


釜山港と日本の地方港の結びつき —コロナ禍前後の変化

新潟県立大学北東アジア研究所 新井洋史

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」

期間	2023年度～2025年度
背景・目的	釜山港は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が、 コロナ禍による混雑発生の後、日本の荷主企業の中には釜山港利用を忌避する動きも見られた。 こうした背景のもと、 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・強化していく展望がどの程度あるのか などについて検討することを目的とする。
研究体制	新井洋史 新潟県立大学北東アジア研究所(主査) チェ・ナヨンファン 韓国海洋開発院
成果物	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 新井洋史(2025)「日本海側港湾の国際コンテナ物流」、Warm TOPIC, 186, 10-18 新井洋史(2025)「日韓定期コンテナ航路の寄港地域別の特徴～地方港類型化に向けた予備的検討」. 日本海運経済学会第59回大会, 2025年10月18日. 新井洋史(2026)「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」. ERINA REPORT. no.10, pp.10-19.
活動状況	【ヒアリング調査】 2024年8月19～21日 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 2024年10月18日 韓国船社4社の釜山拠点、 2025年2月13日 苫小牧港港湾管理者 2025年2月21日 博多港のターミナルオペレーター、国際物流事業者 2025年3月10日 新潟港のターミナルオペレーター、国際物流事業者  【公開セミナー・シンポジウム】 2024年2月22日 産学連携セミナー「東アジアの経済と国際物流」新潟経済同友会との共催 2024年10月11日 産学連携セミナー「コンテナ海運の動向と韓国海運の対応」新潟港振興協会との共催 2025年11月5日 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」新潟港振興協会との共催

本日の内容

1. 釜山港と日本の地方港
2. コロナ禍前後の釜山積替貨物量変化
3. 定期コンテナ航路の配船状況
4. ヒアリング調査等に基づく定性的検討
5. まとめ

1. 釜山港と日本の地方港

コンテナハブ港としての釜山港の開発経緯

北港：1970年代にコンテナターミナル供用開始、主に日韓航路が利用

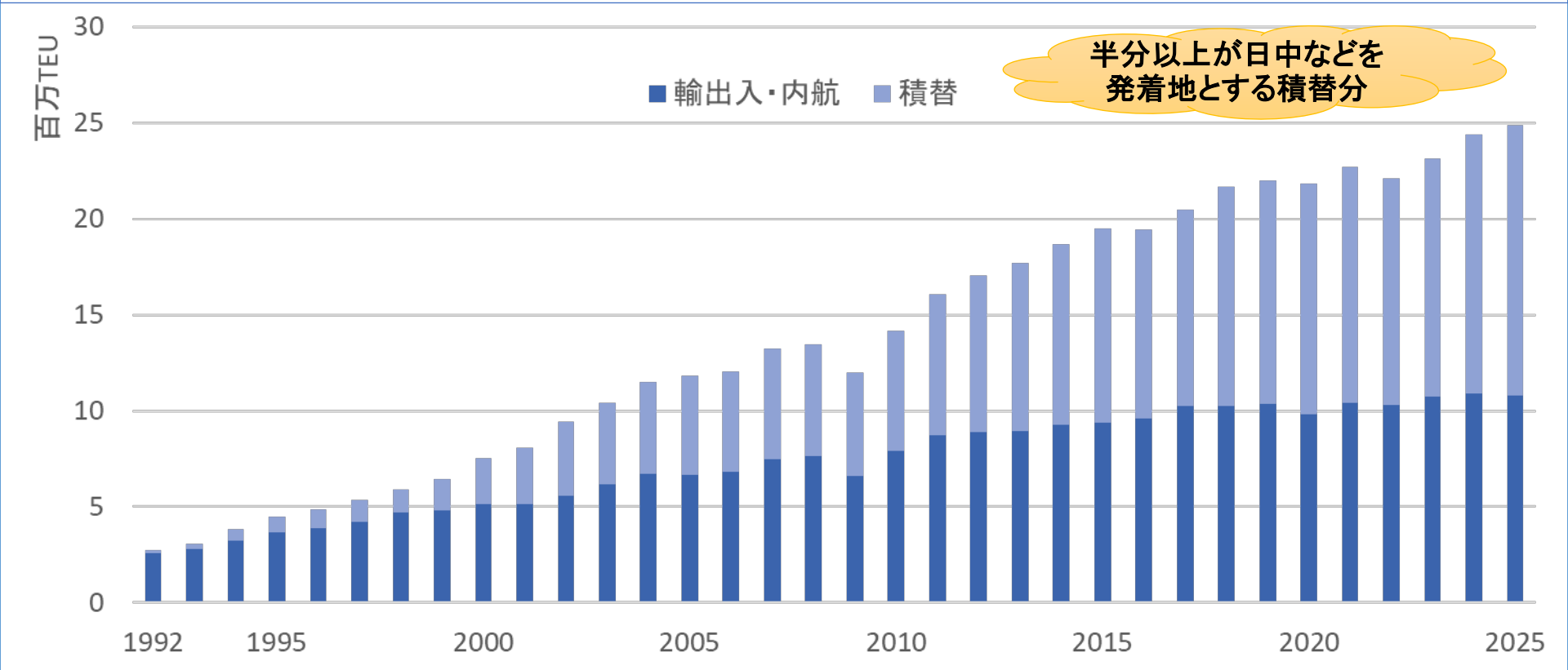
新港：2006年に開港、2023年時点で全体の約7割のコンテナ取扱
2024年に最新鋭の全自動化ターミナルが供用開始

※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



釜山港のコンテナ貨物取扱数 = 世界7位(2024)

年	1992	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025
合計(千TEU)	2,751	4,503	7,540	11,843	14,194	19,469	21,824	24,882
うち積替	156	859	2,389	5,179	6,276	10,105	12,020	14,097
(%)	5.7	19.1	31.7	43.7	44.2	51.9	55.1	56.7



データ出所: 釜山港湾公社

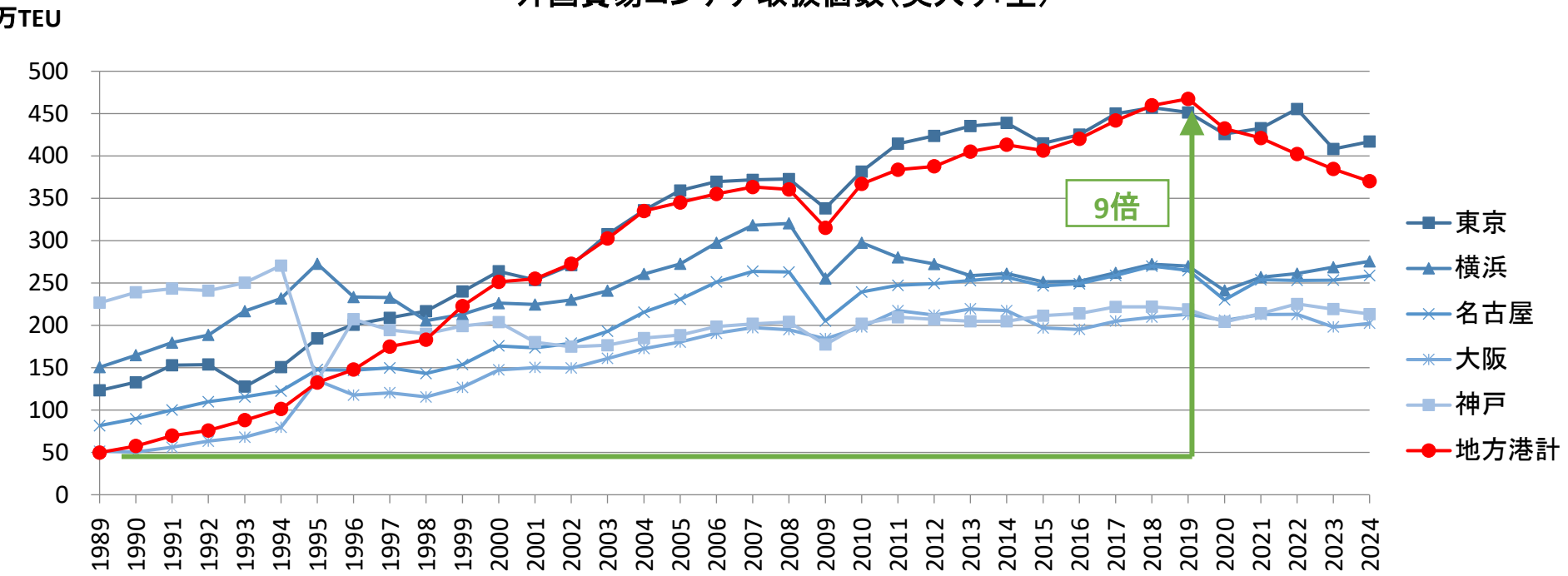
日本の地方港でのコンテナ貨物取扱量は30年で9倍増

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）

← 30年で「釜山港経由での積替輸送」が全国で普及

外国貿易コンテナ取扱個数(実入り+空)



データ出所：港湾近代化促進協議会

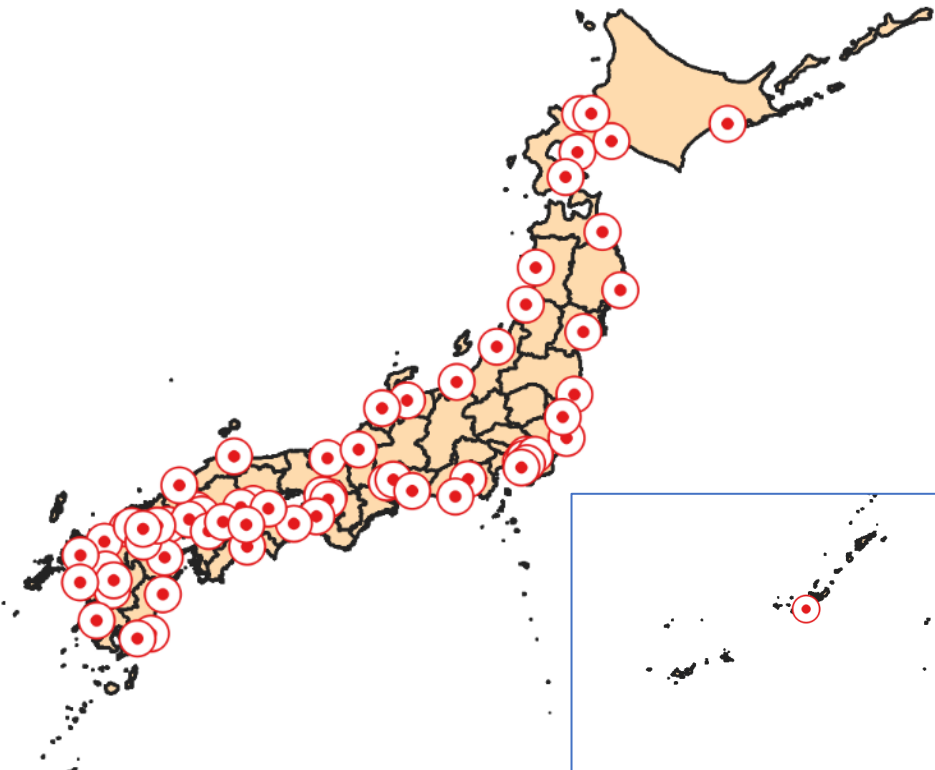
全国で約60の地方港に定期外貨コンテナ航路が寄港

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

※TEU(Twenty-foot Equivalent Unit): 20フィートコンテナ換算のコンテナ数



	2018年	2025年
外国直航航路が寄港	55	50
非直航航路のみ寄港	5	8
地方港合計	60	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。

外国直航航路の休廃止
 2021年 函館港、大竹港、宇部港
 2025年 室蘭港、三池港
 (いずれもその時点で唯一存在していたのは釜山航路)

出所: 筆者作成

本研究における地方コンテナ港湾の地域区分

堺泉北、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

瀬戸内海(17港)

日本海側(12港)

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

北海道・東北太平洋側・北関東(10港)

釧路、苫小牧、室蘭、函館、八戸、
釜石、仙台塩釜、小名浜、茨城、鹿島

北部九州(3港)

博多、北九州、伊万里

南関東・中部(6港)

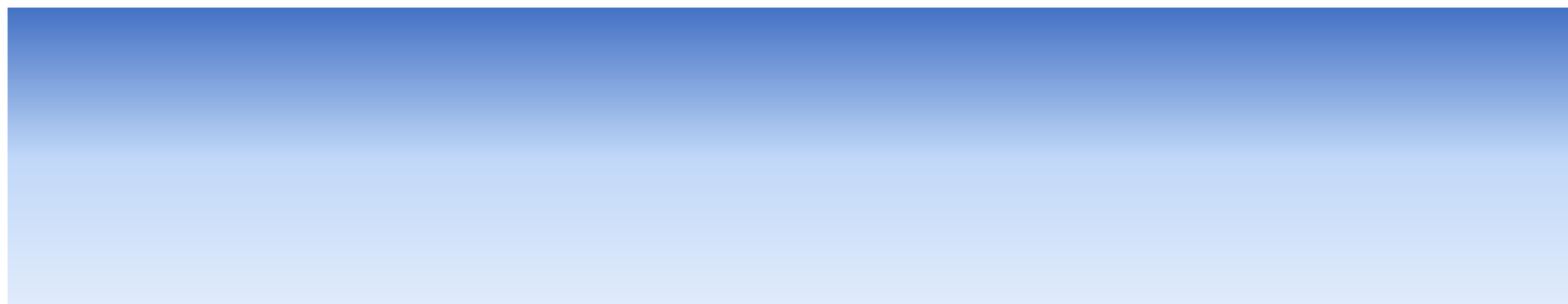
千葉、川崎、清水、御前崎、
三河、四日市

西日本太平洋側・東シナ海側(11港)

高知、細島、油津、志布志、鹿児島、三池、
長崎、八代、熊本、川内、那覇

出所: 報告者作成

2. コロナ禍前後の釜山積替貨物量変化



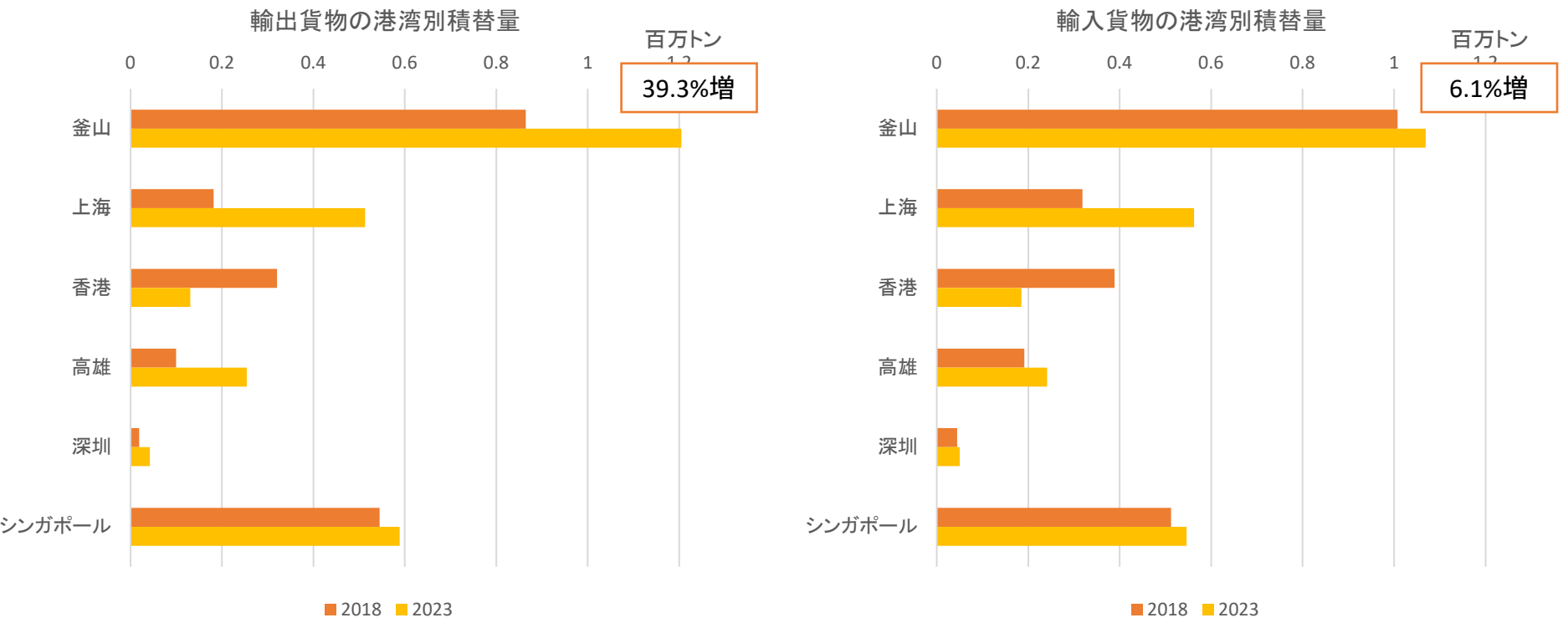
釜山港での積替が増加

(全国輸出入コンテナ貨物流動調査2018年、2023年データの比較)

釜山港は、引き続き日本発着コンテナ貨物にとって最大の積替港

日本全体としては、釜山港積替貨物量が増加 ← 五大港発着貨物の積替量が5割以上増

主な海外積替港湾における積替貨物量(五大港含む日本全体)



出所: 全国輸出入コンテナ貨物流動調査

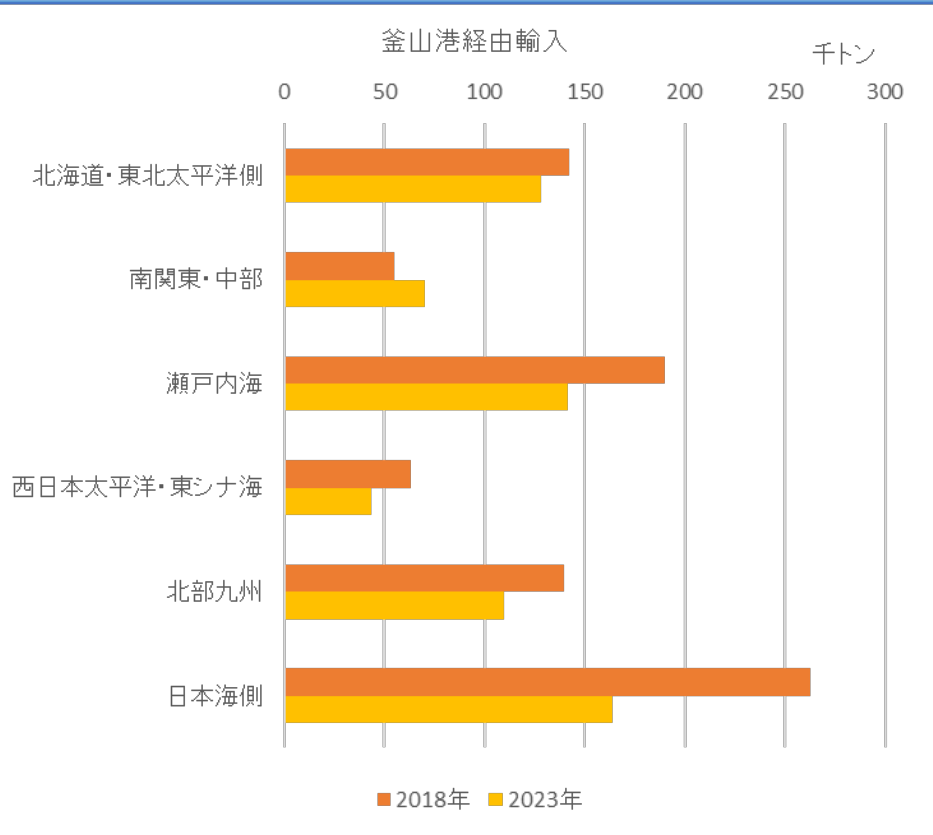
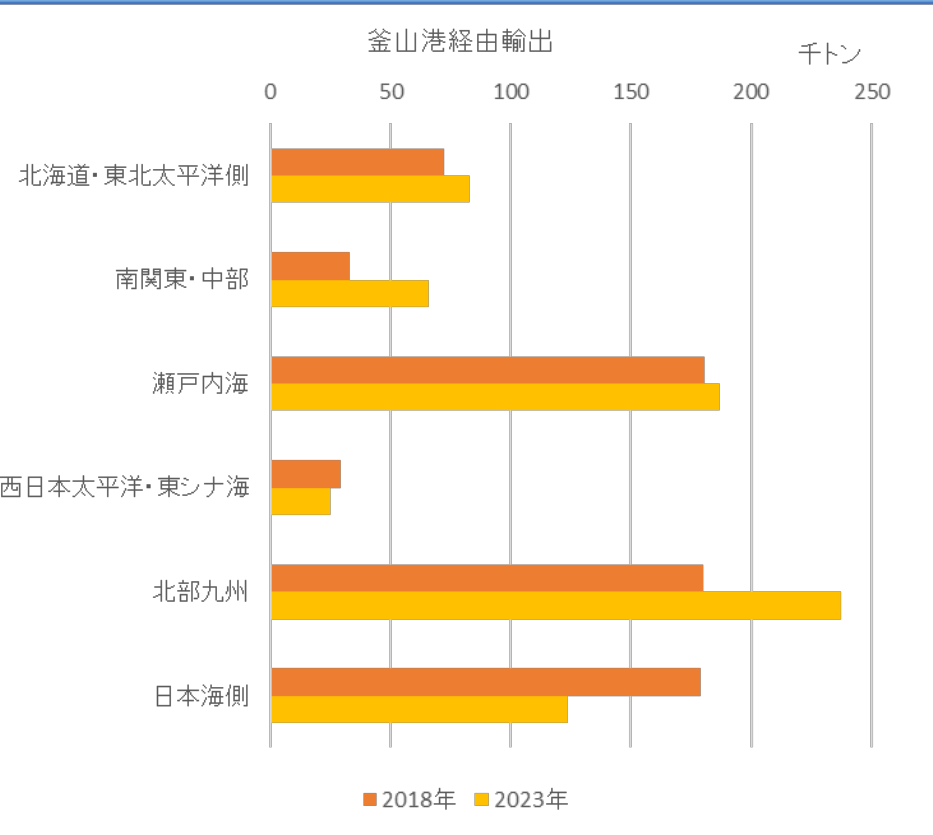
地方港に限ると、全体として釜山港積替量は減少

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)

全体として積替率が上昇したが、輸入での積替貨物量は著しく減少。

地域別の釜山港積替貨物率

	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

釜山港積替から他のルートにシフトしたわけではない

(釜山港積替比率が高い「日本海側東部 ⇔ 中国・台湾、東南・南アジア・大洋州」を例にとると)

積替貨物量自体は減っているが、そのうちの釜山港積替比率はほぼ同じ。
 ⇐ 背後圏である秋田、山形、新潟発着の貿易量自体が減っている。

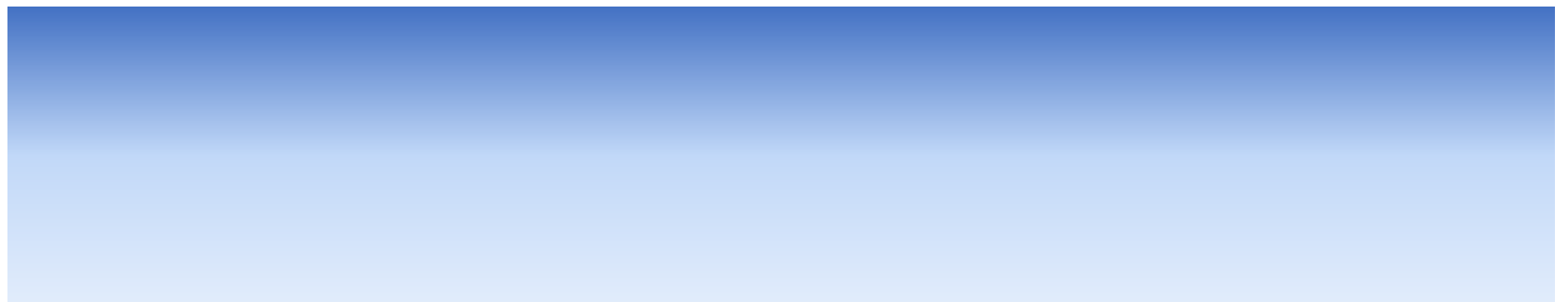
日本海側東部地域港湾発着の方面別・積替港別貨物量(トン)

	2018年			2023年		
	輸出	輸入	計	輸出	輸入	計
中国・台湾方面貨物 計	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
	76.0%	47.9%	54.6%	87.2%	45.6%	54.9%
上海港積替	3,403	42,911	46,314	2,181	30,012	32,193
	7.2%	28.7%	23.5%	8.3%	32.8%	27.3%
その他	8,004	35,043	43,047	1,194	19,740	20,934
	16.8%	23.4%	21.9%	4.5%	21.6%	17.8%
東南・南アジア・大洋州方面貨物 計	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
	96.7%	99.2%	97.9%	93.8%	96.1%	94.9%
上海港積替	1,846	461	2,307	1,173	987	2,160
	3.3%	0.8%	2.1%	4.2%	3.8%	4.0%
その他	0	0	0	555	25	580
	0.0%	0.0%	0.0%	2.0%	0.1%	1.1%

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。

3. 定期コンテナ航路の配船状況



釜山航路の撤退要因 撤退港と存続港の比較から

✓ 輸出入のインバランスが大きい

三池、函館では、輸出コンテナの半数以上が空コンテナ（回送費用負担が大きい）

✓ 過大な船型

函館、室蘭には地方港にしては大きいタイプの船舶（1000TEU級）が寄港

港湾	航路休廃止年	輸出		輸入		輸出入計 (実入り)	就航船 平均船型 (TEU)	対船型比 取扱量(倍)
		(実入り)	(空)	(実入り)	(空)			
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、参照港								
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。

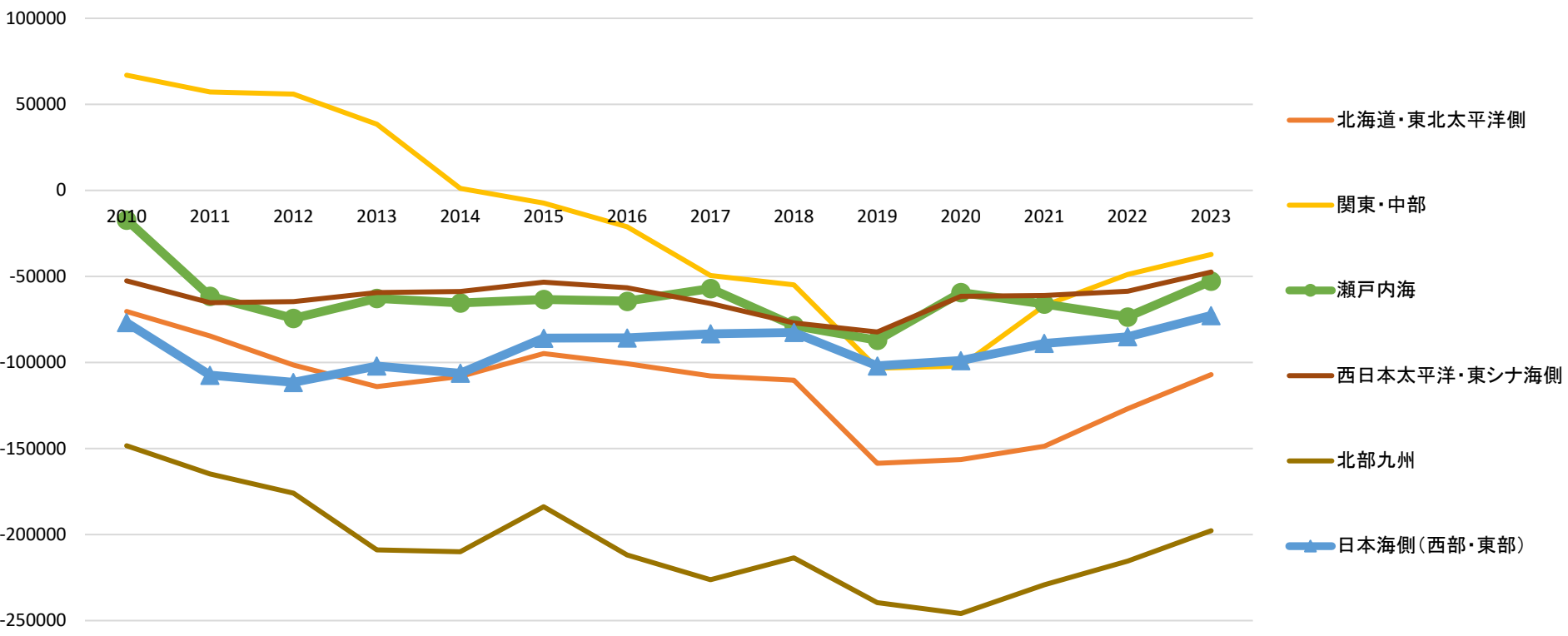
全地域で、輸出入バランスは「入超」

➤ 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。

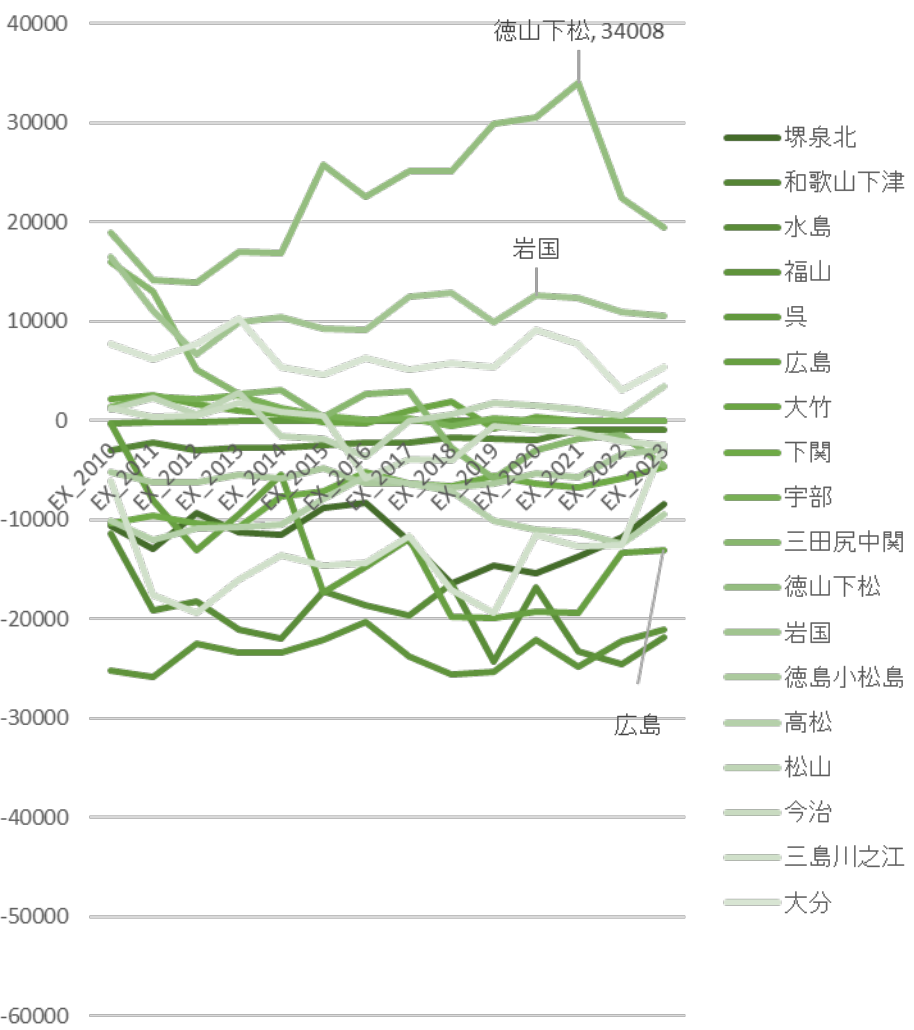
地域別の地方港湾コンテナ貨物輸出入バランス（輸出一輸入、TEU）



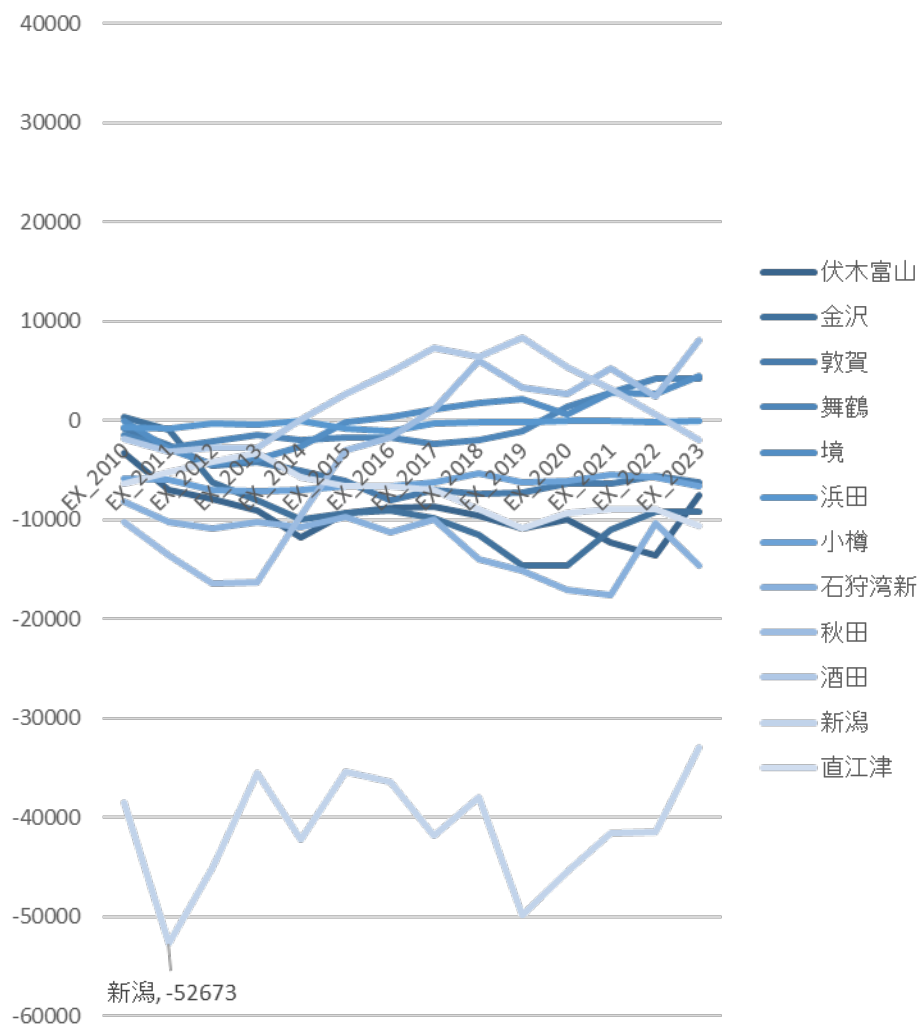
注：地方港のみ。出所：港湾統計に基づき報告者作成

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

図表8 瀬戸内海地方港輸出入バランス



図表9 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

4. ヒアリング調査等に基づく定性的検討

実務者・専門家らの認識

本研究では、「釜山港離れ」が釜山港の地位低下の兆候なのかを検討。

- ✓ 釜山港の混雑・滞貨は解消したが、日本の荷主企業には「釜山港積替は時間がかかり、不安定」という認識が残る。
 - ⇐ 紅海情勢悪化に伴う世界的な船腹不足や、日本貨物の後回しなどの要因。
- ✓ 他方、時間調整用の物流拠点として利用する事例も。荷主企業は、保管コスト・配送コスト・輸送日数を総合的に勘案。
- ✓ 釜山港の北港・新港間で横持輸送が発生する場合があるものの、輸送日数への影響は限定的。本船スケジュールの方が重要。船社側も横持輸送を最小化する運用を行っているほか、釜山港港湾公社はターミナル間輸送効率化や将来的な新港への機能集約を進めている。



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」
(2025年11月5日)

5. まとめ

短期的に、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。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。

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、釜山港にとって潜在的なリスクと考えられる。

過去30年間、釜山港、韓国船社と地方港との利害が一致してきたが、全く異なる構図が出現する可能性があり、今後、注目していくべき点である。

ご清聴ありがとうございました。

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, 1号, pp.5-22.

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, 6号, pp.58-66.

新井洋史(2026) 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. ERINA REPORT. no.10, pp.10-19.

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.

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

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.

渡邊 壽大、川崎 智也、松田 琢磨(2020) 地方コンテナ港のインセンティブ助成の実証分析, 日本物流学会誌, 第28号, pp.141-148.