



# 京都舞鶴港 敦賀港

## 日本海側拠点港の形成に向けた計画書

### 【国際定期旅客】

京都舞鶴港港湾管理者 京都府

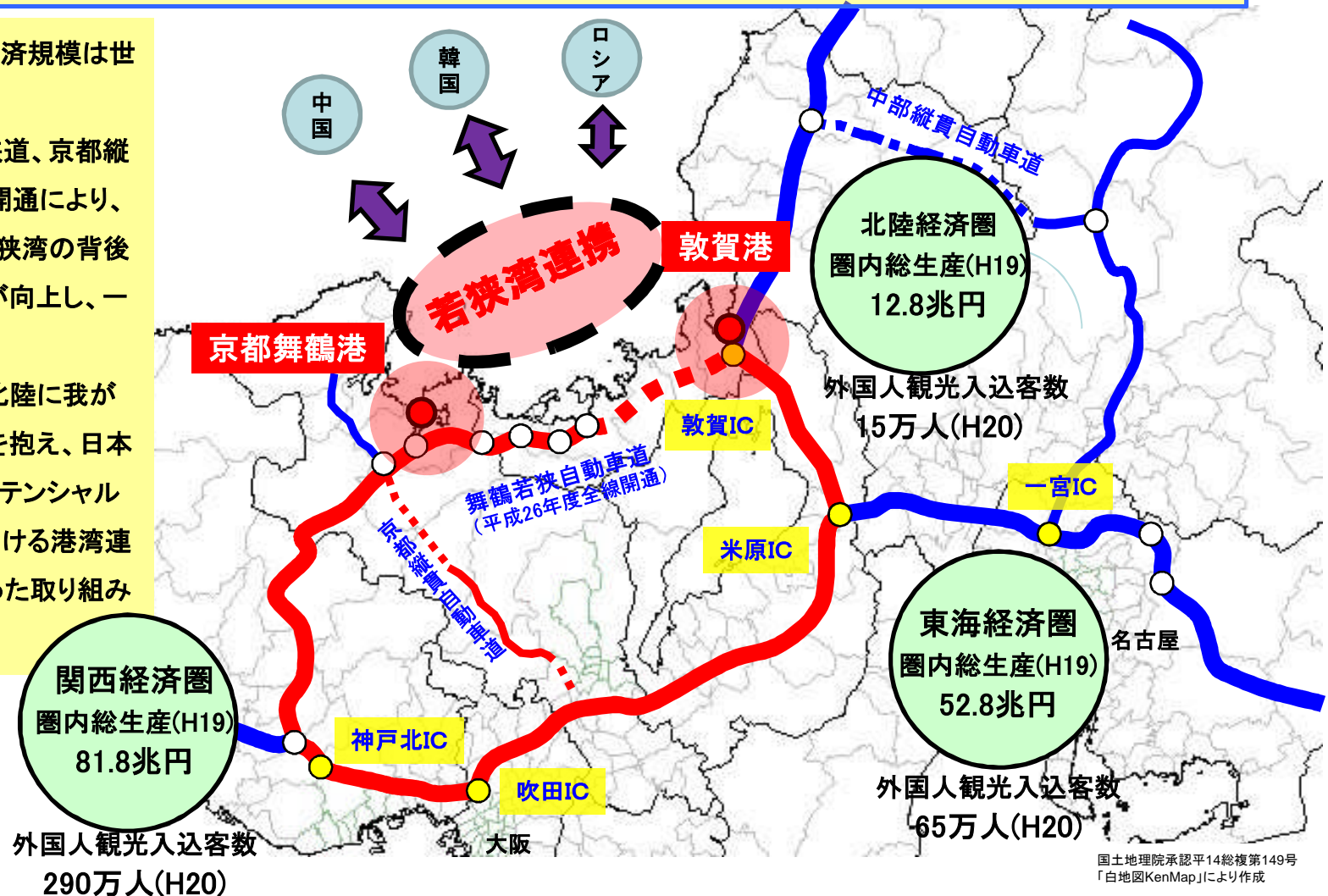
敦賀港港湾管理者 福井県



# 1 若狭湾における港湾連携

## 若狭湾は首都圏に次ぐ大規模経済圏における日本海側ゲートウェイ

- ・関西、東海三県の経済規模は世界10位の規模
- ・2014年の舞鶴若狭道、京都縦貫自動車道の全線開通により、大阪湾、伊勢湾、若狭湾の背後経済圏を結ぶ機能が向上し、一体化が加速
- ・背後の関西・中京・北陸に我が国有数の観光資源を抱え、日本海側の拠点となるポテンシャルを有する若狭湾における港湾連携により、一体となった取り組みを推進



## 2 若狭湾とその周辺の魅力的な観光資源

若狭湾周辺、さらに新幹線・高速道路のネットワークでつながった、京都、滋賀、福井には、魅力的あふれる観光ルートがある。⇒ 外国人観光客のさらなる増加が期待できる。



### 3 観光地までの距離と時間

京都舞鶴港、敦賀港は、背後観光地までのアクセスが良好である。

	主な観光地までの距離と時間			
	京都府	福井県	滋賀県	大阪府
	(平等院鳳凰堂)  <small>( http://kyoto-design.jp/ )</small>	(スキージャム勝山) 	(黒壁スクエア) 	(ユニバーサルスタジオ・ジャパン) 
京都 舞鶴港	<b>【距離】</b> 122km <b>【時間】</b> 高速道 : 2時間30分 鉄道 : 2時間	<b>【距離】</b> 179km <b>【時間】</b> 高速道 : 3時間20分 鉄道 : 3時間50分	<b>【距離】</b> 131km <b>【時間】</b> 高速道 : 2時間20分 鉄道 : 2時間30分	<b>【距離】</b> 146km <b>【時間】</b> 高速道 : 2時間10分 鉄道 : 2時間30分
敦賀港	<b>【距離】</b> 133km <b>【時間】</b> 高速道 : 1時間50分 鉄道 : 1時間20分	<b>【距離】</b> 96km <b>【時間】</b> 高速道 : 1時間50分 鉄道 : 1時間50分	<b>【距離】</b> 48km <b>【時間】</b> 高速道 : 45分 鉄道 : 30分	<b>【距離】</b> 187km <b>【時間】</b> 高速道 : 2時間40分 鉄道 : 1時間50分

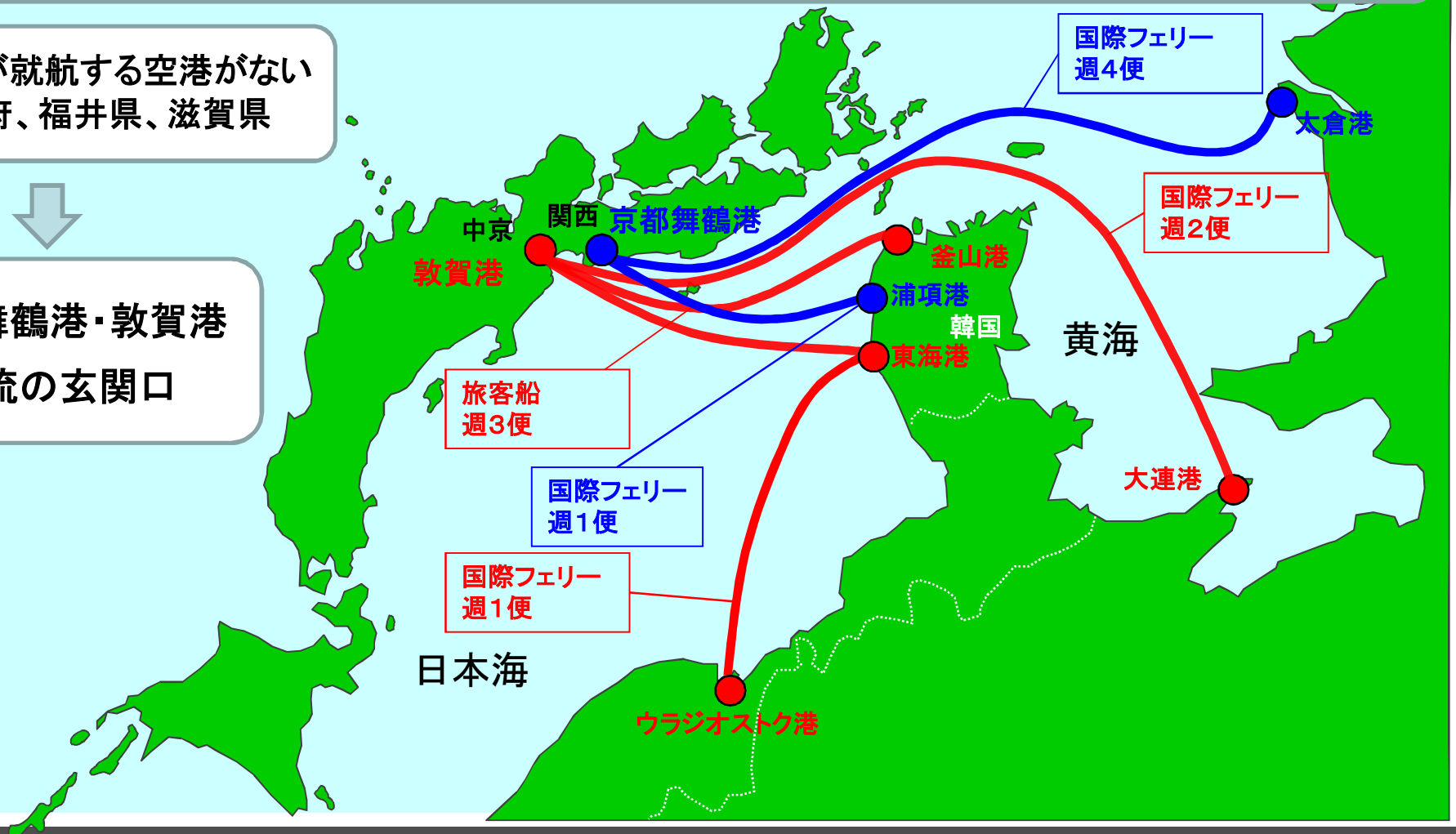
## 4 若狭湾を拠点とした国際定期旅客の航路

背後圏に関西、中京地域を擁し、観光資源に恵まれた敦賀港と舞鶴港が連携して対岸諸国（韓国、中国）との定期旅客航路を設けることにより、さらなる外国人観光客の誘致を目指す。

定期便が就航する空港がない  
京都府、福井県、滋賀県



京都舞鶴港・敦賀港  
人流の玄関口



## 5 目標

韓国：週5便を開設し、年間旅客数12万人を見込む  
 中国：週6便を開設し、年間旅客数14万人を見込む

} 2025年 週11便の開設を目指す

年		国際定期旅客		旅客数(年間)	
現在		—		—	
2015年	京都府	韓国便(浦項) フェリー 中国便(太倉) フェリー	週1便 週1便	韓国向け 中国向け	2万人 3万人
	福井県	韓国便(東海) フェリー	週1便	韓国向け	2万人
	合計	週3便(韓国2便, 中国1便)		約7万人	
2025年	京都府	韓国便(浦項) フェリー 中国便(太倉) フェリー	週1便 週4便	韓国向け 中国向け	3万人 10万人
	福井県	韓国便(東海) フェリー (釜山) 旅客船 中国便(大連) フェリー	週1便 週3便 週2便	韓国向け 中国向け	9万人 4万人
	合計	週11便(韓国5便, 中国6便)		約26万人	

## 6 交流人口の予測と目標設定

航空機よりも安く、コストや利便性を重視した航路で旅客を取り込む

### フェリー

- ・時間よりもコスト重視
- ・ゆっくりと船旅を楽しみたい
- ・買い物や大きな手荷物を運びたい

低価格志向の観光者向け  
利用者19万人を目指す

### 高速旅客船

- ・夜間に移動して早朝に目的地到着
- ・昼間の滞在時間を長くとりた

観光客およびビジネス客向け  
利用者7万人を目指す

年間旅客総数 (2025年)

近畿・中部圏⇄韓国 177万人

近畿・中部圏⇄中国 140万人

計 約300万人

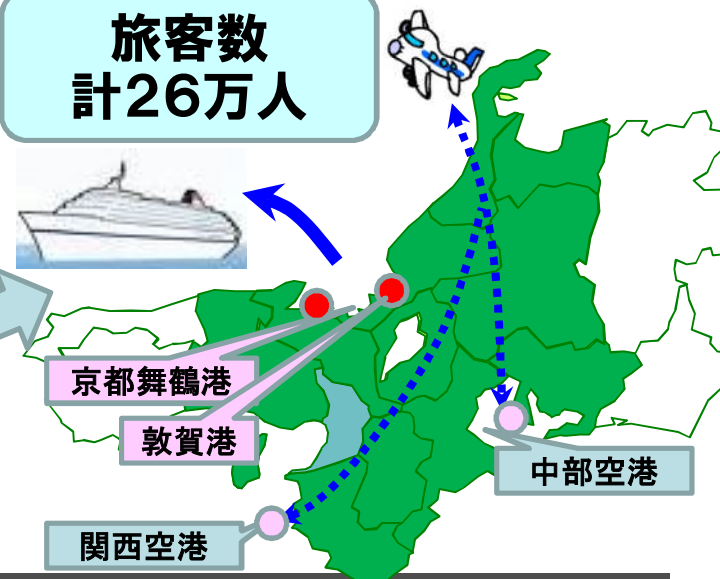
京都舞鶴港・敦賀港を利用することが見込まれる人数を推計

中国便  
(大連約36時間)  
(太倉約32時間)

韓国便  
(東海約25時間)  
(浦項約18時間)

韓国便  
(釜山約10時間)

旅客数  
計26万人



## 7 計画実現のための方策

### フェリー 航路誘致 (舞鶴⇔太倉, 敦賀⇔大連, 舞鶴⇔浦項, 敦賀⇔釜山)

#### 低価格志向の観光客への旅行プランの提案

- ① 買い物ツアーを取り入れた旅行パッケージ  
大阪日本橋(家電)  
竜王(アウトレットモール)など
- ② 団体観光バス、食事、宿泊のセット低価格商品開発など
- ③ 期間限定の超低価格プランなど



「DBSクルーズ」 旅客定員 458名  
※東海航路は、H23.5に試験運航を実施し、予定のスケジュールどおりの運航、着岸が可能であることを確認

### 高速旅客船 航路誘致 (敦賀 ⇔ 釜山)

#### 滞在期間の短い観光客・ビジネス客への旅行プランの提案

- ① 時間差を利用した旅行パッケージ: 現地日帰りプラン
- ② 利用頻度に併せた割引制度  
定期券、回数券
- ③ 食事、宿泊のセット商品、鉄道や高速バスとの  
組み合わせ旅券などの商品開発



高速旅客船のイメージ



## 8 計画実現のための推進体制、連携策

京都府と福井県が協力して航路誘致、利用促進等を図る。

連携の理由(メリット):

世界遺産などの歴史的観光資源が豊富な京都府と自然豊かな観光資源に恵まれた福井県は、それぞれ異なる観光資源で補完し合えるため、背後地の観光ルート開発、プロモーションを共同で実施し、航路誘致や観光客誘致において相乗効果を発揮できる。

### 1 航路誘致 ... 若狭湾国際定期旅客促進協議会の設置・運営

(1) 組織 : 福井県、京都府、敦賀市、舞鶴市、各港湾振興協会等

(2) 取組み : 航路誘致に向け共同プロモーション等

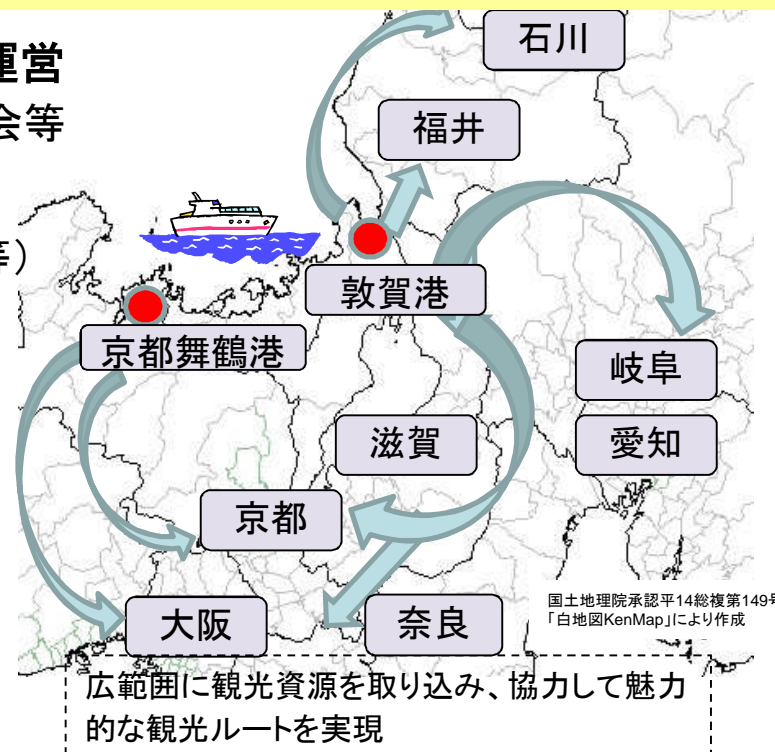
(船社、旅行会社向けプロモーション、一般向け広報等)

### 2 利用促進

(1) 海外事務所を活用した共同観光プロモーション

(2) 若狭湾・京都府北部を併せた観光ルート、商品の共同開発

(3) 両港のフェリー利用にかかる共通運賃割引制度



## 9 新規制度等の提案

観光客誘致とあわせ、総合特別区域法の活用等により、拠点港にふさわしい体制を構築

- 1 **CIQ体制の充実強化**（CIQ＝税関、出入国管理、動植物検疫）
  - ・観光客の実績（動向）に応じたCIQ検査官の人員増強
  - ・民間への委託による効率化の推進（※特区）
  
- 2 **外国人観光客数増加に向けた査証制度の導入**
  - ・所得や職業等一定の条件を満たした中国人旅行客について、ビザ免除等（京都府 ※特区）
  
- 3 **その他要望**
  - ・旅客ターミナル上屋の整備に対する補助制度の創設  
（※ 特区 ... 総合特別区域法を活用）

## 10 人流の促進による背後地域への波及効果

訪日外国人観光客の増加に伴う経済波及効果は950億円、雇用誘発効果は4千人と見込まれる。

### 背後地域への経済効果

・旅行消費額について、次のとおり仮定

旅行者数(インバウンド)13万人×旅行1回当たり消費額17万円＝約220億円

	平成21年度 (日本全体の推計 ※1)	旅行者数(13万人)に対応 した経済波及効果
旅行消費額	1.2兆円	220億円
生産波及効果	約2.6兆円	※2 476億円
付加価値誘発効果	約1.4兆円	※2 256億円
雇用誘発効果	22万人	※2 約4千人



経済効果計  
約950億円

※1 「旅行・観光消費動向調査」

※2 各経済効果は、日本全体の旅行消費額から13万人の比率で換算した数値

## 11 その他の提案事項

CO2排出量の削減、新たなグローバル観光ネットワークの構築に向けて、両港が連携して取り組む。

### 1 CO2排出量の削減

京都府の市民・事業者及び行政による「バイオディーゼル燃料化事業」



生産される燃料(バイオディーゼル)を船舶燃料(高速旅客船等)に活用してCO2の削減を図る。技術面や制度面の充実に向けて、京都府と福井県が連携。

### 2 新たなグローバル観光ネットワークの構築 ~観光ハブの構築に向けて~

欧米などからの外国人観光客を、対岸諸国に向けて海上ルート(船旅ツアー)で導く「シーアンドエア国際ツアー」を開発

※韓国と中国の世界遺産と関西(京都府、奈良県)の世界遺産を巡る周遊ツアーの開発と自然豊かな景観や多くの温泉を有する福井県との共同プロモーション