

区、関係J A、地域の代表的な農業法人や営農者に加え、北陸農政局の関係部局、水橋農地整備事業所により、「国営水橋地区営農推進協議会」を本年3月に設立し、これら関係者が一体となり高収益作物の作付拡大を図るべく営農推進に取り組むこととしている。

また、令和4年度からは、本地区内の下砂子坂集落内のほ場において、本地区の営農計画に位置付けられているニンジン、タマネギ等の高収益作物の栽培実証を行うとともに水田汎用化を図るために整備する暗渠排水管を活用したW排水柵方式による地下かんがいの実施による各種効果を確認するための実証試験を実施している。

■実証試験におけるニンジンの播種状況



■高収益作物の一大産地化



今後はこれらの実証試験の成果等を踏まえつつ、営農推進協議会を中心に本地区の営農計画の実現に向けた取り組みを本格化していくこと

としている。

■直売所等による交流人口増加



6 おわりに

富山県内におけるほ場整備率は全国でもトップクラスにある中で、本地区は大正から昭和初期に実施された耕地整理以降、区画整備は行われていないため、大変厳しい生産基盤の条件下における営農に余儀なく取り組んでいることや、農業者の高齢化や担い手の減少等も相まって営農を続ける意欲が減退している農家の方々も増えつつある状況にある。

しかし、本事業の実施により次世代型の効率的な農業が展開され、儲かる農業の実現と併せて農業を核とした地域振興を目指していくという新たな目標が構築され、地域の機運は大いに高まっているところである。

これまで水田単作地帯であった本地区において、水稲から野菜等への高収益作物への転換を図ることは並み大抵なことではないと考えるが、本事業を契機に関係者が一体となってこの目標に向けた取り組みを進め、「水田単作地帯における新たな農業モデルの構築」の実現に向けて微力ながらも全力を注ぎたいと考えている。

会員寄稿

地域の社会課題であるエコ通勤の促進と企業経営の両立に向けて

株式会社新日本コンサルタント
代表取締役社長 市森友明
博士(経営科学)
技術士(建設部門・総合技術監理部門)

1. 序論

一般的に、地方都市に本社を置く地域企業は、地域と共存共栄の関係にある場合が多い。本稿で扱う地域企業とは、本社を特定の地域に置き、主としてその地域の多様な資源を活用している、弊社のような企業のことを指している。地域企業にとって、地域が抱える課題の解決は、企業の経営戦略においても肝要である。しかしながら、このような地域課題の解決という「社会的要請」は、社内外のステークホルダーから企業に対して寄せられる「経営的要請」とトレードオフの関係にある場合が多い。

本稿では、トレードオフ関係にある社会的要請と経済的要請の両立の可能性を検討するべく、地域企業が取り組むべき社会的要請として「エコ通勤」を取り上げている。エコ通勤に関して様々な研究が存在しているが、いずれの研究も、企業経営との関係、すなわち経営的要請との関係や、両立を分析しているものはない。

2. 分析の考え方

企業業績の一指標としてワークモチベーションを取り上げたうえで、企業への社会的要請に対応するエコ通勤の推進と、ワークモチベーションの向上という経営的要請との両立を目指し、その要因を考究する。また、社会心理学の既往研究により、向社会的モチベーション(Prosocial Motivation)は、

企業の経済的価値を高める可能性が示されている。本稿では、地域企業における向社会的モチベーションの一種として、地域志向的モチベーションを提案し、このモチベーションが、社会課題であるエコ通勤への態度と、企業業績に繋がる各ワークモチベーションを関連付ける支配的要因になると仮定している。

分析の方法としては、全国の地域(政令都市未満)企業勤務者と都市(東京23区、及び、大阪市)企業勤務者に対し、社会問題への関心や、各ワークモチベーション、今回提案する地域志向的モチベーション、エコ通勤の態度等に関するアンケートを実施し、探索的因子分析により、各因子を特定したうえで、共分散構造分析を行い、詳細な因果関係を分析する。さらに、地域企業勤務者と都市企業勤務者の因果構造の相違を考究する。

また、アクセス(自宅から最寄り駅までの区間)とイグレス(最寄り駅から職場までの区間)

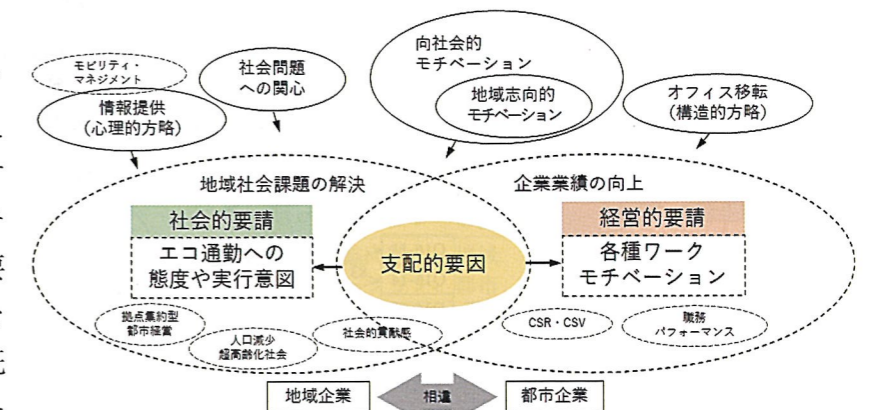


図-1 分析の概念

の所要時間を考慮し、因果構造を地域企業勤務者と都市企業勤務者で比較し、それぞれの特徴と、地域志向的モチベーションの役割の相違について分析する。分析の概念を図-1に示す。

3. 調査の方法

インターネット調査会社A社のモニターに登録している人のうち、都市もしくは地方を居住地として登録している人を対象としたWebアンケートを、2020年11月20日～同23日の期間で実施し、計1,550人の回答の収集を行った。アンケートの質問項目の概要を下記に示す。なお、(5件法)と記載がある質問項目においては、「1=よくあてはまる」、「2=ややあてはまる」、「3=どちらでもない」、「4=あまりあてはまらない」、「5=全くあてはまらない」の選択肢からなる、リッカート尺度を用いている。なお、地域企業勤務者は1,550人中458人(29.5%)であり、都市企業勤務者は502人(32.4%)であった。

- ・質問1～質問6：個人属性
- ・質問7～9：個人年収、勤務地、本社所在地
- ・質問10：通勤手段
- ・質問11：定型業務度(5件法)
- ・質問12～質問14：過去の業務経験
- ・質問15：社会問題への関心(5件法)
- ・質問16：ワークモチベーション、エコ通勤への態度(5件法)
- ・質問17、質問18：アクセス・イグレスの所要時間(自由記述)

4. エコ通勤への態度の規定要因

企業業績に関連する、ワークモチベーションを測定する因子として、既往研究より「達成志向的モチベーション」、「競争志向的モチベーション」、「協力志向的モチベーション」、「学習志向的モチベーション」を用いた。本稿では、これらの因子に加え、地域へ貢献しようとする「地域志向的モチベーション」の存在を仮定する。アンケート結果の探索的因子分析の結果、すべてのモチベーションの存在を示す測定結果が得られた。

次に、共分散構造分析を用いて、ワークモチベーション間の因果構造の同定を試み、地域企業勤務者、および、都市企業勤務者の双方において、地域志向的モチベーションが各ワークモチベーションと正の因果関係にあり、地域志向的モチベーションが、企業の経済的価値値と関連する各ワークモチベーションの根因である可能性が示された。

次に社会問題への関心とエコ通勤への態度を追加した構造の推計を試みた。図-2に、最終的に推計された因果構造を示す。社会問題への関心からエコ通勤への態度への正のパスが存在し、社会課題への意識が高い従業員ほど、エコ通勤への態度がよいことが伺える。次に、社会問題への関心から達成志向的モチベーションへの正のパスは、業務で取り組むことは、地域への貢献に限らず、何らかの形で社会に寄与すると考えられ、社会問題への関心が高い人ほど、

この関係を意識して業務をやり遂げるモチベーションを高く維持できているものと推察できる。

また、地域企業勤務者において、地域志向的モチベーションから、エコ通勤の実行意図である質問16-21「通勤時にはできるだけ公共交通を利用したいと思う」、および、エコ通勤への正のパスが存在し、地域志向的モチベーションが、公共交通、すなわちエコ通勤の推進に寄与することが示された。一方で、都市企業勤務者にはこのパスが存在していないことから、公共交通サービスレベルの高さにより、エコ通勤の実行と地域課題解決の関係が意識されないものと推察された。

次に、達成志向的モチベーションからエコ通勤へのパスに着目すると、地域企業勤務者は、エコ通勤の実行意図である質問16-21へ負のパスが存在し、都市企業勤務者はエコ通勤への態度に正のパスが存在する構造となった。地方では都市部と比較して、公共交通の利便性が低いという点に、終電時刻が早く、運行頻度が少ないと想定され、業務の完遂をエコ通勤が妨げることになる可能性があるが、都市部においては、公共交通の利便性が高く、自動車移動のコストの大きさから、必然的にエコ通勤を選好するものと推察される。

以上の結果から、地域企業勤務者と都市企業勤務者は、因果構造に相違が存在し、その主たる要因は、公共交通の利便性であると推察される。さらには、地域志向的モチベーションが、エコ通勤への態度と他のワークモチベーションを同時に向上させる構造は、地域企業勤務者のみにみられ、地域企業経営において、重要な因子となることが示唆された。

5. オフィスの立地特性の影響について

本稿では、エコ通勤に焦点を当てているが、その実施には、アクセスとイグレスの所要時間が影響すると考えられる。アクセスとイグレスの所要時間が大きい、すなわち、最寄り駅まで

が遠いと、エコ通勤の実施を妨げる可能性があるからである。アンケートの平均値の差の検証結果を表-1に示す。アクセスに関しては、地域企業勤務者と都市企業勤務者間で、統計的な有意差が認められなかったが、イグレスに関しては、統計的な有意差が認められた。アクセスに関しては、鉄道駅やバス停の近傍に居住する可否かは、勤務者の意思で決定できるが、イグレスに関しては、勤務者個人の意思決定よりも、企業の立地が強く反映されるので、地方と都市とで差異が生じると推察される。また、都市企業勤務者のエコ通勤への態度が良いことが、統計的に認められた。これらの結果から、地域企業勤務者と都市企業勤務者の間には、イグレスとエコ通勤への態度に関して、統計的に差異が存在しており、地域企業勤務者の方が、イグレス所要時間が大きく、エコ通勤への態度が不良であることが示唆された。

このような分析結果を踏まえ、イグレスを考慮した共分散構造分析を実施し、地域企業勤務者のみ、イグレスから地域志向的モチベーションへの有意なパスが確認された(図-3)。都市企業勤務者においては有意なパスが確認できず、イグレスの影響は示されなかった。この因果構造は、地域企業勤務者において、イグレスが大きくなる、すなわち、職場が駅から遠くなるこ

表-1 t検定の結果(地域・都市企業勤務者)

		N	Mean	S.D.	t
アクセス(分)	地域	458	14.3	17.2	0.444
	都市	502	13.8	20.5	
イグレス(分)	地域	458	15.6	24.2	3.78 **
	都市	502	10.5	16.7	
競争志向的モチベーション	地域	458	3.05	0.954	1.39
	都市	502	3.13	0.958	
協力志向的モチベーション	地域	458	3.42	0.807	1.36
	都市	502	3.49	0.81	
達成志向的モチベーション	地域	458	3.52	0.805	0.687
	都市	502	3.56	0.81	
学習志向的モチベーション	地域	458	3.31	0.839	0.133
	都市	502	3.32	0.862	
地域志向的モチベーション	地域	458	3.07	0.891	0.287
	都市	502	3.09	0.935	
エコ通勤への態度	地域	458	3.07	0.804	7.56 **
	都市	502	3.48	0.814	

* : p<0.05, ** : p<0.01

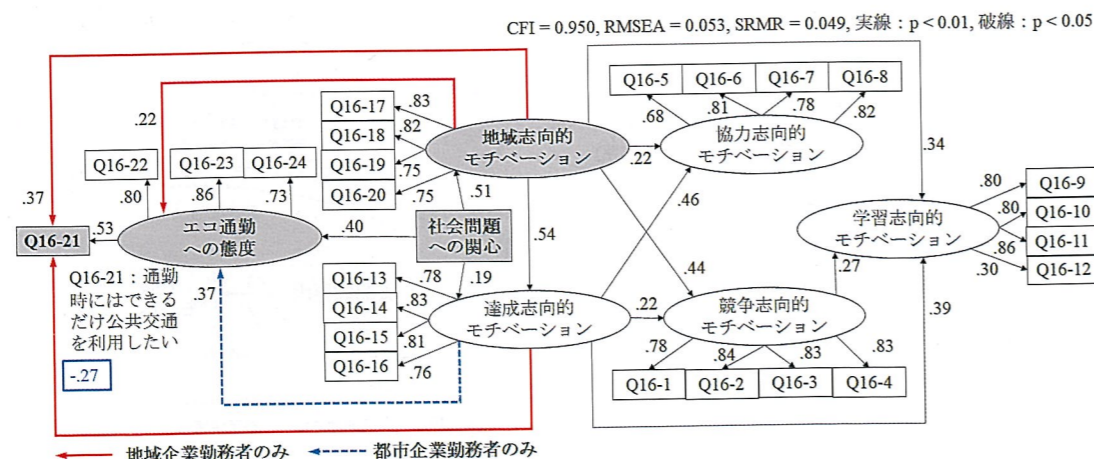


図-2 エコ通勤を規定する因果構造(地域企業勤務者、および、都市企業勤務者)

スケートパークの成り立ちと施設特性を踏まえた今後の展望

株式会社新日本コンサルタント
都市計画部 都市環境グループ
係長 大西 太和

CFI = 0.951, RMSEA = 0.050, SRMR = 0.048, 実線 : p < 0.01, 破線 : p < 0.05

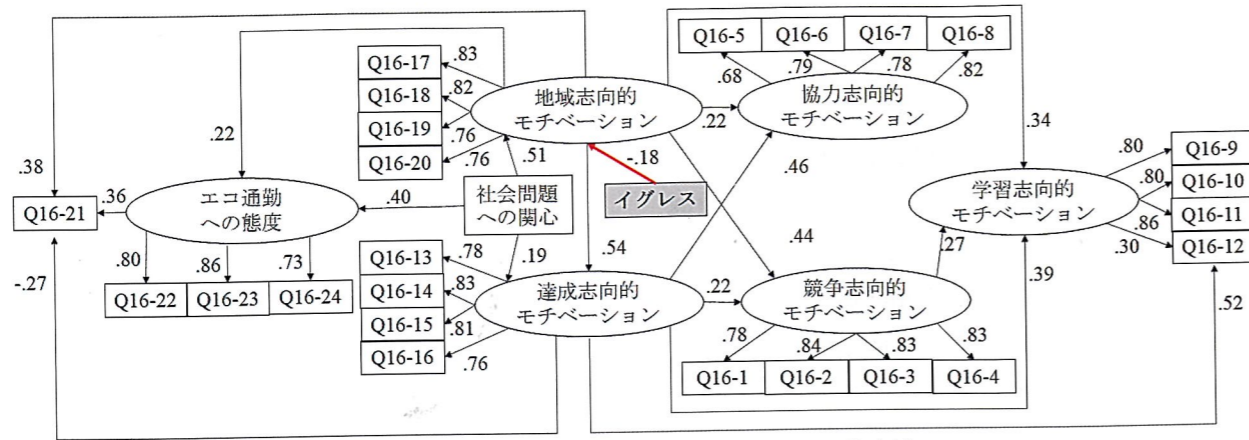


図-3 イグレスを考慮した場合の因果構造 (地域企業勤務者)

とで、地域志向的モチベーションが低下するという、新たな関係を示している。すなわち、イグレスの所要時間を小さくすることで、地域志向的モチベーションが向上する可能性があることが推察された。また、地域志向的モチベーションは、その他のモチベーションとエコ通勤への態度への効果も有しているため、イグレスの所要時間を小さくすることで、各モチベーションが増大し、エコ通勤への態度も良化すると演繹できる。

6. 結論

分析結果のまとめを図-4に示す。地域企業勤務者と都市企業勤務者には、地域志向的モチベーションの影響に相違があり、地域志向的モチベーションから、エコ通勤への態度や実行意図への影響は、地域企業勤務者においてのみ、統計的に有意となった。また、職場が駅等に近

いほど、地域志向的モチベーションが高く、ワークモチベーションとエコ通勤への態度が同時に良化する可能性も示された。これらの結果より、地域企業経営において、地域志向的モチベーションとイグレスが、社会的要請と経営的要請を両立するうえで重要な要因であり、エコ通勤の推進と企業業績が両立できる可能性があることを示した。

人口減少が進む地方都市において、拠点集中型の都市経営が有効であるが、そこには公共交通の活性化が不可欠である。本稿は、地域企業経営におけるエコ通勤推進への取り組みにおいて、CSR等の利他的精神の発露でなくても、合理的な経済活動としての選択の可能性を科学的に分析できたものとする。

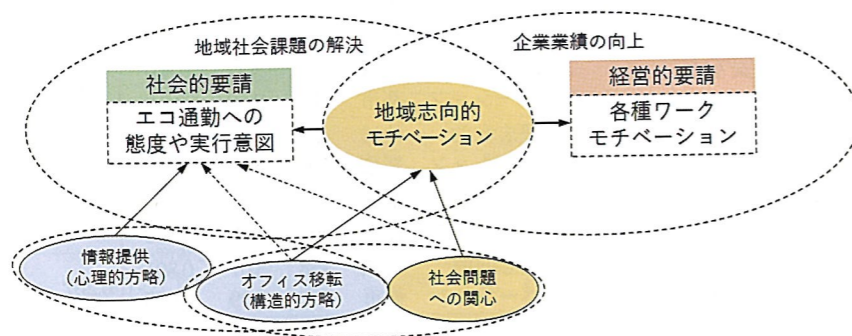


図-4 分析結果のまとめ

※なお本稿は、市森ら¹⁾を基に、本レポート用に内容を再整理したものであり、詳細は以下の文献を参照されたい。

[1] 市森友明、西垣友貴、山田忠史、「地域志向とエコ通勤に着目した地域企業の社会的課題解決とワークモチベーション向上の両立可能性に関する研究」、グローバルビジネスジャーナル、7(1)、pp44-55、2021。

1. はじめに

スケートパーク (写真-1) は、主にスケートボードをはじめとし、インラインスケートや、BMX フリースタイル (自転車競技) (写真-2) など、滑走・走行を楽しむための専用施設である。

富山市にも、専用施設である「富山市ストリートスポーツパーク」(写真-1) が存在し、国内有数の本格的なスケートパークとして、市内外

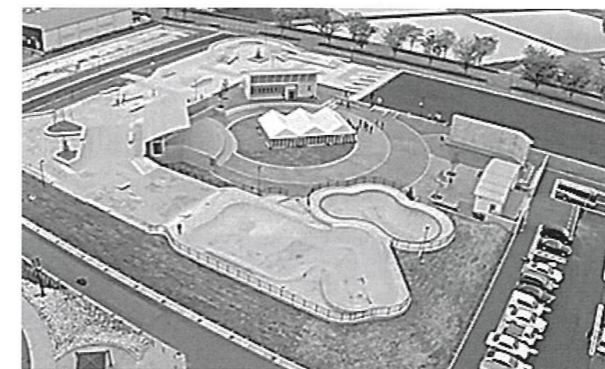


写真-1 スケートパーク(富山市ストリートスポーツパーク)



写真-2 スケートパークで行われる競技 (上: スケートボード 下左: インラインスケート 下右: BMX フリースタイル)

から多くの愛好者や競技者が来場し賑わいを見せている。

また、同市出身の中山楓奈選手は幼少期から当施設で練習を重ね、オリンピック競技大会で目覚ましい活躍をし、今もなお世界の舞台で活躍している。

スケートボードにおいては、2021年に開催された東京2020オリンピック競技大会から正式種目として採用され、日本人が多くのメダルを獲得したことによって、子供や若年層を中心に人気が一層高まったスポーツの一つである。

一方、スケートボードは、文化 (カルチャー) とスポーツという二つの要素を持っており、争うことではなく自己表現、規律ではなく自由の志向を重んじることが特徴であり、多様化する現代の遊び方を象徴するものと言える。

本稿では、多様化が求められているスケートパークについて、その成り立ちや昨今の施設特性を踏まえ、施設設計の今後の展望を考察する。

2. スケートパークの成り立ち

(1) スケートパークの由緒

スケートボードにはいくつかの競技が存在し、その競技ごとに施設の形状が異なっている。東京2020オリンピック競技大会では、2種目が採用されており、一つは街中の階段や手摺、スロープを模した施設の「ストリートスタイル」、もう一方はお椀のプールのように曲面状に施された施設の「パークスタイル」となっている。