

研究報告

コンテナハブ港としての釜山港の現在位置

新潟県立大学北東アジア研究所教授 新井洋史

韓国海洋水産開発院物流・海事産業研究本部国際物流投資分析・支援センター長 チェ・ナヨンファン

要旨

釜山港は、北東アジアにおけるコンテナハブ港として発展してきた。しかし、近年ではコンテナ取扱量の増加傾向が鈍化し、やや停滞する状況がみられる。日本の地方港は、釜山港での積替コンテナ貨物の主要な発生・集中源であったが、その増加傾向も鈍化している。日本各地の地方港における釜山港利用状況は一律ではない。釜山港湾公社(BPA)がこうした状況を踏まえて、船社や荷主企業のニーズに的確に対応したマーケティング戦略を展開できるか否かが釜山港の将来発展展望に大きく影響すると考えられる。

キーワード：釜山港、釜山港湾公社(BPA)、コンテナ貨物、ハブ港、地方港

はじめに

現在、北東アジア地域には上海港をはじめ世界有数のコンテナ取扱港湾が存在する。その中で、釜山港はいち早く、日本や中国の地方港からのフィーダー航路が集中するハブ港として発展してきた。

釜山港の発展に伴って日本の主要港の相対的地位低下が進んだことに対して、日本の国土交通省は2010年に京浜港と阪神港を国際戦略港湾に指定し、内航航路である「国際フィーダー航路」の充実などにより、釜山港へのコンテナ貨物の「流出」を抑制しようとしている。また、2020年の新型コロナ感染拡大に伴う国際物流の混乱により、釜山港での滞船・滞貨が発生したことから、日本の一部の荷主企業には釜山港トランシップによる輸送を忌避する動きも起こった。

こうした状況を踏まえると、釜山港が今後も北東アジア地域における主要なコンテナハブ港としての位置づけを維持・強化していくだろうとの、過去の延長線上での将来展望は必ずしも自明とはいえない。このことは、釜山港をハブ港として活用することにより、コンテナ貨物の集荷を図ってきた日本各地の地方港にとっても、戦略の再考を迫ることにつながる。したがって、新たな状況の下での釜山港の展望を検討することには重要な意義がある。

このような問題意識の下、本稿では、釜山港の現在位置を確認することを目的として、発展の歴史、運営体制、港湾施設やコンテナ航路の現況、近年のコンテナ取扱量などを整理する。これらは、釜山港の将来展望を検討する上での基礎となる情報である。

1. 釜山港の略史

釜山港は、世界3大幹線航路のうち北米航路と欧州航路のルート上に位置しており、1876年開港以来、韓国の代表港湾として国内輸出入貨物と世界各国の積替貨物を処理し、韓国の経済成長を導いた。本稿の導入として、釜山港の管理主体である釜山港湾公社(Busan Port Authority: BPA)のパフレット(図1)に基づいて釜山港の略史をたどる。

近代朝鮮の貿易の拠点である釜山港は1876年開港以来、継続的に成長している。1906年に棧橋築造工事に着手し、1945年に1号～4号ふ頭及び中央ふ頭が竣工した。1974年の第1期・第2期釜山港開発の開始以降、韓国経済の成長を主導してきた。1974年から1978年にかけて釜山港開発の第1期・第2期を推進し、1978年に子城台ターミナルおよび第7ふ頭の運営を開始した。1980年、第8ふ頭の運営を開始した。1985年から1991年まで第3期釜山港開発を推進した。

1990年代には神仙台ターミナルと甘川港の運営開始を通じてグローバル港湾に発展する基盤を構築した。1990年、中央ふ頭と甘川港の一部の運営を開始し、1991年に神仙台ターミナルの運営を開始した。1992年から1998年まで第4期釜山港開発を推進した。1995年には釜山新港の開発に着手し、甘川港及び多大浦ふ頭の運営を開始した。1998年には戩湾ターミナルの運営を開始した。

2000年代は釜山新港の開業、BPAの設立などにより、釜山港は世界物流の中心港湾として生まれ変わった。2004年、釜山港湾公社が設立され、2006年に新港における第1ターミナルや北港コンテナ背後団地の運営を開始した。2008年には北港

の再開発事業に着手し、2009年に新港第3ターミナル、2010年に新港第4ターミナルの運営を相次いで開始した。

2010年代は、コンテナ2000万TEUを処理する世界7位の港湾の位置づけを確立した時期である。2012年、新港第5ターミナルの運営を開始し、2013年に熊東背後団地第1期の運営を開始した。2015年、釜山港国際旅客ターミナルが完成し、2016年には北港の戩湾ターミナルと神仙台ターミナルが統合運営されることになった。2017年には釜山港のコンテナ荷動き量が2000万TEUに到達した。

2020年代は北港再開発・海外事業進出などで港湾の新しいパラダイムを作る時期とされている。2020年、北港の第2期再開発事業における事業施行者が選定された。2021年には釜山新港の西コンテナターミナルの第2-5期の基盤工事が完了した。2022年はオランダのロッテルダム物流センター及びスペインのバルセロナ物流センターの開設のほか、釜山新港第2-4期(新港第6ターミナル)の完成、釜山港北港の第1期再開発のインフラ施設の竣工などがあつた。2023年は釜山新港の第2-5期が竣工した。2024年、BPAは設立20周年を迎える。

図1 釜山港の略史



出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

2. 釜山港湾公社(BPA)の概要と業務

釜山港の管理主体はBPAで、海洋水産部の傘下公共機関である。BPAの設立目的は、港湾公社法第1条に基づき「港湾施設の開発及び管理・運営に関する業務の専門性と効率性

を高めることにより、港湾を競争力のある海運物流の中心基地として育成し、国民経済の発展に寄与」することと定められている。

BPAの事業内容は、港湾公社法第8条に以下の通り、掲げられている。

1. 「港湾法」第2条第5号による港湾施設(外郭施設・臨港交通施設等大統領令で定める港湾施設は除く)の新設・改築・維持・保守及び浚渫等に関する工事の施行及び港湾の経費・セキュリティ・貨物管理・旅客ターミナルなど港湾の管理・運営に関する事業
2. 「港湾法」第2条第11号による港湾背後団地開発事業
 - 2-2. 「港湾再開発及び周辺地域発展に関する法律」第2条第4号による港湾再開発事業
 - 2-3. 「マリーナ港湾の造成及び管理等に関する法律」第2条第2号によるマリーナ港湾施設の造成及び管理・運営に関する事業
3. 「物流政策基本法」第2条第2号に基づく物流施設運営事業
4. 港湾の造成及び管理・運営に関連して国又は地方自治団体から委託された事業
 - 4-2. 公社が管理する敷地及び施設を活用した「新エネルギー及び再生エネルギー開発・利用・普及促進法」第2条第3号による新・再生エネルギー設備の設置及び管理・運営に関する事業(港湾管理・運営目的に違反しない範囲に限定する)
5. 第1号、第2号、第2号の2、第2号の3、第3号及び第4号による事業に関する調査・研究、技術開発及び人材養成に関する事業
6. 港湾区域外で港湾利用者の便宜のための近隣生活施設及び福利施設等の建設及び運営に関する事業
 - 6-2. 南北間港湾の造成及び管理・運営等のための交流及び協力事業
 - 6-3. 「麗水世界博覧会記念及び事後活用に関する特別法」第4条第2項による博覧会開催成果を継承・記念し、

博覧会事後活用に関する事業

7. その他、外国港湾の造成及び管理・運営等工事の設立目的を達成するために必要なこととして大統領令で定める事業
8. 第1号、第2号、第2号の2、第2号の3、第3号、第4号の2、第6号、第6号の2、第6号の3及び第7号による事業に関連する付帯事業の直接施行や出資または出捐

現在、BPAは「港湾未来価値革新」、「港湾競争力強化」、「持続可能港湾生態系活性化」、「責任経営体系高度化」の4つの戦略目標を掲げて、2030年までに32百万TEU(うち積替分17百万TEU)のコンテナ貨物取扱に向けた経営努力を続けている。

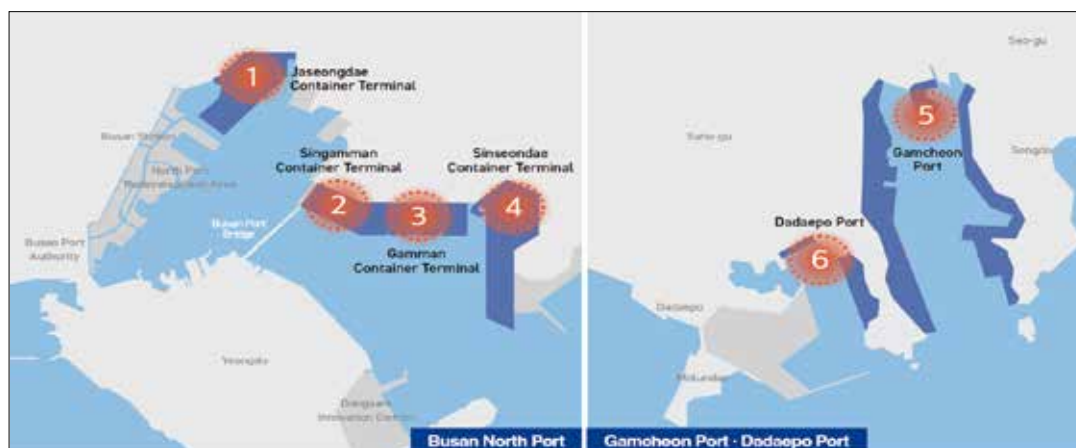
3. 港湾施設の概況と運営主体

(1) 北港・甘川港の概況と運営主体

前述の通り、釜山港には、中心市街地に近く20世紀から運用されている北港及び甘川港と、2000年代以降に急速に開発が進んでいる新港がある。

このうち世界主要60社以上の船会社が寄港する北港では、年間700万TEU程度のコンテナ貨物を処理している。北港には4つのコンテナターミナルがある。それぞれの運営主体は、子城台ターミナルがHutchison Ports Busan、新戩湾ターミナルはDongwon Pusan Container Terminal、戩湾ターミナルと神仙台ターミナルはBusan Port Terminalが担っている。甘川港は釜山市の中心部から南側に位置し、主に水産物やセメントなど内航在来貨物を取り扱っている。甘川港の運営主体は、Intergis Central Pier co., Ltd.である。(図2及び図3)

図2 北港コンテナターミナル・甘川港の施設配置図



注：図中の番号は、図3の施設現況の説明に対応。
出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

図3 北港・甘川港の施設現況



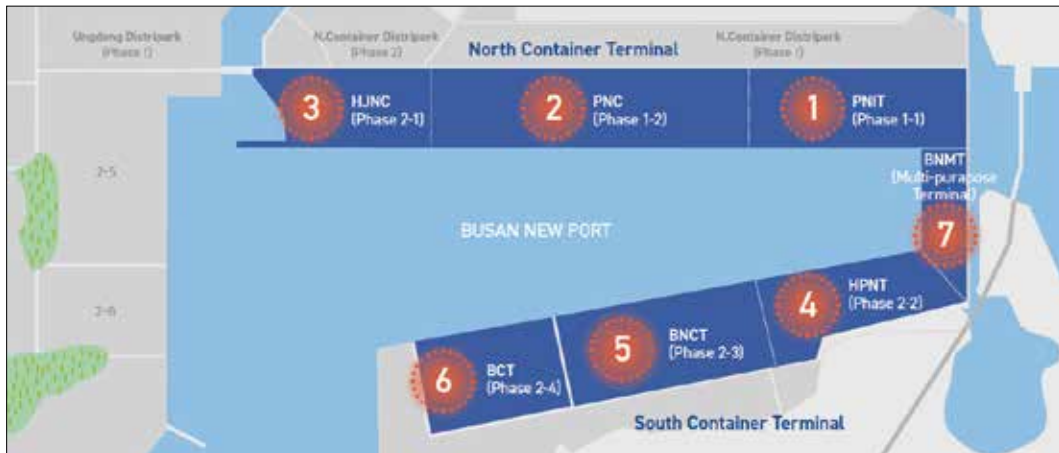
出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

(2) 釜山新港の概況と運営主体

2006年に操業開始した釜山新港は、釜山の中心市街地から直線で約20km西に位置している。釜山新港は北港のコンテナターミナルの混雑を解消するために整備されたもので、船社には運航の定時性を保障し、荷主には安全な貨物管理および迅速正確なサービスを提供することを目指している。また、2万TEU級船舶が接岸できる26個のバースと最先端の荷役設備、港湾人材で顧客に港湾サービスを提供することを謳っている(図4及び図5)。

釜山新港の運営主体については、新港第1ターミナルはPNIT (Pusan Newport International Terminal)、新港第2ターミナルはPNC(Pusan Newport Co.)、新港第3ターミナルはHJNC(HanJin Newport Co.)、新港第4ターミナルはHPNT(HMM PSA Newport Terminal)、新港第5ターミナルはBNCT、新港第6ターミナルはBCT(Busan Container Terminal)、新港第7ターミナルはBNMT(Busan Newport Multi-purpose Terminal)がそれぞれ担っている。

図4 釜山新港の施設配置図



注：数字はターミナル番号を表しており、図5の施設現況の説明に対応。
出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

図5 釜山新港の施設現況

Busan New Port Terminal Status

 <p>1. Phase 1-1 Terminal operator: PNIT (Busan Newport International Terminal) Opening: 2006. 1. Terminal length: 1,200m Total area: 840,000㎡ Water depth: 16m Berthing capacity: 50,000x3 Unloading capacity: 2,091,000TEU</p>	 <p>4. Phase 2-2 Terminal operator: HPNT (HMM PSA Newport Terminal) Opening: 2010. 2. Terminal length: 1,150m Total area: 553,000㎡ Water depth: 16-17m Berthing capacity: 50,000x2 / 20,000x2 Unloading capacity: 1,936,000TEU</p>
 <p>2. Phase 1-2 Terminal operator: PNC (Pusan Newport Co.) Opening: 2006. 1. Terminal length: 2,000m Total area: 1,210,000㎡ Water depth: 16-17m Berthing capacity: 50,000x6 Unloading capacity: 3,791,000TEU</p>	 <p>5. Phase 2-3 Terminal operator: BNCT Opening: 2012. 1. Terminal length: 1,400m Total area: 785,000㎡ Water depth: 17m Berthing capacity: 50,000x4 Unloading capacity: 2,440,000TEU</p>
 <p>3. Phase 2-1 Terminal operator: HJNC (Hanjin Newport Co.) Opening: 2009. 2. Terminal length: 1,100m Total area: 688,000㎡ Water depth: 18m Berthing capacity: 50,000x2 / 26,000x2 Unloading capacity: 2,310,000TEU</p>	 <p>6. Phase 2-4 Terminal operator: BCT (Busan Container Terminal) Opening: 2022. 6. Terminal length: 1,050m Total area: 631,000㎡ Water depth: 18m Berthing capacity: 50,000x3 Unloading capacity: 1,950,000TEU</p>
 <p>7. Multi-Purpose Terminal Terminal operator: BNMT (Busan Newport Multi-purpose Terminal) Opening: 2008. Terminal length: 700m Total area: 139,000㎡ Water depth: 15m Berthing capacity: 20,000x2 Unloading capacity: CRT 250,000TEU / Misc. 2,186,000Ton</p>	

Approx. **15.5** Million TEU
Annual Handling Volume of Container Cargo



15~18 M
Deep Water to Accommodate Mega-ships



24 Hour Operation
Non-stop Cargo Operation Service



35 Cargoes/Hour or More
High Productivity & High-tech Cargo Handling Equipment



出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

(3) 釜山新港の背後団地

新港の背後団地は、組み立て、分類、包装、加工など多様な産業と結合することで新たな高付加価値を創出することを目指

している。また、賃貸料の減免と多様な税制のインセンティブを受けることができる自由貿易地域に指定され、世界的な物流企業が入居している(図6)。

図6 釜山港新港の背後団地の配置図



出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

4. 釜山港のコンテナ航路の現況

(1) 国別航路数

BPAの資料によれば、釜山港の2022年の定期船航路は合計276本で、2021年の279本に比べて3本減少した。国別の定期船寄港航路数をみると、日本が66本(23.9%)で最も多く、

中国は48本(17.4%)、東南アジアは54本(19.6%)である(表1)。

日本向け航路の数は、2022年時点で国別では最も航路が多いが、COVID-19以前の2019年時点の73本と比べると7本減少した。直近のピークであった2016年の77本から1割以上減少したことになる。これに対し、中国航路はCOVID-19以前と比較して2本、東南アジア航路は4本増加した。

表1 釜山港と各国・地域間の定期船航路

地域	定期船航路								増減	比率 (%)
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022		
日本	76	77	73	67	73	68	70	66	-4	23.9
中国	38	41	35	42	46	47	53	48	-5	17.4
東南アジア	47	51	53	58	50	50	48	54	6	19.6
北米東岸	11	13	12	13	13	17	14	14	-	5.1
北米西岸	26	27	29	30	28	25	28	23	-5	8.3
南米東岸	4	4	3	3	3	2	2	3	1	1.1
南米西岸	7	8	7	7	9	12	11	9	-2	3.3
ロシア	7	8	9	8	8	12	15	20	5	7.2
大洋州	9	7	7	6	7	6	10	9	-1	3.3
地中海	12	10	8	11	11	9	9	11	2	4.0
西南アジア	6	7	6	6	7	6	9	9	-	3.3
北ヨーロッパ	6	6	5	5	5	6	4	4	-	1.4
中東	6	7	5	5	6	4	4	4	-	1.4
アフリカ	2	2	1	2	2	5	2	2	-	0.7
合計	257	268	253	263	268	269	279	276	-3	100

出所：BPA, 2022 Container Statistics of Busan Port, 2023.

(2) 日韓コンテナ航路の地域別航路数

次に、オーシャンコマース社が提供する「CD版定期航路運航体制」収録の最新のデータ(以下、「オーシャンコマース航路データ」という)に基づき、日韓コンテナ航路が日本国内のどの地域との間に設定されているかを分析していきたい。同データは、年に1回更新されており、最新版は2023年12月1日現在のデータである。掲載されている定期航路のほとんどはコンテナ航路であるが、RORO船や在来船などによる航路も含まれている。

まず、日韓航路以外にも含めた日本寄港定期航路の概況を整理した(表2)。日本に寄港する208本のコンテナ航路のうち、82本が釜山港に寄港している。韓国方面の航路の全42航路が釜山港に寄港しているほか、中国方面航路87本のうち8本、東南アジア方面航路56本のうち16本などが釜山港に寄港している。なお、前述のBPA資料に示された釜山港と日本との間の航路数とは一致しないが、これはそれぞれの資料における定期航路の定義や方面別分類基準の違いによるものと考えられる。

表2 日本寄港定期航路の概況

方面	全種類	うち、コンテナ航路	うち、釜山寄港
韓国	61	42	42
中国	111	87	8
東南アジア	85	56	16
ロシア極東	3	2	2
米州	39	17	11
欧州	10	1	0
その他	29	3	3
合計	338	208	82

注：複数方面で重複してカウントされている航路がある。「全種類」には、定期コンテナ航路の他、フェリー航路、RORO航路、在来船航路、フィーダーサービスを含む。「その他」は、アフリカ、オセアニア、中東・南アジア方面。

出所：オーシャンコマース航路データから筆者作成。

次に、日本発着のコンテナ航路のうち、釜山に寄港する航路を日本国内の寄港港湾類型別に分類すると表3の通りである。全体として、地方港のみに寄港する航路が半数近くとなっている一方、五大港のみに寄港する航路は四分の一弱である。ただし、方面別に細かく見てみると、それぞれ状況は異なっている。地方港のみに寄港する航路は、韓国方面、中国方面の航路が多い。こ

れに対し、米州方面の航路では、ほとんどが五大港のみに寄港する航路となっている。東南アジア方面の航路は、五大港にも地方港にも寄港するケースが過半となっている。韓国航路の多くが日本の各地方港のフィーダー貨物輸送を担っていることは当然として、中国航路の一部が日中間の途上で釜山港に寄港しているケースでもフィーダー貨物輸送を意図していることがうかがえる。

表3 釜山寄港コンテナ航路の日本国内寄港状況

方面	五大港と地方港	五大港のみ	地方港のみ	計
韓国	14	3	25	42
中国	2	0	6	8
東南アジア	9	3	4	16
ロシア極東	1	0	1	2
米州	1	10	0	11
欧州	0	0	0	0
その他	1	2	0	3
合計	28	18	36	82

注：「その他」は、アフリカ、オセアニア、中東・南アジア方面。

出所：オーシャンコマース航路データから筆者作成。

これらの82航路について、港湾別に航路数をカウントすると、横浜港が最も多く26であり、以下東京港21、名古屋港19、神戸港18、大阪港16となっている。それ以外の地方港(51港)については表4に示す通りである。博多港の寄港航路数は五大港

と肩を並べる水準となっている。航路数1または2の港湾がそれぞれ10港あり、釜山航路寄港港湾の4割弱が2航路以下となっている。

表4 港湾別航路数

航路数	港湾名
18	博多
14	北九州
12	清水
8	水島
7	新潟、広島
6	苫小牧、金沢、四日市、松山、三島川之江
5	秋田、伏木富山、境、徳山下松、今治、大分、志布志
4	仙台塩釜、福山、高松、伊万里、細島
3	石狩湾新、茨城、三河、舞鶴、岩国、高知、八代、川内
2	八戸、酒田、千葉、川崎、直江津、敦賀、徳島小松島、長崎、熊本、那覇
1	釧路、室蘭、釜石、小名浜、鹿島、和歌山下津、浜田、下関、三田尻中関、三池

注：釜山港に寄港するコンテナ航路の数をカウントしたもの。
出所：オーシャンコマース航路データから筆者作成。

地域別の寄港状況をさらに詳細に分析するため、56港湾(五大港5港及び地方港51港)を地域別に分類(表5)し、特に釜山

港との位置関係を念頭に合理的な本船運航経路を想定しながら、表6の通り、寄港ルートの類型を設定した。

表5 釜山航路寄港地の地域分類

地域	港湾
北海道太平洋側(3)	釧路、苫小牧、室蘭
東北太平洋側・北関東(6)	八戸、釜石、仙台塩釜、小名浜、茨城、鹿島
南関東・中部(8)	千葉、東京、川崎、横浜、清水、三河、名古屋、四日市
瀬戸内海(16)	大阪、神戸、和歌山下津、水島、福山、広島、下関、三田尻中関、徳山下松、岩国、徳島小松島、高松、松山、今治、三島川之江、大分
西日本太平洋側(3)	高知、細島、志布志
東シナ海(6)	三池、長崎、八代、熊本、川内、那覇
北部九州(3)	博多、北九州、伊万里
日本海側西部(6)	伏木富山、金沢、敦賀、舞鶴、境、浜田
日本海側東部(5)	石狩湾新、秋田、酒田、新潟、直江津

注：カッコ内の数字は、当該地域内の対象港湾数。
出所：筆者作成。

表6 設定した寄港ルート類型

類型	説明
東日本太平洋型	東北から中部にかけての太平洋側諸港に寄港するサービス(瀬戸内海や北部九州にも寄港するケースを含み、それ以外の地域に寄港するケースを含まない)
瀬戸内海型	もっぱら瀬戸内海諸港に寄港するサービス(西日本太平洋側や北部九州にも寄港するケースを含み、それ以外の地域に寄港するケースを含まない)
北部九州タッチ型	北部九州諸港のみに寄港するサービス
東シナ海型	東シナ海諸港に寄港するサービス(瀬戸内海や西日本太平洋側、北部九州にも寄港するケースを含み、それ以外の地域に寄港するケースを含まない)
日本海型	日本海側諸港に寄港するサービス(北海道太平洋側や北部九州にも寄港するケースを含み、それ以外の地域に寄港するケースを含まない)
本州周回型	日本海側諸港及び東日本太平洋側諸港(東北太平洋側及び関東・中部)の両地域に寄港するサービス
その他	上記のいずれにも該当しないサービス

出所：筆者作成。

これらの類型に従って、釜山に寄港するコンテナ航路(82航路)を分類すると表7の通りとなる。当然のことながら、五大港に寄港する航路の大半は「東日本太平洋型」か「瀬戸内海型」に分類される。例外として、「本州周回型」及び「その他」が1航路ずつ存在する。前者は航路数自体が限定的なロシア極東航路で、後者は横浜と那覇にのみ寄港する北米航路であり、いずれも特殊な背景を持つ航路である。他方、地方港にのみ寄港する航

路では、「瀬戸内海型」や「日本海型」が多く、「東日本太平洋型」は存在しない。すなわち、太平洋側の航路の場合、紀伊半島以東まで足を延ばす航路は京浜港や名古屋港を素通りしないのに対し、瀬戸内海方面に運航される船舶の場合は必ずしも阪神港に寄港するとは限らない。阪神港が瀬戸内海の中で釜山港から最も遠い位置にあることが、このような航路設定の要因であると考えられる。

表7 釜山寄港コンテナ航路の日本国内寄港ルート類型別航路数

類型	五大港と地方港	五大港のみ	地方港のみ	計
東日本太平洋型	19	16	0	35
瀬戸内海型	7	2	12	21
北部九州タッチ型	0	0	6	6
東シナ海型	0	0	4	4
日本海型	0	0	10	10
本州周回型	1	0	4	5
その他	1	0	0	1
合計	28	18	36	82

出所：オーシャンコマース航路データから筆者作成。

さらに、釜山積替貨物の輸送を主な目的していると考えられる韓国航路、及び副次的に釜山積替貨物を輸送していると考えられる中国航路及び東南アジア航路に絞って、より詳細に分析を試みよう。

表8によれば、これらの3航路のうち、韓国航路と中国航路で

は地方港に寄港する航路数の方が五大港に寄港する航路よりも多い。韓国航路については、そもそも日本各地での集荷を目的としていることから、多くの地方港に航路を張り巡らせていることは当然であると言える。寄港ルート類型別では、地域内の港湾数が多い瀬戸内海や日本海側をカバーする航路数が多くなっている。

表8 航路別・寄港ルート類型別の航路数

類型	韓国航路港		中国航路		東南アジア航路	
	五大港	地方港	五大港	地方港	五大港	地方港
東日本太平洋型	12(2)	0	2(0)	0	8(2)	0
瀬戸内海型	5(1)	12	0	0	4(1)	0
北部九州タッチ型	0	1	0	1	0	3
東シナ海型	0	3	0	0	0	1
日本海型	0	8	0	2	0	0
本州周回型	0	1	0	3	0	0
その他	0	0	0	0	0	0
合計	17(3)	25	2(0)	6	12(3)	4

注：「五大港」の欄のカッコ内の数字は五大港のみに寄港する航路数で、内数。
出所：オーシャンコマース航路データから筆者作成。

中国航路に関しては、全87航路のうち8航路が釜山に寄港しているが、これらは主として地方港に配船されており、日中間の直行貨物のほかに釜山積替貨物も積み取ることを意図しているものと推測される。瀬戸内海への配船が無いことが韓国航路との大きな違いである。また、本州周回型の航路が3航路あり、

韓国航路よりも多い。これらは東北太平洋側の港湾に寄港しているが、釜山からの距離が遠く、1隻でのウィークリーサービスの構築が困難であって、複数船を投入したサービスとならざるを得ないことから、日韓の二国間航路ではなく、日中韓の三カ国間航路として設定されているものと推測される。また、本州周回型の

航路は、五大港には寄港していない。五大港には、日中間の直航航路など数多くのサービスがあるため、リードタイムが長い本州周回型航路を設定することを避けているものと考えられる。

東南アジア航路はこれら2航路とは異なり、地方港のみ寄港する航路は少なく、しかも寄港地は九州のみに限定されている。その背景としては、東南アジア航路の場合は、航路距離が長いことから、本州以北への配船のハードルが高いことが影響しているものと考えられる。

5. 釜山港のコンテナ貨物取扱量

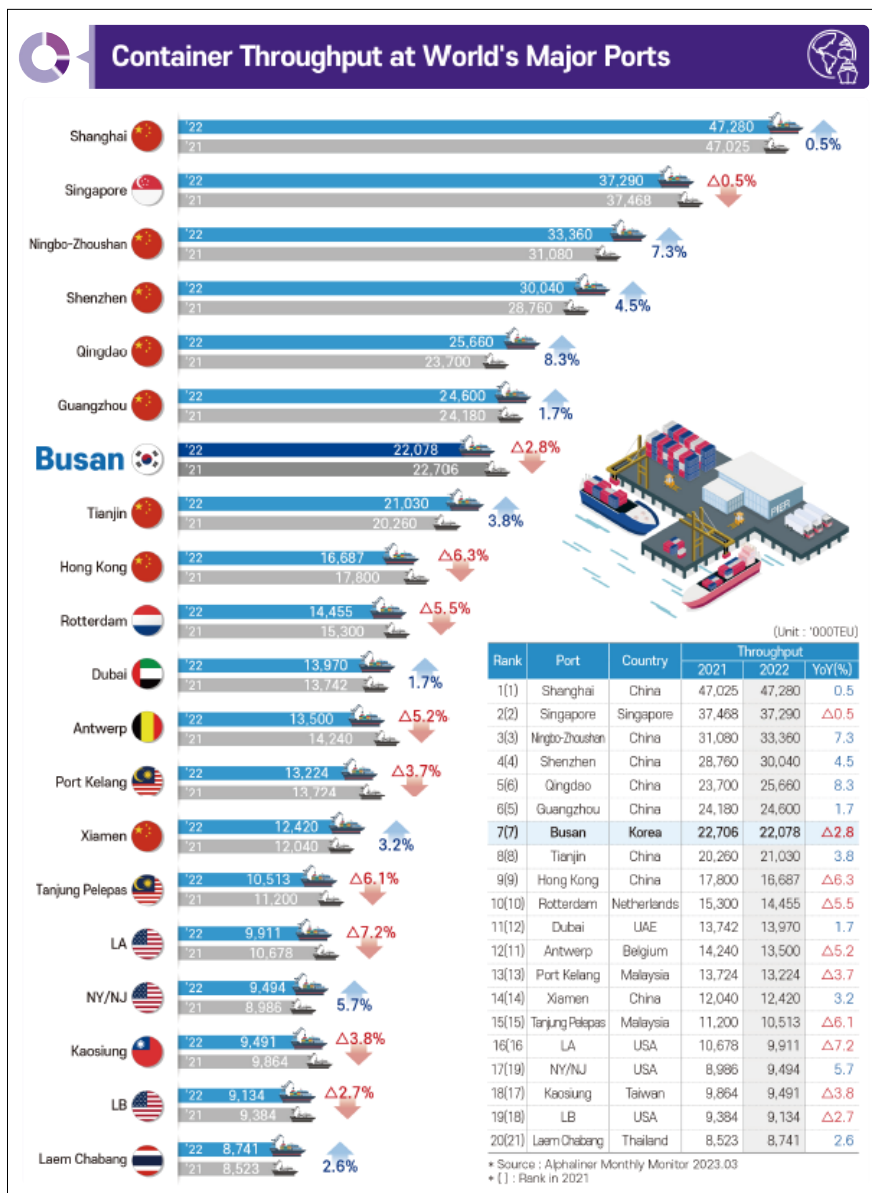
2022年、釜山港は世界のコンテナ港湾の中で7番目に多くのコンテナを取り扱った(図7)。同年のコンテナ取扱量は22,078千TEUで、2021年比2.8%減少した。日本の五大港の取扱量に比べると格段に多いものの、中国の主要港湾と比べると必ずしも多いとは言えない。韓国から地理的に近く、直接的なライバルと

目される港湾を例に挙げると、青島港の取扱量が25,660千TEU(世界5位)、天津港が21,310千TEU(同8位)などとなっており、いずれも2022年には対前年比で取扱量が増加した。

韓国国内に目を向ければ、当然ながら、釜山港は国内最大のコンテナ取扱港であり、2022年の全国のコンテナ取扱量の76.6%を占めている。輸出入コンテナ取扱量では62.7%のシェアであるが、積替コンテナでは96.8%を取り扱っている(図8)。

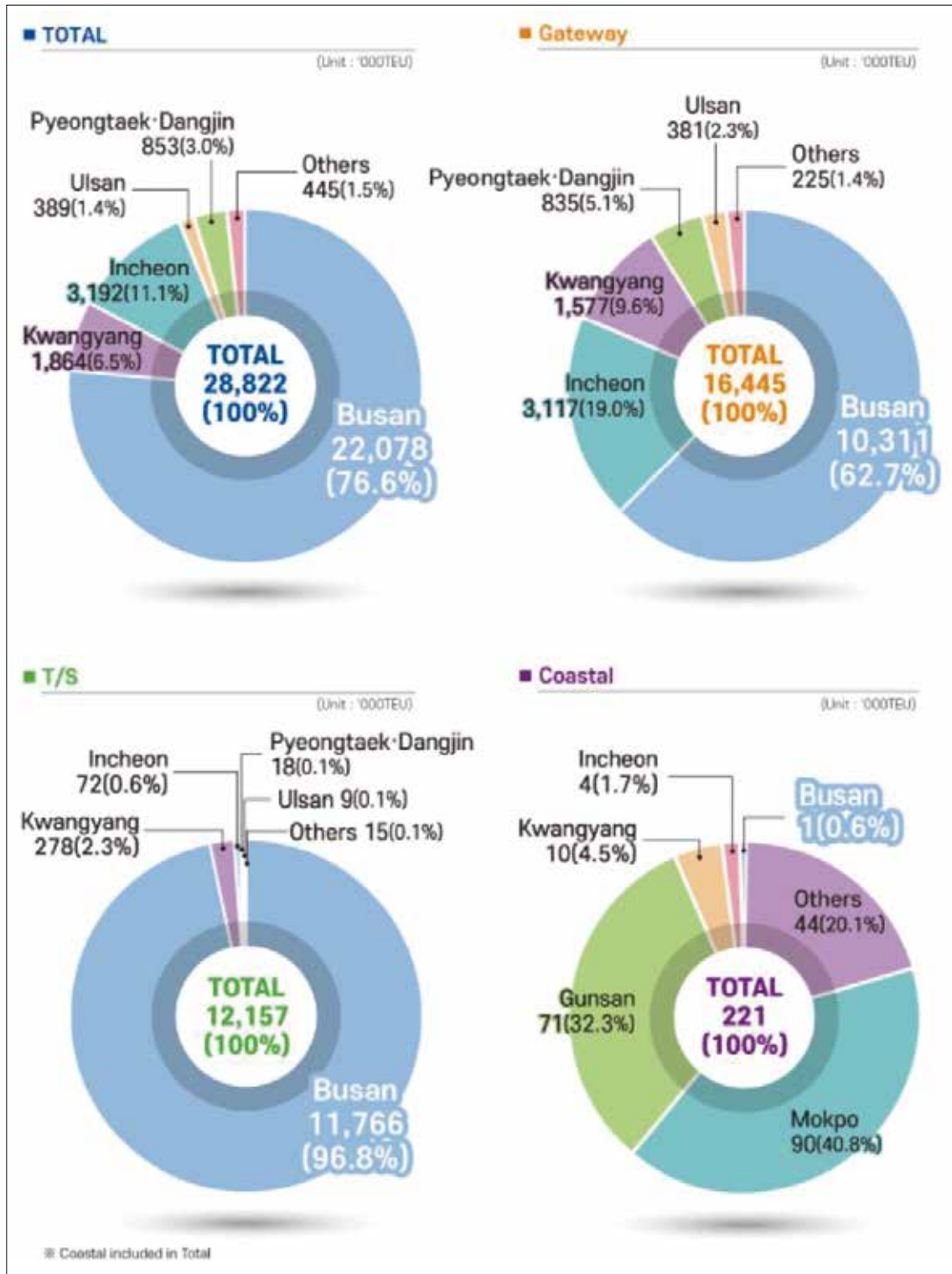
釜山港のコンテナ取扱量の推移をみると、2013年以降継続的に増加してきたが、2020年と22年に減少を記録した。積替コンテナの比重も増加傾向にあったが、2020年の55.1%をピークに2021年から低下に転じ、2022年には53.3%となった。2021年は、積替比率は低下したものの積替コンテナ数自体は対前年比で2.1%増加していたが、2022年は積替コンテナ数自体が対前年比4.1%減少した(図9)。2022年の釜山港取扱コンテナの内訳は、輸入が5,134千TEU(23.3%)、輸出は5,178千TEU(23.5%)、積替は11,766千TEU(53.3%)であった(図10)。

図7 世界の主要港湾のコンテナ取扱量(2022年)



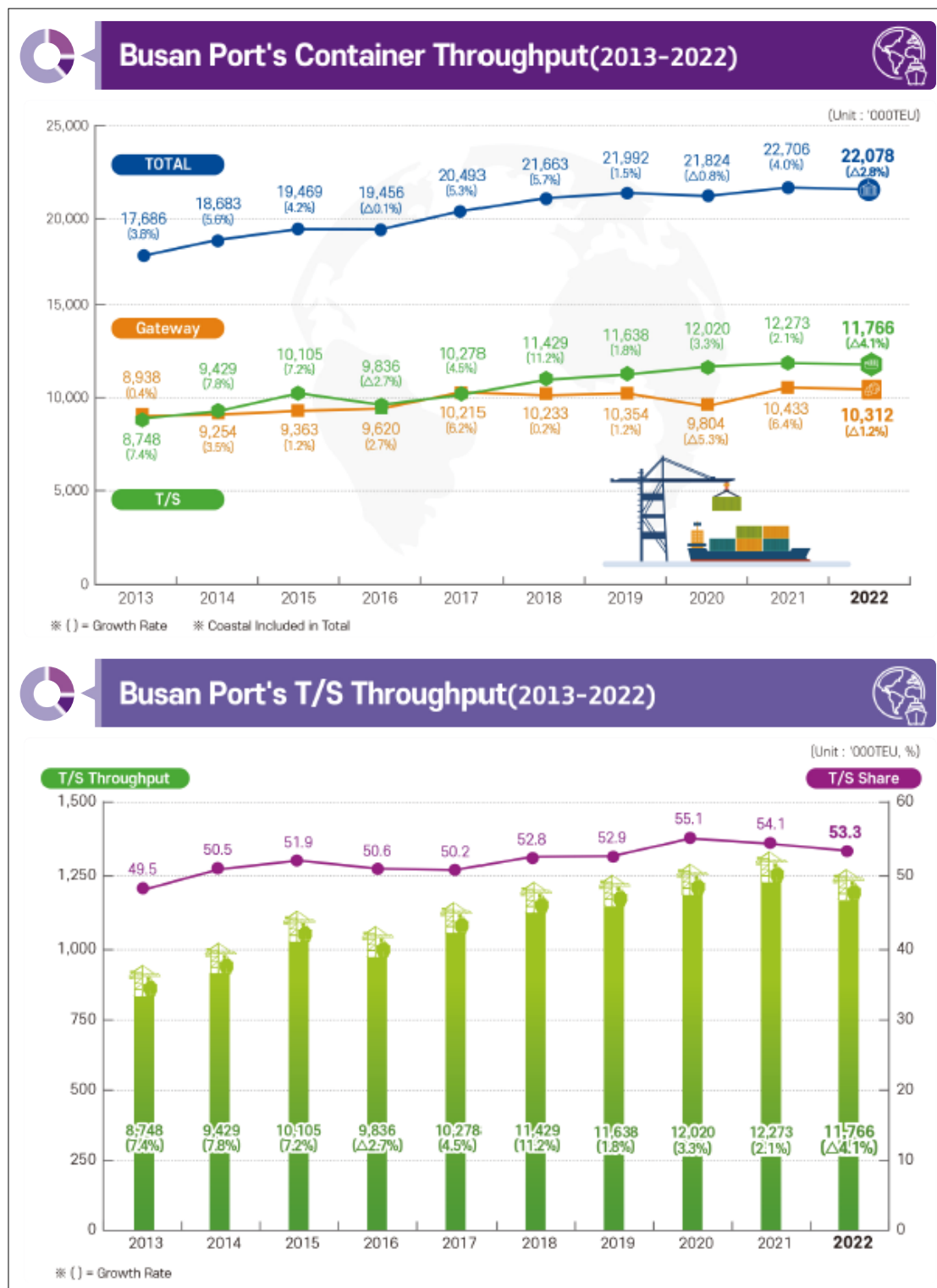
出所：BPA, 2022 Container Statistics of Busan Port, 2023.

図8 韓国における港湾別コンテナ取扱量(2022年)



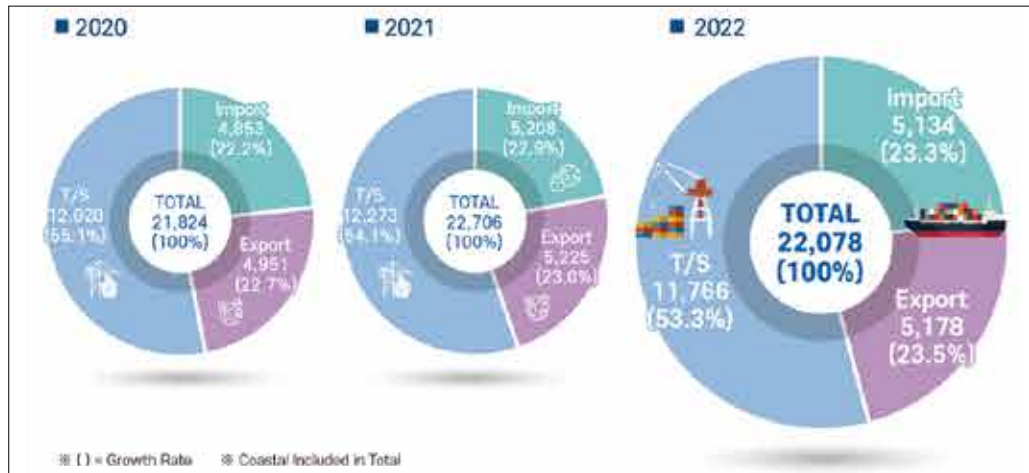
出所 : BPA, 2022 Container Statistics of Busan Port, 2023.

図9 釜山港のコンテナ取扱量と積替率の推移



出所 : BPA, 2022 Container Statistics of Busan Port, 2023.

図10 釜山港の輸入、輸出、積替コンテナ取扱量(2020~2022年)

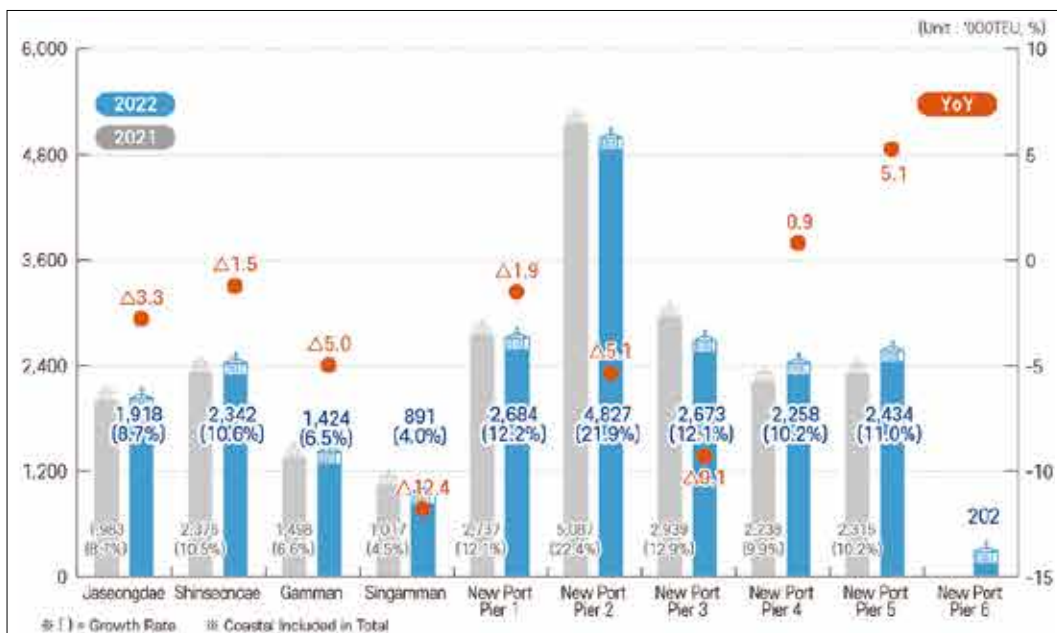


出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

2022年の港域別のコンテナ取扱量の内訳をみると、北港(子城台、神仙台、戡湾、新戡湾)は釜山港の全体コンテナ取扱量の30.9%を占めており、新港は69.1%を占めている。個別コンテナターミナル別では、新港第2ターミナルが21.9%と最も高く、新港第1ターミナル(12.2%)、新港第3ターミナル(12.1%)、新港第5ターミナル(11%)と続く(図11)。

2021年比では、北港のコンテナ取扱量は4.6%減少し、新港は1.9%減少した。最近5年間の荷動き量の占有率の変化を見ると、北港は2018年の32.3%から2022年の30.9%に減少し、新港は67.7%から69.1%に増加した。今後の新港ターミナルの開発進展に伴って、新港のコンテナ取扱量は増加すると予想される。

図11 コンテナターミナル別の取扱量



出所：BPA, <https://www.busanpa.com/>

6. 日本発着の釜山港積替コンテナ貨物量

ここでは、日本発着のコンテナ貨物の釜山港での積替動向を検討する。利用するデータは、2010年～2020年の港湾調査の

結果¹である。この調査では、仕向国/仕出国とともに最終船卸国/最初船積国を報告することを求めている。したがって、輸出貨物であれば、仕向国が韓国であって最終船卸国がそれ以外の国となっている貨物量を求めることで、韓国での積替貨物量及

¹ 「政府統計の総合窓口」からデータのダウンロードが可能。 <https://www.e-stat.go.jp/stat-search/files?page=1&toukei=00600280&tstat=000001018967>

び積替率を算定することができる。その意味で本稿の分析にとって有用なデータではあるが、いくつかの限界もある。

第1に、国単位のデータであって、港湾単位ではない点である。算定できるのは「韓国積替貨物量」であって、その中には釜山港以外での積替も含まれることになる。ただし、前掲図8に示す通り、釜山港以外の韓国港湾でのコンテナ貨物の積替量は全体の3.2%に過ぎないため、このデータを用いることに大きな問題はないと考えられる。

第2に、一部の港湾では最終船卸国/最初船積港の報告がなされていないことである。具体的に例をあげると東京港や伏木富山港などでは、対象期間を通して全く報告がされていない。また、仙台塩釜港が2015年以降に報告するようになるなど、対象期間の途中から報告を始めた港湾もある。

第3に、コンテナ貨物と非コンテナ貨物の区分が不十分であることである。調査自体は、貨物区分を行っているが、公開されているデータベースで貨物別に積替貨物量を集計できるのは、今のところ2020年データに限られる。2010年～2019年のデータに関しては、非コンテナ貨物も含めた積替貨物総量のみしか集計できない。

以上のデータ制約を踏まえつつ、まず2020年のコンテナ貨物の韓国積替状況の分析を行う。2020年にコンテナ貨物の取扱実績があった港湾は全国に62港湾あった。このうち、最終船卸国/最初船積港に関するデータが欠落していて積替貨物量の算定ができない東京港など10港²を除いた52港の港湾を抽出した。これらを表5と同様に地域分類して示すと表9の通りである。

表9 コンテナ取扱港湾の地域分類

地域	港湾
北海道太平洋側(3)	苫小牧、室蘭、函館
東北太平洋側・北関東(4)	仙台塩釜、小名浜、茨城、鹿島
南関東・中部(8)	千葉、川崎、横浜、清水、御前崎、三河、名古屋、四日市
瀬戸内海(15)	大阪、神戸、和歌山下津、水島、福山、広島、大竹、下関、宇部、三田尻中関、徳山下松、岩国、松山、今治、大分
西日本太平洋側(3)	高知、細島、志布志
東シナ海(5)	三池、長崎、八代、川内、那覇
北部九州(3)	博多、北九州、伊万里
日本海側西部(5)	金沢、敦賀、舞鶴、境、浜田
日本海側東部(6)	小樽、石狩湾新、秋田、酒田、新潟、直江津

注：カッコ内の数字は、当該地域内の対象港湾数。
出所：筆者作成。

これら52港湾で取り扱ったコンテナ貨物量の総計は1億9334万トンであり、このうち海外のいずれかの港で積替された貨物量は5778万トンで、積替率は29.4%であった(表10)。主な積替国(地域)は、韓国、シンガポール、中国、台湾、香港であり、これら5カ国(地域)で全積替貨物の9割を占める。中でも韓国での積替貨物量が多く、全積替貨物のうち30.0%(1703万トン)が積み替えられている。韓国発着貨物の半分以上(54.1%)が積替貨物である。積替率は、シンガポールや香港で高く、中国では13.2%にとどまる。

日本国内の発着港湾の面でも国別に特徴がある。韓国での

積替貨物1703万トンのうち、1184万トン(69.5%)が地方港発着であるのに対し、シンガポールでの積替貨物986万トンのうち地方港分は92万トン(9.3%)に過ぎない。前者は日本の地方港にとってのハブであり、後者が東南アジア諸港にとってのハブ港であるという性格の違いが明確に示されている。それ以外の各国は両者の中間にあるが、地方港比率が43.6%ある台湾は、やや地方港にとっての積替拠点としての性格が強いと考えられ、同比率が低い香港(18.9%)は中国南部や東南アジアにとっての積替拠点の性格が強いと考えられる。

² 具体的には、釧路、八戸、釜石、東京、伏木富山、堺泉北、徳島小松島、高松、三島川之江、熊本の10港である。

表10 主な積替国(地域)別コンテナ貨物量(2020年)

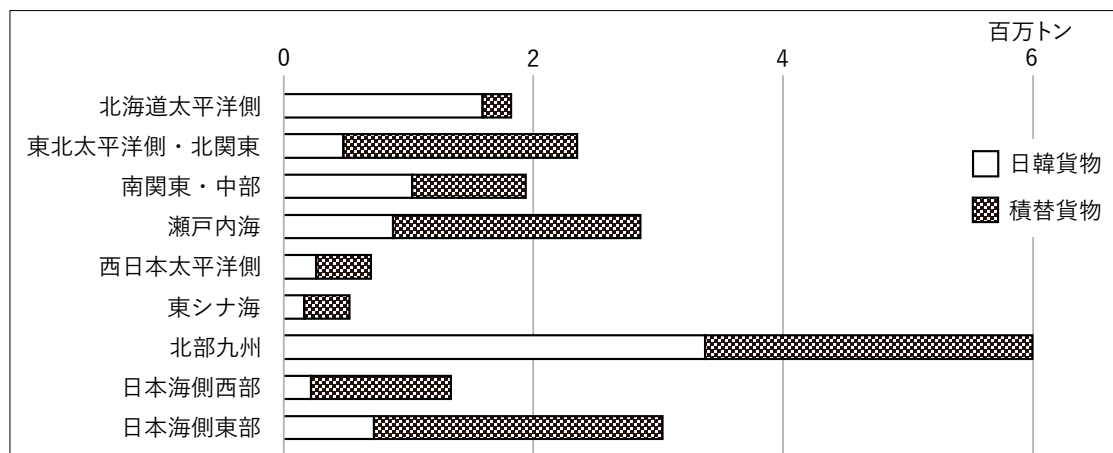
	合計 (トン)	二国間 (トン)	積替 (トン)	積替率 (%)	シェア (%)
韓国	31,470,274	14,435,317	17,034,957	54.1%	30.0%
シンガポール	12,454,566	2,595,627	9,858,939	79.2%	17.4%
中国	66,646,255	57,816,661	8,829,594	13.2%	15.6%
台湾	17,190,600	9,207,095	7,983,505	46.4%	14.1%
香港	11,225,023	4,147,491	7,077,532	63.1%	12.5%
その他	54,460,461	48,466,360	5,994,101	11.0%	10.6%
総計	193,447,179	136,668,551	56,778,628	29.4%	100.0%

注：抽出した52港分。
出所：港湾調査に基づき筆者作成。

図12は、日韓間のコンテナ貨物輸送量を日本の地域別に示したものである(五大港を除く)。最も輸送量が多いのは、北部九州(599万トン)であり、日本海側東部(303万トン)、瀬戸内海(286万トン)と続く。韓国での積替貨物量が多いのも同じ地域で、それぞれ262万トン、231万トン、198万トンとなっている。韓国での積替率が最も高いのは、日本海側西部の83.7%である。この

ほか、東北太平洋側(積替率79.8%)、日本海側東部(同76.2%)で積替率が高い。地方港全体としては、韓国積替比率は57.6%となっている。北海道太平洋側と北部九州では積替率は半分以下であるものの、日本各地の地方港にとって韓国(主として釜山港)がハブ港となっていることが裏付けられた。

図12 日韓間コンテナ貨物輸送量(地域別)



注：抽出した52港のうち、五大港(実際には横浜、名古屋、大阪、神戸)を除く。
出所：港湾調査に基づき筆者作成。

次に2010~2020年の11年間の韓国積替貨物の推移の分析を行う。前述の通り、2019年までの貨物量データは貨物形態(コンテナ貨物であるか否か)を区別していない。したがって、この期間の積替率は、非コンテナ貨物も含んだ値として算定せざるを得ない。海上輸送貨物に占めるコンテナ貨物の割合は全体として約2割に過ぎず、しかも一般に非コンテナ貨物の積替率は低いため、個別の国や港湾についての非コンテナ貨物も含んだ積替率は、それらの国や港のコンテナ貨物の積替の多寡よりも、ど

のような非コンテナ貨物をどれだけ取り扱っているのかという貨物構成の影響を強く受ける。一例として韓国での積替率について、コンテナ貨物みの積替率と非コンテナ貨物を含めた積替率を対比(表11)してみると、両者の乖離が大きい地域(瀬戸内海など)とさほど大きくない地域(北海道太平洋側など)があることがわかる。したがって、2020年データで行ったような積替国別、地域別の積替率の比較を行っても、コンテナ貨物の積替実態の把握にはつながらない³。

³ 2020年の韓国での積替率を非コンテナ貨物も含めて計算すると28.9%となり、表10に示した積替率(54.1%)とは大きく異なる。これに対して、香港での積替率は、それぞれ53.8%と63.1%であり、韓国の場合ほど両者の違いは大きくない。

表 11 2020年の韓国での積替率(貨物形態別・地域別)

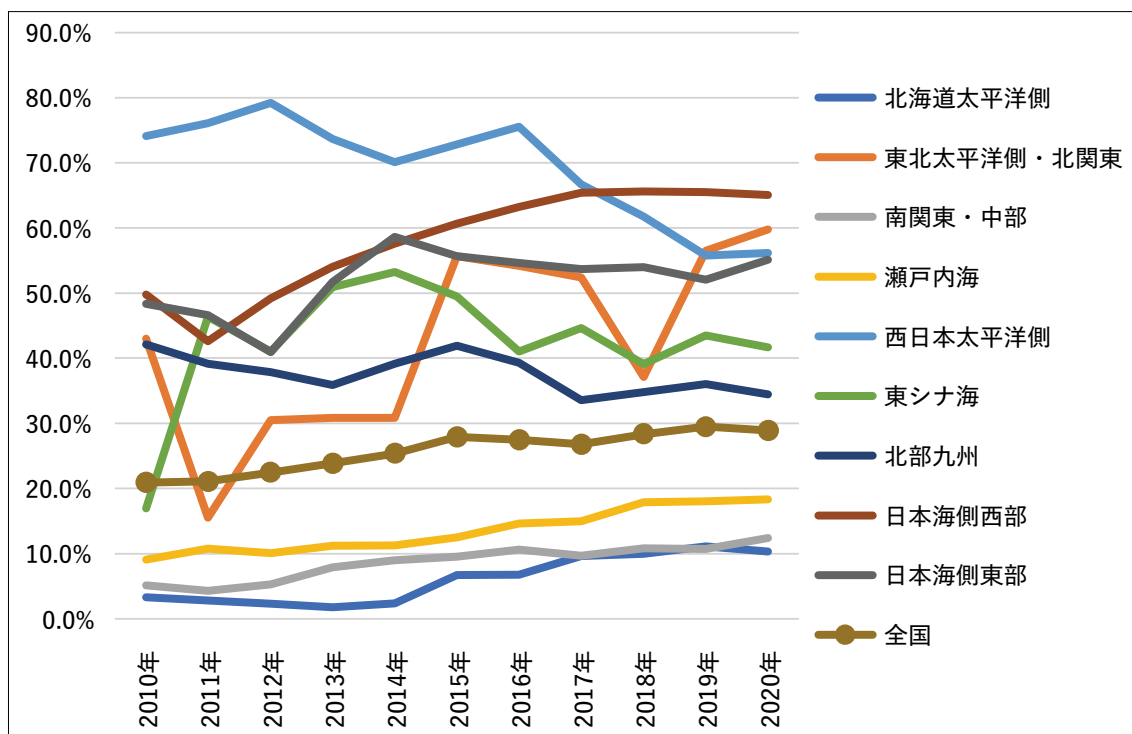
	コンテナ貨物のみ	非コンテナ貨物含む
北海道太平洋側	12.6%	10.3%
東北太平洋側・北関東	79.8%	59.8%
南関東・中部	46.9%	12.4%
瀬戸内海	69.3%	18.3%
西日本太平洋側	62.9%	56.2%
東シナ海	69.2%	41.7%
北部九州	43.7%	34.5%
日本海側西部	83.7%	65.1%
日本海側東部	76.2%	55.1%

出所：港湾調査に基づき筆者作成。

他方、特定のOD間での貨物構成は経年で大きくは変化しないと考えられることから、対象を韓国積替貨物に絞って時系列での分析を行う。対象期間にコンテナ貨物取扱があった64港湾のうち、最終船卸国/最初船積港に関するデータが欠落して

積替貨物量の算定ができない年が5年以上ある東京港など14港を除いた50港の港湾を抽出した⁴。韓国における積替率の推移を図13に示す。

図 13 韓国における積替率の推移(地域別)



注：抽出した50港のうち、五大港(実際には横浜、名古屋、大阪、神戸)を除く。非コンテナ貨物も含む。

日本全体として韓国での積替率は2010年の20.9%から2020年の28.9%へと上昇した。ただし、2015年以降は上昇速度が鈍化し、やや停滞している様子が見られる。2020年は対前年比で

0.6%ポイントの微減であった。前述した韓国積替量が多い3地域に着目してみると、北部九州で積替率が低下する傾向がみられる一方、日本海側東部と瀬戸内海では積替率が上昇傾向にある。

⁴ 具体的には、前掲表9に掲げた52港のうち小樽、仙台塩釜、鹿島、舞鶴を除き、過去にコンテナ貨物の取り扱いがあり、かつ5年以上最終船卸国/最初船積港に関するデータが報告されていた油津、熊本を加えた50港である。

7. BPAのマーケティング活動の現状と課題

BPAは、釜山港の利用拡大を図るため、船社や荷主などを対象としたマーケティング活動を展開している(表12)。

このうち、荷主を対象とする貨物誘致活動は、日本での説明会開催や、日本の荷主が釜山港での積替輸送ルートに変更した際に輸送料インセンティブ(補助金)を提供するなどしている。具体的には、2022年11月に金沢、新潟、2023年2月に富山、7月に下関、熊本にて、釜山港の優位性などをPRするセミナーを開催している。船社を対象としたマーケティング活動は、日本、中国、船社の説明会とミーティングに限られている。

現在、釜山港の港湾荷動き量の増加が停滞している状況では、過去の延長線上での営業活動が有効性を失っている可能性があり、新しいマーケティング戦略の確立が必要である。荷主、船社を対象として、釜山港利用に関わる懸念事項を調査し、改善案を導出する必要がある。

特に、積替貨物誘致のためには国内及び国外の主要な荷主の需要を把握し、荷主マーケティング戦略と背後団地の運営計画を再考する必要も出てくるだろう。取扱量拡大のためには新たなビジネスモデルを発掘したり、背後団地、交通網などの発達にしたがって特定貨物の空港・港湾ハブとして発展させたりするといった方向性も必要であると考えられる。

表12 BPAのマーケティング活動の内容

	主な活動
船社	・釜山港を利用している船社を対象とするミーティングを実施するなどして、釜山港を積替拠点として利用するよう誘導
荷主	・日本荷主を対象とする説明会の開催及び釜山港積替への誘導(物流ルート変更に対するインセンティブ制度)
その他	・西「コンテナ」背後団地におけるグローバル企業の入札参加を誘導するためのコンサルティング及びマーケティング ・釜山港の海上特送場*(釜山市共同)活性化するためのインセンティブの施行

*海上輸送される電子商取引物品などの特送貨物専用通関場のこと。2021年9月に正式開場。
出所：BPAの資料に基づき筆者作成。

おわりに

釜山港は、1980年代から90年代にかけて、まず北港においてコンテナ港としての基礎を築いた上で、今世紀に入ってからは釜山新港の開発やBPAの設立などを通じて、世界有数のコンテナ港湾として発展してきた。この時期は、韓国をはさんで存在する日本と中国に旺盛な輸送需要があつて、積極的な設備投資をすることによって、ほぼ自動的にその需要を取り込んで貨物取扱量を増加させることができていたと考えられよう。

他方で、上述してきた現状からは、その発展ストーリーが曲がり角を迎えている可能性が示唆される。例えば、2020年及び22年にはコンテナ貨物取扱量が対前年比で減少したが、このうち2022年は積替コンテナ貨物量も減少した。国別で最大の航路数となっている日本向け航路も2022年に対前年比で4航路減少した。日本側の統計からも、釜山港をコンテナ貨物の積替港として利用する動きが頭打ちになってきている。

こうした中、BPAでは釜山港の利用拡大を図るため、船社や荷主企業などを対象としたマーケティング活動を展開してきている。ただし、釜山港の港湾荷動き量の増加が停滞している状況では、これまでの営業活動が有効性を失っている可能性があり、新しいマーケティング戦略の確立が必要である。具体的には、船社や荷主企業のニーズや懸念事項を十分に把握した上で、改善策を導出する必要があると考えられる。

従来から指摘されてきたように、日本の地方港は釜山港積替貨物の主要な発生・集中源である。本稿では、その地域的な広がりや寄港パターンなどについて一定の分析を行ない、北部九州や瀬戸内海地域、日本海側地域が特に重要な地域であることなどの示唆を得た。

今後、日本の荷主企業の釜山港利用構造についての分析を深めつつ、同時に船社や荷主企業の意向調査等も行つて、釜山港の将来展望に関する検討を進める必要があると考える。