要　望　書

令和２年８月

舞鶴市　舞鶴市議会　舞鶴商工会議所

ひと・まちが輝く未来創造・港湾都市 MAIZURU

～心豊かに便利な田舎暮らしができるまち～

京都府舞鶴市の重点施策に関する要望

日頃から、舞鶴市政の推進に格別のご支援・お力添えを賜り、厚くお礼申し上げます。

本市では、「ひと・まちが輝く未来創造・港湾都市　MAIZURU」を新たな都市像とする、第７次総合計画を策定し、「海の京都」の玄関口である「京都舞鶴港」を核として、地域資源を活かした地方創生に全力を挙げて取り組んでいるところであります。

さらには、本市の豊かな自然、歴史、文化や少し足を延ばせば都会にも行けると言う立地性を最大限に活かし、経済人口 10 万人規模の都市機能を確保しながら、AI や IoT などの先端技術を導入することで、誰もが快適で「心豊かに便利な田舎暮らしができるまち」を目指しております。

今後は、これらの実現に向けて、国や京都府との連携をさらに強固にする中で「舞鶴版 Society5.0 for SDG s」によるまちづくりを推進し、地域の持続可能性を高めるとともに、京都府北部５市２町が有する 30 万人都市を上回るポテンシャルを最大限に活かし、相互の連携と役割分担を推し進め、圏域全体を活性化する施策を、市民・地域が一体となって強力に推し進めてまいりたいと考えております。

今般の新型コロナウイルスの流行は、人口集中社会の脆弱性を浮き上がらせ、多極分散型社会への転換の必要性を強く認識させられたところです。社会全体にとって新たな価値を生み出す地域戦略に必要不可欠な重点事項について要望いたしますので、地域の実情や想いをご賢察いただき、特段のご配慮を賜りますようお願い申し上げます。

令和２年８月

舞鶴市長　　多 々 見 良 三

舞鶴市議会議長　　上 羽 和 幸

舞鶴商工会議所会頭　小 西　　剛

『舞鶴市重点要望事項』

Ⅰ．関西経済圏における日本海側拠点機能の強化

１．「京都舞鶴港」の振興と整備 …… 4

２．主要地方道小倉西舞鶴線白鳥トンネル区間４車線化の早期完成 …… 6

３．道路ネットワークの強靭化 …… 8
～国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等～

４．舞鶴若狭自動車道全線の早期４車線化への支援と高速道路ネットワークの利用促進 …… 14

５．山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実現 …… 16

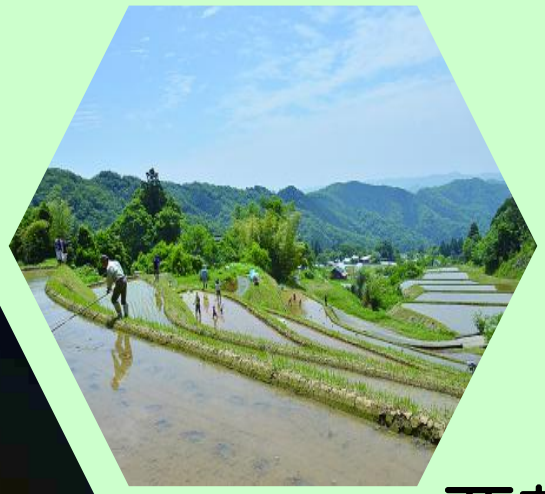
Ⅱ．安心・安全の基盤づくり

１．舞鶴西市街地における総合的な治水対策 …… 18
～高野川、伊佐津川～

２．由良川の治水対策 …… 20

○　要望事項を推進するために必要な建設予算の確保をお願いします。

心豊かに
便利な田舎暮らしができるまち



要望事項説明書

１．「京都舞鶴港」の振興と整備について

（１）日本海側の拠点としての機能を高める港湾整備について

京都舞鶴港につきましては、日本海側の拠点港として国際ふ頭の岸壁機能の強化等を進めていただき、**コンテナ貨物の取扱量がこの 10 年で約４倍に増加しております。**さらに、**昨年 11 月には、新規船社によるコンテナ航路が就航し、定期コンテナ航路が週４便に増え、**加えて、**新たな日韓露国際フェリーが本年中の就航を予定**しております。

また、京都舞鶴港は天然の良港であり**自然災害に強く、**太平洋側での大規模災害等発生時の物流への影響を回避する対策として、阪神圏の企業から**リダンダンシー機能を有する港湾**として評価を受け、**ＢＣＰの観点から利用され始めております。**

しかしながら、国際ふ頭は、コンテナ船のみならず、バルク船や大型外航クルーズ船も寄港するターミナルのため、突発的な寄港要請や、大型外航クルーズ船の寄港希望日が重複する場合、**現在の１バースのみでは柔軟な対応ができず、貴重なビジネス機会を損失**する状況です。加えて、利便性が高まる航路と完全４車線化を進める高速道路ネットワークとの連携により、背後圏からの増加する貨物に対応するための**荷捌き地不足**と、**コンテナ車両の集中による交通混雑**を懸念しております。

関西経済圏における日本海側唯一のゲートウェイである京都舞鶴港の国際競争力強化に向け、舞鶴国際ふ頭において、**岸壁（水深 14m）２バース目の早期着手、臨港道路上安久線の発生残土を活用した第Ⅱ期整備及び荷役機能の強化**、並びに**臨港道路上安久線及び和田下福井線の整備促進、早期供用**をお願いいたします。

（２）クルーズ船の受入れ強化等について

クルーズ船の寄港回数の増加によって海の京都エリアへの外国人観光客は着実に増加し、地域の経済が活性化する一方、クルーズ旅客の受入環境が課題となっております。また新型コロナウイルス感染症の拡大は今年のクルーズ船の寄港需要に大きな影響を与えております。つきましては、受入機能の高度化のため**旅客ターミナルの整備促進**及び**旅客ターミナル等を核とした地域振興に資する取り組み**、並びに**新型コロナウイルス感染症の収束を見据えたクルーズ旅客の回復及び増大に向けた支援**をお願いします。

（３）北東アジア地域港湾都市との関係強化のための港湾整備について

中国・韓国・ロシア等の**北東アジア地域港湾都市との関係強化**による人流・物流の拡大に向け、複合一貫輸送拠点である東港前島フェリーターミナルにおいて、**既存施設の老朽化対策も視野にいれた岸壁改良**をお願いいたします。

（４）京都舞鶴港のエネルギー基地としての機能の整備について

大規模災害におけるリダンダンシーの確保や日本海国土軸形成の観点から、ＬＮＧ燃料基地をはじめ、**石油・天然ガス等の備蓄機能を備えるエネルギー基地としての機能**を担えるよう京都舞鶴港の機能拡充をお願いいたします。

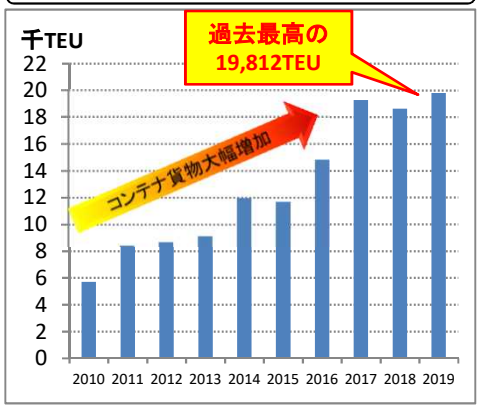
京都舞鶴港を活かした産業の振興と人流の拡大
～舞鶴市～

【整備効果】

◆舞鶴国際ふ頭を核とした物流の拡大

◎2019年のコンテナ貨物取扱量は過去最高の19,812TEUを記録
◎日韓露国際フェリーが新規就航を予定しており、利便性が増大
◎物流拠点機能強化に向け、港湾利用者等が国際ふ頭2バース目等の整備を提言

コンテナ貨物量の推移



日韓ロで貨客新航路

韓国クルーズフェリー 韓国船社が新規参入へ

（2020年2月14日　日本海事新聞）

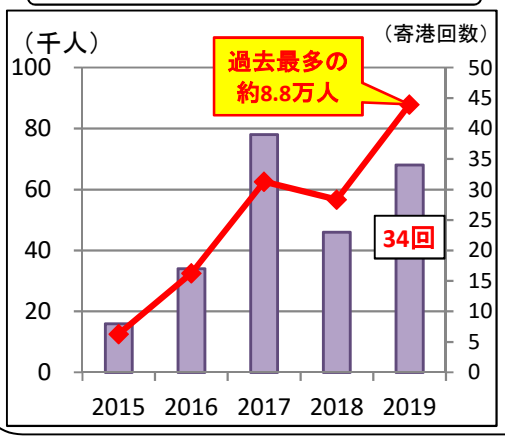
物流・交流拠点へ
関係者決意新た
舞鶴港振興協設立総会

（2020年7月8日　京都新聞）

◆観光産業の振興による交流人口の拡大

◎京都舞鶴港へのクルーズ船寄港回数と旅客数が増加
◎国内遠方や外国からの観光客による地域経済の活性化

クルーズ船の寄港回数と旅客数



地域経済界の新たな取組

クルーズ船 ビジネス活用へ一歩

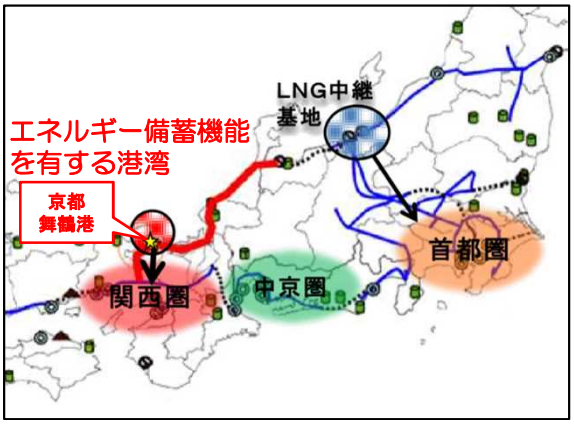
市街地滞在の仕掛け提案

（2019年12月20日　京都新聞）

クルーズ客で賑わう国際ふ頭

◆災害に強い物流等ネットワークの確立

◎太平洋側における大規模災害発生時のリダンダンシーの確保



2. 主要地方道小倉西舞鶴線白鳥トンネル区間 4車線化の早期完成について

【整備効果】

◆ 交通環境の安全性の向上

◎歩道整備による歩行者の安全確保

◎老朽化した現行トンネルの安全性向上

◆ 東西市街地の一体化による活力あるまちづくり

◎経済循環、地域内活動活性化による安定的な雇用の実現

◎東西市街地連携による適切で安心できる医療体制の充実

◎市内循環バス定時化による市民生活環境の改善

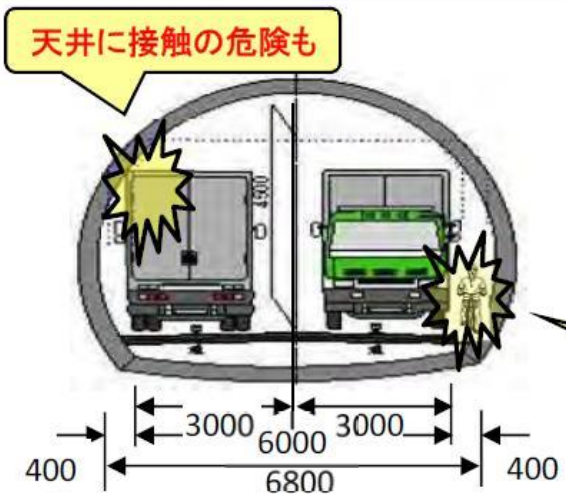
◎慢性的な渋滞の緩和

◆ 災害に強い道路ネットワーク網の確立

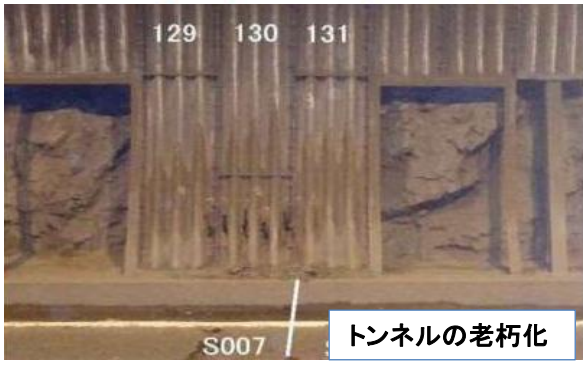
◎万が一の原発事故等に備えた緊急避難路の確保

◎巨大地震等大規模災害発生時の東西都市機能（道路、ライフライン）のリダンダンシーの確保

■歩行者、自転車の通行が危険
◎10 年間で 10 件の交通事故が発生



歩行者･自転車の利用が非常に危険！！



トンネルの老朽化

【関連事業の推進】

東市街地の交通分散(和泉通線)

西舞鶴道路事業の促進

東西市街地の一体化による活力あるまちづくり

『災害に強い道路』H30.7豪雨

『医療連携』

京都舞鶴港

東西連結の強化

一体的なまちづくり

舞鶴国際ふ頭

臨港道路和田下福井線

前島ふ頭
フェリーターミナル

海上自衛隊

京都府中丹広域振興局

舞鶴市役所

舞鶴共済病院

舞鶴医療センター

舞鶴東IC

府道小倉西舞鶴線

海上保安庁

舞鶴市民病院

舞鶴赤十字病院

白鳥トンネル区間
東西市街地を最短で結ぶ

国道27号西舞鶴道路

舞鶴若狭自動車道

舞鶴西IC

『慢性的な渋滞(18,399台/日)』

『トンネルの老朽化』

３．道路ネットワークの強靭化について

国道27号、27号西舞鶴道路、臨港道路上安久線等

新型コロナ収束後に経済をＶ字回復させるとともに、地方創生及び国土強靭化を推進し、物流・観光等の経済活動復興に不可欠な道路整備及びその財源の確保並びに災害等に対応する地方整備局等の体制の充実・強化をお願いします。

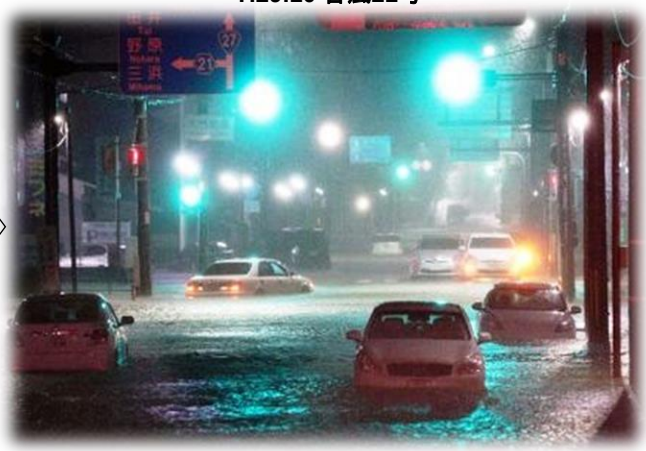
（１）市内の幹線道路　国道27号等　大雨時の冠水対策

【要望内容】
◆国道２７号を含む東西市街地の冠水対策への支援
【整備効果】
◆ 社会経済活動の維持（舞鶴市・福井県高浜町）
◆ 災害時における緊急避難路の確保

国道27号　東市街地（舞鶴市溝尻付近）

平常時

冠水時
H29.10 台風21号



国道27号　西市街地　冠水時（舞鶴市円満寺付近）
H30.7月豪雨

故障車両 AM2:00

（２）国道27号の冬季における安全で円滑な通行の確保

【要望内容】

◆雪道の立ち往生対策（五老トンネル付近）

（平成２４年豪雪時）
・情報連絡室の設置（国・府・市・府警との連携）
・国府市連携のもと臨時雪捨て場を設置
・除雪作業支援チームの編成（独居老人世帯への支援）

⇒ 課題「国道27号におけるウィークポイントの解消」

雪の影響で渋滞する国道27号（24日午前9時56分、舞鶴市で、本社ヘリから）＝菊政哲也撮影

平成24年1月25日（水）読売新聞

渋滞状況（平成24年1月24日）

立ち往生車両除去作業
（平成24年1月24日）

（３）国道27号 西舞鶴道路の整備促進

【整備効果】

◆ 日本海側拠点港『京都舞鶴港』と高速道路ネットワークとのアクセス強化

◎舞鶴国際ふ頭～舞鶴西ICの所要時間　⇒ 18分から10分へ

◎重要物流道路としての整備

◆ 西地区市街地における交通環境の向上

◆ 災害に強い道路ネットワークの確立

◎国道27号冠水・通行不能時の緊急輸送用道路として機能

【事業経過】

平成30年度…用地取得、工事の促進（トンネル掘削に向けた準備等）

令和元年度…用地取得、工事の促進（境谷トンネル工事の着手等）

（４）臨港道路上安久線の整備促進

京都舞鶴港と高速道路ネットワークとの連結に不可欠

【整備効果】

◆ 西舞鶴道路との接続

◎舞鶴国際ふ頭から京阪神へのアクセス向上、物流の効率化

◆ 貨物車両等の市街地への流入抑制

◎渋滞緩和、生活道路の安全確保

西舞鶴道路と臨港道路交差部完成予想図

【事業経過】

平成30年度…用地測量及び用地立会を実施

令和元年度…用地測量を完了し用地取得に着手

【関連事業の推進】

○道路整備（西舞鶴道路への接続）

市道：引土境谷線、境谷5号線（用地取得）

府道：小倉西舞鶴線（用地取得・工事）

○臨港道路和田下福井線の事業促進（工事）

（５）国道27号「青葉トンネル」の安全対策

【要望内容】

◆「青葉トンネル」のバイパス整備

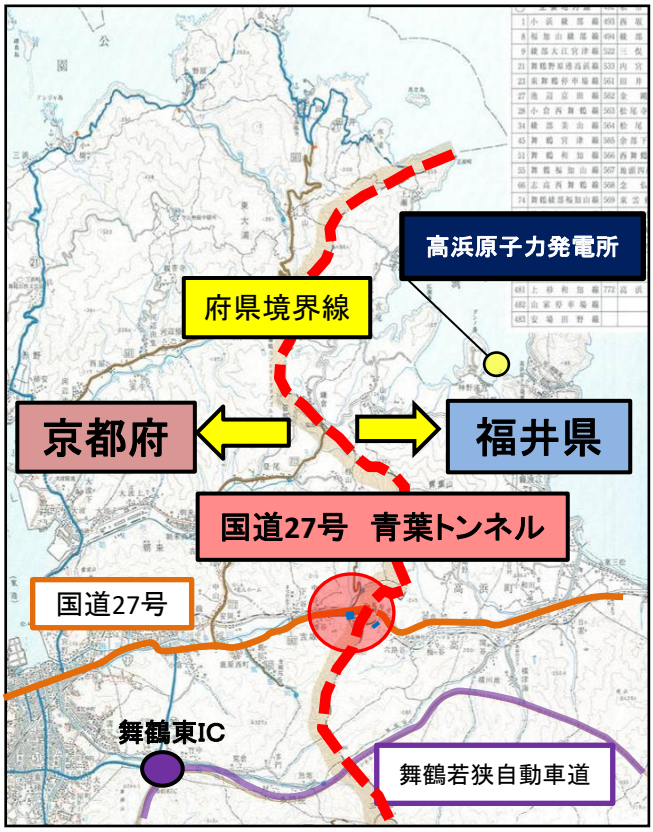
◎現在の「青葉トンネル」のバイパスとして、新しい道路の**整備**

【整備効果】

◆ 社会経済活動の活性化（舞鶴市・福井県高浜町）

◆ 災害時における緊急対応

◎救助・救急及び防護資機材等の輸送路の確保、緊急避難路の確保



国道27号　青葉トンネルデータ		
昭和31年3月完成（吉坂隧道）延長 344m		
交 通 量	交通量　11,700台/日　（内　大型車　2,817台）	
通勤状況（H27国調）	舞鶴⇒高浜･おおい･小浜	1,266人
	小浜･高浜･おおい⇒舞鶴	875人
現　況	64年が経過し、老朽化したトンネル	
	トンネルの前後までは歩道が整備されているが、トンネルを含め、峠の1.5km区間は歩道が整備されておらず、非常に危険	
	トンネル内も旧規格であり、路肩が狭く大型車両の通行が危険	

トンネル周辺（歩道整備区間）

トンネル周辺(歩道未整備区間)

※災害による舞鶴若狭自動車道の通行止め

◎　平成２０年～平成３０年　気象条件による通行止め回数　１８回

◎　平成２５年台風18号　H25. 9.15 22:45～ 9.17 21:00　46ｈ通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）

◎　平成２９年台風21号　H29.10.22 21:30～10.24　7:30　34ｈ通行止（舞鶴東IC～舞鶴西IC）

大型車通過の様子

道路ネットワークの強靭化

舞鶴国際ふ頭

臨港道路
和田下福井線

京都舞鶴港（西港）

臨港道路
上安久線

海上自衛隊

海上保安庁

14,673台/12hr
15.5%（大型）

15,407台/12hr
7.4%（大型）

11,908台/12hr
13.3%（大型）

市道引土境谷線
（事業中）

国道27号
西舞鶴道路

国道27号

舞鶴若狭自動車道

舞鶴西IC

西舞鶴道路・臨港道路　位置図

大型クルーズ船寄港時の
国道27号　大型バス輸送状況

国道177号の信号待ちによる滞留

４．舞鶴若狭自動車道全線の早期４車線化への支援と高速道路ネットワークの利用促進について

●舞鶴東 IC～小浜西 IC 間の付加車線事業の早期完成
●舞鶴西 IC～舞鶴東 IC 間の 4 車線化優先整備区間への早期選定

整備効果①　高速道路ネットワークの機能強化

- 所要時間の短縮による高速道路ダブルネットワークの機能強化
- 交通事故の減少と事故等による交通不能リスクの低減
- 低速走行車両の回避による定時性の向上
- 維持修繕作業の効率化、除雪等の作業時における高速交通の確保

整備効果②　リダンダンシー機能の強化

- 日本海側国土軸の一翼を担い、東西を結ぶ高速道路網の寸断回避
- 災害時の代替ルート機能による道路交通の信頼性向上に寄与

整備効果③　物流ネットワークの強化

- 重要港湾であり、日本海側唯一のゲートウェイ機能を有する京都舞鶴港におけるコンテナ等貨物の取扱量増大
- 企業立地の活性化による沿線地域の雇用拡大に貢献

整備効果④　交流人口の増大・広域観光の活性化

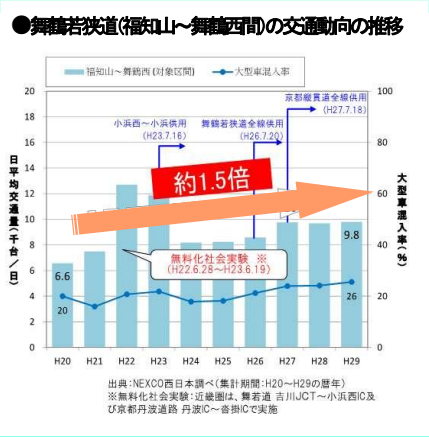
- 年間1,000万人の観光客が来訪する海の京都観光圏へのアクセスが向上するなど新たな広域観光ルートの拡大による観光振興
- 更なる定時性の向上・道路機能強化が、クルーズ船寄港と連携した観光誘客により、インバウンド増加

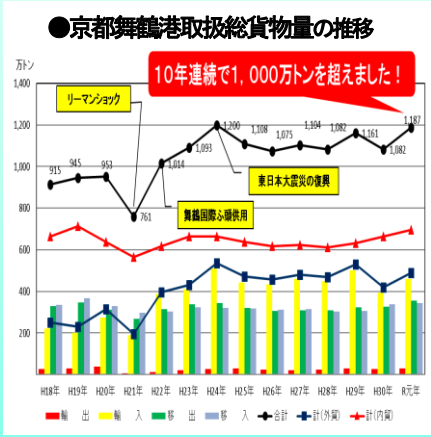
全線4車線化
早期実現

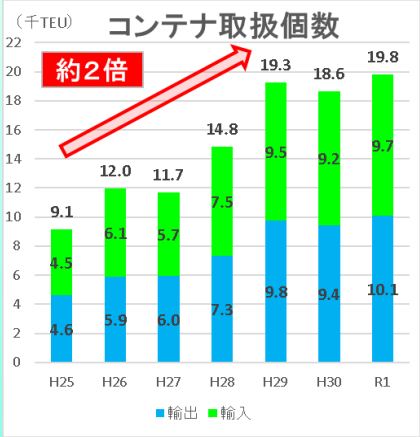
4車線化完成（真倉TN付近）

法面崩壊
H29.10.22 通行止め2日間

日本海
東アジア
北陸圏
ミッシングリンクの解消
山陰近畿自動車
優先整備区間
令和2年度
4車線化
完成予定
福井
敦賀
舞鶴
北陸道
福井北
大野
白鳥
京丹後大宮
豊岡
宮津天橋
舞鶴東
若狭上中
小浜
小浜西
舞鶴西
綾部
綾部JCT
福知山
八鹿
氷ノ山
舞鶴若狭自動車道
平成31年4月
付加車線整備
事業化
優先整備区間
への早期選定
京都縦貫自動車道
丹波
大津
名神高速
草津
大山崎
高槻
岐阜
大垣
一宮
小牧
名古屋
山崎
中国道
春日
吉川
三木
播磨
神戸
神戸西
吹田
城陽
亀山
関
大阪
松原
天理
中京圏
関西圏


●舞鶴若狭道(福知山～舞鶴西間)の交通動向の推移
福知山～舞鶴西（対象区間）
大型車混入率
京都縦貫道全線供用
(H27.7.18)
小浜西～小浜供用
(H23.7.16)
舞鶴若狭道全線供用
(H26.7.20)
約1.5倍
無料化社会実験 ※
(H22.6.28～H23.6.19)
日平均交通量（千台／日）
大型車混入率（%）
6.6
20
9.8
26
H20
H21
H22
H23
H24
H25
H26
H27
H28
H29
出典：NEXCO西日本調べ（集計期間：H20～H29の暦年）
※無料化社会実験：近畿圏は、舞若道 吉川JCT～小浜西IC及び京都丹波道路 丹波IC～舞鶴IC で実施


●京都舞鶴港取扱総貨物量の推移
万トン
10年連続で1,000万トンを超えました！
リーマンショック
東日本大震災の復興
舞鶴国際ふ頭供用
915
945
953
761
1,014
1,093
1,200
1,108
1,075
1,104
1,082
1,161
1,082
1,187
輸出
輸入
移出
移入
合計
計(外貨)
計(内貨)


（千TEU）
コンテナ取扱個数
約2倍
9.1
4.5
4.6
12.0
6.1
5.9
11.7
5.7
6.0
14.8
7.5
7.3
19.3
9.5
9.8
18.6
9.2
9.4
19.8
9.7
10.1
H25
H26
H27
H28
H29
H30
R1
輸出
輸入

５．山陰新幹線の整備計画格上げと京都府北部ルートの実現について

（１）整備計画格上げによる早期実現
（２）「京都府北部ルート」の実現
（３）新幹線整備予算の拡大と地元負担のあり方の見直し

【必要性】

◎　山陰新幹線は、日本海側重要地域と全国主要都市を結ぶ「新幹線ネットワーク」を実現し、日本海国土軸の形成と日本海側地域と太平洋地域の連携強化に寄与するものである。

◎　京都府北部地域は、「広域観光の拠点」「国防の拠点」「海の安全の拠点」であるなど、非常に高いポテンシャルを備えた日本海側の重要地域であり、日本海側地域の発展や地方創生の推進につながり、日本全体の国益に寄与するものである。

◎　新幹線整備は、我が国の経済全体の活性化や国土の均衡ある発展のため、国家プロジェクトとして実施されるものであり、整備に必要な財源を十分確保するとともに、地元負担の軽減や積極的な支援など、新たな整備スキームの検討が必要。

【整備効果】

◆交流人口の拡大、新たな観光客の増加

首都圏や京阪神の主要都市への移動時間の大幅な短縮により、交流人口が拡大し、新たな観光誘客につながる。

◆地域経済の発展、定住人口の増加

新幹線ネットワークを活用した広域的なビジネス展開による新たな企業立地、雇用の創出により、地域経済が発展し、定住人口の増加につながる。

◆日本海国土軸の形成によるリダンダンシー機能の確保

山陰新幹線整備による日本海国土軸の形成により、将来発生が予測される南海トラフ地震等の大規模災害時のリダンダンシーを確保することができる。

山陰新幹線を京都府北部地域（京都府北部地域連携都市圏）へ

山陰新幹線の意義

山陰新幹線は、日本海側の重要地域と全国の主要都市を結ぶ**「新幹線ネットワーク」を実現**し、**「日本海側国土軸」の形成**と**日本海側地域と太平洋側地域の連携強化**を図ることができます。

山陰新幹線が日本海側の重要地域である「京都府北部地域（京都府北部地域連携都市圏）」を経由することは、日本海側地域の発展、地方創生の推進につながり、日本全体の国益に寄与します。

山陰新幹線のメリット

◆東京や京阪神、西日本の主要都市への**移動時間が大幅に短縮**します
◆**交流人口が拡大**し、**新たな観光客の増加**につながります
◆広域的なビジネス展開による**新たな企業立地、雇用の創出**により**地域経済の発展**や**人口の増加**が期待されます
◆**災害に強いまちづくり**に貢献します

京都府北部地域連携都市圏の強み

①観光庁に認定された「海の京都観光圏」として、年間1,000万人の観光客が訪れる**「広域観光の拠点」**
②多様な工業団地等が集積し、年間6,640億円規模の製造品出荷額を誇る**「ものづくり産業の拠点」**
③高度な知識や技能を有する人材を輩出する高等教育機関や高度専門医療が受けられる医療機関を有する**「都市機能の集積拠点」**
④全国でも類を見ない**「高い合計特殊出生率（域内平均1.82）」**（全国平均1.39）（厚生労働省：2008～2012）
⑤陸・海・空自衛隊基地、米陸軍通信所が集積する**「国防の拠点」**
⑥第八管区海上保安本部・海上保安学校が所在する**「海の安全の拠点」**
⑦火力発電所や原子力発電所が立地・隣接する**「関西経済圏のエネルギー拠点」**
⑧災害に強い京都舞鶴港を有し、南海トラフ地震等の**「大規模災害時におけるリダンダンシー機能」**を備える

「山陰新幹線京都府北部ルート」の誘致は、京都府北部5市2町の活性化につながります！

山陰新幹線の早期実現を目指して

山　陰　新　幹　線
SAN-IN SHINKANSEN
～地方と地方をつなぐ「地方創生回廊」の実現～

山陰新幹線の早期実現に向け、これから議論が加速するに当たり、進行する人口減少・少子高齢化社会を見据えた場合、この5年、10年の間に、整備計画化や京都府北部ルートの誘致を実現させる必要があります。

単独の市町村での行政運営が厳しい時代に「連携による持続可能なまちづくり」に取り組む「京都府北部地域連携都市圏」が、引き続き維持・発展していくため、日本海沿岸地域との連携をより深める中で、「山陰新幹線の早期実現」と「京都府北部ルート誘致」の実現を目指して取り組んでいきます。

1. 舞鶴西市街地における総合的な治水対策について

(1)伊佐津川・・・整備促進と大和橋の架け替え
(2)高　野　川・・・府市連携の総合的な治水対策の早期完成に向け、事業間連携事業により緊急的・集中的な対策をお願いします。

≪整備効果≫

◆舞鶴西市街地における浸水被害の解消を図り、住民の生命と財産を守る安全・安心な生活環境整備

- ➢ 中心市街地における家屋・商店街等の浸水解消
- ➢ 基幹道路の冠水解消（国道27号、国道175号）

浸水家屋内の状況

≪役割≫

◆京都府・舞鶴市の連携による総合的な治水対策等の実施

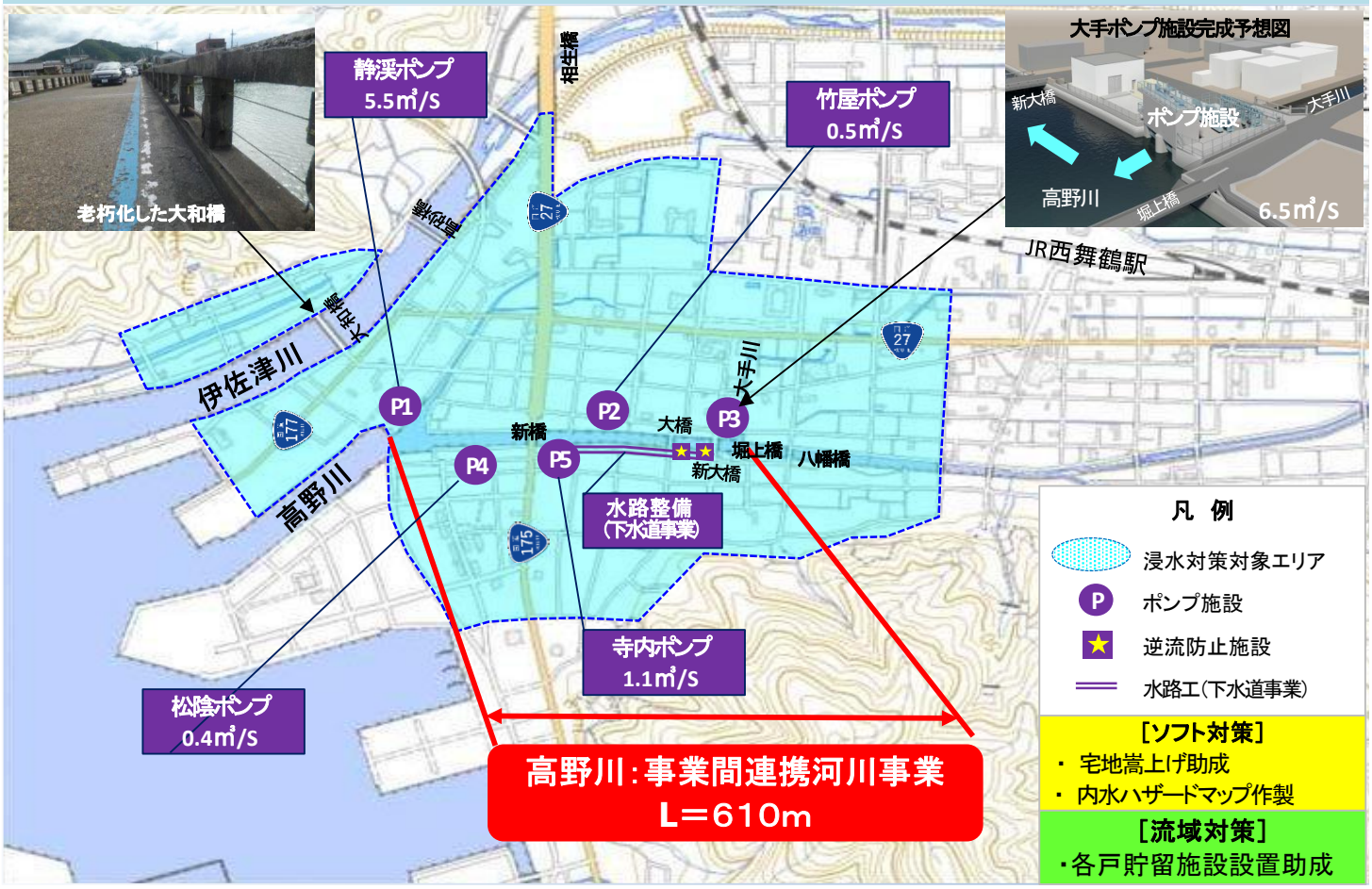
- ➢ 伊佐津川の整備による外水対策（京都府）
- ➢ 高野川の整備による外水対策(京都府)
- ➢ 雨水ポンプ等の公共下水道整備による内水対策（舞鶴市）

舞鶴市における主な浸水被害戸数(平成30年8月30日現在)

年　月　日	要員	東地区	**西地区**	加佐地区	総合計
昭和40年　9月10日	台風24号	934	**619**	352	1,905
〃　47年　9月16日	台風20号	1,792	**2,659**	470	4,921
〃　54年10月　1日	台風16号	416	**590**	2	1,008
〃　57年　8月　3日	台風10号	391	**513**	90	994
平成　2年　9月20日	台風19号	49	**187**	10	246
〃　10年　9月22日	台風 7号	804	**963**	34	1,801
〃　16年10月19日	台風23号	233	**1,429**	597	2,259
〃　25年　9月16日	台風18号	70	**500**	387	957
〃　29年10月22日	台風21号	379	**551**	57	987
〃　30年　7月　5日	7月豪雨	105	**822**	109	1,036

舞鶴西市街地における浸水対策が急務

舞鶴西市街地における総合的な治水対策　イメージ図



京都府・舞鶴市の連携により事業を着実に推進する

H30年7月豪雨時の状況

伊佐津川左岸復旧作業の様子
（魚屋地区）

商店街の浸水状況

高野川左岸：市街地浸水状況

高野川右岸：国道27号道路冠水状況

２．由良川の治水対策について

（１）輪中堤を含む築堤施工箇所における内水被害の軽減対策の支援

・顕在化した内水被害の対策への支援

・排水ポンプ車の前進配備

（２）近年の複数の大規模出水を踏まえた由良川水系河川整備計画の見直し

・由良川下流域（舞鶴市域）の河道掘削と土砂搬出による河川断面の拡大

【整備効果】

◆ 内水被害の解消（輪中堤完成の4地区の住家）

◎H29 台風21号　床上 7戸　床下5戸

◎H30.7豪雨　　床上14戸　床下12戸

（※参考　外水被害　H16 台風23号　床上108戸　床下45戸）

◆ 輪中堤整備に伴う出水時の道路通行環境の改善

◎市街地からの緊急車両や物資輸送の環境改善

◎沿川住民の孤立解消

◆ 輪中堤整備地区の農地保全（穀物等の生産性向上）

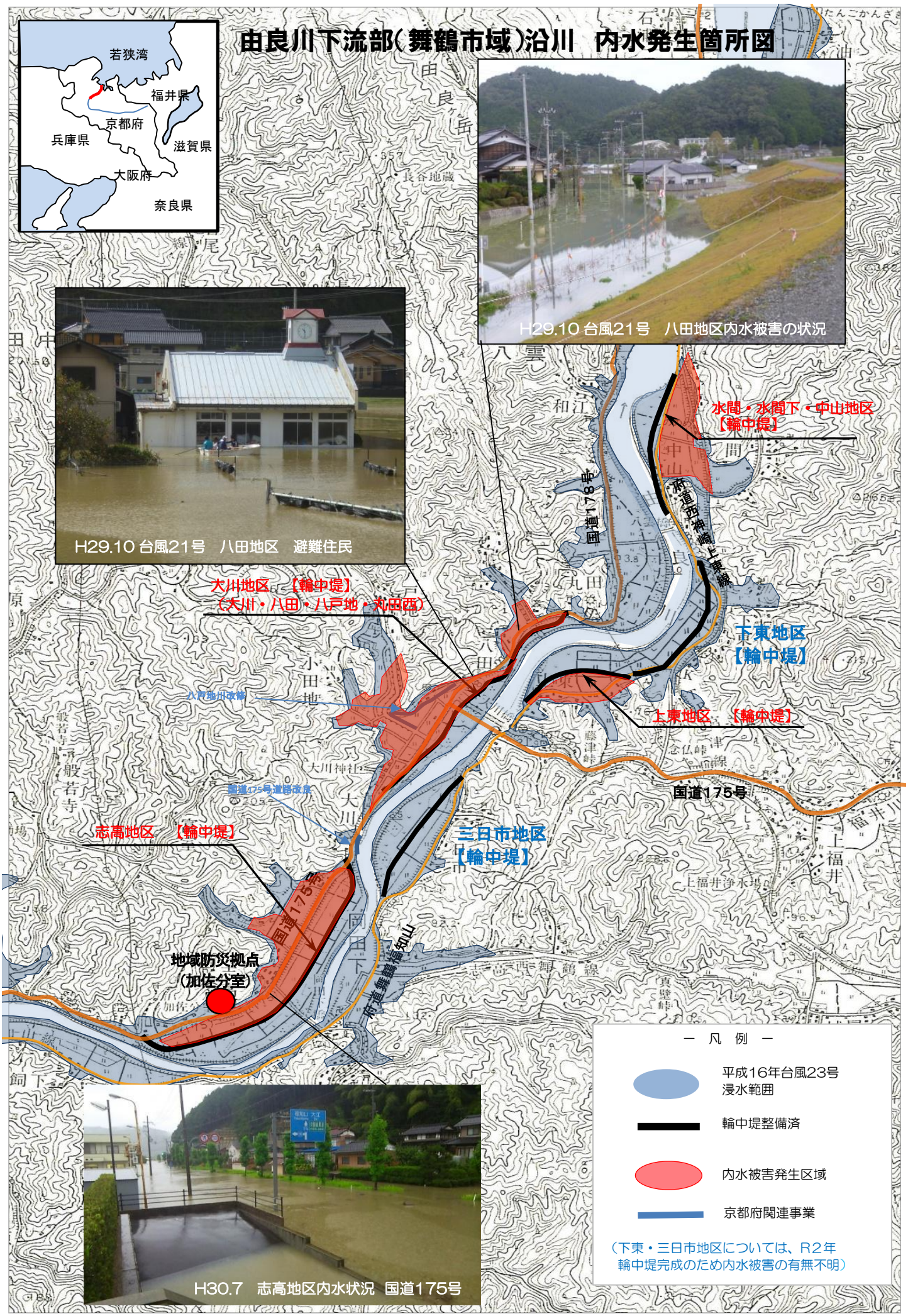
◎緊急治水対策の整備に伴う農地保全　2地区　約37ｈａ

（参考）緊急水防災対策完了に伴う農地保全　　5地区　約 93ｈａ

H30.7豪雨内水被害（志高地区）

H30.7被災水位GL+1.9m（志高地区）

由良川下流部（舞鶴市域）沿川　内水発生箇所図

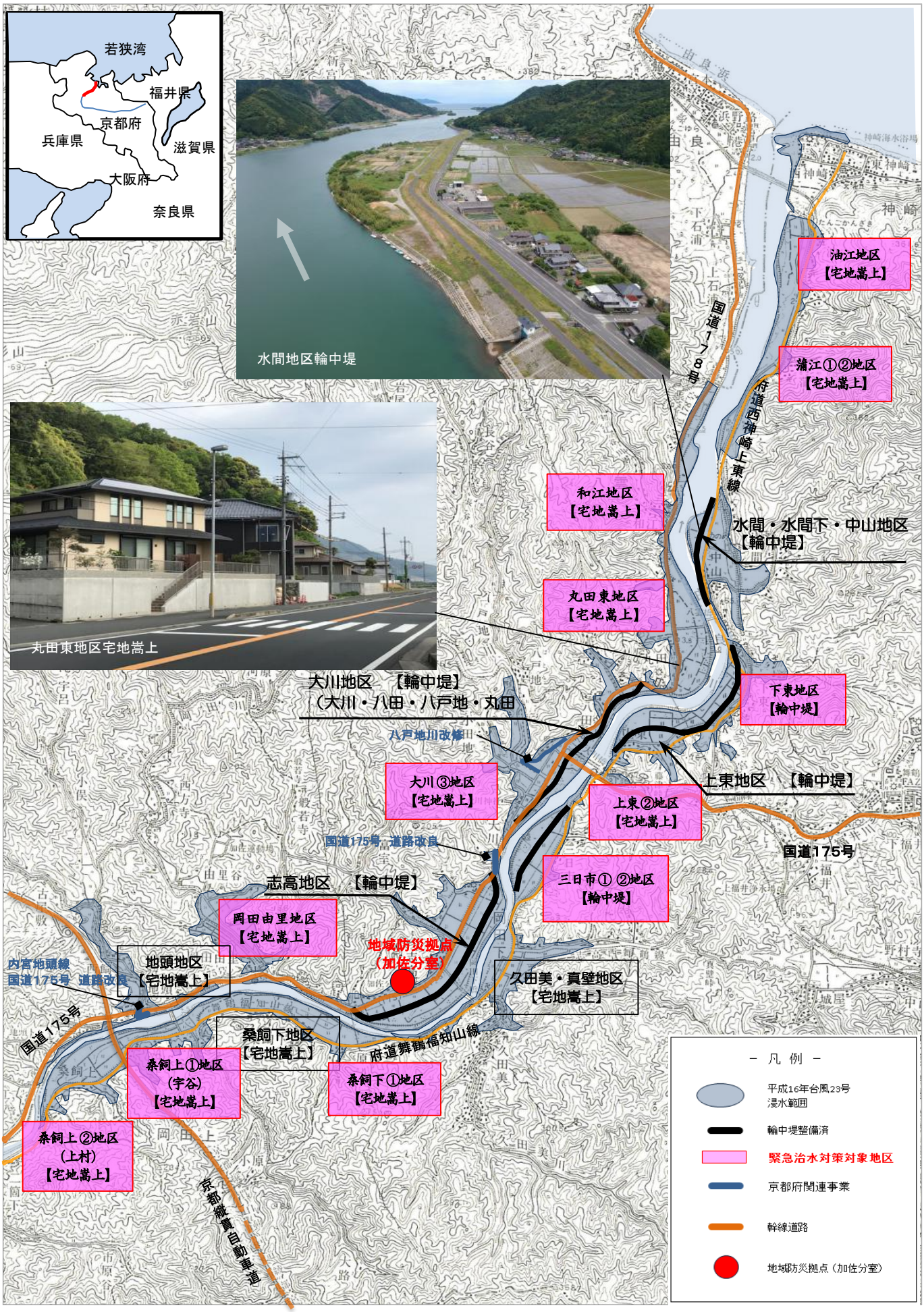


由良川災害の歴史（災害救助法適用災害）		
発生年月日	災害の原　因	災害の概要
昭和28年 9月24日～25日	台風13号	雨量471.6㎜ 市内全域壊滅的な被害
昭和34年 9月26日	台風15号	（伊勢湾台風） 総雨量285.9㎜,戦後2番目の水害
昭和36年10月27日～28日	台風26号	総雨量218㎜ 由良川他、市内各河川の氾濫により多大の被害
昭和40年 9月14日～17日	台風24号	総雨量461㎜、最大瞬間風速33.1m/s 河川の増水による浸水被害及び農作物に大きな被害
昭和47年 9月16日～17日	台風20号	総雨量253.5㎜、最大瞬間風速35.8m/s 河川の増水により農作物・土木関係に被害
平成16年10月20日～21日	台風23号	総雨量326㎜、最大瞬間風速51.9m/s、 大川橋最高水位8.1m 市内全域、特に加佐全域で壊滅的な被害 死者6名、被害総額78億6千万円
平成25年 9月15日～16日	台風18号	総雨量305㎜、最大瞬間風速29.5m/s、大川橋最高水位7.61m 全壊・半壊・床上浸水家屋等が多数発生 （被災者生活再建支援法適用）
平成29年10月21日～23日	台風21号	総雨量約353㎜、最大瞬間風速39.4m/ｓ、大川橋最高水位7.03m 床上・床下浸水や一部破損、農作物被害が多数発生 （被災者生活再建支援法適用）
平成30年 7月 5日～ 8日	平成30年7月豪雨	総雨量約492㎜、大川橋最高水位9.90m 死者1名、床上・床下浸水、一部破損、農作物被害が多数発生

【災害危険区域】

H18.8.1指定　水間・水間下・中山地区
H23.9.1指定　志高地区、上東地区の一部
H24.4.2指定　地頭地区、久田美・真壁地区
大川地区（大川の一部・八戸地・八田）
H25.12.25指定　桑飼下地区の一部
H26.9.1指定　油江地区、蒲江地区、和江地区、丸田東地区、
上東-2地区、大川-3地区、桑飼下-2地区、
岡田由里地区、宇谷地区、上村地区
H27.4.1指定　下東、三日市

由良川下流部（舞鶴市域）沿川図　輪中堤、嵩上げ



舞鶴市
MAIZURU-CITY