

Ⅲ 韓日の人的・物的交流の現状と今後の展望

－韓日フェリー物流産業を中心として－

李 美永

1. はじめに

21世紀に入ってから韓日の対アジアへの貿易額が対北米への貿易額を上回るに至っていると共に国際分業が一般化している¹⁾。このような状況の下で、生産、消費、物流サービスにおけるバリューチェーンの形成が密接な相互依存関係化している。

特に韓国経済は1970年代に「漢江の奇跡」と呼ばれる経済発展を遂げていたが、1997年にIMFからの借入等で2000年まで不景気が続き、その後再び回復して2006年まで年平均5.1%の成長を記録している。この間一人当たり国民所得も2000年に10,841ドルから2007年に20,045ドルまで増加し、ウォン高の影響もあって続けて経済成長が進んできた。このような韓国経済の経済成長に伴い、韓日との経済関係は緊密の度を深めている。

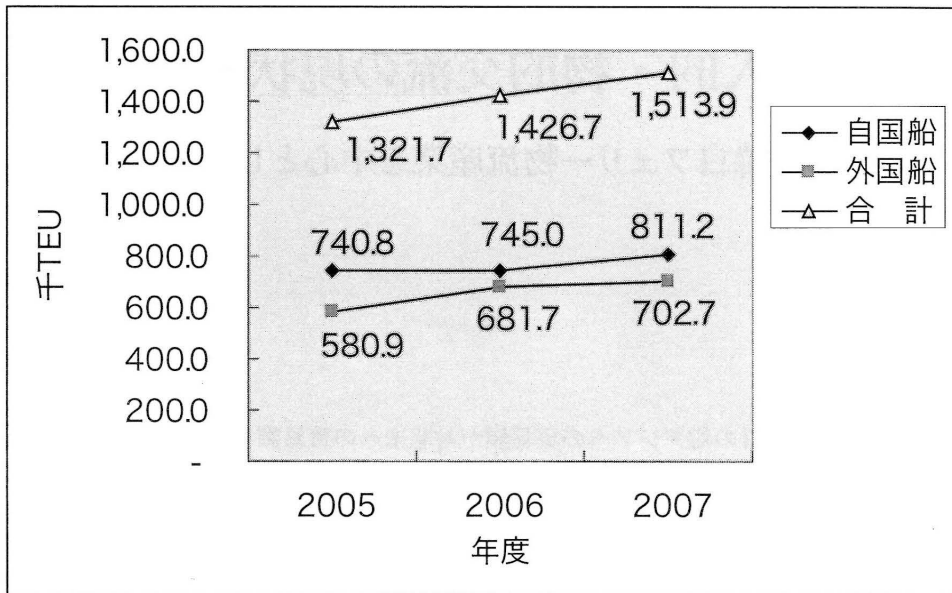
韓日の貿易現状をみると、2006年輸出が前年比10.4%増の265.3億ドル、輸入は7.3%増の519.3億ドルとなった。しかし、2007年には、輸出が前年比-0.6%減の263.7億ドル、輸入は8.3%増の562.5億ドルとなった。この結果対日本貿易収支は298.8億ドルの赤字となっている。また、韓日間貨物の流れをみると、2006年韓日航路の輸入貨物量は急増して前年比3倍以上増加して、韓日ローカル航路の全体コンテナ輸送量は前年比4.3%増加した。

以上のように、韓日間の相互依存関係下で韓国の東海岸と日本の西海岸との輸出入産業発展と物流関連産業の共同協力ネットワーク・システムの構築が要求されている。特に韓日海峡圏輸送連携システムは貨物や旅客の潜在需要を考慮すると、ますますその重要性は高まっていくものと思われる。したがって、本稿では韓日間の経済活性化のために効率的な交通ネットワークの構築が肝要な時代になってきたと判断して、韓日間フェリー産業の現状と問題点を分析し、その対応策を提示する。

2. 韓日海峡圏コンテナ輸送現状

2007年韓日航路の総輸送量は前年比6.1%増の151万TEUである(図1)。これは2005年の輸出量が急減したことにも拘らず増加したことは対日本向けの輸出入景気が回復していることを示す。

図1 2007年韓日海上航路の総輸送現状



出所：韓国海洋水産部PORT-MIS、2007。

特に韓日海上の輸出货量は前年比1.5%増の78.5万TEUである。しかし輸入量は8.5%増の50.5万TEUを記録した。これはウォン対円の為替レートが高くなり、輸出競争力が弱まって輸入が増加したことによる。また、両国の原産地貨物のローカル貨物量基準でみると、輸出入の交易量格差が徐々に減っていることが特徴である。2006年韓日ローカル輸入量は32.1万TEUで、前年比2.7%減少したが、輸出货量は0.5万TEU増加した26.9万TEUを記録し、両国の原産地貨物交易量の格差が減少した。

港湾別に両国の輸送量実績をみると、日本側の京浜、阪神、西日本沿岸地域の輸送量は増加したが、博多、下関、門司港などの一部地域は減少した。東京、横浜等の京浜地域はフィード輸出入量の増加、大阪、神戸等の阪神地域は積替え貨物の取扱量が増えた原因である。反面韓国側の港湾では釜山港、仁川港、光陽港順に韓日コンテナを取り扱っていた。韓日航路の貨物取扱量のシェアは釜山港81.5%、仁川港5.6%、光陽港4.8%である。釜山港の取扱量が圧倒的である。2006年の韓日航路で輸送量の増加率が一番高かったのは91%増の温山港である。その原因は温山港の周辺地域は非鉄金属の製錬工業と自動車部品メーカーが散在している。したがってこの分野の韓日間貿易量が増えた結果である。

3. 韓日フェリー沿革と主要航路利用状況

(1) 沿革と輸送現状

韓日フェリー輸送実現の引き金になったことは、1967年韓日定期閣僚会議で非公式ながら両国の共同運航による貨物船の定期航路開設について提案し、翌年に公式採択された以来、韓国と日本を

結ぶ国際フェリー運行が始まった。

1969年6月には日本側が関釜フェリー株式会社を、同年8月には韓国側が釜関フェリー株式会社をそれぞれ設立し、1970年には関釜フェリーが‘フェリー関釜’号で釜山から下関間の228キロを就航させた²⁾。その後1986年には韓日共同運航の大阪国際フェリー株式会社(韓国側の国際フェリーとの共同運航)が大阪から釜山間の690キロをフェリー2隻を投入し、複数の航路を開設した。その後、釜山から日本への航路は福岡、下関、広島、厳原、比高津、大阪、小倉等に広がった。しかし、釜山一小倉間の航路は2002年に開設されてから採算性が合わなくて2005年8月に運行を中断している³⁾。

現在、釜山港を利用する韓日フェリー関連航路は釜山から福岡間のニューカメリア(New Camellia)、ビートル(Beetle)、コビー(Kobi)、釜山から下関間の浜木綿(Hamayu)、星希(Sunghee)、釜山から対馬島間のシー・フラワー(Sea Flower)、釜山から大阪間のペン・スター・ドリーム(PanStar Dream)が就航している(表1)。

韓日間の旅客と貨物の流動現状は次の通りである。釜山から日本への出国現状をみると、空便より釜山港の利用客が多くて、2005年に釜山地域から日本へ出国した旅客は前年比空便は8.4%増加したが、釜山港利用客は18.2%増加した(表2)。このように釜山地域の旅客は徐々に空便利用より韓日間フェリー便を利用する客数が増えている。2005年の航路別フェリー利用客は福岡11.9%、下関15.9%、対馬島99.5%、大阪11.8%等急速に増加している。特に九州地域への増加原因は韓日ワールドカップ(2002年)、韓日友情・共同訪問の年(2005～2006年)、ウン高による海外旅行の割安感、韓国の週休2日制度の定着、高速船の投入、フェリーの増便等の影響にある。

表1 韓日間フェリー航路の運航現状(釜山港)

運航航路	船会社	船名	総トン数 (定員)	運航日程	運航時間
福岡	高麗FERRY	NEW-CAMELLIA	19,961(522)	毎日	6時間
	韓国高速海運	JB(JAEBEE)	265(215)	毎日	2時間55分
		BEETLE	162(215)		
	未来高速(株)	KOBI	192(222)		
下関	釜関FERRY	浜木綿(HAMAYU)	16,187(438)		8時間30分
		星希(SUNGHEE)	16,665(562)		
対馬島	大亜高速海運	DREAM FLOWER	363(376)	毎日・週4回	2時間40分
大阪	PANSTAR LINE	Dream・Sunny	21,535(688)	週7回	18時間

資料：釜山港国際旅客ターミナル内部資料、2007。

表2 韓国人の日本への旅客出国現状

区 分	金海空港		釜山港	
	人数	%	人数	%
2003	191,988	-	224,878	-
2004	194,575	1.4	264,410	17.6
2005	210,973	8.4	312,633	18.2

資料：韓国観光公社・釜山港湾公社内部資料、2006

韓日間の貨物流動は2001年以降、年平均10.3%以上続けて成長したが、2005年度に-0.8%低減した。その原因は中国の主要港湾の施設拡充によって積換量が-0.36%減、輸出-0.8%、輸入-2.2%等前年比大きく減少したことにある。しかし、2006年から輸入量の増加や積換量が徐々に回復する一方で韓米FTA締結による経済活性化が期待されており、これから韓日間の貨物量は安定的に増加すると予測される。2005年の航路別貨物流動動向をみると、福岡36.4%、下関-10.4%、広島-8.0%、大阪5.2%の現状ですが、福岡航路は2001年から年平均16.0%成長してきている。大阪航路も2002年にパンスター・ドリームの就航で年平均88.0%急成長してきている(表3)。

表3 韓日間の主要航路別貨物流動量(釜山港)

区 分	福岡		下関		広島		大阪	
	トン	%	トン	%	トン	%	トン	%
2001	1,296,294	-	563,604	-	-	-	-	-
2002	1,483,422	14.4	567,439	0.7	3,429	-	115,220	-
2003	1,594,614	7.5	526,622	-0.7	27,374	698.3	342,780	197.5
2004	1,687,165	5.8	564,783	7.2	48,134	75.8	553,562	61.5
2005	2,301,446	36.4	511,262	-10.4	44,565	-8.0	582,680	5.2

資料：釜山地方海洋水産庁・釜山港湾公社内部資料、2006。

(2) 主要航路の利用実態と物流課題

本項では韓日間主要フェリー航路の利用実態と物流課題を述べる。近年、就航した韓国側船会社の航路や新しい輸送サービスを提供する韓日フェリー関連会社サービス事例を概略する。

1) PanStar Line Dot Com(株)

‘(株)PanStar Line Dot Com’は総合物流会社の‘(株)PanStar’が母体になって1999年1月に設立された。また、日本現地法人として‘(株)サンスターライン’を運営している。この会社は2002年から韓国の釜山-日本の大阪間の国際カーフェリー船(パンスタードリーム号・2万1,535トン)を運航している。2007年4月には‘パンスターサニー(2万6,847トン)’号を投入した。したがって、運

航日程が週3回から7回に増えた。

2007年4月に就航した‘パンスターサニー’は旅客定員683人、コンテナ270TEU、乗用車100台を積載して運航できる超大型船舶である。サービスの特徴はクルーズ概念を導入して船内の高級インテリア、韓国式オンドル部屋、女性のためのパウダールーム、衛星インターネットができるビジネスルーム等を提供しながら韓日カーフェリーサービスの差別化を図っている。

‘(株)PanStar Line Dot Com’は2006年にコンテナ40,000 TEU、旅客120,000人を輸送した。この会社の物流課題は「いかに急送貨物需要に対応するか」である。釜山から大阪まで従来21時間から18時間への運行時間短縮、通関時間の短縮などのために日本現地法人‘(株)サンスターライン’を設立して対応している。そして、少量多口貨物対応の12ftコンテナ確保、輸送貨物の高付加価値化を目指して生鮮農水産品、半導体及び電子部品等を取扱う体制を整えている。

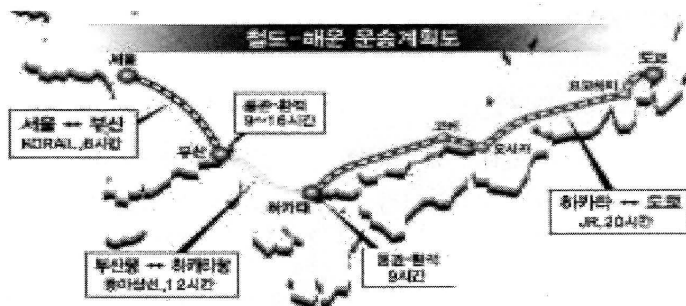
これからのカーフェリー物流戦略は、航空便の約20%程度の激安運賃を維持しながらスピーディーな輸送リードタイムを短縮することである。したがってカーフェリーと連携する多様な国際複合一貫輸送システムを開発することが必要である。

2) 韓日間の複合一貫輸送サービスの多様化

RSR(Rail-Sea-Rail)は、韓国鉄道公社とJR貨物が2006年9月に事業協力についてMOUを締結し、2007年3月26日より営業を開始した国際複合一貫輸送サービスである⁴⁾。このサービスは韓日カーフェリー運航船社の高麗Ferry(株)、複合運送周旋業者のコレイル・ロジス(KorailLogis)と日本通運が共同に参加してサービスを提供する。

RSRサービスルートは、韓国儀旺ICD→釜山鎮駅のCY→釜山港→高麗Ferry→博多港→福岡JR貨物ターミナル→東京JRターミナルまで3日以内にドア・ツー・ドアで複合一貫輸送する(図2)。コンテナはJR貨物の12ftを利用して小口少量貨物に対応している。主な貨物種類は電子・電気製品、衣類等である。

図2 RSRサービスルート

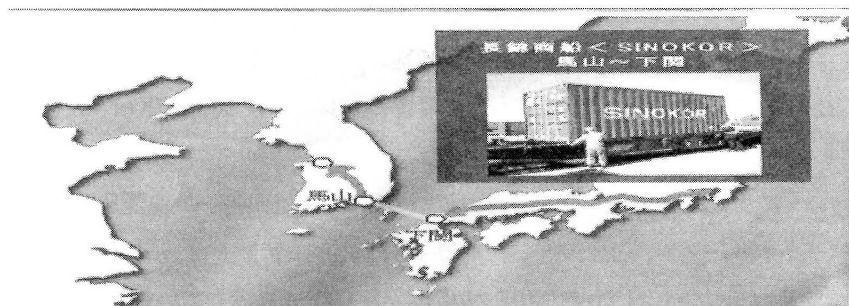


出所：釜山日報「鉄道公社—JR鉄道海運複合運送MOU締結」、2006年9月13日。

このサービスの特徴は韓日間で高速で輸送されている貨物の多くが航空機により輸送されているが、高麗Ferryのカメリアラインは釜山と博多をデイリー運航とともに6時間という早いスピードで海上を結んでいますので、航空機による貨物輸送と遜色のないスピードでの輸送が可能である。また、ドア・ツー・ドアの複合一貫輸送で、荷主まで3日以内に届けられる利便性を高めたことである。

SINOKOR—JR貨物 Sea&Railサービスは、1989年6月からいち早く韓・中間のコンテナ輸送サービスに取り組んでいた「長錦商船株式会社」が2003年2月にJR貨物と提携して、韓国馬山から日本の下関を経由してJR貨物鉄道を利用し、東京まで結ぶ多頻度一貫輸送に取り組んでいる。長錦商船の韓日航路は週6回毎日運航している。このサービスの特徴は日本の荷主にメリットがあるサービスである。たとえば、韓国の南部輸出自由地域から日本へ輸入するときにJR鉄道利用して日本国内配送を行った後、使用したコンテナを最寄の港に返却することができてコンテナ返却コストを節減するメリットがある(図3)。

図3 SINOKOR—JR貨物 Sea&Railサービスルート



出所：JR貨物、www.jrfreight.co.jp、2006。

4. 韓日フェリー利用展望と改善方向

韓日フェリー輸送は、まず空の便と競争関係にある。1988年ソウルオリンピック以来、2002年韓日ワールドカップ、2005年愛知地球博覧会、韓日友情・共同訪問の年等、両国の友情イベントの開催で旅客需要が大きく増えた。従って航空輸送力は従来の福岡、熊本、大阪、成田以外に2005年金浦(ソウル)―羽田(東京)間に1日8便週56便が開設されるなど、5割以上の新たな航路が新設された。

空の便に対抗し、韓日国際フェリーの利用拡大を図り、旅客や貨物の輸送量は増加してきた。しかし、顧客のニーズに合わせた多様なサービス開発やフェリー船の大型化、高速化、増便など対応が考えられる。また高速化に伴う発着時間帯の調整や料金引き下げによる一層のサービス向上が求められる。こうした対応に伴う両国の許認可制度の緩和や両国の関連輸送機関との連携事業をより

活性化する方策が必要である。

特にこれから両国の国民生活向上に伴って高速フェリー事業、クルーズ船のような需要も増えることを念頭において政府や関連企業の共同投資、共同サービスシステムの構築が肝要である。したがって、本項では前項で述べたきた両国間の複合一貫輸送サービスの多様化と政策的な支援方案について検討する。

まず、両国間の複合一貫輸送サービスの多様化である。フェリー航路やサービスの多様化は、フェリー・高速RORO船による海上輸送と、高速貨物列車との接続により、航空機と比較しても遜色のないドア・ツー・ドアの新しい複合一貫輸送ネットワークの開発が重要である。すなわち、RSR(Rail-Sea-Rail)サービスルートのような航路を韓日海峡圏内、あるいは両国の間だけではなく韓日中間のフェリー・マルチ・ネットワーク化することである。たとえば、日本はSea&Railサービスルートとして幾つかサービスルートを開発している。日本のJR貨物は2006年2月から‘天津スーパーエクスプレス’、‘上海スーパーエクスプレス’等のサービスを開始した。韓国は釜山－小倉間のフェリー航路が2002年に輸送サービスを開始し、採算性が悪化して2005年8月に運航を中断した。しかし、韓国政府は2007年3月にこのルートに新しい船会社‘C&Ferryコンソーシアム’を選定して再就航を図っている。

このような航路やサービスの多様化によって期待される背景と理由は、第1に、既存の輸送モードの選択は航空輸送、海上輸送に限っていたが、輸送モードを鉄道、トラック等を組み合わせたマルチに選択して荷主の利便性やコスト低減等輸送効率化を図る時代がやってきた。第2に、両国間においても、サプライチェーンマネジメント(SCM)による必要な商品・適正な物量を、ちょうどよいタイミングで供給する国際分業システムの変わりはない。したがって、出荷側からはいつでも利用できる輸送モードにウィークリーの海上輸送よりも、シャトル運航よりも多頻度輸送ができるSea&RailあるいはRSR(Rail-Sea-Rail)サービスが求められる。第3に、少量で国際輸送される貨物は、一般的には航空便、あるいは混載の海上コンテナ輸送が主流であったが、この際に、積換えの頻度が高くて、破損や紛失の危険性が指摘されている。しかし、RSR(Rail-Sea-Rail)サービスは少量でもコンテナ単位で輸送できるため、貨物の破損の回避、積換え作業の削減、また、輸出専用に行うべき梱包コストの削減が可能となる。最後にフェリーやRORO船は海上においても遅れが少なく荷役もスムーズに行われるため、安定したリードタイムが確保される。

一方、このような新しい複合一貫サービスを開発するためには、両国政府の制度的な支援が求められる。それはシームレスな交通体系整備・国際物流サービスシステムが提供される制度的な環境作りである。2006年9月に「韓中日の物流長官会議」が開催された。この共同声明内容を中心に韓日フェリー産業の制度的な活性化方向を提示する。

2006年9月7日に韓国ソウルで開催された「韓中日物流長官会議」は、韓中日間の政策的な物流障害要因を共同に対応しながら相互協力と交流を深めて‘シームレスな東北アジアの物流ネットワークを構築し、開放的な物流政策展開’の基盤を作った。

この会議の主な合議内容は、第1に、‘シームレスな東北アジアの物流体系’を構築するために各政府間の協力チャンネルを拡大していくことである。特に、3カ国長官会議と共に民間参与のフォーラム、セミナー等を併行開催して産学官物流の懸案について研究して行くことにした。第2に、3カ国長官会議の主題は、海上輸送に焦点を合わせながら全物流分野を含めることである。したがって、通関手続きの簡素化、貨物車両の各国相互走行、電子文書・物流施設・装備の標準化等の課題を共同に実践計画を立てて推進する。第3に、3カ国長官会議の合議事項を具体的に実践するための組織を構成することである。3カ国長官会議の組織は、3国の海上輸送・物流担当中央政府長官を主席代表とし、代表団には必要によって関連産業専門家を含めて構成する。そして、長官会議の運営と管理を担当する各国関連部署局長級の事務局長会議、専門家会議等を設置して具体的な実践計画を議論する。

「韓中日物流長官会議」は、‘韓中日間のシームレスな物流ネットワークを構築する’ことを目標にし、フェリー輸送において大きな課題になっている通関手続きの簡素化、貨物車両の各国相互走行、電子文書・物流施設・装備の標準化等について政策的に対応する可能性が高まっている。特に、今回の会議で韓日間のコンテナ運搬車両のトレーラーの両国内走行を許容することに合議した⁵⁾。韓日間のフェリー貨物輸送において、韓国のトレーラーは日本の保税区域内までで走行が制限されてきたが、これからは日本の最終荷主まで韓国のトレーラーで輸送することが出来る。したがって、日本トレーラーへの積換え時間・コスト等が節約されて韓日フェリー貨物輸送の利便性が高くなる切っ掛けになった。

日本の政府(国土交通省)も、近年、グリーンロジスティクスの一環として海上モーダルシフトを積極的に推進する。フェリー業者15社、RO-ROとコンテナ会社11社が共同にホームページを運営しながら‘海上輸送サービスの質’を高めるためにフェリーやRO-RO船等の物流情報を共有する。たとえば、日本の国土交通省は2006年10月に海上輸送に対するモーダルシフトを加速的に推進する方針でフェリー、RO-RO船、コンテナ船の海上輸送業者をメンバーにして「海上輸送モーダルシフト推進検討会議」を設置して海上輸送の活性化に取り組んでいる。

以上のような事例が示唆すること、韓日間の円滑なフェリー国際複合一貫輸送を補うための戦略的協力方案は次のようなことが考えられる。第1に、トラックと鉄道輸送に対する規制緩和が必要である。韓日両国のトラックや鉄道輸送事業参入の規制緩和や両国のトラックや鉄道関連輸送手段が自由に出入りできる制度的な整備が必要である。両国の輸送市場参入規制の緩和は港運組合、道路運送関連協会等の利害関係機関や地域別談合体制から脱皮できる対策を段階別に説得し合うことが大切である。これは両国の中央政府や地方自治体から特別推進機構を構築して推進することが望ましい。第2に、鉄道と港湾、道路と港湾を連携するターミナルや物流拠点運営に両国の関連企業が共同出資できる政策開発である。したがって、荷役施設や業務上の情報共有で円滑な物流サービスの提供で複合一貫輸送の効率が高められる。第3に、両国の港湾や背後地間港湾専用道路の整備、都心迂回道路網の拡充である。第4に、親環境的な輸送システムや輸送手段の開発である。沿岸輸

送や鉄道輸送を利用するモーダルシフト(Modal shift)政策の展開や未来志向的な大量・超高速貨物船の共同開発など長期的な戦略的協力も必要である。第5に、共同物流情報網の構築である。両国の港湾、鉄道、道路輸送情報の統合も必要である。

5. おわりに

以上で韓日フェリーの輸送実態と主要航路利用状況について事例をあげながら検討し、韓日フェリー物流産業の改善方向について考察した。近年、日本を中心とする東アジアの国際分業は、韓国、中国間の一体的なパリューチェーンの形成等生産や消費における相互依存関係が緊密になってきている。特に東アジア圏の国際分業需要の変動に適切に対応するため、原材料から製品の市場への送り出しまでのリードタイムの短縮、在庫ロスの最小化を図る国際サプライチェーンマネジメント(SCM)を構築するニーズが高まっている。したがって、韓日間の諸都市・地域間との経済的な交流と連携は重要な政策的課題である。中でも、韓日海峡圏沿岸部の諸都市との生産拠点、物流拠点、消費市場を最適な輸送手段でつなぐ国際一貫物流は肝要である。特に韓日間の高速フェリー、RO-RO船等の海運輸送と鉄道、道路、航空輸送手段とのシームレスな交通体系を形成して韓日間地域経済の再生・活性化に大きく寄与することが求められる。

最後にこれからの研究課題は、韓日フェリー物流産業の協力可能性を地域別、個別企業ごとに多角的な面からアプローチすることである。

注

¹⁾ 最近、アジアを中心に国際分業化が進む中で、リアルタイムで生産から販売まで原材料、部品、製品等を供給し、需要の変動に適切に対応しつつ市場における在庫ロス発生リスクを最小化しする国際サプライチェーンマネジメント(SCM)を導入している。

²⁾ 当時関釜フェリーで輸送される乗用車は殆ど日本から韓国への乗入れであった。1970年に1,900台から1973年には9,800台まで増加したが、1974年朴大統領の銃撃事件で税関検査が強化されて乗用車の乗入れが全面禁止された。その後、1981年に再開となったが、乗入れ台数は低調である。

³⁾ 釜山一小倉間の航路運航中断から1年後の2006年後半から韓国海洋水産部が中心になって再び航路復活の動きが始まった。韓国海洋水産部は2007年3月に海上旅客運送事業者「C&フェリーコンソシアム」を選定して、釜山一小倉間の航路を再開する方針である。

⁴⁾ Rail-Sea-Rail, Sea and Rail等 韓中日間に韓国を中心とする国際複合一貫輸送サービスルートが開発されている。3カ国の主要10都市の港湾当局、物流専門家、業界団体からも東北アジアの国際物流サービスのネットワーク効率化に関心が高まっている。

⁵⁾ 今回の韓日物流長官合議によって、韓日間コンテナトレーラが両国の保税区域外でも走行が出来ることになり、年間50億ウォンの物流コスト節減が期待されている。

<参考文献>

- 釜山発展研究院編著「釜山－福岡間の産業結合可能性に関する研究」釜山発展研究院、2000。
- 釜山発展研究院編著「東北アジア自由貿易圏形成と物流協力」釜山発展研究院、2003。
- 韓国産業技術協力財団編著『韓日間貿易・投資・産業技術協力需要調査報告書』韓日産業技術協力財団、2003。
- 白種実「東アジア物流構造の変化と国際物流ネットワークの構築方案」韓国海洋水産開発院、2003。
- 韓国海洋水産部編著『海洋水産統計年報』韓国海洋水産部、2006。
- 釜山港国際旅客ターミナル編『ターミナル案内概要』釜山港国際旅客ターミナル、2007。
- 韓国観光公社編『観光統計』韓国観光公社、2006。
- 釜山海洋地方庁編『釜山港PORT－MIS統計』釜山海洋地方庁、2007。
- 海運港湾物流情報センター編『港湾別物動量推移』韓国海運港湾物流情報センター、2006。
- 韓国海運新聞「Panstar Enterprise 日本法人設立」、1999年12月1日。
- Korea Shipping Gazette「Korea Land Bridge Route 開発」、2001年10月9日。
- Korea Shipping Gazette「PANSTAR 韓日フェリー挑戦」、2005年1月10日。
- 韓国海運新聞「韓日鉄道・海運連携コンテナサービス開始」、2007年3月13日。
- 物流新聞「韓日トレーラ相互運航許可推進」、2006年9月7日。
- 釜山日報「鉄道公社－JR鉄道海運複合運送MOU締結」、2006年9月13日。
- 舞鶴市役所編著『国際観光振興機構(JNTO)訪日旅行誘致ハンドブック2005－06要約』舞鶴市役所、2006。
- 福岡市編「アジアビジネス交流拠点福岡」日本福岡市、2005。
- 福岡市港湾局編「アジア・世界への開拓の土；福岡アイランドシティ」日本福岡市、2003。
- 国土交通省編「海上モーダルシフト推進」日本国土交通省、2007。
- 日本海事新聞「国土交通省、新しい港湾政策」、2007年2月23日。
- 日本海事新聞「韓日航路貨物動向、日本発釜山港積換え取扱量20%増」、2007年3月13日。
- 韓国建設交通部、<http://www.moct.go.kr>
- 韓国産業資源部、<http://www.mocie.go.kr>
- 釜関フェリー、<http://www.pukwan.co.kr>
- パンスターライン、<http://www.panstarline.com>
- サンスターライン、<http://www.panstarferry.com>
- 高麗フェリー、<http://www.koreaferry.co.kr>
- KORAILLOGIS、<http://www.koraillogis.com>
- 韓国高速海運、<http://www.kmx.co.kr>
- 未来高速、<http://www.mirejet.co.kr>
- 大亜高速海運、<http://www.daea.com>
- 国土交通省、www.mlit.go.jp
- 経済産業省、www.meti.go.jp
- 日本鉄道貨物、www.jrfreight.co.jp
- 日本旅客船協会、www.jships.or.jp
- 関釜フェリー、www.kampuferry.co.jp
- 下関港市港湾局、<http://www.shimonoseki-port.com/jp>