

(最終案)

広域連携推進の指針 (中部圏・北陸圏)

令和 年 月

滋 賀 県

<目次>

はじめに	1
1 「広域連携推進の指針（中部圏・北陸圏）」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	3
(2) 広域連携の必要性	5
(3) 広域連携の取組方針と連携施策の視点	7
(4) 連携のプラットフォーム	8
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	10
(2) 産業・物流	10
(3) 観光・文化・スポーツ	11
(4) 危機管理	11
(5) 健康・医療	11
(6) 環境	12

～はじめに～

本県は、平成31年（2019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。災害や感染症への危機管理対応や環境問題などの広域的課題、また令和6年（2024年）に予定されている北陸新幹線の敦賀開業等の県北部地域における高い可能性を育て、開花させていくことによる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（2010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、中部圏知事会議や近隣県との知事懇談会等を通して、様々な分野での広域的課題解決に向けた共同事業を進めており、その推進にあたっては、平成24年（2012年）10月に策定した「広域連携推進の指針」（平成27年（2015年）6月に、当時の滋賀県基本構想の策定に合わせて改定。平成31年（2019年）3月に、現行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、平成26年（2014年）から人口減少が続いているなか、新型コロナウイルス感染症の流行による働き方や生活様式の変化、インバウンドの減少等による人流・物流の変化、そして地球温暖化による気候変動など、本県を取り巻く社会情勢等が変化することに伴い、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、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、共通の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（中部圏・北陸圏）」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

令和5年度（2023年度）から令和8年度（2026年度）までの4年間とします。滋賀県基本構想は令和元年度（2019年度）から令和12年度（2030年度）までの12年間が計画期間ですが、本指針は社会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、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。

<参考：滋賀県基本構想「みんなで目指す2030年の姿」>

基本理念の実現に向け、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。

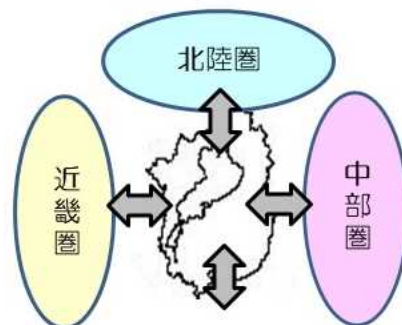


2 中部圏・北陸圏との連携

(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。



※イメージ

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のとおりです。

図表1 中部圏・北陸圏の状況

時点	令和3年 10月1日		令和元年度	令和3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)	外国人 延宿泊者数 (人泊)
	平成29年度(県内総生産は平成30年度)からの増減				
滋賀県	1,411	59.9%	6,922,569	37,007	18,740
	-0.1%	-0.7	+0.1%	-29.4%	-95.1%
富山県	1,025	56.1%	4,910,232	23,468	10,870
	-2.9%	-0.6	-0.6%	-35.5%	-96.2%
石川県	1,125	57.9%	4,779,462	12,307	13,150
	-1.9%	-0.6	-3.1%	-50.2%	-98.3%
福井県	760	56.7%	3,694,563	22,848	9,370
	-2.4%	-0.6	+0.3%	-26.2%	-84.6%
長野県	2,033	55.9%	8,454,339	52,589	62,830
	-2.0%	-0.4	-2.0%	-39.6%	-95.1%
岐阜県	1,961	57.1%	7,936,830	48,379	30,710
	-2.3%	-0.7	-1.0%	-31.9%	-96.8%
静岡県	3,608	57.6%	17,866,284	96,060	93,450
	-1.8%	-0.7	-1.5%	-38.6%	-93.7%
愛知県	7,517	61.6%	40,910,717	89,166	108,370
	-0.1%	-0.4	-3.4%	-40.7%	-95.7%
三重県	1,756	57.8%	8,086,393	41,631	16,990
	-2.4%	-0.6	-5.9%	-41.7%	-94.9%

人口推計、生産年齢人口：総務省統計局 人口推計(令和3年10月1日現在および平成29年10月1日現在)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)(令和元年度、平成30年度)より算出(滋賀県公表資料(全国結果)(令和5年2月9日現在)により最終確認)

観光入込客数：各県による観光入込客統計(令和3年、平成29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(令和3年、平成29年)より算出

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令和3年度（2021年度）の乗降客数は約10万人、同じく貨物取扱量は287トンでした^(注1)。

また、伏木富山港について、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量は627万トンでした^(注2)。

北陸新幹線が平成27年（2015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令和3年度（2021年度）の乗降客数は、それぞれ約54万人と約5万人、同じく貨物取扱量は5,892トンと2トンでした^(注1)。

七尾港と金沢港について、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量は、それぞれ349万トンと302万トンでした^(注2)。

北陸新幹線が平成27年3月に開業し、東京駅-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、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量は1,640万トンでした^(注2)。

北陸新幹線の金沢駅-敦賀駅間が令和6年（2024年）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令和3年度（2021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令和9年（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令和9年（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。

す。

＜静岡県＞

静岡空港について、国際線と国内線を合わせた令和3年度（2021年度）の乗降客数は約20万人、同じく貨物取扱量は1トンでした^(注1)。

清水港と田子の浦港について、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量はそれぞれ1,598万トンと302万トンでした^(注2)。

＜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令和3年度（2021年度）の乗降客数は、それぞれ約283万人と約51万人であり、同様に中部国際空港の貨物取扱量は約12万トンでした^(注1)。

名古屋港と三河港、衣浦港について、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量は、それぞれ16,855万トンと1,843万トン、1,453万トンでした^(注2)。

リニア中央新幹線が令和9年（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、令和2年（2020年）の取扱貨物の総量は、5,627万トンでした^(注2)。

リニア中央新幹線が令和19年（2037年）に東京-大阪間で全線開業予定であり、三重県亀山市に中間駅が設置される予定です。

注1 令和3年度空港管理状況調書

注2 国土交通省港湾取扱貨物量2020

（2）広域連携の必要性

①社会情勢の変化への対応

令和2年（2020年）以降、世界各地で流行した新型コロナウイルス感染症は、人と人とのつながりや働き方、生活様式を大きく変化させ、健康と安全への関心が高まるなど、新たな価値観やニーズを生みました。

また、地球温暖化による気候変動は、自然環境への影響だけでなく、自然災害や健康被害、生態系への影響等、様々な課題を引き起こしており、CO₂ネットゼロ社会の実現に向けた世界の潮流は加速しています。

そして、北陸新幹線や、リニア中央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、ますます社会情勢の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。

②地域活力向上への対応

図表1のとおり、人口減少は、全ての中部圏・北陸圏の各県でますます進んでいます。本県においても、平成26年度（2014年度）から減少が進んでおり、県の北部地域において、人口減少や高齢化がより進んでいる状況にあります。

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、その中に需要の減少や地域活力の低下があります。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、生産力や消費が減少し、地域の活力が低下する恐れがありますが、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。

これからも、県内地域の経済活力を向上していくには、人やモノの活動の拡大が必要であり、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、**今後も**外部需要の取り込みに寄与する基盤の整備や、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。

今後、インバウンドの回復も視野に入れつつ、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、その活力を県内に引き入れるため広域観光ルートを打ち出していくなど、引き続き人やモノの交流が県境を越えて活性化するよう、広域で連携して進めていくことが求められています。

③近隣県との共通課題への対応

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、近年、激甚化・頻発化する大規模災害や感染症に対し、広域的な防災体制や医療体制の連携を進めることが、実効性の向上に大きなメリットがあります。

また、野生鳥獣対策では、野生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すため、連携施策の視点から次のとおり、広域連携の取組方針に基づき、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当たり、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4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・情報の交流活性化

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、**インバウンドの回復も視野に**新たなニーズを取り入れた広域観光による、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、広域的なデータの収集と可視化を実施。

視点2 近隣県との共通課題や安心・安全への対応強化

自然災害や感染症、野生鳥獣対策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・支援体制の確認などを実施。

視点3 スケールメリットを活かした事業実施

事業を広域で共同実施することにより、個別実施よりも効果・効率の向上を図る。

例) 近隣県のドクターヘリと相互応援体制を結ぶことにより、二重三重のセーフティネットが充実され、効果的・効率的な救急医療体制を構築。

視点4 中部圏・北陸圏との結節点である県北部地域の更なる振興

県の東および北の玄関口である県北部の地域特性や、文化的な繋がりのある近隣県と連携することにより、更なる振興を図る。

(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、福井県、岐阜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。

・名神名阪連絡道路整備促進期成同盟会

滋賀県と三重県の関係市町で構成し、伊賀地域および甲賀・東近江地域の振興と住民の福祉増進に寄与するため、名神高速道路から国道165号までの名神名阪連絡道路の早期整備に向けた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、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図るとともに、国内外の水環境問題の解決に貢献する取組を行っています。

○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、内閣府、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、避難先や移動手段の確保、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が構成しており、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府県および環境省などの関係団体で構成し、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。

- 鈴鹿国定公園協会

鈴鹿国定公園区域を包括する滋賀・三重両県、市町および関係団体で構成された協会で、鈴鹿国定公園の自然環境の保全、利用の促進および管理の万全を図る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、ヒト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）、**名神名阪連絡道路**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接県との迅速な協力連携や、地域間交流の活性化・地域振興につなげるため、国道421号、国道303号、国道365号の整備による、道路の広域ネットワーク化を進めます。
- 広域的なヒトやモノの交流を推進するため、拠点となる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》

- 令和6年（2024年）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。
- 令和9年（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。

(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（**企業等が持つ技術やノウハウ、アイデア等**）のマッチングを進めます。
- 県内外企業の技術力向上や人材育成のため、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。
- 地域産業の価値や認知度の向上、販売促進のため、共通する取組や同じ製品を持つ近隣県との連携や相互の情報発信を行います。
- 琵琶湖地域の「世界農業遺産」認定を契機に、その価値と魅力を向上させるため、中部圏・北陸圏の認定地域との相互連携を図ります。

(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。
- 外国人旅行客の誘客に有効な広域周遊ルートの造成、観光資源の磨き上げや受け入れ環境の整備を推進するため、広域でのデータ収集および調査分析による可視化を広域連携 DMO と連携して実施します。
- 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。
- 太平洋岸自転車道、富山湾岸サイクリングコースなどのナショナルサイクルルート、浜名湖、三方五湖などが所在する関係県市等と相互連携を図ります。
- 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。
- 令和7年（2025年）大阪・関西万博の開催中は、国内外から大勢の来場者が見込まれます。この動きを中部圏、北陸圏との連携により、本県の観光客増加等につなげてまいります。
- ワールドマスターズゲームズ 2027 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。

(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**応援・受援を円滑に実施する**ためのスキームの確認・検証、訓練を実施します。
- 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**整備**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・家畜伝染病が発生した場合に備えた防疫措置の連携・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、風評被害対策等を実施する際の調整の仕組みを構築します。

(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、近隣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・受援体制について連携を進めます。
- 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。

(6) 環境

- CO₂ネットゼロ社会の実現のために、省エネの呼びかけをはじめとした温室効果ガス排出量の削減に資する普及啓発を広域で連携して進めます。この中で、次世代自動車の効果的な普及啓発のため、充電インフラ等に係る情報共有を行います。
- 次世代エネルギーとして期待が高まる水素エネルギーの活用に向けては、産学官等と連携しながら、情報共有を行うとともに、中部・北陸・近畿の各圏域の結節点という本県の地の利を活かした取組等を検討します。
- 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や地域個体群の安定的維持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。
- 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、指導者の人材育成等に広域で連携して取り組んでいきます。

【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(2010 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(2012 年)4 月 23 日から、京都市および神戸市は平成 24 年(2012 年)8 月 14 日から、奈良県は平成 27 年(2015 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、災害時の物資供給の円滑化の推進等

○広域観光・文化・スポーツ振興

文化をはじめとする多様な関西の魅力を活かした持続性の高い観光の推進、「大阪・関西万博」等を活用した観光の推進等

○広域産業振興

関西の優位性を活かしたイノベーション創出環境・機能強化、食文化の海外発信による需要拡大等

○広域医療

ドクターヘリの活用等による広域救急医療体制の充実、災害時における医療体制の強化等

○広域環境保全

脱炭素社会づくり、自然共生型社会づくり等

○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

「2025 大阪・関西万博」への対応、広域インフラの整備推進、プラスチック対策の推進、エネルギー政策の推進、琵琶湖・淀川流域対策等

【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。

・生物多様性自治体ネットワーク

平成 22 年(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と充実のための情報発信、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。

*CLT：Cross Laminated timber の略で、ひき板(ラミナ)を繊維の方向が層ごとに直角に交わるように貼り合わせた大判の木質パネル材のこと。強度が高い建材であるため、高層の建物にも活用できる。

・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。