

## 第2回奈良県・市町村長サミット

令和4年12月23日

### 【司会】

それでは定刻となりましたので、ただいまより、令和4年度第2回奈良県・市町村長サミットを開会いたします。本日の会議は、新型コロナウイルス感染症対策といたしまして、パーテーションを設置しております。また会場の扉を開放するなど、換気を行ってまいります。

お集まりの皆様におかれましても、マスクの着用、ご来館の際の検温の実施、手指の消毒等ご協力をお願いいたします。

また、万が一が体調の優れない方がおられましたら、大変恐縮でございますが、参加をお控えいただきますようお願いいたします。

本日は、29の市町村から、市町村長様、また副市町村長様のご出席をいただいております。

開会にあたりまして、荒井知事よりご挨拶を申し上げます。

### 【荒井知事】

年末も押し迫って、皆さん大変お忙しいところでございますが、県市町村サミットにご参加いただきまして、ありがとうございます。

情報交換でございますので、今日はリニア中央新幹線についての情報交換、その他の情報提供することになります。気ぜわしい1年でしたが、コロナということもありましたが、来年は良い年になりますように、また皆さんお世話になりました。良い年を迎えますように年末の挨拶とさせていただきますと思います。

今日は情報交換をしたいと思います。ご参加ありがとうございます。

### 【司会】

ありがとうございました。

申し遅れました。私、本日司会を務めさせていただく、市町村振興課長の浅見でございます。よろしく申し上げます。

それでは初めに、本日の配布物の確認をさせていただきます。

お手元には令和4年度第2回奈良県・市町村長サミット次第、出席者名簿、座席表、それから資料といたしまして、配布資料一覧に、記載の通り、資料1から資料4まで配布をさせていただきます。

また資料番号ついておりませんが、ご参考までに企業版ふるさと納税のパンフレットも配布をさせていただきます。お手元でございますでしょうか。

もし配布漏れ等ございましたら、係の者がお届けいたしますので、仰っていただければと思います。

本日のサミットは、リニア中央新幹線開業に向けてというテーマで、まず、県から現在の取り組み状況につきましてご説明をいたします。

続きまして、WAmazing株式会社代表取締役CEOの加藤史子様から、講演をさせていただきます。最後に県から情報提供をさせていただきます。サミットの終了は概ね17時20分ごろを予定しております。

それではお手元の次第に従いまして、進行して参ります。

まず「リニア中央新幹線全線開業と「奈良市附近駅」設置に向けて」、資料1によりまして、荒井知事よりご説明申し上げます。よろしく申し上げます。

#### 【荒井知事】

それでは、時間が限られておりますので、最近の情報について提供させていただきます、リニア中央新幹線の設置に向けての現状を踏まえまして、色々な情報提供をさせていただきたいと思っております。

奈良県はリニア中央新幹線があると、ポテンシャルが一番高い地域になると、言われております。そのポテンシャルを活かすのは、今日に加藤さんはじめ、いろんな方にお話を聞きながら、いい場所で作りたい、早く作りたいという状況でございます。

早速入らせていただきます。これらの経緯についてご紹介いたします。

49年前になると思っておりますが、昭和48年に、運輸大臣、新谷寅三郎さんが、中央新幹線の基本計画を作られました。その時に主な経過地として奈良市附近が明記されているわけでございます。新谷寅三郎さんは、橿原市の八木出身の奈良県の参議院議員でございました。私も大変ご縁がありまして、役所に入るときに、運輸省に行けっていうことをご示唆いただいたことですし、縁があったものですから、結婚式の仲人までしていただきました。秘書がおられまして、亡くなるまでおつき合いをさせていただきました。

その後、整備計画ができましたが、だいぶ経って、2011年に整備計画ができましたが、その時でも主な経過地として、奈良市附近というのが明記されたものでございます。

この時に整備計画を作った後輩がいましたけど、やはり整備計画で奈良市附近と入れるには、多少でござった様でございます。京都市なんか、手を挙げてきたような雰囲気ではございましたが、奈良市附近というのを堅持していただいたものでございます。

この中央新幹線はリニアになるまでは普通の新幹線の計画でございましたが、もうすでに基本計画の中で入っておりますのは、北海道だけじゃなしに、北陸新幹線それと中央新幹線の三つを二重系化、三重系化しようということが、主な内容でございます。来年になりますと、新谷さんが基本計画を作られて50年、50年のボールがそのまま空を飛んできて、奈良に降りるか、どこに降りるかというような感じがします。

中央新幹線の工事着手までの主な流れについて、ご紹介いたしますと、これは4段階というのは変わっておりません。基本計画、整備計画、環境アセス、工事実施計画の認可で着工ということでございます。今、この名古屋以西は整備計画までできて、環境アセスはいよいよ来年から始まるかという時期になっています。その工事施行に至れば、着工なのですけれども、名古屋以東のルートのアセスの段取りを簡単に書いてございます。ざっと見ていただきますと、計画段階の計画配慮書とか方法書とか準備書、評価書とか、いろんな書類がありますけれども、配慮書から方法書まで1年3ヶ月ぐらいで、すぐに進んでおります。そこから準備書になりますと、2年ぐらいかかっております。最後の評価書になりますと、最初から3年ぐらい環境影響評価、環境アセスが始まって大体3年ぐらい、3、4年で終わるといような感じでございます。環境アセスは、ルートを3つも4つも指定するわけではございませんので、大概の場合は一つに決めて行うものでございますので、環境アセスが始まるとルートは一つに決まっている。駅の方は、多少、段取りがあるかもしれませんが、そのルート上で駅が決まるということでございます。ルート上の東か西となると、多少議論がありますけれども、奈良のようにルートが北か真ん中か南とい

うことになりますと、その時点で大体、駅の位置が決まってしまうというような感じがいたしますので、環境アセスが始まるということは、大概、駅の位置が決まるという状況が、現実でございます。

最近の状況でございますが、3 ページ目になりますけれども、「骨太の方針」に 2023 年から環境アセスを実施しようということが閣議で決定され、このように、先ほど申し上げましたように、工事实施計画の認可があると、もう大体、事業者にお任せっていうのは、国交省の態度でございます。静岡の水問題が起こったがために、その後の国もいろいろ介入しようとしても、大きなことでございますので、国は、3 兆円の利子補給と無利子貸し付けをしようというのは異例のことでございます。それほどリニア中央新幹線は国家プロジェクトというふうな色あいが強くなっております。

このように国の関与が強くなった影響で、西の方が早くできそうで助かっております。無利子貸付、3 兆円がありまして、8 年前倒しということになりましたし、その後の国の勢いがありまして、総理からは、知事がリーダーシップを発揮しなさいということで、三重県知事と二人で、度々、激励とか指示を受けるような状況です。これは新幹線の歴史からは極めて珍しいことでございますけれども、国の方が出てきていただいた方が、名古屋以東でいろいろ踏みとどまっております中でも、三重県知事とも話をしているのですが、西の方がいろいろ動き出したら名古屋以東にもプレッシャーになるのじゃないか、良い影響与えるのじゃないかというような作戦でいこうということにしております。西の方が早く着手することで、そちらも何とか動き出すのじゃないかと。2037 年、このような大規模プロジェクトは、工事に結構かかるわけでございますので、あつという間に来るわけでございます。

奈良市附近駅はどこになるのか、J R 東海が決めるわけでございますけれども、事実上、今まで 5 つありましたわけでございます。各市からの、ご要望が 5 つあったわけでございますけれども、結局、アクセスがいい場所ということでありまして、現実には、ここにありますように J R 平城山駅周辺、J R 新駅周辺、関西本線と近鉄橿原線が交差する場所と 3 つを J R 東海にも言って、明示をして。これは、地元としての明示ですと断った上での明示でございますけれども、そう言いますと、J R 東海も何ともおっしゃらないし、国の方もおっしゃらないし、これで固まったというわけでもないんですけれども、その三つ以外のところが出るかという、3 つの中で、事実上考えていけばいいのじゃないかなという状況になってきていると思います。

もう一つ、右の方にいきまして、工事に直接関わる事項、どういうのがポイントかという、これも私の方からこういうポイントですねと言って明示して、J R 東海も国の方も何も言わないのでそのまま使っているのですが、三つの要素があります。工事に直接関わる J R 東海の関心事項、用地取得の確実性、これは当然ですけども、工事費に関わりますので、用地取得ができて、その地上駅ができるのと、地下ですのと、地上だと大体 500 億円ぐらいで駅ができるのだそうです。地下だと 2500 億円ぐらいかかるってということで、工事費でいうと、地上の駅ができるかどうかというのは大きな要素と判断されます。

ただ、発生土の活用先の確保、奈良県の場合、五條市で計画している大規模広域防災拠点を使いますよってことを言っていますので、それで J R の関西本線の先から和歌山線を使うとしておりますので、これには関西本線を使う限りそんなに差はないように思います。

三つ目の文化財・環境等の配慮、これもリスク要因ということですが、静岡県では、水が大きなリスク要因でございました。奈良では J R 東海が心配しているのは、文化財のリスク要因があるんじゃないかということでございます。

そんな要因はないと思うんですけども、やはり心配されるところがあって、その観点からは、J R平城山駅付近は平城宮跡の北でちょっと離れてるので、私はいいんじゃないかと思うんですけども。水の流れを止めるんじゃないかという運動が起こるといふ、そういうリスクはあるように言われております。

J R新駅については、西の方に薬師寺のそこの地下を西ノ京の地下を通るようになりますので、大安寺と西ノ京の薬師寺の地下を通る。これも、地下で文化財のリスクは、事実上ないようなものでございますけれども、リスクというのは心配すると発生するものでございますので、心配が発生する可能性があるというような状況でございます。

それから、4、5、6は地域の大きな関心を要する事項ということでございますので、交通結節性の確保は何よりも大きなことでございます。

三つの駅の中で縦の京奈和自動車道という点については、J R平城山駅、J R新駅がインターができますから。郡山はインターはないんですけど近く走っている。しかし、鉄道の結節性ということがあれば、J R平城山駅、J R新駅、郡山も関西本線に接続ですけれども。

最近まで近鉄が郡山にリニア新幹線の駅は作らないと言っていたんですけども、運賃改定するとき、そんなことはあるのかと問うと、リニアの駅は考え検討しますよということが文書で出てきました。アクセス駅というのは二つ意味がありまして、J R新駅の場合でも乗り換え駅を作りますよ、或いは郡山の場合には、新駅をつくりますよっていうことに両方含まれているものと解釈をしております。

交通結節点についてはその三つになってございます。郡山の方は近鉄は、直接的になる可能性があるということでございます。

駅周辺のまちづくりは、割と用地があって、交通のアクセスがいいということでございますので、J R平城山駅は駅がございまして、駅の周辺があまり用地がないというハンデがございまして。J R新駅は新しい駅でこれからということでございます。郡山の方はこれから用地が取得できるかっていうのは大きな要素だと思います。

それから地域全体の将来の発展の可能性ということになります。これの考えでございますが、奈良県全体にとっては、南の方がいいんじゃないかと思われてる方が多いと思います。また、近鉄とアクセスできるということが大きいことかと思っております。

そのような観点から、最近この矢印が、この三つ、第2阪奈から入っておりますけれども、下にあります第2阪奈とリニア駅を通して京奈和自動車道に結ぶ高速道路の構想を持って、NEXCOと国交省の方に陳情を開始しております。この三つのうち、今のところどこでもいいですよ、こう言ってるんですけども、第2阪奈からリニアの新駅を通過して、京奈和自動車道でジャンクションを通過して、その郡山にすべてできる場合には、ずっと東の方に行って、Ω越えと言っているんですけども、針の方に行く高速道路まで延伸する、というようなことが考えられますが、京奈和自動車道から名阪国道ということも、そしてNEXCOにこういう考えで、J R東海ともこの話はしておりますが、J R東海からは高速道路はリニア必須ですねというような言葉も出ております。

リニア駅の前に高速道路の駅ができるかどうかは別にして、リニア駅ができて、近くに高速道路が走ってることは必須だということでございますので、この第2阪奈、京奈和、リニアの大きなプロジェクトに大事なプロジェクト要素になってくるというふうに思っております。

次は工事の発生土の活用であります。これは奈良県の独自の提言でございます。

大規模広域防災拠点は緊急防災・減災事業債の適用が固まって参りまして、先日、事業開始式を行いました。ここ、この発生土の活用を検討している谷部がありますので、谷部にリニアの土を埋めよう、鉄道で運ぼうと。鉄道で運ぶ発生土はリニアの土だけじゃなくて、大和北の京奈和のトンネルの土も運ぼうということで、同じ鉄道で運べるかということを検討しております。

その時にこの発生土を活用して谷部を埋めて約 2000 メートルの滑走路ができるわけでございます。

それで、その時は飛行場の設置許可を求めなきゃいかん、飛行場設置許可ができれば、2000 メートルの飛行場設置許可を求め、そこで航空局はどこまで条件を整えば、飛行場設置許可の議論に応じてくれるのか聞きますと、定例的にはその設置箇所の権原、所有権がなくても、覚書があればできますよっていうことでございますけれども。次の段階は、この 2000 メートルの権原が取得できたときには、2000 メートルの飛行場設置許可申請をするかという議論になってくると思いますが、数年後になるかなと思っています。

五條市の地権者の方と折衝しなきゃいけませんので、これからでございますけれども、その五條市の大規模広域防災拠点は、現況から防災機能を発揮しようということでございます。いつ災害が起こるかわかりませんので、自衛隊が展開してくれるのはどこでも展開してくれるので。

ゴルフ場の権原は、所有権をいただいております。もし災害が起これば、自衛隊に来てもらって展開するというようにしております。そのあと、Ⅱ期になりますと、600 メートルの滑走路ができますので、管制がいます、管制がないといけません。

その 2000 メートルの設置許可をいただいた上で 600 メートルの供用というのは、普通のことじゃないかと思いますが、管制を関西国際空港のオペレーション会社にコンセッションされておりますところにしてもらうかということも考えられます。管制が甘いと、ヘリコプター自身も管制がないと、場合によっては、照明があると夜でもヘリコプターが降りることがありますので、そういうことも、600 メートルの段階でもできたらと思っております。

また、管制をするときには、2000 メートルの設置許可をいただいた上での管制機能 600 メートルをするわけでございますので、レーダーは 2000 メートルの仕様で 600 メートルの供用ということにできるわけでございます。

そのような飛行場設置許可というのも、目前に迫ってきたという感じはいたします。

その次はリニア中央新幹線と関西国際空港との接続で、関西国際空港まで接続するという、約 100 キロくらい離れているんですけども、この図にありますように、橋本の南の粉河の先から関西国際空港に行きます。

トンネルを単線で作って、関西国際空港に乗り入れるというセットの構想でございます。これは工事費の試算で 1900 億円ぐらいかかるんですけども、それと運営はちゃんと維持できるかどうかということでございます。

南海電車、ここに来て橋本に行く高野山ルートですけども、橋本に行くのは、関西国際空港から大阪の方に戻る鉄道線です。1 時間ぐらいかかるんですね。そうするとこれがあつたら負けてしまうので、多分 JR だけだと南海電車は橋本に行くのに負けてしまいますので、自分も幾らか出すということになるんじゃないかって計算しているんです。南海電車もいらっしゃいと、その代わりちょっとした出資を数十億でもしてくれませんかという交渉ができるのかなと。

関西国際空港にとってみては、その関西国際空港は、この五條はテリトリーの中ですので、関西国際空

港のコンセッションで、五條市の大規模広域防災拠点がありますけど、滑走路の運営というのをコンセッションでやるかはかなり興味がある。

この前のガストロツーリズムの、奈良で国際会議した時に関西国際空港の副社長が来ていて、フランス人でもございましたけれども、興味あるかって言ったら、興味あると仰ってました。いや、またその時に話しを、と言って。その時に、関西国際空港の運営、コンセッションの運営、関西国際空港にとっては第3の滑走路のような運営になりますので、それをそのまま電車でつなぐ、リニアの場内鉄道で繋ぐのでなしに、場外鉄道で繋ぐということになります。

或いは道路がありますね。そのように、五條が関西国際空港と一体化というような、特に空域の方はある程度一体化しなきゃいけませんのでそんなに近くではありませんけれども、管制の運用を関西国際空港と協働・協力することも考えられます。

場合によっちゃコンセッションということもある、共同コンセッションということもあるかもしれないと思っております。

そうすると、その南海も入ってくる。その五條市の大規模広域防災拠点とJR西も入ってくる。これをやると、リニア中央新幹線で奈良市附近駅まで行くという特急について、例えば特急が止まる地元の市町村は多少の出資か、場合によっては運営補助とか。鉄道の運営会社は南海も参加、JR西も参加。

或いはトンネル部分は、出資した県の所有と言いますか運営。和歌山県、奈良県の共同出資会社というようなイメージになりますので、その上がりは両出資者が、リターンを得る。高速道路のようなものになりますので、その通過料金をJR西とか南海からもらうということになりますので、その時に、その途中で、高田、御所あるいは、王寺、法隆寺に停まれっていうのを折衝するわけです。

場合によってはその桜井まで回る、まほろば線経由の特急も走らせてくれということも、折衝可能でございます。それは多少の補助金とか運営費がいるかと思えますけれども、要は赤字がでなければ、運営できる。誰でも、運営を委託されるということになりますので、そのような設計もこれから視野に入れて進むということで、必ずしも夢物語でなしに、現実的な話ができるように思っております。

その次は、この地域をつなぐ道路となります。なんと言っても、京奈和自動車道となります。リニア中央新幹線と縦につなぐということは、京奈和自動車道が進んできております。これもタイミングがあっけてきておりますので、奈良県にとっては幸いなことでございます。

それと交通に関係すること、環境にも関係いたしますが、リニア中央新幹線ができた時の域内交通が、奈良県は今まで難点でございましたので、観光振興と域内交通は大きなテーマでございます。

域内交通のためのバス公共交通の充実ということでございます。ここに書いておりますのは、県がもっと権限をくれたらいろいろやれる、いろいろ事業を補助する時に交付税が出るかどうか、大きなことなんですけど、今まで特別交付税で出ておりましたけれども、特別交付税だと、なかなか勢いがつかないのが現実でございます。普通交付税でこれだけあればこれだけの交付税措置するってことが明確になってくると、その事業の展開がすごく拡大するという風に思います。そのためには、県の権限を、特に参入脱退についての権限があったら、停留所一つ作るにしろバスターミナル作りをしる、県の公共事業と一緒に作ってもいいよと、そのような枠組みがあると言ってるんですけども、なかなかふるさとの自動車局はかたくてですね、交通事業の活性化の法律を作ったと。交通事業の活性化ではダメなんです。地域の住民の足の維持の法律というように言ってくれないと、我々地方は権限が発生したと思えない、交通事業、事業者の活性化というのは、地方の権限がないんだということに関しても、席を蹴ってかえらんばか

りの勢いで議論したこともございます。

そのような状況なので、これも場合によっては、鉄道の利用等の負担とあわせて、バスについての地元責任ということも発生すれば、逆にありがたいかなと思って、これは市町村の関係にも、出て参ります。

観光っていうのが、大きなことで、今日は加藤さんから披露していただけたと思いますが、先日ガストロツーリズムをいたしました、奈良を売り出すのに、ああいう国際会議っていうのは大きなポイントだと思っています。奈良の魅力を存分に発揮できて、良かったなとたくさんの人が記憶にとどめて帰っていただけた、ありがたいこととございます。

それと万博について、万博に来た人に奈良を宣伝するというのは、私はちょっと効果が薄いと思っております。万博に来る人は奈良に泊まって万博に行くということ、売り出したい。旅行会社の人も来られてました、アマデウスという世界トップクラスの行程の案内をする、切符をとる会社でございますが、この前知事室に来られたので、奈良に泊まって万博に行くのに、1時間かからないよっていうことを言いました。そのことを皆知らないんですけど、アマデウスが万博に行くのはどこに泊まればいいのかという商品を作るときに、奈良をサイトで、上位にピックアップしてくれるのが一番の願いでございますので、そういう検索サイトとか検索会社に、世界のジャイアンツに話をする機会がありました。将来リニアが来ると、奈良に泊まって京都に行く、奈良に泊まった方がよっぽど安くて美味しくってということになろうと思えます。

最後になりますが、そのリニア中央新幹線の関連する事業ということで、リニア中央新幹線がきたらそれだけじゃなしに、奈良県はポテンシャルがあると言われておりましたが、どういうポテンシャルかということをおし上げます。

まずは、近鉄の駅ということ。うち会見でも前から言ってきたんですけども、大和平野の北から南というようなイメージでございますけれども、北の方は、西大寺の駅の改良。その次は近鉄郡山駅の改良、新駅設置。そこから筒井に中央卸売市場の整備、そこから平端の南にファミリー公園のまほろば健康パークと主要なのですとこういうプロジェクトがあります。

また、三宅町に行きますと（仮称）奈良県立工科大学、スタートアップヴィレッジの知的交流空間ということが上手く描き上がってきました。先日の会議では、知的交流空間には良い安価なレストランが何よりありますよ、スタンフォード大学で交流が進んだのは意見交換をするきっかけとなるおいしいレストランがあったからですよっていうことを聞きました。おいしいレストランと長期滞在が簡便で可能な宿泊施設がいるように思いました。

それから事業を行うところはすべて県有地にするという方針で、大和平野中央にデジタル田園都市ができないかと考えております。

それと、南の方に行きますと、医大新駅も八木西口駅と併設OKということできましたので、医大新駅と病院のまちづくりがこれから開始するということになります。医大新駅の西側は、畝傍山周辺プロジェクトと言っておりますけれども、北のほうに医大新キャンパスができます。西の方に行きますと、橿原市の運動公園ができます。そこに、大きなスポーツ施設を県としては作ろうかと思っております。東の方は、現状の橿原公苑でございますが、橿原考古学研究所の附属博物館、それをオープンにしてアリーナを作ってその空間を市民が使用する、そういうような空間にしたいというふうに思っております。さらに南に行きますと、五條市の大規模広域防災拠点があつて、先ほど申し上げました、飛行場の設置許可をうまく出せるかという段階のため、大和平野は賑々しくなってきました。

リニア開業に向けて、15年プロジェクトで色々できるんじゃないかと思います。15年後になりますと、県が見違えるように変わってくるようなことが思いつきます。

東西の流れは、リニア駅を中心に東の方でJR新駅ができます。JR新駅のところにリニアの駅が来るかもしれないし、アクセスで新駅、奈良市の南となります。また西の方、王寺の駅に病院を作ることがあります。病院が関西本線に並んでくる。また、郡山駅の改良に伴って、病院も南の方に行くかもしれないというような構想があります。

そういう意味で、どういうポテンシャルがあるのかということを出して、申し上げたつもりでございます。ポテンシャルを現実化するっていうことは、我々の大きなところになってくるかと思っておりますので、ぜひ情報共有の機会でございますので、それぞれの都市にも関係するプロジェクトに発展すると思っておりますので、リニア中央新幹線の奈良市附近駅の威力は増すのでございます。

これを利用して、まちの発展につなげるように、また知恵を絞って、議論を重ねることができたらと思っております。

私からのプレゼンは終わります。

ご清聴、ありがとうございました。

#### 【司会】

ありがとうございました。

続きまして、WAmazing 株式会社代表取締役CEOの加藤史子様からご講演を頂戴いたします。加藤様のプロフィールにつきまして簡単にご紹介をさせていただきます。

加藤様は、慶應義塾大学環境情報学部卒業後、リクルートにてインターネットでの新規事業立ち上げに携われた後、じゃらんリサーチセンターの主席研究員を経て、2016年に地域活性化に資するプラットフォームとしてWAmazing 株式会社を創業されました。また、国土交通省国土審議会の委員を始め、数々の政府や自治体の国土・交通・観光関連の有識者委員を歴任されておられます。

本日は、リニア中央新幹線開業によるインバウンドなど観光やライフスタイルの変化と題して、ご講演をいただきます。

それでは、加藤様よろしく申し上げます。

#### 【加藤史子様】

皆様、こんにちは。WAmazingの加藤です。どうぞよろしくお願い申し上げます。

私のスライドがどんどん変わるので、お手元の資料は見ていただかなくても大丈夫かなと、細かくて見えないというときだけ資料の方を参照ください。

本日はこちらのタイトルでお話させていただくんですが、基本的にここに集まられているのは首長の皆様だと思いますので、やはり、リニアの開通もですね、そしてインバウンド。国内、海外ともに旅行者を呼ぶ。それはやはり地域住民が幸せになるためというふうに思っております。なので、その観点で本日はお話をさせていただきたいと思っております。

今のところですね、具体的な開業というのは、名古屋から。品川から名古屋までが40分。2027年は少し遅れるかもという話がありますけれども。そのあと新大阪まで67分でしたでしょうか。1時間強という本当に、画期的な交通手段、高速移動対応ができるという話になっております。



この移動が変わると、人の生活が大きく変わるかなというふうに思います。

早速リニア中央新幹線開通後の奈良を考えていきたいと思うんですけども、二つの観点で考えていきたいと思います。

一つは定住人口。奈良県内各市町村にお住まいの方。それから、右側に交流人口というふうに書かせていただきました。

昨今は関係人口というような言葉もあって、例えば、訪れはしないけれども、ふるさと納税する方も関係人口だというような話がありますが、今日は物理的な人間が移動する高速移動体の話。リニア新幹線が絡みますので、交流人口というふうに書かせていただきました。まず定住人口の方からお話していきたいと思います。

令和2年、今年は4年ですけども、国勢調査は5年に1度しかやりませんので、ここから見た奈良県を言いますと、奈良県内の人口というのは平成12年の調査で144万人台を記録したというのがピークでございまして、そのあと減少に転じまして、平成27年には、140万人を割り込んで、令和2年は130万人代前半に落ち込んだというふうになっております。

また、大正9年の国勢調査開始以来、人口の減少数。減少率ともに過去最大になった。これは奈良県に限ったことではないんですけども。全国規模で見ても、コロナ禍で少子化がさらに加速してしまっていて、2021年がですね、過去最低の出生数という、84万人ぐらいでした。今年はまだ終わってませんので、正式な統計が出てくるのは、来年の1月2月かなあとと思いますが、80万人を切るという報道がされております。

人口が減少していくとですね、どうしても消費の担い手も労働の担い手もなくなってしまいますので、地域の衰退が心配されるところでございます。

ただ、人口減少には2種類ございまして、これはもう本当に釈迦に説法で申しわけないんですけども、自然減と社会減がございまして。

自然減というのは、生まれる子供の数より亡くなるお年寄りの方の数が多いことによる人口減少、少子高齢による人口減少ですね。社会減というのは、何らかの社会的原因により、地域から人口が流出することによる人口減少、となっています。

自然減に、全く無頓着でいいという話ではないんですが、私はどちらかというところこれは国全体の問題だというふうに考えておまして、地域の皆様が考えなきゃいけない、歯止めも含めて考えなきゃいけないのは、社会減というものがより、大事なのではないかとこのように思っております。

先ほども申し上げましたが、人口が減っていく社会というのは二つのものが大きく失われていきます。

一つは労働力ですね、生産労働人口の減少により、労働力が失われていきます。現在、日本では移民政策をとっておりませんので、DX、ロボット、AI、生産性向上を図っていく。あとは、人口の半分を占める女性にもっと活躍していただく。そして、まだまだお若いですから、60、70代まだまだ働きますから、皆さんに一般的に定年と言われている年齢を過ぎても働いていただく。そういうようなところが打つ手になるのかなと思います。

消費力なんですけれども、人口減少により、消費をする力も失われてしまうんですね。生産性向上は、ロボット、AI、DXと言いましたが、消費、ご飯を食べたり、映画を見に行ったり、洋服を買ったりの消費活動は人間しかできないものですので、ここが、後半でお話しさせていただく訪日外国人旅行者消費というところと絡んでまいります。

東京とか大阪以外を丸っと地方というふうによんでしまっていますが、先ほど申し上げた通り人口減少や自然減、社会減があるなかで、地方の人口減少というのは社会減の方が深刻なんですね。

これは山形県の事例なんですけど、平成 24 年から 25 年の間に、年齢別で転入転出した人っていうデータになっています。15 歳から 34 歳まで、内容が出ています。要するに、全年齢を通じて、転出超過人口 3855 人のうちの 88.5%。18 歳から 24 歳までが占めているということで、やはり、若者の県外流出が県人口減少の大きな要因です。

こちらは静岡県。これは横の年齢、0 歳から 65 歳以上まで書いてますけれども、やはり同じ傾向です。

赤で囲っているところが、この 15 歳から 19 歳、20 歳から 24 歳っていうところは、グッと流出が増えてしまって、静岡県から外に出てしまうというもので、静岡県は 65 歳以上までありますので、ちょっと 0 っていうところを見ていただいて、転入転出がプラスに転じる年齢がありますよね。55 歳から 59 歳ということで、お分かりになりますかね。おそらく東京での仕事を定年退職して、ふるさとに帰りたいという方が、静岡がいいところですので、転入してるということなのかなというふうに思います。

定住人口の鍵を握るのは、どの地域でも、日本全国どこの地域でも、この 18 歳から 24 歳ぐらいの人たちなんですね。この 18 歳から 24 歳ぐらいの人たちを私は価値観形成世代というふうに呼んでおります。

なぜそう思うか。

人間というのは、いろんな影響を受けて、人格形成されていく。行動はそれに現れることなんですけど。持って生まれた資質、生き物ですので DNA の設計図に書いてあること。これは結構影響がありますね。研究によると 25% ぐらいらしいんですが、それは置いておくとして、生まれた後、子供時代に、どんな家庭環境で育つかとか。どんな学校生活を送るかであるとか。そういうことが人格形成に凄く影響すると思います。そして、最後、18 歳から 24 歳ぐらいの価値観形成期に経験したことというのも、実はかなりその人の人生に影響する。

例えば、バブル経済の時に、日本にはもちろん赤ちゃんからお年寄りまで住んでたはずなんだけども、バブル世代っていうふうに言われるのは、当時の 20 歳前後の人達だけなんですね。

私は、山一証券が大学在学中に倒産しまして、超就職氷河期世代で、氷河期の中、社会に出ました。そしたらですね、10 年ぐらい経ったら、マスメディアからロストジェネレーション世代、失われた世代という名前がついたということがありました。

バブル世代というと、何かこう明るいというか、スポーツカーが大好きだったり、仕事が好きだったり、やっぱり人生に影響してるんじゃないかなというふうに思います。

私が、前職のリクルートのじゃらんリサーチセンターにいた時に、長野県庁から相談を受けて、長野は日本にある 3000 メートル級の山の半分があるんですね、30 あるうちの 15 が長野にあるということで、スキー天国なわけです。

でもスキー場の衰退が激しいので、スキー場が衰退してしまうとその周辺の産業も全部駄目になってしまうので、どうにかしてくれないかという相談を受けました。そこでこの雪マジ！19 / マジ部というプロジェクトをやったことがあります。これはまだ古巣のリクルートが実施していて、この冬 12 年目になりますね。

これは何かというと、価値観形成世代に働きかけて行動習慣を変えることができるんだ。新たな需要を生み出すことができるんだという具体事例です。

どんなことを考えたかという、当時長野県庁さんに申し上げたのは、リフト券を19歳だけ毎日無料にしてくれれば、私の仮説によると、この産業は蘇ります。と言ったんですけども、企画書を作って提案したんですが、ちょっと県が音頭をとってやるのは、民業の圧迫になるから県はできない。リクルートさんが全国でやる分には構わないと言っていました。

結局リクルートというか私がやることになりました。なぜかという、20歳前後の若者、まさに価値観形成期の方に、様々な一次体験ですね、自分の五感を使って、楽しいと感じる体験を無料でしてもらうことで地域や観光産業の将来需要を作るということをやりました。19歳が対象なので、「10代最後の魔法がかかる」をキャッチコピーにしました。

今は閉山などもありまして、160ぐらいのスキー場になっちゃったんですけども、当時は190以上、全国で200近いスキー場が参加して、毎日毎日、どのスキー場に行っても、安くても3,4000円、高いと6000円ぐらいするスキー場の1日リフト券が無料でもらえますよというようなプロジェクトです。

これはリクルートがお金を出したわけではなくて、趣旨に賛同したスキー場さんが経営判断として、無料にしてくださいました。

その後いろんな業界に広がりました。スキーの場合は、高校を卒業して初めての冬、多くの方は、大学1年、専門学校1年、社会人1年目、そういうタイミングなんですけれども、旅行の仲間が家族旅行から自分の仲間、同世代の仲間と、というふうに切り替わっておりまして、時間もあるし、好奇心もあるし、体力もあるんですけども、お金がない世代なんです。

そこに対して、バブル世代は企業協賛で、大学生にいろんなものが提供されて、彼らはいろんな体験ができたわけです。でもバブル崩壊後30年以上経済が低迷する日本ではそんな機会は得られない。この事業はある意味人工的にバブル世代を作りだすようなプロジェクトとして、今も続けております。

結果として、この雪マジ！19は、日本全国に120万人いる19歳世代の5人に1人は登録して、延べ60万人以上が、毎年スキー場に行くような、プロジェクトに育って、スキーはそうでもないんですが、スノーボード人口は確実にV字回復したのになります。

なので定住人口の鍵を握る、地域にとってとても大切な18歳から25歳ぐらいまでの若者に働きかけるといって、そして地域の未来、彼らの人生を変えということ、良い方に変えるということではできると私は思います。

今ですね、どうなっているか、日本社会の東京大阪以外のすべての地方というふうに、強引に言いますと、札幌、仙台、広島、福岡も除いていいかもしれないんですが、どうなっているかとみると、こういうふうになっています。

18歳の大学進学タイミングで、都市部の大学へ行ってしまふ。これは社会減ですね。あと、大学を出て、やっぱり就職先の選択肢がたくさん都市部はありますから。都市部で就職してしまふ。

20代というのはやっぱりすごく人生のいろんなターニングポイントが現れるので、例えば、20代に都市部で出会ったパートナーと結婚する。そうすると、パートナーの地元は奈良県以外かもしれないので、もしかしたら福井県かもしれないし、京都府かもしれないので、順当に考えるとその2人が出会って、2人が働いているところで、結婚したり、子供が生まれたり、そして住宅が購入されたというふうになってきます。そうすると、子どもの進学は地元の小学校に行く。そうなるともう地元には帰れない。帰るチャンスがない。

生活基盤が完全に都市部に固定されてしまふと、次に故郷に帰る選択肢が現れるのは、定年後というこ

とで、先ほどの静岡県で流入超過となったタイミングというのは、60歳前後だったかと思います。

しかし、本当に世界を変えた、新型コロナウイルスの蔓延により、なかなか変化のスピードとしては遅い日本もですね、一気にDXが加速しましたし、もちろん職種は限られますけれどもどこでも働ける世界にもなりました。

Uターン・Iターンの資料、細かくて申しわけないんですが、この間総務省の発表かなにかで、地方へのUターン・Iターン相談が34万件とかで、過去最多というようなニュースも出てました。地元で貢献をする仕事をしたいとか、地元に戻りたいとか、そういうようなことを希望する20代30代の若者が圧倒的に増えているという傾向が今表れています。

そこで話がリニアに戻ってまいりました。新大阪ができれば奈良まであとちょっと。京都からでも名古屋からでもちょっとだと思えるんですけども、こうなるとですね、仮に奈良県内に駅ができれば、リニア新幹線で東京まで70分ぐらい、名古屋、新大阪だったらもっと近い。そういう世界になるとですね、そこに置いて、若者のライフスタイルを変えることができますと思います。

例えば、地元から、リニア新幹線を使って、都市部の学校に通うとか、地元からリニア新幹線を使って都市部の会社に就職する。そんな未来においては、毎日大学に行かなくてもいいわけですよ。大学はリアルでいったほうが、飲み会とか、サークル活動とか絶対楽しいですけど、週5日行かなくてもいい訳です。会社もどんどん第三次産業、情報産業の比率が高まっていますから、若者に人気の情報通信産業において言えば、毎日通う必要はありません。

現に当社も163名社員がおりますけれども、全員がフルリモートで働いております。オフィスがないんですね。なので、リモートや出勤を織りませ、柔軟に働くということが出来ます。

そうすると、進学、就職、結婚みたいな18歳から24歳ぐらいにありがちなライフイベントさえ乗り越えてしまえば、地方は社会減に歯止めをかけられるんですね。

やっぱり私もつくづく思うのは、都市部の幸せと地方部の幸せは、種類が違います。でも両方幸せに直結します。都市部はやはりたくさんの多様さ、職業選択やレジャーの多様さ、これは幸せの一つです。地方部はやはりクオリティーオブライフが高いというか、生活の質が高い。

そういった幸せを両面取りできる、新たなライフスタイルができるんじゃないかなと思います。東京というのは、日本で一番出生率、合計特殊出生率が少ないところです。1.2とか1.09とかです。非常に低い。そういうところに日本中の生む世代が集まってしまっているというのが現状です。

なので、リニア開業後の新しいライフスタイルは何かというふうに考えると、基本的には、地方の豊かさ、水もおいしい、空気もおいしいし、友達、両親と地元で助け合えるし、生活コストは安いし、ご飯もおいしい、お酒もおいしい、歴史文化は豊か、こういうものの中で暮らしながら、都市部の多様な学び、文化、職業選択肢が手に入れられる世の中になるんじゃないかと思います。場合によって。

それが18歳から24歳で実現することができるならば、地域からその若者が流出していく社会減は食い止められるとに考えてます。

なので、具体策で言うと、この18から24だけ乗り越えればいいんです。いかに、都市部に引っ越しさせないかということがねらいでございまして、リニア新幹線の大学生割引ですとか、専門学校生でもいいんですが、それから社会人3年目までを割引する。高卒で就職する方もいらっしゃいますからね。あとは、もう無料にしちゃってもいいんじゃないかと思っております。

ステークホルダーのメリットを下に打ち出してみました。

リニア新幹線の運営者、JR東海さんにとっては、引っ越されたら、もう夏休みと盆と正月ぐらいしか帰ってこないじゃないですか。盆と正月にも帰ってこない人もいるかもしれません。でも、通い続けてもらえば、ずっと、一生リニア新幹線乗ってくれるわけですよ。そっちの方が絶対JR東海さんにとっても売上げの最大化になります。生涯通勤者の創出ができる。

企業については、我々の会社でも実感しているところですが、日本全国から採用ができます。うちも北海道から沖縄、すべてその地域に住んでいる社員がいます。当たり前ですけど、東京より給与水準が低い地域もありますので、経営者の立場で言えば、優秀な人がコスパよく雇えるという現状もあります。

そして自治体は、税収アップ、やはり資産には課税できないんですよ。だから定年退職者したシニアが、どんなに大きな資産を持って引っ越して地元に戻ってきてくれても、固定資産税ぐらいはとれるかなというところなんです。18歳から60歳ぐらいの生産労働人口が地域に住んでくれれば、所得税、住民税も課税対象になるわけで、自治体もいいですよ。

なにより住んでいる人が幸せです。地域住民主体の幸せで豊かなライフスタイルの創出、地域の活性化、そして若者の幸福度の向上ということができると思います。

でも、日本は自由な国ですから、日本は自由の国だから、僕は都心に出たいんだっていう人を止めることはできません。でも、次のアプローチタイミングがあるんです。

七五三現象。皆さんご存じかも知れませんが、就職して3年以内に中卒者の7割、高卒の5割、大卒の3割が離職する現象のことを七五三現象と言って、昔からこの割合変わりません。

なので、首長さんにぜひお勧めしたいのが、成人式で、その地域の新成人たちとライングループを作っていて、そこにですね、週1回帰ってこいよ、こんな仕事があるよというふうに、アプローチしていただければ無料でできるCRM、カスタマーリレーションシップマーケティングですが、すごく効果があると思います。東京砂漠、大阪砂漠にころがやられることってあると思います。そんな時に、その内容を見て、帰ろうかなってなると思います。

あと、皆さんご存知かもしれませんがペティ・クラークの法則があります。これは日本に限らず全世界で、その国が社会発展していけばいくほど、その国の産業に従事している、一番多い人の割合が、第1次産業から第2次産業、第2次産業から第3次産業に移っていくということです。

日本は江戸時代、ほとんど農民でしたよね。或いは漁業とか林業、もう第1次産業従事者がほとんどだったわけなんですけれども。高度経済成長期は、鉄鋼業、製造業、建設業等が発展し、そして今、国民の生産労働人口の約7割が第3次産業に従事しています。

私は出身が神奈川県横須賀市なんですけれども。この横須賀市が、第2次産業の典型みたいな町なんです。ピークで44万ぐらい人口がいたんですけど、今は39万人台、この資料は2018年時点ですから今もどんどん減ってるんですけども。

横須賀は米軍基地がありまして、戦後、米軍から返還された土地を中心に、工場がたくさん進出したんです。日産とかビクターとかいろいろですね、そこで仕事ができるので、第2次産業があるので、若い人がたくさん移り住んだっていうことがあったんですが、2000年以降は相次いで工場が撤退してしまい人口減少に転じています。私も横須賀を嫌いになったわけじゃないんですけど、18歳で出て以来1度も戻っておりません。やっぱり人はその土地に仕事がないと、食べていけないんですから、離れざるを得ないということがあるかと思えます。

つまり日本社会は第3次産業が中心的存在になっていくのに対して、今7割ですから。横須賀市は第2

次産業で時代が止まってしまったんですね。ある意味、これは日本全体がそうでした。

左側が平成元年の世界の時価総額ランキング。トップ 25 まで記載しています。凄いですね。平成元年は 25 社中、日本企業が 18 社。トップ 5 は日本の会社で占められています。

しかし、右側、平成 31 年のデータですけれども、世界時価総額ランキング見ると、トップ 4 つは、アップル、マイクロソフト、アマゾン・ドット・コム、そしてアルファベットというのは Google の持ち株会社です。いわゆる G A F A みたいな会社を取って変わられてしまったんですね。日本は 25 位まで見てもゼロ社です。今 40 位ぐらいにトヨタが入っているかなと思います。これは何かというと、第 2 次産業から第 3 次産業へのシフトに、日本は乗り遅れてしまったということです。

製造業はどうしても空洞化してしまうんですよ。先ほどの横須賀の工場が閉鎖になった理由は、日本人も日本が経済発展していくに従って、ほとんどみんな車を買ったと、そしてバブル経済後は経済状況も厳しくて、新車を買わない。逆に世界がどんどん日本車を買ってくれるようになって、そうした場合に、例えばタイで車を売るならタイに工場を作って、タイ人を雇用した方が、タイも雇用が生まれて、貢献されますし、マーケティング的にも、タイ人の気持ちがよくわかって車をつくれるので、どんどん工場が海外移転していってしまう。国内生産台数がどんどん減っています。

これは産業空洞化というふうに言いますが、資料の右側ですね、これ多分京都の写真ですけど、日本の観光、例えば京都の観光や奈良の観光をタイでやることができますか。絶対にできないので、物が輸出される、移動するんじゃないで、人が移動してきて、その地域に雇用や消費を生む、これが観光業ですね。なので絶対に空洞化しない産業というのが観光でございます。

ここから観光の話に行きたいと思います。

リニア中央新幹線開通後の奈良と言うことで、交流人口の話をさせていただきます。

これは訪日外国人旅行者の数でございます。2003 年は 500 万人強来てたんですけども、2019 年、コロナ直前の年に過去最高の 3200 万人近くをマークして、2021 年は過去最低になるというデータです。

1964 年に統計を開始してます。この年第 1 回目の東京オリンピックがあった年ですね。

WAmazing のサービスを開始したのが 2017 年なので、天国と地獄を短い会社人生、創業して 6 年半で味わったわけですが、このような感じでした。6 倍以上伸びた指標というのは中々ありませんでした。

インバウンドが直近どうなってるのかというのが、12 月 21 日に JNTO、日本政府観光局というところが、毎月第 3 週の水曜日の夕方 16 時 15 分に、前月に何人外国人がどこの国から入ったかっていう速報を出しています。こちらホヤホヤのデータを持ってきましたけれども、訪日外国人がすごい勢いで回復しておりまして、10 月 11 日に解禁されてから 11 月は 100 万人まであと一步の 93 万 4500 人。10 月から倍増しておりまして、韓国は 2019 年 11 月比で 1.5 倍に増え、急拡大の途上にあります。

グラフで言いますと、コロナ禍の間ずっと下がってたんですけども、一番右、こう上がりかけていますよね。2022 年 11 月は、-60%のところにドットがありますので、つまり約 4 割まで回復している。12 月は 50%を超えるというふうに言われております。

コロナ禍を経て、一般の旅行者なんて居なくなっちゃうんじゃないのというのは、否ということを経験が証明しております。

これは世界観光機関 UNWTO というところが、2010 年、今から 12 年前ですね、2010 年に発表した世界の国際旅客の伸び、1950 年から 2010 年までが実際のデータで、2010 年以降は予測のデータになっていますが、右肩上がりですごく伸びているのがわかっていただけるかなと思います。

1950年といえば第二次世界大戦終戦の直後ですので、赤色のアメリカ、水色のヨーロッパの戦勝国を中心に伸びているわけですね、列強を中心に。なんですけど1990年ぐらいから高度経済成長の日本を含む黄色のアジア太平洋地域が伸びてきています。そして、2010年から2030年にかけて一番伸びているのは、黄色、アジア太平洋地域に最も国際旅客がやってくる時代、その中のみにコロナが起きてしまったんですけれども。これが右肩下がりになることは考えられないっていうことは、わかっていたのかなと思います。

ちなみに2010年時点の予測では2020年には1.4bnとありますので、14億人が国際観光旅客になるだろうという予測だったんですが、実際の数値はコロナ前の2019年に14.7億人いましたので、1年前倒しで、7000万人オーバーで達成しておりました。

そして、観光開発ランキングで、これは世界経済フォーラムの発表ですけども、日本が初めての一位になり、そして右側、薄い水色の棒グラフは、国際旅客の到着数の世界の伸びです。9.1億人ぐらいから13.3億人ぐらいに堅調に伸びてますが、訪日旅行者というのは破線で伸びてたんです。破線が訪日外国人旅行者数の伸びです。いかに日本がグローバル平均を大きく上回ってたくさん迎えたかということがわかるといえます。

これの大本になっているのが2016年、第2次安倍内閣の時に設定された「明日の日本を支える観光ビジョン」というものです。これによると資料で囲ってあるところ、2030年に6000万人のお客さんを迎えて、お客さんが日本国内で使うお金の総額が15兆円、これが目標だった。コロナを経ても岸田内閣は変更していません。

2019年はインバウンドによる日本国内消費額というのは4.8兆円あったんですが、3188万人によってですね、平均的には、1人1回あたりの旅行で15.9万円使っています。日本人の1年間の消費額、これも国が発表してますけれども、130万円使っています。これ赤ちゃんからお年寄りまで。地方部も都市部も全部平均した額です。なので、会社員のお父さんと専業主婦のお母さんと子供2人の家庭があるとするならば、世帯収入が520万円あれば、赤字にならないということです。ということは、訪日外国人8人で、日本人の1人の人口減少分の消費力を賄うことができる。これは、観光による地方創生の基本的な方程式です。

2019年は4.8兆円と過去最高だったんですけど、岸田首相は、10月3日の所信表明演説で、5兆円超を目指すというふうに、言っていっちゃって、多分できるんだろうと思います。なぜなら、できないことを言わないですね、支持率が下がっちゃいますから。

観光庁が10月28日にインバウンド消費5兆円超の速やかな達成を目指す政策パッケージというものを発表しております。資料左側、特別な体験の提供ということで、世界遺産姫路城天守閣の限定公開等。全国津々浦々で特別な体験や期間限定の取り組みの提供を推進していくということに、めちゃくちゃ予算がついております。例えば、一番上の観光再指導事業等、自治体が主導して、民間とともにやるプロジェクトに最大8000万円、それを100件近く全国で採択しますというような内容になっています。

なぜそういうふうになるかといえば、3188万人のお客様がきて、4.8兆円の消費をしたというのが2019年実績ですね。そこに対して2030年の目標というのは6000万人で15兆円ですので、資料をみればわかりますが、人数は2倍でいいんですけども、消費なんかは4.8を15兆円ですから、3倍以上にしないとイケない。なので、数を追うのもある程度は大事なんですけど、それ以上に高付加価値な、たくさんお金を使う外国人を呼びましょう。そして消費の力で元気にしましょうというのが、国策です。

もし、2030年に6000万人、15兆円が達成されるとするならば、日本人の消費が130万円であるならば、1年間の消費額が変わらないならば、外国人旅行者の1回の旅行1人当たりの消費額は25万円お金を使っているはずなので、5人の旅行者で1人の日本人の定住人口の年間消費額を賄えるということになります。

インバウンド旅行者というと、ついホテルが儲かるだけでしょ、観光施設が儲かるだけでしょって思っ  
てしまいがちなんですが、そうではなくて、5分の1の消費者だというふうに、この消費者が1週間、10  
日間の中でその消費をする。なのですごく地域にとってはインパクトがあるというふうに思います。

3188万人の旅行者の人たちは、2019年の内訳ですが、7割が日本に近い東アジアの方たちです。中国、  
韓国、台湾、香港、そして12%ぐらいが、ピンク色、東南アジアの人たちです。なので83%はアジアから  
来てますし、東アジア、東南アジアで8割以上と覚えていただければと思います。

旅行者の全国籍・地域、もうほとんどが個人手配の旅行者なんです。左側の16.9%っていうのは何か  
というと、団体ツアー参加者なんです。日本に来ている人たちの中で16.9%しか団体ツアー参加者はい  
ないんです。6.5%というのは、個人旅行パッケージ、2・3人で、ホテルと航空券だけがパッケージにな  
っているもので来る人たちです。残りの76.6%は個別手配ですので、どうしているかということ、航空会  
社のサイトについて航空券を買い、世界のインターネット宿泊予約サイトを使って宿泊施設を取る。そ  
ういうような完全な個人旅行者です。

この人たちは、インターネットで情報収集をして、インターネットで予約をする。なので、どんなに観  
光協会に素敵なパンフレットが山積みになっていても、インターネット上に情報がなければ、インター  
ネット上で買うことができなければ、その観光地も観光資源も存在しないのと同じ。これが観光地がD  
Xが非常に重要になってくる理由です。

なので、15兆円の産業の一つ、日本にとって最大外貨獲得産業であるのは実は2019年で言えば、自動  
車輸出産業が12兆円あったんですけども、それを超える日本ナンバーワンの外貨獲得産業であるのが  
インバウンド観光です。

すごく可能性があるんですけども、超えていかないといけない課題もあります。

例えば、人が来すぎる、オーバーツーリズム対策、需要平準化、日本人は夏休み、ゴールデンウィーク  
と年末年始が多いので、それ以外の時期に来てほしい。平日の稼働が出たりですね、あと高価価値化、人  
数が2倍弱ですが、消費額を3倍強にしないといけないので、いかにプレミアムなものを、高い値段で  
売るかということが大切です。あと労働力が不足しているとか、すべてを解決するのに、このDXという  
ものが、今後より活用されていくと良いんじゃないかと思います。

たくさん話しましたのでまとめますと、定住人口、奈良県内にすでに住んでいらっしゃる方々です。多  
くは日本人の方だと思います。

そして交流人口、もちろん県外方いらっしゃる方もいますし、海外からいらっしゃる方々もいます。

この二つの人口が共生する新しい地域づくり、これは積極的にやられてこそ、そのリニア新幹線が来た  
ときに、地域住民が幸せになる、豊かになる、活性化するという地域が築けるといふふうに考えておりま  
す。

最後に自己紹介、WAmazingは、インバウンド向けのオンラインの旅行会社として、6年前に創業いたし  
ました、スタートアップ企業です。今163名が原則フルリモートで日本全国から働いておりますが、うち  
6割が女性だったり、4割が外国人社員だったり、非常に多様なメンバーでやっております。



簡単に言うと外国人旅行者の5大消費をすべてインターネット上、スマホ・PCで情報収集、予約、決済までできるというようなサービスをっております。

せっかくのご縁ですので、後ほど名刺交換させていただきたいと、仲間が2名来ているんですけど。

観光庁は2008年にできてから年次予算が18倍になってるんですよ。農水省、文科省とかは、毎年毎年、前年度の9割の予算しか財務省に予算申請しちゃいけないって決まっているんです。

霞ヶ関にも大企業とベンチャーがあって、農水省や、総務省とかは、大企業なんですけれども、観光庁はベンチャーみたいなもんです。ベンチャーの予算はどんどん増えて成長して、2019年の管内閣時代に出国税も成立してますので、これはですね、目的税、2019年時点ですでに500億円以上の歳入がありました。観光振興にしか使えません。

ということは、やっぱり地域の皆さんにお金をお渡しして、地域づくりをして欲しいという補助金がどんどん出てきます。WAmazingはその補助金の採択率が高くて、一緒に地域の皆さんとプロジェクトをやらせていただくということもしております。

あと、さっきの個人自由旅行者の人たちはインターネットでしか情報収集ができません。観光協会のパンフレットを取るわけにも、電話をかけて問い合わせるわけにもいかないので、翻訳をローカライズも含めて掲載まで無料でやらせていただいておりますので、ぜひ奈良県内の事業者さんのお手伝いができたらなというふうに思っております。

奈良県は、日本で一番観光資源の豊富などころじゃないかなというふうに思っています。インバウンド自体が西高東低なんですね。東に日本の中心が移ったのは、つい最近のことなので、やはり観光というのはその国の歴史資源・文化資源・自然資源を楽しむものですので、西日本にその蓄積が多いです。

なので、大きなポテンシャルを有しているんだと思うんですけども、交通の問題、宿泊施設の問題、単価の問題であるとか、いろんな課題を越えていけなくちゃいけない。そういったところを一緒に歩ませていただければ、そして観光で、地域住民が幸せになる、これが一番大切です。そういうような社会の実現に向けてご一緒させていただければなと思っています。

以上となります。

どうもありがとうございました。

#### 【司会】

大変貴重なお話ありがとうございました。

若干時間を押してございますけども、せっかくの機会でございますので、質疑応答の時間を設けさせていただきたいと思います。

ご質問等ございましたら、係員がマイクをお持ちいたしますので、挙手をお願いします。

#### 【御所市長】

貴重なお話ありがとうございました。

インバウンドについて、我々はまだまだ実感として感じていないのが現状ですけども、先生のお話を聞きまして、復活するんだというのは心強いなと思います。

ただ私のイメージですけども、3188万人来てた時の消費のトレンドっていうのが、イメージ的に中国の方が来て、爆買いをするというような消費がすごく多かったように思います。

それが続くのか、それとも今後、コロナの後で日本に来られるインバウンドの方は、どういった消費の傾向があるのか、どういった好みであるのかというのは、知りたいと思います。というのも我々奈良県というのは、消費をどんどん売る自治体ではないと私は思っております。

歴史を大切にしながら、消費もしっかりと獲得したいという、ちょっと欲張りなことをする上で、今後インバウンドの方の消費の傾向或いは旅行の傾向等をご示唆いただけたらと思います。よろしくお願ひします。

**【加藤史子様】**

ありがとうございます。

中国の方ももう爆買はコロナ前の時点であんまりしなくなっておりました。

消費の傾向はすごい勢いで変化しておりまして、最初はTOTOのウォシュレットがすごいってことで、空港にはTOTOさんの便座のポスターが一面に、これ一国の入口がオリンピックも控えてるのに便座でいいのかなとちょっと思ったんですけど、便座とか炊飯器を6個も7個も抱えて、銀座だったり空港を歩いていらっしゃる方がいましたが、そういうものが売れずに、のど飴、目薬、化粧水、おかし等の一般消費財に移ってきてたのが、コロナ禍直前です。

今後は伝統工芸品、コロナ前でも高い南部鉄器とかが売れていましたけれども、そういう地域ならではの、職人芸の価値あるもの、そういったものにだんだん消費が移ってくるだろうと、まだ過渡期ですが、そういうふうには思っております。

なので地域の滞在時間を延ばすというのは、やっぱり滞在時間が延びると消費も伸びるので、それが目的なんだというふうに思うんですけども、一泊10万20万もするホテルを誘致するのって、数年時間がかかったりしますので、それも大事なんですけれども、外国人の方が是非お土産にしたい、ぜひ自分たちの国で使うために買いたいと思えるような商品。この開発みたいなものもすごく大事かと思ひます。

日本の現状で申しますと、実はアメリカの方がすごく爆買しています。物価高と為替の関係で、日本のものがコロナ前に比べて、半額ぐらいになっているみたいですね。東京では、アメリカの人たちも何か理由をつけて日本にビジネス出張して、残りはお買い物三昧みたいなことが見えます。これは短期的な傾向かなと思ひます。

インバウンドの5大消費は、買い物・宿泊・飲食・交通・アクティビティとなっております。この5大消費をバランスよく提供できるような地域が今後伸びるんじゃないかなというふうに思っております。

ご質問ありがとうございました。

**【司会】**

ありがとうございます。

そのほかございませんでしょうか。

それでは荒井知事からコメントをいただければと思ひます。

**【荒井知事】**

はい、ありがとうございました。

加藤さんのおっしゃる通りだと思います、いろんな面でですね。その上でちょっと追加の情報提供をし

たいと思います。

一つ目、加藤先生の講演にもありました社会減について、奈良県は自然減より社会減が深刻だと思っておりますが、令和2年度の国勢調査は加藤先生のデータですけれども、令和2年度の調査以降の最近の月次の報告で、社会増が出ている月が出ているのですね。これは不思議なことで、社会増が出るようになったんだというのが一つの考えです。この社会増は、ぼつぼつと、2ヶ月に1度、3ヶ月に1度ずつ出始めてるんです。これに注目をしています。それから、国勢調査ベースですけれども、県外就業率というのは、25年前は33%だったんですけれども、今は27%まですごい激減してるんですね。県外就業率は1位から3位までになったあと、県内の就業が増えているので、社会増が実はあってるんじゃないかなと想定しています。

それから、昼夜間人口比率ですけれども、25年前は86%のようなレベルだったのが、令和2年国勢調査では90%を超え、普通は100ぐらいいいかげいんですけれども、昼夜間人口比率が増えてきて、その人口比率も改善されてきて、昼間の雇用も増えてきているような数字上の実感はあります。

その中での背景ということになりますけれども、工場立地件数はこの15年度400件を超えておりますけれども、その雇用の数は製造業の雇用の1割にもなっております。また、工場は数十年、そこに立地いたしますので、固定資産税が市町村に入るというメリットがあります。今まだ工場立地の流れは続いておりますけれども、その工場用地がなかなかないという状況でございます。

二つ目はですね、雇用社会減抑制のために、ホテル、ガストロ、国際会議というものがあればと思っておりますけれども。

若者、女性の雇用について、その分野があるということがございますけれども。ガストロノミーツーリズム世界フォーラムで意見が出ましたのは、ガストロノミーツーリズムが田舎の経済振興にあたるということを皆さんが強調されております。

若者と女性の雇用が田舎で、あまりないところでの産業ですよということを強調されておりました。

この中での合計特殊出生率というのは、奈良県がプラス0.02で、全国3位のレベルで、出生率は大体低いですが、それは蔓延防止などで経済があまりいじめられなかったということが原因じゃないかとも言われています。出生率とかそんな大きな数字も経済の動向で随分変わる数字だと思います。

三つ目はですね、若者の流出防止をねらった（仮称）奈良県立工科大学、スタートアップヴィレッジを作ろうという、これが大きな決め手にならないかなと思っております。

また、進出される工場への人材供給は地元からできるというメリットもありますので、この社会減に対応するのが、今のような三つの柱でできたらと思っております。

二つ目の話題はリニアと大規模広域防災拠点、この中を京奈和自動車道で結ぶ道路と大和平野中央との関係ですけれども、先日は出張で安堵町のクッシュマンという流通センターへ行っただけです。びっくりするような流通センターで。奈良は、流通センターの建つ立地がなかったんですね、クッシュマンの流通センターは、トラックが4階まで入って、デジタルで、搬入・搬出するというような仕組みになっております。これは実は他でもかなり役に立つような仕組みじゃないかと思っております。

もう一つは最近ですけれども、御所インターで、産業用地の産業団地が動き出したら、その後、センターからの道路を結んで、高田、橿原から葛城までの産業団地群ができそうだということで、そのあたりも、大和平野中央と奈良が、葛城っていうのは市の名前になっているので小さく取られますけれども、「かつらぎ」って昔、南葛とって大きな場所だったので、その塊としてまちと田園都市でつくる、その産業団

地を中心に田園都市をつくるというようなまちづくりプロジェクトに発展しないかと期待をしております。

また、今そのようなものがないのが、宇陀や桜井のような東の方でございまして、宇陀や桜井でもそんなまちづくりができたらと思っております。

その二つ目は、リニアと関係するガストロノミーツーリズムですけれども、これは地方振興の決め手であるということは、盛んに皆さん言っておられました。、小さな雇用なんですけれども、シェフやスタッフの雇用が発生するというので、桜井のNAFICがあります。(ガストロノミーツーリズム世界フォーラムにて連携協定を締結した) スペインの著名な料理専門大学であるBCCは世界のジャイアンツ、博士課程の生徒が3000人もいるような学校で、1学年20人の定員のNAFICと提携してくれるというのは驚きでございます。

次の話はインバウンドで、インバウンドをどう取り組むかという御所市長も話されましたけれども、私は最後の宿が一番大事だと思うんですけど、それは最後の宿は、一番、消費が大きいと。土産物もバックする宿になりますし、おいしいものを食べたり、良いホテルに泊まったり、散財するのは、最後の宿で、その最後の宿を奈良に持ってくるためには、関西国際空港直結鉄道というのは大変大きな意味があって、大阪みたいなどころにも最後のホテルができるのは、最後の宿になりますよということが大きな意味になりますので、関西国際空港直結っていうのは最後の宿の必要条件かと思われま。その時に最後の宿になるためには、これは加藤さんおっしゃっていて、インターネットで予約されるんですけども、ガストロノミーツーリズム世界フォーラムに来られたアマデウスという大きな会社がありまして、世界で一番大きな、旅行行程をデジタルでつくる、世界最大の会社なんです。その役員が知事室に來まして、これから奈良をその行程に入れるよと。についてはTOP25という、AIがレストランを検索するシステムについて紹介がありました。

そのようなところで検索をして、リストに載るとですね、その検索のマシーンによって、こんなことを知らない人も奈良へ来てくれるっていう時代が来ます。そこで行程に入るような、ユニークなメニュー、ユニークなレストラン、或いは宿泊、訪問地というものをに入れていくっていう努力、これは地元の努力になりますので、そうしていくとインバウンドを最後に取り込むということに通じるかなというふうに思います。

最後になりますと、リニアで東京に来て、関西国際空港にという前泊は奈良というようなことで、コロナにかかった最初の日本人は橿原の人なんですけれども、関西国際空港からバスでずっと四、五日間、関空に送るバスの運転手ですけども。奈良にいたのは1時間だけなんです。その方が、奈良に1時間っていうのは、いかにも消費がない観光地、通り過ぎということになりますので、ゆっくりと滞在、滞在時間を延長してもらうためにどうするかということが肝心だと思いますから、それとともに、リニアを見ますと、リニアで奈良駅に來たら、奈良に泊まってくだされば、万博も奈良から行ってください、大阪にも京都にも、神戸にも便利ですから、便利なのを逆にして、大阪に来て、そのメインデスティネーションっていうのはいろいろありますけど、メインデスティネーションと宿泊場所というのは今、だんだん離れてきて、違うようになってきています。安く、環境の良いところに泊まって、メインデスティネーションへ行こうというのが旅の流れになってきておりますので、奈良はメインデスティネーションになる可能性もありますけれども、大都市と違いますので、奈良に泊まって演奏会へ行きましょう、大阪の美術館に行きましょうということを目指すのも良いかと思ひます。

三つ目は、2000メートルの滑走路の利用の仕方っていうことになりますけれども、リニアとともに滑走路があるのはどういう意味か、先日、防災の勉強会をいたしました時に、非常時の使い方ってのは考えますが、平時の使い方はどうなのか、平時の活用ということもあるじゃないかということで、議論を始めました。

例えば飛行機が時々飛んでくるだけでは、いざというときに怖いので、管制を平時からするということが一つあると思います。

そのためには、関西国際空港とそのコンセッションで管制を委託というのが一つあると思います。

二つ目には地元にもいいことがないと、という話がありまして、地元の子供さんたちにも飛行機に年何回かのつってもらったらどうかというようなことですか、その時に地元の首長さんにもその飛行機やヘリコプターに乗ってもらって、紀伊半島を空から見るということがとても大事で、とても発想が変わってきますので、その様なことも大事かと思えます。

それから、防災訓練を現地でできるだけ早く、現場でできたらという意見がありました。

それと非常時には、宿泊施設とか食堂が必ずありますので、そのために宿泊施設や食堂をつくってはどうかという話が出ました。

もう一つは、非常時は備蓄倉庫とか、いざという時に集積・配分があるんですけれども、その時にいろんなものが来る時に、配分にてんやわんやするのが通常でございます。

安堵町の流通センターでは配分をデジタルでやるという、デジタルコントロールがありますので、災害対応の集積・配分のデジタルコントロールというものも可能だというふうに思われます。

リニアと大和平野中央との関係でございますけれども、リニアがありますと高度な人材が往復できる、東京でおられる教授ですとかは、リニアで一日2往復も可能でございますし、泊まって朝帰ってもらうことも可能でございます。

いろんなインフラの活用は、マス観光だけではなくにインディヴィ観光にも発展しますと、いろんな使い方の工夫は、いろいろこれから考えていこうということになりますので、加藤先生のお話に沿って、一般の国際交流となりますので、そのような時代が奈良にもやっと訪れてきたのだという感じがいたします。追加の情報ということで聞いていただければありがたいということでございました。

#### 【司会】

どうもありがとうございました。

それでは次第の2につきましては、以上とさせていただきます。

皆様、改めまして、講演いただきました加藤様に、盛大な拍手をお願いします。

それでは次第の3にうつりまして、県からの情報提供でございます。

#### 【浅見市町村振興課長】

資料3-1をご覧くださいませでしょうか。

私から、奈良県企業版ふるさと納税につきまして、駆け足でございますけれども、改めまして、ご説明させていただきます。

1 ページ目、企業版ふるさと納税制度の概要でございますけれども、令和2年度の改正によりまして、節税効果が寄附額の約9割ということになっておりまして、使いやすい仕組みとなっております。

2 ページ目、奈良県企業版ふるさと納税連絡協議会、県・市町村含めたオール奈良県の体制で、企業版ふるさと納税獲得に向けての推進体制を整備ということで、令和3年2月に設立をさせていただきました。私ども奈良県市町村振興課が事務局となって、情報発信、プロモーションそれから効果検証という取組を進めさせていただいております。

3 ページ目、4 ページ目は、令和4年度の連絡協議会の取組でございますけれども、情報発信といたしまして、各自治体の皆様にPR動画を作成させていただいております。そしてPRのパフレット、お手元にもお配りしておりますけれども、こちらを11月に発行させていただきました。QRコードで、作成いただきました動画の方に、リンクが飛ぶようになってございます。ふるさと奈良の集いでも配布させていただきました。今後奈良県人会全国大会でも配布させていただきたいと思っております。各市町におかれましても、積極的にご活用いただけたらと思います。

4 ページ目、12月6日に、企業様と自治体とのマッチング会を開催させていただきました。14の自治体の皆様にPRしていただきまして、約30社の民間企業の参加をいただいております。プロジェクトに興味をもたれた企業と、それから自治体の個別の面談も実施させていただく予定でございます。

こういった取組を進めさせていただいておりますけれども、企業や行政のメリットですとか、そしてトップセールスの重要性につきまして、この後、連絡協議会のアドバイザーを務めていただいております株式会社カルティブの小坪拓也様にお越しいただいておりますので、ぜひお話をいただきたいと思います。

それでは、小坪様、よろしく願いいたします。

#### 【小坪拓也様】

ありがとうございます。

時間が押していますが、今日はこの5分のためだけに、横浜から奈良県に来ましたので、5分間お話をさせていただきたいと思います。よろしく願いします。今日は朝から雪の中、橿原神宮と大神神社に参りまして、良い経験ができて、奈良って良いところだなと思いました。

私は、2018年の秋に企業版ふるさと納税に出会いまして、2019年9月から企業版ふるさと納税のコンサルタントをやっています。奈良県では、協議会の立ち上げのころから、一緒に活動させてもらっています。今は経済産業省の参与職もいただいている、官民連携を全国で進めています。

現在、river サービスでは契約自治体が125あり、千を超えるぐらいの企業に、企業版ふるさと納税による寄附を提案してきました。実績として、400件ぐらいの寄附に関わってきました。

企業版ふるさと納税は財源獲得が目的だと思われる方が多いんですけど、そんなことはないと思っています。政府の資料でも、財源獲得の主旨で記載されている資料はありません。都会の企業と地方を繋ぐための制度です。

例えば、こちらの事例をご覧ください。寄付だけでなく連携協定に基づく地域貢献事業をやろうとしており、具体的には、関係人口づくりであるとか、この町は管工事業者が6事業者あるんですが、その事業者を育てます、市場を作ります、という施策を寄附企業とともに取り組んでいきます。自治体とこちらの企業はまだ4ヶ月前は出会って無かったんですけど、寄付と合わせて座組を整理していきました。

現地建設業者の育成ということで、「現地の事業者向け勉強会」、「住民の方向けに水道関連事業の大切さを伝える勉強会」。加えて「現地事業者の社員を会社に5年間研修として受け入れる」ことなどを表明

してくださっています。この会社は独立型トイレの技術を持っています。過疎地域とか上下水道のない地域でも設置できますが、この設備を、寒冷地・豪雪地域での実証実験を兼ねて寄付するということが決まっています。800万円の寄附に加えて、商品の寄附もしてくれます。そして、従業員、その家族を現地に送り込んで、毎年自然体験ということもやります、ということも言ってくれました。

繰り返しになりますが、8月はまだ出会って無かった企業さんと自治体さん。それが企業版ふるさと納税で繋がるとこういった関係性を構築できてしまう。この事例は特に面白い事例だと思いますが、こういう事例を生み出せることが、企業版ふるさと納税の本質だと思っています。

今まで、関わった寄附の中で10件ほどは、寄附だけで終わらずそのあとの関係を作ることができました。

こういうことは首長のコミットがないと絶対にできません。とても価値あることなので、是非今日来ていただいている首長の方にはやっていただきたいですし、カルティブでも企業さんと繋がりますので、ぜひご活用いただければと思っております。

次のページをご覧ください。「企業側でも活用が進んでいますよ」と言う図ですけど、このページはですね、「今まで企業版ふるさと納税を検討していなかった方が、ちょっと勉強して検討を始めたら、大体(4分の3程度)の企業が寄附までいく。」ということを表した図になっています。「検討を始めた企業は寄附します」と、市場の状況はそういったところまで進んでいます。

そこで、次のページを見ていただき、奈良県の実績はどうなんだろうということ、私には危機感がありまして、県単位で見るとかなり下位にあります。近くの大阪府、京都府と比較してもだいぶ下なんです。協議会もありますし、一丸となってさらにやっていきたいんですけども、ぜひ市町村の首長の皆さんにご協力いただいて、協議会としていろいろな形でのアプローチ方法というのを今まで伝えてきたつもりですので、是非首長のトップダウン、トップセールスで、関係構築を進めて欲しいなと思っております。

次のページに進みまして、次は寄附の件数です。「企業版ふるさと納税の意義は財源獲得ではない」という意味で言うと、金額よりも件数にこだわるほうが良いと考えています。金額が少なくても件数が多ければ、地域への経済効果が大きいと思いますので、是非件数でトップクラスになるように今後一緒に活動をさせていただければと思います。

ありがとうございました。

#### 【司会】

ありがとうございました。

続きまして、資料の4マイナンバーカードの普及促進につきまして、奈良県総務部次長城家よりご説明させていただきます。

#### 【城家総務部次長】

皆様、お疲れのところ、大変恐縮でございます。奈良県総務部デジタル戦略課の城家と申します。私の方からマイナンバーカードにつきまして、資料のご説明をさせていただきたいと思っております。

今ご覧いただいております1枚目につきまして、11月末時点の交付枚数等の状況となっております。

全国の交付枚数率は資料の右上の53.9%です。下の三つの表の右側でございますが、都道府県別で、奈良県は58.3%と全国第三位となっております。各市町村のご協力のたまものと考えておりまして、大変

感謝しておる次第でございます。

続いて2枚目をご覧ください。こちらは各市町村の交付状況となっております。

左側に市町村名を記載しておりまして、次に人口、それから申請件数、また申請件数率。続いて、交付枚数と交付枚数率で、色が緑の網掛けになっている部分が、職員さんの申請率ということになっています。

交付枚数率のところですけども、数字は記載しておりませんが、市の平均は58.1%。最高は檀原市の65.1%。それから町村の平均を出しますと、57.6%。最高は上北山村の75.8%という状況になっております。

マイナポイントの対象となるカードの申し込み期限が2月末まで延長されたところでございます。一層多くの方々に申請いただけるように、広報等よろしくお願ひしたいと思っております。

また、ポイントの申し込み支援のための、マイナポイント事業費補助金、10/10の補助金がございますので、申し込み支援の活動に充てていただくということで、積極的なご活用をお願ひしたいと思います。

また、各市町村の取り組み、ご努力によりまして、現在、申請件数が増加しているところでございますが、市町村におきましては、カードの受け取りに来られる方々の混雑が予想される状況があるかと思ひますので、そのような状況が考えられる場合には、マイナンバーカード交付事務費補助金という別の10/10の補助金がございますので、それをご活用いただきまして、臨時交付窓口の開設ですとか、土日祝日夜間開庁、或いは会計年度任用職員の配置、そういったところで、1月から4月にかけて、交付体制が万全なものとなるような支援措置をとっていただけたらと思ひます。

続きまして3枚目でございます。3枚目は県の支援を書かせていただいております。

一つ目ですが、出張申請受付をされる場合に、県で会計年度任用職員二名を配置しておりまして、市町村内の事業所でありますとか、商業施設に、市町村の担当者として日程が合ったときに受付のやり方等を調整させていただいております。各市町村の出張申請受付業務のサポートという形でございますので、ご希望がありましたら、デジタル戦略課まで連絡いただければと思ひます。

二つ目でございますけれども、市町村が出張申請受付をされる時に、県の委託業者を派遣するという取組を12月から始めさせていただいております。基本的には件数が伸び悩んでおられるような市町村を優先をさせていただいておりますけれども、1月、2月という時期で、まだ可能な日程もございますので、それ以外の市町村におかれましては、ご希望がありましたら、デジタル戦略課までご連絡いただければと思ひます。可能な限り、ご要望にお応えしたいと思ひます。よろしくお願ひします。

三つ目ですけども、マイナンバーカードの利活用方法につきまして情報提供や助言を行うアドバイザーを、無料で県から派遣するというようにしてございまして、年内に通知をさせていただきたいというふうに考えております。マイナンバーカードの普及ということですけども、それを図るためにも、アドバイザーを活用いただきまして、カードの利活用場を増やすことを積極的にご検討いただければと思ひます。利活用につきましては、様々な行政分野が考えられますので、ぜひ全庁的なご検討について、ご配慮お願ひできればと思っております。

一番下の※印のところでございますけれども、県の方でマイナンバーカードの利活用に関するハンドブックを作成しようとしてございまして、年度末ぐらいにご提供できるかと考えておりますので、そのときに配布させていただきたいと思ひます。

最後に4枚目でございますが、これは県内の各市町村さんで実際に取り組んでいただいている事例のご紹介でございます。



左側は出張申請受付の場所、右側は広報の仕方であります。他の市町村の事例をご参考にしていただければと思います。

また 1 月にかけて、デジタル田園都市国家構想交付金の申請も、ご検討されている市町村もおられると思いますが、加点要素ということになっておりますので、一層の取組をお願いしたいと思います。

本日はありがとうございました。

#### 【司会】

以上をもちまして、本日のプログラムは終了でございます。お時間超過いたしまして、失礼いたしました。

第 2 回奈良県・市町村長サミットを終了とさせていただきます。次回サミットにつきましては、詳細が決まり次第連絡させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。