

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) 事業中箇所を着実な推進に必要な予算確保および早期開通
- (2) 国道8号彦根東近江バイパス（I期）の早期着工

2. 提案・要望の理由

(1) 事業中箇所を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が必要。
- 国道8号野洲栗東バイパス、安曇川地区交差点立体化などについて、交通混雑の緩和や交通安全の確保のため開通時期を示し、事業の早期開通が必要。
- 冬期通行止め区間の解消や、災害時におけるリダンダンシーの確保のための国道365号栃ノ木峠道路の着実な推進が必要。
- 交通混雑の緩和や交通安全の確保のため、国道161号小松拡幅(13工区)の早期事業着手が必要。
- 国道1号栗東水口道路Ⅱの区間は交通容量不足による慢性的な渋滞が発生しており、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。
- 直轄事業に加え、県内各地でトンネル工事や橋梁工事の大型事業を実施しており、個別補助事業や交付金事業についても、より一層の財政支援が必要。

(2) 国道8号彦根東近江バイパス（I期）の早期着工

- 国道8号沿線の彦根市内は、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、バイパスの早期着工が必要。

(本県の取組状況と課題)

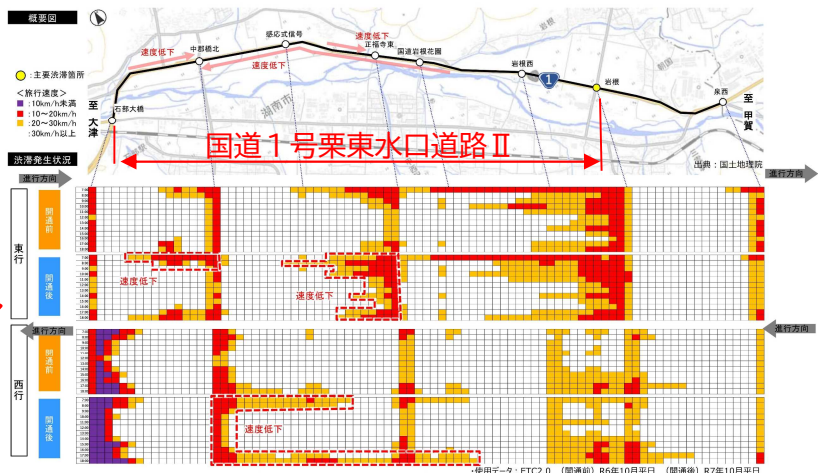
凡例	
	高速道路
	直轄国道
	興管理道路



■国道1号栗東水口道路II

暫定2車線で供用済みではあるものの、**主要渋滞箇所が存在するなど、交通容量不足による慢性的な渋滞が発生**

栗東水口道路 I、大津能登川長浜線〔都〕山手幹線の開通後 (R7.8.23)、その先線の区間で速度低下が発生
⇒ **早期4車線化!!**



担当：県土整備部 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支援・連携
- (2) 滋賀京都連絡道路の事業化に向けた計画段階評価を進めるための調査の推進
- (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
 - 高速道路などの迂回や物流の定時性・安定性確保、さらには南海トラフ地震などの災害時には広域的な支援・避難ルートとなるため、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) 滋賀京都連絡道路の事業化に向けた計画段階評価を進めるため調査の推進
 - 国道1号の滋賀・京都間は、府県境や大津市南部に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、大雪・大雨等の災害により過去15年で7回の通行止めが発生。
 - 滋賀京都連絡道路の早期事業化に向け、計画段階評価を進めるための調査の推進が必要。
- (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などのため、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、JR 瀬田駅～JR 南草津駅周辺の交通渋滞の緩和のため、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)

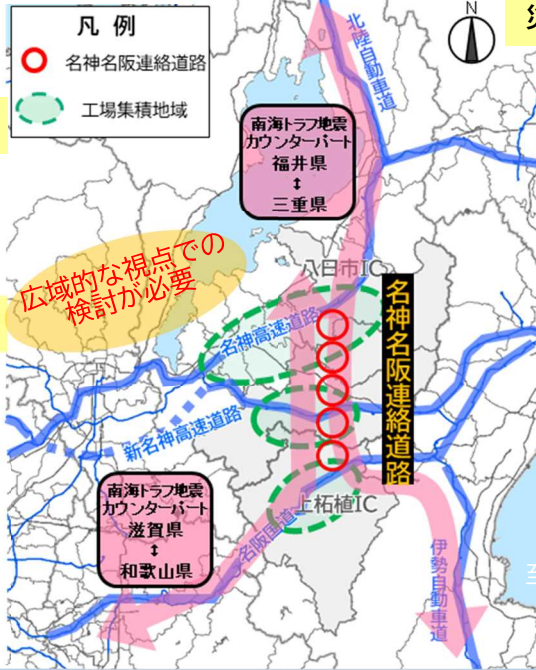
■名神名阪連絡道路の状況

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貢献!

強靱な物流ネットワークの構築

WISNET2050の柱の一つである「経済成長・物流強化」に貢献!



災害時の広域支援・避難

大規模災害時の広域的な緊急支援・避難の主要ルートとして機能!

災害時のリダンダンシー確保



第2回意見聴取 (令和7年10-11月)



■滋賀京都連絡道路の状況

- ・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、企業活動を阻害。交通事故也多発。
- ・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)。



▼ 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

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

【提案・要望先】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財政支援
- (3) 公共施設等適正管理推進事業債の期間延長と充実

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。能登半島地震でも多くの土砂流出等による被害が確認されていることから、災害時の法面崩壊による道路寸断防止のため、道路単独箇所への新たな補助制度の創設が必要。

(2) 老朽化が進む道路インフラ施設の予防保全

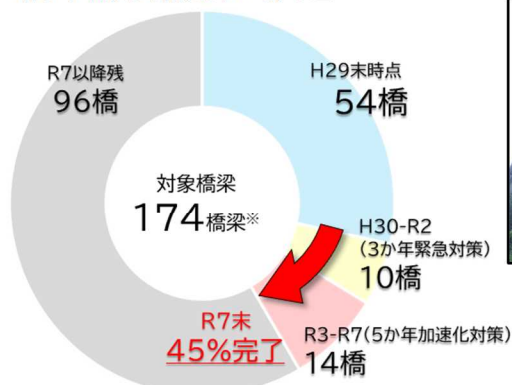
- 本県の管理橋梁は3,054橋。令和6年度より3巡目点検に着手。これまでに227橋の措置が完了したが、68橋のⅢ判定橋梁が未完了の状況。事後保全型老朽化対策から、ライフサイクルコストが低減される予防保全型への早期転換を推進するためにはさらなる財政措置が必要。

(3) 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）

- 防災・減災、国土強靱化対策などの国の補助に加え、県単独事業により実施する長寿命化対策を長期的な視点で計画的に進めるため、公共施設等適正管理推進事業債（令和8年度まで）の期間延長および措置率の拡充が必要。

(本県の取組状況と課題)

■ 橋梁耐震補強の推進



※滋賀県橋梁耐震補強計画(R5.3)の対象数
(緊急輸送道路上2径間15m以上の橋梁)



耐震補強の状況【近江富士大橋/野洲市】

■ 法面对策の推進

【道路防災総点検箇所への対策状況】

要対策箇所：1,131箇所 (R8.3現在)
うち対策完了箇所数：466箇所 (41%)



法面对策の状況【国道306号/多賀町】

■ 道路インフラ施設の予防保全

橋梁修繕状況 【県管理橋梁：3,054橋】

【過年度実績 (R1~R7)】

- ① 平均措置数：約28橋/年
- ② Ⅲ判定確認数：約15橋/年 → Ⅲ判定減少数：約13橋/年

Ⅲ判定橋梁残
68橋 ÷ 13橋/年
→ 5年以上必要



損傷・修繕 (断面補修) 状況【北川橋/長浜市】

■ 公共施設等適正管理推進事業債の活用事例



担当：県土整備部 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年度通学路合同点検箇所は、通学路緊急対策補助により効果が発現しているが、引き続き、小学校の通学路、中学生・高校生の自転車通学、さらには、未就学児の移動経路への交通安全対策に対する財政支援が必要。そのため、現行の通学路緊急対策補助の拡充、または、新たな補助制度の創設が必要。
- 速度超過車両や通過交通により、生活道路の安全が脅かされているため、ゾーン30プラス地区などの対策に向けて、引き続き、地区内連携補助による財政支援が必要。

(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

- 低速コースの自転車歩行者専用道路や車道混在の整備は令和4年度に完了したが、利用者からの声も多い上級コースの自転車通行帯の整備推進が必要。
- 「ビワイチ」の更なる魅力向上のため、自転車走行環境整備を計画的に推進する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

◆ R3点検箇所（通学路緊急対策補助） **効果発現**

【大津能登川長浜線（草津市）】 R7.9 供用

整備前
通学児童と自転車が輻輳

整備後
歩道橋整備

【丁野虎姫長浜線（長浜市）】 R7.12 供用

整備前
小学校通学路

整備後
未就学児移動経路

◆更なる通学路の安全対策

【小学校通学路（愛荘町）】 【高校生自転車通学（大津市）】

◆生活道路の安全対策（地区内連携補助）

【近江八幡駅前北地区（近江八幡市）】

ゾーン30プラス（R7.4指定）

■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

全体計画：99km
整備完了：37km（R8.3）
→残区間62km整備推進

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

内陸（鉄道駅など）への案内看板

◆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 比「ジョン・ライト」知事出席（愛媛県・広島県）

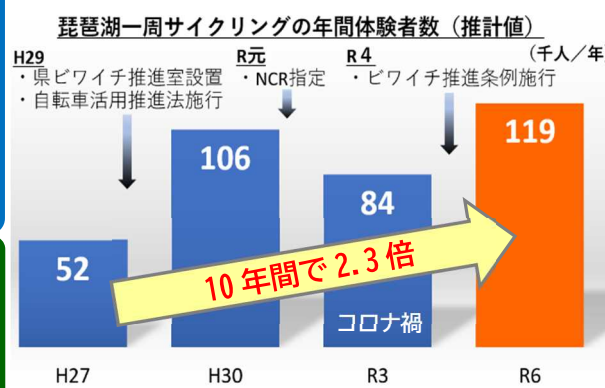
R7.11 「ビワイチの日」記念ライド（知事・パケ駐日EU大使ほか）

R7.11 台南旅行博出展（台南市長に直接PR）

R8.3 サイクルモード大阪出展（大阪府）

◆国外との交流

R7.7 「ブルゲンラント・ロード」記念看板除幕式（オーストリア・ブルゲンラント州との交流）



担当：県土整備部 道路保全課 歩行者・自転車安全係 TEL 077-528-4133

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

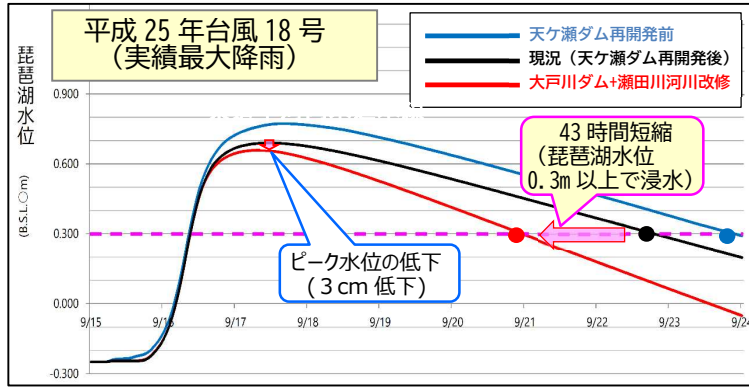
- (1) 治水対策(大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳溪谷)改修・大津放水路)などの推進
- (2) 琵琶湖周辺の浸水被害軽減のため、瀬田川洗堰操作規則の見直し検討
- (3) 丹生ダム中止に伴う継続的な支援および水源地域振興に向けた責任ある関与
- (4) 大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

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・大津放水路)などの推進
 - 後期放流対策の2事業(天ヶ瀬ダム再開発、宇治川改修)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、ダム本体の工事用道路に着手した大戸川ダム建設事業や瀬田川(鹿跳溪谷)改修の早期完了などの事業推進が必要。
 - 社会経済的被害が甚大となることから、大津放水路Ⅱ期区間を推進するための速やかな検討が必要。
- (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、整備促進に向けた別枠での予算確保・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。国においても体制確保および地域振興につながる施設整備等への財政支援制度ならびに確実な予算の確保など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。
 - 高時川の瀬切れ対策について、国における水利調整等の精力的な推進が必要。
- (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伴う水源地域整備計画の見直しを行っているところであり、地域整備の効率的・効果的な推進における支援が必要。
 - 水源地域対策特別措置法 第12条の負担金の関係者間協議に対して、積極的な調整および支援が必要。

(本県の取組状況と課題)

■瀬田川洗堰より下流の状況



大津放水路

瀬田川洗堰

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!

大戸川ダム建設

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!

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**早期完了**を!

瀬田川(関津地区)改修 (R3 年度完了)

瀬田川(鹿跳溪谷)改修

宇治川(塔の島)改修 (平成 30 年度完了)

天ヶ瀬ダム

天ヶ瀬ダム再開発 (令和 4 年度完了)

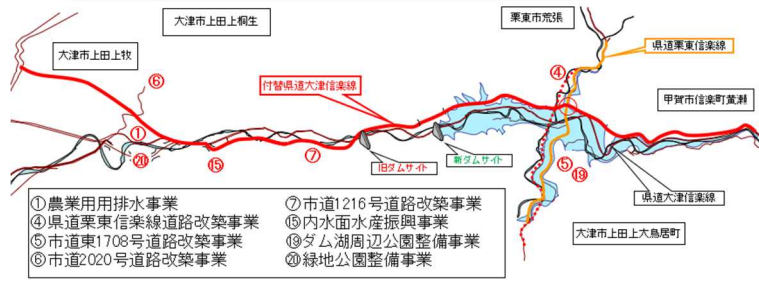
県道栗東信楽線の整備状況(迂回路着手)



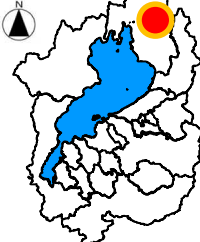
■丹生水源地域の状況



大戸川ダム水源地域整備計画(継続)



丹生水源地域



県道中河内木之本線の整備状況



担当: 県土整備部 流域政策局 河港事業室 TEL077-528-4274 水源地域対策室 TEL077-528-4171

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) 公共施設等適正管理推進事業債の期間延長と充実
- (2) 砂防事業における計画基準点より下流の取付流路工の補助対象化
- (3) 土砂災害防止法に基づく基礎調査に対する継続的な予算措置

2. 提案・要望の理由

- (1) 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を長期的な視点で計画的に進めるため、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、交付税措置率の拡充が必要。
- (2) 砂防事業における計画基準点より下流の取付流路工の補助対象化
 - 砂防事業は計画基準点の下流は補助対象とならず、既存水路・流路・側溝に取り付けて事業を終えている。
 - 砂防事業の下流取付先流路は著しく断面が狭小であることが多く、地元からの改修要望が多い。砂防事業に合わせて管理者（市町村）が一定の改修を余儀なくされることがある。
 - 計画基準点より下流の取付流路について、著しく断面が狭小な場合等は、管理者（市町村）による一定区間の改修に対する補助対象化など、財政的な支援が必要。
- (3) 土砂災害防止法に基づく基礎調査に対する継続的な予算措置
 - 土砂災害防止対策基本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増加。
 - 新たに抽出した箇所の基礎調査を計画的に進めるためには継続的な予算措置が必要。

(本県の取組状況と課題)

■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

部材交換、
塗装を実施

太田大川樋門(高島市)



■地方債の措置状況

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

■計画基準点下流の取付流路事例



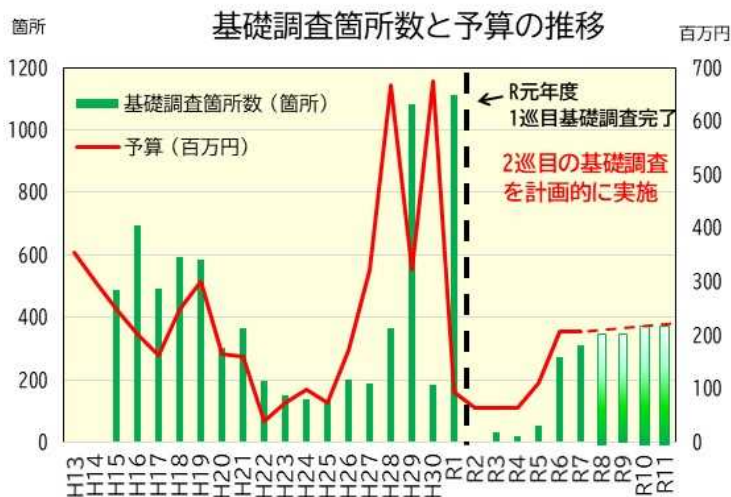
著しく断面が
狭小な下流流路

補助対象とすることで
円滑な事業推進が可能



土砂は捕捉
できるが
水は流下

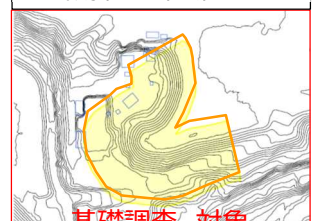
■土砂災害防止法に基づく基礎調査



1巡目の地形情報



急傾斜地と判断されず



急傾斜地と判断

担当：県土整備部 流域政策局 河港事業室 TEL077-528-4154 砂防室 TEL077-528-4192

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年度からは、この基本構想を具現化するため、再整備に係る実施計画策定に向けた検討を行っている。効果的な整備につなげるため、引き続き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旅客施設や賑わい施設などの施設整備、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



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



大津港サイクルステーション



R7.3月「大津港活性化・再整備基本構想」策定
R8.6月「大津港活性化・再整備実施計画」策定予定

担当：県土整備部 流域政策局 河港管理室
TEL 077-528-4161

- ▶ 土地の基礎的な情報の整備を進めることで、安全・安心で住み続けたい滋賀県を実現する。

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 国による基本調査の強力な推進と要件の緩和

- 国による、MMS(※)等の新技術を活用した基本調査を拡充することに併せ、後続調査を行う時期の制約の緩和が必要

(※MMS:モバイル:マッピング・システム、車載カメラで走行しながら測量を行うシステム)

(2) 地籍調査事業補助対象となる事業の拡充

- 外部的な要因により、やむを得ず過年度成果の修正が必要になった場合の調査費についても、補助対象とすることが必要

2. 提案・要望の理由

(1) MMS等を活用した基本調査の推進と要件緩和

- 国が実施する、MMS等を活用した基本調査の大幅な進捗を図ることが必要。
- MMS等を活用すると、広い地域で調査を実施できる一方、調査地区が広がって後続調査準備に時間がかかる。平成29年度以降、MMSによる基本調査から3年以内に後続調査を行うとされているが、5年以内程度への緩和が必要。

(2) 地籍調査事業補助対象となる事業の拡充

- 公図混乱などの外的な要因により、調査開始から登記までに相当の期間を要し、調査の途中で過年度の成果の修正が必要となる場合があることから、これらにかかる調査費も補助を受けられるよう、補助対象となる事業の拡充が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) MMS等を活用した基本調査の推進と要件緩和

- 県内では、令和7年度に草津市がMMSを活用しており、実地研修会も開催され、その普及が図られている。現在、MMSの活用は、国が調査を実施する形となっており、関心を寄せる市町もあるが採択されず、活用が進んでいないので、その事業の拡充が必要。
- 特に、MMSの成果を活用して後続調査を行う場合、通達において、3年以内に着手しなくてはならないとされている。しかしながら、MMSなどの効率的な手法を適用すると、広い調査地区を一度で調査できるようになる一方、後続調査の計画的な実施に必要な予算・人員が見通せず、後続調査準備や地元調整を3年以内に完了させることが難しいとの声が市町から寄せられている。したがって、その期間を5年程度に緩和する必要がある。

令和8年1月22日草津市でのMMS研修会の様子



(2) 地籍調査事業補助対象となる事業の拡充

- 過去の公共事業等にかかる用地の登記処理等が完遂されていないなどの問題がある箇所が少なからず見られ、やむなく休止に至ることがある。中には追加調査が必要となる場合もあるが、補助対象外であるため、長期間を要する。よって、調査進捗を図るためには、そのような追加調査も補助対象とするよう、補助対象範囲を拡大する必要がある。



担当：県土整備部用地事業支援課土地行政係 TEL 077-528-4120



地域交通の「公共財・社会インフラ」としての位置付け

- ▶ 地域交通ネットワークを「公共財・社会インフラ」として位置付け、国・自治体の役割を明確化することで、持続可能で充実した地域交通を実現する

【提案・要望先】国土交通省

1. 提案・要望内容

地域交通ネットワークの「公共財・社会インフラ」としての位置付けの明確化、および財源の創出や拡充と地方への配分

- 地域交通ネットワークを明確に「公共財・社会インフラ」として位置付けるとともに、これを維持し、さらに良くするための財源創出・拡充、地方への配分の実施

2. 提案・要望の理由

- 地域交通ネットワークは、福祉、教育、観光、産業立地、移住・定住、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るとともに、誰もが自由に、かつ安全に移動し、社会活動への参画や人との交流のために必要な、欠かすことのできない重要な社会インフラである。
- 一方、モータリゼーションの進展による利用者の減少や、運転士不足等により、地方圏の地域交通は、民間事業としてはもはや成り立たなくなりつつある。
- 国では、①交通政策基本法や②地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等により地域交通の維持・活性化に向けた枠組みが整備されており、特に②では「交通空白」等の解消に向けた法改正が予定されているところ。
- 本県では、自家用車に過度に依存しない「自家用車以外の移動の選択肢がある社会」の構築が「より良い暮らし」の実現につながると考え、そのためには、地域交通が「移動の選択肢」となり得るよう、維持し、かつ、地域のニーズに応じて充実していくことが必要と考えている。
- 地域交通の維持・充実は、「より良い暮らしの実現」に向けた公共サービスの供給という側面を持つことから、交通事業者のみでは採算的に維持や実現が困難な路線やサービスであっても地域住民の生活の保障や質の向上に必要なものは、「公共財・社会インフラ」として位置付け、国民全体で支える仕組みが必要。

(本県の取組状況と課題)

本県では、令和7年度に「滋賀地域交通計画」を策定。

本計画では、施策の理念を「移動手段の充実による『より良い暮らし』の実現」とし、具体的な施策を整理している。また、施策実施のための財源として、事業者の収入増に向けた利用促進や不断の事業見直しに加え、事業を安定的に実施するため、新たな財源を検討することとしている。

「より良い暮らし」の実現に向けて

「滋賀地域交通計画」 の策定

- ・身近な移動手段が便利に
- ・使いやすい運賃で乗れる
- ・高齢になっても、車椅子でも使いやすく
- ・遊びにでかけたくなる

計画を実現する 財源

- ・事業者の収入増に向けた利用促進
- ・国費の獲得や**国への提案・要望**
- ・不断の事業見直し (新たな制度・財源等)
- ・優先順位を付けた事業実施
- ・新たな財源の検討 (新たな税については予断をもたず真摯に検討)

民公共創

公論熟議

目指す姿（ビジョン）と財源を一体的に検討

みんなで
一緒に考える



まち、暮らし、未来をとともに考える！



移動を考えることは、まち、暮らし、未来を考えること

暮らしを
豊かにする
交通

未来への
希望

自治
の
あり方

知事をトップに、

県内6地域に設置したワークショップや、県域を対象としたフォーラム等により、県民との公論熟議を積み重ね、「滋賀地域交通計画」を策定

多くの県民の皆様の声を踏まえ、

県、市町、交通事業者、地域住民等がそれぞれの役割のもとでより緊密に連携し、

「移動しやすく、暮らしやすい、豊かな滋賀」を実現



路線バスの維持確保に向けた取組支援

- 地域交通の充実による「より良い暮らし」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維持・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) 将来にわたる安定運行に向けた支援の強化

- バス事業者が、将来にわたって路線バスを安定的に運行できるよう事業規模に応じた手厚い経営支援を行うこと

2. 提案・要望の理由

(1) 路線バスの運行継続支援の強化

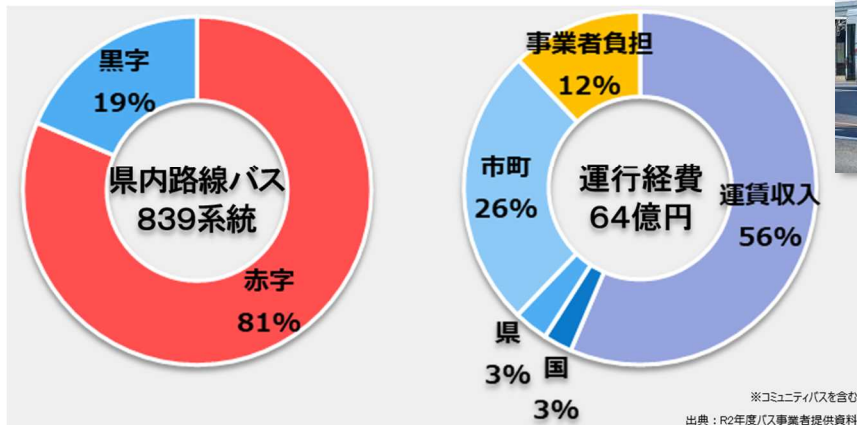
- 県、市町において、バス事業者と連携し、路線の再編、運行支援、利用促進等に取組んでいるところであるが、財政状況が厳しい中で大きな負担。
- 国で講じていただいている運行継続に向けた支援策について、実情に合った補助運行経費の算出等により、維持対策の大幅な強化が必要。

(2) 将来にわたる安定運行に向けた支援の強化

- 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される状況。
- 路線バスを将来にわたり安定的に運行するためには、従来の赤字補填にとどまらず、バス事業者の事業規模に応じた手厚い経営支援の仕組みが必要。

(本県の状況と課題)

滋賀県における路線バスは **8割以上が赤字**で、**運行経費のうち3割を公費負担**することにより、なんとか維持



比較単価（R8）	キロ当たり単価
滋賀県 実勢単価〔地域間幹線系統を運行する4社平均〕	589.94（円/km）
北近畿ブロック標準単価 〔滋賀県、京都府及び兵庫県（京阪神に属する地域を除く。）〕	426.56（円/km）
京阪神ブロック標準単価 〔大阪府、京都府（京都市を含む大阪府に隣接する地域）及び兵庫県（神戸市及び明石市を含む大阪府に隣接する地域）〕	558.96（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

○ 県内バス運転士数の推移

対象	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R6不足	R7不足
乗合バス運転士人数（人） （県内9社計）	549	579	575	558	541	535	523	△56	△52

※R1～R5は各年度末、R6～R7については、10/1現在の運転士数を記載

○ 民間路線バスにおける減便・廃線件数の推移

10/31現在

対象	年度	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
民間路線バス （コミュニティバス路線のぞく）	減便（路線数）	3	10	20	14	19	45	24
	廃線（路線数）	1	7	6	1	0	3	0

本県においても、路線バスの運転士不足が深刻であり、近年、減便や路線の廃止が続いている状況

担当：交通まちづくり部交通まちづくり政策課
TEL 077-528-3681



鉄道ネットワークの維持・利便性向上

- 地方創生の基盤である鉄道ネットワークの維持に向け、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) 地方創生推進のための鉄道利便性向上

- 鉄道ネットワーク維持に不可欠な利便性向上に向け、鉄道事業者への支援・働きかけが必要
- 鉄道の利便性向上につながる地方公共団体の取組に財政的支援
- 「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

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) 地方創生推進のための鉄道利便性向上
 - 鉄道ネットワークは地方創生の基盤であり、地方創生を推進していくには鉄道の利便性向上が不可欠である。

【利便性向上の例】

- ・ コロナ禍に減便された運行本数の復活・増便
- ・ 強風対策による運休頻度の減少
- ・ 駅のバリアフリー化
- ・ 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
- ・ 特急電車の停車駅・停車本数の増加 等

(本県の取組状況と課題)

鉄道利便性向上における課題

◇運行本数

コロナ禍における減便により、多くの路線で利便性が低下。鉄道事業者に復便を求めるとともに、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おり、復便に至っていない。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、持続可能な公共交通の実現が困難となるため、運行本数の復活が不可欠。

(利用促進の取組例) ・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)

◇高頻度の運休

湖西線においては、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発生。(令和7年度は強風により10回運休)

◇バリアフリーの課題

JR湖西線では利用者数の基準を満たさない等により、高架駅にも関わらず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。

◇管轄を超えた移動における不便(ICカードまたぎ利用)

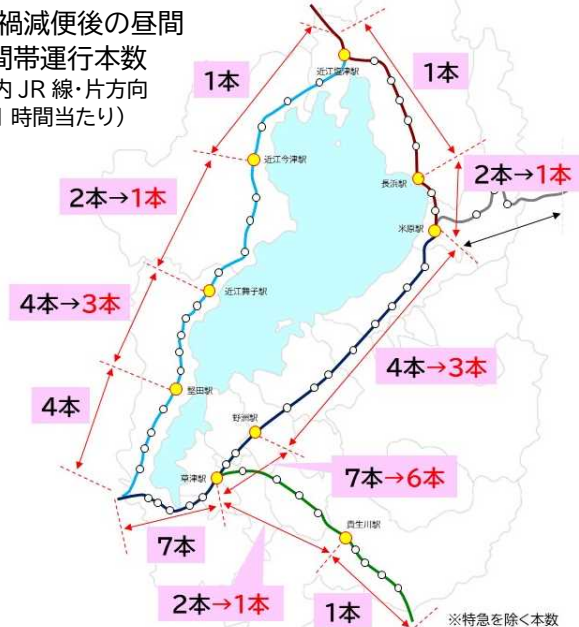
JR西日本および東海の境界(米原駅)が存在し、県内駅間の移動でも交通系ICカードが利用できない場合がある。

◇特急の停車本数

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。



コロナ禍減便後の昼間
時間帯運行本数
(県内JR線・片方向
・1時間当たり)



担当：交通まちづくり部交通まちづくり政策課
TEL：077-528-3684

近江鉄道および信楽高原鐵道に対する総合的支援



- 公有民営方式で運営する両鐵道の安全・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、財務省、国土交通省

1. 提案・要望内容

(1) 鐵道施設整備事業への支援

- 両鐵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鐵道に係る地方財政措置の拡充・税制特例措置の延長

- 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
- 国の交付金等の交付を受けて取得した償却資産・家屋等に係る税制特例の延長

2. 提案・要望の理由

(1) 鐵道施設整備事業への支援

- 近江鐵道線は開業後 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、自治体や鐵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、第三種鐵道事業者（近江鐵道線管理機構等）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、安定的に鐵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鐵道に係る地方財政措置の拡充・税制特例措置の延長

- 鐵道線は、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、公有民営化した鐵道線に係る更なる地方財政措置の拡充が必要である。
- （一社）近江鐵道線管理機構は令和 7 年度、約 81,758 千円の固定資産税・都市計画税を負担しており、税負担の軽減を図るため現行特例措置を延長することが必要である。

（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

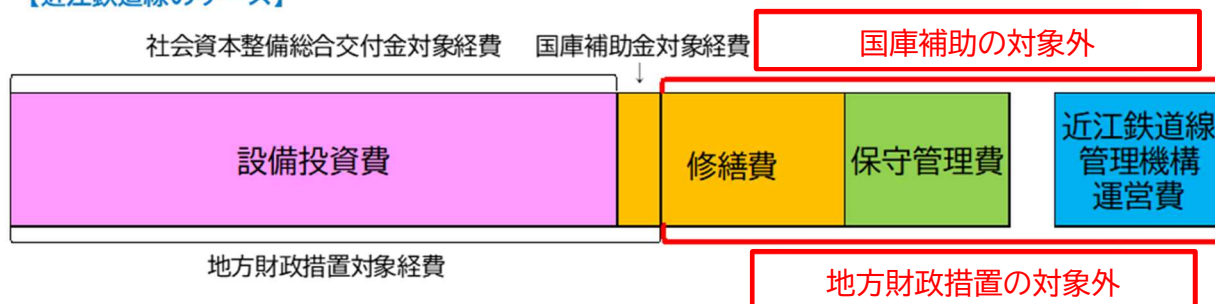


踏切遮断機更新

○ 近江鉄道線の状況

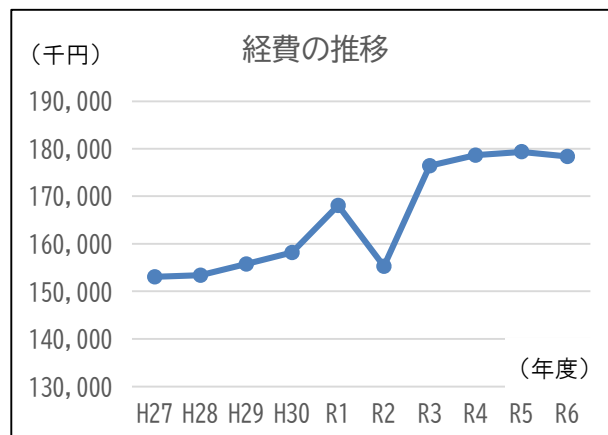
公有民営化した鉄道線として地方財政措置が講じられているが、安全運行の確保に要する維持修繕や保守管理等についても多大な経費を負担しており、将来にわたり持続的、安定的に鉄道事業を運営するためには、道路や河川等と同様、線路延長を基にした算定による交付税措置など、地方財政措置の拡充が必要である。

【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：交通まちづくり部交通まちづくり政策課
TEL：077-528-3685

滋賀の魅力を向上させるまちづくりへの支援

- ▶ 広域連携による滋賀の魅力向上を図り、暮らしを豊かにする交通施策と一体となった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)市町域を越えた広域的なまちづくりへの支援の重点化

- 広域立地適正化の方針に基づき、市町が連携して進める都市機能誘導施設等の整備への重点化

(2)広域まちづくりと一体となった公共交通の充実策への重点化

- 広域連携の拠点となる施設(広域連携誘導施設)への支援に加えて、広域連携する市町のまちづくりと交通施策への一体的な支援、支援制度の創出

2. 提案・要望の理由

(1) 市町域を越えた広域的なまちづくりへの支援の重点化

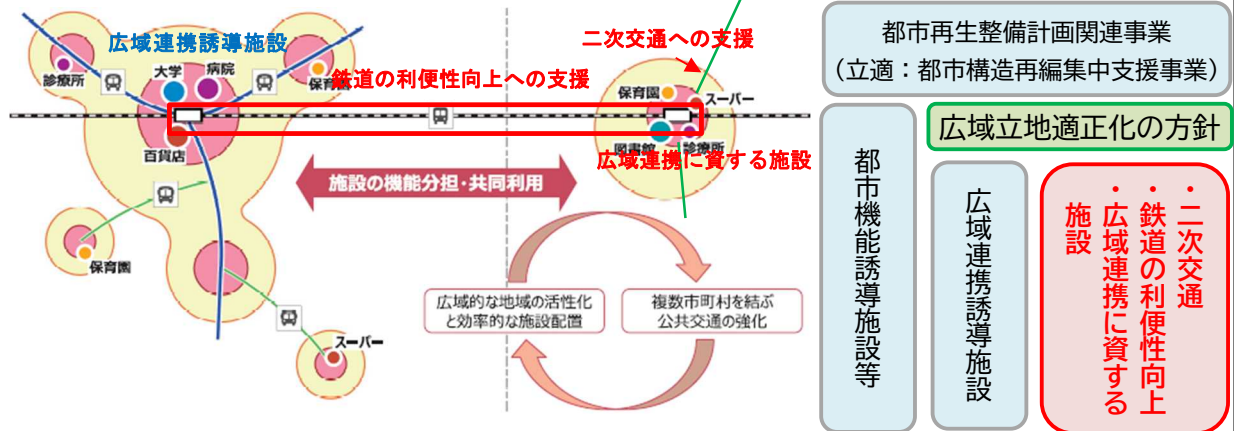
- 本県では、JR 琵琶湖線、JR 草津線で鉄道沿線まちづくり勉強会を立ち上げ、鉄道を軸とした広域的に連携したまちづくりに取り組んでいる。
- 市町域を超えた広域連携を図るためには、県も参画しながら広域立地適正化の方針の作成に取り組み、広域連携の核となる拠点を有する自治体とそれ以外の自治体が連携して、かつ、まちづくりと交通施策を両輪で進めていくことが重要。
- そのためにも、現行制度の広域連携誘導施設への支援に加えて、市町が連携して進める都市機能誘導施設等の整備への重点化が必要。

(2) 広域まちづくりと一体となった公共交通の充実策への重点化

- 地域の利便性を確保し、都市の持続性を維持するためには、広域連携する市町の二次交通や鉄道利用促進にかかる施策など、まちづくりと交通施策の一体的な支援、およびその拡充と重点化が重要。
- 広域連携する拠点間の交通軸の充実とともに、地域と拠点を結ぶフィーダー系統に対する重点化が必要。

(本県の取組状況と課題)

- ・ 広域立地適正化の方針の作成にあたり、広域連携する市町間の制度不均衡により合意形成に課題
- ・ 広域連携の主な支援制度は、「広域連携の拠点となる施設（広域連携誘導施設）」の支援に留まる



(1) 市町域を越えた広域的なまちづくりへの支援の重点化

広域連携する市町に対し、市町が連携して進める都市機能誘導施設等の整備への一体的支援および重点化を！

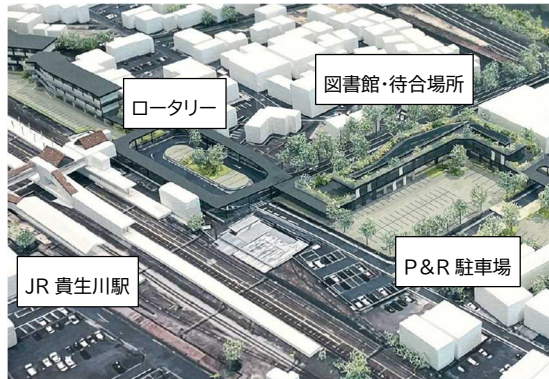
鉄道沿線まちづくり勉強会の開催

沿線の将来像や広域連携について意見交換



第2回琵琶湖線沿線まちづくり勉強会(R7.1.2)
参加者) 県、沿線市、鉄道事業者

広域連携に資する施設整備（駅前交流施設）



(甲賀市) 貴生川駅前周辺整備
「キラッタ・プロジェクト」

(2) 広域まちづくりと一体となった公共交通の充実策への重点化



例：湖東圏域では1市4町で公共交通活性化協議会を立ち上げ、デマンドタクシーを運行。運行の効率化を図る共に市町間を越えた運行により利便性の高い移動を確保。

拠点に接続する地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助にかかる上限の引き上げ、交通軸となる鉄道の利便性向上に向けた実証実験への支援等 重点的支援を！

担当：交通まちづくり部 交通まちづくり政策課
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

(1)種別・所管を超えた公園の一体的な魅力向上の取組への支援

○本県では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”を目指している。公園の一体的な魅力向上と情報発信を推進するため「地域未来交付金」「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)都市公園等の管理・再構築を支える支援制度の創出

○都市公園等の管理・再構築の取組を支え、継続的に後押しするための総合的な支援制度の創出。

2. 提案・要望の理由

(1) 種別・所管を超えた公園の一体的な魅力向上の取組への支援

○滋賀県では、本年度より、「THE シガパーク推進課」を新設し、これまでの取組を一層進めるための組織体制を整えたところ。公園の魅力向上や安全確保のため、引き続き「地域未来交付金」「社会資本整備総合交付金」「自然環境整備交付金」による、再整備や長寿命化等に対する支援が必要。

(2) 都市公園等の管理・再構築を支える支援制度の創出

- 都市公園では、施設や植栽木の老朽化対策に際し、既存の膨大な紙資料の収集・管理、点検、診断、対処等に多くの技術者や予算が必要。
- 効率的で継続的なインフラメンテナンスのため、管理資料のデジタル化、DX や新技術も活用した点検や診断、自治体間の群マネの推進、利用者の安全のための適切な対処（更新・集約・伐採・再植栽等）などが必要。
- 都市公園のインフラメンテナンスの取組を幅広く・一貫して支える支援制度の創出が必要。
- 自然公園やその他の公園においても、同様の支援制度の創出が必要。

(本県の取組状況と課題)

(1) 種別・所管を超えた公園の一体的な魅力向上の取組への支援

地域未来交付金



“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】

○快適性向上・魅力発信推進事業

WEBカメラで駐車場の混雑状況を配信。
利用者サービスの向上と管理の効率化を目指す。
SNS (Instagram等) やイベント等でPR!

移動式⇒固定式
汲取式⇒水洗式
和式⇒洋式



移動式トイレ

【拠点整備事業】

○おもてなし施設整備(トイレ・駐車場・看板)

古い・不便・不衛生なトイレの改修



固定式トイレ

【インフラ等整備事業】

○自然公園事業、都市公園事業等

琵琶湖周辺等の自然豊かな公園の魅力を高める
インフラなどの再整備が必要



自然公園新旭浜園地



都市公園湖岸緑地・志那

社会資本整備総合交付金 防災・安全交付金

【都市公園整備】【施設長寿命化】

各公園の魅力や安全を保ち、育てるため、施設の
改築や長寿命化など、既存の交付金での整備も引
き続き必要



湖岸緑地・薩摩(園路整備)



湖岸緑地・南三ツ谷(遊具更新)

すべての人のウェルビーイングを支える場として、公園の魅力を高め、それを発信する取組を進めるためには、「**地域未来交付金**」「**社会資本整備総合交付金**」「**自然環境整備交付金**」による継続的な支援が必要

(2) 都市公園等の管理・再構築を支える支援制度の創出

資料整理

データ化・システム化



点検・診断

点検診断(新技術も活用)・群マネ・住民参加

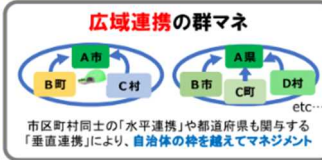


対処

修繕更新・撤去集約再編



奥びわスポーツの森 プール撤去



地方公共団体が進める都市公園等のインフラメンテナンスの取組を、幅広く、一貫して支える**支援制度の創出**を！！



GREEN×EXPO 2027 in YOKOHAMA JAPAN で
THE シガパークをPR!!

担当：交通まちづくり部 THE シガパーク推進課 TEL：077-528-4169

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も必要

2. 提案・要望の理由

(1) 県内の厳しい犯罪情勢等

令和7年中	刑法犯認知件数	8,669件	(前年比+522件)
	交通事故死者数	54人	(前年比+26人)
	110番通報受理件数	118,679件	(前年比+6,225件)

(2) 厳しい犯罪情勢等への対処

- 特殊詐欺や SNS 型投資・ロマンス詐欺被害の増加など、匿名・流動型犯罪グループによる犯罪に対する更なる取締りを推進するための体制の強化が必要
- 交通事故死者数の大幅増加に対し、交通死亡事故抑止総合対策を推進するための体制の強化が必要
- 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の体制の更なる強化が必要
- サイバー空間をめぐる脅威から県民や県内事業者が被害者となる事案の未然防止及び犯罪捜査を迅速かつ的確に行う体制の更なる強化が必要
- 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への対策などにより、県民の安全と安心の確保が必要

(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

政令基準の改正を受けて、当県の警察官定員を増員しているが、警察官1人当たりの負担人口は約577.8人(全国ワースト6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)とは依然として乖離

(本県の取組状況と課題)

令和8年度の県単独予算による警察官等の増員措置

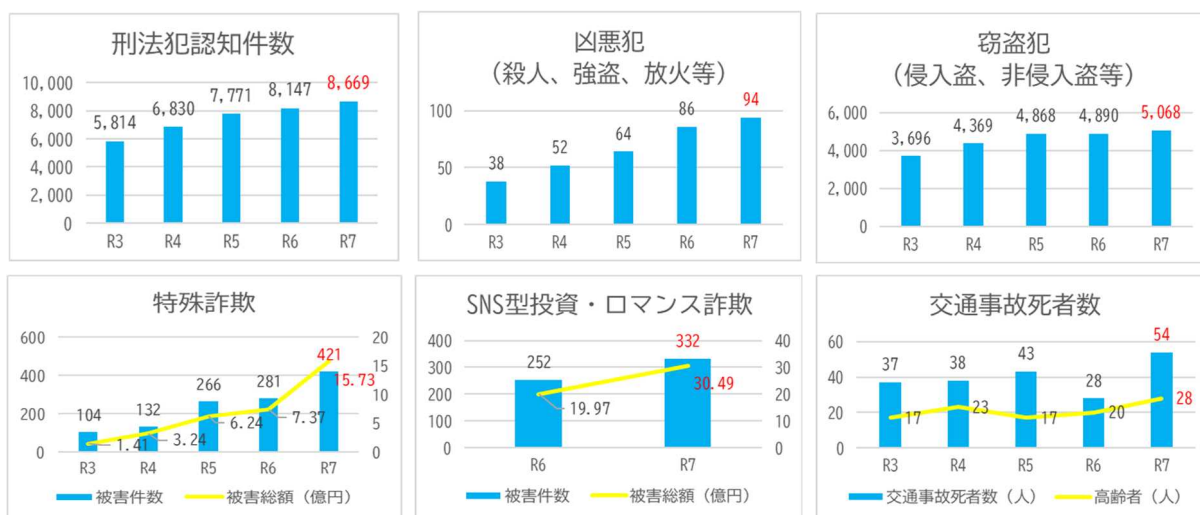
- 警察官 **30人**
(従来の30人を解消するも、新たにワーク・ライフ・バランス枠として増員措置)
- 定年引上げに伴う、採用平準化(確保)のための特例措置
定年引上げ期間において、新規採用が減少することのないよう、当分の間段階的な定員の上積み措置(最大125人まで)、+αの効果期待

警察活動推進のための取組

- 【**トクリュウ・闇バイト・詐欺・強盗緊急対策プラン**】
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

特殊詐欺や SNS 型投資・ロマンス詐欺を始めとする**刑法犯の認知件数や交通事故死者数が増加**しており、県下の治安情勢は非常に厳しい状況。



本県には、令和7年度、令和8年度の2年連続で計120人の警察官が増員措置されているが、依然として警察官1人当たりの負担人口は、全国上位に位置する。

また、将来人口推計では、本県も人口減少が予想されているが、その減少率は全国平均と比べると少なく、本県の出生率が全国でも高水準である上に、全国でも数府県しかない転入超過(転入者が転出者を上回る)のため、今後も他府県と比較して高い人口負担の維持が危惧されることから、**現行体制で県下の厳しい治安情勢を根本的に解決することは困難。**

負担人口500人までには、

378人の増員が必要

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：警察本部警務部企画係 TEL 077-522-1231

5. 「産業・経済」の基盤づくり

物価高騰の影響を受ける中小企業への支援

- ▶ 世界情勢が流動的となる中、物価上昇を上回る持続的な賃上げの実現に向けて、賃上げ環境の整備に取り組むことにより、中小企業の持続的な成長につなげていく。

【提案・要望先】 経済産業省、厚生労働省

1. 提案・要望内容

(1) 価格転嫁の円滑化に向けた環境整備

- 中小受託取引適正化法、受託中小企業振興法（以下、取適法等という。）の周知や取組の後押しとともに、引き続き効果的な価格転嫁対策を推進すること。

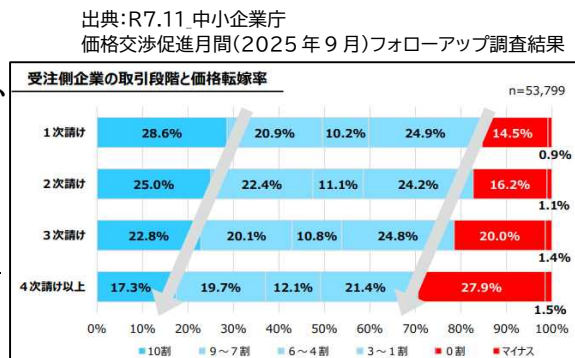
(2) 物価上昇を上回る賃上げに向けた生産性向上等への支援

- 原材料費等の増加に加え、最低賃金等の急激な上昇により、厳しい環境にある中小企業を支援するため、助成金支給の迅速化、相談体制の拡充等を行うこと。
- 令和8年4月よりよろず支援拠点内に開設される「生産性向上支援センター」において伴走支援に加え、従業員の人材育成の支援も合わせて取り組むこと。

2. 提案・要望の理由

(1) 価格転嫁の円滑化に向けた環境整備

- 物価上昇を上回る賃上げの実現に向けては、コスト上昇分の適切な価格への転嫁が重要。
- サプライチェーンの取引段階が深くなるにつれて価格転嫁率が低く、取適法等に基づくサプライチェーン全体での価格転嫁が必要。



- 法改正に伴い委託事業者該当する中小企業の範囲が広がったことを踏まえ、引き続き制度の周知を行う必要がある。

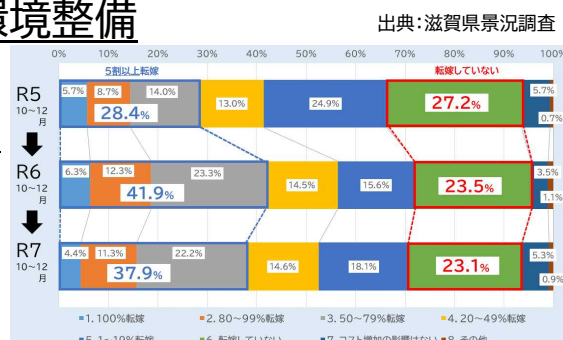
(2) 物価上昇を上回る賃上げに向けた生産性向上等への支援

- 原材料費、エネルギーコスト等の増加に加え、いわゆる防衛的賃上げ、最低賃金の急激な上昇による労務費の増額等により、中小企業は非常に厳しい環境にある。こういった状況にある中小企業を支援するため、助成金支給の迅速化、助成金額の増額等を行うとともに、地域特性に応じた相談体制の拡充を行う必要がある。
- 中小企業等が今後も自律的に生産性向上等に取り組めるよう組織力の強化を図るため、生産性向上支援センターによる伴走支援とともに、現場での実践を通じた従業員の人材育成支援も合わせ両輪で取り組むことが必要である。

(本県の取組状況と課題)

(1) 価格転嫁の円滑化に向けた環境整備

- 県内中小企業のコスト上昇に対する価格転嫁は、依然として十分に進んでおらず、転嫁状況は二極化の傾向が見られる。



- セミナーの開催により価格転嫁に係る情報を発信するとともに、特設ホームページの作成や、経済団体等と連携した支援情報の周知や助言等に取り組んでいる。
- 事業者からは、「物価高騰の速度が速く価格転嫁の取組が追い付かない」、「他社との競争で価格交渉を言い出せない」との声がある。

(2) 物価上昇を上回る賃上げに向けた生産性向上等への支援

- 地方版政労使会議「滋賀県働き方改革推進協議会」において、政労使が連携し、とりわけ令和8年度に以下の取組を実施することを決議した。

1. 企業の価格転嫁・取引適正化を支援するため、「労務費の適切な転嫁のための価格交渉に関する指針」、「中小受託取引適正化法」や相談窓口等を周知する。
2. 適切な価格転嫁の交渉促進に向け、「パートナーシップ構築宣言」への登録勧奨を行う。
3. 国や自治体等が実施する「賃金引上げ」、「生産性向上」、「人材確保」、「リスキリング」のための助成金、補助金、その他の施策について、効果的な周知等により活用を支援する。
4. 労働者のワークエンゲージメントを高め生産性の向上に資するよう、誰もが安心して働ける職場環境づくりを支援する。
5. 男女間賃金格差の縮小を含め、「ジェンダー平等」を推進する等、多様な人材の活躍を促進する。



- 事業場規模 30 人未満の事業者を対象として「滋賀県業務改善・賃上げ支援事業」(業務改善助成金の上乗せ支援)を開始し、生産性の向上と最低賃金の引上げを目指す中小企業を支援する。

- 経済団体や労働団体からは、助成金等の「申請手続きが難しい」という声を聞いており、中小企業が十分に相談できる体制整備が必要である。

- また、県では、しが産業生産性向上経営改善センターを滋賀県産業支援プラザ内に設置し、これまで 11 年に亘り中小企業等のカイゼンの取組を支援してきた。令和2年度以降、経営層、現場管理者、一般社員の各層に応じた人材育成支援を順次開始し、過去受講した社員が中小企業を支える重要な人材として活躍している。



担当：商工労働部 商工政策課 企画調整係 TEL 077-528-3712
 中小企業支援課 活性化推進係 TEL 077-528-3733
 労働雇用政策課 労政福祉係 TEL 077-528-3750