

국외출장 결과보고서

기 간: 2026.4.27.(월)~4.30.(목) (3박 4일)

출장지: 일본 (히메지)

출장자: 이차희, 이효란

국토연구원



국토계획·지역연구본부

I. 출장개요

1. 출 장 지: 일본 (히메지)
2. 출장기간: 2026. 4. 27.(월) ~ 4. 30.(목) (3박 4일)
3. 출 장 자

소속	직급	성명	비고
국토계획·지역연구본부	부연구위원	이차희	
국토계획·지역연구본부	전문연구원	이효란	

4. 출장목적

- 중소도시권 기능 재편 및 도시권 연계 전략 도출을 위한 해외사례 조사
 - 인구감소 및 대도시 집중 문제를 선제적으로 경험한 국가의 정책 대응 사례(기능 분담, 생활권 유지 등) 벤치마킹 필요

II. 출장일정

일정 (요일)	출발지	도착지	업무수행내용	접촉예정인물 (직책포함)
4/27(월)	인천	히메지	[09:35] 인천 출발 [11:20] 간사이공항 도착 [14:00~18:00] 도시권 내 유기적인 스포츠 협력 체계 사례조사(테가라야마(手柄山) JR 신설 역 일대)	이차희, 이효란 출국 KE723
4/28(화)			[09:00~12:00] 효고현립대학교 관계자 인터뷰 [15:00~18:00] 하리마권역 핵심 교통허브 사례조사(히메지역)	우치히라 교수, 나오타카 교수, 키시모토 박사
4/29(수)			[09:00~12:00] 연계중추도시권 담당 관계자 인터뷰 [14:00~18:00] 지역산업 거점 사례조사(나다기쿠 전통산업 시설)	사와다 원장
4/30(목)	히메지	인천	[09:00~12:00] 히메지시청 관계자 인터뷰 [13:00~14:30] 인터뷰 회의록 정리 [19:45] 간사이공항 출발 [21:40] 인천 도착	타카시마 과장 보좌, 유우키 주임 이차희, 이효란 귀국 OZ113

※ 항공권 및 여권 사본 등 검증자료 첨부

III. 수행사항

1. 권역 내 스포츠 협력 체계 사례조사(테가라야마(手柄山) JR 신설 역 일대)

일 시	2026. 4. 28.(화) 15:00~18:00
장 소	테가라야마(手柄山) JR 신설 역 일대
답사내용	도시권 내 유기적인 스포츠 협력 체계 조사
참 석 자	• (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 테가라야마 중앙공원 정비 배경 및 계획 개요

- 테가라야마 중앙공원 정비계획의 정비기간이 2012년에 종료된 후, 공원 내 시설의 심각한 노후화, JR 히메지·에가호마 신역 정비 구상, 문화센터 이전 등 새로운 과제에 대응하기 위해 2017년 신규 기본계획 수립
- 컨셉은 「감동과 웃음이 넘치는 휴식·교류 공간의 창출」, 스포츠 거점·평화와 배움의 거점·녹색 휴식 거점·방재 거점·공원 전체 매력 및 이용 편의성 향상으로 설정

□ 거점 스포츠 인프라 현황

- 육상경기장(19,800㎡), 히메지구장(19,520㎡), 중앙체육관(11,300㎡), 현립무도관(20,326㎡)이 집적되어 있으며, 2026년 10월 개관 예정인 야마토공업 아리나 히메지는 메인아리나, 50m 수영장, 유도장, 검도장, 궁도장, 레저풀 등 다종목 복합 시설로 구성
- 하리마 권역 어느 지자체도 단독으로는 보유 불가능한 규모의 시설이 한 곳에 집적되어 있어, 인근 가코가와시, 아코시, 소사시 등이 별도 시설을 신설할 필요성을 원천적으로 감소시키는 광역 거점 역할을 수행
- 히메지역에서 JR 약 3분, 도보 3분 거리로 철도를 통해 하리마 권역 전역에서 직접 접근 가능하여, 기존 이용자의 76.9%가 자가용을 이용하던 상황에서 광역 대중교통 기반이 새롭게 확충

□ 권역 주민 공동 활용 체계

- 권역 내 공공 스포츠 시설 전체를 단일 플랫폼으로 통합 관리하며, 이용자 등록 1회로 시스템 도입 전 시설 어디서나 등록이 가능하여(등록료는 무료), 복수 시설 연속 이용이 가능한 원스톱 구조 실현
- 히메지시 외 하리마 권역 내 타 지자체 주민도 할증률 1.5배를 적용한 요금으로 시설 이용 가능하여, 광역 공동 이용을 전제로 한 운영체계가 제도적으로 정착됨
- 성인 300~400엔/시간, 중학생 이하 150~200엔/시간으로 광역 주민의 이용 문턱을 최소화하여 일상적 공동 이용 촉진

- 육상경기장, 히메지구장, 중앙체육관, 수영장은 ‘히메지시 마을만들기 진흥기구’가 일괄 지정관리, 야마토공업 아리나는 미즈노그룹이 운영하여, 민간 전문성 도입으로 운영 효율화 및 서비스 수준 향상을 도모함

□ 시사점

- 단일 거점에 다종목 시설을 집적함으로써 권역 내 각 지자체가 개별적으로 종목별 시설을 정비할 필요성을 줄이고 있으며, 실제로 공원 내 현립무도관은 히메지시가 아닌 효고현이 건설관리를 담당하고 있어 시설 비용을 상위 광역 행정기관이 분담하는 구조가 이미 현장에서 작동하고 있음
- 또한, 하리마 권역 연계 중추도시권을 구성하는 타 지자체에도 재정 부담 분담을 요청하는 방안이 공식 제기되어, 비용 공동 부담 모델로의 발전 가능성이 확인됨
- 통합 예약 시스템 + 시외 거주자 이용 허용 + 저렴한 요금 체계가 맞물려 광역 공동 이용 체계가 실질적으로 구현되고 있으며, 이는 단순한 시설 공유를 넘어 권역 전체가 하나의 스포츠 이용권으로 기능하는 구조임
- JR 신설 역 정비와 공원 내 스포츠 시설 정비를 연동하여 접근성과 시설 수준을 동시에 제고하는 종합적 접근 모델로, 대규모 국내외 스포츠 대회 공동 유치 시 복수 시설을 패키지로 활용하여 권역 전체의 경제적 파급효과를 공유하는 구조 형성



자료: 手柄山中央公園整備基本計画 (테가라야마 중앙공원 정비 기본계획); 大和工業アリーナ姫路 (야마토공업 아리나 히메지) 공식 사이트(<https://shisetsu.mizuno.jp/m-7630>).

2. 효고현립대학교 관계자 인터뷰

면담기관	효고현립대학교
일 시	2026. 4. 28.(화) 09:00~12:00
장 소	효고현립대학교 히메지캠퍼스 RREP 연구실
논의사항	일본 연계중추도시권 육성을 위한 제도적 설계 조사
참 석 자	<ul style="list-style-type: none"> • (효고현립대학교) 우치히라 교수, 나오타카 교수, 키시모토 박사 • (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 연계중추도시권 정책의 도입 배경 및 기존 광역정책과의 차이점

- 인구감소 및 저출산 고령화가 진행되는 가운데 개별 자치단체만으로는 경제성장, 생활서비스, 행정기능 유지가 곤란하다는 문제의식에서 도입되었으며, 지방권에서 대도시권으로의 인구 유출 억제 및 권역 전체의 생활·경제권 유지가 핵심 목적임
- 기존 광역정책이 소방, 쓰레기처리, 상하수도, 의료 등 특정 사무의 공동처리에 그쳤던 것과 달리, 연계중추도시권 정책은 도시기능, 생활서비스, 행정운동을 포괄적으로 조정하는 체계임
- 하리마 권역의 경우 군수산업 기반의 철강·소재·부품 등 2차 산업이 역사적으로 집적된 공업도시였으며, 이 경제력이 중추도시 형성의 실질적 토대가 됨. 정책적 기획보다는 산업 축적 과정에서 자연스럽게 형성된 측면이 강한 특수 사례임
- 다만, 실질적 인구 유출 억제 기능은 충분하지 않음. 권역 인구는 2015년 약 130.7만 명에서 2025년경 약 124.7만 명으로 감소하였으며, 15~64세 여성 인구도 20년간 약 10만 명 감소한 것으로 추정됨

□ 기존 공간계획과의 관계구조 및 조정 방식

- 도시계획 마스터플랜, 입지적정화계획, 중심시가지활성화계획, 공공교통계획 등 기존 공간계획은 각 자치단체 단위로 수립되며, 연계중추도시권 정책은 자치단체 경계를 넘어 기능 분담을 조정하는 보완·조정 관계로 이해됨
- 하리마 권역에서는 히메지역 주변 캐슬티21((キャッスティ21) 계획, 아쿠리에히메지((アクリエひめじ), 하리마히메지종합의료센터, 테가라야마 중앙공원 재정비 등을 통해 중심시인 히메지시로의 고차 도시기능 재집약이 진행되어 왔음
- 다만 중심시 기능 집약만으로는 불충분하며, 주변 시·정·촌의 생활거점, 공공교통, 의료, 복지, 교육 기능 유지와의 양립이 과제임. 특히 여성 15~49세 인구감소를 고려할 때, 단순 시설 집약을 넘어 보육, 교육, 케어, 쇼핑, 통근, 공공교통, 지역참여를 아우르는 일상생활권 재설계가 필요함
- 연계중추도시권 협약은 법적 구속력 없는 임의 협력 체계이므로 계획 간 충돌이 발생하더라도 강제 수단이 없으며, 실무진 수준의 사전 조정과 권역 내 정치적

동질성에 의해 실질적 마찰이 억제되고 있는 구조임

□ 중앙정부-권역 간 역할 분담 구조 및 소관 부처

- 연계중추도시권 정책은 주로 총무성이 소관하는 자치단체 간 연계제도로, 실제 권역 형성, 연계협약 체결, 도시권 비전 수립, 구체적 연계사업 실시는 중심시와 인근 시·정·촌이 담당하는 자치단체 주도 구조이며, 권역 측에 일정한 계획 수립 권한이 있음
- 하리마 권역처럼 도시계획, 산업정책, 교통정책, 의료복지, 교육, 탈탄소, 디지털화가 복합된 권역에서는 총무성 외에도 국토교통성, 경제산업성, 후생노동성, 문부과학성, 환경성 등 복수 부처의 정책 영역이 중첩됨
- 중앙-권역 역할 분담은 단순 상하 관계가 아니라, 중앙이 제도, 재정, 정책 메뉴를 제공하고 권역이 지역 실정에 맞게 조합하는 구조임. 다만 여성의 역량 강화, 생활환경, 고용환경, 케어환경, 이동환경 정비 측면에서는 중앙의 정책 메뉴가 충분하지 않음

□ 중앙정부의 재정지원 및 평가체계

- 중앙정부는 재정지원, 지방교부세 조치, 각 부처 보조제도, 제도 설계를 통해 권역의 방향성에 간접적으로 관여함. 형식적으로는 자치단체 주도이나, 실질적으로는 국가의 재정 조치와 평가 지표가 권역의 정책 선택에 큰 영향을 미치는 구조임
- 기존 평가는 권역 인구, 관광, 산업, 행정 연계, 시설 정비, 사업 실시 건수 등을 중심으로 이루어졌으나, 이것만으로는 권역의 거주 적응성을 충분히 측정하지 못함
- 향후 평가 KPI로는 여성 15~49세 인구, 15~64세 인구, 젊은 여성 전출입, 여성 취업률, 정규고용률, 소득 수준, 보육, 교육, 의료, 공공교통 접근성, 케어서비스 인력 확보 등을 포함할 필요가 있음
- 귀환 정주를 유도하는 수단으로 장학금 반환 면제 제도가 운영 중이며, 연계중추도시권 귀환 정주 조건 충족 시 반환 의무가 면제되는 방식으로 확대되고 있음

□ 주요 정책 수단 및 실효성

- 하리마 권역 8시 8정의 2017년 제조품 출하액 등 약 6조 1,902억 엔, 2016년 역내총생산 약 5조 4,061억 엔으로 2차 산업 비율이 35.1%에 달하며, 제조업 기반 경제정책의 실효성은 일정 수준 인정됨
- 히메지역 주변 거점 시설 정비를 통해 문화, 의료, 교류, 업무, 교통의 거점 기능이 강화되었으며, 연계중추도시권 정책의 ‘중심시가 권역 전체 고차 기능을 담당한다’는 방향과 부합하여 도시계획적으로 일정 성과를 거둠
- 의료, 복지, 교육, 공공교통, 방재, 관광, 이주·정착 지원, 디지털화, 행정 공동화 등이 상정되어 있으나, 여성 생산연령 인구감소로 생활서비스 및 케어의 담당 인력 축소가 가시화되고 있어 실효성이 산업정책, 중심시 재개발에 비해 미흡함
- 거점 중심 개발이 지가 상승과 베드타운화를 초래하는 경향이 있으며, 토지 보유자의

비협조로 시가 원하는 방향의 개발 유도에 한계가 존재함. 고베와의 근접성으로 인한 주거, 고용 분리 현상도 심화되고 있음

□ 정책 성과에 관한 평가

- 하리마 연계중추도시권은 '산업의 권역'으로서는 높은 생산력을 보유하고, 중심시 기능 재집약에도 일정 성과를 거두었으나, '살아가기 좋은 권역'으로서는 미완성 상태로 평가됨
- 권역 인구가 2015년 이후 약 6만 명 감소하고, 20~24세 여성 2,119명 및 25~29세 여성 261명의 순유출이 확인되는 등 젊은 여성이 돌아오기 어려운 구조가 고착화되고 있음
- 제조업 생산력과 중심시 시설 정비가 반드시 여성의 고용, 생활, 육아, 케어, 이동, 지역참여 역량 향상으로 연결되지 않음을 보여주는 사례임
- 연계중추도시권 정책을 '인구를 늘리는 정책'이 아닌, 인구감소 속에서도 생활기능을 유지하고 살아갈 수 있는 조건을 재편하는 '거주 적응성 정책'으로 재정의하는 것이 핵심 과제임



3. 하리마권역 핵심 교통허브 사례조사(히메지역)

일 시	2026. 4. 28.(화) 15:00~18:00
장 소	히메지역 일대
답사내용	역전 광장의 재정비 현황과 버스·철도 간의 환승 체계, 도시권의 공동 홍보공간 등 조사
참 석 자	<ul style="list-style-type: none"> • (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 히메지역 역전 광장 재정비 개요

- 2006년부터 추진된 역 앞 정비 사업을 통해 하루 1만 5천여 대가 통과하던 6차선 차도 중심 공간을 보행자 및 시민 중심 광장으로 전환하였으며, 기존 건물을 이전하고 확보한 부지에 데크, 잔디밭, 스테이지를 조성하여 연 400회 이상의 시민 행사 개최가 가능한 공간으로 운영 중
- 설계 원칙으로 나무, 철, 돌 세 가지 자연 소재만 사용하여 히메지역의 경관과 역사성을 공간에 반영하였으며, 나무는 합병된 산간 지역의 효고현산 임업재를, 철은 히메지 철강 산업의 역사를 각각 상징하는 소재로 채택하여 지역 정체성을 공간에 구현
- 수경 시설은 인근 강에서 수원을 끌어와 조성하였으며, 여름철 물놀이 등 일상적 체류 활동을 유도함으로써 광장의 체류성을 강화하고 차도 중심이었던 역 앞 공간에 대한 시민 인식 전환을 도모

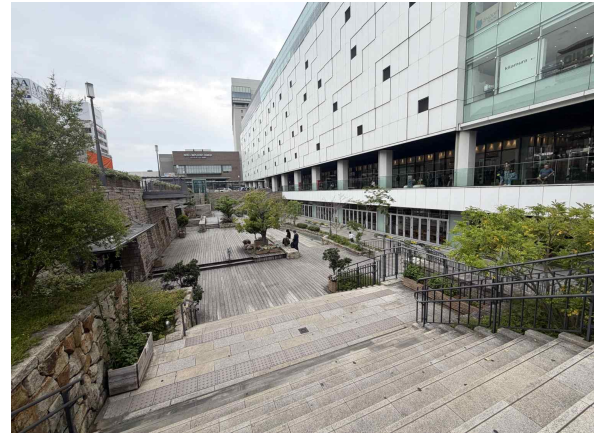
□ 버스·철도 간 환승 체계

- JR 히메지역과 산요전철역이 인접하여 두 노선 간 환승 동선을 최소화하는 방향으로 광장 데크를 설계·연결하였으며, JR역 지하에 버스(20개 노선) 및 택시(80대) 대기실을 통합 조성하여 철도-버스-택시 간 원스톱 환승 체계를 구현
- 버스 20개 노선은 시내 순환에 그치지 않고 하리마 권역 내 인근 마을까지 연결하여 광역 교통 허브로서의 기능을 수행하고 있으며, 역 앞 광장에는 버스와 자전거만 진입 가능하도록 일반 차량을 제한함으로써 보행 안전성을 확보하는 동시에 트랜짓 몰(Transit Mall) 방식을 히메지시에서 최초로 도입한 일본 내 선도 사례로 평가됨

□ 하리마 권역 공동 홍보 공간 운영 현황

- 히메지역 역전 광장 및 지하 공간에 하리마 권역 내 지자체의 자원·정보를 공유하는 홍보 기능이 통합 운영되고 있으며, 합병된 산간 지역의 임업재를 광장 소재로 실제 사용함으로써 단순 전시를 넘어 권역 자원을 직접 체감하는 전시·체험형 공간으로 기능
- 지하 공간에서는 산간 지역 임업 체험 워크숍(의자 만들기 등)을 운영하여 시내 어린이들이 권역 내 산촌 자원을 직접 접하는 교육 프로그램과 연계되어 있으며, 역 앞 식재 공간에 히메지시 지정 나비 서식 환경을 조성하여 권역의 생태 자원을

광장에서 체험할 수 있도록 설계함으로써 도시-농촌 간 자원 순환 구조를 공간적으로 가시화



4. 연계중추도시권 담당 관계자 인터뷰

면담기관	히메지 마을만들기 진흥기구
일 시	2026. 4. 29.(수) 09:00~12:00
장 소	히메지역 현장설명 및 인근 카페 회의
논의사항	연계중추도시권 정책의 실제 운영 구조 및 작동 방식 조사
참 석 자	<ul style="list-style-type: none"> • (히메지 마을만들기 진흥기구) 사와다 원장(前히메지시 연계중추도시권 담당) • (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 정책 도입 배경 및 필요성 인식

- 지방 중소도시의 인구 유출 심화에 대한 위기감이 제도 도입의 핵심 동인으로 작용하였으며, 기존 행정구역 단위의 개별 대응으로는 광역적 인구감소 및 기능 약화에 대응하기 어렵다는 공감대가 제도 도입의 배경으로 작용함
- 히메지시의 경우 하리마 권역의 중심 도시임에도 불구하고 정작 히메지 시민들이 오사카 및 고베 등의 대도시로 유출되는 역설적 상황이 주요 문제로 인식되었으며, 이를 해소하기 위한 권역 단위의 생활·경제권 유지가 핵심 목적으로 설정됨

□ 기존 광역정책과의 실질적 차이

- 중심 도시가 주변 지자체와 개별 협약을 체결하는 방식으로 운영되어 단일 광역자치 단체가 아닌 기초지자체 간 자율 협약 구조가 특징이나, 실질적으로는 “좋은 사례를 만들어 서로 참고하는 수준의 연계“에 머물고 있어 공식 협약과 실제 협력 간 괴리가 존재함

□ 중앙정부-권역 간 역할 분담 및 재정·평가 통제 방식

- 중앙정부는 제도의 틀(카테고리, 지원 기준)을 제시하고 지자체가 이에 호응하여 사업을 기획·신청하는 하향식 설계로, 사업비의 일정 비율을 국비(교부금)로 지원하며 지원 카테고리는 역사 정비, 인구 유출 방지, 도로 및 철도 정비 등 복수 분야에 걸침
- 재정 통제는 공사 완료 단위로 즉시 보고 및 감사가 이루어지는 방식으로, 연 1회 정기 감사 형태가 아닌 사업 완료 시점별 점검 구조임. 중앙 예산 관리 전담 기관이 별도 존재하여 지자체 집행을 사후 점검함으로써 재량 범위 내에서 간접 통제하는 구조임
- 형식적으로는 자치단체 주도이나 실질적으로는 국가의 재정 조치와 평가 지표가 권역의 정책 선택에 큰 영향을 미치며, 국가 카테고리에 맞춘 사업 기획이 유도될 가능성이 구조적으로 내재함

□ 권역 자율성 및 실제 의사결정 구조

- 사업 기획과 설계는 기본적으로 중심 도시(히메지시)가 주도하며 중앙정부의 사전

개입은 제한적으로, 권역 내 지자체 간 의사결정은 강제적 구속력 없이 자율 협의 방식으로 이루어짐

- 버스 노선 조정 등 개별 사안은 시설 정비 과정에서 자연스럽게 합의가 형성되는 방식이며, 공식적인 공동 의사결정 기구의 역할은 미미하여 협력의 실효성이 중심 도시의 의지와 역량에 과도하게 의존하는 구조임

□ 중추도시-주변 지자체 간 관계

- 중심 도시(히메지시)가 선도 사례를 만들면 주변 지자체가 자발적으로 벤치마킹하는 비공식적 위계 구조로, 권역 내 다른 지자체의 반발은 크지 않았으며 오히려 고베 등 인근 도시들이 히메지 사례를 참고하는 방향으로 확산됨
- ‘히메지가 안 되면 권역 전체가 안 된다’ 는 인식이 중심 도시로서의 자발적 책임감으로 작동하고 있으며, 이는 제도적 강제 없이도 중심 도시의 선도적 역할이 유지되는 실질적 동인으로 기능함

□ 정책 수단의 성공·실패 요인

- 지역 자원(임업재, 철강, 문화유산)을 설계에 통합하여 정체성 기반의 재생을 실현한 점, 컨설턴트 의존형 개발을 지양하고 지역 담당자가 직접 기획·추진한 점이 주요 성공 요인으로 작용함
- 3년간 200여 회의 시민 설명회를 통한 설득 중심의 합의 형성이 사업 추진의 핵심 동력이 되었으며, 인센티브 제공보다 ‘히메지시가 나아갈 방향’ 을 반복 설명하는 방식으로 이해관계자 조율을 이끌어냄
- 반면, 청년 인구의 대도시 유출은 구조적으로 억제 불가능하고 사업 효과의 정량적 입증에 곤란하며, 권역 내 연계의 강제성 부재로 협력의 실효성이 중심 도시 의지에 과도하게 의존하는 한계가 존재함

□ 제도 운영상 구조적 문제

- 연계 협력이 자율에 맡겨져 있어 중심 도시의 역량 및 의지 차이에 따라 권역별 성과 편차가 발생하며, 성과 지표가 체감적·간접적 수준에 머물러 있어 제도 효과의 객관적 평가 및 환류가 어려운 구조임
- 거점 중심 개발이 지가 상승과 베드타운화를 초래하는 경향이 있으며, 토지 보유자의 비협조로 시가 원하는 방향의 개발 유도에 한계가 존재하고 고베와의 근접성으로 인한 주거·고용 분리 현상도 심화되고 있음

□ 제도 재설계 시 개선 요소 및 한국 적용 시 유의사항

- 연계의 실효성 확보를 위해 자율 협약 구조를 보완하는 제도적 인센티브 또는 공동 의사결정 기제 도입이 필요하며, 성과 평가 지표를 정량 중심으로 재설계하여 사업 환류 및 제도 개선의 근거를 마련할 필요가 있음
- 한국 적용 시 수도권 집중 구조에서 중소도시가 권역 중심 도시로 기능하기 위한 최소 인프라·자원 기반 확인이 선행되어야 하며, 지역 정체성 기반의 사업 설계

없이 표준화된 개발 방식만 적용할 경우 제도가 실질적 효과 없는 행정 형식화로 귀결될 위험이 있음

- 시민 합의 형성 프로세스(충분한 설명 횟수, 전문가 참여 등)를 제도적으로 보장하는 절차 설계가 필요함



5. 지역산업 거점 사례조사(나다기쿠 전통산업 시설)

일 시	2026. 4. 29.(수) 14:00~18:00
장 소	나다기쿠 전통산업 시설(灘菊酒造)
답사내용	지역 특산물을 활용한 고부가가치 산업의 도시권 내 경제적 선순환 구조 조사
참 석 자	<ul style="list-style-type: none"> • (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 농업-제조업 연계 구조

- 히메지 인근 지역 농가와 효고 유메니시키(兵庫夢錦) 공동재배 계약을 체결하여 안정적 원료 공급망을 구축, ‘쌀을 재배해준 사람의 얼굴이 보이는 술을 만들고 싶다’ 는 신념 하에 지역 농업과의 직접 연계를 실천
- 주조업체의 酒米 수요가 서하리마 지역 휴경 농지 활성화로 연결되어 주변 중소도시의 농업경제 기반을 유지하는 효과 확인
- 히메지시 소재 지역 주류 판매회사와 협력하여 ‘하리마 스파클링 일본주’ 공동개발 추진(효고현 중소기업단체중앙회 연계조직 활로개척 사업), 제조-유통 간 수평적 산업연계도 병행

□ 식문화·관광 분야 연계를 통한 부가가치 창출

- 미사용 목조 酒蔵를 리노베이션하여 견학 코스와 레스토랑으로 운영, 전국 및 해외 관광객 유입 거점으로 기능하며 주조 시설 자체가 히메지의 관광 자원으로 정착
- 히메지역 주변 음식점 4개 점포(히메지 어묵, 꼬치튀김 등)에서 하리마산 식재료와 자사 사케를 페어링 제공함으로써 ‘술+식문화’ 복합 소비구조를 창출
- 2023년 직판장 리뉴얼 및 시음공간 확충으로 인바운드 관광객 대응을 강화하고, 유럽 및 호주 등 국가별 맞춤 접객 시스템을 운영하는 등 해외 관광객 유치 기반도 정비

□ 광역 브랜드화를 통한 권역 전체 경제 파급

- 하리마권역 8시 8정 연계사업 ‘醸す 造る 播磨’ 프로젝트에 참여하여 지역 양조업 전반의 브랜드 자산화를 추진, 권역 내 주조·발효 관련 업체를 망라한 공동 홍보 전개
- 하리마 내 4개 주조조합 통합 활동(‘하리마 주문화 투어리즘’)을 기반으로 지리적 표시(GI) 인증 ‘GI하리마’ 를 취득, 국내외 판로 확대 및 브랜드 신뢰도 제고에 기여
- 지산지소 네트워크 ‘食地の座’ 회원으로 활동하며 히메지시 및 인근 지역 식품업체 및 음식점과의 수평적 연계를 유지

□ 시사점

- 나다가쿠 주조는 ‘농가(원료)→주조업(제조)→음식점·관광(소비)’ 으로 이어지는 수직적 식(食) 가치사슬을 내재화하고 있으며, 민간 기업의 지역 자원 활용 전략이 행정 주도의 광역 브랜드화 정책과 결합됨으로써 농업·제조·관광·유통을 아우르는 복합적 지역경제 선순환 구조가 실질적으로 작동하고 있음을 확인
- 주조업이라는 전통산업이 관광 인바운드·지역 음식문화 발신과 연동되면서 중심도시(히메지)의 소비·관광 기능과 주변 중소도시의 농업·생산 기능이 상호 보완하는 구조를 형성, 지역 특산물 기반 고부가가치 산업이 연계중추도시권 내 경제적 역할 분담 모델로 기능할 수 있음을 시사
- 특히 단일 기업의 연계 활동이 GI 인증 취득·광역 브랜드 프로젝트 참여 등 권역 전체의 제도적 연계로 확장되는 과정은, 민간 주도의 지역산업 연계가 공공 정책과 결합하여 광역 경제권 형성으로 발전하는 모델 사례로 평가 가능



자료: はりま酒文化ツーリズム 灘菊酒造 소개 페이지(<https://harima-sake.jp/introduction/nadagiku/>); 醸す 造る 播磨 公式サイト (播磨の醸造家)(<https://harimacountry.com/brewers>); 醸す 造る 播磨 「GIはりま」について(<https://harimacountry.com/archives/93>); 兵庫酒造組合連合会 姫路酒造組合 소개(<https://hyogo-sake.or.jp/introduction/himeji.html>); はりま酒文化ツーリズム 공식 사이트(<https://www.harima-sake.jp/>).

6. 히메지시청 관계자 인터뷰

면담기관	히메지시청
일 시	2026. 4. 30.(목) 09:00~12:00
장 소	히메지시청 정책국 히메지 창생전략실 회의실
논의사항	하리마권역 도시권 및 히메지시(중심도시)의 연계협력사업 운영방식 조사
참 석 자	<ul style="list-style-type: none"> • (히메지시청) 타카시마 과장 보좌, 하시데 유우키 주임 • (국토연구원) 이차희 부연구위원, 이효란 전문연구원 • (통역) 이준서

□ 제도 도입 배경 및 정책 필요성

- 오사카, 고베 등 대도시권으로의 인구 집중 심화와 지방 중소도시권의 생산인구 감소에 대응하여 제도가 도입되었음. 하리마권역은 2050년까지 인구가 25% 감소한 약 95만 7천 명 수준으로 줄고 65세 이상 비중이 40%에 달할 것으로 전망되는 등 인구위기가 직접적 정책 동인으로 작용함
- 히메지시는 2014년 전국 최초 지정 사례 중 하나로 출범하였으며, 현재 3기 비전(2025~2029년도)을 운영 중임. 중앙의 하향식 지시가 아닌 지방의 자발적 필요 인식이 제도 출범을 이끈 점이 특징적임
- 상당한 규모와 중핵성을 갖춘 권역에서 시·정·촌이 연계하여 콤팩트·네트워크화를 추진함으로써 인구감소, 저출산, 고령화 사회에서도 일정한 권역 인구를 유지하고 활력 있는 사회경제를 유지하기 위한 거점 형성을 표방하며, ① 권역 전체의 경제성장 견인, ② 고차 도시기능의 집적·강화, ③ 권역 전체의 생활 관련 기능 서비스 향상을 세 가지 역할로 설정함

□ 권역 설정 방식 및 기존 광역정책과의 차이

- 연계중추도시권은 기존 광역정책과 달리 별도의 광역행정기구를 설치하지 않고, 지방자치법 개정으로 도입된 연계협약(2014년 11월 시행)에 기반한 자발적 협력 구조를 취하고 있으며, 2026년 4월 기준 전국 38개 권역에서 시행 중임
- 권역 설정은 중앙정부가 인구 규모 및 통근·통학 비율 등 최소 기준만 제시하고 구체적 구성은 지방에 위임하는 방식으로, 히메지시가 기존 지역협의체(하리마광역방재회의, 서하리마시장회의 등)를 기반으로 주변 시·정의 합의를 이끌어낸 상향식 절차를 거쳤음
- 히메지시가 기존에 참여하던 13개 시 규모의 지역협의체를 기반으로 참여 의사를 타진하여 현재 8개 시, 8개 정으로 권역을 구성하였으며, 일부 시·정은 통근·통학 비율 등 기준 미충족으로, 일부는 자발적으로 고베권역 귀속을 선택하여 최종 구성에서 제외되었음

□ 중앙정부-권역 간 재정지원 및 평가·통제 방식

- 중앙정부는 약 45개 사업 테마를 사전에 제시하고 권역이 그 범위 안에서 사업을 설계·신청하는 방식으로 의제를 구조화하며, 재정 유인을 통해 전국 확산을 유도하고 있음. 재정지원은 중심도시에 보통교부세(권역 인구 기준 산정) 및 특별교부세(조치율 80%), 연계 시·정에 연간 1,800만 엔 상한의 특별교부세(조치율 80%)를 지원하며, 중앙정부 → 효고현 → 각 시·정 순으로 교부됨
- 히메지시 실제 수령액은 연간 약 15~18억 엔 수준이며, 매년 사업계획을 제출하고 중앙과 협의하여 금액이 결정되나 사실상 대부분 통과되는 구조로 실질적 심사통제 기능은 약한 편임
- KPI는 인구 이동, 관광객 수 등을 중심으로 국가가 설정하나 통계 집계 1~2년이 소요되고 목표 미달성 시 제재가 없어 실효성이 낮으며, 사업 기간이 길어지면서 목표치를 하향 조정하는 경향이 나타나 평가를 통한 사후 통제 기능이 사실상 형식화된 상태임

□ 권역 자율성 및 실제 의사결정 구조

- 추진체계는 기업, 행정, 학계, 금융, 언론 등 지역 대표로 구성된 하리마권역성장전략회의(최상위) → 권역 내 기업, 행정 담당자로 구성된 하리마권역활성화추진검토회의(중간) → 경제성장·고차도시기능·생활관련기능 3개 분과 워킹그룹(실무)의 3단계로 운영되며, 5년 단위의 권역 비전이 사업의 기본 방향을 설정함
- 권역 계획과 개별 시·정 계획 간의 법적 위계가 불명확하여 실제로는 각 시·정 계획이 우선시되는 상황이며, 히메지시는 이 문제의 제도적 해결을 중앙정부에 지속 요청하고 있으나 12년째 미해결 상태임
- 국가 재정지원을 권역 대표로 교부받아 사업을 총괄하는 구조상 히메지시 주도의 의사결정이 실질적으로 이루어지고 있으며, 담당자는 이를 ‘책임감’으로 표현함. 히메지시는 권역의 쇠퇴가 곧 히메지시 자신의 쇠퇴로 직결된다는 인식하에 주도적 역할을 자처하고 있음

□ 중심도시-주변 지자체 간 협력 관계

- 법적 권한 위임이나 강제적 협력 기제가 존재하지 않아 실질적 협력은 자발적 의사와 재정 수혜 구조에 의존하며, 히메지시는 권역 전체의 경제순환을 견인하는 역할을 담당하고 연계 시·정은 히메지시의 도시기능과 방문객 유치 역량을 활용하여 권역 내 경제순환을 의식한 사업을 추진하는 방식으로 역할을 분담함
- 히메지시가 중심도시로서 재정지원을 집중적으로 받는 구조에 대해 주변 시·정 일부에서 형평성 문제를 제기하는 경우가 있고, 실무 차원에서도 비협조적 태도가 나타나는 사례가 있음
- 광역 인프라·공공시설의 기능 조정은 해당 시·정 간 동의를 전제되어야 하므로 실질적 조율이 어려우며, 연계에 소극적인 시·정에 대해서는 관심 분야에 한한 부분 협력을 허용하는 방식으로 운영되고 있음

□ 정책 수단 및 사업의 성과와 한계

- 권역 공동 구급이송 시스템(HEARTS) 구축으로 병원 수용 가능 여부와 빈 병상을 실시간 공유하여 이송 효율을 제고하고, 히메지역 주변에 컨벤션센터(아쿠리에 히메지), 하리마 히메지 종합의료센터를 유치하였으며, 2026년 10월에는 약 5만 명 수용 규모의 스포츠 아레나(히메지 슈퍼아레나) 개설이 예정되어 있는 등 고차 도시기능 집적에서 가시적 성과가 나타나고 있음
- ‘하리마권역’ 광역 브랜드 활용을 통해 개별 시·정 단위로는 인지도가 낮았던 지역들이 기업유치 및 비즈니스 미팅 성사율을 높이고 있으며, GI(지리적 표시) 인증 취득 지역 일본주 등 특산품의 국내외 PR과 하리마권역 소개 교육 책자(하리마 독본) 제작 및 배포(권역 내 초등학교 6학년에게 배포하여 교재로 활용)를 통한 지역 정체성 형성 등이 성과로 평가됨
- 반면, 주민이 연계사업의 혜택을 실생활에서 체감하지 못하는 인지도 부족 문제가 12년째 지속되고 있고, 인구 유출 억제 효과의 정량적 입증에 곤란하며, 광역버스 일부 노선의 적자가 지속되고 협력의 강제성 부재로 사업 실효성이 중심도시의 의지에 과도하게 의존하는 구조적 한계가 해소되지 않고 있음

□ 제도 운영 과정의 구조적 문제

- 개별 시·정의 단독 사업을 연계사업으로 위장하여 신청하는 도덕적 해이가 일본 전국 권역에서 공통적으로 나타나고 있으며, 공식적인 사업 선정 기준이 존재하지 않아 중앙의 심사에서도 걸러지지 않는 사례가 발생하고 있음
- 권역 전용 정보 플랫폼이 없어 히메지시 홈페이지를 통해 성과를 공개하는 수준에 그치고 있으며, 중앙정부도 출범 10여 년 후 제도 효과를 현장에 역으로 문의할 정도로 향후 방향을 확정짓지 못한 상태임
- 또한, 하리마권역 과제로 브랜드 육성의 미완성, 광역관광의 내부 체류율 미제고, ICT 인프라 정비, 공공시설 통합 등 이해조정이 곤란한 분야의 협력 부족, 노동력 부족 등도 해결해야 할 과제임

□ 제도 재설계 및 한국 적용 시 유의사항

- 사업 선정 기준의 명문화가 가장 시급한 과제로, 연계사업과 개별 시·정 사업을 구분할 수 있는 명확한 기준이 없으면 재정지원이 개별 지자체의 단독 사업비를 타내는 수단으로 악용될 위험이 구조적으로 존재함
- 공간계획 위계의 사전 정립이 필요하며, 도시권 계획과 개별 지자체 계획 간의 법적 위계를 제도 도입 전에 명확히 설정하지 않으면 일본과 같이 조율 불능 상태가 장기화될 수 있음
- 재정 연계 방안을 제도 설계 단계에서 내재화해야 하며, 성과 목표를 달성하지 못해도 지정이 취소되거나 지원이 줄지 않는 구조에서는 지자체가 굳이 사업을 개선할 이유가 없어 제도가 형식적으로 운영될 가능성이 높으므로, 성과가 부진한 경우 지원을 조정하는 방식을 제도 설계 단계부터 반영해야 함

- 중심도시의 역할 부담에 상응하는 인센티브 설계가 필요하며, 더 많은 비용과 행정 부담을 지는 중심도시가 자발적으로 역할을 수행할 동기를 갖도록 재정지원 규모 및 권한 부여 방식을 설계해야 함
- 유사 제도 정비가 선행되어야 하며, 기존 광역 제도들과의 관계를 정리하여 단일한 체계 안에서 도시권 정책이 운용될 수 있도록 제도적 위계 정비가 필요함



붙임 1. 인터뷰 대상자 명함

효고현립대학교(4/28, 화)

兵庫県立大学
環境人間学部

教授
地域創生リーダー教育推進室・室長

内平 隆之
UCHIHIRA TAKAYUKI

〒670-0092
兵庫県姫路市新在家本町1-1-12
TEL 079-296-1501
mail uchihira@shse.u-hyogo.ac.jp



UNIVERSITY OF HYOGO
Professor

Naotaka OTA, Dr. Eng.

address Himeji Campus for
Human Science and Environment
1-1-12 Shinzaike-Honcho Himeji,
Hyogo, 670-0092, JAPAN
phone +81-(0)79-292-9321
e-mail nota@shse.u-hyogo.ac.jp



兵庫県立大学
UNIVERSITY OF HYOGO

Keidai Kishimoto
Project Assistant Professor, Ph.D

School of Human Science and Environment
Regional Revitalization Education Program

1-1-12 Shinzaike-honcho
Himeji, Hyogo 670-0092, Japan
keidai28@shse.u-hyogo.ac.jp

연계중추도시권 담당 관계자(4/29, 수)



緑とコミュニティ推進部
姫路市立手柄山温室植物園

園長
澤田 勝也
Sawada Katsuya

一般財団法人 姫路市まちづくり振興機構
〒670-0972
姫路市手柄93番地
TEL : 079-296-4300 FAX : 079-293-7206
e-mail : k-sawada@himeji-machishin.jp
HP : http://himeji-machishin.jp

히메지시청(4/30, 목)



住むほどに
女子力が深まる
姫のまち

姫路市 政策局 ひめじ創生戦略室
課長補佐
高島 佑介
Takashima Yuusuke

〒670-8501
兵庫県姫路市安田四丁目1番地
TEL 079-221-2203
FAX 079-221-2384
Mail: yuusuke_takashima@city.himeji.lg.jp



住むほどに
女子力が深まる
姫のまち

姫路市 政策局 ひめじ創生戦略室
主任
走出 有紀
HASHIRIDE Yuuki

〒670-8501
兵庫県姫路市安田四丁目1番地
TEL: 079-221-2381
FAX: 079-221-2384
Mail: chinou-chuusuu@city.himeji.lg.jp

붙임 2. 출장자 전자항공권

이차희 부연구위원

■ 승객성명 Passenger Name LEE/CHAHEE MS (KE11732797****)
■ 항공권번호 Ticket Number 1805460078964
■ 예약번호 Booking Reference EOKJ74

1 서울 ICN Incheon international Terminal No:2
 27APR26(월)09:35 (Local Time)

✈

오사카 KIX Kansai international Terminal No:1
 27APR26(월)11:20 (Local Time)

KE0723
 예약번호: EOKJ74
 Operated by KE
 KOREAN AIR

대한항공은 인천공항 제2여객터미널에서 운항합니다.

■ 예약등급 Class M(일반석)	■ 예약상태 Status OK (확약)	■ 비행시간 Flight Time 1시간 45분
■ 운임 Fare Basis MLE00RKB	■ 항공권 유효기간 Validity ~ 27APR27	■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 525
■ 수하물 Baggage 1PC	■ 기종 Aircraft Type BOEING 787-10	■ 좌석번호 Seat Number 28F

승객 정보 (Passenger Information)

• 승객 성명 (Passenger Name) : LEE/CHAHEE MS (OZ 66081****)
 • 항공권 번호 (Ticket Number) : 9885076216716
 • 예약 번호 (Booking Reference) : (OZ항공)EOMD5I, (1B) WMYCMQ

여정 정보 (Itinerary Information)

ASIANA AIRLINES 인터넷 좌석배정

OZ 113 ASIANA AIRLINES

도시/공항	일자/시간	터미널	클래스	비행시간	상태
출발 OSAKA KANSAI(오사카)	30APR 19:45	TERMINAL 1	ECONOMY/E	01:55	OK
도착 SEOUL INCHEON INT(서울)	30APR 21:40	TERMINAL 2			
경유지(Via) :	좌석(Seat Number) : 24D	유효 기간 (Validity) :	Not Valid Before 30APR26		
무료수하물(Baggage) : 1PC	운임(Fare Basis) : EHOJK		Not Valid After 30APR26		

이효란 전문연구원

■ 승객성명 Passenger Name LEE/HYORAN MS (KE11482875****)
■ 항공권번호 Ticket Number 1805460078965
■ 예약번호 Booking Reference EOKJ74

1 서울 ICN Incheon international Terminal No:2
 27APR26(월)09:35 (Local Time)

✈

오사카 KIX Kansai international Terminal No:1
 27APR26(월)11:20 (Local Time)

KE0723
 예약번호: EOKJ74
 Operated by KE
 KOREAN AIR

대한항공은 인천공항 제2여객터미널에서 운항합니다.

■ 예약등급 Class M(일반석)	■ 예약상태 Status OK (확약)	■ 비행시간 Flight Time 1시간 45분
■ 운임 Fare Basis MLE00RKB	■ 항공권 유효기간 Validity ~ 27APR27	■ SKYPASS 마일리지 SKYPASS Miles 525
■ 수하물 Baggage 1PC	■ 기종 Aircraft Type BOEING 787-10	■ 좌석번호 Seat Number 45D

승객 정보 (Passenger Information)

• 승객 성명 (Passenger Name) : LEE/HYORAN MS (OZ 81924****)
 • 항공권 번호 (Ticket Number) : 9885076216717
 • 예약 번호 (Booking Reference) : (OZ항공)EOMD5I, (1B) WMYCMQ

여정 정보 (Itinerary Information)

ASIANA AIRLINES 인터넷 좌석배정

OZ 113 ASIANA AIRLINES

도시/공항	일자/시간	터미널	클래스	비행시간	상태
출발 OSAKA KANSAI(오사카)	30APR 19:45	TERMINAL 1	ECONOMY/E	01:55	OK
도착 SEOUL INCHEON INT(서울)	30APR 21:40	TERMINAL 2			
경유지(Via) :	좌석(Seat Number) : 26D	유효 기간 (Validity) :	Not Valid Before 30APR26		
무료수하물(Baggage) : 1PC	운임(Fare Basis) : EHOJK		Not Valid After 30APR26		

붙임 3. 일본 관계기관 측 제공자료

14

(2) 播磨圏域経済成長戦略

① 播磨圏域の現状

播磨圏域は、人口約 127 万人を数え、製造業を中心にひとつの県に相当するほどの経済規模を有しているほか、多様な地場産品、姫路城をはじめとする魅力的な観光資源を有している。一方で、他の地域と同様人口が減少局面に入っており、基幹産業である製造業の担い手不足や産業構造の変化、若年層の都市部への流出等の課題も顕在化している。

テクノロジーの発展、インバウンドの拡大、新型コロナウイルス感染症を契機とした価値観の変化など外部環境の変化に柔軟に対応し、先端技術への投資や働き方改革を進め、地域の特徴を活かしながら産業を発展させ、魅力ある圏域づくりにつなげていく必要がある。

図表 II-1 播磨圏域の SWOT 分析

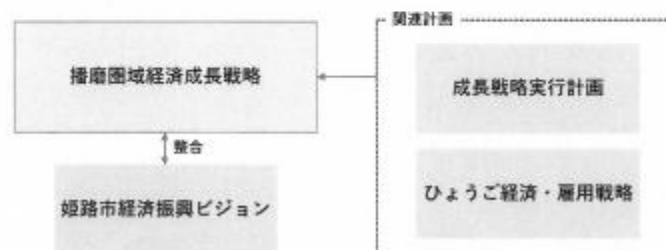
	プラス要因	マイナス要因
内部環境	強み (Strength) <ul style="list-style-type: none"> ■ 約127万人の人口規模、都道府県別で18位に匹敵する製造品出荷額 ■ 旧播磨国としての歴史的、文化的、人的な繋がりが ■ 製造業の企業集積と強固なネットワークの存在 ■ 多彩な地場産品や農林水産物の存在 ■ 姫路城をはじめとする魅力的な観光コンテンツの存在 	弱み (Weakness) <ul style="list-style-type: none"> ■ アジア諸国の追い上げや経済のグローバル化による製造業の競争激化 ■ 担い手不足による製造業の事業所数、従業員数の減少 ■ 激神間に比べ第三次産業が相対的に劣勢 ■ 女性を中心とした第三次産業就業者の流出 ■ 近隣に限神地域があることによる姫路市の吸引力低下
外部環境	機会 (Opportunity) <ul style="list-style-type: none"> ■ 製造業のサプライチェーンを含む国内回帰の兆し ■ 働き方改革とデジタルトランスフォーメーション(AI・IoTなど先端技術の活用)の進展 ■ コロナ禍を契機とした価値観の変化による都会から地方への人の流れ ■ インバウンドを含む観光需要の拡大 	脅威 (Threat) <ul style="list-style-type: none"> ■ 人口減少による「市場縮小」、「労働力減少」、「後継者不足」 ■ 若年層の三大都市圏への流出傾向 ■ インフラの老朽化と維持管理コストの拡大 ■ 自然災害の大規模化・激甚化

② 国・県・姫路市の経済施策との整合

播磨圏域経済成長戦略は、産学金官民によるラウンドテーブルを設置し、圏域全体の経済成長をけん引する施策について検討・策定するものである。

策定にあたっては、国の「成長戦略実行計画」、兵庫県の「ひょうご経済・雇用戦略」、連携中枢都市である姫路市の「姫路市経済振興ビジョン」との整合を図るものとする。

図表 II-2 上位・関連計画との整合



播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン

連携中枢都市関連

連携中枢都市圏政策に関する回答（個人的所見、数値は概算値）

1. 連携中枢都市圏政策の導入背景および既存の広域政策との相違点

連携中枢都市圏政策は、人口減少・少子高齢化が進むなかで、個別自治体だけでは経済成長、生活関連サービス、行政機能を維持することが困難になるという問題意識から導入された。特に地方圏では、東京圏・大阪圏など大都市圏への人口流出を抑制し、一定規模の都市機能を持つ中心市が周辺市町と連携することで、圏域全体の生活圏・経済圏を維持することが期待された。播磨圏域においても、内閣府資料では「大都市圏への人口流出をストップ」し、圏域の経済活性化と魅力向上を図ることが政策目的として示されている（文献10）。

既存の広域政策との違いは、従来の一部事務組合や広域行政が、消防、ごみ処理、水運、医療など特定事務の共同処理を中心としていたのに対し、連携中枢都市圏政策は、中心市と近隣市町が連携協約を結び、経済成長、都市機能、生活サービス、行政運営を包括的に調整する点にある。播磨圏域では、姫路市を中心に8市8町が連携協約を締結し、都市圏ビジョンに基づいて圏域全体の政策課題を共有している（文献1、文献2）。

ただし、播磨圏域の実態を見ると、この制度は人口流出の防波堤としては十分に機能しているとは言いにくい。圏域人口は2015年の約130.7万人から2025年頃には約124.7万人へと減少し、女性の15～64歳人口も20年間で約10万人前後減少している。したがって、連携中枢都市圏政策は、制度上は大都市圏への人口流出抑制を掲げているものの、播磨圏域では産業基盤の維持や中心市機能の再集約に比べ、若年・中年女性の定着や生活サービスの担い手確保という面では課題を残している。

2. 既存の空間計画と連携中枢都市圏政策との関係構造および調整方式

既存の空間計画、すなわち都市計画マスタープラン、立地適正化計画、中心市街地活性化、公共交通計画などは、基本的には各自治体単位で策定される。一方、連携中枢都市圏政策は、複数市町で構成される生活圏・経済圏を対象に、自治体境界を越えて機能分担を調整する枠組みである。したがって、両者の関係は、個別自治体の空間計画を、圏域全体の都市機能配置や生活サービス維持の観点から補完・調整する関係として理解できる。

播磨圏域では、姫路駅周辺のキャストィ21計画、アクリエひめじ、はりま姫路総合医療センター、手羽山中央公園再整備などにより、中心市である姫路市への高次都市機能の再集約が進められてきた（文献5、文献6、文献7）。これは、連携中枢都市圏政策における「中心市が圏域全体の高次機能を担う」という考え方と整合している。

しかし、空間計画上の調整は、中心市への機能集約だけでは不十分である。播磨圏域は、臨海部の工業集積地域、姫路駅周辺の中心市街地、内陸・中山間地域、農村部、郊外住宅地を含む多様な圏域である。そのため、中心市への都市機能集約と、周辺市町における生活拠点・公共交通・医療・福祉・教育機能の維持をどのように両立するかが重要になる。特に女性の15～49歳人口や15～64歳人口の減少を踏まえると、単なる施設集約ではなく、保育、教育、ケア、買い物、通勤、公共交通、地域参加を支える日常生活圏の再設計が必要である。

つまり、播磨圏域における調整方式は、中心市への高次機能の再集約と、周辺市町の生活機能維持を組み合わせる「多層的な空間調整」であるべきである。現状では、中心市機能の再整備には一定の成果がある一方、女性や若年層が住み続けられる生活圏の形成にはなお課題が残る。

3. 中央政府の所管省庁の役割および中央政府と圏域間の役割分担構造

連携中枢都市圏政策は、主として総務省が所管する自治体間連携制度であり、地方自治法上の連携協約を基礎としている。中央政府は、制度設計、財政措置、基本的な政策方向、全国的な評価枠組みを示す役割を担う。一方、実際の圏域形成、連携協約の締結、都市圏ビジョンの策定、具体的な連携事業の実施は、中心市と近隣市町が担う。

ただし、播磨圏域のように、都市計画、産業政策、交通政策、医療・福祉、教育、脱炭素、デジタル化が複合する圏域では、総務省だけでなく、国土交通省、経済産業省、厚生労働省、文部科学省、環境省などの政策領域が重なる。たとえば、播磨臨海地域道路や臨海部の産業基盤は国土交通省のインフラ政策と関係し、鉄鋼・化学・発電などのエネルギー多消費型産業は経済産業省や環境省の脱炭素政策とも関わる（文献9）。また、はりま姫路総合医療センターのような医療機能は、広域医療政策や地域医療構想とも関係する。

このため、中央政府と圏域の役割分担は、単純な上下関係ではなく、中央政府が制度・財政・政策メニューを提供し、圏域側がそれを地域事情に応じて組み合わせる構造である。ただし、播磨圏域では、製造業基盤を活かした経済成長政策は比較的進んでいる一方、女性のケイパビリティを高める生活環境、雇用環境、ケア環境、移動環境の整備は十分とはいえない。したがって、中央政府の政策メニューを、産業投資や施設整備だけでなく、若年・中年女性の定着、生活サービスの担い手確保、圏域内移動の利便性向上に接続することが課題である。

4. 中央政府の財政支援・評価体系を通じた圏域への関与の程度および圏域の計画策定権限の範囲

連携中枢都市圏政策は、国が直接的に圏域計画を策定する制度ではなく、中心市と近隣市町が連携協約を締結し、都市圏ビジョンを策定する自治体主導型の制度である。そのため、圏域側には一定の計画策定権限がある。播磨圏域でも、姫路市を中心として8市8町が連携協約を締結し、播磨圏域連携中枢都市圏ビジョンを策定している（文献1、文献2）。

一方で、国は財政支援、地方交付税措置、各省庁の補助制度、制度設計を通じて、圏域の方向性に間接的に関与している。つまり、形式的には自治体主導であるが、実際には国の財政措置や評価指標が、圏域の政策選択に大きな影響を与える構造になっている。

播磨圏域の場合、これまでの評価は、圏域人口、観光、産業、行政連携、施設整備、事業実施数などを中心に行われてきたと考えられる。しかし、女性の15～64歳人口が20年間で約10万人前後減少し、20～24歳女性の転出超過が確認されている状況を踏まえると、従来の評価体系だけでは圏域の居住適応性を十分に測定できない（文献3、文献4、文献15）。

したがって、今後は、中央政府の財政支援や評価体系においても、単なる人口総数や施設整備数ではなく、女性の15～49歳人口、15～64歳人口、若年女性の転出入、女性就業率、正規雇用率、所得水準、保育・教育・医療・公共交通へのアクセス、ケアサービスの担い手確保などを主要KPIとして組み込む必要がある。圏域側の計画策定権限はあるものの、その実効性は、こうした指標を国の支援制度や圏域ビジョンの評価に組み込めるかどうかにかかわらず左右される。

5. 連携中枢都市圏推進に向けた主要政策手段の構成および実効性

播磨圏域における主要政策手段は、大きく三つに整理できる。

第一は、産業基盤を活かした圏域経済の成長戦略である。播磨圏域8市8町の2017年製造品出荷額等は約6兆1,902億円、2016年度の域内総生産は約5兆4,061億円であり、第2次産業比率も35.1%と高い(文献2)。また、播磨臨海地域の製造品出荷額は約5兆円とされ、東京23区を上回る規模を有する(文献9)。この点から、播磨圏域は「産業の圏域」としては高い生産力を持っており、製造業を基盤とする経済政策の実効性は一定程度認められる。

第二は、中心市への高次都市機能の再集約である。姫路駅周辺では、キャストィ21計画のもとで北駅前広場、アクリエひめじ、はりま姫路総合医療センターなどが整備され、文化、医療、交流、業務、交通の拠点機能が強化されてきた(文献5、文献6、文献7)。これは、中心市が圏域全体の高次都市機能を担うという連携中核都市圏政策の考え方と整合しており、都市計画的には一定の成果を上げている。

第三は、生活関連サービスと行政機能の広域連携である。連携中核都市圏政策では、医療、福祉、教育、公共交通、防災、観光、移住定住、デジタル化、行政事務の共同化などが想定される。しかし、播磨圏域では、女性の生産年齢人口や15～49歳人口の減少が進み、生活サービス、ケア、教育、商業、地域活動を支える担い手の縮小が顕在化している。この点からみると、生活関連サービスの維持・再編に関する政策手段の実効性は、産業政策や中心市再開発に比べて十分とはいえない。

したがって、播磨圏域の政策手段は、産業基盤強化と都市機能再集約には一定の実効性を示しているが、女性のケイパビリティ向上や生活サービスの担い手確保という点では、まだ政策効果が弱い。今後は、産業政策、都市計画、雇用政策、子育て支援、公共交通、ケア政策を一体化し、若年・中年女性が圏域内で働き、暮らし、子育てし、地域参加できる環境を整えることが重要である。

6. 政策の成果に関する評価

播磨連携中核都市圏政策の成果は、単純に成功・失敗で評価するのではなく、二面的に評価する必要がある。

第一に、産業基盤の維持と中心市機能の再集約という点では、一定の成果がある。播磨圏域は、域内総生産約5.4兆円、製造品出荷額等約6.2兆円を有し、播磨臨海工業地域という全国有数の製造業集積を背景に、産業の圏域としての基盤を維持している(文献2、文献9)。また、姫路駅周辺では、アクリエひめじ、はりま姫路総合医療センター、手柄山中央公園再整備などにより、高次都市機能の再配置が進んでいる(文献5、文献6、文献7)。この意味で、石見利勝市政期から続く都市計画的努力は、施設の再集約化や中心市拠点の更新に一定の貢献を果たしている。

第二に、人口定着と居住適応性という点では、十分な成果が出ているとは言にくい。圏域人口は2015年から2025年頃までに約6万人減少し、女性の15～64歳人口は20年間で約10万人前後減少したと推定される。また、2010～2015年の20～24歳女性は2,119人の転出超過、25～29歳女性も261人の転出超過であり、若年女性が戻りにくい構造が示されている(文献3、文献4、文献11、文献15)。これは、製造業の生産力や中心市施設の整備が、必ずしも女性の雇用、生活、子育て、ケア、移動、地域参加のケイパビリティ向上に結びついていないことを示している。

したがって、播磨連携中核都市圏は、「産業の圏域」としては高い生産力を持ち、中心市機能の再集約にも一定の成果を上げているが、「暮らし続けられる圏域」としては未完成であると評価できる。今後の政策評価では、製造品出荷額、域内総生産、駅前再開発、施設整備数だけでなく、女性の15～64歳人口、15～49歳人口、若年女性の転出入、女性就業率、保育・教育・医療・公共交通へのアクセス、生活サービスの担い手確保を重視する必要がある。

特に重要なのは、連携中枢都市圏政策を「人口を増やす政策」としてではなく、人口減少下でも生活機能を維持し、住み続けられる条件を再編する「居住適応性の政策」として再定義することである。播磨圏域の課題は、産業基盤の弱さではなく、強い産業基盤を女性や若年層の暮らしやすさ、働きやすさ、ケアしやすさ、移動しやすさに十分転換できていない点にある。これが、今後の連携中枢都市圏政策の評価と再設計における中心課題である。

参考文献

(文献1) 姫路市「連携中枢都市圏構想の進捗」

<https://www.city.himeji.lg.jp/shisei/0000006495.html>

(文献2) 播磨圏域連携中枢都市圏「播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン 改定版」

<https://www.city.kasai.hyogo.jp/uploaded/attachment/7667.pdf>

(文献3) 姫路商工会議所・姫路経済研究所「中核中核都市の機能強化にかかる調査」2020年

https://www.himeji-cci.or.jp/tokei/pdf/chosa/kinoukyoka_2020.pdf

(文献4) 姫路商工会議所・姫路経済研究所「中核中核都市の機能強化にかかる調査 詳細データ編」2020年

https://www.himeji-cci.or.jp/tokei/pdf/chosa/kinoukyoka_data_2020.pdf

(文献5) 姫路商工会議所・姫路経済研究所「数字で見る姫路経済 2025」

https://www.himeji-cci.or.jp/tokei/pdf/number/suui_demiru2025.pdf

(文献6) 姫路商工会議所・姫路経済研究所「数字で見る姫路経済 2024」

https://www.himeji-cci.or.jp/tokei/pdf/number/suui_demiru2024.pdf

(文献7) 姫路商工会議所・姫路経済研究所「数字で見る姫路経済」掲載ページ

<https://www.himeji-cci.or.jp/tokei/number.html>

(文献8) 兵庫県「令和5年経済構造実態調査 製造業事業所調査結果」

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk11/r5keizaikouzou-2.html>

(文献9) 国土交通省「播磨臨海地域道路に関する資料」

<https://www.mlit.go.jp/common/000030259.pdf>

(文献10) 内閣府「播磨圏域連携中枢都市圏（8市8町）の取り組み」

<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/committee/280830/hyogo3.pdf>

(文献11) 一般財団法人国土地理協会「2025年4月調査 市町村別 人口・世帯数：兵庫県」

<https://www.kokudo.or.jp/service/data/map/hyogo.pdf>

(文献12) 兵庫県「推計人口」

<https://web.pref.hyogo.lg.jp/kk11/jinkou-tochitokei/suikijinnkou.html>

(文献13) GD Freak「グラフで見る！加古川市の人口と世帯 2025年人口ピラミッド」

<https://p.gdfreak.com/public/detail/jp010050000001028210/16>

(文献14) GD Freak「グラフで見る！高砂市の人口と世帯 2025年人口ピラミッド」

<https://p.gdfreak.com/public/detail/jp010050000001028216/16>

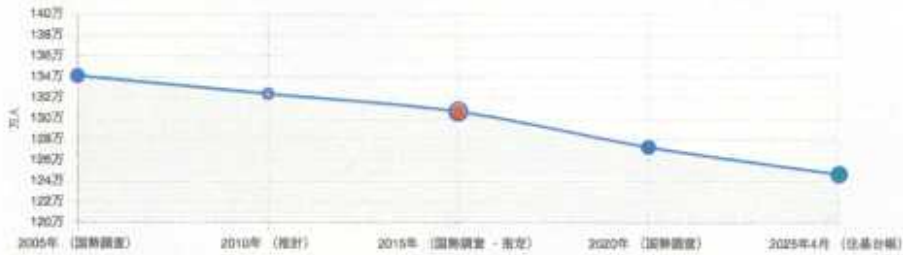
(文献15) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」

<https://www.ipss.go.jp/ip-shicyoson/shicyoson23/t-page.asp>

以下は、claudeによる地域経済の概算データのため参考程度とすること（要確認）

1. 播磨圏域8市8町 総人口の推移（2005→2025年） 概算済

2005年（国勢調査） 134.1万人 基準年。出典：国勢調査（国・自治体別総人口数）	2015年（国勢調査） 130.7万人 ▲2.5%（712000）。出典：国勢調査	2020年（国勢調査） 127.3万人 ▲5.1%（292000）。出典：令和2年国勢調査	2025年4月（住基台帳・外国人含む） 124.7万人 ▲7.0%（712000）▲4.4%（対2010）。出典：国土計画協会公表・8市8町集計
--	--	--	---



2025年推定の注記

2025年4月推定は、国土計画協会「市町村別人口・世帯数（日本人住民・外国人住民）2025年4月調査」から播磨圏域8市8町（姫路市・相生市・加古川市・赤穂市・高砂市・加西市・宍粟市・たつの市・姫美町・豊原町・市川町・福崎町・林田町・太子町・上郡町・佐用町）を合算した値です（124万6,724人）。住基台帳ベース（外国人含む）ベースのため、国勢調査値と定義が異なります。

2. 主要市の人口変化（2005・2015・2020・2025年比較） 概算済

市町	2005年	2015年（推定）	2020年	2025年4月	2005→2025変化	2015→2025変化	出典・注記
姫路市	536,232	535,664	530,495	521,074	▲15,158 （▲2.8%）	▲14,990 （▲2.7%）	2005・15・20=国勢調査。2025=住基台帳（外国人含む）
加古川市	265,359	261,370	254,813	256,466	▲8,893 （▲3.4%）	▲4,904 （▲1.9%）	2005・15=国勢調査。2020=国勢調査。2025=住基台帳
宍粟市	40,283	34,700	31,400	33,440	▲6,843 （▲17.0%）	▲1,260 （▲3.0%）	2005・15=国勢調査。2025=住基台帳。宍粟市は減少率が圏域最大
たつの市	80,438	77,300	74,577	71,917	▲8,521 （▲10.6%）	▲5,381 （▲7.0%）	2005・15=国勢調査。2025=住基台帳

注：2005・2015年の加古川市・宍粟市・たつの市の値について

加古川市・宍粟市・たつの市の2005年・2015年値は国勢調査推定値から引用しています。ただし合併後のある市では市域変更が含まれる場合があり、厳密な継続比較には注意が必要です。

3. 人口構造の変化：高齢化と生産年齢人口 概算済

姫路市 高齢化率（65歳以上） 2025年 27.6% 65歳以上と生産年齢の比率+12.2。 出典：QD Freak（住基台帳2025年1月）	兵庫県 高齢化率 2025年1月 29.3% 2.5人以上が65歳以上。出典：QD Freak（住基台帳）	兵庫県 生産年齢人口率 推移 ▲4.8pt 2010年43.3%→2020年38.5%。出典：国勢調査（凡歳集計表）	兵庫県 自然増減（2024年） ▲37,060人 出生31,160人・死亡68,220人。差は拡大継続。出典：兵庫県企画部統計課2026年1月
---	--	---	--

4. 製造業・工業出荷額の推移（兵庫県） 速読表 / 資料は別紙



5. 播磨圏域 主要市の製造品出荷額（最新確認値） 速読表

指標	2005年 値	2015年（推定 年） 値	2017年	2022年	変化（2015→2022）	出典
播磨圏域 製造品出荷額等	—	約15.8兆円 集計	6.19兆円	—	未取得 +6.7%（15→17年）	工業統計（商工企業所報告書引用）
兵庫県 製造品出荷額等	13.5兆円	15.4兆円	15.7兆円	18.3兆円	+18.8%	工業統計→経済構造実態調査（GDFreak集計・速読表）
播磨圏域 製造業従業員数	—	約12.9万人 集計	127,620人	—	未取得 横ばい傾向	工業統計（商工企業所報告書引用）
播磨圏域 事業所数（企業数）	—	約56,000件	—	—	未取得 2009→2016年 ▲13.7%	経済センサス（四半報告）

6. 人口定着・産業承継・2軸評価（エビデンスチェック後）

<p>産業基盤：資本深化で維持 速読表</p> <p>出荷額は名目で2005年比+35%・2015年比+19%。大企業の設備投資増加。神戸製鋼加古川で確認済970億円超・日鉄広畑電機が（2022年稼働）。ただし実質（物価・エネルギー調整後）は増加幅が縮小。</p>	<p>人口定着：20年で▲7万人 速読表</p> <p>2005→2025年の20年間で播磨圏域▲94,504人（▲7.0%）。遷徙用定後の2015→2025年でも▲60,279人（▲4.6%）。推定前後で減少率の改善は数字に表れていない。若年女性の流出は2015年時点で年間▲2,119人（20～24歳）確認済みだが2025年現在の実測値は未取得。</p>
<p>兵庫県 社会情：2022年以降転換 速読表</p> <p>兵庫県全体の社会増減は2022年から3年連続で転入超過（+4,256人・+892人・+3,753人）。ただしこれは神戸都市圏・播磨圏地域が主因であり、播磨圏域単独では継続減少の可能性が高い。最新。</p>	<p>産業承継：大企業は継続・中小は危機的 速読表 / 最新</p> <p>事業所▲13.7%（2009→2016年確認済）は中小の事業増加を示す。経済継承の喪失については個別検証が必要。姫路市の令和6年度調査で「人手不足が深刻な経営課題」と3,125事業所が回答。外国人材への政策転換が示唆されている。</p>

7. 将来予測と課題優先度

人口：2030～2050年推計 推計値

- 姫路市の独自推計：2030年約50.4万人・2050年約43万人（2020年比▲18.9%）
出典：姫路市将来推計人口（令和5年公表）
- 2020年推計と比べ2045年時点で約1.2万人下方修正。「人口減少が早まる」と市自身が認定
出典：同上
- 播磨圏域全体の2030～2050年推計は未公表（各市個別推計を合算する必要あり） 未収録

労働力：深刻化する労働力ギャップ 推計値

- 2025年時点の4.4万人不足推計（2015年公表・姫路市試算）は現在の実績値ではなく将来推計の参照値
出典：姫路商工会議所報告書（2020年）
- 兵庫県全体で出生数は2024年に31,360人（2015年44,706人から▲30%）
出典：兵庫県企画部統計課（2025年3月）
- 令和6年度の外国人材雇用調査（3,135事業所対象）が新たな政策軸として浮上 収録済

第3期ビジョン（R7～R11）の亮点 最新

- 女性就労実態調査（R7年度実施）→数値目標の設定が急務
- 脱炭素投資（電気炉・水素）を若年技術者の定着機会に
- 中小企業技術承継：廃業増の中で地盤知の広域引継ぎ制度が必要
- KPIの実質化：名目出荷額→付加価値額・労働生産性への転換



播磨圏域連携中枢都市圏 について

連携中枢都市圏の役割

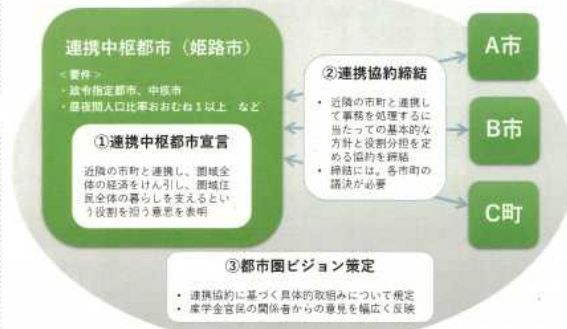
連携中枢都市圏の意義

相当の規模と中核性を備える圏域において市町村が連携し、**コンパクト化とネットワーク化により、人口減少・少子高齢社会においても一定の圏域人口を有し活力ある社会経済を維持するための拠点を形成**

求められるもの

- ① 圏域全体の経済成長のけん引
産学官民の共同研究・新製品開発支援、六次産業化支援等
- ② 高次の都市機能の集積・強化
高度医療の提供体制の充実、高等教育・研究開発の環境整備等
- ③ 圏域全体の生活関連機能サービスの向上
地域医療確保のための病院群輪番制の充実、地域公共交通ネットワークの形成等

「連携中枢都市圏」制度の概要



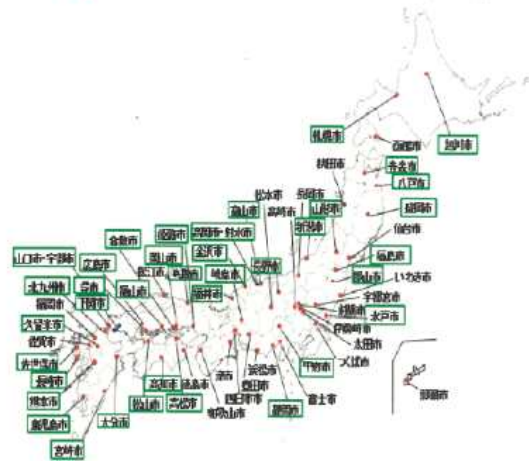
連携中枢都市圏の形成経緯について

国の主な動き

- 地方自治法の改正
→「連携協約」の制度を導入
(平成26年11月1日施行)
- 連携中枢都市圏の形成等の推進を支援
→国費による支援
- 地方交付税措置を講じた全国展開

令和8年4月1日現在、
38圏域において連携中枢都市圏を形成

- は、都市圏を形成している団体（38圏域）
- は、連携中枢都市の要件を満たす市（59市）



3

連携事業に係る財政措置について（抜粋）

(1) 連携中枢都市

- ①普通交付税（交付対象：連携中枢都市のみ）
圏域全体の住民のニーズに対応した「経済成長のけん引」及び「高次都市機能の集積・強化」の取組に対する財政措置。
※圏域人口（国調ベース）で算定

- ②特別交付税
「生活関連機能サービスの向上」の取組に対する財政措置。
圏域内の連携市町の人口・面積・連携市町数から上限設定、**措置率は80%**

(2) 連携市町村

- ①特別交付税
「経済成長のけん引」「高次の都市機能の集積・強化」「生活関連機能サービスの向上」に資する取組に対する財政措置。
1市町あたり、**年間1,800万円を上限とし、措置率は80%**

※包括的財政措置を受けるには、連携中枢都市圏ビジョンに事業が記載されている必要がある。
※連携市町が1市町単独で費用負担をしている事業や、役割分担がなされていない事業は対象外。
※定住自立圏との重複措置は不可 ⇒ 申請時に総務省において按分処理されます。

4

播磨圏域の形成について

年月	概要
H25.3	「中枢拠点都市研究会」を立ち上げ（姫路市（幹事市）、新湯市、熊本市、宇都宮市、東大阪市、松山市、鹿児島市、浜松市（オブザーバー））
H25.5	総務省に対し、「中枢拠点都市」の位置付けと財政措置を要望
H25.6	第30次地方制度調査会の答申
H26.5	地方自治法の一部を改正する法律案（連携協約制度の創設等）が成立
H26.6	総務省「新たな広域連携モデル構築事業」モデル都市に選定（8市8町）
H27.2	「連携中枢都市宣言」を宣言
H27.4	連携中枢都市圏形成に係る連携協約締結（姫路市と6市8町） 播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン策定（赤穂市については引き続き協議）
H27.12	赤穂市と連携協約を締結



連携中枢都市圏ビジョン

- 第1期ビジョン：平成27年度～平成31年度
 - 第2期ビジョン：令和2年度～令和6年度
 - 第3期ビジョン：令和7年度～令和11年度**
- ⇒第3期ビジョンの策定に合わせ、連携協約の一部を変更する連携協約を締結

播磨圏域連携中枢都市圏ビジョンについて

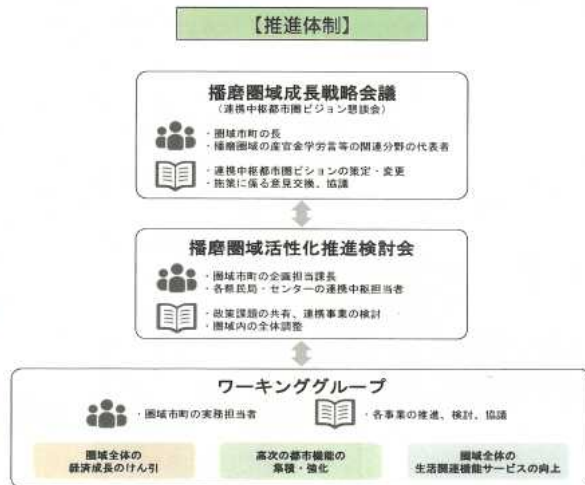
ビジョン策定の趣旨

姫路市と近隣の市町が、**対等な関係のもと独立的・主体的に連携**することで、圏域全体の経済を活性化し、圏域の魅力を高めるとともに、住民が安心して暮らすことができる圏域づくりを進めることにより、**地方から大都市圏への人の流れを変え、活力ある社会経済を維持するための拠点となることを目指して策定するもの。**

（参考）その他の任意の協議会等（抜粋）

協議会名	構成市町	主な活動
播磨広域連携協議会	播磨地域13市9町 姫路市、相生市、加古川市、高松市、西脇市、三木市、高砂市、小野市、加古川市、赤穂市、姫路市、たつの市、明石市、多可町、福楽町、播磨町、市川町、福崎町、神岡町、太子町、上郡町、佐用町	・播磨広域防災連携協定 ・はりま語文化ツーリズム事業 ・インバウンド観光推進事業など
西播磨市町長会	西播磨地域5市6町 姫路市、相生市、高松市、赤穂市、たつの市、市川町、福崎町、神岡町、太子町、上郡町、佐用町	・西播磨地域に関する国、県への要望活動 ・地域活性化課題研修など
播磨地方拠点都市推進協議会	地域指定を受けた4市4町 姫路市、加古川市、高砂市、たつの市、福楽町、播磨町、福崎町、太子町	・播磨臨海地域に関する国への要望活動など

【推進体制】



播磨圏域成長戦略会議の位置付け

播磨圏域が目指すべき将来像（播磨圏域連携中枢都市圏ビジョン）

圏域各市町が、産官学金労言とも協力して、圏域全体の経済を活性化し圏域の魅力を高めるとともに、住民が安心して暮らすことができる圏域づくりを進め、活力ある社会経済を維持するための拠点となることを目指している。

連携中枢都市圏の3つの役割

圏域全体の経済成長のけん引

（経済戦略、産業、地域資源、観光、情報発信など）

高次の都市機能の集積・強化

（高度医療、中心拠点整備、高等教育・研究開発整備など）

圏域全体の生活関連機能サービスの向上

（地域医療、教育・文化・スポーツ、地域公共交通、職員交流など）

播磨圏域成長戦略会議

播磨圏域の産官学金労言の代表者により目指すべき将来像の実現にむけた意見交換等を行う。連携中枢都市圏ビジョンの策又は変更に当たっては、本会議における検討を経て、協議を行わなければならない。（総務省：連携中枢都市圏構想推進要綱）

播磨圏域について

播磨圏域（8市8町）の面積

2,800.11㎢

県内の33.3%を占める。
※鳥取県（41位）や佐賀県（42位）に相当

播磨圏域の人口

1,273,492人（令和2年国勢調査）

県内の23.3%を占める。
※長崎県（30位）や青森県（31位）に相当

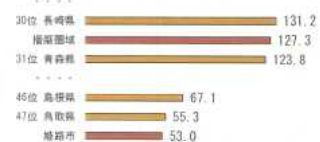
播磨圏域の総生産（名目）

6兆3,274億円（令和4年実績）

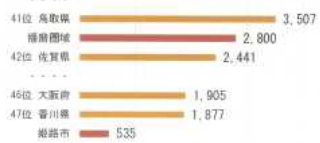
※都道府県別順位にすると25位に相当



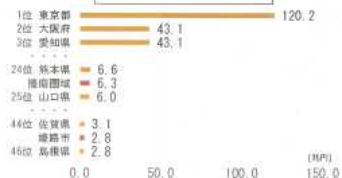
播磨圏域の人口（万人）



播磨圏域の面積（㎢）



播磨圏域の総生産（名目）



播磨圏域の特色

～最先端と伝統が混在するものづくり～

播磨圏域には、世界最高水準の大型放射光施設「SPring-8」やX線自由電子レーザー施設「SACLA」等の世界に誇る最先端科学技術施設があります。一方で、国内トップシェアを誇る皮革産業やゴルフ製品産業など、職人の手に因る様々な伝統産業も盛んです。



～海と山の食の宝庫・魅力あるご当地グルメ～

播磨圏域は加古川・市川・夢前川・揖保川・干種川の5つの川が流れ、豊かな播州平野と播磨灘の持つ海の資源に恵まれた食の宝庫です。また、各市町にはそれぞれの持つ食材を生かした特産品や様々なご当地グルメがあり、独自の食文化が根付いています。



～城下町と歴史を感じる街並みや文化～

古くから東西の交通の要所であった播磨地域は、早くから人の行き来が盛んで、世界遺産「姫路城」をはじめとした国宝や歴史ある寺・神社、街並み、伝統文化が残っています。また、陸路だけでなく船を用いた海路も発達しており、播磨灘沿いには、当時の面影を感じることができる港町があります。



9

将来推計人口

- ・ 播磨圏域においても人口減少が進むと推計
- ・ 2050年には**25%減**の957千人
- ・ 高齢化率も上昇し、**2050年には65歳以上の方の割合が約40%**となる予想。

参考 播磨圏域連携中枢都市圏（8市8町） 人口推移



【出展】姫路市版「地域の未来予測」（2024年2月）

	人口（単位：人）		指数(R2=100)
	R2年(2020)	R32年(2050)	
姫路市	530,495	436,360	82.3
相生市	28,355	17,420	61.4
加古川市	260,878	201,317	77.2
赤穂市	45,892	28,856	62.9
高砂市	87,722	61,902	70.6
加西市	42,700	26,829	62.8
宍粟市	34,819	18,235	52.4
たつの市	74,316	50,721	68.3
福美町	30,268	21,446	70.9
播磨町	33,604	27,485	81.8
市川町	11,231	5,719	50.9
福崎町	19,377	14,977	77.3
神河町	10,616	5,657	53.3
太子町	33,477	26,806	80.1
上郡町	13,879	6,622	47.7
佐用町	15,863	7,284	45.9
合計	1,273,492	957,636	75.2

※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(令和5(2023年)12月推計)」に基づき作成

10

播磨圏域の課題

- ・連携協約締結から約10年となるが、**人口減少に歯止めがかかっておらず**、連携市町とさらなる協力が必要
- ・播磨地域製品のブランド育成について、ブランド化・販路拡大とも未だ途上の状態
- ・広域観光について、圏域内への周遊性の向上が必要
- ・医療、福祉、商業等の生活機能を確保し、地域公共交通と連携したまちづくりの構築
- ・空き家問題、ICTインフラ整備、デジタル分野で新たな取組の構築
- ・公共施設の統廃合など利害調整が困難な分野における取組の構築
- ・労働力不足の解消。女性、高齢者、外国人の活用、労働生産性の向上、生活環境・教育・文化などに関して、播磨圏域の魅力向上により若年層の圏域外への流出抑制

・社人研による地域別人口推計（令和5年12月公表）によると、前回の推計値より人口減少・少子高齢化が加速している。

・圏域内の人口減少に歯止めをかける政策は重要であるが、**人口減少・少子高齢化が進んだ社会においても地方行政が円滑に行われ、市民サービスを低下させないための連携事業を行うことが最重要課題**である。

圏域全体の発展に向けた職員の視点

【姫路市】

連携市町の衰退が姫路市の衰退に直結することを認識し、職員一人一人が日々の業務における圏域内連携を意識する。

【連携市町】

姫路市の都市機能や集客力等を有効利用し、地域住民が播磨圏域を生活圏として構築できるように、**圏域内経済循環を意識**した取組を行う。

11

第3期ビジョンの取組み



12

スマートHARIMA～8市8町が連携したDXの推進～

ボーダレスな先進デジタル都市圏

デジタル技術 × リアル = 地方創生

経済の成長

住民サービスの向上

行政事務の効率化

分野	経済の活性化	魅力発信と観光振興	地域コミュニティ	住民の利便性	市町間連携
目的	新たなビジネスモデルの開発・促進により雇用機会を創出する。	「播磨」の知名度を向上させ、先進的な観光圏域を形成する。	住民連携等を強化し、災害時対応など住民の安全を確保する。	住民生活の質の向上・幸福度を向上させる。	職員の負担を軽減する。
手段(例)	・製造業におけるIoTやAIの活用促進 ・六次産業化マッチングプラットフォーム	・オンライン販売サポートの活用 ・ARやVRを活用したバーチャルツアー ・スマートサイン、多言語型タッチ式インフォメーションボードの設置	・デジタル見守りサービス ・圏域版デジタルガイドマップ ・圏域版防災アプリ	・行政手続きのオンライン化 ・圏域版デジタル課税・納付付による行政サービスの一元利用	・共通システム基盤の構築、データの一元管理 ・市町間ネットの導入 ・GISマップの連携

主な取組（圏域全体の経済成長のけん引）

起業・創業・事業承継支援

兵庫県と共同で運営する「起業ブラザビュウご姫路」や創業ステーションにおいて、コーディネーターによる起業・創業支援やセミナーの実施、ピッチイベント等を通じて、播磨圏域の起業・創業機運の醸成を図るとともに、圏域内の中小企業の円滑な事業承継や後継者の育成に取り組む。



地場産品・特産品の高付加価値化の推進

播磨圏域8市8町の地場産品・特産品の商品連携を進めるとともに、圏域内外での販路開拓支援・各種イベントへの共同出店等によるPRに取り組むことで、地域資源の魅力を高め、圏域の産業活性化に取り組む。写真は、地理的表示「GI」を取得した播磨の日本酒を国内外へのPR事業。



戦略的な広域観光の推進

広域観光パンフレットを作成し、「歴史×体験」、「地産グルメ×名産品」といったテーマ別に、圏域内の魅力的な観光資源の発信に取り組んでいる。令和7年度からは、将来的な播磨圏域内の観光客等交流人口・観光消費額の増加に向け、人流データの分析を踏まえた観光施策・戦略の方向性の検討を開始した。



播磨圏域の情報発信

播磨圏域の歴史・文化・地域資源や魅力を紹介する「はりま読本」を作成し、圏域内の全小学6年生に配付、総合学習等で活用することで、子ども頃から播磨への愛着を育み、定住促進等に繋げる取組を行っている。また、播磨圏域8市8町共同企画番組「はりまサタデー9」（サンテレビ：毎週土曜日9:00～）の放送も行っている。



14

主な取組（高次の都市機能の集積・強化）

姫路駅周辺整備事業の推進

播磨の玄関口である姫路駅周辺を整備し魅力ある都市空間を形成することによって、「播磨の顔づくり」を目標に「姫路の顔」としてふさわしい街区の形成に取り組んでいる。
また、「姫路市文化コンベンションセンター（アクリエひめじ）」、兵庫県立病院では最大規模となる「はりま姫路総合医療センター（はり姫）」がオープンし、高い利便性を備えたこれらの施設を有効活用することで、文化振興や圏域の魅力の創造、連携事業の情報発信、観光事業、医療分野での連携などに大きな役割を果たし、圏域全体の活性化に貢献することが期待される。



圏域での医療従事者の確保の取組や高度シミュレーション機器の導入、救命処置の質の維持・向上に向けた実習等にも取り組んでいる。



都市交通システムの整備促進

圏域内住民の利便性の向上を図り、更なる公共交通の利用拡大を促進するため、鉄道駅のバリアフリー化や交通結節点機能の整備に取り組んでいる。

また、姫路市の老朽化したスポーツ施設を改修し、2026年10月には、約5,000人収容可能な「ひめじスーパーアリーナ」の開業が予定されており、アリーナの建設に連動する形で、JR新駅「手柄山平和公園駅」が、3月14日に開業予定である。プロスポーツチームのホームグラウンドとなるこのアリーナと、様々なイベントやキッチンカーの出店も可能な駅前広場を有する新駅を活用し、圏域内の文化・スポーツの振興や新たな賑わい拠点づくりに取り組んでいく。

外観イメージ（新駅方向から撮影）



15

主な取組（圏域全体の生活関連機能サービスの向上）

自治体DXの推進

デジタル担当者会議において各市町におけるDXの取組状況や課題を共有するとともに、圏域内でのシステム・ツールの共同調達・共同利用等の検討や「姫路市・播磨圏域連携中核都市圏オープンデータカタログサイト」の利用促進等に取り組む。今年度は、オープンデータの活用に関する実務研修等を実施し、来年度以降の利用拡大を目指す。



消防分野の連携・協力の推進

圏域内の消防分野におけるシステムの共同整備等により、財政・事務的負担の軽減に取り組んでいる。救急隊と病院が患者の受け入れ可能状況をリアルタイムで共有できる「HEARTS」（ハーツ）システムの運用に加え、オンライン防火管理者講習システムの共同利用を行っている。



広域連携バス路線網等の維持・形成

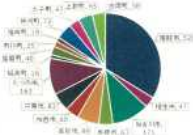
通勤・通学、通院、買い物等、住民の日常生活を支える上で不可欠な公共交通である路線バスやコミュニティバスについて、各種補助制度を活用しながら各市町や県と連携して路線を維持・確保するとともに、乗合バス等の利用促進に取り組む。
※写真は、姫路市と福崎町を運行するコミュニティバス「ふくひめ号」



新たな連携事業の検討

播磨圏域における先進的かつ効果的な取組について調査・研究するとともに、令和7年度は、更なる連携深化、認知度向上、新規事業の検討に向け、8市8町の全職員を対象とした職員アンケートを実施した。得られた評価や課題を踏まえ、今後の連携の実効性向上に資する方向性を整理する。

所属市町別回答数



【実施期間】
令和7年9月16日～10月17日
【回答数】1,551件

16