

1. 敦賀港の概要と特徴

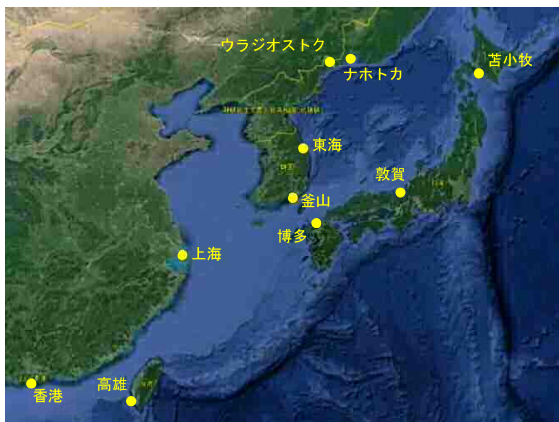
敦賀港は日本海における天然の良港であり、古く 8 世紀には京に向かう渤海使を迎賓館「松原客館」に迎える等、我が国とアジア大陸を結ぶ交易拠点として、また、江戸中期以降は北前貿易の中継基地として栄えた。こうした歴史を踏まえ、明治 32 年（1899 年）に勅令により開港場に指定され、同 35 年（1902 年）にはウラジオストクとの間に定期航路が開設された。また、同 40 年（1907 年）に第 1 種重要港湾の指定を受けたことにより、敦賀港は経済、文化交流、軍事の拠点としてますます重要性を高め、同 45 年（1912 年）からは敦賀からウラジオストクまでの航路に接続するための新橋駅と金ヶ崎駅（現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

- ・環日本海諸国と相对し、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

背景写真の出典：Google Earth

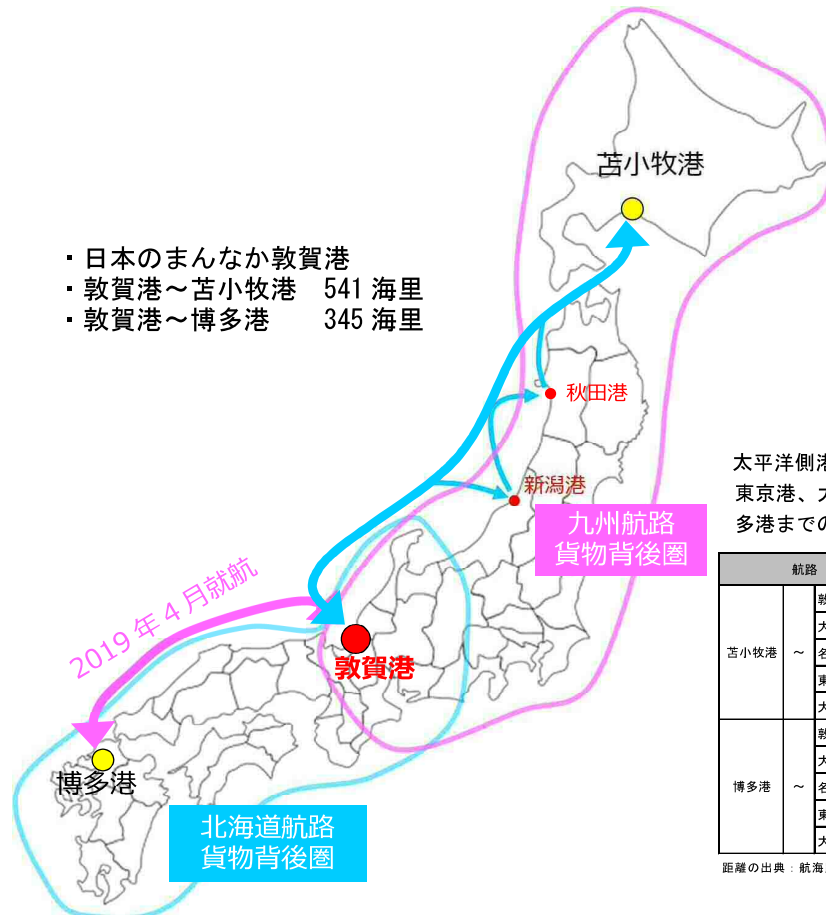


【敦賀港まで】	名古屋市から	豊田市から	大阪市から
	120km	150km	180km
	約 90 分	約 110 分	約 120 分

特徴Ⅱ

日本海側のユニットロード拠点港

- ・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	-
	大阪港	1.6
	名古屋港	1.3
	東京港	1.0
	大洗港	0.7
博多港 ~	敦賀港	-
	大阪港	0.9
	名古屋港	1.4
	東京港	1.8
	大洗港	2.0

距離の出典：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



H30 北海道胆振東部地震 中部地整 TEC-FORCE が敦賀港を經由して被災地へ



H29 トヨタ自動車 BCP 実験 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）

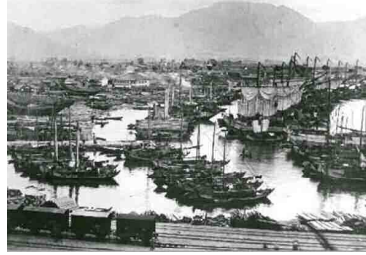
■北前貿易と敦賀港

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）へ日本海を經由して、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

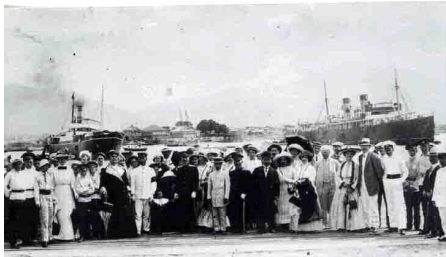


写真の出典：ふるさと敦賀の回想 p.9より

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



写真の出典：
ふるさと敦賀の回想 p.43より

ユダヤ難民が上陸した頃の敦賀港と市内の風景



写真の出典：敦賀市所蔵資料

敦賀ムゼウムの外観