

# 北東アジアゲートウェイ境港

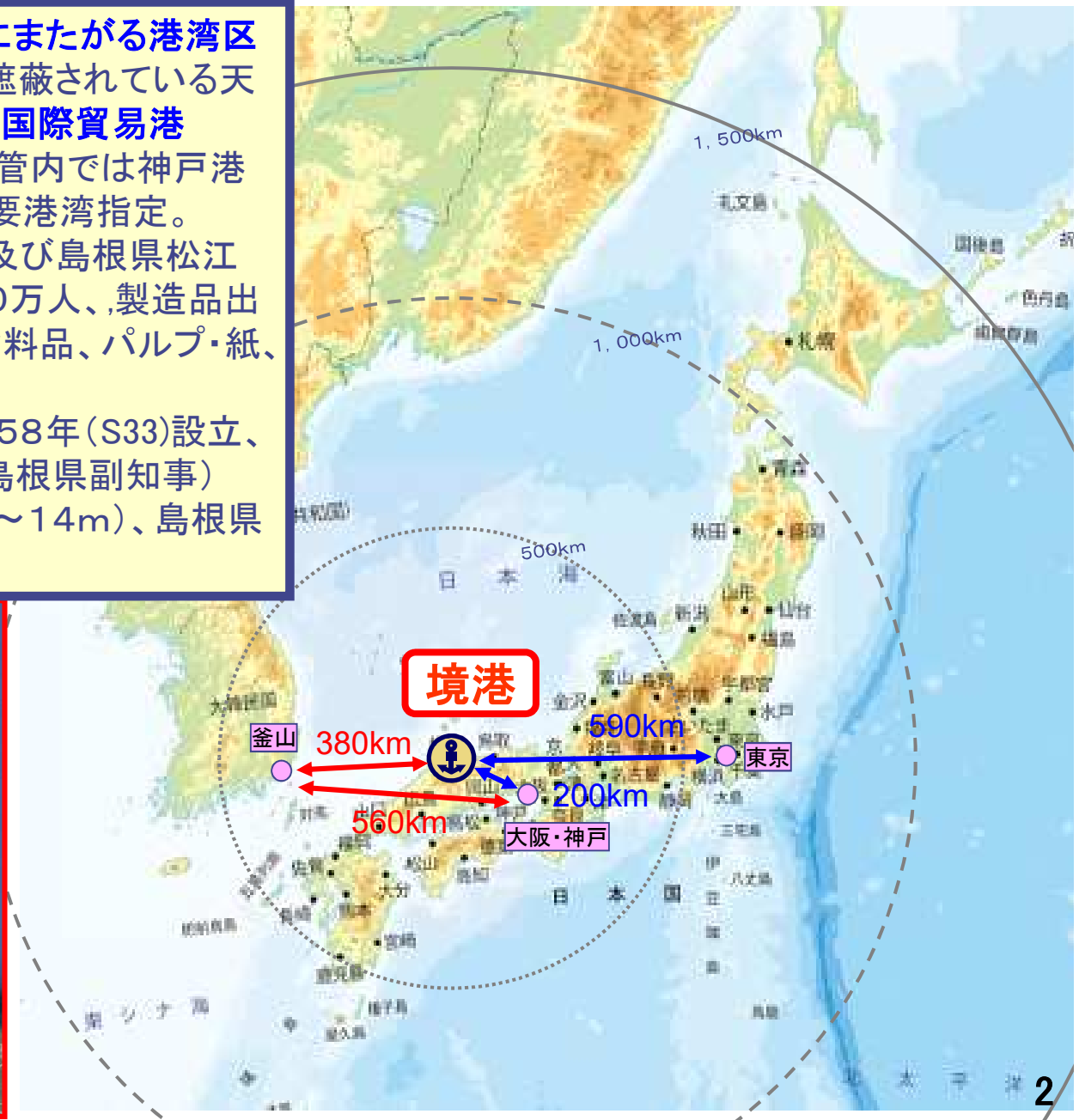
・2024年問題、境港の取組(内航利用促進)について

2023年7月11日国際コンテナターミナルガントリークレーン2号機供用開始

2023.10.18 境港管理組合

# 境港の位置と概要

- 境港は、鳥取県と島根県の両県にまたがる港湾区域を有し、北方を島根半島により遮蔽されている天然の良港であり、日本海側有数の国際貿易港
- 1896年(M29)に開港(神戸税関管内では神戸港に次ぎ2番目)、1951年(S26)重要港湾指定。
- 後背地は鳥取県米子市、境港市及び島根県松江市、出雲市、安来市など人口約60万人、製造品出荷額約9千2百億円(主な業種:食料品、パルプ・紙、電気機械、鉄鋼業)の圏域
- 港湾管理者は境港管理組合(1958年(S33)設立、管理者:鳥取県知事、副管理者:島根県副知事)
- 鳥取県側:41バース(水深4.5m~14m)、島根県側:7バース(水深4.5m~9m)



# 「境港」の全景と主要岸壁・主要機能

**外航クルーズ  
国際フェリー  
RORO船**

**外港竹内南地区**



地区名	主要施設	対象船舶
外港竹内南	-10mバース 300m	内貿RORO船、国際フェリー船、クルーズ船

**外港中野地区**

**原木**



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港中野地区	-12バース 240m	原木

**江島地区**

**原木**



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
江島	-9mバース 165m	原木・石材
	-7.5mバース 130m	セメント

**外港昭和北地区**

**原木**



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和北	-9mバース 370m	セメント・原木
	-7.5mバース 260m	重油、雑貨品

**外港昭和南地区**

**リサイクル**



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和南	-13mバース 270m	木材チップ
	-10mバース 185m	金属くず
	-7.5mバース 130m	

**国際CT**

**コンテナ**



地区名	主要施設	主要取扱貨物等
外港昭和南	-14mバース 280m	コンテナ貨物
	-13mバース 270m	木材チップ、雑貨品



**日本海側地域の経済発展に貢献** (北東アジアゲートウェイ) 松江市長保岡町

・物流コスト削減とリードタイム短縮による国際競争力強化 ・観光立国の実現 ・循環型社会の構築

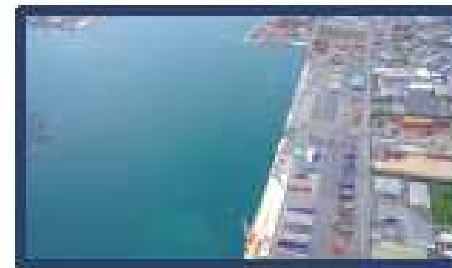
# 物流における境港の優位性

01

## 対岸諸国に近い機能集約された港



港湾機能が集約されたコンパクトな港であるため、大規模港のような混雑がありません。



02

## 海上輸送を活かした物流の効率化



国内輸送を短縮することにより、物流の効率化、CO<sub>2</sub>の削減にも貢献できます。



03

## 大規模な地震や津波のリスクが低い



海溝型地震の原因となるプレートがなく、大規模地震や津波の発生リスクが低いとされています。太平洋側での災害リスクや、主要港でのトラブル発生に備えた代替港としての役割が期待できます。

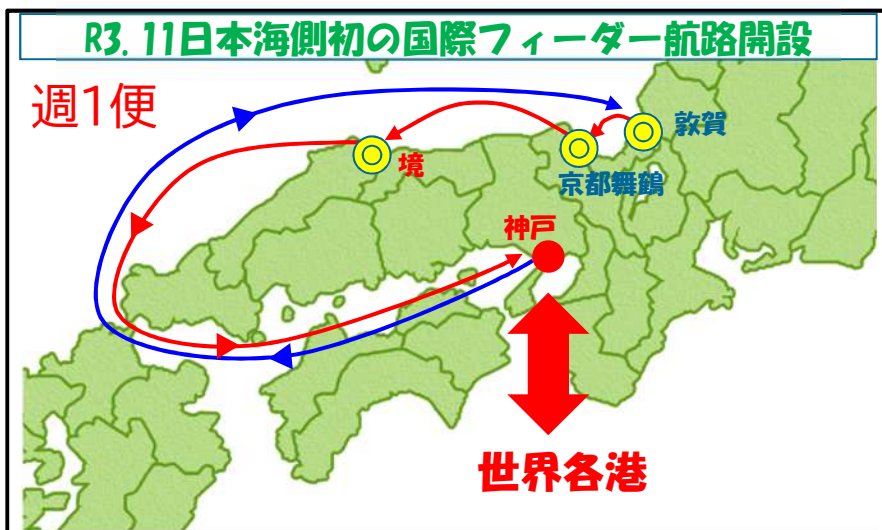
# 境港と世界を結ぶ定期コンテナ航路

2023年7月現在

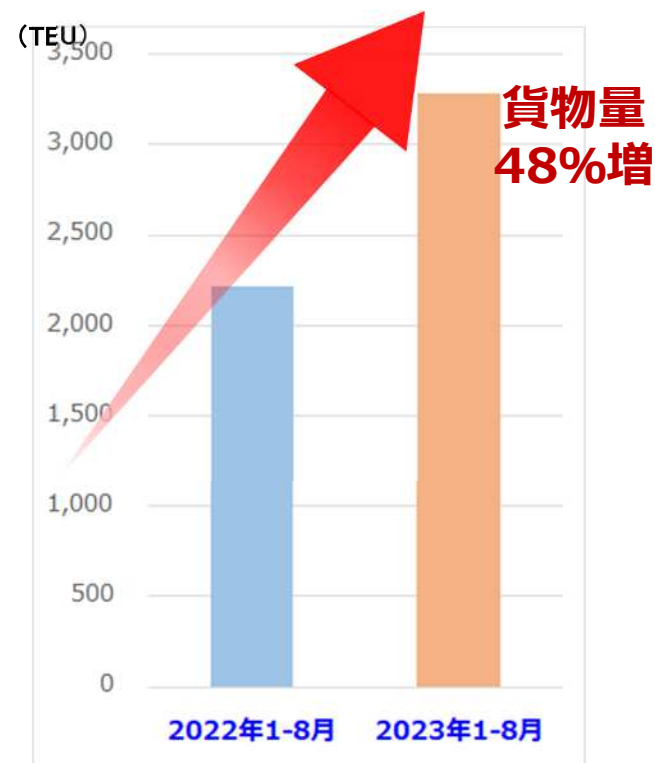


# 国際フィーダー日本海航路の促進

- **神戸港・境港・京都舞鶴港・敦賀港の間で国際フィーダー日本海航路が週1便の定期化！**
  - ・神戸・境港・敦賀港間で開始 (R3年11月～)されたトライアル航路が京都舞鶴港も加えて令和4年3月から定期航路化
  - ・境港管理組合も岸壁使用料、荷役機械使用料を減免する等、航路活用の促進を支援！
  - ・取扱貨物は順調に増加しており、今後定期航路の増便に向けPSの取組を加速！
- **新たに国内貨物の積載サービスも開始 (国内各地への内航定期航路網を通じた移送が可能)**



国際フィーダーのコンテナ貨物量は、前年比148%  
※2023年8月現在



## <運航スケジュール>

神戸港(土)～敦賀港・京都舞鶴港  
(火)～**境港(水)**～神戸港(土)  
※毎週台湾(輸出約8日、輸入約12日)への輸出も可能

## <主な利用貨物>

陸上輸送により神戸港を利用している荷主、及び海上輸送の混乱により境港から神戸港に利用振替している荷主等の貨物等

【運航船舶】だいこく 船社:井本商運(株)  
総トン数:749ton 最大積載:189TEU



国際フィーダー航路 コンテナ貨物実績

# 境港から主要港へのリードタイム

## ➤ 韓国航路（釜山港 T / S）

※韓国船社HPより

2023年8月現在

港		輸出	輸入
韓国	釜山	1~2日	1~4日
香港	香港	6~13日	5~10日
中国	上海	6~10日	4~12日
	天津	5~10日	3~10日
	大連	4~10日	4~10日
	青島	4~9日	4~11日
	寧波	8~10日	5~11日

港		輸出	輸入
タイ	バンコク	11~14日	14~17日
	レムチャバン	13~15日	11~16日
ベトナム	ホーチミン	8~11日	8~13日
	ハイフォン	6~11日	7~12日
北米	25~40日程度		
EU	詳細は集荷代理店まで		

## ➤ 国際フェーダー航路（神戸港 T / S）

※OOCL社HPより

港		輸出	輸入
台湾	基隆	12日	14日
	高雄	10日	12日
香港	香港	13日	11日
フィリピン	マニラ	16~18日	17~19日
タイ	レムチャバン	18日	16日
ベトナム	ホーチミン	13日	22日

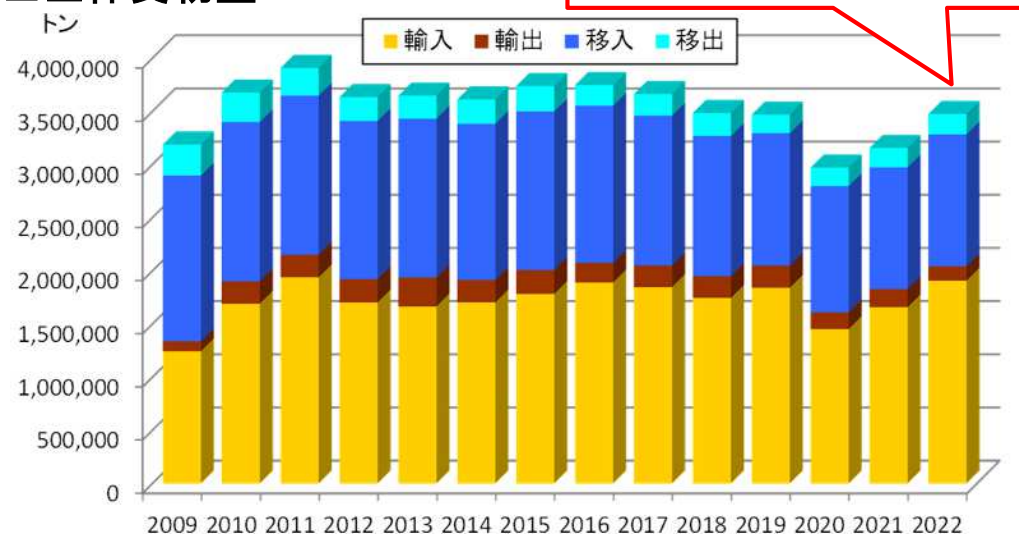
内貨輸送		移出	移入
日本	神戸	2日	4日
	東京・横浜	7日	7日
	名古屋	10日	11日
	仙台	12日	9日
	苫小牧	16日	12日

※北米・EUは25~45日程度 詳細は集荷代理店まで

# 境港の取扱貨物量(全体貨物量)

○全体貨物量は347万5,691トンで増加した。2020年は新型コロナウイルス感染症の流行に伴い300万トンを割り込んだ。2021年から2022年にかけて国内・海外の需要回復もあり、回復傾向にある。  
 ○外貿貨物は、輸出貨物が13万5,008トン(同20.8%減)と減少、輸入貨物が190万7,070トン(同15.0%増)で増加となった。内貿貨物については、移出貨物が19万2,608トン(同5.2%増)と増加、移入貨物が124万1,005トン(同8.4%増)となった。

## ■全体貨物量

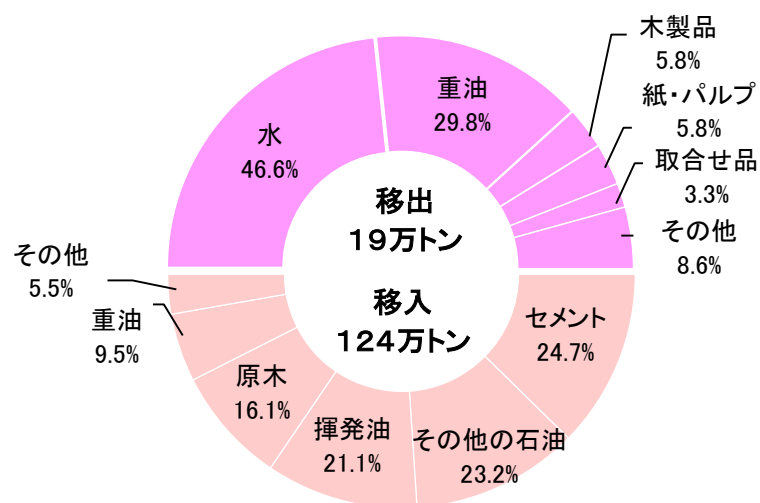
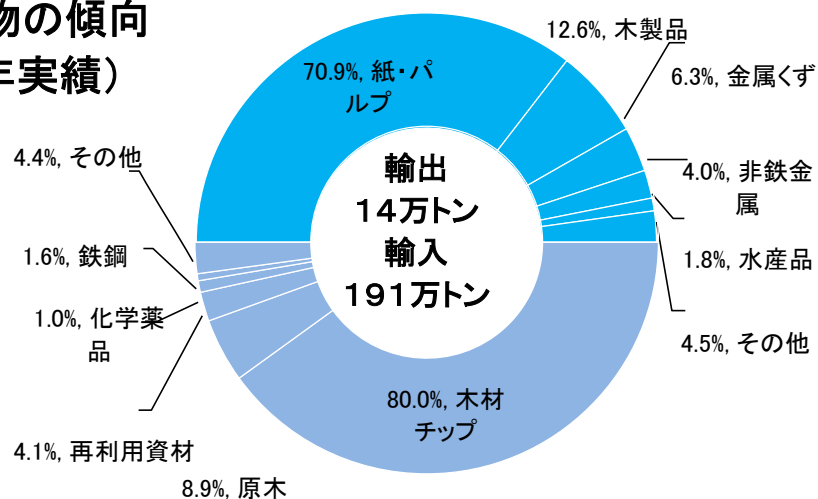


## ■全体取扱貨物上位国(2022年実績)

上位の貿易相手国では、インドネシア、ベトナム、カナダが増加し、中国、マレーシアが減少している。

順位	国名	R4 (2022)年	R3 (2021)年	前年比増減率
1	インドネシア	859,381トン	830,002トン	3.5%
2	ベトナム	599,479トン	402,961トン	48.8%
3	カナダ	151,151トン	97,959トン	54.3%
4	中国	121,338トン	168,511トン	-21.8%
5	マレーシア	97,347トン	168,309トン	-42.2%

## ■取扱貨物の傾向 (2022年実績)



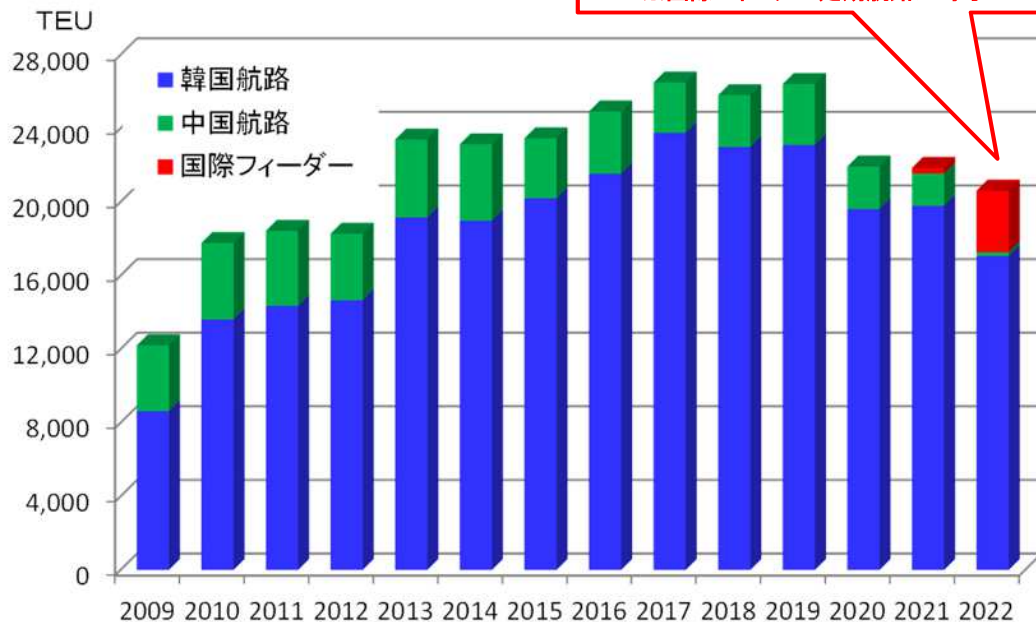


# 境港の取扱貨物量(コンテナ)

○コンテナ貨物量(実入り)は2009年以降右肩上がり増加していたが、2020年はコロナ感染拡大の影響により取扱量が減、2022年は中国航路が休止、韓国航路が前年比15%減となり大幅減となったが、R4年から定期化した国際フィーダー航路が下支えている。

○コンテナ取扱貨物量(実入り)は2万618TEU(前年比5.7%減)であり、韓国航路が1万7,067TEU(同13.8%減)、中国航路は令和4年(2022年)6月以降休止のため、199TEU(同88.6%減)となった。また、令和4年(2022年)3月から神戸港・境港・敦賀港の間での国際フィーダー航路定期化により、内貿コンテナが3,352TEU(1,084.8%増)となった。

## ■コンテナ(実入り)取扱量



## ■主な貿易相手のコンテナ取扱量 (2022年実績)

上位の貿易相手国では、中国、フィリピン、インドが減少し、韓国、タイが増加している。

順位	国名	R4 (2022)年	R3 (2021)年	前年比増減率
1	中国	6,932TEU	8,892TEU	-22.0%
2	韓国	3,455TEU	2,324TEU	48.7%
3	フィリピン	3,406TEU	5,087TEU	-33.0%
4	タイ	1,773TEU	1,433TEU	23.7%
5	インド	467TEU	627TEU	-25.5%

## ■2022年 コンテナ貨物の傾向

\* 全体数量: 20,618TEU

\* 韓国航路 : 17,067TEU (全体の 82.7%) (輸出:紙・パルプ、木製品、非鉄金属 輸入:木製品、非金属鉱物、鉄鋼)

\* 中国航路 : 199TEU (全体の 1.0%) (輸出:紙・パルプ、電気機械 輸入:電気機械、家具装備品)

\* 国際フィーダー: 3,352TEU (全体の 16.3%) (輸出:紙・パルプ、木製品、水産品 輸入:木製品、製造食品)

# 港湾荷役用機械(ガントリークレーン)の増設

2023年7月11日供用開始

外港昭和南地区国際コンテナターミナル



## ①境港背後圏域のポテンシャルへの対応

- 2006年に設置以降、コンテナ取扱量は着実に増加

## ②コンテナ船の大型化への対応

- コンテナ船1700TEU級に対応可能

## ③ガントリークレーン1基体制の脆弱性への対応

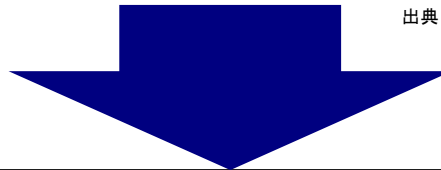
- 1基体制におけるリスク管理上の課題を解消  
(部品交換等の計画的な維持管理が可能となるほか、トラブルによる荷役ができない状況を回避)

# 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- 平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、年960時間(休日労働含まず)の上限規制が適用。
- 厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」(貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象)により、拘束時間等が強化される。

施行/運用時期		項目		現状	適用後		
労働基準法	2024年4月	時間外労働上限	年	1,176時間 (休日労働含む)	<b>960時間 (-216時間)</b> (休日労働含まず、罰則あり)		
改善 基準告示	2024年4月	拘束時間上限	年	原則	—	<b>3,300時間</b>	
				特例	3,516時間 (労使協定による)	<b>3,400時間 (-116時間)</b> (労使協定による)	
			月	原則	293時間	<b>284時間 (-9時間)</b>	
				特例	320時間 (労使協定による。年6回まで)	<b>310時間 (-10時間)</b> (労使協定による。年6回、連続3か月まで)	
			日	原則	13時間	13時間	
				特例	16時間 (15時間超は週2回まで)	<b>15時間 (-1時間)</b> (長距離輸送のみ)	
		休息时间下限				8時間	11時間を基本とし、 <b>9時間</b>
		運転時間上限	日			9時間 (2日平均)	9時間 (2日平均)
週			44時間 (2週間平均)	44時間 (2週間平均)			
連続運転時間上限				4時間	4時間 (やむを得ない場合は30分まで延長可)		

出典:「内航フェリー・RORO船輸送の現況と今後の課題及びターミナル機能強化の取組内容について」, 国土交通省

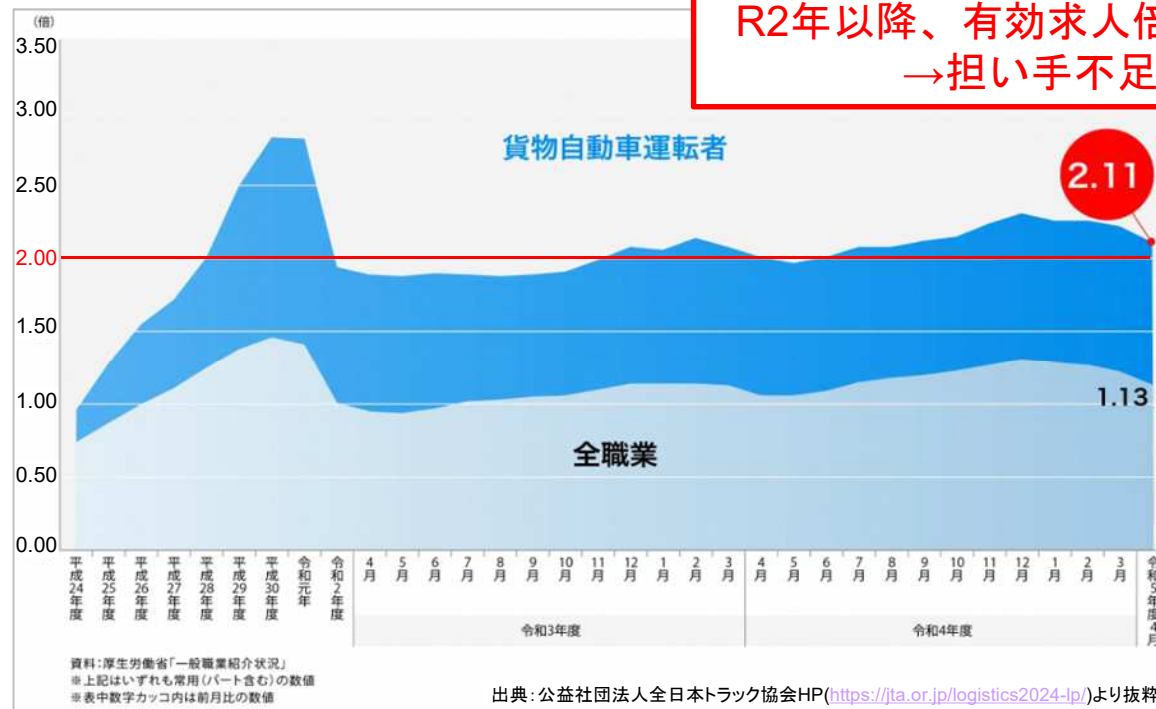


- 2024年問題に対し、具体的な対応を行わなかった場合、**2024年度には輸送能力が約14%(4億トン相当)不足する可能性**。
- その後も対応を行わなかった場合、**2030年度には輸送能力が約34%(9億トン相当)不足する可能性**。

※持続可能な物流の実現に向けた検討会(2022年11月11日、(株)NX総合研究所試算) 11

# 「物流の2024年問題」(トラックドライバーの時間外労働の上限規制)

- トラックドライバーの時間外労働の上限規制への対応として、人員補充が考えられるが、貨物自動車運転者の有効求人倍率2.0倍以上となっており、人員補充が難しい状況である。

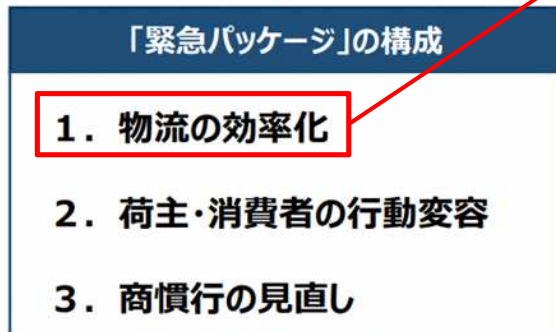


## <課題>

- 2024年問題により、荷主や一般消費者のニーズに答えられなくなり、今までどおりの輸送(例えば長距離輸送など)ができなくなる
- ドライバーの増員が必要だが、担い手不足により、人材が確保できない

# 物流革新緊急パッケージ(案)

- 政府は「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を令和5年10月6日に開催。
- 2024年問題が迫る中、2030年度の輸送力不足の解消に向け可能な施策の前倒しを図るべく、「物流革新緊急パッケージ」を閣議決定し、公表。



## 1. 物流の効率化

### ○即効性のある設備投資・物流DXの推進

- ・物流事業者や荷主企業の物流施設の自動化・機械化の推進、効率化・省人化やドローンを用いた配送により人手不足へ対応
- ・港湾物流効率化に向けた「ヒトを支援するAIターミナル」の深化や港湾物流手続等を電子化する「サイバーポート」を推進等
- ・高速道路での自動運転トラックを対象とした路車協調システム等の実証実験等

### ○モーダルシフトの推進

- ・鉄道（コンテナ貨物）、内航（フェリー・RORO船等）の輸送量・輸送分担率を今後10年程度で倍増
- ・31ftコンテナの利用拡大を優先的に促進しつつ、中長期的に40ftコンテナの利用拡大も促進

### ○トラック運転手の労働負担の軽減、担い手の多様化の推進

- ・荷役作業の負担軽減や輸送効率化に資する機器・システムの導入等により、快適で働きやすい職場環境の整備を促進
- ・労働生産性の向上に資する車両を運転するための免許の取得等のトラック運転手のスキルアップを支援

### ○物流拠点の機能強化や物流ネットワークの形成支援

- ・農産品等の流通網の強化（中継輸送等の推進）
- ・物流施設の非常用電源設備の導入促進等による物流施設の災害対応能力の強化等の推進
- ・モーダルシフト等に対応するための港湾施設の整備等を推進
- ・高規格道路整備や渋滞対策、IC・空港・港湾等へのアクセス道路の整備に対する支援による物流ネットワークの強化
- ・トラックドライバーの確実な休憩機会の確保のため、SA・PAにおける大型車駐車マスの拡充や駐車マス予約制度の導入などの取り組みの推進

### ○標準仕様のパレット導入や物流データの標準化・連携の促進

### ○燃油価格高騰等を踏まえた物流GXの推進（物流拠点の脱炭素化、車両のEV化等）

### ○高速道路料金の大口・多頻度割引の拡充措置の継続

### ○道路情報の電子化の推進等による特殊車両通行制度の利便性向上

鉄道、内航海運の輸送量・分担率を増強

コンテナ大型化の推進



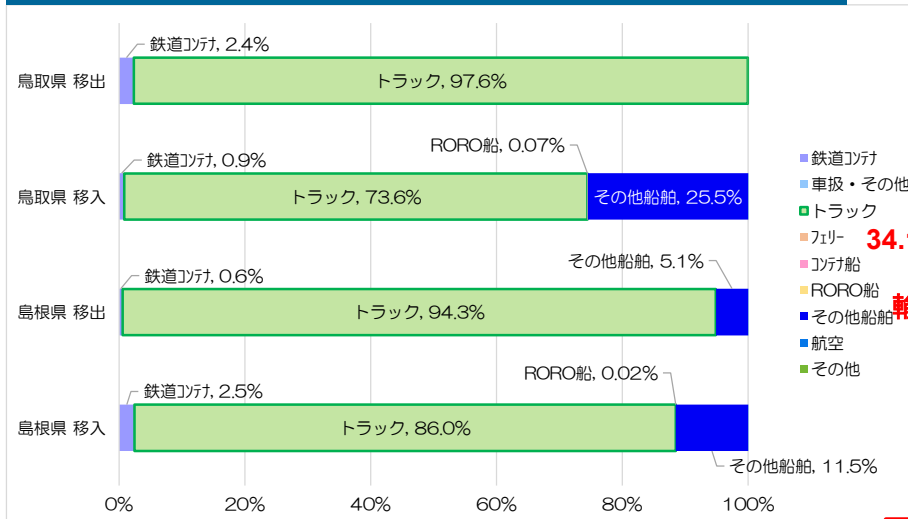
# 2024年問題の解決策(モーダルシフト)

- 今後、2024年問題の影響及びトラックドライバー不足により、**2030年度時点で34.1%の貨物が運べなくなる**という推計がされている(前述)。
- これら不足分について、長距離輸送を中心に、**陸送からコンテナ船等の内航船による輸送へのモーダルシフトを提案**。

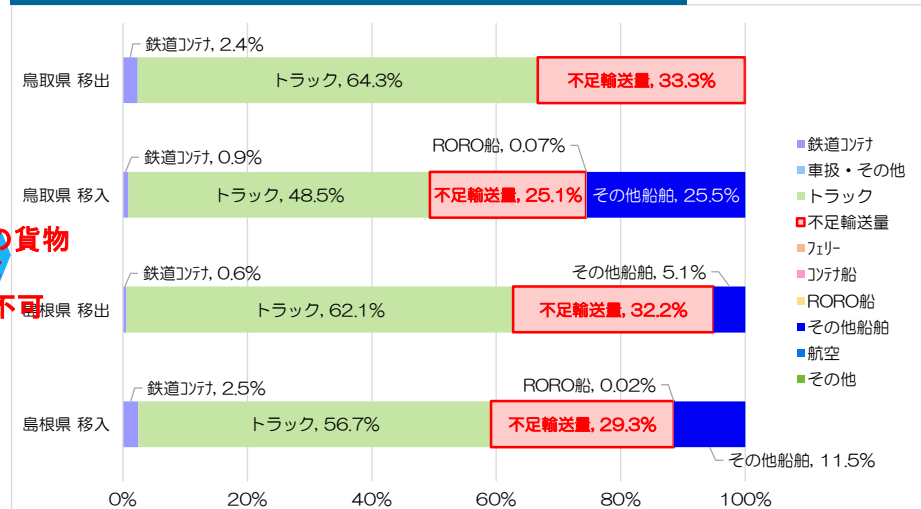
	2030年度
営業用トラック輸送量	27.6億トン
不足する輸送量	9.4億トン
不足する輸送量割合	34.1%

出典:国土交通省「内航フェリー・RORO船輸送の現況と今後の課題及びターミナル機能強化の取組内容について」

山陰地方における現況(2015年貨物量ベース)の輸送機関分担率



山陰地方における2025年時点での輸送機関分担率



不足する輸送量の一部を内航船等により補完

出典:全国貨物純流動調査(2015)の鳥取県・島根県の貨物量より作成

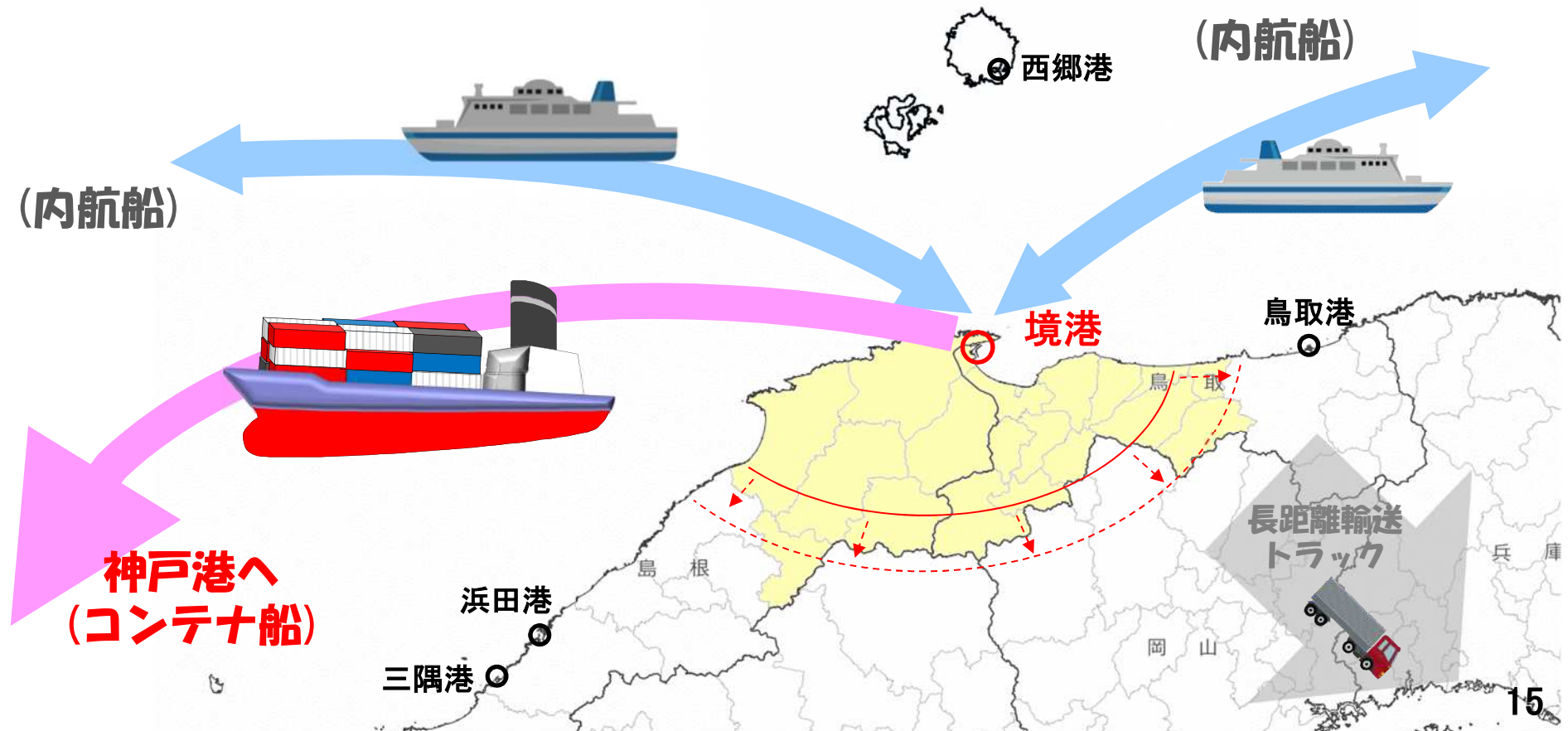
- 山陰地方においては、県外向けの**輸送貨物量の約90%がトラックによる輸送**である。
  - 2024年問題及びトラックドライバー不足の影響により、2030年度時点において**トラックにより輸送されている貨物量の34.1%が、今までどおりの輸送ができなくなる可能性**があり、今後、この問題の影響はさらに深刻化することが想定される。
- ⇒ **トラックドライバーの労働環境改善や人材不足に対応するため、不足する輸送量について、コンテナ船等による輸送へのモーダルシフトの活用が有効**と考えられる。

# 境港からのモーダルシフトの提案

2024年問題(R6.4~)への有効な対策として、現在トラックで長距離輸送している貨物を、境港を利用した海上輸送への「海運」モーダルシフトを提案。

提案①: 神戸港への国際フィーダー日本海航路の利用(週1便:水曜日)

提案②: その他内航船(RORO船等定期航路化にむけた検討中)



# モーダルシフトのメリット

- ・モーダルシフトのメリットとして、陸上輸送距離(時間)の大幅な短縮が見込まれる。
- ・また、船舶を利用した一括輸送のメリットとして物流に伴うCO2の削減効果も見込まれる。

## 国際フェーダー日本海側航路の利用

CO2削減効果: **トラック1台あたり648kg**  
(貨幣価値換算で約1,872円)  
※モデルケースによる試算

## その他内航船(RORO船等)の利用(想定)

CO2削減効果: **トラック1台あたり203kg**  
(貨幣価値換算で約586円)  
※モデルケースによる試算

## モーダルシフトの実現効果

山陰から関東への陸上輸送距離: **約713km短縮**  
(輸送時間: **約10h短縮**)  
※モデルケースによる試算



### ※モデルケースによる試算

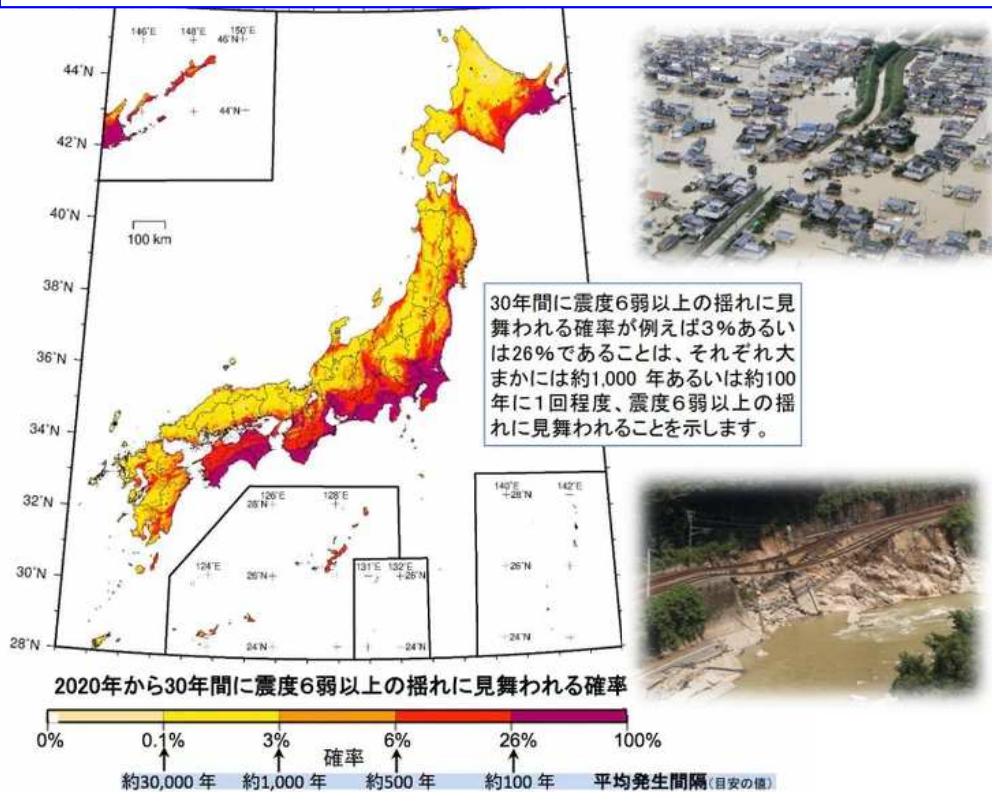
- ・山陰から関東への輸送を想定しモーダルシフトした場合の効果を計測(米子市⇒東京都)(代表地点として米子市役所、東京都庁を想定)
- ・モーダルシフトの効果は「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(国土交通省港湾局)」の考え方に準拠し計測。
- ・博多港、神戸港での船舶の接続待ち時間は考慮しない。
- ・CO2削減効果の貨幣価値は「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針(共通編)」(国土交通省 平成21年6月)より10,600円/t-Cを基に算出



# 境港の物流機能リダンダンシー確保に向けて

## ▶ 太平洋側港湾のバックアップ物流ルート

### ○ 集中豪雨による水害の増加、大型化する台風



- ・降雨時による高速道路や鉄道網の計画的な通行止め、計画運休も頻発
- ・頻発する災害時の物流網の寸断

**平常時から複数の物流ルートを確認し、一部貨物で境港を定期利用することがBCPの観点から必須**

## ▶ 日本海側海上輸送網の強化



### ▶ 定期航路化に試験輸送の実施

- ・H27年12月SEA&RAIL一貫輸送(北九州港～境港)
- ・H28年6月北海道方面試験輸送(苫小牧～敦賀～境港)
- ・H28年12月九州・関東方面試験輸送(東京～博多～境港)
- ・H29年7月,H30年2月,3月,6月,7月北海道方面試験輸送
- ・R3年6,7月北陸、中部方面、九州方面試験輸送(敦賀港～境港～博多)

# 荷主への助成制度

新規・小口:H20. 4~  
利用拡大:H21. 4~

## 国際定期コンテナ航路



### ① 新規利用

対象事業者

新規利用の荷主  
(過去に境港利用助成を受けたことがない方)  
※③小口混載は除く

助成金額

2万円/TEU

国内陸送加算 (遠隔地) 5千円/TEU

上限額

50万円/年度

陸送加算分 (遠隔地) 12万5千円/年度

### ② 利用拡大

対象事業者

前年と比較して利用が10TEU  
以上増加した荷主

助成金額

前年より増加した貨物 1万円/TEU

国内陸送加算 (遠隔地) 5千円/TEU

上限額

増加分 200万円/年度

陸送加算分 (遠隔地) 100万円/年度

### ③ 小口混載利用

対象事業者

小口混載貨物(LCL)を利用した  
荷主

助成金額

直行便 1千円/1t・m<sup>3</sup>

積替便 4千円/1t・m<sup>3</sup>

上限額

直行便 10万円/年度

積替便 20万円/年度

※ 国内陸送加算は、鳥取県中・西部、島根県東部地域が発着地の場合は対象外

問い合わせ先

境港貿易振興会

TEL:0859-47-3905 FAX:0859-47-3906

# 助成制度の拡充

助成対象: R5. 6. 30~

令和5年度 境港利用助成制度

## リーファーコンテナ助成 始めました

改正ポイント

☑ リーファーコンテナを利用した場合(対象条件有)

**20,000円/TEU**を助成します!!

■助成対象期間/ 2023.6.30~2024.3.31利用分

**NEW**

### ★ リーファーコンテナ利用

対象事業者

リーファーコンテナを利用した荷主  
(新規、拡大との併用可)

助成金額

**2万円/TEU**

上限額

**200万円**

増加した  
リーファー  
コンテナ  
**1TEU**から  
助成します



■既存の助成制度/ ①新規利用(2万円/TEU・上限50万円)

②利用拡大(増加分1万円/TEU・上限200万円)

**併用申請可**

●助成事業計画書をメール又はFAXにてご提出ください(予算終了次第、受付終了)

助成対象: R5. 7以降の交付決定日~(事前申請が必要)

## 境港のコンテナ航路を利用した トライアル輸送の取扱を 支援します

境港の利便性  
おためしください

1

韓国航路を利用して  
輸出入した場合



※高麗海路、長崎航路、韓日 LSC

2

国際フィーダー航路を  
利用した場合



※国際フィーダー船航路社: OOCL, 井原商船

助成対象期間 補助金交付決定の日から2024年2月29日

対象事業者  
・新規利用荷主  
・前年度に境港利用実績がない荷主

対象経費  
物流ルート構築のための計画策定、輸送品質の  
確認・検証調査、トライアル輸送にかかる経費  
(国内陸送費、梱包・保管料、通関、港湾荷役料、  
海上運賃等)

補助率 2分の1

補助回数は 50万円/社



❗ 事前に申請が必要のため、詳細につきましては、下記までお問い合わせください  
(予算終了次第、受付終了)

# 物流事業者等への助成制度

制度開始：R3. 4～

## 鳥取県物流事業者等新規荷主開拓支援事業補助金

境港を利用する新規荷主の開拓を行う物流事業者の方へ助成します。

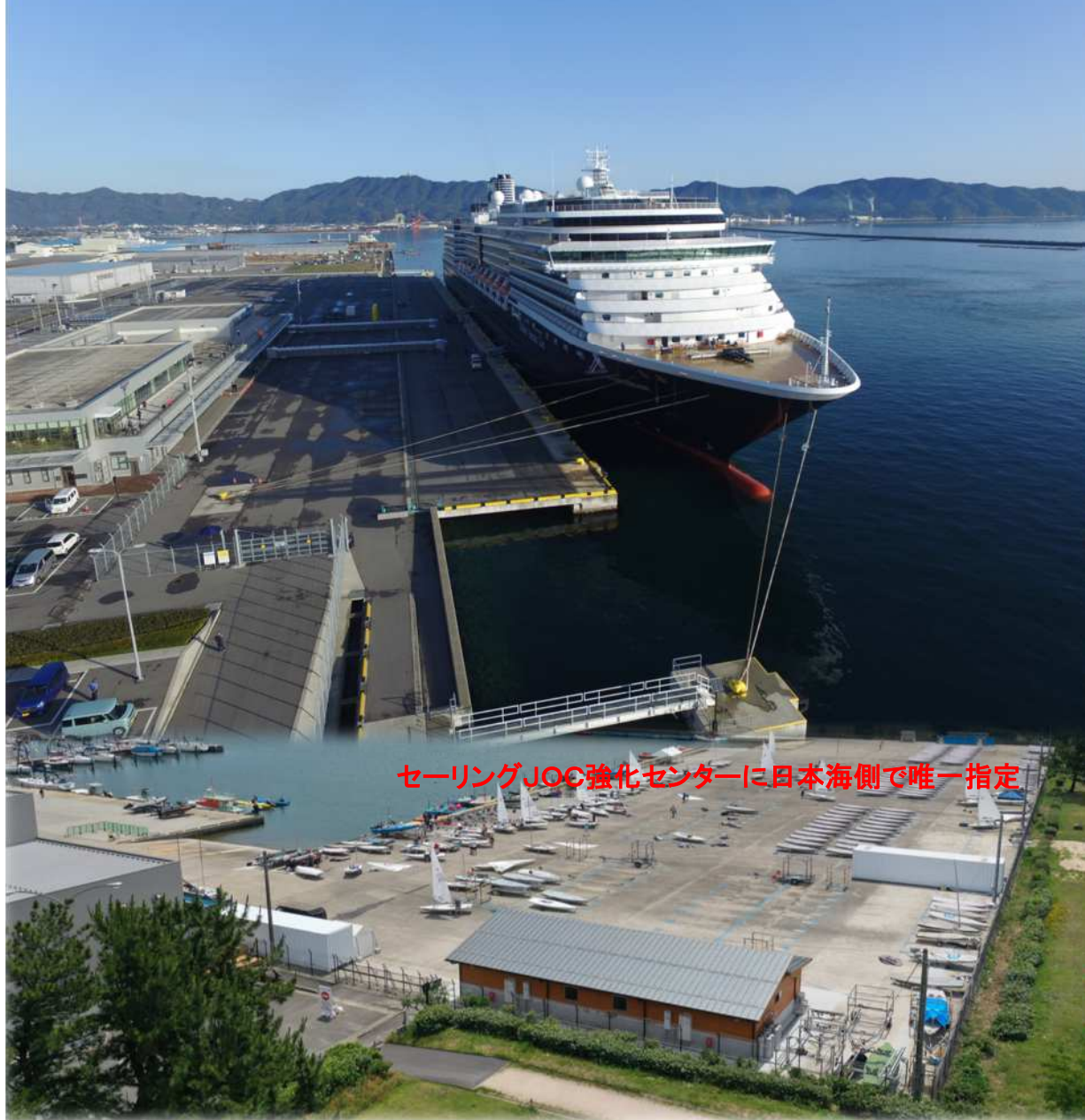
補助対象者	物流事業者等(※) ※貨物利用運送事業者、港湾運送事業者、海上運送事業者、商社
補助対象事業	①境港を新規に利用する荷主を開拓するもの ②境港利用歴はあるが、過去1年以内に取り扱いのない新たな品目の輸出または輸入を開始する荷主を開拓するもの ※①、②いずれも <u>10TEU以上</u> の利用から対象。 継続性が認められない一過性の事業については補助の対象外。
補助金額	1TEUにつき、1万円
補助上限額	1認定事業者につき、100万円
補助事業期間	補助事業開始日から1年間 補助事業開始日から1年間を経過する前に補助限度額に達した場合、もしくは対象となる事業の条件に達した場合は、その時点で交付申請が可能。

問い合わせ先

鳥取県商工労働部通商物流課 TEL:0857-26-7661 FAX:0857-26-8117

# ご清聴ありがとうございます。

国際クルーズ船が続々寄港！



賑わい復活！水木しげるロード



祝 水木しげるロード誕生30周年

紅がに漁解禁！



セーリングJOC強化センターに日本海側で唯一指定