

大津港活性化・再整備基本構想 (案)

Re:Port OTSU / BIWAKO
～日本一にぎわいのある「湖の港」～

目次

1. 基本構想について

- (1) 基本構想とは 4頁
- (2) 策定の背景 4頁
- (3) 検討会の概要 5頁

2. 大津港について

- (1) 大津港の沿革 7頁
- (2) 大津港の現状 8頁
 - ア 大津港とは
 - イ 現在の大津港への改修
 - ウ 施設
 - エ 管理
 - オ 利用状況（船舶・旅客）
 - カ 大津市の広域計画における大津港の位置付け
 - キ 大津港の利活用の検討に関する調査
 - ク 大津港の利活用の検討に関する実験
 - ケ 利用状況把握調査
 - コ 関係者へのヒアリング
- (3) 大津港の課題 30頁
 - ア 大津港の課題
 - イ 課題の総括

3. 大津港の目指す姿

- (1) 20年後の大津港の目指す姿 35頁
- (2) 基本構想の基本理念 37頁
 - ア 「活性化＝にぎわい」の定義
 - イ 基本理念
 - ウ 役割分担
 - エ 魅力と機能を磨く
 - オ 暮らしと体験を創る
 - カ 安全と安心を高める
- (3) 空間活用のイメージ 40頁
 - ア 将来的な空間活用のイメージ
 - イ 水域利用の視点
 - ウ 陸域、まちづくり活用の視点
- (4) 空間活用を踏まえた取組方針 42頁
 - ア 魅力と機能を磨く
 - イ 暮らしと体験を創る
 - ウ 安全と安心を高める

4. 施策展開のスケジュール

49頁

1

基本構想について

1 - (1) 基本構想とは

港湾における長期構想とは、重要港湾以上の港湾管理者が、概ね20年から30年の長期的視点から、港湾空間利用の基本的な方向性を取りまとめるものである。

地方港湾である大津港でも今後20年の目指す姿を描くべく、検討委員会を設置し、現状の課題を踏まえた上で、あるべき姿を定め、基本理念と今後の取組方針についてハード面のみならず仕組みづくりやコンテンツ創出などのソフト面も含め体系的にまとめた。

基本構想を策定することにより関係者全員が主体であるとの認識を共有し、活性化への取組や公民が連携した事業の着実な実施につなげることを狙いとしている。

なお、本基本構想は課題に対して幅広く様々な取組や整備の方向性について盛り込んでいる。

基本構想の体系

1 基本構想について

1) 基本構想とは

2) 策定の背景

3) 検討会の概要

2 大津港について

1) 大津港の沿革

2) 大津港の現状

3) 大津港の課題

3 大津港の目指す姿

1) 20年後の大津港の目指す姿

2) 基本構想の基本理念

3) 空間活用のイメージ

4) 空間活用を踏まえた取組方針

4 施策展開のスケジュール

1 - (2) 策定の背景

大津港は、昭和60年に定めた「大津港整備基本計画（全体計画）」に基づき琵琶湖観光の玄関口として整備されたが、社会情勢の変化により港湾の利用方法も大きく変化してきている。

一方で、令和4年度に大津市大津港サイクルステーションの開業、令和5年度には大津市によるにぎわい創出社会実験の実施やびわ湖疏水船の大津港への延伸が実現したほか、令和9年度には新しい琵琶湖文化館の開設が予定されているなど、大津港のにぎわいを創っていかこうとする動きが活発な状況が興っている。

このような状況の変化に対して港湾の施設は、完成から25年から30年以上が経過しており、老朽化が進行しているうえ、建設当時に想定していなかった新たな需要に对应されていない現状にある。

このことから大津港のにぎわい創出に向けたハード面、ソフト面の取組を着実に進めるため、今後のあるべき姿を見据え、長期構想「大津港活性化・再整備基本構想」の策定を行うこととなった。

1 - (3) 検討会の概要

国・県・市・関係団体等で構成される「大津港活性化・再整備基本構想策定に係る検討会」を発足し、計3回の委員会を実施し、検討を行ってきた。

- ・令和6年 6月19日 第1回開催
- ・令和6年12月24日 第2回開催
- ・令和7年 2月17日 第3回開催

<検討委員名簿>

	団体・機関名	部局名	役職	氏名	委員
地元団体	中央学区自治連合会		会長	青木 正博	
学識経験者	立命館大学	経済学部	教授	峯俊 智穂	副会長
関係企業	京阪ホールディングス株式会社		執行役員	大浅田 寛	
	株式会社京阪流通システムズ	企画開発部	取締役企画開発部長	笠原 祐治	
	京阪ホテルズ&リゾーツ株式会社		総支配人	前田 義和	
関係団体	滋賀県小型船協会		会長	竹脇 義成	
	大津商工会議所		専務理事	廣瀬 年昭	
	公益社団法人 びわこビジターズビューロー		事務局長	木村 敦	
	公益社団法人 びわ湖大津観光協会		副会長(兼)専務理事	金子 博美	
指定管理者	琵琶湖汽船株式会社		代表取締役	川添 智史	
	ヤンマーコーポレーション株式会社	マリーナ事業部	副事業部長	三石 孝	
行政	近畿地方整備局	港湾空港部	計画企画官	谷本 隆介	
		舞鶴港湾事務所	所長	石田 博	
	大津市		副市長	北澗 弘康	
		産業観光部	部長	岡嶋 一郎	
		都市計画部	部長	三國 昌克	
	滋賀県	知事公室	防災危機管理監	山下 將	
		文化スポーツ部	部長	東郷 寛彦	
		商工観光労働部	部長	林 毅	
		土木交通部	部長	波多野 真樹	会長
		大津土木事務所	所長	山崎 邦夫	

<第1回検討会の様子>



<第2回検討会の様子>



<第3回検討会の様子>



2

大津港について

2 - (1) 大津港の沿革

水運の拠点

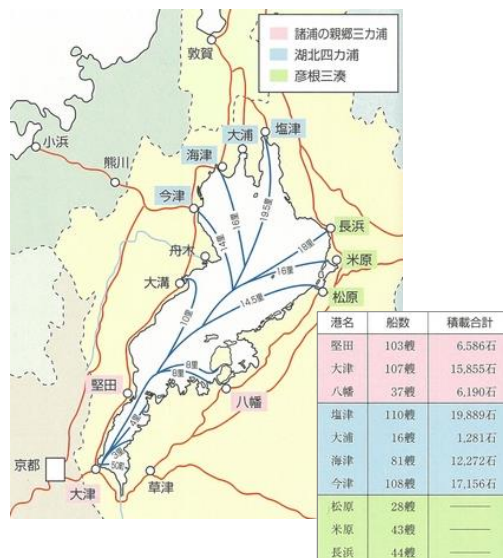
観光の拠点

近世まで

琵琶湖水運の中心的役割

大津は「大きな港」の意味である。琵琶湖では古くから水運が利用されてきたが、大津は平安京遷都以降、都の外港として発展した。越前や若狭方面からの人や物は峠を越え、琵琶湖北部の塩津、大浦、海津、今津などから水運を利用、大津や坂本を経由して京へと運ばれた。

特に天正13年（1585年）、豊臣秀吉が今の浜大津に大津城を築き、水運を開拓し交通を統制したことで、世に名高い「大津百艘船」の隆盛期を迎えた。徳川氏の天下となって元和3年（1617年）には大津は幕府の直轄地となったほか、逢坂越や宿場の整備が進められたことで、大津は港湾都市として一層の繁栄をみせるようになった。



丸子船分布と湖上の里程

(出典：図説 大津市の歴史下巻／大津市／1999年)

明治

鉄道の開通

輸送手段の中心が陸運に転換

明治13年（1880年）、逢坂山隧道（初代）が完成し大津～神戸間が鉄道で結ばれた。

当初、長浜～大津間は鉄道連絡船による水運とされ、大津駅が現在の大津港付近に置かれたため、大津は鉄道と汽船の連絡拠点として大いに賑わった。しかし、明治22年の東海道線全通により鉄道連絡船は廃止、旅客・貨物ともに地域間輸送の中心が陸運へ転換したことで琵琶湖の水運は沿岸各地とのローカル輸送が中心となり、大津は港湾都市としての地位を下げることとなった。



明治2年(1869)登場、蒸気船「一番丸」

大正

観光の発展

琵琶湖観光の玄関口としての地位を固める

一方、交通手段の発達等により明治後期から観光を目的とした旅行が活発となったことから、琵琶湖では遊覧船事業が拡大した。大正期に入ると湖南汽船が当時の大津港の一部である紺屋ヶ関を改修したことをはじめ、観光船の就航が相次ぐなど主要汽船会社2社による湖上遊覧は拡充し、大津港は琵琶湖観光の玄関口としての地位を固めた。



大正11年就航の大型観光船『みどり丸』

昭和～平成

観光港への特化

昭和期に入ると、夏は水泳船、冬はスキー船が運航、京阪電車や国鉄との船車連絡運輸も強化されたことで京阪神を中心に多くの観光客を集めた。戦後も昭和26年（1951年）には琵琶湖の女王「玻璃丸」が就航し、大津港を利用した湖上観光は一層の興隆を極めたほか、昭和27年7月に港湾法上の港湾に指定されたことで県による港湾整備が進められた。



昭和26年(1951)就航の観光船『玻璃丸』

一般輸送については、昭和30年代前半までは生活航路も多かったものの、以降はモーターリゼーションの影響により急激に縮小、昭和43年2月に草津市山田との航路廃止を最後に以降は観光に特化した港となり、同57年には外輪船「ミシガン」が、翌年には環境学習船「うみのこ」（初代）が相次いで就航するなど船舶の大型化も進展した。

昭和62年から大津港の抜本的な改修に着手、平成11年3月に概成、現在に至っている。

2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) - ア 大津港とは

琵琶湖には、県が管理する港湾法上の地方港湾（大津港、彦根港、長浜港、竹生島港）が4港、市管理の漁港漁場整備法上の漁港が20港、同じく市管理の舟溜が46箇所、そのほか琵琶湖大橋港や近江今津港など民間が設置管理する栈橋が複数有る。

大津港はこのうち最大の港湾であり、大津市浜大津に所在する。湖陸の結節点として琵琶湖観光の拠点・玄関口であり、大型観光船「ミシガン」「ピアンカ」をはじめとする各観光船、環境学習船「うみのこ」や県・警察・消防などの各公用船の拠点でもある。さらに災害時は広域湖上輸送拠点として機能する。

港湾区域（昭和31年6月8日付 運輸省告示第326号）

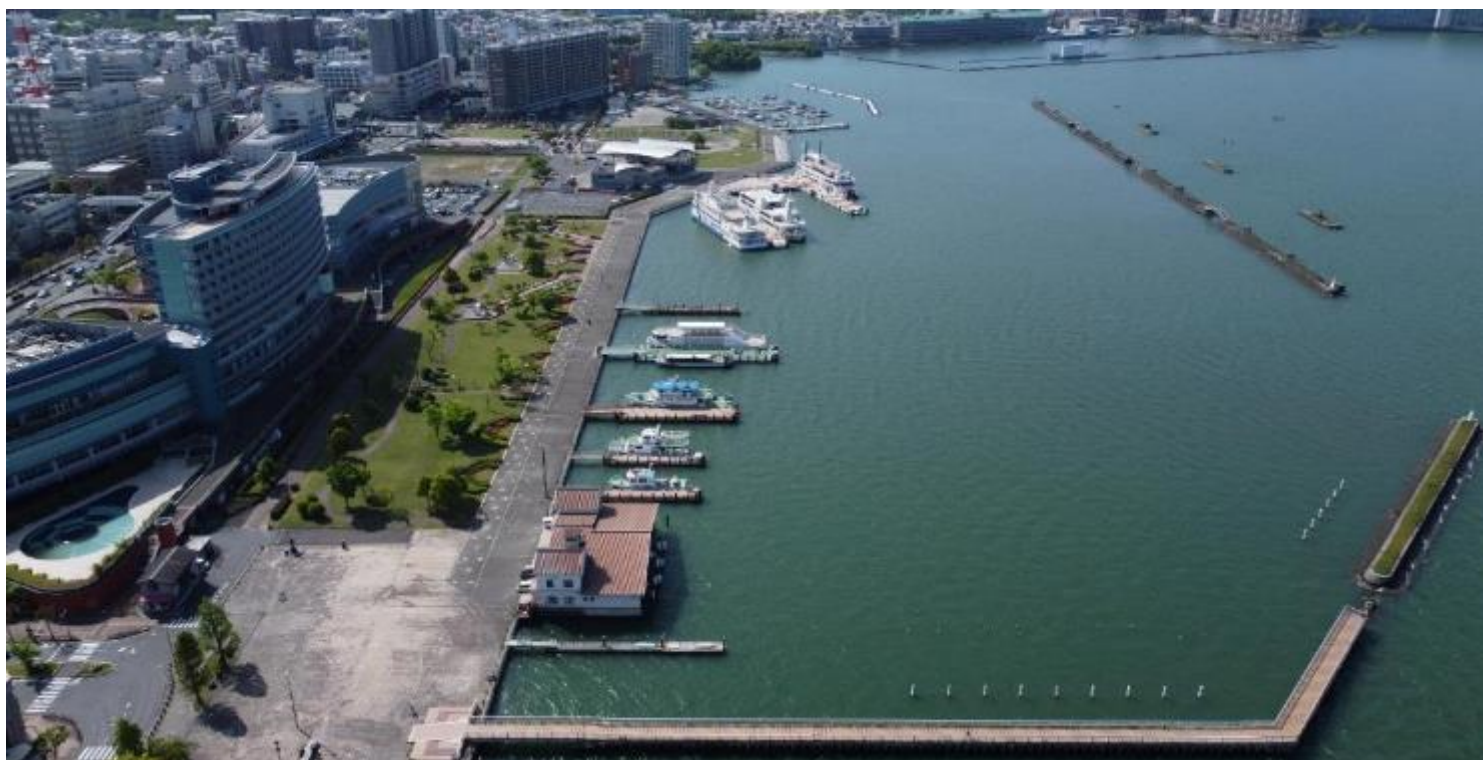
大津市錦織柳川河口左岸突端より同市膳所相模川河口右岸突端に引いた線と湖岸線によつて囲まれた水面。ただし、疏水を除く。

陸域面積：約7.7ha、水域面積：約298ha



大津港 港湾管理からみた経緯

昭和9年4月	公有水面埋立法施行令に基づき乙種港湾に指定
昭和27年7月	港湾法に基づく港湾区域指定
昭和39年4月	滋賀県公共港湾施設設置管理条例施行
昭和60年5月	大津港整備基本計画策定
平成8年2月	滋賀県地域防災計画にて広域湖上輸送拠点に指定
平成11年3月	大津港改修事業概成
平成16年6月	滋賀県地域防災計画にて基幹的広域湖上輸送拠点に指定
令和2年3月	港湾維持管理計画（滋賀県港湾長寿命化計画）策定

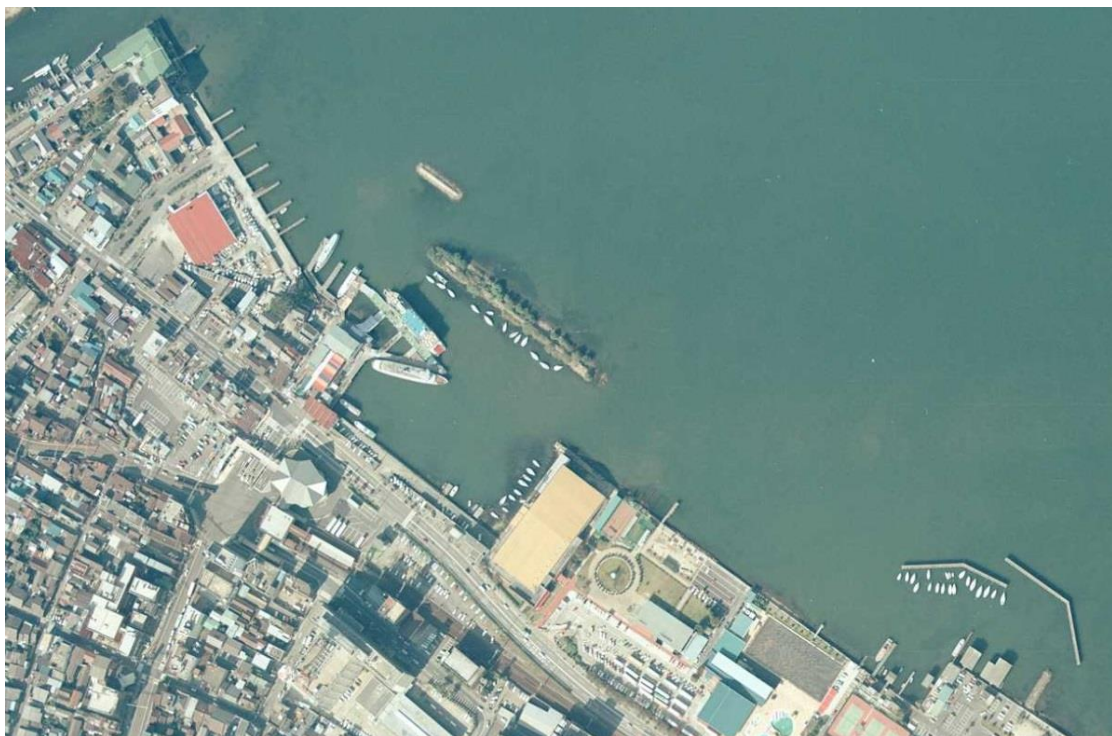


2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) -イ 現在の大津港への改修

大津港の改修は、年々大型化する船舶に対応したバースの不足やプレジャーボートの増加等を背景に昭和50年代初頭から企図されていた。

同年代末に背後地の市街地再開発計画が大津市により策定されたことを契機に、施設の機能減退と用地不足に起因する問題を打破すべく大幅な改修が計画され、昭和60年5月に15年後を目標年次とする「大津港整備基本計画」が策定。同62年に改修工事に着手し、平成11年3月に現在の形に概成したものである。



出典：国土地理院空中写真(昭和57年10月撮影)

大津港整備基本計画における整備課題は次のとおりであった。

整備課題

- ① 琵琶湖観光の玄関口として港湾整備を行う。
- ② 周辺地域と調和のとれた水辺空間の環境創造を行う。
- ③ 琵琶湖の魅力を活かしたシンボルゾーンを整備する。
- ④ 琵琶湖のイメージと結びついた文化交流の場づくりを行う。
- ⑤ 全国・世界に開かれた湖都のイメージアップを図る。

大津港港湾改修整備事業の目的としては、次の4項目に対応することを目的に行われた。

① 水位低下対策

琵琶湖総合開発事業計画で琵琶湖の利用低水位がB.S.L-1.5m、補償対策水位をB.S.L-2.0mとすることが定められたため、泊地や航路をB.S.L-4.0mにまで浚渫するとともに、防波堤や護岸などの外郭施設、物揚場や栈橋などの係留施設についていずれも対応できる施設とする。

② 船舶の大型化への対応

大津港を利用する最大船舶は年々大型化していたこと、今後さらに大型船舶が就航することが予想されたことから、大型船舶の規模に見合った施設とする。

③ 観光・レクリエーション港としての機能拡充

旅客施設、マリナ、駐車場等が全て民間施設であり需要に対し規模、機能とも十分でなく、周辺道路での深刻な渋滞やプレジャーボートの不法係留などが発生していたことから、それら陸上施設を公共にて整備し、琵琶湖の拠点観光港としての機能向上を図る。

④ シンボル空間の整備

公共マリナ等の整備による大津港の位置づけをシンボル化した施設、人々を呼び集めることができる施設を整備し、琵琶湖や湖都のイメージアップにつなげる。

2 - (2) 大津港の現状

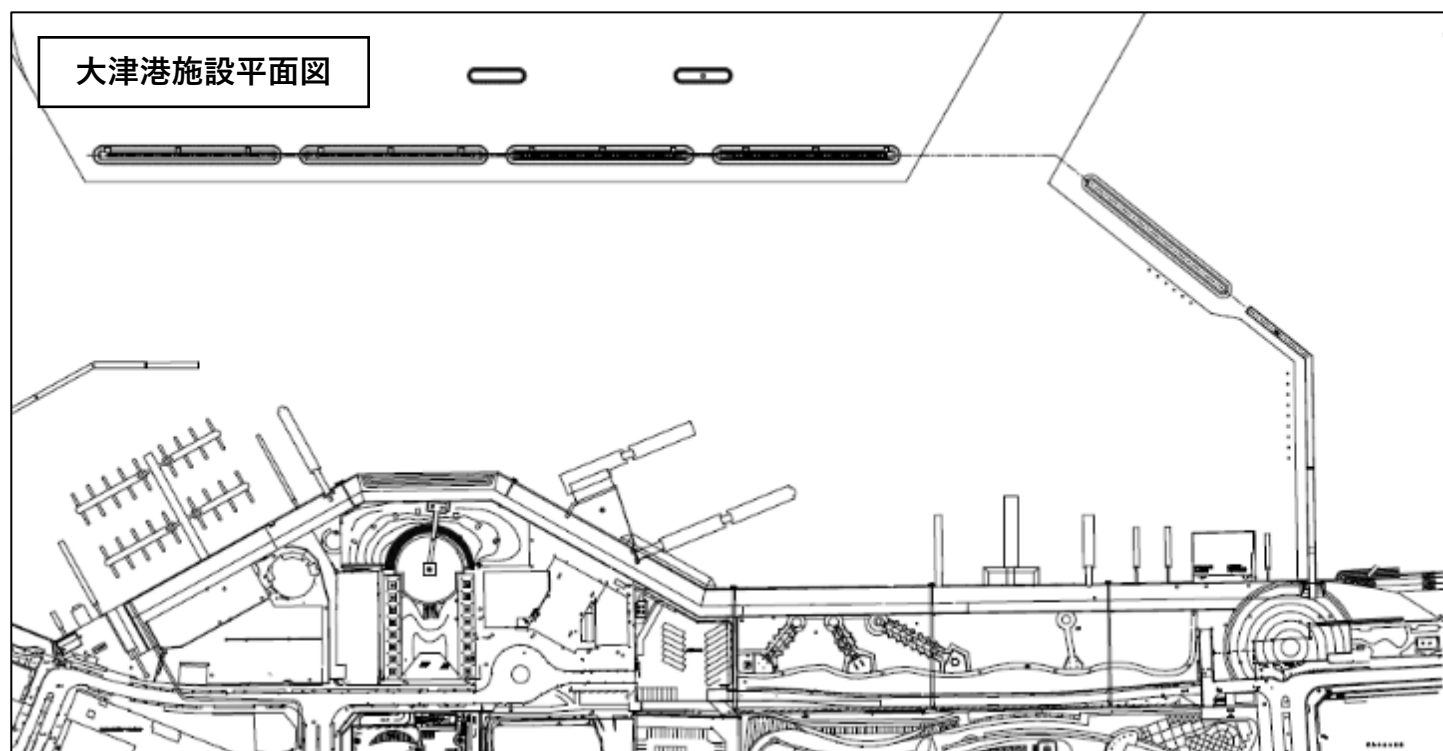
基本計画における整備課題と改修整備事業の目的を果たすため、当時の利用状況をもとに将来予測を行い、計画概要を次のとおりとして整備が行われた。

用地	・ 背後地は市街化しており用地が不足することから、琵琶湖を約6.4ha埋め立て前出しする形とした。埋立地地盤高B.S.L+1.50m (T.P+85.871m)、護岸エプロン前面高B.S.L+1.30m。 ・ このため、エプロンを含む護岸は河川占用工作物であり水面の一部扱い。
航路	・ 大型船舶を東航路、中小型船舶を西航路として分離。水深B.S.L-4.0m。
防波堤	・ 静穏度確保のため総延長550mの防波堤を築造。防波堤Aには「びわこ花噴水」を設置。
係留施設	・ 物揚場は、中小型観光船の係留場所として整備。乗降は栈橋、係留は物揚場に横付け留するものとし、将来の船舶数増加と船長が伸びることを見越して延長214mとした。 ・ 栈橋は、水位変動に対応できるよう浮栈橋を基本とし、平成12年時点で大津港を利用する観光船と官公庁船を合わせて船長60～70mクラスの大型船舶が4隻、中小型船舶が23隻就航するものとして整備。 ・ 係留くいは、既存許可係留艇対応として15隻分を防波堤B・D内側に設置。
マリーナ	・ プレジャーボートの需要が増加していたことから、200隻（陸上保管140隻、水面係留60隻）保管対応のマリーナを設置。整備の方向性および方針は次のとおり。 ① 都市の活性化を促進する場の創出 地域住民の利用促進、地域外の日帰客の利用促進、幅広い利用層の確保、通年利用の促進 → 操船できなくても来訪できるマリーナ、琵琶湖ならではの歴史にふれる活動メニューを有するマリーナとする。 ② 大津港ならではのシンボル空間の創出 シンボライズした空間創造、マリーナの特性を補完する施設整備 → マリーナ施設全体の色彩構成を施したマリーナ、琵琶湖ならではの歴史にふれる活動メニューを有するマリーナとする。 ③ 大津港港湾整備との整合 周辺計画（港湾整備計画）への提言、柔軟な事業体制 → 土地の有効活用を図ったマリーナ、段階的な整備形態がとれるマリーナとする。 ④ 周辺計画との一体的整備 他関連計画との連続性、連携 → 背後地からのクラブハウス、湖上への導線を確保したマリーナとする。 ・ ただし、改修工事ではマリーナの基盤整備に留め、以降は利用状況を見ながら徐々に整備する方針とされた。



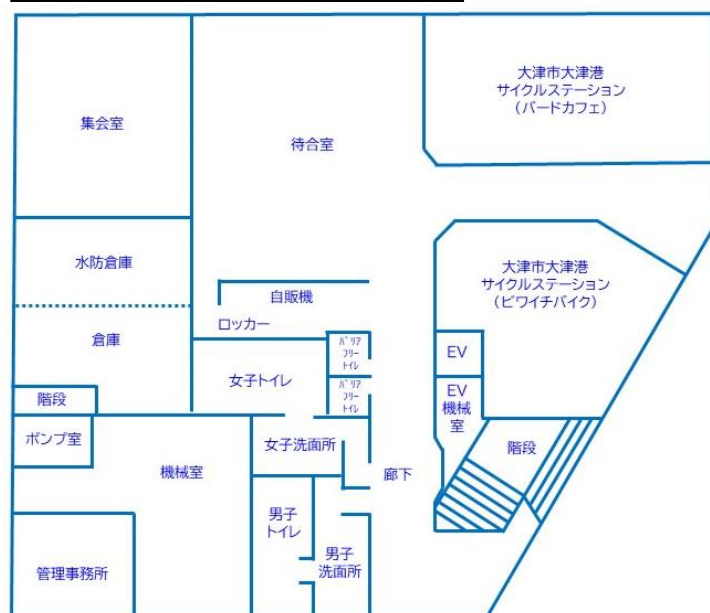
2 - (2) 大津港の現状

概成後、阪神淡路大震災を受け指定された災害時広域湖上輸送拠点としての機能を果たすため、物揚場および大型船桟橋取付護岸の耐震改修とE号桟橋の一部を撤去しL号桟橋を新設する改修を平成18年度から20年度にかけて実施した。改修後の施設平面図は次図のとおりである。
(施設平面図の詳細は別図1のとおり)

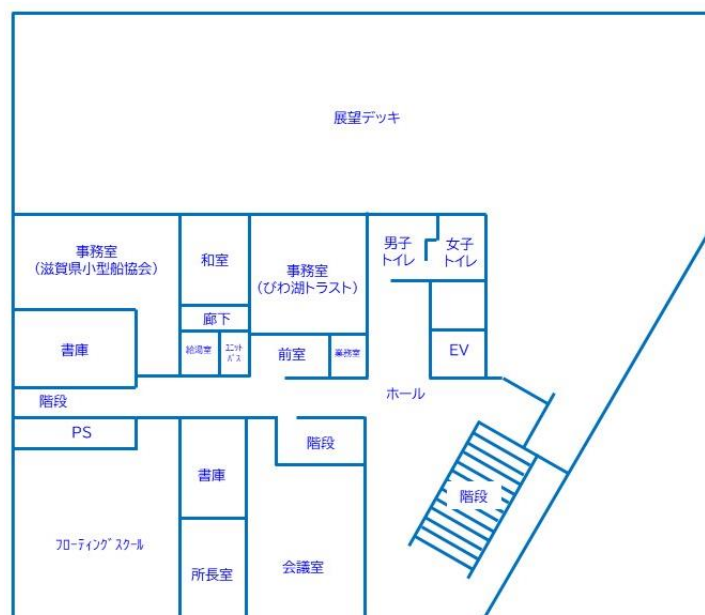


次に、大津港旅客ターミナルについて、令和7年3月現在の館内図は次のとおりである。

大津港旅客ターミナル1階



大津港旅客ターミナル2階



2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) -ウ 施設

① 港湾管理者が管理する施設

現在、大津港において設置されている港湾管理者が管理する施設は次のとおりである。

A 水域施設

施設名	サイズ等
泊地	15ha
東航路	延長354m × 幅70m
西航路	延長660m × 幅30m

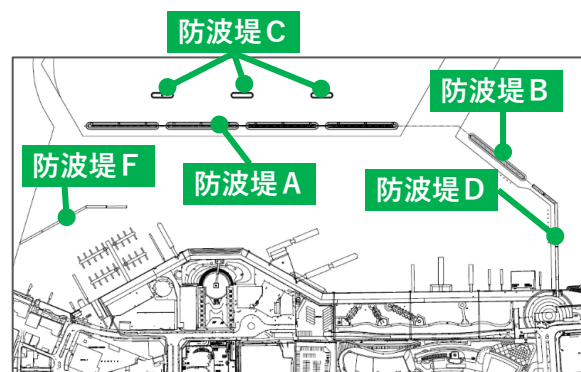
大津港全景



B 外郭施設

(ア) 防波堤

	施設名	サイズ等
大津港	防波堤A	延長100m × 4基 (防波堤上にびわこ花噴水を設置)
	防波堤B	延長100m × 1基
	防波堤C	延長 30m × 3基
	防波堤D	延長155m × 1基
マリーナ	防波堤F	延長170m × 1基



(イ) 護岸

	施設名	サイズ等
大津港	官庁船棧橋取付護岸	延長135m
	大型浮桟橋取付護岸	延長132m
	緑地護岸	延長 80m
	中小浮桟橋取付護岸	延長 60m
	旅館前護岸	延長101m
マリーナ	マリーナ桟橋取付護岸	延長136m

官庁船棧橋取付護岸



大型浮桟橋取付護岸



緑地護岸



マリーナ桟橋取付護岸



旅館前護岸



2 - (2) 大津港の現状

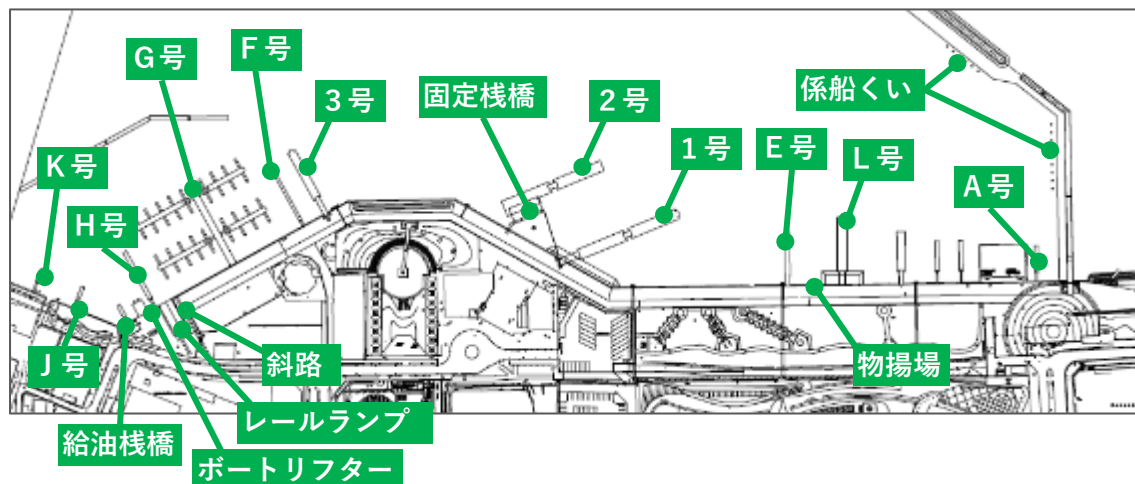
C 係留施設

	施設名	サイズ等
大津港	係船くい	設置延長78m、15本
	固定栈橋	延長43.5m × 1基 (固定栈橋)
	固定栈橋	延長29.0m × 1基 (E号)
	浮栈橋	延長80.0m × 2基 (1号・2号)
	浮栈橋	延長40.0m × 1基 (3号)
	浮栈橋	延長31.1m × 1基 (A号)
	浮栈橋	延長31.1m × 1基 (F号)
	浮栈橋	延長10.0m × 1基 (J号)
	浮栈橋	延長10.0m × 1基 (K号)
	浮栈橋	延長42.5m × 1基 (L号)
	物揚場	延長214m
マリーナ	浮栈橋	延長 8.0m × 36基 (G号)
	浮栈橋	延長42.5m × 1基 (H号)
	浮栈橋	延長10.0m × 1基 (給油栈橋)
	ボートリフター (船舶揚降施設)	延長8.0m × 1基 最大揚降能力12t
	レールランプ (船舶揚降施設)	延長6.0m × 1基 最大揚降能力15t
	斜路	延長5.0m

ボートリフター



レールランプ



1号栈橋



2号栈橋



3号栈橋



係船くい



E号栈橋



F号栈橋



G号栈橋



H号栈橋



J号栈橋



K号栈橋



L号栈橋



物揚場



2 - (2) 大津港の現状

D 臨港道路・駐車場

	施設名	サイズ等
大津港	臨港道路（1）	延長248m×幅員15.0m
	臨港道路（2）	延長100m×幅員25.0m
	旅館前護岸人道橋	延長4.7m×幅員2.5m
	防波堤D連絡橋	延長18m×幅員4.0m
	大津港駐車場	鉄筋コンクリート・造半地下式 普通車用151区画

大津港駐車場



E 航行補助施設

	施設名	数
大津港	航路標識 浮標（有灯）	4基

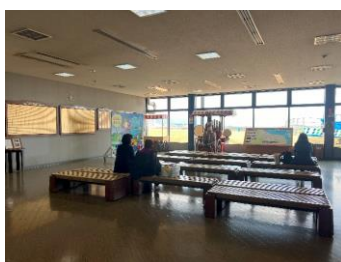
F 旅客施設

	施設名	サイズ等
大津港	大津港旅客ターミナル （待合所・コンコース・出札所等）	鉄筋コンクリート／2階建／鉄骨造／大屋根 等

旅客ターミナル全景



待合所（1階）



出札所(1階)



展望デッキ(2階)



G 船舶役務施設

	施設名	サイズ等
大津港	艇庫	面積728㎡
	船舶給油施設	給油タンク30.0Kl
	船舶給水施設	給水タンク43.0m³
	船舶給電施設	電気盤100V20kw
マリーナ	給油施設 （給油施設・管理事務所・地下タンク）	—
	修理棟 （船舶修理施設）	鉄骨造平屋 延床面積160㎡
	艇置場	面積5,100㎡

艇庫



修理棟



H 港湾公害防止施設

	施設名	数
大津港	船舶污水施設	—

2 - (2) 大津港の現状

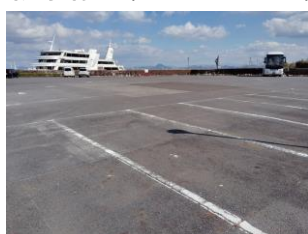
I 港湾環境整備施設

	施設名	サイズ等
大津港	修景緑地	面積19,000㎡(大型車等駐車施設含む)
	うち、 大型車等駐車施設	大型バス：14区画 中型バス：8区画 二輪車：20台分
	シンボル緑地	面積14,000㎡
	旅館前緑地	面積387㎡
	噴水施設	延長450m(びわこ花噴水)

修景緑地(東側上空から全景)



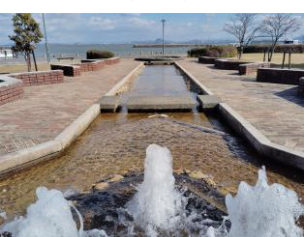
修景緑地(大型車駐車施設) 修景緑地(おまつり広場)



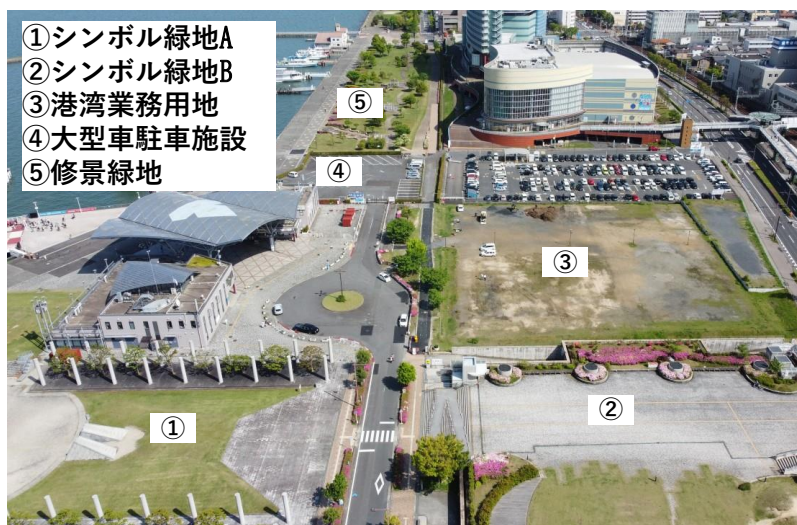
修景緑地(園路等)



修景緑地(噴水)



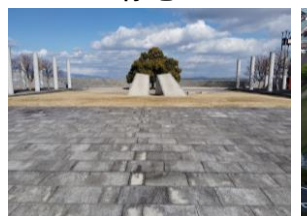
- ①シンボル緑地A
- ②シンボル緑地B
- ③港湾業務用地
- ④大型車駐車施設
- ⑤修景緑地



修景緑地(既設ベンチ)



シンボル緑地 A



シンボル緑地 A 上空



シンボル緑地 B

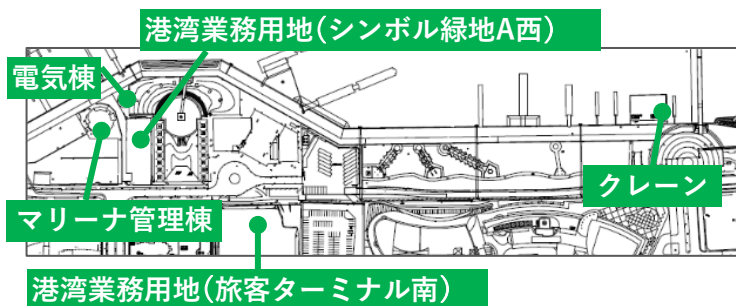


びわこ花噴水



J その他施設

	施設名	サイズ等
大津港	クレーン	吊上能力2.9t
	電気棟	-
	港湾業務用地	面積18,400㎡
	モニュメント	「BIWAKO」
マリーナ	マリーナ管理棟	鉄骨造 2 階建 延床面積467㎡
	詰所	延床面積19㎡
	屋外トイレ	延床面積13㎡



港湾業務用地
(旅客ターミナル南)



港湾業務用地
(シンボル緑地A西)



マリーナ管理棟

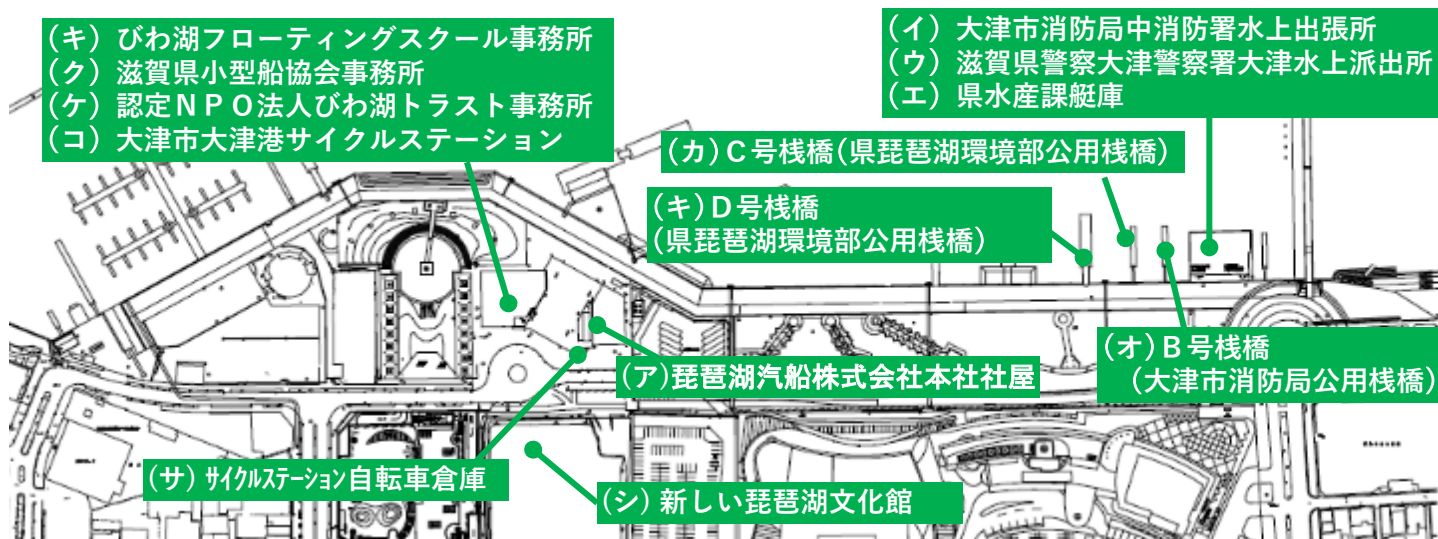


2 - (2) 大津港の現状

② 港湾区域内の港湾管理者以外が管理する施設

現在、大津港において設置されている港湾管理者以外が管理する施設は次のとおりである。

施設名	備考等
(ア)琵琶湖汽船株式会社本社社屋	コンコース東側、鉄筋コンクリート造2階建。
(イ)大津市消防局中消防署水上出張所	(イ)(ウ)(エ)はいずれも艇庫の一部。譲渡済。
(ウ)滋賀県警察大津警察署大津水上派出所	
(エ)滋賀県水産課艇庫	
(オ)栈橋 (B号)	大津市消防局による河川占用工作物。消防艇および警備艇用の栈橋。
(カ)栈橋 (C号、D号)	県琵琶湖環境部による河川占用工作物。県公用船用の栈橋。
(キ)びわ湖フローティングスクール事務所	(キ)～(コ)はいずれも大津港旅客ターミナルに、テナントとして入居。
(ク)滋賀県小型船協会事務所	
(ケ)認定NPO法人びわ湖トラスト事務所	
(コ)大津市大津港サイクルステーション (ビワイチバイク+カフェ)	
(サ)自転車倉庫	ビワイチバイクのレンタル自転車を収容する庫(物置)。複数個所に有り。
(シ)新しい琵琶湖文化館	港湾業務用地にて建設中。令和9年度開館予定。



(ア)琵琶湖汽船本社 (イ)(ウ)(エ) (オ)栈橋 (B号) (カ)栈橋 (号C) (カ)栈橋 (D号)



(キ)(ク)(ケ)

(コ)サイクルステーション

(サ)サイクルステーション自転車倉庫

(シ)新しい琵琶湖文化館



2 - (2) 大津港の現状

③ (参考) 周辺の主な施設



(ア)京阪電車びわ湖浜大津駅 (イ)JR大津駅



(ウ)琵琶湖第一疏水



(エ)琵琶湖ホテル



(オ)浜大津アーカス



(カ)なぎさ公園

(キ)大津市民会館



(ク)スカイプラザ浜大津



(ケ)明日都浜大津



(コ)旧大津公会堂



2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) -エ 管理

①の港湾管理者が管理する施設については、平成18年4月から指定管理者制度により管理している。令和7年3月時点での指定管理者は次のとおりである。

(マリーナ施設を除く。) 琵琶湖汽船株式会社

(マリーナ施設に限る。) ヤンマーコーポレーション株式会社

2 - (2) -オ 利用状況 (船舶・旅客)

① 船舶利用状況

現在、大津港における利用船舶の概要は次のとおり。なお、記載船舶全てが常時大津港に所在しているわけではない。

A 観光船

船名	用途	総トン数(トン)	旅客定員(人)	利用係留施設	管理者
ミシガン	旅客船	1,045.61	787	2号	琵琶湖汽船株式会社
ビアンカ		1,216.0	458	1号	
megumi		122.0	200	1号、2号、 3号、L号	
リオグランデ		94.0	200		
べんてん		74	164		
いんたーらーけん		56.0	170		
ランシング		19.0	90		
めいじ		2.2	12	緑地護岸着船施設	(船舶所有) 京都市上下水道局
へいせい		2.2	12		
れいわ		2.4	12		(運航主体) 琵琶湖疏水沿線 魅力創造協議会
へいわ		2.6	12		

ミシガン

ビアンカ

megumi

リオグランデ

べんてん



いんたーらーけん

ランシング



●びわ湖疏水船

れいわ

へいわ



2 - (2) 大津港の現状

B 公用船

船名	用途	総トン数(トン)	利用係留施設	管理者
うみのこ	環境学習船	1,355	1号	県教育委員会事務局 びわ湖ローディングスクール
びわかぜ	環境調査・研究船	71	C号	琵琶湖環境科学研究センター
はっけん号	環境学習船	36	D号	認定NPO法人びわ湖トラスト
あらわし	漁業監視・取締船	14	艇庫	県農政水産部水産課
水明Ⅱ	河川管理船	2	マリナ陸置	県土木交通部流域政策局
アユータⅡ	救命艇	1	マリナ陸置	県大津土木事務所 (指定管理:ヤンマーコーポレーション(株))
みなと	救命艇	1	3号	県大津土木事務所 (指定管理:琵琶湖汽船(株))
おおつ	消防艇	19	B号、艇庫	大津市消防局
おうみ	警備艇	9	B号、艇庫	県警察本部水上警察隊
ちくぶ		10		
たかしま		42		
翔泳	河川管理船	19		独立行政法人水資源機構 琵琶湖開発総合管理所

うみのこ



びわかぜ



はっけん号



アユータⅡ



おおつ



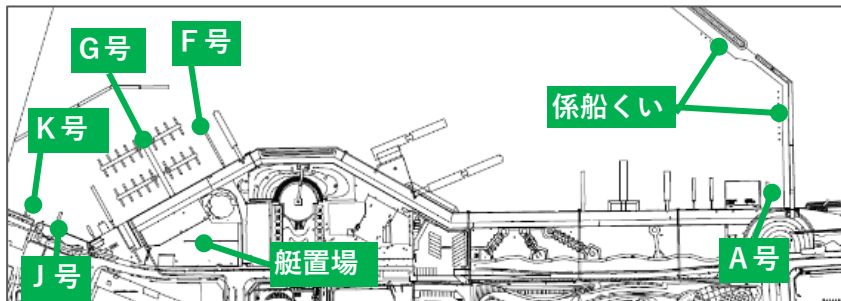
たかしま



C プレジャーボード

プレジャーボート等の各民間船は所有者が個人や民間企業であり船舶別の整理は困難なため、プレジャーボート等が利用している栈橋・係留くいの利用状況を表す。

係留施設名	利用隻数	計画隻数	施設管理者
係留くい	0	15	県土木交通部 流域政策局 (指定管理: 琵琶湖汽船)
A号	0	-	
F号	4	8	
J号	2	2	
K号	0	2	
G号(マリナ水面)	40	60	県土木交通部 流域政策局 (指定管理:ヤンマーコーポレーション)
艇置場(マリナ陸置)	17	140	



係船くい



A号



F号



K号



2 - (2) 大津港の現状

② 旅客利用状況（船舶乗込人員数）

貸切ではない、一般旅客が利用できる大津港発着の観光船運航状況は次のとおりである。

A 湖上遊覧（令和6年3月～11月の通常期の場合）

出発時刻	コース名称	運航事業者	備考
09:30	ぐるっとびわ湖島めぐり	琵琶湖汽船	特定日のみ 事前予約制
09:40	ミシガン60		
11:00	ミシガン90		
13:00	ミシガン90		
15:00	ミシガン60		
18:30	ミシガンナイト		大型連休、夏季等特定日のみ



B びわ湖疏水船（令和6年秋季運航の場合）

出発時刻	コース名称	運航事業者	備考
10:20	下り 1	琵琶湖疏水沿線 魅力創造協議会	運航日 11/21～24、11/28～30
10:40	下り 2		
11:00	下り 3		



（注）下り（大津港→蹴上）3便 上り（蹴上→大津港）6便
と運航本数に偏り有り。

③ 旅客利用状況

A 船舶の利用者数

国土交通省の港湾調査に基づく旅客利用状況は次のとおり。人数は船舶乗込人員数である。
なお、びわ湖疏水船は令和6年3月から大津港へ乗り入れのため、下表には含まれない。

年度	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
乗込人員 数(人)	175,407	204,230	208,916	211,236	183,726	59,953	56,577	108,476	152,038

B マリーナの利用者数

年度	H17 (2005)	H22 (2010)	H27 (2015)	H30 (2018)	R1 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
利用者 数(人)	(利用者数データ無し)			4,348	4,207	3,328	3,933	4,296	2,861

C 大津市大津港サイクルステーションの利用者数

年度	R4(2022)	R5(2023)
利用者数(人)	12,594	20,938

2 - (2) 大津港の現状

D 催事等による利用者数（来場者数）

港湾施設を利用して開催された主な催事等は次のとおりである。年度により増減がある。駐車場としてのみの利用は含まない。なお、催事の開催に当たっては、主催者からの申請に基づき、滋賀県公共港湾施設設置管理条例による目的外使用許可または公有財産使用承認を港湾管理者が行っている。

開催日	催事名	主催者	場所
4/6	琵琶湖一周ウルトラウォーキング	民間団体	シンボル緑地B
6/1-2	焚き火イベント+マルシェ	市指定管理者	緑地護岸、 業務用地(シンボル緑地A西側)
7/6	びわこルールキッズ釣り大会	県	修景緑地、物揚場、護岸
8/8	びわ湖大花火大会	県外郭団体	全体
9/7～8	ビワコイ祭り2024	実行委員会	修景緑地、おまつり広場
9/8	環境学習プログラム	民間企業	修景緑地
9/14～ 11/17	よはのつきプロジェクト ライトアップ	官民連携協議 会	修景緑地
9/14～16	クラフトビアガーデン	民間団体	修景緑地
9/28～29	大津ジャズフェスティバル	民間団体	おまつり広場、シンボル緑地 B
10/12～14	クラフトビアガーデン	民間団体	修景緑地
10/19～20	ウェイクサーフィン大会	民間団体	マリーナ
10/19～20	OTSU-KIMI UNAGI&SAKE FES ～お月見 うなぎ × 湖酒まつり～	官民連携協議 会	修景緑地
11/3	What a Wonderful Otsu!! 2024	県指定管理者	全体
11/9	めぐるマルシェ	市指定管理者	業務用地(シンボル緑地A西側)
11/16	お月見 和スイーツマルシェ	官民連携協議 会	修景緑地
1/5	大津市消防出初式	大津市	修景緑地、おまつり広場、護 岸
3/8	びわ湖開き	市外郭団体	コンコース、固定栈橋、護岸

2 - (2) 大津港の現状

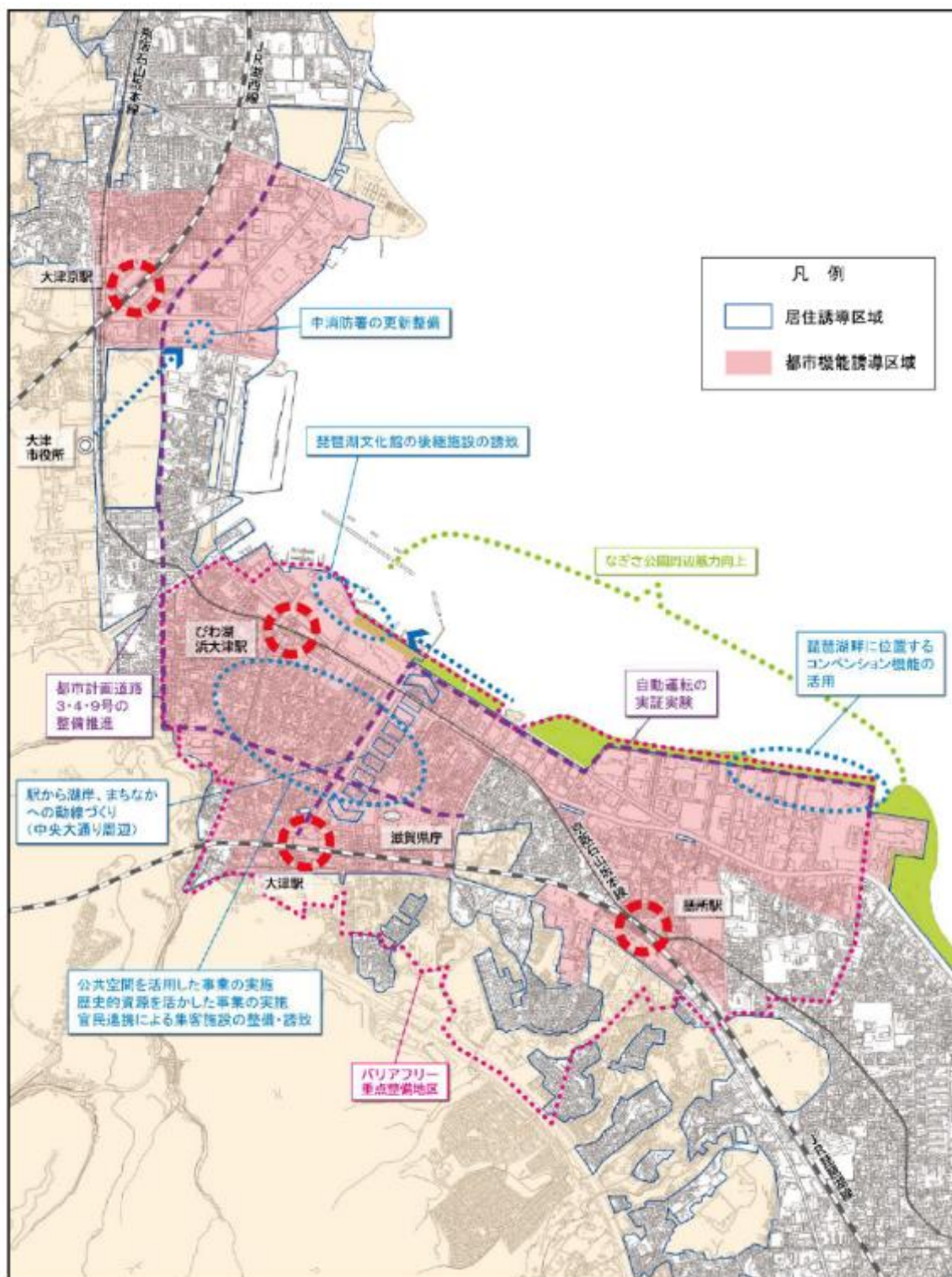
2 - (2) - カ 大津市の広域計画における大津港の位置付け

大津市が今後の都市構造のあり方や都市機能の誘導方針についてまとめた「大津市立地適正化計画（令和3年4月策定）」では、大津駅・びわ湖浜大津周辺は大津京駅周辺、膳所駅周辺と並んで都心エリアの中核の1つと位置付けられており、今後も積極的に各種の都市機能を集約していく都市機能誘導区域に指定されているほか、関連する方針としてJR大津駅から湖岸への動線の接続やなぎさ公園の魅力向上といった内容も記載されている。

また、地元経済界が中心となり、大津港を含めた湖岸沿いを対象にコンベンションストリート構想が打ち出され、官民連携でMICE誘致やにぎわい創出を目指す取組も進められている。

そのため、本構想に基づく大津港の今後の動きが大津市の都心エリア全体に向けて波及効果を生むものとなることが望ましいと言える。

＜立地適正化計画における大津港周辺に関する位置づけ（都心エリアにおける誘導施策のイメージ）＞



2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) - キ 大津港の利活用の検討に関する調査

「びわ湖浜大津駅周辺市有施設の利活用の検討に係る調査業務」(大津市／令和4年実施)内で実施した市民アンケートの回答より、「浜大津周辺エリア」に関する事項を下記のまとめた。

調査方法

項目	概要
調査対象	大津市在住の18歳以上の市民3,000名（無作為抽出）
調査方法	郵送により調査票を送付。回答は、郵送による調査票の返送またはWEB回答の選択式
調査時期	令和4（2022）年3月14日（月）～同年3月28日（月）
送付・回収	送付数：3,000件 回答数：1,679件（うち、郵送による回答1,195件 WEB回答484件） 回答率：56.0%
回答者の属性	（年齢）「70代」19.8%、「60代」18.6%、「50代」18.2% （性別）「男性」39.9%、「女性」58.5% （居住地域）「中部地域」21.4%、「東部地域」19.5%、「中北部地域」14.5% （居住年数）「31年以上」46.8%、「11～30年」37.0%、「1～5年」7.3%

調査結果

●浜大津周辺エリアのイメージ

- ・最も多いのは「景観がよい」で58.9%、次いで「閑散としてさびしい」が43.2%、「文化芸術関係の施設がある」が29.8%などとなっている。

●「浜大津周辺エリア」を訪れる頻度と主な交通手段

- ・最も多いのは「年数回」で43.6%、次いで「数年に1回程度」が20.4%、「月1～3回程度」が18.2%などとなっている。
- ・「自家用車」で44.7%、次いで「京阪電車」が14.4%、「徒歩」が5.8%などとなっている。

●「浜大津周辺エリア」を訪れる目的

- ・「浜大津周辺エリア」を訪れる目的について、最も多いのは「買物・飲食」で50.5%、次いで「運動・散歩」が39.4%、「遊び・レクリエーション」が34.4%などとなっている。

●「浜大津周辺エリア」に訪れたいと思ってもらうために必要だと思うこと

- ・「飲食店が充実している・ショッピングが楽しめる」が67.7%、「琵琶湖と一体となった緑豊かな空間があること」が55.7%、「運動や散歩を楽しめる空間があること」が47.5%となっている。

市民アンケートから明らかとなった主な現状

- ・「景観が良い」ことを評価している一方、「閑散として寂しい」という意見も多く出ている。
- ・「琵琶湖と一体となった空間」や「運動や散歩を楽しめる空間」が浜大津周辺エリアの魅力向上に繋がる意見が多く、大津港が浜大津周辺エリアの魅力向上において重要なポイントとなっている。

2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) - ク 大津港の利活用の検討に関する実験

令和5年度 大津港にぎわい社会実験「Re:port OTSU/BIWAKO」

令和5年9月から11月にかけて、修景緑地において大津市主催による社会実験を実施した。
実施目的は、今ある空間やコンテンツを生かしつつ、さらに自由に豊かな過ごし方・使い方を再発見し、大津の街・暮らしの魅力につなげていくためである。

社会実験では

a 環境整備（夜間照明設置、ランドスケープ改善、ファニチャー等の設置）

b 活用の仕組みづくり（公民連携による活用体制、活用ルールの実行）

を行い、イベント企画者や来場者あてアンケートにて主に次のとおりの結果が得られた。

●全体について

企画実施者・来場者・周辺事業者からは好評であり、継続的な活用を求めている

- ・企画実施日は平日は約2倍、休日は約1.5倍の人が訪れた。
- ・企画実施者は継続的に大津港エリアで取組が実施されることを希望している。
- ・周辺事業者からは、事業との相乗効果があったという意見が出ている。

Q：今後も大津港エリアでプログラムを実施したいと思いますか。(N=14)

- | | |
|-------------|-----|
| ・積極的実施したい | 50% |
| ・実施したい | 50% |
| ・あまり実施したくない | 0% |
| ・実施したくない | 0% |

●夜間照明について

夜間照明の設置は好評で、防犯の観点からも継続を望む声が出ている

- ・夜間照明設置により、普段と比べて「とても良い」「良い」が90%を超え、好印象を得ている。
- ・継続を望む声(とてもそう思う・そう思う)が90%を超えており、多くの方が継続を望んでいる。
- ・自由回答欄では、「防犯」の観点からも継続設置を望む声が出ている。

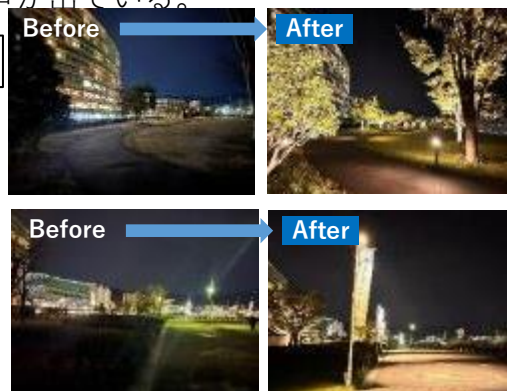
Q:ライトアップはあった方がよいですか(N=72)

- | | |
|----------|-----|
| ・とてもそう思う | 72% |
| ・そう思う | 25% |
| ・どちらでもない | 3% |
| ・特に必要ない | 9% |

Q：ご意見・ご感想等の自由意見

●防犯の為に継続設置を希望

- ・近所に住んでいます。犬の散歩に夜出かけますので、本当にきれいで散歩が楽しくなりました
- ・湖岸は夜暗くて女性が散歩やランニングがしにくいので、常に明るくしてほしい



▲夜間照明の様子

●大津港エリアの今後の目指す姿について

「観光」「市民のイベント実施」「市民の憩い空間」としての活用が求められている

- ・イベント等を実施する賑わいの空間としての活用だけでなく、憩い空間としての機能も求められている。
- ・大津港エリアでしたい過ごし方については、「知人・家族とのおしゃべり」「こどもと遊ぶ」「散歩・ランニング」等といった日常的な過ごし方を求めている。

Q：どのようなエリアを目指すと思いますか。(単一回答)(N=264)

選択肢	割合
観光客が多く訪れるエリア	41%
市民がイベント実施できるエリア	31%
市民が憩えるエリア	17%
身体を動かせるエリア	6%
災害対応に特化したエリア	0%
公共港湾に特化したエリア	1%

Q: 大津港エリアでしたい過ごし方や求める機能は?(複数回答)(N=277)

選択肢	回答数
知人・家族とのおしゃべり・休憩	188
市民活動等の場	65
こどもと遊ぶ	144
散歩・ランニング	105
文化的な活動	45
自然を感じられる活動	61

2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) - ケ 利用状況把握調査

将来の大津港を考えるに先立ち、現状の利用実態や関係者・利用者の印象を把握するため各種調査を実施した。その概要を整理した上で実態に則した構想としていく。

実施調査一覧

①滞留行動調査

各エリア内において、人が滞留している場所や行なっている行動などを、一定の時間ごとに記録し、そのエリアでの人の滞留の状況について調査する。

【実施概要】 調査日：平日 10月24日(木) 最高気温：23.6℃/最低気温：18.3℃

休日 10月26日(土) 最高気温：22.3℃/最低気温：17.0℃

調査時間：8時～22時で1時間毎ごとに計測

調査内容：①滞留している場所のプロット、②行動（会話、休憩、仕事、スポーツ等）③グループの人数、④使っている座具などの有無等

②利用者アンケート

各エリアの利用者に対してアンケートを行い、属性や利用頻度、利用目的などの実態を把握するとともに、より利用を促進するために必要な機能や設えなども調査する。

【実施概要】 調査期間：

	調査日	数	%
平日	2024年10月21日(月)～25日(金)	137	40.2%
休日	2024年10月26日(土)・27日(日)	103	30.2%
イベント	2024年11月3日(月・祝) ※What a Wonderful Otsu!! 2024開催日	101	29.6%

回答数合計 341

③通行量・動線調査

大津港エリアへの通行者の流入数や通行動線を調査する。

【実施概要】 調査期間：平日 11月28日(木)・11月29日(金)

休日 10月26日(土)・11月17日(日)

イベント 11月16日(日)

調査時間：8時～17時で計測

調査内容：計測ポイントごとの通行量と動線を歩行者・自転車・ランナーに分類して計測

④関係者ヒアリング

大津港エリアの①周辺施設事業者、②周辺小学校・保育園、③イベント実施事業者等にヒアリングを実施し、大津港エリアの課題、ポテンシャル、活用に向けたハードル等を調査する。



2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) - ケ - ① 滞留行動の状況

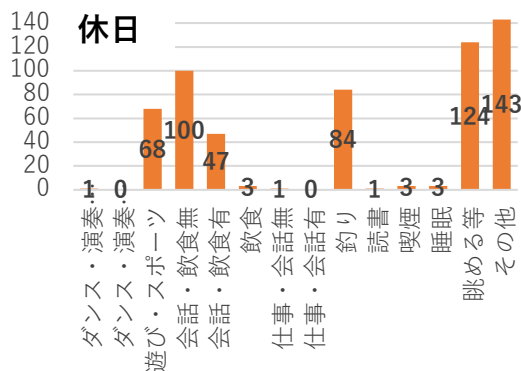
滞留行動調査結果は次のとおりである。

●滞留人数 平日：350名 休日：571名

・平日・休日ともに一定数の滞留がある。休日の滞留人数は平日の約1.6倍である。

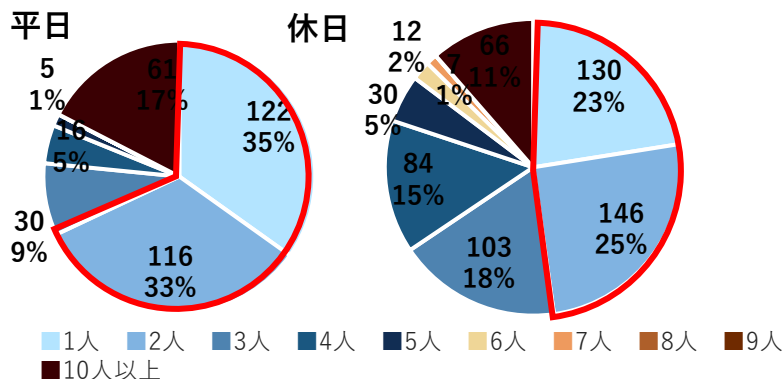
●滞留行動

・平日、休日ともに、「会話・飲食無」「眺める等」の数が多し。



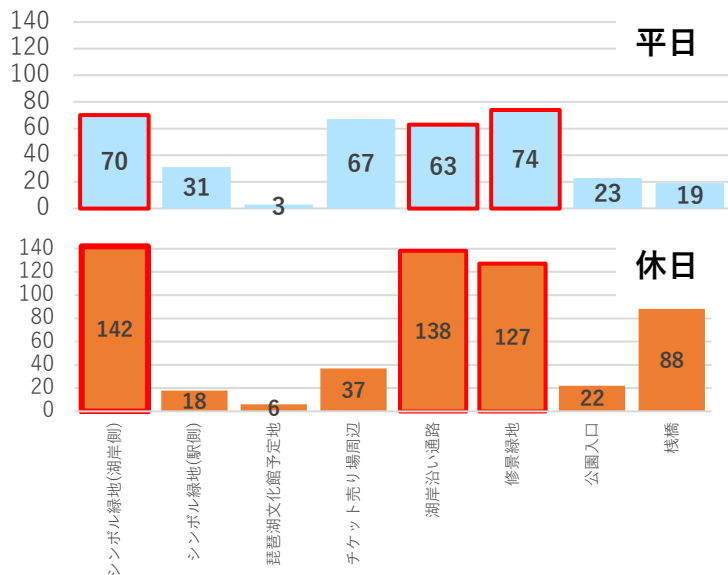
●1組当たりの人数

平日は1人～2人組が約7割と多いが、休日は約5割となり、5人以上の割合が増加し、平日・休日で傾向が異なる。



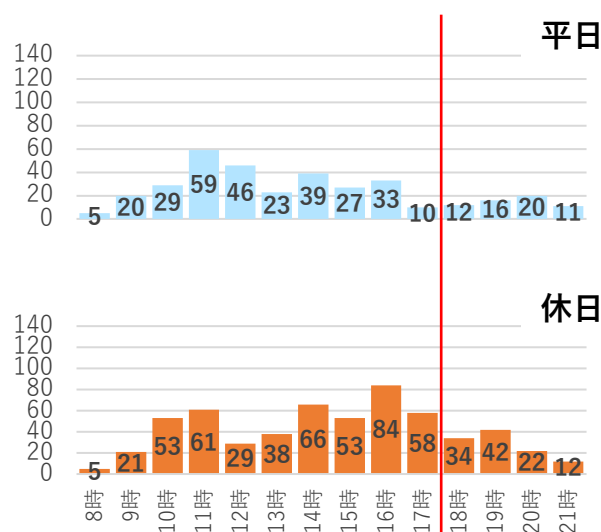
●滞留エリア

・平日・休日ともに、修景緑地、シンボル緑地(湖岸側)、湖岸沿い通路で滞留している人数が多い。



●滞留時間帯

・平日・休日ともに夜間の時間帯は滞留が少ない。



滞留行動調査から明らかとなった主な現状

- ・行動では、「会話」「眺める」の行動が多く、この場所で過ごすことが目的となっている。
- ・平日、休日で滞留人数の傾向が異なる。
- ・夜間になると滞留人数が減少している。

2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) -ケ- ② 利用者アンケート

利用者アンケート結果は次の通りである。

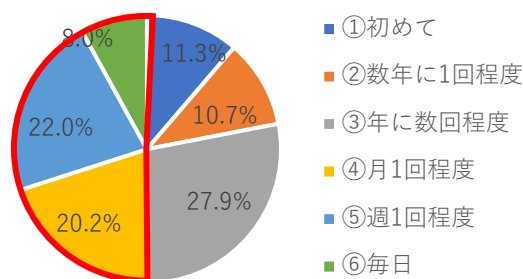
●居住地

- ・大津市が半数以上占めている。
- ・次いで、県外が多く、県外の半数は京都府が占めている。

居住地	合計 N=337		平日 N=135		休日 N=103		イベント時 N=99	
単一回答	数	%	数	%	数	%	数	%
大津市内	176	55.0%	66	48.9%	54	52.4%	56	55.4%
大津市外	55	17.2%	15	11.1%	16	15.5%	24	23.8%
県外	106	33.1%	54	40.0%	33	32.0%	19	18.8%
内、京都府	47	14.7%	23	17.0%	15	14.6%	9	8.9%

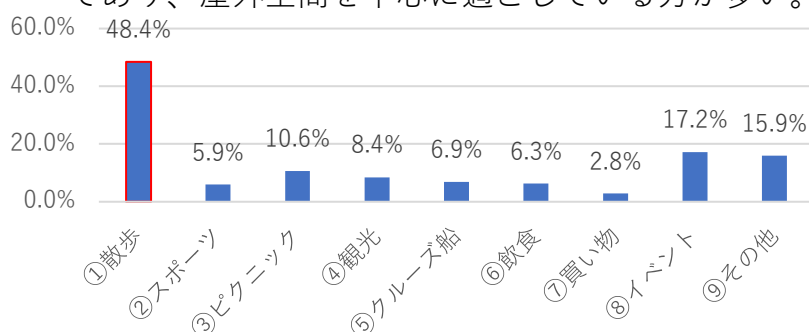
●来場頻度(N=320／単一回答)

- ・月に1回以上訪れている人が半数以上であり、日常的に利用されている。



●滞在目的(N=320／複数回答)

- ・散歩を滞在目的に挙げている方が最も多く(48.4%)であり、屋外空間を中心に過ごしている方が多い。



●立寄箇所(N=320／複数回答)

- ・エリア内の立ち寄り箇所を9か所に分類し調査したところ、平均は1.7か所と少なく、回遊が生まれていない。

●大津港の魅力(N=256／自由回答)

- ・琵琶湖があることによる、景色や自然が豊かであることが魅力としてあげられている。

	数	%
景色が良い	107	41.8%
琵琶湖	53	20.7%
自然が豊か	38	14.8%
ゆっくりできる	25	9.8%
広い	16	6.3%
散歩がしやすい	13	5.1%
静かさ	12	4.7%

●あった方がよいものや改善したらよいもの(N=199／自由回答)

- ・飲食店・商業施設等、日常利用できる施設を求める声が多い。
- ・「特になし・このままでよい」という声が一定数ある。

	数	%
飲食店	46	15.9%
遊具／子どもの遊び場	22	7.6%
トイレ	19	6.6%
机・椅子	17	5.9%
商業施設	15	5.2%
特になし	35	12.1%
このままでよい	13	4.5%

アンケート調査から明らかとなった主な現状

- ・月に1回以上訪れている人が半数以上であり、日常的な利用が多い。
- ・琵琶湖のある環境を魅力に感じている人が多い。
- ・開放的な屋外で過ごすことを目的とする人が多い一方、飲食・商業施設を求める声が多い。
- ・エリア内の回遊が少ない。

2 - (2) 大津港の現状

2 - (2) -ケ- ③ 利用者の動線・通行量

動線・通行量調査結果は下記の通りである。

●流入ポイント

- ・平日は、正面が最も多く、次いでアーカス横、中央通りの順で利用者が流入している。
- ・休日は、正面が最も多いことは変わらず、2番目に中央大通り、アーカス横の順に多い。

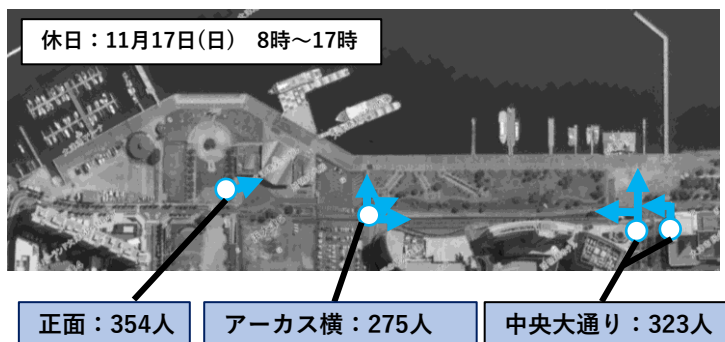
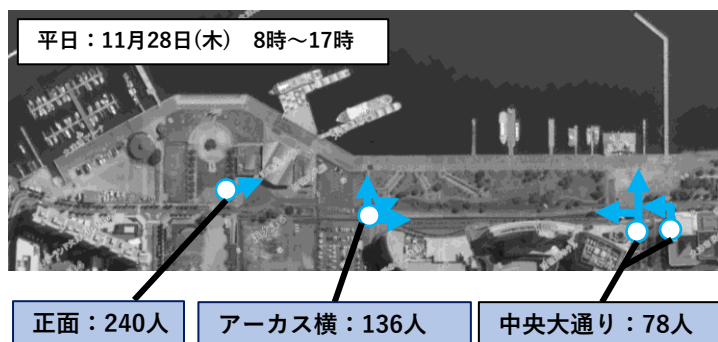
正面



アーカス横

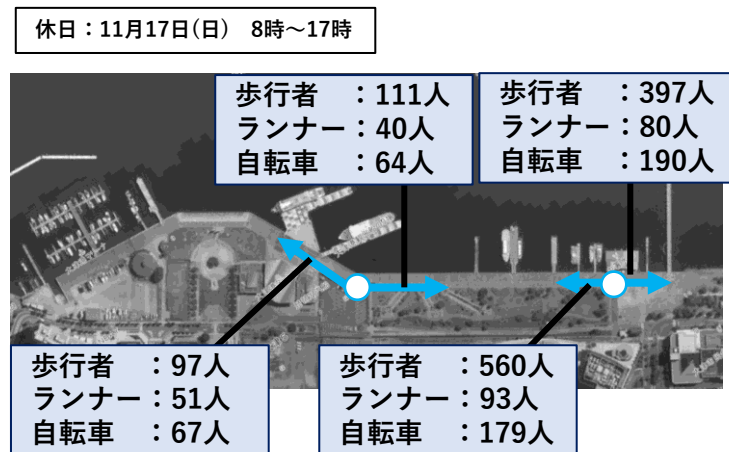
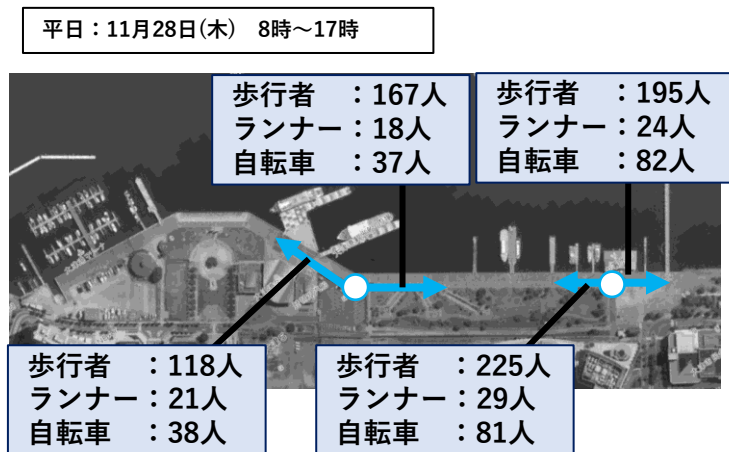


中央大通り



●歩行者と自転車の交錯

- ・歩行者だけでなく、自転車も多く走行しており、歩行者と自転車の動線が交錯している。



通行量・動線調査から明らかとなった主な現状

- ・正面からの流入が最も多いものの半数強にとどまっており、アーカス横や中央通りの3か所からも多数の流入があり流動が分散している。
- ・歩行者と自転車の動線が交錯している。

2 - (2) - コ 関係者へのヒアリング

利用状況把握調査に加え、関係者から広く意見を集めるためヒアリングを実施した。ヒアリングにおける主な意見は次のとおりである。

ヒアリングの主な意見を下記にまとめた。

視点	主な意見
構想づくり の考え方	・ 大津港周辺も含めたビジョンが必要。 ・ 都心エリアに点在する歴史的資源や生活の基盤施設などとも相乗効果を持つことを意識して考える必要がある。 ・ 関係者で同じビジョンを共有し、共に実現を目指す状況をつくる必要がある。
広域での 考え方	・ 大津港周辺へどう人を呼び込むかの戦略が足りない。 ・ 施設単体の取組で改善できる状況でない。
アクセス	・ 駅から琵琶湖を感じられるような景観面、ソフト面での工夫が必要である。
ターミナル 機能	・ 全体的に老朽化している建物、設備は更新するのが望ましい。 ・ トイレや滞留スペースなど日常利用のための空間機能を再整備する必要がある。 ・ ミシガン以外にも大津港を訪れ、過ごすための目的を増やしていく必要がある。 ・ エリアが全体的に暗いので夜間景観の向上、安全安心な環境づくりが必要である。
非日常利用	・ 催事用に給水、排水、電源などのインフラ設備も充実できると良い。 ・ 活用に係る手続き・ルールが煩雑の為手続きの簡便化、ルールの見直し（規制緩和）を検討していくことが重要である。
舟運活用	・ 琵琶湖内に小型船の停泊可能な港が少なく、停泊可能港が分かりづらい。 ・ 小型船による貸切クルーズの需要は一定あると予想されている。 ・ 舟運以外での魅力・集客力向上の動きと連動し、舟運事業を展開することが必要。
情報発信 情報連携	・ 県や市等の取組の情報が伝わってこないことが多い。 ・ 情報が適切に共有されれば、誘客等相乗効果を生み出すことができる。
ビワイチ 連携	・ サイクリング後に立ち寄る場所がない。 ・ シャワー室・ロッカー等のサイクリストが求める機能が提供できていない。 ・ 1日で走れる距離間のルートが必要。
こども目線	・ 自然と触れ合える場所として貴重な空間である。 ・ 一部、老朽化が進み危険な箇所がある。

2 - (3) 大津港の課題

2 - (2) - イのとおり、大津港の改修は平成11年3月に概成した。改修に当たり定められた整備基本計画における整備課題5項目、さらに港湾改修事業の目的4項目は概ね達成されたといえる。

しかし概成から26年、基本計画からは40年が経過した現在、大津港を取り巻く状況は当時と同じではない。ここでは、2 - (2) で明らかになった現状を踏まえ、課題を洗い出す。

2 - (3) - ア 大津港の課題

課題1：船舶利用者（観光船利用者）の減少への対応が必要

2010年代はおよそ20～21万人程度で推移していた船舶利用者は、令和2年1月に始まったコロナ禍の影響をまともに受け、年間利用者はそれまでの3割以下まで減少した。現在もコロナ前の水準には戻っておらず、**船舶利用者（観光船利用者）の減少への対応が必要**なのが課題である。

課題2：利用度が低下している施設への対応が必要

●観光船利用

大津港の改修では今後も船舶は大型化し、隻数も増加することを想定されていたが、社会情勢の変化等から観光船の大型化・増加は伸び止まっている。

●マリーナ利用

マリーナもバブル経済時と比べプレジャーボート需要が大きく減退した結果、計画隻数200隻に対し利用隻数は55～60隻の範囲で推移しているほか、係留くい、E号栈橋、K号栈橋の利用は近年ゼロが続いている。

●催事利用

催事利用に関しては、市場をイメージしたタープを張り催事利用を想定していたシンボル緑地Aについては構造上催事開催では向かず、シンボル緑地Bについては周辺にマンションが林立し住宅化したことで音楽イベント等に使いづらいこと等から利用がされてこなかったなど、**利用度が低下している施設への対応が必要**なのが課題である。

課題3：施設に期待される機能の変化への対応が必要

他方、計画当初から想定しなかった利用の変化もある。利用状況調査結果から、大津港の利用者の半数が近辺に在住する者であり、緑地をメインとした日常的な空間利用の需要が高まっている状況である。大津市R5調査・利用者アンケートによると、琵琶湖のある環境を魅力に感じている人や開放的な屋外で過ごすことを目的に来訪している人が多く、快適に滞在できる環境・飲食・商業施設を求める声が多いことが明らかとなっている。

また、通行量・動線調査結果からは利用者がシンボル緑地Bからの正面からだけでなく、アーカス横や中央通り（おまつり広場側）から流入している。これは、計画当初なかったペデストリアデッキ（通称：スカイクロス）が修景緑地と連続したことにより、修景緑地へ直接向かう動線が新たに生まれたためと考えられる。

催事等による利用実態をみると、修景緑地とおまつり広場に開催場所として利用され、認知度が高まっている。これは、琵琶湖をバックとしたロケーションが良いこと、おまつり広場が舗装されており広い平面を確保できること、設営等にかかる車両が乗り入れできること等が要因である。

これら需要の変化により、トイレや給電給排水等のインフラの整備、催事と分断されてしまった旅客ターミナルとの船舶利用者の回遊性の向上、修景緑地のゲートウェイ機能の強化などが求められているが、**施設に期待される機能の変化への対応が必要**なのが課題である。

2 - (3) 大津港の課題

課題4：周辺施設や街との一体感・つながりの醸成が必要

琵琶湖ホテル・浜大津アーカスと修景緑地の間は、道路となる計画であったことから、修景緑地と隣接地はフェンスと生垣が構築され往来できない構造となっており、一体的な利用ができない。

また、マリーナ整備に当たっては意欲的な方向性が考えられたものの、最終的に改修工事ではマリーナの基盤整備に留める方針とされ以後の整備はできなかったことから、地域住民の利用促進や幅広い利用層の確保等にはつながっていない。

さらに、利用者アンケートからはエリア内の回遊が少ないことが確かめられた。

加えて、調査結果から複数ルート流入が確認されているが、逆に言えば、周辺から大津港へのアクセスが確立していないとも言え、特に外から訪れる人にとって動線がわかりづらい状況である。また、立地適正化計画の指針に置いてても駅から湖岸への動線づくりが位置づけられている。

ソフト面においては、大津市R5調査において、許認可手続きの煩雑さがあげられており、隣接するなぎさ公園との一体利用を含めると複数の窓口で手続きが必要となる。継続的な利用希望者が多いのに対して、面的に広く利用するハードルが高いことから仕組みづくりから改善の声が上がっている。

このため、**周辺施設や街との一体感・つながりの醸成が必要**なのが課題である。

課題5：施設の老朽化対策・長寿命化が必要

現在の大津港の各施設は、一部を除き平成2年から10年度にかけて整備されたものであり、建設から27年から35年が経過している。

港湾維持管理計画に基づき令和5年度に行った施設点検では、港湾施設の機能に重大な影響を及ぼす損傷は見受けられなかったものの、護岸エプロン部や背後地の沈下・不陸、栈橋鉄部の発錆や浮体の浮力低下等が確認されたところである。

近年、老朽化の進捗が顕著であることから、老朽度の高い施設・設備や公用船等の改修・修繕を集中的に進めているところであるが、旅客ターミナルコンコース大屋根やびわこ花噴水など大型施設については着手できていないなど、**施設の老朽化対策・長寿命化が必要**なのが課題である。

課題6：民間資本の導入や民営化の検討、公民連携の推進が必要

大津港の改修計画では、マリーナも含め整備・運営は部分的な委託を除き、基本的に港湾管理者が行うものとして計画されていた。しかしその後、「官から民へ」が国家レベルで推進されるようになり、大津港でも平成18年度から指定管理者による管理を行っており、市設置の大津市大津港サイクルステーションでも指定管理されている。

また、港湾法の改正により、港湾緑地の管理と併せて土地を最長30年間にわたり定期借地できる「みなと緑地PPP制度」が令和5年度から開始されたほか、他府県では公営マリーナの民間売却も進められているなど、全国各地で公民連携の取組が広がっており地域の活性化に成果を上げている。

さらに、行政だけ民間だけで取り組むことの限界が明らかになりつつあることから、地方創生等では官（公）民連携による取組が強く推進されている。

そのため、港湾の活性化のためには**民間資本の導入や民営化の検討、公民連携の推進が必要**なのが課題である。

2 - (3) 大津港の課題

課題7：新たな施設・航路・列車との連携・相乗効果の発揮が必要

近年、大津港の改修当時は想定されなかった新たな施設・航路・列車が開設、決定している。

(ア) 大津市大津港サイクルステーション

ビワイチをはじめとする琵琶湖周辺でサイクリングを楽しむ全ての方のための拠点施設として、大津港旅客ターミナル1階に設置。ビワイチバイクとボードカフェで構成。令和4年4月開業。所管は大津市産業観光部観光振興課。

(イ) 新しい琵琶湖文化館

博物館機能をはじめとする、近江の文化財を保存・継承・活用・発信する中核拠点として、港湾業務用地のうち3,000㎡を利用して建設。令和7年3月着工、令和9年12月開館予定。所管は県文化スポーツ部文化財保護課。

(ウ) びわ湖疏水船の大津港延伸

大津港と京都市東山区蹴上の間を、琵琶湖疏水を通り運航する旅客定員12人の小型観光船。平成30年に67年ぶりに疏水船の通船運航が復活、春季・秋季に運航。令和6年3月から大津港へ延伸。運航主体は関係自治体や企業・団体で構成する琵琶湖疏水沿線魅力創造協議会。

(エ) 特急はるかの山科駅延伸

関西国際空港と京都の間を結ぶ特急はるかが令和11年に山科駅へ延伸予定。大津港と山科駅は京阪京津線で直結していることから、大津港へのアクセス性が格段に向上する。

これら**新たな施設・航路・列車との連携・相乗効果を発揮する仕掛けが必要**なのが課題である。

課題8：新しい需要への対応と新たな価値の創出が必要

⑦のほかにも、大津港の改修当時は想定されていなかった新しい需要が大津港で生まれている。主なものとして、次の3点が挙げられる。

(ア) 周辺人口の大幅な増加による住民ニーズの増加

大津港の周辺では、平成12年と令和6年を比較すると中央学区では人口が4,693人→7,123人と1.51倍に、隣接する長等学区では9,812人→12,487人と1.27倍になるなど、顕著な人口増加を見せている。

利用者アンケートからも、大津市内からの来訪が半数以上であること、月に1回以上訪れている人が半数以上であるなど、日常的な利用が多いことが確かめられた。

そのため、日常的な緑地の利用など住民ニーズの比重が増している。

(イ) 訪日外国人旅行者の爆発的増加によるインバウンド向け需要の拡大

観光庁「訪日外国人旅行者統計」によると、訪日外国人旅行者数は平成16年の614万人から令和6年には3,687万人と6倍に増加しており、大津港やその周辺への外国人旅行者のさらなる誘客につなげる必要がある。

(ウ) 「宿泊・体験型観光」や「高付加価値化」へのシフト

大衆向け観光だけではなく、本物の体験や独自性、高品質なサービスを希求する富裕層の需要が拡大しており、宿泊・体験型観光や既存の観光資源の高付加価値化を進める必要がある。

かつて、大津港の改修では、船舶大型化、来訪者の増加による駐車場混雑とそれによる道路渋滞、プレジャーボート需要の高まりによる不法係留問題という、いずれも港湾としての需要が高まっていることで生じている課題にどう対応するかに比重が置かれていた。

しかし現在、大津港に来てもらい利用してもらい、さらに今後も港湾として求められる役割を果たしていくためには、**新しい需要への対応と新たな価値の創出が必要**なのが課題である。

2 - (3) 大津港の課題

課題9：安全・安心して利用できる環境づくりが必要

改修計画当時は、大津港の背後地を市内の一大商業地とする計画であった。しかし、2000年代に入る頃から湖岸や大津駅～びわ湖浜大津駅周辺では次々とマンション開発が進み、平成12年と令和6年を比較すると、大津港の所在する中央学区では人口が4,693人→7,123人と1.51倍に、隣接する長等学区では9,812人→12,487人と1.27倍になるなど、顕著な人口増加を見せている。このため、大津港周辺は商業地としてよりも住宅地としての性格を強めており、周辺環境の変化が大きく変化している。

また、令和6年2月に警察庁が公表した「令和5年の犯罪情勢」によると、ここ10年間での日本の治安に関し、「悪くなったと思う」旨回答した方は全体の71.9%を占めている。滋賀県においても、令和6年12月末時点での犯罪発生状況は前年比4.9%と増加傾向にある。

大津市による夜間照明の設置実験に対する来場者アンケートでは、継続を望む声が90%以上となり主な理由が防犯対策であったこと、今回行った滞留行動調査の結果からも夜間の滞留人数が減少していることが確かめられたことから、現状では防犯面に課題を抱えていると考えられる。

そのため犯罪を防ぎ、**誰もが安全・安心して利用できる環境づくりが必要**なのが課題である。

課題10：防災機能の強化・高度化が必要

大津港の改修計画は平成7年1月に発生した阪神淡路大震災以前であったことから、港湾施設の耐震性は当時の基準を満たしていたものの、地震をはじめとする災害発生時に防災拠点として機能を果たすことまでを想定して設計されていない。

震災の後、平成8年3月に滋賀県地域防災計画が抜本的に見直され、災害発生により陸路が寸断した場合は船舶を用いた湖上輸送を行うとされたことから、大津港は広域湖上輸送拠点に指定、平成16年にはより重要な基幹的広域湖上輸送拠点に指定された。これを受け、物揚場および大型船栈橋取付護岸の耐震改修、耐震性が確保されていないE号栈橋の一部撤去とL号栈橋新設を行った。

しかしその後、東日本大震災や熊本地震、福島県沖地震など相次ぐ地震災害にて、港湾は緊急支援物資の中継拠点等として大きな役割を果たしている一方、大津港でその役割を果たすためには**防災機能の強化・高度化が必要**なのが課題である。

2 - (3) - イ 課題の総括

第2章：大津港の課題と対応策

課題1

船舶利用者
(観光船利用者)の
減少への対応が必要

課題2

利用度が低下
している施設
への対応が必要

課題3

施設に期待される
機能の変化
への対応が必要

課題4

周辺施設や街との
一体感・つながり
の醸成が必要

課題5

施設の老朽化対策・
長寿命化が必要

課題6

民間資本の導入や
民営化の検討、公民
連携の推進が必要

課題7

新たな施設・航路・
列車との連携・相乗
効果の発揮が必要

課題8

新しい需要への
対応と新たな価値
の創出が必要

課題9

安全・安心して
利用できる
環境づくりが必要

課題10

防災機能の
強化・高度化が必要

これらの課題に対し、第3章では基本理念を提示し課題への対応の方向性を示すこととする。

第3章：大津港の目指す姿

3

大津港の目指す姿

(1) 20年後の大津港の目指す姿

大津港の目指す姿

Re:Port OTSU / BIWAKO

～日本一にぎわいのある「湖の港」～

大津港は、大津港・なぎさ公園及びその周辺を含めたエリアにおいて、従来通りの他所から様々な人が訪れる観光港としての役割に加え、地域の人々が多種多様に利用する場所となっている。

また、大津港は、近代より時代に伴い役割を変えてきたが、共通することとして、「ヒト・モノ・コト」をつなぐ結節点としての地域活性化の拠点であった。

よって、20年後の大津港の目指す姿は、観光港としての役割を果たしつつ、大津港周辺エリアがヒト・モノ・コトの結節点であり続け、にぎわいの一大拠点となることとする。

またキャッチコピーは、港湾のあり方を改めて考えるきっかけともなった、大津市実施の社会実験「Re:port OTSU/BIWAKO（大津ならではの暮らし・魅力を伝える（report）場所＝大津港）」を受け継ぎ、より「港」にフォーカスするために「Port」とした「Re:Port OTSU/BIWAKO」とする。

「Re:Port OTSU/BIWAKO」の「Re」には「Reborn：再生」「Renovation：価値を高める更新」「Rebranding：イメージを一新する」の意味も込め、関わる者全員で大津港での豊かな暮らしの空間づくりや魅力の創造を図ることで、日本一にぎわいのある「湖の港」を目指す取組を進める。

目指す姿の実現にあたっては、以下の考え方、基本理念のもと、公と民が連携して進める。



(2) 基本構想の基本理念

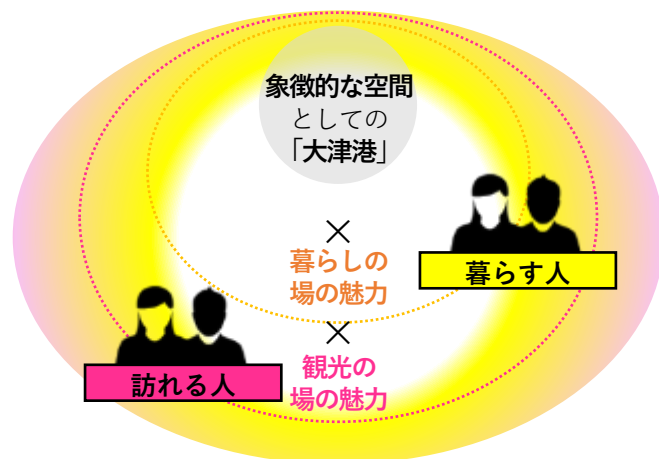
3-(2)-ア 「活性化＝にぎわい」の定義

日本、世界の観光地を見ても、成功例と言われる地域では総じて地域の暮らしと訪れる人々の観光が絶妙なバランスで共存している。コロナ禍以降のツーリズムの変化（団体から個人へ、見学から体験へ、など）や各地のオーバーツーリズムの問題なども踏まえ、大津港では、暮らす人と訪れる人が共存し、双方にとって魅力的な環境づくりを目指す。

目指すにぎわいの方向性

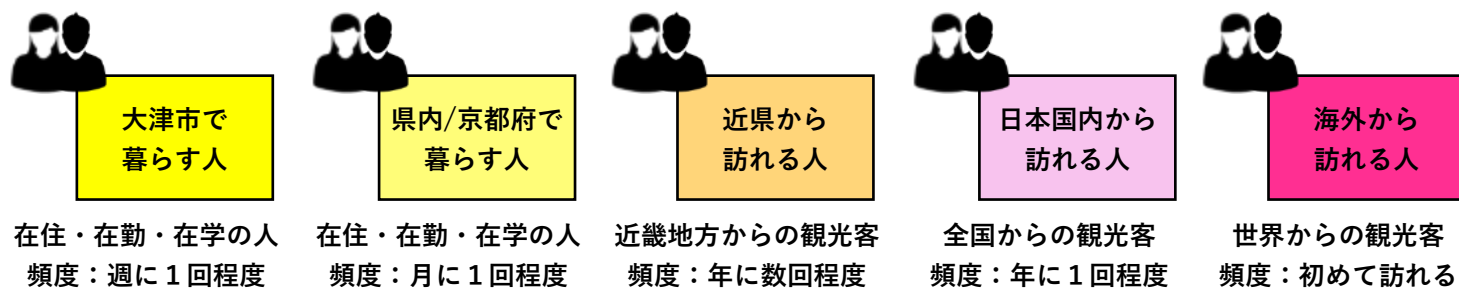
「暮らす人の日常的利用の豊かさがあり、
訪れる人もその魅力に触れ、
非日常的な体験を楽しめる状態。」

暮らす人の日常利用を重視することで、暮らしの場としての魅力を作りだし、その魅力に惹かれ、訪れる人を呼び込むとともに、訪れた人がこの地域でしか体験できない非日常感を感じられる空間を目指す。



ターゲットの考え方

大津港の歴史や地域の方々の存在も含め、暮らしとなりわいが土台になることは変わらない。その上で、大津港が大津、滋賀のまちづくりの拠点となり、地域経済循環の核となるためには、全国や世界から訪れる人にとっても魅力的な場であり、質の高い観光拠点としての役割を担っていくことが重要である。そのためのターゲット設定は、令和6年度の調査結果も踏まえ以下の5つで整理した。



日常的要素

日常的にくつろぎ、
活動する居場所として

定期的に訪れる
お気に入りの場所として

四季折々の変化を
楽しめる場所として

非日常的要素

ここにしかない経験を
満喫できる場として

地域の暮らしと個性を
感じられる場として

(2) 基本構想の基本理念

3-(2)-イ 基本理念

大津港の現状の課題を踏まえ、目指す姿の実現のため「魅力と機能を磨く」、「暮らしと体験を創る」、「安全と安心を高める」の3つの柱を基本理念として掲げる。

「魅力と機能を磨く」では、暮らす人と訪れる人の結節点であることを活かした高機能な港空間とするとともに、港湾内だけでなく大津港の周辺や市内外への広域の結節の強化を目指す。

「暮らしと体験を創る」では、暮らす人、子どもたちの日常生活の場でありながら、利用者の多様なチャレンジの受け入れる場を目指す。併せて、国内外から訪れる人に魅力を感じてもらおうとともに、ここでしかできない体験を提供する場づくりを目指す。

「安全と安心を高める」では、暮らす人や訪れる人の誰もが安全で安心して過ごすことができる環境づくり、災害時においては緊急物資の拠点となり、迅速な機能回復を図ることのできる場となることを目指す。

【魅力と機能を磨く】

ア 暮らす人と訪れる人の結節点である魅力を活かした高機能な空間づくり

イ 大津港周辺および市内外との結節機能の強化

【暮らしと体験を創る】

ア 豊かな暮らしを育み、多様なチャレンジを受け入れる場づくり

イ ここでしかできない体験を提供する場づくり

【安全と安心を高める】

ア 暮らす人と訪れる人の誰もが安全で安心して過ごすことのできる環境づくり

イ 災害時においてもヒト・モノを守る強靱な拠点への機能強化

3-(2)-ウ 役割分担

基本構想で掲げる目指す姿の実現およびそのための各種事業の推進においては、港湾管理者であり広域の自治体である滋賀県、地元自治体である大津市といった公的セクターと、地域組織や地元事業者といった民間セクターとが適切な役割分担に基づいて連携することが必要不可欠である。以下の図に整理する考え方に沿って、それぞれの組織の持つ権限や得意分野を活かした連携を図りながら事業を進めていく。

公的セクター(県・市)と民間セクター(地域組織・地元事業者)の適切な役割分担



公(県・市)

自由度の高い制度設計と適切な権限委譲

<主な役割>

- ・ 県：長期的な戦略の立案(基本構想、各種計画等)
- ・ 県：港湾機能を高めるインフラやハードの整備
- ・ 県・市：利活用を促進するため、規制緩和や権限移譲の推進・体制の構築



民(地域・事業者)

体験価値を創造する多様な事業の展開

<主な役割>

- ・ 地域：暮らしの場としてのあり方の提案と管理連携
- ・ 地域：多様な関係者との将来像の共有、合意形成
- ・ 事業者：魅力を高めるための企画立案、サービス提供
- ・ 事業者：主に訪れる人を増やすためのコンテンツ造成
- ・ 事業者：民の知恵を活かした魅力向上事業と空間運営



目指す姿を実現する基盤

港の「インフラ」となる環境やハードの整備

課題 1 船舶利用者 (観光船利用者)の 減少への対応が必要	課題 2 利用度が低下 している施設 への対応が必要	課題 3 施設に期待される 機能の変化 への対応が必要	課題 4 周辺施設や街との 一体感・つながり の醸成が必要	課題 5 施設の老朽化対策・ 長寿命化が必要
課題 6 民間資本の導入や 民営化の検討、公民 連携の推進が必要	課題 7 新たな施設・航路・ 列車との連携・相乗 効果の発揮が必要	課題 8 新しい需要への 対応と新たな価値 の創出が必要	課題 9 安全・安心して 利用できる 環境づくりが必要	課題10 防災機能の 強化・高度化が必要

第2章「2－(3) 大津港の課題」で整理した課題について、基本理念を踏まえた取組は次のとおりである。各項目での課題番号は、上に記載の各課題項目に対応している。

基本理念を大項目として、内容ごとに中項目の2グループに分け、①～③の小項目に整理した。小項目における取組方針の概要も列挙している。

3-(2)-エ 魅力と機能を磨く

ア 暮らす人と訪れる人の結節点である魅力を活かした高機能な空間づくり

- ① 大津港公共港湾施設の再配置と機能の向上
 - ・大津港の機能・施設の再配置計画の策定
- ② ターミナル等、施設の機能強化
 - ・ターミナルの機能向上
 - ・マリーナの民間活力の導入も含めたあり方の検討
- ③ 公民連携による新たな公共空間の実現と活用の促進
 - ・みなと緑地PPP制度の活用による民間投資の誘発

課題 2 課題 4
課題 5 課題 6

イ 大津港周辺および市内外との結節機能の強化

- ① 港の周りをつなぐ
 - ・JR大津駅・京阪びわ湖浜大津駅をはじめとする大津港までのアクセス向上
 - ・移動を楽しむ新たな交通手段導入可能性の検討
- ② 市内をつなぐ(堅田、おごと温泉、坂本・比叡山、石山寺などの観光スポット)
 - ・市内エリアとの定期航路など湖上交通の検討
 - ・エリアをつなぐコンテンツ創出の検討
- ③ 市外をつなぐ
 - ・琵琶湖に面する他市との湖上交通の検討、淀川舟運との連携
 - ・水上飛行機、空飛ぶ船など次世代モビリティの導入可能性の検討
 - ・市外からの誘客を促進する市外ターミナル駅やSNS、動画サイト等での発信強化

課題 1 課題 4
課題 8

3 - (2) - オ 暮らしと体験を創る

課題2 課題3 課題4

課題6 課題7 課題8

ア 豊かな暮らしを育み、多様なチャレンジを受け入れる場づくり

① 緑地をはじめとする施設の再整備、機能配置等による豊かなシーンの受け皿づくり

- ・修景緑地および周辺の再編成、再整備
- ・ベンチやテーブルなど滞在時間の延長に資する設備の整備
- ・プロムナードの再整備による動線誘導
- ・シンボル緑地の活用検討
- ・栈橋の改修、新設などによる湖面の活用可能性の検討
- ・滋賀ならではの食を体験できる場の検討

② 多様な利活用のアイデアを寛容に受け止め、実現できる管理・運営の仕組みづくり

- ・大津市、民間運営組織との連携スキームの検討
- ・みなとオアシスへの登録、運営の推進

イ ここでしかできない体験を提供する場づくり

① 港や湖上空間を活かした観光・交流スポットの整備等

- ・船車や施設、サービスが一体となったストーリー性の高い目的となりうる観光コンテンツの検討
- ・小型船による観光クルーズの導入
- ・滋賀の歴史や文化に触れ交流する場の整備、湖上観光との連携・連動
- ・多言語化対応などの環境整備
- ・SUPなどの水上アクティビティによる体験型観光のプログラム開発
- ・サイクルステーションを拠点としたピワイチをはじめとする湖上交通も含めたサイクルツーリズムの推進

② 琵琶湖を見渡せるビューポイントの創出

- ・琵琶湖の景観を最大限活かすための施設の再配置
- ・停泊中の船舶の開放などによる視点場の多様化の検討
- ・琵琶湖から見たビューポイントの設置
- ・ビューポイントに合わせた既存遊覧船の航路再編やプログラムの強化
- ・各施設内および大津港内での戦略的なサイン計画の検討
- ・花噴水をはじめとする親水型の空間の再編・改修

3 - (2) - カ 安全と安心を高める

ア 暮らす人と訪れる人の誰もが安全で安心して過ごすことのできる環境づくり

① 夜でも安全安心な環境づくりと夜間の景観性の向上

- ・大津港内の照明計画の策定と照明の再整備

② 歩行者やサイクリストなどの空間確保による安全性の向上

- ・ピワイチルート、自転車・歩行者動線の再整理と改善検討

③ 子どもが安全で安心して遊べ楽しめる空間の創出

- ・子ども目線での施設整備

イ 災害時においてもヒト・モノを守る強靱な拠点への機能強化

① 老朽化施設の長寿命化と機能向上

- ・港湾施設の詳細調査と長寿命化、機能向上に向けた改修工事の実施

② 災害時に輸送拠点・避難場所として利用できる機能向上

- ・輸送拠点としての動線整理、避難場所としての利用機能の向上検討

課題8 課題9

課題5 課題10

(3) 空間活用のイメージ

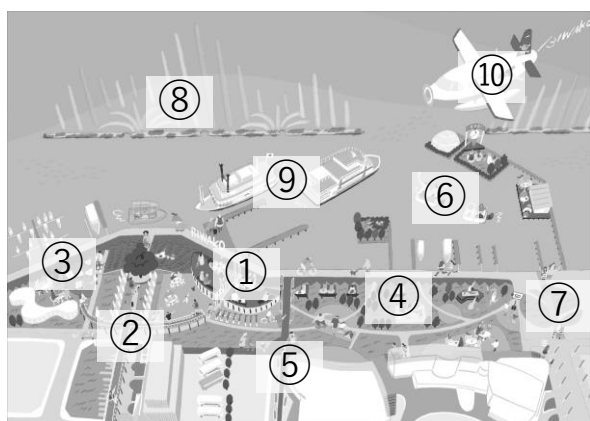
3-(3)-ア 将来的な空間活用のイメージ

基本構想に基づく公民での事業が推進された大津港エリアの将来の姿を描くことで、共通の目標・認識をステークホルダー間で醸成することを目的に下記のイメージパースを作成した。

<イメージパース>



<イメージパースのポイント>



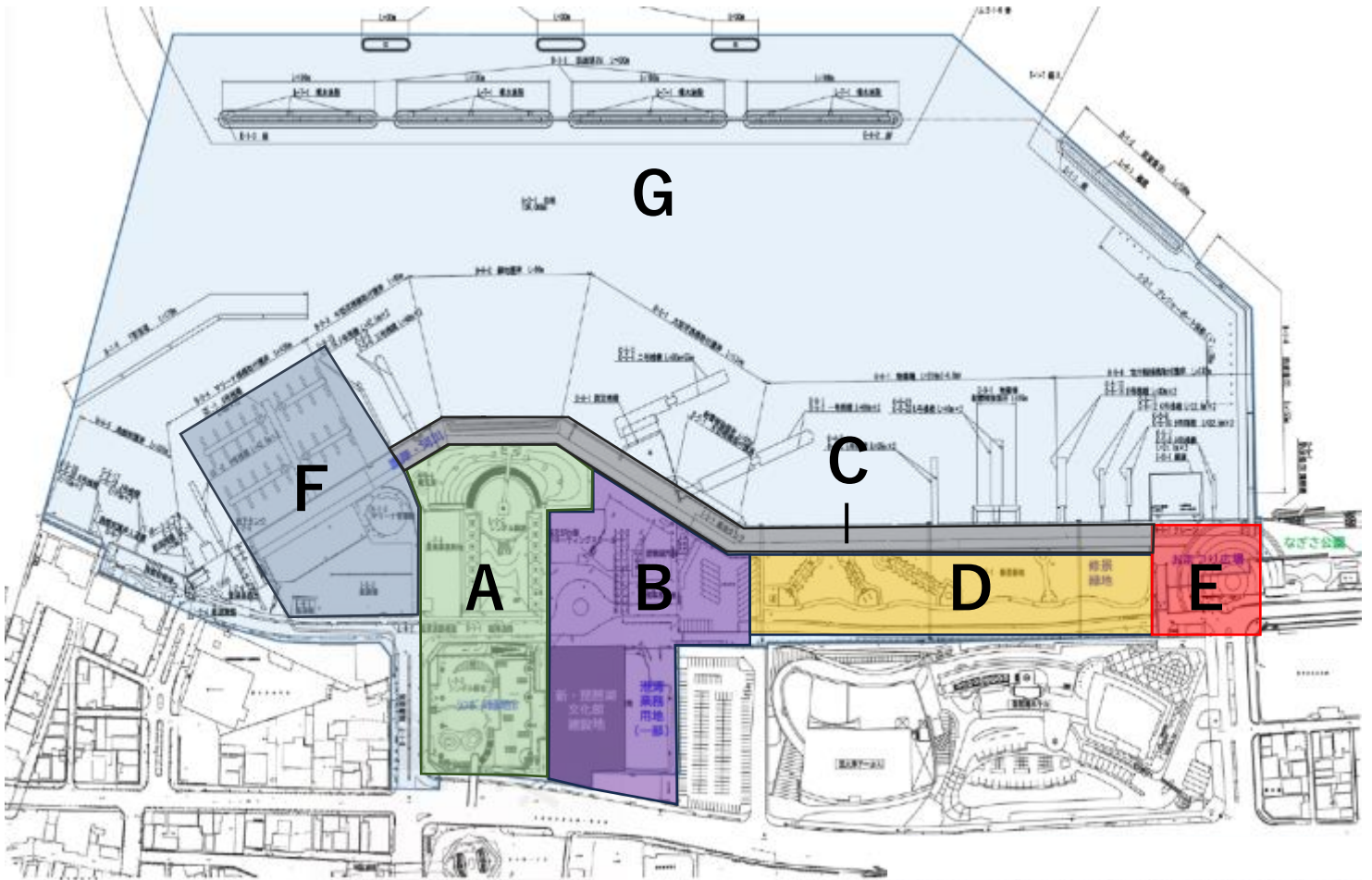
- ① 駐車場も含むターミナルの再編による拠点性の向上
- ② 京阪びわ湖浜大津駅からのアクセス向上と
エントランス空間及びビューポイントの配置
- ③ マリーナへのアクセス向上と機能強化
- ④ 修景緑地の再編による、民間主体による活用の促進
- ⑤ アーカス横からのアクセス向上
- ⑥ 湖上交通含む湖上の活用
- ⑦ 大津駅からのエントランス空間と琵琶湖への視線の確保
- ⑧ 花噴水を改修・活用した景観的な魅力の強化
- ⑨ 小型クルーズなど観光コンテンツの増加
- ⑩ 水上飛行機、空飛ぶ船など次世代モビリティの導入

3-(3)-イ 水域利用の視点

大津港は大小の船舶が行き来する琵琶湖最大の舟運の拠点であるが、同時に遊覧船をはじめとした琵琶湖観光の拠点でもある。その特性を踏まえ、既存の水域利用の機能を維持しつつ水上アクティビティの導入など、多様な湖上体験ができる場としての環境とルールの整備を行う。

3-(3)-ウ 陸域、まちづくり活用の視点

陸域においても、琵琶湖との親水性の向上を図るとともに訪れた人の回遊性や滞在快適性を、大津港ならではの方法で琵琶湖を五感で体感できる場とする。ヒト・モノ・コトが集積し、つながる場であると同時に、湖上観光、そして大津市や滋賀県のにぎわい拠点としての機能も強化していく。



A. シンボル緑地公園

ゲートウェイとしての演出 / 各エリアの結節機能の強化 / 大津港のシンボル空間としての価値向上

B. ターミナル周辺

ゲートウェイとしての演出 / 多様な機能の拠点性の向上 / 来訪者に対するサービス機能の強化

C. 水辺沿い

回遊快適性の向上 / 親水性の強化 / 水辺の景観性の創出

D. 修景緑地

日常的な滞在快適性の向上 / 催事活用の柔軟性の強化

E. 緑地入口（お祭り広場）

サブゲートとして歓迎感の演出 / 琵琶湖への視点場機能の向上

F. マリーナ

利用動機の高多様性の強化（来訪者の一時利用促進など）/ マリーナ機能（過ごし方）の強化

G. 湖上

湖上交通の推進 / 水上アクティビティの促進 / 景観性の向上（花噴水の改修など）

(4) 空間活用を踏まえた取組方針

3 - (2) エ～カの基本理念に基づく取組と、3 - (3) の空間活用のイメージを組み合わせた取組方針は次のとおりである。

小項目の＜対象範囲＞＜取組方針＞で方向性を示す。

3 - (4) - ア 魅力と機能を磨く

ア 暮らす人と訪れる人の結節点である魅力を活かした高機能な空間づくり

課題2

課題4

課題5

課題6

① 大津港公共港湾施設の再配置と機能の向上

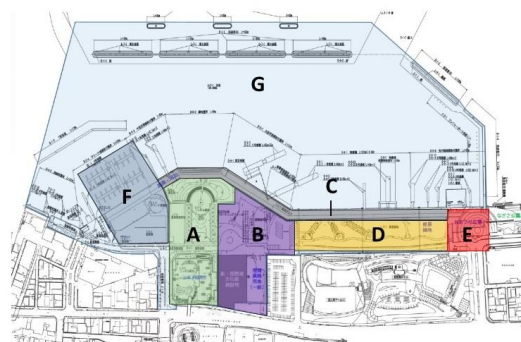
＜対象範囲＞

大津港全域

＜取組方針＞

旅客船乗船客、マリナーや新しい琵琶湖文化館、緑地などの施設利用者、周辺商業施設への来店客など大津港の周りに集まった多種多様な利用者が、次の行動として他の周辺施設も併せて利用したくなるよう、県市のもつ周辺の公有地も含めて大津港の動線設計・施設の再配置等による機能向上を目指す。

- ・大津港の機能・施設の再配置計画の策定



② ターミナル等、施設の機能強化

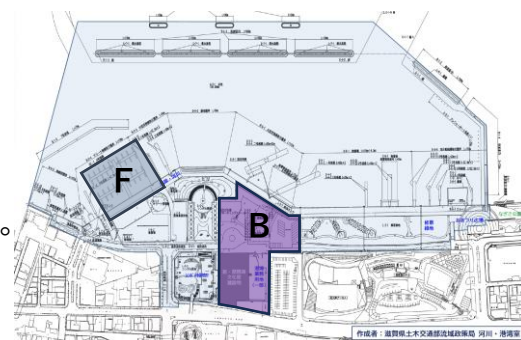
＜対象範囲＞

B：ターミナル / F：マリナー

＜取組方針＞

大津港旅客ターミナル、マリナーおよびその他利便増進施設等に関して、施設利用者がより快適かつ滞在型で利用できるようハード・ソフト両面での魅力向上と環境整備を目指す。

- ・ターミナルの機能向上
- ・マリナーの民間活力の導入も含めたあり方の検討



③ 公民連携による新たな公共空間の実現と活用の促進

＜対象範囲＞

B：ターミナル、業務用地、大型車駐車施設

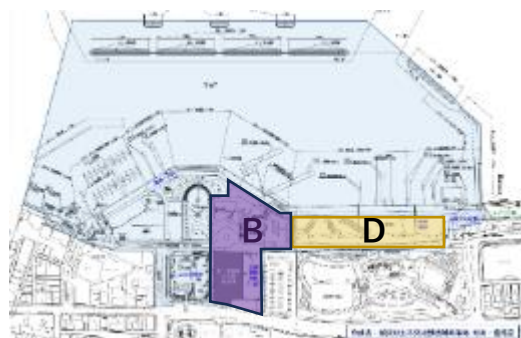
D：修景緑地

＜取組方針＞

公民連携により、周辺一体をエリアとして捉え、目的地となる新たな飲食施設や物販施設などの民間施設導入を目指す。

また、緑地や広場などの公共空間の活用にも民間活力を導入し、柔軟で使いやすい公共空間の実現と活用の促進を目指す。

- ・みなと緑地PPP制度の活用による民間投資の誘発



イ 大津港周辺および市内外との結節機能の強化

① 港の周りをつなぐ

<対象範囲>

大津港周辺 – 大津港全域

<取組方針>

JR大津駅や京阪びわ湖浜大津駅から徒歩でアクセスする人、自家用車やバスで直接大津港までアクセスする人など、各種のルートでのアクセス向上を図るとともに、大津港内での移動を円滑かつ楽しめるものにするための取組を行う。

- ・ JR大津駅・京阪びわ湖浜大津駅をはじめとする大津港までのアクセス向上
- ・ 移動を楽しむ新たな交通手段導入可能性の検討



② 市内をつなぐ (堅田、おごと温泉、坂本・比叡山、石山寺などの観光スポット)

<対象範囲>

大津港周辺 – 大津港全域

<取組方針>

堅田、おごと温泉、坂本・比叡山、石山寺など、大津市内の主要な観光スポットへのアクセスを強化するための湖上交通の定期航路を検討するとともに、鉄道駅と近い地の利を活かしながら、各エリアと大津港を結びつけるためのコンテンツ造成に向けた取組を行う。

- ・ 市内エリアとの定期航路など湖上交通の検討
- ・ エリアをつなぐコンテンツ創出の検討



③ 市外とつなぐ

<対象範囲>

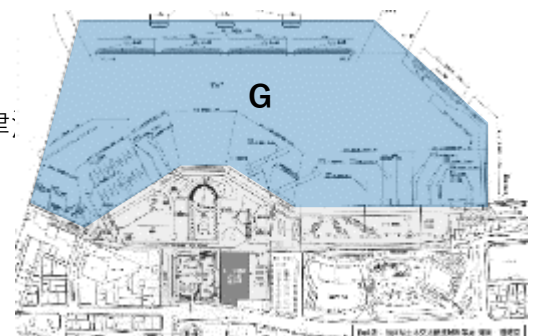
G：湖上、市外

<取組方針>

彦根港、長浜港、竹生島港、烏丸半島港、今津港などと大津の定期航路の開設やびわこ疏水船を活用して京都との連携をさらに深め、淀川舟運と広報などでの連携を検討する。

また、湖上観光の魅力を高めるため、次世代モビリティの導入可能性の検討や市外から大津港を利用した湖上観光への誘客促進の取組を行う。

- ・ 琵琶湖に面する他市との湖上交通の検討、淀川舟運との連携
- ・ 水上飛行機、空飛ぶ船など次世代モビリティの導入可能性の検討
- ・ 市外からの誘客を促進する市外ターミナル駅やSNS、動画サイト等での発信強化



ア 豊かな暮らしを育み、多様なチャレンジを受け入れる場づくり

① 緑地をはじめとする施設の再整備、機能配置等による豊かなシーンの受け皿づくり

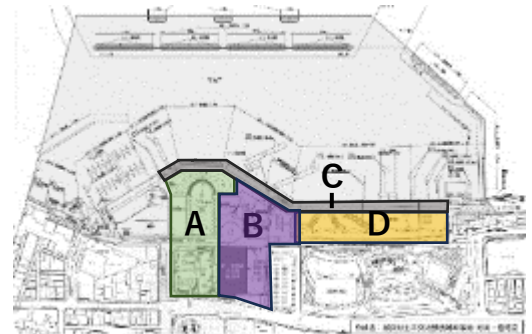
<対象範囲>

A:シンボル緑地 B:ターミナル周辺 C:水辺沿い
D:修景緑地 G:湖上

<取組方針>

修景緑地・シンボル緑地という2つの大規模な緑地の活用を検討し、空間的な再編成や再整備を行うとともに、プロムナードの再整備などで動線の再設計も行うことにより回遊性の向上を図る。また、港全域でのストリート・ファニチャー等の設備増設による滞在時間の延長も図る。

- ・修景緑地および周辺の再編成、再整備
- ・ベンチやテーブルなど滞在時間延長に資する設備の整備
- ・プロムナードの再整備による動線誘導
- ・シンボル緑地の活用検討
- ・栈橋の改修、新設などによる湖面の活用可能性の検討
- ・滋賀ならではの食を体験できる場の検討



② 多様な利活用のアイデアを寛容に受け止め、実現できる管理・運営の仕組みづくり

<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

大津港内の施設や修景緑地・シンボル緑地などのオープンスペースをより積極的に活用するため、大津市、民間運営組織とも連携して自由度の高い活用スキームを構築するとともに、拠点機能については公民連携で運営する。

- ・大津市、民間運営組織との連携スキームの検討
- ・みなとオアシスへの登録、運営の推進



■大津市 (Re: Port OTSU / BIWAKO 2023年度社会実験)



■大津市 (Re: Port OTSU / BIWAKO 2023年度社会実験)

イ ここでしかできない体験を提供する場づくり

① 港や湖上空間を活かした観光・交流スポットの整備等

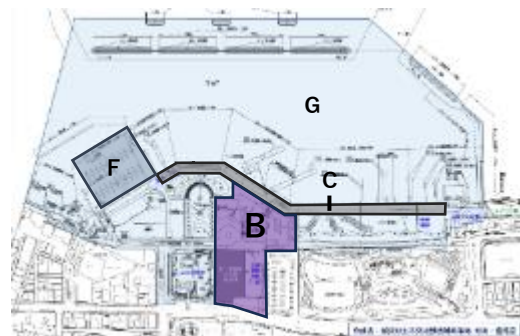
<対象範囲>

B：ターミナル / C：湖沿い / F：マリーナ / G：水上

<取組方針>

琵琶湖の景観、特色あるターミナル機能や湖上空間など、この場所ならではのポテンシャルを活かした、ここにしかないコンテンツや観光・交流スポットの造成と整備をすることで、目的地となる魅力的な体験ができるエリアとなることを目指す。

- ・船車や施設、サービスが一体となったストーリー性の高い目的となりうる観光コンテンツの検討
- ・小型船による観光クルーズの導入
- ・新しい琵琶湖文化館をはじめとした滋賀の歴史や文化に触れ交流する場の整備、湖上観光との連携・連動
- ・多言語化対応などの環境整備
- ・SUPなどの水上アクティビティによる体験型観光のプログラム開発
- ・サイクルステーションを拠点としたビワイチをはじめとする湖上交通も含めたサイクルツーリズムの推進



■大津市（大津市大津港サイクルステーション）

② 琵琶湖を見渡せるビューポイントの創出

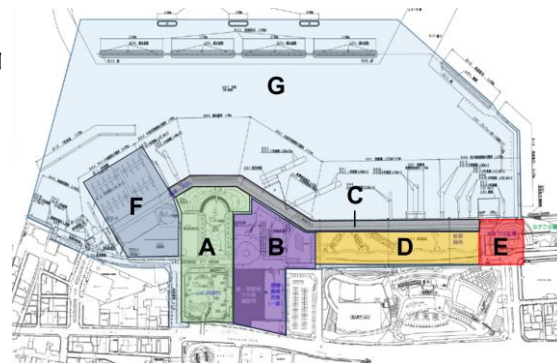
<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

琵琶湖の景観という資源の価値を最大化できるよう、琵琶湖への抜けに配慮した施設配置や、動線上における見え方、ビューポイントの設置、また観光クルーズや突堤など琵琶湖上から見た大津港の景観についても検討する。

- ・琵琶湖の景観を最大限活かすための施設の再配置
- ・停泊中の船舶の開放などによる視点場の多様化の検討
- ・琵琶湖から見たビューポイントの設置
- ・ビューポイントに合わせた既存遊覧船の航路再編やプログラムの強化
- ・各施設内および大津港内での戦略的なサイン計画の検討
- ・花噴水をはじめとする親水型の空間の再編・改修



■びわこ花噴水



■BIWAKOモニュメント

ア 暮らす人と訪れる人の誰もが安全で安心して過ごすことのできる環境づくり

① 夜でも安全安心な環境づくりと夜間の景観性の向上

<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

大津港エリア全体での照明計画を策定・整備し、エリアの一体感を生み出すとともに夜間の景観性を向上させ、夜でも安全安心に利用できる空間を実現する。さらにこれらの生み出す景観や雰囲気を活かしたナイトタイムエコノミーの創出も図る。

- ・大津港内の照明計画の策定と照明の再整備



■大津市 (Re : Port OTSU / BIWAKO 2023年度社会実験)

② 歩行者やサイクリストなどの空間確保による安全性の向上

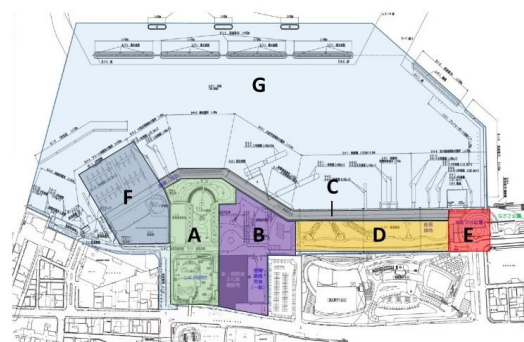
<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

大津港エリア内において、自転車と歩行者の通行空間を緩やかに分け、歩行者の安全性を向上させる。またビワイチルートへの動線などエリア周辺との接続部分にも配慮し、サイクリストも安全に使用できる空間を確保することを目指す。

- ・ビワイチルート、自転車・歩行者動線の再整理と改善検討



③ 子どもが安全で安心して遊べ楽しめる空間の創出

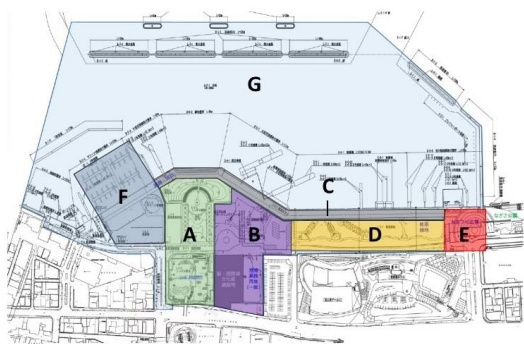
<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

エリア全体で子ども目線での施設整備や動線の確保などを行い、修景緑地やシンボル緑地といった普段子どもに使われている空間以外にも、子どもが安全で安心して遊んだり、利用できるようなエリアの実現を目指す。

- ・子ども目線での施設整備



イ 災害時においてもヒト・モノを守る強靱な拠点への機能強化

① 老朽化施設の長寿命化と機能向上

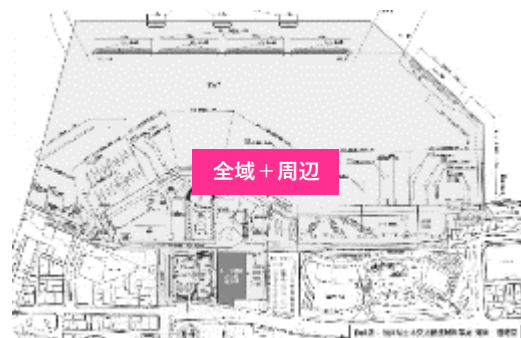
<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

大津港内の既存港湾施設の詳細な調査を行い、経年劣化が激しいものについては長寿命化に向けた改修工事を実施する。その際、必要に応じた設備の更新なども行うことで施設の機能向上を図り、次の20年に向けた備えをしていく。

- ・ 港湾施設の詳細調査と長寿命化、機能向上に向けた改修工事の実施



② 災害時に輸送拠点・避難場所として利用できる機能向上

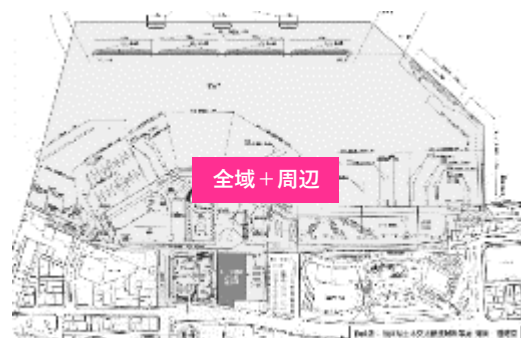
<対象範囲>

大津港全域

<取組方針>

物資も含めた輸送拠点としての大津港内の動線整理を行い、より効率的な港としての機能を高めるとともに、有事における避難場所としての機能を果たせるよう、ハード・ソフト両面での機能向上を図る。

- ・ 輸送拠点としての動線整理、避難場所としての利用機能の向上検討



【支援物資輸送拠点】



H30年7月豪雨時の物資輸送
(広島県中田港)

【生活支援拠点】



H28年熊本地震発生後、官公庁船から市民
への給水を実施(熊本県熊本港)

【被災者の救援輸送拠点】



R3年8月大雨で孤立した地域で
住民輸送を実施(青森県風間浦村)

■災害時における港湾活用事例(国土交通省港湾局資料より作成)

5

施策展開のスケジュール

5 施策展開のスケジュール

基本構想の実現に向けて、20年間のスケジュールを短期（～5年）、中期（～10年）、長期（～20年）と設定し、以下のとおりとする。

令和7年度は基本構想の実現に向けて、「大津港活性化・再整備基本構想実施方針」を策定し、向こう10年間にける具体的な取組を定める。

実施方針では、各取組方針を中心に役割分担についてより明確にするとともに、短期・中期の項目は実現に向けた具体的な内容を、長期の項目についてもどのように取り組むかについて示すものとする。

項目	期間										
	短期					中期					長期
年数	1年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年～20年
西暦	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年～2044年
年度	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17～R26
関連事項			★1	★2	★3 ★4	★5					
魅力と機能を磨く											
ア 暮らし人と訪れる人の結節点である魅力を活かした高機能な空間づくり											
①大津港公共港湾施設の再配置と機能の向上											
②ターミナル等、施設の機能強化											
③公民連携による新たな公共空間の実現と活用の促進											
イ 大津港周辺および市内外との結節機能の強化											
①港の周りをつなぐ											
②市内をつなぐ （堅田、おごと温泉、坂本・比叡山、石山寺などの観光スポット）											
③市外をつなぐ											
暮らしと体験を創る											
ア 豊かな暮らしを育み、多様なチャレンジを受け入れる場づくり											
①緑地をはじめとする施設の再整備、機能配置等による豊かなシーン受け皿づくり											
②多様な利活用のアイデアを寛容に受け止め、実現できる管理・運営の仕組みづくり											
イ ここでしかできない体験を提供する場づくり											
①港や湖上空間を活かした観光・交流スポットの整備等											
②琵琶湖を見渡せるビューポイントの創出											
安全と安心を高める											
ア 暮らし人と訪れる人の誰もが安全で安心して過ごすことのできる環境づくり											
①夜でも安全安心な環境づくりと夜間の景観性の向上											
②歩行者やサイクリストなどの空間確保による安全性の向上											
③子どもが安全で安心して遊べ楽しめる空間の創出											
イ 災害時においてもヒト・モノを守る強靱な拠点への機能強化											
①老朽化施設の長寿命化と機能向上											
②災害時に輸送拠点・避難場所として利用できる機能向上											

★1新しい琵琶湖文化館開館（R9.12）

★2大津港指定管理者選定年

★3三条京阪周辺再開発（新聞記事より抜粋）

★4サイクルステーション指定管理者選定年

★5JR山科駅特急はるか延伸