

敦賀港の概況

敦賀港は日本列島のほぼ中央に位置し、関西・中京圏に近いという恵まれた環境を活かし、栄えてきました。舞鶴若狭自動車道が全面開通されたことにより、京阪神との時間距離も短縮され、さらなる交通の利便性が向上しました。

釜山へのRORO船航路等の就航の他、北海道苫小牧へのフェリー、RORO船定期航路の就航により、内航・外航ともに重要な港として機能しています。

また、敦賀港における取扱貨物の新規開拓や利用拡大、定期航路の安定・拡充、クルーズ客船の寄港増加、及びこれらに対応するために、鞠山南多目的国際ターミナル第2期工事の埠頭用地造成の工事が着工されています。

【港湾概況】

・日本と対岸諸国を結ぶ中継地、そして北海道はじめ国内各地との交易拠点

- 明治32年 開港場に指定
- 明治40年 第一種重要港湾に指定
- 昭和26年 港湾法に基づく重要港湾に指定
- 昭和45年 定期フェリー「すずらん」就航（小樽港）
- 平成 2年 定期コンテナ船就航（韓国釜山港）
- 平成 8年 フェリーターミナル移転
- 平成 8年 定期コンテナ船就航（中国丹東港）
- 平成14年 RORO船就航（苫小牧港）
- 平成17年 港湾計画改訂
- 平成20年 鞠山南多目的国際ターミナル一部供用開始
- 平成22年 " 全面供用開始
- 国際RORO船就航（韓国釜山港）
- 重点港湾に選定
- 平成23年 日本海側拠点港に選定
（国際フェリー・国際RORO船の機能別）
- 平成24年 韓国・中国定期コンテナ船就航
- 平成25年 敦賀港鞠山南CF S供用開始
- 平成27年 鞠山南多目的国際ターミナル第2期工事の埠頭
用地造成の工事着工



【貿易概況】

・定期コンテナ、RORO船航路

①敦賀～釜山コンテナ航路 週2便

【興亜海運株式会社】

釜山～金沢～舞鶴～敦賀（火・輸入／水・輸出）～金沢～境港～釜山

【長錦商船株式会社】

釜山～境港～舞鶴～敦賀（木・輸入）～金沢～敦賀（土・輸出）～釜山

②敦賀～韓国・中国コンテナ航路 週1便

【汎州海運株式会社】

上海～釜山～新潟～伏木富山～金沢～敦賀（木・金）～蔚山～釜山～光陽～寧波～上海

③敦賀～釜山RORO航路 週2便

【株式会社サンスターライン】

釜山～敦賀（木）～金沢～釜山 釜山～敦賀（土）～金沢～馬山・釜山

・外貿コンテナ取扱個数

	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27
輸出	4,277	7,287	10,585	11,871	13,392	9,968	11,640
輸入	3,714	8,032	13,090	16,357	17,578	15,049	17,760
計	7,991	15,319	23,675	28,228	30,970	25,017	29,400

・国内フェリー航路（新日本海フェリー）

①敦賀～苫小牧（直行便） … 週7便「すずらん」／「すいせん」（17,382t）

※平成24年にそれぞれ新造船投入

②敦賀～新潟～秋田～苫小牧 … 週1便（月）

・RORO船航路（近海郵船物流）

敦賀～苫小牧 … 週6便 「つるが」、「ほくと」（11,193t）

／「ひだか」（11,185t）

※平成27年にそれぞれ新造船投入

・内貿コンテナ船航路（井本商運）

敦賀～大竹～神戸 … 週1便 「だいこく」（749t）

※平成27年に定期航路開設

・取扱貨物量

（トン）

	H23	H24	H25	H26	H27
輸出	500,873	541,707	551,331	453,392	432,260
輸入	3,350,777	3,304,286	3,431,227	3,148,806	3,645,387
移出	5,196,582	5,176,164	5,251,505	5,410,989	5,379,715
移入	5,629,963	5,504,481	5,771,225	5,790,872	5,850,367
合計	14,678,195	14,526,638	15,005,288	14,804,059	15,307,729