

日本経済の「成績表」 4
いま、日本国民に告げるべきこと

◆経済産業省素材産業政策最前線

カーボンニュートラル実現に向けた素材産業の革新と今後の展望

経済産業省製造産業局素材産業課長 土屋 博史



44

◆国土交通省物流政策最前線

物流の持続的成長の実現に向けて

国土交通省物流・自動車局物流政策課長 平澤 崇裕



52

末松広行と語る、危機を乗り越えるトップの決断とは



農業経営の旗手が示す、
産業化という未来への活路

株式会社野菜くらぶ
グリーンリーフ株式会社代表取締役社長 澤浦 彰治



66

一戦後人の発想 露置き露の干るがごと 俵 孝太郎 48
ジャニーズ問題と連帯責任論の愚劣

| | |
|---|----|
| 多言数窮 | 40 |
| 中国とは何なのか 国土学総合研究所長 大石 久和 | |
| 東京事務所に聞く | 43 |
| 知事のトップセールスを支えるチームとしての役割を果たしています。 群馬県東京事務所長 富澤 孝史 | |
| ふしぎな社会・おかしな行政 | 90 |
| 失われた30年の虚実 群馬大学名誉教授 稲葉 清毅 | |

| | |
|--------------------------------------|----|
| アジアの小窓 | 85 |
| 中東理解へ、読書と現地訪問を アジア母子福祉協会副理事長 寺井 融 | |
| 「悪党」の世直し論 | 80 |
| 生活保護とモラル・ハザード 小田原松玄 | |
| 菜々子の一刀両断！ってわけにはいかないか・・・ | 86 |
| 終活資格取得者と話す 総合社会政策研究所 寺内 香澄 | |

PATROL

| | |
|----------------------------|----|
| 官邸/内閣府 | 6 |
| 岸田 文雄/新藤 義孝 矢田 稚子/山本 茂貴 | |
| 総務省 | 8 |
| 馬場 成志/松本 敦司 大沢 博/増田 寛也 | |
| 法務省 | 10 |
| 菊池 浩/浦田 啓一 | |
| 外務省 | 11 |
| 上川 陽子/河邊 賢裕 | |
| 財務省 | 12 |
| 鈴木 俊一/新川 浩嗣 | |
| 金融庁 | 13 |
| 栗田 照久/伊藤 豊 | |
| 文部科学省 | 14 |
| 千原 由幸/室伏 広治 平田 直/原田 尚美 | |
| 厚生労働省 | 16 |
| 武見 敬三/大島 一博 朝川 知昭/辺見 聡 | |
| 農林水産省 | 18 |
| 宮下 一郎/宮浦 浩司 | |
| 経済産業省 | 19 |
| 西村 康稔/野原 諭 | |
| 国土交通省 | 20 |
| 斉藤 鉄夫/天河 宏文 石坂 聡/伊藤 康行 | |
| 環境省 | 22 |
| 伊藤信太郎/白石 隆夫 | |
| 防衛省 | 23 |
| 木原 稔/吉田 圭秀 | |
| 日 銀 | 24 |
| 植田 和男/加藤 勝彦 | |
| 地方自治体 | 25 |
| 佐竹 敬久/山口 祥義 | |

◆国土交通政策最前線～大型座談会

地方版図柄入りナンバープレート促進のために



寺井 剛敏 金沢美術工芸大学教授

逢沢 一郎 衆議院議員

久保田秀暢 国土交通省
物流・自動車局次長

岡安 雅幸 (一社)全国自動車標板協議会
専務理事



CONTENTS

| | |
|-----------------------|-----|
| TOPICS | |
| 浜松ヘルステックシンポジウム/浜松市 | 78 |
| 「バス危機突破」日本バス協会が総決起大会 | 79 |
| 「完全週休3日制」を導入/㈱伊予鉄グループ | 79 |
| 編集室だより | 100 |
| 表紙のことば 安達 俊雄 | 100 |

国民民主党副代表などを歴任した元参院議員の矢田稚子氏（58）が、賃金・雇用担当の総理補佐官として、9月の内閣改造で官邸入りした。岸田文雄首相を懸命に支えており、早くも手腕を発揮している。

10月2日、子育て世代に衝撃が走った。子ども一人につき、1日最大4400円の補助が出る企業型ベビーシッター割引券の新規・追加発行が停止された

■総理補佐官 矢田稚子氏 PATROL



賃金・雇用担当として総理を補佐

シッター割引券の発行再開で早速手腕発揮

のだ。令和5年度の予定枚数39万枚の上限に達したためだ。シッターの利用は拡大の一途をたどっている。上限に達したのならば、拡充するのは当然だ。だが、異次元の少子化対策を掲げているはずの岸田政権の反応は鈍く、当初、官邸も子ども家庭庁も、事の深刻さに全く気付いていなかったという。

そんな中、危機を察知し、発行再開への道筋をつけたのが矢田氏だ。各方面から寄せられる子育て世代の悲鳴をいち早くくみ取り、官邸や子ども家庭庁に働きかけた。シッター割引券は再開が決定、岸田首相が10月16日に表明した。

大阪市出身。苦勞人で、高校卒業後にパナソニックに入社した。電話交換手から労組幹部へ階段を上り、2016年に参院選比例代表に出馬して初当選。22年の参院選で落選した。11月10日配信の西日本新聞のインタビューで「官邸で臆せず私の意見を言わせていただく」と語っている。



■総理大臣 岸田文雄氏 PATROL

賃上げと外交に活路？

辞任ドミノ跳ね返し、政権の再浮揚なるか

岸田文雄総理は11月9日、年内の衆院解散・総選挙の見送りを事実上表明した。「先送りできない課題に一意専心取り組む」と述べた。内閣支持率が低迷している中で、物価高に対応する経済対策など、政策実現を優先させる方針を明確にした。

来年初の自民党総裁選での再選を目指す首相だが、この先、政権浮揚の材料は乏しい。数少ない活路は賃上げと外交だ。

首相は賃上げによって国民の手取りを増やすことで、デフレからの完全脱却と物価上昇の克服の実現を図っている。11月15日には、総理官邸で経済団体や労働者の代表と意見交換する「政労使会議」を開き「来年の春闘に向け、今年を上回る賃上げをお願いする」と訴えた。

ただ、政権の体力が低下しているだけに、経済界が呼びかけにどこまで応じるかは不透明だ。「賃上げが不発なら岸田政権は終わりだ」ともいわれ、春闘は首相にとって「天王山」（政府高官）となりそうだ。

外交面では、総理は11月15日から米国を訪れ、16日には中国の習近平国家主席とも個別に会談した。首相は「外交の岸田」を自任しており、着実に成果を積み重ねたい考えだ。

一方、10月後半以降、政務三役が次々と辞任する「辞任ドミノ」が起き、首相に対する逆風は強まった。自民党幹部は「周囲に首相を本気で支える政治家がいない」と憤った。

■食品安全委員会委員長 山本茂貴氏 PATROL



ALPS処理水の安全性を検証

「食品に関するリスクコミュニケーション」開催

11月15日、東京品川のフクラシア品川クリスタルにて、意見交換会「食品に関するリスクコミュニケーション」が開催された。

2011年3月11日の東日本大震災発生以後、食品安全委員会は消費者庁、厚生労働省、農林水産省、経済産業省と定期的に食品中の放射性物質に関する意見交換会を実施。今回はこれら関係省庁が主催・共催となり、

「食品中の放射性物質と復興の歩み」と題して実施された。基調講演では、国立研究開発法人量子科学技術研究開発機構量子生命・医学部門放射線医学研究所放射線規制科学研究部診療標準化グループ・熊谷敦史グループリーダーより、「原発事故後の放射線による健康影響について」と題し、放射線の基本的知識から始まり、日常生活における自然放射線レベル、放射性セシウムの特性と減少傾向、福島県産野菜や魚のセシウム検出の推移等について考察が為され、福島では住民に放射線による健康影響は有意差がみられないレベルと考えられており、汚染を防ぐ対策も行われ、流通する食品の安全性が確認されている、と総括された。

本年8月、WHO飲料水基準の約7分の1以下に希釈されたALPS処理水が海洋放出された際、国内外から安全性に対する懸念が示されたが、同講演では科学的見地からその安全性を改めて明らかにした形となった。



■経済再生担当大臣 新藤義孝氏 PATROL

TPP 新規加入、焦点は中国

高水準のルールを順守できるかがポイント

TPPに参加する日本やオーストラリアなど12カ国は11月15日、米サンフランシスコで閣僚級会合を開き、TPPを担当する新藤義孝経済再生担当相が出席した。採択された共同声明では、自由貿易に関する高水準のルールを守るといった新規加入に必要な条件を再確認した。加入申請している中国の扱いが焦点となる。

新藤氏は閣僚級会合後の記者

会見で「貿易の歪曲的措置や経済的威圧は、TPPのルールを順守していくという基準に関わる」と述べた。さらに、東京電力福島第一原発の処理水の海洋放出に反発して中国が始めた日本産水産物の全面禁輸を挙げ「非科学的な根拠のない批判が繰り返される。加えて、漁業に対する中国の措置は全く納得できない」と訴えた。

中国の加入についてはTPP参加国の考えが割れている。中国には国有企業への補助金や重要鉱物の一方的な輸出規制といった問題があり、TPPの高水準のルールを守れるかは疑わしい。新藤氏は毅然とした姿勢で臨む考えだ。

一方、国会では、岸田文雄首相（自民党総裁）が任期中に目指す憲法改正をめぐり、新藤氏が抜けた穴の大きさが露呈した。11月16日の衆院憲法審査会で、新藤氏が長く務めてきた与党筆頭幹事の後任である中谷元氏が「総裁再選を含めた任期だ」と述べ、批判を浴びた。

地方版図柄入り ナンバープレート促進 のために



——今回、第3弾の地方図柄入りナンバープレートの交付や第4弾の新たな図案のデザイン化を機に、「地方版図柄入りナンバープレート促進のために」というテーマでの座談会を企画しました。図柄入りナンバープレートをテーマにした座談会は「時評」2019年5月号に掲載しましたが、当時は地方図柄入りナンバープレート第1弾が交付された直後で、これから東京オリパラをいよいよ迎えるというタイミングでした。それから4年半経ち、新型コロナウィルス感染の影響もあって、地方版図柄入りナンバープレートは第3弾まで交付され、全国版図柄入りナンバープレートは大阪関西万博、全国花の図柄に加え、先日国際園芸博の図柄入りナン

バープレートが閣議決定されたと聞いています。そこで、改めて「地方版図柄入りナンバープレート促進のために」というテーマで座談会を企画しました。まず国土交通省物流・自動車局久保田次長に、第3弾の既存地域10地域と、第4弾ご当地ナンバーの5地域が追加されて73図柄・79地域になる流れについて、ご説明いただけますか。

久保田 図柄入りナンバープレートは、2017年4月にラグビーワールドカップ仕様の全国版図柄入りナンバープレートから始まり、同年10月には東京オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレートも交付されました。その1年後の18年10月には、地域振興を狙った地方版図柄入りナン



衆議院議員 (自動車整備議員連盟会長/バス議員連盟会長) 寺井 剛敏
国土交通省物流・自動車局次長 久保田 秀暢
(一社)全国自動車標板協議会 専務理事 岡安 雅幸

| 交付地域の単位 | 図柄 | 交付時期 | 交付手数料 (普通車 中軽2枚) | 申込件数 | 寄付金の使途 |
|--------------------------------------|------------------|---|------------------------------------|---|---|
| ラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレート | 品川599 20-19 | 平成29年4月3日～令和2年11月31日 ※交付終了 | 7,080円 9,200円 (+1,000円以上の寄付) | 約292,000件 | 会場までの輸送力の増強等 |
| 東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会特別仕様ナンバープレート | 品川599・9 20-20 | 平成29年10月10日～令和3年11月30日 ※交付終了 | 7,300円 9,900円 (+1,000円以上の寄付) | 約2,894,000件 | ノンステップバス、UDタクシーの整備等 |
| 地方版図柄入りナンバープレートの地域名表示単位 | 飛鳥599 20-46 | 【第1弾:41地域】平成30年10月～【第2弾:17地域】令和12年5月～ 【第3弾:10地域】令和5年10月(予定) 【第4弾:5地域】令和7年5月頃～ | 7,380円 8,740円 (+1,000円以上の寄付) | 【第1弾】約401,000件 【第2弾】約80,000件 ※令和5年8月末時点 | 当該地域における自動車交通サービスの整備・改善 |
| 新たな全国版図柄入りナンバープレート | 品川599 20-46 | 令和4年4月18日～令和5年4月30日 | 7,730円 9,200円 (+1,000円以上の寄付) | 約478,000件 ※令和5年8月末時点 | 交通サービスの改善・観光振興等の道路交通環境向上に向けた取組(予定) |
| 大阪・関西万博特別仕様ナンバープレート | 大阪599 20-25 | 令和4年10月24日～令和7年12月26日 | 7,700円 9,200円 (+1,000円以上の寄付) | 約66,000件 ※令和5年8月末時点 | 大阪・関西万博(令和7年4月～10月)の開催に関連した交通サービスの充実等(予定) |

バープレートがスタートし、第1弾は41地域で導入されました。次いで20年5月には、第2弾として17地

域が加わり、さらに23年10月には、第3弾として「秋田」「宇都宮」「群馬」「品川」「沖縄」「いわき」「那須」「岡

これまで交付の図柄入りナンバープレートの流れ

図柄入りナンバープレートは、2017年ラグビーワールドカップ特別仕様ナンバープレートの全国版図柄入りナンバープレートに始まり、その後18年に地方版図柄入りナンバープレートがスタートした。地方版図柄入りナンバープレートは現在まで第3弾が交付され、24年5月には第4弾が導入される予定だ。

(出典：国土交通省)

2017年4月に導入された図柄入りナンバープレートは、18年10月に地方振興を狙った地方版図柄入りナンバープレートがスタート。これまで、第3弾までが交付されている。25年5月には第4弾として新たに5地域が追加され、合計73地域にわたって交付される見通しだ。

そこで「時評」では、現在までの流れを整理するとともに地方自治体や交通事業者などに向けて指針となるべく、衆議院議員逢沢一郎氏、国土交通省物流・自動車局次長久保田秀暢氏、金沢美術工芸大学教授寺井剛敏氏、(一社)全国自動車標板協議会専務理事を招いて「地方図柄入りナンバープレート促進のために」というテーマで座談会を企画することにした。座談会は、和やかな雰囲気の中、熱い議論が展開された。(上は、第3弾の「群馬」「岡崎」「堺」「沖縄」ナンバーのデザイン)

(本誌・中村 幸之進)

◆経済産業省素材産業政策最前線

カーボンニュートラル 実現に向けた素材産業の 革新と今後の展望

経済産業省製造産業局
素材産業課長 土屋 博史

化学や鉄鋼、紙・パルプ、セメントといった部素材をさまざまな産業に提供することで雇用や地域経済を支え、また高付加価値と高い製造技術によってわが国の産業競争力を支える源泉の一つでもある素材産業。一方で、エネルギー多消費産業である素材産業は、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、産業構造そのものの変革が求められる産業でもある。では、変革の実現に向けてどういった取り組みを進めているのか。変革する素材産業の現状から、「新・素材産業ビジョン」に続き進められるGX実現に向けた「分野別投資戦略」について素材産業課の土屋課長に話を聞いた。

素材産業の概要から産業 を取り巻く現状と課題

— 化学や紙・パルプ、セメントなど産業が広範囲にわたり、また、その産業規模から日本・地域経済の基幹産業ともいわれる素材産業。改めて素材産業の概要から産業を取り巻く現状と課題についてお聞かせください。

土屋 鉄鋼や非鉄金属、化学、紙・パルプ、セメントなどを取り扱う素材産業は、製造業GDPの3割を占め、鉄鋼22万人、化学100万人の雇用を支えるとともに、工場が立地する地域経済のけん引役も担っています。また高い技術力を有し、国際市場でも高シェアを占める製品も多く、その生産プロセスにおけるエネルギー効率は最高水準を誇るなど、産業全体の競争力の源泉として重要な位置を占める基幹産業でもあります。

なかでも化学産業は、ナフサ分解によってエチレンなどの基礎化学品を製造・供給すること

で、自動車や電気電子産業といった川下産業の競争力の源泉となってきました。また化学産業は、半導体材料やディスプレイ材料、蓄電池材料などの機能性材料に注力しており、各社とも、売上規模は小さくとも世界シェアの高い製品も有し、こうした分野で着実に利益を上げています。そのような機能性化学品をより国際競争力のある価格で製造するためには、競争力のある価格による基礎化学品の提供が求められる、サプライチェーンにおける安定供給の観点からも、パイプラインで結合したコンビナートが立地・発展してきました。

ナフサ分解炉の稼働率については、80年代初頭以降、バブル期に向けて生産能力は拡張したものの、バブル崩壊後は緩やかに内需と生産能力との乖離が拡大。内需と生産能力の乖離は現在も継続しており、その稼働率は構造調整を行った2012年頃と同水準まで落ち込んでいま

す。自動車向けや機能品など差別化できている誘導品は国際市場の影響を受けにくいものの、汎用品などは国際市場の影響を受けて収益が低下しており、今後は稼働率を適正化して財務状況を筋肉質にすることで、GX投資の原資を捻出して国際競争をリードしていく素地にしていく必要があります。

また製造業が抱える課題の一つに若年就業人口の減少があります。世界トップの生産技術を実現する人材を確保・育成し続け、開発・生産への効率化と

イノベーション創出に向けて、MI（マテリアルズ・インフォマティクス）による開発の加速といったデジタル化を最大限活用する必要があると考えています。

そして鉄鋼・化学など、その製造工程においてCO₂排出が不可避である素材産業は、産業部門のCO₂排出量の約8割を占めており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けては、生産プロセスそのものの転換が求められる産業でもあります。

課題解決に向けた対策

— そうした課題に対して、経済産業省（素材産業課）では、これまでどういった対策を進めてきたのでしょうか。

土屋 これまでの取り組みとして、2021年12月にはトランジション・ファイナンスに関する分野別技術ロードマップを策定。22年4月には「新・素材産業ビジョン」を通じて、脱炭素社会の実現に向けて長期的な戦略に則り、着実なCO₂削減の取り組みを行う企業に対して、その取り組みを支援することを目的とした新しいファイナンス手法や、国際市場で勝ち続ける新たな素材産業への革新に向けて官民が共有すべきビジョンについて整理を行いました。そして本年、GX実行会議において分野別の投資戦略を策定し、投資促進につなげていく流れとなっています。

— GX実行会議における分野

別の投資戦略に向けて、10月の「GX実現に向けた専門家WG」で分野別投資戦略について検討されたと同じく。では、この専門家WGとは何か。またWGで検討された分野別投資戦略についてお聞かせください。

土屋 製造工程で多くのCO₂を排出する化学産業においても、2050年カーボンニュートラル実現に向けて、GXのチャレンジが進められています。昨年、GX基本方針に基づき、国が長期・複数年度にわたるコミットメントを示すと同時に、規制・制度的措置の見直しを示すべく、22分野において「道行き」が提示され、この中に「化学」「紙・パルプ」「セメント」が含まれています。

この「道行き」を「分野別投資戦略」として専門家の知見を伺いながらブラッシュアップすべく、「GX実現に向けた専門家WG」が開催され、化学産業は10月5日、紙・パルプおよびセメントについては10月26日に



つちや ひろし

昭和48年11月生まれ、神奈川県出身。東京大学大学院工学系研究科化学システム工学専攻。平成10年通産省入省（中小企業庁計画部計画課）。26年経済産業省商務情報政策局医務・福祉機器産業室長（併）国際展開推進室長、28年新エネルギー産業技術総合開発機構ワシントン事務所長、令和元年経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部原子力発電所事故収束対応室長、2年資源エネルギー庁資源・燃料部石炭課長、3年長官官房カーボンサイクル室長を併任、4年経済産業省商務・サービスグループ参事官（併）博覧会推進室長を経て、5年8月より現職。

物流の持続的成長の実現に向けて

—2024年問題に対する物流政策—

国土交通省 物流・自動車局 平澤 崇裕
物流政策課長

国民生活や経済活動を支える重要な社会インフラの一つである物流。しかしEC市場の急速な拡大や人口減少による担い手不足、さらに時間外労働に上限規制が盛り込まれることで物流の停滞が懸念される「2024年問題」など物流の抱える課題は多い。課題解決に向けて政府は本年6月に「物流革新に向けた政策パッケージ」を、そして10月には政策パッケージのうち早期に具体的な成果が得られる各種施策を盛り込んだ「物流革新緊急パッケージ」を発表した。喫緊の課題である2024年問題への取り組み、さらに持続可能な物流の実現に向けた取り組みについて本年10月に再編された国土交通省物流・自動車局物流政策課の平澤課長に話を聞いた。

物流を取り巻く現状と2024年問題

—社会経済生活を営む上で欠くことのできない重要インフラの一つである物流。しかし近年、さまざまな要因から物流を取り巻く状況は大きく変化しています。また2024年には時間外労働時間の上限が制限される「2024年問題」にも直面するなど、物流は大きな変革が求められる状況にあるかと思いますが、改めて物流を取り巻く現状についてお聞かせください。

平澤 物流の現状ですが、現在、輸送重量（トンベース）では国内貨物輸送の約9割をトラックが占め、輸送距離（トンキロベース）では、自動車約5割、内航海運が約4割、そして鉄道の占める割合は全体の5%ほどになっています。このように国内輸送の多くをトラックが担っていますが、そのトラック

ドライバーの働き方を全産業と比較すると年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低いことがわかっています。結果として、有効求人倍率は約2倍となっており、労働環境の改善に向けて2024年4月より時間外労働規制が適用されることになりました。

具体的には、これまで適用のなかった時間外労働規制の上限を年間960時間（休日労働含まず）に、また、改善基準告示によって年間3516時間まで認められた拘束時間が原則3300時間以内になるなど、拘束時間などが強化されます。その結果、これまで運んでいたものが運べなくなる、といった物流への影響が懸念される事態、いわゆる物流の「2024年問題」に直面しています。

昨年、経済産業省と農林水産省との合同で立ち上げた「持続可能な物流の実現に向けた検討

会」では、今後具体的な対応が行われなかった場合、2024年度には輸送能力が約14%（4億トン相当）不足し、その後も対応を行わなかった場合、2030年度には輸送能力が約34%（9億トン相当）不足する可能性が示されました。ここで注目してほしいのは、輸送能力の不足は2024年度を乗り越えればよいという一過性のものではなく、継続的に取り組む必要がある、構造的な課題であるという点です。

こうした中、本年10月には国土交通省で物流・自動車局が発足。自動車局と総合政策局の物流部門を統合し、総合的に物流施策の課題に対処するための部局が再編されました。物流については、喫緊の課題として2024年問題への対応がありますし、それ以外にもトラック運送業の働き方改革の実現、物流全体の効率化、生産性向上などの取り組みを加速度的に推進する政策パッケージの実現に向けて関係省庁とも連携して対応し、

さらにサプライチェーン全体の最適化、モーターシフト、自動化・機械化などを強力に推進していく必要がありますので、そうした取り組みを実行するための新しい組織になります。具体的な組織体制ですが、物流政策に関する省内横断的な企画立案、総括事務を行う物流政策課を設置し、モード横断的な諸課題に対応するとともに、総合政策局の物流部門で担っていた倉庫業や利用運送事業に関する事務を新設された貨物流通事業課が担当することで、担当業務が明確化し、より緊密な連携が可能になったと考えています。

総合物流施策大綱と「物流革新に向けた政策パッケージ」

—物流の停滞が懸念されるほど危機的な状況にあると、では課題解決に向けてどういった取り組みが進められているのでしょうか。

平澤 まず、政府全体の物流施策を取りまとめた「総合物流施策大綱」があります。これは5年に一度、定期的に公開しており、最新の大綱は2年前の2021年6月に策定した第7次総合物流施策大綱（2021年度〜2025年度）になります。本大綱では、
・物流DXや物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化（簡素で滑らかな物流）
・労働力不足対策と物流構造改革の推進（担い手にやさしい物流）
・強靱で持続可能な物流ネットワークの構築（強くしてしなやかな物流）
—といった3本柱による取り組みを進めています。また今回の大綱でクロズアップされたのは物流DXの推進、もう一つはDXのベースとなる標準化ですので、これをしっかり進めて



ひらさわ たかひろ
昭和47年10月生まれ、神奈川県出身、東京大学工学部航空宇宙工学科卒業。平成7年運輸省入省（自動車交通局技術安全部整備課）。10年自動車交通局技術安全部企画課国際業務室国際協定係長、14年外務省欧州連合日本政府代表部書記官、17年国土交通省総合政策局環境・海洋課専門官、28年自動車局審査・リコール課リコール監理室長、30年自動車局技術政策課自動車運転戦略官、令和2年自動車局技術・環境政策課自動車運転戦略官、3年鉄道建設・運輸施設整備支援機構施設管理部長、4年国土交通省総合政策局物流政策課長を経て、5年10月より現職。



株式会社野菜くらぶ
グリーンリーフ株式会社
代表取締役社長

澤浦 彰治氏

さわうら しょうじ

昭和39年4月13日、群馬県生まれ。群馬県立利根農林高等学校卒業、群馬県畜産試験場研修課程終了。平成2年群馬県農業青年クラブ協議会会長、6年グリーンリーフ有限会社設立代表取締役、8年有限会社野菜くらぶ設立代表取締役、14年グリーンリーフを株式会社化、18年株式会社サングレイス設立代表取締役会長、25年群馬県中小企業家同友会代表理事就任。著書複数。

農業経営の旗手が示す、産業化という未来への活路



東京農業大学教授
(元・農林水産事務次官)

末松 広行

群馬県昭和村の農家に生まれた澤浦氏は、早くから法人化を図り、有機栽培や生産物の加工、海外市場の開拓等さまざまな事業を展開、現在は産業化の旗手として地域農業を牽引している。市場のニーズを的確にとらえる先見性と大胆な投資により着実に収益を上げ、仕事としての就農を志す希望者に道を拓く先達と言えよう。澤浦氏の解説には、日本の農業が今後も継続・発展するための指針が鏝められている。

始まりは5万円のミキサーから

末松 澤浦社長は現在、農業生産法人として多角的に事業を展開し、また野菜くらぶなど複数の関連会社を擁しておられます。まずは、こうした農業経営を目指した背景、いきさつなどご解説いただけましたら。

澤浦 当初から現在のような企業形態

を想定していたわけではなく、目の前の課題解決に追われる連続が、結果として今の組織形成につながってきたと言えるでしょう。

最初の課題となったのが、私が家族経営農家の後継として農業を志した時です。高校卒業後、1年間の研修を経て、主にこんにゃく芋を栽培していた家業を継ぎました。幼少の時から家業を目にしていたので農業をするのは全く抵抗がなかったのですが、ちょうど時代が昭和から平成に移行する頃で、こんにゃく相場の暴落等により家業の経営が大きく傾いたのです。朝から晩まで額に汗して働きながら、なぜ生計が苦しくなるのか真剣に考えました。

末松 たどり着いた結論としてはどのような？

澤浦 結局、品質の良い農産物を作っても、採算の合う価格で販売できない、農家自身で値段を決められないからダメなんだ、と思い至りました。ならば自分が生産したものに値段を付けて、売れるような仕組みにしていくべきであると。