

IRC 調査月報 Monthly

IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER MONTHLY REPORT

ダイジェスト

- 01 **【視点】**
さあ、次は四国の番だ。
～四国創生の切り札・新幹線の早期実現を目指して～
四国新幹線整備促進期成会 会長(四国経済連合会 会長) / 長井 啓介
- 02 **【compass】**
気候変動が突きつける危機と、将来への機会
SDGパートナーズ有限会社 代表取締役CEO / 田瀬 和夫
- 03 **【調査レポートVol.1】**
米国の政策が愛媛の海事産業に及ぼす影響
～不確実性が高く、直接的な影響は軽微～
- 09 **【調査レポートVol.2】**
防災士の知識とスキルを地域・企業でも活かそう
- 13 **【TOPICS】**
どうなる？トランプ関税
- 15 **【素顔のニューリーダー】**
株式会社世起 専務取締役 / 今村 優作 氏
株式会社戒田商事 代表取締役社長 / 戒田 暁信 氏
- 17 **【地銀9行連携レポート】**
福岡県福津市の一次産業を守り続ける地域商社
～一般社団法人「福津いいざい」による官民連携の取り組み～

2025

10

No.448



視点

POINT OF VIEW



さあ、次は四国の番だ。

～四国創生の切り札・新幹線の早期実現を目指して～

四国新幹線整備促進期成会 会長(四国経済連合会 会長)
長井 啓介

本年8月21日、四国新幹線整備促進期成会(以下、期成会)は、過去最大の約700名の参加者を四国内外から集めて、第7回東京大会を開催いたしました。

四国4県の知事、四国選出の国会議員の皆さまはもとより、自民党整備新幹線等鉄道調査会の稲田朋美会長、国定勇人 国土交通大臣政務官、日本経済団体連合会の久保田政一副会長など錚々たる来賓も駆け付けて下さいました。

そして、会場を埋め尽くす参加者の熱気の中、昨年6月から始めた「四国の新幹線早期実現」に向けた署名活動の最終とりまとめとして、署名数45.2万筆を発表し、同日午後の政府・中央への要望活動においてお届けいたしました。

この場をお借りして、東京大会にご参加いただきました皆さま、そして署名活動にご協力いただきました皆さまに厚く御礼申し上げます。皆さまからいただきましたお気持ち、想いは、必ずや国を動かす力になってくれるものと確信しております。

今回の署名活動を振り返りますと、わたし自身も、様々な会議等で署名への協力をお願いしたほか、街頭でチラシをお配りし、その場で多くの方から署名をいただきましたが、皆

さまの「もう待てない」という切実な声や、期成会に対する期待の大きさを身をもって感じることができました。

同時にこれだけ多くの署名をいただいたことは、四国の新幹線が夢物語ではなく、皆で声を上げれば、手の届く、実現性のあるプロジェクトとして捉えられていることの証と考えております。

現在、四国は唯一、新幹線の具体的な整備計画すらない空白地域として取り残されています。最早で2037年にリニア中央新幹線が完成し、東京と大阪がわずか1時間で結ばれる見通しのなか、もし、四国が新幹線ネットワークから外れたまま放置されるなら、これまで以上に大きなハンディを負うこととなります。四国の新幹線の整備計画への格上げは喫緊の重要課題です。

私は、後から時代を振り返りますと、ここ数年が四国にとって極めて大切な分岐点になるのではないかと見ており、ここが勝負所と全身全霊を捧げて、四国の新幹線実現に向けて取り組みたいと考えております。

四国にご縁のある皆さまにおかれましても、同じ思い、危機感を共有いただき、是非とも益々のお力添えをいただきたく、お願い申し上げます。

SDGパートナーズ有限会社
代表取締役CEO

田瀬 和夫



気候変動が突きつける危機と、将来への機会

みなさまお元気でしょうか。今年も日本列島は厳しい暑さに包まれ、地域によっては気温が42度近くに達したと聞きます。かつては想像もできなかった数字です。私は7月下旬に松山を訪れる機会を頂きましたが、その日も外気は36度。四国の深い緑、草の匂い、セミの鳴き声に子どもの頃の感覚がよみがえったものの、外に10分もいればくらくらする暑さでした。

人類がホモ・サピエンスとして地球上に現れたのは約30万年前です。長く人口は1万人未満でしたが2000年前頃から徐々に増加し、18世紀半ばの産業革命を境に急加速。指数関数的に増え続け、2022年11月には80億人に達しました。累積人口を約600億人とする説もあり、そうすると人類の10人に1人が今を生きています。この急増は環境負荷を飛躍的に拡大させました。なかでも二酸化炭素の排出は自然の均衡を崩し、大気中に毎年何億トンも蓄積して地球を覆い、熱を逃がさず温暖化を進行させています。1970年代にはその破壊的影響が予測され、1992年の気候変動枠組条約、1997年の京都議定書、2015年のパリ協定など、国際社会は削減に向けた枠組みを整えてきました。ESG投資によるお金も大きく動いています。

それでも温暖化を否定する声は根強く、米国はトランプ政権になって2025年にパリ協定を再び離脱。途上国の中にも経済成長を優先する国があります。しかしIPCC(気候変動に関する政府間パネ

ル)は「人間活動が温暖化の原因であることに疑いはない」と結論づけ、今行動を起こさなければ将来世代に甚大な負の遺産を残すと警告します。

企業にとってTCFD(気候関連財務情報開示タスクフォース)対応は人員やコスト負担を伴います。日本では法律で義務化されていないため、中堅・中小企業での取り組みは多くありません。それでも気候変動対策は単なる義務やコンプライアンスを超えた可能性を秘めています。ペロブスカイト太陽電池や全固体電池などの革新は再生可能エネルギーやモビリティの概念を大きく変え、環境と経済合理性を両立させます。技術革新は「市場で勝ちながら環境にも良いことをする」、すなわち「きれいごとで勝つ」戦略の象徴です。規模の大小にかかわらず、企業にとって気候変動は危機であるとともに大きな機会なのです。

今後は気候変動と生物多様性の課題が密接に結びつき、見捨てられている日本の森林や里山が世界的資源となる可能性もあります。短期と長期、利益と社会的インパクトの両立を見据える複眼的な経営こそが、企業と経済の未来を形づくります。国際政治の動向に左右されず、ビジネスが地球温暖化に取り組むべき理由はここに 있습니다。私たちは未来と経済発展の両立に責任を担っているのです。

ともにこの課題に立ち向かいましょう。もちろんちゃんと稼ぎながら。



調査 レポート Vol.1

IRC MONTHLY
RESEARCH REPORT

米国の政策が愛媛の海事産業に 及ぼす影響

～不確実性が高く、直接的な影響は軽微～

要旨

- 01** 米国トランプ大統領は、海事産業の基盤再建と支配力回復を目的とした大統領令に署名した。また、相互関税をめぐる交渉で、日本と韓国は造船分野での協力を進める提案を行うなど、米国の海事関連政策・動向に注目が集まっている。
- 02** わが国の海事産業への影響として、造船業は「米国への直接的な投資は難しい」との見方が多い。海運業は、先行きが見通せないなか、「自動車運搬船の入港料徴収がコスト増」となり、見直しを求める声が強い。
- 03** 米国の海事政策が愛媛の海事産業(主に外航船主、外航船を手がける造船業)への影響として、「まだわからない」が66.7%、「ほぼ影響はない」が21.2%などとなった。自社にとって影響の大きい外部環境の変化については、「世界的な物流の停滞」(81.8%)、「為替相場の過度な円高進行」(66.7%)、「金利の上昇」(57.6%)、「中国国内景気の悪化」(36.4%)、「地政学リスクの高まり」(33.3%)などとなった。
- 04** 愛媛の外航船主・造船事業者の多くは、米国の政策に対しては今のところ「静観」している。しかし、解決すべき課題は山積しており、引き続き、米国の政策や国内・愛媛の海事産業の動向について、注視していく必要がある。

【はじめに】

米国のトランプ大統領は、就任後に「米国第一主義」の一環として、海事産業の基盤再建と支配力を回復させると発表した。また、米国と各国間の相互関税をめぐる交渉では、日本と韓国が、造船分野での協力を進める提案を行うなど、米国の海事関連政策・動向が、世界の海事産業に期待と警戒感を与えている。

今回は、トランプ政権が進める海事政策の概要や影響を整理するとともに、愛媛の海事産業、なかでも外航船主と外航船を手がける造船業に及ぼす影響をアンケートとヒアリングをもとに取りまとめる。

1. 米国の海事産業の動向

01 保護主義的な規制

米国では、1920年に制定された「ジョーンズアクト」(商船法)により、国内の旅客・貨物輸送に用いる船舶は、米国建造、米国企業・国民保有、米国籍、米国人船員の配乗によって運航することを義務付けている。かつて米国籍の外航船は、世界に展開する米軍を支える輸送部門として大きな役割を果たしてきた歴史からも、海事産業に対する強い保護政策が講じられていた。

このように、国内輸送を自国籍船に限定する「カボタージュ」制度は、国家主権・安全保障などの観点から、日本を含む多くの国が導入している。しかし、米国の「ジョーンズアクト」は、「国内建造」を要件としており、過度に保護された結果、米国の造船業は競争力を失い、衰退した。造船業の強化を目的とした保護政策が裏目に出たのは、産業革命・近代造船の発祥の地、英国も同様である。

なお、米国運輸省海事局によると、2023年4月現在、1,000GT以上の米国籍の商船は178隻にとどまり、大部分はタンカー(67隻)やコンテナ船(62隻)、Ro-Ro船(22隻)など、軍事利用に適する船舶とされている。

02 米国の新造船世界シェアはわずか

ホワイトハウスの調査では、2024年の米国の新造船建造量の世界シェア(トン数ベース)は、わずか0.2%に過ぎない。米国政府による造船関連の統計もここ数年更新されていないが、2020年現在、米国には約150の民間造船所と300以上の修繕事業所

があるとされ¹⁾、2020年には約600隻・約72万総トンの商船が建造された。

一方、官公庁関係の船は、2020年に18隻が建造され、うち海軍の艦艇が9隻、沿岸警備隊の巡視船が7隻などとなっている。

2. トランプ政権による海事産業振興策

01 打ち出された主な政策

トランプ大統領は4月、米国の海事産業基盤を再興するための大統領令に署名し、自国の造船業への支援策のほか、日本や韓国など、同盟国の造船業者による米国への投資を促進する施策などを検討するよう指示した。なお、米国の造船業の振興については、政府・議会超党派ともに方向性が一致している(図表-1)。

▶【図表-1】最近の米国の海事政策に関する動向

3月4日	トランプ大統領、造船業の再興に取り組む姿勢を表明
4月9日	トランプ大統領、海事産業の再興と支配力の回復を目的とした大統領令「アメリカの海事支配力の回復」に署名
4月30日	米国通商代表部(USTR)が「中国の船舶運航者及び船舶所有者、中国製の船舶、外国製の自動車運搬船に対し、米国内の寄港で料金を徴収する」などと発表
	超党派の議員が米国商船隊の再活性化に向けた支援・規制緩和などを盛り込んだ「米国の繁栄と安全のための造船および港湾インフラ法(SHIPS法案)」を議会へ提出
8月1日	超党派の議員が「ジョーンズアクト」を見直し、建造国要件を一部緩和する法案を議会へ提出

資料:IRC作成

1) (一社)日本船用工業会、(一財)日本船舶技術研究協会(2024)「米国の海事産業事情」

また、米国通商代表部(USTR)は4月30日に、1974年通商法301条に基づき、中国企業が運航・所有する船舶や、中国で建造された船舶、さらには、国外で建造された自動車運搬船が米国港湾へ入港する際、今年10月から追加料金を課す措置を発表し、主に中国の海運・貿易の優位性を排除しようとしている。

02 | 造船・海運業界に及ぼす影響

対米投資を巡って日韓の対応は分かれている。日本は、日米合意時に「造船を含む9分野で日本企業が投資を行う」と政府が発表した。ただ、国内造船業界からは、「高い人件費と技術の乏しい米国で造船の再生は難しい」「日本国内で米艦船の修繕を拡大するのが現実的」などの見解が報じられている。

一方、韓国は造船分野で1,500億ドル(約22兆円)もの投資を打ち出した。韓国政府は、過去の造船不況時に造船会社に巨額の金融支援を実施し、手厚く支えてきた歴史がある。今回も造船会社の米国進出を強力に後押しし、商船や艦船などの需要を取り込もうとしている。ちなみに、韓国大手造船のハンファグループは、昨年12月に米国のフィリー造船所を買収している。

海運の状況を見ると、8月に中国を除く各国向けの相互関税が発動した(中国向けは一時停止期間が延長)が、コンテナ船は7月までに駆け込み需要が発生し、荷動きが堅調に推移した。その後は輸送需要の減少と新造船の投入などにより、需給は軟化している。例年、秋以降は年末商戦向けの輸送需要が活発化するが、10月に米国が中国関係船に入港料を課す予定で、「影響がどの程度出るか見通しがつかない」(コンテナ船主)との見方もある。

また、自動車運搬船は、前述した米国港湾への入港料が当初発表より減額されたものの、大型船では1隻当たり数千万円に²⁾上るとみられ、事実上の追加関税となる。自動車運搬船で高いシェアを誇る日本の大手海運会社にとってはコスト増加となるほか、自動車メーカーや自動車部品メーカー

2) 1台当たり150ドルとしていたが、6月6日に対象船の純トン当たり14ドルに変更された。

にとっても影響は大きい。実行されるかどうかは不透明ながらも、見直しを求める声が強い。

3. 県内海事企業へのアンケート

01 | 調査の概要

県内の外航船主と外航船の新造を手がける造船会社を対象に、米国の関税政策や海事産業の振興策などが及ぼす影響についてアンケートで尋ねた。調査の概要は以下のとおり。

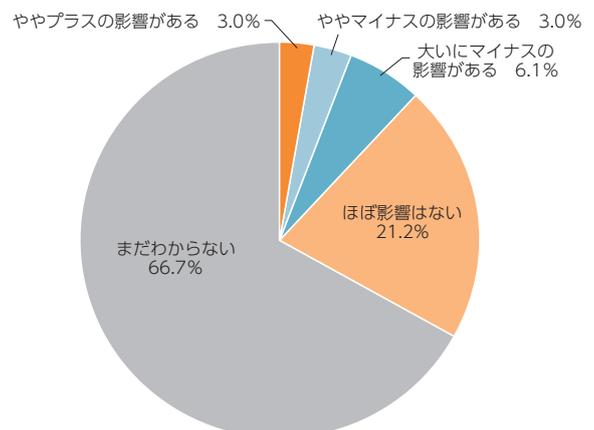
米国の関税政策等が愛媛の海事産業に及ぼす影響調査

調査対象	愛媛県内の外航船主、主に外航船を手がける造船事業者55先
調査方法	伊予銀行営業店からの配付、WEBアンケートシステム・郵送などによる回答
調査時期	2025年7月
回答数・回答率	33先・60.0%

02 | 米国の政策が自社事業に及ぼす影響

米国の関税政策や造船業振興策が自社事業に及ぼす影響について尋ねたところ、「まだわからない」が22先(66.7%)、「ほぼ影響はない」が7先(21.2%)で多数を占めた。理由として多くの船主から「政策の先行きが不透明」「長期備船主体でほぼ影響はない」「トランプ氏が退任するまで、あと3年は辛抱」などの意見が聞かれた(図表-2)。

▶【図表-2】米国の関税政策や造船業振興策が自社事業に及ぼす影響(n=33)



注: 構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、値の合計は100%とならない場合がある(以下同じ)。

また、「ややプラスの影響がある」は1先のみ(3.0%)で、「日本の造船所への発注量の増加やシェア拡大が期待される」(造船)、「駆け込み需要で市況が上向く」(船主)などの見方があるようだ。

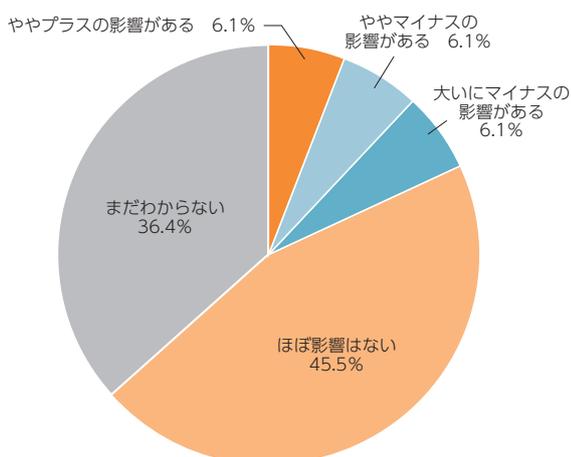
一方、「大いにマイナスの影響がある」は2先(6.1%)、「ややマイナスの影響がある」は1先(3.0%)で、その理由として「自動車部品を運ぶコンテナ船への影響が出ている」「物流停滞や船腹過剰が運賃・備船料の低下につながる懸念がある」(いずれも船主)などの意見があった。

03 | 中国関連船舶等に対する影響

中国企業が所有・運航する船舶、中国で建造された船舶、米国外で建造された自動車運搬船の米国入港に段階的に追加料金を課した場合に自社事業に及ぼす影響について尋ねたところ、「ほぼ影響はない」が15先(45.5%)、「まだわからない」が12先(36.4%)だった(図表-3)。理由について、「中国建造船は保有していない」「自動車運搬船を保有していない」(船主)などが多かった。また、「中国から日本へ発注先がシフトすることは考えられるが、各造船所は数年先までの受注残があるため、どうなるかわからない」(造船業)といった意見もあった。

「ややプラスの影響がある」(2先・6.1%)の理由として、「ジャパン・プレミアムがつく(日本建造船が備船料や売船価格の交渉などで優位になる)可

▶【図表-3】中国企業が所有・運航する船舶や中国で建造された船舶、米国外で建造された自動車運搬船が米国入港に段階的に追加料金を課した場合、自社事業に及ぼす影響(n=33)



能性がある」(船主)という声があった。

一方、「大いにマイナスの影響がある」(2先・6.1%)と「ややマイナスの影響がある」(2先・6.1%)を合わせて、4先がマイナスの影響があると答えた。「中国で新造船建造予定がある」「船種・船型による程度の差はあるが、中国で建造された船が対象になれば、様々な影響が出そう」などの意見があった。また、「中国が新造船価を下げてくれば、日本との船価差がさらに拡大し、日本の造船所はますます弱体化する」と不安視する回答もみられた。



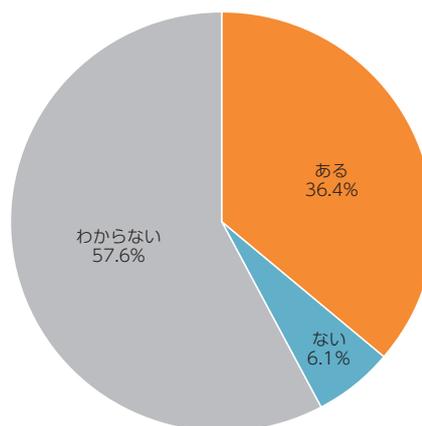
上海港コンテナターミナル

04 | 日米協力のメリット

造船・海事分野での日米協力が日本の海事産業にとってメリットがあるかどうか尋ねたところ、「ある」が12先(36.4%)、「ない」が2先(6.1%)、「わからない」が19先(57.6%)だった(図表-4)。

自由意見では、「感覚的なものになるが、悪い影響はなさそう」(船主)という意見があった。

▶【図表-4】造船・海事分野での日米協力が日本の海事産業にとってメリットがあるか(n=33)



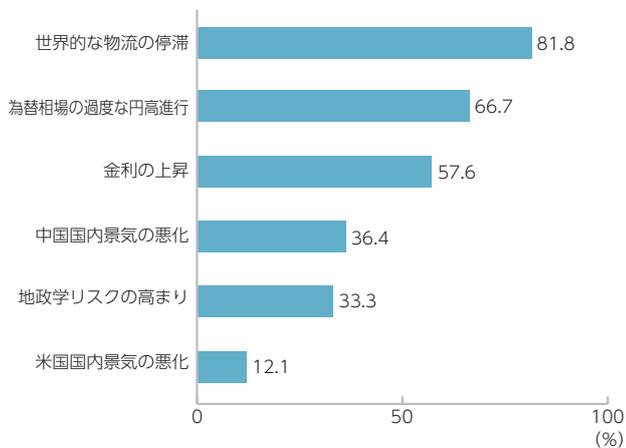
一方、「米国に直接的な投資は考えにくい」(造船業)や「一般商船への影響は小さい」「日本の修繕ドックは余力がない。米国の艦艇の修繕を拡大すれば、外航船だけでなく内航船の修繕にも影響が出る」(いずれも船主)などの意見もみられた。

4. 愛媛の海事産業の現状と課題

01 | 自社に及ぼす外部環境の変化

では、自社にとって影響の大きい外部環境の変化は何なのかを尋ねたところ、「世界的な物流の停滞」が27先(81.8%)で最も多かった(図表-5)。次いで、「為替相場の過度な円高進行」(22先・66.7%)、「金利の上昇」(19先・57.6%)、「中国国内景気の悪化」(12先・36.4%)、「地政学リスクの高まり」(11先・33.3%)などとなった。

▶ [図表-5] 自社にとって影響の大きい外部環境の変化 (複数回答、n=33)



具体的には、「荷動きの鈍化や市況が悪化した結果、傭船料の低下につながる」、「トランプ発言や相互関税などに左右され、為替変動のトレンドがつかめなくなっている」、「かつて1ドル=120円は円安だったが、最近の相場感覚に慣れてしまえば、超円安時代に決めた船は、採算割れになる可能性がある」(いずれも船主)といった意見も聞かれた。

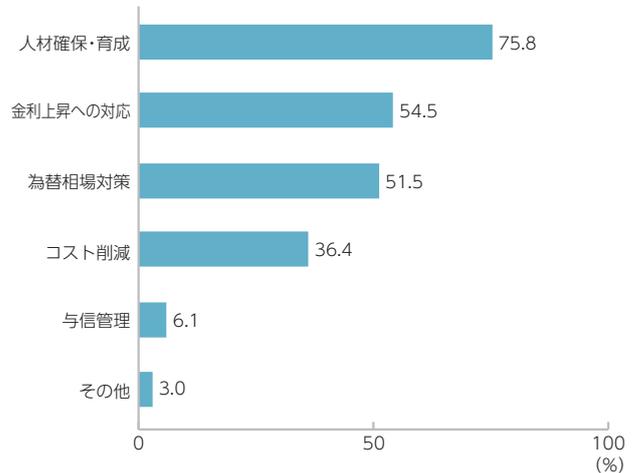
02 | 自社の足元の経営課題

自社の足元の経営課題について尋ねたところ、

「人材確保・育成」が25先(75.8%)で最も多かった(図表-6)。次いで、「金利上昇への対応」(18先・54.5%)、「為替相場対策」(17先・51.5%)、「コスト削減」(12先・36.4%)などとなった。

人材面に関しては、「高度化する船舶管理の人員の確保」や「乗船経験のある船舶管理者を外国人船員で補充している」など、船舶管理者について課題に挙げる船主が少なくない。また、造船人材については、「IRC Monthly」2024年11月号および2025年3月号で『事務職は6割弱、技術者・技能者は8〜9割の企業で人手不足』の状況にあるように、多くの造船会社にとって人材の確保・育成は、重要な課題となっている。

▶ [図表-6] 自社の足元の経営課題 (複数回答、n=33)



日本最大の海事都市・今治市

金利や為替相場に関しては、「為替・金利が動いた時、どのように金融コストを下げるができるか、常に悩んでいる」という船主がいる一方、「収入・支払ともにドルに固定し、為替リスクをなくしている」先もみられた。

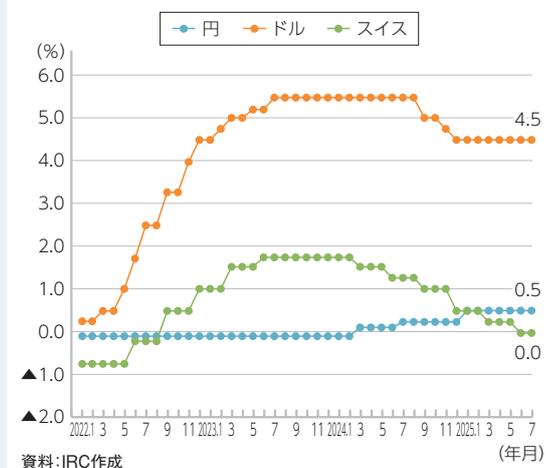
～外航船主とスイスフラン～

外航海運は、船価の設定や傭船料収入の多くが米ドル建てのため、日本の造船会社や外航船主の業績は、対米ドルの為替相場に大きく左右される。

そうしたなか、外航船主からスイスフランの動向に注目が集まっている。ここ数年、米ドルが金利高で調達コストの負担になっている一方、「史上最低の金利」水準にあるスイスフランの存在感が高まっているためだ。ある船主は「借入は強い通貨ほどよい。今はスイスフランのみ」と話す。他方「金利は低いが、歴史的なスイスフラン高で為替リスクになっている」と指摘する船主もいる。

海事産業のなかでも、「外航船主は最も為替相場や金利の変動に敏感」と言われる。円・ドル・スイスフラン。それぞれの通貨のメリット・デメリットを見極め、タイムリーかつ慎重な通貨選択が迫られている。

各国の政策金利の推移

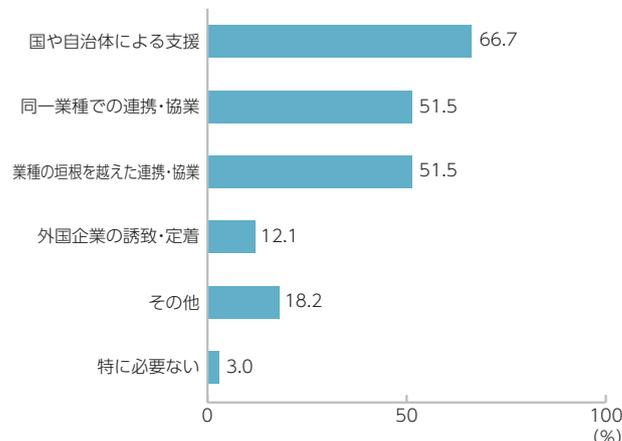


5. 愛媛の海事産業クラスターの維持・発展に向けて

米国の関税・貿易政策の直接的影響は小さいながらも、金利・為替相場の動向や人手不足、コスト上昇など、愛媛の外航船主・造船会社を取り巻く環境は厳しさを増している。今後に向けて、愛媛の海事産業クラスターの維持・発展に必要なことは何かを尋ねた。

その結果、「国や自治体による支援」が22先(66.7%)で最も多かった。次いで、「同一業種での連携・協業」と「業種の垣根を越えた連携・協業」がそれぞれ17先(51.5%)などとなった(図表-7)。

▶【図表-7】愛媛の海事クラスターの維持・発展のために必要なこと(複数回答、n=33)



その理由として、「環境対応や船舶のDXを進めるには、国による研究開発の支援・協力が不可欠」、「外国人材の活用は、ブルー(技能者)だけでなくホワイト(技術者・事務職)にも必要」(造船業)などの意見があった。また、船主からは「今治の人口減少はますます進む。人口減少対策の観点から、海事産業への支援が望まれる」、「船主にとって、金融のバックアップが最重要」「健全な国際競争のための税制改革が必要」といった船主からの要望も聞かれた。

【おわりに】

トランプ政権が打ち出す様々な政策により、日本のみならず世界が翻弄されている海運・物流業界。多大なる不確実性に対して、愛媛の外航海運・造船事業者の多くは今のところ「静観」しているものの、課題は山積している。引き続き、米国の政策や国内・愛媛の海事産業の動向について、注視していく必要がある。

(新藤 博之)



調査 レポート

Vol.2

IRC MONTHLY
RESEARCH REPORT

防災士の知識とスキルを 地域・企業でも活かそう

【はじめに】

今年3月、南海トラフ地震の新たな被害想定が国から公表された。また、県も2013年にまとめた独自の被害想定を今年度中に見直すこととしている。

それらを踏まえた実効性のある対策を検討するうえで、一助となる存在が「防災士」だ。

今回は、防災士制度の概要や県内における養成状況などを整理し、課題と対策について考える。

1. 防災士の概要

01 | 防災士の認定制度と資格取得の流れ

防災士とは、認定特定非営利活動法人日本防災士機構が認定する民間資格で、地域や職場、家庭において、「自助」「共助」「協働」を基本理念に、防災力を高める十分な意識と一定の知識・技能を修得した人材をさす。南海トラフ地震などの災害では、地域や企業での防災リーダーとして活躍が期待されている。

資格の取得には、警察・消防・自衛隊の現職およびOBが「特例制度」を使う方法があるが、一般的には図表-1の流れで取得する。

▶【図表-1】「防災士」資格取得の流れ

①防災士研修講座の受講・履修証取得

日本防災士機構が認証した研修機関が実施する「防災士養成研修講座」を受講し、「研修履修証明」を取得

【県内の研修機関】

- ・愛媛県防災局防災危機管理課（愛媛県防災士養成講座）
- ・国立大学法人愛媛大学防災情報研究センター（防災士養成講座）

②「防災士資格取得試験」合格

日本防災士機構が実施する「防災士資格取得試験」の合格（県内では①の研修最終日に実施）

③救急救命講習の受講・修了証取得

自治体、消防署、日本赤十字社等の公的機関、またはそれに準ずる団体が主催する「救急救命講習」（心肺蘇生法やAEDを含む）を受け、その修了証を取得

【対象救急救命講習】

- ・各消防署：普通救命講習ⅠまたはⅡ、上級救命講習、応急手当普及員講習等
- ・日本赤十字社：救急法基礎講習、救急法救急員養成講習等

④「防災士認証登録」申請

日本防災士機構へ「防災士認証登録」申請を行い、「防災士認証状」、「防災士証（カード）」の交付を受ける

資料：各種資料をもとにIRC作成

02 | 防災士に期待される役割

防災士には、平常時・災害時・災害発生後それぞれで期待される役割がある。

①防災意識の啓発、自助・共助活動の訓練(平常時)

- 避難経路、避難場所、安否確認方法を確認する
- 家具の固定など防災対策の普及に努める
- 家庭、地域社会や職場での話し合い、訓練、備蓄など防災対策を実施する

②公的支援が到着するまでの被害拡大軽減(災害時)

- 避難指示等を周囲に伝え、避難行動を呼びかける
- 家庭や地域、職場で消火活動や安否確認、救援・救助活動を行う

③災害発生後の被災者支援活動など(災害発生後)

- 災害時サイトや自治体などへ正確な被災情報を伝える
- ボランティアセンターや避難所のスタッフとして支援にあたる

2. 防災士の認証登録状況

01 全国で約33万人が登録

8月現在、全国の防災士認証登録者数は累計約33万人となっている。2011年の東日本大震災以降も災害が多発していることなどから関心が高まり、新規登録者数はコロナの感染拡大期を除き増加している。また、女性の登録者数も大幅に増え、2024年度の新規登録者数における女性割合は34.0% (11,890人)、累計21.6% (68,957人) まで高まっている。

【コラム】増加する女性防災士

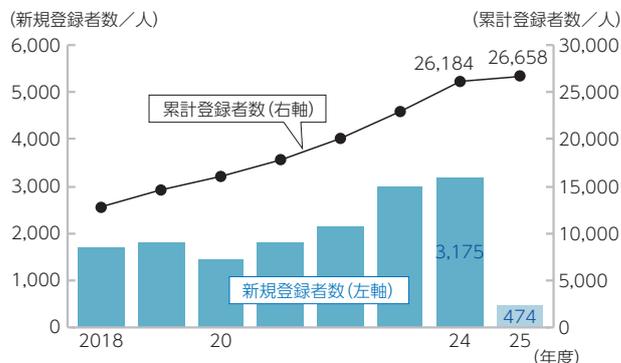
避難所運営や地域防災計画において、従来は男性中心で議論が進められる傾向があった。また、過去の災害を振り返ると、女性特有の問題が多く報告されている。例えば、避難所での着替えや授乳のスペース不足、生理用品や母子用品の不足、トイレや入浴施設の安全確保、そして性暴力への不安などだ。避難所での炊き出しのほとんどを女性が担い、長期化すると疲弊してしまう問題もある。いずれも女性の立場でなければ見落とされがちだ。

こうした教訓から、避難所運営や防災教育に女性の視点を取り入れることの重要性が認識され、女性防災士の必要性が高まっている。女性防災士は、地域や職場での防災リーダーとして、自らの経験や感覚を活かし、きめ細やかな環境整備や啓発活動を担うことができる。また、災害時に声を上げにくい立場の人々の代弁者となり、共助のネットワークを広げる役割も果たす。

02 県内の対人口比登録者数は全国1位

県内の防災士認証登録者数は8月末時点で26,658人であり、コロナ禍で落ち込んだ時期はあるものの、順調に増えている(図表-2)。

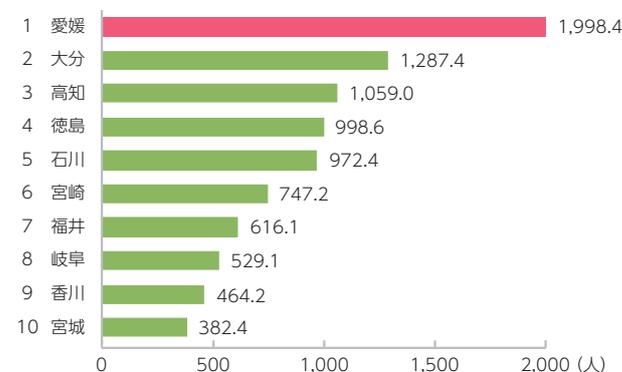
▶ [図表-2] 防災士の認証登録状況(愛媛)



資料: 愛媛県提供資料をもとにIRC作成
注: 2025年度は8月末時点

防災士の人口対比は全国1位で(図表-3)、登録総数も人口が約10倍の東京と双壁をなす。昨年9月には松山市の登録者数が全国の市区町村で初めて1万人を超えている。

▶ [図表-3] 人口10万人あたりの防災士認証登録者数(上位、2025年8月末時点)



資料: 愛媛県提供資料をもとにIRC作成

この背景には、自治体の危機感がある。災害が起こった際、人員や装備に限られる消防署などだけでは全体をカバーすることができないため、初動段階で期待されるのは「自助」と「共助」である。そこで自治体は、防災に関する一定以上の知識を持った人材「防災士」の育成に着目した。資格取得に必要な費用(研修受講、受験料、教本代など)を全額公費で補助する制度を2005年度に松山市が全国で初めて導入し、その後県内全体に広がった。

3. 県内における課題と対策

全国トップクラスの防災士数を誇る愛媛県だが、防災士の基本理念である「自助」「共助」「協働」の観点から県内における課題と対策を考える。

01 | 自助(防災士の知識・技術のアップデート)

【課題】

本誌8月号に掲載した「県内企業のBCPの策定・取組状況」において防災士に取材すると、「(資格を)取りっぱなしで、アップデートができていない」との声が挙がる。県も「防災士の活躍促進のためにフォローアップやスキルアップの場を設ける必要がある」(防災局防災危機管理課)との認識を持っており、防災士一人ひとりのスキルアップが課題と言える。

【対策】

「自助」の観点では、自分の安全は自分で守るのが基本であり、日頃から身の回りの備えを行い、防災・減災に関する知識と技能を絶えずスキルアップしなければならない。

まずは裾野拡大のため、防災士の増加が必要であるが、愛媛県は人口約50人あたり1人の防災士がおり、その土台はできている。次の段階として、防災士のなかの意欲的な人材がより高いスキルを修得し、経験の浅い防災士へ波及させることで、防災士全体のレベルアップにつながるだろう。そのためには、既に県や松山市が実施している防災士のスキルアップ講座が役立つ。県では、消防学校において浸水を想定した水没車両からの脱出訓練などの講座を実施しているほか、松山市では初級者、中級者、上級者向けに分けて実施するなど、より実践的な内容となっている。参加者からは「実技中心のプログラムで、実際に被災した時にどう動けばいいのか、イメージができた」などの声が聞かれた。

02 | 共助(地域・職場におけるリーダーシップ発揮)

【課題】

防災士の数は愛媛県全体では、対人口比で2.1%(全国平均0.3%)を確保しており、南予の比率が最も高い。これは南海トラフ地震による被害が大きいとされる南予において、防災への意識が高いことがうかがえる。一方で東予は地域別で最も低いが、南海トラフ地震において最大震度7が想定されており、防災への備えにおいて地域格差が出ないようにすることが課題と言える(図表-4)。

▶ [図表-4] 県内の防災士認証登録状況
(地域別、2025年8月末時点)

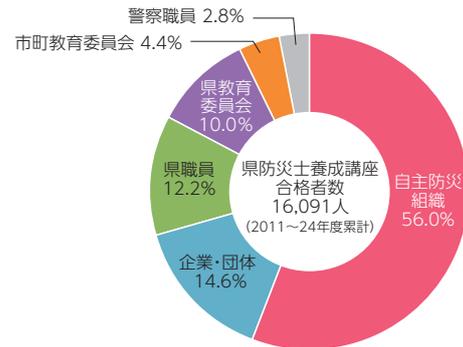
	防災士 (人)	対人口比 (%)	女性比率 (%)
東 予	6,971	1.6%	26.3%
中 予	14,149	2.3%	24.6%
南 予	5,538	2.6%	26.2%
合 計	26,658	2.1%	25.4%

資料:愛媛県提供資料をもとにIRC作成

防災士を職種で見ると、消防団などの「自主防災組織」が56.0%で最も多く、大きく空いて「企業・団

体」(14.6%)が続く(図表-5)。

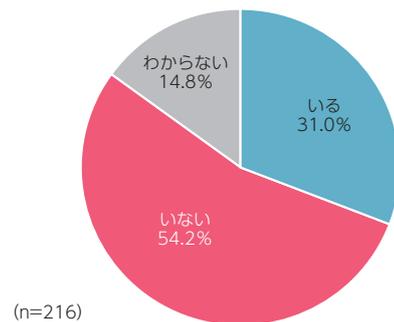
▶ [図表-5] 愛媛県防災士養成講座合格者の職種内訳
(2024年度末時点)



資料:愛媛県提供資料をもとにIRC作成

本誌8月号に掲載した「県内企業のBCPの策定・取組状況」では、県内企業のBCP策定率が34.1%にとどまることを踏まえ、策定・運用を進めるためのポイントなどをお伝えした。そのなかで、自社に防災士が「いる」と回答した企業は約3割にとどまっている(図表-6)。

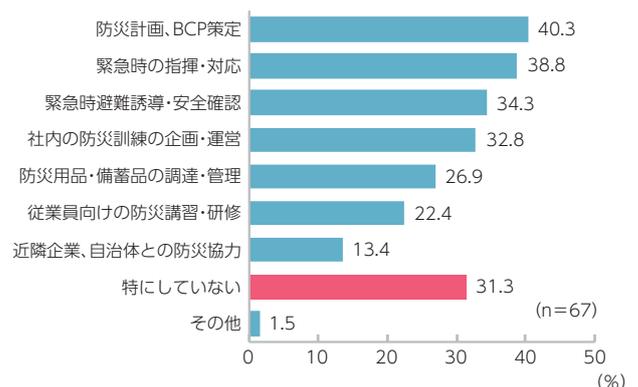
▶ [図表-6] 自社の防災士の有無



資料:IRCの企業向けアンケート アンケート実施時期:2025年4月

また、自社に防災士が「いる」と回答した企業に対し、防災士が社内ですんなり役割・活動を担っているか尋ねたところ、「特にしていない」とする回答が約3割を占めており、企業における防災士のさらなる活動強化が課題と言える(図表-7)。

▶ [図表-7] 防災士資格を持つ従業員の自社での役割・活動(複数回答)



資料:IRCの企業向けアンケート アンケート実施時期:2025年4月

【対策】

「共助」の観点では、地域や職場の人たちと協力した災害の備えや防災訓練が必要であり、防災士はそのリーダーとしての役割が期待される。

地域別でみると東予における対応が必要であろう。東予は全国的にみても有数の工業地帯であり、災害時の対応が業種や企業によって他の地域と異なる。例えば、産業単位で防災士を育成し、企業のBCP策定につなげる取組みも有効となる。県では2019年度から企業・団体向けの防災士養成講座(詳細は県ホームページ参照)を開講しており、活用したい。この講座を受講するには、企業、団体からの推薦を要件に、資格取得に必要な費用のうち受講料の補助が受けられる。今年度は2026年2月3、4日のカリキュラムを残すのみだが、これまでの講座はいずれも満員となっている。県の担当者は「年々企業を通じた受講者は増加しており、地域や職場でリーダーシップを発揮してほしい」と話す。また、防災士は災害時に想定されるリスクを理解しているため、BCPを「現場で機能する計画」に昇華することができる。訓練の企画や安否確認システムの運用に関与することで、より災害に強い体制づくりに貢献できるだろう。

03 協働(住民・企業・自治体・防災機関等の連携)

【課題】

県が9月に公表した地震被害想定調査結果(中間報告)は図表-8のとおりで、地形データの高精度化などで浸水面積が10年前の調査に比べ拡大している地域もある。災害の被害を最小限に抑えるには、先に述べた「自助」「共助」に加えて「協働」が重要となる一方、地域特性(住民数・年齢構成、用途地域)、災害の種類(地震、ゲリラ豪雨)、発生時期・時間(季節、昼夜)などにより対応は大きく異なるという問題も抱えている。現時点での「協働」の取組

みは狭い範囲にとどまっており、専門的な知識を有する防災士をいかに活かすかが課題であろう。

【対策】

「協働」の観点では、住民、行政、企業、防災機関等が日頃から互いに顔の見える関係をつくり、災害が発生した際には素早い連携が望まれる。

「協働」は難しい問題を抱えているが、明るい兆しもある。松山市では全世代型防災教育の一環として、教職員の防災士育成を進めている。この取組みは子どもの安全はもとより、防災意識が教師から子ども、子どもから家庭を通じて伝達される効果がある。これは広い意味での学校と住民の連携につながるだろう。あわせて災害発生時には、防災士である教師がリーダーとなって橋渡し役を担うことが期待される。また、本年9月7日(日)に宇和島市で自衛隊、警察、消防、自治体に加えて、NPO、ボランティアなどが参加した愛媛県総合防災訓練が実施された。今回は防災士の資格を持った中学生も参加しており、若年層の防災士の参加は「協働」の好事例と言えよう。

【まとめ】

南海トラフ地震の発生が予想されるなか、愛媛県は全国トップの数の防災士を有している。これは県民約50人に1人の割合で防災士がいる計算となり、災害への対応力を備えていると言える。しかし、「自助」「共助」「協働」の観点からみると、防災士のスキルアップ、地域や企業における防災士の活用、防災士を軸とした地域間の連携など、それぞれに課題と対策が見えてくる。

災害発生時は、地域や職場での初動(自助・共助)、地域内での連携(協働)が減災に直結する。全国トップクラスの防災士数を最大限に活用することが、「災害に強いまちづくり」につながる。来る災害に備えて、着実な対策の実行が求められている。

(福田 泰三)

▶【図表-8】南海トラフ地震で想定される震度等

	最大震度		最高津波水位(T.P.m)注		1mの津波の最短到達時間		浸水面積(浸水深30cm以上)		
	前回	今回	前回	今回	前回	今回	前回	今回	
松山市	7	6強	3.8m	3.2m	115分	115分	765ha	869ha	松山市
今治市	6強	7	3.1m	3.1m	161分	161分	1,077ha	1,305ha	今治市
宇和島市	7	7	6.5m	6.1m	19分	19分	1,624ha	1,595ha	宇和島市
八幡浜市	7	6強	9.0m	8.7m	32分	31分	467ha	455ha	八幡浜市
新居浜市	7	7	3.3m	3.3m	235分	236分	794ha	834ha	新居浜市
西条市	7	7	3.4m	3.4m	222分	242分	3,145ha	3,153ha	西条市
大洲市	7	7	3.8m	3.7m	28分	30分	76ha	56ha	大洲市
伊予市	7	6強	4.2m	4.0m	25分	27分	250ha	232ha	伊予市
四国中央市	7	7	3.5m	3.6m	231分	230分	511ha	586ha	四国中央市
西予市	7	7	9.3m	8.8m	48分	48分	348ha	341ha	西予市
東温市	6強	6強	—	—	—	—	—	—	東温市
上島町	6強	6強	2.8m	2.8m	355分	405分	94ha	106ha	上島町
久万高原町	6強	6強	—	—	—	—	—	—	久万高原町
松前町	7	6強	4.2m	4.0m	113分	113分	431ha	448ha	松前町
砥部町	6強	6強	—	—	—	—	—	—	砥部町
内子町	6強	6強	—	—	—	—	—	—	内子町
伊方町	7	6強	8.4m	8.5m	46分	46分	309ha	307ha	伊方町
松野町	6強	6強	—	—	—	—	—	—	松野町
鬼北町	7	6強	—	—	—	—	—	—	鬼北町
愛南町	7	6強	9.0m	8.0m	14分	13分	771ha	759ha	愛南町

資料：愛媛県「愛媛県地震被害想定調査報告書」(平成25年12月)、「愛媛県地震被害想定調査結果(中間報告)」(令和7年9月)をもとにIRC作成
注：T.P.m…東京湾の平均海面を基準とした高さ(m)



TOPICS

トピックス

どうなる？トランプ関税

はじめに

第二次トランプ政権発足後、自国の貿易赤字解消や国内産業の保護を目的として打ち出された関税政策。二転三転するトランプ大統領の発言に振り回されているが、今回は、9月末時点でのトランプ関税の概要と関税政策を巡る日米の動きを整理するとともに、県内の輸出動向を取りまとめた。

1. トランプ関税

トランプ関税は大きく分けて①ベースライン関税、②相互関税、③品目別関税、④国別関税の4種類に分けられる(図表-1)。日本に対しては米国が個別に指定する品目(自動車・鉄鋼など)には③、それ以外の幅広い品目には①と②が課される。

▶【図表-1】関税の種類

	関税の種類	内容
①	ベースライン関税 (一律関税)	すべての国と地域からの輸入を対象とする一律10%の関税
②	相互関税	アメリカの輸入相手国がアメリカ製品を輸入するときの関税率や非関税障壁(輸入規制など)を考慮して決定される関税
③	品目別関税	アメリカが輸入する特定の品目を対象とする関税(自動車・鉄鋼など)
④	国別関税	特定の国・地域からの輸入品すべてを対象とする関税

資料:各種資料をもとにIRC作成

2. トランプ関税を巡る日米の動き

(1) 相次ぐ引き上げと一時停止

品目別関税では3月に鉄鋼・アルミへの25%、4月には自動車に25%が発動、6月には鉄鋼・アルミが50%に引き上げられた。ベースライン関税、相互関税では、4月2日にベースライン関税10%に加えて24%の追加相互関税を課すと発表があったものの、一転して4月9日には一時停止が発表された。

(2) 合意と大統領令の相違

その後は日本政府が粘り強く交渉を重ね、7月22日に「一般関税率*と相互関税を合わせて15%」「自動車の品目別関税は15%」に引き下げることで合意に至った。しかし、大統領令には「一般関税率に相互関税15%を追加」という内容で署名され、自動車に関しては記載がないことが判明し、対応に追われた。

(3) 大統領令の修正

最終的には9月4日に、7月時点で合意した内容の大統領令に署名、9月16日に発動された(図表-2)。これにより、日本に対する関税政策は一旦の区切りを迎えたが、銅や鉄鋼・アルミ製品への関税率は依然として50%のままである。(図表-3)。

*トランプ関税発動前の関税率(例:自動車2.5%、牛肉26.4%)。

▶ [図表-2] 米関税政策をめぐる主な動き

1月	20日	第二次トランプ政権が発足
3月	12日	輸入する鉄鋼・アルミニウムに25%の関税発動
4月	2日	日本に対し24%の相互関税を課すと発表
	3日	輸入する自動車に25%の関税発動
	5日	すべての国からの輸入品に対し10%の追加関税を発動
	9日	中国を除く国への相互関税を90日間停止
	16日	日米初の閣僚会合
6月	4日	鉄鋼・アルミニウムの追加関税50%に引き上げ
7月	8日	日本への関税を24%から25%に引き上げると表明
	22日	日本に対する相互関税・自動車関税ともに15%で合意
8月	1日	銅に50%の追加関税発動
	7日	日米「相互関税」15%発動（一般関税率に関係なく一律15%上乗せ）
9月	4日	相互関税・自動車関税ともに15%で正式合意
		日米「相互関税」15%発動
	16日	（一般関税率と合わせて15%、一般関税率が15%以上の品目には相互関税は課されない）

資料：各種資料をもとにIRC作成

▶ [図表-3] 日本の品目別追加関税率推移

	対象品目	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	
①	ベースライン関税	10%						〈注1〉15% (発動)	〈注2〉15% (発動)
②	相互関税	下記以外の品目	24%→一時停止	一時停止	25% (表明)	15% (合意)	15% (合意)	15% (発動)	
③	品目別関税	自動車・自動車部品	25%	→			15% (合意)	25%	15% (発動)
		鉄鋼・アルミ製品(および派生品)	25%	→			50% (発動)	→	
		銅(派生品・半製品)						50% (発動)	→

資料：各種資料をもとにIRC作成

※赤字は2025年9月末時点での関税率

注1：一般関税率に関係なく、「一律15%」が上乗せされている状態で発動されたもの
注2：一般関税率が15%未満の品目は、一般関税率と相互関税を合わせて15%、15%以上の品目は一般関税率のみ適用され、相互関税は上乗せされない

注3：7月22日に15%へ引き下げることで合意に至ったものの、その後の大統領令では税率修正に関する記載がなく、従来通り27.5%（一般関税率2.5%+25%）の関税率が適用されていた

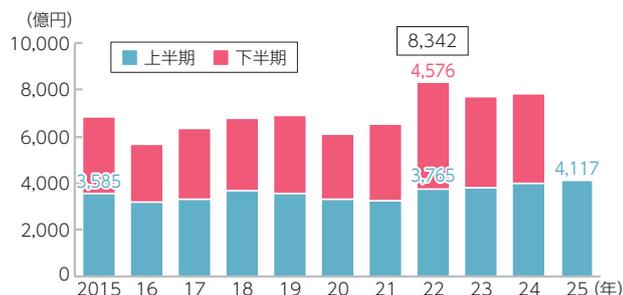
なお、米連邦裁は相互関税が大統領の権限を逸脱し違法だとする判断を示しており、今後、最高裁の判断次第では混乱に陥る可能性がある。

3. 愛媛の輸出動向

A. 輸出額の推移

愛媛の2025年上半期（1～6月）の輸出額は4,117億円（前年同期比3.1%増）となり、2022年から4年連続で増加した（図表-4）。

▶ [図表-4] 輸出額の推移(愛媛)



資料：財務省「貿易統計」をもとにIRC作成

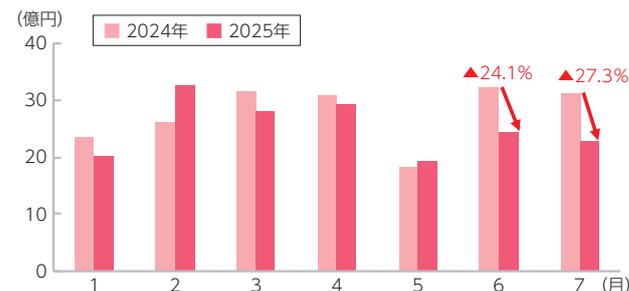
B. 国別の輸出割合

国別では「船舶類」を中心としたパナマが21.2%で最も高く、次いで台湾(17.4%)、中国(15.6%)となった。米国は3.7%と全国平均(19.3%)に比べて低い。

C. 対米輸出状況

県内の2025年上半期（1～6月）の対米輸出額は154億円（同▲5.6%）となり、足元では2ヵ月連続で前年割れとなった（図表-5）。

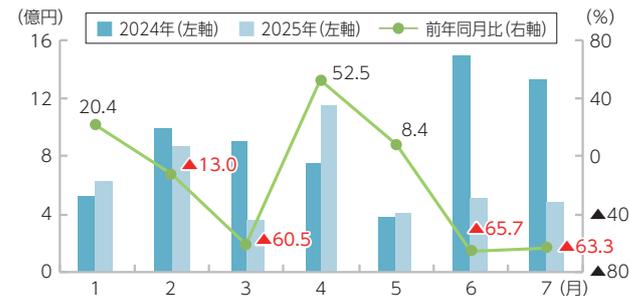
▶ [図表-5] 米国向け輸出額の推移(愛媛)



資料：財務省「貿易統計」をもとにIRC作成

対米輸出額の約3割を占める「金属鋳およびくず」は、25%の追加関税が発動された3月に大幅減となったが、4月・5月は更なる関税の引き上げを見越した駆け込み需要によりプラスに転じたと考えられる（図表-6）。その後、6月4日に50%へ引き上げられると、6月は前年同月比65.7%減、7月も同63.3%減となり、鉄鋼・アルミ製品への高関税率が影響したと思われる。

▶ [図表-6] 「金属鋳およびくず」の対米輸出状況



資料：財務省「貿易統計」をもとにIRC作成

おわりに

2025年上半期の愛媛の輸出額は、全体ではプラスとなったが、対米ではトランプ関税の影響もあり、マイナスとなった。県内企業の対米輸出割合は全国に比べて低く、県内経済に与える影響は限定的と言えるが、第三国を経由した対米輸出や世界経済に与えるインパクトを考慮すると、影響は小さくない。日本に対する関税は最悪のシナリオを脱したものの、一時停止中の米中間の関税や関税を巡る米国最高裁の判断など不安材料もあり、今後の動向に注視したい。

（續木 美和子）

素顔の ニューリーダー

おいしい和菓子で幸せをつくる

株式会社世起 専務取締役

今村 優作 氏 (IRCニュー・リーダー・セミナー32期修了生)



株式会社世起は、もち菓子やげんこつ飴などを製造している。祖父の隆茂氏が1970年に小さな製菓所を立ち上げたのが興りである。当初は玩具付き菓子やチーズケーキ、ゼリーなどを幅広く手がけていたが、新たに挑んだ『きな粉草だんご』や『黒ごまきな粉げんこつ飴』が大ヒットし、和菓子専門メーカーとなった。

同社の商品は20種類以上を取りそろえ、半年に1回、新商品の発売や既存商品の見直しを行っている。海外でも『MOCHI』が人気で、今は10カ国以上に展開している。

「コロナ禍が転機だった」と、優作氏。土産品が売上の7割を占めていたため、観光客の減少で売上が半減、大打撃を受けた。そこで思いきって量販店向けに舵を切り、商品の内容量を見直して“食べやすさ”を追求。包装も写真やイラストを盛り込んだスタンド型パッケージに変更して視認性を高めた。さらに、営業活動の効率化を進めた結果、売上はコロナ前の3倍になったという。

「何より変わったのは自分自身。以前は、商品の製造のみに没頭していて、危機感を持っていなかった」と言う。コロナ禍の危機に際し、「今のままではいけない」と奮起し、上記を含めたさまざまな改革に取り組んだ。今では商品開発・製造管理に加え、営業、人事、教育も担当して忙しい日々を送っているが、やりがいを感じているようだ。

優作氏は「働いてくれる社員やその家族が物心両面で幸せを感じられる会社」を目指し、コミュニケーションや人材育成にも注力している。3ヵ月ごとに全員と1 on 1 面談を行うほか、新入社員をマンツーマンで育てるブラザーシスター制度や、若手社員をリーダーとして現場を任せることなどにも取り組んでいる。

今後もおいしい和菓子をつくりながら、社員や私たちの幸せも育んでいかれることだろう。

(川尻 麻美)

PERSONAL QUESTION

今村 優作 (いまむら ゆうさく) 1993年10月生まれ

モットー

「因果俱時」

現在は過去の積み重ねのなかにあり、未来は現在の行動の延長線上にある。時間は有限だからこそ、何のために何をすべきか、考えて動くようにしている。常に心に留めておくため、コロナ禍から、この言葉を携帯の待ち受けにしている。

趣味

仕事そのものを趣味のように楽しんでいる。日々の挑戦や工夫が自分を成長させることに喜びを感じている。

休日の過ごし方

子どもと遊ぶ。近所を散歩したり公園に行ったり、子どもとともに過ごす時間を幸せに感じている。

【会社概要】

〒791-3131
伊予郡松前町北川原1240-1
TEL / 089-984-6658
資本金 / 1,000万円
従業員 / 50名(パート含む)



素顔の ニューリーダー

空調設備のことならお任せ

株式会社戒田商事 代表取締役社長

戒田 暁信 氏 (IRCニュー・リーダー・セミナー32期修了生)

株式会社戒田商事は、主に空調設備の工事やメンテナンスを行っている。1969年に叔父で現顧問の順氏がガソリンスタンドの運営を始めたのが興りで、そこから空調機器の施工販売、メンテナンスと事業を広げ、今に至る。

「設計から施工、メンテナンスまでを一貫して対応できる」と、暁信氏は言う。特に「直接意見や要望を聴けて、お客さまとの距離が近い」メンテナンスを重視している。各先に担当者を置き、お客さまと常にコミュニケーションをとり、問い合わせには迅速に対応するようにしている。おかげでリピーターが多いそうだ。

暁信氏は4年前に社長に就任したが、今も現場によく足を運ぶ。大学や大学院で空調設備工事に関わる研究に没頭し、卒業後はゼネコンの設備部で10年近く働いた。同社に入社後も工事部に所属して現場によく赴く、根っからの技術者だ。「お客さまから相談があると、そのまま設計に取りかかることもある」とのことだ。

最近是人材の確保・育成に注力している。以前は経験者のみの採用としていたが、未経験者も受け入れるようにした。OJTを基本とした育成計画を考えており、メーカーが企画する研修への派遣、資格取得支援などを行っている。「ただ、考えた計画が一人ひとりに合っていないように感じ、見直しを進めている」と言う。

暁信氏は「全社員が誰かのために頑張れる、前向きな会社になりたい」と微笑む。そのためにまず取り組むこととして、皆が働きやすい環境づくりに努めている。数年前に人事評価制度を策定し、定期的に見直しを行っている。また、社員一人ひとりに声をかけ、話を聴くように心がけている。

BCP対策として、小中学校の体育館の空調設備工事が増えているそうだ。今後も空調設備の工事・メンテナンスを通して、私たちの安全で快適な生活を支えていられることだろう。

(川尻 麻美)



株式会社 戒田商事



PERSONAL QUESTION

戒田 暁信 (かいだ あきのぶ) 1979年3月生まれ

モットー

笑う門には福来る。
このことわざを常に心に置き、どんなときも笑顔を忘れないようにしている。

休日の過ごし方

料理、子どもの部活見学。
家で飲むのが好きで、自分でおつまみもつくる。

感銘を受けた言葉

「どんな勝負したって負けたら悔しいに決まってる。(中略)でも、その悔しさ3日で忘れる奴は弱いままだから」(『ハイキュー!!』12巻セリフ)
心にズシっときて今も忘れられない。悔しい気持ちを忘れないぐらい、何事も全力で取り組みたい。

【会社概要】

〒791-1114
松山市井門町190番地1
TEL / 089-956-2295
資本金 / 2,250万円
従業員 / 30名(パート含む)





かがみの海(画像提供:ひかりの道DMO福津)

地銀9行 連携レポート

File.24

福岡県福津市の一次産業を 守り続ける地域商社

～一般社団法人「福津いいざい」による官民連携の取り組み～

全国の地方銀行9行による「地域再生・活性化ネットワーク」の共同企画として、各地の地域活性化に向けた取り組みをご紹介します。

今回は、福岡県福津市で一次産業の課題解決に取り組む一般社団法人「福津いいざい」(地域商社)の活動を紹介します。

心ほどける海と歴史のまち、福岡県福津市

福岡県北部に位置する福津市は、美しい自然環境と豊かな歴史文化が魅力の地域です。西側には福間海岸、宮地浜、津屋崎海岸と約3kmに渡る遠浅の海岸が広がり、マリンスポーツが盛んで、お洒落なカフェも点在しています。干潮時には砂浜が鏡のように空を映し出し、幻想的な光景を生み出す「かがみの海」が広がり、フォトスポットとして高い人気を誇ります。

また、福津市は「宮地嶽神社」が有名で、多くの参拝者が訪れる信仰の中心地です。この神社では、特に「光の道」と呼ばれる現象が話題となり、毎年多くの観光客を惹きつけています。

福岡県でも人気のスポットとなっている福津市ですが、見過ごせない課題も抱えています。福津市では古くから農業、水産業が盛んであり、脈々と受け継がれてきました。しかし、一次産業が盛んな地域では、高齢化により生産者は減少の一途をたどっています。背景には若者の人口流出によ

る後継者不足という課題がありました。

福津市にとって、一次産業は地域経済の大切な柱です。この状況を解決するために福津市役所、市内3つの直売所、関係団体で協議会を立ち上げ、一般社団法人「福津いいざい」(以下、福津いいざい)という地域商社を設立しました。設立にあたり、FFGビジネスコンサルティングは、事業計画の策定、協議会運営のサポート、設立後の伴走支援などを行い、本事業を支援してきました。

一次産業を守り続ける地域商社福津いいざい



福津いいざい



福津いいざい 森田代表理事



◀福津いいざい
HPはこちら

今回、福津いいざいの代表理事を務める森田誠氏にお話を伺いました。

北九州市八幡西区出身の森田氏は、卒業後、設計補助の仕

事をしていましたが手に職をつけるために魚屋に転職。そこで目利き・加工・販売のノウハウを身につけ、親戚の住む海と自然が豊かな福津市の魅力に惹かれ漁師町の津屋崎町に転居することを決めました。津屋崎祇園山笠という地域行事を通じて町が一つになり、人情あふれる人が多いところがこの町の良さと言います。

福津いいざいを構成する3つの直売所は、水産に強みを持つ「お魚センターうみがめ」、海側で生産される農産物と生花を中心に販売する「あんずの里市」、山側で生産される農産物を販売する「ふれあい広場ふくま」があり、それぞれに特色を有した直売所です。

取り組みの一つである「福津市産品の市内供給拡大事業」では、これらの直売所で農産品と水産品を相互に供給し合うことで品揃えを充実させ、利用客の満足度向上につなげています。

福津いいざいの仕入れの特徴として、農産品と水産品のどちらも生産者から直接仕入れるという点があります。直接取引を行い、価格も市場価格にすることで生産者への利益還元を実現しています。生産者は輸送費や手数料がかからないという点でも大きなメリットとなっています。

その他の取り組みとして、市内の飲食店や学校給食にも福津市産品を供給する地産地消(地産地商)にも貢献しながら、小中学校の学校給食の時間に福津市で獲れる鯛の説明を行うなどESD(持続可能な開発のための教育)活動にも取り組んでいます。

福津市の食材を活用した持続可能なPR商品の開発

一方で、福津いいざいの地産地消(地産地商)の取り組みだけでは、一次生産者を支えていく上で、収益向上という経営面での課題があり、福津市をPRするお土産品や自社商品の開発、ふるさと納税への出品も進めてきました。

福岡県の鯛の漁獲量は2023年に約2,126トンで全国3位となっており、福津いいざいでは天然真鯛の加工品として「鯛茶漬け」や「鯛めし」の製造・販売を行っています。更に

SDGsの取り組みとして、従来廃棄されていた部位を活用した「万能だし鯛」を開発しました。

また、福津市役所との連携により、日本航空株式会社(以下、JAL)や全日本空輸株式会社(以下、ANA)とのPR商品開発にも取り組んでいます。

JALとの連携では、「JALふるさとプロジェクト」の一環として、福津市で漁獲されたトビウオを活用した出汁パック「空飛ぶあごだし」の発売を2025年8月1日より開始しました。この商品も本来廃棄されていた部位を有効活用し、旨み豊かな「あごだし」に仕上げた商品です。また、福津産のはちみつ・米粉を使用した「チーズサンド福津ハニー」も共同開発しています。

ANAとの共同開発では、「海を食べるクッキー」の販売を行っています。海産物の風味を活かしたクッキーで、鯛・イカ・あごの3種類の味が楽しめ、福津市で獲れた天然の鯛や、米粉など地元の素材にこだわって作られています。



万能だし鯛



空飛ぶあごだし

一次生産者と成長を続けていくために

今後も一次生産者が安心して働ける環境づくりのため、福津いいざいは成長を続けていく必要があると森田氏は語ります。

現在、福津いいざいには34名の従業員が在籍しており、福津市に新たな雇用の場を生み出しています。今後も官民が連携しながら、地域の発展と持続可能な成長に貢献し、地域の未来を支え続けていきます。

※本記事は2025年8月31日時点の情報です。
(文責:株式会社FFGビジネスコンサルティング)

全国の地銀9行連携「地域再生・活性化ネットワーク」について

経営基盤・営業エリアが異なる地銀9行が、様々な情報・ネットワークを相互に活用することで、地域経済の再生および活性化を図るために構築した広域連携です。

県境・地域を超えて活躍する(今後検討される)お客さまのビジネスニーズ等に対して、全国の各エリアをカバーする地域金融機関が連携・協力して対応していきます。

- ① 複数の地方銀行による資金供給(シンジケートローン・協調融資等)
- ② 他エリアの地方銀行のネットワーク情報を利用して、M&Aや事業承継における相手方情報をご提供
- ③ ビジスマッチング業務にかかる他エリアの地方銀行のお取引先等をご紹介

【注意事項】 ●本ネットワークは、協定書を締結した地方銀行9行の連携・協力に基づき運営されています。ご利用にあたり、お客さまのご要望・ニーズなど、必ずしもご期待にそえない場合がありますのでご了承ください。(個別具体的なソリューションのご提供を確約するものではありません。)
●本ネットワークのご利用を希望される場合は、お近くの取引銀行窓口までお気軽にご相談ください。
(ご相談は無料です、但し、個別具体的なソリューションのご提供にあたっては、各銀行所定の手数料等がかかる場合があります。)

