

港湾事業の事後評価説明資料

〔 敦賀港 鞠山南地区
国際物流ターミナル整備事業 〕

令和8年10月

北陸地方整備局

目 次

1. 事業概要		
1) 敦賀港の概要	P	1
2) 事業の必要性	P	1
3) 事業の目的および効果	P	1
4) 事業の内容	P	1
2. 事業効果の発現状況		
1) コンテナ貨物取扱量の増大	P	2
2) 内航RORO航路の取扱能力の強化	P	3
3) 新たなニーズへの対応	P	4
4) 港内静穏度の向上（内航フェリー）	P	5
5) 太平洋側大規模災害発生時のバックアップ機能	P	6
6) その他の効果	P	7
3. 事後評価結果	P	8
4. 対応方針原案	P	9

1. 事業概要

1) 敦賀港の概要

- 国際コンテナ、外航RORO※航路が就航し、福井県の国際物流拠点として機能している。
- 北海道・九州方面へのフェリー・RORO航路が就航し、国内物流の結節点としても機能している。

※:トラックやトレーラー等のみを積み込み、運転手は基本的に輸送しない貨物船のこと。

2) 事業の必要性

- 敦賀港においては、増加する貨物需要に対応するため港湾機能の拡充が求められていたほか、港内静穏度の不足により荷役作業に支障が生じていた。

3) 事業の目的および効果

- 港全体の機能を再編し、新たに鞠山南地区に物流ターミナルを整備することで、港湾機能の向上を図る。

4) 事業の内容

- 整備箇所 : ①岸壁(水深14m)、
まりやま
②鞠山防波堤(改良含む)、
③臨港道路、④ふ頭用地、
⑤締切護岸、⑥荷役機械、⑦上屋
- 事業期間 : 平成8年度 ~ 令和5年度
- 全体事業費 : 約527億円



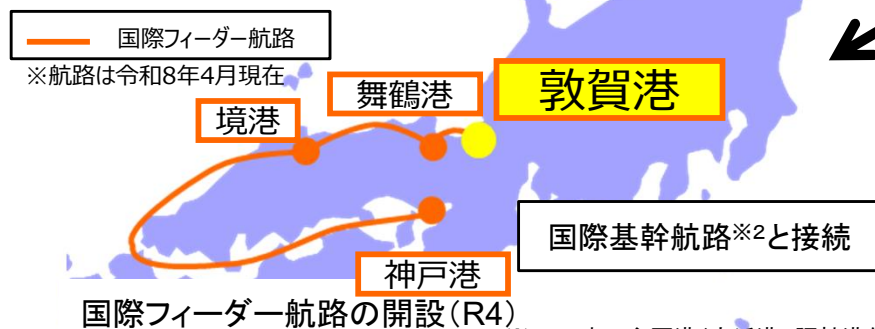
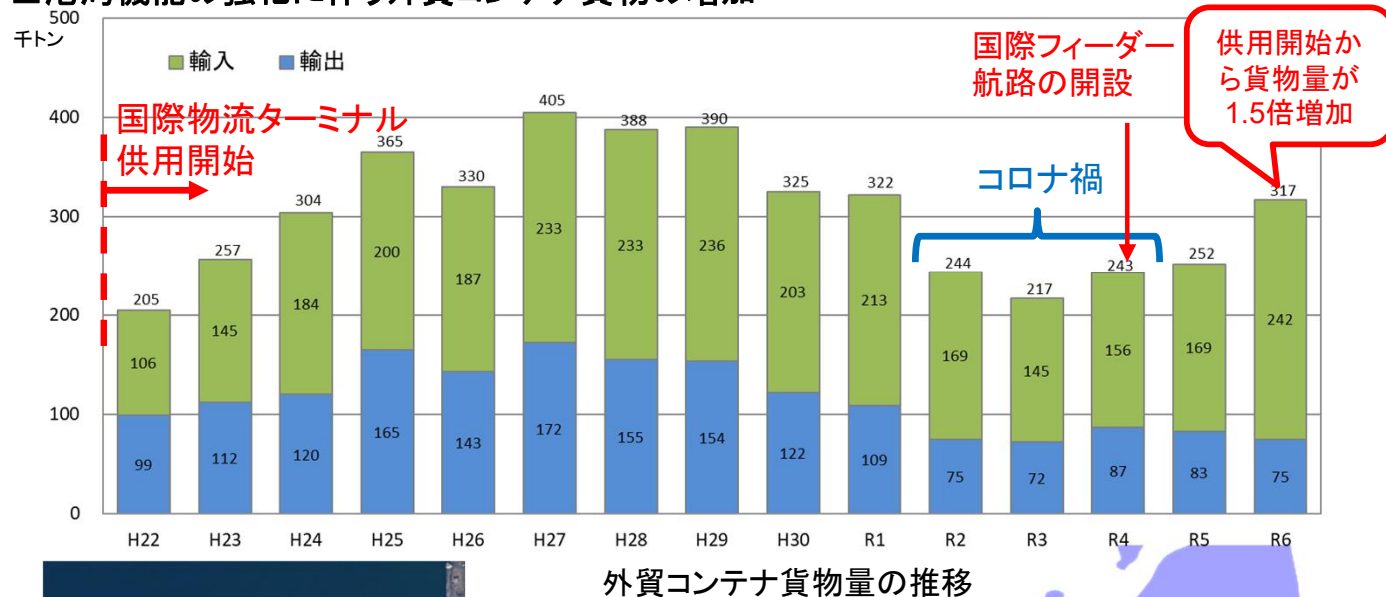
2. 事業効果の発現状況

1) コンテナ貨物取扱量の増大

- 外貿コンテナ取扱貨物量は、国際物流ターミナルの供用(平成22年)以降、受入機能が強化され、令和6年には約32万トン(供用開始時に比べ約1.5倍)まで貨物量が増加。
- 令和4年には国際基幹航路を有する神戸港と結ぶ国際フィーダー航路が新規開設。
- 令和8年7月には国際フィーダー航路の利用拡大を図ることを目的とした「ブルーアライアンス港※1」提携に関する覚書を阪神国際港湾株式会社と締結。
- 新規航路の就航により、敦賀港の利便性が向上し、背後企業の物流の選択肢が増えたことで、最適な輸送経路を選択することができるようになった。

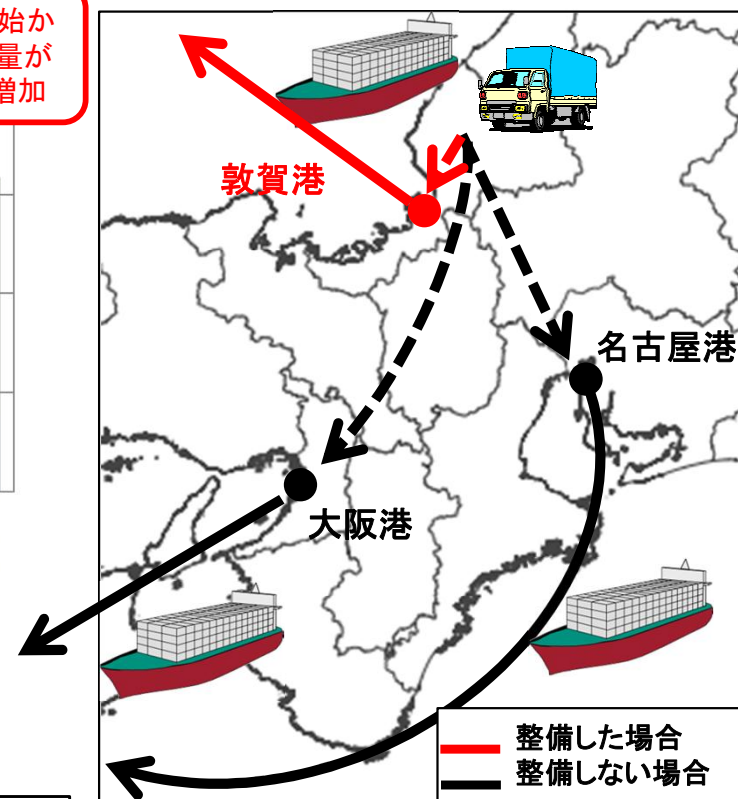
※1: 港湾利用促進に向けたポートセールス活動や、船会社・荷主企業・物流事業者に選ばれる港を目指して、意見交換や情報共有を通じて連携を強化することに合意した港

■ 港湾機能の強化に伴う外貿コンテナ貨物の増加



ふ頭再編によるコンテナ船の受入強化(H22)

■ 敦賀港の近隣県の荷主の陸上輸送コスト削減



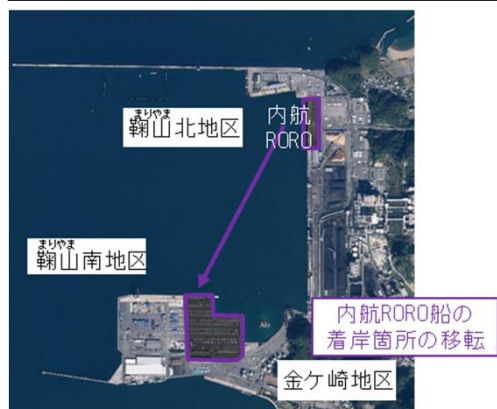
敦賀港を利用することにより大阪港・名古屋港までの陸上輸送が回避され、輸送コストが削減。

※2: 日本の主要港(京浜港、阪神港など)と世界の主要港を結ぶ直航コンテナ航路であり、国際物流のリードタイム短縮やサプライチェーン強靱化に不可欠なため、経済安全保障の観点からも重要視している。

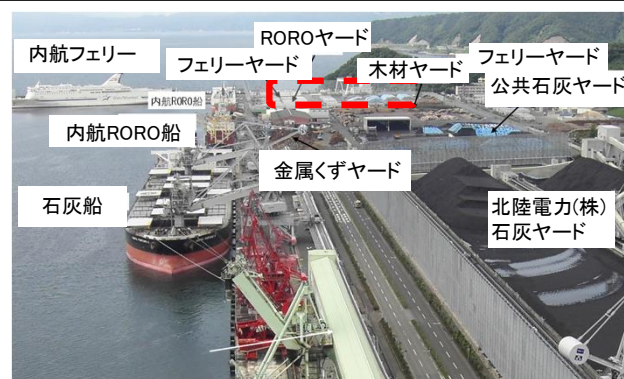
2. 事業効果の発現状況

2) 内航RORO航路の取扱能力の強化

- 平成14年に鞍山北地区に内航RORO(敦賀-苫小牧)航路が就航。令和5年の本事業完了後、内航RORO航路(敦賀-苫小牧)は混雑した鞍山北地区から、広大なヤードを有する鞍山南地区に着岸場所を移転し、増加する取扱貨物量への対応が可能となった。
- また、金ヶ崎地区に就航している内航RORO(敦賀-博多)航路も鞍山南地区に着岸場所(別事業で整備中の岸壁)を移転する予定である。両航路間での貨物の積替が円滑化し、北海道・博多間のモーダルシフトが推進され、トラックドライバー不足などの課題解決の一助となる見込みである。



内航RORO船の着岸場所の移転(R5)

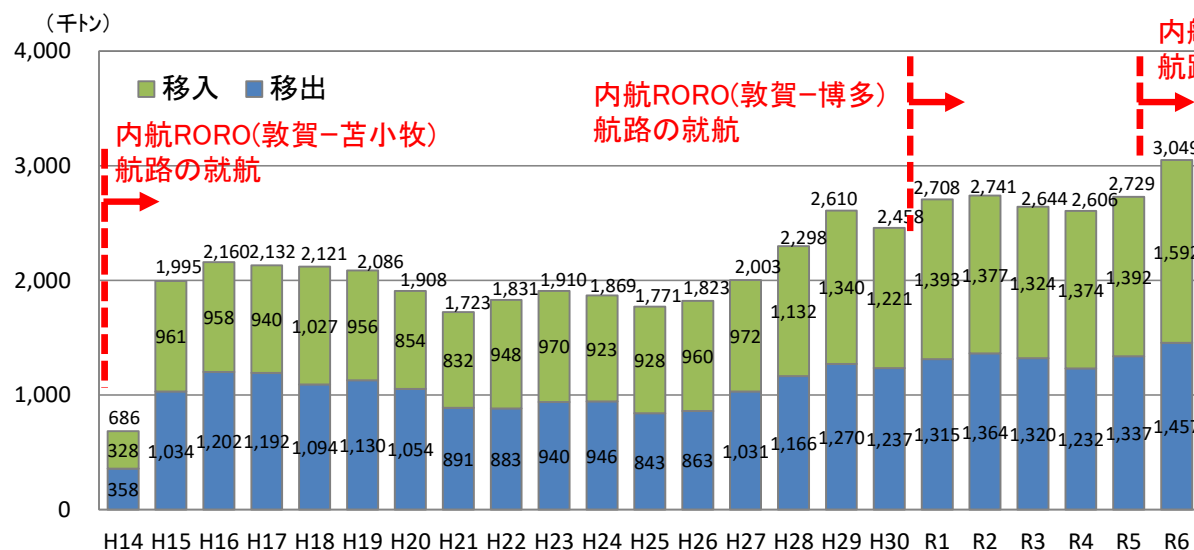


移転前(～R4)のターミナル混雑状況(鞍山北地区)

内航RORO船の着岸場所を
広大なヤードを
有する鞍山南
地区に移転



移転後(R5～)のターミナルの状況(鞍山南地区)



内航RORO貨物量の推移(敦賀-苫小牧)



2. 事業効果の発現状況

3) 新たなニーズへの対応

- 福井県の企業は、他県に就航している外航RORO航路を利用し輸出入を行っていた。平成22年にコンテナターミナルが鞠山南地区に移転し、跡地に新たに外航RORO航路が就航。それにより、敦賀港から貨物の輸出入が可能となり、物流の効率化が図られた。
- 内航RORO船のヤード移転等により、敦賀市内に建設されたバイオマス発電所の燃料(木材チップ等)の受入ヤードが整備され、新たな貨物の取扱が可能となった。



外航RORO船の荷役状況



※航路は令和8年4月現在

外航RORO航路

木材チップの受入ヤード等の整備

整備前



フェンス設置により木材チップの飛散を防止

整備後



ベルトコンベア設置により荷役を効率化

2. 事業効果の発現状況

4) 港内静穏度の向上(内航フェリー)

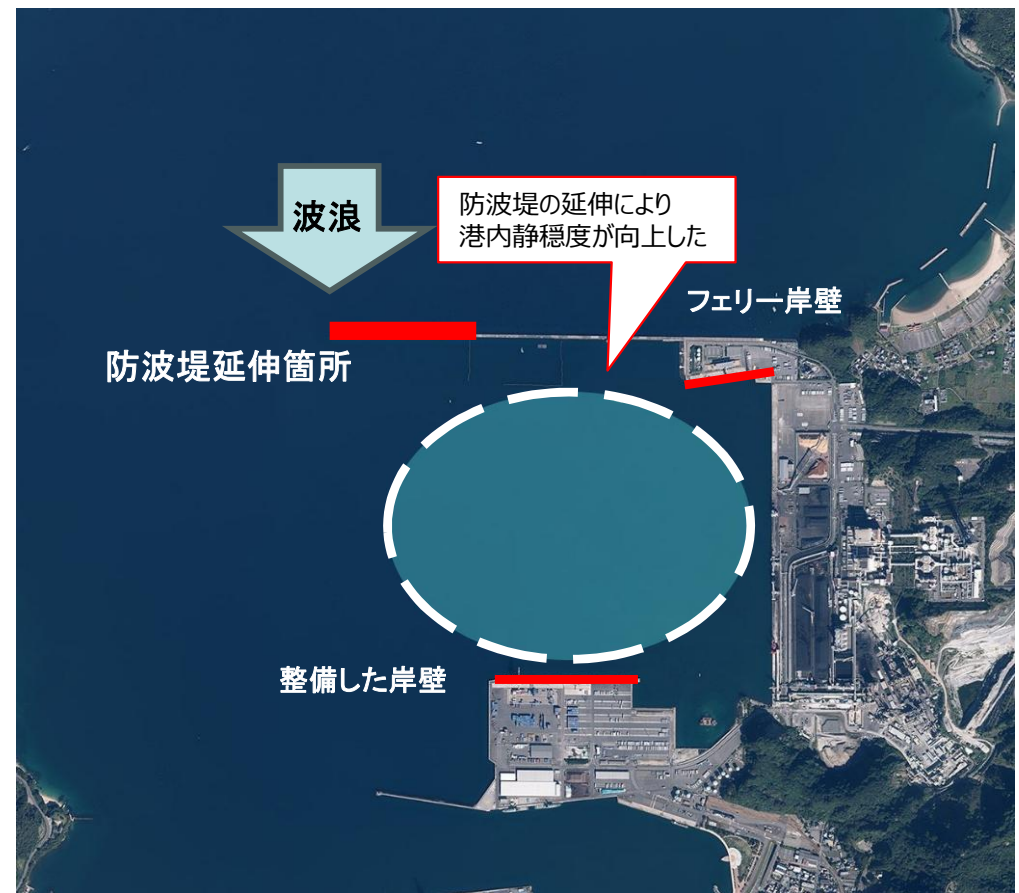
- 防波堤の延伸により、既存の内航フェリーが寄港する岸壁の静穏度が向上し、波浪の影響が軽減されたことで、フェリーの定時運行及び安全な乗降を実現。



荒天時の港内状況



フェリーの安全な乗降の様子



防波堤延伸により静穏度向上

2. 事業効果の発現状況

5) 太平洋側大規模災害発生時のバックアップ機能

- 北陸港湾は、大規模災害により太平洋側港湾が被災した際の代替港としてのバックアップ機能を果たすことが期待されている。
- 太平洋側港湾を利用している企業が、敦賀港を利用しトリアル輸送を実施している。
(令和6年度9件、令和7年度9件)



北陸港湾への代替輸送のイメージ



コンテナの輸送状況の確認

2. 事業効果の発現状況

6) その他の効果

- 2024 年度からのトラックドライバーの時間外労働の上限規制等により、労働力不足の問題が顕在化する中、将来の国内物流を維持するため、国において、内航フェリー・RORO 船による輸送動向、必要となる港湾整備及び情報通信技術や自動技術を用いた荷役効率化などの次世代高規格ユニットロードターミナルの形成に向けた取組を検討している。
- 敦賀港では、①シャーシゲート出入り管理 ② シャーシ損傷確認 ③ ヤード内シャーシ位置管理 について実証実験を2024年に実施。得られた結果については、全国に展開し、技術発展に貢献しています。

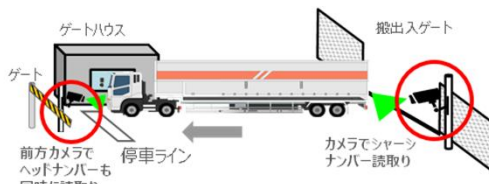
①シャーシゲート出入り管理

● 現状(例)



受付要員5名が専属で車両確認、台帳記入、誘導等を行っている(作業時間30～80秒/台)。

● [技術導入] ゲート出入り管理カメラシステム【読取カメラ】 → 確認作業時間の削減



手順1：ゲート出入り管理カメラシステムが自動的にトレーラーを検知し、シャーシナンバーの自動読み取りを行う。
手順2：読み取ったシャーシナンバーと事前登録情報を照らし合わせて、予約された貨物であることを自動的に確認。



技術検証結果

- 後方からでもシャーシナンバーの認識率約95%を超える高い精度で自動読み取りを行えることを確認しました。

②シャーシ損傷確認

● 現状(例)



確認要員1名が兼務でシャーシ損傷を目視で確認後に台帳へ記入している(作業時間30～80秒/台)。

● [技術導入] シャーシ損傷確認システム【損傷確認カメラ】 → 有人作業の負担軽減、撮影データの電子的蓄積による損傷状況管理の効率化

① 到着時、シャーシ画像を自動撮影



③ シャーシ損傷確認
記録すべき大きなダメージを発見したり、後日問い合わせ等が来た際、画面上に撮影画像を表示して確認・検証。過去画像と並べて比較確認可能



技術検証結果

- 複数台のカメラによる自動撮影により、シャーシの損傷状況を判断できる視認性を確認しました。

③ヤード内シャーシ位置管理

● 現状(例)



確認要員1名が、1日に複数回ヤードを回ってシャーシの位置を確認後(数十分/回)、結果は紙ベースで記録。

● [技術導入] シャーシ位置管理システム【車両検知センサー等】 → 確認作業の負担軽減、電子でのリアルタイム記録化、シャーシ蔵置位置の正確な記録と把握の実現



手順1：トレーラー切り離し、ないしはトレーラー接続のためにヘッドを停車させた際に、ハンディ読取機を持って降車する
手順2：RFIDタグの埋設場所をハンディ読取機の読取ボタンを押し、画面に表示された停車位置を確認。

UHF:極超短波(ultra high frequency)
RFID:電波を利用した通信認識技術



技術検証結果

- 電波通信可否等の検証を行い、ドライバーによる読み取り作業で埋設タグの積雪時でも対応可能であることを確認しました。

3. 事後評価結果

事業名	敦賀港鞠山南地区国際物流ターミナル整備事業			
実施個所	福井県敦賀市			
事業概要	<解決すべき課題・背景> ・敦賀港においては、増加する貨物需要に対応するため港湾機能の拡充が求められていたほか、港内静穏度の不足により荷役作業に支障が生じていた。 <達成すべき目標> ・鞠山南地区の港湾機能の向上により、敦賀港全体の物流効率化を図る。			
事業諸元	岸壁(水深14m)、防波堤、臨港道路、ふ頭用地、締切護岸、荷役機械、上屋			
事業期間	平成8年度～令和3年度	→	平成8年度～令和5年度	
総事業費	約506億円	→	約527億円	
費用対効果 分析結果	B : 総便益 事後 総便益 : 1,545億円	C : 総費用 総費用 : 1,476億円	B/C 1.05	基準年度 令和8年度

4. 対応方針原案

今後の事後評価の必要性

- ・事業実施の効果が十分発現されているため、今後の事後評価の必要はない。

改善措置の必要性

- ・事業実施の効果が十分発現されているため、改善措置の必要はない。

同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

- ・本事業評価において、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法について、見直しを必要とする事項はない。