

広域連携推進のための戦略検討調査

【資料編（データ集）】

2015年3月

滋 賀 県

《 目 次 》

I. 近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり.....	1
1. 人流.....	1
1.1 将来人口.....	1
1.2 通勤・通学.....	7
1.3 観光.....	15
2. 物流.....	23
2.1 日本の物流.....	23
2.2 トラック貨物輸送.....	24
2.3 輸出入コンテナ貨物と利用港.....	28
2. 高速道路インフラ.....	30
II. 高速鉄道インフラが与える影響.....	32
1. 時間短縮効果.....	32
1.1 リニア中央新幹線.....	32
1.2 北陸新幹線（米原結節）.....	34
2. 新幹線開業による影響.....	36
2.1 開業後の評価事例.....	36
2.2 全線開業後の旅客量の変化.....	39
3. 今後の影響と展望.....	41

III.	滋賀県産業と近隣県との繋がり	44
1.	産業構造の変化	45
1.1	投入産出構造	45
1.2	県内の主要産業	51
2.	交易構造の変化	54
2.1	全国との交易関係	54
2.2	中部エリアとの交易構造	58
2.3	分業構造（付加価値帰着）	70
IV.	次世代自動車普及が滋賀県産業に与える影響	72
1.	自動車関連産業の重要性	72
2.	自動車関連産業と他産業との関わり	77
3.	次世代自動車生産拡大に伴う県内産業への影響	80
3.1	次世代自動車の普及	80
3.2	従来型自動車と次世代自動車の違い	81
3.3	次世代自動車の市場見通し	82
3.4	産業連関分析による影響評価	84
3.5	影響評価の考察と今後	86

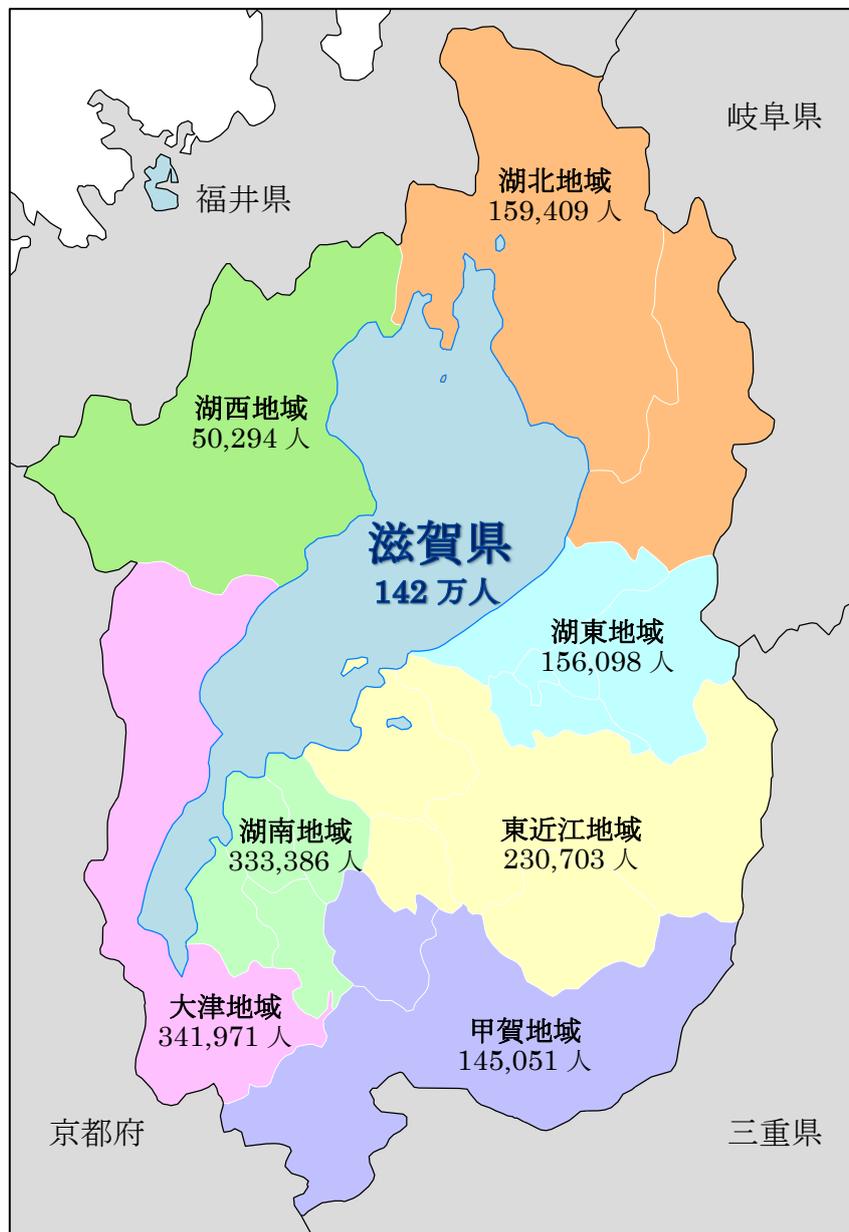
V.	広域連携の方向性	88
VI.	人口減少シミュレーション	92
1.	モデルの分析目的	92
2.	予測シミュレーションの分析結果（標準ケース）	92
2.1	前提条件（2015～2040年度）	92
2.2	全国経済の予測結果	93
2.3	考察	103
3.	予測シミュレーションの分析結果（ケース1、ケース2）	104
3.1	前提条件（2011～2040年度）	104
3.2	分析結果（2015～2040年度）	105
3.3	人口構造の影響	106
VII.	有識者ヒアリング	122
1.	人口減少の影響	122
2.	通勤・通学	123
3.	物流	124
4.	観光	125
5.	リニア中央新幹線、および北陸新幹線開業効果	126
6.	産業	127
7.	結節点としての地の利を活かした連携	129

I. 近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり

1. 人流

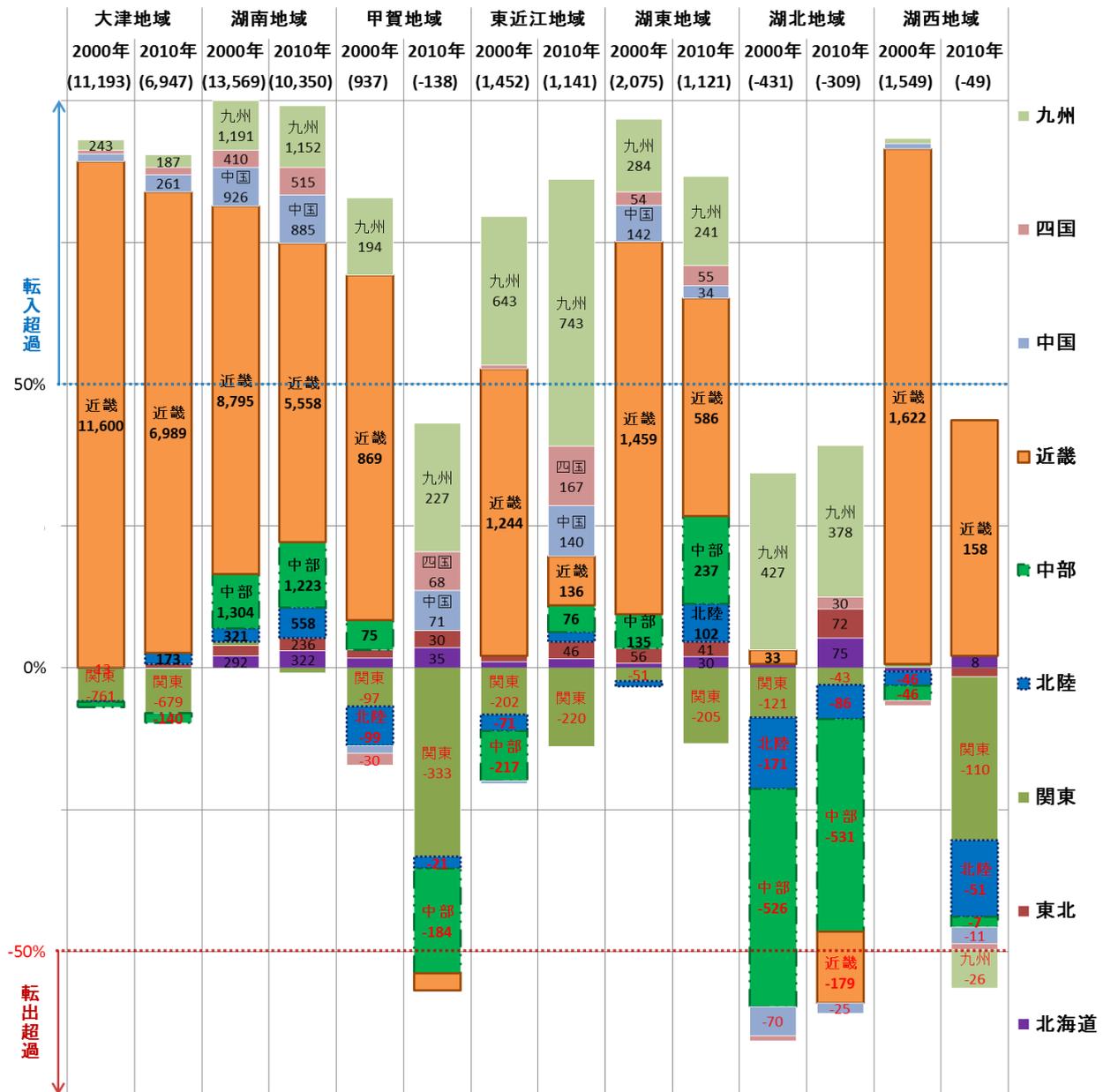
1.1 将来人口

図 I - 1 地域人口と他県との位置関係



出所：滋賀県「滋賀県の人口と世帯数」（2014年12月1日現在）より作成

図 I - 2 県外転出入人口（県内の移動を除く）



出所：内閣府「国勢調査」より作成

【グラフの見方】

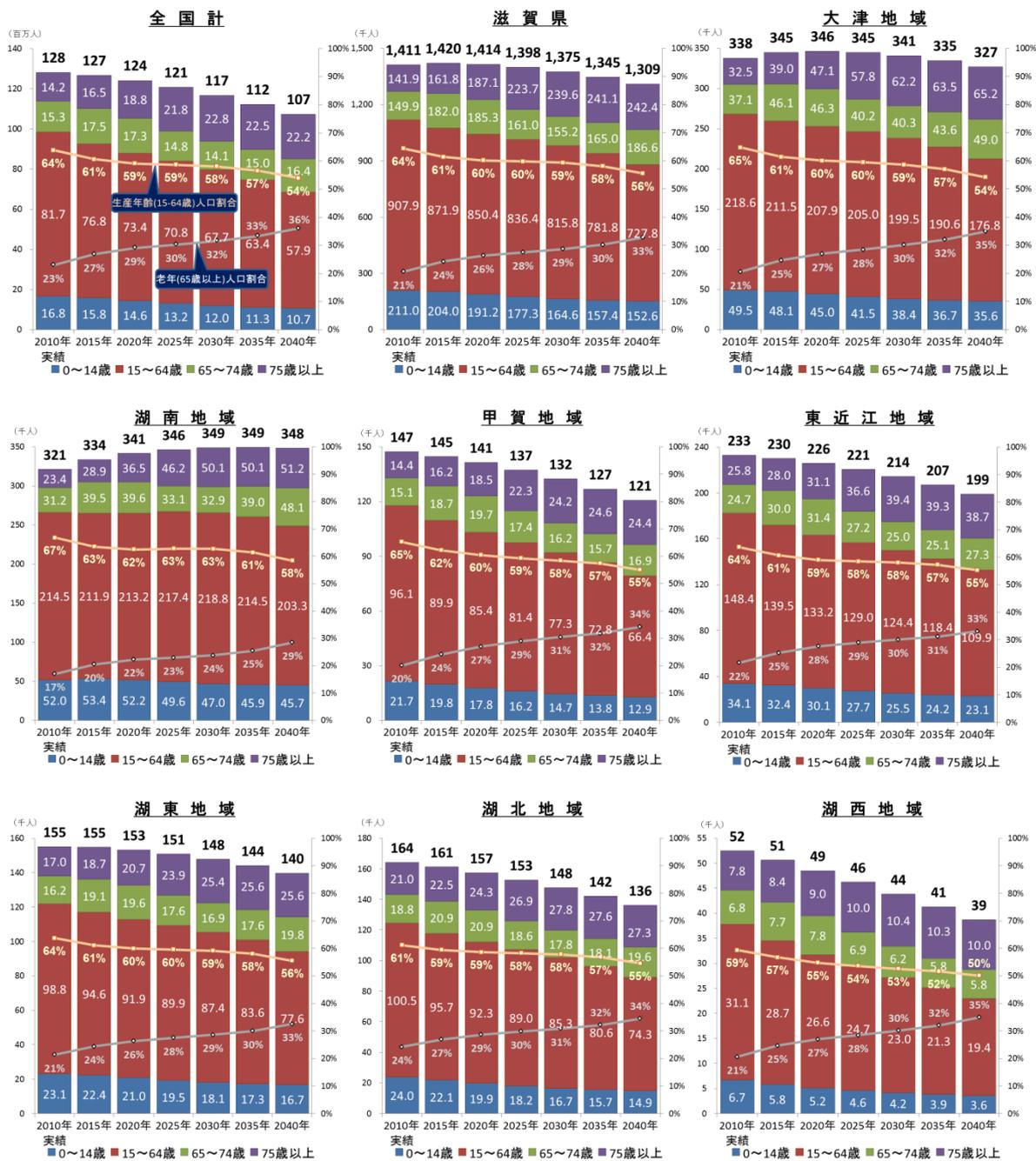
滋賀県7地域別において、全国の各エリアからの転入超過であれば、横軸 0%より上に各エリアが示され、逆に、全国の各エリアへの転出超過であれば、横軸 0%より下に各エリアが示される。

例) 2010年大津地域：近畿エリアから大津地域への転入超過 6,989人
大津地域から関東エリアへの転出超過 679人

また、滋賀県7地域別において、全国エリア別の転出入人口を積み上げたものが50%を超えていれば、その地域は転入超過となり、逆に50%以下であれば転出超過となる。

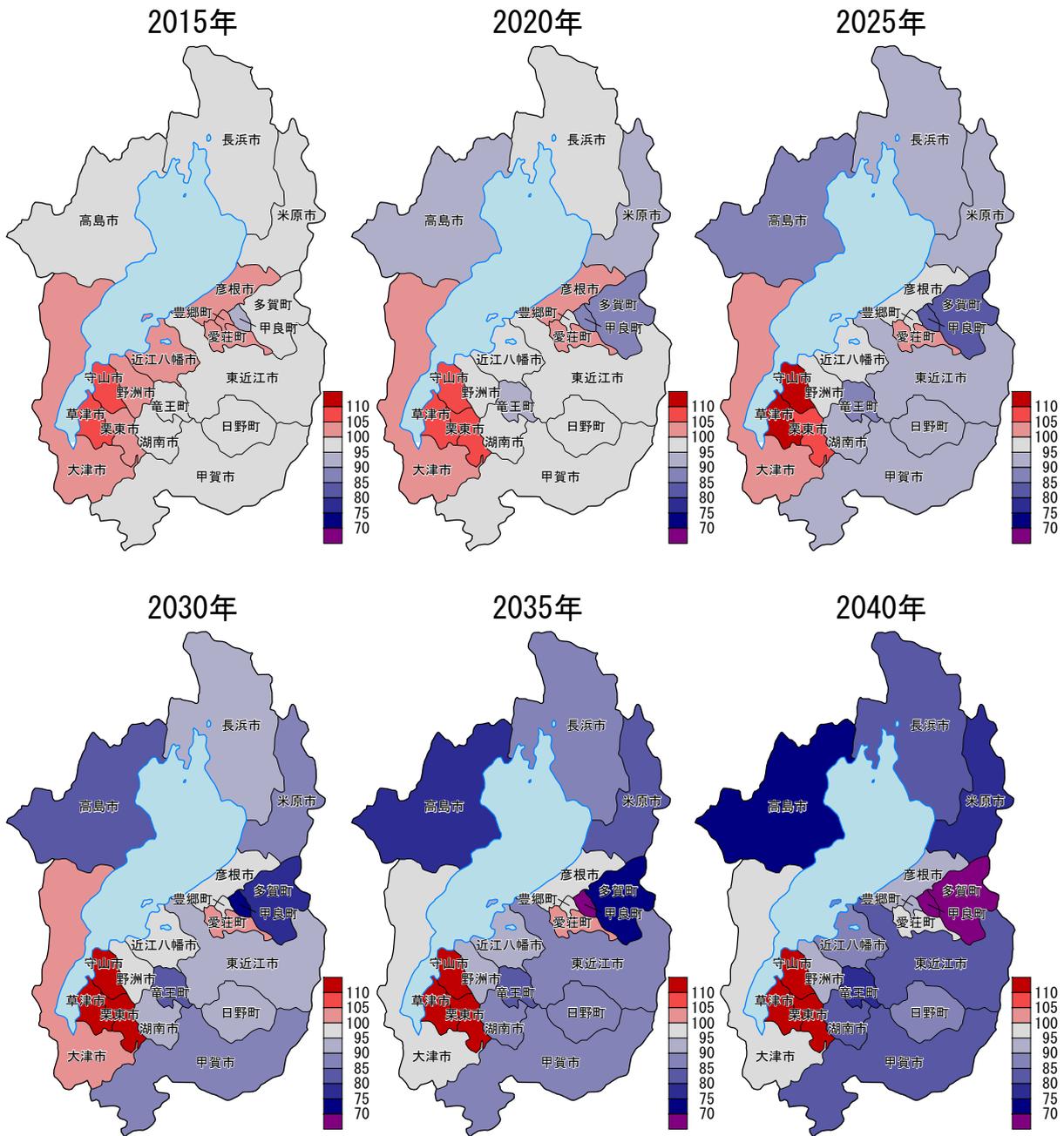
例) 甲賀地域：2000年 県外からの転入超過 937人 → 2010年 県外への転出超過 138人

図 I - 3 全国と県内地域別の将来人口推移



出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2013年3月推計）より作成

図 I - 4 県内市町別の将来人口推移 (2010年=100)

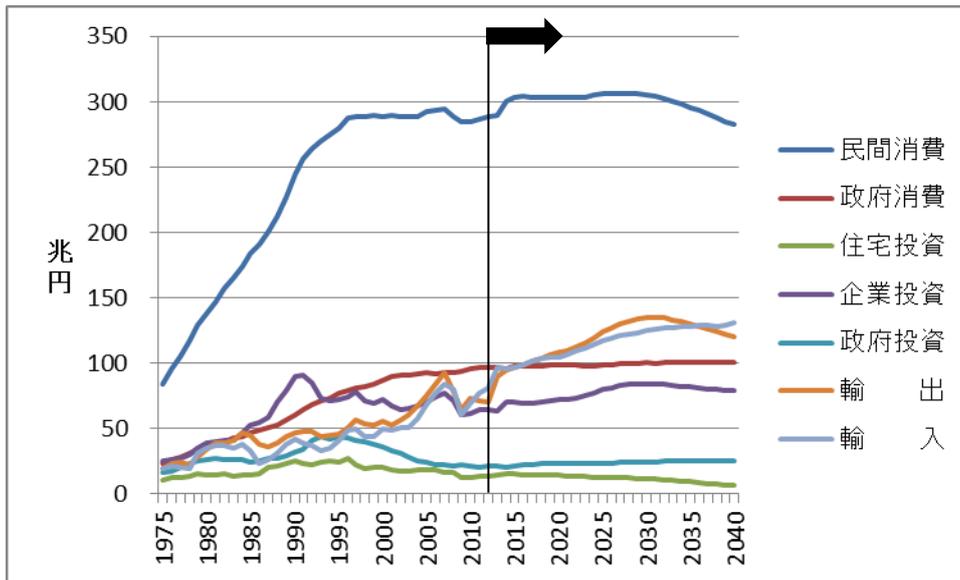


出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（2013年3月推計）より作成

表 I - 5 2030 年度の国内人口のすがた

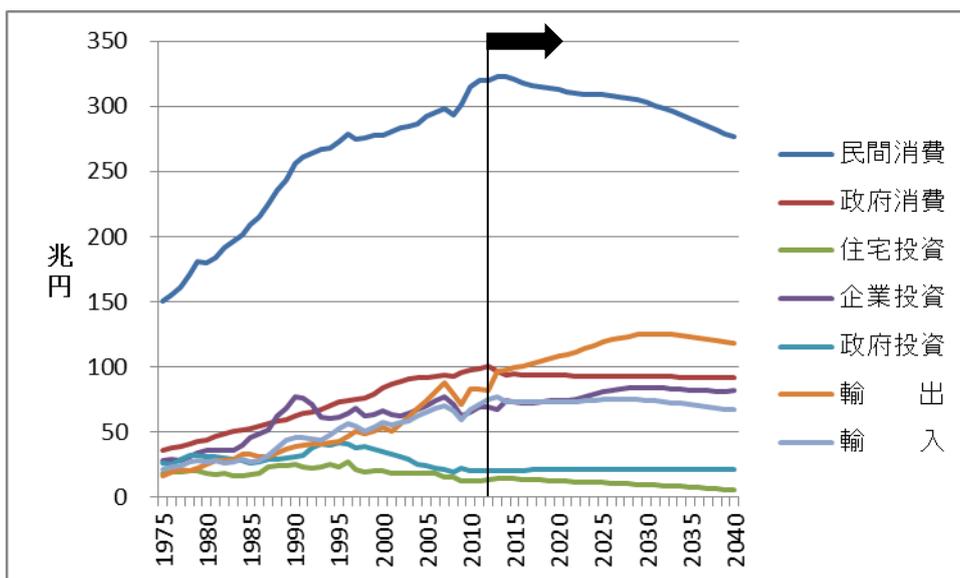
0-14歳			15-64歳			総人口	
実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	対 2005年度比
12,039	10.3%	68.5%	67,730	58.1%	80.2%	116,618	91.3%
65-74歳			75歳以上			高齢化率	
実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	2030年度	対 2005年度比
14,065	12.1%	99.6%	22,784	19.5%	195.8%	31.6%	156.7%

図 I - 6 GDP の構成要素 (名目)



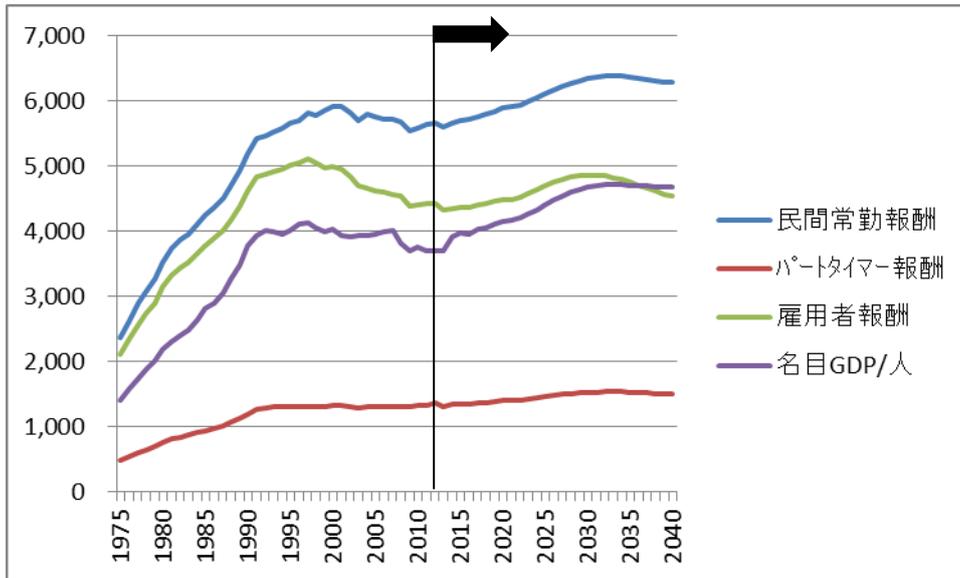
注：2012 年度まで実績値、2013 年度以降は本モデルの推計値。

図 I - 7 GDP の構成要素 (実質)



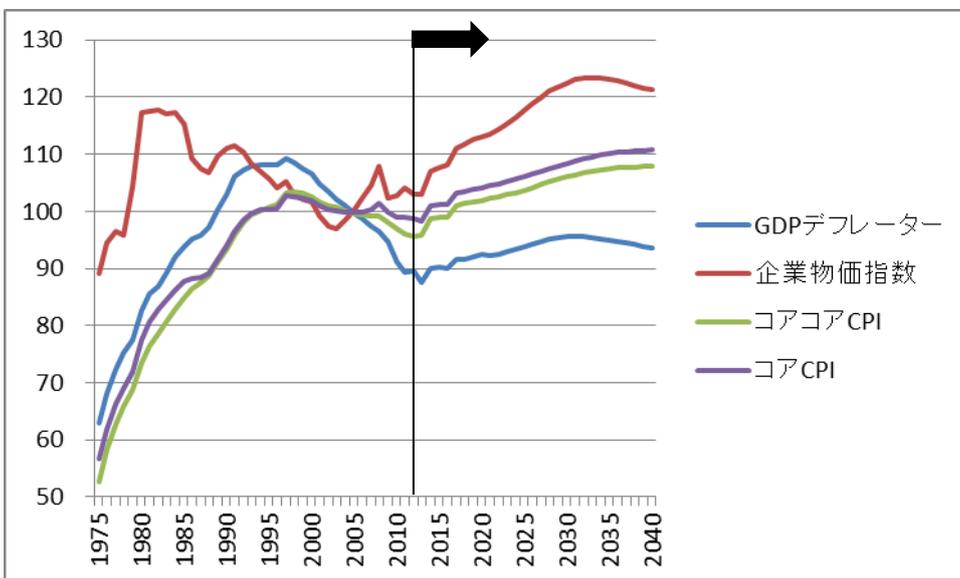
注：2012 年度まで実績値、2013 年度以降は本モデルの推計値。

図 I - 8 雇用形態別賃金体系



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

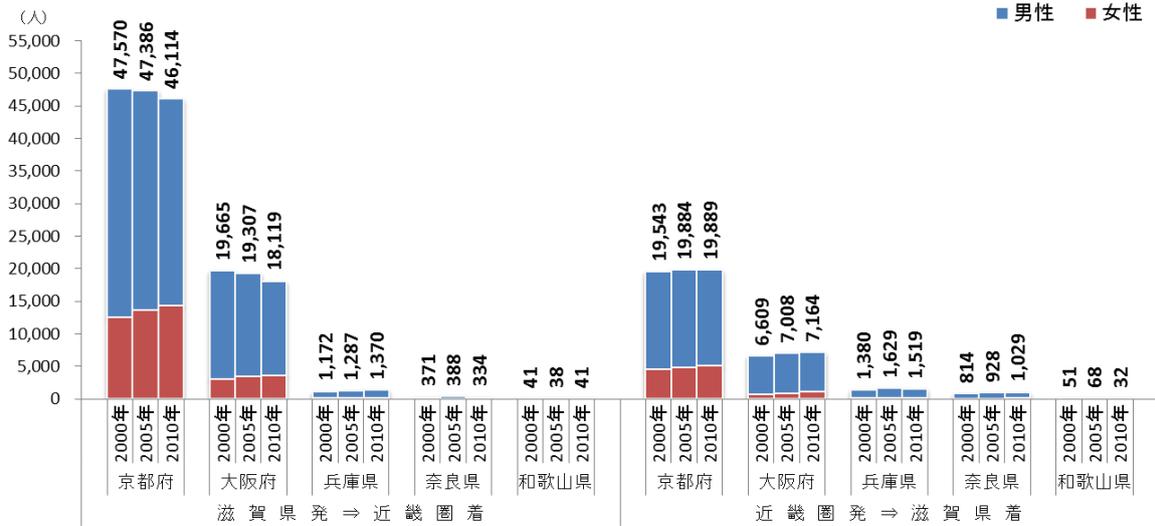
図 I - 9 各種物価指数の推移



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

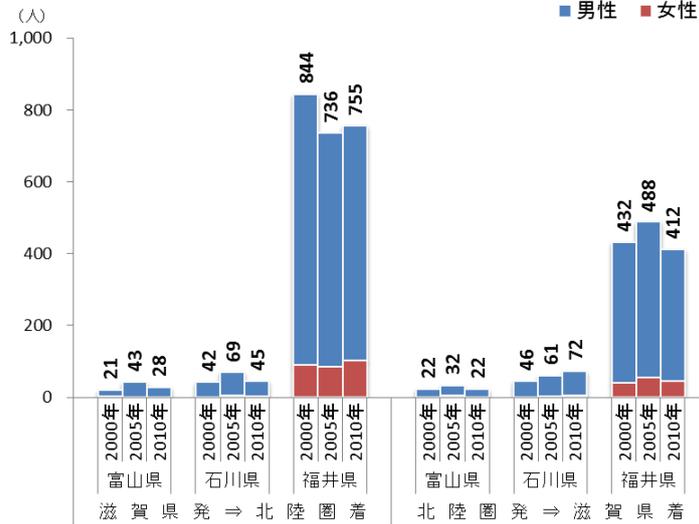
1.2 通勤・通学

図 I-10 3圏との通勤者数の推移



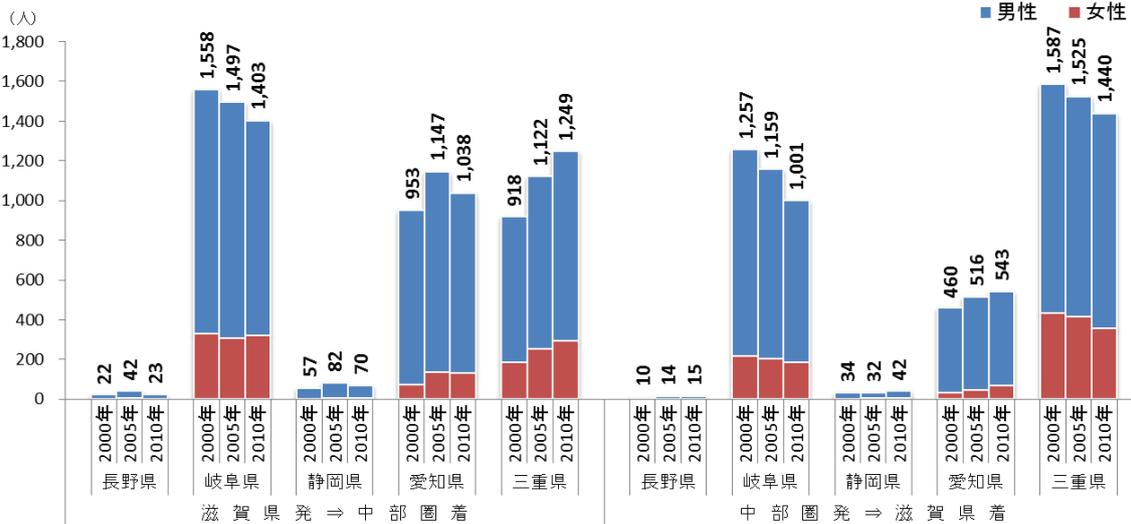
流出：65,978人 (2010年)

流入：29,633人 (2010年)



流出：828人 (2010年)

流入：506人 (2010年)

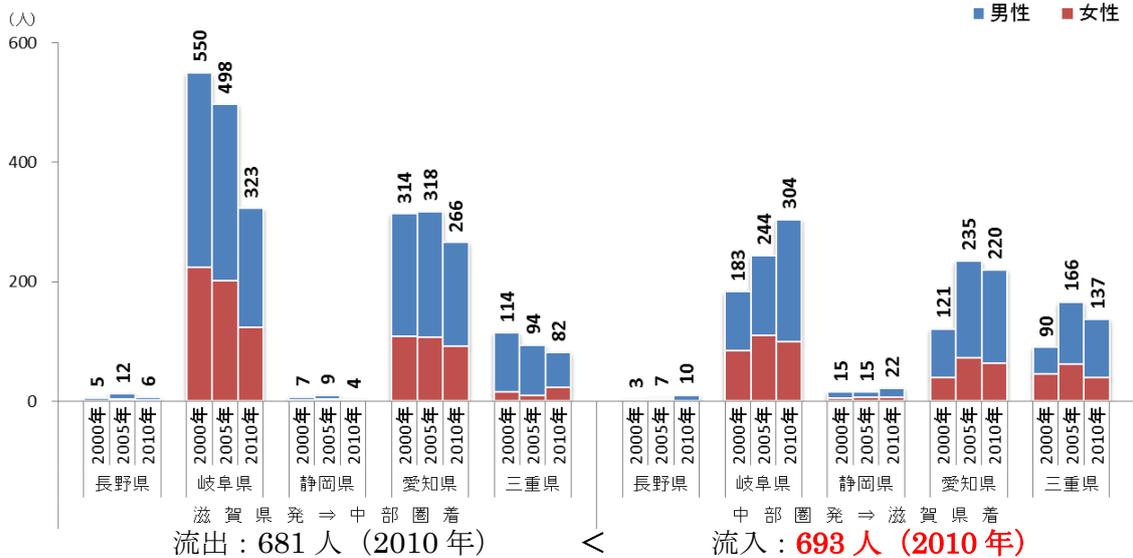
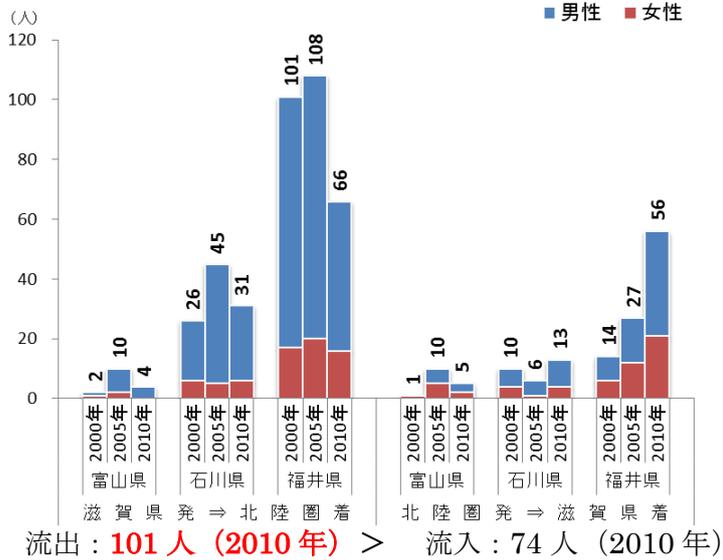
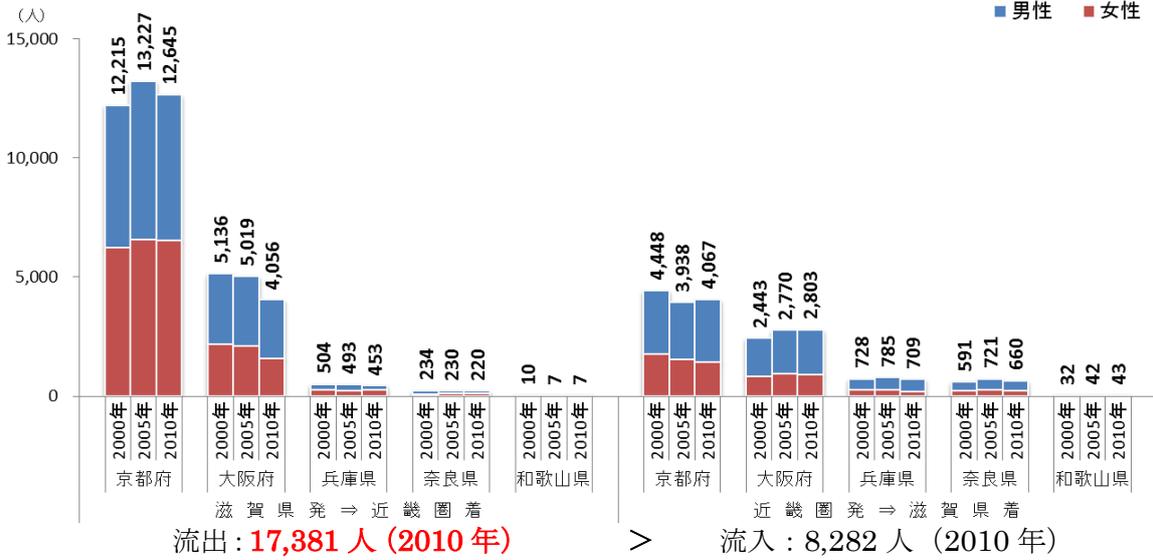


流出：3,753人 (2010年)

流入：3,041人 (2010年)

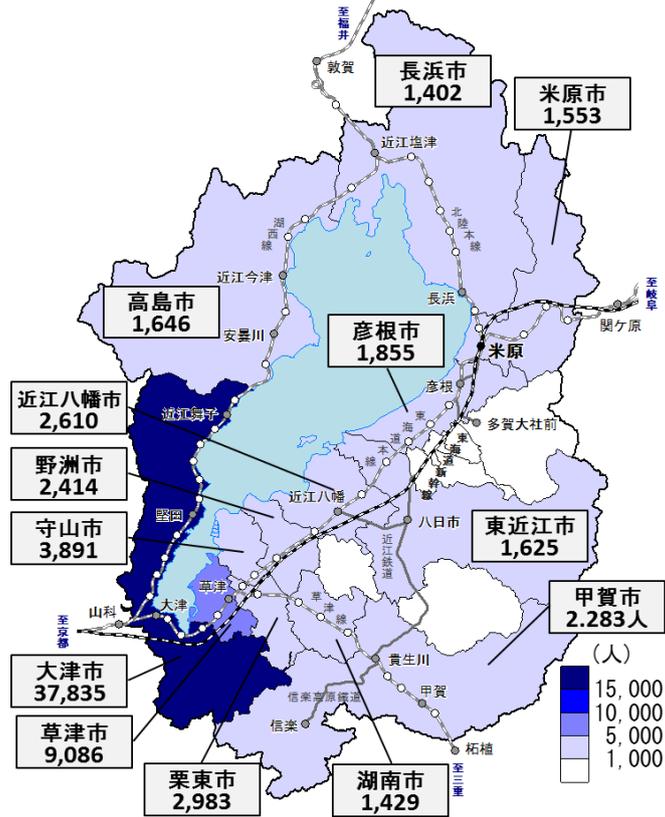
出所：内閣府「国勢調査」より作成

図 I-11 3圏との通学者数の推移



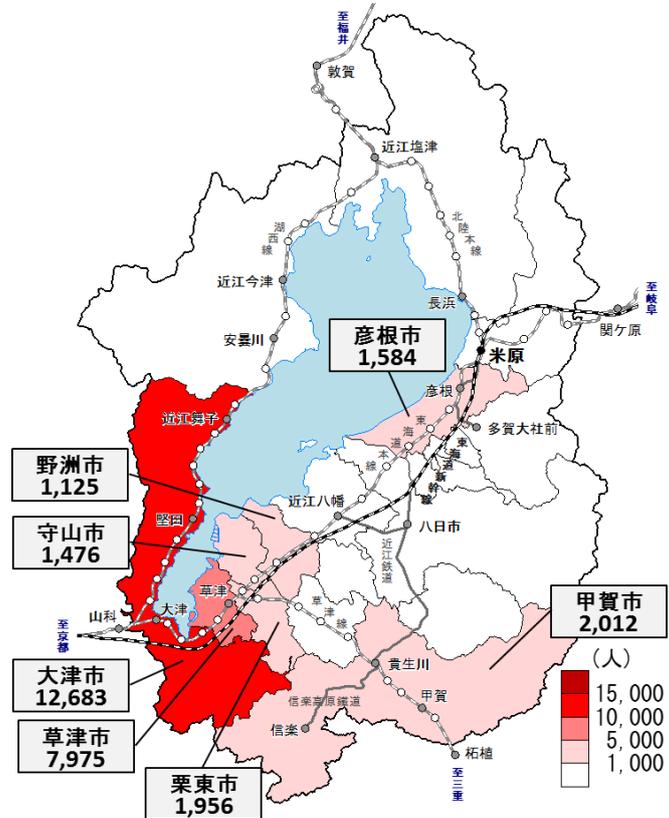
出所：内閣府「国勢調査」より作成

図 I - 12 県内市町から県外への通勤(流出) 《2010年》



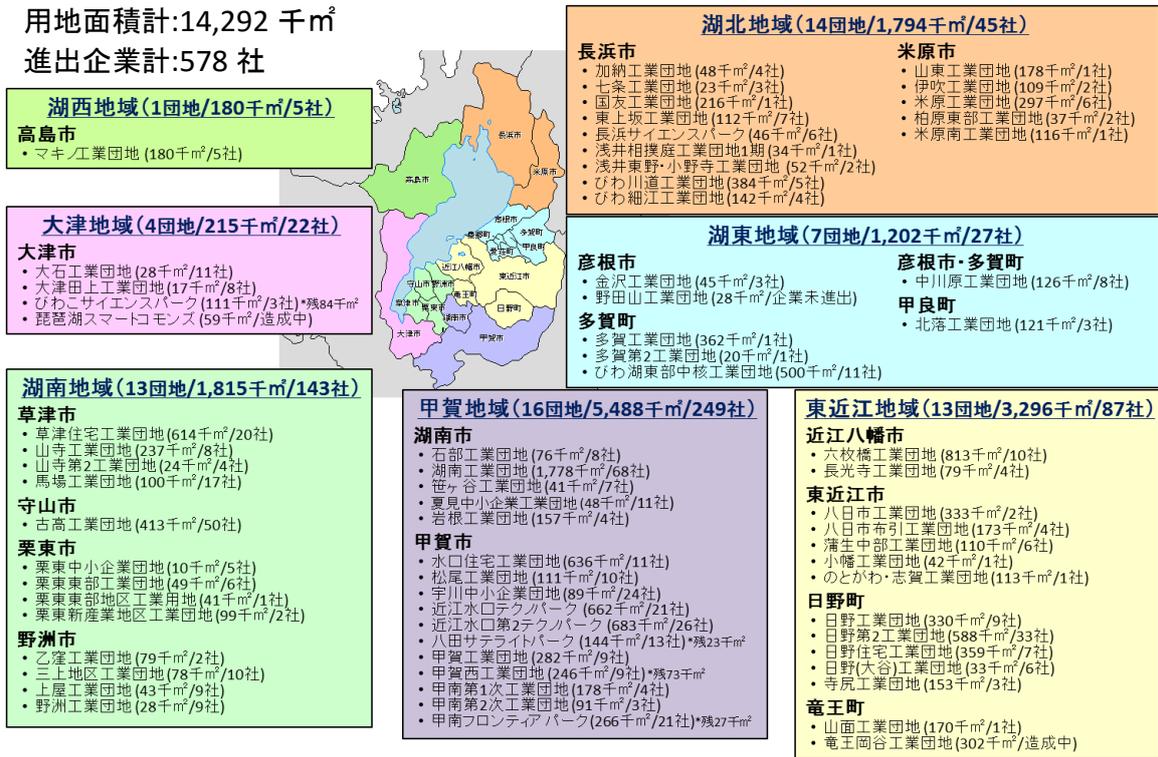
出所：内閣府「2010年国勢調査」より作成

図 I - 13 県外から県内市町への通勤(流入) 《2010年》



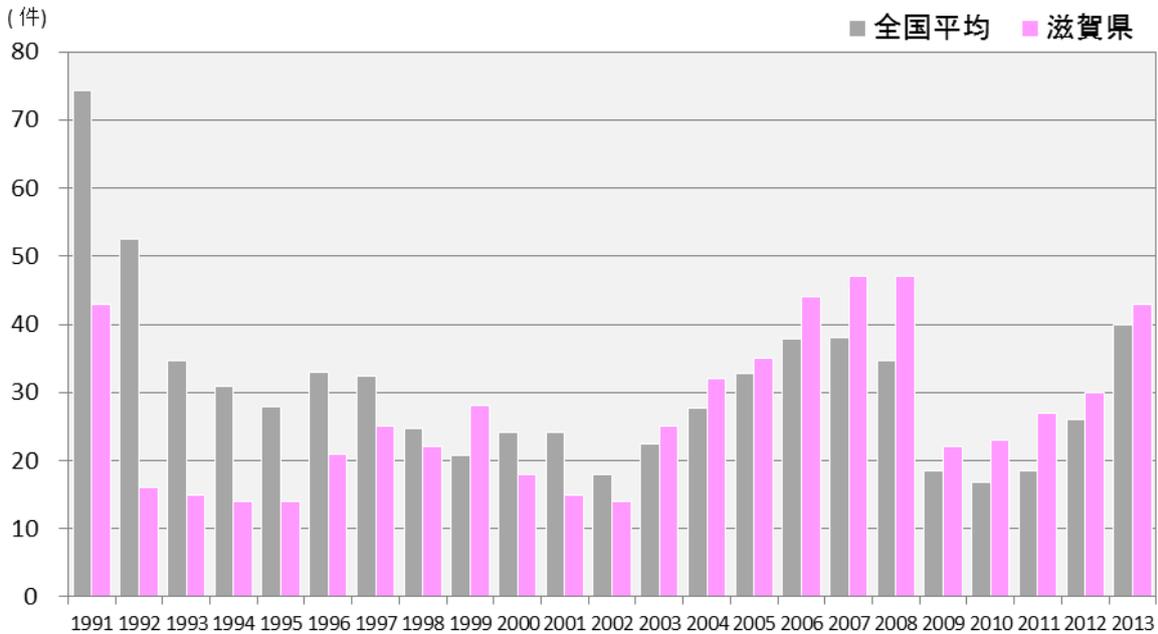
出所：内閣府「2010年国勢調査」より作成

図 I-14 工業団地立地と進出企業数



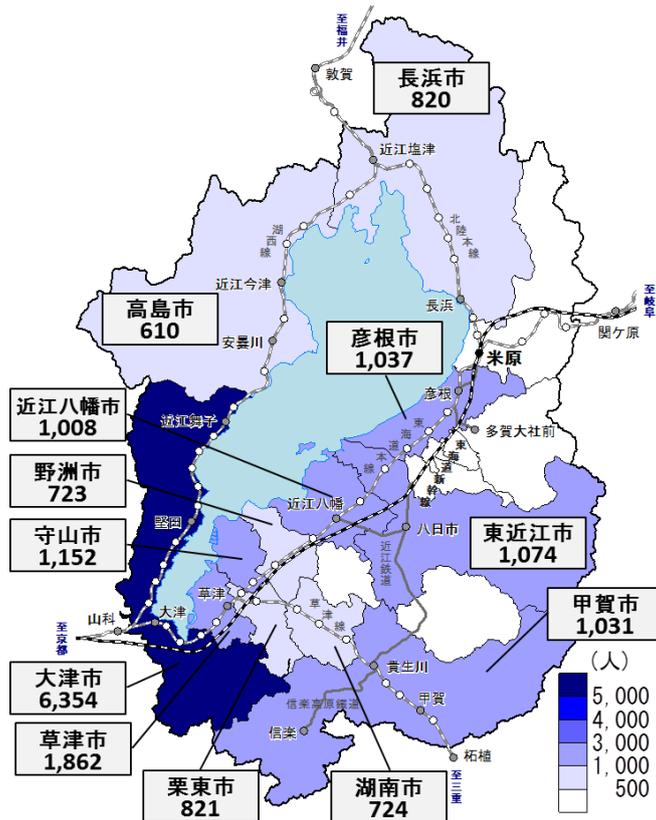
出所：滋賀県「滋賀県産業用地のしおり」（2012年9月現在）より作成

図 I-15 年間工場立地件数の推移



出所：経済産業省「工場立地動向調査」より作成

図 I-16 県内市町から県外への通学(流出)《2010年》



出所：内閣府「2010年国勢調査」より作成

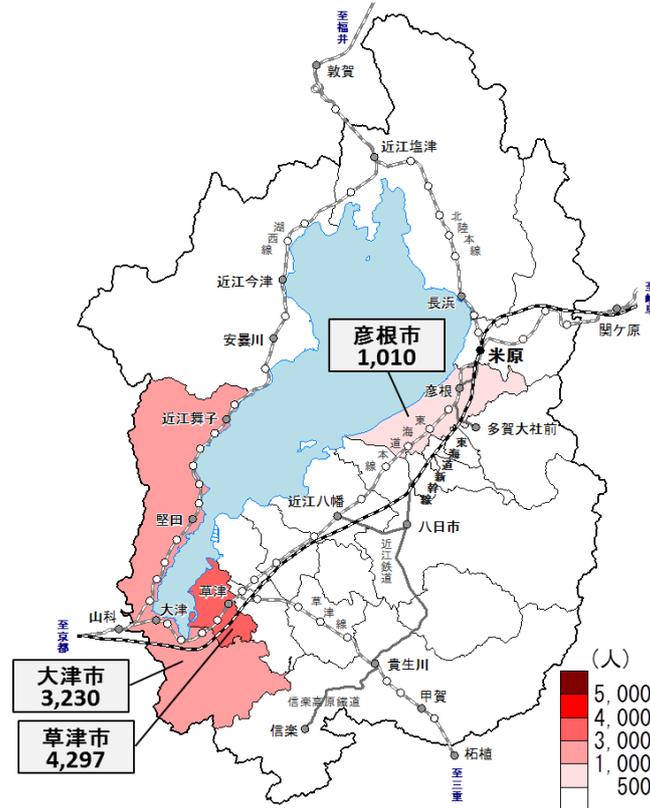
表 I-17 県内高校出身者の4年制大学進学先 -大学所在地別- (2014年度)

合計				男子			女子		
順位	進学先 大学所在地	実人数	滋賀県内 占有率	順位	進学先 大学所在地	男子 実人数	順位	進学先 大学所在地	女子 実人数
1	京都	2,630	39.1%	1	京都	1,206	1	京都	1,424
2	滋賀	1,505	22.4%	2	滋賀	888	2	滋賀	617
3	大阪	1,157	17.2%	3	大阪	772	3	大阪	385
4	兵庫	226	3.4%	4	兵庫	125	4	兵庫	101
5	愛知	175	2.6%	5	愛知	121	5	東京	67
6	東京	162	2.4%	6	東京	95	6	愛知	54
7	岐阜	105	1.6%	7	石川	68	7	奈良	43
8	石川	97	1.4%	8	岐阜	65	8	岐阜	40
9	奈良	79	1.2%	9	福井	55	9	石川	29
10	福井	63	0.9%	10	広島	44	10	神奈川	17
11	広島	59	0.9%	11	神奈川	36	11	岡山	15
12	神奈川	53	0.8%	12	奈良	36	12	広島	15
13	岡山	39	0.6%	13	三重	27	13	三重	9
14	三重	36	0.5%	14	静岡	25	14	福井	8
15	静岡	33	0.5%	15	岡山	24	15	静岡	8
16	埼玉	27	0.4%	16	福岡	21	16	埼玉	7
17	北海道	26	0.4%	17	北海道	20	17	千葉	7
18	福岡	26	0.4%	18	埼玉	20	18	北海道	6
19	富山	24	0.4%	19	富山	18	19	富山	6
20	長野	20	0.3%	20	長野	15	20	鳥取	6
	その他	185	2.8%		その他	119		その他	63
	計	6,727	100.0%		計	3,800		計	2,927

滋賀県 近畿圏 北陸圏 中部圏

出所：文部科学省「2014年度学校基本調査(速報)」より作成

図 I-18 県外から県内市町への通学(流入)《2010年》



出所：内閣府「2010年国勢調査」より作成

表 I-19 県内4年制大学進学者の出身地 - 出身高校所在地別 - (2014年度)

合計				男子			女子		
順位	出身高校の所在地	実人数	県内大学占有率	順位	出身高校の所在地	男子実人数	順位	出身高校の所在地	女子実人数
1	滋賀	1,505	18.5%	1	大阪	1,002	1	滋賀	617
2	京都	1,494	18.4%	2	京都	916	2	京都	578
3	大阪	1,420	17.5%	3	滋賀	888	3	大阪	418
4	兵庫	558	6.9%	4	兵庫	395	4	兵庫	163
5	愛知	478	5.9%	5	愛知	358	5	奈良	125
6	奈良	302	3.7%	6	奈良	177	6	愛知	120
7	岐阜	227	2.8%	7	岐阜	149	7	岐阜	78
8	三重	185	2.3%	8	三重	125	8	三重	60
9	静岡	136	1.7%	9	福岡	104	9	福井	44
10	福岡	135	1.7%	10	静岡	100	10	広島	43
11	広島	132	1.6%	11	広島	89	11	石川	38
12	福井	115	1.4%	12	福井	71	12	和歌山	37
13	岡山	98	1.2%	13	岡山	64	13	静岡	36
14	和歌山	96	1.2%	14	和歌山	59	14	香川	36
15	石川	89	1.1%	15	北海道	56	15	富山	34
16	香川	88	1.1%	16	香川	52	16	岡山	34
17	富山	77	0.9%	17	石川	51	17	福岡	31
18	北海道	76	0.9%	18	富山	43	18	長野	24
19	長野	58	0.7%	19	愛媛	40	19	北海道	20
20	愛媛	56	0.7%	20	長野	34	20	山口	17
	その他	794	9.8%		その他	546		その他	247
	計	8,119	100.0%		計	5,319		計	2,800

滋賀県 近畿圏 北陸圏 中部圏

出所：文部科学省「2014年度学校基本調査(速報)」より作成

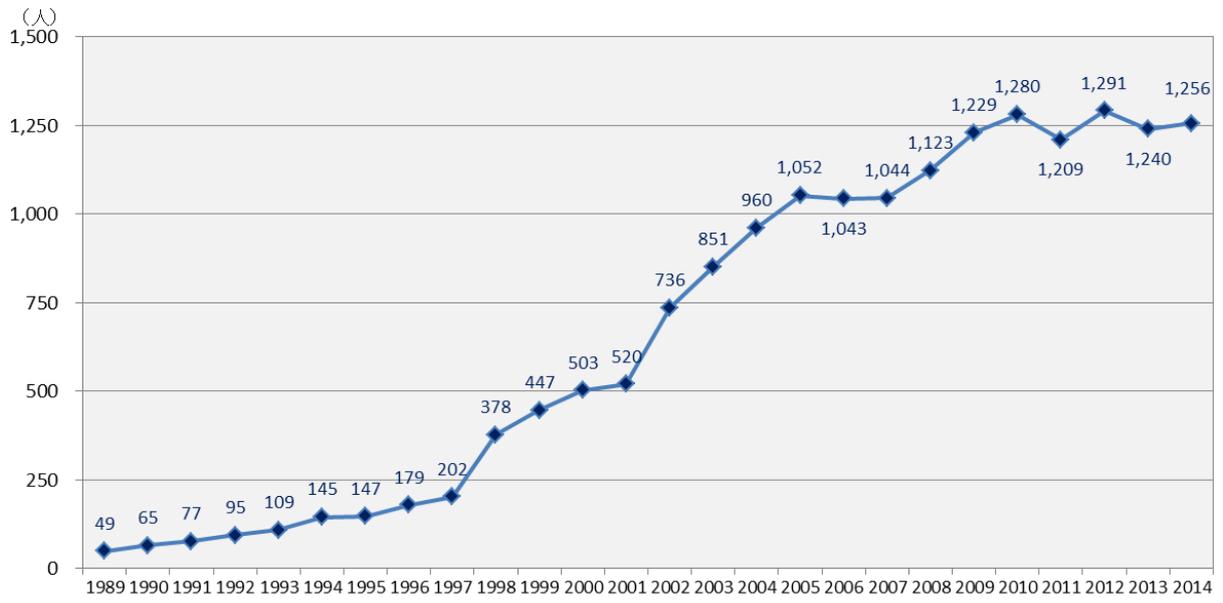
図 I-20 県内の大学立地状況



表 I-21 インターンシップ情報提供機関

	サイト名	事務局
福井県	ふくいインターンシップNAVI	福井県インターンシップ推進協議会 http://www.fukui-internship.com/index.php
岐阜県	インターンシップ2014	岐阜県インターンシップ推進協議会 http://www.gifuken-internship.org/index.php
三重県	三重県職場体験・インターンシップ 受入事業所の案内	三重県教育委員会事務局 http://www.internship.pref.mie.lg.jp/index.html
東海地域 (愛知・岐阜・三重)	東海地域インターンシップ 推進協議会	東海地域インターンシップ推進協議会事務局 http://www.tokai-internship.org/

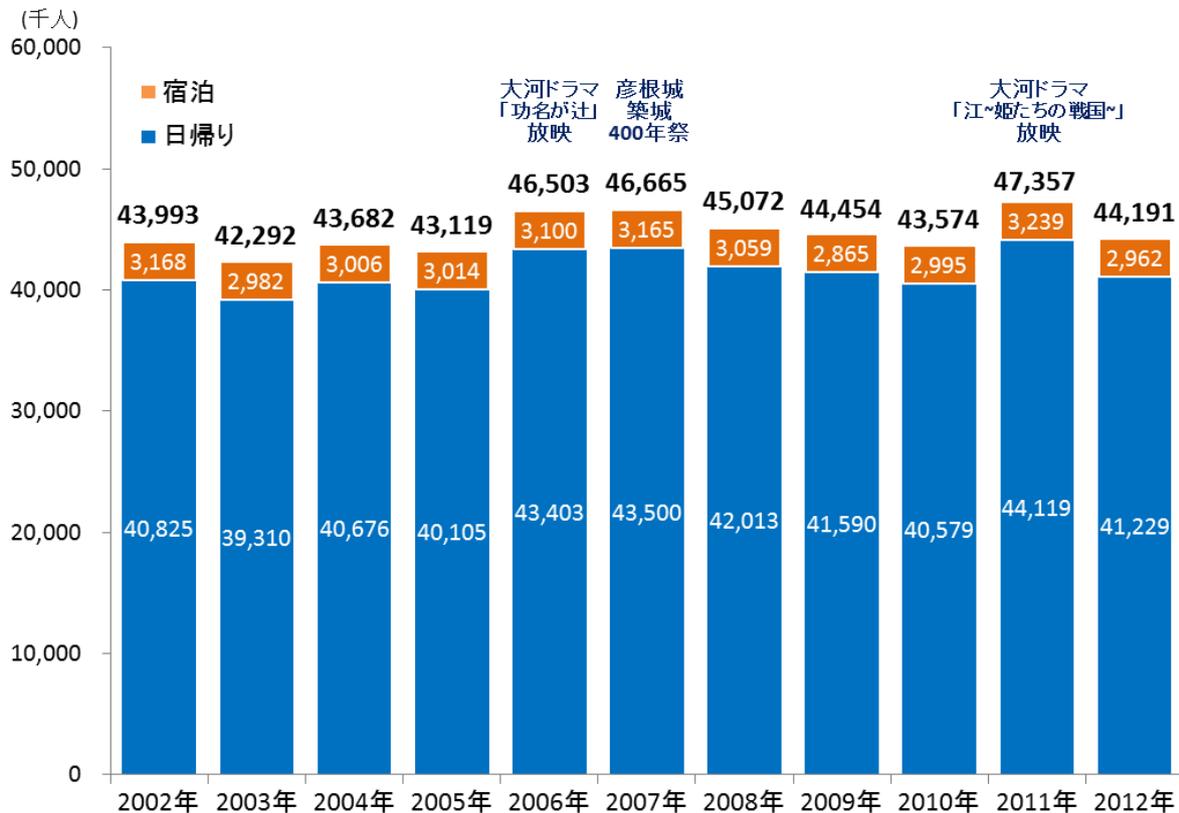
図 I - 22 県内大学（短期大学、大学院含む）の留学生受入状況



出所：滋賀県留学生交流推進会議「滋賀県内の留学生と地域を結ぶ交流情報誌」より作成

1.3 観光

図 I-23 年間観光入込客数の推移



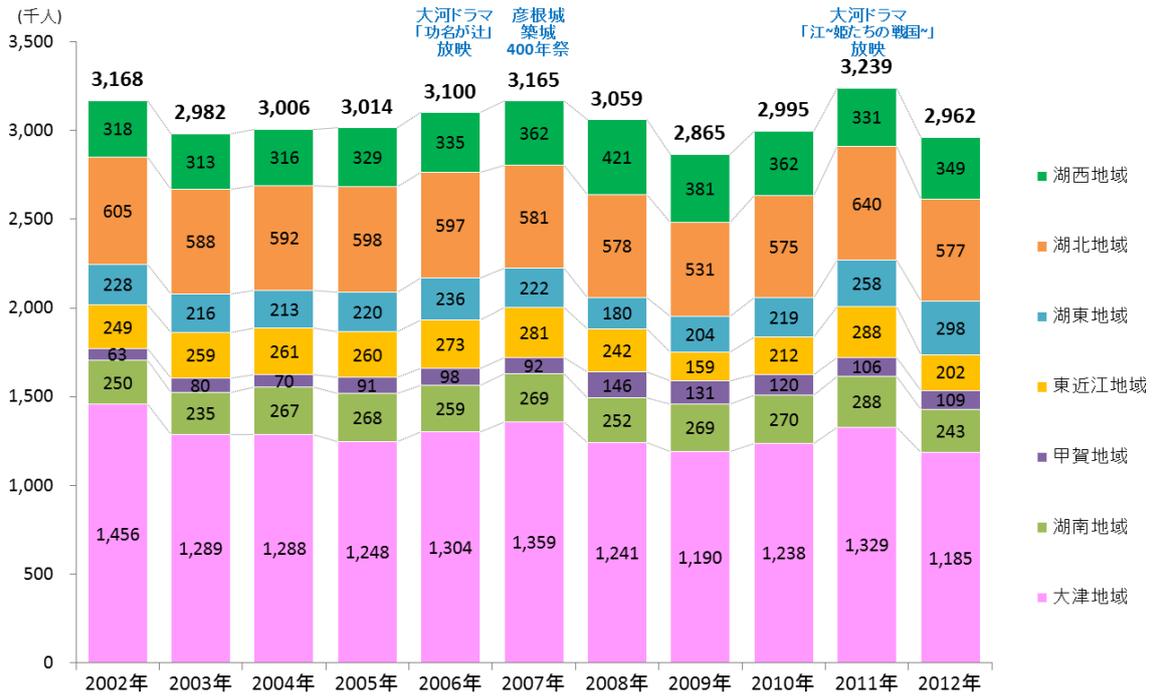
出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

図 I-24 県内地域別年間観光入込客数（日帰り）の推移



出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

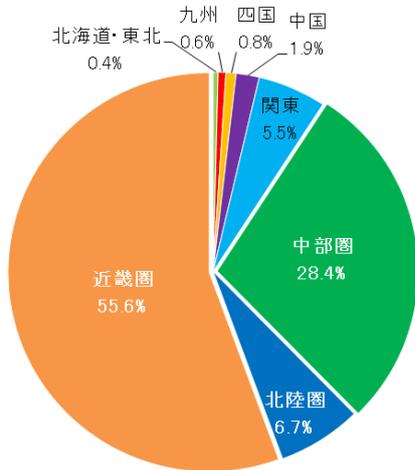
図 I-25 県内地域別年間観光入込客数（宿泊）の推移



出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

図 I-26

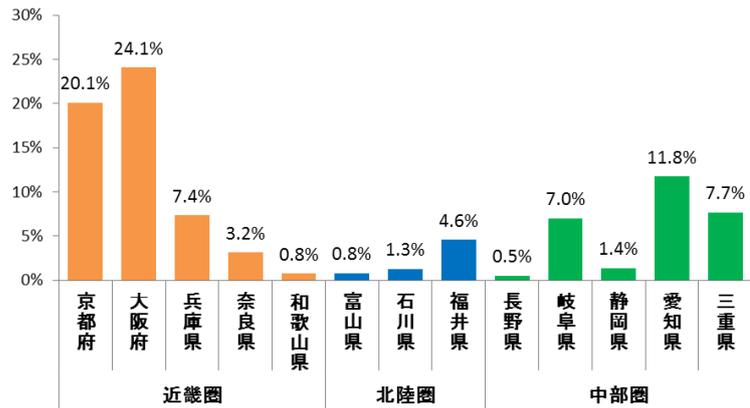
県外観光客のエリア別割合
(2010年)



出所：滋賀県「2010年滋賀県観光動態調査」より作成

図 I-27

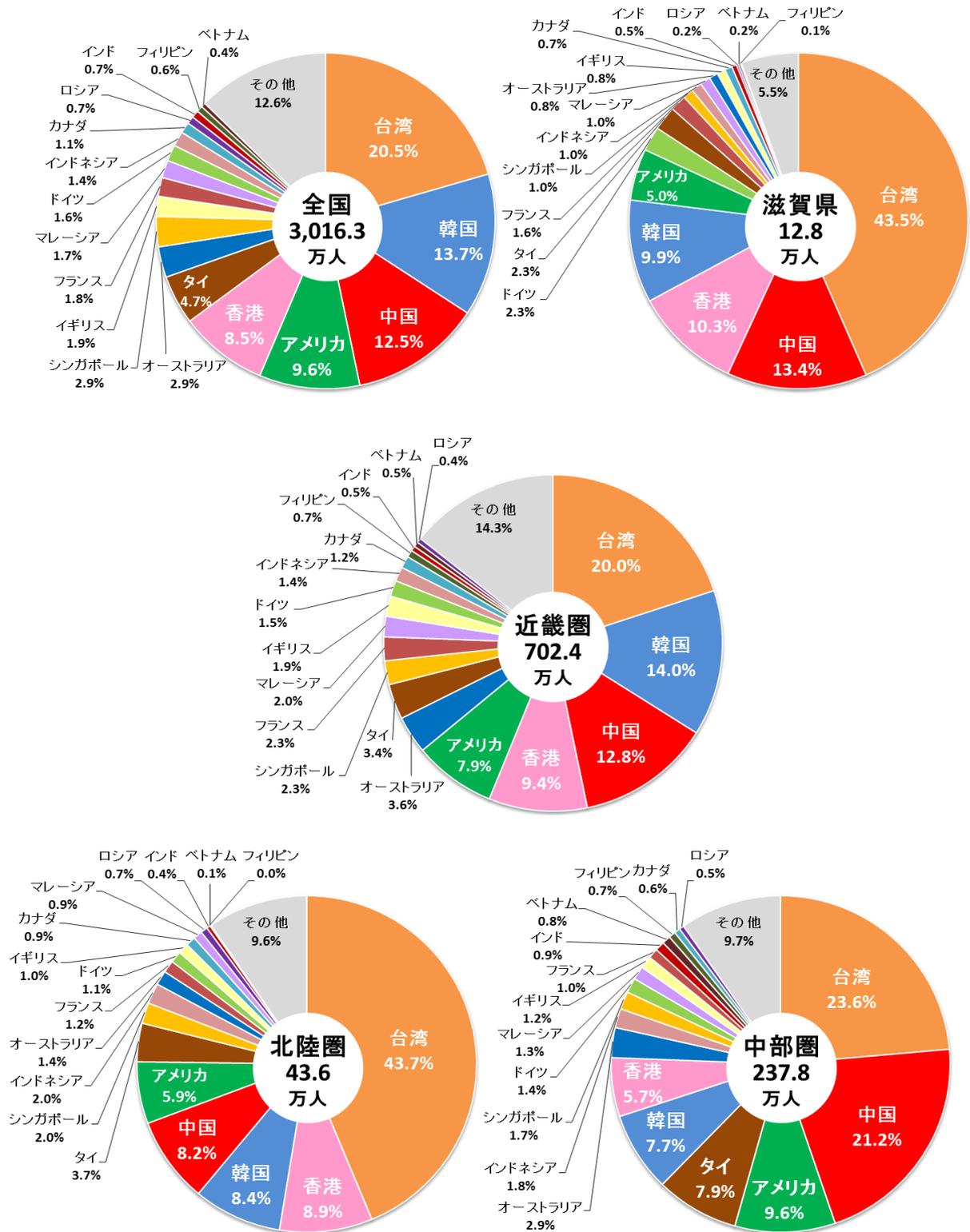
県外観光客に占める3圏各府県別の割合
(2010年)



出所：滋賀県「2010年滋賀県観光動態調査」より作成

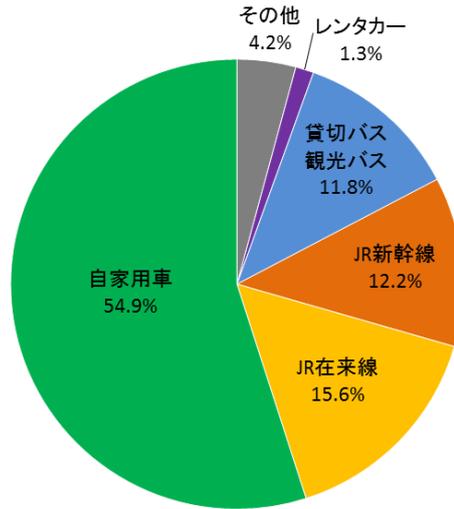
図 I-28 外国人延べ宿泊者の出身地 (2013 年)

*従業者数 10 人以上の施設における外国人延べ宿泊者数



出所：観光庁「2013年宿泊旅行統計」より作成

図 I-29 県外観光客が利用する滋賀県までの利用交通機関



出所：滋賀県「2010年滋賀県観光動態調査」より作成

図 I-30 昇龍道プロジェクトのPR資料

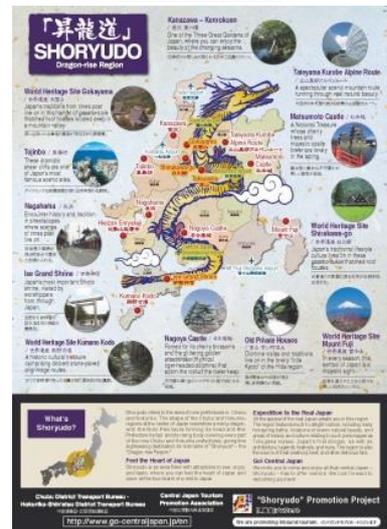
昇龍道ロゴマーク



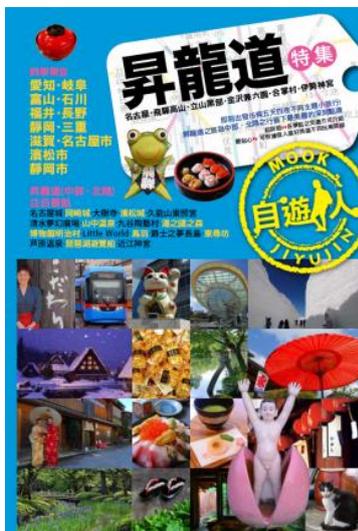
昇龍道ポスター



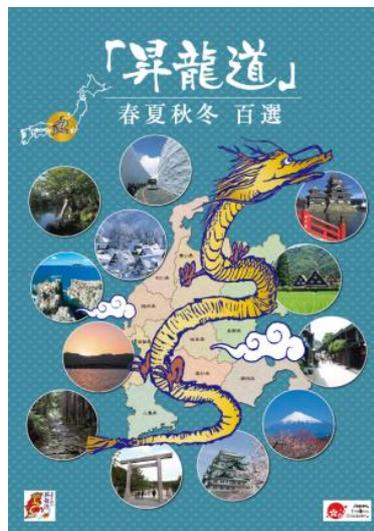
昇龍道チラシ



昇龍道特集



昇龍道 春夏秋冬 百選



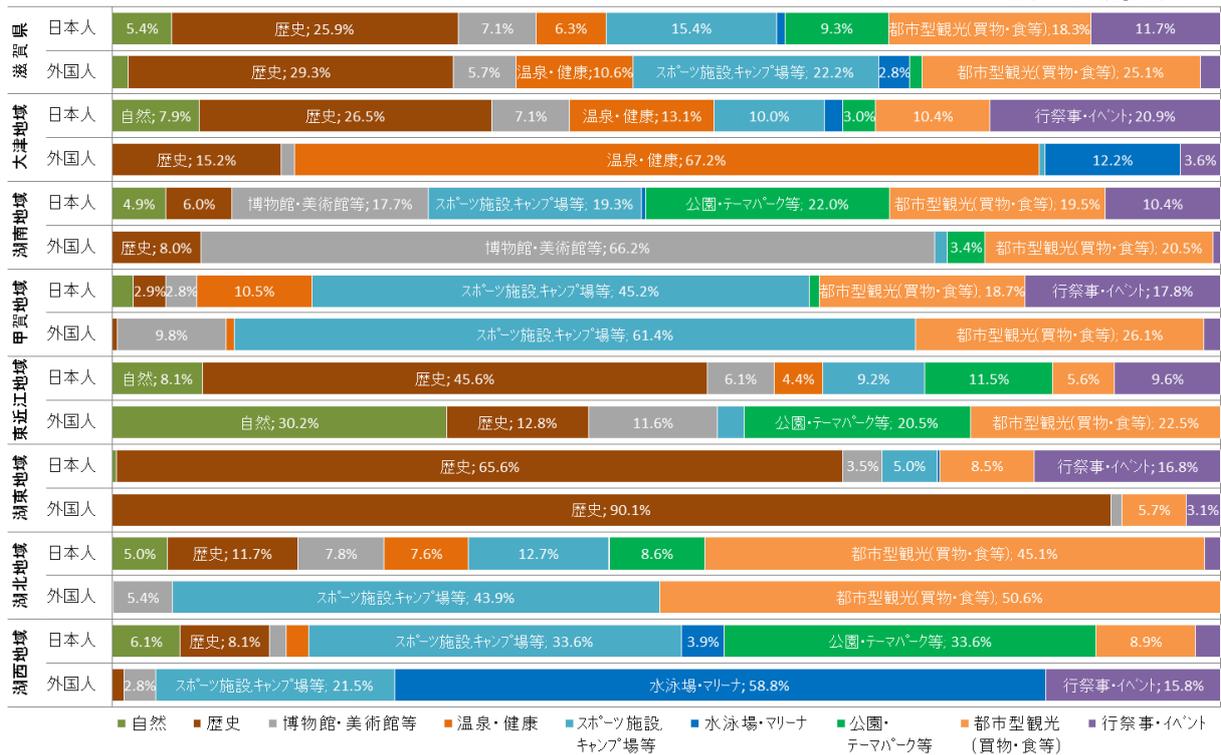
昇龍道 日本銘酒街道



出所：中部運輸局 HP (<http://www.tb.mlit.go.jp/chubu/kikaku/syoryudo/index.html>) より加工して作成

図 I - 31 県内地域別の観光目的

*回答「その他」を除く



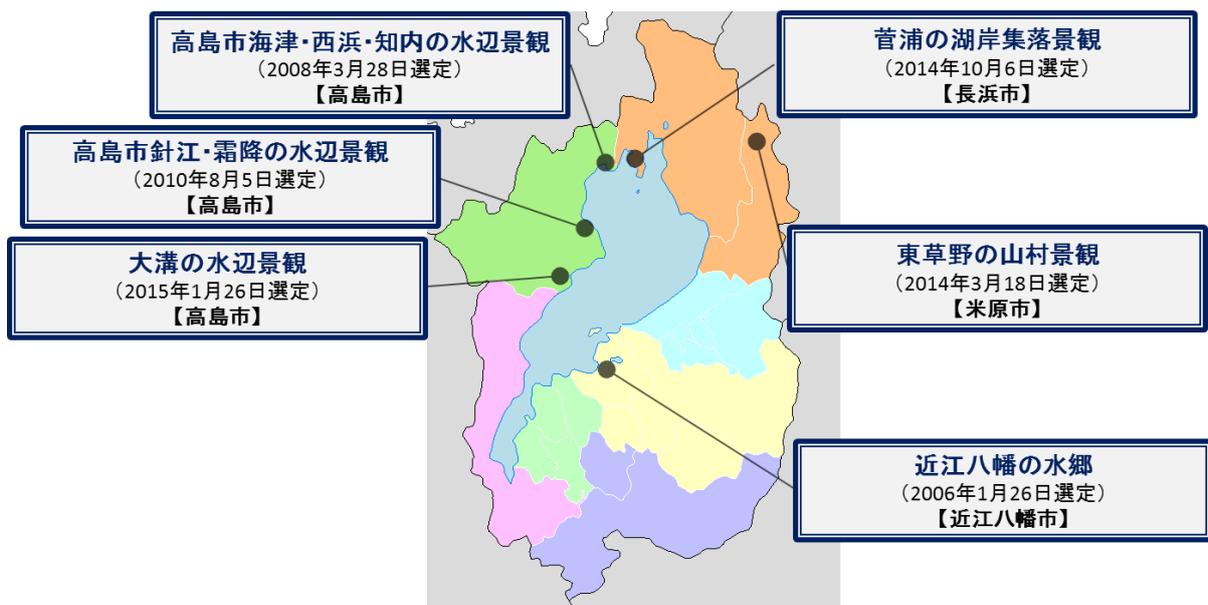
出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

表 I - 32 県内文化財等の指定件数

重要文化財 (建造物・美術工芸品)		登録有形文化財 (建造物)		史跡・名勝・天然記念物	重要文化的景観
816件	内国宝55件	349件		78件	6件
全国4位	全国5位	全国8位		全国9位	全国2位

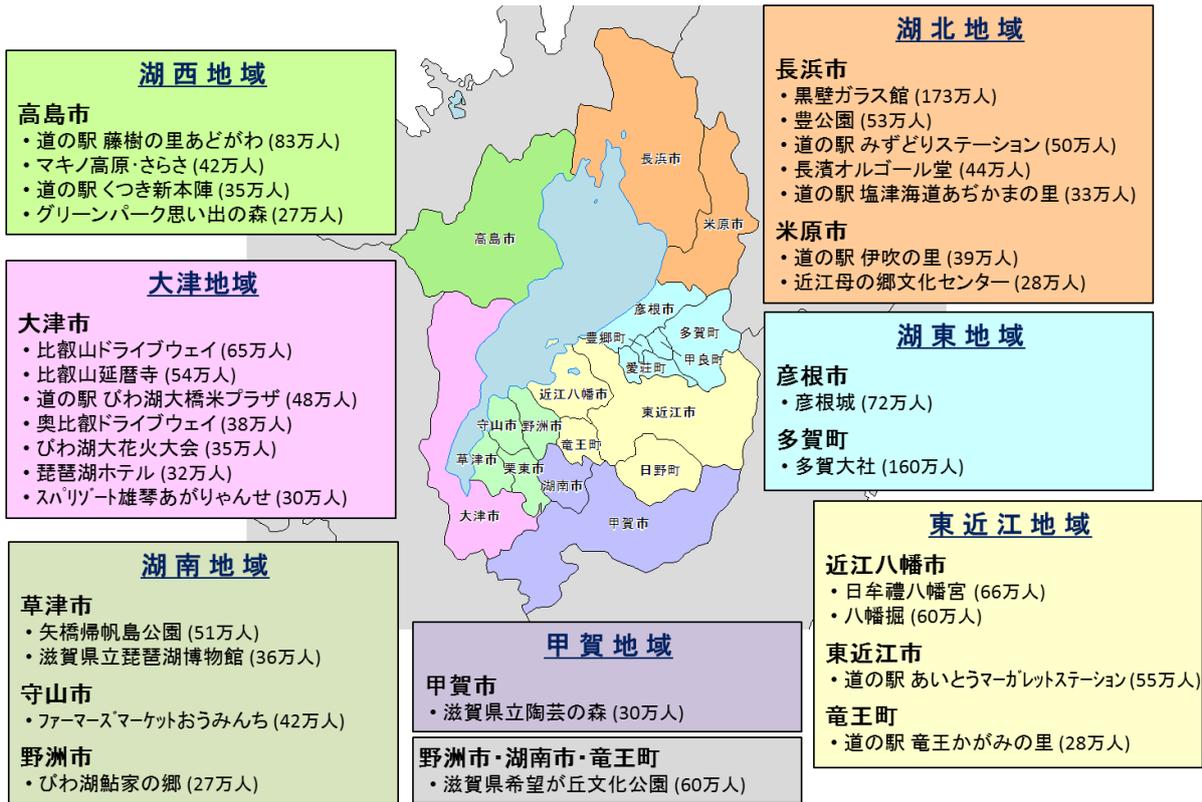
出所：文化庁 HP「文化財指定等の件数」(2015年3月1日現在)より作成

図 I - 33 県内の重要文化的景観



出所：文化庁 HP「文化財指定等の件数」(2015年3月1日現在)より作成

図 I - 34 県内地域別主要観光施設の入込客数 (2012 年)



出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

図 I - 35 滋賀県「道の駅」立地状況



出所：滋賀県「滋賀のみち」より転載

図 I - 36 「道の駅」による地方創生拠点の形成



選定・支援内容

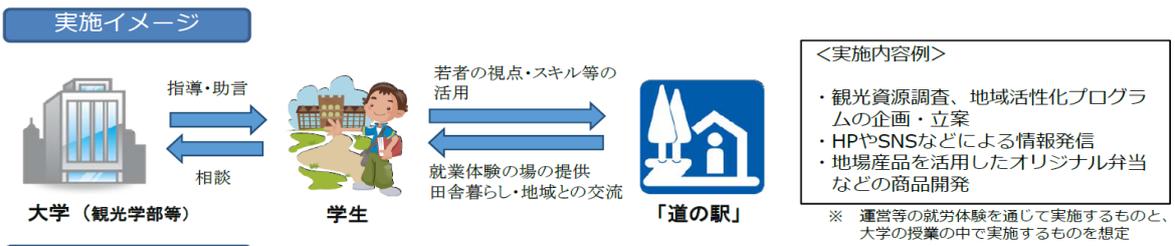
- 地方整備局等による推薦に基づき選定し、企画提案内容、成果を広く周知
- 選定されたモデル箇所について、自治体・関係機関による協議会を設け、複数の関係機関の制度を連携して活用し、提案を具体化
(※ 支援に当たっては、関係省庁が連携し、以下の各種制度の活用が可能)

想定される 主な支援メニュー	総務省	農林水産省	経済産業省	国土交通省	観光庁
	地域経済循環創造事業交付金			社会資本整備総合交付金 (道路関係、市街地関係、公園関係、住宅相談・住情報の提供関係等)	
	都市農村共生・対流総合対策交付金	農山漁村地域整備交付金のうち、集落基盤整備事業・中山間地域総合整備事業		集落活性化推進事業	
		農山漁村活性化プロジェクト支援交付金		河川環境整備事業	
		6次産業化ネットワーク活動交付金		直轄道路事業	
		森林集約の健全な発展と調和のとれた再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律		みなとオアシス制度	
		国産水産物流通促進事業		地域公共交通確保維持改善事業	
		産地水産業強化支援事業 (強い水産業づくり交付金)		地域観光環境改善事業	
		離島漁業再生支援交付金		観光地域ブランド確立支援事業	
		次世代自動車充電インフラ整備促進事業			
		地域エネルギー供給拠点整備事業			
		ふるさと名物応援事業			

出所：国土交通省「報道資料：道の駅による地方創生拠点の形成」より転載

図 I - 37 大学の課外活動やインターンシップ等の場として活躍する「道の駅」

- 「道の駅」における大学との連携、受入体制を整備し、若者の就労体験や交流の場として活用。
- 地域の魅力の集まる「道の駅」と、観光学等を学ぶ地域外の若者が交流することで、新たな価値の創造を図る。



これまでの実施例

○ イベントの企画実施や、商品販売など様々な場面での交流体験

「霧の森」(愛媛県四国中央市)

- ・地元イベントの企画立案、実施補助のほか、道の駅内で製造されている地元名産品の製造・販売の補助を実施。
- ・H25年度は10名受け入れ、うち7名は関西圏の大学から参加

・H15からこれまで約110名が実施
・そのうち2名が「道の駅」へ就職

「かなん」(大阪府河南町)

- ・道の駅と大阪府立大学の大学生のコラボによりオリジナル弁当を開発

○ 地場産品を活用した「道の駅」の商品開発

京都府亀岡市、南丹市、京丹波町の道の駅

- ・京都精華大学の大学生が、道の駅で販売するスイーツパッケージをデザイン

包装デザイン打合せ

道の駅弁当「かなん冬の恵み」

出所：国土交通省「報道資料：道の駅における大学との連携・交流を本格実施します」より転載

図 I - 38 観光品質認証制度「SAKURA QUALITY」

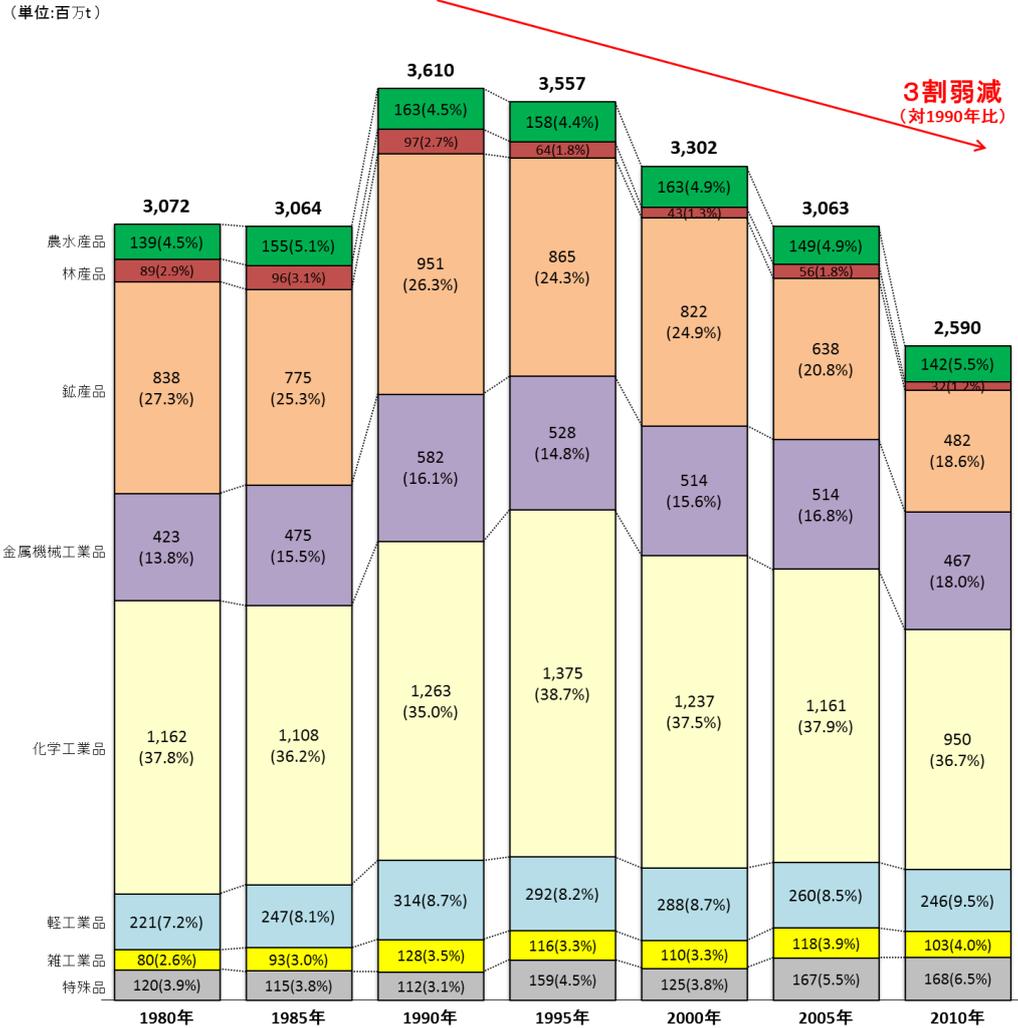


出所：中部圏社会経済研究所「訪日外国人旅行者向け『観光品質基準』に関する調査研究 報告書」より転載

2. 物流

2.1 日本の物流

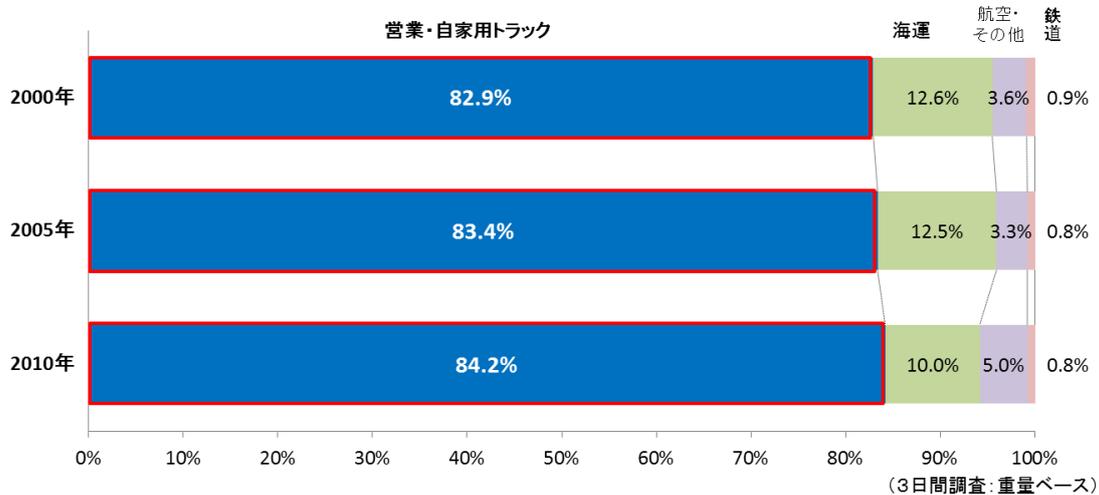
図 I - 39 国内年間貨物流動量の推移



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 40 国内貨物における代表輸送機関*別シェアの推移

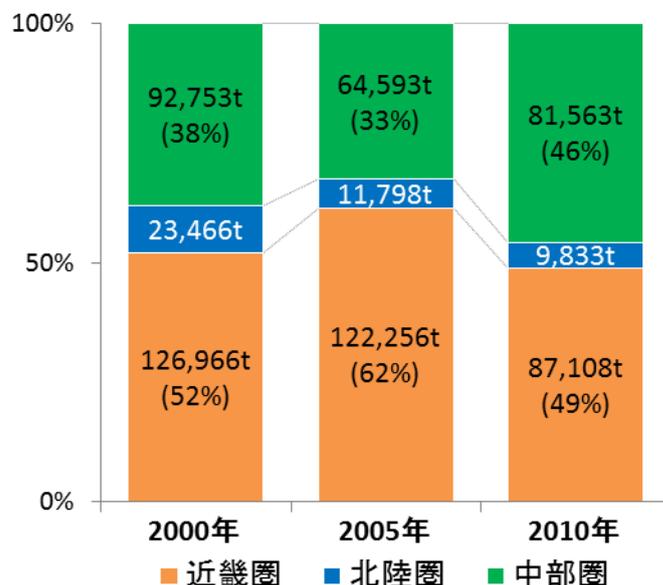
*代表輸送機関とは、貨物が出荷されて目的地に到着するまでに利用された輸送機関のうち、最も長い距離を輸送した輸送機関



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

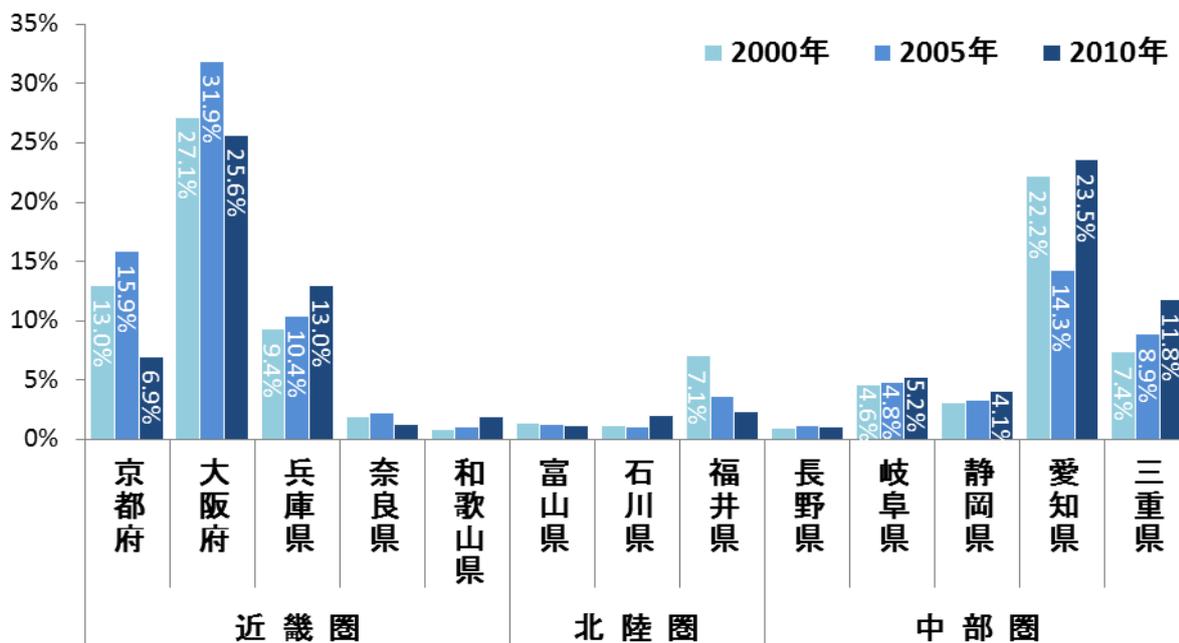
2.2 トラック貨物輸送

図 I-41 滋賀県と3圏間とのトラック輸送貨物流動の推移



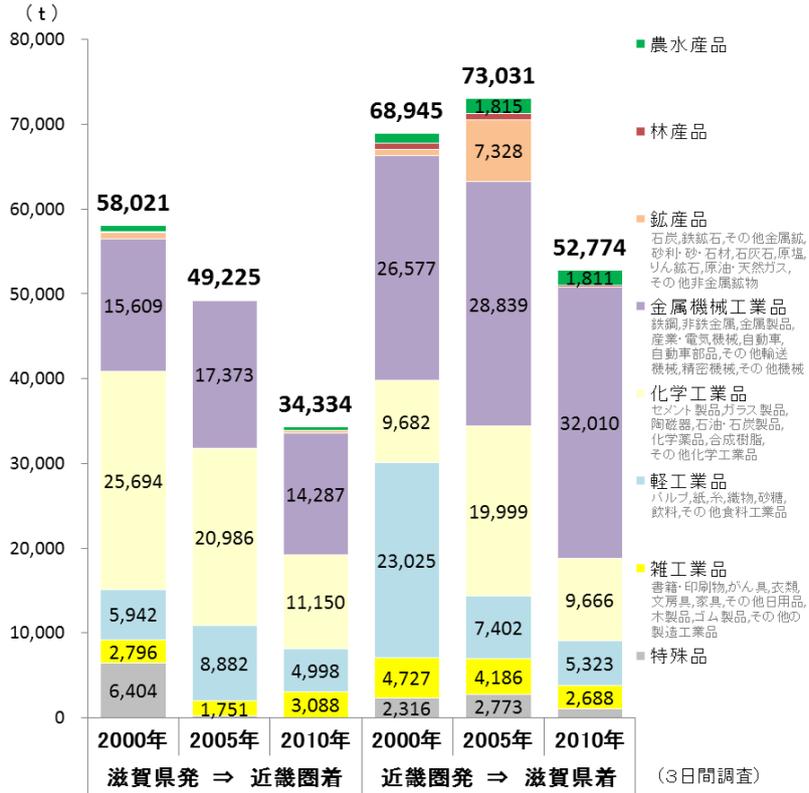
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」（3日間調査：重量ベース）より作成

図 I-42 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



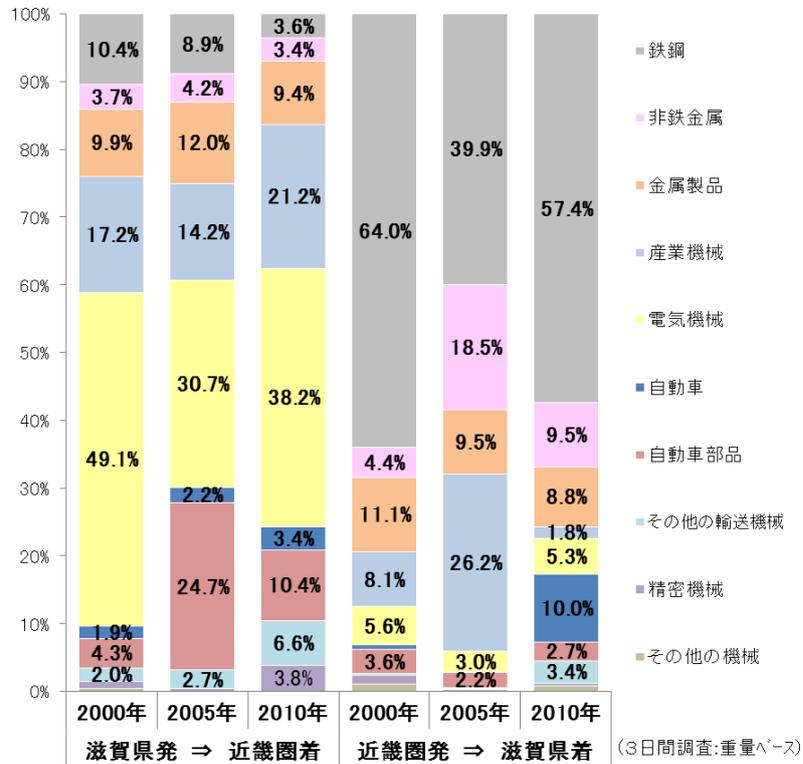
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」（3日間調査：重量ベース）より作成

図 I - 43 滋賀県と近畿圏間との品別輸送状況



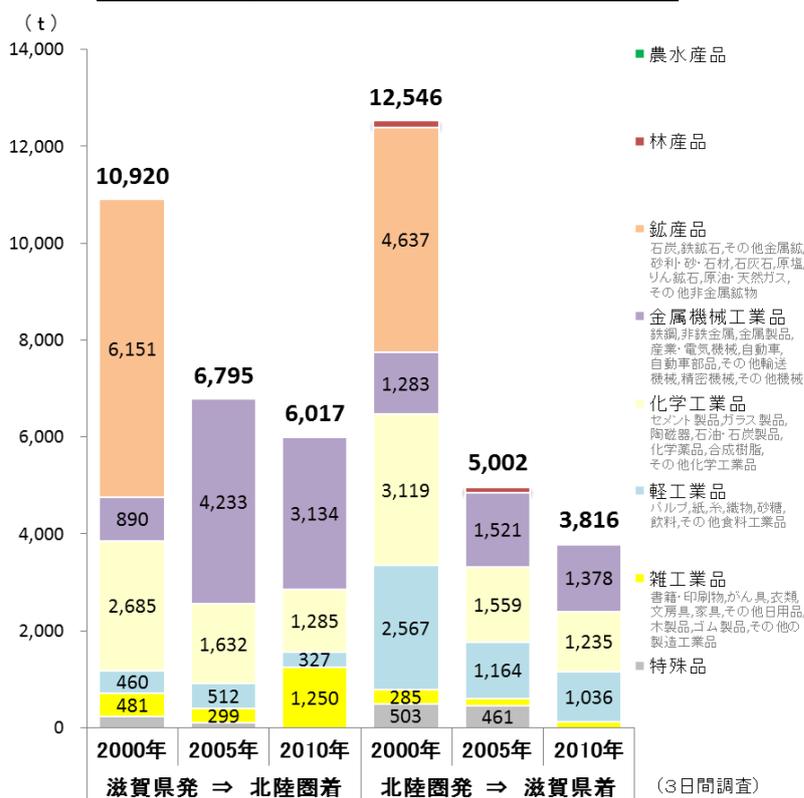
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 44 滋賀県と近畿圏間との金属機械工業品輸送の内訳



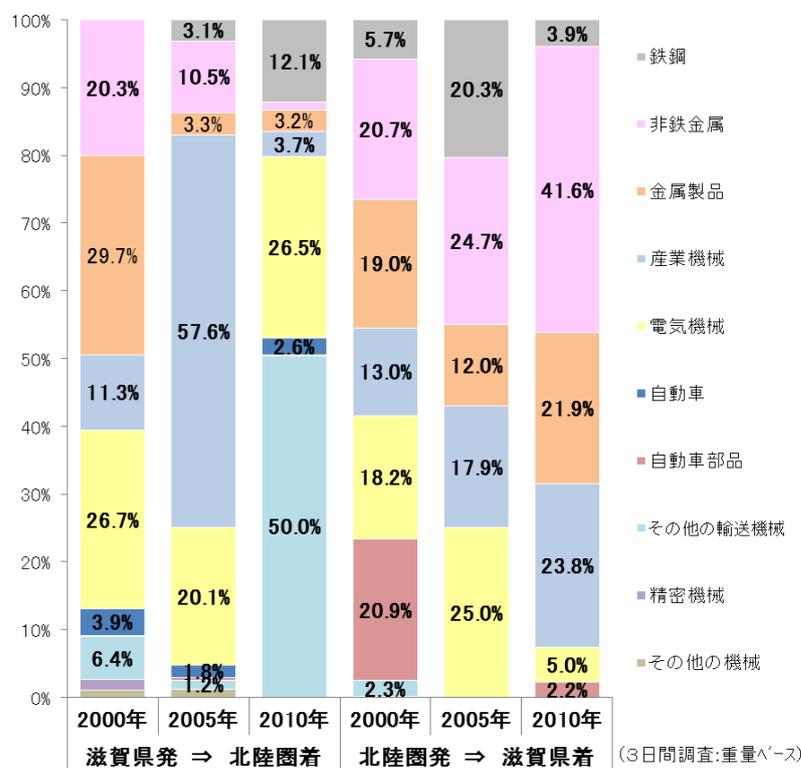
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 45 滋賀県と北陸圏間との品別輸送状況



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 46 滋賀県と北陸圏間との金属機械工業品輸送の内訳



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 47 滋賀県と中部圏間との品別輸送状況

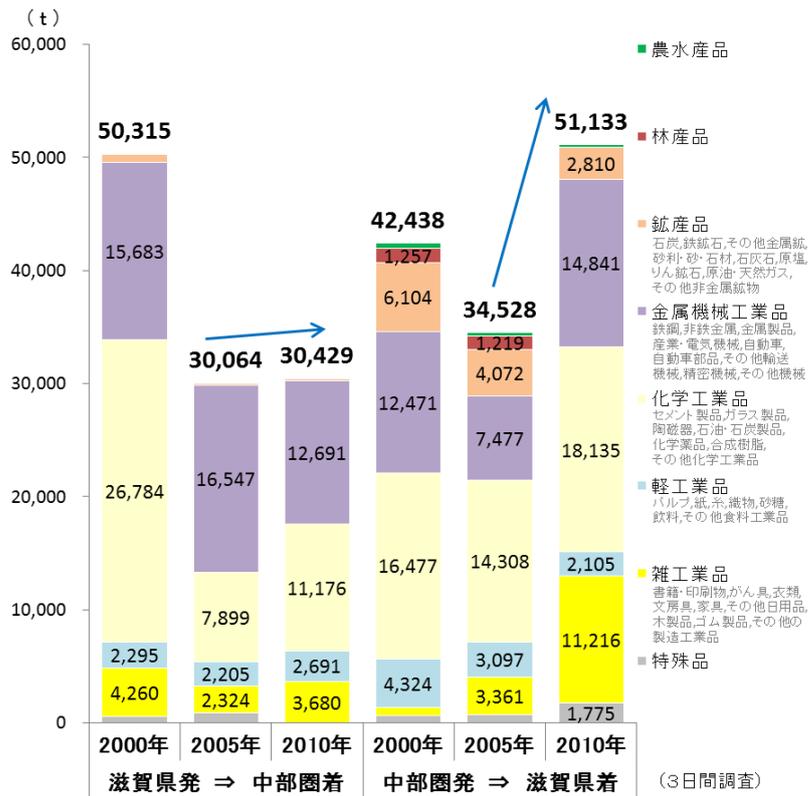
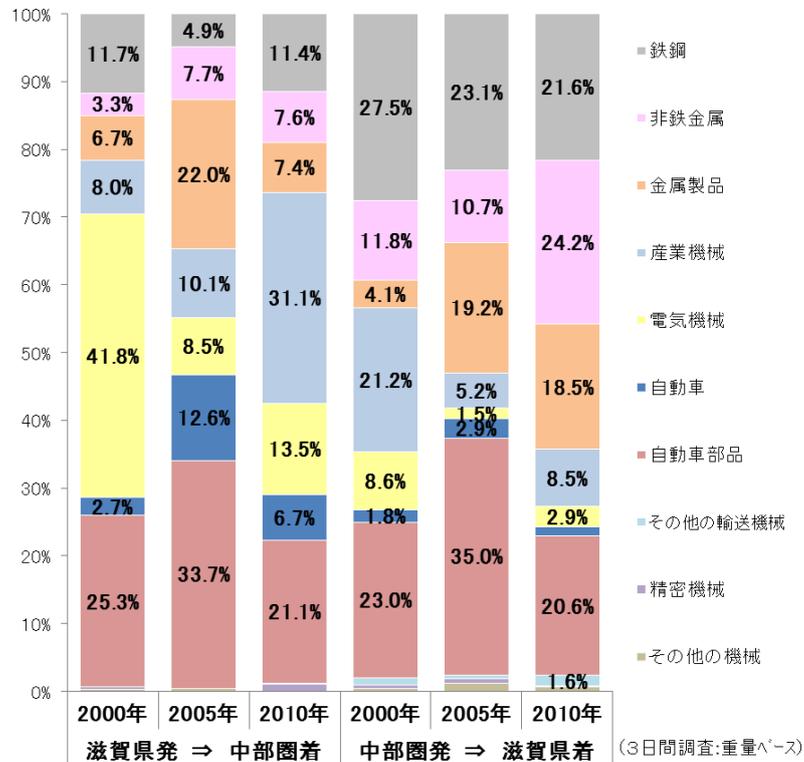
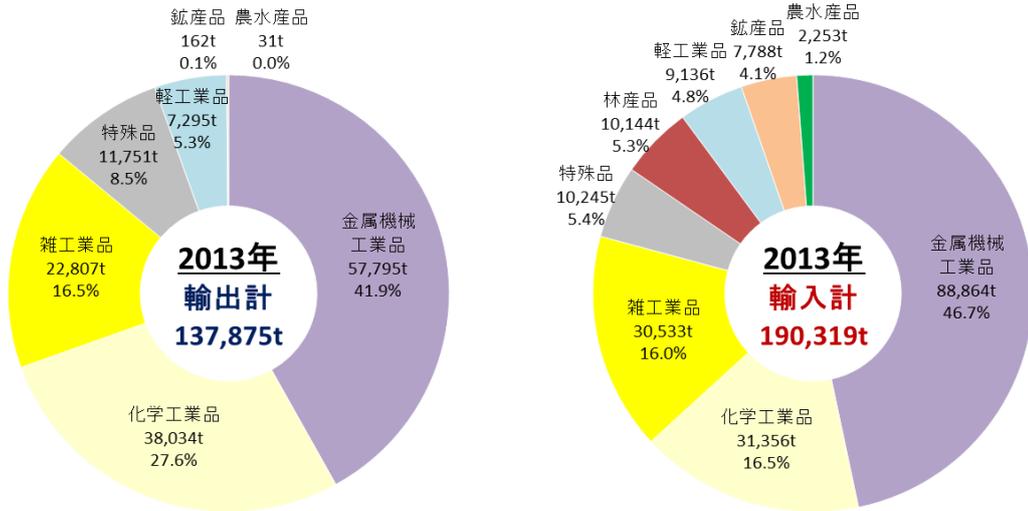


図 I - 48 滋賀県と中部圏間との金属機械工業品輸送の内訳



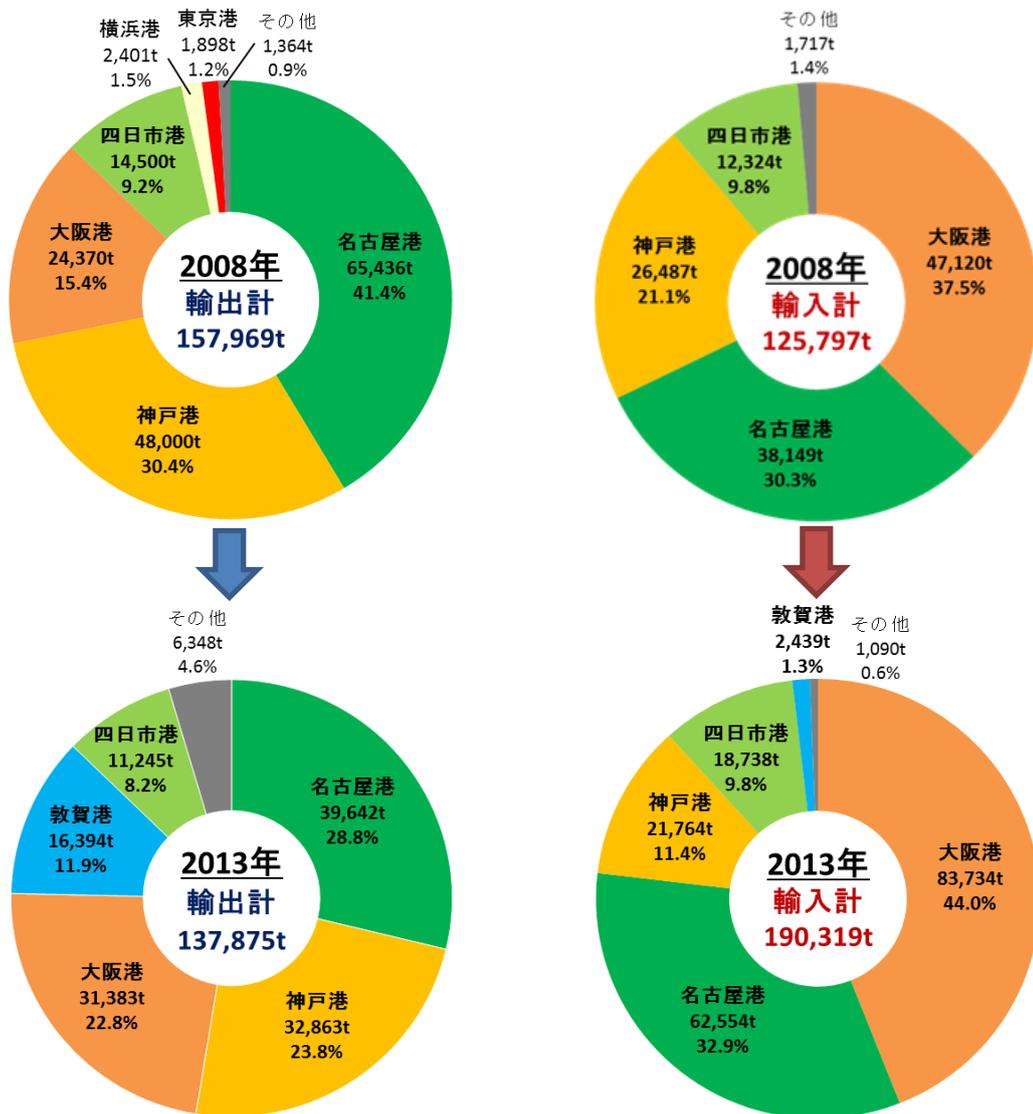
2.3 輸出入コンテナ貨物と利用港

図 I - 49 滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物品目内訳 (2013年)



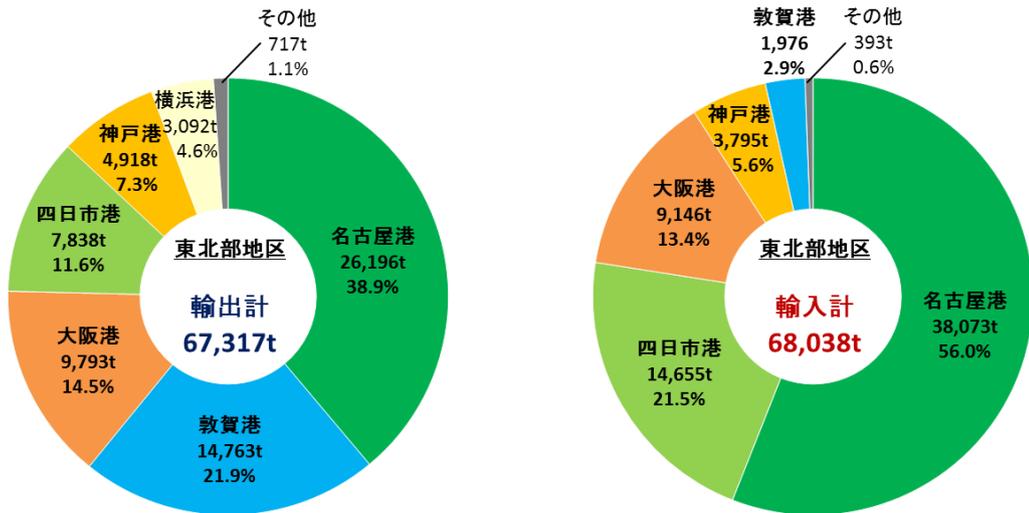
出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

図 I - 50 滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物の利用港

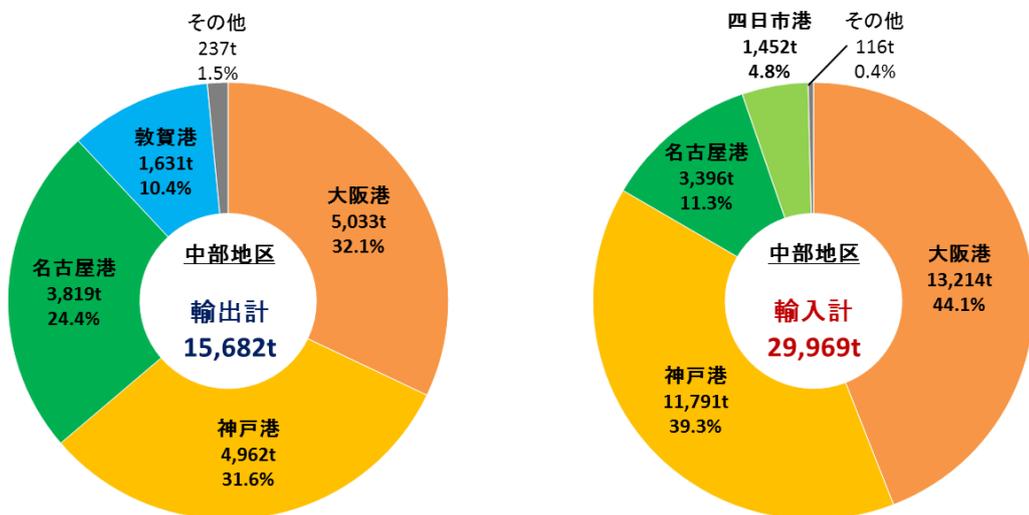


出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

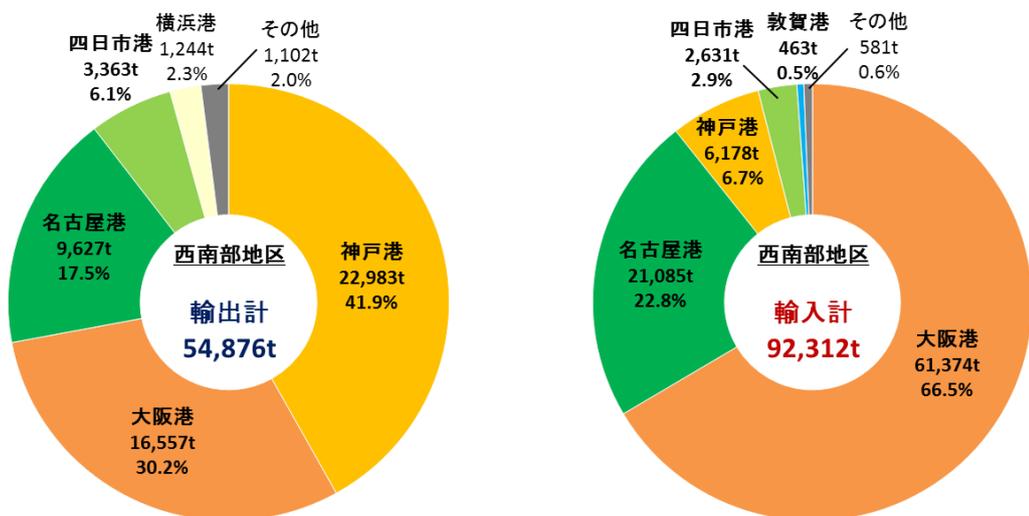
図 I - 51 滋賀県地区別発着の輸出入コンテナ貨物の利用港 (2013年)



东北部地区：長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町



中部地区：近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町

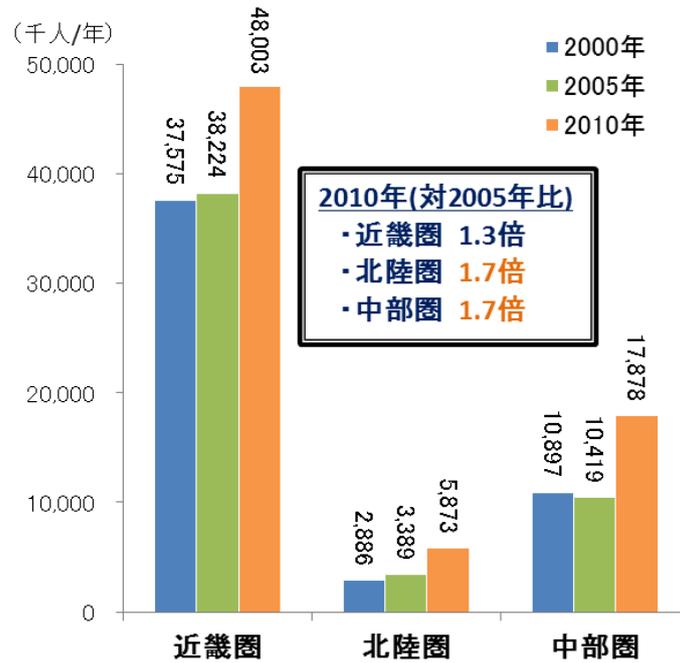


西南部地区：大津市、草津市、守山市、栗東市、野洲市、湖南市、甲賀市、高島市

出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

2. 高速道路インフラ

図 I-52 年間旅客流動量（乗用車）



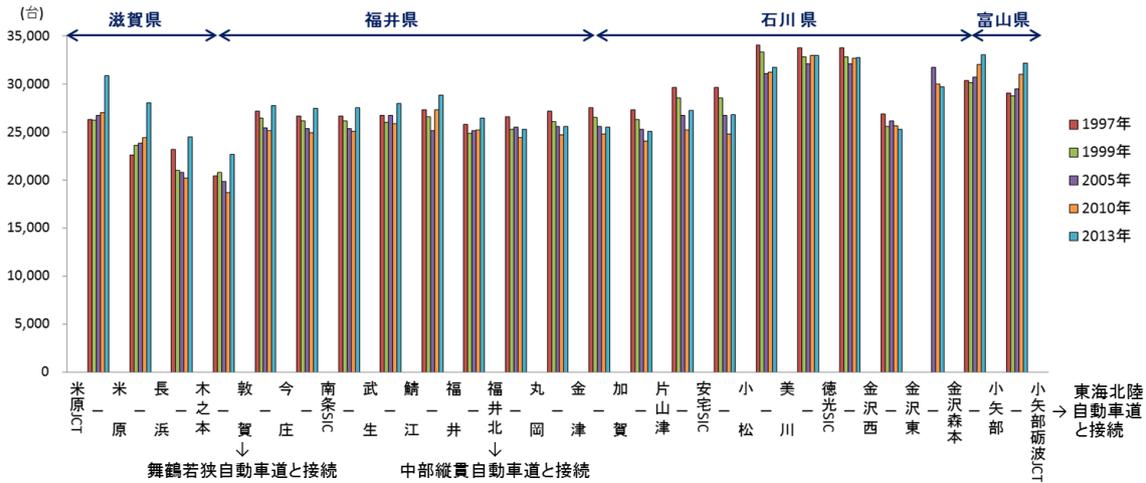
出所：国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」より作成

図 I-53 北陸圏・中部圏との高速道路インフラ網



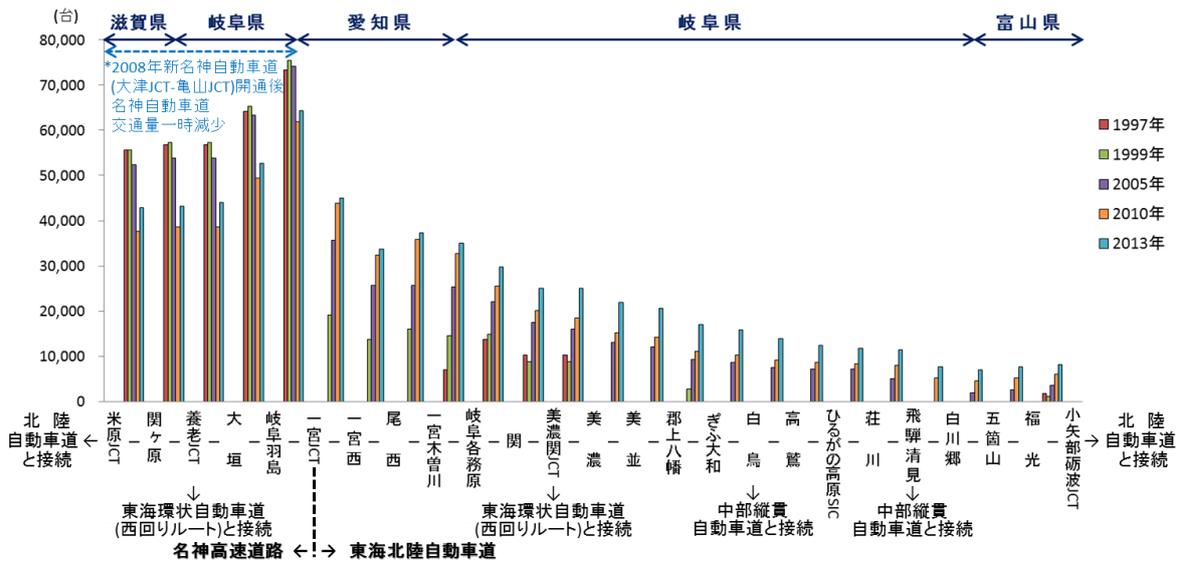
出所：滋賀県「滋賀交通ビジョン」より加工して作成

図 I - 54 北陸自動車の平日 24 時間交通量推移



出所：国土交通省「道路交通センサス」（1997年、1999年、2005年、2010年）、
および、高速道路調査会「高速道路と自動車」（2013年）より作成

図 I - 55 名神高速道路、および東海北陸自動車の平日 24 時間交通量推移



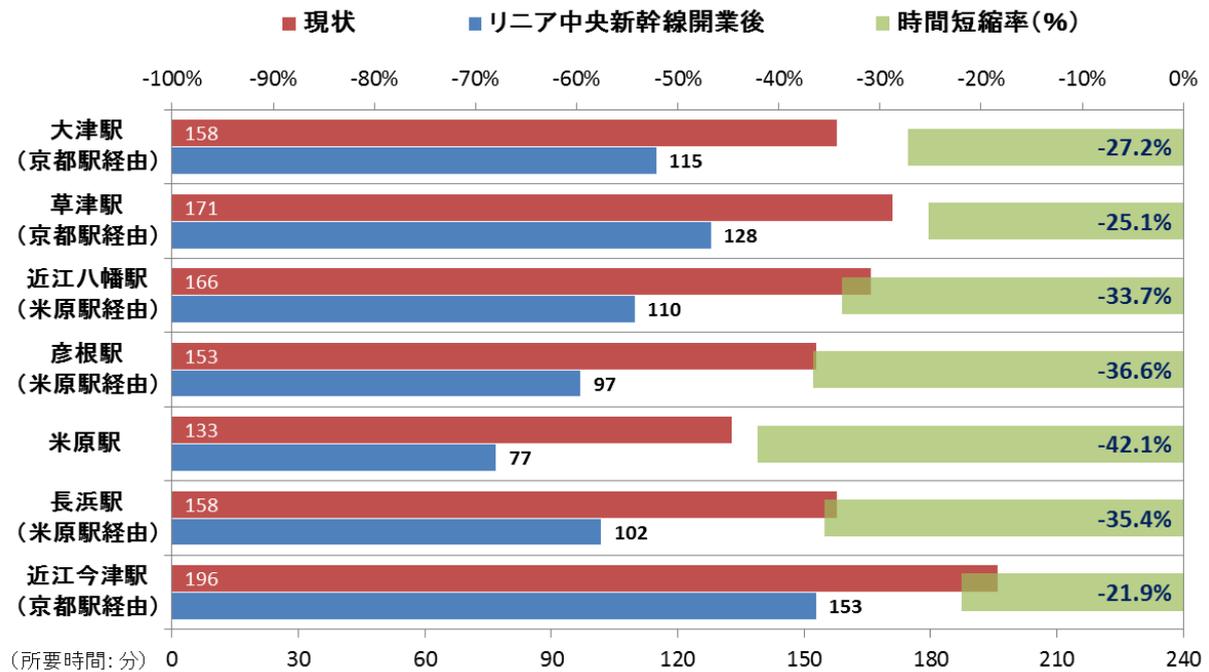
出所：国土交通省「道路交通センサス」（1997年、1999年、2005年、2010年）、
および、高速道路調査会「高速道路と自動車」（2013年）より作成

II. 高速鉄道インフラが与える影響

1. 時間短縮効果

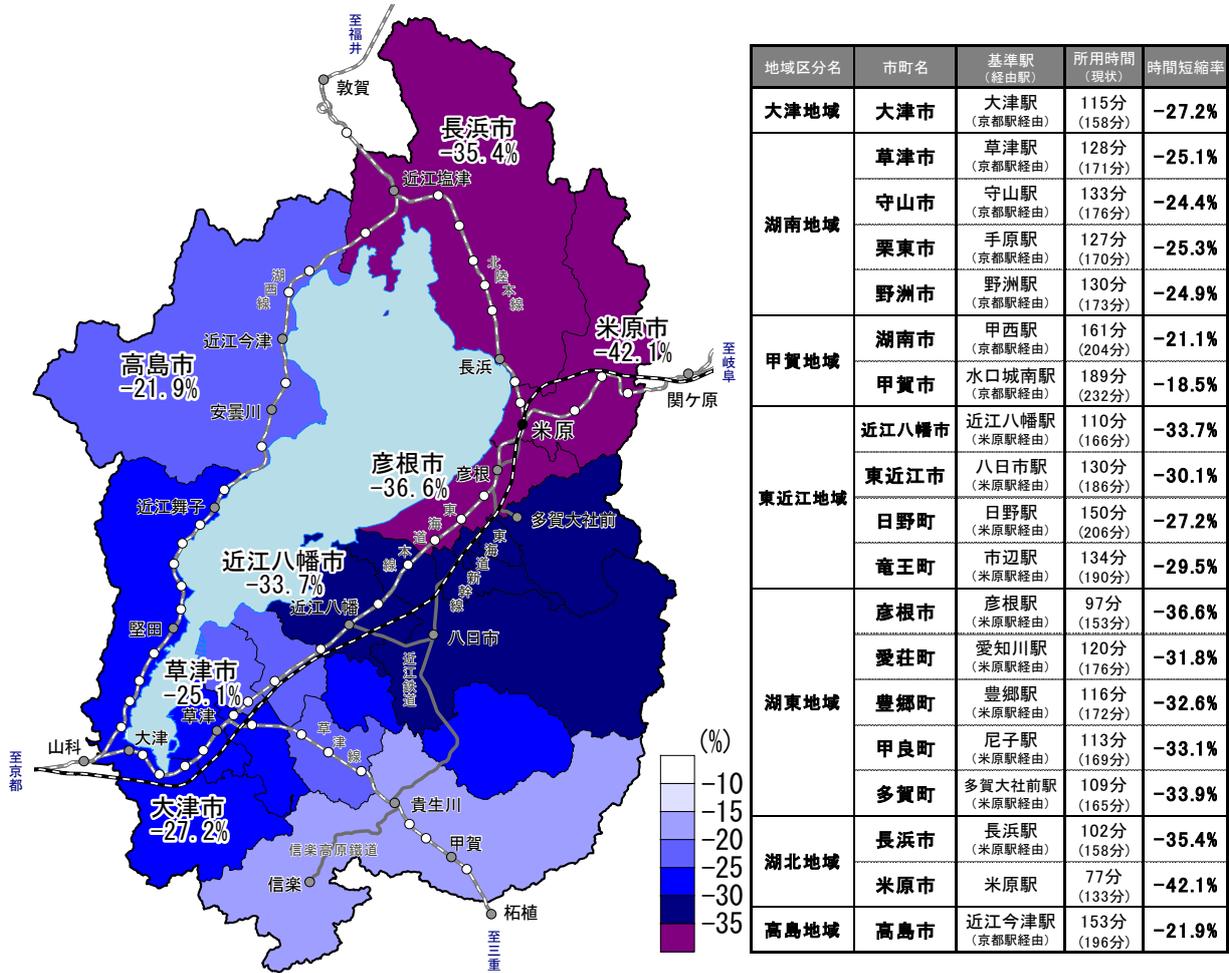
1.1 リニア中央新幹線

図Ⅱ－1 県内主要駅から品川駅までの時間短縮効果



注1: 既存区間の平均経路所要時間は「駅すばあと」(ヴァル研究所)にて推計
 注2: リニア中央新幹線(品川-名古屋)所要時間は40分設定
 注3: 経由駅名はリニア中央新幹線開業後の利用駅
 注4: 在来線、新幹線、リニア中央新幹線との乗り換え時間は一律15分設定

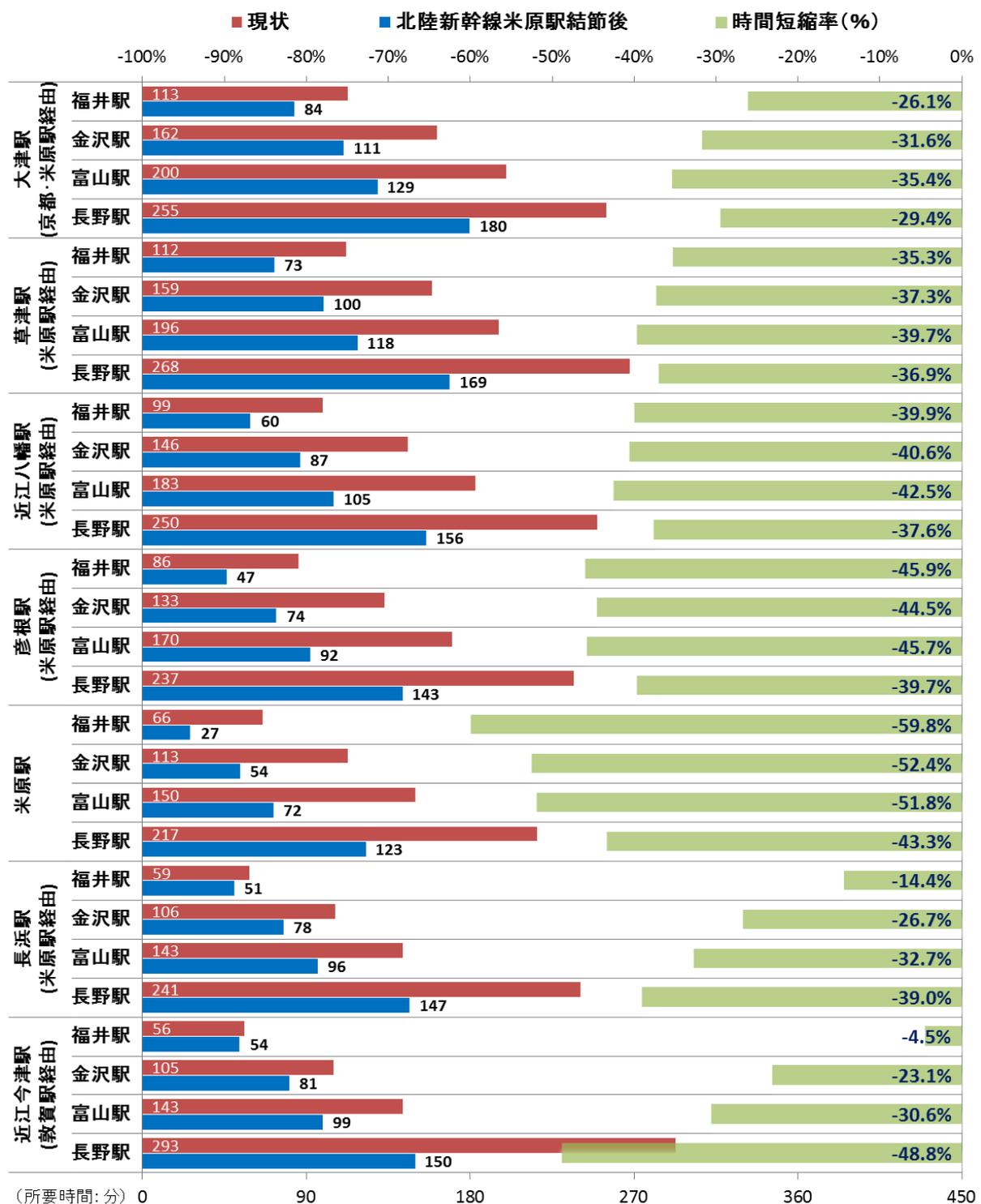
図Ⅱ-2 県内市町における品川駅までの時間短縮効果



注1：既存区間の平均経路所要時間は「駅すばあと」(ヴァル研究所)にて推計
 注2：リニア中央新幹線(品川-名古屋)所要時間は40分設定
 注3：經由駅名はリニア中央新幹線開業後の利用駅
 注4：在来線、新幹線、リニア中央新幹線との乗り換え時間は一律15分設定

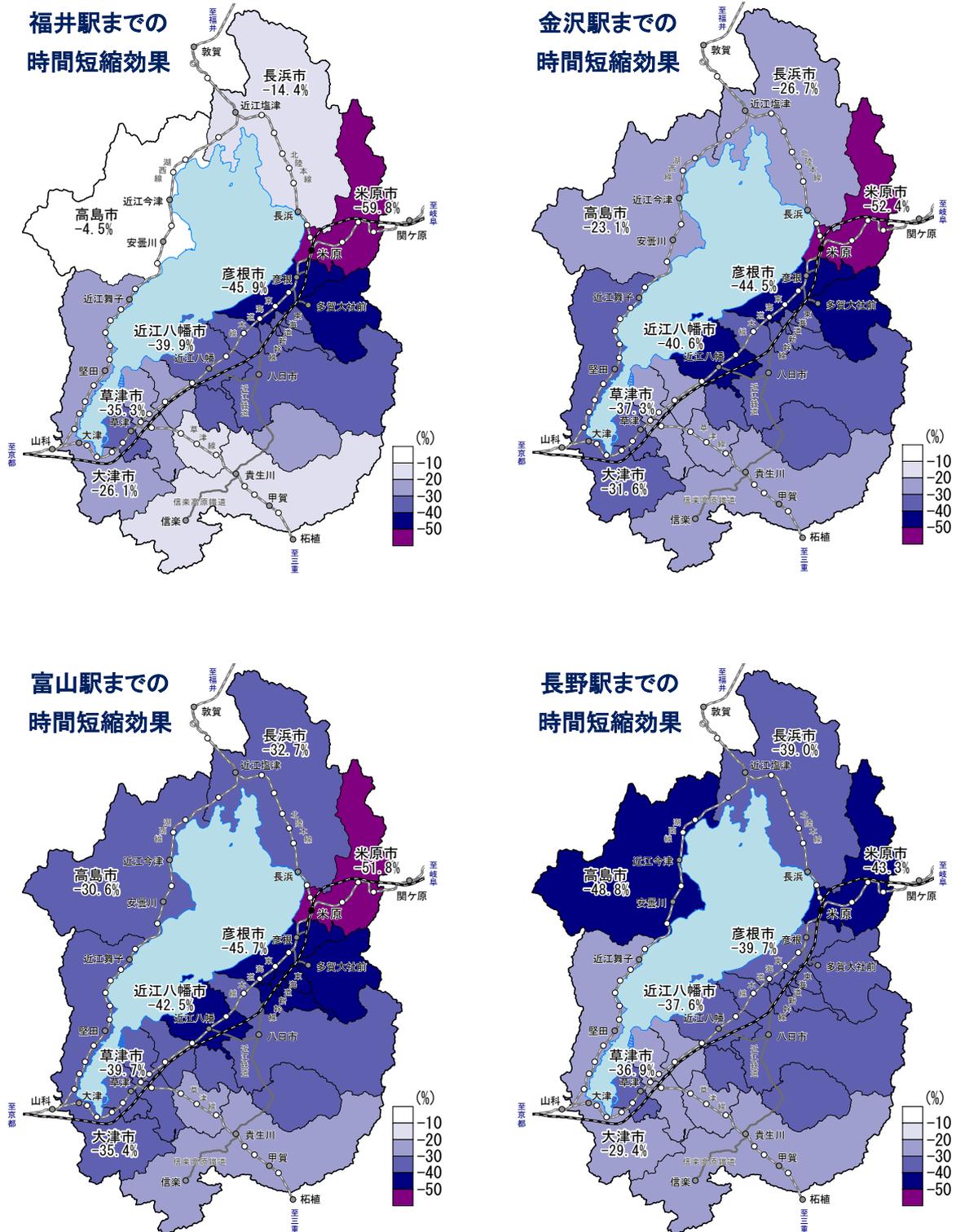
1.2 北陸新幹線（米原結節）

図Ⅱ－3 県内主要駅から福井駅、金沢駅、富山駅、長野駅までの時間短縮効果



注1：既存区間の所要時間は「駅すばあと」（ヴァル研究所）にて推計
 注2：北陸新幹線（長野－敦賀）各駅間の所要時間は国土交通省資料より推計
 注3：北陸新幹線（米原－敦賀）所要時間は関西広域連合資料より10分と設定
 注4：在来線、新幹線との乗り換え時間は一律15分設定
 注5：北陸新幹線と東海道新幹線との相互乗入れ想定せず（米原駅乗り換え）

図Ⅱ－４ 県内市町における福井駅、金沢駅、富山駅、長野駅までの時間短縮効果



注 1：既存区間の所要時間は「駅すばあと」（ヴァル研究所）にて推計
 注 2：北陸新幹線（長野－敦賀）各駅間の所要時間は国土交通省資料より推計
 注 3：北陸新幹線（米原－敦賀）所要時間は関西広域連合資料より 10 分と設定
 注 4：在来線、新幹線との乗り換え時間は一律 15 分設定
 注 5：北陸新幹線と東海道新幹線との相互乗入れ想定せず（米原駅乗り換え）

2. 新幹線開業による影響

2.1 開業後の評価事例

図Ⅱ-5 新幹線の路線図



出所：Wikipedia より転載

表Ⅱ-6 新幹線開業後の評価事例まとめ ①

	長野新幹線	東北新幹線	九州新幹線																																																																																																																							
参照資料	新幹線整備が地域経済に与えた影響事例	東北新幹線（盛岡・八戸間）事業に関する事後評価対応方針	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）事業に関する事後評価報告書																																																																																																																							
作成者	長岡大学 鯉江 康正	独立行政法人鉄道・運輸機構	独立行政法人鉄道・運輸機構																																																																																																																							
公表	2009年11月（開業12年後）	2008年3月（開業6年後）	2009年3月（開業5年後）																																																																																																																							
新幹線概要	1997年10月開業：東京ー長野 東京ー長野最短：159分→79分	2002年12月開業：盛岡ー八戸 東京ー八戸最短：213分→176分 東京ー青森最短：267分→239分 *八戸ー新青森2010年12月開業	2004年3月開業：新八代ー鹿児島中央 鹿児島ー熊本最短：143分→58分 鹿児島ー福岡最短：220分→132分 *博多ー新八代2011年3月開業																																																																																																																							
中距離交通	○東京ー長野⇒鉄道分担率増加 開業前1995年 開業後2000年 	○宮城ー青森⇒鉄道分担率増加 開業前2000年 開業後2005年 	○熊本ー鹿児島⇒鉄道分担率増加 開業前2000年 開業後2005年 																																																																																																																							
長距離交通		○首都圏ー青森⇒鉄道分担率増加 開業前2000年 開業後2005年 	○福岡ー鹿児島⇒鉄道分担率増加 開業前2000年 開業後2005年 																																																																																																																							
人の移動	○人口の変化 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前1995年</th> <th>開業後2000年</th> <th>2000年/1995年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>停車駅4市町</td> <td>561,351</td> <td>568,536</td> <td>1.28</td> </tr> <tr> <td>その他長野県</td> <td>1,632,633</td> <td>1,646,632</td> <td>0.86</td> </tr> <tr> <td>長野県全体</td> <td>2,193,984</td> <td>2,215,168</td> <td>0.97</td> </tr> </tbody> </table> ○新幹線駅有他生活圏との交流人口増 <table border="1"> <thead> <tr> <th>生活圏との距離</th> <th>生活圏有無</th> <th>開業前1995年</th> <th>開業後2000年</th> <th>2000年/1995年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>200km</td> <td>駅有り</td> <td>512</td> <td>841</td> <td>1.64</td> </tr> <tr> <td>200km</td> <td>未済</td> <td>4,255</td> <td>3,196</td> <td>0.75</td> </tr> <tr> <td>200km</td> <td>駅有り</td> <td>3,252</td> <td>4,269</td> <td>1.31</td> </tr> <tr> <td>-299km</td> <td>駅無し</td> <td>1,980</td> <td>2,564</td> <td>1.29</td> </tr> <tr> <td>300km</td> <td>駅有り</td> <td>892</td> <td>1,267</td> <td>1.42</td> </tr> <tr> <td>-499km</td> <td>駅無し</td> <td>205</td> <td>193</td> <td>0.94</td> </tr> <tr> <td>500km</td> <td>駅有り</td> <td>643</td> <td>849</td> <td>1.32</td> </tr> <tr> <td>-699km</td> <td>駅無し</td> <td>224</td> <td>141</td> <td>0.63</td> </tr> <tr> <td>700km</td> <td>駅有り</td> <td>588</td> <td>312</td> <td>0.53</td> </tr> <tr> <td>以上</td> <td>駅無し</td> <td>617</td> <td>629</td> <td>1.02</td> </tr> </tbody> </table>		開業前1995年	開業後2000年	2000年/1995年	停車駅4市町	561,351	568,536	1.28	その他長野県	1,632,633	1,646,632	0.86	長野県全体	2,193,984	2,215,168	0.97	生活圏との距離	生活圏有無	開業前1995年	開業後2000年	2000年/1995年	200km	駅有り	512	841	1.64	200km	未済	4,255	3,196	0.75	200km	駅有り	3,252	4,269	1.31	-299km	駅無し	1,980	2,564	1.29	300km	駅有り	892	1,267	1.42	-499km	駅無し	205	193	0.94	500km	駅有り	643	849	1.32	-699km	駅無し	224	141	0.63	700km	駅有り	588	312	0.53	以上	駅無し	617	629	1.02	○鉄道流動量の増加（1日当たり） <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前2000年</th> <th>開業後2005年</th> <th>2005年/2000年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>首都圏ー青森</td> <td>2,500</td> <td>3,900</td> <td>1.56</td> </tr> <tr> <td>岩手ー青森</td> <td>1,100</td> <td>1,800</td> <td>1.64</td> </tr> </tbody> </table>		開業前2000年	開業後2005年	2005年/2000年	首都圏ー青森	2,500	3,900	1.56	岩手ー青森	1,100	1,800	1.64	○通勤・通学エリアの拡大 <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前2004.1.31</th> <th>開業後2007.1.31</th> <th>2007年/2004年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>定期区間駅</td> <td>保有者</td> <td>保有者</td> <td>伸び率</td> </tr> <tr> <td>新水俣ー熊本</td> <td>17</td> <td>41</td> <td>2.41</td> </tr> <tr> <td>新水俣ー新八代</td> <td>13</td> <td>49</td> <td>3.77</td> </tr> <tr> <td>出水ー川内</td> <td>3</td> <td>58</td> <td>19.33</td> </tr> <tr> <td>出水ー鹿児島中央</td> <td>14</td> <td>328</td> <td>23.43</td> </tr> <tr> <td>川内ー鹿児島中央</td> <td>46</td> <td>430</td> <td>9.35</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>6</td> <td>156</td> <td>26.00</td> </tr> <tr> <td>定期合計</td> <td>99</td> <td>1,062</td> <td>10.73</td> </tr> </tbody> </table>		開業前2004.1.31	開業後2007.1.31	2007年/2004年	定期区間駅	保有者	保有者	伸び率	新水俣ー熊本	17	41	2.41	新水俣ー新八代	13	49	3.77	出水ー川内	3	58	19.33	出水ー鹿児島中央	14	328	23.43	川内ー鹿児島中央	46	430	9.35	その他	6	156	26.00	定期合計	99	1,062	10.73
	開業前1995年	開業後2000年	2000年/1995年																																																																																																																							
停車駅4市町	561,351	568,536	1.28																																																																																																																							
その他長野県	1,632,633	1,646,632	0.86																																																																																																																							
長野県全体	2,193,984	2,215,168	0.97																																																																																																																							
生活圏との距離	生活圏有無	開業前1995年	開業後2000年	2000年/1995年																																																																																																																						
200km	駅有り	512	841	1.64																																																																																																																						
200km	未済	4,255	3,196	0.75																																																																																																																						
200km	駅有り	3,252	4,269	1.31																																																																																																																						
-299km	駅無し	1,980	2,564	1.29																																																																																																																						
300km	駅有り	892	1,267	1.42																																																																																																																						
-499km	駅無し	205	193	0.94																																																																																																																						
500km	駅有り	643	849	1.32																																																																																																																						
-699km	駅無し	224	141	0.63																																																																																																																						
700km	駅有り	588	312	0.53																																																																																																																						
以上	駅無し	617	629	1.02																																																																																																																						
	開業前2000年	開業後2005年	2005年/2000年																																																																																																																							
首都圏ー青森	2,500	3,900	1.56																																																																																																																							
岩手ー青森	1,100	1,800	1.64																																																																																																																							
	開業前2004.1.31	開業後2007.1.31	2007年/2004年																																																																																																																							
定期区間駅	保有者	保有者	伸び率																																																																																																																							
新水俣ー熊本	17	41	2.41																																																																																																																							
新水俣ー新八代	13	49	3.77																																																																																																																							
出水ー川内	3	58	19.33																																																																																																																							
出水ー鹿児島中央	14	328	23.43																																																																																																																							
川内ー鹿児島中央	46	430	9.35																																																																																																																							
その他	6	156	26.00																																																																																																																							
定期合計	99	1,062	10.73																																																																																																																							
ビジネス面	○コンベンション数増加により参加人数3倍 ○事業所数減少*軽井沢町は+10.8% <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前1996年</th> <th>開業後2001年</th> <th>2001年/1996年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>停車駅4市町</td> <td>34,774</td> <td>34,519</td> <td>-0.73</td> </tr> <tr> <td>その他長野県</td> <td>98,823</td> <td>94,450</td> <td>-4.43</td> </tr> <tr> <td>長野県全体</td> <td>133,597</td> <td>128,969</td> <td>-3.46</td> </tr> </tbody> </table> ○従業者数減少 *佐久市は+1.7%、軽井沢町は+10.5% <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前1996年</th> <th>開業後2001年</th> <th>2001年/1996年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>停車駅4市町</td> <td>315,066</td> <td>308,233</td> <td>-2.17</td> </tr> <tr> <td>その他長野県</td> <td>792,169</td> <td>769,728</td> <td>-2.83</td> </tr> <tr> <td>長野県全体</td> <td>1,107,235</td> <td>1,077,961</td> <td>-2.64</td> </tr> </tbody> </table>		開業前1996年	開業後2001年	2001年/1996年	停車駅4市町	34,774	34,519	-0.73	その他長野県	98,823	94,450	-4.43	長野県全体	133,597	128,969	-3.46		開業前1996年	開業後2001年	2001年/1996年	停車駅4市町	315,066	308,233	-2.17	その他長野県	792,169	769,728	-2.83	長野県全体	1,107,235	1,077,961	-2.64	○八戸市コンベンション数約3倍、参加者数約10倍に増加（開業後2007年/開業前2001年） 	○鹿児島市コンベンション数約1.3倍、県外参加者数約1.5倍に増加（開業後2006年/開業前2004年） ○鹿児島市内ホテル数・客室数増加も客室稼働率に大きな変化なし <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>開業前2001年</th> <th>開業後2006年</th> <th>2006年/2001年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ホテル数</td> <td>2,500</td> <td>3,900</td> <td>1.56</td> </tr> <tr> <td>客室数</td> <td>1,100</td> <td>1,800</td> <td>1.64</td> </tr> <tr> <td>客室稼働率</td> <td>約66%</td> <td>約66%</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>		開業前2001年	開業後2006年	2006年/2001年	ホテル数	2,500	3,900	1.56	客室数	1,100	1,800	1.64	客室稼働率	約66%	約66%	-																																																																							
	開業前1996年	開業後2001年	2001年/1996年																																																																																																																							
停車駅4市町	34,774	34,519	-0.73																																																																																																																							
その他長野県	98,823	94,450	-4.43																																																																																																																							
長野県全体	133,597	128,969	-3.46																																																																																																																							
	開業前1996年	開業後2001年	2001年/1996年																																																																																																																							
停車駅4市町	315,066	308,233	-2.17																																																																																																																							
その他長野県	792,169	769,728	-2.83																																																																																																																							
長野県全体	1,107,235	1,077,961	-2.64																																																																																																																							
	開業前2001年	開業後2006年	2006年/2001年																																																																																																																							
ホテル数	2,500	3,900	1.56																																																																																																																							
客室数	1,100	1,800	1.64																																																																																																																							
客室稼働率	約66%	約66%	-																																																																																																																							
観光面	○観光入込数は開業直後増加するも、翌年は停車駅のある地域で横ばい、他地域で減少 ○特色をPRできた観光地は好調	○主な自然公園観光入込数が開業直後増加するも、その後横ばい ○ねぶた祭などの祭事の観光入込数は増加傾向	○各観光地入込数が開業直後増加、その後も増加、あるいは横ばい ○鹿児島県外からの宿泊観光客増加傾向（日帰り観光化せず） ○鹿児島県地区訪問者8割が他地区宿泊																																																																																																																							

表Ⅱ－6 新幹線開業後の評価事例まとめ ②

		長野新幹線	東北新幹線	九州新幹線
参照資料		新幹線整備が地域経済に与えた影響事例	東北新幹線（盛岡・八戸間）事業に関する事後評価対応方針	九州新幹線（新八代・鹿児島中央間）事業に関する事後評価報告書
作成者		長岡大学 鯉江 康正	独立行政法人鉄道・運輸機構	独立行政法人鉄道・運輸機構
公表		2009年11月（開業12年後）	2008年3月（開業6年後）	2009年3月（開業5年後）
新幹線概要		1997年10月開業：東京－長野 東京－長野最短：159分→79分	2002年12月開業：盛岡－八戸 東京－八戸最短：213分→176分 東京－青森最短：267分→239分 *八戸－新青森2010年12月開業	2004年3月開業：新八代－鹿児島中央 鹿児島－熊本最短：143分→58分 鹿児島－福岡最短：220分→132分 *博多－新八代2011年3月開業
新幹線開業への取り組み	二次交通整備	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅発着の路線バス整備 ・長野－大町 ・長野－上高地 ・長野－白馬 ・長野－志賀高原 ・佐久平－白樺湖 ・佐久平－小諸－高峰高原 ・軽井沢－万座・鹿沢ロー草津温泉 ○定期観光バス整備 ・川中島古戦場と利根川施設巡り ・峠の釜飯と利根川施設巡り ・北信濃ハイライト ・善光寺と北信濃マン街道巡り ・美術館巡りコース など ○その他交通手段とのアクセス向上 ・在来線やしなの鉄道の接続列車ダイヤ改正による時間短縮効果拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅発着の路線バス整備 ・八戸－十和田市 ・八戸－十和田湖 ・八戸 100円バス ・るるっぷ八戸 ほかに八戸市内路線バス7路線 ・二戸－久慈 ・二戸－種市 ・二戸－鹿角 ・二戸－安代 ・いわて沼宮内－JR大更 ・いわて沼宮内－盛岡 ・いわて沼宮内－久慈 ○定期観光バス整備 ・活彩とわだこ号 （八戸－奥入瀬・十和田湖方面） ・活彩しもきた号 （八戸－薬研温泉・下風呂温泉方面） ・岩手山登山号 ・幡平号 	<ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅発着の路線バス整備 ・新八代經由市内循環バス ・新八代－熊本空港 ・新水俣經由の既存路線バス乗入れ ・出水駅前へのバス停移設 ・川内駅前へのバス停集約 ○定期観光バス整備 ・鹿児島中央発着の観光バス増便 ○その他交通手段とのアクセス向上 ・霧島方面：特急さきしま増発 特急はやとの風設定 ・指宿方面：快速列車なのはな DX ・特急さきしま・特急はやとの風に接続する周遊バス、路線バスの運行 ・鹿児島市電停留所の移設 ・出水市「観光牛車」運行
	地域活性化のための観光資源発掘・駅周辺開発等	<p>【観光資源の発掘・ブランド化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○農林水産業を活かしたグリーン・ツーリズムの取り組み開始 ○地元農産品をお土産や郷土料理として商品化し製品の付加価値化推進 <p>【新幹線駅周辺開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○佐久平駅周辺の区画整理事業やアクセス道路整備事業の実施、大規模駐車場を整備し、新幹線利用通勤者に対応 ○佐久市内住宅購入2割が県外購入者 ○佐久市内に大型商業施設開業 	<p>【観光資源の発掘・ブランド化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○「北東北デザインエシジョンキャンペーン」実施 青森・岩手・秋田の地方自治体と JR6社及び旅行会社共同による全国 PR を実施し、企画切符を販売 ○「番屋エコツーリズム」による漁業を中心とした体験型プログラムの実施 ・サップ船アドベンチャーズ ・北山崎ネイチャートレッキングガイド ・貝殻アート“7（セブン）” ○温泉探掘 十和田・八幡平という観光資源を活かすべく、温泉による宿泊客数増加を狙い温泉探掘を開始し成功。 ○ご当地グルメ開発 ・八戸らーめん ・せんべい汁 <p>【新幹線駅周辺開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅周辺にパーク＆ライド駐車場を整備し、該当切符購入者は割引 ○観光物産品販売施設の設置 	<p>【観光資源の発掘・ブランド化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○九州観光推進機構による150観光ルートの作成 ○「かごしまよかとこ100選」選定 ○「さすが南九州格付けガイド」発行 ○「ホッとハート南九州キャンペーン」による観光関係者の意識向上 ○「南九州 PR 大賞」による観光 PR 作品の表彰 ○まち歩きや農業体験などの着地型観光プログラムの作成 ○地元協力による足湯設置 <p>【新幹線駅周辺開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○新幹線駅周辺にパーク＆ライド駐車場を整備し、該当切符購入者は割引 ○鹿児島中央駅ターミナルビル建設による大型商業施設開業 （年間来客数約1,100万人） ○鹿児島中央駅周辺の市街地再開発事業による商業や住宅、公益的な施設の整備や立体駐車場の整備実施 <p>【観光支援】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○九州バス事業所44社の路線・高速バス乗り放題 SUNQ パス販売 ○北部九州5県3日間JR乗り放題乗車券（外国人向け）販売 ○観光ボランティアガイド・語り部の発掘・育成・資質向上とネットワーク化のための研修会等の実施 ○観光アドバイザー派遣によるNPO等の人材育成支援

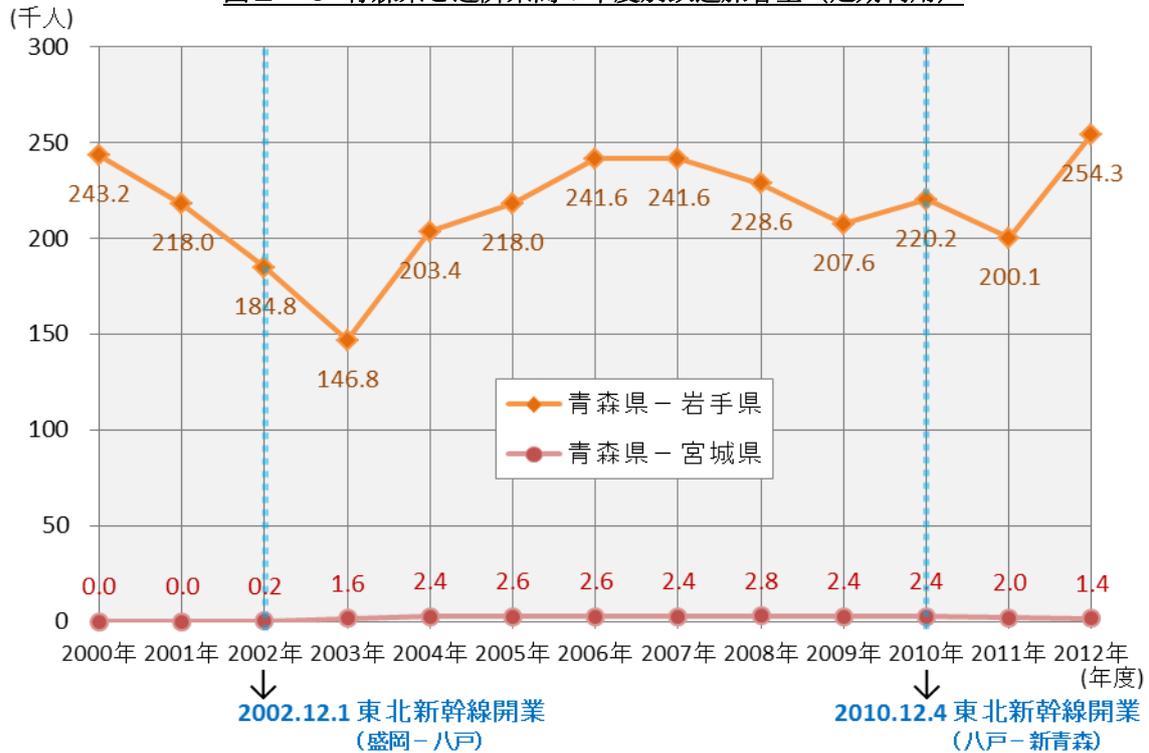
2.2 全線開業後の旅客量の変化

図Ⅱ－7 青森県と近隣県間の年度別鉄道旅客量（定期外利用）



出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

図Ⅱ－8 青森県と近隣県間の年度別鉄道旅客量（定期利用）



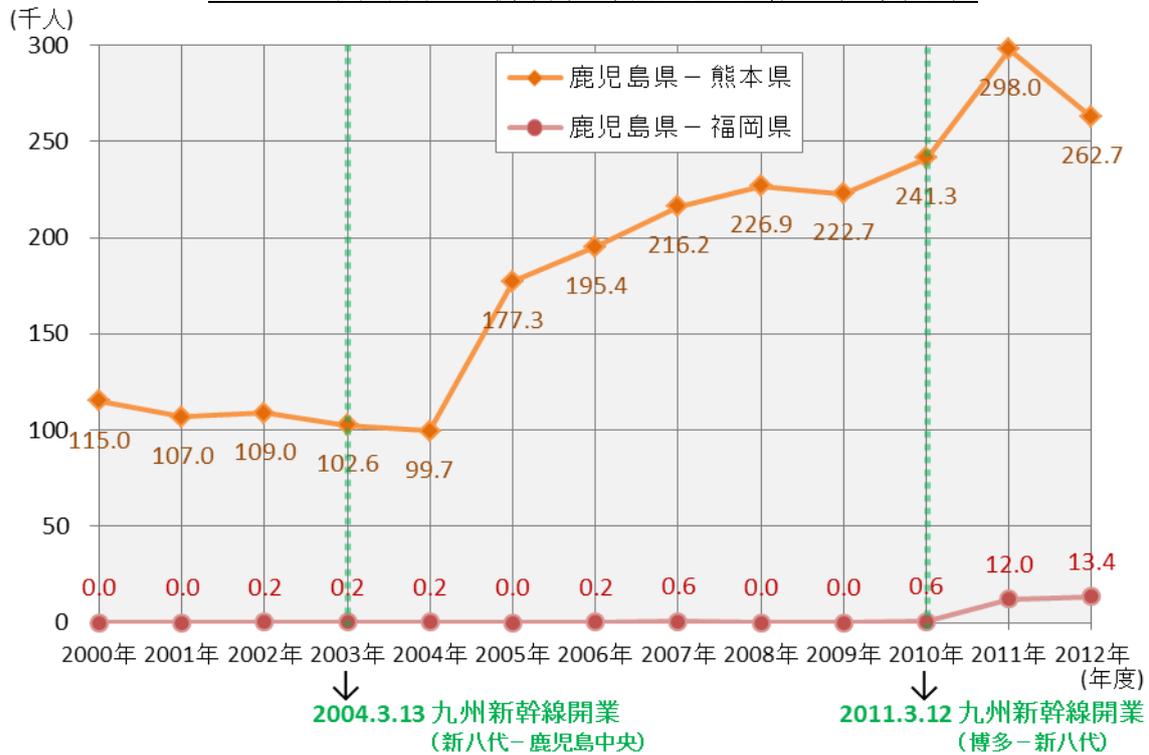
出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

図Ⅱ－9 鹿児島県と近隣県間の年度別鉄道旅客量（定期外利用）



出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

図Ⅱ－10 鹿児島県と近隣県間の年度別鉄道旅客量（定期利用）



出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

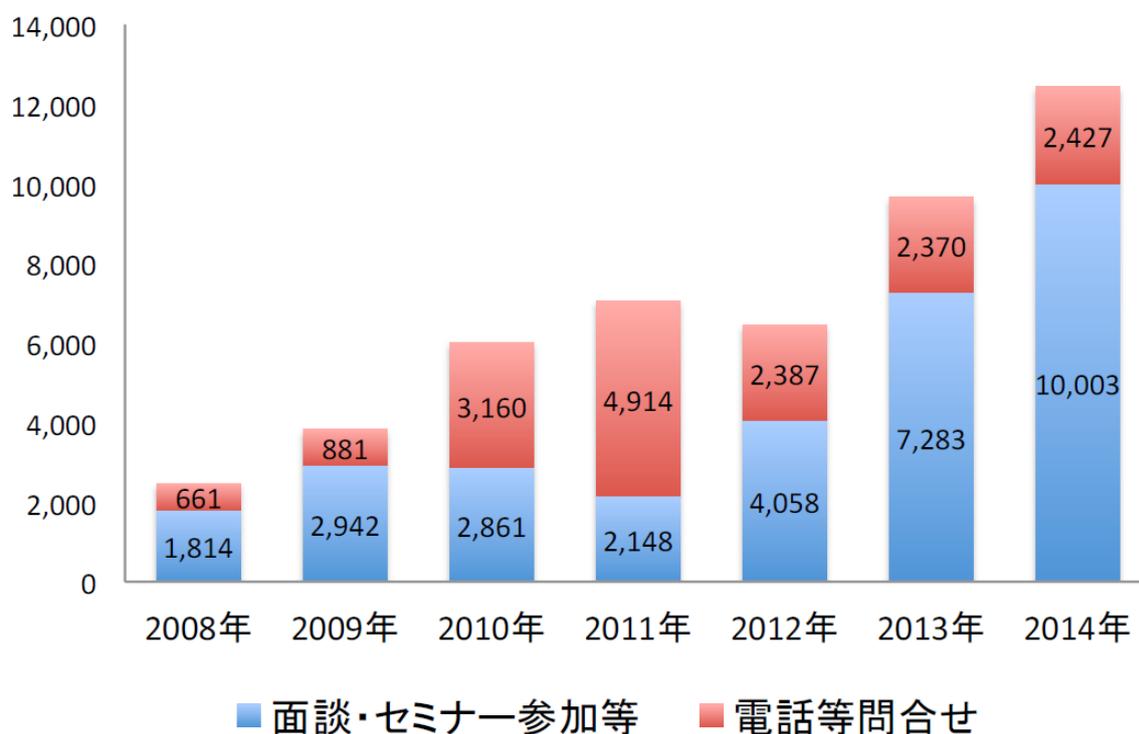
3. 今後の影響と展望

表Ⅱ-11 滋賀県と他県間における定期利用輸送量（2012年）[単位:千人]

近畿圏					北陸圏			中部圏				
京都府	大阪府	兵庫県	奈良県	和歌山県	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県
55,391.8	10,993.9	1,181.8	61.2	2.2	0.0	0.0	67.6	0.0	581.6	0.2	399.4	127.0

出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

図Ⅱ-12 ふるさと回帰支援センター（東京オフィス）来訪者・問い合わせ人数

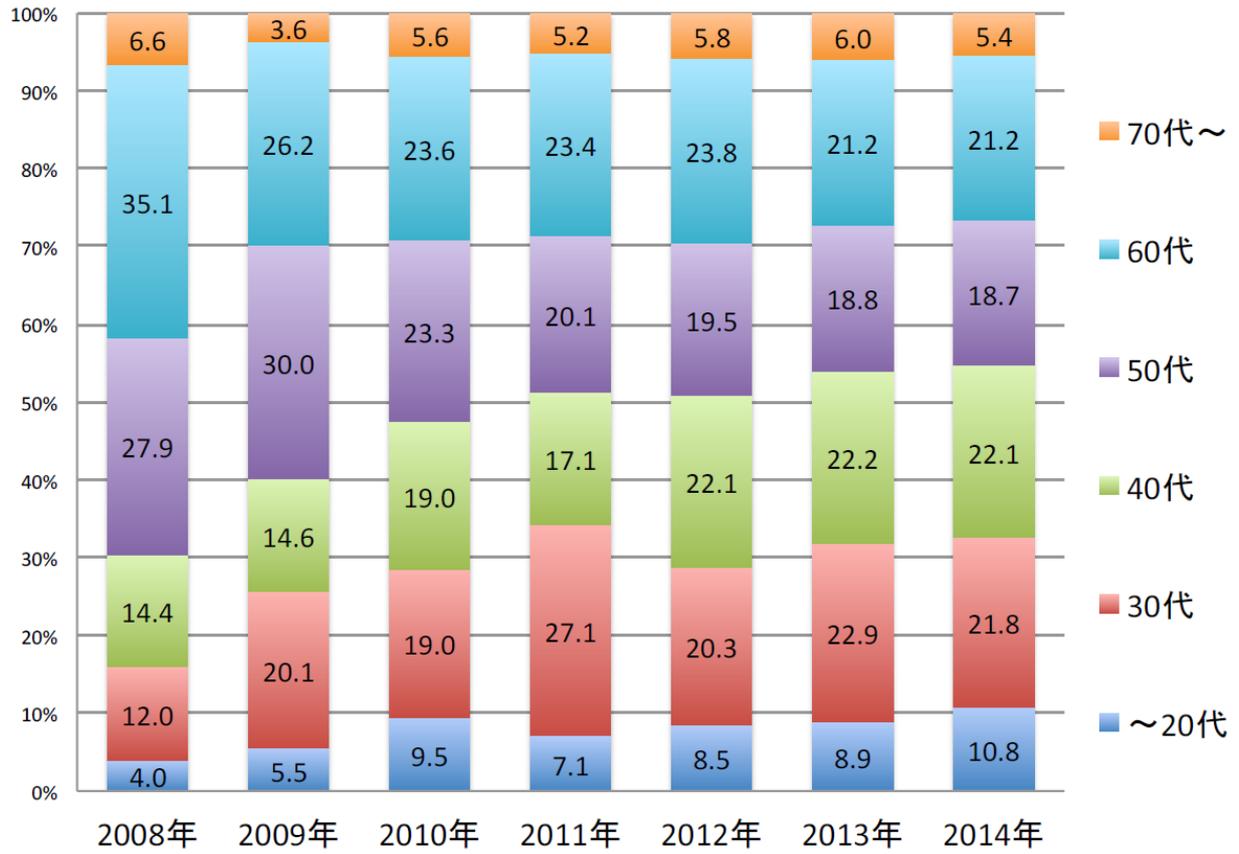


	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
面談・セミナー参加等	1,814	2,942	2,861	2,148	4,058	7,283	10,003
電話等問合せ	661	881	3,160	4,914	2,387	2,370	2,427
合計	2,475	3,823	6,021	7,062	6,445	9,653	12,430
セミナー開催数	54	84	77	65	90	113	136

※ 毎年1月～12月までのふるさと回帰支援センター（東京）への来場者・問い合わせ等の集計

出所：ふるさと回帰支援センター「ふるさと回帰支援センターの取り組みと移住希望者の動向」より転載

図Ⅱ-13 ふるさと回帰支援センター（東京オフィス）利用者の年齢層推移



出所：ふるさと回帰支援センター「ふるさと回帰支援センターの取り組みと移住希望者の動向」より転載

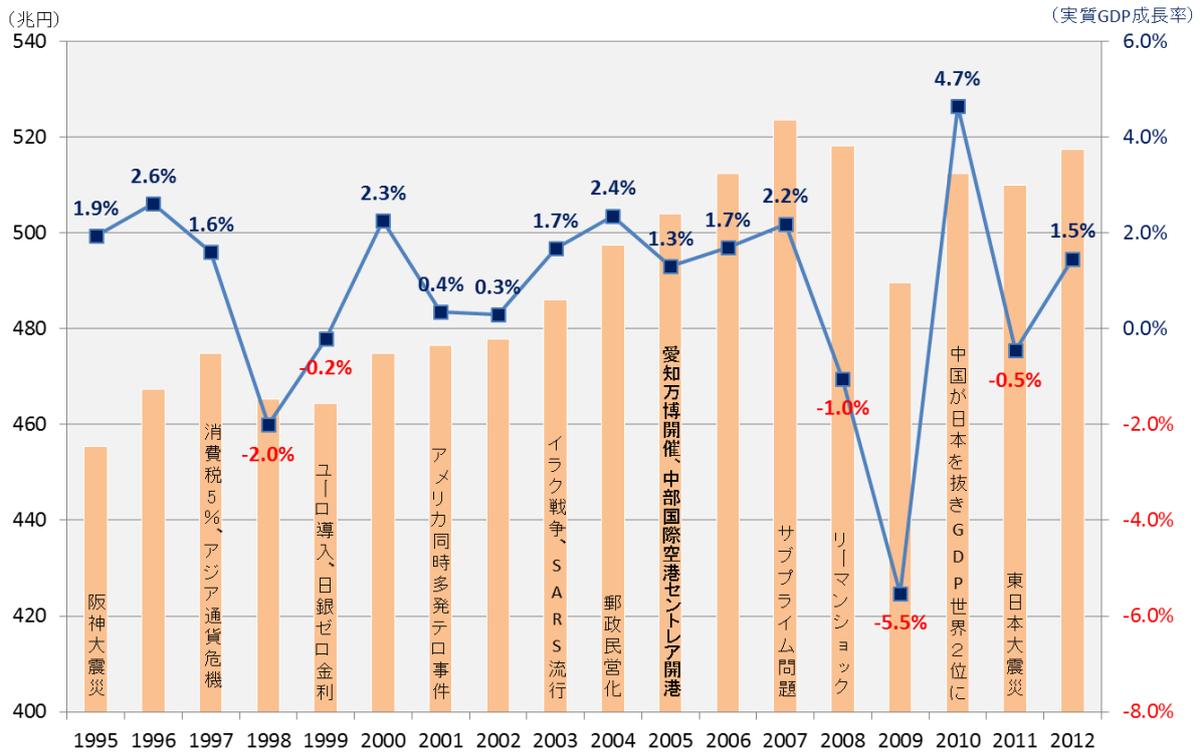
表Ⅱ-14 移住希望地ランキングの推移（東京オフィス）

2010年		2011年		2012年		2013年		2014年	
県名									
1位	福島県	1位	長野県	1位	長野県	1位	長野県	1位	山梨県
2位	長野県	2位	福島県	2位	岡山県	2位	山梨県	2位	長野県
3位	千葉県	3位	千葉県	3位	福島県	3位	岡山県	3位	岡山県
4位	岩手県	4位	茨城県	4位	香川県	4位	福島県	4位	福島県
5位	山形県	5位	岩手県	5位	千葉県	5位	熊本県	5位	新潟県
6位	茨城県	6位	大分県	6位	島根県	6位	高知県	6位	熊本県
7位	宮城県	7位	富山県	7位	大分県	7位	富山県	7位	静岡県
8位	山梨県	8位	熊本県	8位	鳥取県	8位	群馬県	8位	島根県
9位	静岡県	9位	秋田県	9位	宮崎県	9位	香川県	9位	富山県
10位	宮崎県	9位	宮崎県	10位	和歌山県	10位	鹿児島県	10位	香川県
11位	北海道	11位	新潟県	11位	山形県	11位	栃木県	11位	石川県
12位	秋田県	12位	栃木県	12位	高知県	12位	新潟県	12位	千葉県
12位	岐阜県	12位	山梨県	12位	鹿児島県	13位	山口県	13位	群馬県
12位	大分県	12位	鳥取県	14位	滋賀県	14位	島根県	14位	秋田県
15位	栃木県	15位	石川県	15位	山梨県	15位	大分県	15位	山口県
16位	福井県	15位	岡山県	16位	埼玉県	16位	茨城県	16位	長崎県
17位	鹿児島県	15位	鹿児島県	17位	愛媛県	17位	石川県	17位	茨城県
18位	群馬県	18位	山形県	18位	熊本県	18位	福井県	18位	広島県
18位	和歌山県	19位	群馬県	19位	栃木県	19位	千葉県	19位	高知県
20位	富山県	19位	岐阜県	19位	山口県	20位	北海道	20位	和歌山県
		19位	静岡県						

出所：ふるさと回帰支援センター「ふるさと回帰支援センターの取り組みと移住希望者の動向」より転載

III. 滋賀県産業と近隣県との繋がり

図III-1 国内経済状況



出所：内閣府「国民経済計算」より作成

1. 産業構造の変化

1.1 投入産出構造

表Ⅲ-2 県内産業における投入産出構造

単位(億円)	総産出額				増減率			構成比推移			
	1995年	2000年	2005年	2010年	1995 -2000	2000 -2005	2005 -2010	1995年	2000年	2005年	2010年
総産出 (A+B)	112,507	115,841	116,442	118,222	3.0%	0.5%	1.5%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
財貨	74,177	73,629	70,175	74,408	-0.7%	-4.7%	6.0%	65.9%	63.6%	60.3%	62.9%
サービス	38,330	42,212	46,266	43,814	10.1%	9.6%	-5.3%	34.1%	36.4%	39.7%	37.1%
中間投入 (A)	52,301	53,746	56,103	59,593	2.8%	4.4%	6.2%	46.5%	46.4%	48.2%	50.4%
財貨	32,707	32,060	32,571	36,111	-2.0%	1.6%	10.9%	29.1%	27.7%	28.0%	30.5%
サービス	19,594	21,686	23,533	23,482	10.7%	8.5%	-0.2%	17.4%	18.7%	20.2%	19.9%
粗付加価値 (B)	60,206	62,095	60,338	58,630	3.1%	-2.8%	-2.8%	53.5%	53.6%	51.8%	49.6%
家計外消費支出	2,471	2,793	2,030	2,084	13.0%	-27.3%	2.7%	2.2%	2.4%	1.7%	1.8%
雇用者所得	22,859	33,194	27,418	27,273	45.2%	-17.4%	-0.5%	20.3%	28.7%	23.5%	23.1%
営業余剰	25,078	11,022	16,736	15,726	-56.0%	51.8%	-6.0%	22.3%	9.5%	14.4%	13.3%
資本減耗引当	6,715	11,259	10,972	10,292	67.7%	-2.5%	-6.2%	6.0%	9.7%	9.4%	8.7%
間接税(除関税・ 輸入品商品税)	3,382	4,258	3,530	3,570	25.9%	-17.1%	1.1%	3.0%	3.7%	3.0%	3.0%
(控除)経常補助金	-300	-430	-347	-315	43.3%	-19.2%	-9.1%	-0.3%	-0.4%	-0.3%	-0.3%
総供給 (C+D)	166,847	165,670	172,189	176,383	-0.7%	3.9%	2.4%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
県内総産出(C)	112,507	115,841	116,442	118,222	3.0%	0.5%	1.5%	67.4%	69.9%	67.6%	67.0%
移輸入(D)	54,341	49,829	55,747	58,161	-8.3%	11.9%	4.3%	32.6%	30.1%	32.4%	33.0%
輸入	5,707	6,049	7,037	10,074	6.0%	16.3%	43.2%	3.4%	3.7%	4.1%	5.7%
移入	48,634	43,780	48,710	48,087	-10.0%	11.3%	-1.3%	29.1%	26.4%	28.3%	27.3%
総需要 (E+F)	166,847	165,670	172,189	176,383	-0.7%	3.9%	2.4%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
中間需要(E)	52,301	53,746	56,103	59,593	2.8%	4.4%	6.2%	31.3%	32.4%	32.6%	33.8%
最終需要(F= $\alpha + \beta$)	114,546	111,925	116,085	116,791	-2.3%	3.7%	0.6%	68.7%	67.6%	67.4%	66.2%
県内最終需要(α)	53,313	55,360	55,278	57,199	3.8%	-0.1%	3.5%	32.0%	33.4%	32.1%	32.4%
家計外消費支出	2,471	2,793	2,030	2,084	13.0%	-27.3%	2.7%	1.5%	1.7%	1.2%	1.2%
民間消費支出	24,847	26,444	28,914	29,133	6.4%	9.3%	0.8%	14.9%	16.0%	16.8%	16.5%
一般政府消費支出	7,050	8,139	8,684	8,428	15.4%	6.7%	-3.0%	4.2%	4.9%	5.0%	4.8%
投資	18,944	17,984	15,650	17,555	-5.1%	-13.0%	12.2%	11.4%	10.9%	9.1%	10.0%
移輸出(β)	61,234	56,565	60,807	59,592	-7.6%	7.5%	-2.0%	36.7%	34.1%	35.3%	33.8%
輸出	9,083	11,790	10,604	12,469	29.8%	-10.1%	17.6%	5.4%	7.1%	6.2%	7.1%
移出	52,150	44,774	50,203	47,123	-14.1%	12.1%	-6.1%	31.3%	27.0%	29.2%	26.7%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成

表Ⅲ－3 県内産業（3分類）別の投入産出構造

1995年		中間需要				最終需要										県内総産出額		
		第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要						輸出	移出	計	輸入		移入	
						家計外消費支出	民間消費支出	一般政府消費支出	県内総固定資本形成(公的)	県内総固定資本形成(民間)	在庫純増							計
単位:億円																		
中間投入	第1次産業	178	674	126	978	13	366	0	0	7	24	409	3	650	1,062	-235	-595	1,210
	第2次産業	186	25,832	4,186	30,204	361	5,463	77	4,699	13,074	286	23,961	8,866	48,161	80,988	-4,619	-33,799	72,775
	第3次産業	216	12,271	8,632	21,120	2,097	19,018	6,973	107	708	39	26,943	214	3,339	32,496	-854	-14,240	38,522
	計	580	38,777	12,944	52,301													
粗付加価値	家計外消費支出	3	1,685	784	2,471													
	雇用者所得	78	10,463	12,317	22,859													
	営業余剰	327	17,302	7,449	25,078													
	資本減耗引当	219	2,738	3,758	6,715													
	間接税	20	1,889	1,473	3,382													
	経常補助金	-17	-80	-203	-300													
	計	630	33,998	25,578	60,206													
県内総産出額		1,210	72,775	38,522	112,507													

2000年		中間需要				最終需要										県内総産出額		
		第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要						輸出	移出	計	輸入		移入	
						家計外消費支出	民間消費支出	一般政府消費支出	県内総固定資本形成(公的)	県内総固定資本形成(民間)	在庫純増							計
単位:億円																		
中間投入	第1次産業	109	429	110	648	13	347	0	0	8	40	408	1	703	1,112	-159	-646	955
	第2次産業	137	25,801	3,890	29,828	486	5,523	45	4,557	12,863	-230	23,243	11,454	42,011	76,708	-5,111	-29,039	72,386
	第3次産業	150	14,019	9,101	23,271	2,294	20,574	8,094	82	660	6	31,709	335	2,061	34,105	-779	-14,096	42,500
	計	396	40,249	13,102	53,748													
粗付加価値	家計外消費支出	2	1,850	942	2,793													
	雇用者所得	63	17,652	15,479	33,194													
	営業余剰	324	4,846	5,853	11,022													
	資本減耗引当	131	5,187	5,941	11,259													
	間接税	51	2,680	1,527	4,258													
	経常補助金	-11	-77	-341	-430													
	計	559	32,137	29,399	62,095													
県内総産出額		955	72,386	42,500	115,841													

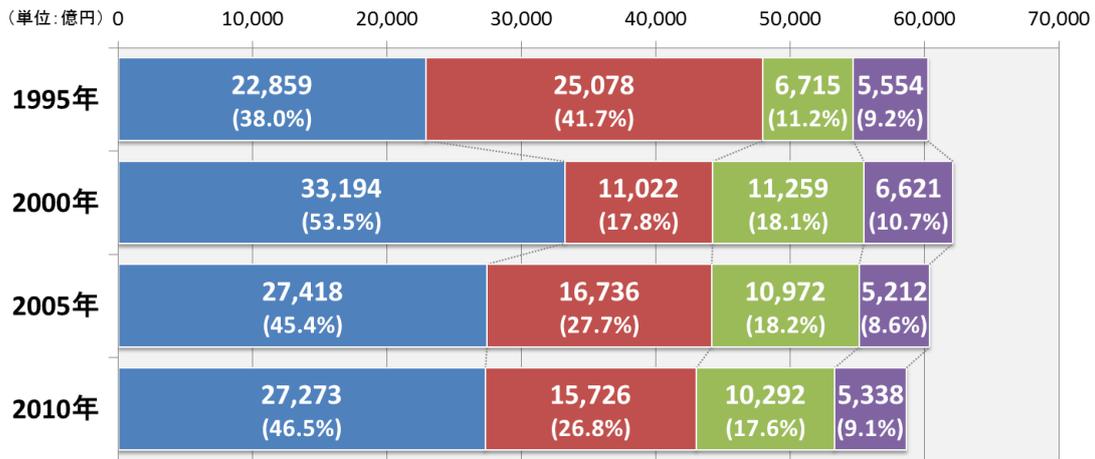
2005年		中間需要				最終需要										県内総産出額		
		第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要						輸出	移出	計	輸入		移入	
						家計外消費支出	民間消費支出	一般政府消費支出	県内総固定資本形成(公的)	県内総固定資本形成(民間)	在庫純増							計
単位:億円																		
中間投入	第1次産業	127	482	123	732	10	336	0	0	8	65	420	1	509	930	-164	-568	930
	第2次産業	138	25,830	4,288	30,256	370	5,574	51	2,625	9,388	291	18,299	10,038	44,898	73,235	-5,947	-28,530	69,013
	第3次産業	135	14,051	10,929	25,115	1,649	23,004	8,634	203	3,037	32	36,559	565	4,795	41,920	-925	-19,612	46,499
	計	400	40,363	15,341	56,103													
粗付加価値	家計外消費支出	2	1,190	838	2,030													
	雇用者所得	92	12,039	15,287	27,418													
	営業余剰	274	9,912	6,550	16,736													
	資本減耗引当	127	3,684	7,161	10,972													
	間接税	45	1,873	1,612	3,530													
	経常補助金	-9	-49	-289	-347													
	計	530	28,050	31,158	60,338													
県内総産出額		930	69,013	46,499	118,442													

2010年		中間需要				最終需要										県内総産出額		
		第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要						輸出	移出	計	輸入		移入	
						家計外消費支出	民間消費支出	一般政府消費支出	県内総固定資本形成(公的)	県内総固定資本形成(民間)	在庫純増							計
単位:億円																		
中間投入	第1次産業	105	617	117	839	11	369	0	0	7	-64	322	0	356	679	-188	-597	732
	第2次産業	161	28,857	4,364	33,382	363	6,183	61	1,708	6,806	5,600	20,721	11,754	42,670	75,145	-6,692	-28,488	73,347
	第3次産業	87	14,648	10,637	25,372	1,710	22,581	8,367	129	2,832	537	36,156	714	4,097	40,667	-3,194	-19,002	44,143
	計	353	44,122	15,118	59,593													
粗付加価値	家計外消費支出	1	1,220	862	2,084													
	雇用者所得	71	11,265	15,937	27,273													
	営業余剰	186	10,197	5,343	15,726													
	資本減耗引当	92	4,597	5,603	10,292													
	間接税	36	1,981	1,553	3,570													
	経常補助金	-7	-36	-272	-315													
	計	379	29,225	29,025	58,630													
県内総産出額		732	73,347	44,143	118,222													

*間接税＝除開税・輸入品商品税

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」
（競争輸入型）より作成

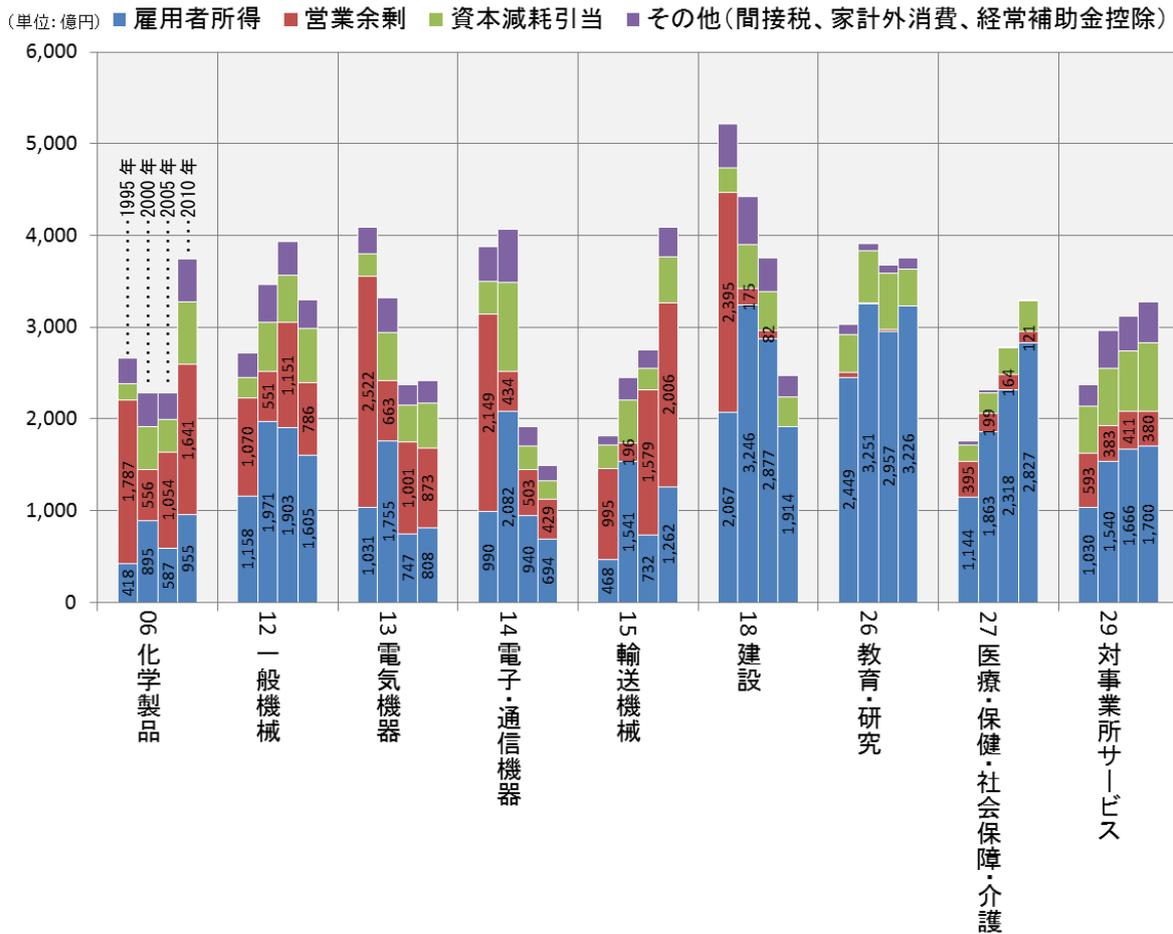
図Ⅲ－４ 粗付加価値構造変化（生産・所得面からの GRP）



■ 雇用者所得 ■ 営業余剰 ■ 資本減耗引当 ■ その他(家計外消費、間接税、補助金)

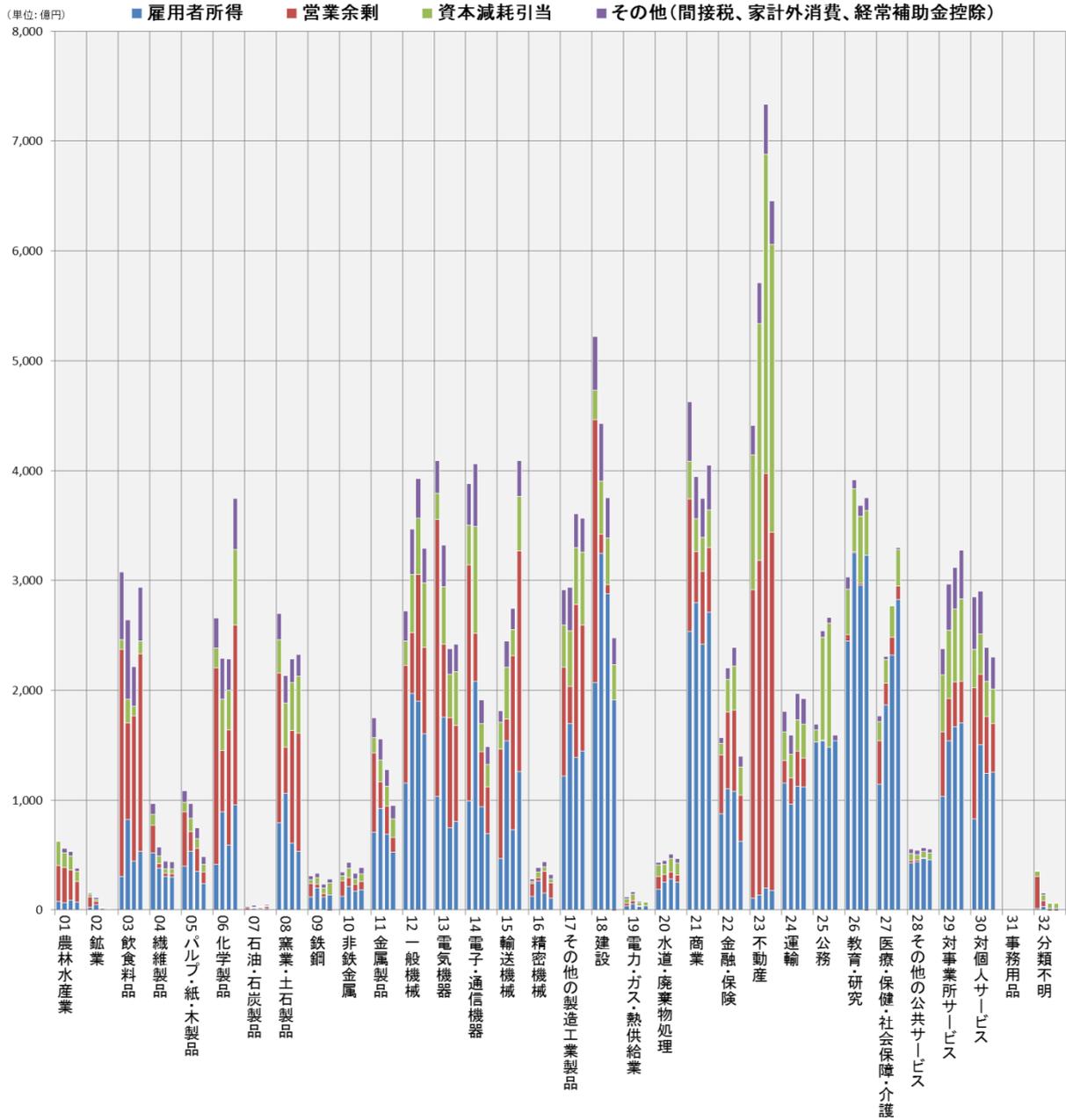
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005 年）（延長表 2010 年版）」より作成

図Ⅲ－５ 産業別の粗付加価値構造変化（生産・所得面からの GRP）①



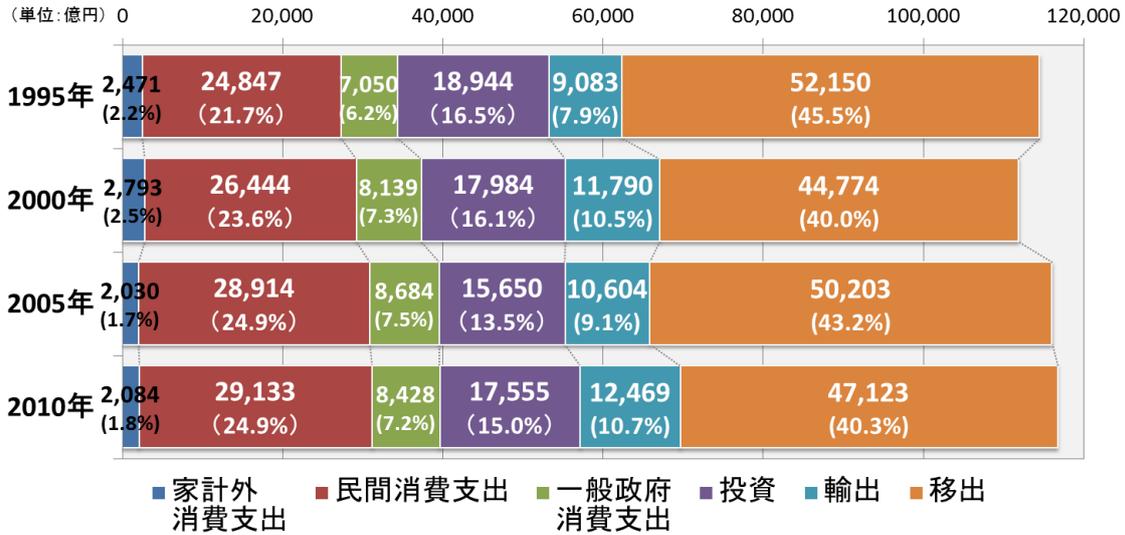
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005 年）（延長表 2010 年版）」より作成

図Ⅲ－５ 産業別の粗付加価値構造変化（生産・所得面からのGRP）②



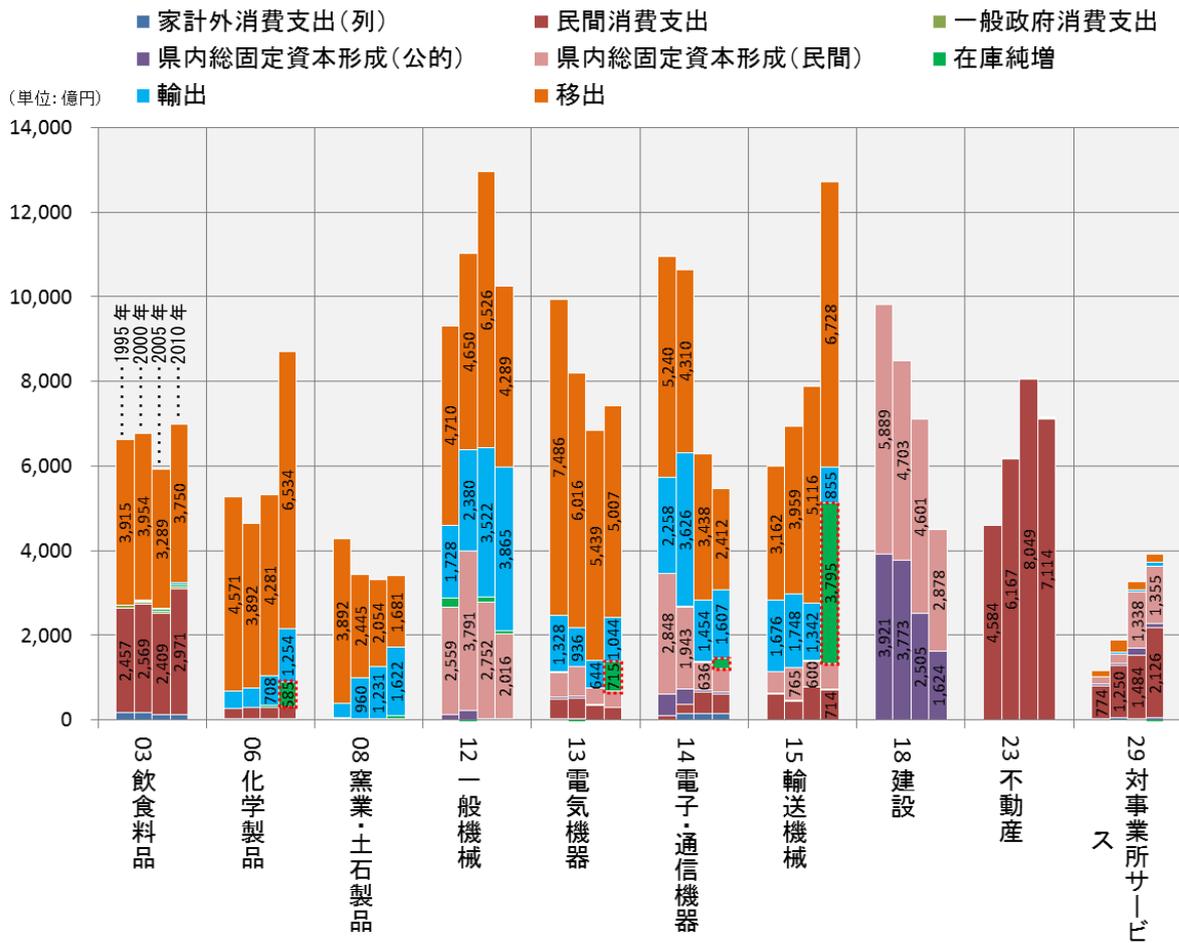
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接統表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ－6 最終需要構造変化（消費面からのGRP）



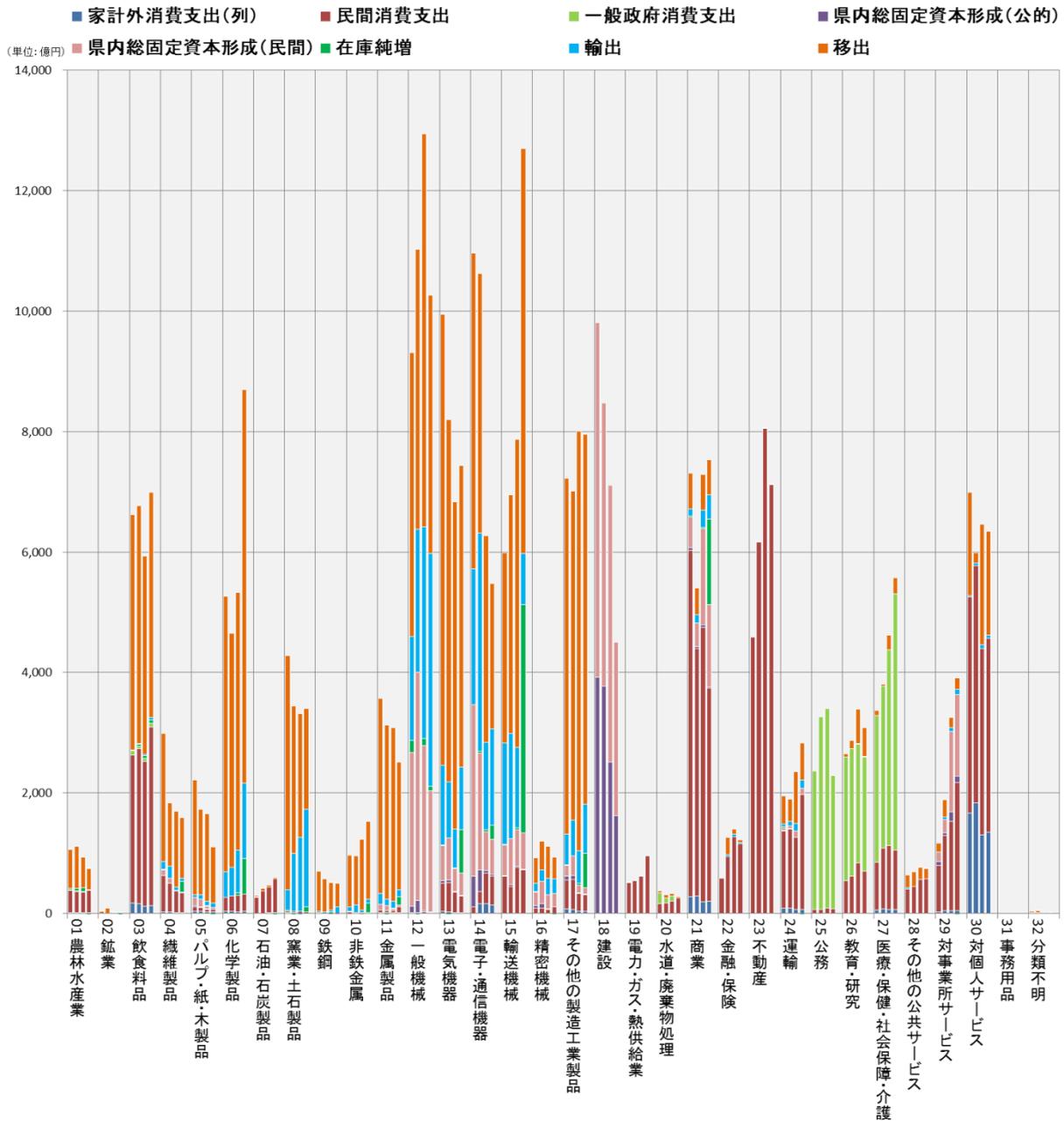
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ－7 産業別の最終需要構造変化（消費面からのGRP）①



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ－7 産業別の最終需要構造変化（消費面からのGRP）②



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005 年）（延長表 2010 年版）」より作成

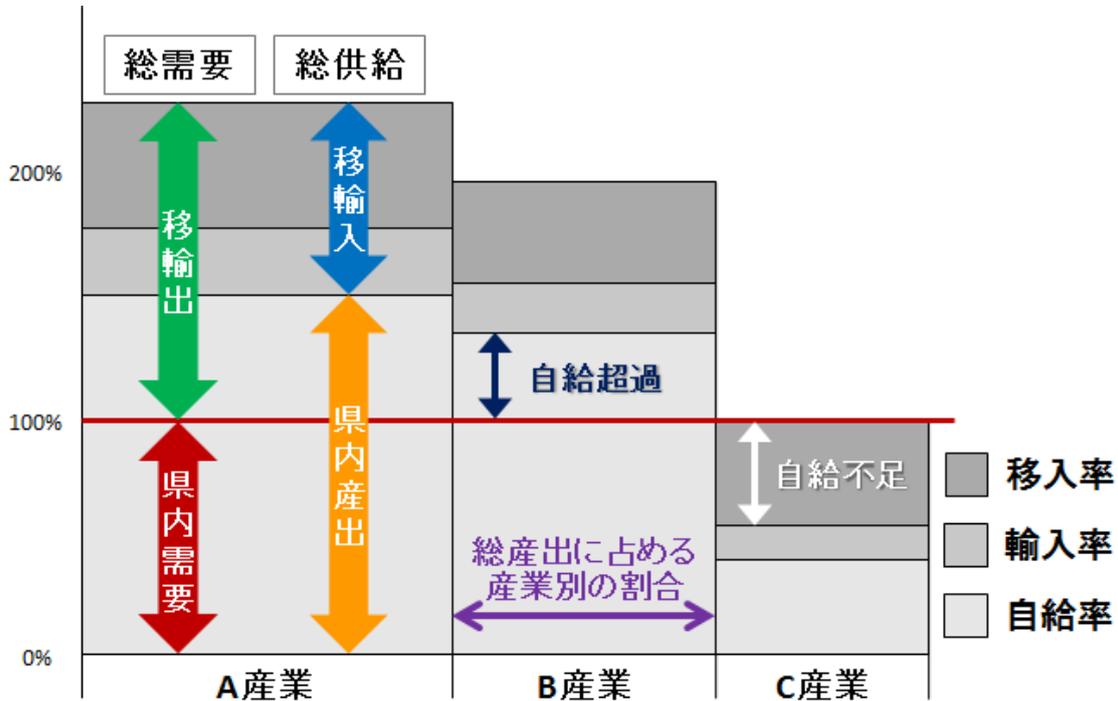
1.2 県内の主要産業

表Ⅲ－8 産業別産出額の上位 10 産業

1995年			2000年			2005年			2010年		
総産出額：11兆2,507億円			総産出額：11兆5,841億円			総産出額：11兆6,442億円			総産出額：11兆8,222億円		
産業部門名	産出額 (億円)	シェア									
1 建設	10,606	9.4%	建設	9,376	8.1%	一般機械	10,715	9.2%	輸送機械	12,836	10.9%
2 電気機器	9,011	8.0%	電子・通信機器	8,976	7.7%	不動産	8,487	7.3%	一般機械	9,055	7.7%
3 電子・通信機器	7,661	6.8%	一般機械	8,885	7.7%	その他の製造工業製品	8,173	7.0%	化学製品	8,742	7.4%
4 その他の製造工業製品	7,240	6.4%	その他の製造工業製品	7,582	6.5%	建設	8,123	7.0%	その他の製造工業製品	8,221	7.0%
5 一般機械	6,766	6.0%	電気機器	7,253	6.3%	輸送機械	7,940	6.8%	不動産	7,484	6.3%
6 商業	6,324	5.6%	輸送機械	6,821	5.9%	電気機器	6,330	5.4%	電気機器	6,807	5.8%
7 化学製品	5,129	4.6%	不動産	6,571	5.7%	商業	5,591	4.8%	商業	6,192	5.2%
8 輸送機械	5,081	4.5%	商業	5,409	4.7%	教育・研究	5,189	4.5%	教育・研究	5,578	4.7%
9 不動産	5,004	4.4%	教育・研究	5,181	4.5%	化学製品	5,169	4.4%	医療・保健・社会保障	5,461	4.6%
10 窯業・土石製品	4,826	4.3%	対個人サービス	4,723	4.1%	電子・通信機器	5,001	4.3%	建設	5,330	4.5%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005 年）（延長表 2010 年版）」より作成

図Ⅲ－9 スカイライン図の見方

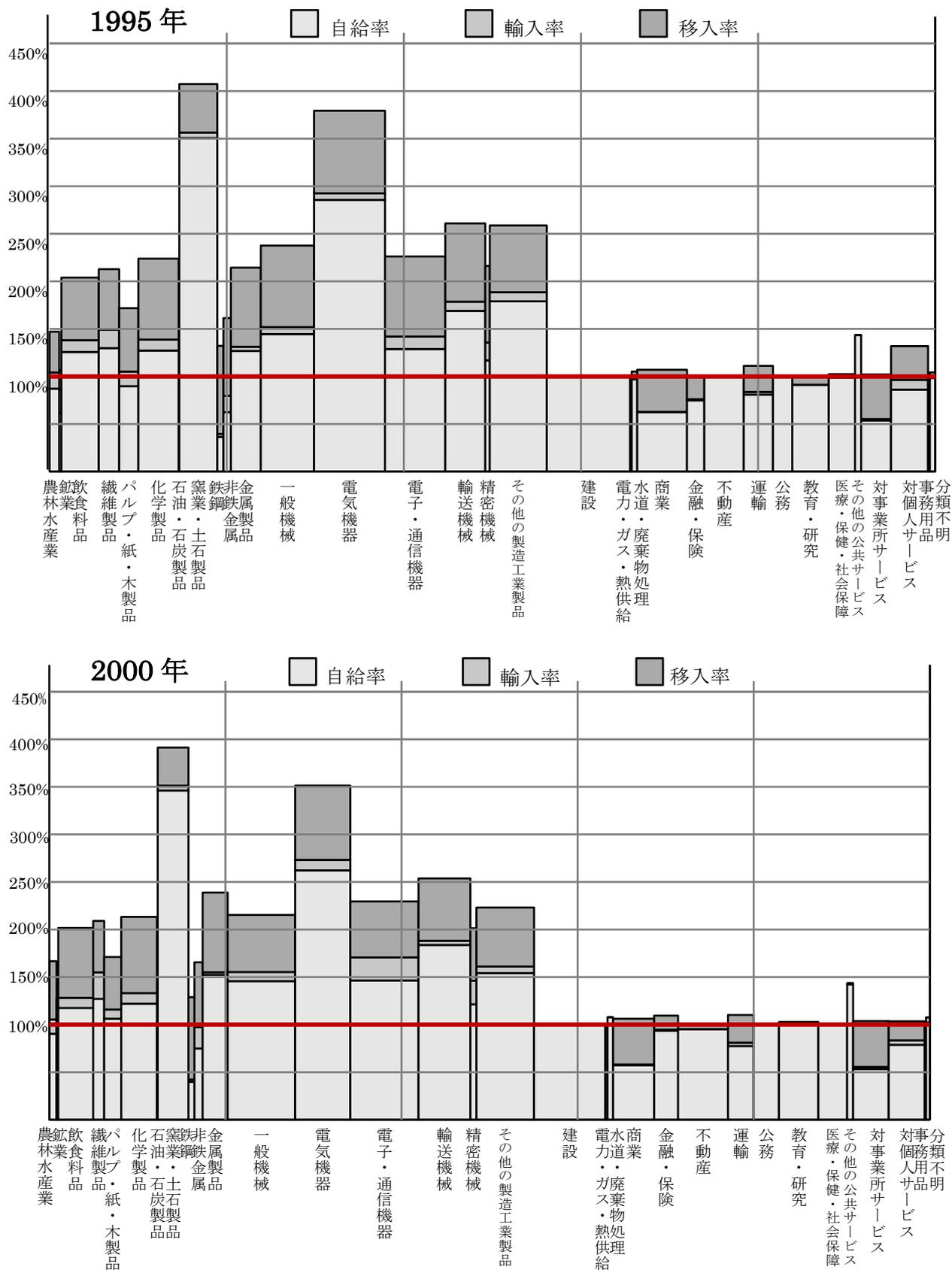


$$\text{県内需要} + \text{移輸出} = \text{県内産出} + \text{移輸入}$$

- ・縦軸高さ
総需要、あるいは総供給を表す。
- ・横軸幅
県内総産出額に占める各産業の構成比を表す。
- ・自給超過
移輸入を除いた県内需要 100%を超える部分は自給超過分。
- ・自給不足
県内需要 100%の一部を移輸入で賄っている部分は自給不足部分。

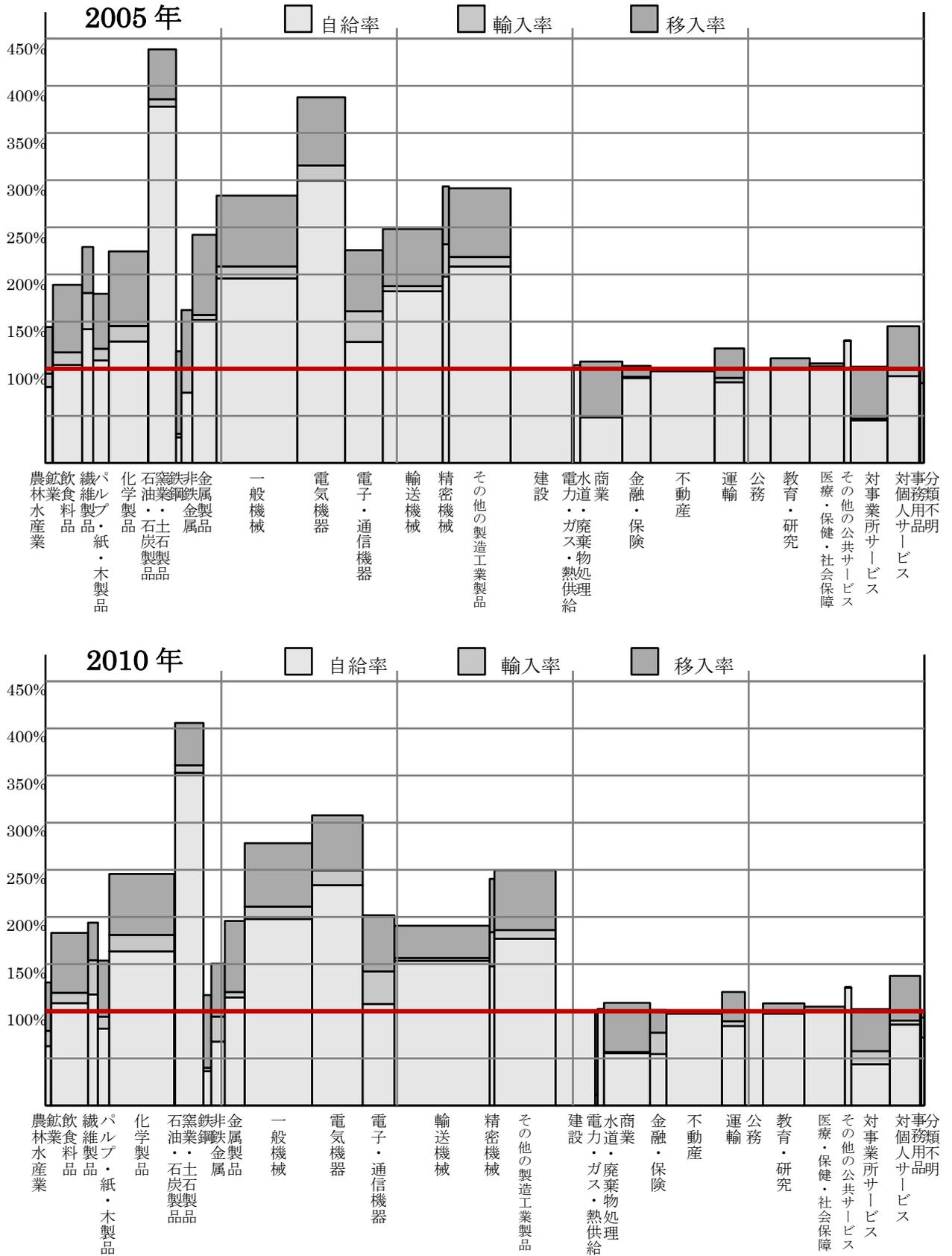
図Ⅲ-10 滋賀県スカイライン図（1995-2000-2005-2010年）①

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成



図Ⅲ-10 滋賀県スカイライン図（1995-2000-2005-2010年）②

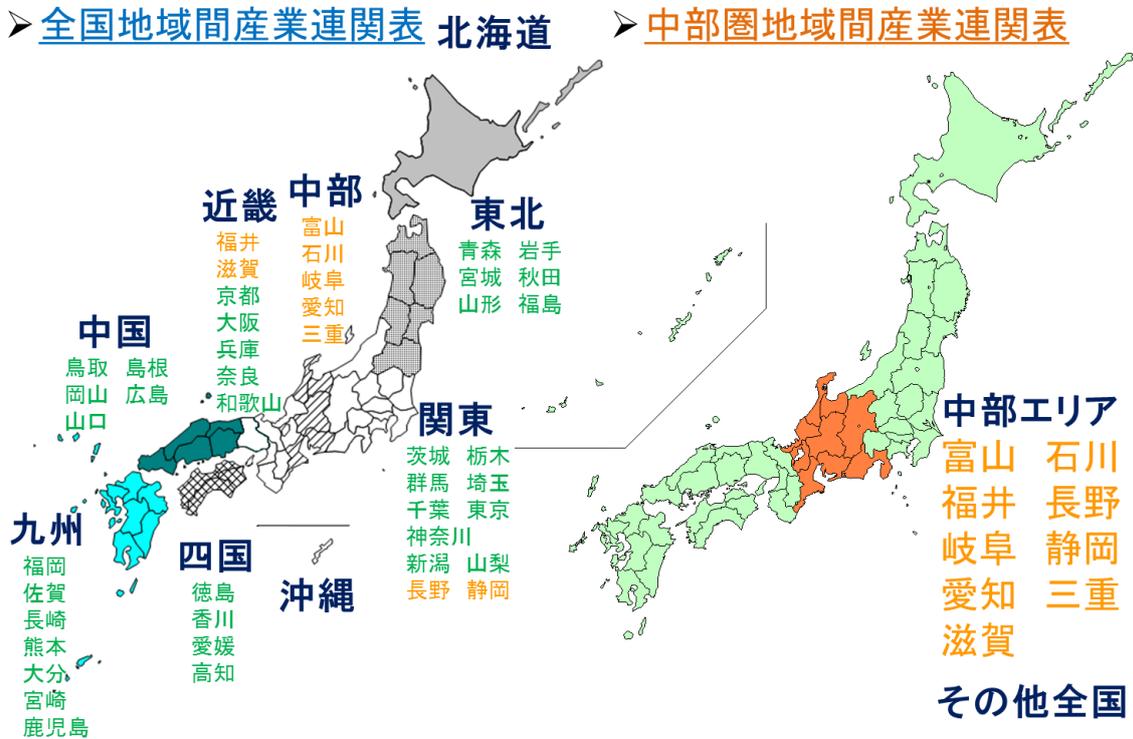
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成



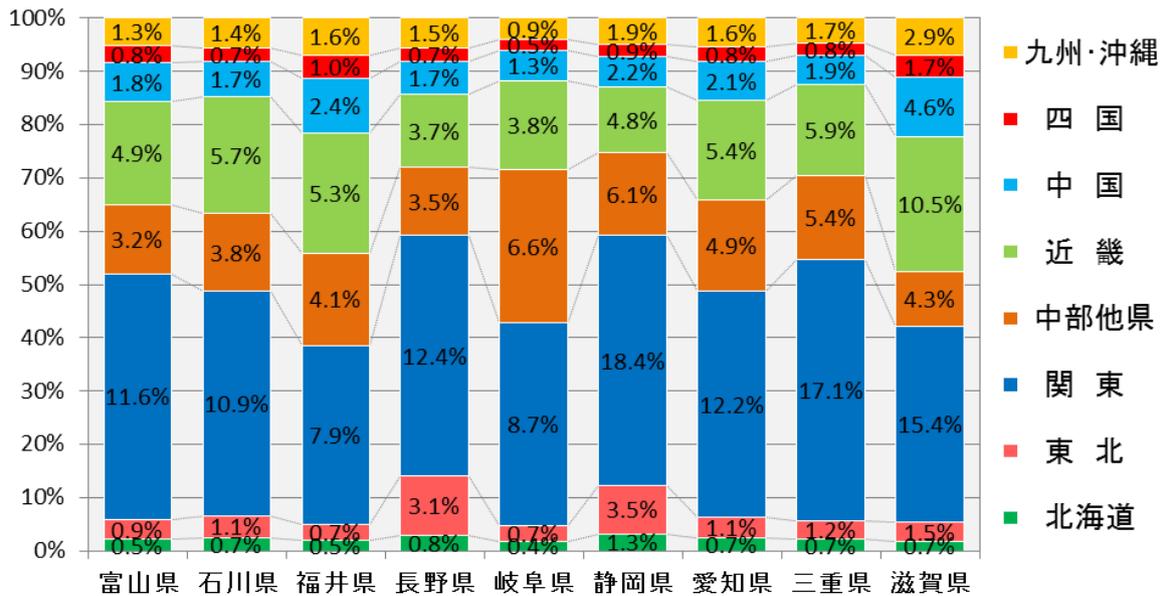
2. 交易構造の変化

2.1 全国との交易関係

図Ⅲ-11 全国地域間産業連関表と中部圏地域間産業連関表のエリア区分

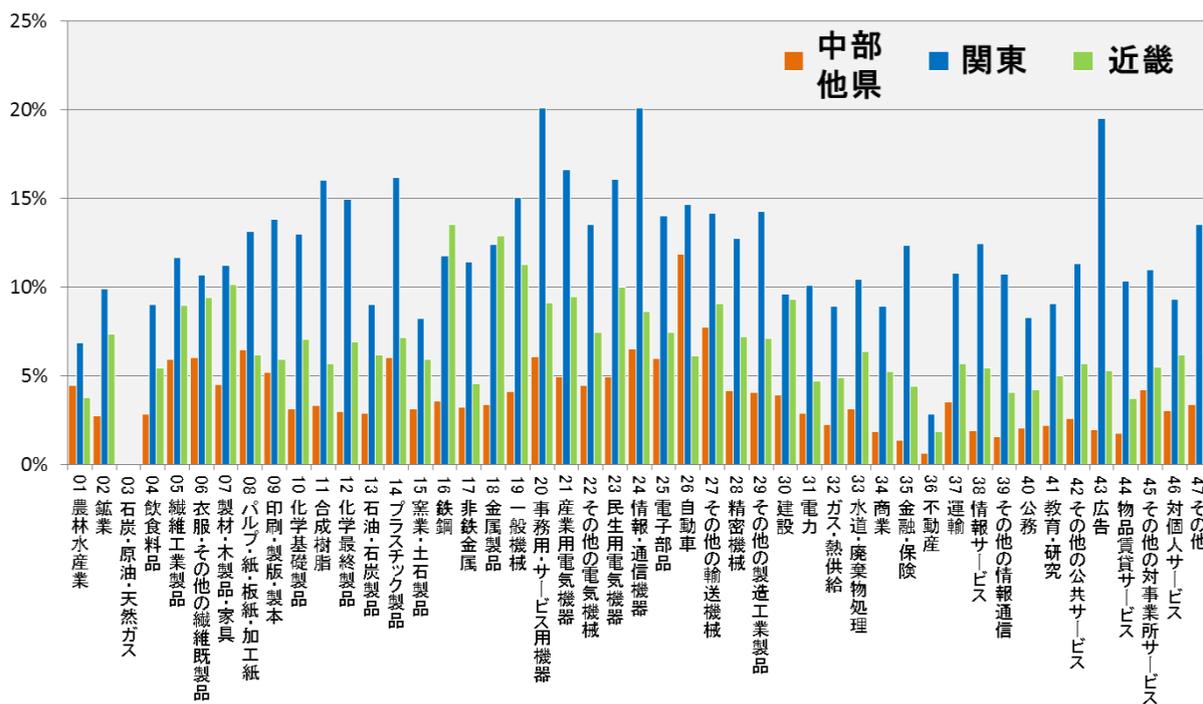


図Ⅲ-12 中部エリア各県別の全国各エリアからの移入シェア



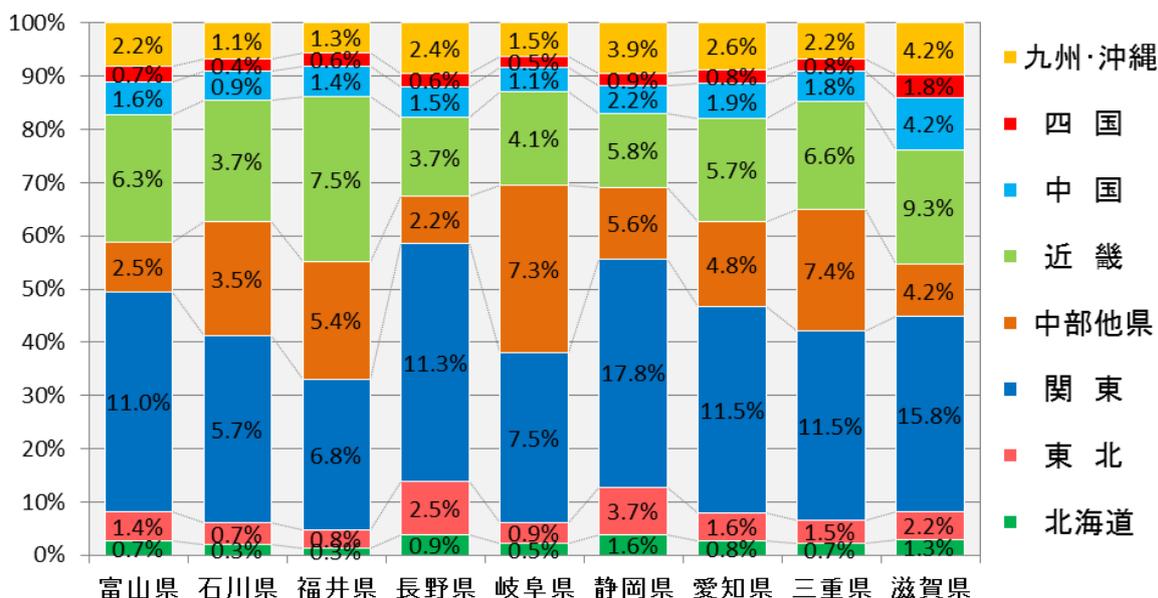
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

図Ⅲ-13 県内産業の需要増加に伴う3エリア別への生産誘発効果比較



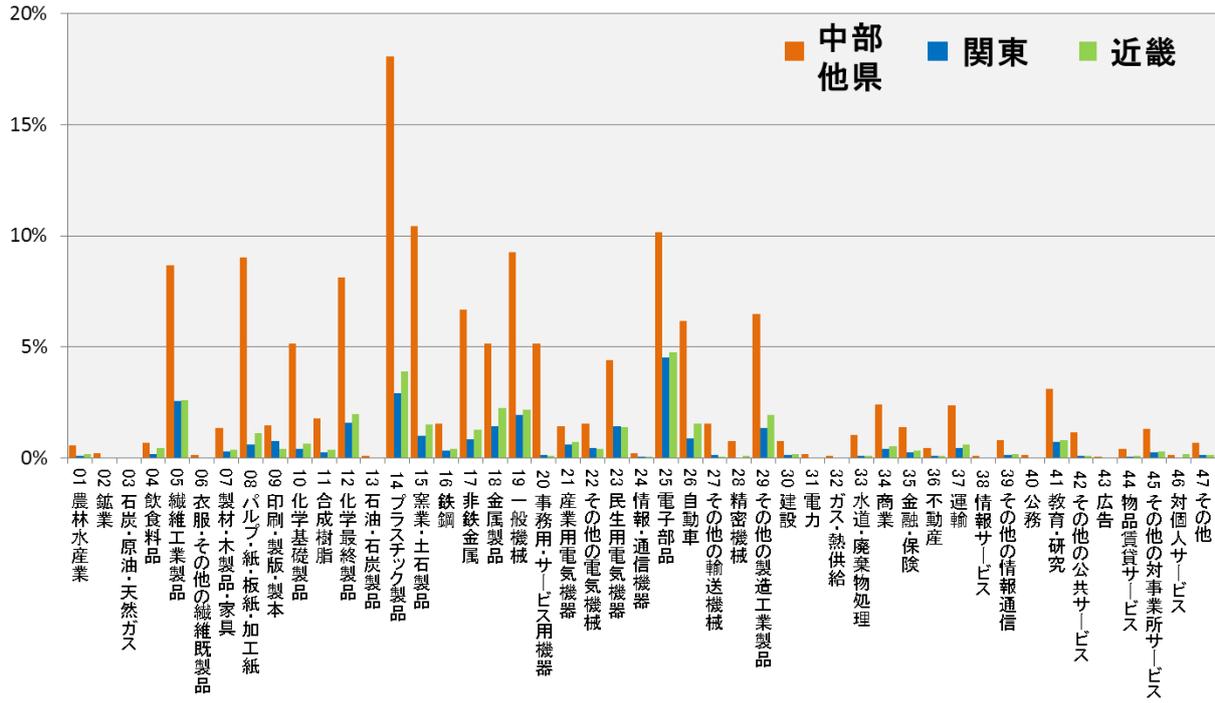
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

図Ⅲ-14 中部エリア各県別の全国各エリアへの移出シェア



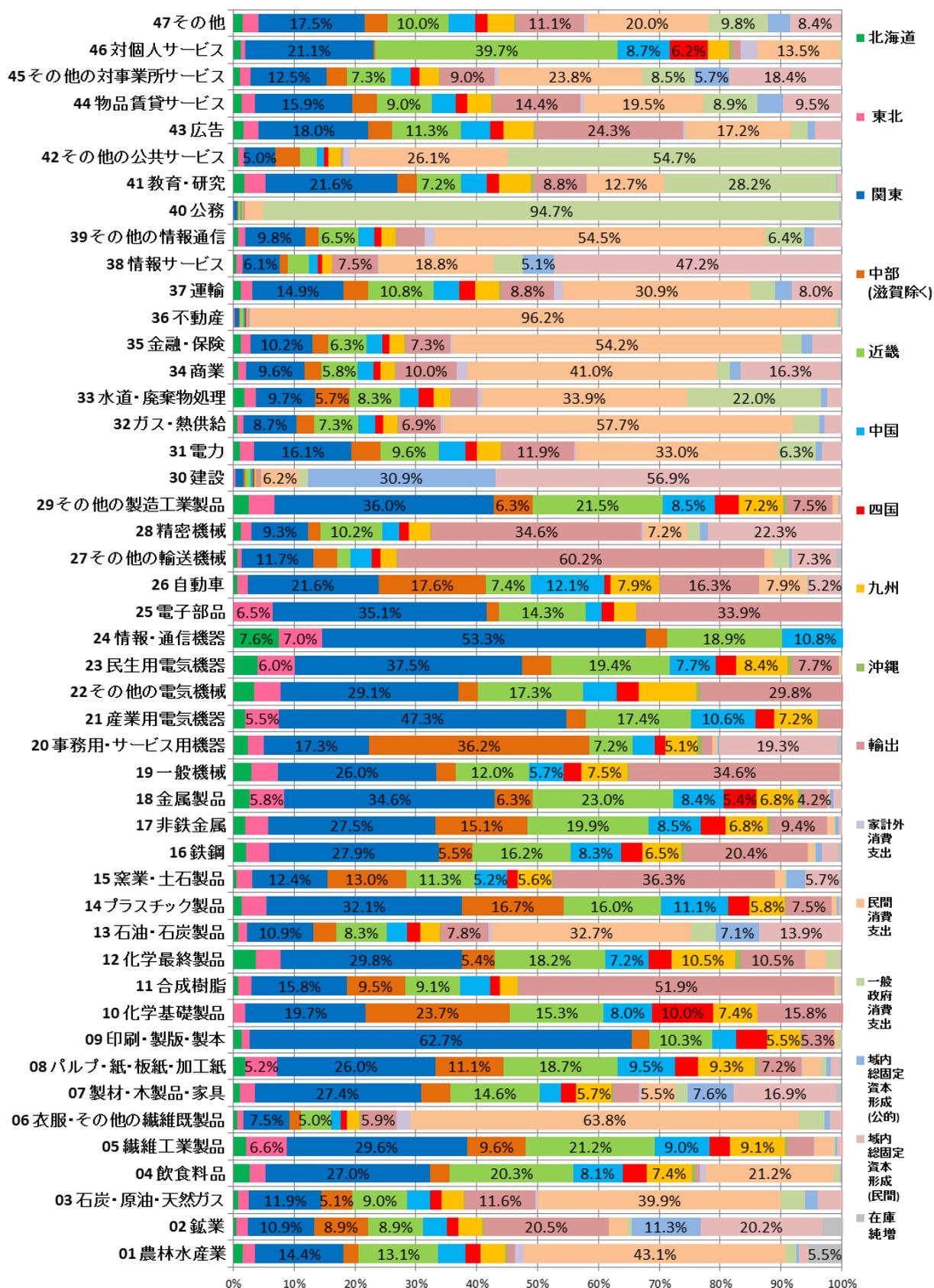
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

図Ⅲ-15 3エリア別需要増加に伴う県内産業への生産誘発効果比較



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

図Ⅲ-16 県内産業部門別の生産誘発依存度



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

2.2 中部エリアとの交易構造

表Ⅲ-17 総産出額の比較

総産出額 (兆円)	2005年 (A)	2010年 (B)	2005年 全国シェア	2010年 全国シェア	変化率 (B/A-1)
富山県	8.9	7.9	0.9%	0.9%	-11.5%
石川県	8.3	7.9	0.9%	0.9%	-5.6%
福井県	6.2	5.8	0.6%	0.6%	-7.4%
長野県	17.1	14.2	1.8%	1.6%	-17.3%
岐阜県	14.0	12.7	1.4%	1.4%	-9.6%
静岡県	34.2	32.1	3.5%	3.6%	-6.1%
愛知県	79.1	70.4	8.1%	7.9%	-11.0%
三重県	17.9	16.7	1.8%	1.9%	-6.7%
滋賀県	11.6	11.8	1.2%	1.3%	1.5%
全国	972.0	894.3	100.0%	100.0%	-8.0%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

表Ⅲ-18 粗付加価値の比較

粗付加価値 (兆円)	2005年(A)	2010年(B)	2005年 全国シェア	2010年 全国シェア	変化率 (B/A-1)
富山県	4.8	4.1	1.0%	0.9%	-15.8%
石川県	4.5	4.2	0.9%	0.9%	-7.1%
福井県	3.4	3.0	0.7%	0.6%	-9.9%
長野県	8.7	7.6	1.7%	1.6%	-13.3%
岐阜県	7.4	6.8	1.5%	1.5%	-8.4%
静岡県	16.0	16.0	3.2%	3.4%	-0.2%
愛知県	36.2	31.8	7.1%	6.8%	-11.9%
三重県	7.9	6.6	1.6%	1.4%	-16.5%
滋賀県	6.0	5.9	1.2%	1.3%	-2.8%
全国	505.9	466.0	100.0%	100.0%	-7.9%

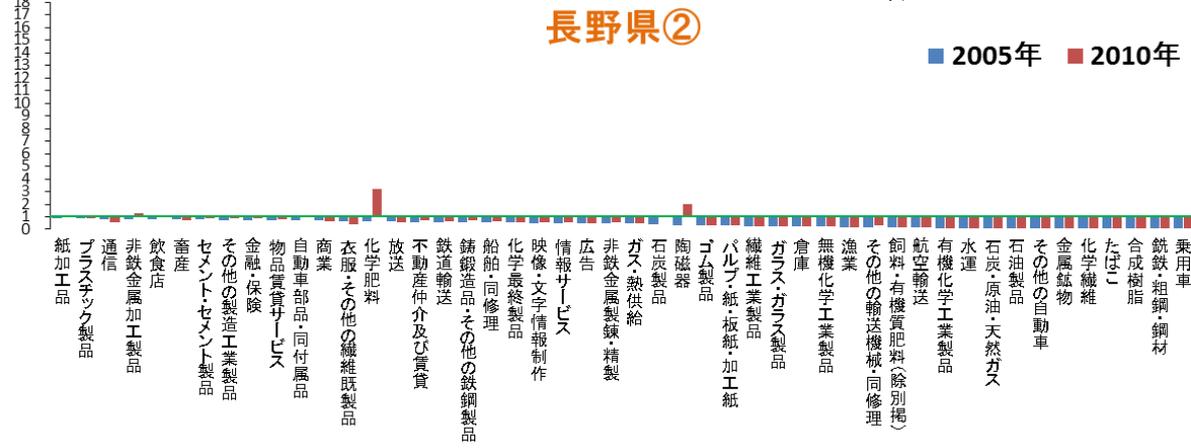
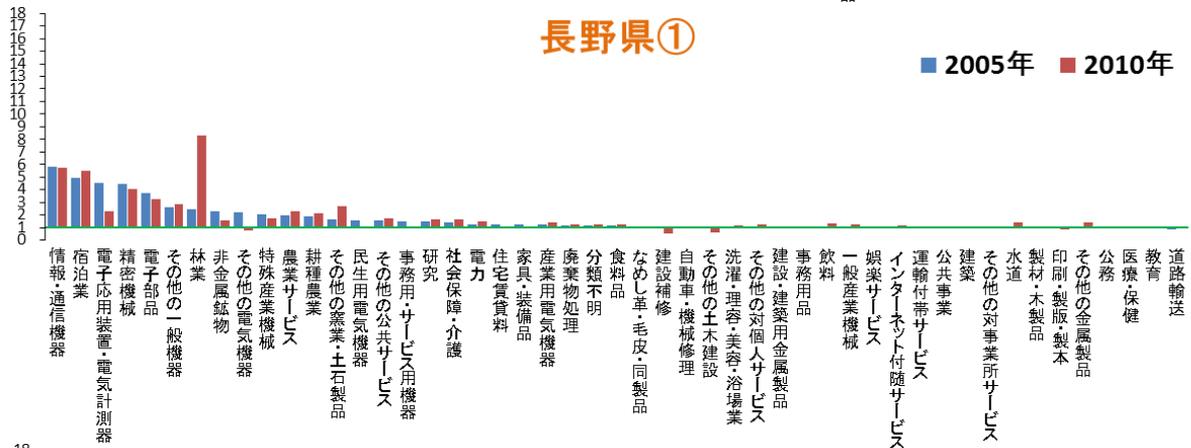
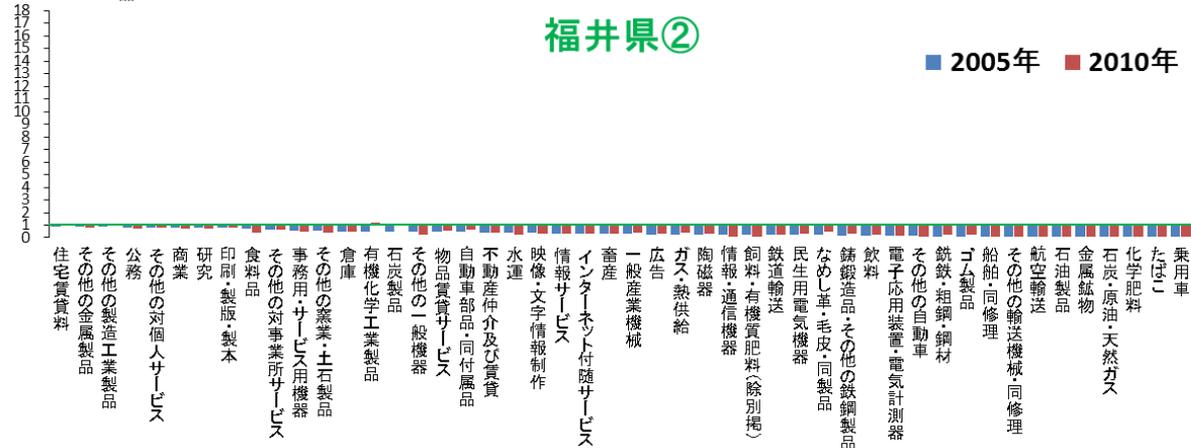
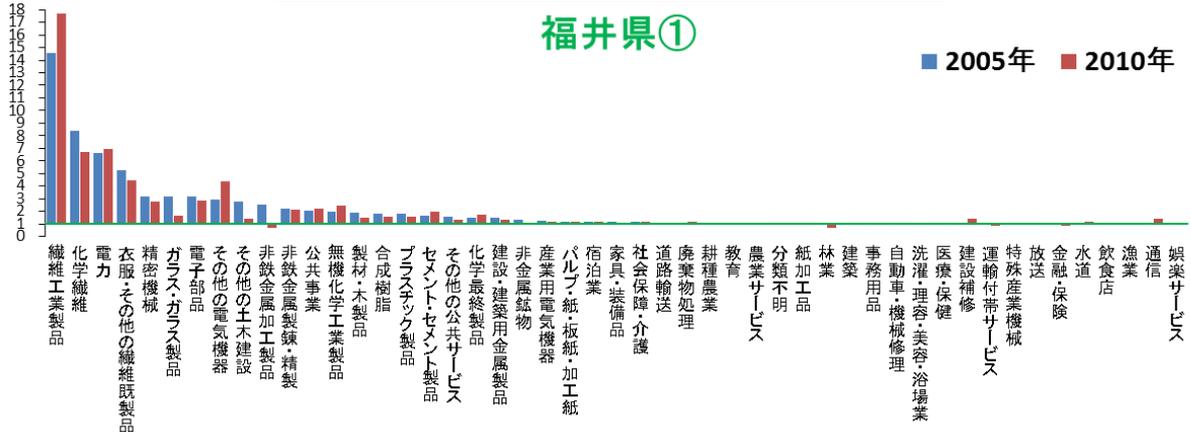
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

表Ⅲ-19 中部エリア各県総産出額に占める産業別構成割合（2010年）

	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	全国
農林水産業	1.3%	1.2%	1.1%	3.2%	1.3%	1.1%	0.5%	1.1%	0.6%	1.4%
鉱業	0.1%	0.1%	0.1%	0.1%	0.2%	0.0%	0.0%	1.1%	0.0%	0.1%
製造業	40.5%	29.2%	30.2%	34.5%	38.4%	49.6%	47.3%	57.4%	56.0%	32.7%
建設	7.6%	5.9%	8.5%	5.0%	6.9%	5.3%	4.1%	5.3%	4.9%	5.8%
電力・ガス・水道	3.8%	4.4%	13.8%	4.1%	3.4%	3.1%	4.0%	3.1%	1.1%	3.2%
商業	8.2%	9.9%	7.1%	5.8%	7.8%	6.1%	8.0%	4.8%	5.4%	10.0%
金融・保険	3.2%	3.7%	3.1%	3.1%	3.6%	3.2%	2.1%	2.1%	1.9%	3.8%
不動産	7.6%	8.0%	6.9%	8.0%	8.0%	5.8%	4.9%	5.5%	6.5%	7.5%
運輸	3.0%	3.4%	3.1%	2.9%	3.7%	3.9%	6.1%	3.1%	2.7%	4.6%
情報通信	2.4%	7.1%	3.8%	2.8%	2.6%	2.6%	4.0%	2.1%	2.4%	5.2%
公務	3.0%	3.5%	2.1%	2.9%	3.3%	2.1%	1.6%	1.8%	2.1%	3.0%
サービス	18.7%	23.4%	19.7%	26.9%	20.5%	16.5%	17.1%	12.3%	16.0%	22.2%
分類不明	0.6%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.6%	0.3%	0.5%	0.4%	0.4%

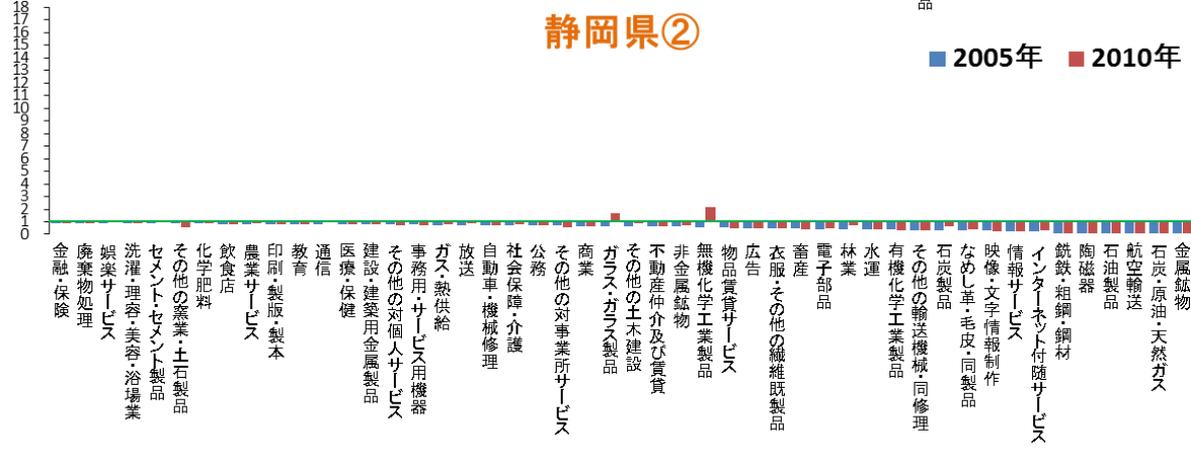
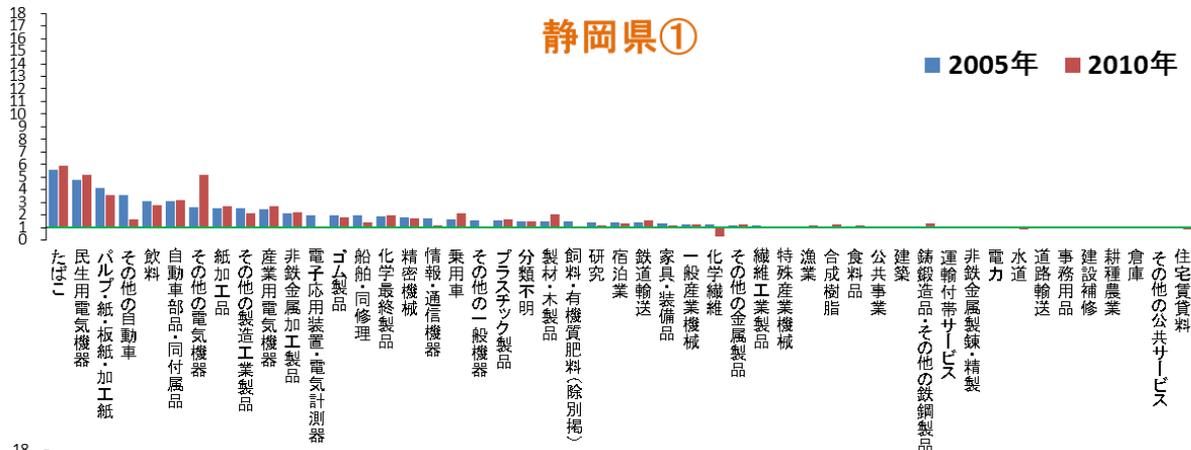
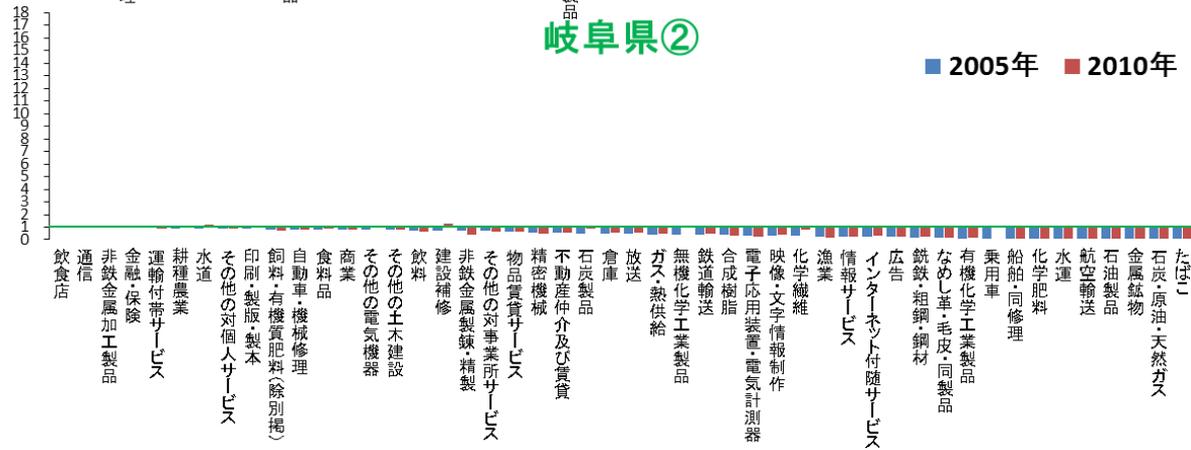
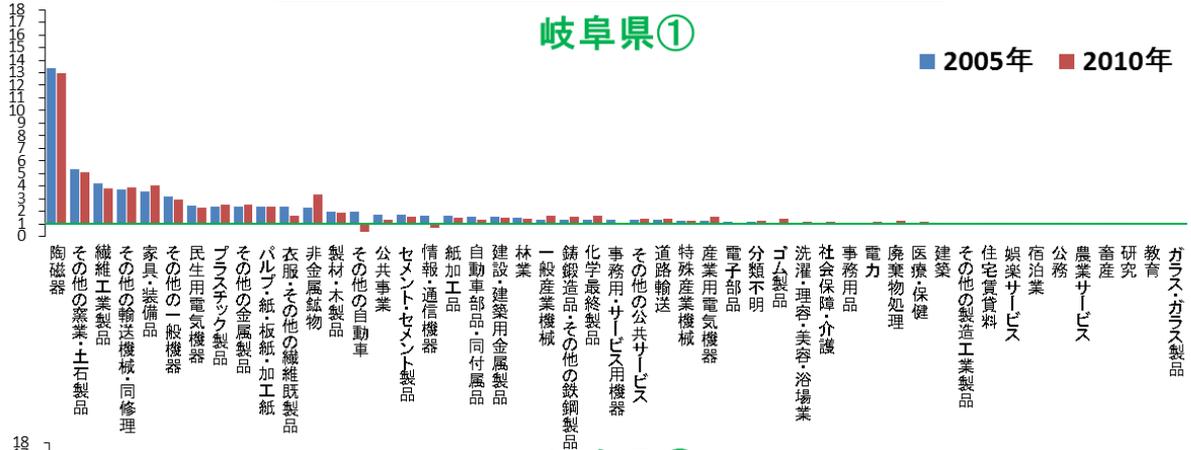
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-20 中部エリア各県の特化係数（97産業部門）②



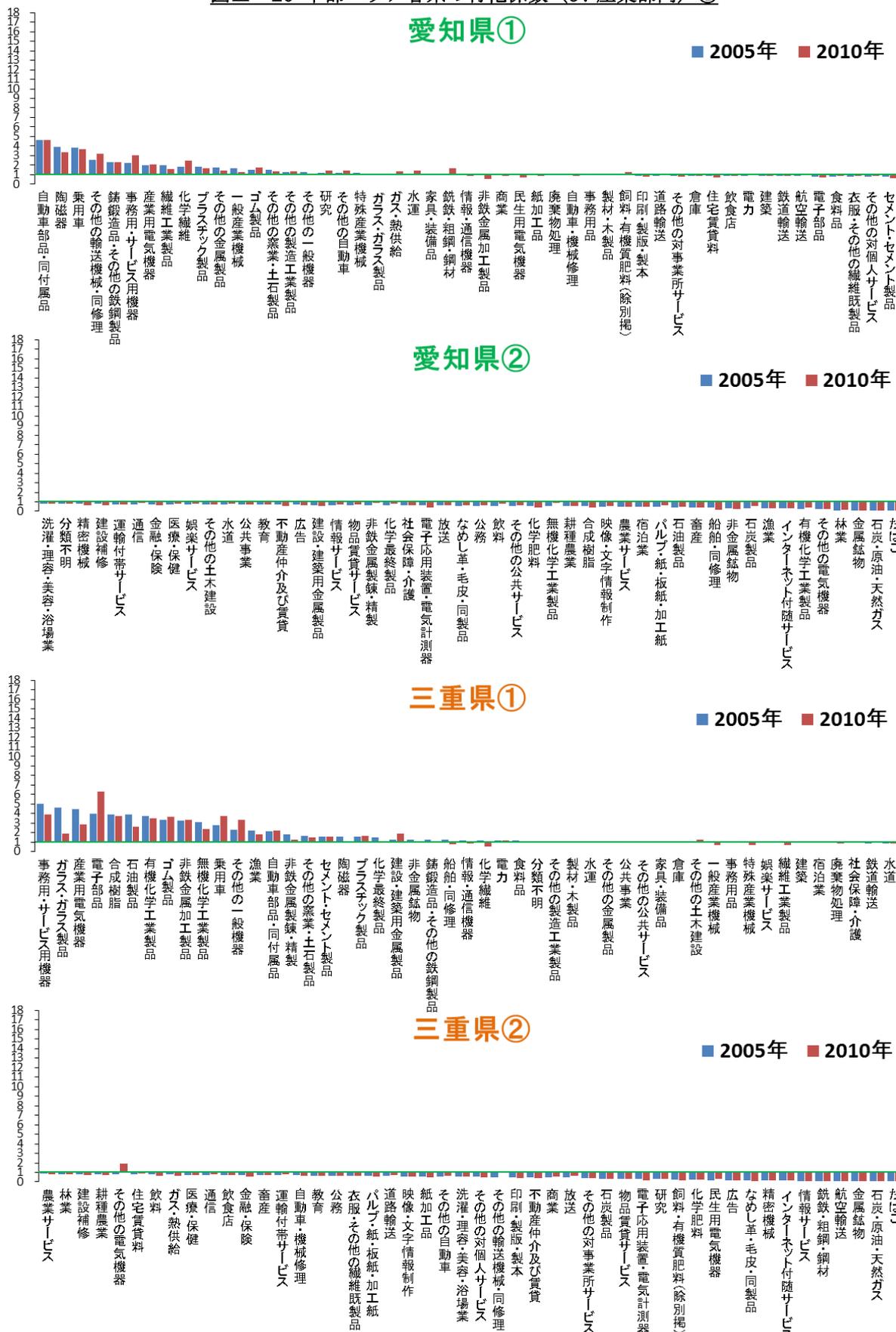
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-20 中部エリア各県の特化係数（97産業部門）③



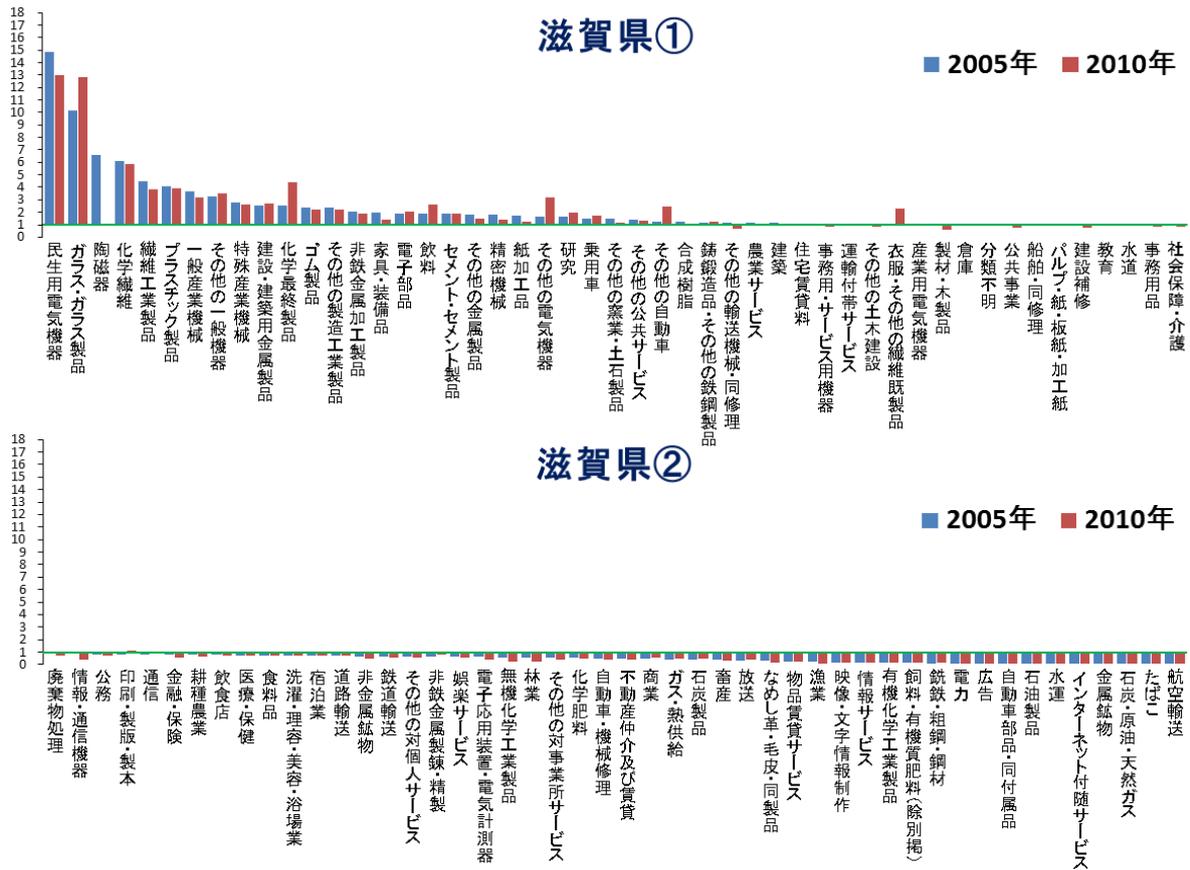
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ-20 中部エリア各県の特化係数（97産業部門）④



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-20 中部エリア各県の特化係数（97産業部門）⑤



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

表Ⅲ-21 中部エリア各県の特化係数上位2産業

	2005年		2010年	
	1位	2位	1位	2位
富山県	非鉄金属加工 8.7	建設・建築用金属製品 7.6	化学繊維 10.7	建設・建築用金属製品 8.1
石川県	繊維工業製品 6.1	化学繊維 5.9	繊維工業製品 10.5	化学繊維 6.7
福井県	繊維工業製品 14.6	化学繊維 8.5	繊維工業製品 17.7	化学繊維 6.7
長野県	情報・通信機器 5.9	宿泊業 5.0	林業 8.3	情報・通信機器 5.8
岐阜県	陶磁器 13.4	その他の窯業・土石製品 5.4	陶磁器 13.0	その他の窯業・土石製品 5.1
静岡県	たばこ 5.7	民生用電気機器 4.8	たばこ 6.0	民生用電気機器 5.2
愛知県	自動車部品・同付属品 4.7	陶磁器 3.9	自動車部品・同付属品 4.6	乗用車 3.7
三重県	事務用・サービス用機器 5.0	ガラス・ガラス製品 4.6	電子部品 6.4	事務用・サービス用機器 4.0
滋賀県	民生用電気機器 14.9	ガラス・ガラス製品 10.2	民生用電気機器 13.0	ガラス・ガラス製品 12.9

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

表Ⅲ-22 中部エリア各県別の購入先 (2010年)

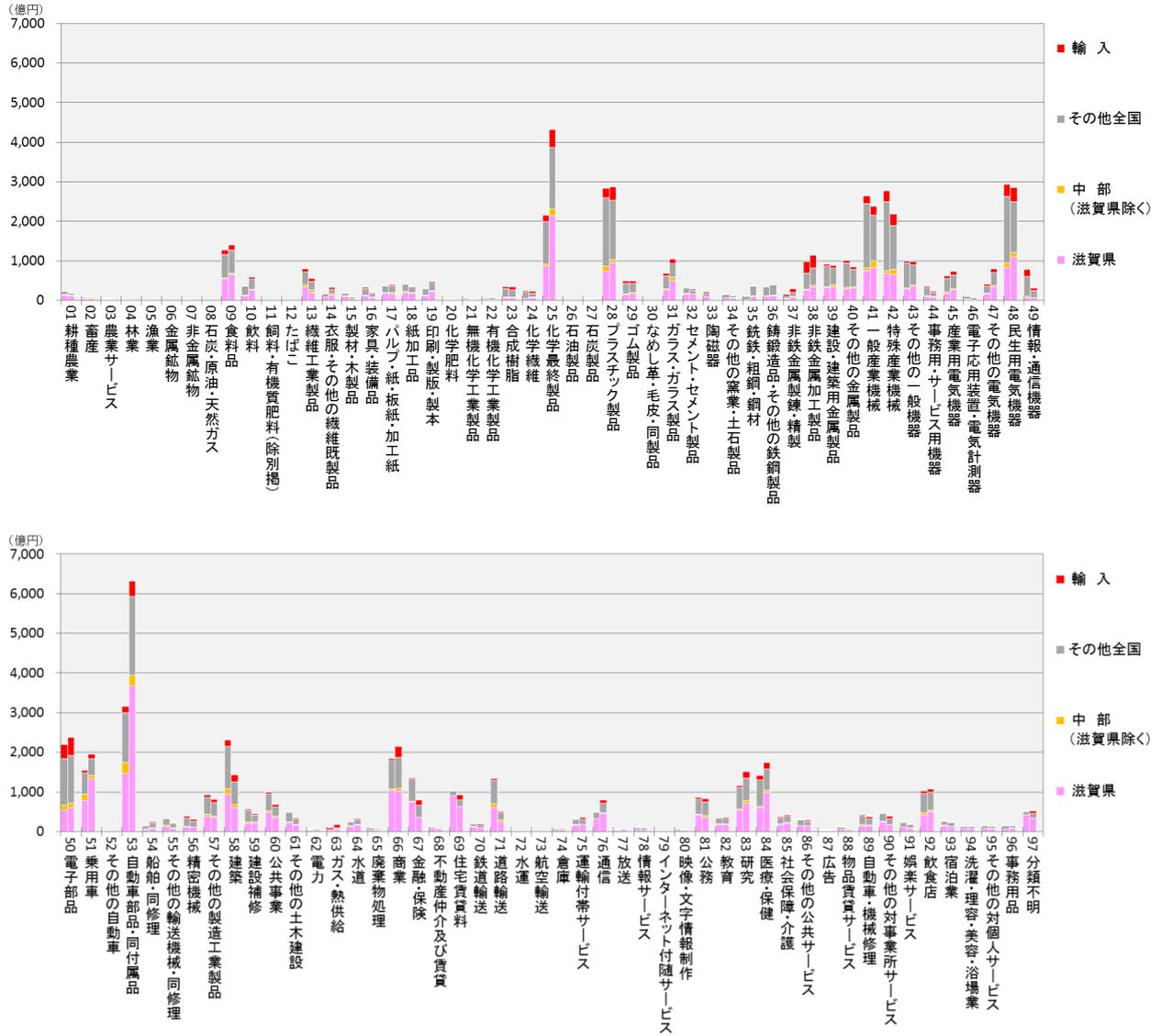
*下段括弧内は対2005年増減値

発地 \ 着地	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	他全国
富山県	69.2% (-5.2%)	0.9% (+0.4%)	0.7% (+0.6%)	0.2% (+0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.2% (-0.1%)
石川県	0.7% (+0.0%)	70.7% (-3.0%)	0.8% (+0.2%)	0.0% (-0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (-0.1%)	0.1% (-0.0%)	0.0% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)
福井県	0.5% (+0.2%)	0.6% (+0.1%)	73.8% (-2.5%)	0.0% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.0% (-0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.0% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (+0.0%)
長野県	0.6% (+0.4%)	0.2% (+0.0%)	0.2% (+0.1%)	69.6% (-1.8%)	0.2% (+0.1%)	0.7% (+0.1%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (+0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.4% (-0.1%)
岐阜県	0.2% (+0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.1% (-0.2%)	76.4% (-0.1%)	0.3% (-0.1%)	1.0% (+0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.3% (-0.0%)
静岡県	0.6% (+0.2%)	0.6% (+0.1%)	0.4% (+0.0%)	1.4% (+0.5%)	0.6% (+0.1%)	60.9% (+1.3%)	1.9% (+0.3%)	1.1% (+0.3%)	0.6% (+0.2%)	1.5% (-0.1%)
愛知県	1.5% (-0.1%)	1.9% (+0.2%)	1.7% (+0.2%)	1.7% (+0.1%)	5.6% (+0.8%)	4.4% (+0.8%)	62.0% (-9.2%)	4.5% (+1.1%)	1.8% (-0.0%)	2.1% (-0.2%)
三重県	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.1%)	0.1% (-0.1%)	0.6% (-0.0%)	1.4% (+0.5%)	0.8% (+0.3%)	1.0% (-0.0%)	61.2% (-2.2%)	0.6% (+0.1%)	0.7% (+0.1%)
滋賀県	0.1% (-0.1%)	0.3% (-0.0%)	0.3% (-0.4%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (+0.0%)	0.2% (+0.0%)	0.3% (+0.1%)	0.2% (-0.4%)	61.8% (+3.8%)	0.5% (-0.0%)
他全国	26.5% (+4.4%)	24.4% (+2.2%)	21.8% (+1.9%)	26.2% (+1.3%)	15.3% (-1.6%)	32.5% (-2.3%)	33.3% (+8.8%)	32.4% (+1.2%)	34.5% (-4.2%)	94.0% (+0.5%)
購入計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-23 県内産業別の購入先（全国・海外）

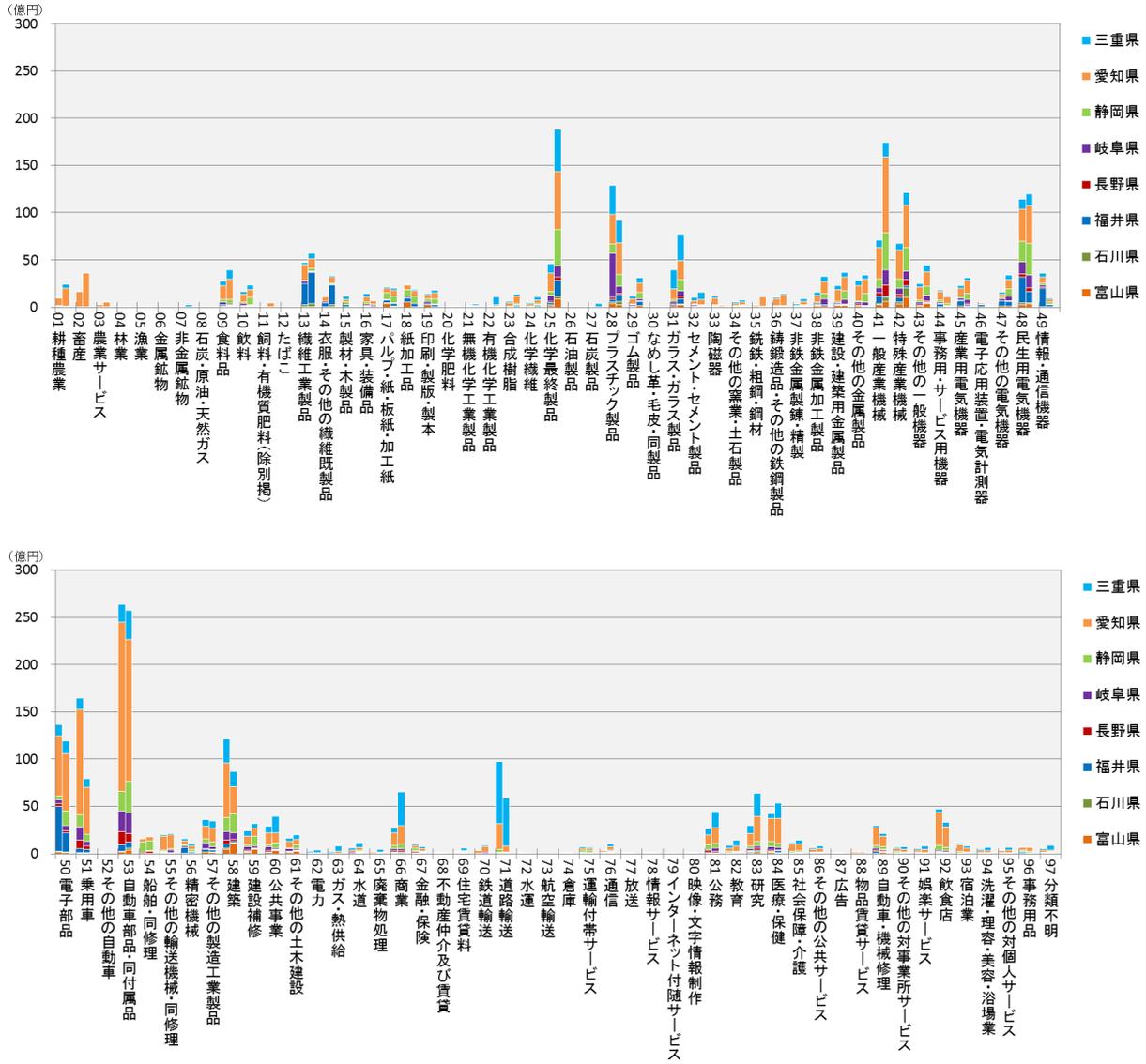
*各産業の左側が 2005 年、右側が 2010 年



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ-24 県内産業別の購入先（北陸圏・中部圏）

*各産業の左側が 2005 年、右側が 2010 年



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表 2010年版）」より作成

表Ⅲ-25 中部エリア各県別の販売先 (2010年)

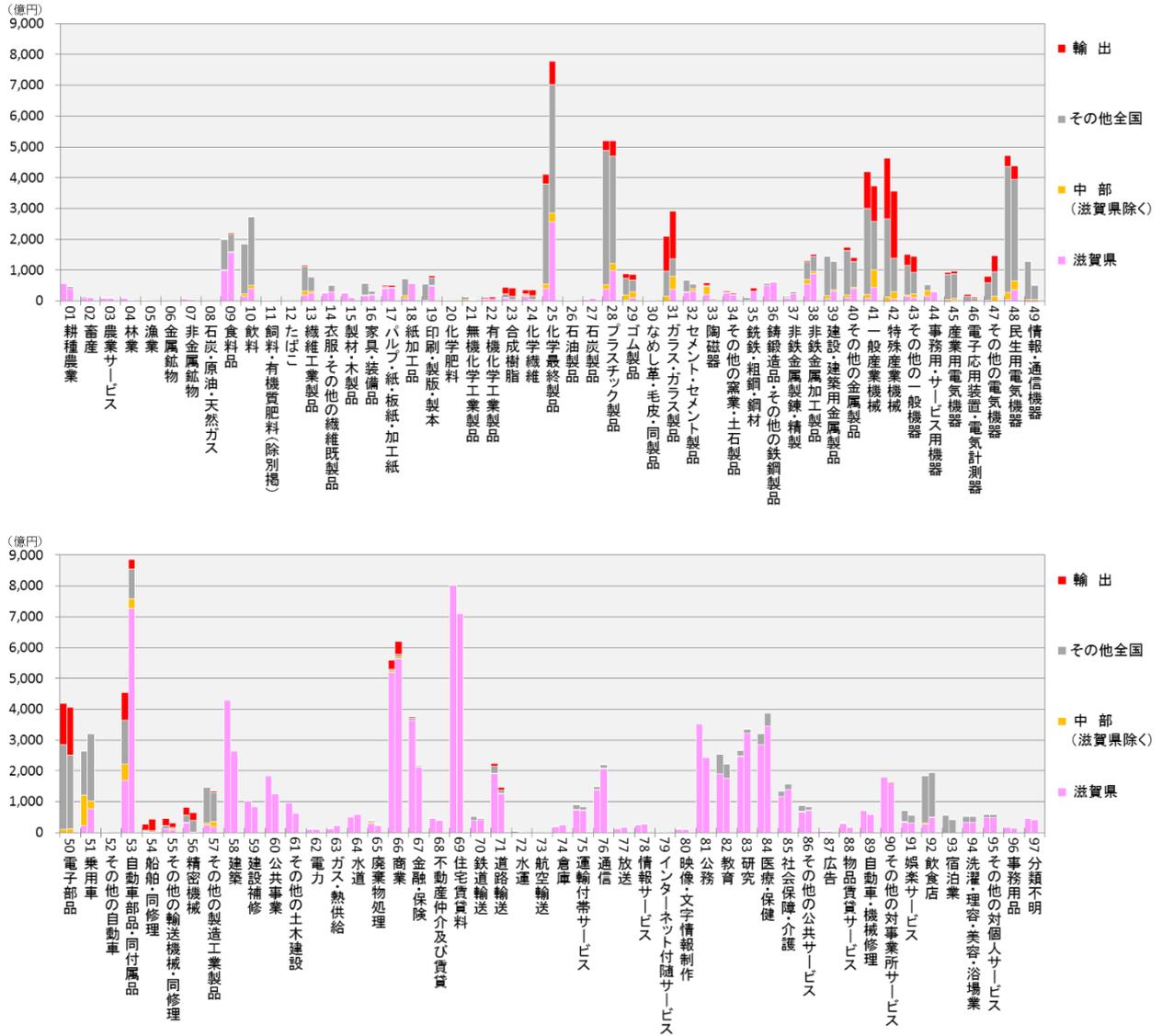
*下段括弧内は対2005年増減値

発地 \ 着地	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	他全国	販売計
富山県	75.4% (+2.1%)	1.1% (+0.6%)	0.5% (+0.4%)	0.4% (+0.2%)	0.2% (+0.1%)	0.3% (+0.1%)	1.2% (+0.4%)	0.2% (+0.1%)	0.2% (+0.1%)	20.4% (-4.0%)	100.0%
石川県	0.7% (+0.0%)	86.3% (+3.1%)	0.6% (+0.1%)	0.1% (-0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.3% (-0.4%)	0.9% (-0.2%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	10.8% (-2.6%)	100.0%
福井県	0.6% (+0.3%)	0.9% (+0.3%)	73.9% (-1.7%)	0.1% (+0.0%)	0.2% (+0.1%)	0.3% (-0.0%)	1.0% (+0.1%)	0.1% (-0.0%)	0.4% (-0.0%)	22.5% (+0.8%)	100.0%
長野県	0.3% (+0.3%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	73.3% (+0.7%)	0.2% (+0.1%)	1.6% (+0.4%)	1.3% (+0.1%)	0.3% (+0.1%)	0.1% (+0.0%)	22.8% (-1.8%)	100.0%
岐阜県	0.1% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (-0.2%)	78.0% (+1.5%)	0.8% (-0.1%)	6.0% (+0.6%)	0.3% (-0.0%)	0.2% (+0.0%)	14.3% (-1.8%)	100.0%
静岡県	0.1% (+0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.6% (+0.2%)	0.3% (+0.0%)	60.2% (+2.6%)	4.3% (+1.0%)	0.6% (+0.2%)	0.2% (+0.1%)	33.3% (-4.2%)	100.0%
愛知県	0.2% (-0.0%)	0.3% (+0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.4% (+0.0%)	1.1% (+0.2%)	2.2% (+0.6%)	70.7% (+0.0%)	1.2% (+0.4%)	0.3% (+0.0%)	23.4% (-1.4%)	100.0%
三重県	0.1% (-0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.0% (-0.0%)	0.5% (-0.1%)	1.1% (+0.3%)	1.4% (+0.6%)	4.3% (+0.1%)	64.0% (-2.3%)	0.4% (+0.1%)	28.0% (+1.3%)	100.0%
滋賀県	0.1% (-0.1%)	0.3% (-0.0%)	0.2% (-0.2%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (+0.0%)	0.5% (+0.1%)	2.2% (+0.8%)	0.3% (-0.8%)	63.4% (+6.1%)	32.6% (-6.0%)	100.0%
他全国	0.3% (+0.1%)	0.3% (+0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.5% (-0.0%)	0.3% (-0.0%)	1.4% (-0.0%)	3.4% (+1.1%)	0.8% (+0.0%)	0.5% (-0.0%)	92.3% (-1.2%)	100.0%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-26 県内産業別の販売先（全国・海外）

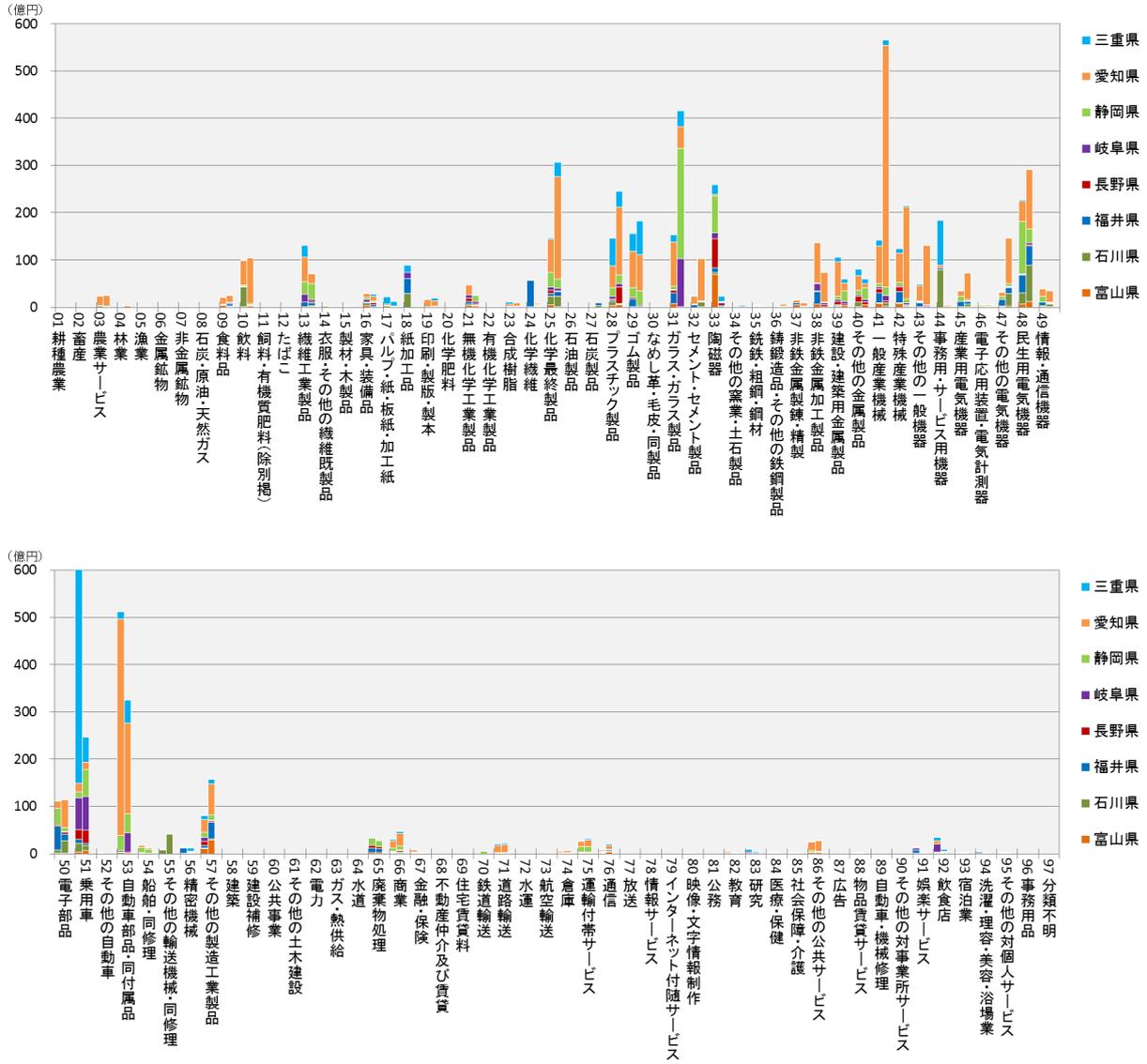
*各産業の左側が 2005 年、右側が 2010 年



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表 2010年版）」より作成

図Ⅲ-27 県内産業別の販売先（北陸圏・中部圏）

*各産業の左側が 2005 年、右側が 2010 年



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表 2010年版）」より作成

2.3 分業構造（付加価値帰着）

表Ⅲ-28 中部エリア各県別の分業構造〔付加価値帰着〕（2010年）

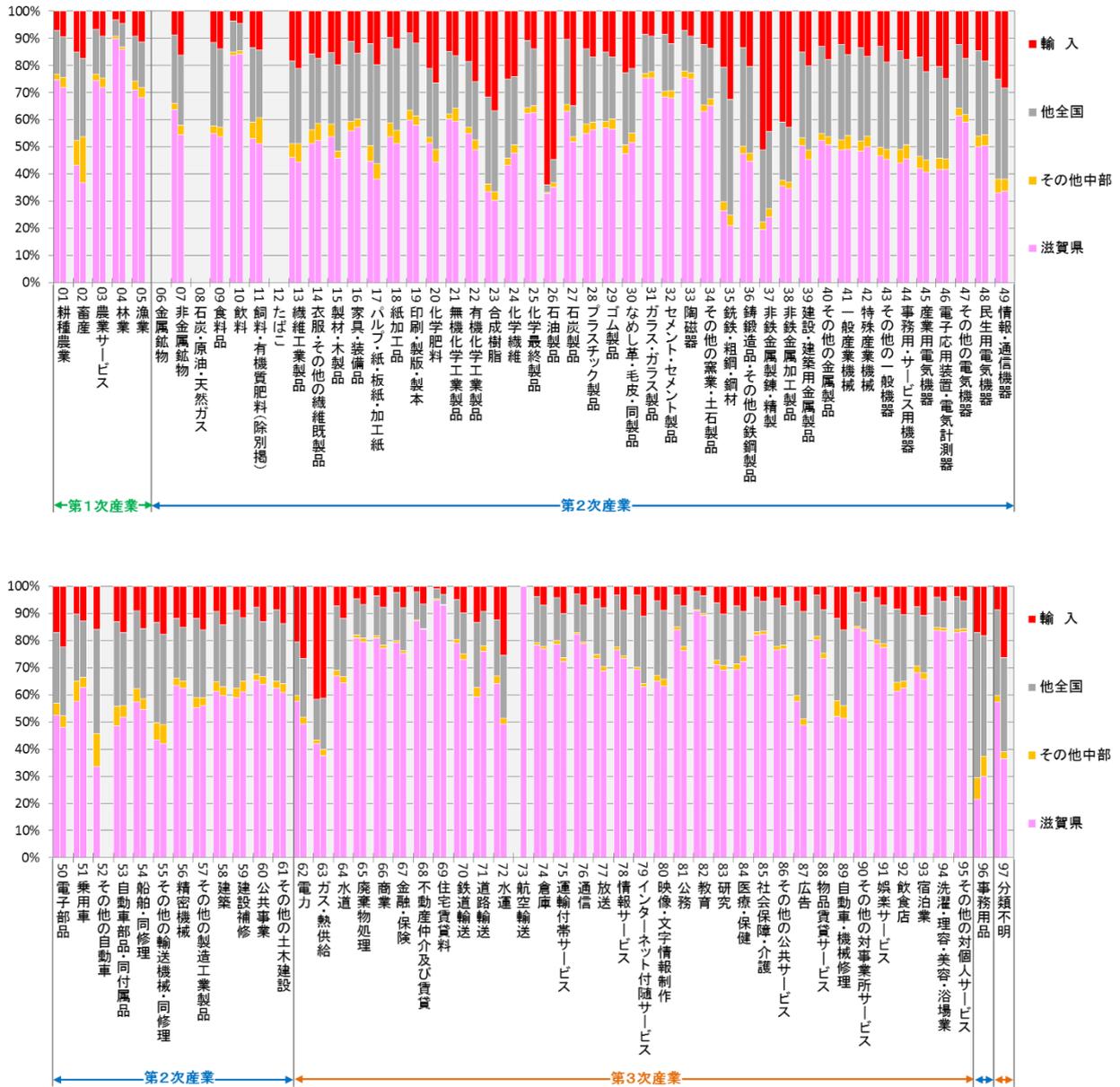
*下段括弧内は対2005年増減値

	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	他全国
富山県	63.6% (-4.9%)	0.9% (+0.3%)	0.8% (+0.6%)	0.2% (-0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (-0.1%)
石川県	0.4% (+0.2%)	62.8% (-2.7%)	0.5% (+0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.1%)	0.1% (-0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)
福井県	0.5% (+0.2%)	0.6% (+0.2%)	61.4% (-3.5%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.0%)
長野県	0.7% (+0.5%)	0.3% (+0.1%)	0.3% (+0.2%)	64.4% (-0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.5% (-0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.2% (+0.0%)	0.1% (-0.0%)	0.3% (-0.0%)
岐阜県	0.3% (+0.1%)	0.2% (-0.1%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.3%)	65.5% (-1.9%)	0.3% (-0.0%)	0.6% (+0.0%)	0.3% (+0.0%)	0.2% (-0.0%)	0.3% (+0.0%)
静岡県	0.6% (+0.2%)	0.6% (+0.1%)	0.6% (+0.1%)	1.3% (+0.2%)	0.6% (-0.0%)	63.3% (+2.0%)	1.1% (+0.2%)	0.7% (+0.0%)	0.6% (+0.1%)	1.1% (+0.1%)
愛知県	1.2% (-0.1%)	1.5% (+0.3%)	1.3% (+0.0%)	1.3% (-0.1%)	3.4% (+0.5%)	2.2% (+0.2%)	61.4% (-2.6%)	3.0% (+0.7%)	1.3% (+0.0%)	1.7% (-0.1%)
三重県	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.1%)	0.2% (-0.1%)	0.4% (-0.2%)	0.7% (+0.0%)	0.4% (-0.0%)	0.5% (-0.1%)	53.0% (-7.1%)	0.5% (+0.1%)	0.4% (-0.1%)
滋賀県	0.1% (-0.1%)	0.2% (-0.0%)	0.2% (-0.2%)	0.1% (-0.0%)	0.2% (+0.1%)	0.2% (+0.0%)	0.2% (+0.0%)	0.2% (-0.0%)	59.5% (-1.2%)	0.3% (-0.0%)
他全国	20.8% (+3.2%)	19.3% (+0.7%)	20.6% (+2.0%)	18.8% (-1.2%)	15.7% (-0.3%)	21.4% (-2.9%)	20.2% (+1.5%)	27.6% (+2.8%)	21.7% (-2.5%)	78.9% (-1.7%)
海外	11.5% (+0.6%)	13.4% (+1.2%)	13.7% (+0.8%)	13.0% (+1.8%)	13.3% (+1.5%)	11.4% (+0.9%)	15.4% (+0.9%)	14.6% (+3.5%)	15.7% (+3.6%)	16.3% (+2.0%)
合計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

図Ⅲ-29 県内産業別の分業構造（付加価値帰着率）

*各産業の左側が2005年、右側が2010年



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

IV. 次世代自動車普及が滋賀県産業に与える影響

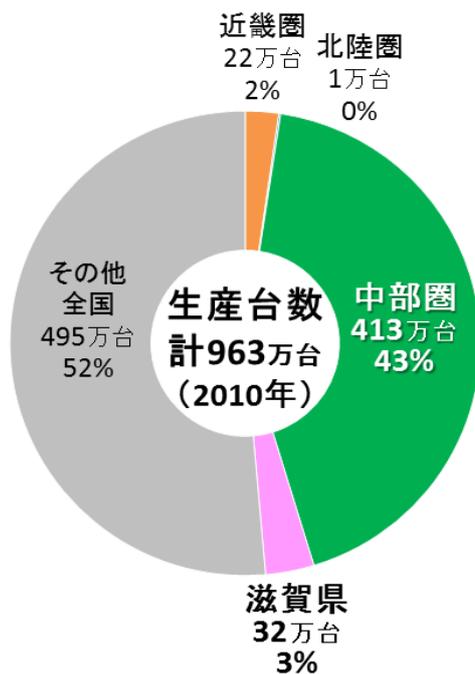
1. 自動車関連産業の重要性

図IV-1 日本の自動車組立工場・部品工場の立地状況



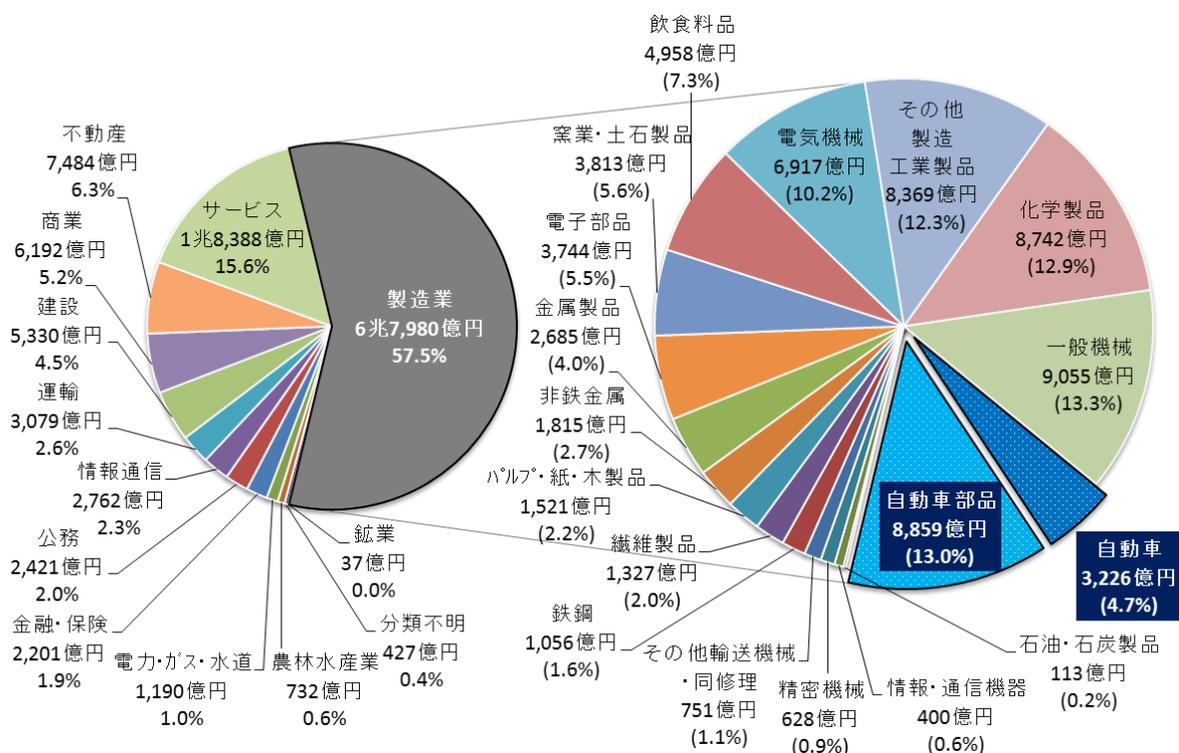
出所：マークラインズのデータベースより転載

図IV-2 国内地域別の自動車生産台数（2010年）



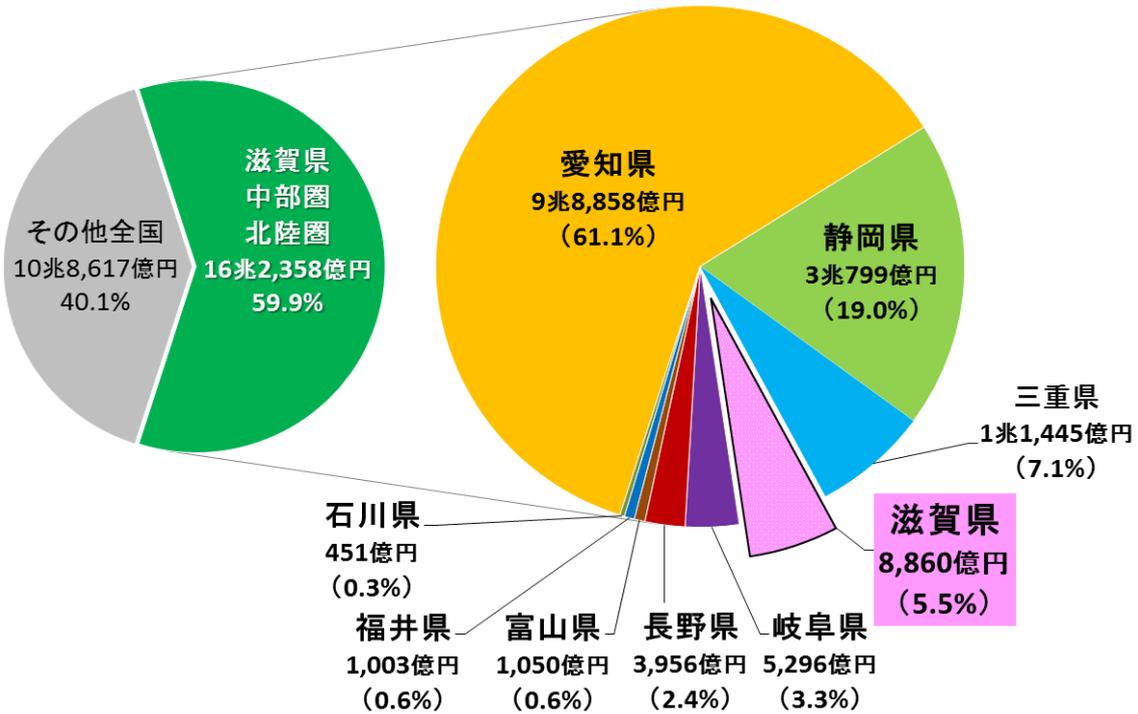
出所：マークラインズのデータベースより作成

図IV-3 県内産業別産出額（2010年）



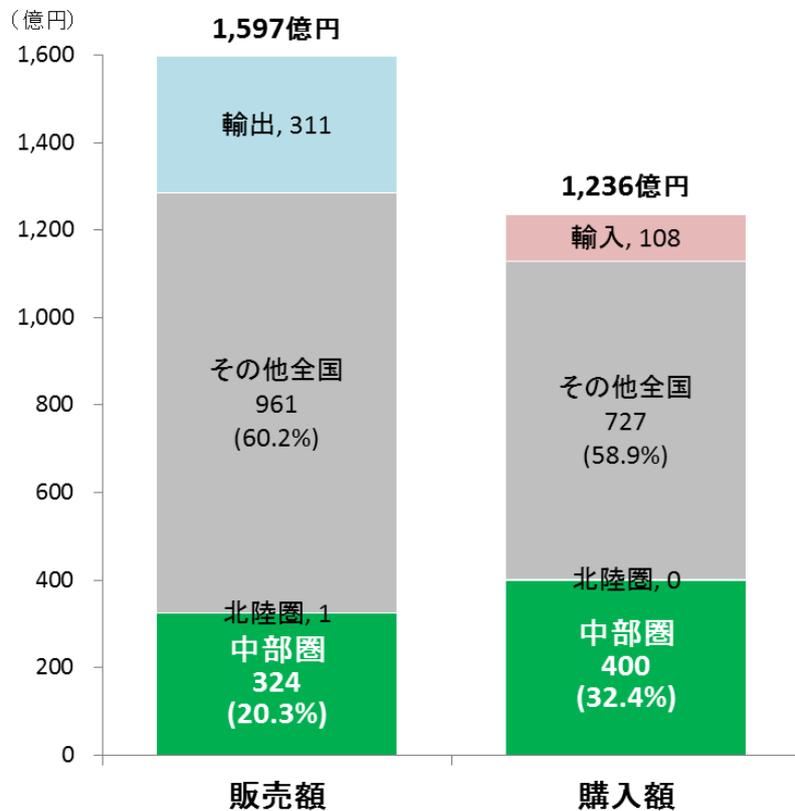
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-4 自動車部品産業産出額の地域別シェア (2010年)



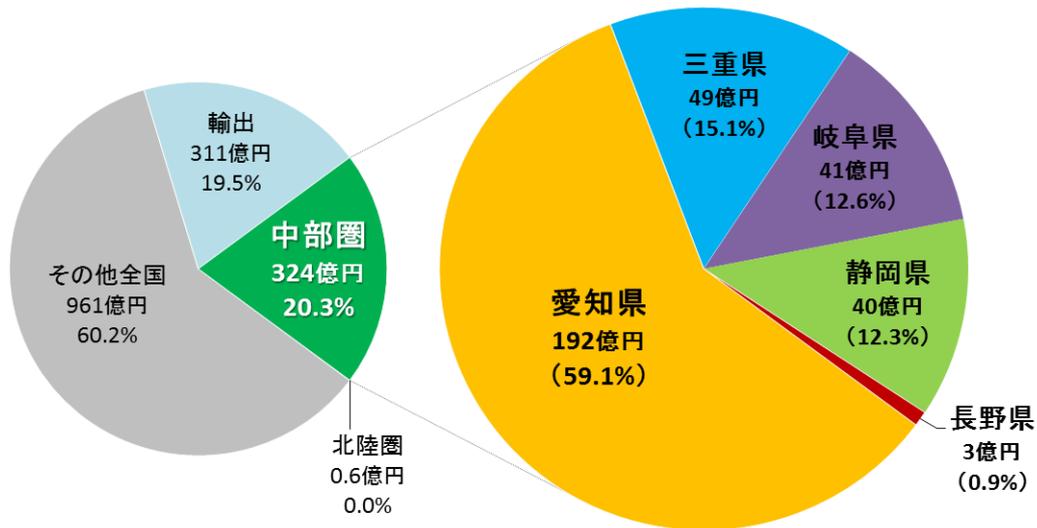
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-5 自動車部品取引状況 (2010年)



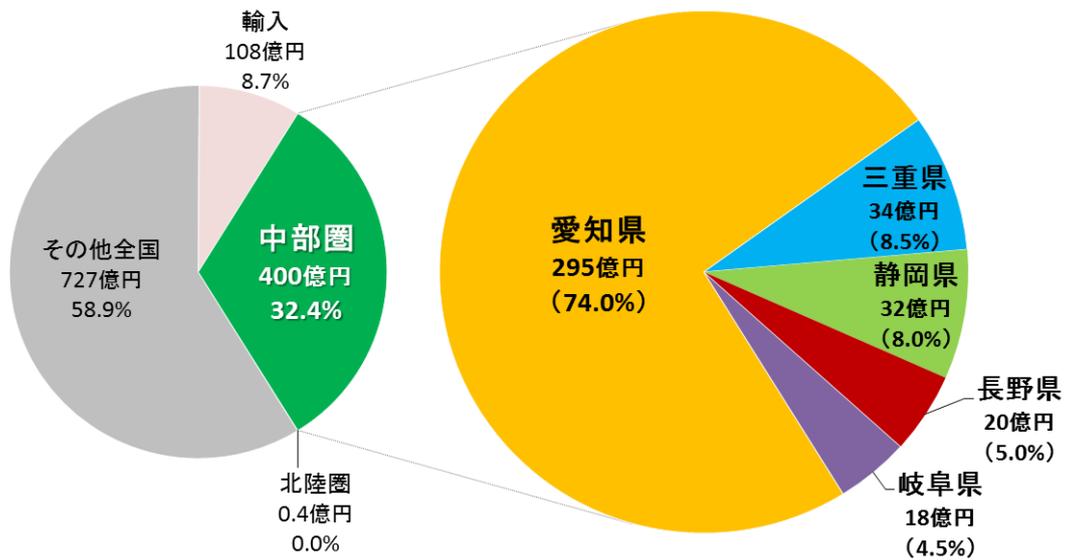
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-6 県外への自動車部品販売状況（2010年）



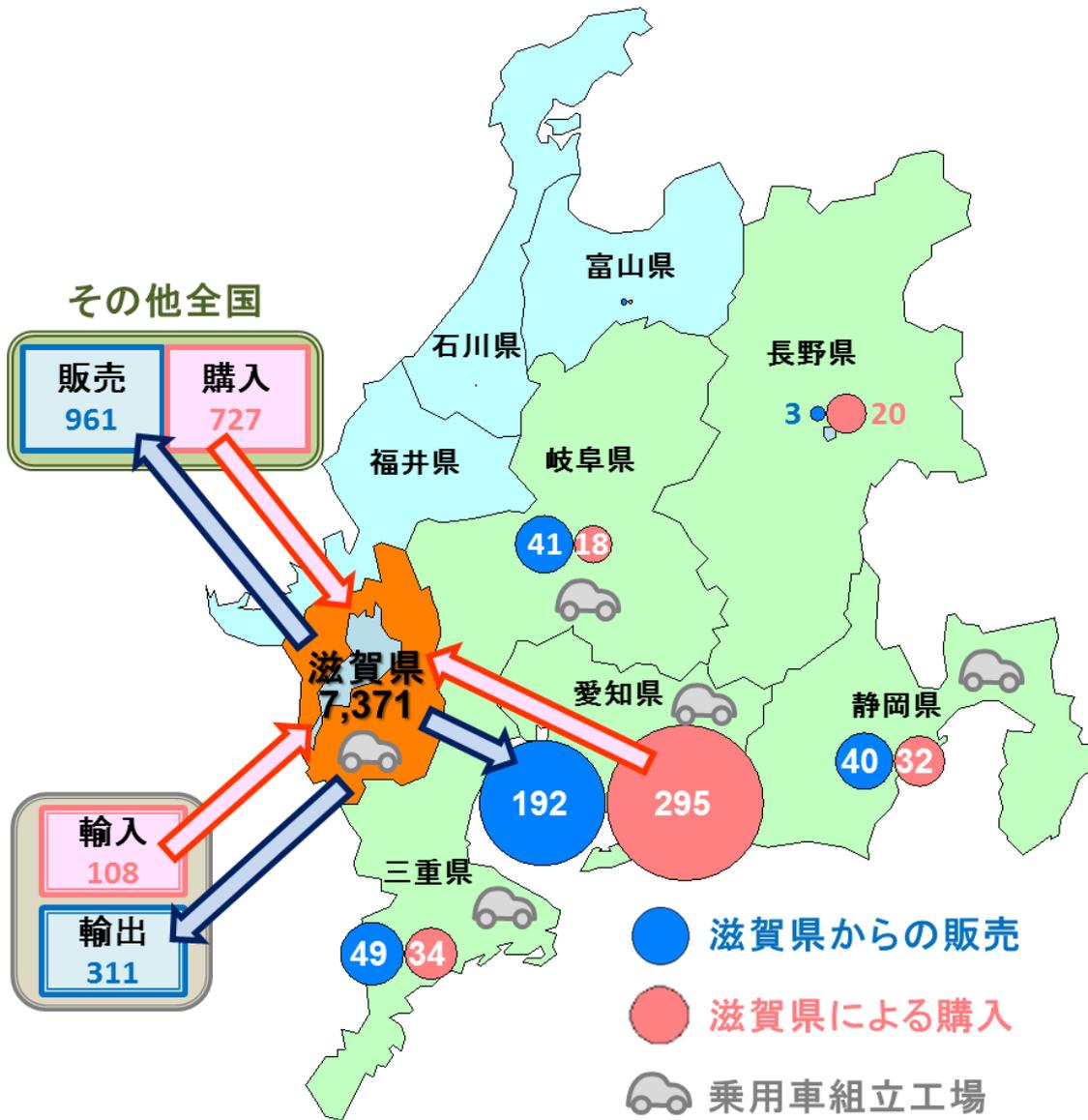
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-7 県外からの自動車部品購入状況（2010年）



出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-8 県外との自動車部品取引状況（2010年）

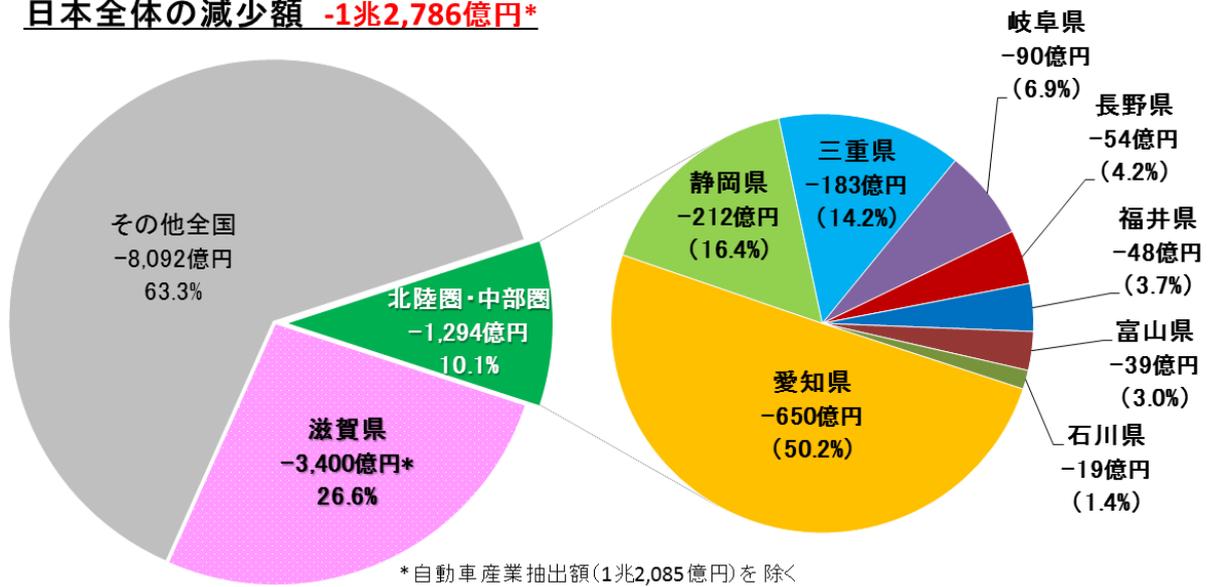


出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表2010年版）」より作成

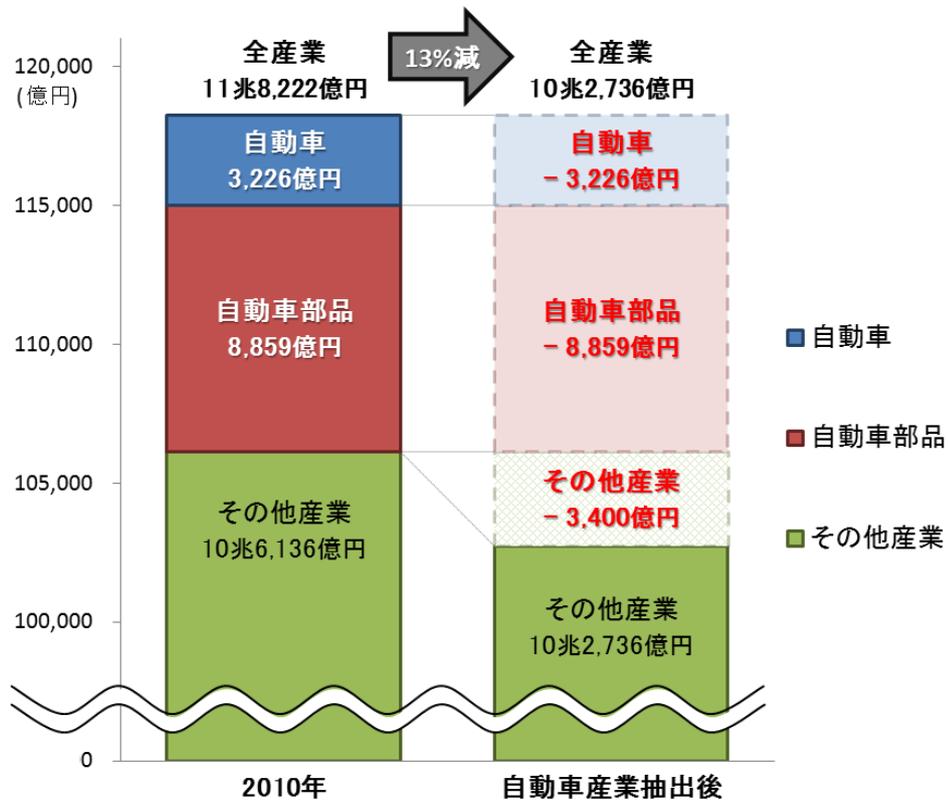
2. 自動車関連産業と他産業との関わり

図IV-9 県内自動車関連産業抽出後の地域への影響

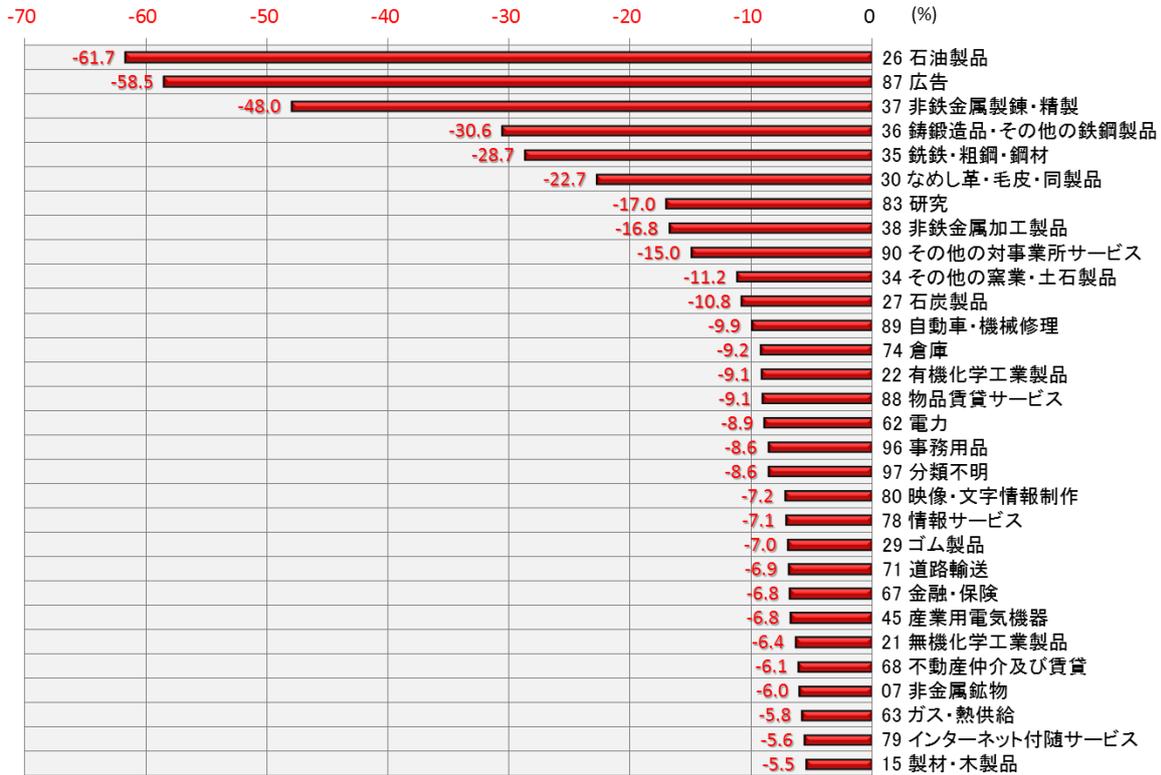
日本全体の減少額 **-1兆2,786億円***



図IV-10 県内自動車関連産業抽出後の県内への影響



図IV-11 県内産業別産出額の減少率（97産業部門中の上位30産業）



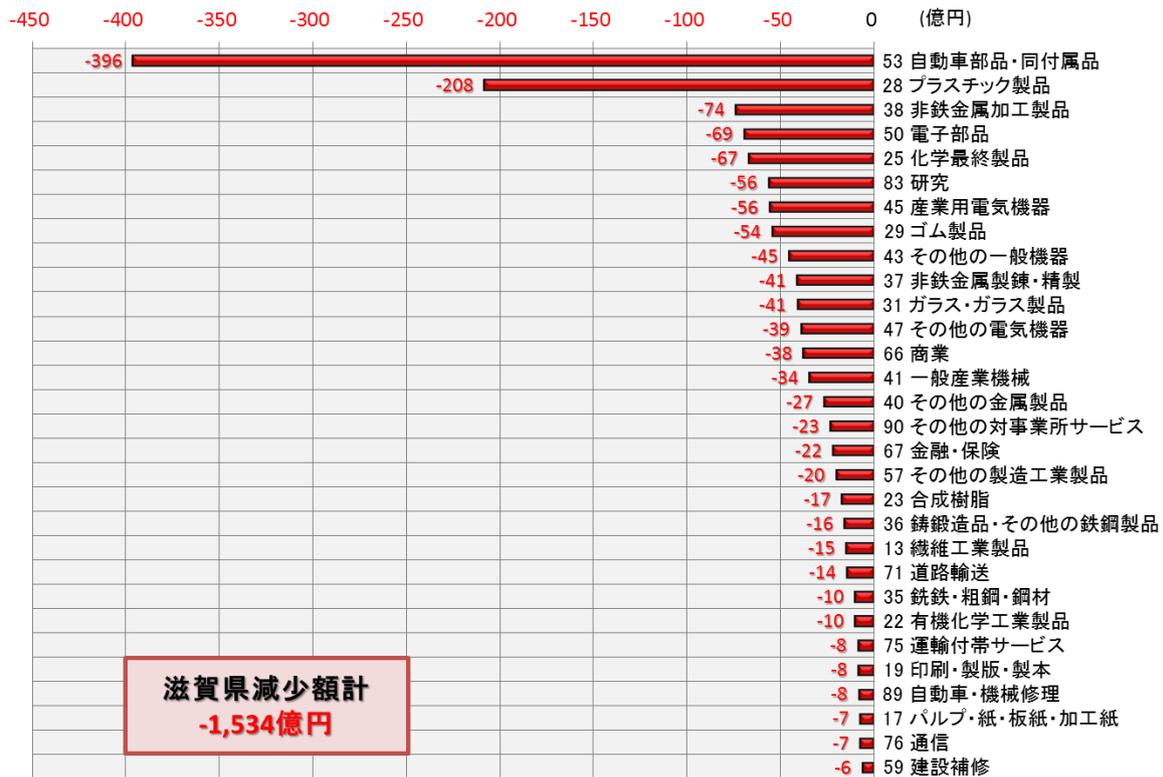
図IV-12 県内産業別の産出減少額（97産業部門中の上位30産業）



表IV-13 中部エリア他県の産業別産出減少額（97産業部門中の上位10産業）

富山県 -39億円			石川県 -19億円			福井県 -48億円			長野県 -54億円		
1位	37 非鉄金属製錬・精製	-4.4	66 商業	-2.7	62 電力	-9.7	53 自動車部品・同付属品	-16.3			
2位	28 プラスチック製品	-3.5	62 電力	-2.2	13 繊維工業製品	-5.6	50 電子部品	-4.7			
3位	38 非鉄金属加工製品	-3.4	13 繊維工業製品	-1.8	50 電子部品	-5.1	62 電力	-2.8			
4位	43 その他の一般機器	-3.3	28 プラスチック製品	-1.1	47 その他の電気機器	-4.1	34 その他の窯業・土石製品	-2.5			
5位	50 電子部品	-2.4	67 金融・保険	-0.8	28 プラスチック製品	-2.5	83 研究	-2.1			
6位	22 有機化学工業製品	-2.3	50 電子部品	-0.7	37 非鉄金属製錬・精製	-2.2	45 産業用電気機器	-2.1			
7位	62 電力	-2.0	57 その他の製造工業製品	-0.6	45 産業用電気機器	-1.8	66 商業	-2.0			
8位	35 鉄鉄・粗鋼・鋼材	-1.7	90 その他の対事業所サービス	-0.6	21 無機化学工業製品	-1.3	90 その他の対事業所サービス	-1.8			
9位	66 商業	-1.3	40 その他の金属製品	-0.6	22 有機化学工業製品	-1.3	43 その他の一般機器	-1.8			
10位	17 パルプ・紙・板紙・加工紙	-1.1	23 合成樹脂	-0.5	66 商業	-1.1	28 プラスチック製品	-1.7			
岐阜県 -90億円			静岡県 -212億円			愛知県 -650億円			三重県 -183億円		
1位	53 自動車部品・同付属品	-15.4	53 自動車部品・同付属品	-52.9	53 自動車部品・同付属品	-243.4	26 石油製品	-34.3			
2位	38 非鉄金属加工製品	-12.0	40 その他の金属製品	-14.5	35 鉄鉄・粗鋼・鋼材	-79.4	53 自動車部品・同付属品	-25.4			
3位	28 プラスチック製品	-8.3	66 商業	-12.5	66 商業	-46.8	22 有機化学工業製品	-17.4			
4位	37 非鉄金属製錬・精製	-4.9	45 産業用電気機器	-11.7	28 プラスチック製品	-22.2	50 電子部品	-15.7			
5位	45 産業用電気機器	-4.2	38 非鉄金属加工製品	-10.9	36 鑄鍛造品・その他の鉄鋼製品	-18.9	38 非鉄金属加工製品	-10.0			
6位	40 その他の金属製品	-3.6	37 非鉄金属製錬・精製	-9.7	83 研究	-18.2	23 合成樹脂	-8.4			
7位	34 その他の窯業・土石製品	-2.5	28 プラスチック製品	-9.6	45 産業用電気機器	-17.5	28 プラスチック製品	-7.9			
8位	66 商業	-2.5	17 パルプ・紙・板紙・加工紙	-9.0	37 非鉄金属製錬・精製	-12.5	45 産業用電気機器	-6.0			
9位	62 電力	-2.4	47 その他の電気機器	-6.4	90 その他の対事業所サービス	-12.0	66 商業	-6.0			
10位	67 金融・保険	-2.2	67 金融・保険	-5.3	67 金融・保険	-10.5	37 非鉄金属製錬・精製	-5.8			

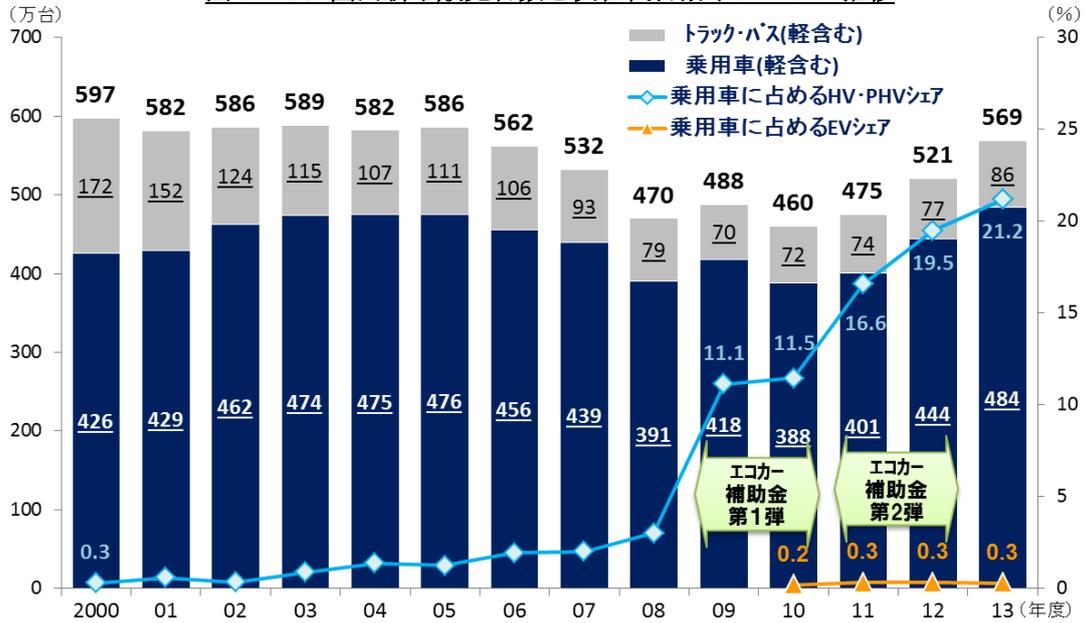
図IV-14 愛知県自動車関連産業抽出後の滋賀県産業別の産出減少額（97産業部門中の上位30産業）



3. 次世代自動車生産拡大に伴う県内産業への影響

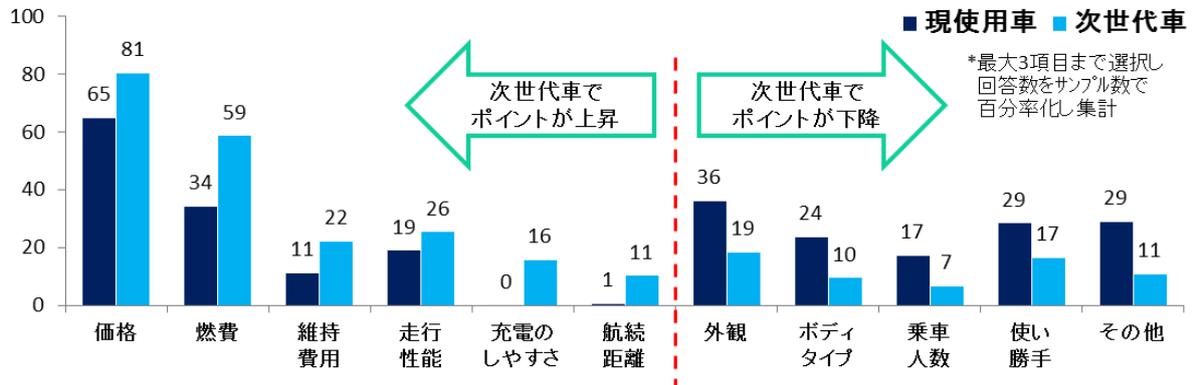
3.1 次世代自動車の普及

図IV-15 国内新車販売台数と次世代自動車シェアの推移



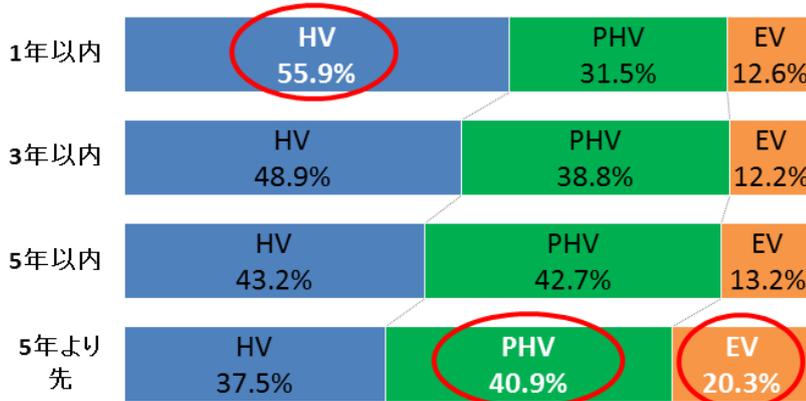
出所：日本自動車工業会、および日本自動車部品協会 HP の各種データより作成

図IV-16 自動車購入に際して重視する点



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

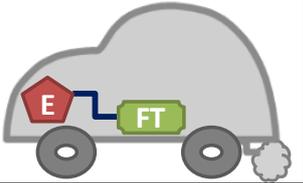
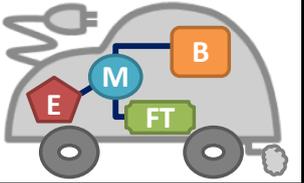
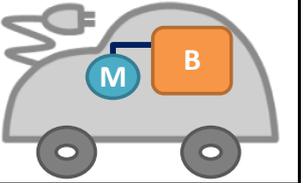
図IV-17 次世代自動車における購入検討時期



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

3.2 従来型自動車と次世代自動車の違い

図IV-18 従来型自動車と次世代自動車の車体構造の違い

	従来型自動車	HV/PHV	EV
車体構造			
主な追加部品 ⇒産業にプラス	-	<ul style="list-style-type: none"> ・モーター ・バッテリー ・インバーターモジュール等 	
主な削減部品 ⇒産業にマイナス	-	-	<ul style="list-style-type: none"> ・エンジン ・燃料タンク ・マフラー ・変速機等 <p>従来型自動車 部品の37%が 不要</p>

※図中「B」はバッテリー、「E」はエンジン、「M」はモーター、「FT」は燃料タンクを示す。

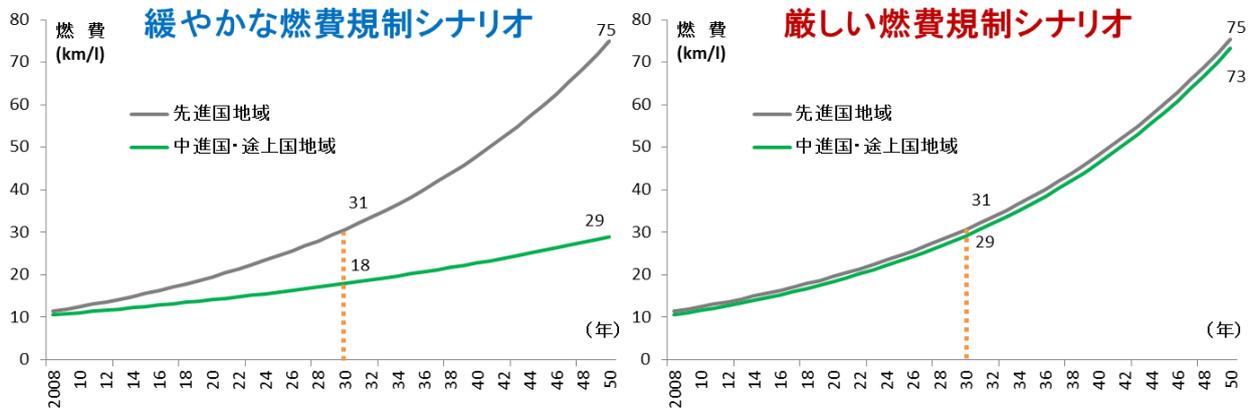
表IV-19 従来型自動車とEVとの部品点数比較

構成部位	部品点数(点)		点数構成比	
	従来型	EV	従来型	EV
エンジン部品	6,900	0	23%	0%
駆動・伝達及び操縦部品	5,700	3,600	19%	19%
懸架・制動部品	4,500	4,500	15%	24%
車体部品	4,500	4,500	15%	24%
電装・電子部品	3,000	900	10%	5%
その他	5,400	5,400	18%	29%
合計	30,000	18,900	100%	100%

出所：経済産業省「素形材産業ビジョン追補版」より作成

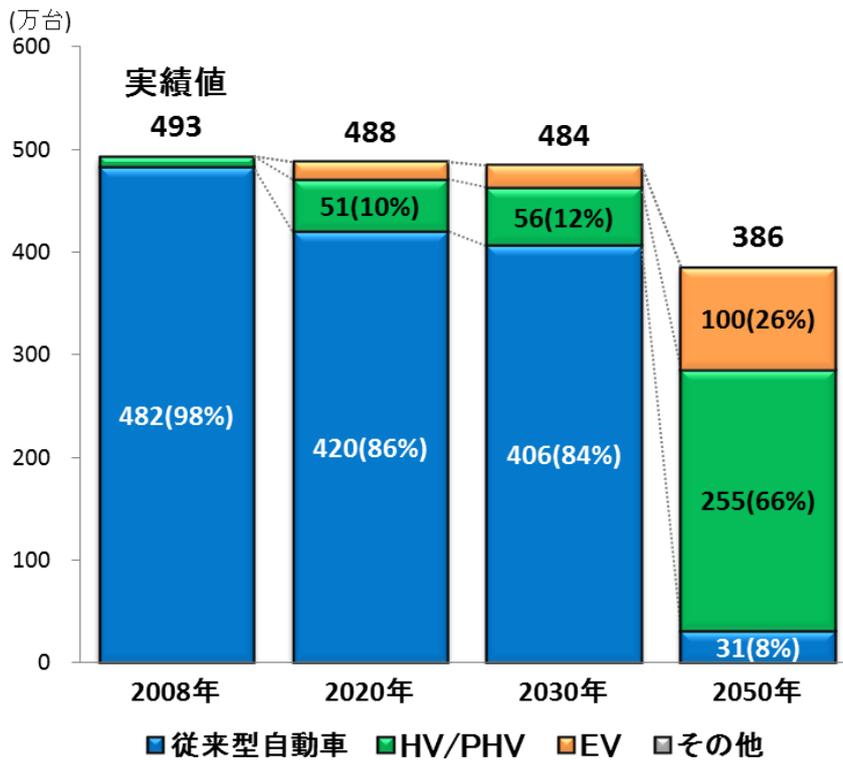
3.3 次世代自動車の市場見通し

図IV-20 シナリオ別の新車平均走行燃費



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

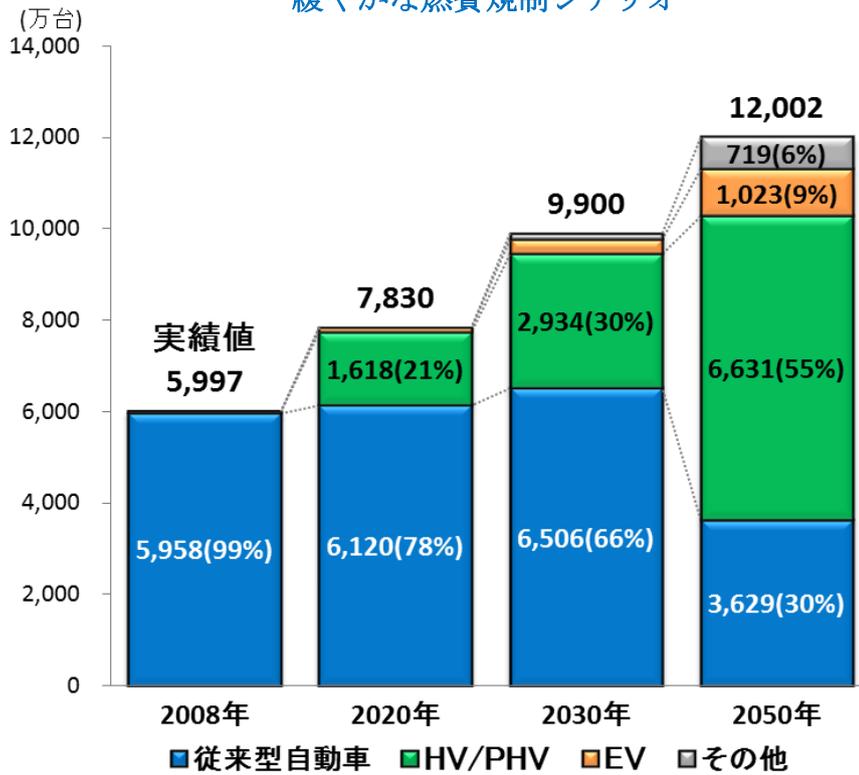
図IV-21 日本の新車販売台数予測



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

図IV-22 世界の新車販売台数予測

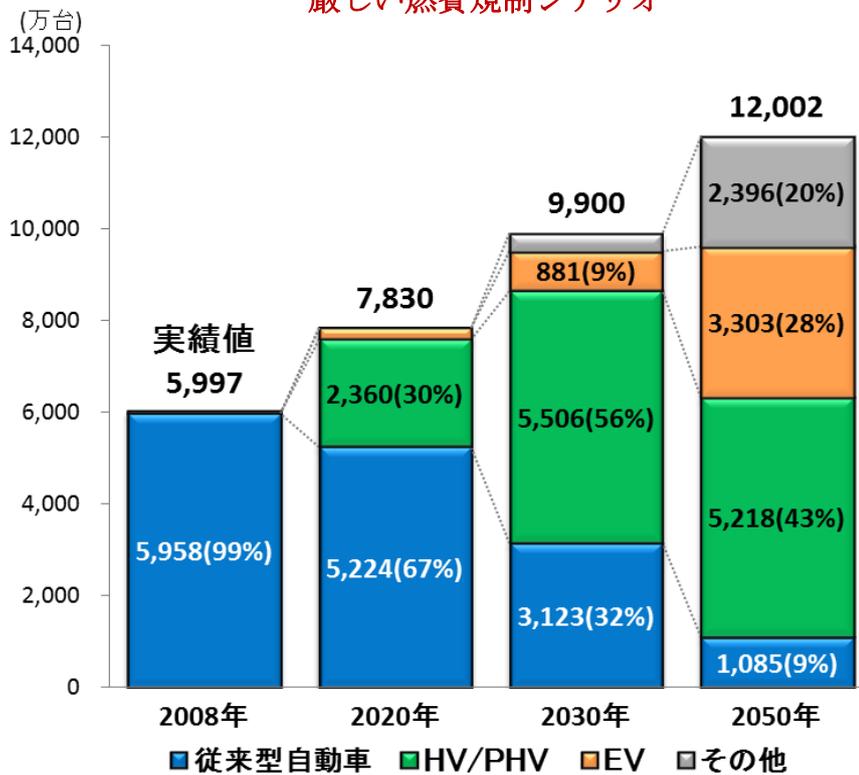
緩やかな燃費規制シナリオ



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

図IV-23 世界の新車販売台数予測

厳しい燃費規制シナリオ



出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

3.4 産業連関分析による影響評価

図IV-24 地域別の影響（億円）－緩やかな燃費規制シナリオ－

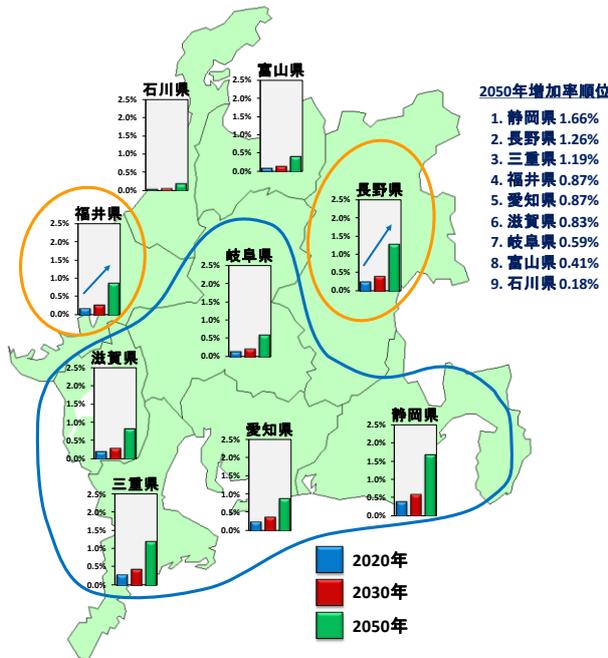
(億円)	2020年				2030年				2050年			
	緩やかな燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位	緩やかな燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位	緩やかな燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位
滋賀県	68,483	68,343	141	⑥	74,242	74,022	220	⑥	80,391	79,728	662	⑥
富山県	54,845	54,793	52	⑨	59,471	59,384	87	⑨	64,507	64,245	262	⑨
石川県	50,813	50,792	20	⑩	55,057	55,022	35	⑩	59,675	59,570	105	⑩
福井県	38,075	38,006	69	⑧	41,302	41,186	117	⑧	44,954	44,567	387	⑧
長野県	99,281	99,026	255	⑤	107,753	107,310	442	④	117,570	116,108	1,462	④
岐阜県	84,105	83,976	128	⑦	91,285	91,081	204	⑦	98,952	98,367	585	⑦
静岡県	182,586	181,882	704	③	198,552	197,409	1,143	③	216,054	212,520	3,534	③
愛知県	413,539	412,518	1,021	②	451,643	449,990	1,653	②	489,659	485,452	4,207	②
三重県	89,659	89,396	263	④	97,627	97,192	435	⑤	106,132	104,885	1,247	⑤
その他全国	4,666,252	4,661,189	5,063	①	5,061,152	5,052,720	8,432	①	5,489,398	5,463,886	25,512	①
全国計	5,747,637	5,739,921	7,717		6,238,083	6,225,316	12,767		6,767,292	6,729,329	37,963	

図IV-25 地域別の影響（億円）－厳しい燃費規制シナリオ－

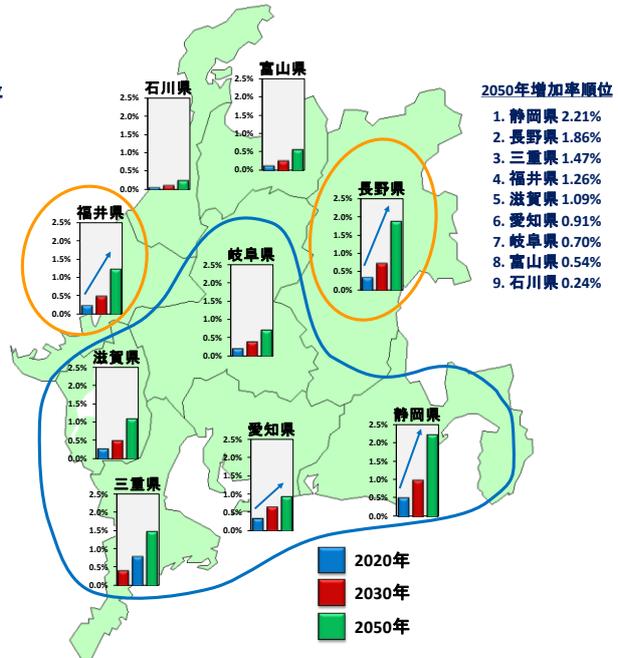
(億円)	2020年				2030年				2050年			
	厳しい燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位	厳しい燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位	厳しい燃費規制	従来型自動車のみで生産時	増加額	順位
滋賀県	68,525	68,343	182	⑥	74,353	73,986	367	⑥	80,350	79,487	864	⑥
富山県	54,863	54,793	70	⑨	59,520	59,368	152	⑨	64,484	64,135	349	⑨
石川県	50,821	50,792	28	⑩	55,079	55,016	63	⑩	59,678	59,535	142	⑩
福井県	38,099	38,006	93	⑧	41,380	41,176	203	⑧	45,052	44,505	548	⑧
長野県	99,380	99,026	353	⑤	108,076	107,285	791	④	118,095	115,940	2,154	④
岐阜県	84,145	83,976	169	⑦	91,372	91,207	345	⑦	98,688	98,006	681	⑦
静岡県	182,814	181,882	933	③	199,156	197,206	1,950	③	215,837	211,164	4,673	②
愛知県	413,883	412,518	1,365	②	451,916	449,069	2,847	②	483,659	479,299	4,360	③
三重県	89,751	89,396	355	④	97,831	97,073	759	⑤	105,614	104,087	1,527	⑤
その他全国	4,668,049	4,661,189	6,860	①	5,065,704	5,050,923	14,781	①	5,486,727	5,451,881	34,846	①
全国計	5,750,330	5,739,921	10,410		6,244,388	6,222,130	22,258		6,758,184	6,708,039	50,145	

図IV-26 シナリオ別の地域別影響度（％）

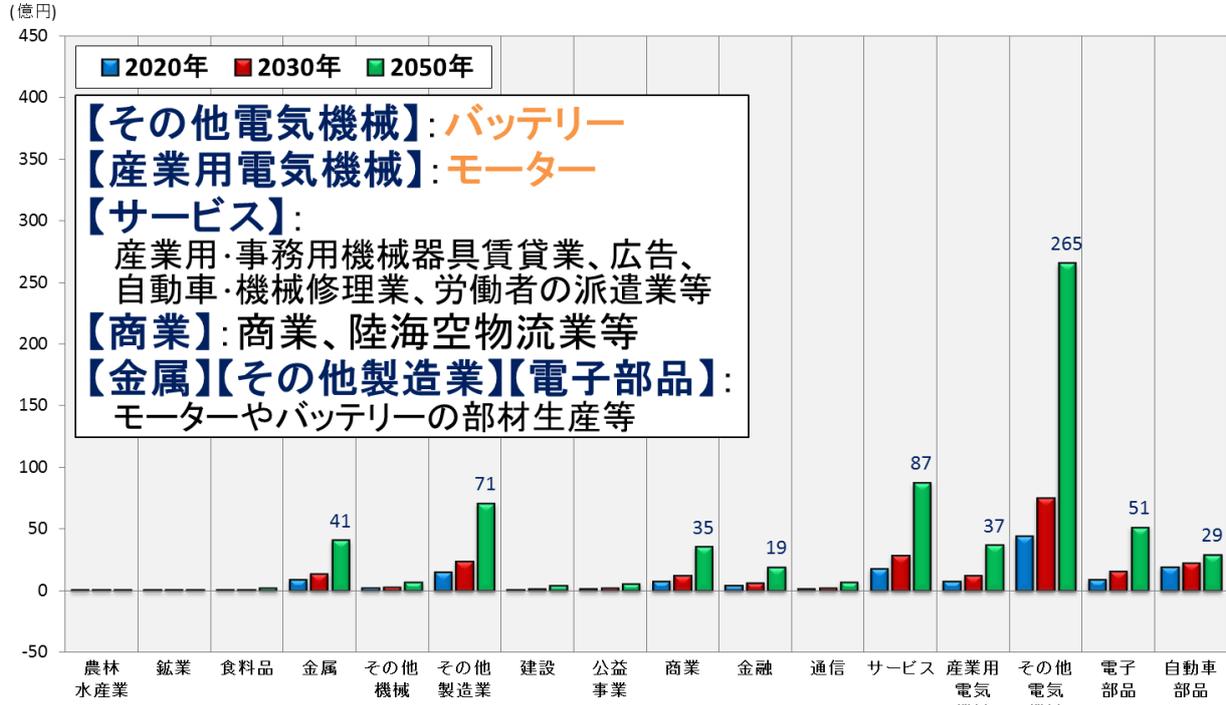
－緩やかな燃費規制シナリオ－



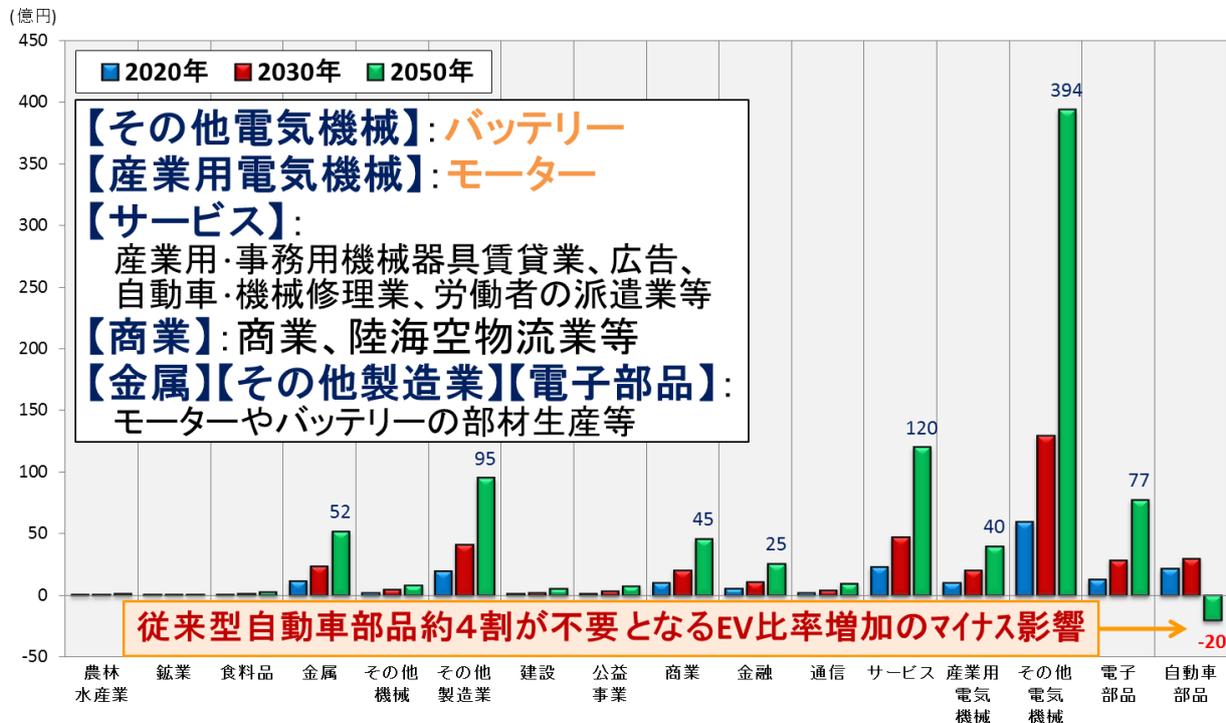
－厳しい燃費規制シナリオ－



図IV-27 滋賀県産業部門別の影響（億円）－緩やかな燃費規制シナリオ－

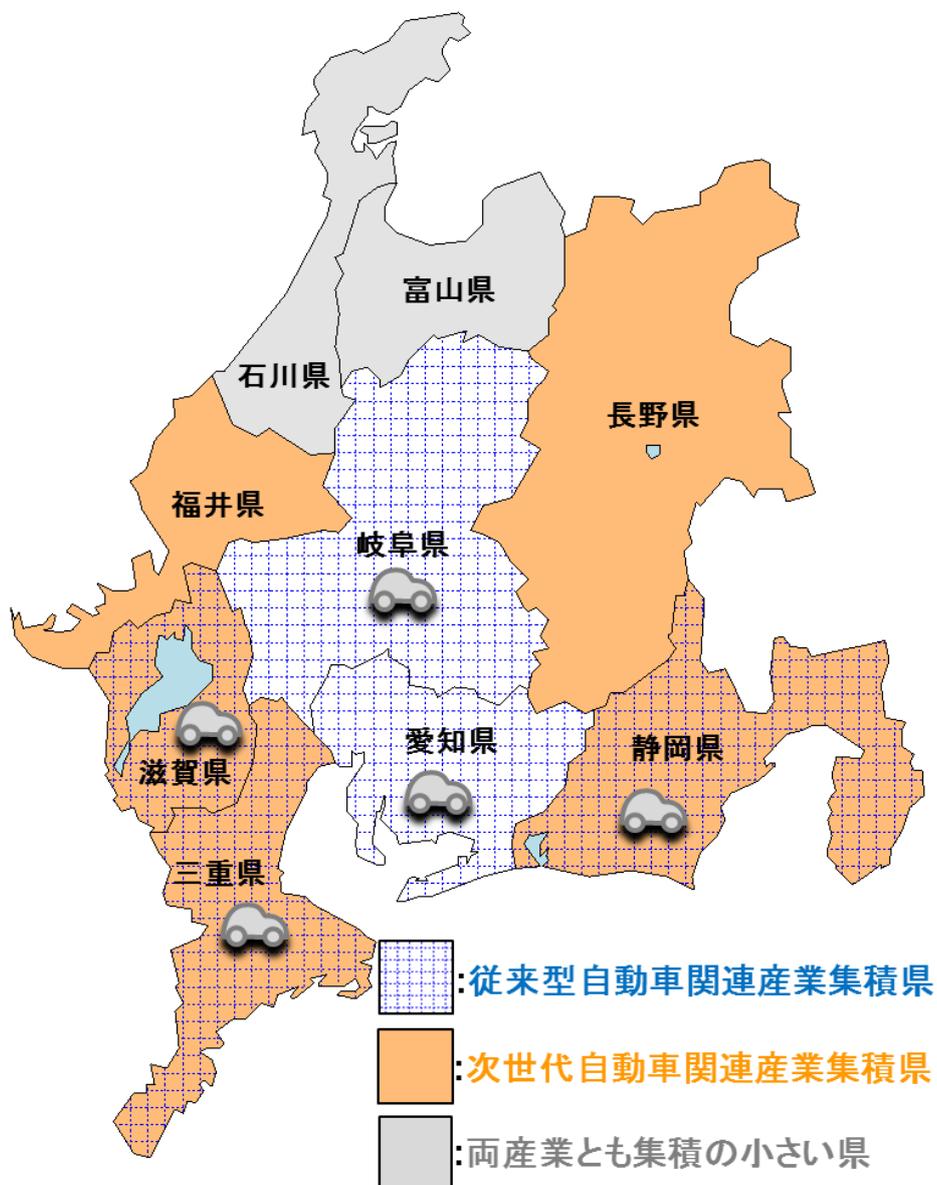


図IV-28 滋賀県産業部門別の影響（億円）－厳しい燃費規制シナリオ－



3.5 影響評価の考察と今後

図IV-29 中部エリア各県の自動車関連産業の集積状況



表IV-30 中部エリア各県の特化係数（2010年）

産業部門名	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
1 農林水産業	0.90	0.83	0.80	2.26	0.91	0.77	0.39	0.80	0.45
2 鉱業	1.30	0.93	0.72	1.23	2.57	0.52	0.15	0.74	0.35
3 飲食料品	0.55	0.51	0.29	1.18	0.73	1.83	0.79	0.68	1.09
4 繊維製品	1.89	5.90	10.83	0.28	2.75	0.71	1.21	0.61	3.20
5 パルプ・紙・木製品	2.07	1.30	1.18	0.68	2.32	2.72	0.82	0.64	1.05
6 化学製品	2.07	0.61	1.68	0.32	0.97	1.38	0.60	2.15	2.47
7 石油・石炭製品	0.08	0.08	0.10	0.08	0.08	0.06	0.43	2.40	0.05
8 窯業・土石製品	1.27	0.86	1.33	1.28	3.45	0.96	1.16	1.56	4.90
9 鉄鋼	0.97	0.17	0.22	0.09	0.41	0.21	1.81	0.15	0.29
10 非鉄金属	3.50	0.61	1.18	1.05	0.82	1.84	0.60	2.55	1.58
11 金属製品	3.53	1.11	0.97	1.33	2.20	1.10	1.17	1.36	2.01
12 一般機械	1.64	2.25	0.54	1.62	1.60	1.01	1.40	1.35	2.82
13 電気機械	0.37	0.65	1.60	1.31	1.38	3.47	1.20	1.77	3.68
14 情報・通信機器	0.13	1.72	0.06	5.78	0.61	1.22	0.81	0.79	0.37
15 電子部品	2.97	2.72	2.87	3.26	1.01	0.45	0.64	6.21	2.13
16 自動車	0.01	0.00	0.03	0.00	0.47	2.22	3.22	3.25	1.35
17 自動車部品	0.49	0.56	0.53	0.83	1.60	3.15	4.46	3.01	1.45
18 その他輸送機械・同修理	0.03	0.15	0.01	0.44	2.04	0.82	1.76	0.83	0.85
19 精密機械	0.32	0.38	2.80	4.12	0.44	1.79	0.57	0.11	1.47
20 その他製造工業製品	1.86	1.12	1.09	0.81	1.68	1.51	1.42	1.41	2.69
21 建設	1.34	1.03	1.46	0.86	1.14	0.92	0.74	0.91	0.82
22 電力・ガス・水道	1.24	1.45	4.52	1.34	1.10	0.93	0.97	0.99	0.34
23 商業	0.81	0.97	0.70	0.57	0.77	0.61	0.85	0.48	0.53
24 金融・保険	0.82	0.95	0.80	0.81	0.95	0.84	0.58	0.53	0.50
25 不動産	1.00	1.04	0.91	1.05	1.06	0.77	0.68	0.74	0.86
26 運輸	0.69	0.79	0.72	0.67	0.86	0.91	0.96	0.72	0.62
27 情報通信	0.47	1.36	0.73	0.54	0.50	0.49	0.69	0.39	0.46
28 公務	1.00	1.16	0.70	0.98	1.10	0.71	0.57	0.60	0.70
29 サービス	0.84	1.05	0.88	1.20	0.93	0.75	0.79	0.56	0.72
30 分類不明	1.37	0.85	1.05	1.30	1.25	1.51	0.75	1.10	0.89

*特化係数が1以上の産業は太字

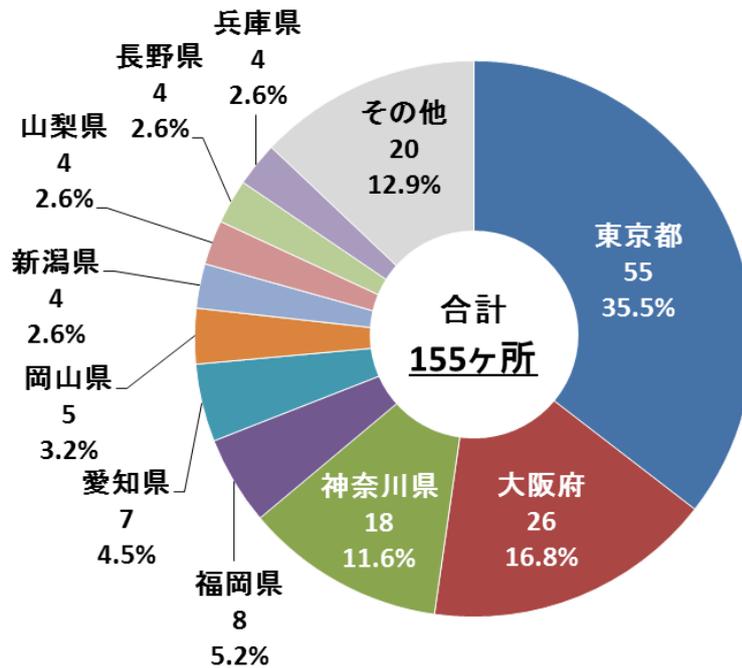
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

表IV-31 次世代自動車に対する企業の取り組み事例

企業	既存の業種内容	次世代自動車関連産業としての取り組み内容
自動車部品 A社	自動車用プレス製品製造 (従来型自動車関連産業)	リチウムイオン バッテリーケース製造
自動車関連 B社	自動車用検査機器製造 (従来型自動車関連産業)	EV用充電設備製造
産業用電気機械 C社	産業用モーター製造 (異業種)	EV用駆動モーター製造
商業 D社	家電量販 (異業種)	スマートハウス設備 としてEVを販売

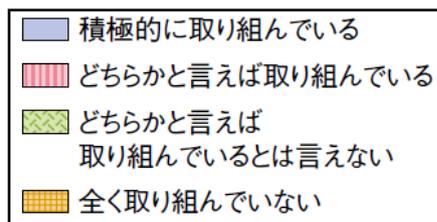
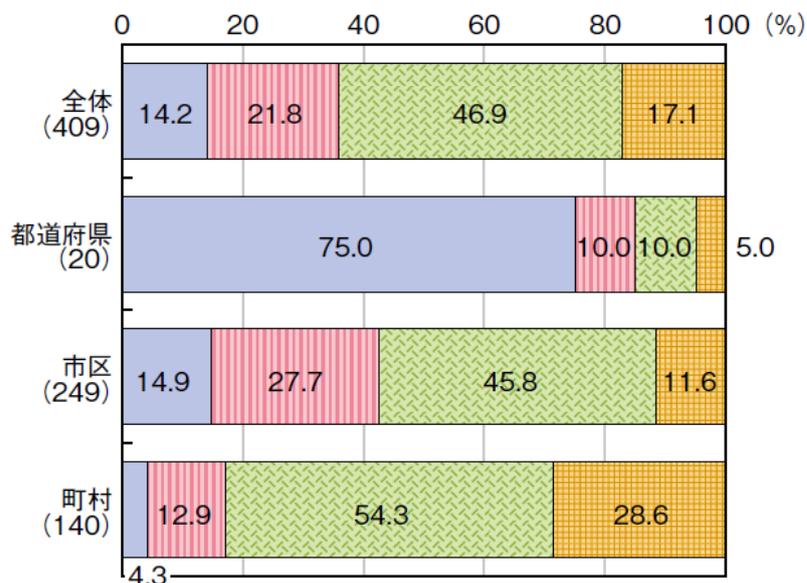
V. 広域連携の方向性

図V-1 都道府県別データセンター設置件数



出所：日本データセンター協会 HP「データセンター一覧」(2015年3月6日閲覧)より作成

図V-2 情報通信関連産業の誘致への取り組み状況



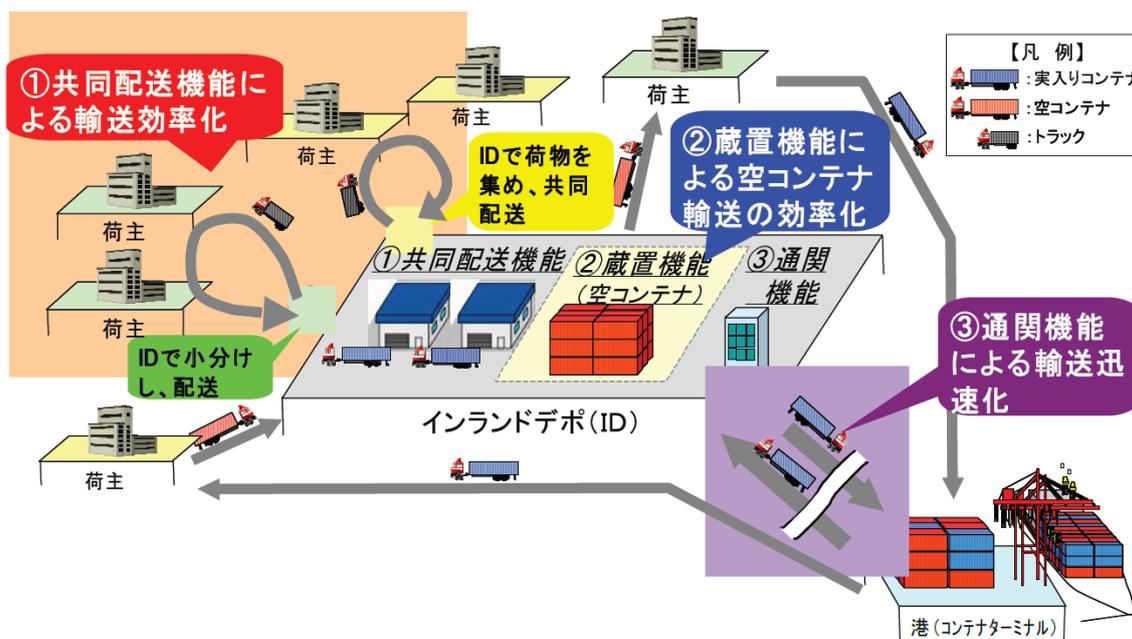
出所：総務省「情報通信白書 2012 年度版」
(<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h24/html/nc115210.html>) より転載

表V-3 徳島県情報通信関連事業立地促進補助制度の内容

新規地元雇用	正社員1名につき70万円、パート・契約社員1名につき40万円 ※限度額なし、助成期間:5年間	
事業所賃料	補助率1/2	最大2,000万円/年(5年間)
リース経費	補助率1/2	最大1,000万円(契約年度の初年度のみ)
専用回線使用料	補助率1/2	最大2,000万円/年(5年間)
研修経費	補助率1/2	最大1,000万円/年(5年間)
投下固定資産	補助率1/5	最大2,000万円(操業から1年以内の整備)

出所：徳島県 HP「情報通信関連事業立地促進補助制度」より作成

図V-4 インランド・デポの仕組み



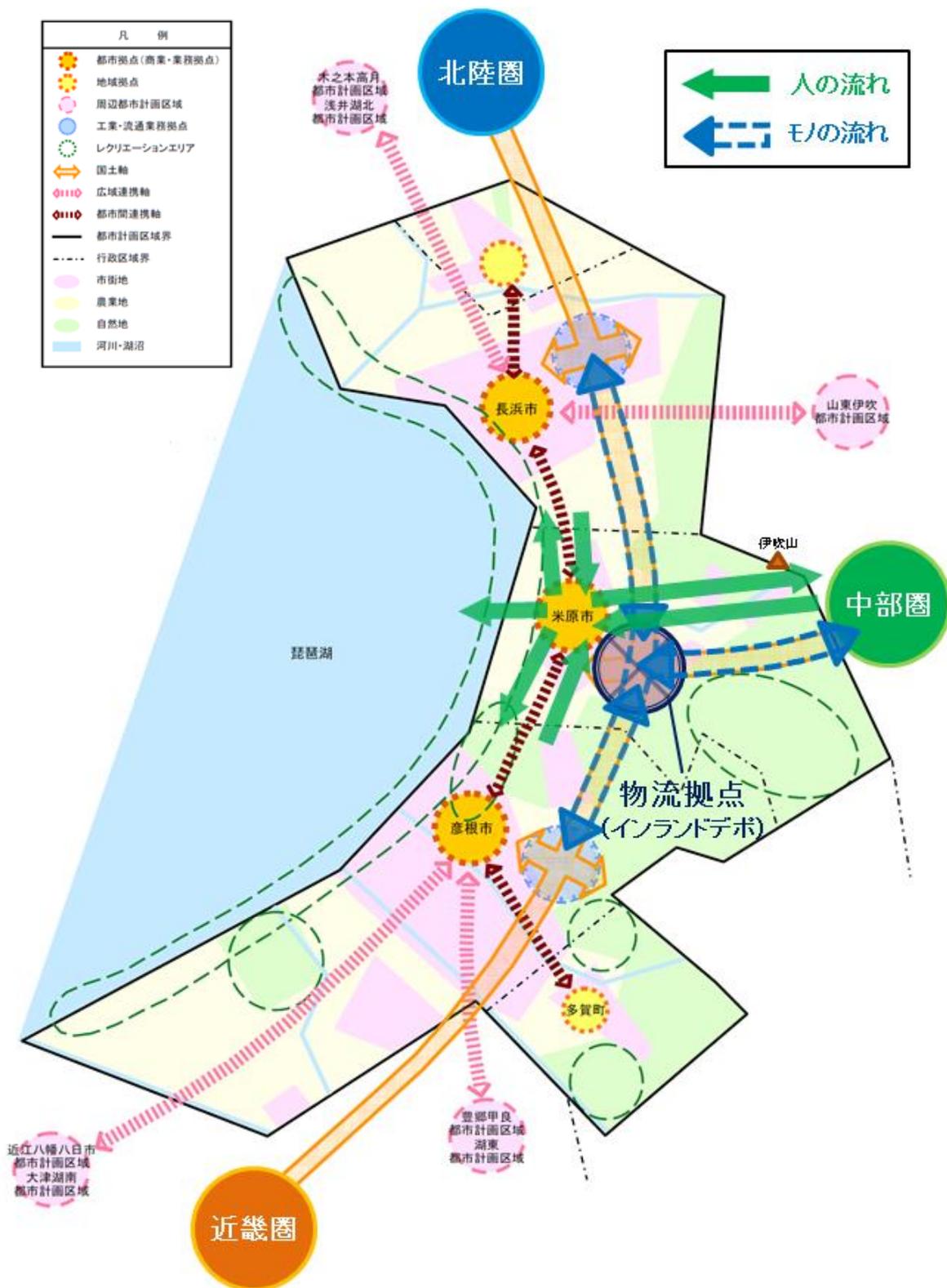
出所：東北地方整備局「記者発表資料（2007年12月5日）」
 (http://www.thr.mlit.go.jp/bumon/kisya/kisyah/images/16880_3_siryou.pdf) を加工して作成

表V-5 九州地方知事会「政策連合」 政策課題一覧

No	政策課題（テーマ）	幹事県	No	政策課題（テーマ）	幹事県
1	工業系公設試験研究機関の連携	福岡県	23	防災対策の連携	大分県
2	若年者就業支援の連携	福岡県	24	林業公社等研究会	宮崎県
3	ごみ減量化に向けた啓発活動の連携	福岡県	25	中心市街地再生に係る九州・山口各県の広域的連携	福岡県
4	博物館、資料館、美術館など教育文化施設の連携	長崎県	26	感染症に対する広域連携	佐賀県
5	自動車産業の振興	福岡県	27	有明海・八代海等の再生に向けた連携強化	佐賀県
6	九州各県での救急医療体制の整備	佐賀県	28	申請・届出等各種様式の統一化	佐賀県
7	広域回遊魚の放流事業	長崎県	29	職員の人事交流	鹿児島県
8	地球温暖化対策の連携	大分県	30	インターンシップ推進による産業人材の育成	長崎県
9	産科・歯科・行政が連携して取り組む早産予防対策	熊本県	31	輸出の促進の連携	熊本県
10	口蹄疫対策（迅速・適確な家畜防疫及び畜産物流通体制の整備）	大分県	32	健康危機管理体制整備の連携	熊本県
11	児童自立支援施設の機能強化と児童支援プログラム等の共同開発	大分県	33	森林の保全・活用の推進の連携	大分県
12	愛護動物の救護に係る連携	福岡県	34	武力攻撃災害時の避難体制の整備	大分県
13	社会資本の適切な維持管理（アセットマネジメント）の推進	大分県	35	酸性雨観測体制整備の連携	宮崎県
14	職員研修の合同実施	福岡県	36	近代化産業遺産の保存・活用	鹿児島県
15	70歳現役社会の実現に向けた連携	福岡県	37	身障者用駐車場利用証制度	佐賀県
16	海外事務所の共同運営	宮崎県	38	消費生活の安全安心ネットワークの整備	福岡県
17	育児費用の社会的支援	佐賀県	39	有害大気汚染物質観測及び緊急時対策の体制整備	熊本県
18	産業廃棄物税の導入	福岡県	40	県立病院の連携	鹿児島県
19	食の安全・安心に係る連携	熊本県	41	教職員の人事交流	長崎県
20	農業系公設試験研究機関の連携	福岡県	○ 目的を達成し、取組を終了したもの		
21	水産高校実習船の連携	福岡県	42	森林保全に関する税の導入	福岡県
22	農業大学校の連携	長崎県	43	上海万博への取り組み	長崎県

出所：九州地方知事会 HP「政策連合」（<http://www.pref.oita.jp/chijikai/seisakurenngo/seisakurenngo.html>）より転載

図 V-6 米原地域を中心とした機能強化 (将来イメージ図)



出所：滋賀県「彦根長浜都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」より加工して作成

VI. 人口減少シミュレーション

1. モデルの分析目的

日本は、合計特殊出生率が1970年代半ばに人口規模を維持するために必要とされる2.07を下回り、以後、少子化傾向が継続している。その結果、2008年度を境に人口減少時代に突入し、この少子化による人口減少は、世界各国の中で初めての経験である。

こうした中で、人口減少社会における持続可能な地域づくりが求められている。こうした問題に取り組むには、長期的な予測が可能なマクロ計量モデルを活用し、政策効果の検証（政策シミュレーション）を実行することが効果的である。

そこで、中部圏社会経済研究所が開発した「全国マクロ計量モデル（2014年度版）」を使用して、2040年度までの長期予測を行い、人口が長期的に減少するなか、GDPをはじめとする主な経済変数と労働市場がどのように推移するのかを検証した。

さらに、出生率（数）が高位に振れた場合、低位に振れた場合の2ケースのシミュレーションを実行し、人口の長期的な影響を比較分析した。

2. 予測シミュレーションの分析結果（標準ケース）

2.1 前提条件（2015～2040年度）

（1）人口変数（男女別4区分；0-14歳、15-64歳、65-74歳、75歳以上）

国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口「出生中位・死亡中位」』を使用した。

（2）人口変数（男女別4区分；0-14歳、15-64歳、65-74歳、75歳以上）

- ① 為替レート：2013年度までは実績値、2014年度以降1US\$=105円で固定した。
- ② 事業所数：民間、公的共に年率0.5%の減少とした。
- ③ その他外生変数：2013年度以降、トレンドで延長した。
- ④ 世界経済：米国および中国GDPは、トレンドと整合性を考慮し、米国は一貫して2.5%成長、中国は五カ年計画の期間区分を考慮して2015年度までは7%、2016～2025年度は5%、2026～2030年度は4%、2031年度以降は3%成長とした。

（3）財政変数

- ① 消費税率：2014～2016年度8%、2017年度以降10%に固定した。
 - A) 国と地方の配分率（現行4:1（国が80%））；配分率において、2014～2016年度6.3:1.7、2017年度以降7.8:2.2となっていることから、国税分として2014～2016年度は78.75%、2017年度以降は78%とした。
 - B) 地方交付税率（税率5%時代は29.5%）；2014～2016年度は22.3%、2017年度以降は19.5%とした。
- ② 各種税率：2015年度以降は、2014年度と同率に固定した。
- ③ 短期金利：2014年度以降、毎年、前年度の1.01倍に上昇するとした。

ただし、先の為替レートを含めた世界経済の動向に変化が生じた場合（例；リーマンショックなど）や自然災害（例；東日本大震災など）、国家・地方の税財政制度の変革などさまざまな与件の変化が生じた場合は、標準予測結果とは異なりが生じることに留意が必要である。

2.2 全国経済の予測結果

表VI-1は、予測シミュレーションの各種項目別の概要で、Ⅰ期（2015年度）、Ⅱ期（2016～2020年度）、Ⅲ期（2021～2025年度）、Ⅳ期（2026～2030年度）、Ⅴ期（2031～2035年度）、Ⅵ（2036～2040年度）の5年毎と全期（2015～2040年度）に区分し、各期間の平均成長率を示している。

（1）国内総生産とその構成要素

① 国内総生産（GDP）

ここでは、2015～2040年度の予測結果を示す（表VI-1、図VI-2、図VI-3参照）

- ・ 名目 GDP は、GDP を市場価格で評価し、物価の変動を反映した値である。2015年度は0.8%、Ⅱ期（2016～2020年度）は0.8%、Ⅲ期（2021～2025年度）は0.9%、Ⅳ期（2026～2030年度）は0.4%、Ⅴ期（2031～2035年度）は▲0.7%、Ⅵ期（2036～2040年度）は▲1.0%、全期間平均（2015～2040年度）は0.0%成長である。
- ・ 実質 GDP は、名目 GDP から物価の上昇・下落による影響を取り除いた値である。2015年度は0.5%、Ⅱ期は0.1%、Ⅲ期は0.4%、Ⅳ期は0.0%、Ⅴ期は▲0.6%、Ⅵ期は▲0.7%、全期間平均は▲0.1%成長である。
- ・ 潜在実質 GDP は、現存する経済構造のもとで、生産要素（資本・労働力）を最大限に投入した場合に達成可能な経済活動水準である。2015年度は1.7%、Ⅱ期は0.3%、Ⅲ期は▲0.4%、Ⅳ期は0.1%、Ⅴ期は0.3%、Ⅵ期は0.2%、全期間平均は0.2%成長である。
- ・ 物価では、「GDP デフレーター」は、全期間平均は0.1であり、「コアコア消費者物価指数 食料〔酒類を除く〕及びエネルギーを除く総合」は同0.3、「コア消費者物価指数〔生鮮食品を除く総合〕」は同0.4となる。
- ・

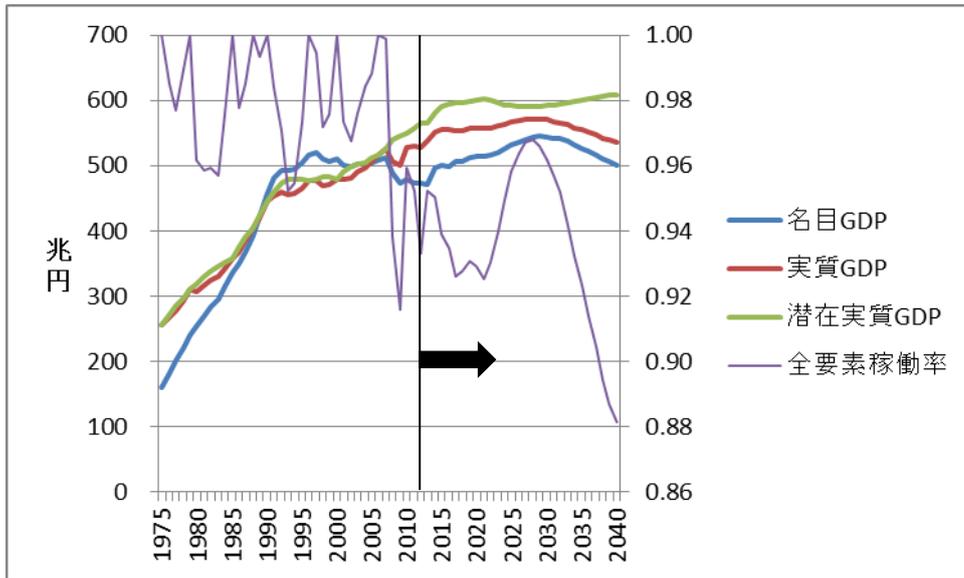
表VI-1 予測シミュレーションの概要（標準ケース；2015～2040年度）

項目	成長率	I期	II期	III期	IV期	V期	VI期	全期
		2015年度	2016-2020 Ave.	2021-2025 Ave.	2026-2030 Ave.	2031-2035 Ave.	2036-2040 Ave.	2015-2040 Total Ave.
名目GDP	(%)	0.8	0.8	0.9	0.4	▲ 0.7	▲ 1.0	0.0
実質GDP	(%)	0.5	0.1	0.4	0.0	▲ 0.6	▲ 0.7	▲ 0.1
潜在実質GDP	(%)	1.7	0.3	▲ 0.4	0.1	0.3	0.2	0.2
GDPデフレーター	(%)	0.2	0.7	0.4	0.3	▲ 0.2	▲ 0.3	0.1
民間消費N	(%)	0.0	0.4	0.3	▲ 0.1	▲ 0.7	▲ 1.0	▲ 0.3
民間消費R	(%)	▲ 0.3	▲ 0.4	▲ 0.3	▲ 0.6	▲ 1.0	▲ 1.2	▲ 0.7
政府消費N	(%)	1.5	0.7	0.4	0.7	0.5	0.6	0.6
政府消費R	(%)	1.6	0.1	▲ 0.0	0.4	0.3	0.5	0.3
住宅投資N	(%)	3.5	▲ 2.3	▲ 1.6	▲ 2.2	▲ 4.5	▲ 7.4	▲ 3.3
住宅投資R	(%)	2.6	▲ 3.5	▲ 2.5	▲ 2.9	▲ 4.4	▲ 7.0	▲ 3.7
企業投資N	(%)	0.8	1.0	2.7	1.0	▲ 0.5	▲ 0.2	0.7
企業投資R	(%)	0.4	0.3	2.0	0.5	▲ 0.5	▲ 0.2	0.3
政府投資N	(%)	4.1	2.6	1.0	1.2	0.9	1.1	1.5
政府投資R	(%)	3.3	1.6	0.2	0.5	0.7	1.1	1.0
輸出N	(%)	2.7	2.5	3.4	1.7	▲ 0.9	▲ 1.7	1.0
輸出R	(%)	2.3	1.5	2.2	1.0	▲ 0.6	▲ 1.1	0.7
輸入N	(%)	2.3	1.1	2.4	1.2	0.3	0.2	1.2
輸入R	(%)	1.5	▲ 0.3	0.8	▲ 0.3	▲ 1.2	▲ 1.1	▲ 0.3
名目GNI	(%)	0.8	0.6	0.7	0.3	▲ 0.7	▲ 1.0	▲ 0.0
実質GNI	(%)	0.6	▲ 0.0	0.3	▲ 0.0	▲ 0.6	▲ 0.7	▲ 0.2
企業物価指数	(%)	0.6	1.1	0.9	0.7	0.0	▲ 0.3	0.5
コアコアCPI	(%)	0.2	0.7	0.4	0.4	0.3	0.1	0.3
コアCPI	(%)	0.2	0.7	0.4	0.4	0.3	0.1	0.4

注1：Ave.は、期間内の平均値、Total Ave.は、全期間内（2015～2040年度）の平均値を示す。

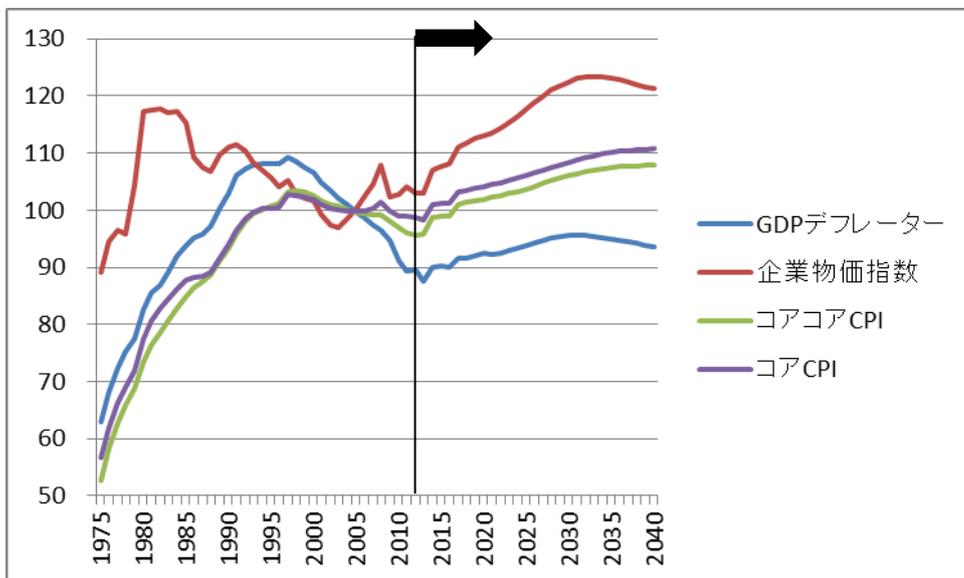
注2：項目名後のNは名目値を、Rは実質値を示す。

図VI-2 予測（各GDPと全要素稼働率）



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

図VI-3 各種物価指数の推移



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

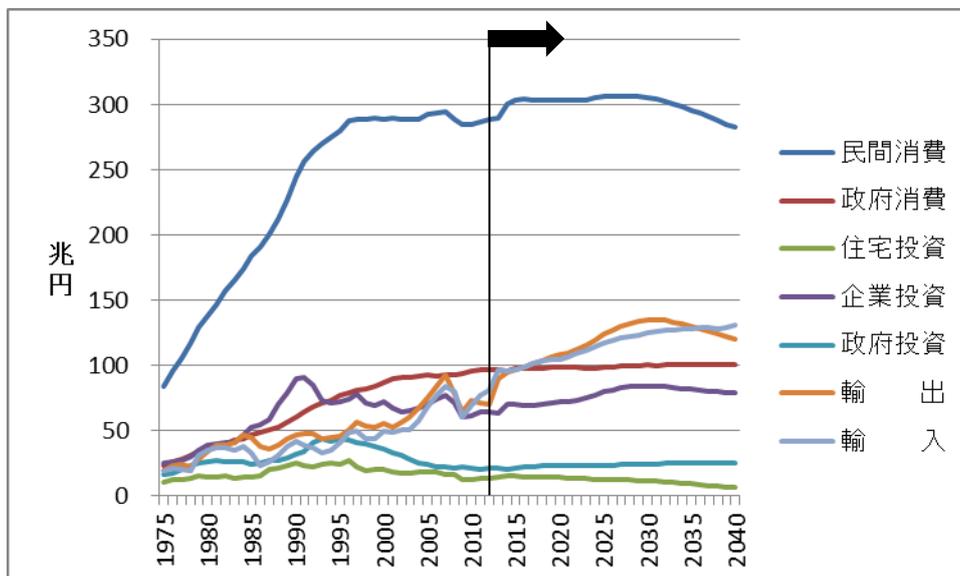
② 国内総生産（GDP）の構成要素

本分析で扱う国内総生産の構成要素は、(1)民間消費、(2)政府消費、(3)民間住宅投資、(4)民間企業投資、(5)政府投資、(6)輸出、(7)輸入の7項目である。以下では、ことわりがない限り、数値は名目（括弧内は実質）として各構成要素の観察結果を記述する（図VI-4、図VI-5、図VI-6参照）。

以下、項目別に結果を名目（括弧内は実質）で示す。

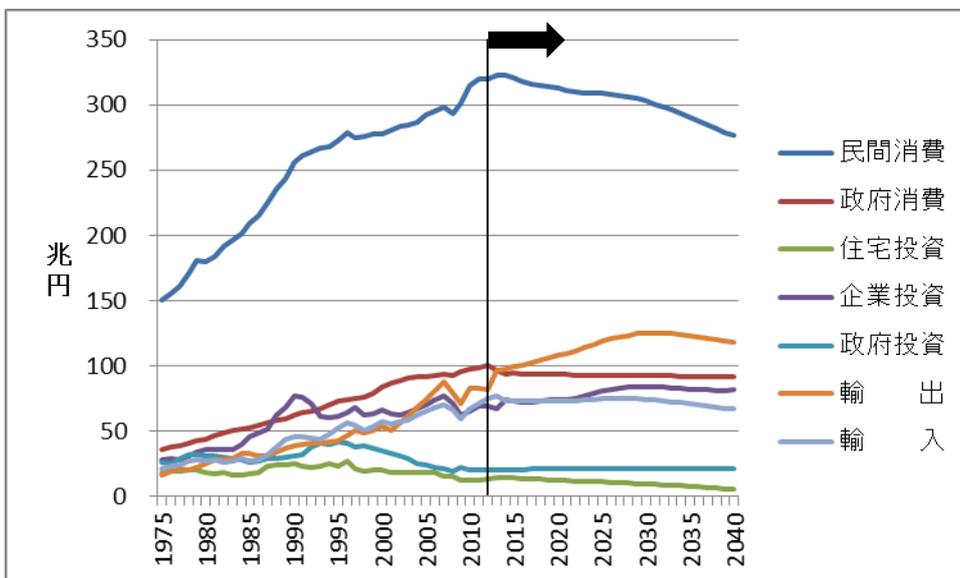
- ・ 民間消費は、2015年度は0.0%（▲0.3%）成長となる。人口減少の影響が2028年度から名目・実質双方に出始め、全期間平均は▲0.3%（▲0.7%）成長である。
- ・ 政府消費は、2015年度は1.5%（1.6%）成長である。生産年齢人口の減少から成長が鈍化するが、高齢化に伴う社会保障関係費の増加から全期間平均は0.6%（0.3%）成長である。
- ・ 住宅投資は、2015年度は3.5%（2.6%）成長となる。少子化の影響で、Ⅱ期以降は名目・実質ともにマイナスで、全期間平均は▲3.3%（▲3.7%）成長である。
- ・ 企業投資は、2015年度は0.8%（0.4%）成長である。企業投資は、原資である企業所得が牽引し、Ⅳ期まではプラスであるが、Ⅴ期以降はマイナスに転じ、全期間平均は0.7%（0.3%）である。
- ・ 政府投資は、2015年度は4.1%（3.3%）成長である。国・都道府県・市町村投資は、ともにほぼ横ばいで、更新投資を維持する程度であり、全期間平均は1.5%（1.0%）である。
- ・ 輸出は、2015年度は2.7%成長である。新興国・途上国の台頭が世界経済を牽引し、輸出はプラスとなるが、Ⅴ期以降は労働力の減少により生産規模が低下することからマイナスとなり、全期間平均は1.0%成長である。
- ・ 輸入は、2015年度は2.3%成長である。資源エネルギーの輸入量増、新興国・途上国の成長に伴う輸入の拡大および価格の上昇から全期間平均は1.2%成長となる。
- ・ 貿易収支は、2016年度を底に（-4.2兆円）、2020年度に黒字に転じ、貿易黒字が拡大する。2029年度の9.8兆円をピークに減少傾向に転じ、2036年度以降は再度貿易赤字に転じる。所得収支は、2015年度の16.5兆円をピークに減少傾向となり、2030年代中盤には7兆円台で横ばいとなる。経常収支は、貿易赤字の分を所得収支の黒字分が相殺する形で黒字となる。2029年度（19.1兆円）まで増加傾向にあり、その後は減少傾向に転じ、2040年度には-2.6兆円の赤字となる。

図VI-4 GDPの構成要素（名目）



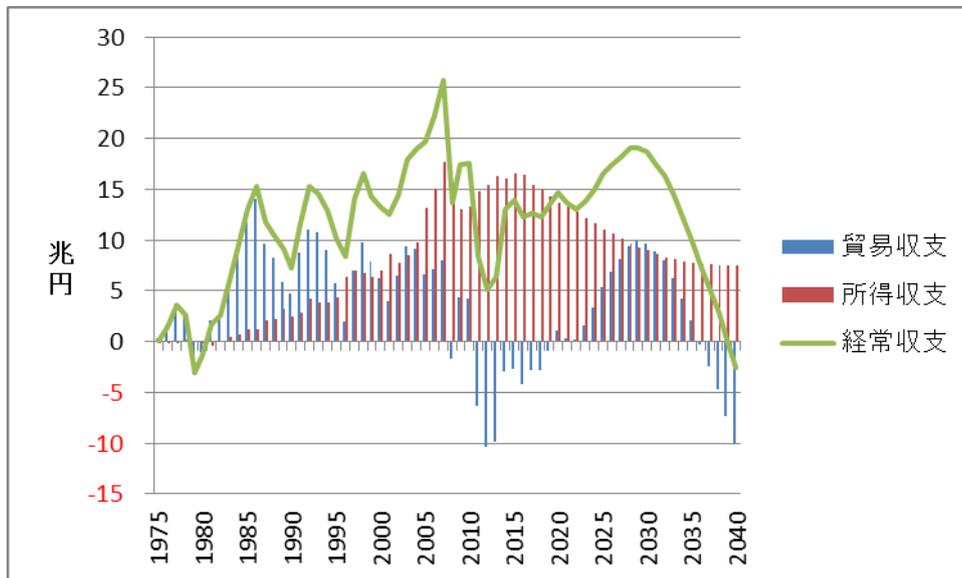
注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

図VI-5 GDPの構成要素（実質）



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

図VI-6 貿易収支(名目)



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

(2) 人口と労働市場

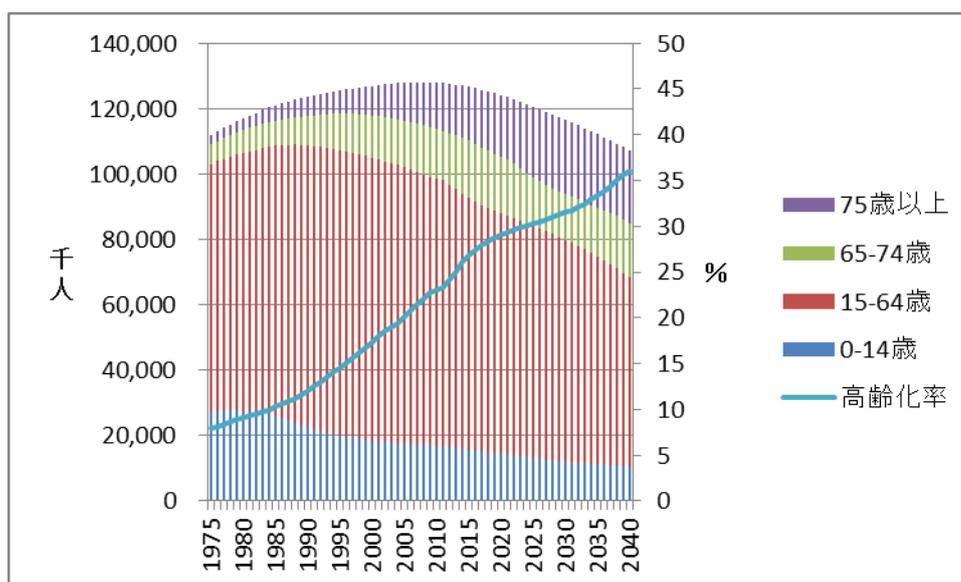
① 人口の推移

図VI-7、表VI-8は、総人口、年齢階層別人口（4区分）および高齢化率を示している。

本分析の人口データは、国立社会保障・人口問題研究所の『日本の将来推計人口「出生中位・死亡中位」』（2012年1月公表）を外生変数として使用している。国立社会保障・人口問題研究所によれば、全国の総人口は、2010年度の1億2,805万人から2040年度には1億727万人（83.8%）に推移すると推計している。

高齢化率は、2010年代半ばにはその上昇傾向が緩やかにはなるものの2024年度には30%を超え、長期的に増加傾向にある。

図VI-7 総人口および年齢階層別人口の推移



注：2013年度までは実績値「人口推計」、2014年度以降は推計値「日本の将来推計人口」。

出所：総務省統計局 HP「人口推計」、
国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（出生中位・死亡中位）」より作成

表VI-8 総人口および年齢階層別人口の推移

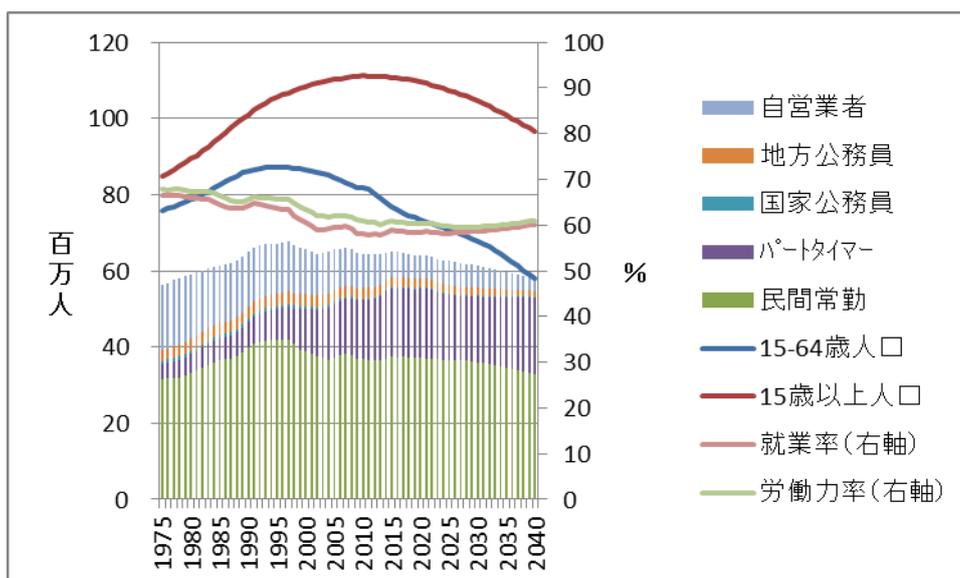
	0-14歳		15-64歳		65-74歳		75歳以上		総人口 実数 (千人)	高齢 化率 (%)
	0-14歳 (千人)	シェア (%)	実数 (千人)	シェア (%)	実数 (千人)	シェア (%)	実数 (千人)	シェア (%)		
	1975	27,232	24.3	75,839	67.7	6,027	5.4	2,842		
1980	27,524	23.5	78,884	67.4	6,992	6.0	3,661	3.1	117,061	9.1
1990	22,544	18.2	86,140	69.7	8,941	7.2	5,987	4.8	123,612	12.1
2000	18,505	14.6	86,380	68.1	13,028	10.3	9,013	7.1	126,926	17.4
2005	17,585	13.8	84,422	66.1	14,121	11.1	11,638	9.1	127,766	20.2
2010	16,839	13.1	81,735	63.8	15,290	11.9	14,193	11.1	128,057	23.0
2015	15,827	12.5	76,818	60.7	17,494	13.8	16,458	13.0	126,597	26.8
2020	14,568	11.7	73,408	59.2	17,334	14.0	18,790	15.1	124,100	29.1
2030	12,039	10.3	67,730	58.1	14,065	12.1	22,784	19.5	116,618	31.6
2040	10,732	10.0	57,866	53.9	16,448	15.3	22,230	20.7	107,276	36.1

② 部門別労働市場

図VI-9は、15-64歳人口と15歳以上人口、労働市場における各5要素および就業率、労働力率の推移を示している。本モデルの定義上、民間常勤雇用者、パートタイマー、国家公務員と地方公務員の合計が雇用者、雇用者と自営業者の合計が就業者である（図VI-9、図VI-10、表VI-11参照）。

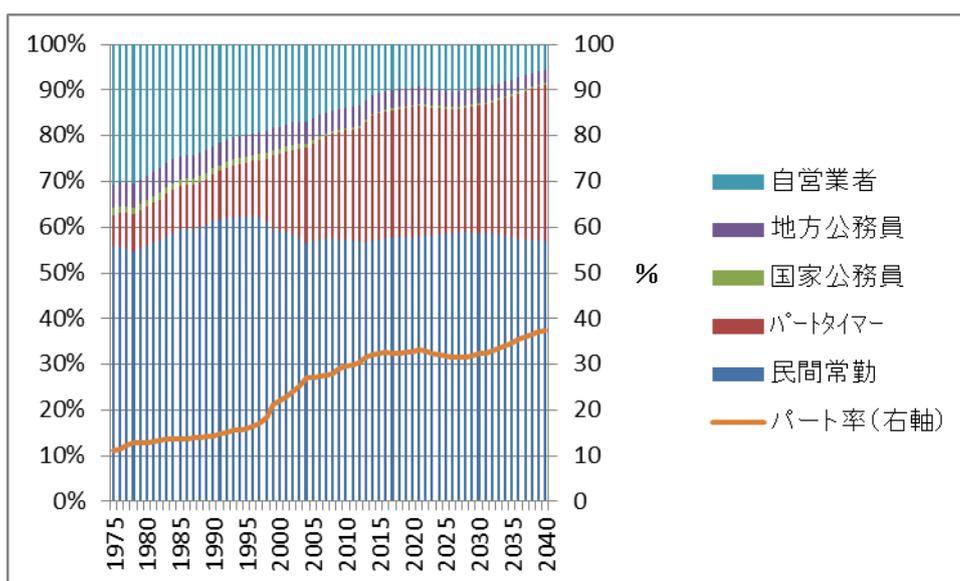
- ・ 就業者数は、2010年度の6,450.4万人（就業率58.0%、労働力率60.8%）から2015年度は6,520.5万人（同58.9%、60.8%）、2020年度は6,406.6万人（同58.5%、60.4%）、2030年度は6,136.0万人（同58.7%、59.6%）、2040年度は5,800.4万人（同60.1%、60.9%）となる。実数では、2040年度には対2010年度比89.9%の水準となる。
- ・ 民間常勤雇用者は、2010年度の3,687.1万人（構成比57.2%）から2015年度は3,742.8万人（同57.4%）、2020年度は3,710.9万人（同57.9%）、2030年度は3,601.5万人（同58.7%）、2040年度は3,300.0万人（同56.9%）となる。2040年度の対2010年度比でみると、実数では89.5%、構成比で99.5%の水準となる。
- ・ パートタイマーは、2010年度の1,550.4万人（構成比24.0%）から2015年度は1,788.6万人（同27.4%）、2020年度は1,813.3万人（同28.3%）、2030年度は1,717.4万人（同28.0%）、2040年度は1,981.5万人（同34.2%）となる。2040年度の対2010年度比でみると、実数では127.8%、構成比で142.1%の水準となる。
- ・ 自営業者は、2010年度の897.3万人（構成比13.9%）から2015年度は693.6万人（同10.6%）、2020年度は612.5万人（同9.6%）、2030年度は584.1万人（同9.5%）、2040年度は330.1万人（同5.7%）となる。2040年度の対2010年度比でみると、実数では36.8%、対構成比で40.9%の水準となる。

図VI-9 労働市場の推移



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

図VI-10 雇用形態別割合の推移



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

表VI-11 労働市場の構成

	民間常勤		パートタイマー		国家公務員		地方公務員		自営業者		就業者 実数 (千人)
	実数 (千人)	構成比 (%)									
1975	31,468	55.8	3,908	6.9	855	1.5	2,940	5.2	17,262	30.6	56,432
1980	33,224	56.2	4,952	8.4	856	1.4	3,168	5.4	16,927	28.6	59,127
1990	39,871	61.4	6,618	10.2	823	1.3	3,228	5.0	14,412	22.2	64,952
2000	38,851	59.1	11,054	16.8	800	1.2	3,204	4.9	11,828	18.0	65,737
2010	36,871	57.2	15,504	24.0	342	0.5	2,814	4.4	8,973	13.9	64,504
2015	37,428	57.4	17,886	27.4	325	0.5	2,630	4.0	6,936	10.6	65,205
2020	37,109	57.9	18,133	28.3	315	0.5	2,385	3.7	6,125	9.6	64,066
2030	36,015	58.7	17,174	28.0	296	0.5	2,035	3.3	5,841	9.5	61,360
2040	33,000	56.9	19,815	34.2	271	0.5	1,617	2.8	3,301	5.7	58,004

注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

③ 一人当たり賃金体系

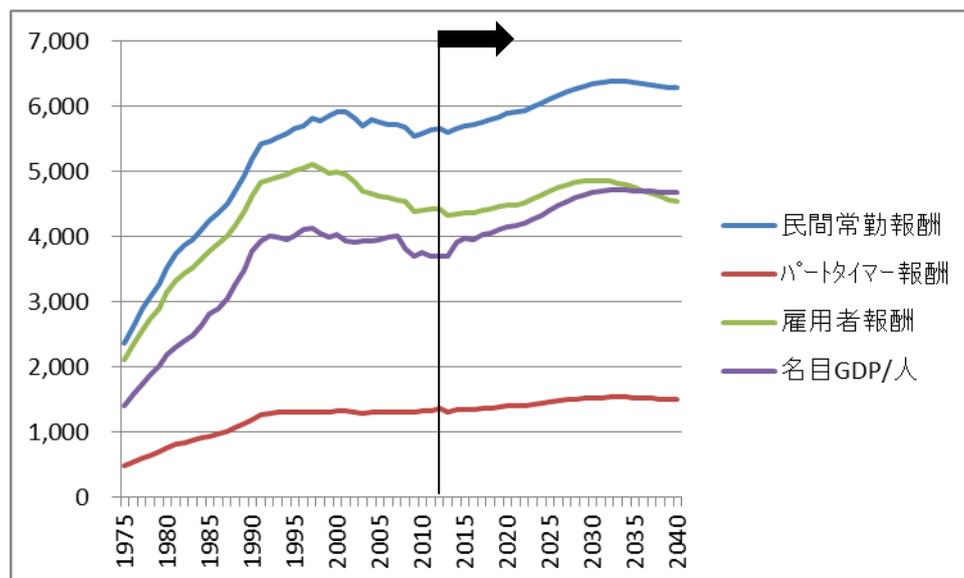
図VI-12は、一人当たりの民間常勤雇用者報酬、パートタイマー報酬、雇用者報酬（全雇用者の平均）および名目GDPの推移を示している。

本モデルでは、既述のとおり労働市場を民間部門と公的部門に、さらに民間部門を常勤とパートタイマーとに分割している。賃金体系もこれに対応しており、以下にその結果を記す。

- ・ 一人当たり民間常勤雇用者報酬は、2010年度の5,575千円から2015年度5,692千円、2040年度6,270千円（対2010年度比112.5%）となる。
- ・ 一人当たりパートタイマー報酬は、2010年度の1,326千円から2015年度1,346千円、2040年度1,507千円（同113.6%）となる。
- ・ 一人当たり雇用者報酬は、2010年度の4,393千円から2015年度4,363千円、2040年度4,536千円（同103.3%）となる。
- ・ 一人当たり名目GDPは、2010年度の3,750千円から2015年度3,962千円、2040年度4,673千円（124.6%）となる。

パートタイマーの賃金は、継続して増加するが、常勤雇用者の賃金は2030年代に入ると頭打ちとなる。さらにパート率が高まることで、平均所得（一人当たり雇用者報酬）は2031年度（4,860千円）をピークに減少傾向に転じ、結果的に購買力は増加しない。

図VI-12 雇用形態別賃金体系



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

2.3 考察

日本経済は、2008年度から人口減少時代に突入した。今後はさらなる少子高齢化が進み、人口減少が進むことになるが、2020年代後半までは名目、実質 GDP ともに1%未満と微増ながらも成長を続ける。しかし、2029年度には実質ベースで、2030年度には名目ベースでマイナス成長に転じる。換言すれば、現状を維持するには、「あと15年しか持たない」ということである。

名目・実質ともにマイナス成長に転じる2030年度における人口のすがたを観察すると、以下表VI-13のようになる。総人口は、対2005年度比で91.3%とほぼ9割、4区分の年齢階層別では、若年人口（0-14歳）は、対2005年度比で68.5%と7割を割り込み、生産年齢人口（15-64歳）は、シェア58.1%と6割を割り込み、対2005年度比80.1%となる。さらに後期高齢者（75歳以上）は、対2005年度比195.8%と最も高くなる。

つまり、現時点では、総人口が2005年度比で9割、生産年齢人口では同8割が経済成長の限界点といえる。

表VI-13 2030年度の国内人口のすがた

0-14歳			15-64歳			総人口	
実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	対 2005年度比
12,039	10.3%	68.5%	67,730	58.1%	80.2%	116,618	91.3%
65-74歳			75歳以上			高齢化率	
実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	実数 [千人]	総人口 シェア	対 2005年度比	2030年度	対 2005年度比
14,065	12.1%	99.6%	22,784	19.5%	195.8%	31.6%	156.7%

次に、「全要素稼働率」と物価の関係を見てみると、予測結果における「全要素稼働率」水準は、比較的低位に推移することが示された（全期間平均は0.93）。これは、人口減少に伴い労働力は減少するものの、設備投資は一定規模を維持し、しかも民間資本ストックは、2030年代前半までは増加傾向にある。さらに技術水準も持続的に増加することから、潜在実質 GDP は600兆円程度の規模を維持する。需給ギャップが大きくなることから、物価水準はさほど増加しない（「コア消費者物価指数（食料〔酒類を除く〕及びエネルギーを除く総合）」では、全期間平均は0.3%上昇、「コア消費者物価指数〔生鮮食品を除く総合〕」では、全期間平均0.4%上昇、GDPデフレーターでは、V期よりマイナスとなり、全期間平均は0.1%上昇である）。

こうして、大幅な経済成長も物価上昇も見込めないことから、現時点での税財政政策では、国税、地方税ともに消費税増税以外には、大きな税源になるとは考えにくい。企業の女性の雇用制度の見直しと併せて、地方から育児世帯への補助金制度など、地域独自の人口対策を推進して行かなければならない。特に滋賀県は、人口減少が他県に比して遅いとされていることから、比較的時的猶予があるという利点を生かして、対策を打たなければならない。

3. 予測シミュレーションの分析結果（ケース1、ケース2）

ここでは、既述の予測シミュレーションと比較し補完する形で、人口構造が変化した場合についての予測結果を記述する。

3.1 前提条件（2011～2040年度）

予測シミュレーション（ケース1、ケース2）の条件は、以下に示すとおりである。

- ① ケース1：人口の出生高位・死亡中位ケース
- ② ケース2：人口の出生低位・死亡中位ケース

人口構造において出生が高位および低位に推移した場合のケースの経済効果を分析した。国立社会保障・人口問題研究所の『日本の将来推計人口』の「出生高位・死亡中位」および「出生低位・死亡中位」を活用した（男女別；4区分）（表VI-14参照）。

表VI-14 人口の出生高位・死亡中位（左） / 出生低位・死亡中位（右）（2010～2040年度）

出生高位	男女計					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	16,839	1.00	81,734	1.00	128,055	1.00
2015	16,177	1.02	76,818	1.00	126,947	1.00
2020	15,664	1.08	73,408	1.00	125,196	1.01
2025	15,141	1.14	70,845	1.00	122,559	1.02
2030	14,320	1.19	68,073	1.01	119,243	1.02
2035	13,505	1.20	64,515	1.02	115,427	1.03
2040	12,851	1.20	59,770	1.03	111,300	1.04

出生低位	男女計					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	16,839	1.00	81,734	1.00	128,055	1.00
2015	15,418	0.97	76,818	1.00	126,188	1.00
2020	13,464	0.92	73,408	1.00	122,996	0.99
2025	11,436	0.86	70,845	1.00	118,855	0.99
2030	9,988	0.83	67,328	0.99	114,166	0.98
2035	9,308	0.82	62,335	0.98	109,051	0.97
2040	8,823	0.82	56,056	0.97	103,557	0.97

出生高位	男					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	8,621	1.00	41,141	1.00	62,326	1.00
2015	8,288	1.02	38,741	1.00	61,679	1.00
2020	8,030	1.08	37,086	1.00	60,708	1.01
2025	7,769	1.14	35,835	1.00	59,313	1.02
2030	7,347	1.19	34,478	1.01	57,601	1.02
2035	6,929	1.20	32,723	1.02	55,675	1.03
2040	6,594	1.20	30,372	1.03	53,648	1.04

出生低位	男					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	8,621	1.00	41,141	1.00	62,326	1.00
2015	7,899	0.97	38,741	1.00	61,289	1.00
2020	6,901	0.92	37,086	1.00	59,580	0.99
2025	5,867	0.86	35,835	1.00	57,411	0.98
2030	5,124	0.83	34,095	0.99	54,995	0.98
2035	4,775	0.82	31,605	0.98	52,403	0.97
2040	4,526	0.82	28,467	0.97	49,675	0.96

出生高位	女					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	8,218	1.00	40,593	1.00	65,729	1.00
2015	7,889	1.02	38,078	1.00	65,268	1.00
2020	7,634	1.08	36,323	1.00	64,487	1.01
2025	7,372	1.14	35,010	1.00	63,247	1.01
2030	6,973	1.19	33,595	1.01	61,642	1.02
2035	6,576	1.20	31,792	1.02	59,752	1.03
2040	6,258	1.20	29,399	1.03	57,652	1.04

出生低位	女					
	0-14歳		15-64歳		総人口	
(千人)	総数	倍率	総数	倍率	総数	倍率
2010	8,218	1.00	40,593	1.00	65,729	1.00
2015	7,520	0.97	38,078	1.00	64,899	1.00
2020	6,563	0.92	36,323	1.00	63,416	0.99
2025	5,569	0.86	35,010	1.00	61,444	0.99
2030	4,865	0.83	33,233	0.99	59,171	0.98
2035	4,534	0.82	30,730	0.98	56,648	0.97
2040	4,297	0.82	27,589	0.97	53,882	0.97

注) 倍率は中位推計比

出所：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」より作成

3.2 分析結果（2015～2040 年度）

予測シミュレーション（ケース 1、ケース 2）の結果は、以下に列記するとおりで、表VI-15（名目 GDP、実質 GDP、潜在実質 GDP、GDP デフレーター）は、予測シミュレーションからの乖離率を示したものである。

さらに、結果を詳細にビジュアル化するべく、章末に補論を設け、最終需要項目、労働市場項目、ならびにその他主要項目ごとに予測シミュレーションのケース 0 からケース 2 の結果を図示する（図VI-23～46 参照）。

表VI-15 予測シミュレーションの結果（ケース 1、ケース 2；2015～2040 年度）

ケース	項目	乖離率	I 期	II 期	III 期	IV 期	V 期	VI 期	全期
			2015 年度	2016-2020 Ave.	2021-2025 Ave.	2026-2030 Ave.	2031-2035 Ave.	2036-2040 Ave.	2015-2040 Total Ave.
S1	名目GDP (%)		0.3	0.6	1.4	2.4	3.4	4.0	2.3
	実質GDP (%)		0.2	0.5	1.1	1.8	2.6	3.2	1.8
	潜在GDP (%)		0.0	0.1	0.2	0.3	0.5	0.8	0.3
	GDPデフレーター (%)		0.1	0.1	0.3	0.5	0.8	0.8	0.5
S2	名目GDP (%)	▲	0.3	▲ 0.6	▲ 1.3	▲ 2.2	▲ 3.0	▲ 3.5	▲ 2.0
	実質GDP (%)	▲	0.2	▲ 0.5	▲ 1.0	▲ 1.7	▲ 2.3	▲ 2.8	▲ 1.6
	潜在GDP (%)	▲	0.1	▲ 0.1	▲ 0.2	▲ 0.3	▲ 0.5	▲ 0.7	▲ 0.3
	GDPデフレーター (%)	▲	0.1	▲ 0.1	▲ 0.3	▲ 0.5	▲ 0.7	▲ 0.7	▲ 0.4

注 1：表は、標準予測ケースからの乖離率で示した。

注 2：SX は、シミュレーションの各ケースを、Ave.は、期間内の平均値を、Total Ave.は、全期間内（2015～2040 年度）の平均値を示す。

3.3 人口構造の影響

(1) 人口の出生高位・死亡中位ケース

このケースでは、標準予測ケース（出生中位・死亡中位）に比し、2040年度には0-14歳人口が119.8%、15-64歳人口が103.3%、総人口が103.8%になるという想定である（高齢者層は不変）（表VI-14参照）。

GDPは、全期間平均（乖離率）で名目2.3%、実質1.8%、潜在0.3%増加する。

主要な結果は、出生数（率）の増加は、供給側（潜在実質GDP）、需要側（実質GDP）双方を包括的に上昇させ、一人当たり実質GDP階差では、2020年度30千円、2030年度103千円、2040年度160千円、一人当たり潜在実質GDP階差では、2020年度5.6千円、2030年度18千円、2040年度46千円の上昇効果となる。

労働市場では、全期間平均で就業者0.9%、常勤1.2%、パートタイマー-0.0%となる。出生率（数）が高位に転じたとはいえ、人口規模自体は減少する中で、パートタイマーの需要は伸び悩み、常勤へのそれが高まる（図VI-16、図VI-17、表VI-18、表VI-22参照）。

(2) 人口の出生低位・死亡中位ケース

このケースでは、標準予測ケース（出生中位・死亡中位）に比し、2040年度には0-14歳人口が82.2%、15-64歳人口が96.9%、総人口が96.5%になるという想定である（高齢者層は不変）（表VI-14参照）。

GDPは、全期間平均（乖離率）で名目-2.0%、実質-1.6%、潜在-0.3%減少する。

主要な結果は、出生数（率）の低下は、供給側（潜在実質GDP）、需要側（実質GDP）双方を包括的に低下させ、一人当たり実質GDP階差では、2020年度-31千円、2030年度-98千円、2040年度-149千円、一人当たり潜在実質GDP階差では、2020年度-5.6千円、2030年度-18千円、2040年度-46千円の減少効果となる。

労働市場では、全期間平均で就業者-0.8%、常勤-1.1%、パートタイマー0.1%となる。人口規模がさらに減少する中で、パートタイマーへの影響はほぼ横ばいと小さく、常勤がマイナスとなる（図VI-19、図VI-20、表VI-21、表VI-22参照）。

図、表から、全国経済では、人口構造の影響（出生数（率）の増加、ないし減少）は、生産年齢人口に影響が出る（15年後以降）2020年代後半から供給側への影響が出始める。また、2030年代後半には需要側への影響は小さくなる。

○2010、2020年代の影響

主に需要側（実質GDP）へのみ

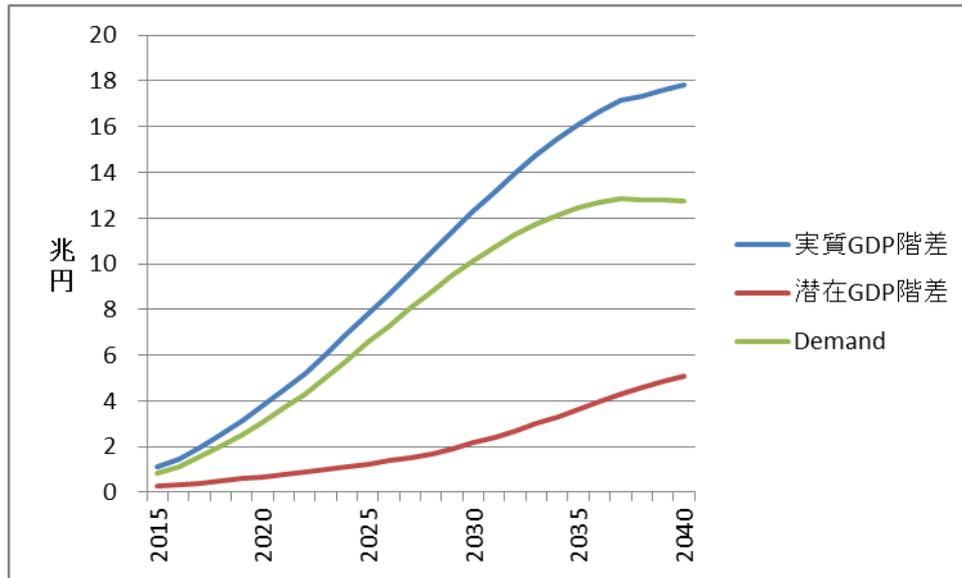
供給側（潜在実質GDP）へは上昇傾向にあるが小さい

○2030年代の影響

需要側へは徐々に小さくなる

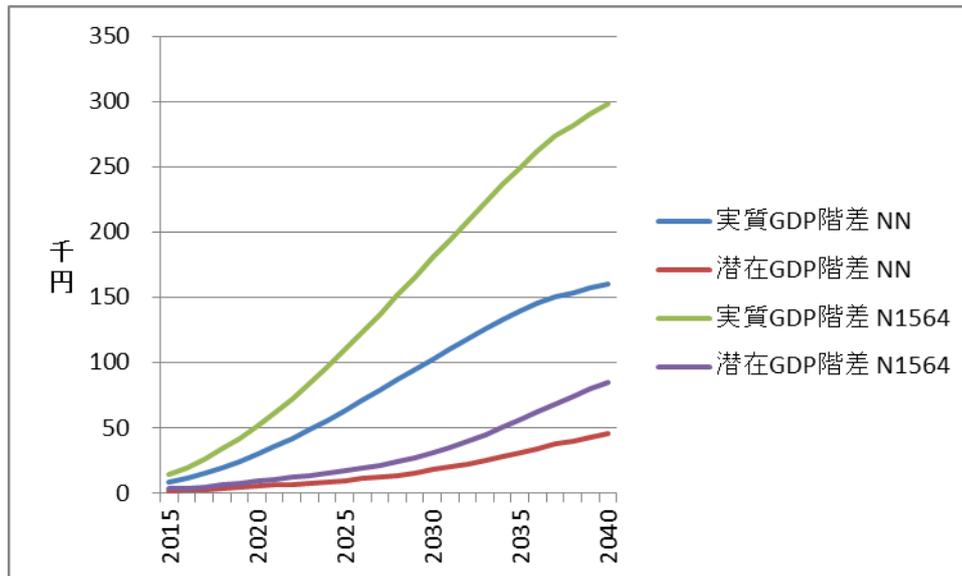
供給側へは拡大する

図VI-16 出生増加の効果



注1：階差は、予測シミュレーションのケース1値と予測シミュレーション値の格差である。
 注2：Demandは、(=実質GDP階差-潜在実質GDP階差)である。

図VI-17 出生増加の効果（一人当たり）

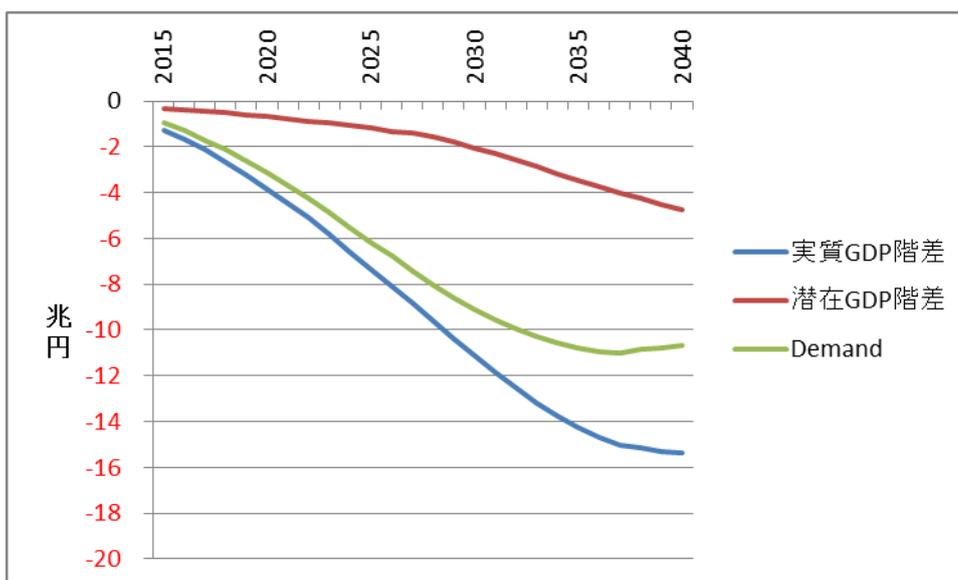


注1：NNは、総人口一人当たり、N1564は、生産年齢人口一人当たりを示す。

表VI-18 出生増加の効果（一人当たり）

階差	一人当たり	単位	2015	2020	2025	2030	2035	2040
実質GDP	総人口	(千円)	8.7	30.3	63.7	103.1	139.5	160.3
潜在実質GDP	総人口	(千円)	2.2	5.6	10.1	18.1	31.6	45.8
実質GDP	生産年齢人口	(千円)	14.4	51.6	110.2	180.6	249.7	298.5
潜在実質GDP	生産年齢人口	(千円)	3.6	9.5	17.5	31.8	56.5	85.3

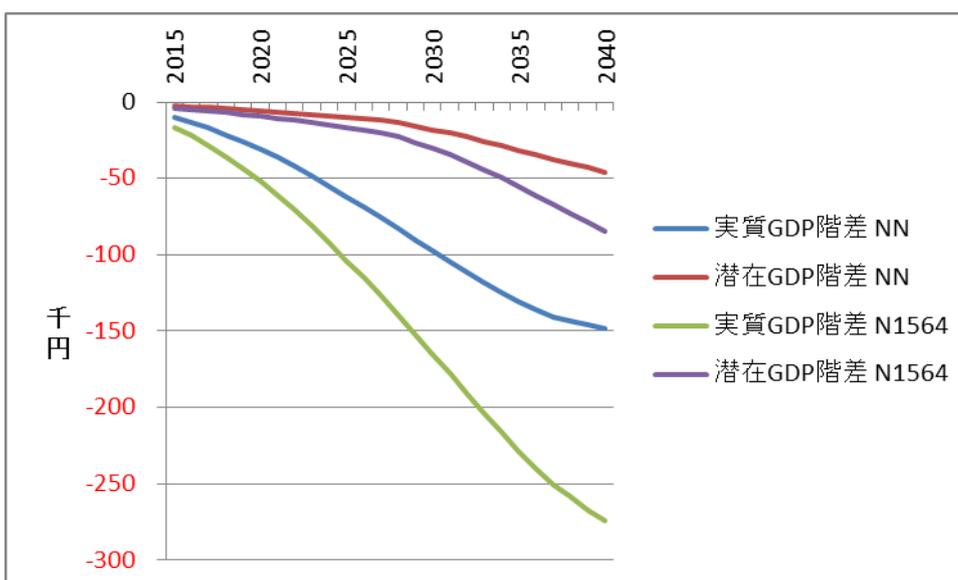
図VI-19 出生低下の効果



注1：階差は、予測シミュレーションのケース2値と予測シミュレーション値の格差である。

注2：Demandは、(=実質GDP階差-潜在実質GDP階差)である。

図VI-20 出生低下の効果（一人当たり）



注1：NNは、総人口一人当たり、N1564は、生産年齢人口一人当たりを示す。

表VI-21 出生増加の効果（一人当たり）

階差	一人当たり	単位	2015	2020	2025	2030	2035	2040
実質GDP	総人口	(千円)	▲ 10.3	▲ 31.2	▲ 62.1	▲ 97.6	▲ 130.7	▲ 148.6
潜在実質GDP	総人口	(千円)	▲ 2.6	▲ 5.6	▲ 9.8	▲ 18.0	▲ 31.6	▲ 45.7
実質GDP	生産年齢人口	(千円)	▲ 16.9	▲ 52.2	▲ 104.2	▲ 165.6	▲ 228.6	▲ 274.5
潜在実質GDP	生産年齢人口	(千円)	▲ 4.3	▲ 9.5	▲ 16.4	▲ 30.6	▲ 55.4	▲ 84.5

表VI-22 主要項目別の人口構造の影響

ケース	項目	乖離率	I期	II期	III期	IV期	V期	VI期	全期
			2015年度	2016-2020 Ave.	2021-2025 Ave.	2026-2030 Ave.	2031-2035 Ave.	2036-2040 Ave.	2015-2040 Total Ave.
S1	民間消費N (%)		0.2	0.5	1.2	2.1	3.2	4.2	2.2
	民間消費R (%)		0.2	0.5	1.1	1.9	2.8	3.7	1.9
	政府消費N (%)		0.4	0.9	2.0	3.0	3.5	3.4	2.4
	政府消費R (%)		0.3	0.8	1.9	2.8	3.3	3.1	2.3
	住宅投資N (%)		0.3	0.6	1.3	3.0	9.2	18.4	6.3
	住宅投資R (%)		0.3	0.4	0.5	1.5	6.9	15.3	4.7
	企業投資N (%)		0.3	0.6	1.4	2.3	2.8	2.7	1.9
	企業投資R (%)		0.2	0.5	1.2	1.9	2.3	2.4	1.6
	政府投資N (%)		0.1	0.1	0.5	1.5	2.5	2.8	1.4
	政府投資R (%)		0.0	0.1	0.3	0.8	1.5	1.4	0.8
	輸出N (%)		0.2	0.7	1.8	3.4	5.0	6.1	3.3
	輸入N (%)		0.3	0.8	1.8	3.1	4.5	5.5	3.0
	就業者 (%)		0.1	0.2	0.4	0.8	1.3	1.9	0.9
	常勤 (%)		0.1	0.2	0.6	1.1	1.8	2.6	1.2
	パートタイマー (%)		0.0	0.0	0.1	0.0	▲ 0.2	▲ 0.3	▲ 0.0
S2	民間消費N (%)		▲ 0.3	▲ 0.6	▲ 1.2	▲ 2.0	▲ 2.9	▲ 3.8	▲ 2.0
	民間消費R (%)		▲ 0.2	▲ 0.5	▲ 1.1	▲ 1.8	▲ 2.6	▲ 3.3	▲ 1.8
	政府消費N (%)		▲ 0.4	▲ 0.9	▲ 1.9	▲ 2.7	▲ 2.9	▲ 2.8	▲ 2.2
	政府消費R (%)		▲ 0.4	▲ 0.9	▲ 1.8	▲ 2.5	▲ 2.7	▲ 2.6	▲ 2.0
	住宅投資N (%)		▲ 0.4	▲ 0.7	▲ 1.2	▲ 3.0	▲ 8.7	▲ 15.3	▲ 5.6
	住宅投資R (%)		▲ 0.3	▲ 0.4	▲ 0.4	▲ 1.6	▲ 6.9	▲ 13.3	▲ 4.4
	企業投資N (%)		▲ 0.3	▲ 0.7	▲ 1.4	▲ 2.0	▲ 2.4	▲ 2.2	▲ 1.7
	企業投資R (%)		▲ 0.3	▲ 0.6	▲ 1.1	▲ 1.7	▲ 2.0	▲ 2.0	▲ 1.4
	政府投資N (%)		▲ 0.1	▲ 0.1	▲ 0.4	▲ 0.9	▲ 1.7	▲ 2.0	▲ 1.0
	政府投資R (%)		▲ 0.0	▲ 0.0	▲ 0.1	▲ 0.3	▲ 0.8	▲ 0.8	▲ 0.4
	輸出N (%)		▲ 0.3	▲ 0.7	▲ 1.8	▲ 3.1	▲ 4.4	▲ 5.2	▲ 2.9
	輸入N (%)		▲ 0.4	▲ 0.8	▲ 1.8	▲ 2.8	▲ 3.9	▲ 4.7	▲ 2.7
	就業者 (%)		▲ 0.1	▲ 0.2	▲ 0.4	▲ 0.7	▲ 1.3	▲ 1.8	▲ 0.8
	常勤 (%)		▲ 0.1	▲ 0.2	▲ 0.5	▲ 1.0	▲ 1.7	▲ 2.4	▲ 1.1
	パートタイマー (%)		▲ 0.0	▲ 0.0	▲ 0.1	▲ 0.0	0.2	0.2	0.1

注1：表は、標準予測ケースからの乖離率で示した。

注2：SXは、シミュレーションの各ケースを、Ave.は、期間内の平均値を、Total Ave.は、全期間内（2015～2040年度）の平均値を示す。

補論

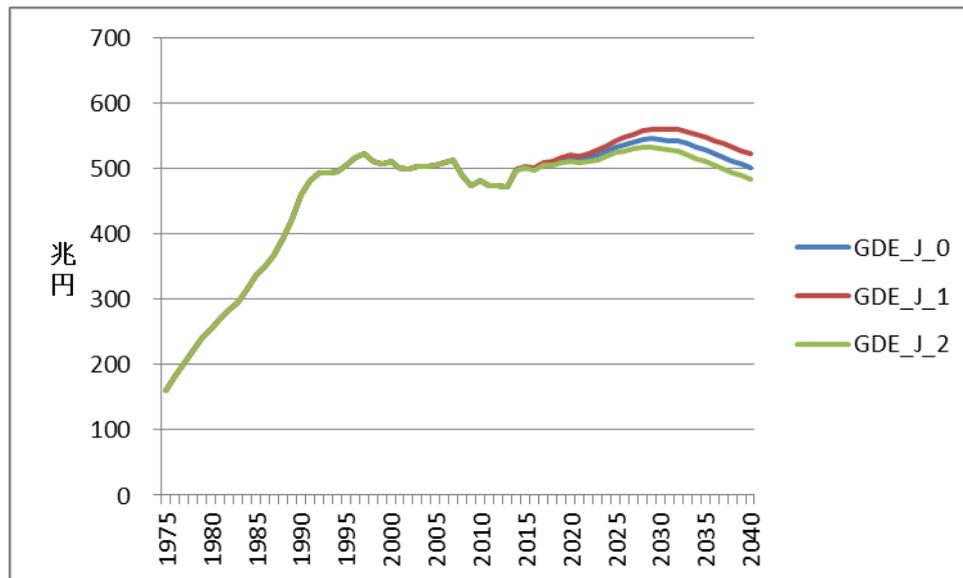
以下では、予測シミュレーションによる結果をビジュアル化するべく、項目毎にグラフを列記する。

注1：主に最終需要項目、労働市場項目を示す。

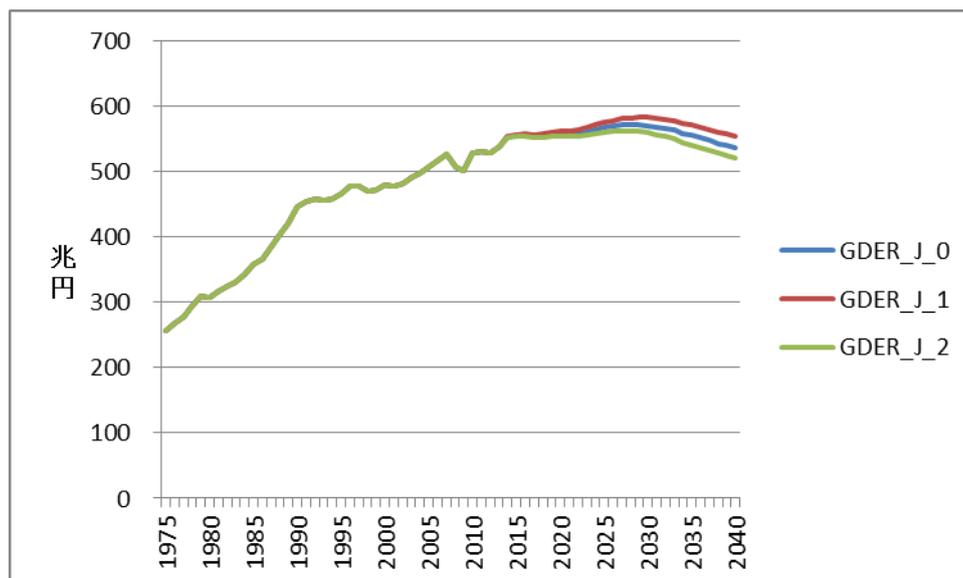
注2：_0は、標準予測ケースを、_1は、出生高位ケースを、_2は、出生低位ケースを示す。

注3：2012年度まで実績値、2013年度以降は、本モデルの予測値である。

図VI-23 名目 GDP



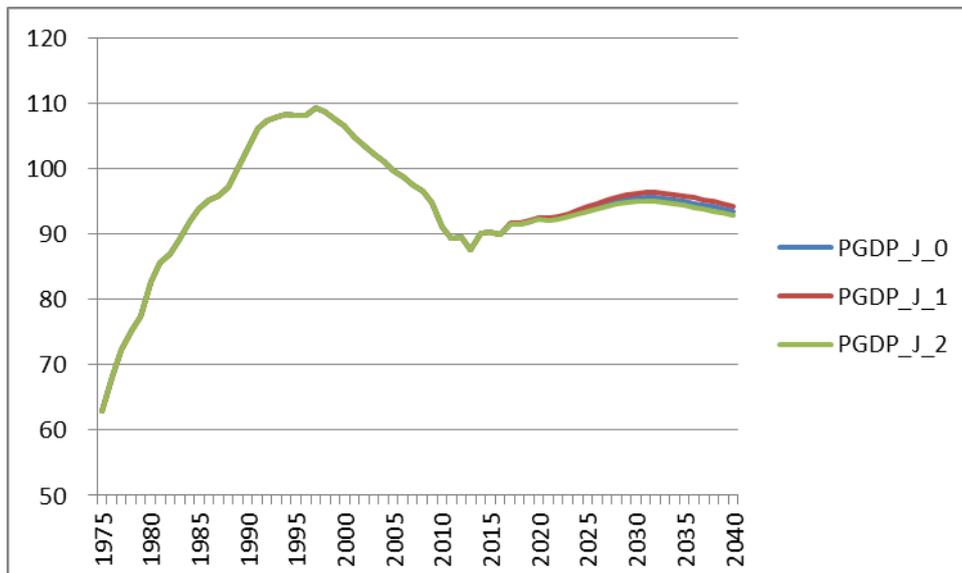
図VI-24 実質 GDP



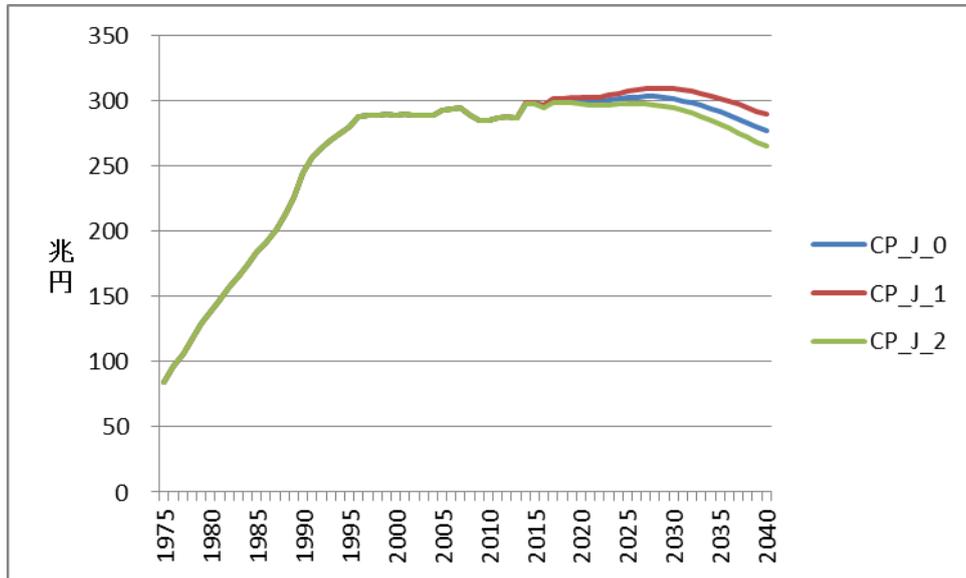
図VI-25 潜在実質 GDP



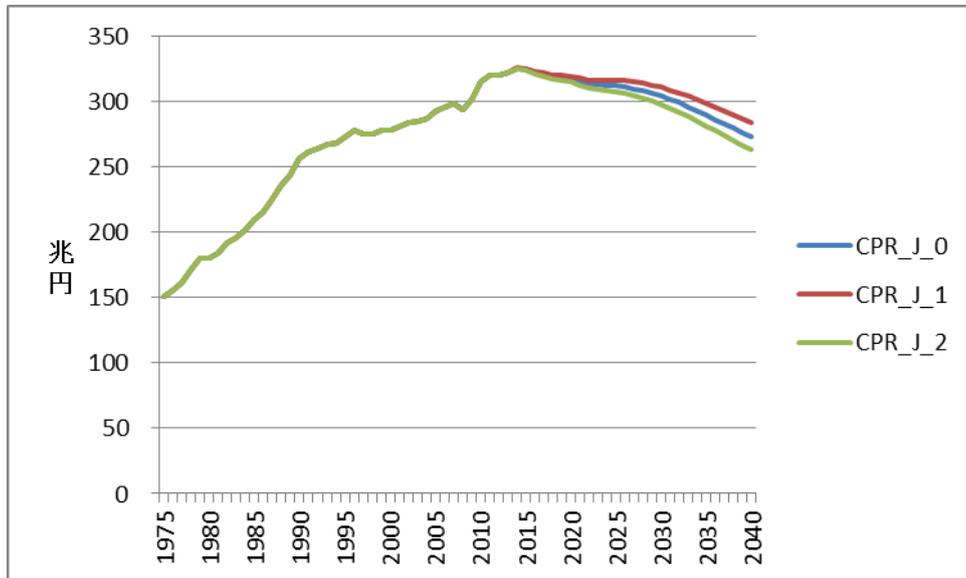
図VI-26 GDP デフレーター



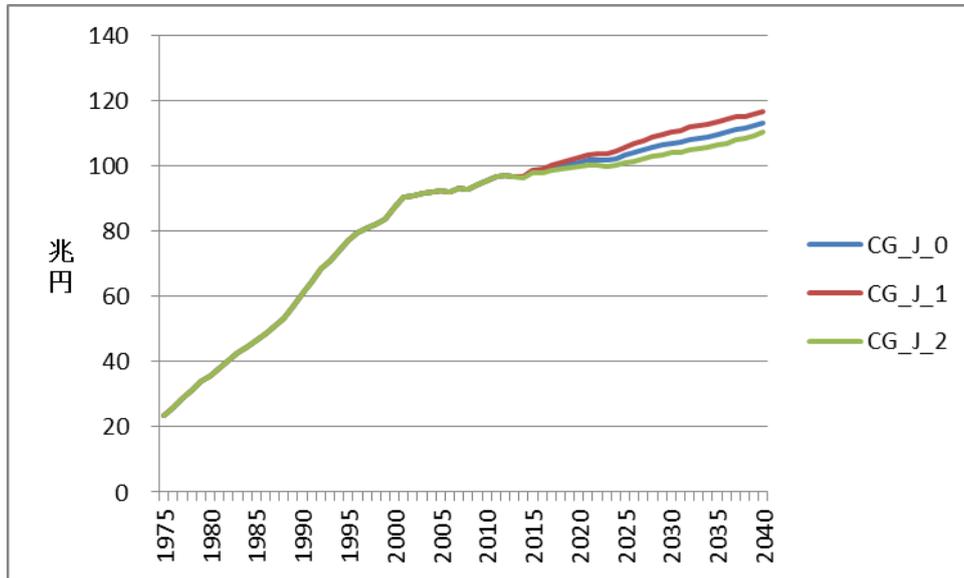
図VI-27 民間消費（名目）



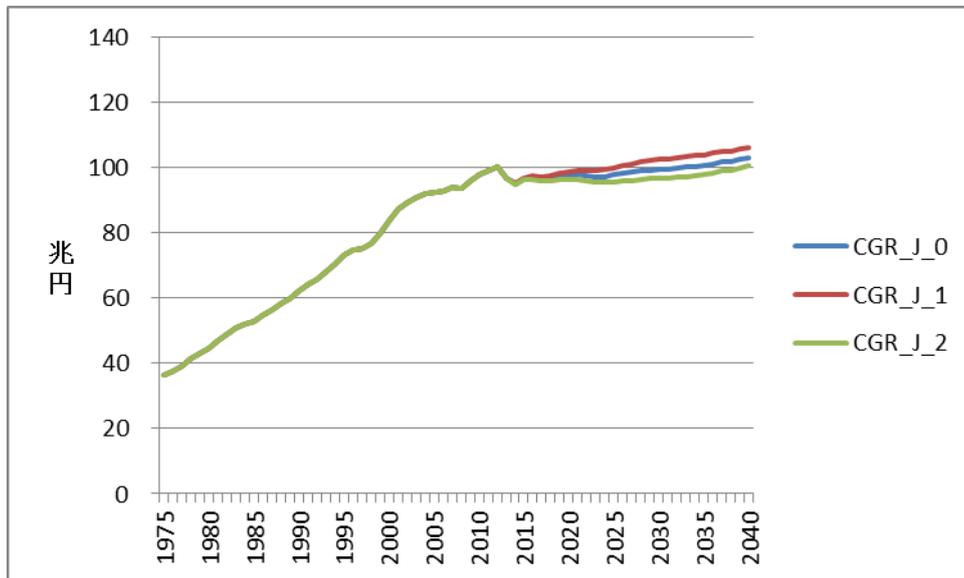
図VI-28 民間消費（実質）



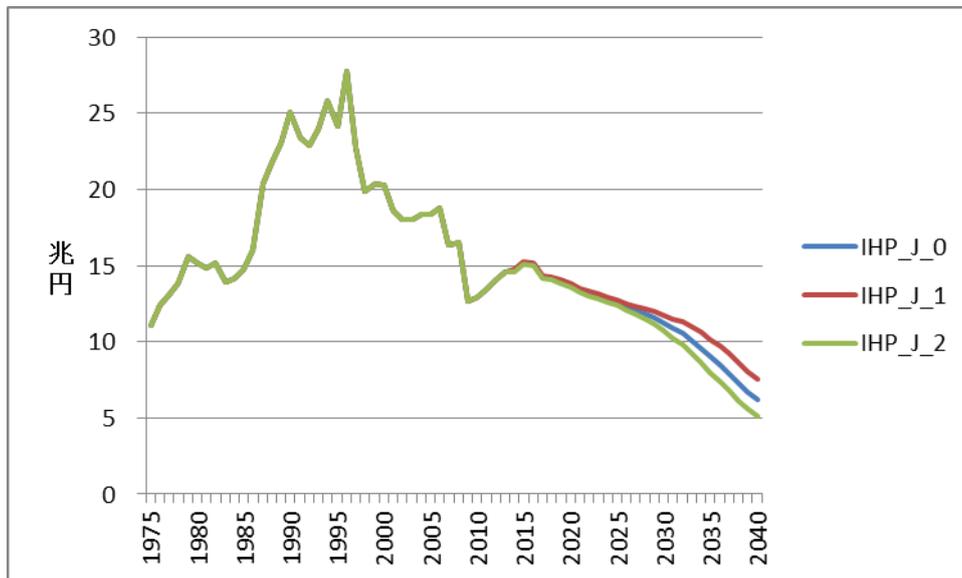
图VI-29 政府消费（名目）



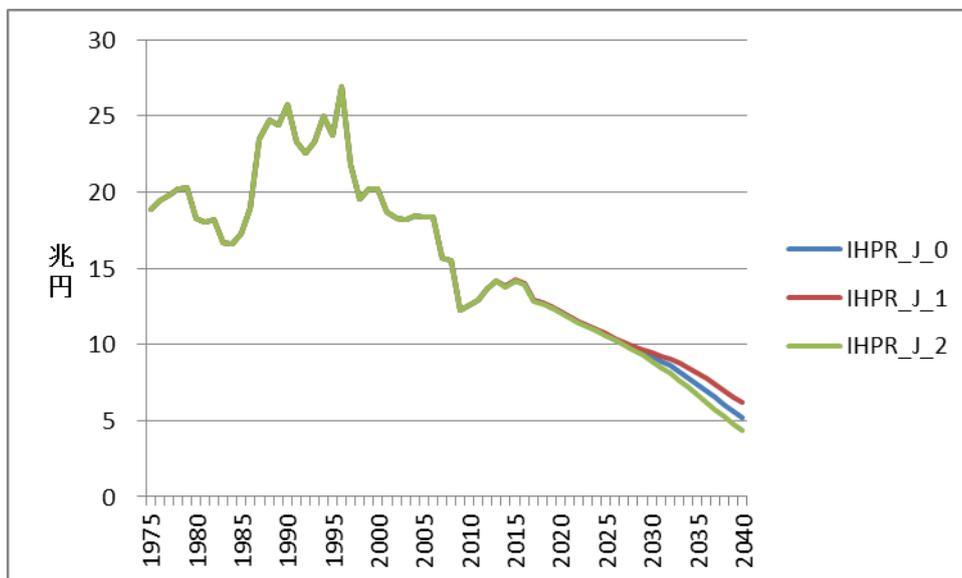
图VI-30 政府消费（实质）



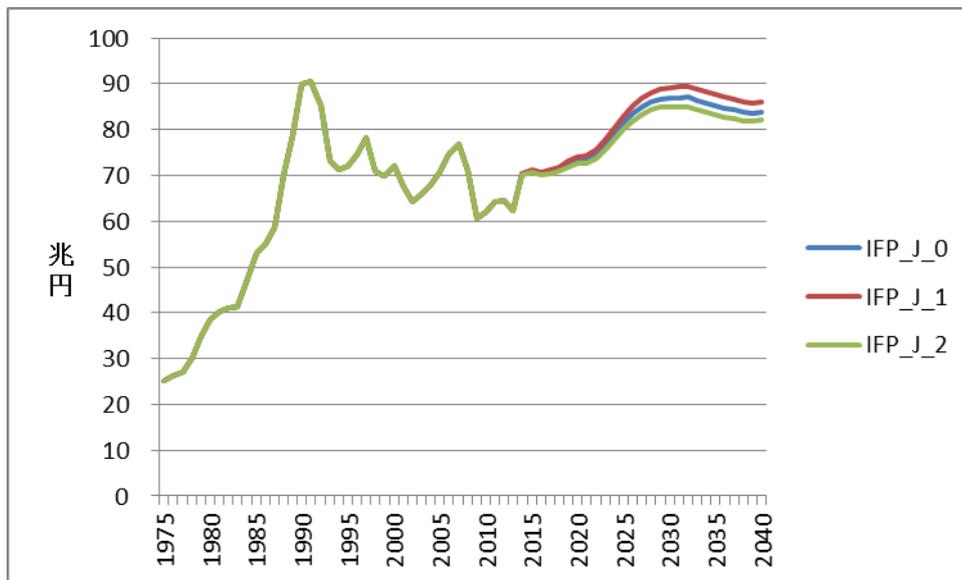
图VI-31 住宅投资 (名目)



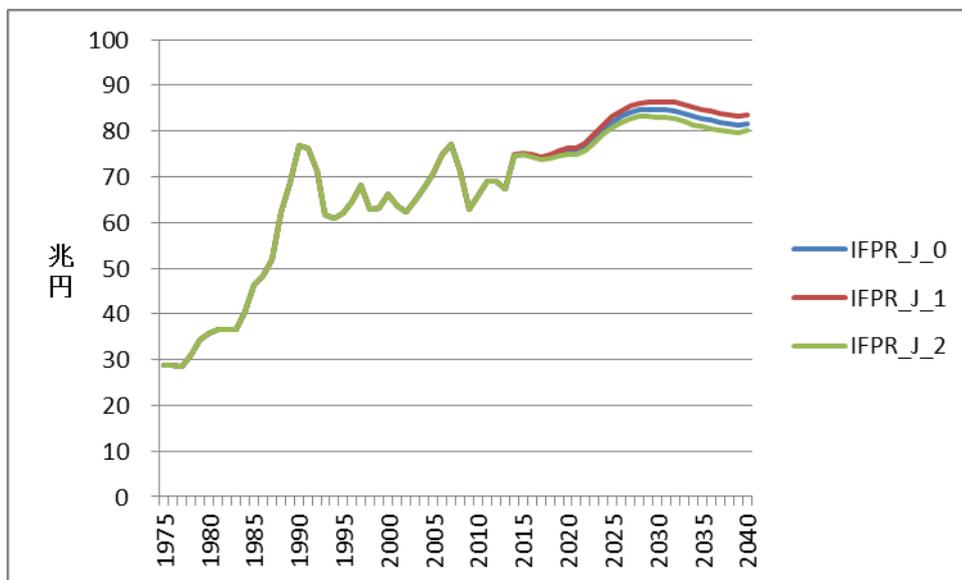
图VI-32 住宅投资 (实质)



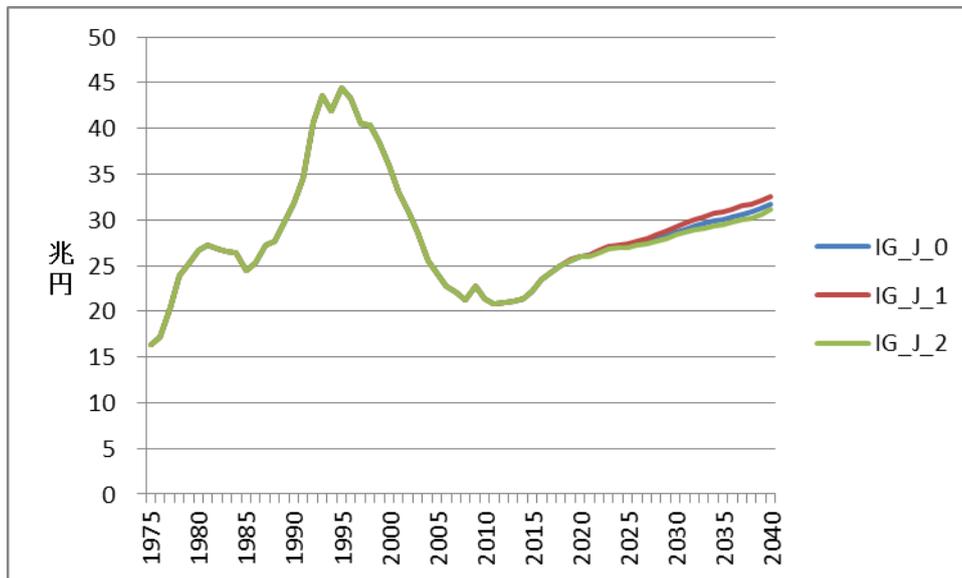
図VI-33 企業投資（名目）



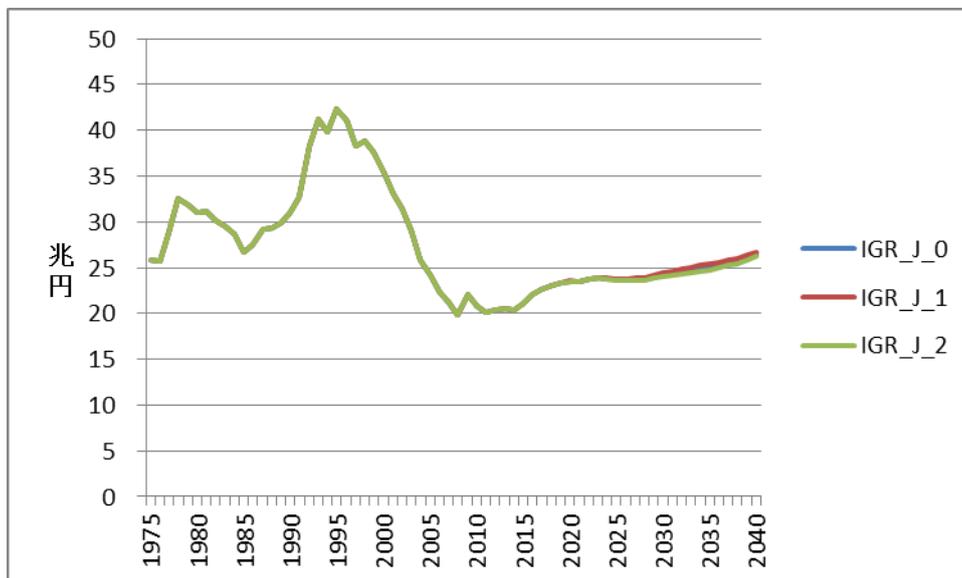
図VI-34 企業投資（実質）



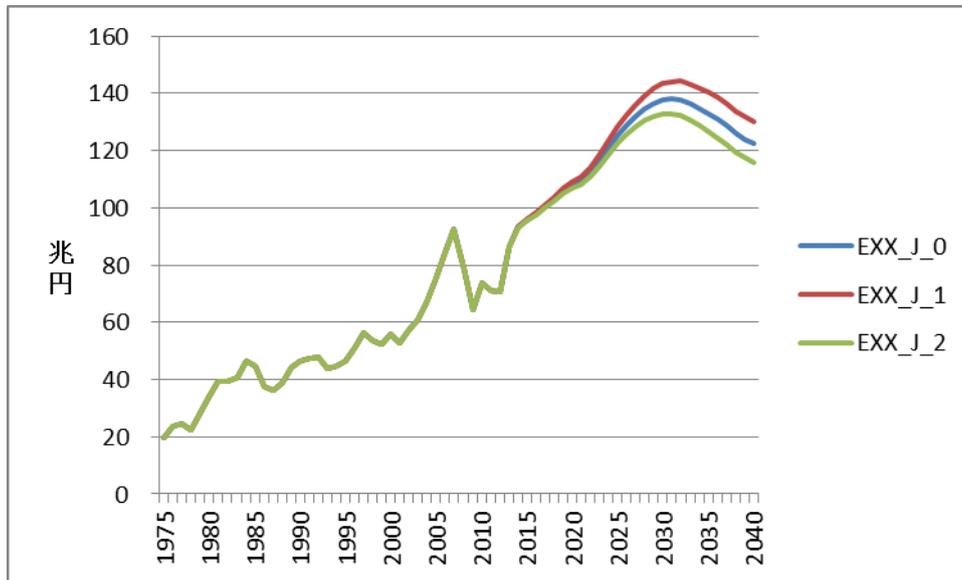
圖VI-35 政府投資（名目）



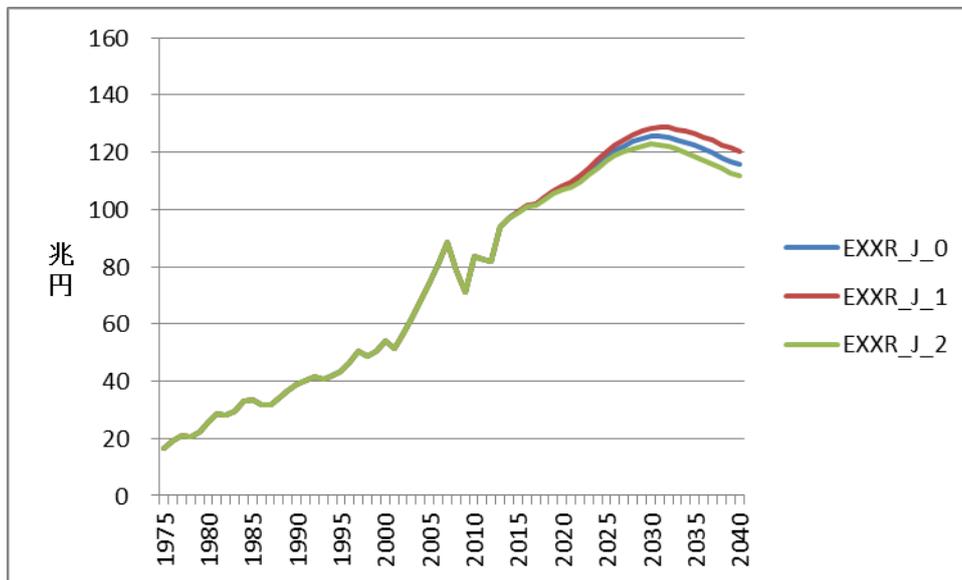
圖VI-36 政府投資（實質）



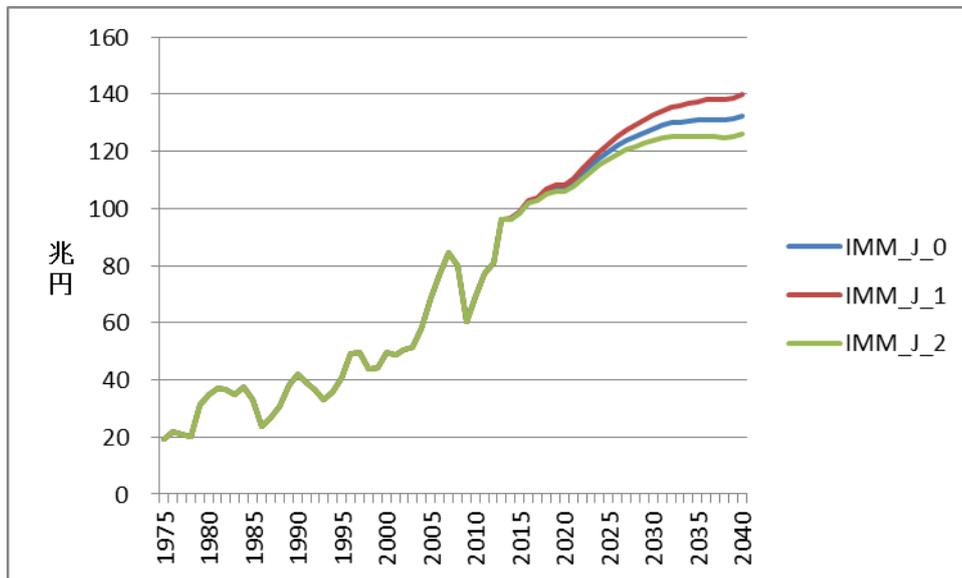
图VI-37 輸出(名目)



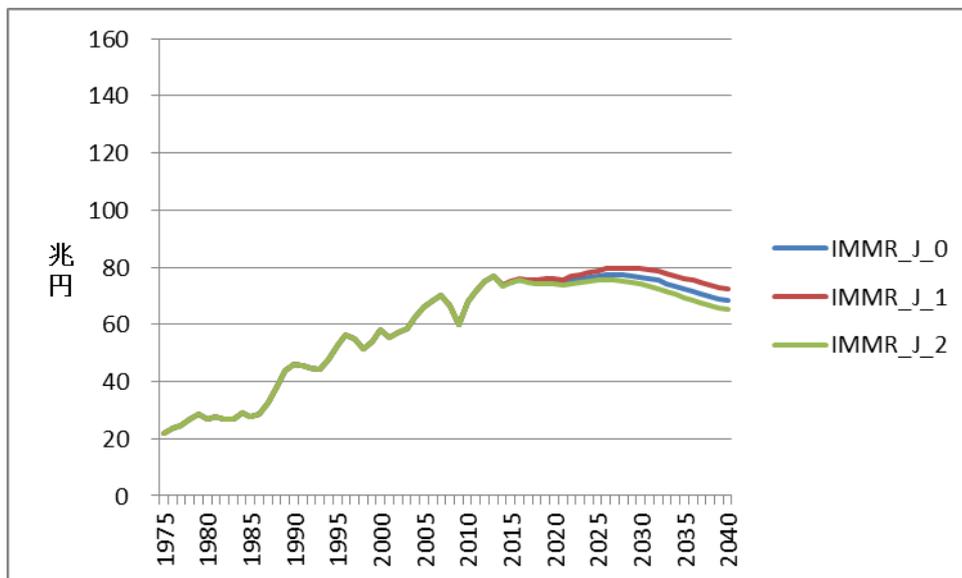
图VI-38 輸出(實質)



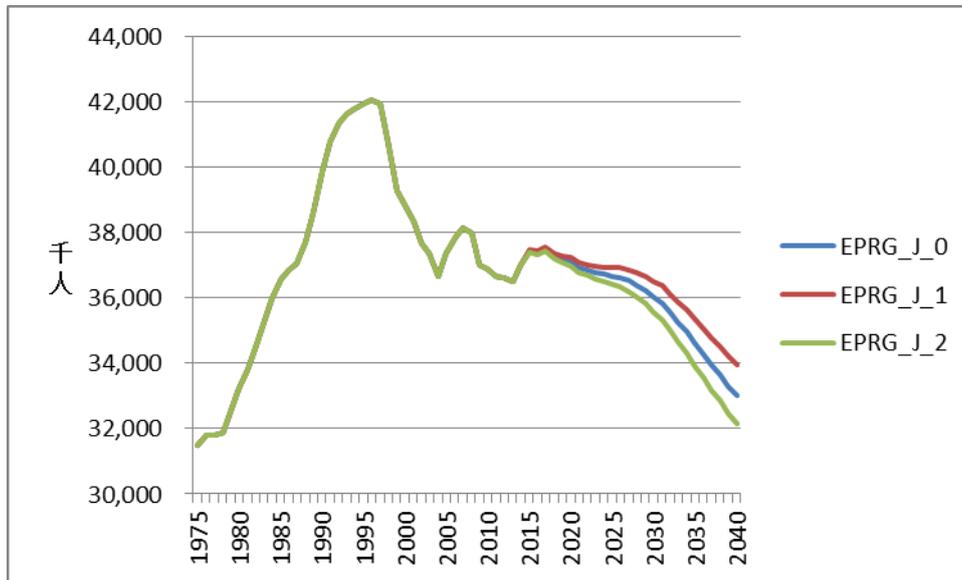
图VI-39 輸入 (名目)



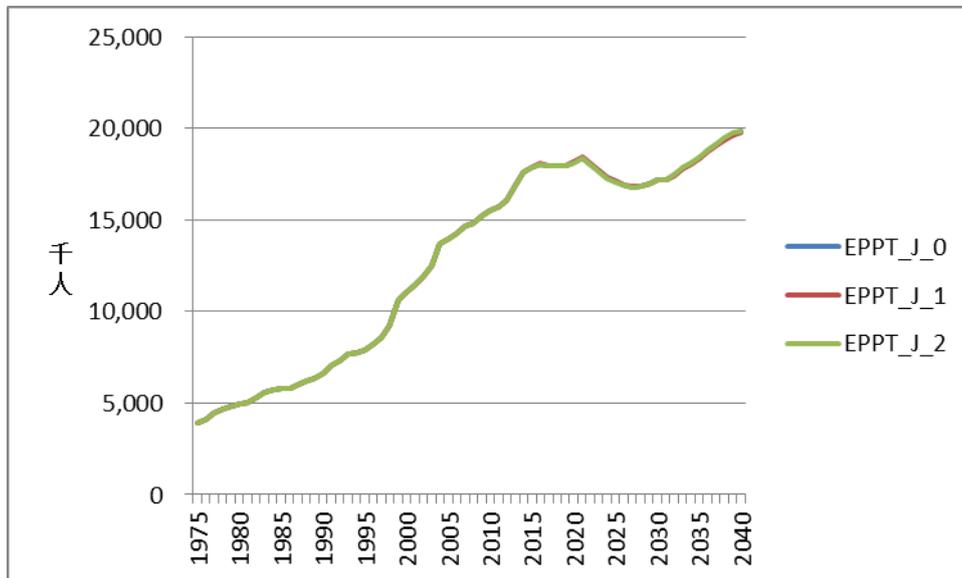
图VI-40 輸入 (實質)



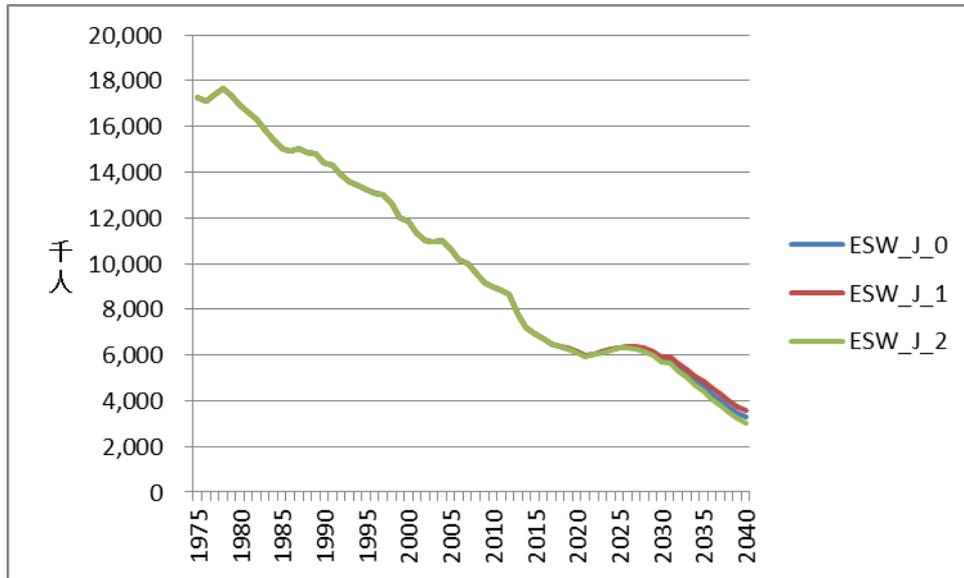
図VI-41 常勤雇用者数



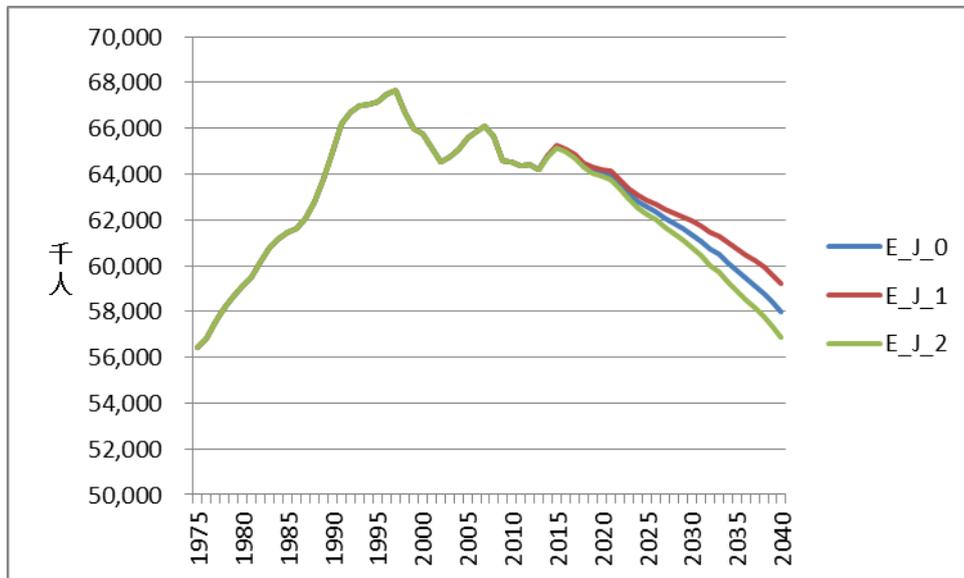
図VI-42 パートタイマー数



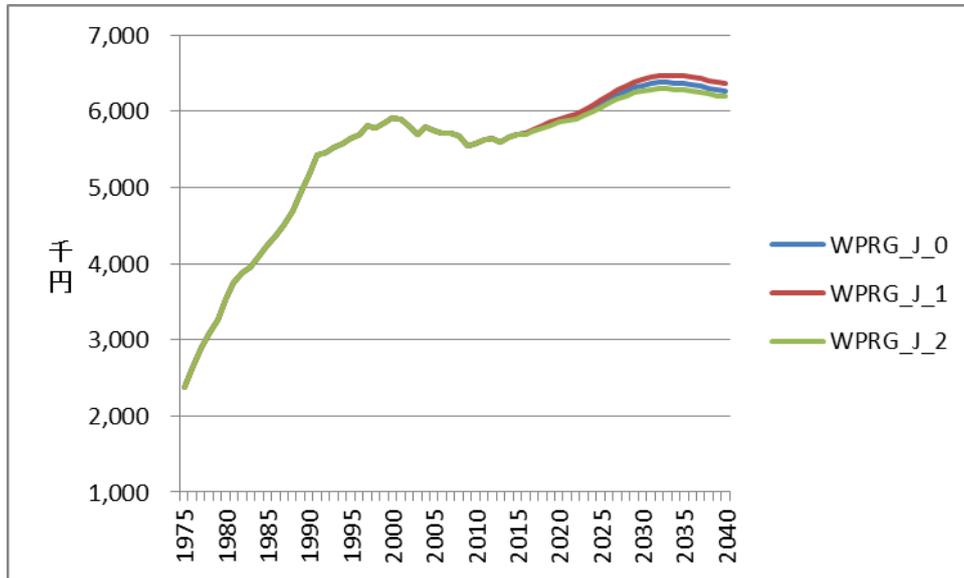
图VI-43 自營業者数



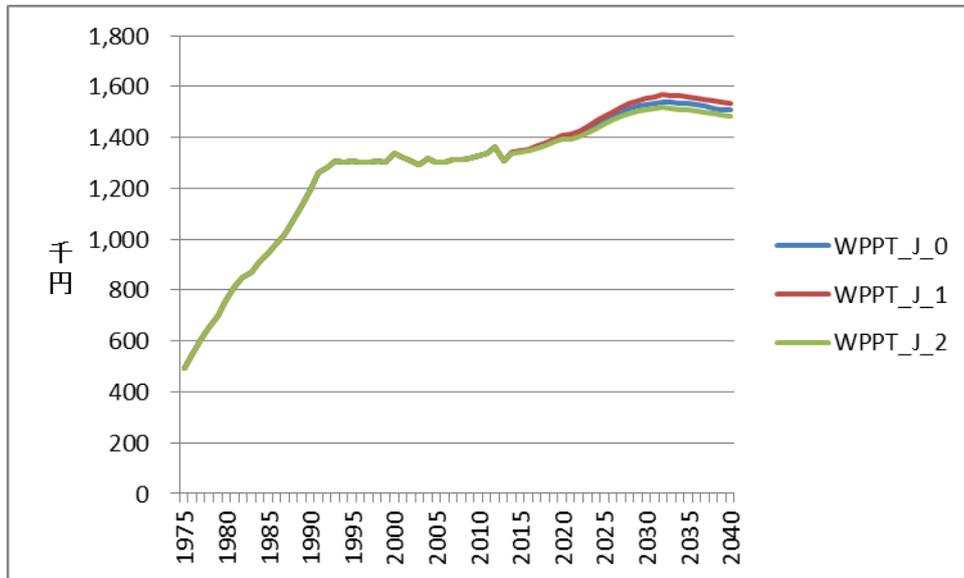
图VI-44 就業者数



図VI-45 一人当たり常勤雇用者報酬



図VI-46 一人当たりパートタイマー報酬



VII. 有識者ヒアリング

北陸圏や中部圏との連携について、有識者8名にヒアリング調査を実施した。ここでは、有識者から伺った意見や提案について分野別に紹介する。

ヒアリング調査を実施した有識者	
【滋賀県】	
北村 裕明 教授	(滋賀大学)
志賀 文昭 部長	(しがぎん経済文化センター)
【北陸圏】	
川上 洋司 教授	(福井大学)
川本 義海 准教授	(福井大学)
【中部圏】	
山田 光男 教授	(中京大学)
奥田 隆明 教授	(南山大学)
藤川 清史 教授	(名古屋大学)
三井 栄 教授	(岐阜大学)

1. 人口減少の影響

- ・ 県レベルの施策で対応できない問題であるが、滋賀県は人口減少問題が深刻化する前に手を打つことができるので、いかに戦略をもってやれるかが重要。
- ・ 人口問題は県域、県益では立ち行かなくなる。高速道路、病院の専門性など無いものを補完し、強みを活かす連携が必要である。滋賀県は隣接のつながりができるのではないかな。
- ・ 滋賀県には交通インフラがすでに充実しているので、何かしら対応できる可能性はある。
- ・ 人口減少社会を迎える中で、滋賀県内すべての地域で人を増やしていくのは難しく、住む場所は各地域の中核都市に集中せざるを得ないのではないかな。
- ・ 滋賀県は女性の労働力率はかなり高いが、非正規が60%以上である。また、女性の育休取得率が正規では70%だが、非正規では15~20%となっている。正規化は企業への負担が大きいが、非正規に対する福利厚生制度の充実や企業風土の改善、家庭内意識の変革などのトータルメンテナンスは可能である。労働単価の上昇に伴い、製造業でのパートタイマーの確保が難しくなっており、人材確保のためにも非正規に対するこういった取り組みは重要。
- ・ 女性の労働参画をいかに推進するか。そのために社会全体でどう協力するかが重要。
- ・ 近畿圏や中部圏の大企業を退職した人材を活用し、そのノウハウを地元企業にフィードバックさせるためにしていく仕組みが必要。大手とのネットワークづくりにもなる。
- ・ 高齢化社会を見据えた産業を興していく必要がある。
- ・ 平均寿命と労働寿命、または健康寿命に近いのが一番良い状態で、農村にはそういう環境があるので、それを価値として捉えて何かできないかな。

- ・ 今後、増加が予想される外国人労働者が幸せに働ける環境づくりを考えた地域共生を実現させないと、彼らが家族と共に長期的に定着していくことは難しい。
- ・ 高齢者や働いていない女性の活用が重要となっていくが、フルタイム勤務ではなくパートタイム勤務の需要もかなりあるのではないか。パートタイム勤務の場合、居住地から勤務地が近いことを重要視する傾向があるため、働きたいニーズと働きたい場所のマッチングをどうしていくかを考えなければならない。

2. 通勤・通学

- ・ 滋賀県の持つ地の利を活かし、シンポジウム会場や良好な環境などを提供し、人材の交流促進を図ることでイノベーションを起こしていけないか。
- ・ 大垣市のレンタルオフィス（岐阜県運営「ソフトピアジャパン」）には、東京から若い人がたくさん来ているようだ。産業支援プラザが行っている大津・草津・米原のレンタルオフィスの提供など、新しい事業を起こしやすい環境づくりの整備が必要。
- ・ 県内に本社機能を持たない大手は厳しいが、中部圏の大学と連携して地元企業対象の合同就職説明会のようなものが開催できないか。
- ・ 滋賀県も岐阜県と同じ製造業の集積が多い県であり、中小企業を中心に人材不足になっているはず。県外に進学した学生に、出身県内の企業を知ってもらい取り組みや、就職できなかった若者が再チャレンジする取り組みの充実が重要。
- ・ 岐阜県では、愛知県、滋賀県、京都府の一部大学と、岐阜県の企業が会員となって、岐阜県インターンシップ推進協議会を運営しており、岐阜県内企業でのインターンシップ申し込みが全国から可能となっている。滋賀県出身の学生が滋賀県でのインターンシップを希望したが、滋賀県には窓口がないと言っていた。中小企業が多い両県で、そういった課題で協力していけないか。
- ・ 交通インフラ網の整備により移動時間が短縮されるので、自治体や大学職員、大学生などの地域間での人材交流や短期留学をもっと積極的に行っていくべき。例えば、福井大学が得意とする学問領域の教員が滋賀県の大学で講義を行ったり、滋賀県の大学生が福井大学で授業を聴講したりするなど。その際の交通費などの面で、県がサポートを行うことができないか。
- ・ 滋賀県内の大学が連携しながら地域との繋がりを強化し、地方人材をどう育成するかが重要であり、環びわ湖大学・地域コンソーシアムをもっと活用していくべき。
- ・ 大学による地域産業面との繋がりが弱いので、滋賀大学で行っているエグゼクティブ・プログラム（滋賀県中小企業を担う若手経営者および幹部社員の企業経営研究の場）のような場で、地域の課題解決や資源の見直しなどに学生を参画させていくべき。
- ・ 大学進学前の高校生に地域や地元企業の役割・特徴を学ばせる機会を設け、Uターンを前提とした奨学金等による支援を行ったらどうか。
- ・ どのような特徴が地元企業にあるかを知らない学生が多いので、高校から大学への進学先を把握・分析し、就職活動時期に的確なところへ就職情報を提供していく必要がある。

- ・ Uターンを希望する県外進学者に対しての情報発信の場が少ないので、地元就職情報を各地のアンテナショップや近隣県と共同で発信していく場を設けてはどうか。地域に人をどう戻していくかの取り組みが今後は重要である。
- ・ 主要産業は地域で異なっており、すべての高等教育就学者を地元の全産業に定着させることは不可能。各県の強みのある分野に人を定着させていくことが重要であり、大学で何を学べば、こういった地域でどの分野に就職できるのかを整理して、学生に発信していくべき。
- ・ 立命館大学の経営学部の移転に関しては、通勤・通学者の減少は避けられないが、産業面との繋がりも多い理工系学部の移転よりは影響は少ないのではないかと。

3. 物流

- ・ 環境面からモーダルシフトが推進されていく中、コンテナ輸送の積替基地は重要となる。滋賀県が通過点となるかハブとなるのかは、福井の港との連携が重要となってくる。
- ・ 米原は高速道路と鉄道の連携のポテンシャルが高く、モーダルシフトには最適地。第3セクター運営となっている並行在来線では、鉄道貨物の通過量が貴重な収入源となっている。鉄道貨物が安定的に確保できれば、その通過料が主要な収入源となり、地方の足となっている並行在来線を運営する第3セクターの経営安定化にも繋がるはず。
- ・ 震災や事業継続計画（BCP）の観点から、ロシア・ヨーロッパも見据えた日本海側の物流ルートが重要である。しかし、敦賀港は物流のポテンシャルの高さはあるが、交通インフラが弱い。そこを補えるのは、南海トラフ巨大地震の影響も受けづらく、鉄道と道路の結節点となっている米原地域である。
- ・ 結節点の強みがある米原駅の物流拠点化や交通拠点化を意識し過ぎるのではなく、産業構造を含めた米原という地域特性の変遷やポテンシャルをしっかりと把握し、その地域特性に交通インフラをどのように活かすことができるのかの視点が必要。結節点である米原駅がなぜ今の状況なのかを振り返って総括する必要がある。
- ・ 物流拠点の設置場所は企業にとって重要であり、ネットワーク社会の中で滋賀県に必要な機能が何かを考える。
- ・ 滋賀県は日本海と太平洋の間が一番狭く、日本海側（敦賀、舞鶴港）と太平洋（四日市、名古屋港）を繋ぐ好立地な地域。各港の国際便の荷動き状況を調べれば、物流において滋賀県が求められる役割が何かが見えてくるのではないかと。
- ・ 内陸税関の設置により物流の活性化が図れないか。モーダルシフトも含めて再考を行う必要がある。また、単なる物流拠点ではなく、現在主流となりつつある組み立て加工行「製造物流」拠点としての立地も可能。
- ・ 米原周辺的高速道路網を活用し、加工、検品なども行う広域配送センターの整備が必要。
- ・ 物流のトラックはコスト面から高速利用は意外と少なく、若狭自動車道等の高速道路インフラが整備されても大きな流れは変わらないのではないかと。ただし、高速道路の優位性が発揮されるような産業、例えば鮮度が重要な食品産業においては、高速道路網によって主要な消費地である中部圏・近畿圏へのアクセスがよいことから、食品関係の加工産業の拠点として滋賀県は優位。

- ・ 滋賀県は製造業の集積によるモノを生み出す力と、交通インフラ網の充実による動かす力の両面で優位な点があるので、それらのさらなる活用策が必要。
- ・ トラック輸送が FCV 化されると思われ、2大都市圏の間である滋賀県に水素ステーションやアフターケアが行える FCV 関連産業の拠点を作れば、地の利を發揮することができ、物流拠点と技術産業の集積による両者の経済効果が期待できる。

4. 観光

- ・ 京都縦貫自動車道開通により8の字周遊が可能となり、滋賀に来る人が増えるのではないかと。
- ・ 外国人観光客の移動は鉄道が主であるが、北陸新幹線やリニア中央新幹線による時間短縮をより効果的にするためにも、各地域の玄関口に降りてからの2次交通をどうするかが重要。
- ・ 外国人観光客の多くが利用する JR パスにプラスして、県内の高速バスや観光周遊バスのような2次交通機関との連携が必要。
- ・ 観光 PR はどうしても自県だけになるが、次の旅行地に隣県等を PR するような取り組みをすることで、次にどこに行くかのヒントになり、またリピーター観光客に繋がる。取り合いをするのではなく、口コミ効果による相乗効果を出していく連携が必要。
- ・ リニア中央新幹線の開業を見越し、中部圏と連携して関東方面からの観光客の誘致が必要。
- ・ あらゆる地域に行けるメリットを有しており、交通の24時間化を進めていく必要がある。
- ・ 昇龍道プロジェクトによって中部ー北陸のラインはできたが、次はそこに近畿を取り込む必要がある。観光が多様化し、さまざまな産業にもその恩恵がもたらされているので、経済団体等も巻き込んで、ビジネスマターとして積極的に取り組む必要がある。
- ・ 現状ではシンボリックな観光地を PR しているが、これでは他地域にある同種の観光地にスポットがあたらず、また、回遊ルートが固定化され、リピーターに繋がらない。「地域の〇〇」といった視点で、地域にある様々なものを PR していく取り組みが必要。
- ・ 県境を挟みどうテーマ性をもたせるか。歴史をテーマとした広域観光として、近畿圏で行っている歴史街道プロジェクトのように、歴史資産を活かした取り組みは、湖西と若狭の繋がりが等、県境の繋がりが活かして非常におもしろいのではないかと。
- ・ 湖上から城を見るツアーなど、琵琶湖をもっと観光に活かし、どういうルートづくりをするかが重要。
- ・ 歴史観光資源（戦国武将、城郭、北国街道等）による観光ルートづくりの検討。
- ・ 交通インフラを活用して、長浜、彦根、近江八幡といった個別な歴史づくりをした街をどう繋げていくか。
- ・ 県内3か所くらい（信楽、忍者、彦根など）を結び付けてルート化する必要がある。そうすれば1泊はしてもらえないのではないかと。
- ・ 滋賀県の歴史名所や琵琶湖などだけでは一日遊ぶには難しい。体験型観光により宿泊者を増やしてお金を落とす仕組みを作る必要がある。
- ・ 県外の修学旅行生が農業体験をして農家に泊まり、マキノでカヌーをしてホテルに泊まるプランを行っていて好評だが、体験型の農業観光として日本人だけでなく、外国人観光客にも提供してみてはどうか。

- ・ 体験型農業観光は、子どもの食育のみならず、農家に自分の仕事のやりがいを再認識させるとともに、数は少ないものの、後継者がいない農地や果樹園を引き継ぐIターンを生み出すことにも繋がっている。従来の消費型観光と違い、地域の人づくりへと繋がるというところに、体験型の教育観光の重要性がある。
- ・ 琵琶湖や伊吹山を活用した体験型の着地型観光を中部圏と共同で作っていけないか。
- ・ 滋賀県は韓国人観光客の取り込みが弱いので、滋賀県に多く立地しているゴルフ場を生かして、ゴルフ場ニーズが高い韓国人観光客に、京都観光の次の日にゴルフや、北陸圏も含めたスキーを目的とする観光客を取り込めれば、宿泊観光客の増加に繋がるのではないか。
- ・ 高山市が海外旅行者の誘致に成功したのは、11カ国語での表示と3カ国語の観光案内に対応するなど市を挙げて対応しているため。また、観光地を紹介する口コミサイト「Japanguide.com」のサイトへの掲載が非常に効果的であり、在日(県)外国人の中から滋賀県の情報を発信してもらえるような仕組みづくりが必要である。
- ・ 米原駅が単なる通過駅でなくなるために、まずは、乗り換えや客に滋賀県でお金を落としてもらえるように、ホームに滋賀県の特産品を用いた駅弁販売所や、名古屋駅の立ち食いきしめんのような滋賀県ならではのものを販売する必要がある。
- ・ 日本酒や近江牛などの食材の国際ブランド化を図り、訪日外国人へPRしてはどうか。
- ・ 歴史的な遺産が多いにもかかわらず、名古屋おもてなし隊のように、歴史を全国にPRできる媒体がない。愛知県と滋賀県の戦国武将の繋がりは非常に強いので連携してはどうか。
- ・ 西国三十三所のうち6か所が滋賀県にあり、米原駅を起点とした満願ツアーのルートを確認してはどうか。
- ・ 米原駅を起点としたEVを利用した観光地巡りを考えてみはどうか。
- ・ 外国人観光客への情報発信が乏しいので、現地ツーリストとタイアップし、潜在的な需要の掘り起こしを行ってみてはどうか。
- ・ 滋賀県、愛知県、京都府などとの歴史や文化の繋がりで連携し、ストーリー性を持たせた広域観光での連携が必要。

5. リニア中央新幹線、および北陸新幹線開業効果

- ・ リニア中央新幹線開業による時間短縮は、発駅には効果が高いが、着駅はそうではない。
- ・ 時間が短くなることで滞在時間は長くなるが、どこで滞在時間が長くなるかはわからない。メリットとして何をPRできるかが課題。
- ・ 現状の米原駅は結節機能のみであり、中部圏、北陸圏の財界がどのような機能を求めているのかをヒアリングしてみてもどうか。
- ・ 滋賀県の外からの窓口は米原駅であり、県内観光の起点として重要な場所。そこからの2次交通をどう充実させるかが課題。
- ・ 高齢化社会では時間短縮効果よりも乗り換えの苦痛の方が大きいので、そこに視点を置いた駅づくりをしてみてもどうか。
- ・ 人が集まれる立地を活かし、ニュービジネスの創業オフィスや大学や企業向けのレンタルオフィスの拡充が有効ではないか。

- ・ 駅から入れる「アウトレットモール」のような施設や、中部圏・北陸圏・近畿圏の土産品や食材を販売する商業施設の設置、また、免税品店設置による外国人観光客の誘致などが有効ではないか。
- ・ どこにでもあるような商業施設などを誘致しても、駅からわざわざ降りて時間を費やすことは考えられない。新横浜駅ですら、街づくりに 50 年を要してようやく今の状況になっており、冷静になって考えていく必要がある。
- ・ 現状の米原駅を見ても、新幹線の効果が 50 年間活かせていないことは明らか。その原因が何だったのかを考えるのが先ではないか。
- ・ 時間短縮により米原駅のポテンシャルが大きく上がるかは疑問であり、過大に考えない方がよい。
- ・ 滋賀県としてはリニア中央新幹線開業の直接的な影響を受ける名古屋との結びつきを強めておくことが重要ではないか。
- ・ リニア中央新幹線開業により、東京からの観光客は増えることが想定されるが、今まで観光に来ていた近隣県からの観光客の足が都市型観光のある東京に向き、東京の一人勝ちになる恐れがある。逆に、東北地域からの移動時間が短縮されるので、これまでと違った地域からの人をいかに呼び込むかが重要。
- ・ リニア中央新幹線開業を見越し、中部圏と連携して関東方面からの観光客を誘致する必要がある。
- ・ リニア中央新幹線開業よりも、北陸新幹線米原駅結節の影響の方が大きいと考えられる。米原駅を魅力ある拠点にしないと降りない。
- ・ 中部圏の経済界から見れば、北陸新幹線は米原駅結節でなければメリットが少ない。
- ・ 整備新幹線のスキームで見ると米原結節が現実的ではあるが、国土軸レベルで見れば若狭ルートが本来ではないか。
- ・ 北陸新幹線米原結節により時間は短縮されるが、通過駅が一層進行するのではないか。
- ・ リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業前に、今までの米原駅の振興策を総括するべき。
- ・ リニア中央新幹線が開業したとしても、生産機能が東京に移ることは考えにくいので、まずは比較優位な点がある何かを把握し、そこを伸ばしていくような政策を行うべき。
- ・ 北陸新幹線が米原駅に結節すると、通過駅としての意味合いが強くなってしまうので、降車するインセンティブをどう与えていくかが問題。

6. 産業

- ・ 滋賀県は製造業が中心であるが、製造だけでなく、メンテナンスやリサイクルなどのサービス産業を関わらすことが大切。
- ・ 北陸圏や県内の伝統産業と滋賀県の製造業を結び付けることで、世界にPRできるような商品づくりができないか。
- ・ 滋賀県内に研究所が多いのが強みであり、それを活かした企業ネットワークが組めないか。また、中部圏との共通の産業が多く、モノづくり系メッセが開催できないか。

- ・ 中部圏の自動車や部品メーカーと地元企業とを結びつける「商談会」のような取り組みが必要。
- ・ エグゼクティブ・プログラムによって、中小企業のネットワーク形成は形式的なものではできたが、具体的なビジネスの話が出来ていない。
- ・ 滋賀県には、研究所、工場はあるが、本社機能が来ることはほとんどない。ただ、一部の企業に見られるように、その企業の主力工場や主要研究所が滋賀県に立地していることが強み。
- ・ 滋賀県には大手企業の主力工場や研究所、地場の中小企業、そしてベンチャー企業があり、それぞれに適切な産業振興策が必要ではないか。製品別の繋がりを見ただけでは、そのあたりはなかなか見えてこない。
- ・ 自動車分野で愛知県と連携することは安定性には良いが、中長期的に見ると県外に依存しすぎではないか。
- ・ 基幹産業（自立産業）に何がなり得るのか探す必要がある。
- ・ 大手企業の好不調に引きずられていては、企業として脆弱であるので、企業間のネットワークを生かして、研究開発などを行えるように、全体としてもっと質を高める必要がある。
- ・ 圏域が広がり経済が一体化してきており、次世代自動車などの分野では、繋がり強い中部圏の戦略に歩調を合わせていくべきと考える。中部圏と滋賀県との違いが何かを整理して、産業振興をどういった方向で進めるかを考えてみてはどうか。
- ・ 経済圏が一体化しつつあり、それを踏まえた戦略的な産業振興を行っていくことが必要。
- ・ 中部圏、北陸圏、近畿圏の研究者の交流を滋賀県で行えないか。航空産業の発展を見据えて、そこにしかないものを生み出していければ強みとなる。3圏で技術開発や新ビジネスの展開などを行うとなると、米原周辺は交流拠点に最適である。
- ・ 県東北部は中部圏、北陸圏、近畿圏のクロスポイントであり、非常時のバックアップ拠点地として最適であり、その役割は大きい。名古屋大学や福井大学、京都大学などを活用した防災研究拠点として活用できる。
- ・ 南海トラフ巨大地震の影響をあまり受けない内陸である滋賀県の地の利を活かし、防災や土木に関する研究拠点を設け、人材育成や防災産業の集積を図り、新産業として育てていくのはどうか。土木技術者の不足は確実に生じるので、米原駅から全国に人材を派遣することも可能となる。
- ・ 次世代自動車は先進国中心の動きであり、東アジアを中心に従来型自動車の市場は残っていくので、両方に対応して動いていくことも必要。
- ・ 県外との取引を細かく分析することが非常に重要で、自動車以外のさまざまな産業分野でも分析すべきである。
- ・ 大企業はすでに次世代型産業に対応できる企業体質へと変化させているが、中小企業については、これまでの異なる他産業への転換や、他企業との技術マッチングなどの対応策を検討していく必要がある。
- ・ 次世代型自動車以外にコンパクトカーへのニーズも高まっている。カーシェアリングを活用した高齢者対応や観光ルート計画などを行ってみてはどうか。

- ・ 滋賀県はバッテリー産業と環境産業が強いので、例えば、観光客向けの電気サポート付き自転車を実近くに整備し、その自転車に製造会社の紹介広告をすることで、観光と地域産業を結び付け、滋賀県産業の印象付けができるのではないかと。
- ・ 中部圏の食品メーカー活用し、滋賀県内の農産物を用いた共同開発を推進していけないかと。
- ・ 滋賀県の今後の発展において、3 or 4 K（環境、観光、健康、金融）分野が鍵となる。
- ・ 滋賀県は製造業が中心となっている産業構造であるが、農業分野のポテンシャルも高いのではないかと。
- ・ モンドセレクションやインターナショナルワインチャレンジといった海外の食品向けの格付けを活用し、滋賀県の日本酒や近江牛などの食材の国際ブランド化を図るとともに、6次産業化することはできないかと。
- ・ 琵琶湖を活用した水環境ビジネスを展開していけないかと。海外展開のためには、官民が一体となって事業展開をする必要がある。
- ・ 産業は競争であるが、県域を越えての補完関係が必要であり、競争と連携のバランスが重要。これまでの県域を越えた産業の繋がりをより強め、隣県との補完構造を強固にしていくべき。
- ・ 低炭素や省エネを踏まえた素材系や次世代自動車関連で、滋賀県の持つ研究機関の強みを活かした産業振興ビジョンが必要。

7. 結節点としての地の利を活かした連携

- ・ 単なる結節点からの脱却が必要であり、2大都市に無い機能を付加していく必要がある（防災、ビジネス創出、観光）。3圏域から広域的に何が求められているのかの整理を。
- ・ 防災面で太平洋側、日本海側を結ぶことができるので、防災機能や広域行政機能がおければ有効である。2大都市圏+北陸圏をどう活用するか。また、2大都市圏が滋賀県の位置に何を期待するのかを調べる必要がある。
- ・ 南海トラフ巨大地震の影響が比較的少ない強みを、事業継続計画（BCP）の観点からどうPRしていくかが重要。
- ・ リニア中央新幹線が開業した場合、中部圏だけでは首都圏とは戦えない。中部圏だけでなく、近畿圏、北陸圏にある都市が連携を図り、各都市の特性を生かしながら、多様性をもった1つの圏域として、首都圏と対抗していく必要がある。
- ・ 首都圏は東京が拠点であり、東京を中心においた連携がとれている。中部圏、近畿圏においても拠点は必要だが、各都市が個性的で中心となるところがない。3圏の結節点として、すべての経済圏に繋がっている滋賀県の立ち位置が非常に重要となってくる。
- ・ EU では、都市と都市の繋がりから、国と国の繋がりへと変遷しており、ボーダーを越えた連携は世界的なテーマとなっている。
- ・ 相互経済圏の時代において、地理的な結節地にある滋賀県の重要性は上がってくる。各種データをしっかり分析すれば、特に、米原地域がいかに重要で、どう活用していくべきかがわかるのではないかと。

- ・ 財界や大学の先生を集め、結節点としてのあり方を議論してはどうか。3圏域をまとめる防災拠点や交流拠点としての滋賀県の重要性を訴える資料を作り、国に積極的にアピールしていくべきである。
- ・ 商業施設や企業立地などによって米原駅周辺に人を集める戦略よりも、通勤・通学に便利である地の利を活かし、住宅地整備などの身の丈にあった開発の方が現実的。商業施設や企業を誘致して人が集まる時代ではなく、働き方が変化して良好な住環境が重視されるようになっている現代に合わせ、定住人口増加のための琵琶湖を活用した開発を行ってはどうか。
- ・ 多くの研究所が立地している滋賀県で、さらなる研究者の雇用や研究所を立地させるためには、研究者のための静かな住環境はもとより、研究者の子どものための教育機関の充実が課題となる。
- ・ 米原駅は結節点ではあるが、帰着点になっておらず、お金を落とす仕組みをどう作るかが重要。今住んでいる地元の人たちが使える拠点化をまず目指し、駅に行く魅力づくりが必要となる（岐阜駅：スポーツジム、2次交通の整備）。
- ・ 米原には結節点という強みがあるが、振興策がうまくいっていない。湖北への入口であり、有力企業の立地があるという強みをリンクさせ、地域の強みが何なのか見極めた上で、振興策を考えていくべき。
- ・ 米原駅を東の玄関口とするには、ハード面の整備（2次交通、レンタカー、ホテル等）が必要。

広域連携推進のための戦略検討調査
【資料編（データ集）】

2015年3月

制 作 公益財団法人中部圏社会経済研究所
担当：経済分析・応用チーム 紀村 真一郎
〒460-0008 名古屋市中区栄2-1-1 日土地名古屋ビル15階
TEL：052-221-6421 FAX：052-231-2370
URL：<http://www.criser.jp>



Chubu Region Institute for Social and Economic Research

公益財団法人

中部圏社会経済研究所

〒460-0008

名古屋市中区栄二丁目一番一号 日土地名古屋ビル15階

TEL052-221-6421 FAX052-231-2370

<http://www.criser.jp>

NITTOCHI NAGOYA BLD.15F

2-1-1 SAKAE, NAKA-KU, NAGOYA, JAPAN. 460-0008