

# 広域連携推進のための戦略検討調査

## 【 報 告 書 】

2015 年 3 月

滋 賀 県



# 《 目 次 》

はじめに.....	1
<b>I. 近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり.....</b>	<b>2</b>
1. 人流.....	2
1.1 将来人口.....	2
1.2 通勤・通学.....	10
1.3 観光.....	20
2. 物流.....	31
2.1 日本の物流.....	31
2.2 トラック貨物輸送.....	32
2.3 輸出入コンテナ貨物と利用港.....	37
3. 高速道路インフラ.....	40
<b>II. 高速鉄道インフラが与える影響.....</b>	<b>42</b>
1. 時間短縮効果.....	42
1.1 リニア中央新幹線.....	42
1.2 北陸新幹線（米原結節）.....	44
2. 新幹線開業による影響.....	46
2.1 開業後の評価事例.....	46
2.2 全線開業後の旅客量の変化.....	50
3. 今後の影響と展望.....	54

<b>III. 滋賀県産業と近隣県との繋がり</b>	<b>58</b>
1. 産業構造の変化	59
1.1 投入産出構造	59
(1) 総産出額	59
(2) 所得分配と最終消費構造	62
1.2 県内の主要産業	66
(1) 産業別の産出額シェア	66
(2) 産業構造（スカイライン図による読み取り）	67
2. 交易構造の変化	71
2.1 全国との交易関係	71
(1) 県内の移入（購入）構造と後方連関（他地域生産誘発効果）	72
(2) 県内の移出（販売）構造と前方連関（自地域生産誘発効果）	74
(3) 県内産業の外部依存度	76
2.2 中部エリアとの交易関係	78
(1) 総産出と粗付加価値	78
(2) 特化係数の比較	79
(3) 購入（移入）ベースの交易構造	81
(4) 販売（移出）ベースの交易構造	84
2.3 分業構造（付加価値帰着）	87
(1) 中部エリア各県別	87
(2) 県内産業別	88
3. 考察	90
<b>IV. 次世代自動車普及が滋賀県産業に与える影響</b>	<b>91</b>
1. 自動車関連産業の重要性	91
2. 自動車関連産業と他産業との関わり	96
3. 次世代自動車生産拡大に伴う県内産業への影響	100
3.1 次世代自動車の普及	100
3.2 従来型自動車と次世代自動車の違い	102
3.3 次世代自動車の市場見通し	103



3.4	産業連関分析による影響評価	106
(1)	中部エリア各県別	106
(2)	県内産業別	108
3.5	影響評価の考察と今後	109
<b>V.</b>	<b>広域連携の方向性</b>	<b>112</b>
1.	分析結果の概括	112
1.1	近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり	112
1.2	高速鉄道インフラが与える影響	113
1.3	滋賀県産業と近隣県との繋がり	113
1.4	次世代自動車普及が産業に与える影響	114
2.	目指すべき方向性	115
2.1	強みを活かした産業振興	115
2.2	地域資源をフルに活用した観光産業	119
2.3	防災・医療関係の連携	119
2.4	大学・研究所の役割強化	120
2.5	結節点としての特性の活用	120
3.	広域連携の仕組みづくり	121
3.1	県同士の連携強化	121
3.2	県境を越える市町村の連携強化	122
3.3	県内市町の連携強化	123
3.4	米原地域を中心とした県東北部の機能強化	123
4.	結び	125

## はじめに

滋賀県は、近畿圏、北陸圏、中部圏の結節点に位置するという地の利を活かして発展してきた。しかしながら、舞鶴若狭自動車道の開通や、北陸新幹線、リニア中央新幹線などのインフラ整備が進むと、現在の国土軸に変化が生じ、北陸圏や中部圏との結びつきがこれまで以上に強くなることが予想される。

また、滋賀県は、県内総生産に占める第2次産業の割合が全国1位の42.6%（2010年度県民経済計算）であり、さらに1事業所当たりの付加価値額も全国2位の761百万円（2010年経済センサス）と高く、近畿圏、北陸圏、中部圏に囲まれた地の利を活かし、3圏の産業発展と共に栄え、全国有数の内陸工業県としての地位を獲得している。特に、自動車の一大生産拠点である中部圏との繋がりが強く、滋賀県の自動車関連産業は基幹産業になるまでに成長した。しかしながら、現在、従来型自動車とは車体構造の異なる次世代自動車の普及が目覚ましく、これまで以上に次世代自動車の生産が拡大していくと、自動車関連産業を抱える滋賀県の産業構造にも変化が生じることとなる。さらに、少子高齢化に起因する就業人口の減少も予想されており、滋賀県は大きな転換期を迎えている。

本報告書は、国土軸の変化や産業構造の変化が滋賀県に与える影響を捉え、今後結びつきが強くなると予想される北陸圏や中部圏に着目し、広域的に対応すべき課題や目指すべき方向性を明らかにすることにより、広域連携のための戦略検討に資することを目的とする。

## I. 近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり

### 1. 人流

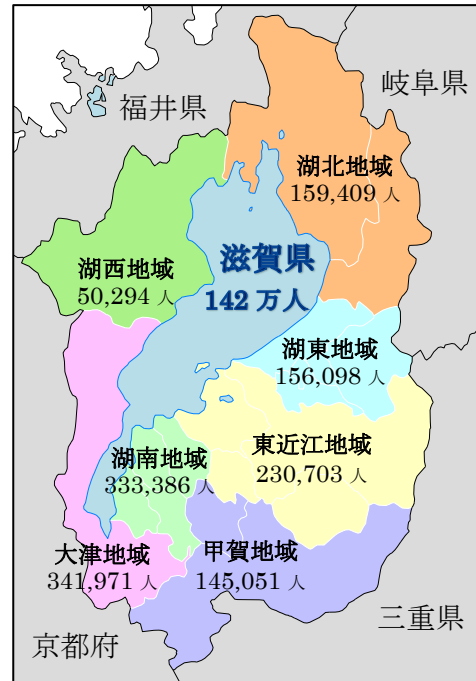
#### 1.1 将来人口

滋賀県は、近畿圏（京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県）、北陸圏（富山県、石川県、福井県）、中部圏（長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県）に囲まれており（図 I - 1）、その地の利を活かし、全国でも数少ない人口増加県として発展を遂げてきた。

実際、直近の 2010 年国勢調査における滋賀県内への転入人口から、滋賀県外への転出人口を差し引くと、滋賀県は 19,063 人の転入超過となっている。しかしながら、2000 年国勢調査では、滋賀県は 30,345 人の転入超過であったことから、この 10 年の間に転入超過数が 1 万人以上も減少していることになる。そこで、全国 9 エリア（北海道、東北、関東、北陸、中部、近畿、中国、四国、九州）から滋賀県のどの地域への人口移動に変化があったのかを見るために、2000 年と 2010 年の滋賀県 7 地域（大津地域、湖南地域、甲賀地域、東近江地域、湖東地域、湖北地域、湖西地域）における全国エリアとの転出入人口を示す（図 I - 2）。2000 年と 2010 年との

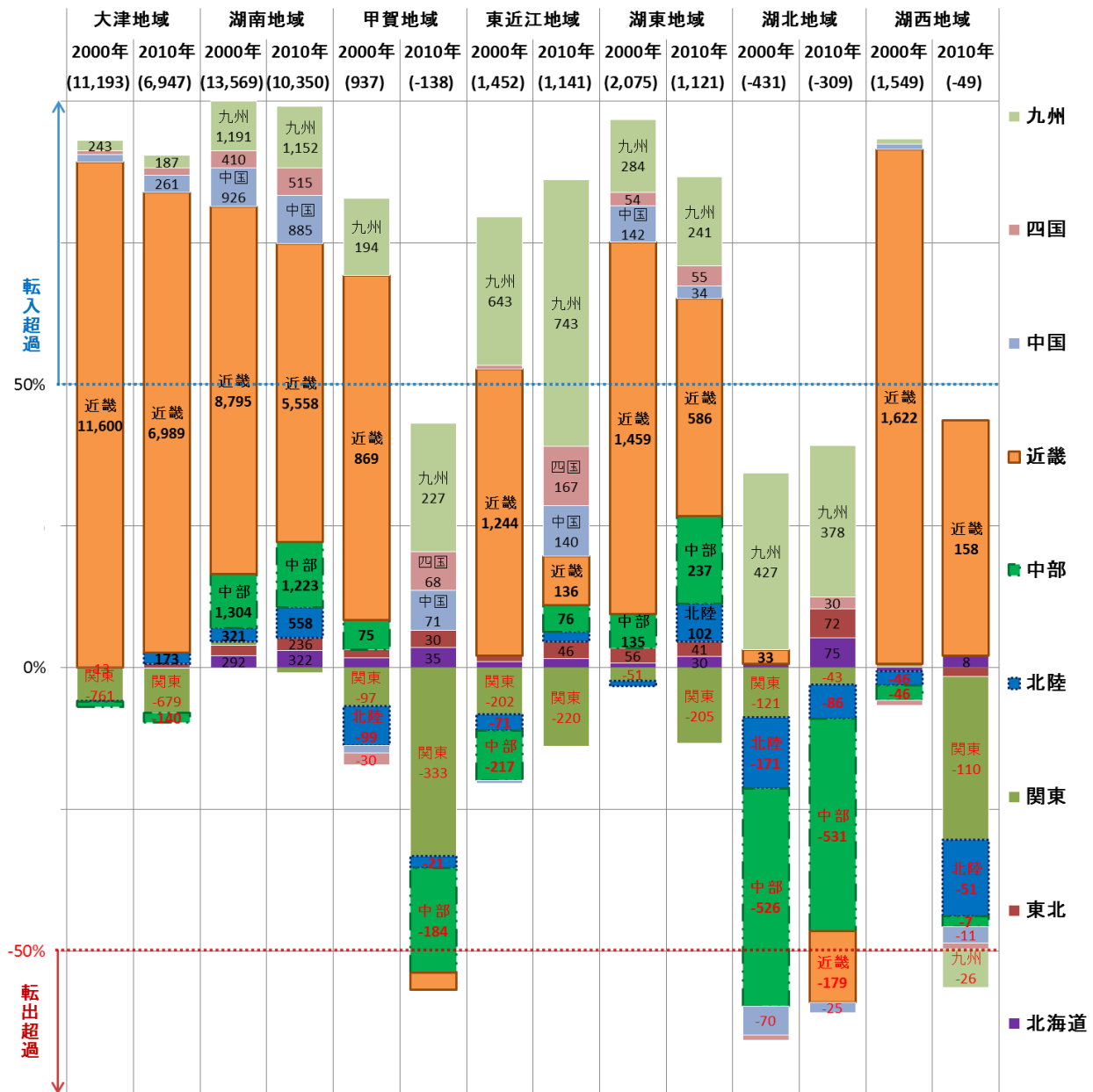
大きな違いとしては、まず、滋賀県における転出超過地域が 1 地域（湖北地域）から、3 地域（湖北地域、湖西地域、甲賀地域）へと増加したことが挙げられる。甲賀地域と湖西地域では、近畿エリアからの転入者数が大幅に減少（甲賀地域：2000 年 4,332 人→2010 年 2,783 人、湖西地域：2000 年 3,159 人→2010 年 1,510 人）しているが、このことが転出超過地域となった大きな要因だと考えられる。また、3 エリア（近畿、北陸、中部）別の転出入人口に着目すると、まず、近畿エリアへは、湖北地域からの転出超過に転じ、その他の 6 地域においては、近畿エリアからの転入超過数が減少していることが分かる。次に、北陸エリアへは、湖西地域からの転出超過数が増加しているものの、その他の 6 地域においては、北陸エリアからの転入超過数が増加、あるいは、転出超過数が減少している。そして、中部エリアへは、湖北地域や甲賀地域からの転出超過数が増加している。このように、滋賀県と 3 エリアとの人口移動では、近畿からの転入超過数は減少し、湖北地域や湖西地域、甲賀地域のような北陸エリアや中部エリアに接している地域への転出超過数が増加しているという異なる傾向が見られる。

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。

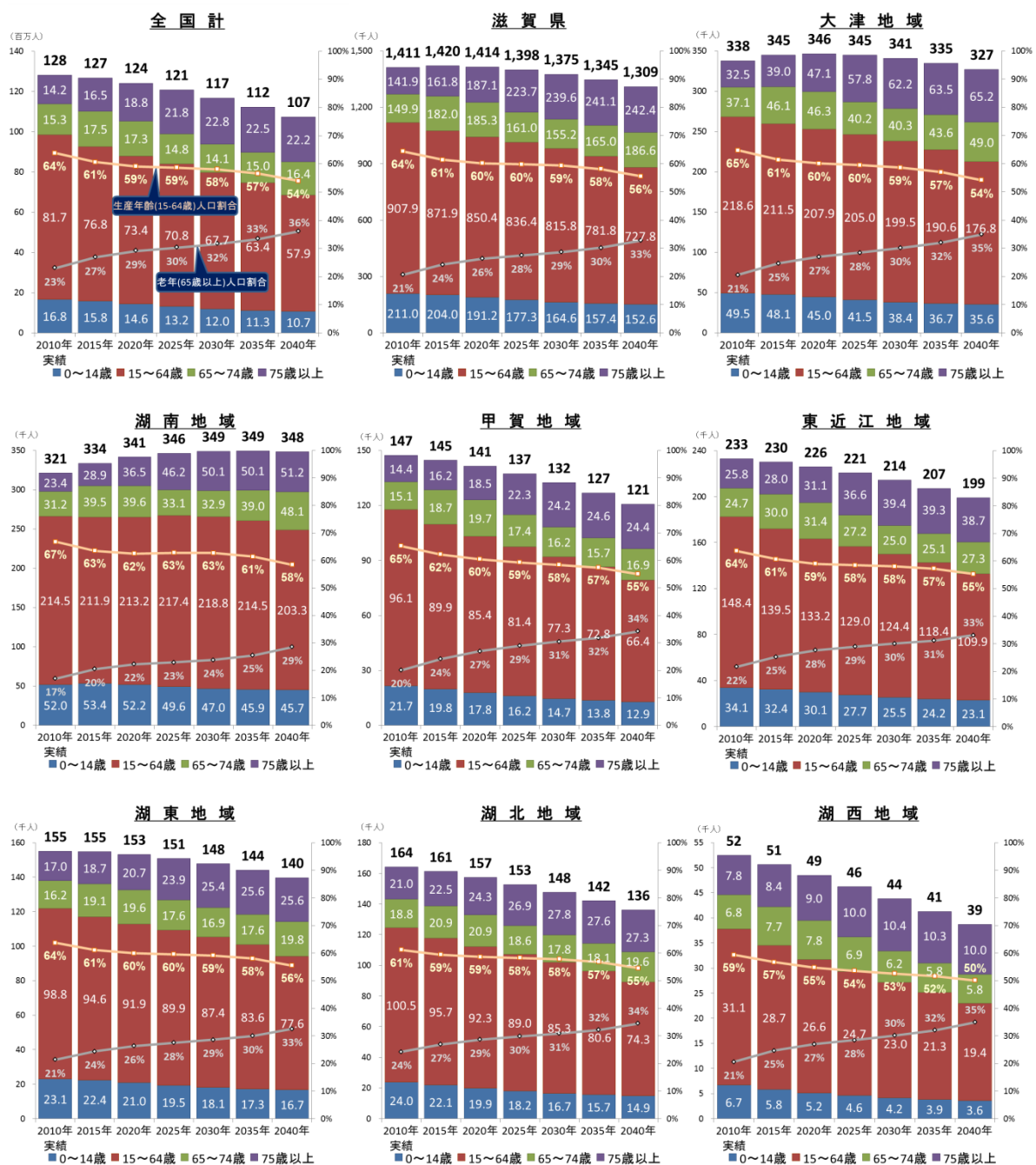
例) 2010年大津地域：近畿エリアから大津地域への転入超過 6,989人  
大津地域から関東エリアへの転出超過 679人

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

日本では、1970年代半ばから、人口規模を維持するために必要とされる合計特殊出生率が2.07を下回り、少子化傾向に歯止めがかかっていない。その結果、2008年度を境に人口減少時代に突入したが、この少子化による人口減少を世界で初めて経験したのが日本である。滋賀県の人口（2014年10月1日現在）においても、前年比較で48年ぶりに減少に転じ、人口減少の局面を迎えたと言える。滋賀県地域別の将来人口推移（図I-3）では、大津地域や湖南地域での人口減少は遅く始まるものの、それ以外の地域では全国と同じように、人口減少が急速に進んでいくことが分かる。また、65歳以上の老年人口割合が、全地域で増加傾向となり、2040年には約3割を占めるまでに拡大するが、全国の割合よりは低い。

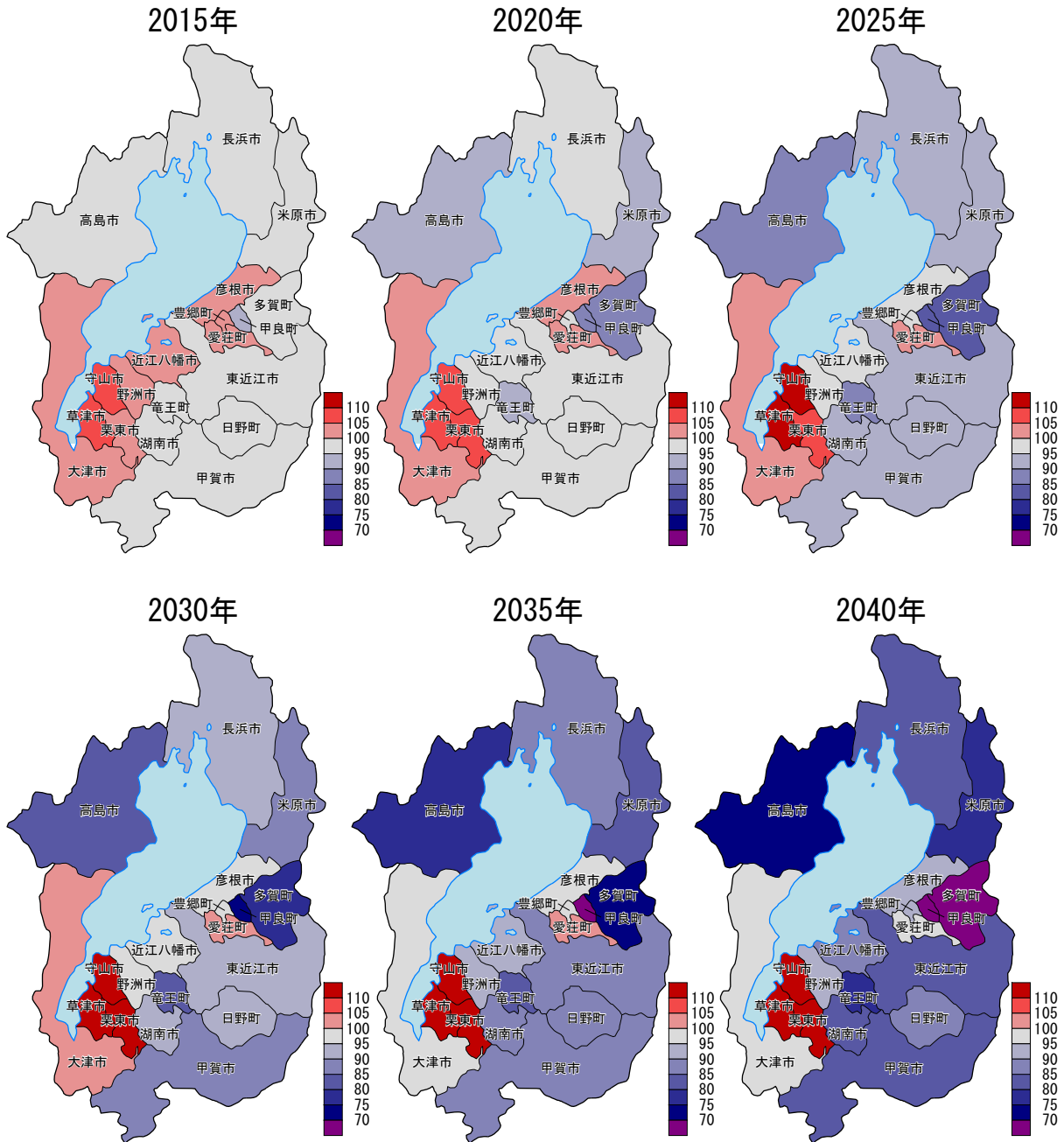
図I-3 全国と県内地域別の将来人口推移



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

滋賀県市町別の将来人口推移では、2010年の滋賀県各市町の人口を100とすると、滋賀県人口のピークとなる2015年は7市2町で人口増加となるが、2040年には湖南地域の草津市、守山市、栗東市のみが人口増加となる（図I-4）。特に、北陸圏や中部圏に近い市町では、人口減少が加速していく。

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

このような人口減少社会においては、今後も持続可能な頑強な地域づくりが求められているが、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た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、「全国マクロ計量モデル（2014年度版）」（中部圏社会経済研究所）を用いて、2040年度までの長期予測を行い、長期的な人口減少が日本全体に与える影響について検証した。なお、シミュレーションの詳細については、資料編（データ集）を参照されたい。

シミュレーションの結果、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ということが分かった。しかし、2029年度には実質ベース、2030年度には名目ベースでマイナス成長に転じてしまう。つまり、現状が維持できる猶予はあと15年しか残されていないということになる。

表I-4は、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示しているが、2030年度における総人口は1億1,662万人（対2005年度比91.3%）となっている。また、年齢階層別（4区分）では、【若年人口[0-14歳]】68.5%（対2005年度比）、【生産年齢人口[15-64歳]】80.2%（対2005年度比）の規模に減少し、一方で【後期高齢者[75歳以上]】195.8%（対2005年度比）と大きく増加する。つまり、現時点におけるシミュレーションでは、総人口で2005年度比約9割、生産年齢人口で同8割が、2030年度における経済成長の限界点であるということになる。

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%

次に、GDP構成要素別（図I-6&7）を見ていく。まず、GDPの約6割を占める民間消費では、一人当たり民間消費（実質）が全期間（2015～2040年度）平均+0.5%であり、各機関においても一貫してプラス成長（2016～2020年度：+0.5%、2021～2025年度：+1.0%、2026～2030年度：+0.7%、2031～2035年度：+0.2%、2036～2040年度：+0.2%）となっているが、民間消費（全体額；実質）では一貫してマイナス成長となっており、全期間平均-0.7%である。結果として、民間消費（全体額；実質）では、2014年度の325兆円をピークに、2040年度には93.1%（対2005年度比）まで落ち込む。これは、常勤雇用者の賃金が2030年代に入ると頭打ちとなるとともに、パートタイマー比率が高まることで、平均所得（一人当たり雇用者報酬）が2031年度をピークに減少傾向に転じるためである。そのため、実質額ベースでは、すでに人口減少の影響が出始めているのである（図I-8）。



また、民間企業投資（名目）では、2020年代半ばより原資である企業所得が横ばいとなることから2033年よりマイナス成長となり、さらに、生産能力の要である資本ストックが2030年代より横ばいとなり、大幅な生産力の増加が見込めなくなる。

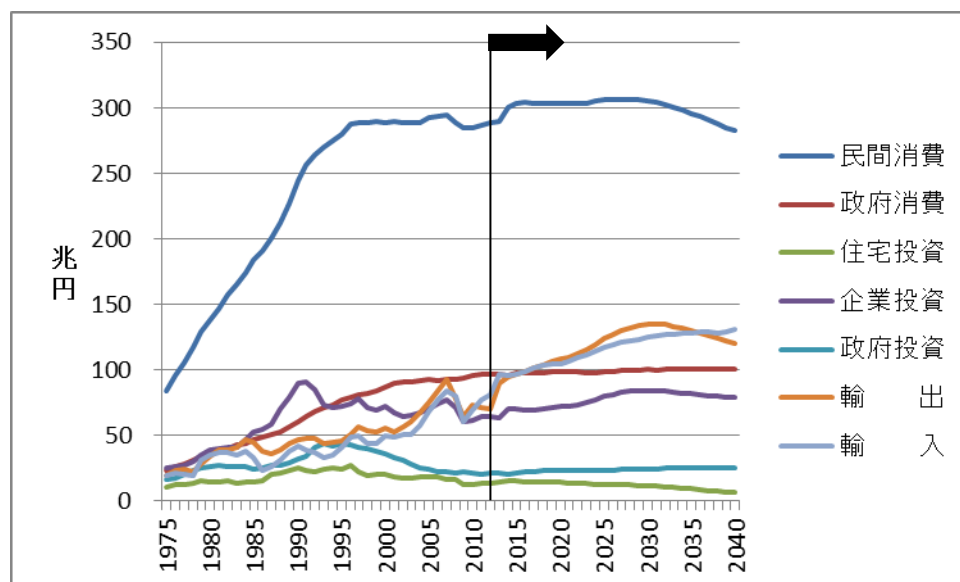
輸出（名目）では、世界経済が牽引することでプラス成長が継続するが、2032年にはマイナス成長となる。これは資本ストックが2030年代には横ばいとなり、生産能力に限界が出始めることを意味している。

輸入では、実質ベースでは、2028年度よりマイナス成長となるが、名目ベースでは海外物価の上昇から微増傾向が継続する。

こうしたことから、貿易収支は2020年代には黒字に転じるが、2036年度より再度赤字に転落し、2030年代中期以降は、生産力の限界もあり、貿易黒字が見込めない。

これらを総括すると、名目GDPでは2029年度の545兆円を、実質GDPでは2028年度の571兆円をピークにマイナス成長となる。

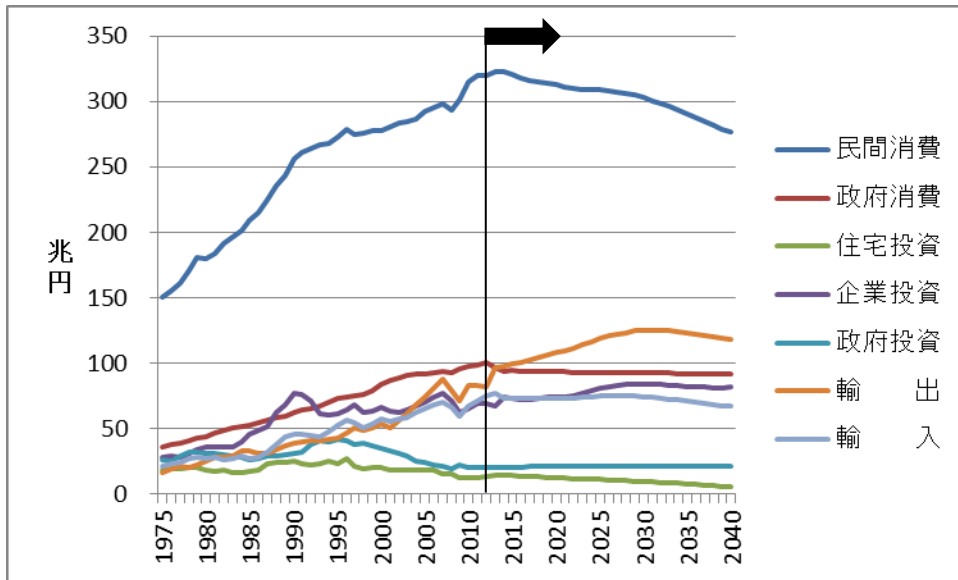
図 I - 6 GDPの構成要素（名目）



注：2012年度まで実績値、2013年度以降は本モデルの推計値。

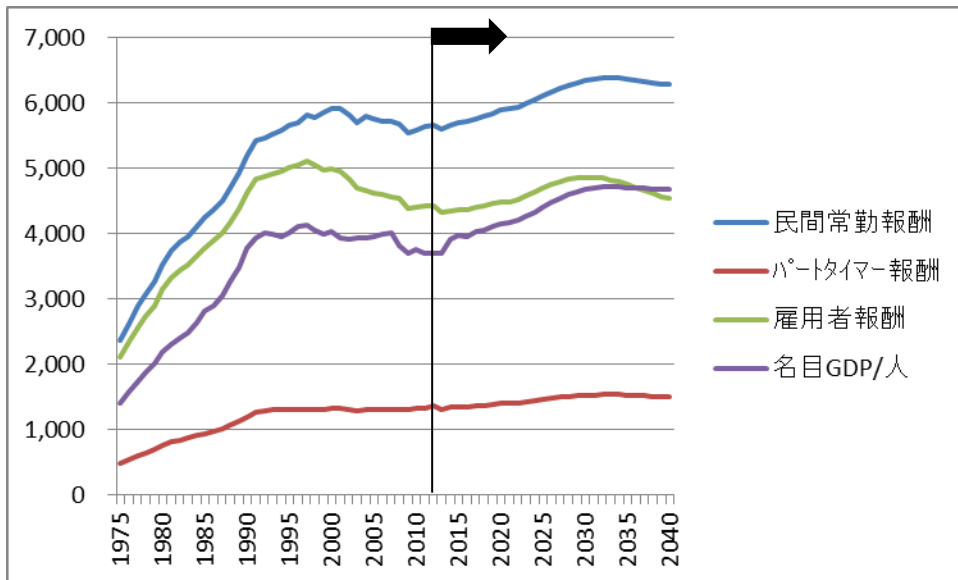


図 I - 7 GDP の構成要素 (実質)



注：2012 年度まで実績値、2013 年度以降は本モデルの推計値。

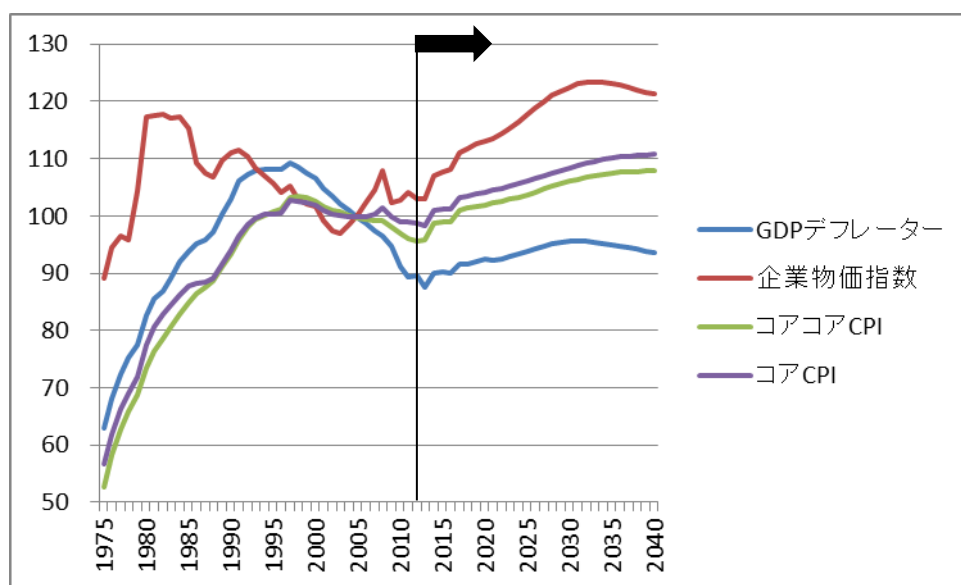
図 I - 8 雇用形態別賃金体系



注：2012 年度まで実績値、2013 年度以降は本モデルの推計値。

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。こうして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。コアコア CPI では、全期間平均は 0.3%上昇、コア CPI 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（図 I-9）。

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。

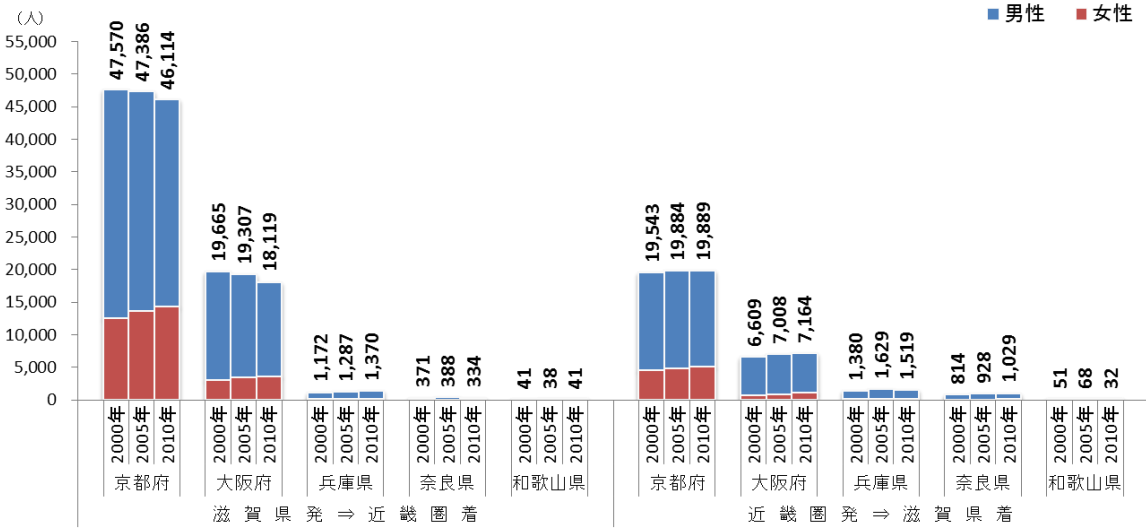
このように、日本では大幅な経済成長も物価上昇も見込めないことから、現時点での税財政政策では、国税、地方税ともに消費税増税以外には、大きな税源になるとは考えにくい。企業の女性の雇用制度の見直しと併せて、地方から育児世帯への補助金制度など、地域独自の人口対策を推進して行くことが急務である。特に、滋賀県は他県に比べて人口減少が遅いとされていることから、その時間的な猶予を活かし、早期に対策を打つことで、長期的に持続可能な頑強な地域づくりが可能となるだろう。

## 1.2 通勤・通学

滋賀県と3圏との通勤状況(2010年)を見ると、滋賀県から3圏の他府県への通勤者数(流出)の方が、3圏の他府県から滋賀県への通勤者数(流入)よりも多い流出超過となっている(図I-10)。ただし、三重県間との間では流入超過が続いている。近畿圏では、特に京都府や大阪府と相互間の通勤者が多い。また、中部圏では、滋賀県から三重県への通勤者数(流出)、および愛知県から滋賀県への通勤者数(流入)に増加傾向が見受けられる。

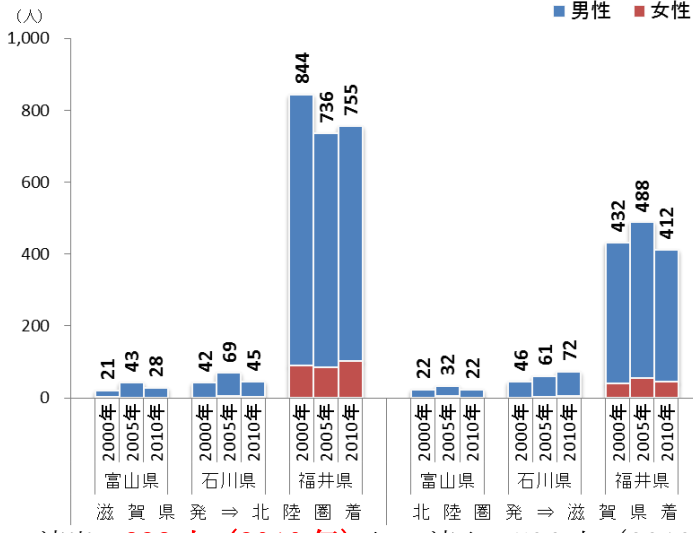
一方、通学状況(2010年)を見ると、近畿圏と北陸圏については、通勤状況と同じ流出傾向となっている。中部圏では、滋賀県からの通学者数(流出)よりも、滋賀県への通学者数(流入)の方が僅かに上回る流入超過となっている(図I-11)。なお、通勤状況と比較すると、県外通学における女性の割合がさらに高くなっており、女子学生による高等教育への進学率の増加に加え、一般的に自宅通学における女子学生の割合が高いことも関係していると思われる。

図 I-10 3圏との通勤者数の推移



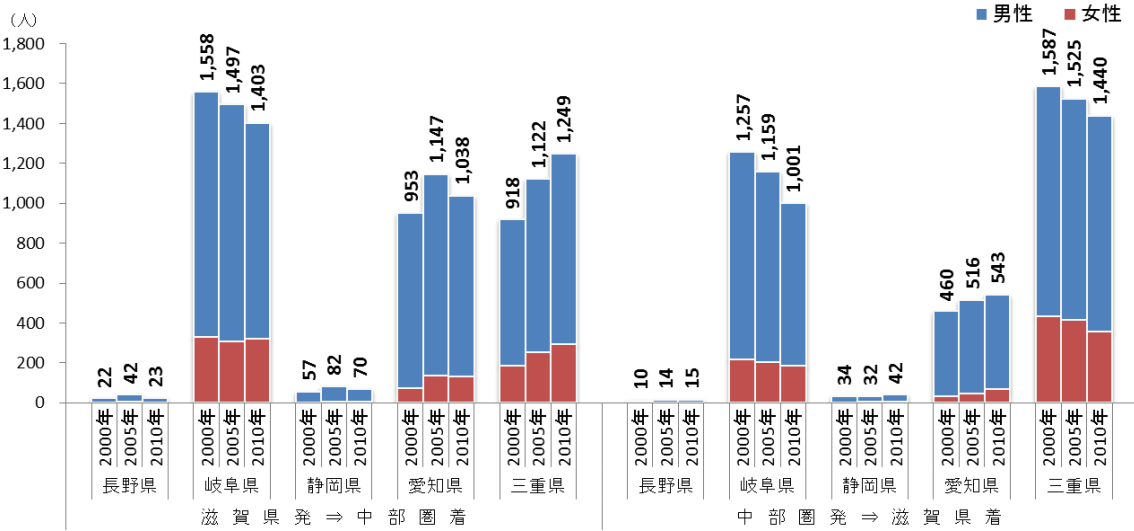
流出：65,978人 (2010年)

流入：29,633人 (2010年)



流出：828人 (2010年)

流入：506人 (2010年)

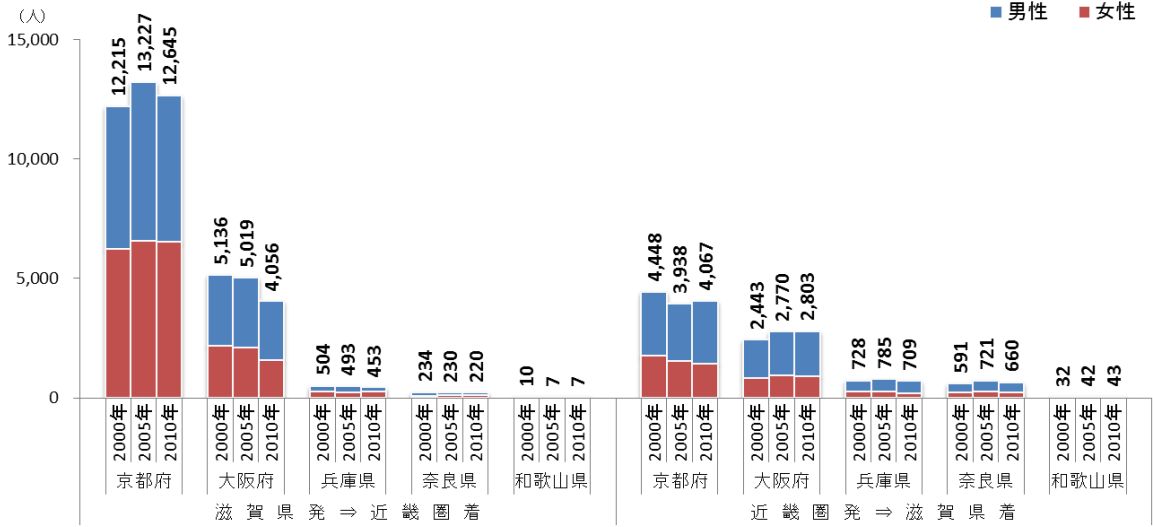


流出：3,753人 (2010年)

流入：3,041人 (2010年)

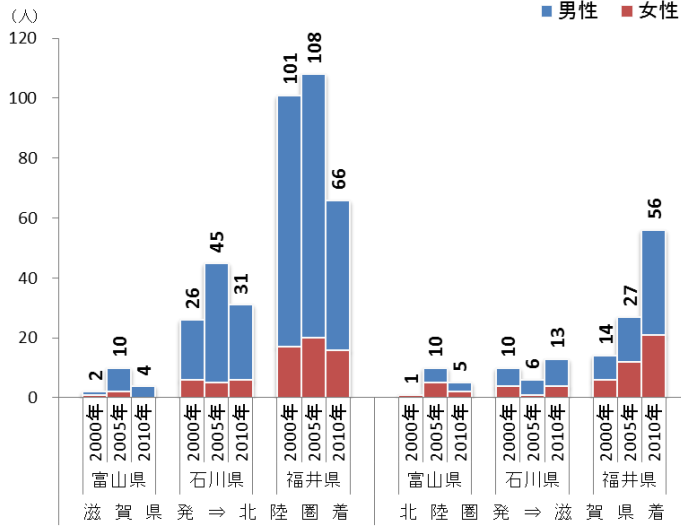
出所：内閣府「国勢調査」より作成

図 I-11 3圏との通学者数の推移



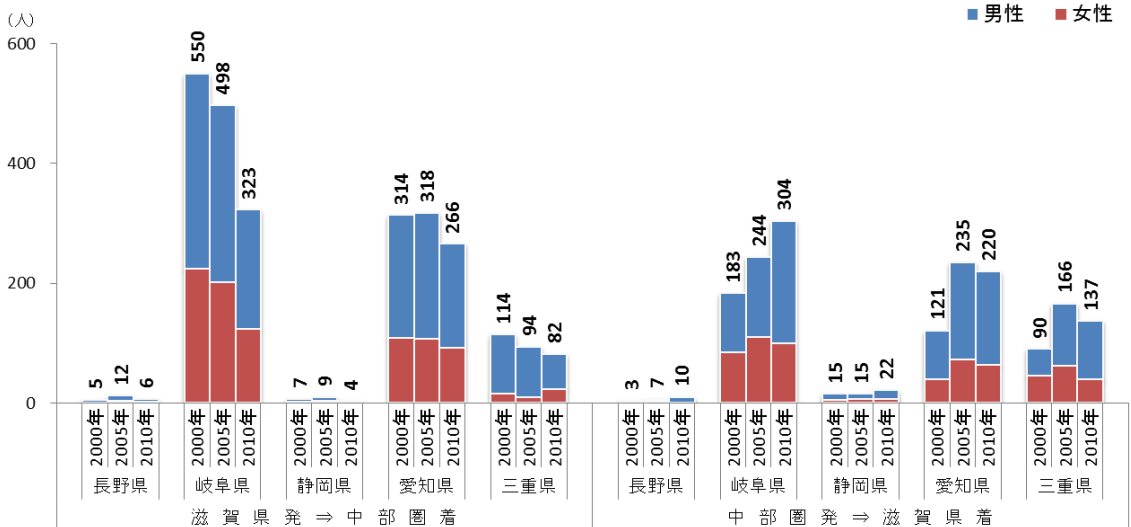
流出：17,381人 (2010年)

流入：8,282人 (2010年)



流出：101人 (2010年)

流入：74人 (2010年)



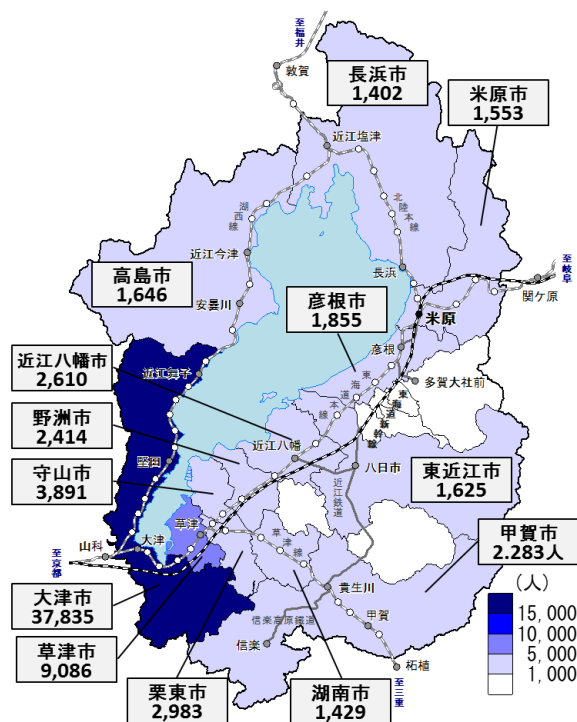
流出：681人 (2010年)

流入：693人 (2010年)

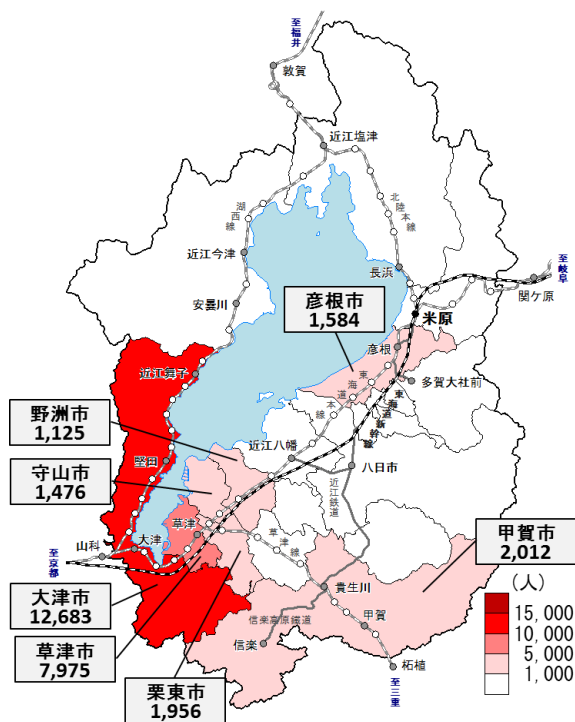
出所：内閣府「国勢調査」より作成

また、滋賀県内市町別の県外との通勤・通学状況は、滋賀県が3圏に囲まれている地理的な条件もあり、市町別に大きく異なっている。2010年における滋賀県内市町から県外への通勤者数(流出)を見てみると、県内の各市から1,000人以上が県外へ通勤しており、特に近畿圏に近い大津市や草津市から県外への通勤者が多いことが分かる(図I-12)。続いて、滋賀県外から県内市町への通勤者数(流入)を見てみると、1,000人以上を超えるのは7市のみとなるが、ここでも大津市や草津市への県外からの通勤者が多くなっている(図I-13)。滋賀県では、近隣県から通勤可能地域の工業団地に多くの企業が進出している(図I-14)。三重県から滋賀県への通勤者が多かったのも、工業団地に多数の企業を抱える甲賀市のような地域において、県外からの通勤者が一定程度いることが関係していると推測される。滋賀県では、2003年以降、全国平均を上回るペースで工場立地件数が増加している(図I-15)。2014年上半期(1~6月)では、前年同期を8件上回る25件が立地しており、リーマンショック前の水準までに回復していることから、滋賀県の工場による県内外へのさらなる雇用機会の拡大が期待されている。ただ、国内の労働力不足は深刻さを増しており、様々な対策が必要となってくる。そのため、女性の労働参画促進のための保育園・学童保育施設の充足や、さらなる増加が予想される外国人労働者が働き続けられる環境整備などを行い、地域共生を進めていくことが求められる。こうした労働力不足に対する様々な対策は、今後の滋賀県の産業発展にも大いに関係してくると言える。

図I-12 県内市町から県外への通勤(流出)  
《2010年》

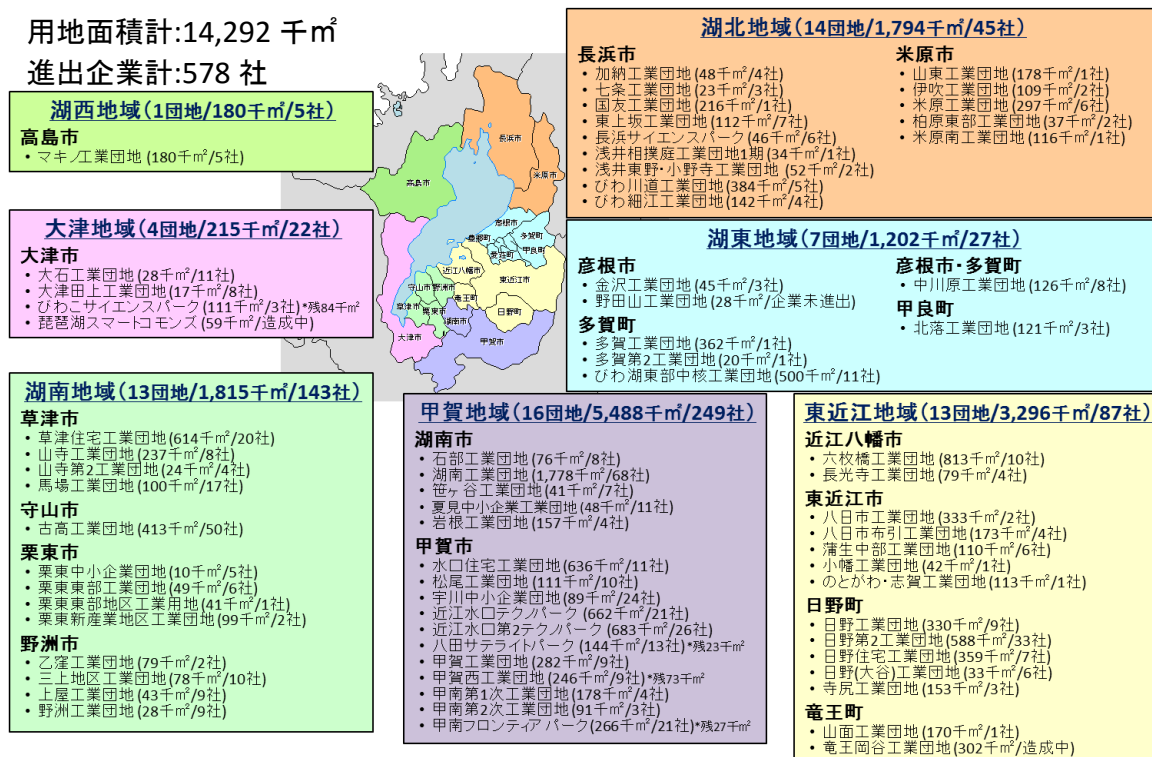


図I-13 県外から県内市町への通勤(流入)  
《2010年》



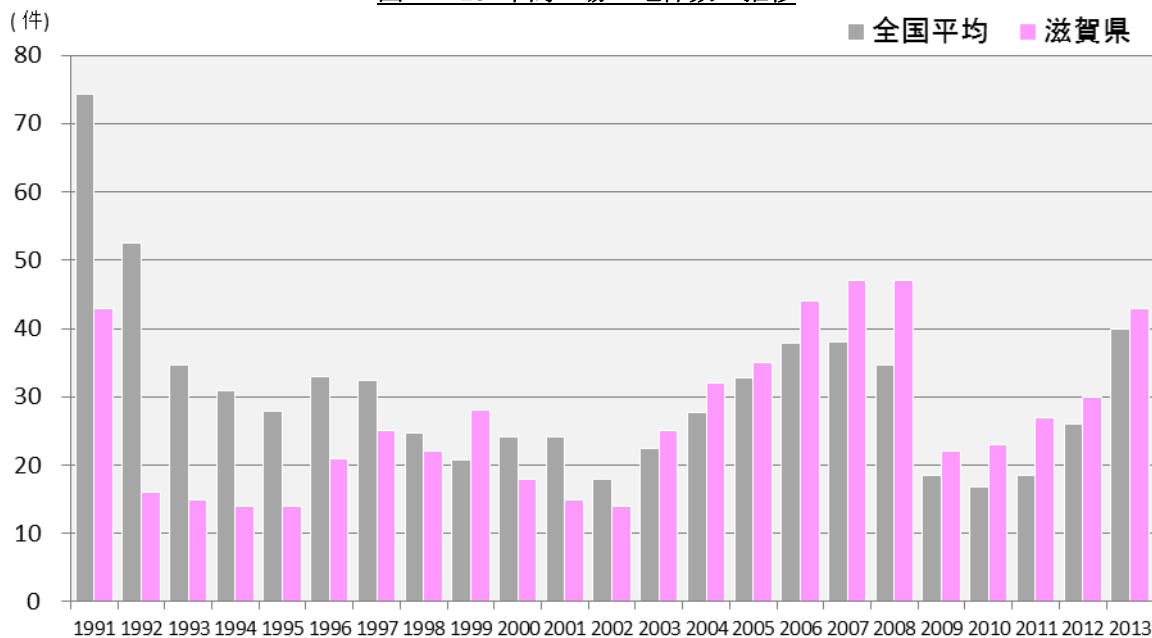
出所：内閣府「2010年国勢調査」より作成

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

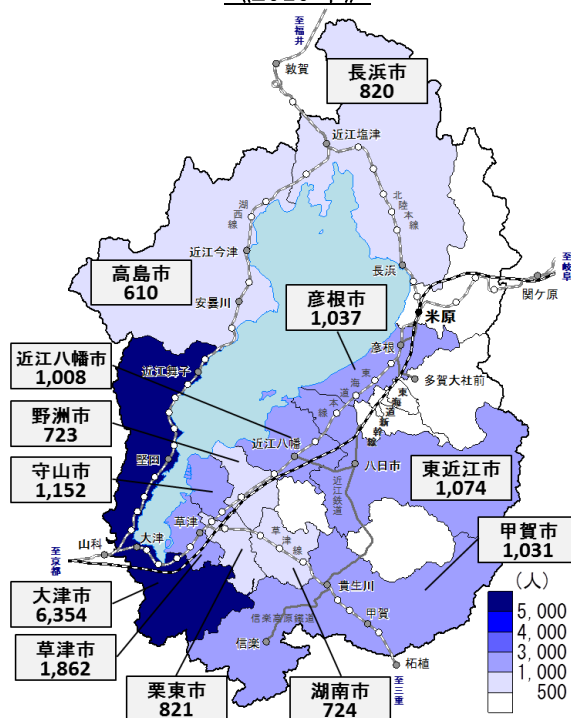
図 I - 15 年間工場立地件数の推移



出所：経済産業省「工場立地動向調査」より作成

一方、滋賀県内市町から県外への通学状況（流出）でも、全般的に通勤状況と同じ傾向が見られた（図 I - 16）。滋賀県は、地元進学率が 22.4%（全国平均 43.2%）と低く、県内高校から大学へ進学する学生の 6 割弱が近隣の京都府（39.1%）と大阪府（17.2%）へ進学している（表 I - 17）。そのため、滋賀県から通学圏内と想定される両府の大学へ進学した学生のかなりの割合が、県内の自宅から通学していると推測される。

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

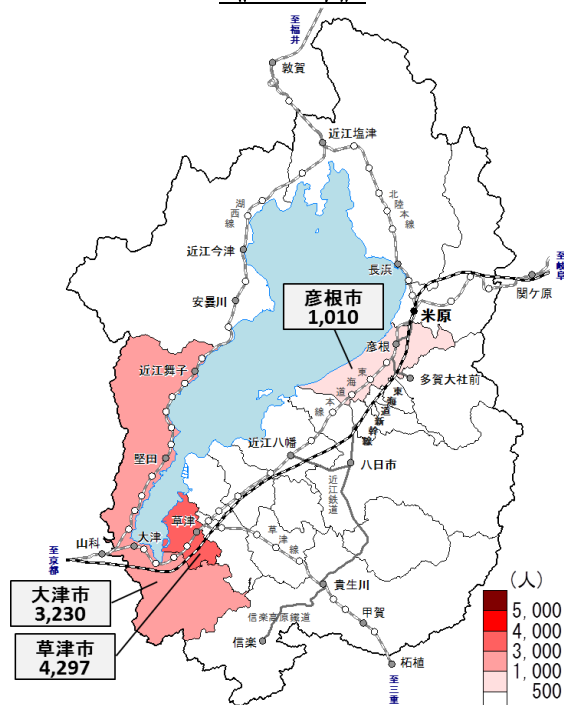
滋賀県      近畿圏      北陸圏      中部圏

出所：文部科学省「2014 年度学校基本調査（速報）」より作成



また、滋賀県外から県内市町への通学状況（流入）では、草津市、大津市、彦根市への通学者が多いことが分かる（図 I-18）。滋賀県は、県内大学入学者に占める地元出身高校の割合が 18.5%（全国平均 42.1%）と低く、4 割弱の学生が、近隣の京都府（18.4%）と大阪府（17.5%）から進学している（表 I-19）。草津市、大津市、彦根市には、複数の大学が立地（図 I-20）しており、また、近畿圏や中部圏の通学可能地域にある出身高校からの進学者が多いため、かなりの学生が県外からの自宅通学者であると推測される。

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



出所：各大学 HP より作成

政府が掲げる「地方創生」の一環として、深刻な地方の人口減少に歯止めをかけるべく、地方大学を地域活性化の中核と捉え、地方大学の卒業生が地方に残れる環境づくりを国が支援していく仕組みが早ければ 2015 年度にもスタートする。国が想定しているモデルでは、国、地方自治体、地元企業が連携して基金を創設し、地方大学出身者の学生が地元で就職した場合、学生の奨学金返還の一部、または全額の支援を目指している。ただ、県内出身の学生であっても、中小企業の多い地元企業を知る機会はあまり多くないため、県内大学進学者や近隣府県へ通学している多くの県内出身者や首都圏等への県外進学者にも、地元企業を就職先候補としていかに認知させるかが焦点となってくる。

また、県内 4 年制大学進学者に占める出身高校所在地別の割合では、滋賀県は 18.5%と全国から 2 番目に低い、その一方で、近畿圏、北陸圏、中部圏の各県を合わせた割合は 64.5%と極めて高い (表 I-19)。ただし、県内 13 大学が加盟する環びわ湖大学・地域コンソーシアムが行った調査 (2013 年度) によると、卒業年次の県内の就職希望者約 1 万人のうち、県内に本社のある企業や自治体に就職したのは 1 割弱となっている。よって、近隣府県出身の学生に対し、滋賀県に立地する企業の認知度を上げていく取り組みが求められる。滋賀県においては、多くの企業が立地し、さらに、40 社を超える民間の研究機関が進出 (滋賀県「滋賀県企業立地ガイド」参照) していることから、それら企業や研究機関と大学との共同研究開発を促進したり、各企業や研究機関の得意分野での大学や高校での講義を実施したりするなど、産学連携をより強化することで、企業と学生とが直に接することのできる機会をより多く持たせることが可能である。このような取り組みは、滋賀県内の企業を就職活動の対象企業とする学生を増加させ、地元就職率の向上や

県内中小企業の人材確保にも繋がっていくはずである。

最近では、ほとんどの大学でインターンシップを単位認定していることもあり、就職活動前に企業風土に触れることのできるインターンシップを行う学生が増加傾向となっている。大手企業では、自社HPや大手就職サイトによってインターンシップ情報を提供しているが、事業規模の小さな中小企業では手が回っていないのが実情である。滋賀県では、インターンシップ情報を一元管理している機関を有していないが、滋賀県同様、中小企業を多く抱える福井県、岐阜県、三重県や東海地域（愛知県・岐阜県・三重県）では、インターンシップ情報の提供を専門機関が行っている（表I-21）。

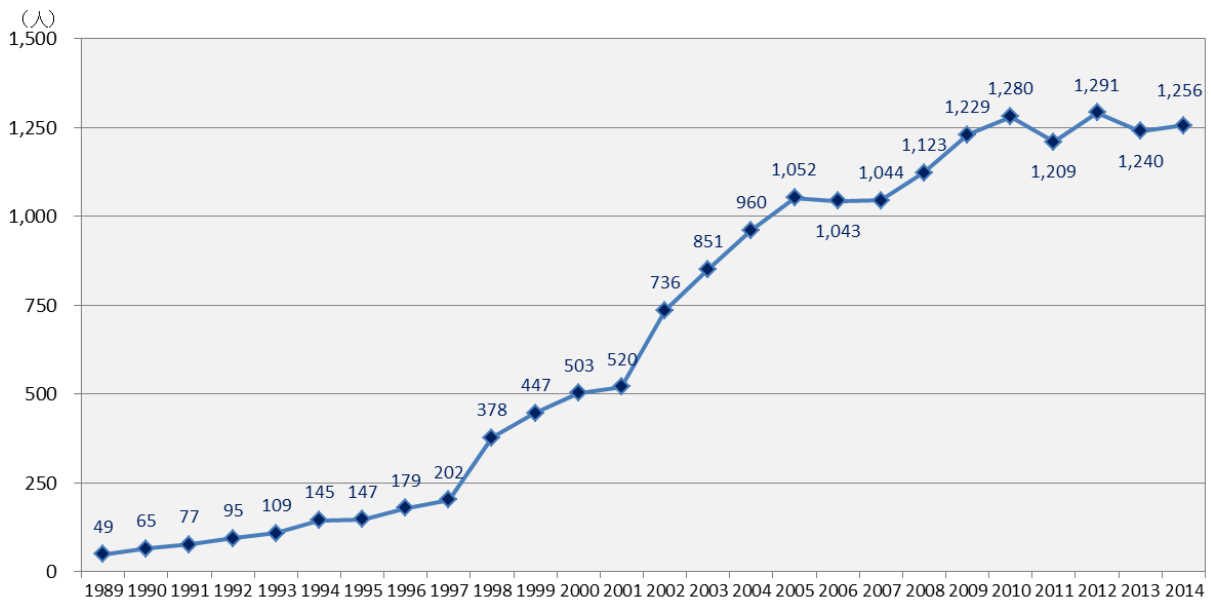
滋賀県中小企業への各種支援による産業活性化を行っている「滋賀県産業支援プラザ」では、滋賀医科大学、滋賀県県立大学、それぞれの大学と協力推進の基本協定を結び、大学が有する広範な分野の有数の知見を活かし、より一層の産業の振興と企業の活性化、ならびに地方創生の推進を行っている。2015年に滋賀県立大学との間で結ばれた基本協定では、中小企業のニーズと大学のシーズのマッチング、企業と研究者の共同研究による技術応用の促進、外部研究資金の獲得による産学共同プロジェクトの創出、人材育成のための講師派遣、インターンシップ受け入れ協力などを行うことが明記されており、県内中小企業と大学や学生とを結びつける中心的な役割を担うことが期待される。そのため、「滋賀県産業支援プラザ」のような中小企業の情報を有する機関が中心となり、県内インターンシップ情報の一元管理やこれらの情報提供を行っていくことが望まれる。また、地元大学進学率が低い滋賀県では、近隣府県の大学へ進学する者も多く、さらに、近隣府県から滋賀県の大学へ進学する者も多いため、近隣府県のインターンシップ情報を提供する機関とも連携しながら、インターンシップ情報の提供にとどまらず、合同就職説明会を開催するなど、地元企業の情報を近隣府県や地元出身の学生に発信していく仕組みづくりが求められる。

さらに、これらのインターンシップや就職情報の提供は、日本人だけでなく、労働力不足を補うことのできる外国人留学生にも積極的に行っていくべきである。大学の国際化を受け、滋賀県内の大学（大学院、短期大学含む）に通う外国人留学生は増加傾向が続いている（図I-22）。近年、横ばいであった18歳人口が、2018年以降再び減少期に突入することから、多くの大学で外国人留学生の受け入れを強化しており、今後ますます外国人留学生の増加が見込まれる。外国人留学生の多くは、日本が好きで来日しており、慣れ親しんだ大学生活の拠点となっている地元企業への就職意欲も高いただろう。外国人留学生の就職は、単なる労働力不足解消にとどまらず、外国人視点での商品開発や海外への情報発信など、地元企業のグローバル化を一気に促進し、企業の国際競争力を高めることに繋がることから、外国人留学生の就職を積極的に支援すべきである。

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 <a href="http://www.fukui-internship.com/index.php">http://www.fukui-internship.com/index.php</a>
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 <a href="http://www.gifuken-internship.org/index.php">http://www.gifuken-internship.org/index.php</a>
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 <a href="http://www.internship.pref.mie.lg.jp/index.html">http://www.internship.pref.mie.lg.jp/index.html</a>
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 <a href="http://www.tokai-internship.org/">http://www.tokai-internship.org/</a>

図 I-22 県内大学（短期大学、大学院含む）の留学生受入状況



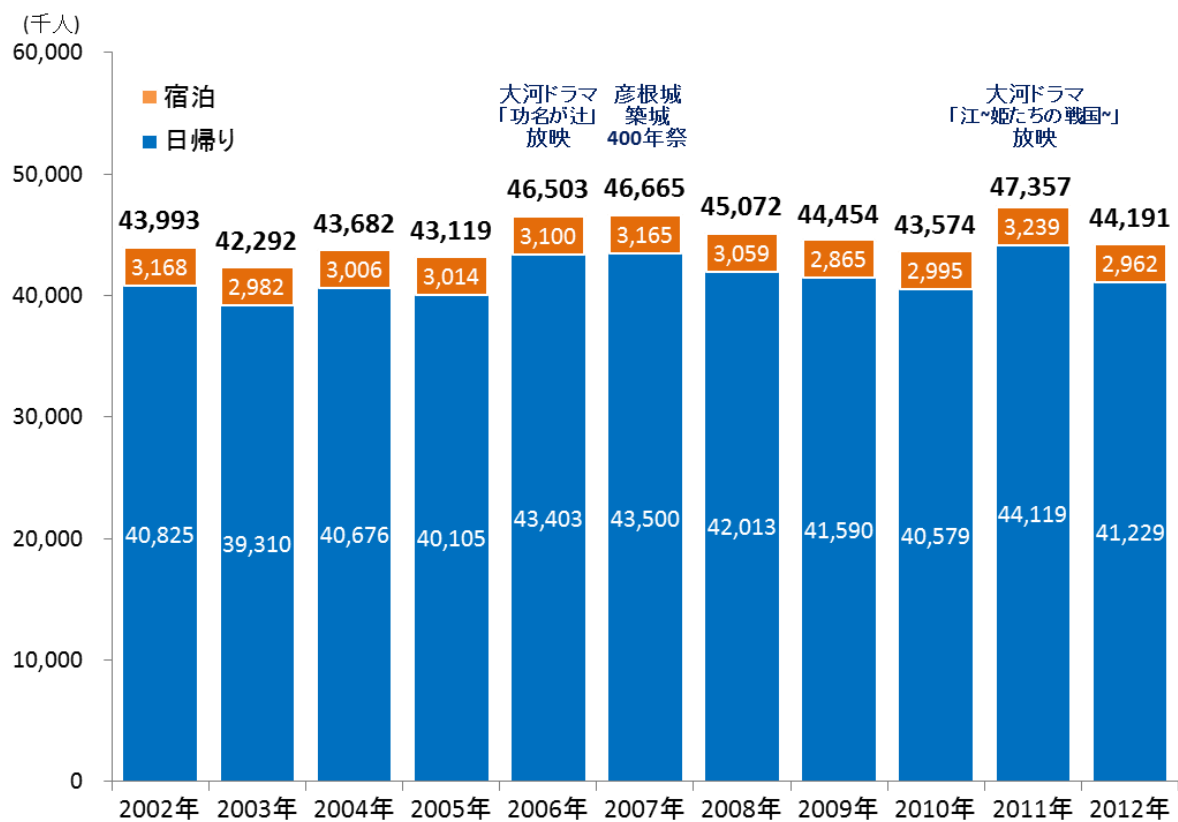
出所：滋賀県留学生交流推進会議「滋賀県内の留学生と地域を結ぶ交流情報誌」より作成

### 1.3 観光

滋賀県には、年間 4,000 万人以上の観光客が訪れており、大河ドラマ放映や築城などの歴史イベントが行われた際に増加する傾向が見られるが、そのほとんどが日帰り観光客となっている（図 I-23）。

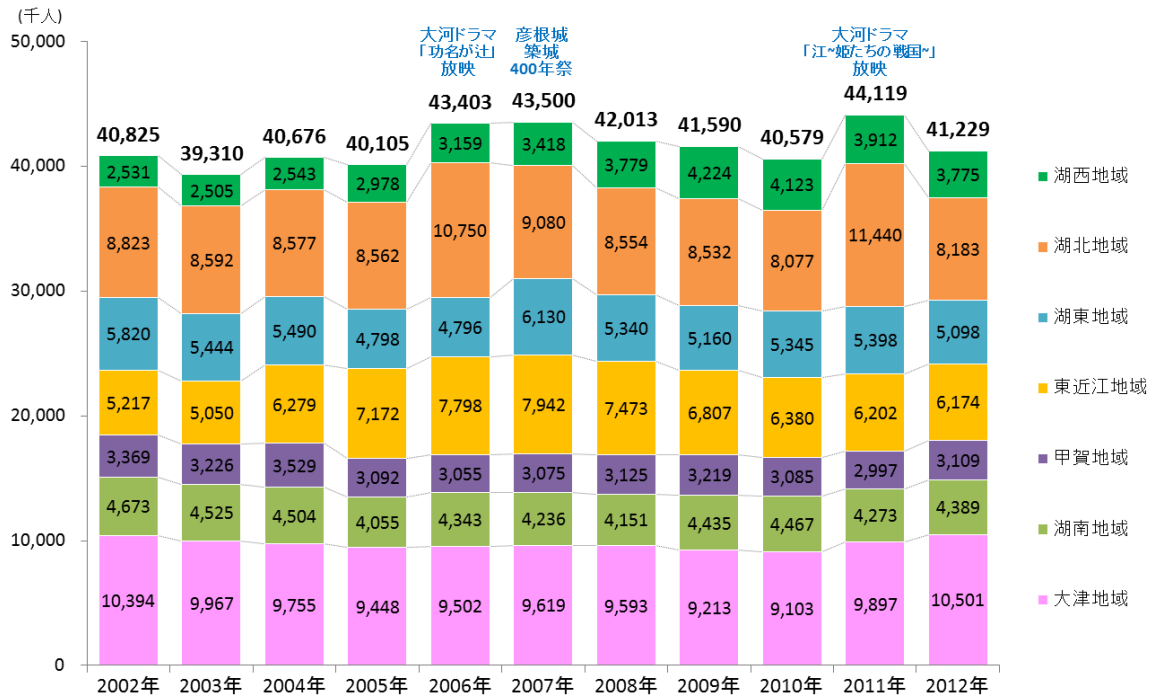
また、日帰り観光客の推移を地域別に見てみると、大津地域や湖北地域への日帰り観光客が多く、歴史関連のイベントがあった 2006 年、2007 年、2011 年には、湖北地域を中心に日帰り観光客が増加している（図 I-24）。一方、宿泊観光客においては、大津地域に集中していることが分かる（図 I-25）。

図 I-23 年間観光入込客数の推移



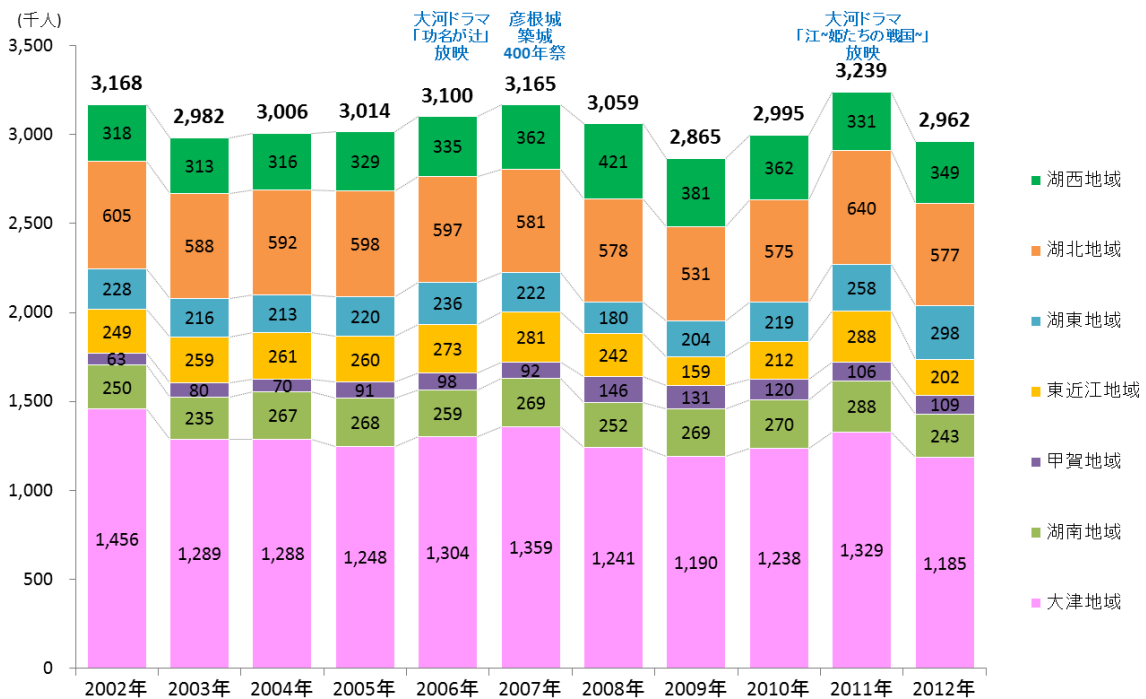
出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

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

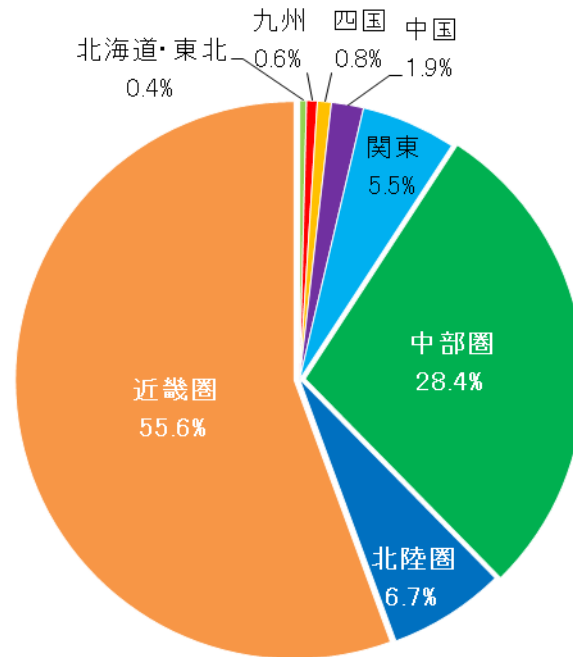
図 I - 25 県内地域別年間観光入込客数（宿泊）の推移



出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

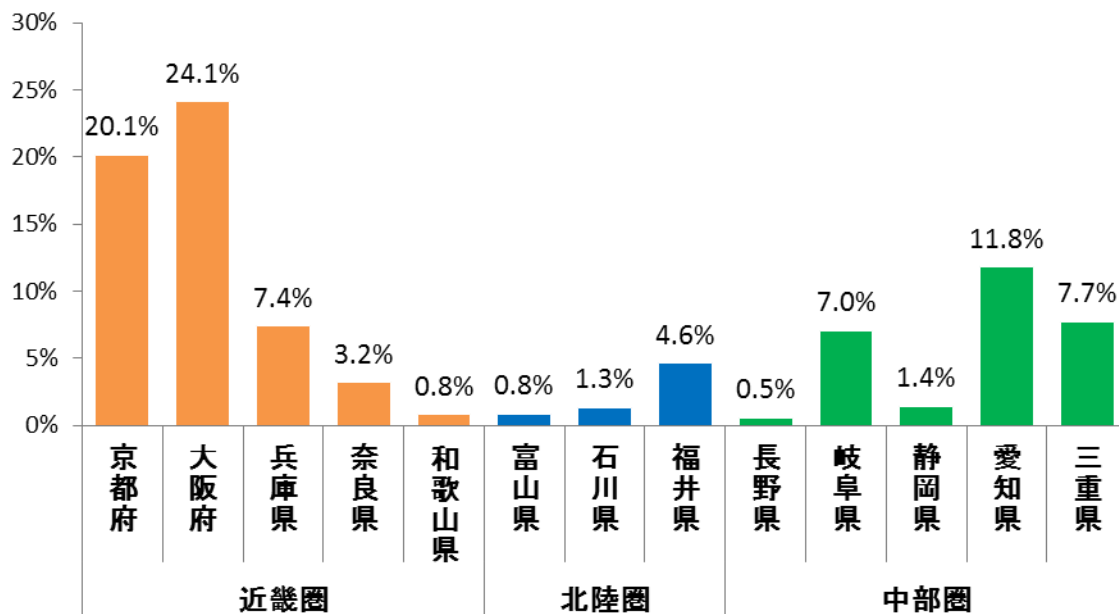
滋賀県を訪れた県外観光客をエリア別に見ると、近畿圏が過半数を占め、次いで中部圏3割弱、北陸圏1割弱となっている（図I-26）。また、3圏の各府県別の割合を見てみると、近畿圏では、大阪府（約25%）や京都府（約20%）、北陸圏では福井県（約5%）、中部圏では、愛知県（約12%）や三重県（約8%）、岐阜県（約7%）といった近隣圏からの観光客が多いことが分かる（図I-27）。

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）



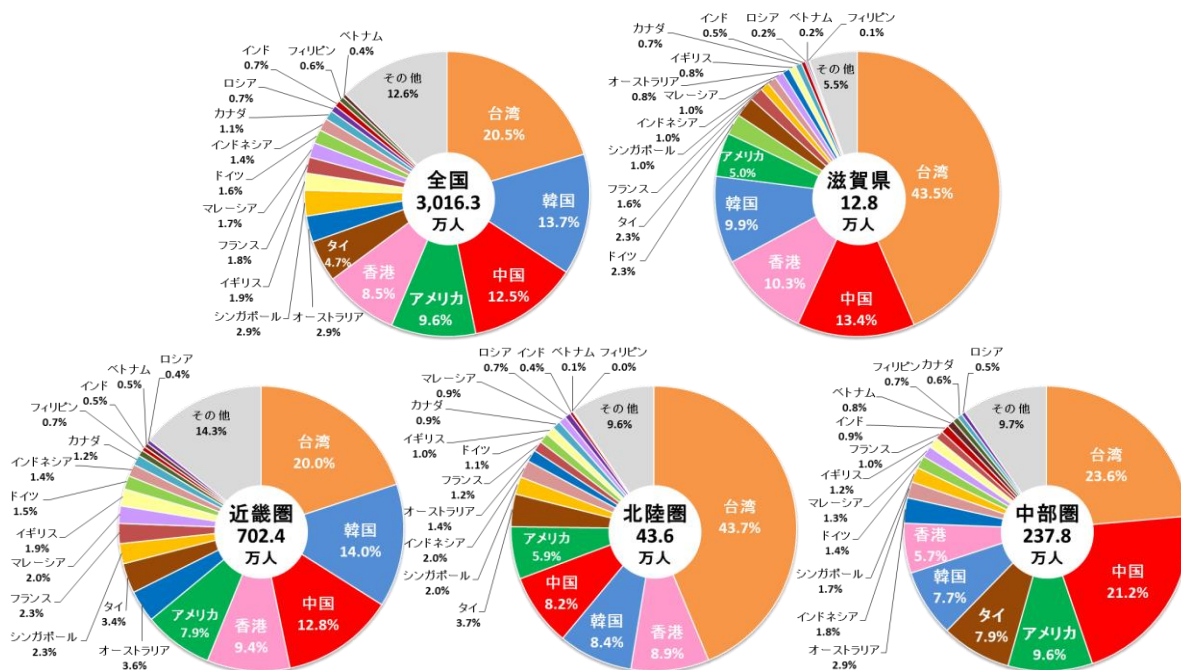
出所：滋賀県「2010年滋賀県観光動態調査」より作成



一方、2013年に3,000万人を突破した外国人延べ宿泊者数に着目すると、滋賀県の外国人延べ宿泊者数は約13万人と非常に少ない(図I-28)。滋賀県と3圏における外国人延べ宿泊者の国別割合に着目すると、全圏において台湾の割合がトップとなっているが、特に、滋賀県と北陸圏の外国人宿泊者に占める台湾の割合が4割以上と非常に高い。また、滋賀県と中部圏では、外国人宿泊者に占める中国人の割合が2番目に高くなっている。

図I-28 外国人延べ宿泊者の出身地(2013年)

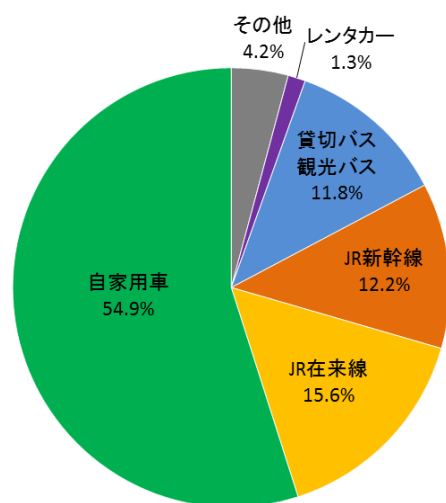
\*従業者数10人以上の施設における外国人延べ宿泊者数



出所：観光庁「2013年宿泊旅行統計」より作成

県外観光客が利用する滋賀県までの交通機関を見ると、自家用車利用が過半数、在来線と新幹線を合わせた鉄道利用が約3割となっている(図I-29)。今後は、高速道路インフラの充実や、北陸新幹線やリニア中央新幹線の開業によって、これまで以上に観光の広域化が進み、新たな観光需要を取り込める好機が到来しようとしている。特に、自家用車を利用しづらい高齢者や外国人観光客による高速鉄道の利用機会が増大し、観光における行動可能範囲がこれまで以上に拡大するため、近隣県との広域的な連携による相互の観光PRが重要となってくる。

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



観光における広域連携の一例としては、滋賀県を含む中部エリア（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）において、主に中華圏および東南アジアからのインバウンドを増大させるための「昇龍道プロジェクト」が2012年からスタートしており、様々な情報発信が行われている（図1-30）。また、2015年からは、利用無料の外国人旅行者向け観光ナビゲーションアプリ「ナビゲートショウリュウドウ」により、リアルタイムでの情報発信も始まっており、これらを活用した滋賀県の観光情報の発信を積極的に行っていくべきである。

図 I-30 昇龍道プロジェクトの PR 資料



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

滋賀県と北陸圏や中部圏の外国人観光客の出身地が類似していることから、今後も積極的に連携して、周遊ルートの充実や現地での観光 PR の実施などを行っていくことが望まれる。特に、外国人観光客 11 人分の消費額は、定住人口 1 人分の消費額に相当するという推計結果も出ており、人口減少で縮む個人消費を下支えする効果も見込まれるため、積極的に外国人観光客の取り込みを行っていくべきである。

観光庁では、地方への外国人観光客を増やすべく、複数の観光地を組み合わせた広域観光ルートを整備するため、地方自治体より提案を受けたルートから数カ所を認定し、交通アクセスの改善や通信環境の整備などに充てる補助金を優先的に配分する方針を決めた。アジアにおける渡航ビザ取得条件の緩和や、リピーターの増加を受け、外国人観光客は「団体」から「個人」へと軸足が移っており、一人歩きできる環境整備のための交通アクセスやWi-Fiなどの通信環境の改善が急務となっている。2022年度に前倒しされた北陸新幹線敦賀開業や、2027年リニア中央新幹線開業によって、北陸圏と中部圏を結ぶ接続拠点としての米原駅の役割は、今後より一層増すこととなる。交通接続拠点である米原駅を観光の玄関口とした広域観光や周遊ルート充実のためには、様々な支援策を活用した2次交通の利便性向上が求められている。

また、滋賀県においては、外国人観光客と日本人観光客の観光目的が地域別で大きく異なっているため、それぞれの観光目的に合わせた地域別の情報発信が求められる(図I-31)。例えば、外国人観光客は、スポーツ施設やキャンプ場、水泳場、マリーナといった体験型の観光目的の割合が高いため、琵琶湖を活かした体験型観光における外国人観光客の受け入れ対応を進めたり、スキー場やゴルフ場といった分野では、福井県や岐阜県などの近隣県と連携した情報発信を海外へ行ったりすることも有効である。さらに、近年、日本人にも人気の農家民宿や産業観光を外国人観光客に提供することも、日本文化に触れる貴重な体験となる。

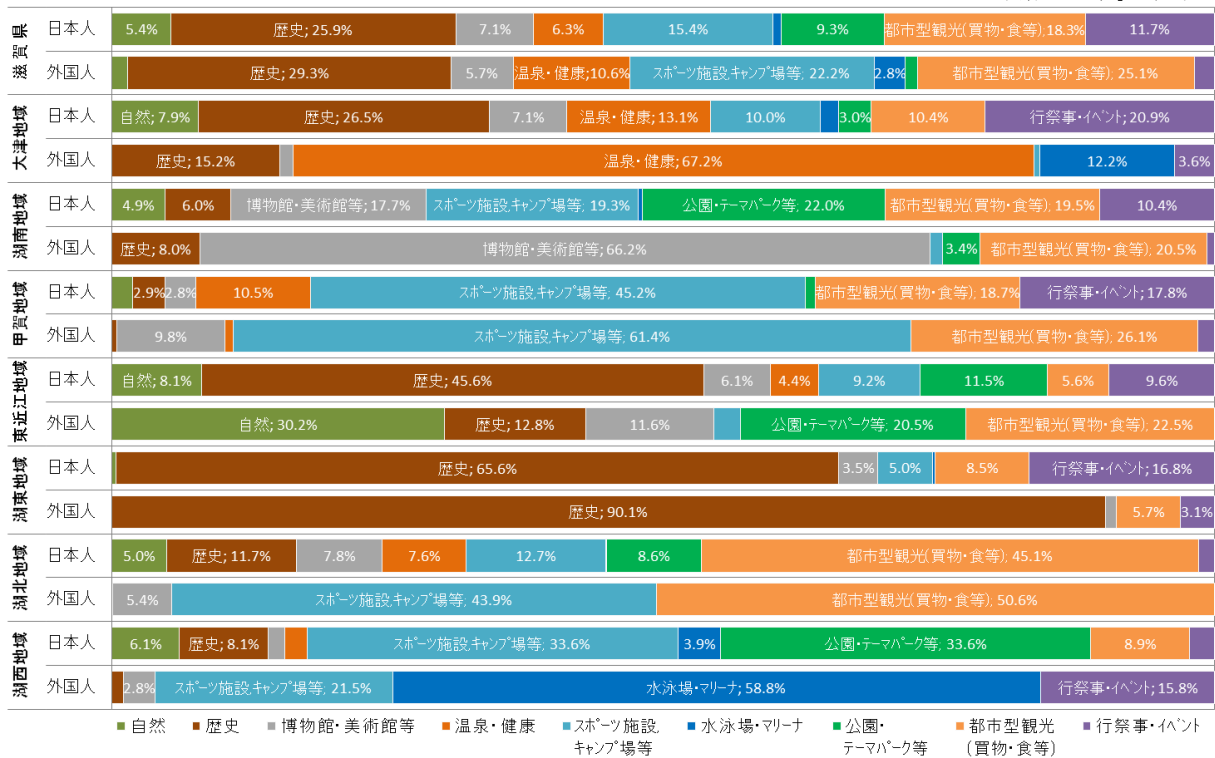
湖東地域や東近江地域では、外国人観光客のみならず、日本人観光客においても歴史が観光目的となっているように、滋賀県ゆかりの歴史上の人物や歴史遺産が数多く存在する。主な歴史上の人物としては、戦国三大武将である織田信長や豊臣秀吉を始め、明智光秀、浅井長政、柴田勝家、石田三成、井伊直弼などが挙げられ、これらの人物とも繋がり深い歴史遺産としては、国宝の彦根城を始め、長浜城、安土城跡、佐和山城跡、小谷城跡があり、賤ヶ岳古戦場や姉川古戦場なども存在する。また、世界文化遺産である延暦寺を含め、西明寺、金剛輪寺など数多くの国宝や重要文化財なども多数存在している(表I-32)。そのため、これらの豊富な歴史遺産を観光資源として活用し、さらなる観光客の獲得を目指していくべきである。

特に、2004年の文化財保護法の一部改正で始まった重要文化的景観では、「地域における人々の生活または生業および当該地域の風土により形成された景観地でわが国民の生活または生業の理解のため欠くことのできないもの」と定義し、自然と人の生活によって作り出される新たな領域の文化財を選定している。滋賀県は、既に6地域が重要文化的景観に指定されており(図I-33)、このうちの5件は琵琶湖と繋がり深い地域となっている。「菅浦の湖岸集落景観」(長浜市)では、古民家での集落生活や菅浦の様々な生業などの体験型観光に力を入れている。滋賀県内の宿泊観光客を増加させるためにも、重要文化的景観と琵琶湖を活用した日本文化を体験できる滞在型観光プランを充実させるとともに、国内外に広く情報発信していくべきである。

また、琵琶湖を活用した観光客誘致策としては、近年の健康志向の高まりによる自転車ブームを取り入れた「サイクルツーリズム」が挙げられる。静岡県では、自転車で浜名湖周を巡る観光客受け入れのための官民組織が発足したり、天竜浜名湖鉄道が主要6駅に無料で使える自転車の整備拠点を設けたりするなどの動きが活発化している。滋賀県では、輪の国びわ湖推進協議会が「びわ湖一周サイクリング」を推進しているが、滋賀県に最も多く訪れている台湾人観光客に自転車愛好家が多いことから、外国人観光客の受け入れ態勢や情報発信の強化が望まれる。

図 I - 31 県内地域別の観光目的

\*回答「その他」を除く



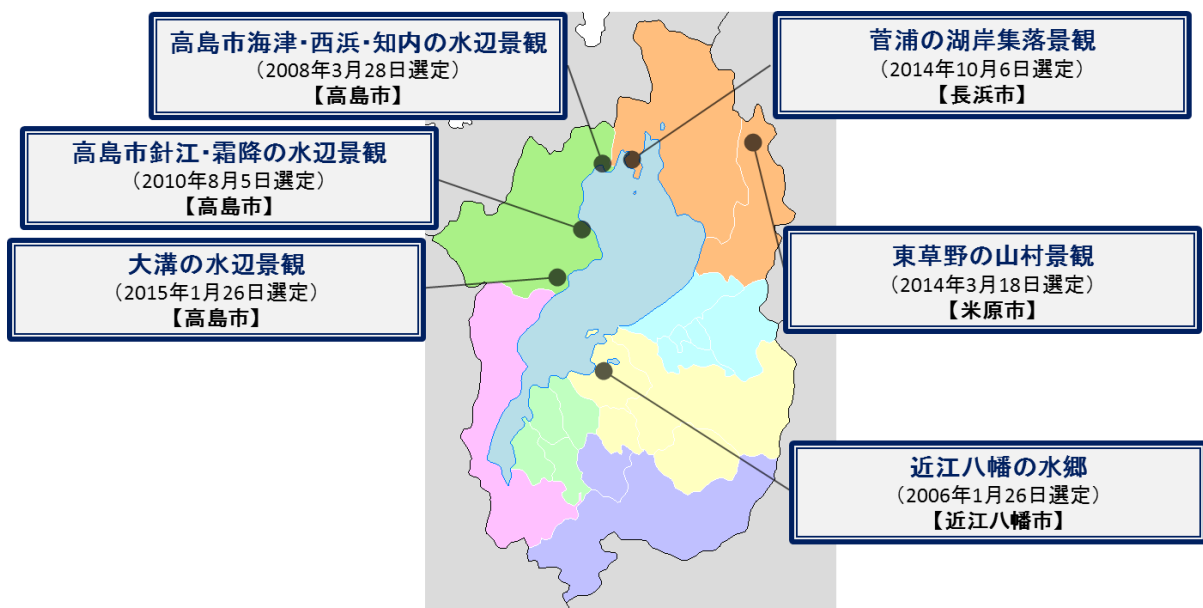
出所：滋賀県「2012年滋賀県観光入込客統計調査」より作成

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

文部科学省では、地域に点在する城や遺跡などの文化遺産や歴史を観光資源として活用するため、「日本遺産」の認定制度を2015年度より創設する。観光の起爆剤となるユネスコ世界文化遺産の日本版として、「日本遺産」として国がお墨付きを与えることにより、知名度の向上に繋がるだけでなく、認定遺産となれば、ガイドの育成や駐車場整備などにかかる費用を国が補助されることから、「日本遺産」認定への取り組みも進めるべきである。

隣接する岐阜県では、東海環状自動車道の全線開通を見据え、近隣県を含めた武将ゆかりの地を巡る周遊観光の中核的な存在として、2015年度から関ヶ原古戦場の再整備に着手する予定となっている。滋賀県の観光遺産の多くが岐阜県に接している湖北地域や湖東地域に集中していることから、広域観光を見据え、岐阜県を始めとする近隣県との連携も必要となってくる。

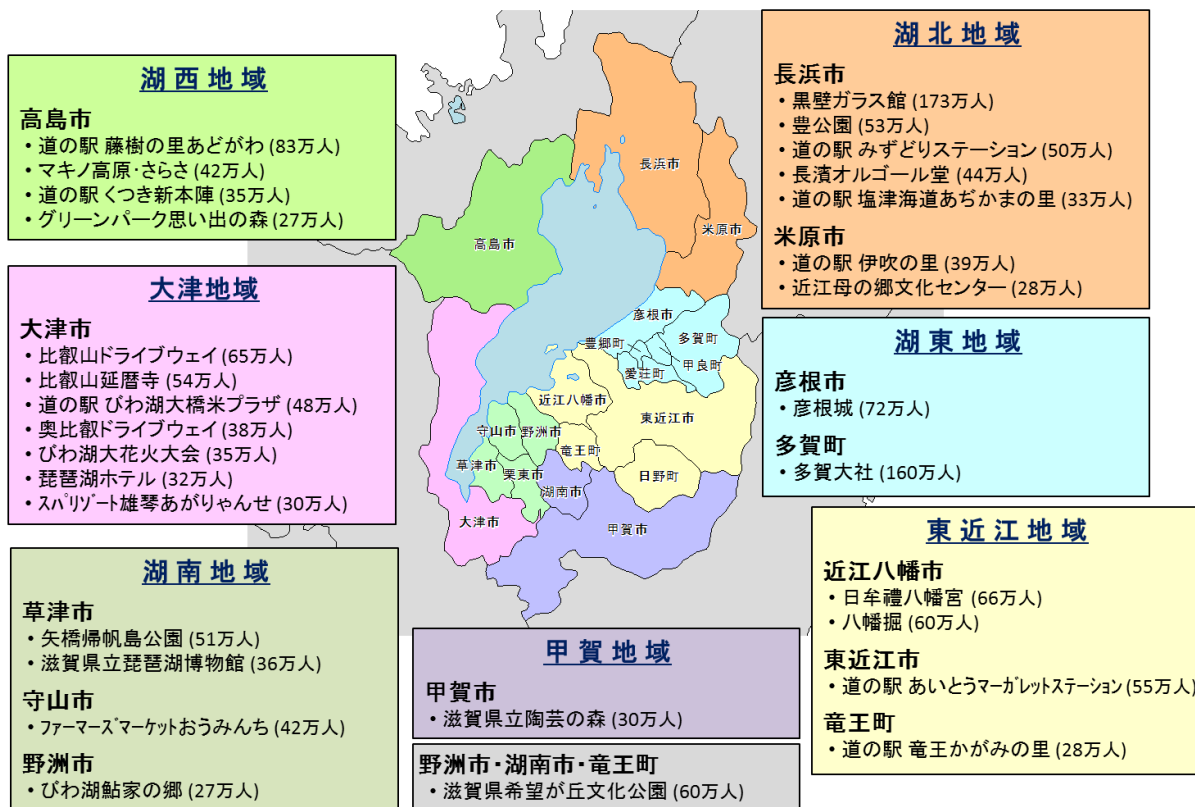
また、近年では、日本の漫画やアニメが日本文化の1つとして世界的な人気を得ているが、忍者をテーマとした日本漫画によって、「Ninja」という単語も世界で認識されるようになってきている。既に、滋賀県甲賀市や三重県伊賀市など、全国の忍者ゆかりの自治体や観光協会らが発起人となった「日本忍者協議会（仮称）」の設立準備会が発足していることから、「Ninja」をキーワードとした外国人観光客誘致において、三重県と連携した取り組みも期待される。

この他にも、滋賀県には様々な観光名所が点在しているが（図I-34）、特に、最近では「道の駅」に注目が集まっている。ドライバーが立ち寄るトイレ・休息施設として生まれた「道の駅」は、それ自体が目的地化し、地元の特産物や観光資源を活かして人を呼び込み、地元で仕事を生み出す拠点として、全国に1,040駅（2014年時点）も整備されている。滋賀県内では、16駅が立地し（図I-35）、2015年度には、「妹子の郷」（大津市）と「奥永源寺 溪流の里」（東近江市）の新たに2つの「道の駅」が開業予定となっている。新設される2駅は、地元特産品の物産販売や飲食コーナー、トイレといったこれまでの「道の駅」の機能のほか、様々な機能を併せ持っている。「妹子の郷」は、防災倉庫などを設けて災害時の拠点としての役割も担うとともに、琵琶湖や比良山の豊かな自然環境に恵まれ、ウォーターレジャーからスキー等のウィンタースポーツ、トレッキング等の自然体験ができる立地を活かし、観光コンシェルジュによる自然体験メニューの案内やデジタルツールを活用した情報発信によるリゾート拠点としての機能も備えている。また、「奥永源寺 溪流の里」は、東近江市役所から20kmの中山間地に位置していた廃校となった中学校を利用しており、市役所の出張所や診療所、コミュニティ施設、防災施設としての機能も有している。さらに、観光情報の提供だけでなく、将来的には、2階の空き教室を利用した滞在型観光の拠点としての整備も視野に入れている。

国土交通省では、「道の駅」の機能強化を図るべく、地方創生の拠点とする先駆的な取り組みを行う「道の駅」を選定し、地域外から活力を呼ぶ「ゲートウェイ型」、および地域の元気を創る「地域センター型」の「道の駅」として、2015年度から関係省庁が連携して支援する予定となっている（図I-36）。また、「道の駅」を観光振興や地域振興を学ぶ学生の課外活動やインターンシップの場として活用した人材育成の取り組みは既に始まっている（図I-37）。増加する個人観光客へ対応するため、先駆的な取り組みを行っている「道の駅」をモデルケースにしながら、着地型観光の受け入れ基地として機能する観光総合窓口として、滋賀県の「道の駅」の機能強化が望まれる。

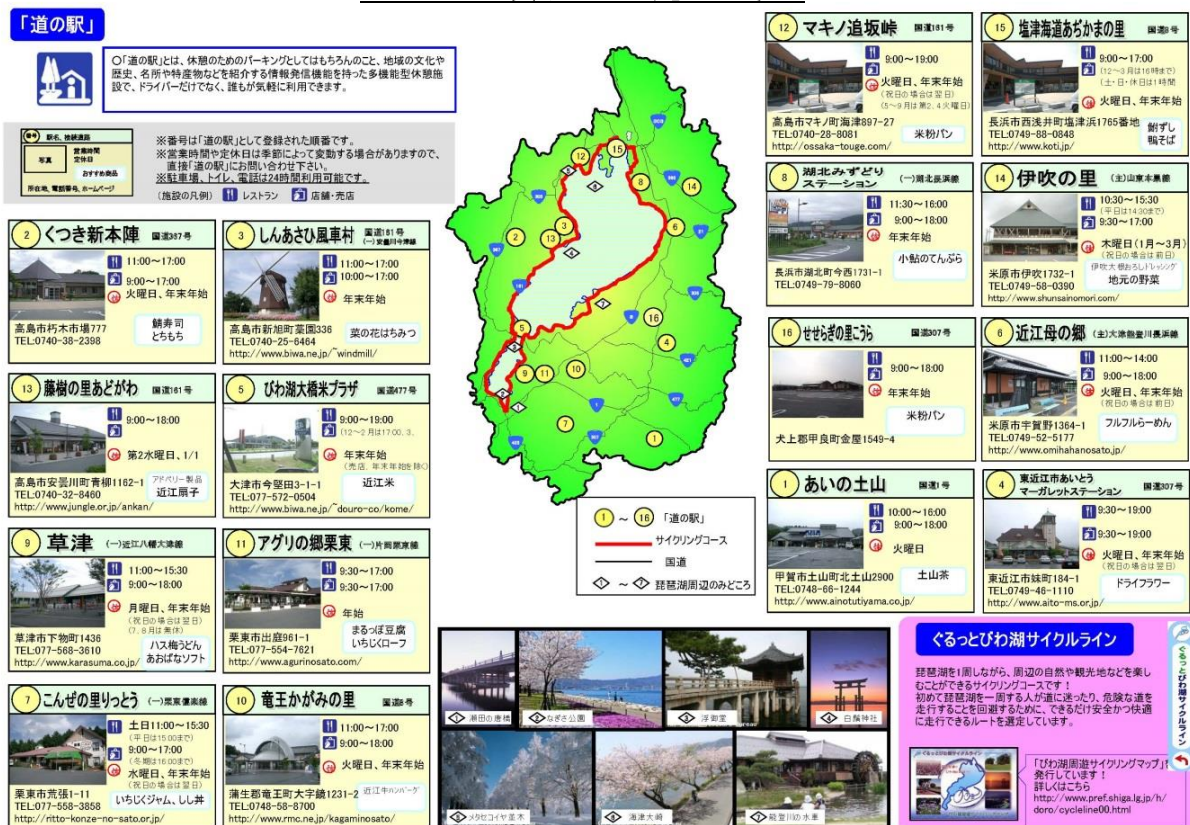


図 I - 34 県内地域別主要観光施設の入込客数 (2012 年)



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



(※ 機能を兼ねるタイプも想定)

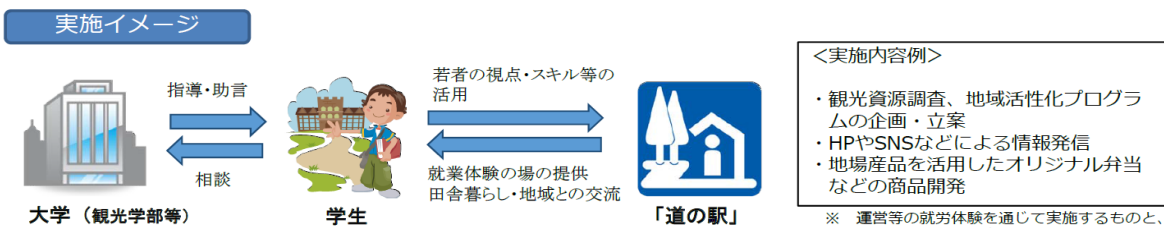
- 選定・支援内容**
- 地方整備局等による推薦に基づき選定し、企画提案内容、成果を広く周知
  - 選定されたモデル箇所について、自治体・関係機関による協議会を設け、複数の関係機関の制度を連携して活用し、提案を具体化  
(※ 支援に当たっては、関係省庁が連携し、以下の各種制度の活用が可能)

想定される主な支援メニュー	総務省	農林水産省	国土交通省	経済産業省	観光庁
	地域経済循環創造事業交付金	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	社会資本整備総合交付金 (道路関係、市町村関係、公園関係、住宅相談・住情報の提供関係等)	ふるさと名物応援事業	地域観光環境改善事業
	都市農村共生・対流総合対策交付金	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金	集落活性化推進事業	ふるさとと納税の情報提供 等	観光地域ブランド確立支援事業
	農山漁村活性化プロジェクト支援交付金	6次産業化ネットワーク活動交付金	河川環境整備事業		
	農林漁業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	国産水産物流通促進事業	直轄道路事業		
	産地水産業強化支援事業 (強い水産業づくり交付金)	産地水産業強化支援事業 (強い水産業づくり交付金)	みなとオアシス制度		
	離島漁業再生支援交付金	次世代自動車充電インフラ整備促進事業	地域域公共交通確保維持改善事業		
		地域エネルギー供給拠点整備事業	地域観光環境改善事業		
		ふるさとと名物応援事業	観光地域ブランド確立支援事業		

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

大学生が企画したイベント

地元名産品「霧の森大福」

○ 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

「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

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

また、外国人観光客がリピーターとなるためには、訪日時の宿泊施設やアクティビティにおける外国語表示の充実などの安定したサービス品質の提供が重要となってくる。しかし、日本ではこうした観光の品質を保証する制度の普及が海外に比べて遅れており、観光品質保証制度の導入が急務と言われている。観光庁が認定した全国 10 地域の観光圏の一つである新潟県や長野県を含む「雪国観光圏」では、全国に先駆けて、2011 年度より中部圏社会経済研究所が開発した観光品質認証制度「SAKURA QUALITY」を宿泊施設で導入している（図 I-38）。この制度は、宿泊施設をはじめとする様々な観光サービスに対して、利用者から求められる「価値」を具体的に記述し、客観的な判断基準となるよう体系的に整理したもので、宿泊施設については、「日本旅館編」、「民宿・ペンション編」、「ホテル編」、宿泊施設以外では、「アクティビティ編」が策定されている。現在、「にし阿波観光圏」（徳島県）や「八ヶ岳観光圏」（山梨県）でも同制度の導入が進められようとしており、全国の観光圏に観光品質認証制度が拡大し始めている。東京オリンピック開催によって、これまで以上に関東方面からの外国人観光客が見込まれる 2020 年を一つの目標年とし、滋賀県においても、観光品質認証制度による外国人観光客への対応を地域ごとに取り組むべきである。

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

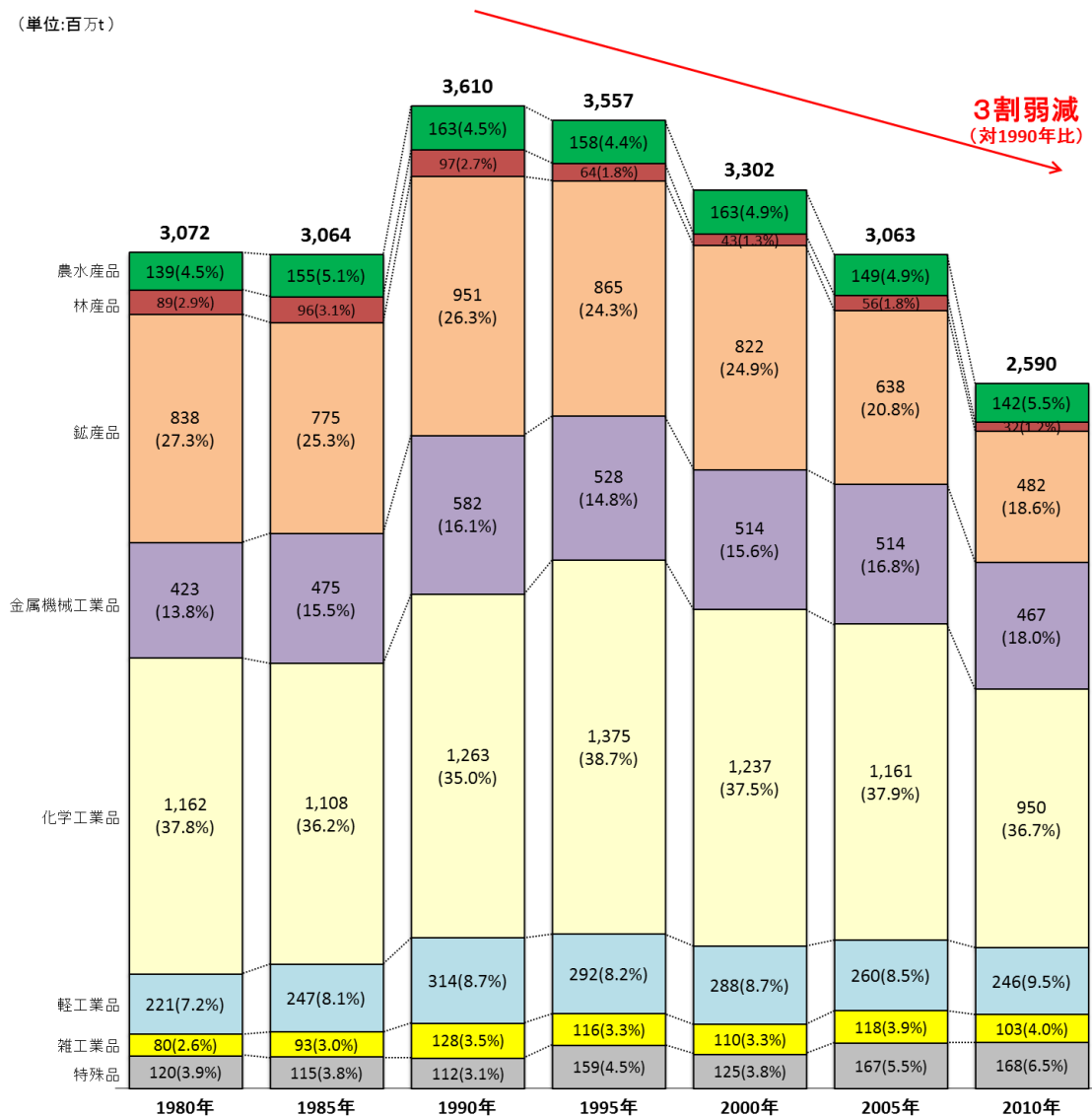
## 2. 物流

### 2.1 日本の物流

日本の年間貨物純流動量（重量ベース）は、3,610百万t（1990年）をピークに、2010年には、対1990年比で約3割減となる2,590百万tにまで縮小している（図I-39）。品目別では、化学工業品（950百万t）の割合が最も多く、鉱産品（482百万t）、金属機械工業品（467百万t）の順となっている。

また、昨今のネットショッピングなどの小口貨物輸送の増加を受け、国内貨物における代表輸送機関（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）は、トラック輸送が8割以上を占める（図I-40）。

図 I - 39 国内年間貨物流動量の推移

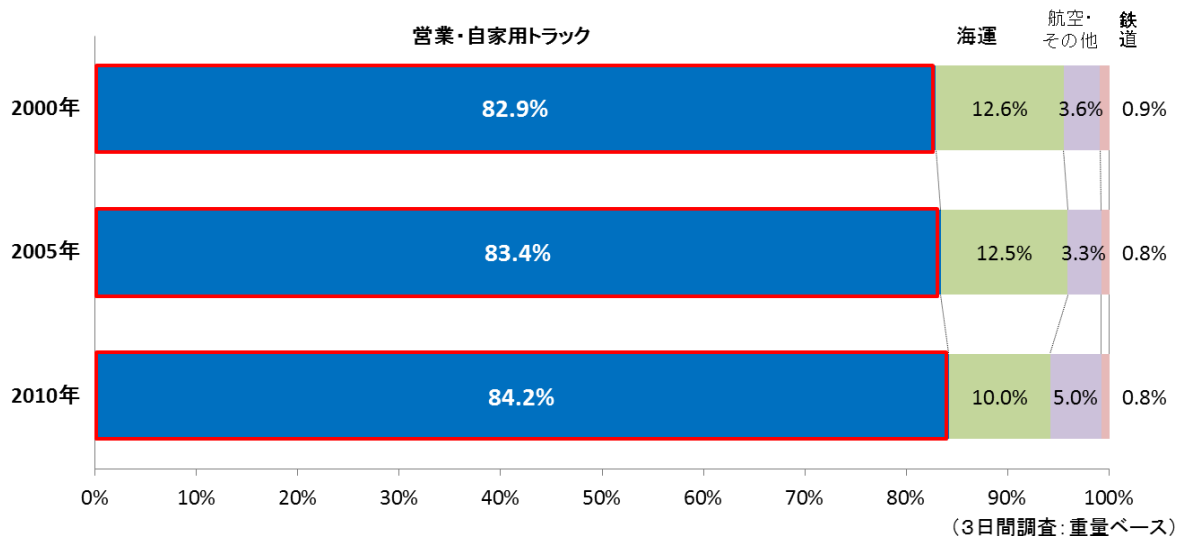


出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成



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

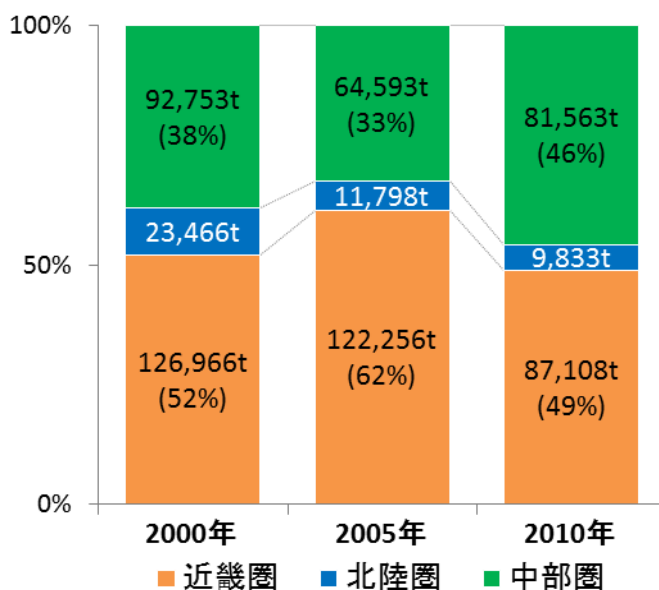


出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

## 2.2 トラック貨物輸送

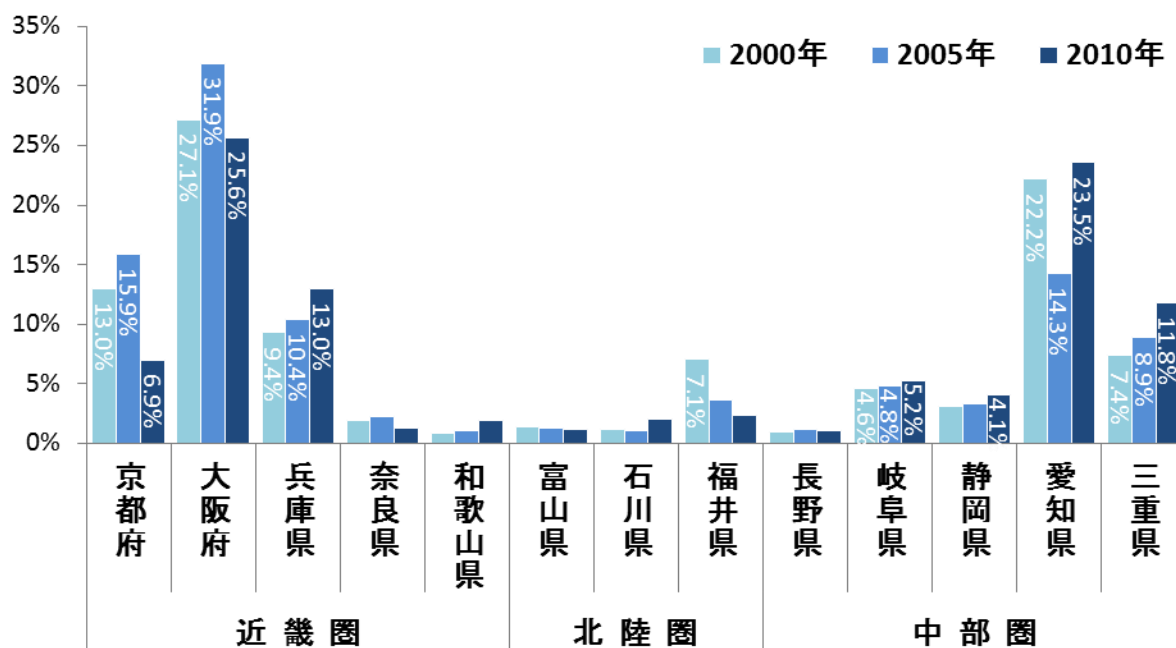
トラック輸送貨物における滋賀県と3圏との間の流動割合を見てみると、近年では、近畿圏の割合が過半数を下回る一方、中部圏の割合が近畿圏と拮抗していることが分かる（図 I - 41）。また、滋賀県との流動割合が減少している近畿圏では、京都府の割合が大きく減少、大阪府や奈良県でも減少している（図 I - 42）。一方、滋賀県との流動割合が増加している中部圏では、愛知県を始めとして、岐阜県、静岡県、三重県の割合が増加していることが分かる。

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

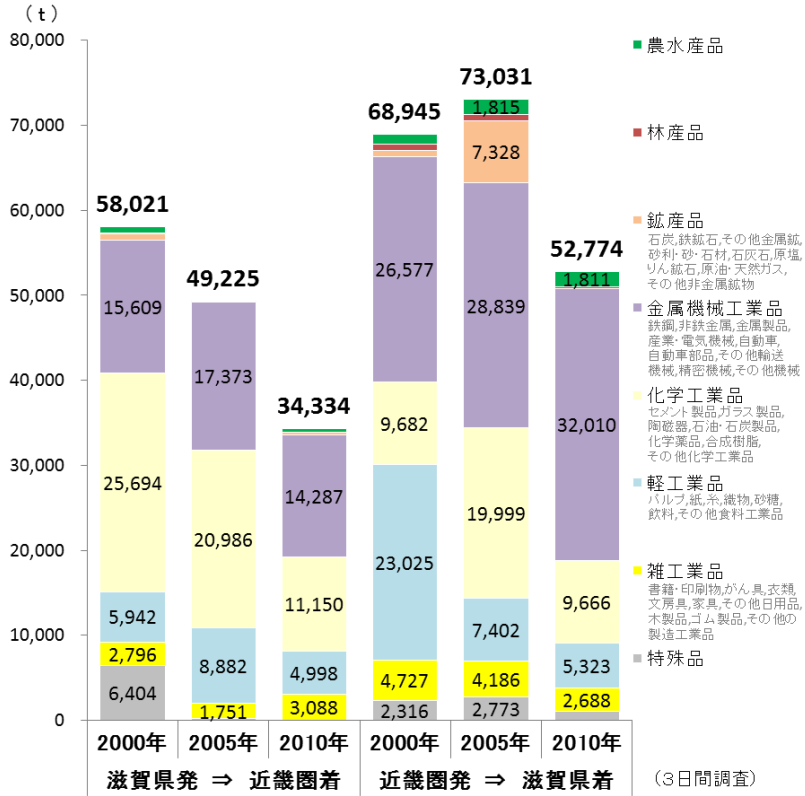
図 I-42 滋賀県と3圏府県間とのトラック輸送貨物流動割合の推移



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

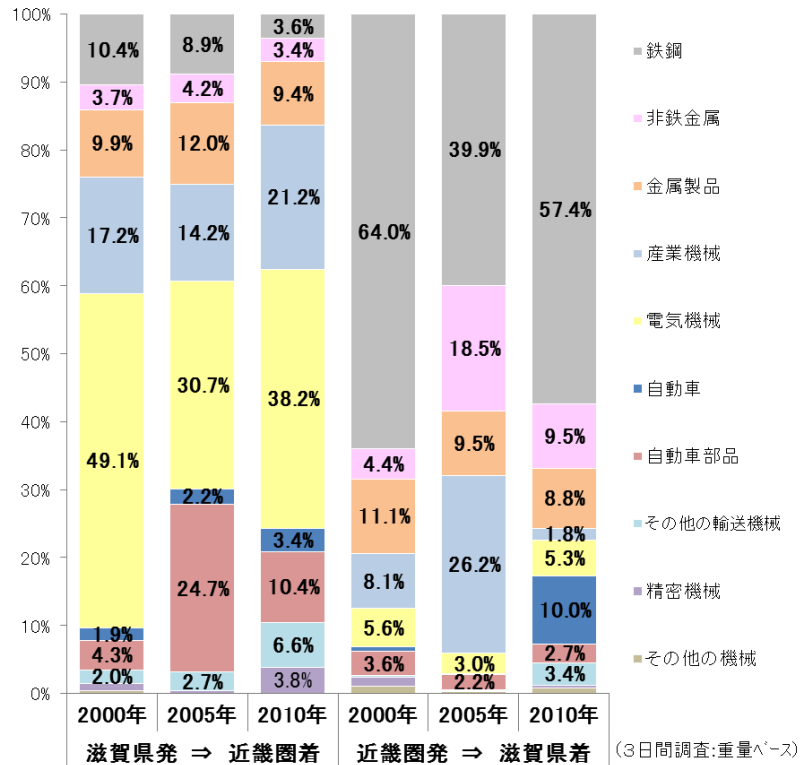
3圏別に詳しく見ていくと、まず、近畿圏においては、滋賀県着（流入）の貨物量の方が、滋賀県発（流出）の貨物量より多い傾向が続いているが、全体量はともに減少傾向となっている（図 I-43）。全国（図 I-39）と比較すると、相対的に金属機械工業品の割合が多いが、内訳をしてみると、滋賀県発－近畿圏着（流出）へは電気機械品が、近畿圏発－滋賀県着（流入）へは鉄鋼品の割合が多い（図 I-44）。また、北陸圏においては、滋賀県発（流出）の貨物量の方が、滋賀県着（流入）の貨物量より多い傾向が続いているが、全体量はともに減少傾向が続いている（図 I-45）。同様に金属機械工業品の内訳をしてみると、滋賀県発－北陸圏着（流出）へは産業機械品が、北陸圏発－滋賀県着（流入）へは非鉄金属品の割合が多い（図 I-46）。一方、中部圏においては、滋賀県着（流入）の貨物量の方が、滋賀県発（流出）の貨物量より多く、全国的に貨物量が減少傾向である中、2010年には増加に転じ、中部圏との繋がりが強まっている（図 I-47）。同様に金属機械工業品の内訳をしてみると、滋賀県と中部圏の間では、相対的に自動車部品の割合が共に高くなっている（図 I-48）。

図 I - 43 滋賀県と近畿圏間との品別輸送状況



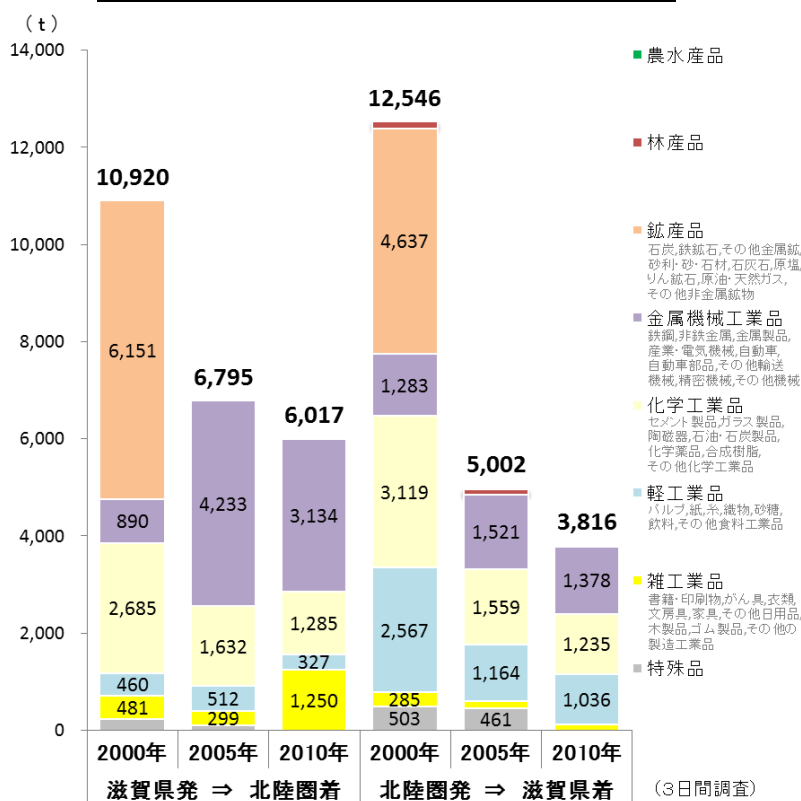
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

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



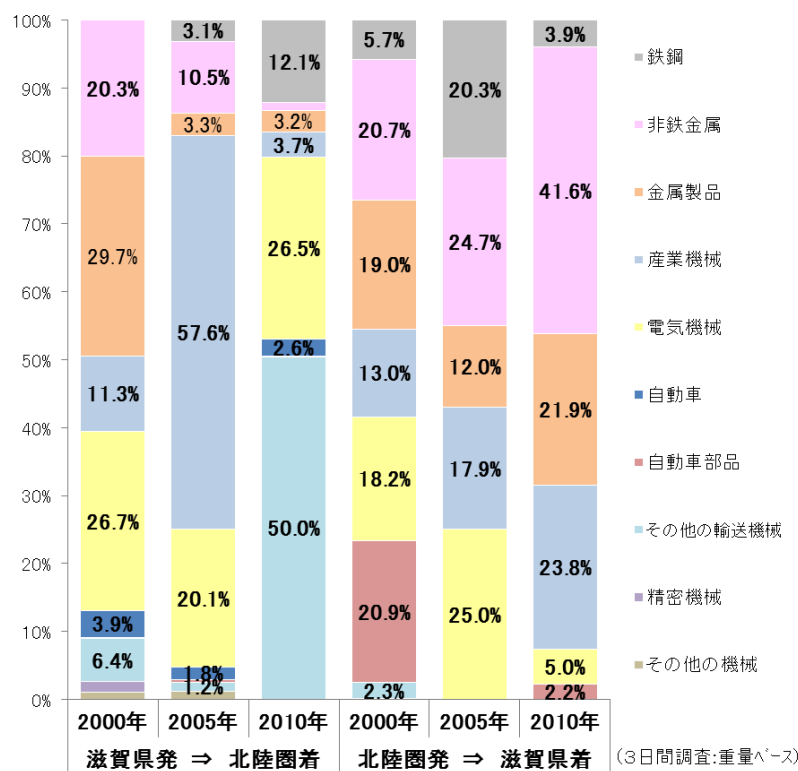
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 45 滋賀県と北陸圏間との品別輸送状況



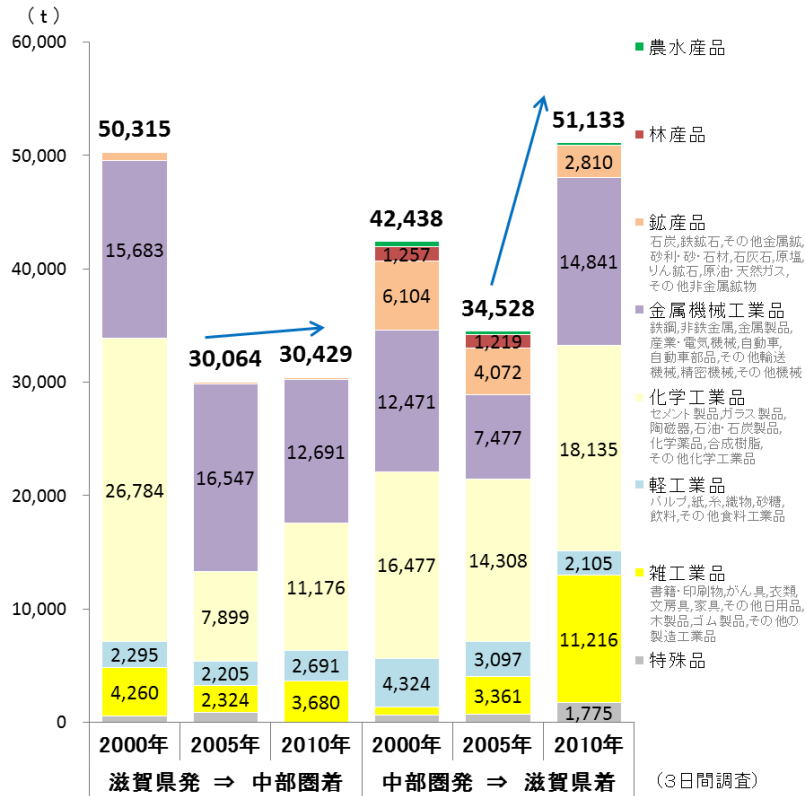
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

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



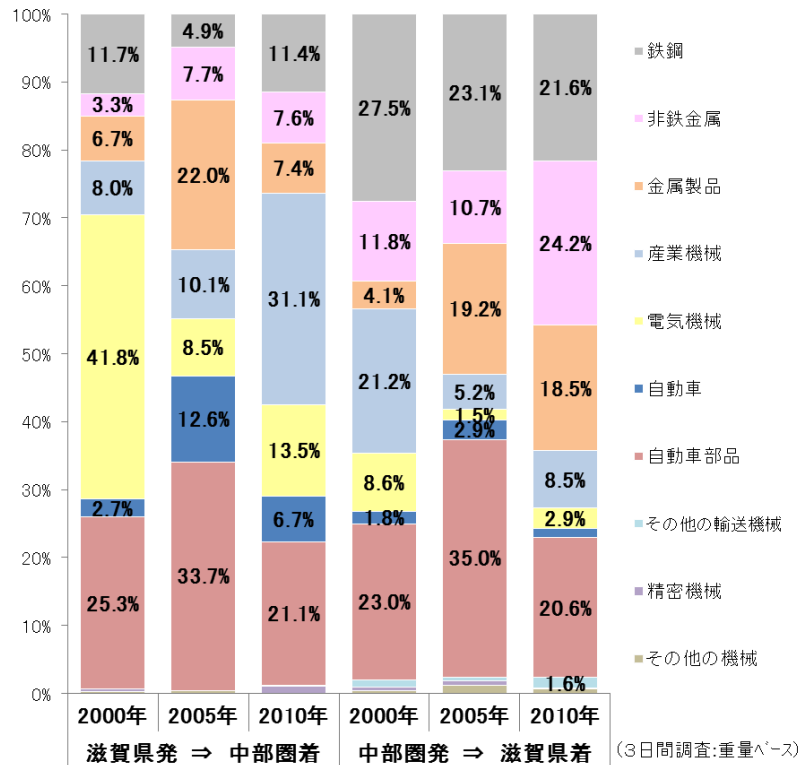
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

図 I - 47 滋賀県と中部圏間との品別輸送状況



出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

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



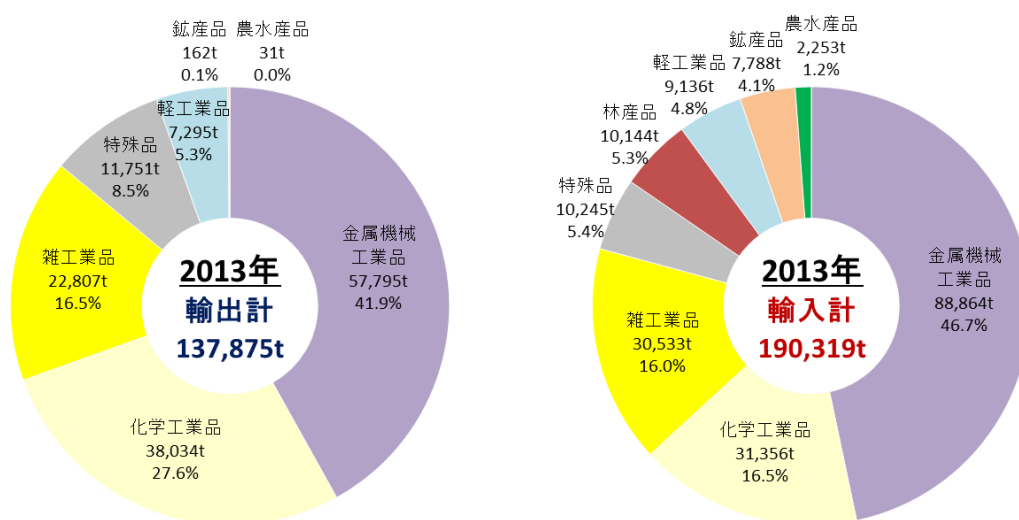
出所：国土交通省「全国貨物純流動調査」より作成

## 2.3 輸出入コンテナ貨物と利用港

滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物（2013年）は輸入超過となっており、品目別では、輸出入ともに金属機械工業品の割合が高く、次いで化学工業品、雑工業品の順となっている（図I-49）。コンテナ貨物の利用港に着目すると、近畿圏の大阪港や神戸港、中部圏の名古屋港や四日市港の利用が多いものの、前回調査（2008年）と比較すると、輸出時の敦賀港の利用が増えている（図I-50）。これは、新たな航路開設による国際コンテナ貨物の増加に伴うものであり、特に、敦賀港にアクセスしやすい滋賀県東北部地区（長浜市、米原市、彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）における輸出時の敦賀港の利用が多いことが分かる（図I-51）。また、東海環状自動車道や新名神高速道路の整備による中部圏とのアクセス向上も見込まれることから、近畿圏から中部圏へと利用港がシフトする可能性もある。

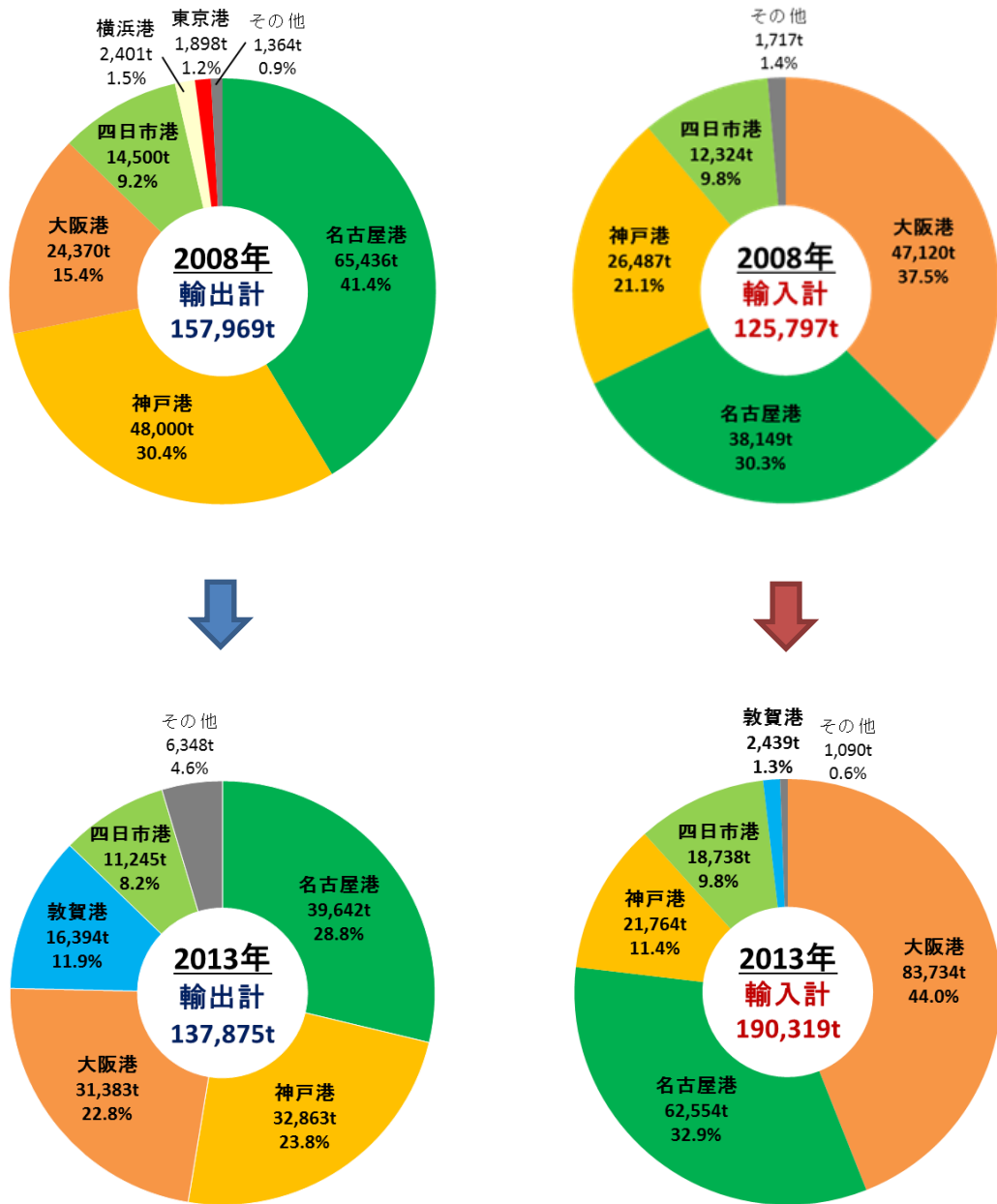
滋賀県では、太平洋側と日本海側に立地する港を利用できる地の利があり、かつ、自然災害の発生も少なく、さらに3圏の消費地にも近いこと、事業継続計画（BCP）の観点からも企業立地や物流拠点に最適な地と言える。また、世界的に環境問題に対する取り組みが求められる中、日本の物流においても、トラック中心の輸送から、鉄道や船舶などの他の輸送手段へと移行させる「モーダルシフト」の推進が求められている。特に、鉄道輸送の二酸化炭素排出量は、トラック輸送時の約8分の1と少なく、3圏の高速道路と鉄道インフラが結節されている米原駅周辺は、物流ターミナル駅としてのポテンシャルが高い。トラック輸送から鉄道輸送へのモーダルシフトは、長距離ドライバー不足の解消や、経営環境が厳しい第3セクター運営の並行在来線の収益を線路使用料によって下支えし、地域交通の維持に貢献するなど、多方面に恩恵をもたらすこととなる。全国に形成されている重要な物流ルートの一環としての維持のためにも、米原駅を含めた全国の物流ターミナル駅の設置を関係自治体と国が連携して整備していくことが望ましい。

図I-49 滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物品目内訳（2013年）



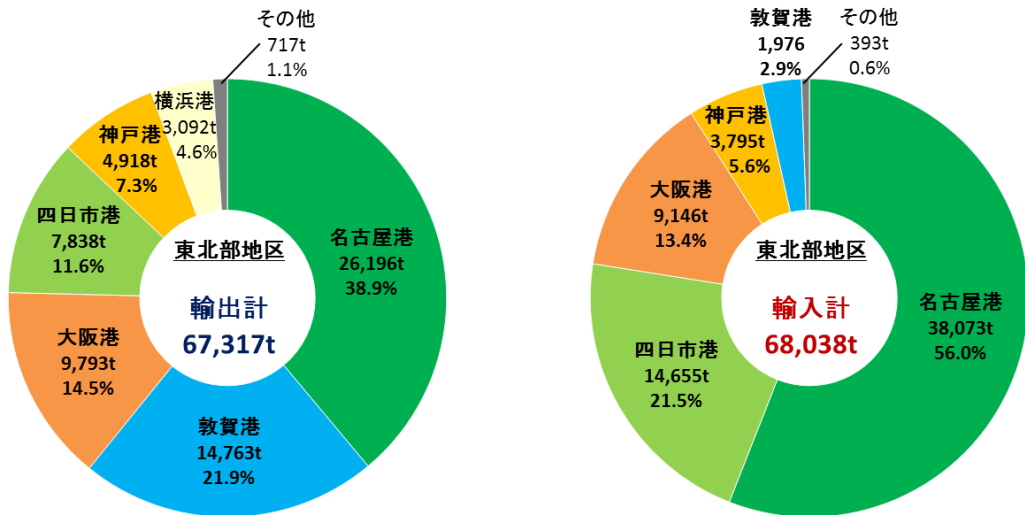
出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

図 I - 50 滋賀県発着の輸出入コンテナ貨物の利用港

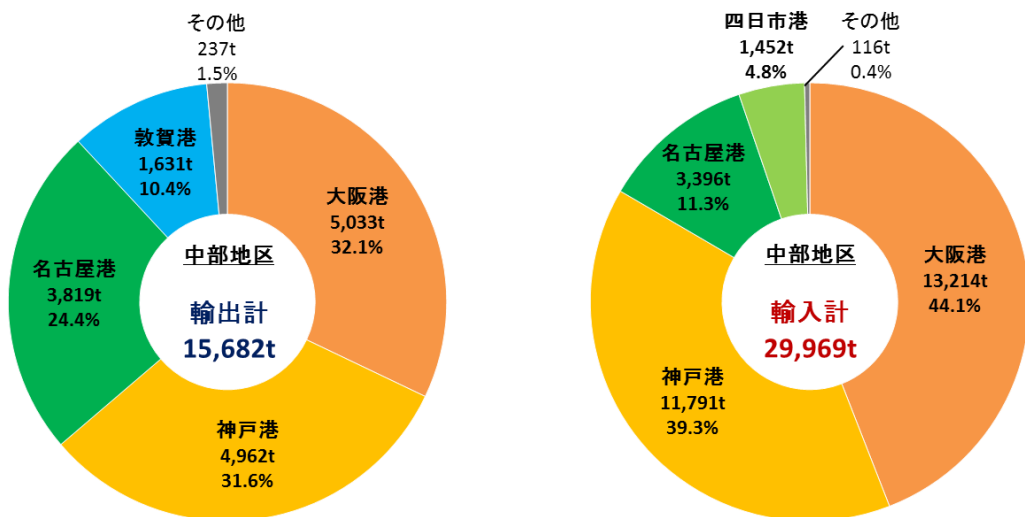


出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」より作成

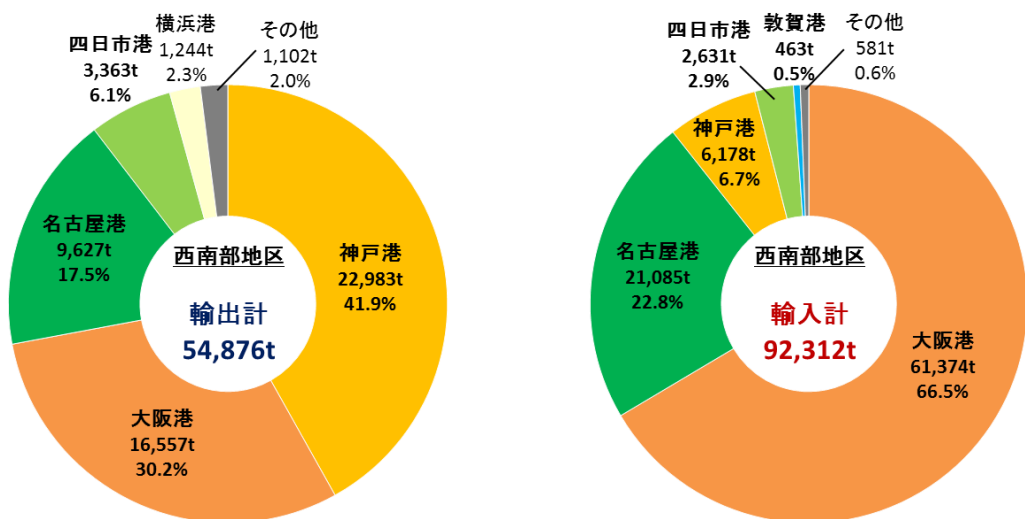
図 I - 51 滋賀県地区別発着の輸出入コンテナ貨物の利用港 (2013 年)



東北地区：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

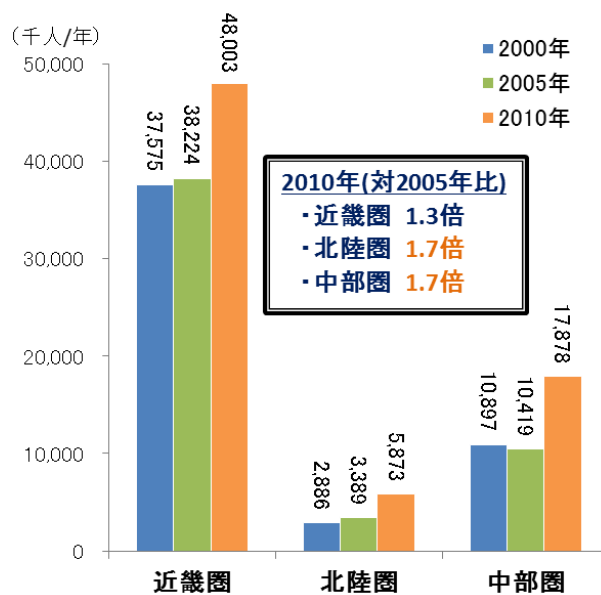


### 3. 高速道路インフラ

3圏に囲まれた滋賀県は、各圏との人・モノを結ぶ高速道路の結節点となっている。乗用車の年間旅客流動量（2010年）では、従来から繋がりが強いとされる近畿圏との間で約1.3倍に増加（対2005年比）しているのに対し、北陸圏、中部圏との間では約1.7倍に増加している。ETCによる休日終日割引実施時の通行量が平均約1.2倍に増加したことを考慮しても、北陸圏、中部圏との間における旅客流動量の増加が著しい（図I-52）。

近年、滋賀県と北陸圏、中部圏を結ぶ高速道路インフラは着々と整備が進んでいる。すでに開通している北陸自動車道や東海北陸自動車道を始め、2014年7月に全線開通した舞鶴若狭自動車道、今後さらなる開通区間が見込まれる中部縦貫自動車道や東海環状自動車道、新名神高速道路といった高速道路インフラのさらなる拡充が見込まれる（図I-53）。

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

開通済みの高速道路交通量（平日 24 時間）を見てみると、滋賀県と北陸圏を結ぶ北陸自動車道では、滋賀県内と福井県内の交通量が増加傾向となっている（図 I-54）。さらに、2014 年 7 月には、舞鶴若狭自動車道が全線開通し、北陸自動車道と結節されたが、この全線開通により舞鶴若狭自動車道の福井県内既開通区間（小浜西～小浜間）の 24 時間交通量が約 2.3 倍に増加（NEXCO 西日本「ニュースリリース（2014 年 7 月 31 日付け）」参照）し、福井県嶺南地域との繋がりがさらに強まっている。また、2008 年に全線開通した東海北陸自動車道は、北陸自動車道と名神高速道路と結節され、北陸圏・中部圏・滋賀県の周遊ルートが確立し、交通量（平日 24 時間）も増加傾向となっている（図 I-55）。今後は、現在整備中の中部縦貫自動車道や東海環状自動車道との結節に加えて、北陸新幹線やリニア中央新幹線の開業による高速鉄道インフラも拡充され、さらなる交流人口の増大が見込まれることから、北陸圏や中部圏との多岐にわたる分野での広域的な連携が期待される。

図 I-54 北陸自動車の平日 24 時間交通量推移

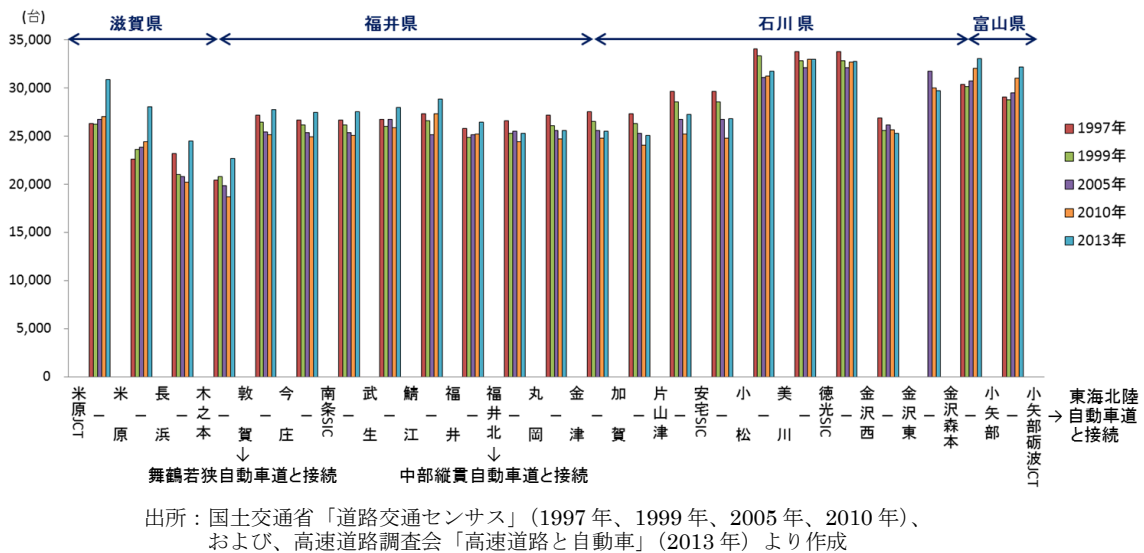
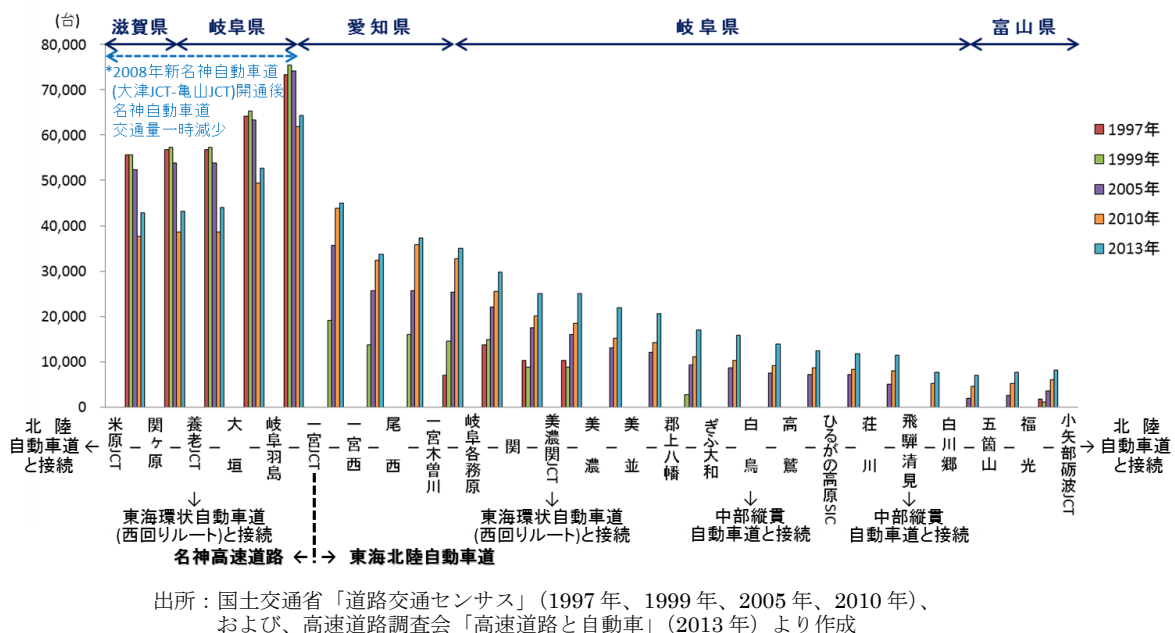


図 I-55 名神高速道路、および東海北陸自動車の平日 24 時間交通量推移



## II. 高速鉄道インフラが与える影響

滋賀県は、近畿圏、中部圏、北陸圏の結節点に位置しているが、北陸新幹線やリニア中央新幹線といった高速鉄道インフラ整備の進展により、現在の国土軸に変化が生じ、北陸圏や中部圏との結びつきがこれまで以上に強化されることが予想されている。

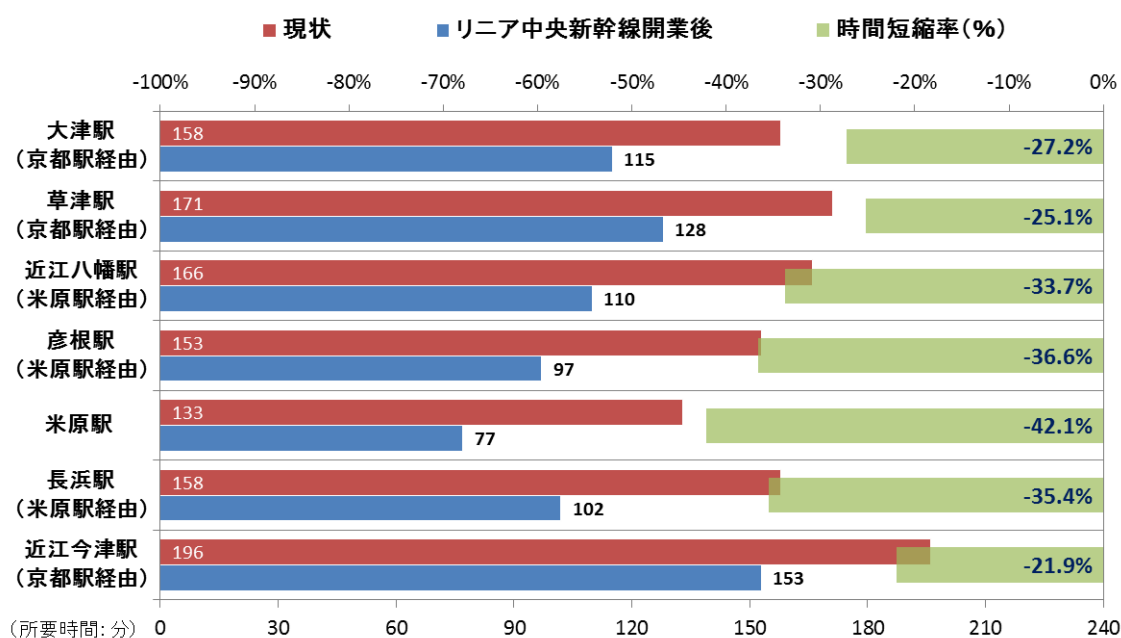
そこで、ここからは、リニア中央新幹線（品川－名古屋）と北陸新幹線（米原駅結節）の開業による滋賀県への時間短縮効果を推計するとともに、長野新幹線、東北新幹線、九州新幹線開業後の評価事例や、全線開業後の鉄道定期・定期外利用旅客量推移から、高速鉄道インフラが与える滋賀県への影響と今後の展望について述べる。

### 1. 時間短縮効果

#### 1.1 リニア中央新幹線

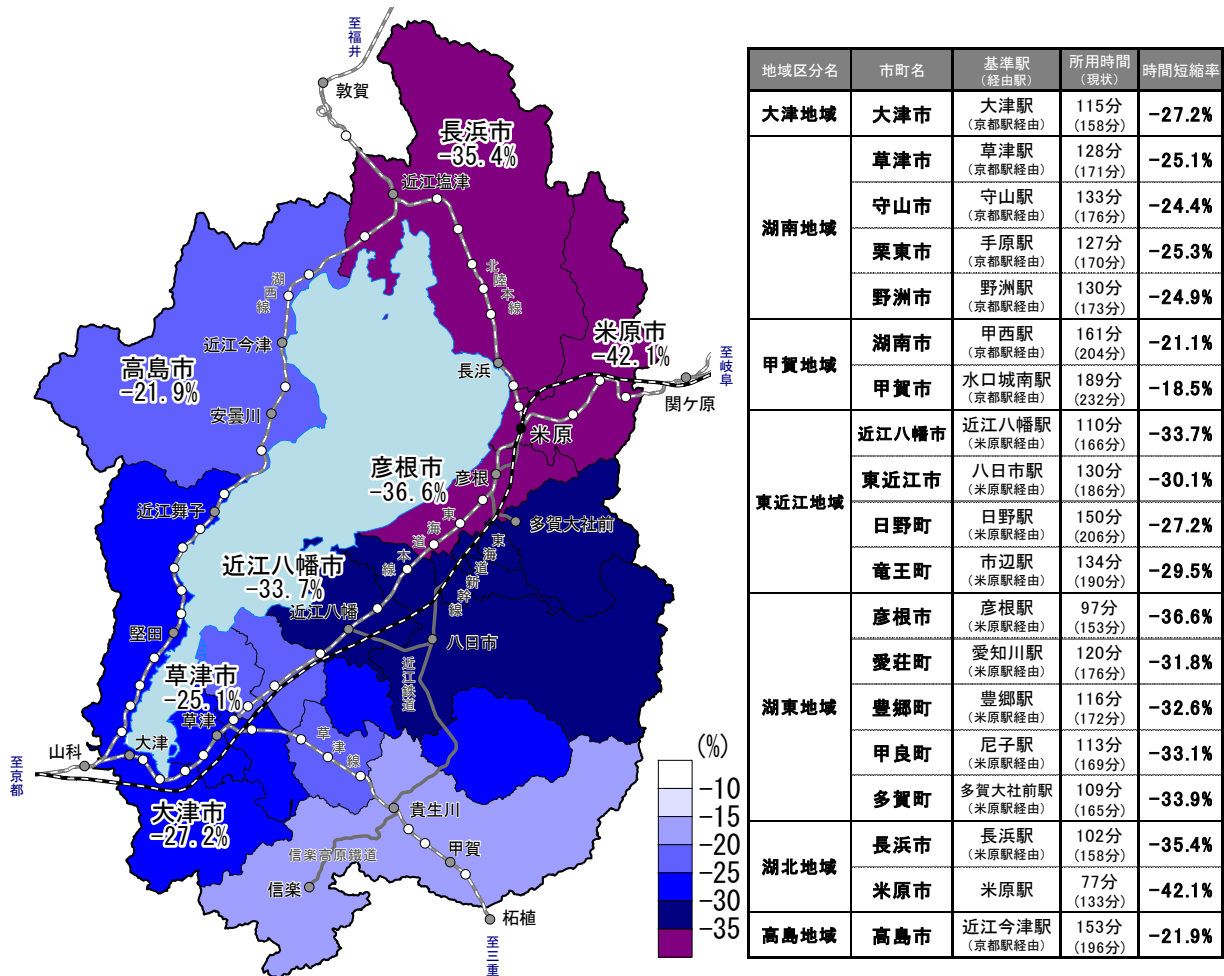
図Ⅱ－1は、リニア中央新幹線（品川－名古屋：2027年開業予定）による滋賀県内主要駅から品川駅までの時間短縮効果を示している。最も時間短縮が見込まれるのは米原駅であり、品川駅までの時間短縮率は－42.1%（現状133分→開業後77分）となり、次に彦根駅－36.6%（現状153分→開業後97分）となっている。その他の県内市町（役所からの最寄り駅を基準駅と設定）も含めた時間短縮効果（図Ⅱ－2）においても、現状の品川駅までの所要時間が約2～4割程度短縮されることから、滋賀県と関東方面との間における人の流れに大きな変化がもたらされることが予想される。

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

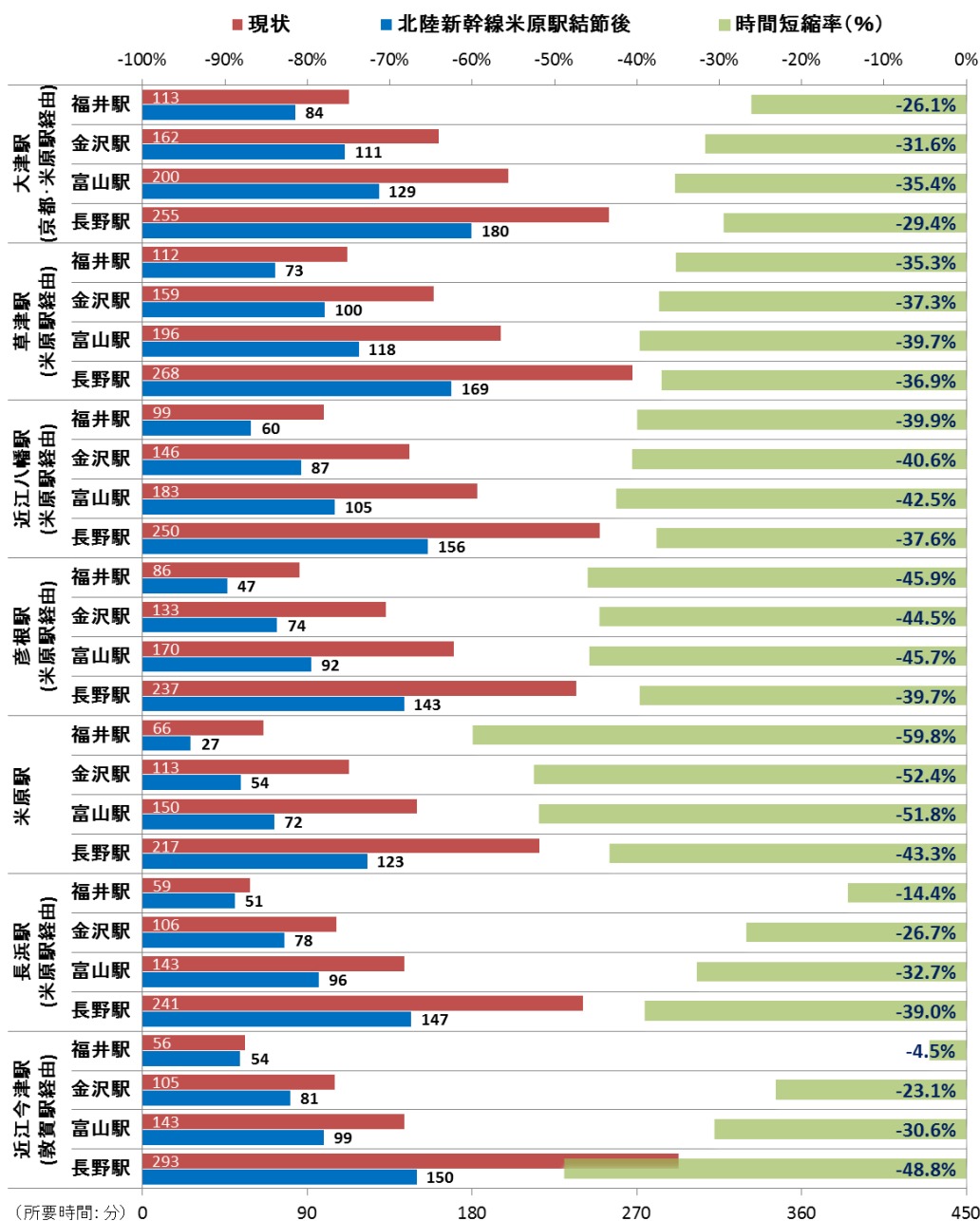


注1：既存区間の平均経路所要時間は「駅すばあと」(ヴァル研究所)にて推計  
 注2：リニア中央新幹線(品川-名古屋)所要時間は40分設定  
 注3：經由駅名はリニア中央新幹線開業後の利用駅  
 注4：在来線、新幹線、リニア中央新幹線との乗り換え時間は一律15分設定

## 1.2 北陸新幹線（米原結節）

図Ⅱ－3は、北陸新幹線が米原駅に結節した場合の滋賀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を示している。滋賀県内での結節点となる米原駅から各駅への時間短縮率を見ると、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）となっており、所要時間の大幅な短縮が見込まれる。その他の県内市町も含めた時間短縮効果も高く（図Ⅱ－4）、滋賀県内全域から、北陸圏、さらには長野県との間における人の流れに大きな変化がもたらされることが予想される。

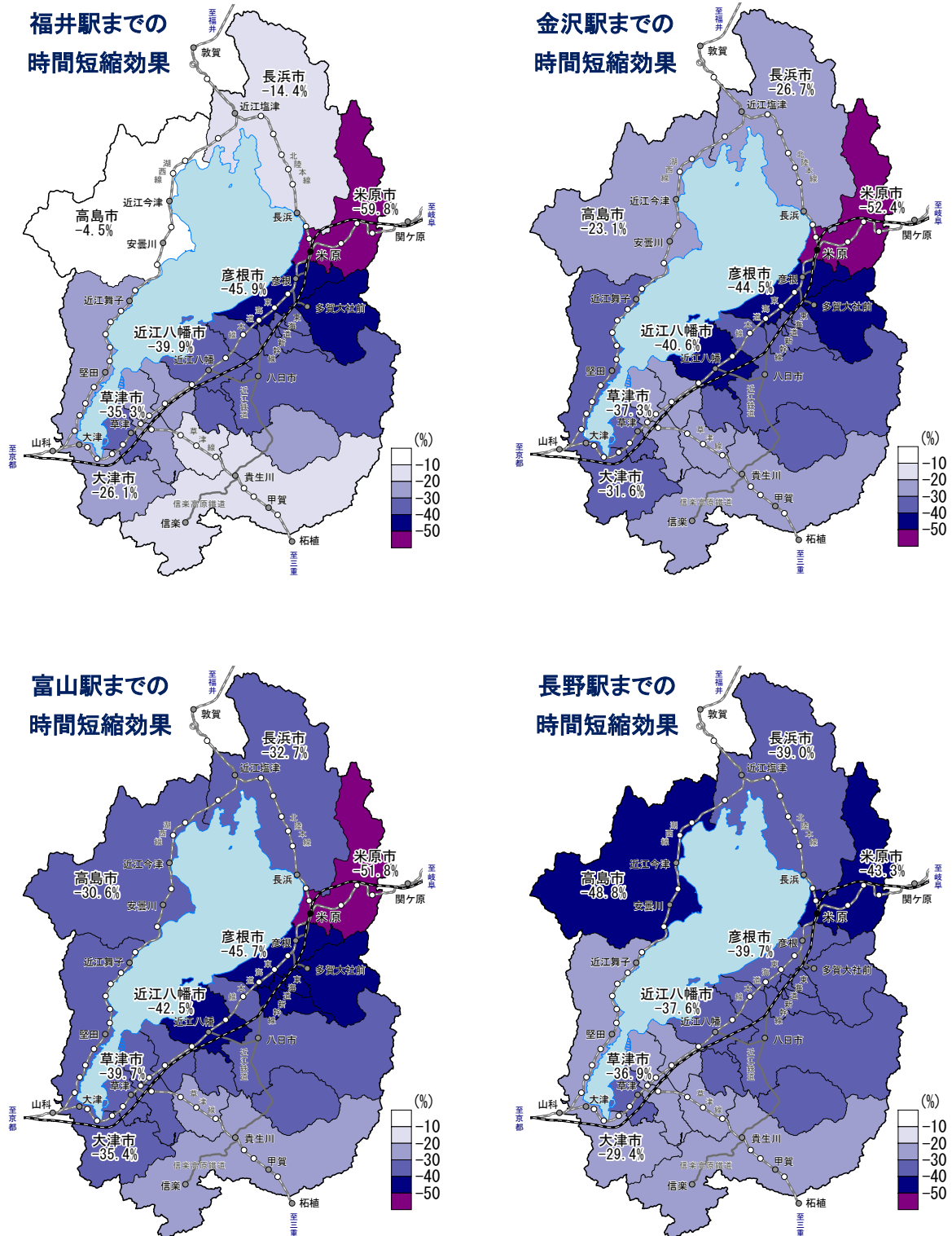
図Ⅱ－3 県内主要駅から福井駅、金沢駅、富山駅、長野駅までの時間短縮効果



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

日本の高速鉄道インフラは、1964年の東海道新幹線開業を皮切りに、山陽新幹線、東北新幹線、上越新幹線、長野新幹線、九州新幹線の6路線（フル規格）が整備された（図Ⅱ－5）。新幹線の開業は、ビジネスや観光面などにおいて、地域経済に大きな影響を与え続けており、北陸新幹線（長野－金沢：2015年3月14日開業）やリニア中央新幹線（品川－名古屋：2027年開業予定）に対する人々の期待も大きい。

図Ⅱ－5 新幹線の路線図



出所：Wikipedia より転載

北陸圏や中部圏では、今後も北陸新幹線やリニア中央新幹線といった高速鉄道インフラの整備が進むことから、長野新幹線（東京－長野）、東北新幹線（盛岡－八戸）、九州新幹線（新八代－鹿児島中央）開業後の評価事例を取り上げ（表Ⅱ－6）、高速鉄道インフラが与える滋賀県への影響を考察する。

新幹線開業は、新幹線駅を中心とした沿線地域に様々な変化をもたらすが、最も大きな変化として挙げられるのが、交通手段における鉄道分担率の増加である。中距離移動では、交通手段に占める鉄道分担率が増加するが、特に、九州新幹線では、もともと鉄道利用が多かった熊本県－鹿児島県との間において、新幹線開業後の鉄道利用がほぼ100%（2005年）になっている。また、長野新幹線では、新幹線駅を発着する幹線バスが拡充されたことで、幹線バスの分担率にも増加が見られた。さらに、長距離移動では、これまで飛行機や高速バスが担っていた旅客が鉄道へと切り替わっている。特に、九州新幹線（新八代－鹿児島中央）開業後は、福岡県－鹿児島県との間の航空利用が41.7%（2000年）から12.0%（2005年）へと減少する一方で、鉄道利用が40.6%（2000年）から71.0%（2005年）に増加している。この航空利用割合12.0%（2005年）は、九州新幹線（博多－新八代）開業前のものであり、現在の航空利用割合はさらに低下していることが推測される。実際、航空会社の時刻表を基に福岡－鹿児島便の1日の就航便数を比較してみると、2005年6往復（1,312座席）から2015年2往復（144座席）と以前の1割程度まで座席数が激減しており、福岡県－鹿児島県との間の交通手段が航空から鉄道へと切り替わっていることが分かる。

人の移動については、首都圏との移動時間が半減した長野県内停車駅周辺の定住人口の増加や、九州新幹線開業による通勤・通学エリアの拡大、観光などによる交流人口の増加が見受けられる。

ビジネス面においては、新幹線開業に伴う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な増加が見られ、九州新幹線幹線では、開業前よりもホテル数・客室数ともに約1.6倍に増加している。また、長野新幹線では、首都圏との移動時間短縮に伴う事業所の統廃合が進み、開業前（1996年）と開業後（2001年）を比較すると、停車駅のない長野県市町事業所数が－4.43%、従業者数が－2.83%と減少した。その一方で、停車駅のある4市町全体の事業所数は－0.73%、従業者数は－2.17%と減少幅が小さく、新幹線駅の有無によって長野県内で異なる傾向が見受けられる。特に、新幹線駅のある軽井沢町では、事業所数＋10.8%、従業者数＋10.5%と開業前より1割以上増加しており、長野新幹線開業による恩恵が大きく表れていることが分かる。

また、新幹線開業に対する取り組みとしては、新幹線駅から発着する路線バスや定期観光バスといった2次交通の利便性向上や駅周辺の開発による新幹線駅の利便性を高めたり、お土産、体験型プログラム、温泉採掘、観光ルート整備といった観光商品の開発を行ったりするなど、新幹線駅を観光の玄関口とすべく、様々な取り組みが行われていることが分かる。

北陸新幹線米原結節後は、米原駅における近畿圏、北陸圏、中部圏とを結ぶ結節駅としての機能がこれまで以上に高まる。そのため、滋賀県においても、米原駅を活用した様々な取り組みを検討するべきである。



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>生活圏内新幹線駅有無</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	生活圏内新幹線駅有無	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	生活圏内新幹線駅有無	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	二次交通整備	二次交通整備
	地域活性化のための観光資源発掘・駅周辺開発等	地域活性化のための観光資源発掘・駅周辺開発等	地域活性化のための観光資源発掘・駅周辺開発等

## 2.2 全線開業後の旅客量の変化

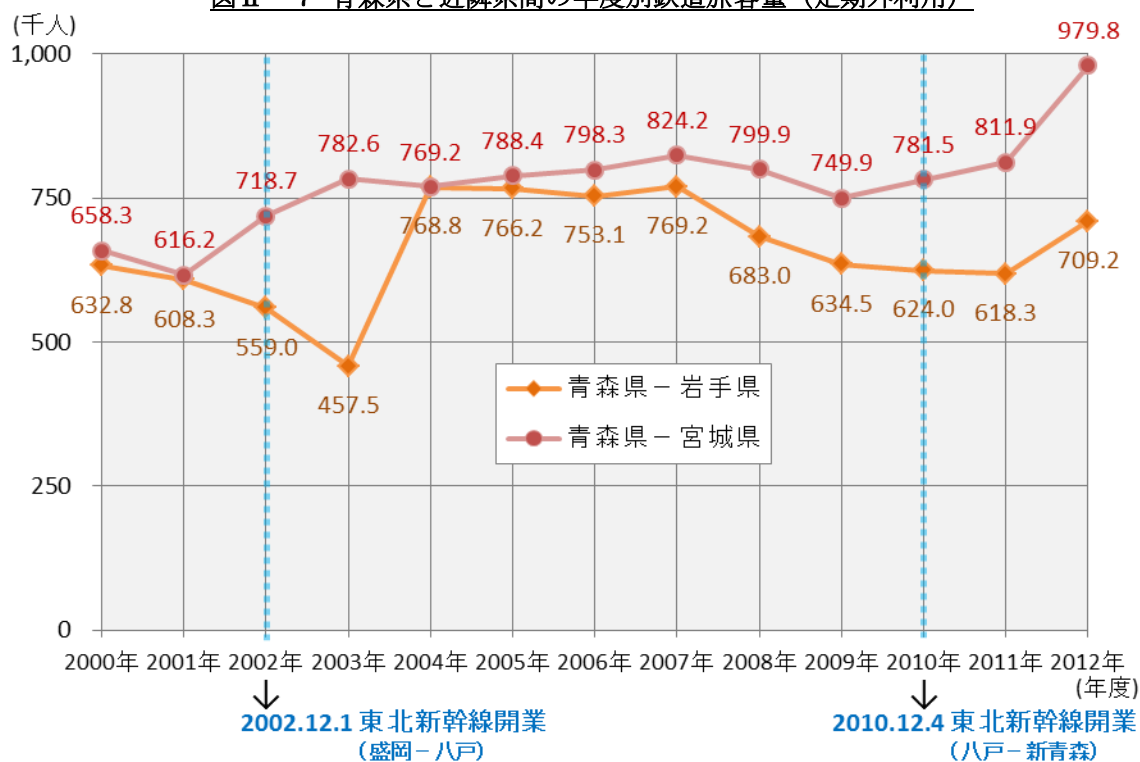
新幹線開業後の評価事例では、高速バスや航空から鉄道へ交通手段が大きく変わり、ショッピングや観光、通学・通勤エリアの拡大など、人々の行動範囲に大きな変化が現れていることがわかった。ここからは、全線開業した東北新幹線（八戸－新青森：2010年12月4日開業）と九州新幹線（博多－新八代：2011年3月12日開業）における開業前後の鉄道定期・定期外利用旅客量の変化を見ていくこととする。

### (1) 東北新幹線

東北新幹線における定期外利用旅客量（図Ⅱ－7）は、2002年12月1日に盛岡－八戸駅間が開業すると、青森県－岩手県、青森県－宮城県との間で増加が見られたが、特に、青森県－岩手県との間の旅客量が、2004年度76.9万人（対2002年度比約1.4倍）となり、青森県－宮城県との間の旅客量（2004年度76.9万人）に匹敵するほどまでに増加している。その後も、両区間とも開業以前よりも多い定期外利用旅客量を維持していたが、2010年12月4日に八戸－新青森駅間が開業したことで、両区間の旅客量は増加傾向が強まり、特に、青森県－宮城県との間では、2012年度98.0万人（対2002年度比約1.4倍）にまで定期外利用旅客量が拡大している。

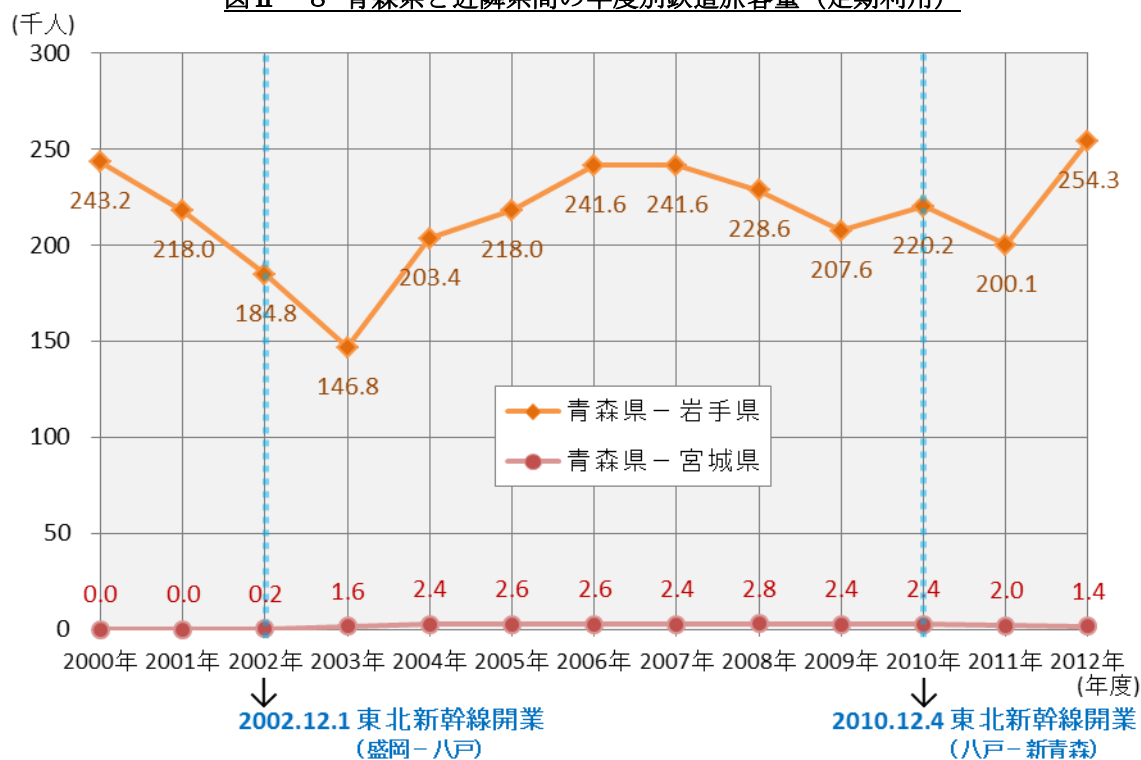
一方、定期利用旅客量（図Ⅱ－8）は、2002年に盛岡－八戸駅間が開業すると、青森県－岩手県との間で旅客量が増加傾向に転じ、2006・2007年度には、24.2万人（対2002年度比約1.3倍）にまで増大した。さらに、2010年に八戸－新青森駅間が開業すると、2012年度25.4万人（対2002年度比約1.4倍）にまで旅客量が拡大している。また、以前は定期利用旅客がほぼ見られなかった青森県－宮城県との間では、盛岡－八戸駅間の開業を契機に、定期利用旅客量が2,800人（2008年度）までに拡大したが、八戸－新青森駅間開業後は、旅客量が1,400人程度（2012年度）となっている。

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）



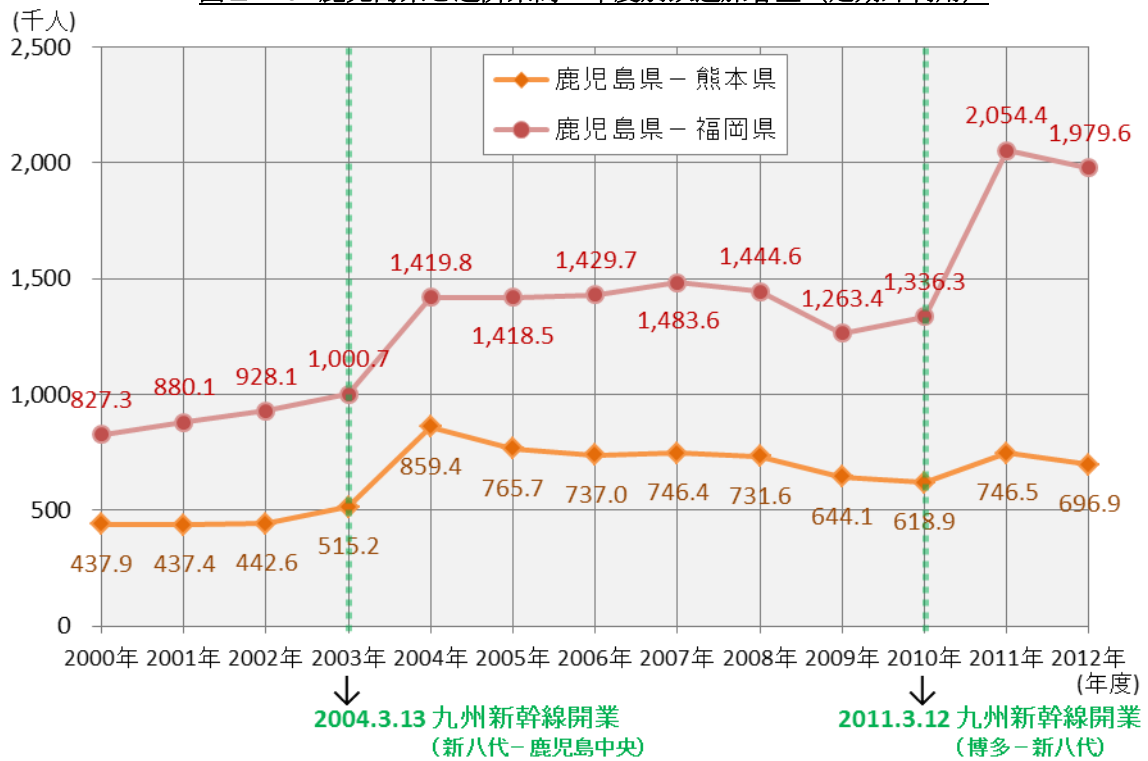
出所：国土交通省「旅客地域流動調査」より作成

## (2)九州新幹線

九州新幹線における定期外利用旅客量（図Ⅱ－9）は、2004年3月13日に新八代－鹿児島中央駅間が開業すると、鹿児島県－熊本県との間では2004年度85.9万人（対2003年度比約1.7倍）、鹿児島県－福岡県との間では2004年度142.0万人（対2003年度比約1.4倍）まで増大した。その後も、両区間とも開業以前よりも多い定期外利用旅客量を維持していたが、2011年3月12日に博多－新八代駅間が開業すると、特に鹿児島県－福岡県との間の旅客量が飛躍的に増加し、開業翌年度の2011年度には200万人（対2003年度比約2.1倍）を突破している。

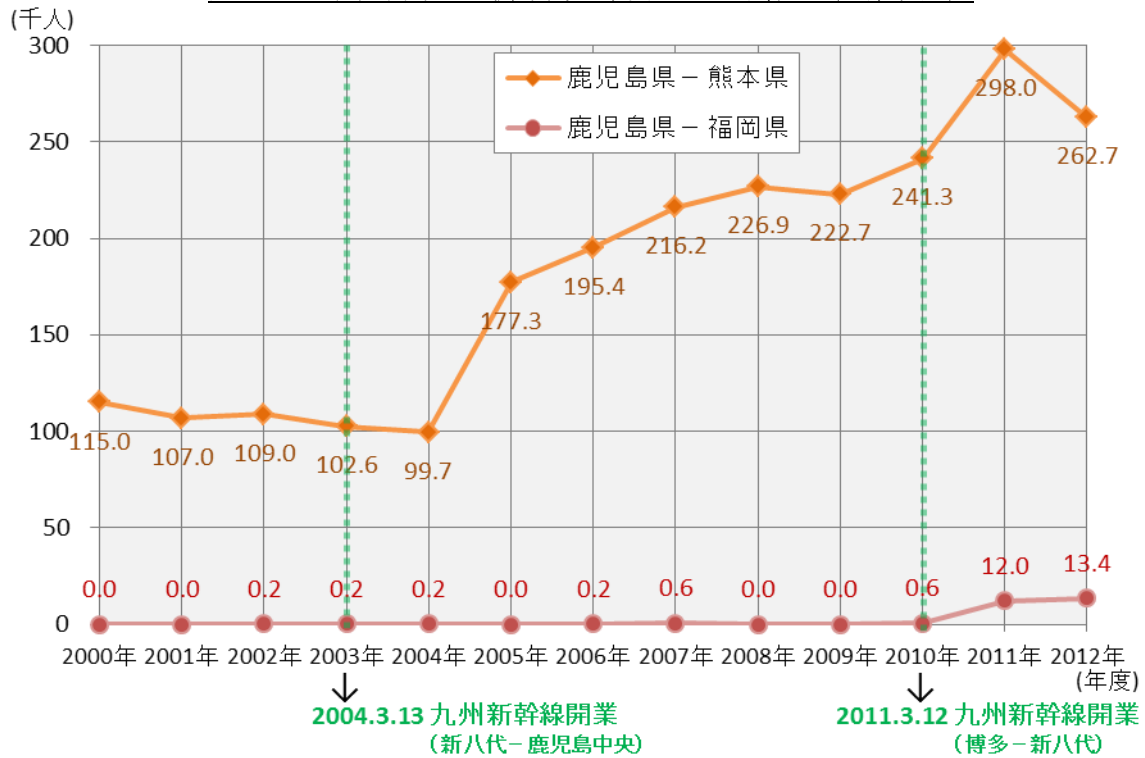
一方、定期利用旅客量（図Ⅱ－10）は、新八代－鹿児島中央駅間が2004年に開業すると、鹿児島県－熊本県との間で旅客量が増加傾向に転じ、2008年度には、22.7万人（対2003年度比約2.2倍）にまで増大した。さらに、2011年3月の博多－新八代駅間の開業を契機に、2011年度29.8万人（対2002年度比約2.7倍）にまで旅客量が拡大している。また、新八代－鹿児島中央駅間が開業した際には変化が見られなかった鹿児島県－福岡県との間の定期利用旅客量は、2011年博多－新八代駅間の開業後、1.3万人（2012年度）まで旅客量が拡大している。

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

東北新幹線や九州新幹線開業後に見られた鉄道旅客量（定期外利用）の増加は、ショッピングや観光、ビジネスなどの多方面における人々の行動範囲の広域化を意味している。この恩恵を最大限に取り込むには、各新幹線開業後の評価事例（表Ⅱ－6）にもあったように、観光資源の発掘やコンベンション施設やホテルといった受け入れ施設の充実も必要ではあるが、それらにスムーズにアクセスすることのできる新幹線駅を中心とした2次交通の利便性向上が最も重要となる。北陸新幹線米原結節後は、米原駅における近畿圏、北陸圏、中部圏とを結ぶ結節駅としての機能がこれまで以上に高まるわけであり、滋賀県の観光資源を十分に活用するためには、米原駅から県内各地域にスムーズに移動することのできる2次交通手段の拡充が必須となるであろう。

また、近畿圏、北陸圏、中部圏の結節点に位置する滋賀県は、近隣府県発着の通勤・通学者も多い（表Ⅱ－11）。北陸新幹線米原結節後は、これまで以上に滋賀県と北陸圏との間における新幹線利用による通勤・通学者の増加が期待される。東北新幹線や九州新幹線では、全線開業後に定期利用旅客量の増加が見受けられ、東北新幹線の新青森－仙台駅間が最速93分、九州新幹線の博多－鹿児島中央駅間が最速77分の所要時間となっている。不動産情報サービスのアットホームが2014年7月15日に公開した東京都内に勤務するサラリーマンを対象とした通勤に関する実態調査では、片道の平均通勤所要時間が58分となっており、限界と感じる通勤可能な所要時間が86分となっている。そこで、東京都と滋賀県では諸条件が異なるものの、東北新幹線や九州新幹線の全線開業時に増加が見られた定期利用旅客区間における所要時間を考慮に入れ、滋賀県から通勤・通学可能なエリアを所要時間90分程度と仮定する。この場合、北陸新幹線米原結節後は、滋賀県内各地域からの通勤・通学可能エリアが、現状の福井県（福井駅）だけでなく、石川県（金沢駅）にまで拡大するとともに、湖北地域（米原駅、長浜駅）や湖東地域（彦根駅）では、富山県（富山駅）までもが通勤・通学可能エリアとなる。また、リニア中央新幹線開業後は、米原－品川駅間の所要時間が77分となるため、米原駅周辺から東京都内までが通勤・通学可能エリアとなり、さらには、岐阜県、長野県、山梨県、神奈川県に設置される予定の駅周辺も、通勤・通学エリアとなる可能性があるなど、高速鉄道インフラによる滋賀県と他県間との間の通勤・通学者の増加が見込まれる。

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



ここ数年、各種報道にもあるように、地方移住を希望する人が増加している。例えば、都市から地方への移住に役立つ情報を仲介する NPO 法人「ふるさと回帰支援センター」への来訪者数を見ても、2014 年に 1 万人を突破し、前年比約 1.4 倍にまで増大している（図Ⅱ-12）。同センター利用者の年齢層は、これまでのリタイア世代を中心とする年齢層から、働き世代である 40 代までの年齢層による利用者が全体の過半数を占めるようになるなど、地方移住希望者の低年齢化が進んでいることも分かる（図Ⅱ-13）。これらの働き世代にとって、地方移住実現の大きな障壁となるのが地方での働き口の確保である。

2015 年度より、地方活性化の目玉として期待されている企業の地方移転促進税制が導入される。この制度では、東京 23 区内に本社のある企業が、3 大都市圏（東京・名古屋・大阪）以外の地域に本社中枢機能を移転すると、オフィス投資額の 7% が減税され、移転先の雇用者に対して 3 年間で 1 人当たり最大 140 万円の税額控除を受けられる。さらに、地方自治体が固定資産税を軽減した場合には、国からの地方交付税によって穴埋めされる。この地方移転促進税制の導入を見据え、すでに大手企業 1 社が、東京本社 of 管理部門の一部を主力工場のある富山県に移す検討を始めている。本社機能を分散させ、災害時に企業活動が停止する事態を避ける狙いもあるとみられるが、北陸新幹線開業による富山県から東京都への所要時間の短縮（現状 191 分→128 分）も、大きな要因の一つとなっていることが考えられる。滋賀県は、リニア中央新幹線が開業すると、東京大都市圏との所要時間が最短で 77 分となり、さらに、北陸新幹線米原結節後は、北陸圏へのアクセスも向上し、3 大都市圏と北陸圏へのアクセスが容易な全国に唯一の地の利を持つ地域となる。東京本社機能の滋賀県への移転は、県内雇用の創出にも繋がるため、固定資産税の減税を含め、滋賀県への本社機能移転を後押しする独自の支援策や対応窓口の設置が求められる。

また、これまでの都市部での仕事を維持したまま、自然豊かな住環境からの通勤が可能となれば、働き世代の地方移住における一つの大きな課題が解決され、地方移住の早期実現が可能となる。「ふるさと回帰支援センター」が公表している移住希望地ランキングの推移（表Ⅱ-14）では、滋賀県は 14 位（2012 年）にランキングしているのみであるが、北陸新幹線米原結節やリニア中央新幹線開業などの高速鉄道インフラ整備が進めば、琵琶湖を始めとする自然豊かな住環境が整っている滋賀県がランキング上位に選ばれる余地は十分にある。この高速鉄道インフラによる時間短縮効果をより確実なものとするには、滋賀県内主要駅までの 2 次交通手段や、パーク & ライド向け駐車場などの周辺整備が必要となる。また、通勤・通学交通費の増加に対する支援も、滋賀県への移住を後押しすることに繋がるはずである。

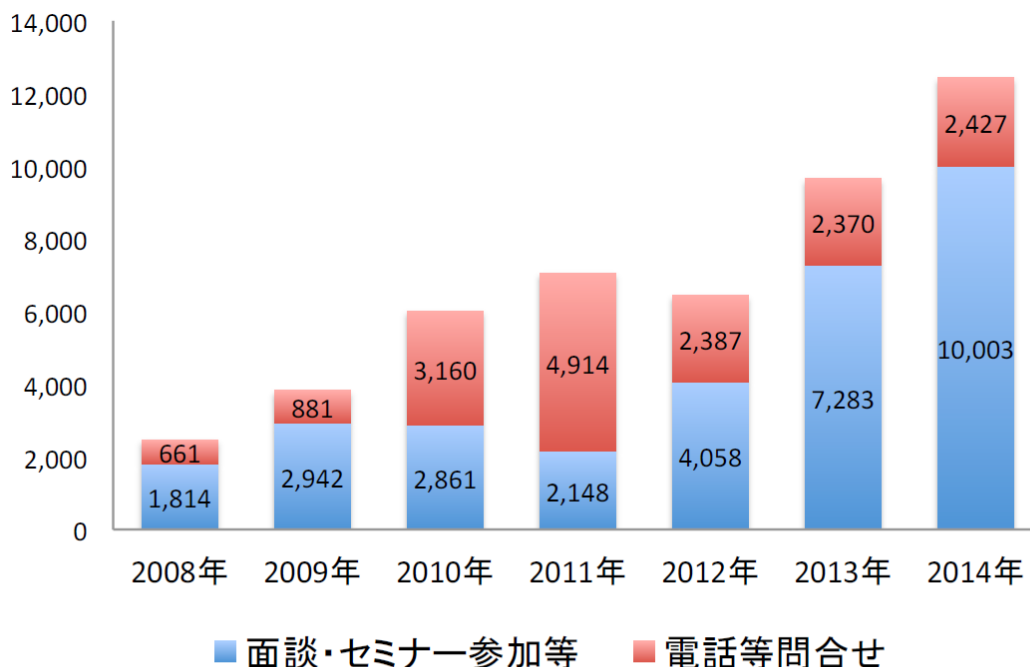
今回、北陸新幹線米原結節やリニア中央新幹線の開業による時間短縮効果が最も高い米原駅は、観光の玄関口として機能だけでなく、滋賀県発着の通勤・通学の玄関口としての機能も兼ね備えた駅である。また、滋賀県の人口減少は比較的緩やかではあるが、米原駅が立地している湖北地域の人口減少は急速に進むことが予想されている。そのため、まずは米原駅周辺をモデルケースとして、2 次交通手段やパーク & ライド向け駐車場などの整備や、米原駅を中心とした生活に必要な最低限の諸機能を持つコンパクトシティづくりに取り組むべきではないだろうか。人口減少社会において、持続可能な形で行政サービスを滋賀県内で提供していくためには、いくつかのコンパクトシティが必要不可欠となる。米原駅を皮切りに、将来的には県内主要駅を中心としたいくつかのコンパクトシティが形成されることで、コンパクトシティ同士の連携によるさらなる行



政サービスの効率化も見込まれる。さらに、滋賀県内のみならず、県境を越えた隣接県のコンパクトシティや定住自立圏、大都市圏などとも分野ごとの広域連携を進めることで、相互補完による持続可能な地方行政サービスネットワークの構築が可能となる。

また、増加傾向にある地方移住希望者に対して、滋賀県の魅力をアピールしていく仕組みづくりが求められる。「ふるさと回帰支援センター」の東京オフィスでは、福島県、山梨県、岡山県、青森県、広島県、秋田県と連携し、センターによる各県専属職員や県職員自らが常駐して移住相談（月～土曜日 \*秋田県は土曜日のみ開催）を実施し、地方移住希望者への情報提供を積極的に行っている。さらに、上記の6県以外にも、13県と3市の各専用コーナーが常設されており、移住希望者への情報提供を行っている。滋賀県においても、このようなセンターの活用なども視野に入れつつ、移住希望者への情報発信を積極的に行い、滋賀県への移住者を増加させる取り組み強化を進めていくべきである。

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

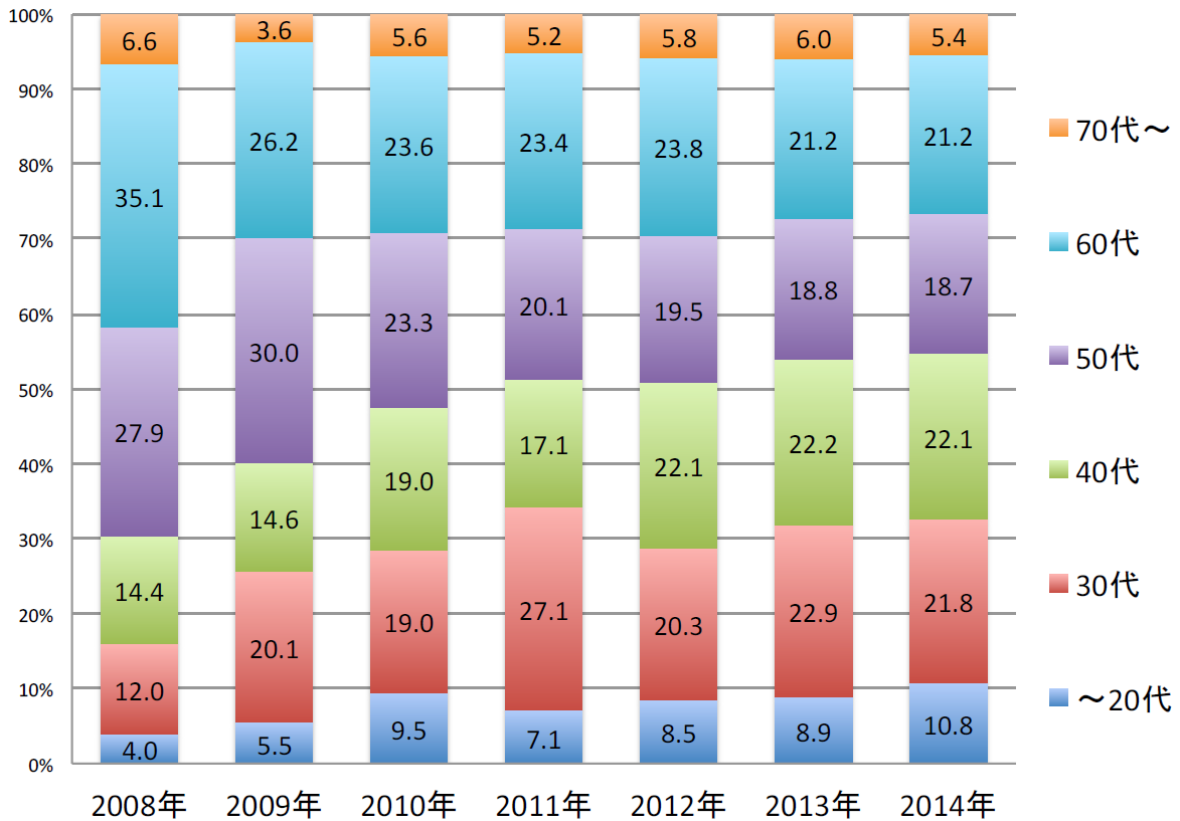


	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
面談・セミナー参加等	1,814	2,942	2,861	2,148	4,058	7,283	10,003
電話等問合せ	661	881	3,160	4,914	2,387	2,370	2,427
合計	2,475	3,823	6,021	7,062	6,445	9,653	12,430
セミナー開催数	54	84	77	65	90	113	136

※ 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	
順位	県名	順位	県名	順位	県名	順位	県名	順位	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						

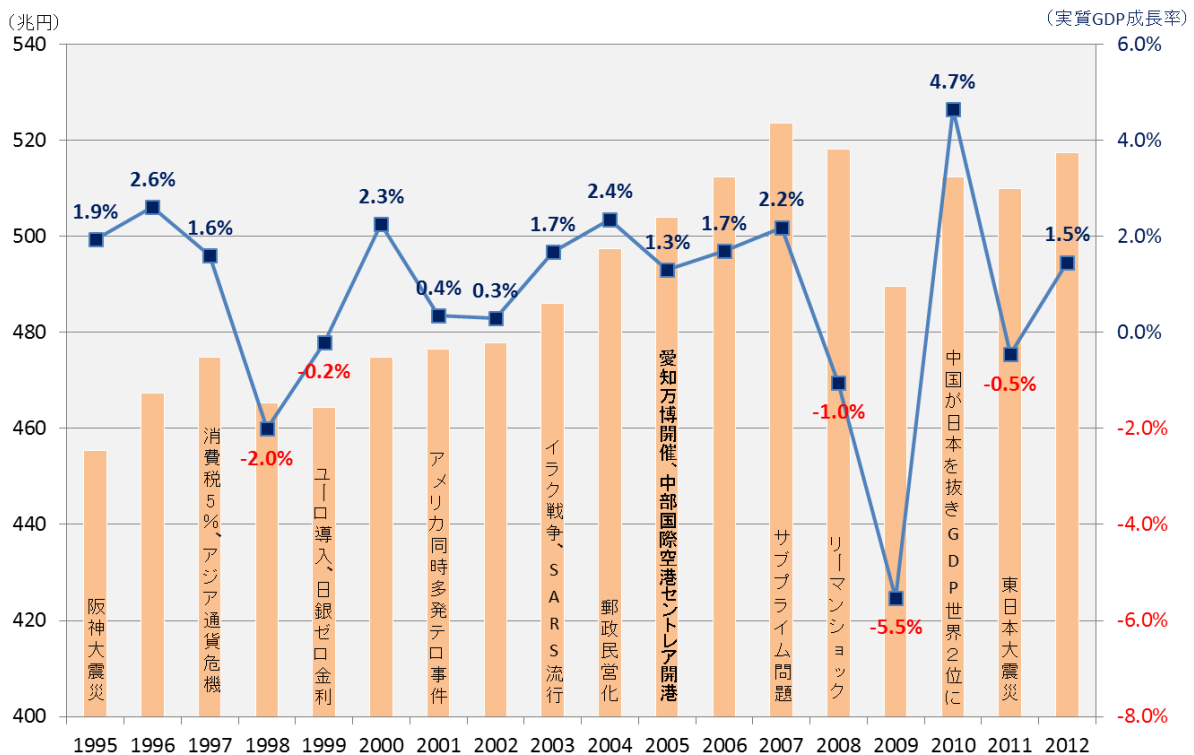
出所：ふるさと回帰支援センター「ふるさと回帰支援センターの取り組みと移住希望者の動向」より転載

### III. 滋賀県産業と近隣県との繋がり

日本の経済状況を国内総生産（GDP）で振り返ってみると、1995年から2007年まではおおむね右肩上がり成長してきたことが分かる（図Ⅲ－1）。しかしながら、2008年のサブプライム問題を発端としたリーマンショックによる世界金融危機は、輸出産業を多く抱える日本にも大きな影響を与え、実質GDP成長率が2008年から2年連続でマイナス成長となった。

このような経済状況の変化は、滋賀県産業にも大きな影響を与え、その産業構造に変化をもたらしたのではないかと予測される。そこで、1年間に行われたモノやサービスの全ての産業間の取り引きを1つの表にまとめている産業連関表を用いて、1995年、2000年、2005年、2010年時点と比較しながら、滋賀県の産業構造や近隣県との繋がりの変化を考察する。

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

#### (1) 総産出額

##### ★総産出（中間投入＋粗付加価値）が増加するも、粗付加価値は減少傾向

表Ⅲ－２は、滋賀県産業における投入産出構造の経年変化（1995-2000-2000-2005年）を示している。総産出額（中間投入額＋粗付加価値額）は、11.3兆円（1995年）から11.8兆円（2010年）と順調に伸びている。しかしながら、その内訳である中間投入額と粗付加価値額【GRP】（総生産額）を見てみると、生産時の原材料である中間投入額は、5.2兆円（1995年）【総産出額の46.5%】から6.0兆円（2010年）【総産出額の50.4%】へと増加する一方で、企業の利益や雇用の所得である粗付加価値額は、6.0兆円（1995年）【総産出額の53.5%】から5.9兆円（2010年）【総産出額の49.6%】へと減少し、中間投入額よりも小さくなっていることが分かる。

滋賀県と県外・海外との域際収支（移輸入 vs. 移輸出）見てみると、移輸入総額が5.4兆円（1995年）から5.8兆円（2010年）へと増加しているが、これは輸入額が0.6兆円（1995年）から1.0兆円（2010年）へと倍近く伸びていることによるものであることが分かる。このように、輸入による生産活動に必要な原材料や部材が調達される傾向が一段と強まっていることが伺える。

一方、移輸出総額については、6.1兆円（1995年）から6.0兆円（2010年）へと微減にとどまっており、あまり大きな変化は見受けられない。しかし、その内訳を見てみると、移出額が5.2兆円（1995年）から4.7兆円（2010年）と減少し、その減少分を補う形で、輸出額が0.9兆円（1995年）から1.2兆円（2010年）へと増加している。このように、日本全体の国内消費が伸び悩む中、輸出の増加によって国内の生産活動が維持されていることが分かる。ただ、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、その黒字幅は減少傾向となっている。

また、滋賀県の産業構造を3分類<sup>1</sup>の産出額（表Ⅲ－３）から見ていくと、第1次産業は1,210億円（1995年）から732億円（2010年）へと約4割も減少しており、第1次産業の置かれている状況が厳しいことを物語っている。

第2次産業の産出額についても、7兆2,775億円（1995年）から6兆9,013億円（2000年）と減少傾向が続いていたが、2010年には7兆3,347億円と増加に転じている。

第3次産業の産出額については、第2次産業とは全く逆の動きをしており、3兆8,552億円（1995年）から4兆6,499億円（2000年）と1.2倍に増加したが、2010年には4兆4,143億円と減少に転じている。

滋賀県においても、全国的に見られる第1次産業の減少傾向が続いているが、第2次産業と第3次産業の総産出額には異なる傾向が見受けられる。特に、第2次産業には、製造業を中心とした輸出産業が多く含まれているにもかかわらず、リーマンショック後の2010年に総産出額が増加に転じており、滋賀県製造業の不景気からの立ち直りが意外にも早かったのではないかと推測される。

<sup>1</sup> 第1次産業：農林水産業

第2次産業：鉱業、飲食品、繊維製品、パルプ・紙・木製品、化学製品、石油・石炭製品、窯業・土石製品、鉄鋼、非鉄金属、金属製品、一般機械、電気機器、電子・通信機器、輸送機械、精密機械、その他の製造工業製品、建設、事務用品

第3次産業：電力・ガス・熱供給業、水道・廃棄物処理、商業、金融・保険、不動産、運輸、公務、教育・研究、医療・保健・社会保障、その他の公共サービス、対事業所サービス、対個人サービス、分類不明

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
<b>総産出 (A+B)</b>	<b>112,507</b>	<b>115,841</b>	<b>116,442</b>	<b>118,222</b>	<b>3.0%</b>	<b>0.5%</b>	<b>1.5%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
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%
<b>中間投入 (A)</b>	<b>52,301</b>	<b>53,746</b>	<b>56,103</b>	<b>59,593</b>	<b>2.8%</b>	<b>4.4%</b>	<b>6.2%</b>	<b>46.5%</b>	<b>46.4%</b>	<b>48.2%</b>	<b>50.4%</b>
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%
<b>粗付加価値 (B)</b>	<b>60,206</b>	<b>62,095</b>	<b>60,338</b>	<b>58,630</b>	<b>3.1%</b>	<b>-2.8%</b>	<b>-2.8%</b>	<b>53.5%</b>	<b>53.6%</b>	<b>51.8%</b>	<b>49.6%</b>
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%
雇業者所得	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(除開税・ 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%
<b>総供給 (C+D)</b>	<b>166,847</b>	<b>165,670</b>	<b>172,189</b>	<b>176,383</b>	<b>-0.7%</b>	<b>3.9%</b>	<b>2.4%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
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%
<b>総需要 (E+F)</b>	<b>166,847</b>	<b>165,670</b>	<b>172,189</b>	<b>176,383</b>	<b>-0.7%</b>	<b>3.9%</b>	<b>2.4%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>
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( $\alpha$ )	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( $\beta$ )	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			
	単位:億円	第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要					計	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
中間投入		178	674	126	978	13	366	0	0	7	24	409	3	650	1,062	-235	-595	1,210
		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
		216	12,271	8,632	21,120	2,097	19,018	6,973	107	708	39	28,943	214	3,339	32,496	-854	-14,240	38,522
計		580	38,777	12,944	52,301													112,507
粗付加価値		3	1,685	784	2,471													
		78	10,463	12,317	22,859													
		327	17,302	7,449	25,078													
		219	2,738	3,758	6,715													
		20	1,899	1,473	3,382													
		-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			
	単位:億円	第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要					計	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
中間投入		109	429	110	648	13	347	0	0	8	40	408	1	703	1,112	-159	-646	955
		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
		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	53,746													115,841
粗付加価値		2	1,850	942	2,793													
		63	17,652	15,479	33,194													
		324	4,846	5,853	11,022													
		131	5,187	5,941	11,259													
		51	2,680	1,527	4,258													
		-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			
	単位:億円	第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要					計	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
中間投入		127	482	123	732	10	336	0	0	8	65	420	1	509	930	-164	-568	930
		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
		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													116,442
粗付加価値		2	1,190	838	2,030													
		92	12,039	15,287	27,418													
		274	9,912	6,550	16,736													
		127	3,684	7,161	10,972													
		45	1,873	1,612	3,530													
		-9	-49	-289	-347													
計		530	28,650	31,158	60,338													
県内総産出額		930	69,013	46,499	116,442													

2010年	中間需要				最終需要										県内 総産出 額			
	単位:億円	第1次産業	第2次産業	第3次産業	計	県内最終需要					計	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
中間投入		105	617	117	839	11	369	0	0	7	-64	322	0	356	679	-188	-597	732
		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
		87	14,648	10,637	25,372	1,710	22,581	8,367	129	2,832	537	36,158	714	4,097	40,967	-3,194	-19,002	44,148
計		353	44,122	15,118	59,593													118,222
粗付加価値		1	1,220	962	2,084													
		71	11,265	15,937	27,273													
		186	10,197	5,343	15,726													
		92	4,597	5,603	10,292													
		36	1,981	1,553	3,570													
		-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

## (2) 所得分配と最終消費構造

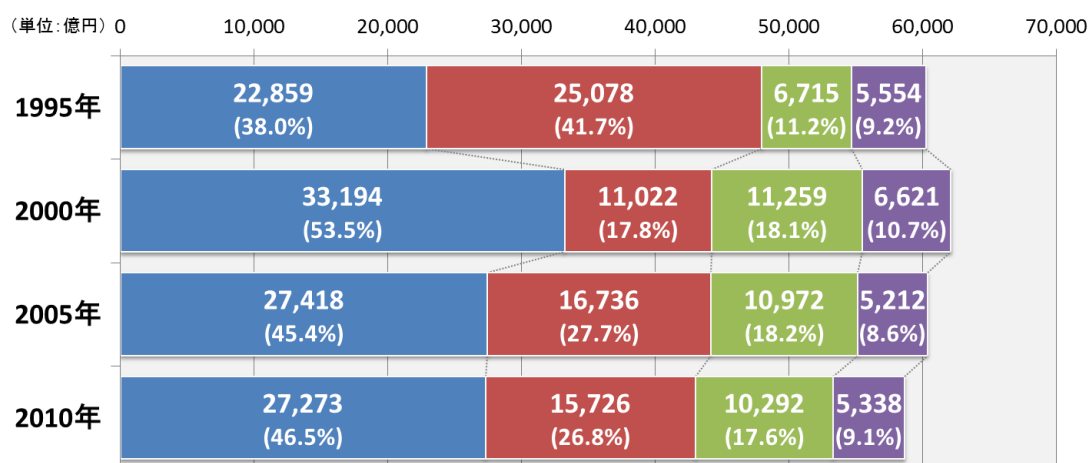
### ① 所得分配構造

#### ★雇用者所得が増加する一方、営業余剰は減少

生産活動によって新しく生じる「粗付加価値」は、経済活動の3面等価より、「所得」にもなり、さらに「消費」にも波及する。そのため、地域における経済状況を判断する場合には、その地域でどのくらいの付加価値が生じているかが基準となってくる。

滋賀県の粗付加価値を「所得配分」の観点から見ると、粗付加価値に占める雇用者所得の割合は、38.0%（1995年）から46.5%（2010年）へと増加しているものの、企業の利潤である営業余剰の割合は、41.7%（1995年）から26.8%（2010年）へと大きく減少していることが分かる（図Ⅲ－4）。このように、所得分配構造に大きな変化が生じているが、この営業余剰の割合が大きく減少した背景には、企業の海外進出に伴う現地法人の設立や、不景気による業績悪化なども影響していると考えられる。

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（接統表1995-2000-2005年）（延長表2010年版）」より作成

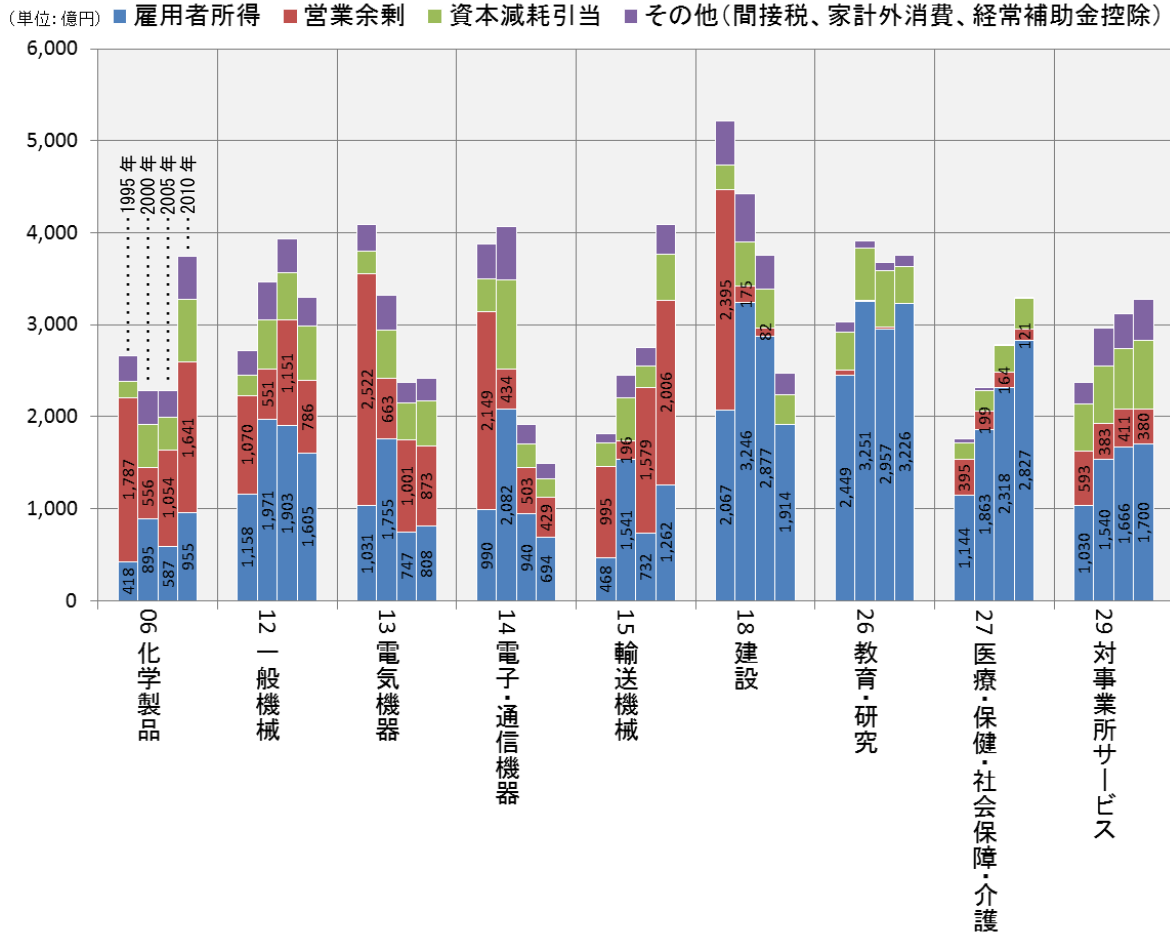
また、全32産業部門の中で大きな変化のあった産業を図Ⅲ－5で示すと、雇用者所得が増加している産業は、「化学製品」（化学肥料、合成樹脂、化学繊維、医薬品等）、「一般機械」（原動・圧縮機、ボイラ、エレベータ、エスカレータ、産業・農業機械等）、「輸送機械」（二輪・四輪自動車等）、「教育・研究」（学校、学術・民間研究機関等）、「医療・保険・社会保障・介護」、「対事業所サービス」となっている。

一方、営業余剰が大きく減少している産業は、「電気機器」（発電・電動機、内燃機関電装品、照明・配線器具、バッテリー、家電製品等）、「電子・通信機器」（X線レーザー装置、電気計測器、電話機、パソコン等）、「建設」となっている。



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）

\*全 32 産業部門別については資料編（データ集）参照



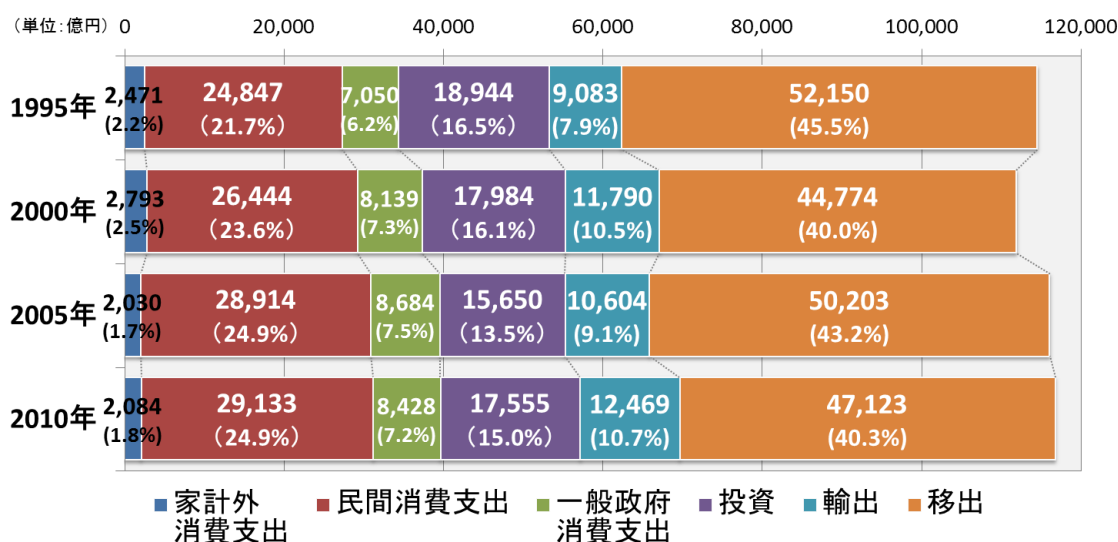
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005 年）（延長表 2010 年版）」より作成

## ② 最終消費構造

### ★輸出が増加する一方で移出（県外）は減少

滋賀県の粗付加価値の「消費」について、最終需要の観点から見ると、最終需要に占める移出（県外）の割合が約4割と最も高い。ただし、その割合は、45.5%（1995年）から40.3%（2010年）へと減少している。（図Ⅲ－6）。一方で、その移出の減少を補う形で輸出が増加しており、7.9%（1995年）から10.7%（2010年）へと割合が拡大し、海外への依存度が増している。また、県内の民間消費も増加しており、21.7%（1995年）から24.9%（2010年）へと割合が拡大している。なお、投資（企業の設備投資や政府の公共投資など）の割合については、16.5%（1995年）から2005年（13.5%）へと減少傾向であったが、2010年には15.0%と増加に転じており、企業や政府の投資が上向いていることが分かる。

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

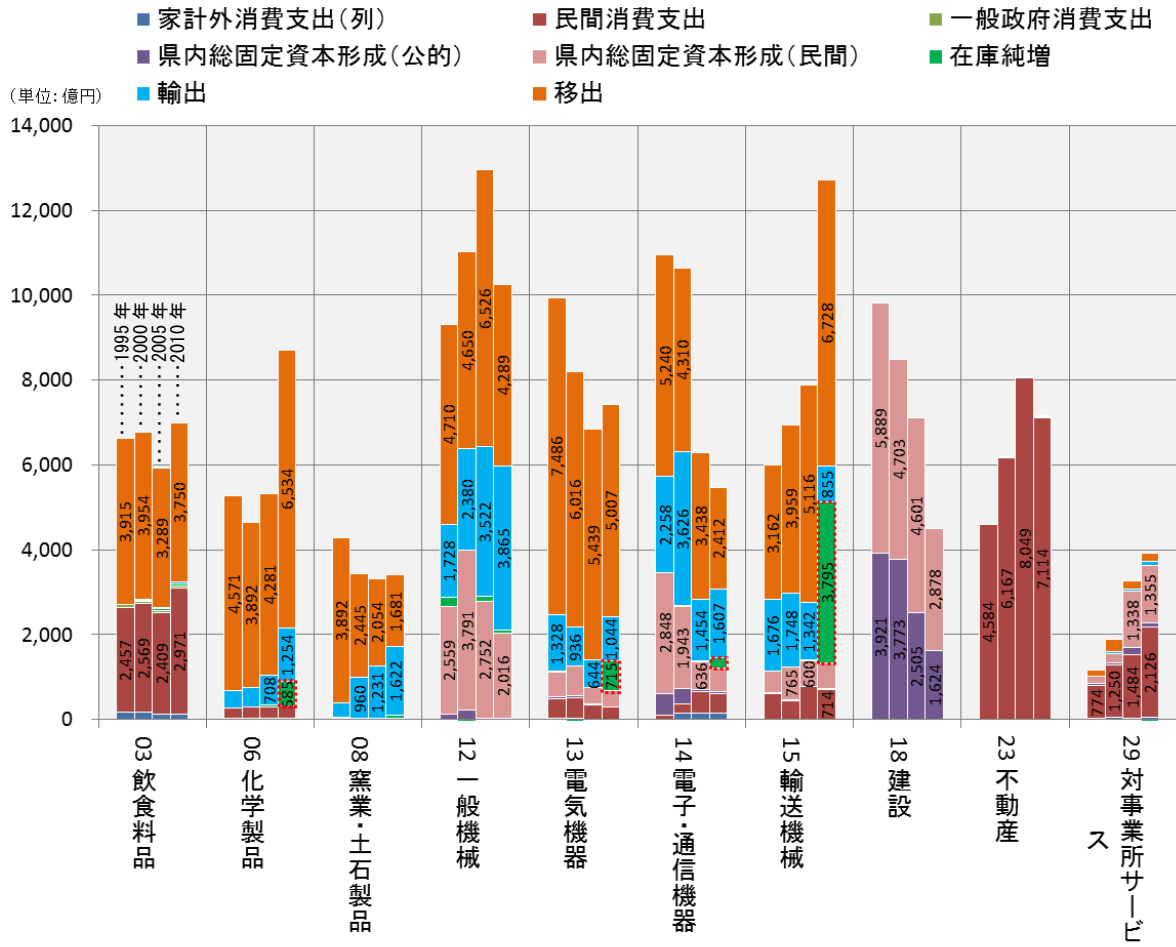
また、全32産業部門の中で大きな変化のあった産業を図Ⅲ－7で示すと、移出が大きく減少している産業は、「窯業・土石製品」（ガラス、セメント、陶磁器等）、「電気機器」、「電子・通信機器」となっている。輸出においては、「化学製品」、「窯業・土石製品」、「一般機械」といった産業が増加している。民間消費においては、「飲食料品」、「不動産」、「対事業所サービス」が多く増えている。

なお、「輸送機械」は移出が増加しているものの、輸出が減少しており、リーマンショック後の2010年において、「電気機器」や「化学製品」などの産業と同様に「在庫純増」が増えている。この要因としては、世界的な消費の落ち込みに対し、即座に生産調整を行うことが難しい産業において、輸出向け製品の在庫が国内に残ったためではないかと推測される。

民間企業の投資が多く行われているのは、「一般機械」、「電気機器」、「電子・通信機器」、「輸送機械」などの県内の移輸出主導型の基幹産業となっている産業である。ただし、「輸送機械」以外は、いずれも投資額が減少している。また、「建設」は、民間と政府の投資がほぼ半々となっているが、その両投資ともに減少しており、長らく続く建設不況を物語っている。

図Ⅲ-7 産業別の最終需要構造変化（消費面からのGRP）

\*全32産業部門別については資料編（データ集）参照



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

### (1) 産業別の産出額シェア

#### ★「輸送機械」、「一般機械」、「化学製品」の産出額シェア増加

滋賀県産業部門別の産出額上位 10 産業（全 32 産業）を見ると、全般的に製造業のシェアが高いが、「輸送機械」、「一般機械」、「化学製品」、「その他の製造工業製品」などの産業のシェアが増加し、滋賀県の基幹産業としての地位を築いている（表Ⅲ－8）。特に、「輸送機械」の産出額シェアは、で4は、産出額シェアは、4.5%（1995年）から 10.9%（2010年）へと倍増しており、滋賀県の基幹産業として大きく成長していることが分かる。その一方で、「建設」の産出額シェアは、以前の約半分に縮小しており、ここからも建設業界の置かれている厳しい状況を伺い知ることができる。

表Ⅲ－8 産業部門別産出額の上位 10 産業

	1995年			2000年			2005年			2010年		
	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
	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		
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%

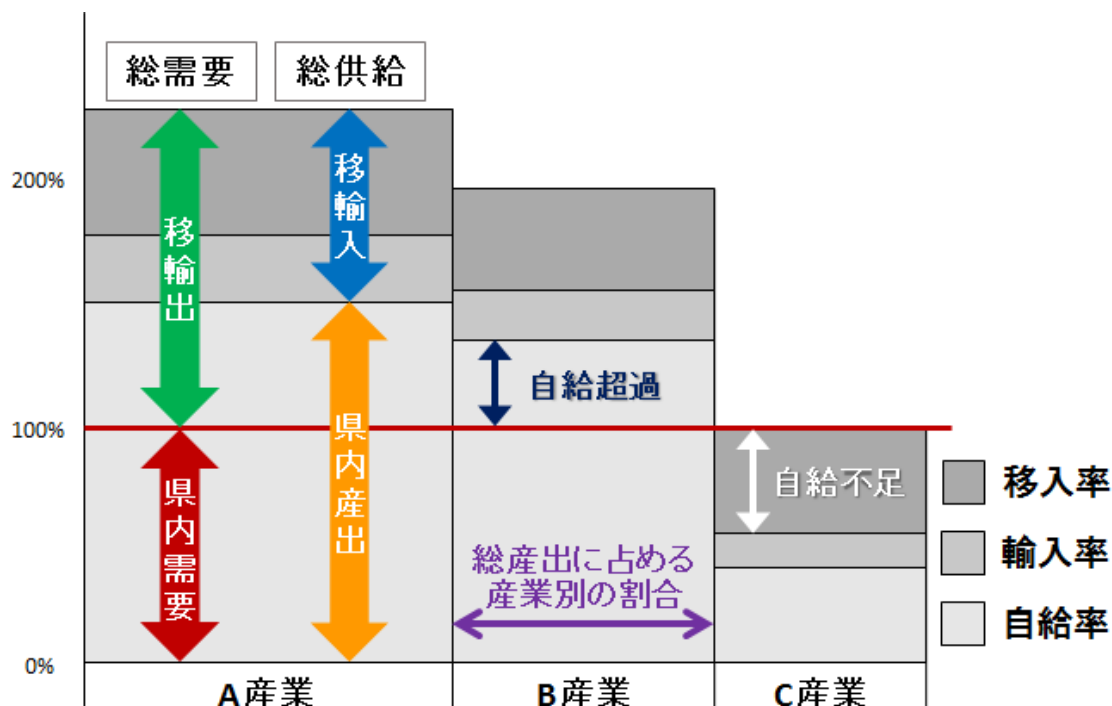
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成

## (2) 産業構造（スカイライン図による読み取り）

### ★製造業は移輸出主導型の産業構造

滋賀県の総産出額や移出入額の構造を産業別に分かりやすく見るために、スカイライン図（「Ray スカイラインチャート作成ツール」使用）を用いる。このスカイライン図では、県内需要と県外・海外需要（移輸出）、県内供給と県外・海外供給（移輸入）、県内各産業の総産出額に占める割合などがビジュアル化されるため、各産業部門構造を視覚的に捉えることができる。なお、スカイライン図の見方は図Ⅲ－9の通りである。

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。

滋賀県のスカイライン図 [1995-2000-2005-2010 年] (図Ⅲ-10) を見ると、自給率 100% (県内需要 [赤線]) 以上 (移輸出の割合が高い) の産業は製造業が中心となっている。

経年変化を見ていくと、1995 年から 2000 年までは、「農林水産業」、「金属製品」、「その他の製造工業製品」以外の産業において、県内需要に対する生産倍率 (棒の高さ) が減少している。大きな変化としては、「輸送機械」と「一般機械」では、移輸出は減少しているものの、県内総産出額に占める割合 (棒の太さ) が増加している。また、「電気機器」については、移輸出、県内総産出額に占める割合ともに減少している。

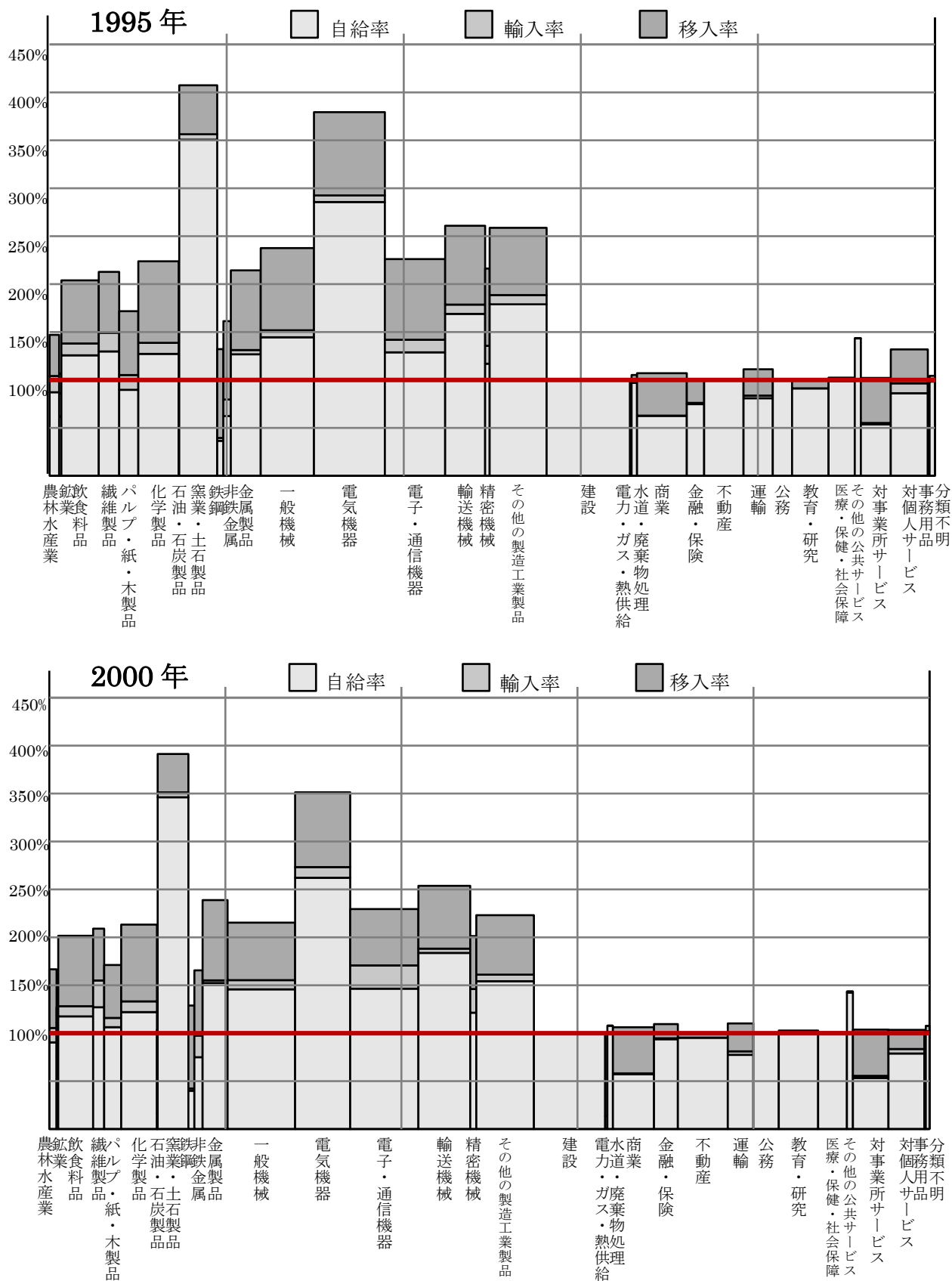
2000 年から 2005 年までは、ほとんどの産業の県内需要に対する生産倍率 (棒の高さ) が増加している。特に、「窯業・土石製品」、「一般機械」、「電気機器」、「その他の製造工業製品」の伸びが大きい。ただし、「一般機械」と「輸送機械」は県内の総産出額に占める割合が増えているものの、移輸出にあまり変化がない。

2005 年から 2010 年までは、全産業の県内需要に対する生産倍率 (棒の高さ) が減少している。「輸送機械」の県内総産出額に占める割合は引き続き増加しているのに対し、移輸出は大きく減少している。産業部門別に見ると、「電気機器」と「その他の製造工業製品」の移輸出の減少も大きくなっている。ただし、「化学製品」は県内総産出額に占める割合、移輸出ともに増加している。

このように、滋賀県の産業構造は、製造業を中心とした移輸出主導型となっている。そして、移輸出の割合の高い産業の中でも、「窯業・土石製品」と「電気機器」の県内総産出額に占める割合は減少し、その一方で、「化学製品」、「一般機械」、「輸送機械」の割合は徐々に増えている傾向が見受けられる。

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

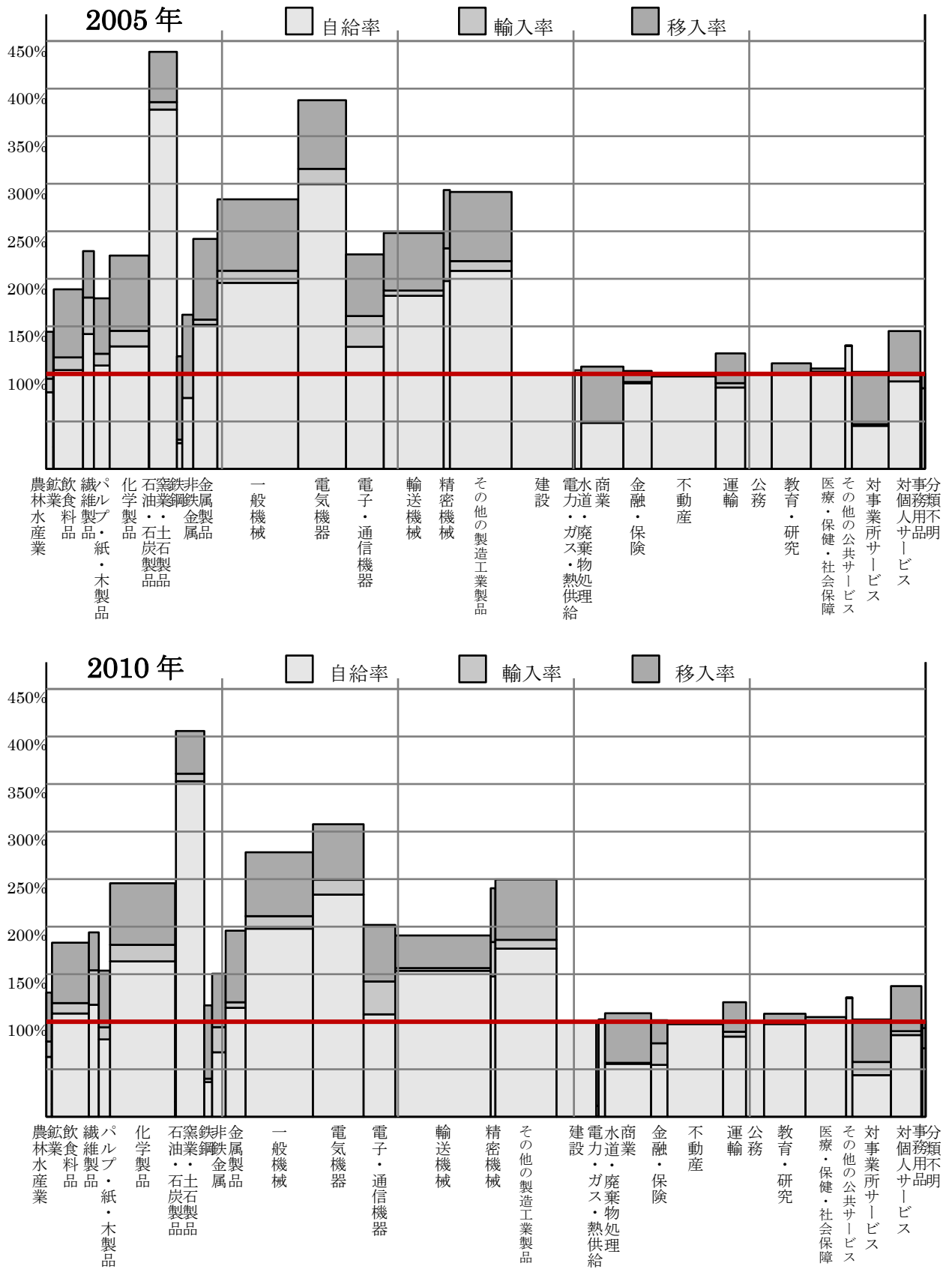
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（接続表 1995-2000-2005年）（延長表 2010年版）」より作成





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



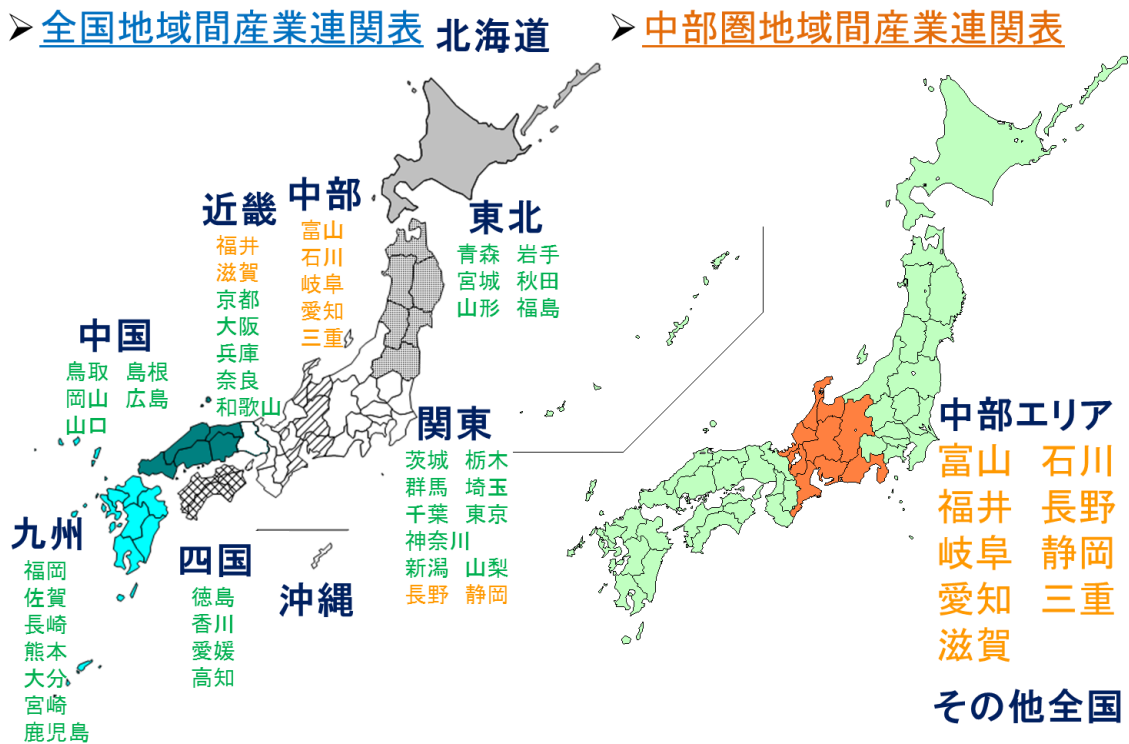
## 2. 交易構造の変化

### 2.1 全国との交易関係

ここでは、「全国地域間産業連関表（2005年版）」（経済産業省）と「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」（中部圏社会経済研究所）とを接続することにより、中部エリアとその他全国8エリア（北海道、東北、関東、近畿、中国、四国、九州、沖縄）との2005年における取引状況を分析する。

なお、この2つの産業連関表のエリア区分は異なっているため、「全国地域間産業連関表（2005年版）」の関東エリアから長野県、静岡県を、近畿エリアから福井県、滋賀県を取り出し、中部エリア（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）としている（図Ⅲ-11）。

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

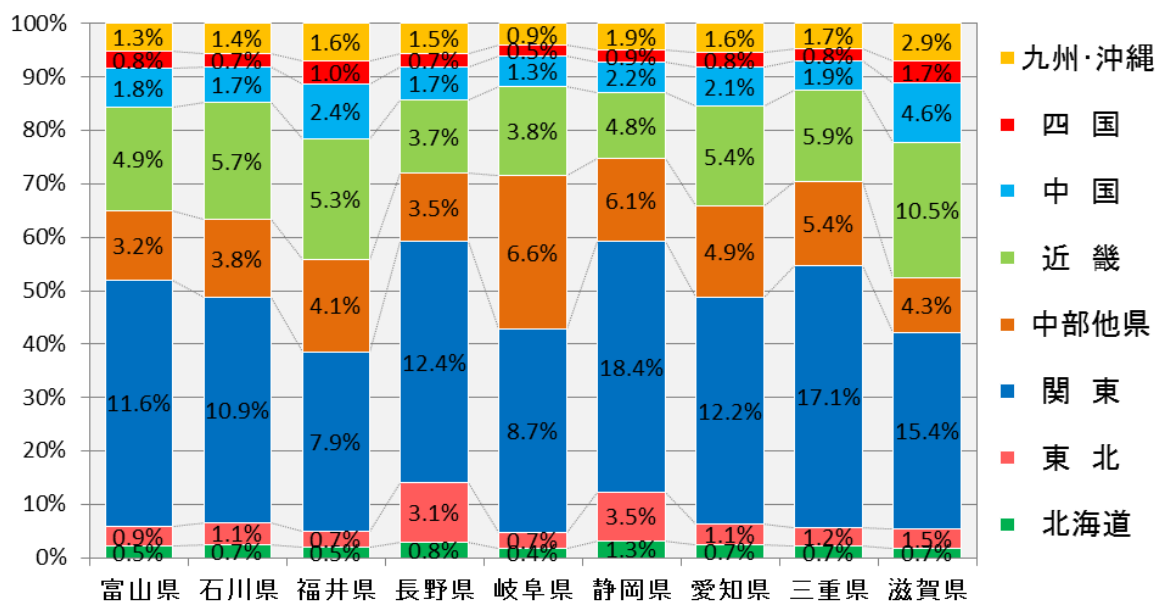


(1) 県内の移入（購入）構造と後方連関（他地域生産誘発効果）

★県内での移入シェアが高いのは、関東エリア、近畿エリア、中部エリアの順

中部エリア各県における全国各エリアの移入シェア（2005年）を見てみると、全県において関東エリアの移入シェアが最も高いことが分かる（図Ⅲ-12）。近畿エリアの移入シェアの方が中部エリア（自県除く）の移入シェアよりも高いのは、富山県、石川県、福井県、長野県、愛知県、三重県、滋賀県となっているが、岐阜県と静岡県では、中部エリア（自県除く）の移入シェアの方が高い。なお、滋賀県においては、中部エリアのその他の県と比較して、近畿エリア、中国エリア、四国エリアの移入シェアが高いという特徴がある。

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

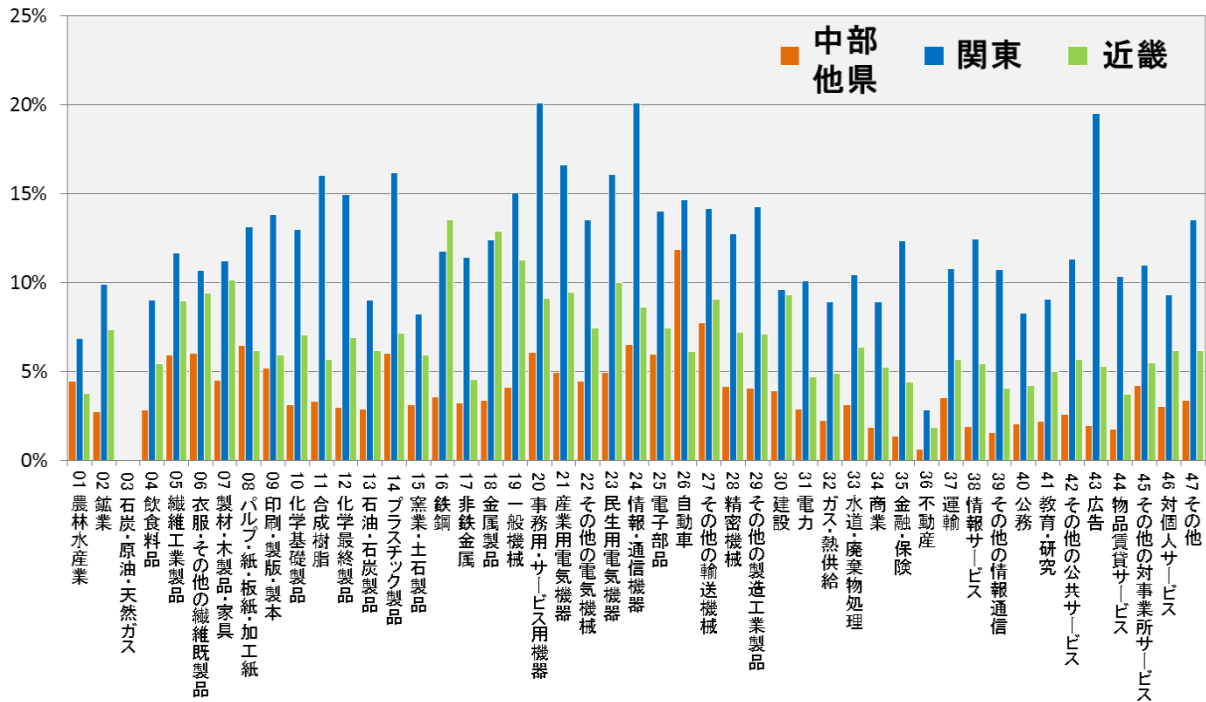


出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、  
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

★県内産業による生産誘発効果が大きいのは、関東エリア、近畿エリア、中部エリアの順

滋賀県における需要増加は、生産拡大に伴う県外からの移入を増加させ、その地域の生産も誘発する。そこで、滋賀県全産業の需要を増加（1単位）させた際の生産誘発効果（後方連関<sup>2</sup>効果）を3エリア（中部・関東・近畿）で比較すると、関東エリアへの効果が最も大きく、近畿エリア、中部エリア（滋賀県除く）の順となる（図Ⅲ-13）。ただし、滋賀県の「自動車」だけは、中部エリアに対する生産誘発効果が比較的大きく、滋賀県自動車産業と中部エリアの産業との関わりが深いことが伺える。

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

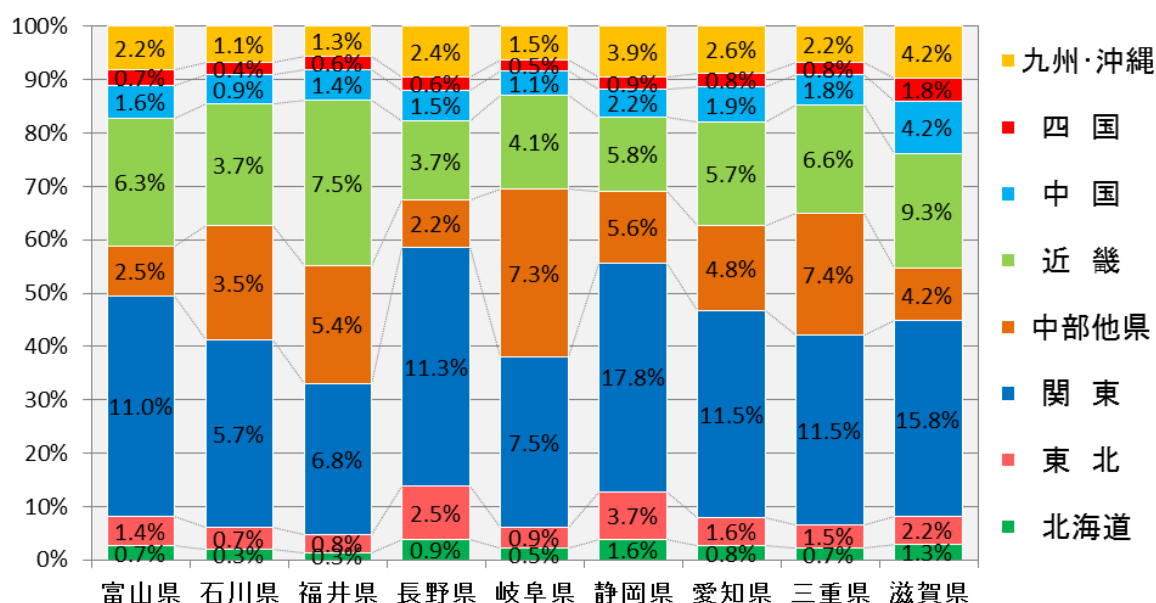
<sup>2</sup> 後方連関は、川下産業つまり需要側の生産の増加が、川上産業つまり供給側の生産を誘発する効果。後方連関は、レオンチェフ逆行列 $B_{ij}^{rs}$ のある産業jの列に着目した見方で、ここでは地域ごとの合計 $(\frac{\sum_i B_{ij}^{rs}}{\sum_r \sum_i B_{ij}^{rs}})$ をとり、滋賀県のj産業が各地域に対する誘発効果を比較する。但し、 $B_{ij}^{rs}$ は非競争移入非競争輸入の逆行列である $(B_{ij}^{rs} = (I - (I - \hat{M})A_{ij}^{rs})^{-1})$ 、 $A_{ij}^{rs}$ はr地域のi産業からs地域のj産業への投入係数を表す。

## (2) 県内の移出（販売）構造と前方連関（自地域生産誘発効果）

### ★県内での移出シェアが高いのは、関東エリア、近畿エリア、中部エリアの順

中部エリア各県における全国各エリアへの移出シェア（2005年）を見てみると、移入と同様に、全県において関東エリアの移出シェアが最も高いことが分かる（図Ⅲ-14）。近畿エリアの移出シェアの方が中部エリア（自県除く）の移出シェアよりも高いのは、富山県、石川県、福井県、長野県、静岡県、愛知県、滋賀県となっているが、岐阜県と三重県では、中部エリア（自県除く）の移出シェアの方が高い。なお、滋賀県では、中部エリアのその他の県と比較すると、移入と同様、近畿エリア、中国エリア、四国エリア、九州エリアの移出シェアが高いという特徴がある。

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



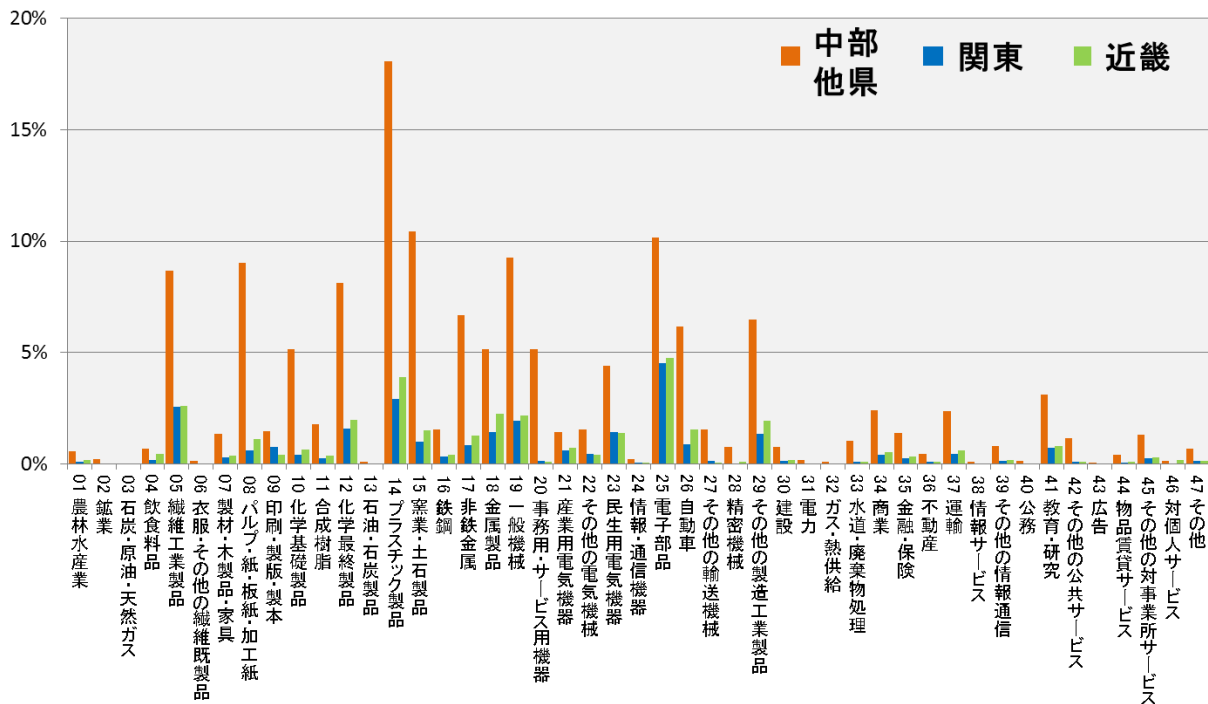
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、  
および経済産業省「全国地域間産業連関表（2005年版）」より作成

★県内産業への生産誘発効果大きいのは、中部エリア、近畿エリア、関東エリアの順

滋賀県外における需要増加に伴う生産拡大は、滋賀県からの移出も増加させるため、県内産業の生産を誘発する。そこで、3エリア（中部・関東・近畿）ごとに需要を増加（1単位）させた際の滋賀県への生産誘発効果（前方連関<sup>3</sup>効果）を比較してみると、中部エリア（滋賀県除く）が最も大きく、近畿エリア、関東エリアの順となる（図Ⅲ-15）。特に、中部エリア（滋賀県除く）による生産誘発効果が高い滋賀県の産業は、「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」（石鹸、化粧品、塗料、農薬等）などとなっている。

このように、中部エリアの生産増加は、関東エリアや近畿エリアと比べて、滋賀県の各産業により大きな生産誘発効果をもたらす。言い換えれば、中部エリアの産業発展は、滋賀県産業に大きな好影響を与えることを意味している。そのため、それぞれの産業の強みを活かし、広域的な連携による新技術や新製品の開発、新たな産業へ進出するなど、中部エリア産業の発展を推し進めていく取り組みが重要となってくる。

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

<sup>3</sup> 前方連関は、川上産業すなわち供給側の生産が、川下産業すなわち需要側の生産によって誘発される効果。前方連関は、レオンチェフ逆行列 $B_{ij}^{rs}$ の、r 地域の産業 i に関する行に着目した見方で、ここでは地域ごとの合計  $(\frac{\sum_j B_{ij}^{rs}}{\sum_j \sum_j B_{ij}^{rs}})$  をとり、滋賀県の i 産業の生産が、単位あたり各地域による誘発効果を比較する。但し、 $B_{ij}^{rs}$  は非競争移入非競争輸入の逆行列である ( $B_{ij}^{rs} = (I - (I - M)A_{ij}^{rs})^{-1}$ 、 $A_{ij}^{rs}$  は r 地域の i 産業から s 地域の j 産業への投入係数を表す)。

### (3) 県内産業の外部依存度

#### ★製造業は外部依存型生産構造

3エリアの需要増加に伴う滋賀県への生産誘発効果では、中部エリアが最も大きかった。しかし、実際の生産活動では、各エリアにおける生産規模が違っており、当然、滋賀県産出額に占める各エリアによる生産誘発効果も異なっている。

そこで、ここでは、滋賀県産業別の産出額（2005年）がどの地域によって誘発されているのかを図Ⅲ-16で見えていく<sup>4</sup>。この図では、例えば、「自動車」部門では、中部エリア（滋賀県除く）への移出によって17.6%、関東エリアへの移出によって21.6%が、滋賀県「自動車」産業の生産を、直接・間接的に誘発していることが分かる。

滋賀県への生産誘発効果は製造業を中心に大きいですが、3エリア（中部・関東・近畿）別に見ていくと、中部エリア（滋賀県除く）への移出では、「事務用・サービス用機器」【36.2%】、「化学基礎製品」（石油化学製品、有機・無機化学製品等）【23.7%】、「自動車」【17.6%】、「プラスチック製品」【16.7%】などで生産誘発効果が大きい。

関東エリアへの移出では、全産業で生産誘発効果が大きいですが、特に「印刷・製版・製本」【62.7%】と「情報・通信機器」【53.3%】、「産業用電気機器」（発電・電動機、内燃機関電装品、照明・配線器具等）【47.3%】などでは、関東エリアへの移出に大きく依存している。

近畿エリアへの移出では、「金属製品」【23.0%】、「その他の製造工業製品」【21.5%】、「繊維工業製品」【21.2%】、「飲食物品」【20.3%】、「非鉄金属」【19.9%】などで生産誘発効果が大きい。

また、輸出による生産誘発効果では、製造業を中心に大きいですが、特に、「その他の輸送機械」（船舶、鉄道車両、航空機、産業用運搬車両等）【60.2%】、「合成樹脂」【51.9%】、「窯業・土石製品」【36.3%】、「精密機械」【34.6%】、「一般機械」【34.6%】、「電子部品」【33.9%】などの産業では、輸出に大きく依存している。

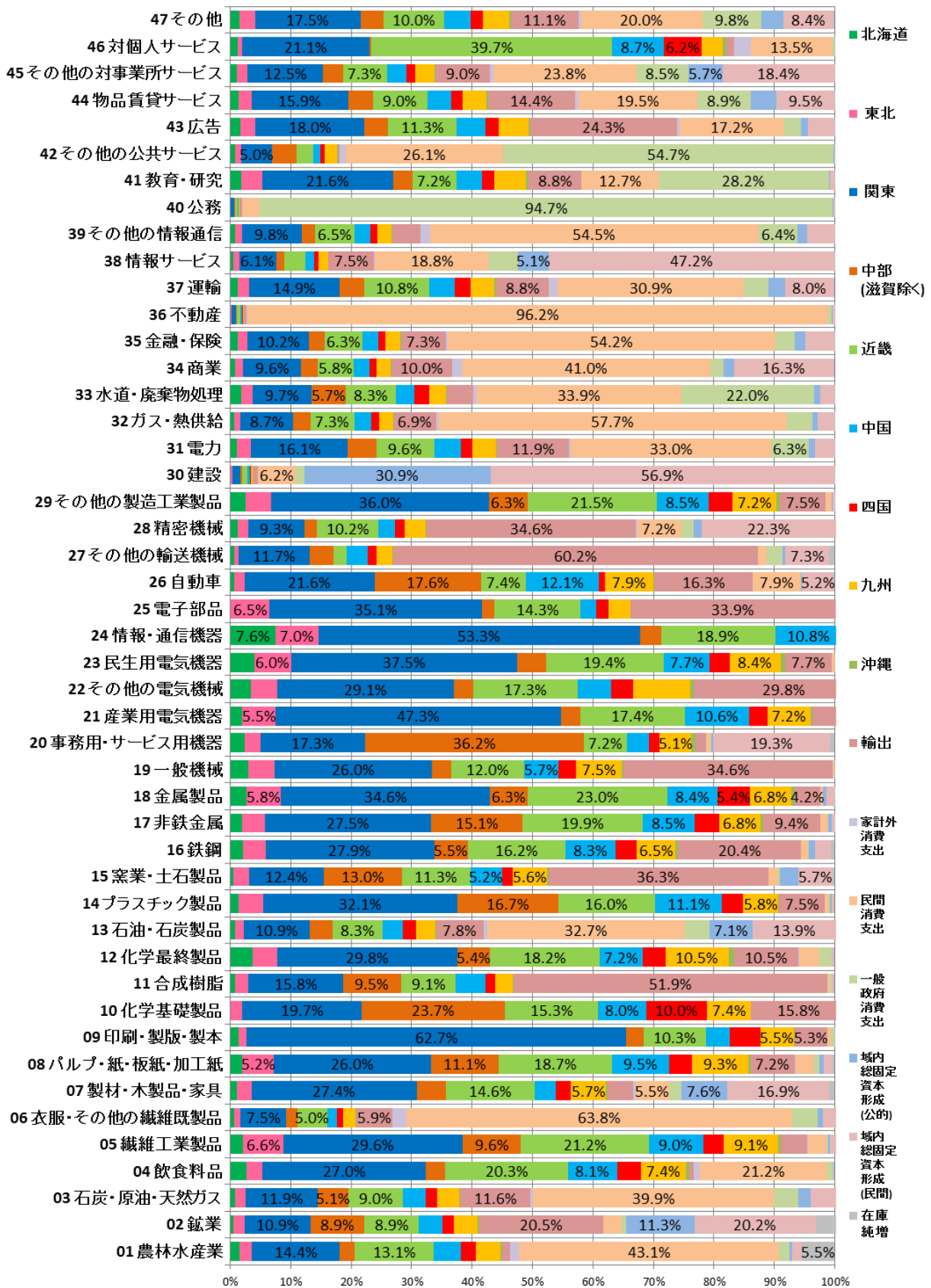
一方、滋賀県内の民間消費による生産誘発効果が大きい産業は、「不動産」【96.2%】、「ガス・熱供給」【57.7%】、「金融・保険」【54.2%】、「商業」【41.0%】といったサービス産業や、「衣服・その他の繊維既製品」【63.8%】などの生活に身近な産業に多く見受けられる。

滋賀県においては、製造業を中心に、横棒グラフに占める県外（全9エリア+輸出）を合わせた割合が高い。このことは、滋賀県の製造業が、県内需要よりも県外・海外需要によって生産が誘発される外部依存型生産構造を有していることを示している。また、滋賀県産業への経済誘発効果は中部エリアが最も大きいと、産業面における中部エリアとのさらなる連携強化が望まれる。

<sup>4</sup> この推計に使用した計算式は  $X = BF^d$  で、但し  $B = (I - (I - \hat{M})A)^{-1}$ 、 $F^d = C + G + I + L + E$   
X：産出額、 A：中間財の投入係数、 I：私的・公的投資 M：輸入係数の対角行列  
C：民間消費 G：政府消費、 L：移出、 E：輸出



図Ⅲ-16 県内産業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関係

ここでは、中部圏社会経済研究所が作成している「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」、および「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」を用いて、2005年と2010年の中部エリア各県別の総産出額と粗付加価値額、ならびに各県が特化している産業の比較を行う。また、2005年と2010年の中部エリア各県における取引状況（購入〔移入〕・販売〔移出〕）を分析する。

### (1) 総産出と粗付加価値

#### ★製造業の割合が高く、経済動向に左右されにくい産業構造

滋賀県の総産出（中間投入額＋粗付加価値額〔GRP〕）と粗付加価値は、中部エリアの中で6番目の規模となっている。リーマンショックの影響もあり、2005年から2010年の間に全国の総産出額が－8.0%と減少している中、滋賀県は中部エリアの中で唯一、総産出額が＋1.5%増加している（表Ⅲ－17）。全国の粗付加価値〔GDP〕も－7.9%と減少している中、滋賀県は静岡県のに減少幅が小さく、－2.8%となっている（表Ⅲ－18）。

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%
<b>滋賀県</b>	<b>11.6</b>	<b>11.8</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.3%</b>	<b>1.5%</b>
<b>全国</b>	<b>972.0</b>	<b>894.3</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-8.0%</b>

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%
<b>滋賀県</b>	<b>6.0</b>	<b>5.9</b>	<b>1.2%</b>	<b>1.3%</b>	<b>-2.8%</b>
<b>全国</b>	<b>505.9</b>	<b>466.0</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>	<b>-7.9%</b>

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

また、中部エリア各県の2010年総産出額における産業別構成割合を見てみると、石川県と福井県を除く県における製造業の割合が全国よりも高く、特に、三重県と滋賀県では過半数を超えていることが分かる（表Ⅲ-19）。

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

## （2）特化係数の比較

★特化係数の高い「民生用電気機器」、「ガラス・ガラス製品」、「化学繊維」、「繊維工業製品」、「プラスチック製品」、「一般産業機械」、「その他の一般機器」、「化学最終製品」、「その他の電気機器」産業において比較優位性あり

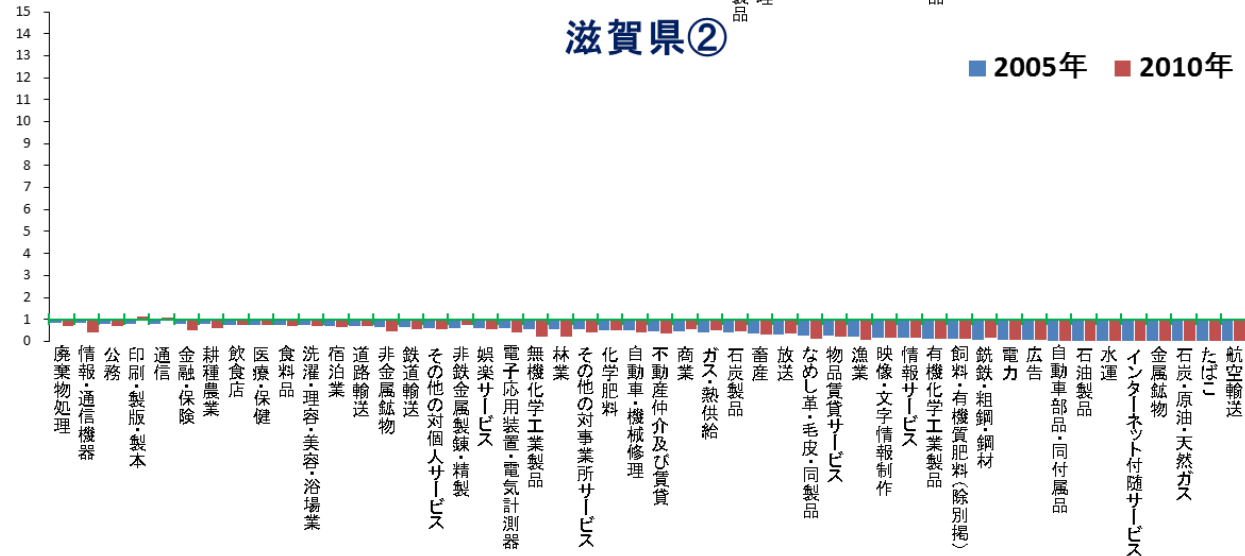
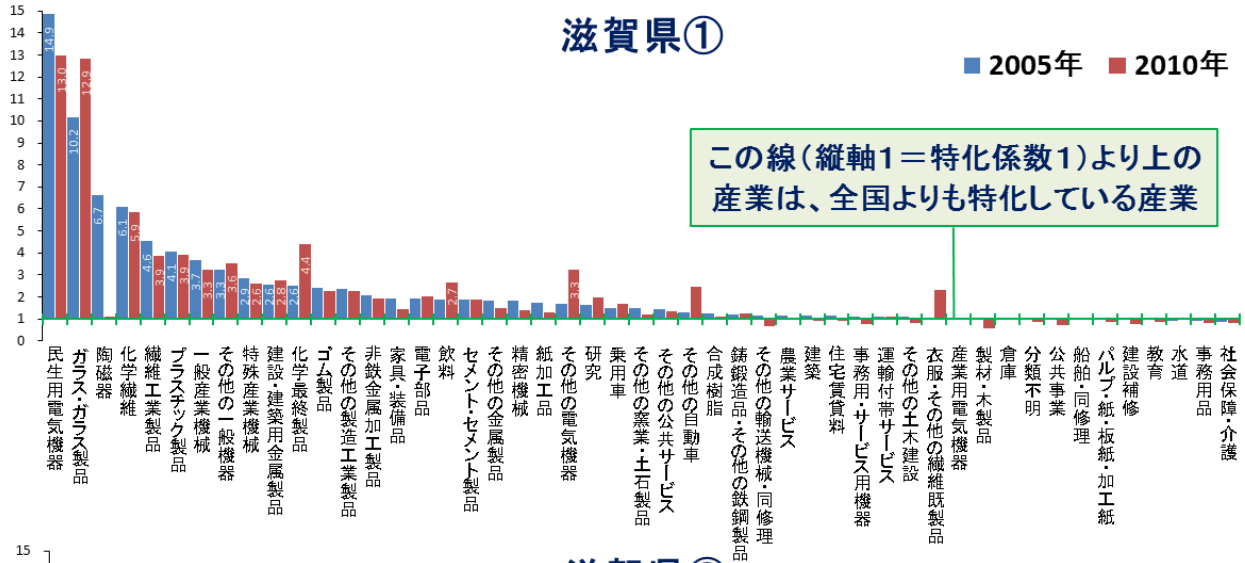
「特化係数」は、ある地域の産出額に占める特定産業の割合を、全国の産出額に占める特定産業の割合で除して求めることができる。この特化係数が1を超えていれば、その地域が当該産業に特化した産業構造を有していることを意味する。

図Ⅲ-20は、滋賀県における2005年と2010年の特化係数（97産業部門）を示している。2010年に特化係数が3以上の産業は、「民生用電気機器」（家電製品等）、「ガラス・ガラス製品」、「化学繊維」、「繊維工業製品」、「プラスチック製品」、「一般産業機械」（原動・圧縮機、ボイラ、エレベータ、エスカレータ等）、「その他の一般機器」（金型、ベアリング、バルブ等）、「化学最終製品」（石鹼、化粧品、塗料、農薬等）、「その他の電気機器」（発電・電動機、内燃機関電装品、照明・配線器具、バッテリー等）となっている。また、2010年に特化係数が伸びている産業は、「ガラス・ガラス製品」、「化学最終製品」、「その他の電気機器」、「その他の自動車」（トラック、バス、二輪自動車等）、「衣服・その他の繊維既製品」となっており、これらの産業における滋賀県の優位性が増加している。

表Ⅲ-21は、中部エリアにおける2005年と2010年の特化係数が高い上位2産業を示している。滋賀県では、両年において「民生用電気機器」と「ガラス・ガラス製品」の特化係数が非常に高く、主要産業としての地位を維持していることが分かる。「民生用電気機器」は、同じく特化係数が高い静岡県をはるかに上回っており、比較優位の高い産業となっている。また、「ガラス・ガラス製品」は、同様に特化係数が高い三重県が2010年に低下しているのに対し、滋賀県の特化係数はさらに増加しており、滋賀県の市場シェアが上昇していることを示している。

図III-20 特化係数（97産業部門）

\*中部エリア他県については資料編（データ集）参照



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

### (3) 購入（移入）ベースの交易構造

#### ★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

表Ⅲ-22は、中部エリア各県における県内外からの購入（移入）を示している。富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県では、自県からの調達（中間投入）率が7割前後であるのに対し、滋賀県の自県内調達率は約6割と低い。ただし、滋賀県以外の自県内調達率にあまり変化が見受けられない中、滋賀県における自県内調達率は増加（+3.8%）し、その一方で、その他全国からの調達を減らしていることが分かる。滋賀県では、その地の利から、全国平均を上回るペースで県外からの企業進出や移転が進んでおり、そのことが自県内からの購入を増加させた可能性も考えられる。

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	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%

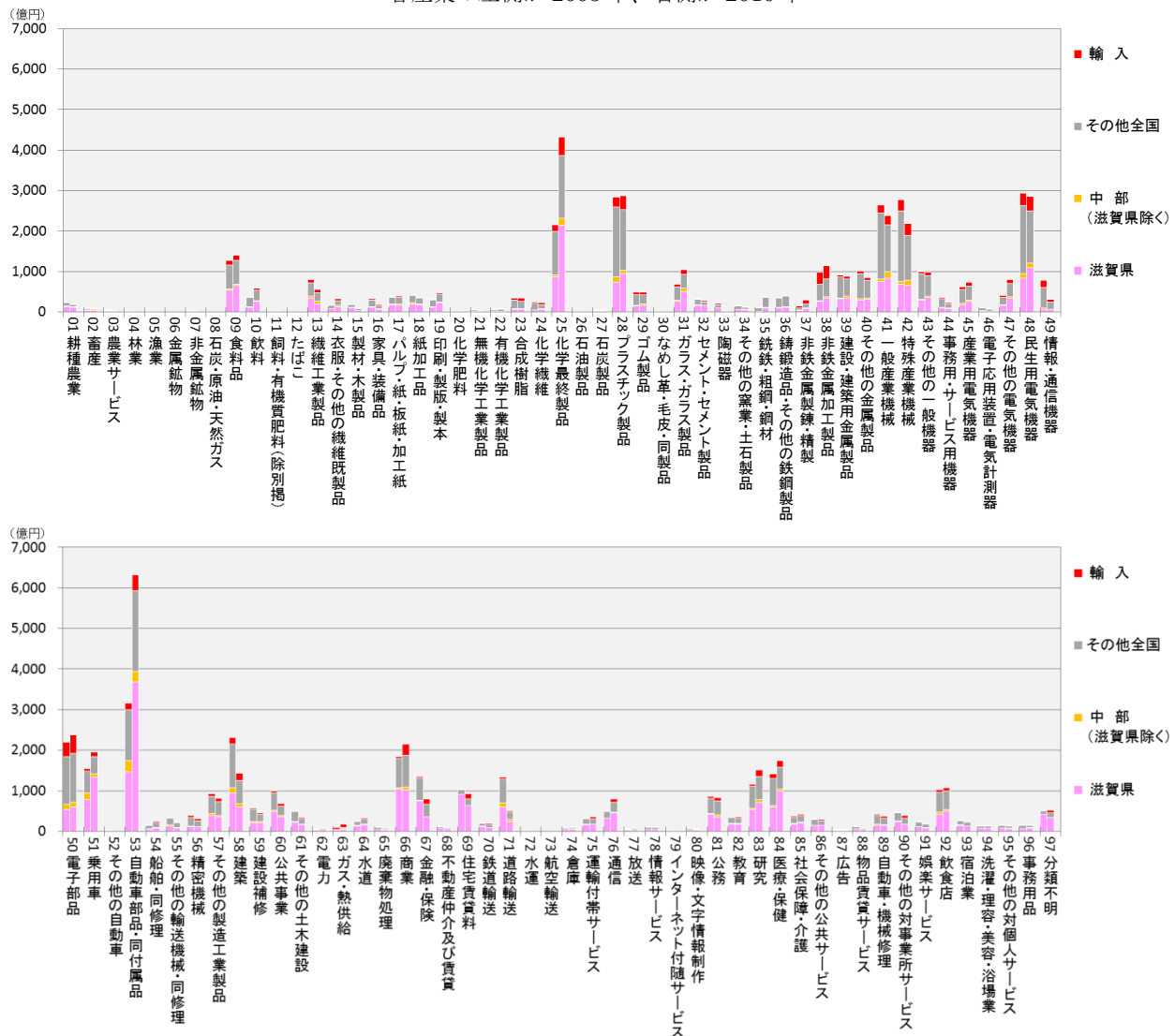
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成



ここで、「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」を非競争輸入型表<sup>5</sup>に変換し、滋賀県産業別の購入先変化を見ていくと、多くの産業において自県内からの購入が2010年に増加しており、特に、「化学最終製品」と「自動車部品・同付属品」では大きく増加している（図Ⅲ-23）。一方、「プラスチック製品」、「一般産業機械」、「特殊産業機械」、「民生用電気機器」、「情報・通信機器」といった産業では、その他全国からの購入が減少している。ただし、「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は増加しており、滋賀県産業におけるサプライチェーンのグローバル化も進んでいる。

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



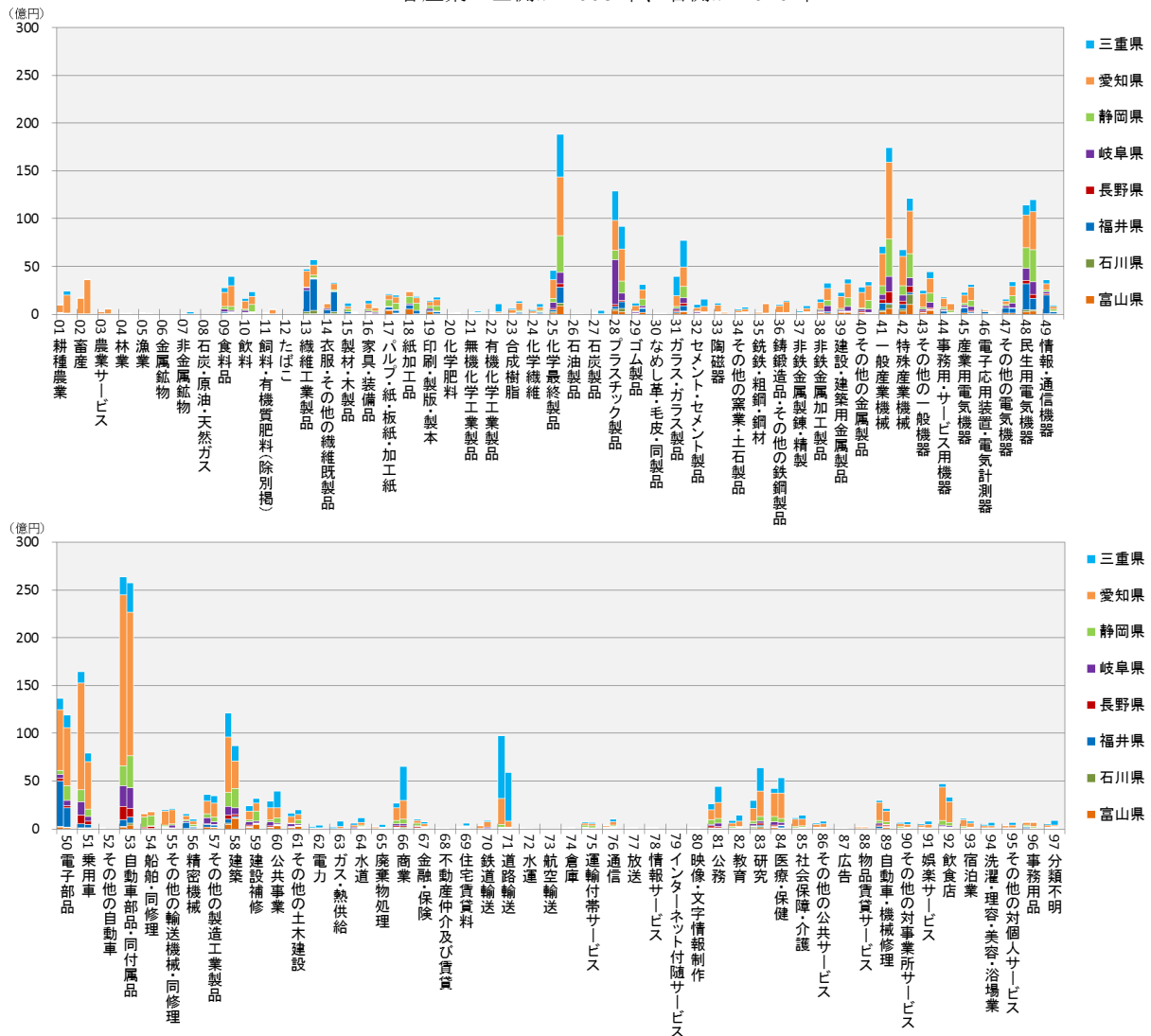
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

<sup>5</sup> 中部圏地域間産業連関表は、輸入が県内中間財の投入から分離されていない競争輸入型表であるが、これを輸入を県内中間財から分離して非競争輸入型表に変換する。これにより、原材料を県内からの調達と外国からの輸入の割合を分別して把握することができる。

さらに、滋賀県産業別の購入先を北陸圏・中部圏の各県で見ると、ほとんどの産業において、愛知県からの購入に偏っている（図Ⅲ-24）。特に、「自動車部品・同付属品」ではその傾向が顕著である。なお、愛知県からの購入が増加している産業は、「化学最終製品」、「プラスチック製品」、「ガラス・ガラス製品」、「一般産業機械」、「特殊産業機械」、「民生用電気機器」などであるが、これらの産業における静岡県からの購入にも増加が見受けられ、購入先の多様化も見られている。

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



#### (4) 販売（移出）ベースの交易構造

##### ★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

表Ⅲ-25は、中部エリア各県における県内外への販売（移出）を示している。富山県、石川県、福井県、長野県、岐阜県、愛知県では、自県の需要（中間+最終）に対する供給率が7割以上であるのに対し、滋賀県の自県内供給率は約6割と低い。各県における自県内供給率が増加傾向である中、滋賀県では高い増加（+6.1%）となっている。この背景にも、県外からの企業進出や移転が進み、滋賀県内で生産を行っている企業への原材料供給を拡大させた可能性が考えられる。

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

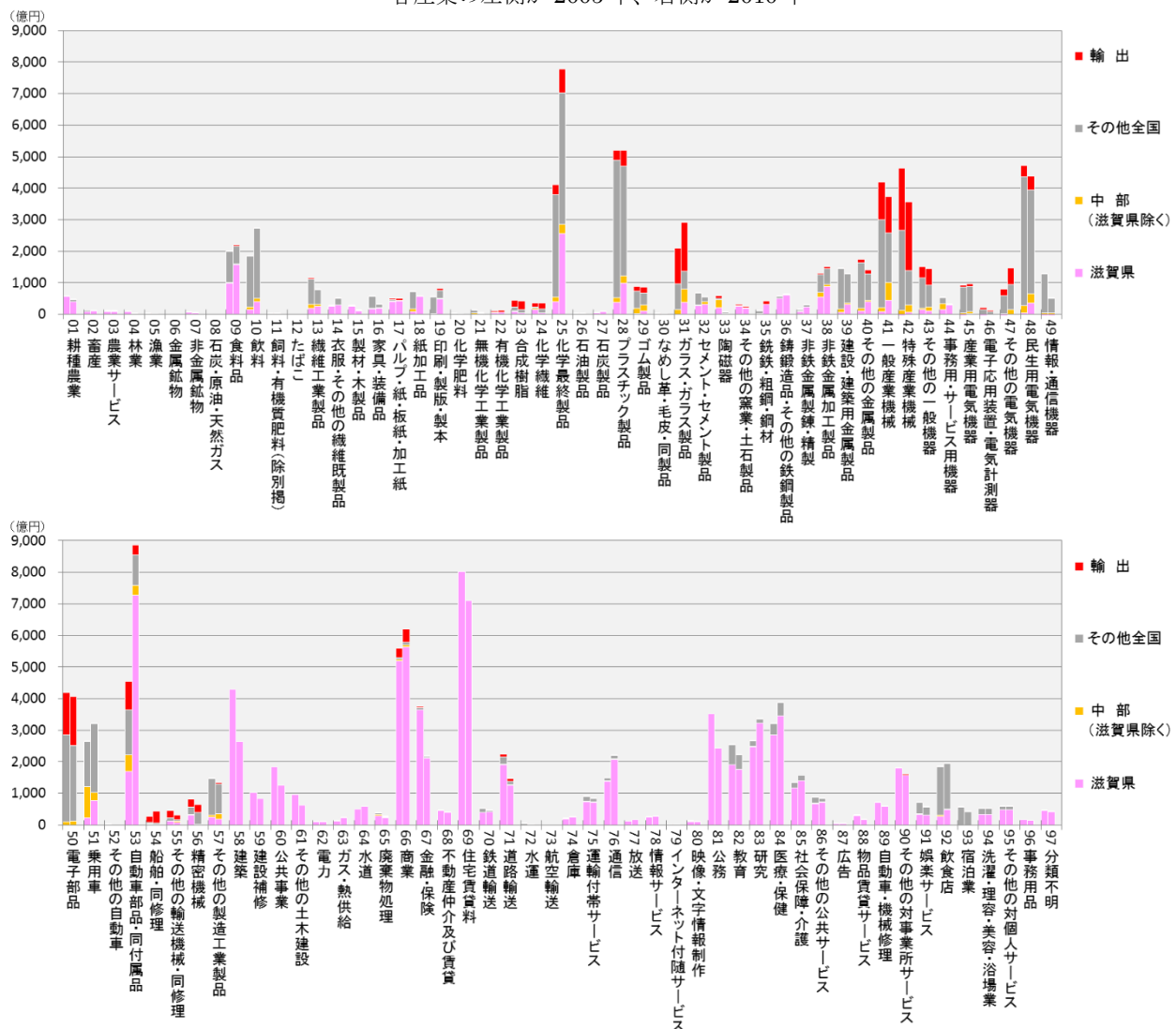
着地 発地	富山県	石川県	福井県	長野県	岐阜県	静岡県	愛知県	三重県	滋賀県	他全国	販売計
富山県	75.4% (+2.1%)	1.1% (+0.6%)	0.5% (+0.4%)	0.4% (+0.2%)	0.2% (+0.1%)	0.3% (+0.1%)	1.2% (+0.4%)	0.2% (+0.1%)	0.2% (+0.1%)	20.4% (-4.0%)	100.0%
石川県	0.7% (+0.0%)	86.3% (+3.1%)	0.6% (+0.1%)	0.1% (-0.1%)	0.1% (+0.0%)	0.3% (-0.4%)	0.9% (-0.2%)	0.1% (+0.0%)	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

ここで、「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」（非競争輸入型表）により、滋賀県産業別の供給先変化を見ていくと、多くの産業において自県内への供給が2010年に増加しており、特に、「化学最終製品」と「自動車部品・同付属品」では大きく増加している（図Ⅲ-26）。一方、その他全国への販売は、「プラスチック製品」、「一般産業機械」、「特殊産業機械」、「情報・通信機器」、「自動車部品・同付属品」といった産業で減少し、「飲料」、「化学最終製品」、「乗用車」では増加している。輸出については、「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」といった産業で増加しており、販売チャンネルのグローバル化が進んでいる。

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

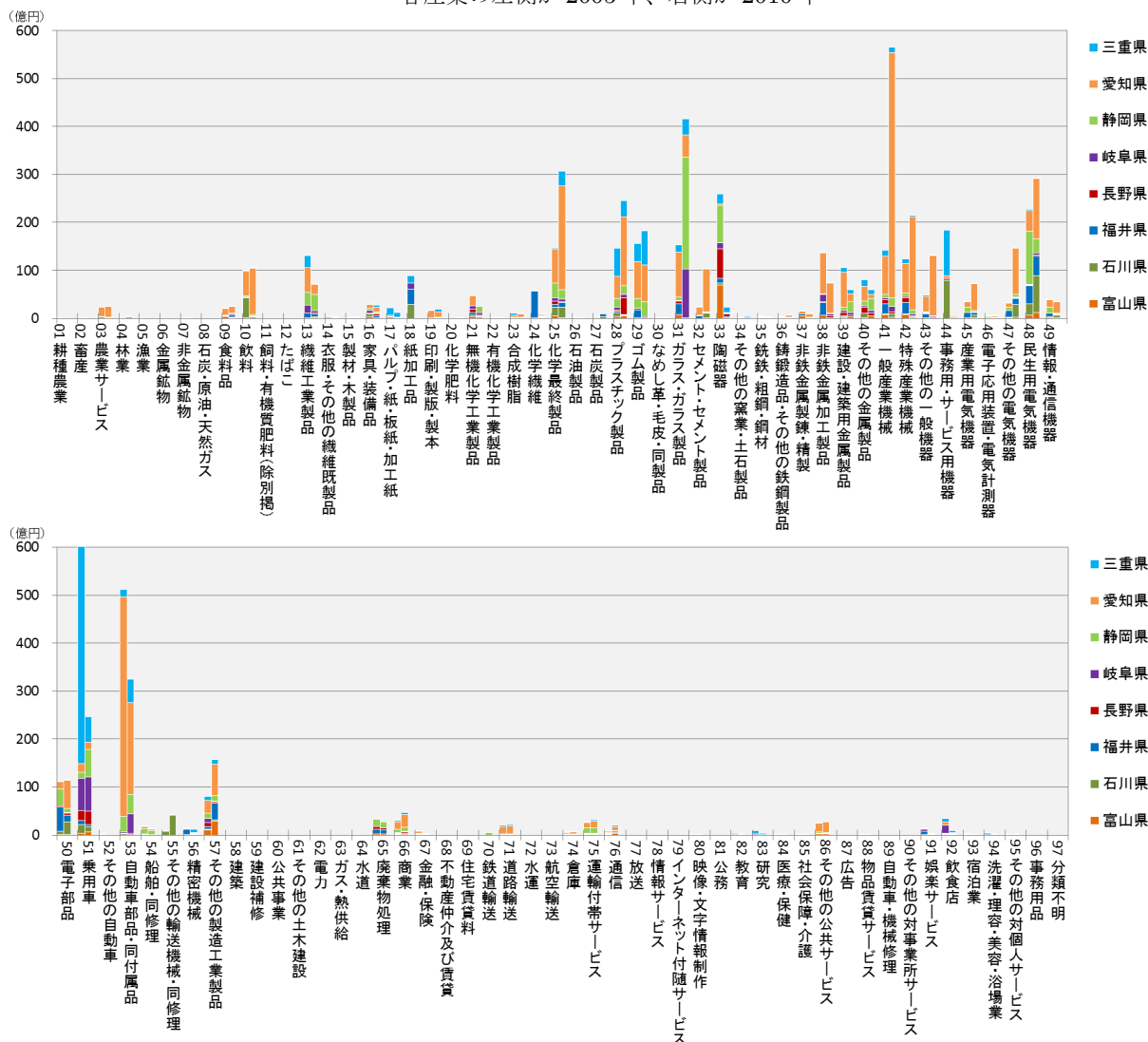


出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（2005年版）（延長表2010年版）」より作成

さらに、滋賀県産業別の販売先を北陸圏・中部圏の各県で見ると、愛知県への販売が中心となっており、増加傾向となっている（図Ⅲ-27）。ただし、「ガラス・ガラス製品」では、静岡県と岐阜県への販売が増加している。愛知県への販売が増加している産業は、「化学最終製品」、「プラスチック製品」、「セメント・セメント製品」、「一般産業機械」、「特殊産業機械」、「その他の一般機器」、「産業用電気機器」、「その他の電気機器」、「民生用電気機器」、「電子部品」といった産業となっており、滋賀県の幅広い産業と愛知県との結びつきが強まっている。

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

滋賀県の交易関係では、自県との取り引きが増加する一方で、その他全国との取り引きは減少していた。一方、北陸圏・中部圏との交易関係は以前とあまり大きな変化はないが、滋賀県の一部産業において、愛知県との取り引きが相互に増加していた。東日本大震災では、サプライチェーン寸断による産業への影響が長期間にわたって続いたが、滋賀県と近隣県の産業への影響を最小限にするためにも、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・行政とが連携した取り組みが求められている。

## 2.3 分業構造（付加価値帰着）

滋賀県で行われる生産活動は、すべての生産工程が自県だけで完結することはほぼ不可能であり、生産活動に用いられる原材料や部材の多くが、県外や海外（輸入）から調達されている。このことは、原材料から完成品までの一連の加工段階が、国内のみならず、海外にまで分業されていることを意味している。そのため、滋賀県で生産が行われると、その生産に必要な原材料や部材を供給している国内外の地域にも付加価値（所得）が生じていることになる。そこで、ここからは、分業率<sup>6</sup>を用いて、中部エリアの付加価値帰着を見ていくこととする。

### （1）中部エリア各県別

#### ★県内付加価値額における海外への帰着が増加傾向

中部エリアにおいて、自県への付加価値帰着率が最も高いのは長野県であり、付加価値額の64.4%が自県にもたらされている（表Ⅲ-28）。一方、滋賀県の自県への付加価値帰着率は59.5%と中部エリアで2番目に低い。さらに、滋賀県の付加価値額の15.7%が海外（輸出）へ帰着しているが、この帰着率は中部エリアで最も高く、2005年から3.6%も増加している。そのため、滋賀県の生産によって生じる県内付加価値額が、自県外へ帰着する傾向が他県よりも強いと言える。なお、滋賀県の付加価値帰着率が中部エリアで高いのは、愛知県（1.3%）、静岡県（0.6%）、三重県（0.5%）であり、増加傾向となっている

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

<sup>6</sup> 分業割合は  $(A^m + \hat{V})(I - A^d)^{-1}$  で推計する。  $A^m$ ：輸入財の投入係数、 $\hat{V}$ ：粗付加価値の対角行列、 $A^d$ ：地域財の投入係数

## (2) 県内産業別

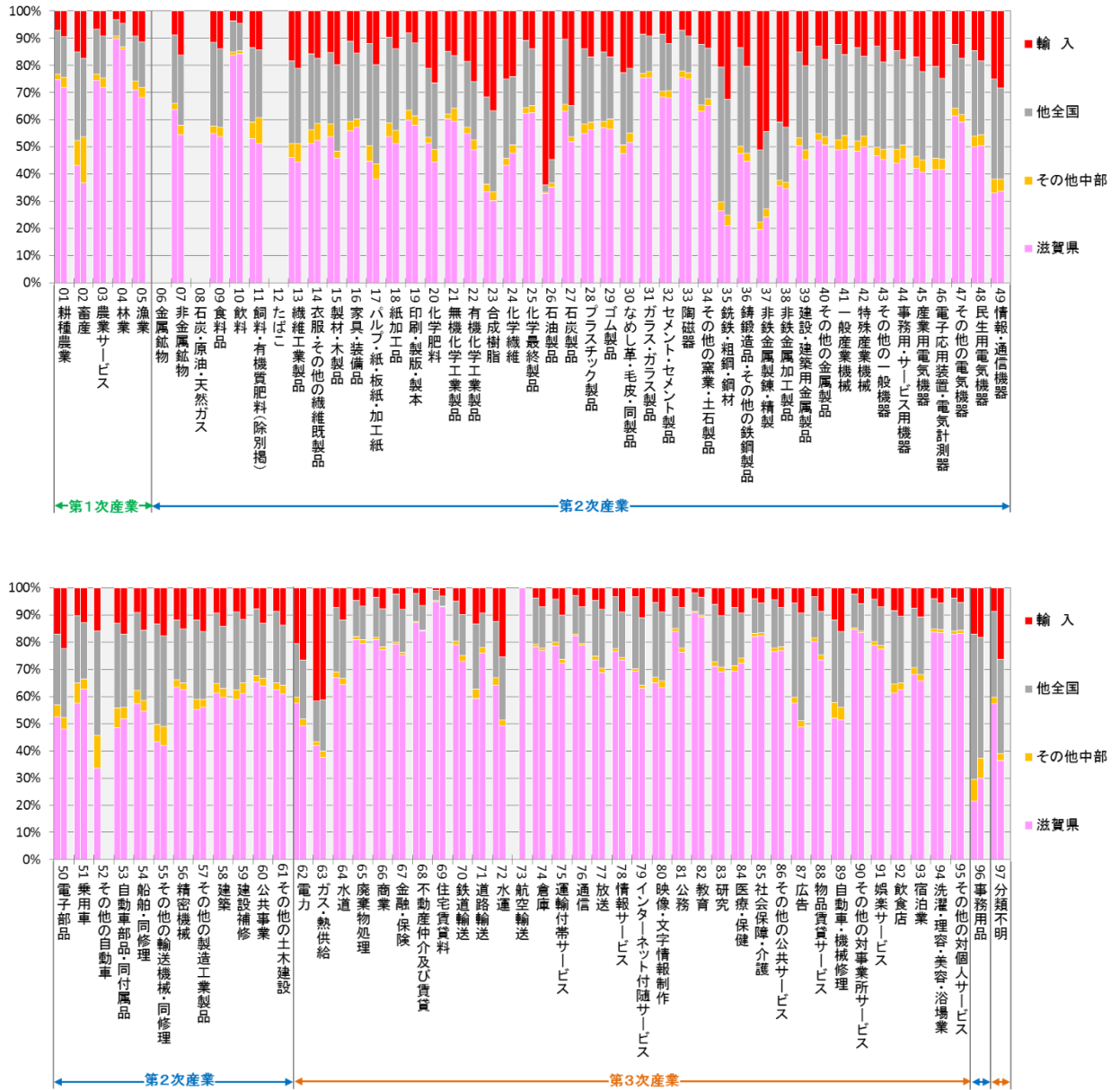
### ★県内への付加価値帰着が大きい第2次産業は、「飲料」、「ガラス・ガラス製品」、「陶磁器」

滋賀県の付加価値帰着率を産業部門別に見ていくと、第2次産業における滋賀県への付加価値帰着率が、第1次産業と第3次産業に比べて低いことが分かる(図Ⅲ-29)。第2次産業では、原材料や部材の多くを輸入に依存している製造業が多く、このことが、滋賀県への付加価値帰着率が低い要因となっていると推測される。特に、原材料を輸入に頼らざるを得ない「石油製品」、「非鉄金属精錬・精製」、「非鉄金属加工製品」産業では、海外(輸入)への付加価値帰着率が40%以上を超えている。その一方で、「飲料」、「ガラス・ガラス製品」、「陶磁器」では、滋賀県への付加価値帰着率が70%以上と高く、また、「化学繊維」や「乗用車」といった産業では、自県への付加価値帰着率の増加も見受けられる。

滋賀県への付加価値帰着が高い産業は、特化係数も高く、これらの比較優位を持つ産業の生産拡大は、滋賀県への付加価値帰着、つまり所得をより増加させることに繋がる。滋賀県には多くの企業が立地しており、滋賀県経済を今後も維持・発展させていくためには、既存企業が長年にわたって県内生産活動を継続できる環境整備が重要である。また、滋賀県への企業・工場の誘致は、県内での取り引きを増加させ、滋賀県への付加価値帰着率の上昇をもたらすため、企業・工場の誘致活動にも積極的に取り組むべきである。

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

### 3. 考察

本分析では、滋賀県の産業構造と交易構造の変化について、産業連関表を用いて分析を行った。滋賀県産業は、総産出額に占める製造業の割合が約 56.0%と全国（約 32.7%）よりも高く、輸送機械、一般機械、化学製品などが基幹産業となって発展している。それらに関連する電気機器、ガラス製品、化学製品、プラスチック製品、産業機械などを製造する産業の特化係数も非常に高く、比較優位性を持った産業の集積も多く見受けられた。それらの産業では、国内消費が伸び悩む中、海外へとその販路を広げており、滋賀県産業は県外・海外の需要によって生産が誘発される外部依存型生産構造を有する移輸出主導型の産業を多く抱えている。特に、滋賀県では、中部エリアの生産が増加すると、滋賀県の幅広い産業に対する生産誘発効果もたらされることになる。つまり、中部エリアの産業発展は、滋賀県産業の発展にも大きく寄与することになるため、それぞれの産業の強みを活かしながら、新技術や新製品の開発、新産業分野への進出などにおいて、広域的な連携による中部エリア全体の発展を促す取り組みが求められる。

また、滋賀県と中部エリアとの交易関係では、滋賀県への企業立地の増加もあつてか、その他全国との取り引きが減少し、自県内との取り引きが増加していた。ただ、滋賀県も含めた中部エリアでは、製造業を中心とした産業構造となっており、滋賀県と近隣県との間での生産に必要な原材料や部材を相互に購入・販売している産業も多く、相互依存の関係が続いている。東日本大震災では、サプライチェーン寸断によって産業活動が長期間にわたって停滞することとなったが、海外との取り引きも多くなってきており、国内外を含めたサプライチェーン寸断による中部エリア産業への影響を最小限にする必要がある。そのため、緊急時の原材料や部材の企業間での相互補完など、事業継続計画（BCP）に対する企業の取り組みを、近隣県の企業・行政が一丸となって広域的に取り組むべきである。

滋賀県は、長らく製造業がけん引役となって発展してきたが、今後も維持・発展させていくためには、既存企業が長期にわたって県内生産活動を継続できる環境整備や、さらなる企業・工場の誘致が望まれる。バブル崩壊後、企業の国内工場の統廃合や、円高による海外生産へのシフトが進んでいたが、2012年12月から始まった円安の長期化や、海外における人件費の高騰を受けて、国内生産回帰も一部企業で始まっている。ただ、新規の工場建設は、先行き不透明な経済情勢もあり、企業にとって容易なことではなく、既存工場の拡張で対応する企業も少なくない。滋賀県には、すでに多くの工場が立地していることから、県内工場の新設だけではなく、既存工場の拡張などに対する支援策の拡充も望まれる。



## 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

日本の自動車の組立工場や部品工場は、中部圏と関東圏に多く集積しているが（図IV-1）、国内の自動車生産台数に占める中部圏の割合は4割強と圧倒的である（図IV-2）。自動車産業は、1次・2次・3次・・・の協力品メーカーを多数抱えたサプライチェーン構造となっているため、中部圏に近い滋賀県の製造業との関わり合いも深くなっている。

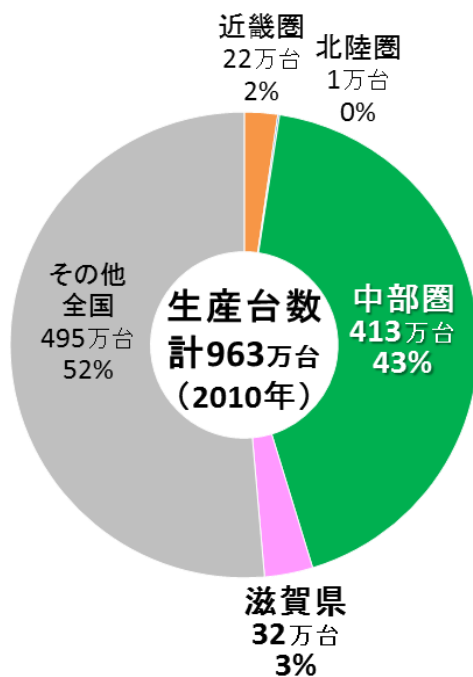
滋賀県の2010年製造業産出額（6兆7,980億円）は、全産業（11兆8,222億円）の6割弱を占めるが、自動車（3,226億円）と自動車部品（8,860億円）を合わせた自動車関連産業の産出額（1兆2,086億円）が、製造業の2割弱、全産出額の1割強を占める基幹産業となっている（図IV-3）。

図IV-1 日本の自動車組立工場・部品工場の立地状況



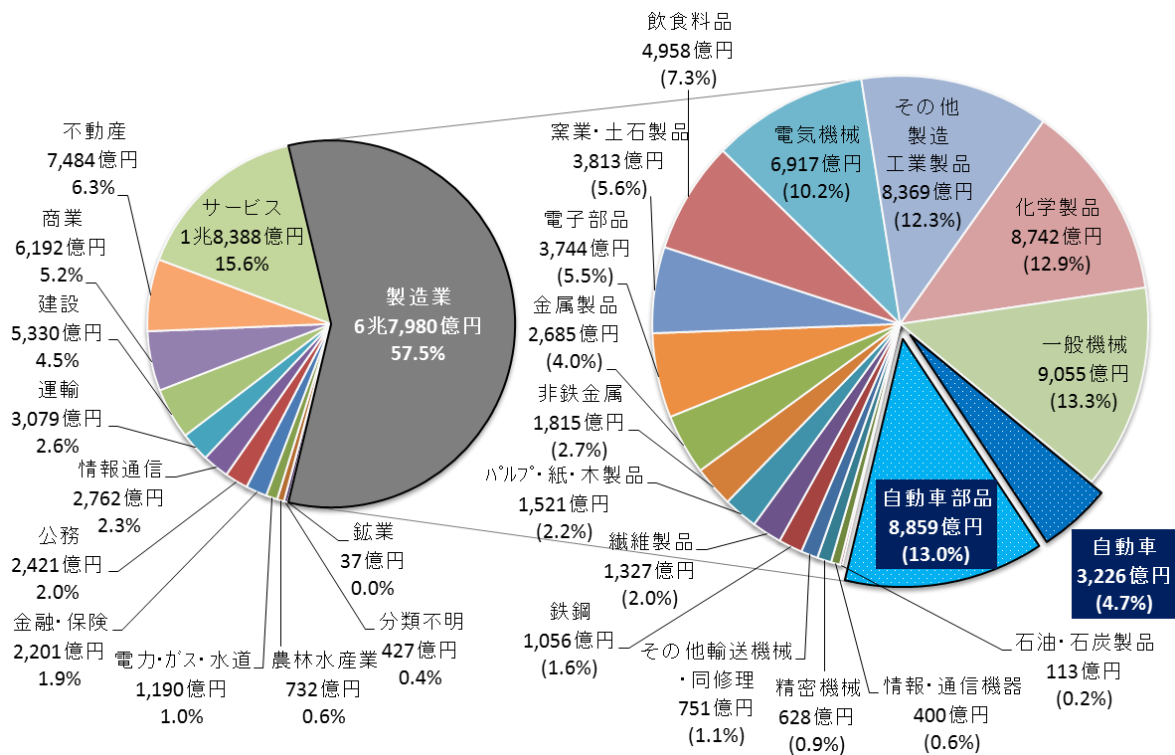
出所：マークラインズのデータベースより転載

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

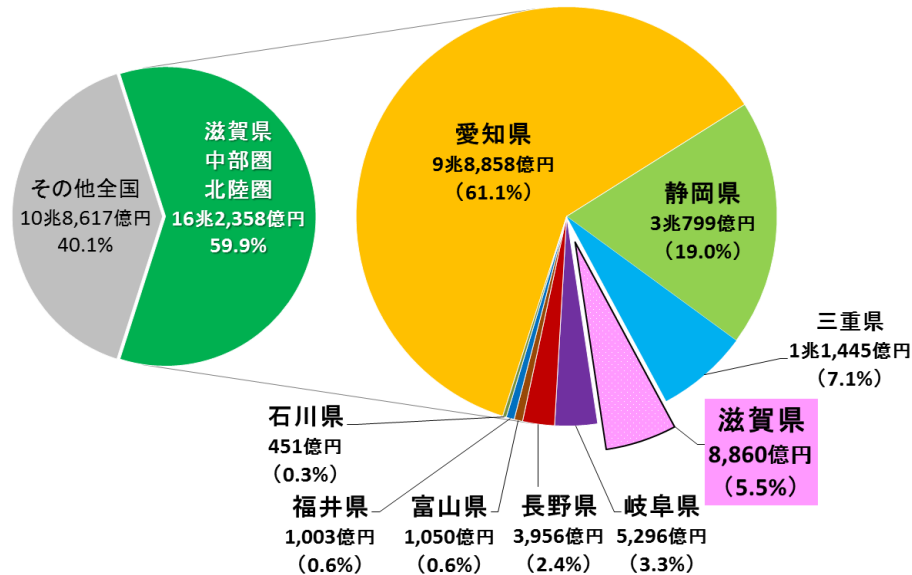
図IV-3 県内産業別産出額（2010年）



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

自動車部品産業の産出額を地域別に見ていくと、滋賀県、北陸圏、中部圏を合わせたシェアが日本全体の6割弱を占め、滋賀県の産出額（8,860億円）は、愛知県、静岡県、三重県に次ぐ規模となっている（図IV-4）。

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

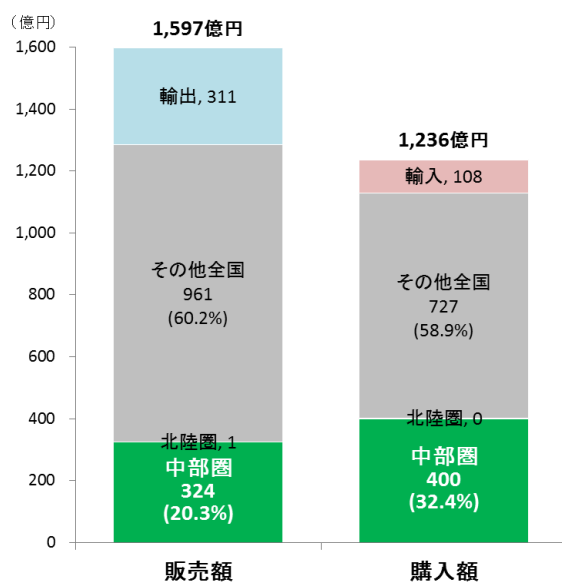
滋賀県における自動車部品の県外との取引状況では、県外への販売額（1,597億円）が県外からの購入額（1,236億円）を上回っている（図IV-5）。地域別では、北陸圏・その他全国・海外（輸出額>輸入額）においては、滋賀県からの販売額が滋賀県による購入額を上回っているが、中部圏では、滋賀県による購入額が滋賀県からの販売額を上回っている。

また、滋賀県による自動車部品の県外への販売額（1,597億円）では、中部圏（324億円）が2割強を占めるが、そのうちの約6割が愛知県（192億円）となっており、三重県（49億円）、岐阜県（41億円）、静岡県（40億円）と続く（図IV-6）。

一方、滋賀県による自動車部品の県外からの購入額（1,236億円）では、中部圏（400億円）が3割強を占めるが、そのうちの7割以上が愛知県（295億円）となっており、愛知県からの購入依存度が高いことが分かる（図IV-7）。

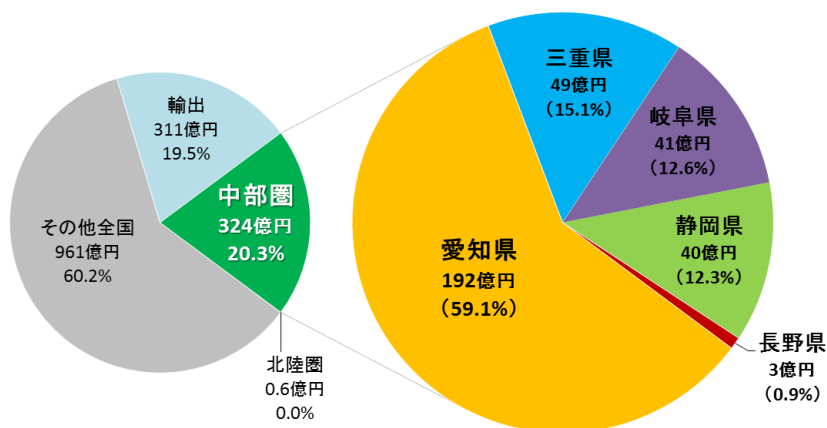
これらの滋賀県における北陸圏・中部圏との自動車部品の取引状況をまとめてみると、乗用車の組立工場が立地している岐阜県、静岡県、愛知県、三重県の4県を中心に取引が行われており、特に愛知県との取引が大きいことが分かる（図IV-8）。中部圏の県別では、愛知県と長野県では、滋賀県からの自動車部品の販売額よりも、それらの県からの購入額の方が大きい。一方、三重県、岐阜県、静岡県では、滋賀県からの自動車部品の販売額の方が、それらの県からの購入額よりも大きく、各県によって滋賀県との自動車部品の取引状況が異なっている。滋賀県には、乗用車の組立工場が立地しており、工場で使用する自動車部品を県内外から調達するだけでなく、県外へ供給したり、県内外の自動車部品を加工して、別の自動車部品として再度県内外へ供給したりするなど、中部圏の自動車関連産業と密接に関係している。

図IV-5 自動車部品取引状況（2010年）



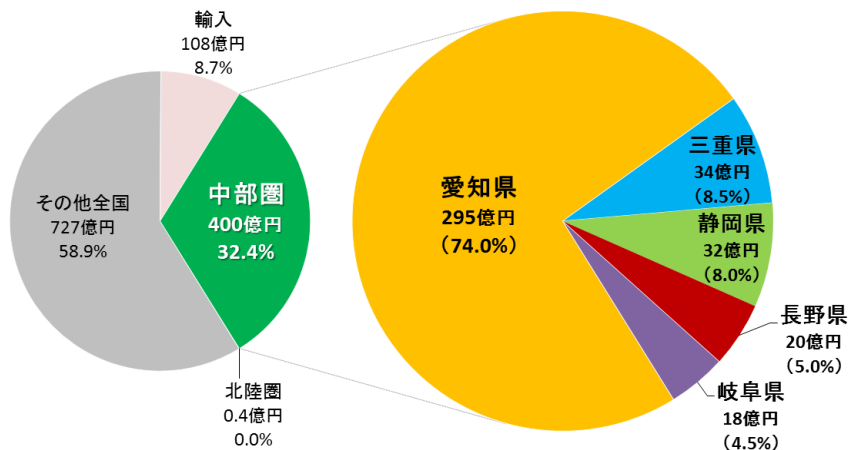
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

図IV-6 県外への自動車部品販売状況（2010年）



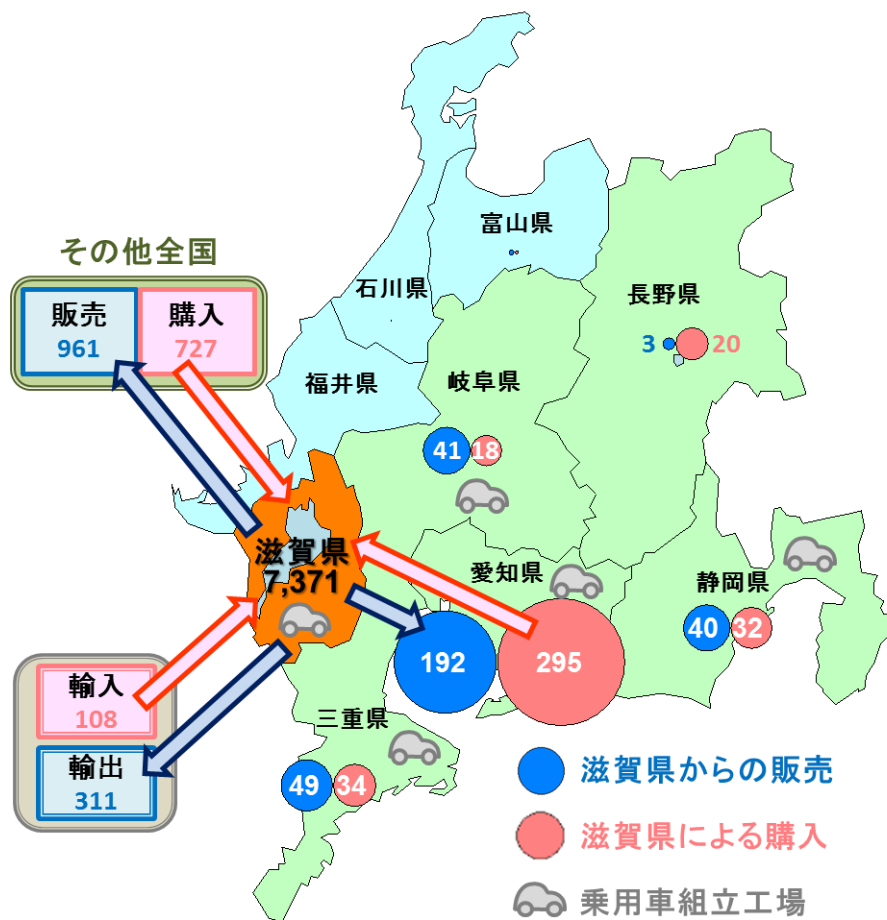
出所：中部圏社会経済研究所「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010年版）」より作成

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

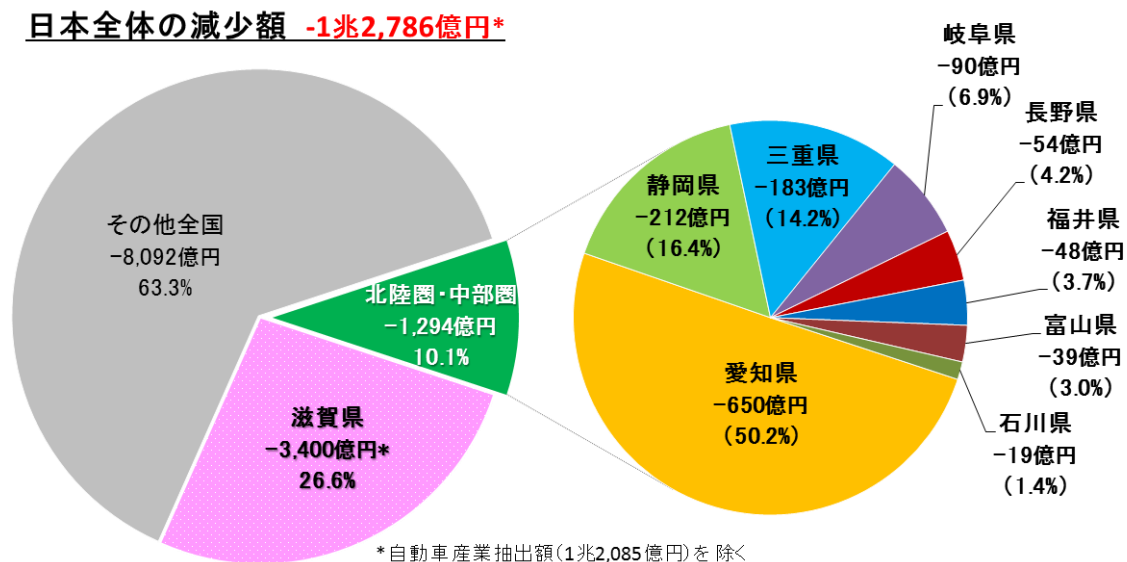
## 2. 自動車関連産業と他産業との関わり

滋賀県の自動車関連産業（自動車産業＋自動車部品産業）は、滋賀県はもとより、滋賀県自動車関連産業と取り引きのある北陸圏や中部圏にとっても重要な産業である。そこで、滋賀県の自動車関連産業がいかに重要な位置づけをもっているかを明らかにするため、逆に滋賀県の自動車関連産業を抽出して無くなったとした場合、抽出前の状態と比較することで、その影響を明らかにするため、「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010 年版）」に準拠した仮説的抽出法を用いた分析を行った。

滋賀県の自動車関連産業の産出額は、自動車産業（3,226 億円）と自動車部品産業（8,859 億円）を合わせると 1 兆 2,085 億円となるが、これが無くなった場合に日本全体に生じる産出減少額は、1 兆 2,786 億円となる（図IV－9）。その内訳としては、滋賀県自身に自動車関連産業以外で 3,400 億円、北陸圏・中部圏に 1,294 億円の産出額の減少が生じる。北陸圏・中部圏を詳しく見ていくと、最も産出額の減少が大きいのは、滋賀県と自動車部品の取り引きが多かった愛知県で 650 億円となり、静岡県、三重県、岐阜県の順にマイナスの影響が大きく、やはり乗用車の組立工場や自動車部品産業が集積している県への影響が大きくなっている。

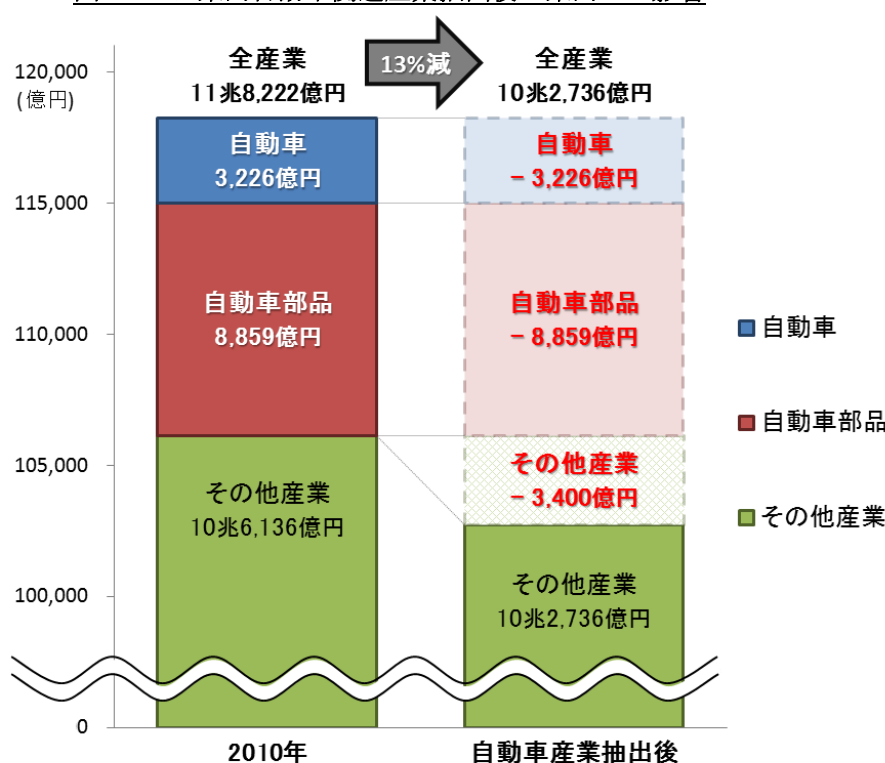
滋賀県に限ってみれば、滋賀県の自動車産業（3,226 億円）と自動車部品産業（8,859 億円）を合わせた 1 兆 2,085 億円を抽出することで、自動車関連産業と取り引きのあるその他の産業の産出額をさらに 3,400 億円減少させることになる（図IV－10）。これらを合計すると、滋賀県全産業産出額（11 兆 8,222 億円）の 13%に相当する 1 兆 5,485 億円の産出額が自動車関連産業から派生していることとなり、自動車関連産業がいかに滋賀県にとって重要な産業であることがよく分かる。そのため、自動車関連産業は、滋賀県の今後の産業発展を左右する重要な産業の一つであると言える。

図IV－9 県内自動車関連産業抽出後の地域への影響





図IV-10 県内自動車関連産業抽出後の県内への影響



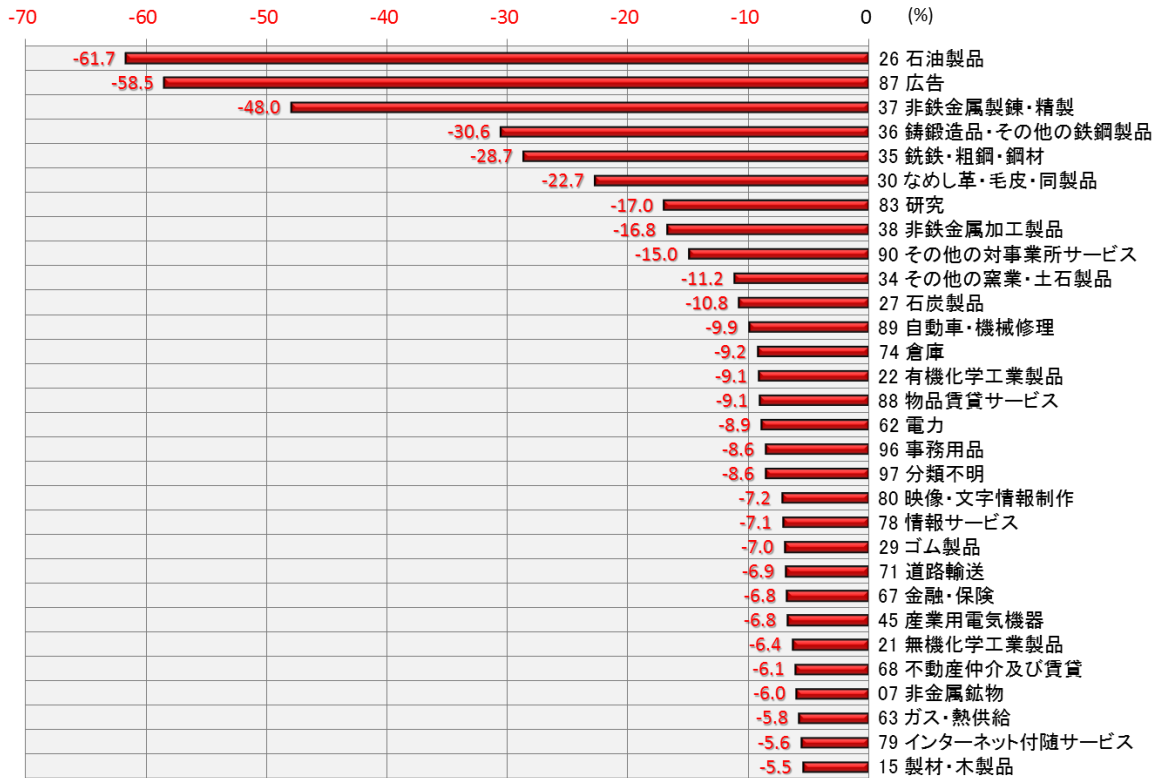
滋賀県自動車関連産業を除く滋賀県内のその他の産業別産出額の減少率を見てみると、自動車部品の生産時に用いられる部材や素材、その原料などを生産する際に必要となる石油製品や非鉄金属、電力やガス、熱供給といった産業や、様々な産業の広告を扱う広告産業の産出額の減少率が高いことが分かる（図IV-11）。また、滋賀県内のその他の産業別の産出減少額（3,400億円）を見てみると、自動車や自動車関連産業はもとより、様々な産業においても多額の費用を必要とする研究開発部門や研究機関が含まれる研究産業の減少額（570億円）が約2割を占める（図IV-12）。さらに、自動車関連産業やその他の産業の販売を行っている商業産業の産出減少額が次に続くなど、サービス産業における産出額の減少も大きいことが分かる。このように、滋賀県の自動車関連産業は、製造業だけでなく、サービス産業も含めた様々な産業と密接に関係しながら生産活動を行っており、その重要性がよく分かる。

なお、北陸圏・中部圏における産業別減少額では、北陸圏の富山県の非鉄金属加工製品産業や、石川県や福井県の繊維工業製品産業への影響が大きく、中部圏では、自動車部品産業への影響が大きいところが多く見受けられるなど、北陸圏と中部圏で影響を受ける産業は異なっている（表IV-13）。

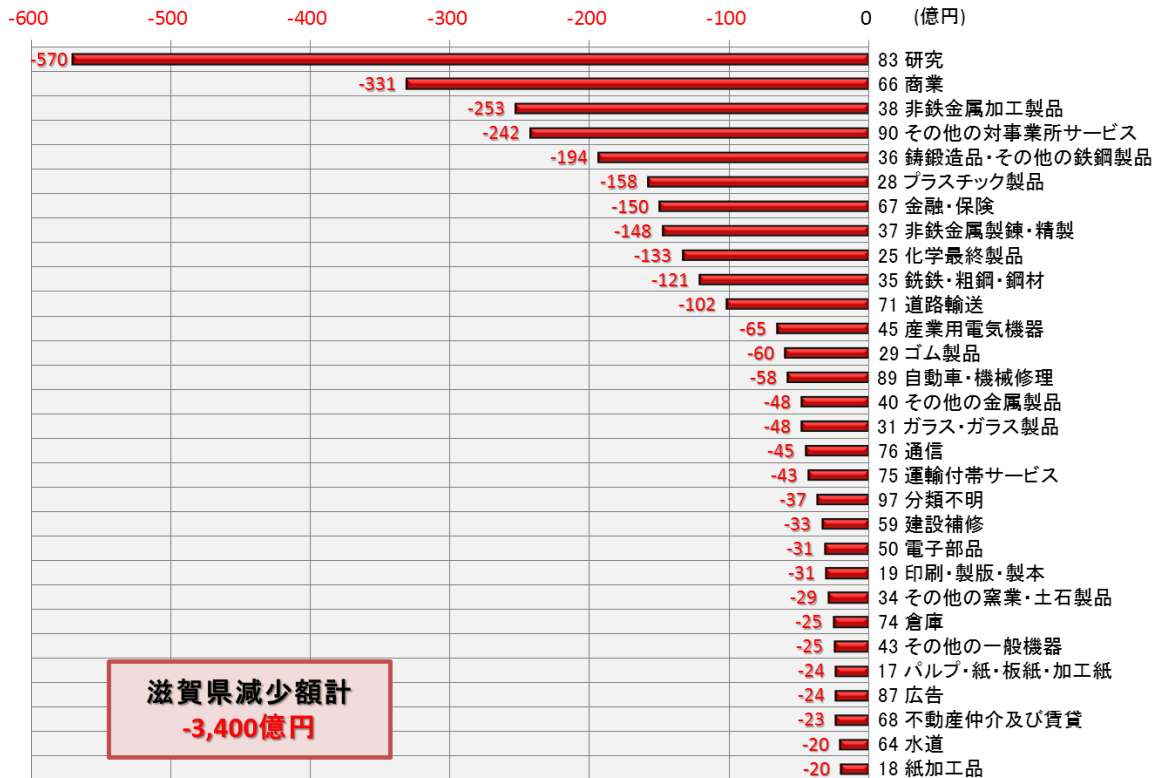
また、滋賀県の自動車部品産業は、愛知県との取り引きが大きかったが、愛知県の自動車関連産業（自動車産業+自動車部品産業）を抽出した際の滋賀県への影響は、1,534億円の産出額減少となった（図IV-14）。最も減少額が大きかったのは、やはり自動車部品産業（396億円）であり、プラスチック製品や非鉄金属加工製品、電子部品といった産業への影響が大きく、愛知県の自動車関連産業が、滋賀県の産業とも密接に関係していることが明らかとなった。



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）



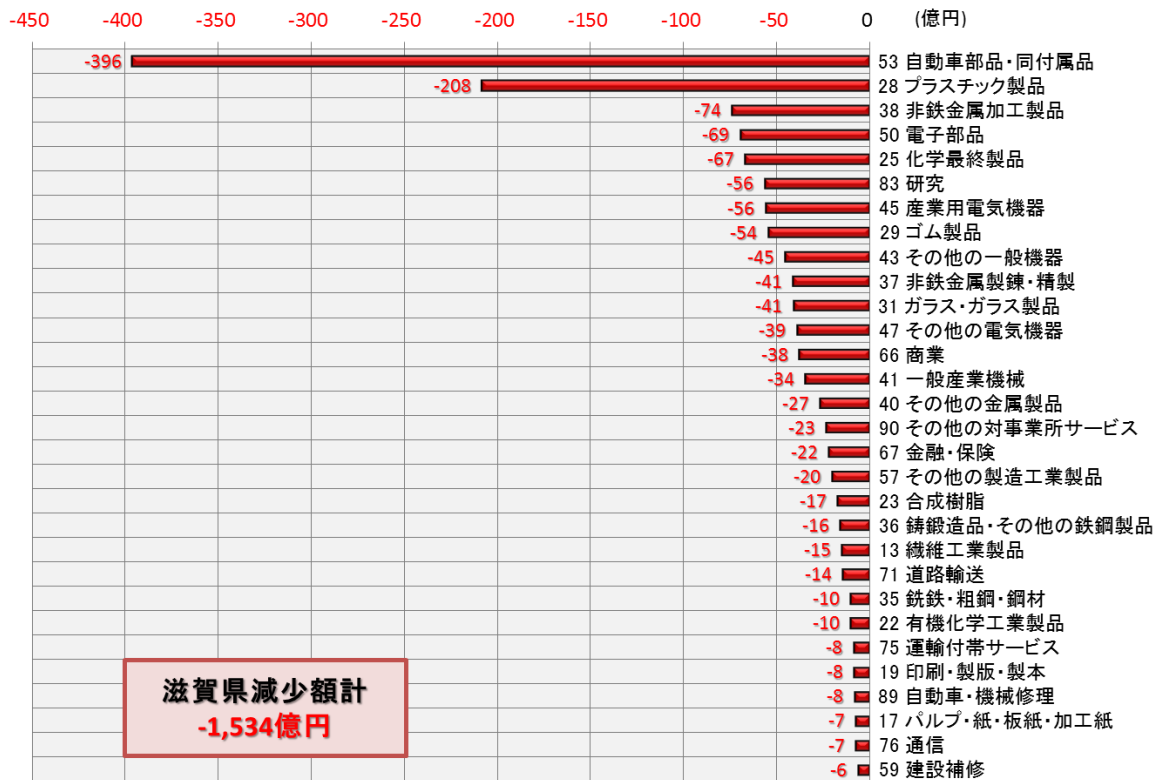
図IV-12 県内産業別の産出減少額（97産業部門中の上位30産業）



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）

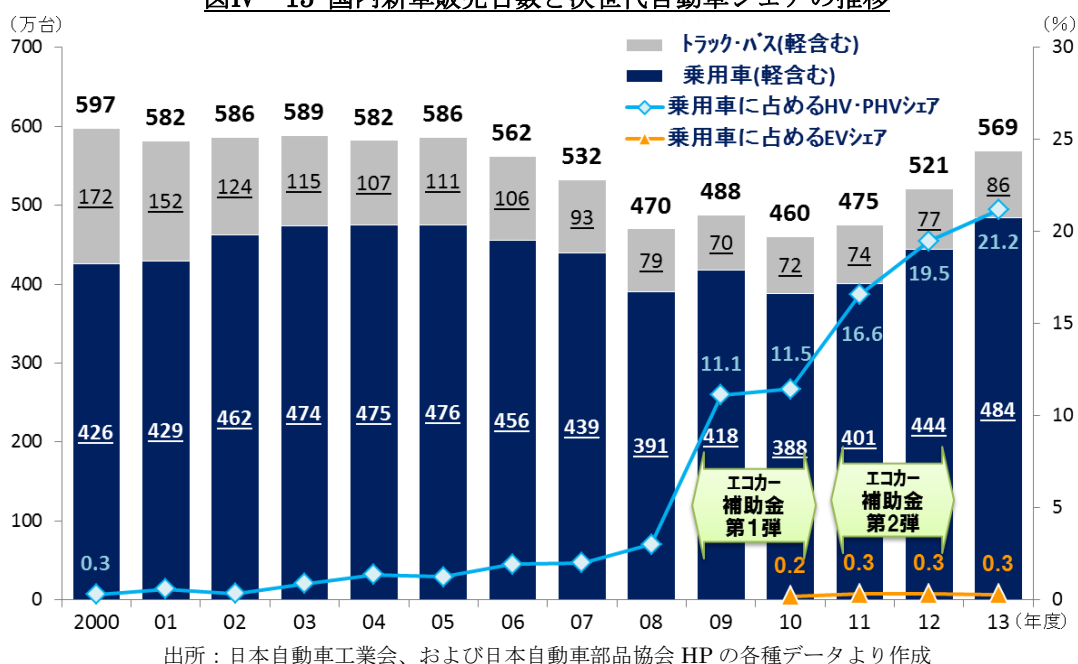


### 3. 次世代自動車生産拡大に伴う県内産業への影響

#### 3.1 次世代自動車の普及

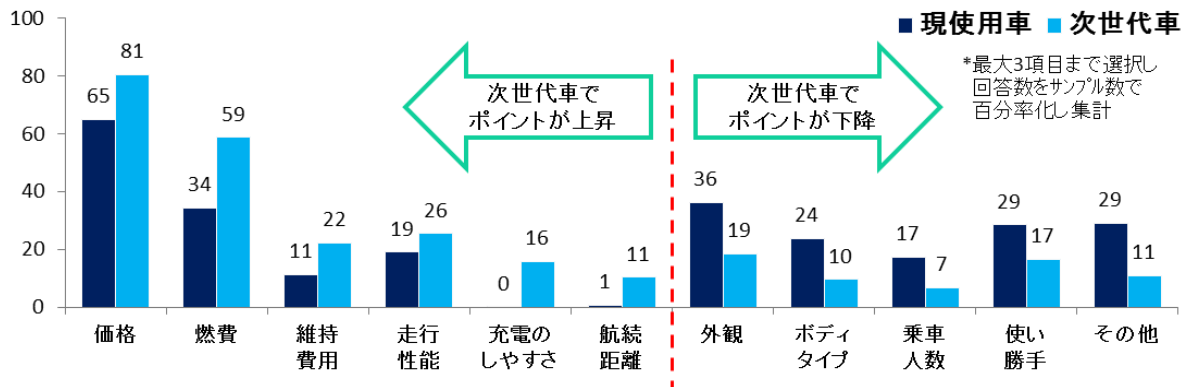
滋賀県をはじめ、中部圏、北陸圏には、乗用車やトラック、バスの自動車の組立工場の立地が多く見受けられる。乗用車、トラック、バスを合わせた国内新車販売台数においては、2000年度の597万台から、リーマンショックのあった2008年度に470万台まで落ち込んだが、エコカー補助金や消費増税前の駆け込み需要もあり、2011年以降は増加傾向が続いている（図IV-15）。現在の日本の新車市場を牽引しているのは、次世代自動車とされているHV（ハイブリッド車）/PHV（プラグインハイブリッド車）であり、2013年度の乗用車新車販売台数シェアが初めて2割を突破した。また、同じく次世代自動車とされているEV（電気自動車）については、その価格の高さや充電設備が課題となっていたが、低価格グレードの設定、商業施設や高速道路における急速充電器の設置、さらにはマンションや戸建て用家庭用充電器の導入が進むなど、インフラ面の整備も着実に進んでいる。また、環境への配慮から企業による営業車両への採用だけでなく、小型モビリティの普及が始まるなど、新たな市場を開拓しながら、着実にその市場を拡大している。

図IV-15 国内新車販売台数と次世代自動車シェアの推移



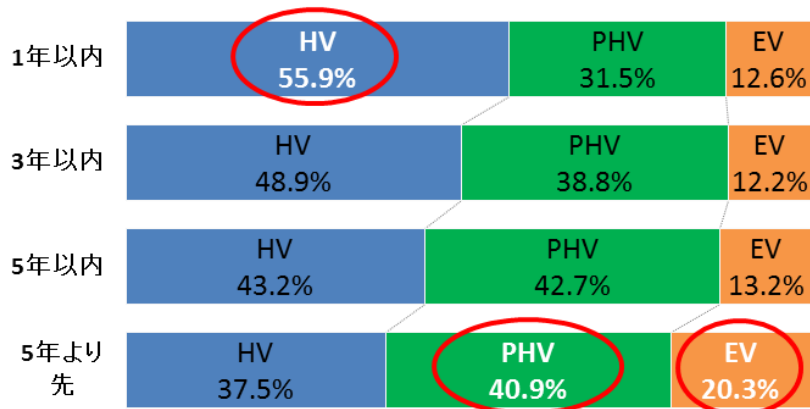
このような昨今の次世代自動車のシェア拡大は、購入者の様々な意向が働いていることが推測される。国内新車販売台数の約2割を次世代自動車が占めるようになった2012年に行われたアンケートでは、現使用車と次世代自動車における購入時に重要視するポイントには差があり、次世代自動車を購入する際には、価格、燃費、維持費用といった経済性がより重視されることがわかった（図IV-16）。また、車種別の購入検討時期では、1年以内では、その当時市場を牽引していたHVが過半数を占めるが、5年以上先だとPHVの割合が最も多く、EVの比率も高くなった（図IV-17）。したがって、現在の次世代自動車のシェア拡大には、このような消費者の購入意向を反映しており、今後の自動車市場を牽引していくのはやはり次世代自動車であると言える。

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



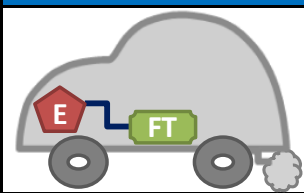
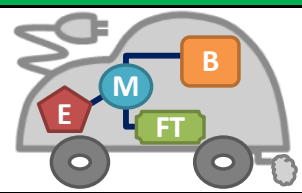
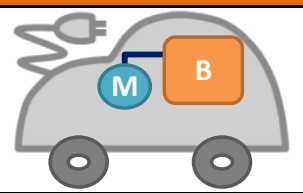
出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

### 3.2 従来型自動車と次世代自動車の違い

次世代自動車の普及に伴う生産拡大は、自動車市場に大きな変革の波を起こすと言われているが、それは、それぞれの車種の車体構造が従来型自動車と大きく異なっていることに起因している。まず、次世代自動車であるHV/PHVでは、従来型自動車の車体構造にプラスして、モーター、バッテリー、インバーターモジュール等の部品が新たに追加されるため、従来型自動車生産時と比較すると、これらの部品を生産する産業にプラスの影響を与える自動車であることが分かる（図IV-18）。

一方、同じく次世代自動車であるEVでは、HV/PHVと同様に、モーター、バッテリー、インバーターモジュール等の部品は追加されるものの、エンジンや燃料タンク、マフラー、変速機等を含め、従来型自動車部品の約4割が不要と言われており、部品点数が大幅に減少する自動車であることが分かる（表IV-19）。そのため、次世代自動車、特にEVの生産拡大は、1次・2次・3次・・・の協力部品会社を多数抱える自動車関連の産業構造に変化をもたらし、多方面へ様々な影響をもたらすことが懸念されている。

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	-	・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	-	-	・エンジン ・燃料タンク ・マフラー ・変速機等 <b>従来型自動車 部品の37%が 不要</b>

※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

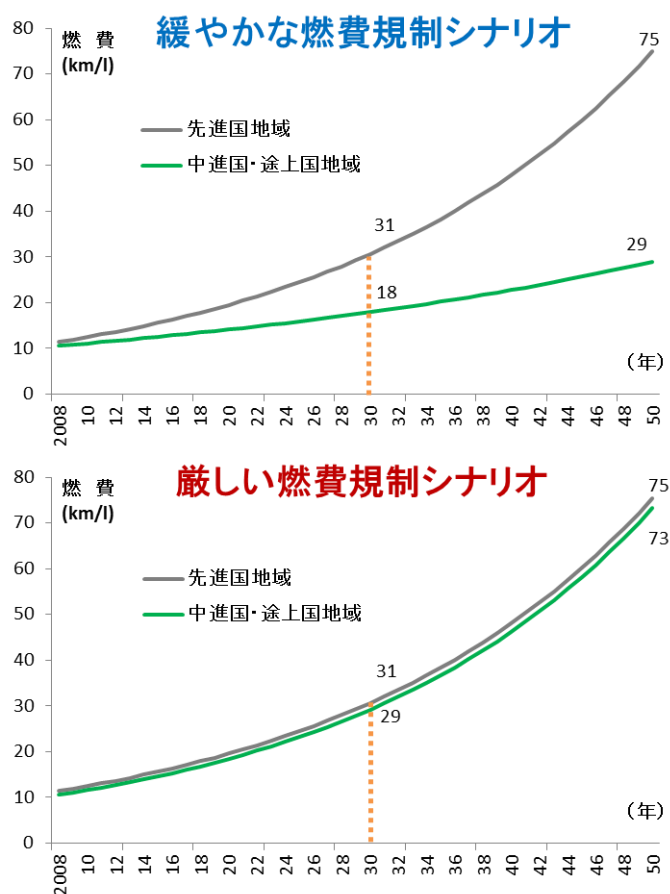
次世代自動車の市場を見通すため、次世代自動車の中でも、特にEVが主役になると見込まれる2050年までの世界の車種別新車販売台数の予測を行った。

世界の車種別新車販売台数を予測するためには、まず、世界全体の新車市場を予測する必要がある。そこで、各国の1人当たりGDPと千人当たり自動車保有台数を推計し、それに各国の人口規模を乗じた保有台数から、各国新車市場規模を予測する手法を用いた。また、各次世代自動車の新車販売台数を予測するにあたっては、長期予測向きの環境政策・燃費規制の動向からアプローチすることとし、各国の燃費規制を達成するために必要な各次世代自動車の台数予測を行った。

日本を含む先進国地域については、2020年代半ばを目標とした燃費規制が計画通りに実施され、それ以降も2050年まで厳しい燃費規制が実施されると設定し、CO2排出削減を実現させるために各次世代自動車などの程度の割合で必要なかを推計した。

一方、中進国・途上国地域については、産業振興に重点を置いた「緩やかな燃費規制シナリオ」と、環境保護の観点から先進国並みの「厳しい燃費規制シナリオ」の場合の2つのシナリオを設定した。2つのシナリオにおける2050年の新車平均走行燃費は、先進国地域では両シナリオとも75km/lであるが、中進国・途上国地域では、緩やかな燃費規制シナリオ29km/lであるのに対し、厳しい燃費規制シナリオ73km/lと大きく異なっている（図IV-20）。

図IV-20 シナリオ別の新車平均走行燃費



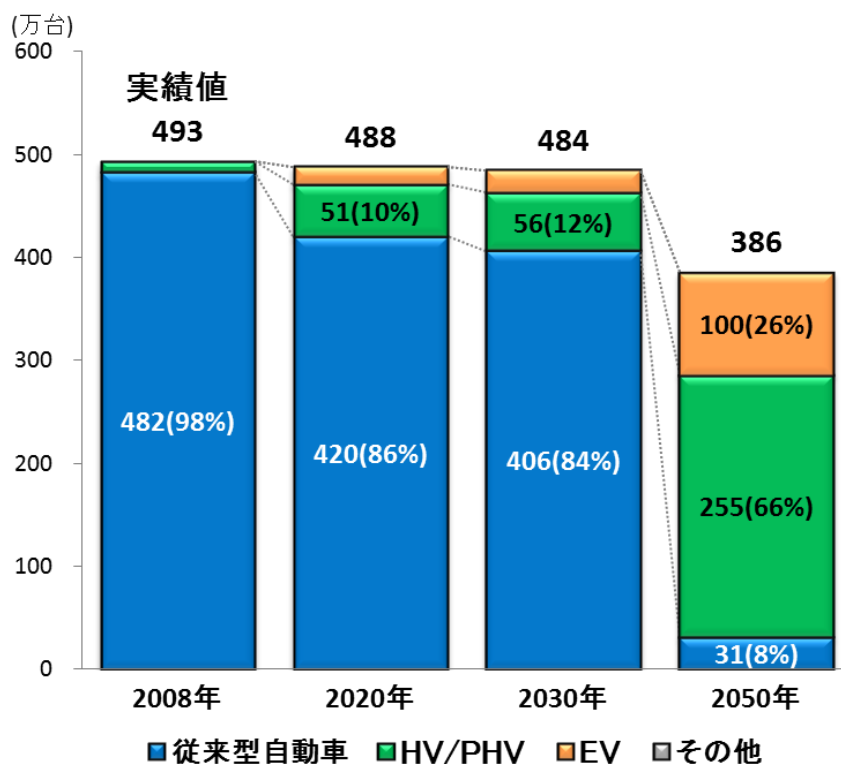
出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成

この2つのシナリオに基づく日本と世界の車種別の新車販売台数予測を見ていくと、まず、日本においては、2008年の新車販売台数が493万台であったが、将来人口の減少を受け、2050年に386万台と対2008年比で約22%減少、次世代自動車が9割以上を占める予測となっている(図IV-21)。

世界では、2008年の新車販売台数が5,997万台であったが、中進国・途上国における保有台数の増加から、2050年に1億台を突破するが、その車種構成は燃費規制で大きく異なっている。緩やかな燃費規制シナリオでは、従来型自動車の販売台数が2030年にピークとなり、2050年に全体の30%ほどに縮小する(図IV-22)。次世代自動車であるHV/PHVは、2050年にシェアが過半数を突破し、EVのシェア9%と合わせた次世代自動車のシェアは64%に拡大する。

一方、厳しい燃費規制シナリオでは、従来型自動車の販売台数が2008年から大きく減少し、2050年に全体の9%ほどにまで縮小する(図IV-23)。次世代自動車であるHV/PHVは、2030年にシェアが過半数を突破するものの、2050年にEVのシェアが28%に増加するため、2050年に過半数を割り込むが、次世代自動車のシェアは71%にまで拡大する。

図IV-21 日本の新車販売台数予測

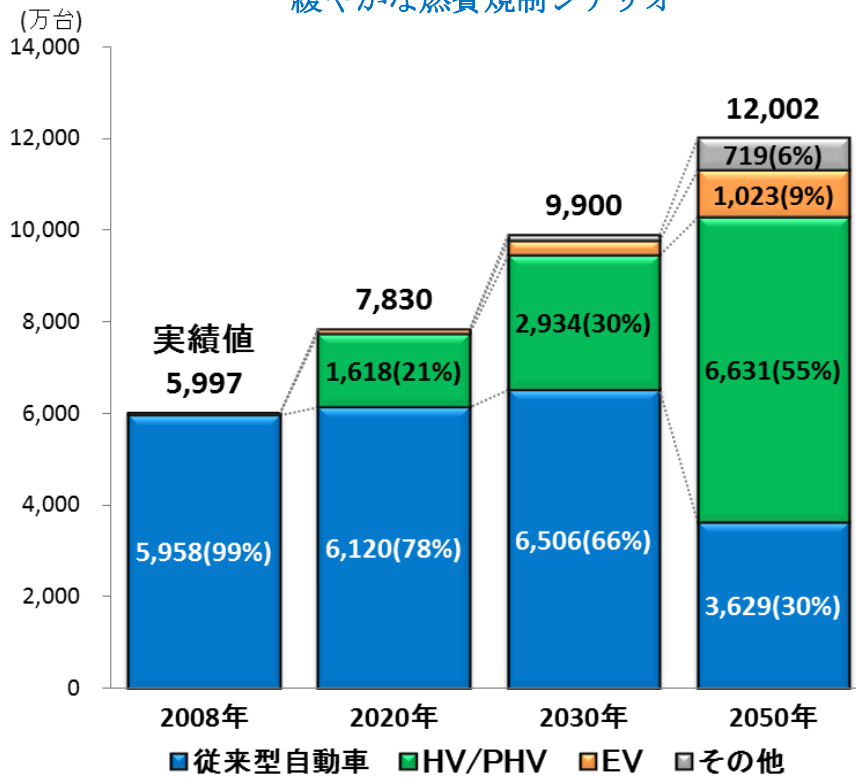


出所：中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」より作成



図IV-22 世界の新車販売台数予測

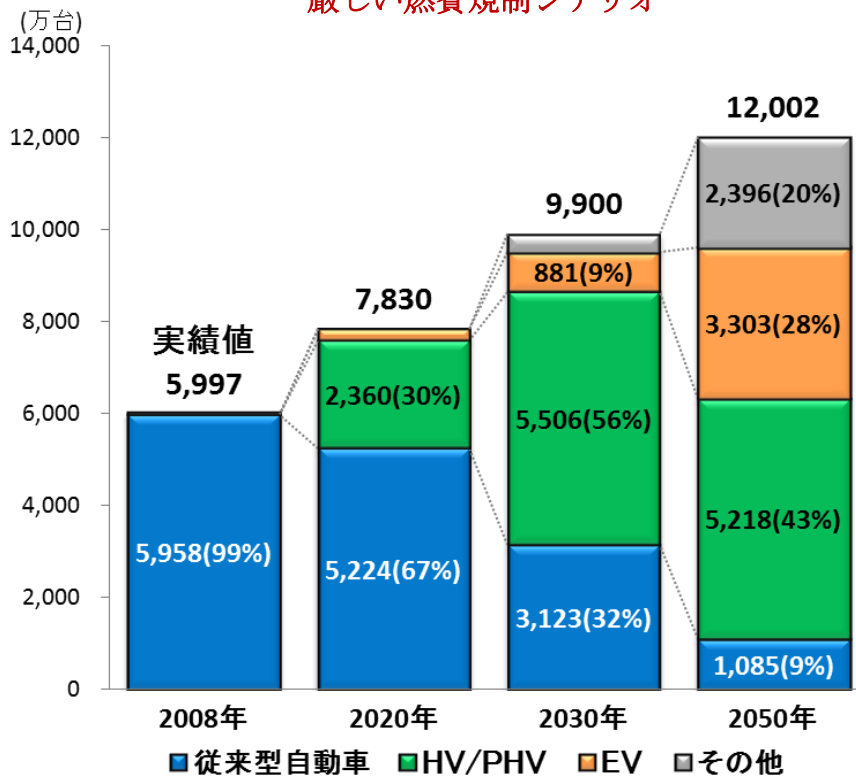
緩やかな燃費規制シナリオ



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

次世代自動車の生産拡大が滋賀県産業に与える影響を評価するため、「緩やかな燃費規制シナリオ」と「厳しい燃費規制シナリオ」における日本と世界の新車販売台数予測値を用いた産業連関分析による生産誘発額（企業の利益や雇用者の賃金などを表す付加価値額ベース）の推計を行った。この産業連関分析では、1次・2次・3次…の協力部品会社を多数抱えている自動車関連産業における県域を越えた相互の影響を評価するため、中部エリア（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）各県間の1年間におけるモノやサービスの取り引き関係が表されている「中部圏地域間産業連関表（2005年版）」を用いている。2つのシナリオに基づく分析結果は以下の通りであるが、ここでは、両シナリオにおいて、次世代自動車を含む新車販売台数に応じて生産が行われた場合の生産誘発額から、新車販売台数の全てを従来型自動車で生産した場合の生産誘発額を引いた差額を求め、次世代自動車を生産することによって、どれだけのプラス、またはマイナスの影響があるのかを示している。なお、分析方法や前提条件などの詳細については、中部圏社会経済研究所「中部産業レポート Vol.8」を参照されたい。

#### (1) 中部エリア各県別

次世代自動車の比率が高くなる2050年においては、「緩やかな燃費規制シナリオ」では、滋賀県に662億円のプラスの生産誘発額がもたらされるのに対し、「厳しい燃費規制シナリオ」では、滋賀県に864億円のプラスの生産誘発額がもたらされており、次世代自動車の比率が高い方がよりプラスの影響がもたらされることになる（表IV-24 & 25）。日本全体においても同じ傾向となっており、車体価格の高いEVの生産が拡大することで付加価値が増加し、生産誘発額をより拡大させる結果となる。

基本的には、乗用車の組立工場が立地している県で生産誘発額が大きくなっている。しかし、組立工場が立地していない長野県では、次世代自動車の比率が高くなる2050年に静岡県と愛知県の次にプラスの生産誘発額が大きくなっている。そのため、長野県では、次世代自動車の生産によってプラスの影響を大きく受ける産業の集積が高いと推測される。また、厳しい燃費規制シナリオでは、EVの比率が高くなる2050年に、静岡県のプラスの生産誘発額が愛知県を抜いて一番大きくなっていることから、こちらも次世代自動車関連産業の集積が高いことが考えられる。

生産誘発額の増加率を比較してみても、乗用車の組立工場が立地している県で増加率が高くなっているが、「厳しい燃費規制シナリオ」の2050年の静岡県と愛知県の増加率では、大きく異なっていることが分かる（図IV-26）。また、長野県と福井県の増加率も拡大しており、これらの県では次世代自動車の関連産業の集積が高いことが推測される。

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	

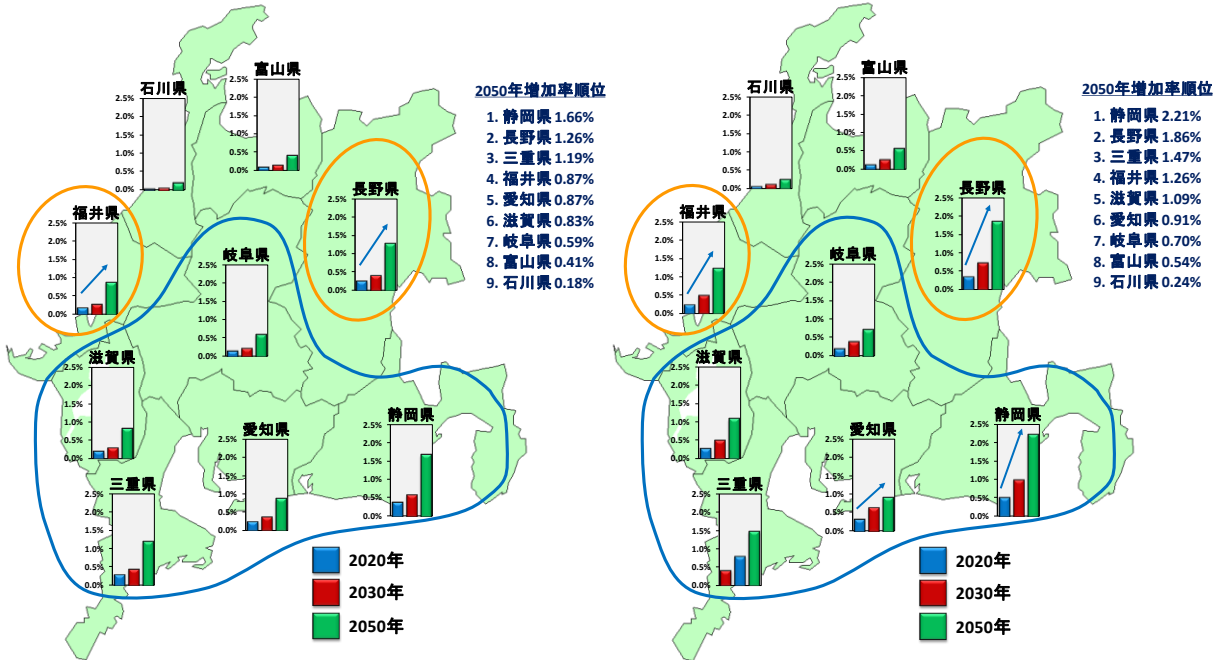
図IV-25 地域別の影響（億円）－厳しい燃費規制シナリオ－

(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	91,027	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－

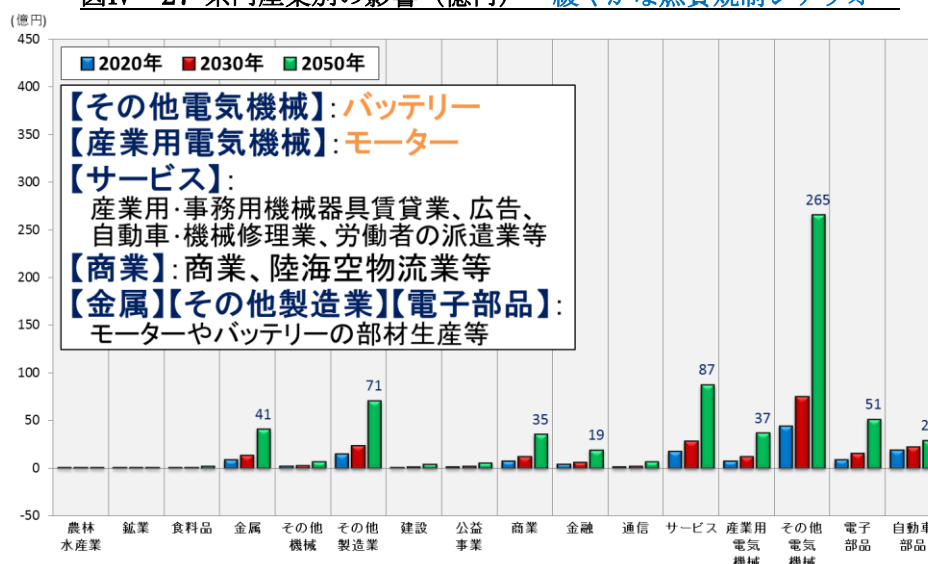


## (2) 県内産業別

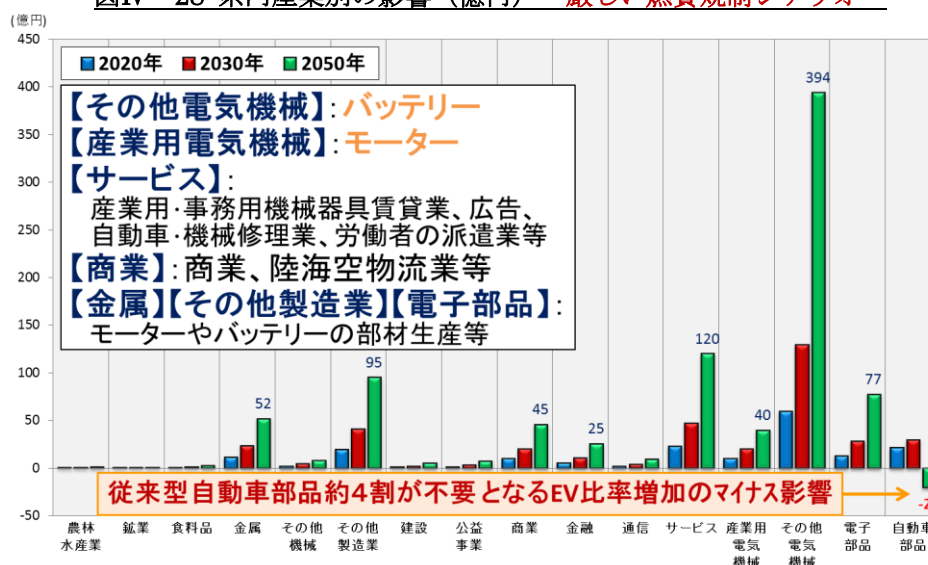
滋賀県の自動車産業部門を除く産業部門別の影響を見てみると、「緩やかな燃費規制シナリオ」では、次世代自動車の比率が高い2050年に、バッテリー生産が含まれる「その他電気機械」産業や、モーター生産が含まれる「産業用電気機械」産業へのプラスの影響が大きいことが分かる(図IV-27)。その他では、「サービス」、「商業」、「金属」、「その他製造業」、「電子部品」といった産業へプラスの影響がもたらされている。

一方、「厳しい燃費規制シナリオ」では、「緩やかな燃費規制シナリオ」と同じ産業にプラスの影響がもたらされているが、特にバッテリー生産が含まれる「その他電気機械」産業へのプラスの影響が2050年に突出している(図IV-28)。2050年の「厳しい燃費規制シナリオ」では、バッテリー単価が高いEVの比率が高いシナリオとなっており、その影響が結果に反映されていると推測される。また、「自動車部品」産業においては、従来型自動車部品の約4割が不要となる車体構造であるEV比率が高くなる2050年にマイナスの影響を与えることが明らかとなった。

図IV-27 県内産業別の影響(億円) — 緩やかな燃費規制シナリオ —



図IV-28 県内産業別の影響(億円) — 厳しい燃費規制シナリオ —

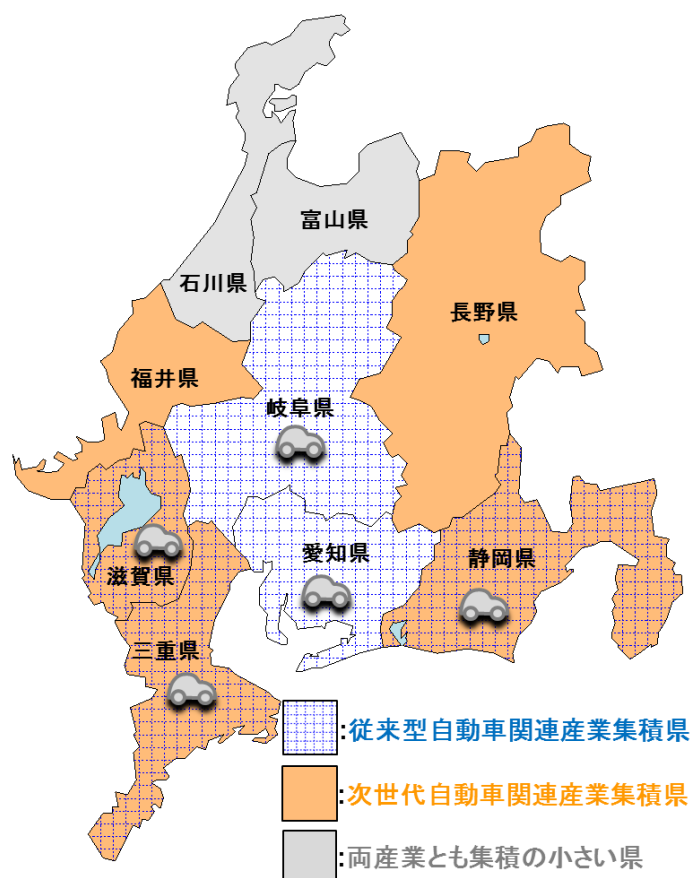


### 3.5 影響評価の考察と今後

次世代自動車の生産拡大による中部エリアへの影響は、各県における従来型自動車関連産業、次世代自動車関連産業のそれぞれの集積度合いの高低によって、その影響度に違いが生じる。よって、中部エリアは、この2つの関連産業の集積度合いの組み合わせで、4通りに分けることができる（図IV-29）。

1つ目は、従来型自動車関連産業の集積が高い県（岐阜県、愛知県）である。そして、2つ目は、従来型自動車関連産業と次世代自動車関連産業のどちらの集積も高い県（滋賀県、静岡県、三重県）となる。この両タイプは、同じ従来型自動車関連産業の集積が高い県であるものの、次世代自動車、特にEVの生産が拡大すると、「自動車部品」産業のマイナスの影響が、その他の産業部門へも波及することで、当該県全体の生産誘発額が縮小する県（岐阜県、愛知県）と、次世代自動車関連産業のプラスの影響が、その他の産業へ波及することで、当該県全体の生産誘発額がより大きくなる地域（滋賀県、静岡県、三重県）の2つの地域特性が混在している。3つ目は、次世代自動車関連産業の集積が高い県（福井県、長野県）であり、従来型自動車関連産業の集積がそれほど多くない反面、プラスの影響を多く受ける次世代自動車関連産業の集積が高く、その結果、生産誘発額が大きくなる県である。最後に、4つ目は、次世代自動車の生産が拡大しても、その影響があまり見られない県（富山県、石川県）であり、現状の自動車の構成部品・部材、当該県の産業構造では、次世代自動車の生産拡大の影響があまり見られない県である。

図IV-29 中部エリア各県の自動車関連産業の集積状況



しかしながら、直近の「中部圏地域間産業連関表（延長表 2010 年版）」を用いて特化係数（ある地域における産業集積が全国と比較してどの分野に偏っているかを表すもので、1 を超えていれば、その地域が当該産業に特化した産業構造を有している）を示すと、「電気機械」産業における滋賀県の特化係数が、中部エリアの中で最も高いことが分かる（表Ⅳ－30）。この「電気機械」産業には、次世代自動車の生産拡大によってプラスの影響を受けやすいモーターやバッテリーを生産する産業が含まれているため、その産業集積を活かして、滋賀県内のみならず、県外の自動車産業との結びつきを強めることができれば、次世代自動車の生産拡大によるプラスの影響を滋賀県がより享受することも可能となる。

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

現在、自動車関連産業と何らかの結びつきを持っている企業に行ったヒアリング調査では、次世代自動車の普及を見据え、従来型自動車関連産業から、これまでのノウハウを活かして次世代自動車関連産業へと事業展開を行っている企業も存在した（表Ⅳ－31）。例えば、A社では、長年、自動車用のプレス製品製造を行っているが、プレス製品の耐久性や高い精度を活かし、リチウムイオンバッテリーケースの製造分野に進出している。また、異業種から次世代自動車関連産業へ進出している企業としては、産業用モーターを製造しているC社が、EV用駆動モーター製造へ進出したり、家電量販を行っているD社が、スマートハウス設備としてEV販売を行っている企業も存在する。



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

今後、次世代自動車はこれまで以上に普及することが予想されるが、「従来型自動車」産業にマイナスの影響を与えるEVの本格普及には、まだまだ時間がかかると思われる。とは言え、EVの車体構造と近いFCV（燃料電池車）の発売が開始され、さらに5,680件もの燃料電池車特許技術が無償公開されるなど、自動車産業には変革の波が起き続けている。したがって、滋賀県の既存産業や異業種の企業のみならず、周辺地域の企業や研究機関など、それぞれの強みを活かした広域的な産学連携による新技術や新製品の開発、新たな産業への進出などの継続的な取り組みが求められる。また、経営資源が限られている中小企業による開発や設備への投資に対する支援策が必要であり、産学官一体となった取り組みが必要である。

中部エリアは、自動車関連産業だけでなく、近年では、航空宇宙産業や電子・電機産業などのものづくり産業の集積も多い多極分散型の地域構造を形成しているが、これには、世界に誇れる様々な優れた技術を持つ中小企業の存在が大いに関係していると考えられる。そのため、自動車関連産業のみならず、中小企業による次世代産業を見据えた様々な取り組みを支援していくことは、今後も高度な技術力を維持・発展させていくことにも繋がり、技術革新を常に伴う次世代分野において、諸外国と競争できる国際化に対応した日本企業や人材を育成していくことにも寄与するはずである。

また、中小企業では、優秀な人材の確保が年々難しくなっていることから、大手企業を退職した人材のノウハウを地元の中小企業で活用させることのできる人材バンクのような仕組みづくりが必要とされている。幅広い分野の有能な人材を確保するためにも、近隣県とも広域的に連携しながら、Uターンを希望する退職者の住居や働き場所の斡旋などにも力を注ぎ、人材確保に努めていくべきである。



## V. 広域連携の方向性

### 1. 分析結果の概括

#### 1.1 近畿圏・北陸圏・中部圏との人・モノの繋がり

##### ① 将来人口

滋賀県の県外からの転入超過数は約3万人（2000年）であったが、約1万9千人（2010年）まで減少している。3圏別では、近畿圏から滋賀県への転入超過数が減少し、また、北陸圏や中部圏に接している湖北地域や湖東地域から隣接県への転出超過数が増加している。自然動態の減少とともに、社会動態のこうした状況下において、増加傾向にあった滋賀県の人口も、2014年10月には、3カ月連続で前年同月比で減少するなど、減少局面に入ったと予測される。

日本では、1970年代に合計特殊出生率が2.07を下回り、その後も少子化傾向が続いており、2008年度から人口が減少するという状況になった。「全国マクロ計量モデル（2014年度版）」を使用した長期予測の結果では、2020年代後半までは名目、実質GDPともに1%未満と微増ではあるが成長を続ける。しかし、2030年度には名目ベースでマイナス成長に転じ、総人口で2005年度比でほぼ9割に減少、若年人口は7割を割り込み、生産年齢人口は8割という状況になってしまう。

こうした人口減少、経済成長の限界という現実に対して、滋賀県は地の利や自然豊かな住環境を活かした独自の対策を推進していくことが望まれる。

##### ② 通勤・通学

三重県からの通勤と中部圏からの通学を除いて、滋賀県と3圏との通勤・通学に関しては、流出超過の状況となっている。しかし、滋賀県では2003年以降、全国平均を上回るペースで工場立地件数が増加しており、滋賀県内外における雇用機会の拡大が期待されている。今後も安定的に雇用を確保するためには、滋賀県内や近隣府県の大学の卒業生に対し、就職候補先として滋賀県に立地する企業の認知度の向上に資するよう、インターンシップ情報の専門機関を有する福井県、岐阜県、三重県と連携しながら、さまざまな企業情報を学生に提供できる仕組みづくりが求められる。

##### ③ 観光

滋賀県には年間約4,000万人の観光客が訪れているが、そのほとんどが日帰り客である。そのうち、近畿圏が過半数を占め、次いで中部圏が3割弱、北陸圏は1割弱である。外国人延べ宿泊者数についてはわずかに約13万人にとどまっている。しかしながら、今後は高速道路インフラや北陸新幹線、リニア中央新幹線といった高速鉄道インフラの充実によって観光の広域化が進み、新たな観光需要を取り込める好機が到来しようとしている。このため、米原駅を、特に北陸圏、中部圏などからの観光の玄関口とし、2次交通の利便性向上を図るとともに、「昇龍道プロジェクト」のような近隣県との連携による観光PRや周遊ルートの充実が必要である。また、国宝など豊富な歴史観光遺産を活用し、外国人観光客誘致にも積極的に取り組むべきであり、そのための仕組みとして観光品質認証制度の導入についても検討する必要がある。

#### ④ 物流

全国的にトラック貨物輸送が減少傾向にある中、滋賀県でも近畿圏間との貨物輸送量が減少している。その一方で、中部圏間との貨物量は増加しており、中部圏との繋がりが強まっていると言える。今後は、北陸圏や中部圏方面との高速道路インフラ整備が進むことから、両圏とのモノの繋がりがより強化される状況にある。

また、コンテナ貨物の利用港は、近畿圏の大阪港や神戸港、中部圏の名古屋港や四日市港の利用が多いものの、近年では北陸圏の敦賀港の利用が増えている状況にある。滋賀県は太平洋側、日本海側いずれの港も利用できる地の利があり、3圏の消費地にも近く、さらに、自然災害の発生が少ないため、事業継続計画（BCP）の観点からも、企業立地や物流拠点の設置に最適な地域であると言える。

#### 1.2 高速鉄道インフラが与える影響

滋賀県は、リニア中央新幹線が開業すると、東京都市圏との所要時間が最短で 77 分になり、さらに、北陸新幹線が米原駅に結節した場合には、北陸圏へのさらなるアクセス向上も見込まれる。この地の利を活かし、滋賀県への本社機能の移転を促進する施策の展開が求められる。

また、都市部での仕事を維持したまま、滋賀県のような自然豊かな住環境からの通勤が可能となれば、働き世代の地方移住が促進される。こうした高速鉄道のインフラ整備とともに、2次交通やパーク&ライド施設の整備も併せて進めれば、琵琶湖をはじめとする自然豊かな住環境が整っている滋賀県への移住が増加する可能性がある。

#### 1.3 滋賀県産業と近隣県との繋がり

県内総産出額に占める製造業の割合が約 56.0%と全国（約 32.7%）よりも高く、輸送機械、一般機械などの基幹産業がけん引役となって発展している。また、それらに関連する電気機器、ガラス製品、化学製品、プラスチック製品、産業機械などを製造する産業は、特に比較優位性を持っており、県外や海外からの需要によって多くの生産が滋賀県で誘発されている。

また、中部エリアの生産が増加すると、滋賀県産業に大きな好影響があることから、新技術や新製品の開発、新産業分野への進出などに関して、中部エリア全体の産業発展に繋がる広域的な連携による取り組みが求められる。

滋賀県産業における交易関係では、自県内や海外との取り引きが増加する一方で、中部エリア以外の全国との関わりは弱まっているが、中部エリアとの取り引き関係に大きな変化はなく、引き続き相互依存の関係が維持されている。そのため、自然災害などによるサプライチェーン寸断の影響を最小限にするため、緊急時の原材料や部材の企業間での相互補完など、事業継続計画（BCP）に対する企業の取り組みを、企業・行政が一体となって広域的に進めていくべきである。

#### 1.4 次世代自動車普及が産業に与える影響

滋賀県産業の約6割を占める製造業の中で、自動車関連産業は2割弱を占める基幹産業となっている。県内には乗用車の組立工場が立地しており、自動車部品を県内外から調達するとともに、再加工した部品を県内外へ供給しており、滋賀県同様に乗用車の組立工場が多く立地している中部圏の自動車関連産業と密接な関係を持っている。自動車関連産業は、広告業や研究・開発部門との関係も深いなど、裾野の広い産業であり、今後も滋賀県の産業を維持・発展していくのに重要な産業の1つと言える。

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年には、世界の車種別新車販売台数のうち、次世代自動車のシェアが71%にまで拡大するとの予測も示されている。滋賀県では、従来型自動車関連産業だけでなく、モーター・バッテリー産業などの次世代自動車関連産業の産業集積も高いので、前者のマイナス効果を後者のプラス効果が上回り、全体として次世代自動車の普及による生産誘発効果が大きくなると推測される。次世代自動車普及に備え、滋賀県の強みを活かし、さらに産学官連携による技術開発、産業創出を図るとともに、こうした産業を支える中小企業に対する支援策の実施が期待される。

## 2. 目指すべき方向性

### 2.1 強みを活かした産業振興

今後の滋賀県の産業展開としては、物流における交通の結節点という強みを活かしつつ、中部圏を中心として集積する自動車・航空宇宙関連産業や、滋賀県の強みのある水・環境・新エネルギー産業など、地域自然資源の活用による農商工連携などの分野で北陸圏、中部圏との連携による産業振興を図るとともに、ビジネスマッチングに必要な地域産業の認知向上策についても促進することが望まれる。以下、その方向性について分野別に整理する。

#### ① 水ビジネスの国内外への展開

滋賀県には「国際湖沼環境委員会」(ILEC<sup>7</sup>)が立地するなど、琵琶湖の水質保全に関する知見の集積があるとともに、2013年3月には「しが水環境ビジネス推進フォーラム」が立ち上げられ水ビジネスのさらなる展開を目指している。

水ビジネスにおいては、豊かな知見と人材によるコンサルティング業務とともに、用水・排水処理に関するビジネス分野での国内外における展開が考えられる。用水・排水処理分野においては、個々の技術・工法・製品・装置に特長があるとともに、用水・排水処理システムとして、個々の技術などがうまくパッケージ化された総合的なシステムとしての特長を持たなければならない。これらの業種には中小企業の存在も多く、技術開発・実用化、海外展開のための情報提供など中小企業への幅広い支援とともに、総合的なパッケージ化のための企業間のマッチング機能も必要である。

中部圏では、水問題の解決と国際貢献につなげることを目的として、産・学・官の連携により「水のいのちのものづくり中部フォーラム」が2009年6月に設立された。この「中部フォーラム」では、異業種の企業や団体同士が技術や経験を活かして、パッケージ型の「中部ブランド」として、国内外での水ビジネス展開に努めている。

滋賀県には、水処理やバルブ製造産業等など水ビジネス関連のメーカーが多くあることから、「中部フォーラム」と連携した水ビジネスの展開が有効である。

#### ② 情報通信関連産業の誘致

滋賀県では、IT化の基本戦略として、「びわ湖情報ハイウェイネット計画（滋賀県地域情報化推進プラン）」を1999年11月に策定し、これに基づく戦略的な取り組みとして、「びわ湖情報交流共同体」(BICS<sup>8</sup>)の構築を掲げ、「びわ湖情報ハイウェイ」(2000年度補正・総務省地域イントラネット整備事業)を整備し、行政の情報化に乗り出した。

また、県内市町レベルでの例として、甲賀市では、総合計画（現「総合計画後期基本計画」2013年3月改訂）の下位計画として、甲賀市地域情報化計画書（2007年3月）を策定している。その中で、高度情報化社会に対応できる地域情報通信基盤として、テレビ・インターネットなど多様なサービスが提供できる光ファイバー網が必要であるとし、民間の光ファイバー網の活用を基本に、市と民間事業者などが連携・協力して地域情報ネットワークの構築を図るこ

<sup>7</sup> ILEC : International Lake Environment Committee Foundation

<sup>8</sup> BICS : Biwako Intelligent Communication Society

ととしている。

このように、滋賀県では、行政の情報化が進んでおり、今後の情報通信関連産業に対する振興策についても注目が集まっている。そこで、今後、滋賀県でも期待される情報通信関連産業の一つとして、これまで大都市を中心に整備されてきたデータセンターを取り上げる。

日本データセンター協会 HP（2015年3月6日閲覧）「データセンター一覧」によれば、所在地が確認できるデータセンター（155ヶ所）のうち、6割以上が大都市圏に立地しているが、滋賀県には一箇所も整備されていない。一方、事業継続計画（BCP）、あるいは災害時におけるリスク分散を図る必要性が増しているという観点から、これまで大都市圏に設置されてきた大規模データセンターの地方などへの移転が注目されつつある。

一般的なデータセンター設置に求められる要件としては、

- ①大容量高速通信回線の確保
- ②発熱対策
- ③停電対策など安定した電力
- ④災害や火災への対策
- ⑤安全性の高いセキュリティ

（不法侵入のない建物、建物内のセキュリティ管理、システム運用上のセキュリティ）

- ⑥常時・非常時の人員確保の容易性

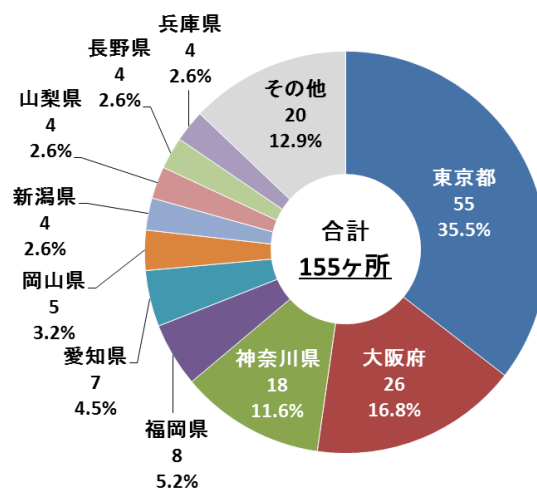
などが挙げられるが、自然災害の少ない滋賀県がこれらの要件を満たせば、新たな産業として、データセンターなども含めた情報通信関連産業を創出できる可能性がある。そこで、今後考えられる展開について、以下の2点を示す。

1点目は、滋賀県によるデータセンターのハウジング事業である。ここでのハウジング事業とは、データセンター用の建物や土地を貸し出す事業のことで、その候補地として、鉄道の結節点である米原駅周辺を検討してはどうかというものである。

2点目は、こうした情報通信関連企業に対する誘致策である。総務省が行った自治体でのアンケート調査において、情報通信関連産業に対象分野を絞った企業誘致に積極的、あるいはどちらかと言えば取り組んでいると回答した都道府県は85%と高く（図V-2）、新たな企業進出を促進させるためには、進出企業への一定の支援が必要だと考える。

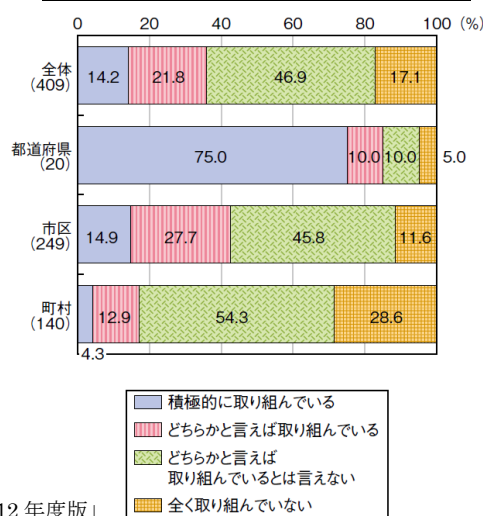
出所：総務省「情報通信白書 2012 年度版」  
<http://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h24/html/nc115210.html> より転載

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 情報通信関連産業誘致への取り組み



徳島県では、情報インフラを活用した情報通信関連産業の誘致を積極的に行なっており、データセンターやコールセンター、ソリューションセンターの誘致だけでなく、デジタルコンテンツ産業の誘致やICT企業などのサテライトオフィスの設置に向けた取り組みも行っている。これらの事業所に対して行われている様々な優遇制度は以下の通りとなっている（表V-3）。その結果、2014年3月時点において、東京都、大阪府、千葉県などに本社がある企業がデータセンター、事務処理センター、コールセンターなどとして11社14事業所が進出し、1,000名を超える雇用を生んでいる。そのため、3圏域の結節点という地の利を活かし情報通信関連産業を誘致するためには、他都道府県に引けを取らない優遇制度も必須となる。

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

### ③ 自然資源や琵琶湖を活用した産業の創出

地域資源を活用した産業創出は、地域経済への活性化と地域雇用の創出をもたらす。そのため、地域の自然資源を活かした農商工連携や、近隣県を含めた地産地消の取り組みを推進していくべきである。

例えば、滋賀県と岐阜県の市町村を対象とした「いぶき山麓薬草共和国づくり」（旧中部産業活性化センター〔現中部圏社会経済研究所〕）では、伊吹山麓地域の共有資源であり付加価値の高い「薬草」を活用すべく、連携・交流・共生をキーワードに、「地域文化の発信」、「新風土産業おこし」、「観光交流の促進」を展開し、地域資源を活用した地域活性化の方途を示している。

また、日野町では「近江日野 三方よしの人づくり 農山村活力再生計画」を策定し、農村生活体験受入拠点整備やプログラムの充実、空き家を活用した定住者の誘致促進などに取り組み、首都圏から多くの修学旅行生の誘致に成功している。

このように、滋賀県において付加価値の高い自然資源利用の開発に取り組むとともに、観光産業の振興、あるいは地場産業の農商工連携策として発展させるような様々な取り組みが望まれる。

### ④ 物流の拠点化

日本海側と太平洋側の港湾との短い距離、あるいは近畿圏、北陸圏、中部圏の鉄道・高速道路の結節点という特性を活かし、「インランド・デポ」（Inland Depot：内陸保税蔵置場）関連の整備により、各地から鉄道ないしはトラック輸送により集荷し、コンテナへの積み替えを行い、日本海側の敦賀港、太平洋側の名古屋港・四日市港、大阪港、神戸港などいずれの側の港

においてもコンテナ輸送が可能となる物流の拠点をめざす。また、こうした「インランド・デポ」関連の整備は物流の効率化による経済性の向上、さらには社会経済状況の変化に対する柔軟性の確保という観点から、滋賀県への工場誘致活動において大きな強みとなる。

#### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

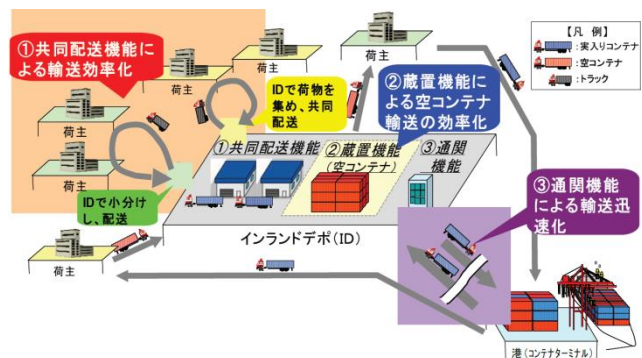
- ・ 滋賀県は日本海と太平洋の間が一番狭く、日本海側（敦賀港、舞鶴港）と太平洋（名古屋港、四日市港）をつなぐ好適地であり、コンテナ輸送の積み替え基地として、あるいは震災や事業継続計画（BCP）のためのロシア・ヨーロッパも見据えた日本海側物流ルートの拠点として、滋賀県に物流拠点を確立することが重要である。

#### 【参考：インランド・デポ】

港湾、空港以外の内陸部にある貿易貨物輸送基地であり、貨物の集配、通関業務、保管などが行われる。主としてコンテナの集配、コンテナへの荷詰め・取り出し、空コンテナの一時保管などが行われる。インランド・デポを活用する主なメリットは以下の通り。

- ・ インランド・デポを起点に、輸出貨物を至便な港へ搬送できるので輸送ルートを選択肢が広域的となり、流通の効率化が図れる。
- ・ 地域的不便性から間接貿易を行っていた業者が、近隣にインランド・デポが設置されることで直接貿易が行いやすくなる。
- ・ 蔵置期間中の外国貨物には関税や消費税などが課されない。
- ・ 外国貨物の状態で輸出入品の点検、改装、仕分、手入れや値札付などの作業を行うことができる。
- ・ 外国貨物のままで転売することができる。
- ・ バルクカーゴの搬送やコンテナの荷出し、荷詰めおよび混載貨物の積載と搬送が一貫してでき、効率的である。

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\\_siryuu.pdf](http://www.thr.mlit.go.jp/bumon/kisya/kisyah/images/16880_3_siryuu.pdf) を加工して作成)

#### ⑤ 企業間の交流・連携の支援

中部圏を中心に展開される自動運転技術を含めた次世代自動車、あるいは宇宙航空関連産業の拡大など、新産業分野への期待は大きく、技術開発とともに技術の総合化分野における北陸圏や中部圏との広域的な交流、あるいは連携が必要となってくる。そのセンター的な機能を、交通の結節点である米原地域を中心とした県東北部に確保し、企業間の交流・連携を支援してはどうか。

#### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

- ・ レンタルオフィスやインキュベーションセンターの提供など新しい事業を起こし易い環境づくりの整備が必要。

#### ⑥ 地域産業の認知向上策

地域産業の認知向上策としては、長浜ドームで開催される日本最大級の環境産業総合見本市である「びわ湖環境ビジネスメッセ」が挙げられる。同メッセをより発展させるため、メッセ会場の周辺や米原駅周辺において、宿泊・物販施設を整備するとともに、米原駅からの2次交通の整備が望まれる。



## 2.2 地域資源をフルに活用した観光産業

観光産業に関しては、富士山と同様に日本の代表的な観光資源として琵琶湖をイメージアップすることが大いに期待される。琵琶湖のイメージアップに合わせて、敦賀港へ外航フェリーを誘致し、北陸とともに滋賀県を海外からのゲートウェイとして位置付けてはどうか。中部国際空港から歴史的な観光遺産の多い彦根方面などへの直行バス路線の開設も有効な施策のひとつであり、北陸圏、中部圏と連携した観光の推進が求められる。

### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

- ・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。
- ・日本酒や近江牛などの食材の国際ブランド化。
- ・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誘致が必要。滋賀県の観光資源だけでは1日遊ぶのはむずかしいので、歴史（歴史観光資源-戦国武将、城郭、北国街道などの活用）をテーマにした広域観光や体験型農業観光を修学旅行生あるいは外国人観光客などに提供してはどうか。
- ・西国三十三所のうち6ヶ所が滋賀県にあり、米原駅を起点とした満願ツアーの確立を図る。
- ・カーシェアリングによる高齢者対応や観光ルートの開発。
- ・韓国観光客向け滋賀県のゴルフと北陸のスキーの組み合わせ。

## 2.3 防災・医療関係の連携

災害の多い我が国においてますます安全の確保が求められる中で、大都市に集中した都市機能のみならず、製造業の相互に関連した広域的な分布に留意した3圏を対象とする事業継続計画（BCP）や防災関係の機能増強が必要である。また、ドクターヘリや高度医療など医療面での広域的な連携も求められており、3圏の結節点である滋賀県は、その地の利を活かせる分野であると考えられる。その際、防災関連産業の集積を図り、防災関係の人材育成も含めた新たな産業の創出を目指すことも不可能ではない。

### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

- ・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。

## 2.4 大学・研究所の役割強化

滋賀県には数多くの大学が立地しており、これらの大学が「国際湖沼環境委員会」(ILEC) や「ミシガン州立大学連合日本センター」(JCMU<sup>9</sup>)、さらに三重県にある「国際環境技術移転研究センター」(ICETT<sup>10</sup>)、愛知県にある「国際連合地域開発センター」(UNCRD<sup>11</sup>)、大阪府にある「国連環境計画 国際環境技術センター」(IETC<sup>12</sup>) などの機関と連携して、国際的な課題に取り組むことを期待したい。

### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

- ・ 環びわ湖大学コンソーシアムをもっと活用をして、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すべき。
- ・ 大学による地域産業面で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・プログラムのような場で、地域の課題や資源の見直しなどに学生を参画させ、具体的なビジネスを作り出す。
- ・ 研究所については、滋賀県に研究所や主力工場が多く、航空産業など技術開発や新ビジネスの展開を図るため、研究者の交流を米原地区で行うのはどうか。

## 2.5 結節点としての特性の活用

米原地域は、鉄道や高速道路の結節点となっている。そのため、米原駅から鉄道利用による関西国際空港への所要時間は約 100 分、中部国際空港への所要時間は約 60 分となっている。また、高速道路利用による自動車移動の場合、米原 JCT から関西国際空港へは約 120 分、中部国際空港へは約 90 分の所要時間である。また、高速道路利用による港湾への所要時間は、大阪港約 130 分、四日市港約 80 分、名古屋港約 70 分、敦賀港約 40 分となっている。そのため、米原地域を中心とする県東北部においては、陸路、海路、空路全てにおいて交通利便性が高いと言える。今後は、北陸新幹線やリニア中央新幹線の開業による鉄道アクセスの向上や、東海環状自動車道や新名神高速道路整備による道路アクセスの向上も見込まれる。そのため、滋賀県、特に米原地域を中心とする県東北部は、結節点としての機能特性が優れていると言える。

### 有識者ヒアリングにおける意見・提案

- ・ 港湾関係については、コンテナ輸送の積み替え基地、内陸税関を設置する。
- ・ 米原周辺の高速道路網を活用し、加工、検品などを行う広域配送センターの整備が必要。
- ・ 交通関係産業については、2大都市圏の間に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發揮できる。
- ・ リニア中央新幹線および北陸新幹線開業の効果に関して、滋賀県の外からの窓口は米原駅である。県内観光の起点として重要な場所である米原駅からの2次交通をどう充実させるかが課題。
- ・ 人が集まれる米原駅周辺の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。
- ・ 米原駅から入れるアウトレットモールのような施設や、近畿圏、北陸圏、中部圏の土産品や食材を販売する商業施設を設置するとともに、免税品店設置による外国人観光客の誘致を図ってはどうか。
- ・ 米原駅を東の玄関口とするにはハード面（2次交通、レンタカー、ホテルなど）の整備が必要。

<sup>9</sup> JCMU : Japan Center for Michigan Universities

<sup>10</sup> ICETT : International Center for Environmental Technology Transfer

<sup>11</sup> UNCRD : United Nations Centre for Regional Development

<sup>12</sup> IETC : International Environment Technology Center

### 3. 広域連携の仕組みづくり

#### 3.1 県同士の連携強化

県同士あるいは複数県での連携を進めていくには、今までの「議論の場」から「政策決定の場」へと転換することで、継続・発展させていくことが可能となる。

その際、九州地方知事会で採用されている「政策連合」方式が、より現実的で実効性のある方式であると考えられる。九州地方知事会で採用されている「政策連合」とは、県の区域を超えた広域的な政策あるいは各県に共通する課題について、ある県によって提案された施策に賛同した県ごとに、条例や予算を議会に上程・議決し、協調して施策を実行していくという広域連携方式である。「九州は一つ」という理念のもと、2004年度に立ち上げられ、これまでに43テーマの「政策連合」を立ち上げ、現在41の広域的な政策課題を掲げ、九州・山口の9県がその解決に取り組んでいる（表V-5）。

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

滋賀県では、福井県、岐阜県、三重県とともに、「日本まんなか共和国」（2000年6月設立）を設立し、文化、観光、環境、産業などの分野について重点的に連携を進めてきた。

したがって、今後は、「日本まんなか共和国」を発展させる形で、「政策連合」による施策の合意形成を図り、4県が個別に政策施行するという仕組みを採用してはどうか。以下に政策課題を例示する。

- ・ 琵琶湖の世界的なレベルでのPR・外国人観光客獲得のための広域観光ルート整備や外航フェリー路線の誘致、観光情報の海外発信
- ・ 名古屋港、四日市港、敦賀港の活用促進のためのインランド・デポの整備
- ・ 大学・研究所の連携、インターンシップの共同実施
- ・ 高度医療、ドクターヘリの連携

- ・ 防災センター的な機能（施設）の確保
- ・ 次世代自動車産業など裾野の広い産業振興に必要なインキュベーション・オフィスなどの共同設置
- ・ 広域的な効果のある道路整備の促進 など。

### 3.2 県境を越える市町村の連携強化

県境を越える広域連携を行うには、各県レベルの広域連携に対して基礎的事務を担う県境に接する市町村の交流による相互理解とともに、直面する共通課題や活性化策についての情報の交換や連携方策を検討することにより、各々が主体で広域的事業を実施していくことが期待される。ここでは、県境を越えた市町村の連携について、いくつかの実例について紹介する。

県境を越える広域連携を行うには、各県レベルの広域連携に対して基礎的事務を担う県境に接する市町村の交流による相互理解とともに、直面する共通課題や活性化策についての情報の交換や連携方策を検討することにより、各々が主体で広域的事業を実施していくことが期待される。ここでは、県境を越えた市町村の連携について、いくつかの実例について紹介する。

#### ① 岐阜県と滋賀県との市町村連携

##### 【北近江・西美濃地域ふれあい協議会】

滋賀県北近江地域と岐阜県西美濃地域は、県境を越えた生活圈や経済圏の広がりに対応していくために、県境の枠を越えた協力体制として「北近江・西美濃地域ふれあい協議会」を設けた。ここでは、北近江・西美濃地域の発展を目指して、観光体制の整備などの広域的な課題に対処するとともに、相互交流を深め、個性ある地域づくりを推進した。具体的には、青少年ふれあい交流事業や北近江西美濃観光物産展の開催などが挙げられる。

#### ② 三重県伊賀市と滋賀県甲賀市との連携

三重県伊賀市と滋賀県甲賀市とは、合併前の各旧市町の時代から人・モノ・文化などの分野において多くの交流が行われ、互いの地域の振興に広域的な連携が図られてきた。両市は、合併後に改めて地域との連携を見直し、連携の機能となる相互補完と役割分担を認識して、県境を越えて両市間による災害時相互応援協定を2007年2月に締結した。

その内容としては、食糧、飲料水、生活必需物資の供給、被災者の救出、医療、施設の応急復旧に必要な資機材や物資の提供、救援、応急復旧に必要な職員の派遣・車両等の提供、被災者の一時受け入れや受け入れ施設の提供、ボランティアの斡旋などである。

#### ③ 福井県敦賀市と滋賀県長浜市・高島市との連携

##### 【敦賀・長浜・高島三市議会協議会】

古来、敦賀市・長浜市・高島市の3市は、日本海と琵琶湖を結ぶ都への交通の要所として、重要な役割を果たしてきた。また、鉄道の時代となってからは、いち早く長浜市と敦賀市が線路によって結ばれ、陸運・海運・水運の発達による人・モノの交流により、地理的近接性を生

かしながら、3つの地域の歴史、文化、経済、生活等の発達に大きく関わってきた。地方自治体を取り巻く厳しい現状を打破するために英知を結集させ、住民福祉の向上と地域の発展に不可欠な諸問題の解決に向けて、3市の議会が、研究・研鑽をするとともに相互協力の体制を確立する目的で、「敦賀・長浜・高島三市議会協議会」が2010年2月に設立された。

### 3.3 県内市町の連携強化

滋賀県と北陸圏や中部圏との広域連携を進めるためには、県境を越える市町村の連携強化とともに、それをより効果的なものとするためにも、滋賀県東北部市町の連携強化が必要である。

この地域においては、琵琶湖東北部新広域市町村圏が設定されている。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」（2012年3月）によれば、彦根市、長浜市、米原市、多賀町のべ約25,320haにわたる地域は、近畿圏、北陸圏、および中部圏の3経済圏の接点に位置することから、国土幹線軸上重要な位置を占め、高速道路のインターチェンジ、一般国道、東海道新幹線、東海道本線、北陸本線、近江鉄道等の広域交通基盤等が整備され、滋賀県東北部の交通の要衝としての役割を果たしている。さらには、周辺都市計画区域を含む琵琶湖東北部地方拠点都市地域でもあり、内陸型工業の立地や観光産業等商業施設の集積も見られる。

しかし、これらの地域資源は十分に活用されていないという課題がある。そこで、同指針は、本区域の誇る多様な地域資源を活かしたまちづくりとともに、拠点都市機能の強化・自立性の向上ならびに周辺市町の多様な魅力の強化・交通基盤整備等により活発な交流を育み、バランスよく発展できるまちづくりとともに、彦根市、長浜市などの市民主導の取り組みにより進められている既成市街地の元気を育むまちづくりを図ることを目的としている。

### 3.4 米原地域を中心とした県東北部の機能強化

米原地域を中心とした県東北部の機能強化は、福井県、岐阜県との接点であり、その中でも米原地域は、高速道路あるいは高速鉄道の交通結節点であるが、現状ではその特性が十分に活かされておらず、単なる交通の通過点にとどまっていると指摘されている。また、琵琶湖東北部市町の連携強化が求められている中で、米原地域は地理的には「要」であるが、その機能が十分に果たされているとは言い難い状況にあり米原地域の機能強化が重要である。

現状では米原地域は、移動の目的地というのではなく単なる「通過点」となっており、機能強化の基本的な方向性は、単なる通過点から脱却し、米原地域に移動の目的となる魅力ある機能を持たせ、近畿圏・北陸圏・中部圏に対する中心的機能を持つ「交流拠点」という状態を目指すことにある。その中心的機能を持つ地域として米原駅東地区を整備し、かつ民間施設・機能の誘導が必要である。以下では、その活用方法について数点提案するとともに、その将来イメージ（図V-6）を示す。

#### ① 地域資源の活用

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に取り組むとともに、観光産業の振興、あるいは地場産業の農商工連携策として発展させるような様々な取り組みを実施する。

また、多くの文化財や戦国大名、街道などの歴史文化遺産を活用した事業の拠点的功能を増強する。例えば、「湊」機能を復活し、マリンスポーツや琵琶湖観光のセンター的機能を確保するとともに、現時点では不十分な2次交通を確保し、バスセンターに合わせてショッピングモールや特産物センターを整備・誘導し、自然資源や歴史文化遺産を活用した観光産業を盛り立てる。

## ② 新産業の創出

技術開発とともに技術の総合化を図るため、大学・研究機関を誘致し、合わせてインキュベータ施設を整備する。単なるレンタル空間としてではなく、製品開発支援とともに関連する企業などとのマッチング機能も付加し、新産業の創出を促す。

## ③ 防災機能の拠点整備と防災産業の創出

3圏域に対するリダンダンシー・センターを共同設置するとともに、防災に関連する産業の集積を図り、人材育成を含めた新たな産業の創出を目指す。

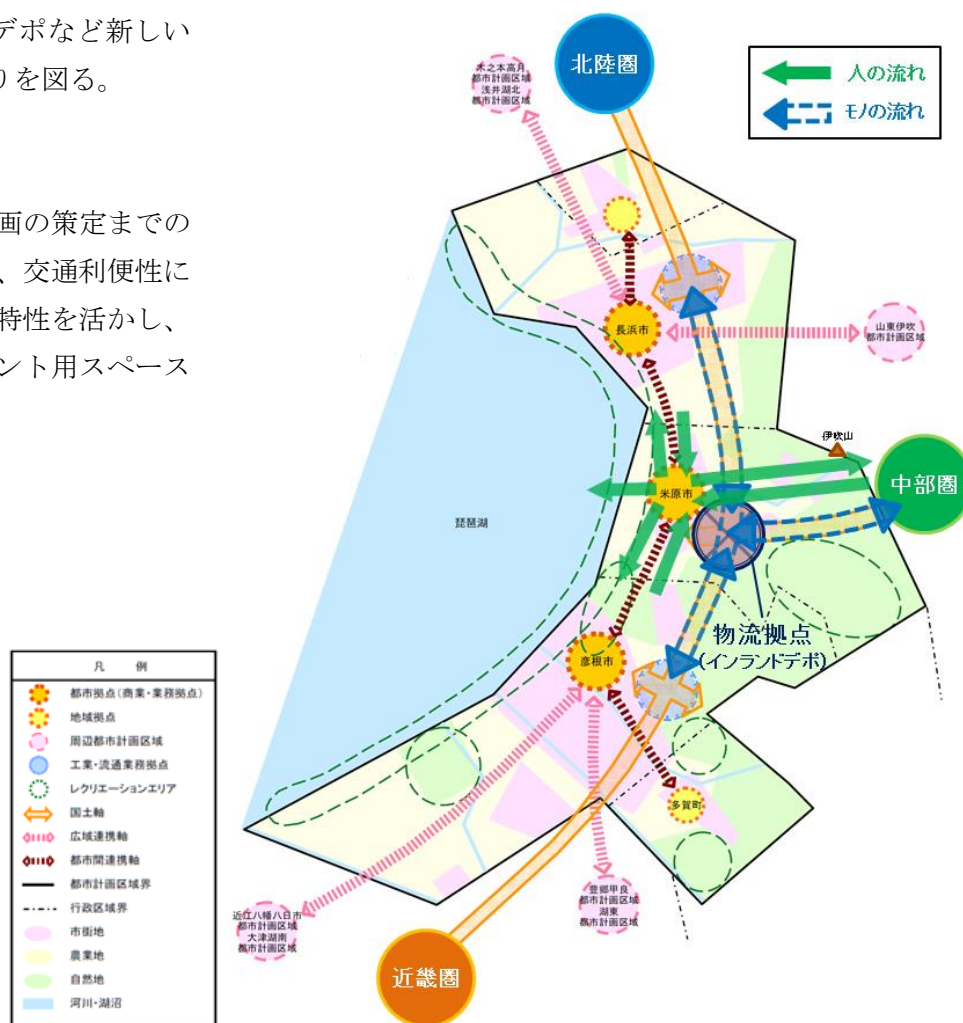
## ④ 新しい物流拠点の整備

インランド・デポなど新しい物流の拠点づくりを図る。

## ⑤ 暫定利用

本格的な整備計画の策定までの暫定的利用として、交通利便性による集客しやすい特性を活かし、劇場や大規模イベント用スペースとして活用する。

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

#### 4. 結び

以上、分析結果の概括とともに広域連携の方向性、ならびに広域連携の仕組みづくりについて、主として北陸圏、中部圏に関連して考えを述べてきた。

滋賀県と北陸圏、中部圏との関係を分析した結果、自動車関連産業を始めとする製造業の集積、日本の地理的中心・交通結節点としての地の利、豊かな自然と歴史・文化などの滋賀県の「強み」を活かし、人・モノ・カネ・情報の交流を促進するために、3圏、特に北陸圏、中部圏との広域連携に引き続き取り組んでいく必要があることがわかった。

滋賀県が今後も発展していくためには、それぞれ地域の自立に向けた施策展開とともに、県内における市町の連携、さらには県境を越えた広域連携の展開が必要である。特に、中部圏を中心とした自動車・航空宇宙関連産業の発展、訪日観光客誘致、南海トラフ巨大地震への対応など地域を越えた協力が必要な分野において、北陸圏、中部圏との広域連携を促進することが急務である。また、行政だけではなく、住民・企業ならびに大学との積極的な協働体制も必須である。



## 報告書執筆体制

本報告書は、滋賀県からの委託による「広域行政推進のための戦略検討調査」に関する報告書であり、以下の執筆体制によって行った。

◆ I～V章担当

研究員 紀村 真一郎

◆ III章担当

研究員 申 雪梅

◆ V章担当

客員研究員 山田 雅雄

◆ マクロ計量モデルによる人口減少シミュレーション担当

研究員 鈴木 雅勝

広域連携推進のための戦略検討調査

【報告書】

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