



敦賀港長期構想（案）

令和3年2月 福井県



目次

はじめに	1
1. 敦賀港の概要と特徴	2
2. 敦賀港の現状	5
2.1 取扱貨物量の推移	5
2.2 コンテナ航路の現況・取扱貨物	7
2.3 フェリー航路の現況・取扱貨物	10
2.4 RORO 航路の現況・取扱貨物	12
2.5 バルクの現況・取扱貨物	17
2.6 施設別利用状況等	20
2.7 敦賀港背後企業の立地状況	22
2.8 防災への取り組み	24
2.9 クルーズ船の寄港	25
2.10 臨海部の緑地・集客施設の使用状況	26
2.11 クリーンエネルギー等環境貢献に対する動き	27
2.12 港内の自然と水域環境	28
3. 敦賀港への要請と課題	29
4. 敦賀港の将来的な利用増加につながる新たな動き	44
5. 上位・関連計画における敦賀港への要請	47
6. 敦賀港の将来像と基本理念・方向性	51
7. 基本理念と方向性を踏まえた主要施策・プロジェクト	53
7.1 主要施策・プロジェクト	53
7.2 敦賀港への要請と課題と主要施策・プロジェクトの関係	66
7.3 各プロジェクトが対応する課題と要請および期待される効果	67
8. 敦賀港の空間利用構想	71
8.1 基本ゾーニング	71
8.2 機能配置ゾーニング	73
9. 長期構想の展開イメージ	75
9.1 施策の展開シナリオ	75
9.2 地区別の展開イメージ	79
9.3 ソフト施策の展開方針	83

はじめに

敦賀港は、日本海側のほぼ中央に位置し、我が国で有数の長い歴史を誇る港である。近代には、明治 32 年（1899 年）、勅令により「開港場」に指定され、令和元年（2019 年）、開港 120 周年を迎えている。現在は、海上輸送網の拠点となる重要港湾に位置付けられており、本州日本海側で新潟港に次ぐ取扱貨物量を誇っている。

また、現在整備中の中部縦貫自動車道や 4 車線化が進められている舞鶴若狭自動車道の整備効果により、中京・京阪神地域と高速道路網で複数ルートが確保されるとともに、名古屋から約 120km、大阪からも約 180km と近距離にあり、太平洋側の主要経済圏域へのアクセス性の高い太平洋側との連携に優れた日本海側随一の港湾でもある。

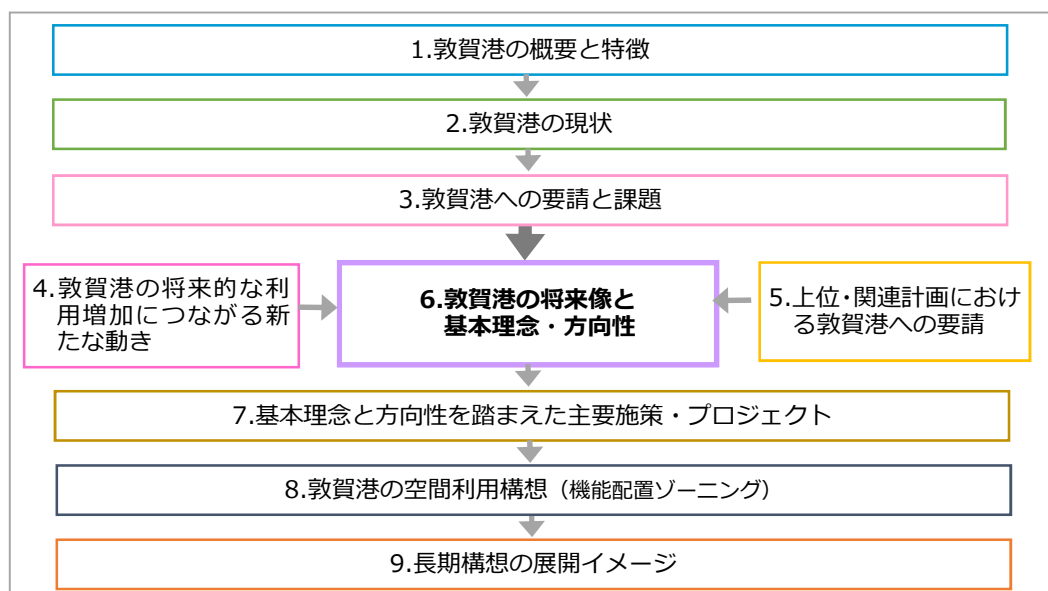
敦賀港の主要航路としては、北海道苫小牧港との間にフェリー、RORO 船定期航路が開設されており、北海道と本州中～西部地域の物流を担っている。更に、平成 31 年（2019 年）から博多港との間に日本海側で唯一の本州と九州を結ぶ RORO 船定期航路が開設されたことで、敦賀港を中心に日本の南北を結ぶ海上輸送路が形成されている。

一方、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットにおいて全会一位で採択された SDG s（持続可能な開発目標）の理念のもと、経済、社会、環境の統合的向上による持続可能な社会の構築に向けて、港湾の果たす役割はますます高まっている。敦賀港においても、人口減少・労働力不足、モーダルシフトの進展、南海トラフ等巨大災害の切迫、地球温暖化など全国的に取り組むべき課題に対応する必要がある。

こうした背景から、敦賀港の抱える諸課題を解決し、関西圏、中京圏に近い日本海側港湾としての地理的特性を活かして物流、交流の拠点として本港が飛躍する意義は大きい。特に現地水深が 15m 以上ある敦賀港は、関西圏や中京圏の港湾が被災したときのバックアップ港として、十分なポテンシャルが確保されており、その特性を十分生かす必要がある。

「敦賀港長期構想」は、おおむね 20 年～30 年の長期的視点から、港の基本的な方向性および将来像等について、下図に示すとおり、学識経験者、地元港湾関係者等による検討会を経て策定するものである。

■ 敦賀港長期構想の全体構成



1. 敦賀港の概要と特徴

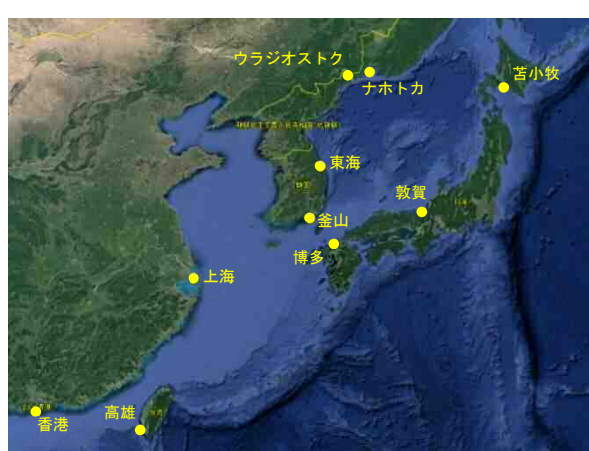
敦賀港は日本海における天然の良港であり、古く 8 世紀には京に向かう渤海使を迎賓館「松原客館」に迎える等、我が国とアジア大陸を結ぶ交易拠点として、また、江戸中期以降は北前貿易の中継基地として栄えた。こうした歴史を踏まえ、明治 32 年（1899 年）に勅令により開港場に指定され、同 35 年（1902 年）にはウラジオストクとの間に定期航路が開設された。また、同 40 年（1907 年）に第 1 種重要港湾の指定を受けたことにより、敦賀港は経済、文化交流、軍事の拠点としてますます重要性を高め、同 45 年（1912 年）からは敦賀からウラジオストクまでの航路に接続するための新橋駅と金ヶ崎駅（現在の敦賀港駅）を直通で結ぶ欧亜国際連絡列車が運転されるなど、交通の要路として位置づけられ、黄金時代を築くに至った。

第 2 次世界大戦後は国際情勢の変化により対岸諸国との貿易が途絶したことから、港勢は不振を極めるようになったが、昭和 26 年（1951 年）の重要港湾および外国人出入国港の指定を契機に、背後地域に立地する鉱工業の主要原材料となる鉱産品、林産品等の輸移入基地として栄えてきた。

昭和 45 年（1970 年）には北海道小樽港との間（現在は苫小牧港との間）に定期フェリーが就航し、京阪神・中京地区と北海道を結ぶフェリー基地として発展した。平成 2 年（1990 年）には外貿コンテナ貨物の取扱が開始され、同 14 年（2002 年）には北海道苫小牧港との間に RORO 船定期航路が開設、更に同 22 年（2010 年）には韓国釜山港とを結ぶ国際 RORO 船定期航路が開設され、また同 31 年（2019 年）4 月には博多港との間に新たな RORO 船定期航路が開設されるなど、環日本海時代に対応した流通港湾・物流拠点として重要な役割を担っている。

特徴 I 中京・関西圏を含めた環日本海沿岸国・東南アジアへの日本海側海上輸送拠点

- ・環日本海諸国と相対し、東南アジアにも近い
- ・名古屋、大阪から 2 時間圏内にある唯一の日本海側港湾
- ・中京・京阪神と高速道路網で複数ルートを確認
- ・北陸自動車道 敦賀 I C から 5km（6 分）と至近



【敦賀港からの距離】	東海	367 海里
苫小牧	541 海里	
博多	345 海里	
ナホトカ	455 海里	
ウラジオストク	492 海里	
	釜山	354 海里
	上海	820 海里
	高雄	1219 海里
	香港	1453 海里

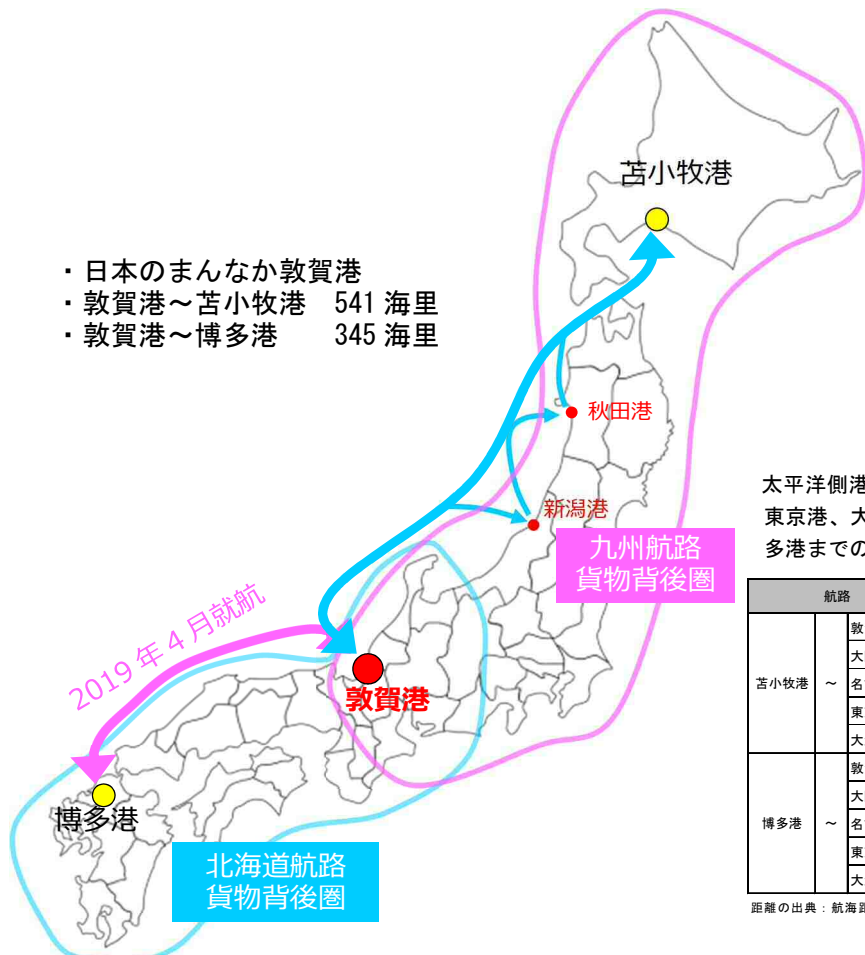


【敦賀港まで】		
名古屋市から	豊田市から	大阪市から
120km	150km	180km
約 90 分	約 110 分	約 120 分

背景写真の出典：Google Earth

特徴Ⅱ **日本海側のユニットロード拠点港**

- ・太平洋側航路より短距離な北海道航路は週 14 便と充実
- ・博多航路は本州と九州を結ぶ日本海側唯一の定期航路（週 6 便）
- ・九州⇔本州⇔北海道を結ぶ日本海側の拠点へ



- ・日本のまんなか敦賀港
- ・敦賀港～苫小牧港 541 海里
- ・敦賀港～博多港 345 海里

太平洋側港湾（大阪港・名古屋港、東京港、大洗港）との苫小牧港、博多港までの距離の比較

航路		距離 (海里)	敦賀港を1とした場合の距離の倍率
苫小牧港	敦賀港	541	-
	大阪港	848	1.6
	名古屋港	689	1.3
	東京港	561	1.0
	大洗港	398	0.7
博多港	敦賀港	345	-
	大阪港	312	0.9
	名古屋港	481	1.4
	東京港	614	1.8
	大洗港	700	2.0

距離の出自：航海距離図表付内航距離表

特徴Ⅲ **日本海側の防災拠点としての実績**
さらに太平洋側港湾のバックアップ港として期待

- ・大型船舶の入港に十分な水深や航行に十分な航路幅
- ・大規模災害時の救援・支援に利用された実績があり、被災地への人員・物資の早期派遣が可能
- ・大規模災害が発生しても企業の経済活動の早期再開へ



中部地整 TEC-FORCE が敦賀港を經由して被災地へ



敦賀港から北九州港へ完成自動車の輸送実験を実施

特徴Ⅳ

歴史あるアジア大陸との交易拠点

- ・江戸中期以降、北前貿易の中継基地
- ・明治・大正期、欧亜国際連絡列車が運行
- ・人道の港（ポーランド孤児やユダヤ難民の上陸）

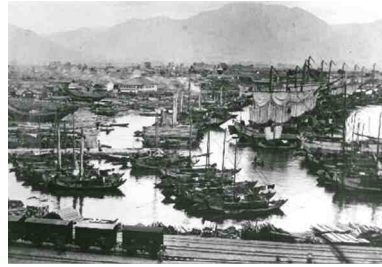
■北前貿易と敦賀港

江戸時代中頃から明治30年代にかけて、大坂から蝦夷地（現在の大阪から北海道）へ日本海を経由して、商品を売買しながら航海した北前船は、海上交通の大動脈として活躍しました。敦賀港は、天然の良港として北前貿易の中継基地として栄えてきました。



北前船

出典：
福井県立歴史博物館
所蔵資料

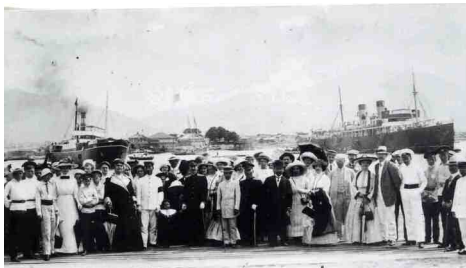


写真の出典：ふるさと敦賀の回想 p.9より

1897年（明治30年）当時の敦賀港

■欧亜国際連絡列車

1902年に敦賀とウラジオストクとの間に直通航路が開かれ、さらに1904年にシベリア鉄道の全線開通により、日本とヨーロッパを結ぶ最短路として脚光を浴びるようになりました。さらに1912年には新橋駅（東京）と金ヶ崎駅間に欧亜連絡国際列車が運行され、ヨーロッパ各国に直結する国際港として発展していきました。



写真の出典：ふるさと敦賀の回想 p.12より

敦賀港に上陸した外国人観光客（大正初期）



写真の出典：敦賀長浜鉄道物語 p.54より

欧亜国際連絡列車寝台車

■人道の港 敦賀

1920年代にシベリア動乱で家族を失ったポーランド孤児や、1940年代の第二次世界大戦中に、リトアニア領事代理の杉原千畝が発給した『命のビザ』を携えたユダヤ人難民が上陸した日本で唯一の港であった、敦賀港。「敦賀ムゼウム」では、敦賀港が「人道の港」と称された歴史とともに、敦賀の人たちとの交流のエピソードを紹介し、「命の大切さ」と「平和の尊さ」を国内外に発信しています。



写真の出典：
敦賀市立博物館所蔵資料

ユダヤ人難民が上陸した頃の敦賀港と市内の風景



写真の出典：
ふるさと敦賀の回想 p.43より



写真の出典：敦賀市所蔵資料

敦賀ムゼウムの外観

2. 敦賀港の現状

2.1 取扱貨物量の推移

(1) 外貿・内貿別、公共・専用別取扱量の推移

外貿・内貿別、公共・専用別の取扱量の10年間の推移は以下に示すとおりである。外貿、内貿ともに増加基調にあり、外貿一般、外貿コンテナ、内貿 RORO は顕著に増加している。取扱貨物の内訳では、港湾計画を改訂した平成17年（2005年）と平成30年（2018年）を比較すると、内貿 RORO 貨物、コンテナ貨物が量・割合とも伸びている。また、木材チップ、外貿 RORO 貨物の取扱いが開始された。

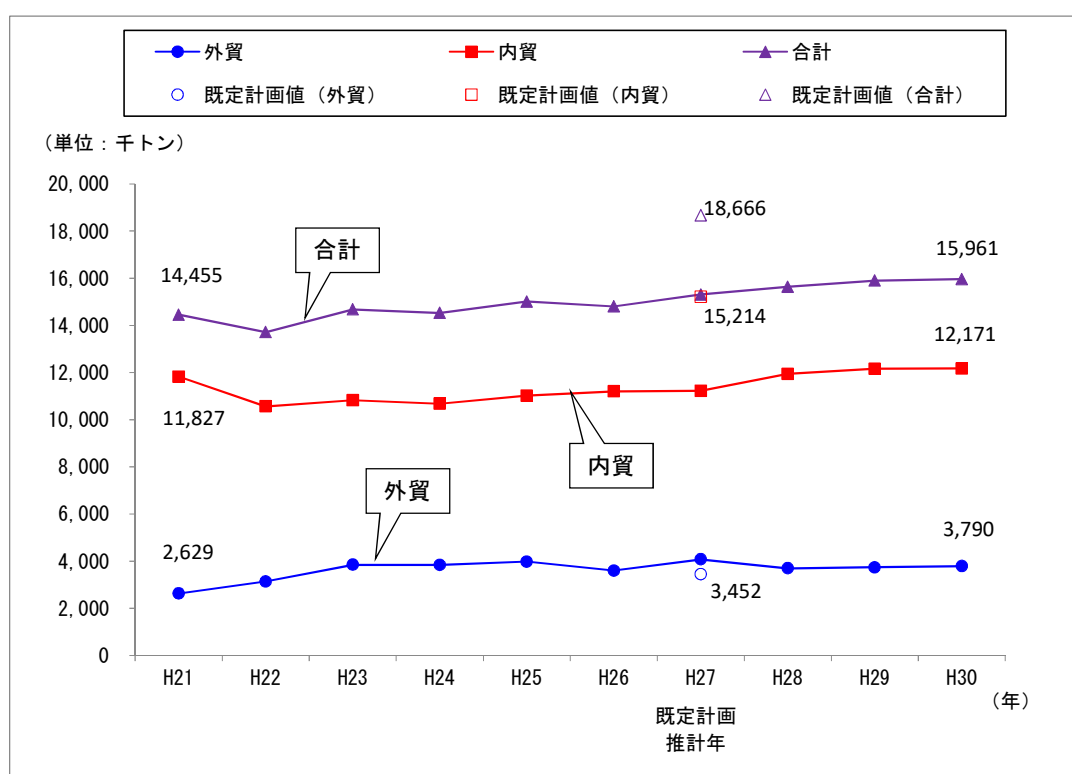
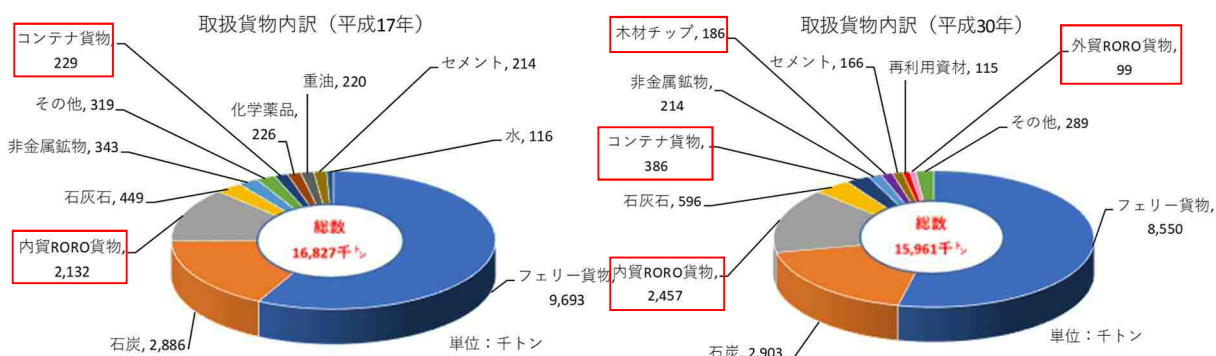


図 取扱貨物量の推移



(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 取扱貨物内訳

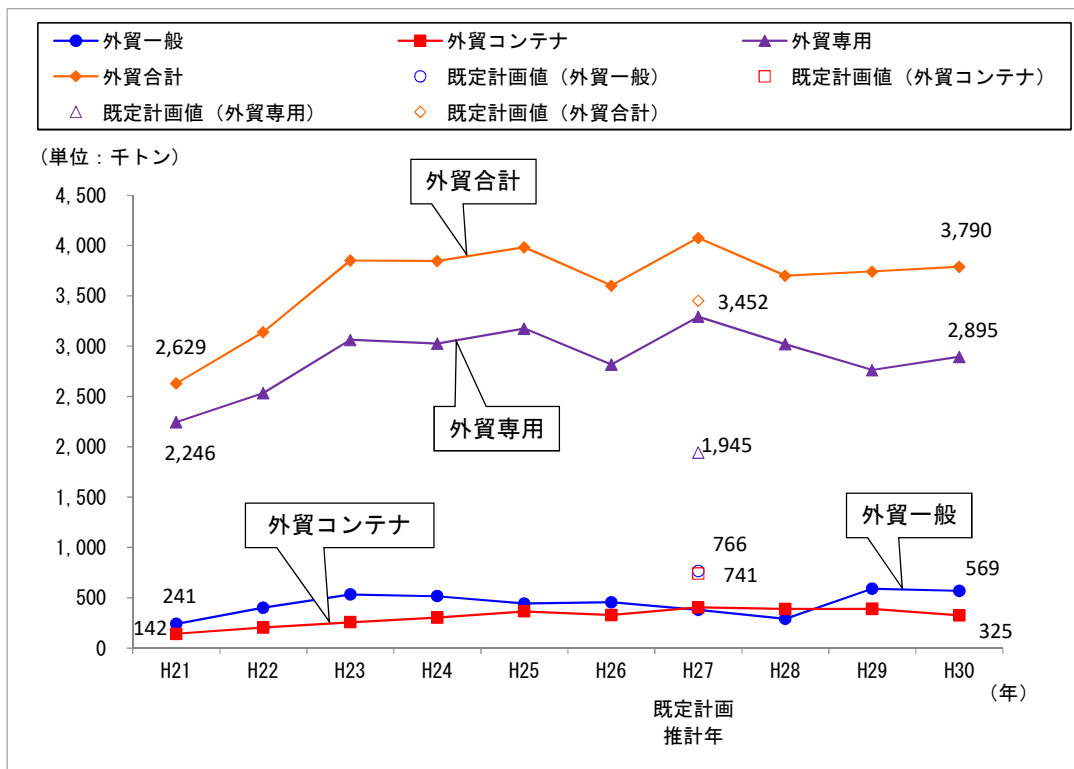


図 外貿取扱貨物量の推移

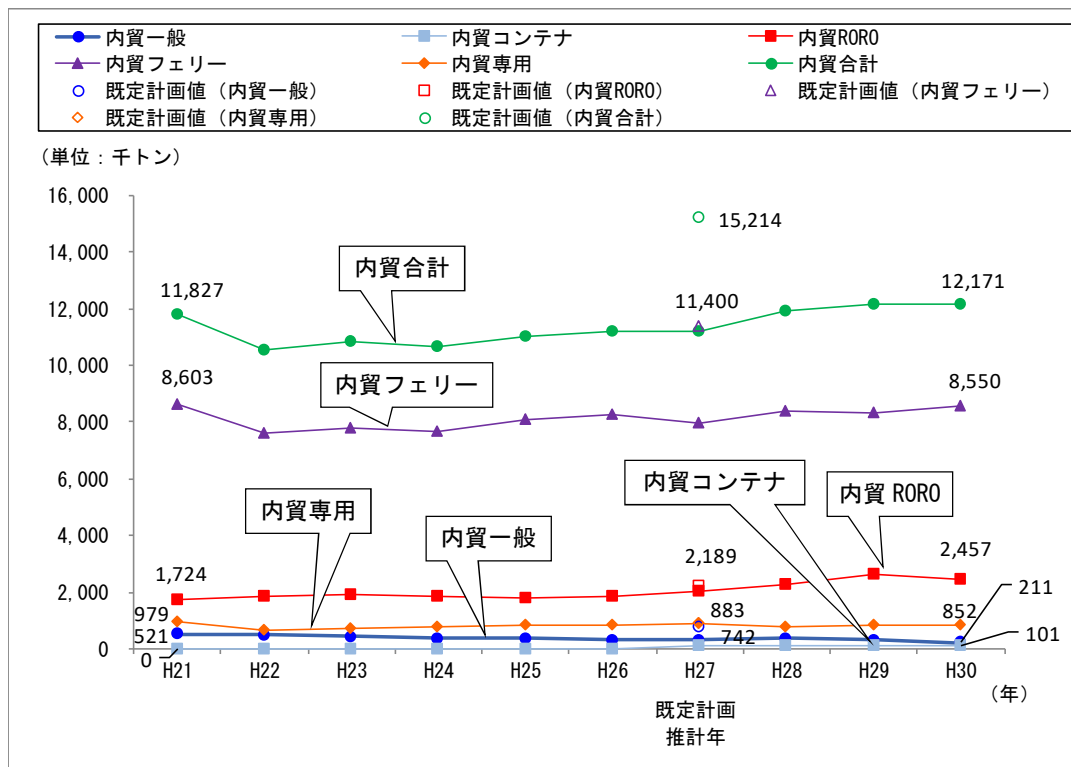


図 内貿取扱貨物量の推移

2.2 コンテナ航路の現況・取扱貨物

(1) コンテナ航路全体

敦賀港におけるコンテナ取扱個数（コンテナ船）は、平成 28 年（2016 年）にピークを迎え約 34,000TEU まで増加しているが、平成 28 年（2016 年）以降は減少傾向にある。平成 27 年（2015 年）から、内航コンテナ船定期航路が開設されている。

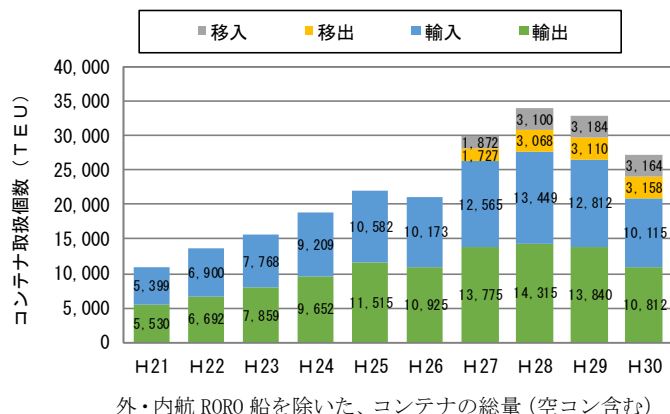


図 コンテナ取扱個数（コンテナ船）の推移（TEU ベース）

(2) 外航コンテナ船定期航路

外航コンテナ船定期航路の主要寄港地および寄港頻度等は以下に示すとおりである。平成 30 年（2018 年）の取扱貨物量は輸出が平成 17 年（2005 年）比で 5%減となる 4,600TEU、輸入が 47%増となる 9,735TEU、その比率は 1:2 で輸入が多い。また、その内訳については、港湾計画を改訂した平成 17 年（2005 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、輸出ではガラス類（主に液晶ガラス）が量・割合とも減少したが、糸及び紡績半製品（主に糸、化学繊維）が新たに大きな割合を占めるようになってきている。輸入では染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品（主にポリエステル、レジン、梱包資材）が量・割合とも伸びている。

現状においては韓国航路、韓国・中国航路が開設されており、在荷エリアは県内および滋賀県、石川県、岐阜県、愛知県、京都府、兵庫県となっている。

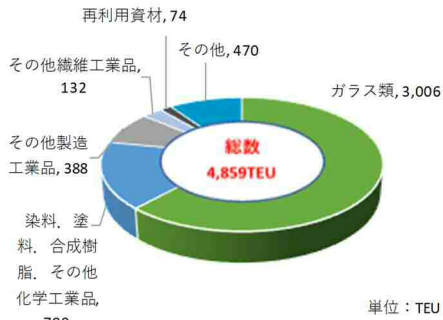
表 外航コンテナ船定期航路の概要

航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁
韓国航路	長錦商船	週 1 便	釜山(日・月)～浜田(火)～境港(火)～敦賀(水)～舞鶴(木)～金沢(金)～釜山・釜山新港(日・月)	鞠山南 A 岸壁
中国・韓国航路	汎州海運	週 1 便	上海(水・木)～釜山・釜山新港(日)～新潟(火)～伏木富山(水)～金沢(木)～敦賀(金)～蔚山(土)～釜山(土)～光陽(月)～寧波(火・水)	鞠山南 A 岸壁

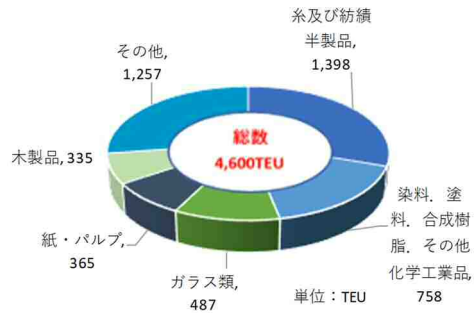
表 外航コンテナ船定期航路の就航船舶

航路名	外航コンテナ船定期航路		
運航会社	Sinokor Merchant Marine CO., LTD 長錦商船(株)	PAN CONTINENTAL SHIPPING CO., LTD 汎州海運(株)	
本社所在地	韓国ソウル市		
日本総代理店	(株)シノコー成本	アジアカーゴサービス(株)	
航路・頻度	韓国航路/週 1 便		
船名	PACIFIC MONACO	PANCON SUNSHINE	PANCON VICTORY
総トン数	7,532DWT	9,923DWT	9,923DWT
積容量	725TEU	1,056TEU	1,056TEU
速力	12.0ノット	18.0ノット	18.0ノット

取扱貨物内訳（平成17年）



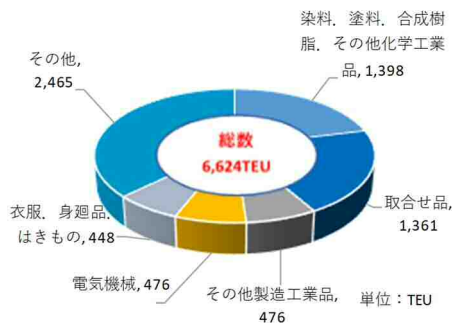
取扱貨物内訳（平成30年）



(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成 重量割合で換算)

図 外航コンテナ取扱貨物内訳（輸出）

取扱貨物内訳（平成17年）



取扱貨物内訳（平成30年）



(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成 重量割合で換算)

図 外航コンテナ取扱貨物内訳（輸入）

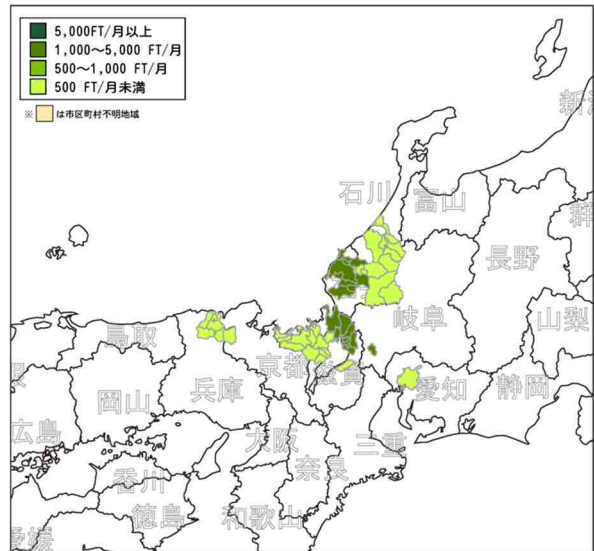
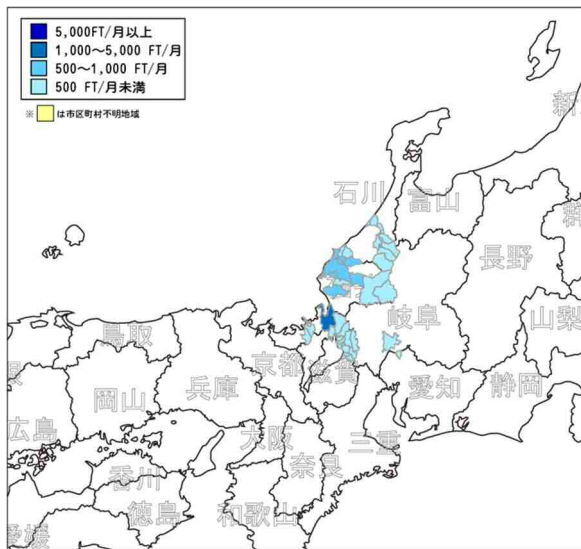


図 外航コンテナ船定期航路の在荷エリア

(左：輸出、右：輸入)

(平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに作成)

(3) 内航コンテナ船定期航路

平成30年(2018年)の取扱貨物量は移出が平成27年(2015年)比で86%減となる2TEU、移入が69%増となる3,164TEUであり、ほぼ移入のみである。また、その内訳については、定期航路が開設された平成27年(2015年)と平成30年(2018年)を比較すると、移出、移入とも化学薬品のみで、変化は見られない。

表 内航コンテナ船定期航路の概要

航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁
大竹航路	井本商運	週1便	敦賀(月)~大竹(水)~神戸(金)~大竹(土)~敦賀(月)	鞠山南A岸壁

表 内航コンテナ船定期航路の就航船舶

航路名	内航コンテナ船定期航路	
運航会社	井本商運(株)	
本社所在地	神戸市	
航路・頻度	大竹航路/週1便	
船名	だいこく	みかげ
総トン数	749DWT	749DWT
積容量	194TEU	189TEU
速力	13.4ノット	14.5ノット

取扱貨物内訳 (平成27年)

取扱貨物内訳 (平成30年)



(平成27年、30年敦賀港統計年報をもとに作成 重量割合で換算)

図 内航コンテナ取扱貨物内訳 (移出)

取扱貨物内訳 (平成27年)

取扱貨物内訳 (平成30年)



(平成27年、30年敦賀港統計年報をもとに作成 重量割合で換算)

図 内航コンテナ取扱貨物内訳 (移入)

2.3 フェリー航路の現況・取扱貨物

(1) 内航フェリー定期航路

内航フェリー定期航路の主要寄港地および寄港頻度等は以下に示すとおりである。北海道航路にはデイリーで就航しており、在荷エリアは関西・中京圏におよび、広域集荷を実現している。特に移入においては西日本全体への広範囲な配送となっている。取扱貨物の内訳については、港湾計画改訂直近の平成19年（2007年）と平成29年（2017年）を比較すると、移出では取合せ品（主に雑貨）が若干量・割合を伸ばしているほか、その他製造工業品（主に生乳の空タンク）、その他産業機械が新たに大きな割合を占めている。移入では製造食品（主に冷凍食品）の量・割合が減り、新たにその他畜産品（主に生乳）が大きな割合を占めるようになっている。

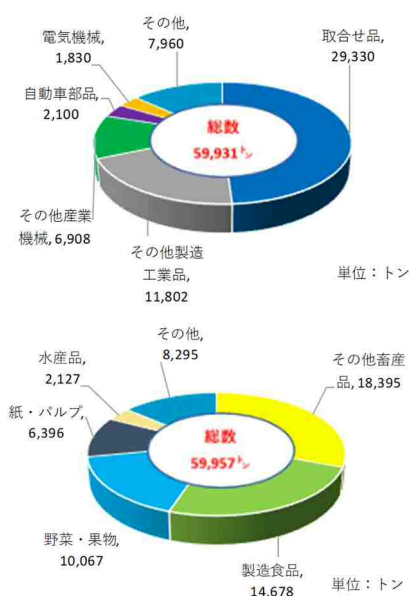
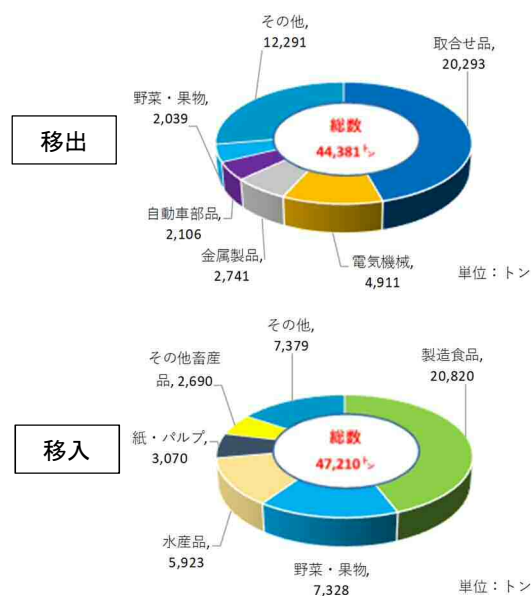
なお、7年前に船舶のリプレース（大型化）を図っている。

表 内航フェリー定期航路の概要

航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁	船名	諸元
北海道航路	新日本海フェリー	週7便	敦賀港～苫小牧東港	鞍山北D岸壁	すずらん	17,382GT、全長224.5m 28ノット 旅客定員613人 積載台数：トラック158台 乗用車58台
					すいせん	積載台数：トラック158台 乗用車58台
東北、北海道航路	新日本海フェリー	週1便	敦賀港～新潟港～秋田港～苫小牧東港	鞍山北D岸壁	らいらっく	18,229GT、全長199.9m 22.7ノット 旅客定員846人 積載台数：トラック146台 乗用車58台
					ゆうかり	積載台数：トラック146台 乗用車58台

取扱貨物内訳（平成19年）

取扱貨物内訳（平成29年）



※調査期間：平成19年11月の任意の1日間

※調査期間：平成29年11月の任意の2日間

(平成19年度、29年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成)

図 内航フェリー取扱貨物内訳（上：移出、下：移入）

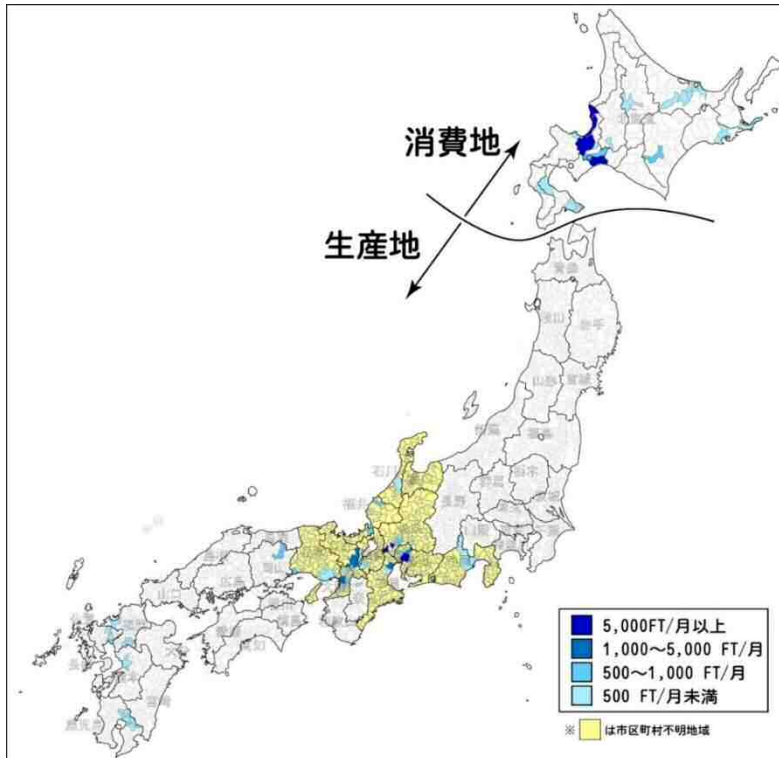


図 内航フェリー定期航路の在荷エリア（移出）
 （平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

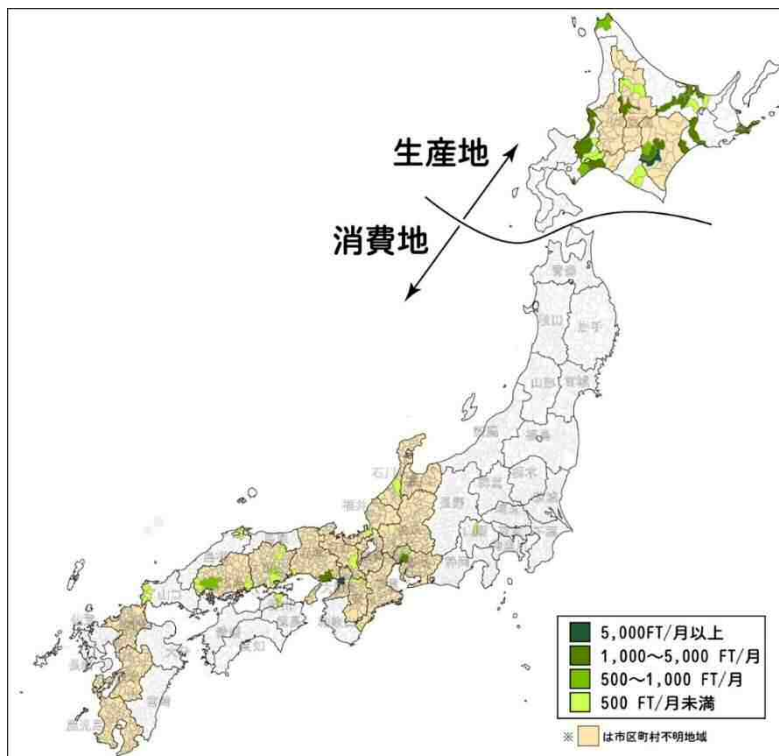


図 内航フェリー定期航路の在荷エリア（移入）
 （平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

2.4 RORO 航路の現況・取扱貨物

(1) RORO 航路全体

内航 RORO 船の苫小牧航路に加え、平成 22 年（2010 年）には韓国との間に外航 RORO 船定期航路が開設され、令和元年（2019 年）には博多港との間に内航 RORO 船定期航路が開設された。

(2) 外航 RORO 船定期航路

外航 RORO 船定期航路の主要寄港地および寄港頻度等は以下に示すとおりである。平成 30 年（2018 年）の取扱貨物量は輸出が平成 22 年（2010 年）比で 98%増となる 27,241 トン、輸入が 230%増となる 13,215 トン、その比率は 2 : 1 で輸出が多い。また、その内訳については、定期航路が開設された平成 22 年（2010 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、輸出ではガラス類（主に液晶ガラス）が量・割合とも減少しているが、その他製造工業品（主に工業用フィルム）が新たに大きな割合を占めるようになっている。輸入では、その他製造工業品（主に機械部品）が新たに大きな割合を占めるようになっている。

現在、週 2 便の韓国航路が開設されており、在荷エリアに見られるとおり、直背後からの集荷でなく滋賀県からの集荷となっていることが特徴である。

表 外航 RORO 船定期航路の概要

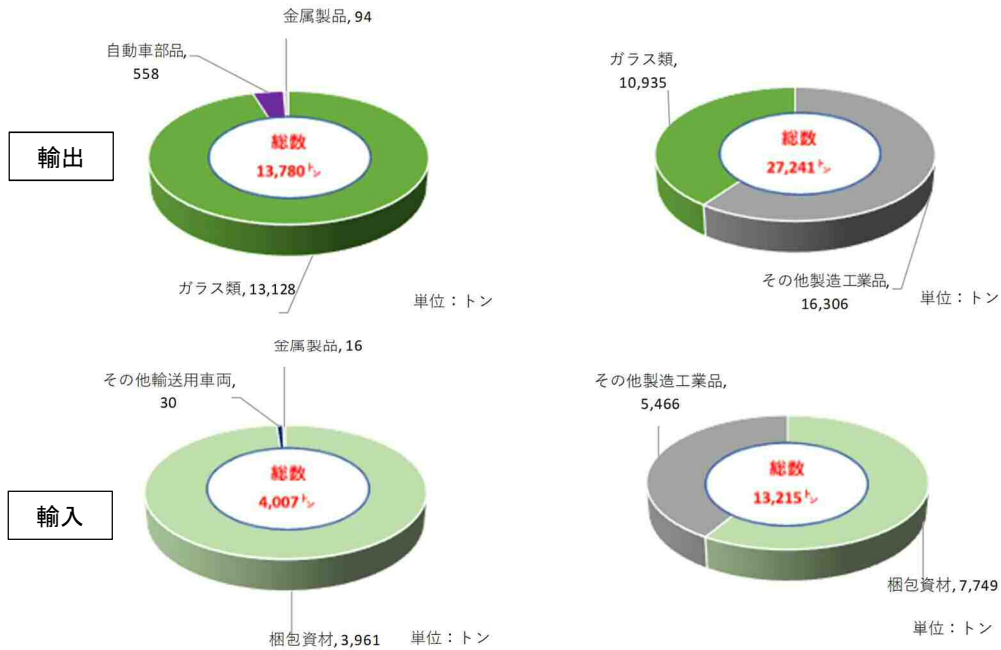
航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁
韓国航路	パンスター	週 2 便	・敦賀（月）～金沢（火）～釜山新港・馬山（水） ・敦賀（木）～金沢（金）～下関（土）～釜山新港・馬山（日）	川崎・松栄 B・C

表 外航 RORO 船定期航路の就航船舶

航路名	外航 RORO 船定期航路	
運航会社	PANSTER CO., LTD. (株)パンスター	
本社所在地	韓国ソウル市	
日本総代理店	(株)サンスターライン	
航路・頻度	韓国航路/週 2 便	
船名	SANSTAR DREAM	PANSTAR GENIE No. 2
総トン数	11,820GT	13,681GT
積容量	258TEU	146TEU
速力	20.4ノット	23.0ノット
備考	メイン就航船舶	代替・トライアル時就航船舶

取扱貨物内訳（平成22年）

取扱貨物内訳（平成30年）



※空コンを搭載したシャーシを除いた貨物量
(平成22年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 外航 RORO 取扱貨物内訳（上：輸出、下：輸入）

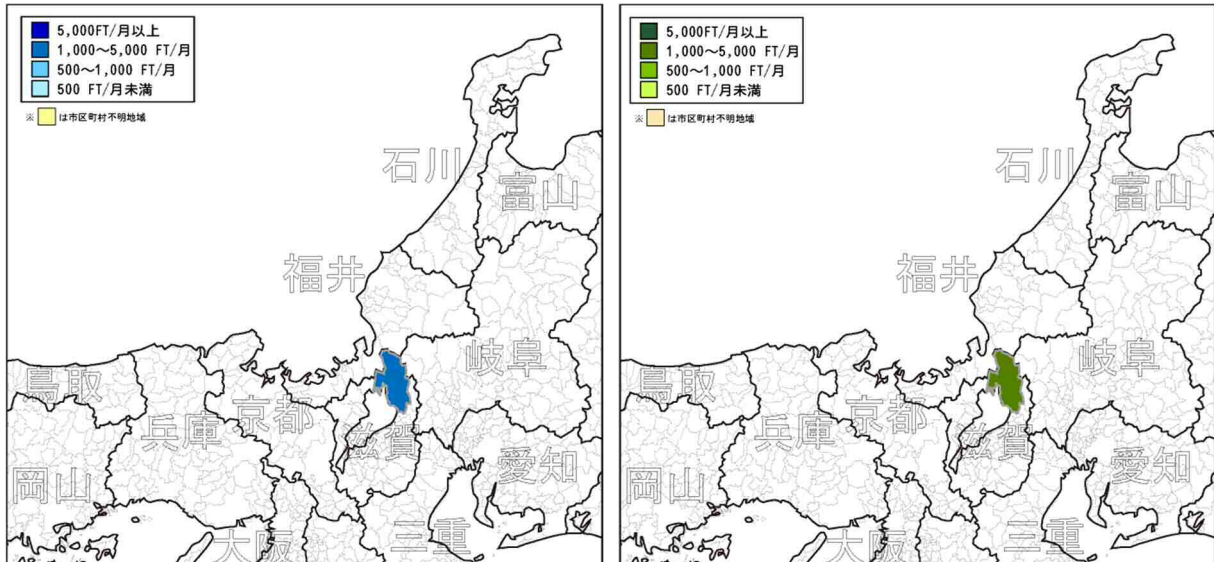


図 外航 RORO 船定期航路の在荷エリア

(左：輸出、右：輸入)

(平成29年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成)

(3) 内航 RORO 船定期航路

内航 RORO 船定期航路の主要寄港地および寄港頻度等は以下に示すとおりである。北海道航路の平成 30 年（2018 年）の取扱貨物量は移出が平成 17 年（2005 年）比で 1%増となる 589,557 トン、移入が 9%増となる 684,345 トン、その比率はほぼ同じである。また、その内訳については、港湾計画が改訂された平成 17 年（2005 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、移出では取合せ品（主に雑貨）が量・割合とも伸びている。移入では、野菜・果物（主にじゃがいも、玉ねぎ）が量・割合とも伸びている。

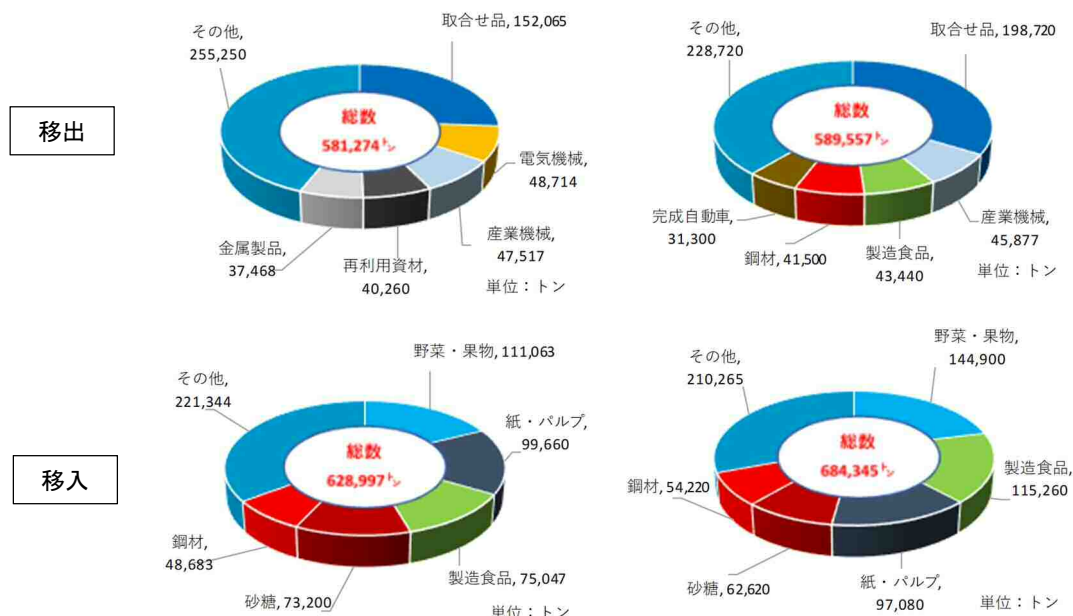
現在、北海道航路には週 6 便就航しており、在荷エリアは関西圏・中京圏におよび広域集荷を実現している。平成 27 年（2015 年）に、苫小牧航路の使用船 3 隻のリプレース（大型化）を行っている。令和元年（2019 年）に開設された博多航路についても、リプレースが予定されている。

表 内航 RORO 船定期航路の概要

航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁	船名	諸元
北海道航路	近海郵船	週 6 便	敦賀港～苫小牧港	鞍山北 B 岸壁	ほくと	11,193GT、全長 179.9m 23ノット 積載台数：トレーラ 160 台 乗用車 50 台
					つるが	
					ひだか	
九州航路	近海郵船	週 6 便	敦賀港～博多港	金ヶ崎 C・D 岸壁	なのつ	8,348GT、全長 167.7m 21.7ノット 積載台数：トレーラ 128 台 乗用車 152 台
					とかち	

取扱貨物内訳（平成17年）

取扱貨物内訳（平成30年）



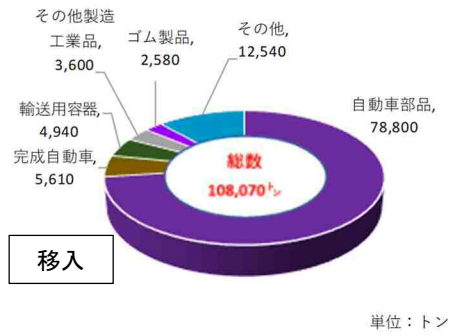
※空シャーシ（バン型セミトレーラ）や空コンを搭載したシャーシを除いた貨物量
（平成 17 年、30 年敦賀港統計年報をもとに作成）

図 内航 RORO 取扱貨物内訳（北海道航路 上：移出、下：移入）

取扱貨物内訳（令和元年）



取扱貨物内訳（令和元年）



※空シャーシ（バン型セミトレーラ）や空コンを搭載したシャーシを除いた貨物量

（令和元年敦賀港統計年報をもとに作成）

図 内航 RORO 取扱貨物内訳（九州航路 左：移出、右：移入）

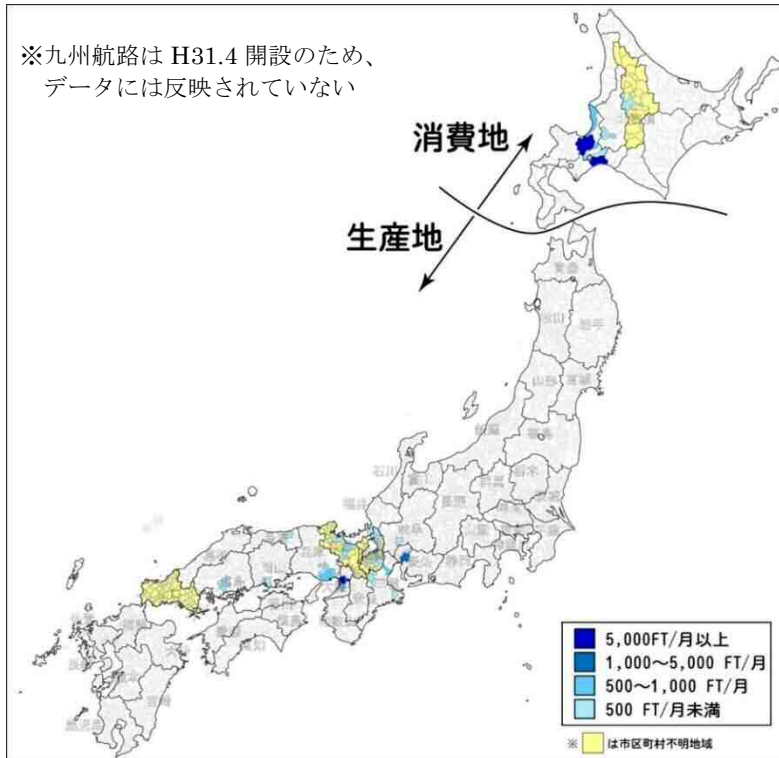


図 内航 RORO 定期航路の在荷エリア（移出）

（平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

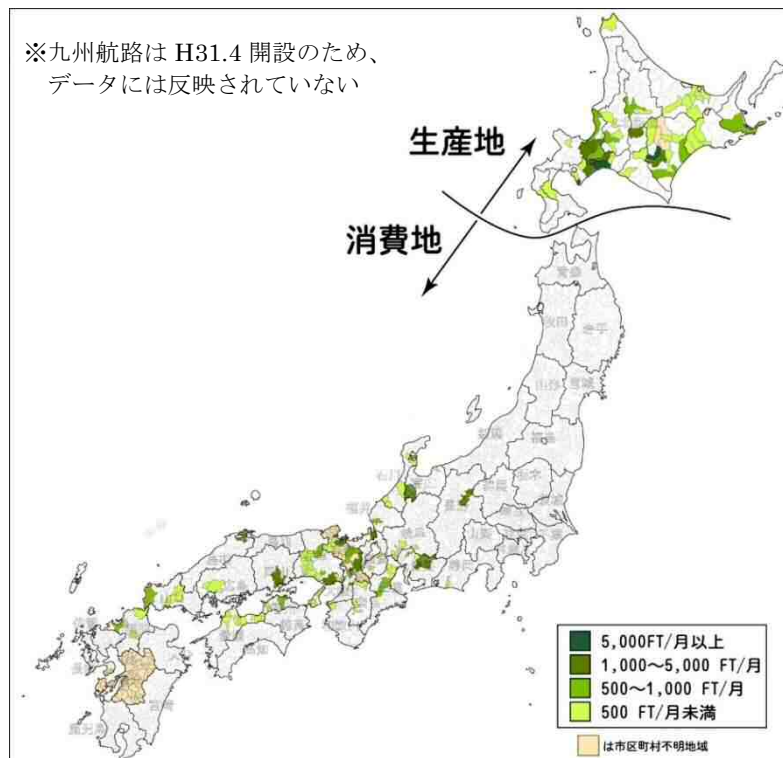


図 内航 RORO 定期航路の在荷エリア（移入）

（平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

2.5 バルクの現況・取扱貨物

平成 30 年（2018 年）におけるバルク貨物の相手国は、取扱貨物量の順に輸出は、韓国、オーストラリア、台湾、カナダ、輸入は、オーストラリア、インドネシア、ロシア、タイ、ベトナム、中国、アメリカ、韓国となっている。

表 バルク貨物（品種別）の相手国

輸出		輸入	
品種	仕向国	品種	仕向国
セメント	オーストラリア	原木	ロシア
	韓国	木材チップ	オーストラリア
	台湾		アメリカ
	カナダ		ベトナム
金属くず	韓国	その他林産品	インドネシア
再利用資材	韓国		ベトナム
		石炭	オーストラリア
			インドネシア
			ロシア
		石材	ロシア
		非金属鉱物	タイ
			オーストラリア
			ベトナム
		化学薬品	中国
			韓国
		化学肥料	中国

（平成 30 年敦賀港統計年報をもとに作成）

平成 30 年（2018 年）におけるバルク貨物（一般）の取扱貨物量は輸出が平成 17 年（2005 年）比で 2%減となる 50,952 トン、輸入が 20%増となる 459,094 トン、その比率は 1 : 9 で輸入が多い。同様に移出が 74%減となる 30,614 トン、移入が 51%減となる 94,514 トン、その比率は 1 : 3 で移入が多い。また、その内訳については、港湾計画を改訂した平成 17 年（2005 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、輸出では再利用資材が量・割合とも伸びている。輸入では、石炭の量は大きく変わらないが、新たに木質チップが大きな割合を占めるようになっている。移出では再利用資材と金属くずが量・割合とも伸びている。移入では化学薬品（主に融雪剤）の量・割合が減り、新たに重油と砂利・砂が大きな割合を占めるようになっている。

平成 30 年（2018 年）におけるバルク貨物（専用）の取扱貨物量は輸出が平成 17 年（2005 年）比で 143%増となる 81,922 トン、輸入が 3%増となる 2,813,498 トン、その比率は 1 : 34 で輸入が多い。同様に移出が 49%減となる 120,052 トン、移入が 4%増となる 732,134 トン、その比率は 1 : 6 で移入が多い。また、その内訳については、港湾計画を改訂した平成 17 年（2005 年）と平成 30 年（2018 年）を比較すると、輸出では再利用資材の量・割合が減り、新たにセメントが大きな割合を占めるようになっている。輸入では、石炭の量はほぼ変わらないが、新たに非金属鉱物（主に天然無水石こう）が輸入されるようになっている。移出では量が減っているもののセメントと非金属鉱物（主に石こう）が大半を占めている状況は変わっていない。移入では石灰石が量・割合とも伸びている。

取扱貨物内訳（平成17年）

取扱貨物内訳（平成30年）

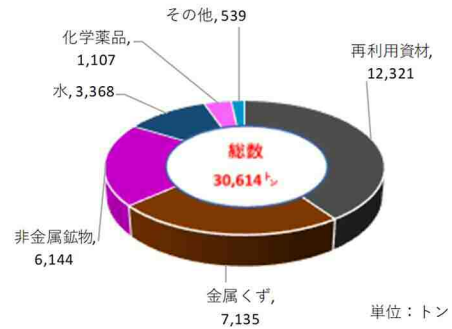


(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 バルク（一般）取扱貨物内訳（上：輸出、下：輸入）

取扱貨物内訳（平成17年）

取扱貨物内訳（平成30年）

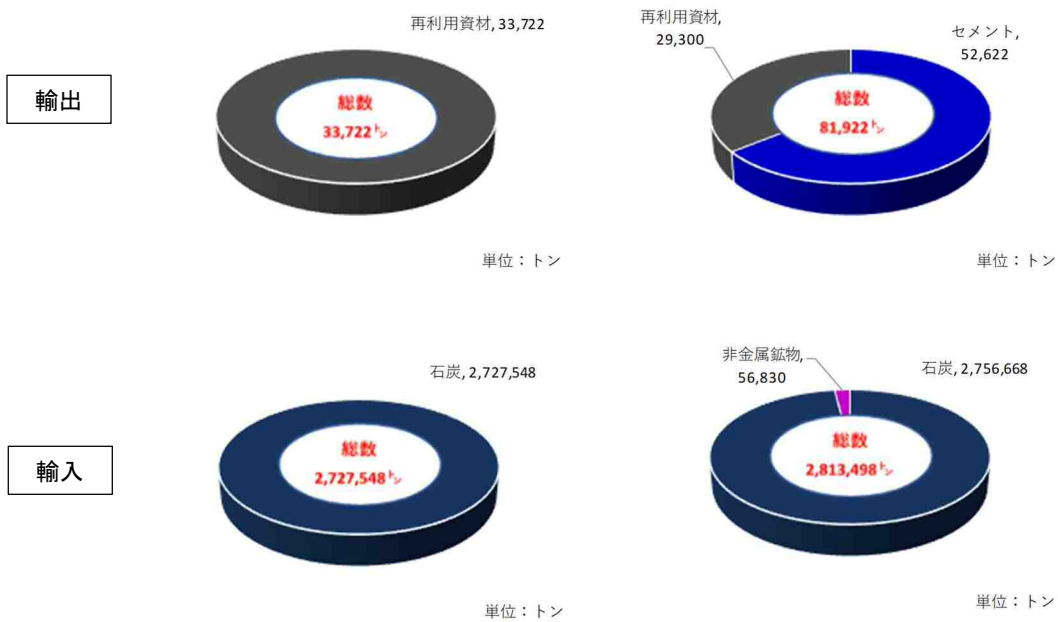


(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 バルク（一般）取扱貨物内訳（上：移出、下：移入）

取扱貨物内訳（平成17年）

取扱貨物内訳（平成30年）

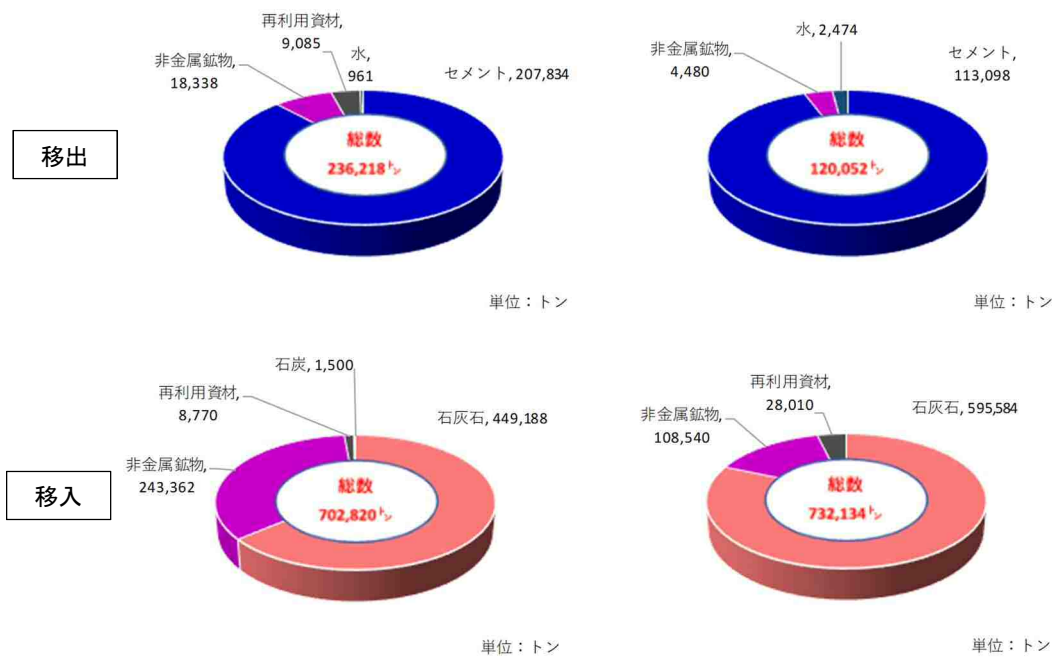


(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 バルク（専用）取扱貨物内訳（上：輸出、下：輸入）

取扱貨物内訳（平成17年）

取扱貨物内訳（平成30年）



(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

図 バルク（専用）取扱貨物内訳（上：移出、下：移入）

2.6 施設別利用状況等

敦賀港の主要施設の多くは、本港地区（金ヶ崎地区、蓬萊・桜地区、川崎・松栄地区）と新港地区（鞠山北地区、鞠山南地区）に整備されている。

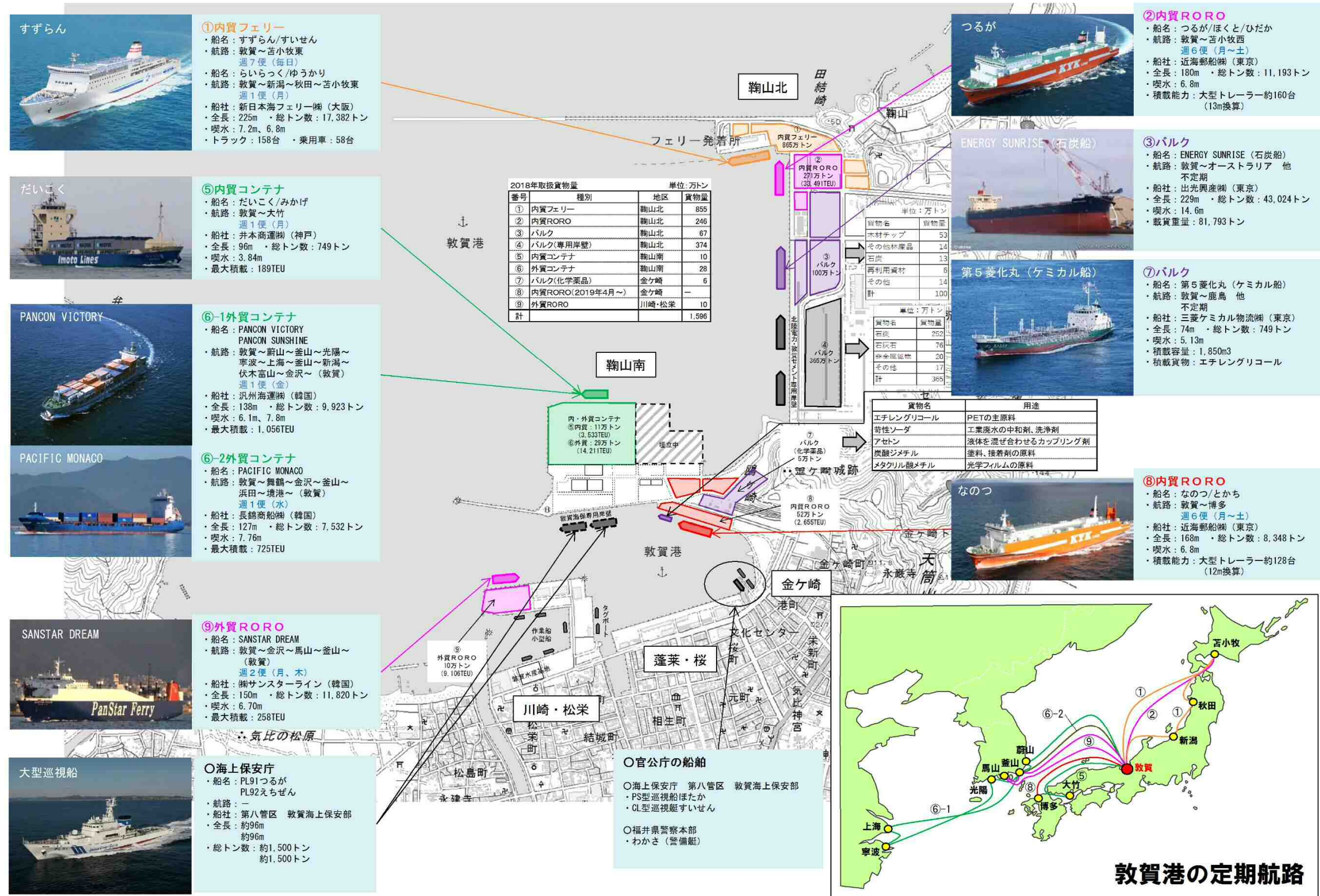
敦賀港が位置する敦賀湾は、若狭湾の東端に位置し、両岸は断層である。断層運動による陥没性の湾入（弓なりに陸地に入り込んでいる様）で水深が大きく、海岸沿いに20mの等深線が走っている。湾奥に位置する敦賀湾でも水深は大きく、本港地区の水深は入口に位置する川崎・松栄地区で10m以上、最奥に位置する金ヶ崎地区でもおおむね7m以上あり、新港地区の水深は10~20mある。

十分な水深と幅が確保されることから敦賀港では航路の設定をすることなく航行が可能となっている。



図 敦賀港施設図

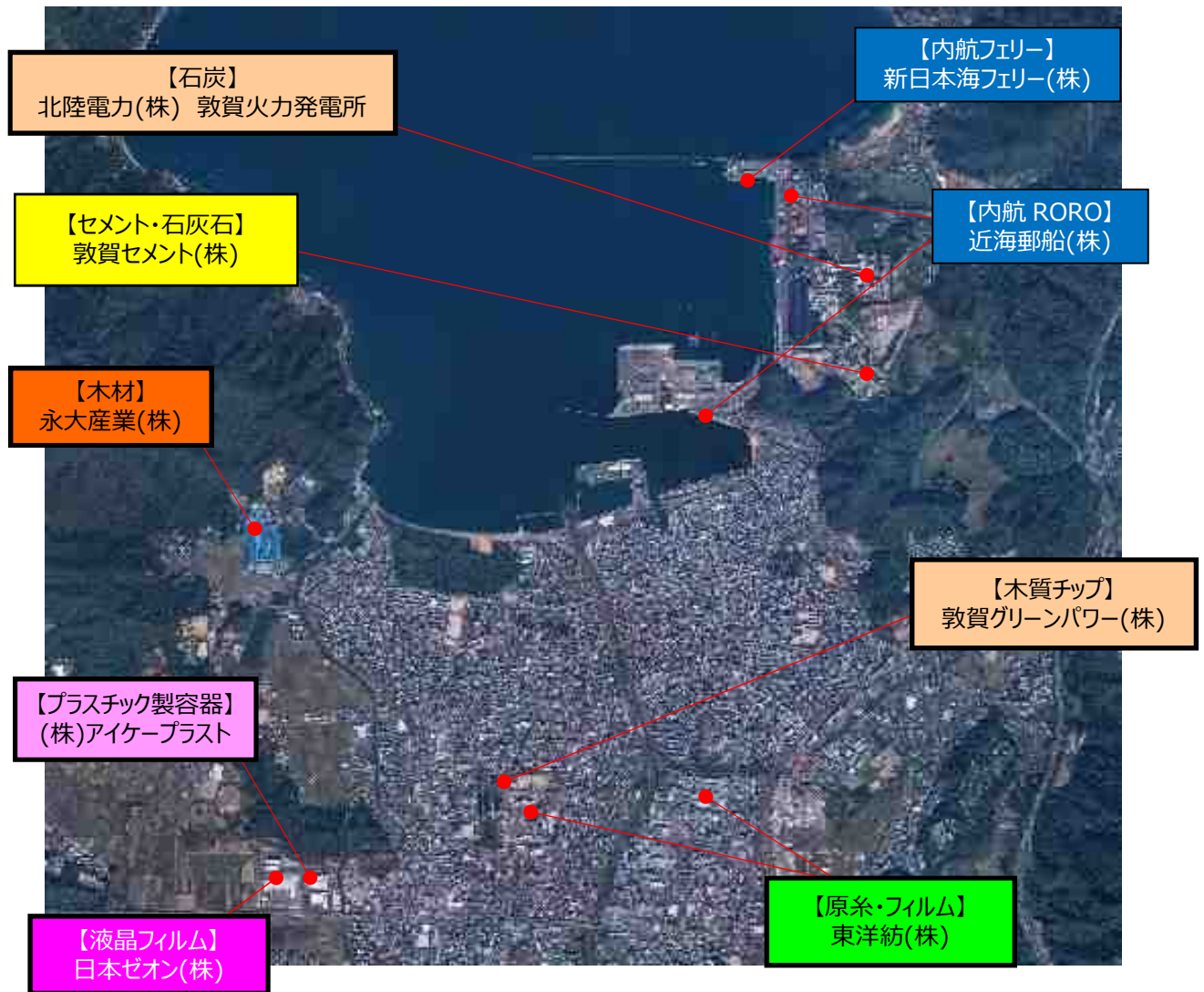
敦賀港のバース利用状況は図に示すとおりであり、鞠山北地区は内航フェリー、内航 RORO 船（苫小牧航路）および一般バルク貨物船、鞠山南地区は外航コンテナ船が利用している。
 一方、川崎・松栄地区は外航 RORO 船（釜山航路）が金ヶ崎地区は内航 RORO 船（博多航路）が利用している。



2.7 敦賀港背後企業の立地状況

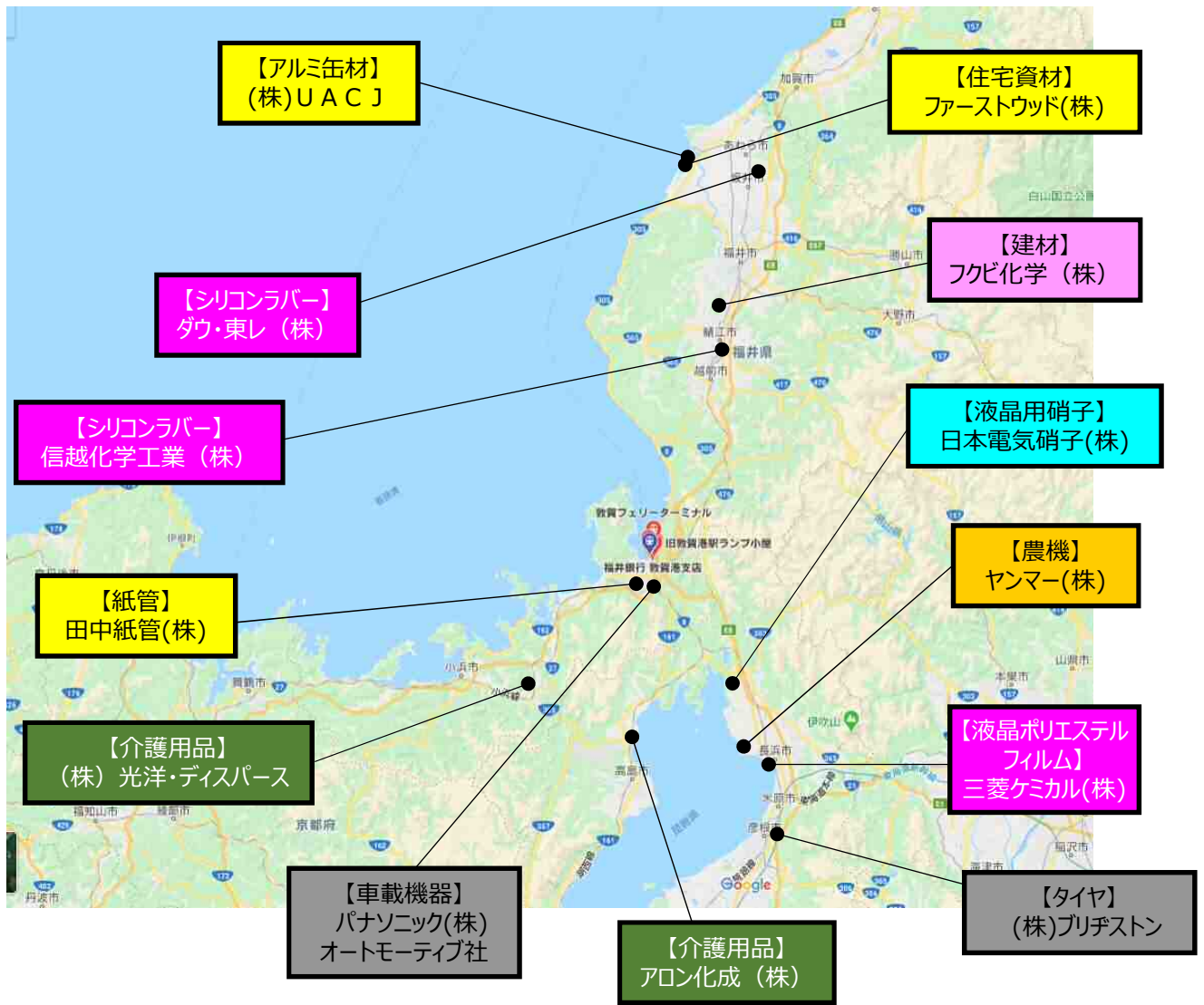
(1) 主要立地企業

敦賀港背後圏の主要立地企業の概要は、以下に示すとおりである。直背後には火力発電所やセメント会社等の立地があり、広域で見ると資材・化学品・繊維など多岐に亘る企業が立地している。



凡 例			
製造 (資材)	製造 (硝子)	製造 (プラスチック)	製造 (繊維)
製造 (自動車)	製造 (木材)	製造 (化学品)	製造 (農機)
製造 (介護用品)	発電所	フェリー・RORO	

図 敦賀港背後の主要立地企業 (直背後)



凡 例

製造 (資材)	製造 (硝子)	製造 (プラスチック)	製造 (繊維)
製造 (自動車)	製造 (木材)	製造 (化学品)	製造 (農機)
製造 (介護用品)	発電所	フェリー・RORO	

図 背後圏内の主要立地企業 (広域)

2.8 防災への取り組み

敦賀港においては、大規模地震発生時の物資の緊急輸送、住民の避難等に供する岸壁として桜地区に100m（水深5.5m）の耐震強化岸壁が整備済みである。

また、大規模地震発生時においても幹線貨物輸送の拠点として機能を維持し、経済活動等への影響を最小限にするための岸壁として鞠山北地区の280m（水深9.0m）のフェリー用岸壁の耐震化が完了している。



敦賀港における耐震強化岸壁の整備状況

敦賀港の事業継続計画（港湾BCP）は平成28年（2016年）に策定されている（2020年1月改訂）。港湾BCPの主たる内容は以下のとおりであり、災害時の緊急物資輸送における海上輸送拠点としての機能の確保、航路の早期復旧等に重点を置いている。

目的

敦賀港の「港湾事業継続計画」（以下、「港湾BCP」と称する）は、災害時における初動時対応及び緊急物資輸送、幹線貨物輸送（北海道および九州との内航）への対応を迅速かつ的確に行うことにより、港湾施設の早期復旧と港湾機能等の中断・低下に伴う影響を最小限に抑えることを目的とする。

以下に、敦賀港における事業継続活動を行う上での重点事項を示す。

- 緊急物資輸送における海上輸送量の確保（回復目標期間：3日）
桜E耐震岸壁、緊急物資輸送ルートを活用した海上輸送ルートの確保
- 2次災害の発生抑止
- 北海道および九州を結ぶ内航航路の早期復旧（回復目標期間：6日）
鞠山北D岸壁、鞠山北B岸壁、金ヶ崎D岸壁の早期復旧
- 外航航路の早期復旧（回復目標期間：6日）
鞠山南A岸壁、松栄B・C岸壁の早期復旧
- 港湾施設等の被害予防・軽減策

基本方針

敦賀港港湾BCPは、多くの港湾関係者の役割や対応の手順、復旧の目標等を明確化するとともに、その実効性を確保することを基本方針とし、次の事項に配慮している。

- ①多くの港湾関係者が協働しつつ、迅速かつ的確に各々の役割を遂行できるよう、次のことについて、できる限り明確に記述すること
 - ・各機関との連絡網
 - ・物流機能回復に向けた手順・手段の明確化
 - ・港湾関係者の役割分担の明確化ただし、敦賀港の港湾特性や被害状況等に応じて、柔軟な対応ができるようにすること
- ②計画の実効性を確保するため、「敦賀港港湾BCP協議会」の組織を設置し、次のことについて取り組むこと
 - ・活動が可能な体制の構築
 - ・情報共有
 - ・協議会の継続的な取り組み
 - ・計画の見直し・改善
- ③こうした継続的な取り組み、活動を通じて、災害に対する備えの深化や港湾関係者間相互の信頼関係が醸成できること

出典：敦賀港事業継続計画（2020.1改訂）

2.9 クルーズ船の寄港

近年におけるクルーズ客船の寄港需要の高まりから、敦賀港にもばしふいっくびいなす等の内航クルーズ客船、外航クルーズ客船であるダイヤモンドプリンセスが寄港している。これらクルーズ客船は通常時に貨物を取り扱う岸壁に係留しており、物流との共存が課題となっている。

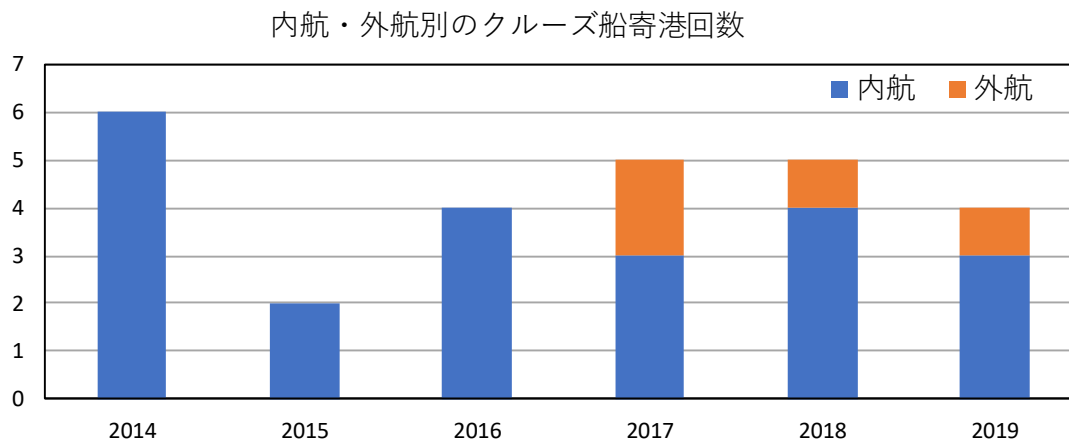
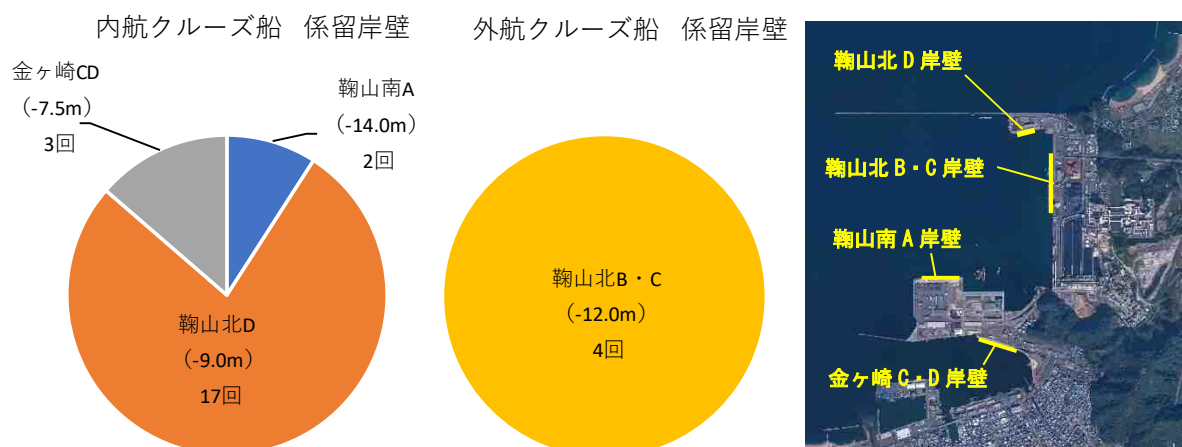


図 内航・外航別クルーズ船寄港回数



・クルーズ船の寄港の際は、バースウインドウの調整、旅客受け入れのための貨物の移動、イメージダウンを避けるための清掃等を実施している。

図 クルーズ船が係留した岸壁の内訳

表 2019年に寄港したクルーズ船の内訳

内外航別	入港日	船名	係留岸壁
内航	8月1日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
	8月6日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
	9月15日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
外航	11月16日	ダイヤモンド・プリンセス	鞠山北B・C

2.10 臨海部の緑地・集客施設の使用状況

敦賀港周辺は、みなとオアシス敦賀として登録され、日本三大松原の一つ「気比の松原」の他、金ヶ崎地区のボードウォーク、鞠山北地区の釣り公園等の水際空間の魅力を発信する施設や、明治38年（1905年）に建設され平成21年（2009年）には国の登録有形文化財に登録された「赤レンガ倉庫」、令和2年（2020年）にリニューアルオープンした「人道の港敦賀ミュージウム」等、数多くの観光施設が立地している。

■みなとオアシス

「みなとオアシス」制度とは、旅客ターミナル、緑地、海浜など「みなと」の施設を活用し地域振興に係る取組みが継続的に行われる区域を「みなとオアシス」として国土交通省の各地方整備局に登録し、みなとや地域の魅力を全国に発信することで、みなとまちづくりを応援するとともに、みなと来訪者の利便性の向上を図るものです。

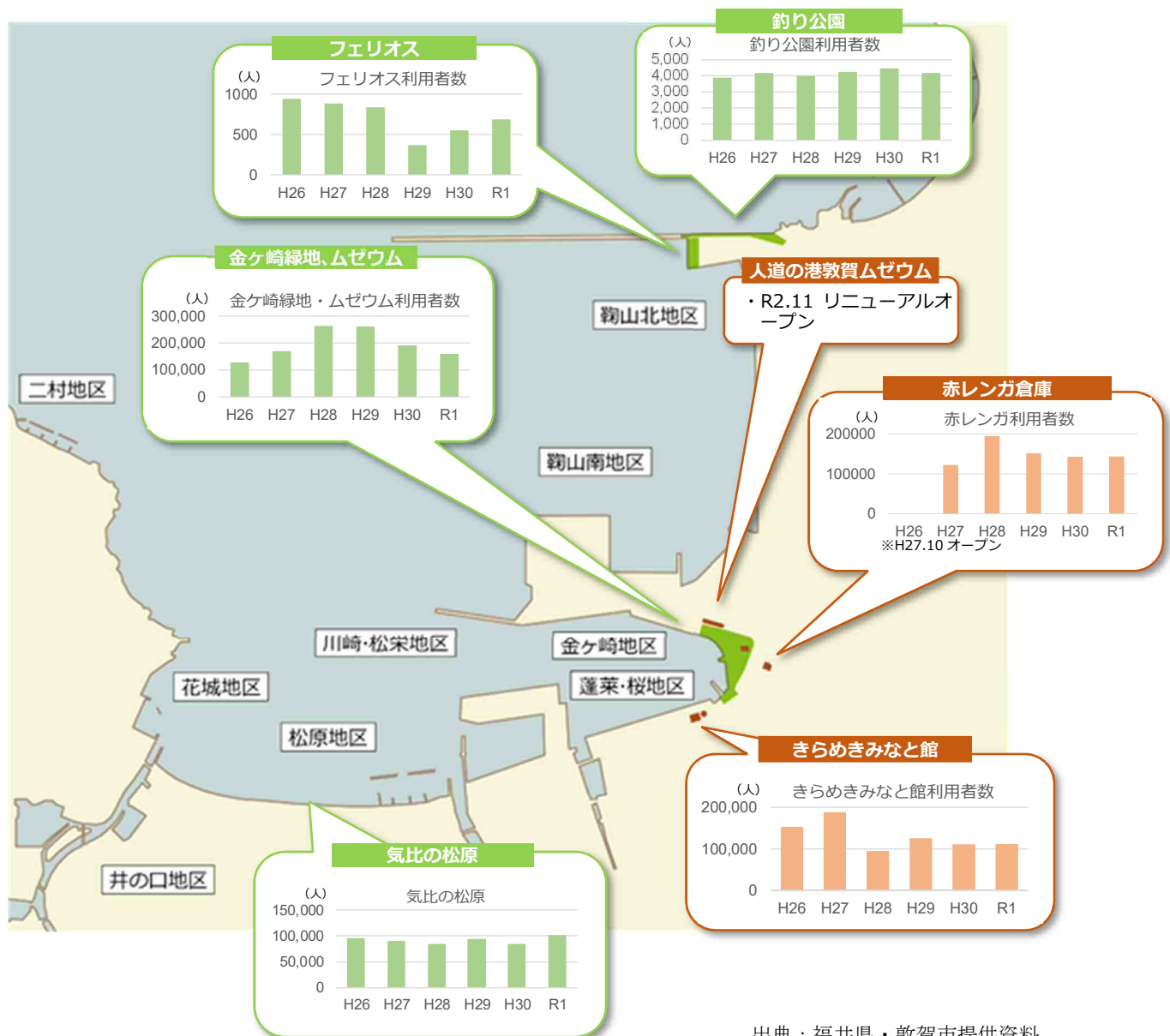


図 臨海部の緑地・集客施設の利用状況

2.11 クリーンエネルギー等環境貢献に対する動き

敦賀港背後圏には敦賀グリーンパワー(株)のバイオマス発電所が稼働(2017年7月)する等、福井県においても地球規模での温暖化防止、CO₂排出抑制へ積極的に呼応する企業の誘致・立地が始まっている。

■ バイオマス発電所の稼働(2017年7月)



福井県敦賀市におけるバイオマス発電事業

木質チップ年間使用量 約 28万トン	出力 37MW	電気供給 7万世帯
------------------------------	-------------------	---------------------

出典：敦賀グリーンパワー(株)ホームページ

敦賀セメント(株)では、隣接している北陸電力(株)敦賀火力発電所で発生した石炭灰を天然粘土の代替として活用している。これにより、粘土採掘量はゼロとなり天然資源の確保と自然環境の保護に貢献している。石炭灰の輸送はパイプラインを用いた空気輸送で実施しており、トラック輸送によるCO₂の発生を抑制している。

■ 敦賀セメント(株)のセメント製造における廃棄物・副産物の活用



出典：環境報告書 2020 敦賀セメント(株)

図 敦賀セメント(株)で処理している主なりサイクル資源

2.12 港内の自然と水域環境

【地形】

敦賀港が位置する敦賀湾は、東西約 8km、南北約 12km で、その海岸線は約 54km にわたり、その沿岸部は、越前加賀海岸国定公園および若狭国定公園に指定されている。

南側の湾奥から湾中央部に位置する敦賀湾周辺は、岩礁部および砂浜部により形成された自然海岸と、コンクリート（直立）護岸または傾斜堤により形成された人工護岸・岸壁によって囲まれており、比較的急深な地形を呈している。湾の中央部の水深は約 30m であり、底質は浅海域では砂礫または砂泥、沖合部は泥質が分布している。

【生物】

主な生物としては、魚類ではマエソ、テンジクダイ、マアジ等、底生生物ではゴカイ類等、本州の日本海側の内湾および沿岸域に普通にみられる種類が多く出現している。敦賀湾の西岸および赤崎以北の東岸には岩礁部が多く、ガラモやガラモ・カジメ混成の藻場が形成されており、西岸の海浜（砂浜）部にはアマモ場が形成されている。これらの藻場は、幼稚魚の成育の場として重要な場となっている。

また、鳥類ではシギ・チドリ類、カモ類等が多く、沿岸域はこれらの水鳥・水辺の鳥の渡来地となっている。また、トビ、ミサゴ、ハヤブサなどの猛禽類も確認されている。



出典：福井県観光連盟 HP

図 気比の松原

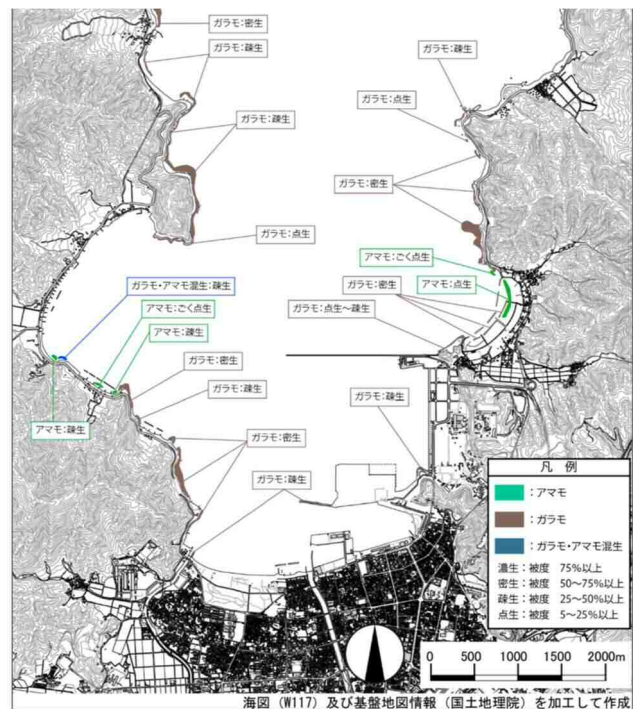


図 藻場分布状況（令和 2 年（2020 年）2 月）

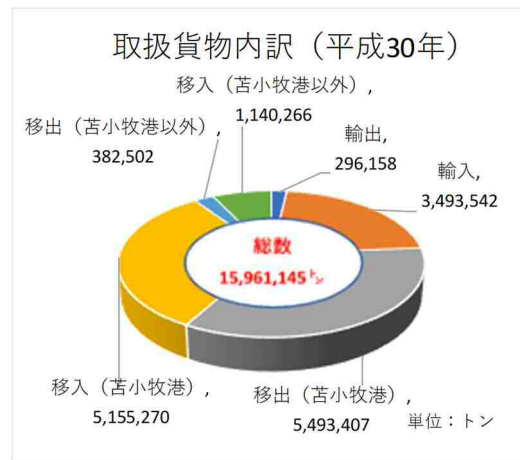
3. 敦賀港への要請と課題

国内外の社会経済情勢の展望から敦賀港が果たすべき役割（全国的な視点からの敦賀港への要請・課題）、港湾関係者や利用企業へのヒアリング、昨年度のワーキングを通じて整理した敦賀港への期待や敦賀港の抱える課題（地域の視点からの敦賀港への要請・課題）は次のとおりである。

要請・課題 I 物流に関する要請・課題

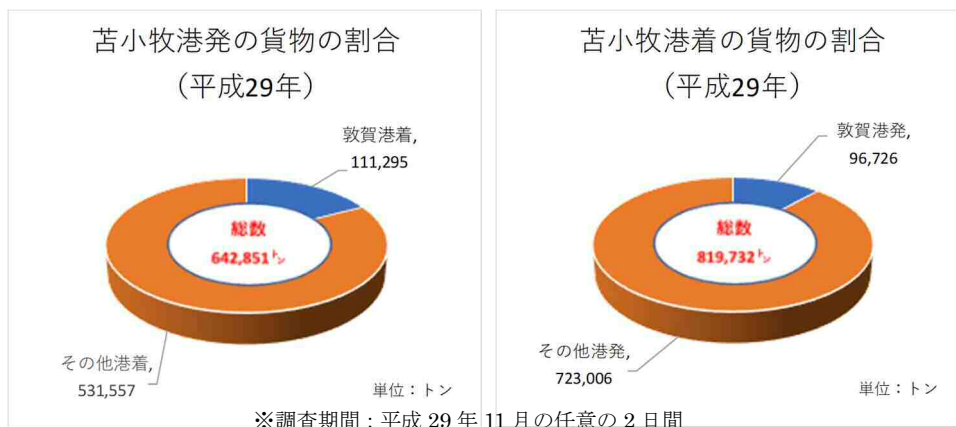
■北海道との安定的な物流の確保（全国的な視点）

- ・敦賀港には北海道との安定的な物流を支えるという社会的な要請がある。
- ・敦賀港の平成30年度取扱貨物量のうち、北海道苫小牧港との移出は5,493,407トン、移入は5,155,270トンであり、敦賀港貨物全体の約67%を占めており、年々増加傾向にある。
- ・北海道苫小牧港発のユニットロード貨物（海上輸送）のうち、敦賀港を経由する貨物は全体の約17%であり、その多くが、関西、中京への貨物である。
- ・取扱貨物の内訳は、製造食品、野菜・果物であり、関西、中京への食料品の供給を支えている。
- ・北海道苫小牧港着のユニットロード貨物（海上輸送）のうち、敦賀港を経由する貨物は全体の約12%であり、その多くが、関西、中京からの貨物である。
- ・取扱貨物の内訳は、取合せ品、その他日用品であり、北海道の生活必需品の供給を支えている。



（平成30年敦賀港統計年報をもとに作成）

図 敦賀港における取扱貨物の内訳



（平成29年度内外貨ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

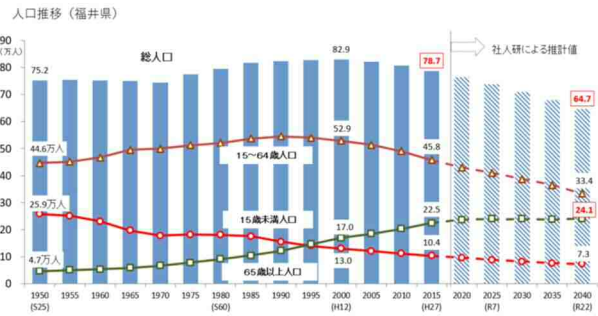
図 北海道苫小牧港から見た敦賀港貨物の割合

■ モーダルシフト等への対応（全国的な視点）

- ・我が国の人口の推移は、平成 20 年（2008 年）の約 1 億 2,800 万人をピークに減少局面に入っており、国立社会保障・人口問題研究所は、令和 22 年（2040 年）には約 1 億 1,090 万人（13%減）となると推計している。
- ・陸上輸送を担うトラックドライバーは、人口減少に加え、長距離観光バスの重大事故を契機とした労務管理の強化などにより、今後ますます不足するものと予想されている。
- ・そのため、トラック長距離輸送の受け皿として、フェリー貨物や内貿 RORO 貨物の増加が見込まれる。

【需要増加に関するヒアリング】

- ・ドライバー不足の影響が発生しており、確保が大変となってきたため、RORO 航路（敦賀～博多）を利用したいと考えている（製造業（資材））。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「都道府県別将来推計人口（2018年推計）」

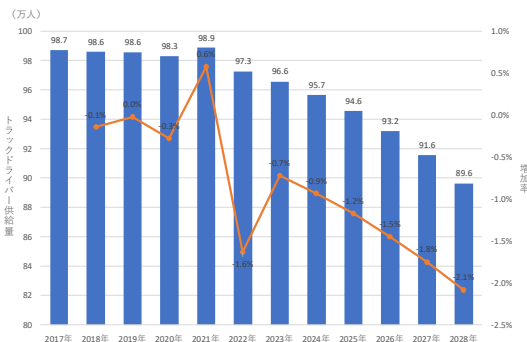


図 トラックドライバーの供給量と増加率の推移
資料：本部委員会報告書 2019年5月 公益社団法人鉄道貨物協会

表 想定されるトラックドライバー不足（将来）

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
不足	△103,243人	△144,058人	△208,436人	△278,072人

資料：本部委員会報告書
公益社団法人鉄道貨物協会 2019年5月

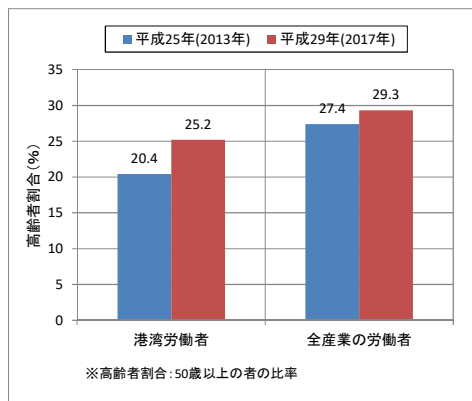
- ・人口の減少や少子高齢化は、産業活動や消費の縮小をもたらしかねないが、将来にわたって豊かさを維持していくためには、AI（人工知能）、ビッグデータ、ロボットなどの技術革新による新たな価値の創造、生産性向上を進める必要がある。
- ・本県や敦賀港の取扱貨物の約 67%を占める北海道における人口減少率は全国平均を上回ることが予想され、人口減少対策の強化・継続にあわせて、こうした取組みが重要である。
- ・敦賀港においても、モーダルシフト等による日本全体の輸送効率の向上に向けた物流ネットワークの最適化に対応できるようふ頭再編や用地造成等による機能強化を進めるとともに、最新の情報通信技術等の活用による生産性向上を目指して、高規格ユニットロードターミナルの形成を図る必要がある。

■ 港湾労働力の不足（全国的な視点）（地域の視点）

- ・ 港湾労働者の高齢化が全国的に進展しており、敦賀港でも労働力不足の顕在化が懸念されている。
- ・ ヒアリング調査によると、将来の労働力不足に対して様々な対策が検討・実施されている。

【港湾労働力不足対策に関するヒアリング】

- ・ 機械・設備の大型化・更新を考えている（運送業）。
 - ・ ヤードが分散しており、ヤードへの案内など人員が余分にかかっている。ヤードのレイアウト見直すことができれば、人員を集約できる等効果がある（運送業）。
 - ・ 雇用条件の見直し等により、若年層の取り込みを図る（運送業）。
- ・ この他、学生等若年層への PR 活動、IT、最新技術の活用による作業の高効率化が必要である。



港湾労働者の高齢者割合は全産業と比較して急激に高くなっている
出典：港湾雇用安定等計画



座談会を開催し、敦賀港で働く若手社員から大学生に港湾の仕事を紹介

■ 新規航路・貨物の誘致（全国的な視点）（地域の視点）

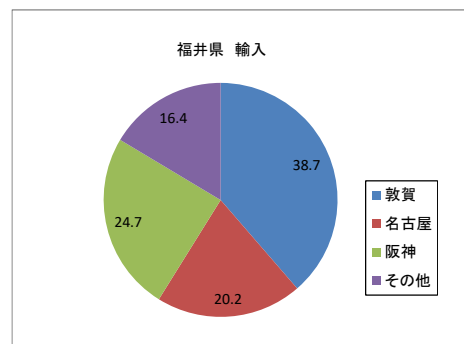
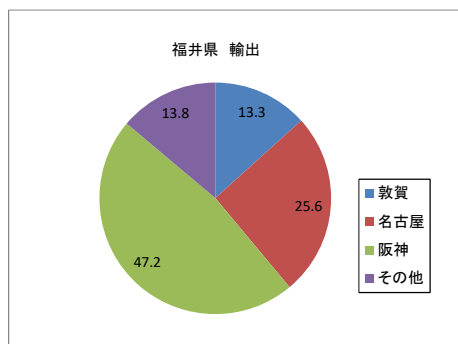
- ・企業の事業拡大・新規進出の支援や港の振興の観点から、積極的に新規航路や貨物を誘致すべきであるとの要請がある。
- ・企業ヒアリングでは、東南アジアや中国（上海方面）のダイレクト航路が開設されれば、利用したいとの回答をいただいております、さらなる貨物の誘致が期待できます。
- ・敦賀港の特徴に太平洋側に最も近い港湾と挙げられているように時間圏域に着目すると、1時間圏域には滋賀県北部、2時間圏域には滋賀県全域、岐阜県、愛知県の一部が含まれる。このため敦賀港の背後圏の製造品出荷額、商品販売額は日本海側の近隣他港に比べて非常に大きいといえる。
- ・一方、福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の利用港湾に着目すると、特に輸出において名古屋港、大阪港、神戸港を利用する割合が高く、敦賀港を利用する割合が低いことがわかる。これは、多くの県内企業のビジネスモデルが、原材料を輸入し、半製品等の後工程が必要な製品を輸出するものであり、輸出がよりリードタイムの影響を受けるためである。企業ヒアリングにおいても直行便がない、便数が少ないといったリードタイム面の弱点が指摘されている。



写真の出典：苫小牧港管理組合提供
敦賀港東南アジア航路のコンテナ船（3万DWT級）のイメージ



敦賀港の時間圏域



平成30年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査をもとに作成

図 福井県発着貨物の利用港湾の割合

【コンテナ貨物に関するヒアリング】

- ・中国航路（青島・大連）が開設されれば、輸入している貨物量の半量を敦賀港利用にシフトしたい（製造業（資材））。
- ・中国・台湾向けの直行便があれば利用したい（製造業（化学品））。
- ・釜山トランシップだと時間がかかることがデメリットなので、東南アジア向けのダイレクト便の就航を望む（製造業（農機））。

- ・ 輸送経路の選択においては、所要時間や物流コストが要因となるが、それらを再現したロジックモデルを用いて敦賀港に中国ダイレクト航路、東南アジアダイレクト航路を誘致した場合をシミュレーションすると福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の敦賀港を利用する割合は非常に大きくなる。このことから、太平洋側港湾より国内輸送距離が短い敦賀港において航路や便数を整え、リードタイム面の弱点を解消することにより貨物量は増加すると見込まれる。

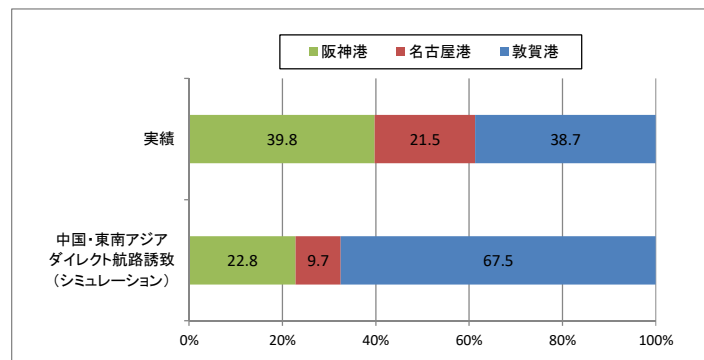
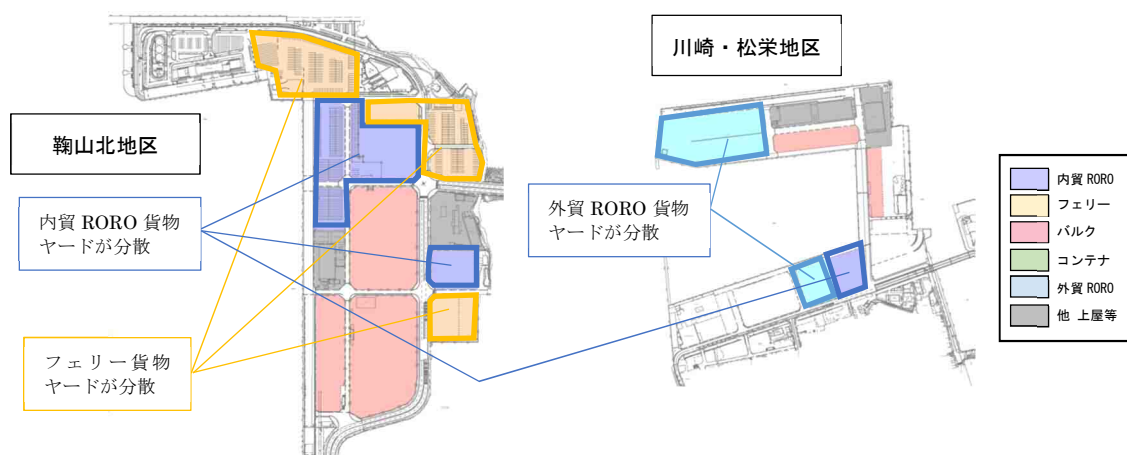


図 福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の敦賀港を利用する割合

■フェリー・ROROヤードの不足 (地域の視点)

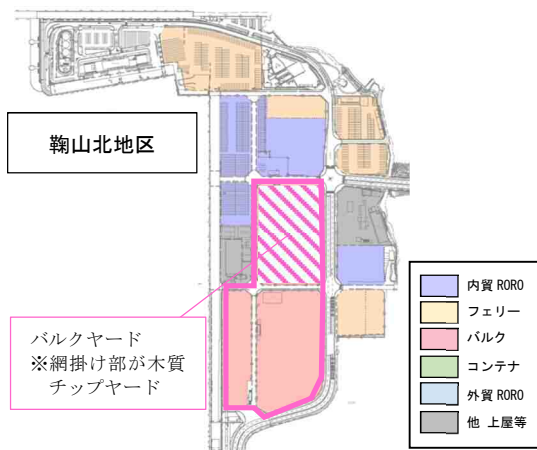
- ・ 鞠山北地区は背後地が狭く、必要な面積が確保できていないうえに、内貿 RORO 貨物（北海道航路）、フェリー貨物それぞれのヤードが小分けで分散しているため、荷役作業が非効率となっている。
- ・ 内貿 RORO 貨物（北海道航路）は、必要なヤードを鞠山北地区で確保できないため、川崎・松栄地区のヤードも利用しており、横持ちが発生するなど非効率な荷役となっている。
- ・ 川崎・松栄地区では、外貿 RORO 貨物のヤードが分散しているため、荷役作業が非効率となっている。



鞠山北地区、川崎・松栄地区のヤード利用状況

■バルクヤードの不足（地域の視点）

- ・ 鞠山北地区のバルクヤードは石炭、木質チップ、スクラップの取扱いにより空きがない状態であり、PKS や珪砂等は鞠山北岸壁で荷揚げ後、鞠山南地区、川崎・松栄地区のバルクヤードに横持ちしており、非効率な荷役となっている。
- ・ 現在の取扱貨物でヤードに空きがないため、新たな貨物需要（スポット利用）の受入れに関してヤードの調整が、非常に困難な状況となっている。
- ・ 年間 20 万トンの取扱いがある鞠山北地区の木質チップのヤードが狭隘なため、木質チップを高く積み上げており、周囲への飛散等が問題となっている。



鞠山北地区のヤード利用状況



バルク貨物の横持ち状況



木質チップ船からベルトコンベアにチップを下している状況



高く積み上げられた木質チップ

■バルカーの滞船（地域の視点）

- ・ バルク船が係留できる公共岸壁が 1 バースしかなく、特に大型船は荷役に 7 日程度必要であり、その間、他船の荷役ができない。
- ・ 石炭船と木質チップ船の荷主間で毎月入港の日を調整しながら運用しているが、調整を重ねてもバルカーの滞船が避けられない場合があり、滞船の発生に伴い、港から消費地への輸送に関して荷主の負担が増えている。
- ・ 石炭についてはパナマックス級石炭船（水深 14m 必要）で運搬している。現状では鞠山北 C 岸壁の水深が 12m のため、先に他港で石炭を荷揚げして喫水調整を行い、敦賀港に入港している。このため、荷役日程が他港の状況に左右され、他貨物との日程調整に苦慮している。

■ RORO 貨物の横持ち（地域の視点）

- ・北海道航路（鞍山北地区）と博多航路（金ヶ崎地区）の間で積み替え（トランシップ）があるが、同一ふ頭で取り扱っていないために横持ち輸送（ふ頭間輸送）が発生し、非効率な荷役を強いられている。
- ・横持ち移動に時間が掛かるので、積み替えの1時間の間に20台しか輸送できない。
- ・ノーナンバーの農機、建機、中古車等は公道を自走できないため、積み替えにはキャリアカーが必要となり、需要に対応できていない。

【RORO 貨物横持ちに関するヒアリング】

- ・横持ち移動時間（1h）がネックとなっているが、解消されればもっと利用したい（運送業）。



内貿 RORO 貨物の横持ち状況

■ 倉庫用地等の不足（地域の視点）

- ・敦賀市内には約 2.9ha の倉庫があるが、敦賀港を利用する貨物の需要に対し不足しており、敦賀港陸揚げ貨物の一部は嶺北地域や滋賀県内の倉庫を利用している。
- ・倉庫が確保され、小口貨物のとりまとめ（シャーシ化）が可能となれば、RORO 航路利用の増加につながる可能性がある。
- ・市街地でのトラクタヘッドの駐車の問題や、働き方改革等によるトラックドライバーの労務管理の強化に伴いニーズが高まっている営業所用地の不足も顕在化している。

【倉庫利用に関するヒアリング】

- ・直背後に倉庫が構えられれば RORO 航路の利用増大も考えられる（運送業）。
- ・敦賀の倉庫は容量を超過しており、新たに建てる土地がない（製造業（資材））。
- ・敦賀港は港湾背後の面積が狭く、事務所、トラクタヘッドを置ける場所がない（運送業）。



港内の倉庫の配置状況

■ 荷役障害の発生（地域の視点）

- ・ 鞍山北地区および鞍山南地区の各岸壁で荷役障害が発生している。
 - ・ 鞍山防波堤が完成した 2016 年（H28）以降、2017 年は RORO 船で 10 回、コンテナ船で 15 回、フェリーで 27 回、2018 年には RORO 船で 6 回、コンテナ船で 13 回、フェリーで 18 回荷役障害が発生している。
 - ・ 荷役障害の発生以外にも、コンテナ船では事前の気象情報に基づく入港日の変更や抜港など、荷役への影響が発生している。
 - ・ このような事態は、定期航路の定時性を大きく損ない、集荷へも影響を与えかねない。
- ※荷役障害の回数は、「荷役に影響があった」、もしくは「荷役が難航した」回数の合計としてカウントしている。

【岸壁利用者への荷役障害に関するヒアリング】

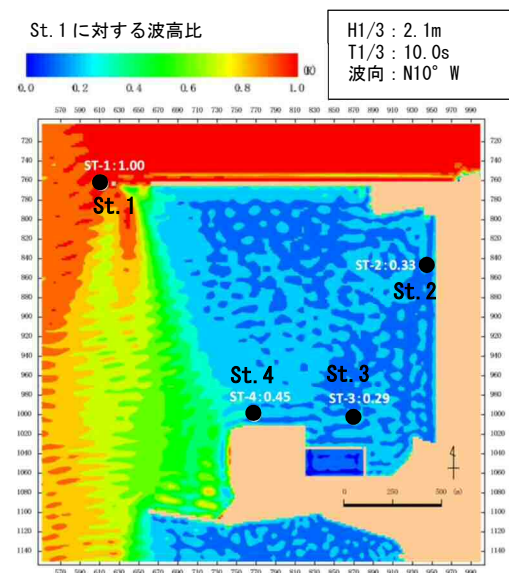
- ・ 周期 10 秒程度のうねりが要因と考えられる。
- ・ 北西寄り（西北西～北北西）の風のとときに揺れやすい（船社）。
- ・ 縦方向や水平方向、また回転といった複合的な動揺が発生する（船社）。
- ・ 満載時よりも空載時の方が揺れやすい（船社）。
- ・ 係船索を増やしても動揺が収まらない場合は、タグボートを使用している（船社）。



敦賀港の荷役障害の発生回数

【敦賀港内の波高比分布】

- ・ 鞍山北地区および鞍山南地区の岸壁は、鞍山防波堤の遮蔽域に位置している。
- ・ 敦賀港内の St.2～4 では、敦賀港入口の St.1 よりも波高は減衰し、周期 10s の入射波が来襲した場合の波高比（St.1 に対する波高比）は 0.3～0.45 となり、さらなる波高の低減が望まれる。



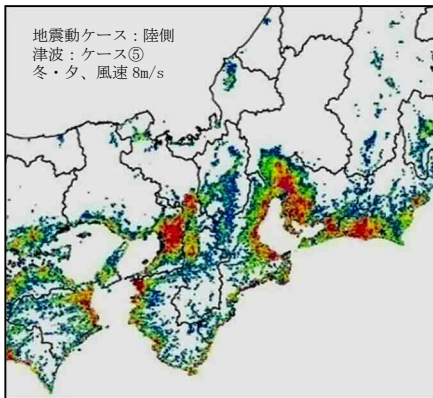
敦賀港内の波高比分布

■ 太平洋側港湾のバックアップ（全国的な視点）

- ・南海トラフ巨大地震等の発生により太平洋側の港湾が機能しなくなった際のバックアップ拠点として、中京圏・関西圏の経済活動の継続に資する港湾機能の確保を推進する必要がある。
- ・企業のBCP、リスク分散の観点から、安全性の高い敦賀港の平常時から利用を働きかけていく必要がある。

【災害時機能確保に関するヒアリング】

- ・太平洋側港湾同時被災を想定し、敦賀港で積出の訓練を実施した。敦賀港の重要性を再認識している（製造業（自動車））。
- ・有事の際には、敦賀港で外航用自動車運搬船やコンテナ船を利用することも考えられる（製造業（自動車））。



南海トラフの巨大地震による家屋被害予測図
内閣府発表資料（平成 24 年（2012 年）8 月 29 日）



トヨタ自動車による太平洋側港湾が被災した場合の
代替輸送ルート確保のための実証実験（2017 年 10 月）



2016 年の熊本地震時には、陸上自衛隊が敦賀港を
経由して被災地へ



2018 年の北海道胆振東部地震時には、中部地整 TEC-
FORCE が敦賀港を經由して被災地へ

■ 敦賀港 BCP に基づいた被災時の早期復旧（地域の視点）

- ・平成 28 年（2016 年）1 月に策定した「敦賀港の事業継続計画（港湾 BCP）」の実効性を高めるためには、継続的な訓練の実施と訓練結果の BCP への反映、また、関係者相互の理解と情報の共有などを行っていくことが重要である。
- ・令和 2 年（2020 年）1 月には、「北陸地域港湾の事業継続計画」の改訂を踏まえ、大規模災害発生時における復旧資機材等の支援体制、緊急物資輸送体制、一般貨物の代替輸送体制について北陸地方の港湾との連携に係る記載を追加した。
- ・定期的に港湾 BCP に基づく訓練を実施するとともに、訓練から得られた知見等を計画に反映

するなど見直し・改善に努めていく。

- 耐震強化岸壁については、大規模地震発生時の物資の緊急輸送、住民の避難等に供する桜地区の100m（水深5.5m）、フェリー用の鞠山北地区の280m（水深9.0m）の整備が完了している。桜地区の耐震強化岸壁は水深、延長ともに十分ではないため、緊急輸送、幹線物流の双方に対応できる鞠山南地区において岸壁等の耐震化が必要である。



敦賀港における耐震強化岸壁の整備状況

■老朽化対策（地域の視点）

- 倉庫や荷役機械等、設置から年数の経過した施設も多く、適切な維持管理や計画的な更新が必要である。
- 水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設については維持管理計画書を策定し、計画書に基づき計画的かつ適切に維持管理を実施しているが、高度経済成長期に集中的に整備された施設が、今後急速に老朽化することが懸念される。



老朽化した倉庫の状況



老朽化した多目的クレーンの状況

表 敦賀港点検結果に基づく維持・管理状況（令和2年8月時点）

施設の状況	施設数	対応状況
補修更新が必要	12	対応済み：1、対応中：2
予防保全が必要	20	対応済み：0、対応中：1 ※重要構造物の橋梁
経過監視が必要	65	対応済み：4、対応中：4 ※防舷材・車止め等（事故防止のため耐用年数に合わせて交換）
異常なし	22	—
敦賀港施設総数	119	—

- 水面貯木の需要減により、井の口地区の貯木場が遊休化しており、また施設も老朽化して危険なことから施設の廃止とあわせて、跡地の利活用を検討する必要がある。



井の口地区貯木場の全景

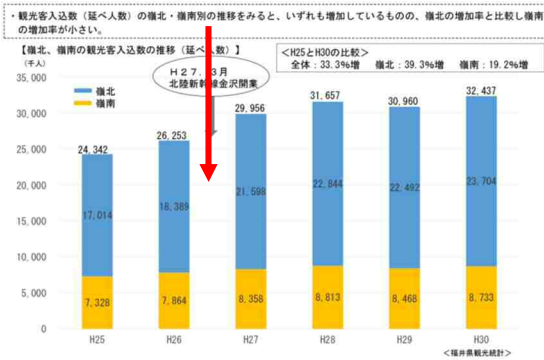


老朽化した貯木場の護岸の状況

■賑わい創出（地域の視点）

- ・北陸新幹線金沢開業後（平成27年（2015年）以降）は、福井県への観光客入込数、外国人延べ宿泊数が増加しており、敦賀開業で更なる効果が期待される。
- ・北陸新幹線の終着駅となる敦賀駅と連携して、敦賀から若狭方面、嶺北方面へインバウンド・国内観光需要を誘導するための受け皿づくりが重要である。
- ・大阪・名古屋から2時間圏内という地理的優位性を活かし、令和7年（2025年）に大阪市で開催予定の2025年日本国際博覧会や、令和8年（2026年）に愛知県および名古屋市で開催予定の2026年アジア競技大会等の大規模イベントとの連携も検討を進める必要がある。
- ・交流人口の拡大に向けて、赤レンガ倉庫や人道の港敦賀ミュージウム、ボードウォーク等の観光施設が多く立地する金ヶ崎周辺において、敦賀市の夜間景観の向上や、観光客の滞在時間を増やす取り組みと連携し、同エリアの魅力を向上させる必要がある。

平成27年（2015年）3月北陸新幹線金沢開業



北陸新幹線金沢開業後は、福井県への観光客入込数が増加
 出典：ふくい観光ビジョン 令和2年（2020年）3月

平成27年（2015年）3月北陸新幹線金沢開業



北陸新幹線金沢開業後は、福井県への外国人延べ宿泊数が増加
 出典：ふくい観光ビジョン 令和2年（2020年）3月

■クルーズ船の誘致（地域の視点）

- ・2017年には11万GT超級のDIAMOND PRINCESSが初寄港、以後3年連続で寄港しており、2020年はコロナウイルスの影響により中止となり、国際クルーズの需要回復には一定程度の時間がかかると考えられるが、将来的には多数の寄港が見込まれる。
- ・北陸新幹線はさらに大阪延伸が予定されており、レールアンドクルーズによる敦賀港発着のクルーズ誘致の実現が望まれる。
- ・「日本海側拠点港」として、環日本海を結ぶ「国際フェリー航路」を誘致し、複数ルートが確保された、高速道路や北海道フェリー、北陸新幹線等との接続により、物流・交流の両面で、日本海側の玄関口となることが望まれる。
- ・11～22万GT級のクルーズ船を受入可能なバースは、鞆山北B・C岸壁しかない。しかし当該岸壁背後地はバルク貨物のヤードとなっており、市街地からも離れていることから、市街地に隣接し交流用地を有するクルーズ・国際フェリーバースの確保が望まれている。



敦賀港に入港したDIAMOND PRINCESS



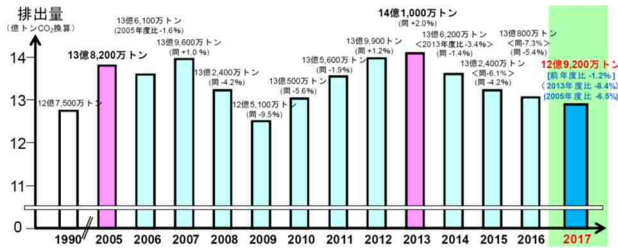
鞆山北B・C岸壁の位置図

■ クリーンエネルギーの活用（全国的な視点）

- ・平成 27 年（2015 年）の「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」、「パリ協定」の採択を受け、全国的に地球規模での温暖化防止、CO₂ 排出抑制に対する動きがあり、敦賀港においても地球規模的な環境問題への対応や低炭素社会の形成に向け、低炭素・再生エネルギー・リサイクルの積極的な推進を図る必要がある。

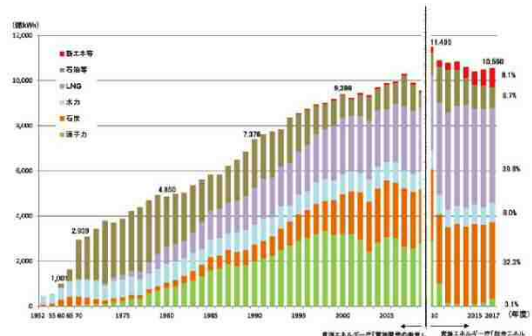
【クリーンエネルギーの活用に関するヒアリング】

- ・敦賀港をハブ港として LNG を輸入および貯蔵施設を整備し、福井や小浜、県外へ配送を行いたい（エネルギー関連業）。
- ・国のエネルギー政策として洋上風力発電があるが、その設備を陸揚げできる岸壁を探しており、敦賀港を検討したい（建設業、発電所）。



出典：環境省ホームページ

図 我が国の温室効果ガス排出量 (2017 年度確報値)



出典：経済産業省「エネルギー白書 2019」

(図【第 214-1-6】)

図 発電電力量の推移

■ モーダルシフトの促進による CO₂ 削減（全国的な視点）

- ・「パリ協定」に基づく温室効果ガス排出削減目標（2030 年までに 2013 年比で 26%）、SDGs の目標 13「気候変動に具体的対策を」に向けて、モーダルシフトの促進による CO₂ 排出量の削減が期待されている。
- ・平成 29 年度(2018 年度)における日本の CO₂ 排出量のうち、運輸部門からの排出量は 18.5%、貨物車（自家用、営業用）による排出量は 6.8%を占めている。
- ・貨物輸送機関の CO₂ 排出原単位（1 トンの貨物を 1km 運ぶ際の CO₂ 排出量）をみると、船舶に比べ営業貨物車は約 6 倍、自家用貨物車は約 30 倍の CO₂ を排出しており、自動車から船舶へのモーダルシフトを促進することで CO₂ 排出量削減が期待できる。

日本の各部門別 CO₂ 排出量（2018 年度）

	排出量 (総排出量に占める割合)
総排出量	11 億 3,800 万トン
うち運輸部門	2 億 1,000 万トン (18.5%)
うち貨物車 (自家用車、営業車)	7,700 万トン (6.8%)

(国土交通省 HP より)

輸送量あたりの CO₂ 排出量 (2018 年度) CO₂ 排出原単位 (g-CO₂/トン・km)

自家用車貨物車	1,162
営業用貨物車	233
船舶	39
鉄道	22

(国土交通省 HP より)

■ 海岸保全、海洋環境の改善（地域の視点）

- ・近年、敦賀港内においても海岸が侵食される傾向にある。中でも、松原地区は、名勝「気比の松原」を有し、多くの観光客が訪れる県内でも有数の海水浴場であるが、松林を背後にもつ松原工区では海岸侵食による汀線の後退や、松林の被害が発生している。自然環境の維持、観光面から、港内において残された自然海浜を保全するとともに、養浜等による海岸保全を推進する必要がある。
- ・近年、気候変動の影響もあり、藻場が大規模に消失する「磯焼け」と呼ばれる現象が全国の多くの沿岸域で見られており、敦賀港内においても磯焼けの進行が確認されている。藻場は、富栄養化の防止、海中への酸素供給、幼稚魚の保護育成場等の自然環境面および、二酸化炭素の吸収（ブルーカーボン）の効果を有することから、港内において残された藻場を保全すると共に、磯焼け対策を推進する必要がある。一方、消波構造物（消波ブロック、潜堤）などの人工構造物上において、藻場の繁茂が確認されており、これらを保全する必要がある。



海松原海岸の汀線の経年変化



海岸侵食が発生している松原地区では養浜を実施



敦賀港内で確認された藻場の磯焼けの状況



消波ブロック上で繁茂が確認された藻場の状況

■ 不法係留の発生（地域の視点）

- 井の口川河口付近の小型船舶係留施設は 67 隻が収容可能であるが、近年における海洋レジャーの高まりにより、容量が不足し既に満隻の状態、不法係留が行われている。
- 令和元年（2019 年）度の実態調査では、井の口川地区を中心に敦賀港全体で 134 隻の不法係留を確認しており、係留施設の増強が必要である。



不法係留の状況（井の口川河口付近）



不法係留の状況（井の口川上流）

不法係留の実態調査結果
(令和元年(2019年)度)

地区名	隻数
相生	18
赤崎	11
井の口川	65
旧笹の川	2
沓	1
コの字	13
常宮	1
船溜	5
名子	0
縄間	10
鞠山	8
合計	134

■ 水産業振興への対応（地域の視点）

- 敦賀港では、漁業生産の基盤を継続的に高めることを目的に、加工施設、冷蔵庫、製氷工場を一体化し有機的に結合させた敦賀水産基地が整備され、水揚げの需要増加が見込まれることから、大型漁船への対応が必要になる。
- 日本全国を周回しているイカ釣り漁船は、近年大型化しており、現在は 70～80 t クラスで喫水 4.0～4.5m の船になっている。船溜物揚場（水深 3.0m）では水深不足のため、敦賀港には水揚げできず、既設岸壁の有効利用が求められる。
- 漁業関係者も利用するふ頭・物揚場は笹の川の河口に近く、浚渫により、船舶航行の安全等を確保する必要がある。



敦賀水産基地



笹の川河口の土砂堆積状況



笹の川の河口土砂浚渫状況

■ 鉄道の活用（地域の視点）

- ・ 2009 年から休線になっていた JR 敦賀港線が 2019 年 4 月に廃止されたが、跡地について物流・観光両面からの有効活用を検討する必要がある。
- ・ 廃線となった鉄道を、再度鉄道として利用することは、踏切の新設が認められず、立体化が必要となる等難易度が高い。

【鉄道活用に関するヒアリング】

- ・ JR 敦賀港線のような海外と国内を結んでいた鉄道は珍しいので、活かした港整備をしてほしい（運送業）。
- ・ 現在、シーアンドレールを全国で展開しているが、敦賀港も検討の余地がある（運送業）。



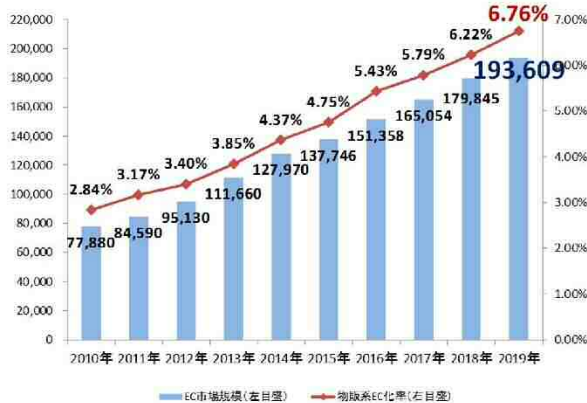
2019 年 4 月で廃止された敦賀港線

4. 敦賀港の将来的な利用増加につながる新たな動き

■ 敦賀港の利用増加につながる全国的動き

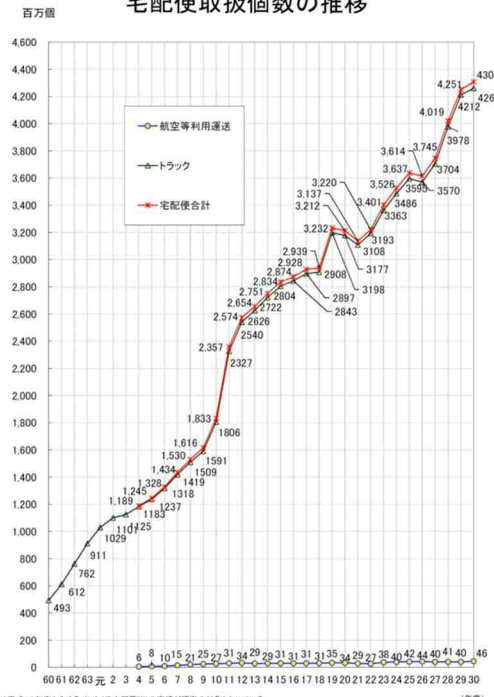
利用増加につながる動き①

令和元年（2019年）の日本国内における消費者向け EC 市場規模は、前年比 7.65%増の 19 兆 3609 億円に拡大しており、物販分野を対象とした EC 化率は 6.76%で同 0.54 ポイント増となった。それに伴い宅配便の取扱個数が増加しており、引き続き EC 市場が堅調に拡大するものと想定されることからフェリー貨物や内貿 RORO 貨物の増加が見込まれる。



出典：経済産業省ホームページ
電子商取引に関する市場調査 2020年7月22日

宅配便取扱個数の推移



出典：国土交通省発表資料
平成30年度 宅配便取扱実績

利用増加につながる動き②

北海道新幹線の札幌延伸により、旅客輸送が増加することから、青函トンネルを通過する貨物列車の動向を注視していく必要がある。



資料：日本列島のライフライン
公益社団法人 全国通運連盟ホームページ

利用増加につながる動き③

対東南アジアコンテナ貨物については、潜在的需要があるものの現状においては多くの貨物がトランシップにより取扱われている。一方で、人件費の高騰を一因として、国内企業の生産拠点は東アジア（中国から）東南アジア諸国へシフトする動きを見せつつある。さらに、東南アジア諸国は生産拠点のみならず、消費地としての重要性も高まるものと考えられている。今後の成長センターと見込まれる東南アジア諸国へダイレクト航路が就航することで経済成長を取り込むことが期待される。

【貨物需要に関するヒアリング】

- ・東南アジアや中国（上海方面）のダイレクト航路が就航すれば、利用したい（製造業（農機）、運送業）。



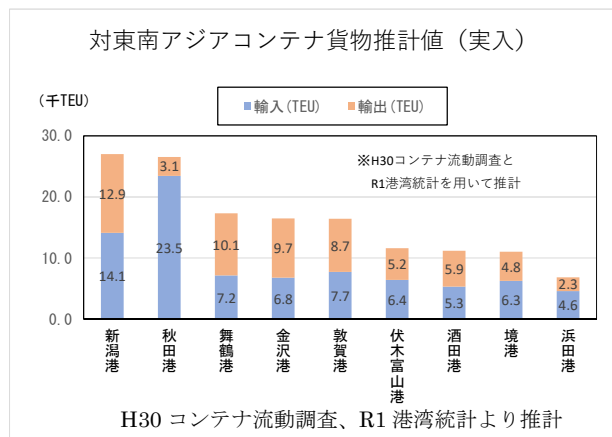
中国等からの生産拠点の南下
出典：港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集

※チャイナ+1

企業が生産拠点を中国に集中して置いておくことのリスクを避けるため、中国以外の国にも、工場を設ける動き

※タイ+1

タイの産業集積地で事業展開している日本企業が、その生産工程の中から、労働集約的な部分を、カンボジアやラオス、ミャンマーのタイ国境付近にある経済特区（SEZ）に移転するビジネスモデル



H30 コンテナ流動調査、R1 港湾統計より推計

利用増加につながる動き④

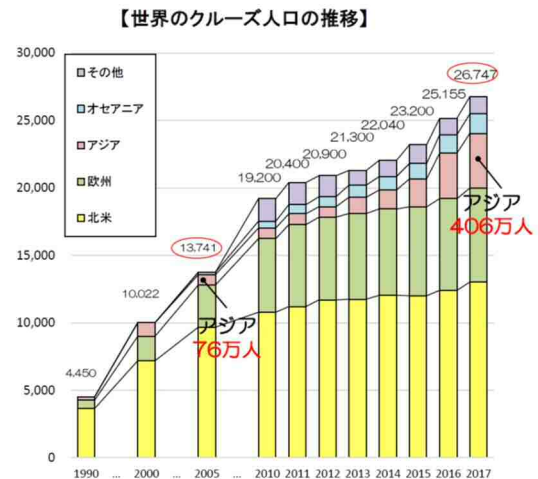
南海トラフ巨大地震発生への逼迫性から、太平洋側港湾を利用する企業の物流リダンダンシー志向の高まりが顕在化しており、平常時から日本海側港湾利用の増加が見込まれる。



太平洋側港湾の災害時バックアップのイメージ
出典：北陸地方整備局資料

利用増加につながる動き⑤

世界のクルーズ人口は、アジアの経済成長等を背景に大きく増加しており、我が国においても、クルーズ船の寄港の増大やそれに伴い外国人観光客が大幅に増加している。このような背景を受け、敦賀港においてもクルーズ船の寄港数増加が見込まれる。



出典：CLIA資料より港湾局作成。
* 2011年以前のアジア数値はCLIAによる推定値。

世界のクルーズ人口の推移
出典：港湾の中長期政策「PORT2030」参考資料集

■ 敦賀港の利用増加につながる地元の動き

利用増加につながる動き①

博多航路が令和元年（2019年）4月に開設され、将来的にも船型の大型化等により内貿 RORO 貨物の増加が見込まれる。また令和2年（2020年）度には、複数の荷主（資材や食品関係企業）が博多航路を利用したトライアル輸送を実施しており、今後新たな貨物として期待できる。

【需要増加に関するヒアリング】

- ・九州の工場向けに出荷するため、RORO 船に期待している（製造業（資材））。



出典：福井県ホームページ
敦賀港と博多港を結ぶ貨物船の新航路が 2019年4月1日（月）に開設

利用増加につながる動き②

クリーンエネルギーの需要増により、木質ペレット・木材チップ等、バイオマス発電の原料輸入に伴う貨物の増加が見込まれる。



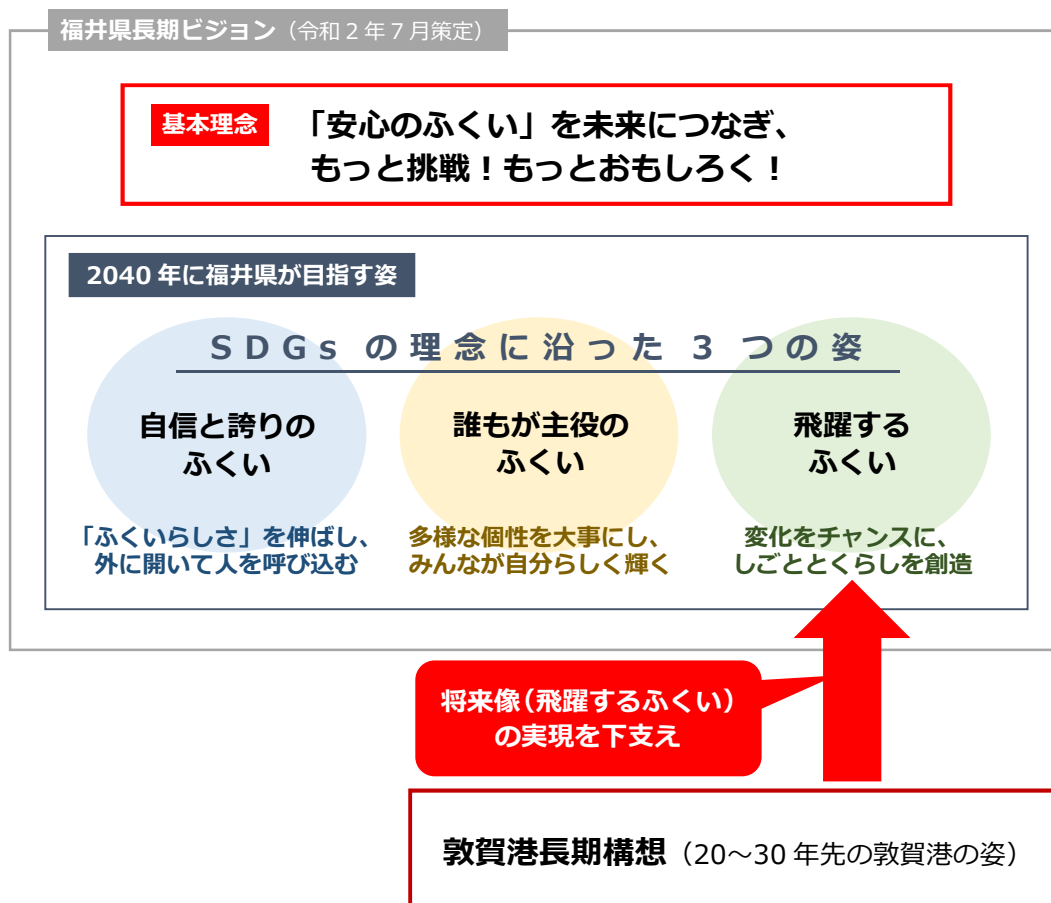
出典：敦賀グリーンパワーホームページ

5. 上位・関連計画における敦賀港への要請

令和2年（2020年）7月に策定された「福井県長期ビジョン」は、『「安心のふくい」を未来につなぎ、もっと挑戦！もっとおもしろく！』を基本理念に、SDGsの理念に沿った3つの姿「自信と誇りのふくい」、「誰もが主役のふくい」、「飛躍するふくい」を目指すものである。

「飛躍するふくい」の実現に向けて敦賀港では、物流の効率化に向けた世界最先端のスマート港湾への進化や企業BCPも見据えた災害時の太平洋側港湾のバックアップ機能の確保、拡大する世界市場を福井の成長につなげるための環日本海・アジアを結ぶ物流ネットワークの構築、嶺南のインバウンドリゾートエリア構築に向けた「人道の港」整備等を目指すこととしている。

本長期構想は、「福井県長期ビジョン」の目指す将来像の実現に向けて、敦賀港の目指すべき方向性を様々な観点から整理し、提示するものである。

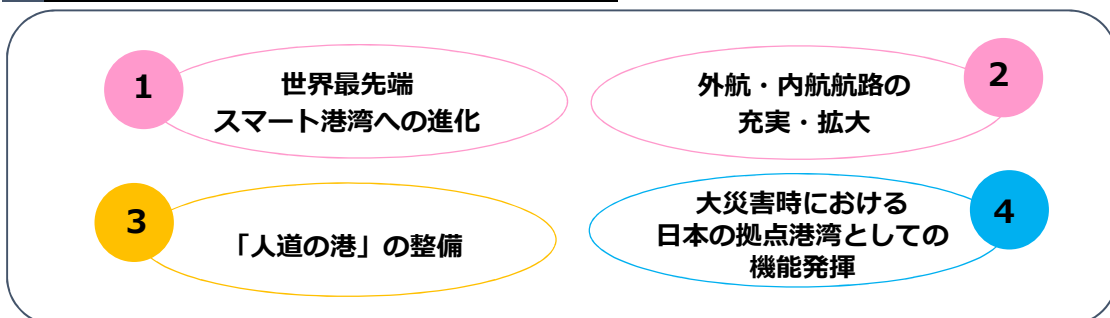


なお、福井県長期ビジョンでは福井県の目指すべき将来像（将来構想）、今後5年間に実行する政策（実行プラン）、県内4地域における政策の方向性（地域プラン）をとりまとめている。福井県長期ビジョンにおける敦賀港の位置付けを整理すると次頁に示すとおりである。

表 福井県長期ビジョンにおける敦賀港の位置付け

構成		内容
将来構想	福井県の目指すべき将来像を展望 (目標年次 2040年)	<p>将来イメージ ■(基盤分野)国土強化の新ネットワーク ・敦賀港が世界最高水準のスマート港湾に進化し、関西・中京からのアジアへの物流を最速化。環日本海諸国への外貿航路や国内各地への内貿航路が拡大し、日本の一大物流拠点となっている。</p> <p>2040年に向けた長期プロジェクト ■県境フロンティアプロジェクト ○アジアへ最速「敦賀港」 ・敦賀港を先端技術の導入による世界最高水準の高効率・高利便性を誇る「世界最先端スマート港湾」へ進化。 ・環日本海諸国との外貿や国内各地への内貿航路の充実・拡大。 ・南海トラフ等の大災害時には日本の拠点港湾として機能発揮。 ○新幹線で東京・大阪に直結 ・福井・敦賀開業および新大阪までの「早期全線開業」の実現 ・新幹線5駅を中心としたまちづくりとMaaSなど2次交通の整備 ○中京・関西につながる大動脈 ・中部縦貫自動車道の「早期県内開通」 ・舞鶴若狭自動車道の「早期4車線化」 ・高規格道路へのアクセス道路や産業団地、道の駅等の整備 ■千年文化の継承発展プロジェクト ○オンリーワンを伸ばす ・敦賀を拠点に、欧亚国際列車や「命のビザ」など世界を体感する「人道の港」整備</p> <p>地域別の将来像 ■嶺南地域 ・新幹線や敦賀港のクルーズ船からの外国人が三方五湖や鯖街道、人道の港、漁家民宿など嶺南の自然と歴史を楽しむインバウンドリゾートエリア。</p>
実行プラン	今後5年間に実行する政策を分野別に具体化 (計画期間 2020～2024年度)	<p>施策8 拡大する世界市場をふくいの成長へ ■港を活かした貿易拡大 ・日本海側の中心にある地理的優位性を最大限活かし、新規航路の開拓による環日本海・アジアを結ぶ物流ネットワークの構築や、災害時の危機管理に対応するための利用促進などを進め、敦賀港・福井港を活かした貿易を拡大する。</p> <p>施策9 100年に一度のまちづくり ■港湾機能の強化による物流・人流の活性化 ・敦賀港については、鞠山南国際物流ターミナルを拡張し、港湾機能を強化するほか、次世代型高規格ユニットロードターミナル化、新規航路の開拓や海外クルーズ客船の誘致を進める。</p> <p>施策18 広域パートナーシップの強化 ■港湾の利活用 ・近隣府県と連携し、大規模災害発生時の海上ルートの確保というBCPの観点から関西・中京圏企業の利用拡大を図り、敦賀港の物流拡大を図る。また、海外クルーズ船社に対する広域観光ルートの提案を強化し、海外クルーズ客船をさらに誘致する。</p>
地域プラン	県内4地域における政策の方向性を整理 (計画期間 2020～2024年度)	<p>嶺南地域 ■将来イメージ ・新幹線や敦賀港のクルーズ船からの外国人が三方五湖や鯖街道、人道の港、漁家民宿など嶺南の自然と歴史を楽しむインバウンドリゾートエリア。 ■施策の方向性 ・増大する貨物需要に対応する敦賀港鞠山南地区の整備(国・県) ・岸壁や護岸等、港湾施設の長寿命化と耐震化を推進(国・県) ・敦賀港を利用する荷主、物流事業者に対する支援(県) ・敦賀港に新たに定期航路を開設する運航船社に対する助成(県)</p>

■ 将来像（2040年目標）からの敦賀港への期待



参考として、我が国および北陸地域、福井県、敦賀市の関連計画（地域計画、港湾関連計画）を整理すると以下に示すとおりである。

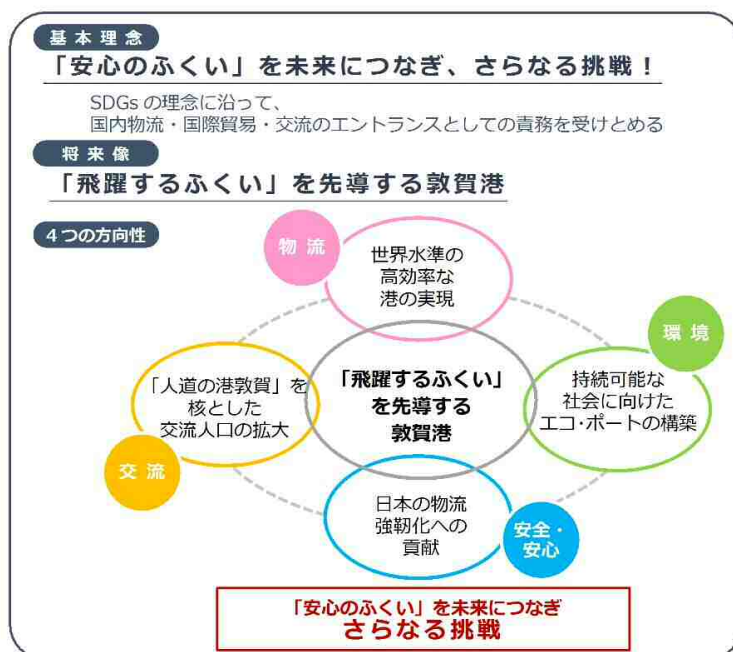
参考表（1） 上位計画・関連計画とりまとめ一覧表（地域計画）

地域計画	国	国土強靱化基本計画 ＜平成26年(2014年)6月＞	【理念】 ●国土強靱化の基本目標 ①人命の保護 ②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される ③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化 ④迅速な復旧復興 ●災害時でも機能不全に陥らない経済社会システムを平時から確保し、国の経済成長の一翼を担う	
		北陸圏広域地方計画 ＜平成28(2016年)年3月＞	【北陸圏の将来像】 ●暮らしやすさに磨きをかけ更に輝く新・北陸 ●三大都市圏に近接する特性を活かし、日本海・太平洋2面活用型国土形成を牽引する新・北陸 【将来像実現に向けた目標】 目標1 個性ある北陸圏の創生 目標2 競争力のある産業の育成 目標3 日本海側の中枢圏域の形成 目標4 対流・交流人口の創出	【広域連携プロジェクト】 1 豊かな暮らしを育む連接型都市圏形成プロジェクト 2 いきいきふるさと・農山漁村活性化プロジェクト 3 防災技術・地域コミュニティを活かした北陸防災力強化プロジェクト 4 北陸の多彩な自然環境保全プロジェクト 5 北陸発エネルギー技術、環境技術拠点形成プロジェクト 6 東アジアに展開する日本海中枢圏域形成プロジェクト 7 食料供給力増強・食の北陸ブランド展開プロジェクト 8 強靱な国土づくりに貢献する広域的な防災体制の構築プロジェクト 9 高速交通基盤を活かした北陸観光交流圏形成プロジェクト
	県	福井県長期ビジョン ＜令和2年(2020年)7月＞	【基本理念】 「安心の福井」を未来につなぎ、もっと挑戦！もっと面白く！ 【目指す姿】 ●自信と誇りの福井 「福井らしさ」を大切に。県民が誇りをもって暮らすことにより、さらに多くの人を呼び込む福井 ●誰もが主役の福井 すべての人が輝き、互いに支え合い、幸せを実感しながら、将来にわたり安心して暮らせる福井 ●飛躍する福井 交通体系の進展や技術革新を活かして、産業の新たな可能性を拓く。創造的で活力がある福井	
		ふくい観光ビジョン ＜令和2年(2020年)3月＞	【基本理念】 観光でこころひとつに、活力ある地域の創造 ～ふくいブームの創出からムーブメント、文化へ～ 【戦略の体系】 ●基本戦略1 観光で「稼ぐ」 観光客の心をつかむ、観光地域づくりをすすめる ●基本戦略2 観光で「ブームを起こす」 ブランド力を高める、心惹かれる情報を届ける ●基本戦略3 観光で「世界を魅了する」 インバウンド目線で攻める ●基本戦略4 観光で「心を満たす」 すべての人にやさしい環境を整える	
	市	敦賀市再興プラン (第6次敦賀市総合計画後期基本計画) ＜平成29年(2017年)2月＞	【基本方針】 市民とともに進める 魅力と活力あふれる 港まち敦賀の再興	【5つの再興戦略】 ①北陸新幹線敦賀開業に向けた受け皿づくり ②地域経済の活性化 ③人口減少対策の推進 ④広域のかつ一体的な経済圏・生活圏の構築 ⑤行財政改革—人口減少社会に対応した行財政への転換—
		敦賀市観光振興計画 2013→2022 ＜平成25年(2013年)3月＞	【基本理念】 ●港と鉄道を本旨の象徴として位置付け、これらを核とした観光の【まちづくり】を目指す ●敦賀に関わる全ての人々が、感謝の気持ちでおもてなしできるような【ひとづくり】を目指す	【基本方針】 ・多様な観光資源の活用と保全 ・ホスピタリティの充実 ・マーケティング戦略の推進 ・観光振興の推進体制の強化
		敦賀市都市計画マスタープラン (改訂版) ＜平成21年(2009年)7月＞	【将来都市像】 歴史と文化と交流の港まち つるが 【まちづくりの3つのキーワード】 「港」、「中心市街地」、「駅」	【都市づくりの目標】 ・躍動する交流都市 ・活力みなぎる産業都市 ・魅力あふれる快適都市 ・自然にやさしい環境共生都市

参考表(2) 上位計画・関連計画とりまとめ一覧表(港湾関連計画)

港湾関連計画	国	<p>港湾の中長期政策 『PORT 2030』 <平成30年(2018年)7月></p>	<p>【中長期政策の方向性】</p> <p>①グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築 ②持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築 ③列島のクルーズアイランド化</p>	<p>④ブランド価値を生む空間形成 ⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成 ⑥港湾・物流活動のグリーン化 ⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化 ⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開</p>
		<p>港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針 <令和元年(2019年)6月></p>	<p>【特に戦略的に取り組む事項】</p> <p>(1)我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成 ①グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化 ②資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築 ③将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築 ④我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成</p>	<p>(2)観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用 ①観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興 ②観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用 ③再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進 (3)国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保 ①災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築 ②船舶航行及び港湾活動の安全性の確保</p>
	県	<p>日本海側拠点港の形成に向けた計画書 【国際フェリー・国際RORO船】 <平成23年(2011年)11月選定></p>	<p>【目的と2025年の姿】 敦賀港の国際フェリー・国際RORO船の航路を充実することにより、関西・中京を背後圏に持つ敦賀港を拠点とした日本海側物流ネットワークの効率化を図る。 【目標航路数と取扱貨物量】 2025年までに釜山航路週6便、東海航路週1便、大連航路週2便合計週9便を実現することにより、敦賀港の対象貨物20.2万TEUのうち13.7万TEUの取扱いを目指す。 【港湾整備の基本方針】 既存施設の有効利用を図りながら、最小限の整備を行うことにより、効率的に港湾機能を充実させ、計画実現を目指す。</p>	

6. 敦賀港の将来像と基本理念・方向性



「世界水準の高効率な港の実現」

敦賀港の持つ大きな強みは関西・中京圏との時間距離の近さであるが、外貨貨物の集荷においては当港背後圏外への貨物の流出が顕著であり、逆に弱みともなっている。また、ヤード不足等からも明らかなように地形的に港近傍の土地の確保が困難であり、取扱貨物の拡大に向けて課題となっている。関西・中京圏との時間距離の近さから実現した内貿ユニットロードの拠点としての強みを活かし、ふ頭再編、ふ頭用地造成を進めるとともに先端技術の活用等により効率的な港の実現を図ることで貨物集荷につなげていく。

「日本の物流強靱化への貢献」

関西・中京圏との時間距離の近さを活かして、災害時の太平洋側港湾のバックアップ港としての機能を一定程度確保するとともに、高規格幹線道路の整備促進による港と一体なった物流ネットワークの強靱化を図り、企業 BCP、リスク分散の観点からポートセールスを展開する。

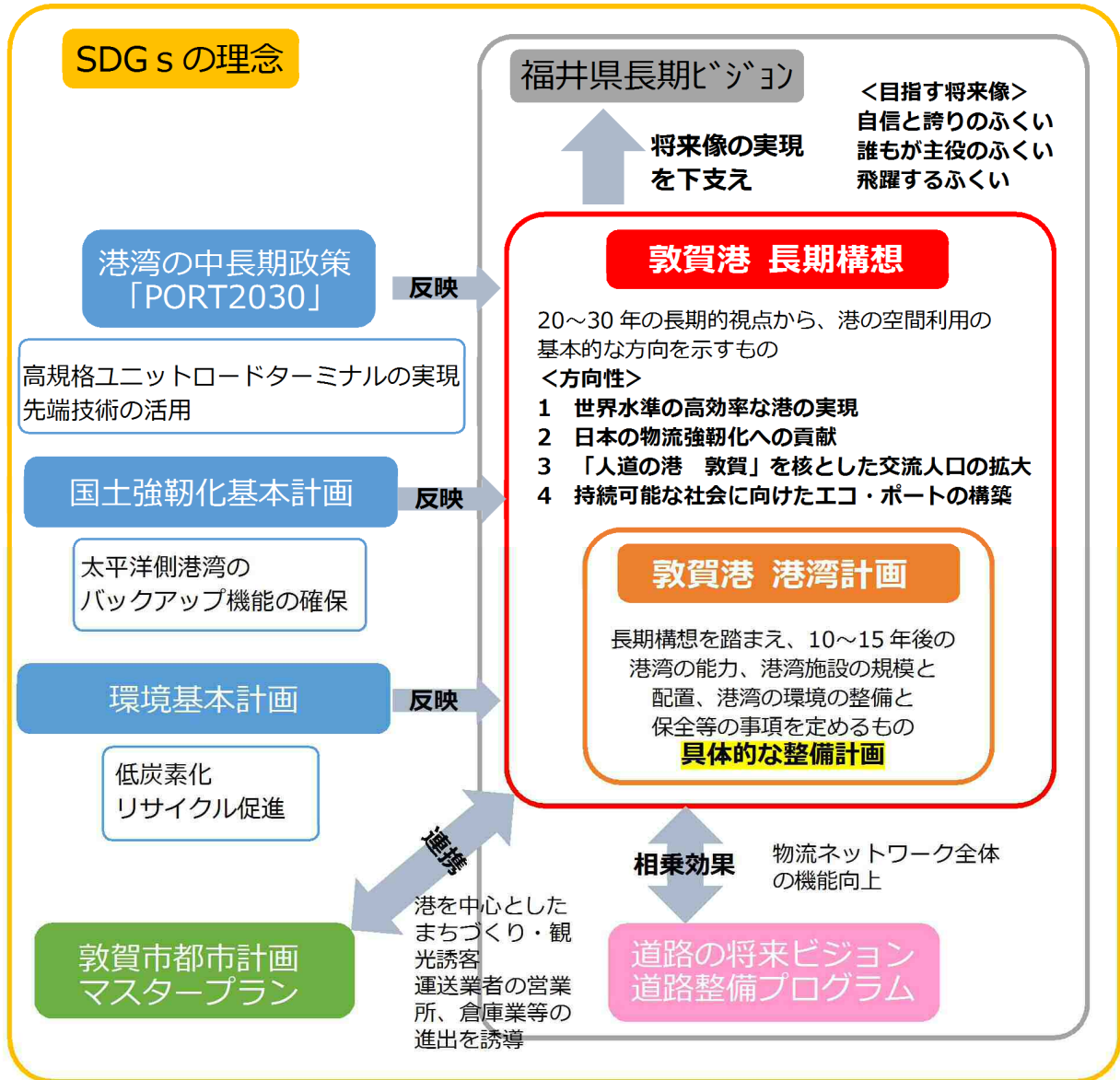
「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大」

敦賀港には我が国有数の古い歴史という強みがあり、北前船や欧亜国際連絡列車、ユダヤ難民の上陸など観光資源として有用なコンテンツを数多く有する。これらを活かし、令和4年度の北陸新幹線敦賀開業や将来の大阪延伸を見据え、クルーズ船誘致、港の賑わい創出を図る。

「持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築」

現在、敦賀港では、火力発電所とセメント会社のタイアップにより石炭灰（フライアッシュ）を用いたセメントの製造がおこなわれている他、バイオマス発電のための木チップ等の輸入が拡大している。さらに地球温暖化防止や自然的環境の保全等、環境問題への対応を強化していく。

■ 参考図 敦賀港将来計画（長期構想と港湾計画）の位置づけ



7. 基本理念と方向性を踏まえた主要施策・プロジェクト

7.1 主要施策・プロジェクト

6章の基本理念と4つの方向性を踏まえ、SDGsの理念に沿って展開する主要施策とプロジェクトを以下に示す。

方向性 1

世界水準の高効率な港の実現

- ・太平洋側に最も近い日本海側港湾
- ・北海道・九州を結ぶ日本海航路により日本全域が貨物背後圏

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



施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による 貨物集約と関連用地の確保



プロジェクト

- 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
- 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
- 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
- ④地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流二重線への対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）
- ⑤防波堤増築による港内静穏度の向上
- ⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

プロジェクト

- ①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化
- ②物流関連企業の敦賀進出の促進
- ③用地利用の効率化・高度化

方向性 2

日本の物流強靱化への貢献

- ・120分圏内の中京・京阪神と高速道路網で複数ルート

施策Ⅲ 災害時の太平洋側港湾バックアップ港としての機能確保



プロジェクト

- ①災害に強い敦賀港の整備
- 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
- ③企業BCP、リスク分散の観点による集荷
- ④施設の適切な維持管理や計画的な更新

方向性 3

「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業、訪日外国人の増加

施策Ⅳ 港を中心とした 観光誘客



施策Ⅴ ふ頭再編による 貨客分離



プロジェクト

- ①クルーズ船誘致の推進
- ②金ヶ崎周辺のにぎわい創出
- ③フェリー乗船客の利便性向上
- ④市民にも愛される港づくり

プロジェクト

- ①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成
- ②小型船溜まりの整備

方向性 4

持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築

- ・フライアッシュを用いたセメント生産、木質バイオマス発電のためのPKS・木チップの輸入等の実績、社会的要請

施策Ⅵ 低炭素化、再生エネルギー・リサイクルの推進



施策Ⅶ 環境との調和・共生



プロジェクト

- ①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進
- ②LNGインフラの誘致
- ③クリーンエネルギーの誘致
- ④モーダルシフトの促進

プロジェクト

- ①養浜等の海岸保全、藻場の保全
- ②水産業の振興

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****プロジェクト**

- 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
- 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
- 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
- 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）
- ⑤防波堤増築による港内静穏度の向上
- ⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

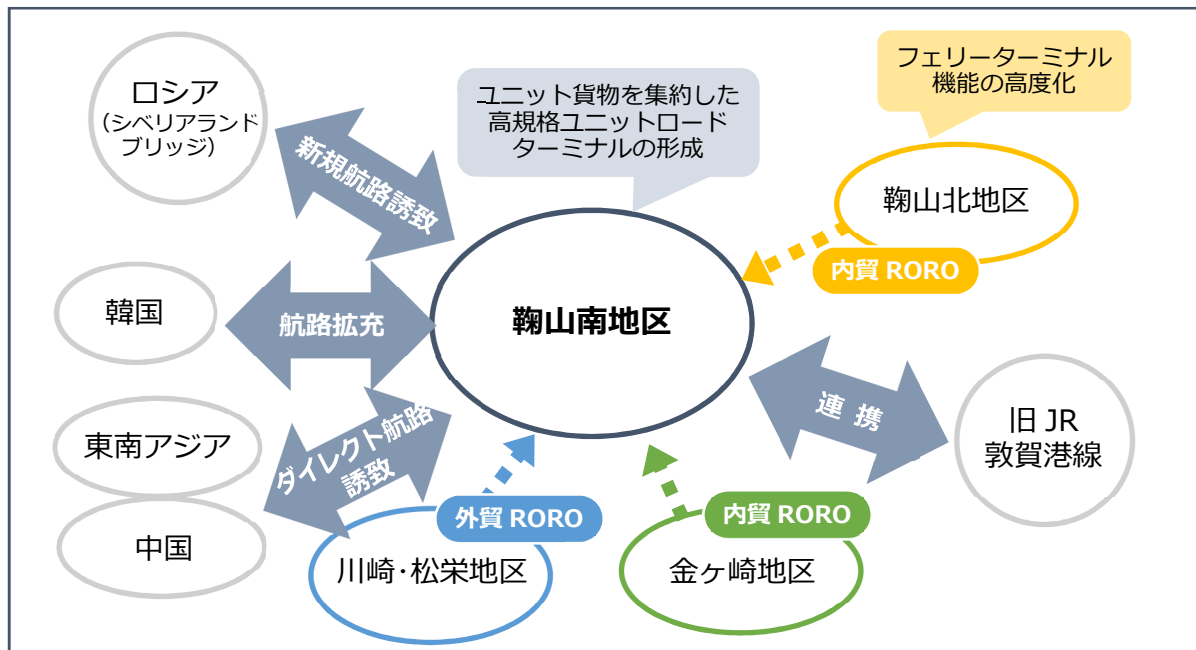


敦賀港は中京圏・関西圏から最も近い日本海側の玄関口であり、両圏域も背後圏にできる優位な地理的ポテンシャルを有している。さらに北海道・九州を結ぶ日本海側航路を有していることから日本全域を背後圏とすることも可能である。そのため、近年、内貿取扱貨物は大きく増加しているが、ヤードの不足や横持による非効率な荷役等の問題が顕在化しており、今後は、更なるモーダルシフトの進展等に伴う新たな物流ニーズへの対応も求められている。そこで、好調な内貿のみならず外貿についてもコンテナ、RORO 貨物を鞆山南に集約することで、外貿と内貿の両貨物を近接化し、輸送効率に優れた日本海側高規格ユニットロードターミナルを形成し、集荷につなげていく。具体的には、鞆山南地区において連続バースの整備、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上を図るとともに、最先端技術を用いたターミナルの形成を推進し、リードタイムの削減、荷役コストの削減を図った高効率な港の実現を図る。また北海道間のフェリー航路に関しても同様に、情報通信技術を活用した車両管理を導入するなど、ターミナル機能の高度化を進める。将来的には、旧 JR 敦賀港線の線路敷を利用した AGV（無人搬送車）等による貨物輸送の高効率化・省力化を検討する。

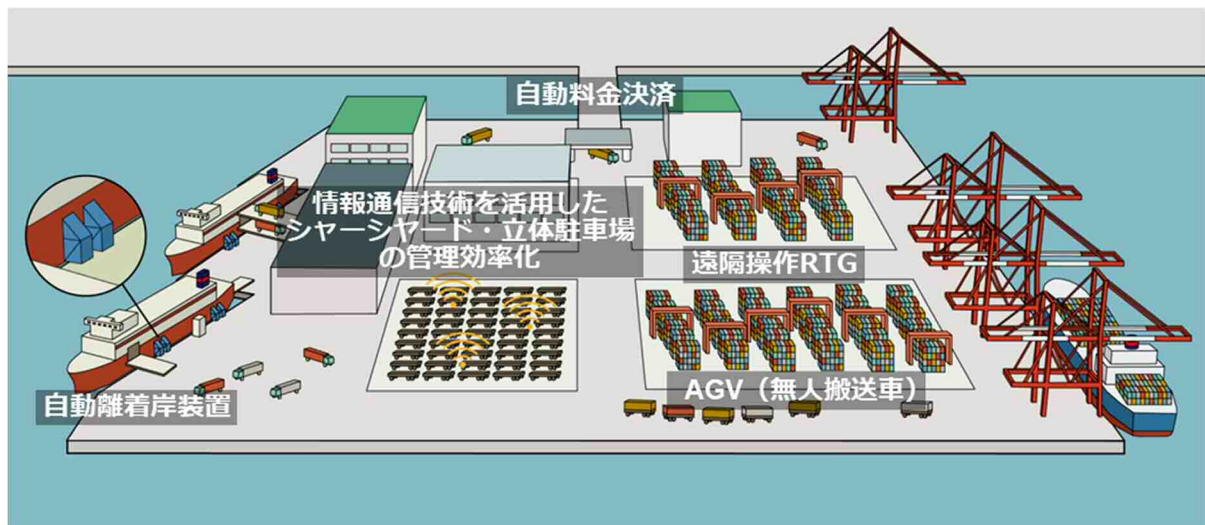
航路についても、近隣の港とも連携しながら、韓国航路の拡充や中国へのダイレクト航路誘致に加え、将来的な成長センターとなる東南アジアダイレクト航路の新規誘致やシベリアランドブリッジ活用につながるロシア沿海地方への航路開設を企業誘致政策と連動して積極的に展開する。また新港地区は十分な水深が確保できていることから、日本海を通る北米航路の誘致も模索していく。

また、定期航路の定時性を確保し、集荷にもつなげるため、敦賀港の静穏度の向上について引き続き取り組む。

一層の集荷に向けては、敦賀市等の地元自治体とともに、製造業をはじめとした港を利用する企業、物流業、倉庫業等などに、敦賀港利用の働きかけを行い、体制強化を図りながらポートセールスに積極的に取り組んでいく。



■ 高規格ユニットロードターミナルの形成のイメージ (自動化・生産性向上)



■ 名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナルのAGV (無人搬送車) による貨物輸送の様子

■ 飛島ふ頭南側コンテナターミナル



■ AGV (無人搬送車) による貨物輸送



出典：名古屋港管理組合 HP (フォトギャラリー)

<https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/kohoshiryu/photogallery/photogallery/index.html>

施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約と関連用地の確保

プロジェクト

- ①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化
- ②物流関連企業の敦賀進出の促進
- ③土地利用の効率化・高度化



鞠山北地区においては、フェリー・内貿 RORO・製材・石炭・完成自動車・化学工業品等の様々な貨物が取り扱われており、平成 27 年（2015 年）に苦小牧航路の RORO 船が大型化したこと、平成 29 年（2017 年）から木材チップの取り扱いが始まったこと等から、岸壁の利用水準も高く用地不足が顕在化している。したがって鞠山南地区において、歴史ある絹掛ノ崎等の景観を残しながら、新たな用地造成によりふ頭・ヤードを確保すると共に、鞠山北、鞠山南の両地区において貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化を進める。あわせて、内航 RORO 航路の鞠山南移転による鞠山北岸壁のバルク船用岸壁の 2 バース化や、木質チップ、木質ペレット等の環境に優しい発電の原材料輸入拡大を図るとともに、新たな貨物に対応した増深を進める。

また、敦賀港の発展を見据えた物流企業などの誘致を進めるとともに、井の口地区における遊休化している水面貯木場の跡地利用等、企業のニーズを踏まえたうえで倉庫や運送事業の営業所などの用地不足への対応や、長距離輸送を行うトラックの安全性向上のためにトラックステーション誘致等を図る。なお、井の口地区の整備にあたっては、周辺への交通の影響や歴史・文化的背景、名勝の書院庭園が有名な西福寺の近傍であること等、その特性を踏まえた検討を行う。

引き続き、用地不足の解消に向けて土地利用の効率化を進め、官公庁船の再配置等にも取り組むとともに、将来的にはサイロや多層階施設等による高度化を図っていく。

■ 貨物種別ごとの鞠山北地区・鞠山南地区への集約による効率化の推進



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

プロジェクト

- ①災害に強い敦賀港の整備
- 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
- ③企業 BCP、リスク分散の観点による集荷
- ④施設の適切な維持管理や計画的な更新



敦賀港の事業継続計画（港湾 BCP）（令和 2 年（2020 年）1 月改訂）では、耐震バース（桜 E）を活用した緊急物資輸送や、内航航路（北海道・九州）や外航航路の早期復旧の方針、大規模災害発生時における復旧資機材等の支援、緊急物資輸送、一般貨物の代替輸送について北陸地域の港湾との連携が示されている。

近年における災害の頻発と発生の逼迫性が叫ばれる大規模地震への対応を図るため、この港湾 BCP の実効性を高め、災害に強い敦賀港としての機能向上を図る。具体的には、日本海側で発生する災害に負けない港湾機能を確保するため、船舶の大型化に対応できるよう緊急物資輸送のための耐震バースの拡充を進めるとともに、港湾施設の耐震化をはじめとする防災体制確保に向けたハード・ソフト対策を平常時から進める。

さらに南海トラフ巨大地震等の発生により、太平洋側の港湾が機能しなくなった際のバックアップ拠点としてふ頭用地の確保や拡充等、災害発生時における中京圏・関西圏の経済活動の継続に資する港湾の整備を推進する。具体的には鞠山南地区で敦賀港の大水深を活かした連続バースを整備することにより、中京圏・関西圏の港湾機能のリダンダンシー確保を目指す。

また、現時点での対応策として、定期航路を用いた災害支援の他、現在の港湾施設による可能な企業 BCP への対応についても検討を進める。

あわせて、敦賀港へのアクセスのための高規格道路の早期整備（中部縦貫自動車道の早期県内開通、舞鶴若狭自動車道の早期 4 車線化、国道 8 号敦賀バイパスの 4 車線化）を促進し、バックアップ港としての機能向上を図るとともに、企業 BCP、リスク分散の観点から敦賀港のポートセールスにつなげていく。

倉庫や荷役機械等、設置から年数の経過した施設も多く、適切な維持管理や計画的な更新を実施する。



施策Ⅳ

港を中心とした観光誘致

プロジェクト

- ①クルーズ船誘致の推進
- ②金ヶ崎周辺のにぎわい創出
- ③フェリー乗船客の利便性向上
- ④市民にも愛される港づくり



近年における我が国への外航クルーズ客船の寄港需要増加に伴い、「人道の港敦賀」としての歴史・観光資源、また背後圏の豊富な観光資源を活かし、観光行政とタイアップして、積極的にクルーズ船の誘致を推進する。

そのためにも、みなとオアシスに登録されている名勝気比の松原、金ヶ崎地区のボードウォークの他、赤崎海水浴場、鞠山北地区の釣り公園等、敦賀港に数多く立地する水際空間の魅力を発信する施設を活かしたまちづくりにより敦賀港の魅力向上を図っていく。

敦賀港の交流の中心地となる金ヶ崎周辺においては、魅力向上に向けたまちづくりと連携して、人道の港敦賀ムゼウムや赤レンガ倉庫等を活かしたにぎわいを創出していく。令和2年(2020年)11月には、敦賀市において平成30年(2018年)に策定された「金ヶ崎周辺施設整備基本計画」に基づき、人道の港敦賀ムゼウムがリニューアルオープンしたところである。さらに、敦賀市において民間の飲食・物販施設の誘致が計画されており、今後の様々な施策に、県、市、地元関係団体の協働により取り組んでいく。金ヶ崎地区では、平成26年(2014年)から冬のイルミネーション「ミライエ」が市民団体「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会により開催され、好評を博しており、プロジェクトマップや桜並木イルミネーション、遊覧船の運航等の新たな取組みも視野に、ソフト施策も積極的な展開を図る。

さらに港と駅が近いことを活かし、クルーズアンドレール(クルーズ船、フェリーと北陸新幹線の連携)による県内観光地への誘客や、広域な観光地への周遊促進を図る。そのためにも、2次交通の充実を図るとともに、敦賀のまちの回遊性創出に向けて、敦賀駅から気比神宮、金ヶ崎へのルートに磨きをかけていく必要がある。将来的には、クルーズアンドレールおよびシベリア鉄道と船舶の連携による往年の欧亜国際連絡ルートの復活の可能性も模索していく。

また、フェリー乗船客用駐車場を整備し、フェリーターミナルへのアクセス向上を図るパークアンドクルーズを展開する。

市民にとっての敦賀港をより身近なものとするため、歴史ある敦賀港の魅力を観光客のみならず、地元市民に再認識してもらう取り組みも更に強化していく必要がある。具体的には、従来の工事現場見学にとどまらず、港の施設紹介ツアー、ナイトクルーズ等の夜景見学ツアー、校外学習機会の提供等に県、市、地元関係団体とともに取り組んでいく。

■ 人道の港敦賀ムゼウムと飲食・物販施設誘致のイメージ



出典：敦賀市

■ 敦賀港を中心とした観光誘致施策



■ 金ヶ崎周辺の観光資源

■ 人道の港敦賀ムゼウム



杉原千畝の生の声や難民が残していった時計、目撃した市民の貴重な証言、“命のビザ(複製)”などを展示しています。

■ 赤レンガ倉庫



明治期に外国人技師の設計によって建てられたレンガ倉庫で、敦賀港の繁栄ぶりを今に伝えています。

■ ボードウォーク



金ヶ崎緑地の海沿いに敷設されたボードウォーク・ボードデッキからは敦賀港を一望することができます。

■ 敦賀港イルミネーション ミライエ



写真の出典：敦賀市

敦賀港を臨む会場で LED 約 60 万個のイルミネーションで、ロマンチックな夜を演出しています。

■ 氣比神宮



写真の出典：福井「越前・若狭」の旅情報ふくいドットコム

仲哀天皇ほか六座を祀り、「越前一の宮」「北陸道の総鎮守」とも称される古社です。

■ 西福寺



江戸中期につくられた極楽浄土を表現した 1400 坪に及ぶ庭園を散策できます。

■ 背後圏の豊富な観光資源

■ 福井県恐竜博物館



写真の出典：福井県 HP

恐竜に関する資料を中心とした地球史を学習できる国内最大級の博物館です。

■ 曹洞宗大本山永平寺



写真の出典：永平寺

永平寺は、今から約 770 年前の寛元 2 年 (1244 年)、道元禪師によって開創された出家参禅の道場です。

■ 三方五湖レインボーライン



写真の出典：福井「越前・若狭」の旅情報ふくいドットコム

三方五湖レインボーラインは、美浜・若狭町にかけて広がる、約 11 km の有料道路です。リフト・ケーブルカーから上った先にある山頂公園からは名勝三方五湖、若狭湾が一望できます。

※敦賀駅から京都、大阪への鉄道アクセスは非常に便利で、新大阪までは特急を利用すれば約 80 分でアクセスできます。将来、北陸新幹線が新大阪まで延伸されれば所要時間が大幅に短縮され、約 44 分でアクセスが可能になります。

施策V

ふ頭再編による貨客分離

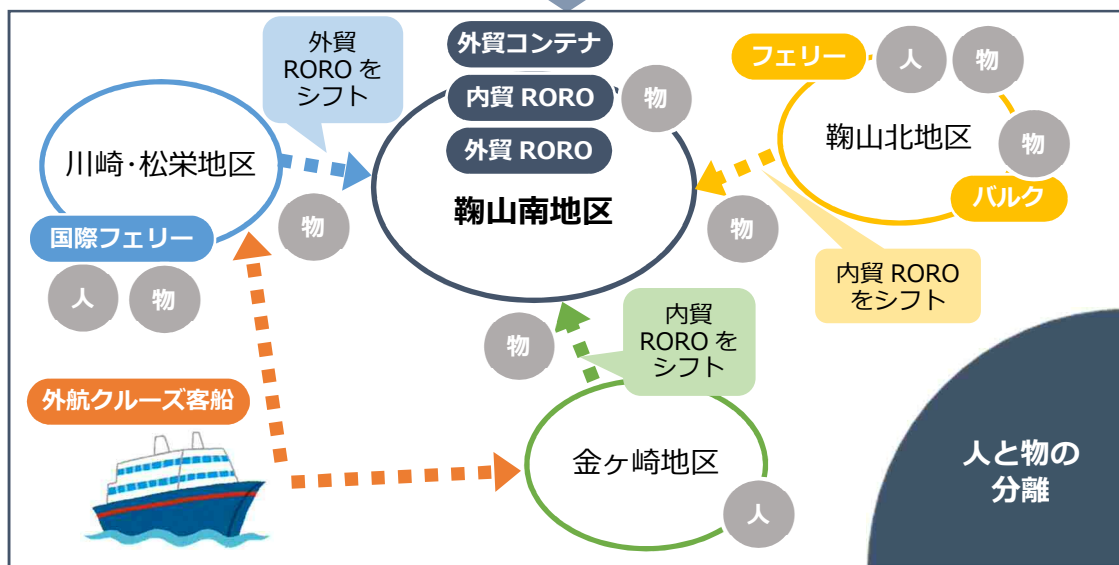
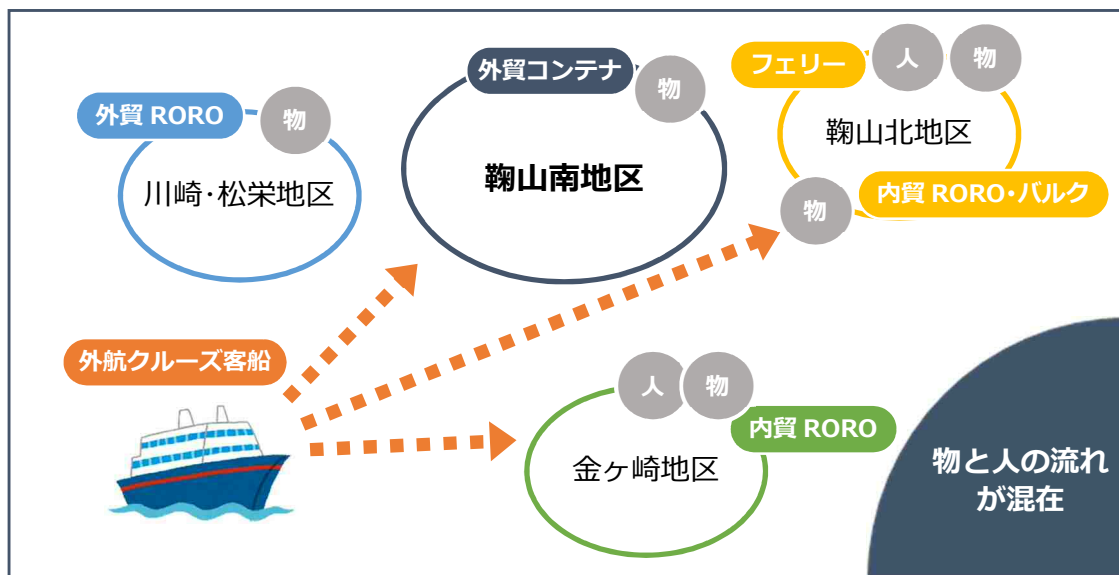
プロジェクト

- ①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成
- ②小型船溜まりの整備



令和4年（2022年）度末の北陸新幹線敦賀駅開業により、関西・中京に加え北陸・東日本への移動が容易になり、敦賀港が環日本海諸国との海上交通の玄関口となる。ふ頭再編と合わせ、日本海側の玄関口にふさわしいクルーズ・国際フェリー専用ターミナルを新たに整備することにより貨客分離を図り、物流と交流それぞれが安全で利便性の高い旅客ターミナルの形成を推進する。具体的には川崎・松栄地区の外貿 RORO を鞠山南地区にシフトすることにより、市街地に近い同地区に交流拠点となるクルーズ・国際フェリーターミナルの形成を検討する。

あわせて、川崎・松栄地区と敦賀市内との動線上に位置する蓬萊・桜地区の歴史ある倉庫群の利活用についても検討を進める。



■ 北陸新幹線敦賀駅との連携により旅客航路の玄関口となる敦賀港



出典：福井県長期ビジョン 令和2年7月

敦賀港周辺では井の口川をはじめ多数の不法係留が確認されており、関係者と協議しながら、これら放置艇対策のため遊休化している水面貯木場を活用した小型船溜まり等を整備する。また、整備による小型船の収容とあわせて、放置等禁止重点区域の設定等のソフト対策を実施する。

■ 敦賀港（井の口地区）で整備された小型船溜まり



■ 水面貯木場を活用した小型船溜まりのイメージ



施策Ⅵ 低炭素、再生エネルギー・リサイクルの推進

プロジェクト

- ①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進
- ②LNG インフラの誘致
- ③クリーンエネルギーの誘致
- ④モーダルシフトの促進



地球規模的な環境問題への対応や低炭素社会の形成に向け、敦賀港においても低炭素・再生エネルギー・リサイクルの積極的な推進を図る必要がある。具体的には既に動きが顕在な PKS・木質チップ、木質ペレットによる発電の一層の推進とその原料輸入拡大に向けた港湾機能の強化を図る。

また、経済産業省の非効率な石炭火力発電のフェードアウトの方針を受けた当面の対策として、石炭火力発電の高効率化や混焼発電による CO₂削減を図る。

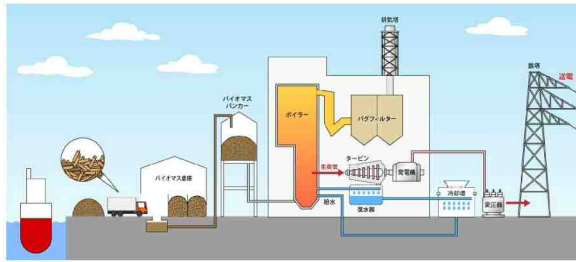
さらに、LNG 受入基地等の誘致、LNG バンカリング拠点の形成等に向けた検討を進めるとともに、2050 年までに二酸化炭素ネット排出量ゼロ（カーボンニュートラル）にする政府の政策目標に沿って、再生可能エネルギーや水素等のクリーンエネルギー関連拠点の誘致による環境に優しい港湾の実現を目指す。これら民間活力による新規事業を展開するための用地確保については、費用対効果を考慮の上で北陸新幹線大阪延伸や舞鶴若狭自動車道の 4 車線化に伴う建設発生土の有効活用も視野に、鞠山北防波堤背後の埋立による造成を想定する。

■ 環境に優しい港湾のイメージ



出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」

■ 敦賀港背後地での木質バイオマス発電



出典：敦賀グリーンパワー（株） HP
<http://www.tsuruga-gp.jp/index.html>

敦賀グリーンパワーでは、海外の森林で本来使われず処分されていた樹木をチップ加工し、大型船で輸送を行い、発電所にて燃焼することで電力を生み出しています。



出典：北陸電力（株） HP
<http://www.rikuden.co.jp/newenergy/>

北陸電力（株）敦賀火力発電所では、2007年6月から、石炭の一部を木質バイオマスで代替した木質バイオマス混焼発電を実施しています。

施策Ⅰ、施策Ⅱの推進により、敦賀港の日本海側物流拠点としての機能向上を図ることでモーダルシフトを促進し、CO₂排出量削減を図る。

中京圏から九州北部圏までの貨物輸送について敦賀－博多航路を利用した場合、全区間トラック輸送した場合に比べ、約70%（1トンの貨物につき125kg）のCO₂排出量削減となる。

敦賀－博多航路へのモーダルシフトに伴うCO₂削減量は年間15万8,000トンと推計される。

中京－九州北部間 モーダルシフトによるCO₂削減量【出発地：名古屋市役所 目的地：福岡市役所】

		距離 (km)		原単位 (g-CO ₂ /トン・km)	トン当たりCO ₂ (kg-CO ₂ /トン)		トン当たり CO ₂ 削減量 (kg-CO ₂)	博多航路への 転換量 (万トン/年)	CO ₂ 削減量 (t-CO ₂ /年)
全区間陸送	営業貨物車	770		233	179.41		125.05	126	157,568
敦賀－博多航路利用	営業貨物車	127	762	233	29.6	54.36			
	船舶	635		39	24.8				

施策Ⅶ

環境との調和・共生

プロジェクト

- ① 養浜等の海岸保全、藻場の保全
- ② 水産業の振興



敦賀港において残された自然海浜や藻場を保全すると共に、養浜等による海岸保全を推進する。これら自然環境や海域環境を保全し、さらに創造することによって持続可能な社会の形成に向けたエコ・ポートの構築を推進する。

一方、旧笹の川河口の船溜まりを漁業の振興のためのエリアとし、漁船の大型化に対応するよう、蓬萊・桜地区の岸壁を活用する。

藻場の再生に向けて、鉄鋼スラグなどにより、魚礁を整備し、漁場の回復につなげていく。また港湾の整備と並行して、水温や気象に影響されない陸上養殖の可能性についても、関係部局と協議していく。さらに、国内外の需要が見込まれる農林水産物の敦賀港を利用した販路開拓を検討していく。

これらの取組を進め、将来的には、敦賀港における環境との調和・共生をテーマにした施設等の設置も検討していく。

■ 自然環境の保全

■ 藻場（アマモ）



■ 鉄鋼スラグによる藻場の再生



出典：NIPPON STEEL HP

https://www.nipponsteel.com/product/catalog_download/pdf/L005.pdf

磯焼けの原因の一つである海水中の鉄不足を解消するため、鉄鋼を生産する過程で発生する製鉄スラグと人口腐植土を混ぜ合わせたものを海中に敷設し、鉄分の供給をはかっています。

■ 敦賀港海岸における海岸整備

■ 海岸環境整備事業 赤崎地区



赤崎地区は遠浅海岸として知られています。しかしながら、近年は砂浜の減少等により利用者は減少傾向にあることから、人工海水浴場および多自然型護岸を整備することで、新たな魅力創出を図っています。

■ 海岸侵食対策事業 松原地区



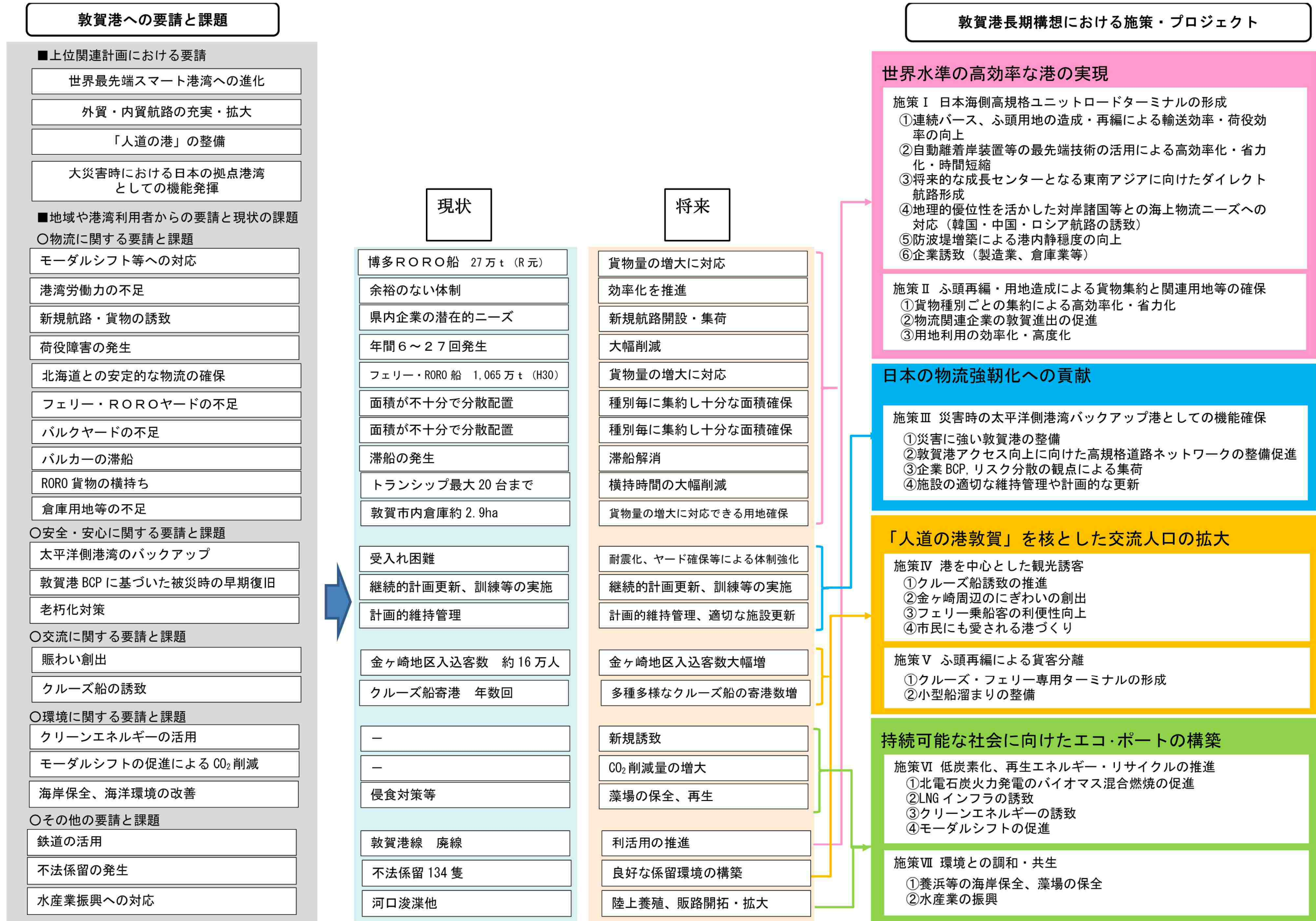
松原地区は、名勝「気比の松原」を有し、多くの観光客が訪れる県内でも有数の海水浴場です。近年の海岸侵食による汀線の後退や、松林の被害が発生しており、笹の川河口の浚渫砂も活用したサンドバイパス等による養浜を実施しています。

■ 海岸侵食対策事業 縄間地区



縄間地区は海岸線に沿って県道竹波石立縄間線があり、住宅が密集しています。冬季風浪時の越波による通行止めや住宅の被害が生じていることから、海岸保全施設を整備し被害の軽減を図っています。

7.2 敦賀港への要請と課題と主要施策・プロジェクトの関係



7.3 各プロジェクトが対応する課題と要請および期待される効果

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

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

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
モーダルシフト等への対応	内貨貨物の増加に対応するための九州航路 RORO 船の大型化への対応 (約 8 千 GT ⇒ 大型化)
港湾労働力の不足	ユニットロードターミナルを形成することで貨物を集約し荷役効率を向上
新規航路・貨物の誘致	県内企業等のニーズ（東南アジア・中国ダイレクト）に対応した大型貨物船の就航
北海道との安定的な物流の確保	内貨貨物の増加に伴う北海道航路 RORO 船大型化への対応 (約 1 万 2 千 GT ⇒ 大型化)
ヤードの不足（鞠山南）	コンテナ・RORO の取扱貨物の増大に対応するためのヤードの確保 (約 18ha ⇒ 倍増)
RORO 貨物の横持	トランシップ貨物の取扱増大に対応するため、北海道、九州の両航路の RORO 船を同一岸壁に係留
倉庫用地等の不足	取扱貨物の増大に対応するため、新たな倉庫用地を確保 (約 2.9ha ⇒ 約 5 割増)

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

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
港湾労働力の不足	最先端技術の活用による省力化、時間短縮
新規航路・貨物の誘致	リードタイム削減による集荷
ヤードの不足（鞠山北・鞠山南）	車両管理システム等の活用による高度利用
鉄道の活用	AGV（無人搬送車）等による貨物輸送の高効率化・省力化

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

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）

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	県内企業等のニーズへの対応 アンケートによる潜在貨物（約 4 万 TEU）

⑤防波堤増築による港内静穏度の向上

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
荷役障害の発生	荷役障害 年 6～27 回 ⇒ 年 0～6 回

⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	一層の集荷と新規航路誘致

施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約と関連用地の確保

①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
港湾労働力の不足	貨物種別ごとの集約による荷役効率の向上
新規航路・貨物の誘致	木質チップ、木質ペレット等の輸入拡大への対応
ヤードの不足（鞠山北）	フェリー・ROROの取扱貨物の増大に対応するためのヤードの確保 (約15ha ⇒ 約3割増)
バルカーの滞船	北海道 RORO 船の鞠山南移転に伴う2バース化

②物流関連企業の敦賀進出の促進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
倉庫用地等の不足	取扱貨物の増大に対応するため遊休化している水面貯木場の埋立による用地確保（皆増）

③用地利用の効率化・高度化

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	官公庁船の再配置による新たな岸壁・ヤードの確保
フェリー・RORO ヤードの不足	多層階施設の導入による高度化
バルクヤードの不足	サイロの導入による高度化

施策Ⅲ 被災時の太平洋側バックアップ港としての機能確保

①災害に強い敦賀港の整備

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
太平洋側港湾のバックアップ	耐震バースの拡充による強靱化（鞠山南岸壁他）
敦賀港 BCP に基づいた被災時の早期復旧	ソフト対策による防災体制の確保

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

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
太平洋側港湾のバックアップ	敦賀港へのアクセス向上により災害発生時の中京・関西圏の経済活動継続へ寄与

③企業 BCP、リスク分散の観点による集荷

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	企業 BCP、リスク分散の観点からのポートセールスによる集荷

④施設の適切な維持管理や計画的な更新

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
老朽化対策	適切な港湾施設の維持管理

施策Ⅳ 港を中心とした観光誘客

①クルーズ船誘致の推進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クルーズ船の誘致	クルーズ船誘致 年間5回 ⇒ 年間10回

(中間目標)

②金ヶ崎周辺のにぎわい創出

③フェリー乗船客の利便性向上

④市民にも愛される港づくり

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
賑わい創出	金ヶ崎緑地入込み客数 約16万人 ⇒ 約20万人 フェリー乗船客数 約6万8千人 ⇒ 約9万人

(中間目標)

施策Ⅴ ふ頭再編による貨客分離

①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クルーズ船誘致	市街地に近い川崎・松栄地区へのクルーズ・国際フェリー専用バースの確保 対象船舶(大型クルーズ船(例)ダイヤモンド・プリンセス)
賑わい創出	蓬莱・桜地区の歴史ある倉庫群の利活用

②小型船溜まりの整備

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
不法係留の発生	井の口の水面貯木場の活用による放置艇対策と放置等禁止重点区域の設定

施策Ⅵ 低炭素、再生エネルギー、リサイクルの推進

①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進

②LNGインフラの誘致

③クリーンエネルギーの誘致

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クリーンエネルギーの活用	環境問題への寄与

④モーダルシフトの促進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
モーダルシフト促進によるCO ₂ 削減	年間CO ₂ 削減量 約15万8千トン(博多航路)

施策Ⅶ 環境との調和・共生

①養浜等の海岸保全、藻場の保全

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
海岸保全、海洋環境の改善	侵食対策の推進、藻場の保全（3 か所）

②水産業の振興

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
水産業振興への対応	船舶の大型化に対応、陸上養殖、販路開拓

8. 敦賀港の空間利用構想

8.1 基本ゾーニング

第6章で示した4つの方向性に基づく基本ゾーニングを以下に示す。

表 4つの方向性に基づく基本ゾーニング

	方向性	ゾーニングの考え方	基本ゾーニング
物流	世界水準の高効率な港の実現	背後圏の産業・経済・生活を支える物流拠点として、港湾施設・物流施設の利用に供するゾーン	物流ゾーン
安全・安心	日本の物流強靱化への貢献		
交流	「人道の港 敦賀」を核とした交流人口の拡大	交流拠点施設等が立地し、賑わい創出を図るゾーン	交流ゾーン
環境	持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築	自然環境を保全し、環境との調和、共生を図るとともに、「SDGs」の理念に基づく企業活動を支えるゾーン	エコゾーン

■ 敦賀港空間利用構想（基本ゾーニング案）



※破線で示したエリアは、敦賀港長期構想に関連する敦賀市都市計画マスタープラン（平成 21 年 7 月改訂）のゾーニングであり、次のエリアを表している。なお、第 2 次敦賀市都市計画マスタープランは現在策定作業中であり、その中で新たに金ヶ崎緑地一帯を、ノスタルジックな景観の中で、様々な人々同士が交流しあうとともに、敦賀市の文化や歴史を学び、体験などができる空間を創出する拠点として、「文化交流拠点（案）」の位置付けが見込まれている。

■ 港湾拠点地区

敦賀本港周辺地区は、港湾環境を活かしたポートサイドの都市アメニティ性の拡充を図る地区として位置付け。本地区は、環日本海沿岸地域へのアクセスポイントともなることから、市民が誇れる美しい港づくりと、人々が集い、楽しむことのできる街区形成を図る。

■ 中心市街地の活性化エリア

中心市街地の整備改善及び商業等の活性化を両輪として、各種事業を面的かつ一体的に推進し、敦賀らしい中心市街地の再生・創造を図る地区。

■ 臨海工業形成エリア

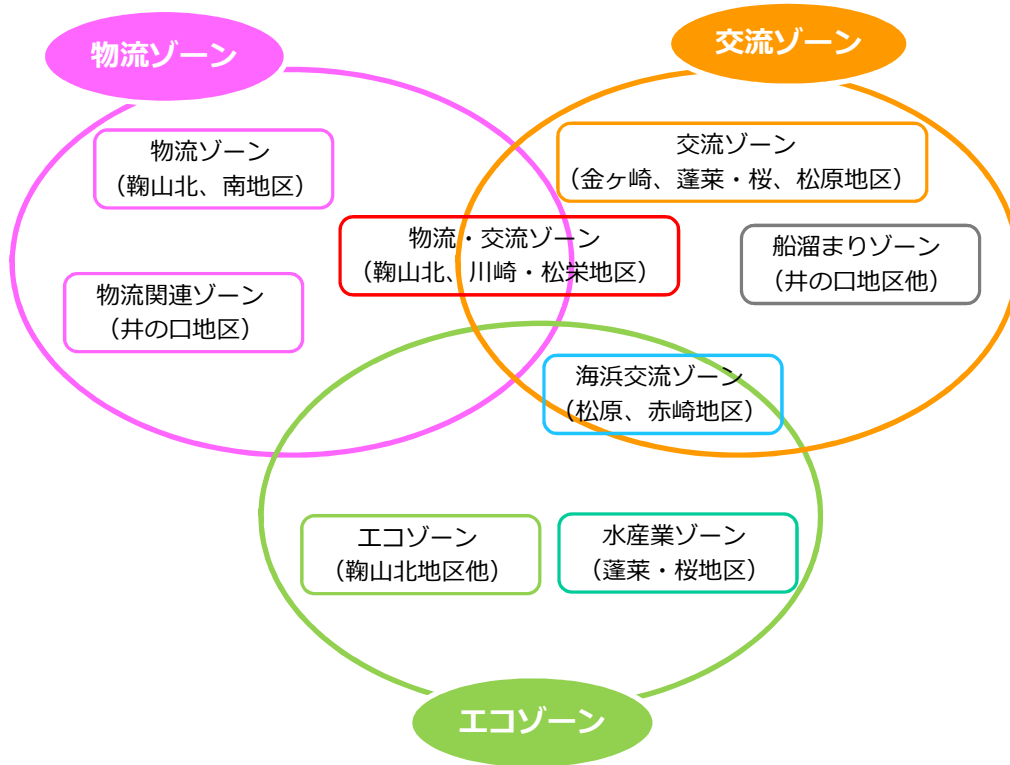
新港に付帯する臨海工業地域整備地区。

■ 海岸緑地保全エリア

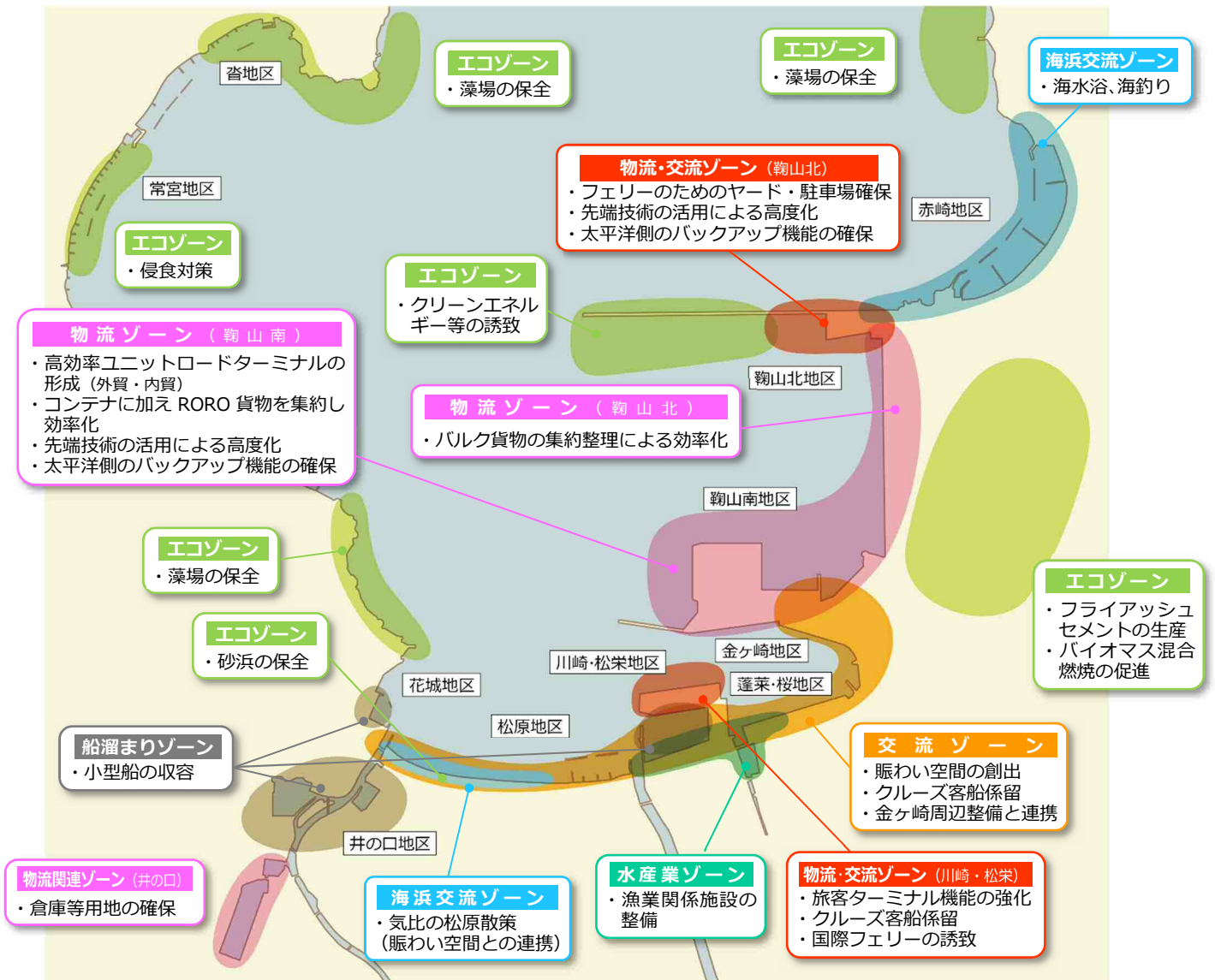
気比の松原を中心とした、自然環境保全地区。

8.2 機能配置ゾーニング

基本ゾーニングを第7章に示した主要施策・プロジェクトを踏まえ細分化した機能配置ゾーニングを以下に示す。



■ 敦賀港空間利用構想（機能配置案）



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	井ノ口 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	土地利用の効率化・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	金ヶ崎周辺のにぎわい創出	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		
		縄間	離岸堤による海岸侵食対応		
		杵他	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)

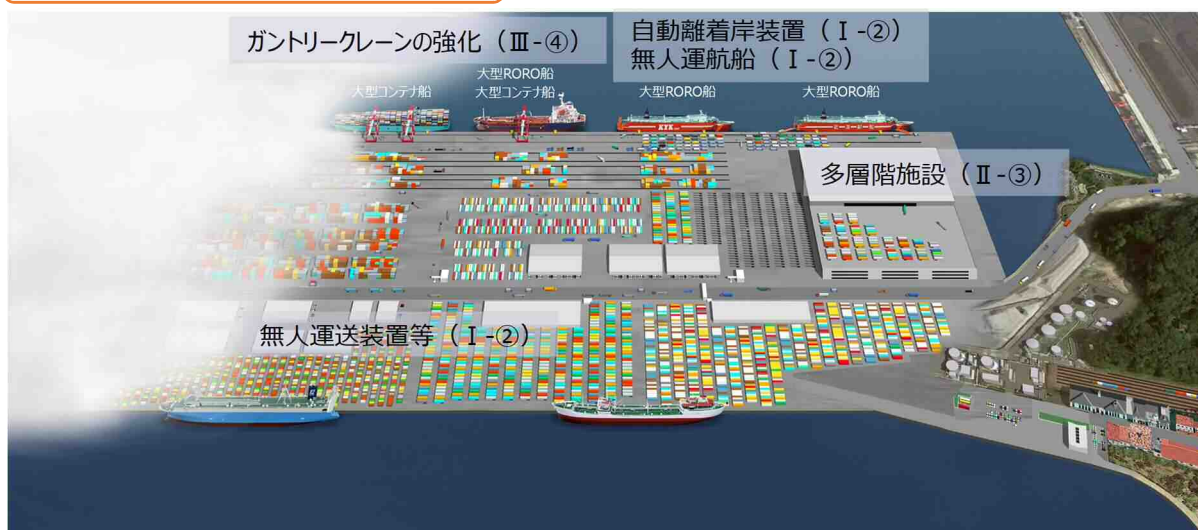
現在取り扱っているコンテナ貨物に加え、RORO貨物の集約により内外貿ユニットロードターミナルの形成を目指す地区

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 RORO 船 (既存)	韓国航路 大竹航路 韓国航路
鞠山南③	内航 RORO 船 (大型化)	九州航路
鞠山南④	内航 RORO 船 (大型化)	北海道航路

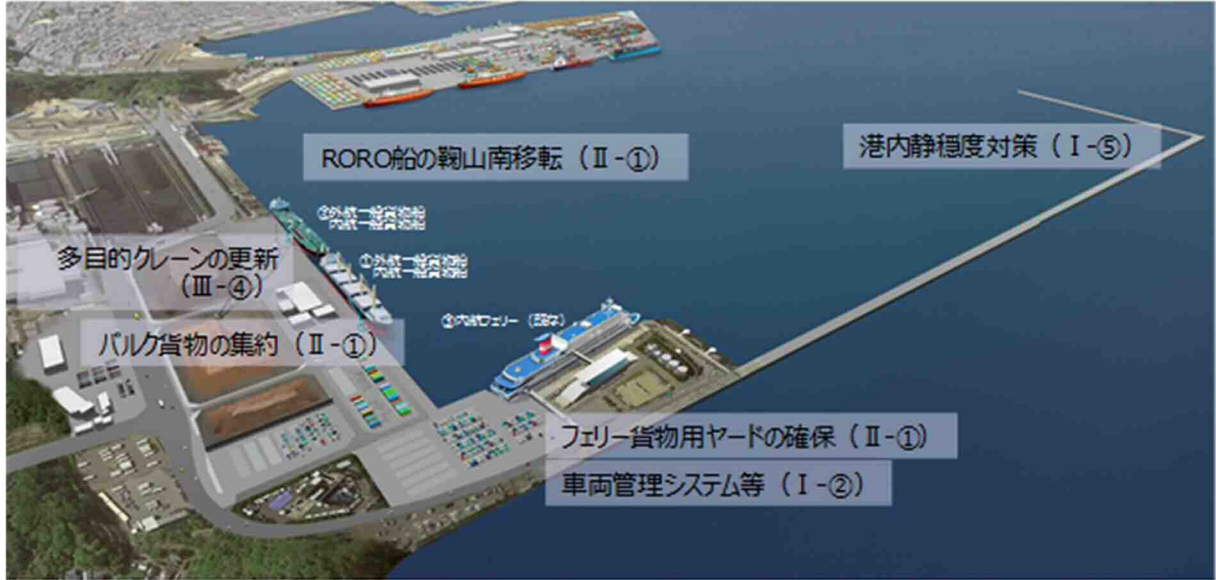
長期イメージ



鞠山北地区
 (物流ゾーン)
 (物流・交流ゾーン)
 (エコゾーン)

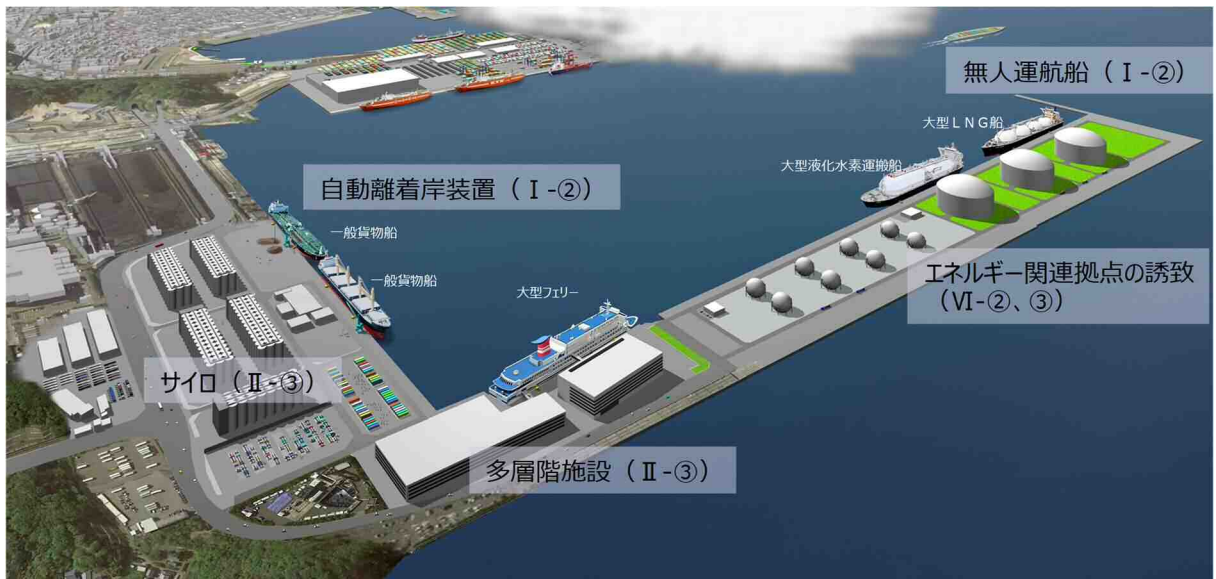
ふ頭再編によりバルク貨物、フェリー貨物の効率的な荷役を実現するとともに将来的な民間による新規事業展開の支援を目指す地区

中期イメージ



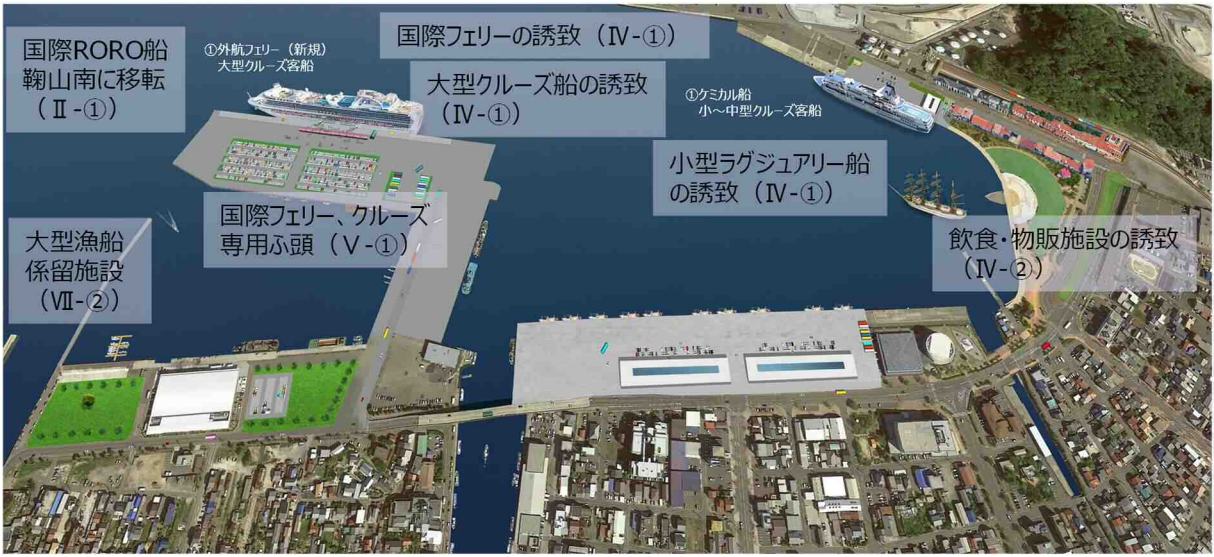
バース	船舶	航路
鞠山北①	外航一般貨物船 内航一般貨物船	不定期 不定期
鞠山北②	外航一般貨物船 内航一般貨物船	不定期 不定期
鞠山北③	内航フェリー (既存)	北海道航路

長期イメージ



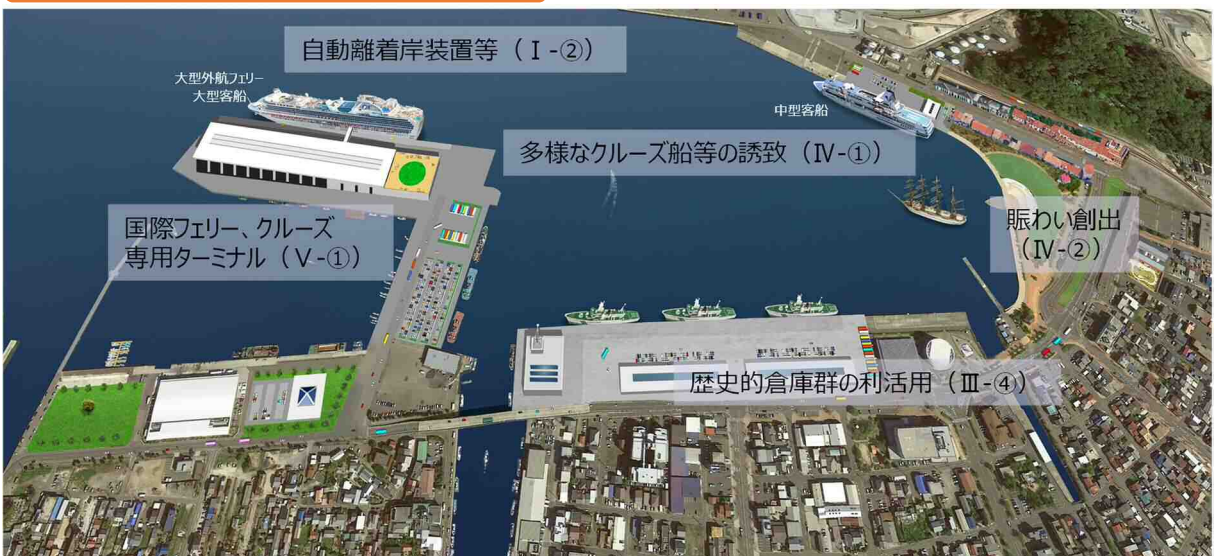
川崎・松栄地区 (物流・交流ゾーン)	国際フェリーおよびクルーズ船による交流拠点の形成を目指す地区
金ヶ崎地区 (交流ゾーン)	小型クルーズ船の誘致を進め、まちづくりと連携した賑わいづくりを目指す地区
蓬莱・桜地区 (交流ゾーン)	川崎・松栄地区と金ヶ崎地区をつなぐ動線を確認し、賑わい創出を目指す地区

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 鞠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 鞠山南・鞠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 鞠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。