



犯罪被害者等の支援

- 犯罪被害者等が置き去りにされることなく、一日も早く、再び平穏な暮らしを取り戻すことができるよう、一人ひとりに寄り添ったきめ細かな支援を推進する。

【提案要望先】内閣府、警察庁

1. 提案・要望内容

(1) 犯罪被害者等支援の相談支援記録システムの構築

- 犯罪被害者等からの相談支援内容を記録する全国統一のシステムを構築すること。

(2) 「性犯罪・性暴力被害者支援交付金」の必要額の確保と充実

- “性暴力被害者のためのワンストップ支援センター”の安定的な運営のため、交付金の必要額を確保し医療費等公費負担事業の交付率を 1/3 から 1/2 に引き上げること。

2. 提案・要望の理由

(1) 犯罪被害者等支援の相談支援記録システムの構築

- 厚生労働省は現在、重層的支援体制整備事業において、関係者が情報共有を行うための「相談記録プラットフォーム」の開発を検討している。犯罪被害者等支援においても警察・地方公共団体・民間支援団体をネットワークで結ぶ情報共有システムがあれば、支援の充実化・効率化、担当者のスキルアップにつながる。また、データの集計・分析も容易になり、実態を踏まえた効果的な施策の立案も可能になる。
- 令和6年7月、警察庁から全国の地方公共団体に対し、犯罪被害者等支援における「多機関ワンストップサービス」の体制構築を要請する通知があったが、関係機関が多数に及ぶ支援を効果的・効率的に提供するためには体制のDX化が必須。
- 一方で、全国の各民間支援団体においては、相談支援件数の集計方法にバラツキがある。正確なデータ公表や情報発信のためには国において集計基準等を統一し、どこに居住しどこへ転居しても一定水準の支援を継続して受けられる環境の整備が必要。

(2) 「性犯罪・性暴力被害者支援交付金」の必要額の確保と充実

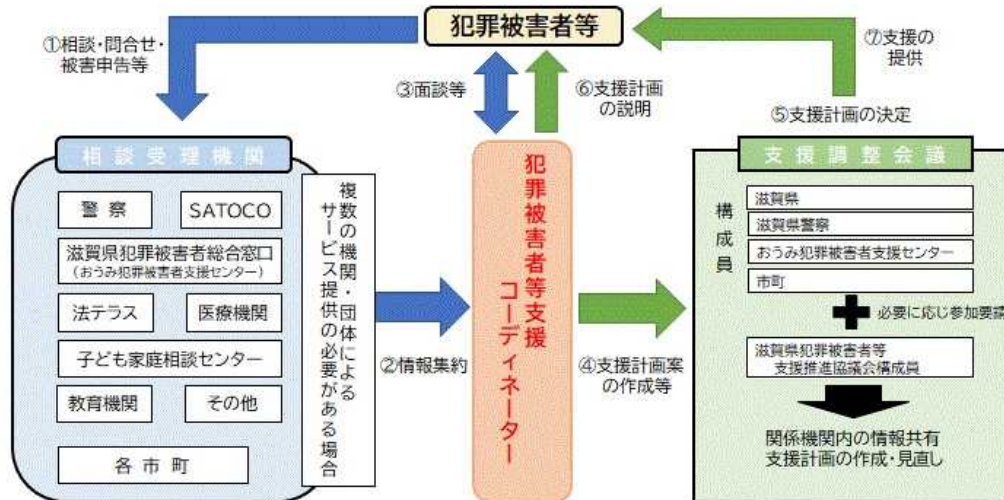
- 相談支援件数が年々増加しており、それに伴い相談支援従事者の負担も増大している。安定した運営を続けていくには、財政支援制度の継続と必要額の確保が不可欠。
- 被害届のある場合は警察庁から都道府県警へ医療費等の公費負担がなされるが、その補助率は 1/2。様々な事情で被害届の提出を躊躇する者も同じ被害者であることに変わりはなく、被害届の有無によって補助率に 1/2、1/3 と差があるのは不合理。

(本県の取組状況と課題)

(1) 犯罪被害者等支援の相談支援記録システムの構築

- 多機関ワンストップサービスの体制の構築については、「滋賀県犯罪被害者等支援推進協議会」(68 機関・団体)を活用。

滋賀県が多機関ワンストップサービス体制(概要)



- 犯罪被害者総合窓口は(公社)おうみ犯罪被害者支援センターに委託。委託内容には「支援調整会議」を運営するコーディネーターの業務も含まれる。
- 令和6年度の総合窓口の相談支援件数は●●件もあるが、記録はすべて紙保存。集計や分析に時間がかかり、過去の事例検索が困難。コーディネーター業務を担うベテラン相談支援員の引退が近づいており、ノウハウの継承も課題。
- 令和7年度から相談支援記録の電子化に着手しているが、財政負担の継続が課題。

(2) 「性犯罪・性暴力被害者支援交付金」の必要額の確保と充実

性暴力被害者総合ケアワンストップびわ湖 SATOCO(サトコ)



- 「性暴力被害者総合ケアワンストップびわ湖」(通称SATOCO)は、24時間365日、10名の専門看護師(SANE)が対応。
- SATOCOの令和6年度の相談支援件数は●●件。過去10年間で約6倍も増加し、被害者の低年齢化や被害の深刻化も進んでいる。
- 相談から診察治療、心のケア、生活支援に至るまで、被害者の立場に立った途切れのないきめ細やかな支援を行っている。

担当：総合企画部県民活動生活課
消費生活・安全なまちづくり係
TEL 077-528-3414



彦根城の世界遺産登録実現に向けた取組への支援

- 彦根城の世界遺産登録を早期に実現することで、日本の城の新たな価値・魅力を国内はもとより世界に向けて広く発信する
- 彦根城の新たな価値・魅力の県内外での共有を進めるとともに、保存管理体制の強化などを進めることで、世界遺産にふさわしい地域づくりを進める

【提案・要望先】文部科学省、文化庁

1. 提案・要望内容

彦根城の世界遺産登録に向けての一層の支援

- 彦根城の世界遺産登録の早期実現に向けて、推薦書（暫定版・完成版）の作成に向けた技術的支援（助言）の継続
- ユネスコ諮問機関イコモスの現地調査への準備や適切な情報の共有、彦根城の価値についての国際的な情報発信など、国と県の連携の一層の強化と、国としての彦根城の世界遺産登録の着実な推進

2. 提案・要望の理由

- 彦根城は、日本が世界遺産条約に批准した平成4年に世界遺産暫定一覧表に記載されて以降、すでに30年が経過。
- 令和5年7月に国の文化審議会から「彦根城は事前評価制度を活用して顕著な普遍的価値の検討を進めることが有効」との意見を受け、文化庁と協議を重ね事前評価申請書を作成し、9月に国からユネスコに提出。
- 令和6年10月にその評価結果が出され、彦根城が表す「江戸時代の大名統治システム」に顕著な普遍的価値の可能性があるとの評価。
- その後は、令和7年度の国内推薦候補の選定に向け、事前評価の結果に対応した推薦書（素案）の作成など、彦根城の世界遺産登録をより確実にするため活動を推進し、令和7年〇月に推薦書（素案）を文化庁に提出。
- 彦根城の価値・魅力は彦根城固有のものではなく、日本の城に共通するものであり、彦根城世界遺産登録推進の取組は、国全体の文化の発信に貢献。
- 国において、登録に向けた支援・推進の更なる強化を要望。



（本県の実施状況）

① 滋賀県と彦根市の取組

- 彦根城は、平成4年に、姫路城や法隆寺など12資産とともに、世界遺産暫定一覧表に記載された。
- 令和元年度に、滋賀県と彦根市で協定書を締結し、令和6年の登録実現を目標に、協働して作業を進めることを確認した。
- 令和2年度から滋賀県と彦根市で、作業母体として彦根城世界遺産登録推進協議会を設立し、推薦書（素案）の作成・改訂に取り組んでいる。
- 令和3年度には、課題であった国際会議を開催し、国際的な評価を確認した。また、民間においても彦根商工会議所が中心になり、応援組織「世界遺産でつながるまちづくりコンソーシアム」を設立された。
- 令和4年度には、国が「佐渡島の金山」を改めて推薦したことにより、当初の目標であった令和6年度の登録実現は不可能になった。
- 令和5年7月に、国の文化審議会から彦根城は事前評価制度を活用することが有効との意見を示された。これに従い、国とともに事前評価申請書を作成し、令和5年9月に国からユネスコに申請書を提出。
- 令和6年10月に事前評価の結果を受理、令和7年〇月に事前評価の結果に対応した推薦書（素案）を県・市から文化庁に提出。（現在、国の文化審議会の審議・答申待ち）



② 彦根城の顕著な普遍的価値

- 彦根城は、世界的にも注目される250年以上の安定を形成、維持した江戸時代における統治の方針・在り方を、その特徴的な外観や平面構造によって示す地域政治拠点の典型・代表例として世界的な価値がある。

③ 最短での登録実現までのスケジュール

- 令和6年度 事前評価結果の受理。評価を反映した推薦書（素案）の提出
- 令和7年度 国内推薦の決定を経て、推薦書のユネスコへの提出。
- 令和8年度 イコモスの現地調査
- 令和9年度 イコモスの勧告を経て、ユネスコ世界遺産委員会にて、彦根城の世界遺産登録が決定

担当：文化スポーツ部 文化財保護課
彦根城世界遺産登録推進室
TEL：077-528-4682

「知る・守る・活かす」 文化財の保存継承に向けた取組への支援

- 本県は、全国有数の文化財保有県であり、本県の文化財を次世代に継承していくため、文化財の保存と活用に関する種々の取組を着実に推進する

【提案・要望先】文部科学省、文化庁

1. 提案・要望内容

文化財の保存継承に向けた取組への支援

- 文化財所有者等が行う文化財の保存・活用の取組に対する支援の充実と補助事業等に係る予算の確保

2. 提案・要望の理由

文化財の保存継承に向けた取組への支援

- 文化財の価値をまちづくりや地域活性化、観光振興などに活かしていこうとするなど、文化財への期待は増大している。
- 文化財は一度失ってしまえば二度と取り戻すことのできないものであり、伝承し続けなければ失われていくものである。
- 少子高齢化や過疎化、昨今の物価高騰などを背景に、所有者等による文化財の維持管理や保存修理・整備、防災施設整備、埋蔵文化財の緊急調査等に要する費用負担が困難になっている中で、文化財を確実に次世代に継承していくため、文化財の保存・活用の取組に対する支援の充実と補助事業に係る予算確保が必要。
- また、本県では、令和6年度から「琵琶湖に眠る水中遺跡魅力発掘・発信事業」を開始しており、今後、水中遺跡の調査に着手したいと考えている。高度な調査技術を要する取組のため、国と連携が必要である。



(本県の取組状況と課題)

【建造物】

- 本県の文化財建造物の防災施設整備について、設置から 40 年以上経過しており、また、文化庁から示されている「重要文化財（建造物）等防災施設整備事業（防災施設等）指針」に適合できていないものが多数ある。防災施設整備事業については、R7 年度は 8 件の事業を計画しているが、今後も、着実に整備を行う必要がある。

	対象数	未設置数	40 年以上経過	新指針未対応
国指定建造物	249 件	18 件 (7%)	80 件 (32%)	179 件 (71%)

【水中遺跡】

- 琵琶湖に眠る水中遺跡は滋賀ならではの埋蔵文化財であり、その価値と魅力を広く発信し、より一層の保存と活用を図る。令和 6、7 年度に、水中遺跡の保存活用基本構想を策定し、今後の取組内容を検討するとともに、展示会等の実施により魅力発信を行う。水中遺跡の調査には高度な技術を要するため、国と連携が必要。

【史跡・名勝】

- 草津宿本陣や永原御殿跡等の史跡等の所有者等が、その適切な保存を図るための保存修理や活用を図るための整備工事を実施。また、県では、「特別史跡安土城跡整備基本計画」に基づき、令和 5 年度から 20 年計画で「令和の大調査」として特別史跡安土城跡調査整備事業を実施。



特別史跡安土城跡

- 史跡・名勝の整備は長いスパンをかけて実施するものが多く、今後とも予算の確保が必要。

【埋蔵文化財】

- 県や各市町は開発に伴う埋蔵文化財の試掘調査や発掘調査等を行っている。また、近年、新たな発見があった坂本城跡の石垣の現状保存と史跡指定を目指す取組や、本県の埋蔵文化財センターの機能向上を目指す取組を行っているところであるが、埋蔵文化財の適切な保存と活用に向けて、十分な予算措置が必要。



坂本城で発見された石垣

担当：文化スポーツ部 文化財保護課
管理係、建造物第一係、記念物・埋蔵文化財係
TEL：077-528-4670

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例年を上回る規模の予算・財源の確保
- 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
- 必要な予算・財源の通常予算とは別枠による確保

(2) 地方整備局等の体制の強化・充実

- 大規模広域災害に備えた地方整備局の体制の強化や資機材の充実

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

- 自然災害の激甚化・頻発化、南海トラフ地震の発生等が危惧されており、継続的・安定的な対策を進めるため、例年を上回る規模の予算確保が課題。
- 令和6年能登半島地震と同様、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発現しているが、未だ道半ば。
- 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。
- 資材価格の高騰等も踏まえ、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」を策定し、予算・財源を別枠で確保することが必要。

(2) 地方整備局等の体制の強化・充実

- 大規模広域災害時にも被災自治体のニーズに対応できるよう、TEC-FORCEを含めた地方整備局などの体制の強化や必要となる資機材の更なる充実が必要。

（本県の実施状況と課題）

（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

事例：道路整備

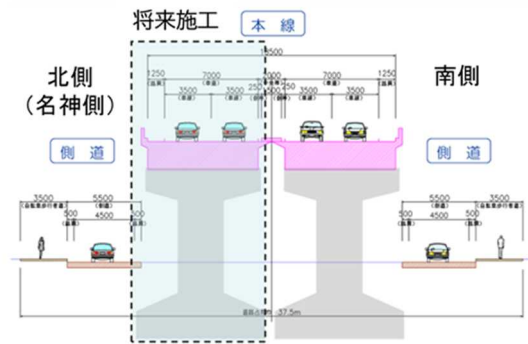
山手幹線の早期供用

〔上段：黄色 当初のみ、下段：赤色 国土強靱化含む〕

	H21	...	H29	H30	H31	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9
橋梁下部工事														
橋梁上部工事														
改良工事 (補強土壁・土工)														
舗装工事														



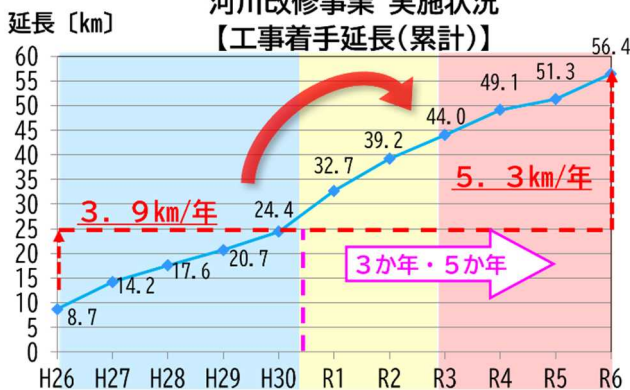
約2年短縮！



- ・国土強靱化予算活用で L=3.0km 高架道路工事を約2年短縮
- ・令和7年度秋開催の国スポ・障スポ大会前に全線供用の見込み
- ・強靱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

河川改修事業 実施状況 【工事着手延長(累計)】



- ・国土強靱化予算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の河川延長が約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

■金勝川(天井川の切下げ改修を実施)

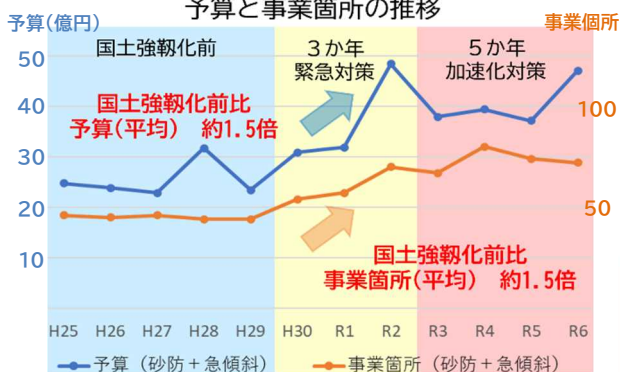


■北川(天井川の切下げ改修を実施)



事例：土砂災害対策

予算と事業箇所の推移



- ・予算化前後で事業費・事業箇所が約1.5倍に向上
- ・事業実施箇所の対象保全家屋数が2.4倍に向上
- ・対策が必要な箇所は多く継続的・安定的な予算確保を

■国土強靱化対策期間中に完成した主な砂防施設の例



■国土強靱化対策期間中に完成した主な急傾斜地崩壊対策施設の例



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

➤ 災害脆弱性と人口老朽化を克服し、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) 直轄事業の着実な推進に必要な予算確保および早期開通
- (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

2. 提案・要望の理由

(1) 直轄事業の着実な推進に必要な予算確保および早期開通

○3か年緊急対策や5か年加速化対策により、県下の道路整備は進展しているものの、いまだ道半ばであり、災害に強い国土幹線道路ネットワークの構築を推進するためには、引き続き直轄事業の予算確保・早期開通が必要。

○具体的には、国道8号野洲栗東バイパス、国道161号安曇川地区交差点立体化の早期開通、および国道161号小松拡幅13工区、国道365号栃ノ木峠道路の着実な推進が必要。

(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年秋開通後は更なる渋滞が発生すると考えられ、暫定2車線区間の4車線化に向け、早期整備着手が必要。

(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。

(本県の取組状況と課題)

■滋賀県内の主な道路事業

凡例

	高速道路
	直轄国道



■令和7年秋開通予定の道路事業



▲R161 小松拡幅 14 工区



▲R161 湖西道路 4 車線化



▲R1 栗東水口道路Ⅰ



▲R8 米原バイパス

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

➤ 災害脆弱性と人口老朽化を克服し、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) 国道1号（滋賀・京都間）の事業化に向けた計画段階評価の推進
- (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支援・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 30 km で調査を実施中。高速道路等の迂回や物流の定時性・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、国の一層の支援・連携が必要。

(2) 国道1号（滋賀・京都間）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号栗東水口道路等が令和7年秋に開通予定。国道1号（滋賀・京都間）の早期事業化に向け、計画段階評価の推進が必要。

(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)

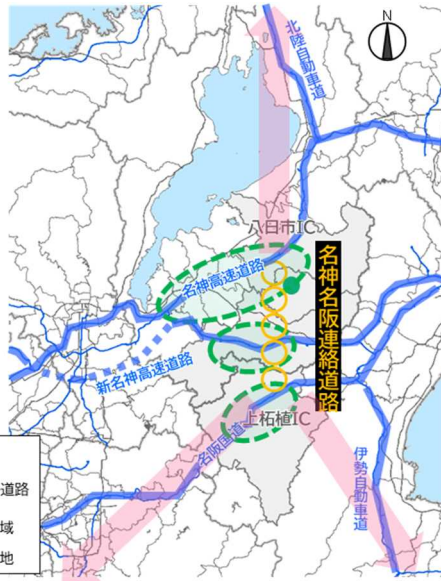
■名神名阪連絡道路の状況

日本海側・太平洋側の二面活用

「名神・新名神・名阪国道」を南北につなぐことで、第三次国土形成計画における日本海国土軸・太平洋国土軸の二面活用に貢献！

強靱な物流ネットワークの構築

WISENET2050 の柱の一つである「経済成長・物流強化」に貢献！



災害時の リダンダンシー確保



名神（令和6年1月）



新名神（令和5年1月）



名阪国道（令和3年4月）

住民説明会・オープンハウス（令和5年1月～2月）



第2回有識者委員会（令和6年11月）



【主な議事】

住民等意見聴取（PI）結果
早期効果発現に向けた提案

⇒優先区間の検討に着手

■国道1号（滋賀・京都間）の状況

- ・府県境や大津市南部における2車線区間で慢性的な渋滞が発生しており、交通事故の多発や企業活動の阻害が発生。
- ・大雪・大雨等の災害により 幾度となく通行止めが発生（過去15年で7回）。



慢性的な渋滞

瀬田川大橋（東行き）



慢性的な渋滞

至 京都市

至 大津市



R3.8 豪雨による土砂流出

至 大津市

国道1号

至 京都市 至 京都

▼ 近年の国道1号の被災状況

通行止日時	通行止期間	被災場所	被災原因
H25.9.16 ～ H25.9.17	約1.5日	大津市逢坂	雨 事前通行規制区間での規制雨量超過による通行止め（その後豪雨による土砂流出により被災）
H25.9.16 ～ H25.9.16	約5時間	京都市山科区～京都市東山区	雨 事前通行規制区間での規制雨量超過による通行止め
H27.1.1 ～ H27.1.1	約5時間	大津市横木～大津市逢坂	雪 立往生車の排出
H27.7.18 ～ H27.7.18	約6時間	京都市山科区～京都市東山区	雨 事前通行規制区間での規制雨量超過による通行止め（台風11号）
R3.8.14 ～ R3.8.19	約4日	大津市本宮～大津市横木	雨 事前通行規制区間での規制雨量超過による通行止め（その後豪雨による土砂流出により被災）
R5.1.24 ～ R5.1.25	20時間	京都市山科区～京都市東山区（大津市逢坂でも通行止）	雪 立往生車の排出
R5.1.27 ～ R5.1.28	約3時間	京都市山科区～京都市東山区	雪 立往生の恐れ

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、強靱で信頼性の高い道路ネットワークを構築

1. 提案・要望内容

【提案・要望先】総務省、財務省、国土交通省

- (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財政支援と制度設計
- (3) 緊急自然災害防止対策事業債・公共施設等適正管理推進事業債の期間延長

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。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。

○法面对策については、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いる。盛土法面については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) 老朽化が進む道路インフラ施設の予防保全

○本県の管理橋梁は3,062橋。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。

○急激に進む道路インフラ施設の老朽化に対応するため、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。あわせて法定点検を計画的な更新・修繕にかかる建設事業の一環とした位置づけが必要。

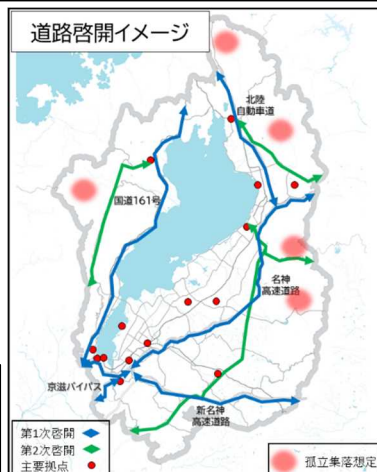
(3) 緊急自然災害防止対策事業債・公共施設等適正管理推進事業債の期間延長（地方債制度）

○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法面对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）および公共施設等適正管理推進事業債（令和8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と訓練の実施

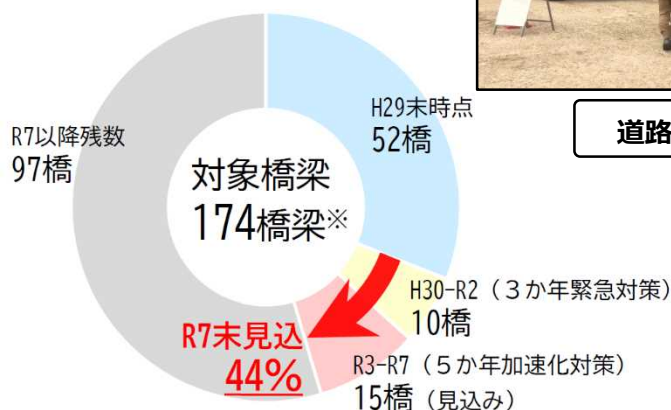
- ・大規模地震を考慮し、関係各者の協働により策定した滋賀県地域道路啓開計画を踏まえ、能登半島地震で顕在化した小規模集落孤立の課題を受け、孤立集落の早期解消等を目的とした県独自の滋賀県地域版道路啓開計画を令和7年3月に策定。策定に先立ち11月に実動訓練を実施。



道路啓開実動訓練



■橋梁耐震補強の推進



橋脚補強の状況【愛知川橋】

■法面对策の推進

【平成8年度道路防災総点検箇所への対策状況】

要対策箇所：1,124 箇所（R7.3 現在）

うち対策完了箇所数：455 箇所（40%）



葛籠尾崎大浦線（長浜市）



■道路インフラ施設の予防保全

橋梁修繕状況（H26～R6）【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の推進
- (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

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、ゾーン30プラスなどにおける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】 ゾーン30プラス整備状況



■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



内陸（鉄道駅など）への案内看板



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

第1次NCR4県知事集合



R6.10
サイクリングしまなみ 2024
レゾ・ジョ・ライト 知事出席
（愛媛県・広島県）



R6.11
「ビワイチ週間」
イベント開催
（滋賀県）



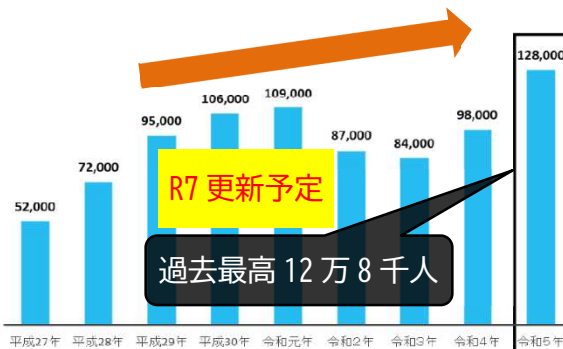
R6.11
大台南国際旅展
出展
（台湾）



R7.3
サイクルモード大阪
出展
（大阪府）

◆琵琶湖一周サイクリングの体験者数（推計値）

(人)



◆国外との交流

R5.11
自転車施策に関する
交流と意見交換
（オーストラリア・ブルガリア州）



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、ハード・ソフトの両面から流域治水施策を推進する。

【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) 公共施設等適正管理推進事業債の期間延長と充実
- (3) 災害危険区域等建築物防災改修等事業の恒久化

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)

- 当事業債を活用し、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) 公共施設等適正管理推進事業債の期間延長と充実(地方債制度)

- 当事業債を活用し、河川やダム、砂防施設の長寿命化対策、観測機器の更新を実施しており、当事業債は管理施設の適正な維持管理に重要な役割を果たしている制度。
- 管理施設の安定的な運用と長寿命化対策の加速化のため、公共施設等適正管理推進事業債（令和8年度まで）の期間延長、充当率の拡大、交付税措置率の拡大が必要。

(3) 災害危険区域等建築物防災改修等事業の恒久化

- 本県では滋賀県流域治水条例に基づき浸水警戒区域（災害危険区域）を指定しており、区域指定に関する計画策定や、既存不適格建築物の防災改修費用を補助する当事業が指定の推進に大きく寄与している。
- 今後、指定した浸水警戒区域での防災改修や、未指定地区での指定推進および特定都市河川浸水被害対策法に基づく浸水被害防止区域指定のため、災害危険区域等建築物防災改修等事業（令和7年度まで）を恒久的な制度とすることが必要。

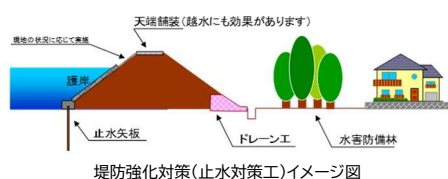
(本県の取組状況と課題)

■緊急自然災害防止対策事業債の活用事例



築堤
護岸整備
を実施

堤防強化対策
を実施



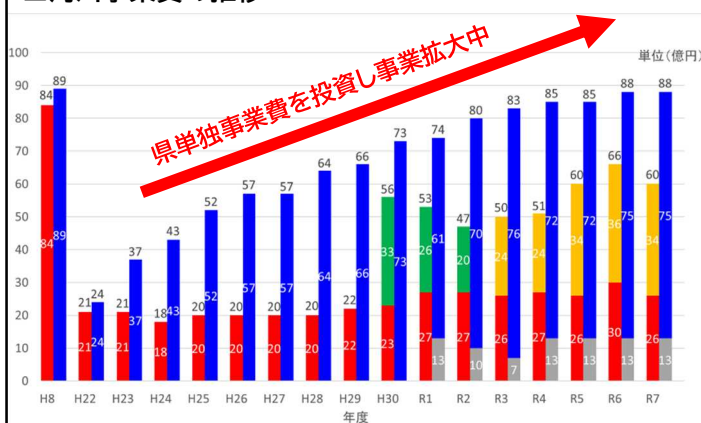
堤防強化対策(止水対策工)イメージ図



■地方債の措置状況

	地方債 充当率	交付税 措置率
緊急自然災害防止 対策事業債	100%	70%
公共施設等適正管理 推進事業債	90%	30~ 50%

■河川事業費の推移



	単独費
	緊急自然災害防止対策事業債
	国土強靱化緊急対策
	国土強靱化加速化対策補助費

■公共施設等適正管理推進事業債の活用事例

金居原2号(長浜市)

法枠補修
モルタル吹付
を実施



■浸水警戒区域指定状況



部材交換、
塗装を実施

■防災改修のイメージ



担当：土木交通部 流域政策局 流域治水政策室 TEL077-528-4290

河川・港湾室 TEL077-528-4157 水源地域対策室 TEL077-528-4173 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)「伊吹山保全対策に係るロードマップ」実行のための確実な予算確保
- (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)「伊吹山保全対策に係るロードマップ」実行のための確実な予算の確保

- 昨年7月、大雨により米原市伊吹地先で三度の土砂災害が発生し、集落内や県道2路線に被害が発生。
- 発災直後、TEC-FORCE 高度技術指導班から技術的助言を受けて速やかに取りまとめた、「勝山谷川緊急土砂災害対策」を元に、伊吹山保全対策の方針となる砂防堰堤2基を含む「伊吹山保全対策に係るロードマップ」を作成した。
- 昨年度は、緊急対策として、堆積土砂の撤去と応急土砂止施設、監視カメラ、雨量計の設置を完了した。
- 今後、1基目の砂防堰堤を災害関連緊急砂防事業により早期に完成した後、2基目の完成に向けて、確実な予算確保が必要であり、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

- 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)

■伊吹山保全対策に係るロードマップ



令和6年7月25日土砂流出時



人家・県道への土砂流出状況



強靱ワイヤーネット

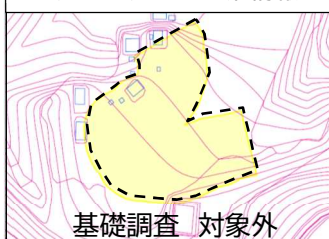


応急土石流ガード

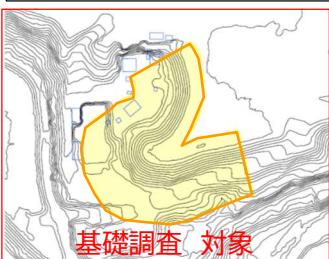


■基礎調査

1巡目に用いた地形情報

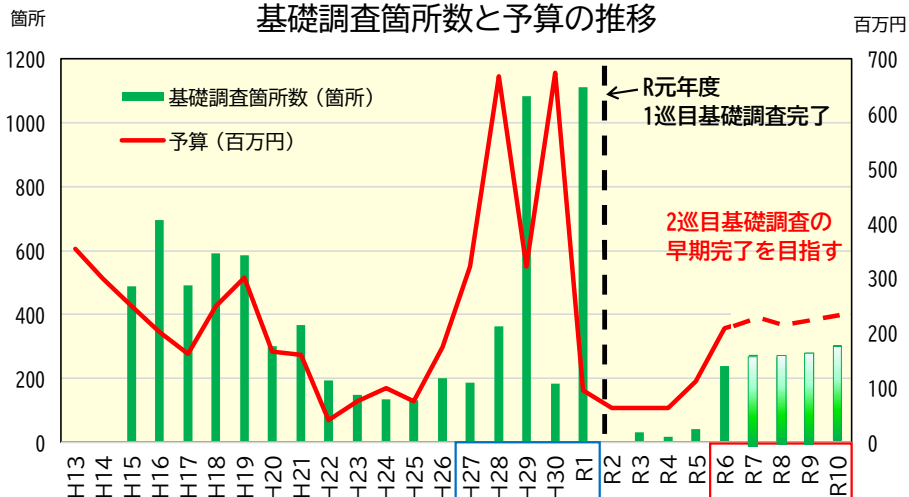


急傾斜地と判断できなかったため、基礎調査の対象とならなかった



急傾斜地と判断されたため基礎調査の対象となった

基礎調査箇所数と予算の推移



担当：土木交通部 流域政策局 砂防室 TEL077-528-4192

治水安全度向上のための直轄事業推進と地域振興への支援

- 淀川流域全体の治水安全度向上のための直轄事業を推進し、水源地域において地域振興への支援を要望する。

【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^{しとび}（鹿跳溪谷）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（鹿跳溪谷）改修）などの推進
 - 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、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、着工が前倒しになった大戸川ダム建設、瀬田川（鹿跳溪谷）などの事業推進が必要。
 - 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、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早期に完了させるため、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および整備促進に向けた予算確保・体制確保などの継続的な支援が必要。
 - 「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。

■瀬田川洗堰より下流の状況



大津放水路

瀬田川洗堰

せきのつ
瀬田川(関津地)
(R3 年度完了)

瀬田川(鹿跳溪)

**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)**

天ヶ瀬ダム

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！

琵琶湖の水位を速やかに低下させるため
瀬田川洗堰操作規則
の見直し検討を！

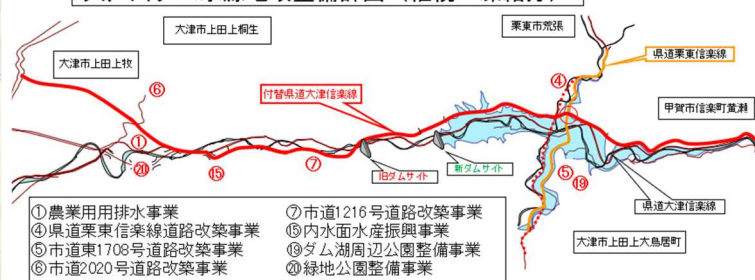
環境への影響をモニタリングの上、本体工事及び県道栗東信楽線の早期完了のための**予算確保・体制強化**を！



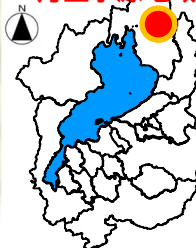
■丹生水源地域の状況



大戸川ダム水源地域整備計画（継続・凍結分）



丹生水源地域



令和4年8月豪雨による被災状況



- 60 -

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

- 効果的な再整備を実施するための国からの的確な助言
- 「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や災害支援機能・能力を高める施設整備の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“ビワイチ”の拠点となるサイクルステーションがオープン
 - ・令和6年3月から、「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が増加
 - ・令和9年12月の開館に向け、新しい「琵琶湖文化館」が港湾区域の一角で建設開始
 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、令和6年度に20年後の大津港の目指す姿を定めた「大津港活性化・再整備基本構想」を官民協働にて検討を重ね策定したところ。
- 令和7年度はこの基本構想を具現化するため、再整備に係る実施方針（実施計画）の策定を行う。効果的な整備につなげるため、国からの的確な助言をいただきたい。
- また、整備と並行し、大津港の「みなとオアシス」登録を目指していることから、速やかな登録に向けて国からの的確な助言をいただきたい。
- さらに、港湾を核とした地域活性化の推進につながる施設整備、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が必要。
- 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

『全国クルーズ活性化会議』に加入
敦賀港のクルーズ船観光の支援・連携

位置図



びわ湖
疏水船



大津港にぎわいへの取組状況

BIWAKO モニュメント



大津港指定管理者による
にぎわいづくり自主事業
Biwa-cation fes



大津港にぎわい
創出社会実験
Re:Port OTSU/BIWAKO



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」～



R7.3月「大津港活性化・再整備基本構想」策定

大津港サイクルステーション

※R4 オープン



みなとオアシス標準

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

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。

1. 提案・要望内容

【提案・要望先】財務省、国土交通省

(1) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

- 都市公園内の樹木の老齢化に伴い、倒木が頻発。公園の安全性を高めるため、デジタル管理および予防的更新（伐採および再植栽）への支援拡充

(2) 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) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

- 植栽木の老齢化に伴い根株の腐朽が進行、R 6 年度は倒木が 2 件発生。
- 老齢木の安全管理には、健全度調査の実施、位置情報や調査データのデジタル（DX）管理、計画的・定期的（例：5 年に 1 度の調査）な対応が必要。
- あわせて、倒木のおそれが高い老齢木は、公園内外の安全を確保するため、予防的な更新（伐採および再植栽）が必要。
- 都市公園の安全管理向上のため、老齢木対策を安全・安心対策事業のメニューへの追加、定期的な老齢木調査の制度化と支援を要望。

(2) まちづくり DX の更なる推進に向けた支援拡充

- まちづくり DX をより一層推進するため、Project PLATEAU（プラトー）における 3D 都市モデル作成に対する予算の継続的な支援および普及に向けた自治体向け研修会の実施が必要。
- 3D 都市モデル作成に伴う建物用途などの課税情報由来の情報については、その公開にかかる明確な基準がなく、取り扱いが基礎自治体に委ねられており、課税部局の了承を得ることに苦慮している。このことから、3D 都市モデルの課税情報由来の情報の公開の可否について、明確な指針や基準が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 都市公園安全・安心対策事業の拡充

根株が腐朽した**老齢木**が園路や隣接道路へ倒れるなど、老齢木の**安全確保が喫緊の課題**

**老齢木の健全度調査(DX化)と伐採及び再植栽を事業メニューに追加
定期的な老齢木調査の制度化と支援を！**



R7.2 強風による倒木(人的・物的被害なし)



老齢木根株調査
実施状況

都市公園安全・安心対策事業

長寿命化

都市公園安全・安心対策事業

対策支援事業

計画策定調査

豪雨対策

耐震改修

防犯性の向上

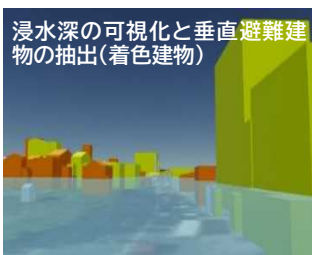
バリアフリー化

**老齢木
対策**

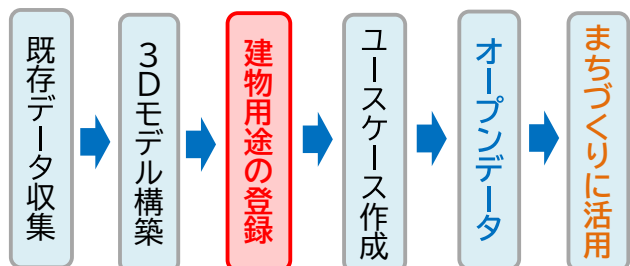
**事業メニューの追加
老齢木調査のDX化、定期的な調査**

(2) まちづくり DX の更なる推進に向けた支援拡充

■ 3D都市モデルの活用事例



■ 3D都市モデルの作成手順



3D都市モデルの整備にかかる**予算の捻出が難しい**。また、専門的知識を補うための**自治体向け研修会**を実施してほしい
(市町職員の声)

3D都市モデルのオープンデータ化にあたり、建物用途など**課税情報由来の情報**を公開するに**あたっての明確な指針や基準**を示してほしい
(県職員の声)

3D都市モデルのさらなる整備・活用の推進のため、**予算に対する継続的な支援**と自治体向け研修会の実施に加え、**課税情報由来の情報のオープンデータ化**にかかる**明確な指針**を！

原松原線が供用開始しました！

- ▶令和6年12月22日午前に開通式を実施し、同日午後に供用開始。
- ▶原松原線整備により外町(とまち)交差点の渋滞がほぼ解消。



祝(都)原松原線 開通



彦根市 外町交差点

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

- 高い価値と魅力をもつ本県の公園を活かし、種別・所管によらず、県全体が一つの大きな公園“THE シガパーク”を目指し、公園の一体的な魅力向上と情報発信を推進するため「新しい地方創生・生活環境創生交付金」による継続的な支援
- 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再整備に対しての、「社会資本整備総合交付金」「自然環境整備交付金」による引き続いての支援

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（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”）」となるよう、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の向上と情報発信を推進するため、このたび創設された「新しい地方創生・生活環境創生交付金」を活用することとし、令和7年度からの新規事業を申請。
- 採択後は、当該交付金による継続的な支援のもと、着実な事業推進が必要。
- また、湖岸緑地等、琵琶湖の周囲に位置する自然豊かな公園において、多様な利用者がその魅力を快適に享受できるよう、「新しい地方創生・生活環境創生交付金」とともに、引き続き「社会資本整備総合交付金」「自然環境整備交付金」による、再整備に対する支援が必要。

(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。



THEシガパーク

▶滋賀県公式YouTubeチャンネルにおいて、“みんなでつくるTHEシガパークMOVIE”を公開中(R6年11月3日公開)
▶同チャンネルの令和6年度公開分では突出した再生回数(1万回)



新しい地方創生・生活環境創生交付金

“水と緑と人でつながる「THEシガパーク」おもてなしプロジェクト”

【ソフト事業】シガパーク快適性向上・魅力発信推進事業



カメラ設置
WEBカメラ映像

駐車場内をWEBで配信し、利用者に混雑状況を伝えるサービスとともに、管理面でも効率化を図る。



【拠点整備事業】シガパークおもてなし施設(トイレ・駐車場・看板)

屋外の昭和を感じるような老朽化したトイレは不便・不衛生で来園を妨げる...

⇒移動式・汲取・和式トイレを
固定式・水洗・洋式トイレ(令和の綺麗なトイレ)へ更新



移動式トイレ



固定式トイレ(イメージ)

【インフラ整備事業】自然公園・都市公園・効果促進事業



都市公園湖岸緑地・志那地区
(土木交通部)

・湖岸緑地等、琵琶湖の周囲に位置する自然豊かな公園において、多様な利用者がその魅力を快適に享受できるよう、再整備を進めていく必要がある。

公園施設の増設など、今後も既存の交付金を併せて活用できることが効果的。



自然公園岡山園地
(琵琶湖環境部)

■滋賀県では“THEシガパーク”により、部局横断的に公園の魅力向上に取り組んでいる。

(昨年度、令和7年度に向けた「新しい交付金制度」を提案・要望)



■その推進にあたり、このたび創設された「新しい地方創生・生活環境創生交付金」を活用するため、令和7年度からの新規事業を申請。

「新しい地方創生・生活環境創生交付金」とともに、「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)により、引き続き支援を!

公園の一体的な魅力の向上と情報発信を推進するため、「新しい地方創生・生活環境創生交付金」による着実かつ継続的な支援を!

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



近江鉄道および信楽高原鉄道に対する総合的支援

- 公有民営方式で運営する両鉄道の安全・安心な運行確保と利便性向上を図り、持続可能な事業運営と沿線地域の活性化を目指す。

【提案・要望先】総務省・国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 鉄道施設整備事業への支援

- 両鉄道への社会資本整備総合交付金（地域公共交通再構築事業）の優先配分

(2) 新たな国庫補助制度の創設

- 施設整備以外の運行経費、保守経費等への新たな国庫補助制度の創設

(3) 公有民営化した地域鉄道に係る地方財政措置の拡充

- 日常の保守管理（維持補修・運行点検等）等の経費に対する地方財政措置の拡充

2. 提案・要望の理由

(1) 鉄道施設整備事業への支援

- 近江鉄道線は開業後 120 年以上、信楽高原鐵道線は開業後 90 年以上が経過し、施設・設備の老朽化が著しいことに加え、昨今の資材価格や労務単価等の上昇にともない、設備投資費・修繕費の更なる増大が見込まれる。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である。

(2) 新たな国庫補助制度の創設

- 安全性・利便性の維持・向上には、施設整備以外に車両の動力費、運転士や保守作業員の人件費等が必要となるが、原油・電気代・人件費等が高騰している中で、自治体や鉄道事業者の自主努力だけでは維持・向上が困難であり、国の支援が必要である。
- 沿線 5 市 5 町は、第三種鉄道事業者（近江鉄道線管理機構等）の運営経費（職員人件費、固定資産税等）にも多額の財政負担をしており、将来にわたり持続的、安定的に鉄道事業を運営するためには、沿線自治体の財政負担の軽減を図ることが必要である。

(3) 公有民営化した地域鉄道に係る地方財政措置の拡充

- 鉄道線は、道路等と同様、欠かすことのできない重要な社会インフラであることから、公有民営化した鉄道線に係る更なる地方財政措置の拡充が必要である。

（本県の取組状況と課題）

○ 社会資本整備総合交付金を活用した施設整備の状況

両事業者は鉄道事業再構築実施計画を基に、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、持続可能なかたちで鉄道の安全・安心確保と利便性の高い鉄道施設等の整備を進めている。



PC枕木化



橋梁改修

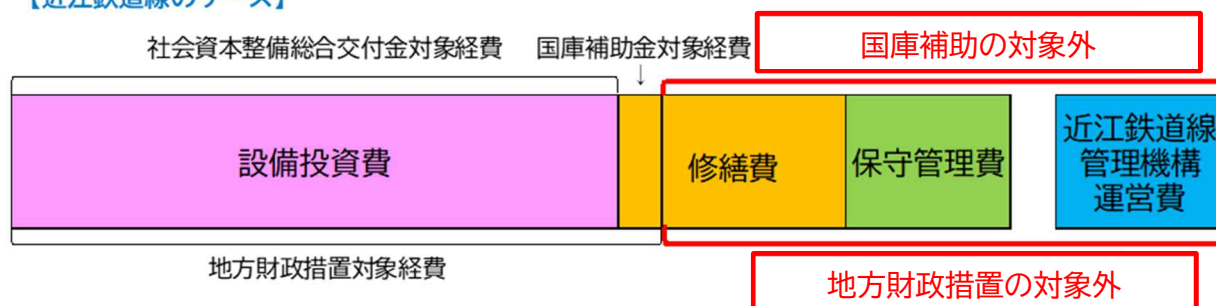


踏切遮断機更新

○ 近江鉄道線の状況

公有民営化した鉄道線として地方財政措置が講じられているが、安全運行の確保に要する維持修繕や保守管理等についても多大な経費を負担しており、将来にわたり持続的、安定的に鉄道事業を運営するためには、道路や河川等と同様、線路延長を基にした算定による交付税措置など、地方財政措置の拡充が必要である。

【近江鉄道線のケース】



○ 信楽高原鐵道の状況

県や沿線市等が出資する第三セクター鉄道として、国・県・市の支援を受けているが、原油費や人件費等の高騰に伴い、運行経費が年々増大しており、安全運行の確保と経営の健全化の両立が課題となっている。



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) 鐵道利便性向上

- 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年は強風により16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



コロナ禍に減便された JR 運行本数の復活

- 県内外の移動を支える JR 西日本の路線について、利便性を高め持続可能な交通軸としての維持を目指す。

【提案・要望先】国土交通省

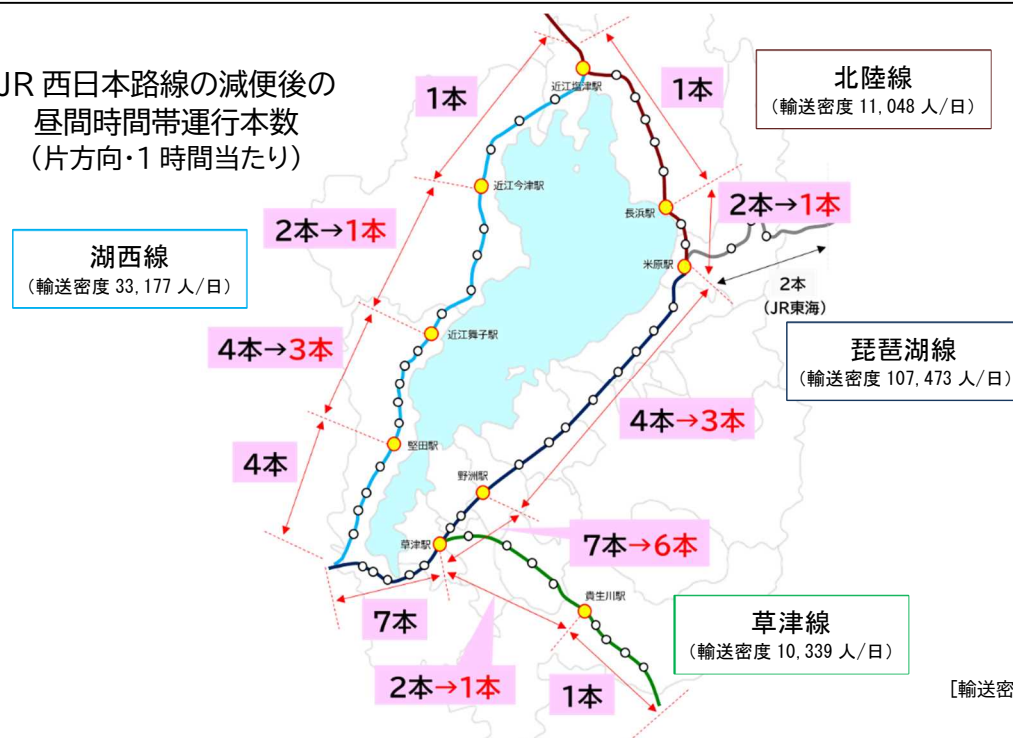
運行本数の復活に向けた指導・助言や支援

- コロナ禍において JR 西日本が行った減便について、国鉄改革の意義や大臣指針を踏まえて、速やかに運行本数を復活するよう、JR への指導等を行うこと

2. 提案・要望の理由

- JR 西日本は、令和4年度以降、黒字決算が続いており、経営状況が急速に回復しているにもかかわらず、コロナ禍における減便状態を継続している。
- 県内 JR 路線の多くの区間では利用者が求める利便性が確保されておらず、他の民鉄等に比べても運行本数が少ない。
- 県・市町は、鉄道の利用促進に取り組んでいるが、利便性が低いことが利用者増を鈍らせる大きな要因となっている。
- 減便状態が続けば利用者の減少との負のスパイラルに陥り、コンパクトプラスネットワークの推進や持続可能な公共交通の実現、ひいては全国的な鉄道ネットワークの維持が困難となる。
- 「鉄道の役割と責任を十分に果たす」ために JR 各社の安定的な経営基盤を確保した国鉄改革の意義や、「現に営業する路線の適切な維持に努める」こととされている大臣指針を踏まえて、国からの適切な指導・助言を求めるもの。

JR 西日本路線の減便後の
昼間時間帯運行本数
(片方向・1 時間当たり)



(本県の取組状況と課題)

○ 市町と連携した利用促進の取組

鉄道の維持・活性化には利便性向上と利用促進の両輪が必要であり、沿線毎に県と市町が協議会等を立ち上げて利用促進事業に取り組んでいる。

[R6 年度利用促進事業]

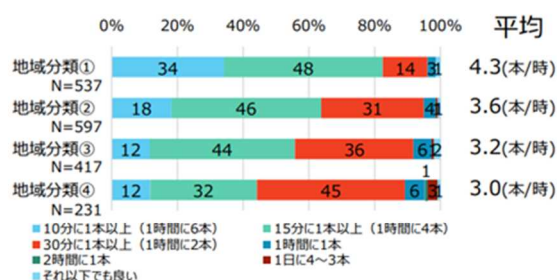
- ・企業、学校、沿線住民向けモビリティマネジメント
- ・学生、園児への運賃補助 ・駅前イベント開催
- ・沿線観光情報発信(動画・冊子・SNS)
- ・交通結節改善(二次交通等) ・路線開通周年事業
- ・沿線レンタサイクル拡充 ・沿線フォトコンテスト
- ・沿線スタンプラリー 等



○ 県民が望む鉄道の運行本数

利用したいと思える運行間隔は概ね3本/時。
最低限確保すべき運行間隔は概ね2本/時。

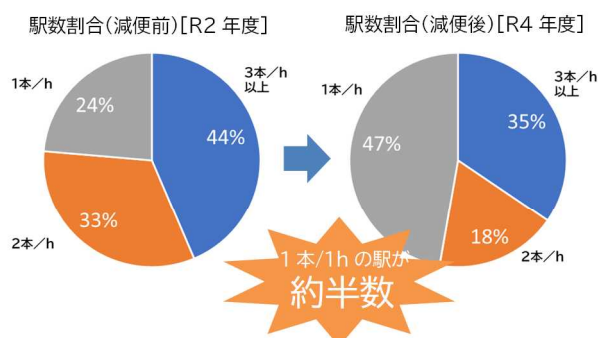
[右図: R4県民アンケート 通勤・通学に利用したいと思える運行間隔]



○ 県民が望む運行本数を満たす駅の割合の変化(昼間時間帯)

県内の JR 西日本路線では、「県民が利用したいと思える」または「最低限確保すべき」運行間隔を満たす駅の割合は、77%から 53%に減少。

1時間に1本の駅は倍増し、全体の約半数(47%)を占める状況。



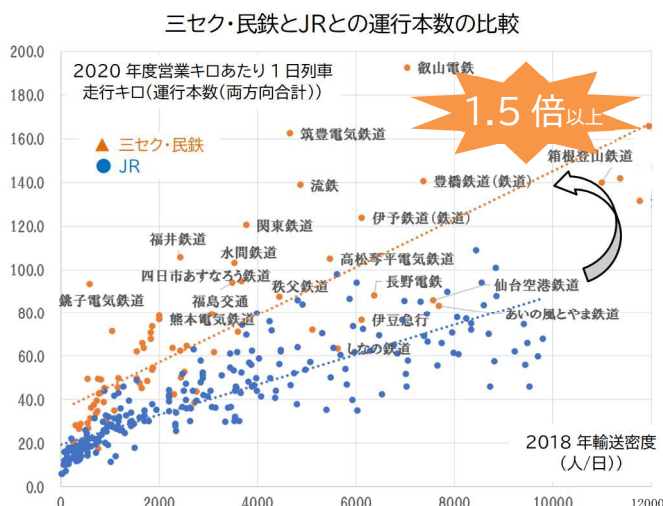
○ 他路線との運行本数の比較

JR 路線は民鉄・三セク鉄道路線に比べて輸送密度あたりの運行本数が少ない傾向。

県内の路線においてもその差は明らか。

京阪大津線とJR草津線との運行本数の比較(平日)

路線名・ 駅名・行先		JR草津線 貴生川駅 草津方面	京阪大津線 京阪大津京駅 石山寺方面
路線概要		単線・4～8両編成 ※線路容量6～9本/時	複線・1～2両編成
路線輸送密度		9,955人/日	8,587人/日
運 行 本 数	5 時 台～9 時 台	12本	35本
	10時 台～15時 台	10本	38本
	16時 台～20時 台	10本	33本
	21時 台～23時 台	3本	7本
	合計	35本	113本



[出典: 富山大学中川大研究室作成]

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・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、行きたいところへ移動ができる滋賀」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バスの実証運行等、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

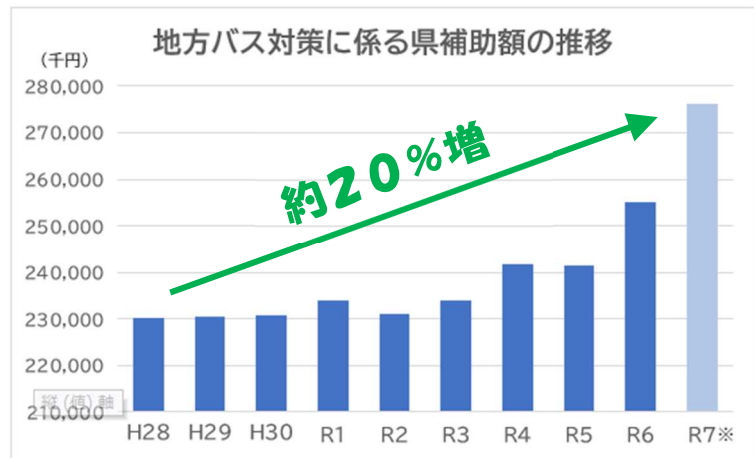
- 既存の公共交通のみで全ての移動ニーズに応えることは困難であることから、県として将来を見据えた自動運転バスの導入に向けた実証運行など、様々な検討、実証等に挑戦。
- 地域交通の維持・活性化に向けた、地域に最適化した新たな手段の導入には、実証から実装まで試行錯誤を繰り返しながら取り組む必要があることから、このような地域が創意工夫のもとで行う取組へ、国からの継続的かつ十分な支援が必要。

（本県の取組状況と課題）

（1）路線バスの運行継続支援

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 〔 <u>滋賀・京都府（京都市内のぞく）等</u> 〕	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）

- 国庫補助の標準単価について、県内実勢単価と大きく乖離しており、実情に合った支援が出来ていない
- 運転士不足が深刻であり、R6 には不足数が 53 人に達する状況
- 県として、バス事業者の運転士確保に対する支援を令和6年度から開始するなど、路線バス維持に向けた支援を強化



（2）地域交通の維持・活性化に向けた取組

令和6年度、「自動運転社会実装推進事業」に採択いただき、滋賀県内で自動運転に適した地域を調査

- 10市町(全19市町)が意向・関心あり
- 都市構造、ニーズ、課題等から、自動運転に適した6ルートを洗い出し
- L4 実現可能性、波及効果等を踏まえ、候補2ルートを選定し、リスクアセスメント、3D マップ作成



想定車両：
NAVYA EVO
・定員 9名
・速度 ～18km/h

6年度の結果を踏まえ、令和7年度は、実証運行を目指す。

担当：土木交通部交通戦略課
TEL 077-528-3681

時代の変化に対応する警察活動基盤整備の推進

- 県民の安全・安心な生活を確保するためには、治安維持対策の強化が必要不可欠
- 厳しい犯罪情勢等に対処するための体制を確立し、安全・安心な滋賀を実現する

【提案・要望先】国家公安委員会、警察庁、総務省

1. 提案・要望内容

本県の治安情勢に的確に対応するために必要な警察官の増員

- 県民の安全・安心を確保するためにも、警察官の増員措置が今後必要

2. 提案・要望の理由

(1) 県内の厳しい犯罪情勢等

令和6年中 刑法犯認知件数 8,148件（前年比 +377件）

110番通報受理件数 112,454件（前年比+167件）

(2) 厳しい犯罪情勢等への対処

- SNS型投資・ロマンス詐欺被害の急増、特殊詐欺の被害額の増加など、匿名・流動型犯罪グループによる犯罪に対する体制構築が必要
- 人身安全関連事案に対し、事態のエスカレートを未然に防止するため、専門性を有する警察官が早期介入する仕組みの構築が必要
- サイバーセキュリティ対策として、県民、県内事業者がサイバー犯罪やサイバー攻撃の被害者となる事案に対し未然防止、犯罪捜査を迅速に行う体制構築が必要
- その他にも福祉犯の被害少年の増加、琵琶湖における水難事故や山岳遭難対応など、安全・安心の確保が必要

(3) 県民の強い要望と極めて高い関心

毎年、各市町から警察官増員要望が寄せられ、県議会でも「警察官増員にかかる意見書」が数度にわたり採択されるなど、警察官増員を切望する県民の声が多数

(4) 県の人口規模と比較して少ない警察官定員

令和7年4月1日の警察法施行令の改正に伴い、当県の警察官の定員基準が60人増員されたことから、当県の警察官の定員に関する条例を一部改正して警察官の定員を60人増員したところであるが、依然として当県の警察官1人当たりの負担人口は596.1人（全国ワースト3位）であり、「警察刷新に関する緊急提言」における基準（1人当たり500人程度）と大きく乖離

(本県の取組状況と課題)

県単独予算による地方警察官の増員措置 (計30人)

○ 令和5年度

- ・ 人身安全関連事案への体制強化 **10人** (3交替による常時即応体制の整備)
- ・ サイバーセキュリティ対策の強化 **5人** (社会全体のセキュリティ対策強化)
- ・ 国スポ・障スポの警衛体制の強化 **5人** (警備諸対策を推進する体制の構築)
- ・ 定年引上げに伴う“採用平準化(確保)のための特例措置”

定年引上げ期間において、新規採用が減少することのないよう、当分の間、段階的な定員の上積み措置(最大125人まで) ➢ +αの効果を期待

○ 令和6年度

- ・ 国スポ・障スポの警衛体制の強化 **10人** (更なる警衛警備体制の増強)
- ・ 会計年度任用職員の増 **27人** (運転免許証マイナンバーカード化に必要な体制の確保)

○ 令和7年度

- ・ 会計年度任用職員の増 **11人** (運転免許証マイナンバーカード化に必要な体制の確保)

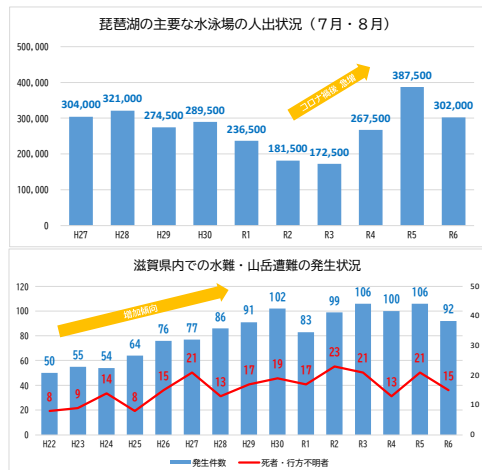
警察活動推進のための新たな取組

○ トクリュウ・闇バイト・詐欺・強盗 緊急対策プラン (R7. 1～)

- ・ 県と合同で、市町、関係機関・団体、事業者等と連携して、トクリュウによる犯罪から県民を守るための対策、トクリュウに打撃を与えるための対策を推進

県独自の取組を進めても依然として残る課題

【滋賀県内における山岳遭難 琵琶湖における水難事故への対応】



コロナ禍が明け、滋賀県への観光客の増加に伴い、山岳遭難、琵琶湖における水難事故等の対応も増加傾向 (R6水上安全条例改正)

【投資ロマンス詐欺、特殊詐欺、 子どもが被害者となる福祉犯被害の増加】

【投資ロマンス詐欺】	R 5	R 6
SNS型投資詐欺 被害件数(件)	(31)	111
被害金額(万円)	(28,524)	98,254
SNS型ロマンス詐欺 被害件数(件)	80	141
被害金額(万円)	86,993	101,468

※ 令和5年のSNS型投資詐欺は特殊詐欺として計上していたため、括弧書きで記載

【特殊詐欺】	R4	R5	R 6
被害件数(件)	132	266	281
被害金額(万円)	32,417	62,428	73,740

【福祉犯等】	R4	R5	R6
非行少年(人)	410	581	468
少年の福祉を害する 犯罪検挙件数(件)	69	91	121
被害少年(人)	42	62	60

県下の厳しい治安情勢や本県警察の体制を踏まえ、緊急的に県費による警察官増員を行って対応しているところ、この度の警察法施行令の改正に伴う増員措置があったが、依然として警察官一人当たりの負担人口は高く、現行体制における根本的な解決は困難。

厳しい治安情勢に応じた更なる警察官増員(政令基準の改正)が今後も必要

担当：警察本部警務部警務課企画係 TEL 077-522-1231