



港の概要（沿革）

敦賀港は、日本海側における天然の良港であり、古くから我が国とアジア大陸を結ぶ交易拠点として、また、江戸中期以降は北前貿易の中継基地として栄えてきました。こうした歴史を踏まえ、明治32年に勅令により開港場に指定され、同35年にはウラジオストクとの間に定期航路が開設されました。また、同40年に第1種重要港湾の指定を受けたことにより、敦賀港は、軍事、経済、文化交流の拠点としてますます重要性を高め、同45年からは敦賀からウラジオストクまでの航路に接続するための新橋駅と金ヶ崎駅（現、敦賀港駅）を直通で結ぶ欧亚国際連絡列車が運転されるなど、交通の要路として位置づけられ、黄金時代を築くに至りました。

第2次世界大戦後は、国際情勢の変化により対岸諸国との貿易が途絶したことから、港勢は不振を極めるようになりましたが、昭和26年の重要港湾および外国人出入国港の指定を契機に、背後地域に立地する鉱工業の主要原材料となる鉱産品、林産品等の輸移入基地として栄えてきました。

昭和45年には北海道小樽港との間（現在は苫小牧港との間）に定期フェリーが就航し、京阪神・中京地区と北海道を結ぶフェリー基地として発展しました。平成2年には外資コンテナ貨物の取扱が開始され、平成22年には韓国釜山港とを結ぶ国際RORO船定期航路が就航しました。また平成31年4月には博多港との間に新たなRORO船定期航路が就航し、更に令和4年3月からは神戸港との間に国際フィーダー航路が就航するなど、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ます。

近年敦賀港において、生産機能の拡充、物流機能の高度化に加え、国際交流機能、情報集積機能の拡充など、背後地域の発展に先導的役割を果たすことが要請されるとともに、石炭火力等のエネルギー基地としての一層の発展や、地域住民が港や海に親しめる賑わい空間の創出、安全かつ健全な海洋性レクリエーション活動の場の確保など、多様な要請が寄せられています。

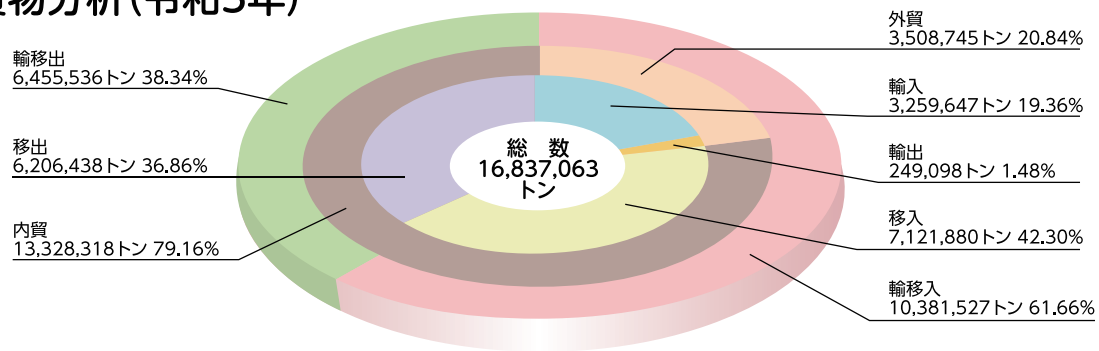
このような情勢の中で、貨物のコンテナ化や船舶の大型化に対応した公共ふ頭等の整備を進める一方、再開港として港湾緑地を整備し、さらに、両地区を結ぶ臨港トンネルも整備しました。

平成22年10月には、鞠山南国際物流ターミナルの一部が完成し、本格供用を開始しました。

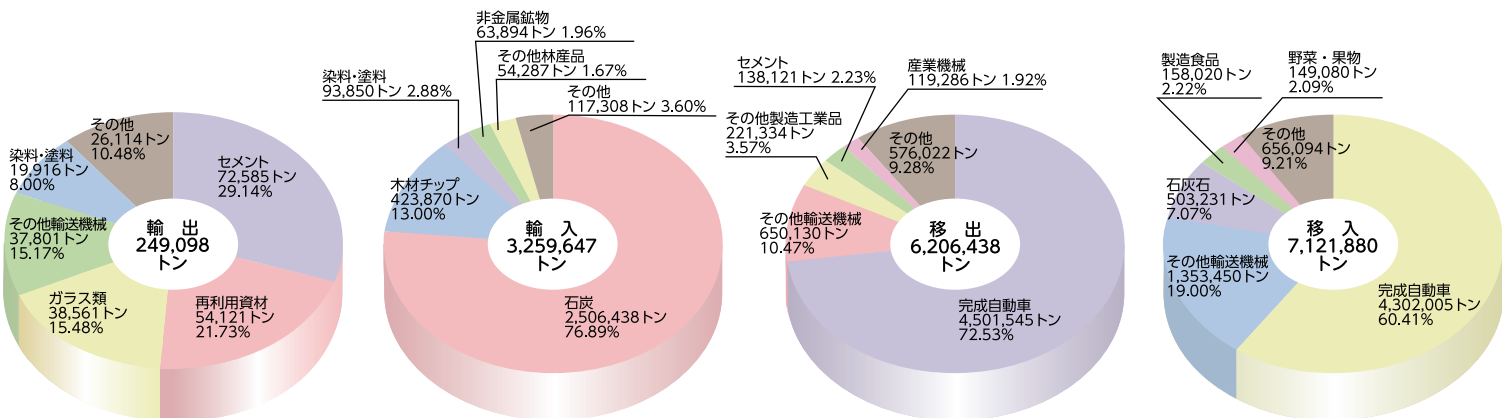
平成28年3月からは貨物量の増加によるふ頭用地不足を解消するため、鞠山南国際物流ターミナルの拡張事業として県がふ頭用地の整備を、また、平成29年4月からは国が岸壁の延伸事業に着手し、令和5年11月に供用を開始しました。

現在は複合一貫輸送ターミナル整備事業として、更なる岸壁の延伸とふ頭用地の拡張を行っており、敦賀港の機能強化に向け着実に整備を進めております。

●海上出入貨物分析(令和5年)



●品種別輸移出入構成(令和5年)



●地域別輸移出入構成(令和5年)

