

## 調査成果報告書

京都府丹後地域における外国クルーズ船受入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

京都府は、北東アジアとの距離が近い日本海側の京都舞鶴港において、国際フェリーや国際クルーズ船の誘致を通じ、韓国・中国等周辺のアジア諸国との交流を加速させ、京都北部地域における広域的地域活性化を目指す方針である。併せて、内陸へのアクセスも高速道路網がH26年度に完成する見込みである。このような中、国際フェリーの就航や新規クルーズ船により外国人観光客が増加すると予測され、民間による観光誘致への取組みも盛んになってきている。しかしながら、現在の京都舞鶴港の旅客ターミナルは施設規模が小さく、外国人観光客を受け入れるための基盤施設（ターミナル機能、周辺観光地への交通アクセス）が十分とはいえない。

このため、現在の旅客ふ頭を国際化し、外国人観光客を受け入れるための基盤整備が必要である。

そこで、京都舞鶴港を当該地域の拠点として新たな国際人流について受け入れるため、京都舞鶴港における基盤施設の効率的な配置、機能強化等について調査検討を行い、対岸諸国との交流を促進し、観光消費等の増大により広域的な地域活性化に資することを目的とする。



図 業務対象地域周辺図

なお、本調査で検討対象とする京都舞鶴港は、右図に示す通り、対岸諸国と近畿を結ぶゲートウェイとして位置しており、外国人観光客を受け入れる基礎機能を充実させることで国際交流の拠点となり得る可能性が高い港である。

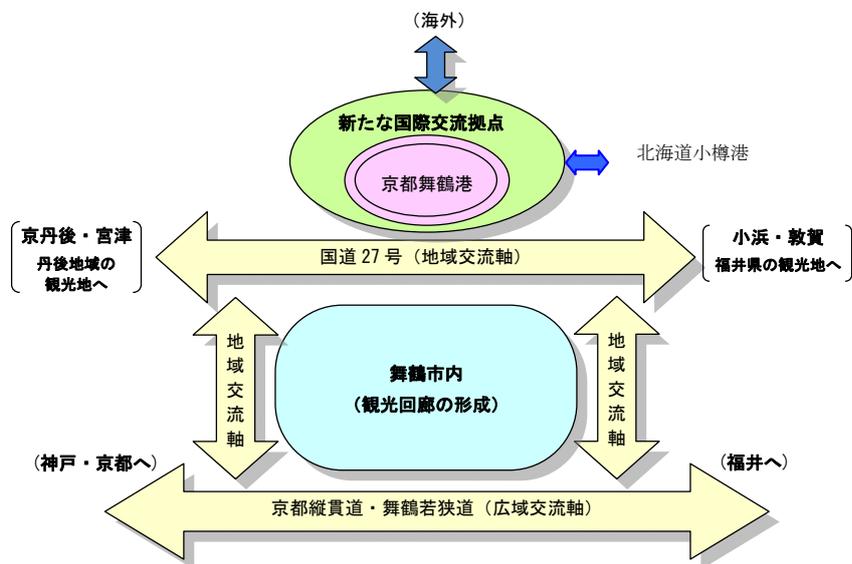


図 京都舞鶴港と周辺地域を結ぶ交流軸

**地理的ポテンシャルを活かして考えられる観光の形態(案)**

- ①丹後後地域の観光地巡り(天橋立、元伊勢籠神宮、伊根の舟屋、山陰海岸ジオパークなど)
- ②舞鶴市内観光+福井方面の観光地巡り(赤レンガ倉庫群、小浜など)
- ③京都市内観光(世界遺産の社寺仏閣など)
- ④大阪・神戸方面観光(有馬温泉、六甲山、大阪城、日本橋電気街など)



日本三景天橋立

天橋立

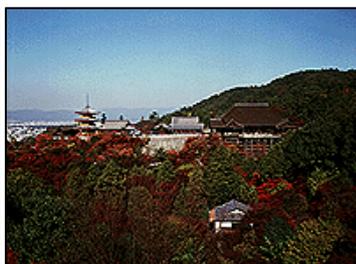


舞鶴市 赤レンガ倉庫群

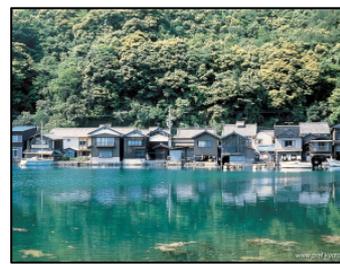
赤レンガ倉庫群



世界遺産の社寺仏閣



伊根の舟屋



## 2. 現状の課題

### (1) 外航クルーズ船について

京都舞鶴港への昨年度までのクルーズ船年間寄港数は、最大年4回で国内クルーズのみである。常設型のクルーズ旅客専用ターミナルはなく、外航クルーズ船による国際旅客対応のためのCIQ施設(入管、税関、検疫)を含め仮設テント等を利用しており、旅客に不便な状況となっている。

一方、拠点港の指定後はクルーズ船社からの問い合わせや外航クルーズ船寄港が著しく増加しており、暫定的施設整備による既存ふ頭の利用調整だけでは、寄港受入増は難しくなっている。

### (2) 国際フェリーについて

国際フェリーに関しては、航路開設に向け、韓国浦項港と連携しトライアルを実施するなど積極的な取組を行っている。しかし、現在の旅客ターミナルは内航用フェリーターミナルであり、余剰スペースはない。このため、新たな国際旅客に対応するためには岸壁整備を含む国際旅客ターミナルの増設が必須であり、京都舞鶴港を利用する外国人観光客のための基盤整備(周辺観光地への交通アクセス施設等)は不十分な状況にあり、以下のとおり日本海側拠点港計画においても既存ストックの活用と増強の必要性をあげている。

#### 【日本海側拠点港計画における既存ストックの活用と増強の必要性】

京都舞鶴港の前島ふ頭は、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の拠点となっており、現在、今後の船舶の大型化に対応するため、岸壁及び泊地の増深工事が実施されている。

今後、この既存ふ頭を活用し、国際フェリーが接岸できる岸壁や国際旅客ターミナル等を整備・集約することで、内航フェリーから国際フェリーへの低コスト、短時間の積み替えも可能となる日本海側唯一の国際ユニットロードハブの形成を図る。

さらに、当該ふ頭には耐震岸壁を整備しており、災害時の緊急物資の輸送拠点としての機能も備える。

この計画の実現のため、前島フェリーふ頭3号岸壁の改良・増深とふ頭の機能再編を実施することとし、必要最小限の経費で、国際フェリー専用バース(水深9m、延長260m)岸壁整備と国際フェリー関連用地を確保するとともに国際旅客ターミナル等のレイアウトも検討する。

### (3) 関連する整備計画等について

整備計画については、「日本海側拠点港計画」や「はばたくみなとまいつる恵みのプラン」、さらには「近畿圏広域地方計画」等の各計画において、京都舞鶴港を利用した地域活性化の方向性が示されているが、予算上制約もあり、計画実現への施設整備は十分に進んでいない。

特に日本海側拠点港計画において、小樽港、伏木富山港と京都舞鶴港の三港連携で外航クルーズ機能で選定されたが、他の二港に比べ施設整備が遅れており、大きな課題となっている。

更に京都府では平成26年度京都縦貫道路開通予定に併せた北部地域の交流基盤整備が進められることになっており、これに関連して「海の京都 丹後・中丹 魅力ある観光まちづくり」構想が新たに設けられ、北部地域の観光拠点整備について一斉に事業推進が図られる予定であり、対応する京都舞鶴港の基盤整備は急務となっている。

#### 【関連計画における地域活性化の方向性】

##### 方向性1:環日本海地域を活かした物流機能の強化

(近畿圏広域地方計画(策定主体:国土交通省、策定年月:平成21年8月))

##### 方向性2:国内外からの誘客の促進などの観光振興の取組の強化

(はばたくみなとまいつる恵みのプラン(策定主体:京都府、策定年月日:平成24年3月))

##### 方向性3:前島埠頭におけるユニットハブ拠点の形成

(日本海側拠点港の形成に向けた計画書(作成:京都府、平成23年7月提出))

##### 方向性4:人でにぎわう広域観光の推進

(中丹地域振興計画(策定主体:京都府、策定年月:平成23年3月))

### 3. 調査内容の概要と手順

外航クルーズ船や国際フェリーによる国際旅客について、ハード面の施設検討だけでなく、京都舞鶴港利用に対するソフト面についても検討し、日本海側拠点港計画におけるユニットハブ拠点の形成検討も行う。

#### 【主たる検討課題】

##### (1) 国際旅客の求める地域観光の検討

国際旅客の求める舞鶴市内等の近隣観光、及び丹後・中丹地域等の広域地域観光の調査・検討を行う。

##### (2) 広域地域観光に対応する効率的なふ頭機能と施設配置等の検討

国際旅客受入に必要とされるふ頭の機能やレイアウト、丹後・中丹地域等の広域地域への観光促進に必要な陸上交通体系であるバスターミナルなど関連設備の規模を策定するのに必要な調査・検討を行う。

##### (3) 前島ふ頭の国際化機能検討

前島ふ頭において、ふ頭ヤード増設も必要と見込まれるため、国際フェリー受入バース等のふ頭レイアウトや国際フェリー等により発生する国際人流に必要となる国際旅客ターミナルについて、PFI 運営も念頭におきながら検討する。併せて CIQ 機能の配置や SOLAS 対応等も検討する。

### 4. 課題改善のための方法について

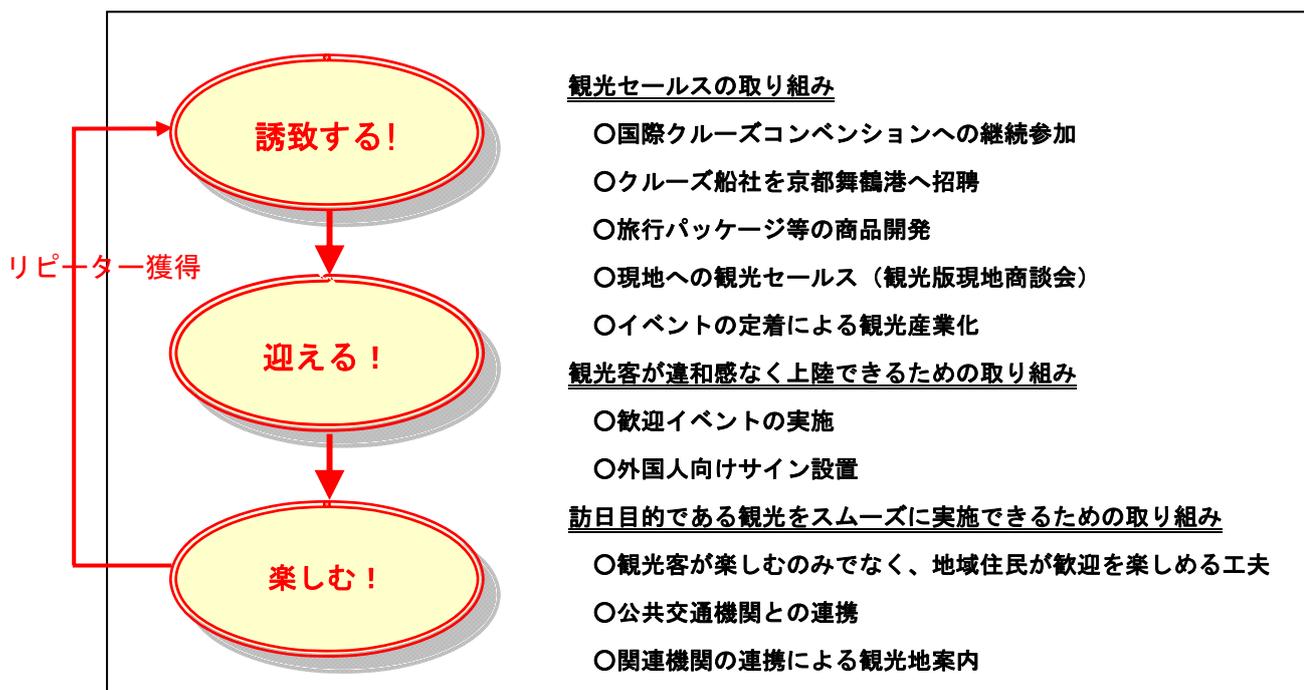
#### 4-1. ソフト面の基本計画

現状の取組みである環日本海クルーズ推進協議会※との連携や国際クルーズコンベンション、海外バイヤー商談会、国際観光フォーラムへの参加は継続的に実施していく。更に自治体、観光関係者のセミナーを実施しながらソフト面での対応をより強化していくため、外国人観光客を対象に以下の取組みを進める。なお、この取組みは、環日本海クルーズ推進協議会や観光行政部局、地元市町とも連携して実施する。

##### (1) ソフト面の対応方針

ソフトの対応方針として外国人観光客をターゲットとして以下の方針を設定する。

#### 【外国人観光客誘致の対応方針】



※環日本海クルーズ推進協議会：日本海側拠点港計画時より続く小樽・伏木富山・京都舞鶴の三港連携協議会。  
平成 25 年度より参加港を増やして、連携体制の強化を図る。

## (2) 外国人観光客を誘致するための取り組みについて

外国人観光客を誘致するためには、「観光セールス」の観点が必要であり、商品となり得る旅行パッケージの開発が必要となる。

### (例)2～3日滞在型のパッケージ旅行プラン

・京阪神方面の観光地巡り → 往路は関空から Air 利用

(例：“京阪神の日本文化”に触れるツアー)

※京都（世界遺産の寺社仏閣, 大原, 嵐山など）→大阪（大阪城, 日本橋電気街など）

→神戸（有馬温泉, 六甲山からの眺めなど）



(京都・金閣寺)



(大阪・大阪城)



(神戸・六甲山からの神戸港の夜景)

以上のような旅行パッケージについては、旅行会社や観光協会と連携することにより現地（相手国）に売り込むための商品として仕上げる必要がある。また、観光目的の現地商談会（観光紹介、イベント）を実施することも効果的である。さらにクルーズ誘致においては、国際クルーズコンベンションへの継続的参加により、船社に寄港地をアピールして、寄港地に対する国際的な信頼を得ることも重要である。

## (3) 外国人観光客を迎えるための取り組みについて

外国人観光客が違和感なく上陸できるための取り組みとして、地元と協力し以下の取り組みを進める。

### ① 歓迎イベントの開催と定着化

郵船クルーズ(株)へのヒアリングによると、外航クルーズ船が再寄航したくなる港として一般的には“ホスピタリティ”が条件の1つとして挙げられるとのことである。

#### a. 吉原の太刀振り（舞鶴市無形文化財）

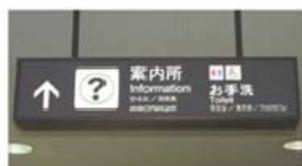


#### b. 舞鶴音頭による民踊ながし（ちゃったまつりの再現）



### ② 外国人観光客向け案内掲示板の整備

外国人観光客への舞鶴の魅力発信が重要である。そのためターミナル内においては英語・韓国語・中国語・ロシア語等が併記された案内板を掲示すると共に、利用しやすさに配慮したサイン設置を行う。



出典：観光庁 HP

#### (4) 外国人観光客を楽しませるための取り組みについて

外国人観光客を限られた時間の中で楽しませるためには、目的である観光をスムーズに実施できるための取り組みが必要である。特に重要なことは「移動」の確実性であり、公共交通機関との連携が重要となる。そのため、クルーズ船の場合は西港及び国際ふ頭、国際フェリーの場合は前島ターミナルを拠点とした公共交通ネットワークの構築が重要となる。

考えられるトリップのパターンは下図のとおりである。拠点をノードとし、それをリンクする公共交通機関が重要となる。なお、公共交通機関は舞鶴港の場合、船社・京都交通（バス）・JR西日本（列車）・KTR（列車）が関連する。国際フェリーの到着時間とそれに整合させたダイヤの設置等が重要である。

※現在、京都交通にて大阪・神戸～舞鶴港前島フェリーターミナル間の高速バスが1日1往復運行される等の民間事業者と連携した取り組みが行われつつある。

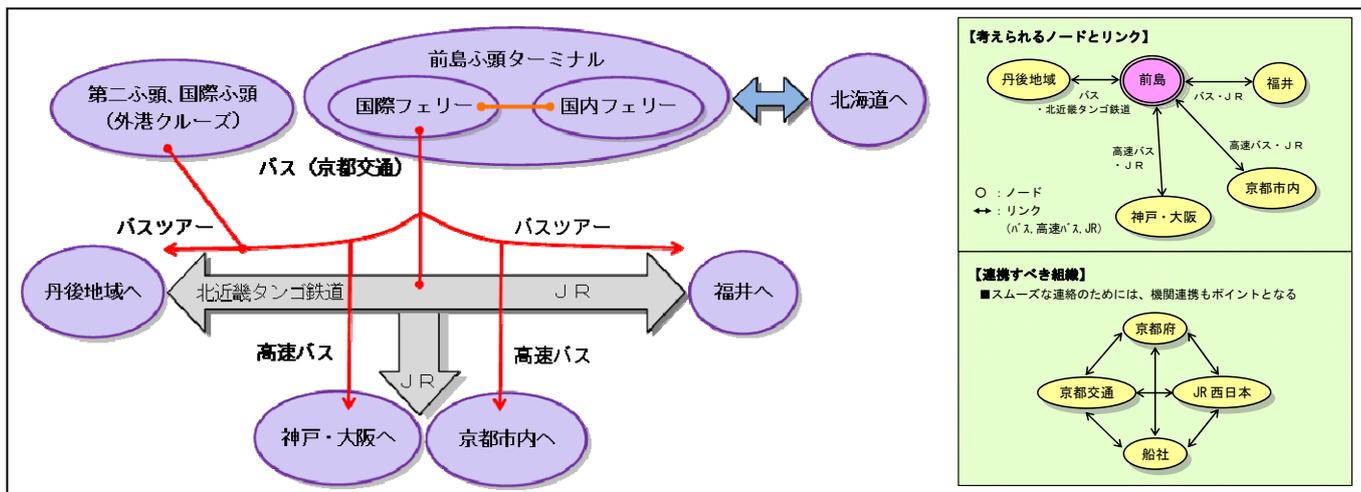


図 考えられるトリップと公共交通ネットワークの概念

### 4-2. ハード面の基本計画

#### (1) 船舶諸元の設定

外航クルーズ船については、11万トンの級クルーズ船を想定する。国内フェリーは現況において就航している新日本海フェリー株式会社の「はまなす」を設定する。国際フェリーについても国内フェリー同等の船型を想定する。なお「はまなす」は現有の国内フェリーにおける最大船型であるため、船舶諸元については安全側の想定としている。

#### (2) 計画旅客数および貨物量の設定

計画旅客数及び計画貨物量については「日本海側拠点港計画」より以下のとおり設定する。

##### 【外航クルーズ】

クルーズ旅客数

14隻 13,800人 (5/10: アジア諸国、2/10: 欧米、3/10: 日本の旅客を想定) + 既利用者1,000人(日本人)

##### 【国際フェリー】

##### ① 国際フェリー旅客数

H37	出	入	合計
外航フェリー旅客数(人)中国	52,728	52,728	105,456
外航フェリー旅客数(人)韓国	15,000	15,000	30,000
※拠点港計画(国際定期旅客)より			

##### ② 国内フェリー旅客数

H37	出	入	合計
内航フェリー旅客数(人)	42,961	41,018	83,979

### (3) 施設規模の検討

#### ○外航クルーズ船の第2ふ頭利用について

第2ふ頭は11万トンの級迄のクルーズ船接岸を計画しており、平成24年度に係船柱及び防舷材の整備を完了し、平成24年度には7万トン級外航クルーズ船寄港が4回、国内クルーズ船3万トン級が2回予定されている。

第2ふ頭は外航クルーズ船着岸の主な埠頭となるため、寄港数の増加に合わせ、CIQ設備を備えた国際旅客ターミナル整備と旅客が利用する陸上交通機関のバス・タクシーターミナル機能も必要となる。

ただし現状は、ふ頭機能再編を考慮した暫定整備であり、11万トン級迄のクルーズ船に十分な水深が確保されておらず、7万トン級クルーズ船までの着岸しか行わないため、クルーズ船利用を促進するには出来るだけ早期の増深が必要となっている。

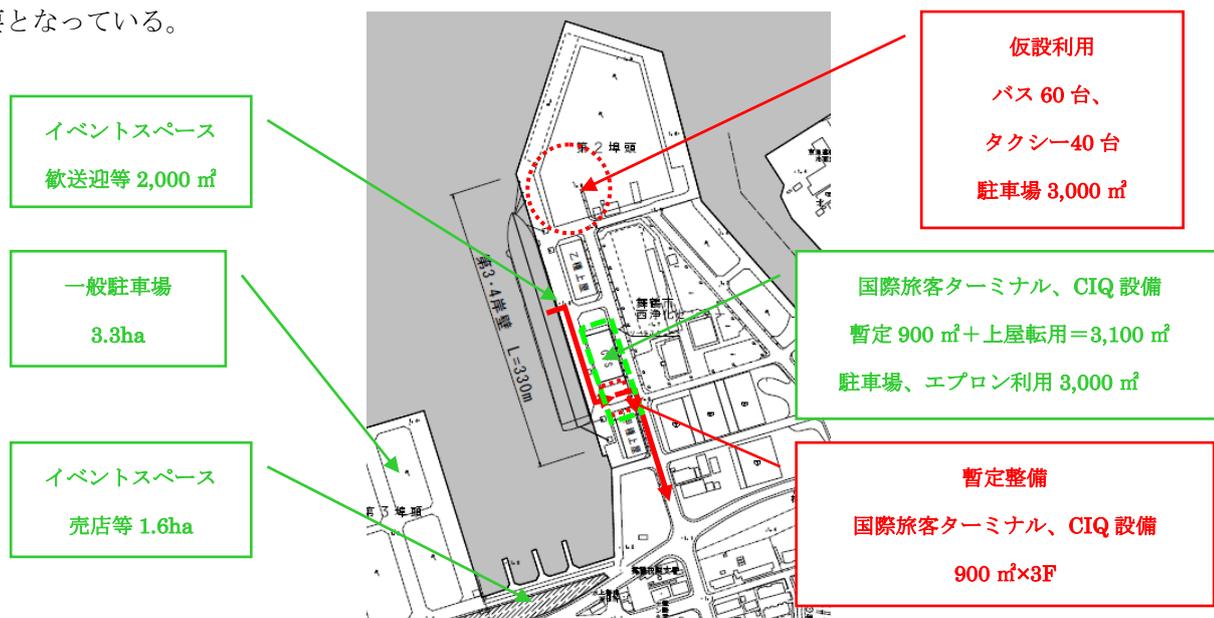


図 第2ふ頭

#### ○外航クルーズ船の国際ふ頭利用について

国際ふ頭は、第2ふ頭で対応できない11万トン級クルーズ船の着岸を平成26年度に既に5回予定しており、これに必要な係船柱追加整備を平成25年度に行う。今後、寄港数の増加に合わせ、CIQ設備を備えた国際旅客ターミナル整備が必要となるが、国際ふ頭は主に国際コンテナ・国際バルク用岸壁であるため、ふ頭への超大型クルーズ船寄港は年数回であり、既存施設増設と兼用した施設整備を行うことが経済的に有利。

ただし、寄港間い合わせのある14万トン級超大型クルーズ船に対しては、京都舞鶴港内唯一の国際ふ頭14m岸壁で対応するしかないため、水際線延長が足りない課題について早急に解決していく必要がある。

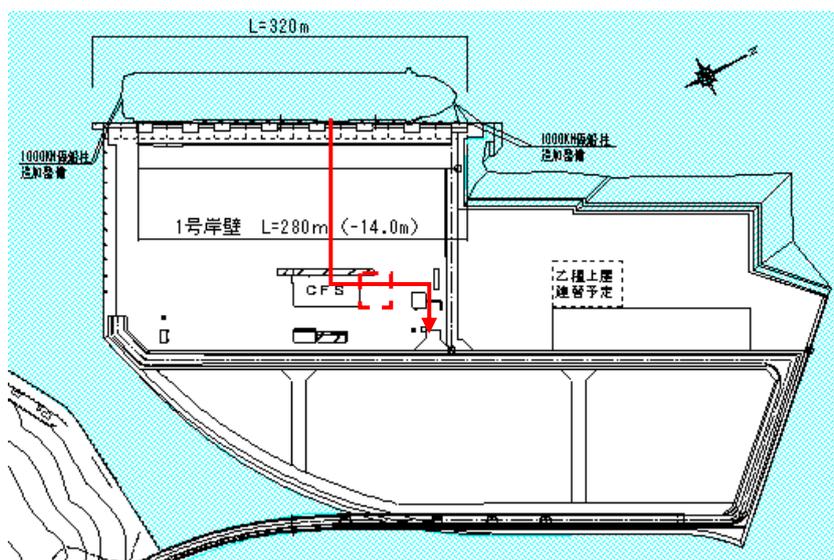


図 国際ふ頭

○国際フェリーの前島ふ頭利用について

想定船舶に基づく前島ふ頭における施設規模の検討結果は以下のとおりである。

表 必要施設規模（総括）

施設区分	国際フェリー	国内フェリー	備考
エプロン	6,000㎡	6,000㎡	
貨物ヤード（駐車場）	14,000㎡	42,000㎡	※1
旅客ターミナル	2,000㎡	2,000㎡	1200㎡/60%建坪率
ターミナル内緑地・道路	6,000㎡	13,000㎡	全体の20%程度
小計	28,000㎡	63,000㎡	
計	91,000㎡		※2

※1：国際フェリーはコンテナ2段積み必要面積を算定、国内フェリーはシャーンシの必要駐車スペースより算定。

※2：実際は必要面積をもとに用地内に配置するため、計画面積と必要面積は異なる。1,000㎡未満四捨五入。

○前島ふ頭の土地利用の検討

検討にあたっては次のような方針を設定した。

〔土地利用方針〕

○国際フェリー船舶から旅客ターミナルへの動線に留意する

国際フェリーを利用する外国人観光客はC I Qの各検査を受けて入陸することになり船舶からターミナルまではセキュリティ上の配慮が必要である。そのため地上に上陸することなくボーディングブリッジにより船舶から直接ターミナルに移動する動線を確保する。

○旅客ターミナルは既存のターミナルを国際フェリー対応バース方向に拡張する

C I Q機能の配置や新たな外国人観光客の受け入れに対応するためには現存するターミナルでは規模的に困難である。そのため必要規模分だけ国際フェリー対応バース方向に拡張する。

○国際フェリー対応貨物ヤードの適正確保

ホットデリバリー対応貨物であるため基本的に貨物の滞留は少ない。したがって基準式に基づいて必要なマーシャリングエリアを確保する。

○既存道路を活かした動線の確保

前島ふ頭の既存道路はそのまま活用してその運用によって人流・物流の分離を図る。

○港湾関連用地は変更しない

港湾関連用地は船舶用給水施設であり現状の中央位置で変更しない。

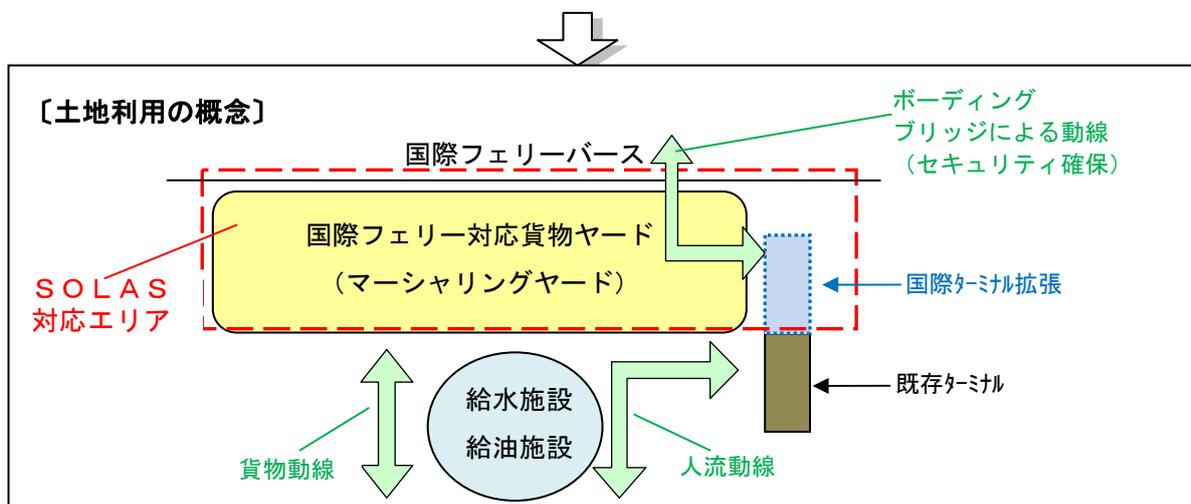


図 前島ふ頭土地利用の概念

#### (4) 旅客ターミナルの検討

現況における国内フェリーの旅客上屋は 20m×70m となっている。

一方、今回必要な旅客ターミナルの床面積は1Fあたり1200㎡※と計算されることから、国内上屋との整合性を考慮し、20m×60m (1,200㎡) の規模を想定した。国際旅客に対するCIQ機能についても必要最小限の規模であれば1,200㎡の中に設置可能と想定しているが、実施設計に当たっては、より詳細な関係機関との調整が必要である。平面イメージと正面イメージを下図に示す。

※ (1人所用面積1.2㎡×旅客定員746人×発着隻数1×集中率1.6×変動率1.2+ CIQ 300㎡=1,200㎡)

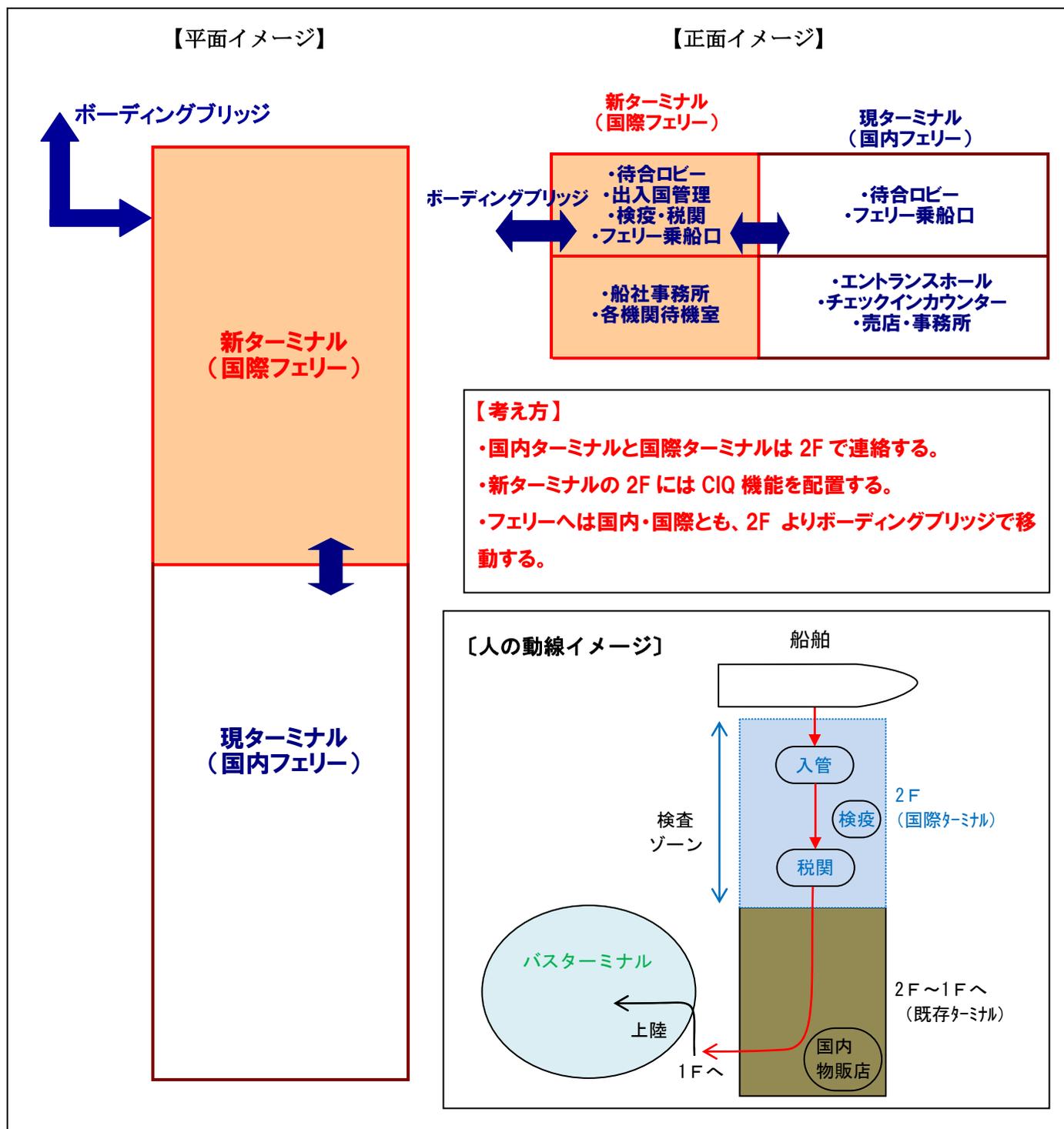


図 前島ふ頭旅客ターミナル概念図

## 5. 課題改善による効果

前島埠頭に国際フェリー機能を導入することによる効果は以下のとおりである。

### 【計画実現による人流促進効果】

航路の新設により、中国や韓国の対岸諸国との交流人口が拡大し、経済活動が活発化することで、舞鶴港だけでなく、近畿圏の経済にも効果が期待できる。

日本海側拠点港計画における国際定期旅客船客数は以下のように推計されている。

平成37年(2025)の韓国向け 国際定期旅客船客数の推計	約3万人	
平成37年(2025)の中国向け 国際定期旅客船客数の推計	約10万人	計13万人

### 【背後圏域の観光業への波及効果】

観光消費額を直接効果とした産業連関分析の結果は、生産波及効果36.5億円、付加価値誘発効果20.0億円、雇用誘発効果約1,000人となる。

生産波及効果	約36.5億円
付加価値誘発効果	約20.0億円
雇用誘発効果	約1,000人

## 6. 今後の課題

外航クルーズ船の寄港は平成25年度より始まるため、立ち遅れているハード施設整備を早急に進める。

既存施設を有効活用し港湾機能を維持したまま利用形態を変更する場合は、暫定整備も含めて検討する。

また、「日本海側拠点港計画」において京都府としては、港湾のみならず貿易や観光、企業誘致等産業振興政策と一体となった計画を策定し、推進することにより相乗的な効果による府経済全体の活性化を図ることとしており、関連する各部局が連携するとともに、観光戦略においては民間も巻き込んだ展開が重要となる。特に地元市、旅行会社や公共交通機関との連携は必須である。

さらには下図のイメージのように、行政がきっかけづくりを行い、徐々に民の視点での運営や戦略づくりに移行する形が望ましい。

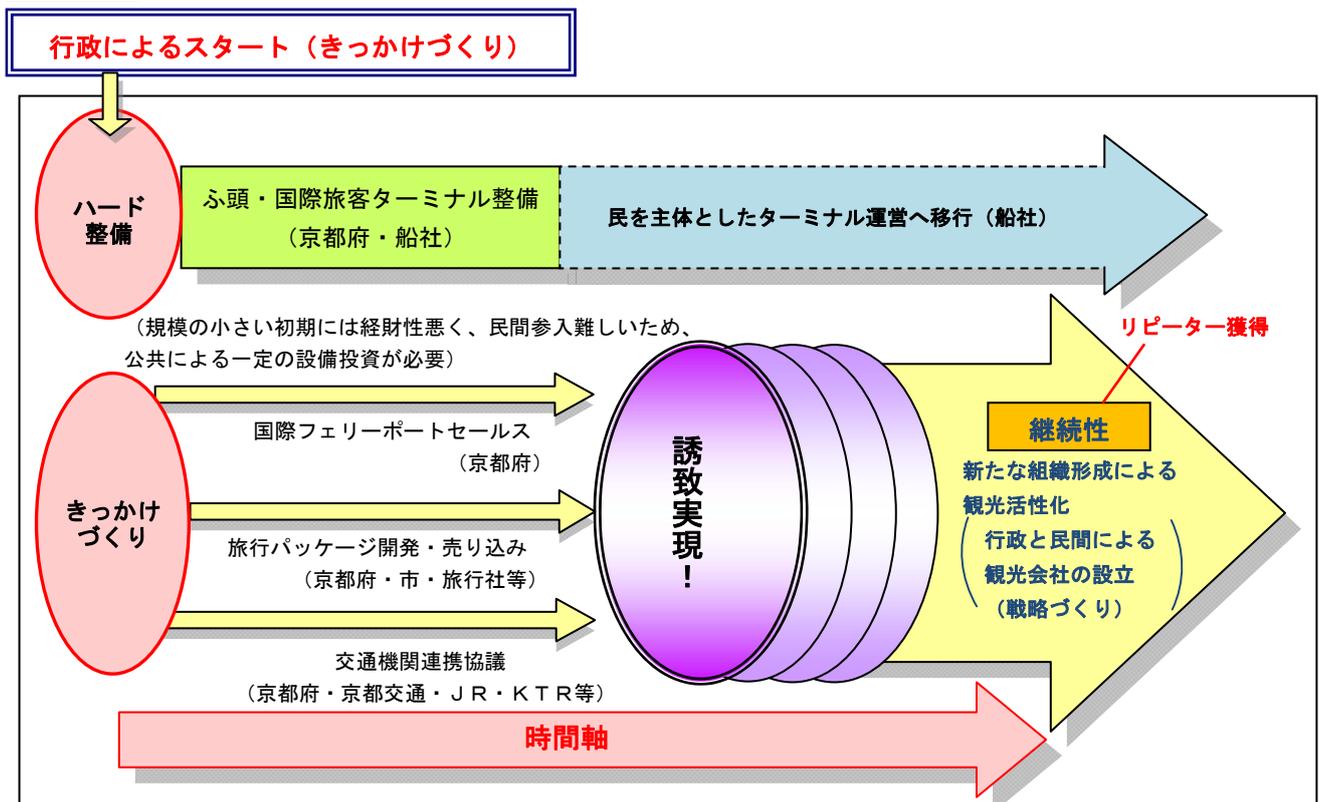


図 今後の観光戦略のイメージ