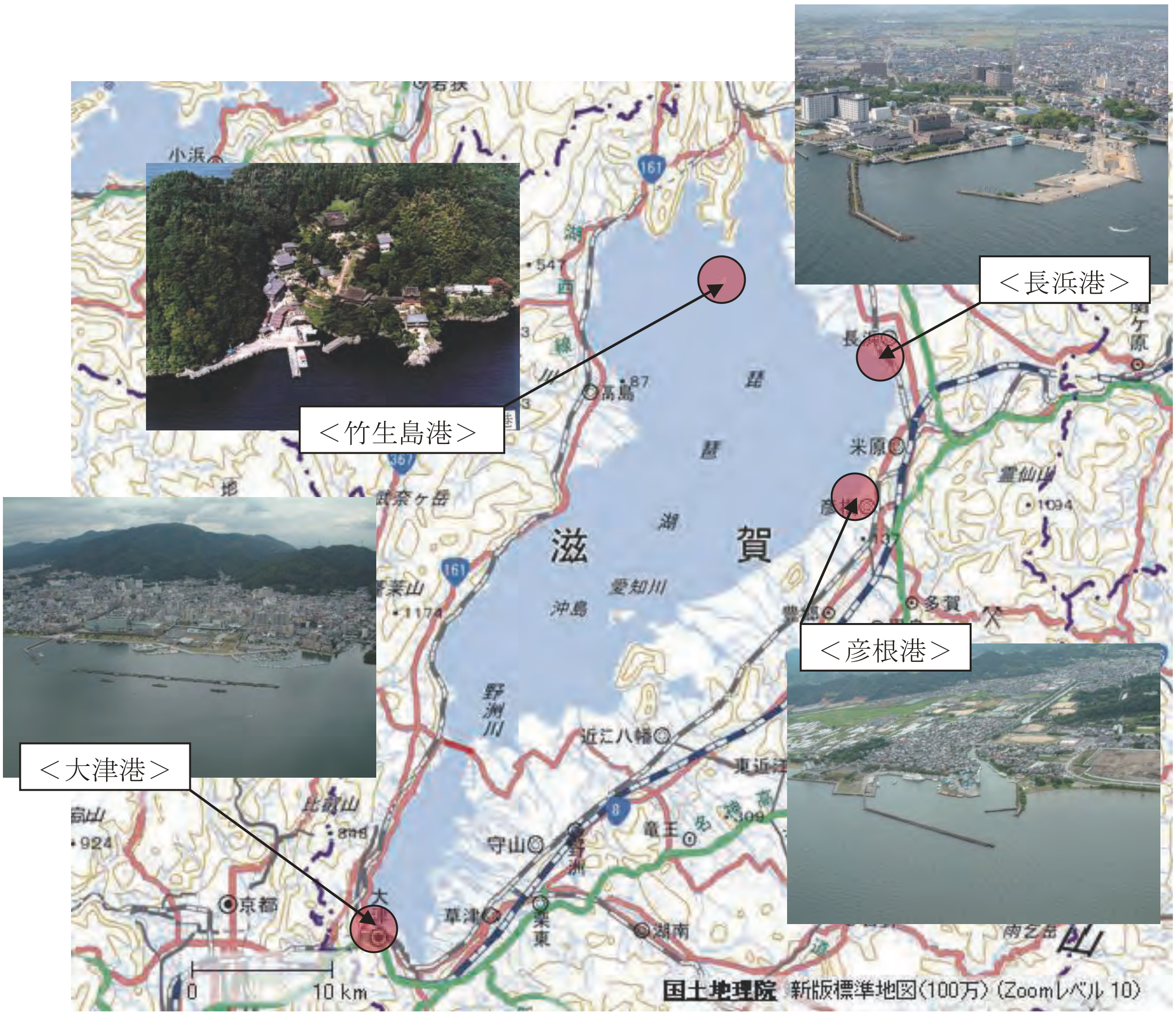
わが国には、2015年４月現在、港湾法に規定された994の港湾と、漁業法に規定された2,879の漁港があり、各種の港湾施設が整備され、ポートオーソリティ（港湾局、港務局）や地方自治体などの組織によって管理、運営されています。

中部９県（富山、石川、福井、長野、岐阜、静岡、愛知、三重、滋賀）には、そのうち港湾が73港、漁港が287港、総数360港が整備されています。シリーズ「中部の港湾探訪」では、これまで各県の国際拠点港湾および重要港湾を紹介してきましたが、第９回は、全国的にも珍しい海に面していない滋賀県の琵琶湖に整備された地方港湾４港にスポットをあて紹介します。

公益財団法人中部圏社会経済研究所企画調査部部長　田辺　義夫
公益財団法人中部圏社会経済研究所総務部主任　折戸　厚子

第９回　滋賀県の港湾　琵琶湖の湖上観光の拠点として



提供：滋賀県土木交通部流域政策局

各港湾の概要（2014年）

	大 津 港	彦 根 港	長 浜 港	竹生島港
所　在　市	大津市	彦根市	長浜市	長浜市
入港船舶隻数	3,288	1,659	2,088	4,633
入港船舶総ｔ数	2,371,836	156,065	239,361	374,664
船舶乗込人員	172,418	53,815	96,986	130,873
船舶上陸人員	169,601	52,180	100,284	130,873
主　要　施　設	旅客ターミナル 防波堤915m 物揚場214m 浮桟橋６基 マリーナ200隻収容（ボートヤード140隻、浮桟橋60基）	遊覧船乗り場 防波堤	遊覧船乗り場 ヨット収容水域	遊覧船乗り場 物揚場

１．概要と沿革

（１）琵琶湖の水運と港湾

琵琶湖は、日本最大の面積と貯水量を持ち、その面積は滋賀県の６分の１を占め、淀川水系へと流れる水は近隣府県約1,400万人に利用されている。また、琵琶湖は古来より交通の重要な要衝であり、日本海と京都、大阪をつなぐ中継地として水運が発展し、東海道、東山道、北陸道などの街道が合流する地でもある琵琶湖周辺は、琵琶湖の水上支配をめぐってたびたび戦乱の舞台となった。

しかし、江戸時代に太平洋沿岸、日本海沿岸の海路が確立され海洋廻船が発達すると、陸路を併用しなければならない琵琶湖の水運は衰退を始めることになる。さらに明治となって、1889年に官営（のちの国鉄）鉄道が開通すると陸上輸送が主役となり、琵琶湖の水運としての役割はやがて終えんを迎えることとなった。今では琵琶湖の航路は観光遊覧という形でのみ残されている。

現在、滋賀県は海岸に面していない内陸県でありながら、琵琶湖の所在によって、４つの地方港湾（大津港、彦根港、長浜港、竹生島（ちくぶしま）港）と20の漁港、45の船だまり、ほかにも民間の港や桟橋等を有している。港の管理者は地方港湾が滋賀県、漁港、船だまりが所在する市となっている。これらの港のうち、港湾や民間の港は観光やレクリエーションを目的とし、漁港や船だまりは漁船の基地として機能している。

（２）琵琶湖総合開発事業

琵琶湖の港湾整備については、1972年から25年をかけて行われた「琵琶湖総合開発事業」が大きな影響を与えている。この事業は、1972年に制定された「琵琶湖総合開発特別措置法」に基づき、わが国で初めて地域開発と水資源開発を一体的に進めた事業である。総事業費は約１兆9,000億円にものぼる。

琵琶湖の水質や恵まれた自然環境を守るための「保全対策」、湖周辺住民の長年の懸案であった琵琶湖周辺の洪水被害を解消するための「治水対策」、琵琶湖の水をより有効に利用できるようにするための「利水対策」の３つの柱から構成されている。

港湾については、「利水対策」の結果、水利用が増大して琵琶湖の水位が1.5m低下することで、船舶の運行や停泊に支障がでるのを防ぐため、係船岸などの改築と航路、泊地のしゅんせつを行い、同時に遊覧船の大型化やマリンレジャーの増加への対応、緑地などの整備を行った。こうした港湾の整備は、観光やレジャー利用などの利便性を高め、利用客の増加に寄与した。

（３）各港の沿革と概要

①大津港

大津港は県庁所在地である大津市の浜大津にある。古くは飛鳥時代の天智天皇の時代に、大津が都となったことから、大津宮の港として湖上輸送が発展した。鎌倉時代には軍事上の要港として栄

コラム１　琵琶湖にまつわる数字

１．琵琶湖は１級河川

河川法では、河川について水系を基本的な単位としている。水系は１級水系と２級水系に区分され、１級水系に含まれる河川は１級河川、２級水系に含まれる河川は２級河川と称される。湖や沼であっても、水系の一部とされる場合が多く、琵琶湖は、淀川水系に属する１級河川であり、河川法上の名称は「１級河川琵琶湖」である。

２．世界で3番目に古い湖

琵琶湖は日本で１番古い湖であり、世界ではバイカル湖やタンガニーカ湖に次いで、３番目に古い湖である。また、琵琶湖は移動する湖としても知られ、今から約400～600万年前に、三重県の伊賀の辺りに形成され、後に北上し、さらに西に移動して、現在の場所にたどり着いたのが約40万年前であると推定されている。通常の湖の寿命は約10万年といわれており、世界でも珍しい長寿湖である。

３．流入河川460：流出河川１

琵琶湖に流入する河川は460本（うち一級河川は118本）もある。それに対して流出する河川は淀川水系の瀬田川１本のみとなっている。そのため、大雨が降ると琵琶湖の水位は高水位となり、長い間下がらず、琵琶湖流域はたびたび洪水の被害を受けてきた。

瀬田川（滋賀県）は宇治川（京都府）になり、やがて桂川、木津川を合わせて淀川（大阪府）となる。府県によって、名前が２度変わる珍しい河川である。

４．50種以上の固有種

琵琶湖には日本のほかの湖沼ではほとんど見られない固有種が多く生育している。魚類や底生動物等を含め、現在50種以上の固有種が確認されている。これは琵琶湖が大きく、多様な生物が生息できる環境を今も維持していること、長い歴史を持つ古代湖であることが関係している。

コラム２　琵琶湖の漁業

琵琶湖漁業の漁獲量は戦前には１万ｔ前後あったが、その後急激に減少し、その後増減を繰り返しながら、昭和50年代末までおよそ5,000～6,000ｔで推移してきた。しかし、平成に入ってから、再び大幅に減少し、近年は1,500ｔを下回る状況が続いている。2015年の総漁獲量は998ｔであった。内訳はアユ（鮮魚流通用、養殖・放流種苗用）の漁獲量が最も多く417ｔ、次にフナ類115ｔ、ワカサギ59ｔと続き、この３種で漁獲量の約６割を占める。

琵琶湖では、高度経済成長期以降、琵琶湖総合開発をはじめ湖岸の開発が進められた結果、コイやフナなどの産卵の場であり、生育の場であったヨシ群落や内湖の多くが失われた。とりわけ南湖の環境変化は激しく、漁業生産力が著しく低下している。

また、在来種の脅威となる外来魚の台頭、魚を食べるカワウの異常増加も脅威となっている。かつての豊かな琵琶湖漁業を回復するため、滋賀県では「場づくり」、「種づくり」、「人づくり」、「有害生物駆除」の観点から、これらの問題への対処を行っている。

えた。戦国時代となって、織田信長が船役所をこの地に置き、さらに豊臣秀吉の伏見築城の頃より、旅人や貨物の運搬が増大したため、帆船をそれまでの16隻から100隻に増やす100隻船制度が設けられた。江戸時代には、港幕府や諸藩の蔵屋敷も300余棟建てられ、年間数10万俵のコメが取り扱われるなど、隆盛を極めた。

明治になって、1880年に京都－大津間の鉄道が開通した。しかし、東海道線の建設が遅れていたため、大津－長浜間は琵琶湖を船で連絡することが決定され、敦賀－長浜間の鉄道が開通した1882年から、大津－長浜間は約４時間の鉄道連絡船で結ばれていた。琵琶湖の水運は、敦賀港（日本海）と関西圏を結ぶ重要な役目を果たし、汽船と鉄道の乗り入れた大津港、長浜港は大いににぎわっていた。しかし、1889年の東海道線全線開通により鉄道連絡船は休止し、急速に斜陽化、1931年には近江今津までの江若鉄道の開通により、利用者がさらに激減し、大津港の水運としての役割は終了していった。かわって、1894年に就航した湖上定期遊覧船による琵琶湖の自然景観を生かした湖上観光が主流となり、大津港は琵琶湖の湖上観光の拠点港となった。

1985年に琵琶湖総合開発事業の一環として、水位低下対策とあわせて、利用船舶の大型化、観光レクリエーション港としての機能向上、周辺整備を行う大津港改修整備の基本計画が策定され、1996年に現在の大津港が完成した。防波堤および係留施設の完成により航行の安全性が確保でき、あわせて隣接地のなぎさ公園が開設され、観光客のみでなく地域住民の憩いの場として、都市の貴重なオープンスペースを確保でき、多くの人々でにぎわうようになった。

現在、大津港は、湖上観光の定期船航路として

利用され、観光船の寄港地となっている。2006年度からは指定管理者制度を導入し、民間企業のノウハウを取り入れた運営を実施している。

大津港

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

②彦根港

彦根港は滋賀県北東部の城下町として発展した彦根市に所在する。豊臣時代から良港として舟運が盛んであり、廃藩置県により滋賀県の所管となって以降、大正から昭和にかけて旧港湾部の船だまりのしゅんせつや荷揚場の整備が行われた。旧港湾部は彦根城の堀に連なる松原運河を利用した掘込みの港であったが、観光船の入港に難があり、1962年から付近の埋立地造成と併せ新港湾部が建設され、湖上観光の拠点として整備された。

琵琶湖総合開発事業の水位低下補償として1978～1979年には旧港湾部で、1985～1988年には新港湾部で工事が施工され、現在の港湾に至る。

彦根港

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

③長浜港

長浜港は滋賀県北部の中心地である長浜市に所在する。安土桃山時代から漁港として利用されてきたが、江戸時代、井伊家によって一時軍事上の要港として保護された。また湖北地域の粗米（もみをとっただけで、まだ精米していない米）を彦根や大津に送る拠点として栄えた。

1959年からそれまでの内湖（湖の湖岸の陸側に存在する小さい湖沼）から琵琶湖の一部を埋め立てた新港湾が建設され、1965年に完成。1979～1980年に琵琶湖総合開発事業に伴う水位低下補償工事で現在の施設が整備された。

長浜港

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

④竹生島港

竹生島は、琵琶湖北部にある針葉樹で覆われた無人島で、「深緑竹生島の沈影」として琵琶湖八景に選ばれている。島内には、「宮島」や「江ノ島」とならぶ日本三弁財天のひとつで、西国33か所巡礼の札所でもある宝厳寺（ほうごんじ）や伏見桃山時代の建築を代表する都久夫須麻（つくぶすま）神社がある。竹生島港は島の南側にあり、竹生島の唯一の玄関である。

宝厳寺は船でしかいけない札所として知られ、明治時代まで小舟で参詣（さんけい）されていた。大正時代に港が整備されたが、桟橋が木製でできていたため、台風などによりたびたび破損していたという。

1979年に琵琶湖総合開発事業に伴う水位低下補償工事で現在の施設が整備された。

竹生島港

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

（4）アクセス

①大津港

徒歩：京阪浜大津駅　約３分、

　　　ＪＲ琵琶湖線大津駅　約15分

バス：ＪＲ琵琶湖線大津駅　約５分

車　：名神大津ＩＣより　約５分

②彦根港

バス：ＪＲ彦根駅から無料シャトルバス

　　　約５分

車　：名神彦根ＩＣより　約５分

③長浜港

徒歩：ＪＲ北陸線長浜駅　約10分

車　：名神長浜ＩＣより　約15分

④竹生島港

長浜港から30分、彦根港から40分

２．現況

（1）港湾施設と主な定期航路

４港湾ともに荷役の取り扱いはない観光港である。2014年の乗降客数は、大津港は約35万人、彦根港は約10万人、長浜港は約20万人、竹生島港は約26万人となっている。

琵琶湖は、もっとも狭い部分である大津市の堅田と守山市の今浜を結ぶ地点に、琵琶湖大橋がかけられており、この橋を境に北湖と南湖に分かれる。琵琶湖観光もまた、周辺に都市が多い大津港を中心とした南湖遊覧、ほかの３港湾を含む緑と自然豊かな北湖遊覧に大きく分かれる。

琵琶湖の北湖、南湖

①大津港

京阪グループである琵琶湖汽船株式会社が遊覧船の運航を行っている。主な航路は以下の通り。

●ミシガンクルーズ

ミシガンは1982年に就航した琵琶湖南湖観光を代表する大型遊覧船である。滋賀県と友好姉妹都市であるアメリカ・ミシガン州との国際親善を記念して命名された。船の外観は、アメリカ南部ミシシッピー川に就航している外輪船のイメージを採用している。また、国際交流の一環として、ミ

ミシシッピー川の外輪船をイメージしたミシガン

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

シガン州ランシング市から日本文化を学ぶために来日した国際交流研修生が船内のレストランで接遇サービスをしている。季節ごとに期間限定の船内装飾やイベントを開催するなど、船内でのエンターテイメントや食事を楽しみながら、琵琶湖の南湖を周遊する。

●湖南航路高速船クルーズ

高速船によって、気軽に南湖を周遊するクルーズ。ミシガンと交互に出航している。

●ぐるっとびわ湖島めぐり※予約制

琵琶湖を一日かけて遊覧するクルーズ。「竹生島」や、琵琶湖最大の島で世界的にも珍しい湖に浮かぶ有人島「沖島」、奇勝「多景島」への上陸なども含まれる。船内では観光ガイドやヨシ笛コンサートなどの催しも行われる。

②彦根港

近江鉄道グループの近江トラベル株式会社が「オーミマリン」の名称で遊覧船を運航している。

●竹生島めぐり

彦根港から竹生島まで片道40分。予約をすれば、対岸のマキノグランドパークホテルや桜の名所である海津大崎から発着することもできる。

●多景島めぐり

彦根港から多景島へは片道20分。彦根市街地の西北西約6.5㎞に位置する無人島だが、見る方向によって多様な島影を見せるところから「多景島」と呼ばれている。

●サンセットクルーズ『Ｂｅｅｒ船』

毎年、夏季に運航される。びわ湖遊覧を楽しみながら、船内で生ビールやソフトドリンクなどを楽しむ。2016年は6月～9月に予定されている。

③長浜港

大津港と同じく琵琶湖汽船株式会社が遊覧船の運航を行っている。竹生島への遊覧船が主となっている。季節によって大津港を起点に琵琶湖を周遊する「ぐるっとびわ湖島めぐり」が就航しているほか、冬には雪見、春には花見のための遊覧船が出ている。また、日本各地で水陸両用車による観光ツアーを実施する日本水陸観光株式会社による市内観光と湖上遊覧を組み合わせた「琵琶湖ダッグツアー」が行われている。

●竹生島クルーズ

長浜港から竹生島への航路が就航しており、同島で乗り継ぐことで対岸の今津港へ向かうことも可能である。そのため、琵琶湖横断航路とも呼ばれる。

●琵琶湖ダッグツアー

水陸両用車による定期観光クルージング。長浜の街並み観光の後、長浜港のスロープから琵琶湖に着水して湖上を遊覧する。

④竹生島港

竹生島港へは前述のような大津港、長浜港、彦根港の3港湾以外にも、付近の港から定期船、不定期船が寄港する。そのため、年間の乗降客は長浜港、彦根港より多い。寺社関係者や島内に数店ある土産物店の従業員はいずれも島外から通っている。無人島のため、乗客、降客の数が一致しているのが特徴となっている。

（2）びわ湖フローティングスクール事業

びわ湖フローティングスクールは、滋賀県教育委員会による琵琶湖での体験学習事業である。学校教育の一環として、県内の全ての小学5年生が学習船「うみのこ」に乗船し、宿泊体験型の学習を行っている。1983年の就航以来の乗船児童数は50万人以上にものぼる。この体験学習は、「びわこ環境学習」、「ふれあい体験学習」、「船内生活」の3つの学習領域によって構成される。2日間の日程で、「びわこ環境学習」ではプランクトンや水鳥の観察、水の透明度などを調べる湖の子水調べ、竹生島見学など、「ふれあい体験学習」では学校紹介、タウンウォークなど、「船内生活」では、掃除、カッター活動（救命ボート訓練）、船内見学などを行う。

2012年には、「地方自治体自らが船を所有し、船の教育的機能を小学校の教育課程に明確に位置付け、学校教育の一環として船内での湖上宿泊体

験学習を実施していることは全国に類を見ない教育活動として注目されている」として内閣総理大臣賞である第５回海洋立国推進功労者表彰を受賞した。

現在の「うみのこ」は就航から30年以上経過し、老朽化が進んでいるため、新船建造が予定されている。

４つの地方港湾はいずれも「うみのこ」の寄港地となっている。

カッター活動中の子供達

提供：滋賀県立びわ湖フローティングスクール

滋賀県の所有する学習船「うみのこ」

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

（３）港湾施設や観光資源

①大津港

大型遊覧船が着岸できる桟橋が２本あるのを始め、中型船や小型船着岸のための桟橋、船に乗り降りする観光客が集う大コンコースを備えた大津港ターミナルのほかに、シンボル緑地、修景緑地など、琵琶湖の玄関口としてふさわしい空間となっている。

また、大津港マリーナは、マリンレジャー用の船舶施設として水面60隻、陸上140隻の保管能力を有する。現在は60隻程度のモータボート、クルーザー、ヨットなどのプレジャーボートの係留や保管を行っている。

また、防波堤上には世界最大級の長さを誇る噴水施設を整備し「びわこ花噴水」として親しまれ、観光名所として情報誌などで取り上げられている。

遊覧船の寄港地としての利用とともに、地域活性化や産業振興のためのイベントなどの開催地としても利用され、毎年８月には、「びわこ大花火大会」の会場として、2015年には約35万人の来場があった。

京阪浜大津駅に隣接しており、浜大津アーカスなどの大型アミューズメントモールや琵琶湖ホテルとも近接しているため、これらの施設からも大津港の遊覧船の観光客が訪れている。

大津港は、指定管理者である琵琶湖汽船株式会社が管理を行い、大津港マリーナは、指定管理者であるオリックス・ファシリティーズ株式会社が管理を行っている。

琵琶湖の花噴水

提供：滋賀県土木交通部流域政策局

②彦根港

彦根港は旧港湾部と新港湾部に分けられ、湖上観光の拠点としての利用があるのは主に新港湾部で、旧港湾部は彦根城の外堀であった部分で、休

日は釣り客でにぎわっている。

彦根駅からは車で5分と少々距離があるが、天守閣が国宝に指定されている彦根城から比較的近くにあり、桜まつりのころにはバスを回送させる場所として利用されることもある。

夏には毎年近くの松原水泳場を発着点として鳥人間コンテストが行われている。

③長浜港

港湾施設内には観光船乗り場およびホテル敷地の一部が立地するとともに、近辺にはヨットハーバーやホテルが立地するなど観光レクリエーションを中心とした商業機能が集まっており、隣接して豊公園などの公共施設もある。長浜駅からは徒歩10分と比較的近く、後背地には長浜市観光の中心地である長浜・黒壁スクエアがある。遊覧船の寄港地としての利用のほかに、「北びわ湖大花火大会」の開催地として利用されている。

また、港湾にはプレジャーボートや水上バイクを琵琶湖に揚げ降ろしするスロープ（斜面）があり、週末を中心にレジャーを楽しむ来港者が多い。これはもともと物流の荷揚げ場であったスロープを利用したものであるが、以前は一部利用者のマナー違反によるトラブルが目立つようになっていた。2001年、周辺住民やボート業者、行政による「快適な長浜港をつくる会」が発足し、会の意見を反映して県が施設整備を行い、利用者のマナー向上のために週末のスロープ有料化などを行った。その後は利用者のマナーが向上し、利用者間のトラブルも激減した。

④竹生島港

竹生島港は竹生島唯一の玄関口であり、そこから「宝厳寺」への道は県道となっている。港湾周辺は、島ではここだけの土産物店や飲食店、琵琶湖周航の歌の一部を記した石碑がある。無人島であるため、船着き場にある土産物店と飲食店、休憩所以外での食事は禁止されている。

（4）管理者の概要（管理者の組織構成、業務概要）

4つの地方港湾の港湾管理者は滋賀県知事であり、実質的な管理は流域政策局河川・港湾室河川行政係と関係土木事務所（大津・湖東・長浜）管理調整課、大津港にあっては指定管理者で管理を行っている。

人員は河川・港湾室河川行政係8名、各土木事務所管理調整課3名、大津港の指定管理者である琵琶湖汽船株式会社約5名、大津港マリーナの指定管理者であるオリックス・ファシリティーズ株式会社約5名である。

職員の勤務実態などの組織運営体制は、河川・港湾室の職員は河川管理と港湾管理の両方に従事しており、港湾専属の職員はいない。各土木事務所の担当者も、道路・河川・砂防施設の管理を兼任している。指定管理者は専属職員数名で対応している。彦根港と長浜港では一部業務を民間に管理委託しており、彦根港では船舶揚陸施設運転および使用料徴収などを、長浜港では長浜港船揚場等管理および使用料徴収委託などを委託している。

3．進行中・計画中の事業

（1）大規模災害に対する取り組み

政府の地震調査研究推進本部による調査の結果、琵琶湖西岸断層帯地震や南海トラフ地震などの発生確率が高いと発表され、大災害が危惧されている。そこで、滋賀県は「びわこ地震防災輸送拠点調査検討委員会」を設け、陸上輸送路が途絶した場合でも県土総面積の約1／6を占める「琵琶湖」を活用した緊急物資などの湖上輸送が有効であることを検証した。この検証結果を踏まえ、県が指定する10港（大津港、矢橋帰帆島（やばせきはんとう）港、琵琶湖大橋港、長命寺港、南小松港、彦根港、長浜港、近江今津港、今津漁港、大浦漁港）の広域湖上輸送拠点のうち、3港（大津港、彦根港、長浜港）を基幹港として選定し、優先的に地震対策などの整備を行い、被災地の減災につなげるとした。

これを受けて、地域再生計画に基づき、大津港

と彦根港において耐震強化岸壁を整備するとともに、彦根港においては防災拠点用地取得を行った。ここでは防災拠点施設の整備が2013年度から着工され、４年以内に完成する予定となっている。施設内には、地震などの災害で県内各地に被害が出た時の対策として、県外からの緊急物資の受け入れや仕分け、保管場所となるストックヤード、物資や復旧資材の輸送および救援要員の移動を目的にしたヘリポート、輸送車両用の駐車場、自衛隊による救護・復旧のための用地、災害対策本部やボランティアの待機場所スペース、物資の保管・備蓄施設用地などが整備される。こういった整備を行うことで、防災拠点としての利用のほか、船の不法係留や防犯上の対策にも効果があるとされる。

（２）「ビワイチ」人気の盛り上げ

「ビワイチ」は自転車や徒歩などで琵琶湖を１周することを指す言葉で、県内では約10年前から自転車愛好者を中心に自然発生的に広まり、現在では、淡路島一周、しまなみ海道とともに、西日本三大サイクリストの聖地と言われている。自転車の場合、１周約200kmを上級者は１日、一般的には２日以上かけて走破する。

「ビワイチ」の人気の高まりによって、2012年度、滋賀県観光交流局が公益社団法人びわこビジターズビューローと協力し、新たな観光振興のため、旅行会社が琵琶湖の周辺で滋賀らしさを体験できるツアーを提供し、「ビワイチの旅」に認定されれば、特製ロゴマークをツアーに使用できるという認定制度を設けた。

また、官民でつくる滋賀プラス・サイクル推進協議会（事務局：滋賀県土木交通部交通戦略課内）は、ビワイチサポートプロジェクトとして、2015年秋にサイクルサポートステーションを湖岸の47カ所に設置する社会実験を行った。サイクルサポートステーションでは自転車のトラブル対応、トイレ休憩やシャワー利用、給水などのサービスが受けられ、観光や宿泊の案内機能も設けた。同時に、滋賀県守山市により漁船を活用して人と自転車を輸送するという湖上タクシーをイメージした支援システムの実験も行われ、守山市の木浜漁港を拠点に、大津港、彦根港、北舟木港（高島市）を結んだ。

（３）開発から保全へ－琵琶湖再生法の成立

25年間に及んだ琵琶湖総合開発事業の終了を受け、2000年、滋賀県は高度経済成長期に進んだ環

滋賀プラス・サイクル推進協議会ウェブサイトより
モデル：ちゃりん娘　松本奈々　梅﨑夏子

コラム３　壮大なる運河計画

日本海と琵琶湖を結ぼうと1000年の昔から幾度となく運河計画がなされてきた。先駆者は平清盛で、瀬戸内の水運を支配した後、息子である重盛に命じ、塩津（琵琶湖）－敦賀（日本海）との運河を作ろうとした。その後、豊臣秀吉や徳川幕府も計画をたてたが、いずれも計画倒れに終わっている。

明治、大正においても計画は立案されては立ち消え、昭和に入ってからも、1960年代に揖斐川と琵琶湖を利用して伊勢湾と敦賀湾とを運河で結び、１万ｔ級以上の大きさの船舶を通そうという「日本横断運河構想」が持ち上がった。計画当初は中部地方を中心に議論が進められ、中部横断運河の仮称で呼ばれていた。この構想は、海運不況、経済効果に対する疑問などのため、実現しなかったが、中部圏における南北を結ぶ必要性は、東海北陸自動車道の構想へと引き継がれていった。

境汚染を考慮し、湖の保全を目的とした琵琶湖総合保全整備計画（以下、「マザーレイク21計画」）を策定した。水質や固有種の漁獲量などの数値目標の達成に向け、さまざまな事業に取り組むことが定められている。同計画では、2050年頃の琵琶湖のあるべき姿を念頭に、1999年度～2010年度までを第１期、2011年度～2020年度までを第2期として、琵琶湖を保全するための幅広い取り組みを進めている。「家庭排水に気をつける家庭の割合を100％にする」などの目標を掲げており、将来的には昭和30年代の水質を取り戻すことを目指している。

さらに、2015年、琵琶湖再生法が成立し、滋賀県は国の基本方針に沿った保全再生計画をたて、国に財政支援を求めることができるようになった。同法は、琵琶湖が「国民的資産」で、琵琶湖の保全と再生が「我が国における湖沼の保全および再生の先駆けとしての事例となり得る」と位置づけている。再生法では国や県が取り組むべき施策として、水質汚濁の防止や外来動植物の駆除、エコツーリズムの推進や湖上交通の活性化など、マザーレイク21計画と重なる部分が盛り込まれており、今後、湖上交通の拠点である港湾の役割も増していくこととなる。

4．インタビュー

今回は、滋賀県土木交通部流域政策局長　松野克樹氏、土木交通部流域政策局河川・港湾室長　上野邦雄氏にお話しをいただいた。

上野　邦雄 氏　　　　松野　克樹 氏

滋賀県土木交通部流域政策局長　　松野　克樹　氏

プロフィール

1982年３月　大阪大学工学部土木工学科卒業
1982年４月　滋賀県採用
2004年４月　土木交通部河港課課長補佐（河川環境担当ＧＬ）
2005年４月　湖北地域振興局長浜建設管理部河川砂防課長
2007年４月　大津土木事務所河川砂防課長
2009年４月　土木交通部監理課参事
2010年４月　高島土木事務所所長
2011年４月　土木交通部流域政策局副局長
2014年４月　土木交通部流域政策局長

滋賀県土木交通部流域政策局河川・港湾室長　　上野　邦雄　氏

プロフィール

1980年３月　関西大学工学部土木工学科卒業
1980年４月　滋賀県採用
2007年４月　土木交通部河港課課長補佐（河川行政担当ＧＬ）
2010年４月　東近江土木事務所河川砂防課長
2011年４月　東近江土木事務所次長兼管理調整課長
2013年４月　芹谷地域振興事務所長
2014年４月　長浜土木事務所木之本支所長
2015年４月　土木交通部流域政策局河川・港湾室長

我が国で最大の面積と貯水量を持つ琵琶湖に整備された港湾

Ｑ主に地方港湾について概要をお聞かせください。

上野　琵琶湖には地方港湾４港のほかに漁港が20港あり、そのほかにも管理運営されていない港湾として、琵琶湖のまわりには船だまりが多く整備されています。琵琶湖における港湾整備の歴史は非常に古く、江戸時代には北前船で運ばれた北の海鮮物などが敦賀港を経由して陸路で近江塩津へ、塩津港で船舶に積み替え大津港まで運ばれ、その後内陸を通って京都、大阪に運ぶ物流の大動脈になっていました。日本海から、瀬戸内海を経由するよりも効率的だったと思います。このような輸送形態は現在はありませんが、かつては物流の大動脈でした。

埋蔵文化財の発掘などによって古代の構造物などが確認されると往事の琵琶湖での舟運繁栄ぶりを忍ぶことができ、とても興味深いものがあります。大津港や彦根港は近年の港湾整備で埋め立てしており、当初に築造された港は埋没して土の中に隠れていますが、塩津港などは平安時代や、さらに古い時代の河口と地形がそんなに変わっていないので、河口を少し掘削しますと往事の港の痕跡が出現します。江戸時代以前のかつての日本は、江戸より関西のほうが政治、経済の中心でしたので、物流の大動脈を形成していた事が伺えます。

明治以降になると、官営鉄道の整備が進み1880年に、大阪から京都を経て大津まで線路が敷設されました。大津から長浜までの間は琵琶湖に連絡船が就航して10年ほど活用され、非常ににぎわったといわれています。時代の経過と共に鉄道や道路が整備され、琵琶湖の舟運は物流から観光へシフトしているのが実情です。

港は、中世の時代くらいまでは京都、奈良の都への物流、江戸時代になると北陸からの物流を、明治の初めの頃には短い期間でしたが鉄道と一体になって、日本を代表する物流をそれぞれの時代において担っていたという歴史がありますが、現在は観光に活用されています。

松野　上野室長が話されましたが、少し補足しますと、琵琶湖内には地方港湾として４港整備されています。まず、大津港です。古くは飛鳥の天智天皇の時代から、大津の宮の港として湖上輸送の拠点として発展してきました。1934年４月23日に内務省告示により乙種港湾に指定され、現在は湖上観光の定期船航路として利用され、観光船の寄港地となっています。

次に彦根港です。現在の旧港湾部は豊臣時代から良港として舟運が盛んであり、廃藩置県により滋賀県の所管となって以降、大正９年から昭和にかけて旧港湾部の船だまりしゅんせつや荷揚場の整備が行われました。

1943年１月16日に内務省告示により乙種港湾に指定され、湖上観光の拠点として運用されています。

次に長浜港です。豊臣時代に漁港として利用されてきましたが、井伊家の時代に一時軍事上の要港として保護され、湖北地域の粗米を彦根や大津に送る拠点として栄えました。1951年８月30日に乙種港湾に指定されました。現在は、琵琶湖汽船株式会社の竹生島航路の寄港地として利用されています。

今説明しました大津港、彦根港、長浜港はいずれも1952年７月１日付けで港湾区域の認可を受け港湾管理者が滋賀県知事となりました。

次に竹生島港です。古くから観音菩薩の霊場であり、西国三十三か所巡礼の札所である宝厳寺があります。大正時代に港が整備され、1967年に港湾区域の認定を受け滋賀県が管理する地方港湾となりました。遊覧船の寄港地として利用され、彦根港、長浜港からの定期船があるほか、湖西方面（近江今津）からの定期船もあります。

上野　県管理の地方港湾は、県管理の道路や河川に比べると数が少なく、永い歴史の経過を経て形成されているように思われます。

Ｑ港湾の利用状況についてお聞かせください。

上野　大津港は、琵琶湖観光の玄関口としてにぎわっているほか、学習船「うみのこ」の寄港地と

して利用されています。利用は観光が主であり、荷役の取り扱いはありません。また、水面60隻、陸上140隻の保管能力を有するマリーナ施設が整備され、現在は60隻程度のプレジャーボートの係留と保管を行っています。

彦根港は、琵琶湖汽船株式会社や近江トラベル株式会社の竹生島航路の寄港地として利用されており、学習船「うみのこ」の寄港地でもあります。旧港湾部と新港湾部に分けられ、主に湖上観光の拠点としての利用があるのは新港湾部で、旧港湾部は彦根城の外堀のあった部分です。旧港湾部ではかつてプレジャーボートなどの不法係留が目立っていましたが、現在では解消されています。

長浜港は、琵琶湖汽船株式会社の竹生島航路の寄港地として利用されており、学習船「うみのこ」の寄港地でもあります。有料施設ですが、スロープの整備により、関西や中京方面からのプレジャーボート利用者も多く、湖北地域でレジャーを楽しむ人の来港も多く見られます。

竹生島港は、先ほど松野局長から説明がありましたが、西国三十三か所巡礼の札所である「宝厳寺」があり、遊覧船の寄港地として利用されています。特徴的なのは、竹生島は無人島なので、乗船者と乗降者が全く一緒なのです。彦根港、長浜港からの定期船があるほか、湖西方面（近江今津）からの定期船もあります。「宝厳寺」以外にも「都久夫須麻神社」があり、彦根港や長浜港と比較して年間の乗降者数は多いです。

Ｑ内水面では日本で唯一の有人の島沖島についてお聞かせください。

上野　住所の表示は近江八幡市沖島町になります。約350人の方々が生活を営んでいる日本で唯一の「淡水湖に浮かぶ有人島」であり、島の南西部に集落が形成され、市立小学校や郵便局なども設置されています。島内の道路には信号機がありません。特徴的なのは１軒あたり１隻以上の船を所有しているのがほとんどです。

琵琶湖と共存共栄する都市

Ｑ実情をお聞かせください。

松野　大津港では、大型船の寄港地としての利用もさることながら、地域活性化や産業振興のためのイベントなどの開催地としても利用され、毎年８月の「びわこ大花火大会」では、数十万人規模の来場があります。昨年は約35万人の来場者がありました。

防波堤上に噴水施設を整備し「びわこ花噴水」として親しまれており、観光名所として情報誌などで取り上げられています。近年は、訪日外国人観光客も多く訪れています。

上野　琵琶湖の東岸に位置する近江八幡市には、ロケ地としても知られるようになってきた八幡堀があります。安土桃山時代の1586年に羽柴秀次の築城とともに八幡堀が開削されました。堀の幅は、18～10ｍで全長約４㎞におよぶ運河ですが、堀の水運によって町は発展し、近江商人を生んだとされています。堀につながる水郷をめぐったり、老舗の和菓子屋さんがこの堀の近くに店舗を構えるなど、観光スポットとして多くの観光客が訪れています。

生活に密着した欠かせない港湾

Ｑ日々の生活と港の関わりについてお聞かせください。

上野　かつて、琵琶湖の湖辺では、琵琶湖の水位が高かったことやせき（閘門）を設けることにより、水域が結構内陸まで入り込んでいました。昔は琵琶湖の周りはほぼ沼地で、道路らしい道路はありませんので、クリークや入り江（水域が陸地に入り込んでいる地形）を利用した舟運こそが、物流や耕作などの生活の足でした。当時、船を購入するには、現在の乗用車ほどの費用がかかりましたから、１隻持つのがせいぜいでした。琵琶湖の周りというのは、港なり舟運なしでは語れなかった地域でした。

Q琵琶湖の水産業についてお聞かせください。

松野　水産業も盛んでした。筆頭は何といっても鮎業です。琵琶湖産はかっては全国放流量の７割以上を占めていましたが、近年になりその量と割合が２割程度と急激に減っており、それに代わって人工産の放流が急増し全放流量の半分以上を占めるまでになっています。そのほか、ふな、すじえび、もろこ、ます、しじみなど貝類の漁獲量が多くあります。そのほかの魚類として日本の侵略的外来種ワースト100に選定されているブラックバス(※1)が1974年に確認され、1980年代になってからオオクチバスが爆発的に増加しました。2003年４月、滋賀県琵琶湖のレジャー利用の適正化に関する条例により、再放流禁止の措置が執られています。

琵琶湖の特産品といえば、湖魚（琵琶湖の魚）を使ったふなずしとつくだ煮が有名です。

それぞれの店の独特の製法でつくられたこれらの水産加工品は、味わいもいろいろで、広く親しまれ、滋賀の食文化ともいえるものです。

上野　今、松野局長がお話されたとおりです。1955年くらいまでは、シジミも毎年豊漁が続きましたが、以後は漁獲量が減少しています。近年は、ふなやホンモロコの漁獲高も、ブラックバス、ブルーギルの外来魚などの影響から、減少の一途をたどっているのが現実です。

観光に特化した地方港湾の利用

Q利用の実績などについてお聞かせください。

上野　2010年から2014年までの５年間の地方港湾４港における利用者数が整理されたデータがありますが、大津港では2010年の約20万4,000人をピークに減少傾向にあり、2014年には約17万2,000人となっています。彦根港では2010年の約３万1,000人が2014年には約５万4,000人と大幅に増加しています。長浜港では2011年の約12万7,000人をピークに2014年には約９万7,000人、竹生島港では2011年の約19万8,000人をピークに2014年は約13万1,000人といずれも減少傾向にあります。また、近年、大津港では、インバウンドで台湾などからの観光客が多く来ておられるようです。利用客の統計を見てみますと、誘致活動を積極的に展開しないと客足が鈍るようで、それぞれの港を有する地元自治体や経済界では集客活動に鋭意努力を払われていますので、今後に期待がもてそうです。

松野　竹生島港は普段人々が住むことのない無人島で、人家や宿泊施設がありませんので、島に上陸した客は総てその日の内に島から帰ります。

上野　長浜港は、以前は木材の集積地として木材が置かれ、物揚げ場が整備されていました。一時期、管理の目が届かず、一般市民が近寄りがたい状況になりましたが、地元の関係者の活動や、健全な利用に向けた協議会の立ち上げにより、今ではプレジャーボートの利用や、ダックボートという水陸両用バスが運行されにぎわっています。

松野　大津港では、「ミシガン」という外輪船が湖内観光に運航され、船内の案内などはいわゆるインターンという留学生がしています。ミシガン州は滋賀県と姉妹提携しているので、そこの州立大学の学生を、１年あるいは２年間の単位で受け入れて、ここで研修しているのです。

上野　滋賀県とミシガン州は、湖を縁に1968年姉妹提携を結び、今日まで、日本センタープログラムをはじめ、親善使節、教員交流、高校生交流など、活発な国際交流活動が続いています。

ミシガン州立大学連合日本センターは、滋賀県と米国ミシガン州との姉妹提携20周年を記念して、1989年に設立され彦根に施設が整備されました。

湖畔の水際線を利活用

Q実例をお聞かせください。

松野　琵琶湖総合開発で、湖周道路として、琵琶湖の護岸沿いに堤防兼道路ができました。以前は湖畔にアクセスするのが、僅かなポイントしか無

（※１）スズキ目サンフィッシュ科の淡水魚のうち、オオクチバス属に属する魚の総称。釣り人に人気の淡水魚。

く、市民が簡単にアクセスすることは困難な状況でしたが、今では琵琶湖をほぼ一周することが可能です。近江八幡から長浜までは風光明美で、道路整備が行き届き快適に走行が可能です。京阪神から、サイクリングを楽しむ方々も多く訪れています。

上野　通称「ビワイチ」といっていますが自転車の愛好者から生まれた言葉で、琵琶湖を１周することです。北湖だけですと約160kmで南湖も含める琵琶湖一周で200kmになります。

季節的には、桜の名所として名高い海津大崎など、３月と４月のサクラの時期から冬場11月までが大変にぎわっていますが、12月から２月は寒くなりますから閑散期となっています。

心和む琵琶湖の景色

Q観光に関しての施策などお聞かせください。

上野　国内の観光客や訪日外国人が京都や奈良を見物した後に、滋賀県内にも来られる方がおられ、滋賀県の名所旧跡や琵琶湖にも足を向け、行く機会が少ない史跡にも興味を示す方がおられますので、可能な限り多くの方々に良さをアピールして観光客を誘致したいと考えています。

上野　京都の方の話では、京都の街中よりも長浜の街中のほうが、かつての風情がまだ残っており、魅力があるとともに、都会のけん騒を離れることもでき、地方の方が趣があるとのことです。滋賀県の地方都市の城下町や町家なり街道筋に魅力があることを耳にします。

上野　港湾整備により港湾への集客に結び付けることはかなり難しく、特に、琵琶湖で埋め立て事業を展開して用地造成した土地に新たなテーマパークを誘致することなどはまず実現できないと思います。既存の施設や街並みをつなぐとかソフト面での工夫が最優先されると考えています。

近畿、中部、北陸などとの広範な結びつき

Q具体的なつながりの事例などご紹介頂けますか。

上野　彦根市に本社を構え県内に多数の店舗を有する総合スーパーは、県内のＪＲの駅前をほぼ網羅する店舗展開をされていますが、そこに近年、郊外型も含めて、中部とか北陸からのチェーン店が多く出店しており、中部圏、北陸圏とは経済での結びつきが強くなっていると感じています。

松野　大津港にはマリーナが併設されていますので最近では観光だけでなく、プレジャーボートでの利用者が多くなっています。長浜港では、過去に物揚場としてスロープが整備されていましたが、近年では物流としての機能が無く使用されていませんでした。しかし近年、中部圏から自家用車でプレジャーボートをけん引してこられる利用者が多く訪れる様になり進水、揚陸用に使用されています。スロープを利用して、琵琶湖にバックしてそのまま台車に乗せたボートを湖面に浮かべるのでとても好評です。地元では快適な長浜港をつくる会というのができ、利用者のトラブル防止に寄与しています。

松野　例えば大津には京阪神からの観光客が多く訪れています。琵琶湖汽船の親会社である京阪電鉄が、各種ツアーやモデルコースの企画、販売を担っています。さらに距離的にも近く手軽に訪れることができることも大きな要素と思われます。

健全な琵琶湖を子孫に継承する取り組み

Q環境保全の広がりについてお聞かせください。

松野　高度成長にともなって湖水の水質汚濁や富栄養化が進んだことから、県当局は独自に工業排水と家庭用排水を規制する、いわゆる琵琶湖条例（滋賀県琵琶湖の富栄養化の防止に関する条例）を制定しました。このほか琵琶湖に関する県独自の条例としては、「滋賀県琵琶湖のヨシ群落の保全に関する条例」、景観を守るための「ふるさと

滋賀の風景を守り育てる条例」などがあります。1972年に制定された琵琶湖総合開発特別措置法に基づき1972年から1997年にかけて琵琶湖の水資源開発と治水、地域の社会基盤整備が推進されました。一般的に「琵琶湖総合開発」と呼ばれています。

上野　琵琶湖の世界への発信として、県当局は、世界の湖沼に関する多種多様な環境問題について、研究者、行政、市民などが一同に集まり、問題解決に向けた取り組みを検討する会議として、1984年に第１回世界湖沼会議を提唱しました。自然と人とが共生する湖沼保全のモデルとして世界に発信するなど、同様な課題を有するほかの湖沼の保全にも積極的に貢献しています。その後2003年３月に、滋賀、京都、大阪の琵琶湖・淀川流域で開催された「第３回世界水フォーラム」において「水でつながる琵琶湖・淀川から世界に向けて」と題する共同声明が発表されたことを受けて、県当局は流域の関係府県とともに水環境保全ネットワークの構築を目的として、2004年８月に、「琵琶湖・淀川流域ネットワーク推進会議」を立ち上げ、住民やNPOなど多様な主体との協働による取り組みを進めています。

近年、特に南湖では藻、水草が夏場に流れたり生えたりしています。その影響で、夏場だけは不人気で、大津港マリーナではプレジャーボートなどの保管契約解除が１～２隻程度ありました。

松野　その現象は、琵琶湖のほぼ全域で現れていますので、どこの民間マリーナに行っても、皆さん同じ問題を抱えています。琵琶湖の南湖の平均水深が４ｍほどです。一方北湖は、平均で40ｍ、深い所では約100ｍあります。水質が良くなって光が届くようになると、港周辺ではどうしても藻が生えてきますので、「痛しかゆし」といったところです。

上野　我が国のほかの内水湖でも藻が生えてきたら透明度が上がると喜んでいます。濁っていると日光が遮蔽されますので藻類が生息しないのですが、どんどん透明度が上がってくると湖底まで届きます。琵琶湖の場合は、渇水時期には、河川からの流入水が減るので、そのときに意外と透明度が増すのです。

松野　湖北は水深が深いので、ある程度は船舶の航行には支障がないのですが、南湖は一面水深が浅いので、夏場は船舶の航行に影響が生じます。

上野　江戸時代には８月中旬以降に、藻刈りといいまして琵琶湖の周りをみんな一斉に船で藻を取りに行ったとのことです。８月まで藻刈りをしないのは、魚が産卵しますので、魚との共存でそれまでは取ってはいけないという習わしだったようです。栄養塩を水草とともに取りますから、非常に湖底がきれいで、シジミもおそらく湧いていたということです。新しい琵琶湖再生法ができましたが、琵琶湖の大きな課題のひとつは水草ですね。放っておくと繁殖してヘドロみたいな形で戻ってしまいます。そうすると、砂地などを好む貝類などが、生息しなくなります。

松野　繁殖の勢いが強く、隙間無く生えて、水面が見えなくなる所もあるくらいです。特に夏は多いですね。

Q琵琶湖の環境を学ぶプログラム「うみのこ」についてお聞かせください。

松野　「滋賀県立びわ湖フローティングスクール」と称して、滋賀県在住の小学５年生などを対象にして、学習船「うみのこ」に乗船・航海し、大体１泊２日の工程で教育を実施しています。郷土への理解や対人・協調関係を養う「ふれあい体験学習」のほか、琵琶湖を教育の場所としていることから、湖の環境を主なテーマとした「びわ湖環境学習」では、採水したり、水の透明度を測ったり、温度の測定を行っています。なお、複数の学校が同時に乗船・航海し、他校の児童と混合したグループ分けを行った上で体験学習を行うほか、「琵琶湖・淀川流域小学生交流航海」として、他府県の小学生を含めた航海を行うこともあります。2012年には内閣総理大臣賞である第５回海洋立国推進功労者表彰を受賞しました。

上野　琵琶湖は日本の貴重な財産で、特に、飲み水としても、京都、大阪の水がめという重要な役

割を担っています。環境面に関して勉強する機会も多くありますから、環境に関しての意識は高いと思います。

松野　大阪湾に流入する河口までの間に５回くらいリサイクルされた水が飲料水として提供されています。生活に欠かせない貴重な水ですので処理が繰り返され水利用が高度化されています。

Ｑ住民の方の環境への関心度はいかがですか。

松野　1977年に琵琶湖で淡水赤潮が異常発生し、これを契機に県内では粉せっけんの使用推進などの県民運動が盛り上がり、1979年10月に「滋賀県琵琶湖の富栄養化の防止に関する条例」が制定され、翌年７月１日から施行されました。住民の環境への関心度は高いと思っています。この条例には、工場や事業所に窒素やりんの排水基準を適用しただけでなく、りんを含む合成洗剤の使用および販売の禁止、農業での肥料の適正使用、家畜のふん尿の適正処理などが盛りこまれています。琵琶湖総合開発の効果が大きく寄与し、汚水処理は98％、下水道で89％。浄化槽も入れると排水の処理能力がほぼ90数％で、下水の処理能力は全国で６位か７位と、水質は最高と自負しております。

上野　地球上の水の量に占める淡水の比率は全水量の2.5％くらいだそうです。おそらく滋賀県民と他府県の住民の意識には大きな開きがあると思います。海水と真水の比率は海水が圧倒的に大きいことも含めて、滋賀県の人は認識しづらいのではないかと想像しています。大きな河口だったら感潮河川（かんちょうかせん）(※２)のように塩水が上がってきますから。そういう意味では滋賀県は、水については恵まれていますね。

今後の港湾整備の展望

Ｑ地方港湾の展望、将来の姿についてお聞かせください。

上野　地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長等により認定・登録されたものを「みなとオアシス」といいますが、琵琶湖の港湾にも港の「道の駅」のような「みなとオアシス」を実現させたいと思っています。

松野　琵琶湖の湖水を京都市へ流すために作られた水路（疎水）である「琵琶湖疏水」は歴史的構造物としての価値が非常に高く、1890年に完成した第１疏水と1912年に完成した第２疏水を総称したもので国の史跡に指定されています。

水道用水、それ以外に水力発電、かんがい、工業用水などに使われるほか、疎水を利用した水運も利用されていました。水力発電は通水の翌年に運転が開始され、営業用として日本初のものであります。水運は、琵琶湖と京都、さらに京都と伏見の宇治川を結んでいます。水位の落差が大きい地域である蹴上（けあげ）と伏見にはケーブルカーと同じ原理のインクラインが設置され、船は線路上の台車に載せて移動されました。水運の消滅に伴いインクラインはいずれも廃止されましたが、蹴上にあるインクラインは一部の設備が保存されていますので、琵琶湖の観光に結びくような企画をしたいと思っています。

上野　「琵琶湖疏水」は1951年頃まで船が通っていたらしいのですが、その後、舟運としては途絶えているので、何とか復活させようと関係者が努力されています。

松野　「琵琶湖疏水」は、元来運河として整備された経緯もありますので是非実現されればと考えているところです。

上野　事業系でいうと、南海トラフ地震が発生すると近畿地方や中部地方にとって甚大な被害が想定されています。滋賀県内では震度５強の想定です。一方で西岸断層というのが県内の高島地区、安曇川近辺にあり、この地域が県内では一番怖い

（※２）下流において流速や水位が潮の干満の影響を受けて変動する河川のこと。

といわれており、この地震で陸路が絶たれた際には船舶を利用しての輸送が欠かせないことから、大津港、彦根港の施設を耐震化に向けて整備を計画しています。2015年度から本格的に長浜港の耐震化を進捗させているところです。

松野　長浜港の耐震化は、港湾局管轄の交付金事業で計画しています。先ほど若干触れましたけれど、2015年 9 月に琵琶湖の保全及び再生に関する法律ができました。その条文に、湖上交通の活性化というのが明記されています。県では、今まさに琵琶湖保全再生計画を作成中です。