

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

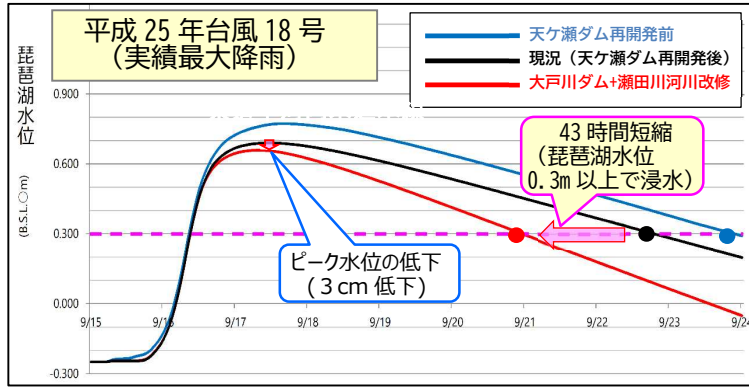
- (1)治水対策(大戸川ダム建設・瀬田川(鹿跳溪谷)改修・大津放水路)などの推進
- (2)琵琶湖周辺の浸水被害軽減のため、瀬田川洗堰操作規則の見直し検討
- (3)丹生ダム中止に伴う継続的な支援および水源地域振興に向けた責任ある関与
- (4)大戸川ダムの水源地域整備推進への支援

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

瀬田川(関津地区)改修 (R3 年度完了)

瀬田川(鹿跳溪谷)改修

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!

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)

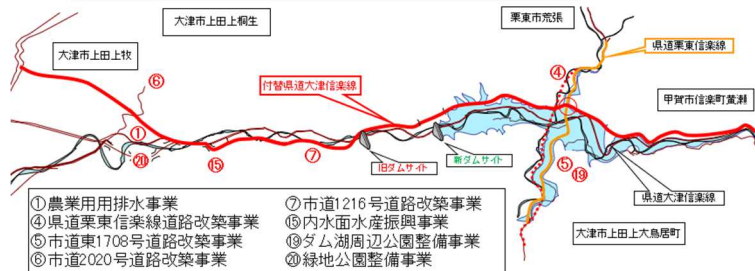
県道栗東信楽線の整備状況(迂回路着手)



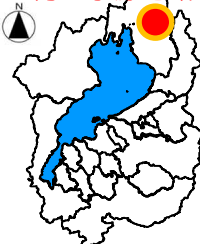
■丹生水源地域の状況



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



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)

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

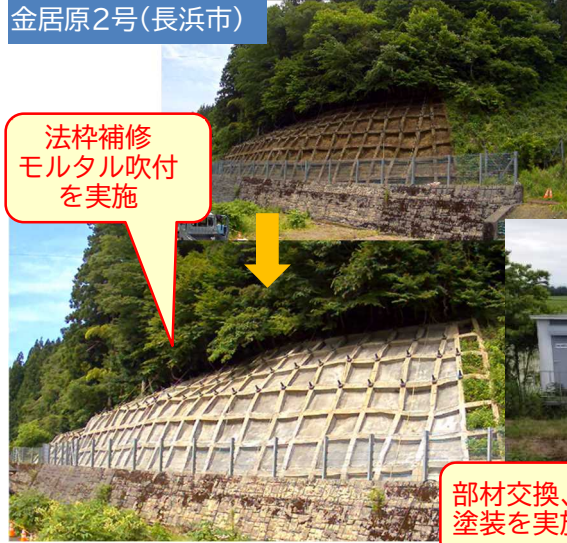
2. 提案・要望の理由

- (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)



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%

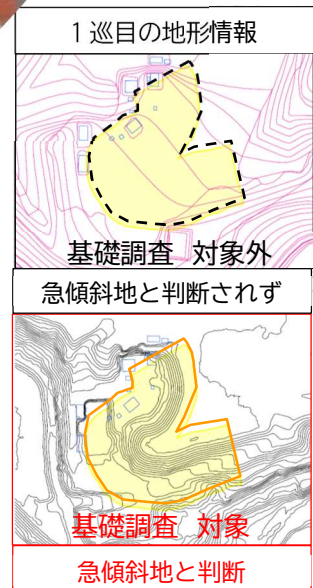
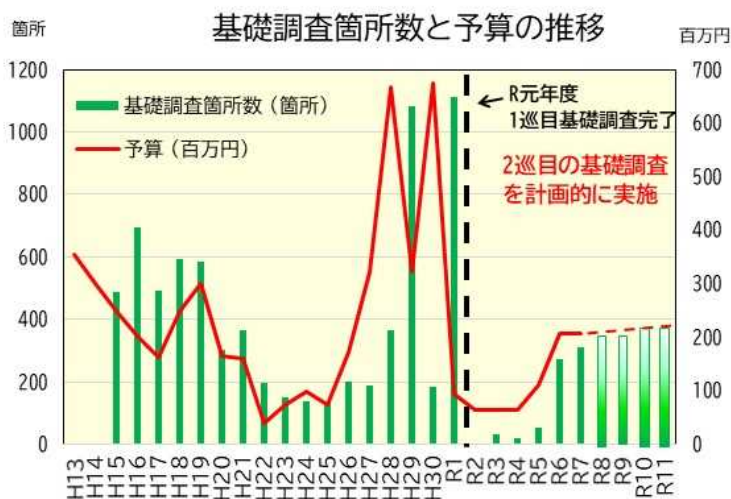
■計画基準点下流の取付流路事例



補助対象とすることで
円滑な事業推進が可能



■土砂災害防止法に基づく基礎調査



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



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
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

地籍調査の推進

- 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。

令和8年1月22日草津市でのMMS研修会の様子



- 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。



(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

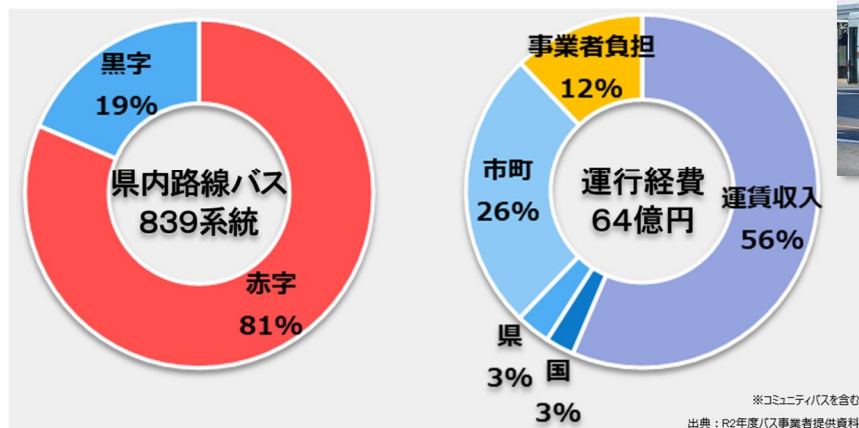
- 県、市町において、バス事業者と連携し、路線の再編、運行支援、利用促進等に取組んでいるところであるが、財政状況が厳しい中で大きな負担。
- 国で講じていただいている運行継続に向けた支援策について、実情に合った補助運行経費の算出等により、維持対策の大幅な強化が必要。

(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、産業立地、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)

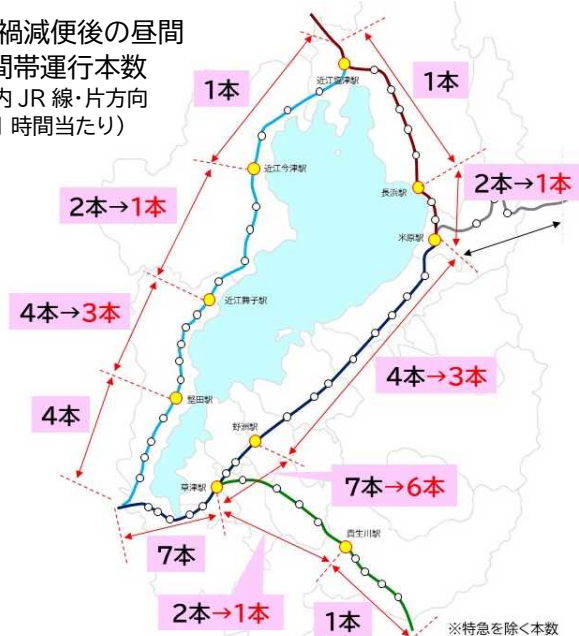
JR西日本および東海の境界(米原駅)が存在し、県内駅間の移動でも交通系ICカードが利用できない場合がある。

◇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

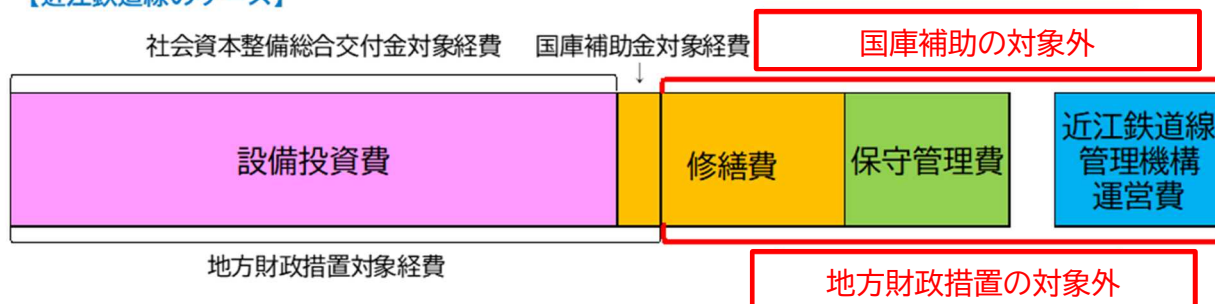


踏切遮断機更新

○ 近江鉄道線の状況

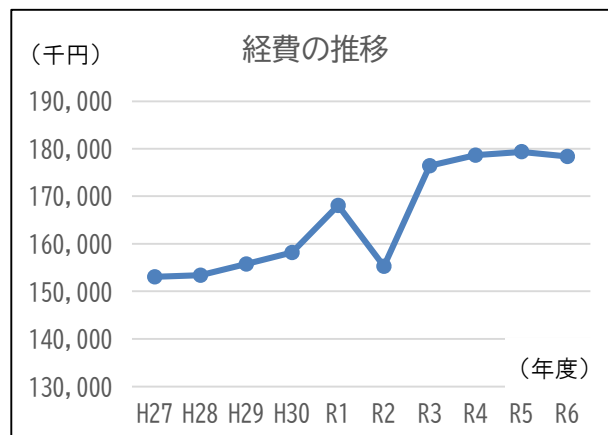
公有民営化した鉄道線として地方財政措置が講じられているが、安全運行の確保に要する維持修繕や保守管理等についても多大な経費を負担しており、将来にわたり持続的、安定的に鉄道事業を運営するためには、道路や河川等と同様、線路延長を基にした算定による交付税措置など、地方財政措置の拡充が必要である。

【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

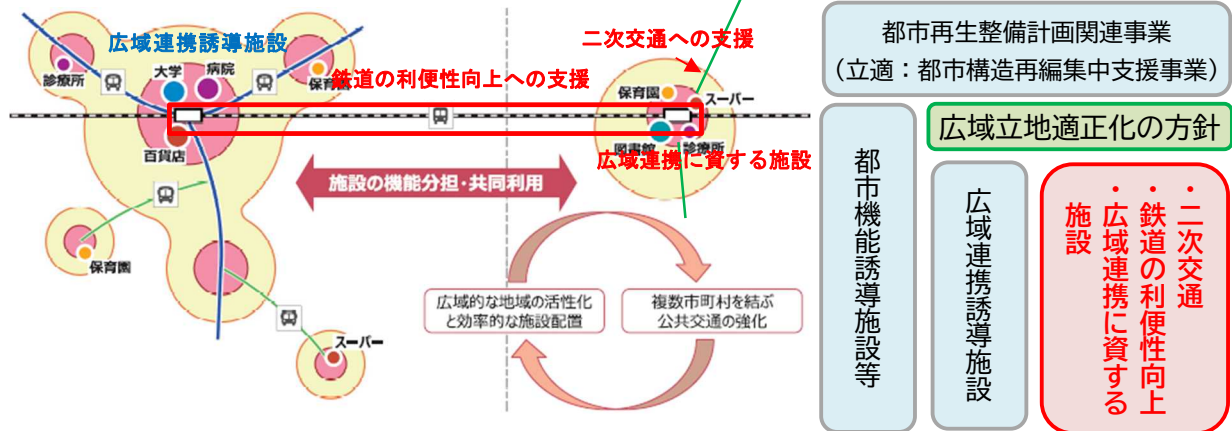
- 本県では、JR 琵琶湖線、JR 草津線で鉄道沿線まちづくり勉強会を立ち上げ、鉄道を軸とした広域的に連携したまちづくりに取り組んでいる。
- 市町域を超えた広域連携を図るためには、県も参画しながら広域立地適正化の方針の作成に取り組み、広域連携の核となる拠点を有する自治体とそれ以外の自治体が連携して、かつ、まちづくりと交通施策を両輪で進めていくことが重要。
- そのためにも、現行制度の広域連携誘導施設への支援に加えて、市町が連携して進める都市機能誘導施設等の整備への重点化が必要。

(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！

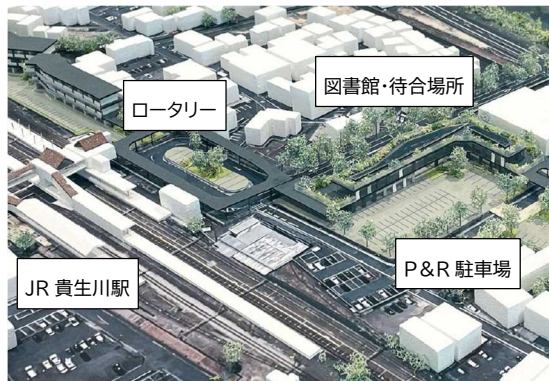
鉄道沿線まちづくり勉強会の開催

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

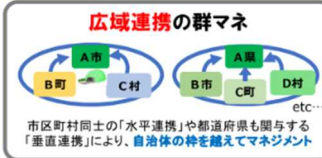


対処

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

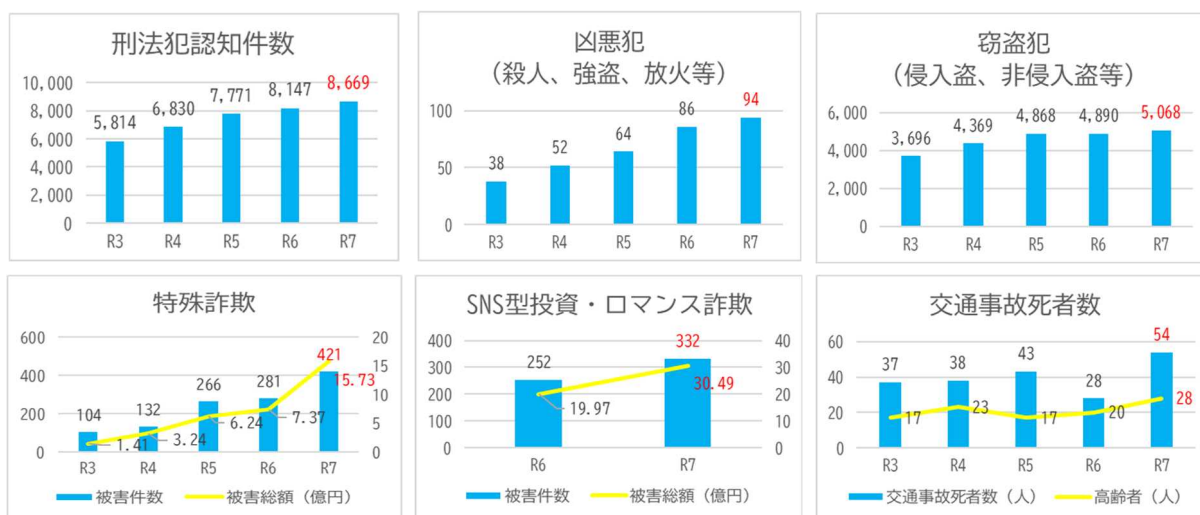
- 警察官 **30人**
(従来の30人を解消するも、新たにワーク・ライフ・バランス枠として増員措置)
- 定年引上げに伴う、採用平準化(確保)のための特例措置
定年引上げ期間において、新規採用が減少することのないよう、当分の間段階的な定員の上積み措置(最大125人まで)、+αの効果期待

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

