

「広域連携推進の指針」の改定(素案)について

1 指針の性格

基本構想で描く5つの姿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。

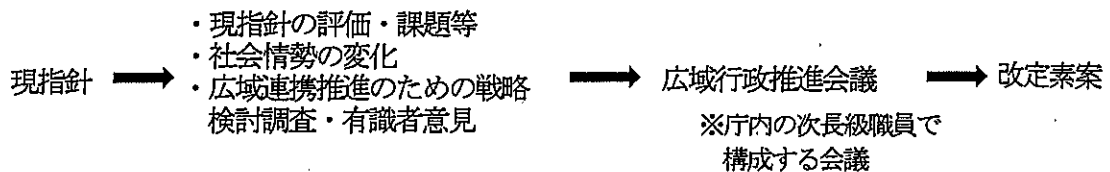
2 改定の趣旨

平成24年10月に策定した「広域連携推進の指針」の期間が平成26年度までであることから、社会情勢の変化などを踏まえ、新たな指針に改定するもの。

3 改定後の計画の期間

平成27年度(2015年度)～平成30年度(2018年度) ※基本構想の計画期間と同じ

4 改定にあたっての考え方(参考資料1、2参照)



<現指針の評価・課題等>

- ・北陸新幹線、リニア中央新幹線の開業を見据えた施策検討
- ・滋賀県の立ち位置の確保
- ・緊急時の効率的な情報共有 等

<社会情勢の変化>

- ・交通、観光、文化、スポーツ …東京オリンピック・パラリンピックの開催
北陸新幹線の開業、リニア中央新幹線の着工
訪日外国人旅行者の大幅増加
- ・危機管理 …南海トラフ巨大地震対応、感染症対策等の必要性の高まり
- ・健康 …危険ドラッグの社会問題化
- ・環境(産業) …新しいエネルギー導入の加速化

<広域連携推進のための戦略検討調査・有識者意見>

- ・リニア中央新幹線の名古屋開業による品川～米原間の時間の大幅短縮
- ・テーマ性のある広域観光ルートの設定
- ・トラック輸送のFCV(燃料電池自動車)化を見据えたFCV関連の拠点整備 等

5 改定素案のポイント（別紙概要参照）

<課題>

- ・人口減少・高齢社会に対応した連携
- ・東京一極集中是正への取組
- ・中部圏・北陸圏における本県の存在感、役割の発揮
- ・地の利のポテンシャルの向上と一層の発揮

<連携推進の方向性>

- ◇暮らしや経済を支える広域的基盤の整備促進
交通（インフラ整備）
- ◇安全・安心や環境を支える広域的なネットワーク構築
危機管理、健康・医療、環境
- ◇国内外を見据えた人・ものの広域的な交流の促進
観光・文化・スポーツ、産業・物流

6 スケジュール

<これまでの経過>

平成26年	6月	「広域連携推進のための戦略検討調査」委託契約（～H27.3）
	9月	有識者ヒアリング（～11月）
	10月	県政モニターアンケート実施「中部圏・北陸圏との連携について」 広域行政推進会議
	11月	広域行政推進会議
平成27年	1月	広域行政推進会議

<今後の予定>

平成27年	3月	広域行政対策特別委員会（指針の改定について報告）
	4月	市町への意見照会
	5月	広域行政推進会議（改定案（最終）について） 広域行政対策特別委員会に報告
	6月	次期広域連携推進の指針策定

現状と課題

■現状

○近畿、中部、北陸の3圏域の結節点に位置するという地理的な特性を有し、近隣府県と歴史的・文化的、経済的なつながりが深い。

【近畿圏】

関西広域連合が行う、防災や医療、観光、産業、環境保全等の事業の推進、近畿ブロック知事会への参加のほか、京滋奈三・広域交流圏研究会等の様々な分野で連携している。

【中部圏・北陸圏】

中部圏知事会への参加のほか、「日本まんなか共和国」（滋賀・福井・三重・岐阜の4県）等で連携している。

○県基本構想で描く5つの姿

- ・互いに支え合い、誰もが自らの能力を発揮し活躍する、夢や希望に満ちた滋賀
- ・滋賀の力を伸ばし、活かす、誇りと活力に満ちた滋賀
- ・美しい琵琶湖を大切にす、豊かな自然と共生する滋賀
- ・暮らしと産業を支える基盤が整い、人やものが行き交う元気な滋賀
- ・将来への不安を安心に変え、安全・安心に暮らせる滋賀

■課題と必要性

- 人口減少・高齢社会において、単独の自治体では困難な課題について、強みを活かしつつ、弱みを補完するような連携の取組が必要である。
- 北陸新幹線やリニア中央新幹線開業に伴う東京一極集中の加速と、地方の埋没が懸念される中、課題を共有しながら、中部圏・北陸圏とより一層連携を強化していく必要がある。
- 経済活動の範囲がますます拡大する中、住民や企業の安全・安心の確保や、県域を越える広域的な課題への対応が必要となる。
- 本県の存在感を高め、引き続き地の利を活かした経済成長を実現するため、成長するアジア経済の活力と増加する外国人旅行者を積極的に取り込んでいく必要がある。
- 各圏域の結節点として本県に期待される役割を十分に検討し、地の利のポテンシャルが発揮される広域連携の取組が必要である。

広域連携推進の方向性

「夢や希望に満ちた豊かさ実感・滋賀」の実現

《重点分野》広域交通、産業・物流、観光・文化・スポーツ、危機管理、健康・医療、環境

方向性

- ◆暮らしや経済を支える広域基盤の整備促進
- ◆安全・安心や環境を支える広域的なネットワーク構築
- ◆国内外を見据えた人・ものの広域的な交流の促進

■広域交通

○広域災害の対応、地域間交流の活性化につながる

- ・リダンダンシー確保のための国土軸の複数ルート化促進
- ・広域観光ルート形成につながる公共交通や道路ネットワーク整備
- ・スマートICの整備、鉄道駅等へのアクセス道路の整備推進
- ・北陸新幹線、リニア中央新幹線開業に向けた取組
- ・二次交通、交通アクセスの円滑化の検討
- ・米原駅周辺活性化における広域振興と近隣県との連携 など

■産業・物流

○県内産業の発展と地域の活性化が図れる

- ・イノベーション創出、県域を越えたネットワークの形成
- ・産業分類を越えた企業間連携による付加価値の創造
- ・企業や大学と連携した水環境ビジネスの国外への展開
- ・学生等に対する情報発信やマッチング等の体制整備
- ・国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備、鉄道貨物を活かす環境整備、港湾や空港の戦略活用ができる環境整備等に向けた研究
- ・環境に配慮した物流の促進 など

■観光・文化・スポーツ

○豊富な観光資源や地の利を活かした広域観光ルート設定など誘客を通じた地域振興が図れる

- ・多彩な観光資源を広域的につないだ広域観光ルートの提案
- ・多言語対応、通信環境等の受入れ環境の整備促進
- ・体験等をキーワードにした訪日教育旅行の誘致促進
- ・昇龍道プロジェクトにおける本県の位置づけ強化
- ・文化・スポーツを通じた魅力発信 など

■危機管理

○広域災害に対し、住民(企業)が安全・安心に活動できる

- ・大規模広域災害時における広域的な応援・受援体制の構築
- ・原子力災害に対する、広域的な防災体制を構築
- ・感染症発生の際の防疫措置の連携・体制整備、風評被害や社会活動制限等の調整の仕組みの構築

■健康・医療

○複数機のドクターヘリによるセーフティネットの強化、危険ドラッグの撲滅が図れる

- ・ドクターヘリを活用したセーフティネットの構築
- ・広域救急医療体制の整備・充実
- ・危険ドラッグ撲滅への取組

■環境

○温暖化対策や生態系保全、生物多様性の確保、新しいエネルギー社会推進の施策効果の向上が図れる

- ・温室効果ガス排出削減のための広域取組の連携推進
- ・野生鳥獣の課題を共有し、解決に向けた取組を推進
- ・水素エネルギーの有効活用を見据えた取組の検討
- ・木質バイオマス発電等再生可能エネルギーの創出を進める
- ・パイプラインや送電網の広域的な利活用促進
- ・県境での産業廃棄物の路上検査による不法投棄の根絶等 など

現指針	評価・課題等	○社会情勢の変化や◇委託調査結果および有識者意見	改定素案
<p>産業</p> <p>○ 県内企業の成長分野への参入促進や競争力強化、需要の創出</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新たなイノベーション創出環境・機能強化 ・ 中堅・中小企業等の国際競争力の強化 ・ 中小企業のモノづくり現場力の向上 ・ 地域産業の活性化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中小企業の合同ビジネス商談会やびわ湖環境ビジネスメッセへの出展促進以外の取組を検討する必要がある。 ・ イノベーション拠点間のネットワークは、広域的な連携という状況には至っていないが、引き続き検討していく必要がある。 	<p>○ 県産業振興ビジョンの策定(H27.3予定)</p> <p>○ しが水環境ビジネスフォーラムの立ち上げ(H25.3)</p> <p>◇ 鉄道貨物が他県の並行在来線の経営を下支えしている</p> <p>◇ 輸出時の敦賀港の利用率が大幅に増加(2013年:11.9%)</p> <p>◇ 中部圏産業の発展は、本県に好影響を及ぼす</p> <p>◇ 県内産業を支える人材の育成・確保に向けた確かな情報発信が必要</p>	<p>産業・物流</p> <p>○ 県内産業の発展と地域の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ イノベーション創出、県域を越えたネットワークの形成 ・ 産業分類を越えた企業間連携による付加価値の創造 ・ 国際貨物の集約輸送を可能とする拠点整備の検討・研究等の取組 ・ 環境に配慮した物流(モーダルシフト等)の推進 ・ 企業や大学と連携した水環境ビジネスの国外への展開 ・ 学生等に対する情報発信やマッチング等の体制整備 ・ 米原駅周辺活性化における広域振興と近隣県との連携(近地)
<p>広域交通・物流</p> <p>○ 広域災害対応、地域間交流の活性化や物流機能緊急事態に対応するための県際道路の整備促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域観光ルートにつながる公共交通や道路ネットワーク整備 ・ 地理的優位性を最大限に活かし、高める交通インフラ ・ 近隣港湾や空港の戦略的な活用が可能な物流ネットワーク形成 	<p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 新名神高速道路建設促進協議会等での連携を今後も継続する必要がある。 <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北陸新幹線の敦賀以西ルートについては、広域での議論を通じて解決を図る必要がある。 ・ リニア中央新幹線開業を見据え、連携可能な施策の検討を進める必要がある。 <p>【物流】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 港湾がある近隣県と利用促進に向けた情報交換を行う。 ・ 米原駅の貨物ターミナルの等について整備状況を見ながら、情報交換を行う。 	<p>○ 国土強靱化計画の策定(H26.6閣議決定)</p> <p>○ リニア中央新幹線の着工(H26.12.17)</p> <p>○ 北陸新幹線敦賀開業の3年前倒し(2022年)</p> <p>◇ リニア中央新幹線名古屋開業により、品川～米原間の時間の大幅短縮(139分→85分)</p> <p>◇ 北陸新幹線の米原結節により北陸圏が通勤圏内へ(富山:185分→71分、福井:63分→27分)</p> <p>◇ 中部圏・北陸圏との乗用車旅客流動量は、5年間(2005年→2010年)で1.7倍</p> <p>◇ 新幹線駅を中心とした二次交通の整備が必要</p> <p>◇ 通勤・通学のエリア拡大など高速鉄道網整備への対応が必要</p> <p>◇ 高速道路、鉄道インフラが結節している米原駅は、物流ターミナル駅としてのポテンシャルが高い</p>	<p>広域交通</p> <p>○ 広域災害の対応、地域間交流の活性化</p> <p>【道路】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リダンダンシー確保のための国土軸の複数ルート化促進 ・ 広域観光ルートにつながる公共交通や道路ネットワーク整備 ・ スマートインターチェンジの整備や鉄道駅・インターチェンジへのアクセス道路の整備推進 <p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 北陸新幹線、リニア中央新幹線開業に向けた取組の実施 ・ 二次交通、交通アクセスの円滑化の検討 ・ 米原駅周辺活性化における広域振興と近隣県との連携
<p>観光</p> <p>○ 豊富な観光資源や地の利を活かされたルート設定、発信</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歴史資産等を活かした観光ルートの形成 ・ 公共交通や道路ネットワークの整備を活かした広域観光ルートの形成 ・ 情報発信やプロモーション強化 ・ 教育旅行やインセンティブツアー誘致に向けた情報発信強化 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 滋賀県の立ち位置の確保(昇龍道プロジェクトへの積極的参加) ・ 日本まんなか共和国の連携の枠組みへの温度差 ・ 近隣県と教育旅行等での連携を模索していく必要がある。 ・ 本県にとってメリットのある高速道路の割引プランが企画されるかが課題。 	<p>○ 高速道路網の整備進展(H26.7舞鶴若狭自動車道開通)</p> <p>○ 北陸新幹線3年前倒し、リニア中央新幹線着工</p> <p>○ 訪日外国人旅行者の大幅増加(H23:622万人→H26:1,341万人)</p> <p>○ 2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催決定</p> <p>○ 2024年滋賀県で国民体育大会開催予定</p> <p>◇ 広域的に観光資源を相互にPR</p> <p>◇ テーマ性のある広域観光ルート設定(忍者、戦国、街道)</p> <p>◇ 昇龍道プロジェクトと近畿圏ルートの結び付け</p>	<p>観光・文化・スポーツ</p> <p>○ 豊富な環濠資源や地の利を活かした広域観光ルート設定など誘客を通じた地域振興</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 多彩な観光資源を広域的につないだ広域観光ルートの提案 ・ 体験等をキーワードにした訪日教育旅行の誘致促進 ・ 多言語対応、通信環境等の受入れ環境の整備促進 ・ 昇龍道プロジェクトにおける本県の位置づけ強化 ・ 文化・スポーツを通じた魅力発信
<p>危機管理</p> <p>○ 広域災害に対する、住民(企業)の安全・安心な活動の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原子力災害に対する広域的な防災体制の構築 ・ 地震・災害に対する広域応援・受援等の実効性の向上 ・ 感染症対策に対する早期の情報共有体制構築や防疫措置の連携、風評被害や社会活動制限等の調整の仕組みを構築 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な地域防災に関する協議会においては、一定の成果をあげているが、継続して協議すべき課題がある。 ・ 大規模広域災害時の応援・受援については、基本協定の実施細目が策定されたが、今後は詳細な対策を検討する必要がある。 ・ 感染症対策については、緊急時の効率的な情報共有が必要である。 	<p>○ 南海トラフ巨大地震対策特別措置法の施行(H25.12)</p> <p>○ 県地震被害想定調査(5つの内陸活断層による地震と南海トラフ巨大地震について、建物・人的被害、ライフライン、交通施設被害等の想定)の公表(H26.3)</p> <p>○ 西アフリカにおけるエボラ出血熱の感染の拡大(H26夏頃)</p> <p>◇ 県東北部は3圏域をカバーでき、災害時のバックアップ拠点として最適</p>	<p>危機管理</p> <p>○ 広域災害に対する、住民(企業)の安全・安心な活動の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 原子力災害に対する広域的な防災体制を構築 ・ 感染症発生の際の防疫措置の連携・体制整備等仕組みの構築 ・ 大規模広域災害時における広域的な応援・受援体制の構築
<p>医療</p> <p>○ 複数機のドクターヘリによる二重・三重のセーフティネットの形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドクターヘリを活用した広域医療、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 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 京滋ドクターヘリの運航開始を見据え、中部圏だけでなく、導入が予定されている北陸圏とも連携を構築する必要がある。 	<p>○ 関西広域連合京滋ドクターヘリの導入(H27)</p> <p>○ 危険ドラッグの社会問題化(条例制定済:15都府県(中部圏9県中4県) H26.12現在)</p>	<p>健康・医療</p> <p>○ 複数機のドクターヘリによるセーフティネットの強化、危険ドラッグの撲滅</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域救急医療体制の整備・充実 ・ ドクターヘリを活用したセーフティネットの構築 ・ 危険ドラッグ撲滅への取組
<p>環境</p> <p>○ 温暖化対策や生態系保全の施策効果の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西で推進している温室効果ガス削減のための取組を中部圏・北陸圏にも拡大 ・ 府県域をまたいで生息する野生鳥獣についての課題共有と解決に向けた取組の推進 	<p>【温暖化対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 関西エコスタイルキャンペーン普及以外の事業についても検討する必要がある。 <p>【鳥獣害対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 広域的な調査の実施や効果的な被害防除等の検討、情報共有を一層進めていく必要がある。 	<p>○ 再生可能エネルギーの導入目標(2020年:1414億kWh、2030年:2140億kWhを更に上回る水準の導入を目指す(H26.4.11閣議決定、新エネルギー基本計画))</p> <p>○ FCV(燃料電池自動車)の市販の本格化</p> <p>◇ トラック輸送のFCV化を見据え、FCV関連の拠点整備</p>	<p>環境</p> <p>○ 温暖化対策や生態系保全、生物多様性の確保、新しいエネルギー社会推進の施策効果の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 温暖化対策、鳥獣害対策の継続実施 ・ 水素エネルギーの有効活用を見据えた取組の検討 ・ 木質バイオマス発電等再生可能エネルギーの創出を進める ・ パイプラインや送電網の広域的な利活用促進 ・ 県境での産業廃棄物の路上検査による不法投棄の根絶等

平成26年度広域連携推進のための戦略検討調査中間報告より（一部抜粋）

企画調整課広域連携推進室

○戦略検討調査（(公財) 中部圏社会経済研究所）



<広域交通>

○主な結果

- ・中部・北陸圏との乗用車年間旅客流動量は1.7倍に増加（2005→2010）※近畿圏1.3倍
- ・リニア中央新幹線名古屋開業により県内一品川間が大幅短縮
 大津一品川 189分→115分（△39.2%） 米原一品川 139分→85分（△38.8%）
- ・北陸新幹線米原結節により北陸圏各都市が通勤圏内へ（図1）
 米原一福井 63分→27分（△57.9%） 米原一富山 185分→71分（△61.5%）
- ・既存路線（東北、長野、九州新幹線）開業後の状況から想定される影響
 - ①通勤、通学エリア拡大、観光による交流人口拡大
 - ②定住人口の増加、事業所の統廃合
 - ③コンベンション数、参加者数の大幅増加
- ・県内大学の地元出身者占有率は18.5%（全国で2番目に少ない）

○有識者意見等

- ・観光資源の開発、コンベンション施設やホテルの充実
- ・北陸新幹線は米原結節でなければ中部圏への経済効果は低い
- ・新幹線駅を中心とした2次交通の整備
- ・通勤通学エリア拡大など高速鉄道網整備への対応（名古屋との繋がり強化など）
- ・高齢化社会では乗り換えに視点を置いた駅づくりが重要
- ・県外学生に対する地元企業の認知度アップ

<産業>

○主な結果

- ・民生用電気機器の特化係数（地域で卓越した業種を見る指標）が非常に高い
- ・本県産業の発展が好影響を及ぼすのは、関東圏>近畿圏>中部圏
 （※自動車産業のみ関東圏>中部圏>近畿圏）
- ・本県産業の発展に好影響を及ぼすのは、中部圏>近畿圏>関東圏
- ・自動車部品取引は愛知県が大半（図2）
- ・県全生産額（11兆8,222億円）の13%が自動車関連産業
- ・次世代自動車の普及の影響はプラスになる（図3）

○有識者意見等

- ・中部圏の大学と連携し地元企業の合同就職説明会開催
- ・福井、岐阜、三重のインターンシップ専門機関と連携
- ・アンテナショップなどを活用し首都圏進学者へ就職情報を提供
- ・各県の強みを活かした広域的な産学官連携による新技術・新製品の開発
- ・3圏域がカバーできる災害時バックアップ拠点地、防災産業の育成
- ・中部圏と共通産業が多く合同商談会などの開催を検討

<物流>

○主な結果

- ・本県からのトラック輸送量は中部圏（81,563t）と近畿圏（87,108t）で拮抗
- ・愛知県や三重県との取引が増加傾向（図4）
- ・輸出時の敦賀港利用が大幅増加（11.9%（2013）※2010.7より輸出コンテナの取扱開始）（図5）

○有識者意見等

- ・鉄道貨物は他県の並行在来線の経営を下支え（鉄道貨物の重要性アップ）
- ・県東北部はBCPの観点から企業立地、物流拠点に最適
- ・高速道路と鉄道網が結節する米原駅は物流ターミナル駅としてポテンシャルが高い
- ・FCV化されるトラック輸送を見据え物流とFCV関連産業の拠点を整備

<観光>

○主な結果

- ・県外観光客の約28.4%は中部圏から（近畿圏55.6%）（図6）
- ・県外観光客は自動車利用が過半数、鉄道利用が3割
- ・高速鉄道網の整備や外国人観光客の増加により観光の広域化が一層進展

○有識者意見等

- ・近隣県と連携し広域的な観光PRが必要
- ・県境を挟んでテーマ性をもたせた広域観光地域の設定（忍者、戦国、街道など）
- ・地理的優位性を活かした昇龍道プロジェクトと近畿圏ルートを結び付け
- ・米原駅に2次交通機能などを充実させ県内観光の起点へ

<その他 地の利を活かすには>

- ・3圏域から広域的に何が求められているのかの整理し単なる結節点から脱却すべき。
- ・相互経済圏の時代、地理的な結節地にある滋賀の重要性は高まってくる。
- ・リニア中央新幹線の開業を見据え、中部・北陸・近畿圏が連携し多様性のある圏域として首都圏と対抗していくべき。

<参考データ>

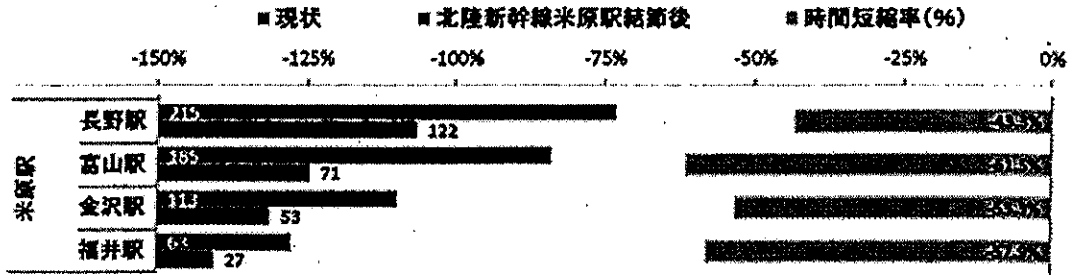


図1 米原駅から福井駅、金沢駅、富山駅、長野駅までの所要時間(分)および短縮効果

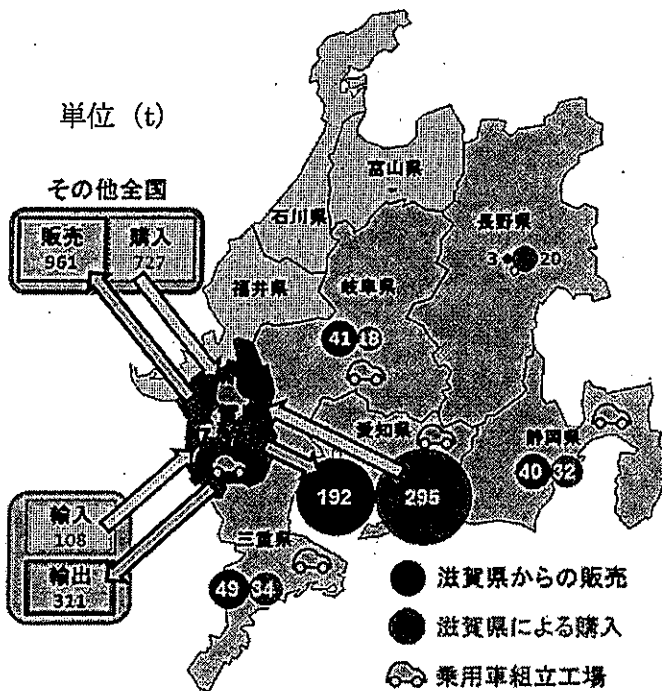


図2 県外との自動車部品取引状況(2010年)

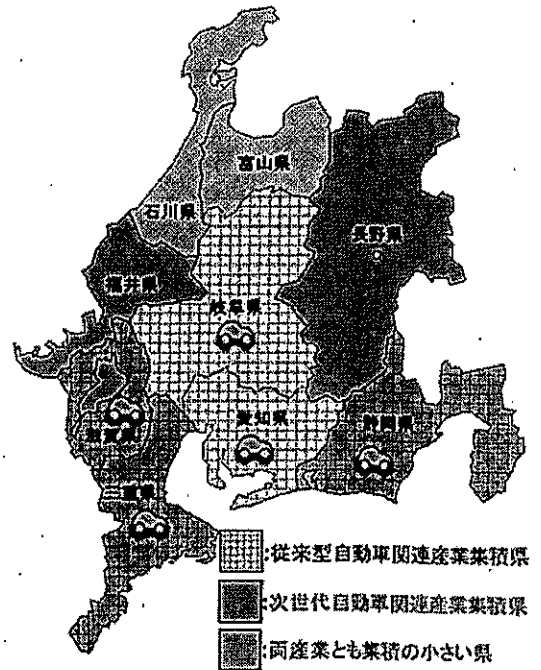


図3 中部圏各県の自動車関連産業の集積状況

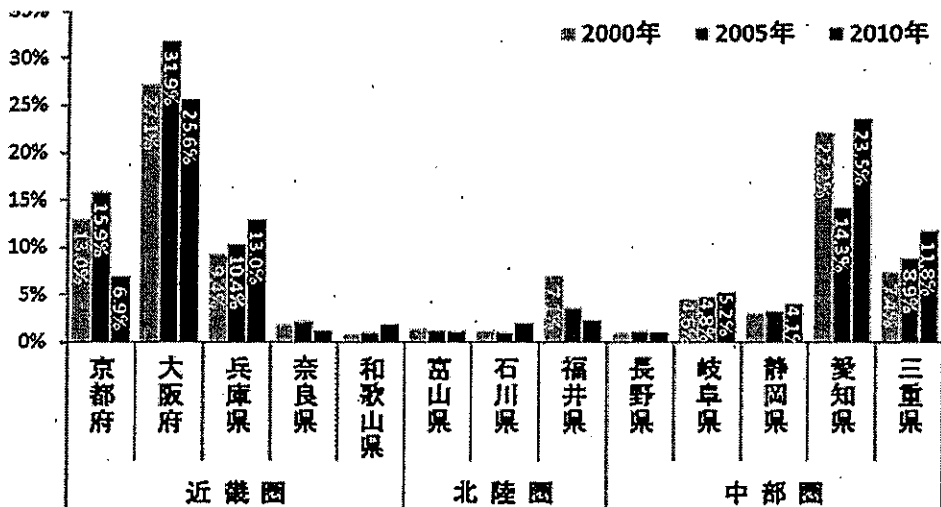


図4 滋賀県と3圏府県間とのトラック輸送貨物流動割合の推移

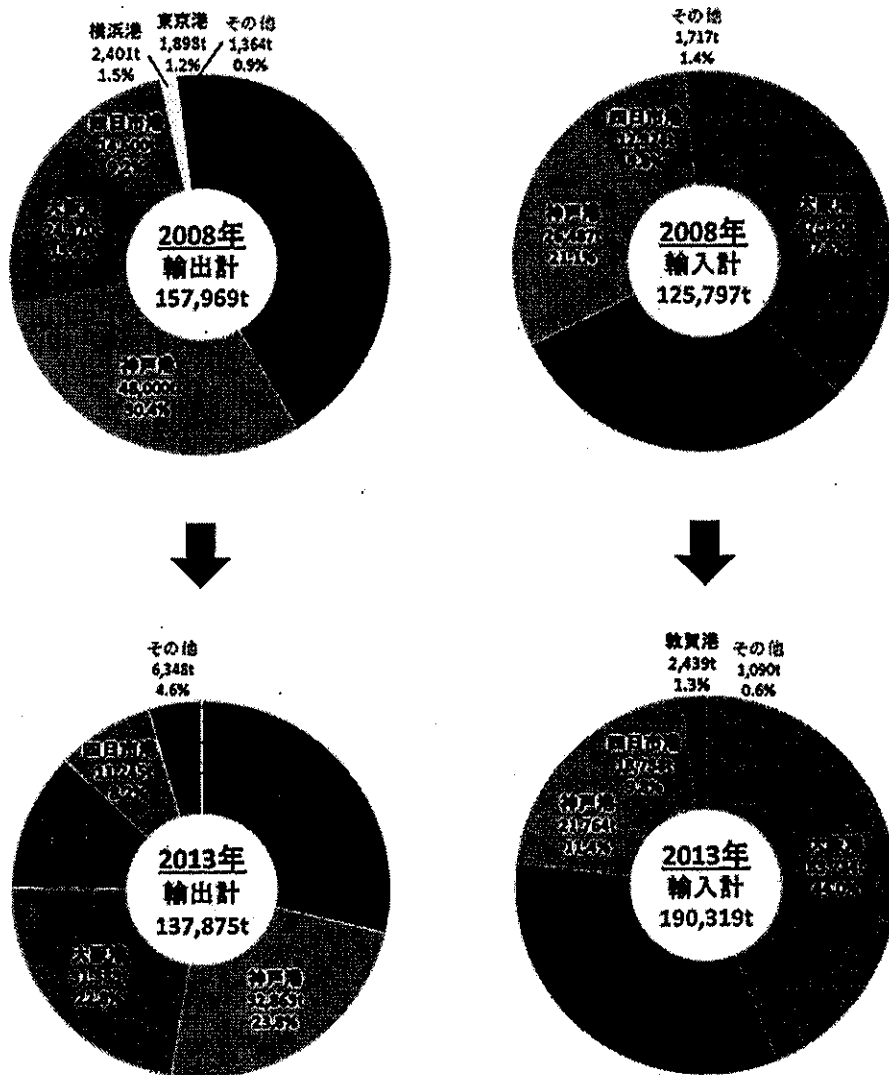


図5 滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物の利用港

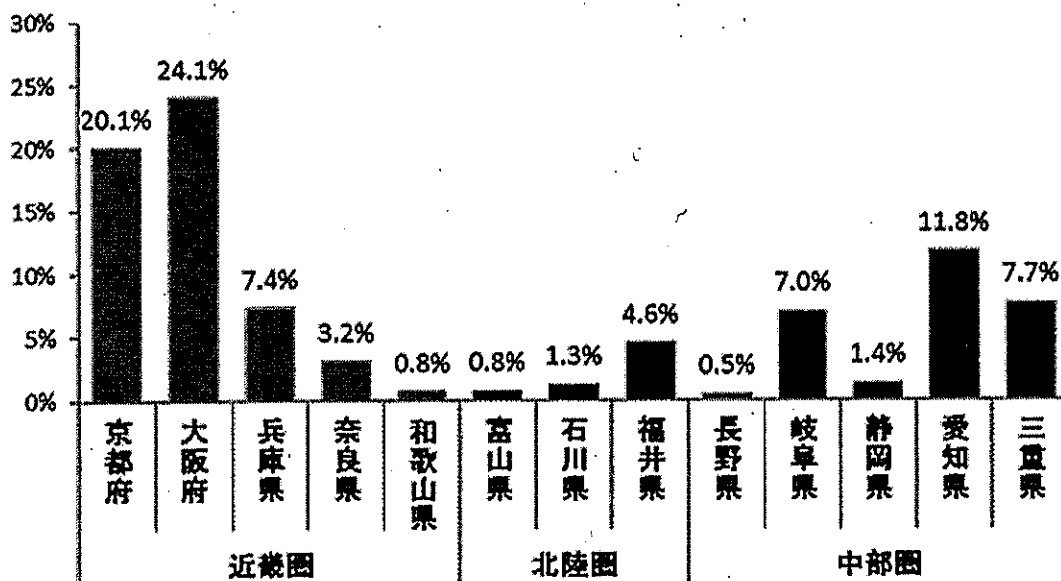


図6 滋賀県における県外観光客に占める3圏各府県別の割合 (2010年)