

日本の地方コンテナ港湾の 現状と課題

新潟県立大学北東アジア研究所 新井洋史

本日の内容

1. 地方コンテナ港湾の概況
2. 国内各地域別の状況
3. 近年の情勢変化と地方港の課題

本日の内容

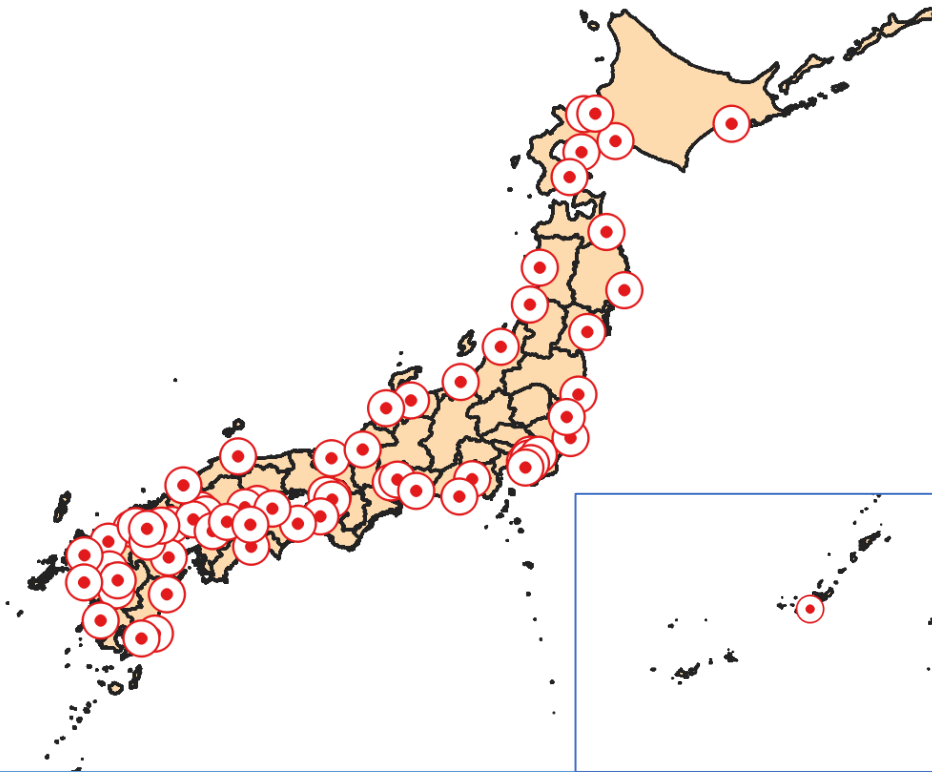
1. 地方コンテナ港湾の概況
2. 国内各地域別の状況
3. 近年の情勢変化と地方港の課題

全国で約60港湾に定期外貿コンテナ航路が寄港

五大港(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸): 200万TEU/年以上

地方港: 100万TEU/年未満

- 博多港、北九州港、清水港を除けば、20万TEU/年未満



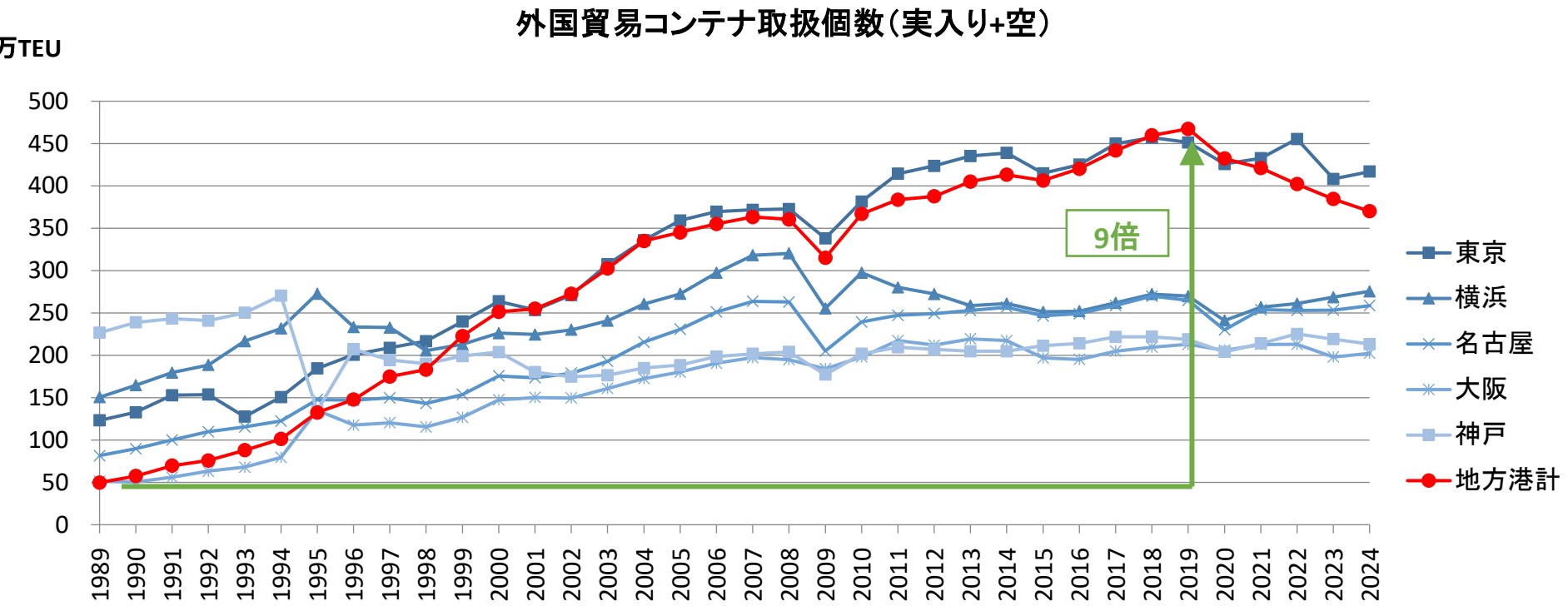
地方港に寄港する航路数
平均6.1航路
うち、釜山航路3.9航路

Cf. 五大港
平均84.8航路
うち、釜山航路20.0航路

釜山航路のみの地方港
27港

地方港でのコンテナ貨物取扱量は30年で9倍に増加

コンテナ港湾が増加(1989年:全国で16港 ⇒ 2019年:57港)
各港湾の取扱量が増加(1989年:3.1万TEU/港 ⇒ 2019年:7.8万TEU/港)
※ 2019年以降は減少傾向



データ出所: 港湾近代化促進協議会

90年代～10年代の地方港コンテナ取扱量増加の背景

国内事情

- 1995年阪神・淡路大震災での神戸港被災が大きな契機
- 国内陸送コスト削減などのため、最寄の地方港を利用する傾向

韓国船会社の取組

- 日本の地方港との釜山港との航路開設が活発化
- 韓国船会社は、釜山港積替により全世界への輸送サービスを提供
=> 日本海側のコンテナ航路は4航路(1993)⇒15航路(2023)へ

貿易構造の変化

- 中国との貿易の急増(地方企業も含めて)
- 「取扱貨物量が増えた」⇒「航路ができた(+設備が増えた)」⇒「さらに貨物が増えた」⇒ … (上向きのスパイラル)

釜山トランシップ = 釜山をハブ港として利用

サービスエリアが全世界に広がる
＝地方港にとって強力な武器



日数・コスト高・損傷リスク
などが弱み



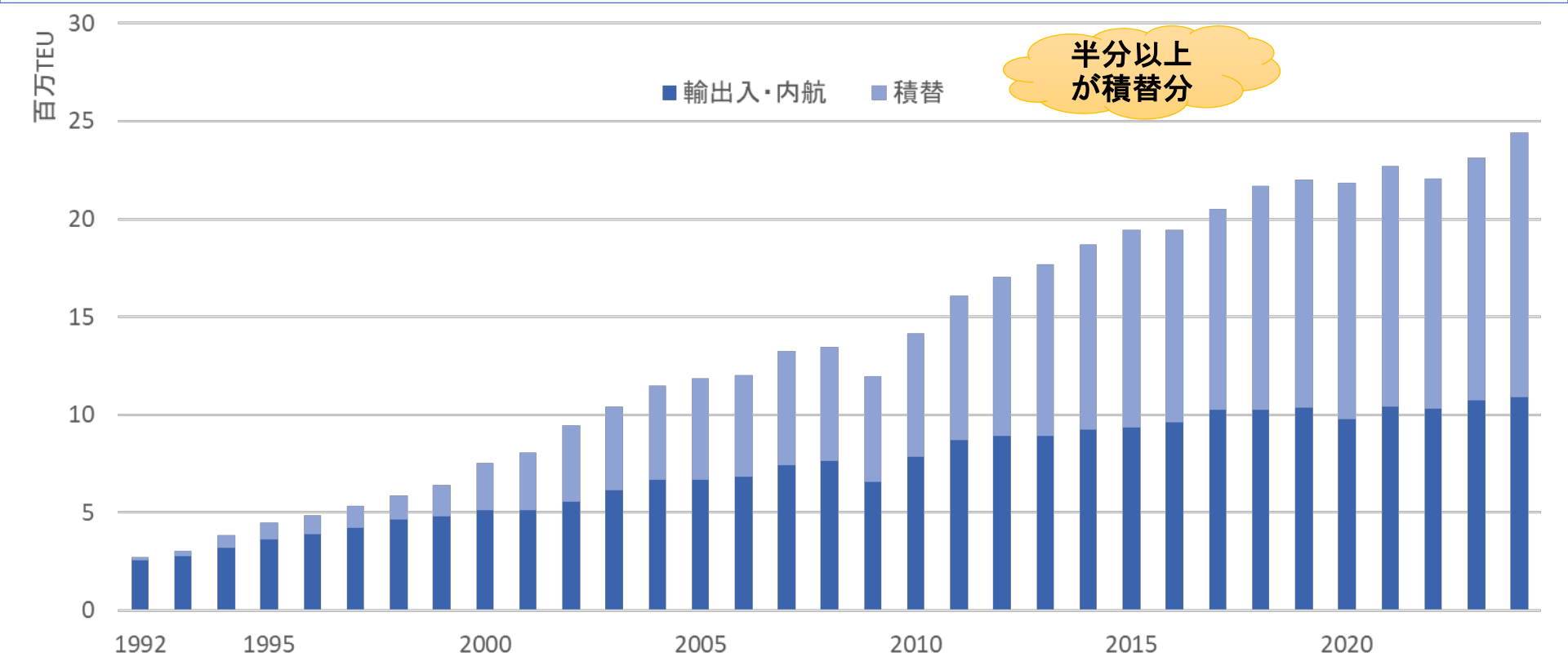
出所:秋田海陸(株) <http://www.kairiku.co.jp/bay/transportation.html>



出所:釜石市 <https://kamaishi-ritti.jp/port/route>

釜山港のコンテナ貨物取扱数 = 世界7位

年	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2024
合計(千TEU)	2,751	4,503	7,540	11,843	14,194	19,469	21,824	24,402
うち積替	156	859	2,389	5,179	6,276	10,105	12,020	13,497
(%)	5.7	19.1	31.7	43.7	44.2	51.9	55.1	55.3



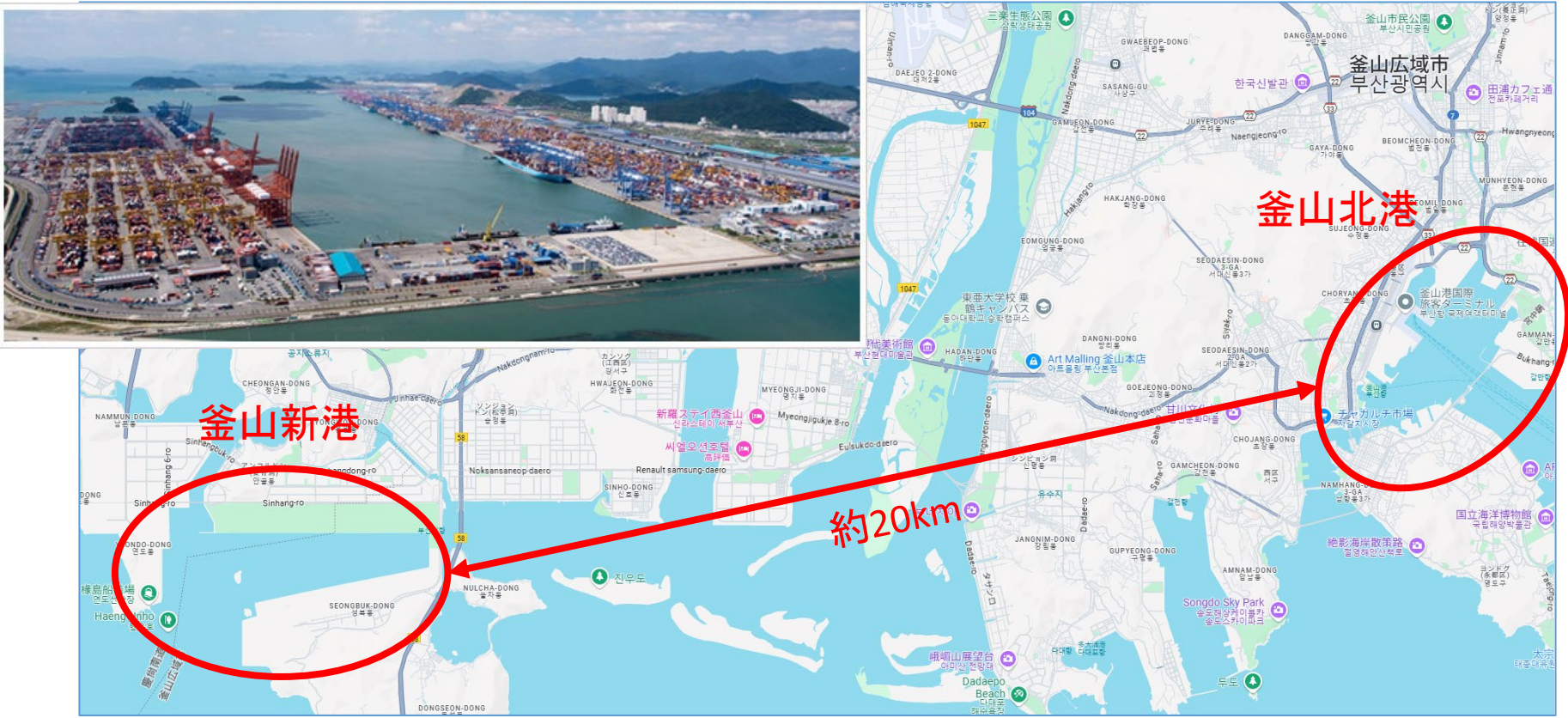
データ出所: 釜山港湾公社

釜山港

北港：市街地に立地する旧来からの港湾、主に日韓航路が利用

新港：2006年に開港、2023年時点で全体の約7割のコンテナ取扱
2024年に第2-5期のターミナルが供用開始

日本の地方港発着の積替貨物の多くは新港・北港間の横持輸送が必要



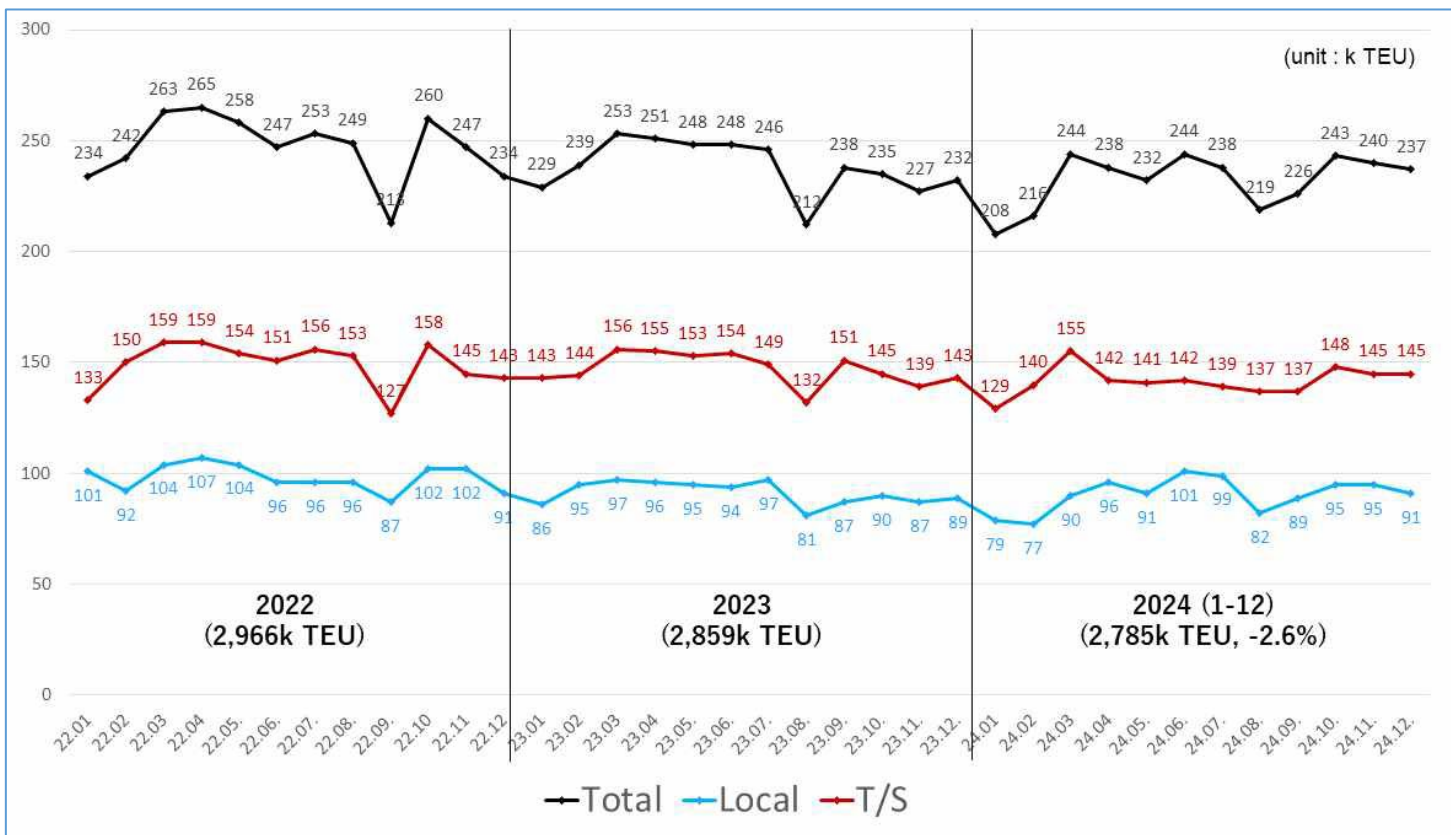
2024年、釜山港における日本発着コンテナ取扱量は減少

2024年合計: 279万TEU (対前年比2.6%減)

うち、輸出入貨物: 109万TEU (同0.8%減)

積替貨物: 170万TEU (同3.7%減)

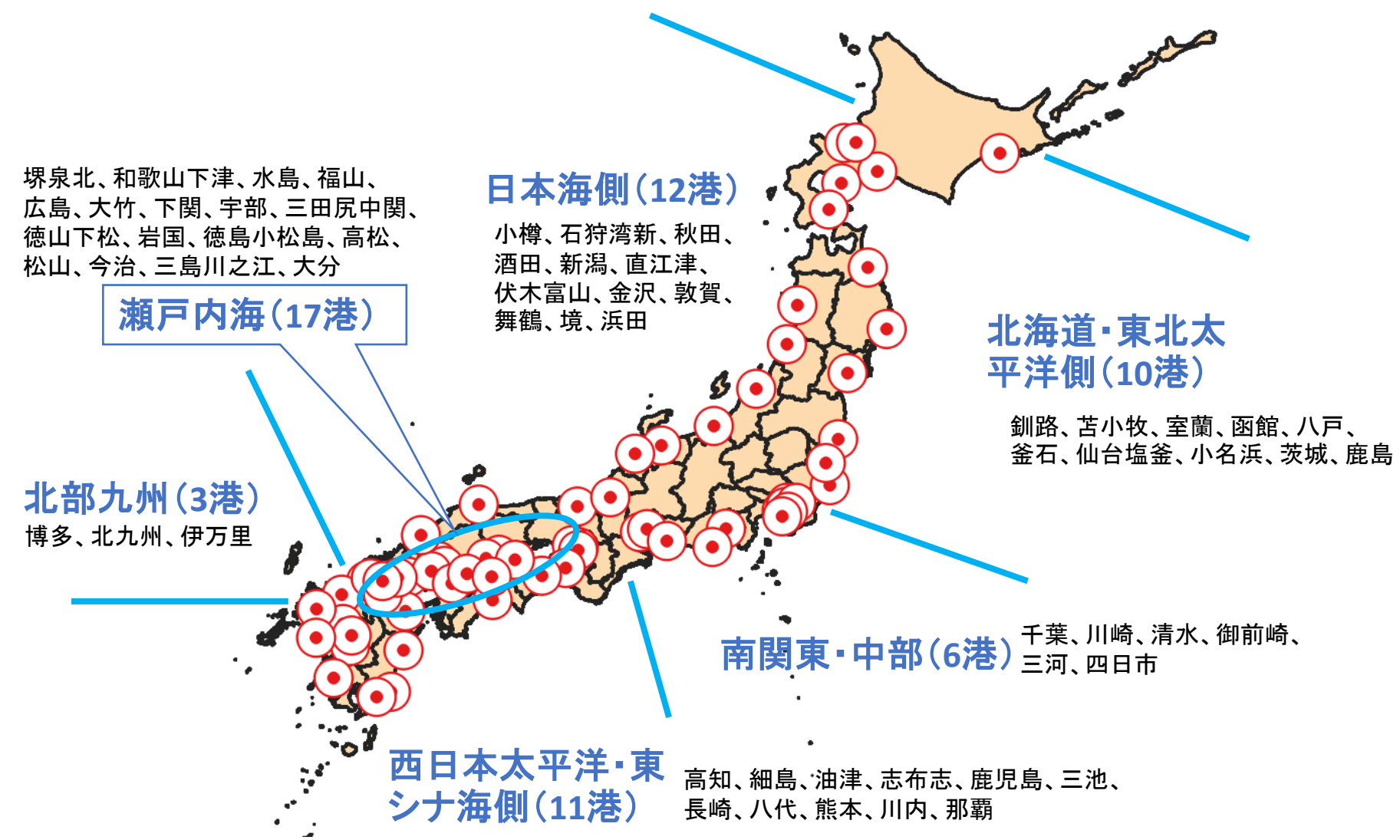
「地方港の釜山港離れ」が進行している？



本日の内容

1. 地方コンテナ港湾の概況
- 2. 国内各地域別の状況**
3. 近年の情勢変化と地方港の課題

全国の地方コンテナ港湾を6地域に分類



地域別の寄港航路数・取扱貨物量の概況

北部九州では、航路数が多い。

- 北海道・東北太平洋側には1航路しかない港湾が多い。

南関東・中部では、一航路当たりの取扱量が多い。

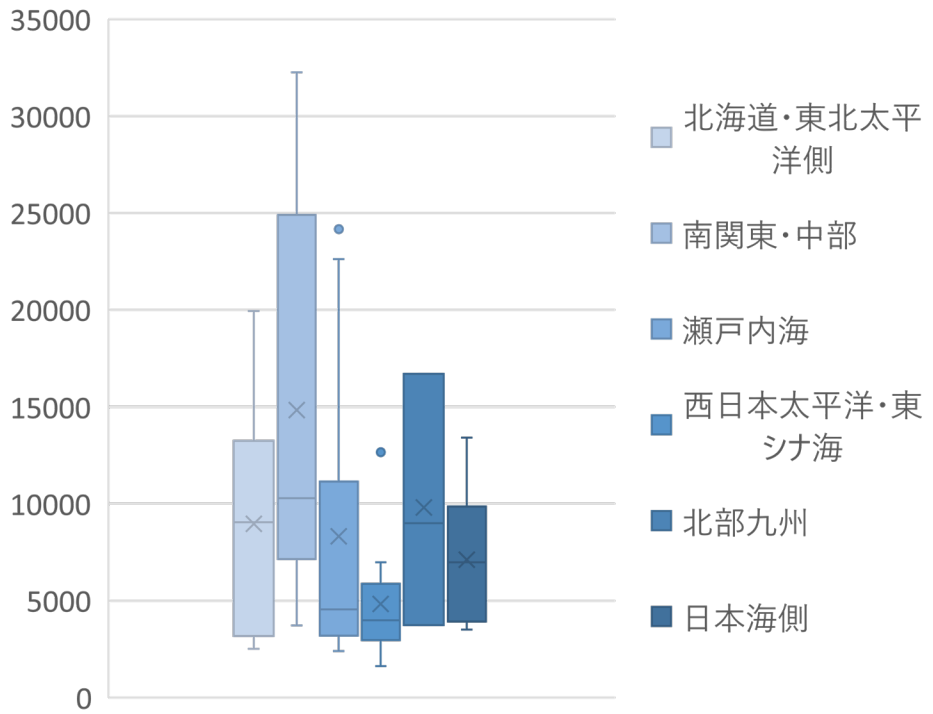
- 船社にとっては効率が良い地域。

寄港航路数別の港湾数

航路数	1	2	3	4～6	7～10	11～20	21以上	平均
北海道・東北太平洋側	5	1	1	1	1	0	0	2.7
南関東・中部	1	0	1	1	1	1	1	9.7
瀬戸内海	2	1	1	4	4	2	0	6.4
西日本太平洋・東シナ海	1	2	3	3	0	0	0	3.2
北部九州	0	0	0	0	1	0	2	26.0
日本海側	2	3	2	3	2	0	0	3.8

注：地方港のみ。
出所：オーシャンコマース航路データに基づき報告者作成

1航路当たりの年間取扱量（TEU）



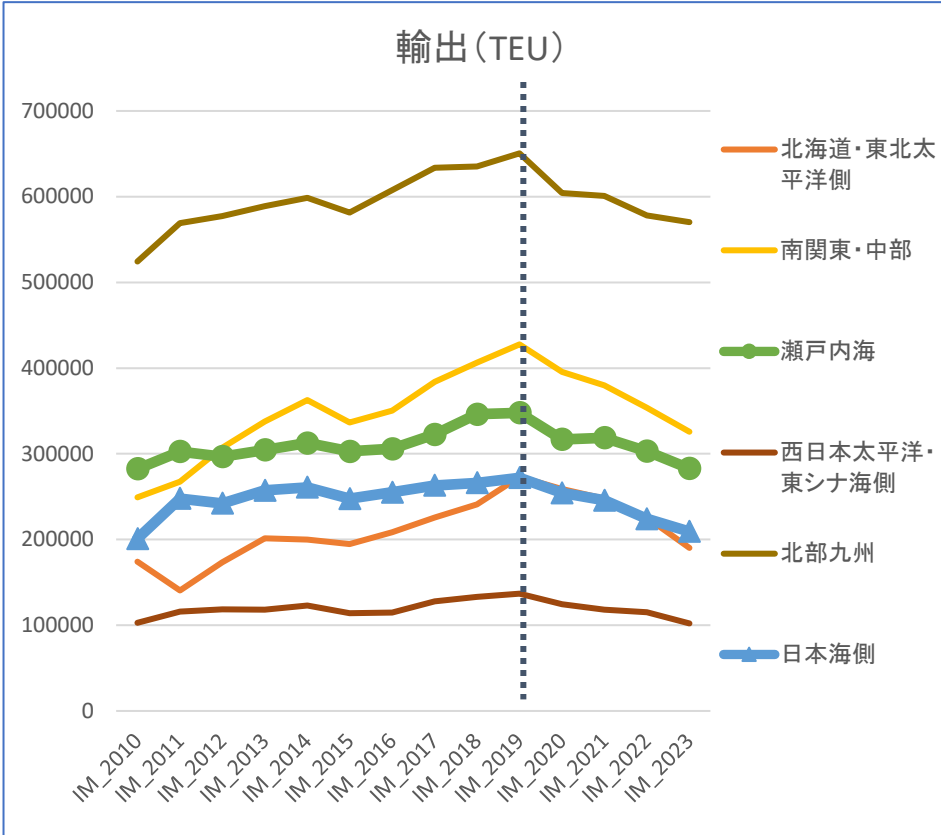
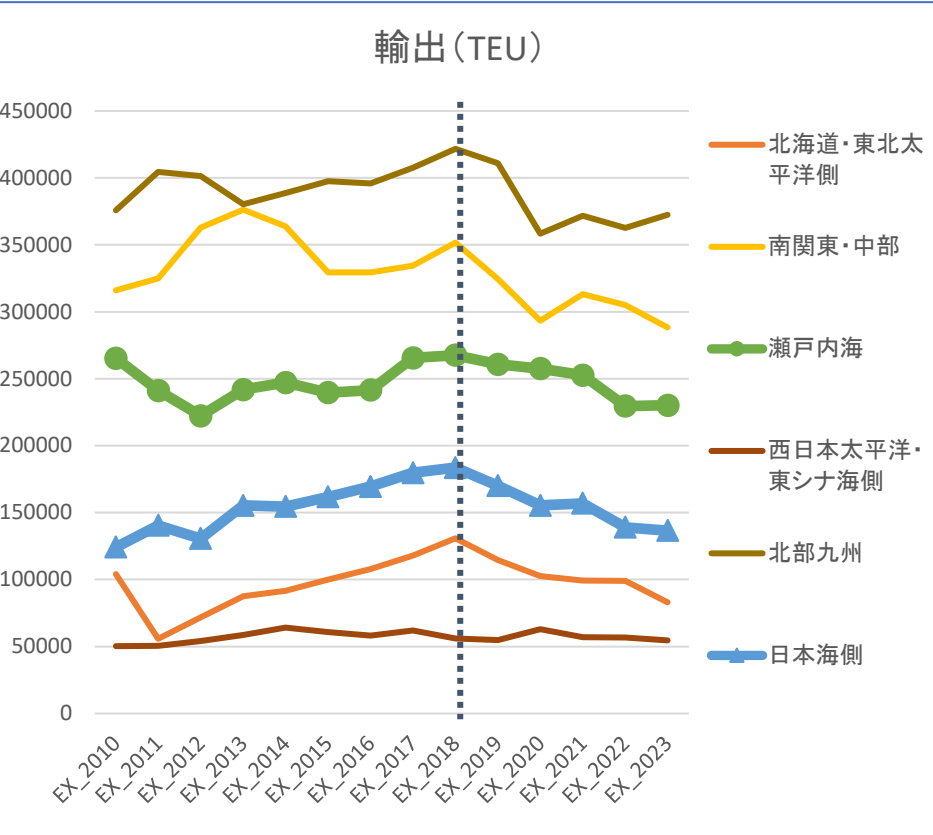
出所：オーシャンコマース航路データ及び港湾統計に基づき報告者作成

地方港でのコンテナ貨物取扱量は近年減少

取扱量が多いのは、「北部九州」、「南関東・中部」

博多港、北九州港、清水港といった、地方港としては相対的に大規模な港湾が存在

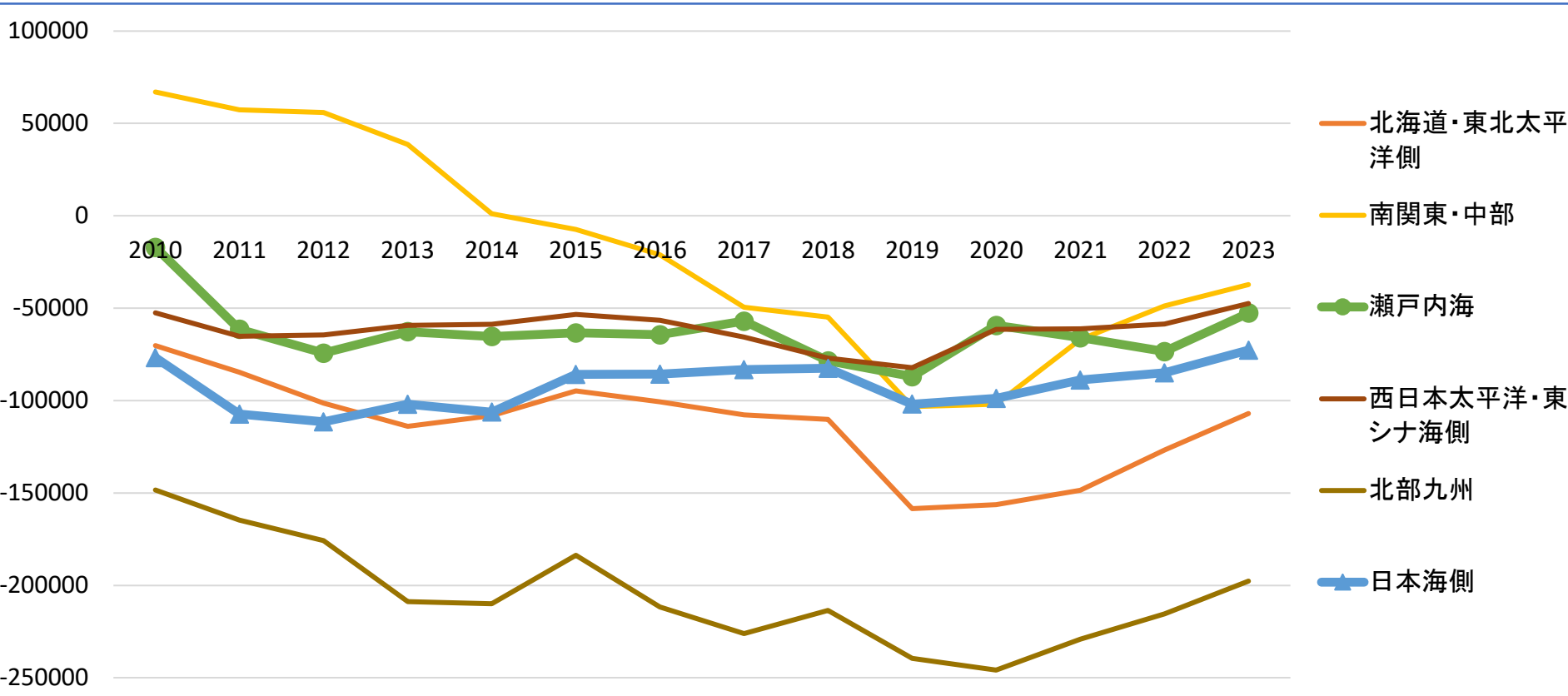
多くの地域で、輸出量は2018年、輸入量は2019年をピークに減少傾向



注: 地方港のみ。 出所: 港湾統計に基づき報告者作成

いずれの地域でも輸出入バランスは「入超」

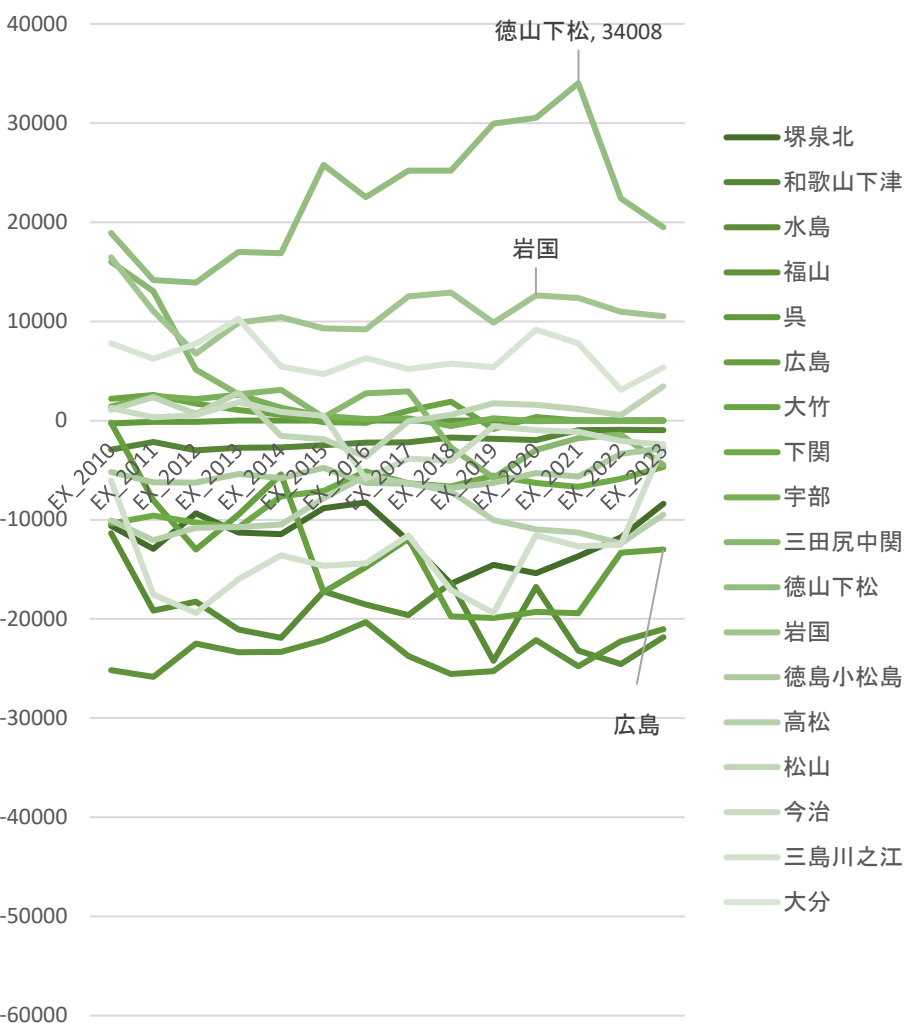
- 瀬戸内海では2019年の8.7万TEU、日本海では12年11.2万TEUを底に改善の傾向がみられ、2023年時点ではそれぞれ5.3万TEU、7.3万TEUまで縮小。
⇒瀬戸内海の方が、日本海側よりもバランスが良い。
- 瀬戸内海では15港中11港が、日本海側では12港中9港が入超。



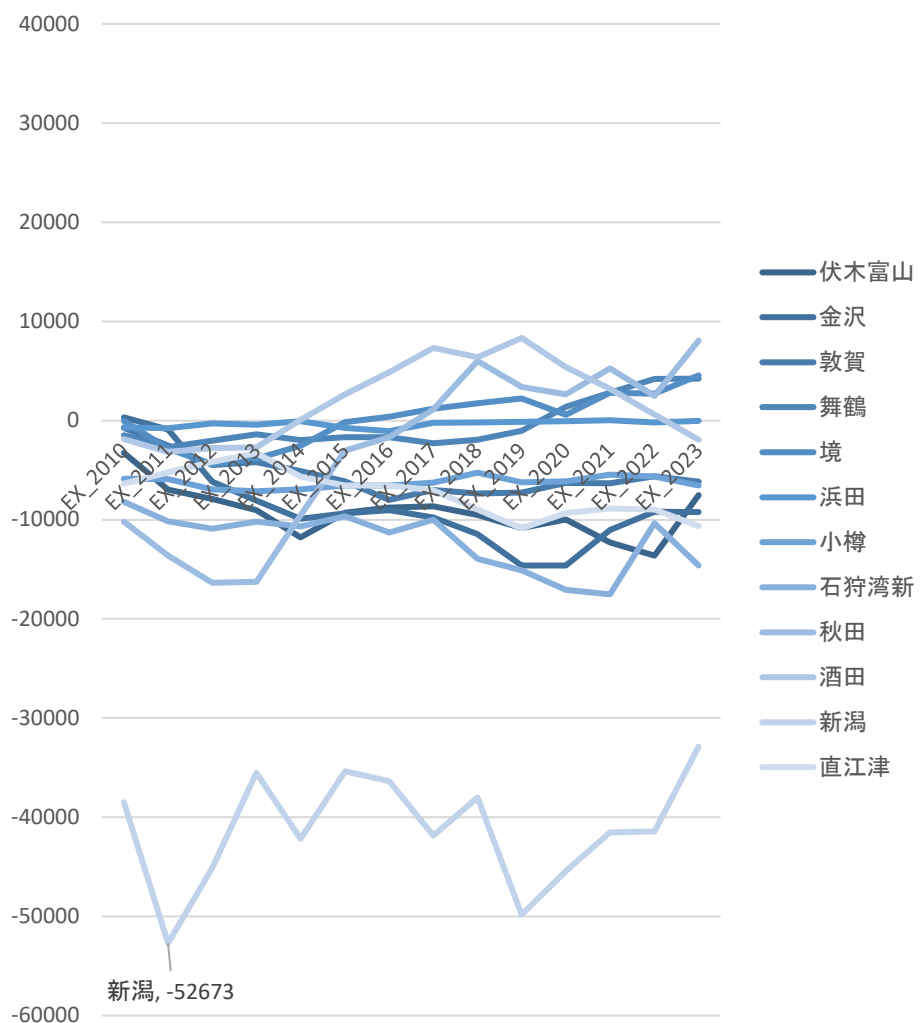
注: 地方港のみ。 出所: 港湾統計に基づき報告者作成

瀬戸内海には、出超幅が大きい港湾も存在 日本海側では、新潟港の入超幅が著しく大きい

瀬戸内海地方港輸出入バランス



日本海側地方港輸出入バランス



出所: 港湾統計に基づき報告者作成

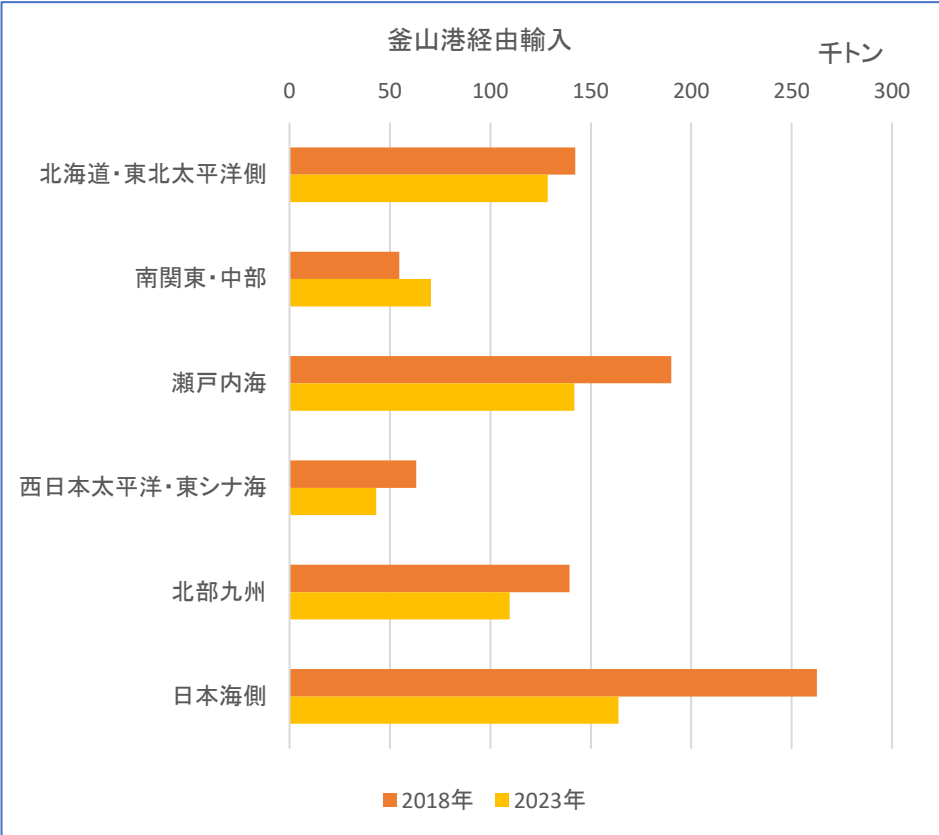
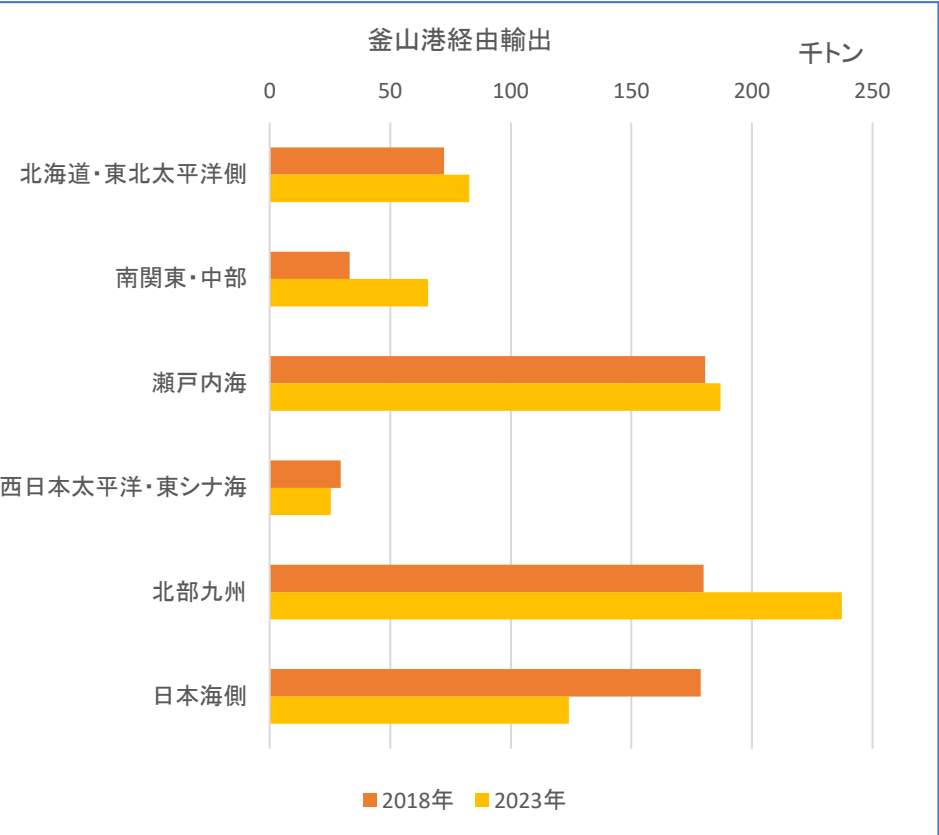
釜山港積替量が減少(2018年11月➡2023年11月)

全地方港発着合計の釜山港での積替量変化

- 輸出貨物: 67.4万トン(2018) ➡ 72.2万トン(2023) 7.1%増
- 輸入貨物: 85.2万トン(2018) ➡ 65.7万トン(2023) 22.8%減

地方港発着貨物の地域別変化

- 輸出貨物: 日本海側、西日本太平洋側・東シナ海以外の4地域で増加
- 輸入貨物: 南関東・中部以外のすべての地域で減少



出所: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

釜山積替への依存率：「日本海側」＞「瀬戸内海」

2時点とも日本海側の方が高く、依存率はいずれの地域でも上昇。

瀬戸内海：41.9％（2018）⇒ 46.1％（2023）

日本海側：67.8％（2018）⇒ 68.2％（2023）

全体として積替率は上昇したが、輸入積替量は著しく減少。

	輸出貨物(トン、%)						輸入貨物(トン、%)					
	2018			2023			2018			2023		
	合計	T/S	TS率	合計	T/S	TS率	合計	T/S	TS率	合計	T/S	TS率
東日本太平洋側	121135	72248	59.6%	95699	82733	86.5%	262477	142209	54.2%	197566	128533	65.1%
南関東・中部	523883	33118	6.3%	380988	65693	17.2%	643826	54729	8.5%	388763	70494	18.1%
瀬戸内海	393837	180556	45.8%	320426	187029	58.4%	491474	189993	38.7%	393221	141765	36.1%
西日本太平洋側・東シナ海	63857	29420	46.1%	38754	25262	65.2%	125798	63163	50.2%	74933	43266	57.7%
北部九州	608952	179972	29.6%	520628	237335	45.6%	860881	139410	16.2%	747147	109548	14.7%
日本海側	232953	178807	76.8%	158670	124045	78.2%	418310	262507	62.8%	263239	163761	62.2%

注：地方港のみ

出所：全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき報告者作成

本日の内容

1. 地方コンテナ港湾の概況
2. 国内各地域別の状況
3. 近年の情勢変化と地方港の課題

近年の情勢変化

国際戦略港湾政策

- 2011年に京浜港（東京・横浜・川崎）と阪神港（大阪・神戸）指定。
- 集貨、創貨、競争力強化を推進・・・近年、地方港との間の国際フィーダー航路増加

コロナパンデミックによる釜山港でのコンテナ貨物滞留

- 2020年のコロナパンデミックの時期に釜山港で発生したコンテナ滞留で、釜山経由輸送を忌避する動き
- 現在は？？？

韓国船社の経営戦略

- 収益性を考慮した航路再編・寄港地選別を始めている？
（函館港、宇部港、大竹港では2021年に国際コンテナ航路が休廃止）

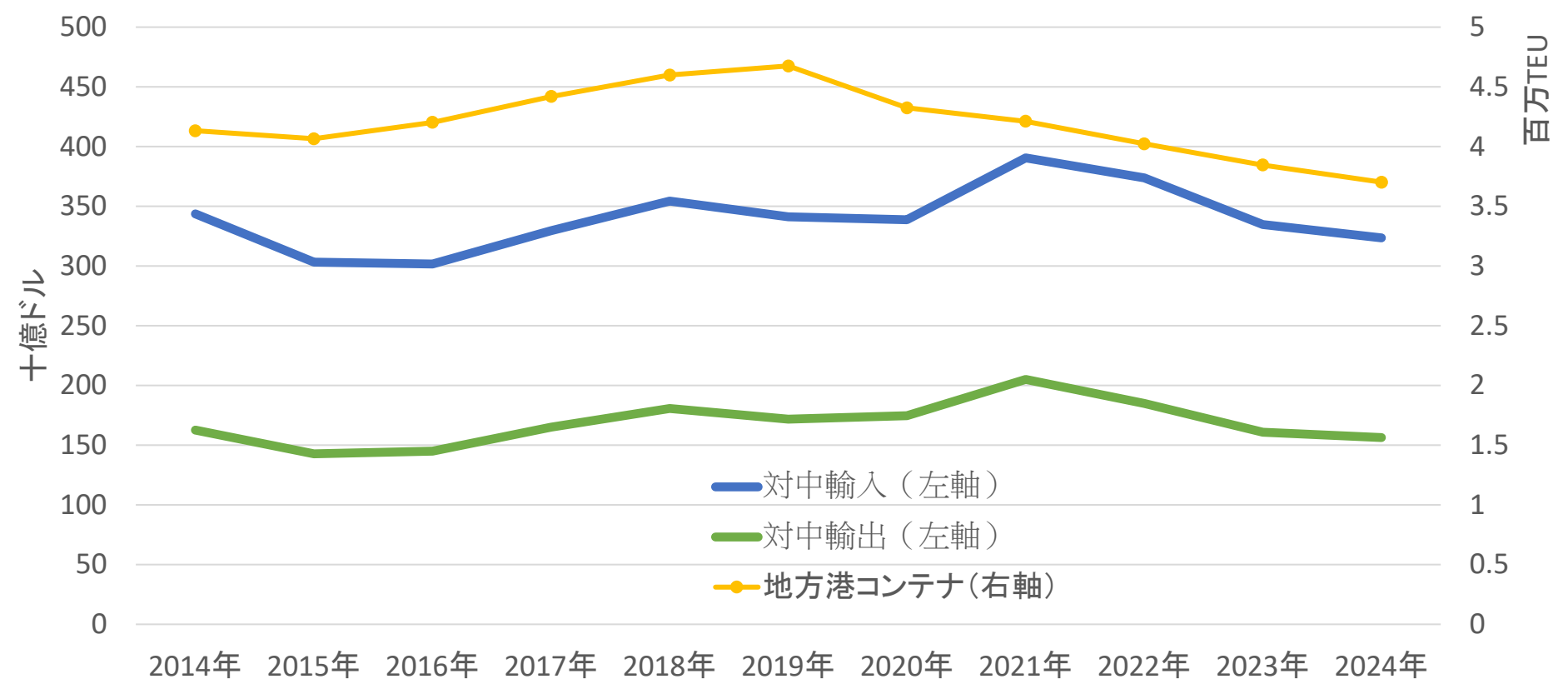
中国貿易の停滞

- 地方港にとって最重要貨物である中国貿易貨物（釜山トランシップ＋直航）が頭打ち

対中国貿易(ドルベース)は2021年をピークに減少

地方港のコンテナ貨物取扱量の減少が先に始まっているが、近年は同様の傾向

※円ベース(財務省貿易統計)では、増加を続けているが、これには円安が影響。



出所:JETRO (原データはGlobal Trade Atlas)

日本の地方コンテナ港の課題

- 「2024年問題」に伴う陸送距離短縮のための地方港シフトは起こらなかった
- 各港が実施しているインセンティブ制度はほとんど効果がない

- コンテナ海運業界を取り巻く環境悪化との競争激化
- 韓国船社にとっての日本の地方港の相対的重要性の低下

貨物量の減少

航路収益悪化

航路の減便・
廃止

航路利便性低下

後背地の人口減少
(市場の縮小・生産力の低下)

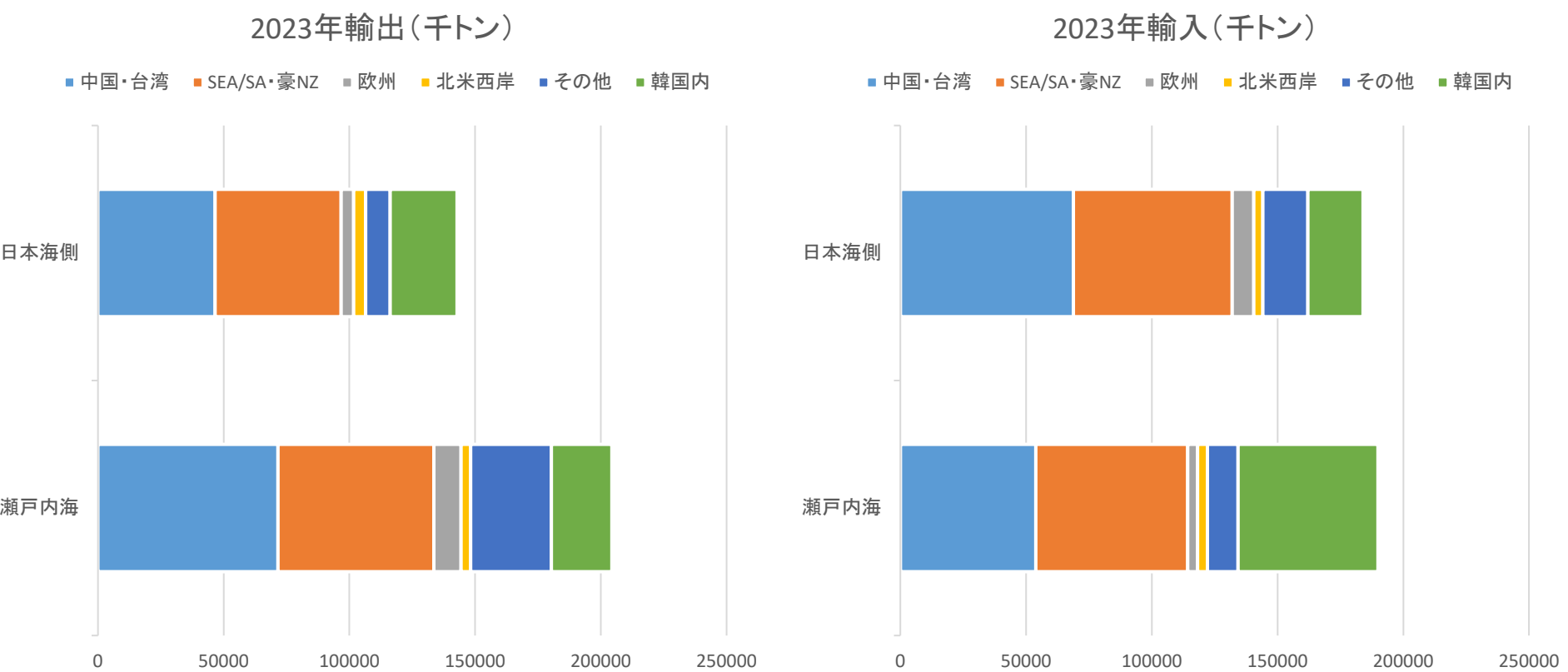
華南・台湾・東南アジア方面の直航航路開設の可能性？

輸出貨物：

瀬戸内海、日本海側とも中国・台湾向けと東南・南アジア、大洋州向けがそれぞれ3分の1程度ずつ

輸入貨物：

日本海側は輸出同様にこれら2方面からの輸入が合計7割程度を占める
瀬戸内海では中国・韓国発貨物が3割を切る一方、韓国との間の二国間貨物が3割弱



出所：全国輸出入コンテナ貨物流動調査に基づき報告者作成

ご清聴ありがとうございました。

