

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へ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 transhipped 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