

北東アジアゲートウェイ境港

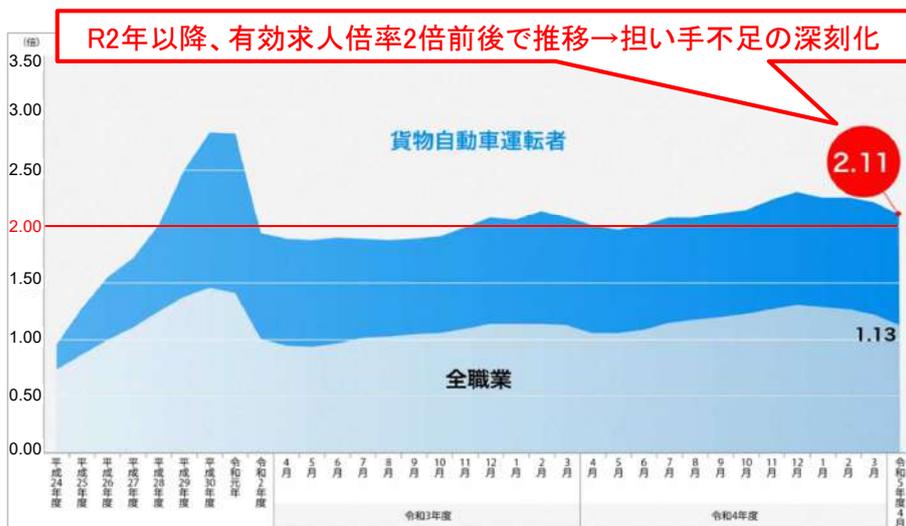
2023年7月11日国際コンテナターミナルガントリークレーン2号機供用開始

2024.7.30 境港管理組合

1

物流の2024年問題

- 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。
- 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。



	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%

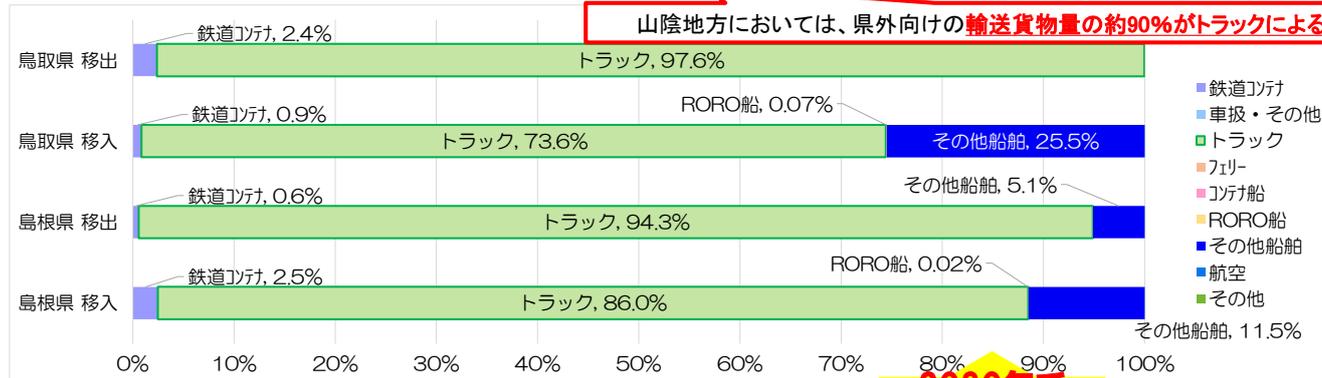
出典:国土交通省「内航フェリー・RORO船輸送の現況と今後の課題及びターミナル機能強化の取組内容について」

物流の2024年問題(モーダルシフト)

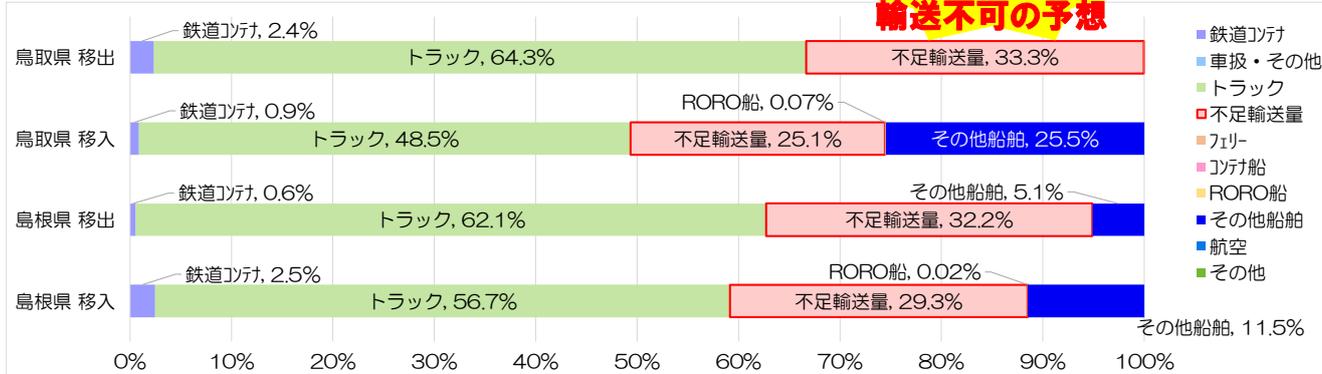
● **トラックドライバーの労働環境改善や人材不足に対応するため、不足する輸送量について、コンテナ船等による海上輸送へのモーダルシフトの活用が有効**

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



3

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)



4

西日本の日本海側中心部に位置する境港

国際港湾、国際空港が集積し、国や県の機関も集中する要衝地

航空自衛隊、各種CIQ関係機関(出入国管理局、税関支署、検疫所、植物防疫所、動物検疫所)、海上保安部、運輸局海運支局、港湾・空港整備事務所など

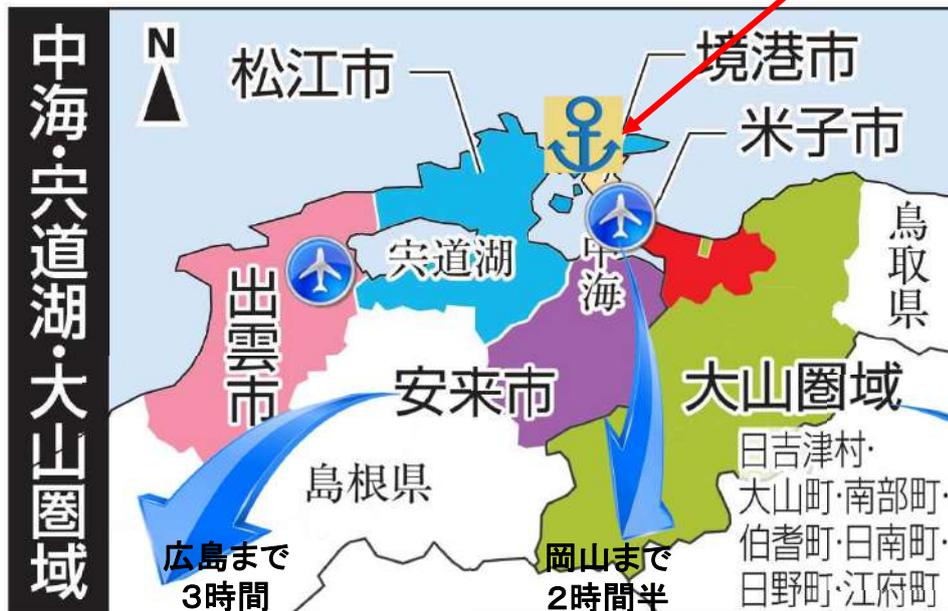


米子鬼太郎空港／美保基地(国内線、国際線)
出雲縁結び空港(国内線)
隠岐空港(国内線)

境港



圏域人口
約64万人



5

無料区間が多い境港後背地の高速道路網



6

中海・宍道湖8の字ルートの早期整備

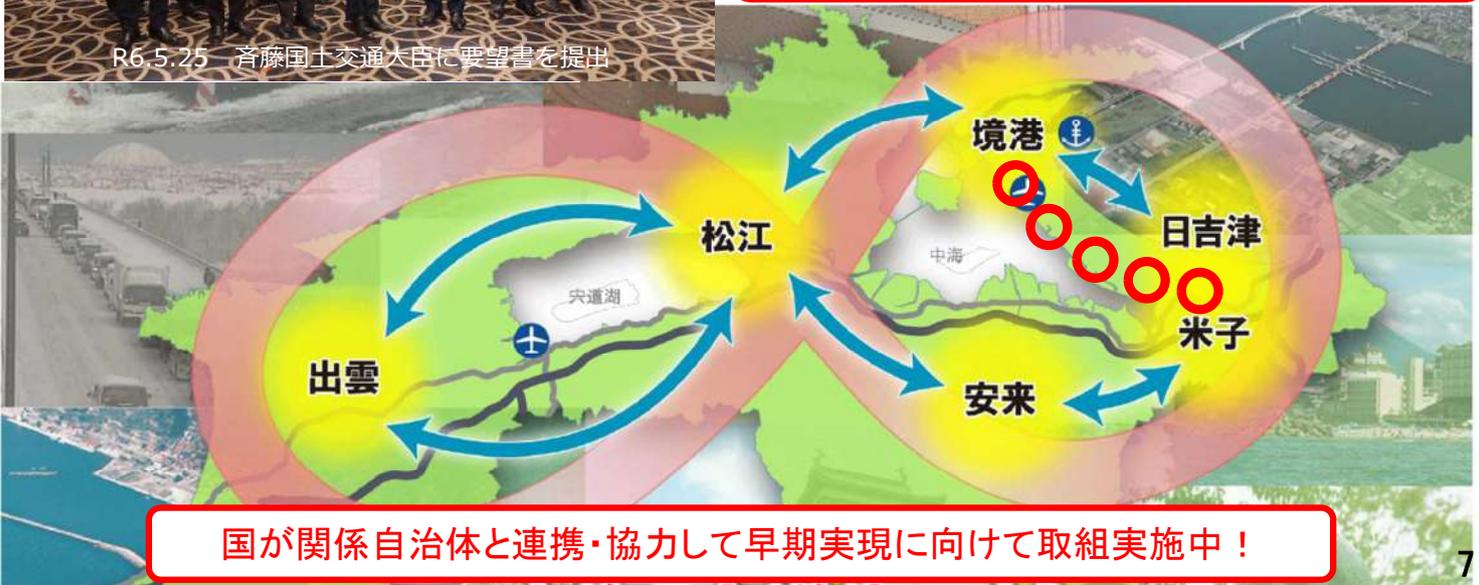
○鳥取県の平井知事と県西部市町村長が斉藤国土交通大臣に米子・境港間の高規格道路の早期事業化について要望書を提出(令和6年5月25日)



R6.5.25 斉藤国土交通大臣に要望書を提出

中海・宍道湖圏域の機能軸強化の方向性
 ・災害時の交通確保 ・産業振興
 ・ゲートウェイ強化 ・周遊観光促進

中海・宍道湖圏域の将来像を実現させるには、4つの機能軸強化となる、中海と宍道湖をつなげる8の字状の高規格な道路の整備が必要！



国が関係自治体と連携・協力して早期実現に向けて取組実施中！

「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	内航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 -7.5mバース 130m	原木・石材

外港昭和北地区

セメント・PKS

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

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 -10mバース 185m -7.5mバース 130m	木材チップ 金属くず

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



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)

・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

境港の主要機能

日本海側拠点港 選定機能

① 国際海上コンテナ拠点

・韓国へのダイレクト輸送促進による輸送コスト縮減



国際コンテナターミナル



③ 外航クルーズ拠点

・クルーズ誘致による観光立国の実現



2023年 初寄港のMSCベリッシマ

② 原木拠点

・基幹産業である合板製造工場が多数存在



原木荷役状況



北東アジアゲートウェイ
境港

その他重点機能

④ 国際フェリー・RORO船拠点

・対岸への近接性を活かした環日本海物流ルートの維持・拡大



国内 RORO船(試験輸送)

⑤ リサイクル貨物拠点

・環日本海静脈物流の形成



日本海側地域の経済発展に貢献

- ・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

9

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、CO₂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。



10

「境港」外港昭和南地区 施設整備状況



11

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)

12

境漁港高度衛生管理型漁港・市場整備

▶ 老朽化した上屋の再編

・老朽化が進んでいる外港1～4号上屋の再整備を行うため、PFIの活用も含め、上屋及び野積場の規模・機能について検討中。



▶ 冷凍・冷蔵施設

・山陰旋網漁業協同組合が事業主体となり整備。
・漁港背後地に高度衛生管理型市場と連携した衛生管理の行き届いた冷凍・冷蔵施設整備等、漁港としての一貫した衛生管理対策による流通機能を強化

▶ 高度衛生管理対応型施設

・新しい「境漁港」は、国内のみならず、海外への輸出も視野に入れた漁港として、水産庁の定める衛生管理基準のレベル3に対応した先進的な市場

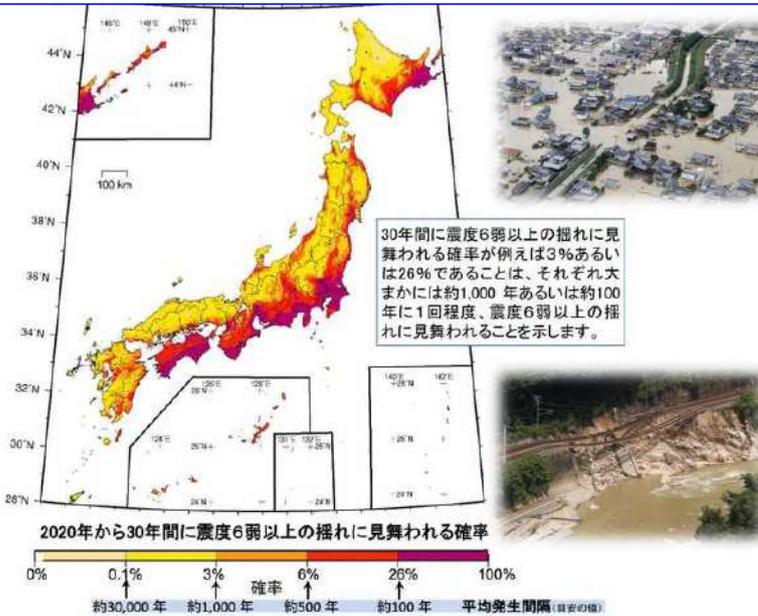


13

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

▶ 「災害時における海上輸送応援等に関する協定」の締結

○令和5年10月25日に、RORO船を利用した災害時応援を迅速に行うこと、海上輸送へのモーダルシフトに向けた環境整備を推進することを目的として、船社、港湾荷役業者、運送業者と災害協定を締結。

▶ 境港内航RORO開設推進協議会の設置【H31.1】

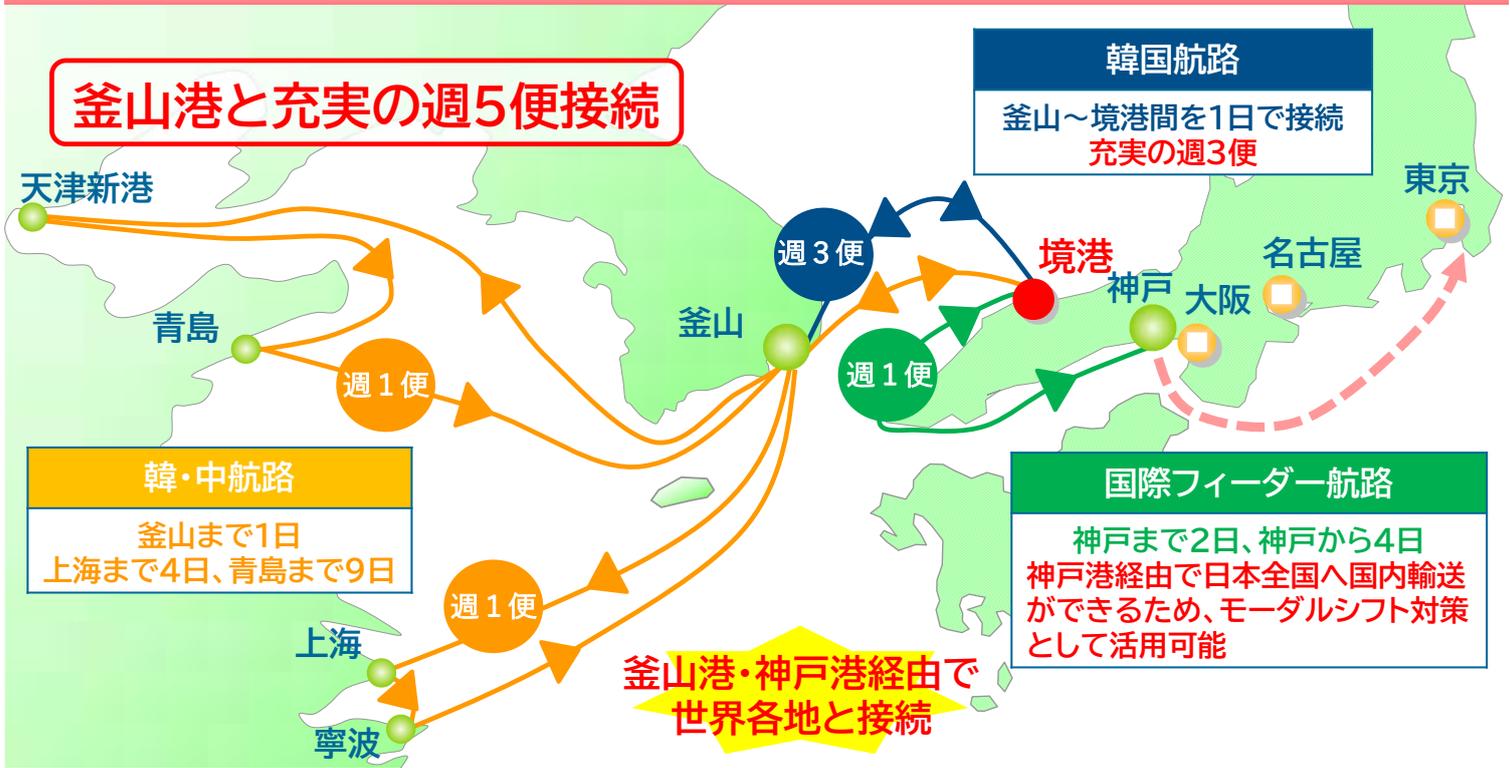
○物流の効率化、災害対応力の向上を目指すため、官民が連携し、荷主企業・物流企业・行政機関で構成する協議会を設置、令和3年度からは船社も参加



RORO航寄港の様子 (R3.7境夢みなとターミナル)

14

境港の国際コンテナ航路(改編により利便性向上)



令和5年10月28日～ 境港コンテナ航路一部改編

- ①韓中航路が週1便→週2便 (週5便体制に変更なし(韓国航路週3便、韓中航路週2便))
- ②中国内寄港地が2港→4港 (青島、連雲港 → 青島、天津新港、上海、寧波)
- ③南星(ナムスン)海運による集荷サービス開始

国際フィーダー(内航フィーダー)日本海航路

- 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
・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ポートセールスの取組を加速
- 国内貨物の積載サービスも対応(国内各地への内航定期航路網を通じた移送が可能)
- 令和6年度より助成制度を国際フィーダー航路へ拡大
- 物流の2024年問題の受け皿として、国際フィーダー航路の活用を期待



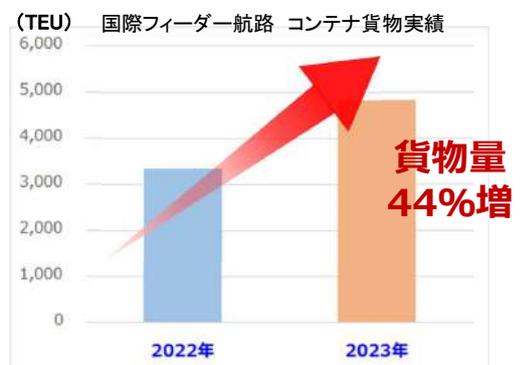
<運航スケジュール>

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

<航路の活用>

リードタイムを必要としない陸上輸送により神戸港を利用している荷主、及び関東方面へ陸上輸送している荷主等に、国際フィーダー航路の活用を推奨

国際フィーダーのコンテナ貨物量は、前年比144%



【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

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

2024年7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	4~10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		詳細は集荷代理店まで
EU			

▶ 国際フィーダー航路（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	9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

17

境港の取扱貨物量(2023年速報値/重量トン)

○全体貨物量は、359万6,757トン(前年比3.5%増)

・3年連続の増加であり、350万トン超となったのは2017年以来(6年ぶり)

・外貨貨物は、輸出貨物が16万3,051トン(同20.8%増)と増加、輸入貨物が206万1,741トン(同8.1%増)で増加となった。内貨貨物については、移出貨物が21万868トン(同9.5%増)と増加、移入貨物が116万1,097トン(同6.4%減)となった。

■ 全体貨物量 3年連続増加。6年ぶりに350万トン超え(2017年以来)

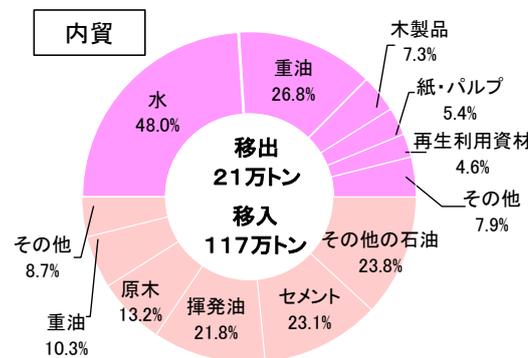
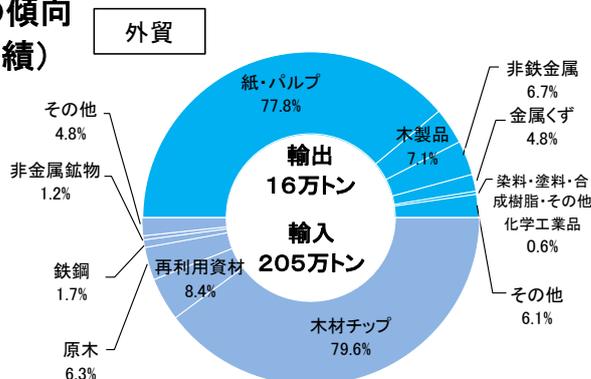


■ 全体取扱貨物上位国(2023年実績)

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

順位	国名	R5 (2023)年	R4 (2022)年	前年比増減率
1	インドネシア	1,077,508 ^{トン}	859,381 ^{トン}	25.4%
2	ベトナム	605,942 ^{トン}	613,325 ^{トン}	-1.2%
3	中国	145,069 ^{トン}	121,056 ^{トン}	19.8%
4	カナダ	129,971 ^{トン}	151,151 ^{トン}	-14.0%
5	マレーシア	117,538 ^{トン}	97,347 ^{トン}	20.7%

■ 取扱貨物の傾向 (2023年実績)



18

境港の取扱貨物量(2023年速報値/コンテナ)

○コンテナ取扱貨物量(実入り)は2万2,304TEU(前年比8.2%増)

・韓国航路(韓中航路含む)・国際フィーダー航路ともに増加に転じた。

・韓国航路が1万7,489TEU(同2.5%増)と増加。輸出貨物が11,020TEU(同10.8%増)、輸入貨物が6,469TEU(同9.2%減)と減少した。

・国際フィーダー航路は4,815TEU(43.6%増)と増加。移出貨物が2,472TEU(24.6%増)と増加。移入貨物が2,343TEU(71.3%増)と増加となった。

■コンテナ(実入り)取扱量



■主な貿易相手のコンテナ取扱量

上位の貿易相手国では、中国、ベトナムが増加、フィリピン、韓国、タイが減少している。

順位	国名	R5 (2023)年	R4 (2022)年	前年比 増減率
1	中国	8,460TEU	6,932TEU	22.0%
2	フィリピン	5,153TEU	5,358TEU	-3.8%
3	韓国	2,483TEU	3,455TEU	-28.1%
4	タイ	1,456TEU	1,866TEU	-22.0%
5	ベトナム	1,412TEU	412TEU	242.7%

■2023年 コンテナ貨物の傾向

全体数量: 22,304TEU

* 韓国航路 : 17,489TEU (全体の 78.4%) (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)

* 国際フィーダー: 4,815TEU (全体の 21.6%) (輸出: 紙・パルプ、木製品、水産品 輸入: 木製品、製造食品)

19

日韓フェリーの就航(人とモノを運ぶ海の道)

○韓国のトゥウォン商船(株)が韓国海洋水産部から東海～境港航路の運航免許を取得し、5月26～27日の試験運航を経て、8月3日に正式就航を行う予定。

○境港へは毎週土曜日朝9時入港、日曜日夜7時出港(週1便)

■トゥウォン商船(株)の概要

設立: 2006年7月1日

代表者: イ・ソッキ代表取締役

所在地: 大韓民国江原道東海市大同路210

事業内容: 海上貨物輸送、海上旅客輸送

イースタンドリーム号の他RORO船等

5隻を所有し、重機、中古車等を輸送

■イースタンドリーム号の概要

総トン数11,478ト、全長140m、

旅客定員530人、車両250台、130TEU

～定期貨客船航路の特長～

- 韓国東海岸と日本を一晩(14時間)で結ぶ
- 人も物も迅速に輸送
- 高い定時運航性(旅客も同時に乗船)
- 高い輸送品質(船腹に貨物を収納)
- 多様な貨物輸送が可能(重量物、長尺貨物等)

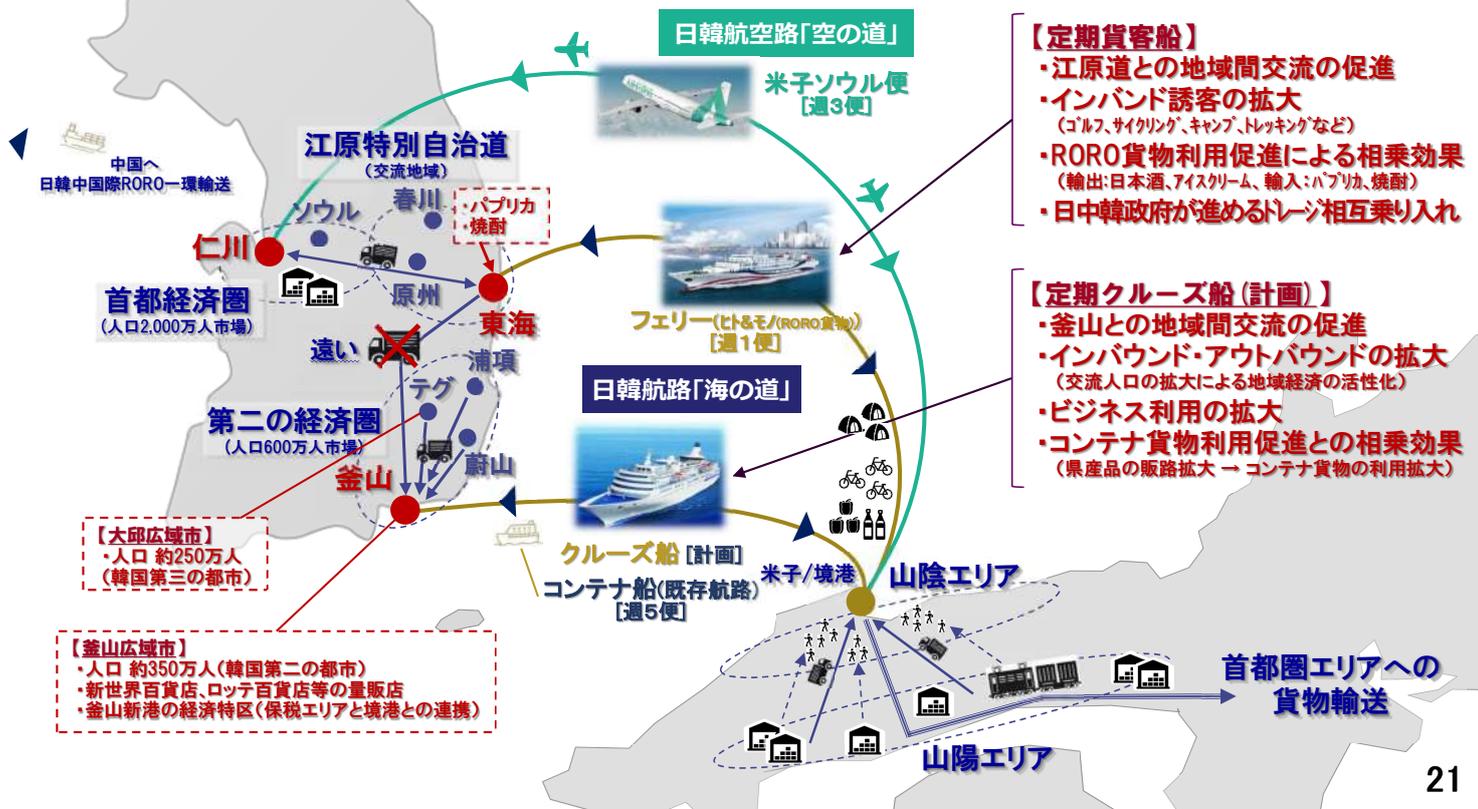
東海港

約14時間

境港

日韓の「空の道」、「海の道」

日韓の「空の道」、「海の道」により、山陰地方両県の経済発展や日韓の地域間における幅広い分野での交流を促進していく。



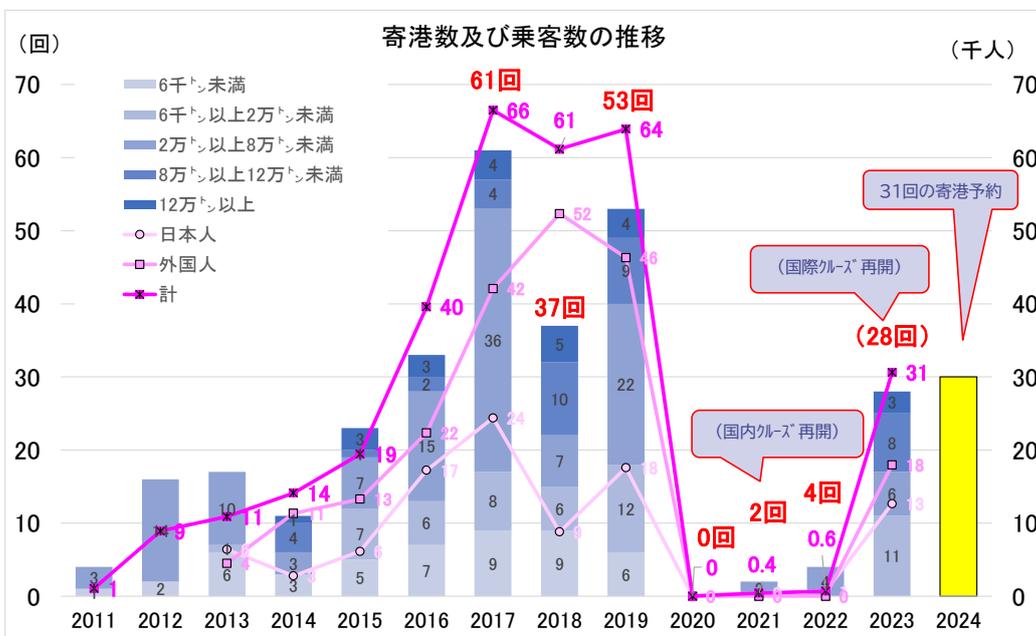
国際クルーズ客船の寄港再開

2023年から国際クルーズ客船の寄港再開

- 2020年は新型コロナウイルス感染症の世界的流行により0回であったが、2021年から飛鳥IIとつぼん丸等が寄港を再開、2023年から国際クルーズが再開し、28回の寄港まで回復した。
- 誘致活動も本格化していき、2024年は31回の寄港予約があり、今後も誘致活動に力を入れていく予定。

2024年の寄港予約動向

- 小型ラグジュアリー船、探検船の寄港割合が増加。境港寄港を年々増加させる船社が複数ある。
- コロナ禍前に境港寄港実績のある、客船や船社の境港回帰の動きが出つつある。



シートレド・クルーズ・グローバル2023共同出展状況



MSCベリシマ寄港の様子 (令和5年6月25日撮影)

境港利用助成制度の拡充(R6年度版)



① 対象航路の拡大

境港の国際定期航路全てが対象

② 利用拡大 申請条件 緩和

③ リーファー利用 ▶ 助成

④ だれでも陸送費 ▶ 加算 新規・利用拡大

※地域(遠隔地)条件撤廃

⑤ 中国向け貨物 ▶ 加算 新規・利用拡大



リーファーコンテナは併用申請可能



国際コンテナ航路荷主への助成制度

新規・小口: H20. 4~
利用拡大: H21. 4~

新規

過去に境港利用助成制度の利用のない荷主
※小口混載は除く

助成金額
20,000円/TEU

上限額
50万円/年度

利用拡大

過去3年間の平均と比較して増加した荷主
※過去3年で利用実績のない年度は平均値の計算対象に含めない

助成金額
10,000円/TEU

上限額
200万円/年度

リーファー

リーファーコンテナを利用した荷主
※前年度リーファー実績からの増加分

助成金額
20,000円/TEU

上限額
200万円/年度

小口混載

小口混載を利用した荷主
助成金額
直行便 **1,000円/1t・m³**
積替便 **4,000円/1t・m³**

上限額
直行便 10万円/年度
積替便 20万円/年度

陸送費(加算)

5,000円/TEU

上限額 12万5千円/年度(新規)
100万円/年度(利用拡大)

NEW

中国向け貨物(加算)

5,000円/TEU

上限額 12万5千円/年度(新規)
100万円/年度(利用拡大)

NEW

リーファーは

新規、利用拡大と併用可能です!

例えば 初めて境港を利用し、釜山に40FT(リーファー利用)輸出する場合
※40FT=2TEU

★(新規) 20,000円×2TEU=40,000円
★(陸送) 5,000円×2TEU=10,000円
★(リーファー) 20,000円×2TEU=40,000円

助成金額 **90,000円**

問い合わせ先

境港貿易振興会

日韓フェリー航路荷主への助成制度

＜国際RORO船航路利用荷主助成事業＞

日韓の交流地域を「ヒト」と「モノ」で結ぶ『海の道』イースタンドリーム号（フェリー・RORO船）による、日韓フェリーの安定運航に不可欠な継続的貨物獲得に向け、現行制度を拡充して支援を行う。



助成対象期間 2024年8月3日～2025年3月31日利用分

※ロシア向け貨物は対象外

コンテナ貨物	リーファー	小口・バルク・自走貨物
助成額 20,000円/TEU 上限額 400万円	助成額 20,000円/TEU 上限額 200万円	助成額 小口・バルク 2,000円/m³t 自走貨物 20,000円/4台 上限額 250万円
陸送費 境港までの 陸送費も支援 10,000円/TEU 上限額 200万円	リーファーは コンテナ貨物 と 併用可	陸送費 小口・バルク 1,000円/m³t 自走貨物 10,000円/4台 上限額 125万円

● 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）

25

境港への物流転換を検討される方へ

制度開始：R5. 7～
（事前申請が必要）

まずは境港の利便性を おためしください！

事前申請
必要

環境負荷低減トライアル助成

Co2削減

国内陸送距離削減

例えば



他港利用からの転換



新しい商材での境港利用



対象期間

補助金交付決定の日から2025年3月31日

対象事業者

- ・新規荷主
- ・過去1年以内に境港利用がない新たな品目の輸出入を開始する荷主（外貿航路・国際フィーダー航路）

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

補助限度額 50万円/社

26

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10TEU以上の利用から対象。 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

27

皆が行き交う港 境港の御利用、お待ちしております。



ベタ踏み坂(江島大橋)



賑わい復活! 水木しげるロード



セーリングJOC強化センターに
日本海側で唯一指定



国際クルーズ船が続々寄港!

28