

平成 27 年 7 月 11 日

「境港流通プラットフォーム協議会」の設立趣旨

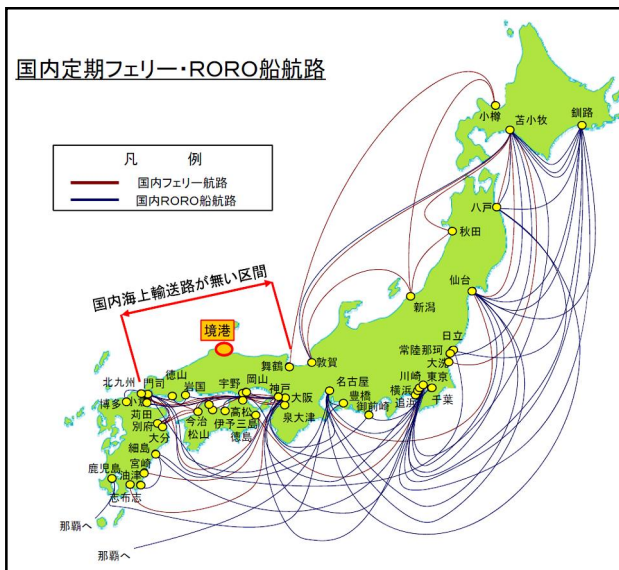
山陰地域においては、高速道路網や工業団地の整備が進展し、多数の企業が進出している。特に、製造業については多数集積しており、新規設備投資も進んでいる。

一方で、山陰地域は山陽地域と比べ大企業による大口の貨物が少ないため、国内海上輸送ネットワークのミッシングリンクとなっており、加えて鉄道輸送も十分でないことから、国内長距離輸送の機能が脆弱な状況となっている。このため、長距離輸送はトラック輸送によらざるを得ず、非効率な物流体系となっており、更に、最近のトラック運送業界の人手不足問題など、当該地域を発着する貨物の物流コスト・時間の増大が国内販路拡大の妨げとなっている。また、平成21年6月に就航した韓国・ウラジオストック(ロシア)を結ぶ国際フェリーは、安定した旅客数を確保している一方、小口貨物の拠点集積によるロット化等による貨物量の確保が課題となっている。

このような状況を受け、平成 25 年度及び平成 26 年度に、境港～新潟港～苫小牧港を結ぶ国内RORO船航路の開設に向けたトライアル輸送を実施し、既存物流ルートと比較してリードタイムの短縮及び物流コストの削減効果が確認され、多くの企業から境港を利用した日本海側定期航路開設の期待が寄せられているところである。

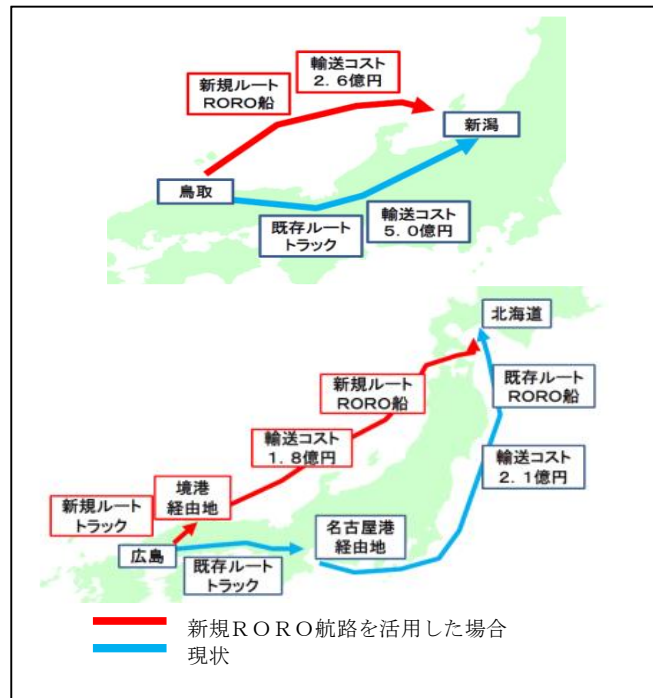
以上のことから、境港において国内RORO船の定期航路化により山陰地方における海上輸送網のミッシングリンクを解消するとともに、国際コンテナ船、国際フェリー等との接続による新たな物流ルートを模索するなど、北東アジア・ゲートウェイ「境港」の強みを引き出し、物流環境改善・商流拡大を促進させ、中海・宍道湖・大山圏域を中心にした産業競争力の強化に資することを目的とした、「境港流通プラットフォーム協議会」を新たに設立するものである。

【現状の国内定期航路ルート】

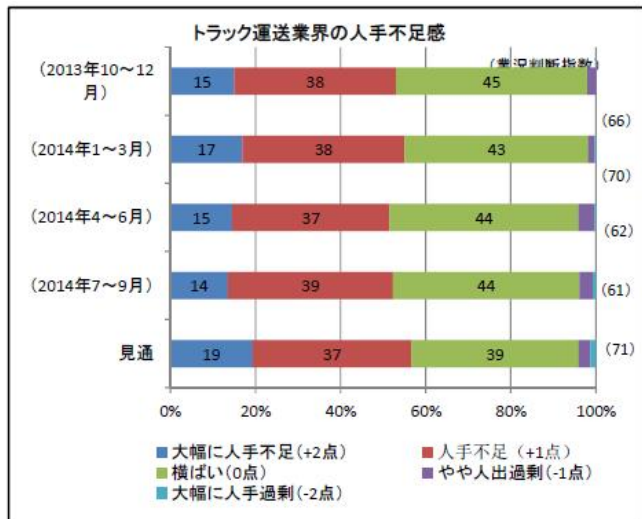
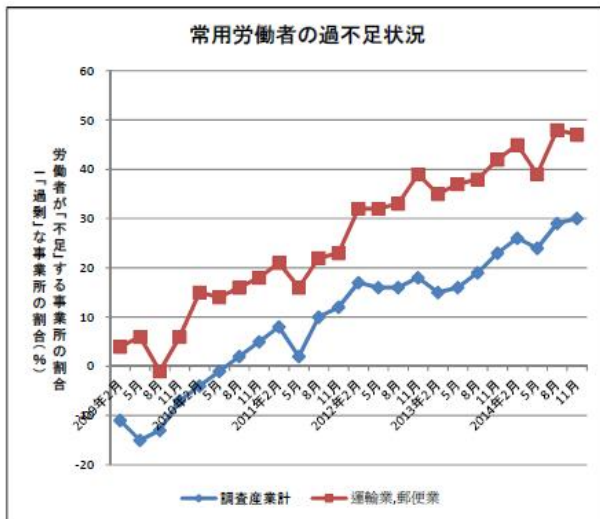


日本海側の定期航路については、舞鶴港から北九州港までの区間について定期航路が就航していない。

【非効率な長距離輸送の例】



【物流産業の労働力不足】



【物流事業者の声】

- 労働環境の厳しさ等により長距離ドライバーが集まりづらい傾向にあり、幹線輸送を受託する事業者が見つからない。
- 社員は全体的に高齢化が進んでいるが、いくら募集しても若い人に来てもらえない。
- 1社でやることには限界があるので、業界として関心喚起を含めて労働条件を改善しないと若い人が来ない。