

- 令和3年11月17日
交通政策審議会
第83回港湾分科会
資料1-2

【敦賀港からの距離】

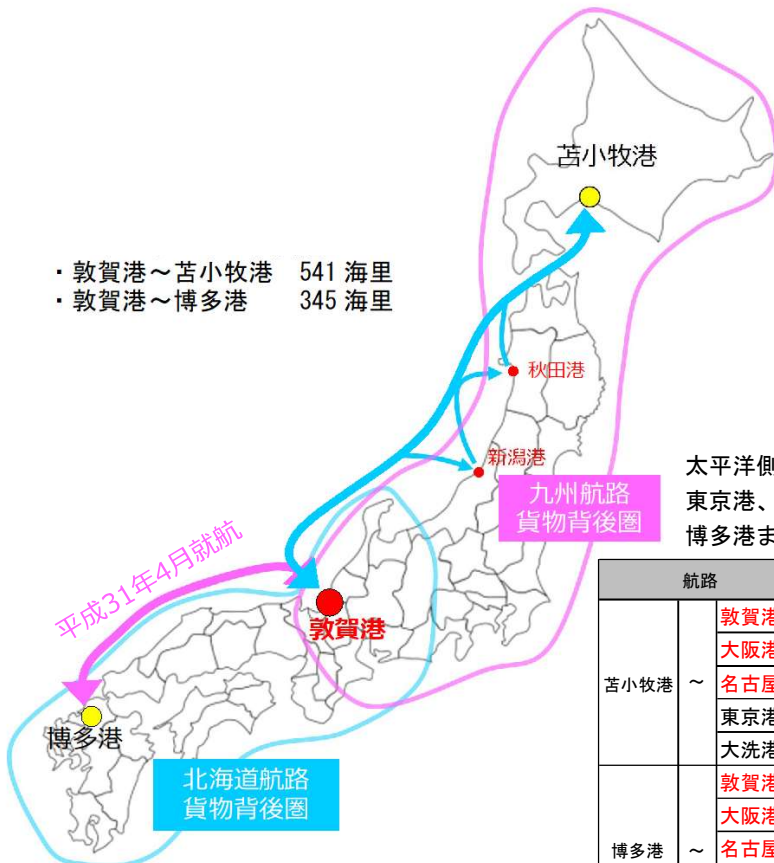
東海	367海里
釜山	354海里
上海	820海里
高雄	1219海里
香港	1453海里
博多	345海里
ナホトカ	455海里
ウラジオストク	492海里
苫小牧	541海里

敦賀港が担う役割(日本海側の物流拠点)

- 敦賀-博多、敦賀-苫小牧間には内航フェリー・RORO船が就航している。
- 背後の産業を支えるため、製造業の原料調達、製品出荷及びエネルギー燃料調達の拠点として機能している。

敦賀港内航フェリー・RORO航路図

- ・ 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



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
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
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

距離の引用：航海距離図表付内航距離表

敦賀港背後の立地企業



敦賀港が担う役割(日本海側の防災拠点)

- 平成30年北海道胆振東部地震、平成28年熊本地震では敦賀港を経由して中部地整TEC-FORCEや陸上自衛隊が被災地へ向かうなど、日本海側の防災拠点としての役割を担った。
- 平成23年東日本大震災時には、既存のRORO船航路を活用し、韓国釜山港からの支援物資を敦賀港で受け入れ、東北地方へ輸送し、海外と被災地を繋ぐ役割を果たした。

日本海側の防災拠点としての実績



平成30年北海道胆振東部地震



中部地整 TEC-FORCEが敦賀港を経由して被災地へ

平成28年熊本地震



陸上自衛隊が敦賀港を経由して被災地へ

防災拠点イメージ

写真は平成19年中越沖地震の際の柏崎港の状況

災害時



平成23年東日本大震災



既存のRORO船航路を活用し、韓国釜山からの支援物資(毛布、カップ麺)を敦賀港で受け入れ東北地方へ輸送

敦賀港が担う役割(にぎわい・交流拠点)

- 敦賀港背後には、「みなとオアシス敦賀」構成施設である、日本三大松原のひとつ「気比の松原」、命の大切さと平和の尊さを発信する「人道の港敦賀ムゼウム」等があり、地域における交流・賑わいの拠点となっている。
- また、敦賀港ではこれまで大型クルーズ船(「ダイヤモンド・プリンセス」等)を受け入れており、豊富な観光資源を抱える福井県の観光の玄関口としての役割を果たしている。
- 北陸新幹線敦賀開業(令和6年春)後の敦賀市内観光施設への入込客数は、419万人(196万人増)を見込んでいる。

みなとオアシス敦賀

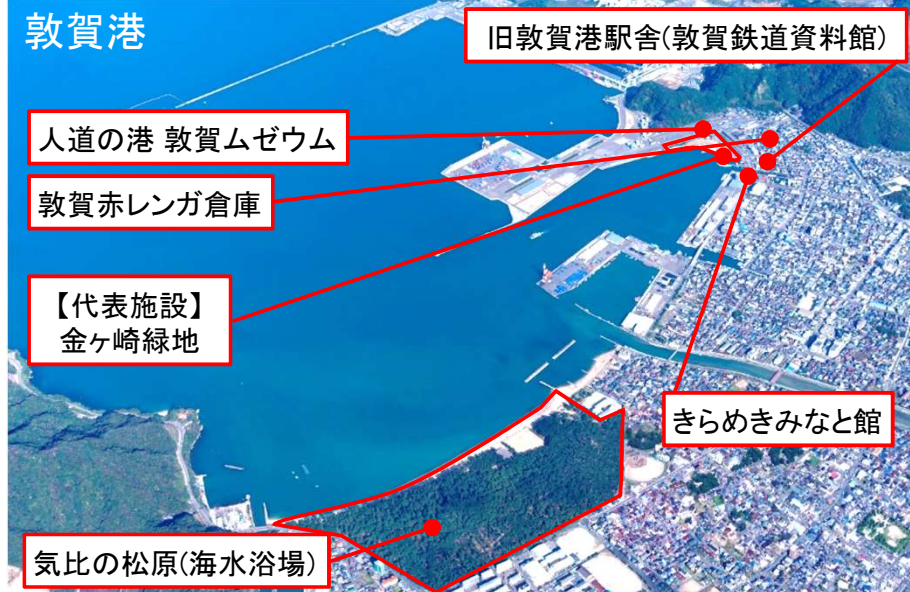
- ◆「国際的な歴史ロマン漂う人道の港」として、平成19年3月にみなとオアシスに登録された。



けひ まつばら
気比の松原



人道の港
敦賀ムゼウム



福井県主要観光地



とうじんぼう
東尋坊

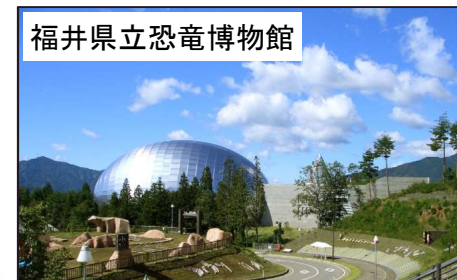


あわら温泉
あしゆ 芦湯



名勝 蘇洞門

引用:公益社団法人 福井県観光連盟HP
「ふくいドットコム」HP



福井県立恐竜博物館



まいへいじ
大本山永平寺



いちじょうだに あさくら
一乗谷朝倉氏遺跡



敦賀港

【敦賀港のこれまでの役割】

<物流・産業>

■ 日本海側の経済・産業を支える港

- 国内外の各港湾とフェリー、RORO船、コンテナ船の航路を有する物流拠点
- 背後の産業を支えるため、製造業の原料調達、製品出荷及びエネルギー燃料調達の拠点

<防災>

■ 広域防災機能を有した港

- 大規模災害時に敦賀港を経由して支援を実施

<観光・交流>

■ 地域のにぎわい・交流拠点

- 気比の松原、人道の港敦賀ムゼウム等を構成施設とした、みなとオアシス敦賀
- 内航クルーズ船の発着、外航クルーズ船の寄港地

課題及び要請

有識者 (委員会等)	・モーダルシフト等への対応 ・港湾労働力の不足 ・新規航路、貨物の誘致
敦賀港の課題	・非効率な横持ちの発生 ・シャーシ置き場や倉庫等の物流用地の不足 ・クルーズ船への対応 ・港内静穏度不足
企業 (ヒアリング)	・トランシップやバルク貨物において横持ち距離が長い ・用地不足
漁船・小型船舶・作業船(ヒアリング)	・放置艇への対応
関連計画	・敦賀市都市計画マスタープラン(令和3年7月) ・福井県長期ビジョン(令和2年7月)

【今回計画】目標年次: 令和10年代半ば

「飛躍するふくい」を先導する敦賀港

<物流・産業>

■ 先端技術を取り入れた高効率な港

- 日本海側高規格ユニットロードターミナルの形成
- 県内の製造業等の原料・燃料調達、製品出荷の拠点となることで物流・産業の効率化に貢献

<防災>

■ 日本の物流強靱化へ貢献をする港

- 耐震強化岸壁と定期航路(フェリー・RORO船)を活かした日本海側の防災拠点
- 太平洋側港湾の大規模被災時におけるバックアップ体制の確立

<観光・交流>

■ 「人流の港敦賀」を核とした賑わい・交流拠点

- 北陸新幹線と一体となったレール&クルーズなどによる、背後観光資源を活かしたにぎわい・交流拠点
- 北海道と関西・中京を結ぶ内航フェリー、ロシア・韓国と日本を結ぶ外航フェリーの拠点

敦賀港長期構想(令和3年3月) 将来像(中期)



港湾計画改訂に向けた考え方(まとめ)

1. 現在敦賀港が担っている役割

- ・ 敦賀港は関西・中京圏との時間距離の近さを活かし、北海道・苫小牧港との間にフェリー、RORO船、九州・博多港との間にRORO船の定期航路を有しており、日本の南北を結ぶ国内物流拠点としての役割を担っている。
- ・ 敦賀港の背後地域には、化学品、繊維、エネルギーなどの多岐にわたる企業が立地しており、敦賀港は企業の要請に応じた国際物流拠点という役割を担っている。

2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた敦賀港の戦略

- ・ 北海道・九州との安定的な物流を確保するとともに、モーダルシフトの進展等による貨物増へ対応するため、港湾機能の強化、IoTを活用した高度化により生産性向上を図る。
- ・ 太平洋側港湾被災時のバックアップ体制の確保、背後圏に位置する企業の要請に対応した航路の拡充、北陸新幹線敦賀開業を見据えた交流人口の拡大等を図る。

3. 敦賀港の現状の課題とその対応方策

- ・ フェリー・RORO船で扱うシャーシ用の埠頭用地の不足、苫小牧航路と博多航路を離れた埠頭で取り扱うことにより発生する非効率な横持ち、冬季風浪等による荷役障害の発生、水面貯木場の遊休化、物流関連施設のための用地不足等の深刻な課題がある。
- ・ 戦略に基づき、これらの課題を解決するため、鞠山南地区を高規格ユニットロードターミナルとして新規ターミナルを計画し、それに併せて鞠山北地区の埠頭を再編する。さらに遊休化した水面貯木場の有効活用を行う。
- ・ クルーズ船・外航フェリーの需要の高まりに対応し、新たにターミナル計画を位置づける。

敦賀港港湾計画改訂（案）の概要

航空写真(令和元年11月8日撮影)



主な計画内容(埠頭再編による物流拠点の効率化)

- 鞠山北地区、川崎・松栄地区では、ユニット貨物がそれぞれのヤードが小分けで分散しているため、非効率な荷役作業が行われている。また、RORO船新規航路開設に伴い、トランシップのための貨物横持ちが発生している。
- 珪砂、PKS(パームヤシ殻)の取り扱いに関して、ヤードまでの横持ちが発生している。
- 現在、港内で分散しているユニット貨物を集約するために、鞠山南地区に連続3バースを位置付け、コンテナ、RORO貨物を一体的に取り扱う。

現状



今回計画



主な計画内容(日本海側の防災拠点)

- 鞠山南地区に耐震強化岸壁を計画し、支援部隊の展開や支援物資の保管等の拠点とすることで、背後圏の住民の安全・安心を確保する。
- 太平洋側において、大規模災害が発生した際は、幹線道路網と敦賀港を活用し、緊急物資の支援体制を確立する。

耐震強化岸壁

今回計画

- ・延長 260m
・水深 14.0m
【幹線】
- ・延長 330m
・水深 14.0m
【幹線】
- ・延長 220m
・水深 9.0m
【幹線】【緊急】

鞠山南地区

既設

鞠山北地区

- ・延長280m
・水深9.0m
【幹線】

蓬莱・桜地区

- ・延長100m
・水深5.5m
【緊急】

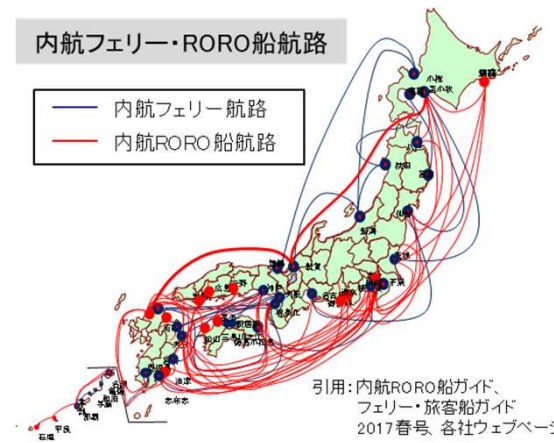
太平洋側港湾のバックアップ体制の確保



引用: 中部圏地震防災基本戦略(令和3年5月 第三次改訂版)

内航フェリー・RORO船航路

- 内航フェリー航路
- 内航RORO船航路



引用: 内航RORO船ガイド、フェリー・旅客船ガイド 2017春号、各社ウェブページ

太平洋側での大規模災害時、
関西・中京圏との時間距離を
活かし、バックアップ体制を確立

南海トラフ地震対策 中部圏戦略会議

＜構成員＞

学識経験者: 13名
国の地方支部局等: 36機関
地方公共団体等: 13機関
経済団体: 4機関
ライフライン等関係機関: 59機関
報道関係機関: 10機関

＜中部圏地震防災基本戦略＞
「多様な輸送機関の活用、輸送
ルートの多重化等を図る」として
いる

代替輸送の実証実験 (トヨタ自動車・平成29年)



↑ 敦賀港から北九州港へBCPの一環で
完成自動車の代替輸送の実証実験を実施

主な計画内容(にぎわい・交流拠点)

- 川崎・松栄地区、金ヶ崎地区においては、背後圏の歴史ある観光資源を活かし、まちづくりと連携したにぎわいの創出に取組み、更なるクルーズ船の誘致を目指す。
- また、北陸新幹線敦賀開業(令和6年春)を見据え、敦賀港と敦賀駅が近いことを活かしたレール&クルーズによる福井県内観光地への誘客、広域な観光地への周遊促進を図る。



○埠頭再編と貨物の集約について

(意見)

- ・バルク、客船、RORO船の貨物が混在しており、新しい貨物を増やしていくのに場所がない状況である。鞠山南にユニットロード、鞠山北にバルクといった具合にゾーニングを分けたことは大変良い。

○モーダルシフトの進展について

(意見)

- ・物流業者、メーカーにとっては、近くの港から国内外に出していくのが理想的。現状では、便数の多い関西や中部圏の港まで距離があってもトラックで運んでいる荷主が多いが、トラックドライバーの不足は顕在化しており、これらの荷主に対して、CO₂排出削減の観点からもモーダルシフトを進め敦賀港を使うよう働きかけをしている。

(回答)

- ・敦賀港で航路・便数を確保し、モーダルシフトが実現できるよう取り組んでいきたい。

○太平洋側港湾のバックアップ体制について

(意見)

- ・道路ネットワークが非常に充実しており、大水深岸壁で3バース同時接岸できるというのは相当魅力的である。太平洋側港湾被災時のバックアップ港としての強みを活かして、貨物の集貨に取り組んでいくとよい。

(回答)

- ・災害時のバックアップ機能についてしっかりアピールしながら集貨に努めていきたい。

○にぎわいの創出について

(意見)

- ・クルーズ船誘致や北陸新幹線敦賀開業を見据え、さらに受け皿づくりやおもてなしの体制の充実が必要である。

(回答)

- ・クルーズ船誘致の際の取り組みとして、関係機関と連携して取り組んでいきたい。

- 港湾の中長期政策「PORT2030」(平成30年7月 国土交通省港湾局)では、2030(令和12)年頃の我が国の経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を掲げている。
- 「持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築」の施策において、海上輸送の安全性・効率性の向上を図るため、国内ターミナルにおいて、自動離着岸システム等を実装した「次世代高規格ユニットターミナル」を展開する。



情報通信技術や自動化技術を効果的に活用することにより、**物流コストの低減**や**リードタイムの短縮**を図るとともに、**モーダルシフトを促進することにより、ドライバー不足等の国内物流に対する陸上輸送の逼迫感を軽減**

- 本州日本海側港湾 総取扱貨物量(令和2年)

距離の引用・航海距離図表付内航距離表

13

【目指す姿(前回改訂時)】

～日本海側の「もの・ひと」のゲートウェイ・敦賀港を目指して～

〈物流〉

- ①海外への玄関口としての国際港づくり
- ②北海道との物流を主とした国内海上輸送機能を備えた拠点港づくり

〈安全・安心〉

- ③災害時の重大事態に対応した安全で安心できる暮らしを支えるみなとづくり

〈交流〉

- ④歴史的みなと資産等を活用した観光・景観に資する“みなとまちづくり”



【目指す姿(今回改訂)】

～「飛躍するふくい」を先導する敦賀港～

〈物流〉

- ①地理的優位性を活かし、新たな対岸航路開設やモーダルシフトの進展に伴う新たな物流ニーズに対応できる世界水準の高効率な港の実現
- ②中京・京阪神と北海道との安定的な物流を支えるとともに、九州との物流のモーダルシフトに対応したユニットロードターミナルの形成

〈安全・安心〉

- ③災害に強い港であると同時に、太平洋側港湾のバックアップによる物流強靱化への貢献

〈交流〉

- ④北陸新幹線敦賀開業を契機とし、大陸との交易の歴史を踏まえた「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大

〈環境〉

- ⑤資源循環型産業のニーズに対応し、持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築

【港湾の基本方針】

港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

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

- 国内複合一貫輸送網の機能強化
- 災害時等における緊急物資輸送等に内航フェリー・RORO船を機動的に活用するための取組強化

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・物流体系の構築

- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート構築及び航路等の啓開体制の強化
- 港湾及び港湾背後地での社会経済活動の安全性・継続性の確保のための地震・津波・高潮・暴風等に対する防災・減災対策

観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

- みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成
- 地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり

【今回計画での主な対応】

〈物流〉

- ・埠頭再編による内航ユニット貨物の集約化
- ・IoTを活用した内航RORO船ターミナルの効率化の検討

〈安全・安心〉

- ・幹線貨物輸送・緊急物資輸送の拠点となる岸壁等の耐震強化
- ・港内の静穏度確保のための防波堤の整備

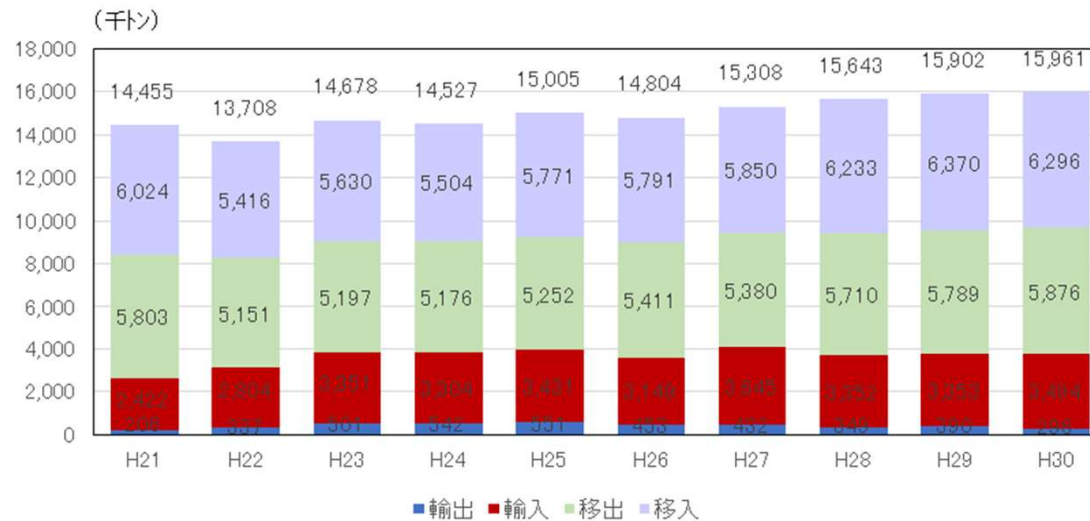
〈交流〉

- ・多様なクルーズ船を円滑かつ安全に受け入れるためのハード・ソフト両面からの受入環境の整備
- ・プレジャーボート等の小型船舶の係留・保管施設の整備

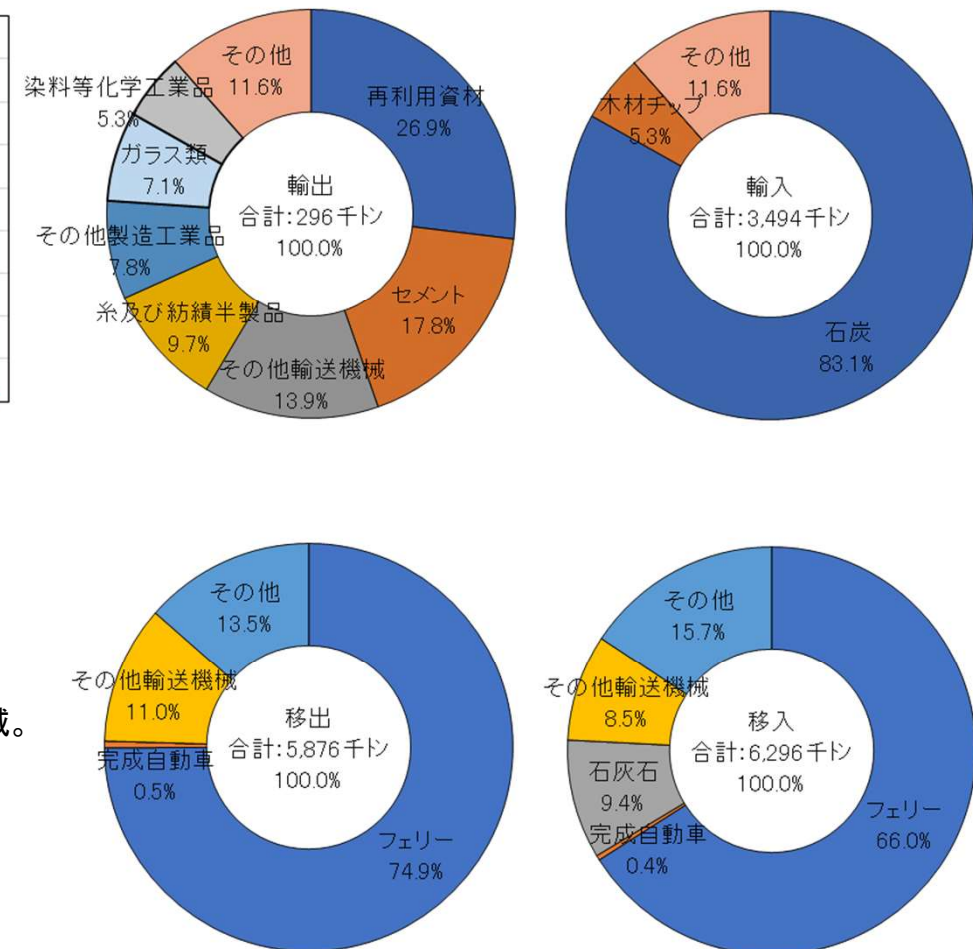
貨物取扱状況

○ 大宗貨物は、石炭の輸入、フェリー(完成自動車)の移出入、その他輸送機械(RORO貨物)の移出入となっている。

敦賀港 総取扱貨物量の推移



敦賀港 取扱貨物の品目別内訳(H30)



【既定計画との相違(対H30)の要因

- 既定計画(H17改訂・H27推計)では18,666千トン
- H17改訂時に見込んでいた内貿フェリー貨物量に達しなかったことによる減。

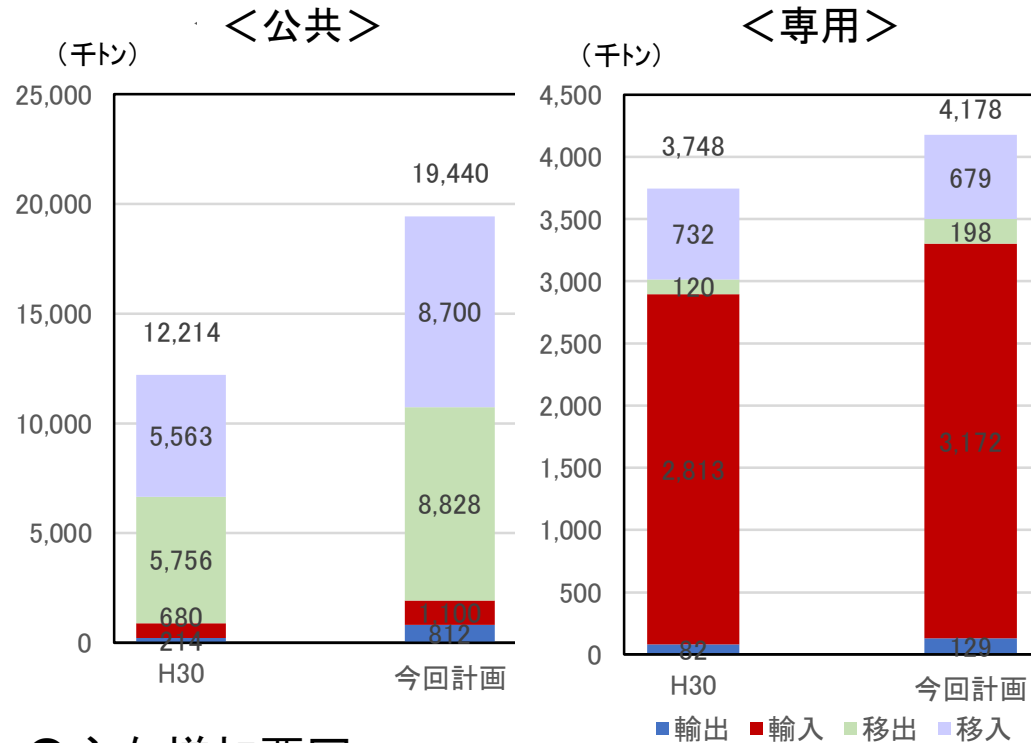
<内訳>

フェリー: 移出-1,400千トン、移入-1,450千トン

計画貨物量の設定

- 企業ヒアリング結果等より、東南アジア航路就航による敦賀港での貨物増加、今後の内貿RORO貨物、内貿フェリー貨物の拡大による、移出入貨物の増加が見込まれる。
- 世界的な脱炭素化の流れに伴う使用燃料の転換による木質ペレットの輸入増加が見込まれる。

●計画貨物量

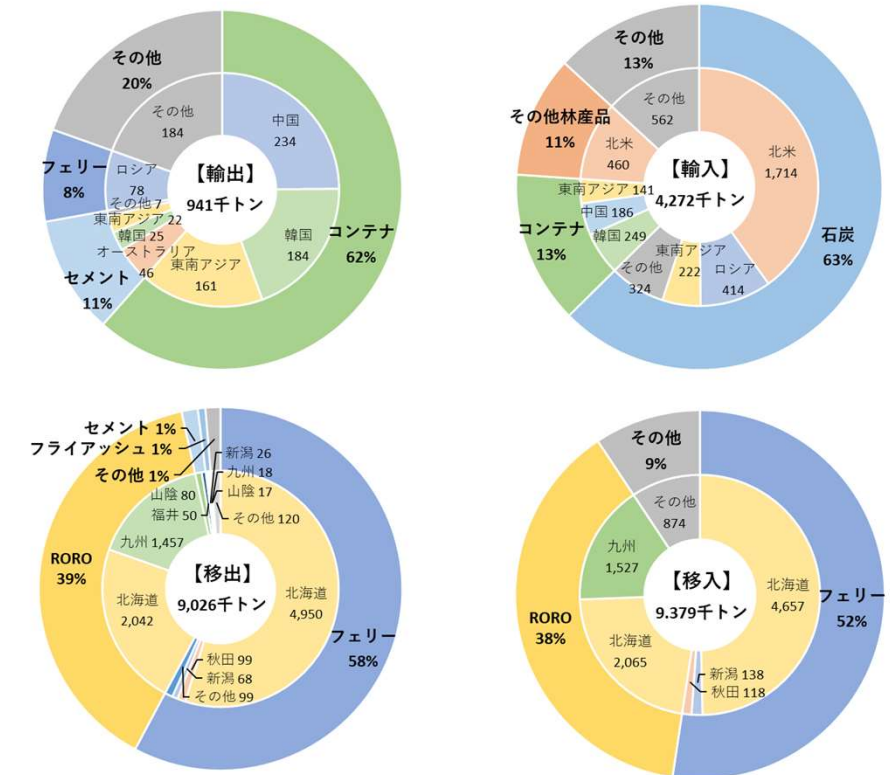


●主な増加要因

＜公共＞

	品類・品種	H30	今回推計	差分	
輸出	コンテナ	122	579	457	⇒ 東南アジア航路就航による敦賀港での貨物増加
輸入	コンテナ	203	576	373	
輸出	フェリー	0	78	78	⇒ 外航フェリー就航による新規貨物
移出	RORO	1,237	3,499	2,262	⇒ 新規航路就航による新規貨物と貨物増加
移入	RORO	1,221	3,592	2,371	
移出	フェリー	4,403	5,216	813	⇒ 企業動向より
移入	フェリー	4,147	4,913	766	

●計画貨物量の内訳（令和10年代半ば）



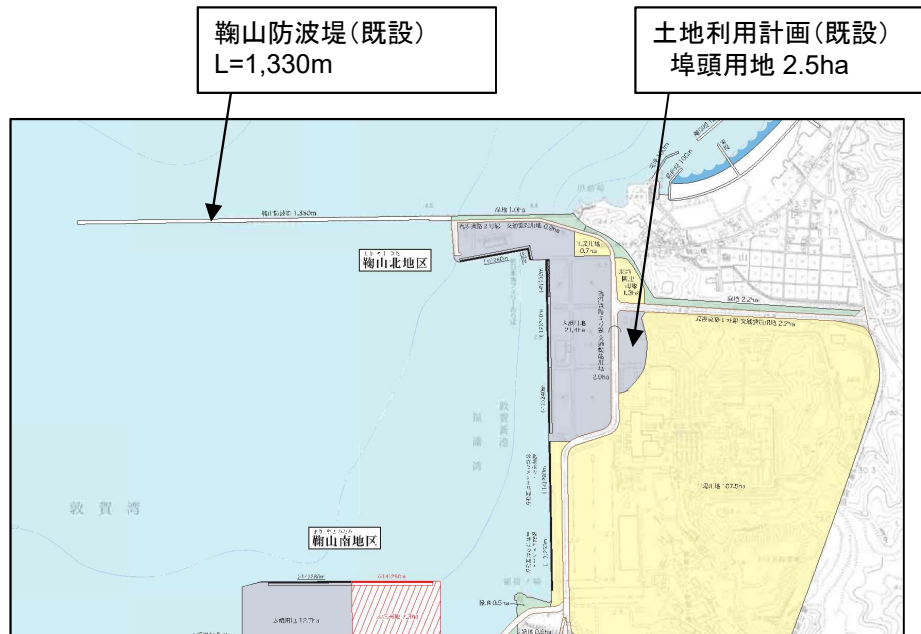
＜専用＞

	品類・品種	H30	今回推計	差分	
輸出	セメント	53	100	47	⇒ 企業動向より
輸入	石炭	2,757	2,674	-83	⇒ 脱炭素化に伴う使用燃料の転換
輸入	その他林産品（木質ペレット）		460	460	⇒ 脱炭素化に伴う使用燃料の転換
移出	セメント	113	130	17	⇒ 企業動向より
移出	特殊品（石炭灰）	0	61	61	

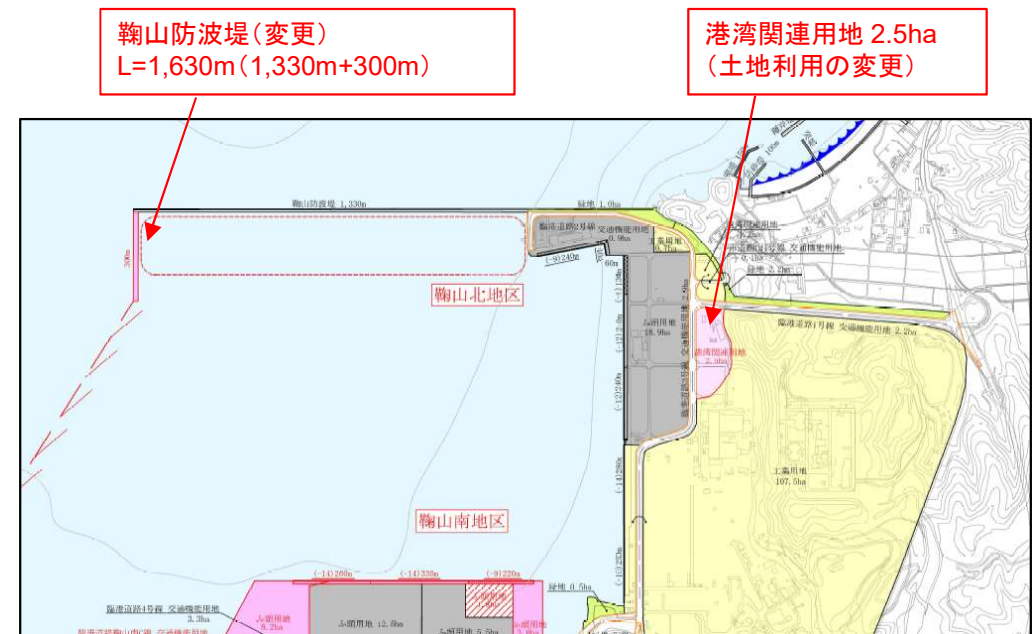
計画変更の内容(鞍山北地区)

- 港内静穏度の確保のため、鞍山防波堤を西側端部から南方向に延伸する(300m)。
- 鞍山防波堤背後の空間は、時代の要請に柔軟に対応可能な空間として、開発留保空間を位置づける。

【既定計画】



【今回計画】

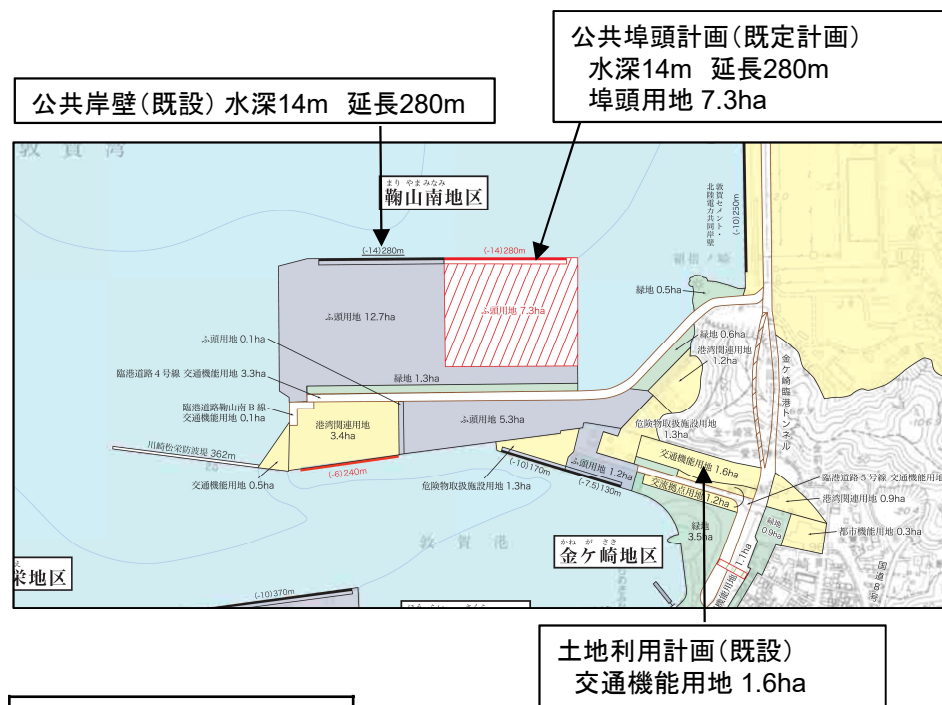


凡例	
新規・変更	——
計画削除	——

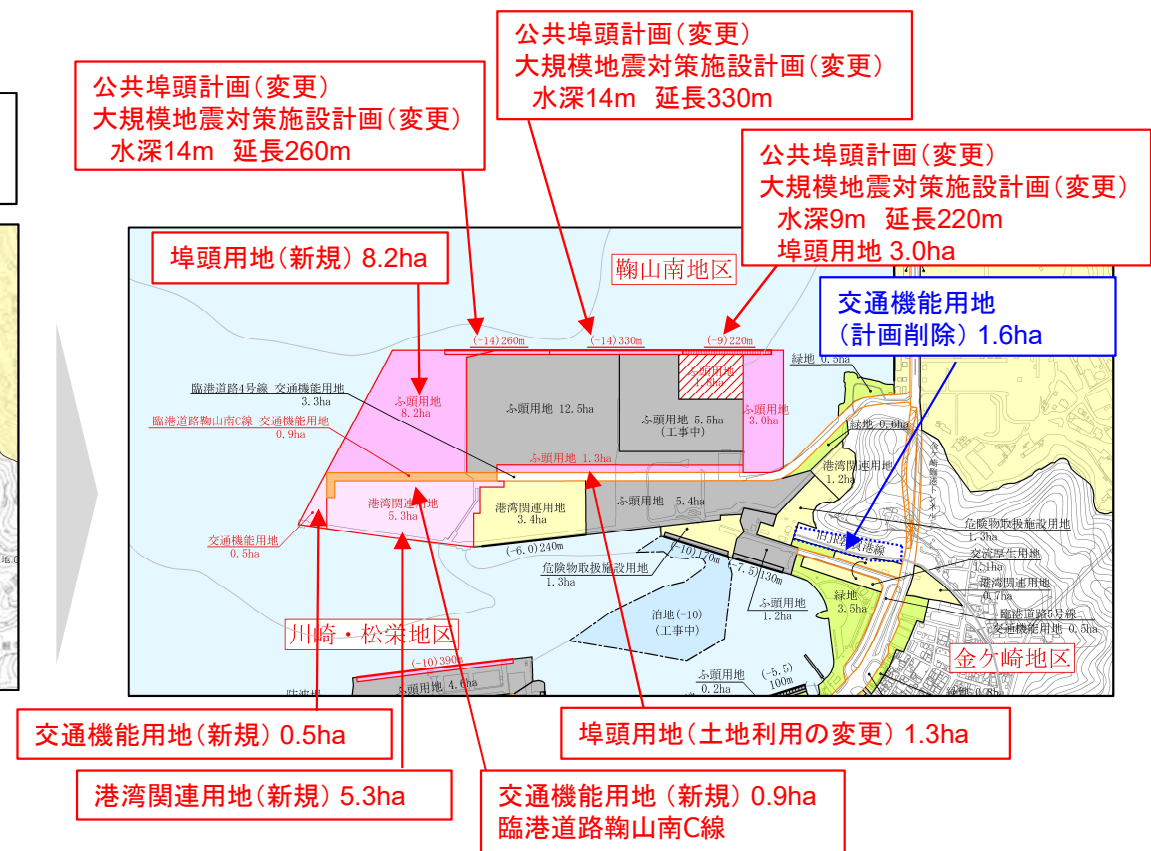
計画変更の内容(鞠山南地区)

- 分散するユニット貨物を集約し、大型バルク貨物にも対応するため、水深14m(2バース)、水深9mの連続3バースを計画する。
- バース整備に伴い、埠頭用地(8.2ha、3.0ha)、港湾関連用地(5.3ha)を新たに整備する。
- 西側拡張に伴い、交通機能用地(臨港道路鞠山南C線)を新規に計画する。

【既定計画】



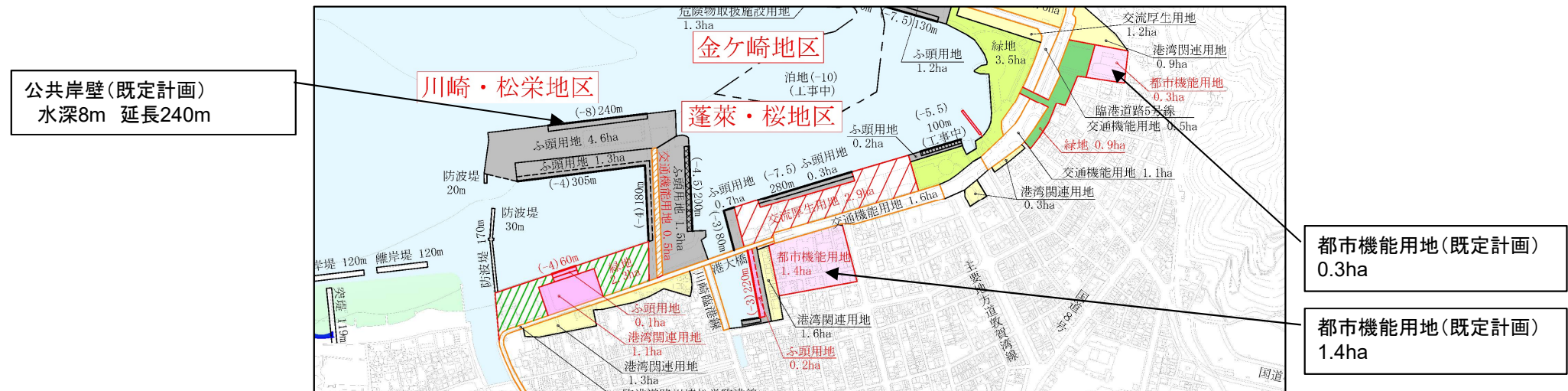
【今回計画】



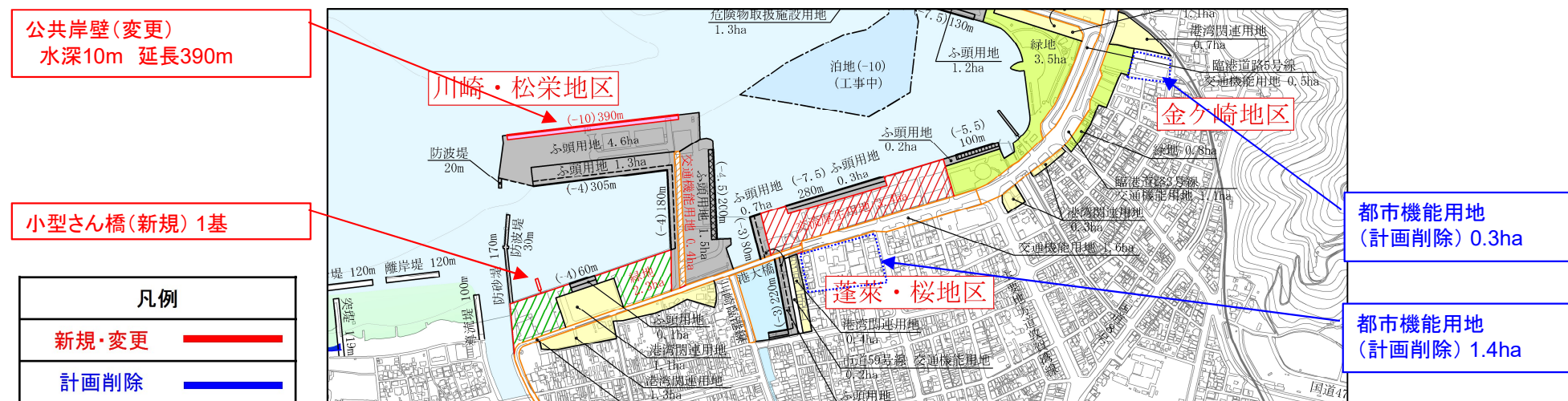
計画変更の内容(川崎・松栄、蓬萊・桜、金ヶ崎地区)

- クルーズ船・外航フェリーの寄港需要へ対応するため、新規に岸壁(水深10m・390m)を位置づける。
- 大型モーターボート12隻の収容に対応する小型さん橋1基を計画する。

【既定計画】



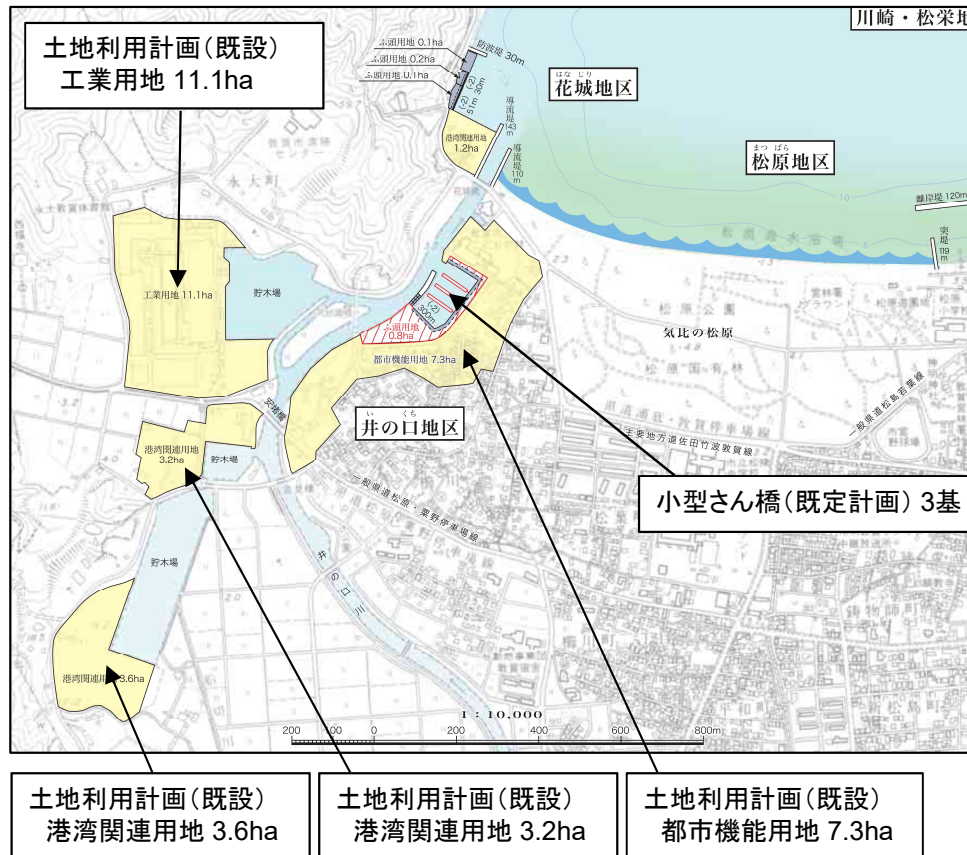
【今回計画】



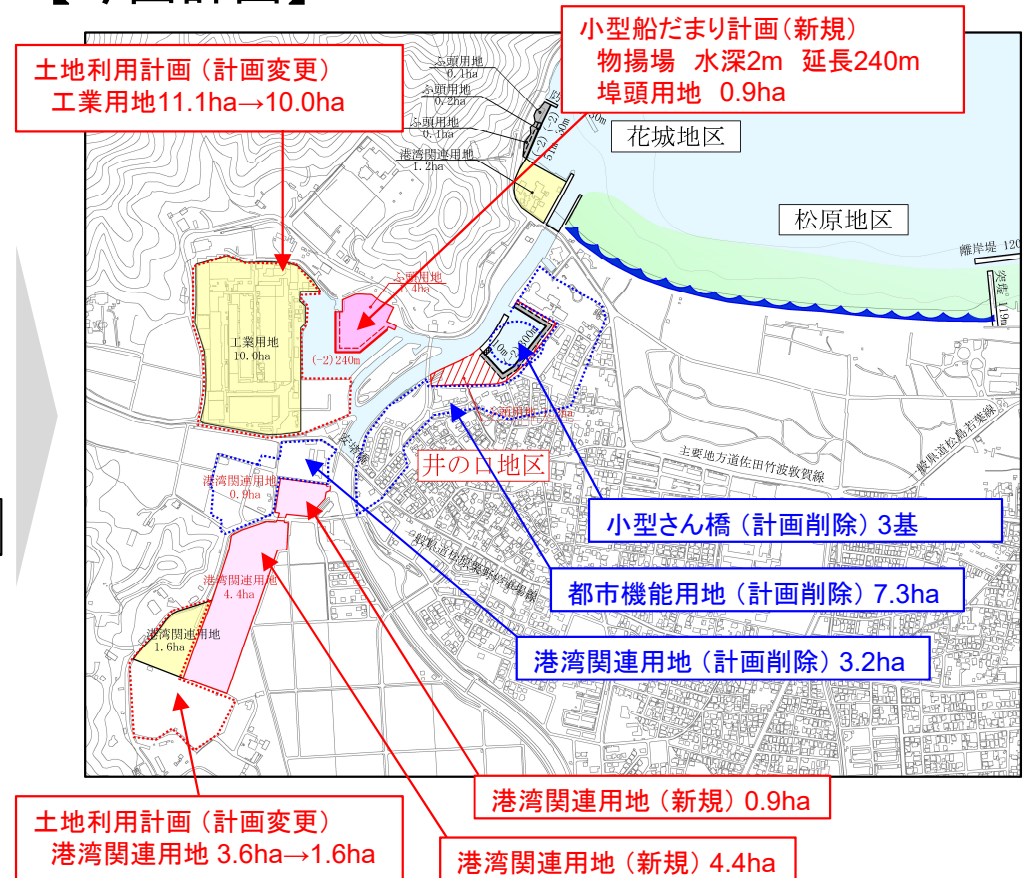
計画変更の内容(井の口、花城、松原地区)

- 遊休化した水面貯木場を有効活用し、港内における小型船の適正収容を行うため、新たに小型船だまりを計画する(物揚場 水深2m・240m)。
- 倉庫や運送業の営業所等の土地需要に対応するため、埋立により港湾関連用地を計画する(4.4ha、0.9ha)。

【既定計画】



【今回計画】



凡例	
新規・変更	—
計画削除	—