

地 域 再 生 計 画

1 地域再生計画の名称

みなとでつなぐ淡海の安心

2 地域再生計画の作成主体の名称

滋賀県、滋賀県伊香郡西浅井町

3 地域再生計画の区域

大津市及び彦根市並びに滋賀県伊香郡西浅井町の区域の一部(大津港、彦根港及び大浦漁港)

4 地域再生計画の目標

滋賀県にある琵琶湖は、わが国最大の湖で面積670.25 km²、周囲235.2 km、最大水深104 mを有している。また、県土総面積の約1/6を占めており、世界でも3番目に古い湖といわれ、琵琶湖国定公園に指定されている。昔、滋賀県は近江の国と言われていたが、琵琶湖があることから淡海の国とも言われていた。この時代から、京都や大阪と日本海側や東海方面とを結ぶ交通の要衝であり、特に、琵琶湖を利用した湖上輸送が、物流に大きな役割を果たしてきた。明治時代に入ると定期航路が開かれ、さらに京都～大津・長浜～関ヶ原の鉄道が開通すると、大津～長浜に鉄道連絡船が就航し、貨客は湖上輸送に頼ることになった。その後、東海道本線の全線開通や滋賀県湖西地方を結ぶ江若鉄道の開通により湖上輸送は衰退してしまっただが、琵琶湖の美しい景色を眺望できる遊覧船は今も健在で、多くの観光客が訪れ賑わっている。

琵琶湖は京阪神や中京を中心に、湖上遊覧や湖上スポーツ、野鳥観察など様々なレクリエーションを楽しむことができることから多くの方々が訪れている。県内には4つの地方港湾を有し、大津港では南湖を中心とする遊覧船乗り場や公共マリナー施設及び防波堤に設置した「びわこ花噴水」、彦根港では多景島めぐりや竹生島航路の乗り場、長浜港では竹生島航路の乗り場や湖上スポーツに利用されるスロープ施設、竹生島港では西国三十三箇所巡りの第三十番札所である宝蔵寺の玄関口として民間施設からの航路も持つなど、各港湾がそれぞれ特色を持っている。

また、滋賀県の味覚には、琵琶湖をはじめとする豊かな自然の恵みを受け、今や全国区となった「近江牛」や「近江米」と並んで評されている「鮎寿司」があり、琵琶湖では主にこのフナを始め、モロコやアユなどが漁獲されている。

本計画では港整備交付金を活用し、浮棧橋の新設、緑地整備等を行い、琵琶湖遊覧に訪れる観光客を迎える玄関口としてふさわしい港湾環境の改善を目指す。また、灯火を設置することにより視認性が向上され、早朝・夜間時においても安全な船舶の航行が可能となり、併せて港内道路の拡幅を実施することにより、漁業活動の円滑化を図る。

また、地震調査研究推進本部によると滋賀県において、琵琶湖西岸断層帯地震や東南海・南海地震の発生確率が非常に高く、甚大な災害が危惧されている。そこで滋賀県では、「びわこ地震防災輸送拠点調査検討委員会」を設け、もし陸上輸送ルートが途絶しても、琵琶湖が滋賀県のほぼ中央に位置するという地理的特性を活かした船舶による緊急物資等の輸送が有効であることを検証した。さらに、県が指定する10港の広域湖岸輸送拠点のうち、湖南

の拠点として京都府側からの経路を確保する大津港、湖東の拠点として岐阜県側からの経路を確保する彦根港、湖北の拠点として福井県側からの経路を確保する大浦漁港の3港が基幹的広域輸送拠点港として選定されていることから、優先的に地震時にも使用できる施設整備を行うことにより、緊急物資等の湖上輸送軸の構築を図り、被災地の減災につなげることを目標とする。

(目標1) 湖上輸送が担当する避難者相当人数の緊急物資等
0人分 約33,000人分

(目標2) 彦根港緑地の総利用者数
0人 60人/ha・日

5 目標を達成するために行う事業

5-1 全体の概要

湖上輸送ネットワークを構築するために、基幹的広域輸送拠点港を中心とした各港における整備を以下のとおり行う。

大津港においては、背後圏人口が集積しており最も緊急物資等の取扱量が多いことから、輸送活動を円滑に行うために既存岸壁の改良および緊急湖上輸送船舶数の増加に対応するため、浮棧橋を整備する。

彦根港においては、湖北・湖西・湖東のほぼ中心に位置し、輸送活動を円滑に行うために既存岸壁の改良やそれに隣接する防災活動拠点を確保するとともに、平常時には緑地として活用することにより殺風景な港湾環境が改善され、多くの港湾利用者が訪れるよう、緑地を整備する。

大浦漁港においては、漁港という性質上、狭小で限られた施設であるが、最大限に機能を発揮させるため、緊急陸上輸送車両の離合を容易にする港内道路の部分的な拡幅、緊急湖上輸送船舶も係留可能な係船柱の設置、日没後の防災活動や平常時の防犯にも活用できる照明灯の設置、漁船や緊急湖上輸送船舶の航路を安全に誘導するため浮標灯を整備することにより、本来の使命である漁港の向上された機能と防災拠点として基幹的広域輸送拠点港の一翼を担う機能とを併せ持った漁港に生まれ変わる。

これらの港の整備を行うことにより、滋賀県と災害時における応援協定を結んでいる陸上輸送担当のトラック協会と湖上輸送担当の船舶会社や漁業組合とが基幹的広域輸送拠点港を介して連携され、緊急物資等輸送のネットワークが形成できる体制を整える。

5-2 法第4章の特別の措置を適用して行う事業

港整備交付金を活用する事業

[施設の種類と事業主体]

- ・港湾施設(大津港及び彦根港) 滋賀県
- ・漁港施設(大浦漁港) 滋賀県伊香郡西浅井町

[整備量]

- ・港湾施設・・・岸壁(改良)、浮棧橋、緑地
- ・漁港施設・・・輸送施設、係留施設、水域施設

[事業期間]

- ・港湾施設・・・平成18年度～平成22年度
- ・漁港施設・・・平成20年度

[港整備交付金の総事業費]

総事業費 1,879,500千円

港湾施設 1,878,000千円 (うち交付金 692,000千円)

漁港施設 1,500千円 (うち交付金 750千円)

なお、上記事業の整備箇所等については、別添の整備箇所を示した図面による。

5 - 3 その他の事業

滋賀県緊急輸送道路ネットワーク計画

災害対策に必要な物資等を迅速・確実に被災地へ輸送するための道路であり、耐震性の確保とともに主要な防災拠点等を効果的に連絡するネットワークとして機能するように、国、県、市町などの道路管理者は、「滋賀県緊急輸送道路ネットワーク」に基づき、道路整備を計画的に推進している。

滋賀県地域防災計画（震災対策編）

緊急輸送ネットワークの形成

県内外からの緊急物資等の輸送を円滑に行うため、緊急輸送道路を介した陸上輸送と、基幹的広域輸送拠点3港を中心とした広域湖岸輸送拠点を介した湖上輸送とが、有機的に結ぶ緊急輸送ネットワークの確保を図る。

6 計画期間

平成18年度～平成22年度（5カ年）

7 目標の達成状況に係る評価に関する事項

湖上輸送に係る自治体、輸送業者等で組織する委員会等において、計画終了後に、4. に示す数値目標に照らし、評価を行う。

8 地域再生計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

該当なし