

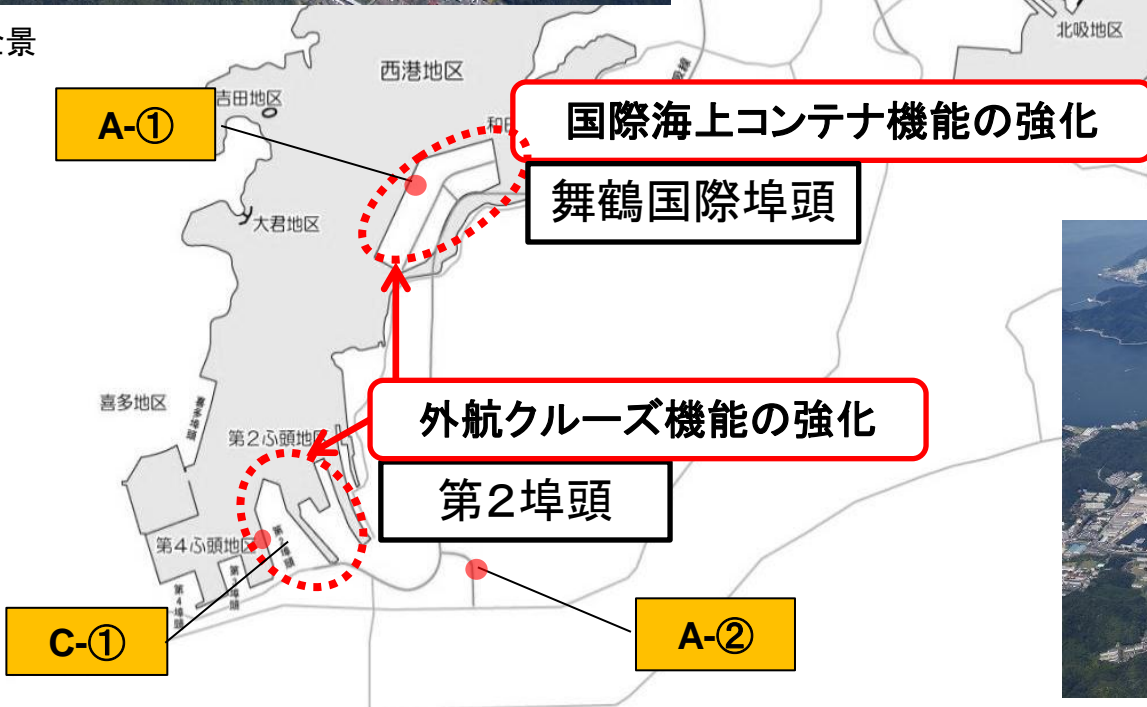
日本海側拠点港としての機能強化



西港全景



東港全景



国際海上コンテナ機能の強化

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)

舞鶴国際埠頭

- ・中国定期航路 週1便
 - ・韓国定期航路 週2便
- (平成25年5月に1便増)

国際フェリー機能の強化

内航フェリー岸壁の早期整備

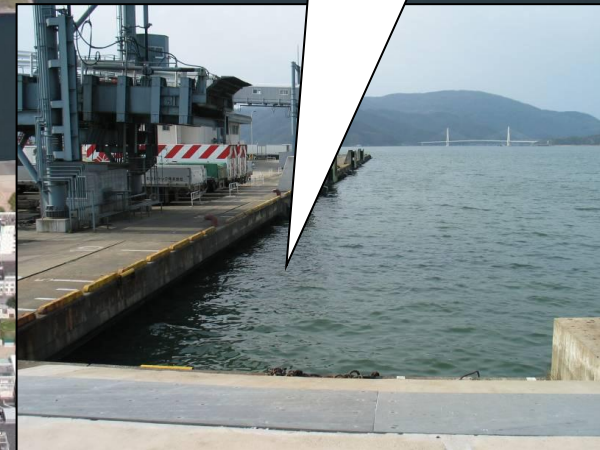
国際フェリー岸壁整備の直轄事業化

前島埠頭

岸壁(-9m)改良
[-8m→-9m 1m増深]

イースタンドリーム号 H26.3.11入港

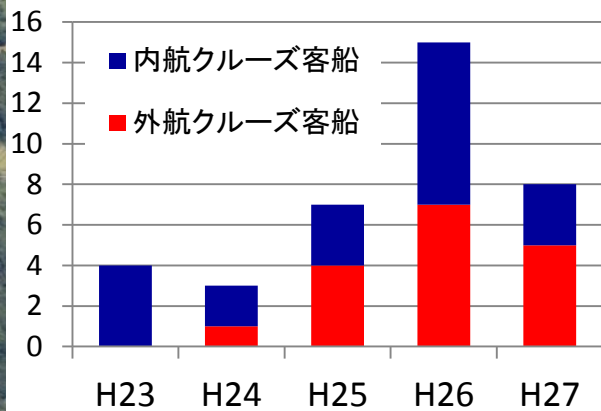
- ・国際フェリートライアルの実施
 - 平成24年夏 人流トライアル
 - 平成26年3月 人流・物流トライアル
- ・平成27年7月～ 日韓露国際フェリー(物流)運航開始



外航クルーズ機能の強化

大型外航クルーズ船対応岸壁の増深事業の直轄事業化
(-9.0m→-10.0m)

クルーズ客船の入港状況



クルーズ船旅客ターミナル整備

第2埠頭

ダイヤモンド・プリンセス号
初寄港 H26.4.30

- ・平成26年にはダイヤモンドプリンセスの5回を含む外航クルーズ船が計7回寄港。内航と合わせて合計15回と過去最高を記録。
- ・平成27年度は過去最大の13万トン級クルーズ船(マリナ・オブ・ザ・シーズ)を含む8回の寄港を予定している。

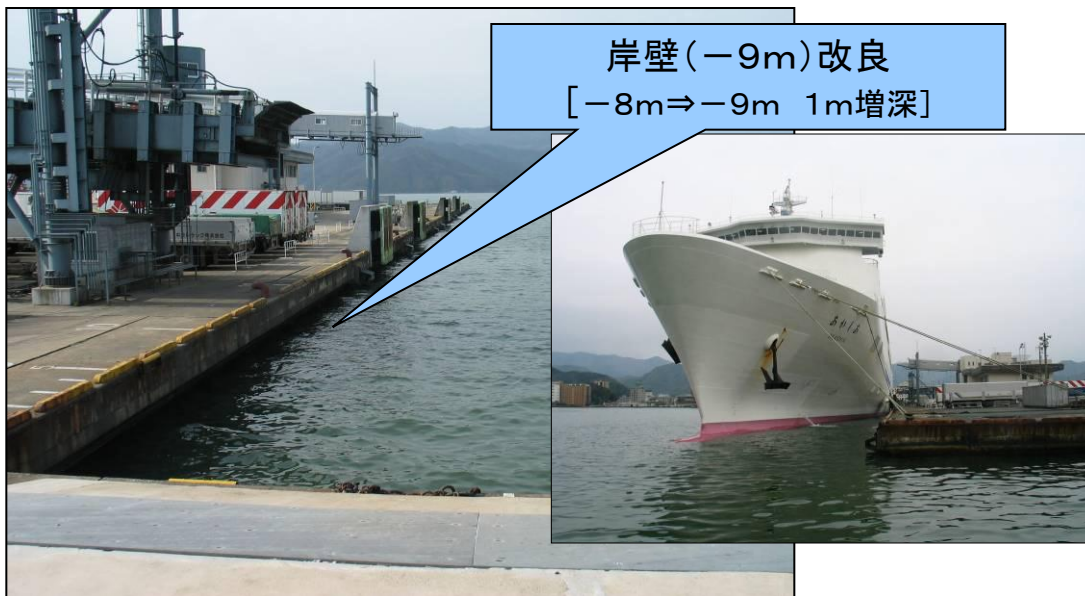
複合一貫輸送（フェリー）を支える事業



新日本海フェリー
舞鶴～小樽航路(1日1便)

船舶の諸元

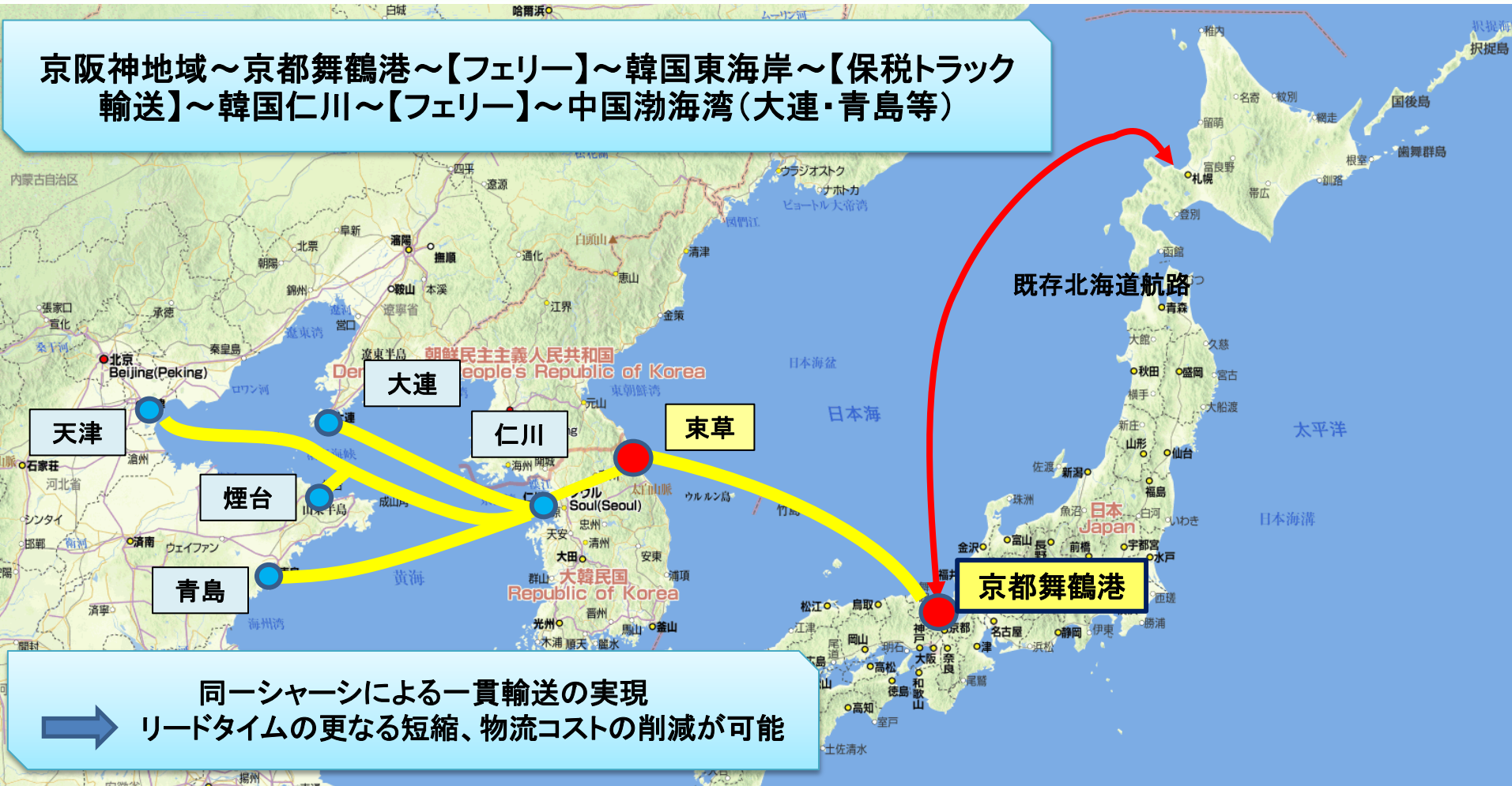
総トン数 : 約17,000ト
航海速力 : 30.5ノット
車両積載台数:トラック158台
乗用車66台



舞鶴港のフェリー貨物は、内貿貨物の約8割を占めている。平成16年に高速船を導入したことで運航時間を約10時間短縮し、舞鶴～小樽間を約20時間で結ぶフェリーの需要はさらに高まっている。このような要請に応えるべく、平成18年に港湾計画を一部変更しフェリー船舶の大型化に対応するため岸壁の水深を8mから9mに増深する岸壁改良事業を進めています。

日中韓間におけるシャーシの相互通行

京阪神地域～京都舞鶴港～【フェリー】～韓国東海岸～【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)



同一シャーシによる一貫輸送の実現

リードタイムの更なる短縮、物流コストの削減が可能



(牽引車は日韓両国において、それぞれの国の車両を使用)

臨港道路・国道27号西舞鶴道路整備状況

