

農商工労働常任委員会 議事次第

令和7年2月5日(水)

午後1時30分～

於：第7委員会室

1 開 会

2 所管事項の調査

「京都舞鶴港の振興について」

参考人：舞鶴倉庫株式会社

代表取締役社長 久保 勝 氏

飯野港運株式会社

取締役 営業部長 吉田 昌樹 氏

3 その他

4 閉 会

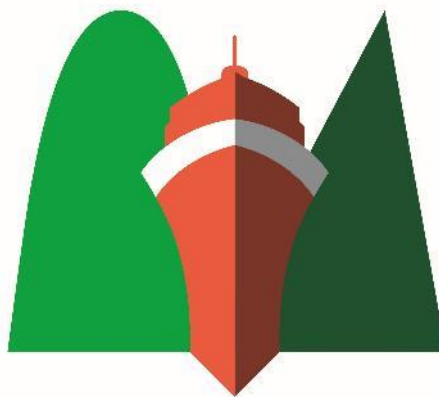
農商工労働常任委員会 出席要求理事者名簿
(2月5日)

【商工労働観光部】	
産業労働総務課長	芝 田 雅 貴
経済交流課長	澤 田 美 香

【商工労働観光部・建設交通部】	
商工労働観光部・建設交通部港湾局長	相 木 敢

(計 3 名)

京都舞鶴港の振興について



KYOTO MAIZURU PORT

京都府商工労働観光部

令和7年2月5日

1. 京都舞鶴港について



KYOTO MAIZURU PORT



- 日本列島の中心地に位置し、釜山と近接
- 日本海側に位置する関西唯一の港
- 京都府北部の企業団地に立地する企業を中心に約120社が利用
- 主要都市と高速道路で直結
短時間で効率的な配送が可能



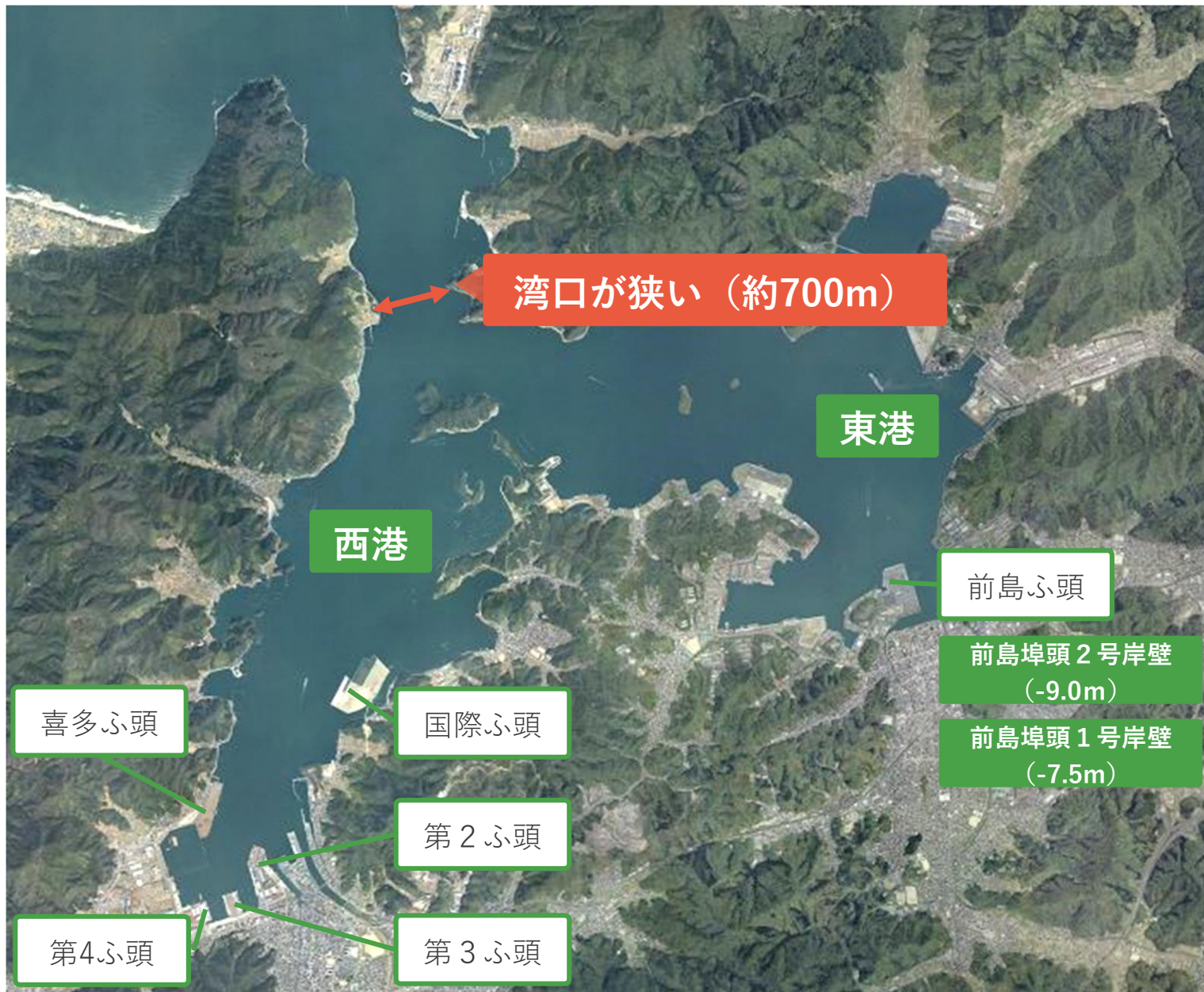
所要時間

京都	70分	90km
大阪	90分	110km
神戸	100分	120km
名古屋	150分	200km

2. 京都舞鶴港の特徴：天然の良港



KYOTO MAIZURU PORT



防波堤
不要

ポイント1
湾口が狭く周囲を高い山で囲まれている



ポイント2
干満差が30cm以下



悪天候による荷役停止が僅少



波浪が小さく鏡のような水面

3. 京都舞鶴港：西港地区



KYOTO MAIZURU PORT



国際ふ頭
定期コンテナ航路

第2ふ頭
クルーズ客船
国際フェリー

喜多ふ頭
木材、ソーダ灰等の
バルク貨物

第3ふ頭
第8管区海上保安本部

**ふ頭ごとに
機能を分担**

4. 京都舞鶴港：舞鶴国際ふ頭



KYOTO MAIZURU PORT



- 平成29年10月に岸壁（-14m, L = 70m）及びふ頭用地（約1.6ha）を供用開始
- 平成30年3月31日に2基目のクレーンの設置完了、供用開始
- 令和7年7月に2棟目のCFSの供用開始
- 令和3年3月末利用地を野積場として供用開始
- 令和3年度より舞鶴国際ふ頭のⅡ期整備及び岸壁（第2バース）整備に着手

第2バース＋Ⅱ期整備で約12haのふ頭を造成
貨物取扱能力の向上や企業立地用地が確保される



2隻同時接岸が可能



13万トン級以上のクルーズ船も寄港可能

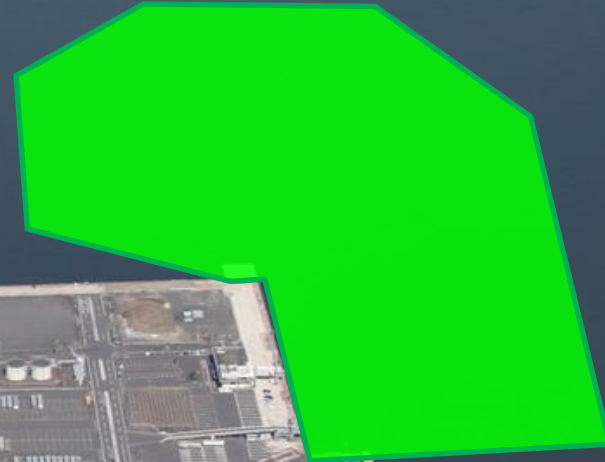


5. 京都舞鶴港：前島ふ頭



KYOTO MAIZURU PORT

内航フェリー岸壁の増深工事完了
(フェリー船舶の大型化に対応)



前島ふ頭



内航フェリー
新日本海フェリー(株)が運航
舞鶴～小樽 毎日就航

6. 京都舞鶴港の定期航路一覧

定期コンテナ航路

舞鶴＝韓国(釜山)定期コンテナ航路

運航スケジュール	航路①	釜山(日) → 3日 → 舞鶴(水) → 3日 → 釜山(土)
	航路②	釜山(木)・釜山新港(金) → 7日 → 舞鶴(金) → 2日 → 釜山(日)・釜山新港(月)
運航会社		興亜LINE(株)・長錦商船(株)(共同配船) スペースチャーター:天敬海運(株)(航路①利用)

舞鶴＝韓国(釜山)定期コンテナ航路

運航スケジュール	釜山(木) → 4日 → 舞鶴(月) → 2日 → 釜山(水)(木)
運航会社	高麗海運ジャパン(株)

舞鶴＝神戸 神戸港トランシップ 国際フィーダー航路

運航スケジュール	神戸(土) → 3日 → 舞鶴(火) → 4日 → 神戸(土)
運航会社	井本商運(株)

国内フェリー航路

舞鶴＝北海道(小樽)直通フェリー

運航スケジュール	舞鶴 23:50 → (20時間55分) → 翌日 20:45 小樽
	翌日 21:15 ← (21時間45分) ← 23:30 小樽
便数	毎日
運航会社	新日本海フェリー(株)

デیلیー運航
エアー便と同等のリードタイム

【京都舞鶴港定期航路数】

- ◆ 韓国トランシップ航路 週3便
- ◆ 国際フィーダー航路 週1便
- ◆ 国内フェリー航路 デیلیー運航



7. 世界につながる京都舞鶴港



KYOTO MAIZURU PORT

韓国定期コンテナ航路



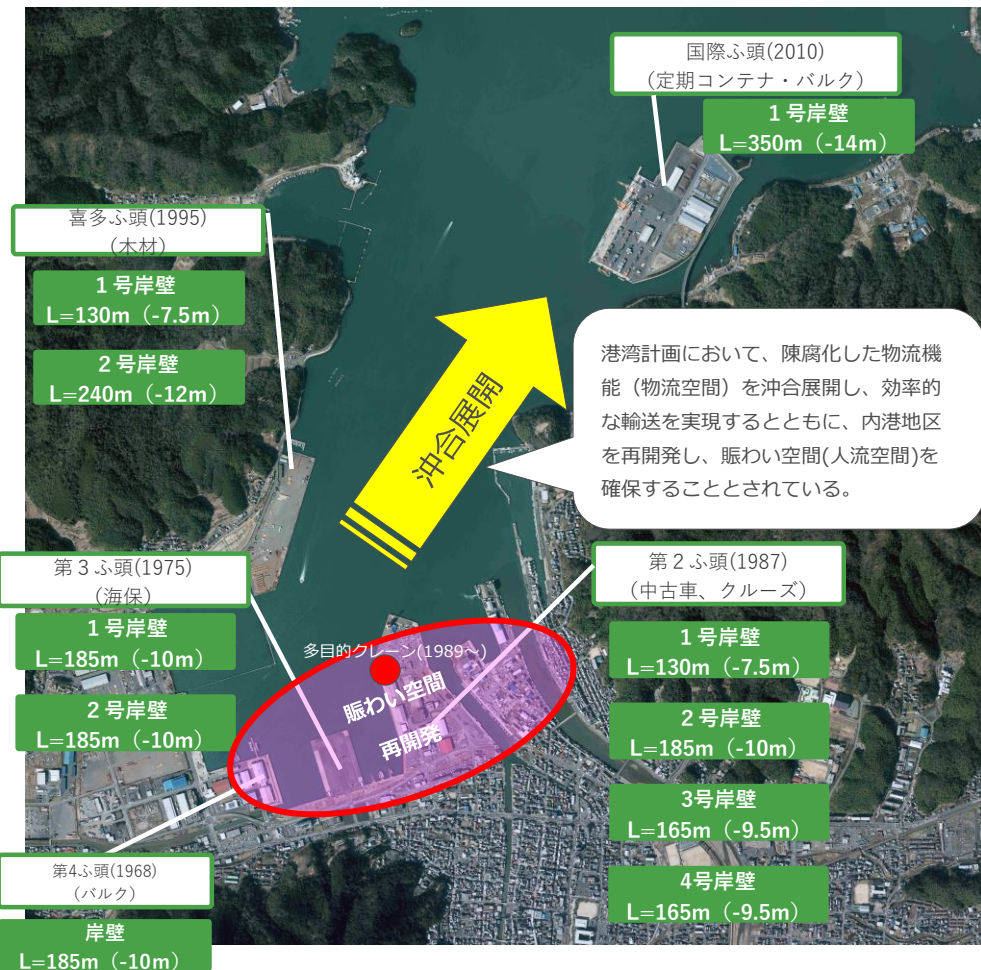
国際フィーダー



京都舞鶴港から「釜山港トランシップ」（週3便）、「神戸港トランシップ」（週1便）の双方で、世界各地と接続

- ・釜山港トランシップの利便性：全世界への輸出入貨物（台湾を除く）
- ・神戸港トランシップの利便性：台湾・東南アジアへの輸出入貨物

8. 物流の沖合展開と内港地区の再開発



賑わい空間の再開発

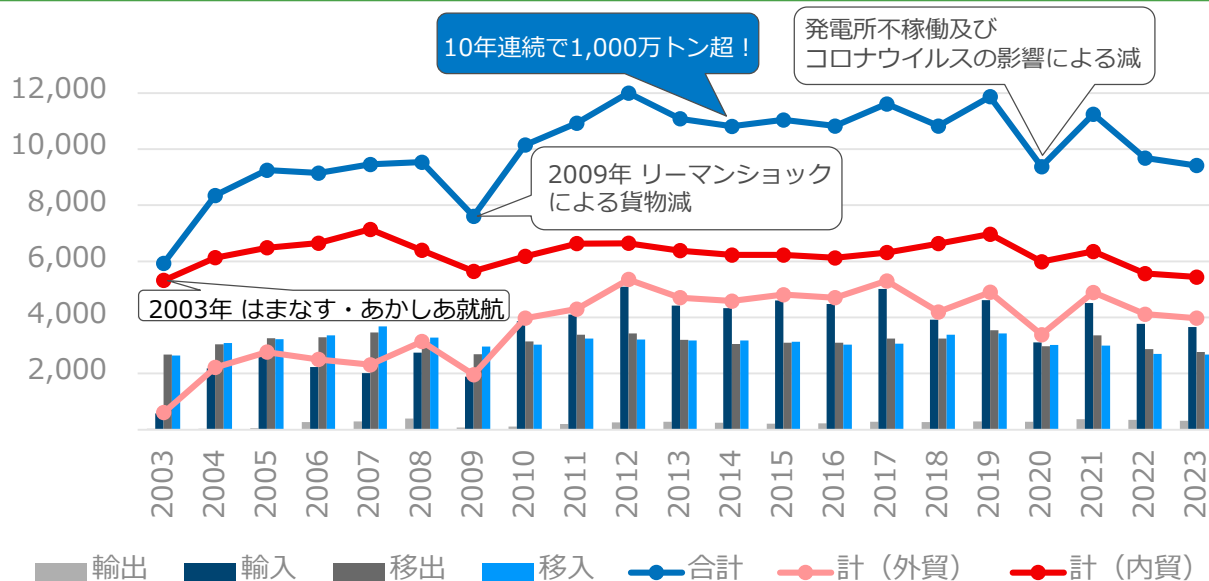


9. 京都舞鶴港の貨物取扱量



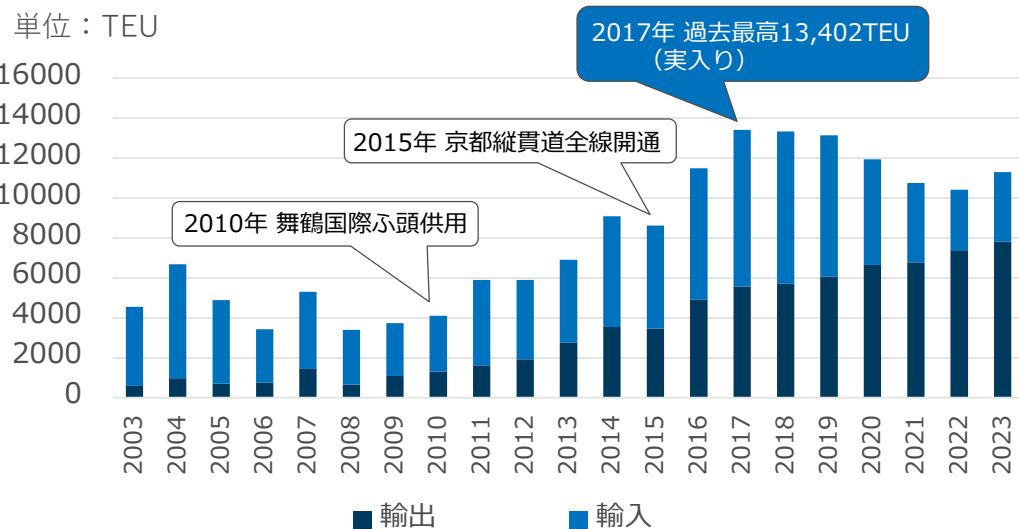
KYOTO MAIZURU PORT

全体貨物取扱量の推移



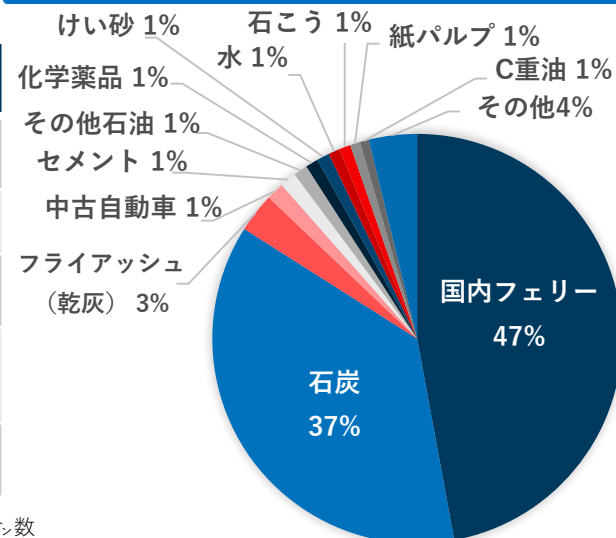
	2021	2022	2023
輸出	376	346	318
輸入	4,518	3,772	3,656
外貿計 (内コンテナTEU)	4,893 (14,746)	4,117 (11,622)	3,974 (11,999)
(内実入りTEU)	(10,746)	(10,189)	(10,689)
移出	3,358	2,867	2,762
移入	2,992	2,698	2,675
内貿計 (内コンテナTEU)	6,350 (3,317)	5,566 (4,605)	5,437 (5,186)
(内実入りTEU)	(0)	(222)	(615)
合計	11,243	9,683	9,411

コンテナ貨物取扱量の推移



品目別の割合 (2023)

国	割合
韓国	36%
中国	34%
ベトナム	11%
インドネシア	4%
ロシア	3.5%



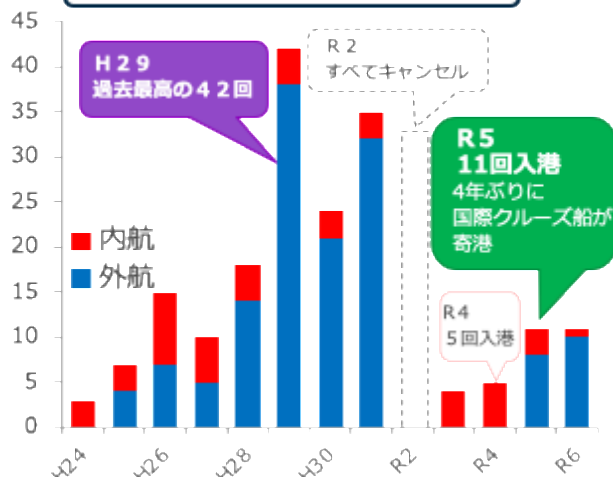
方面別取扱量 2023年港湾統計ト、数

10. クルーズ船を呼び込む効果

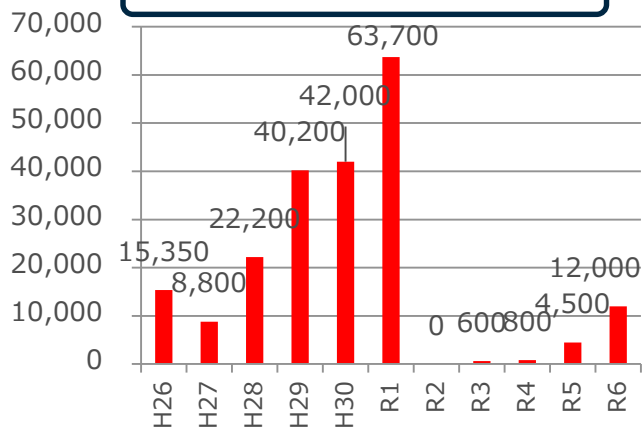


- 埠頭の利用転換、岸壁やCIQ施設の整備による既存ストックの有効活用により、外航クルーズ客船の寄港回数が急増
- 平成29年の舞鶴港に寄港したクルーズ船の経済波及効果は約5億8,500万円
- 高速自動車道網の整備に伴い、京都市、天橋立等の背後圏観光資源へのアクセス向上
- 令和5年に国際クルーズ船再開後、令和6年は11隻（実績）寄港しており、令和8年には26隻の寄港を予定

クルーズ客船の入港状況



クルーズ船旅客数の推移



【京都舞鶴港へのクルーズ船の入港数】

- ◆ 令和6年 11回（うち外国船10回、邦船1回）
- ◆ 令和7年 10回（うち外国船8回、邦船2回）
- ◆ 令和8年 26回（うち外国船26回）

* 令和7年度、令和8年度分についてはR7. 1月末時点の岸壁予約状況
 * 外国船の岸壁予約は寄港の2~3年前、邦船の岸壁予約は1年前が基本

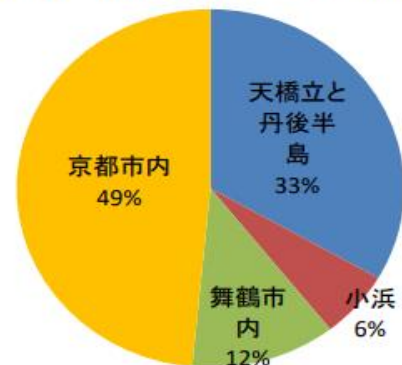


乗船客の商店街観光



乗船客の田辺城観光

舞鶴寄港クルーズ船(外国船)
 オブショナルツアーバスの方面割合(1寄港の例)※2



(※2)全体台数33台

11. 京都府荷主企業が抱える課題

①舞鶴港の航路充実の必要性（荷主の利便性）

京都舞鶴港はコンテナ貨物が増加傾向にあるものの、定期航路の充実や直行便就航によるリードタイムの短縮など航路の充実が追いついていない

②2024年問題への対応

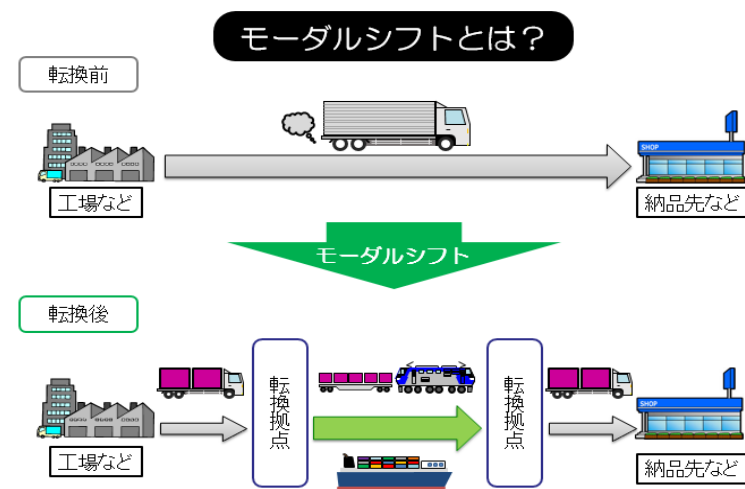
2024年度から自動車運転業務の時間外労働の上限が960時間に制限
ドライバー不足の深刻化、陸上輸送コストの増加への対応が必要に

③2050年までのカーボンニュートラルの実現に向けた脱炭素ニーズの増加

輸送手段の転換による貨物輸送時に発生するCO2を削減する
「モーダルシフト」の取組等が不可欠に

④自然災害に備えた輸送ルート複雑化の必要性増

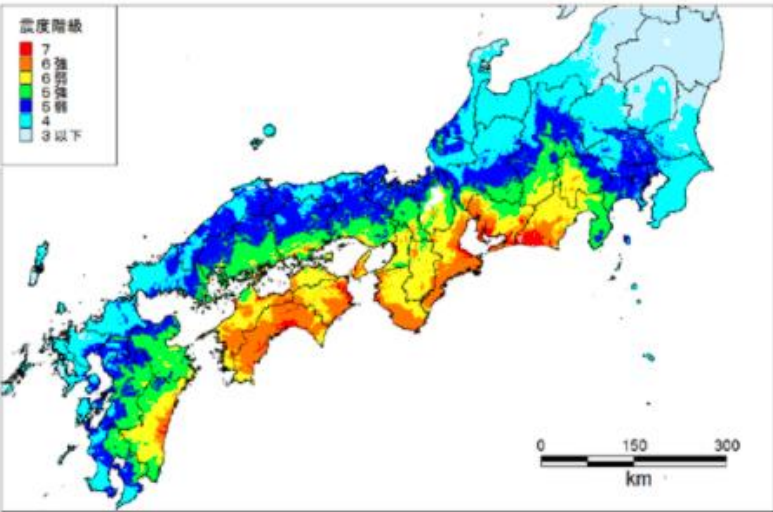
- ・ 台風や大雨等自然災害による大規模輸送障害発生が増加
- ・ 南海トラフなどの大規模な地震が予測される太平洋側
港湾利用者の代替・補完港の検討の必要性が増加



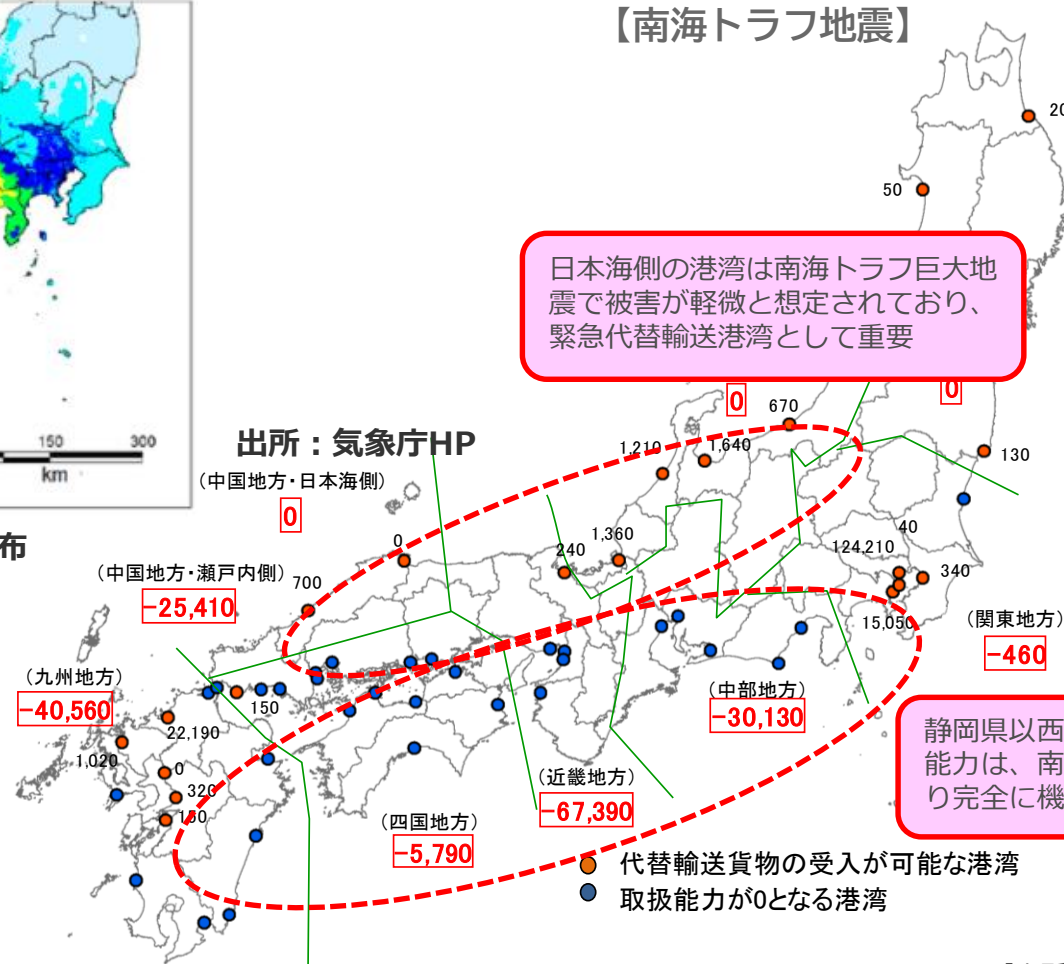
12. 南海トラフ巨大地震への対応



- ▶ 南海トラフ巨大地震がひとたび発生すると、静岡県から宮崎県にかけて震度6強～7の揺れに見舞われ、太平洋側の港が機能不全に陥る可能性が高い。地震後、主に太平洋側港湾で扱えなくなる貨物は169,750TEU/月と想定
- ▶ 代替輸送需要として、日本海側港湾が効率的に機能する事が必要であるが、中京・阪神の大型港の代替港になり得る港は日本海側では少ないことから、舞鶴港は災害時緊急物流網として非常に重要



南海トラフ巨大地震の震度分布



【出所】北陸地方整備局による推計

13. 物流課題解決の方向性



集貨の取組を推進することにより以下を実現

① 国内及び国際航路の増設及び維持（荷主の利便性の向上）

○国内航路

現在：北海道（舞鶴～小樽）のみの国内航路

➡国内のモーダルシフトの手段として、国内航路の増設の可能性を検討

○国際航路

現在：韓国航路週3便、国際フェーダー週1便

➡韓国航路の維持・増便、日中韓航路や中国直行航路便等の増設

② 陸上輸送時間の短縮

➡主に京都府北部立地企業の陸上輸送距離を短縮できるよう、国内及び国際航路の増設により舞鶴港の利便性を向上させる（ドライバー不足、脱炭素への対応）

③ 災害時の代替港としての機能強化

➡取扱貨物量の増加や航路の維持・拡大により、荷役機能を強化

➡太平洋側の港湾が被災した際に、舞鶴港を代替港としてスムーズに貨物を流せるよう平時からの舞鶴港利用を促進し、港湾運送事業者と荷主の関係を構築

14. 京都舞鶴港の主な実施事業（物流）

① 貨物誘致のための補助金

- コンテナ20,000TEU実現事業
- 京都舞鶴港コンテナ利用推進事業

② 企業説明会

- 京都舞鶴港見学会の実施（京都工業会、三菱自動車、コベルコ建機、島津製作所等）
- 京都府北部企業セミナーの開催（R6.1.1）
- ソウルセミナーの開催（R7.1）
- 釜山港湾公社セミナーへの参加（R7.3）

③ 個別企業訪問

- 北部企業団地立地企業、兵庫県北部立地企業、京都府南部BCP検討企業等へのポートセールス実施
- 海外船社訪問、大連企業訪問

④ 展示会への出展

- 物流展等への出展を通じ、京都舞鶴港をPRするとともに潜在荷主を掘り起こし

荷主が抱える物流課題への解決策として、京都舞鶴港の利用をPR
➔京都舞鶴港の新たな荷主の獲得、利用拡大を図る

15. 京都舞鶴港コンテナ利用推進事業

① 目的

- ・ コロナ禍で減少したコンテナ貨物量の回復、コンテナ航路の維持を目的として、「コロナ期間に京都舞鶴港から他港利用に切替えた荷主」や「2024年問題のドライバー不足やBCP対応のための京都舞鶴港の利用を検討する荷主」に対し関係経費助成を行い、京都舞鶴港の利用を後押し

② 対象企業

- ・ コロナ期間に京都舞鶴港から他港利用に切替えた荷主
- ・ 2024年問題のドライバー不足やBCP対応のため京都舞鶴港の利用を検討する荷主

③ 対象経費・補助額

- 対象経費 : 京都舞鶴港のトライアル利用に要する経費
(海上運賃、国内輸送費、国内荷役料、梱包料、輸出入諸経費等)
- 補助額 : 1企業あたり最大1,000千円

④ 令和6年度利用実績

利用者数 : 16者

京都府北部立地企業のみならず、ドライバー不足やBCPの観点から太平洋側港湾を利用している京都府南部立地企業等も本補助制度を活用。BCPの観点から事業完了後も継続的に舞鶴港を利用。

16.クルーズ船に係る課題



①世界における京都舞鶴港の知名度の向上

世界において、日本海側の港の知名度が低く、京都舞鶴港自体が知られていない

②京都府北部地域の魅力の掘り起こし・発信

- ・ 欧米船社の乗客を中心に京都市内ツアーへの参加率が高くなる傾向
- ・ 日本海側港（境港、金沢港、敦賀港等）との競争激化
- ・ 京都府北部地域の魅力的なコンテンツの掘り起こし、積極的情報発信

③クルーズ船寄港を活かした賑わいづくり

府民のクルーズ船寄港に対する理解を深め、乗客やクルーとの交流やイベント等の実施により、京都舞鶴港からみなと界隈への賑わいを創出

④二次交通の確保

観光バス・タクシー運転手不足等から、港から観光地までの交通手段の確保が困難な傾向
特に、乗客数が多い大型船については、二次交通の確保問題により受け入れに課題

17. 京都舞鶴港の主な実施事業 1 (クルーズ)

① 船社への誘致活動

- 海外船社の訪問
- 国内船社、国内ランドオペレーター、総代理店への訪問
- 国土交通省等が主催する船社向け提案会への参加

② 海外見本市への出展

- 海外見本市での京都舞鶴港のPRを実施するとともに、海外船社関係者とのネットワークを構築

③ FAMトリップの実施

- 船社関係者やクルーズ船のチャーター、ランドオペレーターを招聘し、寄港地観光の提案を実施



国内・世界に向けて、京都舞鶴港の魅力をもPR
各船社のニーズに合わせ、北部地域ならではの観光や食材等を提案

18. 京都舞鶴港の主な実施事業2 (クルーズ)

④ 京都府北部地域の魅力の掘り起こし (寄港地観光の造成)

○北部地域を中心とした新たな寄港地観光の造成

例：丹後織物、螺鈿、酒蔵、醸造酢工場、鍛冶刀、弓道場、地域ガイドを活用した街散策等



⑤ 地域を活用したクルーズ船の受入れ

○地域ボランティアを活用したクルーズ船入港時のおもてなし、地域住民との交流・にぎわいづくり



19. 京都舞鶴港の振興（まとめ）



KYOTO MAIZURU PORT

京都舞鶴港では、京都舞鶴港の取扱貨物量の増加や航路の維持・拡大、クルーズ船の寄港の増加を目指して取組を実施し、京都府北部地域の経済の活性化を目指します。



© 京都府 舞鶴港 2557003