

IRC 調査月報 Monthly

IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER MONTHLY REPORT



【調査レポートVol.1】

愛媛県経済・産業の動き

～今年をふりかえって～

【調査レポートVol.2】

新型コロナを経て回復する国際観光需要

～松山空港の利用状況と取り組み～



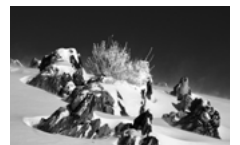
いよぎん地域経済研究センター
IYOGIN REGIONAL ECONOMY RESEARCH CENTER, INC.

12

2023

No.426

- 01 **【視点】**
新たなステージに差し掛かる、四国の新幹線 ～さあ、次は四国の番だ。～
四国新幹線整備促進期成会 会長（四国経済連合会 会長） / 佐伯 勇人
- 02 **【調査レポートVol.1】**
愛媛県経済・産業の動き
～今年をふりかえって～
- 10 **【調査レポートVol.2】**
新型コロナを経て回復する国際観光需要
～松山空港の利用状況と取り組み～
- 18 **【2050年カーボンニュートラルへの挑戦】～脱炭素で変わる地域と企業経営～**
内航カーボンニュートラル推進に向けた取り組み
- 22 **【IRCニュー・リーダー・セミナー 33期開講】**
- 23 **【2023年 調査レポートバックナンバー】**
- 24 **【TOPICS】**
年末年始の話題
～辰年によせて～
- 28 **【compass】**
全銀システムの未来
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
- 29 **【データよもやま話】**
四国の玄関口を目指そう
～地方空港の国際化はインバウンド誘致のカギ～
- 30 **【ベトナムだより】**
EVの台頭とバイク大国の変化の兆し
- 32 **【経営・実務Q&A】**
税務編 暦年課税による生前贈与の加算対象期間等の見直し
和泉会計事務所 税理士 / 和泉 真紀夫
労務編 こども未来戦略方針案が発表されました
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
- 34 **【地銀9行連携レポート】**
進む高等学校と企業の連携
- 36 **【地場産業の景気天気図】**
- 38 **【EVENT CALENDAR】**



表紙写真：初冬の四国カルスト
（高知県高岡郡
津野町）
撮影：岡本 龍

視点

POINT OF VIEW



新たなステージに差し掛かる、四国の新幹線 ～さあ、次は四国の番だ。～

四国新幹線整備促進期成会 会長
(四国経済連合会 会長) 佐伯 勇人

2023年8月30日、四国新幹線整備促進期成会(以下、期成会)は、第5回東京大会を開催しました。四国4県からはもとより、在京の四国出身者など縁のある方々、そして4県知事の皆様にもそろって参加いただき、期成会発足時の2017年第1回大会と並ぶ、600名を超える皆様でまだまだ残暑の厳しいなか、会場は埋め尽くされました。大会では、四国の新幹線の整備計画への格上げ要望を全会一致で決議、がんばろう三唱の熱気をそのままに、政府・自民党への要望活動を行いました。

さて、なぜ今回これほど多くの皆様に想いを寄せていただけたのか。私は、本年は四国の新幹線にとってターニングポイントの年ではないかと思っています。

皮切りは、本年5月、期成会会長として初めて、現職の総理大臣、岸田首相にお会いし、直接要望をお伝えすることができました。また、同じ5月末、新たに徳島県知事に就任した後藤田知事が、新幹線で本州と四国を結ぶ岡山ルートを優先することを表明され、四国4県知事のスタンスが一致したとしてマスコミにも大きく取り上げられ、四国の新幹線計画について改めて皆様に知っていただく機会が得られました。

そして、6月には、政府による次年度の予算策定の方向性を示す「骨太の方針」で、初めて本文中に基本計画路線について、「地域の実情に応じた今後の方向性について調査検討を行う」との新たな方針が打ち出されました。このことは、政府のスタンスの大きな変化の兆しとして関係者には驚きをもって受け止められました。

というのも、政府はこれまで、現在工事中の北海道、北陸、九州など整備計画路線の完成に集中し、四国など基本計画路線については、1973年の策定以来、50年間、全く言及されることさえなかったからです。

潮目が変わりつつある今こそ、全国の基本計画路線の中でも、最も熱心に活動し、政府内でも一歩進んでいると受け止められている、四国の新幹線計画の具体化に向けて、この機を逃さず活動を展開したいと考えています。四国の新幹線実現は次世代の方々のためのまさしく「未来への投資」であり、後世の人たちへの責務でもあると受け止めています。夢の実現に向けて、これまで以上に皆様御一人御一人の熱意を集めて国に届けて参りたいと思いますので、皆様のご支援をよろしくお願い申し上げます。

愛媛県経済・産業の動き

～今年をふりかえって～

概況

県内経済はコロナ下からの経済活動回復により、緩やかに持ち直し
続く物価上昇と円安進展が懸念材料

日本経済は、コロナの感染法上の5類移行に伴う経済活動の正常化により、緩やかに持ち直している。ただし、物価上昇や円安の進展、世界的な金融引き締めに伴う海外経済の減速など、国内景気を下押しする懸念材料は多く、先行き不透明感は根強い。

県内経済も緩やかに持ち直している。日銀松山支店が発表した短観9月調査によると、企業経営者の景況感を示す業況判断DIは6月調査から3ポイント悪化し、8となった。全国同様、物価上昇や円安の進展が、企業の収益を圧迫している。IRCが5月に実施した調査では、今後1年間のコストの見通しについて、「上昇」または「やや上昇」と回答した県内企業は8割を超えた。コストの上昇ペースが速いことなどから、価格転嫁が十分に追いついていない状況が続いている。

生産は、やや弱含んでいるものの横ばい圏内の動きとなっている。鉱工業生産指数をみると、「化学」や「電気機械」などで前年を下回る傾向がみられたが、「非鉄金属」が改善している。

個人消費は、県内経済の回復傾向もあり、緩やかに持ち直している。8月の「百貨店・スーパー」の販売額は前年比1.9%増、「新車乗用車販売台数」は12ヵ月連続で前年を上回った。ただし、9月の「消費者態度指数」(全国)が2ヵ月連続で悪化するなど、物価上昇による消費マインドの低下がみられ、先行きは楽観出来ない。

住宅建設は3月以降、前年を下回って推移した。

利用関係別では、「貸家」と「分譲住宅」が同様の推移をしており、資材価格の高騰が住宅需要を下押ししている可能性がある。

公共工事は、堅調に推移している。請負金額を発注者別でみると、「国」や「県」、「市町」が前年を上回っている。全国的に続く国土強靱化関連工事の発注に加え、JR松山駅付近の鉄道高架化や松山外環状道路の整備といった大型案件が影響しているとみられる。

設備投資は、日銀短観9月調査によると、2023年度の計画額は全体では前年度比4.0%増となった。コロナ下で控えられてきた投資が活発化している製造業では同8.6%増となったものの、非製造業では同5.6%減となった。

雇用環境は、求人が求職を上回って推移しているものの、改善の動きが弱まっている。業種別では、人手不足や原材料費の高騰などの影響を強く受ける「製造業」で、求人を控える傾向がみられる。今後も物価上昇などが雇用に与える影響に注意する必要がある。

2024年の展望

国内経済は、コロナ下からの経済活動正常化への流れが継続し、緩やかに持ち直すとみられる。一方で、世界的な金融引き締めや中国経済の先行き懸念、物価上昇などが国内景気を押し下げる可能性がある。

以下、次ページより業種別動向をレポートする。

海面
養殖

マダイ、ハマチともに在池尾数に左右される浜値相場が続く

マダイの浜値は、昨年10月に約3年半ぶりに900円/kgをつけて以降、直近23年9月まで安定して920～930円/kg前後を維持している。品薄感と全体的に少なめの在池尾数を背景に、相場はコロナ前高値水準のほぼ9割まで持ち直した。今後も実需より在池尾数に左右される展開が予想されるが、あまりに高すぎる価格では小売店頭での顧客離れも懸念される。

ハマチの浜値は、昨年末から23年初めにかけて1,300円/kg前後と近年の最高値を上回る水準で推移した後、在池尾数が適正数量に戻るにつれて徐々に値下がりし、9月は880円/kg前後で推移している。稚魚であるモジャコ漁は2年前の不漁から回復しており、在池尾数の増加に伴い浜値は値下がり傾向を見込む。

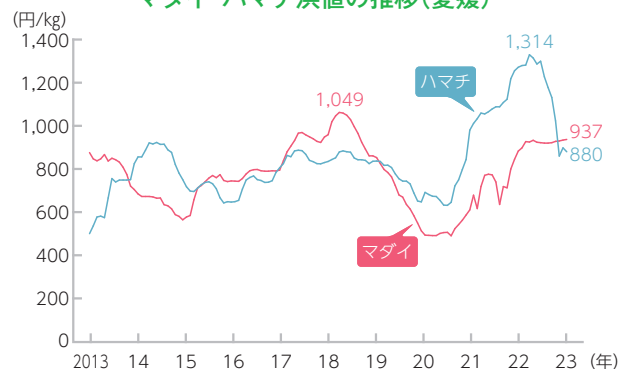
中国による日本産水産物輸入停止に関しては、足元では養殖魚の浜値への影響はみられないが、長期化するようだと相場の下押し要因になることが懸念される。

真珠は、愛媛県漁協主催による2022年度の入札会が予定通り実施され、生産額は76億8千万円と単年度では近年の最高額となった。大手加工販売会社や商社が在庫薄から入札に意欲的であったため、単価が前年比3～5割増しとなったことが主な要因である。2023年の国内外での展示販売会は計画通りに開催されている。愛媛県漁業協同組合によると、入札単価の上昇に伴い小売価格も上がっているため値ごろ感ある商品は少なくなっているが、需要そのものは変わらず高いようだ。

2024年の展望

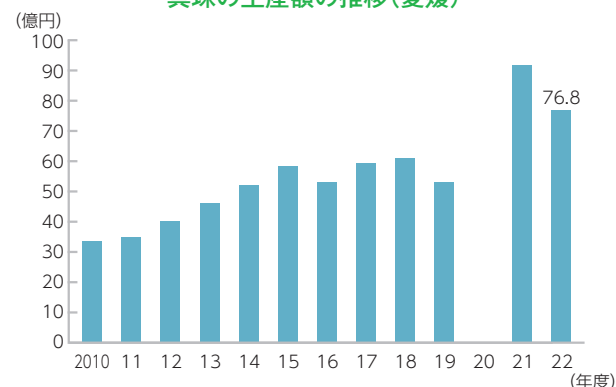
- 2024年のマダイの在池尾数は例年並みに増加することが予想され、浜値は値下がり傾向を見込む。
- 2024年のハマチの在池尾数は、2年前のモジャコ不漁から回復し増加を予想。浜値は在池尾数の回復に伴い値下がり傾向を見込む。
- 中国による日本産水産物輸入停止に関しては、長期化するようだと相場の下押し要因となることが懸念される。
- 嗜好品である真珠は、需要の高さはあるため上昇し過ぎた単価次第の状況を見込む。

—マダイ・ハマチ浜値の推移(愛媛)—



資料：ヒアリングなどにもとづきIRC作成

—真珠の生産額の推移(愛媛)—



資料：県漁連(10年度～)、県漁協(21年度～)

注：2020年度は入札会が実施されていないため、生産額は未発表。

注：2021年度は20年度、21年度の2回の入札会を実施したため2年度分の合計額。

製 紙

コロナの5類移行で衛生用紙の需要に落ち着きがみられる 紙加工技術を生かした製品の用途開発・拡大が期待される

印刷・情報用紙の出荷量は、全国で前年同期（1～8月）比8.5%減、愛媛は同2.8%減となった。コロナを経てテレワークが浸透したほか、DXへの意識の高まりから、ペーパーレス化、電子媒体へのシフトが進む。コロナ前の19年比でみると全国で24.6%減、愛媛は29.1%減であり、今後も需要減少は続くだろう。

新聞巻取紙の出荷量も減少が加速している。全国の出荷量は前年同期（1～8月）比8.9%減、愛媛は4.1%増だった。かつてはどの世帯でも当たり前のように定期購読されていた新聞だが、近年はデジタル端末を使用した無料の情報を活用するスタイルが幅広い世代で定着。世帯数はこの10年間で400万世帯増加する一方、紙媒体の新聞発行部数は1,600万部弱（35%）落ち込んでいる。

衛生用紙の出荷量は、前年同期（1～8月）比では全国で2.8%減となった。製品値上げに伴い出荷が落ち込んだ昨年の反動が一時期みられたが、コロナの5類移行によって需要はやや落ち着いた格好だ。愛媛では、衛生用紙関連製品向けの設備投資の効果もあり、出荷量は同15.3%増加した。

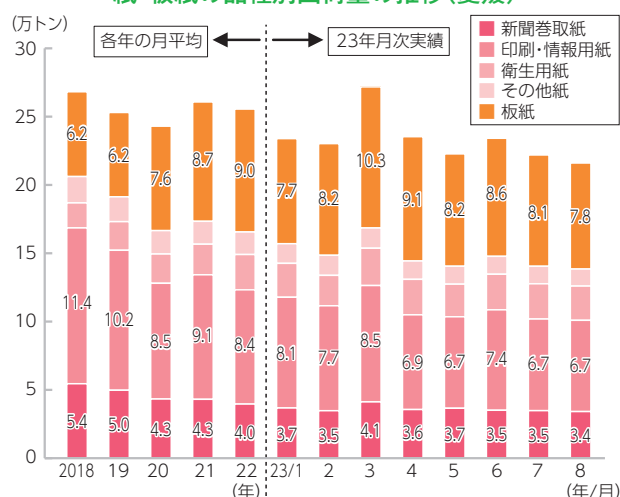
紙加工などは、段ボール原紙の需要に陰りが見える。通販利用の増加による需要増があるものの、天候不順による青果物の流通減少や加工食品などの値上げが影響している。水引、金封、土産物用紙器などはコロナによる需要激減からは盛り返している。

2024年の展望

紙の主力である新聞、印刷・情報用紙は今後も需要減少が続く見通し。

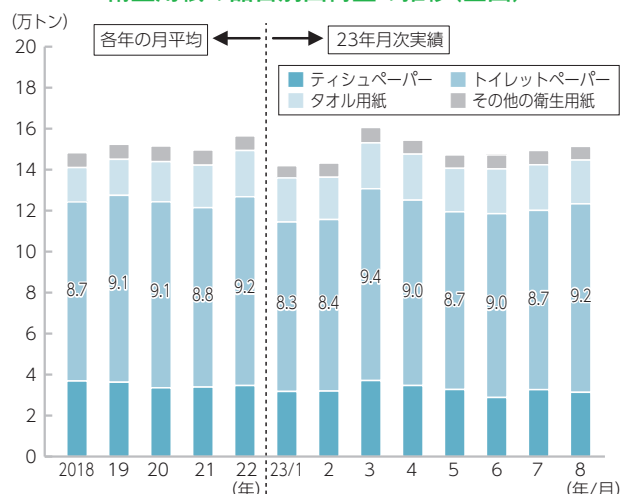
セルロースナノファイバーなど新素材の利活用や、脱プラスチックの代替製品など、さらなる新商品開発と販路拡大が望まれる。また、四国中央市カーボンニュートラル協議会の活動で、脱炭素への取組などを意識した企業経営が期待される。

紙・板紙の品種別出荷量の推移（愛媛）



資料：愛媛県紙パルプ工業会「愛媛県紙パルプ統計」をもとにIRC作成

衛生用紙の品目別出荷量の推移（全国）



資料：経済産業省「生産動態統計」をもとにIRC作成

タオル

綿糸価格が落ち着きを見せたものの、依然として高い水準で推移
業務用タオルの需要は回復しているものの、
ギフトやイベント用は回復が鈍い

今年のタオル生産量は、今治地区綿糸受渡数量の推移をもとに推計すると、昨年(8,565トン)を5%程度下回る8,100トン前後となる見込みである。

アフターコロナでタオル産業が回復しつつあるものの、用途別に売れ行きのばらつきがみられた。観光需要の回復によって、リネン業・宿泊業向けの業務用タオルは引き合いが増え、高い操業が続いている。取材では「全国旅行支援割の後押しで、地域クーポンを利用してタオルを購入する動きがあった」との声が聞かれた。一方、イベント需要に関して、「イベントの開催自体は戻りつつあるが、発注は細切れとなっており、売れ行きを見ながら追加オーダーが行われている」との声があった。

採算面をみると、綿糸価格(20番手)は今年の4月以降、落ち着きを見せたものの、依然として高い水準を維持している。また、エネルギー価格の高騰により、染色加工賃や資材費、輸送費などのコストも総じて上昇した。一部直販比率が高いメーカーは値上げを行ったが、「なかなか価格転嫁ができない」との声も聞かれた。

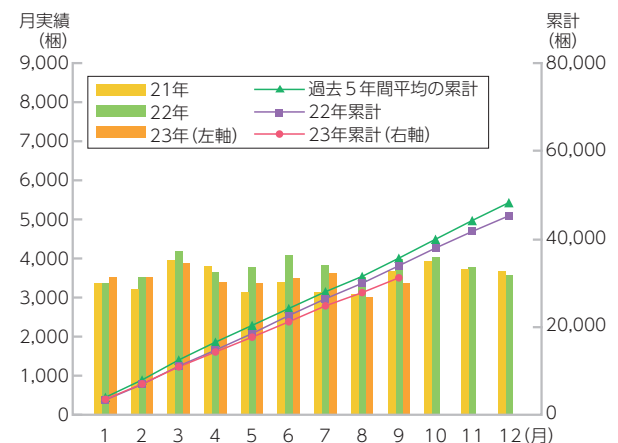
2006年に「今治タオルプロジェクト」がスタートしてから、今治タオルの認知度が高まりつつある。今治タオルのブランドの認知度をさらに浸透させ、また、それぞれのタオルメーカーの特徴をアピールするため、今治タオル工業組合は、今治タオル南青山店にて「メーカーポップアップ」を定期的に開催している。メーカーとユーザーが直接交流できるイベントの開催により、各メーカーの知名度向上が期待される。

2024年の展望

業務用やイベント用タオルの需要は、更なる回復が期待される。原価高騰に伴う価格転嫁が影響し、ギフト市場の回復は鈍い見込み。

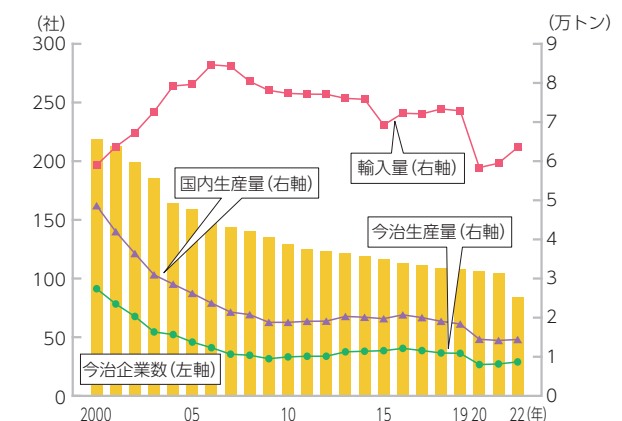
今治タオルの知名度は浸透しており、今後、高付加価値の製品開発や販売ルートの拡大が重要である。また、慢性的な人手不足への対応や働き方改革の推進、さらなる作業の自動化や工程の見直しなどが求められる。

今治地区綿糸受渡数量の推移



資料:今治タオル工業組合
注:過去5年間平均とは、2018~2022年の平均値

タオルの生産・輸入量と今治地区企業数の推移



資料:今治タオル工業組合

プラント関連工事のニーズが高く受注は堅調 慢性的な人材不足への対応が課題

主要原材料となる鋼材価格は、急激な上昇が続いた一昨年前からはやや下落したが、依然として高い水準が続く。

これを受け、受注価格への転嫁も進む。新居浜機械産業協同組合の組合員企業の売上高は増加したが、その要因の多くは販売先への価格転嫁によるものだ。

産業・運搬荷役機械の分野のうち、**建設機械**は国内外ともに需要がおう盛だった。海外向けは北米を中心とした油圧ショベルや住宅向け、アジアの鉱山機械が好調だった。国内も、土木工事向けを中心に好調だった。

産業機械や**工作機械**は、在庫調整で半導体製造装置製造などの分野がやや低迷したが、物流倉庫向けでロボットなどと組み合わせた自動化、高効率化のニーズは引き続き高い。

運搬荷役機械(クレーン)は、造船所向けのパワークレーンなどが低位横ばいだったが、秋口からは大手工場などの天井クレーンの受注が好調で、2024年も好調な受注環境が見込まれる。

農業機械は、価格改定前の駆け込み需要の反動による投資意欲減退がみられ、出荷額は前年を下回っている。

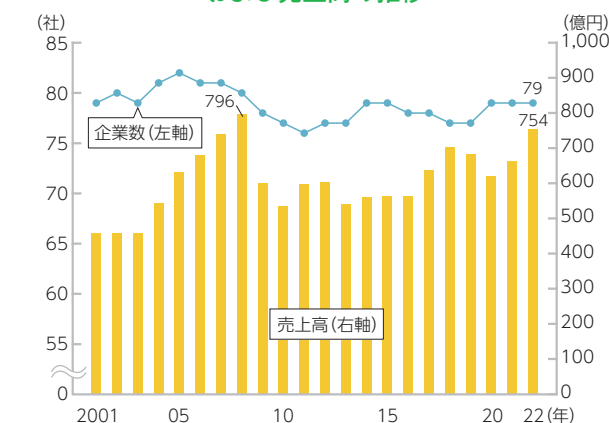
工場設備・メンテナンスの分野では、県外を含め石油化学関連プラントの投資が活発になっており、プラント関連工事業者の受注環境は好調。県内でも、住友グループの定期修繕工事やLNG関連設備の増強により、協力企業は安定的に受注を確保している。

2024年の展望

製造・物流過程の自動化ニーズは高く、プラント関係もSDGsや脱炭素の実現に向けた投資が加速している。産業機械や工作機械関連の受注は引き続き安定推移の見込み。

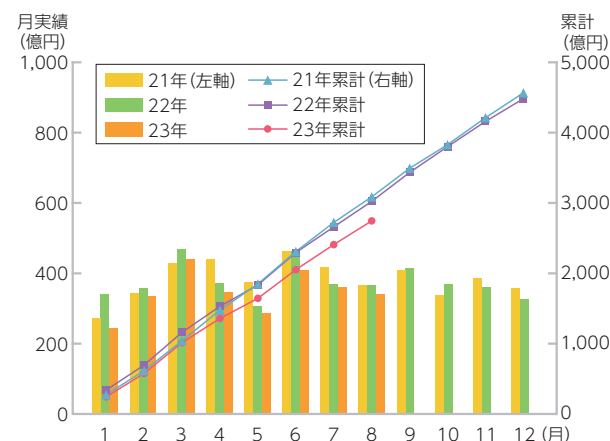
慢性的な人材不足への対応が引き続き課題として挙げられる。

新居浜機械産業協同組合加盟企業数
および売上高の推移



資料：新居浜機械産業協同組合

全国の農機出荷額の推移



資料：(一社)日本農業機械工業会「農業機械出荷実績」

造船

地場大手:まとまった仕事量を確保するも、人手不足感が高まる

地場中堅:競合は少ないが、昨年の反動で引き合いが減少

地場中小:新造船価と傭船料水準のかい離が拡大、受注環境は悪化

造船業界は、前半は大手を中心に活発な引き合いが成約に至るケースもみられた。後半は、海運市況の先行きが不透明で、鋼材・資機材価格や人件費の上昇などを背景に新造船価が高騰し、商談は低調になった。

1～9月の輸出船契約実績をみると、185隻・714万総トンで去年同期比24%減だった。年間では1,000万総トンをやや下回る水準となった。船種別にみると、バルカー(ばら積み船)が全体の7割以上を占め、昨年に続き中小型サイズが多かった。タンカーやプロダクト船、ケミカル船などが大幅に増加した一方、自動車運搬船やコンテナ船の受注は大幅に減少した。LNGタンカーは引き続き活況を呈し、韓国・中国の造船所がロット受注で増産しているが、国内造船所は今年も受注がなかった。

遠洋船主体の**地場大手造船所**では、3～3年半程度の手持ち工事を有している。主力のバルカーのほか、LNG燃料の自動車運搬船の連続建造などにより、高操業で推移した。近年のLNG燃料船の需要増に伴い、LNG燃料タンクを内製化する動きも進んでいる。

近海船主体の**地場中堅造船所**は、1年半～2年程度の手持ち工事を有している。建造できる船型が限られる半面、他の造船所との競合は比較的少ない。ただ、主力の貨物船は、昨年の受注量が多かった反動や海運市況の落ち込みなどから、引き合いが減少した。

内航船主体の**地場中小造船所**は、1年程度の手持ち工事を有している。新造船価が高騰し、傭船料水準とのかい離幅が拡大しており、受注環境は厳しさを増している。こうしたなかで省エネや船員の

労働・居住環境改善につなげる新造船の建造に取り組む動きもあり、今後の広がり期待がかかる。

採算面をみると、鋼材(厚板)の価格は幾分下落したものの、円安で海外調達資機材価格が高騰しており、厳しい状況にある。また、船用機器メーカー、下請け・協力工なども含め、業界全体で人手不足感が高まっており、「地域全体の課題として、人員の確保・定着が求められる」との声も聞かれる。

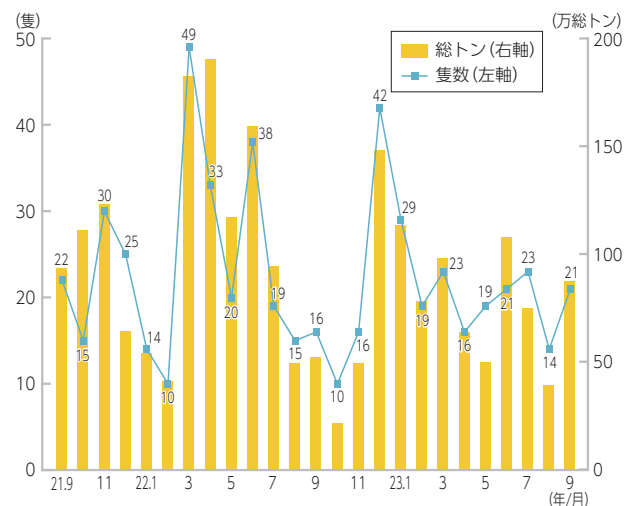
2024年の展望

受注環境・採算面は、海運市況と新造船価とのかい離や中国・韓国勢との競合などから、厳しい状況が続くそう。

環境規制強化への対応やカーボンニュートラルの実現に向けては、次世代燃料船や電気推進船などの開発・普及が急がれる。

人材確保・育成面では、行政や教育機関など一体となり、海事クラスター全体で対応するとともに、国等の支援を受けて造船業のDXを検討・推進が求められる。

輸出船契約実績の推移



資料:日本船舶輸出組合

海 運

外航:バルカー市況は秋以降上昇、船主の発注意欲は総じて低い 内航:自動車やガソリンなどの荷動きが回復、鉄鋼は減少が続く

遠洋は、主力のバルカー（ばら積み船）の市況は、荷動きは回復しているものの、中国の景況感に左右されて下落する局面がみられた。一方、新造船の供給量が少なく、秋以降に船腹需給が引き締まって上昇した。バルチック海運指数(BDI)は、春先に500台まで低下した後、10月末には2,000台を回復した。大型のケーブサイズの定期傭船料(傭船期間1年)は、採算ラインとされる20,000ドル/日前後で推移したほか、中小型のパナマックスやハンディマックスなどは、総じて堅調に推移した。

コンテナ船は、世界的に輸送量が減少している一方、大型船の竣工が続いて供給過剰となった。市況は、コロナ下で急騰した反動もあって、下落傾向が続いた。

石油タンカーやLNGタンカーは、欧州を中心に石炭や原発への依存度を下げるエネルギー政策の推進で輸送需要は堅調。市況は高水準で推移し、秋以降は一段高となった。

近海は、好調を維持していた日本向けのバイオマス燃料の輸送需要が減少。日本出しの鋼材の荷動きも低調なため、スポット傭船料は5,000ドル/日前後まで急落した。

外航船主の動向は、為替相場が昨年来の円安基調でドルベースの傭船料収入の押し上げ要因となっている。半面、船員費や修繕費などの船舶経費が上昇している。新造船価と傭船料の水準がかい離し、総じて船主の新造船発注意欲は低いなか、一部の船主は、LNG燃料やメタノール燃料対応のバルカーやLNGタンカーなどを発注・買船する動きがみられた。

内航の荷動きは、主力の鉄鋼および原料の石灰石等が年間を通して低水準に推移した。特に鉄鋼

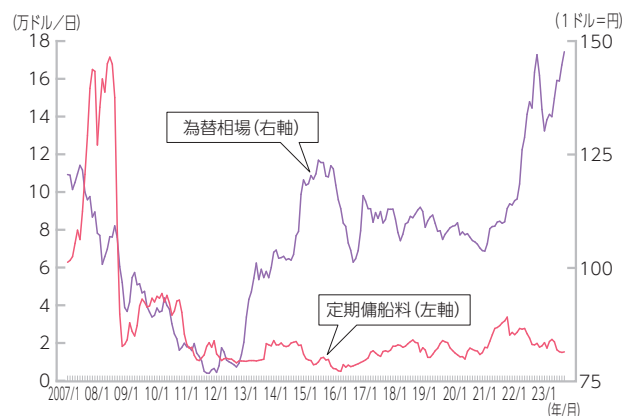
の輸送量は、需要減と台風による輸送障害もあって、前年を2割下回った。一方で、自動車は、部品や半導体などの供給制約が解消され、荷動きの大幅な増加がみられた。タンカーは、黒油(重油)が、製油所間の転送需要や発電所向けの需要減少により、輸送量は前年比で1割程度落ち込んだ。白油(ガソリン、灯油、ジェット燃料など)は、新型コロナの5類への移行で旅行や帰省需要が回復し、夏場を中心に輸送量が前年を上回った。

2024年の展望

バルカーは、新造船の供給量が少なく、鉄鉱石や石炭、穀物などの輸送需要が例年並みなら、市況は上昇するとの見方が多い。タンカーの市況は、船腹需給がひっ迫しているLNGを中心に、高水準が続くとみられる。

内航は、物流の「2024年問題」対策として、海上輸送への注目が一段と高まっており、フェリーやRORO船^{*}で荷動きの増加が見込まれる。

ケーブサイズバルカーの定期傭船料と為替相場の推移



資料: マリンネット、日本銀行
注: 傭船期間は1年、為替相場は月中平均

^{*}「RORO」は、Roll On- Roll Offの略称。貨物を積んだトラックやトレーラーシャーシを運搬する貨物船

観 光

道後温泉宿泊客数は堅調に推移し、コロナ前を上回った 観光入込み客数は前年を上回った 訪日外国人観光客数は持ち直しが続いている

道後温泉旅館宿泊客数(1～9月)は、57万6千人(前年同期比+22.2%)で前年を大きく上回った。また、2019年同期比では2.4%増と、コロナ前を超える勢いで推移している。コロナ下においてほとんどなくなった団体旅行も回復傾向にあり、客室数の多い旅館から「大規模の団体旅行は依然少ないものの、中規模の団体が動いたおかげで助かった」との声が聞かれた。

主要観光施設の入込客数(1～9月)は1,243万人(前年同期比+13.7%)と、前年を上回って推移しており、2019年の9割弱までに回復している。エリア別でみると、東予地方は同+17.4%、中予地方は同+22.1%、南予地方は同+5.6%となった。

5月には新型コロナの5類への引き下げにより、人の移動が一層活発になり、加えて需要喚起キャンペーンの実施などが国内観光需要の本格的な回復に拍車をかけたと考えられる。

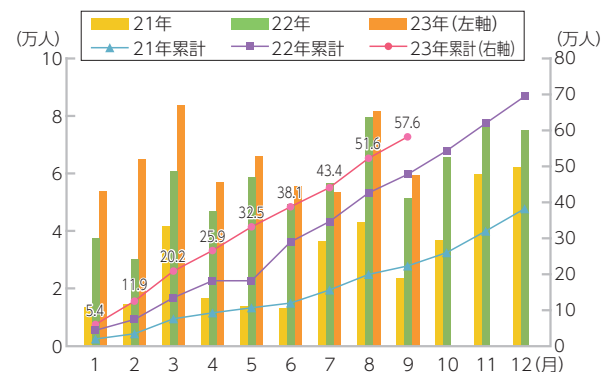
外国人延べ宿泊者数(1～8月)は104,210人(前年同期比+754.6%)と、前年を大きく上回っており、2019年の7割までに回復している。昨年10月に水際対策が大幅に緩和され、今年の4月29日に終了し、また、3月から国際線「松山－ソウル線」の運航再開がインバウンド需要の回復に寄与した。

一方、全国平均(19年同期比▲13.7%)と比べ、回復が一步遅れている。今後、インバウンドのさらなる誘致や、国際線の再開や新規就航などの取り組みが求められる。

2024年の展望

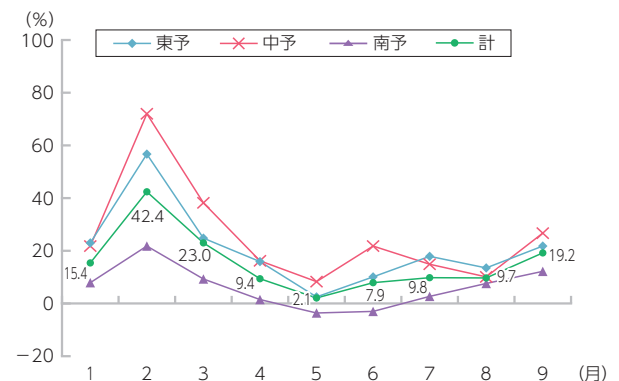
7月に道後温泉本館が全館営業を再開する見通しであり、また、2024年は道後温泉本館が改築されて130周年の節目を迎える年でもある。イベントの開催などが予想されるなか、観光需要の高まりが期待できる。一方、人手不足による需給ひっ迫が懸念され、従業員の待遇改善や働き方改革を推進するなど、慢性的な人手不足への対応が求められる。

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

地域別主要観光施設の入込み客数 前年比増減率の推移



資料:愛媛県

新型コロナを経て回復する 国際観光需要

～松山空港の利用状況と取り組み～



要旨

- 01** 2020年に新型コロナの感染が急拡大し、観光需要は激減した。昨年以降、徐々に落ち着きを取り戻し、全国旅行支援などの需要喚起策の効果もあり、足元ではコロナ前と同水準まで回復してきた。
- 02** インバウンドも、コロナの水際対策緩和と円安による「お得感」も相まって急回復した。観光産業活性化のカギは、インバウンドの早期回復とさらなる取り込みを行っていくことだろう。
- 03** 旅行における主要な交通手段は空路だが、松山空港の利用者数は中四国で最も多い。しかし、国際線の利用者は高松空港や広島空港が勝る。海外渡航経験のある県民へのアンケートによると、国際線を利用したことがある空港は関西国際(52.8%)が最も多く、成田国際(41.0%)、松山(34.0%)と続く。
- 04** 松山空港の国際線が利用されないのは、県民が利用したい路線がないことが圧倒的な理由だ(79.7%)。松山空港の駐機スポットは近隣他港に比べ少ないため、新規路線を開拓するにも制約が多いことが原因と考えられる。この問題を解決するため、県は「松山空港将来ビジョン検討会」を設置し、駐機スポットや旅客ビル増設などの機能拡充を進めている。
- 05** 空港の機能拡充と並行して、松山―ソウル線のデAILY化と釜山線の定期便新規就航が実現した。これにより年間約48億円の経済効果が見込まれるが、就航の事実を認知している県民は半分に満たなかった(ソウル線:48.2%、釜山線25.8%)。今後、認知度向上のための施策をより強化し、アウトバウンドも増加させることが望まれる。
- 06** アンケートで、松山空港で新設・拡充してほしい国・地域として最も多かったのは「ハワイ・オセアニア」(47.6%)で、現在運休が続く台湾(43.0%)が続く。人口減少が進むなか、地方の経済を維持発展させるには交流人口の拡大が欠かせない。愛媛においても、今回の定期便就航をきっかけに、国内外の路線整備が活発になるとともに、経済的な恩恵がさらに拡大することを期待したい。

【はじめに】

コロナ禍を経て経済活動が正常化に向かうなか、観光需要も回復の兆しを見せている。今回は、統計データやアンケートなどをもとに、松山空港の利用状況や足もとの取り組みを近隣空港と比較しながら紹介する。

アンケート概要

調査概要	
調査対象	愛媛県内在住の海外渡航経験者
調査方法	インターネット調査
調査時期	2023年10月27日～30日
有効回答	500人
回答者属性	
性別	男性:55.0% 女性:45.0%
年齢	10～20代:20.0% 30代:20.0% 40代:20.0% 50代:20.0% 60代以上:20.0%
居住地	東予:33.2% 中予:59.8% 南予:7.0%

1. 観光需要の回復状況

① 宿泊者数はコロナ前の水準にまで回復

2020年1月に日本で新型コロナの感染者が初めて確認されて以降、感染が急拡大し観光需要は激減した。全国で緊急事態宣言が発出された20年3月から5月にかけて、のべ宿泊者数は約8割落ち込むなど影響は大きかった(図表-1)。しかし、昨年以降は徐々に落ち着きを取り戻し、昨年10月以降の全国旅行支援などの需要喚起策の効果もあり、コロナ前と同水準まで回復してきた。

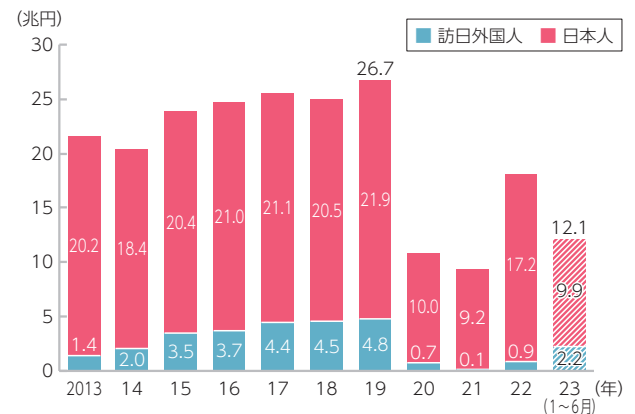
インバウンドも、コロナの水際対策緩和と円安

による「お得感」も相まって急回復した。今年9月の訪日外国人旅行者数は全国で218万人と、コロナ前の96%の水準になった。渡航制限の撤廃が遅れた中国を除くと128%で、コロナ前を上回る。

② 消費額の回復も顕著に

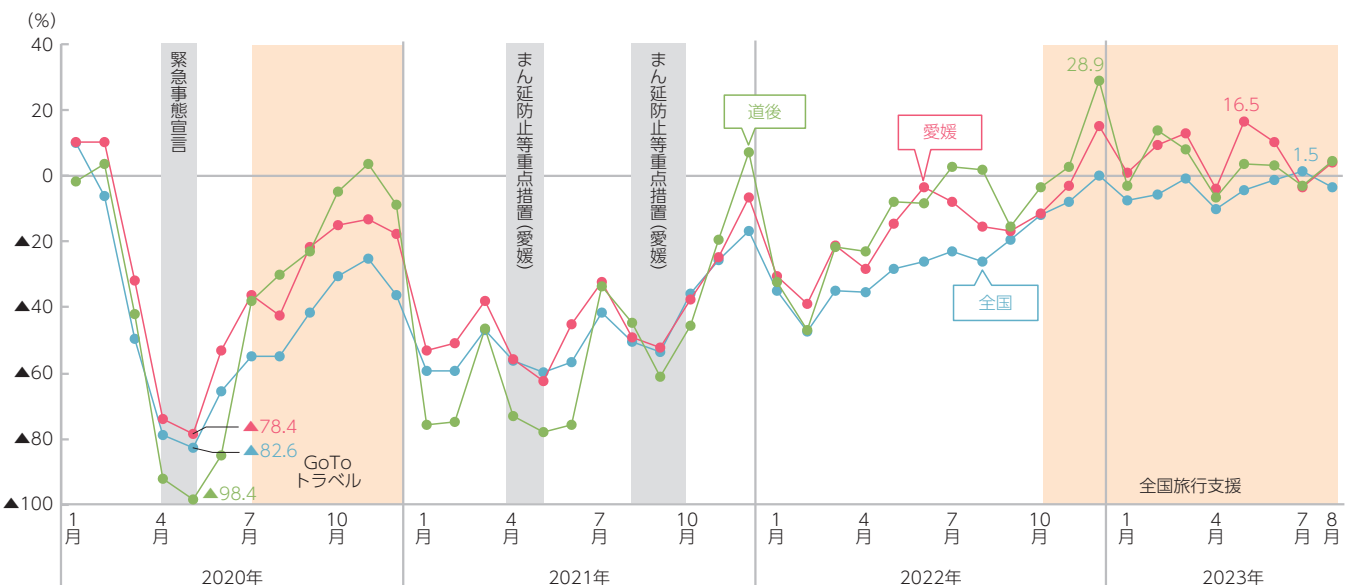
旅行消費額をみると、コロナ前の日本人の国内旅行消費は20兆円前後で推移している(図表-2)。一方、インバウンドの消費額は右肩上がりで推移

▶ [図表-2] 日本国内における旅行消費額の推移



資料:観光庁「旅行・観光消費動向調査」「訪日外国人消費動向調査」をもとにIRC作成
注:2022年までは確定値、2023年は速報値

▶ [図表-1] のべ宿泊者数の推移(2019年同月比)



資料:観光庁「宿泊旅行統計調査」、道後温泉旅行協同組合資料をもとにIRC作成
注:2022年までは確定値、2023年は速報値

し、2019年には4.8兆円の規模まで膨らんだ。同年、日本人を含めた消費額26.7兆円がピークとなっている。

コロナの水際対策が緩和された昨秋以降、消費も回復してきた。今年は半年間で12.1兆円(日本人9.9兆円、インバウンド2.2兆円)が消費され、ピークと同水準まで回復する勢いだ。

しかし、人口減少のなかで日本人による旅行消費が今後大幅に増加し続けることは望みにくい。観光産業活性化のカギは、インバウンドの早期回復とさらなる取り込みを行っていくことだろう。

2. 空港の利用状況

続いて、旅行における主要な交通手段となる空港の利用状況について、松山空港および松山空港と規模に近い高松・広島両空港とを比較しながらみていく。

01 松山空港は中四国最大の利用者数を誇る

愛媛は大都市圏からの距離が遠く、新幹線もない。このため、空路が有効なアクセス手段となっている。また、愛媛には多様な産業があり、ビジネス目的での往来も活発で、松山空港の利用者は中四国で最も多い(図表-3)。

▶【図表-3】旅客乗降客数順位(国内線+国際線、2018年度)

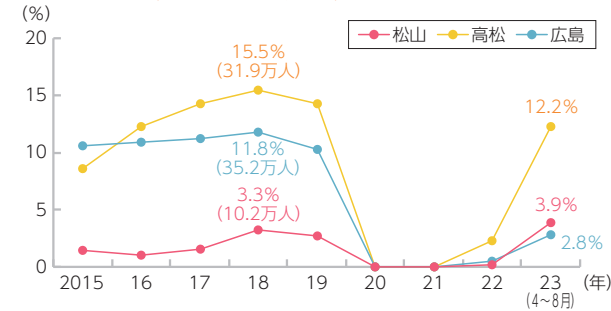
順位	空港	旅客数(人)	順位	空港	旅客数(人)
1	東京国際(羽田)	86,051,079	15	松山	3,164,652
2	成田国際	41,238,477	16	広島	3,002,663
3	関西国際	29,308,156	：	：	：
4	福岡	24,845,458	18	高松	2,092,395
5	新千歳	23,634,288	：	：	：
6	那覇	21,547,380	24	岡山	1,602,761
：	：	：	25	高知	1,553,300
9	鹿児島	6,066,626	：	：	：
：	：	：	28	徳島	1,184,979

資料：国土交通省「2018年度空港別乗降客数順位」をもとにIRC作成

02 高松・広島は国際線の利用者が多い

松山は、先述のとおり大都市圏との往来を主体としているため、国内線の利用者が多い。一方、高松や広島は、国際線の利用者がピーク時(2018年度)は30万人を超えており、松山空港の3倍以上の規模になっている(図表-4)。

▶【図表-4】空港利用者に占める国際線利用者比率(松山・高松・広島)



資料：松山空港利用促進協議会「松山空港の利用状況の推移」、香川県ホームページ、広島県ホームページをもとにIRC作成

高松空港は、2010年頃から次々と新規路線を開設させた。瀬戸内国際芸術祭の開催なども相まって、着実に国際線の利用者が増加した。2018年には民営化し、「アジア・世界とつながる、四国瀬戸内NO.1の国際空港」の実現を目指している。コロナ後は、松山・広島に先駆けてソウル線を昨年11月に再開した。

広島空港は、アウトバウンドの利用者が多いことが特徴だ。広島の人口の多さに加え、自動車メーカーをはじめ海外進出企業がビジネス目的で利用する機会が多いためだ。ピーク時には、7路線で週33便が運航するなど、アウトバウンドとともに東南アジアやオセアニア線との乗り継ぎで利用されることも多い。広島空港も2021年7月に完全民営化された。主要路線が中国だったため、コロナ後の運航再開が松山・高松からは後れを取ったが、現在は5路線で週18便まで回復している。

なお、3空港における現在の国際線の運航状況は図表-5のとおりになっている。

▶【図表-5】国際線の運航状況(松山・高松・広島)

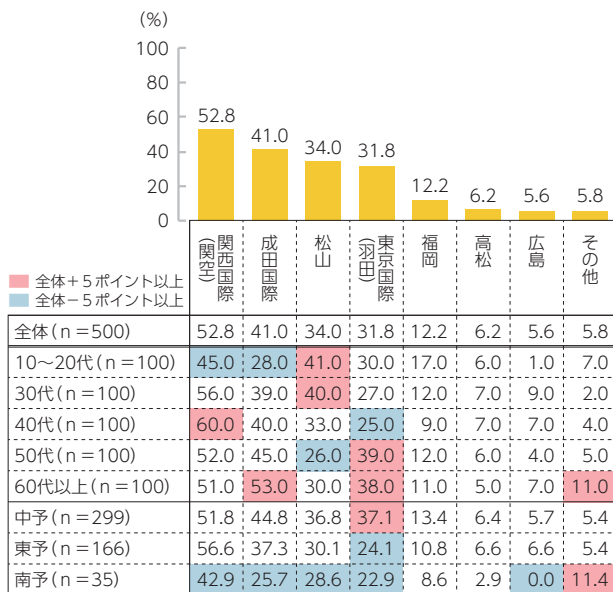
	行先	運航状況	
		週	月
松山	⇒ソウル	週7	月～日、1日1便
	⇒釜山	週3	水・金・日、1日1便
	⇒上海	—	【運休中】(運休前 週2便)
	⇒台北	—	【運休中】(運休前 週4便)
	計	週10	
高松	⇒ソウル	週7	月～日、1日1便
	⇒上海	—	【運休中】(運休前 週4便)
	⇒台北	週4	水・木・土・日、1日1便
	⇒香港	週3	火・木・日、1日1便
	計	週14	
広島	⇒大連	週2	火・土、1日1便
	⇒北京(大連経由)	週2	火・土、1日1便
	⇒上海	週3	月・水・金、1日1便
	⇒台北	週4	火・木・金・日、1日1便
	⇒ソウル	週7	月～日、1日1便
	⇒シンガポール	—	【運休中】(運休前 週3便)
	⇒バンコク	—	【運休中】(運休前 週3便)
	⇒香港	—	【運休中】(運休前 週3便)
	計	週18	

資料：10月末時点までに各空港ホームページ等で公表されている情報をもとにIRC作成

03 県民は関空、成田の乗り継ぎ利用が多い

空港利用者数を増加させるためには、国際線を充実させることがポイントの1つだ。海外渡航経験がある県民に、国際線を利用したことがある空港を尋ねたところ「関西国際(関空)」(52.8%)が最も多く、「成田国際」(41.0%)が続く(図表-6)。松山空港は34.0%で、年代別では30歳代以下の利用割合が比較的高い。東予エリア在住者は関西空港を多く利用する傾向にある(56.6%)。

▶[図表-6] 国際線を利用したことがある空港(複数回答)



04 松山空港は駐機スポットが少ない

松山空港の国際線利用増加を妨げる原因の1つとして、設備の問題が考えられる。

高松空港の総スポット数(6スポット)は松山と同数だが、国際線に割り当てられているスポットは3つある(図表-7)。広島空港は9つのスポットがあり、国際線用スポットも2つ構えている。

▶[図表-7] 空港の駐機スポット数(松山・高松・広島)

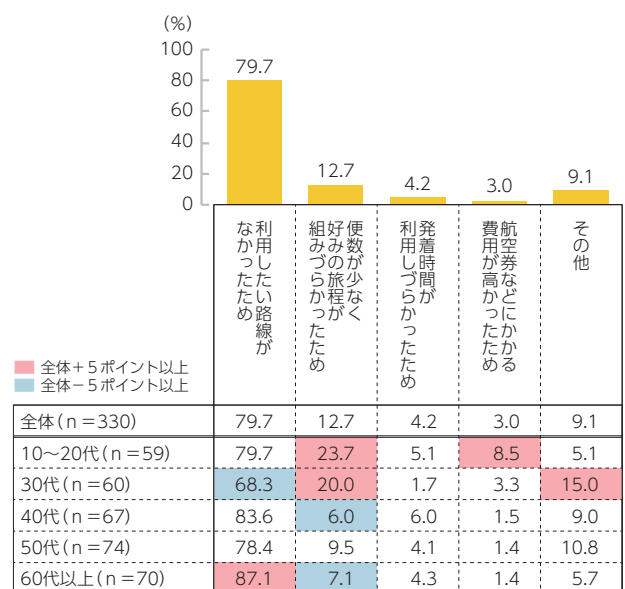
松山	国内線	5	
	国際線	1	
	計	6	
高松	国内線	3	大型用: 2、中型用: 1
	国際線	3	大型用: 1、中型用: 2
	計	6	
広島	国内線	7	大型用: 6、小型用: 1
	国際線	2	大型用: 2
	計	9	

資料: 各空港へのヒアリングをもとにIRC作成

松山空港の駐機スポットは近隣の他港に比べて少ないため、新規路線を開拓するにも発着の調整がつかない、調整ができては早朝便しか飛ばせない、などの制約が生じていた。また、国際線旅客ビルも、現行では小型機1機分の発着しか対応できない施設規模だ。

これらのことが、県民が松山空港の国際線を利用したことがない理由につながっている(図表-8)。中身をみると、「利用したい路線がなかったため」(79.7%)の割合が最も高く、「便数が少なく好みの旅程が組みづらかったため」(12.7%)が続く。30歳代以下は、他の年代よりも「便数が少なく好みの旅程が組みづらかったため」(20.0~23.7%)を理由に挙げる割合が高かった。

▶[図表-8] 松山空港の国際線を利用しない理由(複数回答)



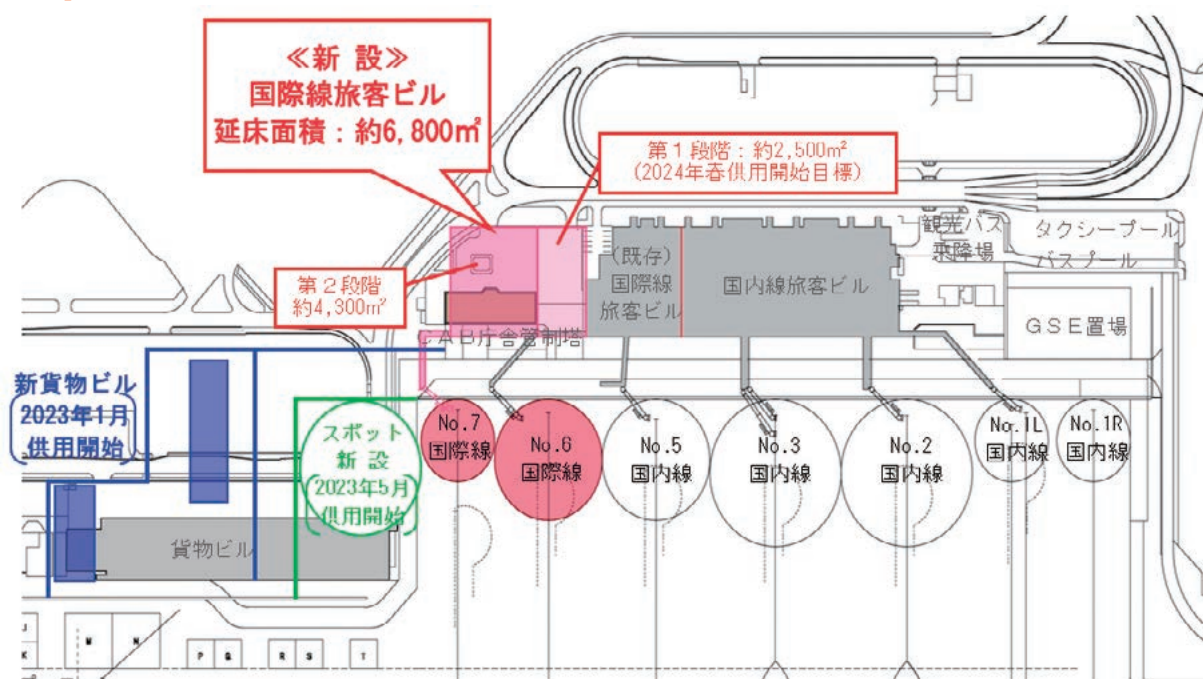
3. 空港の取り組み

では、コロナを経て各空港の戦略、取り組みがどうなっているのか、松山空港を中心に紹介する。

01 機能を拡充し増便に対応

県は2020年、「松山空港将来ビジョン検討会」を設置し、中長期的な視点にもとづいた松山空港のあり方を検討した。そして、駐機スポットと旅客ビルの増設を行い、機能を拡充する計画を発表するとともに、2034年度の年間利用者数を387万人とする目標を設定した。

▶【図表－9】松山空港の機能拡充計画



資料：愛媛県ホームページ



拡張工事が進む国際線旅客ビル(2023年11月10日、IRC撮影)



1月に使用を開始した新貨物ビル(2023年11月10日、IRC撮影)

機能拡充は段階を分けて行われる。図表－9部分の「新貨物ビル」は2023年1月に、「スポット新設」は同5月に供用を開始した。「第1段階」部分は2024年春に完成、運用を開始する予定で工事が進んでいる。

② ソウル線の増便と釜山線の新規就航

ソウル線(LCC、チェジュ航空)については、今年3月に週5便で運航を再開、平均搭乗率は80%を超え好調だ。これを受け、10月29日にソウル線を増便、松山空港の国際線としては初めての毎日運航が実現した。

さらに11月10日には、新たに釜山線(LCC、エアプサン)が週3便で就航した。松山空港における国際線の新規路線運航は4年ぶり、かつ釜山との定期便は中四国の空港では唯一となる。釜山は韓国第2の都市で、周辺都市を含めると商圏人口が約800万人にのぼる。また、世界有数の貿易港があり、愛媛とは海運関係でのつながりが深い都市でもあり、ビジネス利用も期待される。滑り出しは非常に好調で、ほぼ満席の搭乗率となっているようだ。



釜山線利用客を出迎え(2023年11月10日、IRC撮影)

③ 経済効果は約48億円

定期便の新規就航につながったのは、愛媛の魅力を積極的に発信した結果だろう。日本の地方都市に関心の高い韓国の20～30代の女性をターゲットに、空港から松山中心部まで近いことや市街地がコンパクトで観光・買い物がしやすいことを、SNSなどのデジタルコンテンツでPRしてきた。

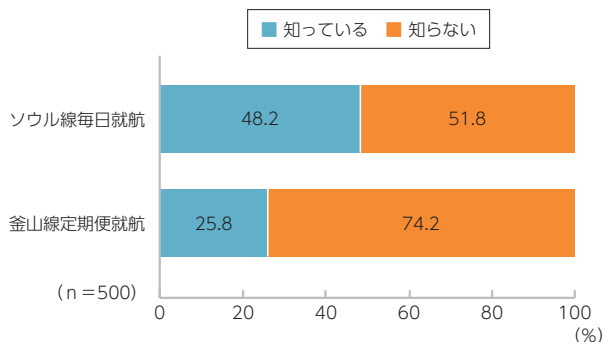
また、韓国ではゴルフ熱が高まっている。それに伴い、プレー費は日本の2～3倍あまりに高騰している。ゴルフをフックに、旅行をセットにするニーズが増えており、「韓国人客は明らかに増えており、多い時には予約客の8割が韓国人客のこともある」と話すゴルフ場関係者もいるほどだ。

なお、両路線がもたらす経済効果は年間約48億円と試算され(17頁参照)、観光需要の増加に伴う効果が大きいことが分かる。

④ 県民の半分以上が就航を知らない

韓国へのプロモーションは成功したが、県民の認知度は今ひとつのようだ。ソウル線の毎日運航化、釜山線の定期便就航を「知っている」と答えた割合はいずれも半分に満たなかった(図表-10)。とくに釜山線の認知度は25.8%で、県民にはまだ十分に浸透していないことがうかがえる。

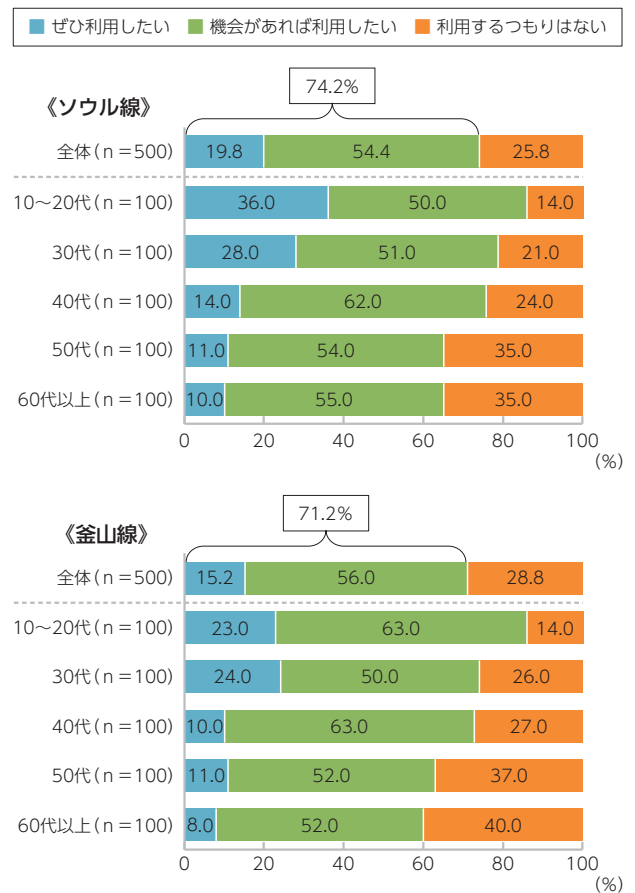
▶【図表-10】ソウル線毎日運航、釜山線定期便就航の認知度



一方で、ソウル線、釜山線の利用意向を尋ねたところ、「利用したい」(「ぜひ利用したい」+「機会があれば利用したい」)との回答がいずれも7割を超えた(図表-11)。また、若い世代ほど「ぜひ利用したい」割合が高い傾向にある。

今後、認知度向上のための施策をより強化し、アウトバウンドを増加させることが望まれる。

▶【図表-11】ソウル線、釜山線の利用意向



⑤ 高松・広島も設備投資と新規就航を計画

高松空港では、2020年度に旅客ビル施設の増改修工事に着手する計画だったが、コロナにより一時中断となっている。現在は、路線の利用促進キャンペーンやイベントを実施し、運航再開後の早期需要回復を図っている。また、タイやベトナムの現地旅行会社との商談会や航空会社へのセールスコールを実施し新規路線開拓をめざすほか、ストップしている施設の増改修計画を進める方針を示している。2027年度には空港利用者数を230万人まで増やし、国際線の利用者を20% (48万人) 程度まで高める計画だ(図表-12)。

広島空港は、ターミナルビルの天井改修工事が今年はじめに完了。12月にもビルの増改築工事に着手、ラウンジや待合室の拡張や搭乗ゲート増設で、25年の供用開始を予定する。また、2050年までに駐機スポットを13(現在は9)まで増やし、現在7路線(運休含む)ある国際線を22路線まで拡大させ、空港利用者を586万人にするという野心的な目標を掲げる(図表-12)。

▶ [図表-12] 松山・高松・広島空港の利用者数目標値と投資計画



資料：各空港マスタープラン、事業計画、中期経営計画などをもとにIRC作成

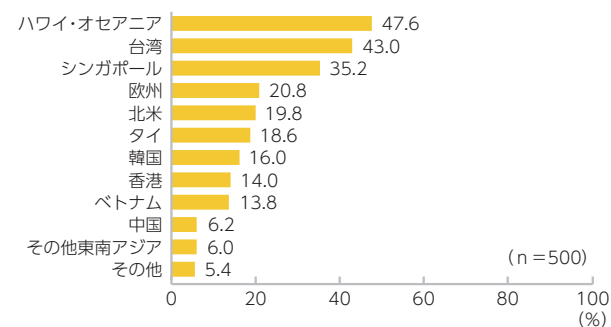
⑥ 国際線の獲得競争はし烈を極める

国内の他の地方空港も、総じて国際線の新規開拓をめざして空港機能の拡張を図っている。また、海外の空港、とくに東南アジア各国の首都や近郊の空港でも拡張が進んでいる。

今後も、この流れは継続するものとみられ、国内における国際線の獲得競争はし烈を極めるだろう。そのなかでは、定番路線はもとより、近隣の空港にはない路線を獲得することで利用客を取り込むことが重要ではないだろうか。

愛媛県は、ソウル・釜山両路線のほか、ベトナムとのチャーター便を足掛かりとした定期便新規就航や、台湾など運休路線の再開を模索している。また、県民アンケートでは、松山空港で新設・拡充してほしい国・地域を尋ねた結果、海外旅行の定番である「ハワイ・オセアニア」(47.6%)が最多だった(図表-13)。現在運休が続く台湾(43.0%)が続く、早期再開を望んでいることがうかがえる。これらも踏まえた取り組みを一層進め、前述した空港利用者増加目標を達成したいところだ。

▶ [図表-13] 松山空港で新設・拡充してほしい国・地域(複数回答)



【おわりに】

関係者の熱意が実った松山空港のソウル・釜山両線就航であるが、今後はこれをいかに維持・発展させていくかが重要となる。そのためには、インバウンドを取り込みながらアウトバウンドに関する利用促進策を実施し、リピーターを確保していく必要があるだろう。

人口減少が進むなか、地方の経済を維持発展させるには交流人口の拡大が欠かせない。愛媛においても、今回の定期便就航をきっかけに、国内外の路線整備が活発になるとともに、経済的な恩恵がさらに拡大することを期待したい。

(福田 泰三)

【ソウル線、釜山線がもたらす経済効果】

IRCでは、ソウル線と釜山線が県内にもたらす経済効果を算出した。その結果、年間の経済波及効果は約38億円（ソウル線23.5億円、釜山線14.5億円）、便益効果は約10.5億円（同9.3億円、1.2億円）となり、合わせて約48億円の経済効果が見込まれる（図表-14）。

▶【図表-14】ソウル線、釜山線がもたらす経済効果（経済波及効果＋便益効果）

	経済波及効果と便益効果の合計 （経済効果）	利用者の消費に伴う経済波及効果			便益効果
			直接効果	間接効果	
ソウル線	3,273百万円	2,345百万円	1,534百万円	810百万円	929百万円
釜山線	1,574百万円	1,454百万円	951百万円	503百万円	119百万円

直接効果：国際線利用者の県内での消費による経済効果（県外からの財やサービスの調達が見込まれる分は除く）

間接効果：直接効果によって県内の各産業にもたらされる生産誘発額や、生産誘発等によって生じる雇用者所得の増加分が新たな消費に向けられることによって県内産業にもたらされる経済効果

1. 経済波及効果について

- 利用者数の算出にあたっては、図表-15を前提条件として設定した。なお搭乗率や利用者数の構成割合は、県内事業者へのヒアリングや他の地方空港の利用状況などを参考にした。

▶【図表-15】ソウル線、釜山線の利用者数の前提条件

	年間利用者数	利用者数の構成割合
ソウル線	週7便、座席数189席、搭乗率80% ⇒52週×7便×189席×80%=55,037人	外国人：日本人＝7：3 ⇒外国人：55,037×70%=38,526人、日本人：55,037×30%=16,511人
釜山線	週3便、座席数220席、搭乗率80% ⇒52週×3便×220席×80%=27,456人	外国人：日本人＝9：1 ⇒外国人：27,456×90%=24,710人、日本人：27,456×10%=2,746人

- 利用者の消費に伴う経済波及効果は、①路線を利用して来県した外国人利用者が県内で消費した金額（宿泊費や飲食費、土産代など）に加え、②路線を利用する県民が県内で渡航前後に消費する額も含めた。
 - ✓ 外国人（韓国人）1人1回あたりの愛媛県内での消費額：68,320円
（※観光庁「訪日外国人消費動向調査」をもとに推計）
 - ✓ 日本人出国者1人あたりの渡航前後の消費額：9,432円
（※観光庁「旅行・観光消費動向調査」をもとに推計）
- 外国人および県民の消費額をもとに、「平成27年愛媛県産業連関表（107部門）」を用いて経済波及効果を算出した。

2. 便益効果について

- 松山空港を利用した場合と他県の空港を経由した場合を比較し、松山空港に国際線が就航していることで県民が削減できる交通費と時間短縮効果を「便益効果」として算出した。
- 交通費は、WEBの航空券予約サイトなどから、直行便の場合と経由便を利用した場合の往復運賃の差額を参考にした。
- 時間短縮効果は、国交省航空局「空港整備事業の費用対効果分析マニュアルVer.4」を参考にするとともに、直行便の所要時間と経由便を利用した場合の所要時間の差を参考にした。

2050年カーボンニュートラルへの挑戦

～脱炭素で変わる地域と企業経営～

内航カーボンニュートラル 推進に向けた取り組み

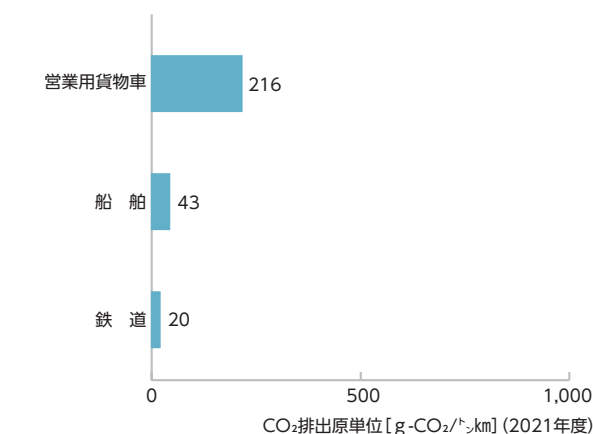
四方を海に囲まれたわが国において、内航海運は経済活動・国民生活を支える重要な輸送手段である。最近では、輸送部門における環境負荷の低減やトラック輸送の人手不足問題の解消につなげようと、内航海運の重要性を再認識する動きが加速している。今回は内航海運のカーボンニュートラルの動向と、次世代コンセプト船となる内航ミライ研究会の貨物船「SIM-SHIP 1」を紹介する。

内航海運は環境に優しい輸送手段

内航海運は、国内貨物輸送の約4割(輸送トンキロ:輸送量×輸送距離)を担う重要な輸送手段である。産業基礎物資と呼ばれる石油やセメント、鋼材などの貨物の輸送割合は約8割に及ぶ。

一度に大量の貨物を輸送できる内航海運は、環境への負荷も小さく、1トンの貨物を1km輸送した場合のCO₂(二酸化炭素)排出量は、営業用貨物車¹⁾の約5分の1である(図表-1)。

▶[図表-1]輸送量当たりのCO₂排出量(貨物)



内航海運のカーボンニュートラル推進施策

より環境に優しい輸送手段となるよう、内航海運業界全体でカーボンニュートラルが推進されている。2021年4月、国土交通省は「内航カーボンニュートラル推進に向けた検討会」を設置し、内航海運の低・脱炭素化に向けて取り組むべき施策の

方向性やロードマップ等の検討を行い、同年12月に「とりまとめ」を公表した。

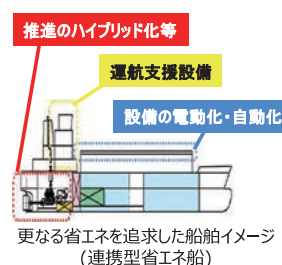
この「とりまとめ」の骨子では、政府の地球温暖化対策計画における内航海運の2030年度のCO₂排出削減目標(2013年度比で約17%減の181万トン)を達成するため、▽更なる省エネを追求した船舶の開発・普及▽バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO₂の取組▽荷主等に省エネ船の選択を促す燃費性能の見える化の更なる活用を推進-を掲げた。

また、2050年のカーボンニュートラルに向けた代替燃料の活用として、▽LNG燃料船、水素燃料電池船、バッテリー船等の実証・導入▽水素燃料船やアンモニア燃料船の開発・実証-の先進的な取組を支援するとしている(図表-2)。

▶[図表-2]内航カーボンニュートラル施策の骨子

2030年度目標達成のための更なる省エネの追求

- ✓ **更なる省エネを追求した船舶の開発・普及**
- ✓ **バイオ燃料の活用等の省エネ・省CO₂の取組**
- ✓ 荷主等に省エネ船の選択を促す**燃費性能の見える化**の更なる活用を促進



2050年に向けた先進的な取組の支援

- ✓ **LNG燃料船、水素FC※船、バッテリー船等の実証・導入**
- ✓ 水素燃料船、アンモニア燃料船の開発・実証
※Fuel Cell(燃料電池)



資料:国土交通省

1) 顧客の荷物を有償で輸送する運送事業者のトラック

「連携型省エネ船」によるCO₂削減効果

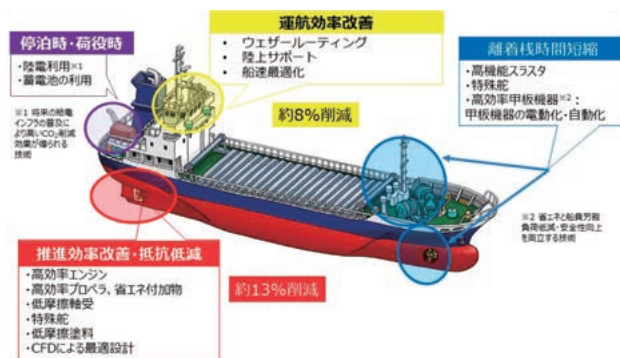
内航カーボンニュートラルを進めるには、核となる船主やオペレーター、造船所だけでなく、荷主や港湾事業者なども連携して一体となって取り組む必要がある。そこで、国土交通省海事局は「連携型省エネ船開発・普及に向けた検討会」を設置し、省エネ機器やシステムなどを組み合わせた「連携型省エネ船」としてわかりやすく示した。

コンセプトの検討例によると、499総トンの一一般貨物船では、ウェザールーティング²⁾や陸上サポートなどの運航効率改善によってCO₂排出量を2013年度比で約8%削減、エンジンやプロペラなどの推進効率改善、舵や塗料などの抵抗を低減し、同約13%削減するとしている。

このほかにも、離着岸時間を短縮したり、港での停泊・荷役時に陸上電力や蓄電池を利用したりして、省エネと船員の労務負荷低減・安全性向上も実現しようとしている(図表-3)。

対象となる船種は、一般貨物船のほか、タンカーや長距離フェリーなど7つで、内航海運全体のCO₂排出量の約70%をカバーしている。

▶ [図表-3] 連携型省エネ船のコンセプト検討例 (一般貨物船)



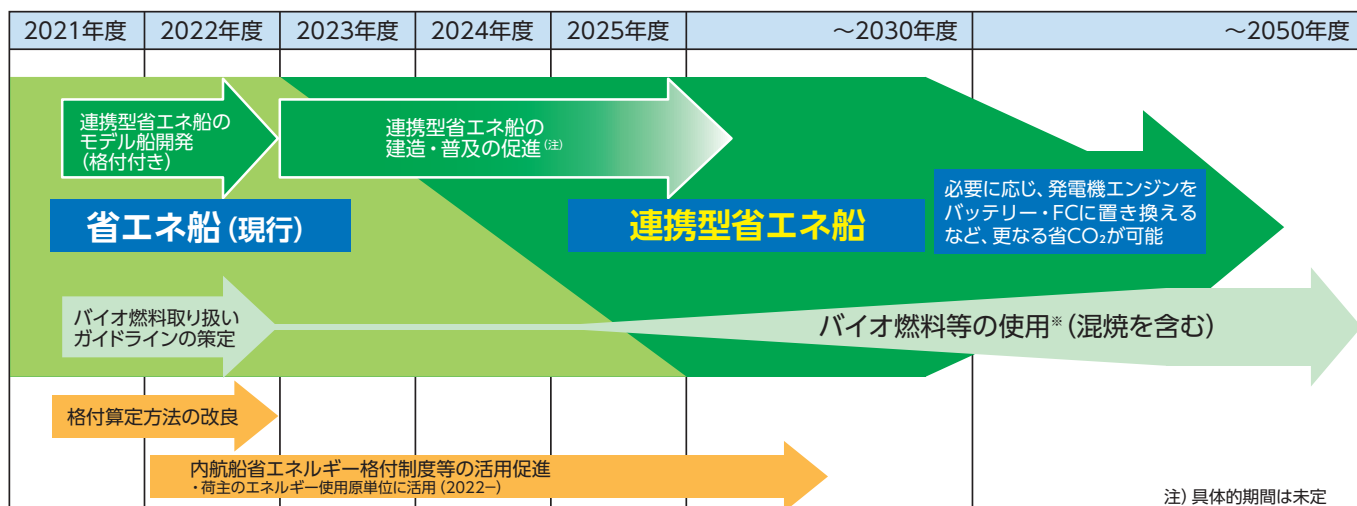
資料: 国土交通省

課題と今後の方向性

内航海運は、「一杯船主」に代表される中小・零細企業が多く、新技術や代替建造への投資余力が乏しい。「連携型省エネ船」の船価は、従来船と比べて最大約20%アップすると試算され、船主にとっては大きな負担となる。支援策として、鉄道建設・運輸施設整備支援機構(JRTT)の船舶共有建造制度の金利優遇制度への組み込みや、資源エネルギー庁の補助金の活用が検討されている。

輸送・環境面での内航海運の重要性は、ますます高まっている。荷主を含めた関係者の理解と連携による「連携型省エネ船」の開発・普及を推進し、2030年度のCO₂排出削減目標を達成することが期待される(図表-4)。

▶ [図表-4] 連携型省エネ船などのロードマップ



※供給量や経済合理性等の条件も使用拡大に大きく影響

資料: 国土交通省

2) 気象・海象の状態や船の性能を考慮して最適航路を選定すること

事例紹介 省エネ・省力化を実証するコンセプトシップ ～「SIM-SHIP 1」～

今年5月、一般社団法人内航ミライ研究会(浦山 秀大代表理事)は、CO₂削減や船員の労働環境改善、安全性の向上といった内航海運業界が抱える課題解決につなげる、次世代コンセプトシップの第一号「SIM-SHIP 1」(國喜68)を開発・建造した。

会の取り組みや本船の仕様・特徴、今後の方向性などを同会専務理事の曾我部 公太氏に聞いた。



内航ミライ研究会とは

内航ミライ研究会は、甲板機械メーカーのSKウインチ(今治市)が2019年に国土交通省のi-Shipping助成事業としてデジタル電動ウインチを開発する際、内航海運業界が抱える課題解決を志す船主や造船所、メーカー、設計会社などの有志が集まって発足した。

20年10月に法人化し、カーボンニュートラル、自動化、自律化の3つの柱で地球環境と労働環境の改善に向けた製品や技術の検討、研究・開発を行っている。現在の会員数は、船主や造船会社、船用機器メーカー、金融機関など法人・個人をあわせて60者にのぼる。

次世代内航船「SIM-SHIP」

会の設立時から、「自分たちで出来ることからやる」との想いで、本船(実物)での実験・実証を目指し、21年にはシステムインテグレーター事業の「SIM」と、そのコンセプトシップ『SIM-SHIP』を発表した。「SIM」とは、Ships Integration Managerの略で、「船舶のコンピュータやソフトウェア、ネットワークなどのデジタルを組み合わせて一体化し、目的を達成するための情報システムを構築す

「SIM-SHIP 1」(國喜68)の概要

1. 仕様

- ◇全長=70.00m ◇全幅=12.50m
- ◇総トン数=499総トン
- ◇載貨重量トン=1,690トン
- ◇航海速力=10.60ノット

2. 船主・運航会社・造船所

國喜商船(株)/川崎近海汽船(株)/山中造船(株)

3. CO₂削減率

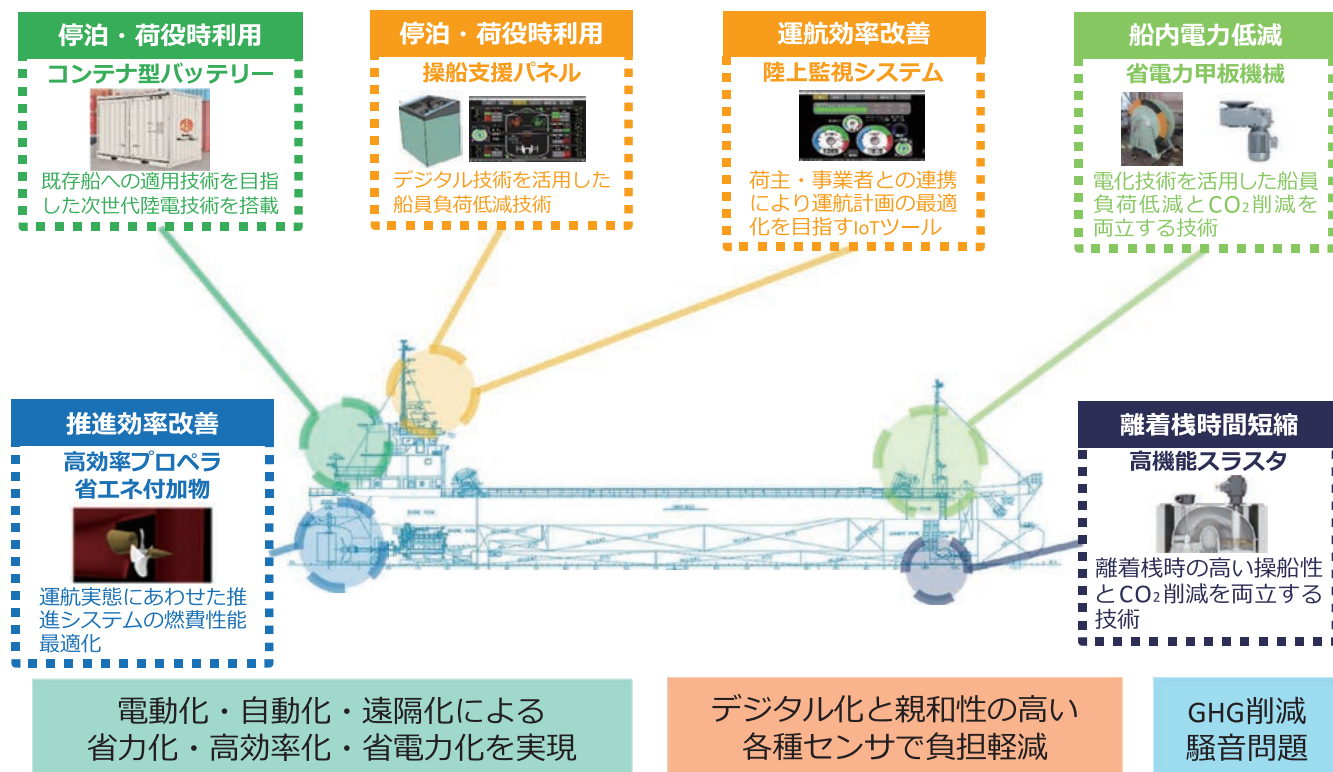
▲12%(既存499総トン貨物船との比較)

る組織・チーム」を意味する。

22年には、前述の国土交通省「連携型省エネ船」のコンセプトも踏まえ、第一号船「SIM-SHIP 1」(499総トン貨物船)の建造プロジェクトがスタート、12月に起工した。プロジェクトは、当会が代表事業者、山中造船(今治市)が共同実施者となって進められ、今治市が実証フィールドを提供した。「バリシップ2023」では見学イベントが開催され、約3,300人が訪れた。一般客はもとより、業界関係者も「これが船?ここまでやるか?」など、関心が高かったようだ。

その後1ヵ月間の実証実験を経て、7月に商業運航を開始し、現在は順調に航海を続けている。

▶【図表－５】「SIM-SHIP 1」に搭載された主な機器・システム



資料：内航ミライ研究会

省エネ・省力化で船員の負担も軽減

本船には、様々な次世代機器・システムが搭載されている（図表－５）。カーボンニュートラル関連では、高効率プロペラ・省エネ付加物による推進効率改善、高機能スラスト³⁾による離着岸時間の短縮、従来油圧で動作していた甲板機器（ハッチカバーやウインチ）の電動化などにより、既存船と比べ12%のCO₂排出量削減を見込んでいる。また、コンテナ型バッテリーは、陸上給電や航行時の余剰電力によって充電し、停泊時等の8～10時間分の電力をまかなう。ちなみに、このバッテリーは、経年劣化で本来の容量の8割程度まで能力が低下した後、陸上（離島等）で災害時の非常用電源としての活用が想定されている。

機器の電動化で、稼働状況をデータ化し、船内のパネルや陸上のサポートシステムでモニタリングできるようになった。電動化・遠隔化・自動化の組み合わせによって船上作業やオペレーションの効率化、船員の労働環境改善が図られている。曾我部氏は、「本船のような次世代船は、操船・操作が楽。デジタルネイティブや異業種からも『船に乗りた

い』という人が増えれば、深刻化する船員不足・高齢化への解決策にもなる」と話す。

「SIM-SHIP」を広げたい

「物流2024年問題」やカーボンニュートラルなど、内航海運に追い風が吹く中、「30年には、新造される内航船の7割を『SIM-SHIP』にしたい」（曾我部氏）と期待を込める。

来年度は、コンセプトの第二号となる貨物船「SIM-SHIP 1 mk 2」の建造も予定されており、同会の活動や内航海運業界の今後が注目される。

（新藤 博之）

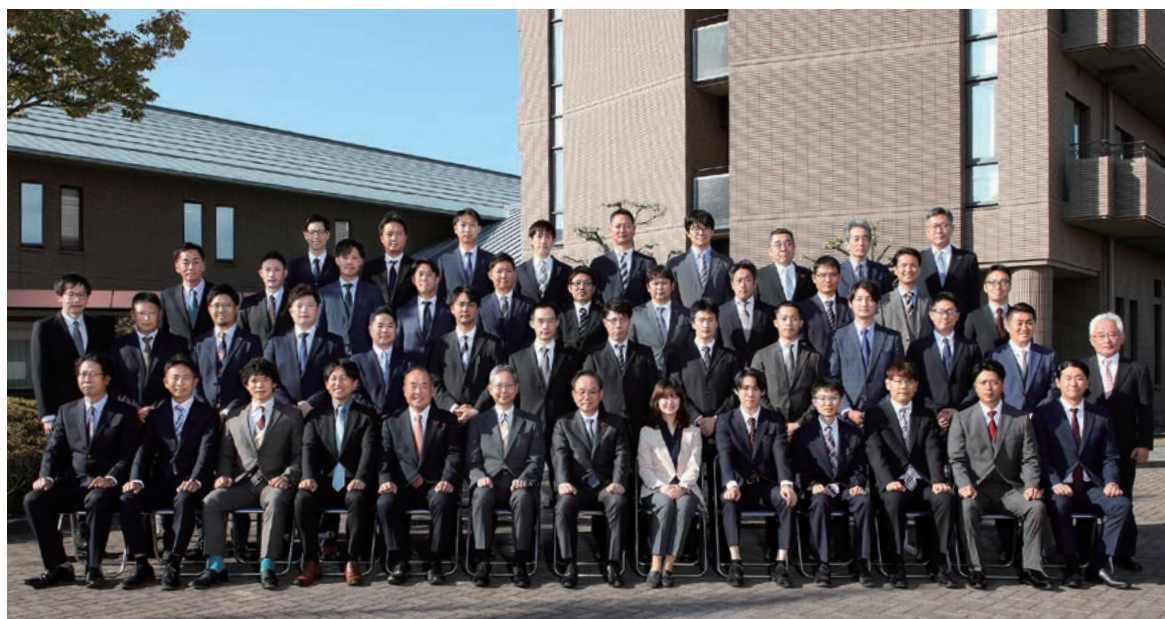


写真提供：内航ミライ研究会

3) 離着岸時に回転や横移動などを行うための推進機

集い、語り、考え、学ぶ
—新しい発想から新時代の経営を目指す—

IRCニュー・リーダー・セミナー 33期開講



2023年10月30日(月)・31日(火)、IRCニュー・リーダー・セミナー33期(39名)の開講式および第1回例会が行われました。

例会では、株式会社タナベコンサルティングの北島康弘氏による「経営者の役割と理念・ビジョンに沿った戦略デザイン」と題した講話やグループワークを行い、翌日、その成果を発表しました。

当セミナーは、1989年にスタートし、セミナー修了生は累計で1,339名となりました。各期のOB会も活動しており、全期の研修会・交流会も持たれています。



2023年 調査レポートバックナンバー



1月	景況感は小幅に改善するも引き続き先行きは不透明 第70回愛媛県内企業業況見通し調査 ～2022年下期実績見込みおよび2023年上期見通し～
2月	物価上昇に伴い暮らし向きが大幅に悪化 ～2022年12月消費者アンケート結果～ 【mini調査レポート】仕入価格上昇による 県内企業への影響 ～価格転嫁未実施の割合は低下、例年以上の値上げは少数～
3月	“モノづくり”の視点からのフードテック ～チャンスと可能性が広がる食ビジネス～ 【mini調査レポート】愛媛のサテライトオフィス・ ワーケーションの現状 ～ワーケーションによる「三方良し」の関係人口づくり～ 【mini調査レポート】新型コロナ、物価高で加速する キャッシュレス化 ～スマホ決済「増えた」は5割、給与デジタル払い「利用したい」は1割～
4月	地域存立をかけ、若者の定住・回帰志向の向上を ～高校生の進路や将来像に関するアンケート～ 【mini調査レポート】県内海外取引企業を取り巻く 情勢変化と対応状況 ～8割超の企業が対応に問題認識あるも 海外取引は拡大または維持方針～
5月	官民連携による持続可能な観光まちづくり ～大洲城下町の再生をモデルに～ 「物流の2024年問題」が与える 愛媛の養殖業への影響 ～産地・流通が一体となった解決への取り組みを～
6月	【四国経済連合会・四国アライアンス共同調査】 人口減少時代の“交通まちづくり” ～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで 地域公共交通を再構築～ 1. 地域公共交通を巡る全国や四国の動向

7月	新型コロナの影響緩和で景況感は改善 先行きは原材料・エネルギー価格高騰を警戒し 慎重な見方 第71回愛媛県内企業業況見通し調査 ～2023年上期実績見込みおよび2023年下期見通し～ 【四国経済連合会・四国アライアンス共同調査】 人口減少時代の“交通まちづくり” ～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで 地域公共交通を再構築～ 2. 人口減少・デジタル化時代における 地域公共交通の再構築 【mini調査レポート】県内企業の2023年度賃金 改定動向に関する調査 ～約8割の企業が賃上げを予定。 うち「ペースアップ」が約5割～
8月	コロナ下での大学生生活の実態と学生の価値観 ～全体の8割近くが大学生活に 満足しているものの、学年により大きな差～ 【mini調査レポート】県内企業のコストの変動と 価格転嫁の状況 ～ほとんどの企業が今後もコストは上昇すると予想～
9月	【mini調査レポート】今から知る「ウェルビーイング」 ～地方で中小企業が取り組む意義～
10月	【mini調査レポート】愛媛の清酒業界の現状と 今後の方向性 ～輸出促進による業界活性化に向けて～
11月	若者が働きたい会社になる ～県内企業における若手社員の定着について～ 【mini調査レポート】最低賃金の大幅な引き上げが 与える影響調査 ～約4割の企業で引き上げ対応が必要、 4割超でマイナスの影響～

年末年始の話題

～辰年によせて～

早いもので、今年も残すところあと1ヵ月となりました。
2024年はどんな年になるのでしょうか。
来年の干支「辰」にまつわる話題や過去の辰年のデータをまとめましたので、
年末年始の話題づくりにご活用ください。



ろくじっかん し 六十干支からみる辰年

「干支」は、古代中国(殷)において、順序や番号を表すために用いられた10種の漢字(甲・乙・丙・丁・戊・己・庚・辛・壬・癸)の総称である「十干」と、天空を12年で一周する木星の方角を示すために用いられた12の動物(子・丑・寅・卯・辰・巳・午・未・申・酉・戌・亥)の総称である「十二支」の組み合わせです。元々は十二支に動物の意味はありませんでしたが、民衆でも覚えやすいように身近な12の動物が割り当てられたと言われています。

十干と十二支の奇数番目同士、偶数番目同士の組み合わせが60通りあることから「六十干支」とも呼ばれ、一巡すると「還暦」となります。日本では、推古天皇の時代に年や日を干支で示すことが一般化したようで、次第に、それぞれの動物の特性にち

なんだ迷信や俗信が生まれ、物事の吉凶などが占われるようになりました。

「六十干支」によると、2024年は^{きのえたつ}甲辰の年です。「甲」は殻、かぶとを表しています。草木の芽が春を迎えて、殻を破り芽生えていく事象を表しています。「辰」は十二支の中では唯一の架空の生き物、龍(竜)を意味します。水や海の神として祀られてきた龍は、自然の躍動を象徴するものです。

2024年は、「成功という芽が成長していき、姿を整えていく」といった縁起のよい年になると考えられます。

2024年が皆さまにとって良い年になりますよう心からお祈り申し上げます。

(参考図書) 干支から見た日本史(毎日新聞社)、十二支(人文書院)、
干支の活学(プレジデント社)、干支の動物誌(技報堂出版)

辰(竜)にまつわる四字熟語・ことわざ

●嘉辰令月(かしんれいげつ)
めでたい月日のこと

●画竜点睛(がりょうてんせい)
昔の中国の画家・張僧繇が壁画に白竜を描いて、最後にその睛(瞳)を描き込んだところ、たちまち白竜は天に上ったという有名な故事から、物事の要となるところ、立派に完成させるための最後の仕上げを意味する。また、わずかなことで、全体がひきたつことのたとえ

●登竜門(とうりゅうもん)
「竜門」は、中国の黄河中流の急流。ここを登った鯉は竜に化すると伝えから、困難ではあるが、そこを突破すれば立身出世できる関門の意。また、運命を決める大切な試験

◆辰巳下がり(たつみさがり)
言動がおだやかで上品なこと、またそのさま

◆竜は一寸にして昇天の気あり
優れているものは、幼い時から非凡な才能があるということ

◆足元から竜が上がる
身近なところで突然意外なことが起こること。また、急に思いついて物事を始めること

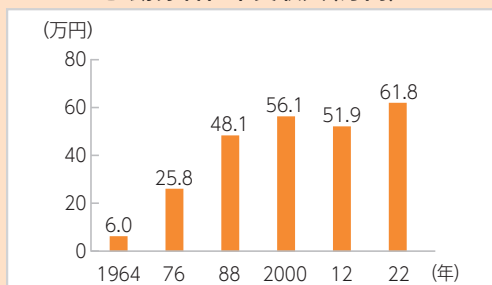
◆竜馬の躰(りゅうめ)の躰(けつ)も、竜の駒(りゅうこ)にも蹴躰(けつ)き
どんなに優秀な馬でも時には躰(けつ)くということから、名人や賢人でも、失敗し間違いを犯すというたとえ

辰年60年の歩み

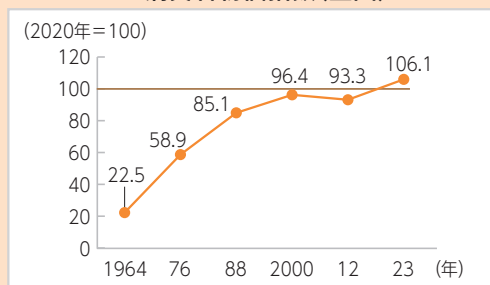
年	主な出来事	世相・流行
1964 (昭39)	4月：国際通貨基金(IMF) 8条国に移行 6月：愛媛ミカン生産高、静岡県を抜き日本一に 7月：経済企画庁、昭和39年度経済白書 『開放体制下の日本経済』発表 10月：東海道新幹線(東京ー新大阪間)開通 10月：東京オリンピック開催、16個の金メダルを獲得 10月：ソ連、フルシチョフ共産党第一書記兼首相を解任	首 相：池田 勇人、佐藤 栄作 流行語：金の卵、おれについてこい 映 画：『砂の女』、 『マイ・フェア・レディ』 歌：『明日があるさ』(坂本九)
1976 (昭51)	1月：郵便料金値上げ はがき20円、封書50円 1月：大和運輸(現：ヤマト運輸)が宅急便を開始 7月：ロッキード事件、外為法違反などで田中角栄前首相逮捕 8月：経済企画庁、昭和51年度経済白書 『新たな発展への基礎がため』発表 9月：中国、毛沢東主席死去 文化大革命終結 10月：愛媛大学医学部附属病院、重信町(現：東温市)に開設	首 相：三木 武夫、福田 赳夫 流行語：記憶にございません、 ピーナッツ 映 画：『JAWS/ジョーズ』、 『犬神家の一族』 歌：『およげ！たいやきくん』 (子門真人)
1988 (昭63)	3月：青函トンネル開通 4月：道後動物園を移転、県立とべ動物園オープン 4月：瀬戸大橋開通 8月：経済企画庁、昭和63年度経済白書 『内需型成長の持続と国際社会への貢献』発表 8月：イラン・イラク戦争、停戦 11月：米大統領選、共和党ブッシュ氏当選	首 相：竹下 登 流行語：今宵はここまでに、 しょうゆ顔・ソース顔 映 画：『敦煌』、『となりのトトロ』 歌：『乾杯』(長渕剛)
2000 (平12)	3月：四国4県を結ぶ「エクスハイウェイ」が全線開通 4月：介護保険制度スタート 7月：主要国首脳会議が九州・沖縄で開催 7月：経済企画庁、平成12年度経済白書 『新しい世の中が始まる』発表 7月：二千年札発行 12月：米大統領選、大混乱の末、共和党ブッシュ氏当選	首 相：小渕 恵三、森 喜朗 流行語：「おっはー」、IT革命 映 画：『M:I-2』、『グリーンマイル』 歌：『TSUNAMI』 (サザンオールスターズ)
2012 (平24)	2月：東日本大震災からの復興を担う復興庁が発足 5月：東京スカイツリー開業 7月：内閣府、平成24年度経済白書 『日本経済の復興から発展的創造へ』発表 8月：消費税増税を柱とした社会保障と税の一体改革関連法成立 10月：京都大学山中伸弥教授がノーベル生理学・医学賞を受賞 11月：米大統領選、激戦の末、現職の民主党オバマ大統領再選	首 相：野田 佳彦、安倍 晋三 流行語：ワイルドだろお、iPS細胞 映 画：『BRAVE HEARTS 海猿』 『テルマエ・ロマエ』 歌：『真夏のSounds good!』 (AKB48)

辰年をふりかえると

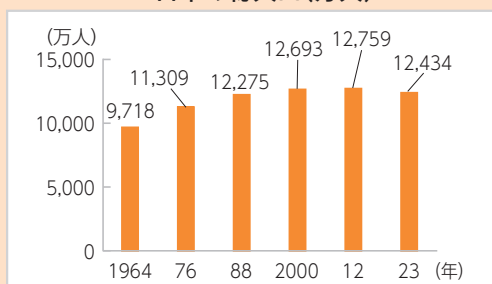
💰 勤労者世帯実収入(万円)



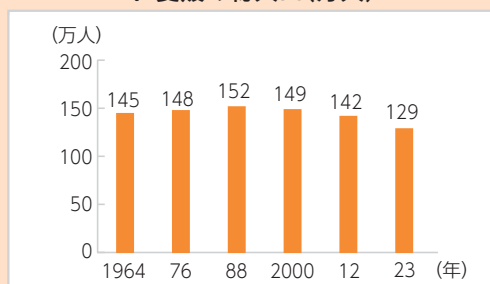
👤 消費者物価指数(全国)



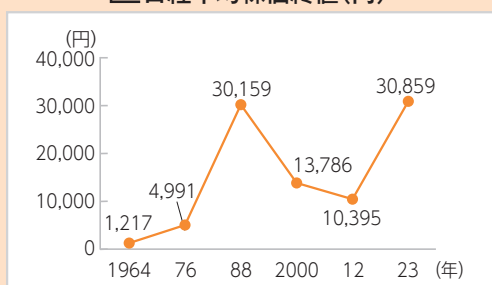
👤 日本の総人口(万人)



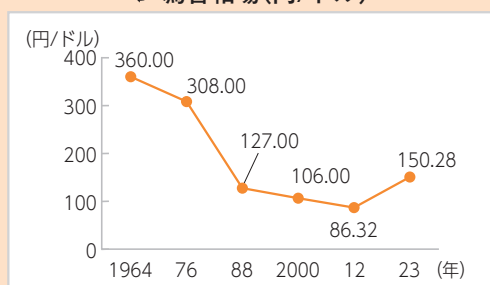
👤 愛媛の総人口(万人)



📈 日経平均株価終値(円)



💱 為替相場(円/ドル)



出所:総務省、日本銀行、日本経済新聞社

(注)・勤労者世帯実収入:1ヵ月平均、1世帯当たり 1999年以前については、農林漁家世帯を含まない数値 2000年以降は農林漁家世帯を含む数値
・消費者物価指数:年平均、持家の帰属家賃を除く総合(2023年は1~9月の平均値)
・日本の総人口:各年10月1日現在の国勢調査人口または推計人口による総人口 1964年は沖縄県を除く(2023年は10月の概算値)
・愛媛の総人口:各年10月1日現在の国勢調査人口または推計人口による総人口(2023年は10月の概算値)
・日経平均株価終値:各年末終値(2023年は10月の終値)
・為替相場:東京インターバンク市場の直物各年末値(2023年は10月末)

物価でみる辰年

(単位:円)

年	大卒者 (男) 初任給 	鶏卵 1パック 	家賃 (民営借家・東京) 1ヵ月・3.3㎡ 	みかん 1 kg 	道後温泉 神の湯入浴料 (大人) 	伊予鉄道 市内電車運賃 (大人)
1964(昭39)	(※1)19,800	23	674	159	20	15
76(昭51)	94,300	339	3,750	265	100	60
88(昭63)	153,100	246	6,848	428	220	140
2000(平12)	196,900	309	8,680	573	300	170
12(平24)	201,800	213	8,834	569	400	150
23(令5)	(※2)229,700	295	8,801	826	460	200

(※1)1964~1967年は調査未実施のため、1963年の値

(※2)2022年のデータ(通勤手当を含む額)

出所:大卒者(男)初任給:厚生労働省「賃金構造基本統計調査」(1963年は労働省「新規学卒者初任給調査」)
鶏卵・家賃・みかん:総務省「小売物価統計調査」(東京都都区部の小売価格)、2023年は1~10月平均
道後温泉神の湯入浴料:道後温泉事務所
伊予鉄道市内電車運賃:伊予鉄道株式会社「伊予鉄道百年史」「伊予鉄道株式会社創立125周年史」

2024年イベントカレンダー

1月	・2日～3日:第100回大会となる「第100回東京箱根間往復大学駅伝競走」が開催予定
3月	・16日:北陸新幹線の金沢駅～敦賀駅間が延伸開業 ・JR高松駅北側で建設中の商業施設「TAKAMATSU ORNE(タカマツオルネ)」が開業予定
6月	・G7サミット2024がイタリア南部プーリア州で開催予定
7月	・前半:日本銀行券が刷新予定。肖像画の人物は渋沢栄一(一万円紙幣)、津田梅子(五千円紙幣)、北里柴三郎(千円紙幣) ・中旬:保存修理工事が行われている「道後温泉本館」の全館営業が再開予定 ・26日～8月12日:フランスパリで第33回夏季オリンピック開催。パリでの開催は100年ぶり3回目
11月	・アメリカ大統領選挙

愛媛県内首長選挙

任期満了日	市町名
5月15日	西 予 市
9月11日	久万高原町
10月1日	伊 方 町
10月30日	愛 南 町
11月6日	東 温 市
	上 島 町
11月17日	新居浜市
11月27日	西 条 市
	松 野 町

NHK大河ドラマ「光る君へ」

躍動せよ！平安の女たち男たち！創造と想像の翼をはためかせた女性 紫式部

第63作目「光る君へ」は、平安中期、のちに世界最古の女性文学といわれる「源氏物語」を生み出した紫式部の人生の物語。

武家台頭の時代を目前に、華やかにひらいた平安文化の花。

きらびやかな平安貴族の世界と、懸命に生きて書いて愛した女性の一生に挑戦する大河ドラマです。

【 作 】大石静(「大恋愛～僕を忘れる君と」「星降る夜に」「知らなくていいコト」)

【キャスト】主演 紫式部(まひろ):吉高由里子

藤原為時(父):岸谷五朗、ちやは(母):国仲涼子

藤原道長:柄本佑、道隆の長女・定子:高畑充希、道隆の嫡男・伊周:三浦翔平

定子の弟・隆家:竜星涼、一条天皇:塩野瑛久

道長の嫡妻・源倫子:黒木華、藤原公任:町田啓太

出所:NHKホームページ

TOPICS「年末年始の話題」はウェブサイトでもご覧いただけます。





全銀システムの未来

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



2023年10月10日早朝、全国の金融機関が利用する全銀システムに障害が発生し、一部の金融機関に対する振込が決済されなくなった。その影響は全国に及んだから、迷惑を被ったお客様も少なくなかったことだろう。金融業界の一員として、申し訳なく思う。

全銀システムは操業開始以来50年間、深刻な障害を経験したことがなかった。金融機関間の送金は滞りなく実行されるのが当たり前で、数百万件に及ぶ振込不能が発生するのは初めてのことだ。10月12日朝に全ての未処理取引が解消され、障害が復旧するまでに2日間を要した。

今回の障害は、一部金融機関が使用中継コンピュータ(RC)を新世代に更新したことが引き金であった。通常、この種の更新は高リスクであり、安全策として巻き戻しも視野に入れるべきである。しかし、今回は部分改修で対応可能との不適切な判断が被害を拡大させた。システムにバグや障害はつきものだから、現場で運用にあたる人の判断で被害がどう拡大するかを決することになる。情報システムの運用においては、トラブル発生時に適切な判断ができる体制を普段から組んでおくことが大切である。

そして、もっと長期的な視点として、全銀システムの開発、運用に掛かる体制をどう見直していくかも考えていく必要がある。普段、問題なく動いている限りは、「これまでうまくいっていたのだから、これからもうまくいくだろう」とと安易に考えてしまいがちだ。しかし、50年間、大きな枠組みを変えずに維持更新されてきた情報シ

ステムというのはそもそも珍しい。多くの情報システムは、マイクロエレクトロニクスの進化、具体的にはPCやインターネット、スマホの登場で、基本コンセプトからの見直しを迫られてきた。

1960年代に、旧電電公社と地方銀行協会が協力して築き上げた地銀データ通信システムを源流とする全銀システムは、世界初の全国決済ネットワークとして立派な歴史的使命を果たした。けれど、現在となっては、およそ時代遅れのものとなっている。古い大型コンピュータに機能をつぎはぎにした複雑で高コストな構造を、未来に引き継いでいくべきではないだろう。

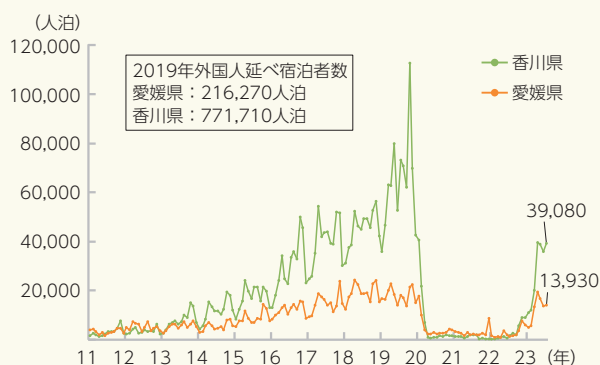
ここ10年ほどの間に、世界全体で決済システムの世代交代が進んでいる。24時間365日、安全確実に決済ができるだけでなく、現代の情報技術を普通に利用する持続可能な決済システムが導入されるようになってきている。それらは古いシステムへのつぎはぎではなく、全く新しいシステムとして作られる。例えば、インドのUnified Payments Interface(UPI)は、2016年に運用開始された新しい決済システムだが、24時間365日無料で利用できることもあって取引量は急増しており、2022年の年間取引件数は全銀システムの約50倍に達している。

決済システムは経済の基盤として不可欠である。今回の障害を教訓に、全銀システムの見直しをどう進めていくべきか、最新の技術の知見や他国の動向を踏まえて、関係者が未来志向で考えていくべきだろう。

四国の玄関口を目指そう

～地方空港の国際化はインバウンド誘致のカギ～

図表－１ 外国人延べ宿泊者数(愛媛県・香川県)



資料：観光庁「宿泊旅行統計」

昨年10月に水際対策が大幅に緩和されてから、インバウンドは回復しつつある。地方にとって、インバウンドの受入れを伸長させるには、多言語対応や人手不足の解消のほか、地方空港の国際化がカギを握る。

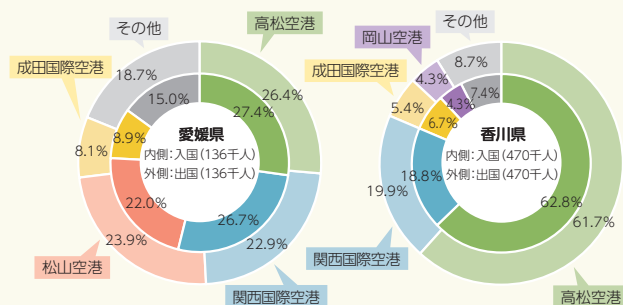
図表－１は愛媛と香川の外国人延べ宿泊者数の推移を表しているが、2011年時点で、愛媛を訪れた訪日外国人観光客は香川より多かったが、その後、香川に追い越され、2019年には3倍もの開きとなった。外国人観光客の入・出国空港の利用状況(2019年)をみても、香川を訪れた人のうち、高松空港を利用している割合は6割に上った。一方、愛媛を訪れた人は、松山空港よりも高松空港を利用する割合が高い(図表－2)。

今年に入ってから、両県ともインバウンドの回復が進んでいるものの、差が拡大しつつある。高松空港は昨年11月からソウル線の再開を皮切りに、上海、香港、台北を合わせた国際線4路線はすべて運航再開が実現でき(11月1日時点)、インバウンドの回復に拍車をかけたと考えられる。

地方空港の国際化は、観光客数だけでなく、消費額の増加や就航先の知名度向上にも寄与する。訪日外国人1人当たり消費額(2019年)は、愛媛は2.9万円/人であるのに対し、香川は5.5万円/人となった(図表－3)。「宿泊費」や「買い物代」をみると、香川は大幅に愛媛を上回っていることが分かった。入・出国の玄関口になったことで、「モノ消費」や「コト消費」に充てる滞在時間が長くなり、消費額の増加や新たな需要創出にもつながった。

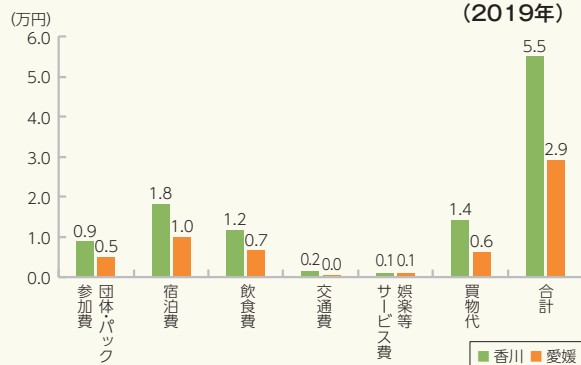
松山空港はソウル線以外、11月10日に釜山線が新規就航した。今後、外国人観光客にとって、愛媛が四国の玄関口になれるよう、空港の国際化のさらなる推進が期待される。

図表－２ 外国人観光客入・出国空港の利用割合(愛媛県・香川県、2019年)



資料：「RESAS」にもとづきIRC作成

図表－３ 訪日外国人(観光・レジャー目的)消費単価内訳(2019年)



資料：観光庁「訪日外国人消費動向調査」にもとづきIRC作成

(孫 璇)

伊予銀行国際部フォーバル・ベトナム駐在

VIETNAM

ベトナムだより

EVの台頭とバイク大国の変化の兆し

はじめに

皆さんは、「ビンファスト」をご存知でしょうか。「ビンファスト」は、ベトナム初の国産自動車メーカーで、ベトナム国内では知らない人はいません。

今年8月15日にベトナムの企業として初めて米ナスダックに上場しました。このニュースはベトナムではもちろんのこと、世界的にも大々的に報道されました。

上場初日の終値では、時価総額は850億ドル(約12兆円)を超え、米ゼネラル・モーターズやフォードを上回るなど、世界の自動車業界にインパクトを与えました。株価はその後もし上昇し、8月28日には、時価総額で、自動車メーカー首位の特斯拉(米国)、2位のトヨタ(日本)に続く3位となりました。

日本が世界に誇る自動車産業ですが、電気自動車(EV)の分野においては、世界から遅れを取っているといわれています。今後のEV業界を牽引していく存在になるかもしれないビンファストを紹介します。

1

ビンファストの親会社

ビンファストの親会社であるビンググループは、不動産、ホテル・リゾート開発、遊園地、小売、病院、

教育など多岐にわたる事業を展開しており、ベトナム国内でトップを走る企業グループです。グループ会長のファム・ニャット・ブオン氏は、世界長者番付に10年連続で名を連ねるほどの大富豪です。

2

ビンファストの設立

ビンファストは、2017年に設立されました。

EV業界首位の特斯拉は2003年設立で、EV業界首位の座につくまでに約20年かかりましたが、ビンファストは、設立後わずか6年でEVの主要メーカーになっています。



ビンファスト主力車種VF5

3 急成長の理由

自動車の製造ノウハウが全くないビンファストが採った戦略は、世界中から製造ノウハウを集めることでした。デザインは、フェラーリのデザインを数多く手がけるイタリアのピニンファリーナ社、自動車部品等はドイツのBMWやシーメンスといったように、欧州のメーカーと次々に提携しました。

世界の自動車メーカーのノウハウや知的財産権を取り込むことで、他社製品をベースとしたベトナムブランドを作り上げました。

また、EVの部品点数はガソリン車の約10分の1程度といわれています。ガソリン車では世界に太刀打ちできないと判断し、2022年からEV専業へと大きく舵を切りました。

変化が激しいグローバル経済のなかで、常識を覆す戦略や、意思決定のスピードとそれを実現する実行力、グループの資金力がビンファストの強みです。それに加えて、ベトナム政府の強力なバックアップや世界的なEVシフトの機運の高まりが追い風となりました。

4 今後の世界戦略

ビンファストは、昨年3月に米ノースカロライナ州に20億ドルを投じてEV本体とバッテリーの工場の建設を開始しました。2025年稼働予定です。また、インドやインドネシアにおいても2026年稼働予定で工場建設を進めています。

5 バイク大国の変化の兆し

ベトナムは、世帯当たりのバイク保有率では世界第2位といわれており、メインの交通手段となっています。2022年のベトナム国内新車販売台数は、自動車50万台に対し、バイクは300万台となっており、この数字からもバイク大国であることがわかります。

コロナ下でも3%前後の経済成長を遂げていたベトナムは、今後も順調な経済成長が期待され、所得も年々上がっていくことが予想されています。その結果、今まで高価で手の届かなかった自家用車を購入する層が増えていくことが見込まれます。

現地の進出企業からは、「駐車場が不足している」との話を聞くことがあります。従業員は、バイ



通勤ラッシュ時の様子

ク通勤がほとんどのため、工業団地には数百台ものバイク駐輪場を用意しています。自動車の駐車場は10台程度が一般的で、自動車の普及とともに、今後は多くの企業が慢性的な駐車場不足に直面することが予想されます。

おわりに

今春、ビンファストのEVタクシー事業が始まり、ベトナム全域で展開されています。

ホーチミン市内でも、ビンファストの水色のEVタクシーが走っているのをよく目にします。実際に乗ってみましたが、静かで、乗り心地はとても快適でした。



ビンファストのEVタクシー

ベトナムに来られた際は、ぜひ一度ビンファストに乗車してみてください。

(田中 貴也)

暦年課税による生前贈与の加算対象期間等の見直し

和泉会計事務所 税理士 和泉 真紀夫



Q.

毎年、子どもに暦年課税制度による生前贈与を行ってきました。
令和5年度税制改正で一部見直しが行われたようですが、改めて教えてください。

A.

令和5年度税制改正により、相続税法及び租税特別措置法の一部が改正されました。
暦年課税については、生前贈与の加算対象期間が3年から7年に見直されていますので注意が必要です。

1. 概要

相続又は遺贈により財産を取得した方が、その相続開始前7年以内(改正前は3年以内)にその相続に係る被相続人から暦年課税による生前贈与により財産を取得したことがある場合には、取得した財産価額を相続税の課税価格(以下、相続財産)に加算するものです。

ただし、その財産のうち相続開始前4～7年以内に暦年贈与された財産については、その財産の総額から100万円を控除した残額の加算となります。

2. 加算対象期間

この改正は、2024年1月1日以後に贈与により取得する財産に係る相続税について適用されます。また、加算対象期間は段階的に延長されます。具体的な贈与の時期等と加算対象期間は下記の表の通りです。

贈与の時期		加算対象期間
～2023年12月31日		相続開始前3年間
2024年1月1日～	贈与者の相続開始日	
	㉗ 2024年1月1日～2026年12月31日	相続開始前3年間
	㉘ 2027年1月1日～2030年12月31日	2024年1月1日～相続開始日
	㉙ 2031年1月1日～	相続開始前7年間

3. 具体例

どのように加算されるか具体例で確認します。

父親が2028年4月1日に亡くなり、その長男が相続により財産を取得しました。長男が父親から生前に贈与(暦年課税)により取得していた財産の価額は次の通りです。

	①	②	③	④	⑤
贈与年月日	2023.4.1	2024.3.10	2025.3.15	2025.5.20	2026.5.15
贈与金額	200万円	200万円	100万円	100万円	200万円

相続開始日が2028年4月1日のため、左表㉘の通り、加算対象期間は2024年1月1日から相続開始日までとなります。したがって、①(2023年4月1日)は、2023年12月31日以前の贈与であり、相続税財産に加算されません。つまり②から⑤までが相続財産に加算されます。

前述の通り相続開始前4～7年以内の暦年贈与は、その総額から100万円を差し引いた額が相続財産として加算されます。このケースでは、②と③の総額から100万円を差し引きます。

以上のことから、長男の相続財産に加算される贈与財産価額は、次の通りとなります。

A: 相続開始前4～7年以内(2024.1.1～2025.3.31)の贈与財産

②200万円+③100万円－100万円＝200万円

B: 相続開始前3年以内(2025.4.1～2028.4.1)の贈与財産

④100万円+⑤200万円＝300万円

A+B＝500万円

【労務編】

こども未来戦略方針案が発表されました

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



Q. こども・子育て政策の基本的な考え方が発表されました。
私たちの働き方に大きな影響を与えるこの方針を分かり易く解説してください。(2023.10現在)

A. 今年6月、若者・子育て世代の所得向上を目指した政府の「こども未来戦略方針」が示され、今後3年間で集中的に取り組む「加速化プラン」が発表されました。
具体的には①児童手当の拡充、②年収の壁への対応、③男性の育児休業所得率の引き上げ、④柔軟な働き方とワークライフバランスへの支援などです。

1. 「日本のラストチャンス」2030年に向けて

日本の2022年合計特殊出生率は1.26と過去最低になっており、現在も少子化のスピードが加速しています。このままいけば2060年にはこどもの出生数は50万人を切るといわれています。これは企業存続にも深刻な影響を与え、日本経済の衰退にもつながりかねない事態に陥ることを指しています。今回のこども未来戦略の実行はそうならないためのラストチャンスといえます。

2. 若者・子育て世代の所得向上を目指して

夫婦の平均理想子ども数は2000年代以降、ゆるやかに低下してきており、直近では、2.25人となっています(第16回出生動向基本調査)。理想の子ども数を持たない理由としては、「子育てや教育にお金がかかりすぎるから」という経済的理由が52.6%で最も高く、特に第3子以降を持ちたいという希望の実現の大きな阻害要因となっているようです。これらの問題点の短期解消を目的として、政府は「加速化プラン」を打ち出しました。今回は一部抜粋してお知らせします。

(1) 児童手当の拡充

2024年度実施を目的に児童手当の支給について親の所得制限を撤廃し、対象者全員に給付するとともに高校卒業まで支給期間が延長されます。金額は3歳未満は月額15,000円、3歳から高校生までは月額10,000円、第3子以降には年齢にかかわらず月額30,000円となる予定です。

(2) 年収の壁への対応

いわゆる106万円・130万円の壁を意識せずに働くことが可能となるように、当面の間、労働者が106万円を超えて社会保険加入となっても手取りが逆転しないように配慮した企業に対してキャリアアップ助成金が支給されます。

(3) 男性の育児休業取得率の引き上げ

2022年の男性の育児休業取得率は17.13%となっています。政府は2030年までにこの取得率を85%に引き上げるとしています。そのために育児休業給付金の支給率を現行の総額の67%から80%に引き上げるとしています。併せて育児休業を支える体制整備を行う中小企業に対する助成措置が大幅に強化されます。

(4) 柔軟な働き方とワークライフバランスへの支援

現在、雇用保険の適用基準は週の所定労働時間20時間以上となっています。この基準の適用拡大を2028年度までに施行できるよう検討がなされています。結果として、雇用保険被保険者数が300万人から500万人ほど増加することが見込まれています。

3. 企業の考え方

人手不足が深刻な昨今、このような国の試みをいち早く検討導入することは、企業存続のポイントになると考えます。画一的な労務管理から柔軟で多様化に対応した労務管理へ転換することは、数年後の労働力の確保にも直結すると思います。

個人的にもアフターコロナで働き方が大きく変わってきたなと感じている昨今です。



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、静岡県で進む高等学校と企業との連携について紹介します。

進む高等学校と企業の連携

高等学校(以下、高校)と企業が連携する事例が増えている。2022年度から、高校は、激しい時代の変化に対応できる生徒の育成を目的とした「総合的な探求の時間」が本格的にスタートした。生徒自らが課題を発見し、その解決策を立案するもので、まちづくりなど地域を題材にした取り組みが推奨されている。企業にとっても、目に見える地域貢献となるほか、高校との取り組みはメディアに取り上げられたりするケースも多く認知度向上の期待もある。以下、静岡県内の高校と企業の取り組みを紹介する。

静岡県立熱海高等学校×パン樹 久遠^{ジュクオン}(熱海市)

国内栽培発祥の熱海レモンをスコーンに 高校生と“地域を盛り上げる”想いを共有

熱海高校は、観光地「熱海市」における唯一の高校。これまでも宿泊施設を1館まるごと生徒が運営する「高校生ホテル」に取り組んできたが、観光地としての新たな魅力開拓も必要と考え、同市が国内栽培の発祥の地とされる“レモン”のブランド化を計画した。

まず、レモンの栽培農家が市内に2軒しかないことから、植樹を展開。地域の小・中学校や学校までの通学路、リゾート施設「PICA初島」に苗木を植樹し、栽培に取り組む。次に、商品開発にも着手。授業で交流のあった熱海駅前の仲見世通り商店街のベーカリー「パン樹 久遠」(株久遠)に協力を依頼した。同社の武山社長は熱海市出身であり、商店街の役員も務めることから、高校生の“地域を盛り上げたい”という想いに共感。商品のコンセプトづくりや最初の試作は生徒が中心になって行った上で、社長も学校に赴き製品化を支援。蜜漬けのレモンを生地に練りこんだスコーンが完成した。生徒により「純情 熱海檸檬^{れもん}」と名付けられた同商品は、2020年10月に1個220円(現在は230円)で販売が開

始され、「パン樹 久遠」の定番商品となっている。武山社長は商店街の近隣店舗などにも声を掛け、連携の輪を広げようとしている。さらに学校側も、「企業との取り組みは、通常の授業よりも生徒の主体性が発揮されるとともに、教員も企業との接点ができ、視野を広げられる」として、取り組みを評価している。

静岡県立駿河総合高等学校×(株)静鉄リテイリング(静岡市)

生徒のアイデアをカフェのメニューに生かす 企業は若手社員の育成機会として活用

駿河総合高校(静岡市)は、地域とのつながりを意識した活動に力を入れており、2021年度からは、3年生の「課題研究商業」の授業の一環として、静岡県中部地域で交通事業を展開する静岡鉄道(株)のグループ会社である(株)静鉄リテイリングと、高校生のアイデアと感性を生かした製品づくりやワークショップを実施している。20年に高校生を対象とした静岡市主催のイベントに参加した際、地域貢献を考えていた同社から声を掛けられたことが、連携のきっかけとなった。同社は、県内のサービスエリアの売店やハンズ静岡店の運営を担っている。

2022年度は、(株)静鉄リテイリングから派遣された社員による講義やグループワークへの支援を通じて、茶室と日本庭園が人気の観光施設「玉露の里」内にあるカフェ「うさぎ



(写真1)カフェメニュー
(提供:静岡県立駿河総合高等学校)

の隠れ家」(同社運営)のメニュー開発をテーマに取り組んだ。SNSで流行していたアフタヌーンティーを楽しむ「ヌン活」に着目する一方、お茶離れが進む若者向けに急須で淹れる緑茶を楽しむメニューができ上がった(写真1)。1日6食限定(事前予約制)、価格は2,200円(税込)と高価ながらも、高校生が考えた食事内容やデザインが評判となり、同社のInstagram投稿の「いいね」獲得数は過去最多を記録し、販売期間を延長するほどの好評ぶりとなった。

学校側は、企業との連携を通じ、原価計算など小売業の現場を深く知ることができることを評価する一方、同社でも、「授業の講師に若手社員を抜擢することで、社員の成長につながる」としており、「今後も高校との協働活動を継続していきたい」と話す。

浜松学芸中学校・高等学校×白井商事(株)(浜松市)

「浜松 注染浴衣」のフォトブックを制作 若者世代の地場産業への興味関心を高める

浜松学芸高校は、生徒の個性を形にする教育に力を入れており、「地域を学びに変える」ことを目標に掲げ、地域の企業と協働する場を設けている。その活動の1つに、浴衣の染め物技法である「浜松注染そめ」を手掛ける浴衣メーカー、白井商事(株)とのプロジェクトがある。同社は、文化祭で浴衣をレンタルしたことを契機に同校と接点ができ、「地元の子が知っているからこそ地場産業といえる。注染浴衣という地場産業を若い世代に知ってもらいたい」(専務取締役の白井成治氏)との想いで、同校にフォトブックとポスター制作を依頼した(写真2)。

生徒たちは、初めての浴衣撮影に戸惑いながらも、「着用姿がイメージできるようにしたい」という同社のオーダーに応えるべく、自身がモデルとなり、撮影場所やポーズ、シチュエーションを工夫。撮影後の編集会議では、浴衣の柄名

と添えるキャッチコピーなども生徒が考え、若い世代が着てみたいと思える場面を意識した内容に仕上げた。フォトブックは、同社が取引先へ渡すカタログとして活用されており、評判も上々だ。この企画以降も同社は継続して制作を依頼しており、他にも生徒による注染そめの生地を使用したオリジナルシャツブランドの制作や創作盆踊りイベントの開催など、連携の幅を広げている。



(写真2)フォトブック
(提供:浜松学芸高等学校)

●「教育とビジネスの違いを考慮し連携を」

高校と企業との連携のポイントは、両者の立場・考えの違いを認識することである。高校は教育を目的とし、授業の時間割をベースに計画を立てる一方、企業側は、迅速な製品化や一定の販売実績を求める傾向にある。企業は、こうした連携事業を、当初から社会貢献の一環として認識した上で取り組む必要があろう。また、学校側は毎年生徒が代わるため、継続して連携していくには、特定の教員やクラスと付き合うだけでなく、学校側と幅広い関係を構築していくことも重要となる。

高校と企業との連携は、地域の将来を担う人材育成につながる。SDGsの推進や地域貢献活動を検討している企業には、その具体策として高校との連携を考えてみてほしい。

(文責:一般財団法人静岡経済研究所)

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活用して、M&Aや事業承継における相手方情報をご提供
- ③ビジネ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します

【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。)





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		10月のマダイの浜値は970円/kg前後と約40円の値上がり。全体の在池量が少ないなかで大サイズの品薄などが影響した。ハマチの浜値は、在池尾数の回復傾向から860円/kg前後と前月比で約20円の値下がり。足元では中国の水産物輸入停止による相場への影響はみられないが、長期化するようだと今後の相場下押し要因となることが懸念される。

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のバンコク相場(国際相場)は、1トンあたり前月比150ドル値下がりして1,700ドルで推移。製品販売の鈍さから下げ相場だが操業コストも増加しており、年内は今の水準での下げ止まりを見込む。一方、国内相場は250円/kg前後と約15円の値下がりとなったが高値圏での推移に変わりはない。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
タオル		10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3,721梱で、前年同月比では7.6%減となった。綿糸価格は主力の20番手が121,500円/梱、同23.8%安となった。アフターコロナにおいて業務用タオルの需要が回復している一方、ギフト用の回復が鈍い。

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9月の国内出荷は、前年同月比10.2%減で13ヵ月連続の減少。雑誌を中心とした出版向けやチラシ類、コピー用紙の不振が続いている。新聞用紙は前年同月比8.3%減で28ヵ月連続の減少となった。
	衛生用紙	 9月の国内出荷は、前年同月比3.6%減で2ヵ月連続のマイナスとなった。人流回復で業務用が堅調の一方、物価高騰による生活防衛意識の高まりで低容量商品へのシフトがみられる。ティッシュは同9.4%減で4ヵ月連続、トイレ紙が同0.5%減で3ヵ月連続、タオル紙が6.0%減で2ヵ月連続のマイナスと、軒並み前年割れとなった。
	紙加工など	 段ボール原紙の9月の国内出荷は、前年同月比8.3%減で4ヵ月連続の減少。工業向けは、自動車関連が回復するも、電子部品用などが低調だった。白板紙は同5.6%減で4ヵ月連続の減少。

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	 ▶ 	建設機械の9月の出荷額は、前年同月比5.4%増で35ヵ月連続の増加となった。輸出ではアジア向けが減速。インドネシアやタイでは選挙結果が出るまで投資を抑える動きがみられる。国内は公共投資が底堅く前年同月比6.9%増加となった。プラント関係は、県内外で投資が活発になっており受注環境は良好。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
造 船	外 航  ▶ 	日本船舶輸出組合によると、9月の輸出船契約実績は16隻・97万1千総トンで、トン数ベースで前年同月の4.5倍と大幅増となった。船種別にみると、バルカー（ばら積み船）が13隻・63万2千トンと大半を占めた。バルカーはケーブサイズ型が3隻あったほか、油送船も（VLCC）が2隻で、大型船の受注が目立った。鋼材価格は高止まり、収益的には厳しい状況が続いている。
	内 航  ▶ 	手持ち工事は1年程度を有している。国土交通省の造船統計速報によると、9月の国内船（内航船）の受注はゼロだった。起工は1隻・999総トン（油送船）、竣工は1隻・1千総トン（自動車航送船）だった。環境対応や資機材価格の上昇で船価は高止まりしている。

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（ばら積み船）市況は一転して下落。BDI（バルチック海運指数）は11月2日に1,385まで低下。荷動きは堅調に推移しているが、中国の経済先行き不透明感から、市況はピークアウトしたとみられる。大型のケーブサイズのスポット備船料は2万ドル台を割り込んだ。コンテナは、主力の中国・アジア出し北米向けの荷動きが振るわず、大型船投入による船腹供給過剰もあって、運賃・備船料は低迷。
	内 航  ▶ 	内航海運組合総連合会によると、9月の輸送量は、貨物船は前年同月比11.5%増、タンカーが同5.6%増だった。前年同月は台風の影響で輸送が低水準だった反動で、輸送量は増加した。貨物船は全品目で増加、燃料（石炭、コークス）や自動車が大幅に増加した。タンカーは白油が転送需要が発生したほか、ガソリンやジェット燃料の需要が好調に推移した。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
建 設	 ▶ 	10月の県内の公共工事請負金額は、前年同月比32.7%増の134億円であった。「国」や「市町」は前年を下回ったものの、「独立行政法人等」や「県」は前年を上回った。9月の住宅着工戸数は前年を21.2%下回る521戸となった。利用関係別では、「持家」は横ばい、「貸家」、「分譲住宅」は前年を下回った。

業 種	現状 ▶ 3ヵ月先の見通し	最近の状況
観 光	 ▶ 	9月の道後温泉旅館宿泊客数は、前年同月比16.0%増の59,552人と、堅調に推移している。9月の県内主要観光施設入込み客数は、前年同月比19.2%増と9ヵ月連続で前年を上回った。東予は同21.8%増、中予は同26.7%増、南予は同12.2%増となった。

12

2023

EVENT CALENDAR

県内イベント情報

※情報は11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)
2(土)～1/21(日)	冬季特別展 「生誕100年 山下清展 －百年目の大回想」	新居浜市美術館 (新居浜市)	新居浜市美術館 ☎ 0897-65-3580	当日券 一 般 1,200円 65歳以上 1,000円 大高生 800円 中学生以下 無料 前売券 一 般 1,000円 65歳以上 800円 大高生 600円 中学生以下 無料
3(日)～1/3(水)	三間の中山池自然公園 イルミネーション	中山池自然公園 (宇和島市)	吉田三間商工会三間支所 ☎ 0895-58-2256	—
9(土)～3/10(日)	十河信二 ～新幹線を走らせた 信念の快男児～	愛媛県生涯学習センター内 愛媛人物博物館 (松山市)	愛媛県生涯学習センター ☎ 089-963-2111	—

SPORTS

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】 9(土)	【対戦相手】 青森ワッツ	【ティップオフ】 15:00	【会場】 宇和島市総合体育館
【開催日】 10(日)	【対戦相手】 青森ワッツ	【ティップオフ】 14:00	【会場】 宇和島市総合体育館
【開催日】 20(水)	【対戦相手】 ベルテックス静岡	【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】 22(金)	【対戦相手】 神戸ストークス	【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】 23(土)	【対戦相手】 神戸ストークス	【ティップオフ】 14:10	【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

2023 / NO.426

■発行日: 2023年12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: 矢野一成 ■編集人: 石川良二

〒790-0012 松山市湊町4丁目4-3 TEL/(089)931-9705(直通) FAX/(089)931-0201

■印刷: セキ株式会社