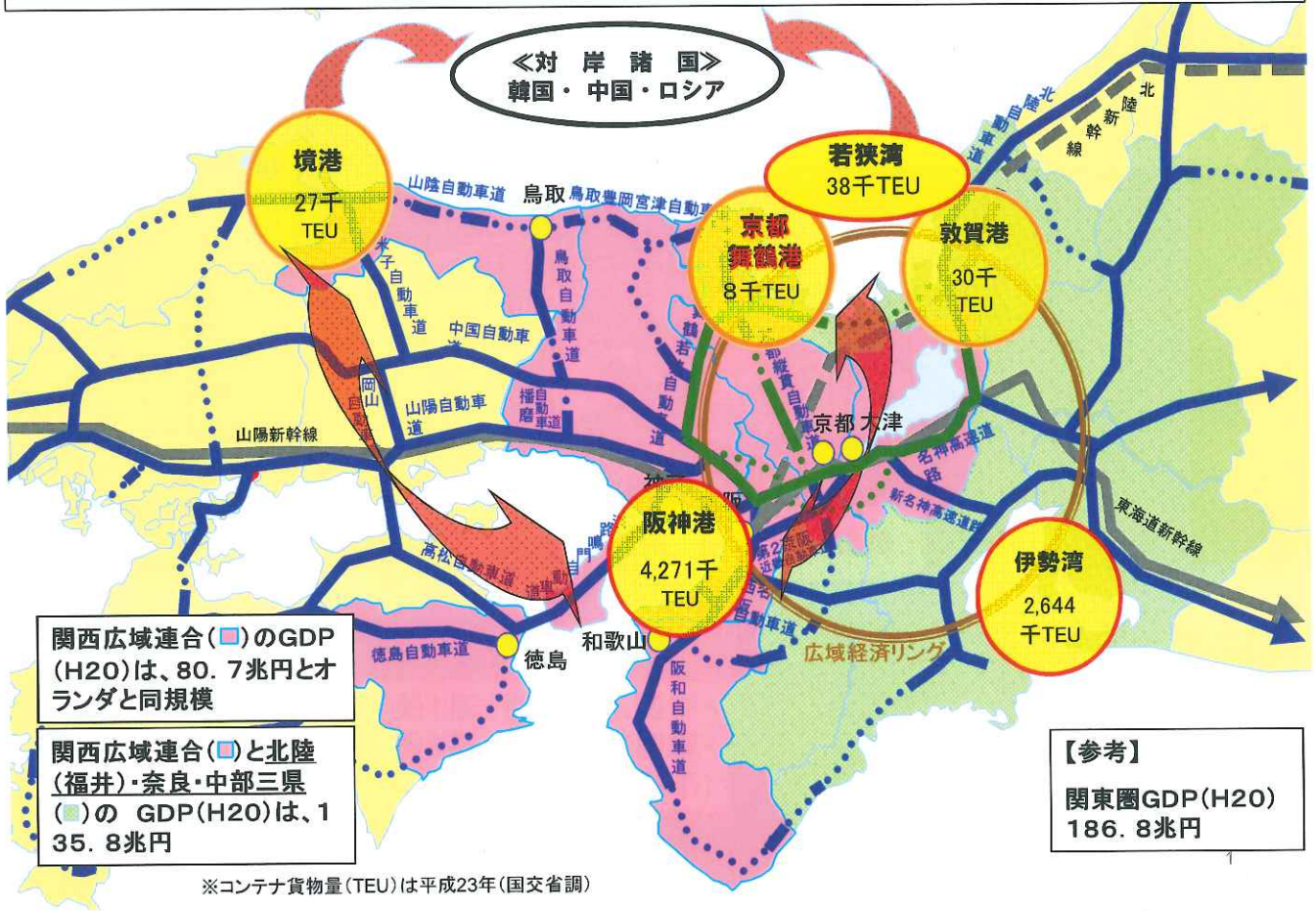


# 日本海側拠点港側から見た広域インフラ連携と経済圏のイメージ



# 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

大型ガントリークレーン整備への補助

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

国際フェリー岸壁整備の直轄事業化

内航フェリー岸壁の早期整備

### 前島埠頭

岸壁(-9m)改良  
[-8m⇒-9m 1m増深]

- ・国際フェリートライアルの実施  
平成24年7月30日～8月3日  
京都舞鶴港～韓国浦項迎日湾港

## 外航クルーズ機能の強化

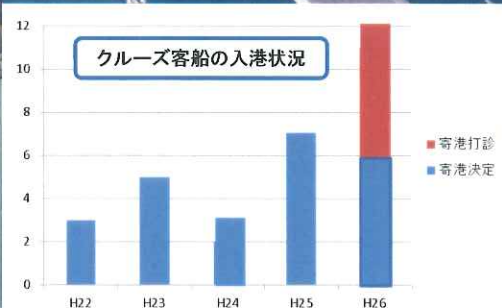
大型外航クルーズ船対応岸壁の増進事業の直轄事業化  
(-9.0m→-10.0m)

旅客ターミナル施設の補助条件緩和  
(10万人→3万人)

・平成25年にはサンプリンセス、コスタダクトリアが計4回寄港その他のクルーズ船と合わせて計7回と過去最高を記録。  
・平成26年度にはダイヤモンドプリンセスの寄港が5回決定。



サン・プリンセス(77,000G/T)初入港(H25.5.15)



第2埠頭

## 複合一貫輸送（フェリー）を支える事業



はまなす

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  
航海速度 : 30.5ノット  
車両積載台数:トラック158台  
乗用車66台

岸壁(-9m)改良  
[-8m⇒-9m 1m増深]



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。

