

広域連携に対する自治体の意向  
—圏域中心市と周辺市町村の広域への期待—

Local Government Intention toward Intergovernmental Cooperation of Cross-boundary Region

村山 徹 (愛知大学)  
Toru Murayama (Aichi University)

要旨： 本研究は三遠南信広域圏を事例とし、どのような取組みが広域連携に期待されているかを市町村の意向より明らかにしている。アンケートの結果から、広域圏において全体的な注目度が高いのは三遠南信自動車道、広域交通ネットワーク、食農6次産業化、地場産品、水源地域保全、移住定住、地域医療、地域防災に関する施策であることがわかった。また、大規模交通インフラ整備や観光振興が広域での取組みとして関係者間の意思統一を得やすく、中心市が物流拠点整備やインバウンド獲得といった未来への「投資」に注目するのに対して、中心市以外には高速通信や公共交通網の整備、移住定住関連といった現状への「補填」に対する期待があるといった違いが確認できた。

キーワード： 自治体間協力、政策的ネットワーク、越境政策、自治体意向、三遠南信

## 1. 背景と目的

日本の総人口は2008年より減少傾向で、生産年齢人口に至っては1995年をピークに減少に転じており、少子高齢化が深刻な社会問題となっている。そして、人口規模縮小による地方財政の悪化の影響を受け、消滅する可能性のある存続困難な地方都市の増加が予測されている<sup>1)</sup>。そのような地方の危機的状況の中で平成の大合併が進められ、1998年10月に3,232あった市町村が2014年4月には1,718市町村まで減少し、包括的基礎自治体の規模の拡大が図られた。

地方政府の組織力強化と並行しつつ、中心市とその周辺市町村の連携ネットワークの強化も進められた。2009年に要綱施行の定住自立圏構想においては、2017年12月現在で130市が中心市宣言し、うち117市が定住自立圏共生ビジョンを策定して、中心市への機能集約を進めながら圏域全体の能力強化に努めている。さらには、既存の都市圏概念を統一した連携中枢都市圏構想<sup>2)</sup>においては、2017年12月現在で30市が連携中枢都市宣言を行っている。そして、一体的な機構設立を要さない関係市町村間での柔軟な連携協約によって、多様な政策分野における行政サービス強化を図り、地方の経済成長と生活環境向上に寄与することが期待されている<sup>3)</sup>。

西尾(2007a)は、地方分権の推進とは自治体の自律

的領域の拡充であると述べ、自治体の所掌事務の範囲の拡大だけでなく、既に所掌している事務の実施における自由度の拡張が重要であることを説明する。また、岩崎(2000)は、分権時代の市町村において、自治体間連携といった広域行政を積極的に進め、規模拡大のほかにもリソースの活用とサービス供給形態の多様化による能力強化を図る必要があると述べる。そして、松岡(2014)は、地方政府が何を担うかに加えて、どのように担うのが問われていることを議論している。これらの地方分権に関連する行政研究では、地方の持続可能な発展に向け、市町村合併による規模拡大だけでなく、組織間連携によるネットワーク構築の重要性が指摘されている<sup>4)</sup>。

そこで本稿においては、どのような取組みの広域連携が期待されているかを、自治体の意向に注目することで検討する。そのため、愛知県、静岡県、長野県の県境域に位置する三遠南信広域圏を事例とし、三遠南信を構成する市町村に対するアンケート調査を実施した。自治体意向からは、広域に期待される連携施策、広域連携による実施を念頭に置いた市町村間合意の図り易さについて明らかにする。さらには、圏域の中心市とそれ以外市町村の広域連携に対する意向の違いに注目することで、広域組織に対する具体的な取組指針を得ることを目的とする。

## 2. 対象と調査方法

### 2.1 三遠南信広域圏の概要

三遠南信広域圏は、図1に示すとおり3県境の市町村による広域連携で、総面積は7,588.22 km<sup>2</sup>、人口総数は2,472,744人である<sup>5)</sup>。2008年には第1次ビジョンが策定され、三遠南信地域連携ビジョン推進会議（以下、SENA）の設置に関する規約が同年に施行されている。2018年2月現在、SENAは3県と39市町村、51の商工会議所・商工会で構成されており、年1回のサミット開催を通じて広域圏の今後について協議している。

阿部(2010)によれば、自治体間協力は地方自治法を根拠とするもの、根拠規定が地方自治法以外のもの、法律上の根拠を持たない事実上のものに分類することができ、三遠南信の越境する自治体間協力は、地方自治法以外に根拠規定を持つ連携に区分できる。また、戸田(2014)は、三遠南信全域を対象とする地域連携計画の発端が、中部経済連合会が1985年に発



図1 三遠南信広域圏の概観

(出所) 筆者作成

表した三遠南信トライアングル構想と1993年の三遠南信地域整備計画にあることを紹介しており、三遠南信広域圏が国の制度設計<sup>6)</sup>に先駆けて、県境を越える広域連携に基づく政策実現を目指したことがわかる。

### 2.2 広域連携に対する意向と分析データ

広域行政といえば、廃棄物処理や介護保険にまつわる一部事務組合や広域連合などを指すことは多いが、本稿では、特定事務の広域処理といった一般的な広域行政を対象としない。それらを除く、広域において検討すべき政策・施策に対する意向を明らかにした研究にはつぎのものがある。たとえば野田

表1 地域連携計画等における広域圏の想定施策

1	三遠南信自動車道に対する要望
2	広域交通ネットワークへのアクセスのための環境整備
3	港湾施設の利用促進
4	空港施設の利用促進
5	SA・PA・道の駅ネットワークの利用促進
6	リニア新幹線建設に向けた事前準備
7	東海道新幹線の再生
8	浜松三ヶ日・豊橋道路に対する要望
9	浜名湖水上交通の実現
10	スマートインターの設置・活用
11	高速通信情報網の整備・拡張
12	公共交通システムの整備・拡張
13	展示会や商談会を通じたマーケティング支援
14	起業に対する支援
15	首都圏ほかでの企業誘致イベントの開催
16	用地取得・助成制度を通じた企業活動の促進
17	ソーシャルビジネスへの支援
18	産業人材の育成
19	航空宇宙産業の育成と拠点整備
20	先端自動車技術に関する産業振興
21	食農に関する6次産業化
22	再生エネルギー開発の促進
23	産官学連携の促進
24	学生による多様な社会貢献活動の促進
25	大学による地域教育講座等への支援
26	有形文化財の保全と活用
27	無形文化財の保全と活用
28	祭り文化の発信
29	飯田線を生かした周辺地域の活性化
30	天竜浜名湖線を生かした周辺地域の活性化
31	インバウンド獲得のための観光プロモーション
32	イベントや商談会を通じた観光情報発信
33	新たな観光資源の発掘
34	地場産品の販促プロモーション
35	地産地消の推進
36	物産品に関するイベント（軽トラ市など）の誘致・開催
37	首都圏ほかでのアンテナショップの運用
38	水源地域の環境保全
39	水資源の安定確保に関する取組の促進
40	交流や体験を通じた移住定住の促進
41	住居取得など助成制度を通じた移住定住の促進
42	空き家に関する情報集約と発信
43	雇用確保や新規就農支援を通じた移住定住の促進
44	地域医療体制の充実
45	建物系公共施設の利活用の促進
46	図書館情報ネットワークの整備・運用
47	地域防災体制の充実

(出所) 筆者作成

(2015)は、関西圏市町村の住民を対象に、広域自治体に固有の政策とは何かについて問い、大規模インフラ整備・管理、産業・観光振興、自然環境保全、消費者保護が広域自治体による政策と捉えられている傾向を明らかにしている。自治の観点に基づく政策応答性より<sup>7)</sup>、このような住民意思は重要といえる。一方、行政職員の意向を聞いた調査研究としては、小川・高橋(2014)がある。全国の県境自治体における連携事業の現状を整理しており、観光や道路整備に関する事業が積極的に実施されていることを明らかにしている。また、西堀ほか(2016)は、東日本大震災で被災地に派遣された愛知県東三河地区の自治体職員の意識を手掛かりとして、災害応援協定に基づく自治体間の支援と受援の可能性について明らかにする<sup>8)</sup>。ほかにも、東日本大震災の被災自治体職員アンケートを実施し、他機関との接触頻度から非常時の連携や支援のあり方を議論する稲継(2018)がある。

以上のように、広域連携に対する住民や行政の意向に関する先行研究から、広域に適した取組みに対する両者の認識はある程度共通していることがわかる。それが政府の政策応答性によるものか、それとも政府取組みが住民間に浸透した結果なのかは議論を要するが、本稿では政府の意向に注目することで広域連携を検討する。そこで、SENAを構成する39市町村の企画課長宛で、広域連携に関する意向をたずねるアンケート調査を実施した。現行の三遠南信ビジョンと将来予測される地域課題を勘案した表1に示す47施策(以下、広域連携施策)を想定し<sup>9)</sup>、それら施策ごとに「市町村域(狭域)での課題・取組」と「広域での課題・取組」の2つの視点からの重要度を5段階評価でたずねた<sup>10)</sup>。アンケートの実施期間は2017年5月22日から6月16日で、調査票の回収方法は郵送法としたが、すべてのSENA構成市町村から回答を得た。

### 3. 期待される広域連携施策

#### 3.1 広域固有の連携施策

表1に示した47の広域連携施策に対する自治体意向をまとめた結果が、図2である。図中には、重要度評価の平均値を、市町村域での課題・取組と広域での課題・取組の別で示している(市町村域の平均

$=\bar{X}_1$  広域の平均 $=\bar{X}_2$ )。

市町村域と広域の重要度評価の平均値が4より大きい( $(\bar{X}_1 + \bar{X}_2)/2 > 4$ )施策は、政策実現の地理的範囲に限らず三遠南信での注目度の高い施策といえる。そのような施策を注目度の高い順に並べる。

- ① 地域医療体制の充実(施策44)
- ② 地域防災体制の充実(施策47)
- ③ 三遠南信自動車道に対する要望(施策1)
- ④ 広域交通ネットワークへのアクセスのための環境整備(施策2)
- ⑤ 交流や体験を通じた移住定住の促進(施策40)
- ⑥ 食農に関する6次産業化(施策21)
- ⑦ 地場製品の販促プロモーション(施策34)
- ⑧ 雇用確保や新規就農支援を通じた移住定住の促進(施策43)
- ⑨ 水源地域の環境保全(施策38)

安全・安心に関わる施策の注目度が高くなっている。さらには、道路整備、移住定住、地場産業支援、自然環境保全なども全体的な注目を集めている<sup>11)</sup>。一方で、注目度が低い( $(\bar{X}_1 + \bar{X}_2)/2 < 3$ )施策は、「浜名湖水上交通の実現(施策9)」、「港湾施設の利用促進(施策3)」、「空港施設の利用促進(施策4)」など、上位行政組織の管轄や地理的範囲が限定的な交通インフラに関連する施策という結果になった。

つぎに、市町村域(狭域)の課題や取組みとしての重要度評価と広域のそれとの差に注目する。両者の差が大きな場合、市町村域もしくは広域どちらかに固有との行政の意向がある施策と考えられる。たとえば、市町村域での課題や取組みとしての評価が広域のそれより高い( $\bar{X}_1 > \bar{X}_2$ )施策は、「食農6次産業化」や「移住定住促進」などである。しかしながら、総じてその差が小さいため、これらが市町村域に固有の施策として認識されているとは言い難い。一方で、広域への評価の方が高くなおかつ注目度も高い( $\bar{X}_2 > \bar{X}_1$  and  $\bar{X}_2 \geq 3$ )施策、つまり、どちらかといえば広域に固有との意向のある施策はいくつか確認できる。

- 三遠南信自動車道に対する要望(施策1)
- 広域交通ネットワークへのアクセスのための環境整備(施策2)
- リニア新幹線建設に向けた事前準備(施策6)

(重要度評価の平均)

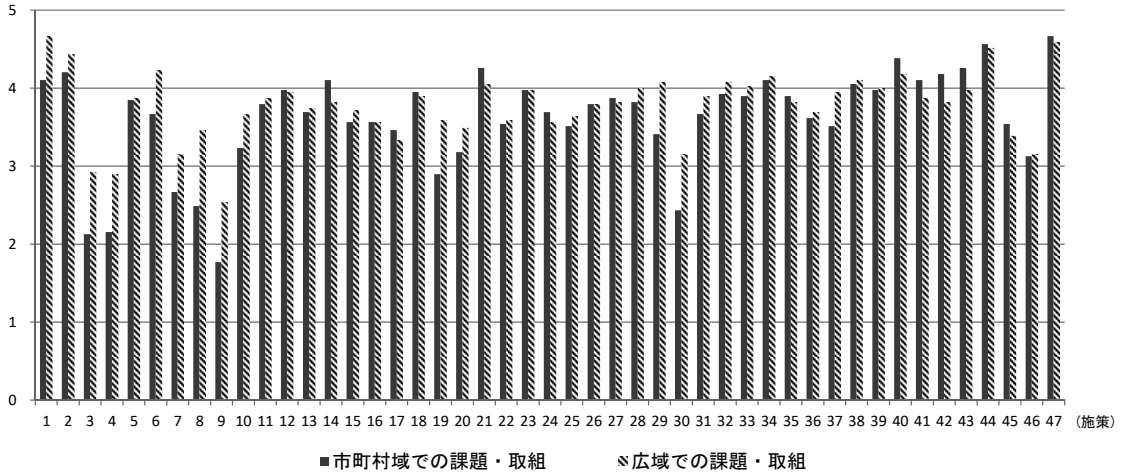


図2 広域連携施策の重要度評価

(標準偏差)

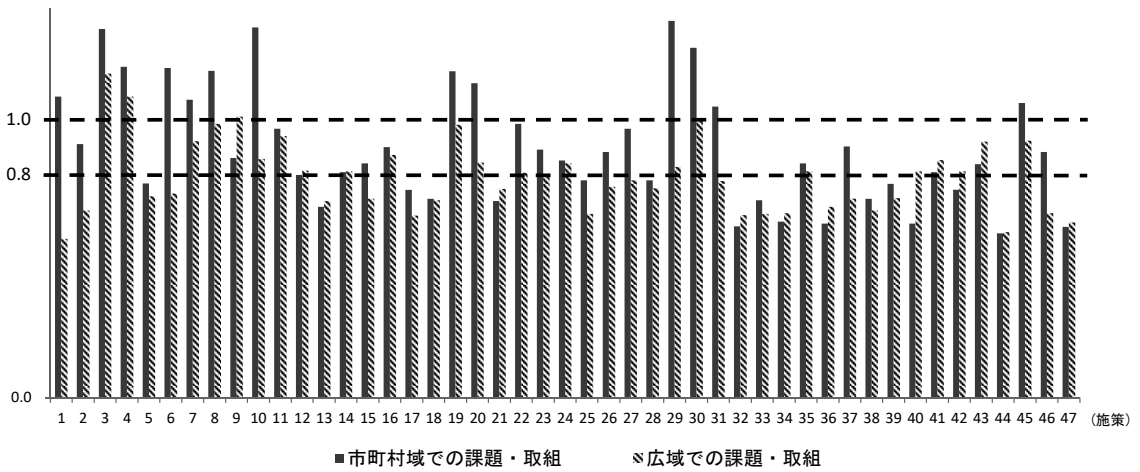


図3 重要度評価の市町村回答のばらつき

(出所) 筆者作成

- 東海道新幹線の再生(施策7)
- 浜松三ヶ日・豊橋道路に対する要望(施策8)
- スマートインターの設置・活用(施策10)
- 航空宇宙産業の育成と拠点整備(施策19)
- 先端自動車技術に関する産業振興(施策20)
- 飯田線を生かした周辺地域の活性化(施策29)
- 天竜浜名湖線を生かした周辺地域の活性化(施策30)
- 首都圏ほかでのアンテナショップの運用(施策37)

三遠南信における広域固有の施策としては、道路

や鉄道による広域交通ネットワーク整備が中心との意向がみられる。それらに加えて、航空宇宙産業などの高度先端産業の振興やローカル鉄道路線を活かした地域活性化、首都圏でのPR活動などあり、県政との重複が懸念される施策が多いのが特徴的である。

### 3.2 広域調整しやすい連携施策

各市町村による重要度評価の回答傾向にばらつきがあるかどうかについても注目する。なぜなら、構成団体間での意向が共通する場合は、広域連携施策

(重要度評価「広域での課題・取組」の平均)

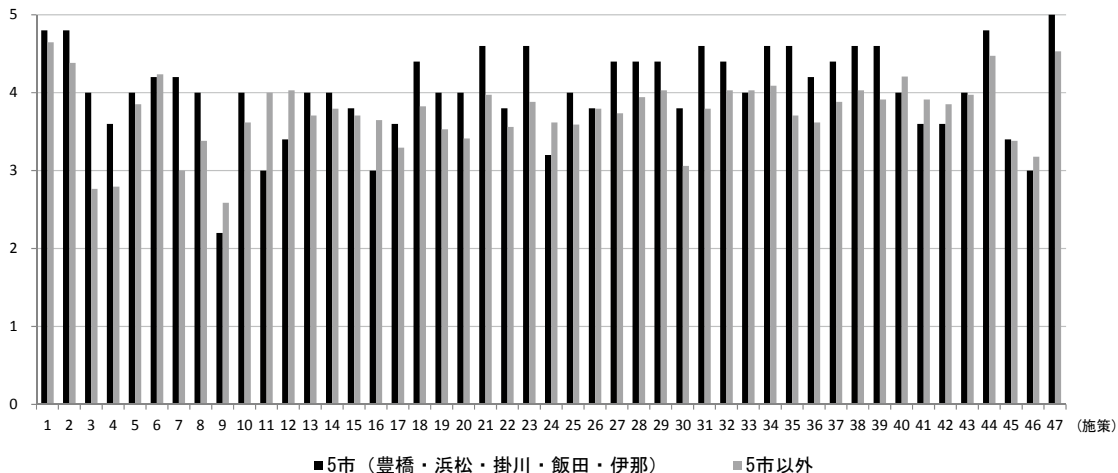


図4 中心5市とそれ以外34市町村にみる重要度評価の差

(出所) 筆者作成

として意見一致を得やすいことが予測できる。つまり、広域が主体となる取組みとして、既存政策と利害調整が図りやすいと評価できる<sup>12)</sup>。重要度評価の標準偏差が大きい場合、その集団のデータのばらつきが大きいことを示している(市町村域の標準偏差 =  $\sigma_1$  広域の標準偏差 =  $\sigma_2$ )。ここでは、便宜的に標準偏差の基準を1.0と0.8に設定し、市町村域の標準偏差が1.0より大きく広域のそれが0.8より小さい( $\sigma_1 > 1.0$  and  $\sigma_2 < 0.8$ )場合、広域連携施策として意見一致が図りやすいと判断する。該当施策は図3からわかるとおりつぎの3つである。

- 三遠南信自動車道に対する要望(施策1)
- リニア新幹線建設に向けた事前準備(施策6)
- インバウンド獲得のための観光プロモーション(施策31)

また、下記の3施策も今回の判断基準と近似値であるため、広域連携施策としての意見一致が比較的図りやすいことが想定される。

- スマートインターの設置・活用(施策10)
- 先端自動車技術に関する産業振興(施策20)
- 飯田線を生かした周辺地域の活性化(施策29)

交通インフラの要望や観光プロモーションなど、国や世論に向けての対外的な交渉や活動の「顔」になることが、広域として合意しやすい施策かもしれない。さらには、対外的な顔役のみならず、インフラ整備後の地域での有効活用といった対内的な影響を視野に入れた施策が、広域が主体となる取組みとして調整しやすいと考えられる。

#### 4. 中心市とそれ以外市町村の広域への期待

連携中枢都市圏構想推進要綱では、連携中枢都市の要件を政令指定都市または中核市であること、昼夜間人口比率おおむね1以上、三大都市圏の区域外と定めている。よって、三遠南信広域圏に厳密に適用すれば浜松市と豊橋市も該当しない<sup>13)</sup>。一方、定住自立圏構想においては中心市の要件が幾分緩やかで、湖西市、飯田市、伊那市が制度活用しており、掛川市、磐田市、田原市も要件を満たしている。磐田市と湖西市は浜松市と、田原市は豊橋市と隣接しており社会経済的な結びつきが強いため、本稿の分析ではそれら3市を除く豊橋市、浜松市、掛川市、飯田市、伊那市の5市を中心市として、それ以外34市町村との広域連携施策に対する自治体意向にどのような差があるかを検証する。

図4に示すとおり、三遠南信の中心5市の広域連

携施策に対する重要度評価の方が、全体的に高い傾向にある。対応のない2標本によるt検定を実施したところ、1%水準で帰無仮説が棄却されたため、2つの標本の平均には差があるといえる。つぎに、中心5市と5市以外の評価の平均（5市の平均= $\bar{X}_a$ 、5市以外の平均= $\bar{X}_b$ ）の差が顕著な施策を個別に見ていく。まず、5市の評価平均が5市以外のそれより高くなおかつその差が大きい（ $\bar{X}_a - \bar{X}_b \geq 0.8$ ）施策は、つぎのとおりである。

- 港湾施設の利用促進(施策3)
- 空港施設の利用促進(施策4)
- 東海道新幹線の再生(施策7)
- インバウンド獲得のための観光プロモーション(施策31)
- 地産地消の推進(施策35)

一方、5市以外の評価平均の方が高く差が大きい（ $\bar{X}_a - \bar{X}_b \leq -0.6$ ）のは、つぎの施策である。

- 高速通信情報網の整備・拡張(施策11)
- 公共交通システムの整備・拡張(施策12)
- 用地取得・助成制度を通じた企業活動の促進(施策16)

港湾や空港、新幹線といった物流・交通インフラの活用とインバウンド獲得や地産地消は、中心5市とそれ以外との意向の差が大きく、中心市が広域連携施策として注目していることがわかった。一方、中心市以外の市町村が広域連携施策として注目するのは、高速通信網や公共交通システムの整備、企業活動の促進という結果になった。さらに、差はそれほど大きくないが、定住体験や空き家活用も含む住居関連の移住施策（施策40, 41, 42）に関しても、中心市以外の市町村からの注目度が高くなっている。

以上のように、大規模な交通インフラ整備や広域観光振興に関する取組みは、広域連携の主要施策として欠かせないことが自治体の意向より明らかになった。そして、表2にまとめるように、広域行政組織を構成する中心市とそれ以外市町村の間では、広域連携への期待の志向性が異なることも分かった。たとえば、中心市のイニシアティブのもとで連携事

表2 中心市と中心市以外の主要施策と志向性

	中心市	中心市以外
広域連携の主要施策	①インフラ整備と 利活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 高速通信網の整備</li> <li>• 公共交通システムの充実</li> </ul>
	②人口問題対策 (定住・交流)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 交流・体験の移住定住対策</li> <li>• 空き家活用・住宅補助の移住定住対策</li> </ul>
志向性	「投資」	「補填」

(出所) 筆者作成

業が推進される場合、広域連携は高規格道路や港湾・空港など物流拠点整備やインバウンド獲得戦略といった未来への「投資」を志向とすることが予測できる。一方で、中心市以外の市町村による広域連携施策に対する意向を考慮するなら、現状で不足している公的資源や公共サービスの「補填」を志向する必要が生じるだろう。このような圏域内での広域に対する目的の相違には、政策的ネットワークを形成するうえで十分な注意が払われるべきである。

ここでの結果には、三遠南信39市町村の大半が山間部町村であることが、少なからず影響していることを考慮する必要がある。しかしながら、日本の多くの県境地域が山地であることに鑑み、ここで得られた中心市とそれ以外市町村の意向の違いは、越境政策としてある程度一般化できる知見といえよう。

## 5. まとめ

これまでに確認した広域連携施策に対する自治体意向を整理する。まず、三遠南信広域圏において市町村域（狭域）・広域ともに重要課題と考えられている全体的注目度の高い施策は、「三遠南信自動車道」、「広域交通ネットワーク」、「食農6次産業化」、「地場産品」、「水源地域保全」、「移住定住」、「地域医療」、「地域防災」であった。それら注目度の高い施策の中でも広域固有の取組みとの意向が強いのは、高規格道路の建設要望、鉄道も含む広域交通ネットワー

クの整備、首都圏における地産品販促活動であった。つぎに、広域連携施策として取り組むことに対して関係各位の意見一致が得やすいと考えられるのは、三遠南信自動車道の要望、リニア新幹線に向けた事前準備、スマートインターチェンジの活用、飯田線を生かした周辺地域活性化、先端自動車技術産業の振興、インバウンド獲得プロモーションの6施策であった。また、広域連携施策として、三遠南信の中心5市が港湾・空港の利用促進、東海道新幹線の再生、インバウンド獲得プロモーション、地産地消の推進といった未来への「投資」に注目するのに対して、それ以外の34市町村にとっては高速通信網や公共交通網の整備、助成制度による企業活動促進、移住定住関連といった現状への「補填」に対する期待があるといった地域差が確認できた。

以上の結果は、三遠南信広域圏の事例に基づく知見であり、一般化するにはその他の地域の事例蓄積が必要である。しかしながら、広域組織を構成する地方政府の意向に注目しつつ、広域連携施策に対しての具体的な取組指針を得たことに、本稿の意義がある。くわえて、広域連携施策に対する期待が異なることを、圏域の中心市とそれ以外市町村との比較より明らかにしたことは、都市地理学でいうところの都市システムの解明に対する自治体間協力の政策的ネットワークの視座からの貢献となるだろう。たとえば、森川(2015・2016)は連携中枢都市圏構想を人口移動の観点から評価し、東京一極集中を防ぐ「人口のダム」として制度が機能しない可能性と、地方中心都市への人口集中によって周辺町村の衰退を助長する可能性を危惧する。本稿で明らかにした政策的ネットワークにみる都市システムの知見は、森川の指摘する人口問題の根本的解決とはならないが、行政サービスの不足や偏在化を防ぐことでの地域間格差の是正と国土の均衡発展の一助となるだろう。そのような政策的都市システムに関するさらなる分析は今後の研究課題としたい。

## 付記

本研究は、文部科学省共同利用・共同研究拠点「越境地域政策研究拠点」愛知大学三遠南信地域連携研究センターの研究成果の一部である。三遠南信地域連携ビジョン策定会議において報告した SENA 事務局との共同調査成果を大幅に加筆修正している。また、三遠南信地域でのヒアリング調査の一部は、JSPS 科研費（基盤研究（C）16K03506）の助成を受けて実施した。さらに、自治体意向調査では、三遠南信地域連携ビジョン推進会議の構成自治体の方々のご協力を得た。記して謝意といたします。

## 注

- 1) 日本創成会議・人口減少問題検討分科会の推計によると、全国では896自治体、愛知県では新城市、設楽町、東栄町、豊根村の奥三河4市町村の消滅の危機が予測されている。
- 2) 連携中枢都市圏構想は、地方中枢拠点都市圏（総務省）、高次地方都市連合（国土交通省）、都市雇用圏（経済産業省）を一本化している。また、連携中枢都市圏構想要綱によれば、既に定住自立圏構想の枠組みで実施している取組みに関しては、定住自立圏形成協定の廃止と、新たな連携協約の締結を規定している。
- 3) 姫路市を中心とする播磨圏域連携中枢都市圏では、それぞれ異なる取組みに対する連携協約を姫路市と15市町間で締結している。たとえば、広域観光施策はすべての市町が連携しているが、スポーツ振興は加西市など3市町を除く連携、文化財の保護及び活用に関しては赤穂市など6市町のみで連携といった具合である。播磨圏域連携中枢都市圏の連携協約項目の一覧は、姫路市ホームページ（[http://www.city.himeji.lg.jp/s10/2212381/\\_31675.html](http://www.city.himeji.lg.jp/s10/2212381/_31675.html)、最終アクセス：2018年2月19日）を参照されたい。
- 4) 村山（2018）と Murayama（2018）において、愛知県三河地区を事例とし、災害・消防応援協定に基づく自治体間協力の政策的ネットワークについて分析している。
- 5) 総面積は平成28年全国都道府県市区町村別面積調、人口総数は平成27年国勢調査を参考としている。事業所数は宮城県のそれとほぼ同等で

あり、製造品出荷額等は 13 兆円以上で、埼玉県に次ぐ 6 位相当、農業産出額も熊本県を上回る 7 位相当の規模である。三遠南信広域圏のその他の社会経済データについては、駒木ほか(2017)を参照されたい。

- 6) 2014 年制定の連携中枢都市圏構想要綱には、2 以上の都道府県にわたる越境する連携中枢都市圏が形成される場合、事務権限のさらなる移譲など、圏域を形成する市町村の希望を尊重するといった都道府県の配慮に対する期待が示されている。
- 7) 西尾(2007b)は、行政活動の対象集団や利害関係者の組織化によって、これらの団体に対する行政による非制度的責任が拡大したと説明する。それによって、従来からの答責性に代わる応答性 (responsibility) の概念が進展したことを議論している。
- 8) 村山ほか(2017)では、広域連携計画である三遠南信地域連携ビジョンと各市町村の総合計画との関連より、どのような取組みが広域連携施策に適するかを明らかにしている。
- 9) 第 1 次三遠南信地域連携ビジョンでは、27 の主要施策が道・技・風土・山・住の 5 つの基本方針のもとに体系づけられている (<http://www.sena-vision.jp/vision/index.html>, 最終アクセス: 2018 年 2 月 21 日)。各主要施策のもとに具体的な事業イメージが紹介されており、それら事業イメージから本調査の 47 の広域連携施策を作成した。
- 10) アンケートの依頼状に「SENA ビジョン改定に向けた構成団体 (市町村) アンケート」と表記したが、山間町村からは三遠南信といった超広域圏の事業連携を想定し難いとの問い合わせがあった。そのため、近隣や県内自治体同士の連携なども含めた回答でかまわないことを伝えた。したがって、本調査での「広域での課題・取組」に対する重要度評価が、必ずしも三遠南信広域圏を意図した評価でないことを考慮する必要がある。
- 11) 広域連合の設置を視野に置く浜松市・豊橋市・飯田市の検討部会である三遠南信地域広域連携研究会も、35 の参加自治体を対象とした「三遠

南信に適した広域連携事業」に関するアンケートを実施している。結果は、最も連携が望まれる取組みが観光振興で、次いで防災となった。本稿でも防災施策に対する評価は高いが、広域固有の施策としてだけでなく、市町村域の課題・取組みとしても期待されていることを明らかにしている。

- 12) 野田(2014)は、越境地域の連携促進の条件として、府県間の既存政策とコンフリクトを生まないことが重要であると指摘する。
- 13) 昼夜間人口比率の要件が「おおむね 1 以上」と規定されているため、平成 22 年国勢調査で 0.997 の浜松市ではあるが、要件を満たす都市と認定されている。また、連携中枢都市の特例として、人口 10 万程度以上の隣接 2 市を合わせて 1 つの連携中枢都市と見なすことも可能である。

#### 参考文献

- 阿部昌樹 (2010) 「自治体間競争と自治体間連携」加茂利男・稲継裕昭・永井史男編著『自治体間連携の国際比較-市町村合併を越えて-』ミネルヴァ書房, 159-182 頁
- 稲継裕昭編著 (2018) 『東日本大震災大規模調査から読み解く災害対応-自治体の体制・職員の行動-』第一法規, 97-130 頁
- 岩崎美紀子 (2000) 『市町村の規模と能力』ぎょうせい, 27-35 頁
- 小川勇樹・高橋大輔 (2014) 「越境地域の市町村間連携-県境市町村を対象とした政策アンケート調査」戸田敏行・蔣湧・岩崎正弥・駒木伸比古・暁敏編著『越境地域政策への視点』, 愛知大学三遠南信地域連携研究センター, 48-51 頁
- 駒木伸比古・佐藤正之・村山徹・森田実・小川勇樹 (2017) 『図説 三遠南信のすがた』愛知大学三遠南信地域連携研究センター
- 戸田敏行 (2014) 「越境地域の地域計画-県境地域を対象とした地域計画策定の可能性」戸田敏行・蔣湧・岩崎正弥・駒木伸比古・暁敏編著『越境地域政策への視点』, 愛知大学三遠南信地域連携研究センター, 43-46 頁
- 西尾勝 (2007a) 『地方分権改革』東京大学出版会, 246-247 頁



- 西尾勝 (2007b) 『行政学』 有斐閣, 353 頁
- 西堀喜久雄・宮入興一・樋口義治・鈴木誠・土屋葉・  
駒木伸比古・佐藤正之 (2016) 『大規模災害時に  
おける地域連携と広域後方支援に関する政策研  
究』 愛知大学中部地方産業研究所, 116-123 頁
- 野田遊 (2014) 「越境地域の行政組織—府県連携促進  
の条件」 戸田敏行・蔣湧・岩崎正弥・駒木伸比古・  
暁敏編著 『越境地域政策への視点』, 愛知大学三  
遠南信地域連携研究センター, 54-60 頁
- 野田遊 (2015) 「広域自治体に対する県境地域の住民  
意識—関西の住民を対象として—」 『愛知大学三  
遠南信地域連携研究センター紀要』 第 2 号、愛知  
大学三遠南信地域連携研究センター, 11-25 頁
- 松岡京美 (2014) 『行政の行動』 晃洋書房, 218 頁
- 村山徹・鈴木伴季・小澤高義・森本啓吾 (2017) 「計  
画・実施にみる三遠南信地域の連携と自律」 『地  
域政策学ジャーナル』 第 7 巻第 1 号, 23-38 頁
- 村山徹 (2018) 『災害と安全の情報—日本の災害対応  
の展開と災害情報の質的転換—』 晃洋書房,  
148-162 頁
- Murayama, T. (2018) Municipal collaboration of  
disaster management policy according to the  
disaster agreement between local governmen  
t in Japan. In: *Governance Capacity in Inte  
rnational Perspectives*, 153-161. Seoul Nati  
onal University
- 森川洋 (2015) 「連携中枢都市圏構想の問題点」 『都  
市問題』 第 106 巻第 8 号, 88-98 頁
- 森川洋 (2016) 「2010 年の人口移動からみた日本の  
都市システムと地域政策」 『人文地理』 第 68 巻第  
1 号, 22-43 頁