

防災・減災、国土強靱化の強力な推進

11 住み続けられる
まちづくりを



13 気候変動に
具体的な対策を



- 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
- 第1次国土強靱化実施中期計画に基づく取組の切れ目ない推進
- 必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保

(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。
- 本年6月6日に閣議決定された「第1次国土強靱化実施中期計画」に基づき、防災・減災・老朽化対策を含む国土強靱化の取組を切れ目なく推進することが重要。
- 計画を着実に推進するため、今後の資材価格・人件費高騰の影響を適切に反映し、必要な予算・財源を通常予算とは別枠で確保することが必要。

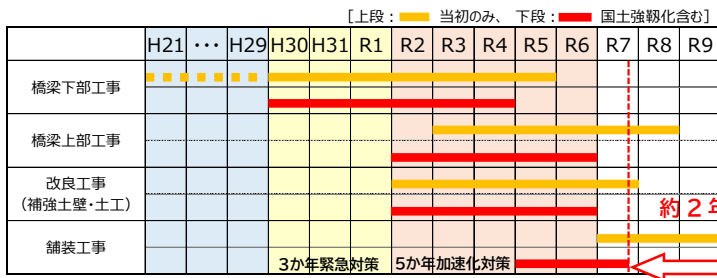
(2) 地方整備局等の体制の強化・充実

- 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。

（本県の取組状況と課題）

取組状況

主要地方道大津能登川長浜線(馬場・上砥山区)開通



令和7年8月23日供用開始

- ・国土強靱化予算活用により **L=3.0km 高架道路工事を約2年短縮**
- ・**強靱で信頼性の高い道路ネットワークの構築と橋梁メンテナンスの集中実施が必要**

国土強靱化予算活用による治水対策・土砂災害対策

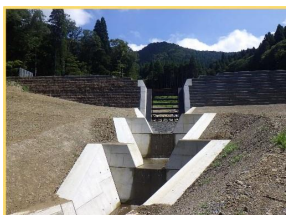
■北川(天井川の切下げ改修を実施)



■藤ノ木川(天井川の切下げ改修を実施)



■ガニ川



■中ノ池川支流



■沖島2地区



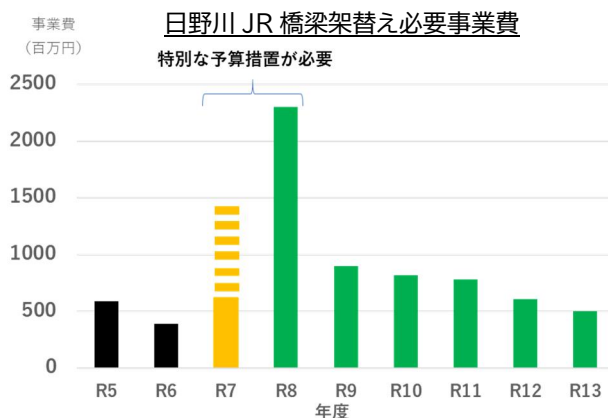
■愛東外地区



- ・国土強靱化予算活用により **多数の治水対策・土砂災害対策に着手**
- ・事業実施個所の **対象保全家屋数が約2.5倍に向上** (土砂災害対策)

課題

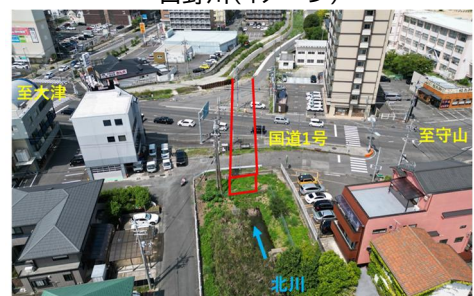
主要交通網を横断する時の予算措置



- ・主要な交通網(JR・国道)を横断する際には **特別な予算措置が必要**
- ・日野川と JR・新幹線・国道8号の交差、北川と国道1号の交差等県内には同様の箇所が多数あり



日野川(イメージ)



北川(イメージ)

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

- 災害脆弱性と円滑な老朽化を克服し、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1号栗東水口道路Ⅱの早期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) 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、国道161号小松拡幅、国道161号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、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Ⅱ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、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。

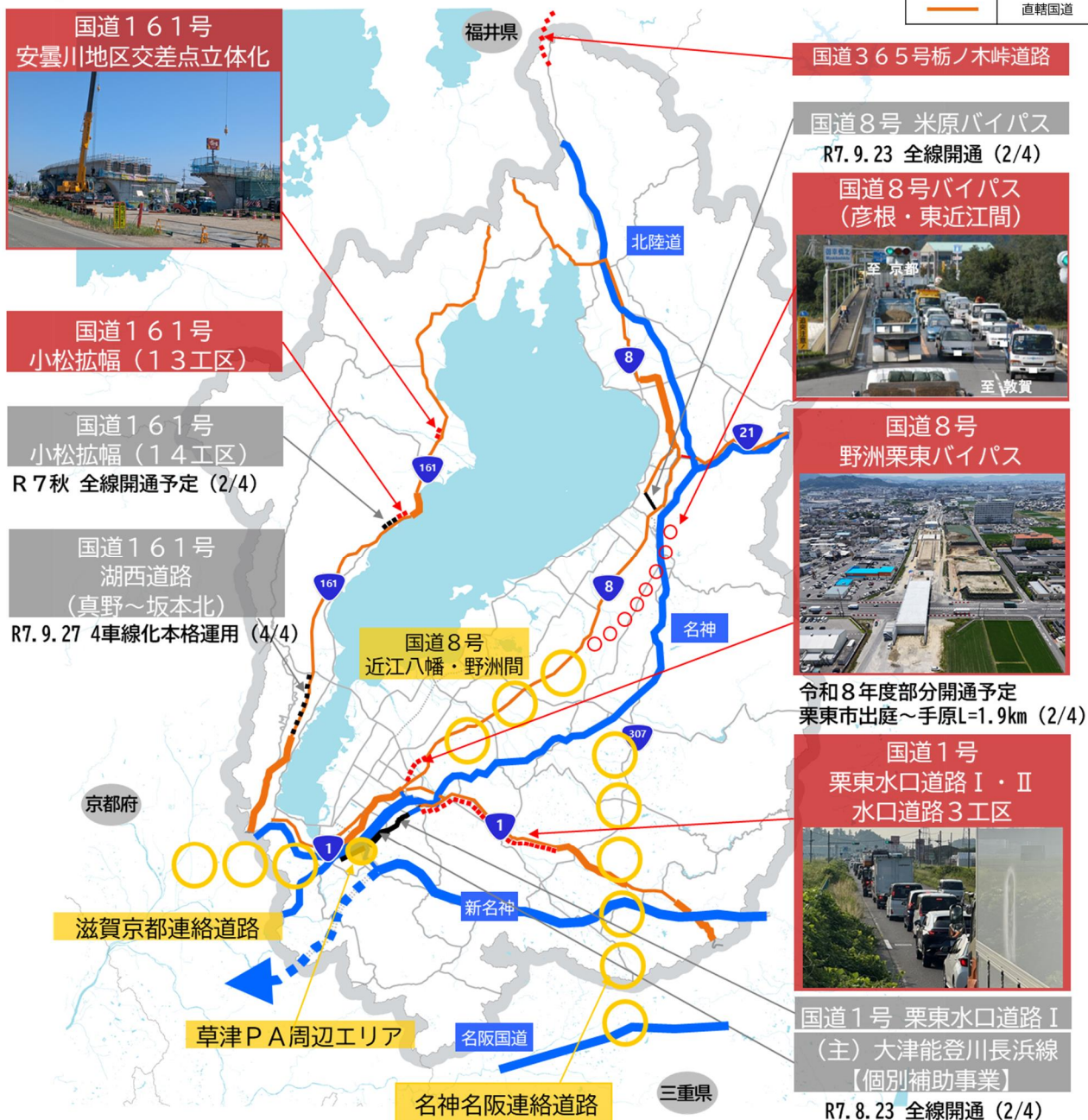
(3) 国道8号バイパス（彦根・東近江間）の早期事業化

- 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麻痺している。
- 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)

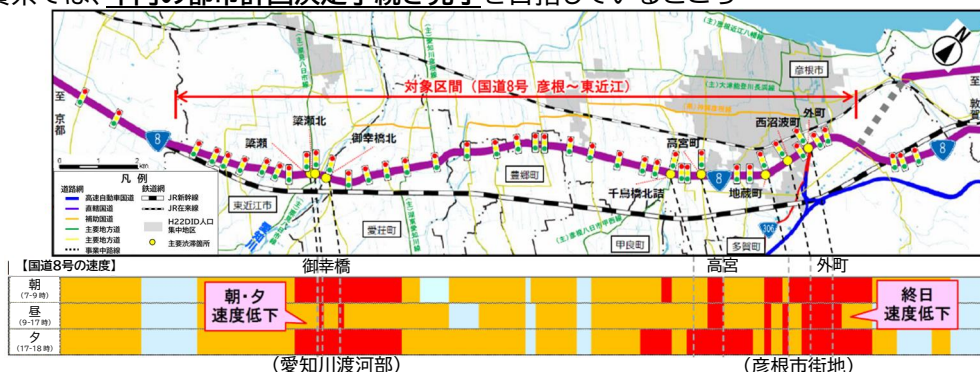
凡例

	高速道路
	直轄国道



■国道8号 (彦根・東近江区間)

対象区間には、主要渋滞箇所が存在し、特に愛知川渡河部、彦根市街地では速度低下が顕著
滋賀県では、年内の都市計画決定手続き完了を目指しているところ



国道8号 (彦根・東近江間) の旅行速度

資料) 近畿地方小委員会 (時間別旅行速度: 民間プローブデータ (H27 平日)) より

	0km/h以上～20km/h未満
	20km/h以上～40km/h未満
	40km/h以上

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)

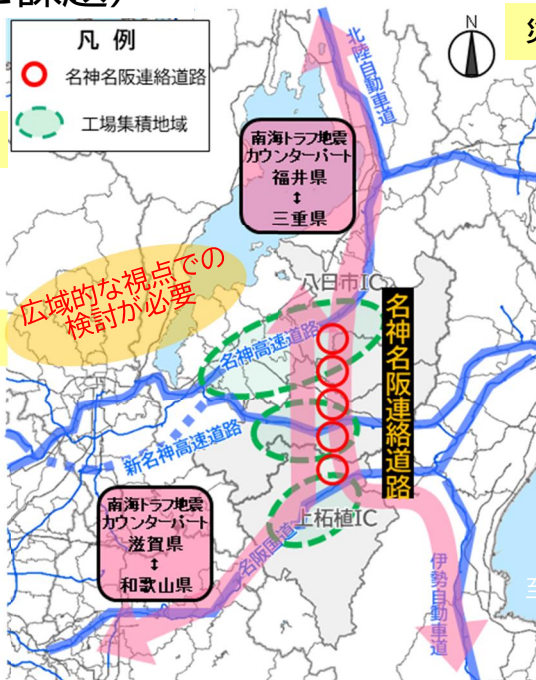
■名神名阪連絡道路の状況

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に貢献！

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3回有識者委員会（令和7年6月）

【主な議事】
優先区間の絞り込み方針の提示
地域特性・道路交通状況と課題の共有
第2回意見聴取（P I）方法（案）の提案
今後の進め方について
（「優先区間」の呼称を「先行区間」へ
変更する提案）

■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。交通事故も多発。
- ・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

- 災害脆弱性と円滑な老朽化を克服し、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】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財政支援
- (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。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

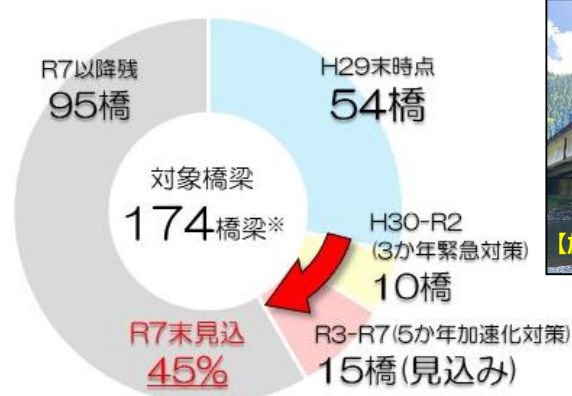
○本県の管理橋梁は3,054橋。令和6年度より3巡目点検に着手。これまでに230橋の措置が完了したが、63橋のⅢ判定橋梁が未完了の状況。事後保全型老朽化対策から、ライフサイクルコストが低減される予防保全型への早期転換を推進するためにはさらなる財政措置が必要。

(3) 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）

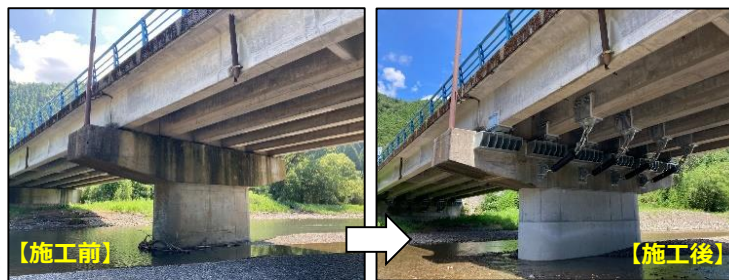
○防災・減災、国土強靱化対策などの国の補助に加え、県単独事業費による法面对策や舗装修繕の拡大も図るため、緊急自然災害防止対策事業債（令和7年度まで）および公共施設等適正管理推進事業債（令和8年度まで）の期間延長および充当率・措置率の拡大（公適債）が必要。

(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



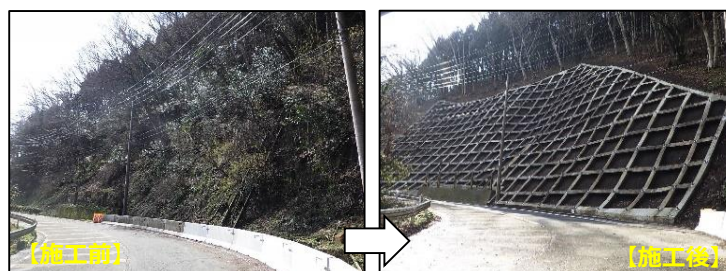
橋脚補強の状況【新川合橋/長浜市】

■ 法面对策の推進

【道路防災総点検箇所の対策状況】

要対策箇所：1,152 箇所 (R7.3 現在)

うち対策完了箇所数：338 箇所 (29%)



法面对策の状況【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：3,054 橋】

【10 年間の実績】

- ① 平均措置数 : 約 30 橋/年
- ② Ⅲ判定確認数 : 約 15 橋/年 → Ⅲ判定減少数 : 約 15 橋/年

Ⅲ判定橋梁残
63 橋 ÷ 15 橋/年
→ 4 年以上必要



損傷・修繕（塗装塗替）状況【米原跨線橋】

■ 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活用事例



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年度通学路合同点検対策箇所の令和8年度完了に向けた必要額について、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年度以降の合同点検による新たな対策箇所も存在することから、補助制度の創設による財政支援が必要。
- 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事業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

- 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)

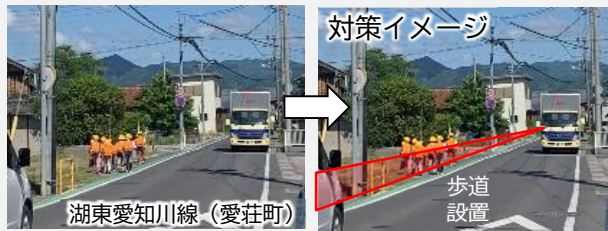
■「いのち」を守る道路環境整備の推進

◆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

- 自転車歩行者専用道路（低速コース）
- 車道混在（低速コース）
- 公園内道路（低速コース）
- 自転車通行帯（上級者コース）整備済
- 自転車通行帯（上級者コース）計画



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

◆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)



◆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
レゾナンス・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)

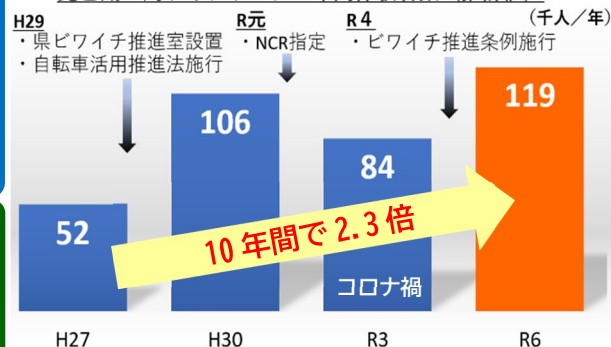


R7.3
サイクルモード大阪
出展
(大阪府)



R7.6
台北PRによる
ビワイチツアー造成

琵琶湖一周サイクリングの年間体験者数（推計値）



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

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

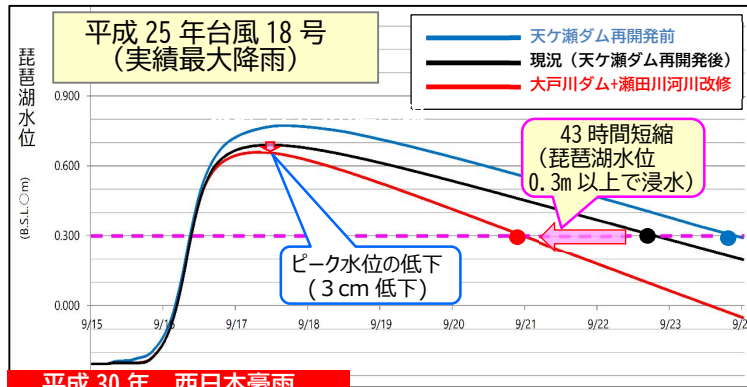
- (1)治水対策(大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳溪谷)改修・大津放水路)などの推進
- (2)琵琶湖周辺の浸水被害軽減のため、瀬田川洗堰操作規則の見直し検討
- (3)丹生ダム中止に伴う継続的な支援および水源地域振興に向けた責任ある関与
- (4)大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

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、着工が前倒しになった大戸川ダム建設、瀬田川(鹿跳溪谷)改修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(大津放水路など)において直轄による事業推進のため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、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。

(本県の取組状況と課題)

■瀬田川洗堰より下流の状況



平成 30 年 西日本豪雨
最高水位: BSL+77cm



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！

瀬田川(関津地区)改修
(R3 年度完了)

瀬田川(鹿跳溪谷)改修
(令和 4 年度完了)

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)

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！

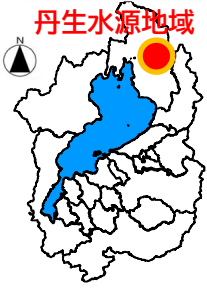
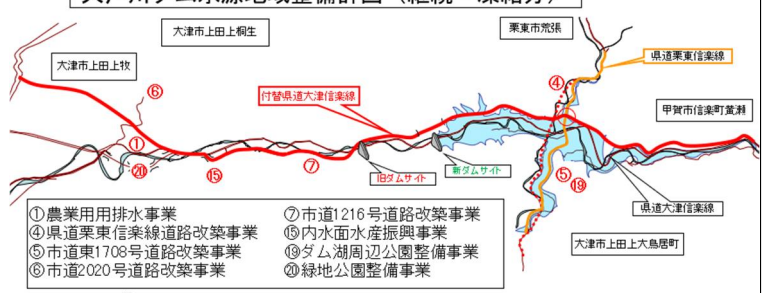


■丹生水源地域の状況



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)



令和 4 年 8 月豪雨による被災状況



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。

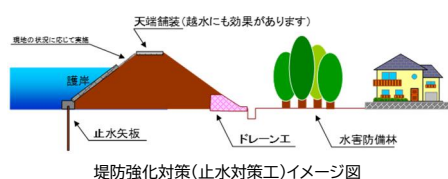
(本県の取組状況と課題)

■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



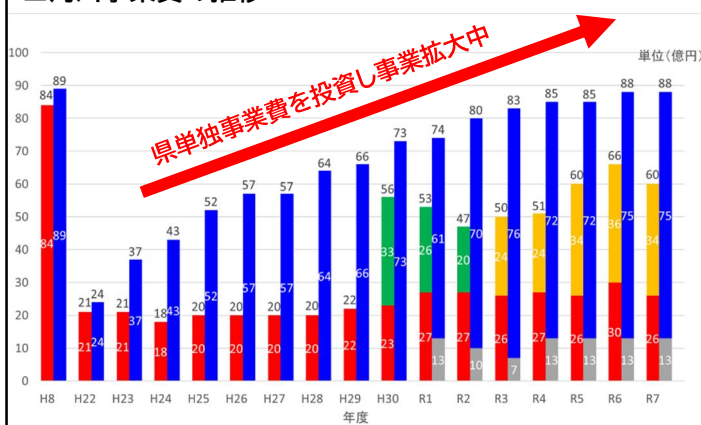
堤防強化対策(止水対策工)イメージ図



■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%

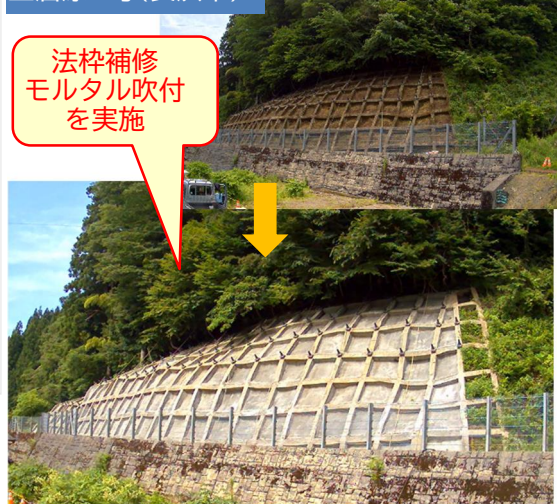
■河川事業費の推移



県単独事業費を投資し事業拡大中

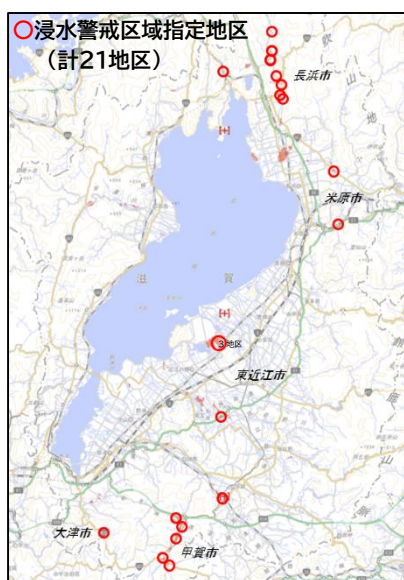
■公共施設等適正管理推進事業債の活用事例

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



太田大川樋門(高島市)

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 河港事業室 TEL077-528-4157

流域治水政策室 TEL077-528-4290 水源地域対策室 TEL077-528-4173 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



※R7.3月新設(寄贈)

※R6.3月
大津港
乗入れ
開始

大津港にぎわいへの取組状況

BIWAKO モニュメント



※R7.3月新設(寄贈)

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 河港管理室
TEL 077-528-4161



自動運転バスの社会実装に向けた取組支援

- 「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

自動運転バスの実証運行への支援

- 地域交通の維持・活性化に向け、地域が創意工夫のもとで行う自動運転バスの実証運行に対し、継続的かつ十分な支援

2. 提案・要望の理由

- バス運転士不足が深刻化する中、自動運転技術は、地域交通の維持・活性化のための重要な要素の一つであり、また、本県における県民意識調査でも自動運転に対する期待は大きい状況。
- 一方、我が国において自動運転技術はまだまだ実証の段階であり、社会実装に向けては、各地域において実証運行を重ね、知見・ノウハウを積み上げていくことが必要。
- しかし、現時点において、自動運転の実証を行うには、それぞれの地域に応じた車体やシステムのカスタマイズ、路車協調などに多額の費用が必要であり、地域のみで取り組むには負担が大きすぎることから、事業性を高めるまで、国の継続的かつ十分な支援が必要。

(本県の取組状況と課題)

滋賀地域交通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、いわゆる交通税も選択肢に、県民、企業、交通事業者、市町とともに議論しており、令和7年度中に「滋賀地域交通計画」として取りまとめる予定。

自動運転は、県民の皆さんと議論を進める上で、地域交通の充実により「暮らし」や「まち」がどう変わっていくか、「楽しい移動手段」や新たなモビリティの可能性を提示していく一つの要素と認識。

このため、本県では、令和6年度にNTT西日本グループ、株式会社マクニカとコンソーシアム協定を締結し、「自動運転社会実装推進事業」の補助をいただきながら、自動運転の社会実装に向けた取組を開始。

【令和6年度の取組】

- 都市構造、ニーズ、課題等から、自動運転に適したルートを洗い出し
- 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

今後、デスティネーションキャンペーンが開催される令和9年度をターゲットとし、世界遺産登録を目指している彦根城周辺で自動運転EVバスが活用できる状態となることを目指し、県内での取組促進、波及効果を図っていく。



【令和7年度の取組予定】

JR彦根駅～いろは松(彦根城前)ルート(往復 1.8km)における実証運行

・運行期間 令和8年1月に
14日間程度

・ダイヤ 7便/日

令和7年度は、県費で36百万円の予算を組み実施。実装に向けて、事業を継続し、技術レベル、社会受容性、事業性の向上を図っていく必要がある、県単独での取組の継続は厳しい。令和8年度以降も、実装に向けて着実に取り組んでいくため、ぜひ、国からの積極的かつ継続的な支援をお願いする。

担当：土木交通部交通戦略課
TEL 077-528-3681