

**魅力あるまちづくりのために
高速交通網整備後の活力ある富山にむけて**

**新幹線等対策委員会
中間報告**

平成 20 年 7 月

**富山経済同友会
新幹線等対策委員会**

目 次

1 . はじめに	1
2 . 北陸新幹線等と富山の活性化に関する過去の提言について	2
(1) H 12 年 5 月 「北陸新幹線 正しい認識と世論の理解で早期実現を求める 」	2
(2) H 12 年 5 月 「隠しておきたい小都会 富山」	2
(3) H 13 年 3 月 「21 世紀、北陸新幹線と地域交通ネットワークの展望」	3
(4) H 14 年 2 月 「富山の魅力の発信 “立山大使”」	3
(5) H 16 年 3 月 「富山の魅力の自覚と発信のために」	4
(6) H 16 年 9 月 「中心市街地の活性化に向けた富山駅周辺整備を」	5
(7) H 19 年 5 月 「高速交通網による逆ストロー現象を起こすために」	6
3 . 魅力あるまちづくりのために	7
(1) 魅力あるまちづくりの必要性	7
(2) 魅力あるまちとは	8
(3) 魅力づくりの手段としての観光	8
(4) 魅力を形作っていくために	9
(5) 駅づくりのコンセプトについて	10
4 . おわりに	11

1. はじめに

新幹線等対策委員会は平成17年、18年と活動した富山活性化委員会の活動を引き継いで発足した。高速交通網整備後のふるさと富山を見据えて、陸海空路のネットワーク活用による富山県の地域・産業の活性化策の検討に取り組むことをテーマに活動している。活動概念としては下記のようなものがあげられる。

- ・ ストロー現象対策の検討と逆ストロー現象効果の方策検討
- ・ 北陸新幹線開業後の在来線のあり方の研究
- ・ 陸海空路のネットワーク活用による富山県の地域・産業の活性化策検討
- ・ 『富山を魅力溢れる地域とすること』を目的とする
- ・ 陸、海、空を合わせたグローバルな視点で、より深く具体的提言を行う

当委員会は新幹線等対策という名称のとおり高速交通網に対するストロー対策に主眼を置いているが、今般1年間の活動を振り返り中間活動報告を行うものである。富山県総合計画はストローの概念として「消費の県外流出、大企業の県内支店や営業所の統廃合、県内観光地が通過観光地となること」と規定している。当委員会ではそのストロー対策について、勉強会や全体会議において議論を重ねたが、集約すると結論は“魅力あるまちづくりが必要である”ということであった。そしていろいろな対策を行っていくには早ければ早いほうがよいという意見も多く出された。そこで、1年後に予定されている提言にさきがけ、委員会意見を集約した中間報告を行うことにしたものである。今回の中間報告では、前半部分で富山の活性化に関する過去の提言の再検証を行い、後半部分で現在までの委員会活動で出された意見による問題提起を行った。また玄関口となる富山駅ならびに新黒部駅、新高岡駅について一部具体的な提言を行っており、駅づくりのコンセプトに関して今一度検討を呼びかけるものである。

当委員会はこれまでの活動で浮かび上がってきた課題に今後も積極的に取り組んでいくものであるが、この中間報告が会員や地域の人々が富山の魅了づくりについて今一度考えるきっかけになれば幸いである。

これまでの委員会における講師一覧
・ 富山県土木部長 埴生 雅章 氏
・ 富山市長 森 雅志 氏
・ 高岡市長 橘 慶一郎 氏
・ 富山県知事政策室 向井 文雄 氏
・ 日本政策投資銀行 藻谷 浩介 氏

2. 北陸新幹線等と富山の活性化に関する過去の提言について

当会では平成11年から13年までの2年間活動した交通ネットワーク委員会が新幹線整備についての提言活動を行い、また平成10年より、富山の魅力を再発見するべくこの指とまれ委員会が平成16年まで計6年間にわたり活動した。この時期は富山における新幹線等対策と富山の活性化に関する活動の第1期であり、交通ネットワーク委員会が中間報告と提言をそれぞれ1回行い、この指とまれ委員会が計3回の提言発表を行った。

(1) H12年5月(中間報告)

「北陸新幹線 正しい認識と世論の理解で早期実現を求める」

交通ネットワーク委員会

綿密なデータをもとに北陸新幹線の早期実現を求めた中間報告

(提言のポイント)

需要・採算性の良さ、環境やエネルギーに対する効果、財源問題についてデータをもとに早期実現を求める提言を行った。

(検証)

後の県、北経連の新幹線運動理論根拠としてPRパンフレットに取り入れられた。

(2) H12年5月

「隠しておきたい小都会 富山」

第1次この指とまれ委員会

富山の問題点、欠点、などを指摘し、改善策を提案することをテーマとして活動した。多くの県外出身者が委員として参加していた。

(提言のポイント)

観光名所や物産品は広く知られているが、一般的に他県からみた富山県の印象は弱いと分析、交流人口が少ない点が問題であると指摘した。富山の持つハードインフラは全国的にも高い水準であり、魅力的な地域にするには富山を理解している人々の手によるアイデンティティーの確立がなによりも大切であると訴えた。ポイントは次のとおり。

富山のありのままの魅力を再発見し、知られざる財産目録を作成する

再発見した富山の魅力を発信していく
富山を理解している人々による魅力あるまちづくり

(検 証)

委員会へ県外出身者の参加を広く呼びかけ、「富山の魅力」に焦点をあてた中期的な委員会活動の展望を提示した。また提言した「知られざる財産目録の作成」は第2次委員会が実現した。会員向のみならず、転勤族の元会員向けの「富山の魅力」に関するアンケートを幅広く行った。

(3) H13 年 3 月

「21世紀、北陸新幹線と地域交通ネットワークの展望」
～新日本海時代の魅力ある拠点を目指して～

交通ネットワーク委員会

12年5月の中間報告をふまえ、新幹線の整備についてさらに踏み込んだ提言を行ったもの。

(提 言 の ポ イ ン ト)

北陸新幹線を関西圏まで延伸することを要望するとともに、国内外の新幹線整備の先行事例を挙げ、事前に駅周辺整備を進めることの重要性を強調した。

また、北陸新幹線と富山県内の交通ネットワークとの連携、公共交通を生かした街づくりの取り組みについても必要性を訴え、「元気に富山推進懇話会」で提言された公共交通活用につながる「乗らんMyCar運動」などへの協力や、公共交通の利用促進、路面電車の延伸、パークアンドライド方式の実施を呼びかけている。

(検 証)

新幹線整備のみならず、公共交通利用やまちづくりなど多方面にわたり提言を行った。

(4) H14 年 2 月

「富山の魅力の発信“立山大使”」 第2次この指とまれ委員会

第1次この指とまれ委員会により提唱された「知られざる財産目録」を作成し、富山のアイデンティティ確立のために「立山大使」制度を創設した。

(提言のポイント)

「隠しておきたい小都会 富山」で提言された「知られざる財産目録」の作成により富山の魅力は自然であると再確認された。

下記のポイントに焦点をあてた提言がなされた。

富山の魅力はつきつめると自然に行き着く。その魅力の象徴は立山であり、その魅力の発信手段として「立山大使」制度を創設する。

富山経済同友会会員は自ら「立山大使」となり、富山の魅力のPRならびに富山のイメージ向上に努めることとする。

(検証)

「立山大使」制度は定着し、イメージの発信に一定の効果をおいていると思われる。

(5) H16年3月

「富山の魅力の自覚と発信のために」 第3次この指とまれ委員会
～「何もないちゃ」はもうやめて、遠慮なく自慢しよう～

第3次委員会となり、これまでの委員会の取り組みを踏まえ、富山の魅力の自覚と発信をさらに強化することを目指した。

(提言のポイント)

魅力の発信に向けて、会員企業や県民向けに、さらに自治体向けに具体的な事柄の提言を行った。

<会員企業や県民に対して>

- ・ 富山の食をもっとアピールしよう
- ・ 住みたくなる・訪れたくなるまちを創ろう
- ・ 富山ブランドを活用して富山ファンを増やそう
- ・ 富山のものづくりを見せよう

<行政への要望>

- ・ より戦略的な広報活動
- ・ 観光客に関する基礎的なデータの整備
- ・ 公共交通機関の整備
- ・ 学校や社会人教育の場などにおける富山の歴史や先達の活躍など郷土史教育の充実
- ・ 景観・街並みなどの保全・整備・活用

(検証)

第3次委員会では具体策を個別に提示し、過去の活動から1歩踏み込んだものとなっている。項目については4年が経過した今も課題となっているものが多く、ひとつひとつ重要なものである。魅力づくりの観点からは経済界として今後も継続的な取り組みが必要とされていると思われる。

6年間の活動を通じてこの指とまれ委員会は富山の魅力の再確認とその発信強化を提言してきた。この間、「富山の魅力財産目録の作成」や、「“立山大使”制度の創設」など、非常に評価されるべき活動実績を残してきている。

この指とまれ委員会の活動によりソフト面に対する提言にある一定の成果をみたこと、また、次に述べるように地域活性化委員会が提言「中心市街地の活性化に向けた富山駅周辺整備を」によりハード面での提言を行ったこともあり活性化に関する活動は17年5月発足の地域活性化委員会に集約・再編されることとなった。

(6) H16年9月

「中心市街地の活性化に向けた富山駅周辺整備を」 地域活性化委員会
～ 駅周辺整備を起爆剤にまちなかに賑わいを～

H15年5月発足の地域活性化委員会が約1年半の活動後に行った提言。

(提言のポイント)

2013年(H25年)の北陸新幹線富山開業が確実となり合わせて富山港線の路面電車化や富山駅高架化に伴う周辺整備計画の策定作業が始まった時期に合わせて、富山駅周辺整備等のまちづくりを中心テーマにとりまとめたもので、下記3つのポイントに焦点をあて提言を行った。

都心居住の促進、鉄道沿線中心の住宅開発

駅北・駅南・中心商業地を連結と、公共交通機関利用の移動性向上
富山らしさを持つ駅舎、駅前広場の整備、駅舎施設の充実

(検証)

提言発表から4年が経過し、この間ライトレールの整備や駅北地区の開発も大きく進んだ。また富山市のコンパクトシティ構想の進展などをみてもわかるとおり、当時行った提言は的を射たものであった。将来的に南北間の軌道の連結計画が進んでいることや、路面電車の環状線化が

進んでいることなどからも提言の方向性は正しかった。

ただ、富山駅の駅舎についてはガラスを多用したものになる方向で進んでいるとのことであり、非常に残念な点である。確かに近代的なものであるが、富山らしさには至らず、平凡なものになってしまう可能性がある。富山らしく木を多用したものにするとか、改善の余地はあると思われ、引き続き訴えて生きたい点である。また駅周辺の施設整備についても利用者（特に観光客）の目線に立った対応が必要になると思われるため民間の立場でできるものは提唱していきたい。

（ 7 ） H19 年 5 月

「高速交通網による逆ストロー現象を起こすために」 富山活性化委員会
～東海北陸道開通、北陸新幹線開業後の活力あふれる富山へ～

H17 年 5 月に発足した富山活性化委員会が 2 年間の活動後に行った提言。
交通の要衝地、物流の結節点となる富山において逆ストロー現象を起こし、富山県の産業のいっそうの飛躍のための方策を提言した。

（提言のポイント）

東海北陸道の全通、北陸新幹線富山開業という高速交通網の発展により富山県においてストロー現象が発生することは避けることができない。特に第 3 次産業における購買力の流出は最も懸念される事項である。首都圏・中京圏における商業・サービス関連施設の充実は明らかであり、高速交通インフラというストローにより購買者の流動性が高まれば、魅力の高い方へ流れるのは必至である。また人材の流出や富山駐在事務所の撤退などさまざまな分野の経済活動でストロー現象が発生する懸念がある。このため富山県の強みをさらに強化することで吸引力を高め、ストローの逆流現象を引き起こすようなしくみづくりを行っていく必要があるとし、下記 2 つのポイントに焦点をあて提言を行った。

物流結節点機能の強化

富山県はものづくりを基幹産業として、それをとり囲むように、材料を納入する企業、完成品を販売する企業、生産設備を設置する企業等、多様な企業郡が集積している。また環日本海諸国のゲートウェイとしての役割を担うことのできる地の利を備えている。

海外の接点として、伏木富山港と富山空港、国内へは北陸自動車道を起点とする首都圏・関西圏、東海北陸自動車道による中京圏への高速道路ラインと東京・長野・金沢と結ぶ北陸新幹線の高速鉄道旅客ラインが本県で結節している。

この物流結節点としての機能を強化することで、物流周辺ビジネスを活発化させる。物流に不可欠な輸送業をはじめ、倉庫業、商社、そして物流システムを提供するIT企業、環日本海諸国との取引を行う企業の進出が期待できる。また既存の県内企業についても十分な効果が期待できる。

地域の魅力づくり

高速交通網の進展により人の行き交いが盛んになれば「行って見たい」「もう一度来たい」「ここに住みたい」と思う魅力を高めておかねば通過点になる懸念がある。県民が本県の魅力を認識し、すべての世代が郷土に愛着を持ち、誇りをもって遠慮なく自慢する風土を醸成することが必要である。

(検証)

物流の結節点という富山県の強みに焦点をあてており、産業による逆ストロークの提唱に新味があった。また魅力づくりにも言及しており、活性化をテーマに委員会活動をする場合における、ある一定の方向性を示したものになっている。ただ、これは委員会の方針でもあったのであろうが、提言の内容に若干概念的な面もあり、活動内容を引き継いだ当委員会の課題となっている。

3. 魅力あるまちづくりのために

(1) 魅力あるまちづくりの必要性

新幹線や高速道路が整備されると、地域が活性化するよりも人口が流出し、まちの活力が失われてしまう例がある。例えば現在の東北新幹線の終着駅である八戸や上越新幹線が通る越後湯沢ははっきりと人口が減少している。日本は現在全国各地、人口の減少・高齢化という共通の問題を抱えている。出生率が低下している以上、その地域に魅力があり移住者が増加しない限り、人口が増加しまちが活性化する可能性はない。まちを活性化させ、消費を活発化させるためにはまずは交流人口を増加させる必要がある。数多くの人々が訪れるまちづくりをしなければいけない。人々が多く訪れる魅力あふれるまちになれば、雇用も生まれやすくなり若年層の大都市圏への流出も防げる可能性がある。魅力が高まれば、それが住んでみたいまちへとつながり、企業の誘致に成功する事例も増加するのではないか。企業が地方拠点を開設する際の条件は交通の便がよいことはもちろんではあるが、十分条件ではない。従業員が単身ではなく家族で喜んで赴任できるような環境が整っていることも重要な

要素である。工場や事務所の候補地として利便性に甲乙つけがたい地域があった場合、企業経営者は最終的に従業員の住環境・子弟の教育環境が整備されている地域を選定するという事例はよく耳にする。だからこそ、地域の魅力を高めることを地道に努力していきたい。

(2) 魅力あるまちとは

- 当委員会は魅力あるまちについて議論を重ねてきたが、委員会の意見集約は下記の2点に集約された。

魅力的なまちは単発ではない複合的な要素を持ち合わせている

- ・まちなみがきれい
- ・おいしいものがあるまち
- ・行って見たいと思わせるイベントが定期的に行われる
- ・泊ってみたいと思わせる宿がある
- ・市民が努力している
- ・訪れた人々をもてなそうという意識が徹底されているまち

魅力的なまちは独自のブランドを有している

- ・京都・神戸・軽井沢・小樽・小布施・草津・横浜・広島・金沢など

- また委員会では富山の魅力発信に不足している点として下記のような指摘があった。

観光資源は豊富だが、情報量が少ないし、PRも下手。

観光施設などの看板が不親切

観光地を結ぶ交通の便が悪い。

食に関する手ごろな店が少ない。

(3) 魅力づくりの手段としての観光

魅力づくりを考えるうえで欠かせないのが観光である。民間や市民レベルでできることを考えると、やはり観光振興は欠かせない。陸上交通が便利になると宿泊者数を減らす観光地が多いということもよく言われている。駅やインターチェンジが近いと泊まらずに帰ってしまう人が増加したり、旅情がそがれ人気なくなるためであるとの報道もある。

観光振興はリピーターをいかに増やせるかにかかっていることは常識であるが、この場合交通の便はあまり決定要因ではなく、逆に交通の便の悪さを逆手に取り、田舎の非日常性を売り込むことで観光地として成功している事例が多いことに留意すべきである。単なる通過点にならずに、ゆっくりと滞在し消費していただけるしくみづくりが大事である。また最近の観光客の形態も重要である。会社等による団体旅行の時代は終わり、家族単位の旅行が主流である。観光を手段とした場合、これらの点に十分注意

し、魅力づくりの方策を練る必要がある。

(4) 魅力を形作っていくために

➤ 当委員会では魅力づくりについても議論を重ねたが、ポイントは下記のとおり

富山らしさ（オリジナリティ）を発信する

- ・富山ブランドの構築
- ・富山しかないような名産品の開発
- ・魅力の切り口を具体的に提示

(例)

くすりの文化

自然

ライトレール

食べ歩き商品の掘り起こし

楽しさ、賑わいの創出

世代・階層別に独自の発信を行う

- ・団塊の世代以降のシニア層

- ・オタク

- ・マニア

PRのやり方を工夫する

- ・PRを効果的にするためにマスコミ、旅行雑誌への売り込む

- ・統一的な取り組みを展開する、県や市と足並みをそろえる

- ・インパクトのあるイベント（講演会など）を実施する

整備の必要なもの

- ・観光地周遊バスの運行

- ・県内だけの時刻表の作成

- ・モデルコースの設定

- ・広告塔や看板の整備

- ・外人観光客（台湾・韓国等）向けの外国語の案内板

- ・もてなしの心を養う環境づくり

- ・富山食文化が集約された飲食店街

安心して住める町づくりをする

➤ 以上のように魅力づくりについては様々な意見が出されたが、今後は経済や観光面での魅力のみならず、安心して住める町かどうかという点も大きなポイントになると思われ、具体策を本提言に向けた今後の活動の中でとりまとめていきたい。

(5) 駅づくりのコンセプトについて

以上の活動の中から今回緊急を要するものとして、新幹線各駅についての提言を行いたい。

駅の存在意義は大きく分けると2つあると考える。地域づくりの拠点としての意義、あるいは交通窓口としての意義である。

この二つの観点から、建設予定の富山県内3駅について意見をとりまとめた。

➤ 富山駅について

富山駅については、やはり地域づくりの拠点としての意味合いが大事であろう。そこで“立山、緑、水、海”をコンセプトに、また“ほっとできる富山”をキャッチフレーズに下記の5点を提言したい。

富山らしい個性を明確に思い切って表現してほしい。大屋根で覆う欧州の駅（例：ロンドンのユーロスター発着駅であるセントパンクラス駅）のように空間を大事にした独創的なものがほしい。

現在の景観デザイナーチームの案にあるガラスの多様が望ましいのかどうか、富山の木材など地場産品、あるいは現代の産業を表すアルミやロボットなどの活用も検討してほしい。

昨今の地震多発等の影響を考えるとガラスの多用は避けたほうがよいのではないかと考える。今一度この点を十分検討していただきたい。

環境配慮型技術を導入してほしい。太陽光発電、振動発電、温度調節、風の利用と遮断、雨水の貯留活用、緑化推進など日本初導入のものをいくつか備えたい。

本邦初となる路面電車と結節・共存・調和した駅としてほしい。在来線・新幹線が結節した複合駅であり、ライトレールが新幹線の下を走る構図も全国的に珍しい。ライトレールとの関係により特色ある駅作りが可能である。利便性・安全性・快適性・景観を多面的に検討してほしい。

富山駅には、観光情報・産業情報・文化情報の拠点を設置してほしい。駅内部の空間レイアウトを利用者の立場、事業者の観点から作り上げる戦略が必要である。ビジネスやマーケティングの発想を取り入れてほしい。

富山駅に県など行政組織の一部を入れることを検討してはどうか。利用者が自然に駅前に集まる仕組みづくりである。また公務員の車通勤を削減する狙いもある。駅前の賑わい創出の観点から有効と思われる。

➤ 新黒部駅について

新黒部駅については立山黒部への窓口になる点を意識した取り組みを行ってほしい。具体的には下記の2点である。

地鉄との接続が課題である。宇奈月温泉を生かす観光駅として、地鉄とのアクセス向上を図り、立山黒部の循環性を図ってほしい。

また、ビジネスの利便性向上と長期滞在型観光の促進を図るためにも、新川広域の駅連携の乗り捨て無料のレンタカーシステムの整備も検討して欲しい。

日本海側唯一世界的知名度のYKK産業観光の周辺拡大を図ってほしい。

富山平野への入り口として、黒部の自然豊かさを眺望がきく駅舎づくり。そして田園風景の自然に溶け込んだ地元新川地区の木材など地場産品、あるいは現代の産業を表すアルミの活用も検討してほしい。

新黒部駅は、新川広域の玄関口として観光情報・産業情報・文化情報の発信をグローバルな利用者の立場、事業者の観点から作り上げる戦略が必要である。ビジネスやマーケティングの発想を取り入れてほしい。

➤ 新高岡駅について

新高岡駅の位置づけについてはいろいろな意見があると思われるが、下記の2点を提唱したい。

城端線との接続が課題である。離れて歩かされるのは問題であり、ステーション機能を持たせ、城端線からスイッチバックで入る方がよいのではないか。新幹線が到着し、エスカレーターで降りると、真下に城端線のホームがあり、それぞれ10分後に高岡方面氷見行き、砺波方面城端行きが発車するという方法はどうか。

駅舎を合掌造り風に覆い、梁を見せるのはどうか。軽井沢のようなタイプはどうか。高架にしないで、地面の高さで新幹線を見せるような形もよいのではないか。

4. おわりに

当会では、過去約10年にわたり「地域の活性化」をテーマに議論を行い、いろいろな形の提言を行ってきた。当時の委員会が全力で取り組んだ結果の提言であり内容の濃いものばかりであるが、今回、過去に行った提言を再検証することにより、いろいろな課題を再認識することができた。今回の中間報告は、過去の提言の再検証ならびに委員会意見のとりまとめを中心に行っているが、今後も本提言を充実したものにすべく活動に取り組んでいきたい。

新幹線等対策委員会 委員名簿 (平成20年7月11日現在)

	氏名	会社名	役職
1	委員長 松原 吉隆	大同産業(株)	取締役社長
2	副委員長 大山 巖	(株)東芝	北陸支社長
3	副委員長 北基 正樹	東京海上日動火災保険(株)	富山支店長
4	副委員長 塩谷 敏文	北陸電力(株)	常務取締役
5	副委員長 白倉 三喜	富山日産自動車(株)	取締役社長
6	副委員長 多賀 善治	(有)高芳	取締役社長
7	副委員長 津嶋 春秋	(株)アーキジオ	取締役社長
8	副委員長 中西 誠	(株)トヨックス	専務取締役
9	アドバイザー 牧田 和樹	(株)牧田組	取締役社長
10	アドバイザー 梶田 敬次郎	(株)梶田酒造店	取締役会長
11	委員 市堰 豊	市堰建工(株)	取締役社長
12	委員 市森 武	(株)新日本コンサルタント	代表取締役
13	委員 稲積 欣治	(株)岡部	取締役社長
14	委員 江尻 秀夫	佐藤工業(株)	常務執行役員北陸支店長
15	委員 大橋 聡司	大高建設(株)	取締役社長
16	委員 奥井 健	富山冷蔵(株)	取締役会長
17	委員 桶屋 泰三	桶屋泰三税理士事務所	所長
18	委員 押田 洋治	(株)押田建築設計事務所	取締役社長
19	委員 河内 一雄	(株)河内屋	取締役社長
20	委員 木村 繁夫	木村建設(株)	代表取締役
21	委員 黒川 勲	(有)森本鉄工所	取締役社長
22	委員 合津 武雄	(株)名鉄トヤマホテル	取締役社長
23	委員 酒井 正人	富士商事(株)	取締役社長
24	委員 佐近 晶郎	日本海石油(株)	取締役社長
25	委員 志鷹 新樹	丸新志鷹建設(株)	取締役社長
26	委員 嶋倉 幸夫	林建設工業(株)	取締役社長
27	委員 瀬戸 徹	(株)瀬戸	代表取締役
28	委員 高岸 和男	(有)タカギシ	代表取締役
29	委員 高田 幹夫	富山空港ターミナルビル(株)	取締役専務
30	委員 谷中 康弘	(株)神戸製鋼所	北陸支店長
31	委員 寺崎 敏治	富山製紙(株)	取締役社長
32	委員 飛鳥 邦彦	共和土木(株)	取締役会長
33	委員 永井 正博	鈴木工業(株)	取締役社長
34	委員 中曾 修一	(株)新湊かまぼこ	代表取締役
35	委員 中園 国広	三菱商事(株)	北陸支店長
36	委員 長田 武嗣	北陸電気保安協会	理事長
37	委員 中村 文隆	中村楼	代表
38	委員 野村 幸司	日本銀行富山事務所	事務所長
39	委員 橋本 好哲	大和ハウス工業(株)	富山支店長
40	委員 長谷川 進	富山ターミナルビル(株)	取締役社長
41	委員 濱田 政利	(株)延楽	専務取締役
42	委員 本多 良	(株)日本旅行TIS富山支店	支店長
43	委員 松波 茂夫	(有)北陸マックス	代表取締役
44	委員 宮本 佐智夫	富山新聞社	代表
45	委員 森田 忠雄	(株)富山県義肢製作所	代表取締役
46	委員 山野 清昭	日本海建興(株)	取締役社長
47	委員 山村 孝之	電源開発(株)	北陸支社長
48	委員 吉岡 隆一	東海東京証券(株)	富山支店長
49	委員 渡邊 洋一郎	(株)ANAクラウンプラザホテル富山	総支配人