

經營學博士 學位論文

南北和解時代                      沿岸旅客航路  
活性化가 成果                      影響                      研究  
- 江華北方航路      中心      -

A Study on the Performance Effects for Coastal  
Passenger Route Activation in the Reconciliation age of  
South and North Korea

指導教授      安      奇      明

2000年 12月

韓國海洋大學校 大學院  
海運經營學科  
金      明      在

本 論 文 金 明 在 經 營 學 博 士 學 位 論 文  
認 准 .

委 員 長 崔 在 洙 印

委 員 閔 星 奎 印

委 員 吳 世 榮 印

委 員 梁 昌 虎 印

委 員 安 奇 明 印

2000年 12月

韓 國 海 洋 大 學 校 大 學 院  
海 運 經 營 學 科  
金 明 在

# - 目 次 -

第1章 序 論 .....	1
第1節 問題 提起 .....	1
第2節 研究 目的 .....	2
第3節 研究 方法 .....	5
1. 研究對象 資料蒐集 .....	5
2. 分析方法 .....	7
第4節 研究 範圍 內容 .....	8
第2章 沿岸旅客事業 實態 現況分析 .....	10
第1節 南北交流 東北亞 交流活性化 對備 .....	10
沿岸旅客事業 重要性	
1. 南北交流 東北亞交流 活性化 環境變化 .....	10
2. 南北交流 活性化 沿岸旅客事業 重要性 .....	15
3. 東北亞交流 活性化 沿岸旅客事業 重要性 .....	21
第2節 沿岸旅客事業 社會經濟的 效果 .....	23
1. 節減效果 .....	24
2. 陸·海·陸 一貫輸送 物流費 節減效果 .....	30
3. 大氣污染防治 環境問題 一助 .....	31

4. 陸路交通滯症緩和    交通事故豫防效果 .....	32
第3節 沿岸旅客船業體    現況分析 .....	33
1. 沿岸旅客業體    數    現況 .....	33
2. 船舶    規模變化推移 .....	35
3. 船種別    變化推移 .....	36
4. 噸數別    變化推移 .....	38
5. 船齡別    變化推移 .....	39
6. 業體別    船舶保有現況 .....	41
第4節 沿岸旅客業體    經營實態分析    問題點    診斷 .....	44
1. 資本金現況 .....	44
2. 沿岸旅客業體    航路·港灣別    經營現況分析 .....	45
3. 沿岸旅客業體    經營收支    現況分析 .....	48
4. 沿岸旅客業體    運航收支現況 .....	50
5. 沿岸旅客船    運航統制現況 .....	52
6. 沿岸旅客業體    現況分析要約 .....	55
7. 沿岸旅客業體    主要    現況    問題點    診斷 .....	58
第3章 南北和解時代    旅客航路    活性化 .....	60
第1節 南北交流    活性化    旅客航路 .....	60
第2節 江華北方航路    定義    一般現況 .....	61
1. 航路    定義 .....	62
2. 航路概要 .....	62
3. 江華北方航路    重要性 .....	67
4. 江華北方航路    南方航路    輸送現況    展望 .....	68

第3節 江華北方航路 問題點 活性化方案.....	69
1. 江華北方航路 問題點.....	69
2. 江華北方航路 活性化 必要性 對策.....	70
第4節 南北韓 海運航路 現況.....	82
1. 南北韓間 海運航路 實態.....	82
2. 南北 海運協力 航路開設 展望.....	85
第5節 南北韓 海運航路 課題 對策.....	86
1. 南北韓 海上運送 問題點.....	86
2. 南北 海運航路 活性化 對策.....	95
3. 南北 海運協力 事業 期待 效果.....	97
第4章 沿岸旅客航路 活性化成果 .....	99
影響 實證分析	
第1節 研究模型設定 變數測定.....	99
1. 研究模型 研究假說.....	99
2. 變數 定義 測定方法.....	103
3. 資料蒐集 研究方法.....	107
第2節 沿岸旅客業體 說問調查 實證分析 診斷 .....	111
1. 沿岸旅客業體 經營實態分析.....	111
2. 沿岸旅客航路 沮害要因分析 診斷.....	118
3. 沿岸旅客航路 活性化 要因分析 診斷.....	123
第3節 沿岸旅客 說問調查 實證分析 診斷.....	129
1. 變數 信賴性 分析.....	129

2. 變數 妥當性 分析 .....	132
3. 沿岸旅客航路 沮害要因・活性化要因 .....	134
需要增大效果 相關關係 分析	
4. 多變量回歸分析 分析結果 .....	135
第4節 假說檢定結果 .....	139
<b>第5章 結論 示唆點 .....</b>	<b>145</b>
第1節 分析結果 要約 .....	145
第2節 研究結果 示唆點 .....	154
第3節 研究 限界 向後 研究課題 .....	163
1. 研究 限界 .....	163
2. 向後 研究課題 .....	164
<b>參 考 文 獻 .....</b>	<b>166</b>
<b>附 錄 : 說 問 紙 .....</b>	<b>170</b>

## - 表 目 次 -

< 表 2-1 > 南北 經協活性化 主要內容 .....	11
< 表 2-2 > 年度別 南北韓 交易規模 .....	17
< 表 2-3 > 輸送手段別 費用項目別 原價構造 比較 .....	19
< 表 2-4 > 東北 5 貿易行列 .....	21
< 表 2-5 > 沿岸旅客運送業體 數, 隻數, 噸數 .....	34
變化推移 (1)	
< 表 2-6 > 沿岸旅客運送業體 數, 隻數, 噸數 .....	34
變化推移 (2)	
< 表 2-7 > 航路別 內航旅客船 隻數 總噸數 .....	35
變化推移	
< 表 2-8 > 船種別 旅客船 推移 .....	37
< 表 2-9 > 噸數別 旅客船 推移 .....	38
< 表 2-10 > 船齡別 旅客船 現況 .....	40
< 表 2-11 > 沿岸旅客船 運送業體 現況 (1).....	42

< 表 2-12 >	沿岸旅客船 運送業體 現況 (2)	.....43
< 2-13 >	沿岸旅客運送業界 資本金 現況	.....44
< 2-14 >	旅客船航路 現況	.....46
< 表 2-15 >	港灣別 沿岸旅客船業體 經營現況 (98年度)	.....49
< 表 2-16 >	港灣別 沿岸旅客船業體 經營現況 (99年度)	.....49
< 表 2-17 >	港灣別 沿岸旅客船業體 運航收支現況 (98年度)	..51
< 表 2-18 >	港灣別 沿岸旅客船業體 運航收支現況 (99年度)	..51
< 表 2-19 >	地域別 旅客船 統制日數 推移	.....52
< 表 2-20 >	項目別 旅客船 統制日數 推移	.....52
< 表 2-21 >	年度別 旅客輸送實積	.....58
< 表 3-1 >	江華北方航路 (注文 - 外浦) 輸送現況	.....68
< 表 3-2 >	江華南方航路 (外浦 - 注文) 輸送現況	.....68
< 表 3-3 >	國庫補助航路 運賃現況	.....81
< 表 3-4 >	南北韓間 航路開設現況 計劃	.....83
< 表 3-5 >	KEDO物資 人力輸送時 船種 航路區分	.....84



< 表 3-6 >	南北韓間 開設可能航路	主要港間 距離	.....86
< 表 3-7 >	南北韓 海運航路	性格區分 利害關係	.....90
< 表 3-8 >	北韓 8代 貿易港	現況	.....93
< 表 4-1 >	沿岸旅客業體	乘船率	.....111
< 表 4-2 >	沿岸旅客		.....112
< 表 4-3 >	沿岸旅客業體	運賃水準	.....113
< 表 4-4 >	沿岸旅客業體	運賃水準 適定利益補償 理由	.....114
< 表 4-5 >	沿岸旅客業體	豫想 賣出額 增減率	.....114
< 表 4-6 >	沿岸旅客業體	豫想賣出利益 增減率	.....115
< 表 4-7 >	沿岸旅客業體	旅客需要 增大方案	....116
< 表 4-8 >	沿岸旅客事業	旅客需要 增大方案 (旅客應答)	.....117
< 表 4-9 >	沿岸旅客航路	沮害要因	.....119
< 表 4-10 >	沿岸旅客航路	沮害要因 相關關係 分析表	.....120
< 表 4-11 >	沿岸旅客航路	沮害要因 成果	.....122

## 關聯性分析

- < 表 4-12 > 沿岸旅客航路 活性化要因 .....124
- < 表 4-13 > 沿岸旅客航路 活性化要因 .....126  
相關關係分析表
- < 表 4-14 > 沿岸旅客航路 需要增大 效果要因 .....127
- < 表 4-15 > 沿岸旅客航路 活性化 要因 需要增大 .....128  
效果 關聯性分析
- < 表 4-16 > 沿岸旅客航路 沮害要因 活性化要因 .....130
- < 表 4-17 > 沿岸旅客航路 活性化要因 .....131  
需要增大效果
- < 表 4-18 > 變數 構成妥當性檢定 .....133  
要因分析 結果
- < 表 4-19 > 沿岸旅客航路 活性化要因 .....134  
需要增大 效果 關聯性分析
- < 表 4-20 > 沮害要因 活性化要因 需要增大 .....137  
效果 關聯性 分析
- < 表 4-21 > 沮害要因 活性化要因 南北交流 .....138  
寄與度 關聯性 分析
- < 表 4-22 > 沿岸旅客航路 沮害要因 .....139

## 關聯性檢定

- < 表 4-23 > 沿岸旅客航路 沮害要因 乘船率 .....141  
關聯性檢定
- < 表 4-24 > 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大 .....141  
效果 關聯性檢定
- < 表 4-25 > 沿岸旅客航路 活性化要因 沮害要因 .....143  
南北交流寄與 效果 關聯性檢定

## - 圖 目 次 -

<	2-1>	南北交易 運送距離 輸送手段別 .....	20
		競爭力現況	
<	2-2>	釜山 - 航路圖 .....	26
<	2-3>	釜山 - 巨濟 車渡船 航路圖 .....	28
<	2-4>	沿岸旅客船 航路圖 .....	47
<	3-1>	江華北方航路 周邊航路圖 .....	65
<	4-1>	研究模型 .....	101

# **Abstract**

**A Study on the Performance Effects for Coastal  
Passenger Route Activation in the Reconciliation  
age of South and North Korea**

**Kim, Myung Jae**

**Department of Shipping**

**Management Graduate**

**School of Korea Maritime**

**University.**

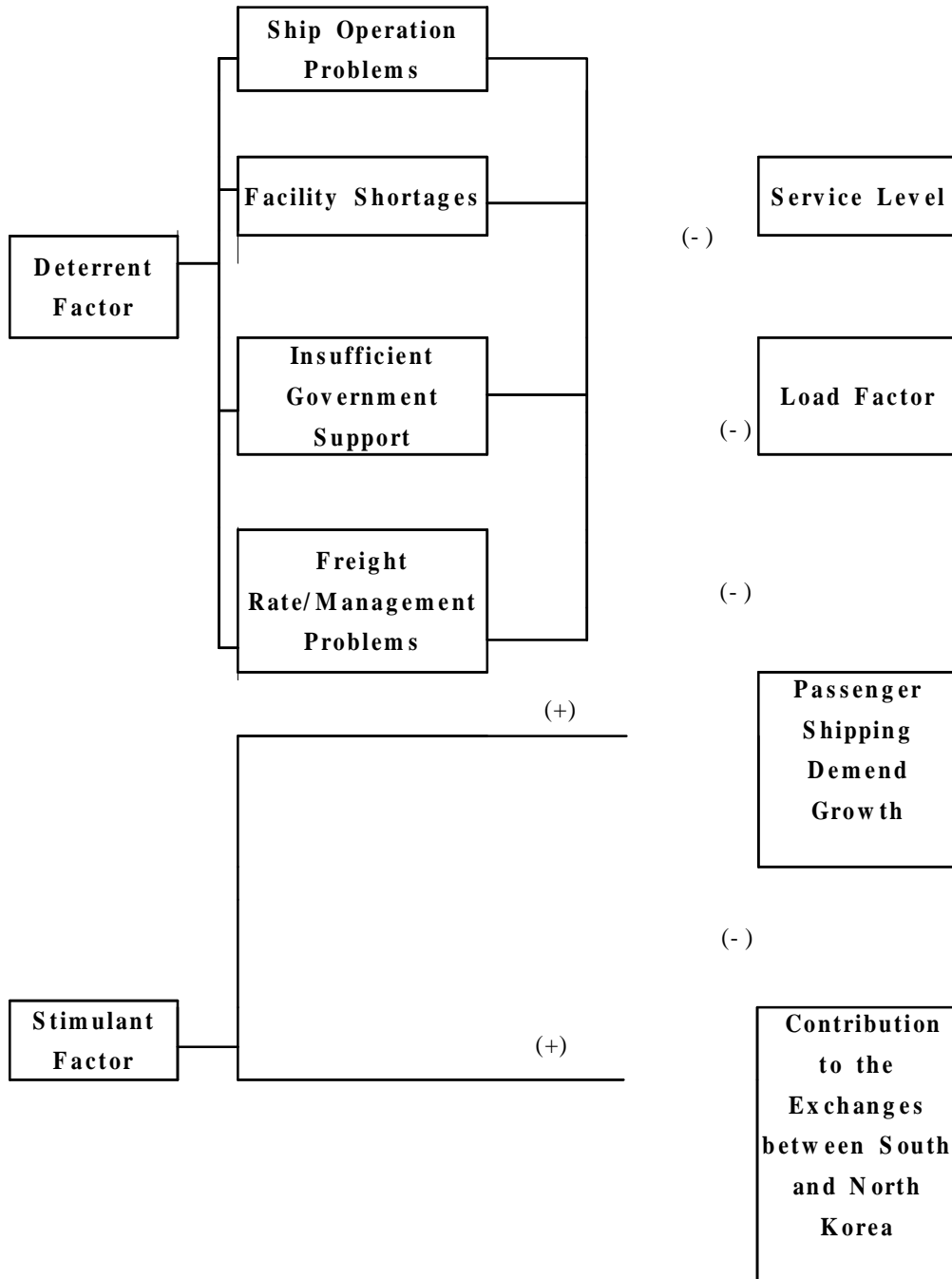
**The purpose of this study is to examine stimulant factor and  
deterrent factor in Korea's coastal passenger shipping on the  
basis of field data collected in order to help stimulate it and  
enhance its competitiveness.**

**The study model and study hypotheses used are illustrated  
as follows.**

## Study Model Table

### Independent Variables

### Dependent Variables



This study model has two independent variable factors divided into a number of different variables. The model has also four patterns of deterrent factor that hinder the stimulation of Korea's passenger shipping. This factor has also an impact upon the business measurement items such as the dependent variables of load factor, service level, and passenger shipping demand growth. The major dependent variables for this study which have been measured through questionnaire surveys are load factor, service level, passenger shipping demand growth, and the exchanges between South and North Korea. The load factor is the most representative measurement item for transportation industries. In addition, the service level or passenger shipping demand growth is widely used as one of the measurement items for business management.

The major deterrent factor variables this study has used consist of inflexible government regulations for ship operation, facility shortages in berthing and passenger terminals, insufficient government's financial supports such as the government-finance schemes for newbuilding projects or secondhand ship purchases, low freight level, and management inefficiencies. The major stimulant factor items which have been also adopted in this study as important variables are considered to play a big role in reducing deterrent factor value level. These dependent variables are passenger service level, load factor and passenger shipping demand growth. These two major factors have been set up as study hypotheses and a study model.

The more the stimulant factor lowers the value of deterrent factor, the higher the service level rises. These improvements will result in higher load factor and higher service demand

growth and will lead to the stimulation of Korea's coastal passenger shipping business.

This study has established the following five hypotheses for relation between each different variable in order to test the feasibility of the above-said study model: (1) there will be a negative relation between the deterrent factor in Korea's coastal passenger shipping and passenger service level; (2) there will be a negative relation between the deterrent factor and load factor; (3) there will be a positive relation between the stimulant factor in Korea's coastal passenger shipping and shipping demand growth; (4) there will be a positive relation between the stimulant factor in Korea's coastal passenger shipping and the exchanges of South and North Korea; (5) there will be a negative relation between the deterrent factor and the exchanges of South and North Korea. Pearson correlation analysis and multiple regression analysis have also been used to test relation between each different variable. These hypotheses have been adopted as a result of multiple regression analyses with a significance level less than 0.01 level.

This study has further used field data collected through questionnaire surveys on 45 passenger service firms in Korea and 402 passengers aboard the ship who resided in the tight security areas of the western islets located north of Kwangwha Island or who had toured around the areas for pleasure.

The examination of the field data collected from the nation-wide coastal passenger service firms reveals the followings in summary.



First, the passenger load factor fell below 50% for 44 firms out of 45 surveyed. The firms were found to suffer difficulties with the freight rate-cutting competitions of passenger ships, high operation cost and low income. The 68.8% of the firms surveyed have earned freight levels below the operation cost because of the burden of high capital investment and the reduced shipping demand.

Second, vessel operation problems such as inflexible ship operation controls by the concerned authorities, uniform controls on ship operation regardless of steaming areas, and freight rate-cutting competitions between pleasure boats and ferry crafts are found to have the highest value of deterrent factor. Moreover, facility shortages consist of such variables as poor passenger terminal facilities, poor berthing facilities, and poor sea resort facilities. The average value of these variables appears to be slightly lower than that of ship operation problems but it is still considered high. The facility shortage problems suggest that it is extremely pressing to expand various facilities related with berthing, car parking, and passenger terminal for coastal passenger ferry ships.

Meantime the other deterrent factor variable is insufficient government supports in Korea's coastal passenger shipping service. This deterrent item consists of such variables as difficulties with securing vessel, unfavorable financing cost, disadvantages with the government financing scheme for newbuilding, defective Korea Shipping Law for Korea's coastal passenger shipping business, and incomplete government policy supports. These five deterrent variables are considered to be of higher value than those of the above said vessel operation problems or facility shortages. This means that it is very

pressing to receive the government's favorable supports for the stimulation of Korea's coastal passenger shipping.

The last deterrent factor variable is freight rate and management problems sub-divided into five variables such as low freight rates, differential freight rates, excessive competitions, and poor managerial capability. These variables are considered by passenger shipping firms to be of higher value as deterrent factor. In addition, these four patterns of deterrent factor, namely, ship operation problems, facility shortages, insufficient government supports, and freight rate/management problems show the high positive co-relation.

Third, it is considered that the higher the values of these four variable patterns of deterrent factor rise, the lower the passenger load factor and passenger service level fall. Moreover, of the four deterrent factor variables, the ship operation problems represent the biggest negative co-relation in terms of service level and load factor. Hence the inflexible ship operation controls by the concerned authorities, the uniform control on ship operation regardless of steaming areas, and the freight rate-cutting competitions between pleasure boats and ferry crafts turn out to be of the highest deterrent factor value.

Fourth, de-regulation in ship operation controls can be sub-divided into such variables as the de-regulated controls of ship operations by the concerned authorities, the relaxed controls of ship operation in consideration of local weather condition, and the avoidance of freight rate-cutting competitions. These variables are considered to be very important for the stimulation of Korea's coastal passenger

shipping. In addition, facility shortages can be dealt with by the government's financial supports for passenger terminal facilities, by the government policy supports for terminal facilities, by the government supports for the investment into berthing facilities, and by the government supports for investment into sea resort facilities. The solution of the facility shortages by the government's supports will play an important role in the revitalization of Korea's coastal passenger shipping. Also the equally important for the revitalization is considered by the passenger shipping firms to be the government's additional supports which are sub-divided into such variables as the support for vessel purchase, ship finance subsidies, the government-financed newbuilding schemes, the overhaul of Korea's Shipping Law and the government policy-supports for Korea's coastal passenger shipping.

Moreover, the settlement for freight rate/management problems is also considered very important for the stimulation of Korea's coastal passenger shipping. The exchanges between South and North Korea can be encouraged by the government supports and by the need of cruising service like the on-going Mt. Kumgang Tourist Project. This encouragement is also considered important for the promotion of Korea's coastal passenger shipping though it has a lower stimulant value.

Fifth, the examination of the impacts which the above-mentioned five variable patterns of stimulation have upon Korea's coastal passenger shipping demand growth shows that the highest demand growth can be created by the government's de-regulations, and the second highest demand growth, by the facility expansion and next in turn by the sea-land combined tours to sea resort areas respectively.

The examination of field data collected from passengers further reveals the following summary for the stimulation of Korea's coastal passenger shipping.

First, the deterrent factor is divided into the five variables such as inflexible ship operation controls by the concerned authorities, uniform controls on ship operation regardless of steaming areas, freight rate-cutting competitions between pleasure boats and ferry crafts, facility shortages in passenger terminal, and in sea resort areas. The passengers under survey consider these five variables as a very important deterrent factor hindering Korea's coastal passenger shipping service. The examination further indicates that the passengers wish to precisely schedule their tours to Korea's coastal islets and to enjoy the diverse leisure time through the well-organized marine transportation as a result of the promotion for leisure industries and the de-regulated ship operations.

Second, the stimulant factor for the passengers is divided into total seven items but basically can be divided into two groups. The first group is expanded convenient facilities for passenger terminal, the need of cruising service, contribution by cruising service, and more flexible ship operations. The second group is expanded berthing facilities for ships, the need for the open publicity of tours to sea resort areas and government policy supports. Both stimulant factor groups are considered to be far more important than deterrent factor variables. The passengers under survey are found to think very high of the above-said seven stimulant variable items to create demand growth for Korea's coastal passenger shipping.

# 第1章 序 論

## 第1節 問題 提起

60 國民所得水準 貨物輸送需要 , 旅  
客輸送需要 가 1). 國內旅客輸送  
61 6 7 9 1997 137 3 20  
가 國內貨物輸送 19 가 成長 2).  
輸送需要 增大 經濟成長 가  
, 가 3). 交通部門 國民總  
生産 比重 62 成長 , 70  
鐵道部門 公路部門 增大  
, , 가 海運 航空  
增大 4).  
, 南北頂上會談 南北交流가 .  
南北交流 貨物輸送 ,  
. 3 現代(株) 金剛山觀光事業  
物資交流 , 觀光客需要가 , 西  
海岸 開發事業, 京義線 連結工事 南北韓 物資 가  
5).

1) Chrzanowski, I., *An introductions to Shipping Economics*, Fairplay, Publications, Ltd., 1988.

2) , 「 , 1998.

3) , 「 , 1996.

4) , 「 , 1998.

5) , 「 , 1999.

物流費用 面 , 公路 鐵道輸送 海上輸送  
 大規模 輸送 6) 南北交流  
 沿岸海運需要 가 가 .  
 , 沿岸海運, 沿岸旅客業  
 政府  
 , IMF 産業全體가 破産危機  
 危機狀況 . 21  
 沿岸海運 市場環境  
 7).  
 , 南北交流 窓口役割 南  
 北 接境地 江華北方航路 沿岸旅客業 問題點  
 分析 , 活性化戰略 南北全域  
 沿岸旅客業 21 東北亞經濟圈 가  
 意義가 .

## 第2節 研究 目的

21 沿岸海運 環境要因 20  
 . 沿岸旅客 經營方式  
 . 國民所得水準  
 가 가, 海洋觀光 . 8), 旅

6) , 「 」, , 1973.

7) , , , 「 가

」, , 1998.9.

8) 8 , 「 」, , 1995. 11.

客船事業開發 , 沿岸旅客市場 9).

沿岸旅客  
既存航路 , 新規觀光航路 事業多角化  
旅客船 高速化, 現代化, 大型化  
가 .

6·15 南北宣言 南北經協  
民間事業者  
運送手段 競爭優位 沿岸海送  
海運航路 沿岸海運 活性化  
南北海運協力

沿岸旅客業 環境變化  
事業戰略 ,  
事業計劃 .  
接境地 , 船舶運航  
安全管理機關 ,  
沿岸港灣 附帶施設 , 旅客船  
競爭深化,  
實行原則 沿岸旅客業 活性化 沮

9) , , 「 , 21 , , 2000.9.p.1.

害要因

經營效率性提高

障害要因 10)

實證分析

가

(global) 競爭體制

가 競爭力

競爭

力

物流費

顧客

増大가 必然的

11).

物流業體

競爭力

國家物流

活性化

12).

南北交流

物流

輸送構造

活性化가

, 物流費用

公路 鐵道輸送

沿岸海上運送<sup>13)</sup>

港灣施設 未備,

經營與件

南

北交流

東北亞交流

沿岸

海運

南北交流

沮

害要因

研究目的

南北交流 東北亞交流

南北 接境地 江華北方航路

軍事的

航路 活性化

10) , , , , pp.2-48.

11) , “2000 ”, 「 」 18 , 1994. 8.

12) , , “ ”, 「 」, 13 2 , 1999. 12.

13) Svendsen, A.S., *Sea Transportation and Shipping Economics* , Bergen, 1958.



，接境地航路  
 接境地航路，全國沿岸旅客業  
 體 沿岸旅客航路 現況 沿  
 岸旅客輸送網，

， 問題點 活性化方案  
 實證分析 沿岸旅客船 旅客 便宜  
 沿岸旅客業體 競爭力提高 事業成果

， 6·15 南北交流活性化 南北沿岸海運  
 南北海運，南北沿岸海運  
 沿岸海運 南北交流 東北亞交流

### 第3節 研究 方法

#### 1. 研究對象 資料蒐集

研究 全國沿岸旅客業體 西海岸 南北交流  
 南北 接境地 江華北方航路  
 沿岸旅客事業 沿岸旅客運送業體， 沿岸旅  
 客事業 沿岸旅客 沿岸旅客事業 南北接境地航路  
 活性化 江華北方，

交通手段 沿岸旅客船

接境地

海洋警察

管轄機關

航路利用

研究對象

1999

52 沿岸旅客業體

順位 別 가

21 , 9 ,

6 , 가 3 ,

가 2 ,

가 1 . 가

航路

106 ,

一般航路가 81 國庫

補助航路가 25

船舶

150

133,911

運航

旅客船

66,882

14).

資料蒐集

設問調査

, 調査

妥

當性

事前調査

設問調査

沿岸旅客運送業體

設問調査

設

問調査

沿岸旅客運送業體

實務擔當者

設問調査標

14)

, 「

」, 2000. 3.

## 2. 分析方法

本研究

分析方法

，國內外 沿岸旅客事業 活性化 研究 現況  
國內外 文獻調查 比較分析方法  
，沿岸旅客事業 營業活動 國內 沿岸旅客  
業體 江華北方航路 沿岸旅客  
沿岸旅客事業 問題點 活性化 要因 設  
問調查 分析方法 ，說問問項 統計量( 標準  
偏差) T - 檢定 比較分析 實施 15).

， 信賴性(reliability)  
(Cronbach's alpha)  
關聯要因 獨立變數 構成妥當性(constr-  
uct validity) 線型結合 가  
主成分法(principal components) 要因分析(f-  
actor analysis)

， 沿岸旅客事業 沮害要因 活性化要因 南北交流 活性  
化 沿岸旅客事業 ，乘  
船率 需要增大效果 相關關係分析  
(Pearson correlation analysis) 多變量 回歸分析(multiple regression  
analysis)方法 研究假說 16).

15) 「 」, , 1998. 2.

## 第4節 研究 範圍 內容

研究目的 析 <sup>17)</sup>	研究 研究範圍	文獻分析 實證分
, ,	沿岸海運產業 活性化研究	現況分析 國內外 文獻調查 問題點診斷 實施
, 南北交流 , 旅客航路	北方限界線 沿岸旅客 , 接境地 島嶼地方 利用客	航路 江華北方航路 沿岸旅客航路 活性化 方案 沿岸
, 21 點	環境變化 現在 實證分析	沿岸旅客運送業 沿岸旅客運送業 問題 實態調查 航路 活性化 沿岸旅客

16) Ostrom, Charles W., Jr., *Time Series Analysis: Regression Techniques, Quantitative Applications in the social Sciences Series*, Sage Publications, 1978.

17) Nolan, Richard L., *Managing the Computer Resource: A Stage Hypothesis*, Communications of the ACM, July 1973, pp.399-405

船 航路活性化 環境變化  
 霧圍氣 經營成果提高  
 .  
 .  
 主要 實態分析內容 南北交流  
 沿岸旅客事業 認識與否 , 沿岸旅客  
 事業 活性化 制約要因 沿岸旅客事業 活性化  
 가 南北交流 活性化 企業成果 分析  
 .  
 , 6·15南北宣言 南北  
 交流 南北沿岸海運 活性化  
 南北海運 問題點 南北海運協力  
 , 沿岸旅客船業體 南北沿岸航路  
 市場領域確保 經營效率性  
 .  
 , 實態調查 , 全國沿岸旅客  
 業體 事業成果改善 , 南北 接境地航路 沿岸旅客  
 運送事業 活性化 , 競爭力  
 , 沿岸旅客事業 活性化가 南北交流 分析  
 , 國民所得水準  
 南北和解 沿岸旅客業體가 對內外  
 環境變化 國家競爭力  
 研究結果 .

## 第2章 沿岸旅客事業 實態 現況分析

### 第1節 南北交流 東北亞交流 活性化 沿岸旅客事業 重要性

#### 1. 南北交流 東北亞交流 活性化 環境變化

##### 1) 南北交流 活性化 環境變化

理念對決 南北韓  
6·15宣言 和解 協力  
舊蘇聯 中國 北韓 對外經濟政策 南北經協  
, 地政學的 東北亞 韓半島  
物流 政治經濟 交流窗口  
遂行 18).

南北韓 物資交流 1988年「7.7宣言」  
陸路 主要物資交流 海運航路 . 1998  
年 政府 對北韓 政策 , 政經分離原則 南北韓 經濟  
協力活性化 (1998.4.30) (< 2-1 ).

---

18) , , , , “  
( ) ”, 「 29  
, 1999. 12.

< 2-1 >

區 分		主 要 內 用
基本方向		- 企業 - 民間主導 - 政府 經協推進 與件造成 (過當競爭, 不公正去來行爲 )
細部推進對策	接觸・訪北	- 訪北要件 (大企業總首, 經濟團體長 ) - 訪北制度 擴大施行(企業人 ) - 北韓住民接觸 承認有效期間 (1 -3 ) - 承認處理期間 ( :20日 15 , :30 20 )
	交易	- 包括承認品目 (國內市場影響 ) - 委託加工 交易促進 生產設備 國內 遊休設備 無償搬出, 1 ( 100 ) * 「南北韓 交易對象物品 搬出・搬入承認 告示」 關聯條項
	協力事業	- 投資規模制限 ( 500- 1,000 ) - 投資制限 Negative List 戰略的 技術移轉 ・對外 貿易法上 戰略物資 ・防衛産業 特別措置法上 北韓 戰力增強 - 協力事業者 協力事業 承認制度 300 協力事業 3 北韓住民 雇用事業 南北韓間 當局合意 當局委任 * 「南北經濟協力事業處理 」改正(案)審議 .

: , 2000 .

「4.30措置」 主要內容 民間主導

經協追求 . 簡

素化 包括承認 品目 , 委託 가 生産設備 搬出制限

交易增進 對策 投資規模 가

(negative list)<sup>19)</sup>方式 導入 投資制限 緩和對策 . 對

北政策 經濟交流 20). 政

府 對北經濟協力 活性化 北韓當局 南北高位級 政治

會談 (1999.2.3.) , 韓國政府 (1999.2.4.)

) 南北韓間 高位會談

南北韓 和解協力 가 2000年 6月 13- 15

日 南北頂上會談 . 頂上會談

南北經濟交流 活氣 展望

. 南北經濟共同委員會가 가 南北經濟協力 南北韓 政

府當局者間 協議 . 共同委

經協活性化 先決條件 投資保障協定, 二重課稅防止協定, 分爭調

整節次, 清算決濟方式 法的 制度的 가 南北韓 經協事

業 收益性 21).

美國政府가 北韓 經濟禁止措置

美國民間業界 對北韓 進出事業

가 . 7 6 對北經濟制

19) 投資制限業種 一部業種 一般的

20) , , , , p.164.

21) , p.165.



裁緩和 說明會 , 說明會 農畜産物, , 重  
 裝備業體 80 가 , 가  
 22).

陸上 運送路 確保 北韓 - (金剛  
 山) 108km 1997年 4 , 9月 18日 京  
 義線 着工式 京原線 南北鐵道 復元事業  
 鐵道運送手段 南北韓 物資交流 .  
 政經分離 南北韓 經濟交流 陸上  
 交通手段 南北交流 .

## 2) 東北亞 交流 活性化 環境變化

世界經濟 WTO 自由貿易主義  
 經濟的 依存性 國家 利益  
 增進 經濟 地域主義(regionalism)<sup>23)</sup>  
 가 深化 .

---

22) , 「 , 2000.  
 23) 地域主義 協定締結國間 投資障壁 貿易・投  
 資 自由化 域內國 持續的 經濟成長  
 極大化 . 地域主義 地域經濟統合(Regional Economic  
 Integration) , 經濟的 利害關係가 國家  
 互惠的 貿易 投資自由化 措置  
 . 地域主義 商品交易 交易, 投資, 生産要素 移動  
 自由化 經濟統合 經濟統合過程 地域主  
 義 自由化 經濟統合 經濟統合過程 自由貿易地帶(Free  
 Trade Area), 關稅同盟(Customs Union), 完全經濟統合(Complete Economic  
 Union) 5段階 . Bela Balassa, *the Theory of Economic  
 Integration*, George & Unwin Ltd., London, 1969

· 太平洋地域 國家 地域經濟  
 具體化 가  
 自由貿易 協定締結 가 韓國  
 日本 自由貿易協定  
 韓·中·日 東北亞 自由貿易地帶

24).

經濟統合 貿易 促進 世界經濟 均  
 衡成長 評價 ,  
 地域經濟 域內 貿易, 投資  
 影響 , 輸出 經濟發展  
 重要 . 海運產業  
 21世紀 全世界的 擴散 地域主義 影  
 響 25).

, 東北亞 中心 位置 가 地域經濟主義  
 環境變化 地政學的, 產業的 東北亞  
 經濟圈 物流·生產·經濟 中心 基地化 , 東北亞 經濟圈 海  
 上·陸上·航空·鐵道運送 中心 基地化 26).  
 南北鐵道가 橫斷鐵道(Trans-Siberian Railway)  
 中國橫斷鐵道(Trans-Chinese Railway:TCR)<sup>27)</sup> , 中國 天津

24) , “ -

”, 「 , 29 , 1999. 12.  
 25)韓國海洋水產開發院,「海運與件變化 政策轉換 經營技法研  
 究」,1999.3. pp.4-7.

26) , , , 「 東北亞 國際物流據點 育成  
 關稅自由地域(自由貿易地帶) 」,韓國海運學會誌 29 ,  
 1999.12.p.82

27) TSR 輸出入 釜山航 蘇聯 沿  
 海州 位置 海上 鐵道

北京 T SR  
 連結 橫斷鐵道(TMGR:Trans-Mongolia Railway), 中國 大連  
 滿洲 T SR 滿洲橫  
 斷鐵道(TMR:Trans-Manzuria Railway), 韓半島  
 T SR 連結 韓國縱斷鐵道(TKR:Trans Korea Railway)<sup>28)</sup>  
 陸路 大陸間 陸上運送網 可視化  
 東北亞 物流中心化 戰略樹立 , 國家經濟 再跳躍  
 21世紀 東北亞 物流・生産・貿易・金融  
 가 .

## 2. 南北交流 活性化 沿岸旅客事業 重要性

### 1)南北交流 現況

南北韓 經濟交流 1988年 7・7宣言」  
 1989年 , 南北韓間 經濟交流 單純貿易  
 委託加工貿易 , 1999年 南北韓間  
 交易量 20 8,234 (< 2-2 >  
 運送 中東地域 主要對  
 象 T CR 1992年12月1日 連運港 開通  
 , 輸出入 貨物 釜山港 仁川港  
 出發 上海 連運港 海上 運送  
 鐵道 最終目的地 T CR T SR 運送距離가  
 2,000km 短縮 , 釜山 運河 海  
 上運送路 8,000km . 河明信,「韓國- 貿易  
 海上 中國 橫斷鐵道間 輸送物流費 研究」,「韓國海  
 運學會誌」, 第26號,1998.7.p.166.

28) 朴明燮,「東北アジアの國際物流における釜山港」,「日本海運經濟學會誌」第32號,1998.p.152.

).

1999年度 貿易規模 50% 增加 3 3,344  
 南北經濟交流 . 對北交易  
 9 . 搬入品目 農林水產物  
 化學工業 生產品 , 鐵鋼金屬製品, 電子電氣製品  
 . 搬出品目 纖維類 化工製品 , 運搬  
 用 機械 . 南北韓 交易商品 ,  
 搬入 品目 農林水產物, 石油類, 鐵鋼金屬製品 ,  
 172 (1999) . 가 機械  
 類 運搬用 機械類, 鐵鋼金屬製品, 非金屬 鑛物製品, 電氣製  
 品, 398 . 南  
 北韓間 搬出入 , 南北韓 産業構造 發展段階  
 29).

南北韓間 經濟交流 北韓當局 開放政策  
 政經分離原則 交流活性化  
 . 北韓 가  
 , 南浦工團 海州地域 西南海岸 工團開發 南韓 企業  
 人 合作事業 , 南北韓 相互補完的  
 經協擴大 .

---

29) , , , , pp.170- 171.

< -2-2>

( : )

年 度	搬入(北韓 南韓)			搬出(南韓 北韓)			合 計		
	件數	品目數	金額	件數	品目數	金額	件數	品目數	金額
'89	66	25	18,655	1	1	69	67	26	18,724
'90	78	23	12,278	4	3	1,188	83	26	13,466
'91	300	44	105,719	23	17	5,547	323	61	111,266
'92	510	76	162,863	62	24	10,563	572	100	173,426
'93	601	67	178,167	97	38	8,425	698	105	186,592
'94	708	73	176,298	267	92	18,249	975	165	194,547
'95	976	105	222,855	1668	174	64,436	2,644	279	287,291
'96	1,475	122	182,400	1908	171	69,639	3,383	293	252,039
'97	1,806	140	193,069	2185	274	115,270	3,991	414	308,339
'98	1,963	136	92,264	2847	380	129,679	4,810	486	221,943
'99	3,089	172	121,604	3421	398	211,832	6,510	525	333,436

： , 「南北交易統計資料」, 1999 「南北交易協力動向」, 主: '95年 交易實績 對北 2 3,721 3,000 搬出

## 2) 經濟交流活性化 沿岸旅客事業 重要性

南北頂上會談 南北經濟協力 工  
團開發 가 協力事業

後圈 2,000 , 가 경제協力事業 北韓 開城 背  
 團 , 西海岸 . 工  
 釜山地域 生産活動  
 輕工業 業體 西海岸

30).

北韓 工團 生産活動  
 本格化 , 南北沿岸航路 가 大單位 南韓  
 慶北 大邱地域 纖維 電子工團 蔚山・浦港工團 新規  
 航路 不可避 , 經濟活動  
 / / / / / - / / ( )

可能性

新規航路 北韓 西海岸 工團建設 南韓 企業  
 入住 ,  
 西海岸 工團 南韓企業 大規模 , 南  
 北人力交流 . 南北和解  
 歷史 文化觀光 平壤市內 觀光 絶景  
 觀光事業 推進  
 가 가 江華 仁川 海州 南浦 開城( )  
 旅客船 航路가 .

30) , p.182.

<表 2-3> 輸送手段別 費用項目別 原價構造比較<sup>31)</sup> ( : /km,%)

	鐵道		道路		沿岸海送	
	費用	構成費	費用	構成費	費用	構成費
人件費	914.1	8.7	516.0	51.2	6,269.1	27.4
福利厚生費	17.0	0.1	10.0	1.0	119.4	0.5
油類費	1,220.0	11.7	127.5	12.7	2,686.7	11.7
保險料	-	-	80.3	8.0	1,268.7	5.5
減價償却費	1,563.0	14.9	59.5	5.9	4,975.1	21.7
潤滑油費	122.0	1.2	12.8	1.3	268.7	1.2
修繕維持費	2,431.0	23.2	68.4	6.8	2,985.1	13.0
驛運營/區內運營費	1,183.7	11.3	-	-	-	-
列車統制費	437.4	4.2	-	-	-	-
船用品費	-	-	-	-	746.3	3.3
.	-	-	40.4	4.0	-	-
港費	-	-	-	-	1,492.5	6.5
軌道維持費	1,628.1	15.6	-	-	-	-
一般管理費	951.6	9.1	91.5	9.1	2,081.2	9.1
計	10,467.9	100	1,006.4	100	22,892.8	100.0
圓・噸/km	26.2		125.8		7.2	

: , , 「統一 對備 海運港灣 政策構想」,海洋水產開發院,1994. 12. p.50.

觀光商品 道路運送 一貫運送方式  
 觀光商品 南韓觀  
 光客 自動車 가 가 가 江華北  
 方航路 中心 30 開城  
 車渡船 .  
 港灣施設  
 問題點 .

31) 輸送手段 8 , 鐵道 20-25 3,000 貨  
 車, 沿岸海送 2 G/T 船舶 .  
 沿岸輸送船 가 · km 7.2 輸送手段 가  
 . , 前掲書, pp.48-55 .

東海圈 北韓地域

金剛山

金剛山 特別經濟地區

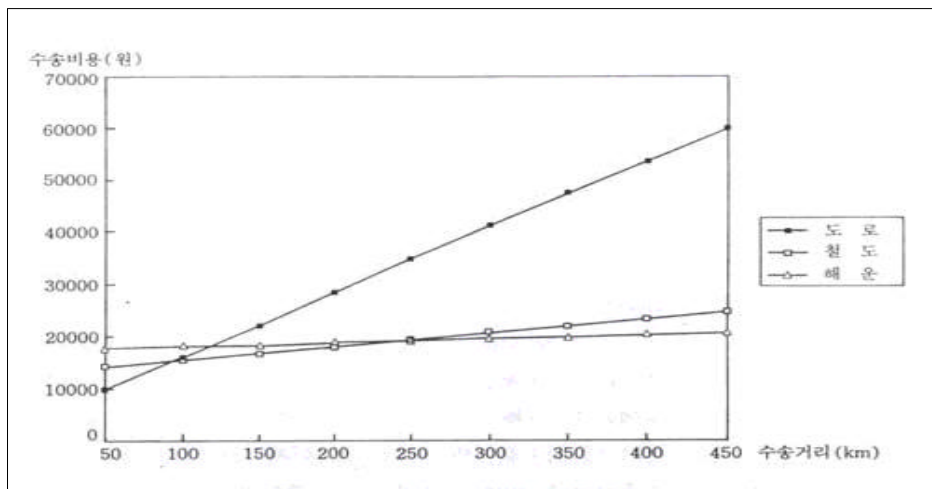
金剛山 尖端技術研究開發團地(가 )

貿易, 金融, 觀光, 文化, 藝術

3

輕工業團地

< 2-1 > 運送距離 輸送手段別 競爭力 現況<sup>32)</sup>



: , , 前掲書, p.55.

南北經濟交流 物資交流 人的

運送手段 輸送費用 가 (<表 2-3> <

2-1> ) 沿岸旅客事業

32) 沿岸海送 部門 輸送距離가 長距離 大量貨物 他 運送手段 比 가 費用構造 競爭力 가 評價



< 2-4 > 5 貿易行列<sup>33)</sup> ( : )

輸出		韓國	日本	中國	蘇聯	北韓	東北	全世界	N/W (%)
韓國	1985		4,543	0	0	0	4,543	30,283	15.0
	1990		12,638	549	519	1	13,707	65,015	21.1
	1994		13,523	6,203	962	18	20,706	96,013	21.6
日本	1985	7,090		12,477	2,751	247	22,565	175,595	12.8
	1990	17,450		6,129	2,563	176	26,318	287,581	9.2
	1994	24,359		18,682	1,167	171	44,379	395,600	11.2
中國	1985	354	6,123		1,054	239	7,770	27,559	28.2
	1990	1,260	9,011		2,239	358	12,868	62,091	20.7
	1994	4,402	21,573		1,581	425	27,981	121,038	23.1
蘇聯	1985	0	1,275	938		778	2,985	86,929	3.4
	1990	333	3,114	1,926		1,516	6,889	103,911	6.6
	1994	370	2,245	2,834		51	5,500	63,243	8.7
東北各國	1985	7,444	12,102	13,632	4,228	1,264	38,670	321,537	12.0
	1990	19,054	25,063	8,716	6,368	2,051	61,252	520,558	11.8
	1994	29,290	37,663	27,918	3,750	665	99,286	676,733	14.7
北韓	1985	0	161	223	423		807	1,171	68.9
	1990	11	300	112	1,047		1,470	1,960	75.0
	1994	159	322	199	40		720	839	85.8
全世界	1985	31,136	127,513	38,548	79,887	1,770	278,854		
	1990	69,844	235,368	48,014	120,964	2,760	476,950		
	1994	102,348	274,741	115,693	38,650	1,269	532,701		
N/W (%)	1985	23.9	9.4	35.4	5.3	71.4	13.9		
	1990	27.3	10.6	18.1	5.3	74.3	12.8		
	1994	28.6	13.7	24.1	9.7	52.4	18.6		

: “東北 經濟圈 北韓經濟”, 「比較經濟研究」 4 , 1996, p. 305.

### 3. 東北亞交流 活性化 沿岸旅客事業 重要性

韓 · 中 · 日 3 極東地域

33) 全世界 輸出 F.O.B. 蘇聯 · 各國  
 1990年 蘇聯, 1994年 . 各國  
 , 韓國 · 北韓 全世界 輸出 · 輸入額 統一  
 院(1992) 大韓貿易振興公社(1995) , 南北間 通關基  
 準值 統一院 「月刊南北交流協議動向」 .

，中國 滿洲 東北三省(遼寧省·吉林省·黑龍江省) .  
 2 828 km<sup>2</sup>, 人口 1 3.5  
 가 34). 南北韓·日本·中國· 東北  
 5 貿易 < 2-4 > .

<表 2-4> 가 經濟  
 均衡發展 不均衡發展 開發初期段階  
 . 東北亞地域 5 全世界 輸出額  
 6,767 , 輸入額 5,327 . 5  
 貿易黑字 가 日本 貿易黑字

東北 5 貿易量 1985 400 가  
 , 1994 1,000 .  
 5 全世界 輸出入 域內貿易 ,  
 輸出 1990 11.8% 1994 14.7% , 輸入  
 1990 13.9% 1994 18.6% ,  
 域內貿易 가 .

5 域內貿易 南北經協 南北  
 縱斷鐵道 南韓 海運業  
 界 市場領域 . , 北韓經濟가 輸出  
 主導形 經濟發展戰略 , 輸出入

34) 朴明燮, 前掲書, p.148.

釜山 光陽 仁川港 東北亞 人的·物的 交流

南北韓 3 人的·物的  
 , 道路 鐵道施設  
 가 海上 人的·物的 交流 活性化가  
 不可避 港灣施設 荷役裝備가  
 北韓 輸出入物量 가  
 輸出入 北韓 港灣 現代화가  
 港灣開發事業 開發資  
 金 , 資金  
 長期的 北韓 主要 輸  
 出入貨物 北韓 港灣條件上 地理的, 商業的  
 不適合 釜山, 光陽, 仁川港  
 貨物船 旅客航路 , 南北  
 沿岸 海上輸送網 東北亞 交流活性化가 35).

## 第2節 沿岸旅客事業 社會經濟的 效果

國內貨物 公路 70%  
 鐵道輸送量 1989 18.7% 1996  
 9% 分擔率 航空輸送 1%  
 . 反面 國內貨物 輸送量 分擔率  
 1989 17.5% 1995 21.7% 가 ,  
 35) , , , , pp.175- 178.

가

處理施設

36).

1가

1 가

가

假處分所得增大

가

가

國民

觀光交通手段

가

自家乗用車

一般化

37).

公路

自家乗用車

沿岸海送

交通混雜費用

大氣汚染

方案

日常生活

陸路

交通手段

旅客

車輛貨物

(Car-ferry)

車渡船<sup>38)</sup>

沿岸旅客事業

活性

化

社會經濟的

### 1. 節減效果

國際原油價格

物價上昇

1997

IMF危機가

가

不安心理

36) 韓國海洋水産開發院, 「海洋水産情報」, 1997, p.197.

37) 「」, 1997. 7.

38) 海洋水産部 1999-92, 運航速力 15 一般旅

客船, 運航速力 15 以上 20 旅客船 高速旅客船, 運航速力

20 35 旅客船 快速旅客船, 運航速力 35

旅客船 超快速旅客船, 車輛搭載區域 車輛運送兼用 旅客船

, 車輛搭載區域 車輛 積・揚荷

旅客 乘・下船 車輛運送兼用 旅客船 車渡

船型 旅客船

가 擴散 . 韓國 輸入 原油價 25-27  
 30-40 39) 油價急騰  
 韓國經濟가 危機 不安感

가 30  
 石油  
 原油 40 . 1999 韓國 石油 消  
 費量 世界 6 , 90年代 韓國 6.1% 成長  
 消費 7.7% 가 效率的  
 가 . 油價 油類消費 前年  
 , 産業用 家庭用 消費가  
 1가 1 가 普遍化 國民 生活水準

消費 根本的 特段 措置가  
 要求 環境變化 便乘 , 沿岸都市  
 釜山 巨濟 陸路 對替  
 手段 海上交通 節減效果 分析

1) 事例 1-1 : - 一般 乘用車 海上 運送 (<  
 2-2 > )

(1) - 470km, 798km( )<sup>40)</sup>.

39) Platt's Oilgram Price Report, 2000.

< 2-2 釜山 - 航路圖



- (2) 普通乗用車 1.8 , 燃料消耗量 km 0.125 .
- (3) 投入船舶 乗用車 100 船積 2,400 , C 平均消費  
量 1 (12 ) 15kℓ<sup>41)</sup>.
- (4) 油類費用 - 1,329 / , C重油- 42,000 / kℓ  
費用 )

40) 釜山- , 海上距離 沿岸  
都市間 釜山-仁川 415 1 1.852km 768km 仁川  
- 30km 追加合算 .

41) 日本旅客船協會, 「全國フェリ-旅客船ガイド」, 1997.6.

(5) 燃料費

가. 乗用車가 陸路 -----7,807,875  
470km X 0.125 X 100 X 1,329  
海上運送 ----- 1,128,375  
釜山-仁川 -----630,000  
1航海(12 ) 燃料費 15kℓ X 42,000  
- 陸路利用-----498,375  
30km X 0.125 X 100 X 1,329

2) 1-2 : - 海上

(1) 8 , 燃料消耗量 km 0.38 .

(2) 投入船舶 50 船積 2,400 .

(3) 油類費用 가 709 .

(4) 1-1

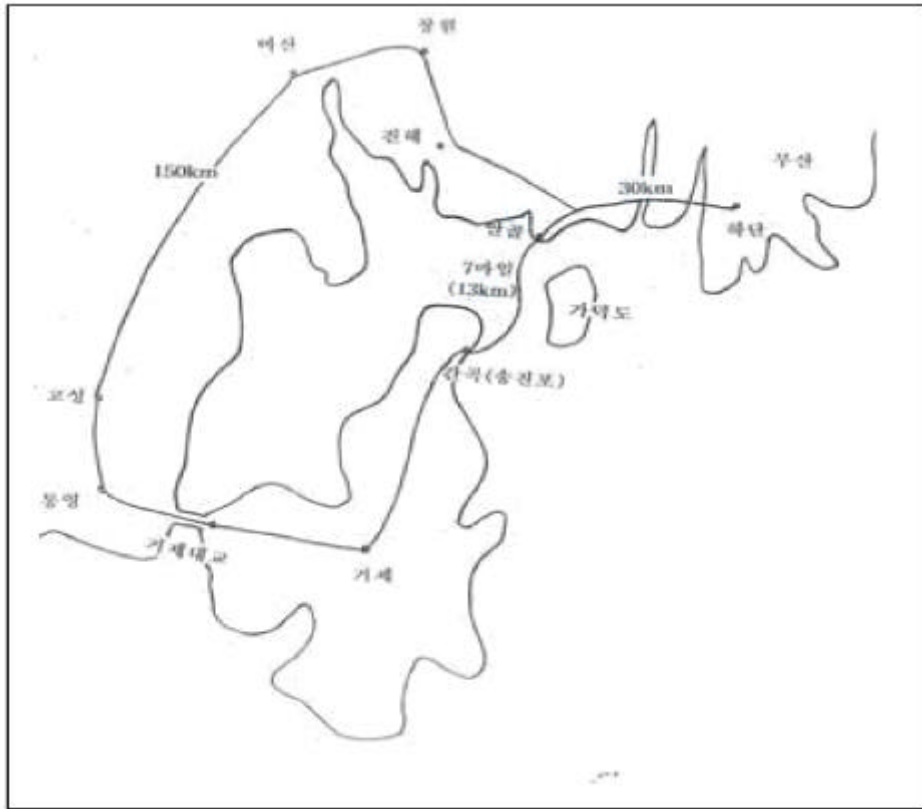
(5) 燃料費

가. 貨物車가 陸路 -----6,331,370  
470km X 0.38 X 50 X 709  
海上運送 ----- 1,034,130  
釜山-仁川 -----630,000  
1 (12 ) 燃料費 15kℓ X 42,000  
- -----404,130  
30km X 0.38 X 50 X 709

3) 事例 2-1 : 釜山-巨濟間 一般乗用車 海上 (<  
2-3 > )

(1) - 陸路距離 150km, 海上距離 13km ( )42).

2-3 釜山 - 巨濟間 車渡船 航路圖



(2) 乘用車 30 船積 200 車渡船, 平均消費量

1 (0.5 ) 144 .

(3) - 230 / .

(4) 1- 1

42) 釜山- 巨濟間 가 釜山/ 鎮海  
 鎮海市 , 理由 最短  
 距離 車渡船航路가 活性化 考慮



(5)

가. 乘用車가 陸路 -----747,562  
 150km X 0.125 X 30 X 1,329  
 . 海上運送 -----33,120  
 1航海(0.5 ) 燃料費 144 X 230

#### 4) 事例 2-2 : 釜山 - 巨濟間

(1) 8 , 燃料消耗量 km 0.38 .

(2) 投入船舶 7 船積 200 車渡船.

(3) 油類費用 가 709 , 230 .

(4) 2- 1

(5)

가. 貨物車가 陸路 -----282,891  
 150km X 0.38 X 7 X 709  
 . 海上運送 -----33,120  
 1航海(0.5 ) 燃料費 144 X 230

#### 5) 燃料消費 競爭力 比較

	釜山-	乘用車	貨物車	海上	利用
	陸路	85%	83%,	釜山- 巨濟	
95%	88%		費用節減效果가	.	往復
	累積合算				
	.	-	陸路		交通
	5		海上	2	增加
.	釜山- 巨濟間	陸路	3		

車渡船航路 30分

海送手段 比較優位 , 海上交通手段 利  
用 需要者 , 政府  
沿岸海上旅客運送 活性化 現  
在 高油價 時代 가

## 2. 陸・海・陸 一貫輸送 物流費 節減效果

陸路 trucking hardware 車 software  
가 非流動的 43). 韓半島 東西南北 長  
距離 陸上運送 가  
, 運轉手 長時間 勞動

3D 運轉手 高齡化  
長距離運轉 支援 , 長  
距離運送 運轉手 hardware가 software가 不足  
人件費 , trucking 輸  
送手段 競爭力 國內物流

車渡船 door-to-door 陸・海・陸  
一貫輸送 物流手段 移轉(modal-shift) 物流費低下 實現

43)勝原 光治郎,"フェリ-航路の國內物流ネットワーク分析",「日本海運經濟學會誌」,第32號,1998.

，陸路 回轉率低下 勞務問題

貨物車 自家乘用車 陸・海・陸 一貫輸送 活性化  
車渡船 利用 物流港灣施設 補  
完 港灣 Truck Trailor 大型  
車輛 空間確保 ，高速道  
路 道路 Truck 回轉  
率 影響 ， 沿岸旅客事業者가 高速船  
物流效率

沿岸旅客船 車渡船用 港灣施  
設 港灣  
施設 外國貿易港用 國內物  
流用 港灣整備가 44). 政府  
國內物流費 認識變化 ， 車渡船  
個品貨物 陸・海・陸 一貫輸送 活性化 港灣施設  
擴充方案

### 3. 大氣污染 防止 環境問題 一助

1999年 12月 日本 京都會議 地球溫暖化 CO 排出  
削減 가 世界各國 地球溫  
暖化 强制規定 ，

44) ， ， " "， 「  
」， 1996.

地球環境保護  
 自動車  
 製造業體 CO 排出  
 技術面 高費用 實現可能性  
 地球溫  
 暖化 가 自動車 truck

車輛運送部門 가  
 , 長距離 物流手段 移轉(modal- shift)  
 海上輸送 陸上走行  
 42% CO 排出量 45)  
 車渡船 陸・海・陸 一貫輸送 活性化  
 地球環境

#### 4. 陸路 交通滯症 緩和 交通事故 豫防 効果

都市圏 高速道路 地方道  
 沮害要因 , 公休日  
 過當競争 過速運轉 結  
 果 道路滯症

輸送時間 가 定時配送 不安定 陸

45)野 間恒,"日本の 國內海上物流 考察",「日本海運經濟學會誌」, 第32號,1998,  
 p.123 參照.

路輸送 一般國民 自家乘用車  
 道路滯症  
 , 道路交通  
 車渡船 沿岸旅客事業  
 活性化 滯症問題緩和 交通事故低下

### 第3節 沿岸旅客船業體 現況分析

#### 1. 沿岸旅客業體 數 現況

2-5 < 2-6> 99 沿岸旅客業體  
 52 10 13  
 複數港灣 釜山 木浦港灣,  
 浦港 東海港灣, 珍島運輸 仁川, 群山, 木浦 麗水港灣  
 釜山, 麗水, 馬山, 仁川 濟州港灣  
 , 木浦港 21 40.4%, 釜山港 9  
 17.3% , 馬山港 仁川港  
 6 , 麗水港 3 , 濟州港 2 沿岸旅客運送事  
 業

<表 2-5> 沿岸 旅客運送業體 ， ， 變化推移(1)

項目別 年度別	釜 山			仁 川			木 浦			濟 州			麗 水		
			(GT)			(GT)			(GT)			(GT)			(GT)
1987	10	20	14,340	4	22	3,095	13	60	9,871	1	2	2,942	6	13	1,617
1988	11	20	14,340	4	22	3,095	14	60	9,852	2	3	2,978	6	11	1,509
1989	9	19	15,518	4	21	3,042	14	62	10,212	2	3	2,978	6	11	1,509
1990	7	19	15,490	4	21	3,042	14	64	10,530	2	3	2,978	5	10	1,466
1991	7	16	20,159	4	21	3,042	14	63	10,369	2	4	6,173	4	10	1,466
1992	7	16	16,475	4	22	3,336	15	66	11,430	2	4	8,142	4	10	1,466
1993	7	16	16,751	4	22	3,360	15	64	10,624	3	4	8,142	4	10	1,466
1994	7	16	19,356	4	21	3,427	15	71	16,904	2	5	6,460	4	10	1,469
1995	6	16	16,806	4	17	6,569	15	63	16,341	2	5	6,460	5	12	4,472
1996	6	16	21,053	3	19	7,459	18	57	16,139	2	4	6,064	4	12	4,808
1997	7	-	-	4	-	-	19	-	-	2	-	-	3	-	-
1998	8	14	24,217	4	19	8,381	22	60	14,965	2	4	5,646	3	12	1,479
1999	9	13	38,327	6	21	8,998	21	58	20,867	2	4	5,592	3	14	5,732

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」,

<表 2-6> 沿岸 旅客運送業體 ， ， 變化推移(2)

項目別 年度別	馬 山			群 山			鬱 山			浦 港			東 海			合 計		
			(GT)			(GT)			(GT)			(GT)			(GT)			(GT)
1987	5	13	1,004	2	13	863	-	-	-	2	3	3,348	-	-	-	43	146	37,080
1988	4	12	890	2	13	863	-	-	-	2	3	3,348	-	-	-	45	144	36,875
1989	4	12	871	2	12	809	-	-	-	2	3	3,348	-	1	273	43	144	38,560
1990	4	12	871	2	12	816	-	-	-	2	3	3,348	-	1	273	40	145	38,814
1991	4	14	1,847	2	12	843	-	-	-	2	4	3,621	-	1	273	39	145	47,793
1992	4	15	1,514	2	12	843	-	-	-	2	4	3,181	-	1	273	40	150	46,660
1993	3	14	1,437	1	12	896	-	-	-	2	4	3,181	-	1	273	39	147	46,130
1994	4	15	1,515	2	12	896	-	-	-	2	4	3,181	-	1	273	40	155	53,081
1995	4	14	1,479	2	13	1,099	1	1	489	2	3	3,035	-	1	273	41	145	57,023
1996	5	15	1,704	2	14	1,306	1	1	489	1	3	3,035	-	1	273	42	142	62,330
1997	6	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	46	-	-
1998	6	16	2,000	3	15	1,353	-	-	-	1	2	2,762	1	3	47,389	50	145	108,192
1999	6	16	1,999	3	15	2,245	-	-	-	1	2	2,762	1	3	47,389	52	154	133,911

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度

## 2. 船舶 規模 變化推移

< 2-7> , 99 12 內航旅客船業體  
 150 133,911 , 892  
 , 一般航路 120 ( ;132,016 ) 1,100 1997年 2  
 가 , (株)現代  
 落島補助航路 30 ( ;1,895 ) 平均噸數 63 , 海上運送 規模經  
 濟 가 46).

表 2-7 航路 內航旅客船 , 變化推移

年 度	一般航路			補助航路			合 計		
1993	93	41,703	448	54	4,427	82	147	46,130	314
1994	103	48,932	475	52	4,149	80	155	53,081	342
1995	100	53,472	535	45	3,551	79	145	57,023	393
1996	102	59,157	580	40	3,173	79	142	62,330	439
1997	104	54,898	527	40	3,343	83	144	58,241	404
1998	112	104,849	936	33	2,376	72	145	108,192	746
1999	120	132,016	1,100	30	1,895	63	150	133,911	892

: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度

46) , 「 , 1995. 10.

### 3. 船種別 變化推移

<表 2-8>		87	99	12	推移
					37,080
133,911	277%		構成内譯		101
32		가			11,637
2,340	500%				
, 車渡船		6 ( ;345 )	50 ( ;8,461 )		
, 高速船			11 18	60%	
2,435	2,380				, 一般快速船
21 ( ;3,434 )		13 ( ;1,351 )			
, 旅客船 現代化					超快速
船			, 超快速船	89 1 ( ;273 )	
99年	22 (7,799 )				87 7 (
;19,229 )	99	14 (44,442 )	2	가	成長
98-99			3 (67,029 )		旅
客船	가				



<表 2-8 船種別 旅客船 推移

	一般船		車渡船		高速船		快速船		超快速船						合計		
		(GT)		(GT)		(GT)		(GT)		(GT)		(GT)		(GT)		(GT)	
1987	101	11,637	6	345	11	2,435	21	14.4	3,434	-	-	7	19,229	-	-	146	37,080
(%)	69.1	31.4	4.1	0.9	7.5	6.6	20	9.3	-	-	4.8	51.4	-	-	100	100	
1988	99	11,433	7	422	11	2,435	13.9	3,356	-	-	7	19,229	-	-	144	36,875	
(%)	68.8	31.0	4.7	1.1	7.6	6.6	20	9.1	-	-	4.9	52.1	-	-	100	100	
1989	96	10,251	8	608	11	2,435	13.9	3,356	1	273	8	21,637	-	-	144	38,560	
(%)	6.7	26.6	5.6	1.6	7.6	6.3	22	8.7	0.7	0.7	5.6	56.1	-	-	100	100	
1990	94	9,822	10	793	10	2,381	15.2	3,908	1	273	8	21,637	-	-	145	38,814	
(%)	64.8	25.3	6.9	2.0	6.9	6.1	20	10.3	0.7	0.7	5.5	55.7	-	-	100	100	
1991	87	8,404	11	987	11	2,436	13.8	3,358	4	1,096	12	31,512	-	-	145	47,793	
(%)	60.0	17.6	7.6	2.1	7.6	5.1	17	7.0	2.8	2.3	8.3	66.0	-	-	100	100	
1992	89	8,104	14	1,648	12	3,240	11.3	1,987	6	1,790	12	30,161	-	-	150	46,930	
(%)	59.3	17.3	9.3	3.5	8.0	6.9	16	4.2	4.0	3.8	8.0	64.3	-	-	100	100	
1993	85	8,155	17	2,040	11	2,788	11.3	1,881	7	2,136	11	29,130	-	-	147	46,130	
(%)	57.8	17.8	11.6	4.4	7.5	6.0	16	4.1	1.8	4.6	7.5	63.2	-	-	100	100	
1994	80	7,306	23	3,191	12	3,241	10.9	1,820	13	4,170	12	33,353	-	-	155	53,081	
(%)	51.6	13.8	14.8	6.0	7.7	6.1	15	3.4	8.3	7.8	7.7	62.8	-	-	100	100	
1995	60	4,684	34	5,188	9	1,913	9.6	1,480	15	4,794	14	38,965	-	-	145	57,023	
(%)	41.3	8.2	23.4	9.1	6.2	3.3	13	2.6	10.3	8.4	9.6	68.3	-	-	100	100	
1996	48	3,571	35	5,516	11	1,964	9.0	1,659	20	6,266	15	43,354	-	-	142	62,330	
(%)	33.8	5.7	24.6	8.8	7.7	3.1	13	2.7	14.1	10.0	10.6	69.5	-	-	100	100	
1997	45	3,888	41	7,336	11	1,577	9.1	1,351	20	6,088	14	38,001	-	-	144	58,241	
(%)	31.3	6.7	28.5	12.6	7.6	2.7	13	2.1	13.9	10.5	9.7	65.2	-	-	100	100	
1998	37	2,844	48	8,081	16	2,232	9.0	1,168	21	7,894	13	39,130	2	46,843	145	108,192	
(%)	25.5	2.7	33.1	7.5	11.0	2.1	8	1.1	14.5	7.3	9.0	36.3	1.4	43.3	100	106	
1999	32	2,340	50	8,461	18	2,380	5.5	1,460	22	7,799	14	44,442	3	67,029	150	133,911	
(%)	21.3	1.7	33.3	6.3	12	1.8	11	1.1	14.8	5.8	9.3	33.2	2	50.1	100	100	

資料: 韓國海運組合, 「内航旅客船 業體現況」, 年度.

#### 4. 噸數別 變化推移

<表 2-9> , 10 變化推移 , 加  
 100 旅客船 87 77 ( ;4,514 )  
 , 99 54 (3,743 ) 30% ,  
 300 500 船舶 8 (3,065 ) 18 (5,091  
 ) 225% , 166% 大幅 , 1,000  
 旅客船 87年 3 ( ;10,819 ) 8 ( ;31,825  
 ) 266% , 294% 增大 大型化

表 2-9 旅客船 推移 ( ; ,G/T)

項目別 年度別	100G/T以下		101G/T- 300G/T以下		301G/T- 500G/T以下		501G/T- 1,000G/T以下		1,001G/T 以上		合 計	
		(G/T)		(G/T)		(G/T)		(G/T)		(G/T)		(G/T)
1987	77	4,514	50	7,499	8	3,065	4	8,410	3	10,819	146	37,080
1988	76	4,440	49	7,368	8	3,065	4	8,410	3	10,819	144	36,875
1989	76	4,533	49	7,507	8	3,065	5	10,818	3	10,819	144	38,560
1990	77	4,700	50	7,901	7	2,758	5	10,818	3	10,819	145	38,814
1991	76	4,594	48	7,510	6	2,359	5	10,818	5	19,680	145	47,793
1992	78	4,738	50	7,758	10	3,586	6	13,291	4	16,244	150	46,930
1993	75	4,537	50	7,843	11	3,935	5	12,258	4	16,244	147	46,130
1994	73	4,438	54	8,907	16	5,696	5	12,258	5	20,469	155	53,081
1995	70	4,351	46	8,209	17	6,125	5	10,902	7	27,436	145	57,023
1996	59	3,759	51	9,074	19	6,769	5	10,903	8	31,825	142	62,330
1997	60	3,860	52	9,264	18	6,449	5	10,903	7	27,795	144	58,241
1998	53	3,819	60	10,677	17	5,628	3	5,795	10	82,273	14.5	108,192
1999	54	3,743	61	10,834	18	5,091	3	5,795	14	108,448	150	133,911

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度.

船舶 , , 沿岸旅客輸送事業 國民所得 大型化, 現代化

內航旅客運送業體가 船舶確保資金 47).

, 外航業體 計劃造船資金 中古船導入

計劃的 金融費用 借入金資金

經營採算性 가 IMF 體制 財務構造 産業基盤自

體가 48).

## 5. 船齡別 變化推移

<表 2- 10> , 1993年 11年

	76%	80%
	, 21	28 (
;14,344 )	19%,	31%
, 99	11	55
全體船舶	36.6%	占有率
103,733	가	77.4%
, 99年	5年	新型船舶

47) Stephenson Harwood, *Shipping Finance, Euromoney Publications, 1995.*

48) , , “ ”, 「  
」, 28 , 1999. 6. pp.37-74.

38.7%

16.9%

沿岸海送 陸上輸送 가  
 , 競爭力 . , 1980  
 輸送需要 陸上輸送物量 海送轉換物量  
 內航貨物船 船腹量 10% 內航旅客  
 船 5% , 內航旅客船業體 ,

表 2-10 船齡別 旅客船 現況 ( : GT, %)

項目別 年度別	5年 以下		6- 10年		11- 15年		16- 20年		21 以上	
1993	23	4,012	13	1,602	61	19,876	22	6,296	28	14,344
比率(%)	15.6	8.7	8.8	3.5	41.5	43.1	15.0	13.6	19.0	31.1
1994	34	6,997	11	5,317	40	12,955	39	10,257	31	17,555
比率(%)	21.9	13.2	7.1	10.0	25.8	24.4	25.2	19.3	20.0	33.1
1995	45	11,767	14	4,955	37	18,956	37	11,052	12	10,294
比率(%)	31.0	20.6	9.7	8.7	25.5	33.2	25.5	19.4	9.3	18.1
1996	54	13,346	16	5,463	18	17,729	48	15,962	6	9,830
比率(%)	38.0	21.4	11.3	8.8	12.7	28.4	33.8	25.6	4.2	1.6
1997	61	14,399	20	4,121	19	13,799	40	18,747	4	7,175
比率(%)	42.3	24.7	13.9	7.1	13.2	23.7	27.8	32.2	2.8	12.3
1998	63	20,456	24	6,030	17	11,246	36	16,442	5	54,018
比率(%)	42.4	18.9	16.5	15.6	11.7	10.4	24.8	15.20	3.4	49.9
1999	58	22,587	37	7,627	14	9,841	33	19,652	8	74,240
比率(%)	38.7	16.9	24.7	5.7	9.3	7.3	22.0	14.7	5.3	55.4

主: 豫備船舶

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度.

不安定, 計劃造船 資金利用 船舶確保上  
 內航運送船舶 新造船 가

內航海運分野 船舶老朽化 海難事故發生危險  
 , 大型海難事故 旅  
 客船業體  
 가 . 非經濟船 不  
 安要因 , 收益性低下要因 .

## 6. 業體別 船舶 保有現況

<表 2- 11> <表 2- 12> 沿岸旅客運送業體 船舶  
 保有現況 , 1 가 19 36.5%  
 , 2 11 (21.2%), 3 保有  
 7 (13.5%), 4 4 (7.7%), 5  
 4 , 海光運輸, 木浦大興商社가 6 , 高麗開發, 桂林海  
 運 7 , 珍島運輸 10 .

<表 2- 11> 沿岸旅客運送業體 現況(1)

大洋船荷		5	2	626	1985	15	馬山
巨濟海運社	黃壽桓	2 2500	2	173	1986	14	
高麗開發	曹永秀	3 8000	7	611	1977	23	
	李鐘碩	1	1	37	1989	11	
已梁面漁村係	朴甲鐵	3 4800	2	188	1996	4	
欲知水協	林明寬	8	1	260	1997	3	麗水
大興海運	金永敏	4 5000	3	273	1992	8	
平和海運		1	1	116	1990	10	
閑麗水道		5	3	360	1996	4	濟州
韓一高速	崔哲政	16 3,800	2	5,214	1979	21	
三營海運		5000	1	36	1988	12	
桂林海運	李賢虎	1	7	906	1994	6	群山
大亞高速海運	李遇極	30	3	3,035	1983	15	浦港
新韓海運	金美鏡	6 8,000	3	432	1997	3	大山
韓一海運	韓相政	1 2000	4	182	1985	15	
現代商船	金忠植	5	3	67,029	1998	2	東海
東洋高速	李浩泳	18	5	13,696	1975	25	釜山
	李遇極	1	1	2,474	1988	12	
( )	朴宗哲	3	7	1,742	1998	2	
( )	李浩泳	1	2	13,646	1999	1	
歲暮海運		1	3	331	1988	12	
釜山海上觀光		3	2	226	1992	8	
釜山觀光開發		50	1	530	1997	3	
(株)西京	朴烘辰	1	1	228	1995	5	
(株)西京海運	朴烘辰	10	1	273	1986	14	
圓光	柳福壽	4	10	1,858	1984	16	
王京海運	鄭侯子	2 7000	1	54	1981	19	仁川
江華協同海運		1	2	131	1973	27	
大埠海運	朴海震	8	2	708	1997	3	
豐洋(株)	金明在	5	1	157	1998	2	
青海陣海運	安明秀	4	4	4,579	1999	1	

資料：韓國海運組合,「內航旅客船 業體現況」,2000.3.

<表 2- 12> 沿岸旅客運送業體 現況(2)

海南運輸		3 2000	4	414	1958	42	木浦
朝陽運輸	金泳哲	4	5	686	1951	49	
	李赫永	3	1	4,225	1992	6	
珍島運輸	朴寬永	32	10	2,770	1920	70	
新光海運	朴寬永	1	5	417	1994	6	
載永海運	羅基柱	1	2	243	1989	11	
新進海運	金相根	1	1	108	1970	30	
大洋海運		1	2	174	1975	25	
	李赫永	3	1	4,225	1998	2	
(株)豐進海運	張春玉	1	3	208	1986	14	
都草農協	金京植	1 9000	1	277	1998	2	
安左農協	李明石	1 9000	1	216	1998	2	
荏子農協	朴東新	1 9000	1	299	1990	10	
鳥島農協	朴宗必	2 200	1	166	1991	9	
金一農協	金成基	1 5000	4	372	1991	9	
青山農協	權封文	2 2000	1	266	1991	9	
海光運輸	金炳國	1	6	598	1985	15	
木浦大興商社		1 7000	6	2,359	1955	45	
南海高速	成基順	5 9000	5	5,196	1977	23	
	李項魯	1 5000	1	200	1989	11	
飛禽農協	金亨碩	2 1600	1	257	1997	3	

資料：韓國海運組合,「內航旅客船 業體現況」,2000.3

## 第4節 沿岸旅客業體 經營實態分析 問題點診斷

### 1. 資本金 現況

<表 2- 13> 資本金現況 2 가 48.1%

5 13.5% 內航海運業

· , ( ) 保有船舶 10 7

1,858 1,742 資本金

4 3 資本金規模가 非現實的 ,

資本金規模가

, 經營收支 49)

表 2- 13 沿岸旅客運送業界 資本金 現況

		(%)			(%)
1	1	1.9	1	19	36.5
1 - 2	25	48.1	2	11	21.2
			3	7	13.5
2 - 3	8	15.4	4	4	7.7
			5	4	7.7
3 - 4	6	11.5	6	2	3.8
			7	3	5.8
4 - 5	5	9.6			
			10	2	3.8
5	7	13.5			
<b>合 計</b>	<b>52</b>	<b>100.0</b>	<b>合 計</b>	<b>52</b>	<b>100.0</b>

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體 現況」, 2000.3.

49) Horrigan, J. O., "A short history of Financial Analysis", Accounting Review, April 1968, pp. 284- 298.



## 2. 沿岸旅客業體 航路・港灣別 經營 現況分析

<表 2- 14> 沿岸旅客船事業 , 99

一般航路가 全體航路 76.4%, 落島補助航路가 23.6%

木浦港灣 一般航路 29 ,  
 落島補助航路 13 42 가 全體 一般航路  
 36.4%, 補助航路 52% . 仁川港灣  
 一般航路 12 (17 %), 補助航路 2 (8%) 13 航路가  
 開設 , 釜山港, 馬山港 麗水港  
 10 가 50).  
 5 가  
 , 濟州港, 浦港港 東海港 5 가  
 . 全體的 , 木浦, 仁川, 釜山, 群山, 麗水, 馬山  
 가 90.5%  
 沿岸旅客運送事業 西海岸 南海岸  
 가 .

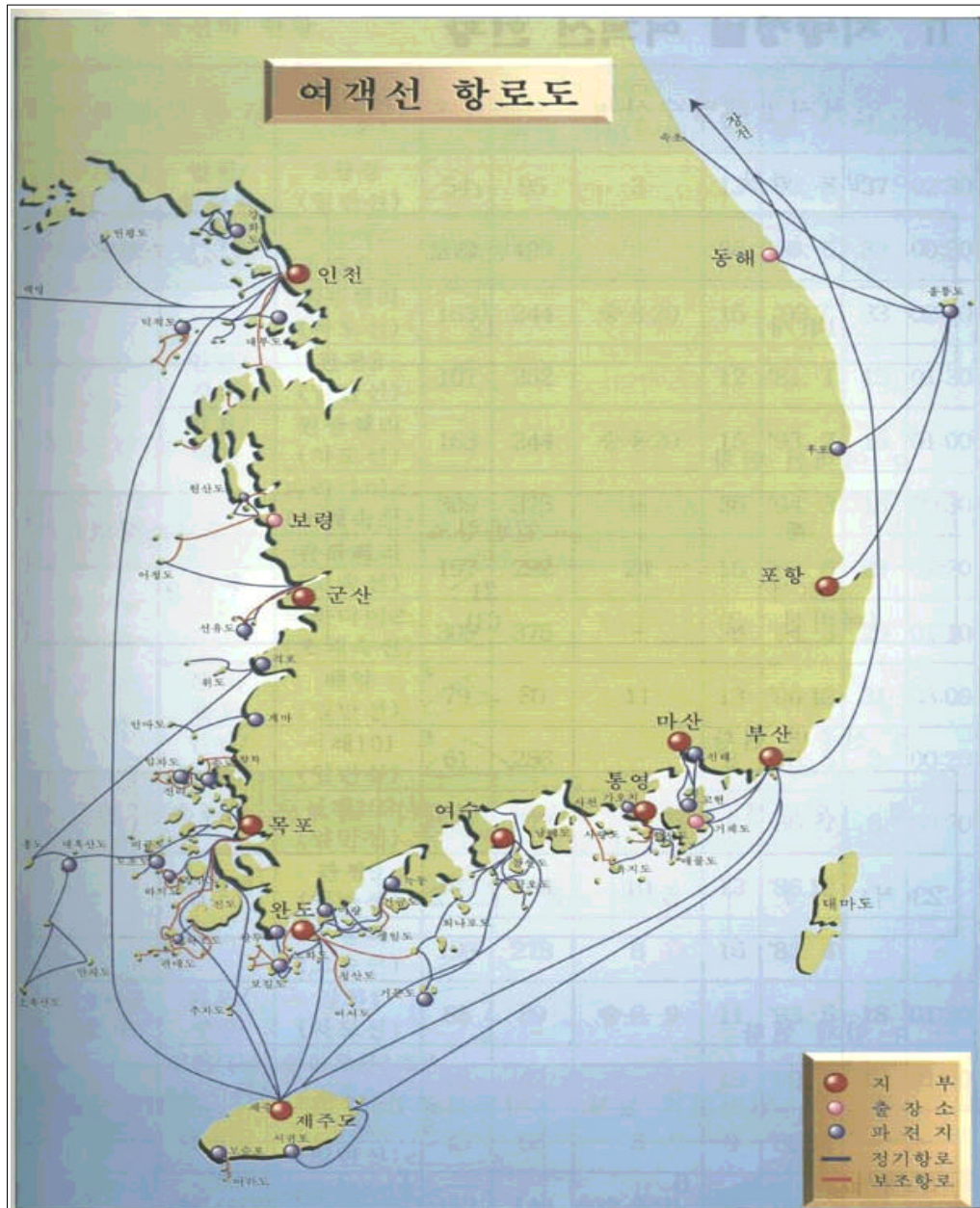
50) , 「 」 , .

表- 14 > 旅客船 航路現況

( : )

項目別 年度別	仁 川		大 山		群 山		木 浦		麗 水		馬 山	
1993	4	9	-	-	0	11	26	21	4	2	8	6
1994	4	9	-	-	0	11	27	20	4	2	8	7
1995	6	7	-	-	1	11	28	17	6	2	9	5
1996	7	5	0	5	1	6	29	17	6	2	11	3
1997	10	3	2	3	2	3	28	14	5	2	11	3
1998	10	3	6	2	5	2	31	13	6	1	12	9
1999	12	2	6	3	6	4	29	13	8	1	9	3
項目別 年度別	釜 山		浦 港		東 海		濟 州		合 計		比 率	
1993	10	0	2	0	1	0	2	1	57	50	53.3	46.7
1994	9	0	2	0	1	0	3	1	58	50	53.7	42.3
1995	10	0	2	0	1	0	3	1	66	43	60.5	39.9
1996	9	0	2	0	1	0	2	1	68	39	63.5	36.5
1997	10	0	2	0	1	0	2	1	73	29	71.6	28.4
1998	7	0	2	0	3	0	2	1	74	28	72.5	27.5
1999	9	0	2	0	3	0	2	1	81	25	76.4	23.6

資料: 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度.



### 3. 沿岸旅客業體 經營收支 現況分析

表 2-15	<表 2-16>		業體	
98		18		業體
	39%	가	18	
11	6		6	
46		28	(61%)	
赤字總額	440	旅客船業體	零細性	
		99年度	45	
가 38%	17	黑字總額	24	1
4		62%	28	赤字業體 赤字總額
262	7			

1998年度 經營收支 (46 )

- 1) - ; 18 ( 39%)  
; 11 6,093 ( ; 6,449 )
- 2) - ; 28 ( 61%)  
- ; 440 3,899 ( 平均額 ; 15  
7,282 )

1999年度 經營收支 (45 )

- 1) - ; 17 ( 38%)  
; 24 244 ( ; 1 4,132 )
- 2) - ; 28 ( 62%)  
- ; 262 7,293 ( ; 9  
3,832 )

表 2-15 港灣別 沿岸旅客船業體 經營現況(98年度), ( : )

							平均
釜山	8(2)	1	19,032	19,032	5	31,162,074	6,232,414
仁川	4	2	664,158	332,079	2	146,201	73,100
木浦	22(1)	8	341,274	37,919	12	5,376,846	448,070
麗水	3	2	7,284	3,642	1	158,166	158,166
大山	2	2	34,824	17,412	-	-	-
群山	1	1	92,681	92,681	-	-	-
馬山	6	1	1,681	1,681	5	1,093,280	218,656
蔚山	-	-	-	-	-	-	-
浦港	1	-	-	-	1	4,738,848	4,738,848
東海	1(1)	-	-	-	-	-	-
濟州	2	-	-	-	2	1,363,579	681,789
合計	50(4)	18	1,160,934	64,496	28	44,038,994	1,572,821

\*( ) 資料 求

<表 2-16> 港灣別 沿岸旅客船業體 經營現況(99年度), ( : )

釜山	9	2	207,040	103,520	7	19,165,185	2,737,889
仁川	6(1)	1	19,024	19,024	4	1,106,070	276,517
木浦	21(5)	6	829,525	138,254	10	1,606,892	160,689
麗數	3	1	2,002	2,002	2	211,971	105,985
大山	2	2	58,403	29,201	-	-	-
群山	1	1	283,234	283,234	-	-	-
馬山	6	2	287,875	143,937	4	881,502	220,375
蔚山	-	-	-	-	-	-	-
浦港	1	1	703,699	703,699	-	-	-
東海	1(1)	-	-	-	-	-	-
濟州	2	1	11,639	11,639	1	3,301,313	3,301,313
合計	52(7)	17	2,402,441	141,320	28	26,272,933	938,319

( ) 資料 求

#### 4. 沿岸旅客業體 運航收支 現況

經營收支	旅客船業體		旅客船運航收支
	旅客船	運航收支	
가	旅客船業體		
表 2-18>			表 2-17 < 經營收支狀況

##### 1998年度 運航收支 現況(46 )

1) 黑字業體	- ; 19	( 41%)
	- ; 109	6,661 ( ; 5
	7,719 )	
2) 赤字業體	- ; 27	( 59%)
	- ; 359	7,691 ( ; 13
	3,248 )	

##### 1999年度 運航收支 現況(45 )

1) 黑字業體	- 企業 數 ; 21	( 47%)
	- 黑字金額 ; 160	1,405 ( 平均 7 6,257 )
2) 赤字業體	- ; 24	( 53%)
	- ; 190	4,322 ( 平均 7 9,346 )

<表 2- 17> 港灣別 沿岸旅客業體 運航收支 現況 (98年度), ( : )

釜山	8(2)	2	808,911	404,405	4	27,650,964	6,912,741
仁川	4	3	1,498,143	499,381	1	108,652	108,652
木浦	22(1)	7	3,707,900	529,700	14	6,150,679	439,334
麗水	3	1	128,463	128,463	2	336,392	168,196
大山	2	1	79,772	79,772	1	314,223	314,223
群山	1	1	925,766	925,766	-	-	-
馬山	6	3	259,398	86,466	3	558,855	186,285
蔚山	-	-	-	-	-	-	-
浦港	1	1	3,558,257	-	-	-	-
東海	1(1)	-	-	-	-	-	-
濟州	2	-	-	3,558,257	2	857,154	428,577
合計	50(4)	19	10,966,610	577,190	27	35,976,919	1,332,478

( ) 資料 求

<表 2- 18> 港灣別 沿岸旅客業體 運航收支 現況(99年度), ( : )

釜山	9	4	1,267,206	316,801	5	14,523,643	2,904,728
仁川	6(1)	3	1,455,837	485,279	2	146,565	73,282
木浦	21(5)	10	4,314,623	431,462	6	2,569,548	428,258
麗水	3	-	-	-	3	169,031	56,343
大山	2	1	404,153	404,153	1	512,849	512,849
群山	1	-	-	-	1	392,837	392,837
馬山	6	2	765,325	127,554	4	728,752	182,188
蔚山	-	-	-	-	-	-	-
浦港	1	1	7,806,912	-	-	-	-
東海	1(1)	-	-	-	-	-	-
濟州	2	0	0	0	2	2,446,032	1,223,016
合計	52(7)	21	16,014,056	762,574	24	19,043,225	793,467

( ) 資料 求

## 5. 沿岸旅客船 運航統制 現況

<表 2-19> 地域別 旅客船 統制日數 推移

1995 (%)	89 8.2	148 13.6	92 8.5	94 8.7	88 8.1	47 4.3	114 10.5	102 9.4	41 3.8	165 15.2	105 9.7	-	1,085 100
1996 (%)	75 7.1	167 15.8	114 10.8	68 6.4	79 7.5	32 3.0	101 9.5	100 9.5	39 3.7	180 17.1	102 9.6	-	1,057 100
1997 (%)	78 6.9	137 12.0	155 13.7	85 7.5	98 8.6	58 5.1	113 9.9	85 7.5	46 4.1	177 15.6	104 9.1	-	1,136 100
1998 (%)	68 5.2	140 10.5	149 11.3	90 6.7	80 6.0	43 3.2	134 10.2	110 8.2	103 7.7	180 13.5	138 10.3	96 7.2	1,331 100
1999 (%)	96 7.7	120 9.7	156 12.7	119 9.7	86 6.9	44 3.6	115 9.4	81 6.5	101 8.1	109 8.7	101 8.1	111 8.9	1,239 100

: 韓國海運組合, 「沿岸海運統計年報」, 1995- 1999.

< 2-20> 項目別 旅客船 統制日數 推移

						( )				
1995 (%)	445 41.0	33 3.0	71 6.5	71 6.5	534 49.2	13 1.2	311 28.6	57 5.2	39 3.6	1,085 100
1996 (%)	378 35.7	19 1.8	27 2.5	23 2.2	455 43.0	19 1.8	399 37.7	108 10.2	7 0.6	1,057 100
1997 (%)	495 43.5	-	9 0.8	30 2.6	642 56.5	26 2.3	322 28.3	101 8.9	6 0.5	1,136 100
1998 (%)	484 36.3	4 0.3	29 2.2	21 1.5	771 58.0	23 1.7	317 23.8	166 12.5	-	1,331 100
1999 (%)	674 54.4	8 0.6	12 0.9	36 2.9	743 60.0	16 1.3	231 18.6	188 15.1	5 0.4	1,239 100

: 韓國海運組合, 「沿岸海運統計年報」, 1995- 1999.



< 2- 19 > 沿岸旅客船 1999  
 木浦 仁川 156 120 가  
 . 가 沿岸旅客船  
 旅客船 運航損失

< 2- 20 > 運航統制  
 運航統制가 95% , 沿岸旅客船

, < 2- 19 > , , 가  
 運航統制日數가  
 氣象豫報 ( 5 19 航路 )  
 51),  
 運航統制 가 가

旅客船 安全管理指針 15 旅客船 出航統制基準  
 , 海洋警察署長 氣象特報 氣象惡化時  
 統制基準 52), , 53)  
 平水區域 旅客船 ,  
 2,000 旅客船  
 , 船舶施設 .  
 平水區域 氣象特報 ,  
 安全運航

51) , 「 ,1989. 12. pp. 44-45.

52) , 「 , 1999. p. 228.

53) . . . . . p. 228.

氣象惡化時 가  
 가 安全運航 가  
 海洋警察

54).

旅客船 運航統制  
 平水區域 沿海區域

가

航海區域 地域與件  
 運航統制가

沮害要因 55).

安全管理士 運航統制權者가

가

54) 15  
 2.5m , 12m/s , 1km  
 200 40m , 3.0m , 13 ,  
 1km 500 50m , 3.0m ,  
 14m/s , 1km 1,000 60m  
 , 4.0m , 16m/s , 1km  
 . 20 2.0m  
 , 10m/s , 1km 100 ,  
 , 2.5m , 12m/s , 1km 200  
 40m , 2.5m , 13m/s ,  
 1km 500 50m , 3.0m  
 , 14m/s , 1km

55) , 「 , 1997. 10. p.92.

## 6. 沿岸旅客業體 現況分析要約

1960年代 國民所得 旅客輸送需要 가  
 沿岸旅客海運  
 政府 支援未備  
 IMF 産業全體가 破産危機 危機狀況  
 沿岸旅客 運送業體 實態分析結果

沿岸旅客船業體 一般航路  
 120 ( : 132,016 ) 1,100 落島補助航路  
 30 ( ;1,895 ) 63 海  
 上運送 規模經濟 가  
 99年 12月 內航旅客船業體  
 150 133,911 平均噸數 892  
 가 近年 南北 (67,029 ) 運航開始

1987 99 12 船種別 , 船舶隻數  
 變動 37,080 133,911 277%  
 增大 構成內譯 一般船 101 32 70%  
 가 11,637 2,340 500%

車渡船 6 ( ;345 ) 50 ( ;8,461 ) 大幅  
 高速船 11 18 60% 2,380  
 1,577 , 一般快速船 21 ( ;3,434 ) 11 ( ;1,460 ) 旅客  
 船 現代化 超快速船  
 超快速船 89年 1 ( ;273 ) 99年 22  
 (7,799 ) 87年 7 ( ;19,229 )  
 99年度 14 (44,442 ) 2 가 .

大型化, 現代化

船舶確保資金 , 外航業體  
 零細性 計劃造船資金 中古船導入  
 政府 計劃的 支援  
 金融費用 借入金資金  
 財務構造 가  
 IMF體制 產業基盤自體가 .

船齡別 旅客船 , 1993年 11年 船  
 76% 80%  
 21年 28 ( ;14,344 )  
 ) 19% , 31% . 99年度  
 11 55 全體  
 船舶 36.6% 占有率 40,516  
 103,733 77.4% 減少 .  
 , 97年 5年 新型船舶 船舶數 38.7

% 總噸數 16.9%

競爭力 要因 , 1980  
 輸送需要 陸上輸送物量 海送轉換物量  
 內航貨物船 10% 內航旅客船  
 年平均 5% 內航旅客船業體 零細性, 旅客輸送需要  
 , 計劃造船 資金利用 船舶確保上  
 內航運送船舶 가

內航海運分野

大型海難事故 旅  
 客船業體  
 가 . 非經濟船 運航 營業活動面 不  
 安要因 收益性

沿岸旅客船業體 資本金現況 2 未滿  
 業體가 48.1% 5 13.5%  
 內航海運業 . , ( )  
 保有船舶 10 7 1,858 1,740 大  
 型船社 資本金 4 1 資本金規模가 産業  
 非現實的 經濟 資本金規模  
 未備 經營收支 要因

7. 沿岸旅客業體 主要 現況 問題點 診斷

1) 1997年 基準 98年 旅客需要 ( 島嶼民 , 觀光旅客需要 )  
 가 19.5% ) , IMF體制  
 連陸橋 , 陸上交通 IMF體制 觀光旅客需要  
 가 . 99年 旅客需要가 가 IMF  
 97年 (<表 2- 19> ). 大型化, 現代化  
 船舶原價

56).

<表 2-21> 年度別 旅客輸送實積 ( : )

	'95	'96	'97	'98	'99
	8,702	9,413	9,899	8,277	9,052
	10.6	8.2	5.2	- 19.5	9.3

資料 : 韓國海運組合, 「內航旅客船 業體現況」, 年度

2) 落島觀光施設 가 , 觀光附帶施設 ,  
 觀光客需要 , , 接岸施設( ,  
 車渡船 接岸施設 ) 沿岸旅客 埠頭關聯施設 宿泊施設  
 一般觀光客需要增大가 .

3) ( , , ) 氣象豫報  
 運航統制  
 , 海洋警察廳 運航管理室 軍部隊  
 運航統制가 沿岸旅客船

56) , , , , , pp.8- 18.

旅客船 事業者  
，海洋水産部 海洋警察 二元化 運航統制權 一  
元화가 가 .

4) 船員 가 ,  
固定費性格 外航海運 沿岸  
旅客船業體 採算性 .  
船員手帖 船舶 乘船 下船  
， 發生要因  
， 船舶運航 .

5) 船舶検査 , 4年 定期検査 特別検査, 中間検査  
毎年 船舶検査 , 沿岸旅客業體 船舶検査費用  
， 不必要  
國家經濟 .

6) 渡船 遊覽船 航路重疊 旅客船需要가  
渡船 遊覽船 沿岸旅客船

7) 福祉次元 差等運賃制  
， 島嶼民間 ( 住民登  
錄上 買票上 ) 收入 (一般  
人 島嶼民 ) 現實的 發  
生 船社 .

### 第3章 南北和解時代 旅客航路 活性化

#### 第1節 南北交流 活性化 旅客航路

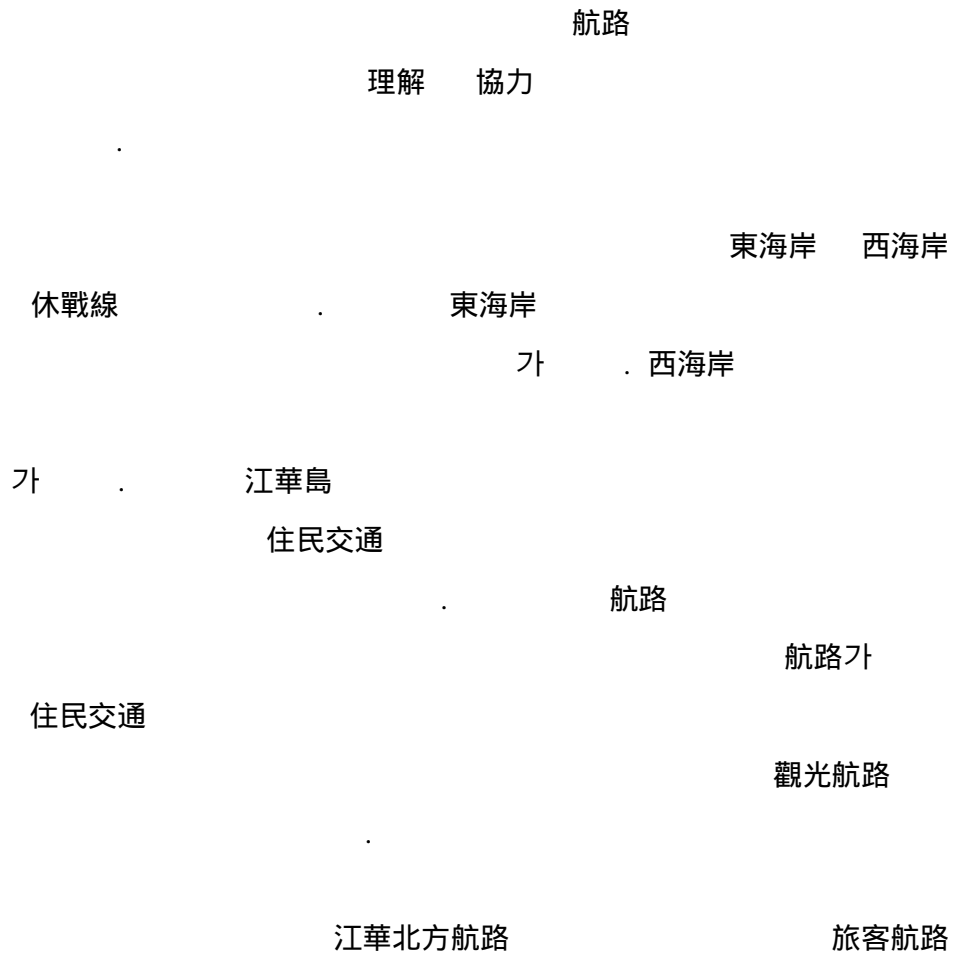
2000 6 15 南北頂上會談 南北和解  
가 . 南北協力 , , ,  
. 南北 和解 協力 南北間 人  
的 . 物的交流 ,  
交通手段 가 . 交通手  
段 海運航路 , 鐵道, 航空, 公路 交通分野

論文 海運航路 旅客航路

南北和解 協力時代 旅客航路  
. 南北間 . 가  
運送 南北韓間  
旅客航路 .

南北關係가 緊張狀態 保安上  
休戰線  
. 南北和解 協力體制 休戰線  
, 休戰線 南北間 緊張狀態





## 第2節 江華北方航路 定義 一般現況

南北韓 海運航路  
 國內外 法的 問題 南北當局者間 가  
 南北和解時代 南北航路  
 南北接境地  
 航路 活性化 方案 ,

## 南北直航路

意義가

西海開城工團開發

沿岸物流

南北 接境地 航路  
航路

江華北方航路  
分析

### 1. 航路 定義

仁川廣域市 가 ( )-  
航路 ‘江華南方航路’ ,  
航路 ‘江華北方航路’ (< 3-1 > ).

### 2. 航路概要

#### 1) 航海距離

航行距離 南方航路가 15 , 北方航路가 20 平均 1  
5 旅客船 境遇 入出 旅客 乘下車 時間  
1 30 2 所要 .

#### 2) 航路運營 現況

南・北航路 江華協同海運(株) 國庫補助獨占 1997.3.1.

南方航路가 一般航路 , 北方航路 1999.7.2  
 ( ) 一般航路 88 江華 1號  
 157 1 & 3 가 南·北航路 運航中

### 3) 競爭關係

- - - 一般競爭航路<sup>57)</sup>  
 , , (株)  
 58)

### 4) 航路 背景

(1) 豐富 觀光資源 首都圈 大單位 觀光需要層 確保

仁川廣域市 江華郡 2 2 家口  
 人口 7 6 首都圈  
 現在 가 落後 地域 住民 70%以上 農·漁業 從事  
 59).

江華郡 蒙古抗爭地 開化期 傳來  
 歷史的 考證資料가 有名 가 , 普  
 門寺, 傳燈寺 26 國家指定 文化財 41 地方指定 文化財  
 30 郡指定 文化財가 60), 觀光資源

57) 一般航路 個 業體가 寄港 境遇  
 58) 一般航路 個 業體 寄港 境遇  
 59) , 「 ,1995. p. 23.  
 60) , 「 ,1982.

豐富, 京畿 首都圈 中心 觀光客

(2) 休息 島嶼寄港地가 市場潛在力  
航路

江華郡 島嶼地方 散在, 北方航路 周  
邊 11 有人島 18 無人島, 2000年 7月  
現在 北方航路 常住人口  
江華 63,422, 1,145, 3,921, 79,  
297, 50, 407, 6,679 構成  
61).

島嶼地域 一般人  
各種便宜施設 綜合休養觀光團地,  
親水的 國民意識 無限  
市場潛在力 航路 .

(3) 需要增加 落後 海上交通施設 改善必要

本 航路 2000.1.1 ( )가 江華  
協同海運(株) 南·北 複合獨占航路<sup>62)</sup>, 定員 120  
小型車輛 9 88 車渡船 1 運航<sup>63)</sup> 船舶  
施設 1 1, 島嶼地方 出入  
住民 一般觀光客 海上交通

61) [http: www.kanghwa.inchon.kr](http://www.kanghwa.inchon.kr)

62) 1個 船社가 一般航路 國庫補助航路 運營 境遇

63) , 「 , 1995- 1997.

< 3-1 江華北方航路 周邊航路圖



交通施設 北方島嶼地域 , , ,  
 , 江華邑 2-3  
 回航 1 生活圈  
 . 江華郡 1995年 地自制 仁川廣域市  
 江華島 住民 가 生活圈  
 , 經濟活動 教育 日常生活  
 首都圈 1 不可避  
 實情 . 最新型 船舶施設確保 島嶼民 一  
 般利用客 交通不便 , 新規 需  
 要創出 一般觀光航路

(4) 年中 湖水 北韓

本 航路 北韓 , 漢江  
 水深 波濤가  
 年中 湖水 , 日氣 影響 旅行  
 四季節 常時 利用 可能 航海 가 計劃  
 性 旅行 .

航海 島嶼地方 北韓 浦口  
 黃海道 觀光客  
 航路弘報資源 豊富 .

(5) 自然環境 保存地

航路 島嶼寄港地 歷史的 遺蹟地, , 登山路  
 海水浴場, 農,水產物 2000.7.4 天然記念物 指定 90萬平  
 觀光資源 保存 .  
 環境價值  
 棲息 寄着地 保存價值 認定  
 , 世界 660 生存  
 (天然記念物 205 ) , 純粹 自然環境保存地  
 航路 確保 .

(6) 學生 現場體驗 自然學習地

地方 外地 移住民 原住民  
 漁業, 農事 鹽田 傳統的 自然 生活方式  
 生計 가 , 純粹 自然 生態係(各種 , 海洋樹林, 漁敗  
 類 )가 保存 首都圈 가 가 初, 中,  
 高生 自然學習地 , 全國各地 現場體驗學習地  
 需要層 確保 .

3. 江華北方航路 重要性

本 航路 江華北方 有,無人島 中 人口 79名 常住  
 西檢島 往來 人口 33名 出入  
 唯一 交通手段 , 島嶼 無人島 供給 兵  
 力 軍需物資 補給路 利用 .  
 本 航路 北韓 民統線  
 航海 南·北韓  
 突發的 狀況 危險 民·官·軍 合同

協力 支援 必要

#### 4. 江華北方航路 南方航路 輸送現況 展望

<表 3-1> 江華北方航路(注文-外浦) 輸送現況 ( : , )

區分 \ 年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000.6	備考
旅客	29,213	23,843	23,803	25,560	24,161	40,758	2000.1.1 一般航路 轉換
貨物(車輛)	-	-	884	1,021	2,231	10,658	

資料 : 仁川海洋水産廳

<表 3-2> 江華南方航路(外浦-注文) 輸送現況 ( : , )

區分 \ 年度	1995	1996	1997	1998	1999	2000.6	備考
旅客	33,488	26,030	29,630	26,199	25,905	10,643	1997.3.1 一般航路 轉換
貨物(車輛)	-	-	1,209	1,234	3,225	1,649	

資料 : 仁川 海洋水産廳

上記 輸送實積 資料 北方航路가 新規事業者  
 一般航路 新造 車輛兼用 旅客船 前年同期 對比  
 旅客 400% 以上 輸送需要 増加 , 南方航路 前年  
 同期 120% 以上 需要増加

車輛 前年同期 北方航路가 1,366%, 南方航路가 146%  
 需要増加 . 船舶施設 確保 交通便宜가  
 改善 新規需要가 , 北方航路



觀光客需要가 - 活性化 判斷

觀光環境變化 現代化 船舶施設投資(車輛兼  
用 快速旅客船 ) 航路 積極的 弘報 事業者  
航路 活性化

### 第3節 江華北方航路 問題點 活性化方案

#### 1. 江華北方航路 問題點

航路 西海北端 民統線 背景  
, 人口가 首都圈 가 位置 觀光需要層 充分 確保  
, 散在 觀光資源  
活用 無限 發展的 潛力

寄港地 江華本島 가 가 位置  
有名 寺刹 普門寺 觀光地가 散在  
首都圈 複雜 都心 休息處 觀光  
客 年間 150- 200 , 車輛 50- 100 以上 觀光需  
要

觀光需要가 南·北方 旅客船航路  
가 活性化

, 本 航路 寄港地 運航 輸送需要

，江華本島 外浦里 席毛島(席浦里) 運航 ‘三寶  
 海運(株)’ 江華本島 喬棟島 運航 ( )가  
 400 2 , 150 , 100 , 50 , 33 , 83 , 149 1  
 1,365 南·北方航路 旅客船業者 旅客船 保有  
 424 3 渡船 地域 旅客船航路  
 (特 北方航路) 輸送需要가 旅客船營業  
 支障 , 渡船業體 運航區間  
 需要가 가 北方航路 航路活性化  
 沮害要因 .

，航路 寄港地가 民統線 軍部隊 統制  
 .  
 航路 , , , , 民統線  
 一般民間人 出入  
 統制 , 旅行客 需  
 要가 .  
 , 身元照會 原  
 住民 가 ,  
 觀光需要가 .  
 利用客 需要減少-海上交通施設(船舶)未備-航路  
 惡循環 反復 .

## 2. 江華北方航路 活性化 必要性 對策

### 1) 江華北方航路 活性化 必要性

江華西北 島嶼地方 常住民 出入 觀光客 便宜  
 貨物 流通 提高 必要性  
 , 現代化 船舶施設 確保 落島民 一般  
 生活航路 , 觀光客 가 需  
 要增加 船舶運航回數  
 海上運送 , 長期的 西海 北韓航路  
 가 , 政府  
 南・北航路 活性化 海上物流  
 海上運送 本 航路 活性化 必要性

## 2) 江華北方航路 活性化 對策

江華郡 1995年 地自制 施行 仁川 廣域市 ,  
 가 仁川市가 永宗島 西海岸  
 觀光地 中・長期 發展計劃 盡力  
 6・15 南北宣言 金大中 大統領 北韓  
 金正一 國防委員長 南・北交流 가  
 本 航路周邊 散在 觀光資源 首都圈  
 가 北韓 西海岸 本 航路  
 活性化  
 , 海運法 遊渡船法 遊・渡船 運航 旅客  
 船航路 渡船 (輸  
 送能力) 運航回數 旅客船

安全運航 妨害가

本 航路 江華郡 外浦里 外浦里-席毛島 運航  
 5 航海距離 1 往復運航  
 , 往復運賃徵收 旅客船 寄港地 輸送需要占有  
 旅客船業者 營業缺損 旅客船航路 運  
 航制限

, 가 狹小 水路 旅客船航路 正面橫斷狀態 ,  
 晴天日氣時 變化 가 霧中時  
 狀況下 運航時 同一路線 旅客船 衝突事故 危險  
 常存 安全對策

海運法 旅客船 免許官廳 海洋水産部가, 遊  
 渡船法 適用 渡船 免許官廳 海洋警察廳  
 , 法適用 二元化

海運法 遊渡船法 統合 免許官廳 一元化 航路  
 秩序確立 航路安全 責任機關 役割 充分  
 潛在 事故  
 旅客船 遊渡船 免許官廳 海洋水産部가 , 航路  
 安全秩序 海洋警察廳 主觀 方法 航路秩  
 序 確立 가 合理的

, 規制緩和 生活航路 가

積極的 弘報留置 觀光需要 一般觀光航  
 路  
 海洋水產部 沿岸海運活性化  
 , 旅客船航路 一般觀光航路  
 積極  
 國民 가 所得増大 觀光旅行客 每年 増加趨勢  
 , 首都圏 觀光資源 航路 寄港  
 地 宿泊便宜 , 地域特性 利用  
 海洋生態係 博物館 弘報 既存  
 生活航路 一般觀光航路 活性化  
 可視化 寄港地  
 軍事的 規制가 緩和 宿泊 各種 一般觀光客  
 出入  
 , 海上交通 江華郡 外浦里 1 昇格 江華  
 西北島嶼 黃海圏 南・北 物流 中心地 旅客船 駐  
 車場 接岸施設 確保가 必要  
 南・北方 航路 가  
 旅客船 貨物船 地方自治 小  
 規模 漁港施設 , 旅客船 江華 西北島嶼  
 農,水産物 建資材 貨物 旅客  
 觀光 觀光客 年間

150- 200 50- 100 , 出入 旅客船 貨物船, 遊・渡船, 漁船, 海軍艦艇, 海警 警備艇 行政船  
 小規模 2種漁港 ,  
 1種港 昇格 地方自治團體長 現在 水準  
 海洋水産部가 指定港 船舶 接岸施設,  
 駐車場, 貨物流通 物量場 便宜施設 .

南・北 政府 北韓沿岸航路  
 , 對北交流 活性化 黃海圈 海上交通  
 物流中心地 活性化 物的・人的  
 , 漁港 1 海洋水産部  
 港灣施設 .

, 가 旅客便宜施設 旅客船 附帶施設  
 充分 自由 軍・官・民 行政支援

現在 本 航路 寄港地 2 陸地小規模 漁港 事  
 業者가 漁港施設 旅客船 駐車場 各  
 種 旅客便宜施設 漁港法 地  
 方自治 許可 .

地方自治制 地域利己主義 關係官廳 土着民  
 , 進入事業者  
 , 船舶施設擴充 附帶施設確保 航路  
 活性化 沮害要因 作用 .

公共性 旅客船運航 必要 各種 附  
 帶施設 認許可 行政的 施設擴充 豫算  
 執行 利用客 制度的  
 的 補完 .

, 航路 北韓寄港地 가 開設 對北交流 活性  
 化 對備 黃海圈 南·北間 人的·物的 交流가 活性化  
 , 韓半島 東北亞 平和 定着 本 航路가 中心役  
 割 .

本 航路 東北亞 緊張 非武裝地帶 接境地  
 背景 , 井浦港 開城  
 海路 15 , 中間寄港地  
 羅津浦 4 , 航路 8  
 1 30 北韓  
 가 .

頂上會談結果 6·15宣言 南·北 和解 霧圍氣가  
 高潮 南北間 經濟協力 가 活性化 가

가 . 道路, 鐵道, 海運 輸送手段 가 實現可能  
 性 經濟的 短期的  
 64).

가 本  
 航路 南·北航路 韓半島 西北島嶼

64) , 「 , , 1993.

接境地域 物流中心地 韓半島 人的・物的  
 交流 , 가 韓半  
 島 東北亞 平和

航路活性化가  
 4,000 原住民 農業  
 地域開發 , 流通貨物 利用客

現在 江華本島 喬棟島 渡船業體가  
 干潮時 航路 가 3-4時間 가 運航  
 不可能 狀況 利用客 貨物 流通 不便

喬棟島 가 黃清里 全天候 利用可能  
 航路 活性化 地域 民願 解消 ,  
 利用客 便宜가 改善

次元 接境地 江華西北 島嶼地方  
 集中弘報가 必要  
 本 航路 , , , ,  
 , 農,水産物 落照  
 觀光資源 接境地 軍事的  
 安保上

南北 和解雰圍氣 軍事的 放送媒  
 體 集中弘報 國土 愛國心  
 親水的 , 가 島嶼地方 開發



肯定的

， 永宗島 江華 觀光航路 活性  
化 推進  
仁川廣域市 永宗島 新空港 連陸橋가 首都圈  
15-20  
新空港

中國 觀光自由地域 ， 日本  
外國人 新空港 出入 ， 觀光需要  
가  
仁川 新空港 江華  
北方航路  
江華 交通便宜 ， 仁川 -  
觀光需要增大

江華 仁川-江華航路  
20-30 江華  
仁川新空港-江華航路

， 旅客船 夜間運航  
旅客船  
輸送需要가 公休日 가

旅客船 運航時間 가 .

事故 , 安全管理 運航時間  
 運航時間 船舶 設備狀態  
 事業者가

航海 가 船舶設備規定 運航安全  
 航路 夜間運航  
 思料 , 同一路線 夜間運航  
 가 .

, 附帶施設 旅客便宜施設  
 事業者 各種政策資金 施設資金支援

, - 航路活性化, 南北航路 活性化, 仁川 -  
 船舶 附帶施設 資  
 金 .

(1) 航路開發 船舶確保 資金 .

가. 第1航路 : - - - - -  
 新造 157 3 X 13 ----- 39  
 . 第2航路 : - -  
 中古 500 2 X 8 ----- 16

. 第3航路 :	-				
新造	157	2	X 13	-----	26
. 第4航路 :	-		( )		
新造	200	2	X 15	-----	30
快速船	100	1		-----	20
. 第5航路 :	-		( )		
新造	200	2	X 15	-----	30

---

小 計 161

(2)附帶施設 確保費用

가.		-----	120
-	: 3000坪 X 100	/坪	
-	: 3000坪 X 100	/坪	
-	: 3,000坪 X 100	/坪	
-	: 1000坪 X 100	/坪	
-	: 1,000坪 X 100	/坪	
-	: 500坪 X 100	/坪	
-	: 500坪 X 100	/坪	

---

281

(3) 海洋 博物館  
事業計劃

北方航路                      便宜施設確保      航路      活性化

事業者が 資金 必要 , 政府 政策的 支援 個人  
 費用 航路 活性化  
 不可能 , 接境地  
 地域 均衡 發展 地方團體長 包含 關係機關  
 積極的 支援 必要 .  
 , 運賃 現實化 .  
 現在 北方航路 運賃 1999年 12月 31日 國庫補助航路  
 運賃 適用 . 全國 國庫補助航路 適用  
 平均運賃 <表 3-3>

表 3-3 國庫補助航路 運賃現況 ( ; , %)

					/			
仁川廳	-	3	一般船	92.8	71	382	273	
	-	1	車渡船	93.5	68	190	127	
大山廳	-	7	一般船	79.10	62	242	149	
	-가	18	一般船	81.11	63	575	362	
群山廳	-	가	高速船	97.6	65	684	444	
	-		高速船	96.3	66	518	346	
	-		高速船	96.6	66	532	353	
木浦廳	-	5	車渡船	96.12	67	389	263	
	-	9	車渡船	97.12	62	570	358	
	-	7	一般船	97.4	67	338	230	
	-	3	一般船	96.2	65	496	328	
馬山廳	-		一般船	87.3	57	295	168	
麗水廳	-		車渡船	96.1	61	217	157	
濟州廳	-		一般船	88.8	45	475	213	
					63	422	269	

資料：仁川海洋水産廳

現在 北方航路 料金 注文/外浦間 一般人 ₩6,200,  
 住民 ₩4,400 航海距離 27 . <表 2-26 >  
 平均運賃 適用 , 一般人/ 27 × 422 =  
 ₩11,394, 住民/27 × ₩269 = ₩7,263 標準運賃 一般  
 人 住民 ₩5,194, ₩2,863 事業者 運  
 航收益 減少 航路 活性化 沮害要因 作用 .

，運賃 現實化 本 航路 活性化 部分

#### 第4節 南北韓 海運航路 現況

##### 1. 南北韓間 海運航路 實態

定期的 交易貨物 1995 - 航路가 不  
 傭船 中國  
 交易製品 原價上昇 65).

< 3-4 > 1995 - 航路가  
 南北韓間 運送料金 1,500 ,  
 物動量 700 . 南北韓間  
 航路 2,283 運航  
 - , 2,244  
 - 航路 2 . - 對象貨物 北  
 韓 中國 東北3省 貿易  
 66).

北韓 東海圈 - 經濟活動 活性化 南  
 韓 가 - .  
 航路 1994 1 不

65) , 「 , 」 ,  
 , 1996.

66) , , , , pp.171- 172.

定期的 運航

<表 3-4> 南北韓間 航路開設現況 計劃

	-	1998.11.18	-現代 金剛山 遊覽船事業
	-	2000.6.16	
	-	2000.6.	金剛山 輸送(月3航次)
	-	1995.7.	-東龍海運, 1 -中國東北 3省 貨物
	-	1998.8.21	- , 1 - 三善海運 運航
	-	2000	- , 1 -南北韓 貨物運送, - 1994年 不定期的 運航中
KEDO	-	1997.8	-
	-	2000	-
	-	2000	-
	-	2000	- 1993年 協商 - 白頭山觀光 活性化 中國 - 開發計劃(UNDP) 異見解消

資料 : 海洋水產部

沿岸旅客 航路 1998.11.18.  
 事業目的 - , 2000.6.16.  
 - 가 , 韓國 中國 運送  
 - - 航路 UN 開發委員會  
 韓國, 中國, 北韓 . 1993  
 UNDP가 異見解消 北韓, 中國

實現時期

< 3-5 > KEDO 物資 人力輸送 船種 航路

航 路	對 象 船 舶	備 考
A 航路	· 3,000 貨物船 · 旅客船	· 50 航海 · : 東海 200
B 航路	· 3,000 貨物船 ·	· 航海距離: 153
C航路	· 重量物 輸送	· 航路

: 韓國海洋水產開發院, 「KEDO 建設人力  
輸送契約」, 1999.

가 北韓 1997 8 -  
建設 資材運送 .  
事業規模가 航路 - ,  
- . 北韓 (KEDO)  
航路現況 < 3-5 > .

KEDO 人力輸送船舶  
軍事水域 北韓 內部規定 運航  
. KEDO 海運航路 投入船舶  
航海 航路가 .



KEDO , 旅客船 航路  
 가 沿岸 運航 가  
 67).

## 2. 南北海運協力 航路開設展望

南北頂上會談 南北經協  
 11 物資交流 代金決裁手段 關稅問題  
 南北交流 가 . 南北和解  
 經濟協力 가 ,  
 南北航路開設 가 < 3-6 >

南北經濟協力 開城工團, 金剛山  
 南北韓間 . 가  
 南北韓間 가 新規航  
 路 南北交流 가 .

南北航路 가  
 海運協力 가 .  
 1991 12 南北基本合意書 1992 9 “  
 . 附屬合意書 ” 南北間 海上  
 運送路 . 南北政府 가  
 南北韓 海運航路가

67) , 「  
 」, 2000  
 ( 3 ), 2000. 4. 29. pp.13- 16.

68).

가

南北航路

가 가

表 3-6 南北韓間 開設可能航路 主要港間 距離 ( : )

						( )		
	121	219	283	647	698	718	818	824
	144	242	306	571	622	642	742	766
	213	291	355	470	521	541	640	664
( )	362	409	501	330	381	401	496	525
	391	465	549	291	343	363	456	486
	431	505	569	252	303	323	*416	*446
( )	460	533	598	223	274	*294	391	417
( )	483	556	623	86	137	157	257	286

資料: 韓國海洋水產開發院, 「沿岸海運 當面課題 21世紀 發展戰略」, 2000.9. \* 既存航路.

### 第5節 南北韓 海運航路 課題 對策

#### 1. 南北韓 海上運送 問題點

##### 1) 形式要件上 問題點

南北韓間 物資交流가 10

, 交流物資 輸送航路,

, 金剛山

68) , , , , p.174.

航路가 . 物資交流  
 海上運送與件 . 海上運送  
 , 航路開設 , 海上運送  
 , 船舶 國籍 가  
 가 69).

(1) 協商 主體

國家間 政府代表  
 海運協定 . 南北韓間 海上航  
 路開設 南韓政府 北韓政府 가  
 . 政府가 .  
 1991 12 13 “ 가 交  
 流協力 ( )” 1992 9 17  
 “ 南北交流 · 協力 ” 南北間  
 海上運送路 . 가  
 海上航路 . 南  
 北韓 海上航路 南韓 北韓  
 現實的 70).

(2) 船社 船舶 國籍

南北海運航路 船舶

69) , 「 , 2000

( 3 ), 2000. 4. 29. pp.1-2.

70) , p. 4.

南北航路 海上輸送 3  
不必要 時間 費用

(3) 航路運營 準據規定

南韓 北韓 1991 1992 基本合意書  
南北海上航路 文書 海上運送

南北 航路開設 合意書가  
國際法 海運  
法 港灣法 가( )가 國際法  
國際協約 國際法  
71).

(4) 船舶 國旗揭揚 問題

港灣 碇泊中 旗國主義 原則72) 航海中  
習 國際慣  
73).  
國際法上 義務事項 74).  
1995 6 輸送船舶

71) , , , p. 174- 175.  
72) , 「 」, , 1988. p. 474.  
73) , 「 」, , 1996. 9. p.141.  
74) , p.141.

, 國際法上

國際法上

國旗揭揚 南北當事者間  
國籍國旗

(5) 航路 性格<sup>75)</sup>

海上運送

國內航路 國家間 ( )  
基本合意書 附屬合意書

國內航路( ) 南北航路  
國內航路 南北航路 國籍船舶

3

南北航路가 國內航路

南北海上航路

貨物運送

南北韓

가

가

外國籍船舶

國內航路

船舶

가 가

適用法 選擇問題 國內航路

75) , , , , p. 176.

國際法      國內法

< 3-7 > 南北韓 海運航路 性格區分 利害關係

	· · ·	· 가 · UN · 가 2 가
	·	·
	· · 가	· 3 ·
	·	·
	· 가	·
	·	· 6 · 15

: , 「 21 ,  
2000. 9. p. 176.

, 南北韓 國際航路  
, , 3 , 國際法  
· 南韓 北韓 韓半島  
, 南韓政府 南北航路  
“ 沿岸航路( ) ”

< 3-7 >

沿岸航路 南北航路 民族內部去來  
均衡發展 民族統一

國際航路 外航船舶  
所得控除

沿岸航路 內航市場  
國際航路 , 南北船舶  
가 가 . 韓半島 沿岸航路가  
, 가  
76).

## 2) 海上運送 現實的 問題

### (1) 北韓 港灣 背後施設 未備

< 3-8 > 北韓 港灣 施設未備  
船舶 貨物 가 港灣荷役  
8 貿易港  
3,100 荷役能力 10%  
荷役裝備 5-20  
荷役裝備  
入出港 .

76) , , pp. 4-12.

	港灣	背後輸送體系		港灣施設
		入出港	活性化	
回航時間		生産性	要因	
< 3-8 >			北韓	港灣 施設未備
船舶	貨物	가		港灣荷役
			8	貿易港
	3,100			荷役能力 10%
荷役裝備		5-20		
		荷役裝備		
入出港			港灣	背後輸送體系
		港灣施設		入出港 活性化
		回航時間		生産性
要因				



表 3-8 > 北韓 8代 貿易港 現況

	(m)	(m)					
	754	9	1	87	,	15	
	1,384	10	1	713	,	25	
	2,515	10	1	300	, ,	5- 15 (17 )	( )
	455	23	25	200	,		
	1,850	13	3	450	,	10 10	
	2,520	7.9	1	170	,		,
	1,890	13.5	2.5	800	, .	5	, ,
	700	10	2	160	,	18	
	1,350	12	1	240		10 ( )	
	13,198			3,120			

資料:韓國海洋水產開發院,「沿海岸海運 當面課題 21世紀 發展戰略」,  
2000. 9. p.178.

## (2) 通信問題

港灣法 自由貿易港規定 , 外國  
船舶 通信關聯裝備  
. 1995 ( )

‘ ’ 通信關聯裝備  
 通信 가 船員

(3) 北韓 港灣費用

港灣法 4 海運企業  
 入港 港灣費用 入金  
 入出港 가 不便 ,  
 入出港 費用

(4) 突發的 問題誘發 可能性

自由貿易港 19 , “  
 勞動災害 가 ”  
 港灣 老朽化가  
 가 安全事故가 勞動與件  
 勤勞者 가 ,  
 船舶 船員 .

(5) 收益性

南北韓 3  
 原價上昇 , 中國 3

燃料費 港灣費用 가 惡化  
運航收益性 .

## 2. 南北海運航路 活性化 對策

南北海運航路 南北頂上會談  
海運航路 .  
航路 活性化 具體  
的 方案 .

, 南北政府間 合意가 .  
海運航路 政府間 合意가  
形式的 問題點  
根本的 南北韓

政府 , 非公式的  
海運航路 가 南北韓 가  
3  
就航船舶 國籍船舶 가 가 . 海上運  
送 不安定 3  
가 發生

, 南北海運 現實的 沮害要因 港灣施設, 通信,  
港灣利用費用 突發的

老朽化 港灣施設 荷役裝備 所要費用  
가

航路運營 가 戰略的 南北經濟協力

港灣費用 支拂方式 費用  
規模 合意 , 突發的

港灣運營 效率性 相互理解  
南北海運協力

, 南北海運活性化 先決條件 南北海運 共同管理規定  
, 南北海運

基盤造成

南北航路運營 南北海運當局者間  
共同管理規定

가 現實的  
南北海運 統合運營體制  
政策推進 統合環境造成

77).

沿岸海運 南北海運航路  
南北船員 自由就業條件  
船舶登錄制度

77) , p. 185.

共同救助裝置

南北海運會談

， 民間海運團體 積極的  
 南北海運 沿岸海運業 民間團體  
 ， ， 가  
 代表團 ， 海運當局  
 港灣施設 ， 가  
 協力方案 行動計劃  
 港灣 港灣 北韓海運  
 港灣研究 開發事業

3. 南北海運 協力事業 期待效果<sup>78)</sup>

南北海運 期待效果  
 海運業界  
 ， 沿岸海運市場 沿岸海運業界  
 ， 海運業界 沿岸海運 南  
 北海運航路 船腹量 沿岸海運業界  
 가  
 ， 沿岸海運航路 運航原價

78) ， p. 188.

	가	物動量
參加業體	收益性	.
，北韓船員 賃金	南韓船舶 가 競爭力	沿岸海運業界
，	統制緩和	接境地
利用客	가 劃期的	活性化

## 第4章 沿岸旅客航路 活性化成果

影響

### 實證分析

#### 1 研究模型 設定 變數測定

本研究 海運産業 活性化 要因 沮害要因  
業體 旅客 實證分析 , 南北交流 沿岸旅客  
事業 活性化 沿岸旅客航路  
研究目的  
研究模型 研究假說

#### 1. 研究模型 研究假說

##### 1) 研究模型

沿岸旅客航路 活  
性化 가 沿岸旅客事業 乘船率,  
旅客需要 增大效果

獨立變數 沿岸旅客航路

79)

80).

從屬變數

乘船率,

, 需要增大效果

南北交流

79) , , , , 「

가

80) , 「

,1998 9 .

」,1991 .

需要增大效果

81) 沿岸旅客業體 需要者 旅客  
가  
設問調査

沿岸旅客航路 沮害要因 運航統制, 旅客便  
宜施設, 施設未備要因,  
82) 支援未備要因, 經營能  
力未備要因, 活性化 要因

乗船率 旅客需要 增大效果 影響  
研究假説 檢證

研究模型

<

4- 1 >

81) “ ”, 「 」, ,  
11 ,1999 6 ,pp.137- 152.  
, 「 」,  
,1999 12 .  
“ ”,23 4 , 「  
」.(1994, 11),pp.211- 249.

Ashford,S.J.,and L.L.Cummings,"Feedback as an Individual Resource:Personal Strategies of Creating Information,"*Organizational Behavior and Human Performance*(1983):370-98.

Baker, E. M..*Managing Human Performance*, Section 10 in Juran's Quality Control Handbook, McGraw-Hill Inc.,1988.

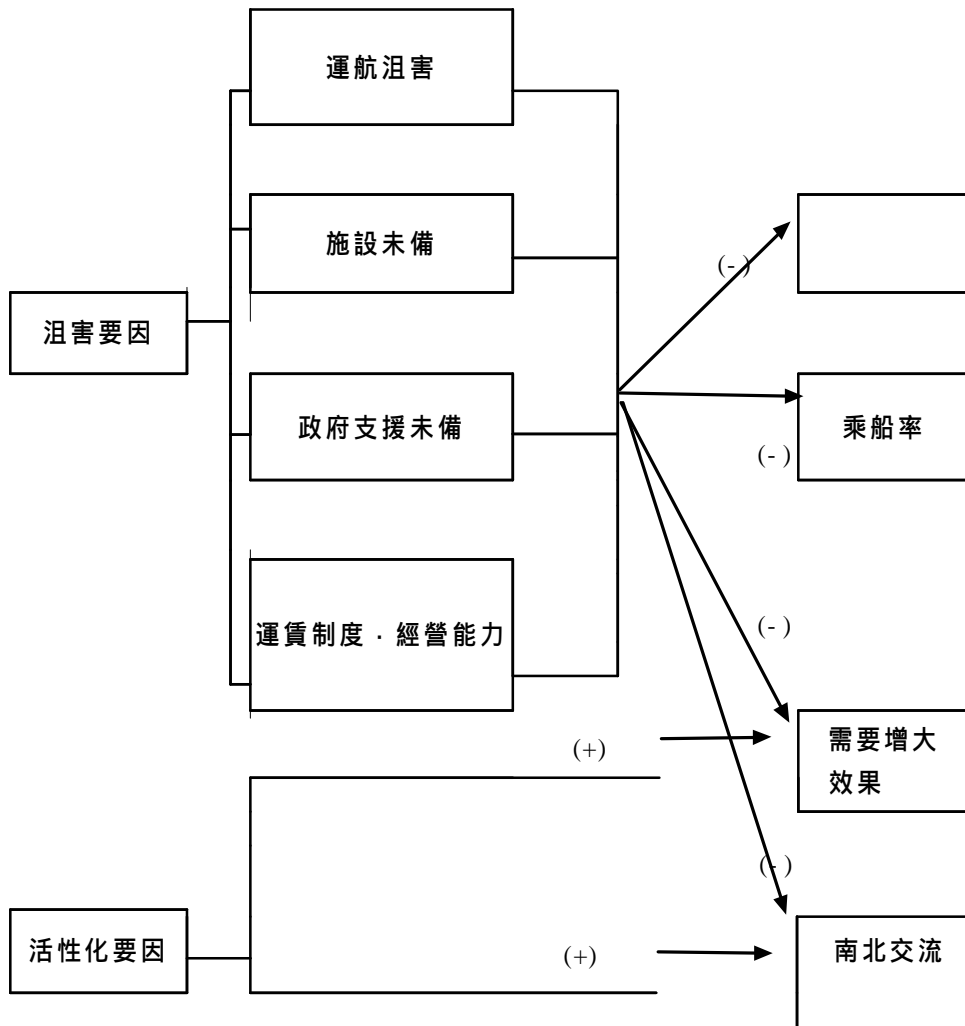
82) 「 』, ,1999 3



< 4-1> 研究模型

(獨立變數)

(從屬變數)



2) 研究假說

沿岸旅客事業 沮害要因 運航沮害,

, , .

. 沿岸旅客事業

活性化要因  
 需要增大効果<sup>83)</sup> 沿岸旅客事業  
 南北和解時代 南北交流 沿岸旅客  
 航路  
 物的資源 活性化 沿岸旅客航  
 路 南北交流  
 研究模型  
 檢證 關聯性 研究假說  
 (假說 1) 沿岸旅客航路 沮害要因 水準 負  
 關聯性  
 (假說 2) 沿岸旅客航路 沮害要因 乘船率 負 關聯  
 性  
 (假說 3) 沿岸旅客航路 活性化 要因 需要增大效果  
 正 關聯性  
 (假說 4) 沿岸旅客航路 活性化 要因 南北交流 寄與效果  
 正 關聯性

83) National Association of Accountants, *Transportation Accounting & Control*  
 : Guidelines for Distribution and Financial Management, National Council of  
 Physical Distribution Management(NCPDM), 1983.

(假說 5) 沿岸旅客航路 沮害要因 南北交流 寄與效果  
負 關聯性 .

## 2. 變數 定義 測定方法

本 研究 說問調査(questionnaire survey)  
， 說問對象 ， 沿岸旅客事業  
登録 52 ，  
45個社 . 旅客 江華北方 島嶼住民 島嶼地方 觀光客  
對象 402 回收 分析 .

### 1) 從屬變數 定義 測定方法

本 研究 從屬變數 現行運賃水準, , 乘船率,  
旅客需要増大效果, , 業體 旅客  
沿岸旅客業 特性 選定  
， 7 ( 同意 =1, 同意  
=7) .

#### (1) 沿岸旅客船 業體

業體 從屬變數 現行運賃水準, ,  
乘船率, 旅客需要増大效果 . 現行運賃水準  
運航統制, 優秀船員 確保困難, 運賃水  
準, 關聯機關 , , 海洋觀光  
， 經營能力 , 旅客船 安全運航 營業妨害, 船

船建造時 計劃造船資金 , 金融費用 10

, 活性化沮害要因 船舶接岸施設,  
優秀船員 確保困難, ,  
遊・渡船 重疊運航 6 , 活性化  
海洋觀光 , 海洋觀光  
, 政策支援, 經營能力改善 運賃現  
實化 .

, 乘船率 沮害要因間 運航統制,  
接岸施設, 運賃水準, 計劃造船 , 乘船  
率 獨立變數 , 船舶接岸施設, 船  
員確保支援, 彈力運賃制, 運賃現實化, 支援政策, , 彈  
力運航制度, , 經營能力改善, 船舶確保制度

11 .

, 乘船率 需要增大效果 海洋觀光  
弘報效果, 接岸便宜施設效果, 彈力運航制度效果 海洋觀光  
, 7 ( =1,  
=7) .

## (2) 沿岸旅客船 顧客(旅客)

旅客 從屬變數 ,  
旅客需要 增大效果, , 沿岸旅客  
船 旅客 22

沮害要因 運航統制,  
 關聯機關 , 遊・渡船 重疊運航, 旅客便宜施設 ,  
 , 6 , 活性化  
 要因 海洋觀光弘報, 船舶接岸施設 現代化, 支  
 援政策, , 彈力運航制度, 旅客便宜施設確保

, 旅客需要 增大效果  
 旅客便宜施設確保, 運航統制緩和, 施設確保, 海洋觀光弘報,  
 關聯機關 統制緩和, , 彈力運航制度

, 沿岸旅客事業 活性化效果  
 海洋觀光弘報, 政府支援政策, , 彈力運  
 航制度, 旅客便宜施設確保 . 獨立變數  
 7 ( 重要 =1, 重要 =7) .

## 2) 獨立變數 定義 測定方法

沿岸旅客事業 沮害要因 活性化  
 , 沿岸旅客事業  
 沮害要因  
 沿岸旅客事業 16 ,  
 7 ( 同意 =1, 同意 =7) 測定 .

16 沮害要因 運航統制, 過當競爭, 旅客便宜施設未備, 船舶接岸施設, 優秀船員確保, 差等運賃制, , 關聯機關統制, 支援未備, 海運法 補完必要性, 施設未備, , 安全運航妨害, , 金融費用不利, 船舶確保不利, 過當競爭 優秀船員確保, 經營能力未備, 沮害要因 .

沮害要因 4  
運航統制, 旅客便宜施設, 關聯機關統制 遊・渡船 安全運航妨害 測定方法

沮害要因, 江華北方島嶼

, 沿岸旅客事業

18 , 積極的, 海洋觀光 政府投資, 氣象豫報, 過當競爭回避, 便宜施設確保 政府財政支援, 接岸施設 財政支援, 政策支援, 海洋觀光 育成, , 彈力運賃制 適用, 統制緩和, 政策支援, 南北交流, 海運法 補完, 法統合 遊・渡船 旅客船 航路重疊防止, 船舶確保時 法制度, 經營能力改善 .

6 船舶接岸施設現代化, 旅客便宜  
 施設確保, 海洋觀光弘報, 支援政策, , 彈力運航  
 制度 , 7 ( 同意 =1, 同意  
 =7) 多變量 回歸分析模型 .

### 3. 資料蒐集 研究方法

#### 1) 調査對象 資料蒐集

本 研究 調査對象 沿岸旅客船 , 旅客  
 江華北方 島嶼住民, , , , ,  
 , 觀光客  
 旅客 402 . 2000年  
 現在 52 沿岸旅客船 ,  
 回收 45 回收率 81% .

#### (1) 調査對象 業體特性

本 研究 說問調査 全國 沿岸旅客船 業體  
 沿岸旅客 . 業體  
 , 1999年 基準 登録 52 ,  
 木浦가 21 가 釜山  
 9 , 馬山, 仁川 6 , 群山, 麗水가 3 , 濟州가  
 2 , 浦港, 東海가 1 .  
 業體가 運營 106 , 一般航路

가 81 國庫補助航路가 25 業體가  
 保有 船舶 150 一般船 32 (2,340 ), 車渡  
 船 50 (8,461 ), 高速船 18 (2,380 ), 快速船 11 (1,460  
 ), 超快速船 22 (7,799 ), 가 14 (44,442 ),  
 가 3 (67,029 ) . 資本金 1 1  
 , 1-2 25 , 2-3 8 , 3-4 6 , 4-5  
 5 , 5 7 .  
 船舶 保有 1 19 , 2 11 , 3 7 , 4  
 4 , 5 4 , 6 2 , 7 3 , 10  
 2 . 調査對象業體 33%

說問調査 正確度  
 沿岸旅客事業體

說問調査表

45

(2) 調査對象 旅客特性

本 研究 說問對象 沿岸旅客業 顧客(旅客)  
 江華北方航路 島嶼住民 旅  
 行 . 研究 標本 旅客 島嶼地域  
 江華 本島 西北 , , ,  
 , , , 島嶼地域 交通手段 沿  
 岸旅客船 .

西海岸 接境地 北韓 民統線



背景 , , 軍部隊 海洋警察 統制  
 가 . 日常生活 機關  
 統制 生活全般 不便  
 , 觀光  
 客 가 , 背景 南北交  
 流 活性化 環境變化 原住民 觀光  
 目的 利用客  
 本 島嶼民 旅行客 402  
 , 沿岸旅客業 活性化  
 沮害要因 , , 南北交流活性化 沿  
 岸旅客事業 活性化 52 沿岸旅客業體  
 , 妥當性 信賴度

## 2) 研究方法

實證研究 沿岸旅客業體 江華西北  
 , 沿岸旅客事業 活性  
 化 關聯要因 沮害要因 說問調查 分析方法  
 , 技術的 統計量 ,  
 T-檢定 比較分析 ,  
 (reliability) (Cronbach's alpha)

(construct validity)

가 主成分法  
 (principal components) 要因分析(factor analysis)

84). 沿岸旅客事業 沮害要因 活性化要因 南北交流 活性化  
 影響程度 沿岸旅客事業

相關關係分析(Pearson correlation analysis) 多變量 回歸分析  
 (multiple regression analysis)方法 研究假說

---

84) William G. Cochran, Gertrude M. Cox, *Experimental Designs*, 2nd. Edition, New York · John Wiley & Sons, Inc., London · Sydney, 1957.

## 第2節 沿岸旅客業體 說問調查 實證分析 診斷

### 1. 沿岸旅客業體 經營實態分析

#### 1) 沿岸旅客業體 乘船率

<表 4-1 沿岸 旅客業體 乘船率

乘船率	業體數	業體比率(%)
20-30 %	8	17.8
30-40 %	26	57.8
40-50 %	11	24.4
	45	100

< 4-1 > 沿岸旅客船 乘船率  
 , 保有船腹 乘船率 30-40%가 全體  
 調查對象 45 26 57.8% 가 비  
 重 , 乘船率 40-50%가 11  
 24.4% , 乘船率 20-30%가 8 17.8% .

乘船率 30-40%가  
 , 沿岸旅客船 過剩船腹  
 , 過剩船腹 高費用 經營收支改  
 善 沮害要因 . 觀光航路 活性化 旅客需要  
 乘船率 .

## 2) 沿岸旅客業體

<表 4-2 > 沿岸旅客業體

應答內容	尺度	業體 應答		旅客 應答		差異分析
		業體數	比率	旅客數	比率	
	1	0	0	181	45.0	業體平均
	2	0	0	161	40.0	4.6222
	3	0	0	60	14.9	旅客平均
	4	26	57.8	0	0	1.6999
	5	10	22.2	0	0	T -
	6	20	20.0	0	0	47.692
	7	0	0	0	0	有意水準
小計		45 個	100 %	402名	100 %	0.000***

\* 有意水準 (p<0.01 ; \*\*\*, p<0.05 ; \*\*, p<0.1 ; \*)

<表 4-2> 沿岸旅客業體 旅客  
 全體的 100%가 , 應答者  
 100%가  
 , 有意水準 0.01以下  
 . 施設投資 島嶼民 利  
 用客 船舶 大型化, 現代化, 高速化  
 ,  
 運賃 運航時間  
 .

### 3) 沿岸旅客業體 運賃水準

表4-3 沿岸旅客業體 運賃水準

應答內容	業體數	業體比率(%)
原價補償	11	24.4
原價補償 未備	20	44.4
損益分歧狀態	7	15.6
平均的 利益實現	7	15.6
小計	45個	100 %

<表 4-3> 沿岸旅客 運賃水準, 全體 68.8%가 原價補償, 平均的 利益 15.6%, 沿岸旅客船 固 定費 中 初期資本 가 船舶施設確保 費用 運航費 燃料費 가, 島嶼民 航路與件 現代化 運賃水準 現實化가

4) 沿岸旅客業體 運賃水準 適定利益補償

<表 4-4> 沿岸旅客業體 運賃水準 適定利益補償

應答問項	1順位 應答內容		2順位 應答內容	
	業體數	比率 (%)	業體數	比率 (%)
非現實的 運賃體系	3	6.7	29	64.4
過度 資本費 負擔	8	17.8	13	28.9
旅客需要 減少	20	44.4	0	0
金融費用 壓迫	14	31.1	3	6.7
小 計	45個	100 %	45個	100 %

<表 4-4> 運賃水準 適定利益補償

1 資本費 金融費用  
 48.9% 44.4%가 旅客需要減少  
 , 2 應答內容 64.4%가 非現實的 運賃體系  
 28.9%가 資本費 利益補償 沮害要因  
 多少 差異 , 資本費 金融費  
 用, 가 適定利益補償  
 , 旅客需要減少

5) 沿岸旅客業體 豫想賣出額 增減率

<表 4-5> 沿岸旅客業體 豫想賣出額 全體  
 73.3%가 , 5- 10%  
 增大가 8.9%, 50% 4.4% , 10- 29%  
 13.3% 全體的 前年度 水準

50% 賣出額 4.4%가 ,  
 沿岸旅客業 航路 營業戰略  
 賣出額增大

<表 4-5> 沿岸旅客業體 豫想賣出額 增減率

應答項目	業體 數	業體比率 (%)
30% 以上 減少	0	0
10-29% 減少	6	13.3
前年度	33	73.3
5-10% 增大	4	8.9
11-29% 增大	0	0
30-49% 增大	0	0
50% 以上 增大	2	4.4
小 計	45個	100 %

6) 沿岸旅客業體 豫想賣出 營業利益率 增減率

<表 4-6> 沿岸旅客業體 豫想賣出營業利益率 增減率

應答項目	業體 數	業體比率 (%)
10% 以上 減少	0	0
0-9% 減少	7	15.6
前年度	26	57.8
1-9% 增大	10	22.2
10-19% 增大	0	0
20% 增大	0	0
30%以上 增大	2	4.4
小 計	45個	100 %

<表 4-6> , 業體 賣出營業利益率 增減率 全體  
 57.8%가 前年度 , 0-9%

15.6% , 1-9% 30% 22.2% 4.4%  
 , <表 4-5> 賣出額增大  
 가 壓倒的 前年度 (73.3%) , 營業利益  
 率

## 7) 沿岸旅客業體 旅客需要 增大方案

### (1) 業體說問調查分析

<表 4-7> 沿岸旅客業體 旅客需要 增大方案

應答內容	1順位		2順位		3順位		4順位	
	個數	比率	個數	比率	個數	比率	個數	比率
島嶼地域 宿泊施設 整備	27	60.0	7	15.6	0	0	2	4.4
育成	13	28.9	29	64.4	2	4.4	2	4.4
旅客船 高級化	5	11.1	9	20.0	0	0	28	62.2
觀光弘報 強化	0	0	0	0	0	0	13	28.9
運航統制緩和 安全性 確保	0	0	0	0	30	66.7	0	0
	0	0	0	0	13	28.9	0	0
小計	45個	100	45個	100	45個	100	45個	100

### 旅客需要 增大方案

, < 4-7 > 가 1 島  
 嶼地域 가 60.0%, 2 64.4%,  
 3 運航統制緩和 安全性確保가 66.7%, 4 旅客船  
 가 62.2% 가 .



1 28.9%, 2 旅客  
 船 20.0%, 3 4 需要增大 觀光弘報가  
 各各 28.9% , 1  
 旅客船 가 11.1%, 2 島嶼地域 宿泊施設 가  
 15.6%, 3 4.4%, 4  
 宿泊施設 가 4.4% 가 .

(2) 旅客說問調査分析

<表 4-8> 沿岸旅客業體 觀光 旅客需要 增大方案(旅客應答)

應答內容	1順位		2順位		3順位		4順位	
	件數	割合	件數	割合	件數	割合	件數	割合
島嶼地域 宿泊施設 整備	80	19.9	61	15.2	0	0	0	0
觀光	242	60.2	20	5.0	20	5.0	0	0
旅客船 高級化	80	19.9	221	55.0	60	14.9	20	5.0
觀光弘報 強化	0	0	80	19.9	181	45.0	141	35.1
運航統制緩和 安全性 確保	0	0	20	5.0	141	35.1	241	60.0
	0	0	0	0	0	0	0	0
小計	402	100	402	100	402	100	402	100

<表 4-8> , 1 育  
 成 60.2%, 2 旅客船 가 55.0%, 3 觀光弘報  
 가 45.0%, 4 運航統制 가 60.0% 旅  
 客需要 增大方案 가 가 .

1 島嶼地域 宿泊施設整備 旅客船 가

19.9% , 2 觀光弘報 19.9% , 島嶼地  
 域 宿泊施設整備 15.2% , 運航統制緩和 安全性確  
 保가 5.0% , 3 運航統制緩和 安全性確  
 保가 35.1% , 旅客船 가 14.9% , 5.0%  
 , 4 觀光弘報 가 35.1% , 旅客船 가  
 5.0% .

## 2. 沿岸旅客航路 沮害要因分析 診斷

### 1) 沮害要因 實證分析

沿岸旅客航路 沮害要因 運航沮害, 施設未備,  
 , 運賃制度・經營能力未備 4  
 (< 4-9 > ).  
 , 運航沮害 ,  
 , 3 運航沮害要因 ( )  
 ) 0.7584 3  
 가 85). 運航沮害要因 6.40  
 沿岸旅客航路 가 .  
 , 施設未備 ,  
 , 3 施設未備要因 ( )  
 ) 0.7739 3 가  
 . 施設未備要因 6.32 沿岸旅客航

85)

( ) , , 가  
 . 『 , 』 , ,1998 .

路 沮害要因  
害要因

가

運航沮

<表 4-9> 沿岸旅客航路 沮害要因

	變數	變數名	平均	標準偏差	信賴度
( 1)	GCON		6.42	0.54	= 0.7584
	AWCO		6.51	0.63	
	SAF		6.27	0.69	
	1		<b>6.40</b>		
( 2)	COV		6.38	0.61	= 0.7739
	COV1		6.51	0.59	
	LSR		6.09	0.82	
	2		<b>6.32</b>		
( 3)	SPUR		5.91	0.60	= 0.8224
	SPUC		6.64	0.48	
	SBLP		6.67	0.52	
	LAW		6.49	0.66	
	GSUP		6.76	0.53	
	3		<b>6.49</b>		
( 4)	FRTL		6.67	0.56	= 0.7591
	FRT0		6.47	0.63	
	CMPT		6.53	0.59	
	MNGE		6.49	0.63	
	CREW		6.38	0.58	
	4		<b>6.51</b>		

， 政府支援未備 ， ，  
 ， 海運法未備 政府政策 5  
 ， 5 政府支援未備要因 ( )  
 ) 0.8224 5  
 가 . 政府支援未備要因 6.49  
 沮害要因 가

， 運航沮害要因

， 運賃制度・經營

5

， 5

運賃制度・經營要因

( ) 0.7591 5

가 . 運賃制度・經營要因

6.51

沿岸旅客航路 沮害要因

가

4 沮害要因

相關關係

(< 4- 10 > )

4

沮害要

因

相關關係

沿岸旅客航路 沮害要因

實態分析

가

<表 4- 10> 沿岸旅客航路 沮害要因 相關關係 分析表

	1.0000			
	0.797 (0.000)***	1.0000		
	0.758 (0.000)***	0.856 (0.000)***	1.0000	
	0.776 (0.000)***	0.852 (0.000)***	0.928 (0.000)***	1.0000

\*

\*\* (p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ; \*\*, p 0.1 ;\*)

優秀船員 , 內部的 沿岸  
 旅客事業 가 沿岸  
 現代化, 高速化, 大型化 劃一的  
 運航統制 (海洋警察 軍部隊 ) 統制  
 , 計劃造船資金 活性化 船舶確  
 保 接岸施設  
 旅客便宜施設 沿岸旅客事業 活性化  
 旅客船 運航與件 遊・渡船  
 旅客船 輸送需要가 旅客船業體  
 , 地域與件  
 旅客船 安全問題  
 二元化 海運法 航路  
 , , 航路 安全管理 海洋警察廳  
 免許管理 海洋水産部가 海運法補完 航路  
 沿岸旅客事業

2) 沿岸旅客航路 沮害要因 成果 關聯性分析

沿岸旅客航路 沮害要因  
 乘船率  
 . < 4- 11 > , 事業成果 4 沮害要因 事業  
 成果 乘船率間 0.01  
 相關關係가 . , 4 가 沿  
 岸旅客航路 沮害要因 沿岸旅客 乘船率  
 가 . , 4  
 乘船率 運航沮害要因 가  
 運航沮害要因 ,  
 가

<表 4- 11> 沿岸旅客航路 沮害要因 關聯性分析

	- 0.656 (0.000)***	- 0.654 (0.000)***	- 0.605 (0.000)***	- 0.635 (0.000)***
	- 0.422 (0.000)***	- 0.367 (0.000)***	- 0.249 (0.000)***	- 0.206 (0.000)***

\*  
 \*\* (p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ;\*\*, p 0.1 ;\*)

### 3. 沿岸旅客航路 活性化 要因分析 診斷

#### 1) 活性化 要因 信賴性分析 關聯性分析

沿岸旅客航路 活性化要因  
南北交流 가 , 沿岸  
旅客航路 運航統制緩和, 施設支援, 政府支援,  
南北交流 5  
( < 4-12 > ).

活性化要因 , 運航統制緩和 ,  
運航統制 ,  
運航統制緩和要因 ( ) 0.7157 3  
가 . 運航統制緩和要因  
6.27 , 沿岸旅客航路  
가

活性化要因 , 施設支援 ,  
投資支援 ,  
4 施設支援要因 ( )  
0.7674 4 가 .  
施設支援要因 6.33 沿岸旅客航路  
施設支援要因 가

<表 4- 12> 沿岸旅客航路 活性化 要因

	變數	變數名	平均	標準偏差	信賴度
( 1)	GCOM		6.24	0.65	= 0.7157
	AWFS		6.20	0.79	
	LAWM		6.38	0.66	
	1		<b>6.27</b>		
( 2)	COVG		6.40	0.65	= 0.7674
	COVG1		6.42	0.66	
	COVG2		6.27	0.72	
	LSRG		6.24	0.74	
	2		<b>6.33</b>		
( 3)	SPURR		5.82	0.61	= 0.8325
	SPUR1		6.33	0.74	
	SPUR2		6.40	0.62	
	LAW 1		6.60	0.62	
	GSUP1		6.62	0.49	
	3		<b>6.36</b>		
( 4)	FRTL1		6.31	0.87	= 0.7976
	FRTE		6.33	0.67	
	CMPT 1		6.49	0.63	
	MNGE 1		5.89	0.88	
	CREW 1		6.18	0.72	
	4		<b>6.29</b>		
( 5)	GSUP2		6.38	0.75	= 0.6621
	CRS		5.11	0.86	
	5		<b>5.74</b>		

活性化要因 , 政府支援要因 ,  
 , 海運法 政府政策 5  
 , 5 政府支援要因 ( )  
 ) 0.8325 5  
 가 . 政府支援要因 6.36  
 沿岸旅客航路 政府支援要因  
 가 .



活性化要因 , 運賃制度・經營改善 , 差  
 等運賃制度 ,  
 5 , 5 運  
 賃制度・經營改善要因 ( ) 0.7576 5  
 要因 6.29 沿岸旅客航路  
 運賃制度・經營  
 活性化要因

活性化要因 , 南北交流 活性化 南北交流  
 2 , 2  
 ( ) 0.662  
 1 가 가 南北交流  
 가 .  
 5.74 活性化要因 가  
 , 沿岸旅客航路 南北交流 活性化要因  
 가

5 沿岸旅客航路 活性化要因 相關關係  
 (< 4-13 > ) , 5  
 活性化要因 相關關係  
 南北交流 相關係數가  
 . 沿岸旅客航路  
 가

<表 4-13> 沿岸旅客航路 活性化要因 相關關係 分析表

	1.0000				
	0.930 (0.000)***	1.0000			
	0.863 (0.000)***	0.903 (0.000)***	1.0000		
	0.926 (0.000)***	0.924 (0.000)***	0.894 (0.000)***	1.0000	
	0.792 (0.000)***	0.786 (0.000)***	0.802 (0.000)***	0.791 (0.000)***	1.0000

\*\* \*  
(p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ;\*\*, p 0.1 ;\*)

， 氣象與件 船舶 安全管理가 航海 平水區  
 域 大幅 ， 沿海區域 統制  
 航海時間 1-2 沿海區域 平水  
 與件 氣象統制 ，  
 業體 船舶運航上 接  
 岸施設 駐車場 便宜施設 政府  
 積極的 海運法  
 가  
 沿岸旅客業體

, 巨大資本

南北交流 活性化要因

2) 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大效果 關聯性分析

5 沿岸旅客航路 活性化要因 沿岸旅客  
需要增大效果(成果)

相關關係分析

<表 4- 14> 沿岸旅客航路 需要增大效果 要因

	變數	變數名	平均	標準偏差
	GCOND		6.98	0.24
	COND		6.82	0.38
	DSYD		6.78	0.42
			<b>6.87</b>	
	COVD		6.38	0.57
	LSRD		6.87	0.34
			<b>6.62</b>	
	AVD		6.67	0.56
	CRSD		4.28	0.45
	GTD		6.86	0.34
			<b>5.94</b>	
			<b>6.48</b>	

< 4- 14 > , 가 6.87

旅客便宜 · 接岸施設

需要增大效果가 6.62 , , 海洋觀光

需要効果 5.94 , 需要增大效果

<表 4- 15> 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大效果 關聯性分析

	<b>0.891</b> (0.000)***	<b>0.854</b> (0.000)***	<b>0.809</b> (0.000)***	<b>0.926</b> (0.000)***	<b>0.745</b> (0.000)***
	0.654 (0.000)***	0.624 (0.000)***	0.649 (0.000)***	0.607 (0.000)***	0.521 (0.000)***
	0.701 (0.000)***	0.696 (0.000)***	0.633 (0.000)***	0.805 (0.000)***	0.664 (0.000)***
	0.707 (0.000)***	0.641 (0.000)***	0.606 (0.000)***	0.663 (0.000)***	0.606 (0.000)***

\*

\*\* (p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ;\*\*, p 0.1 ;\*)

< 4- 15> 沿岸旅客航路 沿岸旅客業體 需要增大效果 , 5

需要增大效果( = 統制緩和 + 施設擴大 + 海洋觀光 ) 相關關係分析

分析結果 5 需要增大 效  
果間 0.01 相關關係  
, 5  
(0.926)가 가 , 南北交流 (0.745)가 가

### 第3節 沿岸旅客 說問調查 實證分析 診斷

沿岸旅客航路 沮害要因 沿岸  
旅客 需要增大 沿岸旅客航路  
沿岸旅客 說問調查  
南北和解時代 南北交流 가 沿岸旅客航路  
檢證對象 說問調查 南北交流  
接境地 北方旅客航路  
沿岸航路  
沿岸旅客  
活性化方向 가  
沿岸旅客航路  
活性化要因 가  
가

#### 1. 變數 信賴性 分析

沿岸旅客航路 5  
關聯機關統制(GCON), 運航統制(AWFS),  
(SAF), 旅客便宜施設 (COV) 海洋觀光  
(ADVD) 要因分析(Factor Analysis)  
( 1 ) , 沿岸旅客  
旅客便宜施設 (COVM), 船舶接岸施設 (COVM), 海洋  
觀光弘報 (CRSA), (OSYP),

沿岸旅客航路 (COVP), 彈力運航制度(LSR),  
 支援政策(GSP) 7 , 要因分析

(Reliability) (Cronbach's Alpha)  
 (< 4- 16 > ).

<表 4- 16> 沿岸旅客航路 沮害要因 活性化要因

	變數	變數名	平均	標準偏差	信賴度	
( 1)	GCON		6.47	0.59	= 0.8261	
	AWCO		6.59	0.58		
	SAF		6.46	0.63		
	COV		6.63	0.57		
	ADV D		6.40	0.60		
	1		<b>6.51</b>			
( 2)	COVM		6.72	0.49	= 0.7520	
	OSYP		6.59	0.53		
	COVP		6.63	0.52		
	LSR		6.61	0.52		
	2		<b>6.63</b>			
( 3)	COV1		6.79	0.45	= 0.7093	
	CRSA		6.73	0.48		
	GSP		6.48	0.56		
	3		<b>6.67</b>			

沿岸旅客航路 沮害要因 關聯機關統制,  
 運航統制, , 旅客便宜施設 海洋觀光施設

5

沮害要因 ( ) 0.8261 5

가 . 沮害要因

6.51 沿岸旅客 沿岸旅客航路 沮害要因

가

,  
 7 , 要因分析結果  
 . 1 旅客便宜施設 ,  
 (2 )  
 ( ) 0.7520 4  
 가 . 2 船舶接岸施設 , 海洋觀光弘  
 報 政策支援 (3 ) ( , 活  
 ) 0.7093 3 , 活  
 活性化變數 7 ( 1 + 2 )  
 0.8138 가 . 1  
 活性化要因 6.63 , 2  
 6.67 沮害要因 沮害要因

<表 4- 17> 沿岸旅客航路 活性化要因 需要増大効果

從屬變數	變數	變數名	平均	標準偏差	信賴度
	GCON		5.95	0.842	= 0.9373 (7 )
	AWCO		5.87	0.803	
	ADV		5.85	0.727	
	CRS		6.47	0.801	
	DSY		6.28	0.628	
	LSRD		6.29	0.803	
	GTD		6.30	0.784	
	7		6.15	0.658	
	COMD		5.88	0.838	= 0.9478 ( 7 COMD 8 )

從屬變數 7가 需要增大效果

( , , , , , )

沿岸旅客 南北交流

(< 4- 17 > ). 7 需要增大效果

( ) 0.9373 7 需要增大效果

果 가 , 沿岸旅客 南北交流

( ) 0.9478

從屬變數 가 . 7 需

要增大效果 6.15 沿岸旅客

沿岸旅客航路

가 , 沿岸旅客 活性化 南

北交流 5.88 需要增大 效果

가 南北交流

가 .

## 2. 變數 妥當性分析

가 實證分析 獨立變數

. 獨立變數 構成妥當性(construct validity)

要因分析(factor analysis) 86).

要因分析方法 가

主成分法(principal components) ,

가 87)

86) William G. Cochran, Gertrude M. Cox, op. cit., 1957.

87) , 『SPSSWIN 』, ,1998, pp.185- 196.



. 獨立變數 相關關係  
 (determinant of correlation matrix) 0.00000 , 獨立變數 相  
 關關係가 KMO  
 (Kaiser-Meyer-Olkin measure of sampling adequacy) 0.735  
 , 要因分析 Bartlett  
 (Bartlett test of sphericity) 1873.919  
 0.00000 要因分析模型 가 88).

<表 4- 18> 變數 構成妥當性 要因分析 結果

		(Factor )			(Communality)
		1	2	3	
( 1)	CCON	<b>0.726</b>	-0.295	0.214	0.661
	AWFS	<b>0.810</b>	0.184	-0.180	0.722
	SAF	<b>0.769</b>	- .207	-0.180	0.667
	COV	<b>0.875</b>	-0.061	-0.046	0.772
	ADVD	<b>0.652</b>	-0.175	0.302	0.547
1 ( 2)	COMM	-0.079	<b>0.684</b>	0.353	0.599
	OSYP	-0.051	<b>0.639</b>	0.101	0.421
	COMP	0.032	<b>0.754</b>	0.301	0.660
	LSR	0.031	<b>0.747</b>	0.182	0.591
2 ( 3)	COMI	0.063	0.372	<b>0.716</b>	0.716
	CRSA	-0.016	0.207	<b>0.835</b>	0.835
	GSP	0.037	0.341	<b>0.567</b>	0.567
		2.983	2.497	1.993	
(%)		24.860	20.812	16.606	

要因分析結果 < 4- 18> . < 4- 18>

88) Hair, Anderson, Tatham and Black, *Multivariate Data Analysis* ,5th,  
 Prentice- Hall,1998,pp.120- 131.

， 沿岸旅客航路 沮害要因 5  
 (GCON), 運航統制(AWFS), (SAF), 旅客便宜施  
 設 (COV) (ADVD)  
 ( 1 ) , 沿岸旅客  
 便宜 (COVM), (OSYP), 沿  
 岸旅客航路 (COVP), 彈力運航制度(LSR)  
 , 2 ( 2) 船舶接岸施設 (COVM),  
 海洋觀光弘報 (CRSA) 支援政策(GSP)

### 3. 沿岸旅客航路 沮害要因 · 活性化要因 需要增大效果 相 關關係分析

<表 4- 19> 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大效果 關聯性分析

	( 1 )	1 ( 2 )	2 ( 3 )
	<b>- 0.107</b> (0.032)**	<b>0.082</b> (0.099)*	<b>0.145</b> (0.004)***
	<b>- 0.107</b> (0.031)**	<b>0.104</b> (0.038)**	<b>0.060</b> (0.229)

\* , .  
 \*\* (p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ;\*\*, p 0.1 ;\*)

(1  
 ) 沿岸旅客業體 需要增大效果 南北交流  
 , 相關關係分析  
 . < 4- 19 > 分析結果 , 가

沮害要因 旅客需要增大效果 南北交流  
 0.05 (-) 相關關係  
 , 1 (旅客便宜施設 , ,  
 , ) 需要增大效果  
 0.1 (+) 相關關係  
 , 南北交流 0.05 (+) 相  
 關關係 , 2 (船舶接岸施設 , 海  
 洋觀光弘報 , 政策支援) 需要增大效果 0.01  
 (+) , 南北交流  
 相關關係

#### 4. 多變量回歸分析 分析結果

本 研究 要因分析 信賴性分析 沿岸旅客  
 航路 ( 1 ) ( )  
 , 活性化要因 需要增大效果  
 多變量 回歸分析(stepwise multiple  
 regression) . 分析模型  
 SPSS (8.0) . 多變量 回歸分析模型  
 獨立變數 相關關係が 模型説明力  
 , 回歸分析 獨立變數 相關關係  
 (multicollinearty) ,  
 獨立變數 相關關係  
 多變量 回歸分析 獨立變數  
 . 多變量 回歸分析

**【分析模型--多變量 回歸分析模型】**

$$Y_j = \beta_0 + \beta_1 * X_{1j} + \beta_2 * X_{2j} + \beta_3 * X_{3j}$$

j : (402), = , i =

**<從屬變數>**

Y<sub>j</sub> : 需要增大效果(DEMAND),  
 南北交流 (NS)

**<獨立變數>**

X<sub>1j</sub> : 1( , 5 )

X<sub>2j</sub> : 2( 1 , 4 )

X<sub>3j</sub> : 3( 2 , 3 )

**1) 需要增大效果 分析結果**

3 沿岸旅客航路 沮害要因 1 2 旅客需  
 要增大效果 關聯性  
 , 分析模型式 < 4-20  
 >

---

89) Michael S. Lewis-Beck, *Applied Regression, An Introduction*, Quantitative Applications in the Social Sciences, A Sage University Paper 22, Sage Publications, 1980.

<表 4-20> 沮害要因 活性化要因 需要增大效果間 關聯性分析

		B		T			D-W
1	(1)	-0.0704	0.32	-0.107	-2.175	.000***	2.39
	(2)	0.0543	0.32	0.082	1.677	.03**	
2	(3)	0.0954	0.32	0.145	2.949	.094**	
		6.147	0.32		190.216	.003***	
		R <sup>2</sup> = .039 , R <sup>2</sup> = .032 , F = 5.414 = .0001***					

(p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ;\*\*, p 0.1 ;\*)

$$DEMEND_j = 6.147 - 0.0704 X_{1j} + 0.054 X_{2j} + 0.0954 X_{3j}$$

3 獨立變數 沿岸旅客航路 沮害要因  
 回歸分析模型 가 . ,  
 從屬變數 R<sup>2</sup> 0.039  
 , F 5.414 有意水準 0.01  
 . 獨立變數 自動相關  
 關係 (Durbin- Watson) 2.39  
 90). 沮害要因 需  
 要增大效果 0.01  
 , 2 活性化要因 有意水準 0.05  
 關聯性 . 獨立變數  
 , 沮害要因  
 2 1 .  
 回歸分析結果 相關關係 分析結果 .

90) SPSS, *SPSS Base 7.5 for Windows*, SPSS Inc., 1997.

2) 南北交流

分析結果

3 沿岸旅客航路 沮害要因 1 2 南北交流  
 關聯性 多變量 回歸分析  
 , 分析結果 分析模型式 < 4-21 >

<表 4-21> 沮害要因 活性化要因 南北交流 關聯性分析

		B		T			D-W
	(1 )	-0.0899	0.041	-0.107	-2.171	0.031**	2.23
1	(2 )	0.0868	0.041	0.104	2.095	0.037**	
2	(3 )	0.0504	0.041	0.060	1.216	0.225	
		5.883	0.041			0.000***	
		R <sup>2</sup> = .026 , R <sup>2</sup> = .019 , F = 3.526 = .0015***					

(p 0.01 ; \*\*\*, p 0.05 ; \*\*, p 0.1 ; \*)

$$NS_j = 5.883 - 0.0899 X_{1j} + 0.0868 X_{2j} + 0.0504 X_{3j}$$

3 獨立變數 沿岸旅客航路 沮害要因  
 回歸分析模型 가 . ,  
 R<sup>2</sup> 0.026  
 , F 3.526 0.01  
 獨立變數 自動相  
 關關係 (Durbin-Watson) 2.23  
 沮害要因  
 需要增大效果 0.05

, 1 活性化要因 有意水準 0.05

, 2

獨立變數

, 沮害要因

1 活性化,

2 活性化要因

南北交流

回歸分析

結果 相關關係分析結果

### 第4節 假說檢定結果

相關關係分析結果

多變量 回歸分析結果

假說檢定結果

(假說 1) 沿岸旅客航路 沮害要因

(成果)

#### 假說檢定

< 表 4-22 > 沿岸旅客航路 沮害要因  
關聯性檢定

沮害要因	가			
運航統制	-	-	<b>0.000***</b>	
施設未備	-	-	<b>0.000***</b>	
政府支援未備	-	-	<b>0.000***</b>	
運賃制度・經營能力	-	-	<b>0.000***</b>	

\* 有意水準 (p < 0.01 ; \*\*\*, p < 0.05 ; \*\*, p < 0.1 ; \*)

<表 4-22> 假說檢定結果 , 4 沿岸旅客航路 沮  
 害要因 沿岸旅客事業 0.01  
 負 (가 1)  
 가 4 沮害要因  
 關聯性 沿岸旅客航  
 路 旅客便宜施設, 接岸施設,  
 運航統制 關聯機關  
 , 旅客 評價 旅客船 待合室, 駐車場  
 旅客便宜施設 要因 應答結果  
 91).

(假說 2) 沿岸旅客航路 沮害要因 乘船率(成果) 假  
 說檢定

<表 4-23> 假說檢定結果 , 4 沿岸旅客航路  
 沮害要因 沿岸旅客事業 乘船率 0.01  
 負 (가 2)  
 가 4 沮害要因 沿

91) 江華西北 島嶼地域  
 便宜施設  
 江華西北 島嶼地域 가 1999年 國庫補助金  
 落島補助航路 船舶施設利用 가  
 , 寄港地가 港灣施設 2  
 陸地小規模港 船舶接岸施設 , 港灣背後施  
 設 駐車場 旅客便宜施設



岸旅客船

乘船率

乘船率

沿岸旅客船

沿岸旅客航路

< 表 4-23 > 沿岸旅客航路 沮害要因 乘船率 關聯性檢定

沮害要因	가	乘船率	關聯性檢定
運航統制	-	-	0.000***
施設未備	-	-	0.000***
政府支援未備	-	-	0.000***
運賃制度・經營能力	-	-	0.000***

\* 有意水準 (p < 0.01 ; \*\*\*, p < 0.05 ; \*\*, p < 0.1 ; \*)

運航統制要因

運航統制要因

船舶接岸施設

旅客便宜施設

가

計劃造船資金<sup>92)</sup>

92) 1999年 沿岸計劃造船資金 30 , 海洋水産  
 部 申請業體 産業銀行 , 産業銀行 財政經濟  
 部 . 需要者選定 沿岸旅客船  
 優先 5年 (grace period) 5年 償還期限 10年間 長  
 期貸與 , 資金規模가 8%代  
 類似政策資金 , 金融機關 需要者 選定審査  
 建造船舶 追加擔保 , 事實上 賣出規模  
 沿岸旅客船 事業者가

가

(假說 3) 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大效果  
假說檢定

< 表 4-24 > 沿岸旅客航路 活性化要因 需要增大效果 關聯性  
檢定

活性化要因	가			
運航活性化	+	+	<b>0.000***</b>	
施設支援	+	+	<b>0.000***</b>	
政府支援	+	+	<b>0.000***</b>	
運賃制度・經營改善	+	+	<b>0.000***</b>	
南北交流支援	+	+	<b>0.000***</b>	

\* 有意水準 (p < 0.01 ; \*\*\*, p < 0.05 ; \*\*, p < 0.1 ; \*)

< 表 4-24 > 假說檢定結果 , 5 沿岸旅客航路  
沿岸旅客事業者 需  
要增大效果 0.01 正  
(가 3) 가  
沮害要因 沿岸旅客事業者 需要增大效果  
負 가  
運賃制度・經營改善要因

旅客便宜・接岸施設  
，南北交流支援要因 相關係數가

(假說 4) 沿岸旅客航路 活性化要因 南北交流 寄與效  
果 假說檢定

(假說 5) 沿岸旅客航路 沮害要因 南北交流 寄與效果  
假說檢定

< 表 4-25 > 沿岸旅客航路 活性化要因 沮害要因 南北交流 寄與  
效果 關聯性檢定

活性化要因	가			
沮害要因	-	-	<b>0.031**</b>	
1 活性化要因	+	+	<b>0.038**</b>	
2 活性化要因	+	+	<b>0.229</b>	

\* 有意水準 (p < 0.01 ; \*\*\*, p < 0.05 ; \*\*, p < 0.1 ; \*)

< 4-25 > , 沿岸旅客航路 南北交  
流 沿岸旅客  
相關關係分析 回歸分析 分析結果  
1 需要增大效果 0.05  
, 2  
1 旅客便宜施設

確保, 彈力運航制度, , 2  
 , 船舶接岸施設, 海洋觀光弘報  
 沿岸旅客 便宜施設  
 南北交流 ,  
 .  
 , 關聯機關 , 運航統制, . , 旅客  
 便宜施設 海洋觀光施設 沮害要因  
 南北交流 0.05 負  
 5 , 南北交流  
 . , (가 4)  
 (가 5) 가 .

## 第5章 結論 示唆點

### 第 1 節 分析結果 要約

本 研究 南北和解時代  
沿岸旅客航路 活性化 沿岸旅客業  
分析 , 45 沿岸旅客業體 南北 接境地  
設問調查 沿岸旅客業 活性化 戰略  
要因 沮害要因 實證分析 .

, 沿岸旅客業體 現況分析 , 旅客 平均乘  
船率 45 99%가  
 , 過剩船腹 高費用

, 經營收支 運賃水準 ,  
68.8%가 原價補償 , 運賃水準 適定利益補償  
理由 資本費 1  
48.9% , 旅客需要減少가 44.4% , 2  
64.4%가 非現實的 運賃體系, 28.9%가  
資本費 , 船舶施設確保 巨大初期資本 高油價  
燃料費 運航費 .

航路與件 船舶 現代化 運賃水準 現實化가

實情 沿岸旅客業體 豫想賣出額  
 增減率 73.3%가 , 50%  
 賣出增加 4.4%가 競爭力 航路 營  
 業戰略 賣出額增大 達成

業體 賣出營業利益率 增減率  
 57.8%가 前年度 水準 , 1-9% 30% 增大  
 22.2% 4.4%가 , 賣出額 增大가 前年  
 度 水準(73.3%) 部分的 優秀航路  
 開發 差別的 營業戰略 結果 , IMF  
 資產 構造調整 費用節減

, 沿岸旅客 沮害要因 運航沮害要因 ,

6.40 沿岸旅客事業 가  
 施設未備要因 ,

6.32 運航沮害要因 가 .

運航效率 收益性 船舶運  
 航  
 港灣便宜施設 對外 指向的 外航海運  
 , 沿岸旅客用 港灣便宜施設 釜  
 山, 仁川 沿岸都市 ,

沿岸旅客船 高速化, 現代化, 車渡船 大型化  
 小規模 沿岸都市 沿岸旅客船 接岸施設, 駐車  
 場 便宜施設擴充 93).

, 沿岸旅客航路 沮害要因 政府支援未備要因  
 , 5 6.49  
 運航沮害要因 施設未備要因  
 沮害要因 가 .  
 沿岸旅客事業 가

沿岸旅客航路 沮害要因 .  
 , , , ,  
 優秀船員確保 5 6.51 ,  
 沿岸旅客航路 沮害要因  
 가 . 4 , , ,  
 , 運賃制度・經營要因 0.01  
 相關關係 .

, 沿岸旅客航路 4  
 事業成果 乘船率 ,  
 0.01 相關關係가 .  
 , 4가 沮害要因 沿岸旅客  
 가 . 4

93) , 「 ,1997. 10. p.79.

運航沮害要因

가 (-)

運航沮害要因 關聯機關統制,  
沿岸旅客航路 가 沮害要因

現行 海運法 氣象與件 船舶 安全管理가 航海 平  
水區域 大幅 緩和 , 沿海區域 統制

航海區間 平水 沿海가 , 航海時間 平水  
劃一的 氣象統制 車輛  
, 旅客船(車渡船) 船舶 貨物積載噸數  
(dead weight) 搭載定員算定  
車輛運  
賃 , 車輛積載間隔  
船舶運航上 經營收支改善  
作用

, 沿岸旅客航路 運航統制緩和要因 ,  
, 運航統制緩和, .  
, 6.27  
沿岸旅客航路 가  
. 施設支援要因 財政支援, 行政支  
援, 投資支援,  
6.33 , 政府支援要因 , ,



, , 政府政策支援  
 6.36 沿岸旅客航路  
 가 .  
 , 運賃制度・經營改善要因 ,  
 , , ,  
 6.29 沿岸旅客航路  
 .  
 . 南北交流活性化 南北交流活性化  
 5.74 活性化要因  
 가 , 沿岸旅客航路 南北交  
 流 .  
 , 5 沿岸旅客航路 相關關係  
 0.01 , 南北交  
 流活性化 相關係數가 .  
 沿岸旅客事業  
 , 巨大資本  
 南北交流活性化 一般的 沿岸旅客事業  
 .  
 , 5 沿岸旅客航路 沿岸旅客  
 需要增大效果 分析結果 ,  
 가 6.87 가 ,  
 가 6.62, 海洋觀光 需要效果가 5.94

가 6.48 가 需要增大效果

, 5 活性化要因 分析結果  
0.01 (+)

, 運賃制度・經營改善要因 (R<sup>2</sup>) 0.926  
가 , 南北交流活性化 0.745 가

. 沿岸旅客業  
運賃引上 經營體質改善  
가 .

沿岸旅客航路

, 沿岸旅客航路 沮害要因  
, 運航統制, , 旅客便宜施設 ,  
5 6.51 ,  
沿岸旅客航路 沮害要因  
가 .

運航統制緩和  
가 海上交通  
가 .

, 7  
. 1

, 6.63 , 2 , 彈力運航制度  
 海洋觀光弘報 , 政策支援 6.67  
 沮害要因 .

, 7가 ( 1 2 )  
 南北交流 需要増大效果(成果)  
 6.15 5.88 ,  
 需要増大 7  
 가 . 南北交流 7  
 需要増大 沿岸  
 旅客活性化가 南北交流 가 .

, 沿岸旅客航路 活性化要因  
 , 沮害要因 ,  
 , 旅客便宜施設 , 海洋觀光施設  
 0.05 (-) , 1  
 旅客便宜施設 , ,  
 , 0.05 (+)  
 , 2 船舶接岸施設 ,  
 , 政策支援 0.01  
 (+) 沿岸旅客  
 南北交流 需要増大效果  
 .  
 가

便宜施設 沿岸旅客航路  
南北問題

信賴性分析 沿岸旅客航路  
活性化要因 需要増大効果

多變量 回歸分析

, 5 ( , , , ) 沿岸旅客航路

沮害要因 , 4 (旅客便宜施設確保, 彈力運航制度) 1 活性化要因 3

( , , )  
2 活性化要因 需要増大効果

, 0.01 (-)  
, 2 0.05

(+) 相關關係分析

, 5 沿岸旅客航路 沮害要因 1 2

要因 0.05 , 1 活性化要因 0.05

(+) 2 活性化要因

(+) 關聯性

相關關係 分析結果

, 南北韓 海運航路 , 南北頂上會談  
 . 交流增加가 . 南北沿岸航路  
 가 . 現實的 海上運送  
 問題點 . 南  
 北海運航路 沮害要因 形式要件上  
 가 政府承認 南北政府間 海運代表  
 海運協定 가 ,  
 3  
 . 航路運營 準據規定  
 細部基準 , 船舶 國旗揭揚 國際的  
 . 航路 南北韓 海上運送 形  
 式要件 國內航路  
 國家間 國際航路 .  
 海上運送 現實的 港灣 背後施設  
 가 運航效率性 要因  
 , 不自由 北韓內  
 가 發生 .  
 港灣費用 決裁手段 高費用, 3  
 燃料費 가 運  
 航收益性 問題點 .

## 第 2 節 研究結果 示唆點

東北 韓半島 21世紀 6·15南  
北頂上會談 環境變化  
， 9 18 京義線 南北縱斷鐵路  
， 民間業體 北韓 東海  
2,000 開城工團開發計劃 向後 南北  
韓 人的·物的 交流가 가  
南北交流 活性化 物流體系 運送手段  
確保 重要性 ， 輸送費用 面 陸路  
大規模運送 沿岸海運 需要增大 不可避  
· 現在 大多數 沿岸旅客業體가 小規模  
， 南北頂上會談 6·15宣言  
韓半島 沿岸旅客業  
活性化 ， 21 環境變化  
沿岸旅客業體 經營效率性提高 本  
研究結果 示唆點  
， 沿岸旅客業 活性化 가 沮害要因  
， 地域與件 航路與件 劃一的 運航  
統制 氣象豫報 不合理性，  
船舶 現代化, 高速化, 大型化  
改善 思料 ， 車輛兼用旅客船(車渡船)  
高速化 大型化 趨勢 寄港地間 航海時間 短縮傾向  
實情 ， 平水 沿海區域 統制區分 船舶  
運航 制約要因 非現實的 。

船型 地域與件 彈力的 旅客 貨物(車輛) 積  
 載基準按配 現實勘案 運航管理制度 夜間運航 大幅的  
 經營收支 重要 要因 作  
 用

接境地 旅客航路 軍部隊  
 海洋警察 統制 干涉 地域住民 觀光客  
 , 航路活性化 戰略 沮害要因  
 . 環境變化  
 南北接境地 ,  
 西北島嶼 航路活性化 新規航路 開設 接岸場 旅客  
 便宜 附帶施設 , 投入船舶 運航上 技術  
 安全措置 軍部隊 海洋  
 警察, 轉向的 規制緩和が,

6 · 15

, 沿岸旅客航路 海運法  
 實證分析  
 , 遊 · 渡船 接岸施設 便  
 宜施設 , 計劃造船 金融費用不利 補完,  
 過當競爭回避 , 運賃體係現實化, 優秀船員確保  
 支援  
 要望 .

貨物船

沿岸旅客

專業・非專業者間,

車輛運搬 貨物船

制度補完 , 旅客船航路

遊・渡船

旅客船 輸送需要

沿岸旅客事業者

要因 ,

行政調整

遊・渡船 旅客船 免許管理官廳

二元化

, 遊・渡船 遊・渡船法 海洋警察 , 旅客船航路 海運法

海洋水産部 二元化 航路 秩序

行政調整 , 不合理

遊・渡船法 海運法 統合 海洋水産

部が, 海上交通 安全管理 海洋警察 現行

制度整備が ,

, 新規航路 開設 船舶接岸施設 旅

客便宜 附帶施設 事業者が , 船舶確保

公有水面埋立 行政節次 巨大

費用 港灣附帶施設 事業者が

施設 政府 地方自治團體

沿岸旅客事業

制度整備 旅客航路 活性化 改善

課題 , 優秀船員 地域



航路 與件 船員 ,  
資格證 船員確保

, 沿岸旅客事業 乘船率 需要  
增大效果 效率的 , ( )  
) , 海  
洋觀光 가 , 旅客  
船 宿泊施設 , 南北接境地  
旅客出入統制 가

, 南北 沿岸旅客航路 ,  
有意的 , 業體 沿岸旅客活性化  
事業 ,  
, 連繫觀光 ,  
專用船席, 港灣關聯 支援環境 造  
成 , 初期投資費가 , 投資 民  
間投資가 收益性  
一般沿岸旅客業

, 2 沿岸旅客事業 社會經濟的  
分析 , , 陸·海·陸 一貫輸送  
物流費節減, 大氣污染防治 環境問題 一助, 陸路交通滯症  
交通事故 豫防效果 ,  
高油價 , 半島 地

形的特性 U字型 沿岸都市 中心 車輛兼用旅客船(車渡船)  
依 沿岸旅客航路 活性化 , 陸路  
節約 劃期的 比較優位 가 .

, 沿岸旅客 事業支援 海上交通 需要者  
高油價 時代 國家的 生存對策  
樹立 思料 .

沿岸旅客航路 活性化 陸·海·陸 一貫輸送 物流  
費 自家用 沿岸旅客航路利用 活性化  
, 車渡船

物流港灣施設 .

駐車待期 施設確保 ,  
高速道路 道路 ,  
交通迅速性 貨物車 回轉率 ,

沿岸旅客事業者가 高速船

自家用所有 海上交通 , 沿岸旅  
客航路 活性化 .

對外指向的

港灣施設擴充

沿岸旅客船用,

車渡船用

港灣施設

認識變化가 必要 .

, 陸路 對替手段 海上交通 活性化 車  
渡船 沿岸旅客船 確保 政府 支援政策 , 計劃造船資金

使用 長期低利 金融調達 支援方案 ,  
業體 資金調達 費用節減 政府  
가 要請 .

, 南北沿岸航路 問題點  
南北頂上會談 . 交流增大 沿岸海送  
中心的 .

3 南北和解時代 .  
交通手段 ,  
沿岸航路  
南北直航 旅客航路 가 制約要因  
實現可能性 . 南北和  
解時代 環境變化 休戰線 接境地 緊張緩和가

接境地 航路開設  
觀光客  
江華島 . ,  
4,500 交通便宜가  
休戰線  
住民 觀光客  
6·15宣言 南北和解時代 緊張緩  
和 航路開設

航路活性化 南  
北沿岸航路 環境造成

形式要件上  
南北政府 가 航路運營 準據規定  
國內船舶 , 國旗掲揚  
國際的 , 航路  
沿岸航路 沿岸國籍船舶  
運 , 效率性 , 南北沿岸海  
民族經濟 均衡發展

南北海上運送 沮害要因 港灣施設,  
, 港灣利用 決裁手段 現實化,  
突發的 對策 早速  
活性化 先決條件 南北海運 共同管理規定  
, 南北海運  
基盤造成

南北海運 政府間  
南北韓 海運團體間 南北  
海運協力 가  
가 代表團 北韓 海運當局 主要團體  
業體訪問, 港灣施設 具體的

實踐方案  
 北韓海運 開發事業

, 沿岸旅客業 活性化 政府 가  
 乘船率 南韓 沿岸  
 旅客船 가, 觀光資源  
 觀光航路 , 接境地 新規航路  
 小規模 積極的

沿岸旅客業 地理的 陸路  
 觀光資源 觀光地  
 , 南北沿岸 觀光活性  
 化 沿岸旅客業體 經營效率性

支援內容 新規觀光旅客航路 市場進入  
 小規模 沿岸旅客業體 旅客航路  
 南北間  
 積極的

支援方法 , 南北交流協力基金 政府  
 中小企業 支援制度  
 IMF  
 中小企業 支援施策 , 中小企業 經營安定  
 , 各種支援制度

業種別  
가 가

船舶確保 便宜施設確保 附帶費用 巨大資本  
沿岸旅客業 經營效率性 , 南  
北沿岸旅客航路 ,  
實質的  
, 公開市場 資本調達  
3 積極的

, 沿岸海運業體 韓國海運組合 21  
韓半島 國內外 環境變化  
, 支援方案  
業體 學界, 關聯機關

解決方案 , 大多數가  
沿岸旅客航路 經營效率性

### 第 3 節 研究 限界 向後 研究課題

#### 1. 研究 限界

本 研究 沿岸旅客業 現實的 問題  
點 診斷 , 急激 進展 南北和解 交流 沿  
岸旅客業 役割 活性化 方案 分析 . , 本 研究

, 沿岸旅客航路 活性化要因 沮害要因 需  
要者 成果變數 , , 乘船率, 旅客需要增  
大效果 南北交流

가 . 南北和解時代 沿岸旅客  
航路 南北交流

北方航路

, 沿岸旅客航路

, 가

가 . 沿岸旅客航路

沿岸旅客航路 , 乘船率 正確

因果關係가 時系列的

, 尺度化 說問紙

, 研究期間 가 研究結果

研究 .

, 沿岸旅客業 對內 · 對外的

新規航路 .

測定變數, 沿岸旅客船航路 活  
性化 最適模型  
研究

## 2. 向後 研究課題

本 研究 沿岸旅客業體 當面問題 包括的  
活性化要因 沮害要因 解決方案  
解決方案分析

沿岸旅客航路 活性化 旅客 升 極大化

, 旅客 說問對象 江華西北 島嶼民 島嶼  
觀光客, 南北接境地 比較的  
全國 多樣  
沿岸旅客業 活性化戰略 一般的  
要因導出 全國 沿岸旅客

巨大資本 沿岸海運業 資金調達方案  
支援政策, 沿岸旅客航路  
升 沮害要因 軍部隊 海洋警察,  
安全管理 規制機關 規制緩和  
, 南北沿岸海運 活性化  
沿岸旅客業體 經營成果



研究課題

， 沿岸旅客業 原價節減 經營效率性  
最適模型 船舶投入  
缺航率分析 巨大資産 船舶施設 運航效率性 改善方案  
沿岸旅客船航路

， 沿岸旅客産業 情報化 水準 他 産業  
電子商去來(e-business) 營業戰略  
方向 實證 研究  
課題が

# 参 考 文 献

## 1. 国内文献

- 1) 菅野 恒, 『日本海運経済学会誌』, 1996 .
- 2) 菅野 恒, “釜山港の国際物流における役割”, 『日本海運経済学会誌』 28 , 1999 , 6 . p.255.
- 3) 菅野 恒, 『日本海運経済学会誌』, 1973 .
- 4) 菅野 恒, “釜山港の国際物流における役割”, 『日本海運経済学会誌』, 11 , 1999 6 , pp.137- 152.
- 5) 菅野 恒, 『日本海運経済学会誌』, 1999 12 .
- 6) 朴明燮, "東北アジアの国際物流における釜山港", 『日本海運経済学会誌』, 第32号, 1998 .
- 7) 菅野 恒, 『日本海運経済学会誌』, 1999 3 .
- 8) 勝原 光治郎, "フェリ-航路の国内物流ネットワーク分析", 『日本海運経済学会誌』, 第32号, 1998 .
- 9) 菅野 恒, "釜山港の国際物流における役割", 『日本海運経済学会誌』, 28 , 1999 , 6 .
- 10) 野間恒, “日本の国内海上物流考察”, 『日本海運経済学会誌』, 第32号, 1998 .
- 11) 菅野 恒, “2000年釜山港の国際物流における役割”, 『日本海運経済学会誌』, 18 , 1994 , 8 .
- 12) 菅野 恒, “釜山港の国際物流における役割”, 『日本海運経済学会誌』, 23 4 , 1994 , 11 , pp.211- 249.

- 13) , , “  
”, 『  
』, 29 , 1999 , 12 .
- 14) 日本旅客船協會, 『旅客船・カ-フェリ-運航管理必携』, 成山堂, 1976  
.
- 15) 日本旅客船協會, 『全國フェリ-旅客船ガイド』, 1997 , 6 .
- 16) , , , “  
”,  
『  
』, 37 3 , 2000 , 9 , pp.5- 19.
- 17) , , , , “  
( ) ”, 『  
』, 29 , 1999 , 12 .
- 18) , , 『SPSSWIN  
』, , 1998  
, pp.185- 196.
- 19) , , 『  
』,  
, 1994 , 12 .
- 20) , 『  
』, , 1998 , 2 .
- 21) , 『  
』, , 1998 .
- 22) , “  
”, 『  
』, 4 , 199  
6 .
- 23) , , , , 『  
가  
』, , 1998 9  
.
- 24)) ( ), 『  
』, 1988 -2000 , 6 .
- 25) , 『  
』, 1999 .
- 26) , 『  
』, .
- 27) , “  
-  
”, 『  
』, ,

- 26) , 1998 , 7 .
- 28) , 『  
』, 1991 .
- 29) , 『 21 』, 2  
000 , 9 .
- 30) , 『  
』, 1999 , 3 .
- 31) , 『 』, 1997 .
- 32) , 『 』, 1995 , 1 - 2000 , 6 .
- 33) , 『 , .
- 34) , 『 』, 1997 , 7 .

## 2. 外國文獻

- 1) Ashford, S.J., and L.L. Cummings, "Feedback as an Individual Resource: Personal Strategies of Creating Information", *Organizational Behavior and Human Performance*, 1983 pp. 370-98.
- 2) Baker, E. M., *Managing Human Performance*, Section 10 in Juran's *Quality Control Handbook*, McGraw-Hill Inc., 1988.
- 3) Bela Balassa, *The Theory of Economic Integration*, George & Unwin Ltd., London, 1969.
- 4) Chrzanowski, I., *An Introduction to Shipping Economics*, Fairplay Publications Ltd., 1988.
- 5) Hair, Anderson, Tatham and Black, *Multivariate Data Analysis*, 5th, Prentice-Hall, 1998, pp.120-131.
- 6) Horrigan. J.O. "A short History of Financial Analysis," *Accounting*

- g Review*, 1968. pp.284-294.
- 7) Katta G.Murty, *Operations Research* , Prentice-Hall, Inc., 1995.
  - 8) Michael S. Lewis-Beck, *Applied Regression, An Introduction, Quantitative Applications in the Social Sciences*, A Sage University Paper 22, Sage Publications, 1980.
  - 9) National Association of Accountants, *Transportation Accounting & Control : Guidelines for Distribution and Financial Management*, National Council of Physical Distribution Management(NCPDM), 1983.
  - 10) Nolan Richard L. "*Managing the Computer Resource: A stage Hypothesis*", *Communications of the ACM* , July 1973, pp.399-405.
  - 11) Ostrom, Charles W., Jr., *Time Series Analysis : Regression Techniques*, Quantitative Applications in the Social Sciences Series, Sage Publications, 1978.
  - 12) SPSS, *SPSS Base 7.5 for Windows*, SPSS Inc., 1997.
  - 13) Svendsen, A.S., *Sea Transportation and Shipping Economics*, Bergen, 1958.
  - 14) Stephenson Harwood, *Shipping Finance*, Euromoney Publications, 1995.
  - 15) Tyrus Hillway, *Introduction to Research*, Colorado College, Houghton Mifflin Company, Boston, U.S.A. 1964.
  - 16) William G. Cochran, Gertrude M. Cox, *Experimental Designs*, 2nd Edition, New York, John Wiley & Sons, Inc., London · Sydney, 1957.

?

. IMF

가 . ,

---

---

---

---

---

---

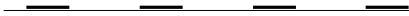
---

---

---

---

2000 9 10



\* 가

. ( "0"

"V"

)

.          V         

         :

.

.

1	2	3	4	5	6	7

1) .

가 .

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

2) ( , , )

.

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

3) ( , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

4) ( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

5)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

6)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

7)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

9) 가



1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

10)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

11)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

12)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

13)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

14)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

15)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

16)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

1	2	3	4	5	6	7

1)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

2) ( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

3) ( , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

4) ( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

4-1) 가 ( , , )  
,

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

5)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

6) ( )  
가

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

7)  
가

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---



14)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

15)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

16)

가

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

1	2	3	4	5	6	7

1)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

2)

( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

3) ( , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

4) ( )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

5)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

6)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

7) 가

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

9)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

10)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

11)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

12)

( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

13)

?

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

14) ( ) ?

20% 20-30% 30-40% 40-50% 50-60% 60-70% 70%

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

-----

1) ? ( )

가  
가  
가

2) ( 가+ )

가  
,  
1, 2) (가

( )  
( )  
( )  
( )  
( )  
( )  
( )  
( )



3)

? ( )

30 %	10 - 29 %	
5 - 10 %	11 - 29 %	30 - 49 %
50 %		

4)

? ( )

10 %	0 - 9 %	
1 - 9 %	10 - 19 %	20 %
30 %		

5)

? ( )

.  
.  
.  
.

6)

? 가  
(가 1, 2)

( )

( )

( )

( )

( )

( )

7)

\_\_\_\_\_ , \_\_\_\_\_

8)

: 97 \_\_\_\_\_ , 98 \_\_\_\_\_ , 99 \_\_\_\_\_

-----

: 97 \_\_\_\_\_ , 98 \_\_\_\_\_ , 99 \_\_\_\_\_

-----

9)

97 \_\_\_\_\_ , 98 \_\_\_\_\_ , 99 \_\_\_\_\_

-----

7)

가

.

\*

-----

-----

\*

-----

?

.

.

---

---

V

---

---

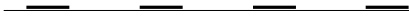
.

---

---

.

2000 9 10



\*

"V"

.

.

.

V



\*

,

1	2	3	4	5	6	7

1)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

2)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

3)

( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

4)

( , , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

5)

( , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

6)

( , )

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

7)

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

8) 가 .

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

9) , , 가

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

10) .

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

11) .

1	2	3	4	5	6	7
---	---	---	---	---	---	---

가

12

가

“

”

(無錢無背)

(淺學非才)

가

“

”

가

가

KMI

가

가

, ,  
, ,  
.  
,  
, 가 , 가  
, ,  
, ,  
, , 가  
, , ,  
, ,  
.