

日本海側拠点港としての機能強化



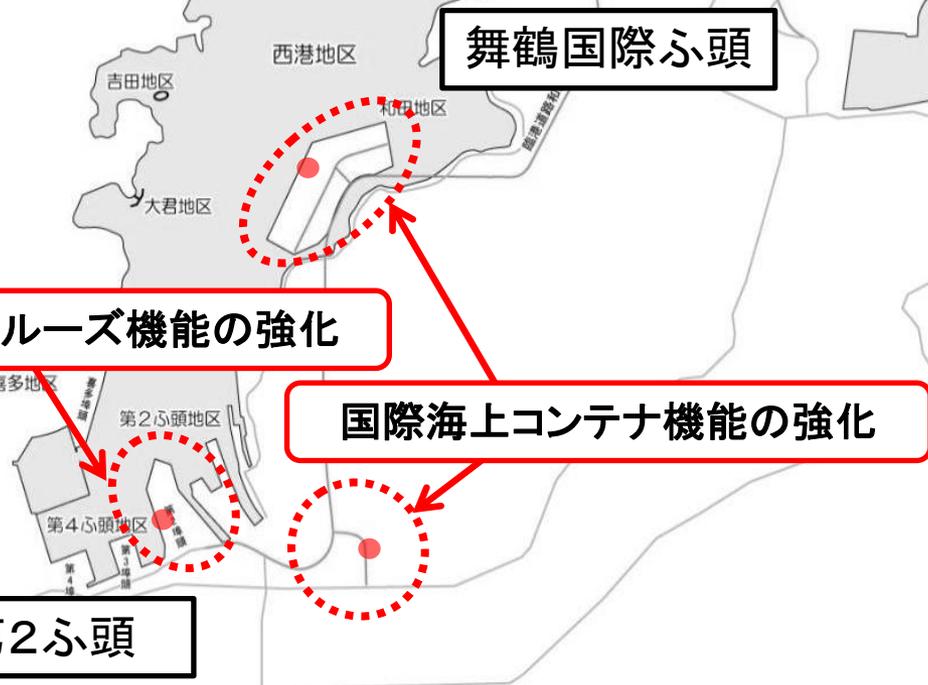
西港全景



国際フェリー機能の強化

前島ふ頭

東港全景



外航クルーズ機能の強化

舞鶴国際ふ頭

国際海上コンテナ機能の強化

第2ふ頭

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)

舞鶴国際ふ頭

- ・中国定期航路 週1便
- ・韓国定期航路 週2便
- ・ロシア不定期航路

国際フェリー機能の強化

国際フェリー就航に資する国直轄事業による
岸壁改良工事の着手

旅客ターミナル施設の補助採択

前島ふ頭

- ・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運航開始
同年12月に直行トライアル実施

外航クルーズ機能の強化

第2ふ頭

クルーズ船寄港増に対応した
予防保全事業の円滑実施



コスタ・ビクトリア号
H28 10回寄港



クルーズ船旅客ターミナル
H27.7 供用開始

舞鶴国際ふ頭



マリナー・オブ・ザ・シーズ号
舞鶴国際ふ頭 初寄港 H27.9.10



・平成27年度は過去最大の13万トン級クルーズ船(マリナー・オブ・ザ・シーズ)を含め5回の寄港。平成28年度はコスタ・ビクトリアの10回を含め17回寄港。平成29年度はコスタ・ネオロマンチカの32回を含め約40回の寄港予定。

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

韓国
製造拠点

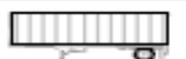


韓国国内



港湾

フェリー・
RORO船



港湾

日本国内



日本
製造拠点

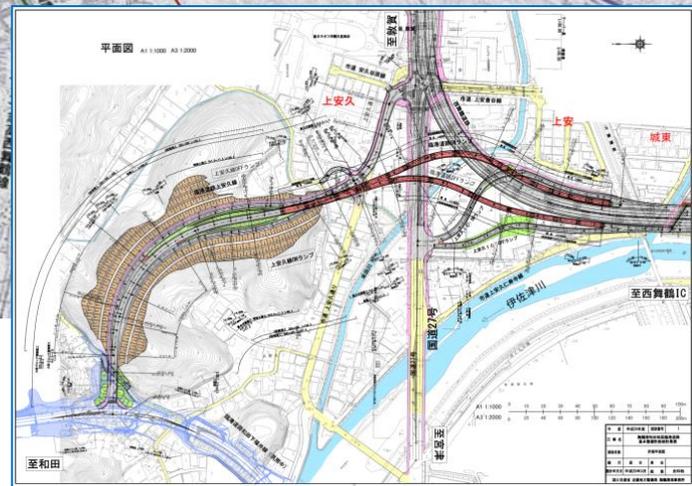
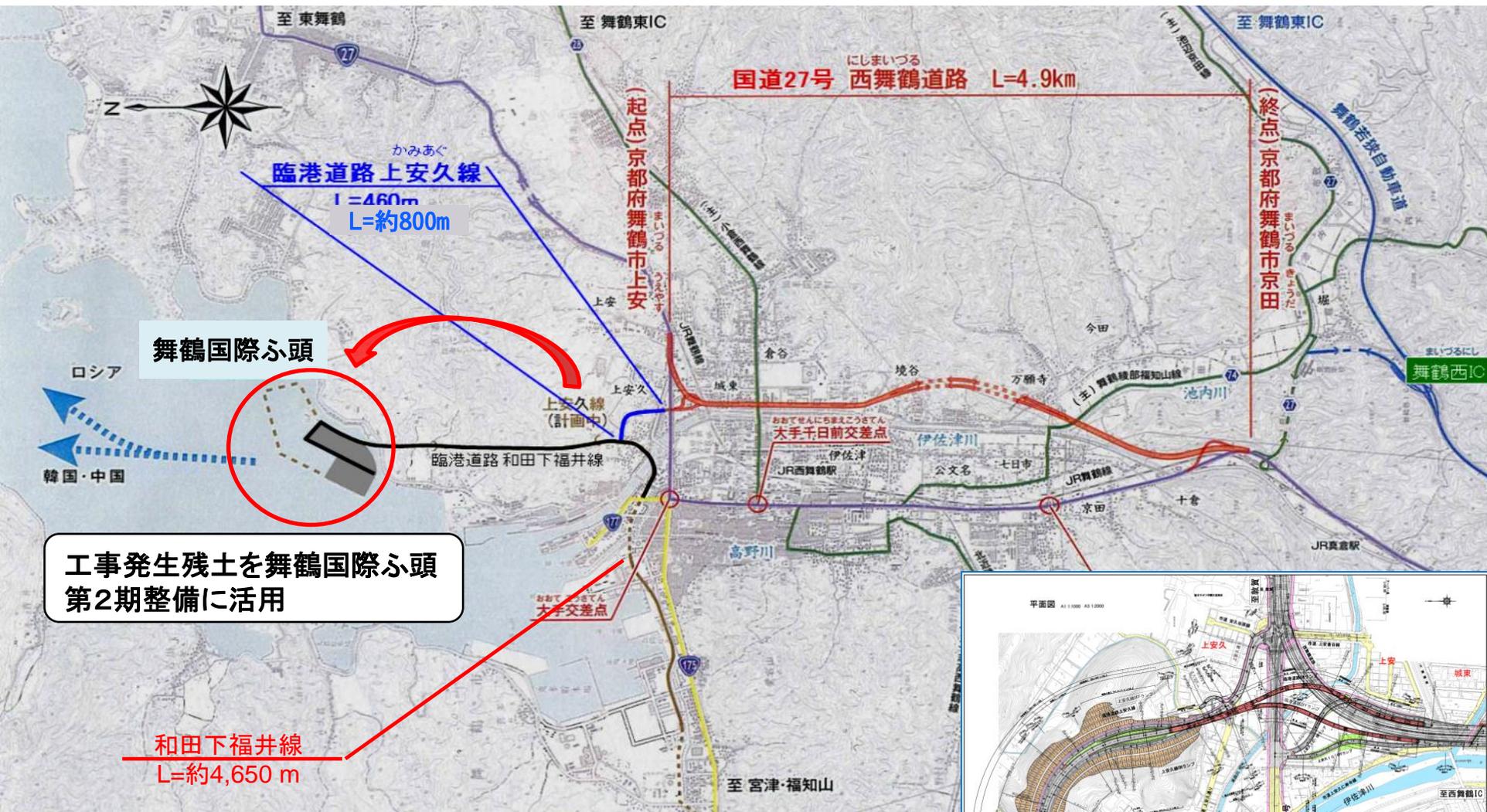


目的地まで
積替えなしで到達

同一のシャーシによる一貫輸送

(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

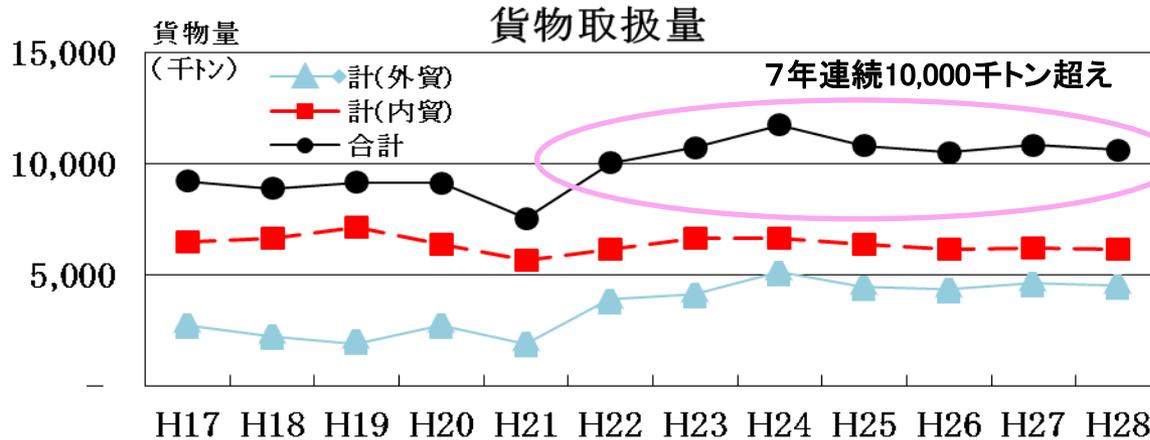


整備効果

【物流】

- 国際ふ頭の供用開始や岸壁機能の強化に伴い、貨物取扱量が7年連続で1,000万t超え
- コンテナ取扱量については、国際ふ頭供用開始時（H22年4月）の2.8倍の水準
- コンテナ定期航路の増（韓国2航路、中国1航路、日韓露国際フェリー1航路）
（H22 1航路→H28 4航路）
- 企業立地促進（H26年10月日本通運倉庫,H27年10月あっさり漬け食品工業流通加工施設等）

京都舞鶴港のコンテナ・貨物取扱量の推移

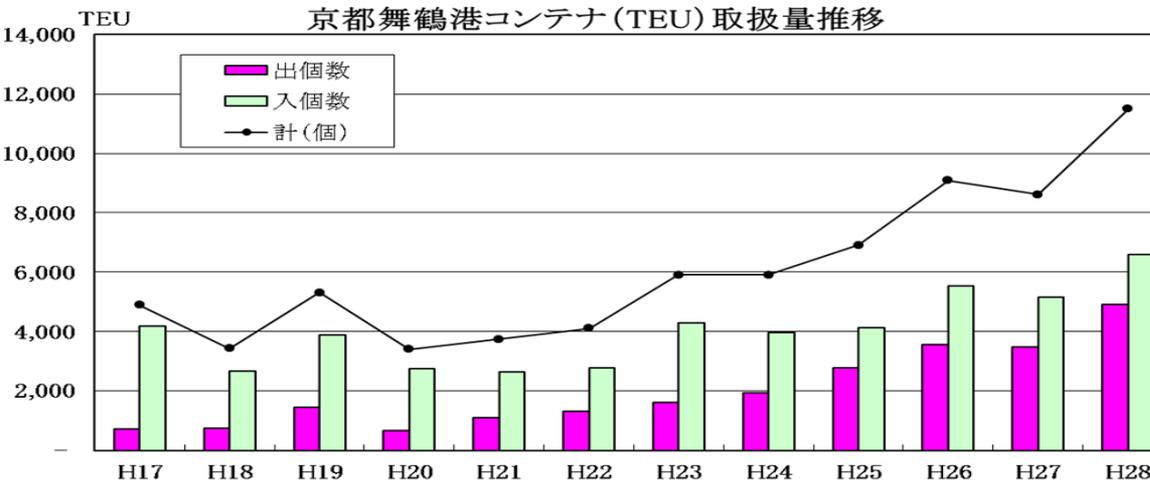


コンテナ定期航路の増

- 韓国航路増(H25年5月)
- 国際フェリー航路増(H27年7月)



京都舞鶴港コンテナ(TEU)取扱量推移



日本通運(株)倉庫
H26年10月竣工

企業立地の促進



あっさり漬け食品工業流通加工施設
H27年10月竣工

