

港湾事業の再評価説明資料

〔 敦賀港 鞠山南地区
多目的国際ターミナル整備事業 〕

平成17年12月

北陸地方整備局

目 次

1. 敦賀港の概要	1
2. 敦賀港をとりまく社会経済情勢の変化	3
2.1 取扱貨物量の推移	3
2.2 取扱貨物量の内訳	4
2.3 定期航路	4
2.4 船舶の大型化	5
2.5 交通ネットワークの動向	5
2.6 敦賀港周辺の物流に関する動向	6
3. プロジェクトの概要	7
3.1 事業概要	7
3.2 事業の必要性・緊急性	8
3.3 施設概要	9
3.4 進捗状況	9
4. 事業の投資効果	10
4.1 事業の効果	10
4.2 輸送費用削減効果の考え方	11
4.3 費用便益分析	23
4.4 排出ガス削減効果	24
4.5 その他の効果	25
5. 敦賀港の利用促進に向けた取り組み	25
6. 対応方針（原案）	28

1. 敦賀港の概要

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天然の良港で、福井県嶺南地域の中心都市である敦賀市を控え、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。

現在は、韓国や中国との定期コンテナ航路のほか、京阪神・中京圏に近いという地理的特性を活かし、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、物流拠点としての重要性が高まってきている。

敦賀港では、増加する貨物や船舶の大型化に対応するなど物流機能の高度化を図るため鞠山南地区に多目的国際ターミナル〔岸壁(-14m)〕の整備を推進している。

また、平成 17 年に港湾計画を改訂し、多目的国際ターミナルの整備を含めた物流機能の移転・集約による効率化を推進するとともに、市街地と港湾との連携による「みなとまちづくり」を推進している。

敦賀港の主要な沿革について、以下のとおり示す。

表 敦賀港の沿革

昭和 26 年	(1951)	重要港湾に指定(港湾法)
昭和 45 年	(1970)	敦賀～小樽間に定期フェリー就航
昭和 57 年	(1982)	鞠山北地区 防波堤工事着工
平成 2 年	(1990)	釜山(韓国)定期コンテナ航路開設
平成 4 年	(1992)	敦賀港港湾計画改訂(第 141 回計画部会)
平成 8 年	(1996)	鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業 事業採択 丹東(中国)定期コンテナ航路開設
平成 10 年	(1998)	鞠山南地区 岸壁(-14m)工事着工
平成 14 年	(2002)	敦賀～苫小牧間に定期 RORO 船就航
平成 17 年	(2005)	敦賀港港湾計画改訂

(*1)RORO 船

ROLL-ON/ROLL-OFF 船の略称。ロールオン・ロールオフとは、車両が自力でタイヤを転がして乗船(roll on)し、下船(roll off)することを表す。貨物を積載した車両が乗船することもある。また、カーフェリーも基本的には同じタイプであるが、RORO 船の場合は、一般客室がなく貨物専用船であり、車両の積み卸しは専門の港湾荷役業者が行う点で、カーフェリーとは異なる。





図 敦賀港の位置図及び主要な港湾施設

2. 敦賀港をとりまく社会経済情勢の変化

2.1 取扱貨物量の推移

敦賀港の取扱貨物量は、平成10年以降急激な増加傾向にあり、平成15年には1,653万トに達し、平成4年度改訂の港湾計画で推計した平成17年の計画貨物量1,500万トを超過した。そして平成16年は1,721万トと貨物量を伸ばしている。

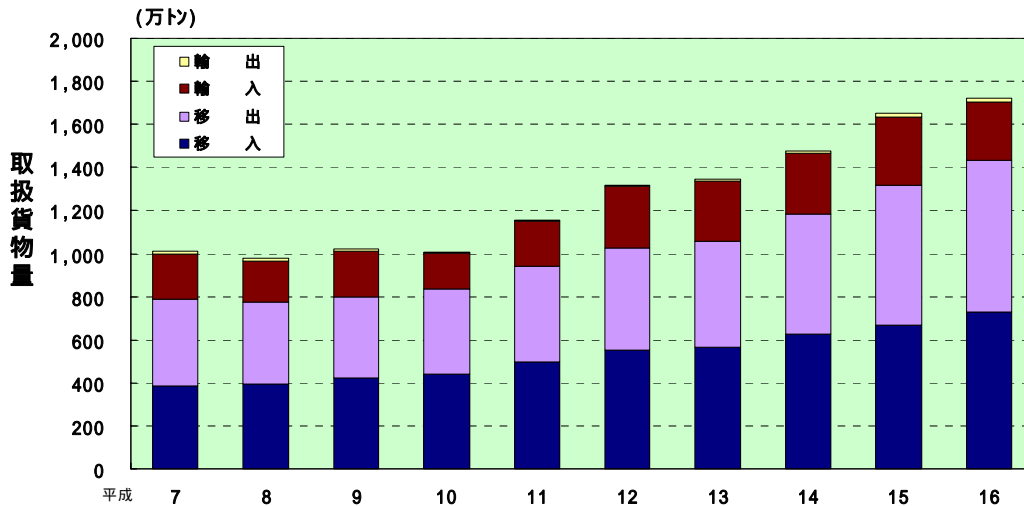


図 敦賀港取扱貨物量の推移

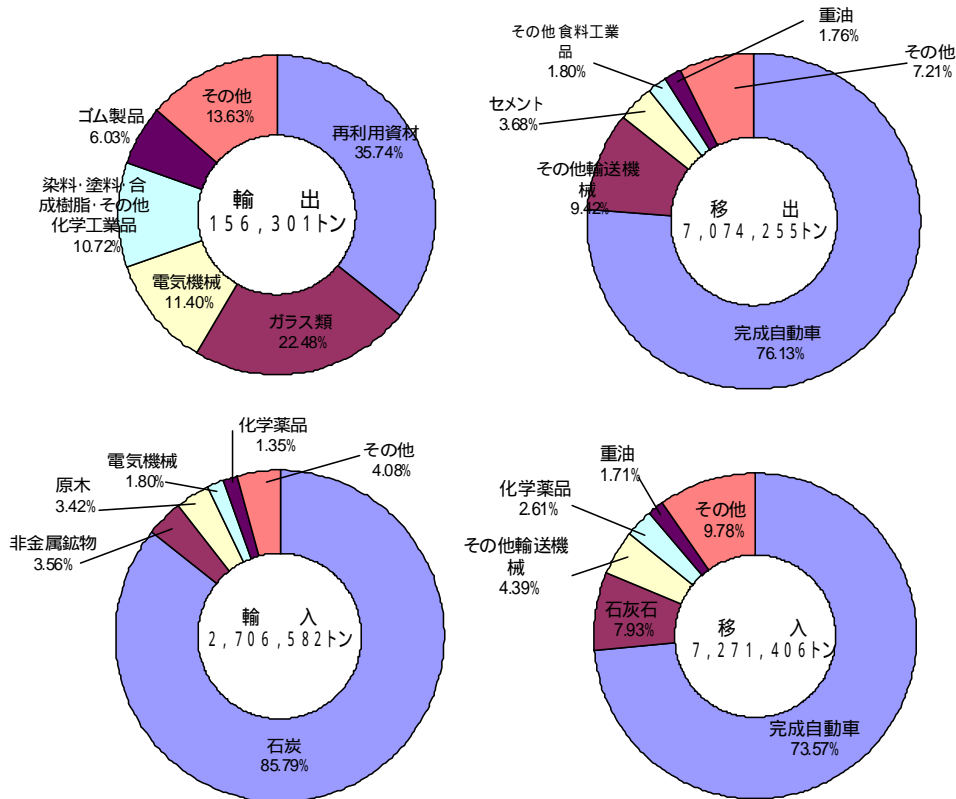


図 輸移出入別貨物

2.2 取扱貨物量の内訳

敦賀港の取扱貨物量をフェリー、RORO 船、その他公共、専用別に示す。

その内、フェリーによる貨物が約 6 割程度を占めている。また、平成 14 年からは RORO 船も就航し、急激に貨物が伸びている状況にある。

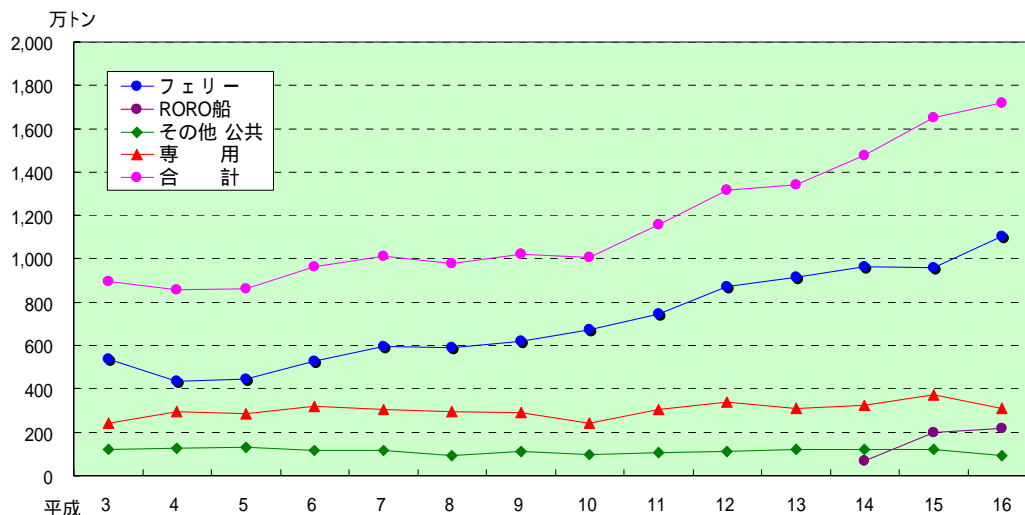


図 取扱貨物量の内訳

2.3 定期航路

敦賀港寄港の外貿コンテナ航路は中国に週 1 便、韓国に週 2 便を運航している。コンテナ貨物の主な背後地は、地元福井県をはじめ、大消費地である京阪神・中京圏となっている。内貿ユニットロードは苫小牧にフェリーで 10 便、RORO 船で週 6 便を運航している。よって、敦賀港は日本海側に位置し、京阪神・中京圏に近いという地理的特性から北海道と京阪神・中京圏や東アジアとを結ぶ物流拠点港となっている。



図 敦賀港の定期航路

2.4 船舶の大型化

敦賀港における10,000GT以上の隻数は、平成16年に減少しているものの、それまでは順調に増加しており、全体的には船舶は大型化している傾向にある。また、満載での接岸ができない船は喫水調整をして入港している。

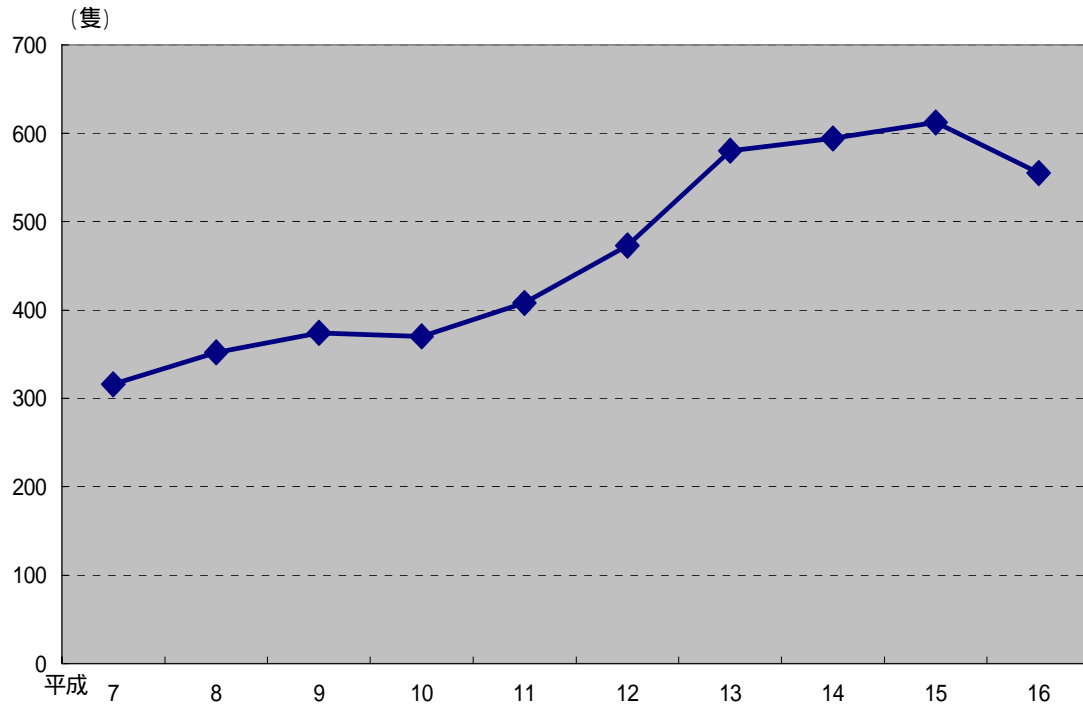
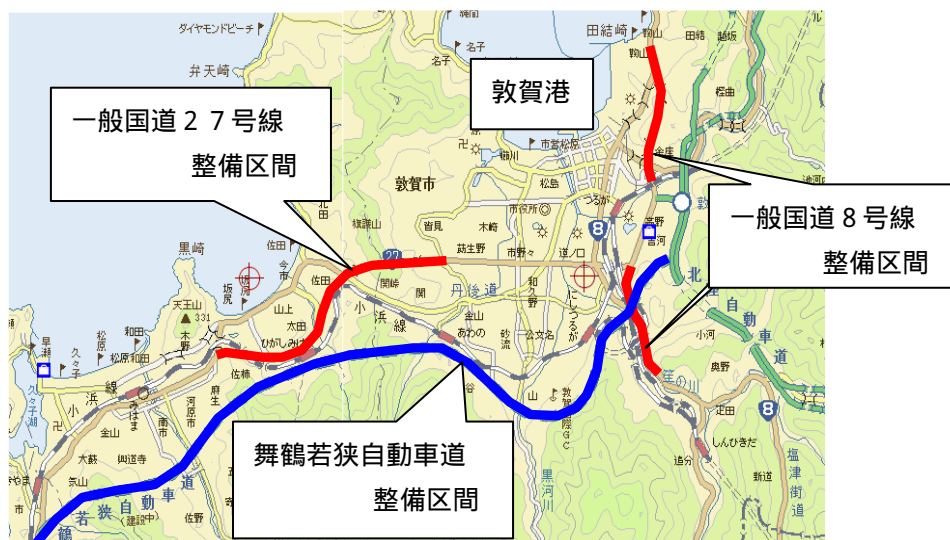


図 大型船(10,000GT以上)の就航隻数

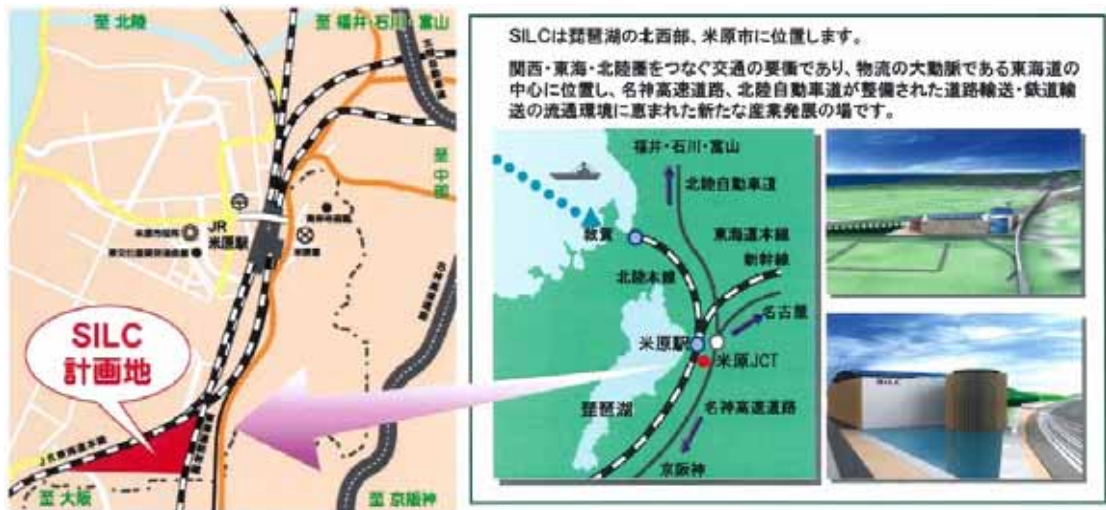
2.5 交通ネットワークの動向

敦賀港は、国道8号線や北陸自動車道との交通アクセスがよく、京阪神・中京圏との地理的優位性から多くの貨物を取り込んでいる。また、高規格幹線道路「舞鶴若狭自動車道」や一般国道8号線、27号線の整備も進められており、今後さらに敦賀港へのアクセス向上が見込まれる。



2.6 敦賀港周辺の物流に関する動向

- (1) JR貨物米原ターミナル駅設置計画に併せ、滋賀県米原市に西日本最大級の「滋賀統合物流センター（SILC）」が平成21年度の開業に向けて進行している。同センターは、保管倉庫や加工場、出荷場、保税区域などの機能を有し、延べ面積は23.1万㎡、立地場所の米原市は名神高速道路と北陸自動車道が交わる交通の要衝で、敦賀港から約40kmに位置している。敦賀港は、他港の大阪港や名古屋港に比べ同センターに最も近い港であることから、今後、取扱貨物量の更なる増加が見込まれ、今年1月に福滋県境経済団体協議会は、「地域産業基盤の拡大を目指し、敦賀港との連携強化を図る」とする決議を採択した。



- (2) 敦賀市が事業主体となり、分譲面積13.8haの産業団地が平成18年3月の完成を目標に整備が進められている。この産業団地は、進出企業に対し用地取得費の3割を助成するなど全国トップレベルの優遇制度が設けられているのに加え、敦賀港までの距離が約9kmと近く海上輸送の利用に適していることをアピールしている。現在、飲料用プラスチック製造企業の立地が決定している。



3. プロジェクトの概要

3.1 事業概要

敦賀港の背後圏（福井県、京阪神・中京圏）を発着地とする近海向け外貿コンテナ貨物は、地理的優位性を活用して今後も増々の利用が進むと見込まれる。また内貿貨物は、敦賀港を介した京阪神・中京圏と北海道との間に高い物流需要がある。

このような背景のもと、取扱貨物量の増加が著しいが、ふ頭用地が慢性的に不足し、船舶の大型化への対応や分散している外貿貨物の取扱場所の移転・集約による効率化が求められている。

本プロジェクトは、このような社会情勢や港湾に対する要請に対処する多目的国際ターミナルとして、岸壁（-14m）と背後のふ頭用地、防波堤を整備するものである。

本事業は、平成 8 年に鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業として事業採択され、平成 10 年に岸壁（-14m）工事に着手した。



図 敦賀港 多目的国際ターミナル整備事業 主要施設平面図

3.2 事業の必要性・緊急性

敦賀港は、敦賀～苫小牧間に週 16 便のフェリー及び RORO 船、中国・韓国とのコンテナ航路に週 3 便を有するなど、敦賀港の背後圏である福井県内及び京阪神、中京圏に近接している地理的特性を活かすとともに東アジアとの物流拠点として平成 4 年の港湾計画改定時に設定した取扱計画貨物量を超える貨物を扱っている。

(1) 荷役の効率化

コンテナ及び RORO 船貨物は、急激に取扱量がふえたため、岸壁背後のふ頭用地不足から慢性的なコンテナやシャーシ置場不足が発生、用地外へ運搬する「横持ち」を余儀なくされており、余分な物流コストを荷主が負担している。

(2) 船舶の大型化

石炭船は既存岸壁に接岸可能な船舶は 30,000DWT 級までであるが、40,000DWT 級以上の船舶での取扱も行っている。しかし、満載での接岸は不可能なため、喫水調整をした上で敦賀港に入港している。

(3) ふ頭用地の不足

現在もコンテナや RORO 船貨物の他、フェリーや木材業者もふ頭用地の拡張を希望しており、用地不足は、港全体に及んでいることから、早急なふ頭用地の確保が必要である。

以上のように、企業等利用者にとって非効率な荷役活動及び大型船によるスケールメリットを生かしきれず余分な物流コストがかかっている。

企業の国際及び国内における競争力を向上するために必要となる物流コストを低減し、地域経済を活性化するためにも効率的な荷役活動ができるふ頭用地と船舶の大型化に対応した鞠山南地区多目的国際ターミナルの早急な整備が望まれている。

図 敦賀港 コンテナ及び RORO 船貨物の保管状況



3.3 施設概要

プロジェクトの構成施設は、特定の機能を発揮するための一連の施設群とする。

本プロジェクトでは、コンテナや石炭などの外貿貨物を効率的に取り扱うという機能を発揮するために、岸壁（-14m）を中心的施設とし、同時期に一体的に整備される関連施設と合わせて、一つのプロジェクトとしている。

なお、防波堤については、

- ・ 岸壁（-14m）に必要な延長 200m および
- ・ 他の施設との按分により本プロジェクトとする 530m

とする。

表 敦賀港鞠山南地区多目的国際ターミナル整備事業計画

施設名称	整備期間	計画数量
岸壁(-14m)	H8～H19	280m
鞠山防波堤	H8～H26	730m
ふ頭用地	H13～H19	12ha
締切護岸	H10～H19	545m
臨港道路	H15～H19	6.5m×1,400m
クレーン	H19	2基
上屋	H19	1棟

3.4 進捗状況

整備事業全体費用は、336億円である。平成17年度までの事業費の合計は216億円であり、進捗率は64%である。

岸壁（-14m）は平成19年の完成を目指している。

表 進捗状況

施設名称	事業費（億円）			進捗率（%）
	総額	施工済（H17d）	残額	
岸壁(-14m)	128	93	35	73
鞠山防波堤	56	15	41	27
ふ頭用地	82	55	27	67
締切護岸	56	48	8	86
臨港道路	6	4	2	67
クレーン	5	0	5	0
上屋	3	0	3	0
合計	336	216	120	64

4. 事業の投資効果

4.1 事業の効果

本事業の効果は下表のとおりに分類される。

事業実施の効果（便益）としては、本来はこれらの効果の総合計とすべきであるが、便益として計測が困難なものもあるため、便益として貨幣換算する効果は、「輸送コストの削減」を対象とする。

また、貨幣換算できない効果、「排出ガスの削減」は定量的に、「既存ターミナルの混雑緩和」は定性的に把握する。

表 整備による主要な効果

効果の分類		効果の項目
利用者	輸送・移動	輸送コストの削減
	交流・レクリエーション	-
	環境	-
	安全	-
	業務	-
地域社会	輸送・移動	既存ターミナルの混雑緩和
	環境	排出ガスの減少
		沿道騒音等の軽減
地域経済	ターミナル利用による雇用所得の増大 港湾関連産業の雇用・所得の増大 建設工事による雇用・所得の増大 地域産業の安定・発展 産業の国際競争力の向上	
公共部門	租税	地方税、国税の増加

4.2 輸送費用削減効果の考え方

(1) 便益の考え方

1) コンテナ貨物の陸上費用削減効果

多目的国際ターミナルの整備により、他港を利用している貨物のシフト及び新規の需要に対応することが可能となる。これにより、利用港湾と貨物発生地との陸上輸送距離が短縮され、陸上輸送費用が削減される。この削減費用を便益とする。

2) RORO 船貨物の陸上・海上輸送費用削減効果

多目的国際ターミナルの整備により、港内再編が進み混雑が解消され、取扱貨物量に対応することが可能となる。これにより、利用港湾と貨物発生地との陸上及び海上の輸送距離が短縮され、それぞれの輸送費用が削減される。これらの削減費用を便益とする。

3) 石炭船の大型化による海上輸送費用削減効果

多目的国際ターミナルの整備により、石炭輸送船の大型化に対応が可能となり、海上輸送費用が削減される。この削減費用を便益とする。

4) 横持ちの解消による費用削減効果

多目的国際ターミナルの整備により、港内再編が進み、混雑が解消され、ふ頭用地不足から発生していた横持ち運搬が解消される。この削減費用を便益とする。



(2) 貨物需要の推計

1) コンテナ貨物

() コンテナ貨物の取扱実績

敦賀港のコンテナ貨物取扱実績を図に示す。

平成9年にコンテナターミナルを現在地に移転して以降、年平均20%以上の割合で取扱量は増加してきたが、平成14年の31万トンをピークに最近はや減傾向となっている。

この原因としては、現状のターミナルは狭隘でコンテナ貨物の全てを扱えないことから、仮置き場所までの横持ち運搬が生じており、余分な輸送コストが利用者の負担となっている。

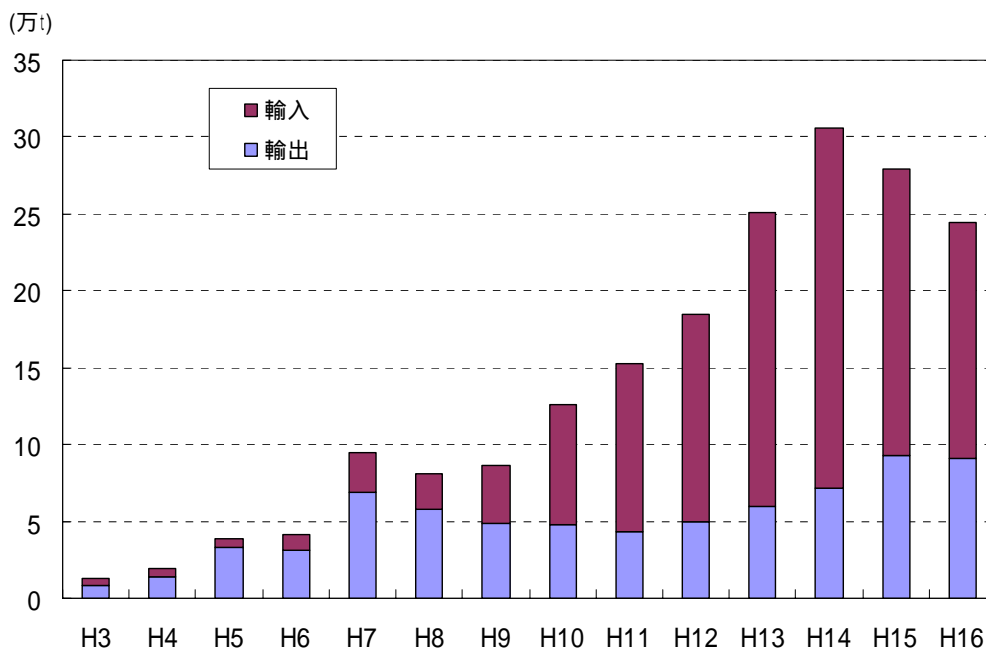


図 コンテナ取扱実績



() コンテナ貨物の敦賀港の利用状況

平成 15 年の国土交通省の調査によれば、福井県で生産・消費された輸出入コンテナ貨物の県内港湾（敦賀港）の利用率は図に示すとおり、5 年毎の調査では着実に伸びている。しかし、福井県の県内港湾利用率の割合は輸出で 7 %、輸入では 22%となっており、北陸地方整備局管内他県での割合が輸出で 22～45%、輸入で 56～75%となっているのと比較しても極めて低い現状である。

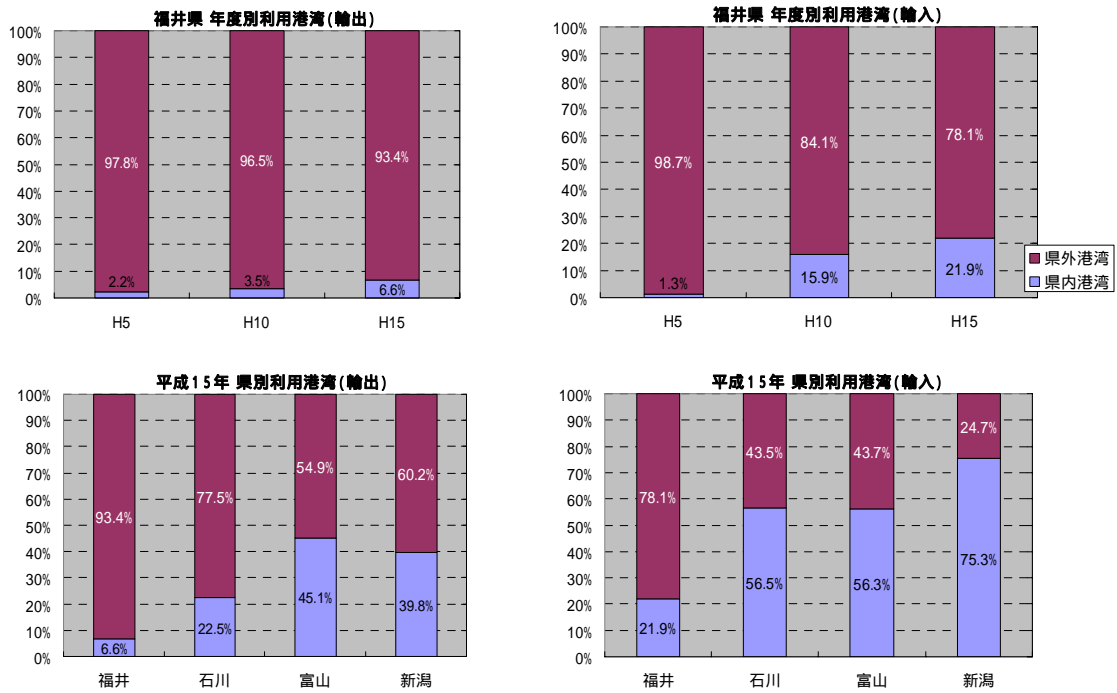


図 (上) 福井県内発着コンテナの敦賀港利用率
(下) 北陸地方整備局管内県別地元港湾利用状況

() コンテナ貨物の推計

敦賀港の取扱コンテナの発着地は、福井県(34%)、滋賀県(45%)、となっており、貨物推計は主にこれらの地域の企業を対象とする。

福井県内発着のコンテナ貨物について

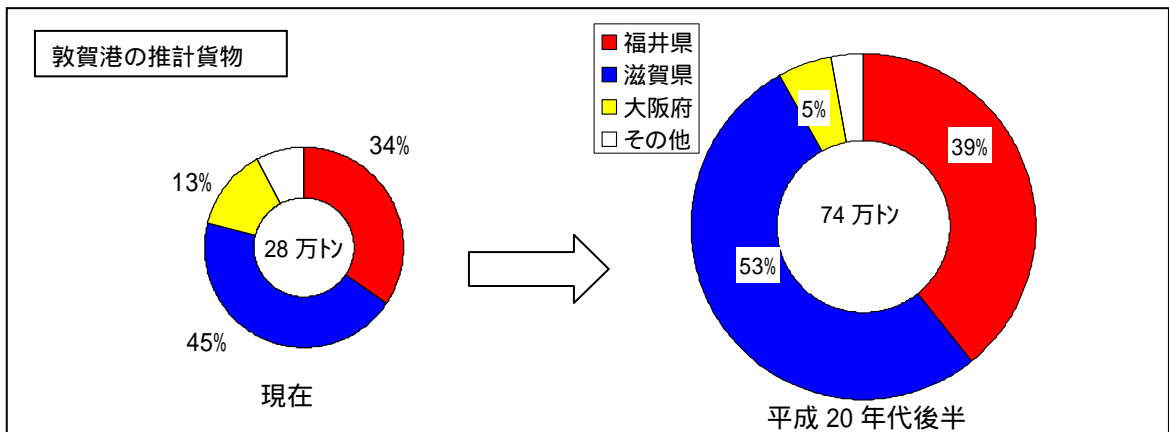
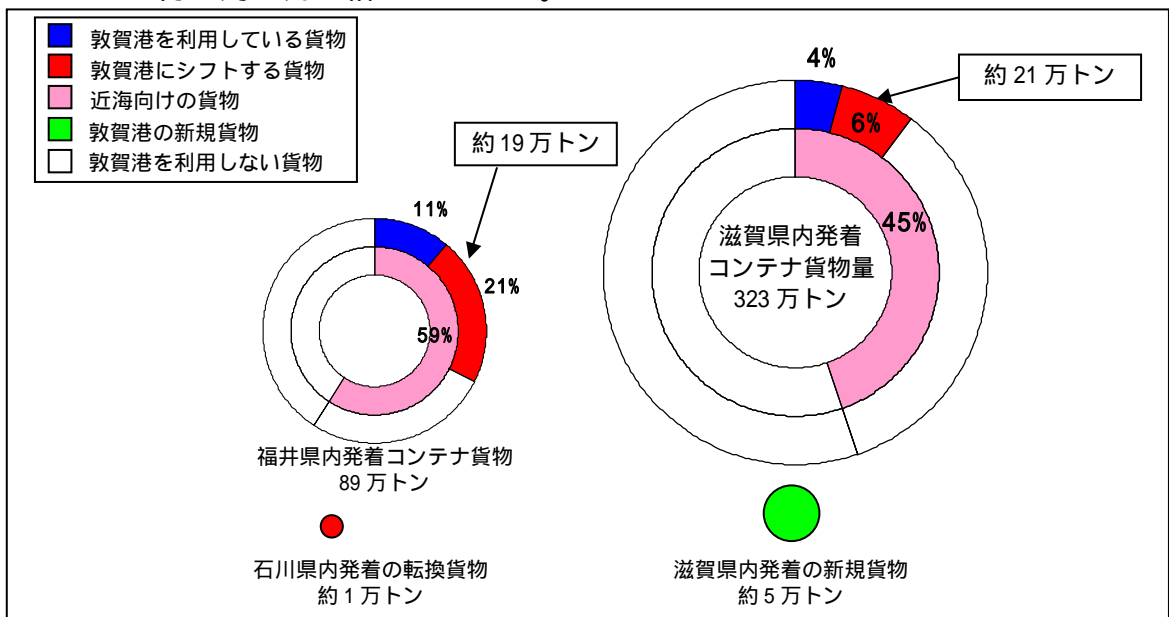
福井県内で、現在敦賀港を利用していない中国・韓国等の近海向けの貨物 43 万トンの内、企業へのヒアリングにより転換率を推計して、約 19 万トンの転換を見込んでいる。

滋賀県内発着のコンテナ貨物について

滋賀県内発着で近海向けの貨物の内、敦賀港からの距離に応じて転換率を推計し、約 21 万トンの転換を見込んでいる。また、企業へのヒアリングにより、新たに敦賀港を利用したいとする企業の貨物を新規貨物として約 5 万トン計上している。

石川県内発着のコンテナ貨物について

企業へのヒアリングにより、敦賀港に転換したいとする企業の貨物を約 1 万トン計上している。



現貨物量	→	推計貨物量
28万ト		74万ト

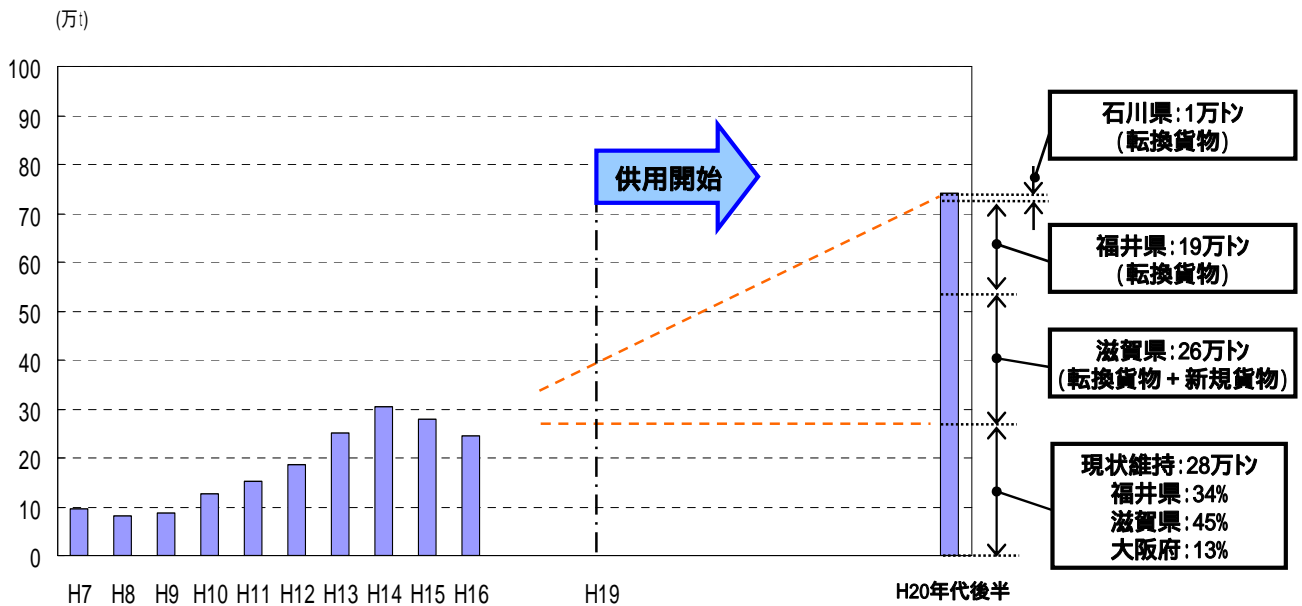


図 コンテナ貨物の推計イメージ

() その他に需要が見込める要素

需要推計の対象外で、今後、需要が見込めるもの

滋賀県米原市で進められている総合物流センター(SILC)では、当初 110 万トン、将来 320 万トンの貨物量が見込まれており、地元経済界では、敦賀港との連携を期待している。この貨物の一部を敦賀港で取り扱うことが見込まれる。

韓国航路は、H 1 6 年 1 2 月から週 2 便、輸送日数が 1 日となり、地元企業にとって、費用および輸送時間ともに主要港と同等となり、選択肢が広がった。また、中国航路(週 1 便)は、平成 1 7 年 4 月から上海寄港が始まり、特に輸入は輸送時間が主要港と同程度となり、敦賀港の利用促進が期待される。


コンテナ航路の輸送日数比較

		敦賀港	名古屋港	大阪港・神戸港
釜山	輸出	1 日	2 日	1 日
	輸入	1 日	1 日	1 日
上海	輸出	(6 日)	2 日	2 日
	輸入	3 日	2 日	2 日

() は釜山港(韓国)で積み替える場合の日数


2)RORO 船貨物の推計

現在計画を超える貨物を取り扱っており、ふ頭用地が不足している状態にあるため、貨物の需要に対応できていない。本プロジェクトの実施によって、ふ頭用地が整備されることにより、荷役効率が向上するため、貨物の増加が見込まれる。

現貨物量		推計貨物量
206 万ト		219 万ト

3)石炭船貨物の推計

石炭の輸入量は利用する企業ヒアリングから、平成 16 年取扱実績とほぼ横這いに推移するものと見込んでいる。

現貨物量		推計貨物量
19 万ト		19 万ト

(3) 代替港の選定

1) コンテナ船の代替港

平成15年コンテナ流動調査における福井県内及び滋賀県内発生貨物の港湾別利用状況を図に示す。

福井県発着貨物については阪神地区の港湾が大半を占めていることや、ヒアリング結果から敦賀港の代替港として阪神地区の港湾が多かったことから、阪神地区の中で福井県に近い「大阪港」を代替港に設定した。

また、滋賀県発着貨物については、名古屋港が近く、利用も多いことから、「名古屋港」を代替港とした。

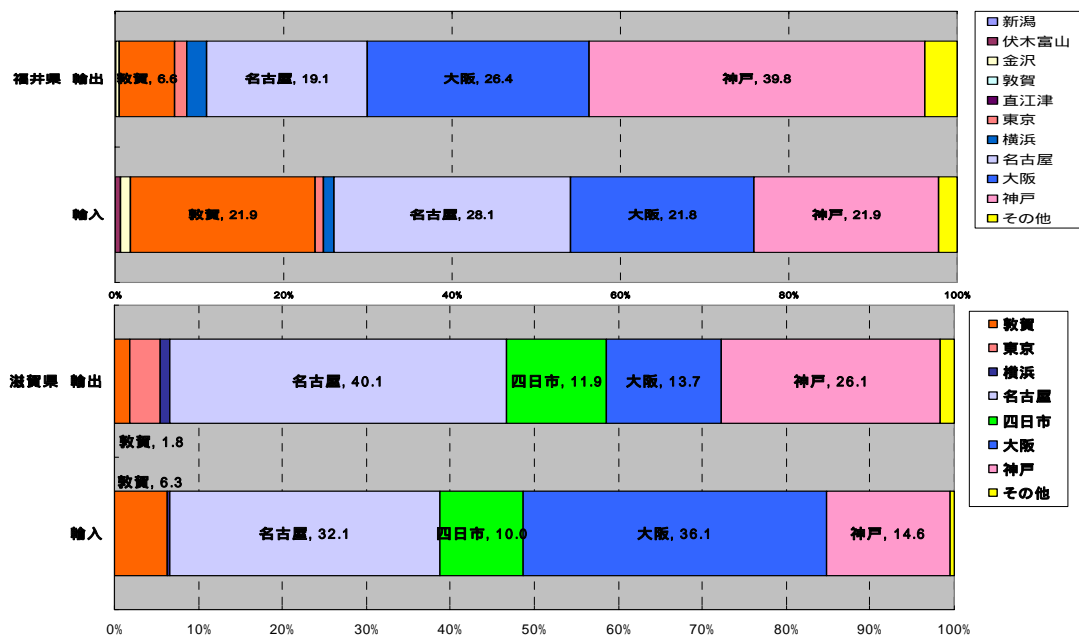


図 福井県および滋賀県発生貨物の港湾別利用状況



図 コンテナ貨物の代替港

2) RORO 船の代替港

定期 RORO 船の就航状況を表に示す。

RORO 船貨物の代替港については、貨物の種類が生鮮品や宅急便などの時間的要素の大きい貨物が主なため、「敦賀～苫小牧」間の週 6 便、24 時間運航と同程度の運航頻度、運航時間を有する航路を代替ルートとし、直行便が週約 10 便、33 時間程度運航している「東京～苫小牧」間を代替港とし設定している。

なお、苫小牧港と名古屋港、大阪港との RORO 船航路については、途中で仙台港、東京港などへ寄港する便のため、名古屋港で週 2 便、43～87 時間運航、大阪港で週 3 便、66～89 時間運航と時間がかかることから、検討対象から外した。

表 定期 RORO 船の就航状況

航路	運航時間	頻度
敦賀～苫小牧	24	週 6 便
東京～苫小牧	33	週 10 便
名古屋～苫小牧	43～87	週 2 便
大阪～苫小牧	66～89	週 3 便



図 RORO 船貨物の貨物発生地と代替港

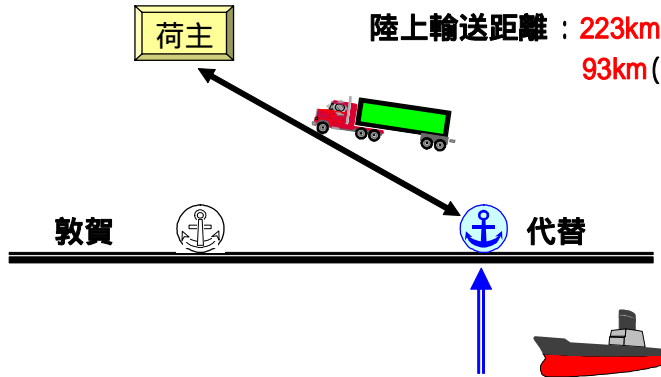
【コンテナ貨物の陸上輸送費用削減効果イメージ】

整備しない場合：大阪港、名古屋港を利用

主な貨物：コンテナ

輸送費用：43.2億円

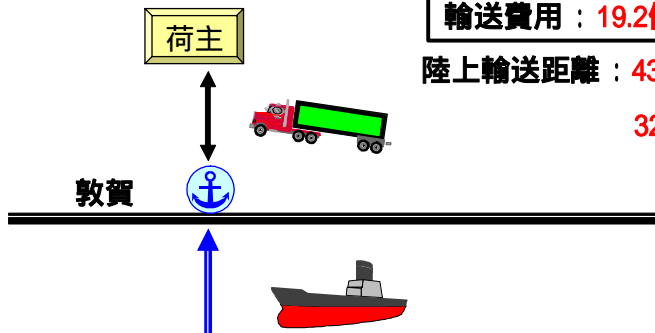
陸上輸送距離：223km(福井県内)
93km(滋賀県内)



整備する場合：敦賀港を利用

輸送費用：19.2億円

陸上輸送距離：43km(福井県内)
32km(滋賀県内)



輸送費用削減効果23.9億円/年

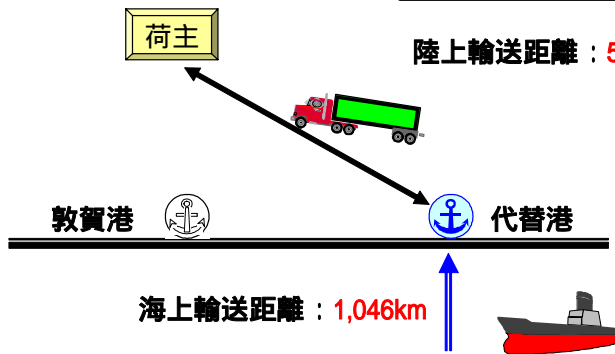
【RORO 船貨物の陸上・海上輸送費用削減効果イメージ】

整備しない場合：東京港を利用

主な貨物：RORO船貨物

輸送費用：19.8億円

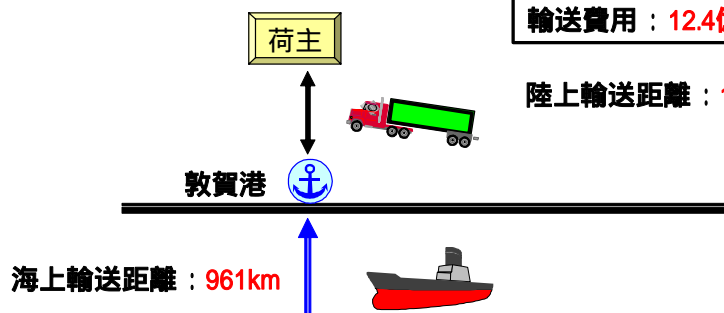
陸上輸送距離：524km



整備する場合：敦賀港を利用

輸送費用：12.4億円

陸上輸送距離：169km



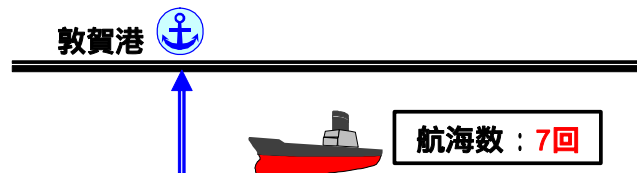
輸送費用削減効果7.4億円/年

【石炭船の船舶大型化による海上輸送費用削減効果イメージ】

整備しない場合：30,000DWTを利用

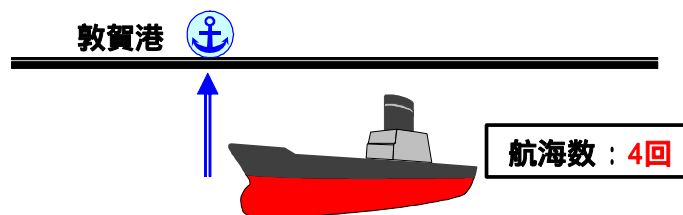
主な貨物：石炭

輸送費用：0.8億円



整備する場合：55,000DWTを利用

輸送費用：0.6億円



輸送費用削減効果0.2億円/年

【横持ちの解消による費用削減効果イメージ】

多目的国際ターミナルを整備することにより、コンテナ及びRORO船貨物で生じている横持ちが解消される。

横持ちの費用削減効果は、年間0.1億円の費用削減が見込まれる。

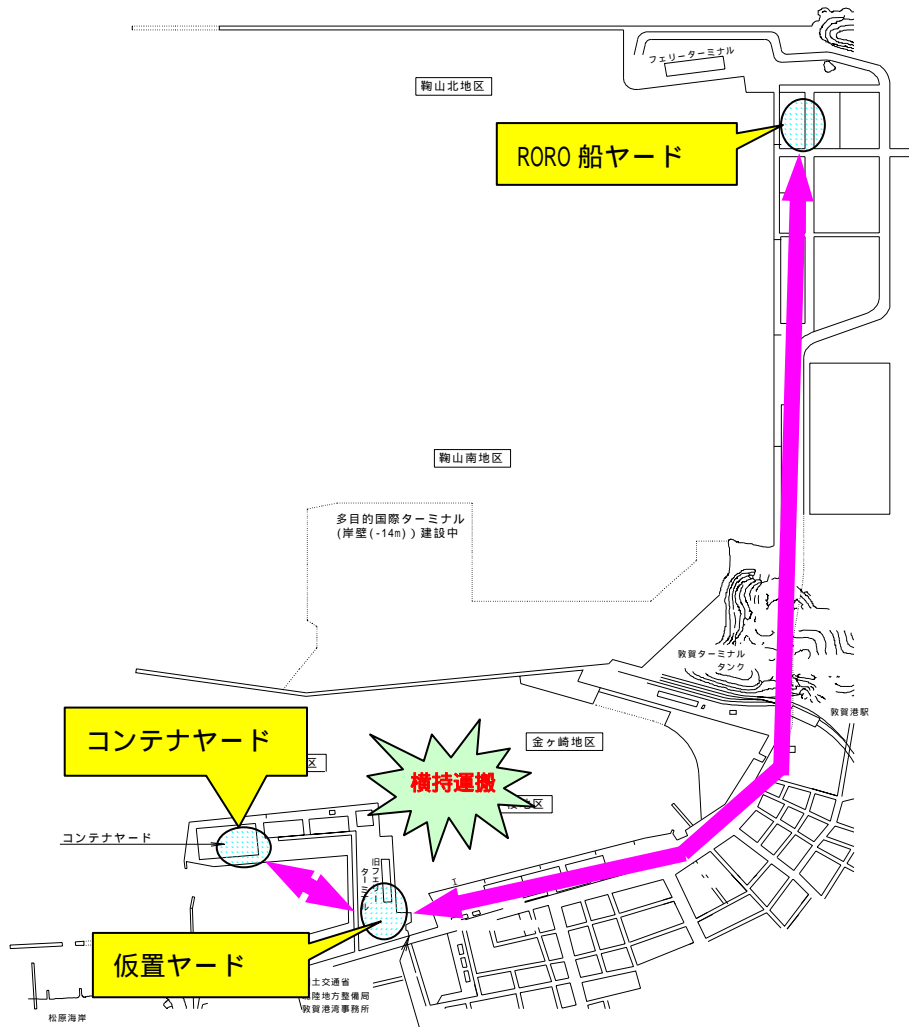


図 横持ち運搬のイメージ

4.3 費用便益分析

全体事業における費用便益分析結果

表 費用便益分析に用いる便益等及び結果(全体事業)

項目	貨幣換算値	基準年における現在価値
コンテナ貨物の輸送費用削減による効果	1,113 億円	409 億円
RORO 船貨物の輸送費用削減による効果	342 億円	126 億円
石炭船の大型化による輸送費用削減効果	9 億円	3 億円
横持ち費用削減による効果	4 億円	2 億円
残存価値	31 億円	4 億円
便益合計	1,499 億円	543 億円
費用合計	336 億円	361 億円
費用便益比 (C B R)		B/C = 1.5

残事業における費用便益分析結果

表 費用便益分析に用いる便益等及び結果(残事業)

項目	貨幣換算値	基準年における現在価値
コンテナ貨物の輸送費用削減による効果	1,113 億円	409 億円
RORO 船貨物の輸送費用削減による効果	342 億円	126 億円
石炭船の大型化による輸送費用削減効果	9 億円	3 億円
横持ち費用削減による効果	4 億円	2 億円
残存価値	31 億円	4 億円
便益合計	1,499 億円	543 億円
費用合計	120 億円	121 億円
費用便益比 (C B R)		B/C = 4.5

4.4 排出ガス削減効果

多目的国際ターミナルを整備することにより、コンテナ及びRORO船貨物について陸上輸送距離の短縮化が図れることから、CO₂及びNO_xの排出量約71%の削減が見込まれる。

(注；CO₂：二酸化炭素、NO_x：窒素酸化合物を示す)

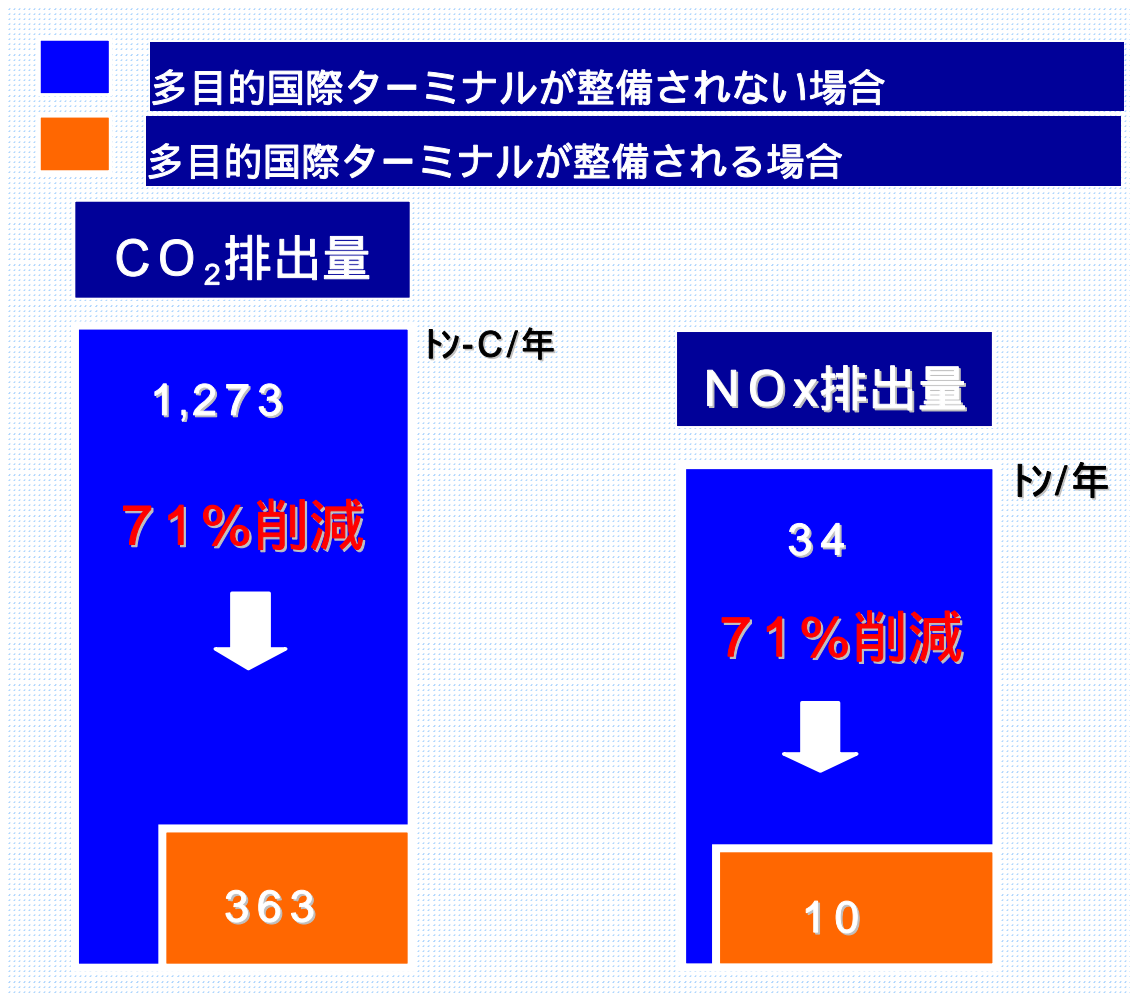


図 排出ガス削減効果

4.5 その他の効果

(1) 既存ターミナルの混雑緩和

多目的国際ターミナルの整備により、鞍山南地区の物流機能の集約化が図られ、他のターミナルの混雑緩和につながる。

(2) リダンダンシーの確保

近年、太平洋側では、東海地震、東南海地震の可能性が高まっていることから、敦賀港はこれらの地震災害時のリダンダンシー機能がある。

5. 敦賀港の利用促進に向けた取り組み

5.1 敦賀港利用促進の動き

(1) 福井県は港湾利用促進のため、平成 17 年度から助成制度を設けた。助成内容はコンテナの新規企業に対し、年間 10TEU 以上で 1TEU 当たり 1 万円を助成する。また、継続企業は年間 50TEU 以上で増加分に同様な助成を行うもので、1 企業当たり、年間 30 万円を上限としている。

(2) フェリー活用による敦賀港～新潟港間のモーダルシフト実証実験

概要：長距離トラック輸送の経路の一部をフェリー利用に転換

実験期間：H17 年 2 月～H18 年 1 月（1 年間）

輸送経路：

現行 鈴鹿（トラック）新潟県白根

転換後 鈴鹿（トラック）敦賀港（フェリー）新潟港（トラック）新潟県白根

貨物品目：自動車貨物量 10,080 トン（約 1 万台）

削減率：CO₂ 削減率 63%（年間 1,230 トン削減）

運搬費用削減率 31%（年間 1 億 3,800 万円削減）



5.2 地域の要請

1) 地元要請

〔福井県、敦賀市、敦賀商工会議所、(社)敦賀港貿易振興会〕

- ・中国でたまたま立ち寄った日系の大手食品メーカーでポートセールスを行ったところ、敦賀港を利用してもらえることとなった。今後はポートセミナーもよいが、企業訪問を強化したい。
- ・ポートセールスをして大型岸壁が平成19年度に供用開始予定では話も聞いてもらえない。供用したら検討しますとの回答が多いのが現状である。
- ・今までも敦賀港に対する要望を受けて施設を整備すると企業は利用し、貨物量も増加しているため、早く多目的国際ターミナルを供用してほしい。

5.3 主要企業要望（ヒアリング）

1) ガラス関連メーカー（滋賀県）

見通し

- ・液晶テレビの需要が伸びており、液晶画面の製造工場を拡張している。
- ・高月工場から敦賀港へは距離も近く、韓国向けのコンテナ船を利用している。高月工場では40フィートコンテナが月間約2千トン程度増産の計画があり、敦賀港を利用したい。

要望

韓国航路（釜山）の便数が現在の週2便より増えるとよい。

2) RORO 船会社

見通し

- ・平成14年に苫小牧港～泉大津港（大阪）航路から苫小牧港～敦賀港航路に転換したが、欠航も少なく、運航スケジュールも安定している。また、背後圏も京阪神、中京、北陸地方まで広がり、貨物量も100万トン弱から200万トン強に増加している。
- ・貨物が増加していることから、夏季には週6便から週7便に1便増やして対応している。生鮮食料品などを優先的に輸送し、紙類など保存のきく貨物は、週末便で輸送するなど調整を図っている。

要望

- ・敦賀港の利用について、シャーシを120台から160台に増やしたり、トレーラの待機場所が欲しい。隣接する他の貨物のふ頭用地を利用したいので、多目的国際ターミナルの早期完成供用を希望する。

3) 紡績会社（福井県）

見通し

- ・工場の昼間作業時発電用に利用する石炭を輸入するために敦賀港を利用しており、敦賀工場では年間約 12 万トンを取扱った。また、愛知県犬山市の工場分約 6 万トンも敦賀港を利用している。
- ・今後の利用も、現状程度と考えている。

要望

- ・輸送コスト削減のため、大型船を利用できるようにしてほしい。

4) 荷役業者

見通し

- ・公共の石炭は、現在、中国(リチャオ港)から輸入しているが、経済成長が進んでいるため、中国から調達が困難になると考えられる。そうするとオーストラリアからの輸入の可能性が高く、石炭船は現在(4万トン級)のものより大型化すると考えられる。

要望

- ・コンテナでは、岸壁背後のふ頭用地が狭く、CFS上屋も手狭である。また、食料品の輸入が増えているので、薫蒸施設を整備してほしい。さらに、石炭船では喫水調整を生じているので、早く多目的国際ターミナルを整備してほしい。

6. 対応方針（原案）

（1）事業の必要性等に関する視点

- ・ 敦賀港では、現在港湾計画を上回る取扱いを行っており、岸壁背後のふ頭用地が不足している状態にあるため、横持ちが発生するとともに今後の貨物の増加に対応するのが困難な状況にある。
- ・ また、近年船舶が大型化しているにもかかわらず、大水深岸壁がないため、喫水調整をして入港しており、非効率な貨物輸送を行っている。
- ・ このような現状を解決するために、多目的国際ターミナルの整備が必要となる。
- ・ なお、多目的国際ターミナルの整備を行った場合の費用対効果は 1.5 である。

（2）事業の進捗の見込みの視点

- ・ プロジェクト全体での進捗率は今年度で 64%であるが、防波堤を除く多目的国際ターミナル分では、72%に達している。多目的国際ターミナルは、早期の供用開始の要請が強いことから平成 19 年度の岸壁完成を目指し、重点的に整備を進めている。

（3）コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- ・ 多目的国際ターミナルの整備にあたって、既存岸壁の背後に市街地や急傾斜地が近接しているなどの地理的条件を勘案した上で、鞠山南地区に整備している。
- ・ また、物流機能の移転・集約による効率化及び市街地と港湾との連携による「みなとまちづくり」を推進できるよう、様々な観点から総合的に計画を定めており、最適であると判断している。

（4）対応方針（原案）：事業継続

- ・ 敦賀港では、既存施設の能力を超える貨物の取扱いを行っていることから、ふ頭用地の不足、横持ち、大型船の喫水調整が生じている他、今後の貨物需要に対応できない状態にある。
- ・ 本事業は、これらの課題を解消し、港湾機能の効率化を図るものであり、敦賀港周辺の地域経済の活性化にもつながる。
- ・ 平成 19 年の岸壁完成を目途に進捗しており、費用対効果も認められる。
- ・ 従って、事業効果を発揮させるために、本事業は継続が妥当である。