

「中部圏・北陸圏との連携について」 についてのアンケート結果まとめ

滋賀県では府県を越える広域的な課題へ対応するため、近畿圏で関西広域連合の取組等を推進することとあわせて、3圏域の結節点という地の利を活かしていくため、中部圏や北陸圏とも連携を進めています。

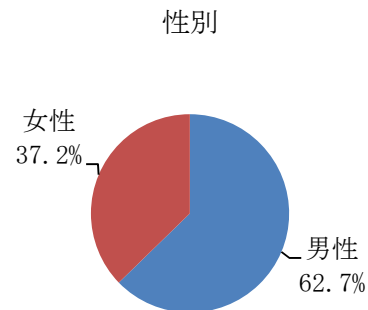
そこで、県民の皆さんが中部圏、北陸圏との繋がりにおいて、日ごろ感じておられることをお聞きし、今後の連携施策に反映することを目的にアンケート調査を実施しました。

- 調査時期：平成26年10月
- 対象者：県政モニター：396人
- 回答数：271人（回収率68.4%）
- 担当課：総合政策部企画調整課広域連携推進室
(※四捨五入により割合の合計が100%にならない場合があります。)

【属性】

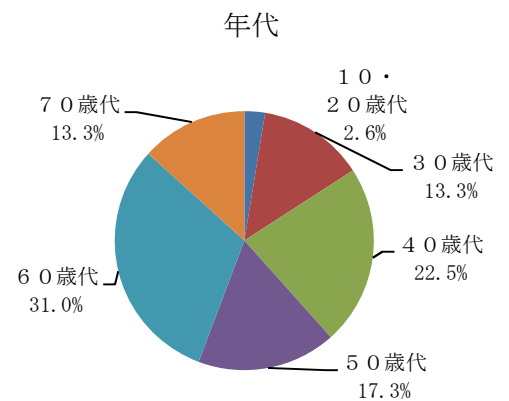
◆性別

項目	人数(人)	割合(%)
男性	170	62.7
女性	101	37.3
合計	271	100.0



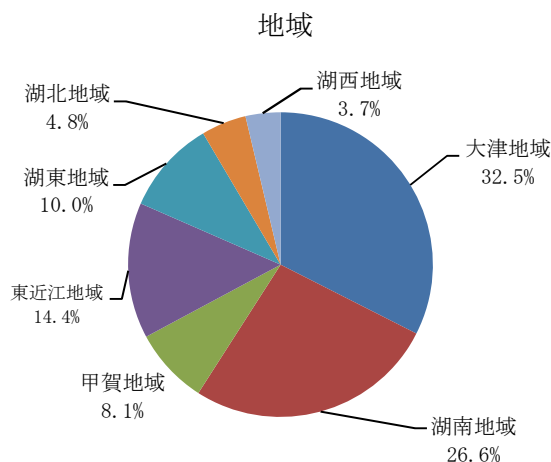
◆年代

項目	人数(人)	割合(%)
10・20歳代	7	2.6
30歳代	36	13.3
40歳代	61	22.5
50歳代	47	17.3
60歳代	84	31.0
70歳以上	36	13.3
合計	271	100.0



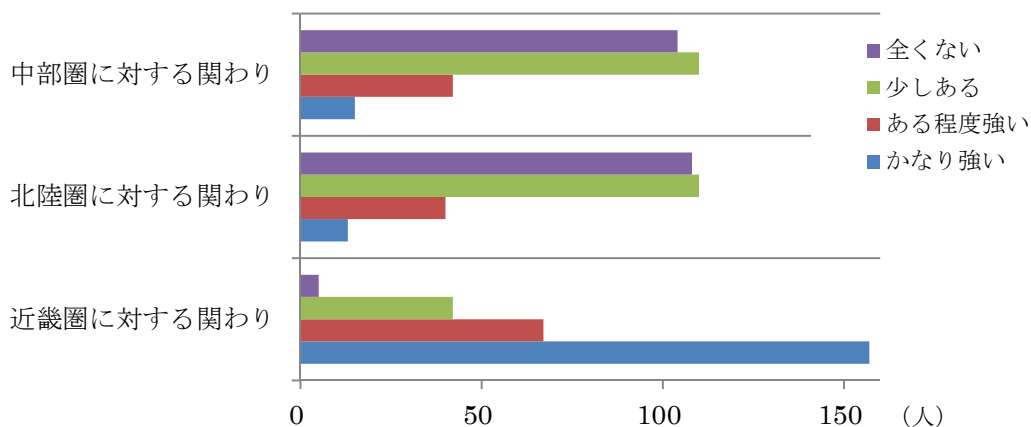
◆地域

項目	人数 (人)	割合 (%)
大津地域	88	32.5
湖南地域	72	26.6
甲賀地域	22	8.1
東近江地域	39	14.4
湖東地域	27	10.0
湖北地域	13	4.8
湖西地域	10	3.7
合計	271	100.0



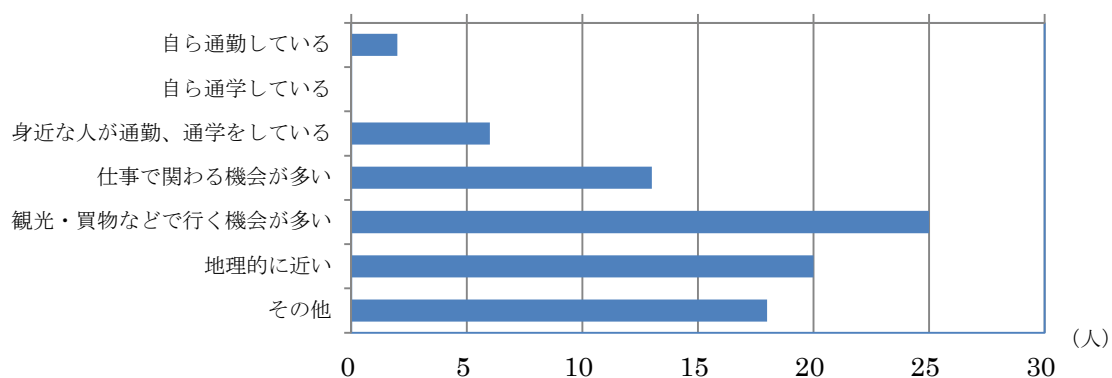
問1 あなたの日常生活において、各圏域において買物や仕事等に関わられることがあると思いますが、それぞれの圏域に対してどの程度関わりがあると感じておられますか。(回答チェックはそれぞれの圏域について1つ n=271)

項目	中部圏に対する関わり		北陸圏に対する関わり		近畿圏に対する関わり	
	人数 (人)	割合 (%)	人数 (人)	割合 (%)	人数 (人)	割合 (%)
かなり強い	15	5.5	13	4.8	157	57.9
ある程度強い	42	15.5	40	14.8	67	24.7
少しある	110	40.6	110	40.6	42	15.5
全くない	104	38.4	108	39.9	5	1.8
合計	271	100.0	271	100.0	271	100.0



問2 問1で、中部圏に対する関わりが「かなり強い」または「ある程度強い」と回答された方に質問します。その理由は何ですか。(複数回答可 n=57)

項目	人数 (人)	割合 (%)
自ら通勤している	2	3.5
自ら通学している	0	0
身近な人が通勤、通学をしている	6	10.5
仕事で関わる機会が多い	13	22.8
観光・買物などで行く機会が多い	25	43.9
地理的に近い	20	35.1
その他	18	31.6

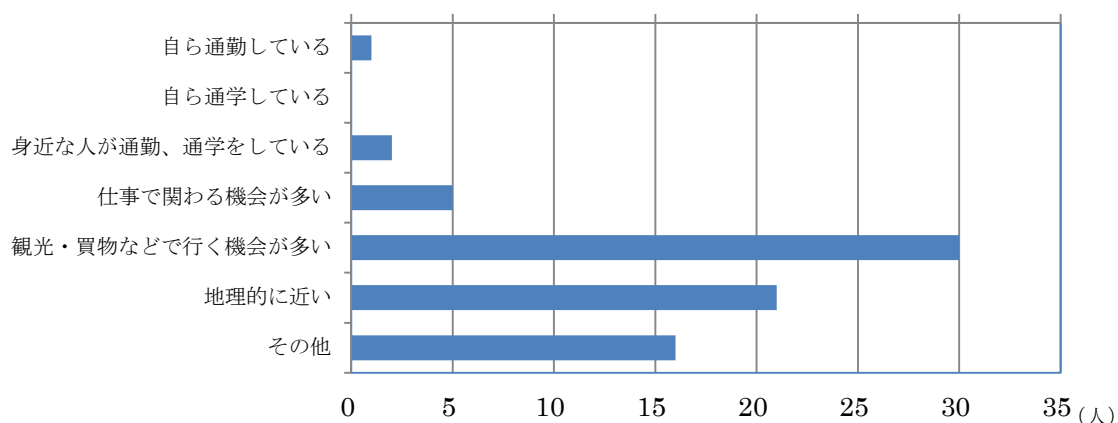


問3 中部圏にはどのくらいの頻度で行かれますか。また、行く場合の交通機関は主に何を利用されますか。

行く頻度 (回答チェックは1つ n=271)			利用交通機関 (複数回答可 n=263)		
項目	人数 (人)	割合 (%)	項目	人数 (人)	割合 (%)
毎週	3	1.1	自動車 (高速道路利用)	153	58.2
月数回程度	24	8.9	自動車 (高速道路を利用しない)	54	20.5
半年に1回程度	77	28.4	電車 (在来線中心)	73	27.8
年1回程度	77	28.4	電車 (新幹線)	67	25.5
1年以上行っていない	90	33.2	バス	6	2.3
合計	271	100.0	その他	2	0.8

問4 問1で北陸圏に対する関わりが「かなり強い」または「ある程度強い」と回答された方に質問します。その理由は何ですか。(複数回答可 n=53)

項目	人数 (人)	割合 (%)
自ら通勤している	1	1.9
自ら通学している	0	0.0
身近な人が通勤、通学をしている	2	3.8
仕事で関わる機会が多い	5	9.4
観光・買物などで行く機会が多い	30	56.6
地理的に近い	21	39.6
その他	16	30.2

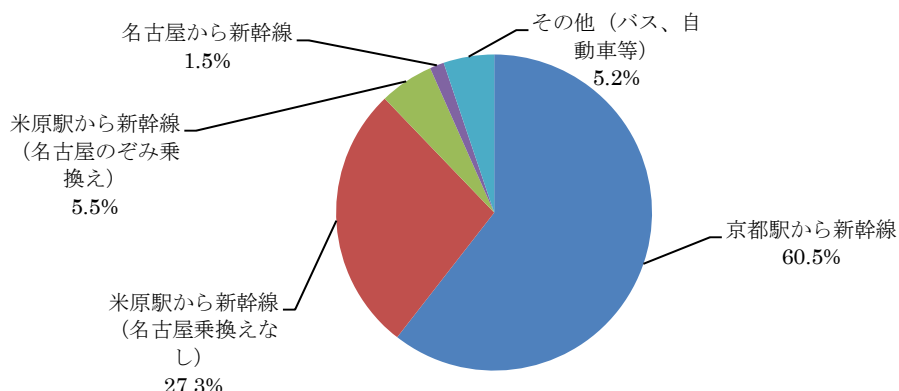


問5 北陸圏にはどのくらいの頻度で行かれますか。また、行く場合の交通機関は主に何を利用されますか。

行く頻度 (回答チェックは1つ n=271)			利用交通機関 (複数回答可 n=260)		
項目	人数 (人)	割合 (%)	項目	人数 (人)	割合 (%)
毎週	0	0.0	自動車 (高速道路利用)	161	61.9
月数回程度	15	5.5	自動車 (高速道路を利用しない)	72	27.7
半年に1回程度	71	26.2	電車 (在来線中心)	72	27.7
年1回程度	87	32.1	電車 (新幹線)	6	2.3
1年以上行っていない	98	36.2	バス	4	1.5
合計	271	100.0	その他	2	0.8

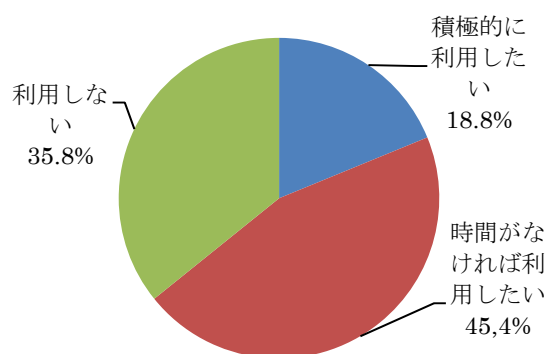
問6 2027年にはリニア中央新幹線が東京（品川）—名古屋間で開業が予定されており、名古屋駅の利用機会の増加が想定されます。それに関して質問します。現在、東京に行かれる際は、主にどのようなルートで行かれますか。あるいは行くとしたらどのルートを選びますか。（回答チェックは1つ n=271）

項目	人数（人）	割合（%）
京都駅から新幹線	164	60.5
米原駅から新幹線（名古屋乗換えなし）	74	27.3
米原駅から新幹線（名古屋のぞみ乗換え）	15	5.5
名古屋から新幹線	4	1.5
その他（バス、自動車等）	14	5.2
合計	271	100.0



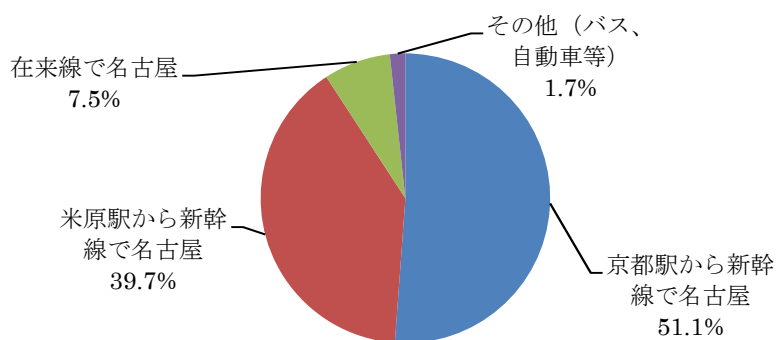
問7 リニア中央新幹線開業後は、下表のとおり、東海道新幹線利用時と比べて所要時間が約55分短縮される予定です。その場合、東京に行くときにリニア中央新幹線を利用されますか。（回答チェックは1つ n=271）

項目	人数（人）	割合（%）
積極的に利用したい	51	18.8
時間がなければ利用したい	123	45.4
利用しない	97	35.8
合計	271	100.0



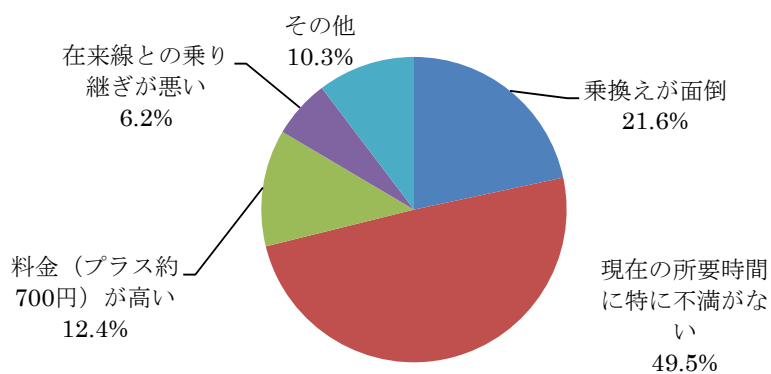
問8 問7で「積極的に利用したい」または「時間がなければ利用したい」と回答された方に質問します。その場合、名古屋まではどのようなルートで行かれますか。あるいは行くとしたらどのルートを選びますか。(回答チェックは1つ n=174)

項目	人数 (人)	割合 (%)
京都駅から新幹線で名古屋	89	51.1
米原駅から新幹線で名古屋	69	39.7
在来線で名古屋	13	7.5
その他 (バス、自動車等)	3	1.7
合計	174	100.0



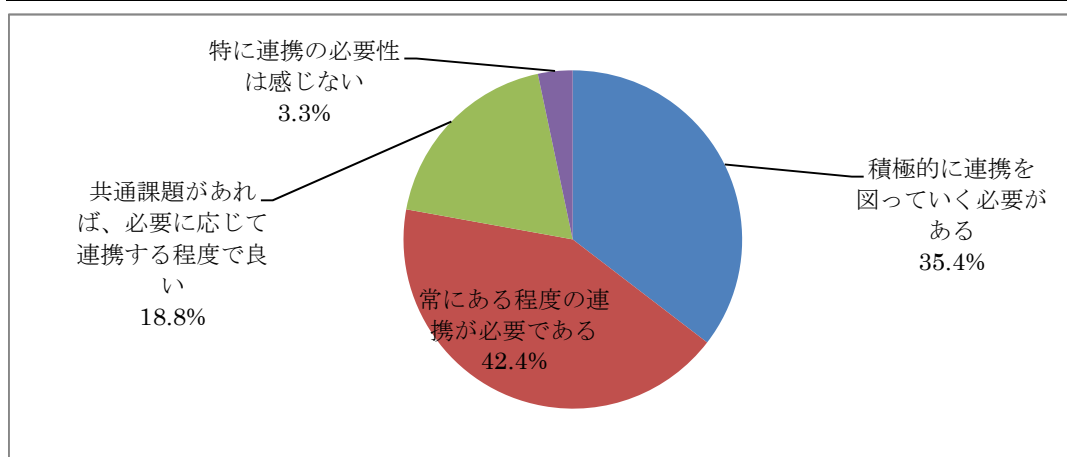
問9 問7で「利用しない」と回答された方に質問します。その理由は何ですか。(回答チェックは1つ n=97)

項目	人数 (人)	割合 (%)
乗換えが面倒	21	21.6
現在の所要時間に特に不満がない	48	49.5
料金 (プラス700円程度) が高い	12	12.4
在来線との乗り継ぎが悪い	6	6.2
その他	10	10.3
合計	97	100.0



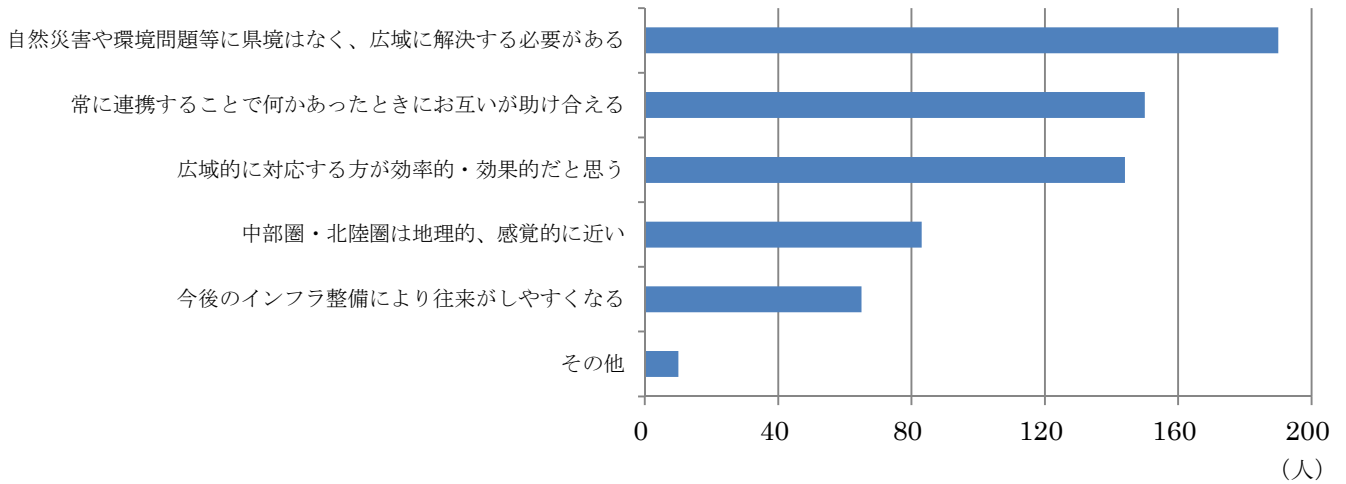
問10 本県では、中部圏や北陸圏の各県と広域防災や観光の分野での連携を推進していますが、あなたはこれらの連携の必要性についてどのように考えられますか。
(回答チェックは1つ n=271)

項目	数(人)	割合(%)
積極的に連携を図っていく必要がある	96	35.4
常にある程度の連携が必要である	115	42.4
共通課題があれば、必要に応じて連携する程度が良い	51	18.8
特に連携の必要性は感じない	9	3.3
合計	271	100.0



問11 問10で「積極的に連携を図っていく必要がある」、「常にある程度の連携が必要である」または「共通課題があれば、必要に応じて連携する程度が良い」と回答された方に質問します。そのように考えられる理由はなぜですか。
(複数回答可 n=262)

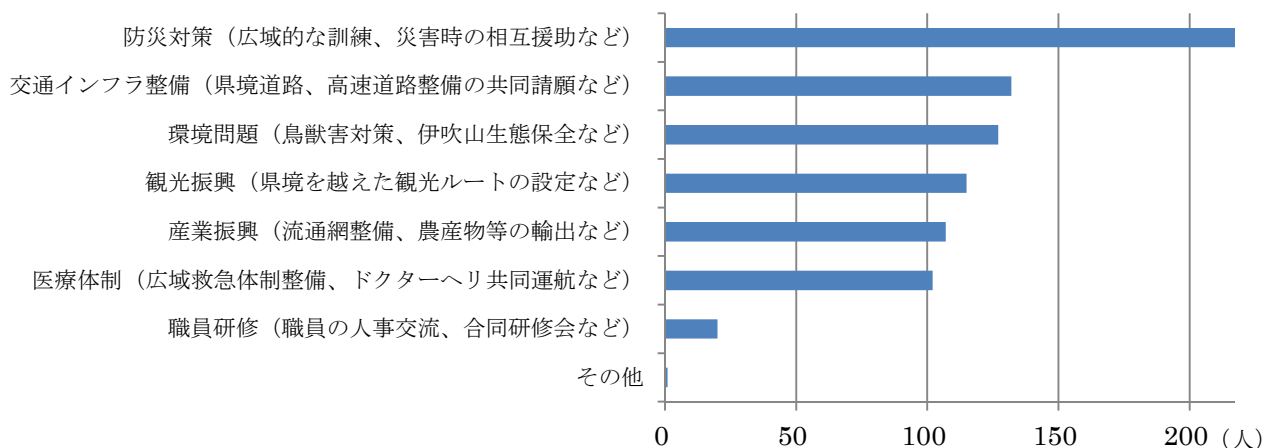
項目	人(人)	割合(%)
自然災害や観光誘致などの課題に県境はなく、広域な地域で解決する必要があるから	189	72.1
常に連携しておくことで何かあったときお互いが助け合えるから	149	56.9
広域的に対応の方が効率的・効果的だと思うから	133	50.8
中部圏・北陸圏は地理的、感覚的に近いから	83	31.7
今後のインフラ整備により往来がしやすくなるから	65	24.8
その他	10	3.8



問12 問10で「積極的に連携を図っていく必要がある」、「常にある程度の連携が必要である」または「共通課題があれば、必要に応じて連携する程度で良い」と回答された方に質問します。どのような分野で連携が必要だと考えられますか。

(複数回答可 n=262)

項目	人数 (人)	割合 (%)
防災対策 (広域的な訓練、災害時の相互援助など)	224	85.5
交通インフラ整備 (県境道路整備、高速道路整備等の共同請願など)	132	50.4
環境問題 (鳥獣害対策、伊吹山生態保全など)	128	48.9
観光振興 (県境を越えた観光ルートの設定など)	115	43.9
産業振興 (流通網整備、農産物等の輸出など)	107	40.8
医療体制 (広域な救急体制の整備、ドクターヘリの共同運航など)	102	38.9
職員研修 (職員の人事交流、合同研修会など)	20	7.6
その他	1	0.4



問13 その他、中部圏・北陸圏との連携や関わり方についてご意見がありましたらお聞かせください。（自由記述）

○広域連携について

- ・行政側の効率化、合理化を図るため、お互いの最重要課題や優先度を決めてプロジェクトチーム編成し、期限付きで具現化する必要がある。
 - ・コスト削減と地域発展につながる連携を考え行動につなげてほしい。今までのやり方を止めてチャレンジできるように支援する必要がある。
 - ・連携は効果的な人員配置とハードソフトの共有を進められれば意味があるかもしれません。
 - ・近畿圏内の基本的将来構想は確立できてきたと考えられ、現在は時間待ち状況で良いと思います。中部圏や北陸圏との早期取り組みを大いに期待します。
 - ・関西広域連合への取組に引き続き、中部圏や北陸圏との連携を考えているとすれば、いっそのこと本県が「道州制」に名乗りを上げてはどうか。
 - ・中部圏や北陸圏には、実際観光で行くこともあり、また仕事で関わる人も多いため、非常に親しみを感じております。距離的にも比較的近く、緊急時や災害時にお互い助け合えるのという点で連携は積極的に進めてほしいです。観光面でも割引などのメリットがあれば、滋賀に観光に来られる人が増えるなど相乗効果が期待できるのではないかと。
 - ・滋賀県は地理的に中心の位置にあることを意識して考えていく必要があるのではないかと。
 - ・産業、農産物等について、両圏とも共通事項を見出して共同開発をすることが好ましい。
- 歴史事項は交流の共通点が多くあると思うので、関連させまとめることで魅力が上がるのではないかと。
- ・地理的に山地で区切られており水域も異なるが、高速道路で流通は容易になっており、今でも産業関係ではかなり結びついていると思う。
 - ・滋賀県の北部に住んでいるので、中部圏・北陸圏の関わりが強く、中部に行くと都市並の店舗がそろっている。産業振興、防災対策、医療体制など滋賀県北部地区と連携や関わりを多く持つことが必要。
 - ・将来、県のあり方が大きく変化していくと思います。道州制含め広域連合は不可欠であり常日頃からの情報提供や連携は必要だと感じます。
 - ・昨今、自然災害が頻発しており、近距離での助け合いが可能になると高齢化社会の時代に安心して住み慣れた場所で暮らせるのではないだろうか考える。
 - ・関電との地元の協議権の確立は福井の原発の事故に対して必要であり、原発を認めざるを得ない実情を近畿圏全住民で共有し、協力体制を組んで原発に頼らなくて済

む共同体制を作る必要を感じるため、近畿圏が一番協力体制を強化すべきは北陸圏ではないか。

- ・電気は関西と北陸と中部と別々となっており、あまりにも効率が悪い。もしものときの連携を考えてのインフラ整備が必要です。
- ・北陸圏には原発があるので関連する事項については綿密に連携する必要があると思います。
- ・若狭湾に原発が集中しており、万が一の事故の場合に広域で連携ができないと大惨事を招くおそれがある。自然災害の発生時にもしっかりした協力に対応できるように備えておく必要がある。

○交通について

- ・関ヶ原―米原で Suica など使えるようにしてほしい。せっかく米原が交通分岐であるのに、ICカードが使えないので使用しなくなった。
- ・県外に行こうとすると不便なので、県外への道を作るべき。高速も良いが一般道も増やすべき。盆地だから県外へは山を抜ける必要があり、山間部の利用されていない土地などを有益に開発するチャンスだと思う。旧大津以外はもっと県境に目を向けるべき。
- ・JR が分社化し東海圏とのアクセスに不便さを感じます。積極的に介入してもいいのではないかと思います。
- ・滋賀県はすべてが関西圏のくくりであるが、仕事でもそれ以外でも名古屋と大阪で比較検討する機会が多い。
- ・距離は変わらなくても交通アクセスが大きく異なるので均等になればよいと思う。
- ・中部圏・北陸圏への不便さは感じませんが、奈良県とのアクセスは悪い。信楽から奈良市に抜ける県道が細く、安全性に欠けると思います。

○リニア中央新幹線について

- ・リニアの必要性や環境アセスが地元を含め多くの関係者が納得する状況には程遠く、環境悪化や電力消費の問題など、経済優先の政策に大いに疑問を感じる。
- ・リニアは忙しく動き回るビジネスマンには必要かもしれませんが、健康被害も懸念されていますので利用しようと思いません。
- ・リニアの件は時期尚早と考える。交通の選択肢が増えるのはよいが、無駄が増えるのも現実で、いずれは効率の一番良いものに淘汰されるのではないか。