

わが国には、2015年4月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,879の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、ポートオーソリティ（港湾局、港務局）や地方自治体などの組織によって管理、運営されています。

中部9県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が287港、総数360港が整備されている。「中部の港湾探訪」では、物流機能を通じて広く、産業経済に寄与しているとの視点から、各県の国際拠点港湾をおよび重要港湾を対象としており、第8回として敦賀港を紹介します。

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部长 田辺 義夫
 公益財団法人中部圏社会経済研究所総務部主任 折戸 厚子

第8回 敦賀港 数々の歴史の舞台となった交通の要衝



写真提供：国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所

敦賀港プロフィール

区分（港湾法）	重要港湾				
日本海側拠点港の機能別選定	国際フェリー・国際RORO船				
主な係留施設（水深別内訳）	本 港 地 区			新 港 地 区	
	川崎・松栄地区	金ヶ崎地区	蓬萊・桜地区	鞠山南地区	鞠山北地区
－5.5 m			2（耐震1）		
－7.5 m	1	1	3		
－8.0 m					1
－9.0 m					1
－10.0 m	2	1			1（専用岸壁）
－12.0 m					2
－14.0 m				1	1（専用岸壁）
計	3	2	5	1	6

1. 概要と沿革

(1) 概要

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。三方が山に囲まれ、湾の水深は深く、敦賀半島が季節風を遮る天然の良港であり、古代から大陸に向けた交通の要所として栄えてきた。

福井県嶺南地域の中心都市である敦賀市に在りし、関西・中部の二大経済圏に最も近い日本海側港湾という地理的特性を生かし、北海道との間にフェリーおよびRORO船^(※1)の定期航路を有するなど、国内の物流拠点として重要な役割を果たしているほか、対岸諸国との定期コンテナ航路、RORO船航路を活用して、韓国、中国をはじめ東南アジアとの貿易も盛んに行われている。

(2) 沿革

敦賀港は、奈良時代から三大要津^{ようしん(※2)}の1つに数えられ、近畿と北陸をつなぐ要衝として、また大陸との玄関口として栄えてきた国際商港であった。平安時代初頭には、外国人のための迎賓館、検疫所、貿易取引拠点などを兼ね備えた「松原客館」が置かれ、日本とアジア大陸を結ぶ交易拠点となっていた。そして、江戸時代には北前船の中継基地として栄えた。

明治となった1882年、太平洋側と日本海側を結ぶため、敦賀市と滋賀県長浜市間に日本海側初の鉄道が開通し、敦賀港は日本海側における鉄道輸送と海運を結ぶ唯一の中継地点として、急速な発展を遂げた。しかし、北陸線として福井、金沢、富山へと北進して整備されていくと、鉄道輸送への切り替えによって国内輸送が奮わなくなり、海外貿易に活路を見出していくことになる。

1899年、開港場（外国貿易港）の指定を受けたが、これは当時建設中のシベリア鉄道によるロシアとの貿易拡大を見据えたものであった。1902年、敦賀港からウラジオストク（ロシア）への定期航

路が開設され、その接続列車として1912年に欧亜国際連絡列車が開通した。この列車は東京から敦賀港に直通の列車で乗り入れ、その後ウラジオストク航路、シベリア鉄道へつながり、東京－敦賀－ウラジオストク－パリやベルリンというヨーロッパへの一大経路が形成された。日本にいながらヨーロッパまでの切符が購入できることに加え、それまで海路で40日間かかった東京－パリ間をわずか17日間で結ぶ日本からヨーロッパ諸国への最短経路として脚光を浴び、敦賀港は、ヨーロッパに向けての日本の表玄関となった。

税関や商船会社など洋風建築が建ち並び、「東洋の波止場」とうたわれるほどの繁栄を迎えた敦賀港には、世界的な探検家アムンゼン、喜劇王チャップリンなどの著名人が上陸し、国際連盟脱退を宣言した松岡洋右一行もその往復の経路とした。また、1920年のポーランド人孤児達の受入れ、1940年の杉原千畝の「命のビザ」を持ったユダヤ人難民の日本上陸地としても記録されている。敦賀港の国際港としての地位が確立されたことにより、1907年には、横浜港、神戸港、関門港とともに第1種重要港湾に指定され、日本海側屈指の港湾としての位置を占めるに至った。また、当時、敦賀郵便局が外国郵便交換局に指定されたことから、日本からの国際郵便の大半は敦賀港を経由していた。国際貿易港にふさわしい港湾修築工事も明治・大正期と大正・昭和期の2度にわたって行われ、金ヶ崎岸壁や蓬萊岸壁のほか、主要な港の施設など、今日の港の原形ができていった。

しかし、第二次世界大戦中、交通の要衝ゆえに日本海側で最初の空襲を受け、敦賀港はもとより、敦賀市およびその市街地は壊滅的な被害を被った。戦争によって大陸への航路を失っただけではなく、空襲や機雷封鎖により港は徹底的に破壊され、終戦からしばらくは港の空白期間といってもいいほどに沈滞し、厚生省からの引き揚げ港指定の内示も断らざるを得ないほどであった。

その後、1951年に港湾法による重要港湾に指定

(※1) フェリーのようにランプを備え、トレーラーなどの車両を収容する車両甲板を持つ貨物船。

(※2) 交通や商業上の重要な港のこと。

され、翌1952年に機雷の掃海も終了したことにより安全宣言が出され、敦賀港は新たな道を歩むことになった。復興後は、主に北海道からの石炭中継港の役割を担うとともに、1970年に北海道航路として大型フェリー「すずらん丸」が就航し、現在の敦賀港を大きく支える内貿の主力航路の基礎が形成された。

1982年、船舶の大型化に対処できる新埠頭として^{まりやま} 鞠山新港を起工し、従来の本港地区から外港へと展開し、大型岸壁が整備されていった。1999年7月には、開港100周年を迎え、記念事業として「つるが・きらめきみなと博21」が開催され、それにあわせて金ヶ崎緑地などウォーターフロントが整備された。

2010年には、鞠山南地区に5万t級の大型船舶が接岸可能な日本海側で最大規模の大水深岸壁を持つ国際物流ターミナルが完成した。それを契機とした国際RORO船の就航などにより、近年、国際コンテナの取り扱いを急速に伸ばしている。2011年、国土交通省に「国際フェリー・国際RORO船」の機能で「日本海側拠点港」として選定された。

(3) アクセス

関西圏、中部圏と近接し、高速道路網によって結ばれており、特に隣県で海に面していない滋賀県、岐阜県にとっては、最も近い日本海側港湾となっている。また、主要道路へのアクセスにも優

主要都市からの所要時間

	(鉄道) JR敦賀駅まで	(車) 高速道路利用で敦賀I.Cまで
大阪(梅田)から	特急で約1時間19分	約2時間25分(173km)
名古屋から	特急で約1時間40分	約1時間25分(127km)
京都から	特急で約51分	約1時間30分(120km)
米原から	特急で約29分	約34分(46km)
大垣から	特急で1時間4分	約58分(77km)
東京から	新幹線&特急で約3時間	約5時間15分(470km)

出典：福井県土木部港湾空港課

敦賀港へのアクセス



出典：国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所作成

れ、市街地を通らずに国道8号線や北陸自動車道敦賀インターチェンジへ約5分でアクセスすることができる。

2. 港勢

(1) 取り扱い貨物の特徴

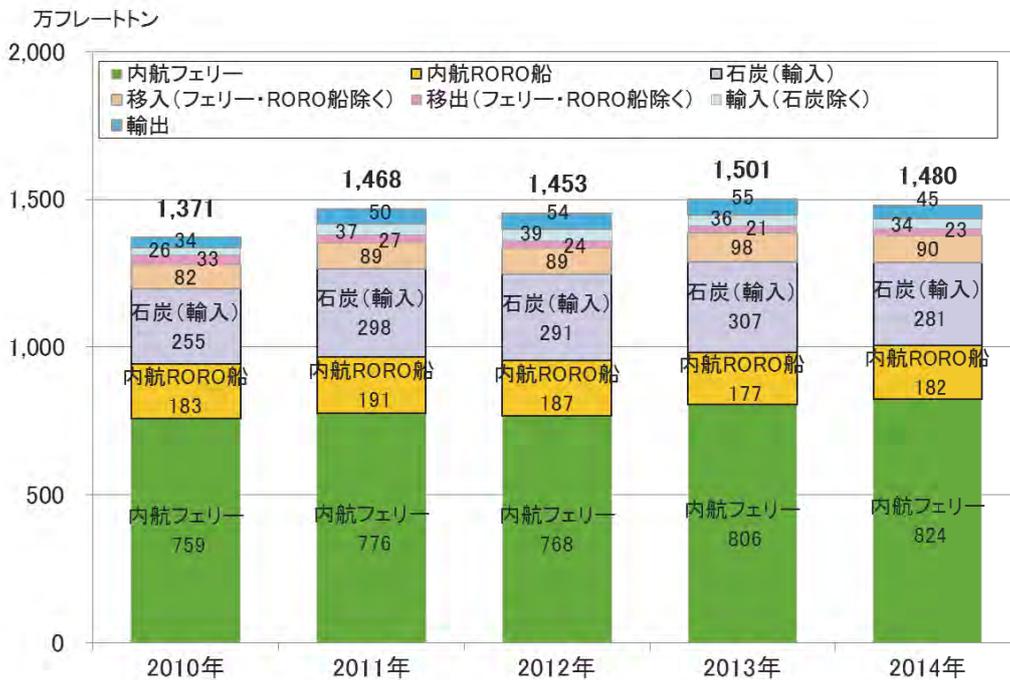
2014年の取扱貨物量は1,480万tで、本州日本海側では新潟港に次ぐ2位となっている。貨物量

の7割は、主に北海道へのフェリー及びRORO船による内貿貨物が占める。北海道からは主に乳製品や農・水産物などが移入され、敦賀港からは宅配貨物や家電製品などを移出している。

外貿貨物は、専用ふ頭において取り扱われている火力発電所の石炭の輸入が中心で、全体の7割を占めている。

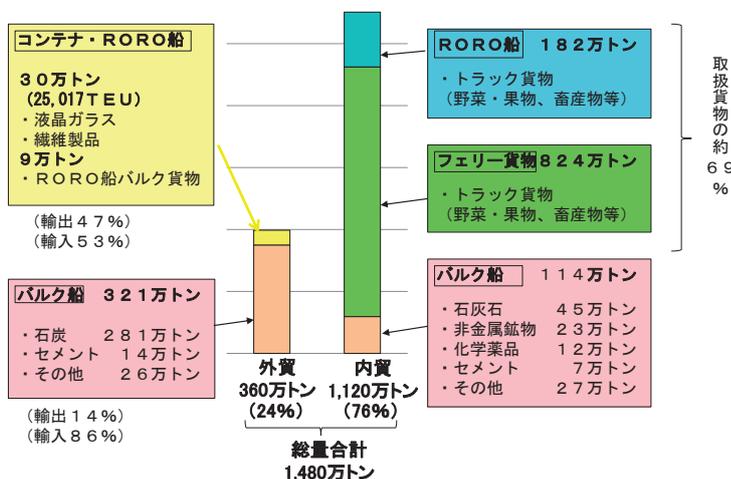
コンテナ取扱量については、1990年に初めての定期コンテナ航路が韓国釜山港との間で開設され

敦賀港全体貨物量の推移



出典：敦賀港統計年報より国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所作成

敦賀港貨物取扱量 (2014年)



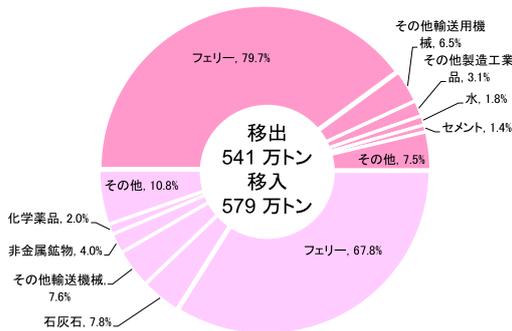
出典：福井県土木部港湾空港課

本州日本海側港湾の貨物取扱量ベスト5 (2014年速報値)

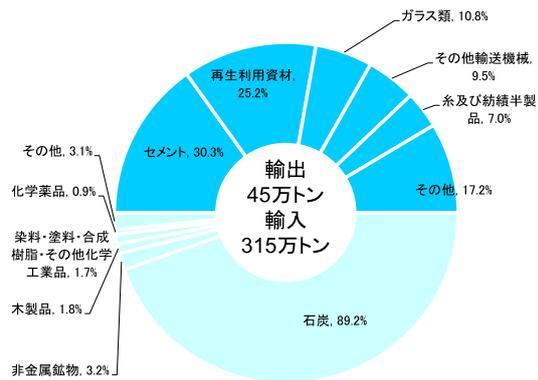
港湾名	総貨物量	順位
新潟港	3,295万トン	1
敦賀港	1,480万トン	2
舞鶴港	1,075万トン	3
伏木富山港	771万トン	4
秋田港	770万トン	5

出典：福井県土木部港湾空港課

2014年取扱品目（内貿）



2014年取扱品目（外貿）



出典：敦賀港統計年報より国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所作成

て以来、順調に増加している。2010年の多目的国際ターミナルの供用と国際RORO船就航を契機に、近隣県を含め新たな荷主が年々増加し、2013年にはコンテナ取扱量が過去最高を記録している。2014年は、大口荷主が生産拠点を韓国に移したことにより前年比15%減少したものの、2015年（速報値）では、内航コンテナ船による移出入も加わり、過去最高を更新した。

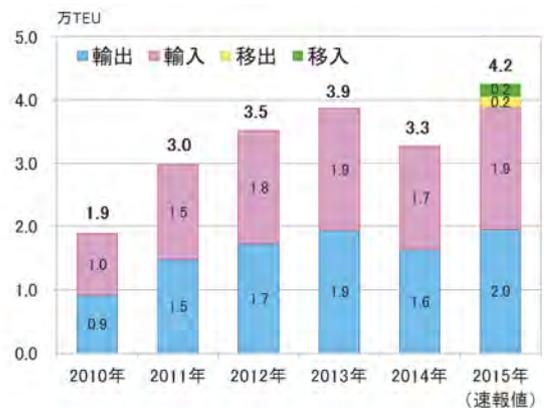
一方、各県のコンテナ貨物の利用港湾を調べた「平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」によると、福井県のコンテナ貨物の敦賀港の利用率は5年前の調査に比べて増加したが、17.4%に留まっている。敦賀港以外では、神戸港、大阪港、名古屋港が利用されており、その割合は約73%を占め、県内の利用率を高めることが重要な課題となっている。

（2）定期航路

フェリーは敦賀港－苫小牧港（北海道）間を約19時間で結ぶ直行便が毎日運航されているほか、新潟港、秋田港を経由する路線が週1便開設されている。また、RORO船は敦賀港－苫小牧港（北海道）間を週6便約24時間で結んでいる。このRORO船航路は、かつては太平洋に就航していたが、運行時間や物流機能の合理化を図るため、2002年に日本海航路にシフトした。

フェリー、RORO船航路はともに、北陸－北海道間のみならず、関西および中部の2大経済圏

コンテナ取扱量の推移



※内航 RORO 船コンテナ貨物は除く

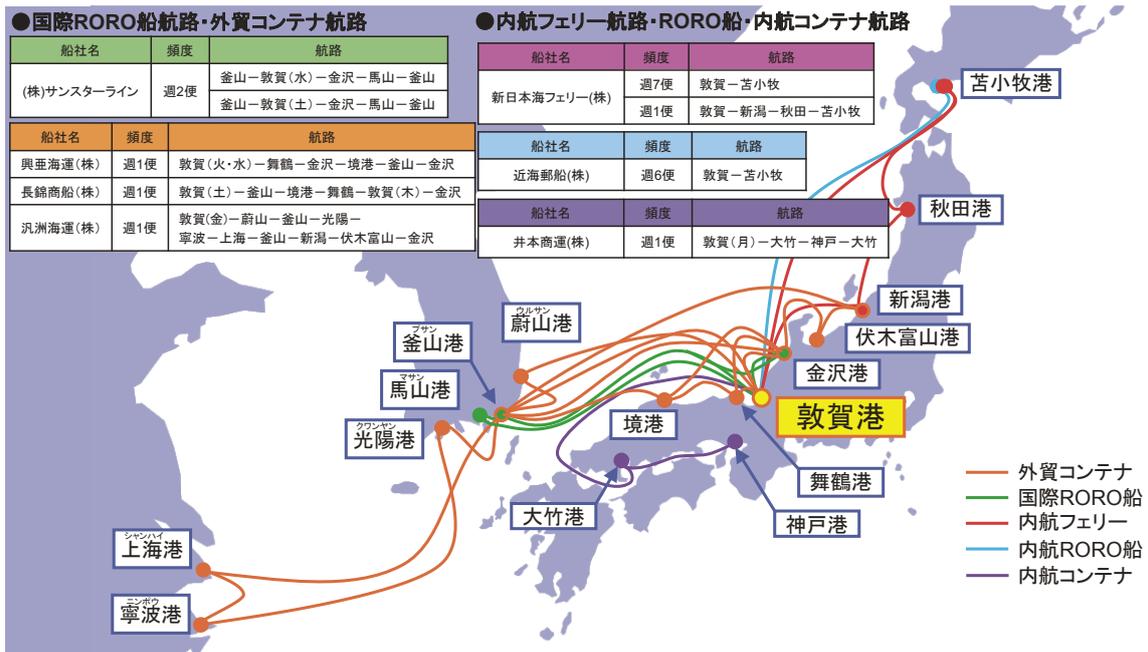
出典：港湾統計（2015年データは港湾管理者調べ）より国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所作成

を日本海経由で北海道と結ぶ重要な国内物流ルートとなっており、東北経由のフェリーは、滋賀県、三重県の工場から新潟方面への新車輸送にも利用されている。太平洋側航路やトラック輸送に比べて、時間、距離が短縮されるだけでなく、CO₂排出削減にも効果をあげている。また、航路の好調を反映して、フェリーは2012年、RORO船は2015年に大型化し、積載量がそれぞれ約3割増加している。

また、2015年4月からは、日本側初となる内航コンテナ船航路が、神戸港－大竹港（広島県）－敦賀港間に開設され、これまで陸上輸送していた工場で使用する原材料を海上輸送している。

国際航路として、韓国釜山港とは定期コンテナ航路が週2便および定期RORO船航路が週2便、

敦賀港の定期航路（2015年5月現在）



出典：国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所作成

中国上海港・寧波港とは定期コンテナ航路が週1便の合計5便が運航されている。主に化学原料や家具などを輸入し、液晶テレビ用ガラス、糸、フィルムなどを輸出するなど、対岸貿易が活発に行われている。

3. 現況

(1) 港湾施設

敦賀港は、古くから栄えた敦賀港発祥の地「本港地区」と、戦後の港湾計画により物流機能の拡充のため新たに鞠山地区に展開した「新港地区」とに分かれる。

本港地区

本港地区は、川崎・松栄地区、金ヶ崎地区、蓬萊・桜地区で構成されている。国土交通省敦賀港湾事務所、福井県敦賀港事務所、敦賀港湾合同庁舎などが所在し、敦賀港の司令塔としての役割を担っていると同時に、近年は、港のシンボル地区として、港や海に親しめる空間づくり、安全で健全な海洋性レクリエーション活動の場として積極的な整備が行われている。

2003年には敦賀港開港100周年事業の一環として、再開発した港のシンボルとなる金ヶ崎緑地が、「新港地区」とを結ぶ臨港トンネル（金ヶ崎トンネル）とともに供用開始された。金ヶ崎緑地周辺には、明治時代に石油貯蔵庫として建てられた県内最大級のレンガ建築「赤レンガ倉庫」、欧亜国際連絡列車の発着駅を再現した「旧敦賀港駅舎」、敦賀港開港100周年博覧会のパピリオンとして建てられたイベントホール「きらめきみなと館」、旧大和田別荘洋館を模した建物が特徴の資料館「人道の港 敦賀ムゼウム」、昭和初期の日本洋風三大建築のひとつに数えられる「敦賀市立博物館」、現存する日本海沿岸最古の石積み灯台「洲崎の高灯籠」など多くの歴史・文化施設がある。

現在、国際RORO船が係留する水深10mの川崎・松栄岸壁、主に化学薬品の輸入などに使われる水深10mと水深7.5mの金ヶ崎岸壁、敦賀海上保安部の巡視船が配備された桜岸壁などの公共岸壁が供用されている。

新港地区

新港地区は、物流拠点としての発展を図るため、新しく建設された区域である。国際物流ターミナ

敦賀港港湾施設図



出典：福井県土木部港湾空港課

ルが整備された鞠山南地区、石炭火力発電所やセメント工場が背後に立地する鞠山北地区からなる。

鞠山南地区には、コンテナ貨物などの増大に対応する国際物流ターミナルが整備され、2010年から本格供用開始した。水深14mで5万t級の大型船舶が接岸できる大水深岸壁を有しており、これは特定重要港湾に匹敵する規模である。また、岸壁に隣接する用地は約25haの面積を誇り、大型

のコンテナ船に対応できるガントリークレーン^(※3)を備えた日本海側で最大規模の多目的国際ターミナルとなっている。

鞠山北地区には、内貿RORO船係留、木材や石炭などのコンテナを取り扱う水深12m、8mの公共岸壁、北陸電力株式会社と敦賀セメント株式会社が共同で使用する水深14m、10mの専用岸壁、そして大型フェリーに対応するための水深9mの

(※3) 橋桁の両端に2本の車輪を設け、地上のレール上を走行する構造のクレーン。

フェリー岸壁を備えたフェリーターミナルなどが供用されている。フェリーターミナルは、1996年に本港地区から現在地へ移転しており、同時に国道8号敦賀バイパスが延伸された。そのため、関西圏、中部圏からの利便性も向上し、北海道へバイクや自家用車での旅行のほか、物流での利用も多い。フェリーターミナルビルの隣には、魚釣り施設や親水性護岸が整備されており、人々が水辺と親しむ空間となっている。また、港内静穏度の向上を目的に、鞠山防波堤の整備が進んでいる。

(2) エネルギー供給基地としての敦賀港

敦賀港の背後地には、北陸電力株式会社の敦賀火力発電所（出力120万kW）が立地しており、オーストラリアやインドネシアから輸入した石炭を燃料に使い、北陸3県の約30万世帯に電力を供給している。環境保全のため、石炭灰は隣接するセメント会社で原料として再利用されている。

(3) 港を生かした観光地づくり「敦賀ノスタルジアム」

敦賀市の最上位計画である「第6次敦賀市総合計画」では、将来都市像として「世界をつなぐ港まち みんなで拓く交流拠点都市 敦賀」を掲げ、「敦賀市都市計画マスタープラン」では「歴史と文化と交流の港まち つるが」として、陸海交通の要衝としての立地特性を十分に発揮することで、国内外の各地域をつなぐ交流拠点になることを目指している。

その中で、敦賀港の金ヶ崎周辺は、陸海交通の要衝を象徴する地域として重要視されており、2012年「金ヶ崎周辺整備構想～敦賀ノスタルジアム～」が策定された。この構想は、明治後期から昭和初期を敦賀の最も輝いていた往時と位置付け、その時代の歴史的建造物を生かしながら、多くの市民や観光客が足を運ぶ居心地の良い空間、市民の愛着や誇りを育む拠点として整備するとしている。赤レンガ倉庫やランプ小屋などの現存する歴史的施設を有する金ヶ崎全体を博物館に見立て、「東洋の波止場」と呼ばれていた時代の港の雰囲気や、異国情緒を味わうことのできるノスタルジ

な空間を形成することを目指している。

金ヶ崎周辺整備構想の先導プロジェクトとして、赤レンガ倉庫の観光施設としての再生がある。赤レンガ倉庫は明治期に石油貯蔵用の倉庫として建設された福井県内有数のレンガ建築物で、後に軍の備品倉庫や昆布貯蔵庫としても使用されていたが、2003年に敦賀市に寄贈された。2009年には国の登録有形文化財に登録されている。建設110年目にあたる2015年に建物の補強および修復工事が完了し、北棟が古き良き国際都市敦賀のまちなみを再現した日本最大級の鉄道と港のジオラマを設置した「ジオラマ館」、南棟が敦賀の食を堪能できる「レストラン館」として開館した。

こうした整備にあたっては、歴史性を基本に市民の要望、意見を反映する形での再生が重視され

建設されて110年となる赤レンガ倉庫



写真提供：一般社団法人敦賀観光協会

日本最大級の鉄道と港のジオラマ



写真提供：一般社団法人敦賀観光協会

北陸最大級のイルミネーション事業ミライエ



写真提供：一般社団法人敦賀観光協会

ており、第3セクターのまちづくり会社である^{みな}港都つるが株式会社や敦賀まちづくり市民会議などの市民団体が中心となり、みなと周辺の施設を生かしたまちづくり、みなとまち界わいのにぎわい創出のためのイベント開催などを行っている。

2014年には、市民有志の「敦賀・鉄道と港」まちづくり実行委員会による手作りイベント、金ヶ崎緑地をライトアップする敦賀港イルミネーション「ミライエ」が開催され、市民から回収した廃食油を使ったバイオディーゼル発電機を電源に、約22万個のLED電球で海岸エリアを照らした。翌2015年には、約30万個のLED電球を使用して、北陸最大級のイルミネーション事業となっている。

戦後、郊外への人口移動や、戦争中の準軍港化、機雷封鎖などにより、市民が港と距離をおく時期があったが、近年の市民主体の金ヶ崎周辺整備は、

市民が再び港に親しみ、敦賀港を誇りとする契機となっている。

(4) 人道の港・敦賀の発信

2008年3月、資料館「人道の港 敦賀ムゼウム」が、敦賀港金ヶ崎緑地休憩所にオープンした。この資料館は、敦賀港の歴史とともに、ロシア革命時のポーランド孤児や、「命のビザ」で知られるユダヤ人難民といった人道に関する歴史と、その日本上陸地としての敦賀を「人道の港」として紹介するものである。「ムゼウム」とはポーランド語で「資料館」を意味している。

資料館開館の経緯は、2006年度に国土交通省港湾局が、港を核として観光振興を図る「みなと観光交流促進プロジェクト」のモデル港に敦賀港を選定したことから始まる。産学官からなる敦賀港みなと観光交流促進協議会が発足し、社会実験として「人道の港 敦賀」をテーマに、パネル展を開催した。敦賀市は空襲により、難民上陸についての資料のほとんどが失われていたが、当時を記憶する人々を探して証言記録を丁寧に掘り起こし、歴史事実の紹介と共に、敦賀市民がどう関わったかを紹介した。パネル展が非常に好評で、常設を希望する声が多数届いたことから、さらに資料を充実させ「人道の港 敦賀ムゼウム」として開館することとなった。敦賀市は、開館を契機に、杉原千畝氏の出身地である岐阜県八百津町と相互交流協定を結んでいる。

近年、敦賀市、八百津町とともに、観光地とし

トピック1 「人道の港 敦賀」の主題である2つの故事

ポーランド孤児

1919年、ドイツ、ロシアに支配されていたポーランドはロシア革命後の混乱の中、独立を勝ち取ったが、長年、ポーランド愛国者の流刑の地であったシベリアに、革命を逃れた難民を含めて、十数万人のポーランド人が取り残されていた。飢餓と疫病に苦しむ過酷な避難生活の中、特に親を失った子供達は悲惨な状況におかれ、その救出のため、ウラジオストク在住のポーランド人によってポーランド救済委員会が発足した。委員会は各国に支援の要請をしたが、日本のみが応じ、1920～22年にわたって合計765名に及ぶポーランド孤児達を救出、陸軍の輸送船で敦賀港に運び、日本で病気治療や休養した後、祖国ポーランドに帰国させた。

命のビザ

第2次世界大戦開戦後、ナチスの迫害から逃れるユダヤ人は安全な国への脱出を試み、バルト海に面する小国リトアニアにも逃れてきた。そのリトアニアにもナチス・ドイツが押し寄せたため、彼らの脱出可能なルートはソ連からシベリア鉄道を通り、日本・敦賀港経由で第3国に渡る以外になくなった。当時、リトアニア領事代理だった杉原千畝氏は、人道的立場から日本通過が可能となるビザを発給し、約6,000人といわれるユダヤ人難民を救った。

人道の港 敦賀ムゼウム



写真提供：一般社団法人敦賀観光協会

て人気のある高山市、金沢市、白川村などを訪れるユダヤ人観光客が増加していることから、5市町村が連携して杉原千畝ルートとして誘客する広域連携協議会の立ち上げが予定されている。

2015年にはユネスコの記憶遺産候補として、岐阜県八百津町が所有する杉原氏の資料が選定され、同年、杉原氏を主人公とする映画「杉原千畝」が公開されるなどにより、「人道の港・敦賀」の存在感もさらに高まっている。

(5) 敦賀市の原子力発電所

敦賀港から10kmの距離にある敦賀半島最北端、福井県敦賀市明神町には日本原子力発電株式会社の敦賀発電所がある。この1号機は日本最初の軽水炉で、福井県で初めて開設された発電所でもあったが、2015年に廃炉が決定した。今後は、廃炉に向けた準備措置や作業が行われる予定となっている。2号機は定期点検中である。敦賀発電所には廃炉となった国立研究開発法人日本原子力研究開発機構の新型転換炉「ふげん」が隣接しており、20km圏内には、同じく国立研究開発法人日本原子力研究開発機構の高速増殖炉「もんじゅ」や関西電力株式会社の美浜発電所も位置している。

敦賀発電所には重量物に対応した専用岸壁があり、敦賀港の港湾施設に含まれている。貯蔵施設への使用済燃料の輸送などに使用されている。

4. 進行中・計画中の事業

(1) 「国際フェリー・国際RORO船」の拠点港として

2009年、多目的国際ターミナルの管理運営とポートセールスのため、行政（福井県、敦賀市）と物流事業者などの民間会社が出資する第3セクター方式の敦賀港国際ターミナル株式会社が設立された。民間と行政の連携による同社の提案型ポートセールスは、国際RORO船の誘致に成功するなどの成果をあげている。2013年からは福井県の支援を受け「ふくい港プレゼンテーション」を東京、名古屋、大阪、滋賀、岐阜などで開催し、セミナー形式で、国際物流ターミナルの供用によって利便性を増した敦賀港の優位性と助成制度などを紹介している。

敦賀港を利用した助成制度は、物流ルート変更などにかかる初期コストの軽減と、大きな港湾との海上運賃の格差を是正するための支援であり、敦賀港の外貿貨物取扱量の増加および定期航路の拡充を目的として、敦賀港を利用したコンテナ貨物、バルク貨物の輸出入で、最大1,000万円の助成が受けられる（2015年度）。

福井県は今後の展開の1つとして、国際フェリー航路の誘致を念頭においており、2010年には、敦賀市が中心となり国や県と共同で、敦賀港と韓国、ロシアを結ぶ国際フェリー便を1往復運航する社会実験を行っている。

(2) 安全な港づくりへの取り組み

2010年に国際物流ターミナルは全面供用開始となり、現在は船舶の安全な航行と安定多岐な港湾荷役を確保するため、港内静穏度の向上を目的に、引き続き鞠山防波堤の整備推進を行っている。港内における静穏度の向上により、物流の効率化が図られる。

また、敦賀港においては、2016年度中の港湾BCP策定を予定している。港湾BCPは、大規模な自然災害などの発生時でも、港湾の重要機能が最低限維持できるように、災害発生時に行う具体

トピック2 ナホトカ号重油流出事故における敦賀港湾事務所の対応

事故の概要

1997年1月2日未明、島根県隠岐島沖の日本海で重油約19,000klを搭載したロシア船籍タンカー「ナホトカ号」が、高波浪により船体前部（船首部）が折損し脱落、船体後尾（船尾部）が沈没するという海難事故を起こした。分断された船首部は、約2,800klの重油を搭載したまま日本海を漂流し、1月7日、福井県三国町安島崎沖約200mの地点に座礁した。全部で約6,240klの重油が流出し、広域にわたり漂流を続け沿岸海域を汚染、沿岸各地に漂着したことから、自然環境および水産資源に多大な被害を及ぼした。我が国の沿岸域における最大規模の重油流出事故である。

敦賀港湾事務所、福井県の対応

事故に対して、政府が運輸省（現国土交通省）に対策本部を設置、福井県ではタンカー油流出事故庁内連絡会議、ロシアタンカー油流出事故に伴う災害対策本部を設置するとともに「重油回収技術対策連絡会」を組織し、関係機関や団体、民間企業などの協力を得ながら、重油回収にかかる技術対策および技術情報について関係機関に発表、その後の重油回収作業に大きな成果をあげた。

海洋での流出油の回収には当時の運輸省第五港湾建設局（現国土交通省中部地方整備局）の大型しゅんせつ兼油回収船「清瀧丸」が出動した。敦賀工事事務所（現：敦賀港湾事務所）においては、運輸省、第一港湾建設局（現国土交通省北陸地方整備局）の指導により「現地対策本部」を設置し、「清瀧丸」による油回収作業に係る準備作業や各種調整にあたり、監督測量船（現港湾業務艇）「まつかぜ」を活用した油回収作業などを実施した。

経ヶ岬沖で油回収作業中の清瀧丸



写真提供：国土交通省中部地方整備局名古屋港事務所

監督測量船「まつかぜ」による浮流油回収作業



写真提供：国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所

事故後の海洋汚染対策

当時、我が国には大型の油回収船が運輸省第五港湾建設局の大型しゅんせつ兼油回収船「清瀧丸」だけであったが、この事故を契機として国土交通省では大型のしゅんせつ兼油回収船を新たに2隻建造して、新潟港と北九州港に配備し、3隻体制が整った。

油流出事故が発生した場合、我が国の周辺海域へは、出動から概ね48時間以内に現場まで到達できることになった。

的な対応と、平時に行うマネジメント活動などを示した文章である。港湾管理者および関係者から構成される協議会などによって、関係者の合意に基づいて策定される。

2015年10月に、第1回敦賀港港湾BCP協議会（以下、「協議会」）が開催され、協議会規約および敦賀港港湾BCP（案）が事務局（福井県及び敦賀港湾事務所）から協議会構成員である関係団体や企業へ示された。第2回協議会で構成員からの意見などを反映した修正案に合意が得られたことから敦賀港港湾BCPを策定した。

敦賀港港湾BCPの基本方針は、「災害時における初動時対応及び緊急物資輸送」、「幹線貨物輸送

への対応」を迅速かつ的確に行うことにより、港湾施設の早期復旧と港湾機能などの中断や低下に伴う影響を最小限に抑えることを目的としている。

(3) バイオマス発電事業の立地計画

丸紅グループによって、敦賀市に木質チップを燃料としたバイオマス（生物資源）発電所の建設工事が始まっている。総事業費は180億円、2017年夏の稼働を目指している。出力は37,000kWで年間発電量は一般家庭約7万世帯分の発電量を見込んでおり、これは敦賀市の総世帯数（28,000世帯）の2.5倍に相当する。東洋紡株式会社の主力工場の1つである「敦賀事業所」の遊休地を利用

するもので、遊休地の活用方法を検討していた東洋紡株式会社と、発電所建設に必要なインフラが整った土地を探していた丸紅グループの意向が合致し実現することとなった。

敦賀市が選ばれた理由については、木質チップを陸揚げして貯蔵する敦賀港が近いことなどがあげられている。発電規模が大きいため、燃料の木質バイオマスは国内のほかに海外からも調達する予定で、敦賀港を利用し、オーストラリア、アメリカから輸入することとなる。

5. インタビュー

今回は、国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所長 吉田 忠氏、福井県土木部港湾空港課長 山内 登喜夫氏にお話をいただいた。



山内 登喜夫氏

吉田 忠氏

国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所長 吉田 忠氏

プロフィール

- 1975年 4月 運輸省第一港湾建設局採用秋田港工事事務所
- 2009年 4月 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部港湾空港整備・補償課長
- 2010年 4月 国土交通省北陸地方整備局伏木富山港湾事務所副所長
- 2012年 4月 国土交通省北陸地方整備局新潟港湾・空港整備事務所副所長
- 2014年 4月 国土交通省北陸地方整備局敦賀港湾事務所所長

福井県土木部港湾空港課長 山内 登喜夫氏

プロフィール

- 1981年 4月 福井県庁入庁
- 2006年 4月 福井県総合政策部総合交通課主任
- 2009年 4月 福井県土木部道路保全課グループリーダー
- 2012年 4月 福井県土木部土木管理課参事
- 2015年 5月 福井県土木部港湾空港課長

奈良時代から三大要津の一つに 数えられた由緒ある港

Q 敦賀港の成り立ちや歴史は、どのようでしょうか。
吉田 敦賀港は、歴史が非常に古く、江戸時代には北前船の寄港地として栄えて、1899年に開港場に指定され、1911年から第一種重要港湾に指定されました。

特徴的なのは、対岸との関係が非常に強くて、1912年にはヨーロッパまでシベリア鉄道を經由したルートが確立され、東京の新橋から敦賀までは列車、敦賀で船舶に乗り換えてウラジオストクに行き、そこからシベリア鉄道を利用していました。当時は日本から欧州への経路として欧亜国際連絡列車（東京－敦賀間）が運行して、非常に栄えていた港です。1951年に重要港湾に指定され、その後いろいろな航路が開設され、さらに北陸電力株式会社の敦賀火力発電所なども整備されて非常に発展してきた港です。

近年の事業展開

Q 主要な事業展開は、どのようになっていますか。
山内 本州日本海側港湾の2014年の貨物取扱量速報値によると、新潟港が総貨物量3,295万tでトップ、次いで敦賀港が第2位で1,480万tとなっています。日本海側に位置する国際拠点港湾、重要港湾の中で2番目に取り扱い量が多いということになりますが、現状に満足せず今後も継続して使いやすい港の整備を心掛けていきたいと思っています。

吉田 1990年に釜山港との外貿コンテナの航路、2002年から北海道の苫小牧とのRORO船航路の開設、中国とのコンテナ航路の開設などがあって、以前は川崎・松栄地区にてコンテナを扱っていましたが、手狭になったことから鞍山南地区に多目的の国際物流ターミナルを2010年に開設しました。現在はここに国際RORO船のサンスターラインが就航しています。釜山港とは約19時間という短い時間での輸送が魅力で、スピード感がとても特

徴的です。

敦賀港の取り扱い貨物の背後圏はとても広範囲で、北海道と関西圏、中部圏、それから九州の一部も入っています。また近年では中国地方、四国地方を含めた西日本に、非常に大きなウエイトを占めていると思います。

鞍山地区は、鞍山北地区と鞍山南地区に種別してありますが、それぞれ水域を広く設定しているとともに水深も20～30mくらいありますので、大型船舶の離接岸もスムーズかつ安全に行われています。さらに私どもが整備している鞍山防波堤は、2014年度末に1,330mの計画延長に達し、2015年度末には消波ブロックの据え付けも完了する予定で、港内の静穏度にこの効果も現れています。

Q 内航フェリーは、どのようになっていますか。

吉田 現在、敦賀港から北海道にフェリーが就航しており、苫小牧港へはフェリーで19時間半、RORO船では24時間くらいで運行されています。フェリーが就航した当時は、舞鶴港から敦賀港、新潟港を經由して、小樽港への航路でしたが、現在は、舞鶴港からは小樽港に行き、敦賀港からは苫小牧港へ行くという仕分けになっています。利用者は主に関西圏の方ですが、目的地により利用航路を選択しているようですが、敦賀港を使った方が、時間も速く距離も短いということで、非常に重宝がられています。

Q 国際航路は、どのようになっていますか。

山内 現在、国際RORO船は、株式会社サンスターラインにより、敦賀港－馬山港－釜山港－金沢港の航路が週2便体制で運営されています。国際航路としては、そのほかに外貿コンテナ航路がそれぞれ週1便体制で韓国の蔚山港、釜山港、馬山港、光陽港と中国の上海港、寧波港を周回する3ラインが3社により運営されています。現在、国際フェリーは未就航ですが、県当局と利用促進団体が協働して就航に向けて活動を展開している状況です。

日本の中央に位置し交通アクセスに優れた港

Q陸上交通アクセスは、どのようになっていますか。
山内 北陸自動車道の敦賀インターチェンジから約5分に位置する敦賀港の道路網は充実しています。舞鶴若狭自動車道の小浜インターチェンジから敦賀ジャンクションまでの約39kmが、2014年7月20日に開通したことにより、舞鶴若狭自動車道は、吉川ジャンクション（兵庫県三木市）から敦賀ジャンクション（福井県敦賀市）までの延長約162kmが全線開通しました。北陸自動車道、名神高速道路および中国自動車道と一体となって北陸圏、中部圏、関西圏の広域ネットワークを形成するとともに、若狭地域の観光促進および産業振興への寄与、ならびに災害時の代替ルートとして機能し、災害復旧に寄与するなど大きな役割を果たすことが期待できます。さらに、京都縦貫自動車道も2015年7月に全通しており、物流拠点としての敦賀港の役割が重要になってきています。

トラック輸送における長距離運転の労働環境が厳しく、要員の確保などが困難な状況でもありますので、道路網が整備された敦賀港の利便性の良

舞鶴若狭自動車道の概要



出典：福井県土木部高規格道路推進課

さをポートセールスで常にアピールしているところ です。

Qそのほかにセールスポイントはありますか。

山内 敦賀港の優位性は、位置的なものに尽きると思います。近代史は先ほど吉田所長からご説明がありました。太古の時代から交易が始まり、江戸時代には蝦夷と交流できたことから、ここが栄えたと思います。背後には京都、大阪の大消費地がありますので、荷はおのずと敦賀港に入り、琵琶湖と近いので、琵琶湖の水運を使って京都へ運搬したという歴史もあります。平清盛の時代に琵琶湖と敦賀港を開削して水路を作るという話があったとも聞いております。今後もこのような地理的な優位性、特に北海道との太いパイプを大事にしていかなければと思っています。歴史のことを申し上げましたけれど、今日の地元紙新聞に敦賀に関しての面白い記事がありましたので少し紹介させていただきます。おぼろ昆布についての記事ですが、最初に「国内最大の『おぼろ昆布』産地の敦賀市で生産がピークを迎えている」という記述で始まっていました。福井県の昆布の収穫量はそれほど多くはありませんので一瞬戸惑うのですが、収穫量の多い北海道から昆布を仕入れて、加工した後に京都、大阪に送ったという歴史があって、北海道との中継点ということがよくわかんと思います。

利用促進に向けて新たな取り組みを積極的に展開

Q具体的な事例をご紹介いただけますか。

山内 2015年4月に新たな航路として、敦賀港から日本海を南下して響灘、関門海峡を経由して瀬戸内海を通る神戸港への船舶輸送が始まりました。関係者の間でも驚きましたが、日本海側から貨物をフィーダーで集めて、神戸港からまとめて出すという航路が、初めて開設されました。貨物を国

(※4) 大型コンテナ船寄港地とそうでない港の間を、国の内外、海送、陸送を問わず補助的に輸送されるコンテナ輸送の支線のこと。

際戦略港湾に集めるという国策に合致する航路が、最近始まったというトピック的な話であります。

港に貨物を集めるためには、航路を開拓していくことが非常に大事なので、さらなる企業の利用促進を目指してポートセールスをかけています。どこの港も積極的に活動していますので、福井県としても精力的に活動を展開しているところです。

吉田 大型コンテナ船ではなかなか荷量が集まらないので、小型船でピストン輸送的な感じで運用する。これはまさしくそういうことですね。そんなに大きな船ではありませんが、100本、200本くらいのコンテナを積んでいくというのは非常に効率がいいかもしれないですね。特に燃料費の削減には効果的です。材料を陸上輸送するよりも経済的で、海上輸送に切り替えている実態がうかがえます。

山内 敦賀港の周辺にはインランド・デポ^(※5)は整備されていませんが、福井県の嶺北地区の企業においては敦賀港の利用率が低く、名古屋港とか神戸港を使っている傾向がありますので、郷土愛に働きかけ地元の港湾を利用していただけないかと集荷活動を展開しています。嶺北地区の企業に福井港に荷物を運んでいただき、福井港でコンテナに荷物を積み込み、そこから陸送して、敦賀港から海上輸送するインランド・デポ的なものを福井港内に設けています。いずれ福井港でも直接コンテナを積み出す事を目指しますが、今は敦賀港の貨物量を増やすことにもなりますし、県内企業に県内の港を使っていただくという大きな目的もありますので、そういうことを始めました。

金沢港や伏木富山港では、県内企業の利用率が6割程度ありますが、福井県内の企業の敦賀港の利用率が極端に低く2割程度です。理由を調査すると、地の利は良いにも関わらず、利用に適した航路、運航頻度、所要日数、料金の面などで敬遠されているようです。今まで、県内利用率が上がりませんでした。逆転の発想で「利用率が低いことからまだまだポテンシャルがある。」、これを

チャンスと捉えて、「県内の港を使う」を合言葉に福井に集める活動をしています。利用率という意味では少しずつ改善している感じです。

敦賀港の場合も、地元の大きな企業、例えば東洋紡株式会社ではコンテナも含めて敦賀港を使っただけでいており、地元を優先していただけていますが、少し離れますとそれも薄くなる傾向のようです。その辺りの事情はやはり企業ですから、経済性、利便性が優先されます。郷土愛だけではなかなか困難で、敦賀港側の利便性を上げていく努力が必要だと思います。

敦賀港周辺には、歴史建造物が程良い範囲にいくつか点在しており、緑地、道路も整備されていますので、周遊するには非常におもしろく、楽しめるちょうど良い規模でもあります。また、クルーズについて話しますと、国内のクルーズ客船は頻繁に來ていますが、国際クルーズ客船の敦賀港への入港実績は残念ながらありません。しかし、近隣の金沢港や舞鶴港には來ていますので、福井県としても国際クルーズ客船の誘致を積極的に展開すべく、その準備を今しています。福井県内には東尋坊、気比の松原、三方五湖、永平寺、恐竜博物館、海水浴場、芦原温泉、スキー場を始めとする観光地、景勝地、産業観光、新鮮で豊富な山海の幸など、国際クルーズ客船の需要にも十分応えられるような場所であると確信しています。

我が国には、中国からのクルーズ客船が非常に多く來港しています。報道されているような爆買いじゃないですが、1船当たり3,000人くらい乗船していますので、一度に上陸して市内に入れますと敦賀の街は観光客であふれてしまい、対応が困難な面もあります。都会へバスでお買い物に行きたいという需要も当然あるでしょうが、敦賀は港から市街地までは徒歩での移動も十分可能です。リピーターとなりますと、福井のいい所を見たいという人が必ずたくさんいるはずで、そこに十分需要があると思います。今、クルーズ客船の誘致を関係機関と連携して一生懸命取り組んでい

(※5) 港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物基地のこと。

る状況です。

吉田 国の方も、クルーズ客船の誘致に力を入れていきますので、港湾管理者、地元港振興団体、利用促進協などと連携して施設整備、ソフト面の対応など積極的に取り組みたいと考えています。8月16日には灯籠流しと大花火大会が開催され、海上からの打ち上げ花火や灯籠流しで多くの見物客が港周辺に集い、大変なにぎわいを呈しています。

山内 クルーズ客船の入港時にも花火などで盛り上げれば最高の演出になるのではないかと思います。絶対、船から見てもきれいですから。アイデアはたくさんあります。

吉田 船会社の話ですと、花火の開催時期に寄港を要請する自治体は結構あるらしいです。ただ、花火というのは夏季がシーズンですので、その競争も激しいと聞いたことがあります。

市民の憩いの場、生活、観光、学習の場として港の活用

Q港の利活用は、広がっていますか。

山内 敦賀港の良さですが、先ほどから話題にしていますように地理的な面です。それは物流とも合致しています。次に人間性、おもてなしが2つ目の特徴だと思います。

敦賀市長も力を入れている「人道の港」は、映画化もされた杉原千畝の物語です。人物を中心とした「人道の港」をキーワードに敦賀の港を広めていこうと取り組んでいます。多くのユダヤ人難民を温かく迎え入れた敦賀の人の人間性が、彼ら難民にこの敦賀が「天国」だと言わせたのでしょう。

また、敦賀港周辺では、「敦賀ムゼウム」、「赤レンガ倉庫」、「ランプ小屋」、「敦賀港駅舎」など、象徴的な歴史建造物の保存や復元を積極的に進めているところです。

吉田 敦賀市の施策で「金ヶ崎周辺整備構想」というプログラムがあり、緑地の整備やイベントホール、人道の港ムゼウムという資料館などの活用を進めています。さらに、欧亜国際連絡列車の終着

駅だった敦賀港駅の当時の駅舎を復元されています。ロケーション的にも非常に良いですし、毎年この緑地を使ったイベントも実施して集客に努めています。その中で私どもも、港湾業務艇でイベントに参加し、港のPRや港内見学などで地元と協力して広報活動を積極的に実施しています。

山内 港内の安全な水域を利用するのボート大会も開催しており、多くの市民の方々の参加で大変盛り上げていただいております。また、学習の面では、ユダヤ人難民との歴史の話をしますと真剣な眼差しで聞き入り、目に涙を浮かべる子供たちも多く、市民の関心がとても高いと思います。先ほど、赤レンガ倉庫とご紹介しましたが、この建物の中に最近オープンした、国内最大級の鉄道ジオラマが大人気です。昔ながらの北陸本線などを再現しており、これは一見の価値があります。それをきっかけにまた訪れていただければと思います。

吉田 山内課長が話された赤レンガ倉庫は明治時代にアメリカの石油会社が石油貯蔵施設として使用していたそうです。ここでは2棟だけ赤レンガ倉庫が建造当時のまま残されており、内装工事をして2015年10月14日にオープンしました。旧敦賀の港、それと鉄道をテーマにした結構大きなジオラマを製作した敦賀市では、年間8万人くらいの入場者を想定していたと伺いました。ところが開館から10日間ほどで1万人の来館があり、その反響の大きさに驚いた次第です。

山内 先ほど、人間性に関して話をしましたが、人を中心とした観光地の整備もありますが、もう1つは自然だと思います。敦賀港は昔から天然の良港と言われています。天然の良港といえば港の話なのですが、港だけではなく周辺に豊かな自然があります。国内のほかの港を見ますと人工的な風景の所が多いですね。敦賀港でも埋め立てた所は人工的に見えますが、全体を見ると自然のまま残っている。例えば日本三大松原の1つでもある「気比の松原」、それから「水島」という所もあります。ここはハワイのような白い砂浜と青い海が広がっています。あの松尾芭蕉も敦賀湾の

夕日を見たとか、一句詠んだとかそういう話もございます。全体的に自然が多くきれいな所なので、自然と人工的な物がうまくコラボレーションして、非常にバランスがいい港だと思っています。

吉田 2015年11月7日、敦賀港の金ヶ崎緑地一帯で、イルミネーションイベント「ミライエ2015」を開催しました。約30万球のLEDを使用した、北陸最大級のイルミネーションです。冬の風物詩として、口コミもありますが「一度見にいこう」というのが定着していくと、「敦賀の港に行けば、こんなに楽しいことがあるよ。」と集客数が年々増えていくと確信しています。

山内 このイルミネーションを点灯させるために、廃油を使って発電しています。ボランティアで廃油を集めていますが、必要量の確保には大変苦労していると伺っています。こういったところにも環境に配慮する一面が現れていることに時代の変化を感じています。

また、関西で観光、海水浴などに関しての動向調査を実施したところ、約200万人の海水浴需要があって、そのうちの相当数が嶺南、敦賀、高浜の近辺に来ていました。先ほど自然の話をしていましたが、この敦賀半島一帯と嶺南の一部だけ地質学的には花こう岩です。福井県は花こう岩の地域が少ないのが特徴です。花こう岩は、すり潰すと真っ白な砂になります。「気比の松原」、「水晶浜」、「水島」も白い砂です。当地が海水浴場として適しているのは、白い砂浜に澄んだ海水が溶け込むコントラストに魅力があるのではないかと思います。

日本全体の防災の一翼を担う港

Q 防災対策の実状と計画は、どのようでしょうか。

山内 狭義な観点では敦賀港自体の事業継続計画（BCP）があります。BCPについては今年度の策定を目指して、既に複数回の協議会を開催しています。広義的には太平洋側で予想されている大規模な地震対策です。南海トラフ地震などの発生確率が高いと言われており、巨大地震が発生した際

には、日本全体の代替といえますか、被災地で扱っていた貨物を一時的でも代替できる機能が必要だと思えます。敦賀港は、日本のほぼ中央に位置しているという優位性から日本全体の防災の一翼を担う港であると認識しています。

吉田 山内課長が話されたとおりです。敦賀港の施設について少し詳しく説明しますと、耐震岸壁としては、蓬萊・桜地区に水深5.5m岸壁1バースだけです。地震の規模にもよりますが、震災後の十分な対応に寄与すべく、日頃から活用方法を管理者、利用者など関係機関と連携して協議しています。さらに、港湾BCPをしっかりと検討した中で、耐震岸壁の位置づけも管理者と調整しています。

山内 この緊急物資の輸送の耐震強化岸壁は市街地に近いところで整備しており、地震が発生しても荷役機能がまひすることなくスムーズに物資を輸送することを意識しています。

定期航路も就航していますので、地震で1日や2日はやむを得ないものの、直ぐに復旧したい。そういう観点では、岸壁が壊れ復旧に手間取ると影響が甚大ですので、耐震岸壁の整備は今後の大きな課題だと思っています。

吉田 国の方でも、管理者と十分協議して検討しなければならないと認識しています。

広がる経済効果

Q 港がもたらす経済効果は、どのようでしょうか。

山内 敦賀の港は敦賀の街を育ててきた場所です。併せて、高速道路網が非常に発達して、旧市街地ですが、高速道路のジャンクションを中心に広がりもしております。敦賀は敦賀港が基点だということで、港中心に栄えていってほしいと思いますね。

吉田 江戸時代から北前船の寄港地ですので、当然そういった関わりがあれば、先ほど昆布の話が出ていましたが、昆布産業とでも言いますか、産業が栄えればまた地方創生みたいな形で街が栄えていく。

また、港があるから、先ほどご紹介した欧亜国際連絡列車のような鉄道も敷かれているわけで、当時は敦賀が海外からの日本の玄関口になっていたということなのです。

そういう面からすると、港はこの地域にとっては重要なファクターになっていると思います。港があるが故に地場の企業が栄えているし、そういうことで、ここは非常にメリットのある港だと思っています。

山内 北陸新幹線の金沢駅から敦賀駅間が2022年に開通することが決定して以降、開業に向けていろいろな工事が始まっています。開業後何年かは敦賀駅が終着駅になります。東京駅発敦賀駅行きという新幹線ができるのです。2009年に廃業しましたが、敦賀駅から敦賀港線というJRの貨物線があります。軌道は撤去されずに敷設された状態ですので、物だけでなく市民交通、観光需要にもこれをうまく活用できないか検討されています。

新幹線の開業により観光やビジネスで敦賀を目指して人が来る。そういう土地柄にしなくてはいけないということで、先ほど「金ヶ崎周辺整備構想」という話もありましたが、港を核とした再開発や整備事業を展開して、生活しやすい街づくりを実現しようというのが、敦賀の市民の思いだと思っています。

敦賀港の課題と展望

Q 課題と展望についてお聞かせ下さい。

吉田 国の方で鞍山防波堤の延伸をやっていますが、この延伸が2015年度には完了の予定です。この整備によって港内の静穏を確保します。

老朽化についても予防保全という形の中でやっていますが、そういった事業も絡めながら、ユーザーの方に喜んでいただけるような、使い勝手のいい港の形成に向けて鋭意整備事業を展開しています。

山内 天然の良港と紹介させていただきましたが、港内の水深が20～30mありますので航路、泊地のしゅんせつはほとんど発生しません。岸壁を整備

する際にとっても効率的です。一方、岸壁背後の平坦地が少なく、荷さばき地の確保が困難です。この点は港湾計画策定に際して施設配置、利用形態、物流の効率化などに創意工夫して、限りある条件の中で国と緊密に連携して効果的な整備を推進したいと考えています。

また、敦賀港の将来に関しては、港湾管理者として日頃から大きなテーマと位置づけて検討していますが、地の利をどのように活用させるのか、さらに北海道との物流をさらに効率よく利用促進を図るとともに、対岸に近い利点をアピールして、対岸航路を増やして利便性の向上を目指したいと考えております。

敦賀を始め、美浜、大飯、高浜、もんじゅなど原子力発電所が近郊に立地されていることから、重大事故、災害に際して敦賀港の果たす役割は重要になりますので、関係機関と連携して港湾物流に際して万全の対応を怠らないように日頃から意識して管理運営に当たっています。

また、国土交通省の海事局で、LNGの浮体式貯蔵に関して机上の検討が敦賀をモデルに始まったと聞いています。いろいろLNG関係の動きがある中で、そういう要請も敦賀港にくるかもしれませんので、それについても対応していかなくてはいけないと思います。

また、企業立地に関して少し具体的な話では、北陸自動車道の敦賀インターチェンジ近郊で港からも至近距離に新たな産業団地の計画があります。整備構想がスタートした状態なので詳細な内容は明らかではありませんが、当然、敦賀港を利用する企業に是非進出していただきたいと我々は思っていますし、今後そういう可能性もさらに広がると思っています。

「頑張れば明るい展望が。しかし手をこまねいていると衰退する。」と常に緊張感を持って業務を遂行しています。