

第35回 岐阜県サミット

提言書

令和5年5月31日

県観光の基礎力を磨き上げるために

— 道路整備を進め、知恵と財源を生み出すしくみを —

〔岐阜県の観光振興を考える委員会〕

※ 当提言書は令和5年1月30日に発表されたものである。

一般社団法人 岐阜県経済同友会

1. 基本的な考え方

【要旨】 本県の観光振興のカギは、多くの人々や企業に、本県の観光が将来にわたり発展していくといった“成長への期待”を持たせる施策 — 本県の観光の基礎力を磨き上げる取り組み — を打ち出せるかどうかにある。

■ 2020年1月、わが国で新型コロナウイルスの感染者が初めて確認された後、わが国の観光産業は大きなダメージを受けた。19年と20年の観光関連のデータを見て象徴的なものを取り出すと、03年から国を挙げて増やしてきた訪日外国人旅行者数は、3,188万人から412万人へと急ブレーキがかかり、本県の観光入込客数も7,163万人から4,936万人へと激減した。

■ 当委員会の目的は、観光はもちろんIT、交通、教育、製造、建設など様々な産業に属する経営者の視点から、本県の観光の姿を見つめ、将来に向けて具体的な振興策を提案することである。

■ 政府は観光振興を「わが国の成長戦略の柱の一つ」として位置づけ「観光立国の復活」を図ると宣言し（「骨太の方針」2022年）、岐阜県においては、知事が先頭に立って「岐阜関ヶ原古戦場記念館」の整備や地域資源のブラッシュアップを推進するなど、観光産業を基幹産業化するために精力的に活動している。そうした中であっては、民間からも主体的に観光振興策を提案する必要がある。

■ 本県の持続的な観光振興のカギとなるのは、多くの人々や企業に、本県の観光が将来にわたり発展していくといった“成長への期待”（本県の観光への成長期待）を持たせる施策を打ち出せるかどうかにある。打ち出せれば、観光客を引き寄せ、投資を呼び込み、若者の観光産業への就業を促せる。

■ 仮に企業経営者が日本経済への成長期待を持たせる施策を問われたら、多くの経営者が、出生率を上げること、エネルギーを確保すること、財政を健全化することなど、経済が成長する力をしっかりと支える基本的な取り組みを挙げるだろう。我々は、観光の場合も同じで、旅行者の安全を守る力、多くの旅行者に訪れてもらえるよう工夫する力、財源を生み出す力など、地域の観光の基礎力を磨き上げる取り組みこそが、本県の観光への成長期待を持たせる施策であると考えている。

■ こうした考え方を踏まえ、我々は、①道路を整備すること、②知恵を出す場を設けること、③自主財源を持つこと、の3つの視点から、以下の観光施策を提言する。

2. 国道41号を観光道路に／濃飛横断自動車道の早期全線開通を

【提言1】 人々や企業に本県の観光への成長期待を持たせるため、国道41号の下呂・高山間を全国でオンリーワンの観光道路にまで磨き上げるとともに、濃飛横断自動車道の早期全線開通に向けて一層精力的に要望活動を展開する必要がある。

【提言先／国土交通省、岐阜県、高山市、下呂市、中津川市、郡上市、東白川村】

* 道路整備は周遊観光の重要な基礎力

■ 本県への旅行者は、大都市圏と比べて車の利用が多い。例えば、下呂温泉への旅行者の81%は車（自家用車・観光バス）を利用している（下呂市観光統計／令和3年度）。岐阜県はこうした状況を踏まえ、車による周遊観光の活性化を重視している。

■ 周遊観光にとって最も大事なのは旅行者の安全・安心の確保である。道路整備は、周遊観光を推進するうえでの重要な基礎力であり、さらに強化、充実させていく必要がある。

* 整備すべき代表的な道路①（国道41号）

■ 我々は特に2つの路線の整備を進めるべきと考える。1つは国道41号である。当国道は名古屋市から富山市に至る総延長約250kmの路線で、沿線には富山空港や名古屋空港が立地するほか、全国的な観光地である「下呂」、「高山」がある。ただ、当国道は急峻な山地に囲まれているため、雨量規制や落石で頻繁に通行止めが発生するなど全国で最も整備が困難な路線の1つである。

■ 旅行者の安全を守るには、現在実施されている「屏風岩改良」や「門原防災」（いずれも濃飛横断自動車道の下呂IC（仮称）のすぐ北）をはじめとする危険箇所の改良工事を着実かつ早期に進めることが最重要であるが、我々は周遊観光振興のため、将来に向けて下呂・高山間を全国でオンリーワンの観光道路にまで磨き上げること－「国道41号の観光道路化構想」－を提案する。

■ 具体的には、当国道上の、濃飛横断自動車道に設置予定の下呂IC（仮称）～中部縦貫自動車道の高山IC間を、

(A) 住民、ITの力を活用し、旅行者の安全・安心が確保された道路

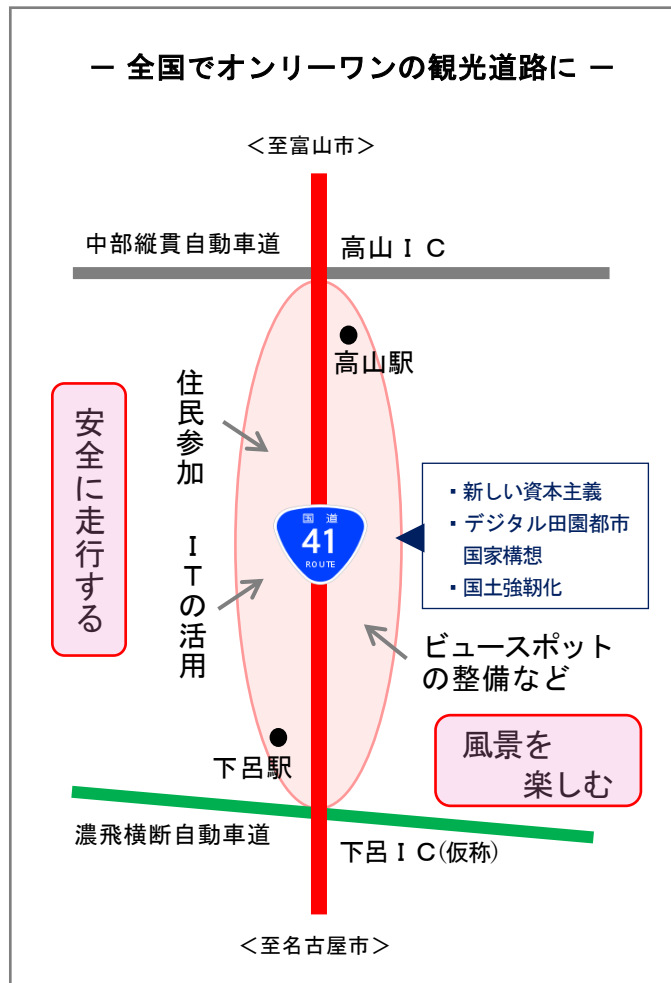
(B) 旅行者が沿線の美しい風景、歴史や文化などを楽しめる道路

として整備する。

〔国道41号〕



「国道41号の観光道路化構想」のイメージ】



＊（A）について（旅行者の安全・安心が確保された道路として整備する）

■ 地域住民が参加して、安全・安心が確保された道路として整備する。

■ 具体的には、当区間において 5 G などのデジタル基盤を整備したうえで、国土交通省、下呂市や高山市が、非営利組織と提携して安全走行できる道路を維持するため、“シビックテック”（*）の実施を地域住民に呼びかける。

■ 当国道を日常的に通行する住民は、河川の水量、道路脇の崖や川側の斜面、橋梁などの異変、また落石や地滑りの兆候などを発見した場合、専用のアプリを使って

スマートフォンで撮影し、現場の状況を国道事務所に送信する。

＊ シビックテック ➡ 市民がテクノロジーを活用して社会課題を解決する取り組み。市民（Civic）とテクノロジー（Technology）を掛け合わせた造語。代表的な取り組みに、マンホールの蓋の老朽化によるスリップ事故を防ぐため、市民の力を借りて渋谷区全域にある約 1 万個の蓋の写真を 3 日間で収集した事例がある。

■ シビックテックのほかにも、国土交通省、下呂市や高山市が I T を活用して当国道と沿線の安全性を高める。例えば、既に設置されている「ライブカメラ」に加え、川の水位を計測し A I で予測できる機能を持つ「河川カメラ」などのサービスの活用を進める。人工衛星が撮った画像から土砂崩れの危険箇所などを特定するシステムの活用も視野に入れる。国道事務所は得られたデータから適切な判断をして、道路交通情報サイトなどを通じて旅行者に注意を促し、事故を未然に防ぐ。

■ これらの取り組みを弾みに、次のステップでは当区間の 3 D デジタルマップ（*1）を作成してデジタルツイン（*2）を構築することで、危険を予測して旅行者に注意を促すだけでなく、さらに迂回路を提案するなどより高度な情報を発信する。

*1 3Dデジタルマップ ➡ 地形や道路など2次元の情報のうえに樹木、岩石、建物など地上にある物の3次元の情報を組み込んだ地図。
*2 デジタルツイン ➡ 現実の世界から集めたデータをもとに、コンピュータ上の仮想空間に同じ環境をツイン（双子）のように再現する技術。

***（B）について（旅行者が美しい風景などを楽しめる道路として整備する）**

■ 国道41号の西には、一宮市から砺波市に至る高速自動車国道で、総延長約185kmの東海北陸自動車道が整備されている。我々は並走するこの2つの路線の特性の違いを周遊観光の活性化につなげていく施策が必要と考える。

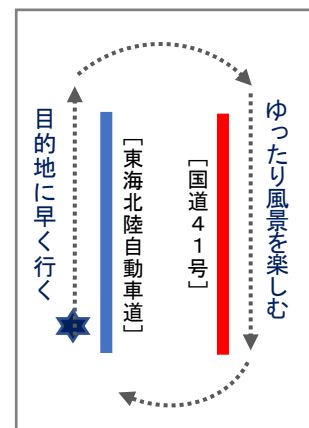
■ 具体的には、旅行者が、例えば往路はスピードを重視して東海北陸自動車道を使って早く目的地に到達し、復路は当国道を使ってゆったりと美しい風景や食文化を楽しみ、歴史や伝統、古い建造物などに触れるなど魅力ある周遊観光を実現できる環境を作り出す。

■ その一環として、下呂IC（仮称）～高山IC間を次の通り整備する。JR高山線と並走している区間、溪流と山が織りなす美しい景色が続く区間、わが国の原風景が残る区間にはビュースポットを設置する。パーキングエリアなどの休憩施設も整備する。「道の駅」の設置も促す。安全性が確保できる区間にはサイクリングロードやランニングコースも整備する。また、当国道からアクセスできる古い町並みや地歌舞伎を上演する芝居小屋などへの案内表示の設置を充実させるほか、当区間ではスマートフォンなどを使ってキャッシュレスで決裁できるよう旅行者の利便性を高める。

■ 当国道は沿線に美しい風景が続く。しかし一方で、豪雨で道路が約500mにわたり流失するなど甚大な被害を受けることが多く、半世紀前には重大な事故が発生した歴史を持つ。我々は、その国道の下呂・高山間を、国土交通省、岐阜県、下呂市や高山市が、「新しい資本主義」の一環である「デジタル田園都市国家構想」や国土強靱化の制度を活用しながら旅行者が安心して観光を楽しめる道路として再整備する施策を打ち出せば、当区間はその特性や歴史も相まって全国でオンリーワンの観光道路として評価されたいと考える。

■ 「国道41号の観光道路化構想」は、人々や企業に本県の観光が発展するといった成長期待を持たせ、多くの旅行者や企業の投資を呼び込むことができる。

【路線の活用イメージ】



* 整備すべき代表的な道路②（濃飛横断自動車道）

■ 整備を進めるべきもう 1 つの路線は、濃飛横断自動車道である。当自動車道は、郡上市から下呂市を経てリニア駅が設置される中津川市を結ぶ総延長約 80 km の高規格道路（求められるサービス速度が概ね 60 km/h 以上の道路）で、事業主体は岐阜県である。

■ 仮にリニア中央新幹線が開業し、かつ当自動車道が開通できれば、下呂・東京間は 3 時間 40 分から半分の 1 時間 50 分に短縮されるという。

■ これが実現されれば、中津川市のリニア駅で降車した首都圏や海外からの旅行者が、当自動車道を使って設置予定の下呂 IC（仮称）で降り、全国でオンリーワンの観光道路として整備された国道 41 号を北上して下呂温泉や高山陣屋などを目指し、さらに宿泊後は富山県に足を延ばし、東海北陸自動車道を使って世界遺産の白川郷などに立ち寄り中部国際空港に向かい帰途に就く、といった周遊観光ルートが形成され、本県の観光振興に大きなインパクトがある。

■ 最大の課題は整備のペースを上げることである。当自動車道は 1994 年に地域高規格道路の計画路線（候補路線より上位の、必要な整備の実施に着手する路線）として指定された（翌年には本会が早期実現を目指し、産官学の関係者約 220 人を集めて下呂町（当時）で「濃飛横断自動車道と地域づくり」をテーマにシンポジウムを開催した）。それから約 30 年が経過したが、開通部分（供用済工区）は 8.1 km であり、全体の約 10% に留まっている。

■ 原因の 1 つとされているのが、難所とされる郡上市の「堀越峠工区」の工事である。高度な技術が必要なため現在、国が工事等を代行するかどうかを検討する調査が行われている。わが国が地方を再生し観光立国の復活を目指すのであれば（「骨太の方針」2022 年）、当自動車道はわが国にとっても重要な路線である。同工区を含む当自動車道の早期の全線開通に向け、政府の強力な支援を期待する。

■ 沿線自治体が結束して要望活動を行うこともまた、本県の観光の基礎力を高め、人々や企業に本県の観光への成長期待を持たせる施策といえる。今後一層、精力的に要望活動を展開するとともに、沿線の地域づくりについても各自治体は広く社会に認知されるよう発信していく必要がある。

〔濃飛横断自動車道〕



3. インバウンド客の誘致に向けて産官学で協議する場を

【提言 2】サステイナブルツーリズムを強みとしてインバウンド客を誘致するうえでの 2 つの課題（地域経済が潤う状況をどう作るか／多くの国から誘客できる体制をどう築くか）の解決に向けて、産官学で協議する場を設置することを提案する。

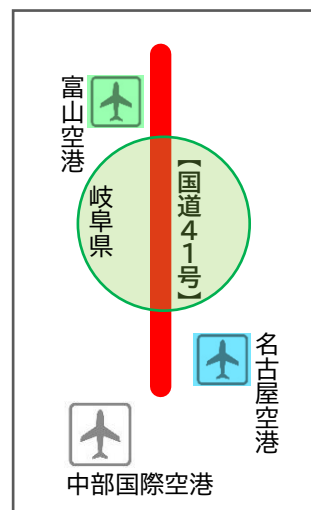
【提言先／岐阜県】

* インバウンド客の増加を目指す

■ 人口減少が進むわが国では今後の旅行者数の伸びには限界があるが、世界全体の旅行者数は引き続き増加することが予想されている。こうした需要動向に加え、海外からの旅行者は滞在日数が長くなりそれに応じて消費額が増えやすいことから、本県でも観光振興のために訪日外国人旅行者（インバウンド客）の回復、増加に努めていく必要がある。

■ 本県は、①中部国際空港に加え国道 41 号の沿線に立地する富山空港（*1）や名古屋空港（*2）から入ってくるインバウンド客を取り込むことが可能な地理にあること、②世界遺産の白川郷、全国に知られる観光地である高山市、下呂市や「世界の持続可能な観光地 100 選」（*3）に選ばれた長良川流域（世界農業遺産「清流長良川の鮎」の認定地域である岐阜市、関市、美濃市、郡上市）などを擁し、豊かな自然や固有の伝統、文化があることなど — から、インバウンド客を増加させられる潜在力はあると考える。

【活用可能な空港】



*1 ソウル、大連、上海、台北便がある（現在は運休中）。また国際運航のビジネスジェットの利用が可能。
*2 国際線はないが、国際運航のビジネスジェットの利用が可能。
*3 持続可能な観光（サステイナブルツーリズム）の国際認証機関（グリーンディステーションズ）が実施する表彰制度。本県では白川村が 2020 年、長良川流域が 2021 年、下呂温泉が 2022 年に選出された。

■ 政府は富裕者層のインバウンド客を地方に誘客するため、2022 年度中に全国 10 か所程度のモデル観光地を選定したうえで、翌年度以降に高級ホテルの整備、観光資源の発掘、ガイドの育成などの取り組みを集中的に支援するという。岐阜県においては、「白川郷」、「清流長良川の鮎」、「関の刃物や美濃和紙」、「郡上おどり」など地域で営々と築いてきた世界に誇る遺産を生かし、「サステイナブルツーリズム」を強みとして世界に発信し、インバウンド客の誘客を図る方針を打ち出している。

* インバウンド客誘致の課題

■ 我々は、岐阜県が打ち出している、サステイナブルツーリズムを旗印にインバウンド客を誘致する方針に賛同するが、2つの大きな課題があると考える。

■ 1つは、当該方針を民間部門に浸透させ、地域経済が長きにわたり潤い、活性化する状況を作り出せるかどうかである〔課題(A)〕。そのためには、インバウンド客を地域で受け入れる県民や農林水産業に携わる人々などにサステイナブルツーリズムの意義をしっかりと伝えていくとともに、観光事業者が持っている稼ぐ力を引き出し、後押しする施策が求められる。

■ もう1つは、わが国全体に共通する問題であるが、インバウンド客を安定的に確保するために多くの国から誘客できる体制を築けるかどうかである〔課題(B)〕。

■ 右の2019年のデータによると、わが国のインバウンド客は中国、韓国、台湾、香港からの旅行者が、全体の約70%を占めている。仮にこれらの国や地域と日本との関係が悪化すれば、客数は激減する可能性がある。また「ゼロコロナ」政策など国の独自の政策によって客数は少なからず変動する。インバウンド客誘致の土台は極めて不安定であり、観光事業者が安心してインバウンド客向けの投資ができるよう安定的な確保に向けて、インバウンド客の母国の裾野をできる限り広げていく必要がある。

〔2019年 インバウンド客数〕

国・地域名	客数(人)
中国	9,594,394
韓国	5,584,597
台湾	4,890,602
香港	2,290,792
合計 (全体に占める割合)	22,360,385 (70.1%)
全体	31,882,049

<出典/日本政府観光局(JNTO)>

* 課題解決に向けて産官学による協議会の設置を

■ 我々は、これらの課題を共有し、解決するために産官学による協議を深化させていく必要があると考える。具体的には、本県の観光事業者、国の出先機関、岐阜県、基礎自治体、大学（観光に知見を持つ大学／留学生を多く受け入れている大学）、観光地域づくり法人、農林水産団体、商工団体、金融機関などの関係

〔産官学で構成する協議会〕

— 2つの課題の解決に向けて協議 —

- (A) 地域経済が潤う状況をどう作るか
- (B) 多くの国から誘客できる体制をどう築くか

者が、2つの課題の解決に向けて協議する場を設置することを提案する。当協議会は、観光産業の基幹産業化を謳った「清流の国ぎふ」創生総合戦略を議論した「清流の国ぎふ」づくり推進県民会議の分科会として位置づける。設置することで、人々や企業に本県の観光への成長期待を持たせられる。

■ 我々は、協議会で検討すべき課題（A）について次の通り考える。現時点で必要なのは、どこの国の旅行者をターゲットとして誘客するか、その理由は何か。また彼らが訪日する目的は何か、どのような商品やサービスを求めているかなど、県が取得した多くのマーケティングの結果について、観光事業者が容易にアクセスできる環境を整備することである。これにより多くの事業者に、インバウンド客向けの商品やサービスの開発に着手するインセンティブを与えられる。

■ そのうえで我々は、県内において観光事業者が打って出ようとする構想（本県の観光への、極めて強い成長期待を持たせる施策）が協議会で発案され、具体化されることを期待する。例えば、我々が提案した「国道４１号の観光道路化構想」を土台に、国土交通省などが当国道の下呂・高山間沿線をインバウンド客が宿泊、消費するステージとして整備する施策を打ち出せば、事業者がマーケティングの結果や留学生など在外日本人の意見をもとに沿線特産の素材を生かしてインバウンド客を取り込む名物となる食品を開発するなど、観光消費額を押し上げる取り組みが生まれてくるだろう。「食」は単価が低くとも多くの人を引きつける爆発力があることから、日本人旅行者にも波及して消費額を大きく増加させられる。

■ また沿線には地歌舞伎を上演する芝居小屋があるが、インバウンド客は地歌舞伎を異文化が凝縮された芸術として興味を示すと予想される。事業者が、“マーケティングから把握した外国人の嗜好をもとに演目を選び、翻訳サービスを充実させて地域住民に混じった形での本物の鑑賞体験空間を提供し、その対価として住民より高い入場料を支払ってもらう”、といったビジネスモデルを軌道に乗せられれば、観光消費額を引き上げられる。

■ 課題（B）については次の通り考える。多くの国からインバウンド客を迎え入れるには、右の観光客数の伸率が高い国々や、各国の富裕者層だけでなくミレニアル層に対しても、わが国が誇る観光資源を強力にPRするなど、政府による外交努力が求められる。加えて、ビザの申請手続きの簡素化など来日しやすい状況を作り、多くの国々からインバウンド客を迎え入れられる体制を整備する必要がある。協議会はこうした意見を取りまとめ、政府への要望活動も展開する。

【2019年 訪日外国人観光客数】伸率は対前年

国名	観光客数（人）	伸率（％）
アイルランド	33,124	127.8
モンゴル	17,256	33.5
イギリス	343,122	33.3
ロシア	88,932	33.2
ニュージーランド	82,391	33.2
ベトナム	173,936	27.9
ポルトガル	29,001	24.0
フィリピン	523,109	22.7
インド	75,558	21.5

<出典／日本政府観光局（JNTO）>

4. 「宿泊税」の導入について積極的に検討を

【提言3】財源を生み出すシステムを持つことは、地域の観光の基礎力を高め、人々や企業に観光への成長期待を持たせる重要な観光施策の1つである。県内の自治体において、「宿泊税」の導入について積極的に検討すべきである。

【提言先／岐阜県、県内基礎自治体】

* 「宿泊税」導入の検討を

■ 観光が持続的に発展していくには財源の確保が不可欠である。財源を生み出すシステムを持つことは、地域の観光の基礎力を高め、人々や企業に観光への成長期待を持たせる重要な観光施策の1つである。自主財源を持つことは旅行者に経済的負担を課すため懐疑的な見方もあるが、その自治体の持続的な観光振興への強い意思を示すものとして、前向きに評価されるべきである。

■ 自主財源には課税以外に、旅行者からの任意の協力金、クラウドファンディングやふるさと納税によるものがある。我々は、これらも上手く使いつつ、財源の継続性、安定性の点から、県内の自治体において「宿泊税」の導入について積極的に検討すべきと考える。

■ 旅行者への課税で代表的な「宿泊税」は、地方税のなかの「法定外目的税」（地方税法で定められている税目以外に、自治体が特定の目的のために条例によって新設することができる税）に当たり、国ではなく地方自治体が徴収する。現在導入している自治体は、東京都、大阪府、福岡県、福岡市、北九州市、京都市、金沢市、倶知安町で、長崎市も2023年4月から導入する予定である。

■ 「宿泊税」の概要は右の通りで、固定税率を採る倶知安町を除き、1人1泊当たりの宿泊料金（素泊まり）が2万円未満の場合、納税額は200円以下である。仮に本県の自治体で導入された場合、この水準であれば旅行者が当税を収め、併せて「入湯税」（岐阜市の場合、1人1日について150円）を支払ったとしてもそれほど大きな痛税感を持たず、来県を控える状況を招くことはないと考える。なお、東京都や大阪府のように低価格の宿泊には課税しない配慮が必要である。

【「宿泊税」の概要】

〔宿泊料金 ➡ 納税額〕

〔東京都〕

10,000～15,000 円未満	➡ 100 円
15,000 円～	➡ 200 円

〔大阪府〕

7,000～15,000 円未満	➡ 100 円
15,000～20,000 円未満	➡ 200 円
20,000 円～	➡ 300 円

〔京都市〕

～20,000 円未満	➡ 200 円
20,000～50,000 円未満	➡ 500 円
50,000 円～	➡ 1,000 円

〔金沢市〕

～20,000 円未満	➡ 200 円
20,000 円～	➡ 500 円

* 倶知安町の場合、固定税率で宿泊費の2%を課税

* 本県で検討すべき「宿泊税」の制度設計

■ 制度設計で注目するのは、福岡県の北九州市と福岡市は、都道府県と基礎自治体の両方のレベル（「2階建て方式」）で課税をしている点である。

■ 「2階建て方式」になったのは、3つの自治体が概ね同時期に、独自に課税を検討していたところを福岡県と2つの自治体が協議して右の通りになったものであり、最初から当方式を予定していたわけではない。

〔福岡県内の宿泊税の設定状況〕（1人1泊につき）

宿泊施設の所在地			税 率		
			県税率	市税率	合 計
福 岡 県（北九州市・福岡市以外）			200 円	—	200 円
北九州市			50 円	150 円	200 円
福 岡 市	宿泊料金	2万円以上	50 円	450 円	500 円
		2万円未満	50 円	150 円	200 円

（福岡県ホームページを参考に作成）

■ しかし我々は、自治体間において税額、徴収事務などの協議に一定の時間が必要なものの、当方式は、課税すること、すなわち税収の使途を明らかにすることを通じて、観光振興における県と基礎自治体の役割分担を明確にできる点や、基礎自治体が主体的に税を集め実情に応じて使途を決められる点において優れたシステムであると考えます。本県においては、多くの基礎自治体が個性の異なる観光地を抱えていることから、「2階建て方式」のメリットを踏まえて検討を進めるべきである。

■ 具体的には、岐阜県においては、単独の基礎自治体で行うよりも県全体で取り組んだ方が効果的な施策、例えば、車を使った周遊観光の活性化策（「国道41号の観光道路化構想」を含む）、インバウンド客の誘致策、旅行者を感染症から守る公衆衛生策などに使っていく。

■ 基礎自治体においては、例えば、繁華街を持ちタクシーの需要が大きい自治体ではドライバーの確保に、欧米からのイ

〔税収の使い道のイメージ〕 ※ 使い道は一定期間後見直す

岐 阜 県				
周遊観光の活性化策／インバウンド客の誘致策／公衆衛生策				
自治体 A	自治体 B	自治体 C	自治体 D	自治体 E
ドライバーの確保	観光従事者の英語教育	鉄道駅周辺の整備	観光事業の起業支援	史跡めぐりの整備

ンバウンド客が多い自治体では観光従事者の英語教育に、鉄道駅前のにぎわいが課題とされている自治体では町並み整備に、リニア駅が設置される自治体では若者による観光関連事業の起業支援に、また、歴史的な遺跡を持つ自治体ではボランティアの育成も含めた史跡めぐりの整備 ― などに使っていく。

以 上

活 動 経 過

■ 第1回委員会

- ・日 時 令和4年7月7日（木） 14:00 ～ 16:00
- ・場 所 岐阜グランドホテル ・出席者 委員22名
- ・テーマ 「国や県などの観光支援策、県の将来の観光振興策」について

■ 第2回委員会

- ・日 時 令和4年9月27日（火） 15:00 ～ 17:00
- ・場 所 岐阜グランドホテル ・出席者 委員20名
- ・テーマ 「提言の方向性」について

■ 第3回委員会

- ・日 時 令和4年11月29日（火） 14:00 ～ 16:00
- ・場 所 岐阜グランドホテル ・出席者 委員20名
- ・テーマ 「提言の方向性の一部修正と提言案」について

→ 提言発表（記者会見）

- ・日 時 令和5年1月30日（月） 10:30 ～ 11:10
- ・場 所 岐阜商工会議所ビル ・出席者 正副委員長

→ 提言説明と要望活動

- ・実施日 令和5年3月15日（水） ・出席者 筆頭代表幹事、委員長
 - * 山内 登 下呂市長 （10:30 ～ 10:45／市長室）
 - * 田中 明 高山市長 （14:15 ～ 14:35／市長室）
 - * 栗山 健作 国土交通省中部地方整備局高山国道事務所長
(15:00 ～ 15:30／所長室)

[このほか、正副委員長会議を随時開催]

以 上

委 員 名 簿

[令和5年1月現在／五十音順]

委 員 長

辻 雅 文 (株)インフォファーム 代表取締役社長

副委員長

瀧 修 一 岐阜乗合自動車(株) 取締役社長

熊 田 典 枝 (株)アースプラン 代表取締役

委 員

有 巢 秀 司 (株)本陣平野屋 代表取締役社長

井手口哲朗 (株)安部日鋼工業 代表取締役社長執行役員

小 澤 秀 彦 名古屋鉄道(株) 地域連携部付部長

葛 西 信 三 (株)岐阜グランドホテル 代表取締役社長

笠 原 孝 一 笠原鋼鉄(株) 代表取締役

片 田 真 理 損害保険ジャパン(株)岐阜支店 支店長

釜 谷 祥 成 (株)近鉄・都ホテルズ都ホテル岐阜長良川 総支配人

小 島 康 史 岐阜名鉄タクシー(株) 代表取締役

児玉美奈子 西日本電信電話(株)岐阜支店 支店長

小 西 一 輝 (株)小西碎石工業所 代表取締役

鈴 木 栄 嗣 大建都市開発(株) 代表取締役

田 中 克 幸 大日本土木(株) 常務執行役員本店長

日比野 淳 (株)サニー建築設計 代表取締役社長

藤 田 悟 (株)電通名鉄コミュニケーションズ岐阜支社 支社長

丸 山 大 知 丸山木材ホールディングス(株) 代表取締役社長

森 田 順 子 (株)プラド 取締役COO

八 代 俊 (株)デザインボックス 代表取締役

梁 瀬 望 日本電気(株)岐阜支店 支店長

山田健太郎 (株)日本タクシー 代表取締役社長

吉 川 富 造 吉川富造事務所 所長

以 上



一般社団法人 岐阜県経済同友会

事務局 〒500-8727

岐阜市神田町2丁目2番地
(岐阜商工会議所ビル5階)

TEL (058)264-4936 FAX(058)264-4951
info@gifu-doyukai.com
<http://www.gifu-doyukai.com/>
