

シンポジウム報告

国際産学連携シンポジウム

「混乱が続く国際コンテナ物流の中での新潟港」

主催：新潟県立大学北東アジア研究所、(一社)新潟港振興協会
 後援：新潟県、新潟市、新潟経済同友会、新潟国際貿易ターミナル
 開催日：2025年11月5日(水) 14:00～17:00
 会場：新潟県立大学(オンライン併用のハイブリッド)

プログラム

■講演

「国際コンテナ市場の世界的混乱と東アジアへの影響」…………… 神奈川大学 教授 松田琢磨
 「グローバルコンテナ海運の現況と課題」…………… 韓国・聖潔大学校 教授 ハン・ジョンギル
 「日本の地方コンテナ港湾の現状と課題」…………… 新潟県立大学 教授 新井洋史

■パネルディスカッション「新潟港の現在位置と展望」

パネリスト …………… 新潟県交通政策局 局長 濱口信彦
 …………… 興亜LINE(株)営業本部 常務 ソン・ジョンファン
 …………… 北越コーポレーション(株)執行役員 洋紙輸出部長 加藤重隆
 …………… 韓国海洋水産開発院企画調整本部 戦略企画室長 チェ・ナヨンファン
 コーディネーター …………… 新潟県立大学北東アジア研究所 教授 新井洋史

シンポジウムにおける議論の概要

新潟県立大学北東アジア研究所・教授
 新井洋史

1. はじめに

2025年11月5日に、新潟県立大学北東アジア研究所は「混乱が続く国際コンテナ物流の中での新潟港」と題するシンポジウムを開催した。本シンポジウムは、2023年度から北東アジア研究所が推進している研究プロジェクト「北東アジア地域のコンテナ物流における釜山港の位置づけと今後の展望」の一環として、研究成果を地域社会に還元するために開催したものである。産学連携を図るという趣旨から、(一社)新潟港振興協会との共同主催事業として実施したほか、講師・パネリストとして日本、韓国の産官学の関係者に登壇願った。

今回のシンポジウムタイトルでは、国際コンテナ物流の混乱に言及している。これは、コロナパンデミック時の国際物流の大混乱の

記憶も新しい中、紅海での航行リスク、トランプ関税への対応など、様々な要因により国際コンテナ物流の世界では大きな混乱が続いている状況を念頭に置いたものである。こうした混乱は、新潟港を利用する荷主企業をはじめ、新潟港管理者、新潟港関連の物流事業者にも影響を及ぼすはずである。このような問題意識の下、本シンポジウムでは産官学それぞれの立場から、現状認識や課題の克服策、将来展望などについて語り合った。

以下、第2節から第4節では3本の講演の概要を、第5節ではパネルディスカッションの要点を紹介する。いずれも筆者の観点でまとめたものであるため、それぞれの講師・パネリストの発言意図とは齟齬がある可能性もあるが、その点は予めご了承ください。

2. 国際コンテナ市場の世界的混乱と東アジアへの影響（松田琢磨）

松田氏の講演は、まず世界のコンテナ輸送全体の動向を概観し、その後アジア域内の動向、最後に日本の地方港への影響について論ずるという構成であった。要点は以下のとおりである。

2025年の世界のコンテナ荷動き量は増加傾向を示しており、8月は1,661万TEUと前年比2.8%増で、1～8月累計では対前年同期比4.4%増となっている。地域別にみて、最も増加に寄与しているのはアジア発の貨物であり、4.0%分の増加に寄与している。方面別には、アジア・欧州間やアジア域内の貨物増加によってアジア発貨物全体が押し上げられていて、アジア発北米向けは減っている。貿易統計でも、中国から米国以外への輸出が増えている。輸送単価を見ると、中国から欧州向けの海上輸送単価は低下傾向にあり、安値での大量輸出が進んでいると考えられる。

輸送需要が増えている一方、供給面では大型船舶の建造ブームが続いており、2022年後半から新造船の就航が急増した。新造船投入のピークは一旦過ぎたが、まだ発注が残っており、2028～29年を中心に多くの船が竣工予定となっている。スクラップが進まない場合には、供給過多によって運賃は下がりやすくなる。足元では、喜望峰を回る迂回ルートによる運航もあって、船腹需要は押し上げられている。しかし、今後を展望すると、経済の不確実性や保護主義の拡大などが成長を阻害すると考えられる。輸送需要が増えるとしても、大幅な増加は見通せない。

アジアに目を向けると、世界の実入りコンテナ貨物の半分(約9,000万TEU)がアジア発着であり、東アジア域内輸送だけで4,700万TEUに達する。その牽引役は中国とASEANで、日本や韓国からの輸出量は相対的に伸びが小さい。したがって、中国と東南アジア、ないしは東南アジア向けの荷動きに注目しなければならない状況である。

アジア域内航路の船舶は比較的小さいが、荷動きの増加に合わせて船舶の大型化が進みつつある。日本海側港湾を含め、日本の地方港にとっては対策が必要である。その際、岸壁だけでなく、バックヤードなども含めたインフラ整備を考えることが重要である。

サービスの供給側では、マースクがアジア域内船腹を大幅に増やしている点が注目される。同社などが立ち上げて、今後本格稼働していくGemini Cooperationは、ハブ・アンド・スポーク型の輸送を強化する方針であるため、地方港にとってはいかにして支線として取り込まれていくかが課題となる。

アジア域内貨物の特徴として、完成品だけでなく素材・部品・化学製品などサプライチェーン途中の貨物が多く、完成品輸出で利用される基幹航路(北米・欧州)の荷動きとの連動性が高いことが指摘できる。また季節性があり、基幹航路の荷動きピーク前の5月にアジア域内の荷動きが増える傾向がある。

コンテナ市場の変化や混乱の状況を一言でまとめると、コロナ禍前(2010年代)の安定的な運賃環境から一変し、2020年以降は非常にボラティルな市場となった。2010年代は運賃が安定していたが、その中でも船舶の大型化やスロートレードなど変化の兆しが見えていた。そしてコロナパンデミックが発生し、当初の荷動き減

少の後、2020年後半の荷動き急増に供給が追い付かなくなったことで運賃が高騰した。徐々に落ち着きを取り戻し、2022年には3分の1くらいまで運賃が下がったものの、2023年に紅海での商船攻撃が発生して本船が喜望峰を迂回するルートをとるようになったことで船腹が不足して、再び運賃が上昇した。2024～25年は政策要因(米中関税合意等)により運賃が乱高下しており、政策に振り回される状況が出ている。両国が相手国に課そうとしている入港税の例が典型的だが、政策の予見性が欠如することで、海運会社の行動も影響を受けるし、経済活動全体にマイナスになる。

長期的には、中国中心の生産モデルが変化し、東南アジアやインドへの生産拠点の分散が進む。アジアの成長は続くが、サプライチェーン及びコンテナ市場の重心が西方にシフトすることは避けられない。そうすると、日本の港湾の地理的優位性は相対的に低下する。新潟港など日本海側の港は、インフラ整備や集荷体制などを考えていかなくてはならない。BCPの観点でリスク分散港としてのポジションを確立することも有効だろう。生産拠点になっていく東南アジアとの接続強化も重要である。

3. グローバルコンテナ海運の現況と課題（ハン・ジョングイル）

ハン氏の講演は、グローバル海運市場の最新動向、米中対立による貿易構造の変化、そしてそれが海運に与える影響を包括的に整理した。その要点は、以下のとおりである。

世界の海上貿易は2024年に2.6%増加し、直近10年平均の1.8%を上回ったが、長期的には成長鈍化の傾向にある。その背景として、GDP成長と貿易量の連動性が弱まっていること、グローバルサプライチェーン拡張の動きが鈍化していること、そして地政学的分断の進行が挙げられる。海運の成長には確実性が鍵だが、現在は超不確実性の時代で、戦争・災害・テロ・環境規制など多くの要因が同時にリスクとなっている。

荷動き動向に関して注目すべきなのは、荷動量(TEU)と荷動量×輸送距離(TEU・マイル)の動きが乖離している点である。2024年にTEU・マイルが荷動量と比べて急増した理由として、紅海情勢をうけての喜望峰迂回がある。迂回により航路距離は30%以上長くなり、結果として船舶需要が急増し、運賃・用船料が高騰し、港湾の混雑も再び悪化した。船舶供給は増加しているにもかかわらず、地政学的な不確実性が運賃や用船料の高騰をもたらしている形である。

脱炭素の面では、距離延長と船速増加が排出量を押し上げ、2024年は海運の炭素排出量が前年比5%増加した。喜望峰を迂回する大型船がスケジュール維持のため高速航行を求められ、環境目標と効率性の板挟みになっている。またIMOの環境規制の議論が延期され、船会社の投資計画に不確実性が生じている。

米中対立については、単なる経済摩擦を超え、先端技術の覇権争いになっており、グローバルサプライチェーンの再編を引き起こす地政学的リスクとして定着している。結果として、米国における中国の輸入シェアは急低下し、その代わりにメキシコ・EU・ASEANの比率が上昇した。2023年にはメキシコが中国を抜き、

米国最大の輸入相手国となった。アメリカは301条関税、先端技術の輸出規制、中国企業制裁など多層的な措置を行い、中国も報復としてレアアース輸出制限、アメリカ産品への高関税などを実施している。

両国の対立は海運に直接的影響を与えており、米国の中国製EVや太陽光パネルなどへの100%関税は中国発アジア航路の輸送需要を減少させる。また、先端産業関連貨物も規制強化により輸送量が不安定化する。一方で中国の報復で、アメリカ発バルク貨物・タンカー貨物の変動性が高まり、戦略資源輸出管理強化は世界的サプライチェーン不安定化につながっている。

さらに新たな争点として、米国は「中国企業が所有・運航する船舶への港湾利用料(トンあたり50ドル)」を計画し、中国は対抗措置として、米国企業が部分的に出資する船まで対象に含めた特別入港料を検討している。これは単なる貿易摩擦ではなく、造船・海運の基幹産業にまで争いが拡大したことを意味する。

市場動向としては、米国の関税政策が荷主行動を激しく揺さぶり、関税発動前の前倒し出荷で第1四半期の荷動きが10%増となったが、発動後には逆に中国からの輸入が急減し、ロサンゼルス港では35%の減少が記録された。船社はblanksealing(減便)で対応し、関税措置の一時停止が発表された後には再び荷物が急増するなど、市場は極端に政策に左右されている。

サプライチェーンが再編されると、経済的に弱いところ、経済規模が小さいところが取り残される。これから起こりうる様々な地政学的変化の中で、新潟がグローバルサプライチェーンに統合されるような有利な地域となっていくために、新潟港がその役割を果たすことが重要である。

4. 日本の地方コンテナ港湾の現状と課題（新井洋史）

本講演では、日本の地方コンテナ港湾の実情を様々なデータで示し、近年の環境変化のもとで何が課題となっているのかを論じた。その要点は、以下の通りである。

日本には約60の定期コンテナ港湾があるが、5大港(東京・横浜・名古屋・大阪・神戸)以外の多くは年20万TEUにも満たない小規模港である。また、地方港の航路構成は釜山航路に極端に依存しており、約半数の港が釜山航路しか持たない。

1990～2019年にかけて地方港の取扱量は大きく増加したが、その理由としては、①阪神淡路大震災を契機に地元港利用が進んだ、②韓国船社が地方港に積極的に航路を開設し、釜山で世界へ接続するハブ・アンド・スポークというサービス体制を整備した、③日中貿易の拡大で地方の荷主が中国取引を増やした、などが挙げられる。しかし、2019年をピークに地方港の取扱量は減少に転じている。

釜山港の取扱量が過去30年で大幅に増加している中で、積替貨物の比率が高まってきた。現在では釜山港の取扱量の半分以上が積替貨物である。しかし近年、釜山での日本貨物は減少に転じており、2024年の日本発着の積替貨物は前年比3.7%減だった。

日本国内を6地域に分けて地域別の特徴をみると、南関東・中

部では、一航路当たりの取扱量が多く、船社にとっては集荷効率が良い地域である。取扱貨物量は、輸出・輸入とも北部九州が一番多く、次いで南関東・中部となっている。取扱貨物量の経年の動向は、輸出に関してはいずれの地域も2018年がピーク、輸入は2019年がピークで減少傾向にある。輸出入バランスは全地域が輸入超過である。日本海側地域では、新潟港が極端な輸入超過になっていて、しかもそれを埋め合わせるような輸出超過港が無いので、船会社にとって採算が取りにくい地域となっている。

取扱貨物全体に占める釜山港積替貨物の比率を見ると、日本海側は瀬戸内と比べて高く、約3分の2が釜山積替で輸送される。2018年と2023年を比べると、全国的に、輸出では積替貨物量が増えたが、輸入では大幅減となった。ただし、輸入貨物量全体が減った地域もあり、それらの地域では積替貨物量は減少しても、結果として積替貨物の比率は高まっているケースもある。

近年、地方港を取り巻く情勢の変化がみられる。①国際戦略港湾政策により京浜港・阪神港への国際フィーダー航路が開設されたこと、②コロナ期の釜山港での混雑により釜山港を避ける動きがみられたこと、③韓国船社の収益性重視で地方寄港撤退が散見されるようになってきていること、④日中貿易の減少で地方港にとって重要な中国貨物が減ってきていることなどがあげられる。

地方港は「貨物量減→船社撤退→利便性低下→利用減」という悪循環に入りつつある。2024年問題への対応で地方港利用が増えるとの見方もあったが、そうはなっていない。大きな背景としては、人口減少による消費低下、生産減少もある。

こうした状況ではあるが、貨物市場の重心が西方へシフトする流れに合わせて、華南(香港・蛇口など)、台湾、東南アジア(ベトナムなど)への直航航路の開設を検討すべきである。現状でも、釜山での積替貨物の相当量が東南アジア・台湾・南アジア方面であるため、航路が成立する可能性はある。

5. パネルディスカッション

本パネルディスカッションは、新潟港の現状、釜山港におけるトランシップの実態、そして今後の新潟港の展望という3つのテーマを取り上げて議論した。

はじめに、新潟港の現状について議論した。新潟県交通政策局の濱口氏によれば、現在新潟港には外貿コンテナ航路が週9便寄港しており、その内訳は釜山航路が週3便、釜山と中国の両方に寄港する航路が週4便、中国航路が週2便である。加えて、2022年には国内港湾で外貿航路に接続するフィーダーも週2便運航されるようになり、物流ネットワークが強化された。取扱貨物量については、日本海側で最多水準を維持しているものの、新型コロナ禍前のピークに比べ若干減少している。しかし実入りコンテナは増加傾向に転じており、底を打ったと見られる。2024年8月の日向灘での地震を契機に南海トラフ地震への警戒が高まる中、新潟港は太平洋側のバックアップ港として注目され、荷主からの問い合わせが増えているという。

興亜LINEのソン氏は新潟港における輸出入貨物の詳細を紹介した。新潟発の輸出は韓国、中国、東南アジア向けが全体の約

80%を占め、品目では紙類が46%と圧倒的に多い。また、輸入は韓国、華南、東南アジアからが中心で、家具や雑貨、化学品が大きな割合を占める。近年の傾向として、新型コロナ期に増加していた家具・衣類などが2022年以降大幅に落ち込み、輸入量は2019年比で42%以上減少したという。また、日本での国内フィーダーサービスの開始により、新潟港での他社所有コンテナの取扱量が急減し、同社にとって痛手となっていると述べた。

北越コーポレーションの加藤氏は、新潟工場からの輸出の多くは新潟港を利用しつつ、一部で京浜港を使っている状況を説明した。具体的には、新潟港からの手配が難しいアメリカ・欧州・中東向け貨物や、本来新潟から輸出したい貨物であってもクイックデリバリーを求められるケースなどで、京浜港を利用している。同社としては、トラック輸送の2024年問題やCO₂削減の観点から、極力、新潟港から輸出したいとのことであった。

次に、2つ目の議論のテーマとして、北港と新港という2つの港区に分かれている釜山港での積み替えの実態や課題を取り上げた。ソン氏はまず、釜山港の北港では主に自社コンテナ(COC)を扱い、新港では他の船社のコンテナ(SOC)を取り扱うという役割分担があることを説明した。そしてコロナ禍の時期に起きたスペース不足の状況について、中国発の需要が急増した際、運賃が急騰した中国航路を優先して船腹を回した結果、日本発のスペースが大幅に削減され、日本の地方港の荷主に大きな影響が出たと解説した。現在は状況が改善しており、今後は安定的な船積ができるとの見通しを示した。また、新港では大型船が優先されてフィーダー船が待たされることがあったが、新港での新ターミナル整備もあって、以前よりはよくなっているとのことである。

韓国海洋水産開発院(KMI)のチェ氏は、ターミナルオペレーターの詳細化の問題を指摘した。世界のハブ港では1社で多くのバースを一体運営するのに対し、釜山ではオペレーターが細分化されていて効率が悪く、その集約が検討されていることを紹介した。もう一つの課題は、ターミナル間輸送(ITT)の増加である。2021年にはITT貨物は約160万TEUだったが、2024年は195万TEUで、3年間で21%増えた。その結果、年間500億ウォン程度の追加物流コストが発生している。そこで釜山港湾公社(BPA)は、船社と全てのターミナルオペレーターの間で情報を統合する「Port-i(ポートアイ)」を開発し、実験運用を開始した。また、自動ITTシャトルの技術開発を完了し、来年から実証試験を行って実用化を進める計画である。

加藤氏は、釜山トランシップのメリットとデメリットの表裏の関係を説明した。メリットは、釜山での留め置きにより、顧客への配送のタイミングを調節することで、新潟側の倉庫の逼迫に対応できるという点である。一方、船腹が逼迫するとセカンドベッセルが確保できず、顧客にオンタイムで納品できないことになる。今後、輸出量を増やしていく中で、釜山港利用は増えるだろうが、同時に釜山港以外のオプションも探していかなければならないと考えているとのことであった。

第3の議論のテーマは新潟港の将来展望であり、4名のパネリストがそれぞれ発言を行った。チェ氏は、新潟と韓国の釜山及び慶尚南道が協力するポテンシャルは十分にあると述べた上で、課

題を2点指摘した。第1点は貨物量の動向である。釜山港にとって日本は第2位の貨物送出国であるが、取扱量増加率は鈍化している。2014年から2018年は年平均3.9%増えたが、2019年から2023年には1.2%に低下した。トランシップ貨物量は、2014年から2018年には年平均4%増えたが、2019年から2023年には0.7%減った。特に新潟港の釜山向けのトランシップ貨物は、コロナ前の2019年には7.7万TEUあり、韓国でトランシップする日本の港湾の中で8位だったが、ポスト・コロナの2021年には6.7万TEU、2023年は5.5万TEUになった。2019年と2023年を比較すると29%も減少した。これを踏まえてチェ氏は、日本と韓国は共同で現状分析を行い、改善策を検討すべきであると指摘した。2点目は、港湾物流情報の共有である。Port-iが運用開始した段階で、日本と情報共有できれば、貨物の状況を事前に予測できるようになるというメリットを訴えた。これらに加えて、現在北港と新港に分かれているコンテナ貨物取扱機能を将来的には新港に集約していく計画になっていること、現状で新港の定時性が60～80%であるのに対して北港が50%以下にとどまっていること、といった情報提供がなされた。

荷主の加藤氏は、輸出貨物の積出しをできるだけ新潟港に集約していきたいとの考えを示したうえで、メインポートの航路との運賃差、配船のタイミングが平準化されていないこと、天候による抜港リスクといった課題を指摘した。さらに、新潟港が日本海側のメインポートに留まらず、日本のメインポートになることに期待を示し、そのために輸入貨物の集荷にも注力することや県内外をカバーするサービス体制を充実させることなどを提案した。

船社のソン氏は、自社が19.5ノットの高速小型船(320TEU)というユニークなコンテナ船を新規投入し、定時性とスピードを重視する貨物を取り込む方針であることを紹介した。新潟にニーズがあれば、建設的に対応を考えたいとのことであった。加えて、同社はターミナル運営、CFS、冷凍冷蔵、危険品倉庫、トラック手配、通関まで含む総合物流機能を持っており、新潟の荷主企業に高品質サービスを提供できるとアピールした。その一方で、港湾管理者への要望として、同日荷役に対応できる人員確保の問題、バースウインドウの柔軟運用、コンテナサイズ別の輸出入アンバランスに起因する空コン移送コストといった課題を挙げ、解決に向けた協力を要請した。

これらの提案や要望に対し、濱口局長は前向きな対応を進める姿勢を示した。釜山港における新潟港発着貨物が減少している点については、要因分析の必要性を認めつつ、コロナ禍の時期の釜山港での滞貨の印象を持ち続けている一部の荷主企業に対する正確な情報提供を行う方針を示した。その一環として、2026年に新潟で釜山港セミナーを開催する計画であることも披露した。県外までカバーする体制づくりという観点に関しては、貨物量が多い関東近辺をターゲットとして、日本海側で一番近い港湾であることや、BCPの観点、使いやすい港であることなどをPRする取り組みを行っていく姿勢を強調した。バースウインドウの問題は、定時性を確保するために重要だと認識で、事実関係を確認して関係者と調整していきたいとのことであった。空コンのアンバランスの問題は解決が困難であるが、ターミナル内での運用として、これまで空

コン置き場として利用していた南ふ頭が洋上風力関連資材置き場に用途転換されるのを機に、コンテナターミナル西側に空コンヤードを整備して効率性の向上を図る取組を進めていることを紹介した。

聴衆からの質疑応答の中で出された、2024年問題への対応としてトラック運転手の負担を減らすために新潟港利用を促進するという戦略があり得るのではないかとの意見に対し、濱口氏は、陸送距離の削減は2024年問題への有効な対策であることに同意し、地域の荷主企業に利用していただけるよう努力していきたいと述べた。