

敦賀港活性化のための提言

～国際化時代の貿易・物流基地をめざして～

平成 7 年 7 月

環日本海経済圏構想が注目されている中で、日本海沿岸の各港はそれぞれがそのゲートウェイを目指して大々的な整備計画を進める一方、従来に増した積極的なポートセールスを展開している。また、太平洋側の主要な港も、環日本海時代あるいはアジアの時代をにらんで、中国大陸、東南アジア諸国との定期航路を積極的に開拓しているところである。またこうした動きは、最近の急激な円高に伴う生産拠点の海外移転、あるいは海外からの製品、資材、部品等の輸入の増加傾向を反映して活発化の様相を示しており、今後、港間の競争は一層激化するものと考えられる。

ところで、敦賀港は、日本海沿岸の新潟港、伏木富山港に次ぐ主要港として、また、天然の良港を生かしながら堅調な発展を続けてきたが、こうした港間の競争激化と各港湾の設備が急速に進むにおよんで、敦賀港の地位は相対的に低下し始めている。特に、隣接の舞鶴港および金沢港の発展、活性化には目覚ましいものがあり、平成5年の外貿・内貿の取扱総量で、ついに舞鶴港を下回るものになった。

こうした中、敦賀港は、環日本海時代を迎えるために当たって絶好の立地条件にあることを最大限に活かし、さらには、県内の基幹産業はもとより関西中京圏の貿易関連産業の海外取引の増大に対して、物流コストの低減メリットが享受できるよう、港湾の整備と強化を図り、その利用を促進する必要がある。もとより、港湾設備事業は、単に港湾施設のみならずアクセス道路や物流・倉庫施設の整備、関係機関や関連業者の誘致を促すなど幅広い大きな波及効果が期待できるものである。またこの場合、港間の競争が激化する中で港湾の整備は常に他港より数段上の整備、機能を目指していることから、敦賀港の整備も思い切ったものが要求されている。

以上の観点に基づき、敦賀港が国際時代において、真に貿易・物流基地としての役割を果たし、本県経済の活性化に大きな波及効果をもたらすよう以下事項を提言するものである。敦賀港の重要性について、官民が改めて認識を強くし、各事項の一日も早い具体化、実現を期待するものである。

記

1. 敦賀港の重要性を再確認すること

敦賀港の本県経済の活性化、経済発展に果たす重要性を、県・敦賀市はもとより各市町村、各経済団体、各業種団体等が強く認識し、自らがその利用拡大を画 する必要がある。この上で、敦賀港の整備に当たっては県政の最重要課題の一つにとりあげ、重点的、集中的に投資すべきである。

- (1) 敦賀港の立地条件を生かして、環日本海時代の玄関口を目指すだけでなく、アジア時代に向けて中国、東南アジア諸国と航路開拓によって、国際貿易港としての機能を果たすことが期待される。
- (2) 阪神大震災によって神戸港の機能がマヒしたことから、一時的にせよ代替港として敦賀港が注目された。また、この教訓から海上輸送の優利性が再認識されたばかりでなく、急激な円高等によって海外取引の増加が予想されるところである。
- (3) 輸出依存度の高い県内企業はほとんど太平洋側の港を利用している。また、最近増加傾向にある輸入についても同じである。しかしながら、物流コスト、流通コストの低減対策として、距離的、時間的に優位にある敦賀港への期待が高まっている。
- (4) テクノスーパーライナーの開発など、将来、船舶の高速時代の到来が予想される。これによって国内輸送においても、海上輸送が再び見直されることは必至であり、港湾が地域経済の活性化の一翼を担うようになり、敦賀港がますます重要になる。
- (5) 港湾整備のための投資は、その直接・間接的な経済効果ばかりでなく、アクセス整備、関連機関や業者の誘致、新事業の創出、雇用機会の増大など波及効果は大きなものがある。

2. 100年の大計による整備、機能強化を図ること

港間の競争が激化する中で、他港に劣らない施設・設備・機能を備えなければ、国際貿易港として勝ち残れない。特に、日本海沿岸の各港とも整備を進めており、敦賀港においても100年の大計に基づいた思い切った整備を早急に進める必要がある。

また、好立地条件にありながら、関西圏、中京圏の利用が少ないのは、敦賀港の施設機能が、現状ではいまひとつ十分でない上に、将来計画においてもユーザーニーズに対応できる機能が確保、明示されていないからだと考える。

- (1) 石炭、セメントの取扱に特化しているが、コンテナ輸送に対処して、大型コンテナ船の接岸、大型クレーン、貨物、コンテナヤード、上屋、倉庫、トラックターミナルなど関連施設、設備の思い切った規模による設備を図る必要がある。
- (2) 外貿、内貿に必要な関連の公的機関、港湾輸送業・倉庫業などの物流関係業者、商社・荷主・船主などの事務所等の積極的な誘致を図り、規制緩和等自由競争原則を導入して活性化を促す必要がある。もとより、関連機関・関連業者の誘致は、港湾機能の整備と就航便増大による利便性向上と一体のものである。
- (3) 平成17年度を目標年とする敦賀港港湾設備計画があり、諸工事が進行しているが、港の競合が激化している今日、あまりにも先のことであり、整備計画も十分ではないと思われる。緊急性に鑑み、100年の大計に基づいて整備計画や建設期間の一部手直しを行うとともに、大型コンテナ船の接岸用岸壁、コンテナヤード、大型クレーンなど必要なものから優先的に早急に設備を進めるべきである。

3. アクセス道路の早期設備を図ること

敦賀港周辺の臨港道路各線の設備は着々と進められており、敦賀インターチェンジから敦賀港に至るバイパス道路については平成8年にも共用開始となっているが、本港と新港との連絡道路も整備も早める必要である。又、関西方面への時間的距離を短縮するため、近畿自動車道敦

賀線や国道27号線バイパスの全線整備を、敦賀港の利用促進の上からも、早急に実現を図る必要がある。

4. 定期航路の増便、新規開拓を積極的に行うこと

現在、釜山便（週2便）が就航し、現在増便も予定されているが、納期の確実性、信頼性あるいは利便性を向上させるため、便数を一層増やす努力が必要がある。また、アジア時代に対応し、あるいは本県産品の輸出先が香港、中国、台湾に集中していることから、これら国々との定期直行便を当面の課題とし新規開拓すべきである。

さらに、アジア諸国との定期便が著しい伸びを示している下関港などと中継してフェリーで結び、海上輸送のメリットが享受できるかどうかの検討も必要であろう。

5. ポートセールスの積極的な展開を

ポートセールスの成果を上げるためには、ユーザーニーズに応えられる敦賀港の利便性をセールスポイントにすべきである。このため、以上、1～4の提言事項が早急に実現しなければならない。

また、ポートセールスの実施母体として、官民一体で組織する、例えば、「(社)金沢港振興協会」あるいは「伏木富山港ポートセールス事業推進協議会」の先進事例があるが、敦賀港においても「対岸貿易促進協議会」の一層機能拡充ならびに民間との連携の強化が必要である。

さらには、環日本海経済交流推進事業の一環として、関西圏、中京圏との懇談会を開催しているが、本県のイメージアップ、敦賀港のPRのためにも、引き続き効果あるものとして実施していく必要がある。

6. 併せて福井港の整備と利用促進を

福井港は、昭和53年、テクノポートの中核施設として開港したが、せっかくの立地と規模をもちながら、施設・設備の整備が未だ十分でないため十二分に活用されていないのが現状である。今後、積極的な調査研究を行い港湾施設と機能の高度化を図るとともに、ノウハウを蓄積して利用促進を図る必要がある。