

9. 長期構想の展開イメージ

9.1 施策の展開シナリオ

本長期構想で掲げた将来像の実現に向けて、港湾施設整備を含め 7 章で示した主要施策等を優先順位の高いものから順次進めていく必要がある。

敦賀港の中核である鞠山南地区においては、ターミナルの管理運営とポートセールスを行う第三セクター方式による敦賀港国際ターミナル（株）が設立されており、本長期構想に基づく施策の実施にあたっては、整備、管理運営、ポートセールスのバランスが取れた一体的オペレーションとなるよう協議・協力していく。

また、各種施策を効率的・効果的に進めていくため、港湾関係者、関連企業、地元市民団体、国、敦賀市等の様々な敦賀港関係団体、組織との連携を図るとともに、現在航路でつながる苫小牧港、博多港をはじめ、近隣港とも航路誘致やポートセールス等において協力可能な事項については積極的に協働体制を構築し、敦賀港の振興につなげていく。

なお、ここに示すロードマップにおける時間軸は、短期・中期は 10～15 年、長期は 20～30 年とする。また、施策の実施・完了時期は、現時点での想定・目標であり、事業化時には貨物および旅客の状況や将来見込みの精査を行うとともに、新たなニーズの発生、社会・経済情勢の変化、技術革新の進展速度等により適宜見直しを行うものとする。

方向性1 世界水準の高効率な港の実現

施策Ⅰ 日本海側高規格ユニットロードターミナルの形成

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	連続バース、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上	鞠山南	鞠山南の整備（岸壁延伸、ヤード造成）	→ (東側) → (西側)	
②	自動離着岸装置等の最先端技術の活用による高効率化・省力化・時間短縮	鞠山南 鞠山北・鞠山南 鞠山北・鞠山南 鞠山南他	自動係留装置の実証実験・導入 自動離着岸装置の導入 車両管理システムの導入 無人運航船の実証実験*1) 無人運航船の導入 自動料金決済・無人搬送等の導入 敦賀港線の活用検討（無人運送車）	→ → → → → → →	→ → → → → → →
③	将来的な成長センターとなる東南アジアに向けたダイレクト航路形成	鞠山南	東南アジア新規航路誘致	→	→
④	地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流ニーズへの対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）	鞠山南他	韓国新規航路誘致 中国新規航路誘致 ロシア新規航路誘致	→ → →	→ → →
⑤	防波堤増築による港内静穏度の向上	鞠山北他	防波堤等の改良	→	
⑥	企業誘致（製造業、倉庫業等）	港湾隣接地区他	港湾利用企業・運送関連企業の誘致	→	→

*1) (公財)日本財団の「無人航行船の実証実験」の航路に敦賀港が位置づけ

施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化	鞠山北 鞠山南	フェリーのためのヤード確保 バルク貨物の集約整理 バルク船用岸壁の2バース化・増深 内貿RORO貨物の集約 外貿RORO貨物の集約	→ → → → →	→ → → → →
②	物流関連企業の敦賀進出の促進	井の口 港湾隣接地区他 港湾隣接地区他	水面貯木場の跡地利用 運送事業用地・倉庫用地・産業団地等の造成 トラックステーション誘致	→ → →	→ → →
③	用地利用の効率化・高度化	鞠山北・鞠山南 —	サイロ・多層階施設 官公庁船等の再配置		→ →

図 敦賀港における施策展開のシナリオ（ロードマップ）方向性1

方向性2 日本の物流強靱化への貢献

施策III 災害時の太平洋側港湾のバックアップ港としての機能確保

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	災害に強い敦賀港の整備	鞠山南他 全て	岸壁・臨港道路耐震化 敦賀港BCPの改善・訓練実施		
②	敦賀港アクセス向上に向けた高規格道路ネットワークの整備促進		中部縦貫自動車道県内区間開通 舞鶴若狭自動車道4車線化 国道8号敦賀BP4車線化		
③	企業BCP、リスク分散の観点による集荷	鞠山北・鞠山南	太平洋側企業のBCPにも一定の対応可能なふ頭用地の確保		
④	施設の適切な維持管理や計画的な更新	鞠山北 鞠山南 川崎・松栄 蓬萊・桜 全て	多目的クレーンの更新 ガントリークレーンの強化 老朽化倉庫の撤去等 老朽化倉庫の利活用・撤去等 維持管理計画に基づく施設管理		

図 敦賀港における施策展開のシナリオ（ロードマップ）方向性2

方向性3 「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大

施策IV 港を中心とした観光誘致

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	クルーズ船誘致の推進	金ヶ崎 鞠山北 川崎・松栄	小型ラグジュアリー船の誘致 大型プレミアム船等の誘致 ターミナル整備に合わせた誘致		
②	金ヶ崎周辺の賑わい創出	金ヶ崎・ 蓬萊・桜	飲食施設等の誘致 新規観光施設等の整備 「ミライエ」等イベント開催		
③	フェリー乗船客の利便性向上	鞠山北	乗船客用駐車場整備 レンタカーの活用		
④	市民にも愛される港づくり	全て	港施設紹介等各種イベント開催		

施策V ふ頭再編による貨客分離

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	クルーズ・国際フェリー専用ターミナルの形成	川崎・松栄	国際フェリー・クルーズ専用ふ頭整備 ターミナル（上屋）整備		
②	小型船溜まりの整備	井の口 全て	貯木場の活用等による船溜まり整備（ハード） 放置等禁止重点区域の設定（ソフト）		

図 敦賀港における施策展開のシナリオ（ロードマップ）方向性3

方向性4 持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築

施策VI 低炭素、再生エネルギー・リサイクルの推進

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進	鞠山北	混焼率の向上（15%目標）によるクリーン化		
②	LNGインフラの誘致	鞠山北	LNG関連施設の誘致		
③	クリーンエネルギーの誘致	鞠山北	クリーンエネルギーの導入		
④	モーダルシフトの促進		港湾全体の機能強化		

施策VII 環境との調和・共生

No	プロジェクト	地区	内容	短期・中期	長期
①	養浜等の海岸保全、藻場の保全	赤崎	多自然型護岸整備		
		松原	養浜による海岸侵食対応		
		常宮	離岸堤による海岸侵食対応		
		沓他	藻場の保全		
②	水産業の振興	川崎・松栄	岸壁の有効利用による大型漁船対応		
		港湾隣接地区	笹の川防砂対策（浚渫等） 陸上養殖、販路開拓		

図 敦賀港における施策展開のシナリオ（ロードマップ）方向性4

9.2 地区別の展開イメージ

鞠山南地区
(物流ゾーン)

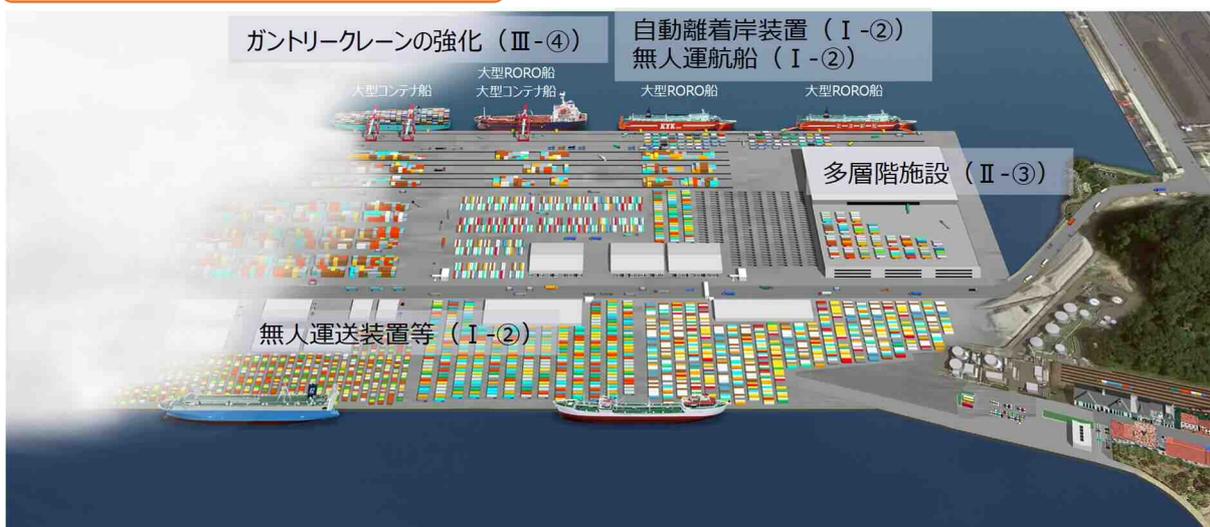
現在取り扱っているコンテナ貨物に加え、RORO 貨物の集約により内外貿ユニットロードターミナルの形成を目指す地区

中期イメージ



バース	船舶	航路
鞠山南①	中～大型コンテナ船 (新規)	中国・東南アジア航路
鞠山南②	外航コンテナ船 (既存・新規) 内航コンテナ船 (既存) 外航 ROLO 船 (既存)	韓国航路 大竹航路 韓国航路
鞠山南③	内航 ROLO 船 (大型化)	北海道航路
鞠山南④	内航 ROLO 船 (大型化)	九州航路

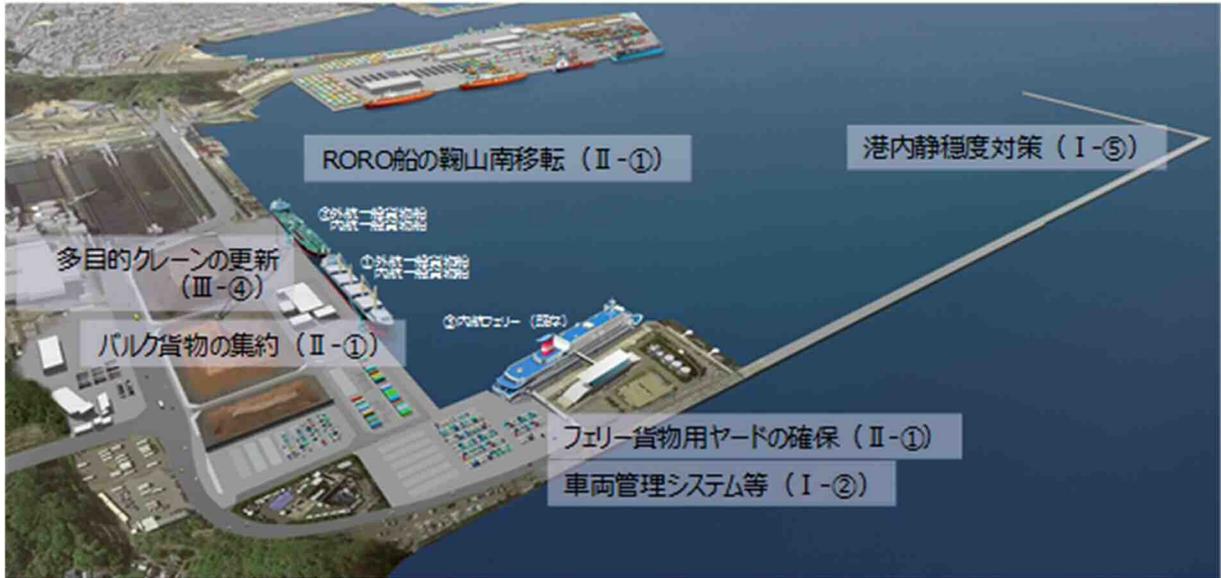
長期イメージ



鞠山北地区
 (物流ゾーン)
 (物流・交流ゾーン)
 (エコゾーン)

ふ頭再編によりバルク貨物、フェリー貨物の効率的な荷役を実現するとともに将来的な民間による新規事業展開の支援を目指す地区

中期イメージ



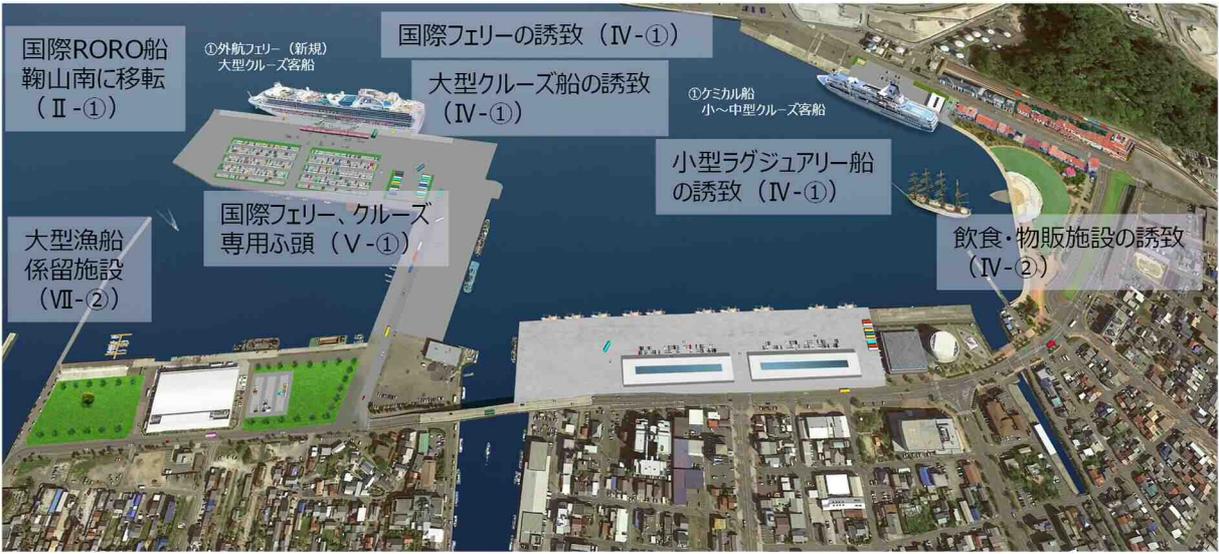
バース	船舶	航路
鞠山北①	外航一般貨物船 内航一般貨物船	不定期 不定期
鞠山北②	外航一般貨物船 内航一般貨物船	不定期 不定期
鞠山北③	内航フェリー (既存)	北海道航路

長期イメージ



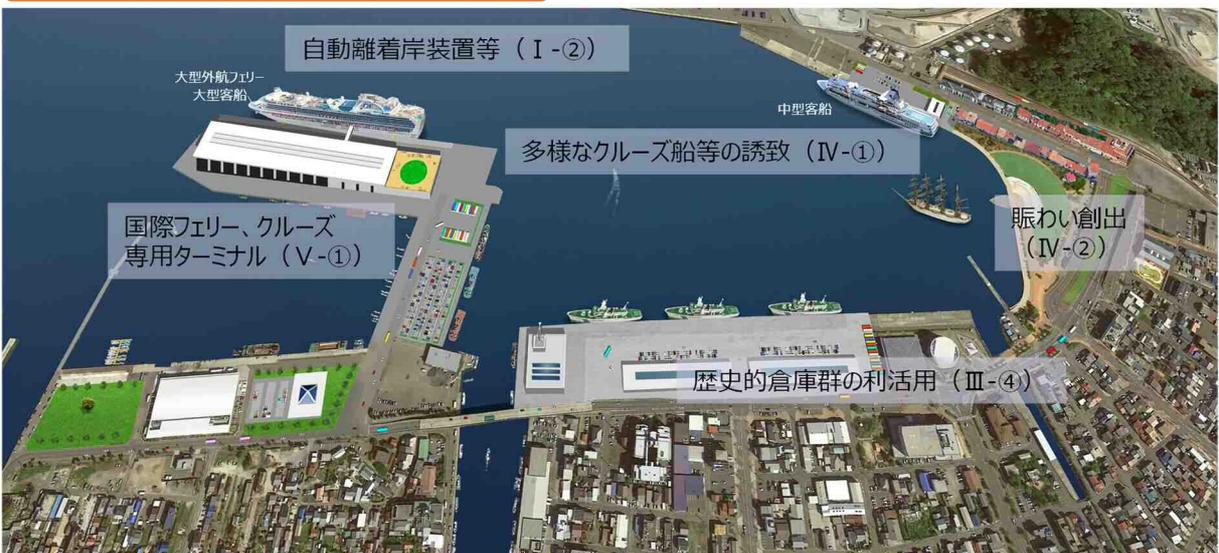
川崎・松栄地区 (物流・交流ゾーン)	国際フェリーおよびクルーズ船による交流拠点の形成を目指す地区
金ヶ崎地区 (交流ゾーン)	小型クルーズ船の誘致を進め、まちづくりと連携した賑わいづくりを目指す地区
蓬莱・桜地区 (交流ゾーン)	川崎・松栄地区と金ヶ崎地区をつなぐ動線を確認し、賑わい創出を目指す地区

中期イメージ



バース	船舶	航路
川崎・松栄①	外航フェリー (新規) 大型クルーズ客船	韓国・ロシア航路 不定期
金ヶ崎①	ケミカル船 小～中型クルーズ客船	不定期 不定期

長期イメージ



井の口地区
(船溜まりゾーン)
(物流関連ゾーン)

小型船溜まりの整備による海洋レクリエーションや港湾関連企業の進出の支援
を目指す地区

松原地区
(海浜交流ゾーン)

気比の松原との連携により賑わい創出を目指す地区

中期イメージ



長期イメージ



その他の地区

地区名	中期	長期
沓地区他 (エコゾーン)	藻場の保全	
常宮地区 (エコゾーン)	侵食対策（離岸堤の整備）	-
赤崎地区 (海浜交流ゾーン)	多自然型護岸の整備	-

9.3 ソフト施策の展開方針

7章で示した主要施策のうち、具体的なソフト施策（一部ハード含む）について物流・交流の主要テーマごとに整理する。

■物流（高規格ユニットロードターミナルの形成）

- ① 鞍山南地区で自動係留装置の有用性について実証実験を進め、その装置機能を活かして、荷役効率の向上や船体動揺の低減を図る。
- ② 鞍山南・鞍山北地区に情報通信技術を活用した車両管理システムの導入により荷役効率の向上を図る。
- ③ 韓国、中国、東南アジア等の新規航路誘致により、リードタイムの縮減を図る。
- ④ 旧 JR 敦賀港線の活用も含め無人運送システムを導入し荷役効率の向上を図る。

■交流（クルーズ船・国際フェリー誘致）

- ① 鞍山北地区へ大型プレミアム船（ダイヤモンド・プリンセス他）の誘致を図る。
- ② 川崎・松栄地区へ国際フェリーの誘致を図る。
- ③ 金ヶ崎地区へラグジュアリー船（シルバーディスカバラー他）の誘致を図る。
- ④ 川崎・松栄地区のターミナル整備に合わせたクルーズ船寄港数の増大を図る。
- ⑤ 北陸新幹線大阪延伸を見据え、レールアンドクルーズによる敦賀発着のクルーズ船誘致を図る。