

日韓国際フェリー航路について (京都舞鶴港－韓国浦項港)

平成26年2月5日
京都舞鶴港セミナーin名古屋

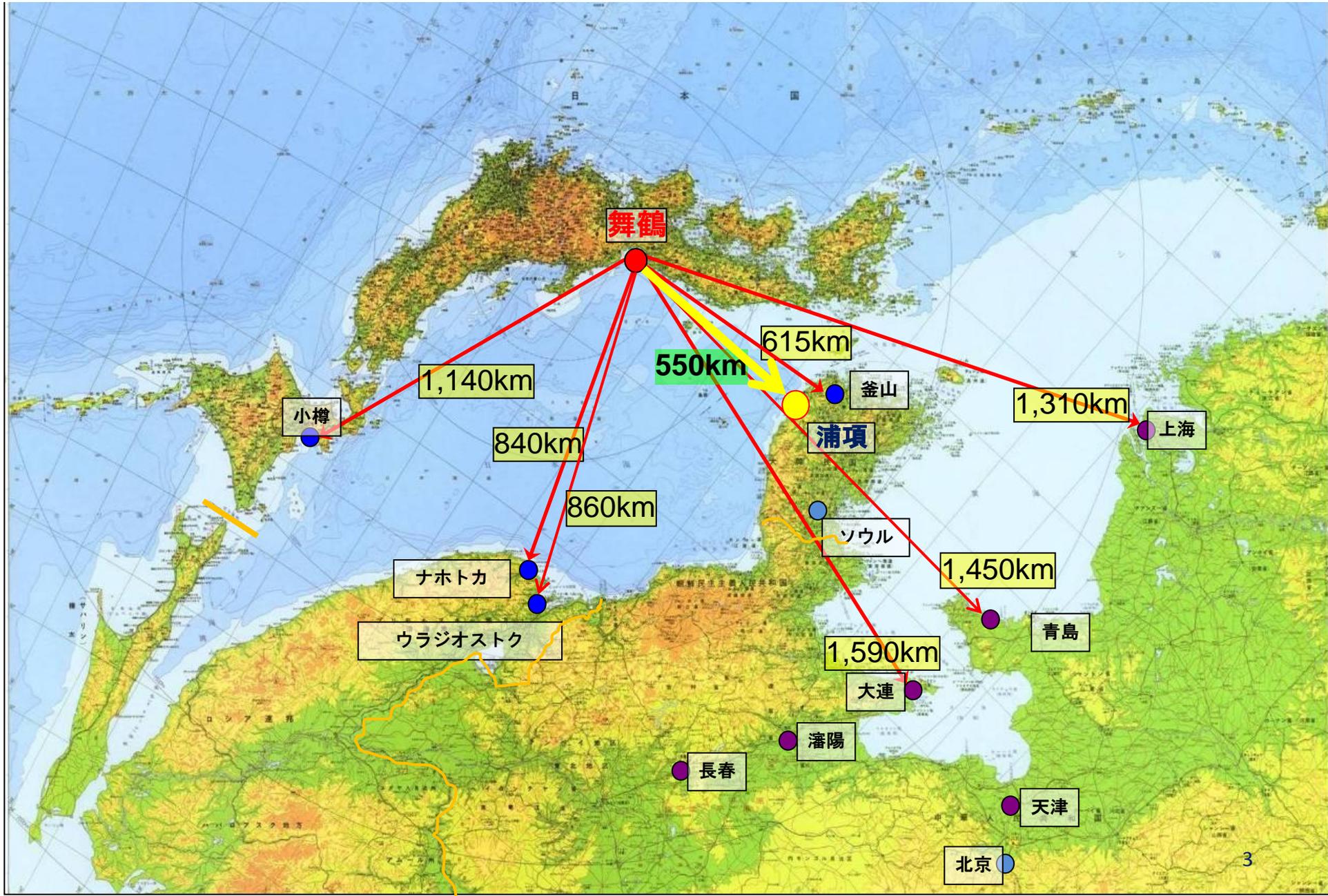
1. 京都舞鶴港の概要

2. 日韓国際フェリー航路

3. 物流トライアルの実施

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。

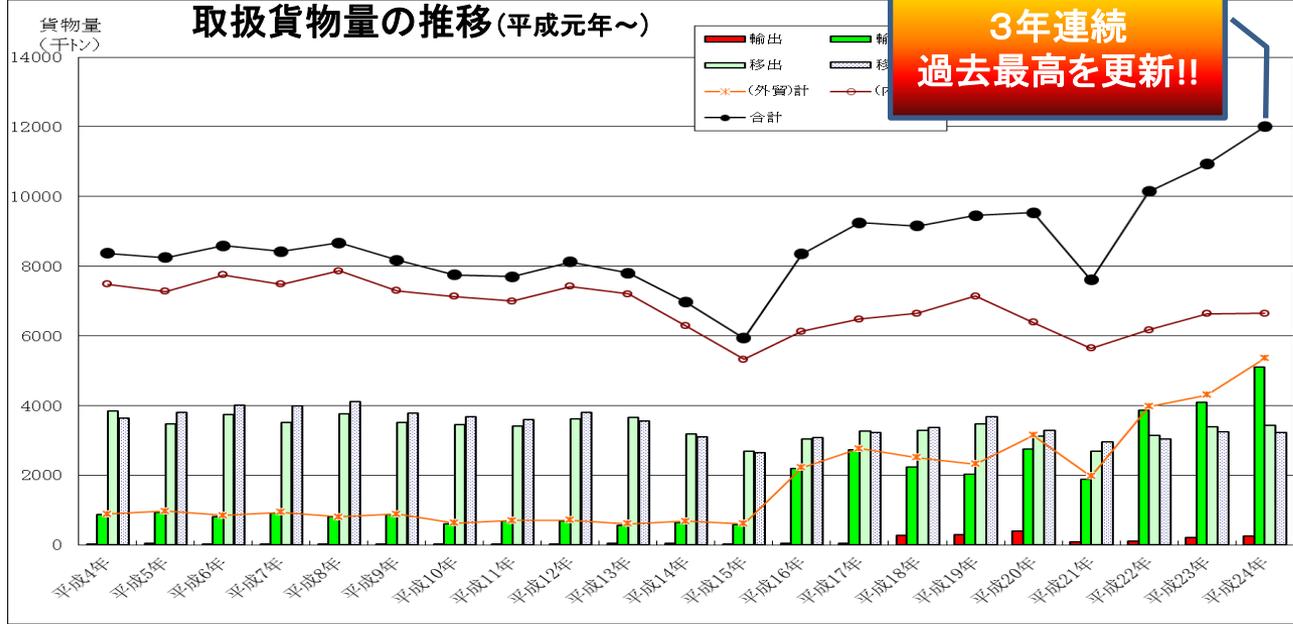
京都舞鶴港の埠頭・施設

第2埠頭	<p>総延長645m、4バース、水深－10～7.5m ガントリークレーン、多目的クレーン、上屋、倉庫</p> <p>主にバルク貨物を取り扱う埠頭。 現在は、クルーズ客船のふ頭としても活用</p>
第3埠頭	<p>総延長370m、2バース、水深－10m 倉庫</p> <p>主に海上保安部が使用</p>
第4埠頭	<p>総延長185m、1バース、水深－10m/300m、3バース、－5.5m 上屋、倉庫</p> <p>主に不定期航路のバルク貨物を取り扱う埠頭。</p>
喜多埠頭	<p>総延長130m、1バース、水深－7.5m/240m、1バース、－13m</p> <p>主に木材を取り扱う埠頭。</p>
前島埠頭	<p>総延長540m、3バース、水深－5.5～8m 上屋</p> <p>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。</p>
舞鶴国際埠頭 みずなぎ埠頭	<p>総延長280m、1バース、水深－14m。 ガントリークレーン、上屋</p> <p>平成22年4月に供用開始されたコンテナ専用埠頭。</p>

京都舞鶴港の取扱貨物

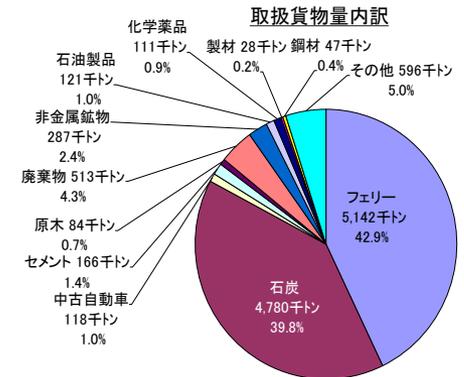
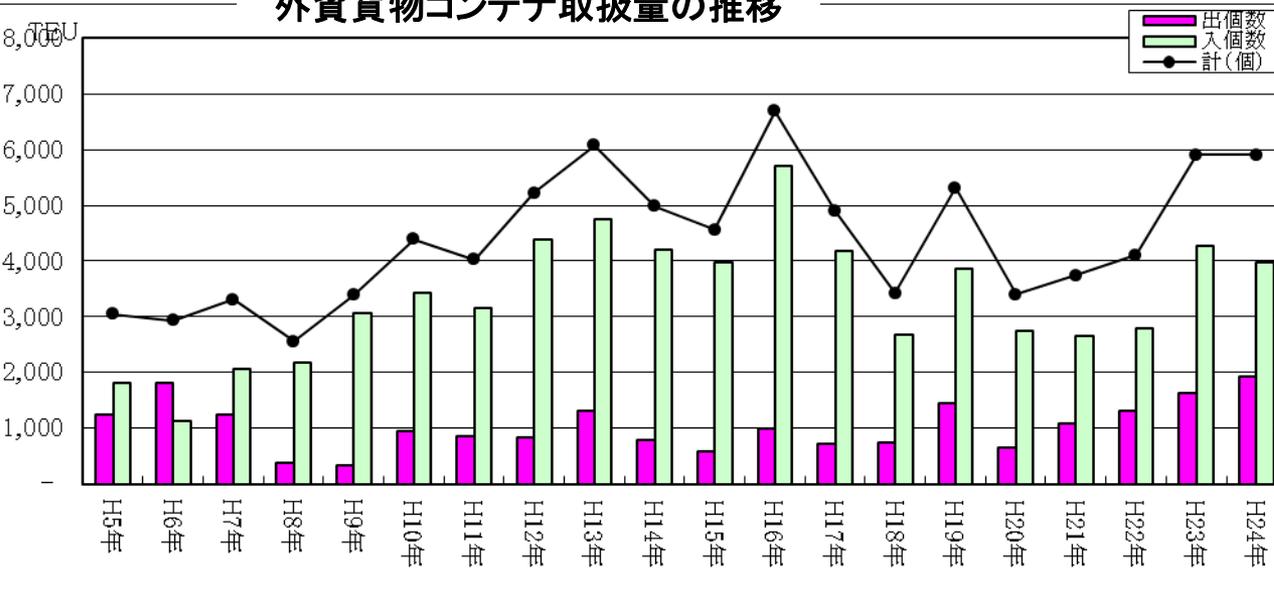
(単位:千トン)

取扱貨物量の推移(平成元年～)



	H22	H23	H24
輸出	107	198	257
輸入	3,864	4,098	5,099
外貿計 (内コンテナ TEU)	3,971 (4,103)	4,296 (5,902)	5,356 (5,902)
移出	3,134	3,388	3,431
移入	3,030	3,242	3,211
内貿計	6,164	6,630	6,642
合計	10,135	10,926	11,998

外貿貨物コンテナ取扱量の推移



(出典:京都舞鶴港統計年報)

京都舞鶴港の航路

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：1997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
 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、②③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ウラジオストク、舞鶴、横浜、浜田
 ③ウラジオ、舞鶴、福井
 運航船舶：①在来船 ②③RORO船
 便数（曜日）：①月2便程度 ②③月4便程度
 運航会社：①飯野港運(株) ②FESCO ③INDERTON
 開設年月：①1958年 ②2013年2月 ③2012年6月

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	0:05 → 20:45

発曜日	小樽発 → 舞鶴着
毎日	23:30 → 翌日21:15



京都舞鶴港と中京経済圏

平成26年度中に、舞鶴若狭自動車道と京都縦貫自動車道が全線開通。中京経済圏との距離が大幅に縮小。ますます便利に！
名古屋駅 195 km 192分 → 149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

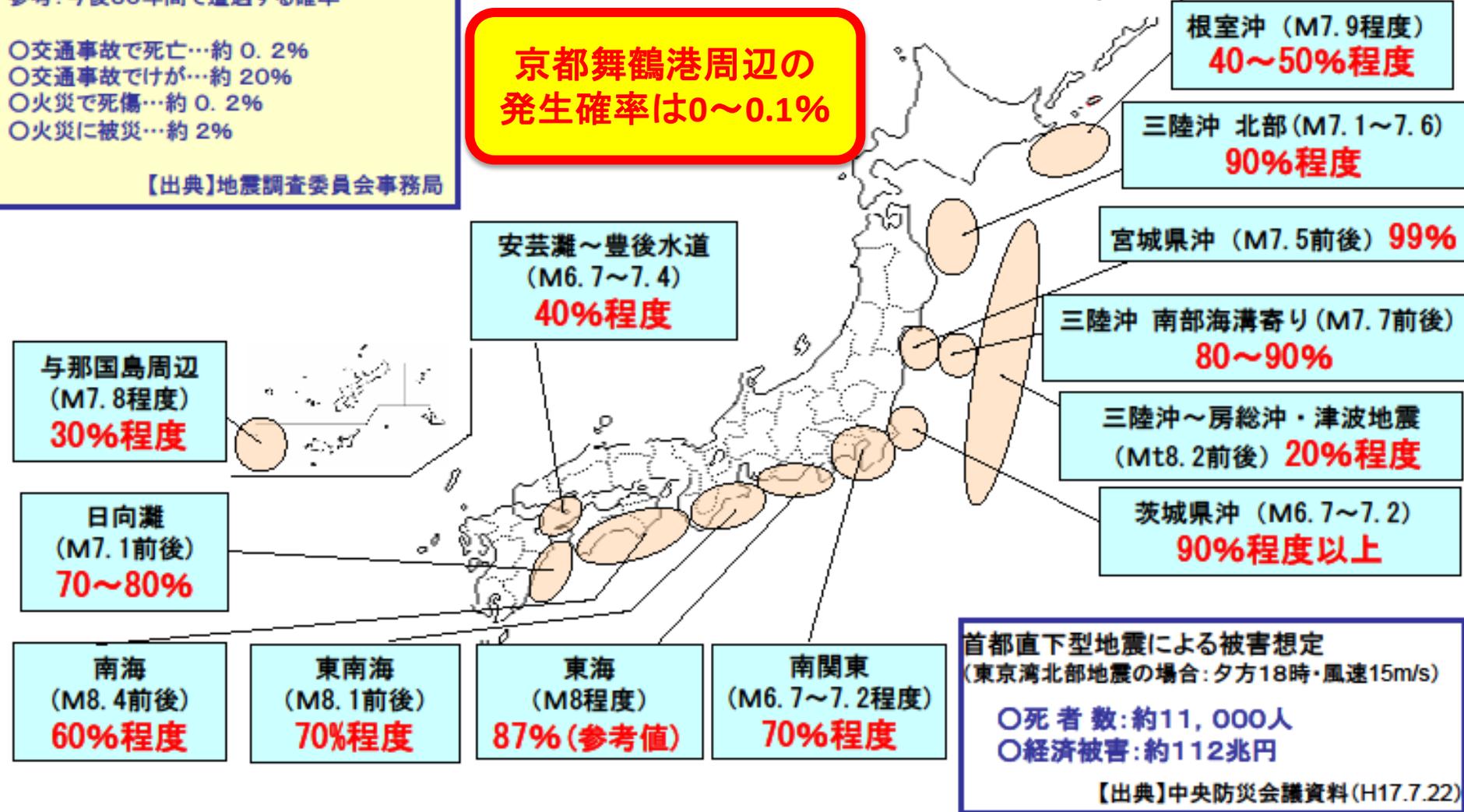
地震調査研究推進本部「海溝型地震の長期評価の概要」
(算定基準日 平成23年(2011年)1月1日)より作成

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)

日本海側拠点港の目標に向けて

※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：韓国浦項とのフェリートライアルの実施(H24年7月30日～8月1日)

韓国浦項との物流トライアルの実施(H26年3月10日～3月13日)

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：ロシアとのコンテナトライアルの実施

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寄港決定

(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14回入港予定)

2. 日韓国際フェリー航路

日韓国際フェリー航路開設に向けた取組について

1 平成24年度の取組と成果

1	平成24年7月31日 ～8月1日	国際フェリー トライアル	経済交流セミナーの開催、定期航路開設 に向けた日韓共同宣言、日韓地域間交流 推進のための宣言
2	平成25年1月18日 ～21日	中学生交流	浦項市の中学生26人が舞鶴を訪問し、文 化体験に参加し、ホームステイを実施



2 平成25年度の取組

1	平成25年12月20～23日 平成26年 1月17～20日	中学生交流	舞鶴市の中学生が浦項市を訪問 浦項市の青少年サッカーチームが 舞鶴市を訪問
2	平成26年3月10～13日	物流トライアル	物流トライアルを平成26年3月に実 施予定

(目標) 平成27年上半期に日韓定期航路開設

浦項迎日湾港概要

- 2009年供用開始。慶尚北道唯一の国際貿易港。
- 2012年取扱貨物量14.7万TEU。主たる取扱品目は、鉄鋼製品(ポスコ)、自動車KD(双龍自動車、マツダ自動車)等。
- 背後には亀尾・大邱等に工業団地が集積し、日本からの企業進出も多数。
- 今後、中国東北三省や極東ロシア等、韓国における北方航路の中心拠点港湾。

コンテナ埠頭



浦項周辺には韓国製造業のビッグフォーの工場が集積

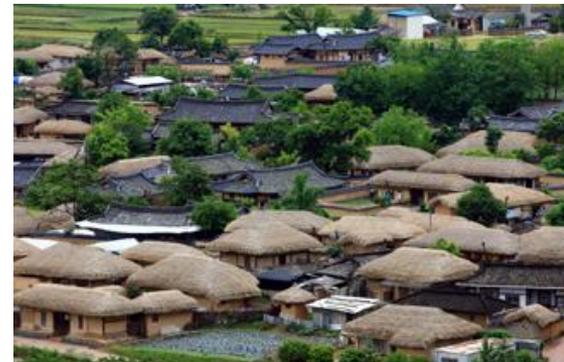


浦項市近郊の観光地(50キロ圏内)

1 浦項近郊の世界遺産



千年の古都 慶州(石屈庵、仏国寺)



儒教文化の発祥地
安東(アンドン)

2 浦項市内の観光地



九龍浦 日本家屋通り



浦項運河



迎日台

京都舞鶴港－韓国浦項港フェリーの機能 <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…約半日、フェリー…約1日 : 名古屋～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98.6%、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！



阪神港－釜山便と比較し130kmの有利
言わば、「海を走るハイウェイ」航路

京都・中京圏・首都圏～慶尚北道・ソウル間の最短ルート

日韓の世界遺産をつなぐ新しい観光ルートの開発



大韓民国の首都-ソウル



儒教文化の故郷-安東



千年古都-慶州



千年の都-京都



大阪



奈良

3. 物流トライアルの実施

物流トライアルの概要

1 趣旨

平成27年上半期の京都舞鶴港と韓国浦項港間における国際フェリー定期航路の就航を目指し、実船を使ったトライアルを実施

2 目的

- (1) 本航路を使った国際複合一貫輸送の有用性への理解促進
- (2) 通関手続きの検証、現地工場への輸送状況の把握

3 実施時期(予定)

月 日	3/10(月)	3/11(火)	3/12(水)	3/13(木)
行 程	浦項 16:00発	舞鶴 10:00着	舞鶴 16:00発	浦項 10:00着

4 使用船

DBSクルーズフェリー株式会社 イースタンドリーム号

(現在、境港～東海(韓国)～ウラジオストク航路で運航中のフェリー船)

物流トライアルの使用船



1 名称	イースタンドリーム (M. V. Eastern Dream)	
2 諸元	(1) 総トン数	13,000トン級
	(2) 全長	140メートル
	(3) 全幅	20メートル
	(4) 速力	20.15ノット
	(5) 乗員・乗客	530人
	(6) 貨物積載量	130TEU

※ 現在、境港～東海(韓国)～ウラジオストク(ロシア)を運航中のフェリー船

京都舞鶴港—韓国浦項港フェリー— ＜2015上半期就航予定＞



日韓の新たな高速物流輸送網の形成