

7. 基本理念と方向性を踏まえた主要施策・プロジェクト

7.1 主要施策・プロジェクト

6章の基本理念と4つの方向性を踏まえ、SDGsの理念に沿って展開する主要施策とプロジェクトを以下に示す。

方向性 1

世界水準の高効率な港の実現

- ・太平洋側に最も近い日本海側港湾
- ・北海道・九州を結ぶ日本海航路により日本全域が貨物背後圏

施策Ⅰ 日本海側高規格ユニット ロードターミナルの形成



施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による 貨物集約と関連用地の確保



プロジェクト

- ①連続バース、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上
- ②自動離着岸装置等の最先端技術の活用による高効率化・省力化・時間短縮
- ③将来的な成長センターとなる東南アジアに向けたダイレクト航路形成
- ④地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流二重線への対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）
- ⑤防波堤増築による港内静穏度の向上
- ⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

プロジェクト

- ①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化
- ②物流関連企業の敦賀進出の促進
- ③用地利用の効率化・高度化

方向性 2

日本の物流強靱化への貢献

- ・120分圏内の中京・京阪神と高速道路網で複数ルート

施策Ⅲ 災害時の太平洋側港湾バックアップ港としての機能確保



プロジェクト

- ①災害に強い敦賀港の整備
- ②敦賀港アクセス向上に向けた高規格道路ネットワークの整備促進
- ③企業BCP、リスク分散の観点による集荷
- ④施設の適切な維持管理や計画的な更新

方向性 3

「人道の港敦賀」を核とした交流人口の拡大

- ・北陸新幹線福井・敦賀開業、訪日外国人の増加

施策Ⅳ 港を中心とした 観光誘客



施策Ⅴ ふ頭再編による 貨客分離



プロジェクト

- ①クルーズ船誘致の推進
- ②金ヶ崎周辺の賑わい創出
- ③フェリー乗船客の利便性向上
- ④市民にも愛される港づくり

プロジェクト

- ①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成
- ②小型船溜まりの整備

方向性 4

持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築

- ・フライアッシュを用いたセメント生産、木質バイオマス発電のためのPKS・木質チップの輸入等の実績、社会的要請

施策Ⅵ 低炭素化、再生エネルギー・リサイクルの推進



施策Ⅶ 環境との調和・共生



プロジェクト

- ①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進
- ②LNGインフラの誘致
- ③クリーンエネルギーの誘致
- ④モーダルシフトの促進

プロジェクト

- ①養浜等の海岸保全、藻場の保全
- ②水産業の振興

施策 I**日本海側高規格ユニットロードターミナルの形成****プロジェクト**

- ①連続バース、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上
- ②自動離着岸装置等の最先端技術の活用による高効率化・省力化・時間短縮
- ③将来的な成長センターとなる東南アジアに向けたダイレクト航路形成
- ④地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流ニーズへの対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）
- ⑤防波堤増築による港内静穏度の向上
- ⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

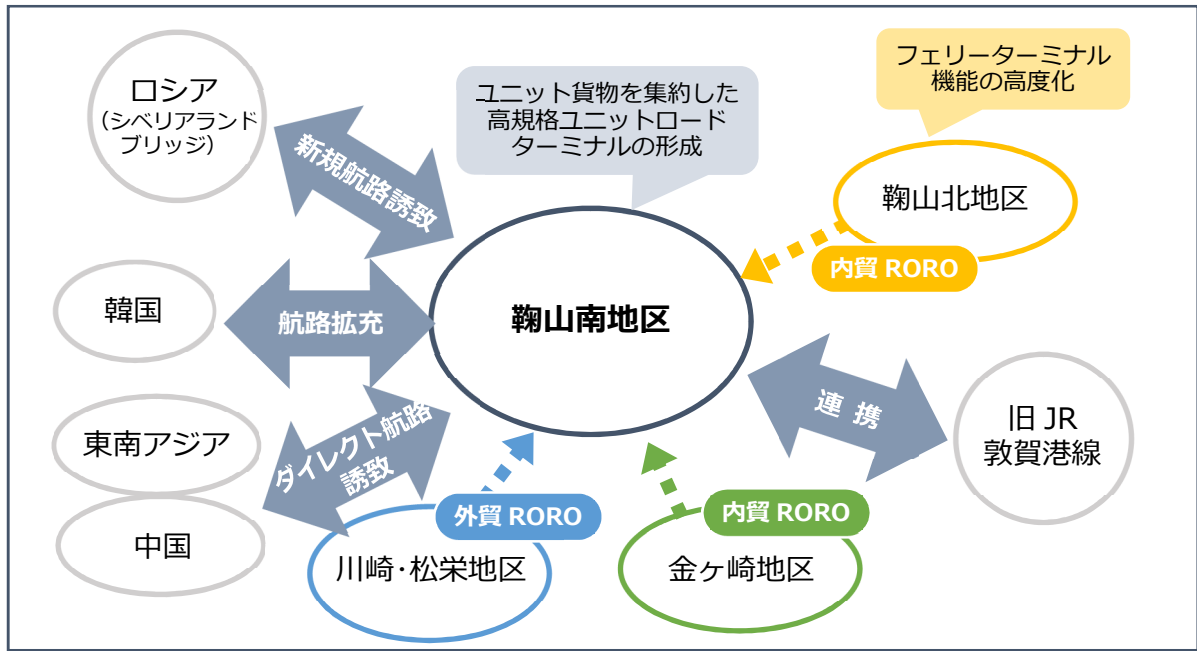


敦賀港は中京圏・関西圏から最も近い日本海側の玄関口であり、両圏域も背後圏にできる優位な地理的ポテンシャルを有している。さらに北海道・九州を結ぶ日本海側航路を有していることから日本全域を背後圏とすることも可能である。そのため、近年、内貿取扱貨物は大きく増加しているが、ヤードの不足や横持ちによる非効率な荷役等の問題が顕在化しており、今後は、更なるモーダルシフトの進展等に伴う新たな物流ニーズへの対応も求められている。そこで、好調な内貿のみならず外貿についてもコンテナ、RORO 貨物を鞆山南に集約することで、外貿と内貿の両貨物を近接化し、輸送効率に優れた日本海側高規格ユニットロードターミナルを形成し、集荷につなげていく。具体的には、鞆山南地区において連続バースの整備、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上を図るとともに、最先端技術を用いたターミナルの形成を推進し、リードタイムの削減、荷役コストの縮減を図った高効率な港の実現を図る。また北海道間のフェリー航路に関しても同様に、情報通信技術を活用した車両管理を導入するなど、ターミナル機能の高度化を進める。将来的には、旧 JR 敦賀港線の線路敷を利用した AGV（無人搬送車）等による貨物輸送の高効率化・省力化を検討する。

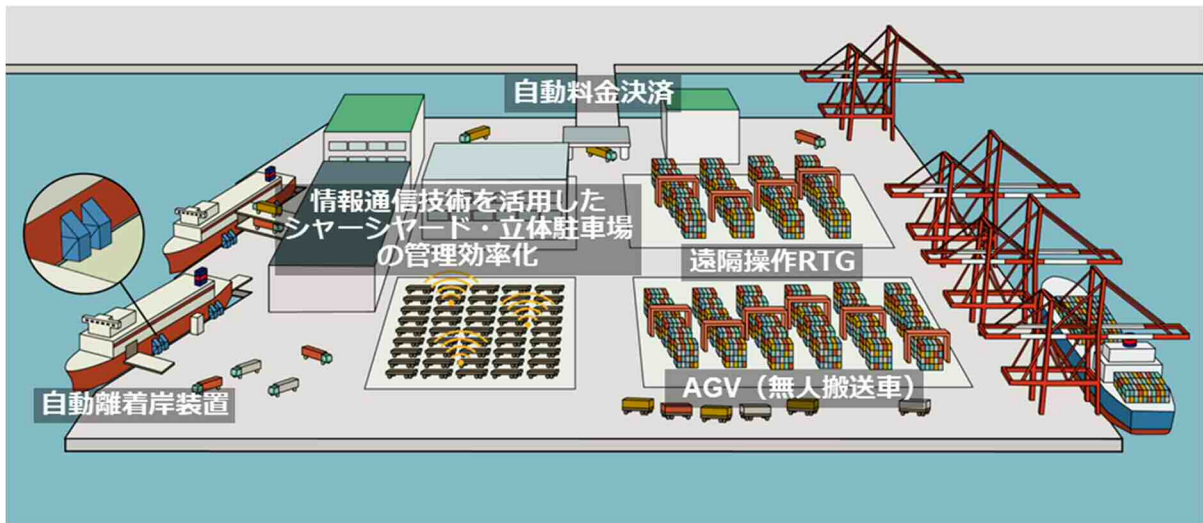
航路についても、近隣の港とも連携しながら、韓国航路の拡充や中国へのダイレクト航路誘致に加え、将来的な成長センターとなる東南アジアダイレクト航路の新規誘致やシベリアランドブリッジ活用につながるロシア沿海地方への航路開設を企業誘致政策と連動して積極的に展開する。また新港地区は十分な水深が確保できていることから、日本海を通る北米航路の誘致も模索していく。

また、定期航路の定時性を確保し、集荷にもつなげるため、敦賀港の静穏度の向上について引き続き取り組む。

一層の集荷に向けては、敦賀市等の地元自治体とともに、製造業をはじめとした港を利用する企業、物流業、倉庫業等などに、敦賀港利用の働きかけを行い、体制強化を図りながらポートセールスに積極的に取り組んでいく。



■ 高規格ユニットロードターミナルの形成のイメージ（自動化・生産性向上）



■ 名古屋港飛島ふ頭南側コンテナターミナルのAGV（無人搬送車）による貨物輸送の様子

■ 飛島ふ頭南側コンテナターミナル



■ AGV（無人搬送車）による貨物輸送



出典：名古屋港管理組合 HP（フォトギャラリー）

<https://www.port-of-nagoya.jp/shokai/kohoshiryu/photogallery/photogallery/index.html>

施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約と関連用地の確保

プロジェクト

- ①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化
- ②物流関連企業の敦賀進出の促進
- ③土地利用の効率化・高度化



鞠山北地区においては、フェリー・内貿 RORO・製材・石炭・完成自動車・化学工業品等の様々な貨物が取り扱われており、平成 27 年（2015 年）に苦小牧航路の RORO 船が大型化したこと、平成 29 年（2017 年）から木材チップの取り扱いが始まったこと等から、岸壁の利用水準も高く用地不足が顕在化している。したがって鞠山南地区において、歴史ある絹掛ノ崎等の景観を残しながら、新たな用地造成によりふ頭・ヤードを確保すると共に、鞠山北、鞠山南の両地区において貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化を進める。あわせて、内航 RORO 航路の鞠山南移転による鞠山北岸壁のバルク船用岸壁の 2 バース化や、木質チップ、木質ペレット等の環境に優しい発電の原材料輸入拡大を図るとともに、新たな貨物に対応した増深を進める。

また、敦賀港の発展を見据えた物流企業などの誘致を進めるとともに、井の口地区における遊休化している水面貯木場の跡地利用等、企業のニーズを踏まえたうえで倉庫や運送事業の営業所などの用地不足への対応や、長距離輸送を行うトラックの安全性向上のためにトラックステーション誘致等を図る。なお、井の口地区の整備にあたっては、港とのアクセス道路の他、歴史・文化的背景、名勝の書院庭園が有名な西福寺の近傍であること等、その特性を踏まえた検討を行う。

引き続き、用地不足の解消に向けて土地利用の効率化を進め、官公庁船の再配置等にも取り組むとともに、将来的にはサイロや多層階施設等による高度化を図っていく。

■ 貨物種別ごとの鞠山北地区・鞠山南地区への集約による効率化の推進



施策Ⅲ 災害時の太平洋側港湾バックアップ港としての機能確保

プロジェクト

- ①災害に強い敦賀港の整備
- ②敦賀港アクセス向上に向けた高規格道路ネットワークの整備促進
- ③企業 BCP、リスク分散の観点による集荷
- ④施設の適切な維持管理や計画的な更新



敦賀港の事業継続計画（港湾 BCP）（令和 3 年（2021 年）1 月改訂）では、耐震バース（桜 E）を活用した緊急物資輸送や、内航航路（北海道・九州）や外航航路の早期復旧の方針、大規模災害発生時における復旧資機材等の支援、緊急物資輸送、一般貨物の代替輸送について北陸地域の港湾との連携が示されている。

近年における災害の頻発と発生時の逼迫性が叫ばれる大規模地震への対応を図るため、この港湾 BCP の実効性を高め、災害に強い敦賀港としての機能向上を図る。具体的には、日本海側で発生する災害に負けない港湾機能を確保するため、船舶の大型化に対応できるよう緊急物資輸送のための耐震バースの拡充を進めるとともに、港湾施設の耐震化をはじめとする防災体制確保に向けたハード・ソフト対策を平常時から進める。

さらに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ふ頭用地の確保や拡充等、災害発生時における中京圏・関西圏の経済活動の継続に資する港湾の整備を推進する。具体的には鞠山南地区で敦賀港の大水深を活かした連続バースを整備することにより、中京圏・関西圏の港湾機能のリダンダンシー確保を目指す。

また、現時点での対応策として、定期航路を用いた災害支援の他、現在の港湾施設による可能な企業 BCP への対応についても検討を進める。

あわせて、敦賀港へのアクセスのための高規格道路の早期整備（中部縦貫自動車道の早期県内開通、舞鶴若狭自動車道の早期 4 車線化、国道 8 号敦賀バイパスの 4 車線化）を促進し、バックアップ港としての機能向上を図るとともに、企業 BCP、リスク分散の観点から敦賀港のポートセールスにつなげていく。

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を実施する。



施策Ⅳ

港を中心とした観光誘客

プロジェクト

- ①クルーズ船誘致の推進
- ②金ヶ崎周辺の賑わい創出
- ③フェリー乗船客の利便性向上
- ④市民にも愛される港づくり



近年における我が国への外航クルーズ客船の寄港需要増加に伴い、「人道の港敦賀」としての歴史・観光資源、また背後圏の豊富な観光資源を活かし、観光行政とタイアップして、積極的にクルーズ船の誘致を推進する。

そのためにも、みなとオアシスに登録されている名勝気比の松原、金ヶ崎地区のボードウォークの他、赤崎海水浴場、鞠山北地区の釣り公園等、敦賀港に数多く立地する水際空間の魅力を発信する施設を活かしたまちづくりにより敦賀港の魅力向上を図っていく。

敦賀港の交流の中心地となる金ヶ崎周辺においては、魅力向上に向けたまちづくりと連携して、人道の港敦賀ムゼウムや赤レンガ倉庫等を活かした賑わいを創出していく。令和2年(2020年)11月には、敦賀市において平成30年(2018年)に策定された「金ヶ崎周辺施設整備基本計画」に基づき、人道の港敦賀ムゼウムがリニューアルオープンしたところである。さらに、敦賀市において民間の飲食・物販施設の誘致が計画されており、今後の様々な施策に、県、市、地元関係団体の協働により取り組んでいく。金ヶ崎地区では、平成26年(2014年)から冬のイルミネーション「ミライエ」が市民団体「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会により開催され、好評を博しており、プロジェクトマップや桜並木イルミネーション、遊覧船の運航等の新たな取組も視野に、ソフト施策も積極的な展開を図る。

さらに港と駅が近いことを活かし、クルーズアンドレール(クルーズ船、フェリーと北陸新幹線の連携)による県内観光地への誘客や、広域な観光地への周遊促進を図る。そのためにも、2次交通の充実を図るとともに、敦賀のまちの回遊性創出に向けて、敦賀駅から気比神宮、金ヶ崎へのルートに磨きをかけていく必要がある。将来的には、クルーズアンドレールおよびシベリア鉄道と船舶の連携による往年の欧亜国際連絡ルートの復活の可能性も模索していく。

また、フェリー乗船客用駐車場を整備し、フェリーターミナルへのアクセス向上を図るパークアンドクルーズを展開する。

市民にとっての敦賀港をより身近なものとするため、歴史ある敦賀港の魅力を観光客のみならず、地元市民に再認識してもらう取組も更に強化していく必要がある。具体的には、従来の工事現場見学にとどまらず、港の施設紹介ツアー、ナイトクルーズ等の夜景見学ツアー、校外学習機会の提供等に県、市、地元関係団体とともに取り組んでいく。

■ 人道の港敦賀ムゼウムと飲食・物販施設誘致のイメージ



出典：敦賀市

■ 敦賀港を中心とした観光誘致施策



■ 金ヶ崎周辺の観光資源

■ 人道の港敦賀ムゼウム



杉原千畝の生の声や難民が残していった時計、目撃した市民の貴重な証言、“命のビザ(複製)”などを展示しています。

■ 赤レンガ倉庫



明治期に外国人技師の設計によって建てられたレンガ倉庫で、敦賀港の繁栄ぶりを今に伝えています。

■ ボードウォーク



金ヶ崎緑地の海沿いに敷設されたボードウォーク・ボードデッキからは敦賀港を一望することができます。

■ 敦賀港イルミネーション ミライエ



写真の出典：敦賀市

敦賀港を臨む会場で LED 約 60 万個のイルミネーションで、ロマンチックな夜を演出しています。

■ 氣比神宮



写真の出典：福井「越前・若狭」の旅情報ふくいドットコム

仲哀天皇ほか六座を祀り、「越前一の宮」「北陸道の総鎮守」とも称される古社です。

■ 西福寺



江戸中期につくられた極楽浄土を表現した 1400 坪に及ぶ庭園を散策できます。

■ 背後圏の豊富な観光資源

■ 福井県恐竜博物館



写真の出典：福井県 HP

恐竜に関する資料を中心とした地球史を学習できる国内最大級の博物館です。

■ 曹洞宗大本山永平寺



写真の出典：永平寺

永平寺は、今から約 770 年前の寛元 2 年 (1244 年)、道元禪師によって開創された出家参禅の道場です。

■ 三方五湖レインボーライン



写真の出典：福井「越前・若狭」の旅情報ふくいドットコム

三方五湖レインボーラインは、美浜・若狭町にかけて広がる、約 11 km の有料道路です。リフト・ケーブルカーから上った先にある山頂公園からは名勝三方五湖、若狭湾が一望できます。

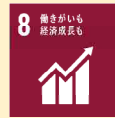
※敦賀駅から京都、大阪への鉄道アクセスは非常に便利で、新大阪までは特急を利用すれば約 80 分でアクセスできます。将来、北陸新幹線が新大阪まで延伸されれば所要時間が大幅に短縮され、約 44 分でアクセスが可能になります。

施策Ⅴ

ふ頭再編による貨客分離

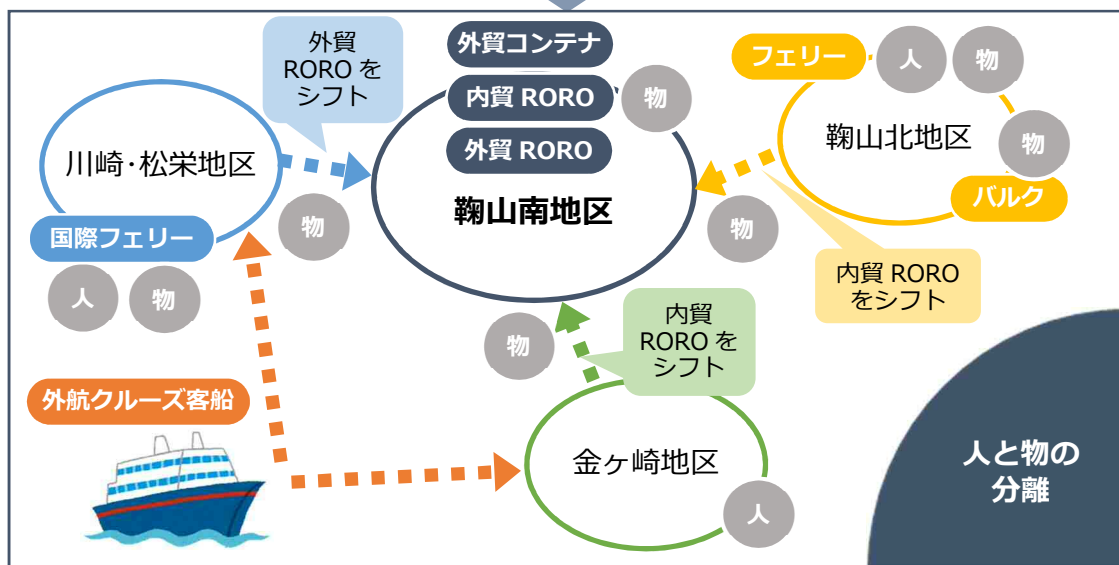
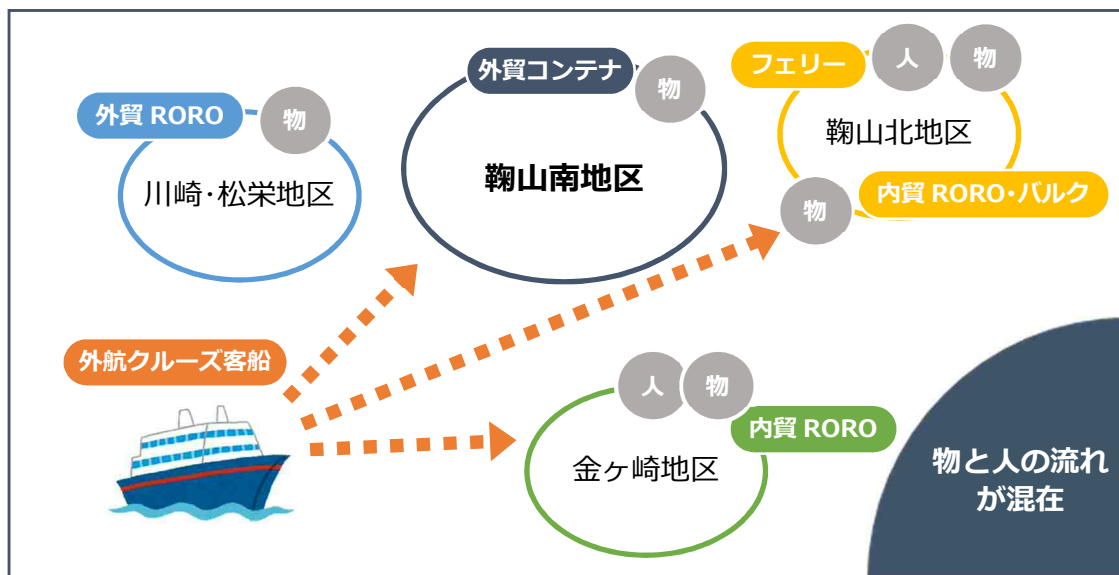
プロジェクト

- ①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成
- ②小型船溜まりの整備



北陸新幹線敦賀開業により、関西・中京に加え北陸・東日本への移動が容易になり、敦賀港が環日本海諸国との海上交通の玄関口となる。ふ頭再編と合わせ、日本海側の玄関口にふさわしいクルーズ・国際フェリー専用ターミナルを新たに整備することにより貨客分離を図り、物流と交流それぞれが安全で利便性の高い旅客ターミナルの形成を推進する。具体的には川崎・松栄地区の外貿 RORO を鞠山南地区にシフトすることにより、市街地に近い同地区に交流拠点となるクルーズ・国際フェリーターミナルの形成を検討する。

あわせて、川崎・松栄地区と敦賀市内との動線上に位置する蓬萊・桜地区の歴史ある倉庫群の利活用についても検討を進める。



■ 北陸新幹線敦賀駅との連携により旅客航路の玄関口となる敦賀港



出典：福井県長期ビジョン 令和2年7月

敦賀港周辺では井の口川をはじめ多数の不法係留が確認されており、関係者と協議しながら、これら放置艇対策のため遊休化している水面貯木場を活用した小型船溜まり等を整備する。また、整備による小型船の収容とあわせて、放置等禁止重点区域の設定等のソフト対策を実施する。

■ 敦賀港（井の口地区）で整備された小型船溜まり



■ 水面貯木場を活用した小型船溜まりのイメージ



施策Ⅵ 低炭素、再生エネルギー・リサイクルの推進

プロジェクト

- ①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進
- ②LNG インフラの誘致
- ③クリーンエネルギーの誘致
- ④モーダルシフトの促進



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、敦賀港においても低炭素・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。具体的には既に動きが顕在な PKS・木質チップ、木質ペレットによる発電の一層の推進とその原料輸入拡大に向けた港湾機能の強化を図る。

また、経済産業省の非効率な石炭火力発電のフェードアウトの方針を受けた当面の対策として、石炭火力発電の高効率化や混焼発電による CO₂ 削減を図る。

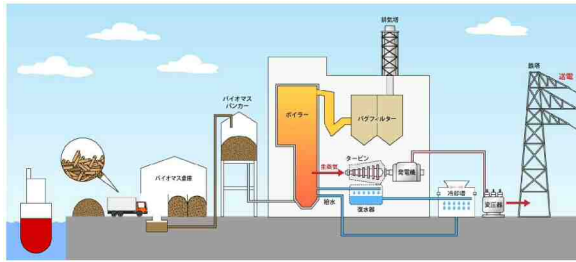
さらに、LNG 受入基地等の誘致、LNG バンカリング拠点の形成等に向けた検討を進めるとともに、2050 年までに二酸化炭素ネット排出量ゼロ（カーボンニュートラル）にする政府の政策目標に沿って、再生可能エネルギーや水素等のクリーンエネルギー関連拠点の誘致による環境に優しい港湾の実現を目指す。これら民間活力による新規事業を展開するための用地確保については、費用対効果を考慮の上で北陸新幹線大阪延伸や舞鶴若狭自動車道の 4 車線化に伴う建設発生土の有効活用も視野に、鞠山北防波堤背後の埋立による造成を想定する。

■ 環境に優しい港湾のイメージ



出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」

■ 敦賀港背後地での木質バイオマス発電



出典：敦賀グリーンパワー（株） HP
<http://www.tsuruga-gp.jp/index.html>

敦賀グリーンパワーでは、海外の森林で本来使われず処分されていた樹木をチップ加工し、大型船で輸送を行い、発電所にて燃焼することで電力を生み出しています。



出典：北陸電力（株） HP
<http://www.rikuden.co.jp/newenergy/>

北陸電力（株）敦賀火力発電所では、2007年6月から、石炭の一部を木質バイオマスで代替した木質バイオマス混焼発電を実施しています。

施策Ⅰ、施策Ⅱの推進により、敦賀港の日本海側物流拠点としての機能向上を図ることでモーダルシフトを促進し、CO₂排出量削減を図る。

中京圏から九州北部圏までの貨物輸送について敦賀－博多航路を利用した場合、全区間トラック輸送した場合に比べ、約70%（1トンの貨物につき125kg）のCO₂排出量削減となる。

敦賀－博多航路へのモーダルシフトに伴うCO₂削減量は年間15万8,000トンと推計される。

中京－九州北部間 モーダルシフトによるCO₂削減量【出発地：名古屋市役所 目的地：福岡市役所】

		距離 (km)		原単位 (g-CO ₂ /トン・km)	トン当たりCO ₂ (kg-CO ₂ /トン)		トン当たり CO ₂ 削減量 (kg-CO ₂)	博多航路への 転換量 (万トン/年)	CO ₂ 削減量 (t-CO ₂ /年)
					陸送	船舶			
全区間陸送	営業貨物車	770		233	179.41		125.05	126	157,568
敦賀－博多航路利用	営業貨物車	127	762	233	29.6	54.36			
	船舶	635		39	24.8				

施策Ⅶ

環境との調和・共生

プロジェクト

- ① 養浜等の海岸保全、藻場の保全
- ② 水産業の振興



敦賀港において残された自然海浜や藻場を保全すると共に、養浜等による海岸保全を推進する。これら自然環境や海域環境を保全し、さらに創造することによって持続可能な社会の形成に向けたエコ・ポートの構築を推進する。

一方、旧笹の川河口の船溜まりを漁業の振興のためのエリアとし、漁船の大型化に対応するよう、蓬萊・桜地区の岸壁を活用する。

藻場の再生に向けて、鉄鋼スラグなどにより、魚礁を整備し、漁場の回復につなげていく。また港湾の整備と並行して、水温や気象に影響されない陸上養殖の可能性についても、関係部局と協議していく。さらに、国内外の需要が見込まれる農林水産物の敦賀港を利用した販路開拓を検討していく。

これらの取組を進め、将来的には、敦賀港における環境との調和・共生をテーマにした施設等の設置も検討していく。

■ 自然環境の保全

■ 藻場 (アマモ)



■ 鉄鋼スラグによる藻場の再生



出典：NIPPON STEEL HP

https://www.nipponsteel.com/product/catalog_download/pdf/L005.pdf

磯焼けの原因の一つである海水中の鉄不足を解消するため、鉄鋼を生産する過程で発生する製鉄スラグと人口腐植土を混ぜ合わせたものを海中に敷設し、鉄分の供給をはかっています。

■ 敦賀港海岸における海岸整備

■ 海岸環境整備事業 赤崎地区



赤崎地区は遠浅海岸として知られています。しかしながら、近年は砂浜の減少等により利用者は減少傾向にあることから、人工海水浴場および多自然型護岸を整備することで、新たな魅力創出を図っています。

■ 海岸侵食対策事業 松原地区



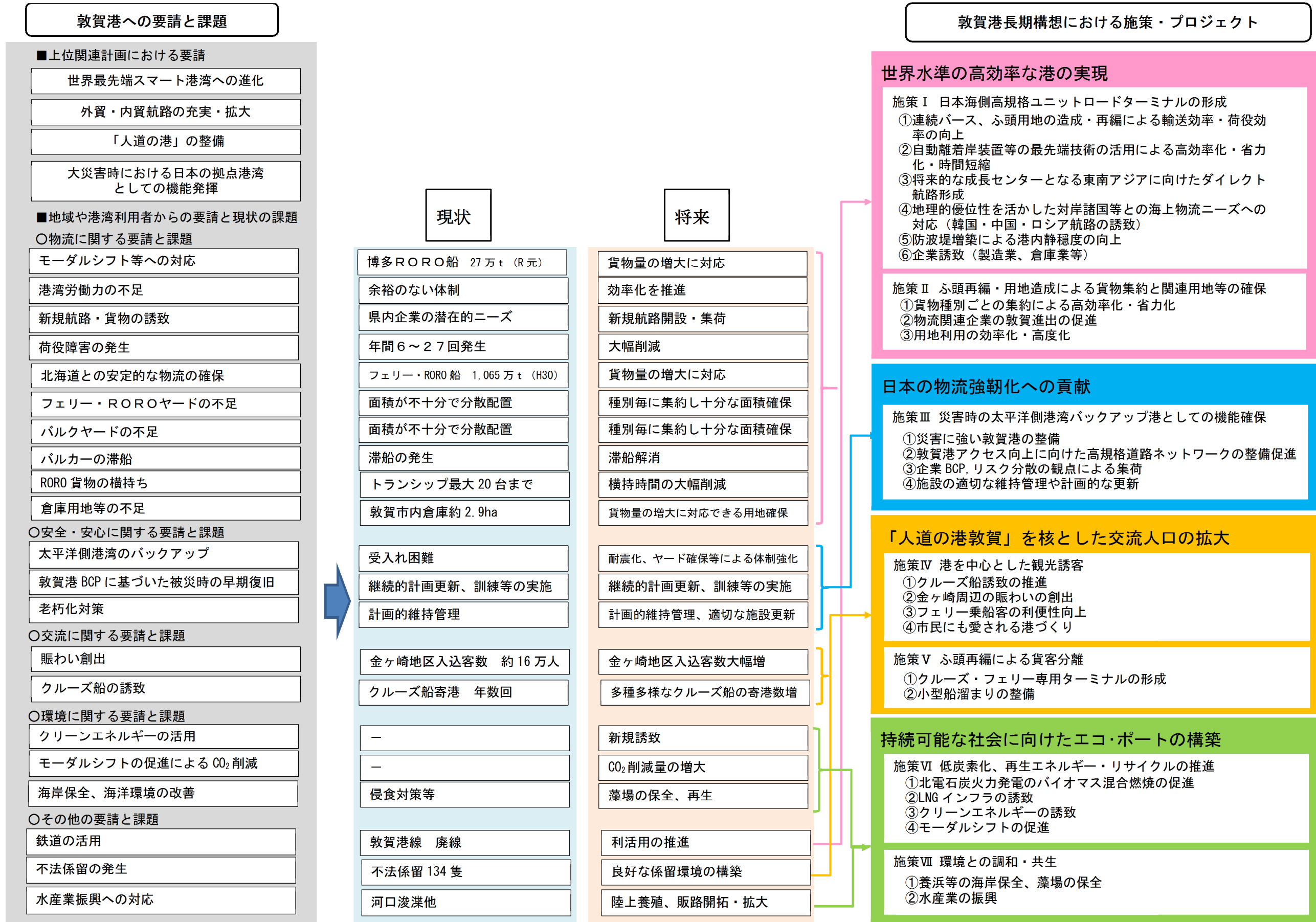
松原地区は、名勝「気比の松原」を有し、多くの観光客が訪れる県内でも有数の海水浴場です。近年の海岸侵食による汀線の後退や、松林の被害が発生しており、笹の川河口の浚渫砂も活用したサンドバイパス等による養浜を実施しています。

■ 海岸侵食対策事業 縄間地区



縄間地区は海岸線に沿って県道竹波石立縄間線があり、住宅が密集しています。冬季風浪時の越波による通行止めや住宅の被害が生じていることから、海岸保全施設を整備し被害の軽減を図っています。

7.2 敦賀港への要請と課題と主要施策・プロジェクトの関係



7.3 各プロジェクトが対応する課題と要請および期待される効果

施策Ⅰ 日本海側高規格ユニットロードターミナルの形成

①連続バース、ふ頭用地の造成・再編による輸送効率・荷役効率の向上

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
モーダルシフト等への対応	内貨貨物の増加に対応するための九州航路 RORO 船の大型化への対応 (約 8 千 GT ⇒ 大型化)
港湾労働力の不足	ユニットロードターミナルを形成することで貨物を集約し荷役効率を向上
新規航路・貨物の誘致	県内企業等のニーズ（東南アジア・中国ダイレクト）に対応した大型貨物船の就航
北海道との安定的な物流の確保	内貨貨物の増加に伴う北海道航路 RORO 船大型化への対応 (約 1 万 2 千 GT ⇒ 大型化)
ヤードの不足（鞠山南）	コンテナ・RORO の取扱貨物の増大に対応するためのヤードの確保 (約 18ha ⇒ 倍増)
RORO 貨物の横持ち	トランシップ貨物の取扱増大に対応するため、北海道、九州の両航路の RORO 船を同一岸壁に係留
倉庫用地等の不足	取扱貨物の増大に対応するため、新たな倉庫用地を確保 (約 2.9ha ⇒ 約 5 割増)

②自動離着岸装置等の最先端技術の活用による高効率化・省力化・時間短縮

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
港湾労働力の不足	最先端技術の活用による省力化、時間短縮
新規航路・貨物の誘致	リードタイム削減による集荷
ヤードの不足（鞠山北・鞠山南）	車両管理システム等の活用による高度利用
鉄道の活用	AGV（無人搬送車）等による貨物輸送の高効率化・省力化

③将来的な成長センターとなる東南アジアに向けたダイレクト航路形成

④地理的優位性を活かした対岸諸国等との海上物流ニーズへの対応（韓国・中国・ロシア航路の誘致）

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	県内企業等のニーズへの対応 アンケートによる潜在貨物（約 4 万 TEU）

⑤防波堤増築による港内静穏度の向上

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
荷役障害の発生	荷役障害 年 6～27 回 ⇒ 年 0～6 回

⑥企業誘致（製造業、倉庫業等）

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	一層の集荷と新規航路誘致

施策Ⅱ ふ頭再編・用地造成による貨物集約と関連用地の確保

①貨物種別ごとの集約による高効率化・省力化

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
港湾労働力の不足	貨物種別ごとの集約による荷役効率の向上
新規航路・貨物の誘致	木質チップ、木質ペレット等の輸入拡大への対応
ヤードの不足（鞆山北）	フェリー・ROROの取扱貨物の増大に対応するためのヤードの確保 (約15ha ⇒ 約3割増)
バルカーの滞船	北海道 RORO 船の鞆山南移転に伴う2バース化

②物流関連企業の敦賀進出の促進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
倉庫用地等の不足	取扱貨物の増大に対応するため遊休化している水面貯木場の埋立による用地確保（皆増）

③用地利用の効率化・高度化

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	官公庁船の再配置による新たな岸壁・ヤードの確保
フェリー・RORO ヤードの不足	多層階施設の導入による高度化
バルクヤードの不足	サイロの導入による高度化

施策Ⅲ 被災時の太平洋側バックアップ港としての機能確保

①災害に強い敦賀港の整備

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
太平洋側港湾のバックアップ	耐震バースの拡充による強靱化（鞆山南岸壁他）
敦賀港 BCP に基づいた被災時の早期復旧	ソフト対策による防災体制の確保

②敦賀港アクセス向上に向けた高規格道路ネットワークの整備促進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
太平洋側港湾のバックアップ	敦賀港へのアクセス向上により災害発生時の中京・関西圏の経済活動継続へ寄与

③企業 BCP、リスク分散の観点による集荷

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
新規航路・貨物の誘致	企業 BCP、リスク分散の観点からのポートセールスによる集荷

④施設の適切な維持管理や計画的な更新

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
老朽化対策	適切な港湾施設の維持管理

施策Ⅳ 港を中心とした観光誘客

①クルーズ船誘致の推進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クルーズ船の誘致	クルーズ船誘致 年間5回 ⇒ 年間10回

(中間目標)

②金ヶ崎周辺の賑わい創出

③フェリー乗船客の利便性向上

④市民にも愛される港づくり

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
賑わい創出	金ヶ崎緑地入込み客数 約16万人 ⇒ 約20万人 フェリー乗船客数 約6万8千人 ⇒ 約9万人

(中間目標)

施策Ⅴ ふ頭再編による貨客分離

①クルーズ・フェリー専用ターミナルの形成

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クルーズ船誘致	市街地に近い川崎・松栄地区へのクルーズ・国際フェリー専用バースの確保 対象船舶(大型クルーズ船(例)ダイヤモンド・プリンセス)
賑わい創出	蓬莱・桜地区の歴史ある倉庫群の利活用

②小型船溜まりの整備

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
不法係留の発生	井の口の水面貯木場の活用による放置艇対策と放置等禁止重点区域の設定

施策Ⅵ 低炭素、再生エネルギー、リサイクルの推進

①北電石炭火力発電のバイオマス混合燃焼の促進

②LNG インフラの誘致

③クリーンエネルギーの誘致

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
クリーンエネルギーの活用	環境問題への寄与

④モーダルシフトの促進

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
モーダルシフト促進によるCO ₂ 削減	年間CO ₂ 削減量 約15万8千トン(博多航路)

施策Ⅶ 環境との調和・共生

①養浜等の海岸保全、藻場の保全

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
海岸保全、海洋環境の改善	侵食対策の推進、藻場の保全（3 か所）

②水産業の振興

対応する課題と要請	プロジェクトの実施により期待される効果
水産業振興への対応	船舶の大型化に対応、陸上養殖、販路開拓