

北海道フェリー航路

中国航路

京都舞鶴港

日本海側拠点港プレゼンテーション資料

国際フェリー
国際海上コンテナ

京 都 府

韓国航路

ロシア航路

1 京都舞鶴港とはこんな港

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまろ

1 京都舞鶴港とはこんな港

1. 対岸諸国に近い天然の良港

○静穏度:波高30cm未満の発生頻度は通年で98%以上→防波堤が不要!!

○ナホトカ:850km 大連:1630km 上海:1450km

釜山:610km 浦項:550km

2. 長い歴史を有する対岸貿易拠点

○ナホトカ:50年、大連:30年に渡る交流の歴史

○北朝鮮とは我が国最大の貿易相手港であった

3. 関西圏唯一の日本海側ゲートウェイ

○日本のくびれにあり、太平洋側に最も近い日本海側港湾

4. 我が国の安心安全の拠点

○海上自衛隊地方総監部、管区海上保安本部機能、大型造船所、海洋気象台機能がすべて揃った日本でただ一つの港

5. 日本海では最大級の石炭火力発電所が立地する電力基地

○関西電力舞鶴火力発電所の発電能力は180万kw

2 京都舞鶴港の

強みと求められる機能

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまる

2-1) みなとと地域の強み

①

背後圏地域の
将来性

②

成長著しい
対岸諸国との
優位性

③

関西圏唯一
の日本海側
ゲートウェイ

① 背後圏地域の将来性

・関西・東海・若狭のGDPは、**約132兆円**、スペイン・カナダに次ぐ世界第12位 ！

・関西圏のGDPは**約80兆円**、経済規模はオランダと同規模の世界第18位 ！

・関西は**パネル(太陽電池パネル 世界シェア1割)**
電池産業(リチウム電池 世界シェア2割)
の生産拠点が集積するなど我が国の経済成長先導地域

背後圏地域の極めて高い将来性！！

②成長著しい対岸諸国との優位性(1)

ロシア:ナホトカ市

- ・我が国初の対露貿易指定港、昭和33年ナホトカ定期航路開設

○邦船社としては、数少ない日露間を運行する船会社のベースポート

- ・昭和36年に舞鶴市と姉妹都市提携。以来50年間に渡り経済・文化・スポーツ等の交流を積み重ねている

- ・月1～2便の定期貨物航路就航(50年間途切れなし)

- ・過去には直通のコンテナ航路が就航(現在休止中)

- ・京都府とナホトカ市との間で、既存航路の拡充、コンテナ化への対応等に関する覚書を締結。さらなる協力について合意

②成長著しい対岸諸国との優位性(2)



②成長著しい対岸諸国との優位性(3)

中国：大連市

- ・昭和57年に舞鶴市と友好都市提携。以来30年間にわたり、経済・文化交流、企業進出など活発な交流を継続。
- ・立命館大学と大連理工科大学が協力協定締結しており、人的交流活発。
- ・H15年より定期コンテナ航路就航。以来、大連との間をウィークリーサービス。
- H23の取扱貨物量は、昨年同月比倍増!
- ・平成18年には京都府と経済交流の覚書きを交わし、休止した大連航路の再開等について協力することを確認し、平成19年より航路再開。
- ・平成23年7月に京都府と定期航路の安定化と拡充等に係る覚書きを締結し、さらなる航路の拡充等について合意

②成長著しい対岸諸国との優位性(4)

中国：上海市・太倉市

- ・早くから京都府の民間企業が進出(約400社)
- ・現在大手だけでも71社が上海に進出し活発な企業活動を展開し我が国と貿易実績積み上げ
- ・京都大学及び立命館大学と上海交通大学が協力協定締結しており、人的交流活発。
- ・昨年(H22)より、ポートセールスや中小企業進出支援等のため、「京都府上海ビジネスサポートセンター」を開設
- ・関西広域連合(京都府知事)と観光交流協力の合意書調印し観光交流を強力に推進する予定

- ・今後、京都府企業や中国の政府系旅行会社とタイアップし、航路開設等を強力に推進

②成長著しい対岸諸国との優位性(5)



②成長著しい対岸諸国との優位性(6)

韓国：浦項市

- ・戦前には定期航路が就航。舞鶴港からもっとも近い韓国の港湾(約550km)
- ・立命館大学と浦項工科大学が協力協定締結しており、人的交流活発。
- ・平成21年より、浦項市と新規航路開設にかかる事務的協議開始
- ・H23年7月、京都府、舞鶴市、浦項市との間で、国際航路の開設や海上交通を使った新たな観光ルート開拓を含む経済交流の覚書を締結。トップによる協力関係を確認
- ・今後、早期の構想実現に向けて協議を強力に推進

②成長著しい対岸諸国との優位性(7)

韓国：釜山港

- ・H2年に定期コンテナ航路を開設。以後、20年以上にわたり航路を運行。

- 現在週一便就航

- H23の取扱貨物量は、**昨年同月比倍増**

- ・平成21年学研都市と大徳研究開発特区間で、環境、新エネルギー分野等の交流協定を締結し研究開発等の交流を推進中

- ・船舶代理店や船社とともにポートセールスを強力に展開

②成長著しい対岸諸国との優位性(8)



③関西唯一の日本海側ゲートウェイ 地域の期待が極めて高い！！

1. 我が国で太平洋に最も近い日本海側のゲート ウェイ

○日本のくびれに位置

○京都舞鶴港はいわば阪神港の日本海側港区として機能分担・相互補完

2. 大陸からの資源（食料、エネルギーなど）へのアク セスが容易

3. 太平洋側の代替機能の発揮（リダンダンシー）

○広域経済の事業継続に寄与

4. 安心安全の拠点

○海上自衛隊舞鶴地方総監部、第八管区海上保安本部等海事関係機関が集積

近畿圏広域地方計画で、京都舞鶴港は「環日本海地域の物流拠点」と位置づけ

関西広域連合も大きな期待（7月28日拠点港選定の要望書決議）

国際物流戦略チームでも拠点機能の検討（6月9日国際物流戦略チーム幹事会決定）

など

2-2) 太平洋側の抱える課題

・地価、人件費**高い**

・東海・東南海・南海地震等による広域的な**大規模災害**のリスク

・**一軸一極集中構造**となっており、非効率

・瀬戸内海の**航行制約**
(水先人、速度追越規制、事故による航路閉鎖)



京都舞鶴港に求められる機能とは？

2-3) 京都舞鶴港に求められる機能

阪神港との機能分担

- ・関西経済圏の日本海側ゲートウェイとしての機能強化
- ・ユニットロードハブ、スピードボートの投入
- ↑ 阪神港では実現が困難な輸送ニーズ

港湾の直接の背後圏を支える機能

- ・京都舞鶴港背後圏で発生集中している中・韓・露へのコンテナ取扱機能の強化
- ・低廉な地価・人件費を背景に、対岸諸国への優位な立地を活かした産業拠点の形成

広域的な経済活動の継続性を確保するための機能

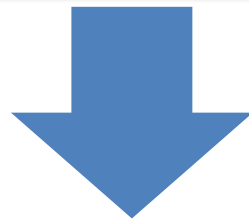
- ・太平洋側港湾のリダンダンシー機能の確保
- ・日本海側広域防災拠点の整備

※高速道路ネットワークは完成間近！

2-3) 京都舞鶴港に求められる機能

舞鶴若狭自動車道、京都縦貫自動車道の
全線開通(H26)により、
大阪湾、伊勢湾、若狭湾の一体化が加速

京都舞鶴港から
神戸港まで 100km・90分
大阪港まで 100km・90分
敦賀港まで 75km・45分
名古屋港まで 200km・150分



今こそ京都舞鶴港を拠点港に！！

3 日本海側拠点港としての 計画の概要

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまる

3 今回応募した機能

1 国際フェリー・国際RORO

2 国際コンテナ

3 国際定期旅客

(福井県と連名応募)

4 国際クルーズ

(小樽市・富山県と連名応募)

3-1) 概要・目指す姿

〈阪神港、敦賀港との役割分担と機能補完を念頭に〉

- ・若狭湾ユニットロードハブ拠点化
- ・地域発生集中コンテナ貨物の日本海側拠点化
- ・関西、東海経済圏における日本海側人流拠点の形成



- ① 北海道から関西までの広域的な物流効率化と地域内物流の効率化を同時に達成
- ② 若狭湾への国際フェリー等、新たな輸送モードの導入による環日本海国際人流の活性化
- ③ 北部九州、阪神港の機能補完・分担を図ることで、広域的な機能のリダンダンシーを確保し、我が国の脆弱な太平洋側一軸一極構造を是正

①国際フェリーの拠点として(1)

1 国際フェリー・国際RORO

目的

- ① 若狭湾を日本海側の「国際複合一貫輸送ハブ」と位置づけ
- ② 広域的な物流体系の改善を図ることで、日本海側諸地域の地域経済の活性化を図りつつ、我が国の国際競争力強化による雇用・産業の充実と、大規模災害時等の事業継続に資する。
- ③ 多国間にまたがるグローバル観光ルートの確立

手段

- ・内航フェリーネットワークと連携した、国際・国内ユニットロード積替基地の形成
- ・スピードボート(25ノットクラス以上のフェリー)投入による、若狭～上海方面フェリー航路の開設(一船で週2便サービスの実現)
- ・舞鶴港の抜群の静穏度による、航空機並の定時運行・荷役の実現
- ・韓国浦項慶州、中国蘇州等と日本の関西の世界遺産を結び、2国間周遊観光ルートの日・韓・日・中間の国際協力による開発



我が国の広域的な物流・人流改革の拠点に！！

①国際フェリーの拠点として(2)

中国航路 週4便
韓国航路 週1便



航空機より安く、コンテナより早い！ スピードボート投入による航路開設

①国際フェリーの拠点として(5)

- 韓国・中国の世界遺産と関西の世界遺産を結ぶ「シーアンドエア国際ツアー」の開発
- 日・中・韓共同プロモーションの実施により新たな広域的な国際需要を創出

韓国(慶州)、中国(蘇州)、日本(京都・奈良)等の世界遺産を巡る2国間周遊ツアーを開発し、日韓・日中による欧州等への共同プロモーションを実施

(具体的な内容)

若狭湾から最短距離の位置にある舞鶴－浦項の日韓フェリーを活用した仁川空港－浦項－舞鶴－関西国際空港のシーアンドエアなどの世界遺産を巡る二国間周遊ルートの日韓共同で開発するなど、今までにないグローバルな観光ルートを創出し国際プロモーションを展開

既に京都府、舞鶴市、浦項市は経済交流の覚書を交わし、本年度から本格的に取り組むことを確認

二国間、三国間の国際協力による新たなグローバル観光ネットワークの構築

①国際フェリーの拠点として(6)

既存ストックを最大限有効活用した
効率的・効果的なターミナル機能の実現

・低コスト

前島フェリー埠頭3号岸壁の改良と既存ふ頭の機能再編により、必要最小限の経費で、国際フェリー専用バース(水深9m、延長260m)と関連用地を確保

・高効率

内航フェリーとのネットワークにより、シームレスな国際中継輸送拠点を構築

・高付加価値

太倉港、浦項港との高速フェリー航路開設により、ホットデリバリーサービスを実現

京都舞鶴港の抜群の静穏度による、航空機並の定時運行・荷役の実現

②国際コンテナの拠点として(1)

2 国際コンテナ

目的

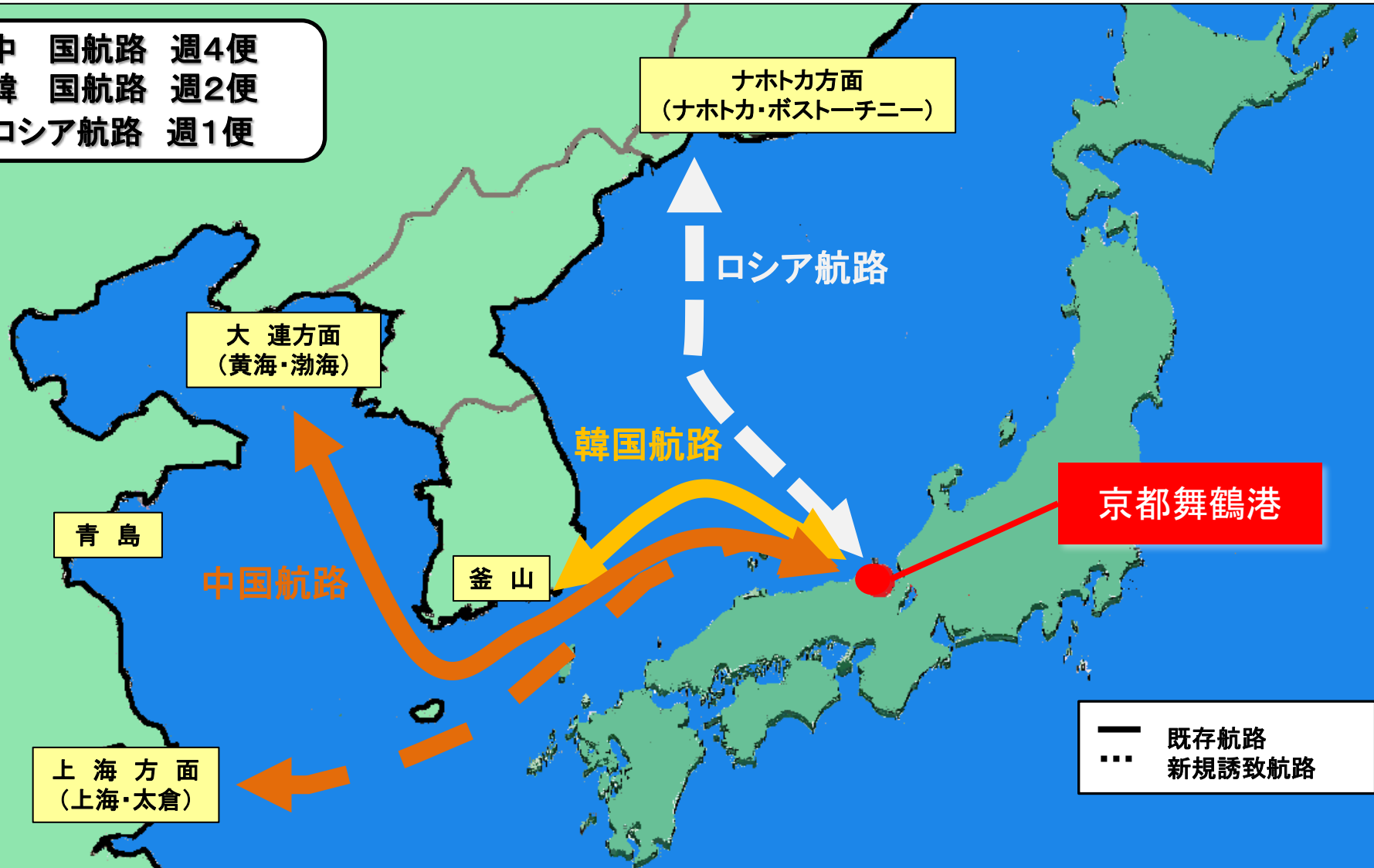
- ① 14m岸壁を備える多目的国際ターミナルを有効活用し、国際コンテナ航路の充実、強化を通じ、阪神港との役割分担と相互補完をはかりつつ、関西経済圏のリダンダンシー機能を備えた国際物流体系の構築
- ② 京都舞鶴港の府内コンテナ利用率はわずか3%である。背後圏域のコンテナ物流の利便性向上による地域の経済競争力の強化を図る。

手段

- ・中、韓、露へのダイレクトコンテナを中心とした安定した航路サービス機能の拡充・強化
- ・京都舞鶴港背後圏で発生集中している中、韓、露へのコンテナ貨物取扱機能の強化
- ・緊急時の阪神港、伊勢湾の日本海側港区として機能するために必要な機能の整備(クレーン能力の増強等)
- ・日本海側港湾の府県内コンテナ利用率の平均である40%を目指し、京都経済界との利用促進体制を強化

②国際コンテナの拠点として(2)

中国航路 週4便
韓国航路 週2便
ロシア航路 週1便



既存施設を活用したコンテナ航路の充実

②国際コンテナの拠点として(3)

既存ストックを最大限有効活用した
効率的・効果的なコンテナ取扱機能の強化

・低コスト

既存の国際埠頭の岸壁性能を最大限に活用し、必要最小限の事業に限定

・リダンダンシー

広域災害時の阪神港の日本海側港区として機能する埠頭を実現

4,000TEU積みのコンテナ船にも対応可能な舞鶴国際埠頭を有効活用し、岸壁を約50m延伸、阪神港と同等の能力を有するガントリークレーンを1基増設

・多機能

背後圏のコンテナ取扱拠点＋ロシアから中国へのバンプール機能

・2025年には、週7便の国際コンテナ拠点機能を確保
・阪神港との適切な機能分担により、中・韓・露へのダイレクトコンテナを中心に、多港寄り航路を基本とした航路による利便性向上

③その他の応募機能について

- ・対岸諸国の経済成長に伴い、訪日外国人旅行者は今後さらに増大
- ・小樽港、伏木富山港との連携による共同プロモーションによるクルーズ船誘致
- ・関西、東海経済圏の観光資源のポテンシャルの高さを最大限に活用



九州・沖縄等に偏重する外国クルーズ船の誘致を促進し、環日本海クルーズの振興を推進

4 日本海側における 防災拠点機能の確保

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまる

4 日本海側における防災拠点機能の確保

京都舞鶴港における 広域防災拠点としての可能性

防災拠点としての素地

湾内は年間を通して極めて静穏

海上自衛隊舞鶴地方総監部、第八管区海上保安本部等海事機関や日本海側最大級の造船所等が集積

日本海側の防災体制強化の必要性

- ・基幹的防災拠点は、太平洋側（川崎港、堺泉北港）に集中
- ・日本海側や内陸災害に対する広域防災機能の強化

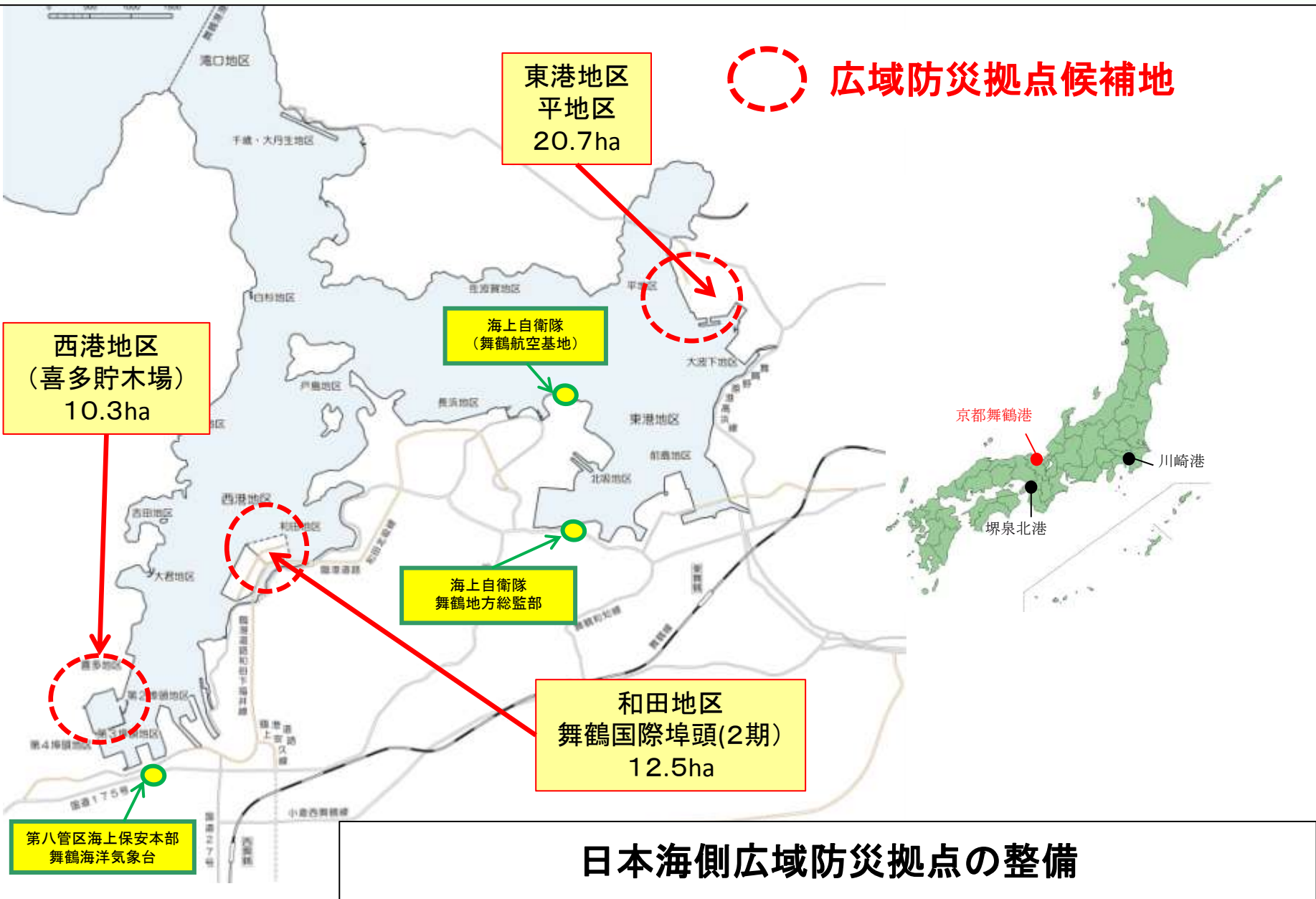
対岸諸国被災時の国際貢献

釜山から約600km、ナホトカから約850kmの距離

太平洋側のバックアップ機能の必要性

- ・阪神港から約100km、90分、名古屋港から約200km、150分
- ・高速道路網整備が順調に進展
- ・対外諸国からの物資受入拠点

4 日本海側における防災拠点機能の確保



日本海側広域防災拠点の整備

5 事業の効果

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまろ

5 事業効果

1 産業振興・雇用確保・地域経済への貢献

- ・若狭湾ユニット
ロードハブ拠点化
 - ・地域発生貨物の拠
点化
 - ・内航フェリーとの連
携
 - ・安定した航路サービ
ス機能の拡充強化
 - ・新規航路の開拓
- 等の取組み

輸送時間短縮
最大約5日

北海道-上海間の貨物の場合

総コスト削減量
年430億円

総CO2排出削減量
1.3万t-c/年

従来の陸上輸送から
京都舞鶴港へ利用転換

国際フェリー航路
新設

交流人口増
中国航路約10万人
韓国航路約3万人

新規成長産業の成長を
広域的にサポート

諸外国に対抗する我が
国の日本海側国際的ハ
ブ機能形成

- ・環境貢献
- ・エコポートの推進

- ・地域産業の集積・振興
- ・雇用の増大
- ・観光客の増加

背後圏経済総効果
約1兆4,272億円

広
域
的
効
果

地
域
的
効
果

5 事業効果

2 安心・安全

・国際コンテナ航路
や国際・国内ユニット
ロードハブ機能の強化
・広域的物流体系の改
善
・日本海側ゲートウエ
イの確立

海事関係機関の集積
や地震の少ない地域
特性

阪神港との
役割分担・相互補完

国際ユニットロード貨
物の九州北部と若狭
湾の二眼レフ拠点化

広域防災拠点の整備

広域的効果

企業のリスク分担の受け皿

一軸一極構造の是正

非常時等のリダンダン
シー機能の発揮

地域的効果

対岸諸国等からの
物資受入拠点

6 おわりに

癒しどころ
今こそ
文化の
底●力



PR隊長 まゆまろ

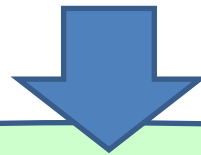
6 おわりに

一軸一極構造の是正

安心・安全の国づくり

産業振興・雇用確保

地域経済への貢献



未来の国づくりへの貢献