

韓国・釜山港のハブ化とわが国低温／定温物流事業への影響

株式会社日本経済研究所 国際本部 部長 尾崎 充孝
 主任研究員 武谷 由紀
 株式会社日本政策投資銀行 産業調査部 次長 藤井 康雄

【要旨】

韓国・釜山港は、北東アジア地域でのトランシップ（積替）貨物のハブ港としての地位を確立している。近年では、日本企業が、物流のさらなる効率化のために、常温貨物の輸出入拠点を釜山港に集約化・シフトする動きもみられる。本稿では、かかる状況の下、日本の物流業界が強みを持つとされる低温／定温物流事業（コールドチェーン）のうち、特に冷凍冷蔵倉庫に注目し、釜山港のハブ化の動きが与える影響について考察を行った。

1. トランシップ港として躍進する釜山港

グローバル化の進展、アジアの経済成長を背景に、アジア発着の海上コンテナ貨物輸送量は急速に増加し

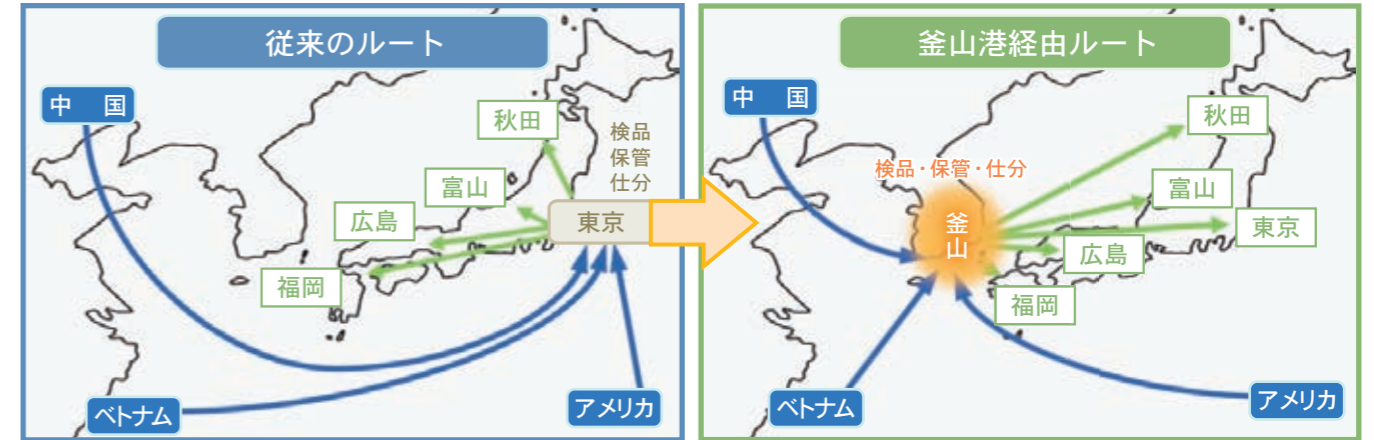
ている。1990年代以降、アジア発着貨物量の急速な増加等を背景に、釜山港はアジア発着貨物のトランシップ港としてその機能を急速に拡大した。近年、中国に

図表1 コンテナ取扱量・順位の推移

順位	1980年		1990年		2000年		2010年		2012年						
	港湾	(千TEU)	港湾	(千TEU)	港湾	(千TEU)	港湾	(千TEU)	港湾	(千TEU)					
1	NY/NJ	1,947	シンガポール	5,220	香港	18,100	上海	29,069	上海	32,529					
2	ロッテルダム	1,901	香港	5,100	シンガポール	17,040	シンガポール	28,431	シンガポール	31,649					
3	香港	1,465	ロッテルダム	3,670	釜山	7,540	香港	23,699	香港	23,117					
4	神戸	1,456	高雄	3,490	高雄	7,426	深セン	22,510	深セン	22,940					
5	高雄	979	神戸	2,600	ロッテルダム	6,280	釜山	14,194	釜山	17,046					
参考	13	横浜	722	6	釜山	2,350	15	東京	2,899	25	東京	4,285	28	東京	4,752
	16	釜山	634	11	横浜	1,650	20	横浜	2,317	36	横浜	3,280	43	横浜	3,053
	18	東京	632	13	東京	1,560	22	神戸	2,266	45	神戸	2,556	50	名古屋	2,655
	38	大阪	254	24	名古屋	898	28	名古屋	1,912	46	名古屋	2,549	52	神戸	2,568
	45	名古屋	206	38	大阪	483	36	大阪	1,474	86	大阪	1,264	57	大阪	2,410

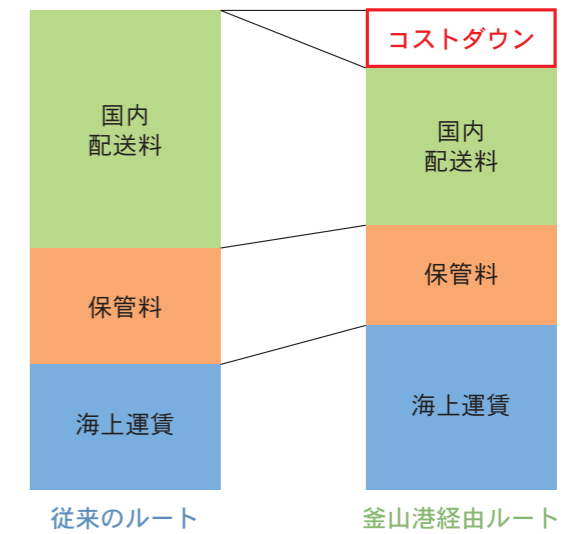
(備考) 国土交通省資料等により作成

図表2 従来型→釜山港経由モデルへの変更図



(備考) 西濃運輸HP等により作成

図表3 物流コストの削減



(備考)

- J&K Logisticsにより作成
- 同社試算によると、ある日系企業の削減効果は12%程度見込まれる
- 国内配送料（輸入の場合、国内主要港湾から消費地までの陸運コスト）、保管料の削減コスト総額は、釜山を経由することによる海上運賃の増額分を大幅に上回る

も大水深港が整備され、周辺地域港湾間での競争が激化する中、韓国政府は、釜山港の北東アジアの物流拠点としての整備を戦略的に推進し、釜山港のトランシップ港としての機能をさらに強化せんとしている（図表1）。

具体的には、港湾荷役の24時間フルオープン化、大水深化、アジア地域とのフィーダーネットワーク充実、港湾施設運営の民営化を推進した。また、深刻化する釜山北港の入港船舶の集中・混雑や沖待ち、港湾周辺の交通渋滞解消のため、2006年に釜山新港を開港し、大規模コンテナターミナルを整備したことに加えて、後背地（自由貿易地域）に大規模物流団地を整備し、各種インセンティブ制度や税制優遇措置を導入することで、物流ハブとしての釜山港の機能強化および競争力の維持に取り組んでいる。

2. 日本企業による釜山港活用の動き

釜山港湾公社（BPA）は、ハブ港たる釜山港のメリットとして、北東アジアの中心地・国際幹線航路上に位置する地理的優位性、周辺国への充実したフィーダーネットワーク、低廉な荷役料やトランシップ貨物の入港料免除等の優遇措置に基づく価格競争力、大水深の港湾（現在16m、2016年までに17m）に加え、霧・台風の影響が少ないことによる安定的な港湾運営を挙げている。

日本企業が釜山港をハブ港として利用するメリットは、原産地国と日本間の物流の中継・配送拠点として活用することで、物流コストの削減（主に国内配送料）、リードタイムの短縮化等を通じた、物流の効率化・最適化が挙げられる（図表2、3）。

また、釜山新港物流団地活用により、釜山は、貨物集約倉庫としての保管機能に留まらず、従来日本国内で実施していた検品・仕分け・包装等の流通加工や、製品組立等の機能を果たすことが可能となる。このた

め、常温物流の分野では、釜山港をハブ港として活用する動きが進展している。また、近時は、BCPの観点から釜山港の活用を検討する日本企業も増えている模様である。実際、釜山新港の物流団地には、多くの日本企業が進出している（同団地内の事業出資外国企業74社のうち、地場企業との合併等を含む進出日本企業は32社）。

3. わが国港湾および港湾倉庫事業への影響

かかる状況下、日本の輸入貨物のうち、釜山港でトランシップされる貨物は量・割合とも過去10年間で大きく増加している（図表4）。

欧米基幹航路の釜山港への寄航便数が増加した一方で、日本の主要港では減少基調にあることもその一因となっている。近年、海運会社は、欧州航路を中心に、投入船舶の大型化、便数削減を通じ輸送コストを削減する中、アジア地域での貨物量割合が低下する日本に代わり、大型船舶が停泊可能であり、取扱貨物量の多い地域に近接するアジア主要港への寄航便を増加している。米州航路は、アジア側の最初の寄港地である日本に地理的優位性があるものの、アジア・北米間の最短ルート（太平洋～津軽海峡～日本海～釜山港～アジア）が選好される傾向にある。この結果、主要航路上で最も日本に近接する釜山港からのトランシップ貨物が増加している。

釜山港でトランシップされる輸入貨物について、国内の地域別にその貨物量や比率を比較すると、国内主要港に加え、日本海側や九州の地方港でこれらの増加が顕著である（図表5）。

こうした中、地方港にて増加する輸入貨物の保管・流通ニーズを踏まえ、日本通運による富山新港の流通倉庫（延床面積3千㎡、2011年12月）や舞鶴港の舞鶴国際埠頭倉庫（延床面積8千㎡、2014年10月竣工）等、近時は日本海側の地方港にて倉庫を新設する動きも見られる。

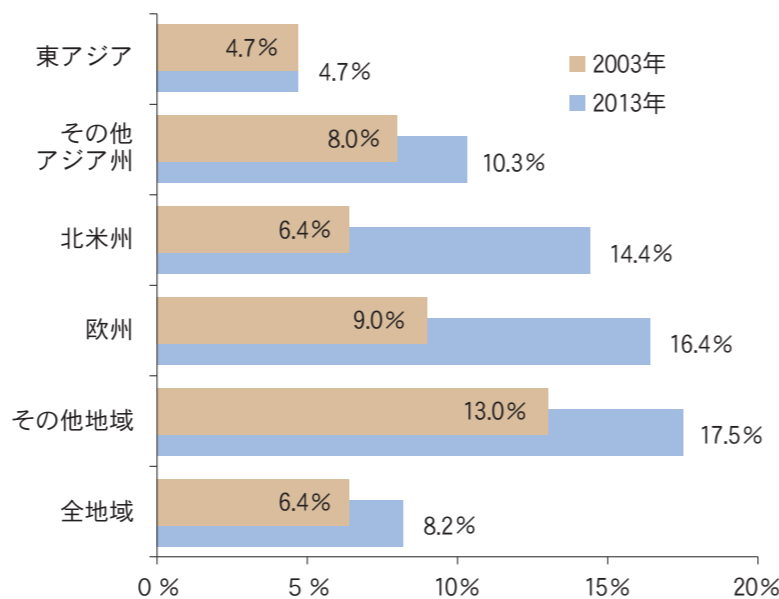
4. わが国における低温／定温物流の状況と日本企業による釜山港活用の動き

常温物流に加えて、低温／定温物流の分野でも、釜山港を貨物のハブ港として活用する日本企業の動きがみられる。ここでまず、国内の状況を確認すると、日本の冷蔵倉庫の所管容積は、冷凍食品市場の拡大等を背景に、1990年代後半まで順調に伸長してきたが、以降はほぼ横ばいで推移している。今後の国内の冷蔵倉庫需要については、人口減少を背景に大きな伸びは見込めないものの、加工食品や調理済み食品など中食需要の拡大等を背景に、横ばいないしは微増が予想される。

アジアを除く地域からの海上コンテナによる輸入は、食品が占める割合が多い。こうした品目は低温・定温保管が可能なリーファーコンテナにより海上輸送され、そのほとんどが主要港で受け入れられている。釜山港のハブ化が低温／定温保管を必要とする品目にも進展した場合、釜山港および国内の地方港において低温／定温物流施設を整備するニーズが増加することも予想される。

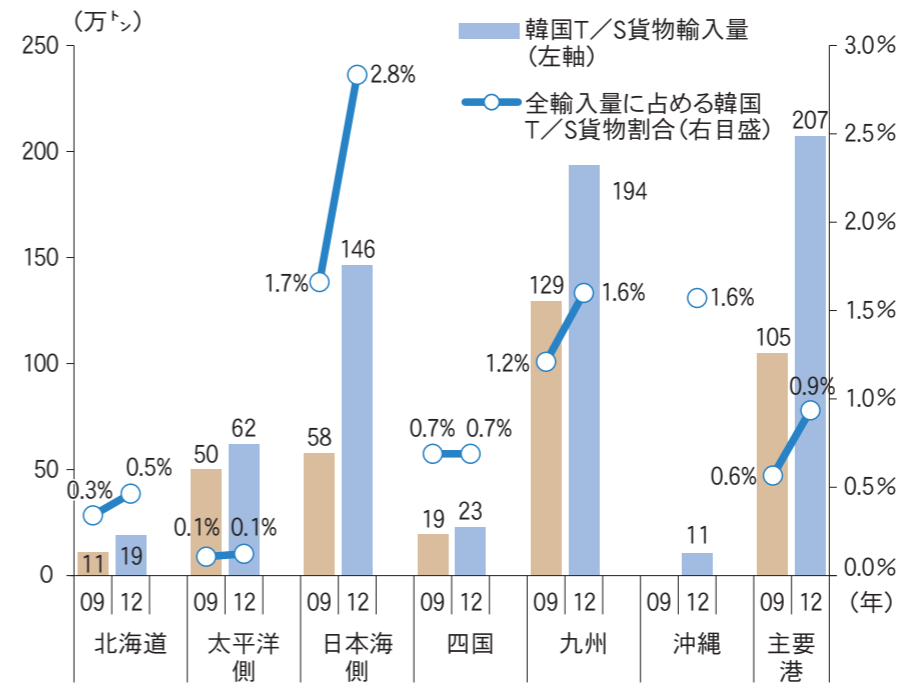
実際、食品スーパーの共同調達機構、CGCジャパンは、海外で調達した水産品を釜山・甘川港で加工し、国内地方の加盟社に対して、地方港経由で配送を行っ

図表4 日本の全輸入コンテナ貨物に占める釜山港トランシップ貨物の割合



（備考）国土交通省 全国輸出入コンテナ貨物流動調査（2013）により作成

図表5 地域別韓国トランシップ貨物の輸入量および全輸入貨物に占める割合



（備考）
 1. 国土交通省港湾統計により作成
 2. トランシップ貨物の一部は、経由港の所在国からの輸入と区分されている模様
 3. 主要港は、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸。日本海側の主な港は秋田、酒田、新潟、金沢、敦賀、境港

ている。また、三井倉庫釜山新港物流センター（2014年7月本格稼働開始）が、定温倉庫での食品保管を手掛けているほか、西濃運輸グループは、釜山新港物流団地内では初めてとなる冷凍冷蔵倉庫を年内に竣工予定である。

5. 低温／定温物流分野における釜山港活用の課題と展望

釜山港において、従来より、国際水産物の物流・貿易基地として位置づけられてきた甘川港は、韓国国内で冷凍・冷蔵倉庫の一大集積地となっており、輸入水産物の保管、輸入・再輸出のための物流・加工基地が整備されている。今後、釜山港のハブ港としての地位が一層強化されることを前提とすれば、同港における冷凍冷蔵倉庫の需要はさらに増大することが見込まれるが、甘川港周辺での追加的な開発余地は乏しいことから、今後は、新港後背地物流団地での保税冷蔵冷蔵倉庫整備の増加が予想される。

日本企業が、日本へ輸入される低温／定温貨物について、釜山新港をトランシップ港として活用する場合、物流コストの削減など前述の常温物流の分野における釜山港活用のメリットに加え、以下の点で一層のメ

リットを享受できる可能性が高い。

(1) 日本の冷凍冷蔵倉庫事業の売上原価の2割程度を占める最大のコスト要因である電力料金が、韓国では日本の1/2程度であり、①穀類やコーヒー豆等品質劣化の影響が比較的軽微な冷蔵品や、②収穫期と需要が集中する時期が異なることで一定の冷凍保管が必要となる品目（原料系：銀鮭等）など、特に長期保管が可能な物品について、より大きなコストメリットを享受できる。

(2) 日本国内の配送においても、常温物流に比べ割高な低温／定温物流の陸送コストの削減余地が大きいことから、物流のさらなる効率化への寄与が期待される。一方、トランシップ時の品質・衛生管理や短納期化など、食品を代表とする低温／定温物流が必要となる品目に特有な国内荷主企業のニーズへの対応が求められるなど、一定の課題も存在している。

このような課題もあるものの、グローバルに展開する企業の物流最適化への取り組みは、今後も一層進展するものと予想される中、低温／定温物流の分野においても、北東アジアのハブ港としての釜山港の活用が、徐々にではあるが進んでいくことが見込まれ、今後の動向が注目される。