

# 滋賀県南部地域振興プラン

平成21年(2009年)11月

南部地域振興会議

## 【目 次】

### 序章 滋賀県南部地域振興プランの基本的事項について

序章 滋賀県南部地域振興プランの基本的事項について	1
1. プラン策定の経緯	1
2. プランの構成	1
3. プランの対象区域	2
4. プランの策定主体	2
5. プランの期間	2
6. プランの実現に向けて	2

### 第1章 県南部地域における現状と課題

第1章 県南部地域における現状と課題	3
1. 立地特性	3
2. 人口	3
3. 住宅	4
4. 交通基盤	5
5. 産業	8
6. 工場立地	9
7. 観光	10

### 第2章 地域振興に関する基本的な方針

第2章 地域振興に関する基本的な方針	13
1. 基本的な考え方	13
2. 施策の基本的な方向	15
(1)交通基盤の整備	15
(2)地域産業の振興	15
(3)広域観光の振興	16
特別プロジェクト	16

### 第3章 広域的な見地から実施すべき施策

1. 鉄道輸送力・利便性向上対策プロジェクト	17
2. 産業・観光道路ネットワークプロジェクト	20
3. 『新技術』の開発および事業化支援プロジェクト	22
4. 『創造型モノづくり』企業集積プロジェクト	25
5. 『南びわ湖観光圏』づくりプロジェクト	27
6. 街道の魅力発信プロジェクト	30

#### 特別プロジェクト

元新幹線新駅設置周辺整備地区の地域活性化プロジェクト	32
----------------------------	----

#### 新幹線新駅問題の経緯

	33
--	----

#### 参考資料 滋賀県南部地域振興プラン 具体的施策の例示

	1
--	---

# 序章 滋賀県南部地域振興プランの基本的事項について

## 1. プラン策定の経緯

平成19年10月末をもって新幹線新駅設置工事に係る協定類が終了し、新駅計画は中止となりましたが、この問題を協議した東海道新幹線（仮称）南びわ湖駅設置促進協議会正・副会長会議においては、新幹線新駅が凍結された場合の県南部地域の将来をどうするかについて、県から提示すべきという意見がありました。

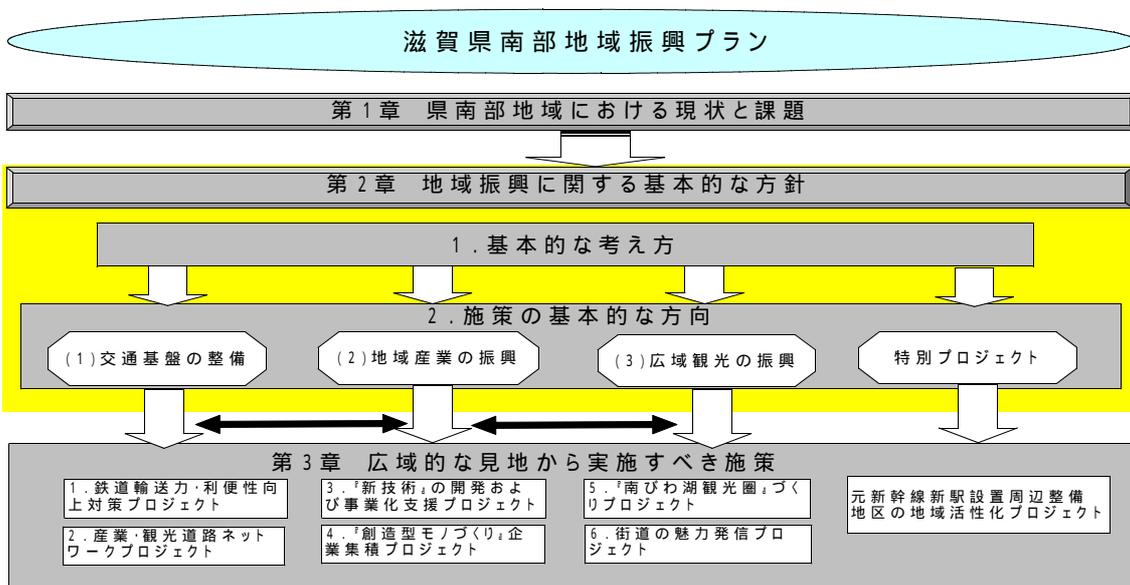
広域行政を預かる県としては、県南部地域の活性化は、県全体の振興と併せて重要な課題であり、新駅を前提としない県南部地域のあり方について、新駅計画の中止による影響を勘案しつつ、関係市とともに検討していく必要があると考えました。

そうしたことから、平成20年2月14日の正・副会長会議の協議を経て、3月24日に第1回南部地域振興会議を開催し、今後の県南部地域における地域振興の中長期的な指針となる滋賀県南部地域振興プランを、県および関係7市（大津市、草津市、守山市、栗東市、甲賀市、野洲市、湖南市）等との協働で策定することとしました。

## 2. プランの構成

滋賀県南部地域振興プランは、次の3部構成とします。

- ・第1章 県南部地域における現状と課題
- ・第2章 地域振興に関する基本的な方針
  1. 基本的な考え方
  2. 施策の基本的な方向（「交通基盤の整備」、「地域産業の振興」、「広域観光の振興」、「特別プロジェクト」）
- ・第3章 広域的な見地から実施すべき施策  
各プロジェクト



### 3 . プランの対象区域

当プランは、県南部地域を構成する大津市、草津市、守山市、栗東市、甲賀市、野洲市、および湖南市の7市の区域を対象とします。

### 4 . プランの策定主体

当プランの策定主体は、滋賀県ならびに大津市、草津市、守山市、栗東市、甲賀市、野洲市および湖南市とします。

また、オブザーバーとして県域の経済6団体である、滋賀県商工会議所連合会、滋賀県商工会連合会、滋賀県中小企業団体中央会、滋賀経済同友会、(社)滋賀経済産業協会および(社)びわこビジターズビューローの参画を得て策定します。

### 5 . プランの期間

県南部地域における地域振興の中長期的な指針であることから、平成21年度を初年度とする概ね10年後を想定したプランとします。

### 6 . プランの実現に向けて

県および関係7市は、互いに連携・協力し、プランの実現に努めます。このため、プランに基づく3年間の実施計画を策定するとともに、協働による取組を一層推進し、引き続き、南部地域振興会議において、協議・見直し・検討を行います。

# 第1章 県南部地域における現状と課題

## 1. 立地特性

名神高速道路、国道1号、8号、京滋バイパス、更には新名神高速道路が開通するなど、主要な広域交通幹線が集中しており、交通の要衝としての地理的優位性があります。その利便性を活かしながら、製造業を中心とする工場や試験研究機関等の立地が進んでいます。

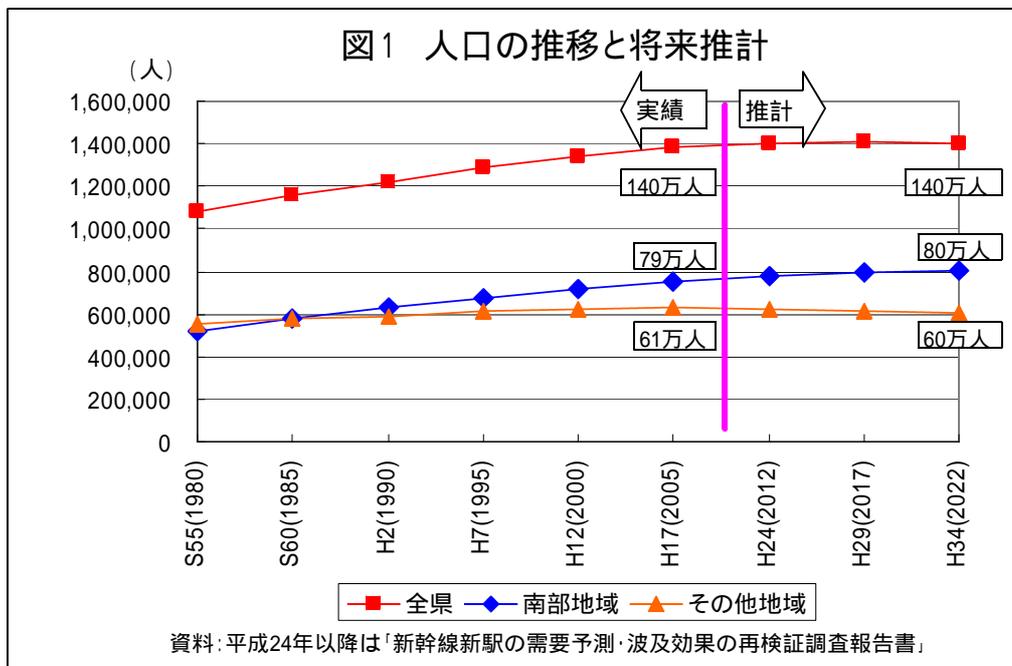
近畿圏と中京圏の結節点で大都市圏に近接する抜群の地理的ポテンシャルを持っています。

琵琶湖をはじめとする豊かな自然環境や文化・歴史などの地域資源が豊富にあります。

## 2. 人口

県南部地域の人口は、平成21年4月1日現在の推計人口によれば約79万人(本県全体約140万人の約57%)であり、直近5年間の人口増加率は約4.0%です。

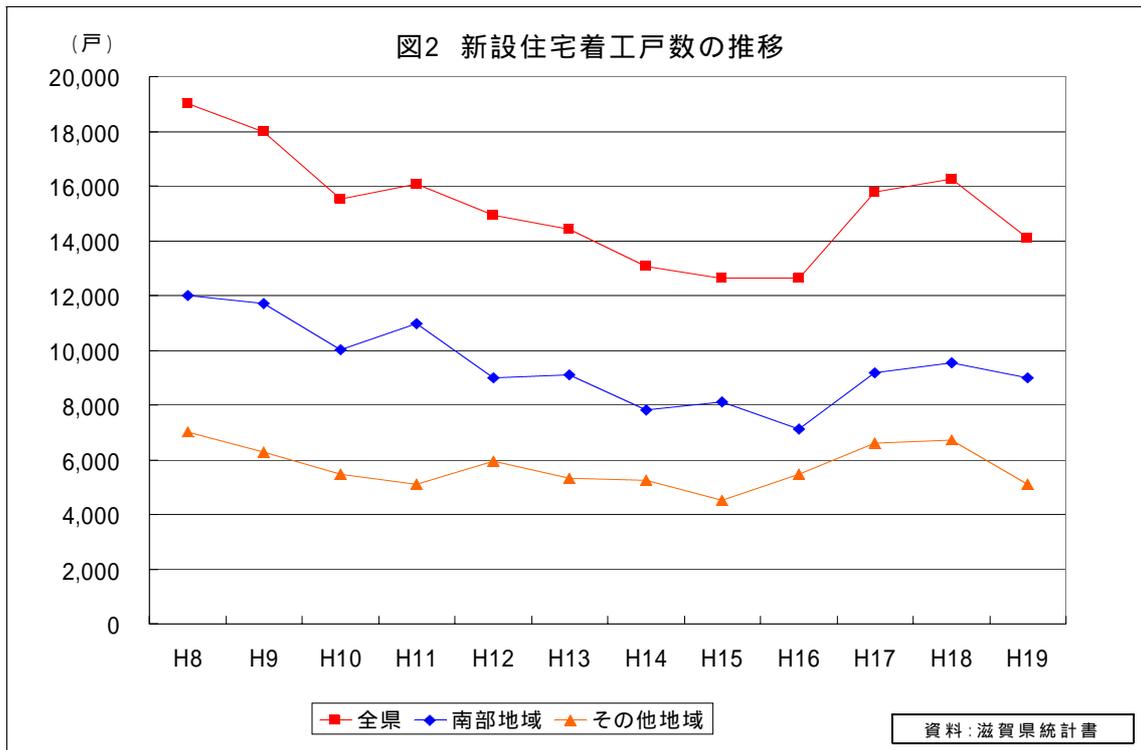
将来推計によれば、県南部地域の人口は、平成34(2022)年の約80万人まで増加するものと見込まれます(図1)。



### 3. 住宅

県南部地域の新設住宅着工戸数は、平成 19 年は約 9,000 戸であり、本県全体の約 6 割を占めます。

近年における着工戸数の推移は、全県的な傾向と同様に減少傾向にありましたが、平成 17 年、18 年は大幅に増加（対平成 16 年比約 2,500 戸増）し、平成 19 年には再び減少に転じています（図 2）。



## 4. 交通基盤

鉄道網については、ＪＲ琵琶湖線をはじめ、ＪＲ湖西線、ＪＲ草津線、京阪電気鉄道、近江鉄道、信楽高原鐵道が整備されている地域ですが、ＪＲ草津線は、基本的に現行30分間隔の運転パターンとなっており、列車運転間隔の改善が望まれています。

ＪＲ草津線は、県南部の公共交通機関として重要な役割を果たしており、ダイヤの充実や複線化の実現が長年の課題であり、過去5年間の利用客は増加しており、その増加率は約4.2%です。(表1、図3)

ＪＲ草津線の複線化に向けては沿線自治体を中心に要望活動を行っており、草津線複線化促進期成同盟会において、段階的整備が図られるよう、その第一段階として、ＪＲ甲西駅での行き違い設備の整備を最重要項目としています。

道路交通においては、県南部地域は国土の骨格となる幹線道路が通過する交通の要衝ですが、特に市街地においては慢性的な交通渋滞が発生しています。(図4、5)

今後とも、地域の経済活動や日常生活、観光等に対応できるよう、計画的かつ効率的な道路網の整備が必要です。

表1 ＪＲ草津線の一日常乗車人員の推移

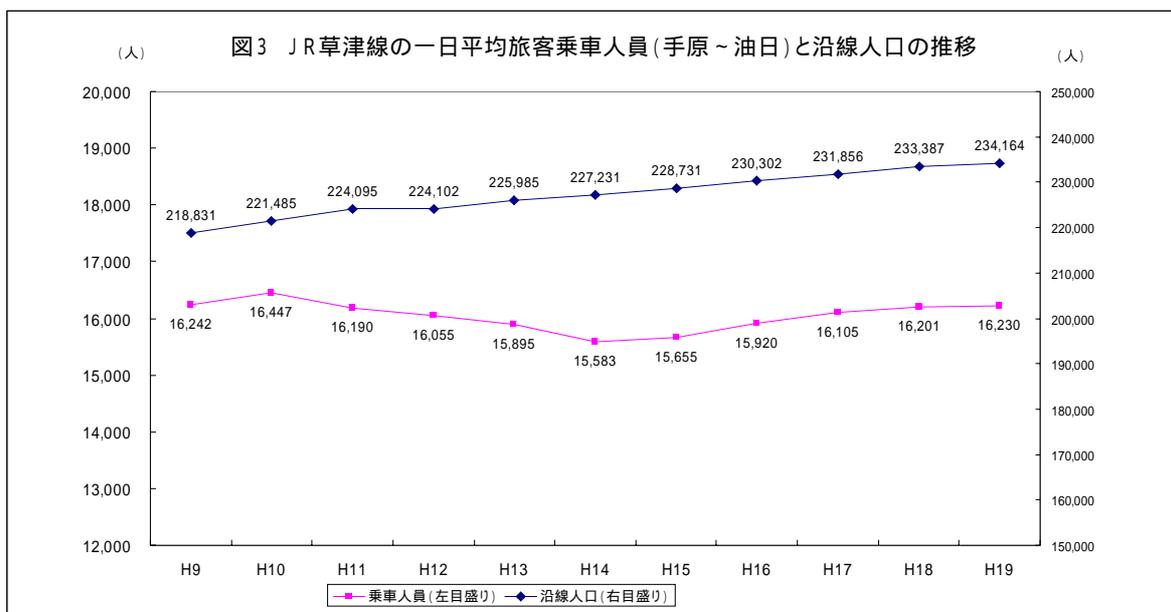
	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
乗車人員(左目盛り)	16,242	16,447	16,190	16,055	15,895	15,583	15,655	15,920	16,105	16,201	16,230
沿線人口(右目盛り)	218,831	221,485	224,095	224,102	225,985	227,231	228,731	230,302	231,856	233,387	234,164

(単位:人)

(内訳)	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
栗東市	50,610	52,239	54,571	54,856	56,027	56,885	57,755	58,818	59,869	61,219	62,106
甲賀市	92,240	92,713	93,023	92,484	92,819	92,908	93,344	93,571	93,853	94,061	94,043
湖南市	52,873	53,475	53,587	53,740	54,033	54,370	54,584	54,901	55,325	55,274	55,221
日野町	23,108	23,058	22,914	23,022	23,106	23,068	23,048	23,012	22,809	22,833	22,794

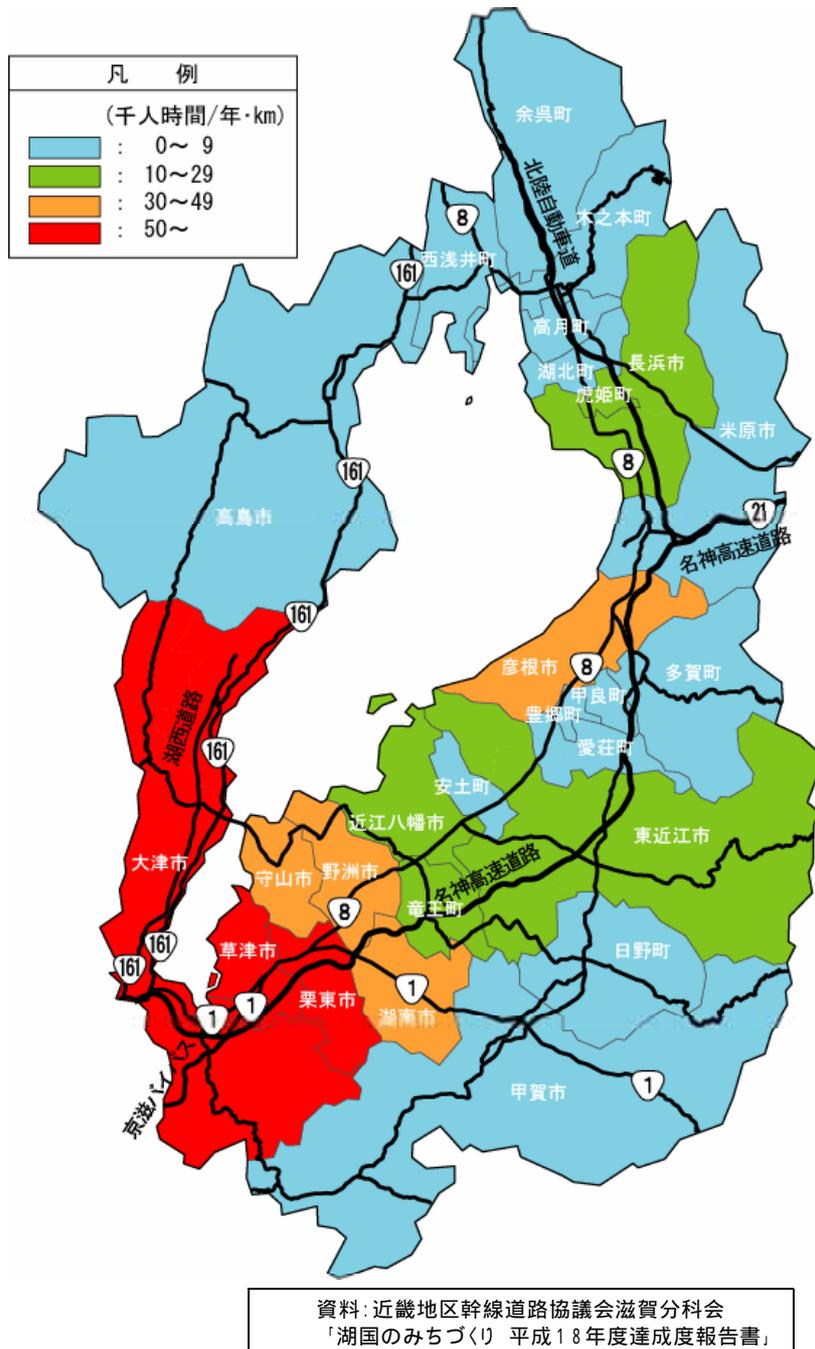
合併市については、合併日より前の年においても、合併後の団体で計上しています。

資料：滋賀県統計書



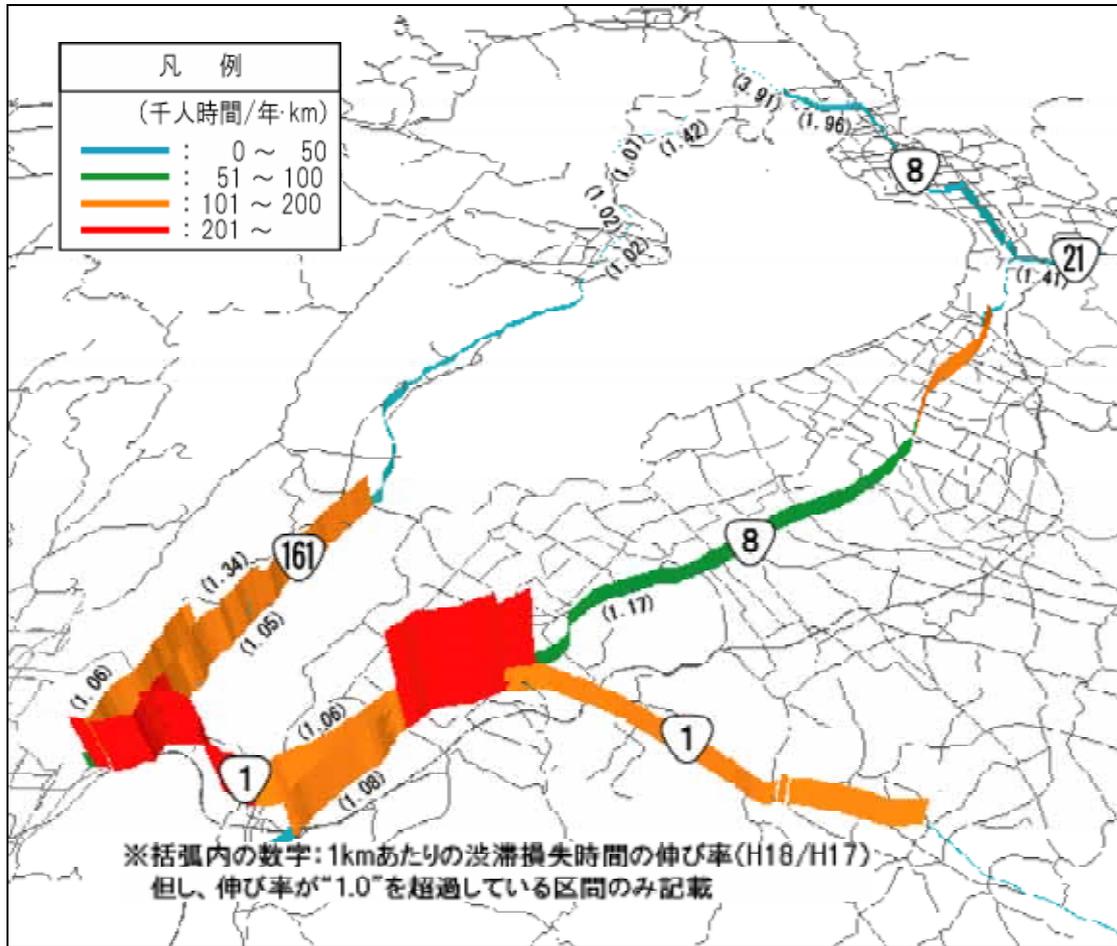
注) 草津線の一日常乗車人員について、草津駅には琵琶湖線、柘植駅には関西本線が接続しており、草津線利用者が把握できないため、手原駅から油日駅までの合計としています。このため、沿線人口についても、栗東市、甲賀市、湖南市、日野町の合計としています。

図4 市町別1 km 当たり渋滞損失時間(H 1 8)



注)「渋滞損失時間」とは、「現況の所要時間」と「渋滞がない場合の所要時間」の差(損失時間)に交通量・自動車1台あたり平均乗車人数をかけたものです。

図5 平成18年度 直轄国道（国道1,8,21,161号）の1 kmあたり渋滞損失時間



資料: 近畿地区幹線道路協議会滋賀分科会  
「湖国のみちづくり 平成18年度達成度報告書」

## 5. 産業

県南部地域には数多くの大規模工場、大学・研究機関などが集積しており、「県内製造業事業所数」、「県内製造業事業所に就労する従業者数」、「製造品出荷額」の各指標で県全体の約5割、「商品販売額」では約6割を占める（表2、3）など、県下でも有数の産業集積地域であるとともに、本県経済の発展を先導する地域です。

区域内には、コラボしが21（大津市）をはじめ、県工業技術総合センター（栗東市）、県立テクノファクトリー（草津市）、SOHO ビジネスオフィス（草津市）、大学内のインキュベーション施設が立地するとともに、企業や大学、試験研究機関との産学官連携も活発に展開されるなど、ハード・ソフト両面において、県内の他の地域と比較しても企業の創造的な活動を支える基盤が格段に充実している地域です。

大津市および草津市では、「びわ湖南部エリア新産業創出特区計画（計画期間：平成16～20年度）」において、ベンチャー企業や中小企業等の新産業・新事業創出に集中的に取り組んでおり、同特区を核とした産業クラスターの形成を目指しています。今後、同特区計画における取組の成果を県南部地域全体へ、更には県全体へ波及させていく必要があります。

表2 産業指標

	製造業（従業者4人以上の事業所）			商 業			
	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	製造品出荷額等 (百万円)	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	年間販売額 (百万円)	売場面積(卸売業を除く) (㎡)
南部地域	1,557	83,030	3,403,667	6,947	55,534	1,463,292	947,054
大津地域	303	12,868	412,604	2,679	21,996	521,262	361,881
湖南地域	680	41,310	1,694,187	2,685	22,951	716,507	385,666
甲賀地域	574	28,852	1,296,876	1,583	10,587	225,523	199,507
その他地域	1,702	79,192	3,828,762	7,061	47,604	1,053,283	840,681
東近江地域	595	32,553	1,741,042	2,536	17,113	382,175	299,430
湖東地域	433	20,546	920,742	1,861	13,818	340,534	251,041
湖北地域	468	21,326	1,048,037	1,978	12,568	262,941	224,033
湖西地域	206	4,767	118,941	686	4,105	67,633	66,177
全県	3,259	162,222	7,232,429	14,008	103,138	2,516,575	1,787,735

表3 産業の地域別シェア

	製造業（従業者4人以上の事業所）			商 業			
	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	製造品出荷額等 (百万円)	事業所数 (事業所)	従業者数 (人)	年間販売額 (百万円)	売場面積(卸売業を除く) (㎡)
南部地域	47.8%	51.2%	47.1%	49.6%	53.8%	58.1%	53.0%
大津地域	9.3%	7.9%	5.7%	19.1%	21.3%	20.7%	20.2%
湖南地域	20.9%	25.5%	23.4%	19.2%	22.3%	28.5%	21.6%
甲賀地域	17.6%	17.8%	17.9%	11.3%	10.3%	9.0%	11.2%
その他地域	52.2%	48.8%	52.9%	50.4%	46.2%	41.9%	47.0%
全県	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料：滋賀県統計課

H19「工業統計調査結果報告書」

H19「商業統計調査結果報告書」

## 6 . 工場立地

近年における県南部地域の工場立地件数（1,000 m<sup>2</sup>以上）は、全県的な傾向と同様に増加傾向にあります（平成 14 年 7 件 平成 20 年 19 件）（表 4）。

県南部地域で全県の工場立地件数（47 件）の約 4 割（19 件）を占めています（表 4）。

県南部地域における企業立地の引き合いは依然多いものの、県内の分譲中の工業団地残区画が少なくなってきており、新たな工業用地の確保が課題です。

企業誘致における地域間競争が激化する中、他府県に負けない戦略性を持って誘致に取り組んでいくことがより一層求められ、今後、県南部地域においては、企業立地促進法を活用するなど、企業の将来を担うような研究開発機能を有する事業所の集積等を図っていく必要があります。

表 4 工場立地における最近の動向

地域	工場立地件数 (経済産業省「工場立地動向調査」：H20.12末現在)							造成済工業団地		工業団地残区画 (誘致可能用地) (H21.4末現在)	
	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	箇所数	用地面積(ha)	残区画	残面積(ha)
大津	1	1	1	0	0	0	1	2	4.5	0	0.0
湖南	1	5	3	5	7	8	6	12	173.3	0	0.0
甲賀	5	9	16	16	20	13	12	16	548.8	8	7.6
東近江	1	3	5	4	10	11	7	13	329.6	0	0.0
湖東	3	1	2	5	1	5	6	5	115.4	0	0.0
湖北	3	6	3	5	5	7	14	13	183.5	0	0.0
湖西	0	0	2	0	1	3	1	1	18.0	0	0.0
合計	14	25	32	35	44	47	47	62	1373.1	8	7.6

## 7. 観光

近年の本県の観光入込客数の推移を地域別でみると、県南部地域全体としては減少傾向にある一方、その他の地域においては増加傾向にあります（表5、図6）。

県南部地域の中では、大津地域が減少傾向にありますが、湖南地域や甲賀地域ではほぼ横ばい傾向にあります（図7）。

県南部地域の観光地を訪れる観光客のうち、約9割以上が日帰り観光であり、交通至便であることなどのため宿泊客が少ないのが実態です。また、県南部地域の観光宿泊客は大津地域に集中しています。（表6、図8、9）

県南部地域においては、観光入込客数が近年減少傾向にあるため、今後は地域資源を新たな視点で発掘するなど、新たな観光客誘致施策等が必要であるとともに、より地域経済の活性化に寄与する宿泊客の増加を図っていく必要があります。

観光資源のネットワーク化や情報発信を充実させていく必要があります。

広域での観光を進めるため、各広域観光振興協議会の連携強化が必要です。

表5 観光入込客数の推移

(単位:千人)

	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
大津地域	15,831	12,888	14,033	13,567	13,778	13,105	12,891	13,199	11,850	11,257	11,043	10,697	10,806	10,979
湖南地域	2,353	2,663	3,439	4,685	4,534	4,806	4,462	4,604	4,923	4,761	4,771	4,323	4,602	4,505
甲賀地域	3,076	3,122	3,345	3,415	3,452	3,464	3,368	3,425	3,432	3,306	3,599	3,183	3,152	3,167
東近江地域	3,834	4,261	4,514	5,550	5,390	5,418	5,328	5,396	5,466	5,309	6,539	7,432	8,070	8,222
湖東地域	5,329	5,034	5,028	5,915	6,301	5,965	6,109	6,102	6,047	5,661	5,703	5,018	5,031	6,352
湖北地域	5,387	5,378	8,793	6,742	6,600	7,337	7,939	8,567	9,428	9,181	9,169	9,160	11,347	9,661
湖西地域	2,248	2,484	2,762	2,766	2,652	2,699	2,615	2,703	2,848	2,818	2,859	3,307	3,494	3,780
全県	38,057	35,829	41,915	42,640	42,707	42,794	42,712	43,995	43,993	42,292	43,682	43,119	46,503	46,665

(単位:千人)

	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
南部地域	21,260	18,673	20,817	21,667	21,764	21,375	20,721	21,228	20,205	19,324	19,413	18,203	18,560	18,651
その他地域	16,798	17,157	21,097	20,973	20,943	21,419	21,991	22,768	23,789	22,969	24,270	24,917	27,942	28,015
全県	38,057	35,829	41,915	42,640	42,707	42,794	42,712	43,995	43,993	42,292	43,682	43,119	46,503	46,665

資料：滋賀県観光入込客統計調査書

図6 県南部地域とその他地域の観光入込客数の推移

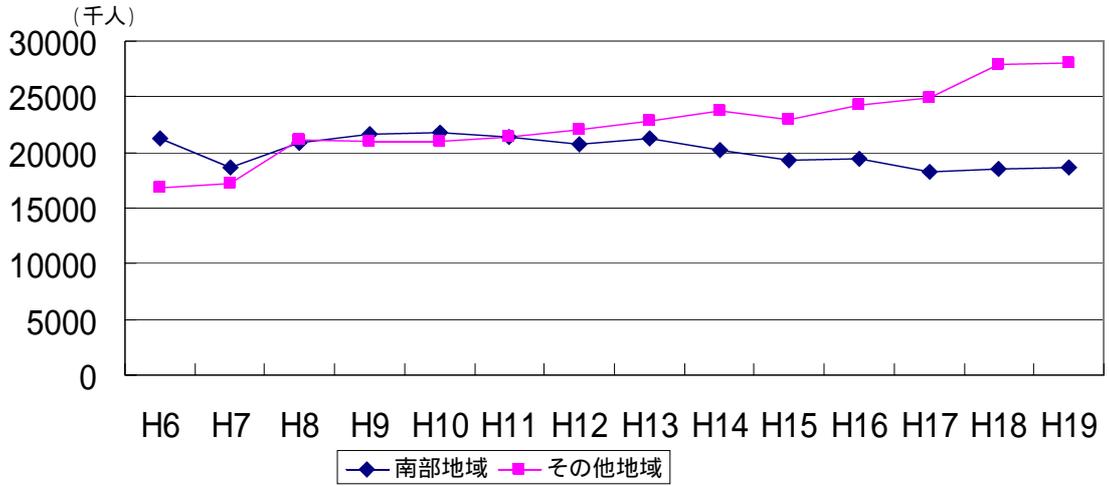


図7 県内地域別観光入込客数の推移

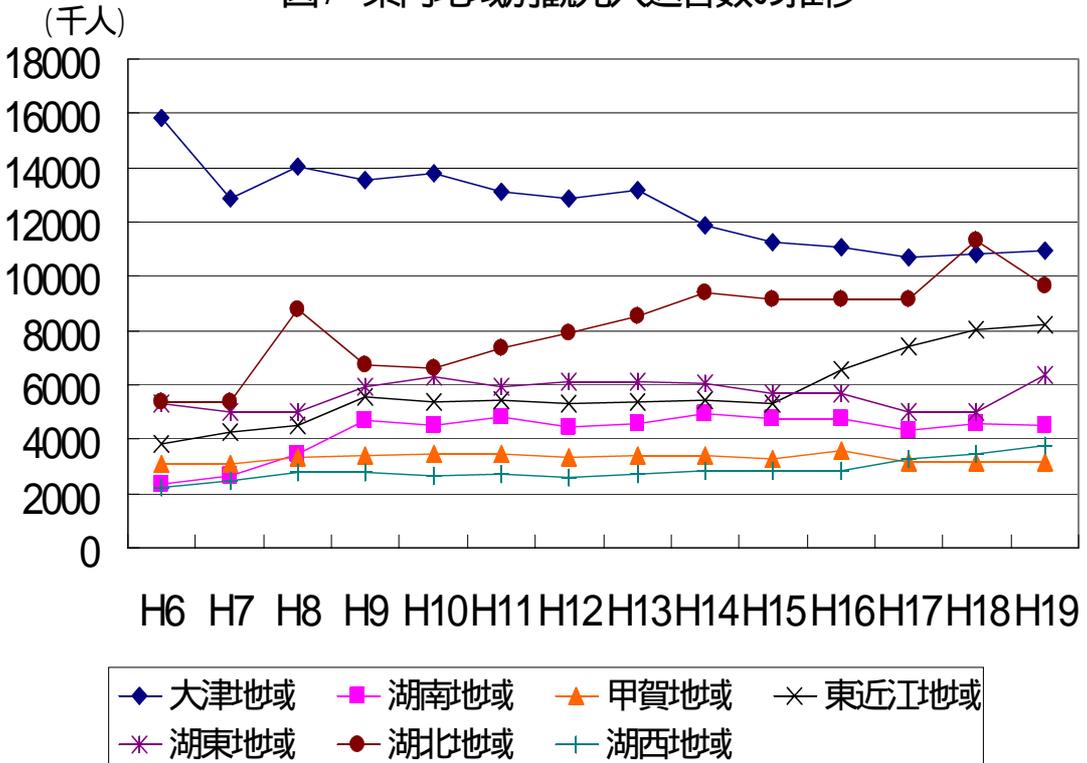


表6 観光宿泊客数の推移

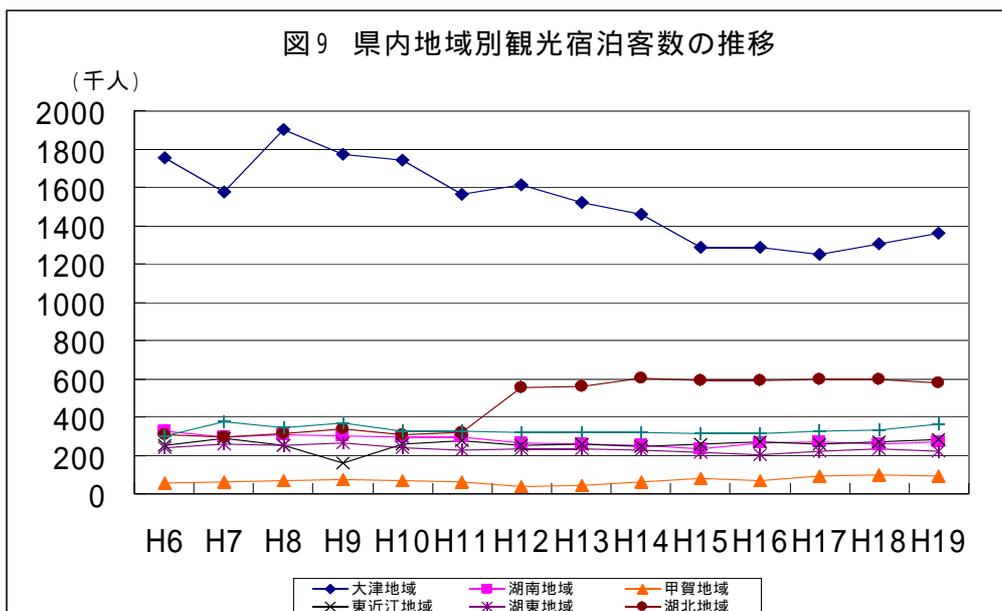
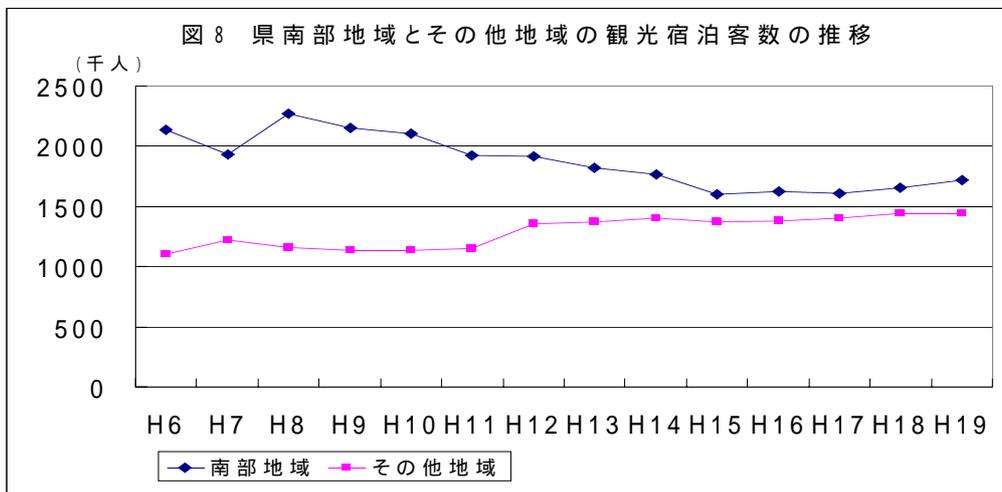
(単位:千人)

	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
大津地域	1,752	1,574	1,899	1,774	1,743	1,565	1,610	1,521	1,456	1,289	1,288	1,248	1,304	1,359
湖南地域	325	295	309	300	295	298	265	258	250	235	267	268	259	269
甲賀地域	58	60	65	76	68	62	38	45	63	80	70	91	97	92
東近江地域	250	287	251	160	256	279	253	259	249	259	270	260	273	281
湖東地域	243	259	252	266	242	225	236	233	228	216	203	220	235	222
湖北地域	308	295	313	336	308	321	553	562	605	588	592	598	597	580
湖西地域	304	378	345	371	328	325	318	319	318	313	316	329	335	362
全県	3,240	3,148	3,434	3,283	3,240	3,075	3,273	3,197	3,169	2,980	3,006	3,014	3,100	3,165

(単位:千人)

	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19
南部地域	2,135	1,929	2,273	2,150	2,106	1,925	1,913	1,824	1,769	1,604	1,625	1,607	1,660	1,720
その他地域	1,105	1,219	1,161	1,133	1,134	1,150	1,360	1,373	1,400	1,376	1,381	1,407	1,440	1,445
全県	3,240	3,148	3,434	3,283	3,240	3,075	3,273	3,197	3,169	2,980	3,006	3,014	3,100	3,165

資料:滋賀県観光入込客統計調査書



## 第2章 地域振興に関する基本的な方針

### 1. 基本的な考え方

滋賀県における県南部地域は、近畿圏、中部圏の結節点にあり、京阪神圏や中京圏の大都市圏に近接する地理的優位性を有しており、平成20年2月には新名神高速道路（亀山ジャンクション～草津田上インターチェンジ）が開通するなど、主要な広域交通幹線が整備された交通の要衝です。

また、本県人口の約57%が集積し、製造品出荷額では県全体の約5割、商品販売額は約6割を占めるなど、本県経済活動の中心地域として重要な地域です。

このような、県南部地域の玄関口として、東海道新幹線(仮称)南びわ湖駅設置計画が進められてきたところですが、そこでは、新駅設置に伴う「広域交通手段の利便性向上」や「企業等の立地促進による雇用拡大」、「定住人口の増加」、また、「国内外からの観光客の増加」などの効果が期待されていたところです。これらの効果は、新駅計画が中止になっても、当該地域を発展させていくための重要な要素であり、この視点からの地域振興策を見い出していく必要があります。

この県南部地域は、琵琶湖を中心とする豊かな自然環境や、文化・歴史などの地域資源が豊富であり、更には、理工系をはじめとする多彩な大学や、産業の頭脳にあたる民間・公設の試験研究機関が多数立地し、「知の集積」が進んだ、いわば、発展の「種」が十分にまかれた、高いポテンシャルを有する地域と言えます。この「種（資源）」を更に活かし育てていくことで、地域の活力をより効果的に高め、ひいてはその波及効果により本県全体を活性化していくことが期待されます。とりわけ、県南部地域に集積する製造業については、生産に当たり多くの財・サービスを他から調達する割合が高く、波及効果が広く他地域にまで及ぶ産業であるため、本県経済の活性化を効果的・効率的に行うことができると考えられます。

このような県南部地域の振興は重要であり、また、日常生活圏をはじめ経済・商業圏が広域化している今日、広域的な課題に対して、県および南部地域の各市が協力して取り組んでいく必要があります。

こうしたことから、県と市の「協働」のモデルとして、県と各市が地域の課題と目標を共有し、それぞれの役割や力を十分に発揮して、互いに協力しながら、県南部地域をより効果的・効率的に振興するための中長期的な指針として、滋賀県南部地域振興プランを策定し、当該地域の振興を図ることとします。

また、当プランにおいては、新幹線新駅設置に期待されていた効果を考慮し、新たな南部地域振興の手段として、交通基盤の整備、地域産業の振興、広域観光の振興の3分野および特別プロジェクト(元新幹線新駅設置周辺整備地区の地域活性化プロジェクト)を、施策の基本的な方向として、ソフトとハードの両面から県南部地域の振興を一層効果的かつ効率的に図っていきます。

なお、当プランの検討・実施に当たっては、元新幹線新駅設置周辺整備地区の状況や滋賀県・栗東市新幹線新駅問題対策協議会での検討状況に配慮するものとします。

施策の基本的な方向として位置づける3つの分野および特別プロジェクトは、例えば、地域の産業振興を図る上で交通基盤の整備は必須条件であり、それが整備されればビジネス客や観光客のアクセスが容易になり、来訪者の増加につながるなど、密接なクロスオーバーの関係にあります。

3分野および特別プロジェクトをいわゆる「縦割り」で捉えるのではなく、施策の組み合わせやそれを支える仕組みづくりを分野横断的に展開することにより、一層の相乗効果が発揮され、好循環が図られることが期待されます。

以上の基本的な考え方に立ち、県と各市は、適切な役割分担のもと、協働による取組を推進して、地域の力を更に磨き、活かすことにより、活力に満ちた県南部地域の未来とともに切り拓いていくこととします。

## 2. 施策の基本的な方向

### (1) 交通基盤の整備

交通基盤の整備は、本県の持続的な発展のための地理的優位性を更に高めるとともに、地域産業や広域観光の振興の基盤となるものであり、各市における地域づくりと連携しながら、一層の整備を図る必要があります。

公共交通は、沿線住民の通勤・通学等の交通手段として、また環境への負荷が少ない移動手段として重要であるため、利便性の高い地域交通網を構築します。ＪＲ草津線については、沿線人口が増加していることから一層の輸送力の改善を図るため、複線化に向けた段階的整備を目指します。また、ＪＲ琵琶湖線の一層の利便性の向上に向け、取組を進めます。

道路交通網の整備については、主要幹線道路およびこれらのアクセス道路を含めた地域道路網の計画的かつ効率的な整備や、渋滞箇所の緩和対策を行うなど、経済活動の円滑化・活性化や、地域住民の交通利便性の向上を目指します。

更に、地域産業や広域観光の振興、鉄道へのアクセスの向上といった視点を考慮し、道路交通網の整備を行います。

### (2) 地域産業の振興

幸せや豊かさを実感できる地域を次世代へ引き継いでいくためには、地域産業の振興は重要な基盤であり、地域を支える産業をしっかりと育成していく必要があります。

そのためには、既存の施策の効果的かつ効率的な推進を図りながら、地域産業の競争力を強化するとともに、「地理的優位性」、「豊富な地域資源」、や「知の集積」を有する県南部地域の特長を活かし、産学官連携を更に推進して、最先端技術を活用した新しいモノづくりや、企業の新たな事業活動への挑戦を支援することにより、国内外に通用する新規成長産業の育成を図っていきます。

また、県南部地域の持続的な発展を支えるため、企業立地促進法の活用などにより、企業が立地しやすい環境整備に努め、研究開発型工場や高い技術力を有する事業所など、時代をリードする企業の誘致に努めます。

更に、地域の産業振興を図り、それを支える人材確保や、物流を支える公共交通アクセスの向上を図るなど、地域産業の振興を図りつつ、住みよい地域づくりの実現を目指します。

### ( 3 ) 広域観光の振興

県南部地域が有する豊かな自然環境や、文化・歴史・伝統産業などの魅力的な地域資源を活かし、国内外の観光客を増やしていく必要があります。

そのためには、新たな視点で魅力ある観光資源の発掘・育成や観光資源の組み合わせを行うことなどにより、各市が連携した広域的な周遊観光や宿泊滞在型観光、湖上観光等に取り組んでいきます。

また、観光関係者の連携強化や観光インフラの整備、多様な媒体での情報発信やタイムリーで効果的な観光情報の提供を行うなど、ソフト・ハードの両面から来訪者の受け入れ環境の充実を図っていきます。

更に、広域観光を振興することにより、新たな人の流れを創出し、公共交通機関の利便性向上や観光産業をはじめとする産業の活性化につなげていきます。

### 特別プロジェクト

新幹線新駅計画の中止により、元新幹線新駅設置周辺整備地区においては、まちづくりの核を失ったことから、新たなまちづくりに向けて後継プランを策定する必要があります。

元新幹線新駅設置周辺整備地区は、県南部地域のほぼ中心部に位置し、京阪神圏や中京圏の大都市圏にも近接している高い地理的ポテンシャルを有する地区です。

こうしたことから、県と栗東市においては、地元自治会・地権者との意見交換を重ねながら、元新幹線新駅設置周辺整備地区の活性化を推進するため、新しいまちづくりである後継プランの基本構想を策定し、その実施に当たっても、県と栗東市が連携・協力して取り組んでいきます。

## 第3章 広域的な見地から実施すべき施策

### 1. 鉄道輸送力・利便性向上対策プロジェクト

#### [プロジェクトの方向性]

県南部地域を走るＪＲ草津線およびＪＲ琵琶湖線では、沿線人口の増加や企業立地が進んだことにより、その交通需要は着実に増加しています。これらの路線は、住民の生活に密着した交通機関として、また、産業振興や観光などの経済活動の動脈・雇用確保の手段として、更には環境への負荷が少ない移動手段として、ますます重要となっており、鉄道利便性の向上に向けて一層の取組を進めていく必要があります。

ＪＲ草津線については、滋賀県草津線複線化促進期成同盟会において、県・各市が一体となって、複線化に向けた需要の動向に応じた段階的整備を目指しているところであり、そのための第一段階として、ダイヤ改善が見込まれる甲西駅の行き違い設備の整備に重点的に取り組んでいきます。

また、利便性の向上のためには一層の利用者増が求められることから、鉄道と巡回バス等の組合せによる広域周遊観光キャンペーンの展開、沿線の企業立地の動向を考慮したコミュニティバスの運行など駅からの二次交通の充実、沿線への企業立地の誘導など、信楽高原鐵道を含めた鉄道利用者の増加に向けた取組を総合的に、地域一体となって推進していきます。

また、ＪＲ琵琶湖線については、引き続き、運行本数の増加や車両の増結等による輸送力の増強を目指して取り組むとともに、乗降客の多い駅の新快速電車の停車や、将来的には草津駅から野洲駅までの複々線化を目指していくこととします。

#### 施策の柱

##### 鉄道輸送力・利便性の向上

- ・ ＪＲ甲西駅における行き違い設備の整備
- ・ 既設駅および駅周辺施設の整備
- ・ 運行本数の増加や車両の増結等輸送力増強
- ・ 乗降客の多い駅の新快速電車の停車
- ・ ＪＲ琵琶湖線草津駅から野洲駅までの複々線化

##### 鉄道利用者の増加

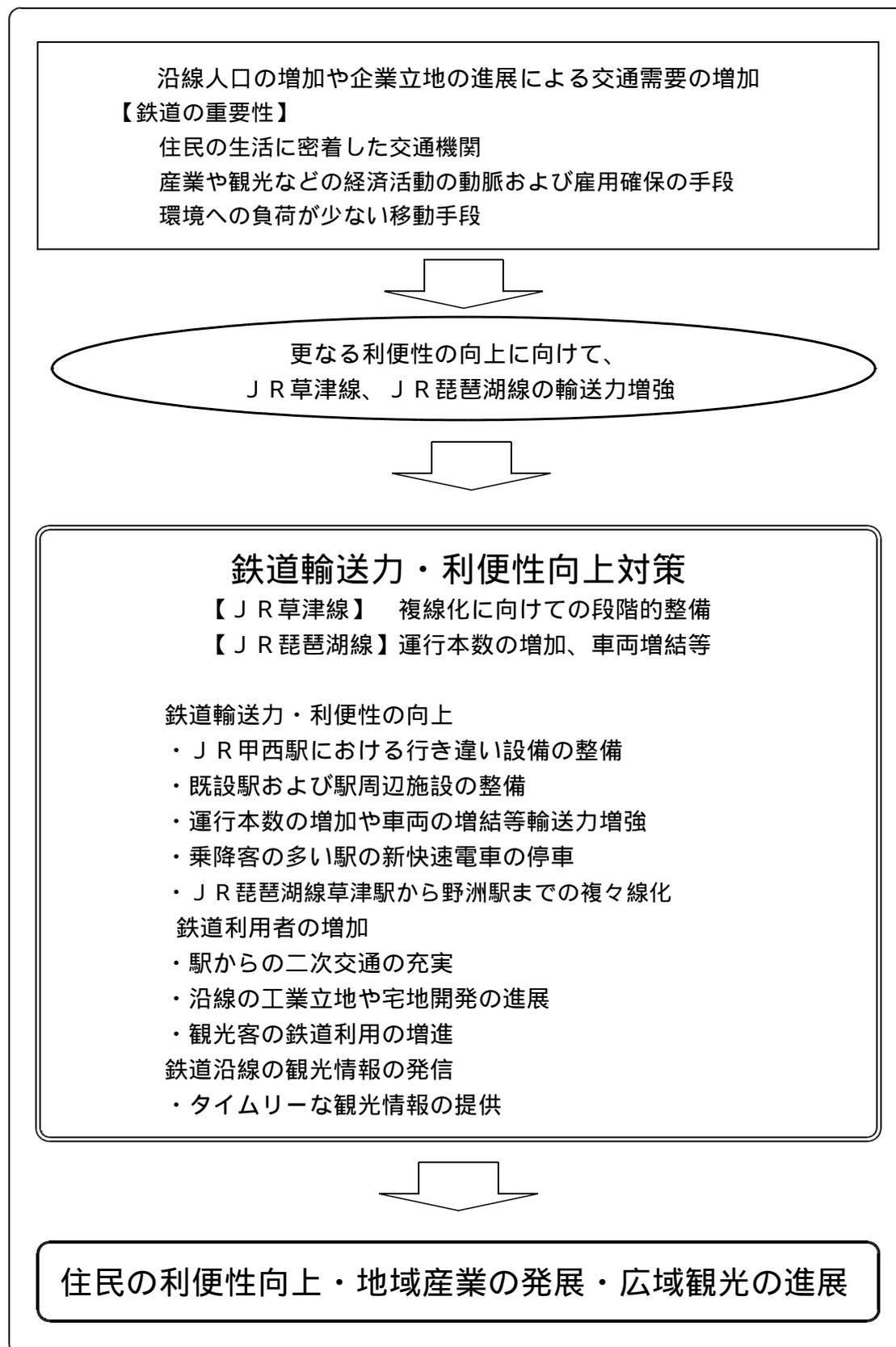
- ・ 駅からの二次交通の充実
- ・ 沿線の工業立地や宅地開発の進展
- ・ 観光客の鉄道利用の増進



鉄道沿線の観光情報の発信

・タイムリーな観光情報の提供

【イメージ図】



## 2. 産業・観光道路ネットワークプロジェクト

### [プロジェクトの方向性]

県南部地域は、名神高速道路や国道1号、8号などの主要幹線道路が通過する交通の要衝であり、交通の利便性を背景にした企業立地などによる産業発展を遂げてきました。更に、平成20年2月には新名神高速道路が一部開通し、平成21年3月には甲南インターチェンジが供用されるなど、道路交通網の整備が一層進んできています。

しかしながら、地域発展に伴う自動車交通量の増加により、県南部地域は県下で最も交通渋滞が発生している地域となり、新名神高速道路の一部開通により国道1号や8号について部分的な渋滞緩和が見られるものの、こうした交通渋滞は、住民生活はもとより、産業活動や観光に影響を及ぼしています。

このため、幹線道路の渋滞解消に加えて、県南部地域の産業・観光の振興に資するよう国道1号、8号および名神高速道路・新名神高速道路と地域の産業拠点を結ぶ道路をはじめ、湖岸の観光地を結ぶ湖周道路への接続道路やJR駅へのアクセス道路を重点的に整備し、県南部地域の産業・観光に着目した道路ネットワークの構築を推進することとします。

### 施策の柱

#### 地域産業を支える道路整備の推進

- ・ 国道1号、8号等と産業拠点を結ぶ道路整備
- ・ 国道1号バイパスおよび関連事業の整備の推進
- ・ 国道8号バイパス整備の推進
- ・ 高速道路インターチェンジとのアクセス道路の整備の推進

#### 広域観光を支える道路整備の推進

- ・ 湖周道路への接続道路の整備

#### 駅へのアクセス改善

- ・ JR駅へのアクセス道路の整備

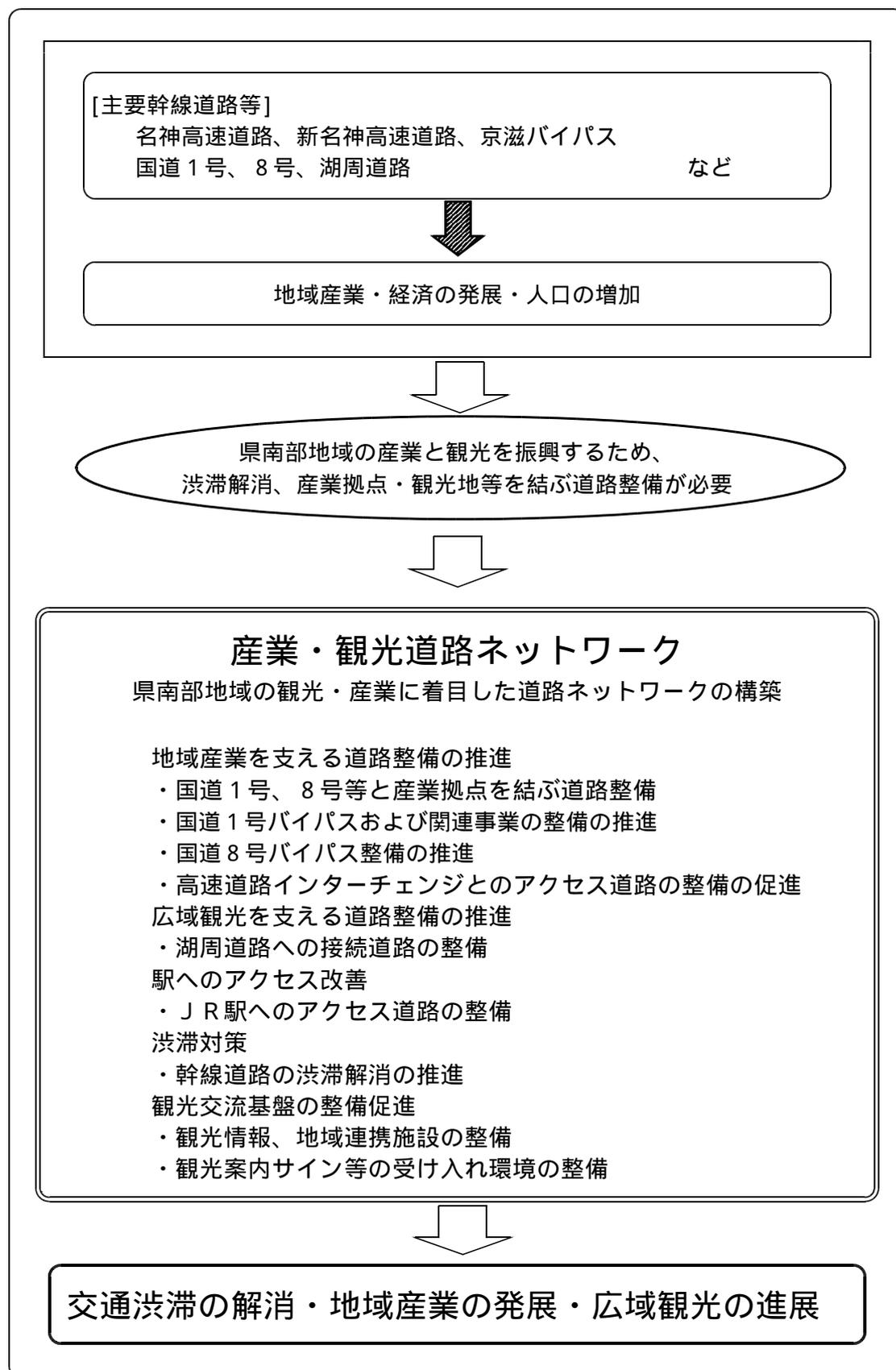
#### 渋滞対策

- ・ 幹線道路の渋滞解消の推進

#### 観光交流基盤の整備促進

- ・ 観光情報、地域連携施設の整備
- ・ 観光案内サイン等の受け入れ環境の整備

【イメージ図】



### 3. 『新技術』の開発および事業化支援プロジェクト

#### [プロジェクトの方向性]

県南部地域は、医学・理工系等の大学や公的研究機関などの知的資源が集積しているとともに、大手企業や優れた技術を持つ中小企業が数多く立地しており、従来からこれらの知的資源を活かして、「都市エリア産学官連携促進事業」や「琵琶湖南部エリア大学発新産業創出特区」などの事業が実施されてきました。

今後さらに激しさを増す地域間競争の中で、南部地域の産業競争力強化と地域経済の活性化を図るためには、従来の取組に加え、南部地域の特長である大学や産業集積等を活かした最先端の技術開発と事業化が重要です。

このため、今後成長が期待される医療・健康、環境、IT等の分野を中心として、大学や公的研究機関等の知的集約を活かした「新技術」の開発および事業化を促進することが必要です。

そこで、医工連携などによる新技術・新製品の開発等の支援を積極的に行うとともに大学等のシーズと産業界のニーズとのマッチングを進めます。また、製造業を支え基盤技術を担う「川上企業」と最終製品を製造する「川下企業」との交流・連携を促進し、相互取引の拡大等を支援します。併せて、県立テクノファクトリー（草津市野路町）等をはじめとするインキュベーション施設を活用した創業支援機能の充実を図ります。

「新技術」の開発と事業化を促進するためには、関係機関が互いに情報交換を行い、連携補完することが重要です。このため、南部地域の産業振興を目的とする研究会等を設立し、企業、各種団体の主体的かつ自由な技術交流や情報交換を通じ、地域の特性や資源を活かした新技術の創造および事業化に向けた取組を進めます。

また、国内外の学会等（国際コンベンション）の誘致や東アジアを中心としたテクニカルビジット（技術見学）による誘客など、南部地域の知的資源の集積を活かした産業観光等の振興を図ります。

#### 施策の柱

##### 研究開発支援

- ・ 研究開発・技術支援
- ・ 医工連携などの推進による新技術・新製品開発等の支援
- ・ 大学等のシーズと産業界のニーズとのマッチングの支援

##### 事業化・販路開拓支援

- ・ 川上企業と川下企業における支援体制の強化

・行政や民間、大学の創業支援機能の充実

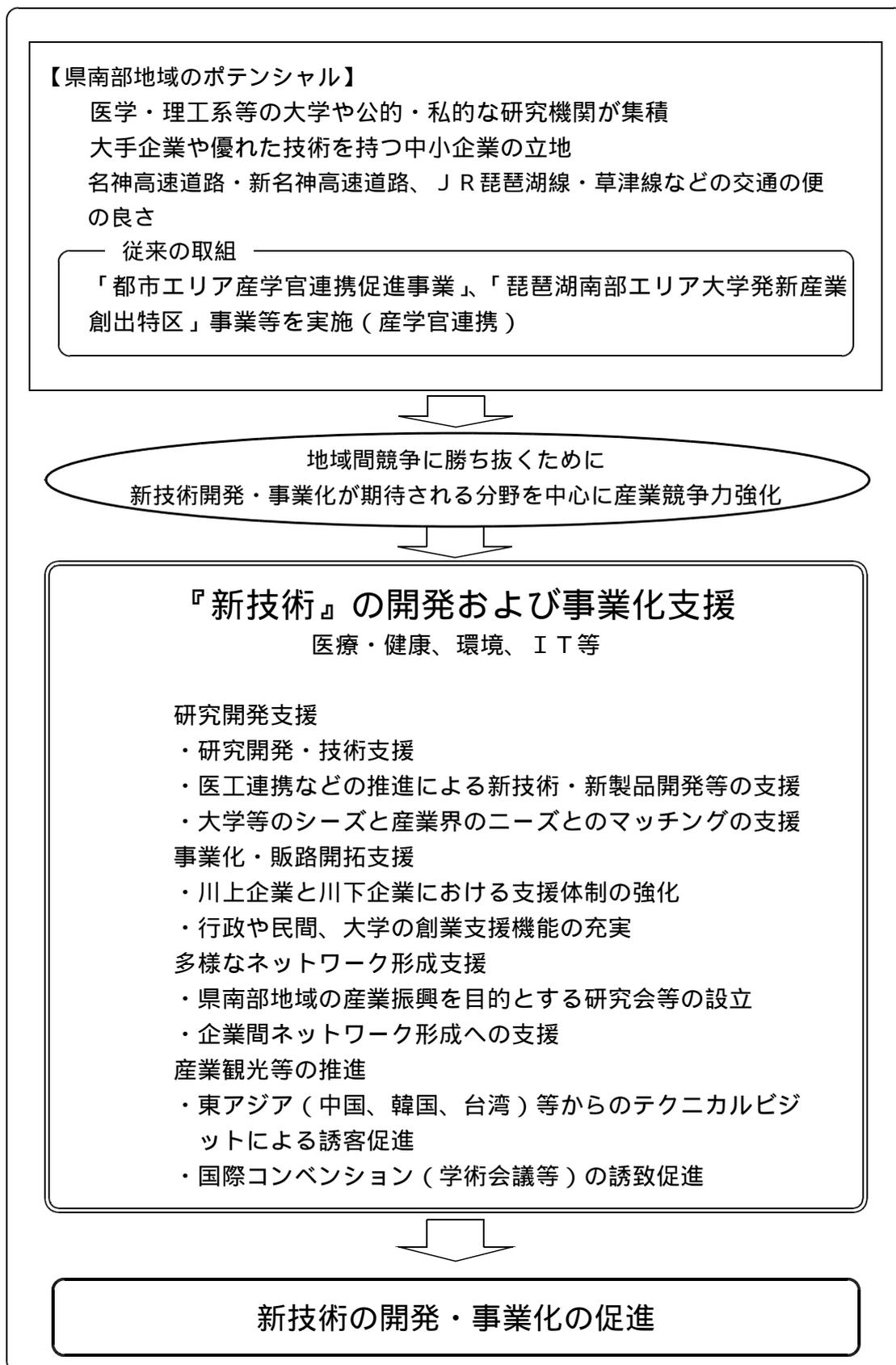
多様なネットワーク形成支援

- ・県南部地域の産業振興を目的とする研究会等の設立
- ・企業間ネットワーク形成への支援

産業観光等の推進

- ・東アジア（中国、韓国、台湾）等からのテクニカルビジットによる誘客促進
- ・国際コンベンション（学会会議等）の誘致促進

【イメージ図】



## 4. 『創造型モノづくり』企業集積プロジェクト

### [プロジェクトの方向性]

県南部地域は、県の経済活動の中心地域として発展を続けるなか、名神高速道路、京滋バイパス、主要幹線道路の整備、JR琵琶湖線、草津線などの交通の便の良さや、理工系大学や研究機関といった知的資源が豊富であることを背景に今日までに製造業を中心に幅広い業種の企業立地が進んできました。

更に、平成20年2月には、新名神高速道路が一部開通し、平成21年3月には甲南インターチェンジが供用されるなど、県南部地域の産業拠点としての価値はますます高まっており、将来にわたり本県産業の基盤となる企業の新規立地や事業投資が強く期待される地域です。

そこで、企業立地促進法等を活用し、新しい技術・付加価値を生み出す「創造型モノづくり」企業の集積を図るとともに、既存立地企業の定着のため、事業の安定化・高度化を促進します。

また、企業立地において、高速道路・鉄道からの交通アクセスは重要であることから、渋滞解消に向けた県市道路改良を推進するなど、立地環境の整備を推進します。

### 施策の柱

#### 企業立地促進法等の活用による産業集積の形成

- ・企業誘致制度等の効果的な運用
- ・産業用共用施設の整備

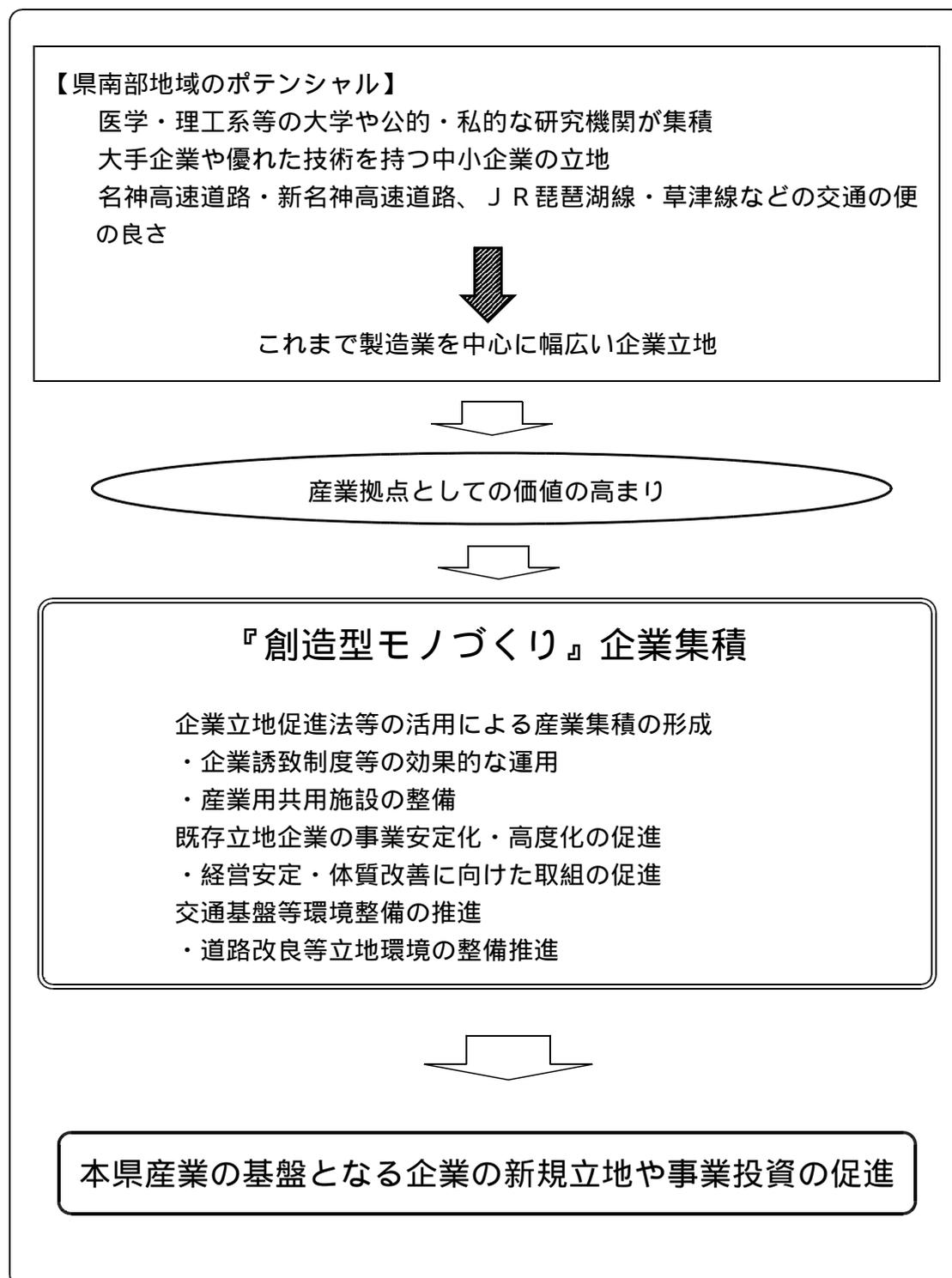
#### 既存立地企業の事業安定化・高度化の促進

- ・経営安定・体質改善に向けた取組の促進

#### 交通基盤等環境整備の推進

- ・道路改良等立地環境の整備推進

## 【イメージ図】



## 5. 『南びわ湖観光圏』づくりプロジェクト

### [プロジェクトの方向性]

県南部地域は、琵琶湖をはじめとする自然や、世界遺産である比叡山延暦寺や多くの古刹、東海道や中山道等の街道など、歴史・伝統文化に育まれた地域であるとともに、JRや名神高速道路、新名神高速道路、主要な国道などが通過する、交通の要衝です。

また、最近の観光の動向は、従来の「通過型・団体型」の観光から、訪れる地域の自然・生活文化・人とのふれあいを求める「交流型・個人型」へ転換してきています。

こうしたことから、多様な観光資源を有する県南部地域を一つの広域観光圏「南びわ湖観光圏」として設定し、広域の観光ネットワークを活かした観光サービスを提供するとともに、観光情報を効果的・集中的に発信し、サービスの品質向上とブランド化を目指します。

そのため、県と圏域内の各市、関係団体の参画による広域観光組織である「南びわ湖観光推進協議会」の取組強化により、広域の観光ネットワークを整備するとともに、南部地域を訪れた人が、地域の温かい心に触れ、再び訪れたいと思う、おもてなしの向上に努め、宿泊滞在者等の誘客促進につなげます。

また、県南部地域における観光資源や生活文化、隠れた地域の宝を見出し、テーマ性やストーリー性に着目した魅力ある広域観光ルートを策定し、そのルートを効率的に巡ることができるような周遊バスの運行や湖上交通の活用、圏域統一の案内標識の設置といった交通アクセスの向上を図るとともに、沿線の地元特産物の販売促進を行うなど、広域連携施策を実施し南部地域の観光振興に総合的に取り組みます。

### 施策の柱

#### 地域の素材を活かしたツーリズムの推進

- ・歴史文化資源等を活かした広域観光ルートの策定
- ・「南びわ湖観光推進協議会」の取組強化

#### 観光情報の発信

- ・観光情報の効果的な提供

#### おもてなしの向上

- ・おもてなしの心の醸成に向けた取組の推進
- ・観光ボランティアの育成とネットワーク化の推進

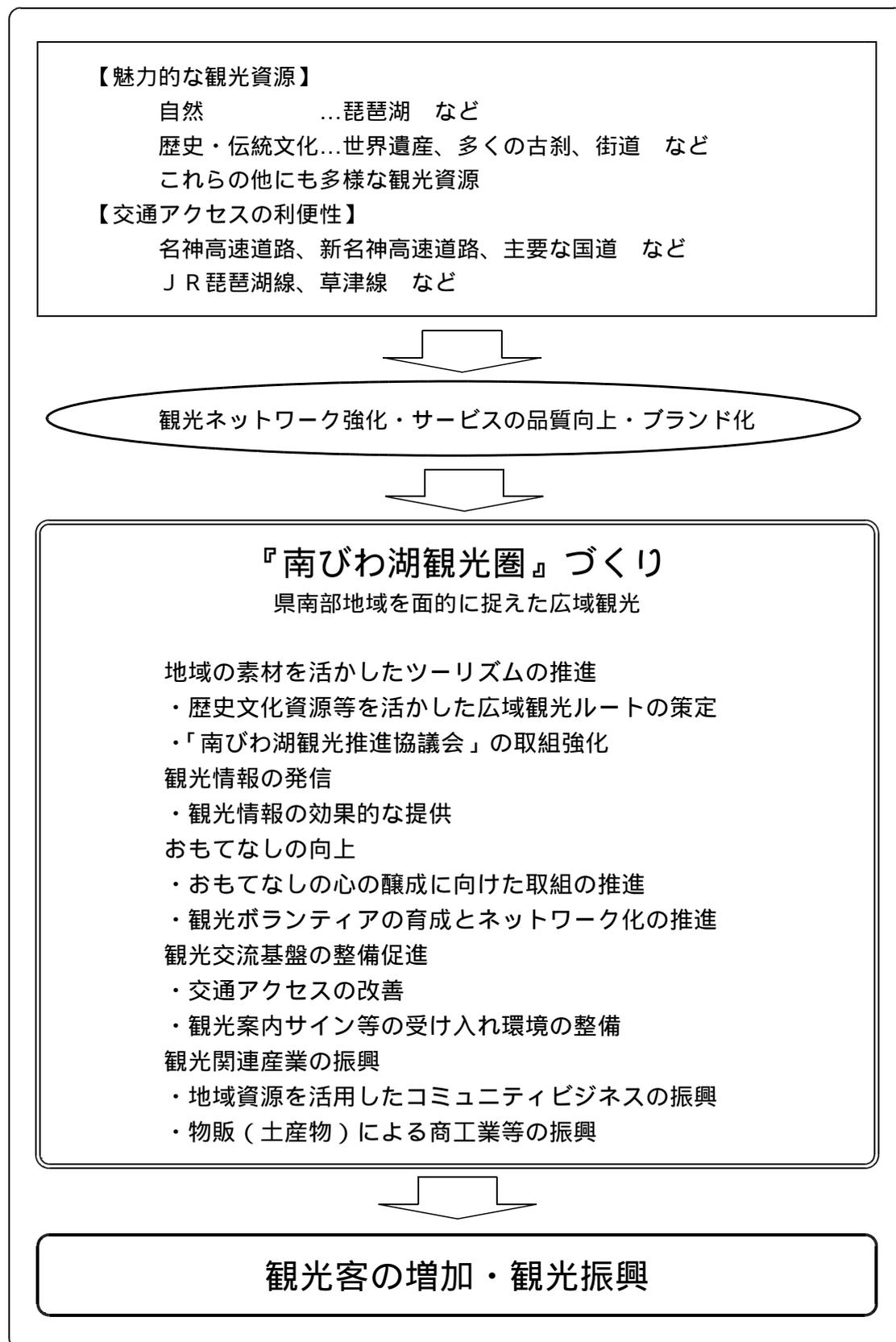
観光交流基盤の整備促進

- ・ 交通アクセスの改善
- ・ 観光案内サイン等の受け入れ環境の整備（再掲）

観光関連産業の振興

- ・ 地域資源を活用したコミュニティビジネスの振興
- ・ 物販（土産物）による商工業等の振興

【イメージ図】



## 6 . 街道の魅力発信プロジェクト

### [プロジェクトの方向性]

県南部地域には、東海道や中山道といった街道が通り、その沿道は約75kmに及びます。それら街道筋には、今なお歴史的な風情あるまちなみが残り、風格ある景観を醸し出しています。これらを観光振興に活かすため、こうした街道を県南部地域7市に共通する歴史的・文化的資産として積極的に保全・活用を図っていく必要があります。

最近の観光の動向としても、社会環境の変化、ニーズの多様化等に対応した「ニューツーリズム」が注目されていることから、自然景観や歴史に恵まれた「街道」や、今や国際語となった「N I N J A」のまち「甲賀」、日本六古窯の一つに数えられる「信楽」などは格好の観光資源であり、それらを活かすためのストーリー性を持ったルート開発など市域を越えた連携を一層図ります。

こうしたことから、沿道に重点地区を選定し、まちなみ整備や町家の再生を行うとともに、広域の周遊ルートの開発、周遊バスの運行、レンタサイクルシステムの整備などJR駅から重点地区への二次アクセスの改善、空き町家を活用したコミュニティビジネスの誘導など街道観光を振興し、にぎわいと活気あるまちづくりに取り組みます。

### 施策の柱

#### 街道の魅力を活かした観光の推進

- ・ 街道散策等体験型・交流型観光商品の開発
- ・ 美しいまちなみ整備の推進

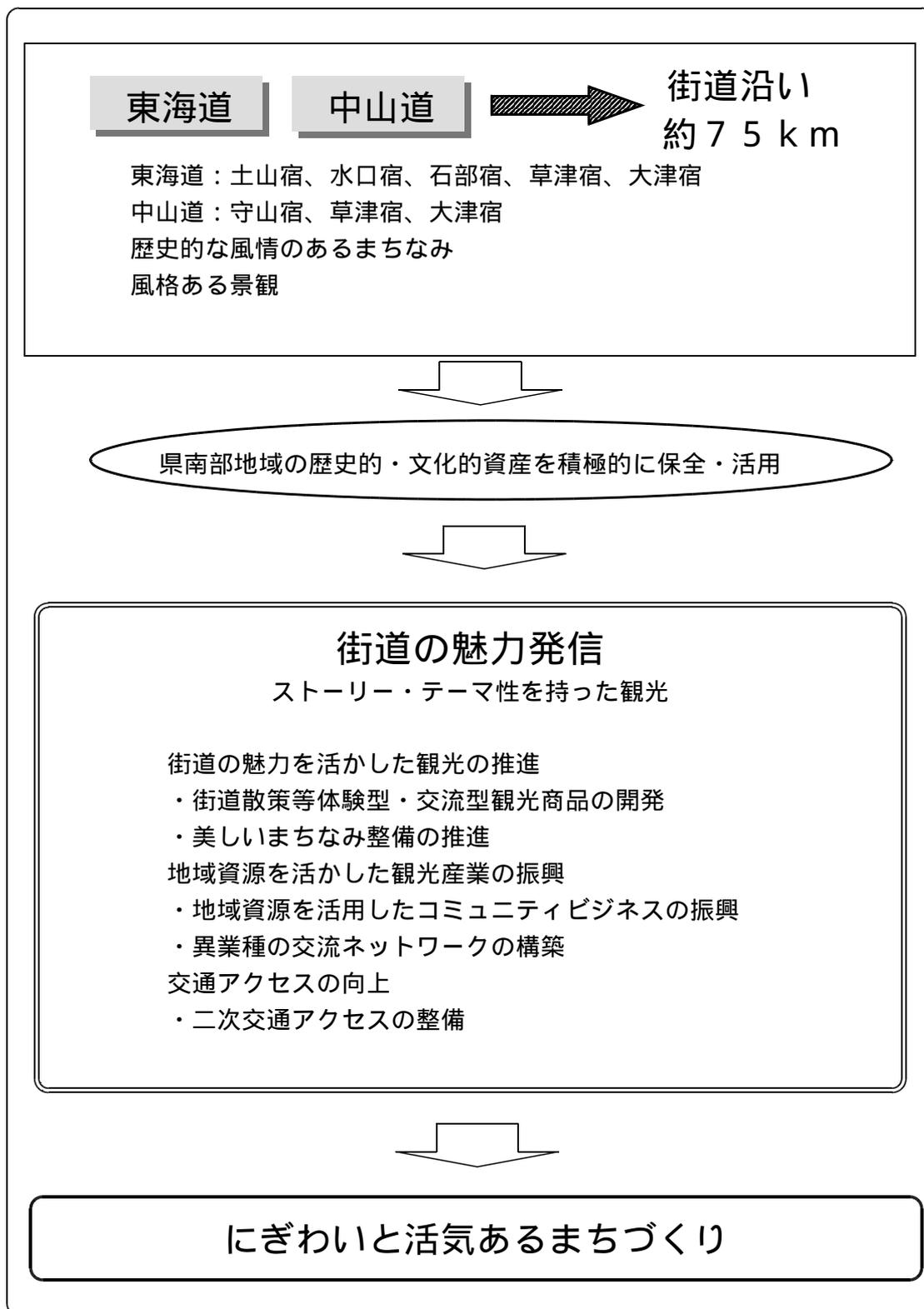
#### 地域資源を活かした産業の振興

- ・ 地域資源を活用したコミュニティビジネスの振興（再掲）
- ・ 異業種の交流ネットワークの構築

#### 交通アクセスの向上

- ・ 二次交通アクセスの整備

【イメージ図】



## 特別プロジェクト

### 元新幹線新駅設置周辺整備地区の地域活性化プロジェクト

#### [プロジェクトの方向性]

元新幹線新駅設置周辺整備地区は、県南部地域のほぼ中心部に位置し、京阪神圏や中京圏の大都市圏にも近接している高い地理的ポテンシャルを有する地区です。

また、ＪＲ琵琶湖線栗東駅から約1.5km、ＪＲ草津線手原駅から約0.5kmとＪＲ駅から近く、名神高速道路栗東インターチェンジ、国道1号、8号に接続する非常に交通利便性の高い地区であるとともに、圏域の中核的医療機関が隣接し、周辺は製造業を中心とする工場や大学、研究機関等の立地が進んでいます。

こうした恵まれた地域特性を活かし、広域の見地から都市的発展を図るため、幹線道路へのアクセスに配慮した道路整備などの基盤整備を推進するとともに、ＪＲ栗東駅およびＪＲ草津線等の交通インフラ整備による利便性向上とも連携し、民間活力を活かした地域づくりを進めます。

更に、その立地環境の有利性を活かし、「新技術」と「環境」分野に関連した産学官連携による産業集積は、ＪＲ草津線の利用者拡大や沿線への定住人口の拡大等、周辺地域の発展・活性化に大きく寄与するものであることから、積極的な企業立地の促進など新たな魅力ある地域づくりを推進します。

#### 施策の柱

交通インフラ整備等による広域連携の強化

- ・ＪＲ在来線の利便性向上
- ・区域内外における道路網の整備
- ・区域内における上下水道等のインフラ整備
- ・区域内外における環境整備

産学官連携による企業立地の促進

## 新幹線新駅問題の経緯

年 月 日	内 容
昭和39年10月	東海道新幹線営業開始
昭和44年 9月	「新幹線新駅誘致特別委員会」設置（栗東町議会）
昭和57年 4月	新幹線栗東保守基地の開設
昭和63年 2月	「東海道新幹線（仮称）栗東駅設置促進協議会」発足（3市11町）
昭和63年12月	「県内新駅2駅（栗東周辺、近江八幡周辺）設置、栗東駅先行設置」の基本方針を決定
平成元年 4月～	新幹線新駅設置に向けた調査開始
平成 2年 7月	滋賀県、促進協議会に加入
平成 6年 2月	「東海道新幹線栗東新駅設置を進める会」設立（栗東町商工会・民間団体・個人等）
平成 7年 3月	「栗東町新幹線新駅関連地域開発整備構想」策定
平成 7年 5月	東海道新幹線（仮称）栗東駅設置促進大会を開催（於：東京）
平成 8年 8月	促進協議会の総会で、新幹線新駅設置要望位置決定（JR草津線との交差場所付近） 新駅名を仮称「びわこ栗東駅」に改称 県域経済団体等が、促進協議会に加入 「東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置促進協議会」に改称
平成 8年 8月	「東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅周辺整備推進会議」発足（地元自治会）
平成 9年 3月	「新幹線新駅関連湖南地域開発整備構想」策定
平成11年 3月	「新幹線新駅関連県南部地域開発整備構想調査」策定

年 月 日	内 容
平成11年 8月	東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置促進協議会会長に滋賀県知事が就任
平成13年12月	東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置にかかる正式協議の依頼に対し、東海旅客鉄道株式会社が了承
平成14年 4月	滋賀県、栗東市、促進協議会、東海旅客鉄道株式会社の四者で、東海道新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置にかかる『基本協定書』を締結し、新駅設置が『正式決定』。
平成14年 8月	促進協議会の総会で、「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査の実施」を合意。
平成15年 9月	促進協議会の総会で、「負担のあり方等について、協議・検討を行うため関係市町長等で構成する『調整会議』の設置」を合意。
平成15年11月	調整会議（第1回）を開催し、「助役等会議の設置」等を合意。
平成16年 2月	促進協議会会長（知事）が、「関係市で市長選挙が実施されること、市町村合併を控えていることなどから、費用負担調整をおおよそ1年延期する」ことを表明。
平成16年 2月	新幹線（仮称）びわこ栗東駅活用方策検討会（県政策調整部）がスタート。（第1回平成16年2月、第2回平成16年2月、第3回平成16年3月、第4回16年5月、第5回16年8月、第6回16年10月、第7回17年3月に開催）
平成16年 4月	促進協議会の正副会長会議を開催。
平成16年 6月	新駅設置を進める会が「新幹線（仮称）びわこ栗東駅設置早期開業推進協議会」に発展拡充し、改編。
平成16年 8月	促進協議会の総会で、「新幹線新駅整備の波及効果と地域整備戦略の深度化調査の結果」を報告。「大津市の退会を留保すること。」を合意。

年 月 日	内 容
平成16年10月	甲賀市（水口町、土山町、甲賀町、甲南町、信楽町）、野洲市（中主町、野洲町）、湖南市（石部町、甲西町）が、市町村合併で発足。（促進協議会は、県、7市。7経済団体の構成となる）
平成16年11月	関係市長協議（第1回）を開催。（新駅の必要性、負担割合の年度内調整を確認）
平成17年 2月	関係市長協議（第2回）を開催。（「上下分離」方式による負担の考え方を提案、県の負担割合を1/2とする方針を提示）
平成17年 3月	関係市長協議（第3回）を開催。（県、栗東市、関係市の三区分での負担割合について合意）
平成17年 3月	関係市長へ負担額（県案）提示（指標やウエイトを説明し、関係市の負担額を提示）
平成17年 4月	甲賀市が促進協、県に「要請書」を提出（甲賀市の負担案を提案）
平成17年 6月	調整会議（第2回）を開催。（地元負担案について合意）
平成17年 6月	「滋賀の元気なまちづくり県民会議」設立（県内経済団体）
平成17年 6月	6月24日栗東市議会において新幹線新駅にかかる平成17年度補正予算案を可決 （負担額：100億9,400万円）
平成17年 7月	7月27日滋賀県議会において新幹線新駅設置負担金について、平成17年度補正予算（債務負担行為）案を可決 （限度額：116億9,700万円）
平成17年 7月～	関係市議会において新幹線新駅にかかる平成17年度補正予算案を可決 7月28日甲賀市（限度額：2億5,000万円） 7月29日草津市（限度額：5億3,800万円） 7月29日守山市（限度額：3億7,700万円） 8月1日野洲市（限度額：2億6,900万円） 8月5日湖南市（限度額：3億円）

年 月 日	内 容
平成17年 8月	促進協議会が「作文・絵画作品」を募集（～10月終了）
平成17年 9月	促進協議会の正副会長等会議を開催
平成17年12月	東海道新幹線米原・京都間新駅設置に関する工事協定書交換式 滋賀県、栗東市、促進協議会と東海旅客鉄道株式会社の四者で、 東海道新幹線新駅設置にかかる『工事協定書』の締結および交換
平成18年 1月	促進協議会総会を開催
平成18年 1月	「びわこ栗東駅（仮称）」建設の是非を問う住民投票条例の制定 請求を受理
平成18年 2月	平成18年1月滋賀県議会臨時会において、「びわこ栗東駅（仮称）」 建設の是非を問う住民投票条例案を否決
平成18年 3月	新幹線新駅の新しい仮称駅名を募集 〔募集期間：平成18年3月15日～4月15日〕
平成18年 5月	促進協議会総会を開催 新幹線新駅の新しい仮称駅名を「南びわ湖駅」に決定
平成18年 5月	（仮称）南びわ湖駅着工
平成18年 7月20日	嘉田知事就任
平成18年 7月25日	知事、JR東海社長を訪問
平成18年 7月26日	7月県議会知事提案説明 ・新幹線新駅について「『限りなく中止に近い凍結』の方向に県 民のみなさんの意志が示された（中略）その実行に向けて取り 組ませていただく」
平成18年 8月12日	知事、新駅凍結問題について栗東市長と懇談

年 月 日	内 容
平成18年 8月30日	東海道新幹線（仮称）南びわ湖駅設置促進協議会正・副会長による会議を開催 ・正・副会長会議を凍結も含めた幅広い議論の場とすることで合意
平成18年 9月 1日	新幹線新駅問題対策室の設置
平成18年 9月 2日	新駅建設と関連して栗東市が施行している土地区画整理事業の地元自治会・地権者代表者と知事との話し合い
平成18年 9月27日	促進協議会臨時総会の開催 ・規約の改正（正・副会長会議の設置）
平成18年10月26日	新幹線新駅の需要予測・経済波及効果の再検証結果公表
平成18年10月28日	促進協議会正・副会長会議の開催（第1回） ・新駅の需要予測および経済波及効果の再検証結果の説明 ・正・副会長会議においては、遅くとも来年3月末までには結論を出すことを確認 ・促進協議会を代表して、県がJR東海に10月期の支払いの猶予について、一両日中に説明し申し入れることを確認
平成18年10月31日	促進協議会正・副会長会議の開催（第2回） ・JR東海に対して、県が栗東市を伴って負担金の支払いの猶予を申し入れていくことを確認
平成18年12月15日	促進協議会正・副会長会議開催（第4回） ・東海道新幹線新駅設置工事に係る平成18年度10月期工事費支払いの特例的な猶予等に関する覚書を原案どおり地元三者で合意
平成18年12月18日	「東海道新幹線新駅設置工事に係る平成18年度10月期工事費支払いの特例的な猶予等に関する覚書」を四者で締結
平成19年 1月19日	促進協議会正・副会長会議の開催（第5回） ・大幅なコストダウンの方策について、JR東海へ要請することを確認

年 月 日	内 容
平成19年 2月14日	<p>知事が促進協議会会長として栗東市長に同行し、JR東海へ要請</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JR東海としてはコスト削減案のアドバイス等協力については関与しない。</li> <li>・ 地元での結論を10月末まで猶予。</li> </ul>
平成19年 3月13日	<p>県議会平成19年度当初予算可決</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 平成19年度工事費負担金（21億5千万円）は計上せず。</li> </ul>
平成19年 4月23日	<p>促進協議会正・副会長会議の開催（第7回）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 東海道新幹線新駅設置工事に係る協定類に基づいた履行の諾否の期限及び解除の猶予等に関する覚書(案)を原案どおり地元3者で合意</li> </ul>
平成19年 4月24日	<p>「東海道新幹線新駅設置工事に係る協定類に基づいた履行の諾否の期限及び解除の猶予等に関する覚書」を四者で締結</p>
平成19年 9月 3日	<p>促進協議会正・副会長会議の開催（第8回）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県から「新幹線新駅問題の解決に向けた県の方針(案)」について説明。</li> </ul>
平成19年10月12日	<p>促進協議会正・副会長会議の開催（第9回）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「県の方針(案)」「県南部地域における地域振興の方向性に関する県の考え方(案)」を協議。</li> </ul>
平成19年10月24日	<p>促進協議会正・副会長会議の開催（第10回）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県から、促進協議会総会における会長報告事項(案)を提案</li> <li>・ 栗東市長は「協定類終了を意味するものは了としない。」旨発言</li> </ul>
平成19年10月28日	<p>促進協議会総会</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 知事が会長の立場で、協定類終了に伴う今後の諸課題に対する県の基本的な方針を報告</li> </ul>
平成19年10月31日	<p>東海道新幹線新駅設置工事に係る協定類に基づいた履行の諾否の期限及び解除の猶予等に関する覚書」(平成19年4月24日締結)第2条第2項の規定により、協定類が終了</p>

年 月 日	内 容
平成20年 2月14日	促進協議会正・副会長会議の開催（第11回） ・ 県南部地域の振興について県と関係市等が検討するため、（仮称）南部地域振興会議を年度内に設置することについて合意
平成20年 3月14日	県議会平成19年度補正予算可決 ・ 栗東市を除く市が負担した工事費負担金を県が負担
平成20年 3月24日	南部地域振興会議の開催 ・ 県および7市が南部地域振興会議を設置すること、また、平成21年度春をめどに「（仮称）南部地域振興プラン」を策定することに合意
平成20年 3月27日	滋賀県・栗東市新幹線新駅問題対策協議会の開催 ・ 県および栗東市が対策協議会を設置することに合意 ・ 県職員の栗東市駐在を合意（2人、半日週2回程度を基本）
平成20年 4月24日 ・ 25日	5市（草津市、守山市、甲賀市、野洲市、湖南市）に対する東海道新幹線新駅設置工事清算負担金と、大津市に対する観光振興事業清算交付金の支払い
平成20年 4月28日	滋賀県・栗東市新幹線新駅問題対策協議会に4つの検討ワーキングを設置
平成20年 7月 2日	栗東新都心土地区画整理事業現行計画検証有識者会議、事業廃止を栗東市に提言
平成20年 7月10日	栗東市、栗東新都心土地区画整理事業の取りやめを決断
平成20年 7月29日	滋賀県公共事業評価監視委員会、栗東新都心土地区画整理事業について「事業の中止が妥当」と判断

年 月 日	内 容
平成20年 9月12日	南部地域振興会議の開催（第2回） ・ 県から「（仮称）南部地域振興プランの基本的事項について」を説明し、今後、この「基本的事項」をもとに、プランの検討を進めていくこととした。
平成20年12月19日	栗東市、栗東新都心土地区画整理事業計画の取消し公告
平成21年 2月10日	県・栗東市、工事費負担金等の清算をはじめとする財政上の諸課題への対応策について合意することを確認 「新幹線新駅中止に係る滋賀県から栗東市への財政上の対応」を公表
平成21年 3月17日	滋賀県議会において、平成20年度一般会計補正予算等 可決 ・ 東海道新幹線新駅設置工事清算負担金 601,301千円 ・ 東海道新幹線新駅課題対応基金積立金 4,003,487千円 ・ 滋賀県東海道新幹線新駅課題対応基金条例
平成21年 3月31日	栗東市へ東海道新幹線新駅設置工事清算負担金支払い
平成21年 7月14日	第3回南部地域振興会議・同幹事会合同会議の開催
平成21年 9月 9日	南部地域振興会議関係7市長の申し入れ
平成21年10月 2日	第4回南部地域振興会議・同幹事会合同会議の開催
平成21年10月 7日	南部地域振興プラン関係首長会議の開催 ・（仮称）南部地域振興プランについて協議
平成21年10月28日	第5回南部地域振興会議・同幹事会合同会議の開催 ・（仮称）南部地域振興プランおよび同実施計画について協議
平成21年10月31日	4自治会および企業地権者に対する地権者説明会の開催 ・ 知事から後継プランの基本構想について説明し、意見交換
平成21年11月10日	南部地域振興プラン関係首長会議の開催 ・（仮称）南部地域振興プランおよび同実施計画について協議

## 参考資料

# 滋賀県南部地域振興プラン 具体的施策の例示

## 1. 鉄道輸送力・利便性向上対策プロジェクト

### 鉄道輸送力・利便性の向上

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
JR甲西駅における行き違い設備の整備	草津線輸送改善調査事業	平成20年度実施したアンケート調査結果等を基に、具体的な輸送サービス改善の検討、需要予測、概算事業費の算定等を行い、事業化にあたっての課題を解決し、複線化実現の熟度を高める。
	鉄軌道等整備事業	上下線の電車が行き違いができるよう、甲西駅の鉄軌道整備を推進する。
既設駅および駅周辺施設の整備	鉄軌道関連施設整備費補助金	JR草津線寺庄駅の駅自由通路整備、バリアフリー化設備の整備について、甲賀市へ補助を行う。
運行本数の増加や車両の増結等輸送力増強	JR西日本への要望活動	JR西日本に対する、利便性を向上した運行ダイヤ、通勤時における車両編成、通勤時間帯以外の京都・大阪方面の直通電車乗り入れ要望に取り組む
	草津線利用促進事業	草津線利用者の増加を目指し、草津線の各駅に利用促進PR看板を設置し、併せて啓発活動を実施する。

### 鉄道利用者の増加

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
駅からの二次交通の充実	草津線観光誘発事業	草津線全線開通120周年・全線電化30周年を契機とした観光周遊キャンペーンやレンタサイクルの整備等を行う。
	地方バス路線維持費補助金	地方バス路線の運行を確保するため、バス事業を行う市町等に補助を行う。
観光客の鉄道利用の増進	草津線観光誘発事業	草津線全線開通120周年・全線電化30周年を契機とした観光周遊キャンペーンやレンタサイクルの整備等を行う。
	地方バス路線維持費補助金	地方バス路線の運行を確保するため、バス事業を行う市町等に補助を行う。

### 鉄道沿線の観光情報の発信

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
タイムリーな観光情報の提供	関西おでかけ情報発信事業	関西圏で発行されているJR西日本情報冊子と連携し、タイムリーな観光情報を提供する。

## 2. 産業・観光道路ネットワークプロジェクト

### 地域産業を支える道路整備の推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
国道1号・8号等と産業拠点を結ぶ道路整備	栗東信楽線(林・六地蔵)	栗東信楽線は、国道1号から甲賀市の国道307号へ至る主要地方道である。道路整備アクションプログラムに基づき、林・六地蔵工区として栗東市の幅員狭小、幅員狭小区間を解消し、地域産業を支える道路整備を推進する。
	上記の他4路線	野洲中主線(上屋)、山手幹線(栗東)(草津)、草津伊賀線(吉永バイパス)、竜王石部線(菩提寺・石部)につき、道路整備アクションプログラムに基づき、地域産業を支える道路整備を推進する。
国道1号バイパスおよび関連事業の整備の推進	国道1号バイパス(栗東水口道路)	栗東水口道路の道路整備推進のための要望活動や側面的支援を行う。
	山手幹線(栗東)(草津)	山手幹線は、大津市、草津市、栗東市、湖南市をつなぐ都市計画道路である。道路整備アクションプログラムに基づき、栗東市、草津市の幹線道路を整備し、地域産業を支える道路整備を推進する。
	六地蔵草津線(目川)	六地蔵草津線は、栗東市六地蔵地先から国道1号へ至る、一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、目川工区として栗東市の幅員狭小区間を解消し、地域産業を支える道路整備を推進する。
国道8号バイパス整備の推進	国道8号バイパス	国道8号バイパス整備促進のための要望活動や側面的支援を行う。
高速道路インターチェンジとのアクセス道路の整備推進	山手幹線(栗東)(草津)	山手幹線は、大津市、草津市、栗東市、湖南市をつなぐ都市計画道路である。道路整備アクションプログラムに基づき、栗東市、草津市の幹線道路を整備し、地域産業を支える道路整備を推進する。
	柑子塩野線(竜法師・野尻)	柑子塩野線は、草津伊賀線を起点とし、国道307号へ至る一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、竜法師・野尻工区として甲賀市の新名神甲南インターチェンジへのアクセス道路を整備し、地域産業を支える道路整備を推進する。

### 広域観光を支える道路整備の推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
湖周道路への接続道路の整備	栗東志那中線(駒井沢)(穴村・新堂)	栗東志那中線は、国道1号交差点から湖周道路へ至る主要地方道である。道路整備アクションプログラムに基づき、駒井沢工区、穴村・新堂工区として草津市の人家連担地幅員狭小区間を解消し、広域観光を支える道路整備を推進する。
	今浜水保線(今浜)	今浜水保線は、湖周道路から国道477号へ至る一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、琵琶湖大橋東詰交差点を迂回するバイパス(今浜工区)を整備し、広域観光を支える道路整備を推進する。

駅へのアクセス改善

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
J R 駅へのアクセス道路の整備	六地藏草津線(目川)	六地藏草津線は、栗東市六地藏地先から国道1号へ至る、一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、目川工区として栗東市の幅員狭小区間を解消し、J R 草津駅へのアクセス改善を図る。
	安養寺入町線(入町)	安養寺入町線は、近江八幡市の国道477号から国道1号へ至る一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、近江八幡市、野洲市の入町工区として近江八幡市、野洲市の幅員狭小区間を解消し、J R 篠原駅へのアクセス改善を図る。

渋滞対策

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
幹線道路の渋滞解消の推進	今浜水保線(今浜)	今浜水保線は、湖周道路から国道477号へ至る一般県道である。道路整備アクションプログラムに基づき、琵琶湖大橋東詰交差点を迂回するバイパス(今浜工区)を整備し、渋滞対策を推進する。
	上記の他4路線	大津能登川長浜線(東草津)、小島野洲線(野洲)、草津伊賀線(吉永バイパス)、竜王石部線(菩提寺・石部)につき、道路整備アクションプログラムに基づき、渋滞対策を推進する。
	大津湖南幹線(砂川工区)(大門工区)街路事業	大津湖南地域の都市の骨格を形成する幹線道路の4車線化を図り、慢性的な渋滞を緩和する。 (砂川工区) 全体延長 L=1,100m 幅員 W=31m 草津市木川町～草津市野村町 (H22年度完成予定) (大門工区) 全体延長 L=1,100m 幅員 W=31m 守山市大門町～守山市三宅町

3. 「新技術」の開発および事業化支援プロジェクト

研究開発支援

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
研究開発・技術支援	プロジェクトチャレンジ支援事業	新しいモノづくり事業の開拓を目指す中小企業者等が行う技術開発からその成果の事業化までに至る計画(チャレンジ計画)の認定と、認定事業に対する資金支援(プロジェクト補助金)を行う。
医工連携などの推進による新技術・新製品開発等の支援	医工連携ものづくりプロジェクト創出支援事業	医学・理工系大学の知的集積を活かし、産学官連携体制で医療分野へ最新の工学技術(ロボット、センサー、画像処理、バイオなど)を利用して、次世代医療機器の創出とその事業化を支援する。
大学等のシーズと産業界のニーズとのマッチングの支援	産学官連携推進事業	産学官連携による新産業創出を推進するため、県内大学と県機関や経済界などの連携を行う県リエゾン機能の強化充実を図るとともに、連携コネクターによる企業・大学のニーズ・シーズをマッチングする産学官研究会を形成する。

事業化・販路開拓支援

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
川上企業と川下企業における支援体制の強化	ものづくりナビゲーション事業	高度なものづくり基盤技術を有する県内川上企業(部品製造企業)のPRとそれを利用する川下企業との商談機会の提供を行う。
	環境産業クラスター創出事業	環境分野の産業クラスターを形成するために、産学官金をネットワーク化し、研究開発からビジネスプランニング、市場動向の調査分析、販路開拓、川下企業とのマッチングなど事業化までの各種取組を支援する。
行政や民間、大学の創業支援機能の充実	立命館大学BKCインキュベータ入居者支援事業	中小企業基盤整備機構が整備したインキュベーション施設への入居者に対して、草津市等と賃料の一部を補助すること等により、起業や新事業展開の促進を図るもの。
	地と知をつむぐビジネスデザイン構築事業	草津および米原に設置するSOHO事業者向けレンタルオフィス区画、ミーティングスペース、商談スペース等で構成するビジネスオフィスを運営し、同施設を利用するSOHO事業者に各種の指導助言等を図り、事業の安定化を支援する。(予算額は草津SOHO分のみ計上)
	市場化ステージ支援事業補助金	県内の経営革新計画承認企業やチャレンジ計画認定企業等を対象に、申請に基づいて補助金を交付し、計画事業の市場化に向けた支援を行う。(50～300万円:1/2)
	滋賀の新しい産業づくり推進事業(テクノファクトリー管理運営)	テクノファクトリーの管理運営(指定管理者制度)それに伴い、県および産業支援プラザの技術・経営支援の他の事業紹介、入居企業を支援する。

多様なネットワーク形成支援

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
県南部地域の産業振興を目的とする研究会等の設立	産学官による研究会運営業務	工業技術総合センターで行っている技術分野別の産学官研究会の運営・屋上緑化用陶器製品開発研究会など
企業間ネットワーク形成への支援	ものづくりナビゲーション事業(再掲)	高度なものづくり基盤技術を有する県内川上企業(部品製造企業)のPRとそれを利用する川下企業との商談機会の提供を行う。
	環境産業クラスター創設事業(再掲)	環境分野の産業クラスターを形成するために、産学官金をネットワーク化し、研究開発からビジネスプランニング、市場動向の調査分析、販路開拓、川下企業とのマッチングなど事業化までの各種取組を支援する。

産業観光等の推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
東アジア(中国、韓国、台湾)等からのテクニカルビジットによる誘客促進	国際観光推進事業(観光物産振興事業負担金)	韓国、台湾、シンガポール、タイ、マレーシアからの観光客誘致強化のため、広域連携を活用した観光見本市への参加や商談会への展開、エージェント、メディアの招請などを実施する。
	国際観光推進事業	東アジアの観光客誘致強化のため、政府関係者、旅行エージェント、マスコミなど対象に知事のトップセールスによるプロモーション、観光セミナーを開催し、誘客を図る
国際コンベンション(学会会議等)の誘致促進	コンベンション誘致事業(観光物産振興事業負担金)	国内外の会議や大会、企業研修等開催を本県に誘致する事業について、ビューローで取り組むための経費の一部を負担する
	コンベンション誘致事業	コンベンション誘致事業の充実強化により、本県への国際会議の誘致拡大を目指す。

4. 「創造型モノづくり」企業集積プロジェクト

企業立地促進法の等の活用による産業集積の形成

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
企業誘致制度等の効果的な運用	近畿圏都市開発区域および特定地域における不均一課税	当該区域内で製造の事業の用に供する工業生産設備を新設または増設した場合で、一定の要件に該当した場合に、不動産取得税、固定資産税(県)について不均一の課税を行う。 不動産取得税 4%(3%) 2%(1.5%) 固定資産税：初年度 1.4% 0.7% 2年度 1.4% 1.05% 3年度 1.4% 1.225%
	経済振興特別区域における課税免除および不均一課税	特別区域内において、特区事業を開始した場合および特区事業用資産を取得した場合で一定の要件に該当した場合に、事業税、不動産取得税、固定資産税(県)について不均一課税および課税免除を行う。 事業税 初年度・2年度 課税免除 3～5年度 事業税率 1/2 不動産取得税 課税免除 固定資産税 初年度・2年度 課税免除 3～5年度 1.4% 0.7%
	工業立地指導対策費	産業立地促進資金融資 企業誘致用PR事業(PR資料作成、産業見本市への出展など)

交通基盤等環境整備の推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
道路改良等立地環境の整備推進	国道422号(大石東バイパス)(大石拡幅)	国道422号は、大津市の国道1号を起点とし、三重県へ至る一般国道である。道路整備アクションプログラムに基づき、大石東バイパスおよび大石拡幅として大津市の線形不良、幅員狭小区間、異常気象時通行規制区間を解消し、交通基盤等環境整備を推進する。
	上記の他16路線	大津信楽線(平野)(黄瀬牧)、宇治田原大石東線(小田原)(龍門)、国道477号(幸津川・洲本)、栗東信楽線(林・六地蔵)、野洲中主線(上屋)、大津湖南幹線(草津守山線)、大津湖南幹線(近江八幡守山線)、山手幹線(栗東)(草津)、六地蔵草津線(目川)、安養寺入町線(入町)、国道307号(長野バイパス)、草津伊賀線(吉永バイパス)、竜王石部線(菩提寺・石部)、水口甲南線(水口橋)(稗谷・葛木)、水口竜王線(春日)、柑子塩野線(竜法師・野尻)につき、道路整備アクションプログラムに基づき、交通基盤等環境整備を推進する。

## 5. 「南びわ湖観光圏」づくりプロジェクト

### 地域の素材を活かしたツーリズムの推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
歴史文化資源等を活かした広域観光ルートの策定	滞在型広域観光推進事業「近江みちのくに事業」	認知度アップと宿泊者の増加を図るため、各地の観光資源をいかした広域イベント「近江みちのくに事業」を実施し、主に首都圏からの誘客を図る
「南びわ湖観光推進協議会」の取組強化	南びわ湖観光推進協議会の広域連携事業	広域観光の推進のため、ホームページや広域マップを作成して情報発信する。また、「南びわ湖観光圏」の認定に向けた調査検討を行い、当地域が一体となって誘客促進できるような事業を行う。

### 観光情報の発信

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
観光情報の効果的な提供	観光物産情報発信事業	メディアを有効に活用し、本県の持つ奥深い魅力や多様な観光、物産資源を継続的に発信することで本県のイメージアップを図る。
	観光キャンペーンの実施	県内各地で民間主導の宿泊誘導事業に対して助成することにより、宿泊を伴う観光誘客を図る。
	観光キャンペーンの実施	修学・教育旅行誘致事業として教育旅行誘致キャラバンを実施し、教育旅行担当者研修会・商談会を実施する。
	観光キャンペーンの実施	首都圏等での観光キャンペーンを実施するとともに、旅行会社へのトップセールス、首都圏旅行社の研修会・商談会および本県への宿泊観光助成を行う。

### おもてなしの向上

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
おもてなしの心の醸成に向けた取組の推進	表彰研修事業	観光物産事業の発展、振興に功労のあった個人、団体および優良従業員の表彰を行うとともに、びわこビジターズビューロー会員および従業員等を対象に研修を実施し、おもてなしの心の醸成を図る。
観光ボランティアの育成とネットワーク化の推進	ボランティアガイド研修会の実施	ボランティアガイドの技術向上を目指し、研修会を実施する

### 観光交流基盤の整備促進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
交通アクセスの改善	J R 草津線のダイヤ改正	利便性を向上するダイヤ改正を要望する。
	地域観光活性化支援事業	J R や路線バス等の駅を拠点に複数の観光地を結ぶコースを設定し、バスなどの2次アクセス整備を図る
	伊香立浜大津線(下在地生津)(平尾)(仰木千野)(坂本)	伊香立浜大津線は、大津市中部を南北に結ぶ主要地方道である。道路整備アクションプログラムに基づき、下在地生津、平尾、仰木千野、坂本工区として大津市の通行不能区間、幅員狭小区間を解消し、観光交流基盤の整備を促進する。
	上記の他6路線	国道477号(幸津川・洲本)、栗東志那中線(駒井沢)(穴村・新堂)、野洲中主線(上屋)、大津湖南幹線(草津守山線)、今浜水保線(今浜)、菖蒲線(菖蒲)につき、道路整備アクションプログラムに基づき、観光交流基盤の整備を促進する。

### 観光関連産業の振興

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
地域資源を活用したコミュニティビジネスの振興	にぎわいのまちづくり総合支援事業(にぎわいのまちづくり総合支援事業費補助金)	まちづくり計画の策定、商店街の経営基盤の強化、地域の特性を活かした商店街の魅力向上や地域のふれあい創出、空き店舗対策などの取組により商店街等のにぎわいを回復しようとする事業を支援し、持続可能でにぎわいと魅力あふれるまちづくりを推進する。
物販(土産物)による商工業等の振興	郷土物産展開催事業	首都圏において物産展を開催し、本県のイメージアップと販路開拓を図る

## 6. 街道の魅力発信プロジェクト

### 街道の魅力を活かした観光の推進

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
街道散策等体験型・交流型観光商品の開発	滞在型広域観光推進事業「近江みちのくに事業」	認知度アップと宿泊者の増加を図るため、各地の観光資源をいかした広域イベント「近江みちのくに事業」を実施し、主に首都圏からの誘客を図る
	旅行商品化提携事業	当該観光圏を目的地とする宿泊を伴った旅行商品の造成とその販売促進のためのパンフレット作成経費の補助
	観光物産情報発信事業	メディアを有効に活用し、本県の持つ奥深い魅力や多様な観光、物産資源を継続的に発信することで本県のイメージアップを図る。

### 地域資源を活かした産業の振興

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
地域資源を活用したコミュニティビジネスの振興	にぎわいのまちづくり総合支援事業(にぎわいのまちづくり総合支援事業費補助金)	まちづくり計画の策定、商店街の経営基盤の強化、地域の特性を活かした商店街の魅力向上や地域のふれあい創出、空き店舗対策などの取組により商店街等のにぎわいを回復しようとする事業を支援し、持続可能でにぎわいと魅力あふれるまちづくりを推進する。
	にぎわいのまちづくり総合支援事業(商店街いきいき再生事業)	緊急雇用対策事業として、商店街の活性化のために設置した空き店舗等を活用したコミュニティ施設や農産物販売所等に要員を置き、施設におけるイベント開催等による収益性向上等を図り、今後の自主的な施設運営につなげていく。
異業種交流ネットワークの構築	【再掲】にぎわいのまちづくり総合支援事業(にぎわいのまちづくり総合支援事業費補助金)	まちづくり計画の策定、商店街の経営基盤の強化、地域の特性を活かした商店街の魅力向上や地域のふれあい創出、空き店舗対策などの取組により商店街等のにぎわいを回復しようとする事業を支援し、持続可能でにぎわいと魅力あふれるまちづくりを推進する。

### 交通アクセスの向上

項目	具体的施策(事業)名	具体的施策(事業)の概要
二次交通アクセスの整備	地域観光活性化支援事業	J Rや路線バス等の駅を拠点に複数の観光地を結ぶコースを設定し、バスなどの2次アクセス整備を図る