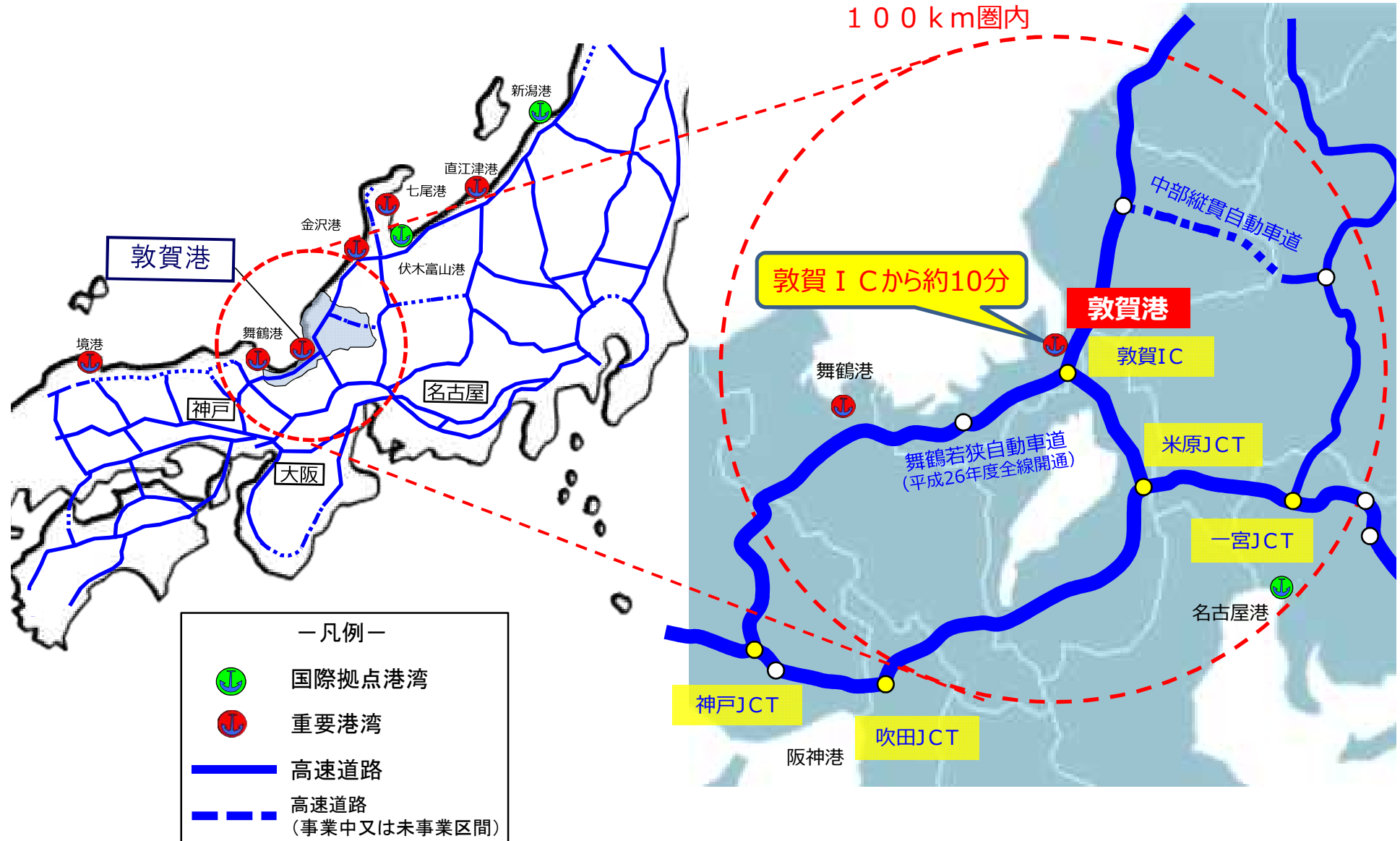


敦賀港 港湾計画 一部変更

前回改訂：平成17年11月(目標年次：概ね平成27年)

平成29年3月10日
交通政策審議会
第66回港湾分科会
資料1-6

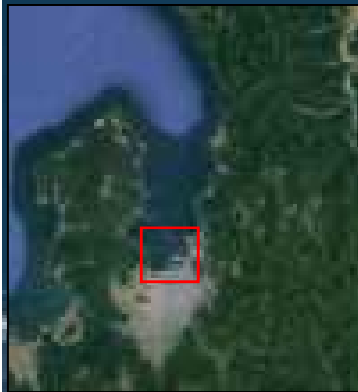
港湾管理者：福井県



主な計画変更箇所と変更のポイント

【変更のポイント】

○大規模地震発生時において、フェリー埠頭及びコンテナ埠頭の幹線物流を維持し、被災による経済活動等への影響を最小限とするため、大規模地震対策施設(幹線貨物輸送)を計画する。



【凡例】

- 臨港道路
- 国道
- 主要地方道
- 計画変更箇所



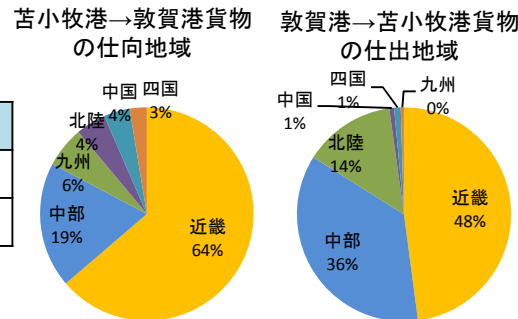
港湾計画変更の背景

- 敦賀港に就航するフェリー航路及びコンテナ航路は、仕向地・仕出地が広範な貨物を取り扱っており、背後地域の経済活動を支えるとともに、国内物流の拠点となっている。
- 平成28年1月に策定された敦賀港港湾BCPにおいて、フェリー船及びコンテナ船の利用する岸壁(鞠山北D岸壁、鞠山南B岸壁)が、災害時に早期に復旧すべき施設として位置付けられた。
- 被災時の幹線貨物輸送の早期復旧と経済活動等への影響を最小限とするため、鞠山北D岸壁及び鞠山南A岸壁を耐震強化岸壁に位置付ける。また、ふ頭に接続する臨港道路を大規模地震対策施設に位置付ける。

フェリー・コンテナの定期航路及び貨物の仕向・仕出地域

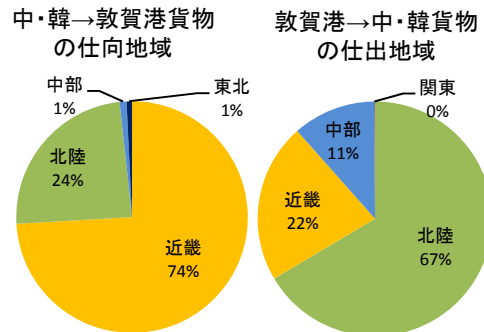
○鞠山北D岸壁：フェリー航路

	航路名	頻度
内貨フェリー	苦小牧航路	週8便
	小樽航路	特定日

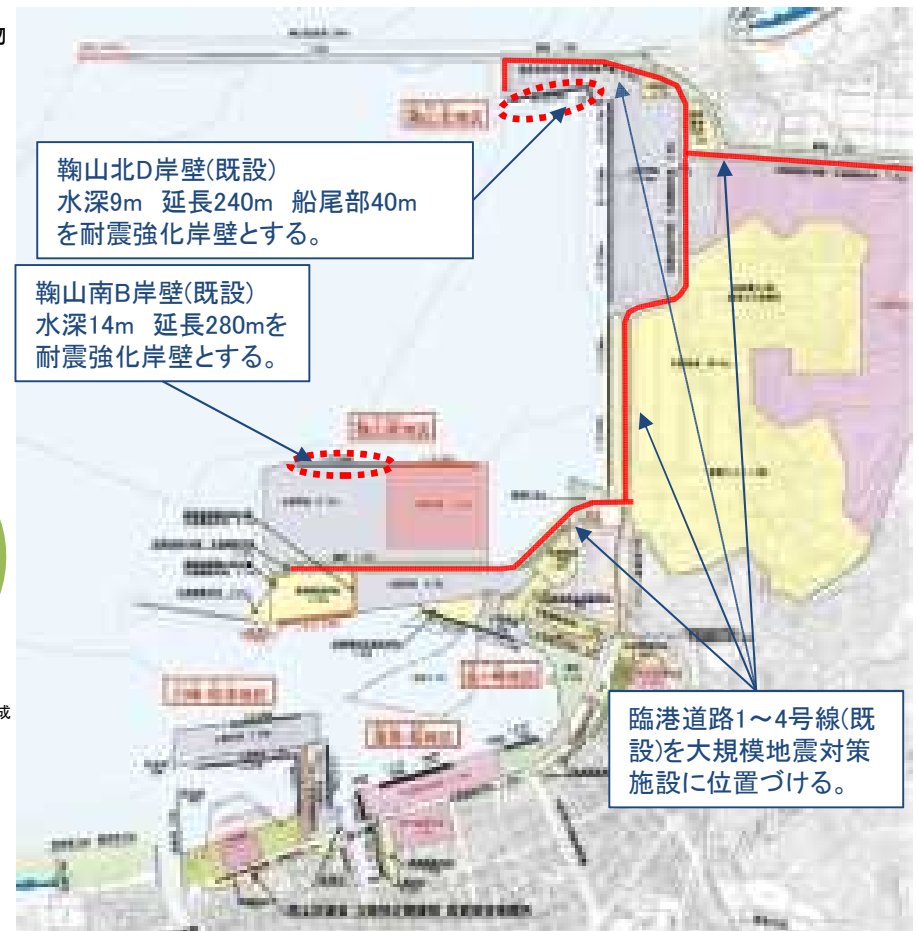


○鞠山南A岸壁：コンテナ航路

	航路名	頻度
外貨コンテナ	釜山航路	週3便
内貨コンテナ	瀬戸内航路	週1便



出典：内外貨ユニットロード貨物流動調査(H24.11月)、全国輸出入コンテナ貨物流動調査(H25.11月)をもとに港湾局作成



敦賀港港湾BCP(H28.1策定)

基本方針(重点事項)

- 緊急物資輸送における海上輸送量の確保(回復目標期間:3日)
- 2次災害の発生抑制
- 北海道を結ぶ内貨航路の早期復旧(回復目標期間:6日)
- 外貨航路の早期復旧(回復目標期間:6日)
- 港湾施設等の被害予防・軽減策

確認の視点

確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
大規模地震対策施設 計画の追加変更	<p>I 今後の港湾の進むべき方向 2 国民の安全・安心の確保への貢献</p> <p>①災害に強い港湾の構築 (前略) 加えて、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して経済活動等への影響を最小限に止められるように、<u>国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルについて、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。</u> (後略)</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化 7 大規模地震対策施設 (前略) また、震災直後から復旧完了までの期間に、海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、<u>国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては岸壁や関連施設の耐震強化を進める。</u></p>

計画変更の内容

○幹線貨物輸送の拠点として機能するため、既存のフェリー埠頭及びコンテナ埠頭、並びに臨港道路を大規模地震対策施設（幹線貨物輸送）として計画する。

既定計画



今回計画

