

敦賀港長期構想第1回検討会における意見

分野	意見
全般	優先順位が大事。進めていくだけではなく、人の動き、企業の動きを見てもらい、利用者側の視点に立って使いやすい環境づくり、工夫をしていただきたい。
全般	歴史的に拠点であった敦賀港が、現状、課題が多く、拠点化されていないのではないか。今後どう拠点化していくかが課題。市民の生活、観光、物流、歴史・文化・教育等と連携していかないと、魅力的にならない。そのためには、エリアマネジメント的な運営が必要。
全般	今年度就役した大型巡視船2隻を専用岸壁に係留している。大型船、小型船、漁船の通行、輻輳化をさげ、ゾーニング化をしてほしい。輻輳をさけると衝突事故の危険性が少なくなる。
物流 (ヤード)	利用上の一番の課題は、鞍山北にバルク・RORO等が集中・混在していること。バルクは混在で場所がなくチャンスを逃してる。ROROは場所がなく横持ち、危険が多い。
物流 (ヤード)	鞍山北では、7年前に船を大型化した影響もあるが、圧倒的に駐車場スペースが足りない。効率化のためにはまず敷地を確保しないと荷役ができない。 新しい展開、船の大型化、増便は、現状では対応できず頭打ち。
物流 (ヤード)	背後地のヤード不足、点在で、効率的な荷役ができていない。解消を要望する。
物流 (岸壁)	客船はバルク用岸壁に入るの、それに合わせてバルクを調整（搬入がとまる）しており、機会を失っている。今後のゾーニングに期待している。
物流 (岸壁)	鞍山北から鞍山南への横持ちは、一般道を走るため、信号もあり、時間的制約で台数が頭打ちになっている。解消のため、鞍山南への移転、大型化を見越した連続バースをぜひお願いしたい。
物流 (岸壁)	低炭素化ということで木質バイオマス、混焼率の増加を進めており、燃料の荷揚げについて、バース使用率が増える。小型船については、鞍山北C岸壁を使う機会が増えるので、バースの拡張、岸壁の拡張をお願いしたい。
物流 (岸壁)	鞍山北では、公共バースが不足し、大型船の入港時には滞船しないよう調整しているので、ぜひ進めてほしい。
物流 (モーダルシフト)	ドライバー不足によるネガティブなモーダルシフトではなく、環境に配慮した産業の在り方が求められる中でもっと攻めたモーダルシフトの考え方を示していく必要がある。
物流 (静穏度)	波・うねりが多く、荷役に支障がでることから。鞍山南の静穏度を確保してほしい。月曜から土曜まで運航している船であり、継続性はセールスポイント。
物流 (静穏度)	静穏度について、石炭は大型船で問題ないが、石炭灰、石膏は小型船で影響がある。安定的に荷役するため、ぜひお願いしたい。
物流 (新規航路・企業誘致)	ダイレクト航路の誘致には、リードタイム、コスト、フレートが非常に効いてくる。我々近隣の今の物量だけだと、コストパフォーマンスも出ないので、企業誘致を考えてほしい。
物流 (東南アジア航路)	東南アジア航路の充実が必要であり、敦賀港の優位性を確立し、もっと具体的に見せていく必要がある。
物流 (バックアップ)	バックアップ港の位置づけ、有事以外の位置づけを考えないといけない。
物流 (バックアップ)	災害時のバックアップについて、この長期構想の想定する期間内に南海トラフ地震はもう起こっているということを実際にとらえる必要がある。起こったことを想定して記載しておく必要がある。

分野	意見
物流 (物流拠点)	背後地の倉庫が少ないのは、場所がないことだけが理由ではないので、企業ニーズを踏まえていく必要がある。
物流 (物流拠点)	トラックドライバーの労務問題から敦賀に拠点を置きたいという運送会社があるが、敦賀から離れ、木之本、今津に営業所を出している。これでは使いやすいとは言えない。
物流 (物流拠点)	物流面では、敦賀市の第二次産業団地も物流機能に影響を与えることから、これらも含めて物流機能の在り方を描くべき。
物流 (物流拠点)	港湾の用地不足については、県と一緒にあって、対応していきたい。第2産業団地に1社物流業者を誘致できた。今後も敦賀港の活用を見据えながら企業誘致に取り組んでいきたい。
物流 (人口減少の影響)	20～30年先のことを考えると、もう少し危機感を出せるようにしたほうがよい。北海道が重要な航路であるが、北海道は人口減少が進むなか、深刻な事態が想定される。北海道と敦賀を結ぶ物流の在り方、敦賀港の役割を位置づける必要がある。
物流 (防災)	防災面では、耐震岸壁が短い。震災事例から、大きい岸壁を整備してもらえると助かる。近隣の道路も耐震化して接続先も含め、お願いしたい。
観光 (クルーズ)	港は人の流れとモノの流れが分けられたほうが使いやすいときく。クルーズ船誘致に当たっては、街に近いことは絶対必要。
観光 (クルーズ)	クルーズについて、現状、ダイヤモンドプリンセスクラスだと、バルク岸壁しか着岸できない。また、年の半分、冬はこないのので、共用を考えなければならない。ばしふいっくびーなすは普段はフェリーのバースに入れている。新しく作るものと工夫が必要。
観光 (まちづくり)	港も観光資源になる。RORO船やフェリーターミナルの夜景もきれいで知らない人には魅力的。北電、敦賀セメントの協力を得ながら港を活かした観光に力をいれていきたい。
観光 (まちづくり)	敦賀港の歴史を紐解くとおもしろい。
観光 (まちづくり)	北陸新幹線の敦賀開業で敦賀は関東から終着駅、関西からは乗り換え口。町の魅力をつくって、リピーターを増やす必要がある。歴史ある敦賀港を有効活用するのが1つの方法。金ヶ崎から気比神宮にかけてのエリアが観光の目玉の1つとなる。
観光 (まちづくり)	気比神宮から金ヶ崎周辺は、観光の一つの柱と考えている。
観光 (まちづくり)	敦賀港線の廃線後の有効活用について物流のみならず観光面から検討してほしい。
観光 (まちづくり)	長期構想の中で、歴史も自然も大事にしてほしい。井の口周辺の整備に当たっては歴史背景、西福寺が近傍に立地する周辺環境等に配慮した計画をお願いしたい。
観光 (まちづくり)	敦賀港は、敦賀市民との接点が昔より少なくなっている。港を中心とした観光振興、街づくりを考える際に、市民が関わっていけるようにできるとよい。
観光 (まちづくり)	クルーズ客は、宿泊でお金を落とさない、思ったところではないところにお金を落としている。敦賀の本当にいい観光地が見向きもされないということがないよう、しっかり押さえるべき。
観光 (まちづくり)	賑わいについて、新幹線以外に、大阪のIR誘致、万博などある。そういうことも想定した関西・中部との関係を考慮する必要がある。金ヶ崎周辺はムゼウム以外に、鉄道と港の町敦賀として、全体像を踏まえた記載とできるとよい。

分野	意見
観光 (小型艇)	井の口川において、小型艇不法係留が多いが、バースが少ないのが原因。船だまり計画をぜひ進めてほしい。
環境 (水産業振興)	漁業者としては、生活の場を削っている。要望に応じてもらっていない。補助金も毎年削られている。
環境 (水産業振興)	水産業振興への対応について、100トン以上のイカ釣り漁船が年何回寄港するのか現実的に疑問。