

IRC 調査月報 Monthly

IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER MONTHLY REPORT



【 THE COMPANY ～あのとき、そして未来へ～ 】

青野海運株式会社

取締役会長 / 青野 正 氏

代表取締役社長 / 青野 力 氏

【 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～

1. 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

【 寄稿 】

四国新幹線整備促進期成会の5年間を振り返って

前 四国新幹線整備促進期成会 代表事務局(現 讃岐おもちゃ美術館 ディレクター) / 石原 俊輔



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

9

2022

No.411

- 01 | **【視点】**
「みどりの食料システム戦略」の推進について
中国四国農政局 局長 / 山本 徹弥
- 02 | **【THE COMPANY】**
青野海運株式会社
取締役会長 / 青野 正 氏
代表取締役社長 / 青野 力 氏
- 10 | **【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～
1. 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
- 16 | **【寄稿】**
四国新幹線整備促進期成会の5年間を振り返って
前 四国新幹線整備促進期成会 代表事務局(現 讃岐おもちゃ美術館 ディレクター) / 石原 俊輔
- 22 | **【compass】**
デジタル通貨は使われるのか
京都大学公共政策大学院 教授 株式会社伊予銀行 顧問 / 岩下 直行
- 23 | **【データよもやま話】**
コロナ禍でも健闘しているゴルフ関連市場
～2025年問題の克服に向けて中高年の需用回復が課題～
- 24 | **【素顔のニューリーダー】**
前原工業株式会社 代表取締役社長 / 前原 進一 氏
株式会社ステップコミュニケーション 取締役 / 米井 隆博 氏
- 26 | **【上海だより】**
中国の銀行業界の概要
- 28 | **【経営・実務Q&A】**
税務編 申告の誤りに気がいたら？
酒井啓司税理士事務所 税理士 / 酒井 啓司
法務編 不当な広告・宣伝の規制
弁護士法人たいよう 弁護士 / 林 寛大
- 30 | **【愛媛県 経済の動き】**
- 34 | **【地場産業の景気天気図】**
- 36 | **【EVENT CALENDAR】**



表紙写真: 稔りを迎えた
泉谷の棚田
(内子町)
撮影: 岡本 龍

視点

POINT OF VIEW



「みどりの食料システム戦略」の推進について

中国四国農政局
局長 山本 徹弥

「みどりの食料システム戦略」をご存じでしょうか。世界的に地球温暖化問題への関心が高まる中、我が国も「2050年までに温室効果ガス排出を全体としてゼロとする」との目標の下で環境に配慮した各種のグリーン政策が取り組まれています。「みどりの食料システム戦略」は、食料・農林水産業分野でのグリーン政策の戦略を定めたものです。

我が国の農業は、病害虫が発生しやすい環境にあること等から、化学農薬や化学肥料を使用するのが一般的ですが、化学農薬や化学肥料は、その製造過程で温室効果ガスが発生します。環境負荷低減のためには、化学農薬や化学肥料を用いず、天敵や有機肥料等を利用する有機農業を進めることが重要です。

また、化学肥料の主原料(塩化カリウム、りん酸アンモニウム、尿素)は、ほぼ全量を輸入に依存し、供給や価格が国際情勢等に左右されますが、有機農業は、これを回避できるメリットがあります。しかしながら、有機農業は、生産が不安定である、生産コストが通常の農業に比べて高いなどの課題があり、現状では我が国の耕地面積の1%にも満たない状況です。

「みどりの食料システム戦略」では、2050年までに化学農薬と化学肥料の使用量を各々50%、30%削減する、有機農業の面積の割合を

25%まで拡大するとの目標を掲げています。愛媛県南予地方では、農薬は害虫発生時以外使わない、化学肥料でなく有機肥料を使う、ジュースや化粧品などの加工により付加価値を高める、消費者への直接販売による販路を確保するといった柑橘農業に取り組む農業法人の例もみられます。今後は、こうした取組を他の生産者や地域にも拡大する横展開を進めることが重要です。

有機農業の拡大のためには、生産者は、今まで以上に農業技術の活用や土づくりをはじめ生産や販売での創意工夫が求められます。国は、技術開発・普及を進め、有機農業に取り組む意欲的な生産者への支援を進めていきます。これらに加え、消費者や実需者の方々の理解・協力が不可欠です。消費者へのアンケートによれば、消費者の半数以上が「有機食品をほとんど購入しない」と回答しています。有機農業への理解を醸成し、その消費拡大が図られなければ、有機農業の拡大は成功しません。さらに、有機農業拡大により新たな技術開発や販売拡大が進められることで、新たなビジネスチャンスも期待されます。

中国四国農政局は、有機農業の拡大に努力して参りますので、皆様方のご理解・ご協力も賜りますようよろしくお願いいたします。

青野海運株式会社



取締役会長 **あおの 青野 正氏**

昭和22年生まれ。日本大学商学部卒業。
昭和44年青野海運株式会社入社。昭和59年代表取締役社長、平成26年代表取締役会長、令和2年取締役会長に就任。
平成11～22年新居浜商工会議所会頭。平成6年紺綬褒章受章、平成17年国土交通大臣表彰(海事功労者)、平成29年旭日小綬章受章。IRCニュー・リーダー・セミナー1期生。

代表取締役社長 **あおの 青野 つとむ 氏**

昭和52年生まれ。日本大学経済学部卒業。
平成13年青野海運株式会社入社。平成15年取締役、平成20年常務取締役、平成26年代表取締役社長に就任。平成20年から全国内航タンカー海運組合薬槽船支部評議員、四国地方海運組合連合会理事、愛媛地区海運組合理事。IRCニュー・リーダー・セミナー17期生。

代々の経営者の想いを継承し続ける

創業以来、トライ&エラーで新しいタンクや船を開発してきた。

先駆者としての地位を確保しながら、荷主からの信頼と実績を得て今日まで発展を遂げてきた。

祖業の継承とともに経営の多角化・グローバル化を進める。

青野海運株式会社

設立 1955年(昭和30年)7月15日
所在地 新居浜市新田町1丁目1-17
売上 39億円(2022年3月期)
従業員数 62名
社訓 神恩に報謝し、社業に励み、社会に奉仕する。
事業内容 海上運送業、船舶代理店業、荷役請負業、船舶貸渡業他

グループ会社

- 株式会社アトラス(自動車運送業、倉庫業、荷造梱包業他)
- 株式会社サイバー(ソフト開発・設計業、ハード設計業、電子・電気機器製造業他)





創業者 青野重松

別子銅山の御用達商人として創業

1894(明治27年)に私(正)の曾祖父・重松が別子銅山向けの御用達商人として青野回漕店を創業しました。最初は回漕店ではなく、資材納入業者でした。新居浜の10軒くらいの商人が住友のお墨付きをもらい、別子で働く人々の生活物資や採掘に必要な資材納入を担っていたんです。

重松の旧姓は塩崎で生家は「中西屋」の屋号で農業を営んでいました。キチと結婚し、養子となって青野家に入りました。キチの生家も「住吉屋」と呼ばれ、地元では帯刀を許されるような大地主・豪農で、家柄が住友に信用されたようです。

銅の精錬は、銅鉱石を焼鉱して硫黄分を除去しますが、このときに亜硫酸ガスが発生します。この

煙害対策で、別子銅山は精錬所を惣開から四阪島に移転させました。しかし、場所を変えても煙害はなくなりません。そこで、住友は、硫化鉱から硫酸を製造し、これを原料として過燐酸石灰の肥料を製造することになりました。そして、1913(大正2)年、住友化学の前身となる住友肥料製造所が設立され、当社が肥料などの製品輸送を引き受けました。これが回漕店の始まりです。

大正期は、食糧増産で肥料の需要も拡大していました。さらに第一次大戦による特需や、1923(大正12)年の関東大震災で西日本の肥料工場に注文が集中しました。硫酸も染料向けや人絹向けの濃硫酸の需要が旺盛でした。肥料や硫酸は銅山の副産物です。住友肥料製造所はフル稼働し、輸送依頼も増えました。



青野回漕店の従業員
前列中央が市太郎(三代目)、左端が重馬(三代目)

<p>1894年(明治27年) 別子銅山の御用達として青野回漕店の商号で創業</p> <p>1924年(大正13年) 我が国で最初に硫酸タンク船を試作(不成功)</p> <p>1929年(昭和4年) 鉄製のボイラー型タンクを「光輝丸」に搭載し、硫酸輸送に成功</p> <p>1935年(昭和10年) 創業者 青野重松死去。青野市太郎が事業を継承</p> <p>1937年(昭和12年) 社名を青野運送店に変更</p>	<p>1942年(昭和17年) 社名を青野組に変更</p> <p>1950年(昭和25年) 国内初の硝酸のアルミニウムタンク船輸送を開始</p> <p>1955年(昭和30年) 青野海運株式会社設立</p> <p>1957年(昭和32年) 液体アンモニアのタンク船輸送を開始</p>	<p>1960年(昭和35年) 初の銅船「第1金光丸」を建造</p> <p>1968年(昭和43年) 青野重馬が代表取締役社長に就任</p> <p>1969年(昭和44年) 初の硫酸専用タンカー「第58金光丸」を建造 本社社屋竣工</p> <p>1973年(昭和48年) 別子銅山閉山</p> <p>1977年(昭和52年) 液体アンモニア専用タンカー「第75金光丸」を建造</p>	<p>1984年(昭和59年) 青野正が代表取締役社長に就任</p> <p>1989年(平成元年) 四国商興を買収(後のエースマリン)</p> <p>1990年(平成2年) 「アトラス」の商標で倉庫部門の営業開始</p> <p>1994年(平成6年) 創業100年</p> <p>1997年(平成9年) LPGタンカー「LILIUM GAS」を建造し、外航に進出</p> <p>1999年(平成11年) エースマリン(株)を吸収合併</p>	<p>2003年(平成15年) 青野海運の陸送・倉庫部門を(株)アトラスに統合</p> <p>2008年(平成20年) グリーン経営認証を取得</p> <p>2013年(平成25年) ばら積み船「LUMINOUS NOVA」で本格的に外航事業に参入</p> <p>2014年(平成26年) 創業120年 青野力が代表取締役社長に就任</p> <p>2018年(平成30年) 経済産業省の「地域未来牽引企業」に選定される</p> <p>2019年(令和元年) 省エネ船「光令丸」を建造</p>
1890's~	1940's~	1960's~	1980's~	2000's~

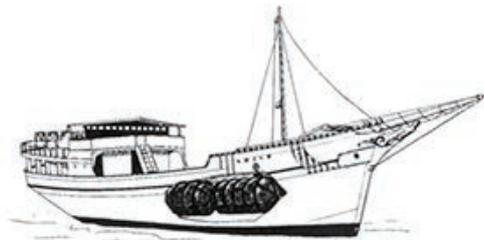


国内初の鉄製タンク船を開発

住友が新居浜での事業を拡大するにつれ、輸送依頼はさらに増えました。そこで、タンク船による大量輸送を何とか実現しようと、住友の技術者の指導を受けつつチャレンジを続けました。

1924年(大正13年)に角型のタンクを積んだ船を試作しましたが、あえなく失敗。次に球状のタンクを設置して再度チャレンジしましたが、これも途中で事故を起こして失敗しました。

二代目の市太郎が中心となり、住友の技術者のアドバイスを受けてボイラー型タンクを開発し、ついに1929年(昭和4年)、「光輝丸」で硫酸タンク船輸送に成功しました。タンクはわが国初の鉄製でした。この頃、硫酸タンク船の開発は、当社のほか、大阪の辰巳商会と共和産業海運が主に進めていました。辰巳商会が数ヵ月先に成功させていましたが、タンクは従来の鉛張りでした。



—当時のボイラー型タンク船

なぜ、当社にタンク船開発の命が下ったかと言いますと、1917年(大正6年)に住友肥料製造所の海上輸送の元請けとなって以来、重松と市太郎の堅実経営ぶりや誠実さ、人柄が住友の方々に信頼されていたからだと思います。硫酸は危険物なので、輸送を嫌う業者も多かったようですが、市太郎のリーダーシップや思い切りの良い性格が開発成功に導いたのでしょう。

その後、市太郎が硫酸タンク積載船を次々に建造し、輸送量や輸送エリアを拡大していきました。1936年(昭和11年)にはその功績を認められ、住友化学から表彰状と記念品を授与されました。

輸送需要に応じて船隊規模を拡大

当社は肥料や硫酸のほか、銅を精錬するための熱源となる石炭を北九州から輸送しました。また、新居浜の港湾・埋立工事用の資材として砂や砂利なども貨物船(機帆船)で輸送するなど、この界限ではかなりの輸送シェアを占めていました。



「第7光輝丸」(昭和11年)

回漕以外の業務が拡大したこともあり、1937年(昭和12年)には社名を青野運送店に変え、1942年(昭和17年)には青野組に変更しました。翌1943年(昭和18年)からは住友共同火力(現住友共同電力)の要請で若松や博多、長崎などから月に1万トンの燃料炭輸送を始めました。戦時中の厳しい時期でしたが、この頃の船隊規模は、隻数ベースで100隻以上備船し、輸送量ベースでは年間10万トン以上あったので、全国の内航海運業者の中でトップ10に入っていたんじゃないかと思います。

社交派の二代目、堅実派の三代目

1934年(昭和9年)には、私(正)の父、三代目の重馬しげが入社しました。重馬は九州大学法学部を卒業し、検事を志していましたが、家業を継ぐために新居浜に帰ってきました。重馬は祖父・創業者の重松の名前の一字をもらうだけあって堅実、慎重派でした。市太郎は営業の第一線で飛び回り、重馬は金庫番・陰の力となって青野組を支え、1945年(昭和20年)8月の終戦を迎えました。

輸送品目の増加とタンクの独自開発

終戦後、戦災や徴用を免れた5隻の硫酸タンク船で輸送を行っていました。

1950年(昭和25年)には、アルミニウムタンクを設置した「宝力丸」で硝酸輸送を始めました。硝酸用のアルミニウムタンク船は国内初でした。薬品タンク船の最大のポイントはタンクの開発です。市太郎が硫酸タンクで苦労したように、硝酸タンクも住友化学の技術者と協議をし、アドバイスを受けながら独自で開発しました。

1955年(昭和30年)には、法人に改組し、青野海運株式会社を設立しました。昭和30年代は経済成長とともに、輸送する薬品の種類が増加し、多くのタンクを独自開発しました。塩酸の輸送では、腐食防止のためゴムライニング加工を施したタンクを製作したほか、ホルマリン用の角型アルミタンク、メタノール用の鉄タンクなども住友化学の荷役装置に合わせたものを製作し、船に搭載しました。

1957年(昭和32年)には、液体アンモニアの輸送を始めました。アンモニアは硫酸や硝酸などにはない難しさがあり、タンク製造は住友化学がメインで研究し、当社は航海条件など船に関するデータを提供し、協力しながら開発しました。アンモニアは順調に輸送量を伸ばし、硫酸と並んで主要な輸送品目となりました。

この頃は薬品タンク船業界も小型鋼船への移行時期で、当社初の鋼船「第1 金光丸」を1960年(昭和35年)に来島船渠(現新来島どっく)で建造しました。来島船渠で建造したのは、市太郎が新居浜市議会や新居浜商工会議所での活動を通じて、坪内壽夫社長と知り合ったのがきっかけでした。



「第1 金光丸」(昭和35年)

不況や経営危機を乗り切る

私(正)が入社した1969年(昭和44年)の3、4年前のこと、経理担当者が勝手に他社の債務保証をしたり、手形を乱発したりして、資金繰りが悪化したんです。その時は伊予銀行のご指導によって痛手を最小限に止めることができました。父(重馬)は全く話してくれませんでした。祖父(市太郎)から聞きました。「一生、伊予銀行に足を向けて寝てはいけない」とも言われました。後でも述べますが、長引く海運不況や事業の転換期の節目で、伊予銀行にお世話になる機会が多かったのです。

別子銅山閉山と住友化学の規模縮小

1973年(昭和48年)に別子銅山が閉山しました。閉山は寂しい出来事でしたが、当社の事業にはさほど影響はありませんでした。影響が大きかったのは、オイルショック後の深刻な不況で、住友化学がリストラを行ったことです。1979年(昭和54年)までに新居浜(大江工場)の石油化学事業を休止し、千葉工場へ生産集中させました。新居浜を発着する住友関連の輸送需要の減少が予想されたので、市太郎は「これは、大変なことになるなあ」と言っていました。また、事業の縮小だけでなく、社員やその家族が新居浜を離れたことで、人口は減少に転じ(ピークは1977年)、多くの社宅が取り壊されて空き地になりました。

結果的に、当社の事業への影響は大したことはありませんでしたが、新居浜にあった住友化学の主要な決定権は本社に吸い上げられ、情報交換の場が東京や大阪などになったこともあり、こちらから出向いていく必要がありました。最大で全国に11の営業拠点を展開し、当社の社員だけでなく、現地の住友のOBも雇って情報収集や営業を行いました。

総合物流会社への脱皮

1984年(昭和59年)、創立90周年の区切りの年に、私(正)は社長に就任しました。この時も不況の真ただ中で、翌年からの円高不況が追い打ちをかけました。

中期経営計画を策定し、合理化・効率化を進める一方、重馬の時代に7~8割あった住友グループへの売上依存度を下げるため、硫酸タンカーの買船・リプレイスとケミカル分野への進出で船腹拡充と経営の多角化を進めました。1989年(平成元年)には、後継者がおらず、荷主も異なる同業の四国商興(後のエースマリン)を伊予銀行の仲介で買収し、ケミカル分野を拡充させました(同社は1999年に青野海運が吸収合併)。

陸送・倉庫部門を拡充

陸送の方では、グループ会社の渡邊運輸(現アトラス)や丸重商事などが住友関連の荷物を中心に、一般貨物の輸送やJR貨物の通運事業¹⁾を行っていました。1990年(平成2年)には、「倉庫業」の認可を受け、新居浜東港に面した工業団地に倉庫を新築し、主に住友化学の製品を取り扱いました。倉庫には「AONO TRANSPORT STATION」を簡略化して「アトラス」という商標を付けました。倉庫事業は初めてで最初は足を引っ張ると腹をくくって



アトラス(倉庫)の落成(平成2年)

ましたが、計画以上にうまくいき、2003年(平成15年)には、陸送・倉庫部門を株式会社アトラスに事業統合しました。

一度目の外航進出と撤退、リストラ

1997年(平成9年)、事業多角化の一環で近海船のオーナーオペレーターを目指し、初の外航LPG船「LILIUM GAS」を建造しました。アンモニア輸送の経験があったので、LPGはそれよりもずっと簡単だろうと思ったんです。ところが、外航の世界は内航と全く異なっていました。

建造するタイミングとしては船価の低い時期だったので良かったのですが、当時を振り返ってみると、外航船の運航ノウハウ、船舶管理、海外企業の与信管理といった準備が不十分で不採算が続きしました。そのため、8年後の2005年(平成17年)に売船しました。



外航LPG船「LILIUM GAS」(平成9年)

当時は海運市況が上がり始めた頃で、売船益は結構出ましたが、新たな外航船を建造するには船価が上がりすぎていたため、外航船への投資は見送りました。その代わりに、内航に目を向け、競争力の高い船種とそうでない船種を仕分けし、生き残りそうな船種を全船リプレイスすることにしました。そうこうするうち、リーマン・ショックで海運バブルははじけ、外航・内航ともかなり厳しい状況になりましたが、荷主さんの理解を得ながら、伊予銀行のサポー

1) 荷主と鉄道の間を介し、鉄道輸送を補完し、発荷主戸口から着荷主戸口までの輸送を遂行する事業

トも受けて、コツコツと投資を続けていきました。

一方、残っていた大阪の営業所を閉鎖して東京支店に人材を集めました。また、遊休不動産の処分を進めたり、船舶の売却益を得たりして負債を圧

縮しました。不採算事業からの撤退も断行しました。これは青野海運120年の歴史の中で初めての事業リストラでした。

third ターニングポイント 祖業を守りながら外航へ本格進出

2009年に外航へ再進出

私(正)の社長時代、総合物流会社として事業を多角化しましたが、国内は人口減少もあって輸送需要は右肩下がりが予想されます。片や海外に目をむければいくらでも仕事があります。当社が海外事業に手を出さないという理由はなかったんです。

2009年(平成21年)にMR(Medium Range)型タンカー²⁾で外航に再参入しました。この船は、船主にとって好条件で高い傭船料を受け取っていましたが、傭船先が経営難に陥り、一方的な契約解除や傭船料減額などの複数条件が提示されました。他の船主さんが法的手段に出たり、契約解除したりするなか、当社は市況回復に賭け、市況連動型傭船料を選択しました。

一方で、融資を受けていたメガバンクからも厳しい条件が提示されていました。そうした事情を察した伊予銀行新居浜支店の支店長が「困っていないか?」と声をかけてくれました。私(力)が支店長に事業計画や市況の見通しなどを外航の実質責任者として丁寧に説明し、伊予銀行で借り換えることになりました。

その後タンカー市況は回復し、為替相場が円安基調になったことから、一気に採算が改善し、売船時には当初の想定以上の利益が出ました。その際の利益は、後の新造船の原資となりました。

これとは別に当社のばら積み船を傭船していたオペレーターが経営危機に陥ったときも、多くの

他の船主さんが混乱に陥るなか、伊予銀行の助言と支援を受け、当社から傭船解約を申し入れ、即座に売却することに成功しました。

まだ外航部門の人材を雇うほどの余裕がなく、ほとんどの業務を私(力)1人で行っていたので、心身ともに大変苦勞した時期でした。

乗船経験で船舶管理を学ぶ

私(力)は、外航船舶管理の勉強のため、飯野海運グループに出向していた際、大型LPGタンカーに3ヵ月ほど乗船させてもらい、日本とペルシャ湾を往復したことがあります。操舵室での周囲監視や機関のメンテナンス、司厨部で食事の調理も行いました。船員が船内でどのような仕事・生活をしているのか、陸上にいると言葉だけではわからない実際の現場を理解できたので、とても勉強になりました。

あと、海では逃げ場はありませんが、ミッション(仕事)は1つ、通勤時間は10秒、残業ゼロ、美味しい食事もあり、私(力)にとって外航船は最高の職場環境でした。

内航と外航のハイブリッド経営

内航と外航の両方に取り組むメリットの1つは、円とドルの両方の収入があることです。外航はドル支払が大半なので、ドル収入があれば為替の影響を受けません。更に足元は円安なので為替差

2) ガソリンや軽油、ジェット燃料などの石油製品を輸送する45,000~55,000重量トンクラスのプロダクトタンカー

益のメリットがあります。また、海や船に関する法律は英語ベースの国際法を批准して国内法が作られています。世界の海は繋がっているのです。内航の担当者も外航船をみれば、世界の経済情勢や国際相場と内航が密接に関連していることに気づけます。

経営者の立場では、外航船主となることでいろいろなリスクの取り方や乗り越え方がわかるようになります。市況や為替だけでなく、戦争や海賊などの外航特有のリスクもあります。情報収集してこの先何が起こるか、どういう決断をしなければならぬかなど、自分でシナリオを想定し、判断するには視野の広さが求められます。

内航を止めて外航に行く船主さんが多いですが、当社は特殊タンク船による硫酸やアンモニアなどの危険物輸送をオペレーターとして輸送する責任があります。厳しい事業環境が予想されますが、祖業の内航事業を大切に、成長の道を模索したいと思っています。

外航は、今後も輸送需要は堅調に伸びることが見込まれているので、内航と外航のハイブリッド経営に取り組み、将来的には外航でもオーナーオペレーターを目指します。

船員の採用・育成

私(力)が、社長になったときに一番助かったことは、会長(正)が、社長時代に人材確保・育成に力を入れてくれたことです。私(力)は、船をリプレイスすることで頭がいっぱいで、船員確保のことは後回しになっていました。しかし、船員は、好不況に関係なく、保有船の数以上に必要です。会長(正)は、毎年、必ず新卒を含めて複数採用することを決め、いまだに続けています。

その結果、今、彼らが中堅として会社を引っ張ってくれています。内航船員の平均年齢が56歳くらいですが、当社は40歳代前半です。船員不足のなか、次世代の船長・機関長が何人もいることは強み

です。これからは、低炭素船やデジタル化など新しいことにチャレンジしていきますが、船員にも「君たちが主役だから一緒に考えよう」と話をしています。昨年からは船員全員と対面での個別面談を始めました。時間はかかりますが、安全運航を意識づけるためにも重要だと思っています。

環境対応は電気が鍵になる

GHG(温室効果ガス)排出削減は輸送業界にとって大きな課題です。当社は、以前から減速運航や省エネ船への投資に取り組んでいます。2019年に竣工した「光令丸」は、優れた環境性能を持つ船として、国交省の内航船省エネルギー格付制度で最高評価の星5つを得ています。



今後、2050年のカーボンニュートラル実現に向け、重油から水素やアンモニアなどへの燃料転換の研究開発が進められていますが、これらは大型船向けの技術で、内航船への適用は相当厳しいと思います。

解決策の1つは電気エネルギーだとみています。輸送需要も含めた既存の条件が続くことを前提に、どういう船で、どのように電力を確保するのかなど、市太郎が荷主さんと一緒にタンクを開発したように、これから荷主さんや行政などと連携してチャレンジをしていきたいと思っています。

未来に向けて 二代目・市太郎の教えを継承していく

二代目・市太郎の存在の大きさ

創業以来、家柄や経営者の人柄を信用されて住友グループを中心に仕事を増やしてきました。特に実質的な創業者ともいえる二代目の市太郎の存在が大きかったと思います。

市太郎はタンク船のパイオニアとして数々の新しいタンクを開発した研究熱心な経営者でした。一方、誰に聞いても「人当たりがよく、非常の徳のある人」と言われていました。荷主さんだけでなく船員・社員にもそうです。

経理の不祥事が起きたとき、重馬の法的知識や伊予銀行の支援で乗り切りましたが、経営難の会社から荷主さんから引き続き仕事をもらえるかどうかは別の話です。市太郎は重馬とともに、住友へ出向き、事の経緯を説明し「心配ございません」と申し上げたところ、住友化学の役員からの、「よし分かった」の一言で、取引の継続が決まったそうです。市太郎はそれほど信用されていたんですね。晩年の著書『おかげ談義』では、社員を一切責めることなく、「私どもの持ち場立ち場での御用が、不行届きであったと深く反省し、これこそ神様の尊い試練であった…」と述べています。この考え方や解釈は市太郎だからできたと思います。

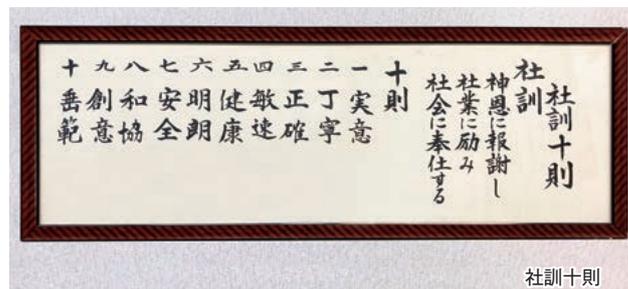


市太郎の自書

事業承継と平行経営

性格や経営スタイルの違う先代と後継の経営者が続くのが当社の特徴かもしれません。創業者の重松と三代目の重馬は慎重派で保守的。二代目の市太郎は社交派で積極的。四代目の私(正)もどちらかというとし太郎に似ていると思います。息子(五代目・力)と性格が全く違うとは思いますが、仕事のやり方は全然違います。

性格や仕事のスタイルが違う先代と後継者がタッグを組んで経営に関わっていた10~15年間くらいは、バトンタッチの期間でもあります。事業の拡大や多角化した時期と重なっています。経営者の世代交代、つまり事業承継はどの代でもターニングポイントだったと言えます。



社訓十則

市太郎・重馬ともに信仰心が深い人でした。1971年(昭和46年)に制定した社訓は、『神恩に報謝し、社業に励み、社会に奉仕する』です。当社が生き残ってきたのは、社員・船員の貢献によって、荷主さんや取引先に気に入られ、可愛がられたおかげです。これは、市太郎の社訓に則った奉仕の姿勢が大いに影響を及ぼしていると思います。ファミリービジネスの継承は難しいことですが、これからも代々経営者の想い、青野海運の教えを子孫に伝えていきたいと思っています。

(文責:IRC)

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～

1. 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



金沢駅兼六園口の「鼓門」



長崎駅新幹線ホーム(右の白い屋根)

【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四国

(今回)
(次回 2022年10月号掲載)

【はじめに】

2017年度に四国アライアンス地域経済研究分科会(当時)は、四国新幹線整備促進期成会(以下、期成会)とともに「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査」を実施した。真の四国創生を実現する最大の起爆剤として、本調査では、新幹線開業効果を踏まえた四国の地域づくりの基本戦略と将来イメージを提示した。

各県でさらなる議論と関心を喚起するため、2021年度、四国アライアンス地域経済研究会¹⁾は期成会から委託され「新幹線と四国のまちづくり調査」を実施し、今年6月1日に公表した。その論点は、①県都のまちづくりの観点から四国の新幹

線駅はどこに置くべきか、②新幹線効果を県内に波及させるために何が必要か、という2つである。

今回は、北陸と九州の新幹線駅と駅周辺のまちづくりの事例と、松山駅を中心に四国4県都の新幹線駅の候補地の検討について紹介する。

1. 新幹線駅とまちづくり

① 北陸新幹線主要駅の事例

① 富山駅

富山市は、人口41万3,938人(2020年国勢調査)で、北陸新幹線の富山駅は、2015年3月に在来線の富

1)伊予銀行、阿波銀行、百十四銀行、四国銀行の各シンクタンク(株式会社 いよぎん地域経済研究センター、公益財団法人 徳島経済研究所、一般財団法人 百十四経済研究所、株式会社 四国地域経済研究所)で構成

山駅に併設されて開業した。特徴は、駅前のにぎわいの空間を演出する南口駅前広場や、高架下に整備された南北、東西に突き抜ける自由通路である。また、新幹線の整備を契機に在来線を高架化し、路面電車を高架下に移設したことで、新幹線の改札口から乗り場まで約40mの短い距離での路面電車の乗り換えも可能となった。

富山駅高架下の路面電車乗り場



写真提供：富山市活力都市創造部

富山市では、新幹線開業前から「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に取り組んできた。2008年3月に「富山市都市マスタープラン」を策定

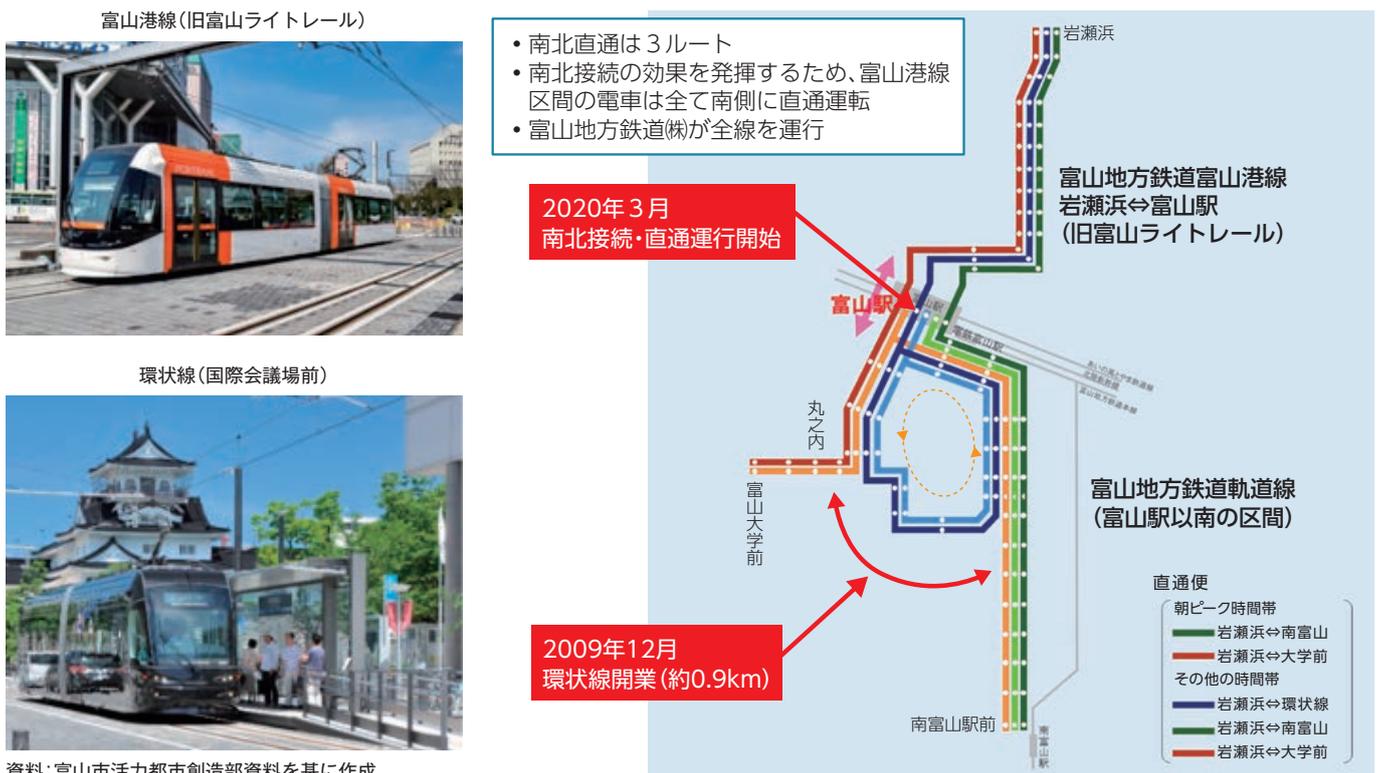
し、鉄道や市内電車をはじめとする公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくりを計画的に進めてきた。

2006年に、富山駅を起点とする「富山ライトレール」で日本初の本格LRT(次世代型路面電車)の運行が開始された。拠点集中型のコンパクトなまちづくりを実現するために2009年に中心市街地を走行する環状線(約3.4km)が整備された。2020年3月には、「富山ライトレール」と「富山地方鉄道軌道線」が富山駅の高架下停留場で接続され、南北移動の利便性が大きく向上した(図表-1)。

新幹線開業に伴う都市開発が、富山市が推進しているコンパクトシティ化を後押ししており、効率的な都市機能の集積化が進んでいる。住民にとって快適な生活基盤が中心市街地には次々と整備され、人々のにぎわいが戻り、充実した生活のできるまちに変貌した。

新幹線の開業によって、富山市の中心市街地は、人口規模以上の街並みが形成されている印象を受けたが、今後も一層の「まちの進化」が期待される。

▶【図表-1】富山市内路面電車環状線化事業と南北接続運行の実現



資料：富山市活力都市創造部資料を基に作成

②福井駅

北陸新幹線は、現在、金沢・敦賀間(約125km)が2023年度末の開業に向けて整備されている。

福井市の人口は、26万2,328人(2020年国勢調査)、福井駅は在来線や私鉄のえちぜん鉄道の福井駅に併設されている。他の新幹線駅と比較し、限られた狭い用地に新幹線ホームを整備したため、待避線もない島式1面2線のコンパクトな構造となっている。調査で訪れた2021年11月末時点で駅舎の外観は、ほぼ完成していた。

福井駅(東口)
(正面:新幹線駅舎、右側の赤い建物がえちぜん鉄道福井駅)



撮影:いよぎん地域経済研究センター

福井市では、新幹線開業を控え、大規模な市街地改造に取り組んでいる。「福井駅周辺土地地区画整理事業」は、鉄道の立体交差事業にあわせ、福井駅周辺約16.6haの市街地を再整備し、県都の玄関口にふさわしい、活力と魅力ある都市拠点の形成を目的とした事業である。

2016年には市街地再開発事業として進められた高層ビル「ハピリン」(低層階は複合商業施設、高層階は住居)が駅西口に開業した。この地区は、大型商業施設の撤退や既存店舗の老朽化等により、まちなぎわいや活力低下が課題とされていたが、新幹線開業をにらみ、県都の玄関口にふさわしい「にぎわい交流拠点」の形成をスローガンに、官民協働で事業が進められた。また、2018年10月には、福井駅周辺地域約66haが、都市再生特別措置法に基づく、都市再生緊急整備地域に指定された。この地域においては、福井県、福井市が大規模な市街地再開発を進めていて、宿泊施設や商業施設、オフィ

スビル、駐車場などの整備が進んでいる(図表-2)。

▶[図表-2]福井駅前電車通り北地区A街区再開発イメージ



資料:福井市「第2期福井市中心市街地活性化基本計画」に加筆

福井駅付近の鉄道立体交差事業により、JRの福井駅とえちぜん鉄道の福井駅は隣接するようになった。さらに交通結節機能を向上させるため、福井市が主導して、福井鉄道駅前線(通称)の軌道を143m延長し、福井駅西口交通広場に停留場を移設した。これにより、電車・バス・タクシーが福井駅で結節し、利便性は大幅に向上した。また、2016年3月に福井駅から約1.5km北に位置する福井鉄道とえちぜん鉄道の田原町駅で線路の接続を行い、相互乗り入れを開始したこともあり、市内の鉄道の利便性が向上している。

福井市では、新幹線とともに国からの補助で、戦後何十年と進まなかった土地地区画整理事業や中心市街地再開発事業が、大きく進んでいる。新幹線を活用して、持続可能なまちづくりを真剣に考える地域に対して、国は、資金面でも規制面でもサポートする様々な施策があることを知ることができた。

②西九州新幹線(長崎駅)の事例

西九州新幹線は、九州新幹線西九州ルート(福岡市・長崎市間)のうち、現在整備が進められている武雄温泉・長崎間の路線名称で、2022年9月23日の開業予定である。

長崎市の人口は、40万9,118人(2020年国勢調査)で、5年前と比較して20,390人減少(4.7%減)している。また、住民基本台帳人口移動報告によると、2021年は転出超過数が2,230人で、市町村別の統計

で全国ワースト2位だった。長崎市の産業は、かつて基幹産業だった造船業が衰退する一方、歴史・文化資源や2つの世界遺産の存在、インバウンドブームやクルーズ船の寄港などもあって、観光業が主要産業となっている。

新幹線の長崎駅は、在来線の長崎駅に併設される。長崎県が長崎本線の連続立体交差事業を進め、踏切解消による交通の円滑化、市街地の一体化を図った。また、車両基地を移転するなどし、長崎市やJR九州などが主体となり、土地区画整理事業および、長崎駅周辺再整備事業が進展している。

長崎駅周辺の開発案件として、JR九州が東口に商業施設やホテル、オフィスなどで構成される「新長崎駅ビル(仮称)」を2023年秋に新設する。商業施設の売り場面積は、既存の「アミュプラザ長崎」を含めて4万㎡を超え、地場百貨店等を凌いで市内最大となる。また、上層フロアには九州初となる「長崎マリオットホテル」が進出し、長崎の新たなランドマークとなることが期待される。

▶[図表-3]長崎駅周辺再開発後のイメージ図



資料：長崎MIRAISM資料に加筆

一方、西口では、2021年に3,000人規模のコンベンションホールやイベント・展示ホール、会議室を備えたMICE施設「出島メッセ長崎」が開業し、長崎初の外資系ホテル「ヒルトン長崎」が併設している。MICE施設は、大規模コンベンションやイベントの開催などで長崎への来訪者の増加が期待され、ヒルトンとマリオットの2つの外資系ホテルができることで、外国人旅行者や富裕層の受入態勢が大幅に強化される。また、長崎駅周辺には、県庁や県警本部、警察署、民放会社など、高度業務機

能の集積もみられ、長崎駅周辺の様相は劇的に変化している(図表-3)。

長崎駅から約1km北にある三菱重工業幸町工場跡地(約7ha)では、ジャパネットホールディングス(本社:長崎県佐世保市)が、サッカーやバスケットボールなどのプロスポーツや、音楽コンサートなどの文化イベントを開催できるスタジアムとアリーナを主体に、商業・ホテルなどからなる複合施設「長崎スタジアムシティ」の整備を進めている。あわせて、長崎市の観光名所である稲佐山山頂と麓を結ぶロープウェイの延伸も検討されている(行政との協議中)。スタジアム等は2024年に開業予定で総事業費は約700億円、民間主体の大規模な再開発事業として全国的に注目されている(図表-4)。

▶[図表-4]「長崎スタジアムシティプロジェクト」



©ジャパネットホールディングス

長崎市は、主力の造船業が衰退して人口減少も著しいなか、新幹線の開業が駅・まちを変えるきっかけとなり、観光業の発展や人口減少の抑制につながることを期待される。特に、長崎駅周辺の開発と長崎スタジアムシティの2つのプロジェクトは、その規模や内容、開発主体などの面で大いに注目される。また、終着駅という意味では、四国4県都のまちづくりの参考になるだろう。

03 新幹線開業は「まちづくりの転換点」

北陸と九州の各都市では、新幹線整備が契機となり、駅や駅周辺のまちづくりだけでなく、中心市街地の再開発や、二次交通の再編・整備も相まった

コンパクトシティの取り組みなどへの波及がみられた。富山や福井、長崎の例からは、様々な公共投資が呼び水となり、複合商業施設や民間投資による集合住宅、外資系ホテルの進出などの民間投資を誘発する起爆剤になっており、魅力的な中心市街地に発展している様子がうかがえた。

新幹線の開業効果は、短期間で表れる直接的な時間短縮効果や、開業直後から得られる交流人口の拡大や観光・産業などへの経済波及効果が注目されがちである。一方、駅周辺や市街地の活性化は、都市規模や駅の立地場所などに応じて一様ではないものの、長期的に得られる効果である。開業後5年、10年を経てもなお、再開発によって都市空間が変貌を遂げている金沢や鹿児島の場合、新幹線開業が都市の持続的発展に多大なる効果をもたらしていることは明らかである。

新幹線の有無は、都市の発展の優劣を決める一要素になっており、四国においても新幹線の開業が「まちづくりの転換点」となり、長期的な視点で駅・駅周辺や中心市街地活性化につながることを期待される。

▶【図表-5】【参考】北陸・九州の新幹線沿線主要都市と四国4県都の基礎データ

都市名	2020年人口(人) 【国勢調査】	総生産(名目、百万円) 【特記以外、2018年度】
富山市	413,938	2,090,030
金沢市	463,254	未推計
福井市	262,328	未推計
長崎市	409,118	1,636,514
鹿児島市	593,128	1,961,982
徳島市	252,391	1,215,575
高松市	417,496	未推計
松山市	511,192	1,640,499
高知市	326,545	1,189,811

資料：各市ホームページ、各県ホームページ資料を基に作成

2. 四国4県都における新幹線駅の検討

01 松山駅

新幹線の松山駅候補地を検討するにあたり、予讃線松山駅をあげた。松山駅付近では、2024年度事業完了予定で予讃線の連続立体交差化工事が進め

られているが、新幹線は駅東側のJR敷地に乗り入れることを想定している(図表-6、7)。

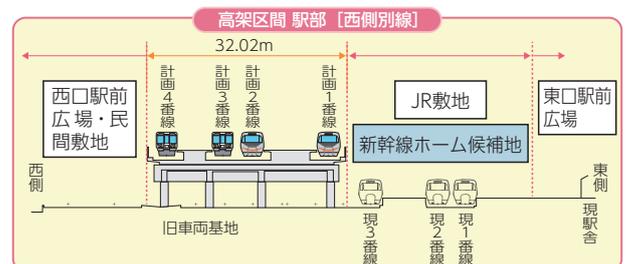
愛媛県新幹線導入促進期成同盟会は、松山駅への新幹線駅併設に向けた調査・検討の実施について国土交通大臣に要望を行っている。また、松山駅周辺の駅前広場をはじめとする主要施設整備等について関係者間で連絡調整・意見交換を行う「松山駅まち会議」では、「現駅への新幹線乗り入れを念頭に、手戻りすることのないようまちづくりが必要」との意見がある。こうした動きも踏まえ、当地を新幹線駅の候補地とした。

松山駅では、予讃線で東予方面や南予方面との特急・観光列車などとの乗り継ぎが容易に行える。また、駅前広場の再編計画の一環で、伊予鉄道市内電車の軌道・停留場が予讃線の乗り場(駅舎)近くに移設予定となっている。実現すれば、富山駅のように鉄道相互の乗り換えが大幅に便利になるとみられる。松山駅から約500m離れている伊予鉄道高浜線(郊外電車)の大手町駅との間は、将来的な大手町通りの歩行者空間整備等を行うことで、スムーズな乗り換えが期待される。このほか、現在、松山駅には新たなバスターミナル(仮称:バスタ)を整備する計画もある。

松山駅は、松山空港まで約6km、松山観光港まで約9kmと空・海の交通ターミナルとのアクセスも良好で、愛媛の一大玄関口となり得る。

新幹線が松山駅に乗り入れることで、より一層の都市機能の集積や民間投資が期待される。北陸や九州の先行事例をみれば、新幹線効果による投資や再開発が既存の中心市街地に波及していることから、松山市においても、ロープウェー商店街へ

▶【図表-6】松山駅高架区間駅部と新幹線ホーム候補地



資料：愛媛県「JR松山駅付近連続立体交差事業パンフレット」に加筆

▶ [図表-7] 松山駅への新幹線乗り入れイメージ図(東側から)



大街道・銀天街～松山市駅・花園町通りから成る既存商業エリアが、松山駅・大手町通り周辺部へ拡大することが予想される。

駅の西側は、現在、住宅地である。土地区画整理事業や新たな幹線道路の整備に加え、新幹線を含めた公共交通機関が充実する。これにより、移動の利便性や土地利用価値が向上し、良好な都心居住地が形成され、地区人口の増加が期待される。

なお、将来性の観点では、四国新幹線の基本計画にある豊予海峡ルート・大分方面への延伸は、松山駅から南側方向に線路を延ばすことで対応が可能である。

② 高松駅・高知駅・徳島県内における新幹線駅の検討

高松駅は、2021年2月の香川経済同友会による提言²⁾に基づき、①高松駅付近、②栗林駅付近、③伏石駅付近、④高松空港地下の4地点を候補地として選定した。このうち、高松駅付近は、高松市内のみならず、香川県内全域への移動が容易である。栗林駅付近は、高松駅から南に約2km位置してお

り、1970年代に当時の本州四国連絡橋公団がこの付近での新駅設置を検討していた。

高知駅は、①高知駅付近と②後免駅付近の2地点を候補地に選定した。高知駅付近は、高知の陸の玄関口で、中心市街地から約1kmの位置にあって、高知県下各市町村への移動手段が確保されている。一方、後免駅付近は、高知龍馬空港に近く、周辺に企業団地や大学・高専などが多い。

徳島県内における新幹線駅の候補地としては、①鳴門エリア、②徳島阿波おどり空港付近、③徳島駅併設を検討した。徳島県内における新幹線建設に当たっては、高松方面に加え、紀淡海峡ルートによる淡路・関西方面へのアクセスも考慮する必要がある。その意味で鳴門エリアは徳島県内における新幹線駅設置の候補地となり、徳島阿波おどり空港にも近く、新幹線と空路の連携も期待できる。

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

2)「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線(新)高松駅構想について～」https://kagawadoyukai.or.jp/info/teigen45.pdf

四国新幹線整備促進期成会の 5年間を振り返って

前 四国新幹線整備促進期成会 代表事務局
(現 讃岐おもちゃ美術館 ディレクター)

石原 俊輔



石原 俊輔

昭和54年4月 四国電力株式会社 入社
平成22年6月 四国経済連合会 常務理事(出向)
平成25年6月 四国電力株式会社 執行役員資材部長

平成27年6月 四国経済連合会専務理事(出向)
令和元年6月 四国経済連合会特任理事(出向)
令和4年6月 退任

2017年7月6日、東京大手町の経団連会館ホールは、四国の新幹線を求める600人を上回る参加者の熱気で息苦しいほどであった。この日、四国新幹線整備促進期成会の設立総会と第1回東京大会が開催され、四国新幹線を四国一体となって進めようという体制がスタートした瞬間である。

私は、四国新幹線整備促進期成会(以下期成会という)の代表事務局として、四国新幹線の実現に向けた活動に設立当初から5年間にわたって携わってきた。今般その職を辞するにあたり、5年間の活動を振り返るとともに、これまでの活動を通じて感じてき

た課題や将来に向けた期待をつづらせていただく。

四国新幹線整備促進期成会の設立

「四国に新幹線を」という活動の原点は、2011年の「四国の鉄道ネットワーク懇談会」(座長:常盤四国経済連合会会長)での「四国の鉄道活性化への提言」である。同懇談会は、1年間の検討の末、四国の鉄道網を維持するためには、抜本的な高速化が必要であると提言し、これに基づいて設立された四国の鉄道高速化検討準備会は2014年3月「四国における鉄道の抜本的高速化に関する基礎調査」を世に問うことと

2017年7月 「四国新幹線整備促進に向けた東京決起大会」





なった。

ご存知のように、四国にも国の定めた新幹線計画はある。すなわち、1973年に基本計画として定められた四国新幹線(大阪～徳島～高松～松山～大分)と四国横断新幹線(岡山～高知)である。この基本計画路線のうち四国新幹線については、紀淡、豊予の両海峡について国の調査が2008年まで行われたものの、余りに巨額の投資を要することから、調査は中断され、今日に至っており、四国の住民ですら見向きをしないものになっていた。しかし、「基本調査」は岡山を起点として四国の4県都を結ぶ路線であれば公共工事としての妥当性がある(いわゆるB/C:費用便益比が1を上回る)と結論付けた。2015年の北陸新幹線開業による大きな波及効果を目の当たりにしたことも背景に、行政、経済界を中心に四国の機運が一気に高まり、期成会の設立につながったのである。

全国には四国と同様に基本計画に長く留められ、整備促進を求める団体が多く存在するが、四国の特徴は、経済団体のリーダーが会長を務めている点であろう。先述のネットワーク懇談会の座長を四経連の会長が務めたこともあり、四国が文字通り一つとなって、この大プロジェクトに取り組むためには、「経済界がその中心になるべき」との千葉四経連会長(当時)の強い決意から、各県のご理解も得てこのかたちとなったものである。これこそ、四国の活動が全国で最も活発で、オリジナリティーに富む活動となった原動力であるといっても過言ではないと思っている。

期成会活動がもたらしたもの

さて、5年間の期成会活動は何をもたらしたのであろうか。期成会の活動は主に、中央要望と地元機運の醸成の大きな柱からなっている。

四国新幹線整備促進期成会の主な活動

2017年	7月	四国新幹線整備促進期成会発足 第1回東京大会(約600名)、要望活動(国交省・財務省・自民党)
	2月	愛媛県松山市でシンポジウム開催
2018年	6月	「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査」*を公表
	7月	岡山県知事と面談し、協力を要請 第2回東京大会(約550名)、要望活動(国交省・財務省・自民党)
2019年	2月	香川県高松市でシンポジウム開催(約1,000名)
	8月	第3回東京大会(約510名)、要望活動(国交省・財務省・自民党) 四国新幹線整備による岡山県への波及効果調査を公表
2020年	2月	高知県高知市でシンポジウム開催(約700名)
	7月	要望活動(国交省・財務省・自民党)
	8月	twitterアカウントの運用開始、四国の新幹線応援キャラクター「つなぐん」誕生
2021年	10月	要望活動(国交省、財務省、自民党)
	5月	YouTubeチャンネル開設
2022年	11月	要望活動(国交省・自民党)
	6月	「新幹線が都市を変える～新幹線と四国のまちづくり調査～」*を公表 第4回東京大会(約220名)、要望活動(国交省・財務省・自民党)
	8月	クラウドファンディング開始

*四国アライアンス地域経済研究会が調査を実施

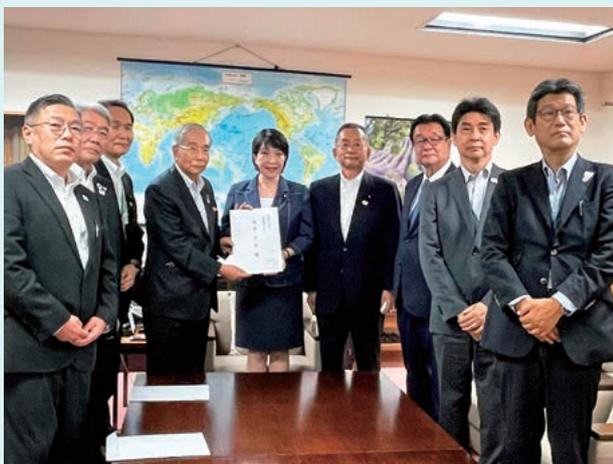
「新幹線は政治である」といわれるが、まさに国の関与なくしては国家プロジェクトに等しい新幹線の新線建設は動かない。毎年繰り返した中央への要望

活動や東京大会は、地元選出の国会議員や国土交通省、財務省、与党に四国の熱意をしっかりと伝える役割を果たし、その結果国土交通省による次の新幹線計画につながる調査において、四国を念頭においた検討が行われ、また国会では2021年3月のJR四国支援関連法の改正に際して、両院において「四国の新幹線を進めるべし」との付帯決議がなされるなどの成果を生むに至った。

2020年7月 自民党岸田政調会長(当時)への要望



2022年7月 自民党高市政調会長へ要望



また、期成会では第3回東京大会において、リニア中央新幹線が大阪まで開業し、スーパーメガリージョンと呼ばれる巨大な経済圏が形成される2037年を四国の新幹線の開業目標とすることを決議した。これは、千葉会長の発案によるものであり、四国がスーパーメガリージョンから取り残されることがあってはならないとの四国全体の強い思いが生んだ目標となっている。残念なことにその後のコロナ禍により、あらゆる活動は思うに任せず、また国もコロナ対策に膨大な財政出動を余儀なくされたことも在り、停滞を余儀なくされているが、2037年の開業目標は依然として高く掲げられている。

一方、地元での機運醸成については、各県での大規模なシンポジウムの開催や数多くの講演会の実施など、四国新幹線について多くの方に知っていただくことを目的とした活動を重ねてきたが、これと並行して、四国の4地銀で構成される四国アライアンス地域経済研究会との二つの調査事業を特筆しなければならない。一つは、2018年に公表した「新幹線を活かした四国の地域ビジョンづくり調査」であり、もう一つは本年6月に発表した「新幹線と四国のまちづくり調査」である。タイトルが示すように前者は四国の地域として新幹線をどう活かすのかを問い、後者は各県都を中心に各地で新幹線を活かした「まちづくり」を問うものである。すなわち、いずれも単に新幹線の効果や新幹線がない悲運を訴えるものではなく、新幹線を地域づくりに、まちづくりにどう活かすのかという視点に立っている。

2018年6月 「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査」 プレス発表



2022年6月 「新幹線と四国のまちづくり調査」プレス発表



特に「新幹線と四国のまちづくり調査」では、各県都での新幹線駅の具体的な位置やその具体的イメージ図を提示したことで、世間の耳目を集めることとなった。新幹線は既に全国の各地で日常的に多くの人々の移動を支えている高速鉄道だが、大多数の四国の住民の皆さんにとって岡山まで行って初めてアクセスできる乗り物であり、日常的には遠い存在である。具体的な駅の姿の提示は新幹線を身近なものに感じてもらえる良い機会となった。しかし、この調

査のもう一つの主眼は、新幹線が来るということは、単に速い乗り物に簡単に乗れ、都会に短時間でアクセスできるということではなく、「まち」を一気にアップデートできる、まさに千載一遇のビッグチャンスだという強い訴えにある。駅が変わるだけではない、公的な投資（連続立体交差事業や土地区画整理事業など）のみならず、民間の巨額な投資も呼び込んでまちが劇的に変わる様を、開業間近に控える長崎や福井で目の当たりにしたこの調査は、ひりひりとした危機感を四国の住民に伝えようとしている。

人口減少を所与のものとし、四国の地域資源に磨きをかけ、他地域との差別化を図ることで地域の活性化を図ろうとすることを頭から否定するものではないが、それだけで四国の将来が拓けるのだろうか？ 調査は、『地方創生とは地域間競争に他ならない。単に「自然が豊かな四国」とか「歴史文化あふれる四国」だけでは、人や産業を四国に呼び込むことには限界がある』と述べており、「もはや四国の新幹線は必要かどうかの議論をしている場合ではない」とさえ断じている。

新幹線活動のこれから

期成会設立時、私はこの活動が数年で結果を出すことは容易ではないと考えていた。現在開業している整備新幹線ですら、時代の紆余曲折に翻弄され開業に至るまで数十年の年月を要したことを踏まえれば、少なくとも数代にわたって活動を続けていくことは避けられず、簡単に結果を求められても困ると

思っていた。それでも、5年の活動を経て、なお幾ばくかの成果を上げるに至っていないことは、慚愧に堪えず、悔しい思いばかりが残る。中央で四国の活動は大いに認知されているものの、四国の新幹線は基本計画から一步も進んでいない事実が変わりはない。

自省も含めて、これからの課題について考えてみたい。

第一に、四国の活動だけでは限界があるということである。

四国は、4県合わせても人口、経済ともに全国比3%程度に過ぎず、静岡県1県に等しい規模に過ぎない。期成会活動の初期のように、中央の政治家から「四国は橋を3本も架けてもらったのに、まだ新幹線を望むのか」と冷笑されるようなことは、今でこそなくなりましたが、それでもなお四国のために新幹線を応援してやろうという声は決して大きくないし、これからは期待できないだろう。国による巨額の財政負担を要する新たな新幹線に新幹線が既にある都市部や他地域の政治家や有権者が無関心なのは、ある意味当然であり、四国の声をどれだけ大きくしても、国を動かすことは正直容易ではない。

そうした課題認識のもと、期成会のほか、奥羽・羽越新幹線、山陰新幹線、中国横断新幹線(伯備新幹線)、東九州新幹線など四国と同様長く基本計画にとどまり、整備計画への格上げを求める各地の団体が連携し、その声を一つにして国に届けていくことが

重要になる。これらの基本計画路線は、いずれも四国にとってライバルであるが、抱えている悩みや課題は共通しており、共同での活動は大きな力となることが期待される。

また、わが国全体の社会資本整備についての提言を行っている団体との連携も重要である。(一般社団法人)日本プロジェクト産業協議会(JAPIC)の国土・未来プロジェクト研究会は、2017年3月、「未来を拓くリーディング・プロジェクト」を発表したが、その重点プロジェクトの一つとして「四国の新幹線」を取り上げていただいた。また、(公社)土木学会は本年6月に公表した「Beyond コロナの 日本創生と土木のビッグピクチャー」において、四国のビッグピクチャーの中で一番に四国の新幹線の整備を提言していただいている。わが国では長い間公共投資、社会インフラへの投資は、無駄な財政支出であるとして、その整備にブレーキがかけられ、その結果わが国の成長力を阻害していると言われている。四国の新幹線は四国の成長のため、わが国の成長のために必要なプロジェクトであると位置付けていただいたことは、とても大きな励みになった。これからもこうした団体との連携をしっかりと図っていくことが重要であることは言うに及ばない。

第二に、重要な課題は、既存の新幹線網に接続するために必要な関連自治体の理解促進である。西九州新幹線の整備で、長崎～武雄温泉間がフル規格で整

備されているにもかかわらず、武雄温泉～新鳥栖の間についてフル規格を拒んでいる問題はよく知られている。リニア中央新幹線での静岡問題や北陸新幹線の大阪延伸における京都問題なども、ある意味、整備による便益の少ない自治体の重い財政負担が遠因になっているとも言える。すなわち、現在の整備新幹線の整備スキームでは、便益の多寡に関わらず、基本的に線路の延長距離で地方負担が決まる仕組みとなっており、既に新幹線がある自治体にとって市民・県民の理解が得られないのである。四国の新幹線でも岡山から山陽新幹線に乗り入れる構想となっているが、岡山県は四国の新幹線整備により生ずる岡山の負担と便益を見極めたいとして慎重な姿勢を崩しておらず、将来にわたってボトルネックとなる可能性がある。この課題は、他の基本計画路線にも共通であり、前述の共同要望にも「受益の少ない自治体の負担については、理解を得やすい仕組みを導入」というかたちで織り込まれる見込みであるが、多大なメリットの生ずる地域として解決の方向を四国も自ら考えていく必要があるのではないかな。

第三は、活動の持続性についてである。

「四国は一つではなく、一つずつ」と揶揄される四国にあって、新幹線は四国を一つにできる数少ないテーマである。しかし、その熱量は世代間や地域間で必ずしも同じではない。新幹線整備によって最も大きな効果が約束されている愛媛や高知での盛り上がり、我々が期待するほどでないのはなぜだろう

か？ 各地に高齢者を中心として「四国に新幹線は不要」と思っている人が少なからずいることは事実である。また、経済界の中には「四国にとって新幹線は負の遺産になる」とまで公言する人がいる。しかし一方で、新幹線に四国の将来を重ね、夢を語る若者や経済人も多くいる。過去幾多のプロジェクトが示しているように、新幹線に限らず、超長期の大型プロジェクトの実現はそれに携わる人たちの粘り強い活動なくしては実現しない。何よりも、熱を冷ますことなく世代を超えて、飽くなき活動が継続されることが重要ではないだろうか。期成会を構成する各界・各層のリーダーの皆さんが、期成会設立の理念をしっかりと継承し、広く四国の住民とともに新幹線を求め続けていかれることを初代の事務局担当者として心からお願いしたい。

最後に、私の在任中にいただいた多くの皆様のご支援ご協力に厚くお礼申し上げ、拙文の筆を擱くこととしたい。





デジタル通貨は使われるのか

京都大学公共政策大学院 教授
株式会社伊予銀行 顧問

岩下 直行



「いずれ現在の通貨は使われなくなり、デジタル通貨にとってかわられる」という主張を、最近よく耳にするようになった。中国のデジタル人民元に触発されて、日米欧の中央銀行はデジタル通貨の技術研究を活発化させている。エルサルバドルや中央アフリカはビットコインを法定通貨に採用した。日本では民間銀行主導でデジタル通貨を発行しようという動きもある。はたして、近い将来、我々はデジタル通貨を使うようになるのだろうか。

実は、現時点では、デジタル通貨とは何なのかについて、共通の理解があるとは言い難い。中国のデジタル人民元は、公的機関がキャッシュレス決済のサービスを提供しているようなもので、民間のスマホ決済の亜流のように見える。日米欧の議論でも、誰がどうデジタル通貨を利用することを想定するのか、未だに不明である。エルサルバドルに至っては、2021年9月に法定通貨と定めたビットコインを大量に購入し、その半年後に相場が急落したため、大きな含み損を出したと報じられている。

デジタル通貨を巡る議論が盛んになった背景には、ビットコインがある。ビットコインが世界中で保有された結果、国境をまたいだデジタル通貨での送金が容易になった。2013年の欧州金融危機で国際送金が規制された際に、ビットコインがその代替手段として利用された事例は有名だ。ランサムウェアや違法薬物売買などでも、匿名性のある決済手段として利用されることがあるようだ。しかし、これらの例はあまり健全な

通貨の使い方とは言えないだろう。

実際には、ビットコインは相場の乱高下が激しく、投機的な目的で保有されることがほとんどだ。日々の経済活動に伴う決済手段としては使い物にならない。しかし、得体のしれないビットコインですら、国際的な資金移動に利用できるのだったら、ちゃんとした機関が同じようなものを作れば、ビットコインの良さと現金の良さを併せ持つデジタル通貨が作れるのではないか、という着想から、デジタル通貨論議が進んでいるように思う。

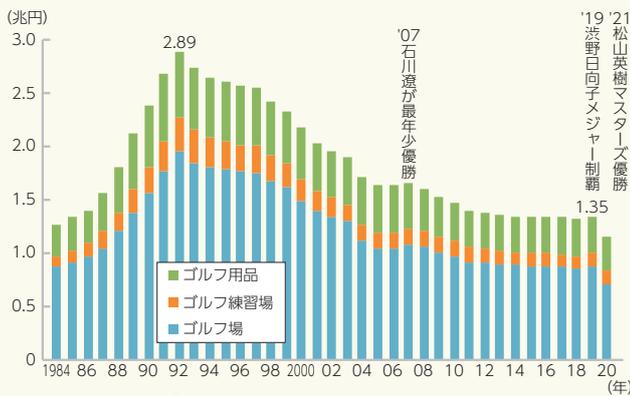
しかし、ビットコインが特別な後ろ盾もないのに世界中で保有されているのは、非中央集権的な構造を持つからだ。もし誰かがビットコインの発行に責任を持ち、システムを支えているならば、その責任者を規制するなり訴えるなりして、不正な取引や反社会的な目的の利用を差し止めることが出来てしまう。ビットコインは、それができないからこそ、犯罪者や反社勢力でも安心して利用できるし、敵対的な国に住んでも資産を凍結される恐れもない。それは、誰かが責任をもって発行する、現金や銀行預金とはそもそも違う性格を持つものなのだ。

だとすれば、まっとうな経済活動を行う個人や法人が、現金や銀行預金の代わりに、デジタル通貨を利用するようにはならないのではないか。今後、商店の店頭でのキャッシュレス化は更に進むだろうが、個人も法人も、支払いの準備のためには、デジタル通貨ではなく、これまで通り現金や預金を保有することを望むだろう。



コロナ禍でも健闘しているゴルフ関連市場 ～2025年問題の克服に向けて中高年の需要回復が課題～

図表-1 ゴルフ関連の市場規模

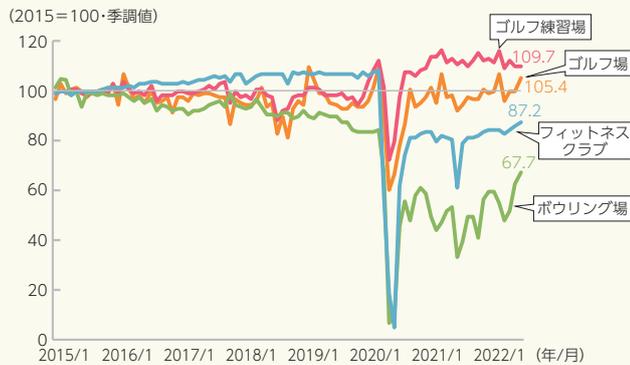


資料: 日本生産性本部「レジャー白書」をもとにIRC作成

日本のゴルフ関連の市場(ゴルフ場・ゴルフ練習場・ゴルフ用品の合計)は、バブル崩壊後の1992年の2.89兆円をピークとして、コロナ前の2019年には1.35兆円にまで減少した(図表-1)。日本人選手の活躍などによって、一時的にブームが発生することもあるが、中長期的にみると、競技人口の減少やプレー料金単価の低下などを背景に、市場は縮小傾向をたどっている。

ただし、足元では、コロナ禍によって多くのレジャー関連ビジネスが苦戦を強いられるなか、ゴルフ業界は比較的堅調な推移をみせている。

図表-2 第3次産業活動指数の推移

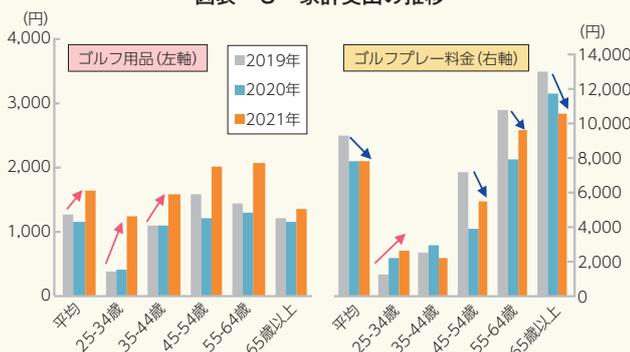


資料: 経済産業省「第3次産業活動指数」

サービス産業の活動指数をみると、「ボウリング場」や「フィットネスクラブ」はコロナ前の水準を下回った状態が続く一方、「ゴルフ場」はコロナ前とほぼ同水準、「ゴルフ練習場」はコロナ前の水準を上回っている(図表-2)。屋外スポーツで、個人プレーが基本のゴルフは、3密の心配が少ないレジャーとして選ばれる傾向があるようだ。ただし、休憩や昼食を取らないスループレーが増加しつつあり、客単価は低下傾向にある。

コロナ下のゴルフ市場をけん引しているのが若者や女性のプレーヤーである。ゴルフ関連の支出をみると、「ゴルフ用品」「ゴルフプレー料金」とともに、20～30代の支出が増加していることが見て取れ(図表-3)、将来のゴルフ業界にとって明るい動きと言える。

図表-3 家計支出の推移



資料: 総務省「家計調査」※2人以上の世帯・年間支出金額

ただし、ボリュームゾーンである50代以上のプレー料金支出はコロナ前を下回っている。ゴルフ業界では、団塊の世代が後期高齢者となり需要が激減すると言われる「2025年問題」が待ち構えており、ビジネスでの利用を含め、中高年の需要を回復させることが業界にとって喫緊の課題と言える。

(岡田 栄司)

鉄骨のようにお客さまと社員を支える

前原工業株式会社 代表取締役社長 / 前原 進一 氏 (IRCニュー・リーダー・セミナー31期修了生)



前原工業株式会社は、建築鉄骨の製造や施工を行っている。

1973年創業。進一氏の父であり現会長の頼雄氏が一念発起し、当時需要が高まっていた鉄工業に着目して門扉の製作を始めたのが興りである。その後、お客さまの要望に対応するうちに大型建物を支える鉄骨を中心に扱うようになった。国土交通大臣から「Hグレード^{*}」の認定を受けている。

進一氏は、「当たり前のことだが、品質重視・納期厳守・お客さまの要望に応えること、この3つの姿勢がお客さまとの信頼関係を構築している」と言う。同社では溶接ロボットを積極的に導入して工場の自動化によるスピードアップを図り、他方、品質チェックやお客さま対応に時間をかけている。お客さまからの要望には何でも柔軟に対応するほか、実際の現場作業を考慮した設計・加工の提案を行い、大変喜ばれている。

同社の課題は、人材育成だ。社員の約半数は、進一氏の代表就任後に採用した、経験の浅い社員が多い。そこで、朝礼時に3年目の社員が講師となり、品質管理のポイントについて、具体例を交えた勉強会を実施している。こうした取り組みで「1～2年目の社員にとっては学びの、ベテラン社員には基本の再確認の機会となり、互いに刺激となっている」と、進一氏。勉強会のテーマは、仕事の内容に合わせて都度変えながら今後も継続していくそうだ。

進一氏は「現社員を含めた、これから関わる人たちが働きやすく、幸せを感じる会社になりたい」と言う。労働条件の改善はもちろん、進一氏自ら現場を回って社員に声をかけ、相談しやすい雰囲気づくりに努めている。

今後も、建物を支える鉄骨のように目に見えないところで、お客さまと社員を守っていかれることだろう。

(川尻 麻美)

PERSONAL QUESTION

前原 進一 (まへはらしんいち) 1971年11月生まれ

モットー 何事も前向きにとらえ、常に前進する！
悩む時間をもったいない。その時間があれば他のことができる。たとえ失敗しても次のステップ、と自分で気持ちを切り替えるようにしている。

趣味 ゴルフ・ドライブ。
ゴルフのない休日には妻と車で出かける。
引退後は足を伸ばして、ゆっくりと、さまざまな場所を巡ってみたい。

感銘を受けた本 司馬遼太郎氏の歴史小説。
若い頃、父に勧められて読んだ。特に、戦国武将の考え方は、自身の仕事への姿勢や理想のリーダー像に大きく影響している。

【会社概要】

〒791-3131
伊予郡松前町北川原1108-1
TEL / 089-984-7757
資本金 / 2,000万円
従業員 / 25名



^{*}国土交通省指定の性能評価機関による製造設備や検査設備などの認定制度。ランクは5つあり、Hグレードは上から2番目で県内では最上位。県内7工場がHグレード認定済。

いつもお客さまのそばに

株式会社ステップコミュニケーション 取締役 / 米井 隆博 氏 (IRCニューリーダーセミナー31期修了生)

株式会社ステップコミュニケーションは、南予地域で主にドコモショップやスーパーホテルの経営を行っている。他にも、飲食店やカラオケ店、賃貸マンション経営を行っており、事業は多岐にわたる。

1985年、米井氏の義父であり現社長の山本 誠氏が実家の電器店を法人化した。91年に同社のAV機器専門店にて携帯電話の取扱いを始めたことが転機となり、その後ドコモショップ大洲店を開店。南予全域に出店エリアを拡大し、現在に至る。

米井氏は「当社の強みは社員の行動力だ」と言う。お客さまのために何をすれば良いか、一人ひとりが考え、サービスの充実や商品開発などに取り組んでいる。例えば、ドコモショップ事業では、昨年度から鬼北町内の中学校で“スマホ・ケータイ安全教室”の講師をしている。きほく店長が学校に提案し、実現したそうだ。また、ショップ内のスペースを利用し、ネイルサロンやフリーマーケットなどを行い、地域住民も楽しめる場をつくっている。

同社の課題は、業容拡大に伴う人材の確保である。WEBを活用した採用活動やハローワークとの情報交換を行うほか、南予地域の高校で開催される企業説明会にも積極的に参加している。「すぐ結果に結びつかなくても、将来の選択肢の1つとして考えてもらえたらうれしい。それがこの地域で働く人を増やし、ゆくゆくは地域活性化につながる」と米井氏。

他方、現社員のモチベーションアップにも努めている。半年に一度社員を表彰しているが、その際、売上目標の達成だけでなく、お客さま対応や社内コミュニケーションなど業務におけるさまざまな場面を評価している。

米井氏は「いつもお客さまのそばにいて、困ったことがあればすぐに相談していただけるような存在になりたい」と言う。今後もお客さまの笑顔のために、さまざまな事業を展開し、南予地域を盛り上げていかれることだろう。(川尻 麻美)



☑ PERSONAL QUESTION

米井 隆博 (よねい たかひろ) 1982年2月生まれ

- モットー** 凡事徹底。
当たり前のことを当たり前にするのではなく、人が真似できないほど徹底的にする。
私たちの仕事はお客さまあってのもの。信頼関係を構築・維持するためにも大事な考え方だと思う。
- 休日の過ごし方** 子どもたちの部活動のサポート。
長男は野球部、長女はバレーボール部に所属。
応援に行くことが毎週末の楽しみ。
- 感銘を受けた言葉** 具体的なものはないが、家族や友人、仕事の関係者などさまざまな人との出会いが今の自分を形づくっている。
これからも出会いを通じて、気づきを得たい。

【 会社概要 】

〒796-0000
八幡浜市字中深1215-1
TEL / 0894-24-3121
資本金 / 1,000万円
売上高 / 29億円
従業員 / 190名(関連会社含む)



SHANGHAI

上海だより

中国の銀行業界の概要

はじめに

ここ最近の中国の話題といえば、上海の長期ロックダウンがあげられますが、そのロックダウンと同時期に、上海から北西へ約800キロ、内陸の都市・河南省では、複数の銀行で預金が引き出せなくなるという事態が発生しました。

影響を受けた預金者は約40万人にのぼるともいわれており、ゼロコロナと同様かなりの注目を集めています。なお、今回の騒ぎは局所的に生じたものであり、今のところ銀行業界全体に波及するとは考えられていません。

今回は、中国の銀行について、その類型、取扱業務や日本との違いなどをご紹介します。

1 業界の主要プレイヤー

中国の金融当局が公表している銀行業金融機構のリストによると、2021年12月末時点で4,602もの金融機関(証券、保険を除く)が存在しています。この4,602を類型別にざっくりと紹介していくと、一番有名な類型は「国有大型商業銀行」です。「国有大型商業銀行」と「股份(グーフェン)制商業銀行」は、全国各地に拠点を有してビジネスを行う、日本の都市銀行のような存在です。また、北京市の北京銀

行や上海市の上海銀行のように各都市に主拠点を構える「城市商業銀行」は、中国版の地方銀行といえます。さらに事業目的(農村支援、小口事業支援等)や出資母体、地域などで区分される「農村商業銀行」「農村合作銀行」「村鎮銀行」などの類型も存在していますが、中には職員数十名、公式ウェブサイトなし、といった機構も多く、一口に銀行といっても業界内の振れ幅はかなり大きいことがうかがえます。

機構類型	機構数
国有大型商業銀行	6
股份制商業銀行	12
城市商業銀行	128
民営銀行	19
外資法人銀行	41
農村商業銀行	1,596
農村合作銀行	23
農村信用社	577
村鎮銀行	1,651
その他	549
合計	4,602

資料：中国銀保監会「銀行業金融機構法人名单」より作成

都市部では、法人も個人も全国規模の国有大型商業銀行や股份制商業銀行を利用するケースが多くなっています。

特に中国工商銀行(ICBC)、中国農業銀行(ABC)、中国銀行(BOC)、中国建設銀行(CCB)は4大銀行と呼ばれ、国内外の銀行業界において圧倒的な存在感を有しています。

中国でビジネスを行う、または中国に取引先を有する方であれば、どこかで関わった経験があるのではないのでしょうか。

国有大型商業銀行	4大銀行				交通銀行	中国郵政儲蓄銀行								
	中国工商銀行	中国農業銀行	中国銀行	中国建設銀行										
	中信銀行	中国光大銀行	招商銀行	上海浦東發展銀行			中国民生銀行	華夏銀行	平安銀行	興業銀行	広発銀行	渤海銀行	浙商银行	恒豊銀行
	中国銀行	中国光大銀行	招商銀行	上海浦東發展銀行			中国民生銀行	華夏銀行	平安銀行	興業銀行	広発銀行	渤海銀行	浙商银行	恒豊銀行

資料：中国銀保監会「銀行業金融機構法人名单」より作成

2 中国本土の取引金利

中国の預金金利をみてみたいと思います。
下表は4大銀行の人民元建て預金金利です。

普通預金		0.30%
定期預金	3ヵ月	1.35%
	6ヵ月	1.55%
	1年	1.75%
	2年	2.25%
	3年	2.75%
	5年	2.75%

(2022年7月末時点)

日本国内の円預金金利と比べると金利が高いと感じるかもしれませんが、借入の金利も相応の水準となっています。中国では「最優遇貸出金利(LPR: ロンプライムレート)」が、人民元建て貸出の基準として広く用いられています。直近公表分では短期融資に適用される1年が3.70%、中長期に適用される5年以上が4.45%となっています。

LPR	1年	3.70%
	5年以上	4.45%

(2022年7月末時点)

中国本土内で企業が人民元建て借入を行う際は、このLPRに貸出銀行が個社別に設定するスプレッドが加算されます。またLPRは個人ローンの基準金利としても利用されていますが、住宅ローンにおいては居住用不動産の投機化を避けるべく、2件目のローンは金利を上乗せする運用が求められています。例えば中国工商銀行や中国農業

銀行の場合、1件目の住宅ローン金利はLPRを基準に決定しますが、2件目は「LPR+0.6%」を基準に決定されます。

3 日本の銀行との違い

預金・為替・融資・金融商品の販売等といった業務は共通ですが、運用上の違いは多く存在します。

日系企業に関わりがあり注意を要するのは、資金調達の方法についてです。例えば当地の銀行で100万元の短期資金枠を設定した場合、当該枠から任意の額を引き出して自己の口座にプールしておくことは基本的にできません。

枠利用に際しては、支払先からの請求書や領収書といった資料を銀行に提示し、記載の額について銀行が融資実行と同時に支払先へ送金する取扱いが原則となっています。

また、日本の銀行が取り組みを加速させている企業マッチングや販路開拓支援などのコンサルティング業務については、あまり手掛けられていません。一般的にも銀行がそのような業務を行うとは認識されていないように感じます。私自身、中国企業に対し日系企業とのマッチング提案や取引の検討依頼を行う際に「なぜ銀行がそういった話をするのか」と聞かれることが多くあります。

4 中国銀行業界の課題

中国の銀行業界が直面している課題といえば、不動産関連への対応があげられます。中国では昨夏以降、不動産デベロッパーの経営不振が続き、資金難により建築工事がストップする例が頻発しています。銀行業界としては、工事を進めたくとも懸念が顕在化したなかで追加融資には踏み切れません。一方で工事が停止した物件の購入者が住宅ローンの返済を拒否するという動きも広まりつつあります。不動産市場の動向は中国経済の浮沈を握る重要テーマであり、なにかあれば政府の介入は不可避です。

中国の銀行業界は、この三者の様子をうかがいつつ、難しい舵取りを迫られる場面が続きそうです。

(石井 学)

【税務編】

申告の誤りに気がついたら？

酒井啓司税理士事務所 税理士 酒井 啓司



Q.

秋は税務調査が多いと聞きます。弊社も最後の税務調査から5年ほど経っているので、気になっていきます。先日、たまたま前期の決算書を確認していたら、処理を間違えていたことに気がつきました。正しく処理すると、100万円程度利益が増えることになりそうです。法人税の計算も間違っていることになりそうですが、どうすれば良いでしょうか。

A.

まず決算処理の誤りが税務申告上どのような扱いになっているか確認してください。その上で、法人税が増額になる場合には、自主的な修正申告を検討した方が良いと思います。

1. 修正申告について

法人税や所得税といった主な国税は、申告納税制度を採用しています。申告納税制度の下では、納税申告が行われると、税務署長による更正等がない限り、税額が確定するのが原則です。

しかし、この申告が正しいものかどうかを確認するため、税務署長は納税者に対して調査を行い、質問検査権を行使することができることになっています。そこで、誤りが認められた場合には、その内容を説明して、納税者が自主的に修正申告を行うことを勧奨されます。仮に不服がある場合は、不服申立等に持ち込むこともできますが、税務調査の大半は納税者が修正申告を行って終了します。

2. 過少申告加算税

(1) 原則的な取扱い

修正申告を行う場合は、一般的に、当初の申告時よりも税額が増えます。当初申告が過少だったと言うことで、“行政制裁的な性格”としての過少申告加算税が課されるためです。

過少申告加算税の税率は原則10%ですが、期限内申告税額相当額又は50万円のいずれか多い金額を超える場合は、さらに5%相当額が加算されます。

なお、加算税には、申告期限までに納税申告書の提出がなかった場合の無申告加算税、納税者が税額計算の基礎となる事実の全部又は一部を偽装し又は隠蔽し、その偽装又は隠蔽した事実に基づいて申告した場合の重加算税等があります。

(2) 減免措置

修正申告を行い、その税額計算の基礎となった事実

税者が気づかなかつたことに正当な理由がある場合、またはその修正申告が、税務調査があることを知らずに提出されたような場合は、過少申告加算税が課されないことになっています。

税務調査の通知が来る前に、自ら申告の誤りに気がついた場合は、自主的に修正申告を行った方が過少申告加算税の面では有利です。税務調査で指摘された時に納税すれば良いと考えるのではなく、自主的に対応することを検討してみてください。

(3) 令和4年度改正

令和4年度改正により、税務調査時に提出が求められた帳簿の記載について著しく不備があった場合や、帳簿の提出がない場合等において、過少申告加算税等が加算される措置が講じられています。^{*1}

3. 延滞税について

自主的な修正申告の場合、過少申告加算税は課されませんが、延滞税は課税されます。これは、申告期限を経過してしまっているため課税されるもので、減免の対象にはならないことに注意してください。

4. 結論

税務調査の指摘を待って修正申告し、追加の税金を払えば良いという考えもありますが、過少申告加算税が減免されることに加え、会社のコンプライアンスの面からも、誤りは見つけた段階で早期に、そして自主的に是正することが必要です。お早めに税理士にご相談ください。

*1：令和6年1月1日以後に法定申告期限等が到来する国税について適用されます。

【法務編】

不当な広告・宣伝の規制

弁護士法人たいよう 弁護士 林 寛大



Q. おとり広告で大手業者が処分されたと聞きました。
おとり広告とは何ですか。

A. 商品・サービスが実際には購入できないにもかかわらず、購入できるかのように表示することがおとり広告にあたります。

1. おとり広告とは？

2022年6月、消費者庁が回転ずしの全国チェーンに対し、おとり広告の再発防止を求める措置命令を出したことが、ニュースになりました。

おとり広告は景品表示法第5条3号で禁止される「商品又は役務の取引に関する事項について一般消費者に誤認されるおそれがある表示であって、不当に顧客を誘引し、一般消費者による自主的かつ合理的な選択を阻害するおそれがある」表示をいい、具体的には次の4つが規定されています。

- ①取引の申出に係る商品・サービスについて、取引を行うための準備がなされていない場合のその商品・サービスについての表示
- ②取引の申出に係る商品・サービスの供給量が著しく限定されているにもかかわらず、その限定の内容が明りょうに記載されていない場合のその商品・サービスについての表示
- ③取引の申出に係る商品・サービスの供給期間、供給の相手方又は顧客一人当たりの供給量が限定されているにもかかわらず、その限定の内容が明りょうに記載されていない場合のその商品・サービスについての表示
- ④取引の申出に係る商品・サービスについて、合理的理由がないのに取引の成立を妨げる行為が行われる場合その他実際には取引する意思がない場合のその商品・サービスについての表示

出典：「おとり広告に関する表示」平成5年公正取引委員会告示第17号

例えば、①広告商品が店頭で陳列されていない、②広告商品の販売数量が予想購買数量の半数にも満たない、③販売日・販売数量が限定されていると書いてあるだけで限定の具体的内容の記載がない、④広告品の購入を希望する客に他の商品を勧めて、客が断っても重ねて他の商品を勧める、といった行為が該当します。

2. 景品表示法による他の表示規制

下記の表示も不当表示として規制しています。

(1) 優良誤認表示

商品・サービスの品質を、実際よりも優れていると偽って宣伝する、競争業者が販売する商品・サービスよりも特に優れているわけではないのに、あたかも優れているかのように偽って宣伝する

(2) 有利誤認表示

商品・サービスの取引条件について、実際よりも有利であると偽って宣伝する、競争業者が販売する商品・サービスよりも特に安いわけでもないのに、あたかも著しく安いかのように偽って宣伝する

3. 再発防止の措置命令

事業者が「おとり広告」「優良誤認表示」「有利誤認表示」に該当する不当表示を行っていると同認められた場合、消費者庁長官が当該事業者に対し再発防止の措置命令を出し、消費者庁HPに公表されます。

措置命令違反には、2年以下の懲役又は3百万円以下の罰金が定められています。さらに、「優良誤認表示」「有利誤認表示」については課徴金制度も設けられています。

不当表示は消費者からの苦情が出やすい分野であり、措置命令が出された場合は企業の社会的信用を大きく毀損します。消費者庁HPの景品表示法コーナーに各種解説が掲載されていますので、特に消費者向けに事業を行っている事業者は、一度内容を確認することをお勧めします。

緩やかに持ち直しているが、 物価上昇に伴う消費の冷え込みが懸念される

～四国の現状水準判断DIは低下～

概況

7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。先行きは持ち直しが期待されるが、世界的な金融引き締めによる金融市場の変動や原材料価格の上昇、供給面での制約等による下振れリスクに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。生産や公共工事では持ち直しの動きがみられるものの、住宅着工は弱い動きとなっている。雇用や個人消費はおおむね横ばいであった。

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・5月)は前月比3.4%増と、2ヵ月ぶりに前月を上回った。公共工事請負金額(7月)は前年同月比22.4%増と、3ヵ月ぶりに前年を上回った。住宅着工戸数(6月)は前年同月比10.4%減となり、2ヵ月連続で前年を下回った。有効求人倍率(季節調整値・6月)は前月比横ばいの1.44倍だった。個人消費をみると、百貨店・スーパーの販売額(6月)は前年比横ばいだったが、新車乗用車販売台数(軽自動車含む・6月)は前年同月比8.1%減と13ヵ月連続で前年を下回った。

なお、内閣府の景気ウォッチャー調査(季節調整値・7月)によると、四国の景気の現状水準判断DIは、6月比4.1ポイント低下の43.0となっている。新型コロナ第7波や原材料価格高騰による影響が引き続き懸念される。

生産

指数は2ヵ月ぶりに前月を上回る 全国では自動車、電気・情報通信機械が上昇

5月の愛媛県鉱工業生産指数は、速報値で98.0(季節調整値、2015年=100)と前月比3.4%上昇し、2ヵ月ぶりに前月を上回った。前年同月比(原指数)は5.0%低下した。

主要業種の動向をみると、鋼船の生産が増えた「輸送機械」(前月比+20.5%)や、「汎用・生産用機械」(同+8.4%)などで前月を上回った。

一方、ポリエチレンテレフタレート(PET)の生産が減少した「化学」(前月比▲4.4%)や、「食料品」(同▲3.1%)は前月を下回った。

6月の全国の鉱工業生産指数は、確報値で95.8(季節調整値、2015年=100)と前月比8.9%上昇し、3ヵ月ぶりに前月を上回った。上海でのロックダウン解除の影響を受けた自動車(同+14.0%)や、電気・情報通信機械(同+11.0%)が上昇した。

主要7業種の鉱工業生産指数(5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	95.2	+7.0	92.0	▲1.0
汎用・生産用機械	160.2	+8.4	134.9	1.0
電気機械	103.5	+15.6	98.8	4.7
輸送機械	72.9	+20.5	74.0	▲16.8
化学	90.1	▲4.4	94.6	▲9.6
パルプ・紙・紙加工品	93.8	+0.2	92.1	▲2.5
食料品	102.7	▲3.1	100.8	▲1.7
全体	98.0	3.4	94.2	▲5.0

(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

7月の請負金額は前年比22.4%増 3ヵ月ぶりに前年を上回る

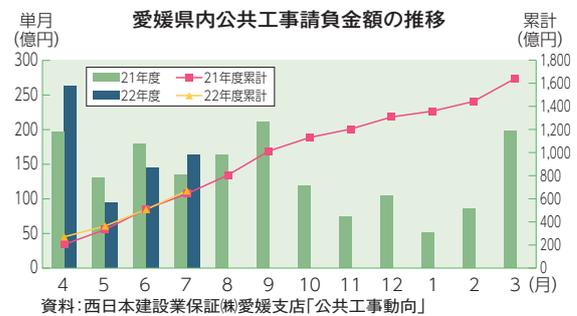
7月の愛媛県内における公共工事の動向を西日本建設業保証(株)愛媛支店の保証実績からみると、件数は462件で前年同月比4.0%減少したが、請負金額は163億93百万円で同22.4%増加した。

発注者別に請負金額をみると、「国」(前年同月比▲22.1%)や「県」(同▲22.9%)が前年を下回った一方、「独立行政法人等」(同+120.1%)や「市町」(同+59.1%)で上回った。

国土交通省は2021年度の直轄営繕(建築物の营造と修繕)工事の4週8休実施状況を公表した。達成率は90.9%と前年度から12ポイント上昇した。達成要因としては、工事情報共有システム(ASP)を活用した「円滑な協議の実施」が最多であった。同省は、4週8休指定工事の対象を拡大する方針だ。

県内の公共工事請負金額(7月)

発注者	22年7月	
	請負金額(百万円)	前年同月比(%)
国	2,047	▲22.1
独立行政法人等	1,605	120.1
県	3,415	▲22.9
市町	8,922	59.1
その他	402	25,696.7
合計	16,393	22.4



住宅着工

6月の着工戸数は前年比10.4%減 2ヵ月連続で前年を下回る

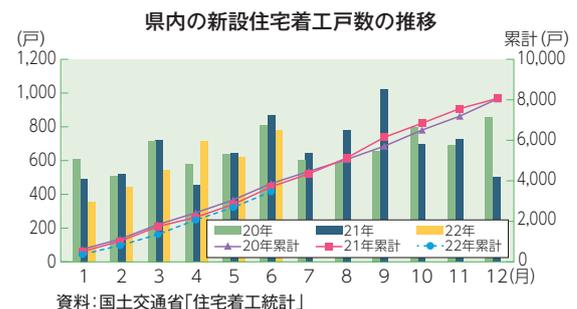
6月の愛媛県内における住宅着工戸数は778戸で、前年同月比10.4%減と2ヵ月連続で前年を下回った。内訳をみると、「分譲住宅」(前年同月比+57.7%)は前年を上回ったものの、「貸家」(同▲23.0%)や「持家」(同▲14.6%)は前年を下回った。

なお、6月の全国の住宅着工戸数は74,596戸で、前年同月比2.2%減と2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+4.1%)や「貸家」(同+1.6%)が前年を上回ったものの、「持家」(同▲11.3%)は前年を下回った。

2022年6月に建築物省エネ法が改正され、25年度から全ての住宅・非住宅で断熱性能などの省エネ基準への適合が義務付けられる。省エネ化に伴う建築価格の上昇が予想され、消費者の行動や住宅着工戸数に与える影響が注視される。

新設住宅着工戸数(6月)

	着工戸数(戸)	前年同月比(%)
持家	317	▲14.6
貸家	308	▲23.0
給与住宅	0	±0.0
分譲住宅	153	+57.7
分譲マンション	55	+37.5
分譲一戸建	98	+71.9
合計	778	▲10.4



雇用

有効求人倍率は1.44倍 前月と同倍率

6月の有効求人倍率(季節調整値)は前月と同倍率の1.44倍だった。原数値は1.34倍(前年同月差+0.13p)と上昇した。

新規求人数を主要産業別にみると、新型コロナの影響が大きかった前年の落ち込みの反動や旅行需要の回復で「宿泊業・飲食サービス業」(前年同月比+53.1%)が前年を大きく上回った。また、「サービス業」(同+37.1%)、「製造業」(同+25.8%)も前年を上回った。

地域別有効求人倍率(原数値)は、東予が1.46倍(前年同月差+0.22p)、中予が1.26倍(同+0.09p)、南予が1.36倍(同+0.08p)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(6月) (単位:人、%)

	実績	前月比(差)	前年同月比
新規求職者数	4,562	▲3.0	+3.6
月間有効求職者数	23,213	▲1.2	+4.5
新規求人数	11,387	+5.9	+11.6
月間有効求人数	30,996	+1.5	+15.7
有効求人倍率(季節調整値)	1.44倍	±0.00p	+0.13p

	県計	東予	中予	南予
有効求人倍率(原数値)	1.34倍	1.46倍	1.26倍	1.36倍
※()内は前年同月差	(+0.13p)	(+0.22p)	(+0.09p)	(+0.08p)

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+2.2%)、 生鮮食品を除く指数(同+2.0%)ともに5ヵ月連続のプラス

6月の松山市の消費者物価指数(2020年=100)は、総合指数が101.5と前年同月比2.2%上昇、生鮮食品を除く指数も101.1と同2.0%上昇し、ともに5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+10.9%)や生鮮食品、食用油の価格が上昇した「食料」(同+3.9%)などで前年を上回った。一方、「交通・通信」(同▲1.5%)は前年を下回った。

なお、全国の6月の消費者物価指数(生鮮食品を除く)は101.7で、前年同月比2.2%上昇し、10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。引き続き価格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(6月・前年同月比増減率)

上昇	光熱・水道(+10.9%)	諸雑費(+1.1%)
	食料(+3.9%)	住居(+0.8%)
	被服及び履物(+3.8%)	教育(+0.6%)
	家具・家事用品(+1.5%)	保健医療(+0.2%)
	教養娯楽(+1.5%)	
	交通・通信(▲1.5%)	

消費者物価指数の推移(松山市)



資料:総務省統計局

消費

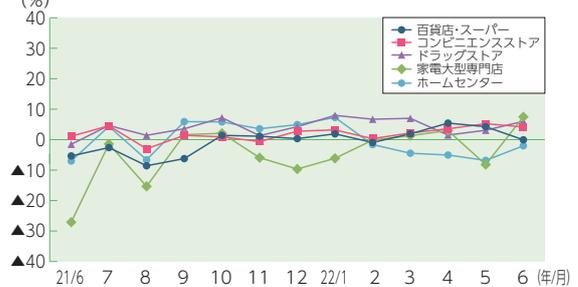
百貨店・スーパーの販売額は前年比横ばい 新車乗用車販売台数は13ヵ月連続で前年を下回る

6月の「百貨店・スーパー」の販売額は、前年同月比横ばいだった。うち百貨店の販売額は、靴やバッグなど身の回り品の売上が伸び、同4.6%増となった。一方、スーパーは、肉食需要の伸び悩みや値上げの影響で買上点数が減少傾向にある。

また、「ドラッグストア」(同+6.2%)が12ヵ月連続で前年を上回ったほか、「コンビニエンスストア」(同+4.3%)、「家電大型専門店」(同+7.7%)も前年を上回った。一方、ホームセンター(同▲2.0%)は5ヵ月連続で前年を下回った。

6月の新車乗用車販売台数は、普通車(3ナンバー)が861台(前年同月比▲18.8%)、小型車(5ナンバー)が537台(同▲13.4%)、軽乗用車が1,289台(同+3.6%)となった。全体では2,687台(同▲8.1%)と13ヵ月連続で前年を下回った。

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(6月)の動向

	販売額(億円)	前年同月比(%)
百貨店・スーパー	168.9	0.0
コンビニエンスストア	85.5	+4.3
ドラッグストア	86.8	+6.2
家電大型専門店	34.1	+7.7
ホームセンター	31.3	▲2.0

	販売台数	前年同月比(%)
新車乗用車販売台数(含む軽自動車)	2,687	▲8.1

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7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4ヵ月連続で前年を上回る

6月の道後温泉旅館宿泊客数は、大きく落ち込んだ前年の反動で、前年同月比276.3%増の49,360人と、7ヵ月連続で前年を上回った。

6月の県内主要観光施設入込み客数は、東予(前年同月比+42.9%)、中予(同+29.1%)、南予(同+10.1%)と、すべての地域で前年を上回り、全体(同+21.0%)でも4ヵ月連続で前年を上回った。新型コロナの影響緩和による人流増加に加え、昨年は、他県の緊急事態宣言などにより外出を自粛する人が多かったこともあり、前年を上回った。

県の発表によると、新型コロナの影響を受け、2021年の愛媛の観光客数(推定)は前年比4.8%減の1,635万3千人となった。コロナ流行前の2019年との比較では、38.6%減となった。また、観光消費総額(推定)も前年比4.3%減の839億円、2019年比では28.5%減となった。

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845円/kg前後と前月比で約45円値上がりした。サイズにより品薄状況が続いており、原油などの価格高騰の影響もあり今後も価格は上昇すると予想される。ハマチの浜値は、1,250円/kg前後と前月比約40円値上がりした。全国的な池尾数不足は変わらず、高値推移は継続する見込み。

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、漁獲量が回復傾向にあることから、バンコク相場(国際相場)は前月比約5%低下の1,400~1,500ドル/トンと弱含みで推移している。ただ、7月から集魚装置を用いた漁の禁漁期間に入ったため、下げ止まりから上昇に転じると予想されている。一方、国内相場は240円/kg(前月比+10円)と、緩やかに上昇している。

業種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
タオル	 ▶ 	7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3,830梱で、前年同月比22.5%増となった。中国主要都市のロックダウン(都市封鎖)や円安による輸入コストの上昇で、国内シフトの動きがみられる。綿糸価格は主力の20番手は154,750円/梱で値上がりが続いているが、国際相場は欧米などの消費減退の懸念から、値下がりに転じている。

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6月の国内出荷は、前年同月比0.1%増で3ヵ月ぶりの増加。行動制限の緩和により、各種イベントが再開し、チラシやパンフレットなど商業印刷向けで需要増加がみられた。しかし、円安や原料高などの経済先行き懸念や、7月後半からの感染再拡大をうけ、今後の見通しは不透明。新聞用紙は前年同月比3.9%減で13ヵ月連続の減少。
	衛生用紙	 ▶ 	5月の国内出荷は、前年同月比0.5%増で8ヵ月連続の増加。トイレット紙が同0.9%増、タオル用紙が同5.9%増。ティッシュは、大幅に増加した前年の反動減で前年同月比4.1%減と2ヵ月連続の減少となった。
	紙加工など	 ▶ 	段ボール原紙の6月の国内出荷は、前年同月比1.2%増で3ヵ月ぶりのプラス。飲料や通販向けは堅調だったが、工業製品向けが自動車関連の部品不足などの影響で低調だった。包装用紙の6月の国内出荷は前年同月比2.3%増で15ヵ月連続の増加となった。大王製紙は、9月納入分からの段ボール原紙、包装用紙の価格改定実施を決定した。

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品の受注が低調。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。鋼材価格は高止まりし、価格転嫁の動きがみられるが、効果は一部にとどまる。建設機械は、6月の出荷が前年同月比6.4%増で20ヵ月連続増加となったが、増加幅は縮小。住友グループ工場のメンテナンスや、半導体関連は安定した受注を確保している。

業種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
造船	外航  ▶ 	手持ち工事量は2～2年半程度を有している。日本船舶輸出組合によると、7月の輸出船契約実績は19隻・94万4千総トンで、前年同月比14.6%増だった。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乖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。鋼材価格は高止まって推移。
	内航  ▶ 	手持ち工事量は、1～1年半程度を有している。資材価格の高騰や人手不足による人件費上昇などで採算面は厳しい状況が続く。政府が掲げる2050年ゼロエミッション目標に向けて、国内の造船所ではLNG燃料の内航貨物船や水素燃料旅客船などが竣工しており、今後の普及が期待される。

業種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
海運	外航  ▶ 	バルカー市況は下落している。BDI(バルチック海運指数)は7月28日に2,000を割り込み、その後は1,800～1,900台で推移している。ウクライナからの穀物輸出が再開され、荷動き・市況の回復が期待される。コンテナは、中国主要都市のロックダウンが解除され、物流は正常化に向かいつつあるが、船舶の大型化や欧米の景気後退懸念などから、市況は弱含んでいる。
	内航  ▶ 	内航海運組合総連合会によると、6月の輸送量は、貨物船が前年同月比9.3%減、タンカーが同4.5%減となった。鋼材需要の減少から、鉄鋼や原料(石灰石、スラグ等)、燃料(石炭)などは、荷動きが鈍化している。一方、タンカーは、電力不足問題から、火力発電所向けの重油の輸送量が増加している。白油はガソリン需要の低迷で輸送量は減少している。

業種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
建設	 ▶ 	7月の県内の公共工事請負金額は、前年同月比22.4%増の163億円であった。「国」や「県」が前年を下回ったものの、「独立行政法人等」や「市町」で前年を上回った。6月の住宅着工戸数は前年を10.4%下回る778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	 ▶ 	6月の道後温泉旅館宿泊客数は、前年同月比276.3%増の49,360人と、7ヵ月連続で前年を上回った。 主要観光施設入込み客数は、東予(前年同月比42.9%増)、中予(同29.1%増)、南予(同10.1%増)とすべての地域で前年を上回り、全体(同21.0%増)でも、4ヵ月連続で前年を上回った。

9

2022

EVENT CALENDAR

県内イベント情報

※情報は8月22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)
~30(金)	「特別展」 みる冒険 ゆらぐ感覚	愛媛県美術館 (松山市)	愛媛県美術館 ☎089-932-0010	一般 400円 65歳以上 260円 団体 一般 320円

SPORTS

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】 10(土) 【対戦相手】FC今治 【キックオフ】19:00 【マッチシティ・タウン】 —

【開催日】 24(土) 【対戦相手】藤枝MYFC 【キックオフ】19:00 【マッチシティ・タウン】四国中央市・大洲市

愛媛FCレディース

株式会社愛媛FC / TEL:(089)927-0808

【開催日】 10(土) 【対戦相手】セレッソ大阪堺レディース 【キックオフ】14:30 【会場】愛媛県総合運動公園球場

【開催日】 17(土) 【対戦相手】伊賀FCくノ一三重 【キックオフ】13:00 【会場】愛媛県総合運動公園球場

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】 4(日) 【対戦相手】ギラヴァンツ北九州 【キックオフ】16:00

【開催日】 18(日) 【対戦相手】いわきFC 【キックオフ】15:30

愛媛マンダリンパイレーツ

愛媛県民球団株式会社 / TEL:(089)914-8102

【開催日】 2(金) 【対戦相手】高知ファイティングドッグス 【プレイボール】18:00 【会場】宇和島市丸山公園野球場

【開催日】 3(土) 【対戦相手】香川オリーブガイナース 【プレイボール】14:00 【会場】東予運動公園野球場

【開催日】 4(日) 【対戦相手】香川オリーブガイナース 【プレイボール】18:00 【会場】坊っちゃんスタジアム

【開催日】 11(日) 【対戦相手】香川オリーブガイナース 【プレイボール】18:00 【会場】坊っちゃんスタジアム

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】 30(金) 【対戦相手】香川ファイブアローズ 【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