

住民のいのちと暮らしを守る流域治水の推進



- ▶ 激甚化・頻発化する水災害・土砂災害に対して、住民のいのちと暮らしを守るため、ハード・ソフトの両面から流域治水施策を推進する

1. 提案・要望内容

【提案・要望先】総務省、財務省、国土交通省

(1) 事前防災対策の計画的な実施

- 国土強靱化のための治水砂防予算の確保
- 緊急自然災害防止対策事業債および緊急浚渫推進事業債の期間延長（地方債制度）

(2) 淀川流域全体の安全度向上に向けた治水対策の推進

- 治水対策（大戸川ダム建設・瀬田川（鹿跳溪谷）改修）などの推進
- 琵琶湖周辺の浸水被害軽減のため、瀬田川洗堰操作規則の見直し検討
- 地方整備局等の体制の充実・強化

(3) ダム水源地域の地域整備の推進

- 丹生ダム中止に伴う継続的な支援および水源地域振興に向けた責任ある関与
- 大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

(4) 土砂災害防止法に基づく基礎調査への支援拡大

- 継続的に実施することが必要な基礎調査に対する財政支援の拡大

2. 提案・要望の理由

(1) 事前防災対策の計画的な実施

- 国土強靱化については、5か年加速化対策後も中長期的かつ明確な見通しの下、継続的・安定的に国土強靱化を推進できるよう、「国土強靱化実施中期計画」を令和6年度内に策定することが必要。
- 国の補助に加え、県単独事業費による治水事業の拡大も図るため緊急自然災害防止対策事業債の期間延長が必要。
- 激甚化・頻発化する豪雨により、土砂や樹木等の流出も多く、今後も継続的な浚渫・伐木等の対策が必要なことから緊急浚渫推進事業債の期間延長が必要。

(2) 淀川流域全体の安全度向上に向けた治水対策の推進

- 琵琶湖周辺の浸水被害を軽減・回避するため、環境や景観の保全等に配慮しながら、大戸川ダム建設、瀬田川（鹿跳溪谷）などの事業推進が必要。
- 洪水により上昇した琵琶湖の水位を速やかに低減させるため、放流能力を最大限活用した瀬田川洗堰操作規則の見直し検討が必要。
- 激甚化・頻発化する自然災害に即応するため、TEC-FORCE 等を含む地方整備局等の体制の充実・強化や災害対応に必要な資機材の更なる確保が必要。

(3) ダム水源地域の地域整備の推進

- 丹生ダム中止に伴う追加的事業を令和8年度までに完了させるため、災害復旧工事と併せた効率的な施工に向け、継続的な支援が必要。また、余呉地域振興への予算・体制など責任ある関与も必要。
- 大戸川ダム水源地域整備の推進に向けた関係者調整に対する支援が必要。

(4) 土砂災害防止法に基づく基礎調査への支援拡大

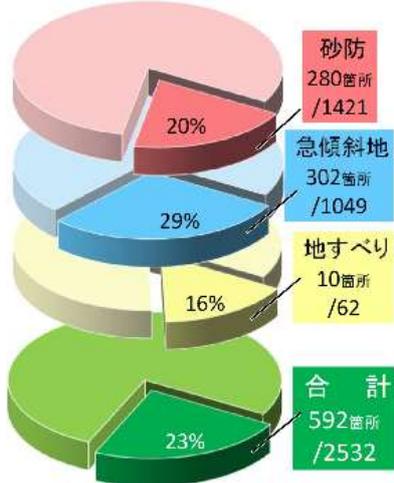
- 概ね5年に一度の実施が必要な基礎調査について、継続的な事業費確保が課題であり、地方財政措置や補助率の嵩上げ等の更なる財政支援が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 事前防災対策の計画的な実施

○国土強靱化のための治水砂防予算の確保

- ・ 10年に1度の降雨により市街地が氾濫する河川や天井川が多数存在
- ・ 砂防等施設の整備は未だ対象箇所¹の1/4程度



砂防等施設の整備状況 (R5年度末)

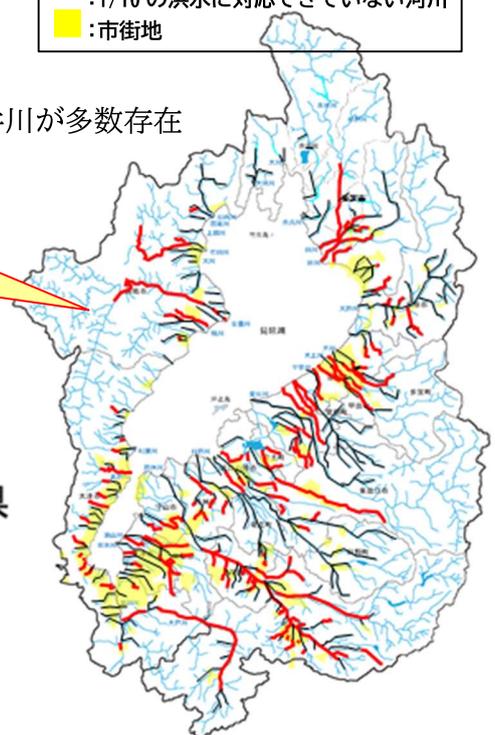
10年に1度の降雨により市街地に氾濫がおよぶ河川が120河川存在。

天井川が全国最多の81河川。



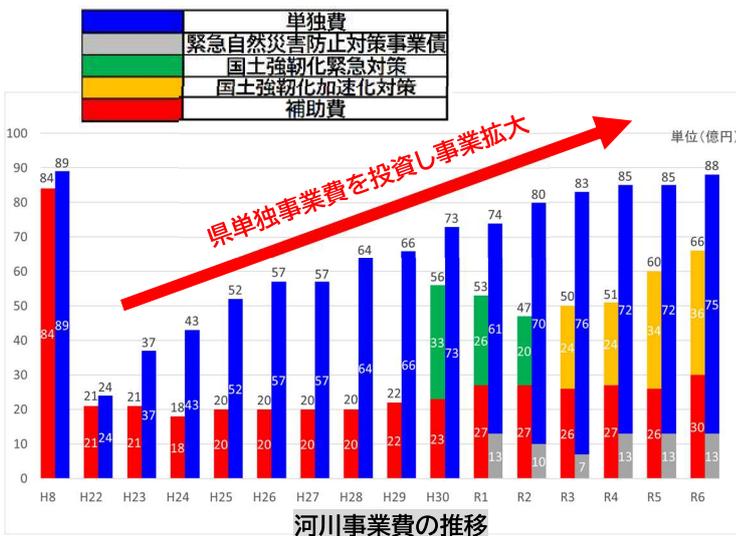
天井川の数 (都道府県別)

— : 1/10の洪水に対応できている河川
 — : 1/10の洪水に対応できていない河川
 ■ : 市街地



河川の整備状況

- ・ 県においても単独事業費を大幅に増やし、滋賀県河川整備5か年プランに基づき計画的に治水事業の拡大を図っているところ
- ・ 砂防事業は、避難場所や重要交通網等の保全に重点化を図り、計画的に実施
- ・ 住民のいのちと暮らしを守るため、残る期間の確実な予算措置、加速化対策後も必要な予算・財源の継続的・安定的な措置が必要



県単独事業費を投資し事業拡大



溝谷川砂防堰堤(長浜市)

○緊急自然災害防止対策事業債の期間延長(地方債制度)

- ・ 防災・減災、国土強靱化対策などの国の補助に加え、県単独事業費による治水事業の拡大も図るため緊急自然災害防止対策事業債(令和7年度まで)の期間延長が必要

担当：土木交通部流域政策局
 河川・港湾室
 TEL 077-528-4157
 砂防室
 TEL 077-528-4193

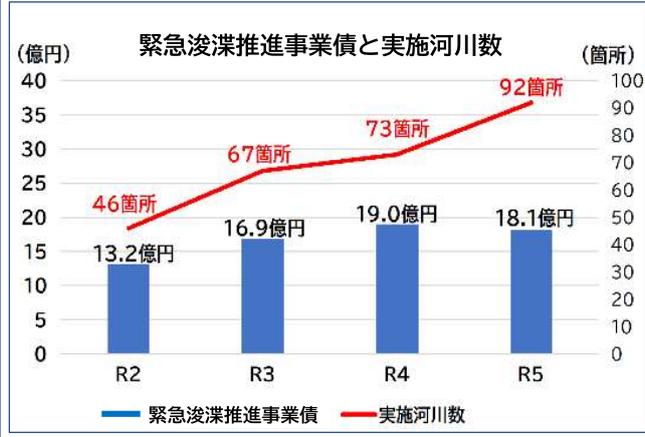
(本県の取組状況と課題)

○緊急浚渫推進事業債の期間延長(地方債制度)

- ・緊急浚渫推進事業債を活用し、計画的に浚渫や樹木等の伐採を進めたことで、ピーク水位が抑制される等、治水安全度が目に見えて向上し、地域から感謝の声をいただいている
- ・対策が必要な箇所は年々増加しており、計画的に浚渫や伐木等の維持管理を行うためにも、緊急浚渫推進事業債（令和6年度まで）の期間延長が必要

【本県の取組状況】

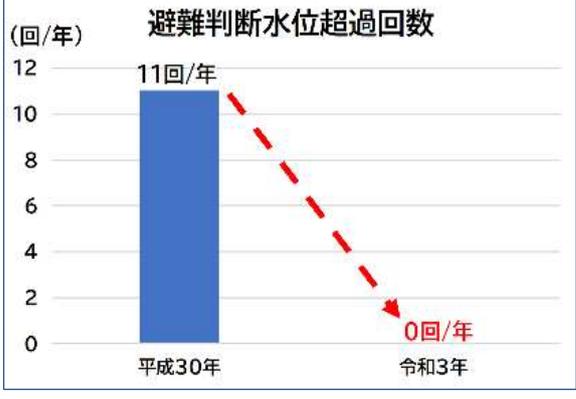
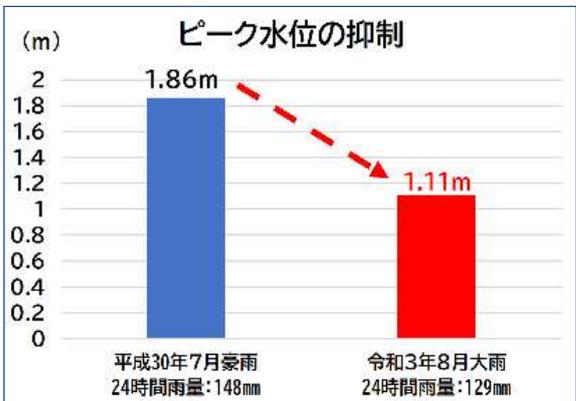
度重なる大雨⇒必要箇所、予算とも増加



【緊急浚渫推進事業債による事業効果】

天野川(米原市)における浚渫実施前後の比較

- ・同程度の豪雨におけるピーク水位の抑制 (1.86→1.11m)
- ・年間の避難判断水位の超過回数の低減 (11→0回/年)



柳川(大津市)



R3.8 豪雨により埋そく

後谷川砂防堰堤(長浜市)



R4.8 大雨により土石流発生
捕捉した約1,500m³の土砂、流木を除去

百瀬川(高島市)



維持管理計画に基づき、
順次堆積土砂を撤去

担当：土木交通部 流域政策局
河川・港湾室
TEL 077-528-4157
砂防室
TEL 077-528-4193

(本県の取組状況と課題)

(2) 淀川流域全体の安全度向上に向けた治水対策の推進

- 治水対策（大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳溪谷)改修)の推進
- 琵琶湖周辺の浸水被害軽減のため瀬田川洗堰操作規則の見直し検討
- 社会経済的被害が甚大となる河川での直轄による事業推進

現状

琵琶湖沿岸では、洪水時の水位上昇により宅地や農地の浸水被害が発生

平成 30 年 西日本豪雨：最高水位：BSL+77cm



対策

後期放流対策の2事業（天ヶ瀬ダム、宇治川）および瀬田川(関津地区)改修が完成し、事業効果の更なる発現に向け、大戸川ダム本体工事と瀬田川(鹿跳溪谷)改修の早期着手が必要

宇治川(塔の島)改修
(平成 30 年度完了)

天ヶ瀬ダム再開発
(令和 4 年度完了)



瀬田川(関津地区)改修
(令和 3 年度完了)

瀬田川(鹿跳溪谷)改修



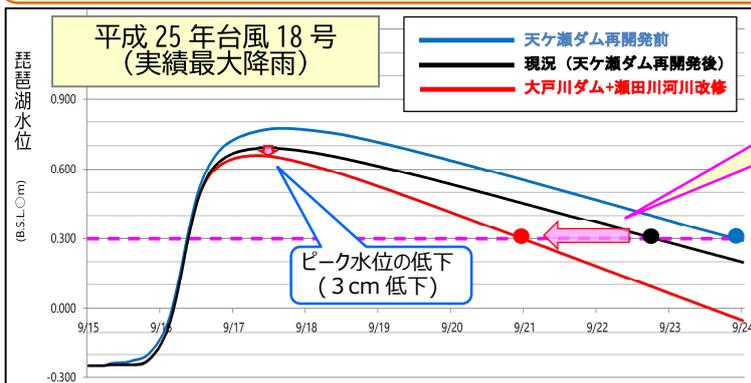
瀬田川(鹿跳溪谷)改修
自然景観の保全や関係者の意見についても十分配慮した上で、改修工事の早期着手を！

- ・環境影響をできる限り回避・低減するための環境調査等を実施の上、本体工事の早期着手を！
- ・付替県道大津信楽線との高低差解消のため県道栗東信楽線の早期着手を！



予想される効果

大戸川ダムの建設や瀬田川の改修、瀬田川洗堰操作規則の見直しにより、琵琶湖の水位をより速やかに低下させ、湖岸部の浸水被害を軽減！



43 時間短縮
(琵琶湖水位 0.3m 以上で浸水)

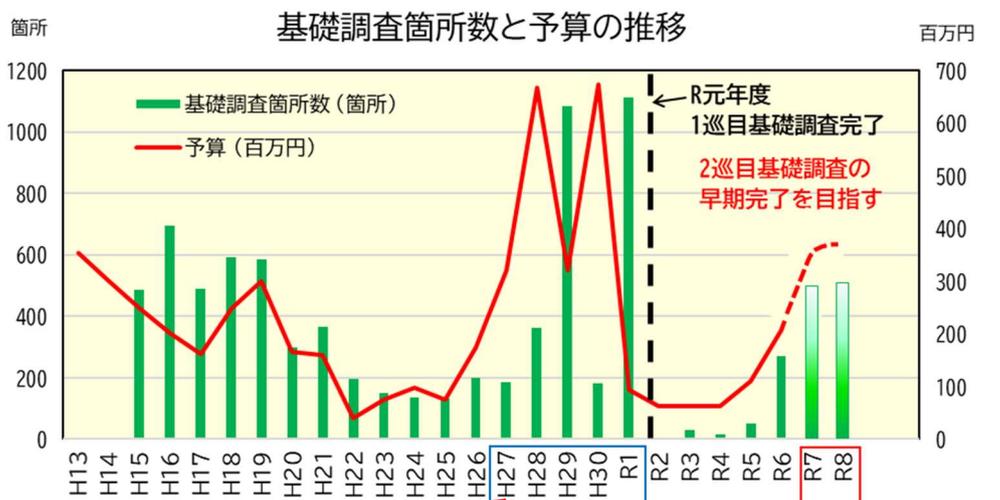
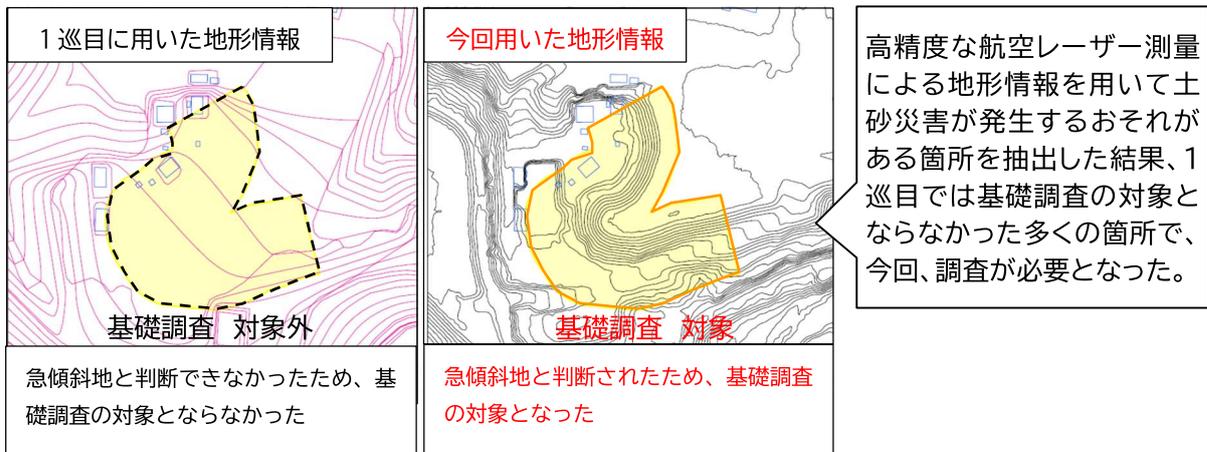
担当：土木交通部 流域政策局
広域河川政策室
TEL 077-528-4274
水源地域対策室
TEL 077-528-4171

(本県の取組状況と課題)

(4) 土砂災害防止法による基礎調査への支援拡大

○継続的に実施することが必要な基礎調査事業に対する財政支援の拡大

- ・土砂災害防止法により概ね5年に一度、基礎調査の実施が必要
- ・今回の調査では、変更された指針に基づき高精度な地形情報等を用いて土砂災害が発生するおそれがある箇所を抽出するものとされていることから、基礎調査の必要箇所が大幅に増加し、継続的な予算確保が課題
- ・新たに抽出した箇所の基礎調査を早期に進めるために、地方財政措置や補助率の嵩上げ等の更なる財政的支援が必要



平成 27 年度～令和元年度の5年間は、交付税が加算

地方財政措置や補助率の嵩上げが必要

「流域政策局」に「砂防課」を編入！（令和6年度）

河川事業を所管する流域政策局に砂防課を編入し、河川と砂防が一体となって流域治水「砂防」を推進していく

担当：土木交通部
流域政策局 砂防室
TEL 077-528-4192

滋賀の魅力を向上させるまちづくりへの支援

- ▶ 自然と都市が調和した滋賀の魅力を向上を図るため、コロナ禍で価値が再認識された公園の充実、および安全・安心に暮らせるまちづくりの実現を目指す。

1. 提案・要望内容

【提案・要望先】財務省、国土交通省

(1) 滋賀の魅力を向上させる都市計画事業の推進

- 防災公園や街路整備を確実に推進するための支援

(2) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

- 災害が激甚化・頻発化しており、公園の安全性を高める必要があるため、暴風対策を事業対象に追加

(3) まちづくり DX の更なる推進に向けた支援拡充

- 暮らしをより健康的で豊かにし、地域社会の持続的発展につながる新たな価値の創造に向けたデジタル基盤づくりへの支援拡充

2. 提案・要望の理由

(1) 滋賀の魅力を向上させる都市計画事業の推進

- 安全で魅力あるまちづくりの施策を推進するため、国土強靱化については国土強靱化実施中期計画を令和6年度内に策定することが必要。
- 広域拠点となる防災公園や都市の骨格を形成する街路事業の予算確保が必要。

(2) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

大雨や暴風等の災害が激甚化・頻発化するとともに植栽木の老朽化が進行。

- 大雨や暴風等の災害が激甚化・頻発化するとともに植栽木の老朽化が進行。
- 倒れやすい老朽木の更新等の暴風対策を都市公園安全・安心対策事業のメニューへ追加することが必要。

(3) まちづくり DX の更なる推進に向けた支援拡充

- 従来のまちづくりの仕組みそのものを変革し、「豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のまちづくり」の実現に向け、まちづくり DX のデジタルインフラとしての役割を担う3D都市モデルを活用した Project PLATEAU (プラト一) を推進することが必要。
- 一方で、厳しい財政状況の中、より一層の取り組みの推進を図るため、予算に対する継続的な支援および自治体規模に応じた補助金の増額が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 滋賀の魅力を向上させる都市計画事業の推進

令和7年国スポ・障スポ大会の主会場や周辺施設については、国の強力な支援により大会開催の目途が着いたが、引き続き滋賀の**魅力向上に資する都市計画事業の推進**が必要。

【広域防災拠点となる都市公園】



【都市の骨格を形成する街路】



防災公園や街路整備を確実に推進するための予算確保を！

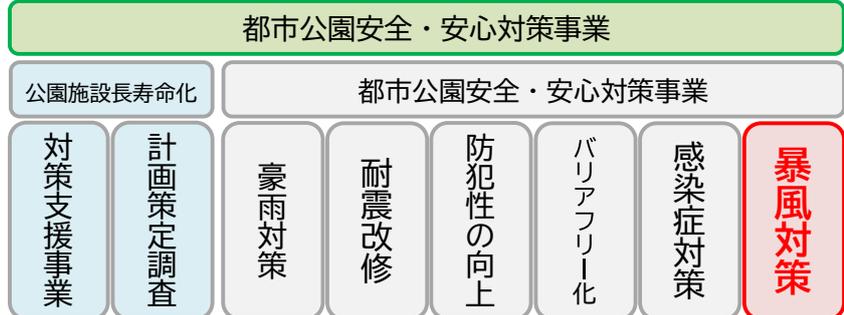
(2) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

暴風等により老朽木が園路や隣接道路へ倒れるなど、**災害に対して脆弱な状況**

暴風対策として、老朽木の更新等を実施する事業メニューの**追加**を！



台風による倒木
(暴風対策)



事業メニューの追加

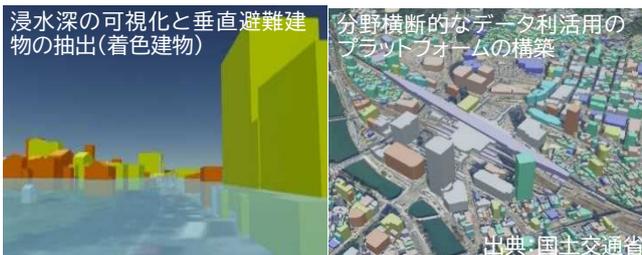
(3) まちづくり DX の更なる推進に向けた支援拡充

■ 3D都市モデルを構築するデータ



3D都市モデル

■ 3D都市モデルの活用事例



⇒ **多様な主体の発意によるまちづくりを促進**

都市計画基本図の更新だけでも**予算的な負担**が大きい。3D都市モデルの整備まで**予算の捻出が難しく断念せざるを得ない**(市町職員の声)

整備する必要性は感じているが、今後更新する際の**費用負担が継続的に発生**することが懸念となっている(市町職員の声)

まちづくりにおけるデジタル基盤の整備・活用の推進のため、継続的な支援および自治体規模に応じた補助金の増額を！

担当：土木交通部 都市計画課 都市計画係
TEL：077-528-4182

“THEシガパーク” 推進への支援

- 公園の種別や所管を越え、部局横断的に連携した取組を推進
- 公園の魅力を再発見し、向上させるための公園再整備を推進

【提案・要望先】内閣府、財務省、国土交通省、環境省

1. 提案・要望内容

県全体が一つの大きな公園となるような取組への支援

- 公園の種別・所管にかかわらず、公園の魅力を連携して一体的に向上させる取組を支援する包括的な交付金制度の創設
- 都市公園湖岸緑地・自然公園園地等における、琵琶湖岸の公園のポテンシャルを活かし魅力と価値を向上させる「社会資本整備総合交付金」・「自然環境整備交付金」等による再整備への支援

2. 提案・要望の理由

(1) 県全体が一つの大きな公園となるような取組への支援

- 滋賀県では、都市公園、自然公園、歴史公園などの公園の種別や所管を超え、部局横断的に連携し、県全体が一つの大きな公園となるよう、すべての人の憩い・交流・体験の場となり、子どもたちが美しい自然の中で遊び、学ぶことができる場となる「水と緑と人につながる“THEシガパーク”」を目指し、全庁をあげて公園の魅力向上に取り組んでいる。
- アフターコロナにおける国民の生活環境が激変する中、公園の健康維持・増進などに寄与する役割から、法や所管の枠組みを越えた、公園の魅力向上を省庁連携して支援する交付金制度が求められる。
- また、湖岸緑地等、琵琶湖岸に位置する公園は高い価値と魅力があり、行楽やピワイチ人気による県内外からの利用者の増加に対応し、ポテンシャルを最大限引き出して魅力を高めるための再整備に対する重点的な支援が引き続き必要。
- さらに、“THEシガパーク”を構成する公園の魅力を高め発信するとともに、広く県民・民間事業者等からの協力を得る機運醸成となる各種ソフト事業や、効率的な管理や利便性向上に資する通信環境の改善のための支援が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 県全体が一つの大きな公園となるような取組への支援



■滋賀県では、令和5年度より、高い価値と魅力をもつ本県の公園を活かし、県全体が一つの大きな公園であるかのような取組“THE シガパーク”をスタート。

■すべての人の憩い・交流・体験の場となり、子どもたちが美しい自然の中で遊び、学ぶことができる場となる「水と緑と人でつながる“THE シガパーク”」を目指す。

“THE シガパーク”

2030年の目指す姿

「滋賀県全体が一つの大きな公園であるかのように水・緑・人でつながっており、県民をはじめとした滋賀県に生きるすべての生き物の暮らしと心を豊かにしている。」



滋賀の公園 位置図

びわ湖子どもの国
(子ども若者部)

彦根総合スポーツ公園
(文化スポーツ部)

近江風土記の丘
(文化スポーツ部)

自然公園岡山園地
(琵琶湖環境部)

希望が丘文化公園
(文化スポーツ部)

都市公園湖岸緑地・志那地区
(土木交通部)

矢橋帰帆島公園
(琵琶湖環境部)

陶芸の森
(商工観光労働部)

近江富士花緑公園
(琵琶湖環境部)

県土に占める自然公園の割合

全国1位

県土の37.3%が自然公園

琵琶湖岸に位置する都市公園と自然公園では、所管省庁や交付金制度が異なるが、駐車場やトイレにおいて、多様な利用者が快適に使用できるよう、一体的に整備を進めていく必要がある。

滋賀県では、都市公園や自然公園などの公園の種別や所管を超え、部局横断的に連携した取組“THE シガパーク”により、全庁をあげて公園の魅力向上に取り組んでいる。

「社会資本整備総合交付金」(都市公園)、「自然環境整備交付金」(自然公園)等による支援を！

公園の種別・所管にかかわらず、公園の魅力を連携して一体的に向上させる取組を支援する包括的な交付金制度の創設を！

担当:土木交通部 都市計画課 公園魅力向上推進室
TEL:077-528-4281

空き家対策や都市計画と連動した省エネ住宅の推進

- 空き家の発生予防を図るとともに、長期的に使用される住宅立地を推進し、低密度化が進行している都市構造から持続可能な「拠点連携型都市構造」への転換を図る

【提案・要望先】財務省、経済産業省、国土交通省、環境省

1. 提案・要望内容

空き家の発生予防および「拠点連携型都市構造」の実現に資する支援制度の見直し

- ZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）等の新築に対する住宅補助制度において、老朽住宅の建替を促進するためのインセンティブの付与
- 同制度において、居住誘導区域や駅周辺など拠点となる区域への誘導を図るためのインセンティブの付与

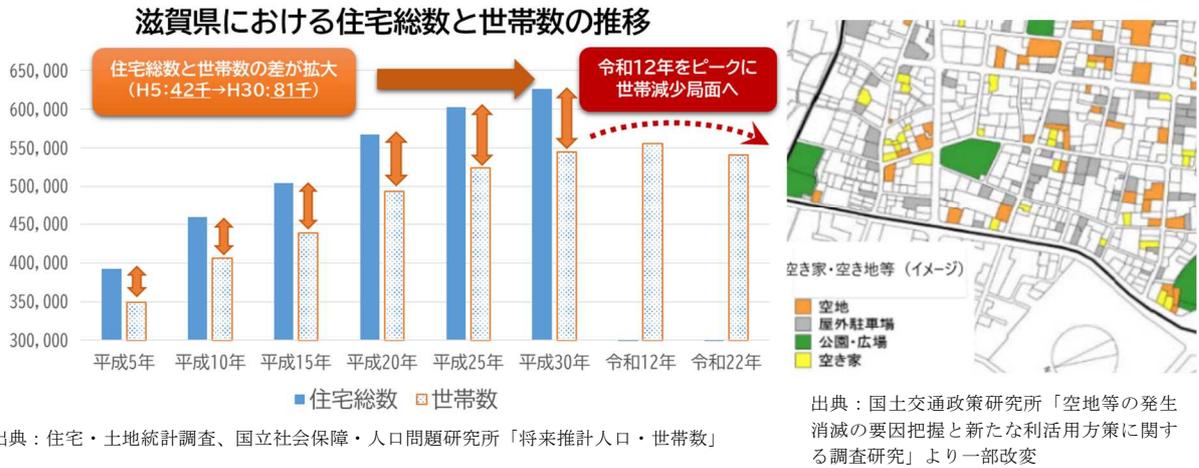
2. 提案・要望の理由

- 県全域における空き家の発生予防の観点から、老朽住宅の建替を促進し、住宅総量の増加を抑制することが重要となっている。
- また、当県では、様々なサービス機能が集積した多様な拠点へ居住の誘導を図り、それらを公共交通サービスで結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指しているところであり、この取組は国のコンパクト・プラス・ネットワークの考え方とも整合するもの。
- 老朽化した空き家の発生を予防するため、耐震性・省エネ性能が高い住宅への建替を促進する支援が必要であり、国のZEH等の新築に対する補助制度等において、旧耐震基準住宅を除却してZEH等に建て替える場合の補助上限額の引上げ等のインセンティブの付与が必要。
- 加えて、拠点となる区域（駅周辺等）に質の高い住宅を誘導・集積するためには、国の補助制度等においても、従前の性能要件に加えて、まちづくりとの整合の観点から、補助上限額の引上げや転居費用の補助等、居住誘導区域や駅周辺等の立地要件に着目したインセンティブの付与が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 住宅総数および世帯数の状況

- 世帯数の増加以上に住宅総数が増加している中、令和12年には世帯減少局面へ転換するため、住宅過多が一層進行する見通し



⇒ **空き家の発生予防に向け、老朽住宅の建替促進が必要**

滋賀県における賃貸・売却等の予定のない空き家数：38,300戸

出典：平成30年住宅・土地統計調査

(2) 低密度拡散型から持続可能で質の高い都市構造への転換

- 人口減少社会の中で 市街地の拡大や低密度化が進行

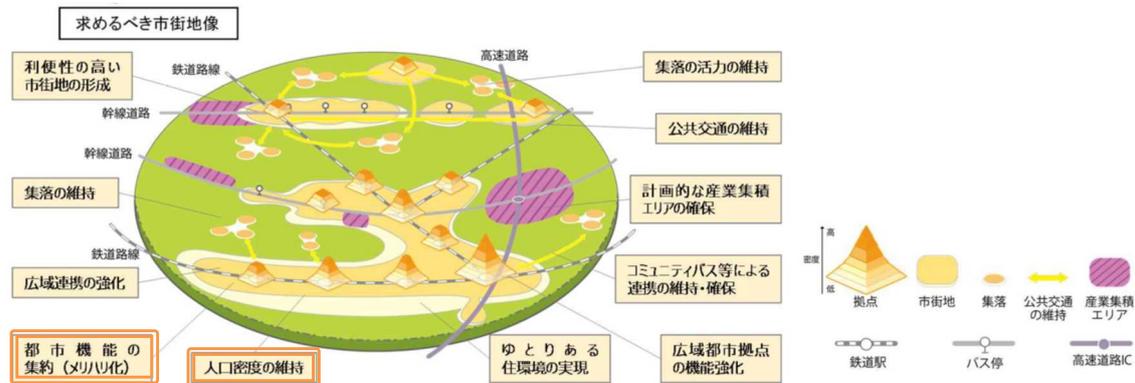


田園地帯の幹線道路周辺における 宅地開発を伴う新築住宅着工



既成市街地や農村集落等において 残存する空き家

- 様々なサービス機能が集積した 多様な拠点へ居住の誘導を図り、それらを公共交通サービスで結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指す【滋賀県都市計画基本方針(令和3年度策定)】



⇒ **居住を誘導する区域にZEHなどの質の高い住宅ストックを集積させ、長期にわたって既存住宅として流通させていく住宅政策が必要**

担当：土木交通部 住宅課 企画係 ・ 都市計画課 都市計画係
TEL 077-528-4235・4182

近江鉄道および信楽高原鐵道に対する総合的支援



- 公有民営方式の両鉄道の安全かつ安定的な運行確保と、地域鉄道再構築の全国のリーディングモデルを目指す。

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 近江鉄道線および信楽高原鐵道線の施設設備整備事業への支援

- 両線への社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の重点配分
- 地域公共交通への国庫補助対象経費の拡大（修繕費等）

(2) 両線の利便性向上策に対する支援

- 交通系ICカードシステム「ICOCA」導入等に対する重点的支援

2. 提案・要望の理由

(1) 近江鉄道線および信楽高原鐵道線の施設設備整備事業等への支援

- 近江鉄道線は開業後 126 年が経過しており、施設・設備の老朽化にともない、今後更新・修繕費用の更なる増大が見込まれること。また、利便性やサービス向上のため、新たな設備投資が必要。
- 沿線5市5町は施設設備整備費だけでなく第三種鉄道事業者の運営経費（人件費、税負担等）にも多額の財政負担が見込まれ、将来にわたり持続的、安定的に鉄道事業を運営していくために、より一層の負担軽減が必要。
- 信楽高原鐵道線は令和5年度に新たな鉄道事業再構築実施計画が認定されたところであり、これに基づき安全かつ安定的で利便性の高い運行ができるよう、重点的な支援が必要。

(2) 両線の利便性向上策に対する支援

- 近江鉄道線が「公有民営」となった効果を住民や利用者にも実感してもらい、満足度の向上、ひいては利用者増加を図るため、利便性の向上が必要不可欠。
- 交通系ICカードシステムは住民や利用者等から導入要望が多い。
- JRとの連携強化による新たなサービスの展開、ポイント付与のしくみを活用した運賃割引や地元商業施設等との連携、利用データ活用によるきめ細かなサービスの提供など新たな取組が可能。
- 令和7年(2025年)9月～10月に本県で開催される「国スポ・障スポ2025」の参加者・観覧者等の鉄道利用促進や、乗換時間短縮等による輸送力の向上。

(本県の取組状況と課題)

(1) 近江鉄道線および信楽高原鐵道線の施設設備整備

○ 社会資本整備総合交付金を最大限活用し、自治体の財政負担をできる限り軽減しながら、持続可能な形で安全・安心な運行確保と利便性の高い鉄道施設等の整備が必要。

○ 近江鉄道線の公有民営化後、沿線自治体は物価上昇による資材費高騰による施設整備費の負担増加に加えて、(一社)近江鉄道線管理機構の運営経費も負担することとなり、持続的、安定的に鉄道事業を運営するためには多面的な支援が必要。



(2) [近江鉄道線] 交通系ICカードシステム「ICOCA」導入経費

(一社)近江鉄道線機構が導入費用等を負担し鉄道設備としてICOCAシステムを保有・管理することは困難であるため、近江鉄道株式会社が国庫補助制度を最大限活用し初期費用を軽減し導入することが必要。

【導入費用】 約5億6千万円

【運用費用】 システム使用料 15百万円/年、減価償却費 31~47百万円/年



担当：土木交通部県東部地域公共交通支援室
TEL 077-528-3685



鉄道ネットワークの維持・改善と鉄道駅の バリアフリー化の推進

- 本県の鉄道ネットワークの維持・改善および県北部地域の振興に向けた北陸新幹線開業効果の最大化を図るとともに、鉄道駅のバリアフリー化整備による利用者の利便性向上を目指す。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 北陸新幹線敦賀・新大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

- これまで経営分離された「並行在来線」には、整備新幹線の通らない県や大都市近郊区間の在来線はない

(2) 北陸新幹線「敦賀」開業後における県北部地域と北陸圏・中京圏・京阪神圏とのアクセス向上および湖西線の利便性向上

- 北陸・中京間の結節点である米原駅発着の新幹線の増便、敦賀・米原間のリレー快速の運行開始などにより、アクセスの向上を図ること
- 湖西線を運行する特急電車の停車駅や停車本数を増加することにより、利便性向上を図ること

(3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

- 「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に「高架等の高所に設置された鉄軌道駅」を追加すること

2. 提案・要望の理由

(1) 北陸新幹線敦賀・新大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

- これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県で「並行在来線」の事例はない。
- 大都市近郊区間の在来線が「並行在来線」として経営分離された事例はない。

(2) 北陸新幹線「敦賀」開業後における県北部地域と北陸圏・中京圏・京阪神圏とのアクセス向上および湖西線の利便性向上

- 北陸新幹線の敦賀開業の効果を広域に発現させ、3圏域の経済発展につなげるとともに、人口減少や高齢化に伴う課題を抱える県北部地域の振興に資するため、県北部地域と3圏域とのアクセスの向上が必要。
- 開業効果を最大化するため、湖西線の利便性を向上し、敦賀から近く観光資源も豊富な沿線地域への誘客を図ることが必要。

(3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

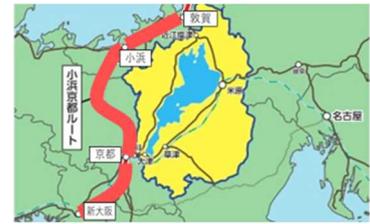
- JR湖西線ではすべての駅が高架に設置されているにもかかわらず、利用者数の基準を満たさない等により、19駅中7駅がバリアフリー未対応。更なる高齢化等に対応するためには、利用者数にもかかわらず、エレベーター等の設置を積極的に推進することが必要。

(本県の取組状況と課題)

(1)北陸新幹線敦賀・新大阪間の整備に伴う「並行在来線」が存在しないことの確認

[同趣旨の要望等]

- 関西広域連合「北陸新幹線（敦賀・大阪間）の早期開業に関する要望書」（R5.11）
- 第112回近畿ブロック知事会「国土強靱化及び地方創生・生産性向上に資する高速交通インフラ整備の推進に関する提言」（R5.7）



※ これまでの整備新幹線で、新幹線の通らない県で「並行在来線」の事例はない。

(2)北陸新幹線「敦賀」開業後における県北部地域と北陸圏・中京圏・京阪神圏とのアクセス向上および湖西線の利便性向上

[敦賀開業時の課題]

- ① 北陸新幹線の金沢 - 敦賀間の運行本数は40往復/日に対し、敦賀～米原間は特急「しらさぎ」と在来線で計23往復/日であり、輸送力に差異が発生。その先の米原～名古屋間においても、さらなる利便性の向上が必要。
- ② 湖西線を運行する特急「サンダーバード」の停車駅は堅田駅および近江今津駅の2駅のみであり、停車本数は7本/日であることから、利便性が低い状況。

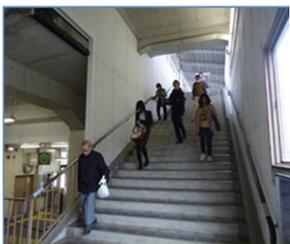


[対策案]

- ① 北陸～県北部地域～中京間のアクセス向上
 - ・特急「しらさぎ」を補完する「リレー快速」等の運行
 - ・東海道新幹線「米原駅」停車本数の時間あたり1本増（2本/時⇒3本/時）
- ② 湖西線の利便性向上
 - ・特急「サンダーバード」の停車駅（おごと温泉駅等）および停車本数の増加

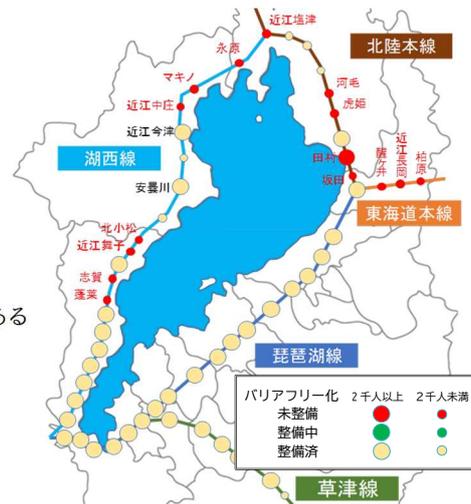
(3) 鉄道駅のバリアフリー化の更なる推進

- 本県では、これまでから「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき鉄軌道駅のバリアフリー化を推進しており、県内JR駅は利用者数3,000人以上では全駅が整備済、2,000人以上3,000人未満では3駅中2駅が整備済み。（R4年度乗降者数）
- 一方で、JR湖西線では利用者数の基準を満たさない等により、高架駅にもかかわらずバリアフリー未対応駅が存在。



※ JR湖西線は全線が高架であり、ホームまで建物3階半に相当する長い階段を上る必要がある

担当：土木交通部交通戦略課
広域鉄道ネットワーク係
TEL 077-528-3684





路線バスの維持確保に向けた取組支援

- 「滋賀地域交通ビジョン」で描く「誰もが、行きたいときに、行きたいところへ移動ができる、持続可能な地域交通」の実現に向け、地域交通ネットワークの重要な構成要素である路線バスの充実を目指す。

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 路線バスの運転士確保に向けた支援の拡充

- 2024年問題で極めて深刻な状況に陥っているバス運転士不足の解消が図られるよう、労働環境の改善、運転士の育成等に対する支援を拡充すること

(2) 路線バスの運行継続支援の強化

- 「地域間幹線系統補助」および「地域内フィーダー系統補助」における標準単価を上げ、県内実勢単価との差の解消を図ること

2. 提案・要望の理由

(1) 路線バスの運転士確保に向けた支援の拡充

- 地域交通は、利用者の移動手段に留まらず、福祉、教育、観光、企業誘致、さらにはCO₂ネットゼロ社会の実現など社会を支える土台であり地域にとって欠かすことのできない重要な社会インフラ。
- 路線バスは、極めて深刻な運転士不足から、近年、全国的に運行本数の減便や、路線の廃止が続いており、地域交通ネットワークの崩壊が懸念。

(2) 路線バスの運行継続支援の強化

- 県、市町において、バス事業者と連携し、路線の再編、運行支援、利用促進等に取組んでいるところであるが、財政状況が厳しい中で大きな負担。
- 国で講じていただいている運転士確保や運行継続に向けた支援策について、路線バスの全国的に極めて厳しい状況に鑑み、補助対象事業の拡充や補助額の増加、実情に合った補助運行経費の算出等により、維持対策の大幅な強化が必要。

(本県の取組状況と課題)

【滋賀地域交通ビジョンの策定】

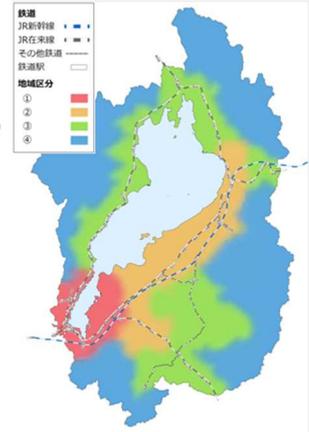
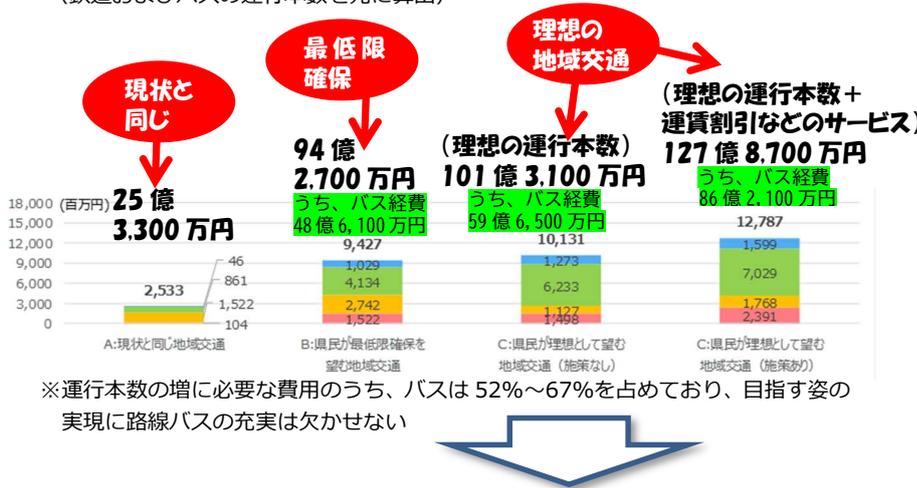
令和6年3月「滋賀地域交通ビジョン」策定

2040年代を見据えた目指す地域交通の姿

「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる、持続可能な地域交通」

■ 3パターンの目指す姿に応じた費用を試算
(鉄道およびバスの運行本数を元に算出)

■ 4つの地域分類イメージを設定



※運行本数の増に必要な費用のうち、バスは52%~67%を占めており、目指す姿の実現に路線バスの充実は欠かせない

令和6年度から、ビジョンの実現に向け、具体的な施策や、施策実施に必要な財源のあり方について、交通税も選択肢に、県民、企業、交通事業者、市町とともに議論し、「滋賀地域交通計画」として取りまとめる。

(1) 路線バスの運転士確保に向けた支援の拡充

◇県内民間バス路線における減便・廃線数の推移

年度	R1	R2	R3	R4	R5	R6	6カ年計
減便	3	10	20	14	19	29	95
廃止	1	7	6	1	0	2	17

◇バス運転士確保に向けた県の支援

バス生産性向上・運転士確保事業 [令和6年度 10,200千円]

バスの運行維持に必要な運転士を確保するため、生産性の向上および労働環境の改善に取り組むバス事業者を支援。

【対象経費】

- ・多様な人材の確保に向けた広報・研修等に要する経費
- ・乗合バスの利用促進や利便性向上に要する経費 等

→県内運転士不足解消のため、**R6から新たに支援**

(2) 路線バスの運行継続支援の強化

◇地方バス対策にかかる県市町負担の推移



◇地域間幹線系統補助における

県内実勢単価と北近畿ブロック単価の乖離

比較単価 (R5)	キロ当たり単価
滋賀県 実勢単価 (主要3社平均)	545.22 (円/km)
北近畿ブロック標準単価 (滋賀・京都府(京都市内のぞく)等)	411.60 (円/km)
京阪神ブロック標準単価 (大阪・京都市内等)	552.61 (円/km)

→支援の基準となる標準単価が、**実態と大きく乖離**しており、**実情に合った支援**ができていない

担当：土木交通部交通戦略課
TEL 077-528-3681

港湾の防災機能向上と活性化に向けた施策の充実・強化

- 港湾の防災機能向上による安全・安心な暮らしと“みなと”を中心とした賑わいのあるまちづくりを実現する。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

1. 提案・要望内容

港湾の防災機能向上と港湾を核とした地域活性化の推進

- 「みなとオアシス」への速やかな登録に向けた国からの的確な助言
- 港湾を核とした地域活性化の推進につながるための財政支援制度の創設
- みなとオアシスの災害支援機能・能力を高めるための財政支援制度の創設

2. 提案・要望の理由

- 本県は内陸県ではあるが、琵琶湖に面する内水面の港湾を4か所管理しており、主に観光船の発着に利用されている。その中の一つ、大津港では、
 - ・令和4年春、敷地内にナショナルサイクルルート“ピワイチ”の拠点となるサイクルステーションがオープン
 - ・今春から、「びわ湖疏水船」が大津港への乗り入れを開始
 - ・インバウンド観光客の利用の増加
 - ・令和9年には「(仮称)新・琵琶湖文化館」が港湾区域の一角に開館予定など、“みなと”を中心とした賑わい創出の動きが活発となっている。
- この機を捉え、本県では、大津港の「みなとオアシス」登録を目指し、令和5年度から大津港の活性化と再整備を推進するための基本構想の検討に着手したところであり、速やかな登録に向けて、国からの的確な助言が必要。
- みなとオアシスへの登録後、港湾の賑わい創出のためのイベントや関係する施設整備など、港湾を核とした地域活性化の推進につながる施設整備への財政支援制度が必要。
- 災害時の緊急物資や資機材の搬送に港湾が果たす役割は非常に大きいことから、災害支援機能・能力を高めるため施設整備への財政支援制度も必要。
- 将来的には、大津港での取組を他の県管理港湾にも展開し、湖上ネットワークも活用しながら「湖の港」としてのブランディングを進めていきたい。

(本県の取組状況と課題)

県が管理する4つの港湾



竹生島港



長浜港



大津港



彦根港

位置図(県管理港湾)



びわ湖疎水船

※R6.3月大津港乗り入れ開始



©(公社)びわこビクターズビューロー

大津港にぎわいへの取組状況

夜間ライトアップ



湖上Cafe&MARKET



大津ジャズフェスティバル



大津港にぎわい
創出社会実験
Re:Port OTSU/BIWAKO



大津港サイクルステーション

※R4 オープン



新しい琵琶湖文化館建設(イメージ)



※R9 開館予定

担当：土木交通部 流域政策局 河川・港湾室
TEL 077-528-4161