

敦賀港港灣計画書

— 改訂 —

令和3年12月

敦賀港港灣管理者

福井県

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成17年10月福井県敦賀港地方港湾審議会
- ・平成17年11月交通政策審議会第16回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

- ・平成27年2月福井県敦賀港地方港湾審議会
- ・平成29年2月福井県敦賀港地方港湾審議会
- ・平成29年3月交通政策審議会第66回港湾分科会
- ・平成31年2月福井県敦賀港地方港湾審議会

の議を経た敦賀港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I 港湾計画の方針	1
1 港湾の沿革及び役割	1
2 敦賀港を取り巻く状況	2
3 計画の方針	3
II 港湾の能力	5
III 港湾施設の規模及び配置	6
1 公共埠頭計画	6
2 フェリー及び旅客船埠頭計画	7
3 外郭施設計画	8
4 小型船だまり計画	9
5 臨港交通施設計画	10
IV 港湾の環境の整備及び保全	11
1 港湾環境整備施設計画	11
2 自然的環境を整備又は保全する区域	11
V 土地造成及び土地利用計画	12
1 土地造成計画	12
2 土地利用計画	13
VI その他重要事項	14
1 国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として 機能するために必要な施設	14
2 大規模地震対策施設	14
3 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	16
4 その他留意事項	17

I 港湾計画の方針

1 港湾の沿革及び役割

敦賀港は、日本海沿岸部のほぼ中央、敦賀湾の奥部に位置する天然の良港であり、古くから我が国と対岸諸国を結ぶ中継地として、また、北海道をはじめとする国内各地を結ぶ交易拠点として栄えてきた。

昭和26年には重要港湾の指定を受け、背後地域に立地する鉱工業の主要原燃料となる鉱産品、林産品等の輸移入基地として繁栄した。昭和45年には北海道の小樽港との間（現在は苫小牧港との間）に定期フェリーが就航し中京・京阪神地区と北海道を結ぶフェリー基地として発展した。

外貿では、平成2年にコンテナ貨物の取り扱いが開始され、さらに平成22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。

内貿では、苫小牧港との間のフェリー定期航路に加え、平成14年には苫小牧港との間にRORO船定期航路が開設、さらに平成31年には博多港との間にもRORO船定期航路が開設されるなど、北海道と九州を結び、日本全域を背後圏とする日本海側ユニットロードターミナルを形成している。

また、平成3年から稼働中の石炭火力発電に加え、平成29年から稼働したバイオマス発電のためのエネルギー基地としても重要な役割を担っている。

さらに、赤レンガ倉庫や人道の港敦賀ミュージウム、国指定の名勝である^{けひ}気比の松原など、歴史と自然に恵まれた交流ゾーンが形成されている。

2 敦賀港を取り巻く状況

敦賀港は中京・京阪神の二大経済圏を背後に有し、国道8号敦賀バイパスにより北陸自動車道に直結しており、舞鶴若狭自動車道や整備が進む中部縦貫自動車道により、中京・京阪神との間に複数のルートが確保されている。これらの高速道路網の整備により名古屋、大阪から2時間圏内にある唯一の日本海側港湾である。

こうした地理的優位性もあり、特に内貿貨物は年々増加しており、本港の取扱貨物量は平成30年において、外貿379万トン（うち外貿コンテナ貨物33万トン（3万7千TEU）、内貿1,217万トン（うちフェリー貨物855万トン、RORO貨物246万トン）、合計1,596万トンに達している。

このように増大する貨物に対応するため、平成22年には^{まりやまみなみ}鞠山南国際物流ターミナルの本格供用を開始し、さらに平成28年から拡張工事に着手している。

今後進行する人口減少等によるトラックドライバー不足や二酸化炭素排出削減の要請を要因とした海運へのモーダルシフトの進展において、敦賀港が果たす役割は極めて大きく、内貿では、中京・京阪神地区との時間距離の近さを背景に北海道・九州との間に高い物流需要がある。

外貿では、最近の我が国の産業の生産、流通、販売の拠点は中国から東南アジアへの移行が進んでいることから、福井県内企業等から中国航路に加え、東南アジア向けの外貿コンテナ航路の開設を強く求められている。また、「2050年カーボンニュートラル」の実現に向けて、当面の石炭火力発電のバイオマス混合発電や、新たなクリーンエネルギーへの対応が必要である。

このような背景のもと、取扱貨物量増加に伴い、埠頭用地の不足が深刻になりつつある。また、荷役の効率化や船舶の大型化に対応するための岸壁の整備も急がれているところである。さらに、冬季においては波浪により荷役障害が生じており、定期航路の定時性と荷役の安全性を確保する観点からも、なお一層の静穏度の向上が強く望まれている。

加えて、近年、発生の切迫性が叫ばれている南海トラフ巨大地震等発生時には、敦賀港は中京・京阪神に近い港湾としてバックアップ機能が求められており、本港の機能強化は日本の物流の強靱化にも寄与するものである。

一方で、物流・産業等の機能の拡充と高度化に加え、北陸新幹線延伸を見据え、国際交流機能や、みなと資産を活用した賑わい空間の創造などが求められており、クルーズ船の誘致やまちづくりと連携した観光振興を図っていく必要がある。

また、敦賀港には^{けひ}気比の松原など、自然豊かな環境が残されていることから、これらを維持、保全しながら、港湾整備を進めていく必要がある。

さらに、海上人命安全条約への対応、災害、海難事故等への迅速な対応のため、港内の保全機能の集約・強化が求められている。併せて、船舶航行安全の面から公共水域のプレジャーボート等の適正な保管、秩序ある水域の利用を推進することも重要である。

3 計画の方針

このような社会情勢や港湾に対する要請に対処し、令和2年7月に策定された「福井県長期ビジョン」の将来像「飛躍するふくい」の実現に向けて、スマート港湾への進化やバックアップ機能の確保、物流ネットワークの構築、「人道の港」整備を目指し、令和10年代半ばを目標年次とし、

以下のように港湾計画の基本方針を定め、改訂するものである。

<物流>

- 1) 地理的優位性を活かし、新たな対岸航路開設やモーダルシフトの進展に伴う新たな物流ニーズに的確に対応できる世界水準の高効率な港の実現
- 2) 中京・京阪神と北海道との安定的な物流を支えるとともに、九州との物流のモーダルシフトに対応したユニットロードターミナルの形成

<安全・安心>

- 3) 災害に強い港であると同時に、高規格道路ネットワークを活かした太平洋側港湾のバックアップにより日本の物流強靱化へ貢献

<交流>

- 4) 北陸新幹線敦賀開業を契機とし、大陸との交易の歴史を踏まえた「人道の港敦賀」を核とする交流人口の拡大

<環境>

- 5) 資源循環型産業のニーズに対応し、持続可能な社会に向けたエコ・ポートの構築

以上の方針を踏まえ、多様な機能を適正に配置し、効率性、安全性、快適性の高い空間を形成するため、陸域約200haと、水域約2,700haからなる港湾空間を以下のように利用する。

- ① まりやまきた 鞠山北埠頭、まりやまみなみ 鞠山南埠頭は物流ゾーンとする。
- ② かねがさき 金ヶ崎地区、ほうらい 蓬萊・さくら 桜地区、かわさき 川崎・まつえ 松栄地区、まつばら 松原地区、はなじり 花城地区、い ぐち 井の口地区は交流ゾーンとする。
- ③ まりやま 鞠山防波堤南側、あかさき 赤崎地区等はエコゾーンとする。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次における取扱貨物量、港湾利用者数を次のように定める。

取扱貨物量	外貿 (うちフェリー) (うち外貿コンテナ)	520万トン (10万トン) (120万トン(9万TEU))
	内貿 (うちフェリー) (うち内貿コンテナ)	1,840万トン (1,010万トン) (120万トン(12万TEU))
	合計	2,360万トン
港湾利用者数	旅客施設利用者	15万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 ^{まりやまみなみ} 鞠山南地区

外貿コンテナ、外貿RORO、内貿コンテナ、内貿RORO貨物を集約して適正に取り扱うこと、さらに大型貨物船によるバルク貨物に対応するため、ユニットロードターミナルとしての公共埠頭を次のとおり計画する。

水深14m 岸壁1バース 延長260m (コンテナ船用)

[既定計画の変更計画]

水深14m 岸壁1バース 延長330m (コンテナ船・RORO船用)

[既定計画の変更計画]

水深9m 岸壁1バース 延長220m (RORO船用)

[既定計画の変更計画]

埠頭用地 32ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち13ha既設、6ha工事中) [既定計画の変更計画]

既定計画

水深14m 岸壁2バース 延長560m

(うち280m既設、130m工事中)

埠頭用地 20ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)

(うち13ha既設、6ha工事中)

なお、効率的な荷役のため、所要の規模のガントリークレーンを設置する。

2 フェリー及び旅客船埠頭計画

2-1 フェリー及び旅客船埠頭計画

かわさき まつえ
川崎・松栄地区

外貿フェリー需要及び外航クルーズ需要に対処するため、既設の公共埠頭を利用転換し、フェリー及びクルーズ対応埠頭として次のとおり計画する。

水深10m 岸壁1バース 延長390m [既設の変更計画]

埠頭用地 5ha (旅客施設用地 1ha

荷捌施設用地及び保管施設用地 4ha) (既設)

既設

水深8m 岸壁1バース 延長240m

埠頭用地 5ha (旅客施設用地 1ha

荷捌施設用地及び保管施設用地 4ha)

3 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

3-1 防波堤

まりやまきた 鞠山北地区 まりやま 鞠山防波堤 延長 1, 630 m (うち 1, 330 m 既設)

[既設の変更計画]

既設

まりやま 鞠山防波堤 延長 1, 330 m

なお、鞠山南地区の土地造成に伴い、かわさきまつえ 川崎松栄防波堤 362 m を廃止する。

まりやまみなみ 鞠山南地区 かわさきまつえ 川崎松栄防波堤 延長 362 m [廃止]

4 小型船だまり計画

4-1 ^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄地区

プレジャーボート等の適正な係留・保管のための小型船だまりを次のとおり計画する。

^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄棧橋

小型棧橋 1基 [新規計画]

4-2 ^い井の口^{くち}地区

プレジャーボート等の適正な係留・保管のための小型船だまりを次のとおり計画する。

^い井の口^{くち}1号小型船だまり

物揚場 水深2m 延長300m (既設)

船揚場 延長10m (既設)

埠頭用地 1ha [既定計画]

^い井の口^{くち}2号小型船だまり

物揚場 水深2m 延長240m [新規計画]

埠頭用地 1ha [新規計画]

既設

^い 井の口 ^{くち} 1号小型船だまり	物揚場	水深2m 延長300m
	船揚場	延長10m

既定計画

^い 井の口 ^{くち} 1号小型船だまり	小型棧橋	3基
	埠頭用地	1ha

5 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を以下のとおり計画する。

5-1 道路

臨港道路^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄埠頭線

起点 臨港道路^{かわさきまつえ}川崎松栄臨港線

終点 ^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄埠頭 2車線 [既定計画]

臨港道路^{まりやまみなみ}鞠山南C線

起点 臨港道路4号線

終点 ^{まりやまみなみ}鞠山南地区場外離着陸場 2車線 [新規計画]

既設

臨港道路^{まりやまみなみ}鞠山南B線

起点 臨港道路4号線

終点 ^{まりやまみなみ}鞠山南地区場外離着陸場 2車線

既定計画

臨港道路^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄埠頭線

起点 臨港道路^{かわさきまつえ}川崎松栄臨港線

終点 ^{かわさき}川崎・^{まつえ}松栄埠頭 2車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

1 港湾環境整備施設計画

港湾の環境整備を図るため、既定計画通りとする。

既定計画

かわさき まつえ
川崎・松栄地区 緑地 2 h a

用途の変更に伴い、以下の緑地を変更する。

まりやまみなみ
鞠山南地区 緑地 1 h a (既設) [既定計画の変更計画]

かねがさき ほうらい さくら
金ヶ崎地区・蓬萊地区・桜地区 緑地 4 h a (既設)

[既定計画の変更計画]

既定計画

まりやまみなみ
鞠山南地区 緑地 2 h a (うち 1 h a 既設)

かねがさき ほうらい さくら
金ヶ崎地区・蓬萊地区・桜地区 緑地 4 h a (うち 4 h a 既設)

2 自然的環境を整備又は保全する区域

まつばら
松原地区、藻場の形成が認められる自然海岸において、敦賀湾の海域環境の保全に寄与するため、「自然的環境を保全する区域」を次のとおり計画する。

まつばら
松原地区の前面水域、藻場の形成が認められる自然海岸の前面水域において「自然的環境を保全する区域」を定める。

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応し、併せて効率性、安全性、快適性の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成及び土地利用を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

単位：h a

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	工業用地	交通機能 用地	危険物 取扱施設 用地	緑地	都市機能 用地	合計
まりやまみなみ 鞠山南地区	(11) 11	(5) 5			(1) 1				(17) 17
い くち 井の口地区	(1) 1	(5) 5							(7) 7
合計	(13) 13	(10) 10	0	0	(1) 1	0	0	0	(24) 24

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計にならない。

2 土地利用計画

単位：h a

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連 用地	交流厚生 用地	工業用地	交通機能 用地	危険物 取扱施設 用地	緑地	都市機能 用地	合計
まりやまきた 鞍山北地区	(19) 19	(4) 4		(108) 108	(6) 6		(3) 3		(140) 140
まりやまみなみ 鞍山南地区	(32) 32	(9) 9			(5) 5		(1) 1		(47) 47
かねがさき 金ヶ崎地区	(7) 7	(2) 2	(1) 1		(2) 2	(3) 3	(4) 4		(18) 18
ほうらい さくら 蓬莱・桜地区	(1) 1	(1) 1	(3) 3		(2) 2				(7) 7
かわさき まつえ 川崎・松栄地区	(8) 8	(2) 2			(3) 3		(2) 2		(15) 15
い くら 井の口地区	(3) 3	(7) 7		(10) 10					(20) 20
はなじり 花城地区	(1) 1	(1) 1							(2) 2
なご 名子地区	(1) 1								(1) 1
じょうぐう 常宮地区	(1) 1	(6) 6							(6) 6
くつ 沓地区	(1) 1	(2) 2							(2) 2
合計	(71) 71	(33) 33	(5) 5	(118) 118	(17) 17	(3) 3	(11) 11	0	(257) 257

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計にならない。

VI その他重要事項

1 国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回計画している施設のうち、国際海上輸送網または国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は、次のとおりである。

まりやまきた
鞠山北地区

まりやま
鞠山防波堤 延長 1,630 m [既設の変更計画]

まりやまみなみ
鞠山南地区

水深 9 m～14 m 岸壁 3 バース 延長 810 m

[既定計画の変更計画]

かねがさき
金ヶ崎地区

臨港道路 3 号線 延長 440 m [既定計画]

2 大規模地震対策施設

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送、住民の避難等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

まりやまみなみ
鞠山南地区

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 220 m

[既定計画の変更計画]

今回計画している施設のうち、以下の施設について、大規模地震が発生した場合に必要な国際・国内海上幹線物流機能を維持するため、大規模地震対策施設として計画する。

まりやまみなみ
鞠山南地区

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 260 m (コンテナ船用)

[既定計画の変更計画]

水深 14 m 岸壁 1 バース 延長 330 m

(コンテナ船・RORO船用) [既定計画の変更計画]

道路

臨港道路 3 号線 (既設)

起点 まりやまきた
鞠山北埠頭

終点 主要地方道敦賀港線 4 車線のうち

起点 まりやまきた
鞠山北埠頭

終点 臨港道路 4 号線 4 車線

臨港道路 4 号線 (既設)

起点 臨港道路 3 号線

終点 まりやまみなみ
鞠山南埠頭 2 車線

3 その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

1) 橋梁の桁下空間

港湾を利用する船舶等の航行上支障がないように桁下空間を次のとおり計画する。

橋梁名	桁下空間
港大橋	中央部 幅32m 高さN.H.H.W.L.+9.0m

注)N. H. H. W. L. は略最高高潮面であり、D. L+1. 0mとする。

既設

橋梁名	桁下空間
港大橋	中央部 幅32m 高さN.H.H.W.L.+11.2m

注)N. H. H. W. L. は略最高高潮面であり、D. L+1. 0mとする。

2) 放置等禁止区域の指定

敦賀港において、港湾区域を安全かつ円滑に利用することができるよう、次のとおり、放置等禁止区域の指定を予定している。

- ・放置等禁止区域の範囲 ^{まりやま} 鞠山防波堤先端から ^{はなじり} 花城地区を結ぶ線より港内の水域全域

3) 開発空間の留保

^{まりやま} 鞠山防波堤南側の水域については、将来の貨物需要・土地需要に対応するための開発空間として留保し、今後、その具体化を検討する。

4 その他留意事項

敦賀港は自然水深が深い天然の良港であることから、^{まりやまみなみ}鞠山南地区の岸壁の築造に当たっては、将来的な船舶の大型化も見据え、将来にわたるライフサイクルコストが適正になる方法を検討する。