

(案)

広域連携推進の指針

～地の利を生かした中部圏・北陸圏との広域連携～

平成31年3月

滋賀県

<目次>

はじめに	1
1 「広域連携推進の指針」について	
(1) 「広域連携推進の指針」とは	2
(2) 「広域連携推進の指針」の期間	2
(3) 取組の推進	2
2 中部圏・北陸圏との連携	
(1) 滋賀県と中部圏・北陸圏の関係	4
(2) 広域連携の必要性	7
(3) 広域連携の取組方針と連携施策の視点	9
(4) 連携のプラットフォーム	10
3 中部圏・北陸圏と連携を進めていく分野と実施方針	
(1) 広域交通	11
(2) 産業・物流	12
(3) 観光・文化・スポーツ	13
(4) 危機管理	15
(5) 健康・医療	16
(6) 環境	17

※文章中に、平成31年3月策定予定の「滋賀県基本構想」についての記述がありますが、策定は未定であり、これらは策定すると仮定した記述です。その策定の状況により、必要に応じてこれらの記述を修正します。

～はじめに～

本県は、平成31年3月に「滋賀県基本構想」を策定し、「変わる滋賀 続く幸せ」を基本理念として掲げ、その実現に向け、行政だけではなく、県民一人ひとり、また、NPO、企業、大学等の多様な主体が共通の思いを持ち、互いに連携しながら取組を進めていくこととしています。加えて、政策の推進方法の基本的な考え方の一つとして、近隣府県などとの連携により、広域的課題に対応することとしています。大規模災害への備えや環境問題などの広域的課題、またインバウンドの増加や北陸新幹線の開業に伴う県民益の確保などについて適切に対応するためには、近隣府県との広域連携を一層推進する必要があります。

本県は、近畿・中部・北陸の各圏域の結節点にあるという地理的な特性を有し、近隣府県と歴史的・文化的、経済的に深いつながりがあります。近畿圏では、関西広域連合（平成22年12月設立）や近畿ブロック知事会等に属し、関西広域連合では関西広域計画を策定し、様々な広域的課題への対応やスケールメリットを生かした広域行政を展開しているところです。

そして中部圏・北陸圏では、中部圏知事会議や日本まんなか共和国等を通して、様々な分野での共同事業を進めており、その推進にあたっては、平成24年10月に策定した「広域連携推進の指針」（平成27年6月に、当時の滋賀県基本構想の策定に合わせて改定）に基づき、進めてまいりました。

一方、人口減少が続いていることをはじめ、舞鶴若狭自動車道の全線開通や北陸新幹線の金沢開業、クルーズ船の寄港の増加による人流・物流の変化、そして訪日外国人旅行者の更なる増加など、本県を取り巻く社会経済情勢等が変化することに伴い、新たな課題も生じてきており、本県と中部圏・北陸圏との広域連携の必要性がますます高くなってきているところです。

これらのことを踏まえ、新たな基本構想で描く「変わる滋賀 続く幸せ」の実現に向けて、「広域連携推進の指針」を改定し、中部圏・北陸圏との広域連携の方向性を示すこととしました。

この中部圏・北陸圏での取組以外にも、全国知事会における取組や、課題でつながる他県等との連携も推進しているところであり、これらの取組も含め、県民生活の向上につながるよう、効果的・効率的な広域連携を進めていきます。

1 「広域連携推進の指針」について

(1) 「広域連携推進の指針」とは

「広域連携推進の指針」は、滋賀県基本構想（平成31年（2019年）3月策定）で描く、基本理念「変わる滋賀 続く幸せ」の実現につなげるため、中部圏・北陸圏において、県域を越えて広域で取り組む地域間連携の推進の方向性についてまとめたものです。

(2) 「広域連携推進の指針」の期間

2019年度から2022年度までの4年間とします。滋賀県基本構想は2019年度から2030年度までの12年間の計画期間ですが、本指針は社会経済情勢の変化等に伴い、見直しが必要であることから、期間を4年間としています。

(3) 取組の推進

基本構想の実現には様々な課題への対応が求められますが、これらの課題の中には県域を越えた広域連携を進めることで、効果的、効率的に解決できるものがあります。

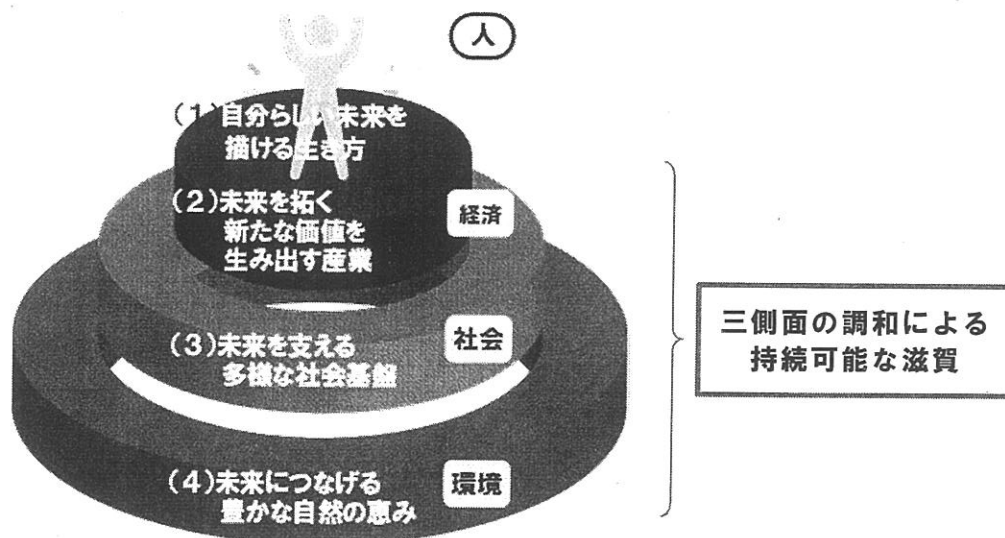
このような課題を解決するため、本指針において広域連携の取組方針や連携を進める際の視点を示すとともに、近隣県や関係市町、関係団体等と協力、調整しながら、広域連携施策を推進していきます。

なお、近畿圏においては、関西広域連合において広域計画が策定され、取組が進められていることから、本指針の対象は中部圏・北陸圏とします。

<参考：滋賀県基本構想「みんなで目指す2030年の姿」>

基本理念である「変わる滋賀 続く幸せ」の実現に向け、みんなで目指す2030年の姿を、「人」「経済」「社会」「環境」の4つの視点で描きます。これは、自分らしい未来を描くことができる生き方と、その土台として、SDGsの特徴でもある、経済、社会、環境の三側面のバランスの取れた持続可能な滋賀を目指すものです。

この実現のためには、行政だけではなく、県民一人ひとり、また、NPO、企業、大学等の多様な主体が共通の思いを持ち、互いに連携しながら取組を進めていく必要があります。



【参考 関西広域連合とその取組】

関西広域連合は、関西の府縣市により組織された広域行政体です。構成団体の首長が委員を担う「広域連合委員会」のほか、議事機関である「広域連合議会」、住民等から幅広く意見を聴取し、協議を行う「広域連合協議会」などが組織されています。

設 立 平成 22 年 12 月 1 日

構成団体 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、徳島県、京都市、大阪市、堺市、神戸市(福井県、三重県が連携団体として参画)

※大阪市および堺市は平成 24 年 4 月 23 日から、京都市および神戸市は平成 24 年 8 月 14 日から、奈良県は平成 27 年 12 月 4 日から参加。

実施事務

○広域防災

大規模広域災害を想定した広域対応の推進、関西の広域防災拠点のネットワーク化の推進等

○広域観光・文化・スポーツ振興

「関西観光・文化振興計画」の戦略的推進、海外観光プロモーションの実施等

○広域産業振興

「関西ブランド」の確立による地域経済の戦略的活性化、企業の競争力を支える高度人材の確保・育成等

○広域医療

広域救急医療体制の充実、災害時における広域医療体制の整備・充実等

○広域環境保全

再生可能エネルギーの拡大と低炭素社会づくりの推進、自然共生型社会づくりの推進等

○資格試験・免許等

調理師、製菓衛生師、准看護師に係る試験実施・免許交付等

○広域職員研修

政策形成能力研修の実施、構成団体主催研修への相互参加(団体連携型研修)等

○その他広域にわたる政策の企画調整等

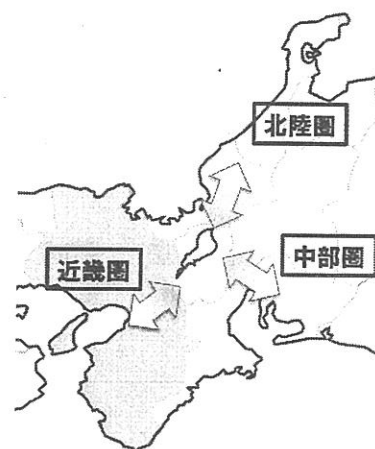
広域インフラの整備推進、エネルギー政策の推進、特区事業の展開、琵琶湖・淀川流域対策等

2 中部圏・北陸圏との連携

(1) 滋賀県と中部圏・北陸圏の関係

①本県の立地特性

本県は、国土交通の幹線軸上に位置することとあわせ、近畿・中部・北陸の各圏域の結節点にあるという地理的な特性を有し、近隣府県と歴史的・文化的、経済的に深いつながりがあります。行政面においては、近畿ブロック知事会、中部圏知事会の両圏域の知事会に属するなど、各圏域の情報を共有できるとともに、発信できる立場にあります。



②本県と中部圏・北陸圏の状況

中部圏、北陸圏の特徴を把握するとともに、本県との関係を理解することで、より効果的な広域連携につなげます。本県と中部圏・北陸圏の状況は、図表1、2のとおりです。

図表1 中部圏・北陸圏の状況

時点	平成 29 年 10 月 1 日		平成 27 年度	平成 29 年	
	人口推計 (千人)	生産年齢 人口割合	県内総生産 (百万円)	観光 延入込客数 (千人回)	外国人 延宿泊者数 (人泊)
	平成 22 年度(観光客数は平成 22 年)からの増減				
富山県	1,056	56.6%	4,646,513	36,411	287,720
	-3.4%	-3.9%	+5.9%	+31.4%	+197%
石川県	1,147	58.5%	4,573,682	24,753	777,240
	-1.9%	-3.6%	+10.2%	+14.9%	+289%
福井県	779	57.3%	3,233,321	30,960	61,160
	-3.4%	-2.9%	-4.8%	+22.2%	+161%
長野県	2,076	56.3%	8,558,040	87,082	1,289,960
	-3.6%	-3.2%	+7.8%	+0.5%	+259%
岐阜県	2,008	57.8%	7,551,541	71,048	975,060
	-3.5%	-3.8%	+4.9%	+36.9%	+271%
静岡県	3,675	58.3%	17,292,439	156,482	1,501,920
	-2.4%	-3.8%	+5.5%	+13.0%	+136%
愛知県	7,525	62.0%	39,559,324	150,506	2,542,860
	+1.5%	-2.7%	+17.0%	+11.3%	+133%
三重県	1,800	58.4%	8,286,519	42,195	334,230
	-3.0%	-3.2%	+8.9%	+18.5%	+215%
滋賀県	1,413	60.6%	6,163,555	52,481	388,580
	+0.2%	-3.0%	+2.3%	+20.4%	+200%

人口推計、生産年齢人口：総務省統計局 人口推計(平成 29 年 10 月 1 日現在)および平成 22 年国勢調査より算出

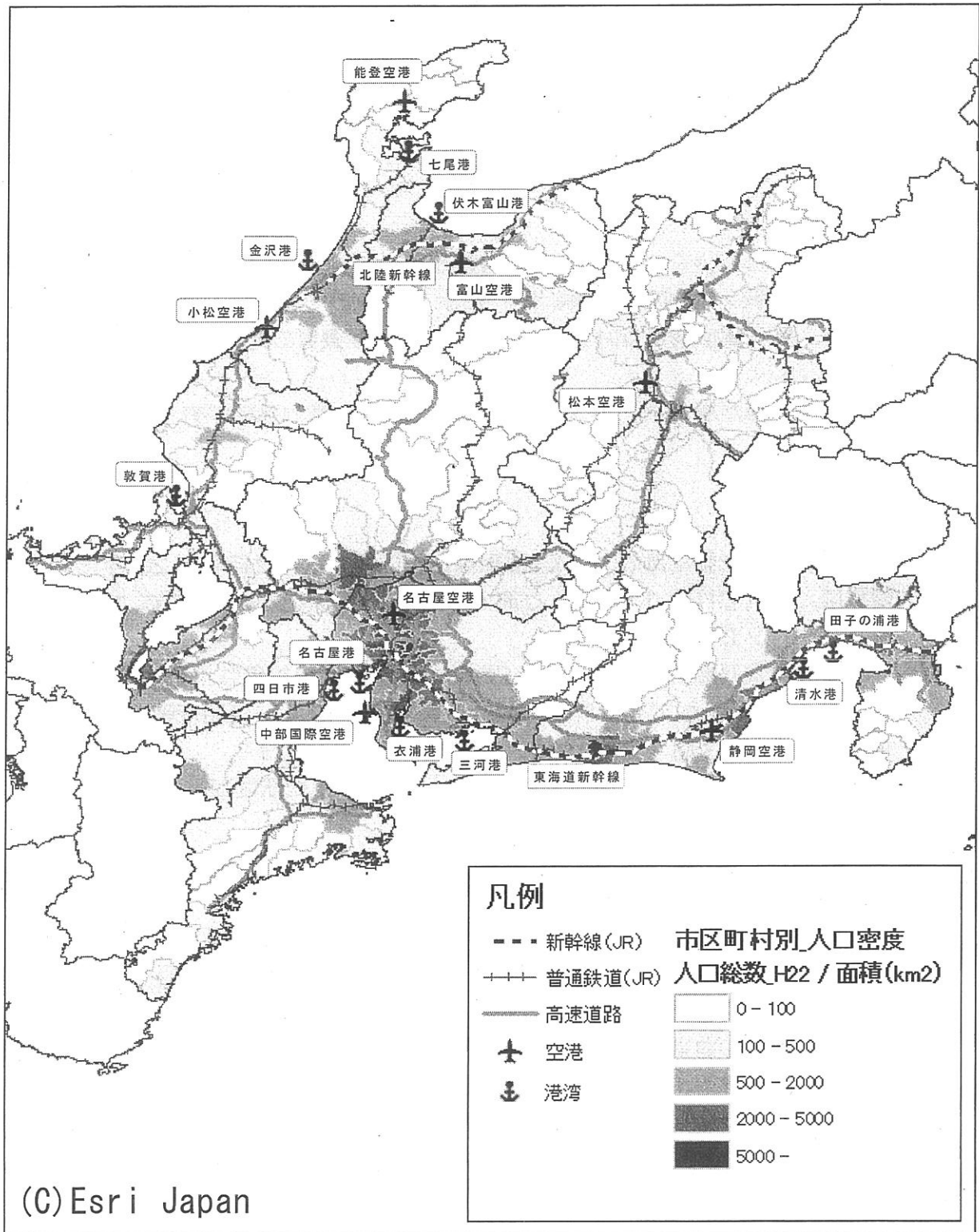
県内総生産：内閣府 県民経済計算 県内総生産(名目)(平成 27 年度、平成 22 年度)より算出

観光入込客数：各県による観光入込客統計(平成 29 年、平成 22 年。静岡県のみ年度区切り)より算出

※県ごとに集計方法が異なるため、各県の比較はできません。

外国人宿泊者数：観光庁 宿泊旅行統計調査報告(平成 29 年、平成 22 年)より算出

図表2 中部圏・北陸圏の交通インフラと市区町村人口密度分布図



③中部圏・北陸圏の空港・港湾の状況と交通インフラの変化

人・モノの移動の基盤となる交通インフラは、特に産業や観光、防災などの分野と密接に関係しており、広域連携の施策を検討するにあたって、重要な要素の一つとなります。その中でも空港と港湾は、人・モノが圏域外との移動を行うための玄関口ですが、どちらも本県にはないことから、その活用を図るには他県等との連携が必要となります。

近年の中部圏・北陸圏における空港・港湾の状況と交通インフラの変化は以下のとおりです。

<富山県>

富山空港について、国際線と国内線を合わせた平成 29 年度の乗降客数は約 56 万人、同じく貨物取扱量は 1,176 トンでした^(注1)。

また、伏木富山港について、平成 28 年の取扱貨物の総量は 639 万トンでした^(注2)。

北陸新幹線が平成 27 年 3 月に開業し、東京駅-富山駅間が約 2 時間 15 分になりました。

<石川県>

小松空港と能登空港について、国際線と国内線を合わせた平成 29 年度の乗降客数は、それぞれ約 173 万人と約 13 万人、同じく貨物取扱量は 18,191 トンと 11 トンでした^(注1)。

七尾港と金沢港について、平成 28 年の取扱貨物の総量は、それぞれ 393 万トンと 338 万トンでした^(注2)。また、金沢港にはクルーズ船が寄港しており、平成 29 年は 53 回（全国 13 位）の寄港がありました^(注3)。

北陸新幹線が平成 27 年 3 月に開業し、東京駅-金沢駅間が約 2 時間半になりました。

<福井県>

敦賀港について、平成 28 年の取扱貨物の総量は 1,564 万トンでした^(注2)。また、敦賀港にはクルーズ船が寄港しており、平成 29 年は 5 回（全国 56 位）の寄港がありました^(注3)。

舞鶴若狭自動車道が平成 26 年 7 月に全線開通し、新たに京阪神圏と北陸圏を結ぶ高速道路が出来ました。

北陸新幹線の金沢駅-敦賀駅間が 2022 年度末に開業予定であり、それにより東京駅-福井駅間が約 2 時間 50 分になる予定です。

<長野県>

松本空港について、国際線と国内線を合わせた平成 29 年度の乗降客数は約 13 万人でした^(注1)。

リニア中央新幹線が 2027 年に東京-名古屋間で先行開業予定であり、それにより品川駅-長野県駅(仮称 於 飯田市)が約 45 分になる予定です。

<岐阜県>

リニア中央新幹線が2027年に東京-名古屋間で先行開業予定であり、それにより品川駅-岐阜県駅(仮称 於 中津川市)が約60分になる予定です。

<静岡県>

静岡空港について、国際線と国内線を合わせた平成29年度の乗降客数は約68万人、同じく貨物取扱量は996トンでした^(注1)。

清水港と田子の浦港について、平成28年の取扱貨物の総量はそれぞれ1,496万トンと358万トンでした^(注2)。また、清水港にはクルーズ船が寄港しており、平成29年は38回(全国18位)の寄港がありました^(注3)。

<愛知県>

中部国際空港と名古屋空港について、国際線と国内線を合わせた平成29年度の乗降客数は、それぞれ約1,152万人と約90万人であり、同様に中部国際空港の貨物取扱量は約20万トンでした^(注1)。

名古屋港と三河港、衣浦港について、平成28年の取扱貨物の総量は、それぞれ19,326万トンと1,961万トン、1,902万トンでした^(注2)。また、名古屋港にはクルーズ船が寄港しており、平成29年は33回(全国19位)の寄港がありました^(注3)。

リニア中央新幹線が2027年に東京-名古屋間で先行開業予定であり、それにより品川駅-名古屋駅が最速約40分になる予定です。

<三重県>

四日市港について、平成28年の取扱貨物の総量は、6,141万トンでした^(注2)。

リニア中央新幹線が2037年に東京-大阪間で全線開業予定であり、三重県に中間駅が設置される予定です。

注1 平成29年度空港管理状況調書

注2 国土交通省港湾取扱貨物量2016

注3 国土交通省報道発表資料

(2) 広域連携の必要性

①人口減少と広域連携

図表1のとおり、人口減少は愛知県を除く中部圏・北陸圏の各県で依然として進んでおり、人口増加が継続していた本県においても、平成26年度から減少に転じました。

人口減少に伴う問題は様々なものが指摘されていますが、その一つに需要の減少があります。商品やサービスを購入される方、利用される方が減ると、商品やサービスの売上量が減るので、それらを生産・販売・提供する側の利益も減ります。このことへの対策として、外部の需要を取り込む必要があります。

広域交通の分野においては、近隣県と連携して公共交通や道路の広域ネットワーク化、利便性向上などを進めています。今後も外部需要の取り込みに寄与する基盤の整備、利便性向上を継続して進めていくことが求められています。

観光の分野においては、近年の外国人旅行者増加を受け、その活力を県内に引き入れる施策がなされています。外国人旅行者は日本に長期滞在するケースが多いことから、空港を持つ近隣県や本県とは異なる魅力がある観光資源を持つ近隣県等と連携し、広域観光ルートを打ち出していくなど、引き続き外国人の誘客について広域で連携して進めていくことが求められています。

②人の流れの変化と広域連携

北陸圏では、舞鶴若狭自動車道の開通や北陸新幹線の金沢開業、クルーズ船の寄港の増加などにより、人の流れに大きな変化が起き、外国人を含む観光客が急増しました。金沢港を広域観光の玄関口と自認する石川県は、近隣県への広域観光を積極的に進めています。その取組もあり、北陸圏ではもちろん、内陸の岐阜県でも観光客が大きく増加しています。

そして今後、リニア中央新幹線の開業や、北陸新幹線の開業が段階的に実現することによる関東、中部、関西、北陸を結ぶ大回廊の形成など、ますます人の流れに大きな変化が起きることが予想されます。

これらの変化を計画的、戦略的に検討し、関係する県との積極的な連携を行い、県益や県民益の確保につなげていくことが求められています。

③近隣県との共通課題に対応する広域連携

本県が抱える課題の中には、県境付近で発生する事案など、近隣県との共通の課題として、連携して取り組むことが効果的なものもあります。

例えば、危機管理分野では、大規模災害に対し、広域的な防災体制を構築することにより、実効性の向上に大きなメリットがあります。

また、環境分野の鳥獣害対策では、鳥獣は生息場所やエサ場を求めて県境に関わらず移動するため、近隣県との連携を行うことで、効果的な対策をとることができます。

このような連携事業については、これまでの連携実績を踏まえ、引き続き連携を進め、より効果的な体制の構築、対応の実施を行っていくことが求められています。

(3) 広域連携の取組方針と連携施策の視点

滋賀県基本構想の実現を目指し、次のとおり広域連携の取組方針に基づき、連携施策の視点から、広域連携を推進していきます。

① 広域連携の取組方針

< 広域連携の取組方針 >

滋賀県基本構想の実現にあたり、解決すべき広域的な課題の性質と特徴を踏まえ、連携対象や施策の効果等を勘案し、県民生活の向上につながるよう、広域連携を推進し、課題の解決を図る。

② 連携施策の視点

広域的に取り組むことで、県民生活の向上につながることを期待される施策について、次の3つの視点で展開していきます。

< 連携施策の視点 >

視点1 ひと・モノの交流活性化

空港や港湾を持つ県との連携をはじめ、県際道路や鉄道の利便性向上、滞在型広域観光を推進し、効果的な観光誘客を図る。

例) 本県も参画する(一社)中央日本総合観光機構において、広域観光周遊ルート「昇龍道」を海外発信。

視点2 近隣県との共通課題やリスクへの対応強化

自然災害や感染症、野生鳥獣害などに対して広域で対応することにより、県単独よりも、強固な体制の構築を図る。

例) 「災害時の応援に関する協定」に基づき協議会を設置し、意見交換や合同訓練、広域災害に対応するための応援・受援体制の確認などを実施。

視点3 事業の共同実施による効果の向上

事業を広域で共同実施することにより、スケールメリットなどによる効果の向上を図る。

例) エコスタイルを広域で共同実施することにより、県単独よりも多くの温室効果ガス排出削減が出来る。

(4) 連携のプラットフォーム

中部圏・北陸圏との連携は、中部圏知事会議への参加や、日本まんなか共和国（福井県、岐阜県、三重県、滋賀県）、福井県知事懇談会などで実施しているほか、それぞれの分野においては、以下のとおり、様々なプラットフォームが組織され、連携施策が進められています。

○広域交通

- ・新名神高速道路三重・滋賀建設促進県民協議会
三重県、滋賀県、両県の関係市町および市・町議会、団体関係者等で構成し、幅広い各種団体の参加のもと、新名神高速道路の両県区間の建設促進、早期完成のための取組を行っています。
- ・滋賀県草津線複線化促進期成同盟会
滋賀県とJR草津線沿線の市町（草津市、栗東市、甲賀市、湖南市、日野町、三重県伊賀市）で構成し、沿線地域における産業振興や観光開発をはじめ、経済・文化の動脈として重要な機能を果たしているJR草津線の複線化の推進を中心に、ダイヤの増強等利便性向上に向けた取組を行っています。

○産業

- ・しが水環境ビジネス推進フォーラム
県内外の水環境ビジネスに取り組んでいる、または今後取り組む意向のある企業や支援・協力を行う機関などで構成しており、国内外の水環境問題の解決に貢献することを目的に、水環境関連の産業・研究機関の集積や琵琶湖保全の取組を活かした水環境ビジネスの展開を行っています。

○観光

- ・一般社団法人 中央日本総合観光機構
中部圏・北陸圏の9県3市および経済団体や観光関係団体、関係事業者で構成するDMO法人*であり、中部北陸9県の観光事業に関する中枢機関として国内外の観光振興を図るとともに、観光交流を通じた9県の経済および文化の向上発展に関する取組を進めています。
*DMO：Destination Management/Marketing Organizationの略称。
経営的視点から観光地域づくりを牽引するプロフェッショナルな組織を指す。

○危機管理

- ・中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会
中部圏・北陸圏の9県1市で構成しており、大規模災害発生時において、被災県の要請に応じて行われる広域応援を迅速かつ円滑に行うことを目的に、合同訓練の実施や危機管理等に関する広域的な連携方策等に関する協議、意見交換等を行っています。
- ・福井エリア地域原子力防災協議会
原子力基本法に規定する原子力防災会議の決定に基づき、原子力発電所の所在する地域ごとに内閣府が協議会を設置しており、本県は「福井エリア地域原子力防災協議会」に所属しています。
本協議会は、原子力規制庁をはじめとする関係府省庁、および地方公共団体等で構成しており、要配慮者対策、避難先や移動手段的確保、国の実動組織の支援、原子力事業者の協力内容等についての検討および具体化を通じて、地方公共団体の地域防災計画・避難計画に係る具体化・充実化の支援を行っています。
- ・中部圏家畜伝染病防疫対策連携会議
中部圏・北陸圏9県の家畜衛生担当者、およびオブザーバーとして農林水産省の地方機関の家畜衛生担当者で構成しており、各県における防疫体制について情報交換をするとともに、連携が必要な事項について協議し、発生時はもとより平常時からの協力体制を確保しています。

○環境

- ・中部近畿カワウ広域協議会
環境省により設置された協議会で、中部圏、北陸圏、近畿圏の15府県および環境省で構成し、域内におけるカワウによる被害の防止及び適切なカワウ個体群管理のための取組を行っています。

3 中部圏・北陸圏と連携を進めていく分野と実施方針

(1) 広域交通

《道路インフラ整備》

- 大規模災害時のリダンダンシー（機能代替）の確保や、人とモノの新たな交流による経済活性化のため、新名神高速道路のほか、直轄国道（国道1号、国道8号、国道161号など）の整備促進に向けた取組を進めます。
- 異常気象時や災害時の隣県との迅速な協力連携や、広域観光ルートを形成し、地域間交流の活性化・地域振興につなげるため、国道421号や国道303号の整備による、道路の広域ネットワーク化を進めます。
- 広域的な交流を推進するため、新名神大津スマートIC（仮称）などのスマートインターチェンジの整備や、大津能登川長浜線（山手幹線）などの鉄道駅やインターチェンジへのアクセス道路の整備を進めます。

《鉄道インフラ整備》

- 2022年度の北陸新幹線敦賀開業を見据え、敦賀～米原～名古屋間および敦賀～京都間の旅客利便性向上に向け、関係県等と連携・検討を進め、取組を実施します。
- 2027年のリニア中央新幹線品川～名古屋間の開業、そしてその後の大阪開業を見据え、東海道本線と草津線の利便性向上等（草津線の複線化に向けた段階的整備を含む）の実現に向けて、関係縣市と連携した取組を進めます。

～広域連携による成果事例～

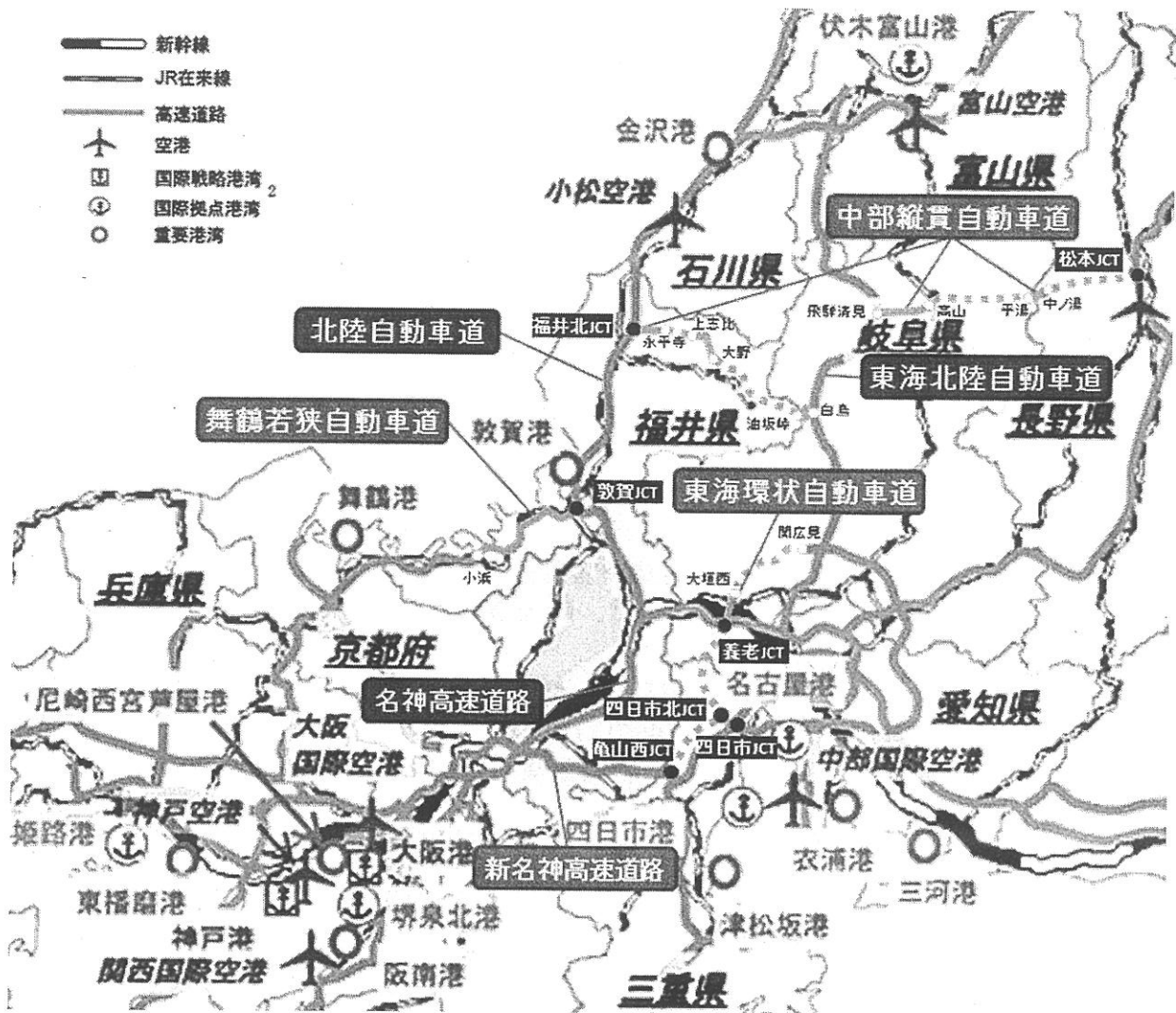
【国道421号の拡幅】

滋賀県と三重県を結ぶ国道421号の道路整備が進んだことにより、特に県境部の所要時間が大幅に短縮されました。石榑トンネル開通により、冬期の通行止めも解消され、1年を通して中部圏から訪れる車が多く見られるようになりました。東近江市といなべ市の両市でイベントが開催されるなど、地域間の交流がより活性化しています。

また、東近江市街から四日市港までの輸送で、トンネル整備前は国道1号を主に利用していた県内の事業者も、トンネル整備後は国道421号を利用することが多くなっているとのこと。渋滞回避による時間の短縮、距離の短縮、定時性の確保による経費節減や安定輸送が実現しております。

一部残っている大型車の離合困難箇所等の早期整備が望まれています。

滋賀県周辺の広域交通の現況



出典：滋賀交通ビジョン（平成 25 年 12 月策定）「図 1-1 滋賀県周辺の広域交通の現況」の一部を加工

(2) 産業・物流

- 県内中小企業者等によるイノベーションの創出を図るため、県域を越えた企業間連携を進めます。
- 県内企業の成長産業への参入を促進するため、県域を越えた人材や技術等のニーズとシーズのマッチングを進めます。
- 県内外企業の技術力向上のため、大学や工業技術センターの持つノウハウを活用した、中小企業への技術力向上支援を実施します。
- 県内の産業を担う人材を確保するため、県域を越えた大学等との連携を行い、県内企業への理解や就職を促す取組を行います。
- 地域産業の認知度向上のため、同じ特産物を持つ近隣県との連携や相互の情報発信を行います。

～広域連携による成果事例～

【しが水環境ビジネス推進フォーラムでの取組】

滋賀県では、水環境関連の産業・研究機関の集積や、これまでの琵琶湖保全の取組を活かした水環境ビジネスの展開を図るため、2013年3月に「しが水環境ビジネス推進フォーラム」を設立しました。これは、産学官金民の連携により新たなビジネスプロジェクト展開を目指すネットワーク組織で、県内外を問わず企業や研究機関に広く開かれており、中部圏、北陸圏の企業等も参画しています。

本フォーラムでは、これまで情報収集や広報活動、見本市や商談会を通じた販路開拓、水環境プロジェクトの創出など、様々な活動を展開してきましたが、このような活動を通じて、県外・県内企業の協働によるプロジェクトが形成されるなど、県域を越えた連携例が生まれています。

今後も、第二次産業が集積する中部圏、北陸圏をはじめ、県内外のより多くの企業等に参画していただき、広域的な展開を進めていきます。

「しが水環境ビジネス推進フォーラム」セミナーの様子



(3) 観光・文化・スポーツ

- 本県の有する歴史的・文化的資産や琵琶湖を中心に四季が織りなす自然景観、食、体験等の多彩な観光資源を広域的につなぎ、テーマ性・ストーリー性を持った魅力ある広域観光周遊ルートを提案します。
- 関係県市とともに、海外の旅行会社やメディアを招いて広域観光周遊ルートの視察ツアーを実施するなど、広域連携により本県の魅力を海外に発信します。
- 北陸新幹線の敦賀開業やリニア中央新幹線の名古屋開業等を見据えた周遊ルート、中部圏・北陸圏や近畿圏等の各圏域をつなぐ周遊ルートを提案します。
- 外国人旅行客の受入れ環境を整備するため、多言語対応をはじめ、移動や通信環境の利便性向上などを進めます。
- 体験等をキーワードにした訪日教育旅行の誘致を進めます。
- 滋賀の玄関口である東海道新幹線米原駅を利用し、県内外事業者と連携した誘客等を進めます。

- 2025 年日本国際博覧会の開催中は、日本全国および国外から大阪への観光客増加が見込まれます。この動きを本県の観光客増加等につなげるため、中部圏、北陸圏との連携についても検討を進めます。
- ワールドマスターズゲームズ 2021 関西をはじめとするスポーツイベントを活用したスポーツツーリズムの推進に向けて、中部圏、北陸圏との連携について検討を進めます。

～広域連携による成果事例～

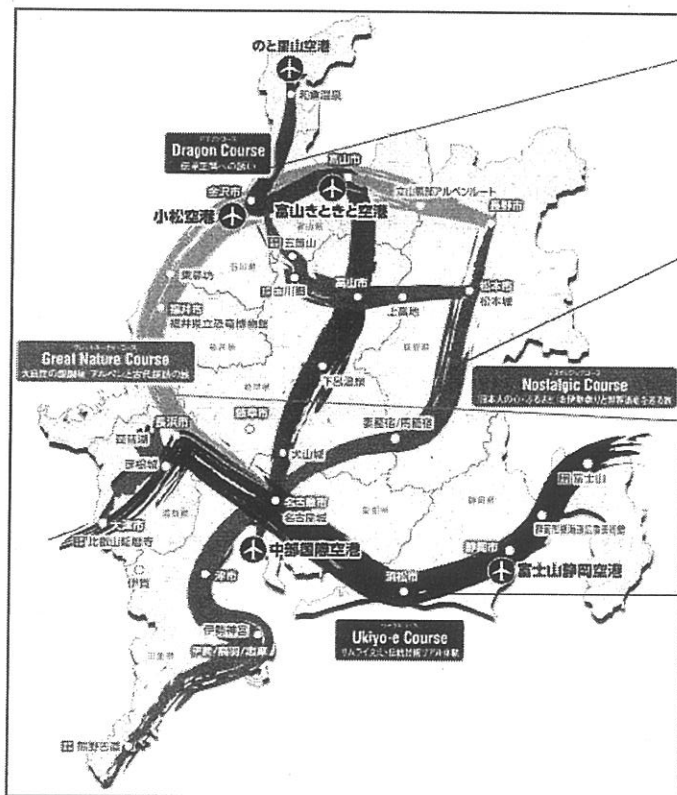
【広域観光周遊ルート「昇龍道プロジェクト」】

昇龍道プロジェクトは、中部北陸の形を龍が昇っていく様子に見立て「昇龍道」と名付けて中部北陸9県の自治体、観光関係者等が協働して知名度向上とインバウンド誘客を推進する取組であり、平成 27 年に広域観光周遊ルートとして観光庁の認定を受けています。

本県はプロジェクトの一員として海外旅行博への共同出展や海外大手旅行会社やメディア関係者の招請を行うなどのプロモーションに参加し、本県の欧州での認知度向上や外国人から見た本県の魅力発信に努めており、訪日外国人観光客の増加に一定の効果がみられたところです。さらに「昇龍道日本銘酒街道事業」では近江の地酒の魅力を、それに纏わる文化・食・器などの地域情報も付加しながら発信しています。

今後は、国際的スポーツイベント等の開催により訪日外国人観光客の一層の増加が期待されることから、さらなる連携を図り、本県への誘客促進につなげていきます。

昇龍道の4つのモデルコース



Dragon Course

《伝承空間への誘い》
能登半島を頭とする龍が天に昇っていく様子に見立てた「昇龍道の象徴的なコース」

Nostalgic Course

《「日本人の心・ふるさと」お伊勢参りと世界遺産を巡る旅》古きよき日本と出会い、「日本人の心」に触れるコース

Great Nature Course

《大自然の醍醐味 アルペンと古代探訪の旅》アルペン、奇岩、古代湖などの「大自然」の営みや雄大さに触れるコース

Ukiyo-e Course

《サムライ文化・伝承技術リアル体験》「浮世絵」が描かれた時代をつかったサムライゆかりの城や古戦場、ものづくりを体験するコース

出典：(一社) 中央日本総合観光機構の資料より

(4) 危機管理

- 大規模広域災害の発生に備え、3圏域の結節点という地理的特性を踏まえた応援・受援を実施するため、本県の役割や機能を検討するとともに、広域的な応援・受援体制の整備と円滑な実施のためのスキームの確認・検証、および合同訓練の実施を行います。
- 原子力発電所が立地する福井県の隣接県として、避難の調整やモニタリング、情報収集体制の構築等を柱とする広域的な防災体制の構築を引き続き進めます。
- 感染症が発生した場合の防疫措置の連携・協力体制の構築、および住民へのメッセージや国への要望、風評被害対策、社会活動制限等を実施する際の調整の仕組みを構築します。

～広域連携による成果事例～

【中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会】

本協議会は、富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県および名古屋市で構成しており、大規模災害時等において広域応援、救援活動等を迅速かつ円滑に実施できるよう応援・受援に関する協定を締結しています。

毎年、幹事を持ち回りながら、総会・担当者会議において各県市が課題等を持ち寄り、情報交換を行う他、協定に基づく手続きの確認・検証、連絡体制の確認、職員の対応能力・連携力の向上のため、広域合同訓練を実施しています。

平成30年2月豪雪時に、福井県の要請に基づき、幹事であった本県の応援調整のもと、長野県が除雪応援を行いました。また、大阪府北部地震では、本県に対して支援の申し出をいただいたところです。

南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模災害への備えに万全を期するため、広域の相互応援体制の充実が必要ですが、本協議会もその一翼を担っています。

中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会

「災害時等の応援に関する協定書（被災県市と主たる応援県市の一覧表）」

災害時等の応援に関する協定書（別表1）

被災県市と主たる応援県市の一覧表

被災県市	主たる応援県順位
富山県	1 石川県 2 長野県 3 岐阜県
石川県	1 富山県 2 福井県 3 岐阜県
福井県	1 石川県 2 岐阜県 3 滋賀県
長野県	1 富山県 2 石川県 3 岐阜県
岐阜県	1 愛知県 2 三重県 3 富山県
静岡県	1 愛知県 2 長野県 3 岐阜県
愛知県	1 岐阜県 2 三重県 3 静岡県
三重県	1 愛知県 2 岐阜県 3 滋賀県
滋賀県	1 三重県 2 福井県 3 岐阜県

注 どの県が主たる応援県市として活動するか、中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会開催県（名古屋市の場合は愛知県）が確認し、中部9県1市内で共有する。

注 名古屋市は、愛知県と調整の上、応援を行う。

注 順位内の県で応援できない場合、中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会開催県が主たる応援県市を調整し、定める。

注 中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会開催県が被災した場合、翌年度の中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会開催県が代行する。なお、翌年度の中部9県1市広域災害時等応援連絡協議会開催県が調整できない場合、建制順の次席の県が担う。以下同じ。

(5) 健康・医療

- セーフティネット充実のため、ドクターヘリを活用した広域救急医療体制について、隣接県との連携を進めます。
- 中部圏・北陸圏における、災害時広域救急医療の支援体制・受援体制を構築します。
- 危険ドラッグは製造・販売ルートが県域を越えることから、近隣県等と情報交換をしながら、撲滅に取り組みます。

～広域連携による成果事例～

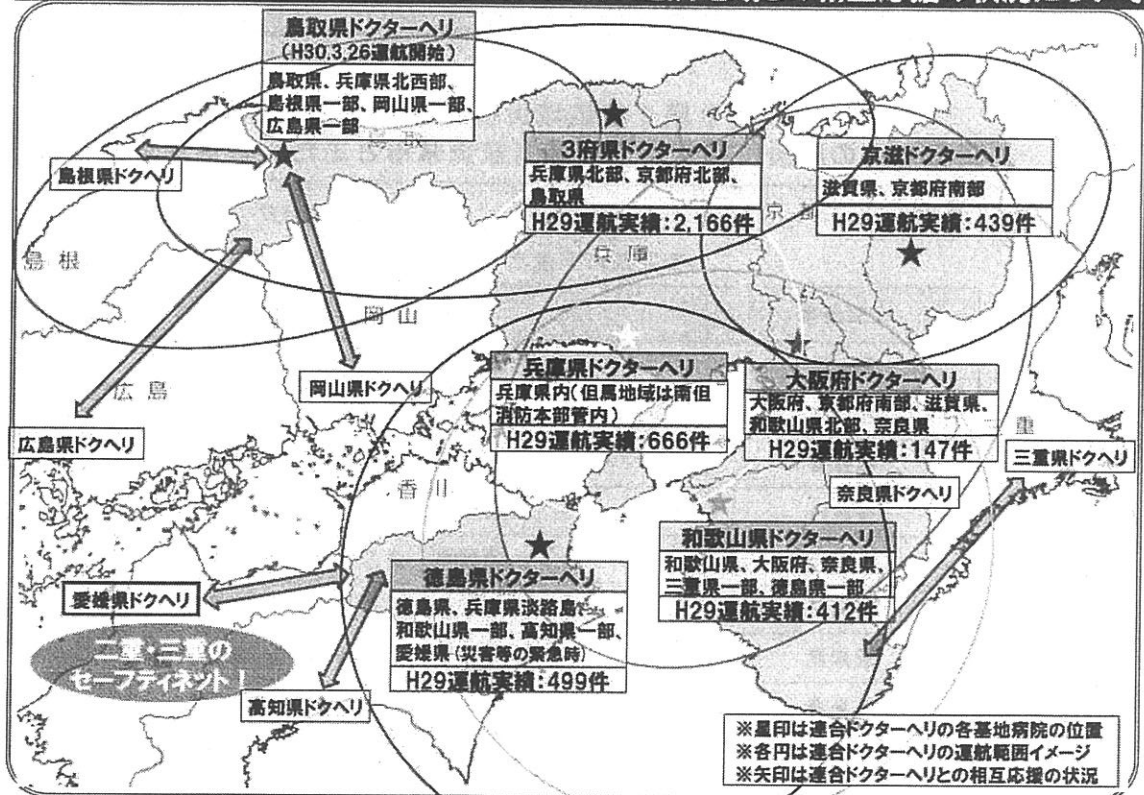
【近隣県とのドクターヘリを活用した広域救急医療体制の構築】

済生会滋賀県病院を基地病院とし、滋賀県全域および京都府南部を運航範囲とする京滋ドクターヘリは平成 27 年 4 月 28 日に運航を開始し、関係機関の協力のもと順調な運航を重ねています。

京滋ドクターヘリは、「重複要請時の補完体制」および「多重事故や災害時における多数傷病者発生時の連携」を目的に導入当初から関西広域連合のドクターヘリとして事業を実施しており、早期医療介入が実現しています。

今後は、関西広域連合における当県の地理的な状況から、関西広域連合における連携・強化に加え、隣接する北陸圏（福井県）、中部圏（三重県・岐阜県）との連携を進めることにより、本県の救急医療体制の更なる充実・強化を図っていきます。

関西広域連合管内ドクターヘリの運航範囲及び近隣地域との相互応援の状況について



出典：関西広域連合広域医療局ホームページ

(6) 環境

- 低炭素社会の実現のために、温暖化対策に係る普及啓発を広域で連携して進めます。
- 水素エネルギー社会の形成に向け、産学官等と連携しながら、情報共有や取組の検討等を進めます。
また、環境性能に優れた燃料電池自動車（FCV）とその利用に不可欠な水素ステーションの普及を促進するため、広域で情報共有を行うとともに、中部圏・北陸圏と近畿圏を結ぶ本県の地の利が発揮される、利用者の利便性向上を目指した取組を検討します。
- 野生鳥獣は県境を越えて移動することから、近隣県等と連携しながら、野生鳥獣による被害の軽減に向けた取組を進めます。
- 不法投棄の根絶のため、隣接県が連携して、県境での産業廃棄物運搬車両の路上検査を実施します。

～広域連携による成果事例～

【近隣府県と連携した産業廃棄物運搬車両の路上検査】

県境を越えて広域的に移動する産業廃棄物の搬出入の実態把握と不法投棄等不適正処理の未然防止を目的として、京都府、福井県、岐阜県、三重県と合同で、産業廃棄物運搬車両を対象とした路上検査を実施しています。

毎年6月の「環境月間」および10月の「不法投棄防止強調月間」に、それぞれの府県境付近において実施しているもので、廃棄物の積載状況や排出元、搬入先等を確認するとともに、廃棄物の適正処理についての啓発、指導を行うなど、監視体制の強化を図り、広域化する産業廃棄物の不法投棄等不適正処理の未然防止に努めています。

近隣府県と連携した産業廃棄物運搬車両の路上検査の様子



【参考 その他の地域等との連携】

○近畿圏との連携

滋賀県では近畿圏とも連携しており、関西広域連合や近畿ブロック知事会に参加しています。

○課題でつながる他県等との連携

地域によらず、共通課題でつながる連携が、近年、盛んに行われています。滋賀県では現在、以下の連携組織に参加しており、本県の課題解決のため、今後も課題でつながる他県等との連携に取り組んでいきます。

・日本創生のための将来世代応援知事同盟

若い世代が、地方で暮らし、結婚し、子どもを生み、育てることができる社会の実現に向けた支援を充実させ、税制、社会保障制度改正など法改正を含めた政策を国へ提言し、社会全体で将来世代を支援する仕組みの構築を行っています。

・自立と分散で日本を変えるふるさと知事ネットワーク

地勢の異なる地方の15県が「ローカル・アンド・ローカル」の発想で人や地域の新しいネットワークをつくり、地方自治の新しいモデルをつくるための活動を行っています。

・生物多様性自治体ネットワーク

2010年の第10回生物多様性条約締約国会議(COP10)で採択された愛知目標の実現を目指し、生物多様性の保全や持続可能な利用に関する取組、成果について情報交換等を行っています。

・自然エネルギー協議会

地域特性を生かした自然エネルギーの普及・拡大を加速させることを目的とし、自然エネルギーの普及・拡大に向けた政策提言や先進的取組事例、問題、課題の情報交換を行っています。

・湖沼水環境保全に関する自治体連携

『湖がもたらす恵みを回復しましょう!!』を合言葉に、知見の共有、共同調査の実施等を行うことで施策の高度化を図るとともに、連携により得られた知見・情報を国と共有し、各湖沼での取組の円滑な推進に繋げています。

・森と自然の育ちと学び自治体ネットワーク

森と自然を活用した保育と幼児教育の認知度や質の向上のための情報発信、各種調査、指導者の人材育成、国への提言等に共同して取り組んでいます。

・CLTで地方創生を実現する首長連合

成熟化する我が国の森林資源を生かすため、新たな木材需要の喚起が期待されるCLTの早期普及、都市等における建築物の木造化の推進、CLTに関する関連産業の育成を進め、地方創生の実現に向けて取り組んでいます。

・湖沼を活用したサイクルツーリズムの連携推進(3湖連携)

浜名湖を有する静岡県、霞ヶ浦を有する茨城県、琵琶湖を有する本県で、水辺を巡るサイクルツーリズムの共同プロモーション等を行うとともに、互いの魅力を高め合う連携をしています。

○県境を越えた市町村による連携について

県境を越えた自治体連携のうち、市町村が主体となり実施しているものについては、積極的に滋賀県も参画し、国への提言活動などを共に実施しています。

なお、その際も滋賀県は構成員またはオブザーバーとして参画するなど、市町村の基礎自治体としての議論を尊重して、連携を進めています。