

IRC 調査月報 Monthly

IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER MONTHLY REPORT



【調査レポート】

本気で女性管理職を増やすには

～県内企業における女性管理職登用の現状と課題～

【調査レポート】四国アライアンス共同調査

新幹線が都市を変える

～新幹線と四国のまちづくり調査～

2. 新幹線と二次交通、新幹線整備と未来の愛媛・四国

【寄稿】

四国はいつまで眠っているつもりなのか

四国旅客鉄道株式会社 元会長 / 梅原 利之

【THE person】

一般社団法人しまなみジャパン 専務理事 / 坂本 大蔵 氏



いよぎん地域経済研究センター
IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER, INC.

10

2022

No.412

- 01 **【視点】**
今こそ「国消国産」を
愛媛県農業協同組合中央会 代表理事会長 / 西本 満俊
- 02 **【調査レポート①】**
本気で女性管理職を増やすには
～県内企業における女性管理職登用の現状と課題～
- 10 **【調査レポート②】**
四国アライアンス共同調査
新幹線が都市を変える
～新幹線と四国のまちづくり調査～
2. 新幹線と二次交通、新幹線整備と未来の愛媛・四国
- 16 **【寄稿】**
四国はいつまで眠っているつもりなのか
四国旅客鉄道株式会社 元会長 / 梅原 利之
- 22 **【THE person】**
一般社団法人しまなみジャパン 専務理事 / 坂本 大蔵 氏
- 26 **【compass】**
本物の金融教育
愛媛大学社会共創学部元教授 株式会社いよぎん地域経済研究センター前社長 / 山崎 正人
- 27 **【データよもやま話】**
女性役員登用とクォータ制の導入
- 28 **【素顔のニューリーダー】**
株式会社ビルド商会 取締役部長 / 池田 充慶 氏
株式会社愛新鉄工所 取締役 / 片座 誠一郎 氏
- 30 **【シンガポールだより】**
シンガポールのエネルギー政策
- 32 **【Innovationが地域を拓く～Start Up企業からのメッセージ～】**
株式会社グリラス(徳島県)
昆虫食が世界を救う！
- 34 **【経営・実務Q&A】**
税務編 印紙を貼付した契約書等の廃棄の可否
和泉会計事務所 税理士 / 和泉 真紀夫
労務編 今月からは、パパの最初の仕事＝“育児休業の取得”？
社会保険労務士法人 人的資源研究所 特定社会保険労務士・人事コンサルタント / 平尾 由紀
- 36 **【寄稿】**
サイクリングによる瀬戸内圏の魅力創出・対流促進
～Setouchi Velo協議会の設立に向けて～
本州四国連絡高速道路株式会社 地域連携事業推進本部
- 38 **【愛媛県 経済の動き】**
- 42 **【地場産業の景気天気図】**
- 44 **【EVENT CALENDAR】**



表紙写真: まぐろの養殖生簀を望む
(愛媛県愛南町)
撮影: 芳野 裕美(IRC)

視点

POINT OF VIEW



今こそ「国消国産」を

愛媛県農業協同組合中央会
代表理事会長 西本 満俊

世界が冷戦の時代、日本は高度経済成長期にあり、我々はそのメリットを最大限享受していました。エネルギーは無尽蔵にあるものだと思い、食料もいくらでも輸入可能で、平和は永遠に続くものだと思っていました。

しかしながら、コロナパンデミックに続きロシアによるウクライナ侵攻以降は状況が一変し、政治・経済・エネルギー・食料・農業の問題が噴出するなど、平和は自国だけでは守れないこと、食料・エネルギーも効率性のみを優先し、他国への依存度が高まれば国民は窮すること、なかでも食料安全保障の大切さを実感いたしました。

最近、食料品価格の引き上げが毎日のようにニュースになっていますが、輸入食料品（小麦・食用油など）と異なり、農畜産物は生産コストが上がった分を販売価格に転嫁できません。中でも米の価格は近年では最も安い価格となり、これ以上農業を続けるのは難しいといった声さえ聞かれます。

日本は日常的に消費する食料のほとんどを海外からの輸入に頼っています。また、農業生産に不可欠な肥料もほとんどが海外からの輸入に頼っていましたが、ウクライナ危機をきっかけに、ロシア・中国等の肥料原料の主力

生産国からの調達が難しくなっており、国産農産物の安定生産に支障をきたしかねない危機的な状況となっています。

農業現場においても農家の高齢化による生産者の減少、農地面積の縮小など厳しい状況にあります。肥料・燃料価格・飼料が高騰したことで生産基盤の弱体化が更に進むことを心配しています。

このような状況下、私達JAグループは日本農業を活性化し、国民の命を守るため「国消国産」を提唱しています。これは、国民が必要として消費する食料は、できるだけその国で生産するという考え方です。食料自給率が37%という低水準にある現在、国民の理解もいただき「国消国産」を基本とした早急な食料安全保障の強化が必要と考えます。

「一人は万人のために、万人は一人のために」という協同組合の理念に沿い、JAグループ愛媛の目指す姿として「担い手づくりによる愛媛農業の発展」、「豊かで暮らしやすい地域社会の実現」、「次世代とともに地域に根ざした協同組合としての役割発揮」を提起し、その実現に向け組合員・役職員一丸となり「国消国産」に邁進いたします。

本気で女性管理職を増やすには

～県内企業における女性管理職登用の現状と課題～



要旨

01

管理職に占める女性の割合は、2021年時点で課長級12.4%、部長級7.7%となっており、長期的にみると上昇傾向にある。しかし、諸外国と比べると、依然低い水準にある。「ガラスの天井」と形容されるように、意思決定の場における女性の台頭はまだ遠いのが現状である。

02

IRCが県内会員企業を対象に行ったアンケートでは、女性管理職登用によって得られた効果として、①女性社員が働きやすくなる、②人材の定着、③女性社員のモチベーションアップ、④多様性のある組織の実現などが挙げられた。しかし、5年前と比べ、課長、部長相当職における女性比率が「高くなった」県内企業は、それぞれ2割、1割にとどまり、女性管理職の登用はあまり進んでいない。

03

アンケートと取材を踏まえ、女性管理職登用の真の壁を、①男性に偏った採用、②男性管理職をモデルにした画一的な人材育成と評価の仕組み、③旧態依然の経営マインド、④女性自身のキャリアアップ志向の低さ、の4つにまとめた。

04

これから女性管理職を増やすには、男性に偏らない採用を前提条件として、女性自身の成長意欲を高め、男性管理職の意識変容を促す取り組みが求められる。また、従来型の人材育成の仕組みを見直し、多様なリーダー像の確立を目指すべきであろう。

【はじめに】

「IRC Monthly 2022年3月号」では「いきいきと働き続けられる職場の実現のために」と題し、女性の継続就業の実現に求められる取り組みを取り上げた。しかし、女性が長く就労するだけでは、必ずしも企業の成長につながるとは限らない。企業価値の向上には、男女問わず、一人ひとりの能力を最大限に引き出す働きがいのある職場環境が求められる。そこで、今回は、管理職登用・育成に焦点を当て、県内企業における女性管理職登用の現状と課題を取りまとめた。

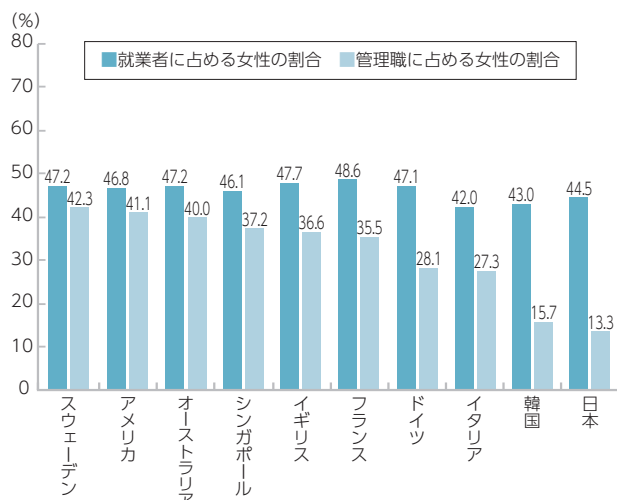
1. 「ガラスの天井」

① 国際比較でみる女性管理職比率

ハーバード大学の社会学者であるロザベス・モス・カンター教授は「黄金の3割」理論を提唱した(1977年)。これは「組織の中でマイノリティの割合が3割となった時に、組織全体の文化が傾く」という理論である。つまり、企業において、意思決定の場に女性が3割を占めれば、意思決定に影響力を持ち、組織に変革をもたらすということだ。

日本政府は2020年までに女性管理職比率を30%に引き上げるという目標を掲げたが、未達だった。日本は諸外国と比べて女性就業率では、大差がないものの、管理職比率では大きな開きがある。スウェーデン、アメリカ、オーストラリアでは管理職に占める女性の割合が4割を超え、イギリス、フランス、シンガポールも3割を超えている(図表-1)。一方、日本は13.3%と韓国よりも低い。

▶ [図表-1] 就業者及び管理職に占める女性の割合(2020年)



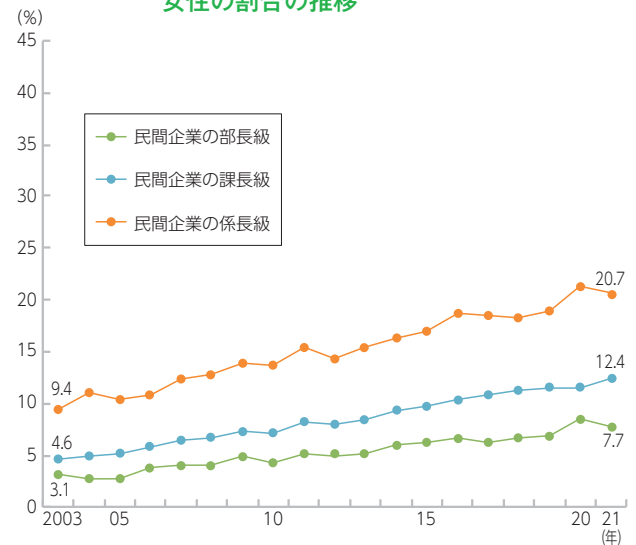
資料：独立行政法人労働政策研究・研修機構「データブック国際労働比較2022」

注：ここでいう「管理職」とは、国際標準職業分類による大分類の「区分1」に相当する者を指す。また、日本は独自の職業分類基準を採用しているため、国際標準職業分類とは異なる。

② 時系列でみる女性管理職比率の推移

2003年以降の女性管理職比率の推移をみると、課長級に占める女性の割合はようやく1割を超え、部長級は3.1%から7.7%と、4.6ポイントしか伸びていない(図表-2)。「ガラスの天井」と形容されるように、一定の役職より上になると、女性の管理職登用が進まない現実がある。

▶ [図表-2] 民間企業の雇用者の各役職段階に占める女性の割合の推移

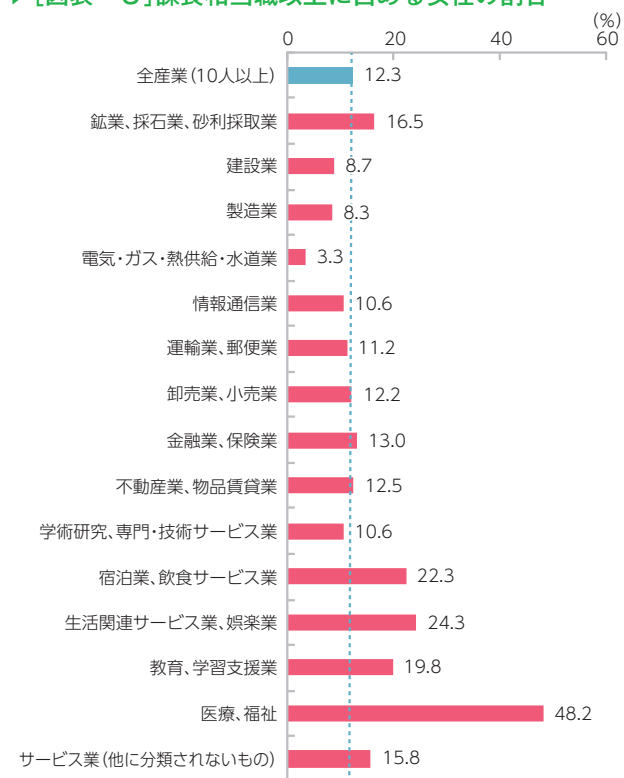


資料：内閣府男女共同参画局「令和4年版男女共同参画白書」

③ 産業別でみる女性管理職比率

女性管理職登用における「ガラスの天井」は、すべての産業に共通するものではない。女性が多く働くサービス業は全般に女性管理職の比率が高い。例えば、「医療、福祉」は課長職以上の約半数を女性が占めている(図表-3)。「生活関連サービス業、娯楽業」、「宿泊業、飲食サービス業」も2割強と高い。一方、男性色が濃く残る「電気・ガス・熱供給・水道業」、「製造業」、「建設業」など、女性就業率の低い産業では、女性管理職比率も1割未満と低い。

▶[図表-3]課長相当職以上に占める女性の割合



資料:厚生労働省「令和3年度雇用均等基本調査」を基にIRC作成

2. 女性管理職登用の効果

県内企業における女性管理職登用の現状を把握するため、アンケートと取材を実施した。なお、本調査の管理職とは、部長、課長クラスを指す。

アンケートの概要は以下の通り。

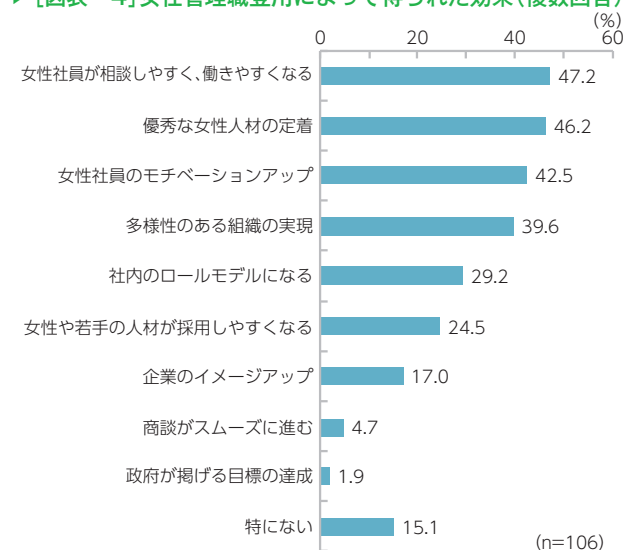
調査概要	
調査対象	愛媛県内に事業所を置くIRC会員企業
調査時期	2022年7月
有効回答	193社
回答先の属性	
産 業	製造業64社 (33.7%) 非製造業126社 (66.3%)
従業員数	～30人:79社 (42.2%) 31～100人:61社 (32.6%) 101人以上:47社 (25.1%)

※集計は不明分を除く

※四捨五入の関係で合計が100%にならない場合がある (以下同様)

そもそも女性管理職の登用によって、どのような効果が期待できるのか。現在、女性管理職を登用している企業にその効果を尋ねたところ、「女性社員が相談しやすく、働きやすくなる」(47.2%)が最多であった(図表-4)。また、「優秀な女性人材の定着」(46.2%)、「女性社員のモチベーションアップ」(42.5%)も4割強だった。

▶[図表-4]女性管理職登用によって得られた効果(複数回答)



(n=106)

アンケート結果と取材を踏まえ、女性管理職登用の効果のポイントを3つにまとめた。

ポイント1:女性社員が働きやすくなる

結婚・出産しても仕事を続ける女性が増えている。女性が結婚や出産といったライフイベントを迎えた際に、まず仕事を続けるか辞めるかで悩み、続ける場合は、仕事と家庭のバランスをどのように保つかで悩むことが多い。こうした場合、女性の上司がいれば、女性社員の悩みの理解を得やすく、相談しやすい面がある。



女性上司はコミュニケーション力が高い。女性部下の体調の変化や家庭の事情などは、男性上司は聞きにくい場合があるが、女性上司は、パーソナルな情報に一步踏み込みやすく、問題の解決にもつながることがある。

(印刷会社・女性管理職)

ポイント2:人材の採用・定着につながる

取材では「就職説明会などで学生から事業内容や福利厚生だけでなく、平均勤続年数や女性管理職比率などについてもよく聞かれる」との話があった。大学生たちは、女性を管理職に積極的に登用している企業は、人材の採用・育成・活用を公平に行う企業だと捉えているようだ。

また、昔は上司から命令されれば部下は素直に従うのは当たり前だったが、今は違う。一方的な命

令だけではチームは動かない。その点、女性は部下や後輩への指導が丁寧な人が多く、社員の定着につながっているとの意見も多数聞かれた。



コンプライアンスが重要視されるようになり、パワハラやセクハラ防止の面においても、部下に対してあまり強く言わない女性上司が必要だと感じている。女性上司の存在が若手人材の定着にもつながっている。

(ホテル・支配人)

ポイント3:競争力のある組織の実現

企業経営を取り巻く環境が大きく変化していくなかで、持続的な成長を遂げるには、多様な視点が求められる。経営の意識決定に参画できる女性管理職が増えると、男性中心の組織では生まれないイノベーションの創出にもつながる。



顧客に女性が多いため、女性ならではの感性が必要になり、営業や仕入れ部門など、第一線で女性管理職を登用している。人手が減っていくなか、社員一人ひとりの能力を最大限に発揮してもらい、優秀な女性社員を抜擢することで、生産性の向上につながる。

(スーパー・人事担当者)

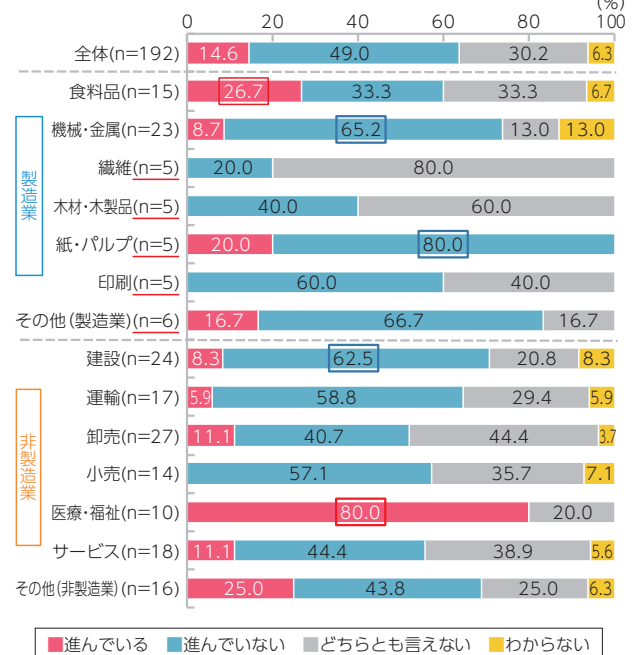
3. 女性管理職登用の現状

女性管理職登用は企業経営にプラスの効果をもたらすが、実際、県内企業における女性管理職の登用状況はどうなっているのだろうか。

① 女性管理職登用にに関する自己評価

まず、自社の女性管理職登用の取り組み状況を評価してもらったところ、約半数の企業が「進んでいない」と回答したが、業種によるばらつきもみられた(図表-5)。女性就業率の高い「医療・福祉」では8割が「進んでいる」と回答したが、「機械・金属」「建設」など、女性就業率の低い業種では、「進んでいない」と答えた企業が多い。

▶ [図表-5] 女性社員の管理職への登用

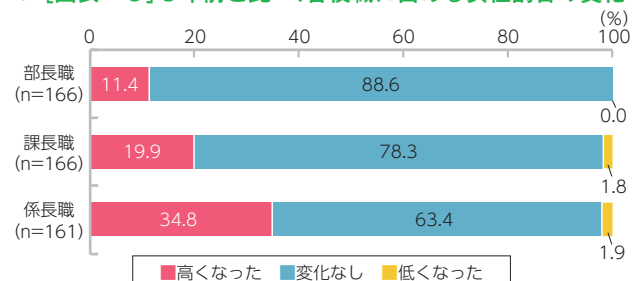


② 5年前と比べた変化

5年前と比べた現在の女性管理職の登用状況について、課長、部長相当職では「高くなった」がそれぞれ2割、1割にとどまった(図表-6)。

一方、管理職候補となる係長相当職では3分の1の企業が「高くなった」と回答し、登用が徐々に進んでいる様子がうかがえる。女性管理職の比率は低いが、今から管理職候補の係長クラスにおける女性登用を進めていけば、数年後に女性管理職の増加が期待できる。

▶ [図表-6] 5年前と比べ、各役職に占める女性割合の変化

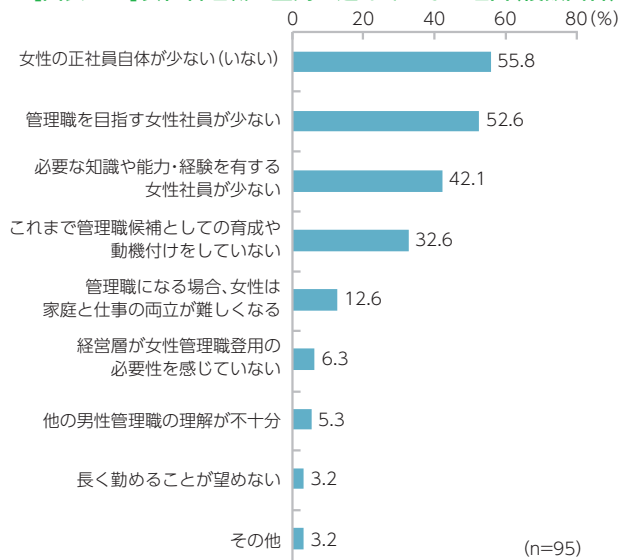


③ 女性管理職登用の真の壁

女性管理職の登用が「進んでいない」と回答した企業にその理由を尋ねた。「女性の正社員自体が少ない(いない)」(55.8%)、「これまで管理職候補

としての育成や動機付けをしていない」(32.6%)といった企業側の要因が多く挙げた。一方、「管理職を目指す女性社員が少ない」(52.6%)、「必要な知識や能力・経験を有する女性社員が少ない」(42.1%)といった女性労働者側の要因を挙げる企業も多かった(図表-7)。

▶[図表-7]女性管理職の登用が進んでいない理由(複数回答)



アンケート結果と取材を基に、県内企業における女性管理職登用の真の壁を①男性に偏った採用、②男性管理職をモデルにした画一的な人材育成と評価、③旧態依然の経営マインド、④女性自身のキャリアアップ志向の低さの4つにまとめた(図表-8)。

▶[図表-8]女性管理職登用の真の壁

1. 男性に偏った採用

- ◆業界に女性が少なく、そもそもの母集団が少ない。人材さえいれば登用の男女差は縮むだろう。(製造業)
- ◆建設業界特有で現場で働く女性が少ない。(建設業)

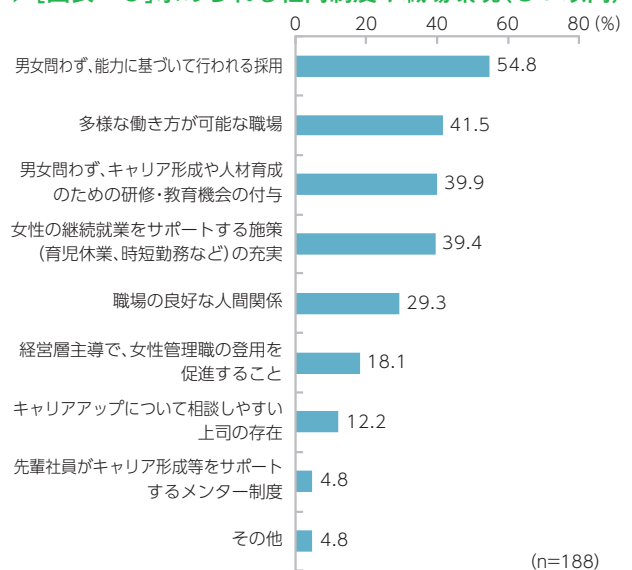
3. 旧態依然の経営マインド

- ◆体力を除けば、資質の面で男女差はないが、現実には管理職は男性が選ばれている。経営層はどのようにして女性を活躍させるのか、具体的なイメージも持っていないし、そもそも昔からの考え方も変わっていない。(製造業)

4. 本気で女性管理職を増やすには

では、どのような社内制度や職場環境があれば、女性管理職が増えるだろうか。アンケートでは、「男女問わず、能力に基づいて行われる採用」(54.8%)が半数以上を占め、「多様な働き方が可能な職場」(41.5%)、「男女問わず、キャリア形成や人材育成のための研修・教育機会の付与」(39.9%)も多く挙げられた(図表-9)。

▶[図表-9]求められる社内制度や職場環境(3つ以内)



つまり、本気で女性管理職を増やすためには、まずは女性社員の採用と定着、そして、その後の育成が重要なカギを握る。

2. 男性管理職をモデルにした画一的な人材育成と評価

- ◆現場のOJTと研修に加え、部署間の異動によって、人材育成を図っているが、結婚や出産など家庭の事情による制約が多い女性は、それに応じられない場合があり、管理職登用が難しい。(サービス業)

4. 女性自身のキャリアアップ志向の低さ

- ◆経営陣には女性管理職を増やす意向はあるが、対象となる女性自身にその気がないと感じている。(食料品メーカー)
- ◆業務に必要な資格さえ取得すれば昇格対象となるが、取得へ向けた取り組みに本人が前向きでない。(建設業)

01 採用・定着

～男性に偏らない採用が前提条件～

厚生労働省の「令和3年度雇用均等基本調査」によると、総合職を「男女とも採用」した企業が45.2%、「男性のみ採用」が41.8%、「女子のみ採用」が13.0%となっている。総合職の採用では男女平等には程遠い。

企業の中核業務に携わる女性社員の採用・定着が実現できなければ、その先にある管理職の登用へと続かない。活躍の機会を男女平等に与え、性別を問わず能力に基づく採用が女性管理職を増やす前提条件である。それに加えて多様な働き方を導入・実施するなど、継続就業をサポートする取り組みも求められる。

02 育成

A. 育成の阻害要因

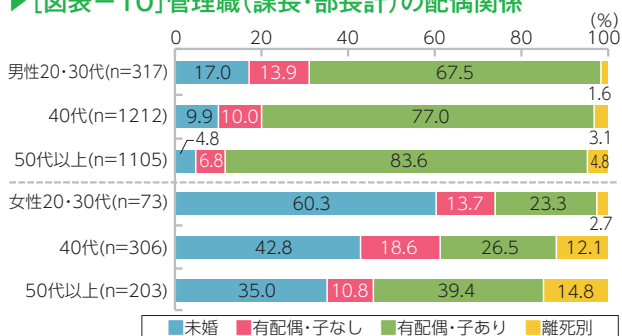
取材では女性自身の昇進意欲が高くないとの声が多く聞かれた。なぜ女性は管理職になりたがらないのだろうか。

～管理職の役割と家庭の両立～

まず、従来型の管理職の働き方に対するイメージが女性の昇進意欲に影響を与えていると考えられる。

管理職の配偶関係に関する調査では、20代、30代の未婚の男性管理職は2割弱であるのに対し、女性は6割にも上る。また、50代以上では、男性管理職の「未婚」と「有配偶・子なし」が約1割であるのに対し、女性は5割弱と高い(図表-10)。

▶[図表-10]管理職(課長・部長計)の配偶関係



資料: 独立行政法人労働政策研究・研修機構「男女正社員のキャリアと両立支援に関する調査結果」(2)分析編(2014年)を基にIRC作成

管理職になりたくない理由として、取材では「管理職になるとより一層の成果を求められ、結果として、長時間労働を強いられることも多く、家庭との両立ができなくなるから」といった声が聞かれた。つまり、女性社員からみれば、管理職に昇進すれば男性並みの働き方を要求され、結果として家庭との両立ができなくなる心配がある。管理職に就きたくないわけではないが、家庭を犠牲にしてまで出世したいと考える女性は少ないだろう。

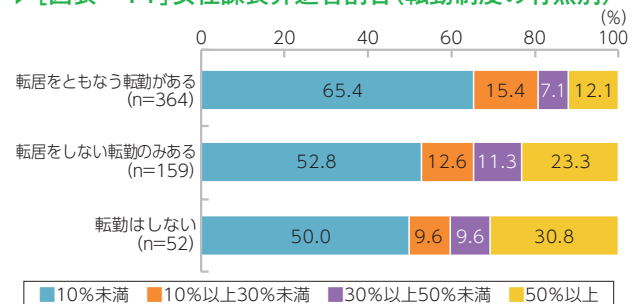
ワークライフバランスを重視する若者が増えており、従来型の管理職の働き方は、女性だけでなく、若い男性社員にも敬遠されるだろう。

～男性管理職をモデルにした画一的な育成と評価～

諸外国と比べ、日本は人材の流動性が低く、企業も長期雇用によるノウハウの蓄積を重視する傾向にある。人材の育成方法として、現場のOJTや部署間異動、場合によっては転居を伴う異動もあるが、結婚や出産など家庭の事情による制約が多い女性はそれに応じられない場合がある。

転勤制度のある企業に比べ、転勤がない企業のほうが、女性課長昇進者の割合が高いという調査結果もある(図表-11)。

▶[図表-11]女性課長昇進者割合(転勤制度の有無別)



資料: 独立行政法人労働政策研究・研修機構「企業の人材活用と男女正社員の働き方に関する調査」(2016年)

注: 女性課長昇進者割合とは、平成27年度中に昇進した課長のうち、女性の占める割合

転勤や長時間労働に応じられる男性管理職を想定した画一的な人材育成と評価の仕組みは、女性に管理職候補として育てる機会を阻害し、女性管理職登用を妨げる一因となっている。

～女性自身の意識～

長い間形成されてきた「男性は仕事、女性は家庭」という役割分業意識が、未だに日本社会に強く

根付いており、多かれ少なかれ女性自身のキャリア形成にも影響を与えている。経済面で独立しないといけないと自覚している女性は増えているものの、仕事より家庭を優先したい女性も多くいる。企業側の立場からすれば、離職の可能性が低い男性社員に投資したほうが、育成にかかったコストが回収でき、企業にとって都合がいいという考え方も理解できる。

要するに、これから女性管理職登用を進めようとするならば、単に企業側だけに取り組みを求めのではなく、女性自身も就労意識、成長意欲を高めていく必要がある。

B. 求められる取り組み

～女性の成長意欲の向上とキャリア形成～

女性管理職を育てる前に、女性自身の成長意欲を高めることが重要である。取材で、「女性は自分のキャリアについて、5年先のことは考えるが、10年後、20年後のことを考える人は少ない」といった意見が聞かれた。女性社員がやる気、成長意欲を高めるために、企業側は社内研修などを通して、長期的なキャリア形成をサポートする取り組みが求められる。早期に自分と向き合い長期的なキャリアを考えてもらうことで、継続就業の実現だけでなく、管理職を目指す女性社員の増加にもつながる。

また、女性社員に特化したキャリア研修を逆差別ではないかと疑問視する人もいるだろうが、男女間で特性や、考え方、抱えている問題も異なるため、それに応じて育成の仕方も変えていくべきだ。

～男性管理職の意識変容～

女性社員がキャリア研修を受け、成長意識を高められたとしても、所属する部署の男性上司の意識が女性部下を育てる方向に変わらなければ、結局女性の成長意欲は持続せず、当然管理職の候補となる女性も育たない。

若手のうちから、性別に関係なくキャリアアップにつながる仕事を与え、自信と経験を積む環境を整えることが重要である。それと同時に、女性部下を持つ男性管理職の意識変容を促していかなければ、女性管理職の育成につながらない。

～従来型の人材育成の見直しと、多様なリーダー像の確立～

広域に展開している企業では、転居を伴う異動や部署間での配置転換を通して人材育成を図っている。多くの女性が専業主婦として家庭を支えていた時代には、このようなやり方が成り立ったが、今は、夫婦共働きが全世帯の6割を占めるようになり、家庭と仕事の両立は男性にも求められるため、単身赴任に難色を示す男性社員が今後、増えると思われる。

これまで、ベテラン男性社員が企業の主力だったが、これからは性別・年齢・国籍に関係なく、多様な人材が活躍する時代に入る。一人ひとりに活躍してもらうには、従来型の人材育成方式を見直すことも急務となる。

また、人材の多様化に伴い、求められる管理職の姿、つまりリーダー像も変わっていくべきだ。管理職になった後の「時間的負荷」「精神的負荷」を減らし、部下にもある程度の裁量を付与し、チームで物事を考え、支える取り組みも必要ではないだろうか。「管理職はこうであるべき」という画一のリーダー像ではなく、強みや特性を発揮できる多様なリーダー像の確立を目指すべきだ。

～経営層の本気さがカギを握る～

長年定着した働き方、人材育成と登用の仕組みを改革しようとする、現場では不満が噴出し、抵抗も生じるだろう。女性の管理職登用は一日にしてならず。推進するには壁が多いからこそ、女性管理職登用の「ガラスの天井」を打破するには、経営層が本気の姿勢を示すことが求められる。自社の状況を踏まえたうえで、女性管理職割合の目標値を設定し、採用や育成における明確な推進方針を経営計画に落とし込むなど、経営者自らリーダーシップをとり、持続的に取り組むことが必要だ。

【おわりに】

政府の政策、企業の制度、女性自身の勤労意欲など一連の変革・変化が進むなかで、女性活躍の風土は高まっていくに違いない。女性管理職登用を進めるには、女性自身の成長意欲を高め、従来の人材育成や評価制度の見直しが求められる。

女性管理職を〇%に引き上げるという数字合わせの取り組みではなく、本気で女性活躍を応援する取り組み、心から一人ひとりの成長を喜ぶ社会

の実現に期待したい。

(孫 璇)

本気で女性活躍に取り組む県内企業 佐川印刷株式会社

佐川印刷株式会社は、松山市に本社を置く印刷会社である。2019年に愛媛県法人会連合会「女性が働きやすい企業風土づくりコンテスト」グランプリに受賞されるなど、女性活躍を積極的に取り組んでいる。

社長の佐川正純氏は2000年に社長に就任。当時、女性管理職のロールモデルもなく、結婚、出産のタイミングで退社が多く発生した。社員を定着させるために、一人ひとりの従業員の要望に耳を傾け、様々なニーズに応じられるよう就業規則を常に見直し、出産など長期休暇が必要な場合でも柔軟に対応している。また、IT化を進め、従来の単純作業から解放することで、付加価値の高いビジネス分野に携わる女性社員も増えた。こうした一連の取り組みが女性社員のキャリアアップにもつながった。

「女性活躍を推進するには、男性と同じようにするだけでは足りない。企業はすこし余分に女性を応援しなければならない」と佐川社長は語る。社長の強いコミットメントの下で、女性が活躍できる環境が整えられ、女性の平均勤続年数は6.3年(2004年)から13.4年(2021年)へと大きく伸びた。一人ひとりの成長を大事にする経営者の姿勢や公平な職場風土と柔軟な働き方が社員の成長意欲向上につながり、女性管理職比率も4%(2004年)から現在の28%に向上した。

佐川印刷株式会社

社員数:80名(うち、女性5割)
女性管理職:7名(全体の28%)

受賞歴:

2015年 厚生労働省「くるみん認定」

2016年 愛媛県「えひめ子育て応援ゴールド企業」

2017年 経済産業省「新・ダイバーシティ経営企業100選」選定

2018年 愛媛県「第7回えひめ子育て応援リーダー企業コンテスト」会長賞

2019年 愛媛県法人会連合会「女性が働きやすい企業風土づくりコンテスト」グランプリ受賞



「加納飛鳥経営管理部次長に聞く！」

加納飛鳥:2003年に入社、2011年、2016年に2回の育休取得を経て仕事に復帰。2008年より経営管理部次長。



——女性管理職の視点からみれば、どのような職場環境があれば、女性管理職が増えると思いますか？

加納:まず、男女関係なく、入社して仕事の経験を積んだら、それをちゃんと評価し、役職をつけていくことが大事だと思います。仕事のやりがいを感じる女性が増えれば、経営に関わりたいと考える女性も育ちます。

次に、管理職のあり方や身につけるべき能力について理解するために、研修を受けさせることも大事です。私自身も2013年に県主催の女性活躍のためのメンター養成講座に参加し、他社の女性管理職と意見交換することで、仲間ができ、視野も広げられ、自分のキャリアアップにも役立っています。

さらに何より重要なのは、社内に「素敵な上司」が多くいることです。上司の働きぶりは部下に大きな影響を与えます。男女問わずいきいきと働く上司、素敵な上司が増えると、管理職になりたい女性も増えると思います。

——よく女性は管理職になりたくないと言われますが、昇進意欲を高めるために、どのような取り組みが有効ですか？

加納:管理職候補者とのコミュニケーションは重要です。いきなり管理職の打診をされると、女性は不安を感じやすいと思います。どうして自分が選ばれたのか、会社側が何を求め、期待しているのかについて経営者や上司からのフィードバックがあれば、自分もチャレンジしてみようかと勇気が湧いてくるかもしれません。

四国アライアンス共同調査

新幹線が都市を変える ～新幹線と四国のまちづくり調査～

2. 新幹線と二次交通、新幹線整備と未来の愛媛・四国



観光列車「伊予灘ものがたり」(写真提供:JR四国)



駅高架化・土地区画整理事業が進む松山駅周辺(2022年3月)

【構成】

- ◇新幹線駅とまちづくり、四国4県都における新幹線駅の検討
- ◇新幹線と二次交通、新幹線整備と未来の愛媛・四国

(前回 2022.9月号)
(今回)

【はじめに】

今回は、愛媛を中心とする二次交通の現状評価と将来像、新幹線の実現による産業や観光などへの効果について紹介する。

けをすることなく、両方のニーズを満たす路線・便数を確保できている」という声が聞かれた。

▶【図表-1】松山市の交通ネットワークと主要ターミナル



資料:Googleマップを基にIRC作成

1. 新幹線と二次交通

① 県都松山市内の公共交通への効果

「松山は既にコンパクトシティになっている」との意見は多く、駅や空港などから道後温泉や松山城、石手寺といった主要観光施設へのアクセス、観光地間アクセスは良好で、徒歩や自転車でも十分に移動可能な距離にある(図表-1)。また、交通事業者からも「特に、生活路線・観光路線といった色分

本調査では、松山への新幹線駅候補地の検討場所として、現在の松山駅を挙げた。松山駅では予讃線立体交差化・駅高架化が進められており、合わせて市内電車の乗り入れが計画されている。これを契機として、松山駅の交通結節点の機能強化が図られ、鉄道相互のシームレスな乗り継ぎを実現し、利用者の増加が期待される。なお、松山駅には新たなバスターミナルを整備する計画もあり、新規のバス路線乗り入れや既存のバスネットワークのダイヤ再編も予想される。

新幹線を利用して松山を訪れた域外客が、市内電車や路線バスを利用すれば、増便や増車につながり、結果的に地元客の利便性も向上し、両輪での相乗効果が期待される。

市内電車の電停は駅前広場内に移設される



撮影：IRC(2022年3月撮影)

02 新幹線と県内地域公共交通の連携強化

「愛媛県の地域公共交通活性化指針」(2019年3月公表)では、地域公共交通活性化に向けた施策内容の1つに、「新幹線の導入による鉄道需要の増加は、輸送密度の低いローカル線を担っているJR四国の抜本的な経営基盤の強化につながり、四国の鉄道ネットワークの維持にも資すると考えられる」と述べられている。このように、新幹線は愛媛の地域公共交通の生き残りのためには不可欠である。

また、地域公共交通機関の存続には、地元利用者の利用＋観光ニーズを取り込んでいくことが求められている。そのためには、県内外からの交通結節点である松山駅や松山空港、高速バスのバス停な

どと、県内主要観光地や大規模集客施設、各市町の市街地エリアとのアクセス向上が必要である。あるバス事業者からは「松山を発着する都市間バスは、将来的に新幹線の二次交通となり得る」という声が聞かれた。四国への新幹線実現を目指した動きや各交通モードにおける連携が重要な課題となっている。

松山駅前と各地を結ぶ路線バス・高速バス



撮影：IRC(2018年2月撮影)

03 新幹線時代の四国の二次交通のあり方

①キャッシュレス決済の普及・MaaSの推進

MaaSは、一般的には、「ICTを活用して、自家用車以外の様々な交通手段を連携・統合し、移動を1つのサービスとして捉える」新しい「移動」の概念を指す。地方の交通事業者の多くが厳しい経営環境にあるなか、MaaSを推進・普及するには、既存の交通系ICカードやアプリなどのサービスとMaaSをどのように連携させていくかが課題である。

2013年3月に、「Suica」や「ICOCA」など、全国10種類の交通系ICカード(以下、10カード)の相互利用サービスが開始され、利用可能範囲は徐々に広がっている。一方、四国では伊予鉄グループの「ICい〜カード」や、琴電の「IruCa(イルカ)」、とさでんの「ですか」など、地域独自の交通系ICカードが導入されている。また、JRの松山駅や高知駅などでは、ICカードを全く利用できないため、特に県外からの旅行者・出張者から改善の要望が多いという。

先行する北陸や九州でも、全国相互利用できる

ところ、10カードが利用可能なところ(片利用)、独自ICカードのみ利用できるところなど、様々である¹⁾(図表-2)。

▶【図表-2】各都市で利用可能な交通系ICカード

都市名	主な交通事業者	SuicaやICOCAなど全国相互利用が可能な交通系ICカード(10カード)の利用	独自ICカードの導入	備考
富山	富山地方鉄道	△	○	△市内電車のみ片利用可
金沢	北陸鉄道	×	○	
長崎	長崎電気軌道など	○	○	
熊本	熊本市交通局	○	○	
	九州産交バスなど	△	○	△県内全域で片利用可
鹿児島	鹿児島市交通局など	×	○	
高松	高松琴平電気鉄道	△	○	△電車・バスで片利用可
松山	伊予鉄道	×	○	
高知	とさでん交通	×	○	
徳島	徳島バス	×	×	

資料:各社ホームページなどを基にIRC作成

将来的には、ICカードに代わるバーコード決済や顔認証決済など、新たな運賃決済方法の検討および「MaaSアプリ」の導入が予想されるが、エリアや事業者にとらわれない、広範性や利便性が求められる。また、鉄道やバスなどにとどまらず、レンタカーやシェアサイクル、あるいは、地域の観光施設や飲食店など、周辺産業との連携も重要である。新幹線時代を見据え、四国の二次交通にもこうしたMaaSの考え方が求められる。

②新たなモビリティサービスの導入

四国の新幹線やリニア中央新幹線が実現している頃には、無人走行・自動運転車の実現や、小型の乗用ドローンの実用化も予想される。これまで車を中心だった地方の移動環境は一変しているかもしれない。

鉄道やバスなど、既成の二次交通も進化する。その1つは、バスを基盤とした定時性・速達性を確保した大量輸送システム(バス・ラピッド・トランジット=bus rapid transit:BRT)である。

国内では、東日本大震災で甚大な被害を受けたJR東日本の気仙沼線、大船渡線の一部区間の復旧

手段として、2012年にBRTが導入された。不通区間の線路をバス専用道として整備し、早期の復旧・復興につながり、公共交通を維持する選択肢を増やしている。JR九州の日田彦山線でも、一部区間のBRT化が決定した。四国でも、様々な観点から、BRTが有効なケースが考えられる。

四国の新幹線の二次交通の充実には、こうした新たなモビリティサービスを積極的に取り入れることが不可欠である。四国が移動に関する課題先進地から脱却し、持続可能で強靱、高度な移動サービスの提供される地域になることが期待される。

気仙沼駅(宮城県)に停車中のBRT車両



写真提供:四国新幹線整備促進進期成会

2. 新幹線整備と未来の愛媛

①東予ー製造業を中心に企業活動の活発化

東予の企業からは、「出張や商談で県外・本州との移動に鉄道で移動する場合、岡山までの在来線での移動時間がかかりすぎる」といった不満の声があがっている。また、今治市の海事関係企業からは、「福山まで高速バスや社用車などで移動し、福山駅から新幹線を利用する」との声が聞かれた。松山まで新幹線が開業すれば、東予地域から新大阪までは、おおよそ1時間程度で行き来できるようになり、ルートも多様化する。

新幹線で東京と2時間程度で結ばれた北陸地方には、域内外から多くの企業が進出・立地している。建設機械のコマツが石川県小松市へ、ファス

1) 例えば、ICOCAをSuicaエリアで使えるし、SuicaをICOCAエリアで使えるのは相互利用。ICOCAをIruCaエリアで使うことはできるが、IruCaをICOCAやSuicaエリアで使うことはできないのが片利用。

ナーや建材のYKKグループが富山県黒部市へ本社機能の一部を移転したことはよく知られており、北陸が強みとする製薬業や各種ハイテク産業などの研究開発拠点や工場の立地も増えている。

新居浜・西条圏域にある多くの住友グループの製造拠点は、国内のマザー工場に位置づけられ、近年は、設備投資や人員増強もみられる。新居浜に赴任した経験のある県外出身の住友グループの社員の中には、愛媛や新居浜が住みやすいことから、新居浜を終の住み家としてマイホームを持ったり、定年後、愛媛に移住したりする人がいるそうだ。

東予地域への新幹線乗り入れにより、北陸のような大手企業の本社機能や工場・研究所などの移転・誘致、ひいては、人口減少の抑制・定住人口の増加が期待される。

②中予一県都・松山の都市機能の高度化と中心市街地の活性化

松山市の中心市街地は、松山城を中心におおよそ2km四方のエリアに行政機関や大学、企業、商店街、百貨店などが集積している。また、道後温泉や松山城など、多くの史跡や観光資源に恵まれている。温暖な気候や家賃の低さ、通勤・通学時間の短さなどもあって、松山市は、住環境に関する様々なランキングで上位を占めることが多い。

一方、「令和3年度松山市 市民意識調査」によると、松山のどのようなところを「住みやすい」か「住みにくい」か、と感じる項目について、「交通の便がよい／悪い」が、両方の理由として上位に挙げられている。「交通の便が良い」(21.1%)は、70歳以上が特に高く評価していることから、電車・バス等市内の交通に関する評価と推察される。一方、「住みにくい」と感じる項目のなかで最も高いのが「交通の便が悪い」(43.8%)で、新幹線がなく他県へのアクセスに時間がかかることから、市外交通に関する評価と推察される。次いで「商業施設が少ない」(27.0%)、「まちに将来性がない」(12.8%)も比較的高い。新幹線ができることで、こうした市民が感じる交通の便の悪さや、まちの将来性への不安は一

気に解決しそうだ。

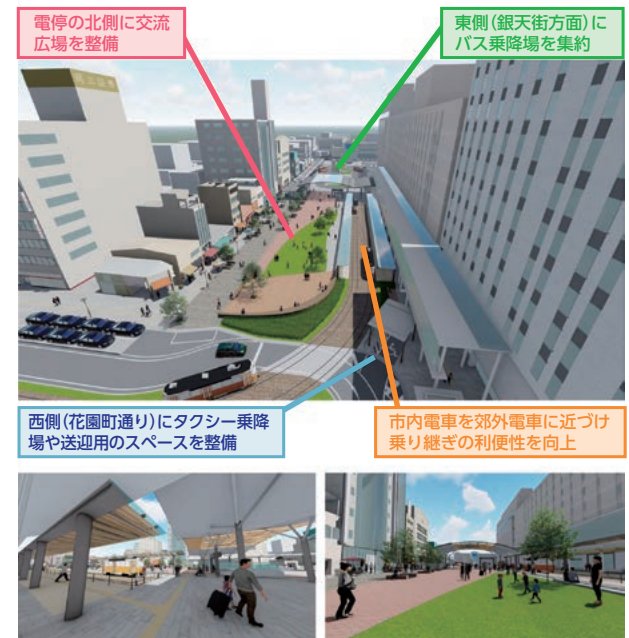
中心市街地の活性化について、松山市駅周辺では、「歩いて暮らせるまちづくり」を進めるため、花園町通りと銀天街をつなぎ、一日約3万人の乗降客が行き交う「松山市駅前広場」の整備を進めているほか、伊予鉄グループが2021年にホテルを開業するなどの動きもみられる(図表-3)。

松山市駅前広場の様子



撮影:IRC(2022年9月撮影)

▶[図表-3]松山市駅前広場整備事業イメージ図



資料:松山市都市・交通計画課

一方、松山駅周辺の「松山駅周辺土地地区画整理事業・松山駅周辺まちづくり事業」は、2031年度までの実施期間で駅前広場の整備や電停の移設などを行い、交通結節機能の強化や東西交通の利便性の向上、魅力ある都心居住環境が創出される。

土地区画整理が進む松山駅周辺



撮影：IRC（2022年3月撮影）

中心市街地の活性化は、特に、交通利便性の向上や交通結節点の機能強化と密接に関わっている。北陸や九州の同規模都市の例をみると、松山にも新幹線計画があれば、大規模な商業施設や外資系ホテルなどの進出も充分にあり得る。今ある都市計画よりも大規模、かつ、加速度的な都市発展につながっている可能性もある。

福井市でのヒアリングの際、「新幹線の開業が近づき、進捗の遅れていた駅周辺の再開発計画が、一気に動いた」という声があった。新幹線の開業により加速度的に再開発等が進む。松山でも、新幹線時代を見据えた後戻りすることのないまちづくり、新幹線が通る暁には、「100年に1度のまちづくり」に発展することが望まれる。

③南予―二次交通の充実による観光振興・一次産品の輸送に新幹線を活用

南予地域は、県内で最も高齢化・人口減少が進んでいる。新幹線が松山まで到達し、南予方面への在来線やバスなどの二次交通を充実させることで産業振興や交流人口の拡大が期待される。

南予には海・山などの自然環境やグルメ、古い町並み、道の駅、四国遍路など、観光資源は豊富にある。ただ、南予の観光事業者からは、「幹線の鉄道がないと観光客は来ない。松山までの新幹線整備は必須である」との声があった。一方、交通事業者からは、「今は生活路線だが、新幹線ができれば二次交通へ位置付けが変わる」「松山―八幡浜―九州の新たな観光ルートが形成される」など、松山までの新幹線整備に歓迎する声も聞かれた。

また、新幹線と在来線双方の需要喚起や地域経済振興への貢献という観点から、鉄道会社による観光列車の投入も活発になる。松山から南予方面へ運行されているJR四国の観光列車「伊予灘ものがたり」は、コロナ下でも高い乗車率を誇っており、2022年4月からは、車両を一新した2代目「伊予灘ものがたり」が登場した。将来、愛媛に新幹線が走るようになると、観光列車の増便や観光客数が増加することは間違いない。

一次産業の振興という面では、南予からの農産物・水産物などを新幹線で輸送することが考えられる。従来、新幹線は旅客のみ輸送していたが、近年、貨客混載輸送の実証実験や実用化の動きがみられる。輸送ロットは小さいが、モーダルシフトや地域産品の販路拡大などの観点で、今後のサービス拡大が見込まれる。朝、八幡浜や宇和島、愛南で水揚げされた魚を、新鮮なまま、新幹線で関西・関東の飲食店や食卓などに早く届けられるようになる。

3. 新幹線整備と未来の四国

① 四国ネットワーク中枢都市圏の形成

四国に新幹線が開通すると、沿線の各都市間はほぼ1時間以内で移動できるようになり、人口200万人規模の一体的な都市圏が形成される。2018年に取りまとめた「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書」では、四国の新幹線沿線都市が積極的に連携・役割分担を図ることにより、大都市に比肩する都市機能を持つ“四国ネットワーク中枢都市圏”を提案した。

これにより、地方圏であっても百万都市では当たり前前に享受できている“大都市ならではの魅力”を四国で楽しめるようになる。また、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進み、その恩恵をより多くの人々が享受できるようになる。

前号で紹介したように、長崎では民間主導によ

る「長崎スタジアムシティプロジェクト」がある。四国に新幹線ができれば、こうした大規模なスポーツ施設が整備され、プロスポーツの試合や国際大会が四国で行われるようになることは間違いない。例えば、プロ野球球団が四国を本拠地とすることもあながち夢ではなくなる。本拠地は、松山市の坊っちゃんスタジアムが考えられる。

坊っちゃんスタジアム



資料：松山市公式観光WEBサイト

また、高松市のサンポート地区には、中四国随一の規模を誇る新県立体育館(アリーナ)が2024年度中の開館を目指して整備されている。著名なスポーツやイベントの開催、国内外の人気ミュージシャンによる大規模な音楽ライブや劇団の公演などが期待される。新幹線で集客範囲が四国はもとより本州方面にまで広がれば、より様々な公演イベントが開催されるようになり、4県住民や本州からも日帰りでも楽しめる環境が整う。

香川県新県立体育館(イメージ)



資料：香川県ホームページ

こうしたことは、新幹線が開業した北陸や九州では、当たり前の日常になっている。新幹線を活用して四国一体となったまちづくり戦略・施設整備のビジョンを描くことが重要になる。

② インバウンド客の誘致と四国一体の観光振興策

アフターコロナには、アジアを中心に富裕層が増え、インバウンド客の日本への来訪が増えると予想される。新幹線を整備することは、こうした外国人富裕層を四国に呼び込む上でも重要になる。また、北陸や九州の主要都市には、マリオットやヒルトンなどの外資系高級ホテルの進出がみられる。開業年(予定年)をみると、新幹線が開業して数年経ってからのところが多い。新幹線ができた都市には、インバウンド客が訪れやすくなり、外資系ホテルがそろふことで、その都市が旅行先・滞在先として、より魅力を高める。

ところが、四国には両方ともない。これから先、インバウンド客に選ばれない旅行先になってしまいかねない。新幹線と外資系高級ホテルは、日本におけるインバウンド客の受入推進の点で、必須といえる(図表-4)。

▶【図表-4】北陸・九州の外資系ホテルの進出状況

都市名	ホテル名	開業年
富山市	ダブルツリーbyヒルトン富山	2023年開業予定
金沢市	ハイアット セントリック 金沢	2020年
福井市	コートヤード・バイ・マリオット福井	2023年開業予定
長崎市	ヒルトン長崎	2021年
	長崎マリオットホテル	2023年開業予定
鹿児島市	シェラトン鹿児島	2023年開業予定

資料：各社ホームページ等を基にIRC作成

【おわりに】

新幹線は、もはや地方の発展に欠かせないインフラである。愛媛は、四国の他県と比べて新幹線による時間短縮効果が大きいことや人口規模、産業分布、観光資源の内容からして、四国で最も新幹線効果を享受できるといえよう。また、松山駅に新幹線が乗り入れることで、広く県内に新幹線効果を波及させることができる。

東予・中予・南予のそれぞれの地域で新幹線効果を県民、地域が認識して整備機運を高め、一日も早く新幹線が愛媛を走ることを願う。

本稿は、「新幹線が都市を変える～新幹線と四国のまちづくり調査～」報告書を加筆・編集したものです。報告書の全文は、四国新幹線整備促進期成会のホームページに掲載しています。文責：IRC

四国はいつまで眠っているつもりなのか

四国旅客鉄道株式会社 元会長
梅原 利之



梅原 利之			
昭和36年 4 月	日本国有鉄道入社	平成10年 6 月	四国旅客鉄道株式会社代表取締役社長
昭和61年 2 月	同 金沢鉄道管理局長	平成16年 6 月	同 代表取締役会長
昭和63年10月	西日本旅客鉄道株式会社取締役事業本部長	平成18年 6 月	同 取締役会長
平成元年 6 月	同 常務取締役事業本部長	平成20年 6 月	同 相談役
平成5年 4 月	同 同 鉄道本部長	平成28年 6 月	同 顧問
			(令和2年3月31日 退任)

1 はじめに

西九州新幹線(長崎～武雄温泉66km)が、2012年の着工から10年を経て、9月23日に開通した。地元では「100年に1度の変革期」として新たなまちづくりが進み、観光客やMICEの誘致に向けて、大きく盛り上がっている。

西九州新幹線は、地域間の調整が遅れ、新鳥栖～武雄温泉が未整備であり、いまは武雄温泉で、在来線との対面乗換方式となっている。しかし、この区間も整備計画路線であることから、早晚整備されることになるだろう。

昭和40年代、鉄道建設審議会(鉄建審・鉄道整備に関する国の調査審議機関)において、四国の新幹線は、西九州新幹線に対して議論が先行していたにも拘らず、四国の新幹線は着工の目途も立っていない。長崎と四国は、どうして明暗を分けることになったのだろうか。

【資料1 西九州新幹線開業のチラシ(出典:長崎県HP)】



西九州新幹線「かもめ」(出典:JR九州公式Twitter)



2 新幹線整備の歴史

(1) 東海道・山陽新幹線

少し複雑であるが、新幹線整備の歴史について説明したい。1964年10月1日に東海道新幹線(東京～新大阪)が、第4代国鉄総裁・十河信二氏の尽力により開通した。ご承知の通り、新幹線生みの親である十河信二氏は、新居浜市に生まれ、終戦前後には第2代西条市長も務められた郷土の偉人である。内外から反対の声もある中、着工から5年で東海道新幹線を開業に結びつけたのは、十河総裁の熱い想いと力によるところが非常に大きい。東海道新幹線は、日本の経済発展をけん引し、世界の鉄道は一気に高速化時代に突入した。東海道新幹線がなかったら、いまの日本の発展はなかったと言っても過言ではないだろう。

その後は山陽新幹線の整備も進み、1972年に新大阪～岡山、1975年に岡山～博多が開業する。東海道・山陽新幹線までは、新線建設ではなく、在来線の線増工事・輸送力増強施策として位置づけられたことで、鉄建審への諮問は行われず、国鉄自らの裁量で整備が決定されていた。

東京駅新幹線18-19番線ホームにある十河総裁のレリーフ



(2) 全国新幹線鉄道整備法

1970年5月、国土の均衡ある発展と新幹線誘致に対する全国各地からの要望の高まり、そして政府・与党の新幹線整備に対する積極的な動きを背景に「全国新幹線鉄道整備法(全幹法)」が成立した。これ以降、新幹線は新線整備として鉄建審へ諮問されることになる。

1971年1月には全幹法にもとづき、東北新幹線(東京～盛岡)、上越新幹線(東京～新潟)が基本計画(同年4月に整備計画へ格上げ)として最初に決定される。この路線選定には、当時の政治的背景の影響があったとも言われている。

(3) 整備新幹線と基本計画路線

その後も、全国の新幹線網が鉄建審で議論され、基本計画が順次決定していった。

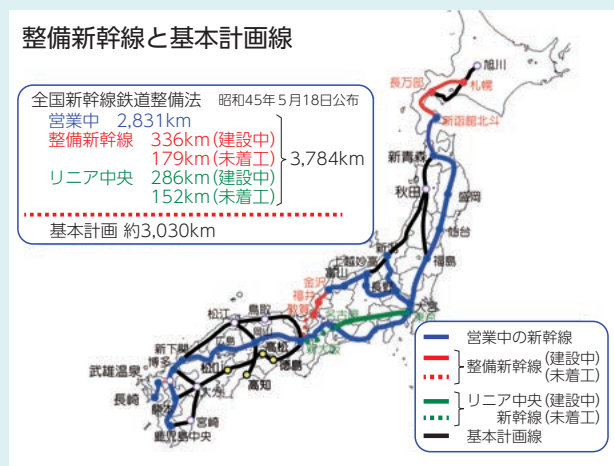
- ① 1972年6月：東北(盛岡～青森)、北海道(青森～札幌)、北陸(東京～長野～富山～大阪)、九州(福岡～鹿児島)
- ② 1972年12月：九州(福岡～長崎)
- ③ 1973年11月：四国(大阪～大分)、四国横断(岡山～高知)など12路線

①と②は、1973年11月に整備計画に格上げされた現在の整備新幹線である。この整備新幹線は、すでに九州の全線、東北・北海道の新函館北斗まで、北陸の金沢までが開通しており、今回の西九州新幹線に続き、北陸新幹線(金沢～敦賀125km)が2024年春開業を、北海道新幹線(新函館北斗～札幌211km)が2030年度開業を目指し、それぞれ整備が進められている。

一方、現在の基本計画路線である③は、JR東海が整備を進めるリニア中央新幹線を除き、「絵に描いた餅」の状態である。11路線・約3,000kmについて、各地

から整備の要望があるにも拘らず、1973年以降約50年間全く進展がなく、整備新幹線とは厳然たる差が存在している。

【資料2 全国の新幹線鉄道網】



(4)長崎と四国の明暗

長崎では、全幹法の制定以降、地域全体の熱い盛り上がりを受け、久保勘一長崎県知事らが、各方面に対して基本計画への組み入れを強く要請した。その結果、九州(福岡～鹿児島)等の約半年遅れで基本計画となり、見事に目的を達成した。

一方、四国においては、新全国総合開発計画(1969年)に本四架橋3ルート建設が明記されたことを受け、本州四国連絡橋の調査がすでに始まっていた。全幹法の成立と新幹線規格による整備への政界等からの後押しもあり、1972年5月の鉄建審では、本州四国連絡橋の設計への新幹線の組み込みが了承された。このような強力な後押しがあったにも拘らず、全幹法にもとづく基本計画決定は、長崎のほぼ1年遅れとなってしまった。この時間差が運命を分けた。

四国の新幹線は、地域全体の熱い盛り上がりに至るような動きも全くなく、喫緊の課題として位置づ

けられなかった。言わば四国は、合格の可能性が極めて高かったにも拘らず、自ら試験会場を後にしてしまったのである。その直後、オイルショックを引き金に我が国の財政が悪化、長崎と大きく明暗が分かれてしまった。

3 新幹線に対する「誤解」「認識不足」

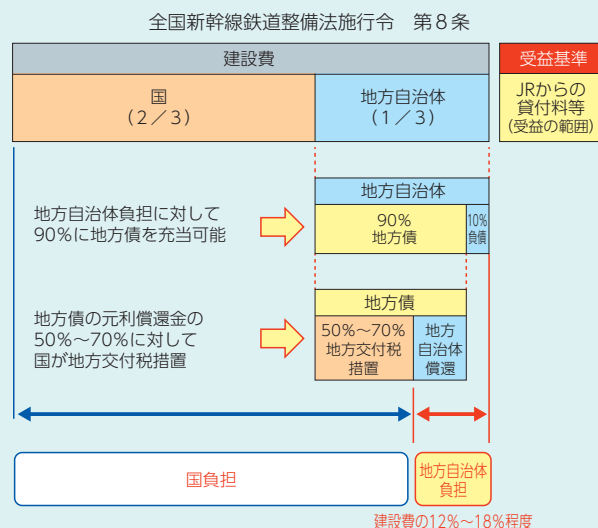
四国と、北海道・北陸・九州など他地域との決定的な違いは、地域の盛り上がりであった。そして四国は現在も、盛り上がりが欠如している。なぜなのか。それは県民性などではなく、伝える側＝マスコミを中心に伝えるべき人・機関が、県民に正確な情報を伝えていない結果である。これでは過去と同じ失敗を繰り返してしまう。

新幹線について、次のような「誤解」と「認識不足」を持たれてはいないだろうか。例を4つ挙げよう。

①新幹線はJRが整備する

→ 国が多くを負担する、地方に有利な公共事業として整備される。

【資料3 整備新幹線の財源スキーム】

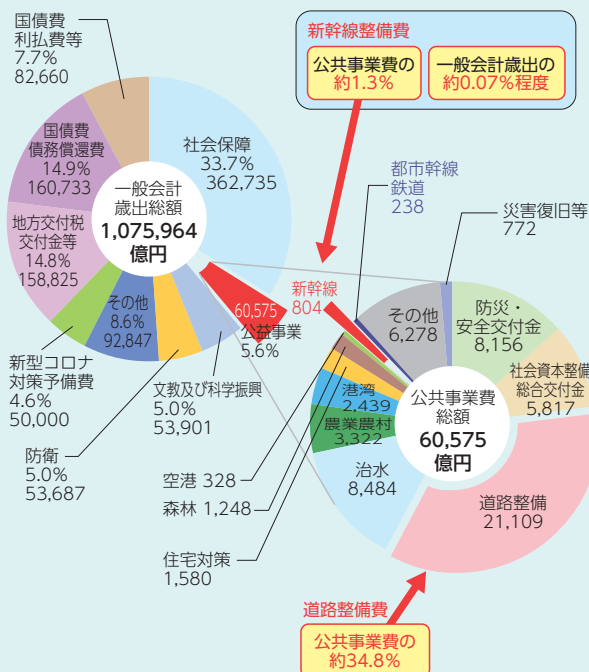


②新幹線整備より道路や福祉などの予算に充当すべき

→ 四国地域が要望しないと、他地域に新幹線予算が充当される。また国の新幹線予算(2022年度)は、一般会計歳出の0.07%、公共事業費の1.3%程度である。

【資料4 2022年度新幹線等予算】

2022年度 一般会計歳出

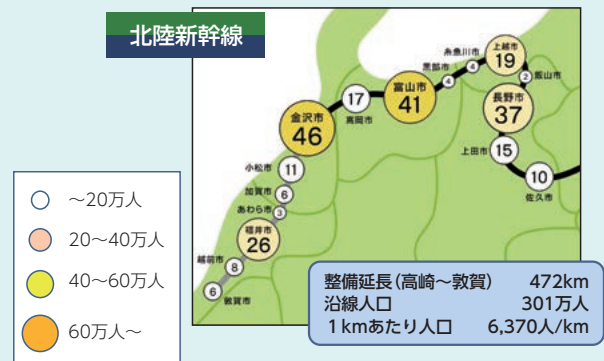


【出典】財務省HP
「令和4年度予算のポイント」「国土交通省・公共事業関係予算」

③四国は新幹線を整備するのに値しない地域である

→ すでに新幹線が開業している地域と比較して、四国の人口集積は遜色がないばかりか、むしろ上回っている地域が多い。

【資料5 新幹線沿線人口の比較(北陸・四国地方)】



④すでに空港と高速道路があり不自由しない

→ 他地域では、空港、新幹線、高速道路の3つの社会インフラがそろっており、訪問者や地域住民は交通手段を選択して移動している。

【資料6 松山ー大阪間、広島ー大阪間の所要時間比較】



所要時間はそれぞれ最速のもの。鉄道は2022年3月12日ダイヤ改正時点、高速バスは2022年9月1日時点で運行会社のホームページなどによる

これでは盛り上がるはずがない。伝える側は、新幹線に関する事実、効果や必要性について、エビデンス

を示して正確に伝え、広く理解させ、コンセンサスを得る取り組みが必要である。

さらに、一部に実現性が極めて低い意見が根強くあり、このことにより四国が一体でないという印象を全国に与えていることは、実に残念なことである。

4 四国の新幹線の役割

新幹線による飛躍的な時間短縮の効果は、これまでも述べられており、先行事例でも明らかなように、交流人口拡大、地方創生、企業立地推進、防災力向上、まちづくりの推進など、多くの分野に広域的に波及する。しかし四国の新幹線は、これまでの新幹線の役割を超えたものがある。

(1) 新技術導入とインフラ輸出

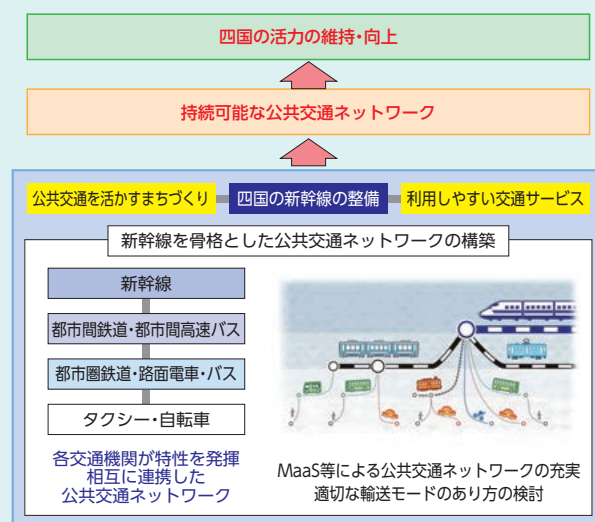
東海道新幹線は「既存技術の良い部分を集めて作った」と当時の国鉄技師長の島秀雄氏が話されており、今も基本的な思想は変わっていない。四国の新幹線は周回遅れのトップランナーとして、徹底的に新技術を取り入れることで、高性能・高機能で、コストダウンを図った新幹線を整備することが可能である。単線整備構想は、まさにその具体例と言えるだろう。四国の新幹線が示す新たな整備方式は、海外へのインフラ輸出の切り札にもなり得る。

(2) 公共交通ネットワークの再生

四国の新幹線と、在来線・路面電車・バス・自転車等の交通機関が、MaaSの観点から、それぞれ役割分担・連携していくことは、公共交通を再生する新たなモデルとなり得る。幸い四国では、「四国における鉄道

ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」中間整理において、「新幹線を骨格とした公共交通ネットワークの構築」という方向性が示され、地域の関係者、交通事業者が連携して先駆的な取り組みを始めている。新幹線はもはや「ぜいたく品」ではなく、持続可能で利便性の高い交通実現のための「生活必需品」である。

【資料7 新幹線を骨格とした公共交通ネットワーク「四国における鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会Ⅱ」中間整理】



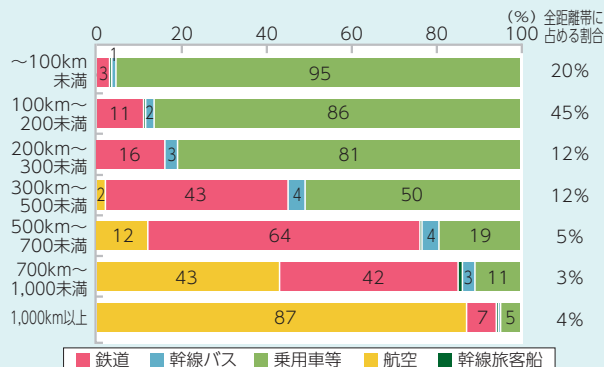
5 国家インフラ計画の再生

(1) 高速道路と新幹線

最初的高速道路(名神高速・栗東IC～尼崎IC)が開業したのは1963年、東海道新幹線とほぼ同時期であった。しかし高速道路(高規格幹線道路)が、約14,000kmの計画で整備率約87%(2022年7月現在)であるのに対し、新幹線は約6,800kmの計画で整備率は約42%(西九州新幹線開業後)にとどまっている。

高速輸送体系を共に担う高速道路と新幹線は、競合・競争の関係ではない。自動車と新幹線、それに飛行機は、それぞれ得意とする距離帯も異なっている。

【資料8 日常生活圏を越える交通の距離別・代表交通機関別の旅客流動分担率 出典：令和4年度交通政策白書】

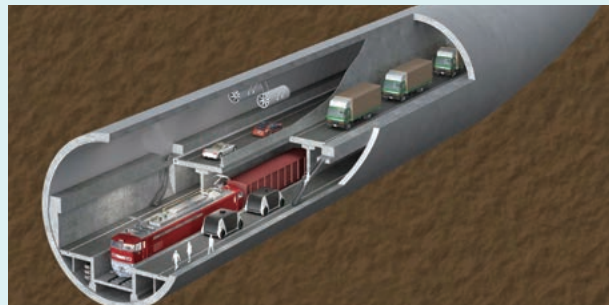


また、「高速道路は物流」「新幹線は人流」という役割分担を念頭に置く必要がある。この双方がそろうことによって相乗効果が生まれ、地域経済に大きな発展をもたらすとともに、自然災害リスクも分散できることになる。

(2) 国家インフラ計画の再生

北海道では、第2青函トンネル(津軽海峡トンネル)の議論が盛り上がりを見せている。現在の青函トンネルは、新幹線と在来貨物列車が共用していることから、新幹線は速度制限を受けており、貨物列車も自由なダイヤを組めず、人流・物流双方で宝の持ち腐れとなっている。このため、食糧安全保障や国防という昨今の情勢も背景に、自動車道と貨物鉄道が併用

【資料9 第2青函トンネルの断面イメージ 出典：JAPIC(日本プロジェクト産業協議会)】



する新たなトンネルを整備しようとするものである。

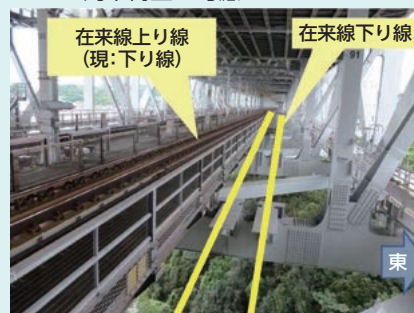
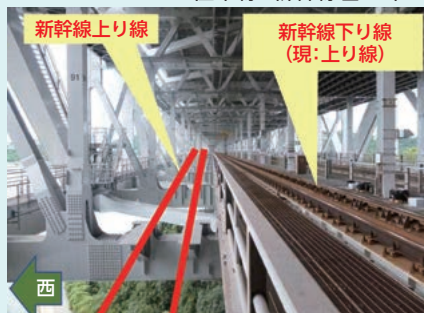
同じく海峡を結ぶ瀬戸大橋も、新幹線が通れる構造のまま30年以上放置されており、こちらも宝の持ち腐れとなっている。既存ストックの有効活用という観点からも、四国と本州を結ぶ新幹線、北海道と本州を結ぶ自動車道、いずれも国家の骨格となる交通インフラとして、国策で整備を進めないといけない。

新幹線や高速道路といった基幹インフラは、採算性や財源のみで決定されるものではなく、未来への投資である。今こそ長期的・総合的・国家的な観点に立ち、広く衆知を集めながら、国家的なインフラ計画の議論を再開すべきである。

四国の皆さん。今こそ半世紀にわたる永い眠りから目覚め、地域創生の切り札「四国新幹線」の実現に向けて、四国が一体となって立ち上がろうではないか。私たちにはその資格が十分過ぎるほどあるのだ。

【資料10 新幹線規格の瀬戸大橋】

在来線・新幹線各2本のスペースと列車荷重を考慮





しまなみ海道はオンリーワン、 ナンバーワン！

「サイクリストの聖地」として国内外に知られるしまなみ海道。サイクリングはいかにして愛媛の一大コンテンツになったのか。今回はその立役者の1人である一般社団法人しまなみジャパン専務理事の坂本大蔵さんにお話を伺った。

高校卒業後、県職員の道へ

高校卒業後は大学進学を希望していました。しかし、受験勉強の合間にクラスメイト数名と一緒に受験した国家公務員や県職員の採用試験に合格しました。就職する考えはなく、あくまで大学進学を目指し受験勉強を続けていました。ところが父親から「大学で必ず身を持ち崩す。就職しろ」と勧められました。当時こっそりバイトをしていたかと思う。必死に抵抗しましたが、最後には父親に大学の受験票を破られたりしてしまい、仕方なく就職しました。

DATA

一般社団法人 しまなみジャパン

専務理事 さかもと だいぞう 坂本 大蔵 氏

1962年伊予市出身。愛媛大学法文学部卒業。1980年愛媛県入庁。主に自転車新文化の推進・普及に携わる。定年退職後、2022年より現職。サイクルツーリズムによるしまなみ地域の振興に取り組む。

仕事・勉強・趣味すべてをこなす日々

県職員として社会人生活がスタートしましたが、大学で法律を勉強したいという思いが強く、働きながら愛媛大学法文学部の夜間主コースに通いました。仕事と学業を両立する本当に大変な4年間でしたが、大学の友達に誘われてサーフィンとスキーを始めるなど楽しみもありました。その後、スキーはアルペン競技の大会に出場するようになり、国体選手になるほどにのめり込みました。

サイクリングを始めたきっかけ

30歳から始めたサイクリングは、スキーの国体予選を通過するためのトレーニングが目的でした。スキー仲間と土日早起きして、自転車ですひた

すら山に登り、長距離を走って鍛えるというストイックなもので、楽しむ感覚は全くなかったです。

32歳の時に初めてスキーで国体出場を果たし、合計3回出場しました。目的を達成し、そのうち、サイクリングの魅力に目覚め、サイクリングは「鍛える」から「楽しむ」ものになり、全国のイベントやヒルクライムの大会に参加するようになって、サイクリング仲間も増えました。春夏秋はサイクリング、冬はスキーを楽しんでいます。ちなみに、今でもアルペン競技の現役選手です。

立ち消えになった夢

県職員として障がい者福祉や用地買収などの仕事をしながら、サイクリングを趣味で楽しんでいましたが、2011年の2月に転機がありました。会見で知事から「台湾でサイクリングがブームになっている。愛媛にはしまなみ海道やメロディーラインがあるから、いつか交流がつながれば」との発言がありました。

そのことを、自転車仲間でGIANT(台湾の自転車メーカー)所属のプロレーサー門田基志さんに話してみると「それはいい。ぜひ実現したい構想がある」となり、当時県の幹部を務めていた上司と一緒に、知事と門田さんの会談の実現に向けて奔走しました。そしてなんとか3月18日に会談の運びとなりましたが、3月11日の東日本大震災の発生で話が流れてしまいました。「サイクリングで面白いことができるかもしれない」という夢はそこで立ち消えになってしまいました。

再び動き始めた夢

ところが、その年の5月に再び転機が訪れました。当時GIANT JAPANの広報を担当していた渋谷亮太郎さんが、立ち消えになった夢の話を聞いて松山に来てくれました。渋谷さんは、松山市中心部に駐輪されている自転車の秩序ある並びを見て「真面目でいい街だ」と感銘を受けたそうです。その好感をきっかけに渋谷さんから、GIANT JAPAN 社長(当時、ゼネラルマネージャー)の中村晃さんに再度話をつないで、門田さんらGIANTの3人と知事との会談がセットできました。この

会談には私も同席できました。

そこで門田さんが、温めていた「石鎚スカイラインでのヒルクライム」や「しまなみ海道の本線を走るサイクリング」という構想を提案しました。知事は「石鎚山やしまなみ海道という愛媛が誇るコンテンツをサイクリングを切り口に広げていける。ぜひやりましょう。GIANT社もぜひ協力をお願いします」と言われました。この時、サイクリング振興の歯車が動き出したのです。この光景は今でもはっきりと覚えています。

圧倒的なスピードで進むサイクリング振興施策

会談後、その年(2011年)10月の第1回石鎚山ヒルクライム開催に向けて動き出すことになりました。なかなか行政では考えられないスピード感です。開催は決まったものの予算や事業規模などの計画もなく、地元への話もこれからというなかで、構想を実務レベルまで引き上げるのは本当に大変でした。しかし、久万高原町の全面的な協力を得て急ピッチで準備を進め、何とか無事に開催することができました。



第1回石鎚山ヒルクライム(2011年)

固まった愛媛のサイクリング振興の土台

その後2013年の「サイクリングしまなみ」プレ大会の企画・運営にも携わりました。この大会の最大の難題は高速道路を通行止めにするることでした。サイクリング大会で高速道路を通行規制することは過去に例がなく、JB本四高速や国土交通省、警察との交渉は難航しました。県が総力を挙げて交渉を続け、GOサインが出たのは、なんと参加募集開始の直前でした。さらに、交通規制時間の制約に

も苦勞しました。道路を通行止めにできるのはわずか3時間。その間に設営、大会、撤収まで終わらせるためには分単位のスケジュール管理が必要でした。緻密な運営計画をもとに、何度も設営や撤収のシミュレーションを繰り返しました。

また、大会の開催には地元の方々の理解と協力が欠かせません。「しまなみの魅力を広く伝えられる」という大会の意義を分かってもらうため何度も説明会を開きました。そして大会当日は地元の方々に沿道で参加者を温かく応援していただきました。こうした苦勞を乗り越え、大会を無事やり遂げました。そして、この大会で得たノウハウを2014年の「サイクリングしまなみ」本大会の運営に生かし、大成功を収めることができました。

「石鎚山ヒルクライム」「サイクリングしまなみ」の成功が愛媛のサイクリング振興の土台になりましたが、これは地元住民・企業・自治体・サイクリストが一体となって取り組んだからこそその成果だと思っています。



サイクリングしまなみ2014

サイクルツーリズム先進地 台湾で学んだこと

2012年に行ったサイクルツーリズム先進地の台湾への視察では多くの学びがありました。台湾を自転車で1周する900キロのルート環島(ホアンダオ)を実際に走りました。台湾は古い市街地の道幅は広くないのですが、郊外に出ると片側3車線の右端1車線はバイクと自転車が走れるようになっていました。サイクリスト向けの表示も整備されており、警察署がサイクルオアシスとして開放され、給水やトイレ休憩に使えたり、パンク修理の工具も貸し出していたりと、サイクリストへのおも

てなし文化が根付いていました。

お遍路文化×サイクリング

しまなみ海道を通って愛媛に来たサイクリストは次の日には県境を越えて走っていく。そこで、まずは県内で「愛媛マルゴト自転車道」として初級から上級までの28コースを整備して誘客を図り、さらに、愛媛県がリーダーシップをとって「四国一周1,000キロルート」の整備を始めました。四国4県が連携したサイクリングルートはお遍路のおもてなし文化がある四国にうってつけです。

ルート沿いの飲食店や宿泊施設に駐輪ラックや空気入れの貸し出し等でサイクリストのおもてなしに協力してもらいました。「サイクルアイランド四国」の実現に向けて、様々な困難にぶち当たりながらも、台湾1周をモデルに、環境整備や機運醸成に取り組んできました。サイクリングを一過性のブームではなく、100年続く文化として根付かせるには、広域連携で受け入れる地道な取り組みが必要だと思っています。

2つの経験から得た困難からの突破力

困難があっても何とか突破していくスタイルは、2つの経験が基になっています。1つはサイクリング振興の前に合計9年間従事した用地買収の仕事です。用地交渉はゼロから積み上げる難しい交渉がほとんどです。しっかり話せば分かってくれるという経験を積めたことが大きかったです。

もう1つは、50歳で胃がんを患ったことです。父は59歳の時に胃がんで亡くなったので、自分もあと何年生きられるだろうかと思いました。でも、もう怖いものはない、後は精一杯やりたいことをやってみようと思いを切り替えました。どんな偉い人との仕事でも臆することなく「失敗したって命を取られるわけじゃない」と全てが前向きに取り組めるようになりました。おかげ様で10年経った今でも元気に活動できています。

新天地での歩み

定年退職後、県庁で長くサイクリング振興に携

わったご縁から(一社)しまなみジャパンで勤務しています。この組織は国内外からの観光客誘致や地域活性化を目的に活動しています。観光情報発信やしまなみブランドのプロモーションなども行っていますが、事業の柱はレンタサイクルです。

今治市、尾道市に5カ所ずつあるレンタサイクルターミナルで、しまなみ海道全域をカバーしています。そして、全域で乗り捨てが可能という利便性の高さも売りにしています。



(一社)しまなみジャパンのレンタサイクル

キーワードは「レンタサイクリスト」

目下の夢は「レンタサイクリスト」文化の定着です。「レンタサイクリスト」は仲間達とつくった造語です。いろんなところに行った先で、サイクリングはレンタルで楽しむ。幅広い層にレンタサイクルでの観光が普及することで、地域も活性化していく。そのためにE-BIKEや電動アシスト自転車の貸し出しに力を入れています。初心者の方や体力に自信のない方でも乗りやすく、気軽に楽しめます。皆さんも気軽に、電動アシスト自転車でしまなみ海道を駆け巡ってください。

止めない歩み 学び続ける人生

「愛媛県の自転車新文化の推進による地域活性化」についてまとめたいと思い、働きながら愛媛大学の大学院に通っています。毎日、課題がたくさんありますが、若い頃に仕事をしながら大学に通った経験を思い出しながら、ハードな日々を楽しんでいます。進学のきっかけは、定年退職まであと1年という時、20年前のある出来事を思い出したからです。偶然再会した中学の同級生が働きながら

大学院に通っており、「大学院で勉強するのはいいよ」と勧められました。でも、当時は勉強したいことが見つけれませんでした。しかし、退職を目前にして長く携わった自転車の仕事や経験を論文として形に残したいと思い進学を決意しました。

また、5年ほど前から愛媛大学等でゲスト講師として自転車による地域活性化の講義もしています。これをきっかけに受講生が、サイクリングや行政の仕事に興味を持ってくれるようになり、3年連続で県職員の道に進んでくれています。これは密かな自慢であり、意気を感じて今後も続けていきたいと思っています。



愛媛大学で講義をする様子

芸は身を助ける

定年後はゆったり仕事をして、論文の執筆に時間を使おうと思っていました。しかし、ご縁があっていただいた仕事なので、大学院や大学講師との両立は大変ですが何とか頑張っています。

しまなみジャパンでの仕事はめちゃくちゃ面白い。最高の仕事だと思っています。好きなことが仕事になる。本当に最高の人生です。まさに芸は身を助けるだと思います。この芸を生かして、しまなみ海道のオンリーワン、ナンバーワンの魅力を発信し続けていきます。

インタビューを終えて

坂本さんの「好きなことが仕事になる。本当に最高の人生」という言葉が非常に印象的でした。様々な困難に直面しても、心の底から好きなことだからこそあきらめず乗り越えられたのだと思います。

(三浦 直也)



本物の金融教育

愛媛大学社会共創学部 元教授
株式会社いよぎん地域経済研究センター 前社長

山崎 正人



幕末の貧農に生まれながら、苦学して東京帝大教授にまでなり、「月給4分の1天引き貯金」で貯めた資金を元手に、株式や山林投資で巨万の富を築き、しかも退官に当たって財産の全てを匿名で寄付したことで知られる立志伝中の人物に本多静六(1952年没)という人がいる。生前、渋沢栄一や安田善次郎とも交流のあった人物だが、その本多が戦後に著した書物に、「私の財産告白」という伝説の名著がある。

帝大教授を務めた学者でありながら、その書物の目次に堂々と「金の貯め方・殖やし方」との章を設けるあたり、本多の面目躍如たる所だが、中身は現代にも通じる立派な人生訓にもなっている。今でも、著名投資家の何人かが、必読の書に挙げているほどだ。

この本で本多が提唱する株式投資の要諦は、「二割上げ利食い」と「十割益半分手放し」だ。一つ目は欲をかくなということであり、二つ目は株価が倍になったら半分は手じまえということで、これだけだと特に感心するようなことでもない。さらに付け加えれば、無理のない範囲の株式投資であれば、値下がりしても持ち続けられるので、絶対に損はしないとも言っている(同感)。

ただし、この本の肝はそうした手法よりも、投資の心構えにある。何はさておき、まずは「雪達磨の芯」を作れというのだ。彼は、何人も「貯金の

門」をくぐらずして、巨富を得ることはないとは断じる。従って、まずは月給の4分の1を天引き貯金し、それに副業収入を加えて、1日も早く雪達磨の芯を作れ、それからが「到富の本街道」だと言うのだ。

このほかにも、自分の流儀を持て、株屋の言いなりになるな、辛抱強く時節の到来を待てといったことなどが投資の奥義とされている。これらは一見いたって平凡で誰にでもできるように思われるが、だからこそ難しい。そこが名著と言われる所以なのだろうが、いずれにしても、この本は投資教本というより、金融教育の必読書と言った方が相応しい。

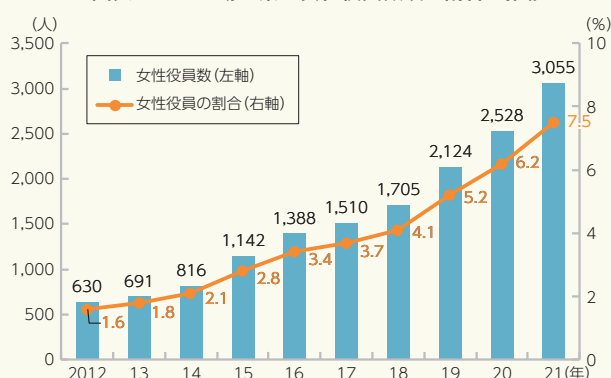
今、岸田内閣は、貯蓄から投資への流れを加速させようと、NISAの制度拡充などを目指しているが、そうした制度の見直しで投資への流れが加速するほど現実には甘くない。日本には、依然として、人前で金銭の話をするのが憚られるような風潮が残っているが、本多が生きた時代はなおさらだった。そうした中で敢然、己の信じる貯蓄法を説いた本多の気概こそ、今の日本人が見習うべきものだ。

本多は、「貯金の問題は、方法の如何ではなく、実行の如何だ。」と喝破した。時代は変われど、投資の本質に違いはないはずだ。今こそ、地に足のついた本物の金融教育が求められていると思う。



女性役員登用とクオータ制の導入

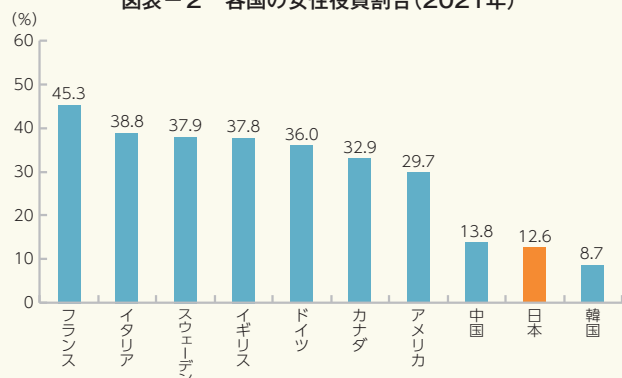
図表－１ 上場企業の女性役員数及び割合の推移



資料：東洋経済新報社「役員四季報」

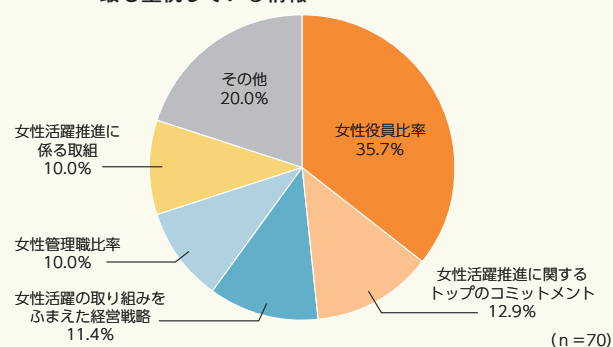
注：調査対象は全上場企業。調査時点は原則として各年7月31日現在。

図表－２ 各国の女性役員割合(2021年)



資料：OECD「Social and Welfare Statistics」

図表－３ 投資や業務において活用している女性活躍情報のうち、最も重視している情報



資料：内閣府 男女共同参画局「ジェンダー投資に関する調査研究報告書」

女性活躍推進を追い風に日本では女性役員も増加傾向にある。上場企業の女性役員数は、2012年の630人から2021年の3,055人と、約5倍に増加し(図表－1)、全役員に占める女性の割合も1.6%から7.5%に上昇した。

一方、諸外国に目を向けると、フランスの女性役員割合はすでに4割を超え、イタリア、スウェーデン、イギリス、ドイツでも3割を超えているが、日本は12.6%と低い(図表－2)。では、男女格差の解消に向け、諸外国ではどのような取り組みがされたのだろうか。キーワードは「クオータ制の導入」(「クオータ制」とは、一定の比率で人数を割り当てる制度)である。

女性役員比率が高いフランスでは、2011年に「取締役クオータ法」を制定し、企業の取締役会等に対し、男女の割合をそれぞれ40%以上にするのを義務付けた。また、達成できない場合は、ペナルティも課せられる。ドイツでも2015年に上場大手108社を対象に男女比率をそれぞれ30%以上とすることを義務付けた。これらの取り組みに共通しているのは、女性の活躍状況を「見える化」して、女性参画の比重を高めようとしていることだ。

近年、ESG投資(Environment(環境)、Social(社会)、Governance(企業統治))の観点から企業における女性活躍の状況が注目されている。内閣府の調査では、約6割の機関投資家が投資判断に図表－3のような女性活躍情報を活用しており、そのうち、最も重視しているのは「女性役員比率」(35.7%)である。

女性役員を増やすことで、企業価値の向上につながると期待されている。女性役員の登用及び拡大のために、海外の取り組みを参考にしながら、日本でもクオータ制の導入を視野に入れる必要があるのではないだろうか。

(孫 璇)

フットワーク軽快な会社

株式会社ビルド商会 取締役部長 / 池田 ^{あつのり} 充慶 氏 (IRCニュー・リーダー・セミナー31期修了生)



株式会社ビルド商会は、デザイン性の高い建材の販売・施工管理を行っている。

設立は1973年。充慶氏の祖父 ^{ともよし} 知祥氏は防水工事を行うイケダ産業株式会社を経営していたが、取引先である株式会社エービーシー商会の依頼を受け、建材の販売代理店として株式会社ビルド商会を設立した。

同社の強みは豊富な商品ラインアップにある。扱う建材の種類が多く、お客さまのニーズに合うものをすぐに提供できる。同社で扱っていない建材でも、同業他社や取引先などのネットワークを駆使して調達が可能である。さらに、これまで積み重ねた知識や経験を踏まえて、お客さまが希望された建材・工法よりも良いものがあれば、積極的に提案している。「顧客目線で考えてくれるから、何でも相談できる」と大変喜ばれている。

充慶氏は、「これからは若手社員の育成に力を入れていきたい」と言う。社員の年齢層は20～70代と幅広く、入社5年目以下の若手社員が特に多い。業界未経験で入社した若手社員も多いことから、部長1人につき部下は3人までと決めて、丁寧な指導を行っている。部長は一人ひとりに時間をかけて指導することができ、部下も質問しやすい環境となっている。加えて、1級・2級建築施工管理技士など専門資格の取得も積極的に支援している。

「今は中四国に展開しているが、九州や関西などにも広く進出したい。そのために、まずは当社のことをさまざまな人に知ってもらいたい」と、充慶氏。その言葉通り、自ら現場に行き、発注者やその関係者に挨拶して積極的にコミュニケーションをとっている。同社の仕事ぶりや自身のことを知ってもらうことで、新しい取引につながったケースもあるそうだ。

今後もフットワーク軽くさまざまな人に出会い、関係を構築しながら同社の発展に尽力していかれることだろう。

(川尻 麻美)

☑ PERSONAL QUESTION

池田 充慶 (いけだ あつのり) 1992年4月生まれ

モットー 幸運の女神には前髪しかない。
先のことを考えることは大事だが、今が一番大事。
チャンスは一度きりと考えて、思いついたら行動する。

趣味 パーベキュー。
海や山で、少人数で行っている。
準備段階からずっと楽しい。自然のなかで、さまざまな人の話を踏み込んで聞くことができる。

長所 明るく、誰とでも話ができる。
そのおかげで、会社では上下関係なく意見をもらうことが多い。

【会社概要】

〒791-8016
松山市久万ノ台189-1
TEL / 089-923-2001
資本金 / 1,000万円
従業員 / 18名



困ったときの愛新さん

株式会社愛新鉄工所 取締役 / 片座 誠一郎 氏 (IRCニュー・リーダー・セミナー31期修了生)

株式会社愛新鉄工所は、各種クレーン関連装置(走行装置、フックなど)の製造や、化学プラントで使用するバルブのメンテナンスを行っている。

創業は1940年。誠一郎氏の曾祖父 周一郎氏が住友化学工業株式会社(現 住友化学株式会社)のバルブメンテナンスを始めたことが興りである。メンテナンスに関する技術を高めた結果、大型機械加工や特殊溶接なども行うようになり、今に至っている。

「当社の一貫製造体制は一品一様*・短納期への対応を可能とする」と、誠一郎氏。さらに、同社は今年2月に建設業の認可を取得し、これまでの設計・製造に加えて現地での組立・施工もできるようになった。「製品の製造から据付・保守まで自社で管理できるようになり、これまで以上にお客さまと深くかかわることができる」とのことだ。

また、同社では設備投資や人材育成に力を入れている。新しい機械設備を定期的に導入し、同じものを20年使うことはない。また、各社員には仕事の裁量を与え、定期的にさまざまな技術研修を行うことで多能工を増やしている。このように、一貫製造体制に加えて最新鋭の設備を備え、能力の高い社員を有する同社は、お客さまから「何かあれば一番に相談する。“困ったときの愛新さん”だ」と高く信頼されている。

課題は、部署間の連携強化である。同社には工程に応じて複数の部署があり、互いの情報の質を高める必要がある。そこで、各部署にリーダーを配置し、定期的に意見交換を行うことを考えている。こまめな情報共有で互いを理解し、協力し合うことで生産性向上や新たな製造ノウハウの構築につなげたいとのことだ。

誠一郎氏は「これまではお客さまの想いを形にすることを意識してきたが、今後はさらに付加価値をつけて、社会課題の解決にもつなげていきたい」と言う。「困ったときの愛新さん」として、今後もさまざまな課題解決に取り組んでいかれることだろう。

(川尻 麻美)

*フルオーダーメイド。顧客のニーズに合わせて、一から製品をつくりあげること。



☑ PERSONAL QUESTION

片座 誠一郎 (かたざ せいいちろう) 1983年2月生まれ

モットー

3現主義「現物・現場・現実」
仕事をするうえで、この3つの確認を大事にしている。特に現場を重視し、何かあればすぐに向かうよう意識している。

趣味

キャンプ。
週末は家族とたき火を囲み、ゆっくりと過ごす。
キャンプ用品をそろえていくのも楽しい。

感銘を受けた本

『竜馬がゆく』
新しい道を拓く坂本龍馬に、リーダーの本質を感じる。
自身も思いきって前に進んでいきたい。

【会社概要】

〒792-0861
新居浜市清水町12-50
TEL / 0897-33-7070
資本金 / 1,000万円
売上高 / 4.2億円
従業員 / 30名



伊予銀行シンガポール支店

SINGAPORE

シンガポールだより

シンガポールのエネルギー政策

はじめに

「5,000km」はどのくらいの距離かイメージできますか？京都からシンガポールまでの距離がおよそ5,000kmです。

今、シンガポールでは5,000kmのケーブルを敷設し、オーストラリアの太陽光発電所で発電・蓄電した電力を自国まで運ぶという壮大なプロジェクトが動き始めています。

その背景には、エネルギー資源に乏しい同国が電力自給率を高めるべく、クリーンエネルギーへの転換に向け世界に先駆けて取り組んできたことがあります。

今回は、シンガポールのエネルギー政策についてお伝えします。

1 シンガポールのエネルギー

シンガポールのエネルギー源は、圧倒的に天然ガス（LNGを含む）が占めています。その割合はエネルギー源全体の95%（2018年時点）を超えており、主に隣国のマレーシア・インドネシアからパイプラインを通じて輸入しています。

海外からの輸入に依存していることから、シンガポールにとって天然ガスの安定的な確保は非常

に重要なミッションとなります。2004年、そのことを裏付ける出来事がありました。海外からの天然ガスの供給が乱れ、シンガポール島内全域で約2時間の停電が発生、相当な混乱と経済損失を及ぼしたのです。

このような出来事がきっかけとなり、天然ガス（LNG）を貯蔵するタンクが西部・ジュロン地区に建造されたほか、エネルギー資源の海外依存を見直そうという機運が高まっています。



西部・ジュロン地区のLNG貯蔵施設（出典：gCaptain）

2 グリーンプラン2030

二酸化炭素の排出が石炭の半分程度である天然ガスを主なエネルギー源とするなど、シンガポールは早くから持続的な環境維持を目指していました。そのような取り組みのなか、2021年2月10日、シンガポール政府は環境行動計画「シンガポール・

グリーンプラン2030」を発表しました。同プランでは、2030年までに国を挙げて取り組むべき環境政策が記載されており、クリーンエネルギーの確保やクリーンな燃料車（ハイブリッド車、電気自動車、水素燃料車）の普及を後押しする方針などが定められています。

プランの中で示された取り組むべき5つの課題は、次の通りです。

1	自然の中の都市の創出 City in Nature
2	持続可能な生活の推進 Sustainable Living
3	グリーンエネルギーの活用 Energy Reset
4	グリーン経済の発展 Green Economy
5	レジリエントな未来の構築 Resilient Future

3 クリーンエネルギーの活用

政府が推進する2つのエネルギー資源について紹介します。

(1) 太陽光エネルギー

政府が最も注力しているエネルギー資源が太陽光です。北緯1度という赤道直下の好条件を活かし、島内に実に6,000基の太陽光発電システムが整備されました(2020年時点)。しかし、国土面積が小さいため、これ以上の用地の確保が困難であったことから、広大な土地を持つオーストラリアと連携し、約5,000km(内、海底ケーブルが4,200km)を送電するという壮大なプロジェクトが立ち上がりました。その距離は、稼働中の世界最長の海底ケーブル(イギリス-ノルウェー間の約720km)の約6倍となります。

計画では、2027年の商業運転開始を目指してお



シンガポール-オーストラリアの送電計画図(出典:Sun Cable)

り、シンガポールの電力需要の最大15%を補うこととなっています。現在は、海底調査やソフトウェア開発を行っており、実現すれば、世界の電力供給に大きな衝撃・影響を与えることになりそうです。

また、洋上での取り組みも注目されています。2021年3月、マレーシアとの間のジョホール海峡に、世界最大級の浮体式洋上太陽光発電システム(パネル13,312枚)が設置されました。年間約4,000トンの温室効果ガスを削減できます。別の地区で、より大規模な洋上発電プロジェクトも進行中であり、今後も拡大していくことが予想されます。



ジョホール海峡の洋上太陽光発電システム(出典:Sunseap)

(2) 水素エネルギー

太陽光と同様、政府が注力するエネルギー資源が水素エネルギーです。水素は燃焼時に二酸化炭素を排出しないクリーンエネルギーとして世界的に注目が集まっています。冷却し、液化することによって効率的に輸送、貯蔵することが可能な資源であり、国土が小さく、用地に制約があるシンガポールにおいて活用が期待されています。

当店のお客様も水素の燃料としての効率性を検討したり、将来の販売パートナーに係る情報収集をされています。

4 おわりに

世界のエネルギー消費量は増え続けており、石油や天然ガスなどは、あと50年で枯渇すると言われています。

限りある資源を次世代に残すため、エネルギー資源が乏しい日本も、シンガポールの取り組みは参考になるのではないのでしょうか。また、エネルギー市場における新たなビジネスチャンスの広がりにも、期待ができるものと考えています。

(芳野 脩三)

Innovationが 地域を拓く



～ Start Up企業からのメッセージ ～

スタートアップ企業を取り上げるコーナー「Start Up 企業からのメッセージ」。

このコーナーでは、スタートアップ企業として市場からも注目される存在となっている企業について、社会課題に対する気づき、それを創業につなげるきっかけや熱意、そして今後の夢、地域社会への思いなどをご紹介します。

＜ 本コーナーで紹介する企業は、
いよぎんキャピタル株式会社が投資しています ＞

株式会社グリラス (徳島県)

昆虫食が世界を救う！

1. 昆虫食のフードテックベンチャー！

株式会社グリラスは、徳島大学の30年にわたるコオロギの基礎研究をベースに、食用コオロギの品種改良から生産、原料加工、商品の開発・販売までを一貫して手がけるフードテックベンチャーである。

無印良品で販売されている「コオロギせんべい」「コオロギチョコ」の原材料を供給しており、2022年6月からは大手コンビニチェーン(東京など一部地域)で自社ブランド「C. TRIA(シートリア)」のプロテインバーやクッキーの取扱いを開始している。



自社ブランド「C. TRIA」

2. タンパク質危機をコオロギが救う!?

世界的な人口増加や気候変動を背景に、将来の食料不足深刻化、中でもタンパク質の不足が懸念されており、国際連合食糧農業機関(FAO)は、有力な解決策として昆虫食を推奨している。

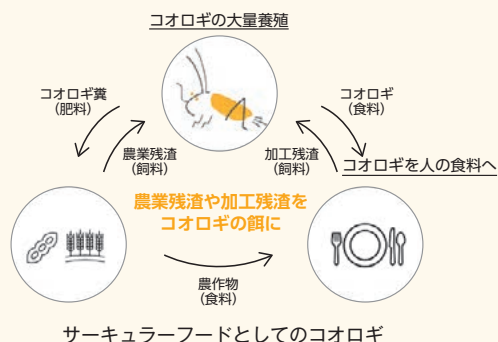
昆虫は家畜と比べ、1kgのタンパク質を生産するのに必要な餌や水の量が圧倒的に少なく、限りある資源の有効活用が可能である。環境を整えば場所を問わずどこでも生産することができ、既存の建物や遊休施設も活用することができる。

なかでもコオロギは、タンパク質以外にも、ビタミンやミネラル、食物繊維等、数多くの栄養素を有し、しかも飼育も容易であるなど多くの利点がある。

3. コオロギは「サーキュラーフード」

同社では、コオロギの雑食性を活かして、食品加工の残渣などを餌として活用する研究を進めている。世界中で食料不足が懸念される一方、日本など多くの国で多量の食品ロスが発生している。この食品ロスを餌に変える

ことができれば、環境配慮型のタンパク質生産が実現でき、こうして生産されたコオロギを世界中に届けることで地球規模のフードサイクル構築を目指している。同社では、コオロギを「サーキュラーフード」と名づけ、ブランディングを進めている。



4. 研究者みずから起業！

渡邊社長は現在も徳島大学の講師を務める研究者である。早くからコオロギ食用化の価値に気づき、情報発信や企業への働きかけを行ったが事業化する企業は現れず、「この技術を社会実装するためには自らやるしかない」と起業に踏み切った。大学発ベンチャーでは経営は外部の専門家に任せるケースも多いが、渡邊社長は研究者自身による起業のロールモデルを目指している。

コオロギの食用化には、食品としての抵抗感やアレルギーの緩和など品種改良面での研究開発もまだまだ必要であり、第一線の研究者が経営にコミットしている点は、同社の大きな強みとなっている。

5. 廃校を活用し、地方創生にも貢献

同社は、徳島県美馬市の廃校を活用してコオロギの生産施設を整備している。生産部門では地元の幅広い年代の方を雇用、マーケティング、研究、管理などの各部門では20～30代の若者を中心に雇用している。



廃校を活用した生産拠点「美馬ファーム」

山間の緑豊かな環境で、多様な人材が活気あふれる職場を創っているのは印象的で、地方創生のモデルケースとなり得る組織運営が行われている。また、昨年夏には、同市の別の廃校を整備し、世界初となるコオロギの品種改良を目的とした研究施設を開設している。

6. 産業化への課題

産業化に向けての課題は、生産の効率化と供給量の拡大である。従来の飼育方法は、採卵から給水・給餌、収穫までを手作業で行うものであり、生産コストが膨大となるため、事業化が困難であった。

そこで同社は、コオロギの大規模産業化に向けて、自動飼育システムの開発に取り組んでいる。年内には生産工程を大幅に効率化できる半自動化飼育システムを開発する計画であり、当システムを外部の協力業者に提供して産業と呼べる水準までの生産拡大を目指している。

7. グリラスの目指す世界

同社のビジョンは、「HELLO! NEW HARMONIES.コオロギ×テクノロジーが生み出す新たな調和で、健康でしあわせな未来を。」である。

渡邊社長は、「事業活動を通じてコオロギの持つ可能性を社会に示し、新たな市場価値を生み出しながら、コオロギが生活のなかで当たり前前の存在となる未来を創造する」ことを目指している。

昆虫食に取り組む企業のニュースを目にする機会は日に日に多くなっているが、同社はその国内トップランナーの1社である。四国を代表する大学発ベンチャーであり、社会的インパクトの大きい、新たなフード領域に挑む同社の成長を大いに期待したい。

(文責:いよぎんキャピタル株式会社)

profile

株式会社グリラス



代表取締役社長 / 渡邊 崇人 氏

【会社所在地】

〒772-0001

徳島県鳴門市撫養町黒崎字松島
45-56

【税務編】

印紙を貼付した契約書等の廃棄の可否

和泉会計事務所 税理士 和泉 真紀夫



Q. 令和4年1月1日以後、電子帳簿保存法により、書類の保存制度が大幅に見直されました。当社でも契約書等をスキャンし電子データで保存することにしました。ところで、印紙が貼付された契約書等については電子データで保存した後も紙での保管が必要でしょうか？

A. スキャナ保存をすれば、その原本である紙の書類は破棄できます。ただし、印紙税の過誤納があった場合には、印紙を貼付した契約書等の書類そのものがないと還付を受けられなくなります。

1. 印紙税法上の保存義務の規定

印紙税法では、一定の課税対象となる文書(書類)を作成した場合、その書類に印紙を貼り付けるなどして印紙税を納める納付義務が課されます(印法3、8等)。一方、印紙を貼り付けた書類の「保存義務」は印紙税法で規定されていません。

取引に関して授受した契約書等の書類の保存義務は、法人税法等で規定されています(法規59等)。さらに、電子帳簿保存法によって、紙の契約書等の書類に代えてスキャナ保存(書類をスキャンした電子データで保存)が認められています(電帳法4③)。

印紙税の納税義務は、課税文書を作成したときに成立することになり、その書類の保存は、法人税法や電子帳簿保存法といった別の法律に基づき行う必要があります。

2. スキャン対応について

電子帳簿保存法の要件に基づきスキャナ保存を行う場合、紙の書類の原本とスキャンした電子データを付け合わせ確認した後は、即時に書類の廃棄が認められます。スキャナ保存の対象となる契約書等の書類であれば、印紙の貼付の有無でスキャナ保存を行うか否か対応を分ける必要はありません。印紙の貼付がない契約書等と同様に、印紙貼付の契約書等もスキャナ保存をすることによって、その書類を廃棄できます。

3. 過誤納金の還付の注意点

誤って書類に印紙を貼り付けた場合などには、税務署に申請することで、印紙税法上はその印紙税の過誤納金の還付を受けられます(印法14)。ただし、「過誤納となった事実を証するため必要な文書その他の物件」を税務署に提示する必要があります(印令14②)。この還付に当たり「必要な文書その他の物件」とは、過誤納に係る文書等のことで(印基通116)、その誤って印紙を貼り付けた「紙の書類」そのものが該当し、電磁的記録(電子データ)は含まれていません。

つまり、現行制度において、印紙税の過誤納金の還付を受けるには、誤って印紙を貼り付けた紙の契約書等そのものが必要となります。このため、スキャナ保存により印紙貼付の契約書等が廃棄されている場合には、過誤納金の還付は受けられないことになりますのでご注意ください。実務上、過誤納金の還付を受けるにあたっては、二重還付の防止等の観点から、申請書に加え印紙を貼り付けた書類そのものを税務署に提出し、その書類について過誤納の事実の確認がされ、確認を受けたことを示す押印等の措置がされています。

ちなみに、紙の書類現物を交付するのではなく、電子データとして書類を取引相手に送付等する場合には印紙税は課されませんのでご注意ください(国税庁「請負契約に係る注文請書を電磁的記録に変換して電子メールで送信した場合の印紙税の課税関係について」等)。

その他の電子帳簿保存法に関する情報は、国税庁の電子帳簿保存法Q&A(一問一答)をご確認ください。

【労務編】

今月からは、パパの最初の仕事＝“育児休業の取得”？

社会労務士法人 人的資源研究所

特定社会保険労務士・人事コンサルタント 平尾 由紀



Q. 産後パパ育休(出生時育児休業)が2022年10月からスタートします。
男性社員の中で、密かに注目されているこの制度について教えてください。

A. 産後パパ育休とは、子の出生後8週間以内のうち最大4週間までパパが育休をとれる制度です。

1. 男性の育児休業取得率アップが国の施策

「2025年までに30%！」が政府の掲げる男性育児休業取得率の目標値です。現在の取得率は13.97% (2021年度)で、更なる取得率の増加が必要となっています。そこで、政府は今月から産後パパ育休制度(出生時育児休業)をスタートさせました。

2. 産後パパ育休とは？

産後パパ育休とは、子の出生後8週間以内のうち最大4週間までパパが育休をとれる制度です(下表参照)。

3. 注意する点について

産後パパ育休は分割して2回まで取得できますが、本来の育児休業とは異なり、初めにまとめて申出をする必要があります。従業員が、後から再度の産後パパ育休の申出をしても会社は拒むことができます。

4. 社会保険料が免除に！

同月内に育休開始日と予定終了日がある場合、月末日に育休を取っている、または育休期間が14日以上ある場合には当月の社会保険料が労使共に免除になります。月がまたがっている場合には後の月は免除されないケースもありますので注意が必要です。

5. 従来の「パパ育休」との違いは？

「パパ育休」と今回の「産後パパ育休」の違いについて解説します。

現行のパパ育休は、原則として1歳に満たない子を養育する従業員が、1人の子について1回申し出をした期間、育児休業を取得できるものです。ただし、出生後8週間以内に育児休業を取得した場合は、「特例」として2回目の取得が可能でした。この「特例」部分がこの度廃止となります。結果として「産後パパ育休」は2回までの分割取得ができる上に「通常の育児休業」も2回まで取得できますので、合計4回休業が可能となります。

6. その他のポイント

産後パパ育休制度を活用すると、一部就労は可能、また出生時育児休業給付金の支給などがあります。

時代は、多様性のある企業・仕事と生活の両立支援を進める企業を求めていると考えます。この機会に就業規則の見直しや相談体制の整備をお勧めします。

	産後パパ育休(R4.10.1～) 育休とは別に取得可能	育児休業制度 (R4.10.1～)	育児休業制度 (現行)
対象期間 取得可能日数	子の出生後8週間以内に 4週間まで取得可能	原則子が1歳 (最長2歳)まで	原則子が1歳 (最長2歳)まで
申出期限	原則休業の2週間前まで	原則1か月前まで	原則1か月前まで
分割取得	分割して2回取得可能 (初めにまとめて申し出ることが必要)	分割して2回取得可能 (取得の順にそれぞれ申出)	原則分割不可
休業中の就業	労使協定を締結している場合に限り、 労働者が合意した範囲で休業中に就業 することが可能	原則就業不可	原則就業不可
1歳以降の延長		育休開始日を柔軟化	育休開始日は1歳、 1歳半の時点に限定
1歳以降の再取得		特別な事情がある場合に 限り再取得可能	再取得不可

(出典:厚生労働省「育児介護休業法改正の解説」)

サイクリングによる瀬戸内圏の魅力創出・対流促進 ～Setouchi Velo協議会の設立に向けて～

本州四国連絡高速道路株式会社地域連携事業推進本部

はじめに

本州四国連絡高速道路株式会社(以下「本四高速」という。)は、2005年の本州四国連絡橋公団の民営化に伴い発足した会社です。世界最大級の明石海峡大橋をはじめとした長大橋梁群を中心とする神戸淡路鳴門自動車道、瀬戸大橋、瀬戸内しまなみ海道の3つのルートの運営・維持管理・機能更新を主たる業務としていますが、一方で民営化以来「瀬戸内企業」を標榜し地域に立脚する企業としての取組も行っています。

その一環として、昨春には地域との関係深化を目的とした「地域連携事業推進本部」を社内に設置、今春には「インフラ経営」のリーディングカンパニーを目指して新たな行動計画を策定しました。国民の重要な資産である本四高速道路の潜在力を引き出しつつ、新たな価値を創造し、瀬戸内圏の持続的な発展に貢献していく所存です。

具体的には、「瀬戸内企業」として、国の各機関、地方公共団体、経済連合会、商工会議所、観光協会、地元企業等多様な主体と連携して、「瀬戸内の未来」を創出します。来島海峡大橋の主塔にのぼる塔頂体験などのインフラツアーの推進、サービスエリア・パーキングエリアを拠点とした瀬戸内魅力発見キャンペーンの展開、瀬戸内圏81美術館等を結んだ「せとうち美術館ネットワーク」の活動などを展開しています。本稿では、サイクリングによる瀬戸内圏の魅力創出・対流促進に係る取組を紹介します。

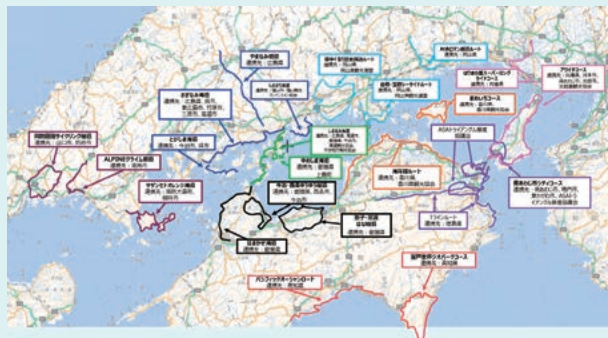
1. 瀬戸内圏のサイクリングの現況と協議会設立提案

瀬戸内圏には、日本を代表し世界に誇るナショナルサイクルルートとして最初に指定された「しまなみ海道」、淡路島を一周する通称「あわいち」や四国4県を走破する「四国一周」、さらには瀬戸内の海沿いや島々をめぐるコースなど、風光明媚な瀬戸内を活かした多種多様なサイクリングルートが多数存在し

ており、毎年多くのサイクリストや観光客が瀬戸内を訪れます。

一方で、現在の瀬戸内圏域のサイクリングルート(図1)を見ると、微妙につながっていないことがわかります。

図1: 瀬戸内地域の主なサイクリングルート



特に本州側は南北のルートが多く、行政域を越えて東西につながっているルートはあまりありません。それぞれのサイクリングルートの設定主体が異なり、ルート設定が主体毎になされているからでしょう。

欧州には、Euro Velo(「Velo」はフランス語で自転車の意)というヨーロッパ自転車連盟の推奨する自転車道路網があります。全長約9万km、1ルート1,000km以上の17の長距離ルートで欧州全土をつないでいます。認定されたルートには、標識の設置やサービスレベルの目標設定等がなされており、サイクリングの普及・発展に向けた環境整備が着実に進展しています。

こうした事例を参考に、今春、本四高速は愛媛県とともに、瀬戸内圏全体に点在する多数のサイクリングルートをネットワーク化し、瀬戸内圏全体をサイクリングで自在に周遊できる世界に誇るサイクリングの推進地域とするためのプラットフォームの立ち上げを提案しました。

そのプラットフォームが、瀬戸内圏の県や中国、四



国の経済連合会、地方整備局や地方運輸局等とともに、今秋に設立することとしている「Setouchi Velo 協議会」です。

2. Setouchi Velo ルートの設定と多機能型マッピング

協議会の最大の特徴は、行政境界を越えて魅力的なサイクリングルートをつなげることです。瀬戸内圏各地に存在するサイクリングルートに、東西南北につなぐルートを加えることにより、例えば、瀬戸内を一周することができる「せといち」のような広域周遊ルートを創っていくことも想定しています。

Setouchi Veloルートは、単独のルートではなく、瀬戸内を一周する「せといち」ルート、海沿いの風光明媚なコースをめぐるルート、内陸に入り名所旧跡も含めるルート、あるいはその組み合わせなど、サイクリストの選択でいくつもの選択肢があり得ます。淡路島や小豆島のルートも含めて播磨灘を周遊するルート、しまなみ海道や芸予諸島や防予諸島をめぐる西瀬戸地域のルート、瀬戸内に多数存在する島々のコースを組み合わせる多島めぐりルートなど、サイクリストの発想、好みでいかようにも発展していくことができます。

これらの広域周遊ルートは、デジタルマッピング化し、順次拡張していきます。マップには、サイクリングに関する情報だけではなく、美術館等の観光情報やルート沿線のグルメ情報など、様々な情報を盛り込んだ多機能性も追求していきます。また、サイクリストの体力や好み、目的に応じ、自由なルート選択を可能とするような多様性も追求していくこととしています。

これらの①広域周遊性、②拡張性、③多機能性、④多様性、がSetouchi Veloルートの目指していく姿です。

3. 世界に認められる「サイクリングの推進エリア」を目指して

協議会の活動はルート設定やマッピングに限りません。瀬戸内圏の各地のルートを、プロサイクリストや有識者、メディア関係者、行政関係者等とともに試走する「トライアルライド」も実施する予定です。

「トライアルライド」では、多様な関係者が一緒に、各ルートの案内表示や走行ライン、サイクルステーションの状況やトイレの有無、車の走行マナーなど、

ハード、ソフト両面からサイクリングルートとしての走行環境の情報収集をするとともに、e-bike(電動アシスト自転車)の走行体験等も実施する予定です。

e-bikeに乗れば、体力に自信のない方でも一日で数十km～100km前後は難なく走行することができるので、サイクリングの対象者が格段に増えることが期待できます。あるプロのサイクリストの方が「ヨーロッパで高齢の^{かつぶく}のいい方がスイスイと山岳ルートを登っていくので驚いたら、e-bikeに乗っていた」と言っていました。欧米ではe-bikeが普及し老若男女を問わずサイクリングを幅広い層が楽しむようになってきているそうです。我が国でも「サイクリストのためのサイクリング」から、「老若男女、誰でもが楽しむサイクリング」へのシフトも始まっています。

「トライアルライド」のような活動を通して、瀬戸内圏全体が「サイクリングの推進エリア」となり、我が国が世界に誇るサイクリングの先進地域となることを目指していきます。

協議会としては、欧州や台湾といった、サイクリング先進地域の取組を視察、調査する計画の策定、官民一体となってサイクリングの聖地としての瀬戸内圏を国内外で情報発信していくことも検討していきます。

おわりに

本稿では、瀬戸内に立脚する企業としての本四高速のサイクリングを通した瀬戸内圏での取組を紹介しました。

本四高速は、瀬戸内圏全体に立脚する数少ない主体です。国レベルでは、中四国農政局や中国四国地方環境事務所が瀬戸内圏を一括して所管していますが、多くは中国、四国という圏域別に地方支分部局を設置しています。事業者、あるいはNPO、DMOの中には、瀬戸内圏全体を対象としているものもありますが、こうした主体は限られており、多様な分野それぞれでの圏域全体における活動の担い手はまだまだ少ないのではないのでしょうか。

本四高速としては、瀬戸内圏全体に立脚する貴重な立場を活かし、今後とも、多様な主体と連携して着実に実績を積み重ね、瀬戸内圏での取組を深化・発展させてまいります。

緩やかに持ち直しているが、物価上昇に伴う 企業活動・個人消費への影響が懸念される

～県内企業の売上高は、前年度比0.7%の減収見込み～

概況

8月の内閣府月例経済報告によると、経済社会活動の正常化が進むなかで、景気は緩やかに持ち直している。先行きも持ち直しが期待されるが、世界的な金融引き締めによる海外景気の下振れが日本の景気を下押しするリスクがある。また、物価上昇の家計や企業への影響、供給面での制約にも注意する必要があるとしている。

愛媛県内も緩やかに持ち直しているが、一部で弱い動きとなっている。先行きについては、円安や原材料・原油価格高騰が企業活動や個人消費に水を差す可能性があり、持ち直しの動きは力強さに欠けたものとなるだろう。

愛媛県内の直近の経済指標をみると、鉱工業生産指数(季節調整値・6月)は前月比0.1%増と、2ヵ月連続で前月を上回った。公共工事請負金額(8月)は前年同月比0.3%減と、2ヵ月ぶりに前年を下回った。住宅着工戸数(7月)は前年同月比24.4%減となり、3ヵ月連続で前年を下回った。有効求人倍率(季節調整値・7月)は前月比0.02ポイント上昇の1.46倍だった。個人消費をみると、百貨店・スーパーの販売額(7月)は前年同月比0.7%増と前年を上回り、新車乗用車販売台数(軽自動車含む・7月)も前年同月比4.9%増と14ヵ月ぶりに前年を上回った。

なお、内閣府と財務省が8月に実施した法人企業景気予測調査(7～9月期)によると、県内企業の売上高は、前年度比0.7%の減収見込みとなった。部門別にみると、製造業は同0.1%減、非製造業は同3.6%減の見込みとなっている。

生産

指数は2ヵ連続で前月を上回る 全国では自動車、汎用・業務用機械が上昇

6月の愛媛県鉱工業生産指数は、速報値で98.1(季節調整値、2015年=100)と前月比0.1%上昇し、2ヵ月連続で前月を上回った。前年同月比(原指数)は6.8%上昇した。

主要業種の動向をみると、クレーンの生産が減少した「汎用・生産用機械」(前月比▲5.7%)や、「非鉄金属」(同▲2.8%)は前月を下回った。

一方、鋼船の生産が増加した「輸送機械」(前月比+13.3%)や、「食料品」(同+4.4%)などで前月を上回った。

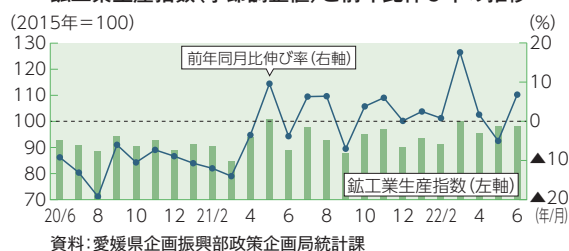
7月の全国の鉱工業生産指数は、確報値で97.1(季節調整値、2015年=100)と前月比1.0%上昇し、2ヵ月連続で前月を上回った。供給制約の影響が緩和した自動車(同+12.0%)や、汎用・業務用機械(同+8.6%)が上昇した。

主要7業種の鉱工業生産指数(6月)

	季節調整値		原指数	
	指数	前月比(%)	指数	前年同月比(%)
非鉄金属	92.5	▲2.8	90.2	+5.0
汎用・生産用機械	151.0	▲5.7	181.8	+55.7
電気機械	101.5	▲1.8	97.1	+2.6
輸送機械	82.6	+13.3	79.7	+10.5
化学	92.4	+2.6	90.2	▲6.2
パルプ・紙・紙加工品	95.8	+2.1	96.5	▲2.8
食料品	107.1	+4.4	114.4	+5.9
全 体	98.1	+0.1	100.0	+6.8

(注)速報値

鉱工業生産指数(季節調整値)と前年比伸び率の推移



公共工事

8月の請負金額は前年比0.3%減 2ヵ月ぶりに前年を下回る

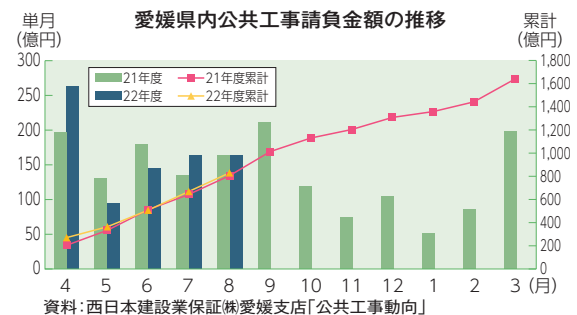
8月の愛媛県内における公共工事の動向を西日本建設業保証(株)愛媛支店の保証実績からみると、件数は526件で前年同月比12.4%増加したが、請負金額は163億69百万円で同0.3%減少した。

発注者別に請負金額をみると、「独立行政法人等」(前年同月比+222.1%)や「県」(同+2.6%)、「市町」(同+10.1%)が前年を上回った一方、「国」(同▲48.5%)は下回った。

国土交通省・厚生労働省は、建設業技能者の高齢化対策を来年度予算の概算要求に盛り込んだ。「若者や女性の入職・定着」「働き方改革」「職場環境整備」を推進することで、中長期的に人材確保・育成を進めていく方針。

県内の公共工事請負金額(8月)

発注者	22年8月	
	請負金額(百万円)	前年同月比(%)
国	1,401	▲48.5
独立行政法人等	704	+222.1
県	7,660	+2.6
市町	6,445	+10.1
その他	157	▲0.1
合計	16,369	▲0.3



住宅着工

7月の着工戸数は前年比24.4%減 3ヵ月連続で前年を下回る

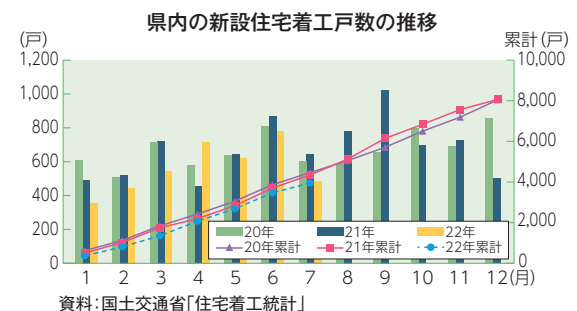
7月の愛媛県内における住宅着工戸数は486戸で、前年同月比24.4%減と3ヵ月連続で前年を下回った。内訳をみると、「分譲住宅」(前年同月比+45.0%)は前年を上回ったものの、「持家」(同▲17.5%)や「貸家」(同▲47.1%)は前年を下回った。

なお、7月の全国の住宅着工戸数は72,981戸で、前年同月比5.4%減と3ヵ月連続で前年を下回った。内訳をみると、「貸家」(前年同月比+1.5%)が前年を上回ったものの、「持家」(同▲14.1%)や「分譲住宅」(同▲4.0%)は前年を下回った。

国土交通省は8月に来年度予算の概算要求を公表した。住宅関係の重点施策の1つとして「住宅・建築物におけるカーボンニュートラルの実現」を挙げており、先導的な脱炭素化を図った住宅(LCCM住宅)の新築や省エネルギーフォームへの支援に係る事業が拡充されている。

新設住宅着工戸数(7月)

	着工戸数(戸)	前年同月比(%)
持家	260	▲17.5
貸家	139	▲47.1
給与住宅	0	▲100.0
分譲住宅	87	+45.0
分譲マンション	42	—
分譲一戸建	45	▲25.0
合計	486	▲24.4



雇用

有効求人倍率は1.46倍 2ヵ月ぶりに前月を上回る

7月の有効求人倍率(季節調整値)は前月比0.02ポイント上昇の1.46倍だった。また、原数値も1.38倍(前年同月差+0.14p)と上昇した。

新規求人数を主要産業別にみると、社会経済活動の再開に伴う派遣求人の回復で「サービス業」(前年同月比+29.0%)が前年を上回った。また、「製造業」(同+22.8%)、「運輸業、郵便業」(同+19.9%)も前年を上回った。

地域別有効求人倍率(原数値)は、東予が1.51倍(前年同月差+0.20p)、中予が1.31倍(同+0.13p)、南予が1.40倍(同+0.07p)とすべての地域で前年を上回った。

新型コロナの感染再拡大や急激な円安、原材料費の高騰などによる企業活動への影響が懸念されており、今後の雇用情勢にもマイナスの影響が生じる可能性がある。

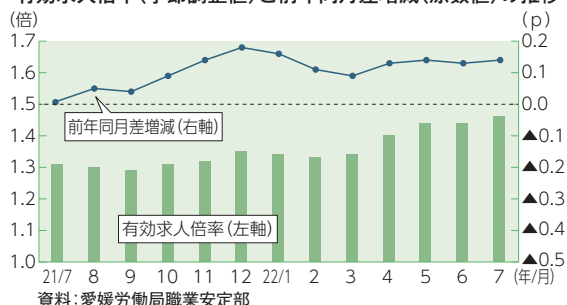
県内の雇用情勢(7月)

(単位:人、%)

	実績	前月比(差)	前年同月比
新規求職者数	4,084	▲10.5	▲9.3
月間有効求職者数	22,211	▲4.3	+1.9
新規求人数	10,709	▲6.0	+10.3
月間有効求人数	30,737	▲0.8	+13.8
有効求人倍率(季節調整値)	1.46倍	+0.02p	+0.14p

	県計	東予	中予	南予
有効求人倍率(原数値)	1.38倍	1.51倍	1.31倍	1.40倍
※()内は前年同月差	(+0.14p)	(+0.20p)	(+0.13p)	(+0.07p)

有効求人倍率(季節調整値)と前年同月差増減(原数値)の推移



資料: 愛媛労働局職業安定部

物価

総合指数(前年比+2.5%)、 生鮮食品を除く指数(同+2.2%)ともに6ヵ月連続のプラス

7月の松山市の消費者物価指数(2020年=100)は、総合指数が101.8と前年同月比2.5%上昇、生鮮食品を除く指数も101.5と同2.2%上昇し、ともに6ヵ月連続で前年を上回った。

費目別にみると、灯油やガス、電気代が上昇した「光熱・水道」(前年同月比+10.1%)や生鮮食品や食用油の価格が上昇した「食料」(同+4.7%)などで前年を上回った。一方、「保健医療」(同▲0.5%)と「交通・通信」(同▲0.4%)は前年を下回った。

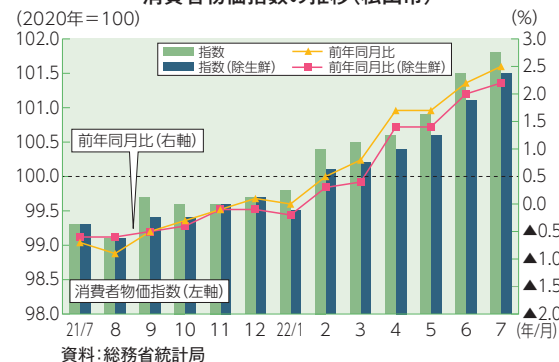
なお、全国の7月の消費者物価指数(生鮮食品を除く)は102.2で、前年同月比2.4%上昇し、11ヵ月連続で前年を上回った。

円安や原材料・原油価格高騰の影響で、幅広い品目で価格が上昇している。引き続き販売価格への転嫁による物価上昇が見込まれ、消費の冷え込みが懸念される。

費目別の消費者物価指数の動向(7月・前年同月比増減率)

上昇	光熱・水道(+10.1%) 食料(+4.7%) 被服及び履物(+3.4%) 教養娯楽(+1.9%) 家具・家事用品(+1.7%)	諸雑費(+1.4%) 住居(+1.0%) 教育(+0.6%)
下落	保健医療(▲0.5%)	交通・通信(▲0.4%)

消費者物価指数の推移(松山市)



資料: 総務省統計局

消費

百貨店・スーパーの販売額は前年比0.7%増 新車乗用車販売台数は14ヵ月ぶりに前年を上回る

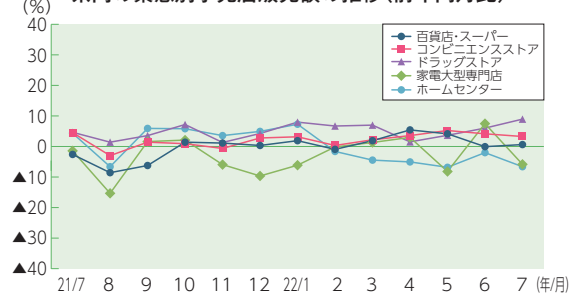
7月の「百貨店・スーパー」の販売額は、前年同月比0.7%増だった。うち百貨店の販売額は、酷暑の影響で帽子や日傘などの雑貨は好調だったものの、食料品が振るわず同0.8%減となった。

また、「ドラッグストア」(同+9.2%)、「コンビニエンスストア」(同+3.4%)は前年を上回った。一方、「家電大型専門店」(同▲5.9%)、「ホームセンター」(同▲6.7%)が前年を下回った。

7月の新車乗用車販売台数は、普通車(3ナンバー)が1,121台(前年同月比+16.4%)、小型車(5ナンバー)が630台(同▲16.1%)、軽乗用車が1,371台(同+8.6%)となった。全体では3,122台(同+4.9%)と14ヵ月ぶりに前年を上回った。

内閣府の消費動向調査によると、8月の消費者態度指数は3ヵ月ぶりに改善した。ただし、消費マインドの基調判断は、前月と変わらず「弱含んでいる」とした。

県内の業態別小売店販売額の推移(前年同月比)



県内の小売店販売額および新車乗用車販売(7月)の動向

	販売額(億円)	前年同月比(%)
百貨店・スーパー	178.6	+0.7
コンビニエンスストア	91.2	+3.4
ドラッグストア	92.3	+9.2
家電大型専門店	35.6	▲5.9
ホームセンター	31.5	▲6.7

	販売台数	前年同月比(%)
新車乗用車販売台数(含む軽自動車)	3,122	+4.9

資料: 経済産業省、四国運輸局、愛媛新聞の発表資料

観光

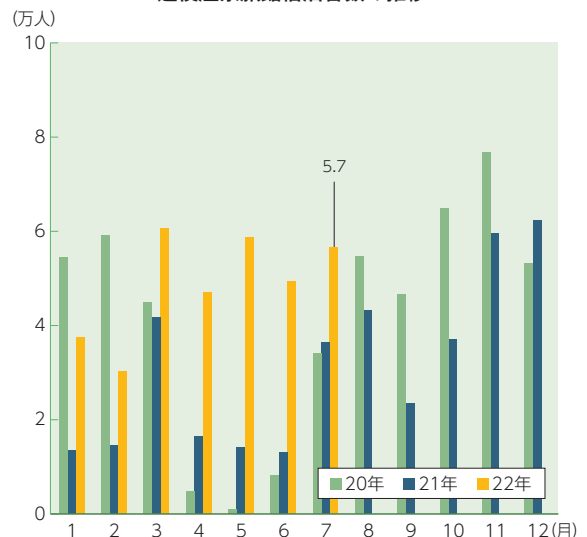
道後宿泊客数は8ヵ月連続で前年を上回る 県内主要観光施設入込み客数も5ヵ月連続で前年を上回る

7月の道後温泉旅館宿泊客数は、前年同月比55.2%増の56,632人と、8ヵ月連続で前年を上回った。また、コロナ流行前の2019年同月比では2.9%増となった。「新みきゃん割」需要喚起キャンペーンの実施や、3年ぶりに行動制限のない夏となったことなどが影響したと考えられる。

7月の県内主要観光施設入込み客数は、全体では5ヵ月連続で前年を上回ったが、増加幅は2.4%にとどまった。東予(前年同月比+1.7%)では「あかがねミュージアム」「タオル美術館」、中予(同+6.8%)では「松山城」「坂の上の雲ミュージアム」、南予(同▲0.6%)では「臥龍山荘」「きなはい屋しろかわ」などの施設が前年を大きく上回った。

瀬戸内しまなみ海道・国際サイクリング大会「サイクリングしまなみ2022」が10月30日に開催される予定である。隔年開催の大会だが、2020年は新型コロナの影響で中止となったため、4年ぶりの開催となる。今治と尾道市を往復する140キロコースや3月に開通した岩城橋を走るコースなど計8コースが設定されており、約7千人が参加予定となっている。

道後温泉旅館宿泊客数の推移



資料: 道後温泉旅館協同組合



地場産業の 景気 天気図



晴れ



晴れ一部曇り



曇り



曇り一部雨



雨

好調

不調

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
海面養殖	 ▶ 	マダイの浜値は880円/kg前後と前月比で40円近く値上がりした。今後は横ばいでの推移が見込まれる。ハマチの浜値は、1,260円/kg前後と前月よりやや値上がりした。全国的に在池尾数が少なく、引き続き高値で推移する見込み。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
水産加工品	 ▶ 	削り節の原材料であるカツオは、集魚装置を用いた漁の禁止期間に入ったことや、中西部太平洋やインド洋での漁が振るわないことから、バンコク相場(国際相場)は前月比約15%上昇の1,700ドル/トンと上昇傾向がみられる。一方、国内相場も290円/kg(前月比+50円)と、旺盛な国内需要を背景に上昇している。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
タオル	 ▶ 	8月のタオルの生産状況を表す今治地区の綿糸受渡数量は3,526梱で、前年同月比14.0%増となった。定番品やイベント関係の別注品など、総じて引き合いが増加している。綿糸価格は、主力の20番手は156,500円/梱で、同74.9%高となっている。円安や需給の見通しが不透明なことから、高水準で推移している。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
製 紙	印刷・情報用紙 新聞用紙  ▶ 	印刷・情報用紙の7月の国内出荷は、前年同月比1.4%減で2ヵ月ぶりの減少。印刷用紙は、製紙各社の追加値上げによる前倒し需要発生があるものの、出版やチラシ向けなどが振るわなかった。情報用紙は、在宅勤務の定着でコピー用紙が回復していない。新聞用紙は前年同月比10.6%減で14ヵ月連続の減少。
	衛生用紙  ▶ 	7月の国内出荷は、前年同月比3.1%減で9ヵ月ぶりの減少。タオル用紙は同1.4%増と2ヵ月連続の増加となったが、ティッシュが6.3%減と3ヵ月連続減少、トイレ紙が同2.8%減と2ヵ月ぶりに減少に転じた。全体的に価格修正の影響もあり荷動きが停滞気味だった。
	紙加工など  ▶ 	段ボール原紙の7月の国内出荷は、前年同月比1.4%減で2ヵ月ぶりのマイナス。飲料や通販向けは堅調だったが、工業製品向けは部品不足などの影響で低調だった。包装用紙の7月の国内出荷は前年同月比1.1%増で16ヵ月連続の増加となった。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
一般機械 金属製品 鉄鋼	 ▶ 	港湾・工場向けのクレーンや、電力会社・化学プラント会社向けの製缶の受注が低調。しかし、秋口からは徐々に受注環境が改善するとの観測もある。建設機械は、7月の出荷が前年同月比14.1%増で21ヵ月連続増加となった。半導体関連の受注は、スマホ・家電などが供給過剰気味になり、一部で受注の鈍化がみられる。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
造 船	外 航  ▶ 	手持ち工事は2～2年半程度を有している。日本船舶輸出組合によると、8月の輸出船契約実績は15隻・49万7千総トンで、前年同月比59.1%減だった。船種別にみると、国内造船所が得意とし、船価水準と海運市況のかい離が小さいハンディ型やハンディマックス型バルカーの成約が多い。鋼材価格は上昇し続けており、採算面の悪化が懸念される。
	内 航  ▶ 	手持ち工事は、1～1年半程度を有している。フェリーやRORO船などの大型化・リプレイス需要は旺盛。貨物船やタンカーなど、県内造船所が主に手掛ける船種は、競争が激しく、採算面は厳しい状況が続いている。脱炭素化に向けては、次世代燃料船建造のコスト上昇分を補助する検討が進められている。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
海 運	外 航  ▶ 	バルカー市況は軟調に推移している。BDI(バルチック海運指数)は8月31日に1,000を割り込んだ後、1,100～1,200台で推移している。大型の鉱石輸送船やケーブサイズの荷動きが悪化したことが主因。ただ、中小型サイズの市況は、石炭や穀物輸送が堅調なため、落ち込み幅は小さい。コンテナは、超大型船の就航による需給改善や物流の正常化などにより、市況は弱含み。
	内 航  ▶ 	内航海運組合総連合会によると、7月の輸送量は、貨物船が前年同月比6.1%減、タンカーが1.0%減となった。貨物船は、鉄鋼や自動車、原料(石灰石、スラグ等)などは、前年を下回って推移している。タンカーは、猛暑で火力発電所向けの黒油(重油)の輸送量が堅調。白油は行動制限解除を受けて航空燃料需要やガソリン需要が回復。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
建 設	 ▶ 	8月の県内の公共工事請負金額は、前年同月比0.3%減の163億円であった。「独立行政法人等」や「県」、「市町」が前年を上回ったものの、「国」が前年を下回った。7月の住宅着工戸数は前年を24.4%下回る486戸となった。利用関係別では、「分譲住宅」が前年を上回ったものの、「持家」や「貸家」が前年を下回った。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
観 光	 ▶ 	7月の道後温泉旅館宿泊客数は、前年同月比55.2%増の56,632人と、8ヵ月連続で前年を上回った。また、コロナ流行前の2019年同月比では2.9%増となった。主要観光施設入込み客数は、全体では5ヵ月連続で前年を上回ったが、増加幅は2.4%にとどまった。東予は前年同月比1.7%増、中予は同6.8%増となったものの、南予は同0.6%減となった。

10

2022

EVENT CALENDAR

県内イベント情報

※情報は9月20日時点のものです。おでかけの際は事前に最新の情報をご確認ください。

開催日	催物名	会 場	お問い合わせ	備考(入場料など)
1(土)~11/20(日)	「企画展」 弘法大師空海誕生1250年記念 国宝高野山金剛峯寺展	愛媛県美術館 (松山市)	愛媛県美術館 ☎089-932-0010	当日券 大人 1,500円 高大生 900円 小中生 700円 前売券 大人 1,300円 高大生 700円 小中生 500円
~11/27(日)	特別展 「浄土寺・浄瑠璃寺と写し霊場」	愛媛県歴史文化博物館 (西予市)	愛媛県歴史文化博物館 ☎0894-62-6222	特別展のみ 大人(高校生以上) 570円 65歳以上 280円 小・中学生 280円 共通券(特別展+常設展) 大人(高校生以上) 880円 65歳以上 440円 小・中学生 280円

SPORTS

伊予銀行ヴェールズ(女子ソフトボール JDリーグ) 伊予銀行ヴェールズ事務局 / TEL:(089)907-1043

【開催日】 15(土) 【対戦相手】 東海理化 チェリーブロッサムズ 【プレイボール】 13:30 【会場】 坊っちゃんスタジアム
 【開催日】 16(日) 【対戦相手】 シオノギ レインボーストックス兵庫 【プレイボール】 13:30 【会場】 坊っちゃんスタジアム

愛媛FC 会場: ニンジニアスタジアム(松山市) 株式会社愛媛FC / TEL:(089)927-0808

【開催日】 8(土) 【対戦相手】 AC長野パルセイロ 【キックオフ】 19:00 【マッチシティ・タウン】 久万高原町
 【開催日】 16(日) 【対戦相手】 ギラヴァンツ北九州 【キックオフ】 14:00 【マッチシティ・タウン】 松山市

愛媛FCレディース 株式会社愛媛FC / TEL:(089)927-0808

【開催日】 2(日) 【対戦相手】 バニース群馬FCホワイトスター 【キックオフ】 13:00 【会場】 愛媛県総合運動公園球技場
 【開催日】 8(土) 【対戦相手】 アンジュヴィオレ広島 【キックオフ】 13:00 【会場】 愛媛県総合運動公園球技場

FC今治 会場: ありがとうサービス。夢スタジアム 株式会社今治 夢スポーツ内 / TEL:(0898)31-8701

【開催日】 2(日) 【対戦相手】 ガイナーレ鳥取 【キックオフ】 13:00
 【開催日】 23(日) 【対戦相手】 松本山雅FC 【キックオフ】 13:00

愛媛オレンジバイキングス 株式会社エヒメスポーツエンターテイメント / TEL:(089)934-2355

【開催日】 1(土) 【対戦相手】 香川ファイブアローズ 【ティップオフ】 16:05 【会場】 松山市総合コミュニティセンター
 【開催日】 14(金) 【対戦相手】 バンビシャス奈良 【ティップオフ】 19:00 【会場】 松山市総合コミュニティセンター
 【開催日】 15(土) 【対戦相手】 バンビシャス奈良 【ティップオフ】 15:00 【会場】 松山市総合コミュニティセンター

IRC 調査月報
Monthly

IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER MONTHLY REPORT

2022 / NO.412

■発行日: 2022年10月1日

■発行所: 株式会社いよぎん地域経済研究センター ■発行人: 重松栄治 ■編集人: 兵頭繁嗣

〒790-0003 松山市三番町5丁目10番地1 伊予銀行本店南別館4F TEL/(089)931-9705(直通) FAX/(089)931-0201

■印刷: セキ株式会社