

京都舞鶴港の概要について

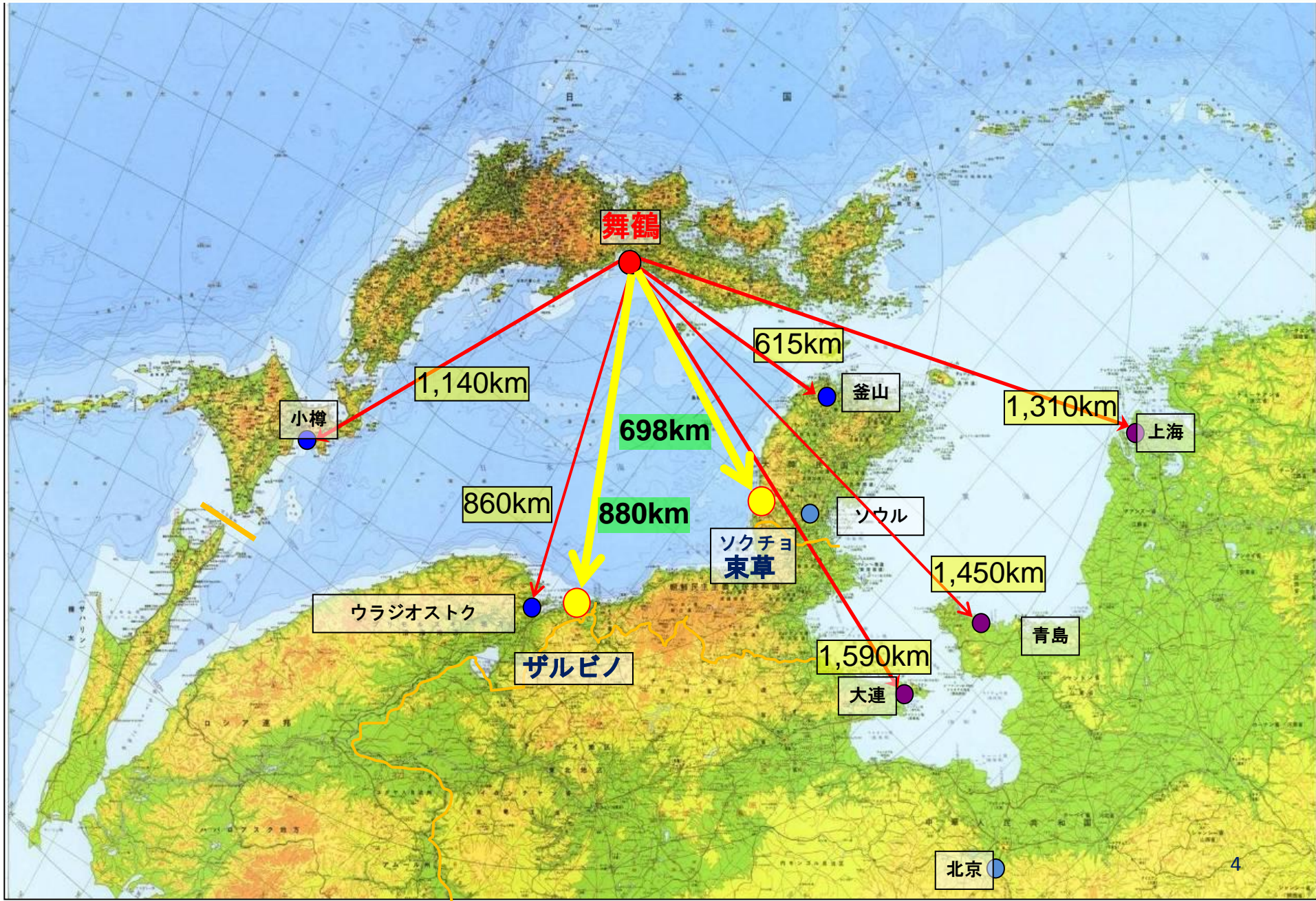
平成27年2月26日
京都舞鶴港セミナー

1. 京都舞鶴港の概要

2. 日韓露国際フェリー航路

1. 京都舞鶴港の概要

京都舞鶴港の特徴



京都舞鶴港の特徴

湾口が狭い

天然の良港！！

東港

西港

前島埠頭

国際埠頭

喜多埠頭

第2埠頭

第3埠頭

第4埠頭

1. 湾口が狭く、周囲を高い山で囲まれている

⇒防波堤が不要、最大波高30cm程度

2. 湾内は広く、潮流干満の差が小さい

⇒年間最大で30cm程度

3. 大きな川が流れ込んでいない

⇒十分な水深が確保

京都舞鶴港の歴史

1901年	明治34年	舞鶴港鎮守府開庁。
1913年	大正2年	大型船用の埠頭が完成。
1922年	大正11年	内務省、舞鶴西港を指定港湾に指定。
1923年	大正12年	日本海横断航路寄港地に指定。
1945年	昭和20年	舞鶴地方引上援護局が設置される。(昭和33年まで)
1948年	昭和23年	国際貿易港に指定。
1951年	昭和26年	重要港湾に指定される。
1952年	昭和27年	舞鶴東港に海上警備隊(海上自衛隊)を設置。
1958年	昭和33年	ナホトカ定期航路開設。
1970年	昭和45年	舞鶴～小樽間に新日本海フェリーが就航。
1990年	平成2年	韓国・釜山定期コンテナ航路開設。
1994年	平成6年	興亜海運の日韓定期コンテナ航路が開設。
1995年	平成7年	FAZ(輸入促進地域)の指定を受ける。
1997年	平成9年	FAZ施設として舞鶴21が開業。
1999年	平成11年	大連・青島定期コンテナ航路開設。
2007年	平成19年	神原汽船の日中定期コンテナ航路が開設。
2010年	平成22年	舞鶴国際埠頭供用開始。
2011年	平成23年	日本海側拠点港に選定。
2013年	平成25年	長錦商船が舞鶴寄港開始。舞鶴～韓国航路が週2便に増便。

京都舞鶴港の埠頭・施設

第2埠頭	総延長645m、4バース、水深－10～7.5m 多目的クレーン、上屋
	主にバルク貨物を取り扱う埠頭。クルーズ客船の埠頭としても活用。 今後、日韓露国際フェリーのふ頭としても活用予定。
第3埠頭	総延長370m、2バース、水深－10m
	主に海上保安部が使用。
第4埠頭	185m、1バース、水深－10m/300m、3バース、－5.5m 上屋
	主に不定期航路のバルク貨物を取り扱う埠頭。
喜多埠頭	130m、1バース、水深－7.5m/240m、1バース、－12m
	主に木材を取り扱う埠頭。
前島埠頭	総延長516m、3バース、水深－5.5～9m 上屋
	関西と北海道を結ぶ唯一の長距離フェリーが発着する内貿専用埠頭。
舞鶴国際埠頭 みずなぎ埠頭	総延長280m、1バース、水深－14m ガントリークレーン、上屋
	平成22年4月に供用開始。コンテナ航路のふ頭として活用。

京都舞鶴港の施設整備の状況



フェリー機能強化

- 船舶の大型化に対応するため岸壁水深を8mから9mに増深



国際物流ターミナル機能強化

- 岸壁機能の強化(コンテナ船・バルク船等2隻同時着岸可能化)
- 上屋整備(新設)
- 多目的クレーンの整備(新設)



舞鶴国際ふ頭

第2ふ頭

臨港道路

外航クルーズ機能強化

- (-10.0)岸壁増深による11万トンのクルーズ客船対応への機能強化
- 旅客ターミナル施設の整備(新設)



臨港道路の整備

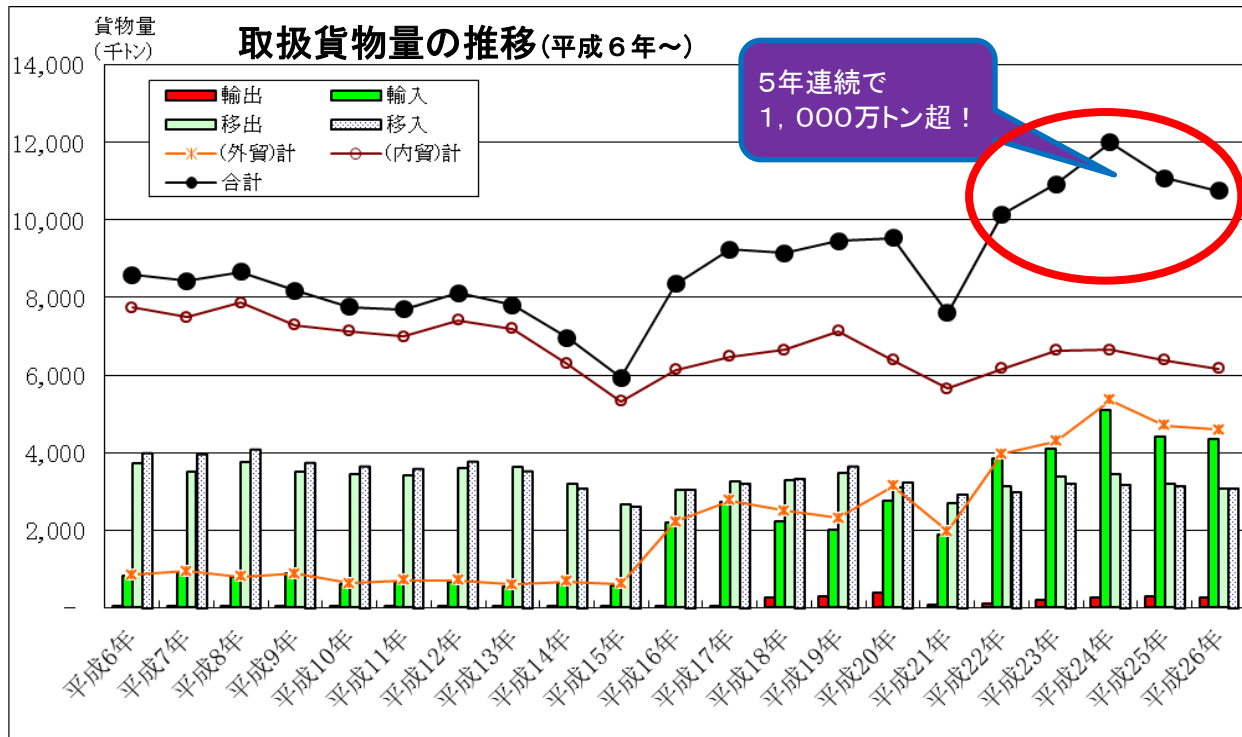
- 上安久線の整備
- 和田下福井線の整備

京都舞鶴港の埠頭 【国際ふ頭】

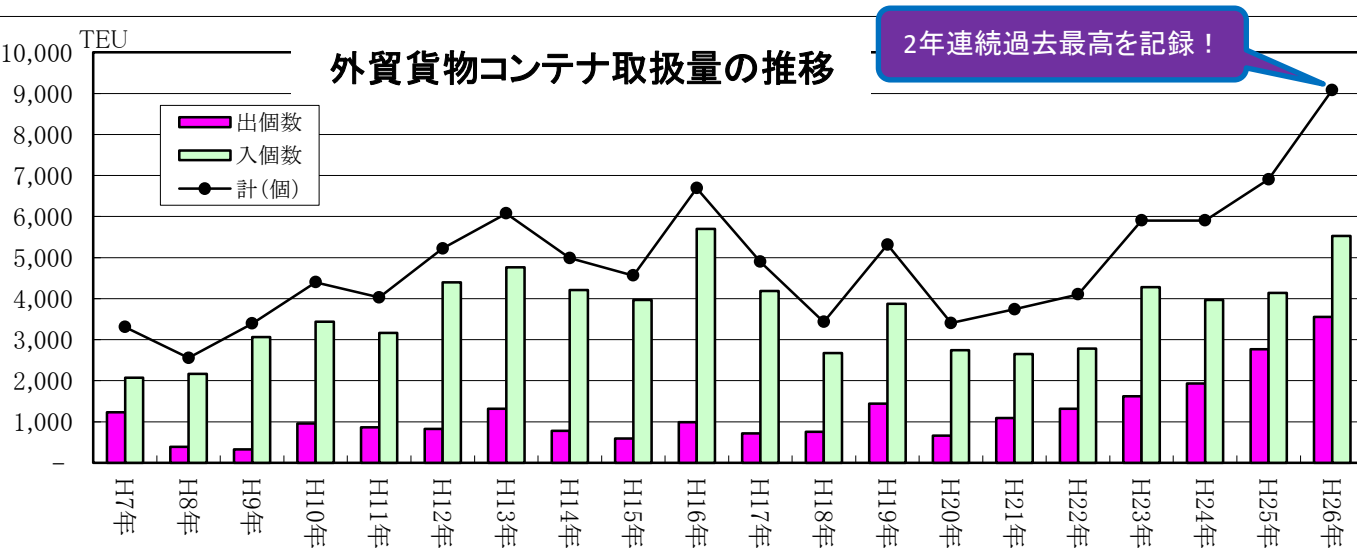


京都舞鶴港の取扱貨物

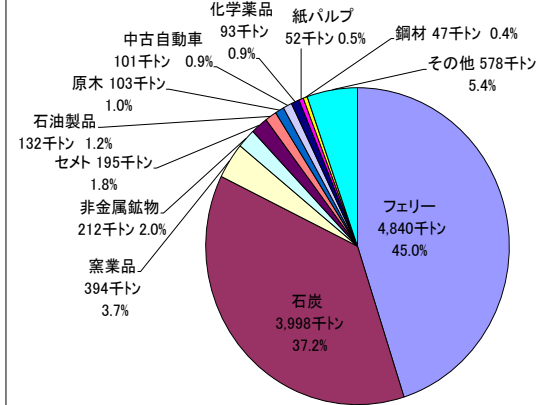
(単位:千トン)



	H24	H25	H26
輸出	257	281	248
輸入	5,099	4,422	4,335
外貿計 (内コンテナTEU)	5,356 (5,902)	4,703 (6,906)	4,583 (9,082)
移出	3,431	3,203	3,053
移入	3,211	3,175	3,115
内貿計	6,642	6,378	6,168
合計	11,998	11,081	10,751



取扱貨物量内訳



(出典:京都舞鶴港統計年報)

京都舞鶴港の既存航路

1－舞鶴＝韓国（釜山）定期コンテナ航路

運航スケジュール：釜山－金沢－敦賀－舞鶴－金沢－境港－釜山
 便数（曜日）：週1便（水）
 運航会社：興亜海運（株）（Heung-A）
 開設年月：1994年7月

2－舞鶴＝韓国（釜山）定期コンテナ航路

運航スケジュール：釜山－境港－舞鶴－敦賀－金沢－敦賀－釜山
 －釜山新港－釜山
 便数（曜日）：週1便（木）
 運航会社：長錦商船（株）（Sinokor-seihon）
 開設年月：2013年5月

3－舞鶴＝中国（大連・青島・上海）定期コンテナ航路

運航スケジュール：大連－青島－上海－金沢－新潟－富山－舞鶴
 便数（曜日）：週1便（火）
 運航会社：神原汽船（株）
 開設年月：2007年4月

4－舞鶴＝ロシア航路（①ナホトカ定期航路、②ウラジオストク航路）

主な寄港地：①ナホトカ、舞鶴、富山、福井、門司
 ②ウラジオ、舞鶴、横浜、浜田
 運航船舶：①在来船、②RORO船
 便数（曜日）：①月2便程度
 ②月4便程度
 運航会社：飯野港運（株） 他
 開設年月：①1958年、②2012年

5－舞鶴＝北海道（小樽）直通フェリー

舞鶴/小樽フェリー運航ダイヤ

発曜日	舞鶴発 → 小樽着
毎日	0:30 → 20:45

発曜日	小樽発 → 舞鶴着
毎日	23:30 → 翌日21:15



京都舞鶴港と関西経済圏

平成26年の舞鶴若狭自動車道に続き、平成27年に京都縦貫自動車道が全線開通。

敦賀JCTから舞鶴西ICまで 100分→70分

大山崎JCTから舞鶴西ICまで 75分→65分



港湾連携による太平洋側との役割分担と リダンダンシーの確保

海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率

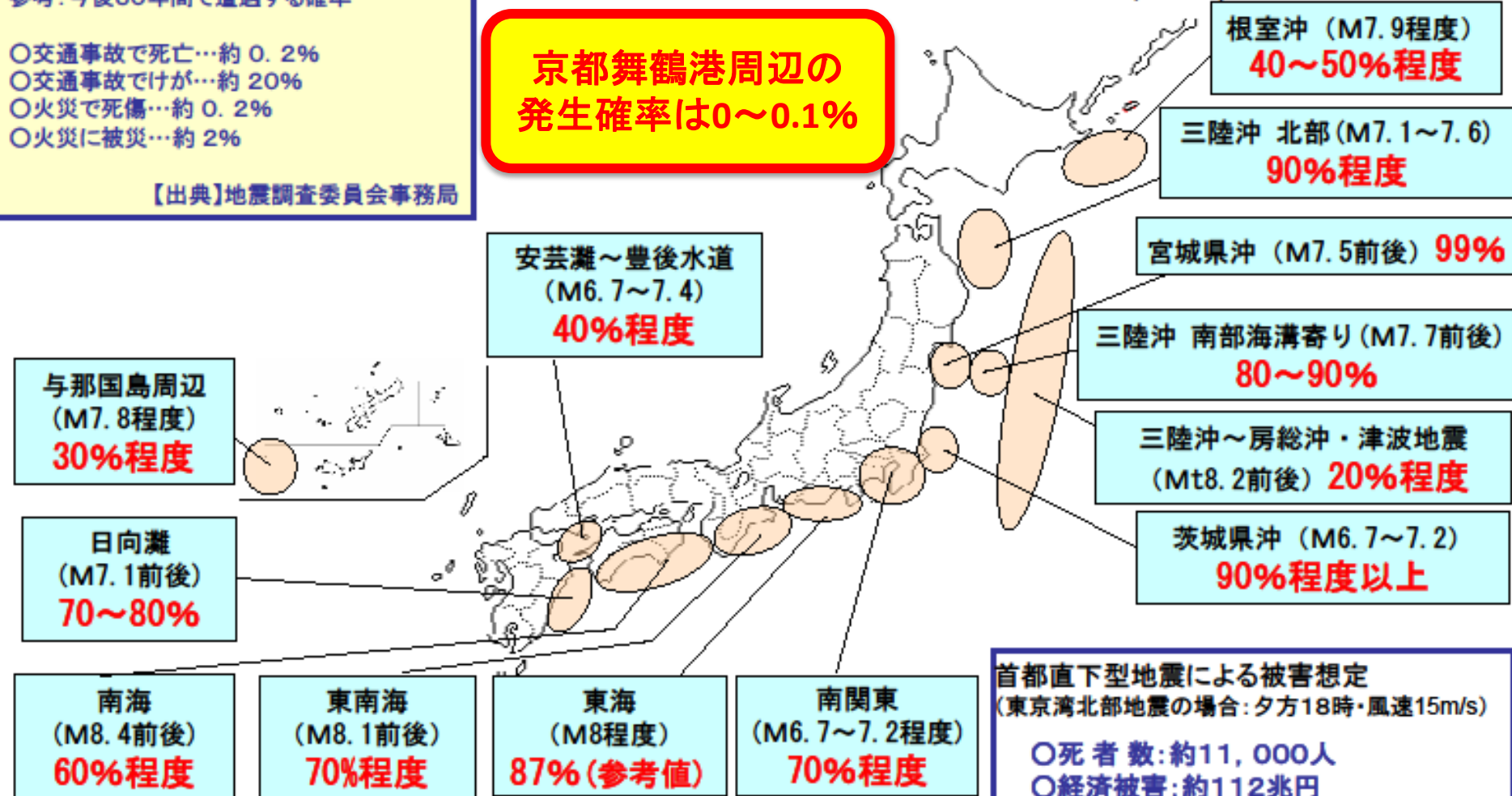
地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要」
(算定基準日 平成23年(2011年)1月1日)より作成

参考:今後30年間で遭遇する確率

- 交通事故で死亡…約 0.2%
- 交通事故でけが…約 20%
- 火災で死傷…約 0.2%
- 火災に被災…約 2%

【出典】地震調査委員会事務局

京都舞鶴港周辺の
発生確率は0~0.1%



首都直下型地震による被害想定
(東京湾北部地震の場合:夕方18時・風速15m/s)

- 死者数:約11,000人
- 経済被害:約112兆円

【出典】中央防災会議資料(H17.7.22)

京都舞鶴港利用促進補助金等の概要

□ コンテナ貨物に対するインセンティブ補助金

補助対象貨物:コンテナ貨物

※新たに京都舞鶴港を利用するコンテナ貨物で、向こう1年間に10TEU以上の貨物の取扱計画があるもの

※交付対象： 京都舞鶴港における外国コンテナ貿易の運送取扱人等

補助単価(1TEU当たり)		補助金総額の上限度
輸入	輸出	10,000千円
12,000円	24,000円	

<問い合わせ先> 京都舞鶴港振興会 0773-75-7184

日本海側拠点港の目標達成に向けて

※2025(H37)年の目標

1 国際フェリー・国際RORO船

目標：中国航路及び韓国航路の開設により、週5便の就航を目指す
取組：韓国とのフェリートライアルの実施(H24年7月30日～8月1日)
韓国との物流トライアルの実施(H26年3月10日～3月13日)
DBSクルーズフェリーが国際フェリー免許申請(H27年12月)

2 国際海上コンテナ

目標：中国航路、韓国航路の増便、ロシア定期航路の活性化により、
週7便の就航を目指す
取組：韓国航路が週2便に増え、取扱貨物量の増加に取り組んでいる

3 外航クルーズ (小樽港と伏木富山港と連名応募)

目標：日本海クルーズ等、年間14回程度の寄港を目指す
取組：大型国際クルーズ客船が続々と寄港
(H26年は、ダイヤモンド・プリンセス、コスタ・ビクトリア、ロストラル、
ぱしふいっくびいなす、飛鳥Ⅱ、にっぽん丸が計15回入港)

外航クルーズ船の寄港状況

2014年寄港船

新

ダイヤモンドプリンセス (プリンセス・クルーズ社)



4月30日(水)、6月15日(日)、7月3日(木)、
7月21日(月)、9月22日(月)
乗客定員:2,670人
乗組員数:1,238人
総トン数:116,000トン

ぱしふいっくびいなす (日本クルーズ客船)



5月11日(日)、7月31日(木)、
8月2日(土)、9月13日(土)
乗客定員:644人
乗組員数:220人
総トン数:26,594トン

コスタビクトリア (コスタ・クルーズ社)



5月25日(日)
乗客定員:2,394人
乗組員数:800人
総トン数:75,166トン

にっぽん丸 (商船三井客船)



6月18日(水)
乗客定員:524人
乗組員数:190人
総トン数:22,472トン

飛鳥Ⅱ (郵船クルーズ社)



9月9日(火)、10月1日(水)、
11月5日(水)
乗客定員:872人
乗組員数:470人
総トン数:50,142トン

新

ロストラル(ポナン社)



10月16日(木)
乗客定員:264人
乗組員数:140人
総トン数:10,944トン

2. 日韓露国際フェリー航路

日韓露国際フェリー航路



DBSクルーズフェリーの概要

1	会社名	DBSクルーズフェリー株式会社
2	所在地	韓国江原道東海市テドン路210 東海港 国際旅客ターミナル 別館
3	代表者	ユン・ギュハン代表取締役
4	資本金	179億ウォン(約19億円)
5	創立日	平成19年12月
6	その他	平成21年6月から境港～東海(韓国)～ウラジオストク(ロシア)の間で、日韓露国際フェリー定期航路を運航中



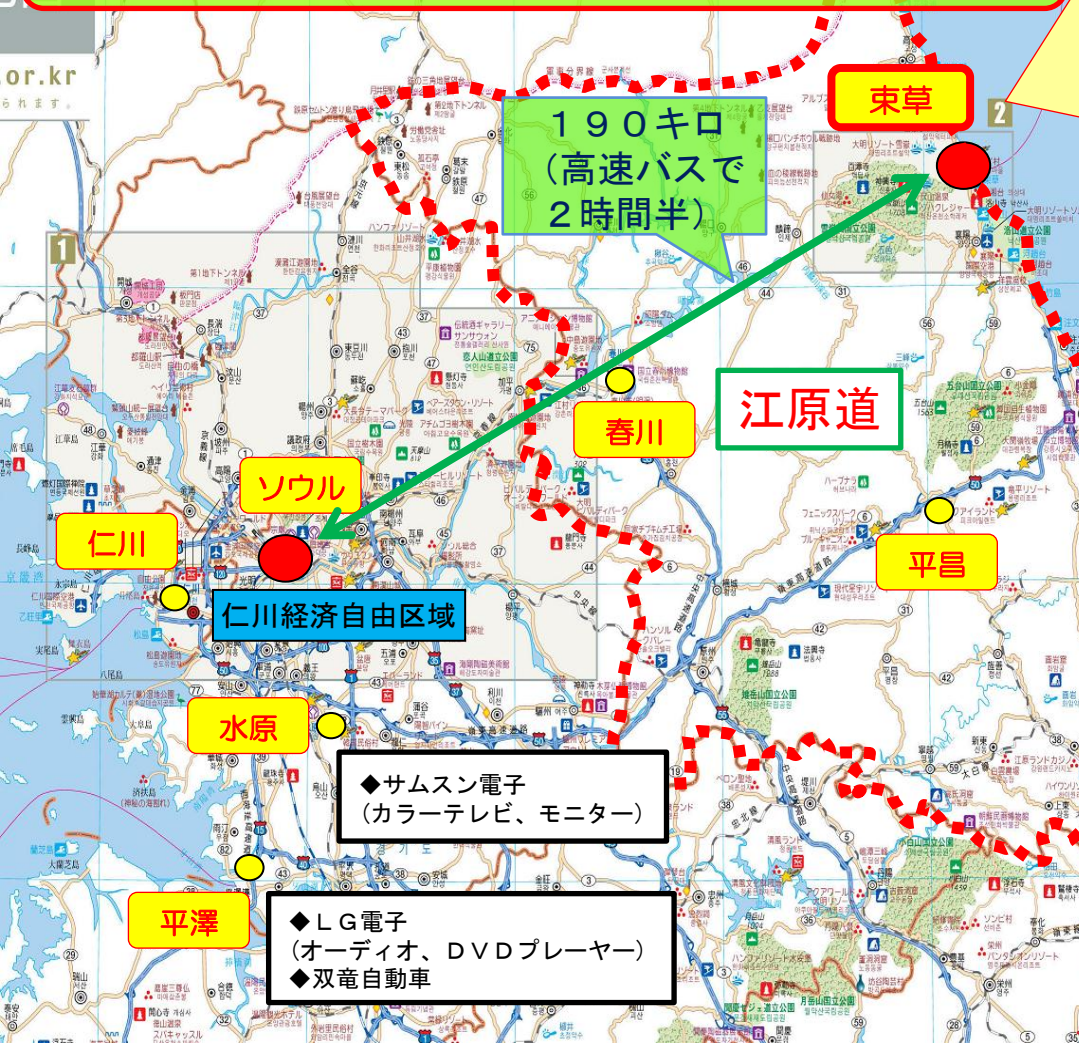
←現在、境港～東海(韓国)～ウラジオストク(ロシア)を運航中の「イースタンドリーム号」(13,000トン級)。

今後、京都舞鶴港に寄港する船舶を購入予定。

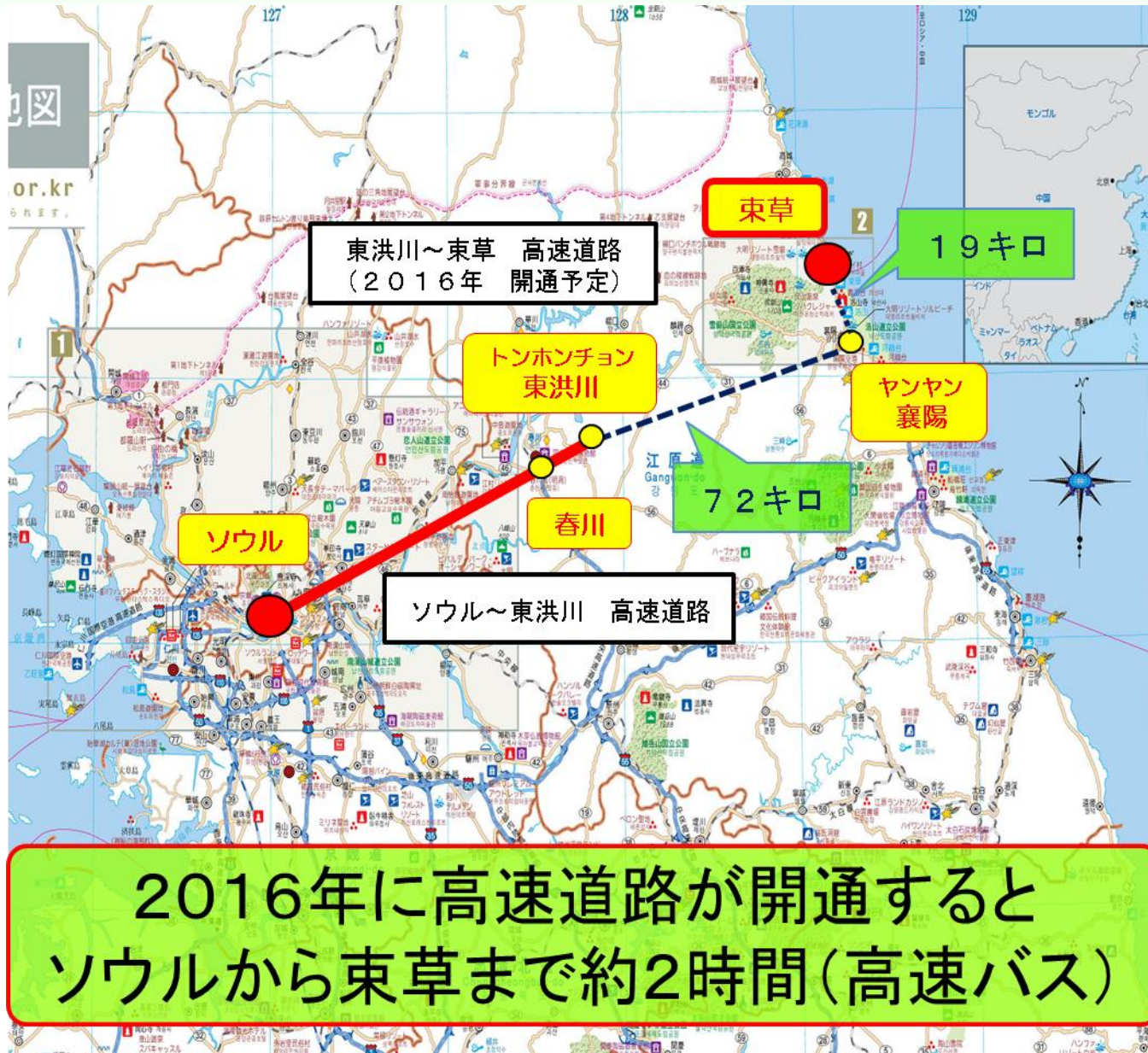
韓国・東草港の概要(1)

東草港は韓国の東海岸側でソウル首都圏から最も近い港

- 1997年供用開始。国際フェリーふ頭を始め、7バースを保有。
- 「冬のソナタ」ロケ地 春川 (チュンチョン)、2018年冬季五輪会場 平昌 (ピョンチャン) など、韓国を代表する観光・リゾート地域が近くにある。



韓国・東草港の概要(2)



フェリーターミナル



東草港の荷役状況



船積状況

東草市近郊の観光地

1 江原道(東草市周辺)の観光地



韓国ドラマの撮影地(春川)



2018年冬季五輪(平昌)



海列車(江原道)

2 東草市内の観光地



雪嶽山国立公園



ケッペ(渡し舟)



ハンファリゾート

京都舞鶴港－韓国東草港フェリーの機能 <物流>

○リードタイムは航空混載便とコンテナの中間
(航空機…約1日、フェリー…約2日 : 京都～ソウル)

○トータルコストで航空運賃の数分の一

○航空機並の高い就航率

フェリー98.9%、航空機98.5%

(※新日本海フェリー舞鶴-小樽と、関西国際空港との比較)

○北海道発韓国向け貨物の輸送が便利に！



エアより安く!!! コンテナより速く!!!

「海を走るハイウェイ」航路

関西圏・中京圏～ソウル・京畿道間の最短ルート

【将来構想】日韓露フェリー航路を活用した物流ソリューション 日韓中複合一貫輸送システム



京都舞鶴港～(DBSフェリー)～韓国東草
～(保税トラック輸送)～韓国仁川
～(フェリー)～中国渤海湾(大連・青島等)
日韓中国際複合一貫輸送の実現へ

ますます便利になる京都舞鶴港！

ご清聴ありがとうございました

京都舞鶴港振興監 福西 謙

k-fukunishi30@pref.kyoto.lg.jp

