



# 敦賀港長期構想 第1回検討会資料

令和2年9月 福井県

# 1. 長期構想検討会における検討の流れ

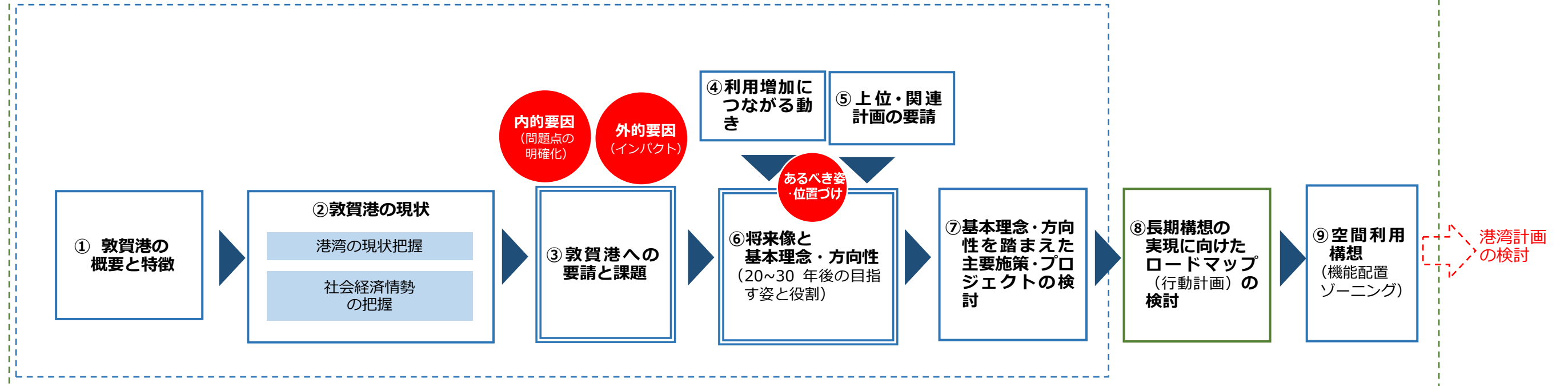
第3回検討会で「最終案」を提示

第2回検討会で「骨子案」を提示

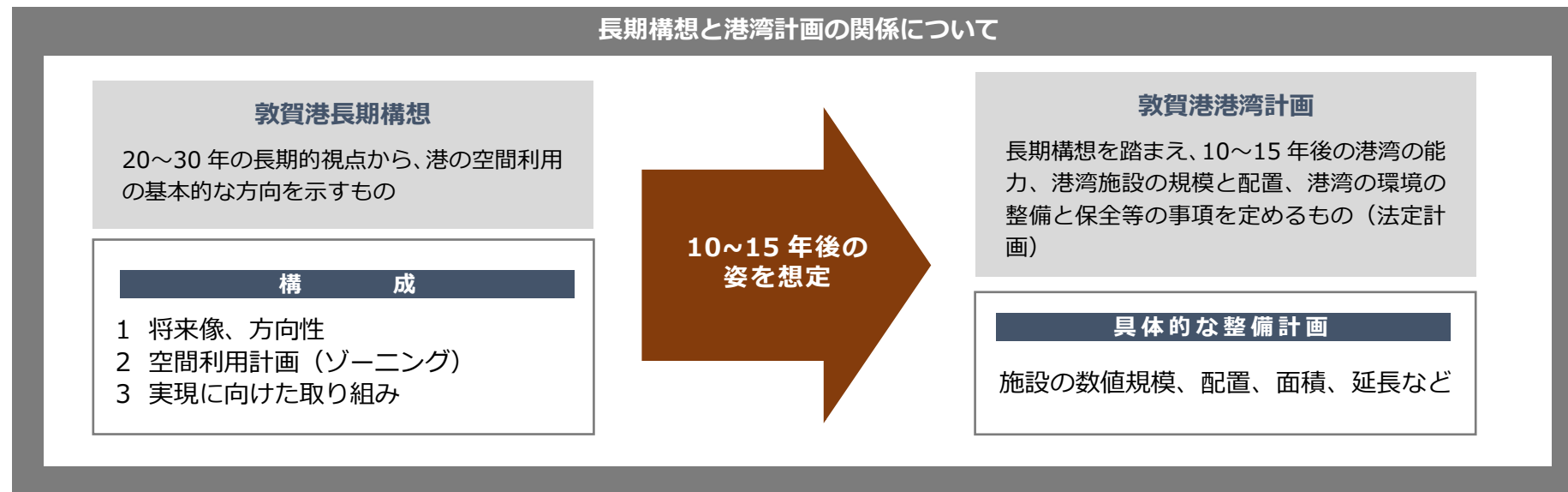
第2回、第3回検討会での長期構想の検討範囲

第1回検討会で「案」を提示

第1回検討会での長期構想の検討範囲



## 長期構想と港湾計画の関係について

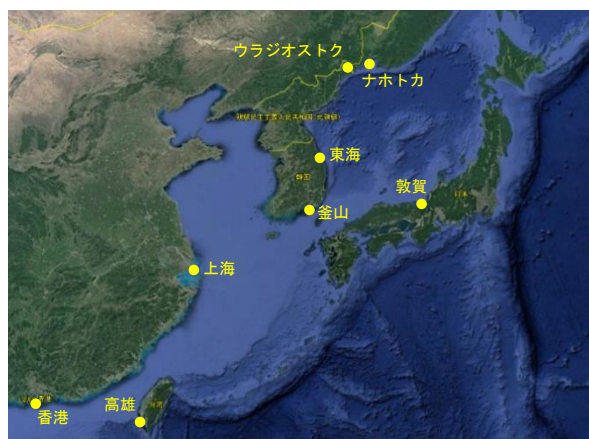




## 2. 敦賀港の特徴

### 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ICから5km（6分）と至近



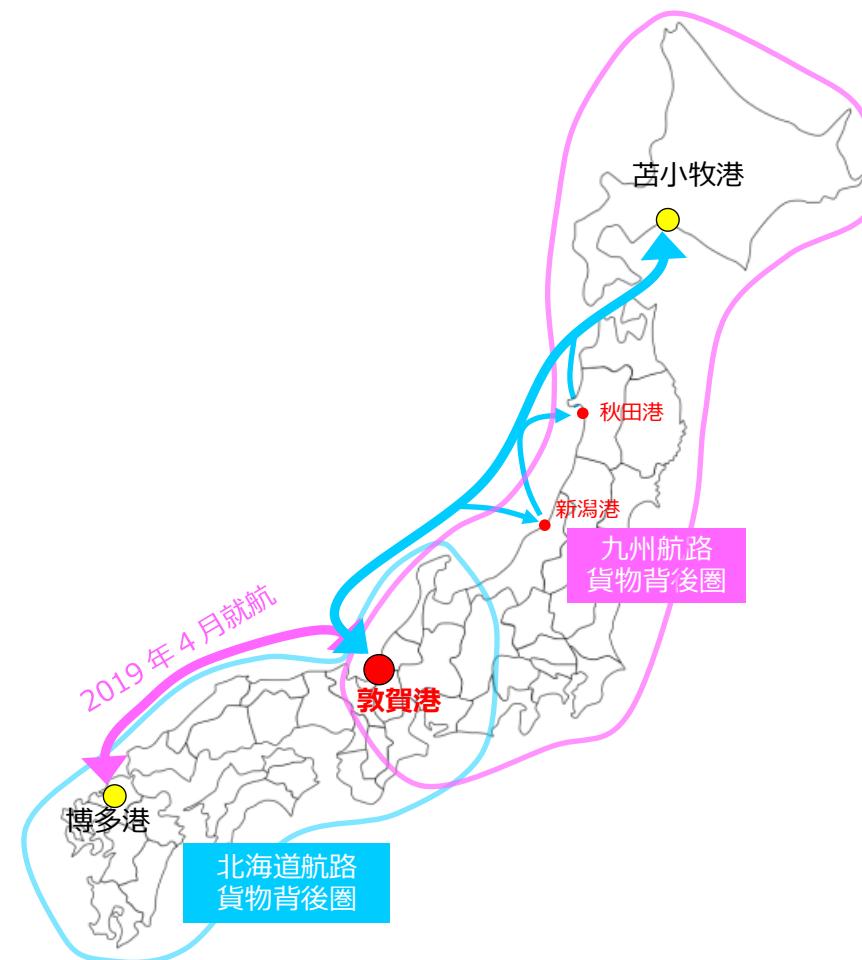
【敦賀港からの距離】	東海	367 海里
ナホトカ	455 海里	
ウラジオストク	492 海里	
	釜山	354 海里
	上海	820 海里
	高雄	1219 海里
	香港	1453 海里



【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

### 特徴Ⅱ 日本海側のユニットロード拠点港

- ・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



### 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転
- ・人道の港（ポーランド孤児やユダヤ難民の上陸）



ユダヤ人難民が上陸した頃の敦賀港と市内の風景



敦賀港ミュージアムの外観



### 3. 敦賀港に関する要請と課題

#### 要請・課題Ⅰ 物流に関する要請・課題

##### 新規航路・貨物の誘致

貨物量の拡大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る必要がある。



敦賀港東南アジア航路のコンテナ船(5万DWT級)のイメージ

##### バルクヤードの不足

鞆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や珪砂等は鞆山北岸壁で荷揚げ後、鞆山南地区、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。



高く積み上げられた木質チップ

##### RORO貨物の横持ち

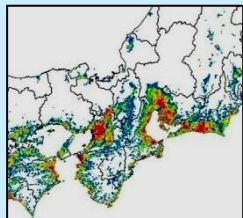
北海道航路(鞆山北地区)と博多航路(金ヶ崎地区)の間で積み替え(トランシップ)があるが、同一ふ頭で取り扱っていないために横持ち輸送(ふ頭間輸送)が発生し、非効率な荷役を強いられている。



#### 要請・課題Ⅱ 安全・安心に関する要請・課題

##### 太平洋側港湾のバックアップ

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。



南海トラフの巨大地震による家屋被害予測図

##### 敦賀港BCPに基づいた被災時の早期復旧

敦賀港の事業継続計画(港湾BCP)では、耐震クラス(桜E)を活用した緊急物資輸送や、内貿航路(北海道・九州)や外貿航路の早期復旧が示されている。港湾BCPへの対応を進め、災害に強い敦賀港を目指す。

##### 老朽化対策

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。

##### フェリー・ROROヤードの不足

鞆山北地区は背後地が狭く、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。

##### バルカーの滞船

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。

##### 倉庫用地の不足

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滋賀県内の倉庫を利用している。

##### 港内静穏度の不足

鞆山北地区および鞆山南地区の港内静穏度が不足しており、各岸壁で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。

##### 港湾労働力の不足

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が顕在化している。

#### 要請・課題Ⅲ 交流に関する要請・課題

##### 賑わい創出

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まちづくりと連携



新ミュージウム R2年11月開館予定

##### クルーズバースの不足

1~22万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バースの確保が望まれている。

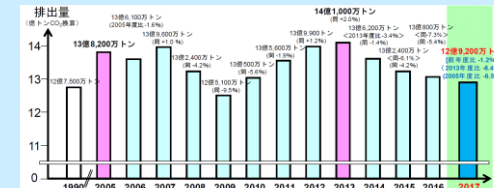


敦賀港に入港したDIAMOND PRINCESS(2019.11.16) 出典:福井新聞ONLINE

#### 要請・課題Ⅳ 環境に関する要請・課題

##### クリーンエネルギーの活用

全国的に地球規模での温暖化防止、CO<sub>2</sub>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。



我が国の温室効果ガス排出量(2017年度確報値)

##### 海岸保全、海洋環境の改善

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岸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。



敦賀港内で確認された藻場の磯焼けの状況

#### 要請・課題Ⅴ その他の要請・課題

##### 不法係留の発生

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。



不法係留の状況(井の口川河口付近)

##### 水産業振興への対応

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。

##### (16) 鉄道の活用

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。



2019年4月で廃止することを決めた敦賀港線

※出典:福井新聞ONLINE 2018.12.20

## 4. 敦賀港の将来像と基本理念・主要施策・プロジェクト

福井県長期ビジョン（令和2年7月策定）

**基本理念** 「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！

2040年に福井県が目指す姿

SDGsの理念に沿った3つの姿

自信と誇りの  
ふくい

「ふくいらしさ」を伸ばし、  
外に開いて人を呼び込む

誰もが主役の  
ふくい

多様な個性を大事にし、  
みんなが自分らしく輝く

飛躍する  
ふくい

変化をチャンスに、  
しごととくらしを創造

### ■ 福井県長期ビジョン 将来像（2040年目標）からの敦賀港への期待

1 世界最先端  
スマート港湾への進化

2 外貿・内貿航路の  
充実・拡大

3 「人道の港」の整備

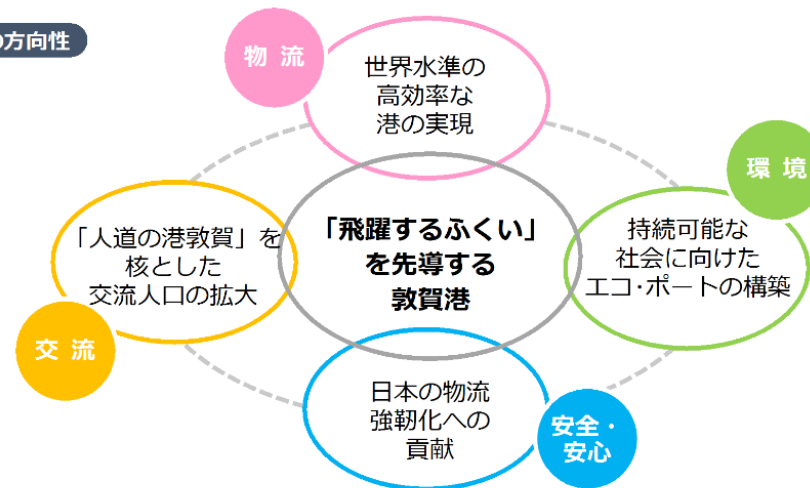
4 大災害時における  
日本の拠点港湾としての  
機能発揮

### ■ 敦賀港の基本理念と4つの方向性

#### 基本理念

福井県が目指すSDGsの理念に沿って、  
国内物流・国際貿易・交流のエントランスとしての責務を受けとめる  
「安心のふくい」を未来につなぎ、さらなる挑戦！  
「飛躍するふくい」を先導する敦賀港

#### 4つの方向性



「安心のふくい」を未来につなぎ  
さらなる挑戦

### ■ 主要施策・プロジェクト

#### 方向性1 世界水準の高効率な港の実現

・中京・関西から最も近い日本海の玄関口  
・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

###### プロジェクト

- ① 人手不足に伴うモーダルシフトの進展による新たな物流ニーズへの対応
- 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（ロシア航路の誘致やSLBの活用等）
- ⑤ 港内静穏度の向上
- ⑥ 企業誘致（製造業、倉庫業等）

##### 施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約

###### 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

#### 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（さらに中部縦貫自動車道整備中）

##### 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（港湾施設の耐震化・背後圏との平常時からの連携）
- 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 岸壁、臨港道路の耐震化
- ④ ふ頭用地の確保・拡充に向けた集荷
- ⑤ 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

・令和4年(2022年)度末の北陸新幹線敦賀開業、訪日外国人の増加

##### 施策Ⅳ 港を中心とした観光誘客

###### 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

##### 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整備
- 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

###### 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
- ② 風力発電等、自然エネルギーの誘致
- ③ LNGインフラの誘致

##### 施策Ⅶ 自然的環境の保全

###### 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