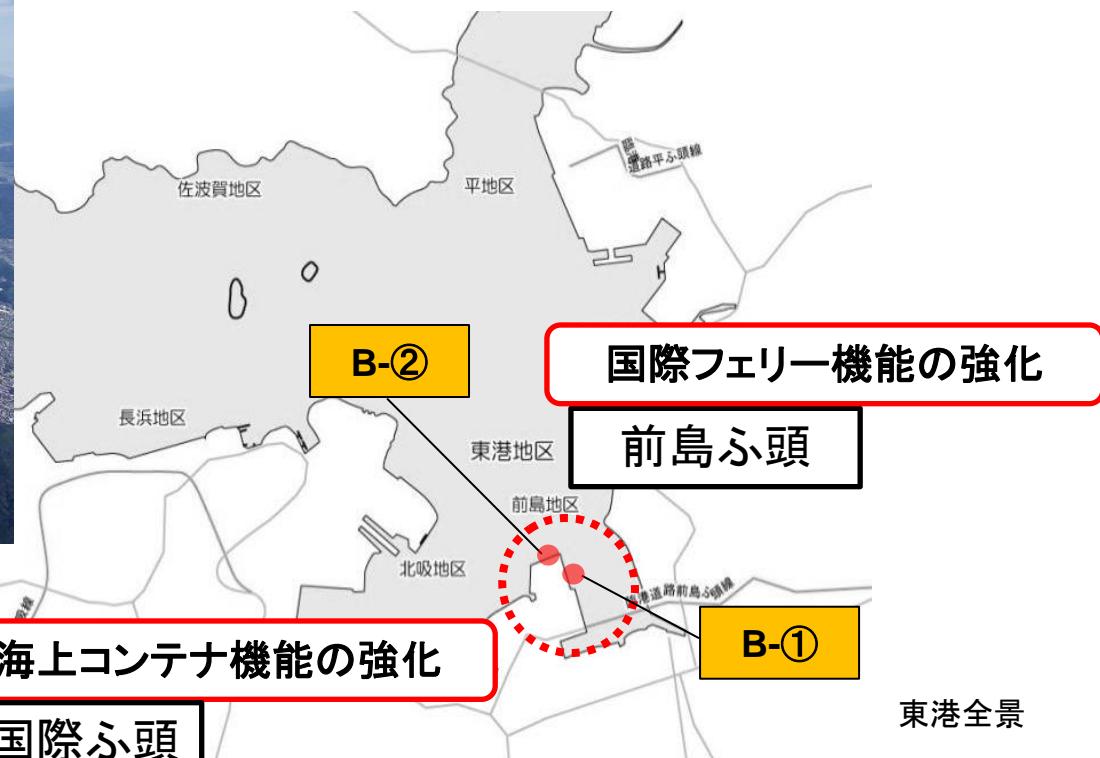
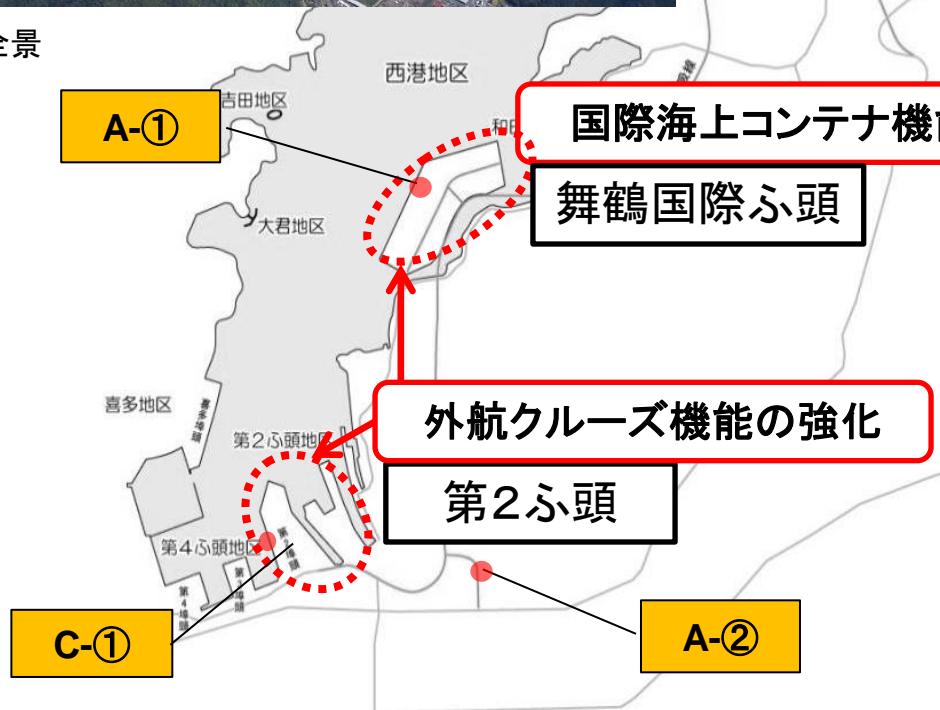


日本海側拠点港としての機能強化



西港全景



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)

舞鶴国際ふ頭

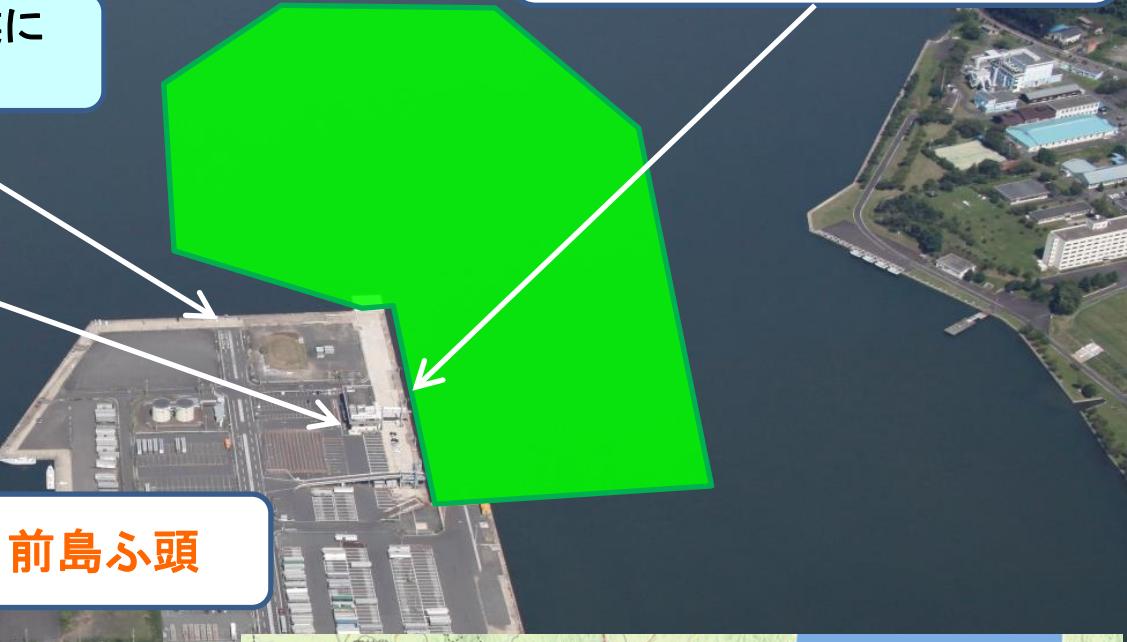
- ・中国定期航路 週1便
 - ・韓国定期航路 週2便
- (平成25年5月に1便増)

国際フェリー機能の強化

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条件
緩和(10万人→3万人)

内航フェリー岸壁の早期整備
岸壁(-9m)改良
[-8m⇒-9m 1m増深]



前島ふ頭

イースタントリーム号 2011年7月～運航開始

- ・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

マリナー・オブザ・シーズ号
初寄港 H27.9.10

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)



大型外航クルーズ船に対応した
係船柱等の増設



- 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)が寄港。平成28年度は過去最高の17回寄港予定。

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)



韓国

製造拠点



韓国国内



フェリー・RORO船



同一のシャーシによる一貫輸送

日本

製造拠点



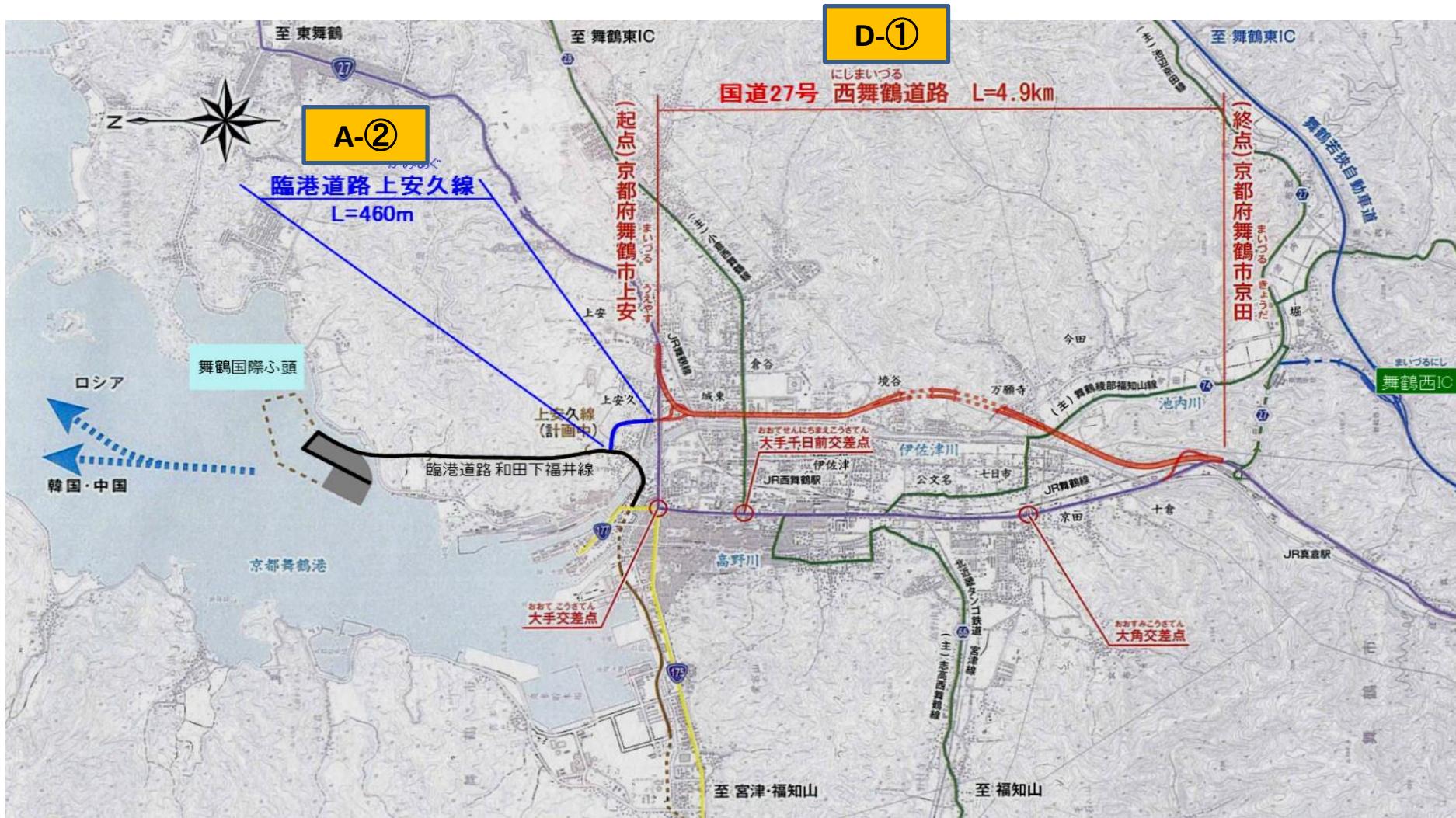
日本国内



目的地まで
積替えなしで到達

(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号西舞鶴道路整備狀況



京都舞鶴港の日本海側拠点港機能強化に伴うストック効果

整備効果

【人流】

- 第2ふ頭（～11万t級）や国際ふ頭（13万t級～）でのクルーズ船受入環境の整備により、H28クルーズ船の寄港予定数が過去最高。
- 京都縦貫道の全線開通（H27年7月）効果もあり、H28から日本海周遊クルーズ開始。

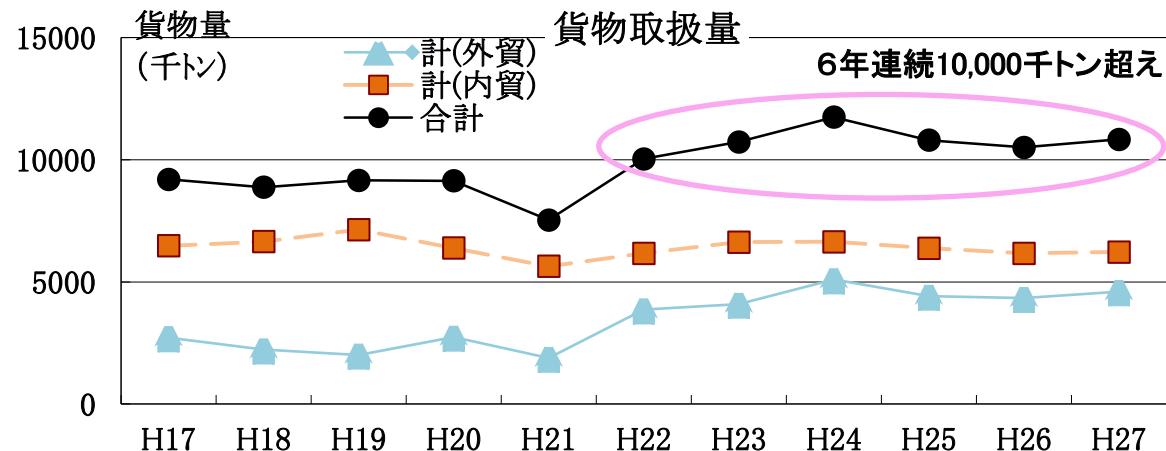


整備効果

【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6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2.2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

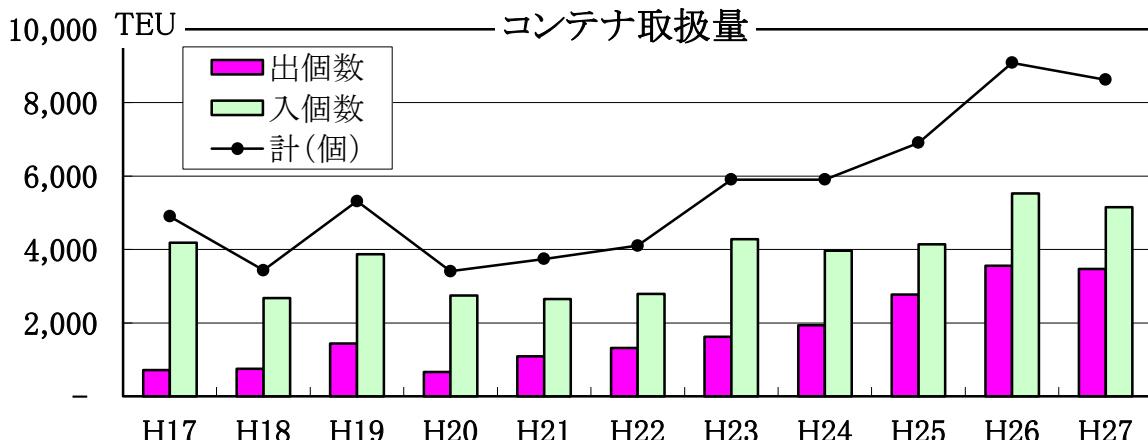


コンテナ定期航路の増

- 韓国航路増(H25年5月)
- 国際フェリー航路増(H27年7月)



DBSクルーズフェリー
(イースタンドリーム号)



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

