

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。

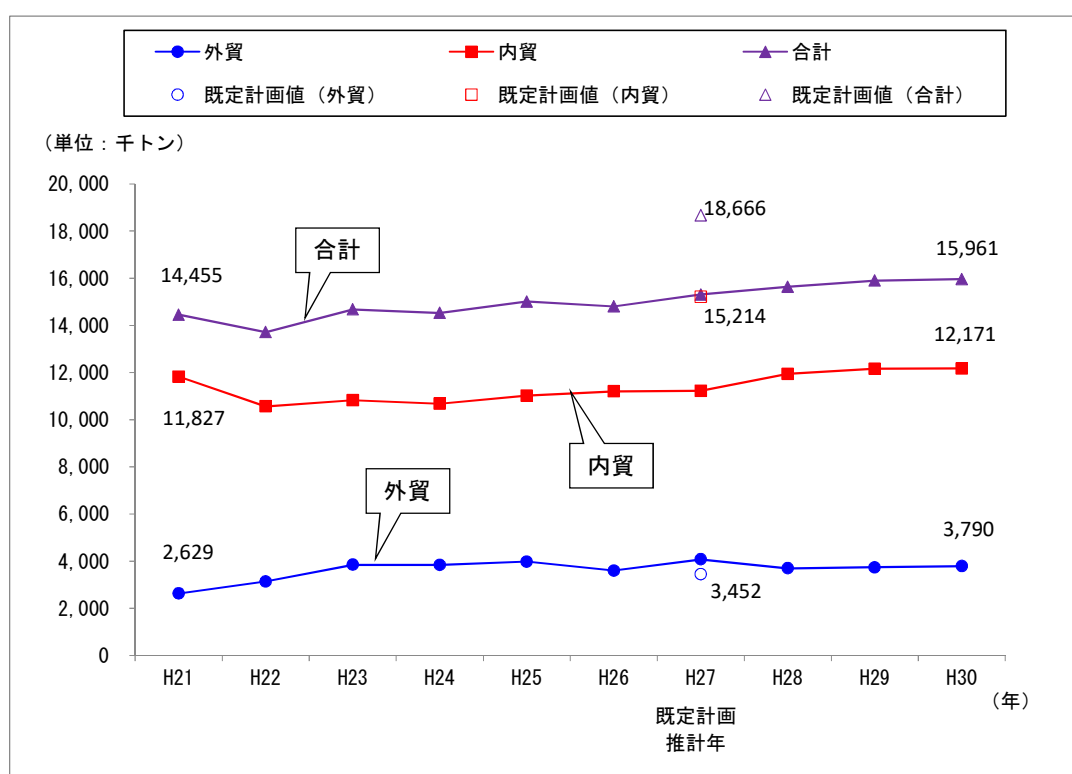
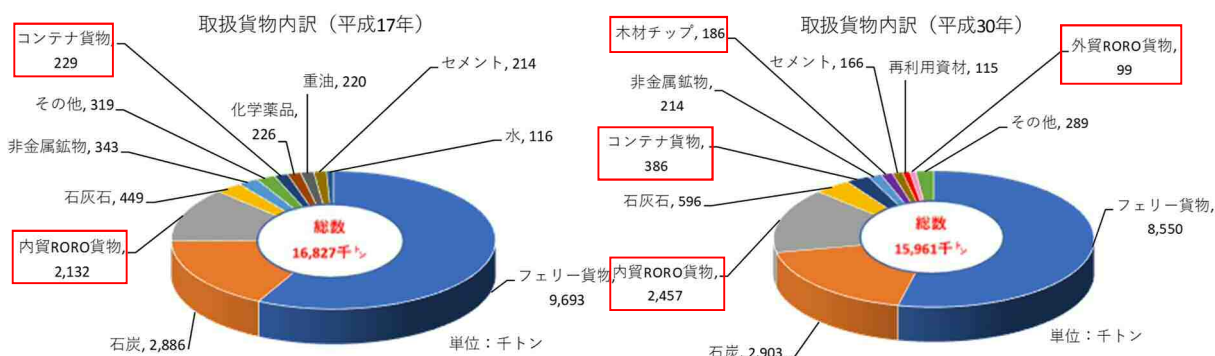


図 取扱貨物量の推移



(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

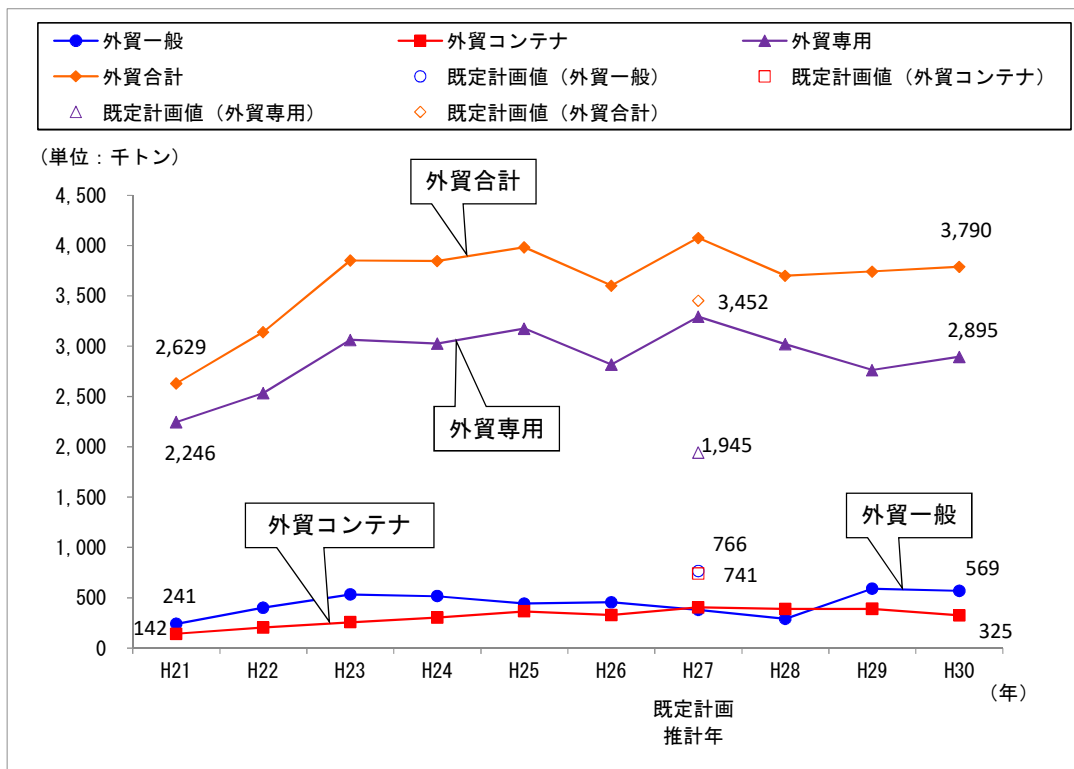


図 外貿取扱貨物量の推移

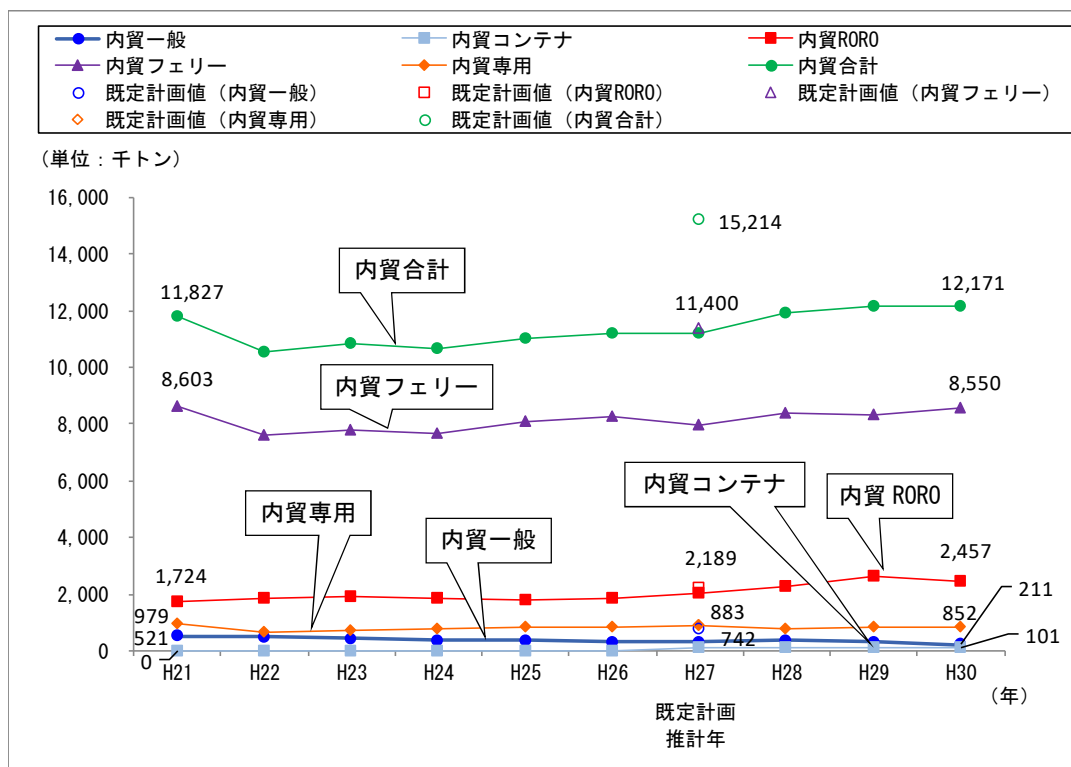


図 内貿取扱貨物量の推移

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。

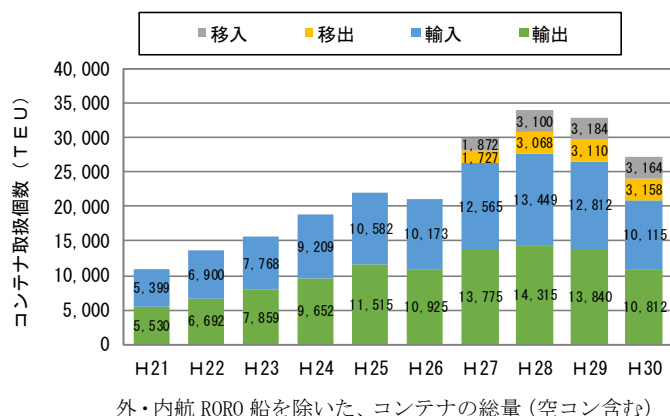


図 コンテナ取扱個数（コンテナ船）の推移（TEU ベース）

(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。

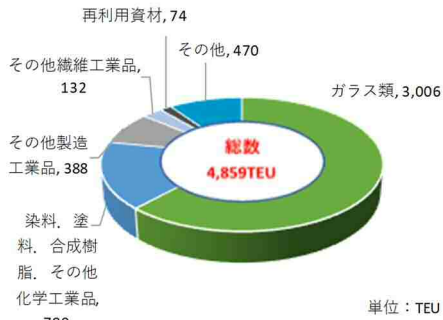
表 外航コンテナ船定期航路の概要

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

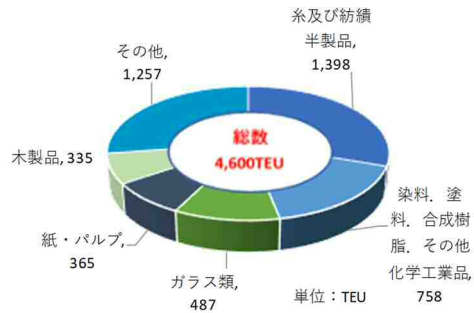
表 外航コンテナ船定期航路の就航船舶

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）



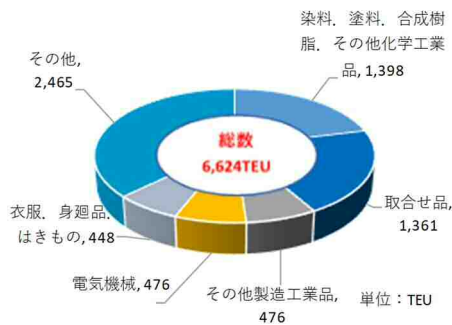
取扱貨物内訳（平成30年）



(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）

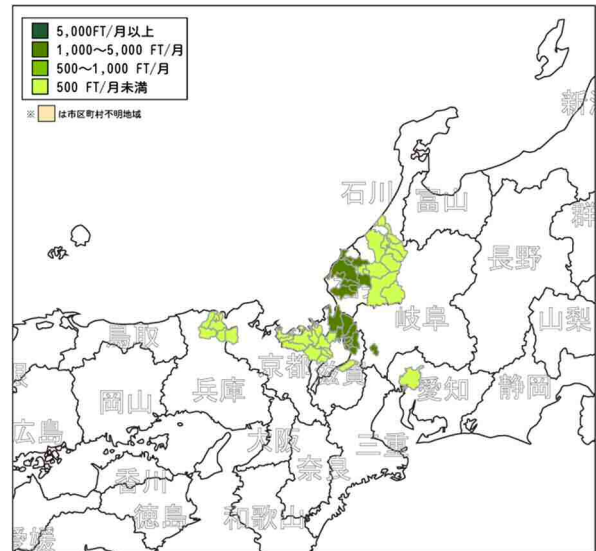
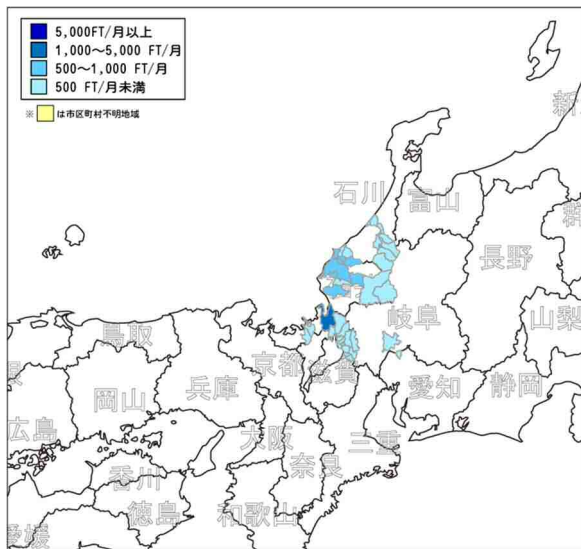


図 外航コンテナ船定期航路の在荷エリア

(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)

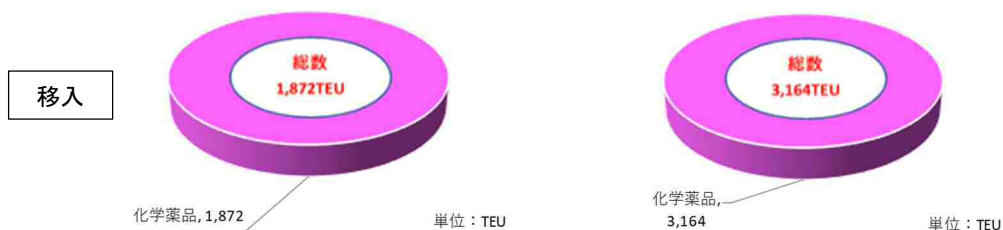


(平成27年、30年敦賀港統計年報をもとに作成 重量割合で換算)

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。

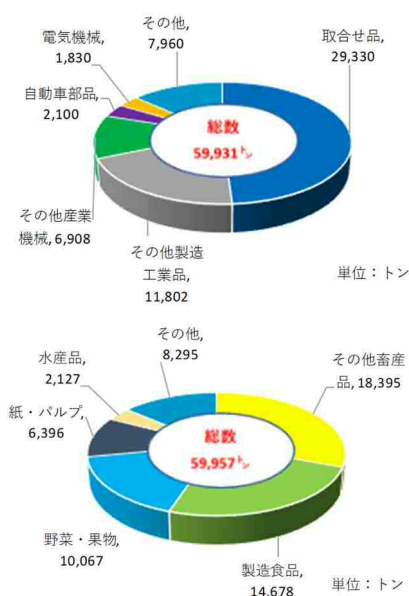
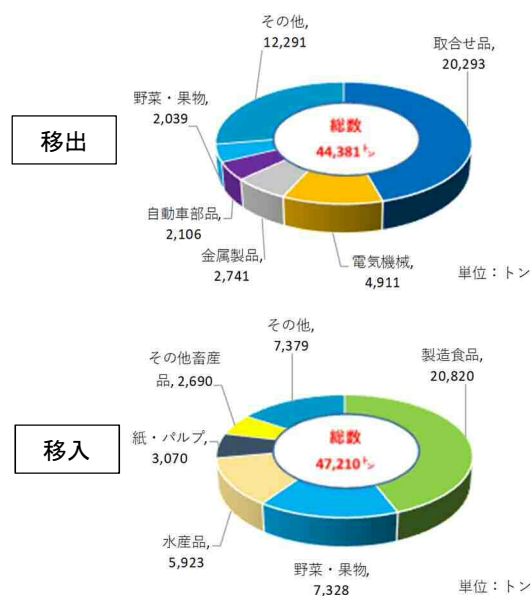
なお、平成24年（2012年）に船舶のリプレース（大型化）を図っている。

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	鞆山北D岸壁	すずらん	17,382GT、全長224.5m 28ノット 旅客定員613人
					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	鞆山北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
					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）

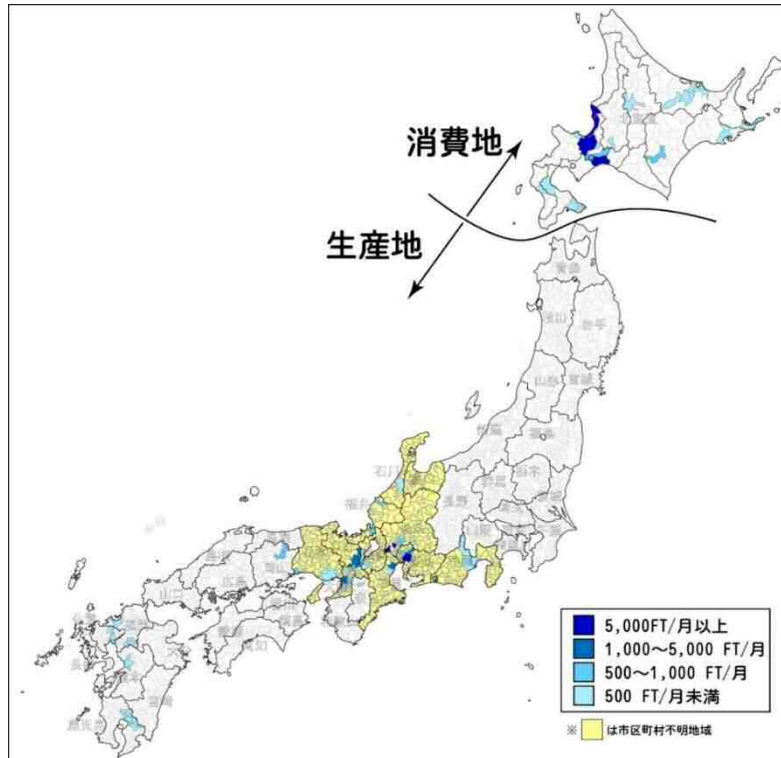


図 内航フェリー定期航路の在荷エリア（移出）
 （平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

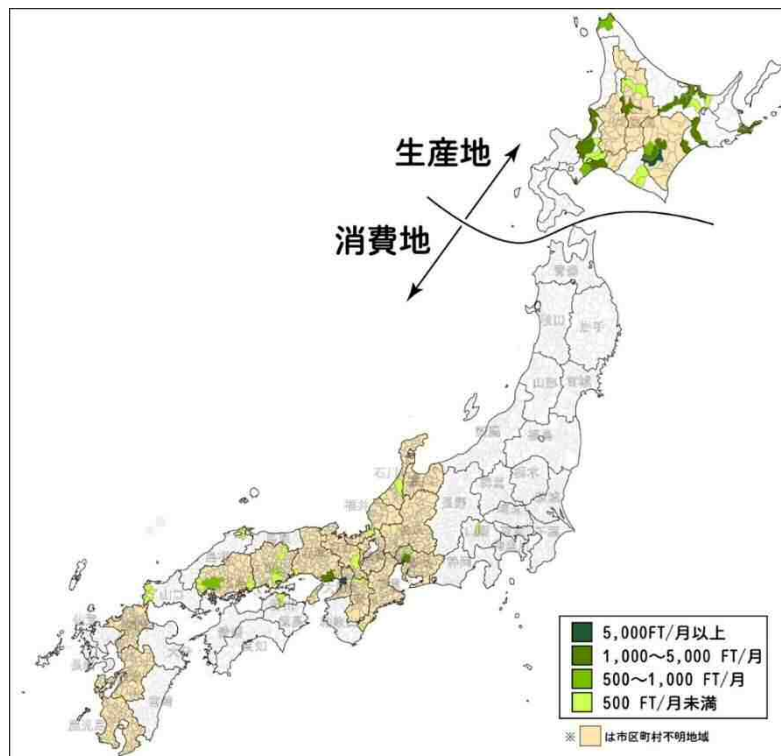


図 内航フェリー定期航路の在荷エリア（移入）
 （平成 29 年度内外貿ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

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

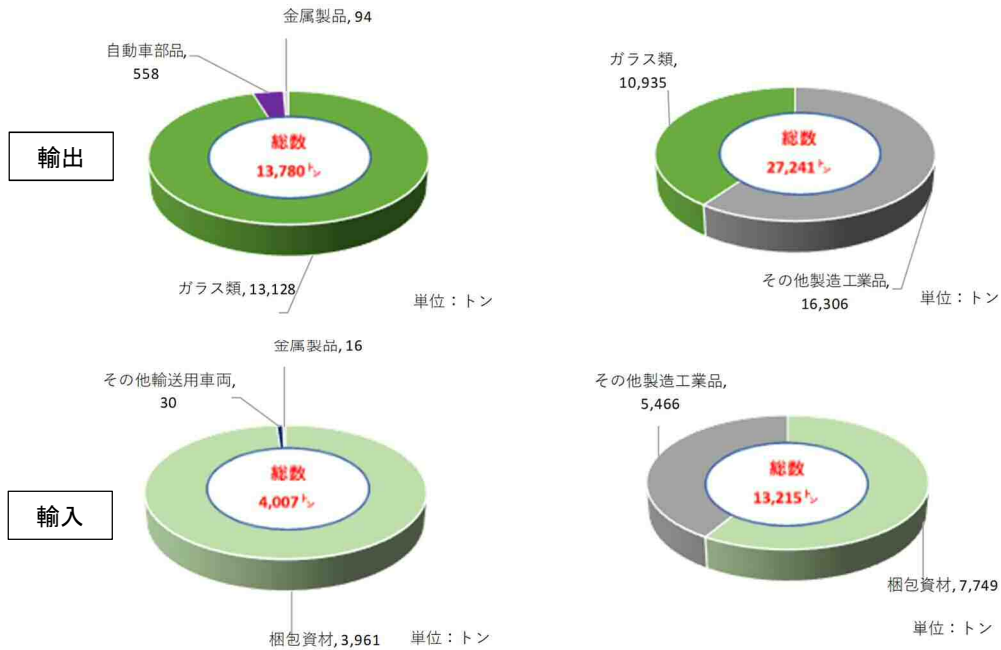
航路名	船社名	頻度	航路	使用岸壁
韓国航路	パンスター	週 2 便	・敦賀（月）～金沢（火）～釜山新港・馬山（水） ・敦賀（木）～金沢（金）～下関（土）～釜山新港・馬山（日）	川崎・松栄 B・C

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）

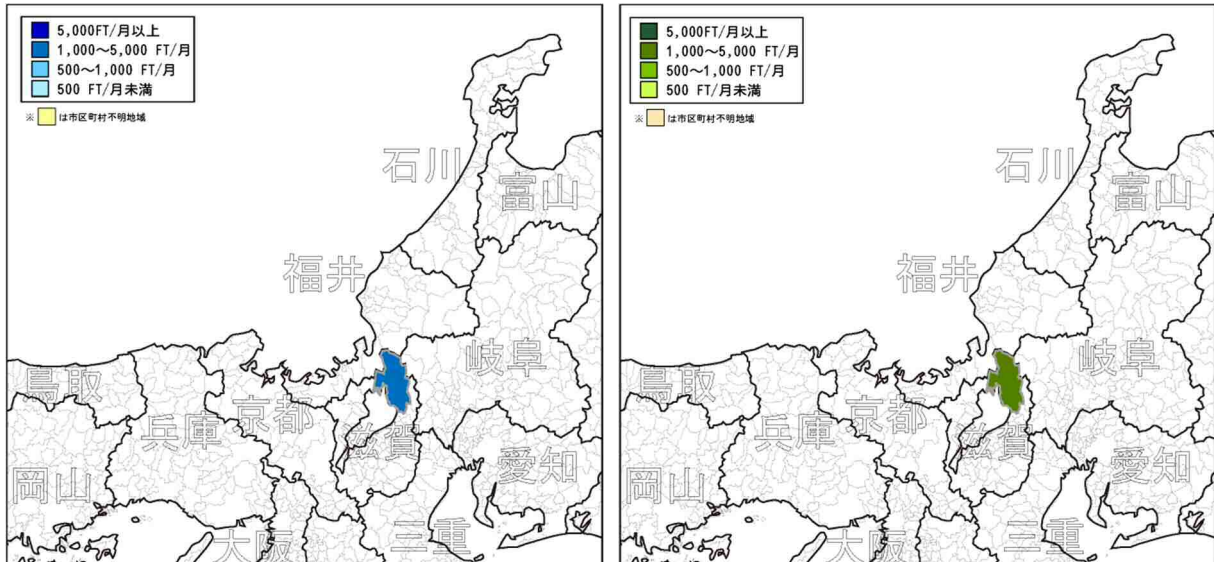


図 外航 RORO 船定期航路の在荷エリア

(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。

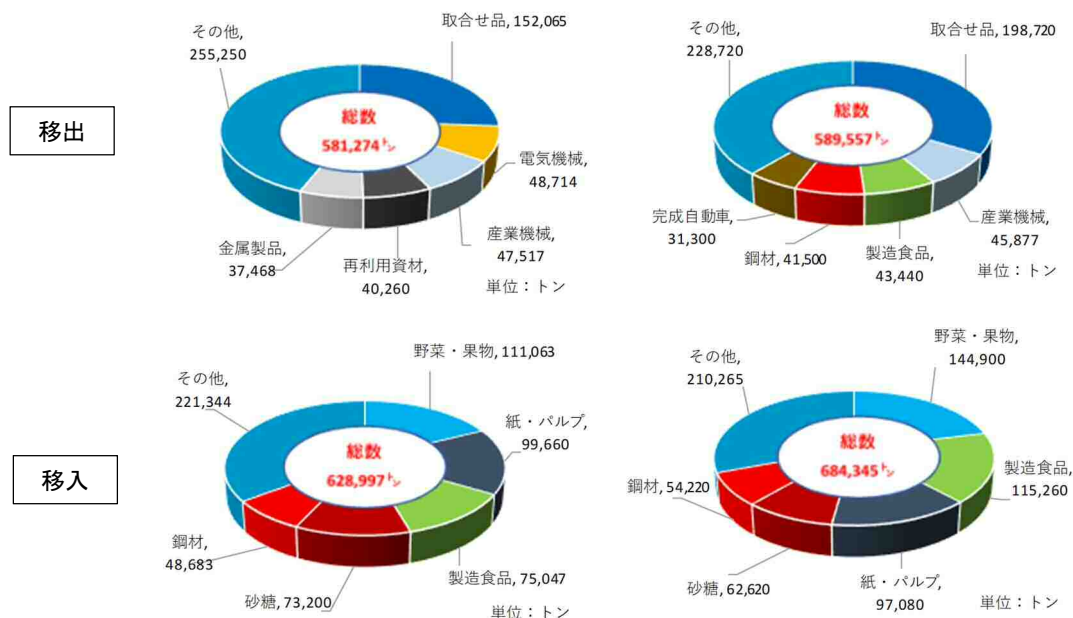
現在、北海道航路には週 6 便就航しており、在荷エリアは関西圏・中京圏におよび広域集荷を実現している。平成 27 年（2015 年）に、苫小牧航路の使用船 3 隻のリプレース（大型化）を行っている。令和元年（2019 年）に開設された博多航路についても、リプレースが予定されている。

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）



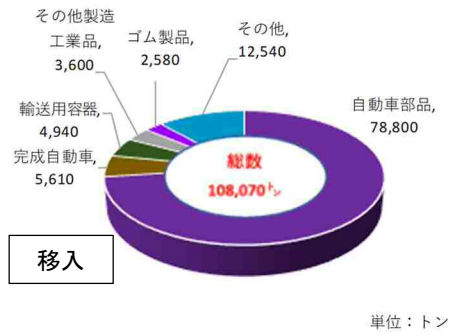
※空シャーシ（バン型セミトレーラ）や空コンを搭載したシャーシを除いた貨物量
（平成 17 年、30 年敦賀港統計年報をもとに作成）

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）

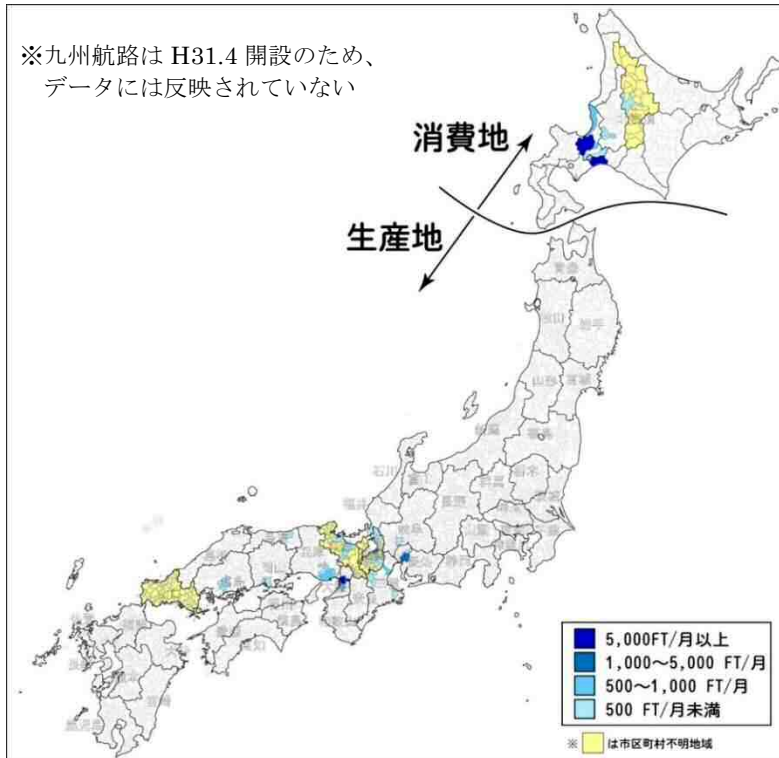


図 内航 RORO 定期航路の在荷エリア（移出）

（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）

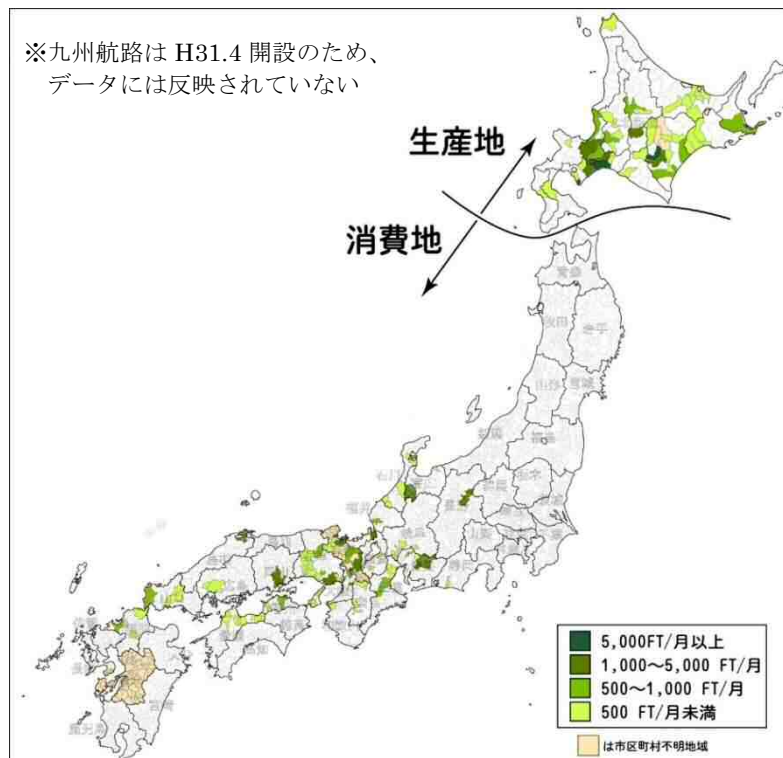


図 内航 RORO 定期航路の在荷エリア（移入）

（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

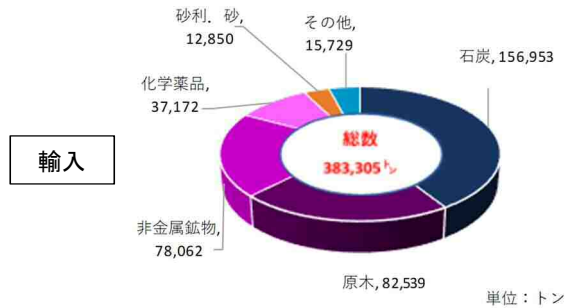
（平成 30 年敦賀港統計年報をもとに作成）

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）

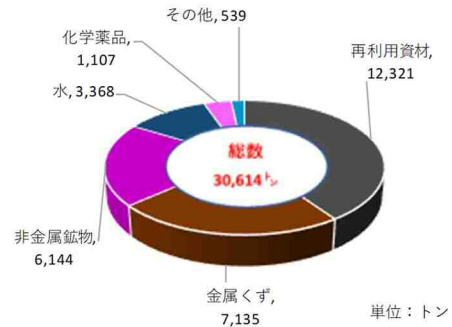


(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

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）

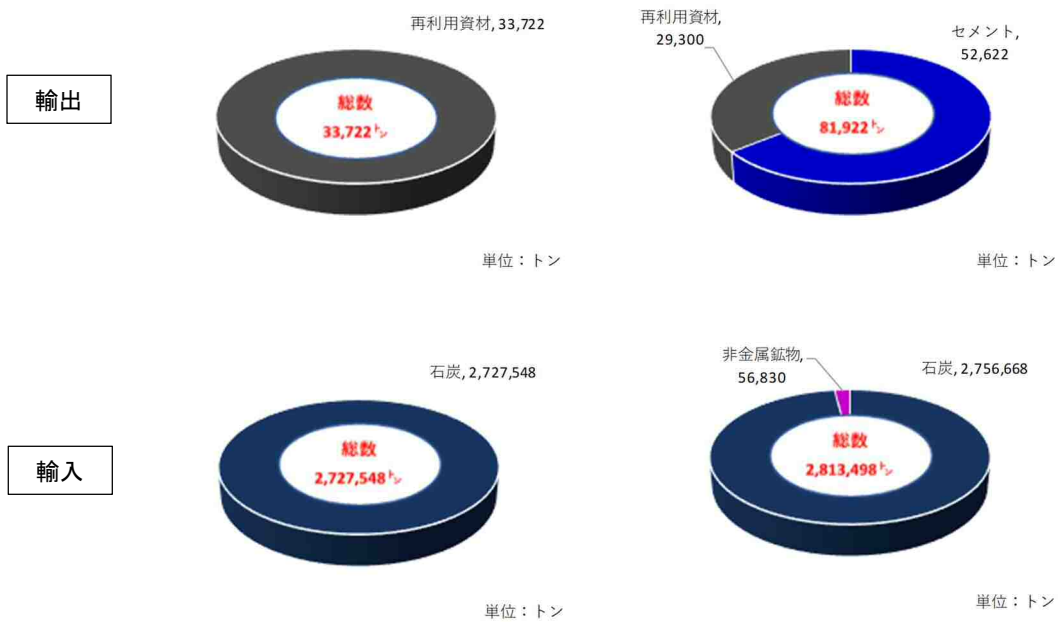


(平成17年、30年敦賀港統計年報をもとに作成)

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）

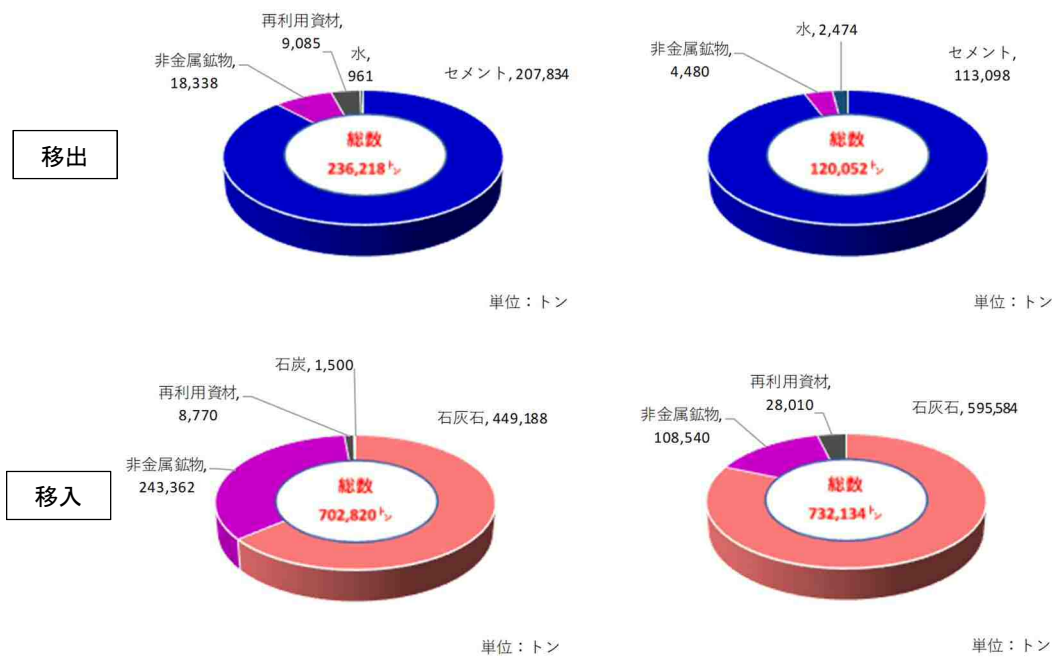


(平成 17 年、30 年敦賀港統計年報をもとに作成)

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）

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。

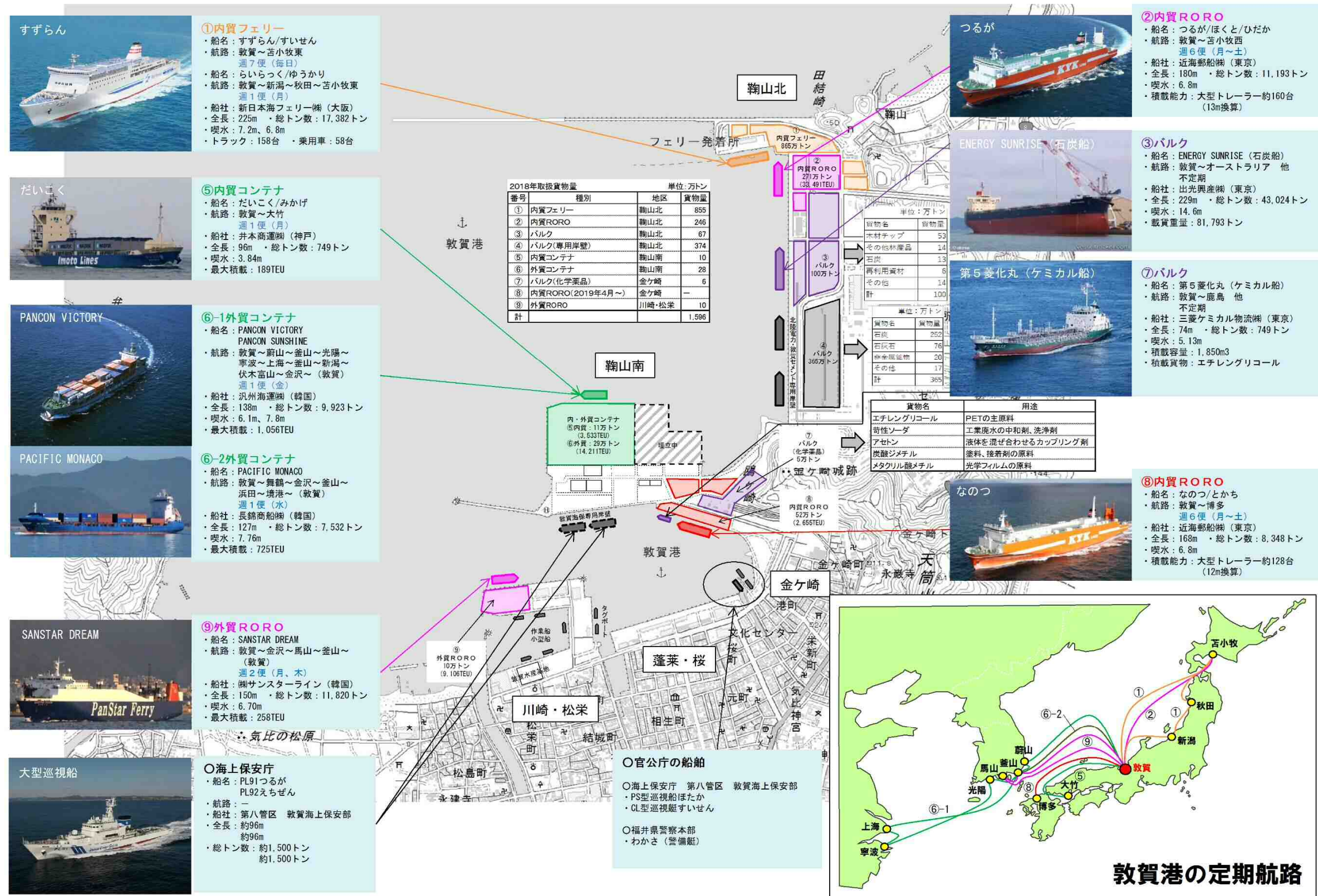


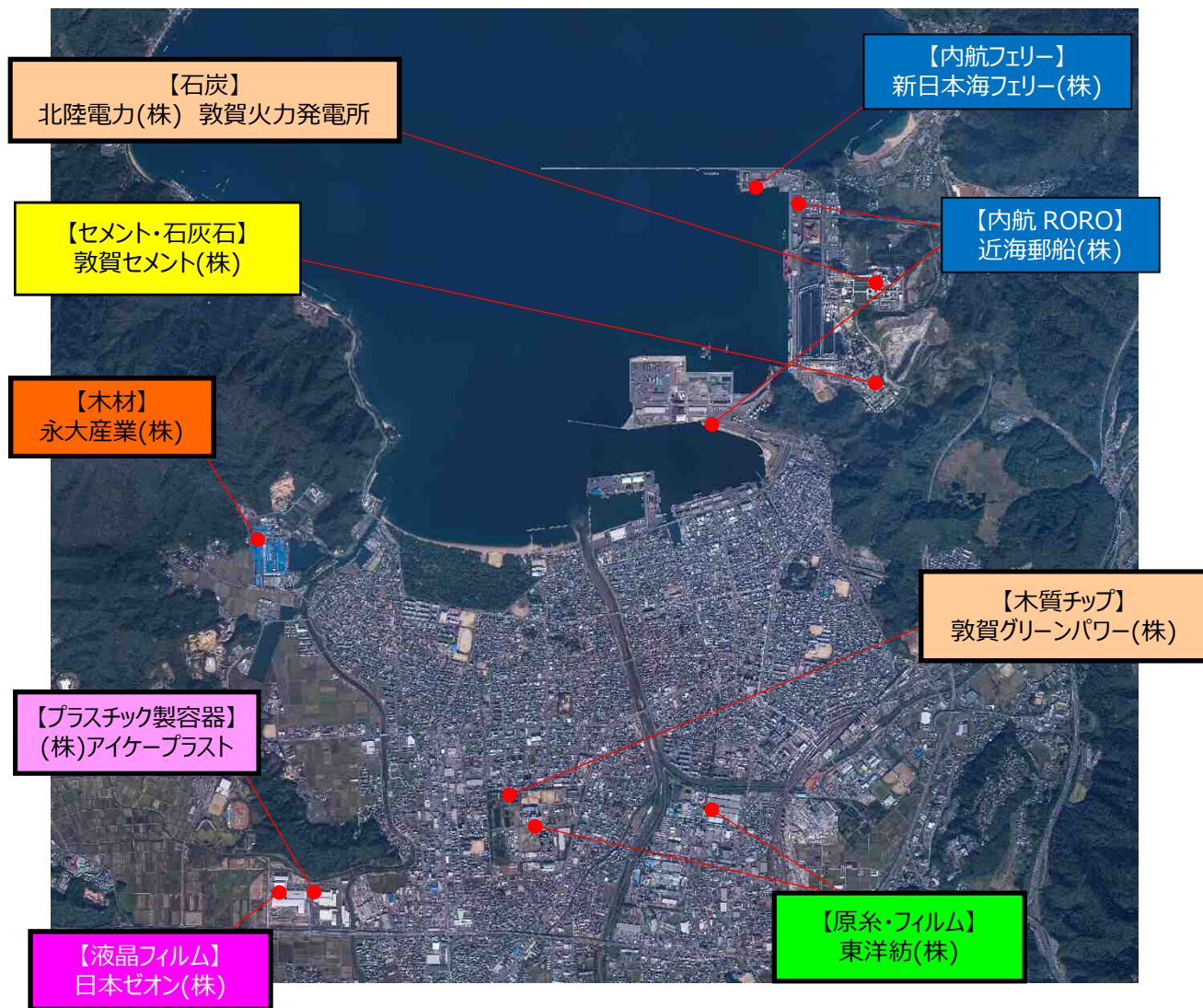
図 施設別利用状況

定期貨物航路等：令和2年(2020年)9月現在
 取扱貨物量：平成30年敦賀港統計年報

2.7 敦賀港背後企業の立地状況

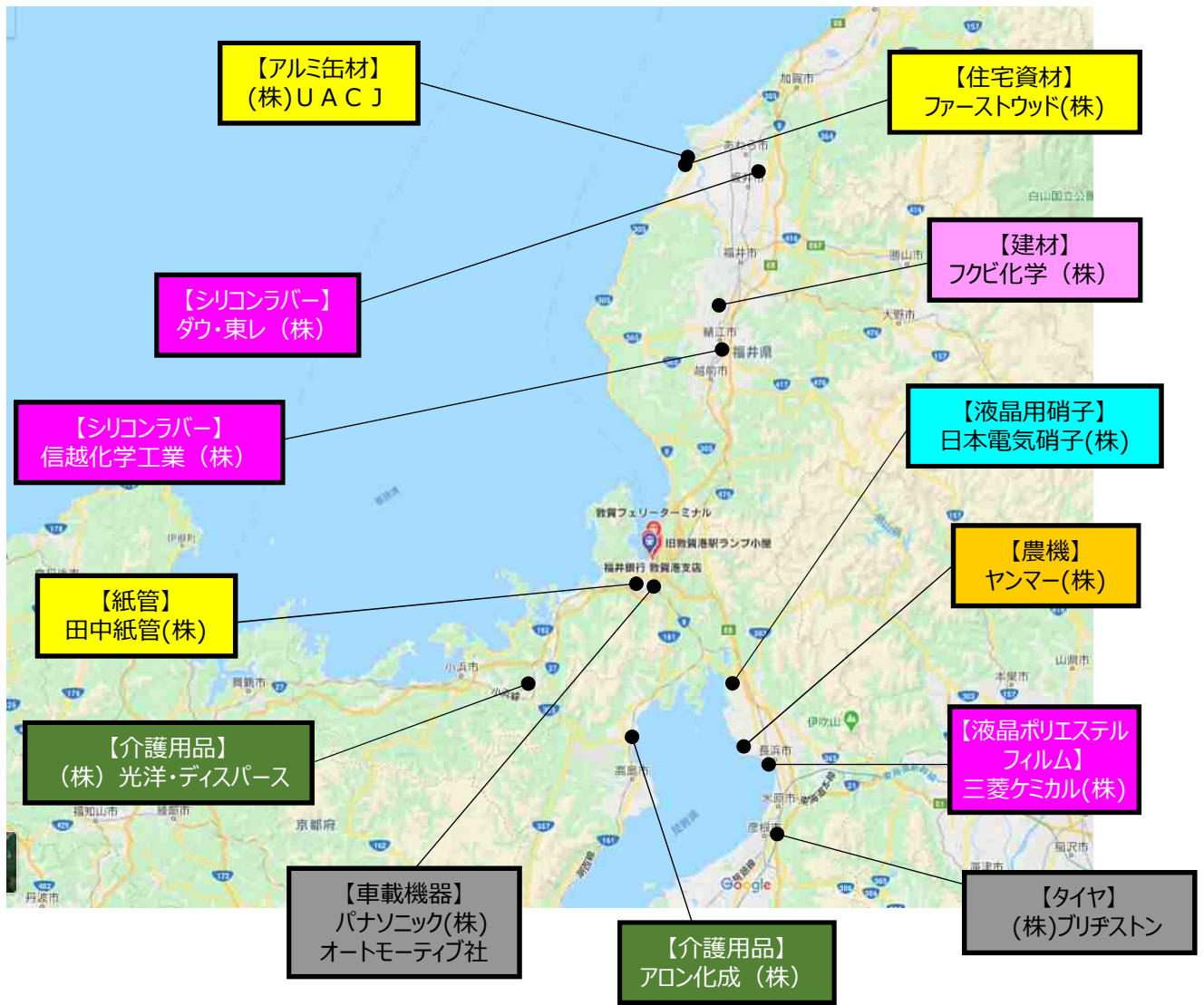
(1) 主要立地企業

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・繊維など多岐にわた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 防災への取組

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（2021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組
 - ・計画の見直し・改善
- ③こうした継続的な取組、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（2021.1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。

内航・外航別のクルーズ船寄港回数

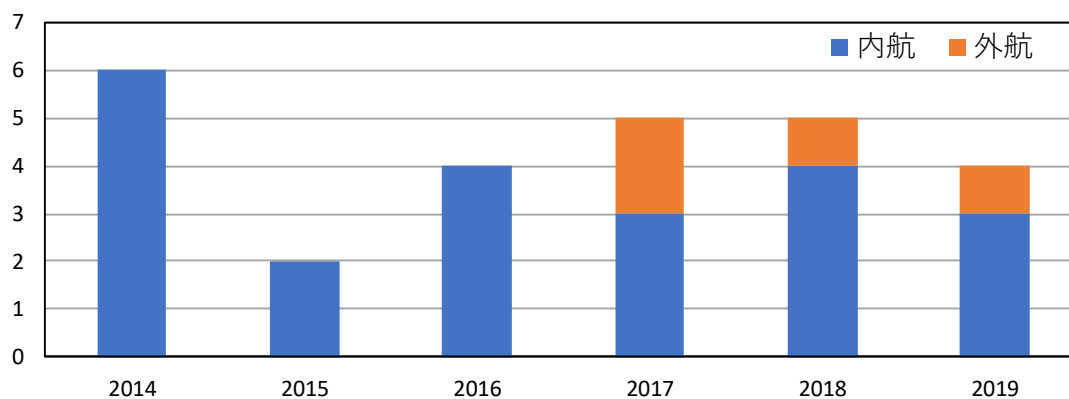
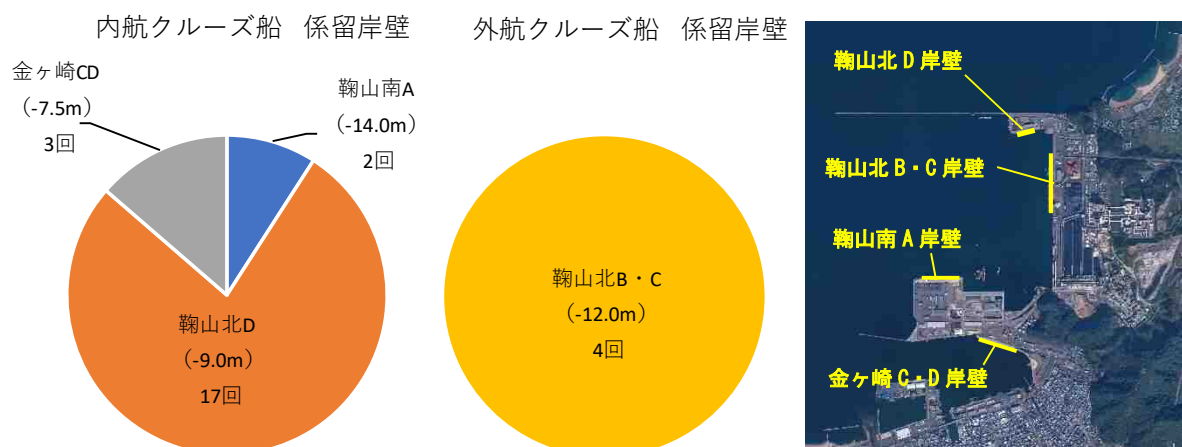


図 内航・外航別クルーズ船寄港回数



・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 クルーズ船に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

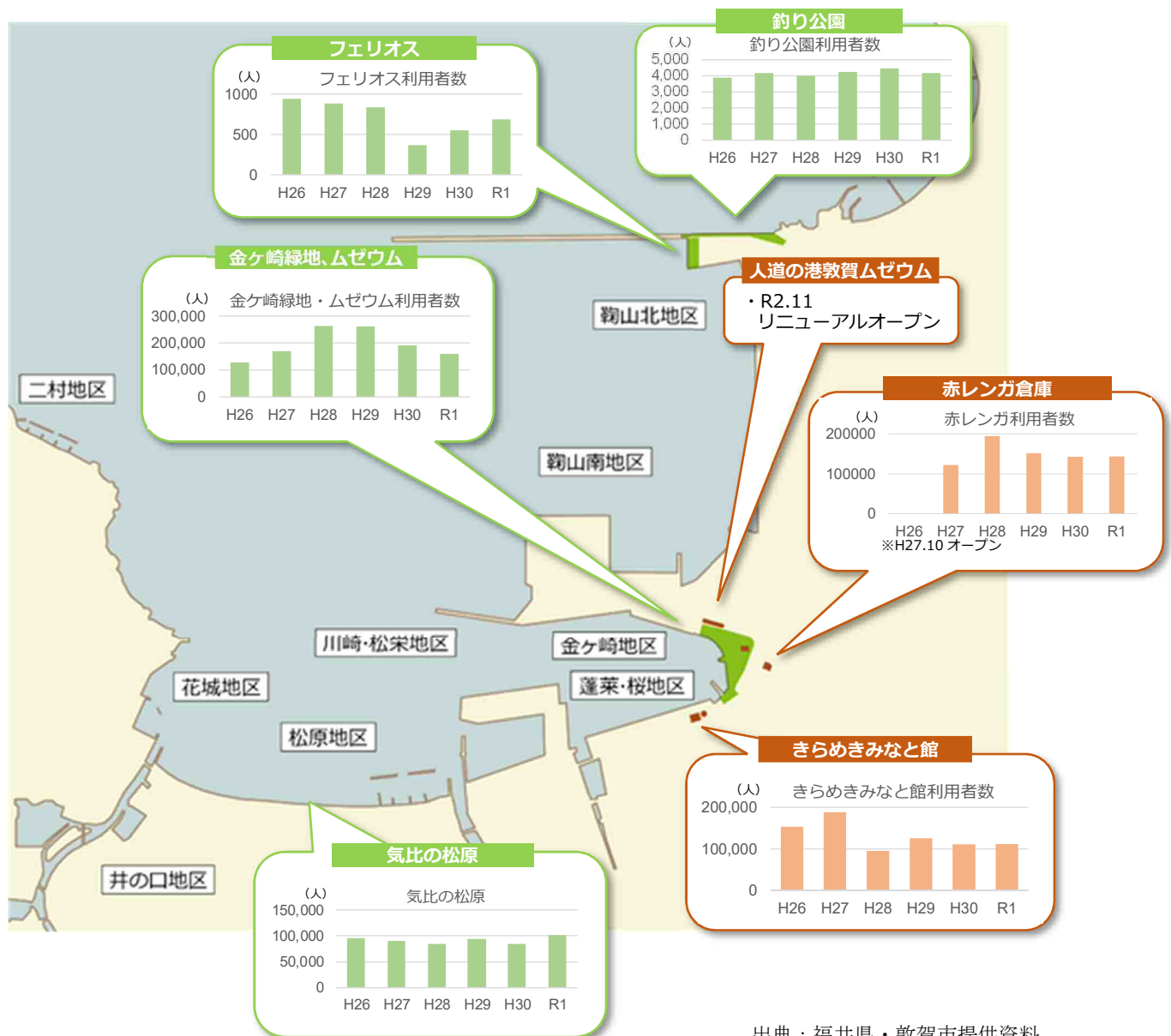
内外航別	入港日	船名	係留岸壁
内航	8月1日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
	8月6日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
	9月15日	ばしふいっくびいなす	鞠山北D
外航	11月16日	ダイヤモンド・プリンセス	鞠山北B・C

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。



出典：福井県・敦賀市提供資料

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



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

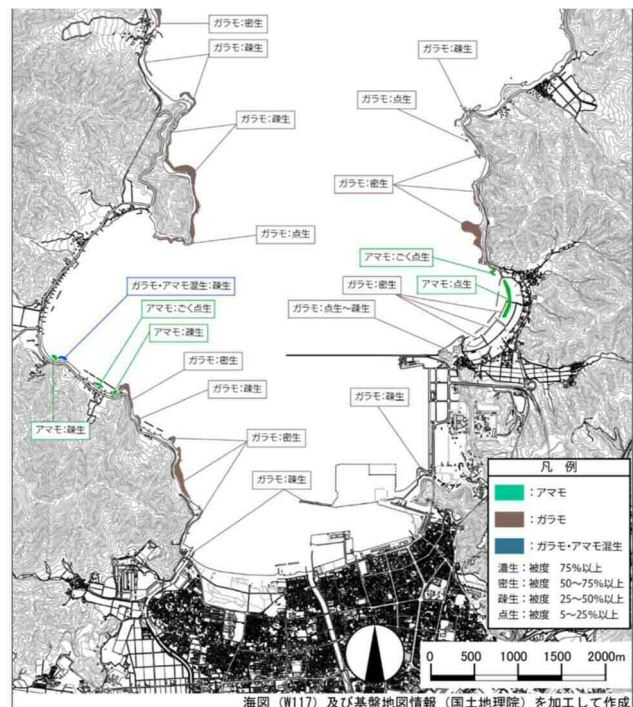


図 藻場分布状況（令和 2 年（2020 年）2 月）