

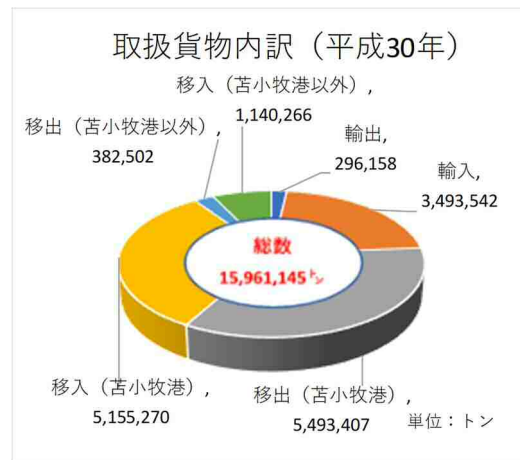
3. 敦賀港への要請と課題

国内外の社会経済情勢の展望から敦賀港が果たすべき役割（全国的な視点からの敦賀港への要請・課題）、港湾関係者や利用企業へのヒアリング、昨年度のワーキングを通じて整理した敦賀港への期待や敦賀港の抱える課題（地域の視点からの敦賀港への要請・課題）は次のとおりである。

要請・課題 I 物流に関する要請・課題

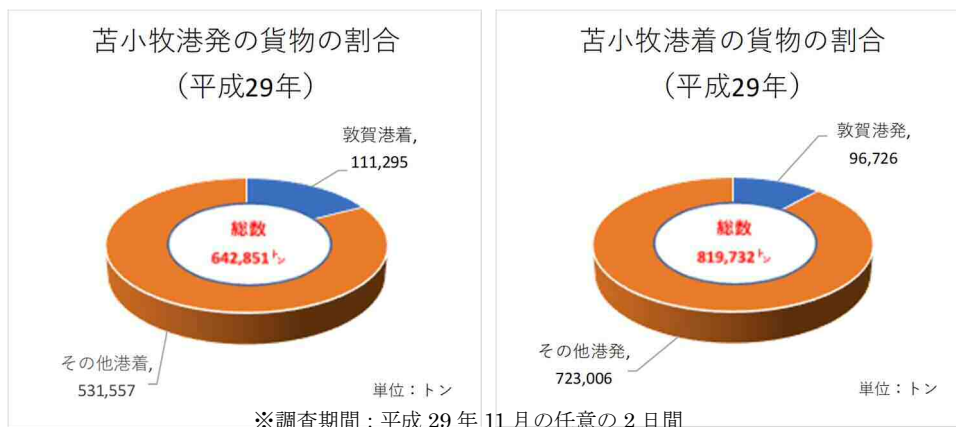
■北海道との安定的な物流の確保（全国的な視点）

- ・敦賀港には北海道との安定的な物流を支えるという社会的な要請がある。
- ・敦賀港の平成30年度取扱貨物量のうち、北海道苫小牧港との移出は5,493,407トン、移入は5,155,270トンであり、敦賀港貨物全体の約67%を占めており、年々増加傾向にある。
- ・北海道苫小牧港発のユニットロード貨物（海上輸送）のうち、敦賀港を経由する貨物は全体の約17%であり、その多くが、関西、中京への貨物である。
- ・取扱貨物の内訳は、製造食品、野菜・果物であり、関西、中京への食料品の供給を支えている。
- ・北海道苫小牧港着のユニットロード貨物（海上輸送）のうち、敦賀港を経由する貨物は全体の約12%であり、その多くが、関西、中京からの貨物である。
- ・取扱貨物の内訳は、取合せ品、その他日用品であり、北海道の生活必需品の供給を支えている。



（平成30年敦賀港統計年報をもとに作成）

図 敦賀港における取扱貨物の内訳



（平成29年度内外貨ユニットロード貨物流動調査をもとに作成）

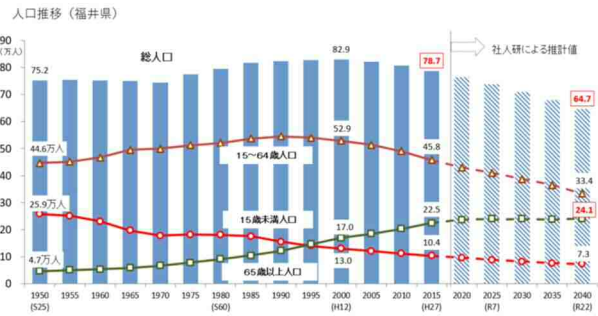
図 北海道苫小牧港から見た敦賀港貨物の割合

■ モーダルシフト等への対応（全国的な視点）

- ・我が国の人口の推移は、平成 20 年（2008 年）の約 1 億 2,800 万人をピークに減少局面に入っており、国立社会保障・人口問題研究所は、令和 22 年（2040 年）には約 1 億 1,090 万人（13%減）となると推計している。
- ・陸上輸送を担うトラックドライバーは、人口減少に加え、長距離観光バスの重大事故を契機とした労務管理の強化などにより、今後ますます不足するものと予想されている。
- ・そのため、トラック長距離輸送の受け皿として、フェリー貨物や内貿 RORO 貨物の増加が見込まれる。

【需要増加に関するヒアリング】

- ・ドライバー不足の影響が発生しており、確保が大変となってきたため、RORO 航路（敦賀～博多）を利用したいと考えている（製造業（資材））。



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所
「都道府県別将来推計人口（2018年推計）」

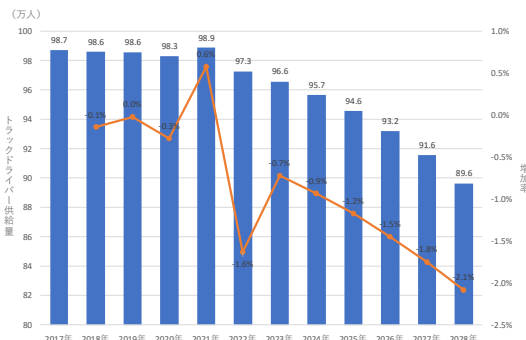


図 トラックドライバーの供給量と増加率の推移
資料：本部委員会報告書 2019年5月 公益社団法人鉄道貨物協会

表 想定されるトラックドライバー不足（将来）

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
不足	△103,243人	△144,058人	△208,436人	△278,072人

資料：本部委員会報告書
公益社団法人鉄道貨物協会 2019年5月

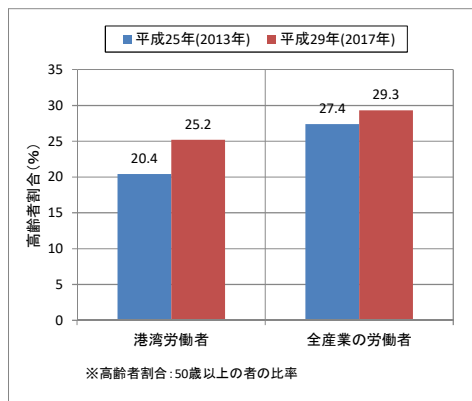
- ・人口の減少や少子高齢化は、産業活動や消費の縮小をもたらしかねないが、将来にわたって豊かさを維持していくためには、AI（人工知能）、ビッグデータ、ロボットなどの技術革新による新たな価値の創造、生産性向上を進める必要がある。
- ・本県や敦賀港の取扱貨物の約 67%を占める北海道における人口減少率は全国平均を上回ることが予想され、人口減少対策の強化・継続にあわせて、こうした取組が重要である。
- ・敦賀港においても、モーダルシフト等による日本全体の輸送効率の向上に向けた物流ネットワークの最適化に対応できるようふ頭再編や用地造成等による機能強化を進めるとともに、最新の情報通信技術等の活用による生産性向上を目指して、高規格ユニットロードターミナルの形成を図る必要がある。

■ 港湾労働力の不足（全国的な視点）（地域の視点）

- ・ 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の顕在化が懸念されている。
- ・ ヒアリング調査によると、将来の労働力不足に対して様々な対策が検討・実施されている。

【港湾労働力不足対策に関するヒアリング】

- ・ 機械・設備の大型化・更新を考えている（運送業）。
 - ・ ヤードが分散しており、ヤードへの案内など人員が余分にかかっている。ヤードのレイアウト見直すことができれば、人員を集約できる等効果がある（運送業）。
 - ・ 雇用条件の見直し等により、若年層の取り込みを図る（運送業）。
- ・ この他、学生等若年層への PR 活動、IT、最新技術の活用による作業の高効率化が必要である。



港湾労働者の高齢者割合は全産業と比較して急激に高くなっている
 出典：港湾雇用安定等計画



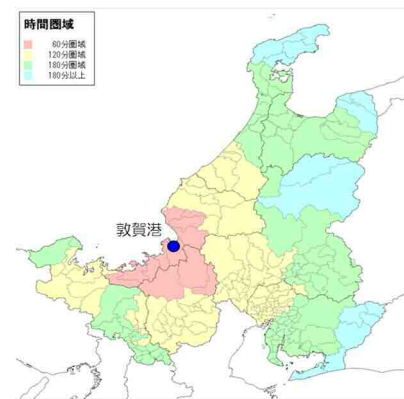
座談会を開催し、敦賀港で働く若手社員から大学生に港湾の仕事を紹介

■ 新規航路・貨物の誘致（全国的な視点）（地域の視点）

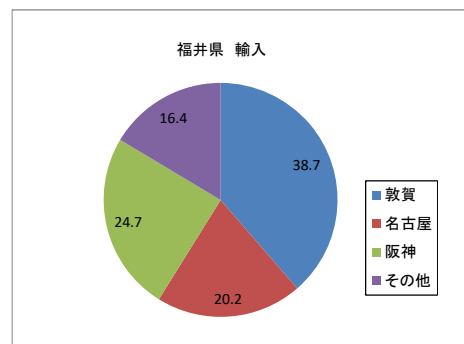
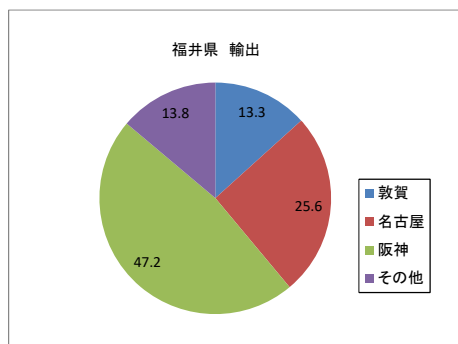
- ・企業の事業拡大・新規進出の支援や港の振興の観点から、積極的に新規航路や貨物を誘致すべきであるとの要請がある。
- ・企業ヒアリングでは、東南アジアや中国（上海方面）のダイレクト航路が開設されれば、利用したいとの回答をいただいております、さらなる貨物の誘致が期待できます。
- ・敦賀港の特徴に太平洋側に最も近い港湾と挙げられているように時間圏域に着目すると、1時間圏域には滋賀県北部、2時間圏域には滋賀県全域、岐阜県、愛知県の一部が含まれる。このため敦賀港の背後圏の製造品出荷額、商品販売額は日本海側の近隣他港に比べて非常に大きいといえる。
- ・一方、福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の利用港湾に着目すると、特に輸出において名古屋港、大阪港、神戸港を利用する割合が高く、敦賀港を利用する割合が低いことがわかる。これは、多くの県内企業のビジネスモデルが、原材料を輸入し、半製品等の後工程が必要な製品を輸出するものであり、輸出がよりリードタイムの影響を受けるためである。企業ヒアリングにおいても直行便がない、便数が少ないといったリードタイム面の弱点が指摘されている。



写真の出典：苫小牧港管理組合提供
敦賀港東南アジア航路のコンテナ船（3万DWT級）のイメージ



敦賀港の時間圏域



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

図 福井県発着貨物の利用港湾の割合

【コンテナ貨物に関するヒアリング】

- ・中国航路（青島・大連）が開設されれば、輸入している貨物量の半量を敦賀港利用にシフトしたい（製造業（資材））。
- ・中国・台湾向けの直行便があれば利用したい（製造業（化学品））。
- ・釜山トランシップだと時間がかかることがデメリットなので、東南アジア向けのダイレクト便の就航を望む（製造業（農機））。

- ・ 輸送経路の選択においては、所要時間や物流コストが要因となるが、それらを再現したロジックモデルを用いて敦賀港に中国ダイレクト航路、東南アジアダイレクト航路を誘致した場合をシミュレーションすると福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の敦賀港を利用する割合は非常に大きくなる。このことから、太平洋側港湾より国内輸送距離が短い敦賀港において航路や便数を整え、リードタイム面の弱点を解消することにより貨物量は増加すると見込まれる。

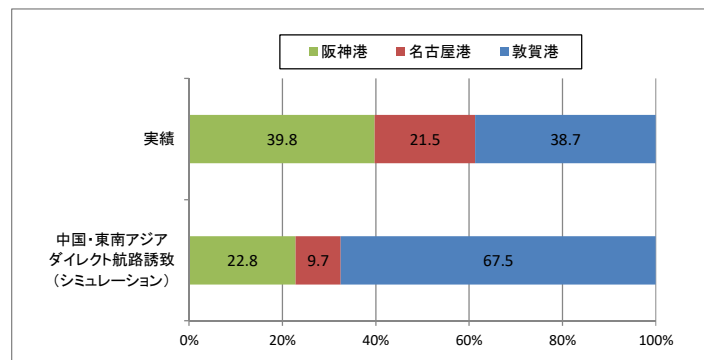
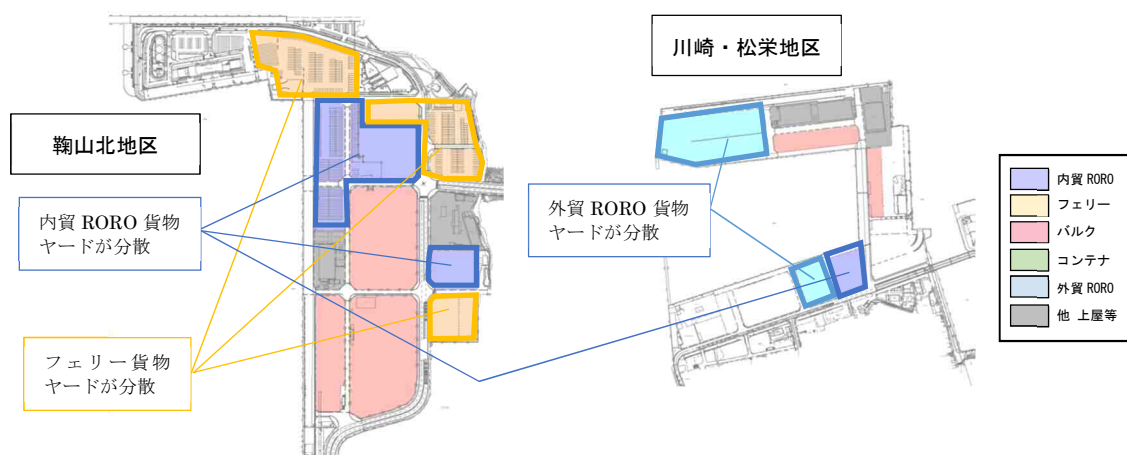


図 福井県を発着地とする輸出入コンテナ貨物の敦賀港を利用する割合

■フェリー・ROROヤードの不足（地域の視点）

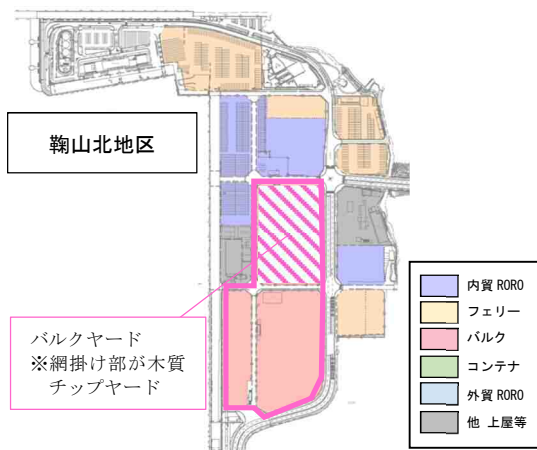
- ・ 鞠山北地区は背後地が狭く、必要な面積が確保できていないうえに、内貿 RORO 貨物（北海道航路）、フェリー貨物それぞれのヤードが小分けで分散しているため、荷役作業が非効率となっている。
- ・ 内貿 RORO 貨物（北海道航路）は、必要なヤードを鞠山北地区で確保できないため、川崎・松栄地区のヤードも利用しており、横持ちが発生するなど非効率な荷役となっている。
- ・ 川崎・松栄地区では、外貿 RORO 貨物のヤードが分散しているため、荷役作業が非効率となっている。



鞠山北地区、川崎・松栄地区のヤード利用状況

■バルクヤードの不足（地域の視点）

- ・ 鞠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 や珪砂等は鞠山北岸壁で荷揚げ後、鞠山南地区、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。
- ・ 現在の取扱貨物でヤードに空きがないため、新たな貨物需要（スポット利用）の受入れに関してヤードの調整が、非常に困難な状況となっている。
- ・ 年間 20 万トンの取扱いがある鞠山北地区の木質チップのヤードが狭隘なため、木質チップを高く積み上げており、周囲への飛散等が問題となっている。



鞠山北地区のヤード利用状況



バルク貨物の横持ち状況



木質チップ船からベルトコンベアにチップを降ろしている状況



高く積み上げられた木質チップ

■バルカーの滞船（地域の視点）

- ・ 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。
- ・ 石炭船と木質チップ船の荷主間で毎月入港の日を調整しながら運用しているが、調整を重ねてもバルカーの滞船が避けられない場合があり、滞船の発生に伴い、港から消費地への輸送に関して荷主の負担が増えている。
- ・ 石炭についてはパナマックス級石炭船（水深 14m 必要）で運搬している。現状では鞠山北 C 岸壁の水深が 12m のため、先に他港で石炭を荷揚げして喫水調整を行い、敦賀港に入港している。このため、荷役日程が他港の状況に左右され、他貨物との日程調整に苦慮している。

■ RORO 貨物の横持ち（地域の視点）

- ・北海道航路（鞍山北地区）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。
- ・横持ち移動に時間が掛かるので、積み替えの1時間の間に20台しか輸送できない。
- ・ノーナンバーの農機、建機、中古車等は公道を自走できないため、積み替えにはキャリアカーが必要となり、需要に対応できていない。

【RORO 貨物横持ちに関するヒアリング】

- ・横持ち移動時間（1h）がネックとなっているが、解消されればもっと利用したい（運送業）。



内貿 RORO 貨物の横持ち状況

■ 倉庫用地等の不足（地域の視点）

- ・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嶺北地域や滋賀県内の倉庫を利用している。
- ・倉庫が確保され、小口貨物のとりまとめ（シャーシ化）が可能となれば、RORO 航路利用の増加につながる可能性がある。
- ・市街地でのトラクタヘッドの駐車の問題や、働き方改革等によるトラックドライバーの労務管理の強化に伴いニーズが高まっている営業所用地の不足も顕在化している。

【倉庫利用に関するヒアリング】

- ・直背後に倉庫が構えられれば RORO 航路の利用増大も考えられる（運送業）。
- ・敦賀の倉庫は容量を超過しており、新たに建てる土地がない（製造業（資材））。
- ・敦賀港は港湾背後の面積が狭く、事務所、トラクタヘッドを置ける場所がない（運送業）。



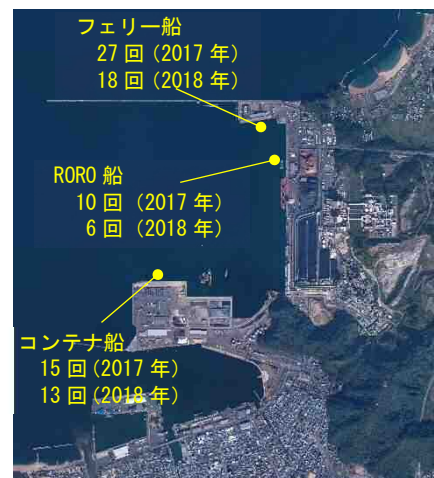
港内の倉庫の配置状況

■ 荷役障害の発生（地域の視点）

- ・ 鞍山北地区および鞍山南地区の各岸壁で荷役障害が発生している。
 - ・ 鞍山防波堤が完成した 2016 年（H28）以降、2017 年は RORO 船で 10 回、コンテナ船で 15 回、フェリーで 27 回、2018 年には RORO 船で 6 回、コンテナ船で 13 回、フェリーで 18 回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。
 - ・ このような事態は、定期航路の定時性を大きく損ない、集荷へも影響を与えかねない。
- ※荷役障害の回数は、「荷役に影響があった」、もしくは「荷役が難航した」回数の合計としてカウントしている。

【岸壁利用者への荷役障害に関するヒアリング】

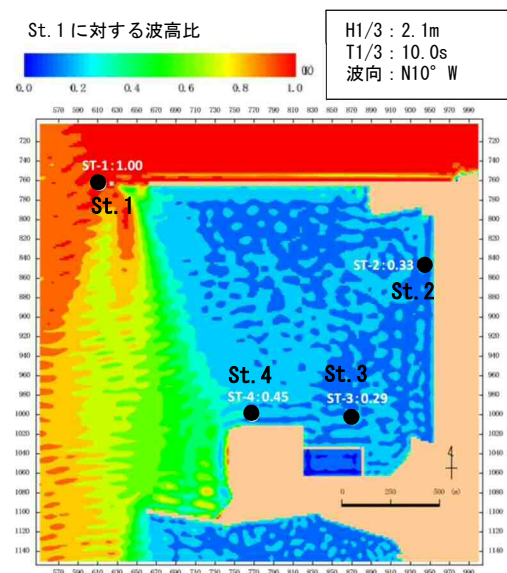
- ・ 周期 10 秒程度のうねりが要因と考えられる。
- ・ 北西寄り（西北西～北北西）の風のときに揺れやすい（船社）。
- ・ 縦方向や水平方向、また回転といった複合的な動揺が発生する（船社）。
- ・ 満載時よりも空載時の方が揺れやすい（船社）。
- ・ 係船索を増やしても動揺が収まらない場合は、タグボートを使用している（船社）。



敦賀港の荷役障害の発生回数

【敦賀港内の波高比分布】

- ・ 鞍山北地区および鞍山南地区の岸壁は、鞍山防波堤の遮蔽域に位置している。
- ・ 敦賀港内の St.2～4 では、敦賀港入口の St.1 よりも波高は減衰し、周期 10s の入射波が来襲した場合の波高比（St.1 に対する波高比）は 0.3～0.45 となり、さらなる波高の低減が望まれる。



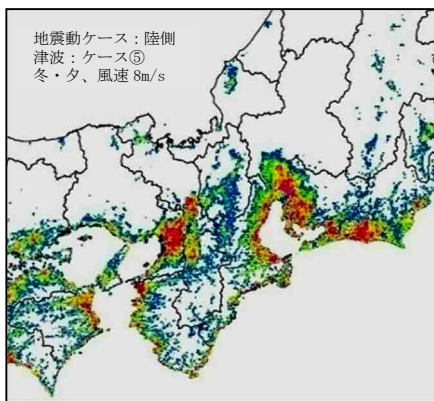
敦賀港内の波高比分布

■ 太平洋側港湾のバックアップ（全国的な視点）

- ・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。
- ・企業のBCP、リスク分散の観点から、安全性の高い敦賀港の平常時から利用を働きかけていく必要がある。

【災害時機能確保に関するヒアリング】

- ・太平洋側港湾同時被災を想定し、敦賀港で積出の訓練を実施した。敦賀港の重要性を再認識している（製造業（自動車））。
- ・有事の際には、敦賀港で外航用自動車運搬船やコンテナ船を利用することも考えられる（製造業（自動車））。



南海トラフの巨大地震による家屋被害予測図
内閣府発表資料（2012年8月29日）



トヨタ自動車による太平洋側港湾が被災した場合の
代替輸送ルート確保のための実証実験（2017年10月）



2016年の熊本地震時には、陸上自衛隊が敦賀港を
経由して被災地へ



2018年の北海道胆振東部地震時には、中部地整 TEC-
FORCE が敦賀港を經由して被災地へ

■ 敦賀港 BCP に基づいた被災時の早期復旧（地域の視点）

- ・平成 28 年（2016 年）1 月に策定した「敦賀港の事業継続計画（港湾 BCP）」の実効性を高めるためには、継続的な訓練の実施と訓練結果の BCP への反映、また、関係者相互の理解と情報の共有などを行っていくことが重要である。
- ・令和 2 年（2020 年）1 月には、「北陸地域港湾の事業継続計画」の改訂を踏まえ、大規模災害発生時における復旧資機材等の支援体制、緊急物資輸送体制、一般貨物の代替輸送体制について北陸地方の港湾との連携に係る記載を追加した。
- ・令和 3 年（2021 年）1 月にも台風等の事前予防対応等に係る記載を追加しており、引き続き

定期的に港湾BCPに基づく訓練を実施するとともに、訓練から得られた知見等を計画に反映するなど見直し・改善に努めていく。

- 耐震強化岸壁については、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桜地区の100m（水深5.5m）、フェリー用の鞠山北地区の280m（水深9.0m）の整備が完了している。桜地区の耐震強化岸壁は水深、延長ともに十分ではないため、緊急輸送、幹線物流の双方に対応できる鞠山南地区において岸壁等の耐震化が必要である。



敦賀港における耐震強化岸壁の整備状況

■ 老朽化対策（地域の視点）

- 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。
- 水域施設、外郭施設、係留施設、臨港交通施設については維持管理計画書を策定し、計画書に基づき計画的かつ適切に維持管理を実施しているが、高度経済成長期に集中的に整備された施設が、今後急速に老朽化することが懸念される。



老朽化した倉庫の状況



老朽化した多目的クレーンの状況

表 敦賀港点検結果に基づく維持・管理状況（令和2年8月時点）

施設の状況	施設数	対応状況
補修更新が必要	12	対応済み：1、対応中：2
予防保全が必要	20	対応済み：0、対応中：1 ※重要構造物の橋梁
経過監視が必要	65	対応済み：4、対応中：4 ※防舷材・車止め等（事故防止のため耐用年数に合わせて交換）
異常なし	22	—
敦賀港施設総数	119	—

- 水面貯木の需要減により、井の口地区の貯木場が遊休化しており、また施設も老朽化して危険なことから施設の廃止とあわせて、跡地の利活用を検討する必要がある。



井の口地区貯木場の全景

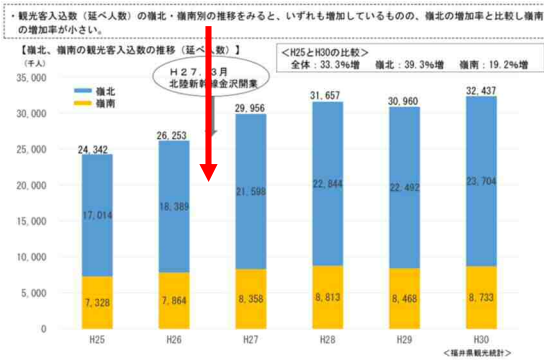


老朽化した貯木場の護岸の状況

■賑わい創出（地域の視点）

- ・北陸新幹線金沢開業後（平成27年（2015年）以降）は、福井県への観光客入込数、外国人延べ宿泊数が増加しており、敦賀開業で更なる効果が期待される。
- ・北陸新幹線の当面の終着駅となる敦賀駅と連携して、敦賀から若狭方面、嶺北方面へインバウンド・国内観光需要を誘導するための受け皿づくりが重要である。
- ・大阪・名古屋から2時間圏内という地理的優位性を活かし、令和7年（2025年）に大阪市で開催予定の2025年日本国際博覧会や、令和8年（2026年）に愛知県および名古屋市で開催予定の2026年アジア競技大会等の大規模イベントとの連携も検討を進める必要がある。
- ・交流人口の拡大に向けて、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、敦賀市の夜間景観の向上や、観光客の滞在時間を増やす取組と連携し、同エリアの魅力を上向きさせる必要がある。

平成27年（2015年）3月北陸新幹線金沢開業



北陸新幹線金沢開業後は、福井県への観光客入込数が増加
 出典：ふくい観光ビジョン 令和2年（2020年）3月

平成27年（2015年）3月北陸新幹線金沢開業



北陸新幹線金沢開業後は、福井県への外国人延べ宿泊数が増加
 出典：ふくい観光ビジョン 令和2年（2020年）3月

■クルーズ船の誘致（地域の視点）

- ・平成29年（2017年）には11万GT超級のダイヤモンド・プリンセスが初寄港、以後3年連続で寄港しており、令和2年（2020年）は新型コロナウイルスの影響により中止となり、国際クルーズの需要回復には一定程度の時間がかかると考えられるが、将来的には多数の寄港が見込まれる。
- ・北陸新幹線はさらに大阪延伸が予定されており、レールアンドクルーズによる敦賀港発着のクルーズ誘致の実現が望まれる。
- ・「日本海側拠点港」として、環日本海を結ぶ「国際フェリー航路」を誘致し、複数ルートが確保された、高速道路や北海道フェリー、北陸新幹線等との接続により、物流・交流の両面で、日本海側の玄関口となることが望まれる。
- ・11～22万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・国際フェリーバースの確保が望まれている。



敦賀港に入港したダイヤモンド・プリンセス



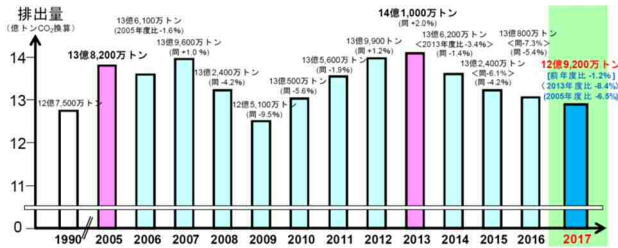
鞆山北B・C岸壁の位置図

■ クリーンエネルギーの活用（全国的な視点）

- ・平成 27 年（2015 年）の「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」、「パリ協定」の採択を受け、全国的に地球規模での温暖化防止、CO₂ 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。

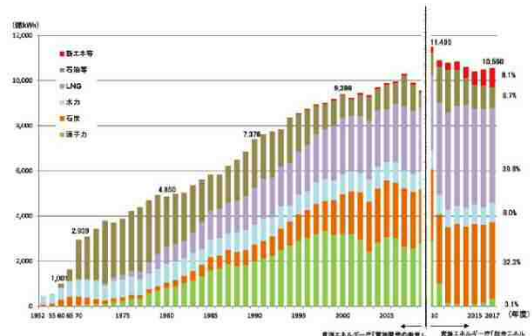
【クリーンエネルギーの活用に関するヒアリング】

- ・敦賀港をハブ港として LNG を輸入および貯蔵施設を整備し、福井や小浜、県外へ配送を行いたい（エネルギー関連業）。
- ・国のエネルギー政策として洋上風力発電があるが、その設備を陸揚げできる岸壁を探しており、敦賀港を検討したい（建設業、発電所）。



出典：環境省ホームページ

図 我が国の温室効果ガス排出量 (2017 年度確報値)



出典：経済産業省「エネルギー白書 2019」

(図【第 214-1-6】)

図 発電電力量の推移

■ モーダルシフトの促進による CO₂ 削減（全国的な視点）

- ・「パリ協定」に基づく温室効果ガス排出削減目標（2030 年までに 2013 年比で 26%）、SDGs の目標 13「気候変動に具体的対策を」に向けて、モーダルシフトの促進による CO₂ 排出量の削減が期待されている。
- ・平成 29 年度(2018 年度)における日本の CO₂ 排出量のうち、運輸部門からの排出量は 18.5%、貨物車（自家用、営業用）による排出量は 6.8%を占めている。
- ・貨物輸送機関の CO₂ 排出原単位（1 トンの貨物を 1km 運ぶ際の CO₂ 排出量）をみると、船舶に比べ営業貨物車は約 6 倍、自家用貨物車は約 30 倍の CO₂ を排出しており、自動車から船舶へのモーダルシフトを促進することで CO₂ 排出量削減が期待できる。

日本の各部門別 CO₂ 排出量（2018 年度）

	排出量 (総排出量に占める割合)
総排出量	11 億 3,800 万トン
うち運輸部門	2 億 1,000 万トン (18.5%)
うち貨物車 (自家用車、営業車)	7,700 万トン (6.8%)

(国土交通省 HP より)

輸送量あたりの CO₂ 排出量（2018 年度）
CO₂ 排出原単位 (g-CO₂/トン・km)

自家用車貨物車	1,162
営業用貨物車	233
船舶	39
鉄道	22

(国土交通省 HP より)

■ 海岸保全、海洋環境の改善（地域の視点）

- ・近年、敦賀港内においても海岸が侵食される傾向にある。中でも、松原地区は、名勝「気比の松原」を有し、多くの観光客が訪れる県内でも有数の海水浴場であるが、松林を背後にもつ松原工区では海岸侵食による汀線の後退や、松林の被害が発生している。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浜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。
- ・近年、気候変動の影響もあり、藻場が大規模に消失する「磯焼け」と呼ばれる現象が全国の多くの沿岸域で見られており、敦賀港内においても磯焼けの進行が確認されている。藻場は、富栄養化の防止、海中への酸素供給、幼稚魚の保護育成場等の自然環境面および、二酸化炭素の吸収（ブルーカーボン）の効果を有することから、港内において残された藻場を保全すると共に、磯焼け対策を推進する必要がある。一方、消波構造物（消波ブロック、潜堤）などの人工構造物上において、藻場の繁茂が確認されており、これらを保全する必要がある。



海松原海岸の汀線の経年変化



海岸侵食が発生している松原地区では養浜を実施



敦賀港内で確認された藻場の磯焼けの状況



消波ブロック上で繁茂が確認された藻場の状況

■ 不法係留の発生（地域の視点）

- 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。
- 令和元年（2019 年）度の実態調査では、井の口川地区を中心に敦賀港全体で 134 隻の不法係留を確認しており、係留施設の増強が必要である。



不法係留の状況（井の口川河口付近）



不法係留の状況（井の口川上流）

不法係留の実態調査結果
(令和元年(2019年)度)

地区名	隻数
相生	18
赤崎	11
井の口川	65
旧笹の川	2
沓	1
コの字	13
常宮	1
船溜	5
名子	0
縄間	10
鞠山	8
合計	134

■ 水産業振興への対応（地域の視点）

- 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。
- 日本全国を周回しているイカ釣り漁船は、近年大型化しており、現在は 70～80 t クラスで喫水 4.0～4.5m の船になっている。船溜物揚場（水深 3.0m）では水深不足のため、敦賀港には水揚げできず、既設岸壁の有効利用が求められる。
- 漁業関係者も利用するふ頭・物揚場は笹の川の河口に近く、浚渫により、船舶航行の安全等を確保する必要がある。



敦賀水産基地



笹の川河口の土砂堆積状況



笹の川の河口土砂浚渫状況

■ 鉄道の活用（地域の視点）

- ・平成 21 年（2009 年）から休線になっていた JR 敦賀港線が平成 31 年（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。
- ・廃線となった鉄道を、再度鉄道として利用することは、踏切の新設が認められず、立体化が必要となる等難易度が高い。

【鉄道活用に関するヒアリング】

- ・ JR 敦賀港線のような海外と国内を結んでいた鉄道は珍しいので、活かした港整備をしてほしい（運送業）。
- ・ 現在、シーアンドレールを全国で展開しているが、敦賀港も検討の余地がある（運送業）。



2019 年 4 月で廃止された敦賀港線