



# 敦賀港長期構想

令和3年3月 福井県



## 目次

はじめに .....	1
1. 敦賀港の概要と特徴 .....	2
2. 敦賀港の現状 .....	5
2.1 取扱貨物量の推移 .....	5
2.2 コンテナ航路の現況・取扱貨物 .....	7
2.3 フェリー航路の現況・取扱貨物 .....	10
2.4 RORO 航路の現況・取扱貨物 .....	12
2.5 バルクの現況・取扱貨物 .....	17
2.6 施設別利用状況等 .....	20
2.7 敦賀港背後企業の立地状況 .....	22
2.8 防災への取組 .....	24
2.9 クルーズ船の寄港 .....	25
2.10 臨海部の緑地・集客施設の使用状況 .....	26
2.11 クリーンエネルギー等環境貢献に対する動き .....	27
2.12 港内の自然と水域環境 .....	28
3. 敦賀港への要請と課題 .....	29
4. 敦賀港の将来的な利用増加につながる新たな動き .....	44
5. 上位・関連計画における敦賀港への要請 .....	47
6. 敦賀港の将来像と基本理念・方向性 .....	51
7. 基本理念と方向性を踏まえた主要施策・プロジェクト .....	53
7.1 主要施策・プロジェクト .....	53
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 .....	66
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 .....	67
8. 敦賀港の空間利用構想 .....	71
8.1 基本ゾーニング .....	71
8.2 機能配置ゾーニング .....	73
9. 長期構想の展開イメージ .....	75
9.1 施策の展開シナリオ .....	75
9.2 地区別の展開イメージ .....	79
9.3 ソフト施策の展開方針 .....	83
10. 付属資料 .....	84

## はじめに

敦賀港は、日本海側のほぼ中央に位置し、我が国で有数の長い歴史を誇る港である。近代には、明治 32 年（1899 年）、勅令により「開港場」に指定され、令和元年（2019 年）、開港 120 周年を迎えている。現在は、海上輸送網の拠点となる重要港湾に位置付けられており、本州日本海側で新潟港に次ぐ取扱貨物量を誇っている。

また、現在整備中の中部縦貫自動車道や 4 車線化が進められている舞鶴若狭自動車道の整備効果により、中京・京阪神地域と高速道路網で複数ルートが確保されるとともに、名古屋から約 120km、大阪からも約 180km と近距離にあり、太平洋側の主要経済圏域へのアクセス性の高い太平洋側との連携に優れた日本海側随一の港湾でもある。

敦賀港の主要航路としては、北海道苫小牧港との間にフェリー、RORO 船定期航路が開設されており、北海道と本州中～西部地域の物流を担っている。更に、平成 31 年（2019 年）から博多港との間に日本海側で唯一の本州と九州を結ぶ RORO 船定期航路が開設されたことで、敦賀港を中心に日本の南北を結ぶ海上輸送路が形成されている。

一方、平成 27 年（2015 年）9 月の国連サミットにおいて全会一致で採択された SDGs（持続可能な開発目標）の理念のもと、経済、社会、環境の統合的向上による持続可能な社会の構築に向けて、港湾の果たす役割はますます高まっている。敦賀港においても、人口減少・労働力不足、モーダルシフトの進展、南海トラフ巨大地震等の災害の切迫、地球温暖化など全国的に取り組むべき課題に対応する必要がある。

こうした背景から、敦賀港の抱える諸課題を解決し、関西圏、中京圏に近い日本海側港湾としての地理的特性を活かして物流、交流の拠点として本港が飛躍する意義は大きい。特に現地水深が 15m 以上ある敦賀港は、関西圏や中京圏の港湾が被災したときのバックアップ港として十分なポテンシャルを有しており、その特性を生かす必要がある。

「敦賀港長期構想」は、おおむね 20 年～30 年の長期的視点から、港の基本的な方向性および将来像等について、下図に示すとおり、学識経験者、地元港湾関係者等による検討会を経て策定するものである。

### ■ 敦賀港長期構想の全体構成

