

日本発着コンテナ貨物の 釜山港における積替量の動向

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・海事産業研究本部物流政策・技術研究室長 **チェ・ナヨンファン**

要 旨

釜山港は日本発着の輸出入コンテナ貨物の積替拠点のうち最大の港湾である。2種類の日本の公式統計データを用いて分析したところ、近年、釜山港で積み替えて日本に輸入する貨物量が減少する傾向が確認できた。特に日本海側東部地域において減少が顕著である。他の港湾での積替輸送にシフトしたことがその一因であると推察されるが、そのことを裏付けることはできなかった。

キーワード：釜山港、トランシップ、地方港、コンテナ貨物流動調査、港湾統計

JELコード：L92

はじめに

釜山港は、1990年代以降、北東アジア地域における国際コンテナハブ港として、取扱量を増加させてきた。しかしながら、近年は取扱貨物量の伸び悩み傾向がみられる。かつて、釜山港にとっての「主要顧客」となっていたのは、日本の地方港であった。その地方港のコンテナ取扱貨物量も近年は伸び悩みの状況がみられる。さらに、足元の状況を見ると、釜山港湾公社(2025)によれば、2024年の釜山港における日本方面の積替コンテナ数は対前年比3.7%減の170万TEUとなっている。

日本の国土交通省は、地方港と国際コンテナ戦略港湾(京浜港、阪神港)とを結ぶ国際フィーダー航路の開設、拡充を進めてきた。この政策は、国際コンテナ戦略港湾への集貨を目的としたものであり、国際戦略港湾競争力強化対策事業の実施により、京浜港、阪神港への国際フィーダー航路寄港便数が約3割増加した(国土交通省 2024)。これとは別に、コロナ禍に伴う物流混乱などを機に荷主企業の間では、貨物の遅延が発生した釜山港の利用を取りやめる動きが起こったとも言われている。¹

こうした中で、実際に日本の地方港で釜山港離れが起こっているのかを検討することは、釜山港自体にとってはもちろん、日本の国際コンテナ戦略港湾や地方港にとっても、今後の発展展望を考えるうえで重要な意義がある。その検討の初歩的なステップとして、本稿では統計データを分析し、日本発着コンテナ貨物の釜山港における積替量の動向を描きだす。

1. 分析に用いるデータ

本稿では、釜山港でのコンテナ貨物積替の状況を把握するため、2種類の公式統計調査データを利用する。一つは「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」(以下、コンテナ流調)、もう一つは「港湾統計調査」(以下、港湾統計)である。

前者は、5年に1回、1か月間の期間を区切った全数調査である。この調査で取りまとめられている統計表のうち、本稿の分析では「表34. 船積港別仕向港別最終船卸港別貨物量」と「表35. 船卸港別仕出港別最初船積港別貨物量」を用いる。これらの統計表においては、主要な積替港として釜山、上海、香港、高雄、深圳、シンガポールの6港を設定し、これらの港湾を仕向・仕出港とするコンテナ貨物の主な最終船卸国・最初船積国別貨物量(トン数)及びそれらの地域別集計を示している。直近2回の調査は2018年11月と2023年11月に実施された。本調査は、1か月間の時限調査であり、季節的な変動が大きい貨物の取扱量が適切に把握できないことや、取扱量が小さい地方港などでは特異な大規模単発貨物の影響が大きいといった課題がある。

後者は、統計法に基づく基幹統計調査の一つである。この中で取りまとめられている統計表のうち、以下の分析では「第3表 海上出入貨物表 (4)輸出貨物品種別貨物形態別仕向国・地域別表」と「同 (5)輸入貨物品種別貨物形態別仕出国・地域別表」を用いる。これらの統計表においては、国内各港のコンテナ貨物について仕向・仕出国別、最終船卸国・最初船積国別の貨物量(トン数)が示されている。したがって、例えば韓国を仕向国とする貨物のうち、最終船卸国が韓国以外の国となっている貨物

¹ 2020年以降、何回か新潟港関係者と意見交換する中で、新潟港を利用していた荷主企業が京浜港利用に切り替えたといった話を聞いた。コロナ禍の時期の他、2023年秋以降の紅海通航リスク増大も影響があった。釜山での積替先の船舶のブッキングが取りにくくなったとのことである。

は、韓国で積み替えられた貨物として把握することができる。従前は、「貨物形態別」の区分が無く、コンテナ貨物と非コンテナ貨物が分別されていなかった。コンテナ貨物に限った分析が可能なのは、2020年調査以降で、本稿執筆時点では2022年調査までの3か年データが利用できる。2020年はコロナ禍が襲った年であり、その前後の比較を行うことができないという欠点がある。また、東京港など一部の港湾においては、最終船卸国・最初船積国が示されていないという問題もある。なお、筆者らは以前に2020年調査データを利用した分析を行った(新井、チェ 2024)が、本稿はその延長線上で、当時不可能であった経年変化動向を確認しようとするものである。

以上のように2種類の統計調査データには、それぞれ一長一短あるため、双方を活用して分析を行うこととする。

2. 全国輸出入コンテナ貨物流動調査を用いた分析

(1) 分析対象港湾

本節の分析には、2018年及び2023年のコンテナ流調の結果を用いる。2018年の報告には66港が掲載されており、2023年の報告では掲載港が6港減って60港となっている。2018年調査掲載の66港を本稿の分析の便宜のため、表1の通り、地域別に区分した。

(2) 積替貨物量の動向

コンテナ流調の調査結果においては、日本発着コンテナにとっての海外における主な積替港湾である釜山、上海、香港、高雄、深圳、シンガポールの6港について、これらを仕向/仕出港とした

貨物の最終船卸/最初船積国・地域・港別²の貨物量が示されている。これら6港発着の貨物総量から、当該港を最終船卸・最初船積港とする貨物量(直航貨物量)を除くと、それぞれの港で積み替えられた貨物量(積替貨物量)を計算することができる。図1はこうにして計算した値を図示したものである³。6港のうち、釜山が最大の積替港であり、上海、シンガポールがそれに続いている。2018年と2023年の2時点と比較すると、香港以外はいずれの港湾も積替貨物量が増加している。特に、上海における増加率が著しい。釜山港での輸出貨物積替量は、2018年の86.5万トンから2023年の120.5万トンへと39.3%増加した。同様に輸入貨物は、100.8万トンから106.9万トンへと6.1%増加した。

次に、日本の地方港発着貨物の釜山港における積替貨物量に注目する。地方港全体として、釜山港での輸出貨物積替量は、2018年の67.4万トンから2023年の72.2万トンへと7.1%増加した。これに対して、輸入貨物は同期間に85.2万トンから65.7万トンへと22.8%もの減少となった。ちなみに、五大港発着の釜山港での積替貨物量は、同期間に輸出が19.0万トンから48.2万トン(53.4%増)、輸入が15.6万トンから41.2万トン(64.5%増)となり、大幅な増加となった。五大港合計の積替量は地方港合計を下回っているとはいえ、決して小さい量ではなくなった。また、この間に大きく増加したことは五大港にとっても釜山港が重要な役割を果たすようになったことを示している。

また、地方港発着で釜山港を仕向/仕出港とする貨物の85.6%(2023年)が釜山港で積替されている。輸出入別では、輸出で90.8%、輸入で80.6%であり、輸出において積替貨物率が高い。地方港にとつての釜山港の存在意義は、まさに積替港としての役割にあると言える。

表1 対象港湾の地域区分(コンテナ流調)

地域	対象港湾
北海道太平洋側(4)	釧路、苫小牧、室蘭、函館*
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(9)	千葉、東京、川崎、横浜、清水、御前崎、三河、名古屋、四日市
瀬戸内海(19)	堺泉北、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、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(5)	高知、細島、油津*、志布志、鹿児島
東シナ海(8)	三池、長崎、八代、熊本、川内、那覇、平良*、石垣*
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(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。アスタリスク(*)付きは、2023年調査報告書に記載がない港湾(計6港)。油津港は2018年調査では取扱量ゼロであるにもかかわらず、掲載されていた。

出所：筆者作成。

² すべての国、港湾の貨物量が示されているわけではなく、主要国及び主要港湾についてのみ貨物量が示されている。例えば、「中国」という地域設定の内訳として、上海、青島、蛇口、香港、その他中国の5区分の貨物量が示されている。

³ 深圳については、最終船卸・最初船積港として掲載が無く、代わりに蛇口が掲載されているので、その貨物量を直航貨物量とみなすことにした。

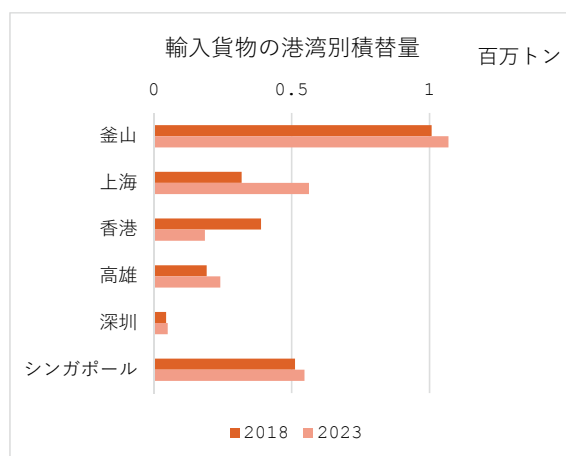
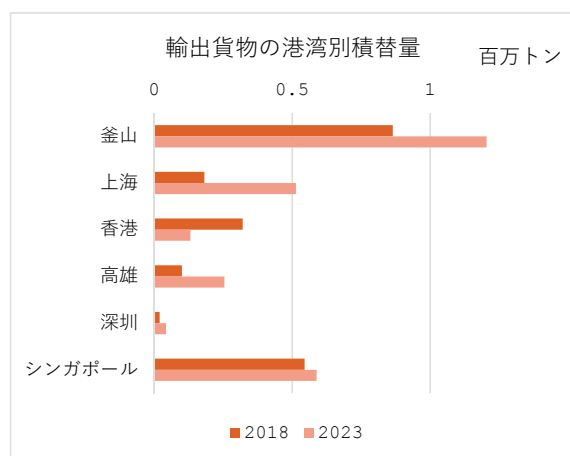
地方港の立地地域別(図2)に釜山港での積替貨物量を見ると、2023年時点で輸出貨物量が多いのは北部九州、瀬戸内海である。これらに次いで、南関東・中部、日本海側西部、日本海側東部がほぼ同量である。2時点間の比較では、北部九州、瀬戸内海、南関東・中部では増加しているが、日本海側の2地域では減少している。他方、2023年時点で輸入貨物量が多いのは、瀬戸内海、北部九州、日本海側東部である。2時点間の比較では、これらを含めた多くの地域で貨物量が減少した。

釜山港経由コンテナ貨物の最終船卸・最初船積方面別の貨物量を表2に示す。「東南アジア・南アジア・大洋州」方面への輸出入が多く、全体の約3分の1(2023年)を占める。これに続くのが、「中国・台湾」方面であり、全体の約3割(同)を占めている。地方港に限ると、これら2方面の占める割合が高まる。これらの2方面とも、2023年の輸出積替量は全体として2018年と比べて大幅に増加した。他方、輸入貨物はいずれの方面とも減少した。地方港の輸入貨物では、これら2方面に限らず、各方面とも軒並み大幅な減少となっている(韓国国内からの積替貨物を除く)。

こうした状況を踏まえ、「中国・台湾」及び「東南・南アジア・大洋州」の2方面に限って、地方港発着貨物の釜山港での積替貨

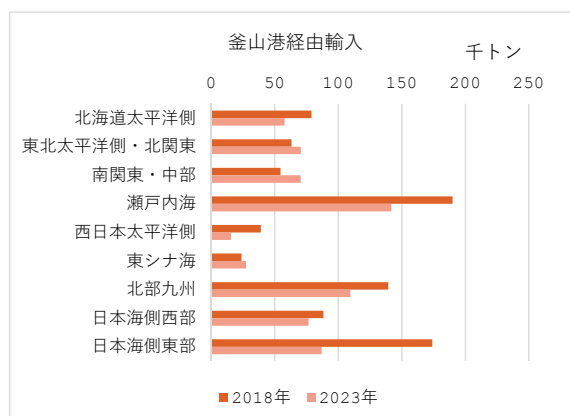
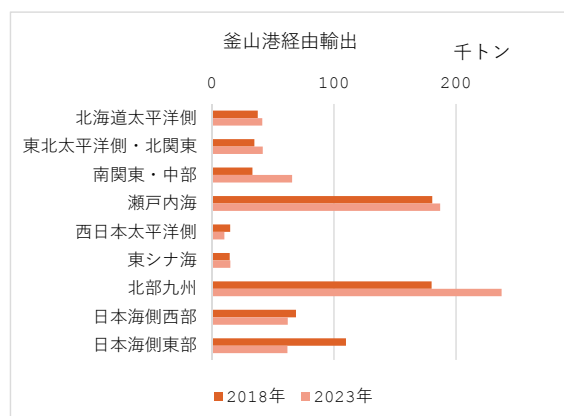
物量を整理した(図3)。これに基づき、釜山港での積替貨物量が多い地域について、それぞれの状況、変化動向を確認していきたい。まず、瀬戸内海地域は、いずれの方面の輸出入とも積替量が多い。2時点比較をすると、輸出では2方面とも増加したが、輸入では減少している。次に、北部九州地域は、2018年時点では中国・台湾方面の取扱量が小さかったが、2023年にはこの方面への輸出貨物が急増した。あわせて、東南アジア・南アジア・大洋州向け輸出も増加した。直航もしくは他の寄港地経由で輸送されていた貨物の相当量が釜山積替ルートにシフトしてきたことが想像される。日本海側西部地域では、中国・台湾方面は輸出入とも減少したが、東南アジア・南アジア・大洋州方面は輸出入とも増加した。日本海側東部地域は、2018年時点では、主要な貨物発着地であったが、2023年にはいずれの方面の輸出入とも大きく減少し、存在感が低下した。それ以外の地域は、東北太平洋側・北関東や南関東・中部などで増加傾向にある。これらの地域の港湾に寄港する航路は五大港にも寄港することが多いと考えられ、上述したような五大港での増加傾向とも符合する動きである。

図1 主な海外積替港湾における積替貨物量



出所：コンテナ流調に基づき筆者作成。

図2 地方港発着貨物の釜山港での積替量(地域別)



注：五大港を除く。

出所：コンテナ流調に基づき筆者作成。

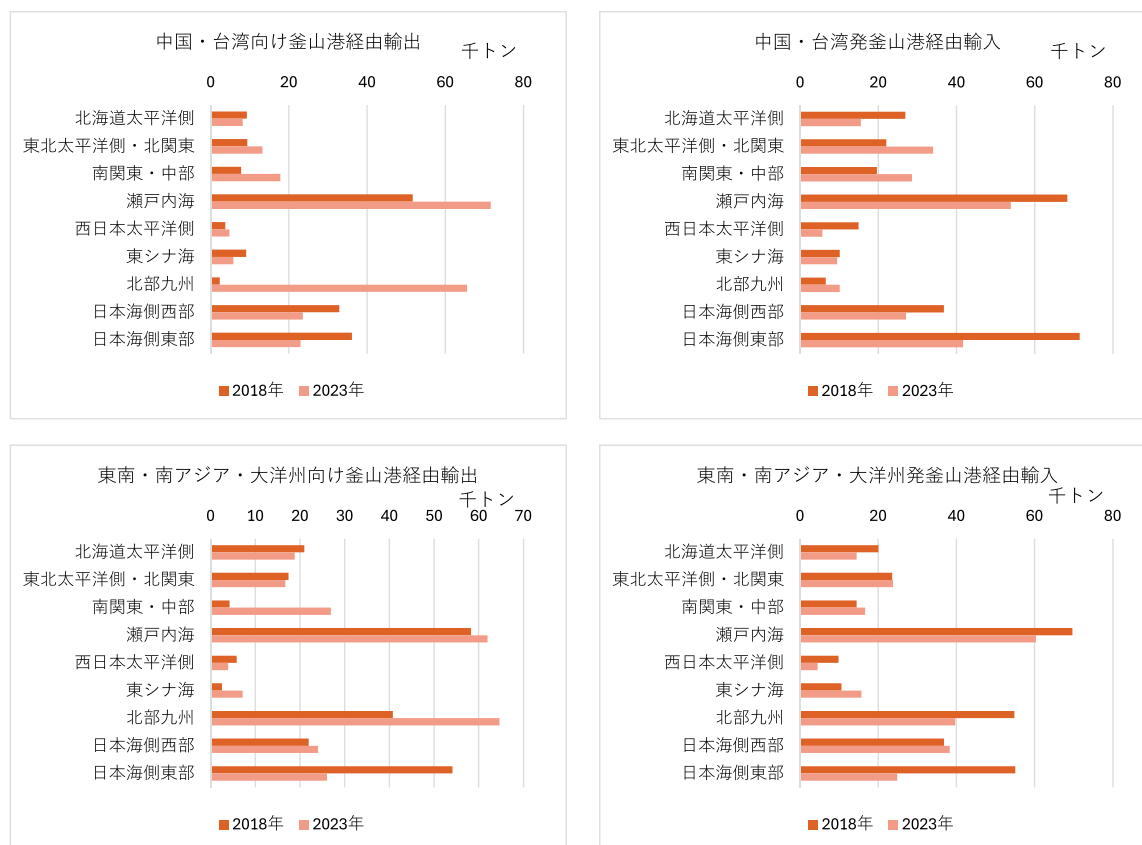
表 2 方面別釜山港積替貨物量(トン)

	2018年			2023年		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
韓国国内	45,170	16,195	61,365	25,178	18,332	43,510
	26,735	10,797	37,532	19,959	16,443	36,402
中国・台湾	166,758	293,046	459,804	360,444	285,489	645,933
	162,274	276,871	439,145	233,582	226,145	459,727
東南・南アジア・大洋州	245,580	330,768	576,348	409,850	327,063	736,913
	226,176	294,789	520,965	250,338	238,198	488,536
欧州(地中海含む)	73,814	95,636	169,450	112,299	158,013	270,312
	53,537	75,630	129,167	61,583	55,041	116,624
北米西岸	79,193	92,225	171,418	54,337	71,552	125,889
	47,441	70,656	118,097	30,995	45,356	76,351
その他	254,024	179,791	433,815	242,470	208,572	451,042
	157,958	123,268	281,226	125,640	76,184	201,824
総計	864,539	1,007,661	1,872,200	1,204,578	1,069,021	2,273,599
	674,121	852,011	1,526,132	722,097	657,367	1,379,464

注：下段の斜体字の値は、地方港発着の貨物量で内数。

出所：コンテナ流調に基づき筆者作成。

図 3 地方港発着貨物の釜山港での積替量(方面別、地域別)



注：五大港を除く。

出所：コンテナ流調に基づき筆者作成。

日本海側東部地域の減少が目立つことから、この地域に限って詳細に検討してみたい。日本海側東部のコンテナ港湾は、小樽、石狩湾新、秋田、酒田、新潟、直江津の6港であるが、これらの港湾の定期コンテナ航路の寄港地は韓国及び中国に限られるため、利用できる積替港は事実上、釜山港、上海港のみである。表 3から分かるように、中国・台湾方面では「その他」に区分される貨物量も相当あるが、これらは定期航路が寄港するいくつかの中国港湾への直航貨物であると考えられる。さて、2時点間の変化に注目すると、いずれの方面についても輸出入量自体が大きく減少しており、それに伴って釜山港での積替のみならず、上海港での積替貨物量も減少している。さらに詳しく確認すると、中国・台湾方面への輸出貨物では、直航のシェアが低下して、釜山港積替のシェアが上昇している。これに対して、輸入貨物では上海港積替シェアが4.1パーセントポイント上昇して、釜山港積替と直航のシェアがそれぞれ2.3パーセントポイント、1.8パーセントポイント低下している。ただし、これらのシェアの変化は全体的な貨物量減少の影響に比べると小さく、釜山港積替貨物量の減少の理由を上海港積替へのシフトに帰することは適切ではない。また、秋田港、酒田港、新潟港、直江津港の立地県である秋田県、山形県、新潟県の中国からの輸入貨物量が合計で4.0万トン(32.0%)減少している など、アジア各地域からの輸入が軒並み減少しており、そのことが釜山港積替貨物の減少に直結していると考えることが妥当であるように見える。逆に言えば、京浜港などへのシフトが主因であるとはいいがたい状況にある。

(3) 本節のまとめ

2018年及び2023年のコンテナ流調データを用いて、2時点の比較などを行い、以下の事柄を確認した。釜山港が地方港にとって重要な積替港となっていることが改めて確認できたと同時に、五大港においても釜山港積替輸送が相当程度活用されるようになっ

ていることが明らかになった。日本各地の地方港を地域区分して比較すると、瀬戸内海、北部九州、日本海側東部地域で、釜山港積替輸送が積極的に活用されている。地方港発着で釜山港を経由する積替貨物は、主に中国・台湾方面や東南・南アジア・大洋州方面との間で輸送されている。これらの方面では、比較した2時点間に輸出貨物量は増加したが、輸入貨物量が減少した。特に、日本海側東部での減少が著しいが、その主な理由を釜山港積替から上海港積替へのシフトに帰することは必ずしも適切ではない。

3. 港湾統計調査を用いた分析

(1) 分析対象港湾の抽出

港湾統計によれば、2020年～2022年の3か年に輸出入コンテナ貨物の取り扱い実績があった港湾は全国で65港湾あった。本来であれば、これらの全港湾を分析対象とすべきであるが、前述の通り、一部の港湾では最終船卸港・最初船積港の貨物量が示されていない。したがって、これらの港湾を分析対象から除外する必要がある。そこで、3か年の積替貨物量の合計がゼロである東京港、伏木富山港など11港を除いて、残りの54港を分析対象とした。コンテナ流調の場合と同様、地域別の分析を行う便宜上、これら54港湾を9地域に分類した(表 4)。なお、除外11港のコンテナ貨物取扱量が全国の総貨物取扱量に占める割合は19.9% (3か年平均)であり、決して小さい比率ではないが、このうち国内最大港湾である東京港が18.5%を占めている。したがって、上述の処理により11港を除外したデータは「東京港を除く全国の状況」を示すとみなすことができると考える。以下、本節での分析は抽出した54港を対象に行った結果である。

表 3 日本海側東部地域港湾発着の方面別・積替港別貨物量(トン)

	2018 年			2023 年		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中国・台湾	47,523	149,484	197,007	26,347	91,456	117,803
釜山港積替	36,116	71,530	107,646	22,972	41,704	64,676
上海港積替	3,403	42,911	46,314	2,181	30,012	32,193
その他	8,004	35,043	43,047	1,194	19,740	20,934
東南・南アジア・大洋州	55,959	55,488	111,447	27,803	25,849	53,652
釜山港積替	54,113	55,027	109,140	26,075	24,837	50,912
上海港積替	1,846	461	2,307	1,173	987	2,160
その他	0	0	0	555	25	580

注:「その他」には積替なしの直航貨物量を含む。

出所:コンテナ流調に基づき筆者作成。

⁴ コンテナ流調の「表 25 生産地・消費地別仕向国・原産国別貨物量」の2時点比較による。

表 4 対象港湾の地域区分(港湾統計)

地域	対象港湾	除外港湾
北海道太平洋側(3)	苫小牧、室蘭、函館	釧路
東北太平洋側・北関東(5)	釜石、仙台塩釜、小名浜、茨城、鹿島	青森、八戸
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	東京
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	堺泉北、徳島小松島、高松、三島川之江
西日本太平洋側(4)	高知、細島、志布志、鹿児島	
東シナ海(5)	三池、長崎、八代、川内、那覇	熊本
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	伏木富山
日本海側東部(6)	小樽、石狩湾新、秋田、酒田、新潟、直江津	稚内

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。

もう一点、留意すべきは、港湾統計は国・地域を単位としており、港湾別のデータではないことである。本稿は、釜山港での積替貨物の分析を行うことを目的としているが、釜山港に限った取扱貨物量が得られないので、韓国として取りまとめられたデータで代用することとする。韓国の他の港(光陽港や仁川港など)での積替も少量ながら存在すると思われるが、無視できる水準であると仮定する。

また、中国をはじめとする複数港湾が存在する国に関しては、それぞれの国内フィーダー航路との積替も把握できない。具体的に例をあげると、上海港を仕向港とする輸出貨物が上海港で積み替えられて中国国内の他港に輸送されたとしても、港湾調査では「仕向国も最終船卸国も中国」として処理されてしまうため、積替貨物として数量化されない。中国の地方港向けの貨物が、釜山で積み替えられるのか、上海で積み替えられるのかといった比較分析を行

うことができないという制約がある。

(2) 積替の動向

2022年の全対象港湾の輸出入コンテナ貨物量の合計は2億44万トンで、このうち仕向・仕出港で積み替えられた貨物が6080万トンあり、総貨物量に占める積替貨物量の比率は30.3%であった(表5)。輸出入別では、輸出貨物の積替率が38.5%であるのに対し、輸入貨物は24.7%で、輸出貨物の方が積替による輸送比率が高い。韓国発着の貨物に注目してみると、積替率は一層高まる。韓国向け輸出では約3分の2(63.5%)、韓国からの輸入では約半分(49.7%)が韓国で積み替えられている。後述するが、この積替比率は現実よりも小さいと思われ、港湾統計を積替分析に用いることの限界を示すデータでもある。

表 5 仕向国/仕出国での積替状況(千トン、%)

	年	輸出積替	輸入積替	輸出入合計
全世界	2020	29,760	27,027	56,787
		38.5%	23.3%	29.3%
	2021	32,325	27,301	59,626
		38.7%	22.6%	29.2%
	2022	31,611	29,188	60,798
		38.5%	24.7%	30.3%
韓国	2020	8,113	8,922	17,035
		58.7%	50.5%	54.1%
	2021	8,860	8,650	17,510
		59.9%	47.7%	53.2%
	2022	10,094	8,653	18,746
		6.5%	49.7%	56.3%

注：下段の斜体字の数字は、貨物総量に対する積替貨物量の比率。

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

表 6 輸出入コンテナ貨物の積替量に占める韓国・中国のシェア(%)

	年	輸出積替	輸入積替	輸出入合計
韓国	2020	27.3%	33.0%	30.0%
	2021	27.4%	31.7%	29.4%
	2022	31.9%	29.6%	30.8%
中国	2020	13.2%	18.1%	15.5%
	2021	17.2%	21.3%	19.1%
	2022	18.1%	20.7%	19.4%

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

経年変化についても表 5 から確認しておく、過去 3 年間に、韓国を仕向国とした輸出では、積替貨物の量・率とも上昇している。これに対して、輸入では 2022 年には 2020 年と比べて、量・率とも低下している。同期間に、全世界を対象とした積替貨物量・率は上昇している。その上、この間に中国で積み替えられた輸入貨物量は約 106 万トン増加している、釜山港から中国港への積替港シフトが起こった可能性が示唆される。

そこで、日本にとって韓国に次ぐ積替拠点国⁵である中国と合わせて、それぞれのシェアの変化を確認したのが表 6 である。輸出貨物については、両国ともシェアを伸ばしているが、輸入貨物では中国が 2 年間で 2.6 パーセントポイントシェアを拡大した一方で、韓国のシェアは 3.4 パーセントポイント低下している。積替港のシフトが、ある程度起こったものと推察される。

上述の通り、本稿では日本の港湾を 9 地域に分けて分析することとしている。図 4 に 2022 年の韓国を仕向国・仕出国とするコンテナ貨物量を地域別に示した。輸出面で韓国での積替量が多いのは、北部九州(163 万トン)、日本海側東部(92 万トン)、瀬戸内海(84 万トン)などであり、輸入面でも北部九州(106 万トン)、日本海側東部(94 万トン)が多い点は同じだが、その次に多いのは東北太平洋側・北関東(93 万トン)である。なお、図 4 では五大港を

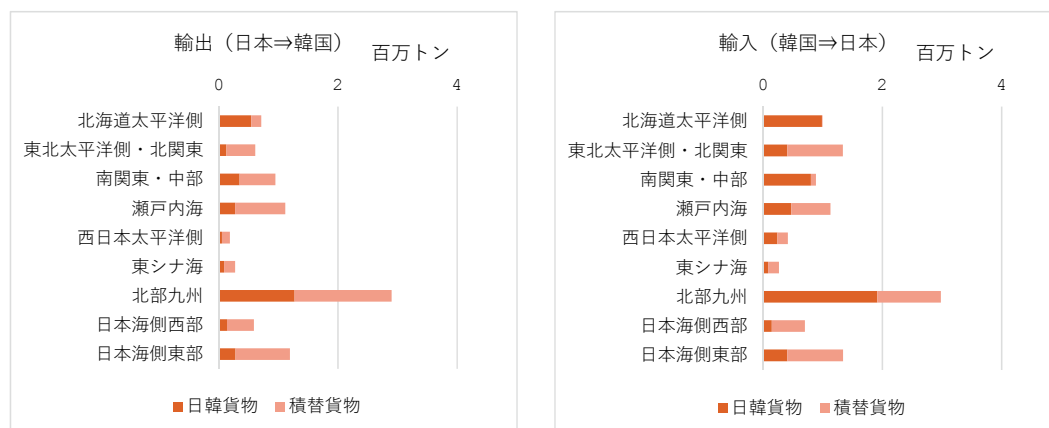
除いた貨物量を示しているが、神戸港では輸出貨物 155 万トン(韓国向け輸出量の 75.2%)、輸入貨物 104 万トン(韓国からの輸入量の 70.3%)が韓国で積み替えられているなど、五大港発着貨物でも韓国での積替輸送が活用されている。

積替貨物率に着目すると、輸出貨物においては東北太平洋側・北関東(79.3%)、日本海側西部(76.7%)、日本海側東部(76.6%)で比率が高い。輸入貨物は輸出貨物に比べて積替貨物率が低い傾向にあるが、日本海側西部(79.4%)、日本海側東部(69.9%)、東北太平洋側・北関東(69.8%)で積替貨物量比率が高い。

次に、韓国積替貨物量の 3 年間の変化を地域別に概観する(図 5)。積替貨物量が多い地域に着目すると、輸出では北部九州において増加がみられる一方、日本海側東部及び瀬戸内海では減少している。輸入では、ほぼすべての地域において減少傾向がみられる。

日本海側東部地域での韓国積替貨物が輸出入ともに減少していることから、主要貿易相手国である中国を例にとって、韓国経由貨物量と中国直航貨物量の比較を行った(表 7)。2020 年と 2022 年を比較すると、輸出入いずれも全体として減少した中で、中国直航の輸出貨物だけが増加したが、それ以外の韓国経由の輸出入貨物及び中国直航輸入貨物は減少した。釜山経由から

図 4 地域別の韓国発着貨物量(2022 年)

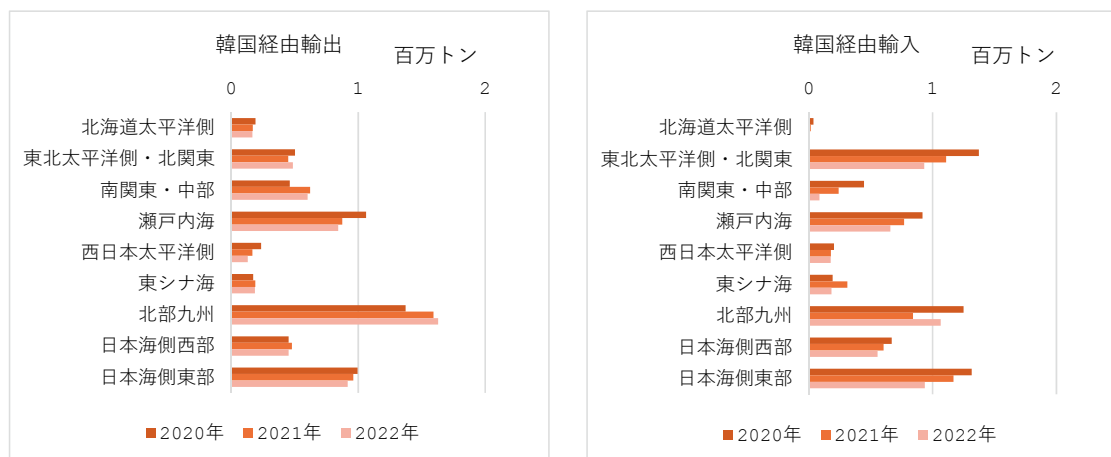


注：五大港(ここでは横浜、名古屋、大阪、神戸)を除く、対象地方港 49 港。

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

⁵ この2国に、シンガポール、台湾、香港を加えて5カ国・地域で、日本発着コンテナ貨物の約9割が積み替えられている。

図 5 地域別の韓国での積替貨物量の推移



注：五大港（ここでは横浜、名古屋、大阪、神戸）を除く、対象地方港49港。

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

表 7 日本海側東部地域発着のルート別対中国貨物量(トン)

	2020 年	2021 年	2022 年
対中国輸出	401,004	417,475	364,334
韓国経由	292,514	273,877	250,208
中国直航	108,490	143,598	114,126
対中国輸入	1,582,189	1,540,774	1,409,286
韓国経由	599,024	578,388	458,433
中国直航	983,165	962,386	950,853

出所：港湾統計に基づき筆者作成。

中国直航へのシフトが起こったと考えることも可能ではあるが、このデータからは貿易量全体の減少の影響との判別はできず、明確な示唆は得られない。

(3) 本節のまとめ

港湾統計データを用いた分析を行い、以下の事柄を確認した。韓国は、日本発着の輸出入コンテナ貨物の輸送にあたり最大の積替拠点国である。その役割は、日本の輸出貨物において特に重要である。日本の輸入貨物において、韓国での積替から中国での積替にシフトが起こった日本の各地域別では、北部九州や日本海側、東北太平洋側・北関東といった地域で、韓国積替輸送が活用されている。2020年と2022年を比較すると、輸出では北部九州において増加がみられる一方、日本海側東部及び瀬戸内海では減少している。輸入では、ほぼすべての地域において減少傾向がみられる。輸入貨物においては、韓国から中国への積替国のシフトがある程度起こったと推察されることから、より具体的に日本海側東部地域の対中国貨物を例として、韓国経由輸送から中国直航輸送へのシフトが起こったかについて検討したが、明確な結論は得られなかった。

4. 考察

以上、第2節、第3節で、それぞれコンテナ流調及び港湾統計のデータを用いて、釜山港(韓国)でのコンテナ貨物積替の状況を整理した。これらに基づいて若干の考察を行う。

まず、「釜山積替輸送は地方港の専売特許」というステレオタイプにとらわれてはならない。五大港発着貨物の中にも、釜山港積替貨物は相当量あり、その量は近年増加傾向にある。実態として、どのような物流が展開されているのかについて、さらに掘り下げた分析が必要だと考える。

地方港を地域区分して比較すると、釜山港で積み替えられるコンテナ貨物の中では、瀬戸内海や日本海側に立地する港湾の発着貨物が比較的多い。これらの地域は、釜山港にとっての「お得意様」といえるだろう。

近年の動向を確認すると、輸入貨物において釜山港積替貨物が減少する傾向が確認できた。特に、日本海側東部地域発着貨物の減少が顕著である。データの制約上、この減少傾向が新型コロナウイルス禍以前から始まっていたのか否かの確認はできないが、少なくともそれ以降に減少傾向がみられることは確かである。ただし、こうした減少が上海港など他港での積替ルートや直航ルートにシフトしたことによると結論付けることまではできなかった。

冒頭にも述べた通り、港湾統計のデータにはいくつか不備がある。本稿での分析を通じ、さらに問題点が浮き彫りになった。コンテナ流調データの分析では、釜山港に向かう輸出貨物の90.8%、逆に釜山港からの輸入貨物の80.6%が同港での積替貨物であった。これに対して、港湾統計データでは、韓国に向かう輸出貨物に占める積替貨物は63.5%、韓国からの輸入貨物に占める積替貨物は49.7%にとどまっている。後者のデータにおいて、現実には最終船卸国・最初船積国が韓国以外のケースであっても、調査報告担当者がその国名に関する情報を入手できていないなどの事情で最終船卸国・最初船積国が空欄となっているケースが相当数あって、その分がこうした違いとなって表れているものと思われる。

<参考文献>

新井洋史、チェ・ナヨンファン(2024)「コンテナハブ港としての釜山港の現在位置」. ERINA REPORT. no.1, pp.5-21.
国土交通省(2024)「新しい国際コンテナ戦略港湾政策の進め方検討委員会 最終とりまとめ」
釜山港湾公社(2025)「Busan Port Newsletter [25.2]」.

5. おわりに

本稿では、2種類の統計調査結果に基づき、日本の地方港発着の輸出入コンテナ貨物の釜山港での積替量などについて、近年の変化状況を整理した。一定の傾向を確認することはできたが、釜山港積替輸送から他のルートのシフトが起こったのかなど、明確な結論が得られなかった点もある。釜山港でのコンテナ積替をめぐる状況について、日韓航路をはじめとする各航路のトランジットタイムや運行頻度、輸送キャパシティなどの情報なども交えて、より詳細な検討を行う必要があると考える。

Recent Changes in Transshipment Volume of Container Cargo to and from Japan at Busan Port

ARAI Hirofumi

Professor, Economic and Social Research Institute for Northeast Asia, University of Niigata Prefecture

CHOI Na Young Hwan

Director/Research Fellow, Logistics Policy and Technology Research Division, Logistics and Maritime Industry Research Department, Korea Maritime Institute

Busan Port is the largest transshipment hub for importing/exporting container cargo to/from Japan. An analysis of two sets of official Japanese statistical data shows that the volume of cargo imported into Japan transshipped at Busan Port has declined in recent years. The decline is particularly noticeable in the eastern area of the Sea of Japan region. This is assumed partly due to a shift to transshipment at other ports, but this study could not confirm the assumption.

Keywords: Busan Port, transshipment, local ports, the Container Cargo Flow Survey of Japan, the Port Statistics of Japan

JEL code: L92