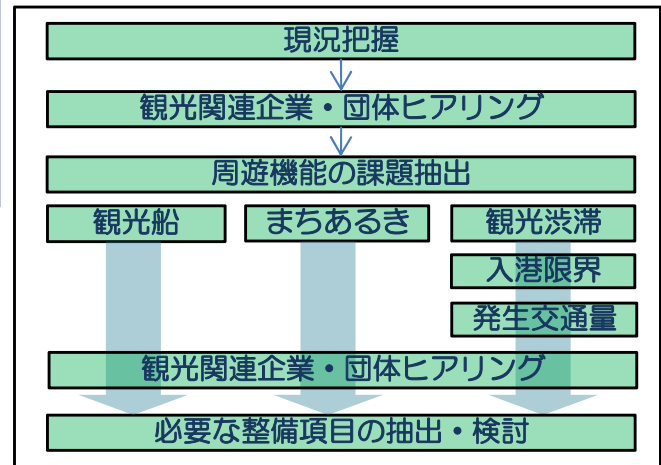


# 海の京都観光圏における周遊観光機能強化等基盤整備に係る検討調査

○（調査の背景・目的）海の京都観光圏を構成する京都府北部地域は、少子高齢化や若者の都市部への流出等により地域経済の縮小を招く中、豊かな自然や歴史と伝統を活かした観光振興と外国人誘客拡大を力強い地域経済を取り戻すための柱に位置づけている。本調査では、海の京都観光圏の玄関口である京都舞鶴港周辺に訪れた観光客の日帰り観光を、より経済波及効果の高い滞在型観光へと転換していくため、圏域の各観光拠点等を結ぶ広域の周遊システムを既存交通への影響も含めて検討するとともに、圏域内の周遊性を高めるために京都舞鶴港において必要となる整備項目の抽出・立案を行った。

（調査の手順）



## 調査成果



○推定発生交通量と必要な施設規模【観光渋滞】

④道路の整備（臨港道路他）

慢性的な国道の混雑に加え、大型客船の入港により国際ふ頭や第2ふ頭からの観光関連車両が流入することから、暫定供用中の臨港道路の早期完成や国道バイパスの整備を促進する。

○観光客の歩行動線と必要な歩道整備等【まちあるき】

⑤歩道の修景（第2ふ頭～国道）

港と市街地が近い好立地条件にある地形的特性を活かし、港から市街地を一体とした統一感のある街並みの整備として、歩行環境の修景を行い、港と市街地との連携を図る。

○安全な航行に必要な港湾施設の整備【観光船】

①発着場の整備（大野辺棧橋）

舞鶴～宮津～伊根航路を運航する海洋交通事業者の観光船の規模を検討した結果、既存の大野辺棧橋の活用が可能であるため、老朽化対策及び係船施設の改良を行う。

②待合所の整備（第2ふ頭）

周遊観光船に乗船する観光客等の利便性向上を図るため、旅客待合所を整備する。また、海の京都観光圏の玄関口として、観光情報の発信や観光客との交流拠点としても活用する。

③係留施設の強化（国際ふ頭）

舞鶴港の入港限界を検討し、国際ふ頭の係留施設強化により入港が可能となる22万t級客船を本港における入港限界に設定した。



（待合所の整備イメージ）

## 基盤整備の見込み・方向性

計画的な基盤整備により、魅力的な賑わい空間を創出し、来訪者の交流機会の増加を見込む。

- まちあるき回遊ルート  
H28d詳細検討・H29d工事着手
- 待合所  
H28d詳細検討・建築関係法令手続・事業化協議
- 発着場  
H28d詳細検討・工事着手
- 係留施設の強化  
大型客船の寄港タイミングにより時期検討
- 臨港道路  
平成29年度の全線開通を目指し、工事促進

## 今後の課題

- 厳しい財政状況下の投資的経費の継続確保
- 関係行政機関との連携（国・府・市）
- 民主導・地域主導の観光まちづくりをさらに進めるための仕組み
- 戦略的な広域観光プロモーション
- 持続可能な観光振興
- 観光産業・サービス業等による雇用創出
- 若者をはじめとする人口定着

海の京都観光圏における周遊観光機能強化等基盤整備検討調査			
調査主体	京都府		
対象地域	京都府舞鶴市	対象となる 基盤整備分野	港湾

1. 調査の背景と目的

海の京都観光圏を構成する京都府北部地域は、少子高齢化や若者の都市部への流出等に伴う人口減少により地域経済の縮小を招く中、若者が定着し子育て世代が安心して生活できる活力ある経済・生活圏の形成が大きな課題となっている。そこで、海の京都観光圏の豊かな自然や歴史と伝統を活かした観光振興と外国人誘客拡大を力強い地域経済を取り戻すための柱の一つに位置づけ、近年のアジアにおける旅客船需要の高まりや京都舞鶴港の整備（岸壁増深（平成 25 年）、旅客ターミナル（平成 27 年））及び舞鶴若狭自動車道の全線開通（平成 26 年）、京都縦貫自動車道の全線開通（平成 27 年）などの機会を活かし、安定的かつ継続的な一体性を有する観光地域づくりを目指しているところである。

しかしながら、観光圏内には優れた観光資源があるものの広い範囲に点在しており、それらを周遊するシステムが十分に整備されておらず、インバウンドへの対応の遅れや圏域内における観光連携の実績の不足、脆弱な二次交通と相まって、滞在時間の短い日帰り観光客が多く、地域経済への波及効果も限られているのが現状である。

本調査では、海の京都観光圏の玄関口である京都舞鶴港周辺に来訪した観光客の日帰り観光をより経済波及効果の高い滞在型観光へと転換していくため、圏域の各観光拠点等を結ぶ広域の周遊システムを既存交通への影響も含めて検討するとともに、圏域内の周遊性を高めるために京都舞鶴港において必要となる整備項目の抽出・立案を行った。

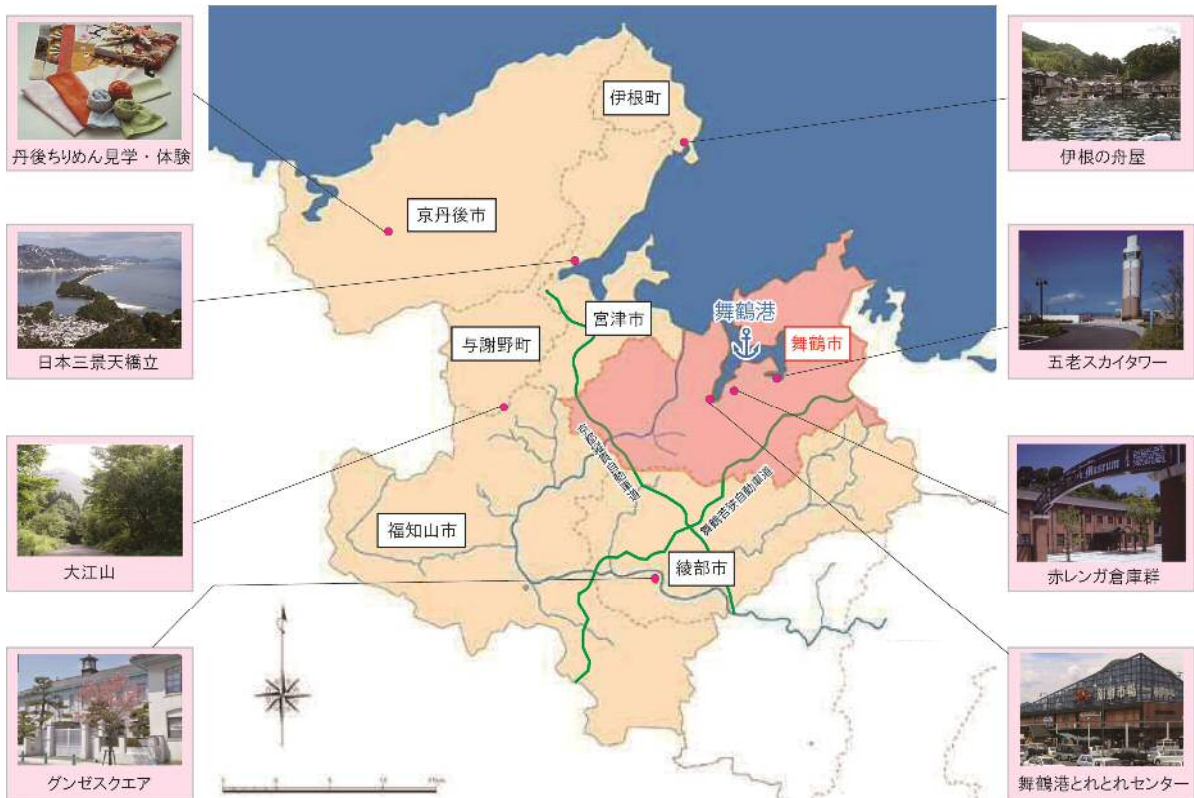


図 1 海の京都観光圏

## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

#### ① 現況特性等の把握

京都舞鶴港の現況、自然条件及び社会・経済条件の現況等を把握するために必要な既存資料及び参考文献等を収集整理し、その特性や動向を把握した。また、京都舞鶴港周辺において観光振興の原動力となる民間の投資について、進行中のプロジェクトや構想も含めて調査し、とりまとめた。

#### ② ヒアリング調査

海路及び陸路の周遊観光機能強化に向けた課題の抽出を行うために、関係行政機関、企業、団体等へヒアリング調査を行い、民間活動の進行中のプロジェクトや構想についても可能な範囲で聞き取り、整理した。

#### ③ 課題の抽出整理

現況分析及びヒアリング調査等に基づき、京都舞鶴港の周遊観光機能強化における問題点を抽出し、課題を整理した。

##### a) 海路の周遊機能

海路の周遊機能を強化するため、京都舞鶴港や宮津港などで観光周遊船を運航している事業者からのヒアリング結果や京都舞鶴港の特性を踏まえ、運航の拡大等に必要な課題整備を行った。

##### b) 陸路の周遊機能

陸路の周遊機能を強化するため、大型客船の寄港に伴って発生するバスツアー等観光関連車両の利便性の向上や港からまちなかへのまちあるき観光を促進させるための課題を抽出した。なお、快適な運行の課題抽出にあたっては、国道 27 号交差点の交通量、現況交通の特性（渋滞等）を把握するとともに、観光客船運航会社やツアーバス運行会社、タクシー事業者等のヒアリング結果や地域の特性、下船後の観光動向を踏まえて行った。

#### ④ 目標（方針）の設定

現況分析に基づき関係法令及び条例等に定められた事項に照らし、周遊観光機能強化に係る港湾施設整備を中心とした将来目標や基本方針を設定した。設定にあたっては、短期・中期の視点でとりまとめた。

#### ⑤ 計画の検討

周遊観光機能強化に関する具体策の計画・検討を行った。

##### a) 海路の周遊機能

京都舞鶴港における各ふ頭地区の施設整備・利用特性等について整理し、周遊観光船に対応する港湾施設の配置計画について検討を行った。

##### b) 陸路の周遊機能

観光関連の交通量にあたっては、近年における大型客船大型化のトレンド等から京都舞鶴港の施設規模を勘案した大型客船の入港限界規模を検討して推計した。現況交通量及び大型

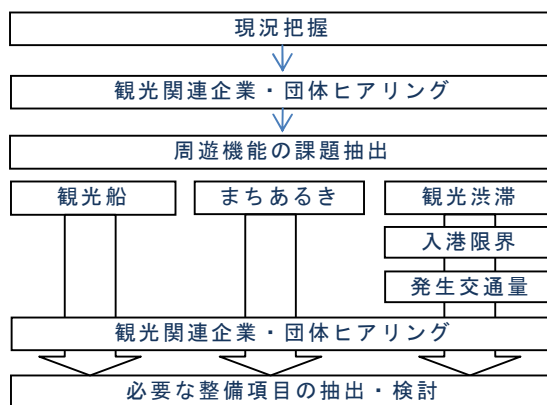


図2 調査の手順

客船から発生する推計した交通量をもとに交差点需要率等の解析を行い、交通処理上の課題を整理して必要な整備項目を抽出した。

まちあるき観光を促進させるために必要な歩道について、関係機関と調整し、まちあるき回遊ルートを設定するとともに快適で統一感のある歩行環境の整備項目を抽出した。

## (2) 調査結果

### A. 現況特性等の把握結果

#### ① 海の京都観光圏における京都舞鶴港の位置づけ

「海の京都観光圏」は舞鶴市、宮津市、京丹後市、伊根町、与謝野町による「京都府丹後観光圏」の区域に新たに福知山市、綾部市を加えた5市2町による観光圏である。「海の京都舞鶴プラン」等の関連計画では、舞鶴市は国際競争力向上や京都北部地域の振興のため、京都の海側ゲートウェイとして重要な役割を担うものとして位置づけられている。

#### ② 京都舞鶴港周辺の観光資源

海の京都観光圏には、日本三景として名高い天橋立や重要伝統的建造物群保存地区に選定されている伊根の舟屋、山陰海岸ジオパークの自然環境、京都舞鶴港の赤レンガ倉庫群など、多くの観光資源を抱えている。

海の京都観光圏の各市町の観光入込客数をみると、舞鶴市は平成23年から平成26年にかけて大きく増加しているものの、他市町は横ばい傾向となっており、観光拠点の窓口を担う舞鶴市から、海の京都観光圏へ観光客が周遊できていない状況である。

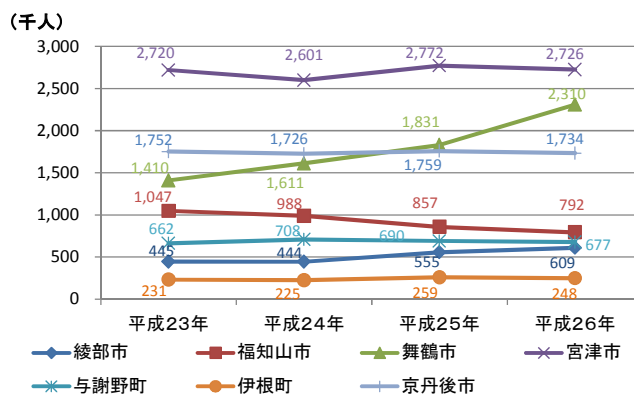


図 3 海の京都観光圏の観光入込客数

出典：京都府観光入込客調査報告書  
(平成23年～平成26年)

#### ③ 京都舞鶴港に寄港する客船の状況

京都舞鶴港では、第2ふ頭を旅客船埠頭に位置づけ、平成24年度に11万t級の旅客船接岸を可能にする整備を完了している。第2ふ頭で対応できない11万t級を超える旅客船については、延長・水深が十分に確保できている国際ふ頭の利用が前提となる。旅客船埠頭への整備完了後の平成24年度から外航旅客船の寄港回数が増加している。また、近年、旅客船は大型化が急速に進んでおり、現在最大規模の22万t級（乗船者数：約5,400人）

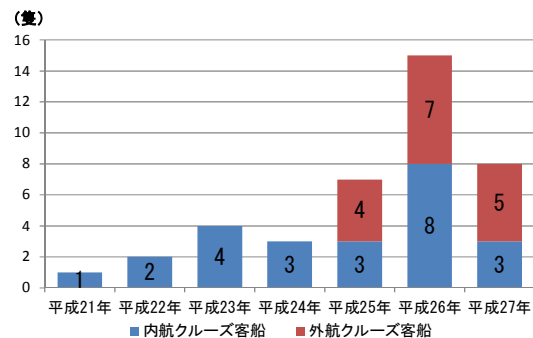


図 4 京都舞鶴港旅客船数の推移

のアジア配船も予定され、寄港による更なる観光客数の増加が期待される。

旅客船乗船客の観光動向を見ると、欧米系の外国人旅行者は自由行動の割合が高い。交通関係会社のヒアリングを行った結果、自由行動の旅行者は、京都舞鶴港を下船した後、シャトルバスでJR西舞鶴駅へ移動し、鉄道に乗り換えて京都市内に向かったり、チャータータクシーによって港から直接、京都市内へ向かう移動が多い傾向にあった。また、舞鶴市内をループバス等の公共交通で京都舞鶴港周辺を移動する観光客は少なく、Wi-Fiが設置された港に留まる傾向にあり、海の京都観光圏への周遊観光につながっていない状況である。

#### ④ 海の周遊機能の状況

京都舞鶴港の周遊機能の状況は、東港では定期的に海軍ゆかりの遊覧船が運航され、西港では、旅客船寄港時に旅客船の海上見学遊覧船が運航されているが、どちらも京都舞鶴港内の周遊であり、海の京都観光圏と海路による地域間連携を促進する周遊機能がない。また、京都舞鶴港の西港で周遊船を定期的に運航するために必要な係留設備、港湾施設が整っていない状況である。

#### ⑤ 交通状況

舞鶴若狭自動車道の開通等により、京都舞鶴港周辺の主要道路における混雑度は減少傾向にあるが、依然として混雑している状況が続いている。特に、国道27号と国道175号の大手交差点、国道27号と府道小倉西舞鶴線の大手千日前交差点での混雑が顕著である。

平成27年9月10日、京都舞鶴港にとって過去最大となる大型旅客船のマリナー・オブ・ザ・シーズ(13万t級)が国際ふ頭に寄港した。乗船客が利用するツアーバスも過去最大の約70台に上ったほか、旅客船の見学に多数が訪れたことにより、寄港時の大手交差点近くの臨港道路における交通量は、通常時の2,430台/12hから4,616台/12hまで約2倍に増加した。京都舞鶴港から海の京都観光圏への陸路の周遊機能の強化に向け、京都舞鶴港周辺の交通円滑化の検証が必要である。

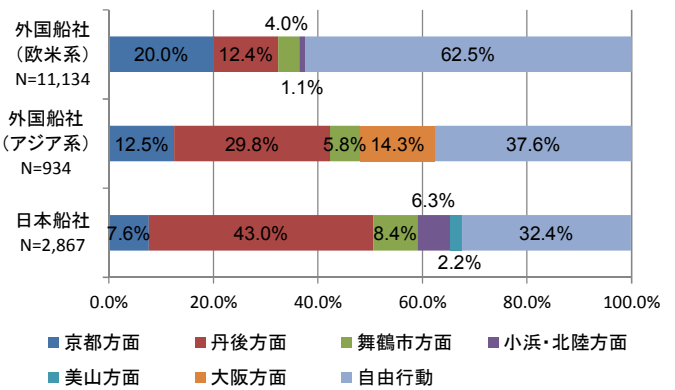


図5 船社別各旅客船が寄港した際のツアー参加動向の割合

出典：外航旅客船寄港時のツアー参加動向(平26年)



図6 遊覧船周遊ルート現状



図7 交通量と混雑度

出典：平成22年交通センサス

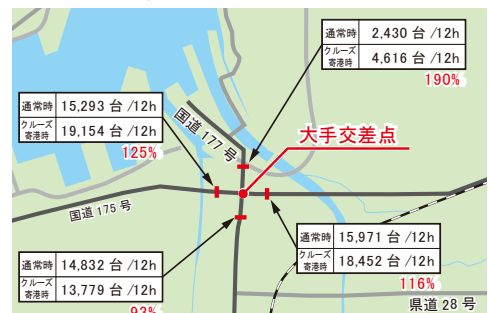


図8 通常時と旅客船寄港時の交通量比較

出典：平成22年交通センサス(通常時)

マリナー・オブ・ザ・シーズ寄港時の交通量(旅客寄港時)

## ⑥ ヒアリング結果

京都舞鶴港の周遊観光機能強化に向けた課題を把握するため、民間企業等へヒアリング調査を行った。＜調査期間＞平成 28 年 1 月～2 月

表 1 ヒアリング結果

	取組・現状	課題
バス会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>(マリナー入港時の対応)</li> <li>・府と警察が協議し、時間差をつけてバスを発車するようにした。</li> <li>・大手交差点に目立った渋滞は見られなかったが、住宅地内の生活道路が混んでいた。</li> <li>・旅客見学シャトルバスを第3ふ頭から国際ふ頭間で8便運行した。中型バス(28人乗り)全ての便がほぼ満席で、乗り切れない人もいた。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・府と警察の協力により、目立った渋滞はなかったが、毎回協力してもらえないわけではない。</li> <li>・旅客船の見物人により、交通量が増加し、また、国際ふ頭の対岸に路駐して見学する人が多いため、渋滞が発生する。</li> <li>・京都・和歌山・大阪・なにわナンバーが多いが、旅客船の写真を撮るだけで、市内を周遊していない様子である。</li> <li>・渋滞を緩和する為、タクシーが生活路を使用している。</li> </ul>
クルーズ寄港時のおもてなし団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・32団体で構成されており、主に市民プラザを中心としたイベント運営と通訳ボランティアを実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・どのくらいの外国人観光客がまちなかに来るのが想定できない。</li> <li>・まち全体にWi-Fiスポットが少ない。</li> <li>・景観の統一感がない。</li> <li>・事業主や自治体が主体的に行動し、おもてなしを生活に活かせるような取組が必要である。</li> </ul>
舞鶴市	<ul style="list-style-type: none"> <li>・まちあるきを行うのは、ほぼ欧米系の外国人である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・シャトルバスの通訳やガイドが少ない。</li> <li>・可能であれば、西港での遊覧船を実施したい。</li> <li>・国内船と外国船で分けたおもてなしが必要である。</li> </ul>
観光協会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の取組として西港から旅客船を近くで見るツアーを実施した。</li> <li>・旅客船入港時など何かのイベント時のみであれば、西港での周遊観光船も可能である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西港で航路化を行うために、駐車場・乗船場・係留場・トイレ・英語表記の整備が必要である。</li> <li>・不定期航路の際、事前に行う申請が多い。イベント時は簡単な手続きで行えるようにしてほしい。</li> </ul>
遊覧船の船会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・海の京都博では市の貸切事業として赤れんがパーク～伊根間の周遊観光船を実施した。</li> <li>・ダイヤモンドプリンセス入港時は1日のみ西港～伊根間の周遊遊覧船を実施した。</li> <li>・東西遊覧船や海上見学も実施した。</li> <li>・宮津～伊根、伊根湾めぐりは定期的実施している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・舞鶴市の貸切事業ではなく、自ら船を運航するとなれば、料金を上げざるを得ない。</li> <li>・現状の金額で採算をとるには1便あたり75人が採算ラインである。(現在は平均21人)</li> <li>・伊根の楽しみ方のPRが必要である。</li> <li>・西港にセキュリティが整った停泊所が必要である。</li> </ul>
タクシー会社	<ul style="list-style-type: none"> <li>・飛鳥Ⅱが寄港した際は20台近く、チャータータクシーを用意し、その他、フリーのタクシーも用意した。</li> <li>・客層は欧米系が多く、行先は京都方面が最も多い。</li> <li>・舞鶴市内の観光では、アジア系は薬局やショッピングセンター、欧米系は市街地(寺社)に行く傾向がある。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2ふ頭周辺ではバスやタクシーで混雑するため、バスやタクシー専用のターミナルが必要である。</li> <li>・タクシーやバスを使わずとも市街地を歩ける誘導サインや案内サインが必要である。</li> <li>・第2ふ頭の交差点には信号がないため、大変危険である。</li> </ul>

## B. 課題と方針

現況分析に基づき、周遊観光機能強化に係る港湾施設整備を中心とした将来目標と基本方針を設定した。

**将来目標：海の玄関口としての交流人口の拡大と地域活力の向上**

海の京都観光圏の周遊観光を促進するため、京都府の海側ゲートウェイかつ海の京都観光圏の観光拠点窓口としての役割をふまえ、京都舞鶴港を中心に海路及び陸路の周遊機能を向上させ、地域活力向上に資する取組を推進する。

表 2 課題と方針の整理

課題	基本検討方針
① 海路の周遊機能強化 ・ 海路の周遊機能の不足 ・ 周遊船運航に向けた港湾設備の充実	① 安全な航行に必要な港湾施設の整備 ・ 圏域間を周遊する周遊船の安全な運航 ・ 必要な港湾施設の整備
② 港から市街地を結ぶ周遊機能強化 ・ 客船等による来訪者の市街地への誘客 ・ 港から市街地の不統一な街並み	② 観光客の歩行動線と必要な歩道整備等 ・ まち歩きルートの設定、周遊観光案内 ・ 港から市街地を一体とした統一感のある街並みの整備
③ 港と観光地を繋ぐ陸路の交通円滑化 ・ 大型客船寄港時における、港と観光圏をつなぐ交通混雑の緩和	③ 推定発生交通量と必要な施設規模 ・ 交通の分散化や公共交通への誘導等によるソフト対策の実施 ・ バイパス整備等のハード整備の推進
④ 外国人の受入環境、まちの魅力向上 ・ インバウンド体制の遅れ ・ まちの魅力の欠如	④ 外国人の受入環境整備によるまちの魅力向上 ・ 港周辺でのインバウンド体制の構築 ・ まちの魅力向上旅客船の規模に対応した係留設備の拡大

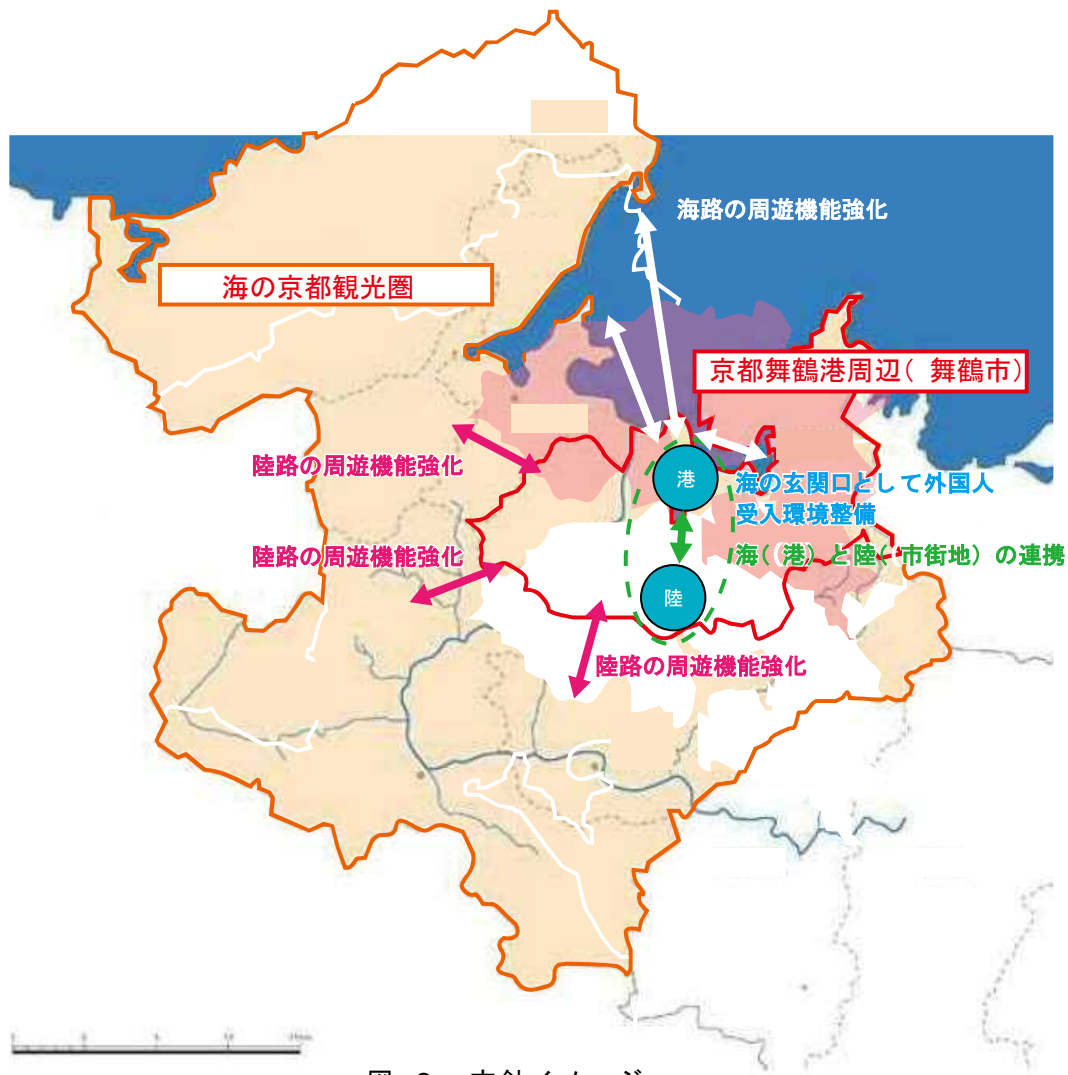


図 9 方針イメージ

(1) 安全な航行に必要な港湾施設の整備

海の玄関口の京都舞鶴港に来訪した観光客を海の京都観光圏への周遊へと促すため、大型旅客船の乗船客や客船見学者、一般観光客を対象とした周遊観光船の安全な運航や運航に必要な港湾施設に関する計画を行った。

表 3 海路の周遊機能の強化の整理

項目	内容
周遊観光船の運航	民間の船会社と連携を図り、京都舞鶴港から海の京都観光圏への地域間連携を図る周遊観光船の運航を行う。周遊観光船の運航ルートは、「京都舞鶴港西港～宮津」「京都舞鶴港西港～伊根」「京都舞鶴港西港～京都舞鶴港東港」や旅客船を海から見学する「京都舞鶴港西港～国際ふ頭」の航路とする。
周遊観光船に必要な港湾施設	周遊観光船の運航に向けて、係留施設を確保するとともに、利用者の利便性・快適性のため、待合所、駐車場、トイレの整備を行う。

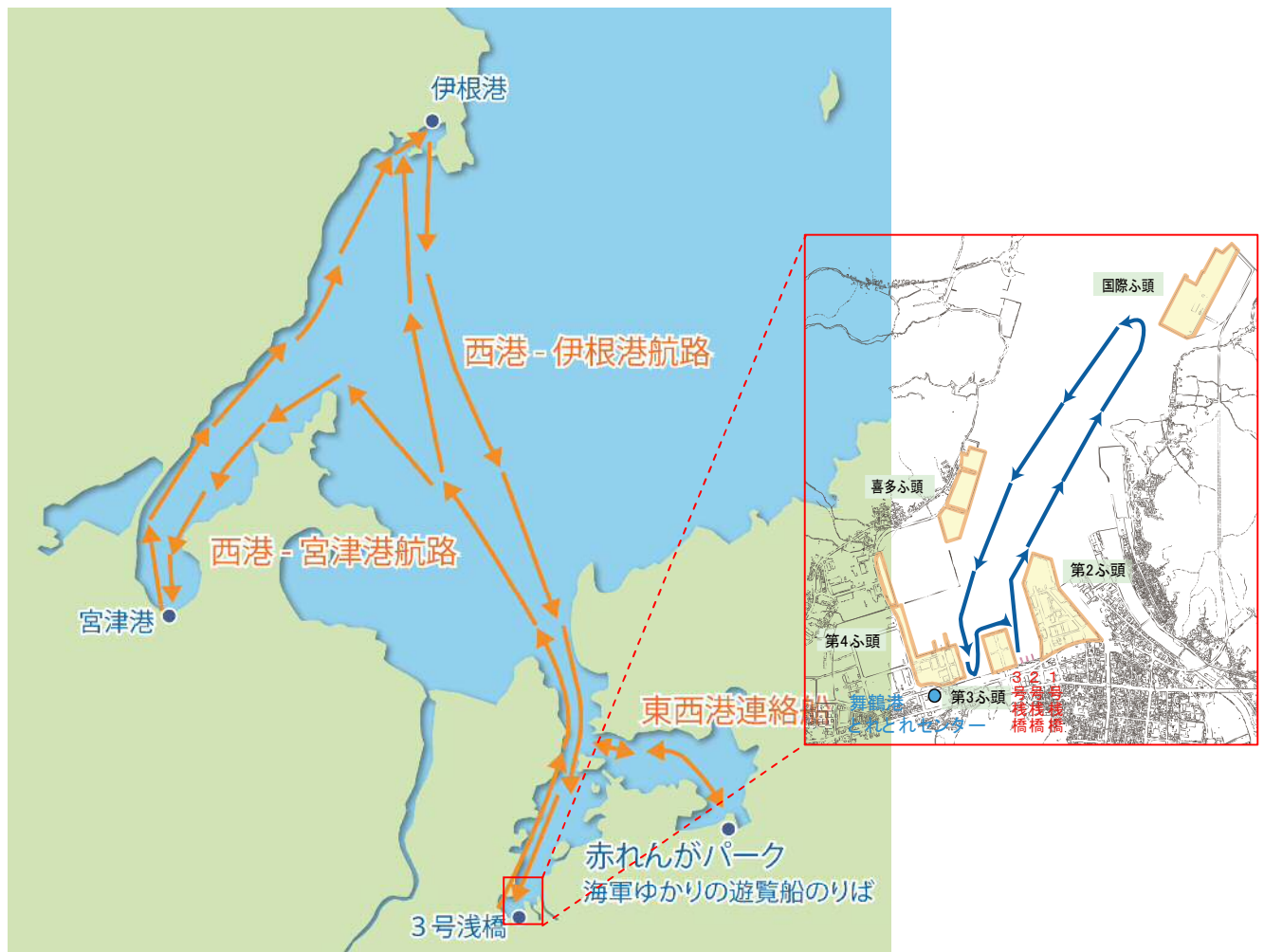


図 10 観光周遊船 航路検討



### 【乗船場・待合所の規模及び配置】

周遊観光船の対象利用者	待合所の規模
<ul style="list-style-type: none"> <li>・外航客船の乗客</li> <li>・国内観光客</li> </ul>	周遊観光船の定員約 100 名を考慮した待合所必要面積約 280 m <sup>2</sup>

※待合所の面積は「土木学会編 新体系土木工学 81 港湾計画」, 技報堂出版より算出

旅客船埠頭の第 2 ふ頭、一般駐車場として利用される第 3 ふ頭の両方からアクセスが容易で、土地利用の高度化・効率化が期待できる第 2 ふ頭に待合所を配置し、すでに整備済みの親水緑地により賑わいや憩いの空間が形成されている大野辺棧橋を発着場とする。

### 【大野辺棧橋の改修】

昭和 50 年に建造された大野辺棧橋はすでに建造後 40 年以上が経過し、鋼製車止めや係船環の発錆による劣化や、防舷材の損傷が顕在化しているため、周遊観光の始まりにふさわしい景観が不足している。利用者の利便性向上と安全性を確保するためにも適切な老朽化対策が必要である。



図 1 1 待合所・周遊観光船乗り場の位置図

### (2) 観光客の歩行動線と必要な歩道整備等

京都舞鶴港と市街地が近い好立地条件にある地形的特性を活かし、港から市街地を一体とした統一感のある街並みの整備として、歩行環境の修景整備を行い港から市街地への誘導を図るため、関係機関と連携しまちあるき回遊ルートを設定した。舞鶴市では市街地を「歴史のみちづくり」として整備検討が進められており、また、第 2 ふ頭旅客ターミナルが京町屋風にデザインされていることから、歴史的な街並みの風景により港から市街地を統一感のあるデザインとして歩行環境の修景整備（舗装、横断防止柵、サイン）を行う。



図 1 2 まちあるき回遊ルート（写真は整備イメージ）

### (3) 推定発生交通量と必要な施設規模

京都舞鶴港において大型旅客船が入港した際には主要道路及び生活道路の混雑が発生している。特に大型旅客船の入港は平日であることが多く、乗客のツアーバス発着が通勤時間帯と重なった場合には著しい混雑が発生する。

京都舞鶴港を訪れる大型客船の規模は年々拡大しており、今後も過去の実績を超える大型客船が寄港する可能性は高い。従って、観光客及び地域住民の移動の快適性を確保するために、ふ頭から発生する交通量を推計し、現況交通への影響を検証する。

推計発生交通量は、アジア配船が予定または既に運航されている船舶を対象に京都舞鶴港の大型客船の入港限界の検討結果から推計した。大型旅客船の入港限界はオアシス・オブ・ザ・シーズ（総トン数 22 万トン、旅客定員 5400 人）であり、その際のオプションツアーバス約 100 台が大手交差点を通行するという前提で算出したピーク時の交差点需要率は 0.655 となった。理論上、交差点の容量不足は生じていないが、日常的に京都舞鶴港周辺の道路は混雑しており、さらに大型旅客船寄港時には旅客船の見学に来た観光客や住民の移動等も含め京都舞鶴港周辺の交通量は大幅に増加する。旅客船寄港時の交通が集中する時期においても、観光客及び地域住民の移動の快適性を確保し、陸路による周遊機能強化を図るため、交通混雑を解消し陸路の交通円滑化を確保する必要がある。そのため、短期的にはソフト対策を進めつつ、中期的にはハード整備を促進し、周遊観光促進の実現を図る。ソフト・ハードそれぞれで交通処理上の課題を通して、必要な整備項目を抽出した。

#### ①ソフト対策

表 4 京都舞鶴港から周辺地域への移動におけるソフト対策

既存の交通円滑化対策	対策内容
オプションツアーバスの時差発車	オプションツアーバスの出発が同じ時間に集中しないよう、時間差をつけて出発するよう誘導する。
バスのルート誘導	国際ふ頭側から大手交差点に流入するバスは、その後、目的地により方向が異なるが、右折を極力減少させるため、高速道路を利用するバスについては直進させ、舞鶴西 IC の利用を促す。
一般車両の交差点外への誘導	地元住民の車両が大手交差点を通行しないように、旅客船寄港の案内を行う際に合わせて周知を行う。

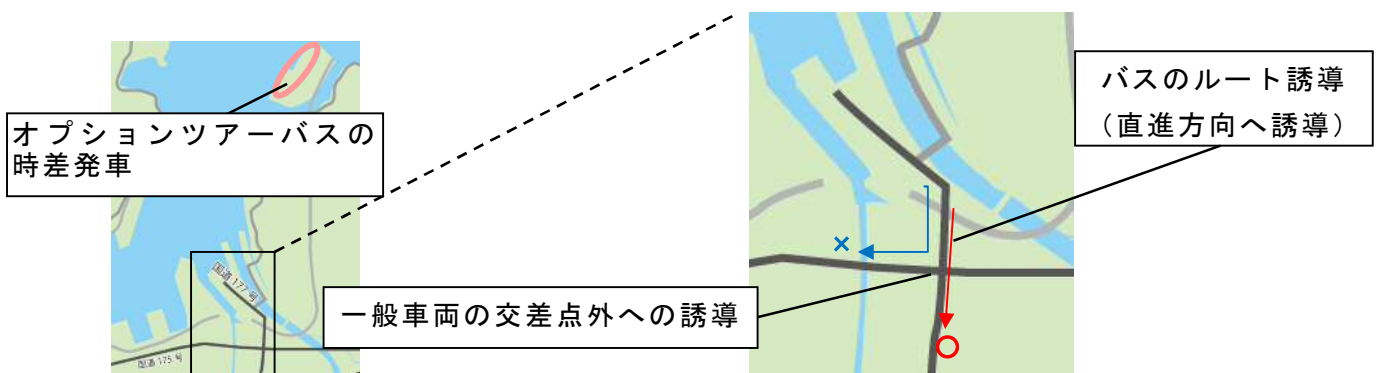


図 13 ソフト対策の実施場所

表 5 京都舞鶴港周辺の交通量抑制のためのソフト対策

新規の交通円滑化対策	対策内容
旅客船見物客への別ルートへの誘導・周知	京阪神等遠方からの観光客に対し、舞鶴大江 IC を利用し、西側から京都舞鶴港にアクセスするルートに誘導する。周知については、旅客船寄港の案内を行う広報と合わせてルートを周知するとともに、高速道路の SA、PA 等で広報を行う。
観光客の公共交通利用促進	バス会社と協力し、京都舞鶴港の駐車場の利用料金とループバスやシャトルバスの乗車料金をセットとし、駐車場を利用すれば、公共交通が無料になる仕組みをつくる。



※所用時間は平成 22 年交通センサスの平日の平均旅行速度より算出

図 1 4 京都舞鶴港周辺の交通量抑制のためのソフト対策

②ハード対策

京都舞鶴港から周辺地域へのアクセス強化を図るため、短期的にはソフト対策を進めつつ、中期的にはバイパス整備等ハード整備により、周遊機能強化を図る。

京都舞鶴港から舞鶴西 IC への混雑を解消するため、国道 27 号西舞鶴道路と臨港道路上安久線や臨港道路和田下福井線といった既存事業計画の整備を促進し、早期に完成させる必要がある。



図 1 5 ハード整備

#### (4) 外国人の受入環境整備の推進とまちの魅力向上

海の玄関口として京都舞鶴港周辺に多くの外国人観光客を呼び込むため、民間企業や地域と連携し、港から市街地を対象に外国人が利用しやすい受入環境を整え、まち全体の魅力向上を図るとともに、鉄道等により海の京都観光圏への周遊観光を促す取組を実施する。

##### ① 大型客船受け入れ整備

近年、大型の客船を利用し、比較的リーズナブルな価格で楽しむことができる現代クルーズが世界的に普及するなか、新たなマーケットとして経済成長著しいアジア地域への注目が高まっており、今後は、日本国内港湾への寄港や日本発着クルーズのさらなる増加が見込まれている。京都舞鶴港の係留設備については、13万t級までの大型客船の受け入れが可能であるが、今後のアジア配船が予定されている22万t級の大型客船に対応した係留設備を整備し、大型客船の寄港及び訪日外国人の増加を促進するとともに、地域活性化につなげる必要がある。

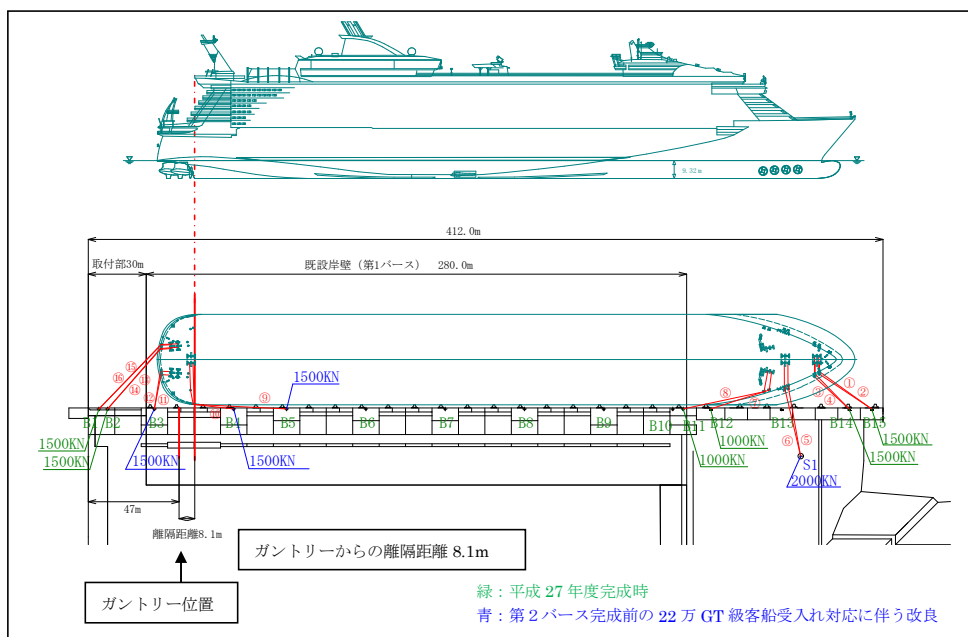


図 16 大型客船の受け入れ整備

##### ② Wi-Fi 環境整備

まち全体に Wi-Fi を使える施設が少ないため、Wi-Fi が利用できるふ頭から動かない観光客がいることや、市内で Wi-Fi を利用できる施設に観光客が集まる傾向があることから、Wi-Fi 環境を整備し、Wi-Fi が利用できるスポットが分かるマップの作成等を行い、外国人観光客の周遊促進を図る必要がある。

##### ③ おもてなしツールの充実

外国人が訪れやすい環境を作るため、サインの外国語表記や多言語パンフレット、写真によるメニュー紹介、指差し会話集など、外国人観光客へのおもてなしツールの充実を図る。

##### ④ 通訳ガイドの育成

多くの外国人観光客を受け入れ、地域の歴史や文化等を知ってもらうため、認定通訳ガイド制度を設け、研修により通訳ガイドの育成を行う。

<研修項目> ・コミュニケーション ・言語学習  
・ホスピタリティ ・ガイドスキル ・舞鶴市の地理 ・歴史  
・旅程管理 ・普通救急講習 ・現場実習 など

⑤スマートフォンを活用したまち歩きアプリ

外国人観光客の受入環境を整え、個人でまち歩きが楽しめるよう、スマートフォンを活用したまち歩きアプリの作成を行う。ビーコンとスマートフォンを活用し、来訪者が観光名所に近づくと、ガイド付きの観光を提供するほか、イベント情報の発信、ルート案内、クーポンなどを配信し、周遊観光を促す。



図 17 まち歩きアプリ画面イメージ

3. 基盤整備の見込み・方向性

計画的な基盤整備により、魅力的な賑わい空間を創出し、圏域内の周遊性を高め、来訪者の交流機会の増加を見込む。

表 6 基盤整備の整備時期

基盤整備内容	整備時期
周遊観光船	
乗船場の改修	平成28年度に詳細検討・工事着手予定
待合所の建設	平成28年度に詳細検討・建築関係法令手続きを実施
まちあるき回遊ルート	
歩道の修景	平成28年度に詳細検討・工事着手
ふ頭の受入環境整備	
係船設備の強化	大型客船の寄港タイミングを見極め、整備時期を検討
渋滞対策	
臨港道路の整備	平成29年度の全線開通を目標に整備を促進

4. 今後の課題

京都舞鶴港においては、京都縦貫自動車道の全線開通や旅客船需要の高まりに伴い、来訪者が順調に増加しているが、海の京都観光圏への周遊観光促進に向けて、ハード整備及びソフト対策を早期に実現させる必要がある。

ハード整備の実現にあたっては、厳しい財政状況下の投資的経費の新規及び継続確保と期待する地域への波及効果である観光産業・サービス業等による雇用の創出や、若者をはじめとする人口定着の早期発現が課題である。そのために、関係機関が一体となって連携を図るとともに、今後も引き続き戦略的な広域観光プロモーションを継続し、民主導・地域主導の観光まちづくりをさらに進めるための仕組みづくりを検討する必要がある。