

はばたくみなとまいづる 恵みのプラン

中国航路

ロシア航路

韓国航路

平成24年3月
京 都 府

北海道フェリー航路

目 次

I	京都舞鶴港の概要	...1
II	京都舞鶴港の現状と課題	...5
III	京都舞鶴港の将来像	...7
IV	京都舞鶴港の振興施策	...8
V	京都舞鶴港の空間利用	...26
VI	目指す姿の実現に向けた当面の取組戦略	...31
VII	長期構想の位置付け等	...45

I 京都舞鶴港の概要

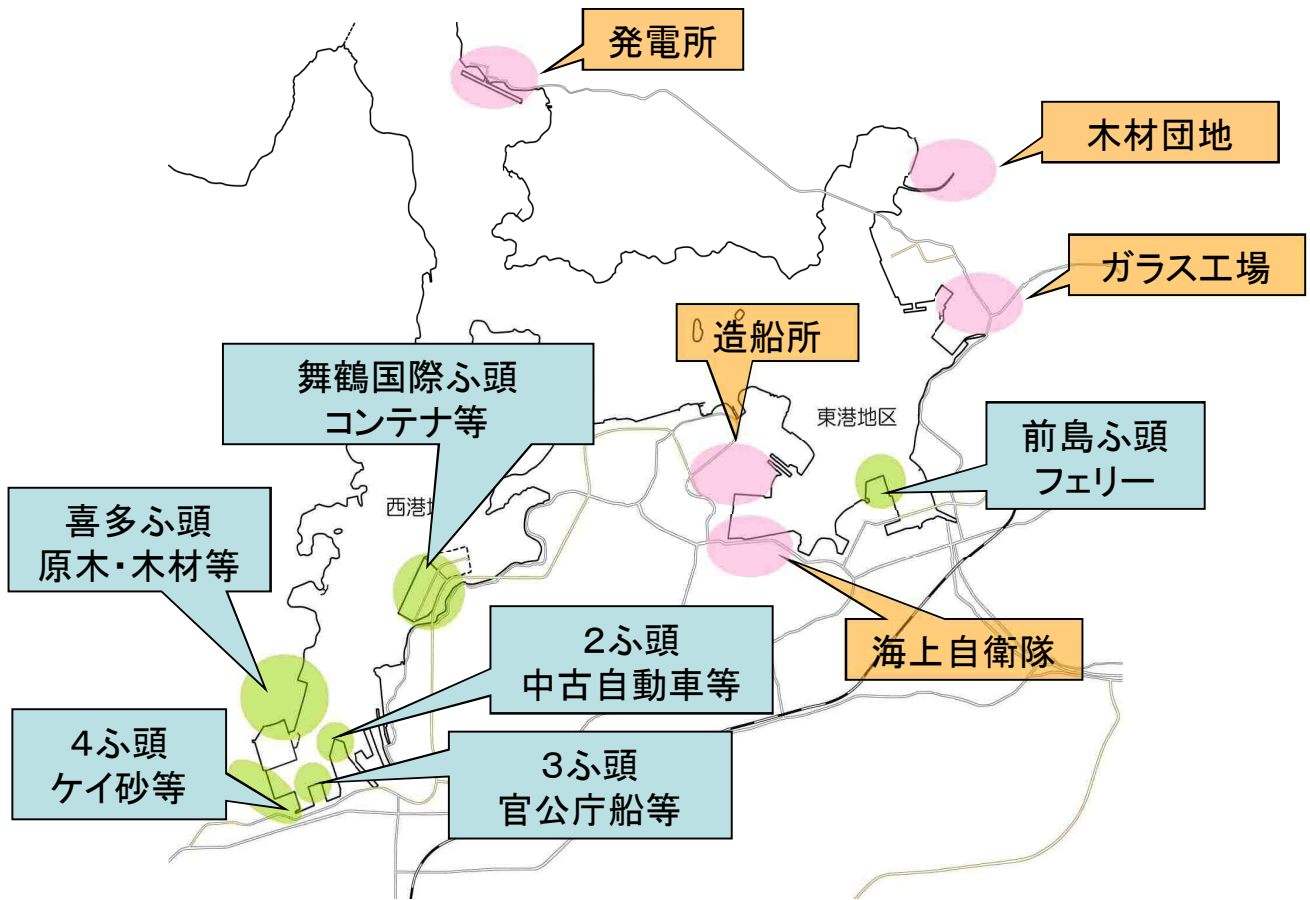
1 位置



2 年表

1901年	明治34年	舞鶴鎮守府開庁	1968年	昭和43年	西港第4ふ頭完成
1913年	大正 2年	西港第1ふ頭完成	1975年	昭和50年	西港第3ふ頭完成
1938年	昭和13年	西港第2ふ頭完成	1986年	昭和61年	西港第2ふ頭完成
1943年	昭和18年	軍の管理下となり商港機能ほぼ停止	1987年	昭和62年	東港前島ふ頭完成
1945年	昭和20年	終戦、鎮守府解体	1990年	平成 2年	韓国コンテナ定期航路開設
1948年	昭和23年	運輸省直轄事務所設置	1995年	平成 7年	西港喜多ふ頭完成
1951年	昭和26年	重要港湾指定	1999年	平成11年	中国コンテナ定期航路開設
1953年	昭和28年	港湾管理者が京都府に移行	2010年	平成22年	舞鶴国際ふ頭完成
1958年	昭和33年	ナホトカ定期航路開設			

3 港湾機能



4 定期航路



韓国定期航路

釜山→舞鶴→敦賀→金沢→釜山
週1便

中国定期航路

青島→大連→舞鶴→新潟
→伏木富山→金沢→境港→青島
週1便

ナホトカ定期航路

ナホトカ→新潟→舞鶴→門司
→神戸→大阪→名古屋→横浜
→常陸那珂→ナホトカ
月1~2便

トランス・シベリア・コンテナ航路

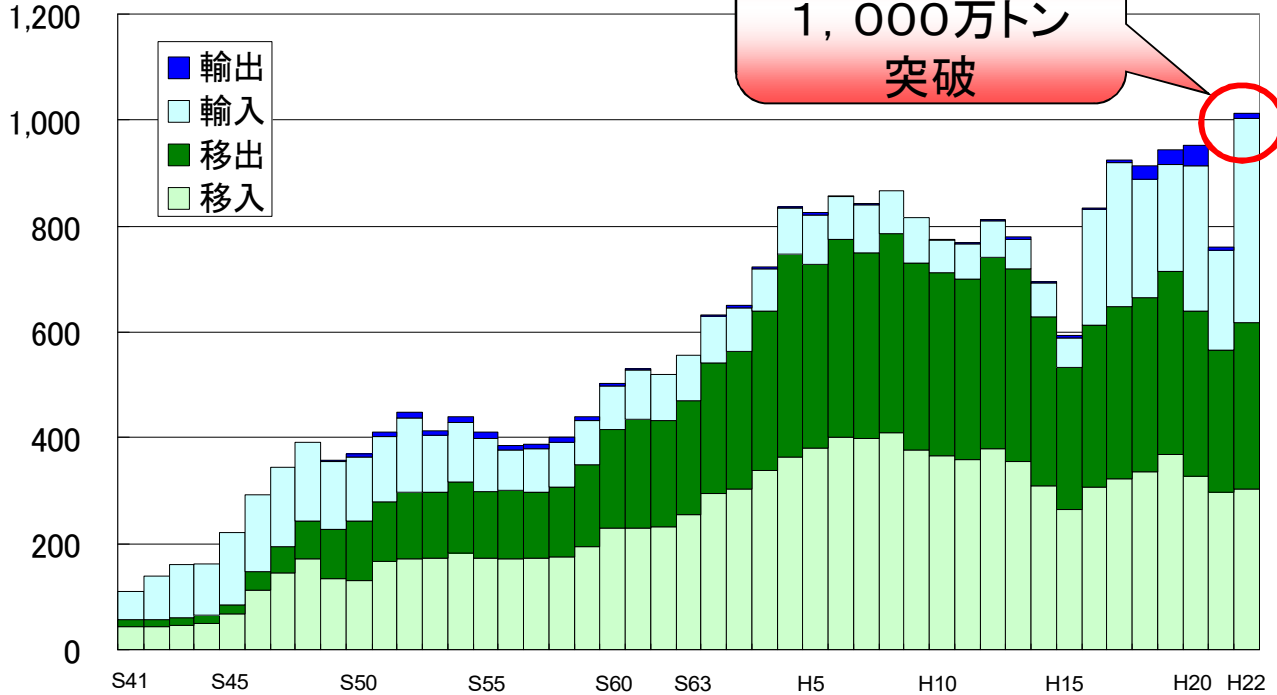
休止中

北海道フェリー

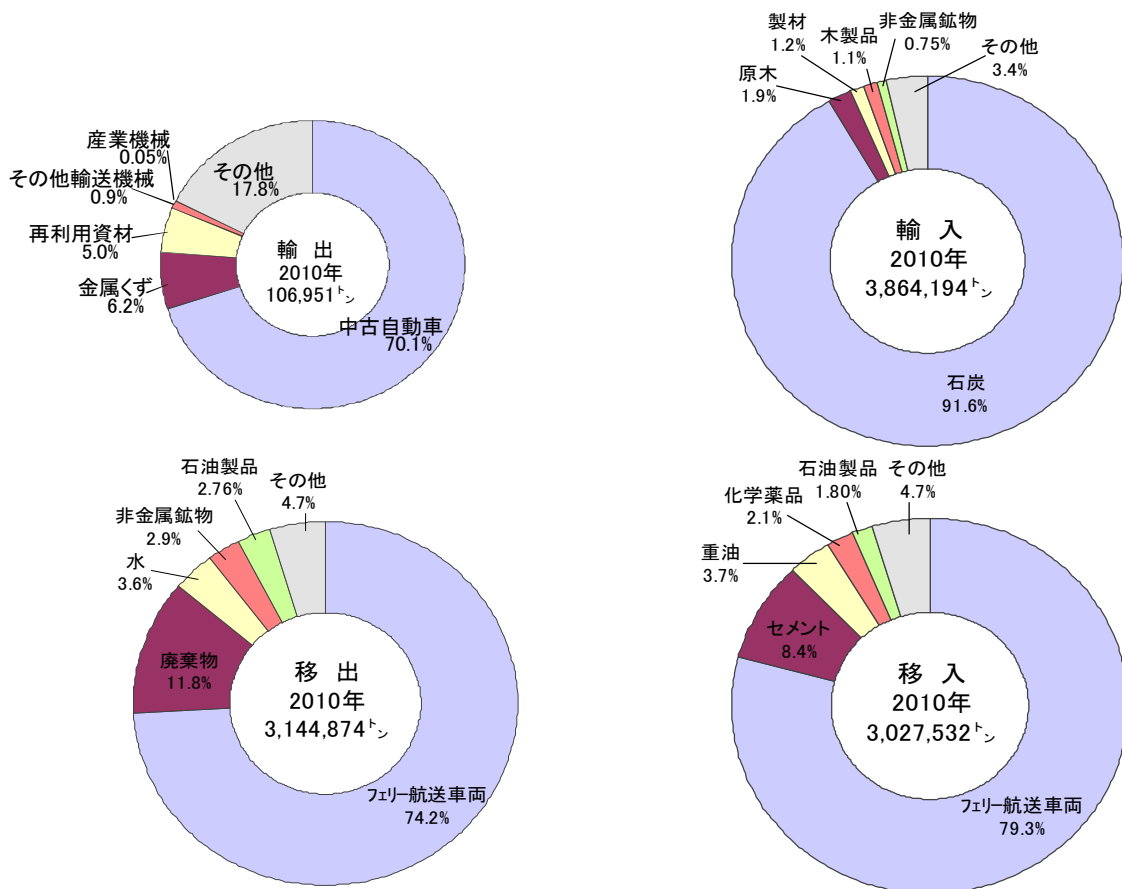
舞鶴→小樽
週7便

5 取扱貨物量

(万トン)



取扱貨物量の推移



H22取扱貨物の内訳

6 高速道路ネットワーク整備状況



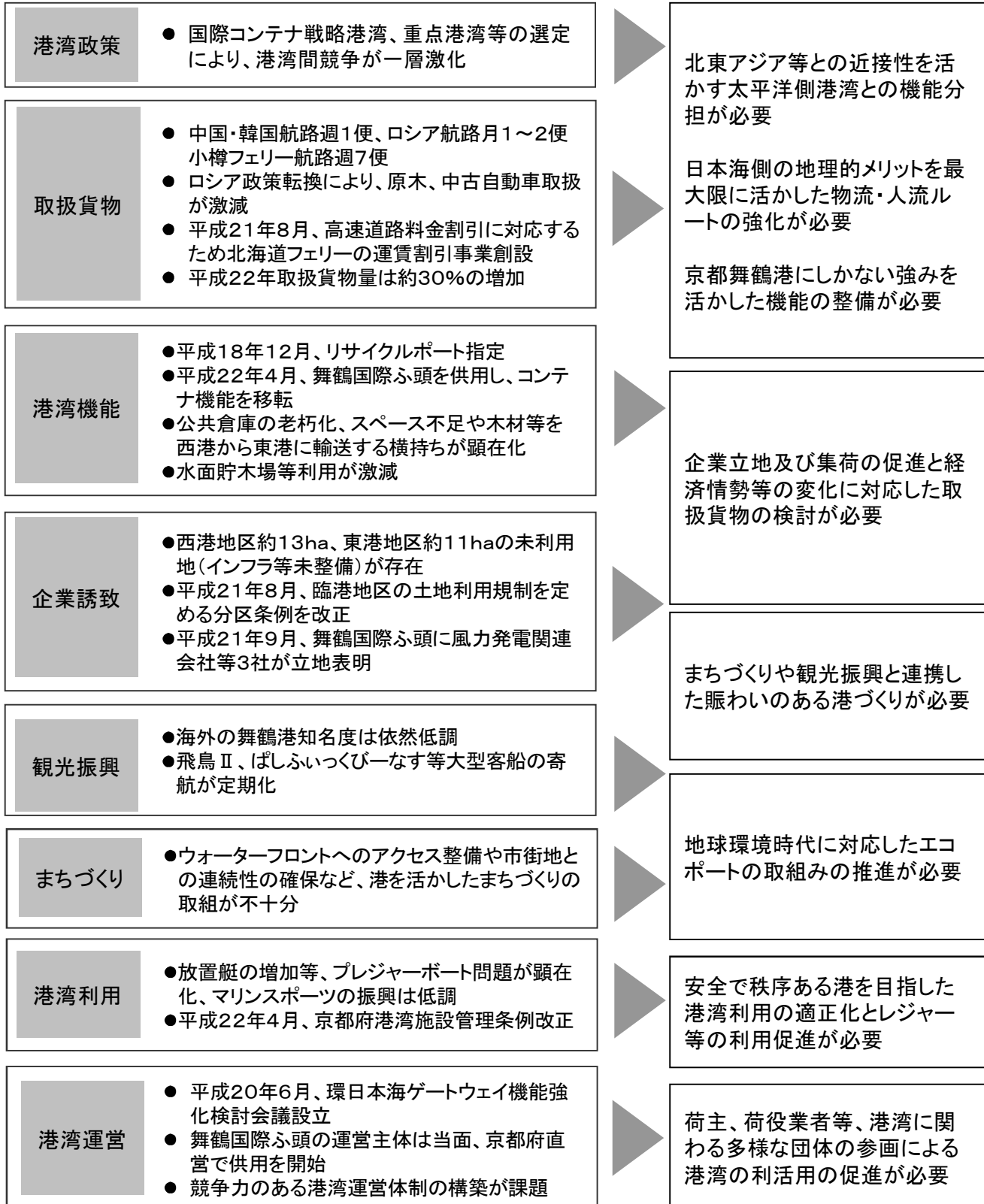
7 主要企業立地状況



II 京都舞鶴港の現状と課題

京都舞鶴港の現状

京都舞鶴港が抱える課題



振興施策の方向

施策のキーワード

- ・大阪湾諸港と日本海側港湾との機能分担・連携による効率的な物流体系の構築
- ・敦賀港等との連携による航路誘致、集荷対策
- ・北海道経済界との連携によるフェリー人流・物流の拡大
- ・フェリー、RoRo船によるユニット貨物輸送等の強化
- ・既存航路の維持、安定化と新規航路開拓の推進
- ・対岸諸国(中国、韓国、ロシア等)との連携強化
- ・シベリアランドブリッジ等を活用した新たな物流・人流ルートの開拓
- ・ホットデリバリーサービスの展開やCIQの強化等、港のソフト機能の充実
- ・京阪神都市圏との連携強化等のための京都縦貫自動車道等の整備推進
- ・エネルギー資源の輸入拠点など日本海側のゲートウェイ機能の強化
- ・広域防災機能の導入など太平洋側のバックアップ機能の強化
- ・海事関係機関の集積や地震の少ない地域特性を活かした防災機能の強化

- ・北部振興につながる港湾背後地への企業立地の促進
- ・北近畿地域広域集荷によるコンテナ貨物の増加
- ・京都舞鶴港を活用した物流拠点や環境関連企業の誘致
- ・京都府内や近隣地域の企業が活用しやすい環境整備
- ・ポートエリアならではのものづくり産業や外需産業の誘致
- ・舞鶴国際ふ頭供用等に伴う西港の機能再編
- ・臨港地区の土地利用計画の見直し
- ・ガラス材料、木材等、主要貨物の横持ち輸送の解消

- ・中国人旅行者等、北東アジアからの誘客による人流の促進
- ・国際フェリー、クルーズ船等による海外との交流の促進、人流機能の充実
- ・魅力あるウォーターフロントの整備
- ・宮津港と一体的に運営するなど、京都のブランドを活かした観光振興の推進
- ・市街地と港との連続性の確保など、みなとを活かしたまちづくりの促進

- ・リサイクルポートの取組の強化及び静脈物流網の構築
- ・エコポート舞鶴港の推進
- ・環境関連企業の集積
- ・フェリー人流・物流の拡大によるモーダルシフトの推進
- ・太平洋側港湾との機能分担による陸上、海上輸送時間の短縮
- ・自然環境の保全や漁業振興に配慮した環境再生の取組の推進

- ・係留施設の整備等、プレジャーボート対策の推進
- ・国際船舶港湾保安法に伴う港湾の保安対策強化
- ・既存ストックの適切な維持管理と有効利用

- ・環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議の活用
- ・官民一体のターミナル運営体制等の構築
- ・京都舞鶴港利用促進パートナーシップ企業の組織化、支援
- ・リサイクルポート協議会の設立

物流
・
人流

観光
・
交流

連携

地域
振興

安心
・
安全

環境

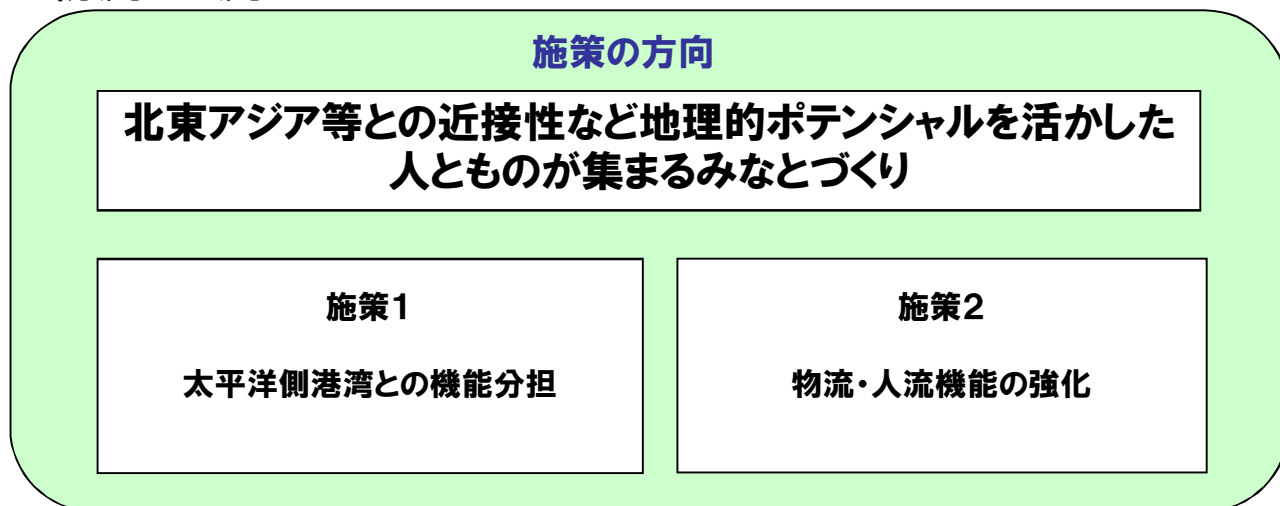
Ⅲ 京都舞鶴港の将来像

京都舞鶴港の目指す姿として、「日・中・韓・露等の人・もの・情報
が交流する関西経済圏の日本海側ゲートウェイ」を掲げ、「物流・人
流」「観光・交流」「連携」「地域振興」「安心・安全」「環境」の6つの
キーワードで、多様な振興施策を進めます。



IV 京都舞鶴港の振興施策

1 物流・人流



施策1 太平洋側港湾との機能分担

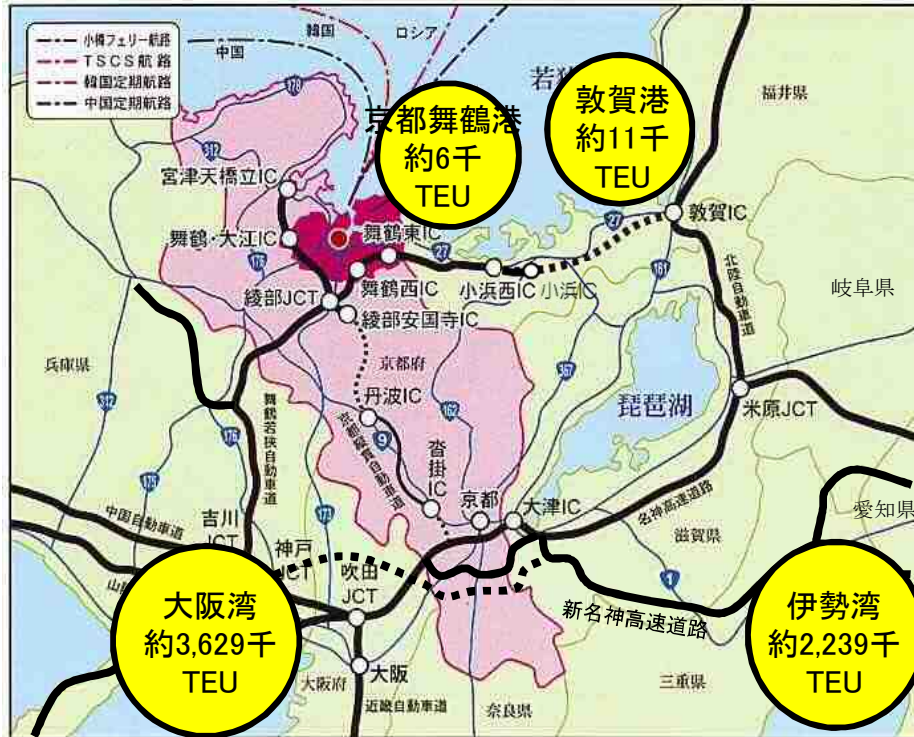
○地理的優位性を活かしたホットデリバリーサービスを可能とする物流拠点機能の強化

近年、東アジア地域との水平分業化を支えるサプライ・チェーン・マネジメントの進展により、日中航路を中心に、定時制・高速性を有したホットデリバリーサービスが展開されています。大阪ー上海間を50時間程度で就航するなど、国内物流並の高速国際一貫輸送サービスが可能となっています。京都舞鶴港では、対岸諸国と近接する地理的優位性を活かし、ホットデリバリーサービスが可能となる物流拠点機能の強化を推進します。



○関西・東海経済圏をにらんだ日本海側ゲートウェイ機能の強化・安定化

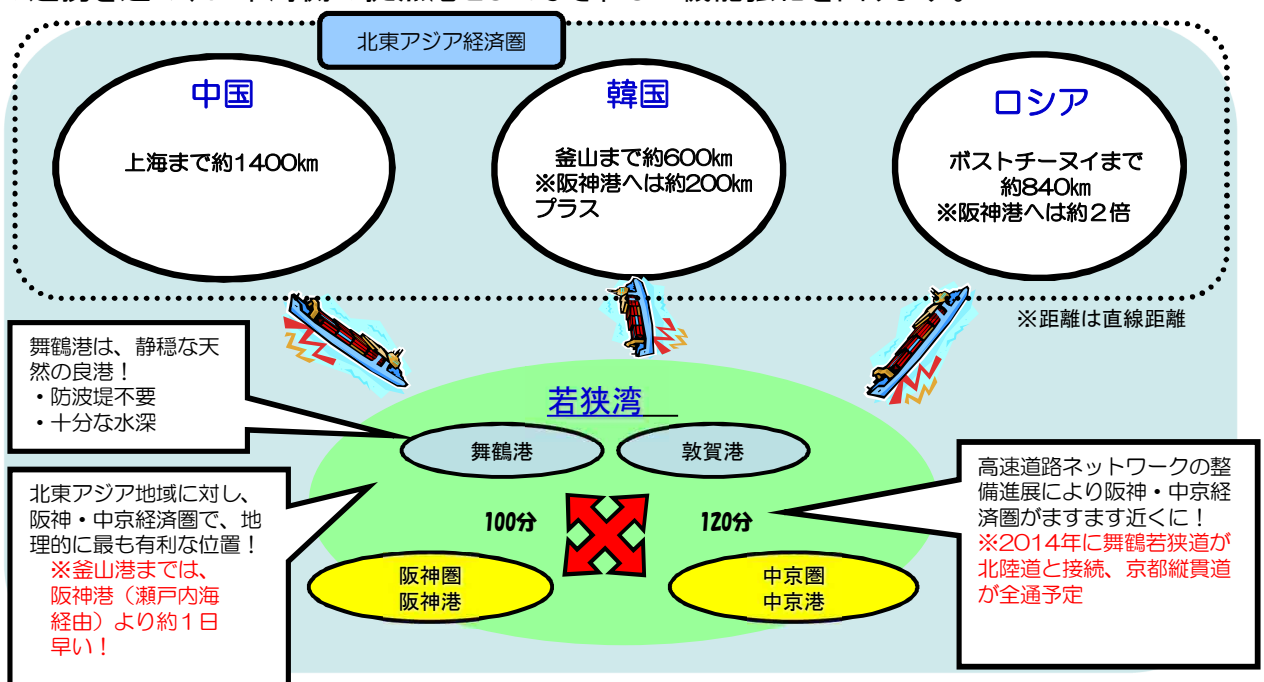
若狭湾の背後圏となる近畿、東海圏の2009年GDP推計値は約130兆円と、スペイン・カナダに次ぐ世界で12位の経済ポテンシャルを有しています。一方、コンテナ取扱量は、大阪湾・伊勢湾の約600万TEUに対し、約2万TEUと、太平洋側に偏った状況となっています。今後は、大阪湾・伊勢湾の補完機能を一層発揮するため、敦賀港とも連携し、日本海側ゲートウェイ機能の強化を進めます。



近畿・東海三県・福井県のGDPは132兆円(H21)とスペイン、カナダに次ぐ世界第12位の規模

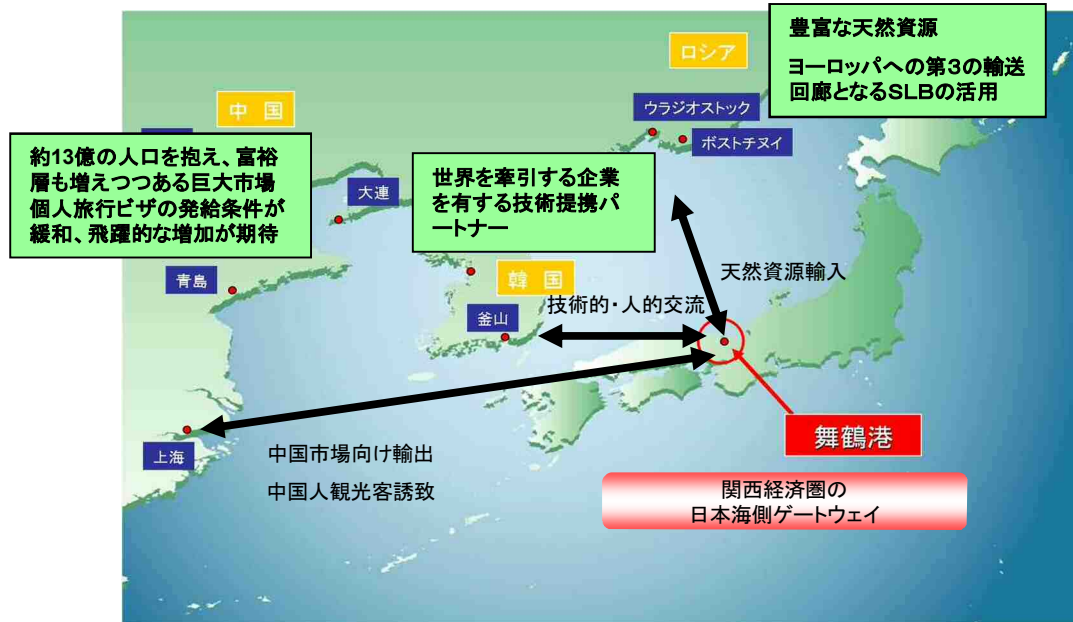
○敦賀港等との連携を通じた若狭湾としての日本海側拠点機能の強化

若狭湾は、中国上海まで約1,400km、韓国釜山まで約600km、ロシアポストチーヌイまで約840kmと、太平洋側港湾に比べ、地理的に極めて優位な位置にあります。また、今後の高速道路ネットワークの整備により、近畿・東海圏との大幅な時間短縮が見込まれています。今後は、京都舞鶴港と敦賀港の連携を進め、日本海側の拠点港としてふさわしい機能強化を図ります。



○対岸諸国の豊富なエネルギー資源等の輸入拠点としての機能の強化

京都舞鶴港の対岸に位置する北東アジア地域では、様々なポテンシャルを有しており、物流・人流の両面から今後活発な交流が期待されます。京都舞鶴港は、そのゲートウェイとして、ロシアの豊富な天然資源の輸入、巨大な市場である中国への輸出や観光客の集客等に対応可能できる港湾機能の充実を目指します。



○シベリアランドブリッジ等を活用した新たな物流・人流ルートの開拓

現在、日本－欧州間の海上輸送ルートは、インド洋、スエズ運河を経由し、阪神港からロシアの自動車産業集積地サンクトペテルブルグまで約40日を要しますが、京都舞鶴港からポストチーヌイ港を経由するTSR利用では約25日と大幅な短縮が可能となります。また、北極海を経由する航路開設の可能性もあり、今後、日本海側港湾の重要性は益々高まるものと考えられます。



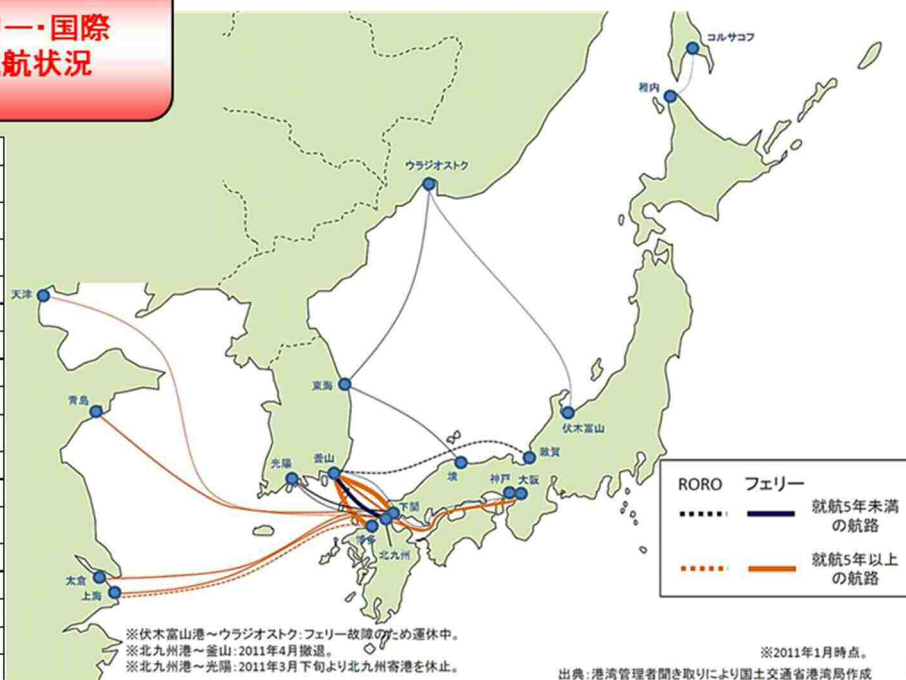
施策2 物流・人流機能の強化

○国際フェリー、RORO船等による国際ユニット貨物輸送等の強化

京都舞鶴港の対岸に位置する北東アジア地域では、様々なポテンシャルを有しており、物流・人流の両面から今後活発な交流が期待されます。京都舞鶴港は、そのゲートウェイとして、ロシアの豊富な天然資源の輸入、巨大な市場である中国への輸出や観光客の集客等に対応できる港湾機能の充実を目指します。

対岸諸国との国際フェリー・国際RORO船定期航路の就航状況

航路名	船型	運航頻度
稚内～コルサコフ	フェリー	年間2回往復 (6月～9月季節運航)
伏木富山～ウラジオストク	フェリー	月2回 (フェリー故障により運休中)
大阪～上海	フェリー	週1往復
大阪～釜山	フェリー	週3往復
神戸～大阪～上海	フェリー	週1往復
神戸～天津	フェリー	週1往復
境港～東海～ウラジオストク	フェリー	週1往復
下関～青島	フェリー	週2往復
下関～太倉	フェリー	週2往復 (1・2・10より旅客輸送休止)
下関～釜山	フェリー	毎日1往復
下関～光陽	フェリー	週2往復
北九州～釜山	フェリー	週6往復 (1・2・12・20より運休)
北九州～光陽	フェリー	週1往復
博多～釜山	フェリー	毎日1往復
敦賀～釜山	RORO船	週2往復
大阪～釜山	RORO船	週1往復
博多～上海	RORO船	週2往復



○対岸諸国における集荷体制の強化や国内の広域集荷による既存航路の維持、安定化と新規航路開拓の推進

成長著しい中国東北3省をはじめ、定期コンテナ航路を有する大連・青島、釜山、ナホトカを中心に、海外プロモーションセミナー等の開催、海外荷主・船社・フォワーダー等への個別企業訪問、販路開拓や集荷活動のための海外専任スタッフの配置等、集荷体制の強化、拠点整備等の取組を進めます。

○コンテナ、一般貨物、長距離フェリー貨物・旅客等、バランスのよい内外貿機能の発展、強化

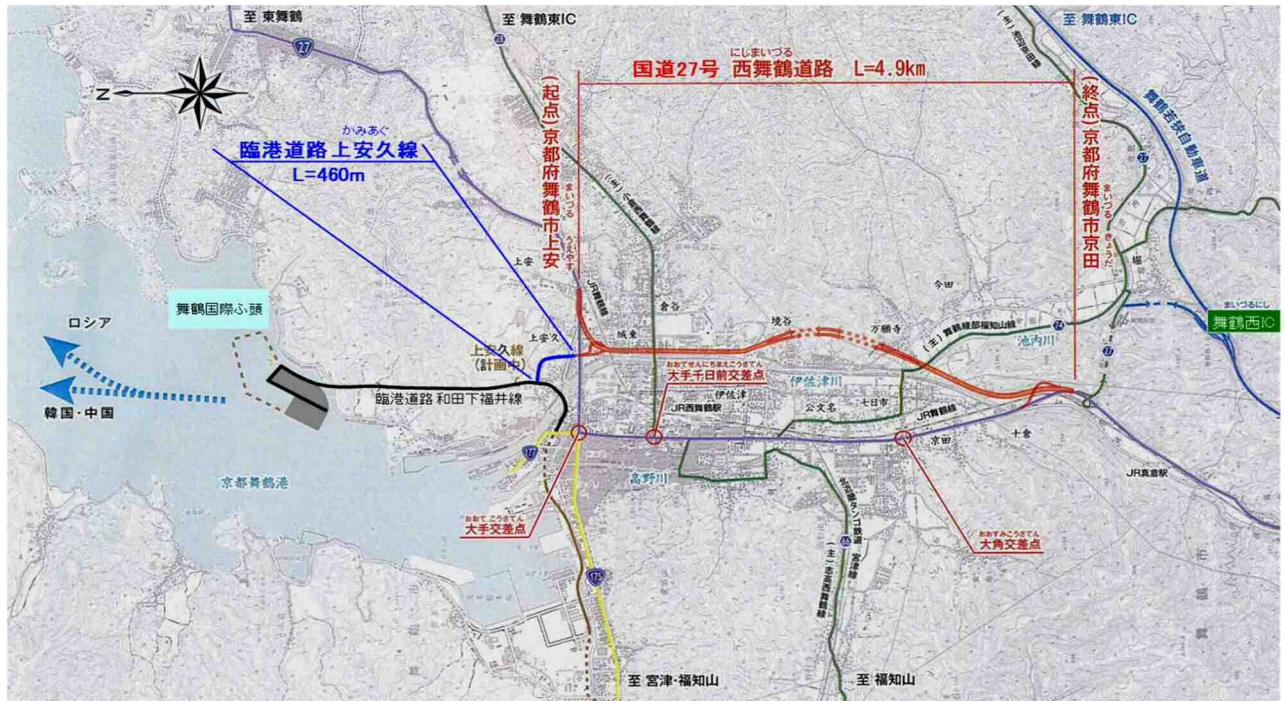
京都舞鶴港は、従来から中国、韓国、ロシアとの定期航路や北海道との長距離フェリー航路など、多様な航路を維持してきました。今後も、京都舞鶴港の取扱貨物量の約5割を担う長距離フェリーによる人流・物流の促進やコンテナ、バルク貨物の一層の拡大など、幅広くバランスのとれた内外貿機能の強化を目指します。

○CIQの強化や港湾関連手続きの簡素化など、企業が活用しやすい環境の整備

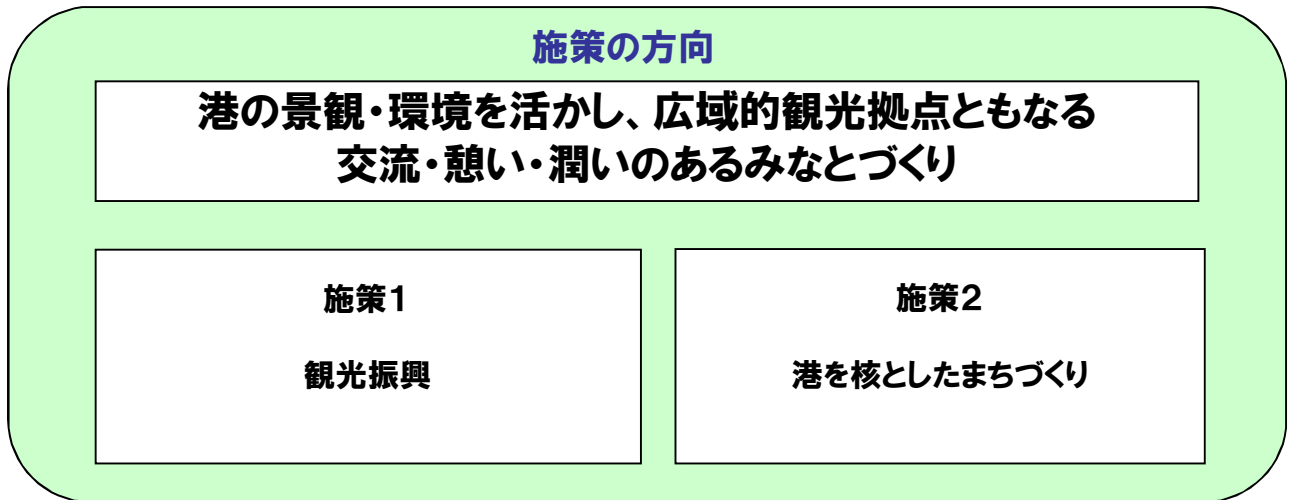
関係機関との連携により、CIQ(税関・出入国管理・検疫)の機能を強化し、日本海側の物流・人流拠点機能の更なる強化を目指します。また、京都舞鶴港では、平成15年度から港湾EDIを導入しており、引き続き、利用促進を図り、港湾関連手続きの簡素化を進めます。

○京都縦貫自動車道、国道27号西舞鶴道路、臨港道路等の整備推進

京都舞鶴港と京阪神地域を結ぶ動脈となる京都縦貫自動車道、敦賀港との連携を強化する舞鶴若狭自動車道等、高速道路ネットワーク整備を進めるとともに、ふ頭からインターチェンジまでの渋滞解消やふ頭間のリードタイムの短縮を図る国道27号西舞鶴道路や臨港道路の整備を進め、スピードを重視した物流サービスの向上を目指します。



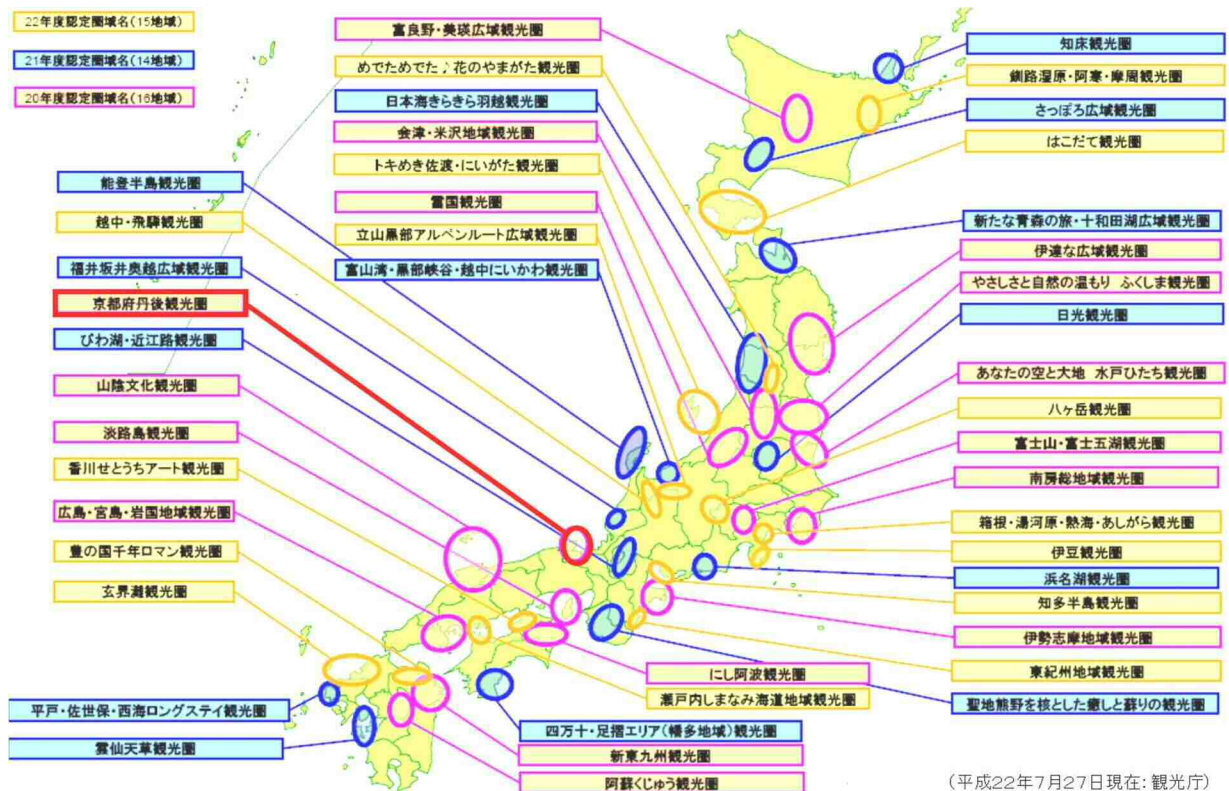
2 観光・交流



施策1 観光振興

○京都北部地域の広域観光圏と一体となった観光振興の取組の強化

京都府では、全国45地域の観光圏の1つとして、京都府丹後観光圏の認定を受け、丹後地域観光振興プランを策定し、舞鶴港を活かしたクルーズ観光、赤れんが倉庫群等の産業遺産の活用や舞鶴港を活かした外港航路便による韓国等海外からの誘客促進等を掲げています。京都舞鶴港では、今後、これらの戦略と連携した観光振興の取組を強化します。

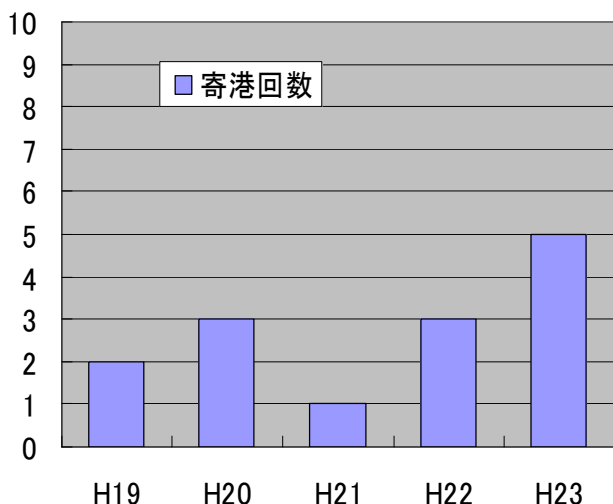


○中国人旅行者等、北東アジアからの誘客による人流の促進

平成22年の海外からの訪日旅行者は860万人を超え、今後、中国の個人旅行ビザの発給条件緩和等により、一層の増加が期待されます。京都舞鶴港は、京都、奈良等の世界遺産や天橋立等、集客力のある観光資源を背後地に抱えており、今後、国際フェリー航路の誘致等、海外旅行者の日本海側のゲートウェイとしての機能強化を積極的に進めます。

○国際フェリー、クルーズ船等による海外との交流の促進

京都舞鶴港では、飛鳥Ⅱ、ばしふいっくびいなす等の大型クルーズ船等の寄港が平成22年3回、平成23年には5回実施されるなど、増加傾向にあります。今後とも、日本海側諸港と連携しながら、積極的に国際クルーズ船を誘致し、日本海側ゲートウェイとしての機能強化を積極的に進めます。



○北海道定期フェリーによる北海道等との観光の促進

京都舞鶴港—小樽港間を週7便運航されている新日本海フェリーは、年間、約8万人に利用されているほか、中国人旅行者を対象としたモニターツアーが実施されるなど、京都、北海道双方の観光振興において重要な役割を担っています。今後とも北海道、小樽市等との連携により一層の利用促進を図り、北海道との観光交流を進めます。

○宮津港との連携による京都のブランドを活かした観光振興の推進

京都舞鶴港の国外における知名度は依然低調であり、国際的に知名度の高い「京都」ブランドを活用した観光振興を推進するため、宮津港との連携強化を図ります。京都舞鶴港と宮津港は直線距離で10kmと近接しており、物流・人流における広域的連携が可能となるほか、港湾機能の分担により、効率的な事業投資が可能となるなど、様々な効果が期待できると考えられます。

○赤れんが倉庫群や近畿百景第1位に選定された五老ヶ岳の景観等の観光資源の積極的活用

東港には明治34年の舞鶴鎮守府開庁時に建設された赤れんが倉庫群や旧海軍施設が現存し、レトロでロマンチックな街並みが続きます。また、五老ヶ岳からの西港を中心とした景観は、近畿百景の第1位に選定されています。今後とも、これらの観光資源を積極的に活用した観光振興に積極的に取り組みます。

施策2 港を核としたまちづくり

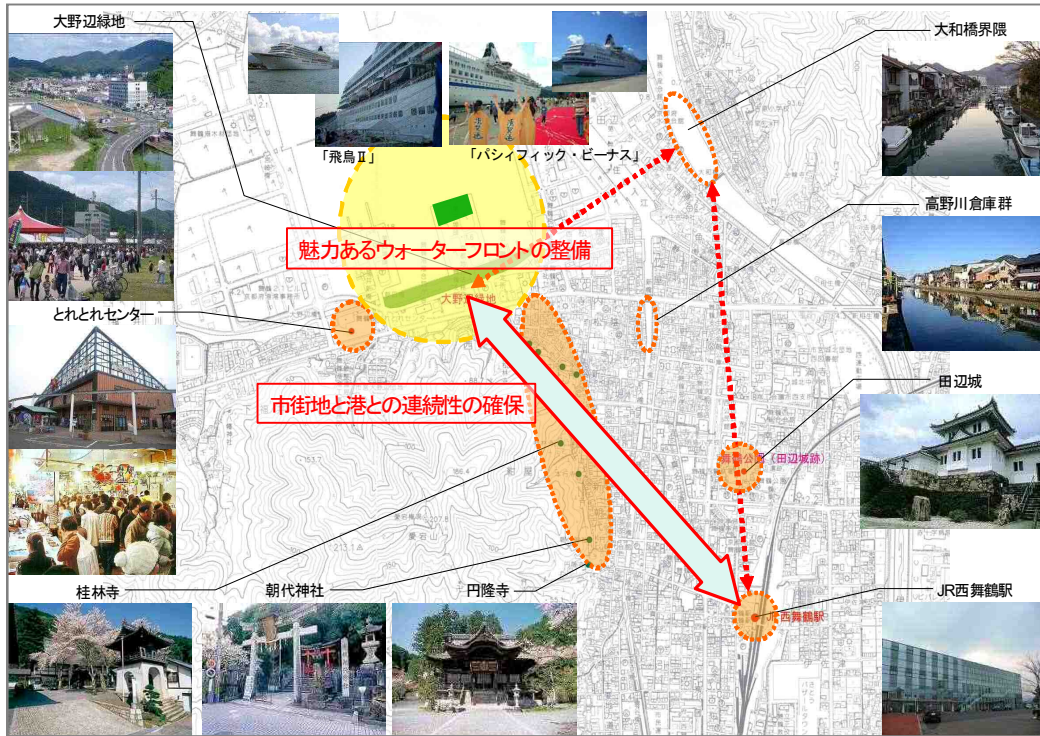
○魅力あるウォーターフロントの整備

港湾は物流や人流機能だけでなく、ふ頭からの景観やベイエリアの雰囲気を活用した賑わいや交流の場としての機能も有しています。京都舞鶴港では、第2ふ頭～第4ふ頭周辺や前島フェリーふ頭周辺の港湾緑地を中心に、魅力あるウォーターフロントの整備を進め、地域住民に親しまれる港づくりを進めます。

○背後地域と一体となったみなとを活かしたまちづくりの促進

京都舞鶴港は、古くから港を核として東舞鶴、西舞鶴の市街地が形成されてきました。今後も、市街地と港との連続性の確保や賑わいや交流の場の創出等、東港・西港それぞれの海と港の資源を活かし、市民や来訪者にとって身近で魅力的な環境整備を進めます。

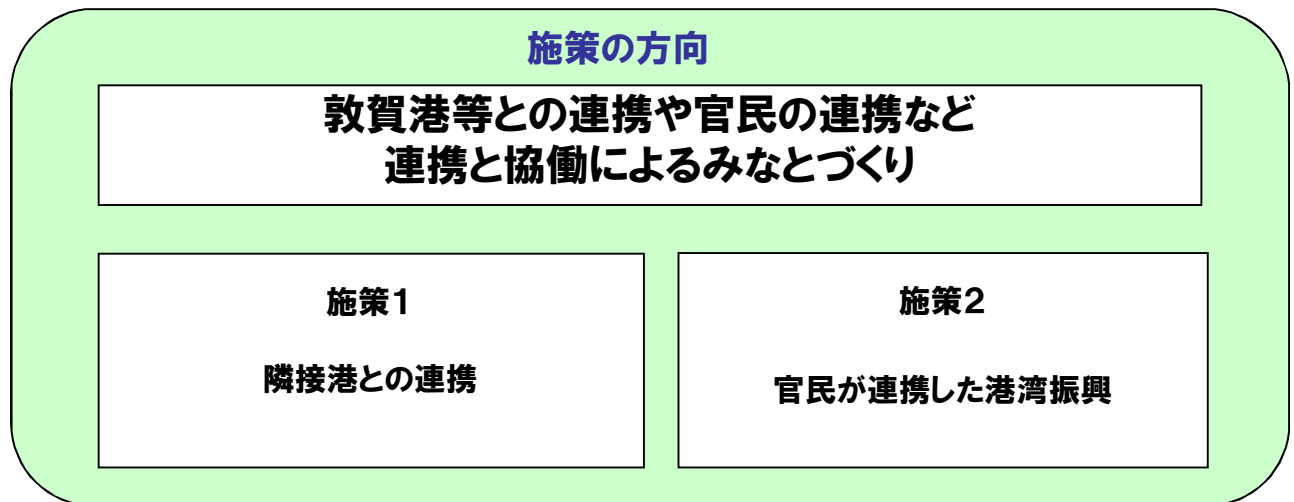
西港地区 ウェストハーバー構想



東港地区 イーストハーバー構想



3 連携



施策1 隣接港との連携

○敦賀港等との連携等を通じた若狭湾としての日本海側拠点機能の強化

対岸諸国との物流・人流の機能強化を目指し、日本海諸港と連携した航路誘致やポートセールスを推進します。特に、若狭湾、大阪湾、伊勢湾に囲まれた巨大な経済圏と対岸諸国との経済交流を進めるため、敦賀湾との連携による若狭湾の国際・国内の物流・人流拠点機能の強化を推進します。

○宮津港との連携による一体的な管理運営の実施

京都舞鶴港と宮津港は直線距離で10kmと近接し、国道178号、KTR等で直結するとともに、京都縦貫自動車道、近畿自動車道により京阪神地域に直結する同一の経済圏を形成しています。このため、両港の機能分担と一体的な管理運営により、効率的な事業投資を進めるとともに、国際的に知名度のある「京都(KYOTO)」のブランドを活用した集荷、集客、企業誘致等に取り組みます。

施策2 官民が連携した港湾振興

○民の視点の導入によるターミナル運営体制の構築や港に関わる官民各主体による連携の強化

京都舞鶴港の今後の港湾運営については、平成21年9月、舞鶴港港湾審議会の「効率的なターミナル運営や価格競争に弾力的に対応できるターミナルオペレーションが可能となるよう、指定管理者制度の活用等、より効率的・効果的な管理運営体制の構築に取り組むべき」との答申を踏まえ、京都舞鶴港に関わる官民の関係機関が連携し、指定管理者制度の導入等について検討を進めることとしています。

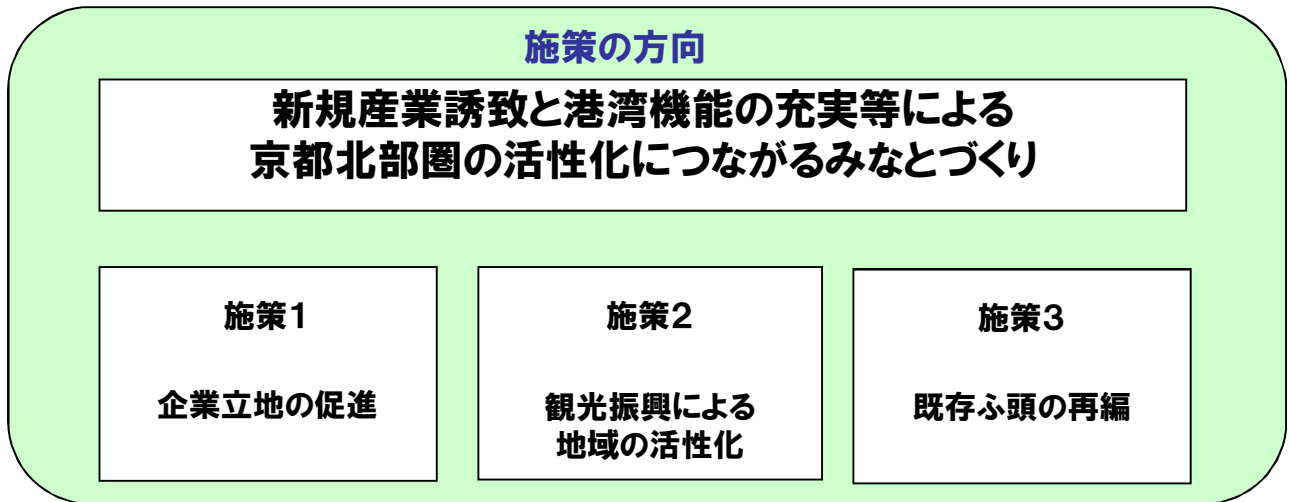
○国際物流戦略チームや環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議による拠点機能強化検討

平成20年6月、関西経済連合会を中心に、国、京都府、舞鶴市等が参画する環日本海ゲートウェイ機能強化検討会議が設置され、ロシア極東への物流調査団派遣や北東アジアランドブリッジ輸送の研究など、京都舞鶴港の機能強化方策が検討されています。また、関西の産学官で構成する国際物流戦略チームにおいても、日本海側の拠点港として、阪神港との機能分担のあり方、京都舞鶴港のゲートウェイ機能の強化策の検討を進めることとされています。今後も、国や経済界等と連携し、京都舞鶴港の関西経済圏における日本海側のゲートウェイとしての機能強化を図ります。

○京都舞鶴港利用促進パートナーシップ企業の組織化、支援

平成22年5月、関西経済界との更なる連携を推進するため、「京都舞鶴港利用促進パートナーシップ事業」を設立しました。現在、京都企業を中心に約80社に参画いただき、京都舞鶴港や政府機関に関する情報提供や港湾見学会、セミナー等の実施、北東アジア対岸諸国との経済交流に関する窓口相談等を実施しており、引き続き、パートナーシップ企業の組織化と支援を進めます。

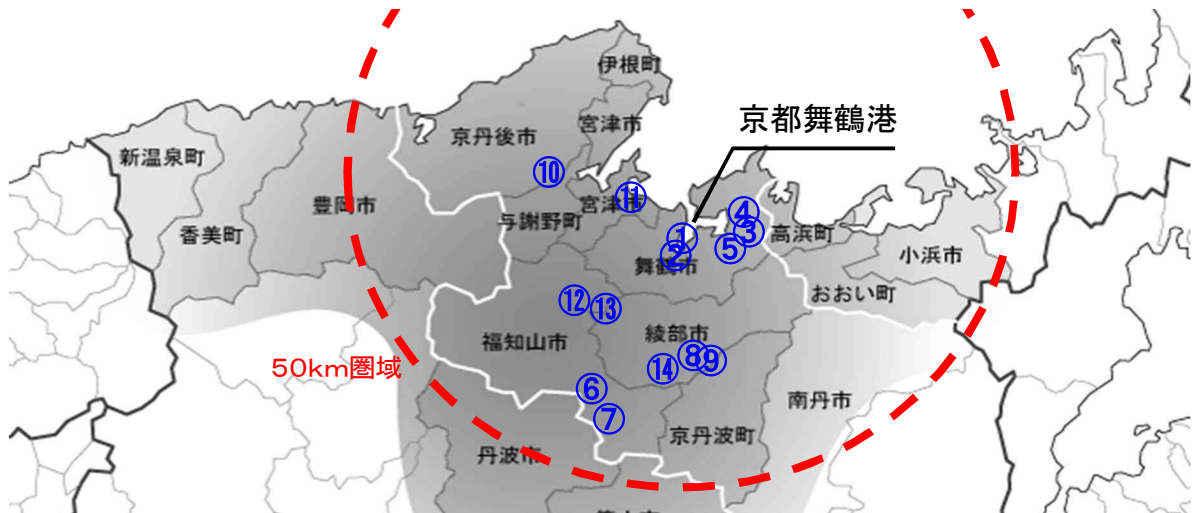
4 地域振興



施策1 企業立地の促進

○北部振興につながる港湾背後地への企業立地の促進

京都府の北部地域には、京都舞鶴港から50kmの圏内だけでも、工業団地等約100haの企業誘致対象用地が整備されています。平成22年に策定した企業立地促進条例の規定に基づく特定産業集積促進計画では、福知山市、舞鶴市及び綾部市を中心とする区域を京都舞鶴港ベイサイドパークとして位置付け、港湾利用型企業等の誘致を積極的に推進することとしています。



番号	工業団地名等	所在地	全 体	企業立地済	新規立地可能
①	喜多港湾用地	舞鶴市	13.0	0.0	13.0
②	喜多工業団地	舞鶴市	3.4	2.0	1.4
③	平ふ頭港湾関連用地	舞鶴市	10.7	0.0	10.7
④	平工業団地	舞鶴市	8.3	6.0	2.3
⑤	前島ふ頭港湾関連用地	舞鶴市	0.6	0.0	0.6
⑥	長田野工業団地	福知山市	220.0	220.0	0.0
⑦	エコトピア京都三和工業団地	福知山市	31.0	3.0	28.0
⑧	綾部工業団地	綾部市	70.0	70.0	0.0
⑨	綾部市工業団地	綾部市	5.6	5.0	0.6
⑩	森本工業団地	京丹後市	7.5	7.5	0.0
⑪	栗田脇	宮津市	17.4	0.0	17.4
⑫	二俣平	福知山市	10.0	0.0	10.0
⑬	高津江	福知山市	8.0	0.0	8.0
⑭	味方	綾部市	5.6	0.0	5.6
	計		411.1	313.5	97.6

○京都舞鶴港を活用した物流拠点や環境関連企業の誘致

京都舞鶴港周辺の港湾関連用地等については、物流・配送拠点など、港湾機能を活用した貿易サービス関連施設等の誘致を進めます。また、舞鶴国際ふ頭に立地が決定している風力発電関連企業やリサイクルポート指定による再利用資源関連企業等、環境関連企業の誘致を進めます。

○特区制度の活用による取組等、企業の国際競争力向上に資する取組の強化

原料輸入、加工、製品輸出を保稅状態で行う関稅の特例措置や企業立地に対する法人稅の減免措置等、特区制度の活用も視野に入れながら、立地企業の競争力強化を図るとともに、新たなものづくり産業を誘致するなど、京都舞鶴港の背後圏域における企業立地の促進を図ります。

施策2 観光振興による地域の活性化

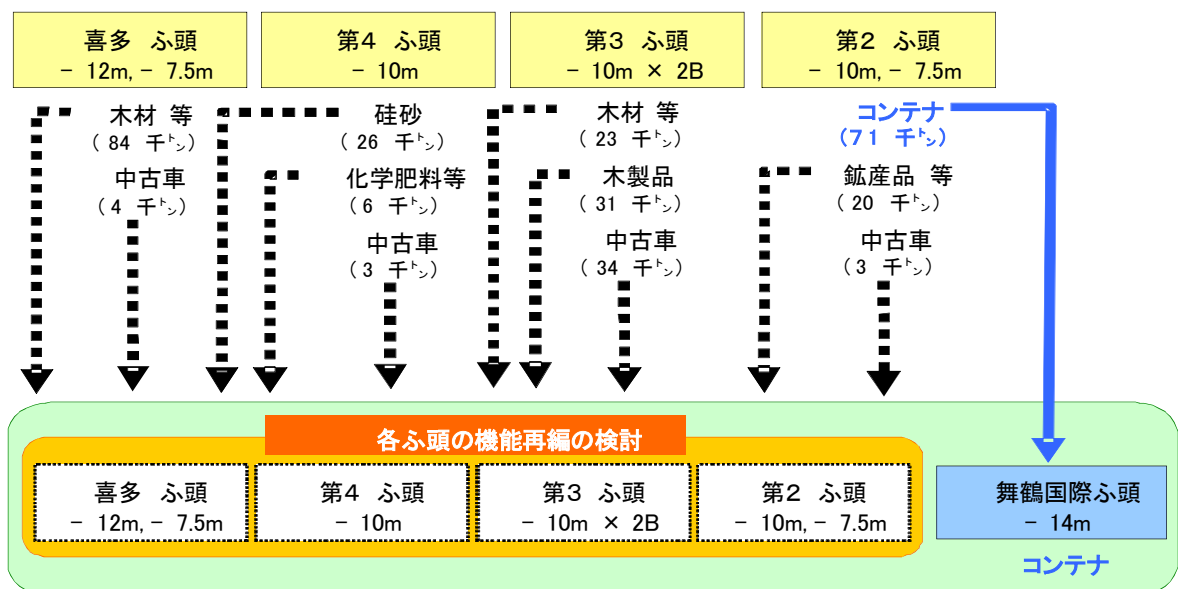
○国内外からの誘客の促進などの観光振興の取組の強化

京都舞鶴港を拠点とした国際フェリーの誘致、日本海側諸港との連携による日本海沿岸クルーズの推進、新日本海フェリーによる北海道との観光促進等、京都府内外からの誘客を推進するとともに、日本への旅行者が急増している中国をはじめとした対岸諸国からの団体・修学旅行等のインバウンド誘致を促進し、観光振興による地域の活性化を進めます。

施策3 既存ふ頭の再編

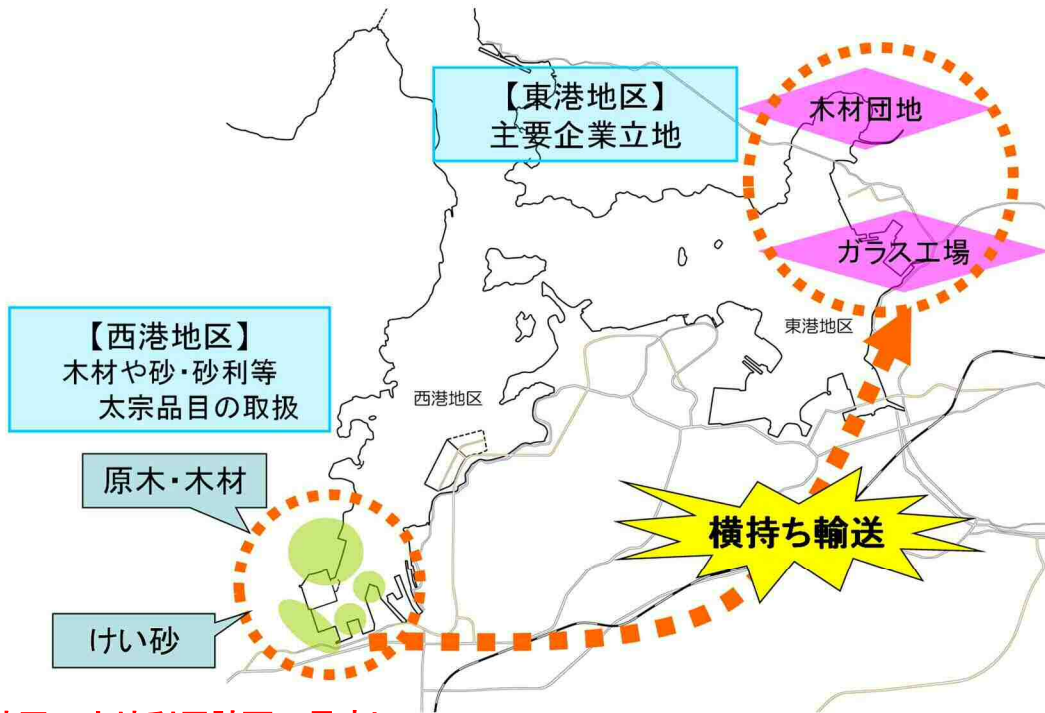
○舞鶴国際ふ頭供用や水面貯木場等の利用減少に伴う西港の機能再編

舞鶴国際ふ頭の供用に伴い、第2ふ頭のコンテナ機能の新ふ頭への移転、官庁船係留機能の第3ふ頭への移転、第4ふ頭の施設老朽化対策等、西港全体のふ頭機能の見直しが必要となっています。また、近年、原木から製材への変遷に伴い、水面貯木場の必要性が低くなるなど、施設の有効活用の検討も必要と考えられます。今後とも、取扱貨物の変遷や企業の立地状況も踏まえながら、既存ふ頭の機能再編を進めます。



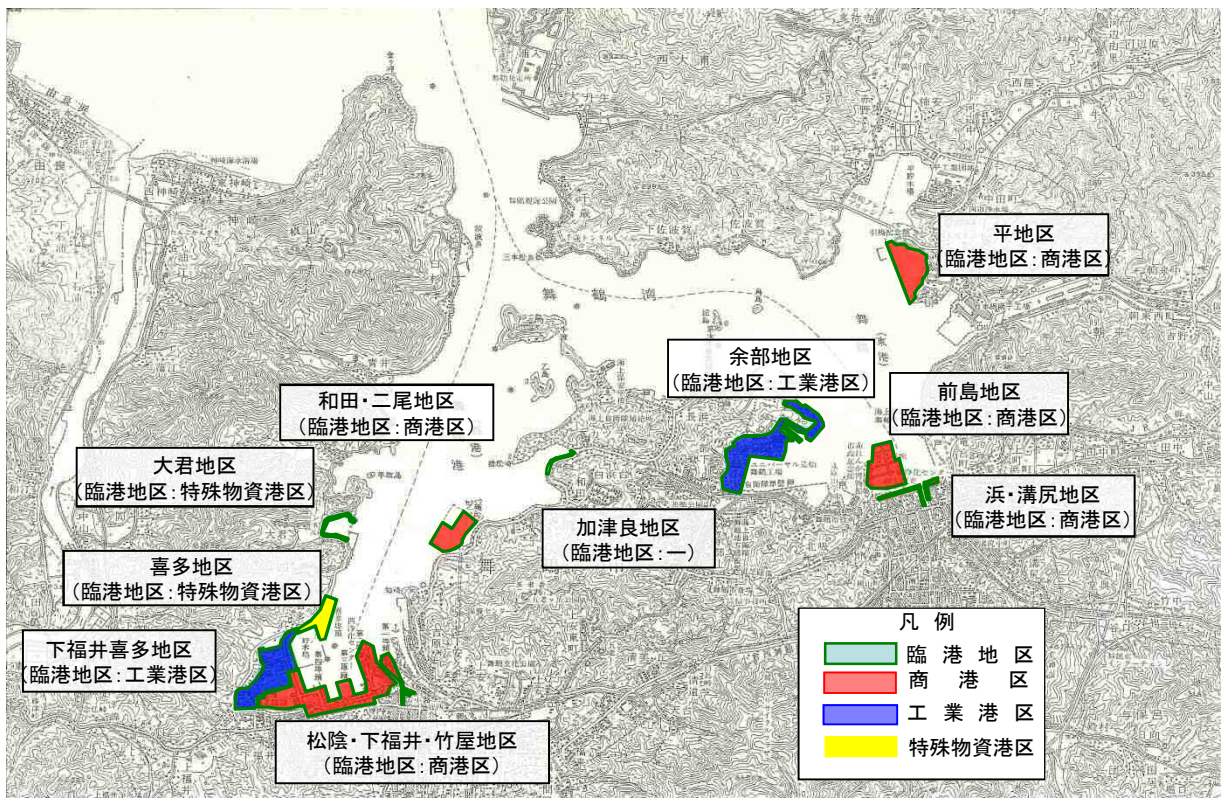
○ガラス材料、木材等、主要貨物の横持ち輸送の解消

京都舞鶴港は、東港に外貨機能を有する岸壁がないため、けい砂、原木等を西港で陸揚げし、東港周辺に立地するガラス工場、ベニヤ工場等まで陸送する横持ちが発生しています。このため、平ふ頭の整備等により、輸送コストの縮減を図るなど、立地企業の競争力の強化を進めます。

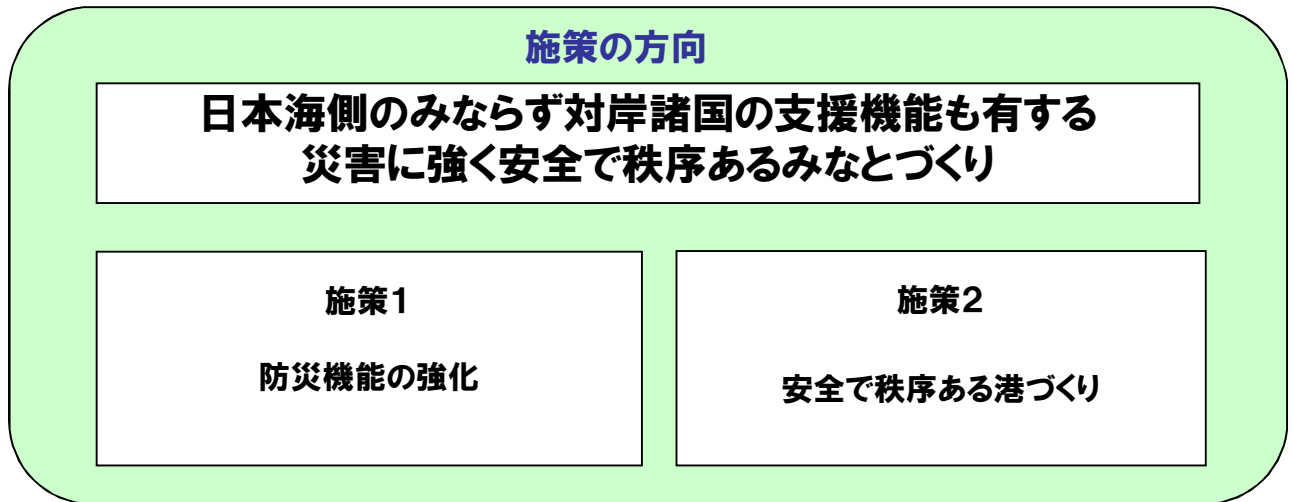


○臨港地区の土地利用計画の見直し

京都舞鶴港では、約190haの臨港地区について、商港区約110ha、工業港区約70ha、特殊物資港区約10haを指定し、分区条例に基づき、構築物の規制を実施しています。近年の取扱貨物の変遷や幹線道路沿線の市街化等の状況を踏まえ、舞鶴市の都市計画政策とも連携し、効率的な土地利用が図れるよう、分区の見直し等の取組みを進めます。



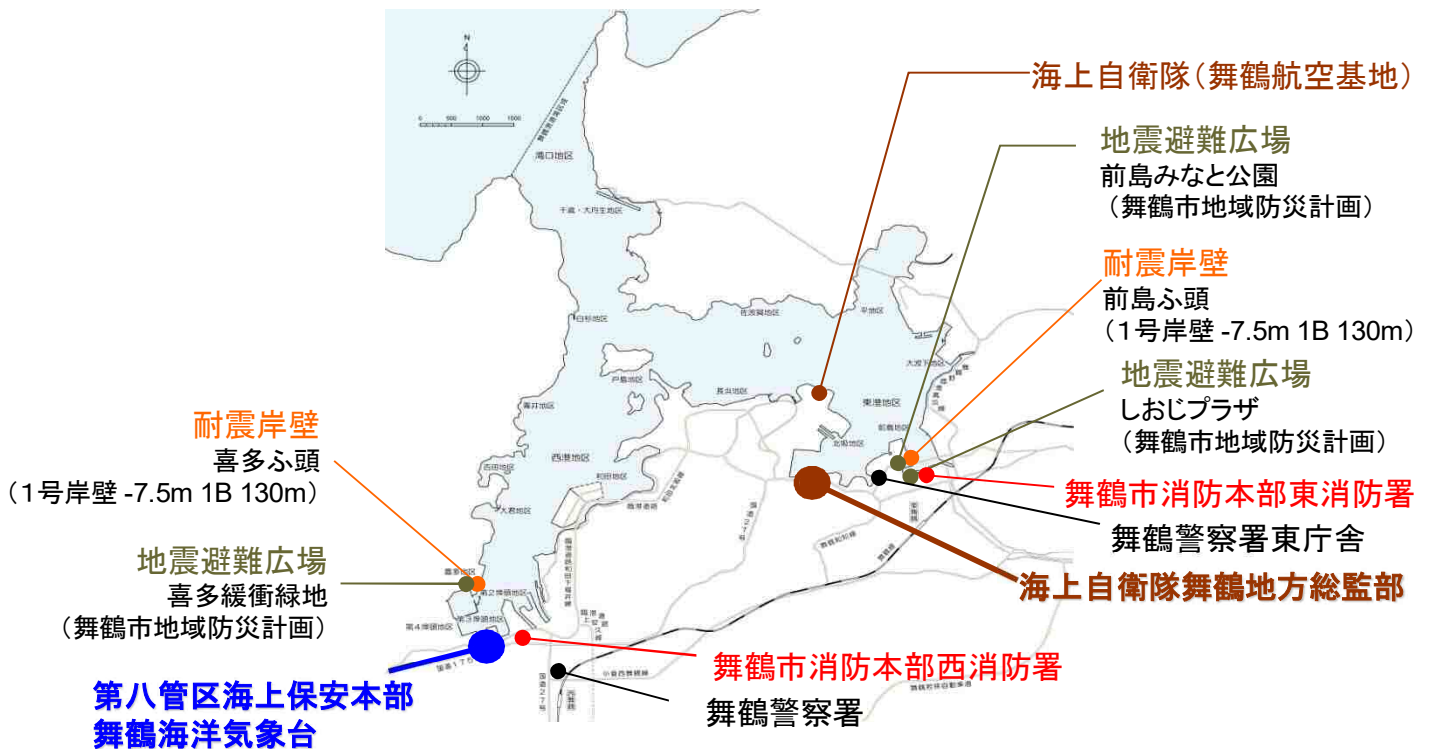
5 安心・安全



施策1 防災機能の強化

○海事関係機関の集積や地震の少ない地域特性を活かした防災機能の強化

京都舞鶴港は、海上自衛隊地方総監部と管区海上保安本部の双方が立地する日本唯一の港湾です。さらに、極めて静穏な海域や地震が少ない地域特性など、防災面の高いポテンシャルを有しています。今後、これらの防災面の利点を活かし、日本海側の防災拠点としての機能強化を進めます。



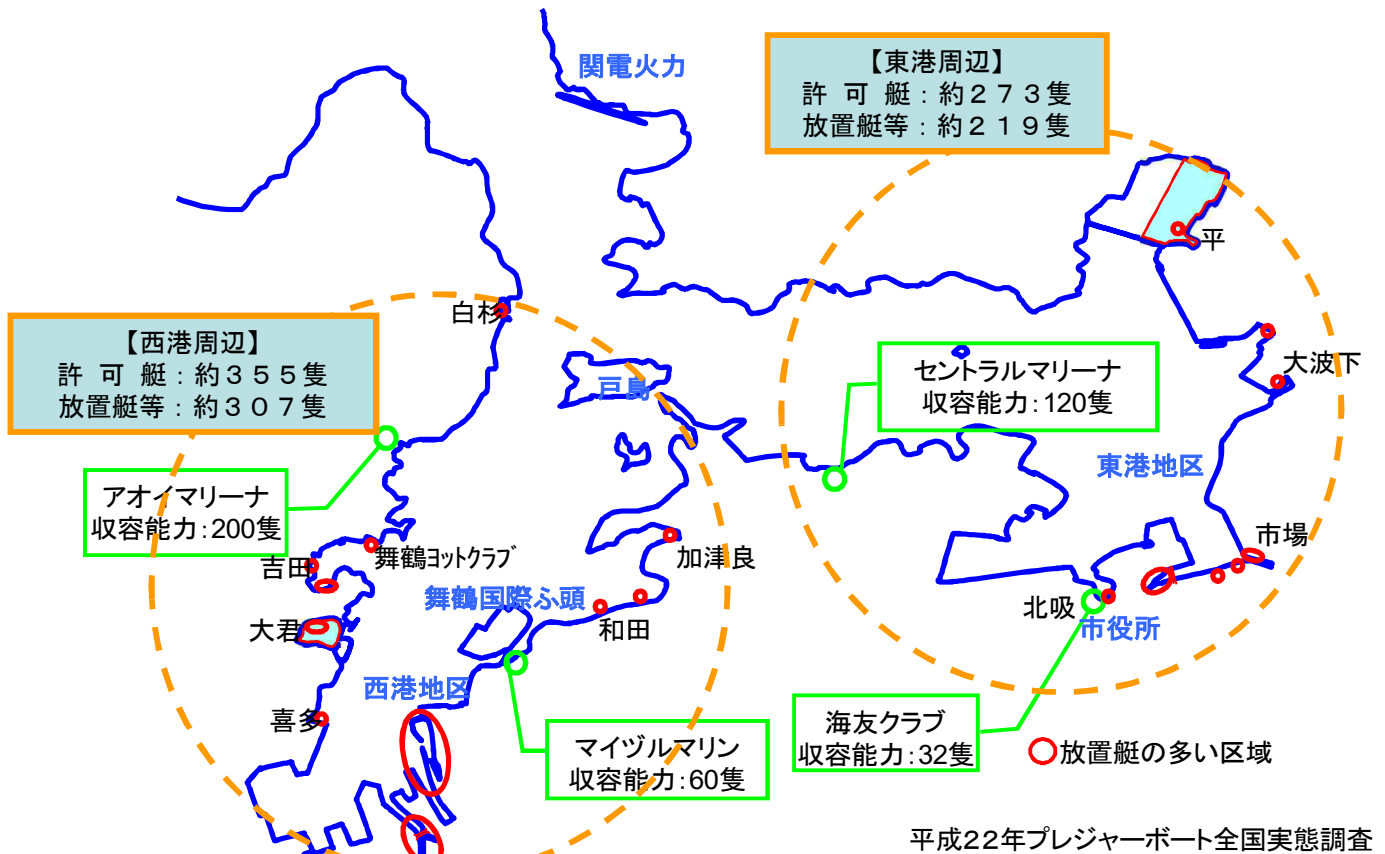
○広域防災機能の導入など太平洋側のバックアップ機能を強化するとともに、対岸諸国被災時の支援機能にも対応する拠点機能の配置

京都舞鶴港は、本州の日本海側のほぼ中央に位置するとともに、京阪神地域から約90分の地理的ポテンシャルを有しています。これらの地域特性を活かし、日本海側の防災拠点、阪神港のバックアップ機能に加え、対岸諸国被災時の国際貢献も可能となる防災拠点機能の強化を進めます。

施策2 安全で秩序ある港づくり

○係留施設の整備等、プレジャーボート対策の推進

平成22年に実施したプレジャーボート全国実態調査では、京都舞鶴港全体で係留されている約1,100艇のプレジャーボートのうち、約500艇が港湾管理者が係留、保管を認めていない放置艇でした。航路等の安全確保には、プレジャーボートの適正な係留が重要であり、京都府では、平成22年6月、国、府、市町や民間団体を構成する京都府プレジャーボート等係留対策協議会を設置し、官民が連携して、放置艇に対する規制強化や係留施設の整備等の対策に取り組んでいます。

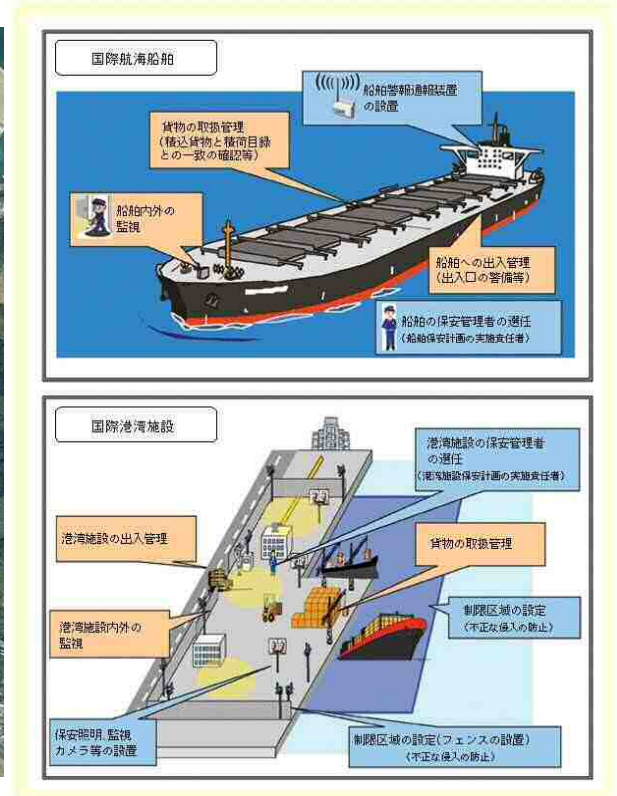
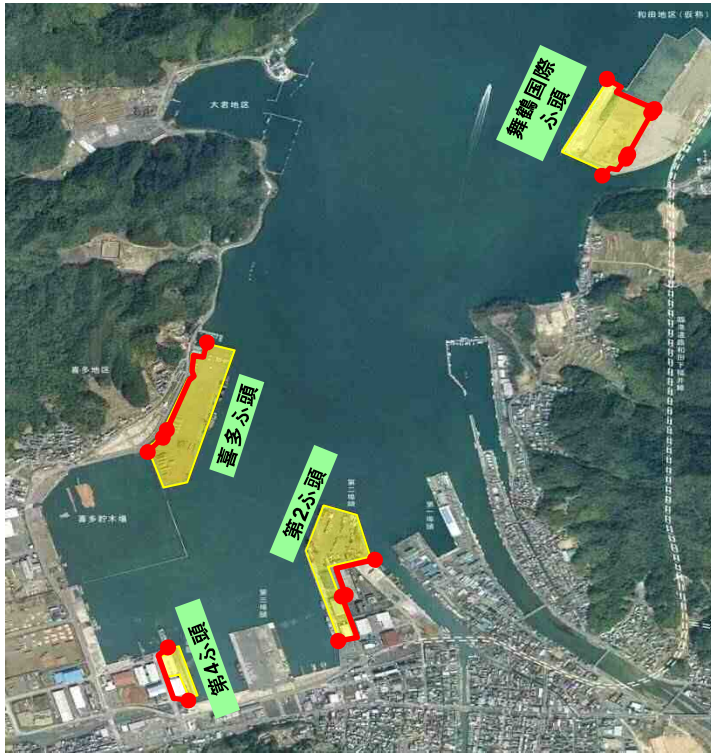


○静穏な水域や造船関連企業の立地などを活かした港湾空間の利用促進

京都舞鶴港は、通年の波浪出現が波高30cm未満がほぼ100%と極めて静穏であるほか、大型造船所が立地し、日本海側港湾では唯一船舶修繕機能を有する港湾です。アジア-北米間の国際基幹航路が日本海を通過し、北極海航路開設の可能性も議論される中、これらの日本海側唯一の機能を活用した港湾空間の利用促進を図ります。

○国際船舶港湾保安法に伴う港湾の保安対策強化

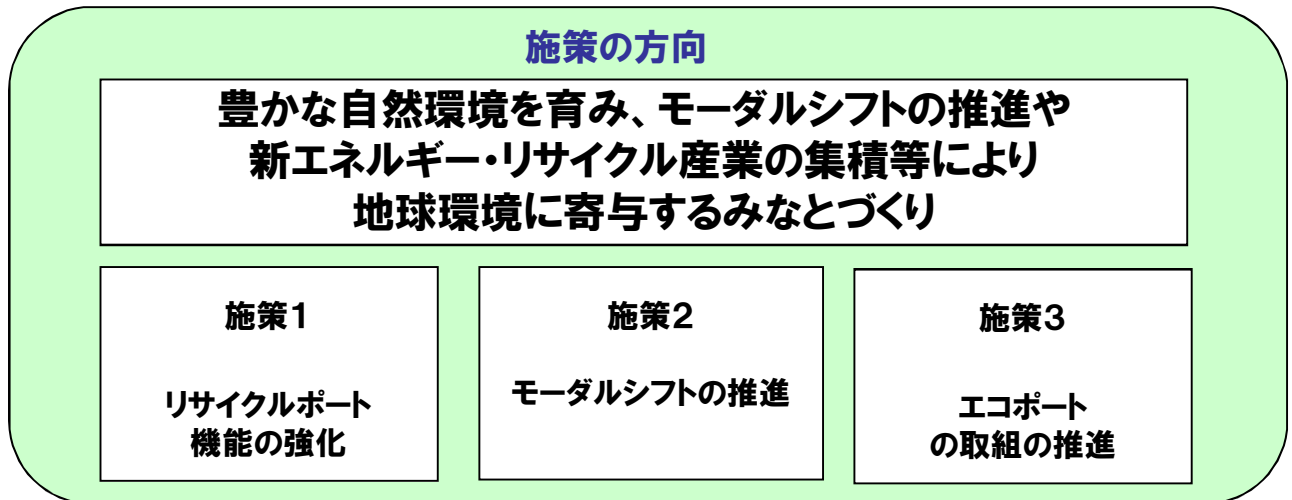
海事分野の保安対策強化を目的とするSOLAS条約の改正に伴い、平成16年に国際船舶港湾法が制定され、国際港湾施設における保安設備の整備等を実施することとなりました。京都舞鶴港においても、平成16年7月から、第2ふ頭～喜多ふ頭及び舞鶴国際ふ頭において保安設備を整備するとともに、保安措置を実施しています。今後とも、関係機関と連携したテロ対策合同訓練等を実施するなど、保安対策の充実、強化を図ります。



○既存ストックの適切な維持管理と有効利用

西港の第2ふ頭～第4ふ頭等では、多くの港湾施設が供用から30年以上経過し、老朽化が進んでいます。京都府では、平成19年度から、既存ストックの適切な維持管理を実施するため、港湾施設の長寿命化計画の策定を進めており、適切な施設点検や予防保全による計画的な補修工事の実施等により、港湾施設の長寿命化と有効利用を推進します。

6 環境

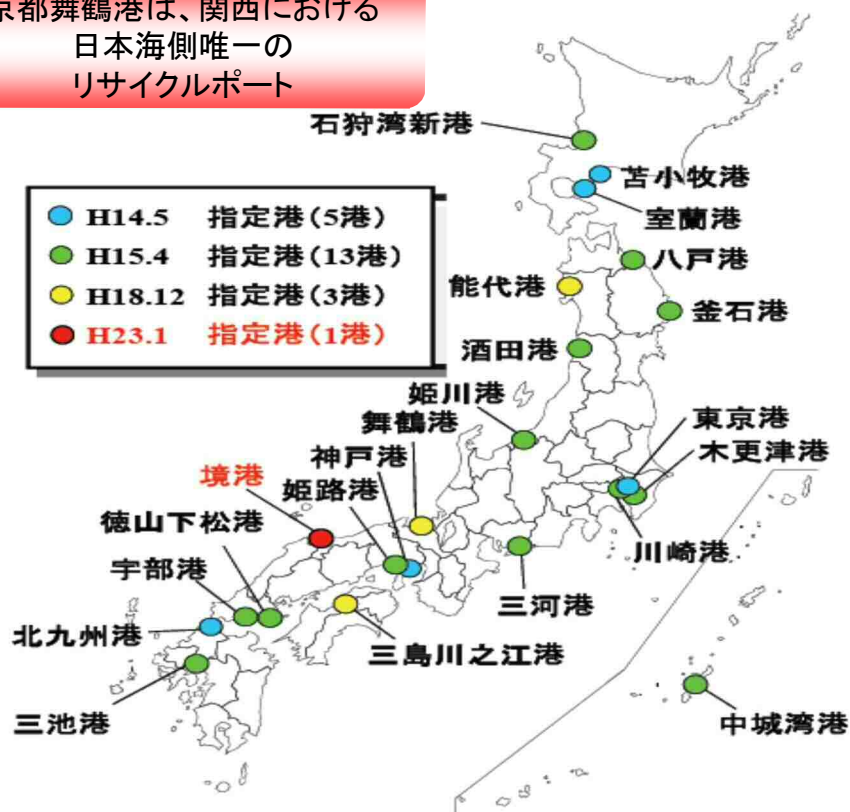


施策1 リサイクルポート機能の強化

○リサイクル企業の立地及びリサイクル貨物の集積の促進

京都舞鶴港は、平成18年、近畿圏では日本海側唯一のリサイクルポートに指定され、金属くず、古紙、廃プラ、石炭灰等、年間約10万tのリサイクル関連貨物を取り扱っています。今後とも、リサイクルポート関連貨物の集荷促進やリサイクル関連企業の誘致により、地球環境に寄与するみなとづくりに努めます。

京都舞鶴港は、関西における
日本海側唯一の
リサイクルポート



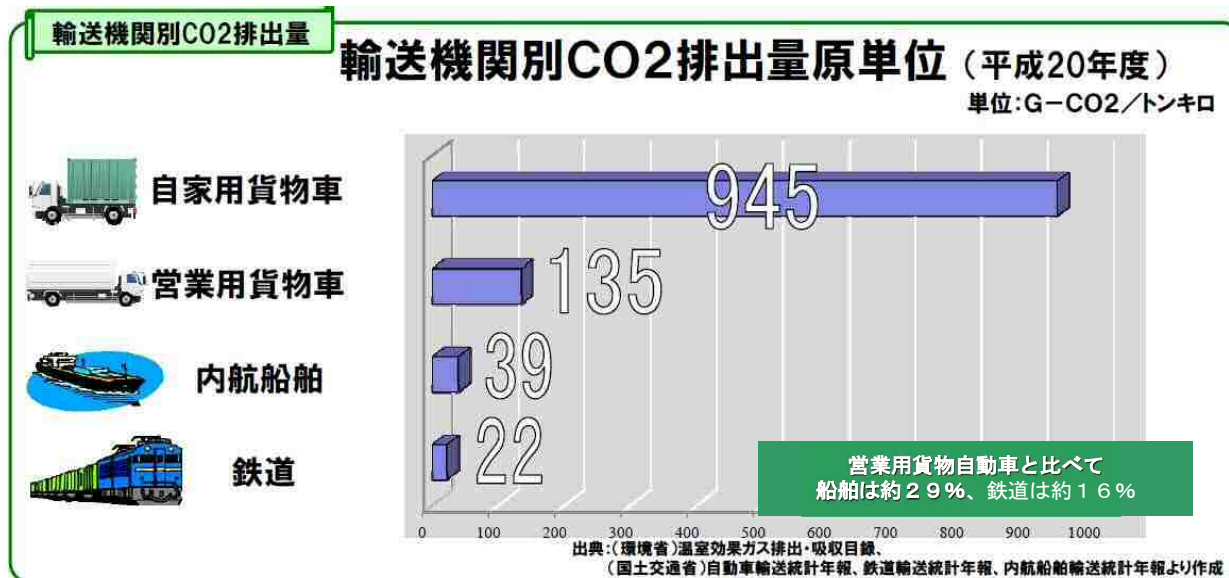
○リサイクルポート協議会の設立

関係行政機関やリサイクル関連企業等で構成するリサイクルポート協議会を設立し、企業支援やリサイクル関連情報の共有に努めます。

施策2 モーダルシフトの推進

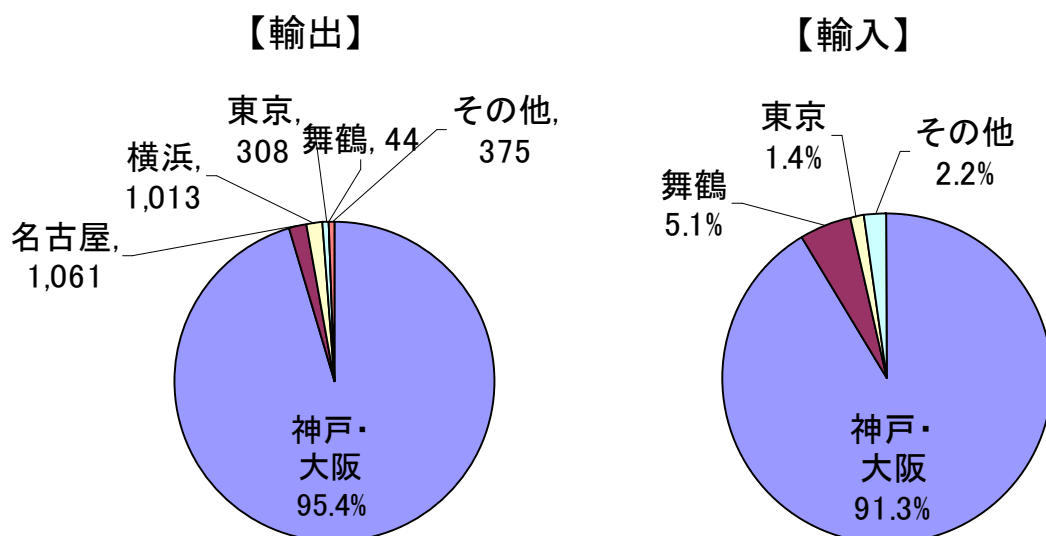
○フェリー物流・人流の拡大によるモーダルシフトの推進

京都舞鶴港－小樽港を毎日就航する長距離フェリーは、年間約7万台の車両と約8万人の旅客に利用されています。長距離フェリーのCO2排出量は大型貨物車の約30%であり、フェリーの利用促進によるモーダルシフトの推進は、CO2排出量削減に大きく寄与するものと考えられます。



○太平洋側港湾との機能分担による陸上、海上輸送時間の短縮

京都府内で発生、消費されるコンテナ貨物のうち、京都舞鶴港の利用は約3%に止まり、9割以上が阪神港で取り扱われています。特に、京都府北部地域や兵庫県北部地域の工業団地等から発生する対岸諸国向けの貨物については、京都舞鶴港の利用により、陸上・海上輸送時間の短縮が可能となります。今後とも、阪神港との機能分担を図り、CO₂排出量削減の観点からも京都舞鶴港へ集荷を促進します。



施策3 エコポートの取組みの推進

○若狭湾国定公園等、優れた自然景観、自然環境の保全

京都舞鶴港の周辺は、優れた自然景観や自然環境が存在し、港湾区域の約7割が若狭湾国定公園に指定されています。今後とも、これらの豊かな自然環境を保全するとともに、恵まれた資源を活かした観光振興等の取組みを進めます。

○漁業振興に配慮した環境再生等の取組の推進

京都舞鶴港周辺には、豊かな漁場が存在し、舞鶴漁港の年間漁獲高は約1万tと府内全体の60%以上を占め、京都府最大の漁港となっています。今後とも、漁業振興にも配慮した港湾整備を進めるとともに、浚渫土を活用した浅場造成等、環境再生等の取組を推進します。

○環境関連企業の誘致

京都舞鶴港では、舞鶴国際ふ頭に風力発電関連企業の立地が決定するなど、環境関連企業の立地が進んでいます。今後とも、環境に配慮するエコポートとして、環境関連企業の誘致を推進します。

V 京都舞鶴港の空間利用

港湾は、物流機能の他、観光振興や産業、防災など、多様な機能を担っています。京都舞鶴港では、5つの機能毎にゾーニングして施策を進めます。

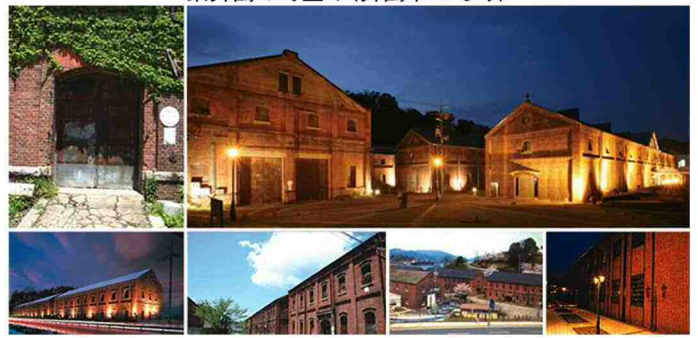
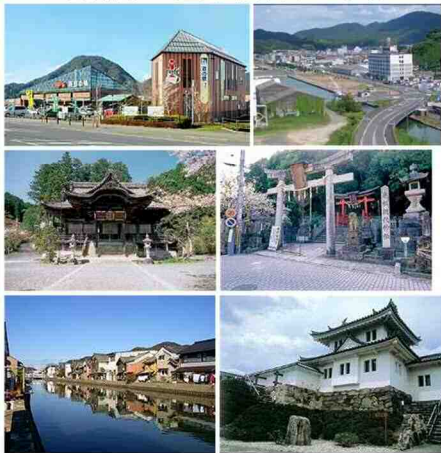
1 物流機能

物流機能を担う空間として、供用中の第2ふ頭～第4ふ頭、喜多ふ頭、舞鶴国際ふ頭、前島ふ頭に加え、平ふ頭を位置付けます。また、これらのふ頭をネットワークする道路として、広域交通軸となる舞鶴若狭道や国道27号、地域交通軸として、主要な臨港道路を位置付けます。



2 交流レクリエーション機能

交流・レクリエーション機能を担う空間として、西港第3ふ頭周辺や東港前島地区等の整備を進め、国際フェリーやクルーズ船の発着やうるおいのあるウォーターフロントとして人流交流機能を強化します。また、大君地区や平地区は水面貯木場からプレジャーボート係留施設への転換を進め、安全で秩序のあるみなと空間を構築します。



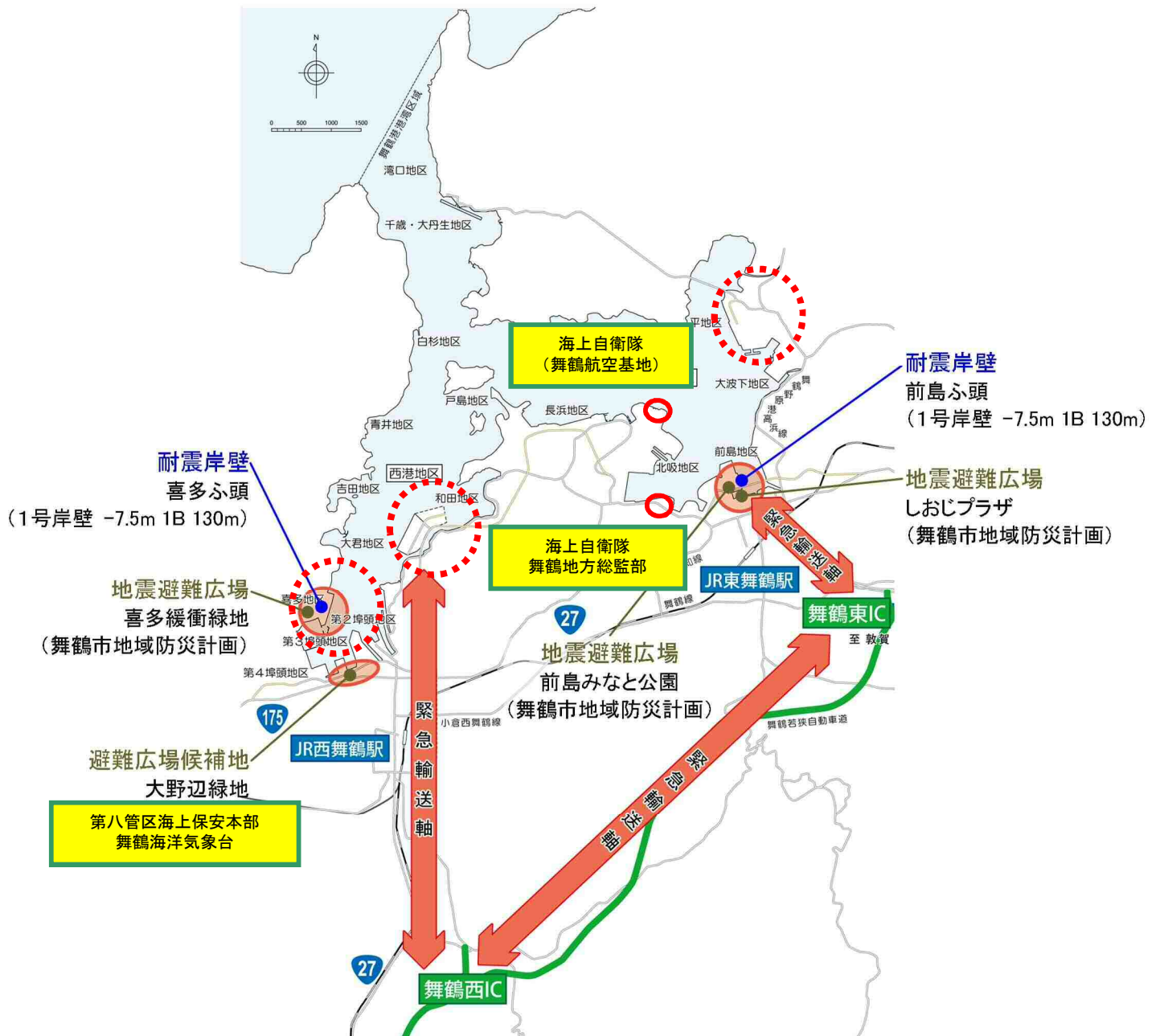
3 産業生産機能

北吸地区や大波下地区、千歳・大丹生地区には専用ふ頭を持つ事業所が点在しているほか、舞鶴国際ふ頭には新たに環境関連企業の立地が予定されています。今後はリサイクルポートとしての機能強化、第2ふ頭、第4ふ頭の再編や平ふ頭等の整備を図り、企業誘致を推進します。



4 防災機能

耐震岸壁、港湾緑地のある西港喜多ふ頭と東港前島ふ頭を避難場所と位置付けるとともに、海上自衛隊地方総監部や管区海上保安本部等、海事機関の立地を活かした日本海側の基幹的な広域防災拠点機能の強化を図ります。



5 環境保全

京都舞鶴港では、港湾区域の水面や島、周辺の山林が若狭湾自然公園や鳥獣保護区に指定されています。今後も、入り組んだ美しい湾や戸島をはじめとした湾内の諸島などの美しい景観を維持するとともに、クレインブリッジ等、美しい港を積極的にアピールします。

①博奕岬



②横綱ケヤキ(舞鶴市HPより)



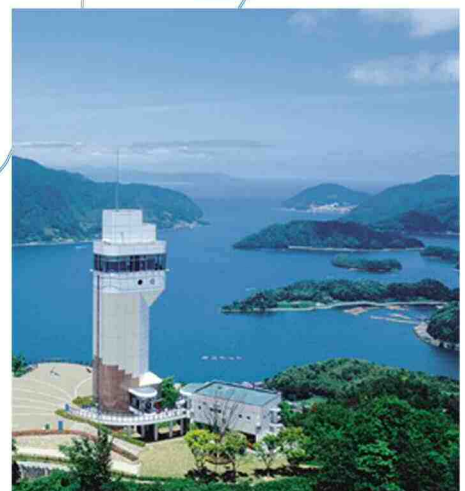
③吉田(瑠璃寺)のしだれ桜



④八幡神社のタブノキ
(舞鶴市HPより)



⑤大波下の桜並木

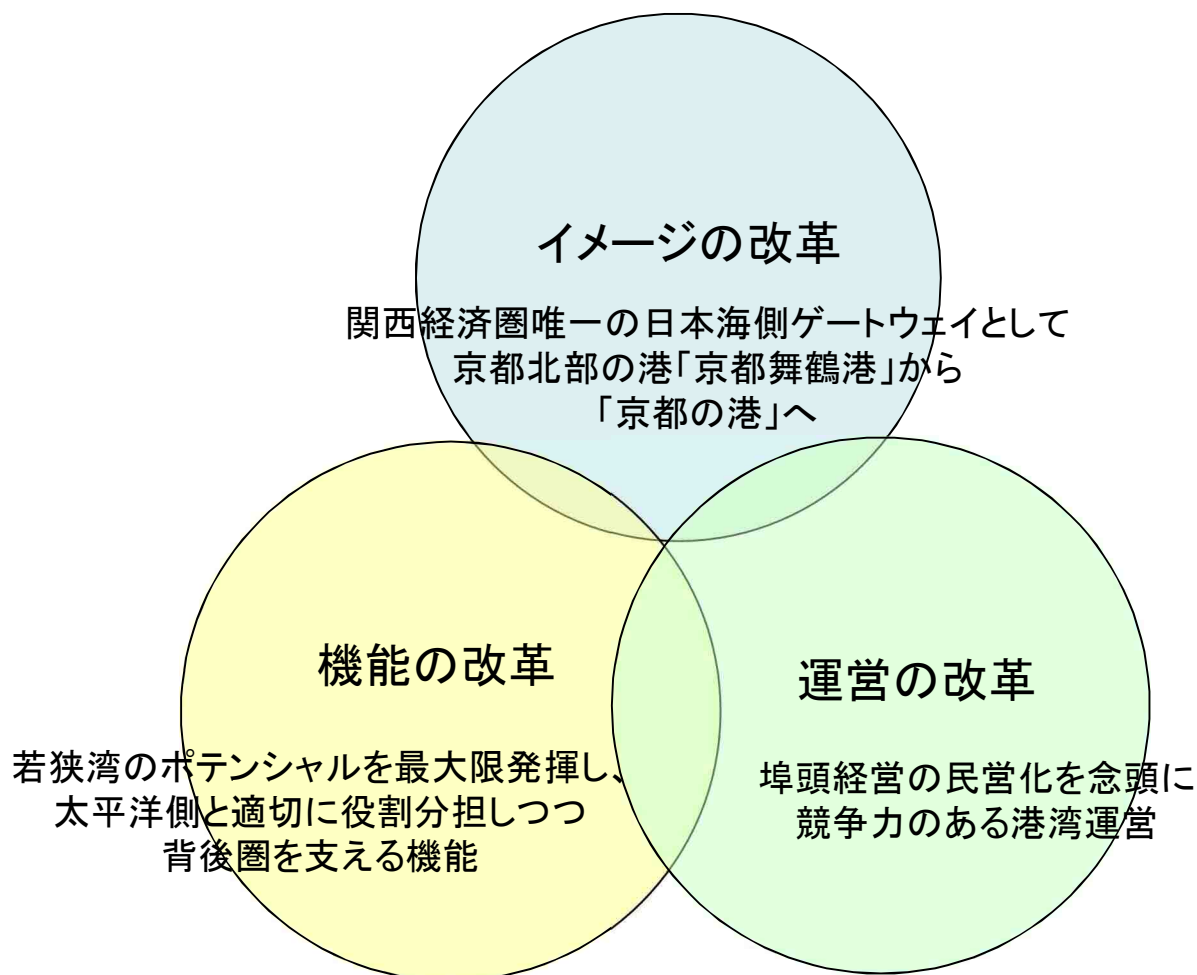


※ 舞鶴湾港湾区域内および区域内の島全域が鳥獣保護区に指定

VI 目指す姿の実現に向けた当面の取組戦略

京都府では今後の府政運営の指針となる「明日の京都」を策定し、平成23年1月から、新たな取組がスタートしました。はばたくみなとまいづる恵みのプランは、「明日の京都」に位置付けた「京都舞鶴港ランドブリッジ構想」や「日本海観光構想」「北京都ものづくり拠点構想」等を実現するため、今後20年程度の将来を目標とし、第IV章に掲げた振興施策を着実に進めていくこととしています。このうち、今後当面の10年間で進めるプロジェクトとして、3つの改革と5つの戦略を掲げ、集中的に施策を進めます。

3つの改革



5つの戦略

1 機能戦略 ～環日本海洋上ネットワークの構築と広域的防災機能の強化～

- 若狭湾・洋上スーパーハイウェイ・ネットワークの整備
- 関西経済圏の日本海側唯一のゲートウェイ機能の強化
- 国際フェリー・国際クルーズ等による観光振興
- 広域的防災機能、船舶避難機能の強化
- 港湾へのアクセシビリティの向上

2 集荷・航路戦略 ～コンテナ・フェリー・バルク等バランスのよい 内外貿機能の強化とユニットロードハブの形成～

- 国際コンテナ航路の拡充
- 国際フェリー航路の新規誘致と国内フェリーとのネットワークによる
ユニットロードハブの形成
- バルクカーゴの新たな展開
- 北海道フェリーの利用促進

3 港湾連携戦略 ～港湾連携による国際競争力のある地域づくり～

- 日本海側諸港との連携強化
- 太平洋側港湾との機能分担と相互補完
- 対岸諸港との連携強化

4 イメージ戦略 ～関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして 「京都北部の港」から「京都の港」へ～

- 関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして、「京都北部の港」から
「京都の港」へ
- 環境問題に取り組むエコポートの推進
- 美しい港づくりプロジェクトの推進

5 地域経済振興戦略 ～企業立地の促進と民の視点による港湾運営～

- 特区制度の活用等による新たな地域拠点の形成
- 荷主企業との連携、支援
- 民の視点による効率的な港湾運営

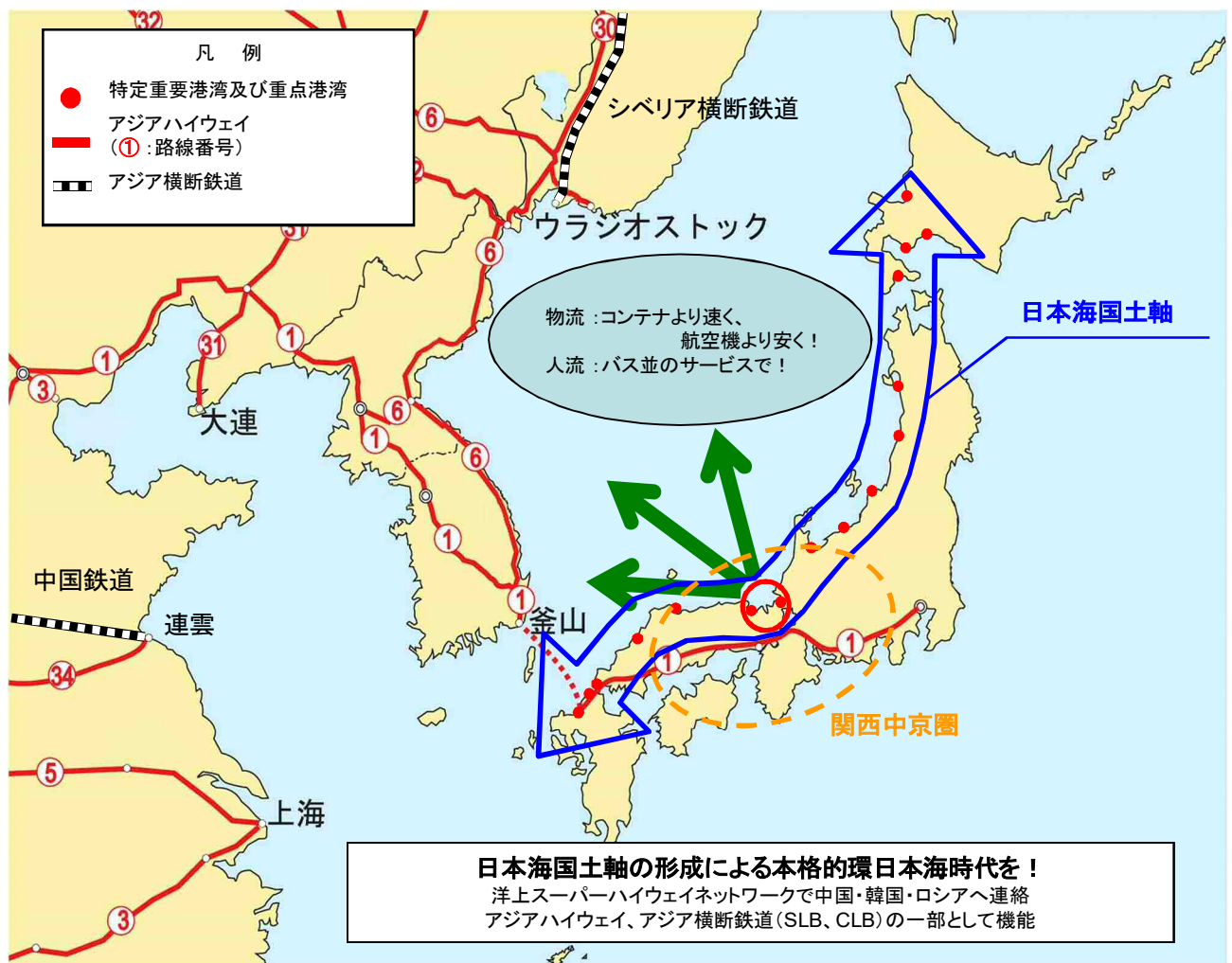
1 機能戦略

～環日本海洋上ネットワークの構築と広域的防災機能の強化～

東日本大震災における臨海部の広域被害で明らかになった脆弱な太平洋側一軸一極構造の是正を図るため、日本海側の港湾(海上交通)、高速道路、高速鉄道ネットワークの戦略的整備による人流・物流の輸送機能強化と広域的な地域連携の取り組みを加速することが必要です。このため、京都から対岸諸国に繋がる国際フェリー航路等の誘致やユニットロードターミナル機能、バルク拠点機能の一層の強化、さらに太平洋側のバックアップ機能を併せ持つ防災拠点機能の強化等、京都舞鶴港の機能強化を積極的に進めます。

○若狭湾洋上スーパーハイウェイネットワークの構築

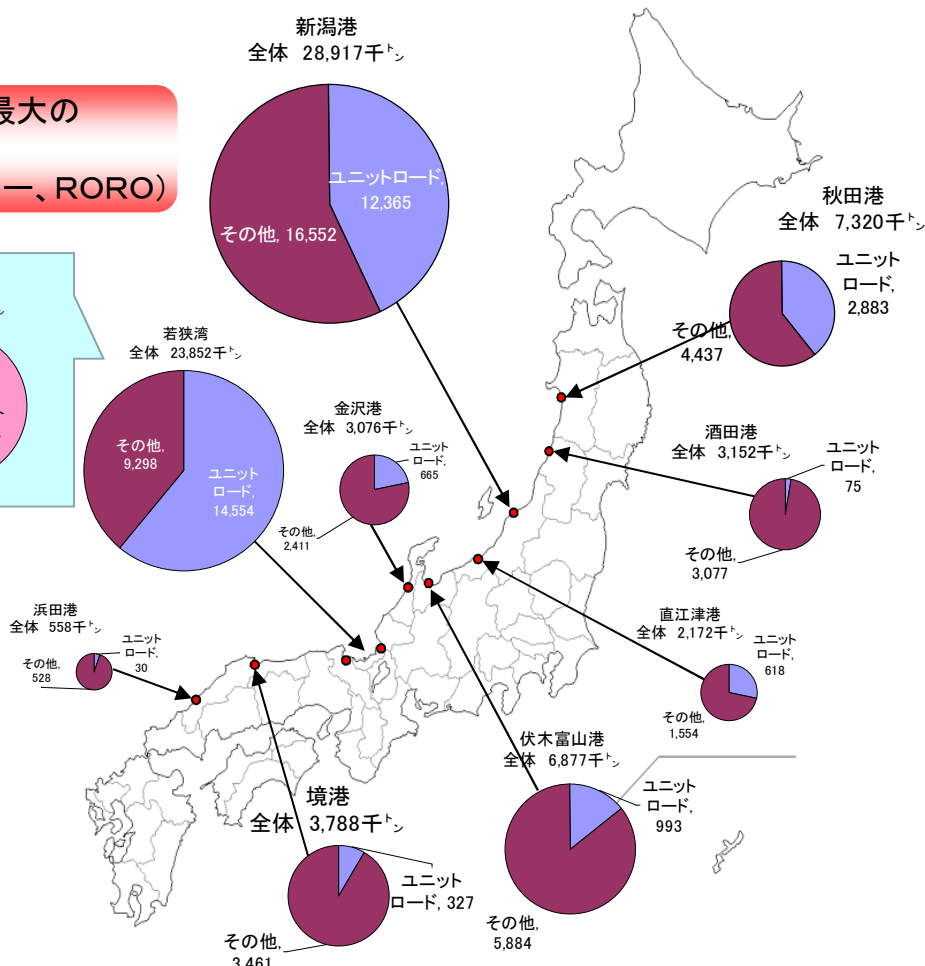
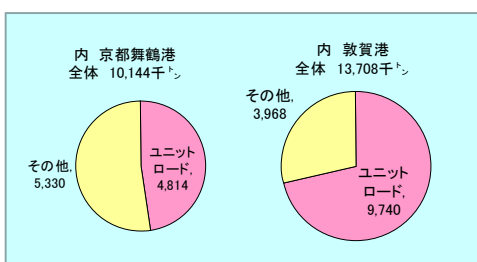
- (1) 空港の無い京都北部における国際輸送モードとして、京都から海へ、海から中国、韓国、ロシアに繋がる国際フェリー航路を誘致し、洋上ネットワークを構築します。
- (2) スピードボートの運航により、物流は飛行機より安く、コンテナより速いサービスを、人流はバス並のサービスを低コストで実現します。
- (3) 国際フェリー航路とアジアハイウェイ、アジア輸送回廊のネットワークにより、現代のシルクロードとして、将来に渡ってアジアグローバルネットワークを構成する国際複合一貫輸送ルートの形成を図ります。



○関西経済圏の日本海側唯一のゲートウェイ機能の強化

- (1) 若狭湾のユニットロード(コンテナ・フェリー・RORO貨物)取扱量は、本州日本海側最大であり、既設航路の維持、強化を図るとともに、ユニットロードターミナル機能の強化を図ります。
- (2) エネルギー資源や木材、穀物、食料等、大陸からの天然資源の日本海側門戸港として、保管機能の向上等、バルク拠点機能の強化を図ります。
- (3) 北海道経済界等との連携強化により、長距離フェリーによる北海道からの農産物等の輸送を一層促進するとともに、対岸諸国との輸出入を拡大し、関西の日本海側食糧基地の形成を図ります。

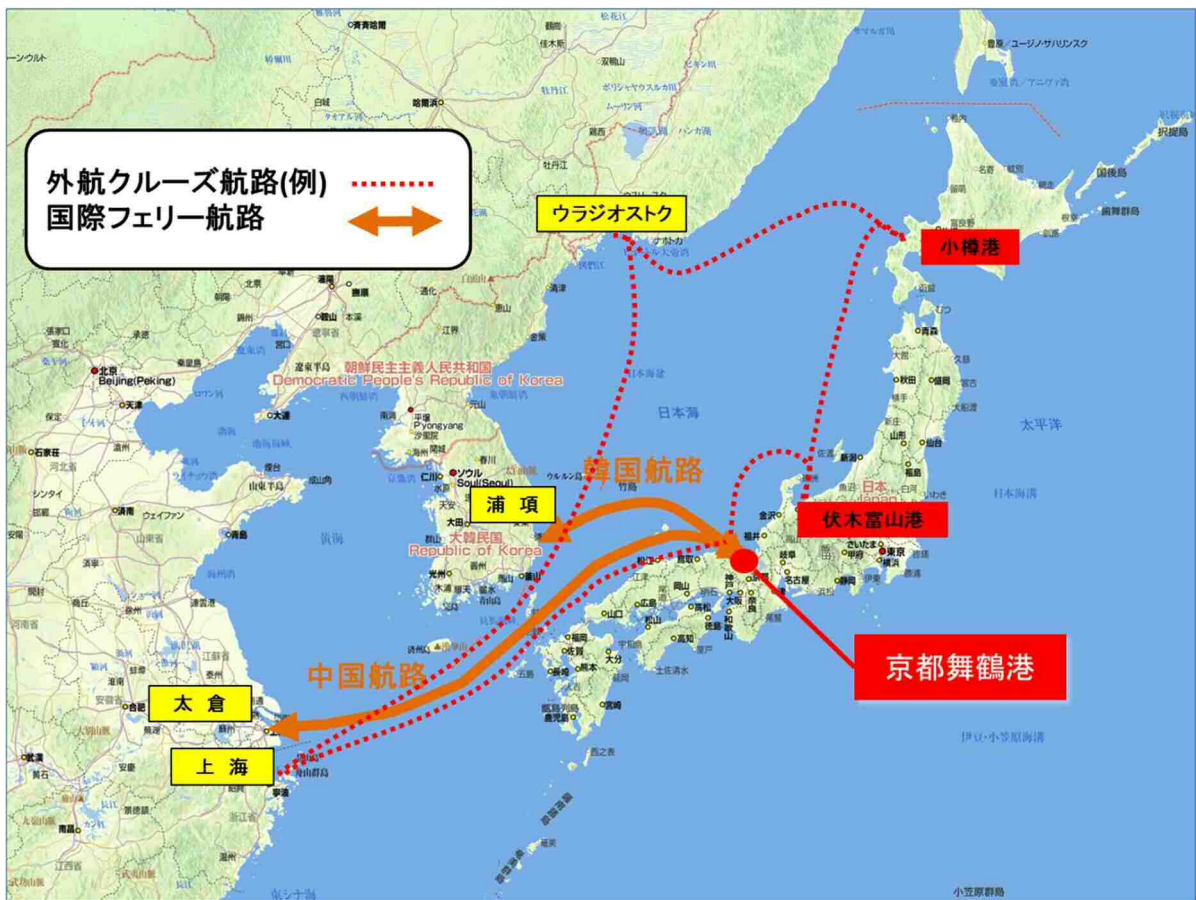
若狭湾は本州日本海側最大の
内外ユニットロード
(外貿コンテナ、国際・国内フェリー、RORO)



順位	港湾名	H22 取扱貨物量 (千t)	内ユニットロード			
			コンテナ (千t)	フェリー (千t)	RORO (千t)	
1	若狭湾	23,852	14,554	267	12,324	1,963
	敦賀港	13,708	9,740	187	7,590	1,963
	京都舞鶴港	10,144	4,814	80	4,734	0
2	新潟港	28,917	12,365	2,566	9,799	0
3	秋田港	7,320	2,883	391	2,492	0
4	伏木富山港	6,877	993	993	0	0
5	金沢港	3,076	665	665	0	0
6	直江津港	2,172	618	235	383	0
7	境港	3,788	327	217	110	0
8	酒田港	3,152	75	75	0	0
9	浜田港	558	30	30	0	0

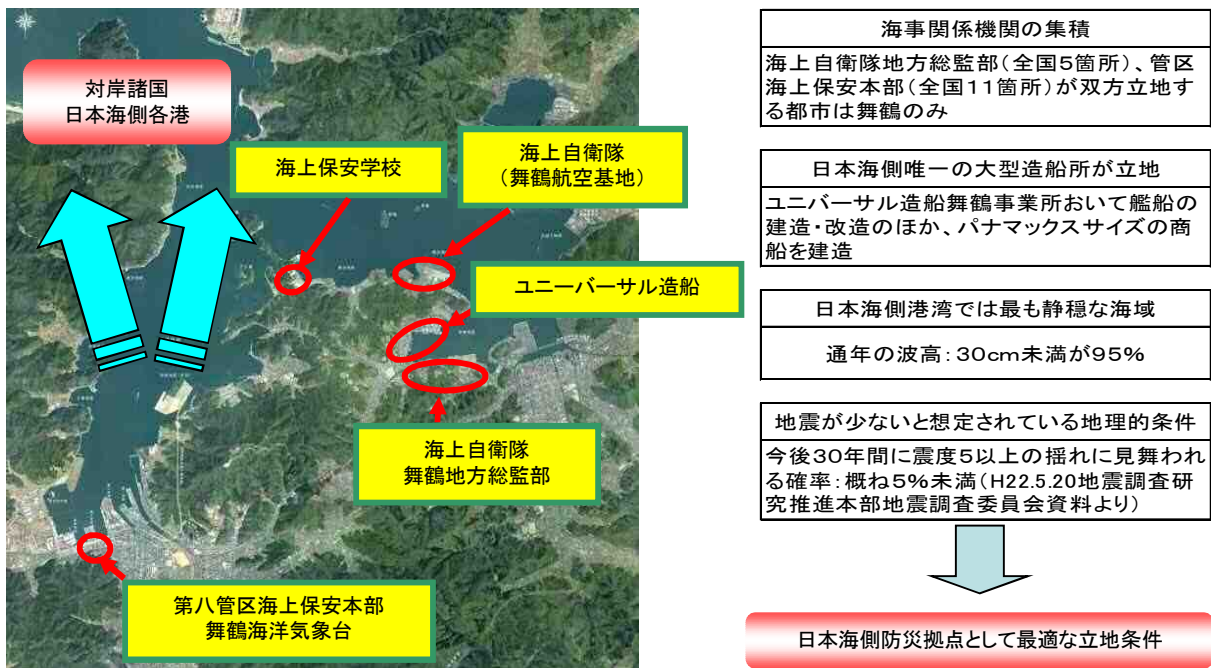
○国際フェリー・国際クルーズ等による観光振興

- (1) 国際フェリー航路の誘致とともに、海外旅行社等との連携により、韓国・中国の世界遺産と京都を中心とした関西の世界遺産を結ぶ「グローバル観光ネットワーク」を構築し、京都等の観光資源を活かした京都舞鶴港からの外国人旅行者の誘致を進めます。また、銀聯の普及等、中国人観光客向けの環境整備や韓国からの教育旅行等の誘致を目指します。
- (2) 近年、「飛鳥Ⅱ」「ぱしふいっくびいなす」等、大型クルーズ船の京都舞鶴港寄港が増加しており日本海側諸港(小樽港、伏木富山港等)と連携した誘致活動や、船社との連携、受入体制の強化等により、年14回程度の寄港を目指します。



○広域的防災機能等の強化

- (1) 東日本大震災では、京都舞鶴港からの緊急物資及び復興物資の海上輸送等を支援するため、関係機関、関連企業等との情報共有を促進し、関西における海上輸送支援基地としての連携強化を図るため、京都舞鶴港東日本大震災支援対策連絡会を設置したところであり、京都舞鶴港から派遣された海上自衛隊の艦艇部隊や第八管区海上保安本部の巡視艇等が大きな役割を果たしました。
- (2) 京都舞鶴港は、海上自衛隊地方総監部と管区海上保安本部が立地する日本唯一の港湾であり、日本海側や内陸災害に対する広域防災機能のほか、太平洋側のバックアップ機能や対岸諸国への国際貢献のための防災機能を併せ持つ防災拠点機能の強化を図ります。



○港湾へのアクセシビリティの向上

現時点でミッシングリンクとなっている京都縦貫自動車道の第二外環状道路、丹波綾部道路及び舞鶴若狭自動車道の整備とともに、国道27号西舞鶴道路や臨港道路上安久線等の整備を進め、港湾へのアクセシビリティの向上を図ります。

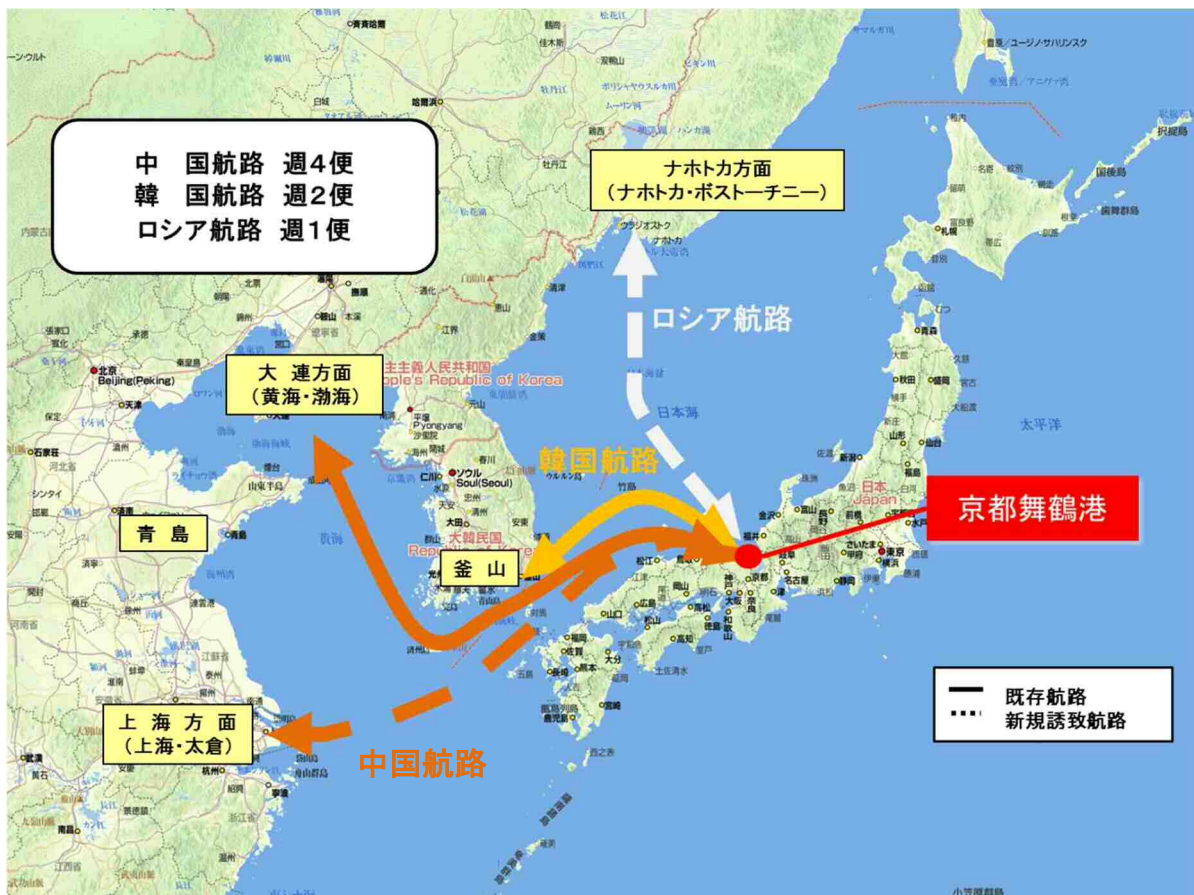
2 集荷・航路戦略

～コンテナ・フェリー・バルク等バランスのよい内外貿機能の強化～

中国をはじめとする対岸諸国の著しい経済発展や、我が国との国際水平分業の進展等により、今後、地理的優位性を活かした日本海側港湾の航路需要は一層高まるものと考えられます。京都舞鶴港においても、国際コンテナ航路の拡充や国際フェリーの新規誘致を積極的に図るとともに、木材や穀物、天然資源等のバルクカーゴの取扱の一層の拡大を図ります。また、内貿についても、北海道経済界との連携強化等により、北海道フェリーの一層の集荷促進を図ります。

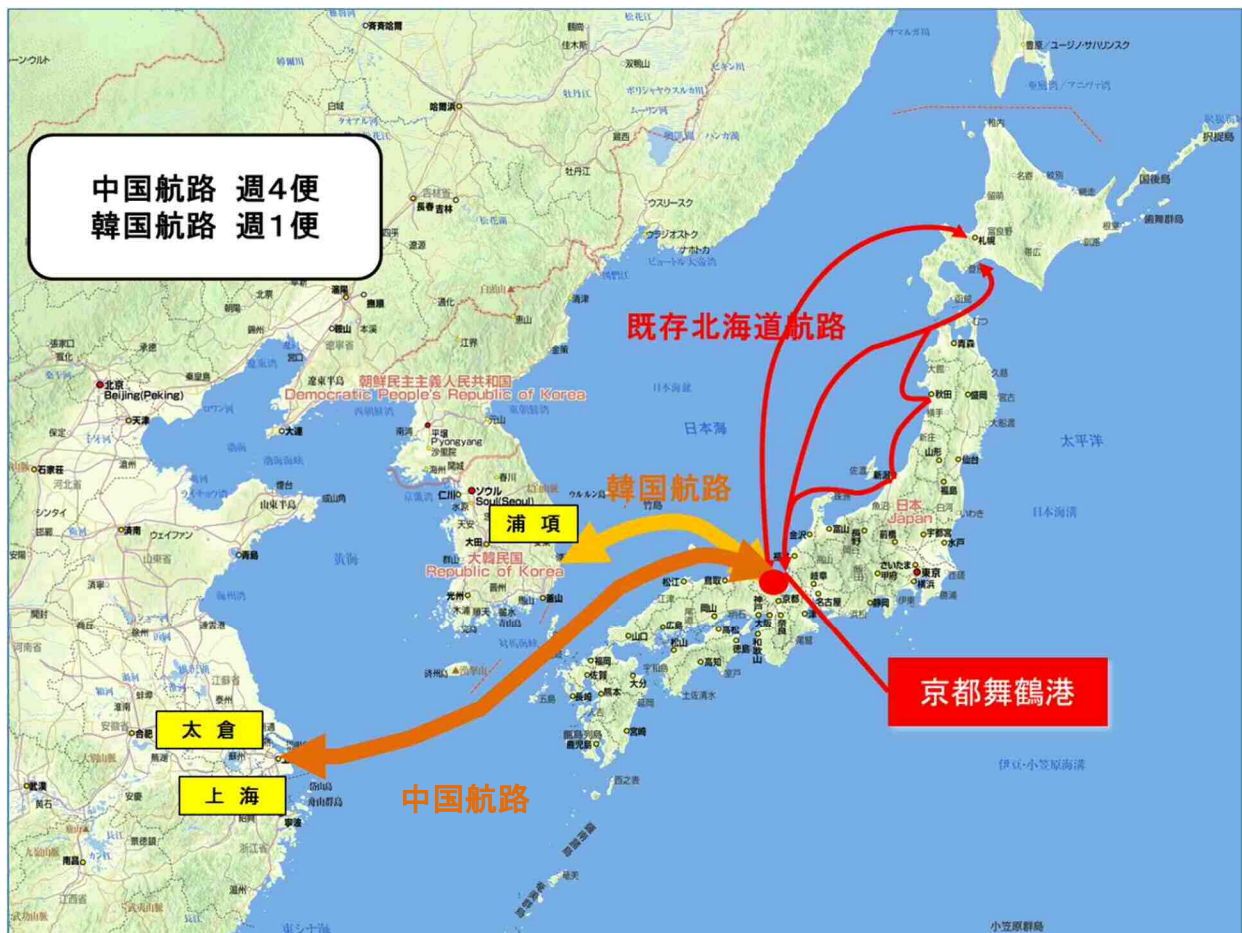
○国際コンテナ航路の拡充

- (1) 韓国航路、中国航路ごとに、フォワーダー、運航船社との連携を強化し、特徴のある荷主開拓とベースカーゴの確保を図るとともに、国際コンテナ戦略港湾に指定された阪神港との役割分担を図りつつ、京都府内企業の利用率の向上を図り、韓国航路週2便・中国航路週4便の運航を目指します。
- (2) ロシアからの木材輸入が原木から製材へと変遷するとともに、コンテナ化して釜山トランシップで入津するケースが増加しており、今後、ロシアコンテナ航路の週1便の運航を目指します。
- (3) 阪神港との相互補完を図りつつ、関西経済圏のリダンダンシー機能を備えた国際物流体系の構築を目指します。



○国際フェリー航路の新規誘致と国内フェリーとのネットワークによるユニットロードハブの形成

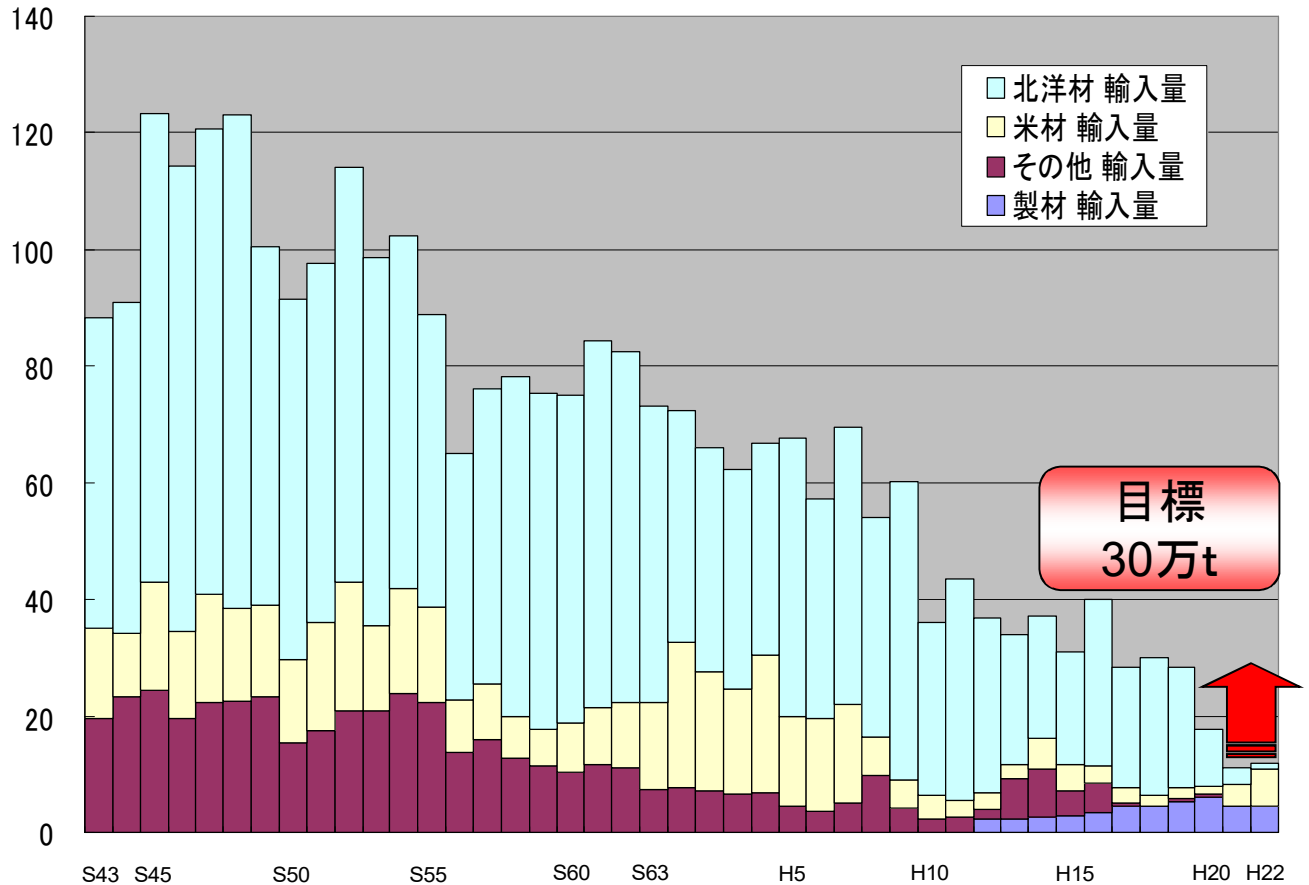
- (1) 京都舞鶴港を核とした京都北部地域の振興にとって、物流・人流両面の活用が可能なフェリー航路は極めて重要であり、韓国航路及び中国航路について航路誘致の取組を進め、韓国週1便中国週4便の運航を目指します。
- (2) 現時点で、北部九州から国際フェリーを利用している近畿以東のコンテナ貨物や航空機を利用している貨物、北海道との長距離フェリー等を活用した環日本海地域の農産物輸出等をターゲットに国際フェリー航路の新規開拓を目指します。
- (3) 国際フェリー航路と北海道フェリーを有機的にネットワークし、日本海側における食料等のシームレスな国際ユニットロードのハブの形成を目指します。



○バルクカーゴの新たな展開

- (1) 原木、製材、合板等、従来から京都舞鶴港の太宗貨物となってきた木材輸入について、荷姿の変遷に対応した保管機能(倉庫等)の機能向上や水面貯木場等、既存施設の有効利用により、年間30万tの回復を目指します。
- (2) 穀物(国産米輸出、MA米輸入、小麦等)をはじめとする農水産品やその他の食料品、天然資源等、国際的に将来性と特色ある戦略的貨物の集荷を促進します。
- (3) 木質ペレットの輸入拡大やリサイクル関連貨物の利用促進等、立地企業との連携による新たな事業展開を模索します。
- (4) 京都舞鶴港では、東港周辺にガラス工場やベニヤ工場が集積し、西港からのけい砂、原木等の横持ちが発生しています。このため、平ふ頭の整備等により、輸送コストの縮減を図るなど、立地企業の競争力の強化を進めます。

(万トン)



原木・製材輸入状況

○北海道フェリーの利用促進

- (1) 京都舞鶴港－小樽港間を就航する北海道フェリーは、京都舞鶴港全体の貨物取扱量の約50%を担う重要な輸送モードであり、今後とも、北海道経済界との連携強化を進めるほか、フェリーふ頭の増深事業により、一層の機能強化を図ります。
- (2) 北海道フェリーは、年間約8万人の旅客輸送を担っていますが、今後、小樽港と連携したプロモーションの強化等により利用促進を図り、年間10万人の達成を目指します。

3 港湾連携戦略

～港湾連携による国際競争力のある地域づくり～

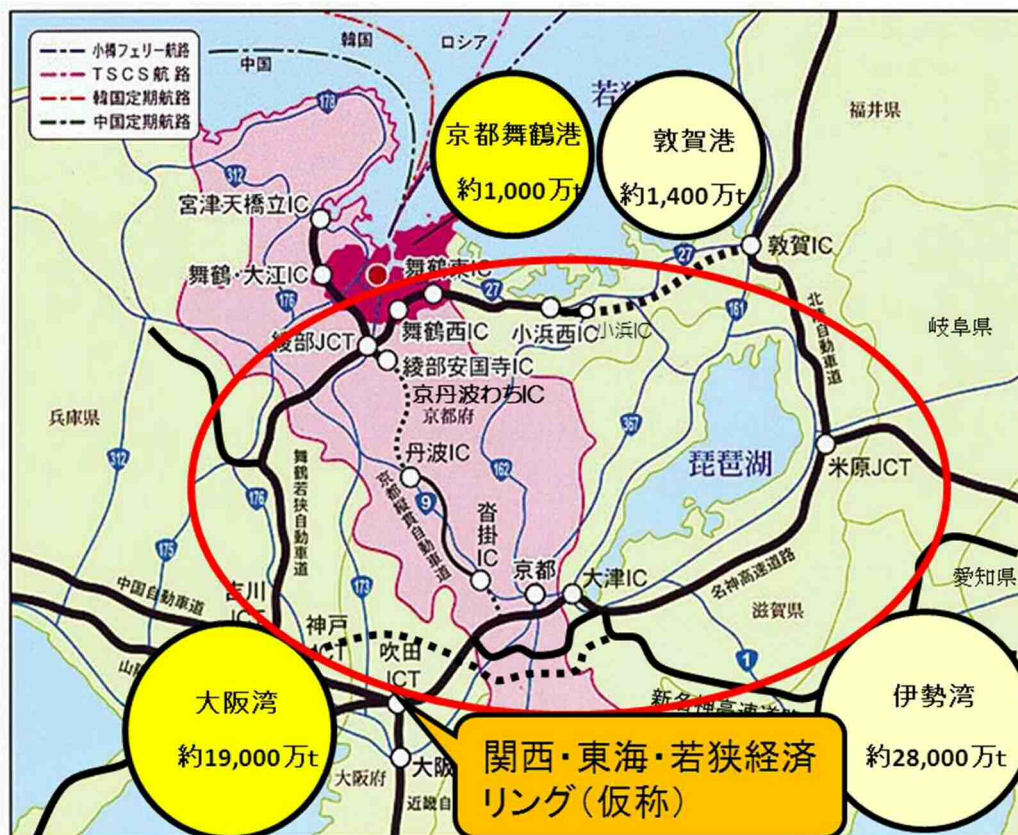
平成26年度には、京都縦貫自動車道と舞鶴若狭自動車道が全線開通し、関西圏、中京圏及び若狭湾を結ぶ高速道路ネットワークが完成します。これにより、我が国最大のモノづくり拠点同士がいわば巨大なリングにより連結され、巨大な経済圏の一体化が進むと考えられます。この我が国の経済成長センターを更に国際競争力のある地域とするとともに、大規模広域災害時にも機能を維持することが可能なリダンダンシーを備えた地域とするため、大阪湾、若狭湾等の広域的な相互補完機能の確保などの戦略的な連携強化を図ります。

○日本海側諸港との連携強化

- (1) 背後圏に関西、中京の巨大な経済圏を抱え、日本海側の拠点となるポテンシャルを有する若狭湾における港湾連携により、一体となった取組を推進し機能強化を図ります。
- (2) 日本海側諸港との連携により、未だ未開拓な世界ジオパークをはじめとする日本海側の観光拠点と対岸諸国を結ぶ日本海洋上ネットワークを構築します。

○太平洋側港湾との機能分担と相互補完

- (1) 関西唯一の日本海側拠点港として、対岸諸国との地理的優位性を活かした国際旅客・国際複合一貫輸送などの機能を中心に、阪神港との機能分担や日本海側ゲートウェイ機能の強化等について、国際物流戦略チームにおいて計画を策定します。



- (2) 東日本大震災で明らかとなった超広域被災時の救援物資輸送や港湾物流継続の重要性を踏まえ、緊急時に阪神港の日本海側港区として機能するなど、阪神港との相互補完機能を確保し、一体となって関西圏全体の事業継続計画(BCP)に寄与するとともに、国際コンテナ戦略港湾のリダンダンシー確保により、緊急時に基幹航路が我が国を抜港することを阻止するなど、政策の推進に寄与します。
- (3) 中国等の莫大な国際旅客需要を受ける日本海側拠点として機能し、関西の広域観光連携による地域全体の活性化に寄与します。



○対岸港湾との連携強化

舞鶴市は、平成23年にロシアナホトカ市と姉妹都市提携50周年、平成24年には中国大連市と友好都市提携30周年を迎えます。また京都府では、平成23年7月にロシアナホトカ市、中国大連市、韓国浦項市と、それぞれ既存航路の拡充や新たな航路開設、観光交流、企業相互進出等について覚書を締結したところであり、今後、これらの対岸諸港との連携を一層強化するとともに物流・人流の促進を図ります。

4 イメージ戦略

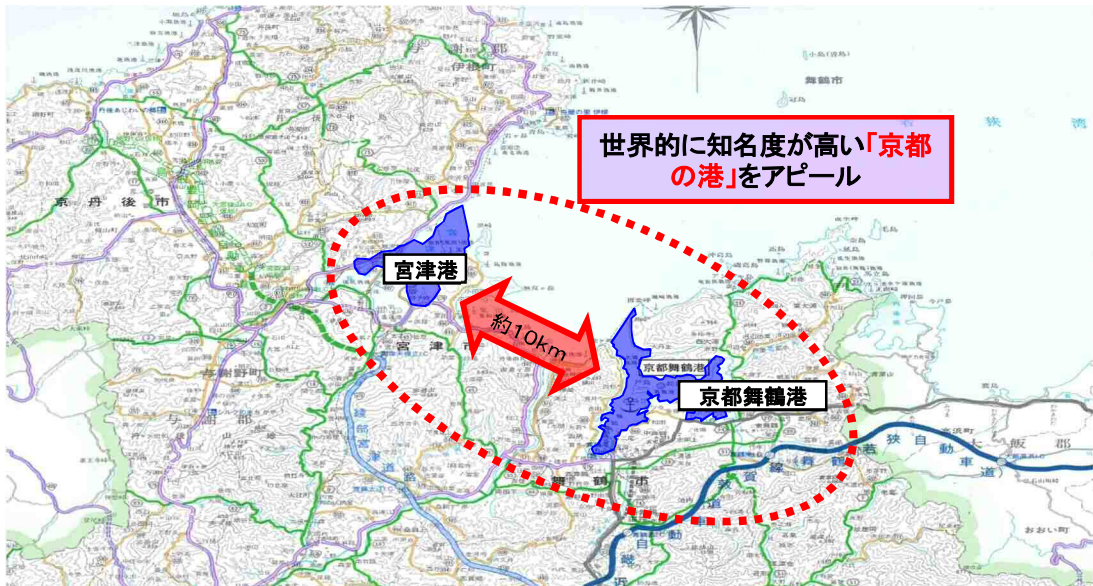
～関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして

「京都北部の港」から「京都の港」へ～

関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして、さらに、宮津港との連携による『京都』の港として、物流、人流双方のポートセールスに取り組みます。また、風力発電企業立地やリサイクルポート機能強化、フェリーによるモーダルシフト推進等、環境問題に取り組むエコポートとしてイメージアップに取り組みます。

○関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして「京都北部の港」から「京都の港」へ

- (1) 日・中・韓・露等の人・もの・情報が交流する関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして、世界に広く認識されるよう、キャッチコピーやロゴマークの制作等、京都舞鶴港のイメージアップの取組を進めます。
- (2) 宮津港との連携強化により、世界的に知名度が高い「京都」のブランドを活かし、国際クルーズや国際フェリーによる訪日旅行者の誘致を図ります。
- (3) 京都府内企業や京都府民の京都舞鶴港利用を促進するため、「京都の港」をアピールしたポートセールスに取り組みます。



○環境問題に取り組むエコポートの推進

- (1) 舞鶴国際ふ頭には風力発電企業の立地が決定しており、これらの環境関連産業によるエコポートのイメージの誘導を図ります。
- (2) 船舶による貨物輸送の二酸化炭素排出量は、営業用貨物自動車の約30%であり、フェリーによる人流、物流の拡大により、モーダルシフトを推進します。
- (3) リサイクルポート協議会などを通じた情報共有とリサイクル関連貨物の集荷促進、企業誘致を図ります。また、原木から発生する木皮については、バーク堆肥やチップ等、リサイクル利用を促進します。
- (4) 宮津港の天橋立サンドバイパス事業、阿蘇海シーブルー事業を環境リーディングプロジェクトとして推進し、天橋立世界遺産登録の取組を積極的に支援します。

○美しい港づくりプロジェクトの推進

- (1) 東港地区の旧海軍の赤れんが倉庫群に代表される力強いまちなみや西港地区の高野川沿いの社寺・旧市街地や田辺城等の歴史的景観を活かして、「まち」と「港」をつなぎ、美しい港づくりを推進します。
- (2) 天橋立等を擁する宮津港との連携を通じて、美しい港づくりプロジェクトをPRし、港のイメージチェンジを図ります。

5 地域経済振興戦略

～企業立地の促進と民の視点による港湾運営～

京都舞鶴港周辺に立地する企業や利用促進パートナーシップ企業との情報共有等、企業サポート体制を強化するとともに、特区制度等の活用により、対岸諸国への高速海上ネットワークの構築や背後圏への新規企業立地を促進します。また、民の視点による港湾運営の導入により、より効率的で使いやすい港づくりを進めます。

○特区制度の活用等による新たな地域拠点の形成

特区制度の活用等により、沖縄県FTZ並みの関税優遇措置や日中韓の統一シャーシの導入等により、京都舞鶴港の背後圏への新規企業立地を促進するとともに、立地企業の競争力強化を図ります。

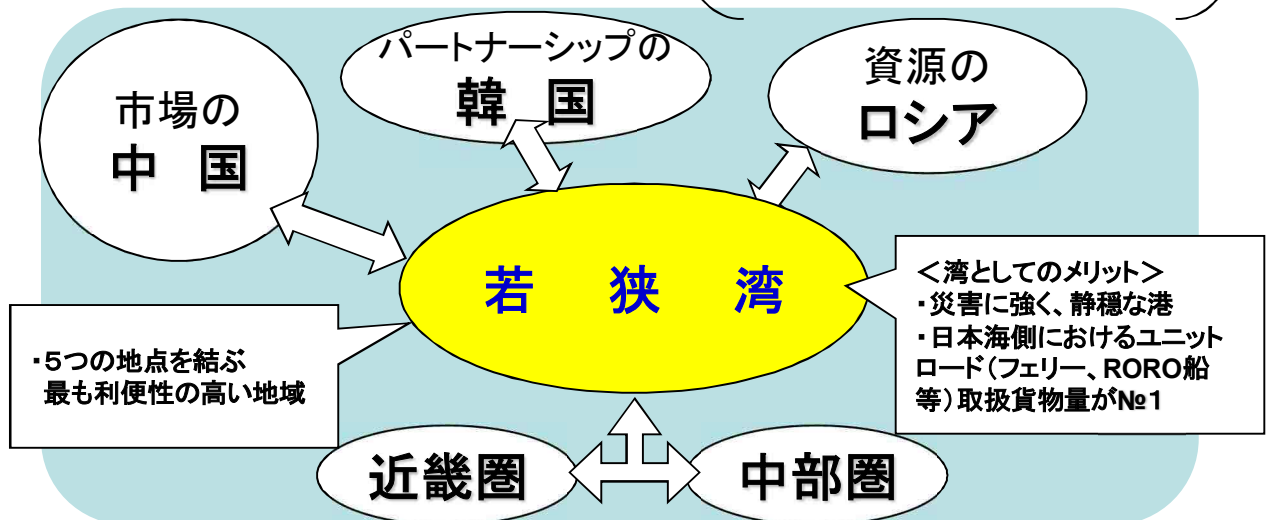
京都を舞台にした「わが国の成長戦略」

●日本海側拠点港「京都舞鶴港」を活用した産業空洞化対策

- ・世界の市場といわれる中国とパートナーシップの韓国
- ・地下資源豊富なロシア
- ・高度なものづくり技術を持つ阪神・東海を含む巨大な経済圏

結節点である
若狭湾
の活用

<環日本海時代の広域連携による地域づくり>
・沖縄県FTZ並みの関税優遇措置等港と背後企業の連携による北東アジアとの日本海側拠点としての機能強化と地域産業集積の促進
・日・中・韓の統一シャーシの導入による海上ハイウェイネットワークの構築
・京都舞鶴港を活用し人流活性化に繋げるための新規査証制度を導入し、海外から専門的・技術的なノウハウ等を有する優秀な人材の確保を図る。



○荷主企業との連携、支援

- (1) 京都舞鶴港では、利用企業や京都周辺の主要企業を中心に、約80団体で構成する「京都舞鶴港利用促進パートナーシップ事業」を設立し、メールマガジン等による情報共有や意見交換会を実施しており、引き続き、参画企業との連携により集荷促進に取り組みます。
- (2) ふ頭機能の再編成等による立地企業の原材料等の横もち解消など、利便性が高く、企業に「選ばれる」港づくり、「使いやすい」港づくりを進めます。

○民の視点による効率的な港湾運営

民の視点による効率的な港湾運営の実現に向け、舞鶴港港湾審議会答申(H21.9)や港湾法改正(H23)を踏まえ、新たなふ頭運営体制の構築等、民営化の検討を進めます。

今後の港湾施設管理のあり方について(舞鶴港港湾審議会答申) ～透明性・弾力性のあるターミナル運営体制の構築～

厳しい競争を勝ち抜き、京都舞鶴港を発展させていくためには、ターミナルコストの低減やリードタイムの短縮を可能とする、効率的で競争力のあるターミナル運営を実現することが重要である。また、船社や荷主といった利用者の求める価格、利便性、スピードなどの港湾サービスが提供できるよう、港湾管理者、港運業者、地元行政など港に関わる者が目標、価値観を共有しつつ、連携し一体となって取り組んでいかななくてはならない。

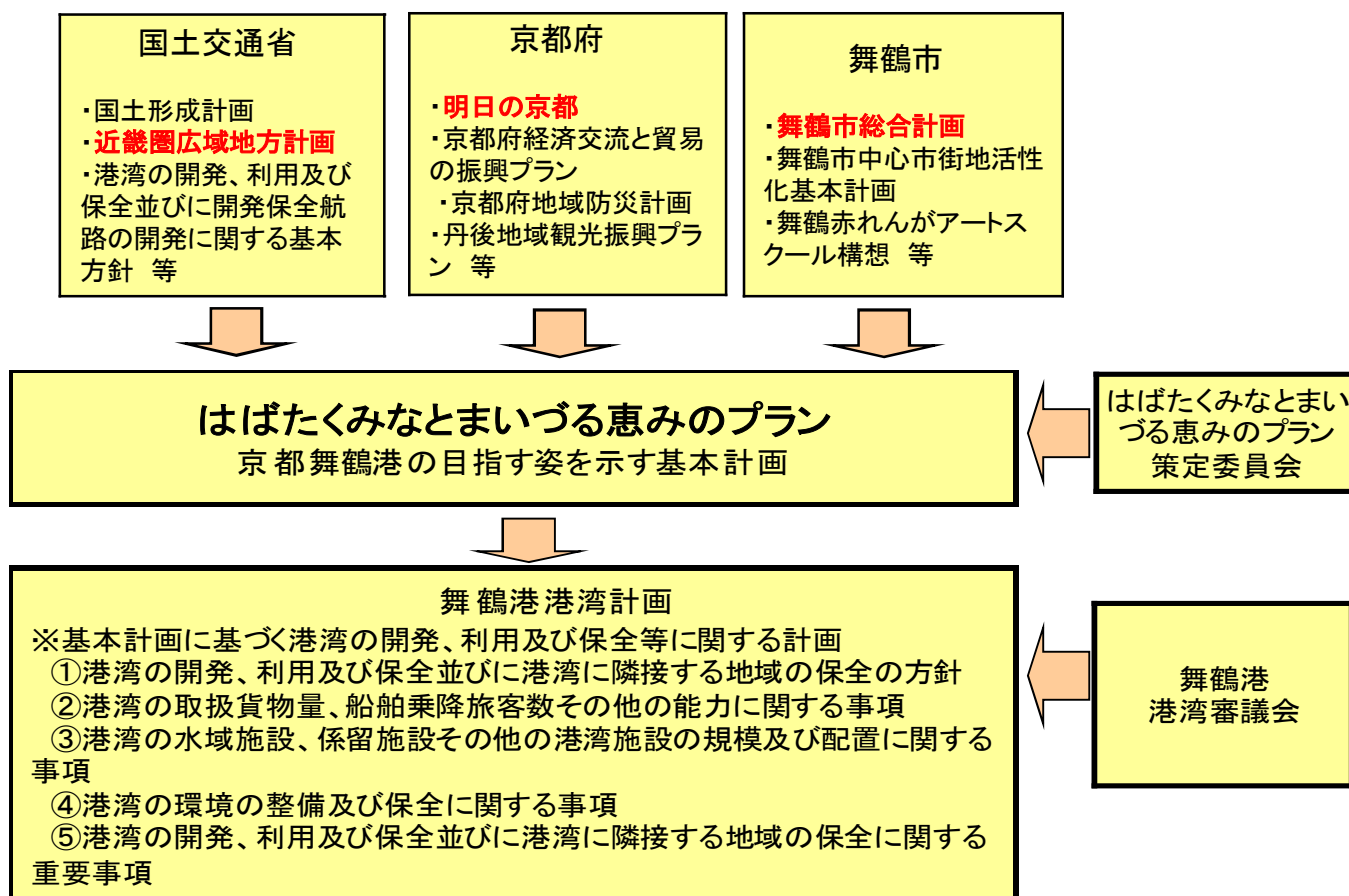
舞鶴国際ふ頭の供用開始から**当面の間は、引き続き直営によるふ頭管理とすることもやむを得ないものの、将来的には効率的なターミナル管理・運営や価格競争に弾力的に対応できるターミナルオペレーションを可能とするよう、指定管理者制度の活用なども視野に入れつつ、京都舞鶴港全体のより効率的・効果的な管理運営体制構築に向けてしっかりと取り組んでいくことが必要**である。

日本海側港湾におけるターミナル運営会社の事例

名 称	(株)新潟国際ターミナル	敦賀港国際ターミナル(株)
対象港湾	新潟港	敦賀港
設 立	平成8年5月24日	平成21年11月30日
資 本 金	16億3600万円	1億2000万円
出資団体	新潟県、4市1町 日本政策投資銀行 民間企業39社	福井県、敦賀市 民間企業12社
業務内容	・コンテナターミナル及びそれに付随する関連施設の運営・管理 ・港湾荷役機械、保管施設、荷捌施設等の建設及び賃貸 ・新潟港の利用を促進するための調査、研究等	・コンテナターミナル及びそれに付属する関連施設の維持・管理・運営 ・敦賀港の貿易振興を図るための調査研究、広報宣伝、ポートセールス及び関係機関への要望活動 ・港湾荷役機械、保管施設、荷さばき施設の賃貸
役員構成	代表取締役社長(新潟県副知事) 専務取締役 取締役9名 常勤監査役 監査役2名	代表取締役社長(敦賀市長) 取締役8名 監査役1名
関連施設	ターミナル:23.4ha 岸壁:3バース ガントリークレーン:3基 CFS:2棟	ターミナル:17.6ha 岸壁:1バース ガントリークレーン:1基

Ⅶ 長期構想の位置付け等

○ 長期構想と港湾計画の位置付け



○ はばたくみなとまいづる恵みのプラン策定委員会名簿 (H23.12 敬称略)

委員区分		氏名	現職名
学識経験者等	港湾政策	吉川 和広	京都大学名誉教授(委員長)
	景観	岩井 珠恵	ヴィジュアルデザイナー
	環境政策	竹濱 朝美	立命館大学産業社会学部教授
	地元まちづくり	並川はるみ	NPO法人舞鶴市女性センターネットワークの会副理事長
	地域経済	錦織 隆	(株)舞鶴21代表取締役社長、(株)日進製作所代表取締役社長
	地域経済	本田 豊	立命館大学政策科学部教授
利用者等	港湾利用	入谷 泰生	新日本海フェリー(株)代表取締役社長
	港湾利用	入江 一郎	(一社)京都舞鶴港振興会理事
	倉庫業	松本 直樹	舞鶴倉庫(株)代表取締役社長
	漁業	西川順之輔	京都府漁業協同組合長
	港湾運送業	西田 一夫	飯野港運(株)代表取締役社長
行政委員	関係行政機関の長	荻野 明人	大阪税関舞鶴税関支署長
		菊地身智雄	国土交通省近畿地方整備局港湾空港部長
		正野崎 稔	舞鶴港長(舞鶴海上保安部長)
		多々見良三	舞鶴市長