

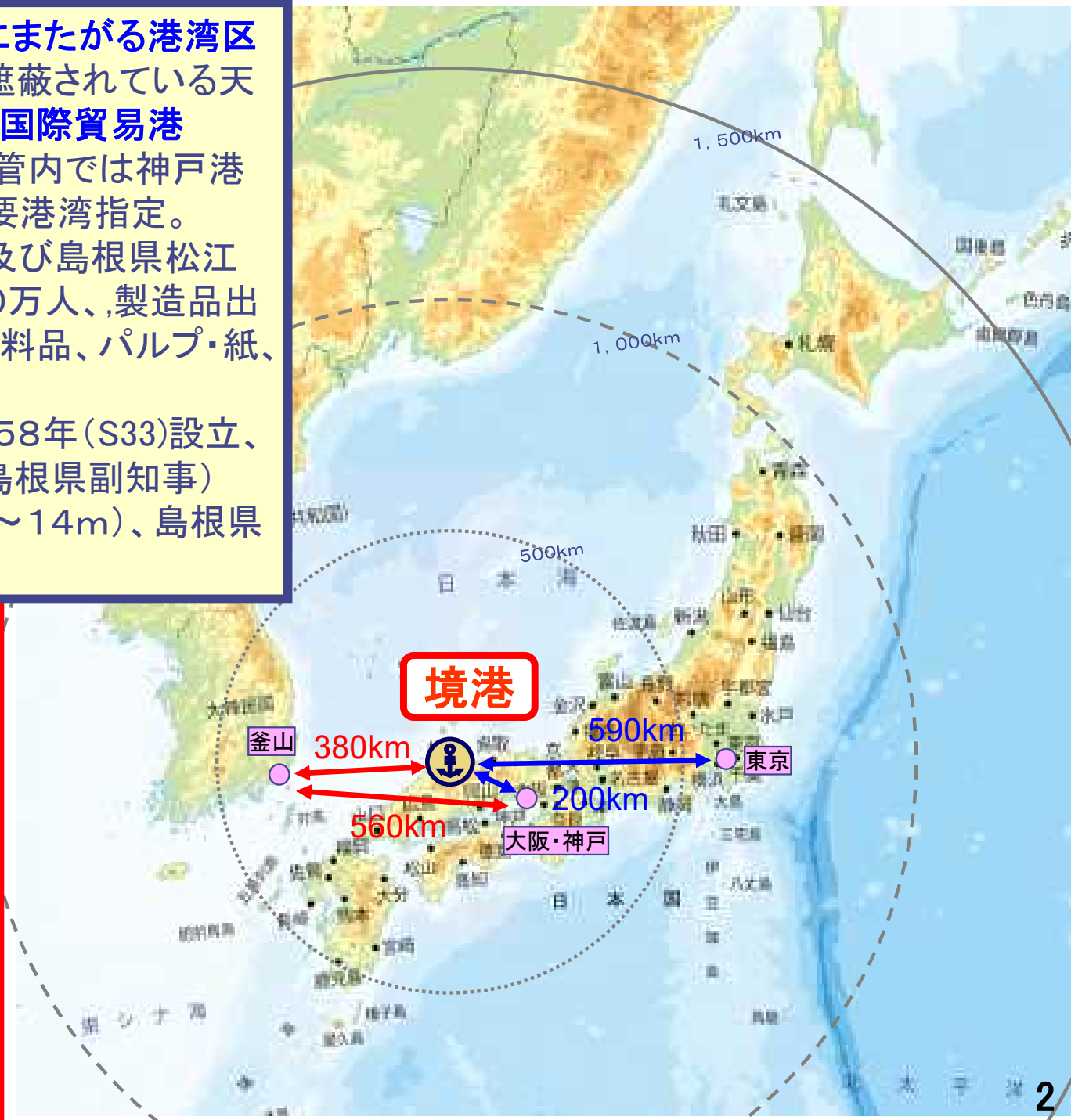
北東アジアゲートウェイ境港

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

2023.8.23 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)



無料区間が多い境港後背地の高速道路網



R7年中に浜田市まで接続
(一部のみ有料道)

松江尾道道(無料)
(三次、尾道方面)

無料の高速道路
(鳥取市・作用IC方面)

米子道
(落合IC方面)

山陰自動車道

中海・宍道湖・大山圏域

出典:山陰どまんなかぐるり旅

米子・境港間の高規格道路の整備推進

- 国・鳥取県・島根県・関係市村が参加する会議で必要性が整理され、具体化に向けた取組がスタート！（令和3年3月：中海・宍道湖圏域道路整備勉強会）



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、中海と宍道湖をつなげる8の字状に、4つの機能軸強化となる高規格な道路を早急に整備することが必要である。



現在、国が関係自治体と協力して具体化に向けた検討を実施中！

「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) 松江市美保関町

・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

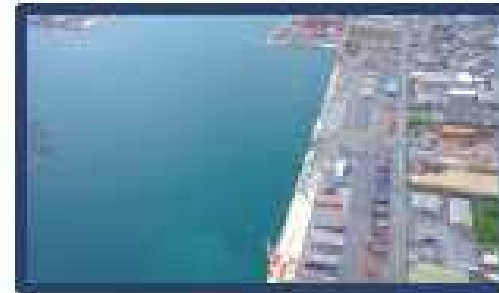
物流における境港の優位性

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、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。

境港と世界を結ぶ定期コンテナ航路

2023年7月現在

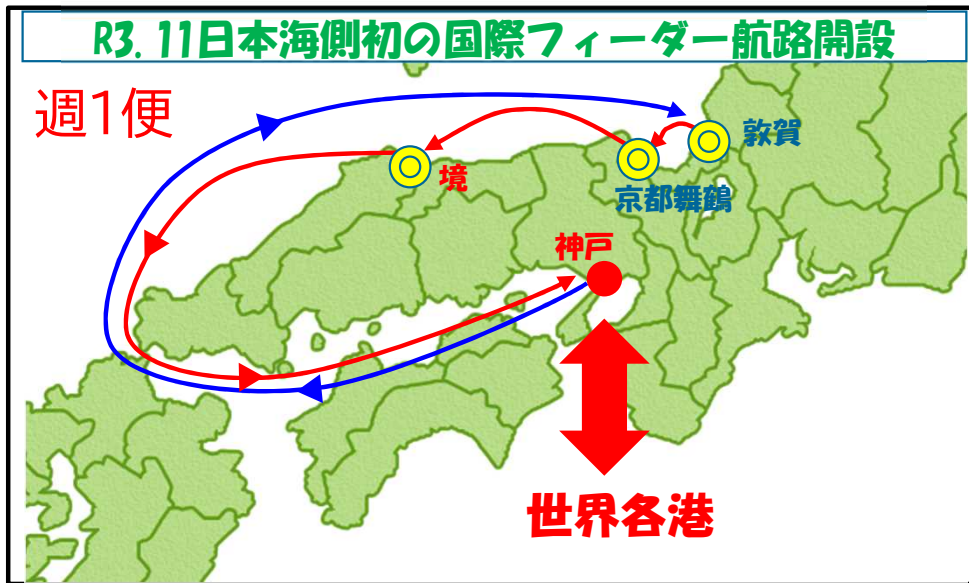


境港貿易振興会

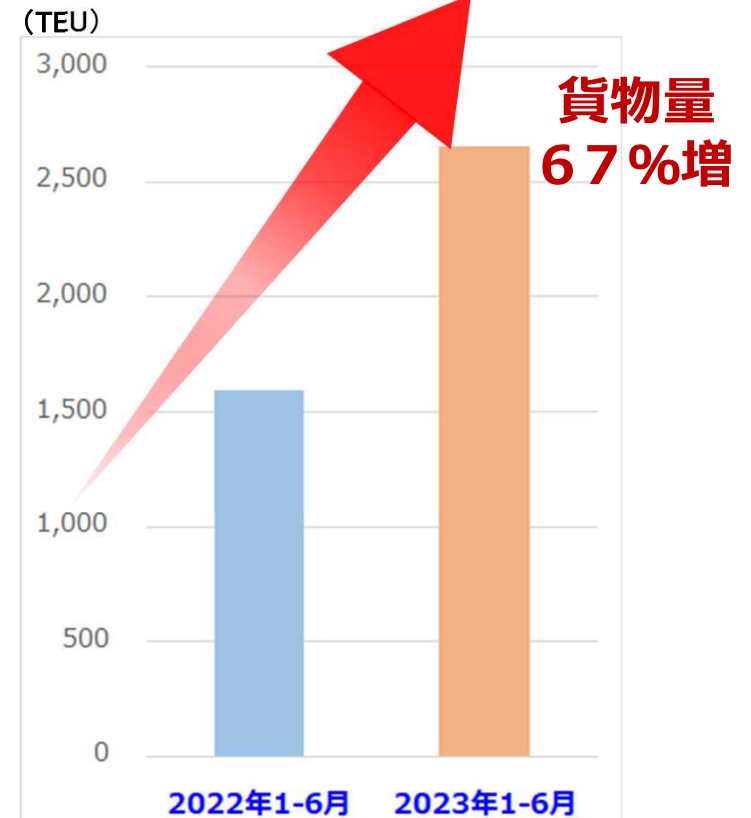
〒884-0048 鹿児島県境港市竹内団地255-3
TEL(0859)47-3905/FAX(0859)47-3906
URL <http://www.sakaminato-faz.co.jp/>
E-mail sotpa@senmedia.or.jp

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167%
※2023年6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

【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



境港国際コンテナターミナルでの荷役状況

<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

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		

➤ 国際フェリー航路（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

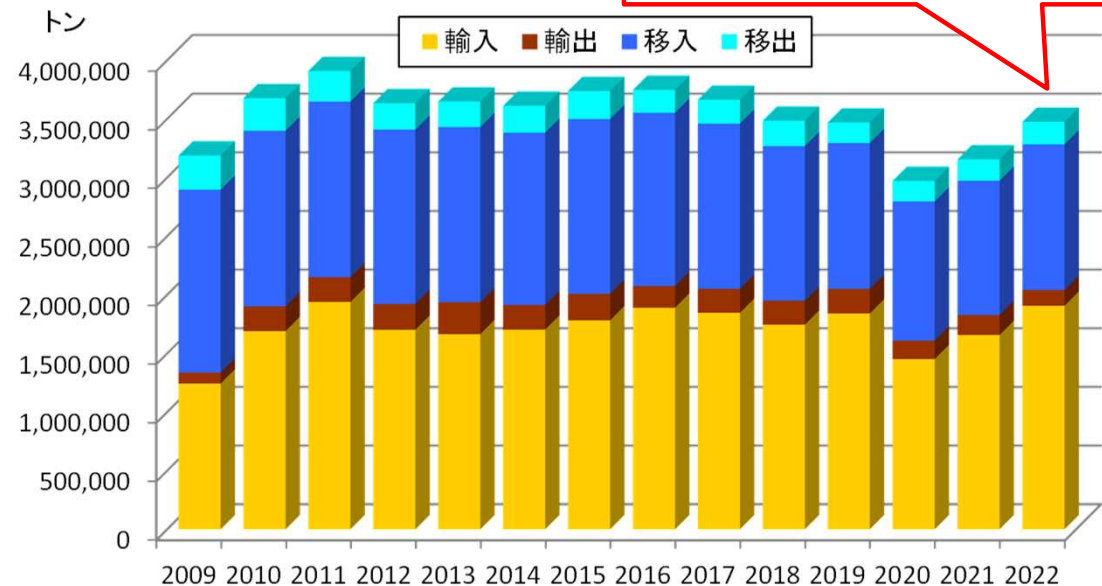
※北米・EUは25～45日程度 詳細は集荷代理店まで

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

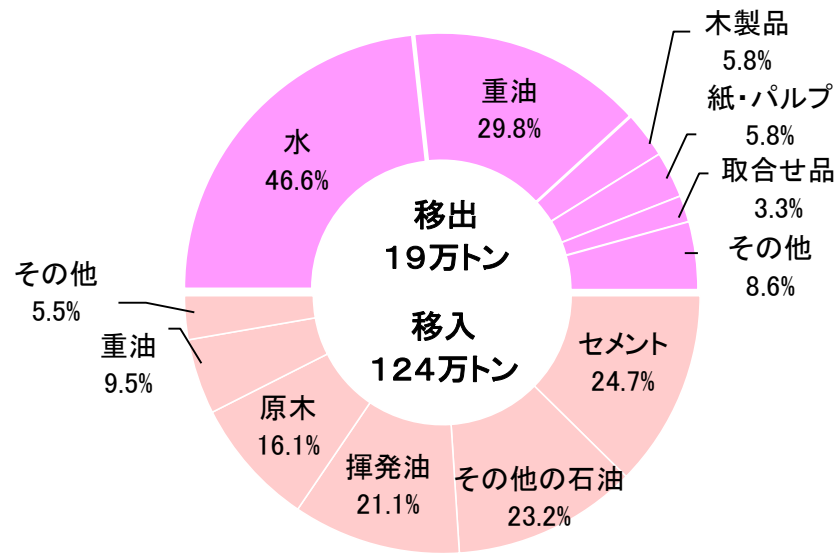
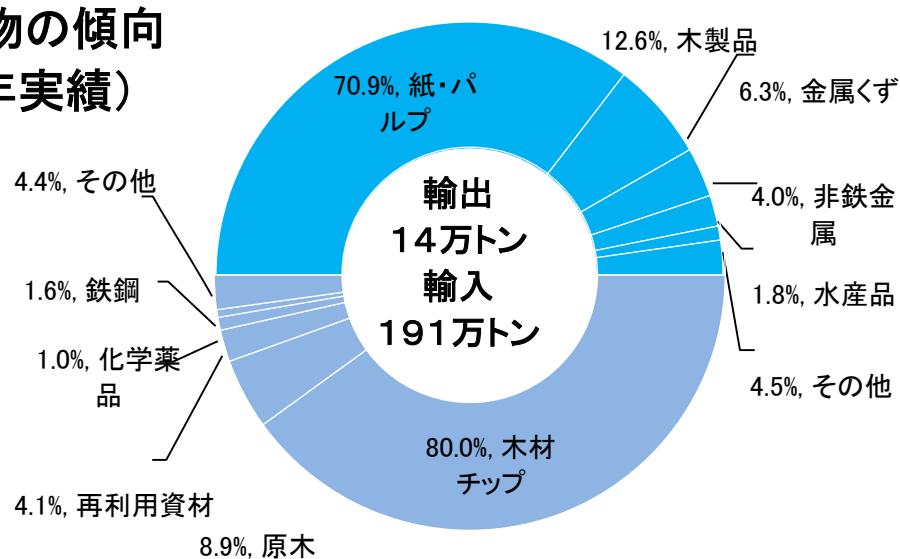


■全体取扱貨物上位国(2022年実績)

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)

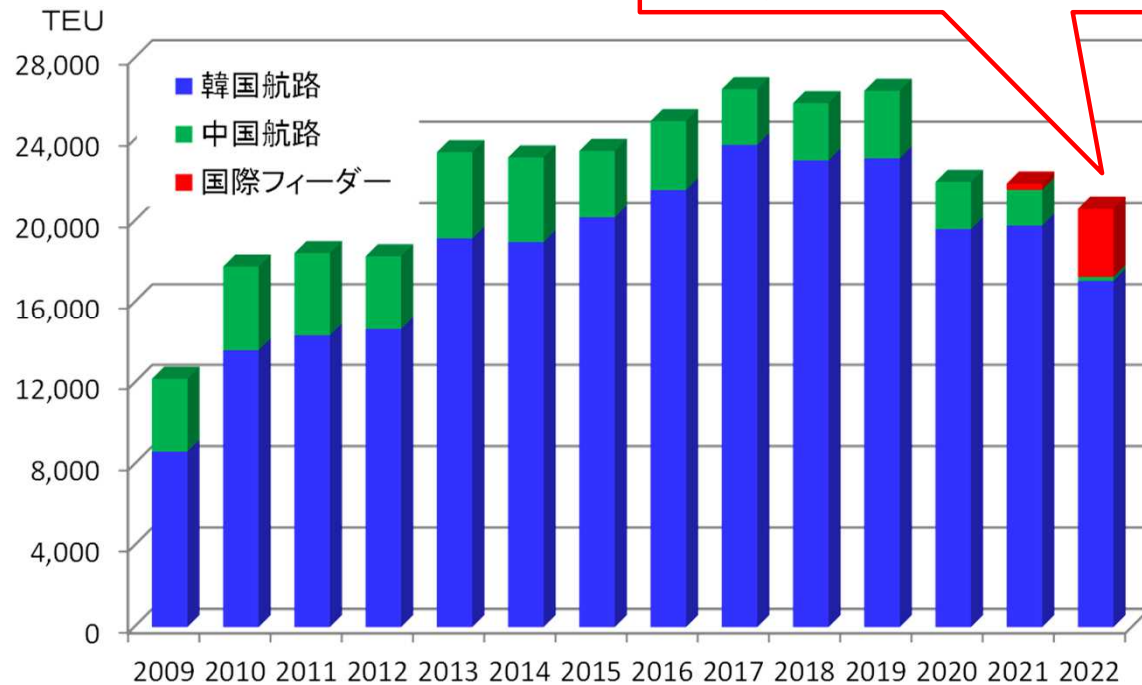


境港の取扱貨物量(コンテナ)

○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している。

○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)

「境港」外港昭和南地区 施設整備状況



2004年
国際コンテナターミナル供用開始

2006年
ガントリークレーン設置

2013年
蔵置場拡張

2023年
2基目ガントリークレーン供用開始

コンテナ岸壁の早期整備を国に要望中
岸壁規模:水深12m、延長230m
目的:狭隘な係船施設の改善
コンテナ取扱量の増加やコンテナ船の大型化に対応

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)

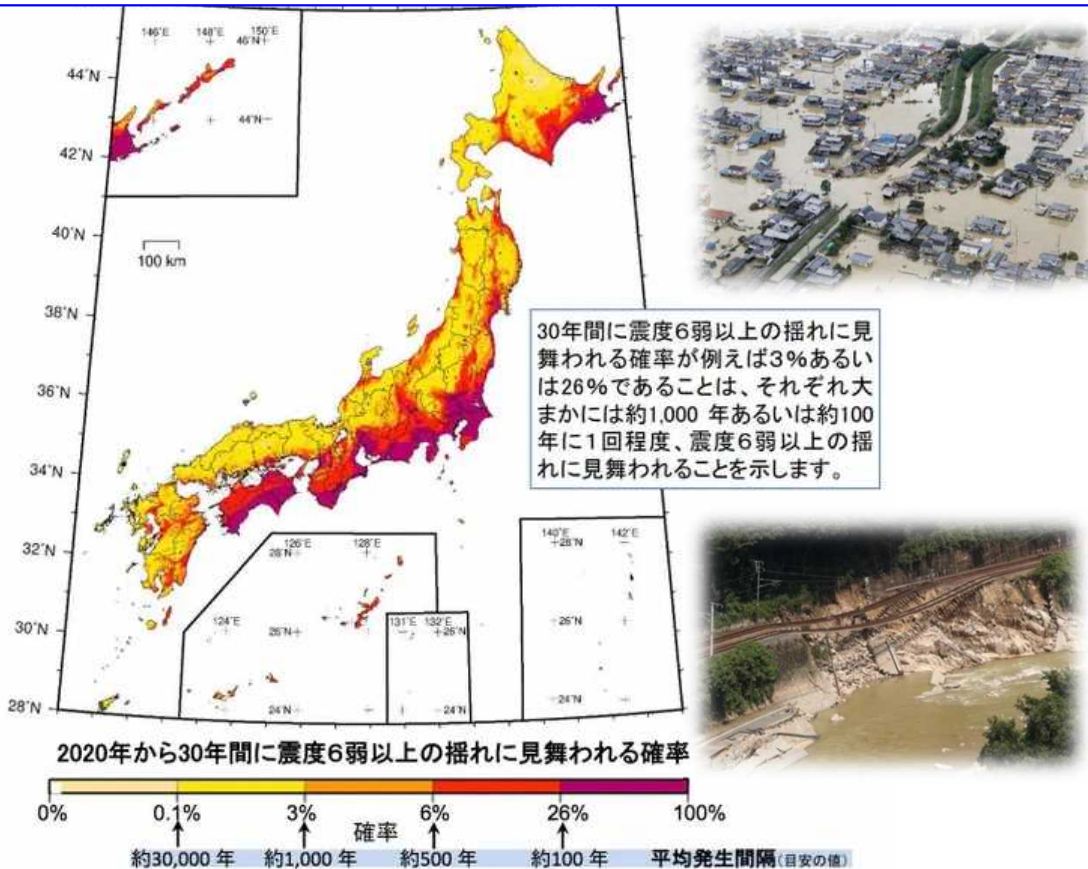
境漁港高度衛生管理型漁港・市場整備



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保し、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

- ◎ 新設航路区間(敦賀港～博多港)(H31.4月より)
- ◎ 境港への途中寄港による試験輸送の実施(R3.6-7)



定期航路化に向けた試験輸送の実施

- ・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・m³

積替便 4千円/1t・m³

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



※海運会社: 長崎郵船、興和LINC

2

国際フィーダー航路を
利用した場合



※国際フィーダー航路会社: OOCL、日本郵船

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

補助総額

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

皆が行き交う港 境港の御利用、お待ちしております。

国際クルーズ船が続々寄港！



セーリングJOC強化センターに日本海側で唯一指定

賑わい復活！水木しげるロード



まもなく、紅がに漁解禁！

