

広域連携推進のための戦略検討調査

【 概 要 版 】

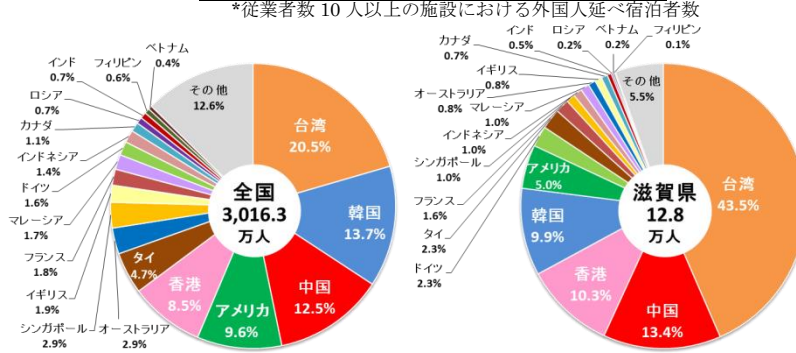
2015 年 3 月

滋 賀 県

1.3 観光

- ◆ 県外観光客の地域構成（2010年）：近畿圏 56%、中部圏 28%、北陸圏 7%
- ◆ 県外観光客の利用交通機関（2010年）：自動車 55%、鉄道利用 28%
- ◆ 外国人延べ宿泊者数（2013年）：全国 3,016 万人と比べ、滋賀県 13 万人と非常に少ない（近畿圏 702 万人、中部圏 238 万人、北陸圏 44 万人）

外国人延べ宿泊者の出身地（2013年）



出所：観光庁「2013年宿泊旅行統計」より作成

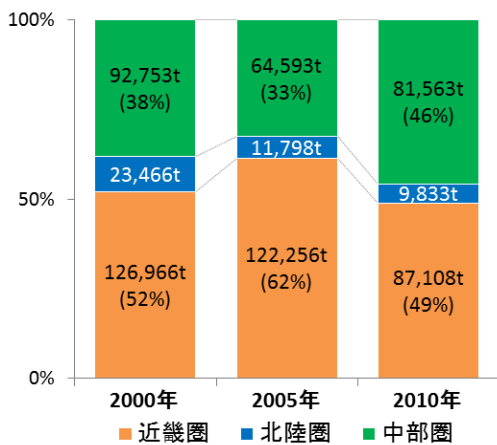
目指すべき方向性

- 観光の広域化に対応すべく、近隣県との連携による相互の観光 PR や広域観光ルートの設定が必要
- 北陸新幹線開業等により、米原駅の役割が一層増すことから、米原駅を観光の玄関口とした2次交通の利便性の向上が求められる
- 湖北や湖東地域の観光遺産を活かした岐阜県との連携や、「Ninja」をキーワードとした外国人観光客誘致における三重県との連携など、県同士の連携の強化

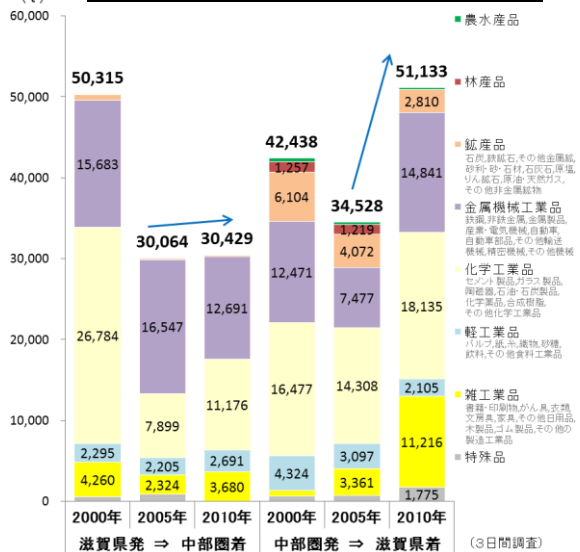
2. 物流

- ◆ 国内年間貨物純流動量（2010年）：2,590 百万 t（3 割減 [対 1990 年比]）
- ◆ 全輸送利用機関のうち、トラック輸送が 84%（2010年）
- ◆ 3 圏間とのトラック輸送貨物純流動量（2010年）では、中部圏が増加し、近畿圏とほぼ拮抗
- ◆ 中部圏間とは、金属機械工業品や化学工業品の輸送割合が高く、製造業との結びつきが深い

3 圏間とのトラック輸送貨物流動

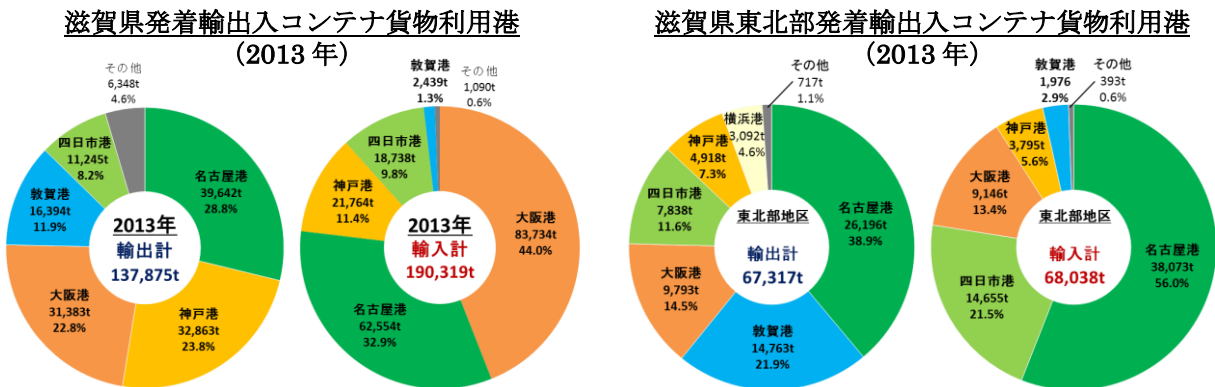


滋賀県と中部圏間との品別輸送状況



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」（3日間調査：重量ベース）より作成

- ◆ 敦賀港の利用が拡大（2010年7月新規航路開設に伴う国際コンテナ貨物増加が要因）
- ◆ 滋賀県東北部地区（長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）では、中部圏・北陸圏立地港（名古屋・四日市・敦賀）の利用割合が高い（輸出 72.4% / 輸入 80.4%）



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

目指すべき方向性

- 日本海側と太平洋側の立地港を利用でき、かつ、自然災害が少なく、さらに3圏の消費地に近い滋賀県は、事業継続計画（BCP）の観点から企業立地や物流拠点に最適
- 3圏の高速道路と鉄道インフラが結節されている米原駅周辺は、物流拠点としてのポテンシャルが高く、物流ターミナル駅の設置が望まれる

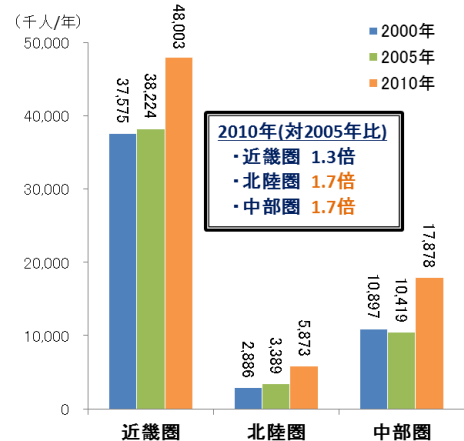
3. 高速道路インフラ

- ◆ 北陸圏・中部圏との乗用車年間旅客流動量は 1.7 倍（2005年→2010年）に増加
- ◆ 2008年に東海北陸自動車道が全線開通し、北陸自動車道と名神高速道路と結節され、滋賀県・北陸圏・中部圏の周遊ルートが確立、交通量も増加傾向

目指すべき方向性

- 舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道、東海環状自動車道、新名神高速道路などのさらなる高速道路インフラ整備に加え、北陸新幹線やリニア中央新幹線の開業により、交流人口の増大が今後見込まれることから、北陸圏・中部圏との多岐にわたる分野での広域的な連携が重要

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

II. 高速鉄道インフラが与える影響

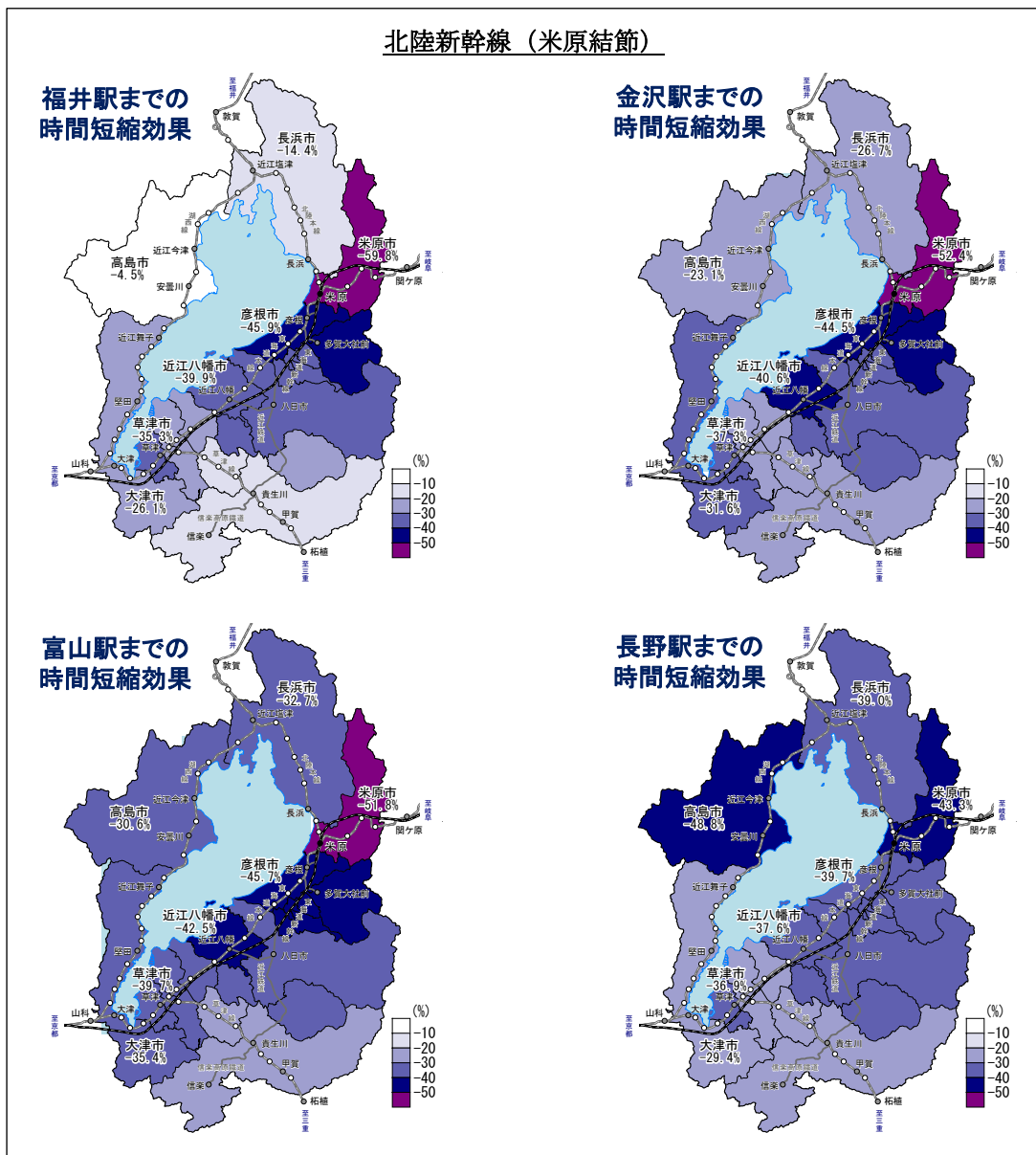
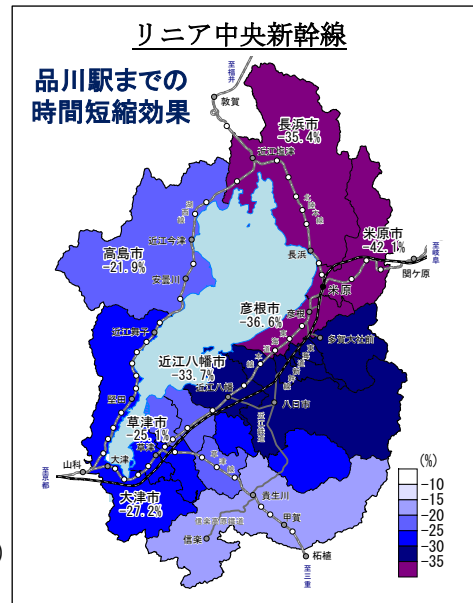
1. 時間短縮効果

【リニア中央新幹線（品川一名古屋）】

- ◆ 県内全域で所要時間が約2～4割程度短縮
- ◆ 最も時間短縮効果が高い米原駅：
時間短縮率-42.1%（現状133分 → 77分）

【北陸新幹線（米原結節）】

- ◆ 県内全域での時間短縮効果が高い
- ◆ 米原駅から各駅への時間短縮効果：
 - ・福井駅-59.8%（現状66分 → 開業後27分）
 - ・金沢駅-52.4%（現状113分 → 開業後54分）
 - ・富山駅-51.8%（現状150分 → 開業後72分）
 - ・長野駅-43.3%（現状217分 → 開業後123分）



2. 新幹線開業による影響（事例）

- ◆ ヒトの流れ：首都圏との移動時間半減による定住人口の増加（長野新幹線）
通勤・通学エリアの拡大に伴う定期利用者の増加（九州新幹線）（東北新幹線）
観光などにおける交流人口の増加（全）
- ◆ ビジネス面：アクセス向上によりコンベンション数・参加者数ともに大幅増加（全）
ホテル数・客室数の増加（九州新幹線）
移動時間短縮に伴う事業所統廃合の進展（長野新幹線）

目指すべき方向性

- 3圏の結節駅である米原駅から観光資源等にスムーズにアクセスできる2次交通手段の整備が重要
- 3大都市圏と北陸圏へのアクセス容易な全国唯一の地の利を活かし、本社機能移転を後押しする独自支援策の検討を行う
- 米原駅周辺では、北陸新幹線結節により、福井県、石川県、富山県が、リニア中央新幹線開業で東京都内までもが通勤・通学可能エリアとなるため、地方移住希望者に対して琵琶湖などの自然豊かな住環境をアピールしていく仕組みづくりが必要
- 米原地域をモデルケースとしたコンパクトシティづくりの促進

III. 滋賀県産業と近隣県との繋がり

1. 産業構造

- ◆ 総産出額（中間投入＋粗付加価値）が増加するも、粗付加価値額（GRP）は減少傾向
- ◆ 国内の移出入は減少する一方、輸出入が増加しており、海外依存度が増している
- ◆ 域際収支は黒字を維持しているものの、輸入の増加によって黒字幅は縮小
- ◆ 雇用者所得が増加する一方、営業余剰は減少
 - ・雇用者所得増加産業：化学製品、一般機械、輸送機械、教育・研究、医療・保険・社会保障・介護、対事業所サービス
 - ・営業余剰減少産業：電気機器、電子・通信機器、建設
- ◆ 民間企業投資増加産業：輸送機械のみ
- ◆ 県内産業構造は移輸出主導型
- ◆ 主要産業：輸送機械（産出額シェア11%）、一般機械（産出額シェア8%）、化学製品（産出額シェア7%）

県内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	産業部門名	産出額(億円)	シェア	産業部門名	産出額(億円)	シェア	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

2. 交易構造

- ◆ 県内製造業は、県外・海外需要による生産誘発効果が大きい外部依存型生産構造
- ◆ 総産出額 2010年+1.5% [対2005年比] (全国-8.0%) ※中部で唯一増加
- ◆ 粗付加価値額 2010年-2.8% [対2005年比] (全国-7.9%) ※中部で静岡県に次ぎ小さい
- ◆ 特化係数が非常に大きい民生用電気機器とガラス・ガラス製品は比較優位が高い産業であり、特にガラス・ガラス製品は特化係数がさらに増加、市場シェアがより拡大
- ◆ 特化係数が高い産業の生産拡大が、県内への付加価値帰着、つまり所得をより増加させる

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

- ◆ 移入（県外からの購入）シェア（2010年）
 - ・近畿 > 中部：富山県、石川県、福井県、長野県、愛知県、三重県、滋賀県
 - ・近畿 < 中部：静岡県、岐阜県
- ◆ 県内全産業の生産増加は、関東、近畿、中部の順に生産誘発効果が大きい、自動車産業のみ中部への生産誘発効果が近畿を上回る
- ◆ 北陸圏・中部圏・海外（輸入）からの購入が増加し、その他全国からの購入が減少、
 - ・自県からの調達率6割は中部他県7割より低いが、2010年+3.8% [対2005年比]
 - ・各産業全般において、中部では愛知県からの購入が多い
 - ・県内の化学最終製品、プラスチック製品、電子部品、自動車部品・同付属品、商業といった産業における輸入が増加し、県内産業におけるサプライチェーンのグローバル化が進行
- ◆ 移出（県外への販売）シェア（2010年）
 - ・近畿 > 中部：富山県、石川県、福井県、長野県、静岡県、愛知県、滋賀県
 - ・近畿 < 中部：岐阜県、三重県
- ◆ 中部の生産増加は、県内のプラスチック製品、窯業・土石製品、電子部品、パルプ・紙・板紙・製本、繊維工業製品、化学最終製品など、県内産業全般への生産誘発効果が大きい
- ◆ 北陸圏・中部圏・海外（輸出）への販売が増加し、その他全国への販売が減少
 - ・自県への供給率6割は中部他県7割より低いが、2010年+6.1% [対2005年比]
 - ・各産業全般において、中部では愛知県への販売が多い
 - ・化学最終製品、ガラス・ガラス製品、一般産業機械、特殊産業機械、電子部品といった産業における輸出が増加し、県内産業における販売チャンネルのグローバル化が進行

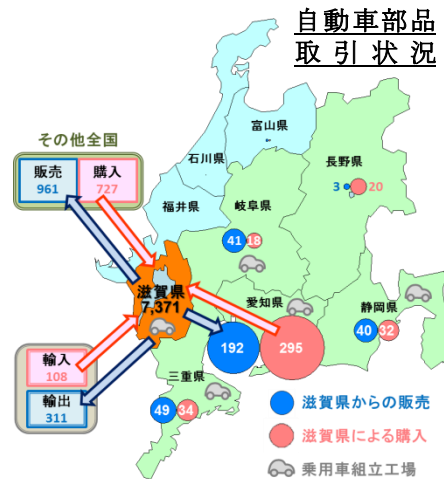
目指すべき方向性

- 中部各県の強みを活かし、広域的な連携による新技術や新製品の開発、新産業分野への進出などで、中部全体の産業発展が可能
- 滋賀県産業への経済誘発効果が最も高い中部エリアとの産業面での更なる連携強化
- 外部依存度が高い県内産業への災害による影響を最小限にするため、サプライチェーンの複線化や事業継続計画（BCP）の作成などに対し、近隣県の企業・行政の連携した取り組みが必要

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 (2010年)

- ◆ 自動車関連産業（自動車＋自動車部品）産出額：
1兆2,085億円（全産業産出額の1割強）
- ◆ 自動車部品産業産出額：8,860億円（中部第4位）
- ◆ 自動車部品産業の県外取引：
販売額1,597億円 > 購入額1,236億円
・販売先－中部2割強（うち愛知県約6割）
・購入先－中部3割強（うち愛知県7割以上）



2. 自動車関連産業と他産業との関わり (2010年)

- ◆ 県内自動車関連産業（1兆2,085億円）が無くなった場合の日本全体減少額：2兆4,871億円
・内訳：滋賀県1兆5,485億円 ※県内全産業産出額の13%相当
（自動車関連産業1兆2,085億円＋その他産業3,400億円）、
愛知県650億円、静岡県212億円、三重県183億円、その他8,341億円
・自動車関連産業以外では、研究570億円、商業331億円、非鉄金属加工253億円で影響大きい

3. 次世代自動車生産拡大に伴う県内産業への影響

- ◆ 二酸化炭素排出抑制のための厳しい燃費規制が適用されると、2050年世界の車種別新車販売台数のうち、次世代自動車シェアが71%にまで拡大
- ◆ 緩やかな燃費規制時662億円、厳しい燃費規制時864億円の付加価値が県内で誘発される
- ◆ 次世代自動車比率が高まる方が県内へよりプラスの影響が大きい
- ◆ 次世代自動車に搭載されるバッテリーやモーターを製造する電気機械産業へプラスの影響大
- ◆ 県内電気機械産業の特化係数は中部で最も高い

中部エリア各県の電気機械産業の特化係数

	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
電気機械	0.37	0.65	1.60	1.31	1.38	3.47	1.20	1.77	3.68

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

目指すべき方向性

- 広域的な産学連携による企業や研究機関などの強みを活かした新技術の開発促進
- 電気機械産業を始めとする産業集積を活かした次世代自動車生産拡大によるプラス影響をさらに取り込むための中小企業の製品・技術開発支援
- 次世代自動車や航空宇宙関連産業などの次世代産業を見据えた中小企業の取り組みへの支援
- 大手企業退職人材のノウハウを中小企業に活用するための人材バンクの設立
- 近隣県と連携したリターン希望者への対応による幅広い分野の有能な人材の確保

V. 広域連携の方向性

◆ 強みを活かした産業振興

- ・ 滋賀県の水ビジネスの国内外の展開には、「水のいのちとものづくり中部フォーラム」と連携した展開が有効
- ・ データセンターのハウジング事業により、鉄道の結節点である米原駅周辺にデータセンターの誘致を検討し、さらに、他都道府県に引けを取らない優遇制度が実施
- ・ 滋賀県の強みである付加価値の高い自然資源を活用した観光産業の振興等の取り組み
- ・ 地の利を活かしたインランド・デポの整備とそれを活用した工場誘致活動
- ・ 新産業の技術開発にあたり企業間交流・連携が行えるセンターの県東北部への設置
- ・ びわ湖環境ビジネスメッセを発展させ、地域産業の認知向上を図る

◆ 地域資源をフル活用した観光産業

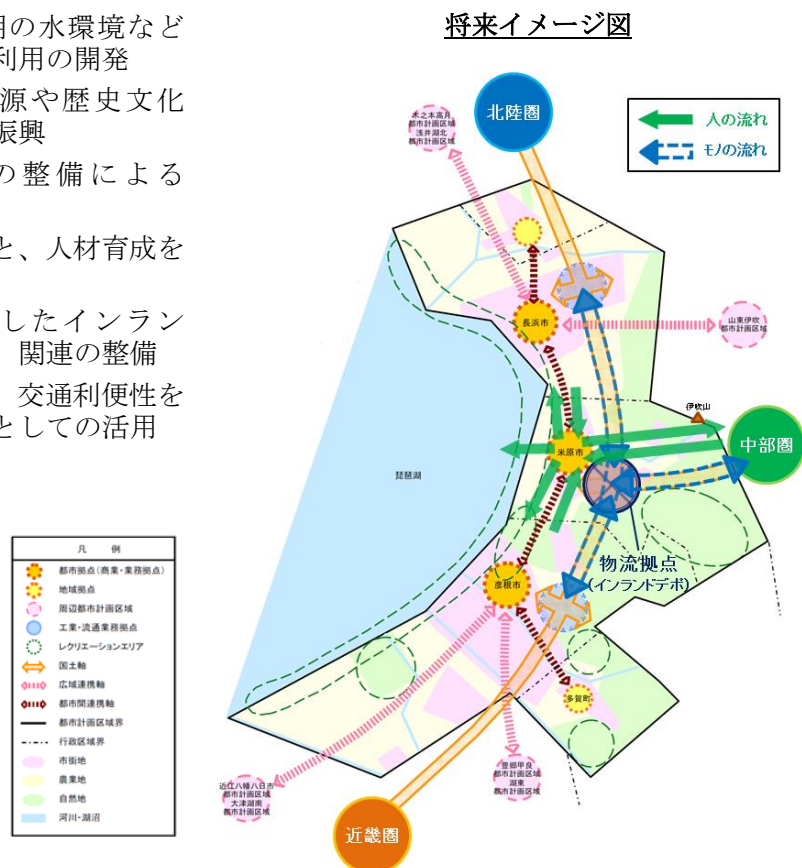
- ・ 琵琶湖のイメージアップと福井県との連携による敦賀港への外航フェリー

◆ 県同士の連携強化

- ・ 広域的な課題へ対応していくため、政策連合として施策の合意形成を図る仕組みを導入し、まんなか共和国を発展させる

◆ 米原地域を中心とした県東北部の機能強化

- ・ 伊吹山の自然資源や琵琶湖の水環境などの付加価値の高い自然資源利用の開発
- ・ 2次交通の確保と自然資源や歴史文化遺産を活用した観光産業の振興
- ・ インキュベーター施設の整備による新産業の創出
- ・ 防災に関連する産業の集積と、人材育成を含めた新たな産業の創出
- ・ 結節点という特性を活かしたインランド・デポ（内陸保税蔵置場）関連の整備
- ・ 本格的な整備計画策定まで、交通利便性を活かしたイベントスペースとしての活用



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

広域連携推進のための戦略検討調査
【概要版】

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