

「人が輝くとやま未来創生」



2016年9月9日（金） 富山第一ホテル

「人が輝くとやま未来創生」



富山県知事

石井 隆一 氏

はじめに

皆さん、こんにちは。

本日は最近の経済産業政策、そして関連する人づくりなどについてお話をさせていただこうと思います。北陸新幹線が開業して1年半がたちましたが、開業前に比べると3倍近い方が東京をはじめ首都圏からこの富山を含む北陸にいらしています。そうした中で富山県の特に宿泊者数は観光客、ビジネス客を合わせまして、対前年度25.4%増、伸び率としては全国1位となっております。ちなみに、2位が岡山県、3位が宮城県であります。北陸新幹線沿線の中でも富山県は頑張っているのかなと思いますが、問題はこれを一時的なものに終わらせず、いかに持続させ、そしてさらなる飛躍、発展につなげていくかだと思っています。地方創生戦略も安倍内閣に国政の重要テーマにさせていただきましたので、この北陸新幹線開業と政府の地方創生戦略を最大限に活かし、うまくかみ合わせて富山の新しい未来をつくっていきたいと思います。そのためにも、私ども県や市町村、行政が汗をかくのは当たり前ですが、民間の皆さんのお力を頂かないと富山県の新たな飛躍はないと思っています。本日お集まりの皆さまは、常日頃、富山県のものづくり産業をはじめとして、産業活性化、経済振興に大変熱意を持って取り組んでいただいている方々ばかりです。これからも皆さんのご指導、ご鞭撻を賜りながら、しっかり富山県の新たな飛躍を目指していきたいと思いますので、どうかよろしくお願いします。本日はそのために今の取り組み、私どもの問題意識をお話させていただきます。

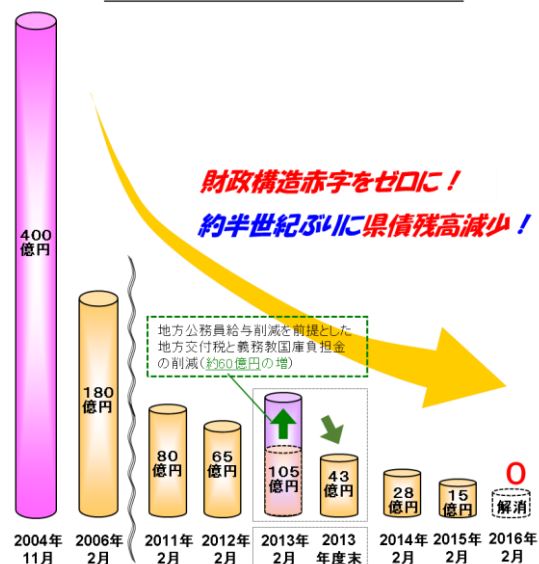
1 財政再建・行政改革の推進

12年近く前に県知事に就任したときは約400億円の財政構造赤字がありましたが、幸い今年度の予算でゼロにできました。かつ、国の財政も火の車ですから、普通は交付税といって交付金でいただける一部を、地方が借金をして、元利償還する時に国が交付金を渡すという仕組みもあり、この半世紀以上ずっと借金の残高が増えてきていましたが、こちらも少し減らすようにできるようになりました。もう1点は、新幹線の負担金が12年前に金沢までの認可、着工が決まりましたが、その代わり、制度がその時点から10年程度前に変わっておりまして、3分の1は県が負担するということになっていましたので、約2,300億円を10年で払わなくてはいけないということになりましたが、こちらも600億円程度制度改善をお願いして直していただき、

ほぼ 100%払い終わりましたので、財政の面ではちゃんとした姿になったと思います。

同時にもちろん、財政再建のためには行政改革も行なわなくてははいませんが、結果として 12 年間で 22%、一般行政部門は人を減らしています。ただし、やみくもに人を減らしているのではなく、やはり教育は大事ですし、少人数指導も必要ですから、教員はこの間で 177 人、医師は 36 人、看護師は 134 人、警察官は 92 人それぞれ増員しており、これらも含めてトータル 1,469 人を削減しています。また、職員の皆さんとお話し合いをして、給与の臨時的減額ということも行いましたが、これもこの 4 月で一般職員、非管理職の給与削減を全て元へ戻しまして、あと若干残っていますが、いずれ解消したいと思います。

富山県財政における財源不足の推移

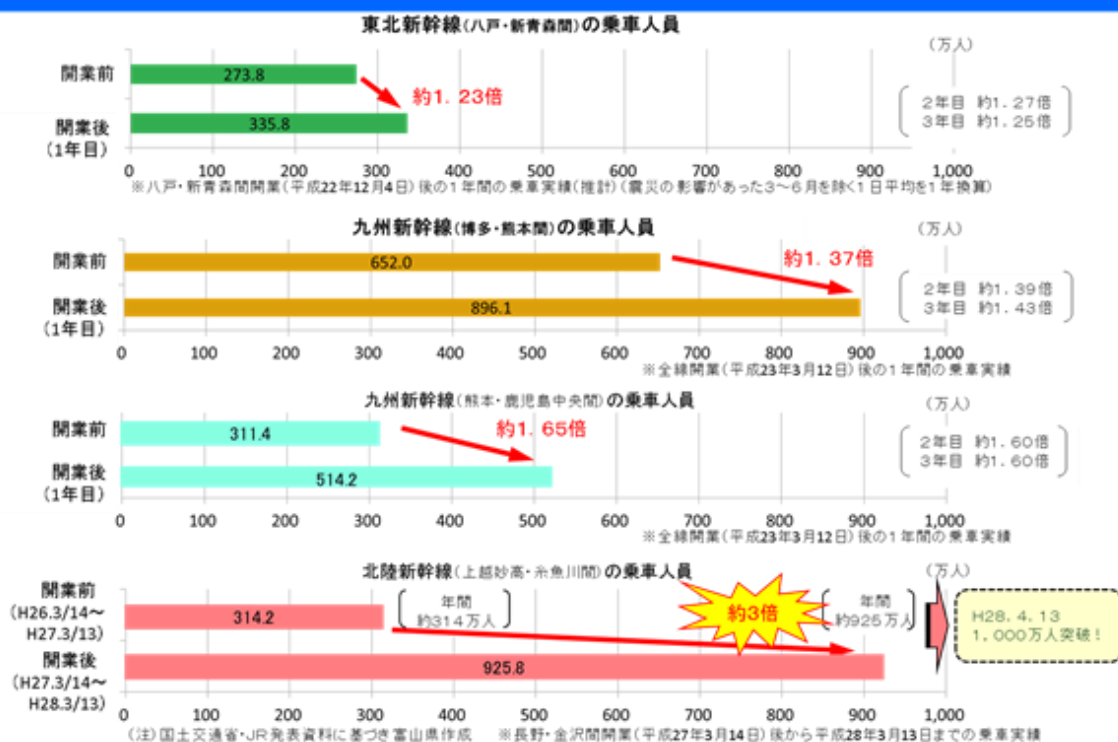


2 陸・海・空の交通基盤の整備

(1) 北陸新幹線の開業効果と京都・大阪への早期延伸

今の富山県が抱える課題のうち、社会資本インフラの面では、やはり北陸新幹線、県内の工事が終わったとはいえ、非常に大事なテーマだと思います。昨年 10 月、政府与党でこれからの整備新幹線をどう進めるか沿線県の知事の意見を聞くという機会がありました。特に北陸新幹線については、私が会長となっています。北陸新幹線の乗車人員は、開業前の 3 倍になりましたが、どの整備新幹線もそうだったわけではありません。例えば、東北新幹線が新青森まで開

新幹線開業による利用者数の状況



業した時は、開業前に比べて 1.23 倍に伸びました。それから九州新幹線が、最終的に博多―鹿児島と全線開業したときに、博多―熊本は 1.37 倍で、熊本―鹿児島は 1.65 倍となりました。これは今から 5 年半ほど前のことです。その時に、1.65 倍という数字はすごいと全国紙やテレビでも報道されました。私も本当にすごいなと思いましたし、北陸新幹線が開業した時に 1.65 倍までいけるか、正直に言うと少し不安もありました。そこで、県内の皆さまに呼びかけ、「新幹線戦略とやま県民会議」をつくらせていただいて、かつ、新川と富山と県西部、三つの駅ごとに地域会議もつくらせていただいて、北陸新幹線が開業したら九州に負けないようにと一生懸命やってまいりました。その時に大変お世話になった方々がこの中にも何人もおられます。おかげで北陸新幹線開業が今年の 3 月ですが、今年の 1 月、2 月頃はなんとか 1.65 倍まではいくんじゃないかと、場合によっては 2 倍をちょっと超すかもしれないなと思っておりました。期せずして J R 西日本の当時の真鍋社長、それから J R 東日本の富田社長も同じように思っておられたようですが、ふたを開けたら 3 倍ということになりました。そのことを与党や政府の先生方にお話して、我々にも責任はありますが、結果としてこの財政が厳しい中で国が一番投資効果が大きいものを最後にやってしまったということですよと申し上げ、これからは一番効果の大きいものを早く完成させましようと言わせていただきました。今の時点で言うと、若干前倒しできないかという議論はまだ残ってますが北陸新幹線は敦賀まで 6 年 6 カ月後に完成するとしか決まっています。北海道新幹線は 14 年 6 カ月後に札幌まで開業するということが決まっています。さらに、J R 東海が基本的には自分のお金でリニアをつくられます。敦賀以西、京都、大阪までルートが一本化されていないということは過去の色々な経緯、それから我々にも責任の一端があるのかもしれませんが、国家プロジェクトですから、なんとしても最後は政府与党で一本化していただきたい、そのためにももちろん沿線県の我々も汗をかきますと伝えました。そしてもう一つ、北陸新幹線の効果が一番大きいということは誰の目にもはっきりしたのですから、既に決まったことを後回しにとは言いませんが、せめて北海道新幹線開業の頃までには、この北陸新幹線を京都、大阪までつなげていただきたいと主張いたしました。沿線県の知事さんの中には、もう何十年も決まらなかったことを今年の年末までに決めるということに対して、「いくら張り切ってもちょっと乱暴じゃないか」という方もおられました。しかし、私から見ると、みんなが 3 倍という圧倒的な勢いにあっと驚いてる間に一番ややこしかった問題を片付けないと、また 5 年、10 年、15 年と議論だけをしていることになるという思いがあります。好きこのんで 6 年 6 カ月、10 年 6 カ月後とやっているのではなく、想定される財源を全部使ったらどうできるか、力関係もあってこう決まっています。ですからこの先は財源がありません、いずれまた考えましようということになり、そういうペースでは、極端な場合、北海道新幹線の開業まであと 4、5 年後という頃になってまた議論を始めていくことになります。それからまた色々議論をしてルートが決まり、アセスメント、用地買収と進めていくと、この 120、130 km の距離の新幹線を通すには、この日本の風土では 15 年程度かかりますから、今のペースでいくと京都、大阪まではあと 30 年かかってしまいます。なんとか今年中にルートを決めて、そして札幌開業までには、京都、大阪までつないでいただきたい。幸い、皆さん感じていらっしゃるように、今年末にルートを一本化するというのはほぼ確実な情勢になってきたかなと思っています。

これは与党の先生方もそうですし、霞ヶ関の関係省庁もそのような雰囲気になってきています。経済界の皆さんのお力もいただいて進めてまいります。

(2) 並行在来線の経営安定への支援

それから並行在来線ですが、従来どおりの J R時代の経営ですと支出が毎年約 77 億円、運賃収入が約 24 億円で毎年約 50 億円の赤字という路線でしたが、色々とお願いをしてなんとか対応しました。先行した並行在来線を見ますと、大体の運賃が 5 割から 6 割程度増

あいの風富山鉄道の運賃水準

	富 山 県		しなの	IGR	肥薩 おれんじ	富山 地鉄
	開業から 5年以内	開業6～ 10年以内				
通学定期	1.03倍 程度	1.05倍 程度	1.61 倍	1.52 倍	1.47 倍	2.11 倍
通勤定期	1.12倍 程度	1.19倍 程度	1.49 倍	1.48 倍	1.52 倍	1.56 倍
普通運賃	1.12倍 程度	1.19倍 程度	1.24 倍	1.55 倍	1.50 倍	1.98 倍

注) 運賃水準はJR運営時との比較

となっていますが、富山県の場合は通学でいうと開業 5 年目までは 3 % 程度、6 年目から 5 % 程度とリーズナブルな上げ幅になっております。ポイントは、J R の鉄道資産、230 億円を実質無償でいただくことができたということと、もう一つは貨物調整金です。従来の北陸本線には J R 貨物が運転している貨物列車が走っていて、その貨物列車は非常に重いもので維持管理費に相当お金がかかります。そのような要素を加味して新しい制度をつくっていただきたいをお願いをして、こういうことができました。もちろんこの間、市町村や民間の皆さまにも浄財を出していただいて感謝申し上げます。おかげさまで初年度、3 億円程度の赤字となり経営安定基金でカバーしていくという計算をしていたのですが、新幹線開業でお客さんが増えた結果、あいの風に乗るお客さんも増えたということがありまして、7,000 万円の黒字という結果になっております。

(3) 東海北陸自動車道の 4 車線化の推進

東海北陸自動車道は、8 年前、平成 20 年 7 月に暫定 2 車線で開通し、早期に 4 車線化できないかということで進めてまいりましたが、今回、当面は付加車線を富山県側に付けるという結論となりました。岐阜側は現在、白鳥インターから飛騨清見インターまで 4 車線化の工事を行っており、あと 2 年で完成しますが、その残りの区間の 4 車線化が課題でした。東海北陸自動車道の富山県側というのは、トンネル連続区間を除きますと約 17 キロあります。そのうち約 2 キロは、もともと付加車線があり、これは福光インターの辺りです。その他に新たに 2 カ所、合計約 10 キロの付加車線をつくるということになりましたので、トンネル連続区間を除いた約 17 キロのうち、従来の約 2 キロと足して約 12 キロ分が付加車線になります。付加車線ですから追い越し車線という感じですが、実質は 4 車線とほとんど変わりませんので、その工事に数年間かかるとして、ほぼ 4 車線化のスタートになりつつあると考えていただいていいと思います。その間に三井アウトレットパーク北陸小矢部が立地したのも、結果としていい材料になりました。当初三井は、来場者数を 300～350 万人と想定されていたのですが、昨年 3 月末までの来場者数は 440 万人と発表されています。三井アウトレットパークは全国に沢山ありますが、日本海側では初めてのオープンとなりました。来場者数は大体 300～350 万人程度が相場ですから、相当効果があったのだと思います。来場者のうち 4 割は富山県の方、あと 4 割は石川県の方、あと 2 割は福井、新潟、岐阜、それから少し、観光がてらに来る関西の方となっています。このようなお客様の傾向ですから、東海北陸自動車道、北陸自動車道の交通量がそれぞれ増えまして、東海北陸自動車道はオープン前ですと 1 日平均、平日、土日入れて、7,000

～8,000 台程度が、8,000～9,000 台程度に増えてきています。1 万台を超えることが4 車線化の目安とされており、ちょうど付加車線工事を進めているうちにそういう形にできるのではないかと考えております。

(4) 富山きときと空港の活性化

それから空港について、一つは富山・羽田便です。残念ながら6 便が4 便になりました。しかし、上越新幹線、東北新幹線ができた時には、新潟と東京、それから花巻と東京、仙台と東京、この路線はすぐ廃止になりましたことを考えると4 便で継続しているということは、比較の問題としては頑張っているほうだと考えています。これをしっかりと維持して、将来はまた増やしていきたいと思いますので、ご協力をお願いしたいと思います。もちろん、そのためには、経済の活性化など色々な要素が必要です。国際路線については台北便を例にとりますと、これは4 年前に週2 便でスタートしましたが、今年は週4 便、立山黒部アルペンルートの雪の大谷がある時期の4 月から5 月28 日は週6 便となりました。冬ダイヤは一部2 便となっています。色々と面白いことがありまして、この新幹線開業の年、その数カ月前に、チャイナエアラインの方から連絡があり、「申し訳ないけれど、せっかく前の年に4 月、5 月は5 便にしましたが、また4 便に戻します」とおっしゃられました。「しかし、お客さんは結構いるはずですが」と返しますと、「そのとおりだ」と。しかし、「富山県には台湾の人が泊まれるホテルが足りない」と続けられました。驚いて調べてみますと確かにその通りで、ホテル、旅館の皆さんは、新幹線で東京から来るお客さんは当然予想しておられ、そのためにそれまで例えば台湾の人を30 人受け入れていたが、今年は10 人にしてくださいですとか、あるいは今年はノーサンキューとか、そういうようなことが起こってありました。

そういうこともあろうかと思い、数年前から経済界の皆さんや観光業界の皆さんなどに「きつと新幹線開業の効果でホテルが足りなくなるので、なんとか考えていただけないか」とお願いして回ったりしていたのですが、やはりリーマンショックの印象、その後の印象が強く、なかなか踏み切っていただけないででした。幸か不幸かその後、誰の目にもホテル不足が明らかになってきましたので、ビジネスホテルが県内に幾つか、今建築中であつたり、すでにできたりしております。もう少しシティホテル的要素が多いものがあればと思っております。交渉してそのような要素も折り込んでいただいているのですが、今後皆さんに、「ああ、いいものができたな」と思ってもらえるような形とすべく、これからも努力してまいります。本日も大変有力な経済人の皆さんがお集まりですから、こんないい方法があるといったことや、私がやってやるという方でもおられましたら、ぜひお教えいただければ精一杯サポートさせていただきます。

(5) 伏木富山港のさらなる発展に向けて

港も色々と努力しております。物流については中国経済の減速の影響を受けてはいるものの、コンテナ取扱個数の増加率は、全国平均を上回っております。力を入れているのは、外国からのクルーズ客船誘致ですが、これも昨年、ニューヨークに行く機会にロサンゼルスにも寄りまして、世界屈指の船会社であるプリンセスクルーズ社の社長を訪問し、結果としてちょうど2017 年の世界のクルーズの運行計画をこれから議論されるタイミングでしたので、来年は今まで2 年に1 回しか来なかったところを1 年に2 回来ていただけるということになりました。し

かしこれだけでは足りないので、さらに努力をして、いずれは 10 回、20 回と来ていただける港にしていきたいと思っております。

3 産業の活性化と雇用の創出・確保

(1) 競争力・産業構造の国際比較

ここからがある意味では本題ですが、皆さんご記憶のように、今から二十数年前、1991 年、ソビエト連邦が崩壊してロシアと色々な国になったあの当時、日本は国際競争力トップ、アメリカが 2 番、ドイツが 3 番と言われていました。その後、10 年たって日本が 23 番、また最近では 26 番。しかし、アメリカはトップ、またはそれに近いところを走っています。ドイツも少し水があきますけれども、それでも頑張っている。産業構造を見ますと、日本は直近の 10 年あまりで見ると、製造業の比率はあまり下がっておらず、今日でも 18.8%。アメリカはもともと比率がそこまで高くないのですが、若干下がって 12.1%。ドイツだけが唯一製造業比率が 0.1 ポイントですが上昇しています。大国とはいえまだ発展途上の面もありますが、中国の製造業比率は 29.9%です。

国際競争力ランキング (順位)

	1991年	2001年	2016年
日本	1	23	26
米国	2	1	3
英国	10	19	18
ドイツ	3	12	12
フランス	15	25	32

※参考 中国は36位(2016年)

IMDランキングは、「経済状況」、「政府の効率性」、「ビジネスの効率性」、「インフラ」の4つの分野から各国・地域の競争力を評価。

(出典) 経営開発国際研究所 (IMD) 「2018年世界競争力年鑑」より作成

(2) 労働生産性の国際比較

これからの製造業ということを考えますと、ご承知のとおり人手不足の時代、人口減少時代ですから、特に日本は、労働生産性という物差しで見る必要があります。アメリカの製造業はずっと労働生産性がトップで、特にこの 2009 年ぐらいになるとぐっと 2 位を引き離しています。2 番目がドイツで、1989 年、これはベルリンの壁が崩壊した年ですが、この頃はアメリカとドイツとほとんど同じでした。1999 年の

製造業の労働生産性水準比較

	1989年	1999年	2009年
日本	16.5	26.9	37.8
米国	20.0	31.7	54.1
ドイツ	20.0	31.5	41.6
英国	15.0	23.0	34.3
フランス	18.3	29.9	40.2
韓国	4.4	13.4	24.2 [※]

(出典) 経済産業省「通商白書」(2013年)

※2007年

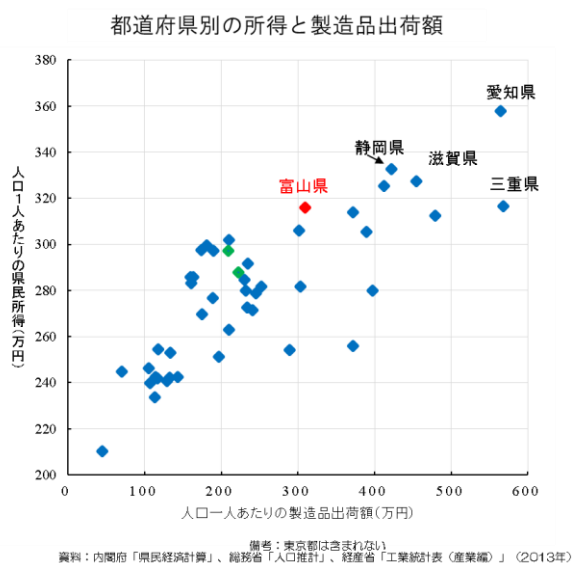
時点でもほとんど同じ。しかし、ここにきて大きく差がつかしました。日本は、もともと競争力トップと言われていた時代も、実は労働生産性という物差しでは必ずしも高くありません。フランスのほうが日本よりも労働生産性が高いという数字になります。ここへきて、なぜアメリカが差をつけたか。よく言われているのはまさに第4次産業革命、IoT ということです。その典型で一番よく引かれる例が、アメリカのゼネラル・エレクトリック社とイタリアのアリタリア航空のエピソードです。ゼネラル・エレクトリック社は航空エンジンを納入していますが、併せて数百個のセンサーをアリタリア航空の飛行機に付けて色々なデータを取得し、用意したソフトで解析をして、離陸する時はこういう飛び方をしたらどうか、着陸する時は主翼とか尾翼をこうしたらどうか、あるいは航行中も風速とか気象条件を勘案して、こうしたらどうかというアドバイスをしました。大変説得力があったのか、アリタリア航空がアドバイスに従ったところ、年間燃費が日本円にして約 17 億円安くなりました。それをきっかけにアメリカン航空やデルタ航空など、世界の 30 社ほどの航空会社がゼネラル・エレクトリック社のソフトを活用

させてほしい、それに伴いエンジンも納入してほしいということになり、ゼネラル・エレクトリック社は業容を非常に拡大したと言われています。そのようなことで差がついたということがわかり、ドイツのメルケル首相が、このままではいけないとドイツでもインダストリー4.0に取り組み、第4次産業革命に乗り遅れないようにしようとしているわけです。

(3) 日本と富山県の産業構造の特色

付加価値ベース、つまり売り上げから仕入れを引いたベースで考えると、日本における製造業は産業構造上の比率は18.7%ですが売り上げベースの国内生産額で見ますと約3割となっています。これは、製造業の生産波及効果が非常に大きく2.11となっている一方で、その他のサービス業、もちろんサービス業にも色々なサービス業がありますが、生産波及効果は1.61、それから全産業の生産波及効果が1.92となっていることによるものです。ですからやはり製造業が盛んであれば他の産業部門へも大きな影響を与えるわけです。

そこで、初めてご覧になる方も多いかもしれませんが、私どものほうで加工した資料です。縦軸に人口一人当たりの県民所得を取り、横軸に人口一人当たりの製造品出荷額を取っています。東京都だけは特殊なので外してありますが、この資料に47都道府県をプロットしてみますと、明らかに正の相関関係、一人当たりの製造品出荷額が高いと一人当たりの県民所得も高いという関係が見られます。この頂点にいたるのがトヨタのある愛知県であり、一人当たりの製造品出荷額が高く、一人当たりの県民所得



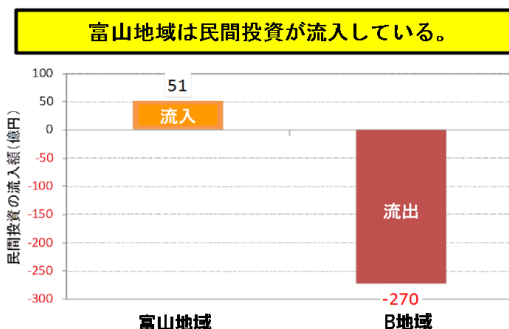
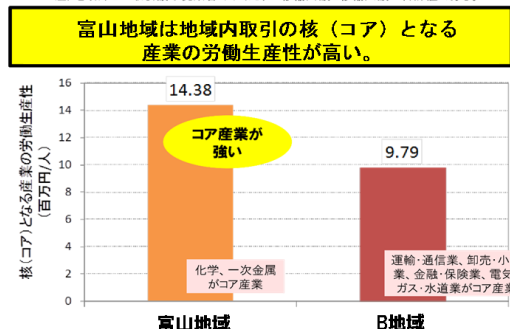
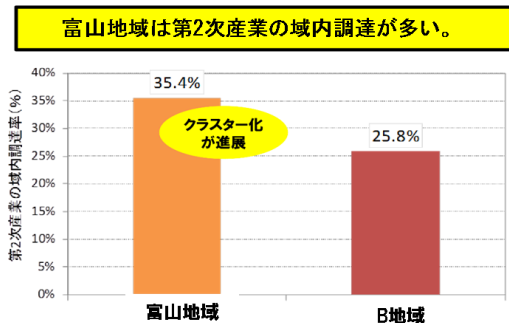
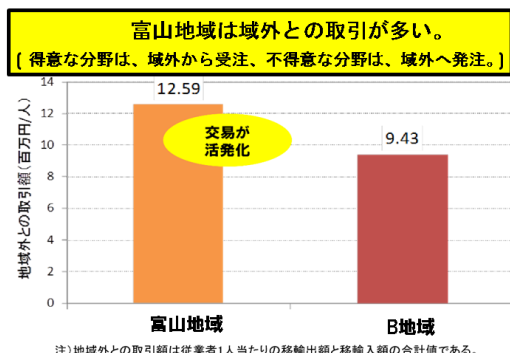
も高くなっています。静岡や滋賀、三重がこれに次いでいますが、静岡は東京と名古屋の間にあり、知事や部長は企業立地で頭を下げて回ることがありません。企業からぜひ立地させてほしいと頼みに来ます。それでは環境問題に気をつけてくださいといって、取付道路で少し便宜を図るという程度です。滋賀県も関西の中ではそういう位置づけかと思います。三重県もホンダのサーキットなど色々ございます。この三大都市圏から外れている地方県で、実質トップにあるのが、わが富山県です。これは偶然この年だけというわけではなく、多少出入りはあっても少なくともこの6、7年はこうだと言っていいかと思います。よく、石川県のほうが所得が高いと思われるイメージがありますが、実はそのイメージは誤っています。それからもう一つ、もう少し分析して富山県内でも富山地域、富山市とその周辺の幾つかの市町村を足しています。お隣のB地域と比較するため人口規模を合わせていますが、その結果比較しますと、富山地域は広域が大変活発だということになります。得意な分野は域外から、要するに外国や全国から受注し稼ぐ力がある企業が多い。それから不得意な分野は効率が悪いので域外に発注する。そういう意味で広域が非常に多い。それから、2次産業の域内調達に富山地域は多い。これは2次産業の中に、リーダー的なコアになる産業があり、そしてその企業が同じ富山地域内に発注する域内調達が多いということです。また、富山地域は地域内取引の核、コアとなる

産業の労働生産性が高い。この資料は縦軸にコアとなる産業の労働生産性を示しています。化学、医薬品で強い企業が幾つかあり、それから一次金属などにも強い企業があります。B地域では、運輸・通信業のほか、卸売・小売業、金融・保険業、電気・ガス・水道業といった企業がコアであり、比較すると富山地域の労働生産性の方が高い。それから民間投資で見ますと、実は富山地域は民間の投資が流入している地域です。

一方、B地域は流出している地域です。当然入ってくるものと出ていくものがありますが、富山地域は年間 51 億円流入しています。B地域は 270 億円流出してしまっていて、ここから見ても製造業が強く、コアとなる産業、企業があり、そしてその企業が域内調達を多く行なっているということになると、自ずから所得が高くなる。人口、ジニ係数はほぼ同じで、富山地域は2次産業比率が28%、B地域は10%。B地域は第3次産業がほぼ9割です。農業はほとんどありません。富山県もちろん第3次産業が多いのですが、なんといっても2次産業比率が大きい。そして、富山地域の一人当たり所得は、B地域よりも年間 26 万円高い。富山地域だけ取り出したから、それ以外の富山県各地域は低いのかと思われると実はそうではなく、富山地域で区切った場合とそれ以外の富山地域と、合わせるとほぼ同じ所得水準となります。ですので、県全体が相当いいポジションにあると言えると思います。私は富山県のこれからの経済産業においては、もちろん観光振興も非常に大事ですし力を入れていますけれども、やはり背骨は製造業だと考えています。これをしっかりと育成することが、他の産業や県民生活にもいい影響を与えると考えており、現状は自動車の部品や、電子部品、建材、医薬品のなかでもジェネリック薬品などが多いわけですが、これを早く航空機や次世代自動車、ロボット、環境・エネルギー、医療・介護、また、創薬、バイオ医薬品、予防・診断薬などに広げていきたい、そして広げる際には今の第4次産業革命の流れをしっかりと活かしてやっていきたいと思っています。

富山地域の特徴

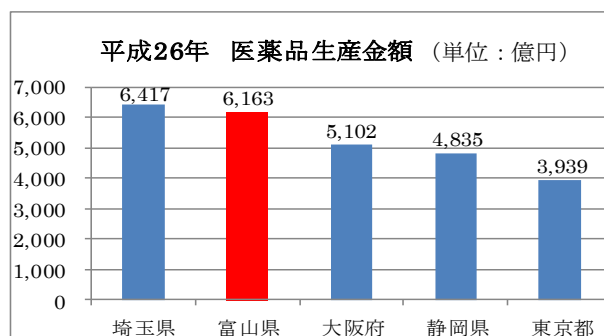
- ①人口・従業者数はB地域とほぼ同じ
- ②富山地域は、第2次産業比率が約28%、B地域は約10%
- ③富山地域の一人当たり所得は、B地域に比べ約26万円高い



出典 株式会社 価値総合研究所 注)ここでの「核(コア)となる産業」とは、地域内取引において核となる産業である。

4 日本一の医薬品生産拠点を目指す

その中で例えば一例を挙げますと、医薬品産業は9年ほど前は2,600億円の生産額でしたが、平成26年には6,100億円台になり、全国8位から大阪府を追い抜いて全国2位となりました。1位は大正製薬本社工場のある埼玉県で、生産額の差が250億円程度ですが、今後も設備投資を皆さん意欲的に考えておられますので近いうちに一番



になるのかなと思っています。むしろ、それよりも早く1兆円産業にしたいものだと思っているわけです。そのためにはどうするかというと、医薬品は2年に一度薬価基準の見直しがあり、数パーセント程度生産額が下がるということになっており、高齢化が進み医薬品の消費量が増えても売上高はあまり増えないという構造となっています。そうすると例えば、これから経済が大いに発展し所得も上がるであろう発展途上国、特にASEANや中国、インド、あるいはヨーロッパ、アメリカでは医薬品の消費額が毎年少なくとも数パーセント、多いところでは15～16パーセントも伸びますので、そういったところに進出し発展していくことにならざるを得ないと思っています。

そのようなことを実現するため、例えば昨年10月にインドネシアに行き、日本の経済産業省や厚生労働省に当たる部門の次官クラスの方に会ってきました。何をやっているかといいますと、日本の医薬品産業が合弁形式で進出をしたり、あるいは輸出をしたり、営業拠点を置いたり、製造拠点を置いたりする際に、富山県の企業だけを特に優遇していただきたいとはなかなか言えませんが、少なくともアメリカやヨーロッパの一流の国に対して提供しているようなサポートは行っていただきたいという話をしています。例えばインドネシアは、人口が2億5,000万人で、世界で人口4番目ということもありますが、平均年齢が非常に若く、およそ27.8歳です。日本は平均年齢45歳ですからこの差は非常に大きく、これはインドネシアの出生数は毎年350万人、日本は政治的な後押しがあって現在100万人程度で、この差が大きく現れています。それからもう一つ、インドネシアは2019年に国民皆保険制度を導入します。そうしますと、今までは、支援制度がなかったため、薬を買いたくても買えなかったたくさんの人たちが新たな消費者となるため、これからは医薬品の消費量が非常に伸びるということを見越して交渉を始めています。併せて、本年6月に独立行政法人の医薬品医療機器総合機構(PMDA)の北陸支部とアジア医薬品・医療機器トレーニングセンターの研修所が富山県内に設置されました。インドネシアの国民皆保険制度の例のように、これから発展途上国では、医薬品の製造基準、輸入基準、監視基準、品質基準などをつくる段階、あるいは見直すという段階に入ります。そのため、そういう仕事を行う幹部や、将来幹部になる人が日本に来てトレーニングを行うということになっており、それを東京ではなく富山で行えるということが色々な意味で非常にメリットがあります。併せて、富山県は薬事研究所を全国で唯一県立で持っており、これまでも薬品業界のご要望、ニーズも踏まえて先端的な設備や研究開発に資する設備を置いてきたのですが、さらに未来創薬開発支援分析センター(仮称)を設置し、支援していこうと思っています。

5 ものづくり産業の振興、研究開発への支援

(1) ものづくり研究開発センター

それから一般のものづくり産業のために、高岡の工業技術センターの側にもものづくり研究開発センターを置いています。この施設は5年前の平成23年4月のスタート時は文部科学省や経済産業省から資金面でも応援してもらい、最初は26の世界水準の研究開発に資する設備を用意しましたが、今では42設備となりました。

県内企業238社に利用いただけていますが、県外企業の161社にも利用していただけています。当初の想定では、県外の企業での利用は石川県や、福井県、岐阜県などかと思っていましたが、実際は、県外利用企業161社のうち、42社が東京、神奈川などを中心とする一都三県の企業です。それから、23社が大阪、京都を中心とする関西の企業、それから21社が、愛知県を中心とする中京圏の企業となっております。新聞やテレビでよく目にされる東証一部上場の一流企業が数多く使っておられます。最初は私も不思議に思い、「御社ほど有名な会社であれば富山のものづくり研究開発センターの設備を使われなくても、自社でお持ちか、少なくとも東京都が持っているのでは。」とある企業の社長さんにお聞きしたところ、「コストパフォーマンスもあるので、自分の会社にはない設備もあるし、まして新しい研究開発をしようとする、当然持っていないということもある。」とおっしゃられました。また、「東京都も先端設備をある程度持っているけれども、富山県のほうがより先端的なことが多い。」ということもおっしゃられました。さらにもう一つ、なるほどと思ったことは、「東京は圧倒的に企業の数が多いので、仮に同じ設備があったとしても、使うのに2カ月、3カ月かかる。富山県であれば1週間や10日で貸してもらえる。」とおっしゃられ、特にこの差が大きいということでした。この設備を使うのに特段条件は付けていませんが、色々なことを考えて子会社を富山県内につくって使っておられる企業もありますし、また、このものづくり研究開発センターの設備を使うことをきっかけに県内企業と取引が始まったという企業もありますので、これはこれでいいのかなと思っています。もちろん、主眼は県内企業の研究開発を促進するということです。特に最近では、研究開発のサポートで試作品開発を行えるような先端設備も取りそろえましたが、企業の皆さんにお伺いすると、つくり上げた試作品、あるいは製品を評価して、性能の証明までを公的機関であるものづくり研究開発センターがやってくれると大変に仕事がやりやすいという話が出てきました。そこでそのようなニーズにお応えしようと思い、今回は従来のデジタルものづくりラボや、高機能素材ラボに加え、製品機能評価ラボというものをつくり、幾つかの先端設備を置くことにしています。こうした形で試作品開発も支援をする。また、できた試作品、製品の品質評価もする。そういうことで企業のイノベーションをさらに後押ししていきたいと思っています。

(2) デザインの振興

少し傾向が変わりますが、高岡などを中心に富山県では工芸の世界も活性化しています。高岡銅器、漆器、井波の木彫と言いますと、これまでの大体20～30年で、産地としては生産額が3分の1程度となっています。ただし、日本全体では5分の1程度となっていますので、富山県はいいほうです。そして、うれしいことにその危機の中から、何人かの経営者の方が今までとは違った突き抜けたチャレンジをして、成功を収められる企業が出てきました。その土壌を

ある程度つくり、サポートしたのは県の総合デザインセンターだと思っております、1990 年からデザインウエーブという企画や、あるいは 2002 年から富山プロダクツという企画を行っています。デザインウエーブのコンペは若手デザイナーの登竜門となり、累計で 7,000 件規模の応募があります。こうした取り組みの中で県内企業とコラボしたデザイナーが約 300 人いらっしゃいます。それから富山プロダクツとして、県内で企画、製造される性能、品質、デザイン性に優れた工業製品を選定し、販路開拓を支援するという仕組みをつくって取り組んでいます。現在約 200 点の製品を選んでおり、年間売り上げが 20 億円を超えています。先端産業の売り上げと比較すれば小さいですが、これは大変新しい、いい傾向ではないかと思っています。そこで、国内のマーケットも大事ですが、海外で富山県の工芸品のアピールをしようということで、一昨年、昨年とニューヨークに行きました。また昨年はミラノ万博でぜひと言われたことをきっかけに、ミラノのトリエンナーレ美術館で富山の伝統工芸品の展示会なども行っています。もちろん厳しいご指摘を受けることもあります。手応えがありまして、予想していた以上に好意的な、大変いいご反応をいただいたと思っています。今後、こうした技術を絶やしてはいけないということで、伝統工芸「匠の技術」継承支援事業として、匠と言うにふさわしい方を各分野で一人、二人ずつ、7 人をお選びし、ぜひその技術を継承したいという方を、一人か二人、マッチングして選んでいただくという仕組みをサポートするということもやっています。この総合デザインセンターでもデザインの面で先端的な設備を入れていますし、台湾デザインセンターと連携協定を結びました。総合デザインセンターは高岡に設置していますが、ここに若手のデザイナーが国内外から集まって交流できるような、いい意味で競い合えるような場所を提供していくことも目指しています。このような取り組みで、伝統産業だけでなく、先端産業を含めて活性化していくのではないかと思います。

(3) 企業間連携の促進

もう一つ、産業界の皆さんのご意見を伺って一からやっておりますのが、とやまものづくり連携高度化事業です。海外や全国から受注を取ってくださる企業にさらに頑張ってくださいということと、1 次サプライヤー、2 次サプライヤーに発注される際にできるだけ県内の企業を選んでいただくということです。県内で部品を提供する企業が全く見当たらないという場合は仕方ありませんが、調べてみると 1 次サプライヤーは県外企業ですが、2 次サプライヤーは一部を県内企業が請け負っているというケースもあり、物流面からも効率が悪くなっています。現在、2 次サプライヤー、3 次サプライヤーとなっている企業に、発注する側の企業から色々と条件を出していただき、それに見合う技術力を身につけるチャレンジをしていただきたいと思います。そうすることで、海外や全国から受注してきたことにより生み出されるお金が、富山県内でできるだけ回るようにしていきたいと考えています。こういうことは行政が口を出さずとろくなことはないのが普通ですが、県内企業、大企業も中堅企業も、もちろん中小企業の皆さんからも、それはいい発想だ、ぜひやっていただきたいという声をいただいておりますのでやらせていただこうと思います。医薬品産業についても、医薬品産業と容器や印刷など、関連産業と特化した形で別途進めることにしています。

(4) 中小企業の振興とチャレンジの支援

今年は東京ビッグサイトで開催された国内最大の機械加工の見本市である「機械要素技術展」

にものづくり団体と連携して出展しました。見に行きましたところ、見本市主催会社の社長から多少社交辞令もあるかもしれませんが、「各県のブースがあるけれども、富山県のブースが一番センスがいい」と大変ほめていただきました。これも色々な皆さんが汗をかかれた結果だと思います。それから富山県内の企業は、国のものづくり補助金が採択される人口当たりの割合が大変高く、私も面目を施しています。国の平成24年度補正予算から始まっており、全国で毎年約1,000億円ずつ補助金が出されています。この補助金をつくってほしいと毎年のように経済産業大臣に要請しているのは、おそらく全国の知事で私だけだと思うのですが、経営者の皆さんにも頑張っていており、人口当たりになると最初の年は全国第3位でしたが、その後ほとんど全国トップできています。1,000万円ずつの補助金を全国で大体1万件ということですが、富山県で年にもよりますが、毎年大体250～260件採択されていますから、富山県のものづくり中小企業を支援するために国の補助金が毎年25億円ずつ配分されたことになり、大変よかったと思っています。実際に例えば、ある企業ではお父さんが急死されて、息子さんが継がれましたが、熟練工が皆退職してしまい女性社員だけが10人残り、先が見通せない状態にありました。この先をどうしていくかと品質向上を一生懸命考えていたところに、このものづくり補助金が1,000万円程度受けられましたので最新複合加工機を導入しました。これがきっかけで、女性の皆さんも頑張って、操作能力も身につけて、今では受注が増えて県外から230社、今後は航空機部品の受注も拡大していこうと県立大学と共同研究しているなど、こういった企業が幾つか出てきました。技術の高度化、高付加価値化についても支援しています。

6 人材の確保

高度人材やものづくり人材については、最近、ものづくりの現場で人が不足していると言われています。このような状況をカバーするために、雇用付き訓練を実施したり、高度人材、中堅の方をスカウトしたりという取り組みを行っています。今年度分については、申請枠が埋まったものもありますが、まだまだ余裕があります。人手不足の時代ですから、このような仕組みがあるうちにぜひ使っていただきたいと思います。

7 企業立地の推進

企業立地もかなり進んでいます。最近、非常に面白いなと思っているのがNGSアドバンストファイバー社です。日本カーボン社とゼネラル・エレクトリック社とサフラン社の共同出資による合弁会社ですが、日本カーボン社が株式を50%持っていらっしゃるということです。この企業のつくる繊維を素材として作られる製品は、金属に比べて軽く、強度が強く、熱に強い。従って、航空機燃料が2割ほど削減するという話も聞いています。こういう繊維を商業ベースで量産できる企業は世界にもう1社しかないと言われていますが、比較するとこの企業の繊維のほうがより性能が優れているという方も多くいらっしゃいます。この企業でつくられた繊維は、ゼネラル・エレクトリック社で、加工し航空機のエンジン部品として使っており、その部品を使用した航空機エンジンはエアバスに納入されているほか、ボーイングへの納入も予定されています。ですから、ゼネラル・エレクトリック社にとってはこの企業はなくてはならない存在です。今度生産量を1トンから10トンに増やすため工場を増設されますので県が資金面でも応援しています。課題としては、こんなにすごい技術を持っている企業の製品を航空機部品だけに使うのはもったいなく、応用範囲が数多くあると思うのですが、この1年、県内企業へ

色々と呼びかけてはいるもののうまくはまっていないというのが現状です。

テクノホールは色々のご協力いただきまして、来年 10 月にオープンします。新しい機能も付け加えて頑張りますのでよろしくお願いします。

8 生産性の高い富山県農業の展開

農業についても、機械化、ロボット化を進めて、近代化を図ろうと思っています。その例が砺波のチューリップです。この 10～20 年、オランダに随分押されてきたのですが、その原因を調べてみますと、富山県ではチューリップを球根で植えて取り入れまで 10 アール当たり 224 時間かかっています。しかし、オランダは 20 時間でやっている。オランダでは、ハイテク農業をずっと前からやっているわけです。そこで国にはこのような種類の補助金がなかったので、富山県と砺波市がお金を出し合って技術開発を支援して、今ようやく国から補助金対象として採択していただけるようになりました。このような農業分野でも富山県のものづくり技術など色々な強みが活かせる余地がまだまだたくさんあると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

9 観光振興

(1) 選ばれ続ける観光地を目指す

観光についてです。富山に観光に来る方はこれまでは簡単に言うと、遅く着いて早く帰る傾向にありました。実際に全国平均と比較すると、2015 年のデータでは富山県での滞在時間は全国平均より 1 時間半短いという結果になりました。統計データですので毎年変動はありますが、今年は全国平均との差が 50 分程度に縮まりました。その結果として、平成 24 年と 27 年を比較すると、24 年当時は観光に来た方が富山県で使うお金は 1 万 3,100 円、全国平均より 3,900 円少ないというデータがありました。これが昨年はだいぶ縮まり、全国平均との差は 700 円となりました。3,200 円アップしたわけですから、乗数効果など色々なことを考えなくてもそれだけで単純に富山県全体で 104 億円売り上げが上がったということになります。ただし、富山県は観光資源がものすごくあるところですから、全国平均よりももっと客単価があって当たり前という考え方もあります。大手の旅行代理店の分析によりますと、富山の観光の特色については 5 年前は地元ならではのおいしい食べ物が多かったという項目、これが 19 位でした。それが次の年は 10 位、それからその次の年は 8 位、直近は 3 位、4 位となってきました。それから、魅力ある土産品、特産品が多かったという項目。これも 5 年前の 17 位から、以下 7 位、6 位、8 位、8 位といいところまでできました。課題としては、地元の人のホスピタリティーを感じたという項目、5 年前の 38 位から、21 位、34 位、15 位、29 位と少しずつ良くなっているように見えますが一進一退です。また、魅力的な宿泊施設が多かったという項目は、5 年前の 43 位から、29 位、34 位、27 位、31 位とこれも一進一退です。しかし少し良くなっているかなと思っています。そして、全体的な満足度は 5 年前の 38 位から、24 位、30 位、9 位、8 位とようやく 10 番以内に定着しつつあると考えています。こんなに温かくていい人が多い富山県なのに、ホスピタリティーをあまり感じていただけていないというのはどこに原因があるのか。魅力的な宿泊施設もなんとかしないといけません。

(2) 国際観光の推進

国際観光についても随分と増えてきました。12 年前の 9 倍にもなったんですけれども、台湾、

香港、タイ、インドネシアなど、東アジア、東南アジアからいらっしゃる方が圧倒的に多い。立山黒部ですからなおさらですが暖かい国の人が多くいらっしゃいます。これからはアメリカやヨーロッパ、こういった方々にももっと来ていただかなくてははいけません。そのための戦略が、例えばミシュランガイドのレッドブックの対象にさせていただいたということでありまして、三つ星は一つだけ、富山県から出ました。もう一つ効果があったのは、このミシュランガイドは100年以上の歴史を持つ食文化の本ですが、もう一つ50年以上の歴史を持つ同じくフランスのゴ・エ・ミヨというものがあまして、場合によってはこちらのほうが権威があると言われてるのですが、このゴ・エ・ミヨ ジャパンは、日本初上陸ですが、最初の版を東京プラス北陸3県にさせていただいたということで、こちらでも競っていただいていい形になるかなと思っています。

ブランド化も一生懸命やっています。

10 賑わいあるまちづくり

街の活性化も力を入れています。それから中心市街地の活性化、これは民間の事業で、通常は国と市がお金を出す形となります。しかし、全国でも数少ないと思いますが、富山県では県も支援しておりまして、その結果、民間の負担が3分の1のところは5分の1程度となっています。富山県美術館も楽しみにしていただければと思います。G7、環境大臣会合について、ご協力ありがとうございました。インド・アンドラプラデシュ州とは昨年12月に友好憲章を結んでおります。今すぐというよりは10年後、20年後、ものすごい州になると思います。人口が5,000万人、面積は日本の本州の7割というところです。

11 新ゴールデン・ルートの形成と「とやま未来創生」

最後に、私の夢を少しだけお話させていただくと、東京をはじめ首都圏から中京圏や関西圏に流動している人口は、現在約1億2000万人ございます。まさにゴールデン・ルートです。首都圏から富山や北陸へ来ている方は何人かという、今までは600万人台でした。そのうち、富山に来ている方が240万人程度です。これが一気に3倍になりました。同時に、北陸新幹線が金沢止まりでこの効果ですから、早く京都、大阪までつなぐと、さらに5割増し、2倍、3倍とまではいかないかもしれませんが、効果が大きくなることを見込まれます。もう一つは、金沢止まりではなく、京都、大阪までつながると、例えば埼玉県の方、人口でいうと約720万人ですが、その真ん中に大宮があります。その方々が、京都、大阪に行きたい時に、大宮から北陸周りで行ったほうがいいということにもなります。それから、栃木、群馬、茨城、この三県を足すと人口約700万人です。この方々も現状は京都、大阪へ行くときは、東京駅へ出て行っています。しかし、これからは高崎などから来たほうが早くなります。それからもう一つは仙台など南東北です。こちらの方々も、飛行機で行く場合もありますが京都、大阪へ行く時は東京駅にいったん出て行っています。しかし今、仙台から大宮に出て富山に来る時、何分で来れるかという3時間2分です。それから富山から大宮へ出て、仙台に行く時は今のダイヤだとちょうど3時間です。そうすると、仙台をはじめ南東北の方々は、何も毎回東京駅まで出て京都、大阪へ行かなくとも、大宮から北陸新幹線で行ったほうがよいということもあります。富士山もいいけどやっぱり立山連峰も圧倒的な迫力があり美しい、それから少し下車して寿司を食べると実においしい。今でも、軽井沢に2週間程度、人によっては半月程度いらっ

しゃる方が、少し飽きたということで寿司を食べに富山にちょくちょくいらっしゃっています。

そういう時代になると、まさにこれが新ゴールデンルートになる可能性があります。もう一つ、これは大事だと思いますが、東海地震や南海トラフ地震の発生確率は今後 30 年では 7 割、8 割となっていますので、このようなルートがないと有事の際に日本全体の機能が麻痺してしまいます。そして、これも私の夢ですが、将来的にはこのルートを環状新幹線にしていきたい。そうすると大きな山手線ができる。その中で、首都圏や中京圏、関西圏とこの北陸、全体が 6500 万人規模の世界的に見ても素晴らしい日本の回廊になります。その中の北陸は 4 極の一つとなり、かつ富山県は自然が雄大で美しい、文化も多彩、ものづくりが元気、そして食べ物おいしい、そういう存在感のある地域になりたい。もう一月ほど前に、ある方が、「このままいくと富山は間違いなく首都圏の副都心になる。」とおっしゃられました。きっと、富山を良く言ってくださったという気持ちなのでしょうが、うれしいけれども私には少し物足りない。単なる東京の副都心ではつまらない。富山県は環日本海の中心なんです。独自の存在感があります。北前船の時代から独自の文化があります。ですからまさに富山は、この日本の中心の代替わりの中で存在感のある地域、同時に環日本海地域で存在感のある地域となり、これから誠に面白い地域、頼もしい地域になります。こういう夢を皆さんと共に実現していこうと思っていますので、よろしくお願いします。



「人が輝くとやま未来創生」

2016 年 12 月発行

編 著 富山県経営者協会

発行所 一般社団法人 富山県経営者協会

〒930-0083 富山市総曲輪 2 丁目 1 番 3 号

T E L (076) 421-9588

F A X (076) 421-9952

ホームページ <http://www.toyama-keikyo.jp/>

E メール info@toyama-keikyo.jp

無断複写禁止・転載不可