

# MIKAWA

東三河懇話会 会報誌

2024年7月 vol. 103

# NAVI

- ◆NAVIGATION . . . 令和6年定時総会・記念講演会
- ◆NEWS CENTER . . . 東三河懇話会のニュース・地域のニュース
- ◆SALOON REPORT . . . 東三河懇話会講演録
- ◆会員関係者の動静、伝言板



第242回東三河午さん交流会



第474回東三河産学官交流サロン



## CONTENTS

- ◆ NAVIGATION . . . . . 1
  - 令和6年度定時総会
  - 記念講演会 国土交通省 中部運輸局 局長 金子 正志氏  
「地域交通・物流・観光分野の課題と取り組み」
  
- ◆ NEWS CENTER . . . . . 5
  - 東三河懇話会のニュース・地域のニュース
  
- ◆ SALOON REPORT . . . . . 6
  - 東三河懇話会講演録
  
  - 第473回 東三河産学官交流サロン ー令和6年3月19日開催ー
    - 大平 哲也氏 「エンジンがつくるカーボンニュートラル社会」
    - 立山 正道氏 「『はたらいて、笑おう』からはじまる地域共創」
    - 加藤 久貴氏
  
  - 第474回 東三河産学官交流サロン ー令和6年4月23日開催ー
    - 齊藤 大樹氏 「能登半島地震から学ぶ建物の耐震性」
    - 園谷 益男氏 「イオンモールは『商業専門ディベロッパー』から『地域共創業』へ」
  
  - 第475回 東三河産学官交流サロン ー令和6年5月22日開催ー
    - 伊藤 潤氏 「日本における危機管理 DX の現在地  
～能登半島地震にみる災害情報共有システムの課題～」
    - 松井 孝悦氏 「外国人に選ばれるまち“TOYOHASHI”へ」
    - 竹岡 美代子氏
  
  - 第241回 東三河午さん交流会 ー令和6年4月5日開催ー
    - 中西 正氏 「ピースポートで 見たこと・聞いたこと・考えたこと」
  
  - 第242回 東三河午さん交流会 ー令和6年6月7日開催ー
    - 井指 宏隆氏 「創業78年の製茶会社が新たな挑戦」
    - 井指 りか氏
  
- ◆ 会員関係者の動静、伝言板 . . . . . 22

# NAVIGATION

## 「令和6年度 定時総会」開催

### ■東三河懇話会

当会は、6月13日(木)午後3時30分より、ホテルアークリッシュ豊橋5階「ザ・グレイス」において、令和6年度定時総会を開催し、会員並びに関係者119名(オンライン参加者8名含む)が出席した。昨年に引き続き、WEB会議ツール「Zoom(ズーム)」を活用したオンライン配信を併



用し、記念講演会終了後は懇親交流パーティーを開催した。

開会にあたり、神野吾郎会長が以下の通り挨拶した。『令和5年度は、アフターコロナということで、さまざまな活動がコロナ前の状態に戻ってきましたが、単にコロナ前の状態になったというわけではなく大きな変化が起きていると思います。

非常に大きな話ですが、一つ目は超情報化社会という変化が我々に突きつけられています。歴史を振り返ると、150年前に蒸気機関・印刷機・郵便事業など今の社会の原型になる発明があり、現代の産業化社会につながってきました。人が運ぶ代わりに蒸気機関車や車が運ぶ、人が伝える代わりに書いたものが印刷され情報が行き渡り記録に残るといったことですが、現代の超情報化社会は、極端な言い方をするとさまざまな情報が勝手に集められ、コンピューターが確率で計算をして指示を出してしまい、人間は知らないうちにその指示に踊らされていることになりつつある状況です。うかうかしていると情報に我々全ての行動が影響を受けている、決められているということにもなりかねません。人間としてそれぞれが人生を全うし、充実して生きることとのせめぎ合いが起きているのではないかと思いますし、今後もいろいろなことが起きてくると思います。

二つ目の変化として、すでに日本は人口減少高齢化社会に2000年から突入していますが、今頃大騒ぎしている状況を大変残念に感じます。消滅可能性都市が新聞紙上等で話題になりましたが、自治体や街の維持ができなくなることを問題にするのではなく、少なくとも東三河という単位で、人口が2割3割減る社会を見据えて、どのように今の生活以上に豊かで安全・安心・快適に暮らせるような仕組み、機能を構築していくのかを自治体や組織、既成概念を越えて考えなければならない状況で、そ

こには自治体の枠を取り外して考えないと解決ができない部分も多いと思います。

三つ目の大きな変化は東京一極集中です。101年前に関東大震災が起きて、日本は大きな打撃を受けましたが、その時の首都圏の経済規模は日本全体のGDPのおよそ8%であったとのこと。しかし、現在の首都圏の経済規模は30%を超えていて、首都圏に大きな地震が起きたときは甚大な経済的打撃が予想されます。日本全体で考えた場合は、人口減少社会と東京一極集中への対応としてどういったグラウンドデザインを描けば良いかが中長期的には非常に重要なポイントだと思います。こうした意味も含めて今年1月に公益社団法人東三河地域研究センターと一般社団法人国土計画協会、豊橋技術科学大学の元学長の大西隆先生を中心に編著いただいた、新しい時代、情報化時代、リニアといったインフラも変わっていく時代にどういった地域社会を作ったら良いかという「DX時代の広域連携」という本を出版、発表させていただきました。こうした新しいビジョンに基づいて新たな地域政策を考えていくことが必要だと思っています。

東三河懇話会は、こうしたあるべきグランドデザインをベースに従来のような産業振興の切り口のインフラ整備ではなく、観光・スポーツ・文化・歴史・教育、さまざまな面を複合的に連携させながら、東三河の自然と街が共存する特色、東京と名古屋の間にある地理的優位性を活かした形でこれからの地域を価値創造の視点で創っていくことを具現化するための勉強や意見交換を進めていくことを一生懸命やりながら1年間過ごしているとご理解いただければと思います。いずれにしても「東三河ひとつ」という理念のもと、行政機関・企業・大学、それぞれの力を複合的に活かしながら東三河がより活性化をするように会員の皆さんと盛り上げていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。』

その後、令和5年度事業報告並びに収支決算報告、令和6年度事業計画(案)並びに収支予算(案)、役員改選の件が審議され、それぞれ承認された。

総会後の記念講演会では、国土交通省中部運輸局長の金子正志氏による「地域交通・物流・観光分野の課題と取り組み」と題した講演が行われた。

記念講演会終了後、4階「ザ・テラスルーム」にて懇親交流パーティーが行われ、豊川市の竹本幸夫市長が挨拶をされた。和やかな雰囲気の中、しばらくの間会員同士の交流が図られ、当会副会長で榊田村組代表取締役社長の田村太一氏の中締めの挨拶で閉会となった。

令和6年度 定時総会

## 記念講演会

# 「地域交通・物流・観光分野の 課題と取り組み」

国土交通省 中部運輸局長 金子 正志氏



### ●地域公共交通について

本日は大きく3つのテーマを柱として、地域公共交通・物流・観光分野の話をする。

地域公共交通を取り巻く環境・背景について、日本の人口は2050年には全国の居住地の約半数で50%以上減少するとの予測がされている。こうした中、特に人口減少の進む過疎地域では、近隣の中小店舗の減少、病院や学校の統廃合・移転等により、買物、通院・通学など日常生活上の移動の問題が深刻化しており、小規模な市町村ほど住民の不安が高まっている。さらに、高齢ドライバーによる自動車事故の増加に社会の関心が高まり運転免許証の自主返納の動きが進んでいるが、返納後の移動手段に対する不安の声もある。

踏み込んで公共交通の現状について話をすると利用者の長期的な減少傾向に加え、新型コロナウイルスによる急激な落ち込みもあり、公共交通事業者の経営環境は悪化し、利用者数がコロナ以前の水準まで回復していない状況である。また、バス・タクシーの乗務員の賃金水準は低く、人手不足が深刻化（有効求人倍率は全職業平均の2倍）しており、今後人手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大する恐れがある。物流や地域公共交通も、皆さんの生活を支える社会インフラという自覚の下で、頑張って運賃を上げないでやってきたことが結果としてこうした部分にしわ寄せがいつているという事実を共有したい。加えて多くの事業者でキャッシュレス決済対応や運行管理、車両・設備管理、労務管理等について、DXの取組に遅れている面があり、いろいろな課題を抱えている現状がある。

この状態を改善するため、国土交通省では2023年を地域公共交通の「リ・デザイン」元年と位置づけ、取組を進めている。地域公共交通の基本的な考え方は、安全・安心で暮らしやすい生活であり、それによって他の業種にも良い影響が出るというように公共性が高く、期待される部分も大きい。これまで公共交通を維持するために対症療法として、補助金による赤字補填などの支援策を講じてきたが、利用者が減少していく中においては、対症療法だけではなく根本的に体質を改善

しなければならないことが課題になっており、赤字を減少させる戦略的な投資の増加が必要ということで、取組を進めようとしたのが「リ・デザイン」であり、3つの共創がキーワードである。

共創は共に創り上げるという意味であるが、「官民の共創」「交通事業者間の共創」「他分野を含めた共創」という3つの共創をしっかりと進めていこうと位置づけをしている。具体例として「エリア一括協定運行事業」を挙げる。これは自治体と交通事業者が、一定の区域・期間において交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結し、一緒に創り上げる取組である。地域の交通手段は普通の路線バスだけではなく、通院のバス、スクールバス、デマンド交通などいろいろなものがあり、何も整理しないとそれぞれが相容れない形で運行している。お互いに理解を深めて調整し、まとめて運んでいくような取組ができれば、重複している交通機関の効率化が可能になる。公共交通のサービスを自治体と事業者が連携して一定の水準で提供していくことを複数年で契約することにより、交通事業者が効率化やサービスの向上による利用者増加の取組をして当初の協定よりも良い成果が出れば、それは自分たちの収益となるためインセンティブにもなる。また複数年の間、こうした取組を前向きに進めようという時間的猶予が与えられるため、先を見越した新しい仕組みを設ける取組を進めていく人をアシストしようというやり方である。

ラストワンマイル・モビリティについて、交通不便地域におけるラストワンマイルの担い手としてタクシーの存在は重要であるが、担い手不足が深刻化しており、タクシーの輸送力の強化やそれを可能にする制度、支援策が必要であり、今存在するタクシーをいかに継続していくかが重要な課題である。規制を緩和し、営業所ごとの法人タクシー車両の最低車両台数の緩和や区域特例の活用などがある。不足分への対応として補完的なものを広めるという取組もあり、それが「自家用有償旅客運送」と「自家用車活用事業」である。「自家用有償旅客運送」が自治体ライドシェアという

名前で、時々新聞に書かれているものである。地域の方々が協議会を作って、自分たちの足の確保をこうやりましょうと相談をする。その相談に基づいて、タクシーの事業者などが、地元の足を確保していこうというやり方をしている、これも条件を緩和して取組しやすくしているのが最近の動きである。

「自家用車活用事業」が今話題となっている日本型ライドシェアである。何を一番大切と考えたかは、地域の足を確保するために何よりも安全で安心なサービスが提供できなければいけないということである。地域の足を確保するため、一定のサービスで安全を確保した形のサービスが持続的に継続できるように、今この日本型ライドシェアと呼ばれる「自家用車活用事業」を入れていて、今後も導入が進んでいくと思うが、ポイントはタクシー事業者が運送責任を負うことである。何か事故があったときにはタクシー事業者が安全の確保の責任を取って手助けをしてくれる。大都市型と地方型があり、大都市型は名古屋でサービスが始まっている。今この日本型の「自家用車活用事業」をやってみて、どの程度タクシーの不足が解消するかを検証している状況である。

## ●物流について

次に物流の2024年問題関連の話をする。まずは背景である。トラック運送事業は労働時間が長く給料は安い、人手不足が他の業種よりもひどい状況である。運転手に対する時間外労働の上限規制が4月からかかっているのが2024年問題の本質であり、年度の後半になって運転できる人が減ってくる事態が発生することが予想される。

トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、発着荷主の積卸し場所での長時間の荷待ち時間・荷役時間がある。この部分を解消しないと、ドライバーの方々がいるにも関わらず動いていない無駄な時間のため、結果的に運転手の数が足りなくなり、労働力が3割ぐらい不足するというデータが出ている。これは運送事業者単独で解決できるものではない。荷主企業と運送事業者が一体となって、荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等、長時間労働の改善に取り組むことが重要になる。運賃も下請けになるのに従い厳しくなるという条件を直し、正しく運賃に転嫁する必要がある。利用者である我々も物流はお金がかかることを理解し、サービスを維持するためにはそれなりの対価を払わなければいけないという物流の重要性を理解することが必要になってくる。

商慣行の見直しという意味でも、長い荷待ち時間の

解消、トラックの標準的な運賃を設定して正しい運賃を払ってもらえるような仕組みを整えている。そして荷主の皆さんがそれを理解し守っているかをしっかりと監視する取組もある。物流の効率化では、設備投資やGX/DXの推進により物流を効率的にすることができると思う。消費者の意識の变革として、再配達をしないように工夫することもできる。こうしたことを組み合わせ、2024年問題の軟着陸を目指すことが非常に重要である。

その一環として「流通業務総合効率化法」があり、荷主、物流事業者の方々に物流の効率化をするための義務を課すという法律の改正を行った。また「貨物自動車運送事業法」の改正を行い、下請けする場合には、書面にてどのような形で下請けをしたのかをしっかりと残し、それを正しく運用していくことが制度化されている。荷主に対しては、トラック事業者の交渉力が弱いために、国土交通省では標準的な運賃、標準的な約款を作り、これに基づいて荷主などと交渉することを提案し、少しずつ浸透してきている。

「トラックGメン」という制度を設け、荷主がルールを守っているかを監視する制度も入れた。「貨物自動車運送事業法」に基づいて働きかけをし、荷待ち時間が長くないか、余計なサービスの追加的なお願いをしていないか、不当に安くはないかなどをチェックし、問題がある場合には働きかけ、改善が見られる場合には「要請」、どうしてもダメな場合には「勧告」により是正指導を徹底する取組となっている。「トラックGメン」を設定して取組を強化した結果、「勧告」までいく事例も出た。元請けの会社とメーカー1社ずつであったが、「勧告」をすることで我々が取り組んでいることを対外的に知らせることにより、他の荷主にも参考にしてもらい、不当な「待たせる」「払わない」「余計にやらせる」ことをしないように努めている。

物流分野の労働力不足への対応、温室効果ガス排出削減を推進するため、トラック輸送から鉄道・船舶輸送への転換(モーダルシフト)等を推進する(物流GX)取組を支援している。計画を策定するという局面と、実際にモーダルシフトの事業に取り組むという両方の面で支援をしている。

## ●観光について

3本目の柱として観光の話をする。国内の観光はコロナ禍からようやく正常路線に戻ったと思うが、最初はインバウンドについて紹介する。また旅行者の意識も変化してきているので、その話をして最後に中部地区への地方誘客に向けての話をする。外国人延べ宿泊

者数の推移は、コロナ前と比べて実は戻っており、全国の2024年2月の数字は2019年同月と比較して24.2%増となっている。但し中部管内については同比較で15.7%減という残念な状態である。実はこれにはからくりがあり、全国で戻っているのは首都圏と大阪圏だけである。東京圏で75.8%増、大阪圏で18.4%増であり、偏って伸びているのが現状である。

コロナ前から日本に対する興味は非常に高いところがあり、旅の目的地としては優位な立場にあり、アジア人や欧米人からも、日本は目的地のナンバーワンになっていた。日本の強みは、「日本食」「ショッピング」「温泉」「文化・歴史」「サブカルチャー」「ファッション、ゲーム、アニメ等」がテーマになっており、コロナ後一層強くなっている。また円安も進行して日本に向けての需要は非常に高くなっている。

コロナによって何が変わったかという点、旅行に行くハードルが上がったと考えている。感染症に遠隔地で罹患するかもしれないという危険があるため、そこにいくための明確な目的が必要になる。旅行にいつ何か特別な体験ができる特別感や現地に行かないと味わうことができないもの、実体験のライブ感が今後重要になってくる。自分の目的に合わせて旅行に行くことが重要視されてきたのがコロナ後の変化である。

そこで紹介したいのが「アドベンチャーツーリズム」という概念である。アドベンチャーツーリズムはAdventure Travel Trade Association (ATTA)によると、「アクティビティ」「自然」「文化体験」の3要素のうち、2つ以上で構成される旅行を言い、世界的にはよく使われる言葉である。単に観て帰るのではなく、自分が何かをそこにいつ特別なことを体験するものがアドベンチャーツーリズムであり、効果は単なる観光と比較して、滞在してそこでサービスにお金を落とすしていくこともあり、経済効果が25倍と言われていて、アドベンチャーツーリズムの市場はこれからどんどん拡大していくと思われる。また切り口が違うが、サステナブルなツーリズムに参加したい人の数も増えている。オランダでプラスチックゴミを回収するクルーズツアーがあり、自分が環境に優しいことに参加したという満足感を得るためのツアーが、実は好評を博している。おそらくアドベンチャーツーリズムはこれから日本においても未開拓なものが多く出てくると思われ、期待されている。

中部地域のインバウンドの客数が少ないことに対してエリア内の観光コンテンツをどのように訴求していけば良いのか。この地域への誘客を考えると、各県がバラバラにやっているのではなく、地域に来ればいつ

でもどこかで何かを楽しめることが重要だと思っており、これを担うのが「広域連携DMO」である。DMOは観光のマネジメントを全体的にやっという団体であり、広域でやろうという団体はこの地域に「一般社団法人中央日本総合観光機構」がある。このDMOは東海、北陸に滋賀県、長野県を加えた9県の観光事業に関する中枢機関として、国内外の観光振興を図り、観光交流を通じて同地域の経済および文化の向上発展に資することを目的に活動しており、こうした広域連携DMOを使って地域の魅力の底上げをすることを意識していただくとありがたいと思う。

この地域には「昇龍道」というプロジェクトがあり、龍のごとく観光客が周遊して北に抜けていくという十数年前に始まった取組である。10年前はこれで良かったかもしれないが、コロナ後の現状を見ると違うと思う。どこが違うかという点、海外からの観光客が日本のどこに到着するかという点、航空便の復活の早い東京、次に早い大阪の関西国際空港から入ってくる。名古屋の中部国際空港から入った観光客が周遊して北へ上がっていくわけではなく、東京と関西の観光客がこの地域へ足を踏み入れることを考えなければならない。そのために地域がまとまって底上げを図ることがテーマだと思っており、ルートではなく、面で勝負と言いつ続けている。東海道新幹線だけではなく今年3月に敦賀まで延伸された北陸新幹線もあり、上下を2つの大きなルートで結ばれることになった。北陸側のルートもうまく活用して、この地域に足を踏み入れてもらうことを考えなければならない。

中部国際空港の国際線の回復が遅れているというのは事実だと思うが、エアラインの人たちは儲かるから路線を引くのであり、儲からないところには飛んでくれないため、中部地域には需要が常にあることをアピールしないと便が返ってこない。コロナ前にはある程度の充実したネットワークがあったが、コロナで離れてしまったのが現状である。

東海地方はものづくりの企業が集積している。皆さんが海外に出張に行くときはセントレア発の国際便を使つていただくことが非常に重要になる。便数が少ない、いき先が限定されているという声をよく聞くが、国際線の世界では乗り換えが当たり前であり、中部国際空港から出発して乗り換えれば、実は世界の100以上の都市と1回の乗り換えでつながっている。皆さんが海外出張に出かける際にセントレアの便を使つていただけるようお願いしたいと思う。

# NEWS CENTER

## 第25期 報告総会／記念講演会開催

### ■三河港未来戦略会議

三河港未来戦略会議第25期報告総会ならびに記念講演会が、6月26日(水)午後1時より豊橋商工会議所5階508会議室にて行われ、44名が出席した。報告総会では、第25期事業報告および決算報告、第26期事業計画(案)および収支予算(案)が審議された。

報告総会後は記念講演会が開催され、一般社団法人日本EVクラブ代表理事／自動車評論家の館内端氏が「EV時代到来、ほんとうにEVでいいのか？」をテーマに講演された。

## 令和6年度

### 三河港関連事業計画等説明会及び

### 東三河地区幹線道路整備計画に関する説明会開催

### ■東三河懇話会／三河港振興会

7月8日(月)午後1時半より、「三河港関連事業計画等説明会」及び「東三河地区幹線道路整備計画に関する説明会」がライブポートとよはし中ホールにて開催され、201名(オンライン参加33名含む)が参加した。

国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所長の東野隆之氏、愛知県三河港事務所長の塚上久司氏、国土交通省中部地方整備局名四国道事務所長の鈴木克章氏、同局浜松河川国道事務所長の白井宏明氏、同局設楽ダム工事事務所長の田中康寛氏、愛知県東三河建設事務所長の齊藤保則氏、同新城設楽建設事務所長の佐藤公康氏が、それぞれが所管する港関連事業計画、幹線道路整備計画並びに進捗状況について説明された。

## 新しいネットワークづくり

### 「東三河地域における若者の雇用・定着」報告書作成

### ■東三河懇話会／(公社)東三河地域研究センター

令和5年度の産学官の若手メンバーを中心とした「産学官による新しいネットワークづくりワーキング」は、令和4年度に続き第5回から第12回まで7回ワーキングを実施した。勉強会からスタートし、東三河地域で顕在化している課題等についての討論を重ね、テーマを「東三河地域における若者の雇用・定着」に絞り込んだ。報告書作成に向けて3つのグループに分かれ、各グループがアンケート、ヒアリングなどを含めて、①東三河の若者就職状況調査、②東三河地域企業の若者雇用意識、③若者の就業・定着を支援する施策考察の3つの視点から分析を行い、愛知大学短期大学部の森川竜哉准教授にご協力いただき報告書として取りまとめ、東三河懇話会のホームページに掲載した。

## 第474回・第475回・第476回

### 東三河産学官交流サロン開催

### ■東三河懇話会／(公社)東三河地域研究センター

東三河産学官交流サロンの第474回が、4月23日(火)午後6時よりホテルアークリッシュ豊橋5階ザ・グレイスにて開催された。参加者は87名(オンライン参加4名含む)。豊橋技術科学大学建築・都市システム学系教授の齊藤大樹氏が「能登半島地震から学ぶ建物の耐震性」、イオンモール豊川ゼネラルマネージャーの園谷益男氏が「イオンモールは商業專業ディベロッパー」から『地域共創業』へ」をテーマに講演された。

第475回は、5月22日(水)午後6時よりホテルアークリッシュ豊橋5階ザ・グレイスにて開催された。参加者は78名(オンライン参加10名含む)。愛知大学国際コミュニケーション学部准教授の伊藤潤氏が「日本における危機管理DXの現在地～能登半島地震にみる災害情報共有システムの課題～」、公益財団法人豊橋市国際交流協会会長の松井孝悦氏・事務局長の竹岡美代子氏が「外国人に選ばれるまち“TOYOHASHI”へ」をテーマに講演された。(以上の講演内容は本号に掲載)

第476回は、6月25日(火)午後6時よりホテルアークリッシュ豊橋5階ザ・グレイスにて開催された。参加者は80名(オンライン参加6名含む)。豊橋技術科学大学建築・都市システム学系助教の崔明姫氏が「豊橋新城スマートインターチェンジ(仮称)の開設に伴う観光展開の可能性について」、株式会社ミダックホールディングス代表取締役社長の加藤恵子氏が「女性税理士が産廃会社を東証一部に上場させるまで」をテーマに講演された。(講演内容は次号掲載予定)

## 第242回・第243回

### 東三河午さん交流会開催

### ■東三河懇話会／(公社)東三河地域研究センター

東三河午さん交流会の第242回が、6月7日(金)午前11時半よりホテルアークリッシュ豊橋4階ザ・テラスルームにて開催され、40名が参加した。井指製茶株式会社代表取締役社長の井指宏隆氏／「1-34cafe」店長の井指りか氏が「創業78年の製茶会社が新たな挑戦」をテーマに講演された。(講演内容は本号に掲載)

第243回は、7月5日(金)午前11時半よりホテルアークリッシュ豊橋5階ザ・グレイスにて開催され、30名が参加した。Wood Works 時不知の倉澤真氏が「主役ではなく脇役をめざそう～地域を引き立て自分を育てる新しい社会のつながり方～」をテーマに講演された。(講演内容は次号掲載予定)

「エンジンがつくる  
カーボンニュートラル社会」愛知工科大学 工学部機械システム工学科  
教授 大平 哲也氏

## ●はじめに

本日は、自己紹介を簡単にさせていただいた後に、自動車と地球環境の状況、環境対策の方向性ということで、カーボンニュートラル、その燃料が果たす役割を説明し、最後に私の研究内容を紹介しようと思う。

私は自動車メーカーのスズキに入社して、二輪のエンジンの実験や解析をやっていた。その間大学に出向いて共同研究を行い、博士号を取得した。アメリカ GM への駐在を経て、四輪エンジン開発に従事した。四輪エンジンは、エンジン 1 基を開発すると 1,000 万台の車に搭載されるため、1,000 万台の品質を保証するエンジンにしなければならないというプレッシャーを感じながらやっていたことを今も思い出す。定年退職する 7 年前ぐらいからは品質保証の部署においてトラブルの解析などを行っており、品質に関係するところに入社してから一貫してやってきた。

## ●自動車と地球環境の状況

地球上に自動車がどれぐらいあるかという、人口 80 億人に対して自動車が 15.7 億台ある。保有率でいうと、10 人に 2 台である。日本は人口が減ってきているが、1.2 億人の人口に対して 8,000 万台であり、保有率は 10 人に 6 台となる。今後、全世界において日本並みまで増えるかはわからないが、自動車は高い利便性ゆえ、新興国中心に今後も増え続ける見込みである。保有台数を国別に見たときに注目すべきはインドである。保有台数は今のところ 4,500 万台で世界 8 位であるが、保有率は 1,000 人に 30 台でしかない。こうした国の GDP が上がり、今後どうなるかが注目される。GDP パーキャピタといて、1 人当たりの GDP と自動車保有率は相関関係がある。GDP パーキャピタでいうと中国はようやく 1 万ドルぐらいになったが、インドはまだ数千ドルである。インドは経済成長しており、仮にロシアを追い越すぐらいになると、台数は飛躍的に増加する。インド以外も中国、他の東南アジアの国々の GDP が伸びることを踏まえると、自動車保有台数がさらに 10 億台ぐらい伸びるという状況である。

一方、二酸化炭素の空気中の濃度が高まっており、490ppm 以下に抑えなければならないが、2022 年時点で既に 420ppm となっている。世界のエネルギー供給量の推移を見ると、石油・石炭・天然ガスという化石由来のエネル

ギーが依然一番多い。再生可能エネルギーが増えていると言われるが、バイオ燃料や風力、太陽光など、まだ僅かであり桁が違う。日本において自動車の排出している CO2 量は全体の 15% ぐらいであるが、しっかり削減していかないと国の CO2 削減目標を達成できなくなることから、自動車の環境対策の話をする。

## ●環境対策の方向性

車の CO2 排出は、使っているところだけでなく、造る・運ぶ・使う・捨てるなど全部のサイクルを見る必要がある。原材料、部品の製造から廃棄、燃料や電気の供給まで含めたライフサイクルアセスメントで自動車から排出される CO2 を評価する形となる。例えば、燃料でいえば油田から採取など燃料エネルギーを作るところから船舶で運ぶところ、ガソリンスタンドなどで車に届けるところまで、電気に関しては送電網まで入ってきて、自動車製造では、材料から素材部品、組み立て工場が入ってくる。このライフサイクルアセスメントの過程全体で温室効果ガスをゼロにしようという取組である。方向性としては 3 つあり、1 つ目は温室効果ガス、CO2 の排出を削減してゼロにしていくこと。2 つ目は、エネルギーをなるべく使わないように効率化すること。3 つ目は再生可能エネルギーを積極的に作って使うということである。自動車は既に CO2 排出削減に取り組んで、燃費を 20 年ぐらいかけて 30% ぐらい向上させてきた。さらに何をすれば良いのかというと、貨物輸送については、なるべく大きなトラックを使って遠くに運ぶということになり、共同輸送として同業他社と荷物を一緒に運ぶ、帰りは別の部品を運んで帰るといった輸配送の共同運営化が進まなければならない。旅客輸送に関しては、自動車は非常に効率が悪いいため、できるだけバスや鉄道に移すモーダルシフトを社会的に実施していく必要がある。

自動車製造工場において CO2 排出削減をいろいろやっている。工夫して製造ラインを短くしたりするのも、CO2 排出削減に効く。多くの自動車製造工場は再生可能エネルギーの太陽光や風力を導入し、製造時に消費する電力・燃料等の削減に取り組んでいる。電気自動車の販売台数が、2022 年全世界で 1,000 万台を超えた。保有台数は圧倒的に中国が多い。中国・欧州・アメリカという順番で、この 3 地域が全世界の EV の大半を占めており、保有台数

は2,000万台を超えた。EVのメリットは何か。エンジンは、始動直後の冷えているときの効率が悪い。冷機短距離走行は燃費が悪く、CO2排出量が多くなる。この冷機短距離走行はEV走行にメリットがある。EVはどの国でも良いかという、国ごとの発電の状況で異なっている。EV化によるCO2削減効果が大きい国は、水力発電が多いカナダやブラジル、原発での発電比率が高いフランスなどである。電気を化石燃料で発電している国では、EV化してもCO2は減らない。また、発電にかかるコストもあり、日本は石炭や天然ガスで発電しているので、電気代が高騰していないという側面もあるため、太陽光や風力が増えていくと電気代が上がっていくことになり、技術革新が必要になる。

エネルギー使用の効率化として燃費の向上がある。車のボディも、燃費の向上には重要である。この20年間かなり努力して、乗用車は燃費が倍ぐらいになっている。車体が軽い車ほど燃費が良く、軽量化すれば消費エネルギーが減る。車を軽量化して造れば良いが、現在システムが複雑化するような方向に向かっているのは残念である。空力抵抗や転がり抵抗などの要素も含めて、同じ距離を走るのに少ないエネルギーで走らせようとするのが大事になる。エンジン車の燃費技術についても、エンジンの中身にたくさんの要素があり、自動車は多くの部品に関わるため、多岐にわたる部品で多くの技術開発が必要になる。

3番目の柱として、燃料を再生可能エネルギーに切り替えていくということで、合成燃料が今開発されている。大気中からCO2を回収して固定化、水を電気分解した水素と化学反応させ、炭化水素の燃料を作るものである。ドイツとチリが共同プロジェクトとして「Haru Oni」という共同プロジェクトで合成燃料を作るものが実際に動いている。もうひとつはバイオ燃料である。これは大気中の二酸化炭素を吸収して育った植物をもとに燃料を作るものである。両者に共通する課題はコストである。合成燃料はエネルギーあたりの単位メガジュールで5.4円かかっている。バイオ燃料は3.4円ぐらいでできるが、現在のガソリンは2.5円である。合成燃料をうまく作れたとしても、倍以上のコストになっている。

ライフサイクルアセスメントで車のいろいろなタイプを評価すると、EVはCO2を出さないといいているが、実は製造時にかなり出している。車に乗っているときもCO2を出していないように見えるが、電気を作るために発電所を出しており、日本ではプラグインハイブリッドやハイブリッドの車よりもEVはCO2を排出している。ガソリンエンジンの車はCO2を出しているが、走行時出しているCO2を、カーボンニュートラル燃料やバイオ燃料などの合成燃料に置き換えれば、CO2を排出しない車に変わる。地球環境保護のために、自動車はエンジンとモーターをうまく使うことが必要になる。燃焼を利用するエンジンは、熱効率の向上とカーボンニュートラル燃料の使用

促進。電気を利用するモーターは電気消費率の向上、発電時のCO2削減、低CO2電気の使用促進が重要である。加えて、安定した品質で利用できる設計・製造・サービスおよび再生技術の開発をしなければならない。

## ●取り組んでいる研究について

最後に、カーボンニュートラル燃料をエンジンで問題なく使うための研究の話をする。品質問題は企業にとってはかなりインパクトが大きい。国土交通省が発表している自動車のリコールの件数を見ると、毎年600万台ぐらいリコールされている。日本国内の新車販売台数は年間400万台程度であり、それよりリコール台数の方が実は多いのである。私は最初の経歴で話をしたように、品質の視点を大切に研究をやりたいと思っている。開発や評価をするときには、環境条件や誤差の見積りをして開発する。製造現場の検査は、変化点やバラつきなどで品質を作り込むようにしている。といっても客先では想定していない使用条件や耐久劣化がある。そうした部分を技術で解決し、届けなければならない。

カーボンニュートラル燃料はどのような品質の懸念があるか。水素はシールしにくいのでリークの問題がある。また燃焼速度が速く安定燃焼が難しい。アンモニアも毒性があり、発熱量が低くNOxが出やすい。アルコール系も低沸点であり、エタノールは食料との競合がある。私が研究しているのはメタノールを使ったエンジンである。メタノールは低温で蒸発しにくい上に気化潜熱が大きいので、蒸発したときに熱を奪う。燃えたとしても発熱量が低いため、エンジン冷機時の燃焼が非常に困難であるといった課題がある。実際のエンジンを使って、どれくらい蒸発して発熱するか、どれくらいクランクケースに落ちてエンジンオイルを希釈するかなどを詳しく調べている。始動時から吸気温度などエンジン各所の温度を調べ、燃焼を解析している。排気ガス中の有害な成分の増加の有無も調べて、新たな排気ガス浄化の課題を抽出している。今後、燃料の蒸発を助けるデバイスなどの調査をしていきたいと考えている。

最後に地域のエネルギー再生の取組について紹介する。これは蒲郡市のサーキュラーシティに合わせた研究である。蒲郡市はみかんの産地であるが、流通する以外に廃棄されているものが結構ある。これをうまく発酵や燃料化できれば良いと考えた。廃棄量を学生とフィールドワークを兼ねて調査し、1年間測って出荷の2割弱くらいが廃棄されていることがわかった。これをどうするか今後の検討課題といった状態になっている。

最後に私の心構えであるが、研究では困りごとをテーマにして、現場に解決の糸口を示すことを心がけていきたい。教育は学生が卒業したら終わりではなく、大学が教育を受ける場の最後となるため、生涯何かあったら相談に乗るという「生涯メンター」の役割を果たしていきたいと考えている。

# 『はたらいて、笑おう』 からはじまる地域共創

パーソルテンプスタッフ株式会社

地域共創企画室室長

豊橋オフィスマネージャー

立山 正道 氏

加藤 久貴 氏



### ● パーソルグループと豊橋オフィス

本日は『はたらいて、笑おう』からはじまる地域共創というテーマで、人材業から地域共創、地域の活性化につなげるという話をする。最初に、パーソルグループの概要、豊橋オフィスの紹介、地域の課題と脅威、地域共創企画室が作られた背景を説明する。

まず当社が所属しているパーソルグループの概要から説明する。「パーソル」という言葉は、パーソンとソリューションというのを掛け合わせた造語である。人は仕事を通じて成長し（PERSON）、社会の課題を解決していく（SOLUTION）。「パーソル」というグループ名には、働く人の成長を支援し、輝く未来を目指したいという想いが込められている。テレビのCMで「はたらいて、笑おうパーソル」というのを聞かれたことある方もいらっしゃると思う。こちらはパーソルのグループビジョンで、常に社員は意識して、こうした世界を実現したいと思っている。個人的には、この「はたらいて、笑おう」の順番が重要だと思っている。というのは、働いている時は楽しいことばかりではない。うまくいかないことやつらいことがあると思うが、それを何とか努力し、試行錯誤して乗り越えた先に笑っていられる状態があると思うため、「はたらいて、笑おう」は世の中の働いている方全てに捧げたい言葉と思っている。1973年にテンプスタッフという会社が設立されたのがパーソルグループの始まりである。篠原欣子という女性創業者がオーストラリアに海外留学し、人材派遣の原型のようなものを体験したことがスタートである。日本では、まだ女性が活躍できる社会ではない時代に、オーストラリアは女性の社会進出が進んでおり、何とかそれを日本に持ち込みたいと考えて、日本に持ち帰り、そのシステムを確立した。

次に豊橋オフィスの紹介をする。豊橋オフィスでは、「オフィスビジョン」をメンバーと一緒に考え、それに基づいて活動している。その内容は、「地域の雇用を支える人材会社になる」「スタッフ、企業から信頼されるパートナーになる」「挑戦と成長を楽しむ集団になる」この3つである。事務所は大橋通の静銀日生ビルにあり、営業が7名、コーディネーターが3名在籍している。営業7名は、実際に企業を回って求人をお願いしてくることと、企業で働いている派遣スタッフのフォローやサポートをする

業務に携わっている。コーディネーターは企業からの求人と、仕事を探している人のマッチングをやっている。合計10名であるが、半数以上が地元出身で、地元愛にあふれるメンバーである。メンバーと話をしていると、「地元で働く方々を応援したい」「地元で気持ちよく前向きに働いてほしい」「地元の企業のお手伝いをさせていただきたい」といった想いをとても強く持っている。地域の派遣を支えるのではなく、雇用を支える人材会社というのがポイントである。現在のカバーエリアは、豊橋市・豊川市・蒲郡市・新城市・田原市・湖西市といったところである。取引社数として、当社の派遣スタッフが毎日のように就業している会社が195社であり、就業されている派遣スタッフの人数は605名である。

他の派遣会社も含めた東三河エリアの派遣求人数を過去4年間で見ると、最近は大体800~900件ぐらいの求人数が毎月出ている状態である。2020年4月にコロナが直撃した頃は、求人数が300~400件程度に減ったこともあり、その頃からすると今は倍以上に求人数が増えている。コロナ以前の求人数は600件程度と記憶しており、足元ではコロナ前を超える求人数となり、人手不足が深刻化している。豊橋オフィスでは2023年度の1年間で延べ800名の求人をいただいた。新たに派遣を開始することを「派遣雇用創出数」と呼んでいるが、こちらが1年間で延べ381名である。月間では大体35名、営業日というと毎日1人以上の方が新たに派遣を開始している計算になる。最近の傾向として、派遣社員の方を直接雇用へ切り替えるケースが大変増えており、直近の2年で36%増加していて、これを「地域の雇用を支える人材会社になる」ところにつなげたいと考えている。こうした傾向についてはいくつか要因がある。派遣社員の方を直接雇用に変更されるケースは以前からあったが、派遣会社側は5年前ぐらいまでは少しネガティブな印象を持っていた。それは、人を取られてしまうというような感覚で、企業側も若干ひけ目を感じながら相談をいただくケースが多かった。最近の2年ぐらいは、当社が積極的に推進して、企業が賢い人材の採用をされることを実感している。というのは、人材採用はコストがかかり、リスクもある。せっかく入社したのに短期で退職されるケースもある。派遣で例えば1年就業されていると、大体企業に合うか

どうかということとはわかり、パフォーマンスも読めるため、派遣の方を直接雇用しに切り替えるのは、企業にとってリスクが低く、確実な採用手法になってきている。また、派遣社員の方もステップアップしたいという思いがある。もっと今いる会社で活躍したい、貢献したいと思い、企業側からも、もっと活躍してほしい、もっと長くいてほしいと要望があり、両者の思いをマッチングさせるということが「“はたらく Well-being” 創造カンパニー」に結びつくと考え推進している。

派遣から直接雇用されるケースの後押しをしているのが、政府の正社員に切り替えた場合の助成金である。こちらは、事前に計画を出さなければならない、直接雇用されたときに賃金が上がっているなどの条件があり、全部が当てはまるわけではない。助成金を活用して上手に人材採用をされている企業も多いため、皆さんの会社もこうした方法を検討いただくと良いと思っている。

## ●地域の課題解決に向けて

地域共創企画室が作られた背景は、このままでは人口減少を起点として、採用の難易度が上がり、企業経営が悪化、事業所が撤退、そして税収が減少し財政が圧迫されるなど地域経済は減退していくと考えられ、この脅威に対して新たな取組を検討していく必要があると考えたことである。当社は人材会社であり、日々企業と情報交換をしており、採用難易度の悪化、企業経営の悪化に対応して、それを少しでも緩やかにしたいと考えている。新たな取組として、パーソルだけではできないことを地域の企業などと連携することによって補っていけると考えている。そのためには、情報を集約化し、企画する部門が必要ということで組成された。今後に関しては、自社最適ではなく、「地域最適」という視点で事業運営をしていかなければ企業や地域の存続が難しいと思っている。

地方創生と地域共創の違いを、当社はこのように整理している。地方創生は、トップダウン型で行っていく意味合いが強いと思っている。地域共創の「共創」というのは、ボトムアップ型で、地域の皆さんと仲間になり、一緒に活動していきたいという想いを込めて、地域共創という言葉を使っている。当社は 47 都道府県の中の 43 都道府県に拠点を構えており、他の派遣会社と比べると地域密着という意識が創業者の篠原の想いとして強くあった。こうした意味も含めてボトムアップしていきたいと思う。まず企業と向き合っていきたいというところから、事業課題からのアプローチ、マスとして取り組んでいく地域課題のアプローチ、この両輪を回していきたいと思う。事業課題に関しては、人と組織に関するソリューションを当社は持ち合わせており、人事課題に関しては課題解決としての支援ができています。今後ビジネスモデルが変化していき不確実性の高まりを考えた場合、人事課題だけを解決していても企業活性化に貢献はできない。連携

して共創パートナーとなり、サービスをお届けする視点としてビジネスマッチングに近い取組を行っていきたいと考えている。当社の売上にならなくても、地域の企業と連携することによって、その企業の売上への貢献や事業共創をすることで雇用を生み出すことに価値があると考えている。当社は相談をもらうという観点ではなく、一緒に創っていくスタンスで取り組み、企業の活性化に貢献していく。これを続けることで企業の活性化には貢献できると思っているが、マスとして地域全体の活性化には届かない。地域の課題は、県の課題なのか、市の課題なのか、また地域全体としての課題なのか、内容によって取り組むべき事柄が変わる。あえて抽象的な表現にしているが、地域共創では人手不足が必ず課題として入ってくると思うため、当社が介在する価値はあると確信している。

次に事業課題軸の話をする。一つ目が「CAMPFIRE」というクラウドファンディングの会社との連携である。当社が人材の相談を受ける中で、資金の話があっても何も対応できないというケースがあった。自社だけでは持ち合わせないソリューションとして資金調達・商品 PR・ファンマーケティング等について連携し、地域企業の成長プロセスを支援することによって雇用創造を実現できた事例である。資金調達後は人が必要になることもあり、親和性があるため連携を加速している。

最後に豊橋市における事例を紹介する。豊橋ステーションビルと当社で現在相談しながら開発中の事例である。豊橋ステーションビルの行動指針に「働きやすく、働きがいを実感できる組織風土を目指します」という言葉がある。当社も「“はたらく Well-being” 創造カンパニー」を目指しており、この 2 社が組むことでカルミアを起点とした豊橋の活性化が実現できるのではないかと考えている。この話はカルミアで働く従業員一人ひとりのいきいきしている状態を実現したいという想いから話が始まった。カルミアで働かれている従業員の方々は、テナントの本社が豊橋市ではない。従業員は会社からは離れた場所で働いているという状態であり、キャリア・職場・人間関係などいろいろな悩みを抱えている可能性がある。当社は 600 名以上の派遣スタッフを派遣しており、仕事に関する悩み事を聞くことに関してはプロである。豊橋ステーションビルと当社が組むことで、テナント従業員の方々の悩み事を聞いて、解決に向けた取組ができるのではないかと今まさに議論し、開発を始めている。会社とは離れた位置で働いている方に対して、豊橋で働けばこういったサポートが受けられる、豊橋は働きやすい土地だという印象を持っていただければ最終的には豊橋で働いて住みたいと考えていただけるようになる、そうしたことが実現できるのではないかと考えている。こうした活動を通じて東三河を盛り上げていきたいと考えている。

## 「能登半島地震から学ぶ建物の耐震性」

豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系  
教授 齊藤 大樹 氏



### ●地震発生のメカニズム

皆さん大陸移動説を聞いたことがあるだろうか。これはドイツのアルフレート・ウェーゲナーが1915年に提唱した仮説である。かつて、大きな大陸がひとつあり、それが分かれて現在の7大陸になったという説である。当時はこの説を誰も信じていなかった。どうして信じてもらえなかったかという、重い大陸が動くわけがないと一般に思われており、それを説明することが彼にはできなかったからである。そして無念のうちに亡くなったのであるが、現在彼の説は正しく、2億年くらい前には大きな大陸、ラテン語でひとつの大陸という「パンゲア」が分かれていって今の形となり、まだ動いていて2億年後はまたひとつにまとまる。そのまとまった大陸の名称も科学者は決めていて、アメリカとアジアがひとつになるから「アメーシア」という大陸ができあがるとのことである。こうした動きを地球は繰り返している。

どうして大陸が動くかという、地球の中心核は6,000度と非常に高温である。これは太陽の表面温度と同じであり、我々は上を見ると6,000度の太陽があって、下を見ると6,000度の地球の核がある。この高温の中で、マントルが温められて上がっていき、地球の表面で冷やされてまた沈んでいく。この温められて軽くなり、冷やされて重たくなって動くことを対流現象と言う。この対流に合わせて大陸が乗っかっているプレート、地球を覆っているみかんの皮のようなものが一緒に動いている。実際その断面を見てみると、海のプレートがマントル対流で年間5センチから10センチ程度動く。陸側のプレートとぶつかると、海のプレートは重い玄武岩なので下に沈んでいき、下の方では高温で溶けてなくなる。そうすると、反対側から新しいプレートが生まれてくるが、これを海嶺と言う。日本は、ちょうど陸のプレートとの境界にあって、沈み込む谷の部分が日本海溝、南の方には南海トラフがある。地球全体で見ると、南半球でプレートが生まれてきて、これが進んで大陸のプレートとぶつかり地球の奥に沈んでいくという動きが常に起きている。日本近海にはこの沈み込む場所が集中しており、これが地震の多い理由である。東からの太平洋プレートが日本海溝に沈んでいき、南からのフィリピン海プレートが沈んでいく谷の部分が南海トラフである。

陸側のプレートの境界で、陸側のプレートが耐えられ

なくなって壊れて跳ね返すような動きが生じるのがプレート境界の地震であり、代表的なものは東日本大震災を起こした東北地方太平洋沖地震である。地震が起きるのはプレート境界だけではなく常に押されているために、陸側のプレートの表面がビリッと壊れることがあり、これが直下型地震である。陸域の浅い地震として代表的なのは、阪神淡路大震災を起こした兵庫県南部地震であり、今回の能登半島地震もこのタイプの地震である。

今回の地震で注目された現象は陸化現象である。地震で跳ね返すと地面が動くが、関東大震災の時には2メートル程度隆起して横には3メートルぐらい動いたという記録がある。阪神淡路大震災はそんなに大きくなく、30センチ程度隆起して1メートルぐらい動いた。東日本大震災は1.2メートル沈下して5メートルぐらい東に動いた。今回驚いたのは、能登半島の水平移動は3メートル程度であったが、縦方向に4メートル持ち上がり、その値は最近の地震の中で最大値と考えられる。衛星写真で隆起する前後を比較してみると、能登半島の日本海側の3地点が地震の後に持ち上がっており、海だった場所が陸地になって広がっている。これが実は津波被害にも関係していて、陸地が盛り上がった場所に輪島市があり、もちろん津波が来ているのであるが津波被害はなかった。3~4メートル隆起しているため2メートルぐらいの津波が襲ってきたが、隆起した壁で止められたのである。一方、能登半島の反対側の珠洲市は隆起しておらず、そこに2メートル以上の津波が襲ったため津波被害が発生している。

### ●能登半島地震から学ぶ建物の耐震性

次に建物被害について見てみたいと思う。能登半島で大きく被害を受けたのが珠洲市であり、人口12,000人のうち103名の方が亡くなっている。次に被害が大きかったのが輪島市で、人口23,000人のうち102名の方が亡くなっている。他に穴水町で20名、能登町で8名、七尾市で5名が亡くなった。私が被害状況をまとめていて、疑問に感じたのは珠洲市が人口12,000人に対して、壊れた建物が13,000棟であり、建物の方が人口より多いのはどうしてかと思った。そこで人口の変化を調べてみると、珠洲市は西暦2000年には人口は2万人を超えていた。これが毎年減って今現在は12,000人であり、20年間で4割

減っている。また、65歳以上の高齢者の数は変わっていない。現在人口の半数は65歳以上という状況で、若い人が町から出て行って過疎化・高齢化が進んでいる。こうした地域に巨大地震が襲った。高齢化率を見てみると、珠洲市52.8%、能登町52%、穴水町50.3%、輪島市47.9%、七尾市40%と50%を超えている地域が多い。

建物被害を見てみる。倒壊している建物の多くが瓦屋根の木造住宅であり古い。ビルなどの鉄筋コンクリートの建物に関しては全般的に被害は少なかった。ただし、地盤が傾いたり斜面崩壊等により建物が傾くような被害が多くみられた。輪島市の鉄筋コンクリート造7階建てビルの倒壊の映像は、よくニュースで流れていたが、私も高層ビルなどを研究しているため驚いた。グーグルストリートビューで、倒れる前の画像を確認してみると隣に3階建ての木造レストランが建っているが、その建物を押しつぶす形で倒れている。倒れた原因は現在もはっきりはしていないが、よく見ると建物全体が3.5メートルほど根元の方に沈んでいる。建物の立っている地盤は軟弱で杭の基礎があり、おそらく杭の基礎が破断して沈下したのではないかという分析が国の方でされている。

液状化も発生した。液状化が発生したのは能登半島の根元から、街がたくさんある海岸沿いの地域で新潟市も含まれており、事前に予測されていた。石川県内の液状化マップを見ると、内灘町には砂丘の内側に河北潟という海だったところがせき止められてできた場所がある。砂丘は液状化していないが、今回は砂丘と粘土層に囲まれた真ん中の細長い部分が液状化した。砂丘側から右側に傾くようにして液状化した地面が流れており、側方流道と言って、道路片側の電柱が同じ方向に大きく傾くといった特徴が見られた。

ここから私の専門とする免震構造の話をする。免震構造は皆さんご存知だと思うが、普通の建物は地面と完全に固定されており、地震が来ると建物は大きく揺れる。免震構造の建物は建物と地面の間にゴムの台があるため、地面側が激しく動いてもそれが吸収して、建物に揺れが伝わりにくい。そのため建物の中の家具も倒れないし、被害も起きないという構造になっている。私が所属している日本免震構造協会が調査を行ったが、石川県全体で38棟ある免震構造の建物は、奥能登にはなかった。七尾市の恵寿総合病院が免震建物になっていて、その周辺にもいくつか免震建物があったが、全ての免震建物が無傷であり、免震効果が確認された。恵寿総合病院は本館が免震構造で、他の2棟は普通の耐震構造であった。能登半島地震の時に免震構造の本館は無傷であったが、他の2棟が被害を受けたため患者を全部本館に搬送し、周辺の病院も普通の耐震構造で被害を受けたために、その患者も引き受けたということであった。

今回の地震を受けて、東三河はどうかを考えてみた。高齢化率を調べると、設楽町51.2%、豊根村52.4%、東栄町51.0%と能登半島の状況に非常に近く、山間地は高

齢者の多い地域になっている。豊橋市も高齢化率が26.2%であり、次第に高齢化が進んでいる。山間地では土砂災害が起きて道が塞がれ、孤立集落となる恐れがあるとともに、住民は高齢で住宅も老朽化しており、費用をかけてまで耐震補強するという意識も薄く、耐震改修が進んでいない。三河湾側は湾で守られていて、津波の高さは1,2メートルぐらいと言われているが、場所によっては液状化の危険性がある。太平洋側では15メートルから20メートルの津波が南海トラフ地震の時に来る可能性があるが、半島はアクセスが限定されるため、能登半島と同様に渥美半島でも孤立して救助に行けないということも起こるかもしれない。

木造住宅の耐震化については日本中の自治体が支援制度を持っている。診断は基本無料で工事費も最近では補助率が上がり8割となっている。それでも補強してくれないため、簡便な方法として寝ている場所について耐震シェルターや鉄骨のベッドなどを導入する場合30万円くらいの補助がある。古い木造住宅を改修せずに取り壊す選択として、除却費用を一部補助する制度もある。

私が個人的に心配しているのは、民間ビルの耐震化である。こちらは支援制度が整っていない。支援制度があるのは多数の方が利用する建物で特定建築物と呼ばれる規模の大きな事務所ビルやデパートなどで、義務化の法律があるからである。また耐震診断義務付け建築物として、例えば緊急輸送道路の沿道の建築物は倒壊した時に道を塞ぐ可能性があるため、耐震診断を義務付けるような法律ができています。それ以外は支援策がなく、耐震改修には莫大な費用がかかり、テナントが入っていて工事をすると営業を止めなければいけないこともあって難しいといった悩みもある。

耐震補強の例であるが、豊橋技術科学大学は補強工事を完了している。三角形を組み合わせたようなブレースが基本的な耐震補強で、豊橋中央郵便局も同様に外壁に三角形を組み合わせたブレースを組み補強されている。こうした補強をやってくださいと言うと必ず「かつこ悪い」といった反応が返ってくる。折角なので、魅力的な耐震改修をした方がよい。豊橋商工会議所は耐震補強を完了しているが、表面が細くてデザイン的に邪魔にならない補強材が設置されている。浜松にあるサーラプラザは、建築家の黒川紀章氏が設計した建物であり、古いが壊せないため耐震補強を計画した。最初の案は、典型的な見栄えの良くない補強であったが、建築家が参加して三角形のつなぎ方を変えたデザインで補強をし、新築とも思えるくらいの素敵な外観になっている。これまでの耐震改修は、安全をできるだけ安く手に入れたいとの考えがあり、見栄えが悪くても命が大事だから仕方がないという発想であった。このマイナス思考をあらため、建物に強さと美しさを付け加え、それによって周辺の建物や街も再生するというようなプラス思考の耐震改修を進めていきたいと思う。

# 「イオンモールは『商業専門ディベロッパー』 から『地域共創業』へ」

イオンモール豊川

ゼネラルマネージャー 園谷 益男 氏



### ●イオンモール豊川の概要

イオンは、グループ企業が300社あり従業員数で57万人となっている。本社は千葉県千葉市にあり、当社はその中のディベロッパー事業に携わっており、モールの開発から運営までを行っている。1911年誕生で、大型商業施設運営は1992年の「イオンモールつがる柏」が初めてであった。単体の従業員数が5,500名というのが当社規模である。

イオンモールは、街づくりの役割に携わるディベロッパーとして、日本国内だけではなく中国、ASEAN各国において202店舗を展開している。運営管理について、私はゼネラルマネージャーという役職でモール全体の采配をしており、私の下には営業チームと施設管理のオペレーションチームがある。イオンモール豊川には約20名の社員がおり、業務委託するパートナー企業とモールを運営している。

よく質問で「立地調査からオープンまでどのくらいかかるのか」を聞かれるが、大体平均10年くらいである。イオンモール豊川については2016年から準備し、7年でオープンした。この土地は皆さんご承知のとおりスズキ自動車の工場跡地であり、国内のイオンモールでは144番目の施設としてオープンし、1年が経過したところである。賃貸面積は63,000㎡であり、近隣で言えばイオンモール浜松志都呂やイオンモール浜松市野とほぼ同サイズであり、国内では38番目の大きさである。

### ●開業1年の振り返り

続いて、開業から1年の振り返りについて説明する。これまで当社の事業は2核1モールと言って、片側にスーパー、反対側にシネマやアミューズメントなどがあり、その間に有力な専門店を誘致して収益を得るビジネス構造であった。しかし、新型コロナウイルスのパンデミックを経て、お客様の日常生活における価値観やライフスタイルが大きく変化した中で、商業施設に単に購買体験を求めるのではなく、わざわざ行くきっかけや体験価値が求められるようになってきた。つまり、買い物以外の付加価値が必要になってきている。イオンモールが考えた付加価値は、「居心地の良い空間」、「時間を過ごす場」、「子育てをされている同じ立場の方が出会える場」、「地域

の防災機能を持つ施設」、「環境に配慮された施設」など多様化させることであった。

### ●4つの特徴

こうした社会変化に対して、イオンモールの次世代のあり方として、イオンモール豊川は国内のイオンモールでは初めて外部空間である「憩いの場」を明確な差別化ポイントとして訴求し、来館の動機をより多く生み出す居心地の良さを新たな価値とするモールのあり方を策定し、スタートした。特徴として重視した点は、大きく4つの側面がある。

1つ目は屋外のパークを導入、1階の「GRAND PARK」、2階の「CENTRAL PARK」がある。「GRAND PARK」は、障がいをお持ちの方、そうでない方でも使えるインクルーシブ遊具の導入を他の商業施設に先駆けて取り組んでいる。「CENTRAL PARK」は、目的がなくても立ち寄れるような場所を目指した。

国内のイオンモールは年間で約10億人のお客様に来館いただいております。イオンモール豊川においても、東三河だけでなく、静岡や西三河からも来ていただいている。この集客を活かした「CENTRAL PARK」での事例を言えば、独自性のある企画や様々なイベントでアピールする機会があり、地元である東三河の良さを発信、交流人口の拡大、関係人口の形成に役立つ可能性を感じている。昨年9月に「奥三河マルシェ」という奥三河地域の魅力の発信をし、「設楽茶油」などの特産品の販売や和太鼓「志多ら」の演奏などを行った。奥三河は人口減少および高齢化が著しい地域であるが、担い手不足という課題について、来館した若い世代との関係人口を増やすことができたという評価もいただいた。

他にも豊川市政施行80周年の記念事業として、「愛は地球を救う」というキャッチコピーの「24時間テレビ」の募金会場として提供した。また先日は、「第96回選抜高等野球大会」のパブリックビューイング会場としてもご利用いただいた。イオンモール豊川内の別会場も併せて、「東三河大文化祭」というイベントを6月に実施し、東三河の文化伝統を広く認知・発信することを目的として、各地の伝統の披露や工芸体験のワークショップを開催した。こうした形で「CENTRAL PARK」を活用してきた。

2つ目は地域のプラットフォーム化ということで、立地する豊川市政施行 80 周年記念事業に合わせた各種連携を行った。

また、昨年の6月2日に発生した豪雨災害では、住宅の浸水や車両水没などが多く発生し、イオンモール豊川において施設の浸水はなかったが、周辺の道路や一部の駐車場で冠水があり、帰宅できない方を屋上駐車場に受け入れる判断を早々に行った。開業前の準備段階から私が入っており、屋上に車両を停めた際のトイレまでの導線や区画形成について、シャッターを閉めても誘導できるように設計の方に依頼していたことが活かされ、当日は78台の車両が避難をして24組が車中泊をされた。先程話をした川の氾濫を低減させる役割については、建物の仕組みとして雨が大量に降った時に駐車場の地下に雨水貯水槽があり、ここで水を一時的に溜めてから川に排出するという機能が役に立ったと思っている。イオンモールは地域の防災拠点という役割も持っていて、全国の137モールで防災協定を自治体と締結している。国内外の施設運営のノウハウを活かしながら、今後も地域の防災拠点としてお客様に選ばれるモールを目指していきたい。

3つ目は産学連携については、2つの大学と連携を進めており、地域社会のプラットフォームとなるように地元の大学にアプローチをしている。豊橋創造大学は卒業生の約8割が東三河で就職するため、それに向けた取組が多岐にわたるということであり、7月と12月には会場をイオンモール豊川として学生が大学の授業で学んだ学修成果の発表を行い、多くの来店者に関心を持っていただくことができた。愛知大学とも定期的に話をし、豊橋校は地域政策学部、文学部、短大などがあり、地元出身の学生も多いとのことであったため、何か取組ができないかを考えた。7月には「CENTRAL PARK」において「SOUNDS CARNIVAL」として、モダンジャズの研究会の演奏、豊橋技術科学大学のジャズ研究会との合同バンド演奏も行われ、多くの方に素敵な演奏を披露していただく機会を提供できた。また、今年の2月には「とよかわブランドフェス」を行い、半年間かけて学生と議論して新商品を実際に開発して販売しようという企画を実行した。今後も大学の特徴を活かしながら、産学連携を通じた取組や魅力発信をしていきたいと考えている。

4つ目は建物が環境に配慮した施設として ESG における先進的な取組である。建物施設の環境設備については、「SDGs ツアー」ということで各企業、学校、行政の方にも見ていただく機会を設けている。また春先は、エアコンを一切入れずに自然換気で建物内を冷やして使用エネルギーの削減を図っており、地下水や地中熱も活用している。またメガソーラーカーポートを駐車場内に設けているが、今年以降全国のイオンモールに拡大する予定である。イオンモール豊川の場合、年間発電量として1,300kW

で、一般家庭で350世帯分の消費量に相当する再生可能エネルギーを生み出している。飲食店から発生する生ゴミについても、回収してバイオガス発電を行いエネルギーとして活用している。また、AIカメラによって館内の空調換気の制御を自動化して設備担当者がタブレットを使ってリアルタイムで確認しながら、館内空調を随時コントロールしている。非常時には、停電対応型ガスコージェネレーションにより地域防災にも貢献している。詳しく知りたい方は、先程話をした「SDGs ツアー」にご参加いただきたい。

また「脱炭素都市づくり大賞」として環境大臣賞を授与された。これは脱炭素型都市づくりの促進をする目的として創設された表彰制度で、延床面積100,000㎡以上で初めての「ZEB Ready」認証を受けたこと、高い省エネルギー、バイオガス発生設備で廃棄物有効活用、自宅の再生エネルギーで充電したEVが建物内へ放電を可能とするV2B設備も導入していることなどが行動変容に大きく寄与していると評価されたものであり、導入に協力下さった関係者の皆様に感謝申し上げたい

## ●「地域共創業」を目指して

イオンモールは、テナントに床を貸し出す不動産というビジネスの側面があるが、それだけではなく、地域に大きく影響を及ぼす施設である。当社では、「我々は不動産業ではなく、資産を活用するサービス業である」と言われている。こうした意識改革も含め、事業を再定義することで2030年までに「地域共創業」になるとしている。社内での言葉で言うと「地域共創業」の共創は、地域課題を因数分解し、共感できる人たちとともに新しい価値を創造して、その課題をひとつずつ解決するために行動することを指している。事業を展開する地域において同じ課題意識とそれを解決したいという志を持った企業・団体・自治体・教育機関、そして個人の方とともに最適解を共創することを目指すのが「地域共創業」であると理解いただきたい。イオンモール豊川も東三河の自然・歴史・伝統文化や「健幸まちづくり東三河」といったビジョンを活かすことができるように、イオンモール豊川がプラットフォームとなる取組を進め、「地域共創業」を推進していく考えである。

2024年度のイオンモール豊川のコンセプトは、「はじめを、はじめようをいっしょに。」である。これから出会う皆様と初めての出会いが連続し、また期待感を提供するイオンモール豊川でありたいと思っている。そして東三河の地域がさらに豊かに開花していくために、一緒に行動していただければと思う。

## 『日本における危機管理 DX の現在地 ～能登半島地震にみる災害情報共有システムの課題～』

愛知大学 国際コミュニケーション学部 准教授 伊藤 潤 氏



### ●能登半島地震にみる災害情報共有システム

2024年1月に発生した能登半島地震は、今後日本が直面するであろう大規模災害への備えを考える上で、多くの教訓を示している。今回の震災対応の特徴のひとつとして「広域避難」が実施されている。従来は、被災者を被災自治体内にある指定の避難所に誘導することが一般的であるが、能登半島地震では被災された方を金沢市などへ移動してもらう2次避難、もしくはその途中の段階で県の施設に移動してもらう1.5次避難を実施している。広域避難の実施は、今後の災害対策においても実施されることが予想されるため、今回の対応については今後検証が求められる。他方で、能登半島地震対応における復旧スピードに関して、例えば熊本地震などと比べて遅れている点がメディアで取り上げられている。能登半島の復旧がスロー・ペースになっているのは、今回の震災が発生したエリアの特徴と関係している。要因のひとつとして、半島という地理的特性、さらに交通インフラが基本的に道路と自動車に依存しているという点が指摘できる。地震によって道路網が寸断されてしまい、その復旧にも相当の時間がかかり、外部から大規模な支援を入れることが難しくなってしまった。もうひとつの要因としては、能登半島が人口減少エリアという点にある。能登半島のほとんどの自治体内は高齢化・過疎化が進み、現在進行形で人口が減少している。社会インフラの老朽化もかなり進んでいて、近年能登半島で地震が頻発していた影響もあり、インフラが脆弱化していたところに大規模地震が起きた。能登半島地震で直面している課題は、今後人口減少が進む日本各地で発生する可能性があるということ認識しておく必要がある。

では、今回の能登半島地震の対応において、実際にICT(情報通信技術)はどの程度利活用されたのか。メディア等で多く取り上げられたのが、発災後に構築された「被災者データベース」である。被災者データベースが必要になった背景には、先程お話した広域避難を実施した結果として、多くの人が自分たちの暮らしていた自治体から離れて別の場所に避難する状況が発生し、実際にどれくらいの人がどこに避難しているのかを把握する必要があったからである。被災者台帳は、災害対策基本法の関係で必ず作らなければならない。そこで、石川県はデジ

タル技術を活用して情報を把握できるようにすることを検討し、デジタル庁や防災DX官民共創協議会などの協力を得て、データベースを整備することになった。石川県の報道資料によると、被災者データベースでは、被災者の氏名、住所、被災の状況、どこに今いるのか、さらには要配慮事項についてもデータとして取り込み、それを6市町がデータベースにアクセスすることで必要となる被災者台帳の作成が可能になることを想定して作られ、災害関連死の防止、被災者への支援の必要な内容を正確に判断できるようにしたという。

ICT関連でもうひとつ注目を集めたのが「災害情報共有システム」に関するものである。災害情報共有システムは、学術的には「危機情報管理システム」(CIMS)と呼ばれており、災害時に情報システムを通じてすべての情報を一元的に集約・処理することで、関係者間で共通作戦図(COP)に基づく状況認識の統一や円滑な意思決定をサポートするツールである。石川県では「総合防災情報システム」を導入しており、そのシステムは比較的新しいものであった。このシステムを通じて、災害対応に必要な情報が石川県庁に集まってくる仕組みとなっている。被災した自治体は、県の用意しているシステムに入力し、県はその情報を使って国に報告するという流れになっている。

ところが、今回このシステムを従来のように運用しようとした時、問題が発生した。ひとつは、入力されている情報と現地の実地の情報が合致しないという事態である。道路の寸断に伴い、市町の職員がどこに誰がどれだけ避難しているかを把握することが難しくなっていたからである。自治体の職員も被災者であり、こうした状況の中で正確な情報を集めるのはとても難しい状況であった。また、市町の職員は目の前にある膨大な業務の対応に追われ、県のシステムに入力する時間がなく、どうしても遅れが発生してしまうことがあったという。

もうひとつ大きな問題となったのは、現地の救助・支援にあたった自衛隊やDMATが独自の情報システムを使っていたことに関係している。石川県のシステムと自衛隊やDMATが使っているシステムは、基本的に直接データをやりとりすることができない上、それぞれのシステムの仕様が異なっていることから、APIによる接続も難しい。

そのため、各システムへの二重入力など作業負担の問題が発生する。また、自衛隊やDMATが持っている情報は口頭などで報告され、データとしてうまく残らない。そこで、先程お話しした防災DX官民共創協議会などを通じて応急的な措置が講じられてデータをやりとりする仕組みが作られた。しかし、こうしたシステム間での情報共有の問題については、これまで多くの専門家・研究者が指摘してきたことであり、今後政府・自治体・業界で具体的な施策を講じる必要があると思われる。

## ●日本における危機管理DXの現在地

デジタル・トランスフォーメーション(DX)とは、デジタル技術の活用に合わせて組織(組織文化を含む)やプロセスに「変革」をもたらすことである。一般的にDXを実現するには3つのステップが想定されている。第1段階はアナログでやっていたことをデータ化するデジタイゼーションであり、その後の第2段階ではそのデータを活用して業務全体のデジタル化を果たすデジタイゼーションが実現される。そして、それらのステップを経て、従来の考え方・やり方を根本的に刷新するのがDXである。

日本における危機管理分野のDXは、主として防災、すなわち自然災害対策をデジタル時代に応じた仕組みに変革させることを意味する。現在、政府が掲げる防災DXの方向性としては、災害対応に役立つ情報を集約し、災害対応機関で情報共有(データ連携)を行うための基盤となる「防災デジタル・プラットフォーム」の形成を目指している。それに関連して今年から新たな総合防災情報システムも稼働している。

しかし、これまで日本で行われてきたデジタル化推進の取り組みを振り返ると、防災DXの実現に大きな危機感を抱かざるを得ない。防災分野でのICT利活用は決して新しい話ではない。1990年代後半から国や自治体はICT活用推進の一環として防災分野での利活用を掲げてきた。その動きの中で、全国に先駆けて災害情報管理システムを導入したある自治体は、20年前の資料において、関係機関の間で情報を共有する仕組みができていないことを指摘した上で、その対策として広域連携のために情報システムの標準化や、国・自治体システム間の情報共有の推進を掲げていた。しかし、日本において、これらの取り組みはいまだに実現できていない。日本の防災DXはどのような状況かといえば、依然としてデジタイゼーションという基礎的なところで足踏みをしている状況であろう。

国全体の動向に加え、地方自治体の状況についてもみていく。近年、私の研究テーマのひとつとして日本全国の危機情報管理システム(CIMS)の導入状況について調査を行っている。CIMSは、先ほど説明したとおり、災害関連情報を一元的に処理・管理し、情報共有を支援するツールのことである。米国をはじめ海外の危機管理分野で開発・普及が進み、日本でも災害情報管理システムや防災

情報システムの名称で多くのベンダーが開発に携わり、政府や自治体などで導入されている。

都道府県を対象に行った調査の結果からは、各県の情報システム間の相違が強く、分散的な状況であり、全国的な標準化とはほど遠い実態が明らかとなっている。どのシステムを導入するかは各県(自治体)の判断に委ねられているため、実際に各県が導入しているシステムの開発・提供ベンダーは多様であり、運用環境についても同様である。各県のシステムが保有する機能や扱える観測情報についても大きな格差が存在する。そのような状況のため、各県のシステムは基本的に県外の他のシステムと接続することがほとんど想定されていない。調査の中で、県内外のシステムとの接続について問い合わせた結果からも、その実態が浮き彫りになっている。災害対応時における多組織間での円滑な情報共有は極めて重要となるが、こうした情報システムの状況もあり、結局組織間・担当者間の情報のやり取りは大量の紙、ファックス、メールになってしまう。それゆえに、応援自治体は現地に大量の人を送り込まなければならないのである。

2020年代においてもこうした状況が発生する背景については、中央省庁をはじめ関係者はきちんと把握している。ICT分野への投資の低迷と人材不足、さらに多くの組織が依然としてデジタル化への不安感や抵抗感を抱いている。また、日本の法律や行政制度はICT普及以前の様式と慣習にとらわれている。だからこそ、世界的なデジタル化のランキングを見ても、日本はいつも下位で低迷している。

危機管理分野のデジタル化に関する今後の方向性としては、情報システムの標準化に向けた統一規格の導入や運用ルールの策定を改めて検討しなければならない。この分野における技術進化のスピードは、生成AIに象徴されるように急速である。日本の行政や立法措置は、制度上、この変化のスピードに追いつくことがどうしても難しい。そのため、対策のひとつとして、官民連携を前提としつつ、民間主導で共通仕様・ルールを策定し、業界内に普及・定着させる取り組みが重要になってくるのではないかと考える。

人口減少が進む中で、危機管理も持続可能性が問われている。限られた資源で自然災害、技術的な事故、感染症対策、人為的な有事(大規模テロや戦争)などに対応するため、オールハザード型の総合的な危機管理体制の整備を検討しなければならない時期に来ている。DXは既存の枠組・概念を打ち破る破壊的イノベーションに寄与する可能性を秘めている。従来のアナログ媒体に依存した制度や仕組みを捨て、デジタル時代に適応したものに移行しなければならない時期に来ている。今であれば、まだ日本はそれを実現できるだけの力があるが、社会が縮減していく中で、その機会は失われていくことになる。余力のあるうちに実現できるかどうか大きな鍵になる。

### 『外国人に選ばれるまち“TOYOHASHI”へ』

公益財団法人 豊橋市国際交流協会 会長 松井 孝悦 氏  
事務局長 竹岡 美代子 氏



#### ●事業内容

豊橋市国際交流協会は、平成元年4月、さまざまな国籍や多様な文化を背景とした人々が、安心して暮らせる地域づくりの推進を目的に発足した。平成25年4月には愛知県より公益認定を受け、「公益財団法人豊橋市国際交流協会」として新たな一歩を踏み出した。令和3年7月にはemCAMPUS EASTに移転。まちなか図書館やまちなか広場と隣接し人々が集う環境になったことで、これまでになかった連携事業の実施が可能になった。

事業内容は定款で定めた4つの柱をベースに事業を展開している。1つ目の柱の「国際交流・国際協力事業」では、まちなか広場・emCAMPUS 一帯で毎年11月、市民と外国人が一堂に集う「インターナショナルフェスティバル」を開催している。参加者数は、以前「こども未来館ここにこ」で開催していた時は約3,000人であったが、場所をemCAMPUSに変更して非常に人数が増え、昨年は約5,500人が集まった。多国籍の人が集まって自国の料理を楽しむ、文化を発信する場になっている。留学生交流事業は、豊橋祇園祭奉賛会のご厚意による祇園花火の体験や、日本語を学んでいる外国人学習者と市民総おどりに参加して市民との交流の輪を拡げている。祇園の花火は敷席を用意していただき、「こんな近くで花火を見たことがない」といつも喜ばれている。豊橋まつりは、市民総おどりに外国人が浴衣を着て参加しており、なかなかできない体験と非常に好評である。友好親善事業では、豊橋市の海外提携都市である4市を中心に、海外から来訪する訪問団の受入れを行っている。留学生支援事業は、豊橋総合動植物公園など市の8施設を無料で利用できる「留学生パスポート」を交付し、留学生が地域へ出かけることで一般市民との交流機会を創出している。

2つ目の柱は「多文化共生事業」である。地域に暮らす外国人市民が自立した日常生活が送れるよう、日本語ボランティアの運営による「にほんごきょうしつ」を開催している。全く日本語が話せないゼロレベルから日本語検定試験対策クラスまで、各レベルに応じたクラスを毎日開講し、日本語指導のみならず精神面でのサポートや情報提供などのアドバイスも行っており、昨年は557名が受講した。また、学んだ日本語で「スピーチ」を披露する「日本語スピーチコンテスト」も例年開催している。東

三河の日本語スピーチコンテストとして、豊橋も含めた東三河各地区で選抜された発表者が出場するコンテストとして広域で開催している。外国人児童サマースクール事業は、夏休み期間を使って学校や地域住民が連携して日本語学習や夏休みの宿題のサポートをするもので、児童が不登校にならないよう2学期へつなげている。外国人総合相談窓口「インフォピア」は、生活や仕事・医療・教育・子育てなど在住外国人の困りごとに対して、さまざまな相談業務を行っている。コロナ禍ではどこでワクチンを受けられるかといった相談などを中心に年間に5,483名の相談があり、外国人から頼りにされる窓口となっている。

3つ目の柱「人材育成、市民活動支援」では、国際交流・多文化共生を推進するためのボランティアを育成している。自主的な活動を支援するため日本語指導やボランティア活動について学ぶ養成講座を開催し、日本語ボランティアの育成とスキルアップを図っている。また災害時に情報弱者となる外国人を支援するため、災害時通訳ボランティアの登録・育成を行っている。地域在住の外国人や海外経験のある日本人から、世界各国の衣食住など身近な話題をテーマに異文化を紹介する国際交流サロンも実施している。令和5年度新規事業の「オンラインバーチャルツアー」は、インスタグラムのライブ配信により生の現地の暮らしを体験できるものとなっている。また、外国人講師から学び基礎的な語学力を養う外国語講座として、英語や中国語がメインであるがポルトガル語やフランス語の教室も開催している。他に毎年8月を国際協力意識の啓発月間と位置付け、国際協力に関する映画上映会や講演会を開催している。

最後4つ目の柱になる「情報の提供」では、協会の事業案内、活動紹介、地域の国際交流団体などの情報を広く提供する機関紙「コミュニケーション」を年に2回発行している。日本語・英語・ポルトガル語・中国語・タガログ語の5言語によるホームページやSNSを使った情報提供は、多言語で幅広い層に向け、各種事業案内や活動紹介などの情報発信をしており、特に今年4月から開設したFacebookでは、主に外国人の方に向けた情報提供を行っている。その他として窓口のエントランスでは、来館者が気軽に利用できるよう情報提供スペースを設け、

フリーWi-Fiの利用や海外雑誌・英字新聞など各種資料の閲覧が可能となっている。

## ●豊橋市に暮らす外国人の現状

次に豊橋市で暮らす外国人の現状について話をします。都道府県別外国人住民数から見てみると、愛知県は東京都に次いで2番目に外国人住民が多い。愛知県内でも豊橋市は名古屋に次いで2番目に外国人住民が多く、外国人比率も高く5.65%、約20人に1人となっている。豊橋市の外国人住民数推移をみると、1990年の入管法改正以降、ブラジルを主とする南米諸国出身の市民が急増し、2008年には外国人人口が20,000人を突破した。同年のリーマンショックにより景気が後退すると、その影響を受けた多くのブラジル人住民が日系人帰国支援事業などにより帰国し、ピーク時の約13,000人から半数を下回る人数にまで減少した。外国人住民数は2015年を底に再び増加に転じ、コロナ禍による若干の減少はあったが現在は再び20,000人を超えている。こうした増減は入管法の改正と景気が大きなポイントになる。

豊橋市の国籍別外国人住民数で2008年の外国人人口が20,000人を超えた時は日系ブラジル・フィリピンなど身分に基づく在留資格の方が上位をしめていた。2024年3月時点では東南アジア圏の人口増加が顕著であり、2018年の入管法改正により、ベトナム・インドネシア市民がその数を大きく増やしている。ベトナムとインドネシアはほとんどが技能実習生だと思うが、技能実習生は市民との接点がなかったり実態が把握できないところがあり、ベトナム語やインドネシア語の通訳を入れてしっかりフォローできる体制にしていこうと考えている。在留資格別では、2018年と2024年を比較すると永住者・定住者などの身分・地位に基づく在留資格者が減少し、東南アジアから来豊する技能実習、特定技能を身につけた外国人材が増加している。

外国人労働者に対する制度について、今年2月政府は技能実習制度に代わり育成就労制度を創設する方針を決定した。これにより、受入目的は「人材育成による国際貢献」から「人材確保と人材育成」となり、外国人の労働者としての受入れが明確化された。新制度では、職種は特定技能の12業種になり、在留資格の移行を円滑化するとともに、企業は外国人材の長期的な雇用が可能になる。また、外国人は同じ職種に長く従事することでキャリアを築くことができ、特定技能2号では在留期間が無期限、家族の帯同も可能になる。その一方で、転籍制限の緩和により、条件の良い地域への人材流出も懸念される。1年経てば転職もでき企業が変わること、住む街が変わることも可能になるため、これまで企業側が選んでいたものが、これからは外国人が企業・地域を選ぶように大きく変わる。いずれ外国人の間で日本人同様転職サイトが流行るのではないかとも思っている。このように受入目的

が変化する中、豊橋市の浅井市長は令和6年度予算大綱で、「多くの外国人が住む街として国籍に関わらず暮らしやすく、就労しやすい環境をいち早く整え、外国人材が集い、地域社会を支える一員として活躍する先駆的な多文化行政のモデル都市を目指す。」と述べている。

多文化共生情報提供の充実として、当協会はウェブページやFacebook、インスタグラムを運営しており、特に今年4月に開設したFacebookは正しい情報をタイムリーに多言語発信するものとして、豊橋市が提供する緊急情報や災害情報などの情報提供を行っていく。

関係機関との連携は、豊橋市の多文化共生・国際課、防災危機管理課、市民協働推進課などと連携している。日本赤十字社愛知県支部とは、救急法、幼児安全法や赤十字研修指導員研修の提供を受けており、先程も述べたがこれにより全国初の外国人指導員が3名誕生し、彼女たちは母語や日本語で研修を行っている。当協会は、平成29年に多文化共生事業の連携協力に関する協定を締結して、令和4年には事業推進取組が評価され、感謝状を受領することができた。他にも名古屋出入国在留管理局、ハローワーク、東海税理士会、JICA、JICE、NHK名古屋放送局などとも連携をしている。そして市内の大学・高校、38ある国際交流団体、ボランティア、市町村国際交流協会との総合拠点機能を担えるように連携強化を図っていく。そして各種団体の活動をバックアップするハブの役割を果たせるよう進めていく。

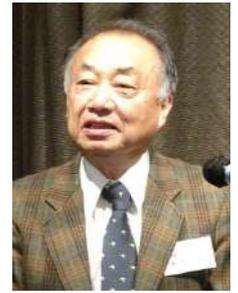
最後に、当協会の事業を通して皆さんが参加いただけるものを紹介する。まず留生活動支援事業「グローバルラウンジ」である。市内3大学に通う外国人留学生と市民が自由に集い、日本語や英語で気軽に交流しながらお互いの理解を深める場として、毎月第3土曜日午後1時からemCAMPUS EASTのインターナショナルスペースで開催している。令和4年度の半ばからスタートしたばかりの新しい事業であるが、少しずつ認知され、毎回60~80名ぐらいの方が参加するイベントとなっている。高度外国人材と交流できるチャンスであるため、ぜひご参加いただければと思う。当初は人が集まるか心配であったが、豊橋技術科学大学の国際交流クラブ「CALL」の学生が積極的に参画してくれており、参加者がとても増えている。新年度の2回目は6月15日(土)、入場無料・予約不要で途中入退場も自由なので、ぜひご参加いただければと思う。

当協会の事業運営は、日本語指導、ホームステイ、通訳・翻訳、災害時通訳ボランティアなどさまざまなボランティア活動の場がある。ボランティア活動を通して、当協会の事業をお手伝いいただきながら、外国人との友好や理解を深めていただきたいと思います。

最後に、当協会は事業の多くを豊橋市の補助金に頼っている。活動にご賛同いただき、参助会員に加入いただけると嬉しく思う。

### 「ピースボートで見たこと・聞いたこと・考えたこと」

鳳来寺山自然科学博物館 学術委員 中西 正 氏



#### ●ピースボートでオセアニアへ

ピースボートでオセアニアを一周してきたので、本日はその話をする。行程は、横浜から出て、中国、東南アジアを経由してオーストラリアに行き、南半球の諸島を経由して横浜に帰港するものである。出発は2019年12月21日、帰ってきたのが2020年2月15日であり、コロナ禍となる直前のタイミングであった。

最初是中国のアモイに着いた。このときには福建土楼というアモイから4時間ぐらい内陸に入ったところへ行った。船での旅行の場合、当然港湾に寄港し、そこでは1日停泊する。そのため、通常1日で行って帰ってくる事が可能な場所を訪れる形になる。そうしたツアーは一般的にオプションツアーとなっており、この場合でもコロンス島とか、あるいは地元の家に入って食事をするとか、日本語を習っている学生さんと一緒に過ごすといったものなど9コースぐらいが作られていた。それぞれの寄港地で、こうしたオプションツアーが企画されている。

次にフィリピン、インドネシアのバリ島に寄港し、そこからオーストラリアに行き、パースの近くのフリーマントルを訪問した。こちらは入植時代からの建物が残る魅力的な港町で、南極観測船「しらせ」が最後に立ち寄るところである。パースはオーストラリアの西側であり、船はオーストラリアの南側を廻り東へ航海していった。

アデレード、メルボルンを経由してシドニーに着いた。シドニーは深い入り江になっており、その一角にオペラハウスがある。さらに、その後ろに都市のビル群が存在するといった感じであった。

タスマニア島を経て、ブリスベンに寄港した。ブリスベンはこの大きな川の岸边にある街である。街が川に沿って作られてるような感じで、フェリーで上下する。左右岸の間を渡るのもフェリーということで、まるで動脈のようになっている。フェリーは渡し船とは全然違うデザインで、機能も全く違う感じであった。ブリスベンについて、日本人はあまり耳にすることがなく、詳しい場所もわからないかもしれない。しかし8年後はかなり頻繁に耳にする地名になる。というのは、オリンピックが今年パリ、4年後はロサンゼルス、そしてその4年後はこのブリスベンで開催されるからである。ここからオーストラリアを離れて、ニューカレドニアに行く。

ニューカレドニアは、「天国に一番近い島」とのキャッチコピーで有名になったところである。バヌアツの港はとて大きな客船が寄港しているが、コンテナなど貨物の置かれている量が少なく、経済規模はこの程度だろうかと思ってしまう。

次に訪問したガダルカナルもバヌアツよりは貨物量が多いが、それでも少量であった。ガダルカナルは、第2次世界大戦で日米が戦った激戦地であり、「血染めの丘」に戦死した日本兵の記念碑が建っている。すぐ近く、ひとつ谷を越した向こう側にはアメリカの「血染めの丘」の記念碑があったりする。近くにそれぞれの陣地があり、戦争のやり方が戦国時代と同じような感じであったのかなという印象を持った。

次がラバウル、こちらも戦跡になる。ラバウルには日本の航空隊があり、当然飛行場もあった。ところがその飛行場は見る影もなく、恐らく火山活動によって埋められてしまっていて、大変なところに飛行場を作ったという印象を持った。島全体がカルデラになっていて、ちょうど鹿児島湾の錦江湾のような形で、深い海のところに桜島のような火山があるとといった地形のところに飛行場があったのである。ここまで行程を説明してきたが、それぞれの訪問地に何か意味がある内容が多くありそうな気がした。深掘りすると興味深いことが出てくるのではという感じを持った。

#### ●船の中での生活は

ここからは「今回のオセアニア一周」の旅だけでなく、船の一般的な話をしたい。私たちが乗った船は、オーシャンドリーム号という3万5千トンの船である。実は廃船になっていて、もう存在しない。全長は200mと大きく、高校の広いグラウンドに斜めに入れてもはみ出すぐらいの大きさである。最近の客船は10万トンぐらいのものも珍しくなく、中のサービスのレベルも船によって異なっている。オーシャンドリーム号を船のビジネスホテルと例えると、10万トンクラスの船はハイブランドのラグジュアリーホテルといった感じである。

2人部屋以外に4人の相部屋もあり、若者でも乗れるようになっている。食事はバイキング形式が多く、自分の判断で摂ることとなる。豪華客船の食事を思い浮かべて、コース料理が毎日続くというイメージを抱くかもし

れないが、普通の食事である。乗船前は食べ過ぎて体重がどうなってしまうかと危惧していたが、その心配は杞憂に終わり、下船したときも私自身の体重は変化していなかった。夕食は一応コース料理になっていて、前菜・メインディッシュ・スープなどがあり、オプションとしてビールなどのアルコールも楽しめる。また正月には、おせち料理や暖かいお餅も提供された。

健康面を意識して、皆さん結構運動をされていた。甲板では、私は参加しなかったが朝日を浴びながらの太極拳に多くの人が参加していた。私はその後のラジオ体操に参加していた。それ以外に、専用のポールを使用したノルディックウォーキングで甲板を廻る運動をしたり、船の中の移動はエレベーターを使わず、階段を使うように意識していた。

1,000人の乗客のうち、950人は日本人であり会話は日本語で通じた。残りの50人は中国・香港・台湾・韓国などから参加していた。人数は少ないが、耳を澄まして聞いていると中国語がよく聞こえてきた。たまたま食事と同じテーブルになった中国人は、北京の教育関係の方で非常に穏やかな人たちであった。

船に乗っている時間がとても長く、船に乗っている間は何もやることなく大変ではないかと皆さん思うかもしれないが、実は時間を使うことが沢山ある。例えば講演会が多く企画されていて、その講演会を聞く人や、自主企画として講座を開く人も多かった。得意なところをみんなと一緒にやろうというものもあり、それを聞くという場面もある。また、自分の趣味だけに没頭することも可能である。中には海をずっと見ている人もいた。クジラやイルカがいたりするので、そうした生物を探すことに生きがいを感じているのだろう。

例えば、高師地区市民館は毎日4つぐらいの講座があり、参加者募集のポスターが貼られている。そうした施設と何となく似ていて、船は大きな地区市民館のようなものを感じた。例えば、ピースボートの中で自主的に講座を開きたいと考えた場合、開催可能な部屋などの場所は7カ所あったため、そちらを時間ごとの空きを確認して予約する形になる。こうして、1日に全体で50から60ぐらいの講座数があるといった感じであった。私もノルディックウォーキングの講座を受講して、インストラクターに歩き方を詳しく教えてもらった。今も習慣となり、ストックを持って歩いている。オカリナを演奏するグループの講習でオカリナを教えてもらって、現在もオカリナを吹いており、友人が毎月一回ライブをしている会場でオカリナを演奏している。ギターを持ち込んで皆さんと一緒に歌う人、水彩画の展覧、手芸の展覧、書道など学校の文化祭のような感じでいろいろな発表がある。花傘音頭のような踊りのグループ、一人芝居といった文化祭のようなこともできる。私は自主企画で10回以上植生の話として、愛知県の実験、日本の自然であったり、船でいった場所において目の前の自然を解説したりしたが、

その中の1回は参加者が自然保護に関係している人が多くいたため、その人たちを集めて15分ぐらいずつ話してもらう企画を行った。北海道の北見・栃木県・東京都・神奈川県・愛知県など私以外の参加者に話してもらおうと、一度に日本規模の話が聞けるという面白さがあった。それ以外にも船に乗り合わせた演奏家の音楽を聞く時間や、ピースボートが用意した講師の講演もあった。例えば、アフリカでツアーガイドをしている人が講師に呼ばれ、ツアーガイドのときに撮った写真を見せながら、アフリカの良さ、自然保護、暑い中での過ごし方などの話を、何回かに分けて聞くことができるものもあった。他にも、高橋和夫さんという中東研究をされている国際政治学者を講師に、インド洋から紅海における海賊の出没や船の警備を自衛隊が行っていることなどの中東情勢の講演もあった。最近のパレスチナ問題において、高橋和夫さんがテレビで解説している姿を見ると、とても懐かしく感じる。イレギュラーな感じの講演としては、ウルグアイのムヒカ元大統領が来船し講演してくれたこともあった。お酒を飲むのも良く、東海地方の人で集まって持ち寄ったワインの試飲会のようなことにも参加していた。いろいろな時間の使い方が可能で趣味を深めることもでき、そうした場所としてピースボートは非常に良い場所だと感じている。

## ● 国籍に縛られない若者への期待

最後に付け加えると、講座にしてもツアーにしても支えてくれているのは若い人たちである。帰国子女として長く海外に滞在経験のあるような感じで、2カ国、3カ国の言語を話すことができるバイリンガルな若者たちである。こうした若者がボランティアで実際の多くの行事を下支えしていて、異なる文化や背景で乗船してくる参加者や現地の人との懸け橋になれるよう、日々船内で活動している。彼ら若者のことを「コミュニケーションコーディネーター(CC)」と呼んだりしているが、実際の講演会の日本人ではない講演者の話も、同時通訳のような形でこの若者たちがやってくれている。彼らの話を少し聞くと、「友達はリオデジャネイロにいて、一昨日はニューヨークに行っていた。次はどこどこで会おうね」といった形の地球規模で動く話をしており、年配の日本人とは感覚が全く異なる印象である。

ピースボートをきっかけに、私は趣味としてノルディックウォーキングやオカリナをやるようになって良かったと感じているが、同時に将来の日本を支えるのは船で出会った国籍などに縛られない若者ではないかという感想を持った。実は最近、ピースボートへ参加した人が書いた本を何冊か読んだが、著者達も私と同様に、国籍が分からないような、縛られないような人たちがこれからの日本を支えるのではないかと書いていた。こうした若者への印象と期待が大きく残ったということで、本日の話を終わらせていただく。

### 「創業78年の製茶会社が新たな挑戦」

井指製茶(株) 代表取締役社長 井指 宏隆氏  
「1\_34cafe」 店長 井指 りか氏



#### ●危機感からの新しいチャレンジ

最初に当社の紹介をさせていただく。井指製茶は、豊川市にある創業78年の製茶問屋になる。祖父が終戦後、豊川市で静岡県菊川市にある茶農家の実家からお茶を分けてもらい、祖母と行商販売を始めたのがスタートと聞いている。2代目の父の時代に製茶設備、お茶を保管する大型冷蔵庫などを設置し、豊川市で唯一の製茶会社として食品スーパーなどへ商品を供給する事業を行ってきた。私が3代目で社員数は13名である。

急須で入れるお茶のことを「リーフ茶」と呼ぶが、現在若者の中では急須が家にないといった方も増えている。総務省家計調査によると1世帯あたりのリーフ茶の消費量は年々下落傾向であり、15年前に比べると約半分に減っている。リーフ茶の消費が減る代わりにペットボトルが伸びており、全体の金額はそれほど変化していない。お茶の飲み方が変わり、ペットボトルに移行しているのであり、嗜好品としてのお茶から喉を潤すための清涼飲料に変わってしまった。

ペットボトルのお茶の台頭によって、実は日本茶の生産量が低下している。ペットボトルのお茶の原料には安い茶葉しか使われていない。そのため、茶農家が作る荒茶の相場が下がっており、茶農家の売上が減っている。さらに、高齢化や施設の老朽化によって、廃業する茶農家が増えている危機的な状況である。こうした茶業界において、当社は独自の製茶技術や焙煎技術を活かして時代に合わせたリーフ茶の製造を行い、食品スーパーへの卸売事業や葬儀会社への返礼品事業など、長年続く取引先に恵まれて商売を続けてきた。

2020年、皆さんも記憶に新しいコロナ禍が突然襲ってきた。コロナの影響によって家族葬の需要が高まり、当社売上の2~3割を占めていた葬儀会社との取引が激減した。さらに食品スーパーでの試飲販売も禁止になってしまい、当社のお茶の味を知ってもらう機会もなくなった。この状態が続くとかなり危ういという危機感を抱き、新しいことにチャレンジしないといけないと考えたのが「日本茶カフェ」である。若者が気軽に本物のお茶の味を楽しむ場所があれば来てくれるのではないかと考えたが、日本茶カフェはやったことがない事業であり、計画段階から自己資金では難しかったため、補助金の申

請を行い、採択された後の工事等本当に大変な思いをしたが、昨年8月になんとかオープンできたのは、本当に多くの方々に協力いただいたからである。その中で、日本茶カフェのコンセプトや運営方法、メニューなどを考えたのは娘たちである。長女の「りか」より、オープンまでの道のりやオープン後の話をさせていただく。

私たち3姉妹は日本茶業界の現状やコロナ禍による井指製茶の大きな打撃を近くで実感していたことから、社長が日本茶カフェをやりたいと言ったときに、その想いに3姉妹全員が一緒に協力したいという気持ちになり、私たちだからこそできるカフェを作り上げようと決心した。そしてオープンに向けて、私たちは3つの想いを大切に考えた。まず1つ目は、「本格的な日本茶をもっとカジュアルに楽しんでもらいたい」という想いである。日本茶カフェを開くと決まってから、3姉妹で愛知はもちろんのこと、大阪・東京など全国各地の日本茶カフェに足を運んだ。実際訪問すると、多くの店が若い人には敷居が高いと感じることを実感した。というのは、本格的な茶器、本格的な茶法を伝統的な空間の中で楽しんでもらうというコンセプトの日本茶のカフェが多かったからである。そこでコーヒーや紅茶のようにカジュアルに日本茶を楽しんでもらいたいという想いが、三姉妹の中で固まった。本来の目的である本格的な急須で入れた日本茶をもっと知ってもらいたいという想いから、急須で入れる日本茶をあえて日常で使用するマグカップに入れて、気軽に楽しんでもらう形で提供していこうと決めた。

2つ目は、「当社のブランドである『いさし園』をもっと多くの人に知ってもらいたい」ということである。実際にどのような空間で日本茶を提供しているのかというと、空間は元製茶工場の中を半分リノベーションして作っている。どうしてこうした形にしたのかというと、私たち3姉妹は小さい頃から従業員の方と本当にとっても密な関係で育ってきた。従業員の方の働く姿を間近で見ていて、実際に商品を買ってくださるお客様に対して「いさし園」のお茶がどのように作られているのか、従業員がどういった想いで働いているのかは目に見えない部分であった。それをもっとお客様に知っていただいたら、「いさし園」をもっと身近に感じてもらえるとの想いからこうした形になった。店内に使われている梁、壁は製茶

工場内のものをそのまま使用し、倉庫に眠っていた昔ながらの茶箱をアレンジしてカウンターにするなど、活かせるものは全て活かしてカフェとしての形にした。カフェ奥にはレンガ作りの砂煎り焙煎機が見られるが、この砂煎り焙煎機は全国に3機しかないとても珍しいものであり、「いさし園」の強みがこの焙煎機に凝縮されていると考え、カフェはこの焙煎機が見える空間にしようとした。麦茶は熱風焙煎という焙煎方法で作られるものが多いが、このようなレンガ作りの砂煎り焙煎機で作っているところは少ない。砂煎り焙煎にすると何が良いかというと、遠赤外線効果で麦に熱を入れていくため、麦の中までじっくりと火を通すことで甘みが引き立つのである。カフェ店内から見るとライトアップされていて、焙煎しているときは稼働している様子を見ることができる。

3つ目の想いは、「地元豊川をこれからも盛り上げたい」ということである。私たち3姉妹は、小さい頃から地元のよさこいチームに所属し、以前はB1グランプリのイベントのボランティアなどにも積極的に参加して豊川を盛り上げる活動をしてきた。カフェを実際にオープンするときも地元を盛り上げていきたいというのは3姉妹の中で決めていて、オープンしてからも豊川に拠点のある「mol cafe」というカフェとコラボレーションして麦茶ラテのベースや地元の素材を使用したスイーツメニューなどを共同開発している。今後は、さらに地域のカフェや企業とのコラボレーションなども考えている。

オープンまで私たち3姉妹だけで駆け抜けたわけではなく、多くの協力者に支えられながら無事オープンを迎えることができた。最初に仲間になってくれたのが、今も社員として働いてくれている従妹で、高校卒業後、正社員として飲食店に勤務していた経験を活かして、オープン直前まで引っ張ってくれた。私たち3姉妹は当時学生であったため、アルバイトしか飲食店での勤務経験がなく、カフェをオープンする経験なども当然なかったため、社会人経験がある従妹が入ってくれたのはとても心強かった。また、社長が同級生たちとあるきっかけで再会し、元東京の有名カフェの立ち上げメンバー、大手広告代理店の勤務経験がある地元で先生をされている方などは、店舗運営への的確なアドバイスや軌道修正をしてくださっている。想いに共感してくださった外部の方もいて、岡崎の3姉妹がいる家業が酒屋で飲食店を営んでいる「蔵 cafe 一合」の方々もすごく共感してカフェの運営の部分に協力してくださった。また「宮ザキ園」という岡崎にある創業200年の産地問屋は茶畑も実際に持っており、お茶についての知識をお茶摘み体験などで学ばせていただいている。

オープンまで2年ぐらいかかり、初期の段階では会議や試食の繰り返しで終わりが見えなくてとても苦労した。会議には先程話をした協力者が一緒に参加していただき、私たち3姉妹もカフェを家業でオープンすることに向け

てそれぞれの想いがあったため、まとめるのがすごく難しかったが、そうしたものを軌道修正していただき、うまくひとつにコンセプトや内装をまとめることができた。大学を卒業してこちらに戻ってからは、従業員の皆さんに試作品を試食してもらい、話し合っ改善していくプロセスを繰り返してきた。コンセプトや提供するものなどがある程度固まった段階で、オープン前に実際に運営してみようということで、「ワンデイカフェ」を3回行った。これにより実際に運営してみないとわからない課題がたくさん見つかり、学びが得られたのと同時にオープン前の自信につながり、運営方法やメニューなどを確定していった。「ワンデイカフェ」でわかった必要な備品や内装に必要なものを集めるためにクラウドファンディングを実施した。目標額を150万円と設定したが、結果として250万円も集まり、備品の購入も可能になって、思い描いたカフェを作ることができ、2023年8月10日にグランドオープンした。私たち3姉妹の「若い人たちに楽しんでもらいたい」という想いが通じたかのように、オープンして最初のお客様は中学生の3人組であった。

最後に店名の「1\_34cafe」について説明する。1にアンダーバーを加えて34カフェという名前を名付けた。数字は1234と普通続いていくが、2がないのは2つとないという意味が込められており、2つとないリノベーション空間で2つとない「いさし園」のお茶を楽しんでもらいたいという想いを込めてこの名前にした。最後に社長からカフェのオープンによって当社にどのような効果があったかの話をする。

## ●カフェのオープンの本業への効果

カフェをオープンしたことにより、本業の生茶卸売に変化が出てきた。カフェに来たお客様に販売することも考えて、ちょっと可愛いパッケージの商品として、ペットボトルでしかお茶を飲んだことがない世代にも手に取ってもらいやすいパッケージと好まれる味わいを研究開発して製品化し、いろいろな店舗にも紹介して好評を得ている。今まで取引のなかった大手雑貨店などと取引を始めることができるなど、新たな可能性を感じている。このように日本茶をカジュアルに楽しむ場所や商品を提供することで、私たちの日本茶業界は最初の段階で説明したように危機的な状況ではあるが、まだまだやれる可能性があると感じ始めている。急須で煎れた本格的な日本茶は、喉を潤すだけでなく心を潤しほっとできる。しかも、多くの健康成分が含まれていて、ガン予防の効果など言われている。カジュアルに楽しむ日本茶文化を日本だけでなく世界に広めれば無限の可能性があるのでないかと若い社員とも話し合っている。いつかニューヨークに進出して「いさし園」のお茶を売るのが当社の夢であり、これからも前を向いて進んでいきたい。

## 新入会

### 【法人会員】

共和印刷(株)  
専務取締役 植村泰之氏  
マルシメ(株)  
代表取締役社長 大熊康文氏

### 【個人会員】

水野 恵氏

### 会員関係者の動静

(発行日現在届出分)

### 【顧問】

愛知県企業庁  
企業庁長 坂田一光氏 (前: 金田 学氏)  
愛知県議会  
議長 直江弘文氏 (前: 石井芳樹氏)

### 【参与】

愛知県 用地造成事務所  
所長 北川善己氏 (前: 榎本訓康氏)  
財務省 名古屋税関 豊橋税関支署  
支署長 水嶋英子氏 (前: 山口康浩氏)

### 【法人会員】

愛知県信用保証協会  
常務理事 川原 馨氏 (前: 岡田守人氏)  
アオキトランス(株)  
取締役海貨本部長 松永敏之氏 (前: 取締役社長小島泰樹氏)  
(株)大垣共立銀行 豊橋支店  
支店長 二村和男氏 (前: 松井大輔氏)  
蒲郡信用金庫  
理事長 岡本聡哉氏 (前: 竹田知史氏)  
専務理事 渡会政彦氏 (前: 藤下雅彦氏)  
(株)サイエンス・クリエイト  
代表取締役社長 太田晴也氏 (前: 浅井由崇氏)  
(株)静岡銀行 豊橋支店  
支店長 平林秀哲氏 (前: 山本重雄氏)  
成和环境(株)  
代表取締役 小島達也氏 (前: 豊田能史氏)  
総合警備保障(株) 豊橋支社  
支社長 清田利也氏 (前: 長坂正樹氏)  
(株)中京銀行 豊橋中央支店  
支店長 岡島貴秀氏 (前: 伊藤博己氏)  
中部電力パワーグリッド(株)  
豊橋支社 副支社長 西田仁彦氏 (前: 下河 洋氏)  
電源開発(株)  
風力事業部部長代理 長井康弘氏 (前: 加藤正隆氏)  
(株)トーエネック 豊橋営業所  
所長 市川伸明氏 (前: 池端伸一氏)  
トピー工業(株) 豊橋製造所  
執行役員所長 上手研二氏 (前: 野秋明弘氏)  
トヨタ自動車(株) 田原工場  
田原工場長 瀬理正宏氏 (前: 岡山真澄氏)  
豊鉄バス(株)  
代表取締役社長 岩ヶ谷光晴氏 (前: 小笠原俊彦氏)  
豊橋商工信用組合  
常務理事兼営業統括部長 藤井 謙氏 (前: 理事長 中村勝彦氏)  
豊橋信用金庫  
常務理事・事業支援部長 宮川直樹氏 (前: 副理事長 市川啓嗣氏)  
豊橋ステーションビル(株)  
代表取締役社長 吉村伸一氏 (前: 浅野 卓氏)  
豊橋鉄道(株)  
代表取締役社長 岩ヶ谷光晴氏 (前: 小笠原俊彦氏)  
名古屋テレビ放送(株)  
豊橋支社長 山崎淳也氏 (前: 上野和宏氏)  
日本通運(株) 豊橋支店  
支店長 加藤 充氏 (前: 小島英史氏)  
(協)東三河輸送センター  
理事長 後藤 明氏 (前: 柏村哲徳氏)

(株)フジトランスコーポレーション 豊橋支店  
支店長 星 邦光氏 (前: 鹿山泰三氏)  
富士フィルムビジネスイノベーションジャパン(株) 豊橋支社  
支社長 水谷 学氏 (前: 中島 修氏)  
三河湾ネットワーク(株)  
取締役 杉山武士氏 (前: 曾我謙晋氏)  
(株)三菱UFJ銀行 豊橋支店  
営業部長 馬場英生氏 (前: 和里田修一氏)  
矢崎エナジーシステム(株) 中部営業部  
部長 内田健一氏 (前: 増島昭平氏)

### 【特別会員】

豊橋市  
副市長 島村喜一氏 (前: 森田康夫氏)  
市議会議長 伊藤篤哉氏 (前: 近藤喜典氏)  
市議会副議長 近藤修司氏 (前: 小原昌子氏)  
豊川市  
市議会議長 柴田輝明氏 (前: 早川喬俊氏)  
市議会副議長 神谷謙太郎氏 (前: 富田 潤氏)  
蒲郡市  
市議会副議長 鈴木将浩氏 (前: 大須賀 林氏)  
田原市  
副市長 鈴木 亨氏 (前: 鈴木正直氏)  
愛知県商工会連合会 東三河支部  
支部長 森下直樹氏 (前: 林 昌宏氏)



#### ◇第244回 東三河午さん交流会

日時: 令和6年8月2日(金)11:30~13:00  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋5階「ザ・グレイス」  
講師: (株)ゆたかわ 石川卓哉氏  
テーマ: 「流域農業で上流と下流、生産者と生産者、  
生産者と消費者を結ぶ」

#### ◇第478回 東三河産学官交流サロン

日時: 令和6年8月27日(火)18:00~20:30  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋5階「ザ・グレイス」  
講師: 豊橋技術科学大学 秋葉友良氏  
テーマ: 「機械翻訳対の Language Exchange  
~互いに教え合う機械学習法~」

講師: (株)トヨコン 明石耕作氏  
テーマ: 「ビジョン経営で変革を」

#### ◇第245回 東三河午さん交流会

日時: 令和6年9月6日(金)11:30~13:00  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋4階「ザ・テラスルーム」  
講師: BEST GREEN FARM 千賀吉晃氏  
テーマ: 「2代目農家の挑戦  
~田原でアボカド栽培を始めたわけ~」

#### ◇第479回 東三河産学官交流サロン

日時: 令和6年9月24日(火)18:00~20:30  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋5階「ザ・グレイス」

#### ◇第246回 東三河午さん交流会

日時: 令和6年10月4日(金)11:30~13:00  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋4階「ザ・テラスルーム」

#### ◇第480回 東三河産学官交流サロン

日時: 令和5年10月22日(火)18:00~20:30  
場所: ホテルアークリッシュ豊橋5階「ザ・グレイス」

発行日 2024年7月22日

発行所 東三河懇話会

〒440-0888

豊橋市駅前大通3丁目53番地

太陽生命豊橋ビル2階

TEL 0532-55-5141 FAX 0532-56-0981

info@konwakai.jp

https://www.konwakai.jp

編集発行人 東三河懇話会 福田裕之