防災・減災、国土強靱化の強力な推進

- 激甚化・頻発化する災害に屈しない強靱な県土づくりに向け、防災・減災、国土強靱化を一層推進し、県民の安全・安心な生活を確保する。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

（1）国土強靱化対策の更なる推進に向けた予算・財源の確保

○継続的・安定的に対策を進めるための必要な予算・財源の確保

○「国土強靱化実施中期計画」の早期策定

○必要な予算の通常予算と別枠での確保

（2）地方整備局等の体制の充実・強化

○大規模災害発生に備えた、地方整備局等の体制の充実・強化

２．提案・要望の理由

（1）国土強靱化対策の更なる推進に向けた予算・財源の確保

○自然災害の頻発化・激甚化、南海トラフ地震などの発生が危惧されており、国土強靱化の推進は喫緊の課題。

○令和６年能登半島地震と同様に、本県でも琵琶湖西岸断層による地震発生が危惧されており、既設構造物の機能強化など、より一層の推進が必要。

○防災・減災、国土強靱化のための５か年加速化対策を重点的・集中的に進め、３か年緊急対策と併せて取組の効果が現れてきているが、道半ばである。

○災害による被害を最小限に抑えるため、５か年加速化対策後も国と地方が一丸となって、国土強靱化の取組を中長期的に強力に進めることが重要。

○物価高騰なども踏まえ、継続的・安定的に対策を進めるため、例年以上の規模で必要な予算・財源を確保することが必要。

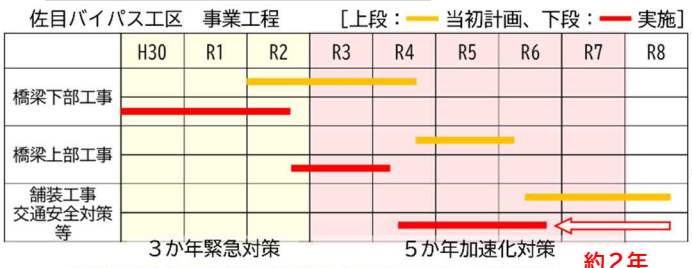
○必要な事業規模と期間を盛り込んだ、「国土強靱化実施中期計画」の策定に早期着手し、年度内に完了させ、必要な予算・財源の別枠確保が必要。

（2）地方整備局等の体制の充実・強化

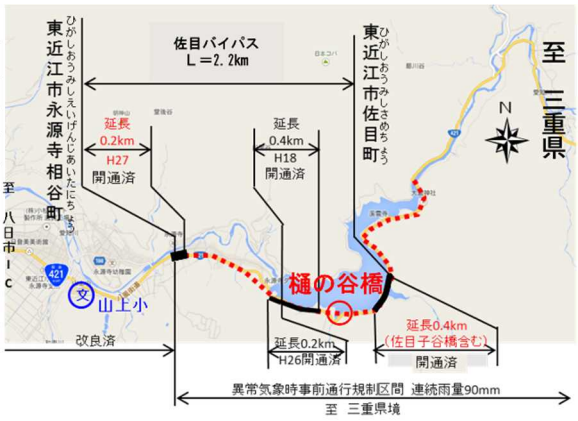
○頻発化する大規模自然災害に即応するため、TEC-FORCE を含めた地方整備局などの体制強化や必要となる資機材の更なる確保が必要。

（本県の取組状況と課題）

事例：道路整備

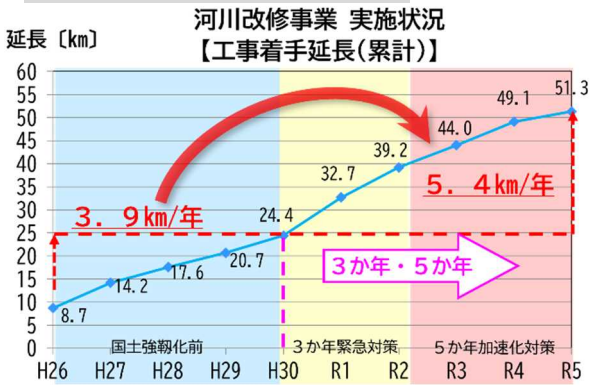


約２年前倒し！



・国土強靭化予算の活用により**橋梁工事を２年前倒しで施工**
・**強靭で信頼性の高い道路ネットワークの構築**がまだまだ必要

事例：治水対策

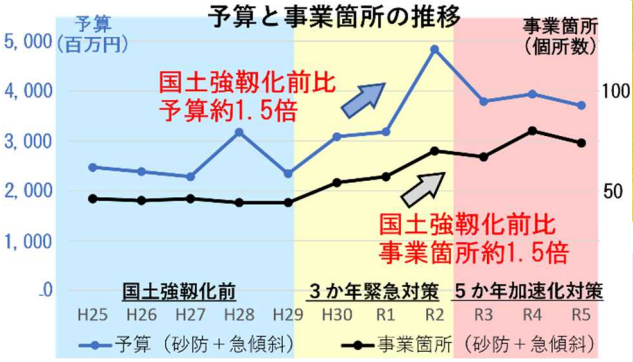


■金勝川（天井川の切下げ改修を実施）

■北川（天井川の切下げ改修を実施）

・国土強靭化予算の活用により**多数の河川事業に着手**
・予算化前後で工事着手する**河川延長が約 1.4 倍に向上**
・改修が必要な区間は多く**継続的・安定的な予算確保**を

事例：土砂災害対策



国土強靭化対策期間に完成した主な砂防施設

信楽川支流（甲賀市）　溝谷川（長浜市）

国土強靭化対策期間に完成した主な急傾斜地崩壊対策施設

正法寺（しょうぼうじ）地区（彦根市）　川相（かわい）地区（多賀町）

・予算化前後で**事業費・事業個所が約 1.5 倍に向上**
・事業実施個所の**対象保全家屋数が 2.4 倍に向上**
・対策が必要な個所は多く**継続的・安定的な予算確保**を

担当：土木交通部監理課　TEL 077-528-4112

県土の発展に資する道路整備の推進と早期事業化

➢ 災害脆弱性とｲﾝﾌﾗ老朽化を克服し、強靭で信頼性の高い道路ネットワークを構築

【提案・要望先】財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

（１） 令和７年秋開通予定とされた直轄事業の予算確保・早期開通

（２） 国道１号栗東水口道路Ⅰ・Ⅱおよび
水口道路３工区の予算確保・早期４車線化

（３） 国道８号バイパス（彦根・東近江間）の早期事業化

（４） 国道 365 号栃ノ木峠道路の直轄権限代行による早期事業化

２．提案・要望の理由

（１）令和７年秋開通予定とされた直轄事業の予算確保・早期開通

○当県では、国において多くの箇所で調査・工事等を進めて頂いており、「防災・減災、国土強靭化に向けた道路の５か年プログラム」では、５事業の令和７年秋開通の見通しを示して頂いている。

○災害に強い国土幹線道路ネットワークを構築するため、直轄事業の予算確保・早期開通が必要。

（２）国道１号栗東水口道路Ⅰ・Ⅱおよび水口道路３工区の早期４車線化

○当該工区は、暫定２車線で供用済みではあるものの、交通容量不足などによる慢性的な渋滞や生活道路への車両流入などの課題がある。

○国道１号栗東水口道路等の令和７年秋の供用を見据え、暫定２車線区間の早期４車線化に向け、必要な予算確保・早期の整備着手が必要。

（３）国道８号バイパス（彦根・東近江間）の早期事業化

○国道８号（彦根・東近江間）は、渋滞箇所や事故危険区間が存在しており、また、令和３年 12 月の大雪などで交通が分断している。

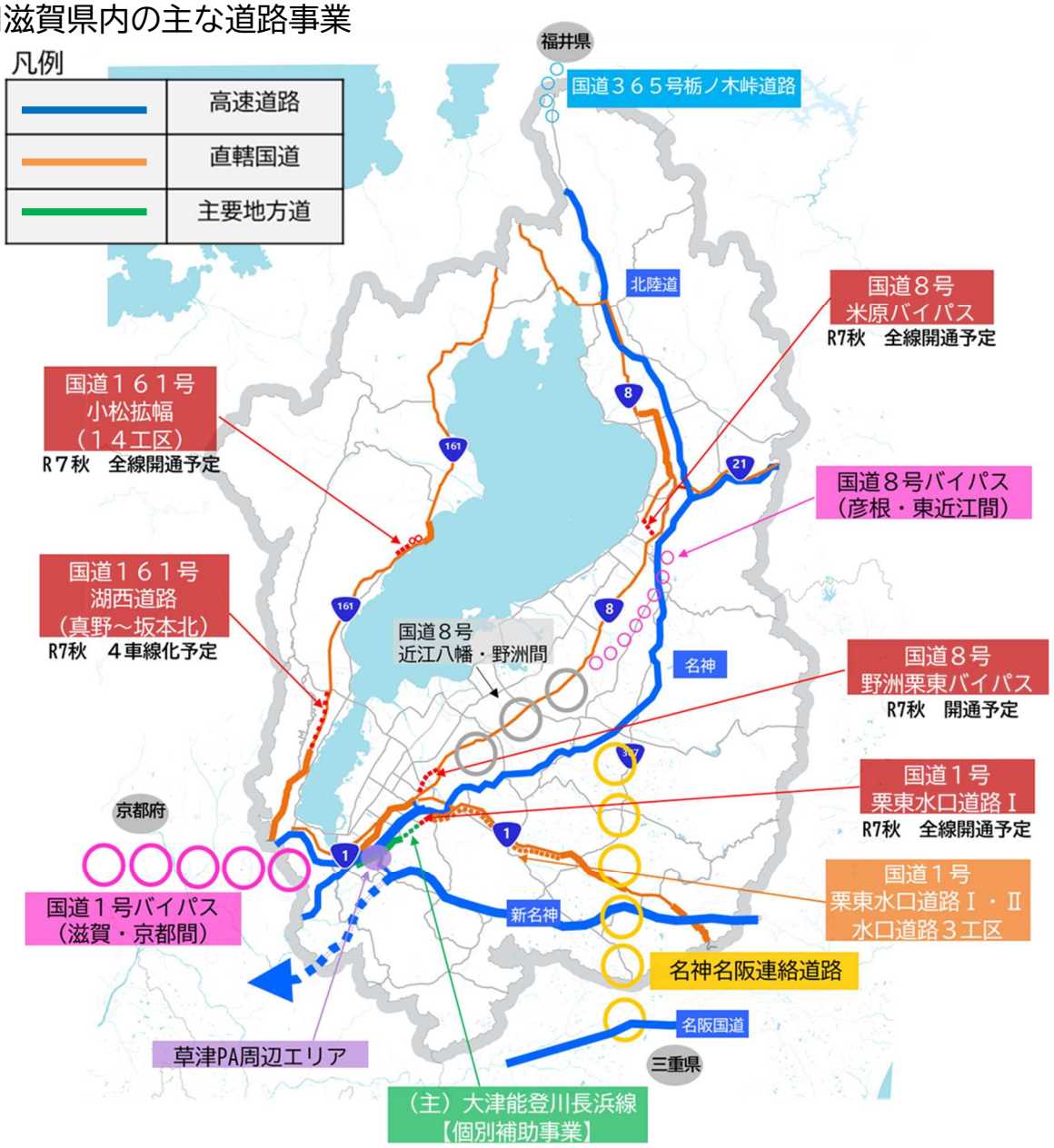
○安定的な物流の確保や地域住民の安全確保のためバイパスの早期事業化が必要。

（４）国道 365 号栃ノ木峠道路の直轄権限代行による早期事業化

○国道 365 号の福井県境付近の栃ノ木峠は、令和６年４月に直轄調査の着手を示して頂いた。脆弱な地質でのトンネル工事が想定され、国の技術力が不可欠なため、直轄権限代行による早期事業化が必要。

（本県の取組状況と課題）

■滋賀県内の主な道路事業



■国道 365 号栃ノ木峠道路の状況

- 異常気象時通行規制や約５か月間の冬季通行止めの対象
- 大雨などで北陸自動車道、国道８号、国道 365 号の同時通行止めが 10 年間で７回

冬季通行止め（５か月間/年）

R４.８ 大雨で北陸道、国道８号・365 号が同時通行止め

担当：　土木交通部　道路整備課　TEL　077-528-4132

県土の更なる発展を支える道路整備に向けた調査推進

➢ 災害脆弱性とｲﾝﾌﾗ老朽化を克服し、強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築

【提案・要望先】財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

（１）名神名阪連絡道路の計画の具体化に向けた一層の連携

（２）「滋賀・京都間の新しい国道１号バイパス」の計画段階評価の早期着手

（３）国道８号（近江八幡・野洲間）の調査推進

（４）草津 PA 周辺エリアの整備方針策定に向けた調査推進

２．提案・要望の理由

（１）名神名阪連絡道路の計画の具体化に向けた一層の連携

○当県・三重県で、名神高速道路八日市 IC 付近から名阪国道上柘植 IC 付近までの約 30ｋｍで概略検討を実施中。高速道路等の迂回や物流の定時・安定性確保のため、名神名阪連絡道路の計画の具体化に向けて、国・三重県と一層の連携が必要。

（２）「滋賀・京都間の新しい国道１号バイパス」の計画段階評価の早期着手

○国道１号の滋賀・京都間は、未だに２車線区間があり、交通の集中により慢性的な渋滞が発生。また、令和３年８月の大雨などで幾度となく交通が分断している。

○国道１号栗東水口道路等の供用後を見据え、調査やバイパス計画の策定を推進し、計画段階評価の早期着手が必要。

（３）国道８号（近江八幡・野洲間）の調査推進

○国道８号（近江八幡・野洲間）は、交通円滑化や幹線道路の機能強化等のため、事業化に向けた調査推進が必要。

（４）草津 PA 周辺エリアの整備方針策定に向けた調査推進

○草津 PA 周辺エリアの渋滞解消やにぎわい創出のため、整備方針策定に向けた調査推進が必要。

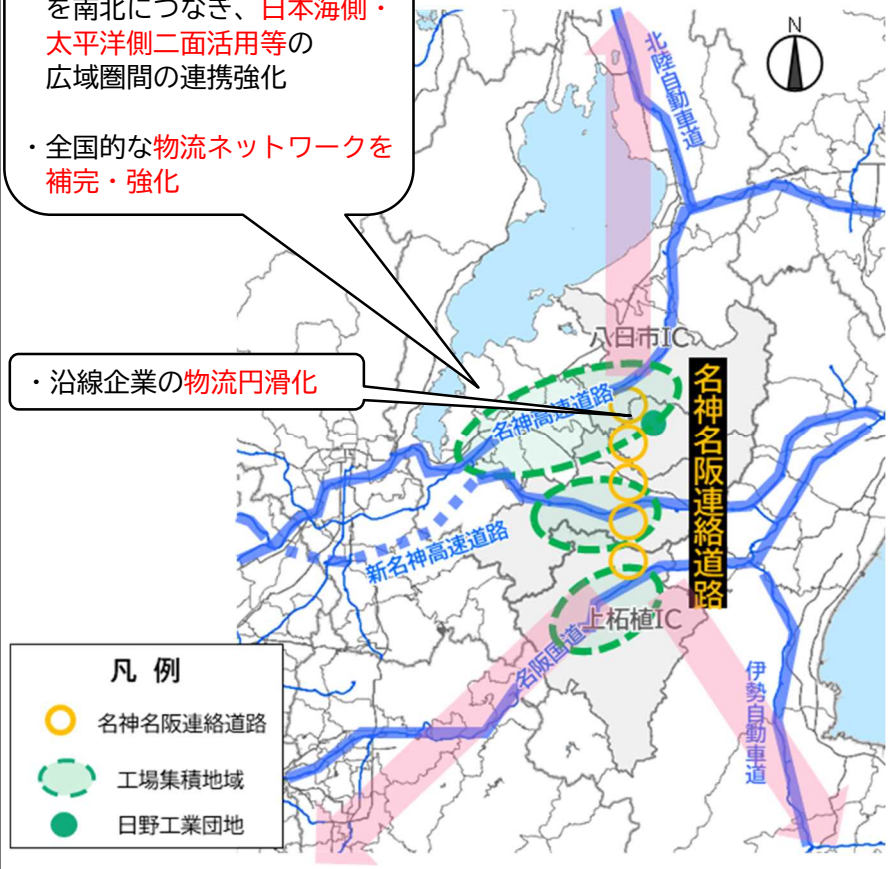
（本県の取組状況と課題）

■名神名阪連絡道路の状況

・「名神・新名神・名阪国道」を南北につなぎ、日本海側・太平洋側二面活用等の広域圏間の連携強化

・全国的な物流ネットワークを補完・強化

・沿線企業の物流円滑化



平行する国道 307 号の状況

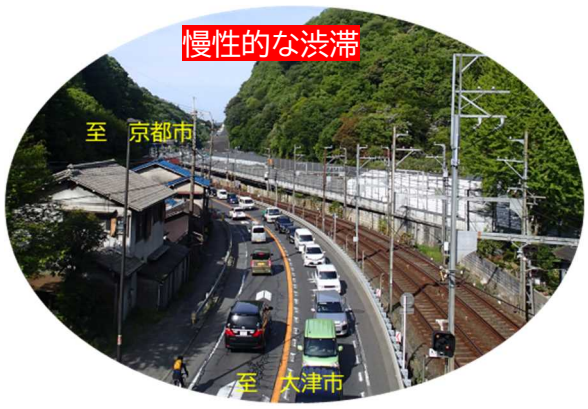
大雪時に上り坂で大型車等が立ち往生

急カーブで走行性が悪い

多くの大型車が通行

■国道１号（滋賀・京都間）の状況

・ 「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の５か年プログラム」では、計画段階評価着手に向けた調査の推進を示されている



担当： 土木交通部 道路整備課 TEL 077-528-4132

道路の防災・減災および老朽化対策の推進

➢ 災害脆弱性とｲﾝﾌﾗ老朽化を克服し、強靭で信頼性の高い道路ネットワークを構築

【提案・要望先】総務省、財務省、国土交通省

1．提案・要望内容

（1） 地震など災害に強い道路網の構築に向けた財政支援

（2） 道路インフラ施設の予防保全への転換を
加速化するための更なる財政支援

（3） 緊急自然災害防止対策事業債の期間延長

2．提案・要望の理由

（1）災害に強い道路網構築の推進

○本県では、令和４年度に「滋賀県橋梁耐震補強計画」を策定。国土強靭化予算を活用し、緊急輸送道路や跨道橋・跨線橋など 174 橋のうち 71 橋が対策完了。緊急輸送道路における橋梁耐震化の推進のため、補助制度創設による財政支援が必要。

○法面対策については、土砂災害対策道路事業により実施しているが、砂防事業との連携が条件となっており、平成８年度道路防災総点検の要対策箇所の対策完了率は 40%。また、盛土法面について能登半島地震で多くの被害が確認され、災害時の法面崩壊による道路寸断防止のため、道路単独箇所への制度拡大が必要。

（2）道路インフラ施設の予防保全

○本県では、令和５年度で２巡目点検完了。1 巡目点検分 177 橋、2 巡目点検分 58 橋が措置完了。事後保全から予防保全への転換には現在の進捗では４年が必要。

○道路インフラ施設の健全化を加速化するため、道路メンテナンス事業補助による重点的かつ集中的な財政支援が必要。

（3）緊急自然災害防止対策事業債の期間延長（地方債制度）

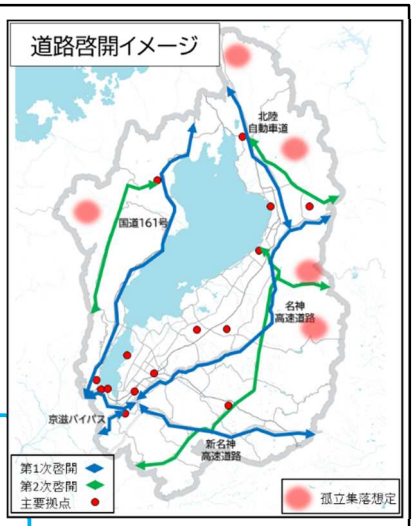
○緊急自然災害防止対策事業債を活用し、法面対策などを実施しているところ。

○防災・減災、国土強靭化対策などの国の補助に加え、県単独事業費による法面対策や舗装修繕の拡大も図るため、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。

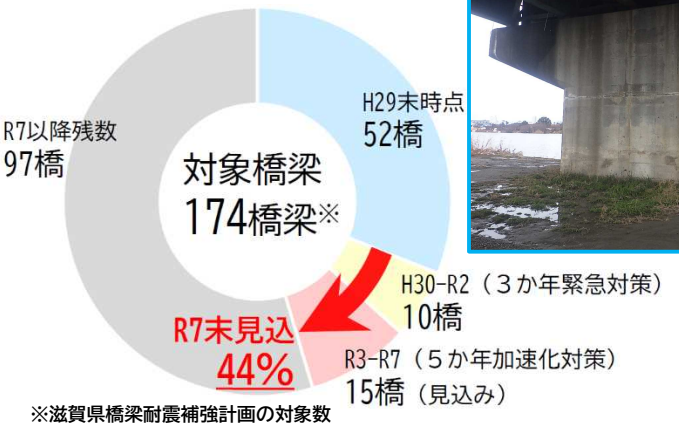
（本県の取組状況と課題）

■滋賀県独自の道路啓開計画の策定

・大規模地震を考慮し、関係各者の協働により策定した滋賀県域道路啓開計画を踏まえ、能登半島地震で顕在化した小規模集落孤立の課題を受け、孤立集落の早期解消等を目的とした県独自の道路啓開計画を策定予定。



■橋梁耐震補強の推進



※滋賀県橋梁耐震補強計画の対象数

橋脚補強の状況【愛知川橋】

■法面対策の推進

【平成８年度道路防災総点検箇所の対策状況】
要対策箇所：1,124 箇所　　（R6.3 現在）
うち対策完了箇所数：455 箇所（40%）

■道路インフラ施設の予防保全

橋梁修繕状況（H26～R5）　【県管理橋梁：3,062 橋】

【10 年間の実績】
① 平均措置数　　：約２４橋／年
② Ⅲ判定確認数　：約１５橋／年　→Ⅲ判定減少数：約　９橋／年

30 橋÷9 橋/年
→４年が必要

損傷・修繕（塗装塗替）状況【米原跨線橋】

担当：土木交通部道路保全課　防災保全係　TEL　077－528－4133

県民の安全・安心に資する道路整備の推進

➢ 県民の日々の生活を支え、安全・安心で快適に移動できる道路空間を構築

【提案・要望先】財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

（１） 「いのち」を守る道路環境整備推進のための更なる財政支援

（２） ナショナルサイクルルート「ビワイチ」
自転車走行環境整備推進に向けた財政支援

２．提案・要望の理由

（１）「いのち」を守る道路環境整備の推進

○令和３年度の通学路合同点検対策未完了箇所について、歩道整備などの本対策の早期完了に向けて、引き続き交通安全対策補助（通学路緊急対策）による財政支援が必要。また、令和４年度以降の新規点検対策箇所も補助対象範囲となるよう制度の拡充が必要。

○速度超過車両や通過交通の流入により生活道路の安全が脅かされているため、引き続き、地区内連携事業に対する財政支援が必要。

（２）ナショナルサイクルルート「ビワイチ」自転車走行環境整備の推進

○ナショナルサイクルルートに指定された低速コースは令和４年度に整備完了し、現在、上級コースの自転車通行帯の整備を推進中。

○引き続き、「ビワイチ」の走行環境整備を計画的に推進するため、補助制度の創設による安定的な財政支援が必要。

○旅行需要喚起に向けた国内外との交流拡大のため、情報発信を推進しており、引き続き、国と連携した更なる情報発信が必要。

（本県の取組状況と課題）

■「いのち」を守る道路環境整備の推進

◆通学路の安全対策

【点検状況】登下校時に子ども目線で点検

【事業箇所】

◆生活道路の安全対策

【事業箇所】

■ナショナルサイクルルート「ビワイチ」自転車走行環境整備の推進

◆環境整備

低速コース整備（R4 完了）

家族連れゆっくりサイクリング

・自転車歩行者専用道路整備
・青矢羽根、青破線の整備
・ルート案内看板の設置　など

上級コース整備（実施中）

スポーツサイクリング等

・路肩拡幅（自転車通行帯整備）
・ルート案内看板の設置　　など

◆情報発信

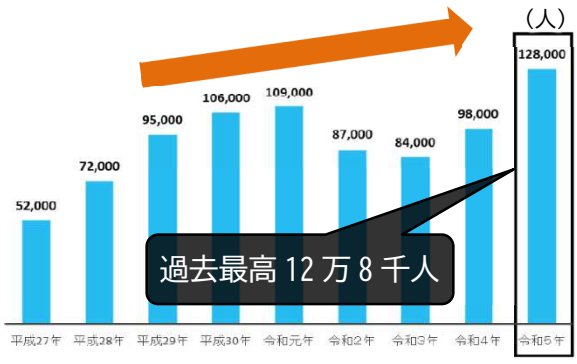
R5.4
サイクルモード
TOKYO2023 出展
（東京都）

R5.5
自転車議連
「青空総会」出展
（東京都）

R5.11
「ビワイチ週間」
イベント開催
（滋賀県）

R6.4
「富山湾岸サイクリング」
ﾊﾟﾈﾙﾃﾞｨｽｶｯｼｮﾝ　知事出席
（富山県）

◆琵琶湖一周サイクリングの体験者数（推計値）



◆国外との交流

R5.11
自転車施策に関する
交流と意見交換
（ｵｰｽﾄﾘｱ･ﾌﾞﾙｹﾞﾝﾗﾝﾄ州）

担当：土木交通部道路保全課　歩行者・自転車安全係　TEL　077－528－4133

住民のいのちと暮らしを守る流域治水の推進

➢ 激甚化・頻発化する水災害や土砂災害に対して、住民のいのちと暮らしを守るため、河川および砂防施設の整備と維持管理を推進する。

【提案・要望先】総務省、財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

(1)緊急自然災害防止対策事業債の期間延長

(2)緊急浚渫推進事業債の期間延長

２．提案・要望の理由

(1) 緊急自然災害防止対策事業債の期間延長(地方債制度)

○ 緊急自然災害防止対策事業債を活用し、護岸整備や河道掘削、堤防強化を集中的に実施したことで、流下能力が向上する等、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。

○ 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および砂防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。

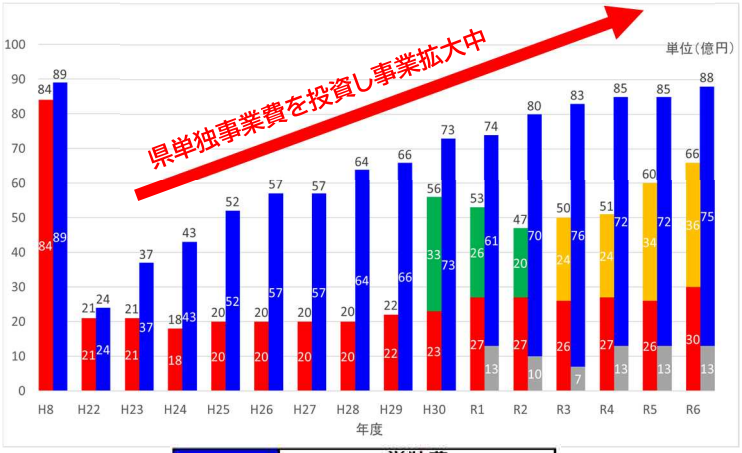
(2) 緊急浚渫推進事業債の期間延長(地方債制度)

○ 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。

○ 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、対策が必要な箇所は年々増加しており、今後も継続的かつ計画的に浚渫や伐木等の維持管理を行うために、緊急浚渫推進事業債（令和６年度まで）の期間延長が必要。

（本県の取組状況と課題）

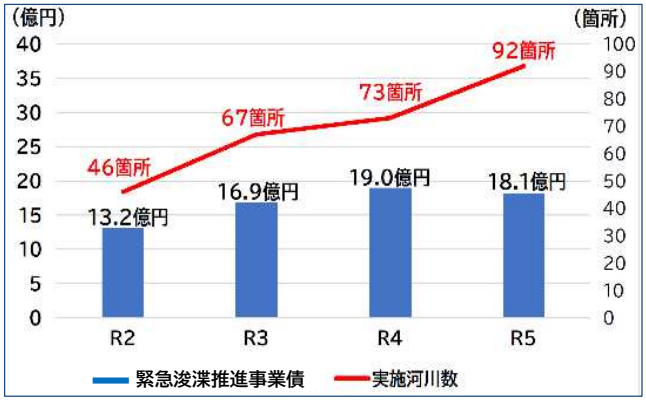
■河川事業費の推移



■緊急自然災害防止対策事業債の活用事例

■緊急浚渫推進事業債と実施河川数

度重なる大雨⇒必要箇所、予算とも増加

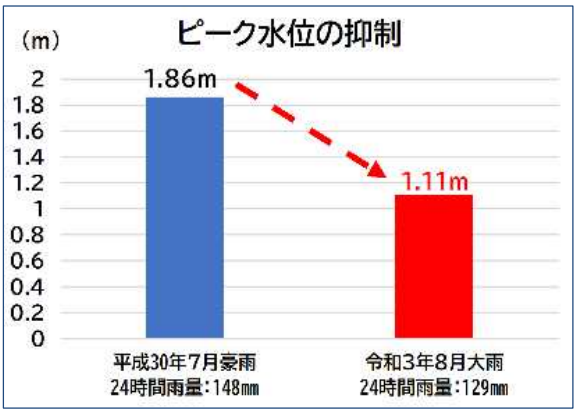


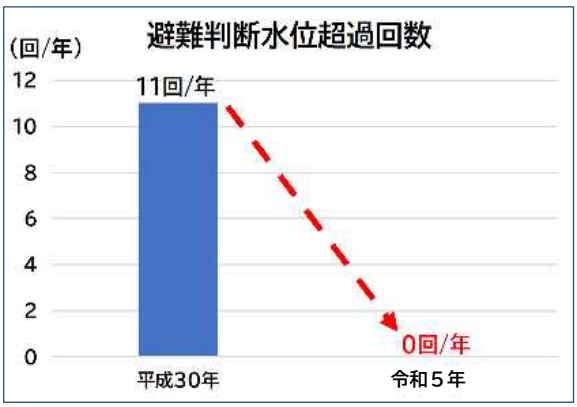
■緊急浚渫推進事業債による事業効果

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）





■緊急浚渫推進事業債の活用事例

柳川（大津市）

R3. 8 月豪雨により埋そく

後谷川砂防堰堤（長浜市）

R4.8 月豪雨による土砂流出。
砂防堰堤により土砂および流木を捕捉し、
下流集落への被害を未然に防止。
捕捉した約1,500m³の土砂、流木を除去

担当：土木交通部 流域政策局 河川・港湾室 TEL077-528-4157 砂防室 TEL077-528-4192

土砂災害からいのちと暮らしを守る砂防事業の推進

➢ 激甚化・頻発化する土砂災害に対して、住民のいのちと暮らしを守るため、ハード・ソフトの両面から土砂災害防止対策を推進する。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

１．提案・要望内容

(1)「勝山谷川緊急土砂災害対策プラン」実行のための確実な予算措置

(2)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)「勝山谷川緊急土砂災害対策プラン」実行のための確実な予算措置

○ 本年７月１日の大雨により、米原市伊吹地先で土砂災害が発生し、集落内や県道２路線に土砂が流出する被害が発生。同地区では、７月１日をはじめ三度の土砂災害が発生し、いずれも大量の土砂が流出した。

○ 国からの迅速な土砂災害専門家（TEC-FORCE 高度技術指導班）派遣による技術的助言を受け、「勝山谷川緊急土砂災害対策プラン」を速やかに取りまとめることができた。

○ 緊急対策のうち、ハード対策として、堆積土砂の撤去、応急土砂止工(強靭ワイヤーネット)および応急土石流ガードを設置し、ソフト対策としては、監視カメラ、土石流感知センサー、雨量計を設置した。

○ また、抜本対策として２基の砂防堰堤を設置する予定であり、１基分については、実施に欠かせない災害関連緊急砂防事業の採択を速やかにいただいた。残りの１基分についても、確実な予算措置が必要であり、引き続きご支援をお願いしたい。

(2)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

○ 変更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した結果、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。

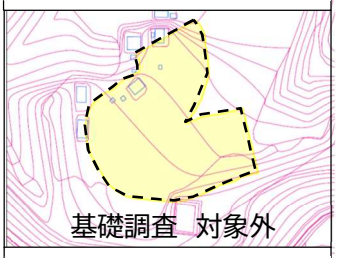
（本県の取組状況と課題）

■勝山谷川からの土砂流出状況

■勝山谷川　緊急土砂災害対策プラン

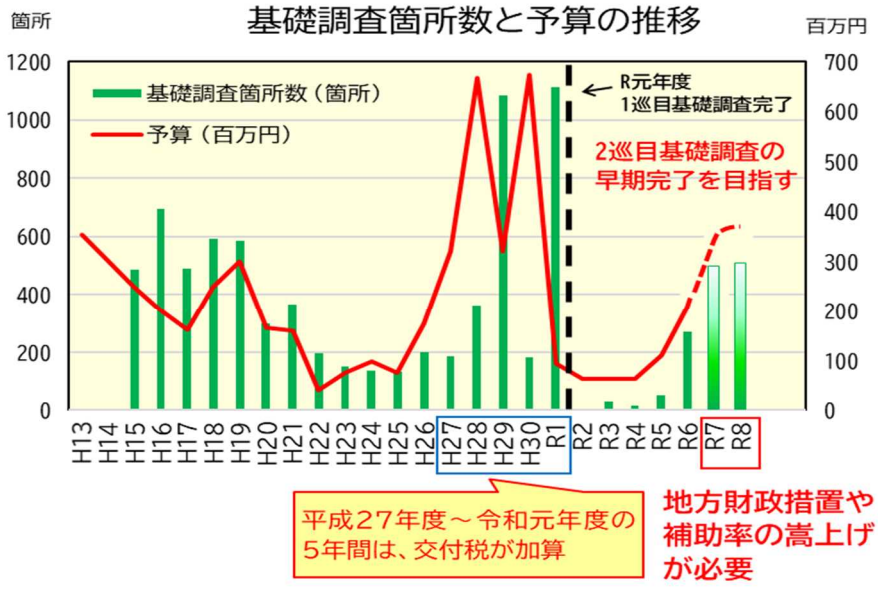
TEC-FORCE 高度技術指導班の現地調査状況

１巡目に用いた地形情報



急傾斜地と判断できなかったため、基礎調査の対象とならなかった

急傾斜地と判断されたため、基礎調査の対象となった



担当：土木交通部　流域政策局　砂防室 TEL077-528-4192

淀川流域全体の安全度向上に向けた直轄事業の推進

➢ 激甚化・頻発化する水災害に対して、淀川流域全体の安全度向上のため、治水対策やダム水源地域の地域整備を推進する。

【提案・要望先】財務省、国土交通省

1．提案・要望内容

(1)治水対策（大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳渓谷)改修）などの推進
(2)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
(3)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
(4)大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

2．提案・要望の理由

(1)治水対策（大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳渓谷)改修）などの推進

○ 後期放流対策の２事業(天ケ瀬ダム、宇治川)および瀬田川(関津地区)改修が完成し、琵琶湖周辺の浸水被害軽減効果の更なる発現に向け、環境・景観等に配慮しながら、大戸川ダム建設、瀬田川(鹿跳渓谷)などの事業推進が必要。

(2)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

○ 洪水により上昇した琵琶湖の水位を速やかに低下させるため、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。

(3)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

○ 県道中河内木之本線の整備を令和８年度までに完了させるため、令和４年８月豪雨による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。
○ 県が引き受けたダム事業予定地にある人工林は、豪雨発生時に流出の恐れがあるため、伐採等の措置が必要。
○ 「余呉地域振興の全体像(案)」を実現するため、県独自の「余呉地域振興事業交付金」を本年度創設。国においても確実な予算措置と体制確保など、追加的事業完了後も国の責任ある関与が必要。
○ 地域整備実施計画に位置付けている市道の改築に必要な社会資本整備総合交付金の重点配分が必要。

(4)大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

○ 大戸川ダム計画変更により必要となった水源地域整備計画の見直しのための地元調整に向けた支援が必要。

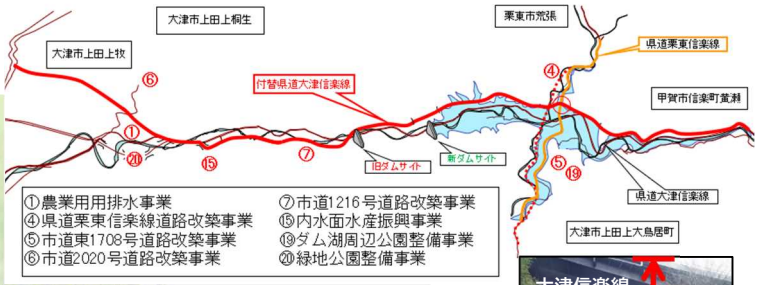
（本県の取組状況と課題）

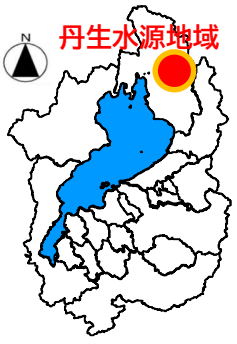
■瀬田川洗堰より下流の状況

■丹生水源地域の状況

余呉地域振興の全体像（案）
（令和5年度に国・県・市・水資源機構で取りまとめ）

大戸川ダム水源地域整備計画（継続・凍結分）





担当：土木交通部 流域政策局 広域河川政策室 TEL077-528-4274 水源地域対策室 TEL077-528-4171

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の向上を図るため、安全・安心に暮らせるまちづくりの実現を目指す。**

【提案・要望先】財務省、国土交通省

1．提案・要望内容

(1) 滋賀の魅力を向上させる都市計画事業の予算枠の拡大

○　防災公園や街路整備を確実に推進するために必要な予算枠の拡大

(2)「拠点連携型都市構造」の実現に向けたまちづくりへの支援

○　「拠点連携型都市構造」の実現に向け、駅・旧町役場周辺などの拠点に都市機能等の誘導を図る取組への財政支援

(3)まちづくり DX の取組への支援

○　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の取組への支援

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確実に推進するため、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)「拠点連携型都市構造」の実現に向けたまちづくりへの支援

○ 令和３年度に策定した「滋賀県都市計画基本方針」を基に、住み、働き、憩うために必要となる様々な機能が集積した多様な拠点を形成し、それらを公共交通で結ぶ「拠点連携型都市構造」の実現を目指している。

○ この実現に向け、都市機能や居住環境の向上に資する公共施設等の整備や「居心地が良く歩きたくなるまちづくり」への支援が必要。

(3) まちづくり DX の取組への支援

○　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（プラトー）を推進することが必要。

○　Project PLATEAU（プラトー）のより一層の取組を図るため、導入に向けた予算に対する継続的な支援が必要。加えて、普及に向けた自治体向け研修会等が必要。

（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

広域拠点となる防災公園や都市の骨格を形成する街路等の都市計画事業を計画的に進めるための予算拡充を！

【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】

(2) 「拠点連携型都市構造」の実現に向けたまちづくりへの支援

都市機能や居住環境の向上に資する公共施設等の整備や「居心地が良く歩きたくなる」まちづくりに対しての支援を！

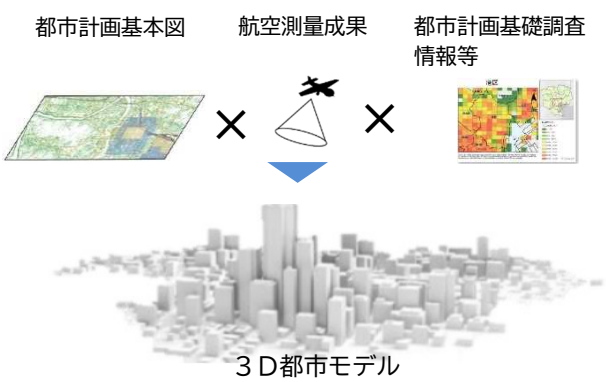
都市構造再編集中支援事業（Ｒ６～１０）
【彦根市】南彦根駅周辺地区
・図書館整備

まちなかウォーカブル推進事業（Ｒ５～９）
【長浜市】木之本宿地区
・道路修景整備

(3) まちづくり DX の取組への支援

PLATEAU(プラトー)のより一層の取組を図るため、導入に向けた予算に対する継続的な支援を！加えて、普及に向けた自治体向け研修会等を！

■３Ｄ都市モデルを構築するデータ



■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

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

○ 種別・所管にかかわらず、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となるような取組“THE シガパーク”による、公園の一体的な魅力の向上と情報発信を推進するための「デジタル田園都市国家構想交付金」等による支援

○ 高いポテンシャルのある、琵琶湖岸の都市公園湖岸緑地・自然公園園地等における、「社会資本整備総合交付金」・「自然環境整備交付金」による再整備への重点支援

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「水と緑と人でつながる“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。

○ “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、効率的管理や利便性向上に資する通信環境の改善のため、デジタル田園都市国家構想交付金による支援が必要。

○ 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、行楽やビ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。

（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。」

THE シガパーク　ポータルサイト

びわ湖子どもの国（子ども若者部）

滋賀の公園位置図

彦根総合スポーツ公園（文化スポーツ部）

自然公園岡山園地（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

近江風土記の丘（文化スポーツ部）

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）

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！

公園の一体的な魅力の向上と情報発信を推進するための「デジタル田園都市国家構想交付金」等による支援を！

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

危険な盛土等による災害防止の推進

➢ 危険な盛土等による災害から県民の生命および財産を守るため、盛土等に伴う災害防止に関する対策を推進する。

【提案・要望先】財務省、総務省、国土交通省、農林水産省

１．提案・要望内容

（１）盛土規制法の適正な執行に向けた財政的支援等の拡充

○　盛土の許可事務や基礎調査等に必要な人員確保のための財政措置

○　盛土情報管理システムの維持管理費など、交付金対象経費の拡充

○　不法・危険盛土の是正措置として行政代執行が必要となった場合等の技術的・財政的支援の仕組みづくり

（２）法制度や規制内容の広報・周知の徹底

○　国民・事業者に対する制度の広報・普及啓発を図るとともに、相談窓口を設置

○　都道府県・政令市・中核市はもとより、全国市長会・町村会を通じた市区町村への周知徹底、理解促進を図る

２．提案・要望の理由

○　本県では、令和7年4月1日に県全域を規制区域に指定する予定であり、許可申請の審査等大幅な業務量の増大が見込まれることから、多数の専門的･技術的人材の確保が急務となっているが、市への権限移譲や外部委託は大変厳しい情勢。

○　令和７年度に構築する盛土情報管理システムは、維持管理費やシステム改修に多額の費用を要することが見込まれるため、継続的な財政的支援が必要。

○　令和５年度に実施した基礎調査の結果、県管轄区域において 756 箇所に既存盛土が確認され、うち1箇所は応急対策が必要と判明したため、土地所有者に対応を求めているが、対策が講じられない場合、県として対応を検討する必要が生じてくる。

○　このため、技術的支援としての『不法･危険盛土等への対処方策ガイドライン』の内容をより具体化し、充実することで、県の判断・検討の支援とするとともに、行政代執行が必要となった場合の財政的支援の拡充が求められる。

○　盛土規制法をより適正に運用するためには、行政処分庁だけでなく、広く国民や事業者、市町の理解と積極的な協力が不可欠となっている。

（本県の取組状況と課題）

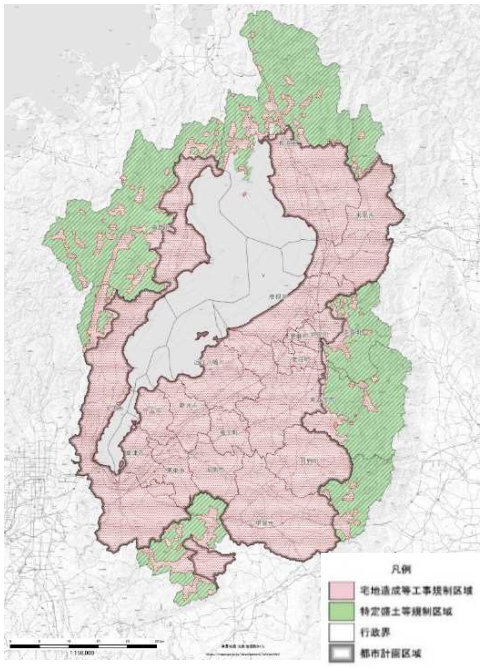
○ 本県では、盛土の許可申請等の件数を年間 600～700 程度と見込んでいる。これらの審査・検査の事務に加え、システム構築・運用、基礎調査、不法・危険盛土の対応等の業務も含め、必要となる総勢 15 名の職員体制の確保に苦慮している。

○ システムの維持管理費は交付金の対象外経費とされているが、手数料収入だけでは不足が見込まれる。

○ 応急対策が必要な盛土の土地所有者による対応の実現可能性は極めて低い状況であり、今後、行政代執行も視野に入れて検討を行う必要がある。

○ 中核市を除く県内 12 市のうち３市のみへの一部の権限移譲に止まっており、市の理解不足が課題。

滋賀県盛土規制法規制区域図



滋賀県既存盛土調査結果集計表

単位：箇所

市町名	既存盛土	応急対策
彦根市	15	0
長浜市	24	0
近江八幡市	20	0
草津市	36	0
守山市	12	0
栗東市	55	0
甲賀市	218	0
野洲市	6	0
湖南市	81	0
高島市	10	0
東近江市	52	0
米原市	42	0
日野町	85	1
竜王町	61	0
愛荘町	15	0
豊郷町	0	0
甲良町	5	0
多賀町	19	0
合計	756	1

応急対策必要箇所現況写真（日野町）

担当：　土木交通部住宅課宅地係
TEL　077-528-4240

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】財務省、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。

（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。

橋梁改修

線路側溝新設

ＰＣ枕木化

トンネル補修

電路設備更新

車両更新

橋枕木合成化

○　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・利便性向上

➢ 本県の鉄道ネットワークの維持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、鉄道利便性の更なる向上を目指す

【提案・要望先】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

(2) 北陸新幹線「敦賀」開業効果最大化のための鉄道利便性向上

○ 県北部地域と北陸圏・中京圏・京阪神圏とのアクセス向上が図られるよう、鉄道事業者への支援・働きかけを行うこと

○ 高架駅のバリアフリー化を積極的に推進するため、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の対象に「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において、新幹線の通らない県や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」開業効果最大化のための鉄道利便性向上

○ 開業効果を広域に発現させ、３圏域の経済発展や人口減少・高齢化の課題を抱える県北部地域の振興につなげるためには、さらなる利便性向上が必要。

○ 利便性向上の取組例

敦賀・米原間のリレー快速の運行および米原駅発着の新幹線増便
JR 各社の管轄エリアをまたぐ交通系 IC カード利用の改善
強風対策による湖西線の運休頻度の減少
湖西線を運行する特急電車の停車駅・停車本数の増加　等

○ JR 湖西線では全駅が高架に設置されているが、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。更なる高齢化や観光誘客対応のためには、利用者数にかかわらずエレベーター等の設置の推進が必要。

（本県の取組状況と課題）

(1)「並行在来線」が存在しないことの確認

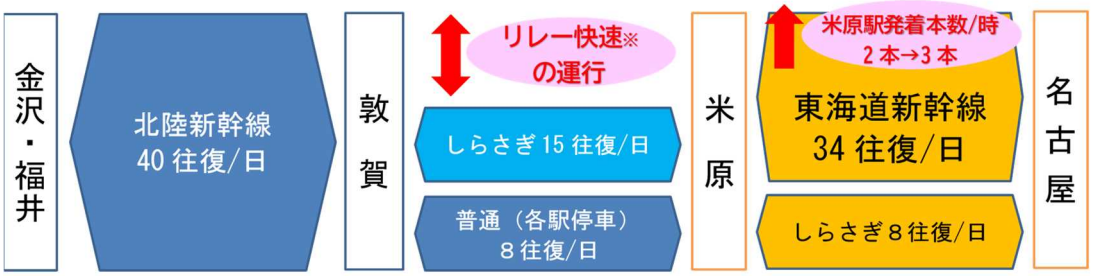
○　関西広域連合、近畿ブロック知事会、中部圏知事会において同趣旨を要望・提言している。

(2) 鉄道利便性向上

○　沿線市町とともに JR 西日本および JR 東海に対する要望活動を実施

○　1 日当たり利用者数２千人以上の JR 駅は、 1 駅を除きバリアフリー化整備済

◇敦賀・米原間のリレー快速の運行および米原駅発着の新幹線増便の必要性



※ 特急料金が不要で停車駅の限定による速達性も備えた連絡列車を想定

◇IC カードまたぎ利用の課題

JR 西日本および東海の境界（米原駅）が存在し、県内駅間の移動でも交通系 IC カードが利用できない場合がある。

◇湖西線の課題

強風等により頻繁な運休があり、沿線住民の生活や観光客の移動、北陸新幹線との接続に大きな影響がでている。

（令和 6 年 1～5 月に 13 回運休）

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、停車本数は上下合わせて８本/日で利便性が低い。

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

地域交通の維持・活性化に向けた取組支援

➢ 「滋賀地域交通ビジョン」で描く「誰もが、行きたいときに、行きたいところに移動ができる滋賀」の実現に向け、地域交通ネットワークの活性化を目指す。

【提案・要望先】国土交通省

１．提案・要望内容

(1) 路線バスの運行継続支援の拡充

○ 極めて深刻なバス運転士不足の解消が図られるよう、「旅客運送事業者の人材確保支援」事業の予算や対象経費を拡充すること

○ 「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) 地域交通の維持・活性化に向けた取組への支援の強化

○ 地域が創意工夫のもとで行う自動運転技術やライドシェアの活用等、地域交通の維持・活性化に向けた取組への継続的かつ十分な支援を図ること

２．提案・要望の理由

(1) 路線バスの運行継続支援の拡充

○ 路線バスは、極めて深刻な運転士不足から、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を維持するため、喫緊の支援拡充が必要。

○ 厳しい経営状況に陥っている路線バス事業を維持・存続するため、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。

○ 県、市町において、地域交通の維持・活性化に向け、鉄道やバス事業者等と連携し、路線やダイヤの再編、特別乗車券の発行など、利便性向上、利用促進等に取り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。

(2) 地域交通の維持・活性化に向けた取組への支援の強化

○ 既存の公共交通のみで全ての移動ニーズに応えることは困難であることから、県として将来を見据えた自動運転技術の活用や、地域特性に応じたライドシェア等の導入に向け、様々な検討、実証等にも挑戦。

○ 地域交通の維持・活性化に向けた、地域に最適化した新たな手段の導入には、実証から実装まで試行錯誤を繰り返しながら取り組む必要があることから、このような地域が創意工夫のもとで行う取組へ、国からの継続的かつ十分な支援が必要。

（本県の取組状況と課題）

（1）路線バスの運行継続支援

◇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（見込み含む）
						実施済	今後の見込み	
減便	3	10	20	14	19	31	15	112
廃止	1	7	6	1	0	2	0	17

◇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（R7）	キロ当たり単価
滋賀県　実勢単価〔主要４社平均〕	563.48（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〕	416.27（円/km）
京阪神ブロック標準単価（大阪・京都市内等）	554.21（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

◇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にする経費　等

→県内運転士不足解消のため、R6 から新たに支援

（2）地域交通の維持・活性化に向けた取組

◇バス事業者、市町と連携した実証実験（R5）

・路線バスの利便性向上に向けたダイヤ、路線再編、バス停新設
・金土日祝日限定１日乗り放題乗車券
・通学支援、校外学習・部活動利用促進　等

◇自動運転の実証・実装に向けた調査（R6）

・今年度、国土交通省「自動運転社会実装推進事業」の補助を受け、NTT グループ等との連携により、リスクアセスメント、3D マップ作成等、フィールド調査を実施
・今年度の調査結果を踏まえ、来年度の実証運行を目指す

滋賀の未来の地域交通を一緒に考え、議論するための動画
SHIGA SMART ACCESS 2040s より

◇2025 わた SHIGA 輝く国スポ・障スポにおけるライドシェアの試行

・国スポ・障スポ大会には、選手やそのご家族、競技ファンなど多くの方が来訪されることから、「ライドシェア」の課題や可能性を整理し、本格運行に向けたノウハウを蓄積する機会と捉え、ライドシェアの試行を予定

＜ライドシェア試行に向けた課題＞
1　大規模イベント時における要件緩和
　一時的に高まる移動ニーズに機動的に対応できるよう、自家用車活用事業におけるドライバー就業条件、車両点検、タクシー不足台数の算出などについての要件緩和
2　導入初期費用に対する支援
　配車アプリ導入費、安全装置（車載カメラ）設置費等、導入時の多大なコストへの支援制度の構築

担当：土木交通部交通戦略課
TEL　077－528－3681