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

新潟県立大学北東アジア研究所教授
新井洋史

要旨

北東アジア最大のコンテナ積替港湾である釜山港が将来にわたってその立場を維持・強化していくことが可能なのか。この問いに答えるため、本稿では日本の地方港と釜山港との関係について分析を行った。コンテナ貨物輸送量の動向や釜山航路の状況の分析、ステークホルダーへのヒアリング調査などを総合的に検討した。その結果、過去30年にわたって構築されてきた日本の地方港と釜山港との関係が大きく阻害されるような予兆は確認できなかった。

キーワード：釜山港、トランシップ、地方港
JEL分類：L92

1. はじめに

現在、北東アジア地域には世界第一位の取扱量を誇る上海港をはじめ、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（国土交通省　2024）。また、2020年の新型コロナ感染拡大に伴う国際物流の混乱の影響で、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、筆者らは2023年から釜山港の位置づけと将来展望を探る研究を行ってきた。本稿は、その研究成果を報告するものである。

2. 釜山港の概況

（1）コンテナハブ港としての位置づけの確立

まず釜山港がコンテナハブ港としての位置づけを確立するに至った経緯を概説する[1]。釜山港は、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く存在であった。

コンテナ港湾としての歩みは、1974年から1978年にかけて釜山港開発の第1期・第2期を推進したことに始まり、1978年に子城台コンテナターミナルおよび第7ふ頭を、1980年に第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て、グローバル港湾に発展する基盤を構築した。1990年に中央ふ頭と甘川港の一部の運営を開始し、1991年に神仙台コンテナ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年には戡湾コンテナターミナルの運営を開始した。

このように、20世紀の釜山港開発は中心市街地に近い北港及び甘川港において進められてきた。しかしながら、釜山港でのコンテナ取扱量の増加が著しく、北港のコンテナターミナルの混雑が問題となったため、今世紀に入って釜山の中心市街地から直線で約20km西に位置する釜山新港の開発が積極的に進められている。これにより、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。その主体となっているのは、2004年に釜山港の管理主体として設立された釜山港湾公社（BPA: Busan Port Authority）である。

釜山新港では、2006年に新港第2ターミナル、2009年に新港第3ターミナル、2010年に新港第1、新港第4ターミナル、2012年に第5ターミナル、2013年に熊東背後団地第1期の運営を相次いで開始した。2016年には北港の戡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。2022年には釜山新港第2-4期（新港第6ターミナル）、2023年には第2-5期（新港第7ターミナル）が竣工した。

[1] 以下の記述は、新井・チェ（2024）より抜粋。

さらに、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3200万TEU（うち積替分1700万TEU）のコンテナ貨物取扱に向けた経営努力を続けている。

以上のように、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って、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。

（2）釜山港におけるコンテナ貨物取扱量の動向

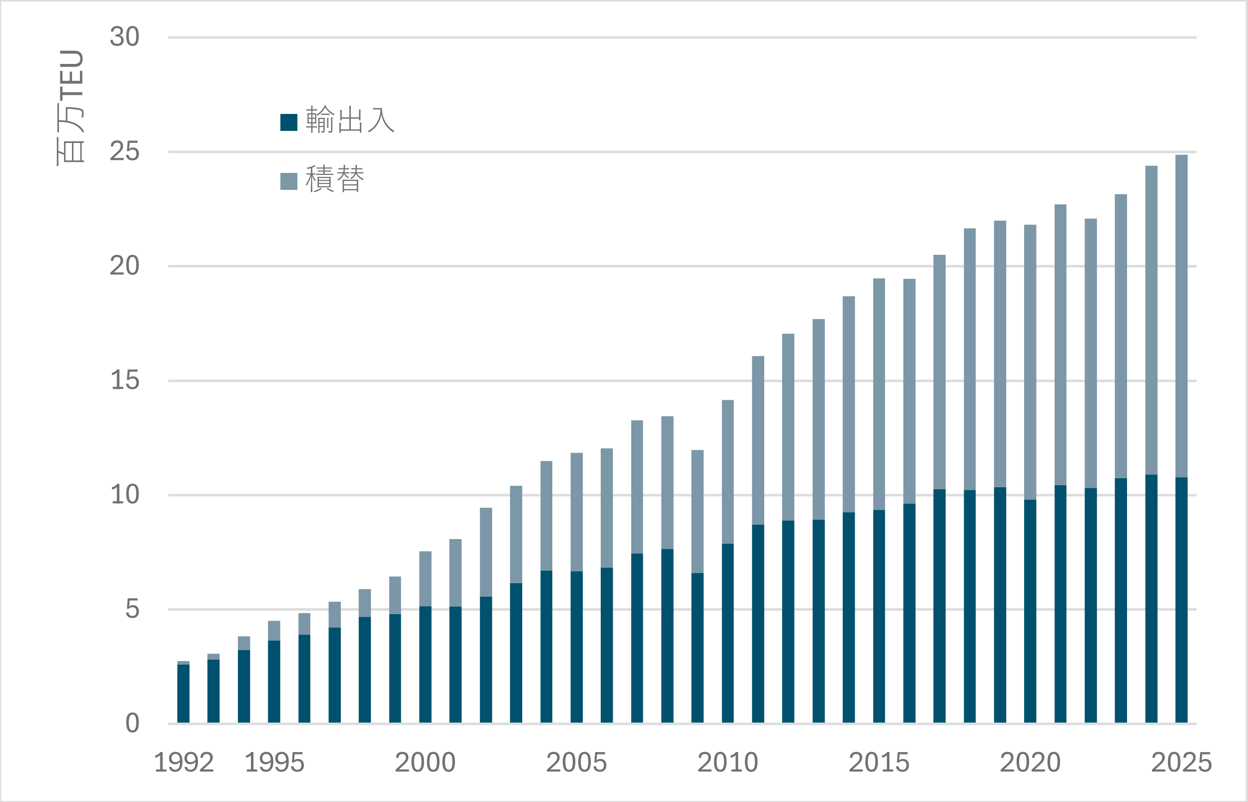
上述の通り、釜山港では1970年代以降の積極的なコンテナターミナル整備と軌を一にして、コンテナ貨物取扱量が大幅に増加した。2025年の釜山港のコンテナ取扱量は2,488万TEU（対前年比2.0%増）となり、過去最大の取扱量となった（図1）。釜山港は、世界第7位のコンテナ取扱港（2024年時点）である。

釜山港の特徴は積替貨物量の多さで、日中などを発着地とする第三国貨物を積み替えるハブ港となっている。積替貨物量は、2014年に初めて全体の半数以上となり、2025年は積替貨物比率が56.7%にまで達した。コンテナ貨物取扱総量では、世界一位の上海港には遠く及ばないものの、積替貨物量に関してはシンガポールに次ぐ世界第二位となっており、ハブ港として確固たる位置づけを確立している。

近年の動向を少し詳細に観察すると、積替貨物率は2020年に一度その時点でのピークである55.1%に達した後、2021年は54.1%、2022年は53.3%へと2年続けて低下した。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。2023年には積替貨物量が再度増加に転じて、積替比率も53.6%へと若干復活した。続く2024年、2025年は過去最高を続けて更新している。

2022年の取扱貨物量の減少の背景には、2020年に発生した新型コロナウイルスパンデミックに起因する国際コンテナ物流の混乱がある。2020年前半は、世界経済が一時的に麻痺状態に陥ったが、その後すぐにいわゆる「巣ごもり消費」が顕在化した。これに対して、当時の感染防止措置の影響もあり、国際コンテナ物流は適時に輸送サービス供給体制を整えることができず、各地で滞船や滞貨が発生した。釜山港も例外ではなく、物流が混乱したため、釜山港を積替港として利用していた日本企業の一部には、釜山港利用を避ける動きもみられた。後述するように、日本国内では、京浜港や阪神港への国際フィーダー航路開設などが進んだ時期でもあり、荷主企業にとっての代替ルート選択の可能性も広がっていたことも要因の一つとして指摘できる。

図1　釜山港のコンテナ貨物取扱量



出所：釜山港湾公社（BPA）資料等により筆者作成。

3. 日本の地方港による釜山港利用の状況

(1) 釜山港での積替貨物の動向

本研究では、釜山港で2022年に積替コンテナ数が対前年比で減少したことを踏まえて、この前後の時期における変化に注目している。これに関連して筆者は、新井・チェ(2025)において、2018年及び2023年の全国コンテナ貨物流動調査(コンテナ流調)データや2020年及び2022年の港湾統計データを用いて、2時点の比較を行った。ここで、その要点をおさらいしておこう。

コンテナ流調データからは、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[2]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・台湾方面や東南アジア・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、その主な理由を探ってみたところ、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という結果となった。

港湾統計データを用いた分析からは、以下の事柄が確認された。韓国は、日本発着の輸出入コンテナ貨物の輸送において最大の積替拠点国である。その役割は、日本発の輸出貨物にとって特に重要である。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見られる一方、日本海側東部および瀬戸内海では減少している。輸入では、ほぼすべての地域で減少傾向が見られる。輸入貨物に関しては、韓国積替から中国積替へのシフトが一定程度起こったと推察されたことから、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。

(2) 地方港におけるコンテナ航路の就航状況

日本では海に面する全ての都道府県には外貿コンテナ貨物を取り扱う港湾が存在している。このうち、東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港は、国際戦略港湾に指定されており、一般に五大港と称される。それ以外の港湾は、地方港と呼ばれる。

日本海事新聞のまとめによれば、2025年12月31日時点で、外貿コンテナ貨物を取り扱う地方港(ここでは清水港、博多港、北九州港を除く)は全国で58港あり、そのうち外国港湾への直航航路を持つ港湾は50港で、残りの8港は国際フィーダー航路(五大港など国際航路に積み替える港湾まで輸送するための内航航路)のみを持つ港湾である。外国直航航路を持つ50港のうち、41港は国際フィーダー航路も運航されており、外国直航航路のみの港湾は9港のみである(表1)。

2018年12月31日時点と比較すると、外国への直航航路を持つ港湾は5港減少した。そのうち2港(室蘭港、函館港)は定期航路が全くなくなり、残り3港(大竹港、宇部港、三池港)は国際フィーダー航路のみが寄港する港湾となった。逆に、国際フィーダー航路網は充実した。外貿コンテナ航路がなかった十勝港に新たに寄港を開始したほか、外国直航航路しかなかった港湾のうち15港で国際フィーダー航路も寄港するようになった。この間に、全地方港合計の1週間当たりの外国直航航路の寄港回数は293回から229.92回に減少し、国際フィーダー航路の寄港数は106.25回から112.7回に増加した。外国への直航航路から内航航路(国際フィーダー航路)への緩やかなシフトが起こっているといえる。このような動きが、「釜山港離れ」と関連している可能性が示唆される。

(3) 釜山航路が撤退した港湾の状況

前述の通り、近年全国の5港湾で外国直航航路の運航が途絶えた。具体的には、函館港、大竹港、宇部港で2021年に、室蘭港と三池港で2025年に、いずれもその時点で唯一存在していた外国直航航路である釜山航路が休廃止となった。これらの港湾での取扱貨物量が小さかったために船社が撤退したであろうことは容易に想像される。

そこで、表2に撤退年の前年の各港のコンテナ取扱量をまとめた。参照のため、これらの港湾とほぼ同程度の取扱量となっている4港湾の2024年のデータも掲載した。これによれば、航路撤退の前年の実入りコンテナの年間取扱量は約1000 ~ 4000TEUと幅がある。実は、比較対象としている他の地方港の取扱量とさほど違わない。ただし、詳細に確認すると違いがある。

まず、注目すべきは輸出入のインバランスである。実入りコンテナは運賃収入を得ることができるが、空コンテナは収入が得られないばかりか、回送コストも必要となる。函館港では輸出コンテナの半分以上が空コンテナであり、宇部港でもほぼ半分近くが空コンテナ

表1 外貿コンテナ貨物の取扱地方港の数

	外国直航航路寄港	うち 国際フィーダー航路寄港	国際フィーダー航路のみ寄港	地方港合計
2018年	55	30	5	60
2025年	50	41	8	58

注:各年末時点。清水港、博多港、北九州港は除く。
出所:日本海事新聞2019年1月31日版、同2026年1月30日版より筆者作成。

[2] 五大港発着の釜山港での積替貨物量は、輸出は2018年の19.0万トンから2023年の48.2へと53.4%増加し、輸入は同期間に15.6万トンから41.2万トンへと64.5%増加した。

だった。インバランスが著しいのは三池港で、輸入した実入りコンテナの約4分の3を空コンテナとして輸出する状態であった。取扱量が相当量あったにも関わらず、航路廃止になった理由はこの点にあると考えられる。松田(2023)は、インバランス問題が大きくなって海運会社が寄港を避けるケースが出てくることに警鐘を鳴らしているが、そうした事態がまさに進行している。

また、釜山からの航海距離や、入港する本船のサイズに対する相対的な取扱量も考慮すべき要素である。函館港の航路がなくなった理由として、輸出入のインバランスに加え、釜山から遠く、地方港寄港船舶の中では比較的大型の1000TEUクラスの本船が投入されていたことがあるものと想像される。

こうした観点で他の港湾を概観すると、鹿島港、和歌山下津港では、船型に対して相対的な取扱量が小さく、空コンテナ比率が高い。運航船社において、これらの港湾への対応をどうするかが経営上の課題として認識されている可能性が高い。

(4) 瀬戸内海地域と日本海側地域の比較：輸出入バランス

釜山航路撤退港湾に関する検討から、空コンテナ比率の高さが航路の維持・存続の大きな要因であるとの示唆が得られた。この点について、個別の港湾について検討するだけではなく、少し視野を広げて、地域単位で検討してみたい。前者が、ある航路が存続する中で特定の港湾に寄港するか否かという視点であるのに対し、後者ではある地域に設定されている航路自体の存廃の問題を考える視点に立つことを意味する。

対象として、釜山港での積替輸送を積極的に行っている、いわば釜山港にとっての「お得意様」である瀬戸内海地域と日本海側地域を取り上げる。図2は、国内各地域の地方港のコンテナ貨物の輸出入バランスの推移を示している。データの制約上、釜山航路分だけを取り出すことができないので、貨物量全体のバランスを示すものとなっているが、多くの地方港においては釜山航路が主要航路となっているので、概況は把握できる。これによれば、全国的に輸入超過となっている中で、注目している両地域も輸入超過が継続している。両者の比較では、瀬戸内海地域の方がややバランスが取れている。また、両地域とも、2019年を底にバランスの改善傾向が見られる。

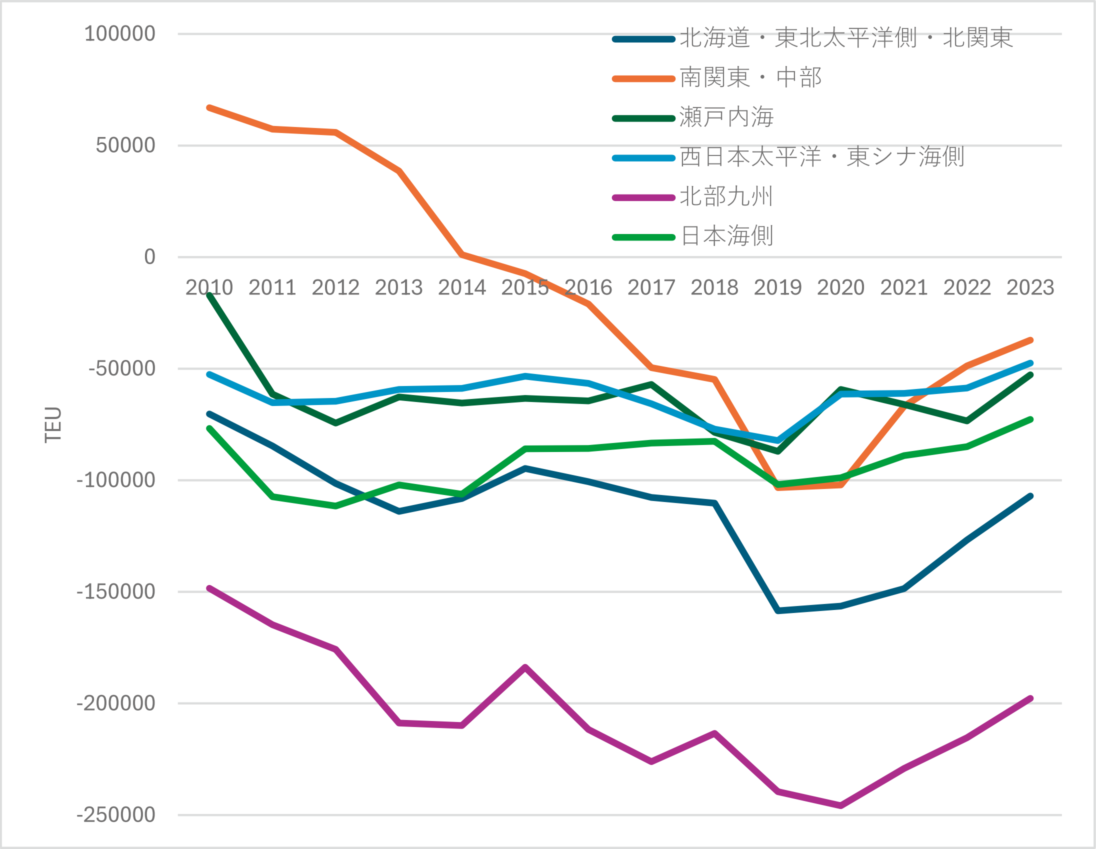
次に、図3では、両地域の各港別の輸出入バランスを示した。瀬戸内海地域では、福山港が最も輸入超過が大きいが、徳山下松港がそれと匹敵する規模の輸出超過港となっている。それ以外にもいくつか輸出超過港があることから、寄港地の組み合わせ方によって、輸出入バランスを確保する工夫をする余地があると考えられる。それに対して、日本海側では、新潟港が極度の輸入超過港となっており、これに対するバランサーの役割を果たせる港は存在しない。日本海側地域への航路運営において、船社が輸出入バランスを改善することで採算性を改善する道はほぼ閉ざされていると言えよう。

表2　釜山航路撤退港湾におけるコンテナ貨物取扱量(TEU)

港湾	航路休廃止年	輸出		輸入		輸出入計	就航船平均船型	対船型比取扱量(倍)
		(実入り)	(空)	(実入り)	(空)	(実入り)		
函館	2021	1154	1226	1515	557	2669	1017	2.6
大竹	2021	1362	447	989	366	2351	698	3.4
宇部	2021	557	521	618	147	1175	855	1.4
室蘭	2025	1899	21	287	80	2186	1048	2.1
三池	2025	740	2502	3386	9	4126	320	12.9
以下、参考								
釜石	-	*2279*	*261*	*1275*	*46*	*3554*	*992*	*3.6*
鹿島	-	*276*	*1654*	*1573*	*2*	*1849*	*1047*	*1.8*
和歌山下津	-	*346*	*564*	*940*	*0*	*1286*	*756*	*1.7*
浜田	-	*2558*	*438*	*2131*	*227*	*4689*	*698*	*6.7*

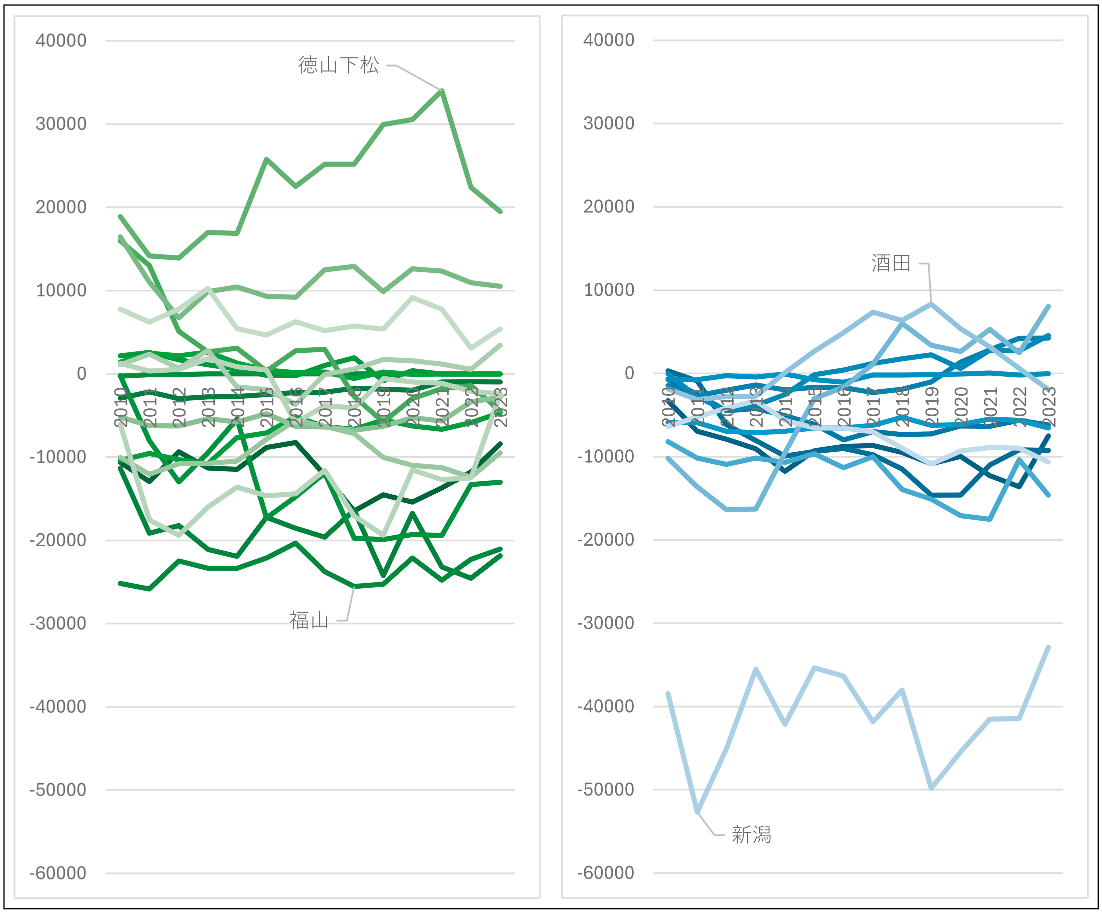
注：輸出入量は、航路が休廃止された港湾はその前年、その他の港湾は2024年の実績。就航船の平均船型は前年末時点。
出所：港湾近代化促進協議会データ及び日本海事新聞の航路情報により筆者作成。

図2　地方港の輸出入バランスの推移（地域別）



出所：港湾統計データにより、筆者作成。

図3　瀬戸内海地域と日本海側地域の港別輸出入バランスの推移（単位：TEU）



出所：港湾統計データにより、筆者作成。

（5）釜山航路の就航状況

次に、釜山港との間の航路に注目して、詳細を分析する。なお、ここでの「釜山航路」は、日本国内の港と釜山港の間に定期運航されているコンテナ航路を意味する。したがって、日本に寄港する基幹航路、中国航路、東南アジア航路などのうち釜山港に寄港するものを含む。これは、一般的に用いられる日韓航路に限定した「釜山航路」よりも広い概念である。

航路状況の分析にあたり、地方港の立地地域別に航路の特徴が異なると仮説を立てる。この仮説を検証するため、便宜上、日本国内を6つの地域に区分した（表3）。これは、以下に行う航路パターン分析を念頭に置き、できるだけわかりやすい航路パターンを描けるように設定した地域区分である。

航路開設状況を把握するため、まずオーシャンコマース社作成の「2024年版定期航路運航体制」データベース（2023年12月1日時点）から、釜山航路を抽出した。このうち、少なくとも1つ以上の地方港に寄港する航路は64航路存在した。これら64航路を寄港パターン別に分類するために、上述表3の地域区分を用いて6タイプ（「その他」も含めると7タイプ）の航路を設定した（表4）。

そのうえで、地域別に寄港航路をカウントし、タイプ別に集計して表5に示した。ここから以下の3点が指摘できる。まず第1に、北部九州の港に寄港する航路が多いことである。北部九州は、地理的に釜山港に近いことから、日本国内のどの方面に向かう航路であっても、釜山出港後最初に寄港するか、もしくは釜山港入港直前に寄港するのに便利である。

第2に、瀬戸内海地域に寄港する航路（「東日本太平洋型」、「瀬戸内海型」、「東シナ海型」）は、日本海側地域や北海道・東北太平洋側・北関東地域には全く寄港しない。逆に、日本海側に寄港する航路（「日本海型」、「本州周回型」）は、瀬戸内海地域や西日本太平洋側・東シナ海地域には寄港しない。二つの航路群は相互に独立した別系統の航路群であるとみなせる。地域区分及び航路タイプの設定は主観的に行ったものであるが、結果的に二つの大きな航路群を明らかにできた。

第3に、釜山航路の半分以上（36航路）は、地方港のみに寄港する航路（地方航路）である。五大港にも寄港する航路は、航路運営収益の多くを五大港の集荷力によって賄うことが期待できるが、地方港のみに寄港する航路では収益基盤が脆弱であると考えられる。地方航路の寄港地域に着目すると、最も多いのは北部九州地域（17航路）であり、これに瀬戸内海地域と日本海側地域がともに14航路で続く。

これらの結論と本節の冒頭でおさらいした積替貨物動向を合わせて考えると、北部九州地域、瀬戸内海地域、日本海側地域が、

表3　コンテナ港湾の地域区分

地域	対象港湾
北海道・東北太平洋側・北関東（10）	釧路、苫小牧、室蘭、函館、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
北部九州（3）	博多、北九州、伊万里
西日本太平洋側・東シナ海（13）	高知、細島、油津、志布志、鹿児島、三池、長崎、八代、熊本、川内、那覇
日本海側（12）	小樽、石狩湾新、秋田、酒田、新潟、直江津、伏木富山、金沢、敦賀、舞鶴、境、浜田

注：地域名の後のカッコ内の数字は地域内の港湾数。2018年全国コンテナ貨物流動調査掲載の66港から、コンテナ取扱がゼロだった平良、石垣を除いた64港。
出所：筆者作成。

表4　設定した寄港パターン別の航路タイプ

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の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	もっぱら瀬戸内海の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	北部九州の諸港のみに寄港するサービス
東シナ海型	東シナ海の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	日本海側の諸港及び東日本の太平洋側の諸港（北海道・東北太平洋側・北関東及び南関東・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。

表5　地域別・航路タイプ別の釜山航路寄港状況（2023年12月1日現在）

	東日本太平洋型	瀬戸内海型	東シナ海型	北部九州タッチ型	日本海型	本州周回型	その他	計
南関東・中部（東京、横浜、名古屋除く）	15 (0)	0	0	0	0	3 (3)	0	18 (3)
瀬戸内海（大阪、神戸除く）	2 (0)	16 (12)	2 (2)	0	0	0	0	20 (14)
北部九州	5 (0)	9 (6)	3 (3)	6 (6)	2 (2)	0	0	25 (17)
西日本太平洋側・東シナ海	0	5 (5)	4 (4)	0	0	0	1 (0)	10 (9)
日本海側	0	0	0	0	10 (10)	5 (4)	0	15 (14)
北海道・東北太平洋側・北関東	0	0	0	0	3 (3)	4 (4)	0	7 (7)
航路総数	19 (0)	19 (12)	4 (4)	6 (6)	10 (10)	5 (4)	1 (0)	64 (36)

注：複数の地域に寄港する航路が存在するため、縦の計は一致しない。各欄の下段のカッコ書きの数値は、地方港のみに寄港する（五大港には寄港しない）航路数で、全体の内数。
出所：オーシャンコマース社「2024年版定期航路運航体制」に基づき筆者作成。

釜山港にとっての「お得意様」であるという命題が改めて確認できる。また、五大港においても釜山港積替輸送が相当程度活用されていることの背景として、五大港にも合計で28航路もの釜山航路が寄港していることが指摘できる。国際戦略港湾の強化を図る文脈では、「地方港から釜山港に流出している貨物をいかに国際戦略港湾に回帰させるか」といった議論がなされるが、五大港発着で釜山港積替輸送となっている貨物も含めた全体像の議論が必要ではないかと思われる。

少し論点がずれるが、前掲表2からは、釜山港からの距離が遠いほど、サイズが大きい船舶が投入されている傾向がみられる。そこで、地方港のみに寄港する航路に限定して航路タイプ別に平均船型を計算してみたところ、東シナ海型が558TEU、瀬戸内海型が610TEUで、小型船が中心であることが確認できた。これに対し、日本海型は894TEU、本州周回型が1006TEUで相対的に船型が大きい。なお、北部九州タッチ型は1456TEUで、さらに一回り大きいが、本稿での釜山航路には「釜山にも寄港する東南アジア航路」も含めていることを反映したものである。

4. ヒアリング調査に基づく定性的検討

（1）実務家・専門家の見方

筆者は、近年、釜山港に関連するステークホルダーに対するヒアリング調査を実施してきた[3]。また、実務家を招いたシンポジウムを開催し、さまざまな立場からの釜山港に対する評価を交えた議論を行った[4]。また、このほかにBPA本社の訪問や、BPAが日本国内で開催するセミナー等にも参加して情報収集を行った。本項では、これらに基づいて、釜山港の位置づけに関する実務家らの見方を紹介する。なお、ヒアリング調査での聞き取り内容には、各企業・団体の利害にかかわる機微な情報が含まれているケースもあるため、以下の記述では、原則として発言者を伏せた形で紹介する。

本稿の主要な関心は、一時期観察された釜山港離れとも考えられる動きが、釜山港の位置づけの低下の予兆なのかどうかという点にある。これに関して、いくつかの論点で実務者らの発言を整理していく。

第一に、釜山港における積替の効率性と有効性に関する評価を取り上げる。2022年に釜山港での積替貨物量が減少した際には、釜山港の混雑・滞貨の問題が指摘された。実際に滞貨が発生した事実およびそれが取扱量減少につながったとの認識は、BPA、韓国船社、日本国内の関係者のいずれもが共有するところとなっていた。他方で、混雑問題が解消した事実については、BPAや韓国船社はほぼリアルタイムで認識しているが、日本の荷主企業の間では「釜山港は混雑している」との認識が根強いようだ。そうこうしているうちに、紅海での商船攻撃など中東情勢の緊迫化により欧州航路の船舶がスエズ運河を回避して喜望峰へと迂回するようになったことの余波で、アジアにおいても国際コンテナ物流市場の需給が崩れた。このため、釜山港自体の混雑というよりは、釜山港からの積替船のスペース逼迫により、釜山港積替輸送の手配が困難になった。船社としては、船腹が逼迫する中で、より高い運賃を稼ぐことができる国（荷主）の貨物を優先するのは合理的な営業方針であり、そのあおりで日本発貨物の取扱いが後回しになったといった事情もある。日本の荷主企業の中には、これら

[3] 2024年8月19～21日に新潟港の港湾管理者、ターミナルオペレーター、国際物流事業者及び利用荷主企業、同年10月18日に韓国船社4社の釜山拠点、2025年2月13日に苫小牧港港湾管理者、同年2月21日に博多港のターミナルオペレーター、国際物流事業者、同3月10日に新潟港のターミナルオペレーター、国際物流事業者にヒアリングを実施した。
[4] 詳細は、本号掲載の別稿を参照。

の複数の事象が混然一体となって、「釜山港積替は時間がかかる」、「時間が読めない」といった認識が広がっている様子である。BPAとしてもこの点は認識しており、同社の宋相根社長は「今後も正確な情報を発信し、釜山港の利便性や競争力を広くPRしていく」[5]と発言している。

輸送日数が長くなるという問題に対して、逆に、釜山港背後の物流団地の倉庫を活用することなどで、最適なタイミングでの出荷を行う「時間調整」のために釜山港を利用するといった事例もある。一時保管コストと配送コスト、配送日数のバランスなどを総合的に判断して、貨物の特性などに合わせて、それぞれ最適な保管場所を自社や各港湾近接地など複数の倉庫の中から選択しているといった説明をする荷主企業もあった。

なお、釜山港には北港と新港があり、両者の間は約20km離れている。積替の際に両者の間を横持輸送するケースもあるが、このこと自体が積替も含めた全輸送日数に影響を与えることはほとんどない。狭義の日韓航路を運航する船社は、基本的に北港にあるコンテナターミナルを拠点としており、自社運航の中国・東南アジア方面等への航路に積み替えるケースでは新港への輸送は不要であるほか、一部の船舶は北港と新港の両方に寄港しており、その場合の積替はそれぞれ北港内、新港内で完結する。横持輸送費用は船社が負担しているため、船社としても横持輸送ができるだけ少なくなるように工夫をしている。したがって、そもそも北港と新港の間を輸送するケースがそれほど多くない上、それらの場合でも輸送日数により大きな影響を与えるのは、横持輸送に要する時間よりも本船スケジュールだとの説明であった。また、BPAもターミナル間輸送の効率化に向けた技術開発を行ったり、将来的には北港のコンテナターミナル機能をすべて新港に移管する計画を進めたりしている。

次に、釜山港の外に目を転じる。釜山港離れのシナリオは、大きく二つ考えられる。一つは、地方港利用荷主が釜山積替による輸送から国内の国際戦略港湾を利用した輸送に切り替えるという動きが広がっていくというシナリオである。もう一つは、これまで釜山積替で輸送されていた東南アジアなどに向けて、地方港から直航航路が開設されることによって、釜山港で積替えずに輸送されるようになることだ。

国際戦略港湾へのシフトのうち、国際フィーダー航路の活用に関しては、苫小牧では一定のシフトが見られるものの、新潟ではさほどの動きはない模様である。新潟では、地理的な条件から、代替ルートの第一選択肢は京浜港への陸送となるためである。運賃や航路混雑状況などを見極めながら、釜山港積替と京浜港利用を天秤にかけて判断する動きがみられる。コンテナの陸送に関連して付言すると、トラックドライバー不足が懸念された2024年問題が陸送費用の上昇をもたらして、最寄りの地方港を利用する動きの拡大につながるのではないかとの見方があった。しかし、筆者がヒアリングを実施した中では、その影響はほとんどなかったとの声が多かった。また、韓国船社の側からは、国際フィーダー航路の開設により、一部の顧客はシフトしたが、大勢には影響ないとの評価が聞かれた。

二つ目のシナリオの地方港からの直航航路については、荷動きの重心が東アジアから南へシフトしている現状から鑑みて、東南アジア方面などが有望市場である。地方港からの直航航路がほとんどない中国の華南（寧波港より南方）地方や台湾も候補となる。実際に、地方港関係者の間には、華南・東南アジア方面への直航航路開設を目指したいという考え方がある。ただし、これまでの船社への働きかけは奏功しておらず、中長期的な課題に留まっている。韓国船社は、釜山港からこれらの方面への航路網の拡充を図っており、日本の荷主企業にも釜山港積替での輸送サービスを提供している。これらの航路を日本の地方港まで延伸して直航（釜山港にも寄港するが積替はしない）とすることについては、各社とも消極的であった。日韓航路で使用する船舶よりも大型の船型を用いていることから、採算に乗せるには相当量の貨物確保が必要であることや地方港の設備が貧弱であることなどが理由として挙げられた。

（2）考察

以上の実務者らの見方から得られる示唆は以下の通りである。

日本の荷主企業の認識における釜山港のブランドイメージは毀損した。足元で釜山港積替貨物量は増加しているが、荷主企業は釜山港を相対的に評価する視点を持つようになった。こうした中で、代替ルートとして、国際フィーダー航路や日本国内の陸送は存在感を増した。

他方で、「釜山港の相対化」は釜山港のハブ港としての位置づけに大きな変化をもたらしていない。

釜山港積替輸送の動向は、地政学リスクも含めた国際物流の動向の影響から免れることができない。釜山港（BPA）の中長期的な視点での自助努力は無意味ではないが、短期的には外的要因に左右される場面が続くのではないかと考えられる。

5．まとめ

釜山港は、20世紀末以来の積極的なインフラ整備と日中間に挟まれた地理的特性を生かして、北東アジア地域における国際コンテナ物流ハブの位置づけを獲得した。しかしながら、2022年には積替貨物量が初の対前年比減少を記録し、一部の荷主企業の間で釜山港離れの動きがみられるなどした。2023年から進めてきた研究では、こうした動きが釜山港の位置づけ低下の予兆なのかという問題意識をもって、複数の観点から検討を行った。

過去に統計データを確認した際には、釜山港での積替量が減少していることが確認できたものの、輸送総量自体が減少している中でのことであり、釜山積替から代替輸送ルートへのシフトが起こったかどうかを確認することはできなかった。

本稿では釜山航路に着目した。過去5年間に釜山航路が撤退した5港の貨物取扱量の状況から、貨物量自体が少ないことのほかに、輸出入バランスや釜山港からの距離及び就航本船の船型

[5] 日本海事新聞、2025年10月10日。

などの要素が航路の存続に影響したことが示唆された。

これを踏まえて、瀬戸内海地域や日本海側地域における輸出入バランスを確認したところ、両地域とも輸入超過であった。さらに港別の状況を確認すると、瀬戸内海地域では寄港地の組み合わせにより輸出入バランスを改善する工夫の余地があるものの、日本海側地域では困難であることが分かった。

釜山航路を寄港地パターンに着目して分類したところ、瀬戸内海への寄港を核とした航路群と日本海側への寄港を核とした航路群に、大別できることが発見された。また、これらの航路群別に船型が異なる状況も看取された。本研究の枠内では、こうして分類された航路タイプ別の特性の分析までは十分に踏み込めなかったが、釜山航路の将来像を検討する上で、有意義な分析テーマではないかと考えられる。

ヒアリング調査からもいくつかの示唆を引き出した。今や、地方の荷主企業にとって釜山積替輸送ルートは相対化された存在となり、主要港への陸送や国際フィーダー航路などの代替ルートとの比較検討が行われるようになっている。そもそも釜山港積替自体が比較検討の結果だったはずだが、近年の国際物流の混乱を経て、新たな現状を踏まえて不断の検討を行うように変わってきたと考えるべきだろう。本稿では詳細には検討していないが、2018年と2023年を比較すると五大港発着の釜山港積替貨物が増加したことも、荷主企業がフラットにさまざまな輸送ルートを比較するようになったことの表れかもしれない。

日本の国土交通省が充実を図ろうとしている国際フィーダー航路の将来性については、悲観的な見方がなされてきた（韓　2014；松尾・長岩　2015）。しかしながら釜山港での物流混乱などを目の当たりにした現在、地方の荷主企業にとって、選択肢の拡大というメリットがあることも事実である。中長期的には、代替ルート間の競争により、低コストで高品質のサービスが提供されることになることも期待される。同時に、輸送サービスの高度化、特にそのための船舶の大型化に伴い、船社にとって採算性の低いいくつかの地方港が振り落とされるリスクもある。このことは、それぞれの地方港にとっては大きな問題ではあるが、もともと取扱量の小さい港であり、釜山港への影響は軽微といえよう。

以上の全体をまとめると、日本の地方港と釜山港との関係が大きく阻害されるような予兆はないと結論付けられる。少なくとも日本側において、釜山港のハブ港としての位置づけを大きく揺るがすような要素は見当たらない。

他方で、現時点では実現していないが、中長期的には、比較的規模の大きい地方港から華南・東南アジア方面への直航航路が開設される可能性がある。上海港での積替サービスの充実などと合わせ、釜山港にとっての潜在的リスクと考えられる。過去30年にわたり、釜山港、韓国船社と地方港との利害が一致してきたが、それとは異なる構図が出現することになる。そのことの影響は量的にはさほど大きくないかもしれないが、質的に異なる問題であり、今後、注目していくべき点であると考える。

謝辞

本研究は、JSPS科研費JP24H00363の助成を受けた研究成果の一部を活用しつつ、新潟県立大学北東アジア研究所の令和5～7年度プロジェクト研究「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」及び「米中対立及びロシア・ウクライナ戦争下の北東アジアのサプライチェーン」の研究予算により実施されたものである。研究プロジェクトに参加し、ともに活動してきた韓国海洋水産開発院のチェ・ナヨンファン氏にお礼申し上げる。また、ヒアリング調査などにあたり、多くの関係者のご協力をいただいた。この場を借りて感謝の意を表す。

＜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.
新井洋史、チェ・ナヨンファン（2025）「日本発着コンテナ貨物の釜山港における積替量の動向」ERINA REPORT. no.6, pp.58-66.
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」
韓成一（2014）韓国釜山港で積み替えられる日本発着外貿コンテナ貨物の動向分析と示唆点. 港湾経済研究, 53号, pp.29-42.
松尾俊彦、永岩健一郎（2015）国際フィーダー輸送からみた戦略港湾の課題－西日本からの輸出コンテナ流動分析を中心として－, 港湾経済研究, No.53、pp.15-27.
松田琢磨（2023）日韓コンテナ航路と釜山トランシップ, 韓国船社の状況, 東アジアへの視点, 34 巻, 1 号, pp.14-26.URL: https://shiten.agi.or.jp/shitenlist/y2023/（最終閲覧日；2025年10月11日）