

四銀 経営情報

Shigin Management Information

10

2022
No.183

企業訪問 トップに聞く

「飛耳長目」

第50回

株式会社トミナガ
代表取締役 島田 誠 氏

寄稿 「四国地域の設備投資動向」

～2021・2022年度四国地域設備投資計画調査より～

株式会社日本政策投資銀行 四国支店
企画調査課 齋藤 優美 氏

共同調査 新幹線が都市を変える

～新幹線と四国のまちづくり調査～

四国アライアンス地域経済研究会

調査 持続可能な地域通貨のあり方

四銀地域経済研究所
主任研究員 山本翔太郎

調査 第158回 高知県内企業の景況調査

四銀

経営情報

2022
No.183

10

目次

内 容

- | | |
|----|--|
| 1 | 企業訪問 トップに聞く『飛耳長目』
第50回 株式会社 トミナガ
代表取締役 島田 誠 氏 |
| 11 | 寄稿
「四国地域の設備投資動向」
～2021・2022年度四国地域設備投資計画調査より～
株式会社日本政策投資銀行 四国支店
企画調査課 齋藤 優美 氏 |
| 16 | 共同調査
新幹線が都市を変える
～新幹線と四国のまちづくり調査～
四国アライアンス地域経済研究会 |
| 44 | 調査
持続可能な地域通貨のあり方
四銀地域経済研究所
主任研究員 山本翔太郎 |
| 65 | 調査 第158回 高知県内企業の景況調査 |
| 77 | 経済動向
……国内経済 |
| 78 | ……四国経済 |
| 80 | ……高知経済 |
| 83 | ……徳島経済 |
| 88 | 経済日誌
……（国内・海外） |
| 89 | ……（高知県内） |

企業訪問 トップに聞く

第50回

ひ じ ちょう もく
飛耳長目

株式会社トミナガ

代表取締役 島田 誠 氏

(取引店：四国銀行 卸団地支店)



「土佐の高知でえいもん造るぜよ」

高知市に本社を置く株式会社トミナガは、富永信義氏が1959年（昭和34年）に創業し、鍋窯・日用品などの鑄造・販売を始めた。その後、1962年（昭和37年）に有限会社富永鑄造所として法人を設立し、1991（令和3年）に、現在の社名「株式会社トミナガ」に社名を変更した。

当社は「土佐の高知でえいもん造るぜよ」をキャッチコピーに鑄造から加工まで多品種、小ロットでの対応が可能で、鑄造シミュレーションを活用した迅速かつ高品質で最適な良い鑄物「えいもん」造りを行っている。製品は、産業機械や船舶、工作機械や公共事業など、様々な分野で活用されており、日本の産業やインフラを支えている。

徹底した品質管理とオーダーにスピーディな対応ができる「人」、国内で唯一、ドイツの国家資格を有し、安定した品質を提供してきた「技術」、鑄造シミュレーションや3Dスキャナを駆使し、品質・スピードを追求する「設備」を兼ね備えた、まさに「技術集団」と呼ぶにふさわしい会社である。

2019年（平成31年）には、創業60周年の節目を迎え、今後も一層の発展が期待される。

今回、株式会社トミナガの代表取締役社長である島田誠氏に、当社の創業からのあゆみや経営理念、今後のビジョンなどについてお話を伺った。

創業から承継まで

—— 創業からの歩みを聞かせてください。

社長：1959年（昭和34年）、自宅近所の弥生町にて、叔父の父の富永信義氏が職人仲間と共同出資により創業しました。当時はドラム缶で鉄を溶解して鑄造する「甌（こしき）」と呼ばれる方法で、鍋窯や日用品などの注文を受けて鑄造し、叔母がリヤカーを引いて納品していたと聞いています。その後、1962年（昭和37年）3月に、「有限会社富永鑄造所」を設立しました。

1965年（昭和40年）、工場を移転するとともに、コークス（石炭を蒸し焼きにした燃料）の燃焼熱を利用して鉄を溶かす「キューポラ（cupola）」という方式の溶鋳炉に切り替えました。高度経済成長期のなか、需要は日に日に高まり、高知県内でも30社以上の鑄造所が稼働していました。

そういったなか、1970年（昭和45年）に台風10号に見舞われました。江ノ口川が氾濫し、当社の工場も被害を受け、2か月ほど操業できない事態となりました。大変厳しい時期でしたが、地元企業のルートで新しい仕事を受注でき、何とか事業を保つことができました。

先代はこのような一番厳しい時期に社長に就任いたしました。また、私の父もこの頃入社しました。長浜の工場を任されていたが、この頃は色々な企業が乱立し、一方で取引先の倒産もあり、非常に苦労したと聞いています。

その後、1987年（昭和62年）に、高知・黒潮博覧会（1984年（昭和59年）開催）の跡地を開発した布師田の工業団地に本社を移転することとなり、現在に至っております。

この時期に、溶鋳炉を従来のキューポラ方式から電気炉方式に移行しました。これにより、受注から納品まで当社内で一貫した仕事を受けられるようになりました。1980年代はバブル経済による好景気のさなか、鑄物工場においても「造れば売れる」時代であり、需要は大きく、お客様も工場に

製品を取りに来るような時代でした。

その後、納期は当然守り、更に高品質のものも求められる時代へと変遷しました。当社においても検査体制をより高度化し、お客様により高い品質でかつ納期も可能な限り応じられるよう、製造・検査体制を整えてまいりました。

1991年（平成3年）に現在の「株式会社トミナガ」に社名変更した経緯ですが、従来の鑄造部門に加えて、加工を中心とした鉄工部門を設立しておりました。鑄物だけではなく、加工も行うことができる「一貫生産体制」を構築したことを対外的にも知っていただくために、当社の意思表示として変更いたしました。そのとたんにバブル崩壊です。

世間では好景気の終焉と言われましたが、当社においてはバブル崩壊後もしばらくは受注がありました。本格的に厳しくなったのは1993年（平成5年）以降です。



▲ インタビュー風景

（左から島田社長、当研究所坂本部長、四国銀行卸国地支店 有岡支店長）

—— 御社の事業について教えてください。

社長：鉄の鑄物を創業より一貫して取り組んでおります。

ただ、これからも労働者はどんどん減ってくることが想定されるため、商品の絞り込みも必要と考えています。鑄物はそのサイズによってカテゴリーが分かれてきます。当社が得意としているのは100kg～1tの規模です。この規模は、当社のワークサイズにちょうど適合しており、これより大きすぎても、小さすぎても難しくなります。実

はこのサイズは業界においては比較的ニッチなサイズです。

—— 社長が入社された経緯とその当時について聞かせてください。

社長：私は「就職氷河期」とも言われた1997年（平成9年）に入社しました。この頃、「産業の空洞化」とも言われたように、海外から安価な製品が流入してくるようになり、当時重量ベースで、200円/kgで売っていたものが、120円/kgまで下げてもらわないと買わない、などの厳しい値下げ要請が始まりました。この頃から2003年（平成15年）頃までは非常に厳しい時期でした。売上も相当落ち込みましたが、決してリストラを行うことはしませんでした。ただ、そのような状況でしたので、昇給や賞与支給は厳しくなり、その結果としてやむなく退職を選ぶ社員も出てまいりました。

私自身、当時の社長の親族という立場で入社したため、当初、口には出さないものの、特別な待遇を受けているのではないかなどと誤解を受けていました。無論、そんなことは一切ありませんでしたが…。社員の方々は皆先輩であり、認めてもらうためにはとにかく仕事を一生懸命にするしかないと考えました。休みも返上し、夜遅くまで一生懸命に仕事に従事しました。すると、徐々にではありますが、私の仕事ぶりを認めてくれる方も増えてきました。入社当時は鉄工部門に配属になりました。新たな部署に着任し、3ヶ月が経過したころ、製品が倒れて足の甲に当たり、骨折してしまいました。しかしながら、先ほど申しましたように、先輩社員の方々に認めてもらうために弱みは見せたくないと思い、1日も休みませんでした。幸い、骨折したのは足の甲でしたので、かかとで歩くことはできました。痛みをこらえながらではありましたが…。あの当時の頑張りが今につながっていると思っています。

ドイツの「鑄造マイスター」への挑戦

—— ドイツの国家資格である、「鑄造マイスター」や「鑄造テヒニカ」を取得されていますが、どのような経緯だったのですか。

社長：1997年（平成9年）の暮れから正月にかけて、富永守彦前社長と親交のあるドイツ南部の鑄物会社のドナウ社長が来日し、当社にもいらっしゃいました。ドイツのトリベルクで鑄造会社を営んでおり、高いレベルの技術を有しておりました。当時、ドイツにおいても経済情勢は厳しい時代であり、同業界においても、日本と違い陸続きであるが故にヨーロッパ各国との競争にさらされていましたが、同社はその高い技術を以って生き残ってこられた会社でした。非常に親身になっていただきまして、若い社員を研修に來させないかという提案をいただきました。そして1998年（平成10年）3月より約3か月間、研修に受け入れていただきました。仕事も生活も共にしまして、鑄造技術をみっちりと学んできました。そして戻ってきてこれから自社の事業に活かしていこうと考えた直後、父が病に倒れました。くも膜下出血でした。もともと先代は私の父を社長に据えようと考えていたため、社内では新たな承継計画を策定することとなりました。

専務（梅原利一氏）はドイツ語も勉強して、通算で4年半ほどドイツのシュツットガルトに滞在しました。ドイツにはマイスター制度という、高い技術力を認定する制度があり、鑄造マイスター資格、そしてその上のランクに位置する鑄造テヒニカの資格を取って帰ってきました。

—— それが今の事業にも活かしているんですね。

社長：鑄鉄の種類は大きく分けると、FC（ねずみ鑄鉄）、FCD（ダクタイル鑄鉄）の2つがあります。FCは振動を吸収しやすい、制震性が高い特徴があり、工作機械や自動車機械に用いられます。一方、FCDは、非常に強度があるため、船舶などに用いられます。

当社においてはそれまで9割がF Cでしたが、研修を受け入れていただいたドイツの会社はF C D専門の会社でした。F C Dの製造工程において、技術的な改善が必要と考えていましたので、専務がドイツから戻ってきたのち、我々の事業に活かすべく工程などを一つひとつ見直していきました。

2度の経済危機を乗り越え、現在へ

—— バブル後の厳しい経営環境やリーマンショックなど、経営環境としても非常に厳しい時期がありましたが、どのように乗り越えられたのですか。

社長：私が入社して以降、バブル崩壊後の余波はなおも続いており、事業は依然厳しく、特に2004年（平成16年）頃まで、先ほど申しました「産業の空洞化」が顕著でした。販売価格の低下のみならず、仕入値の上昇も顕著になっていました。同業他社もこの頃には10年前の3分の1まで減りました。

何とかその時期を乗り越え、2008年（平成20年）まで続いた「いざなぎ景気」に乗り、仕事も増加に転じました。ただ、材料の仕入値も上がってきており、一定販売価格への転嫁を余儀なくされました。以前の当社ですと、相手先と価格交渉をする、という発想は正直なところ、あまりなかったのですが、このまま価格に転嫁できなければ結果的にお客様に供給できなくなると考えました。とはいえ、ただ価格を上げますと伝えるだけでは、当然お客様も納得できません。そこで、当時私は営業担当でしたので、お客様に納得していただけるような、根拠を説明できる資料を作成して、交渉時に持参しました。

値上げはお客様の利益低下につながるようになるため、到底1回の交渉で完結しません。何度も足を運んで誠心誠意説明する必要がありましたが、そのような取り組みが功を奏して、お客様に

も理解していただきました。

この厳しい状況は2008年（平成20年）のリーマンショックで再び経験することとなるわけですが、こういった経験もあり、乗り越えることができました。

—— 設備投資にも積極的に取り組んでこられますね。

社長：以前から設備投資は積極的に行ってきましたが、2000年（平成12年）以降、マシニングセンター（※1）などの設備を拡充しました。今の設備の礎は、この時期に構築したものであり、バブル崩壊以降、ようやく利益体質に転化することができました。

品質やリードタイム（※2）の短縮化が一層重要になってきたのもこの頃です。一旦は海外へ発注先を求めた先も、欠陥が発生しやすい、納入までに時間がかかるなどの理由で国内回帰の動きも出始めました。そこで、当社の強みである「一貫生産」が活きることとなりました。一貫生産であれば、不具合への対応や緊急の要請に対してもすべて自社内で完結できます。これにより、お客様に当社を選んでいただける機会が増えていきました。

（※1）マシニングセンター：工具の自動交換が可能で、穴あけやねじ立てなど、様々な加工を連続で行うことができる工作機械

（※2）リードタイム：受注してから納品するまでの時間や日数



▲ 当社の製造工程一例

—— 他社との連携も積極的とお聞きしました。

社長：きっかけは、これからは同業者同士で足の引っ張り合いではなく、連携していかなければ、業界自体が縮小すると考えたことです。需要は増えておりましたので、当社で対応しきれない分を、同業他社にお願いする、という、いわば「商社機能」を果たしていくこととなりました。無論、品質については我々が責任を持たなければなりません。あくまでOEM（相手先ブランドによる生産）の形で、品質は当社で保証しました。

品質への期待値の上昇が如実に感じられるようになり、今後更なる品質向上に努めていかなければならないと考えました。

—— 2013年（平成25年）に社長に就任されました。

社長：リーマンショックの影響も収まり、再び上昇気流に乗りかけた2013年（平成25年）、社長に就任することとなりました。但し、肩書は「取締役社長」であり、「代表取締役社長」となるのはもう少し先のことです。



▲ 取締役社長に就任時の島田誠氏

社長就任後、品質強化にまず取り組みました。少し話は戻りますが、2011年（平成23年）に大手建設機械メーカーで勤められていた方が定年となり、当社に技術顧問という形で技術指導をいただけることとなりました。機械加工など、現場のリーダーに懇切丁寧に指導していただきまして、トミナガ流品質管理手法の構築をしてみいました。

まずは製品の欠陥がないよう、検査をしっかりと行うための設備を導入し、品質検査体制を構築しました。

そして、人材育成も徹底的に行い、品質管理のプロを育てていきました。品質上のトラブルは当然ゼロであることがあべき姿ですが、100%というのはどの業界でも難しいものです。トラブルが起こったときの初動が悪ければ、信用を損なうことにつながります。「こういったことが起こった時にどうするか」などをケースごとにマニュアル化していきました。

社長就任後、2017年（平成29年）頃まではこういった品質管理に関わることを徹底的に行っていました。

例えば、鋳型に溶かした鉄を流し込むのですが、そのままだと中で起こっていることは見えないので、解析する仕組みが必要と考えました。ちょうどこの頃、ものづくり補助金という制度がありましたので、この補助金をタイミングよく使い、解析する設備を導入しました。また、2010年（平成22年）頃より、3D化が主流となってまいりました。昔は経験豊富な方が目視、いわば個人技に頼る方法でしたが、製品が複雑化してきたことや、そういった「職人」もやがては退職することになりますので、今後、そういった個人のスキルに頼らず、誰でも対応できるようにしていく必要があります。ちょうど高速PCが安価で買えるようになった時期でもありましたので、それらを活用し、解析の高度化を果たすことができました。



▲ 3Dスキャナ

製造量を増やすための設備もちろん必要ですが、それ以上に、品質にこだわっており、品質という「付加価値」を高めることで、お客様にも信頼していただき、ひいては当社の利益にもつながると考えております。

こういった取り組みを行ってまいりまして、2017年（平成29年）、「代表取締役社長」となりました。

—— 経営理念について教えてください。

社長：当社の経営理念は、以下の通りです。

- ・私たちは品質第一を実践し、お客様に感動を与える商品を提供する
- ・私たちはモノづくり企業として常に新しい事に挑戦し社会に貢献する
- ・私たちは共に歩む社員・家族・取引先・地域の繁栄と幸福を追求する

第一の理念は先代がずっと言ってきたことです。「鋳物」とせず、「商品」としているのは、多様化する注文にも対応するという方針を示したものであり、それらを高品質で提供することでお客様に感動していただけるよう、「商品」を高品質で提供してまいります。

第二の理念は、我々は「モノづくり企業」であり、常に新しいことに挑戦していかなければならない、そしてそれを社会の発展に活かしていかなければならないという、我々自身の戒めの意味もあります。

そして第三の理念ですが、社員を大切にすることを疎かにして、お客様を大切にできるはずがないという考えのもと掲げた理念です。社員もこの3つ目の理念が「いちばんいい」と言います。

—— 人材育成や休暇制度の拡充にも力を入れていると聞きました。

社長：これからの時代、労働人口は確実に減ります。こういった労働市場縮小のなか、どうやって生き残っていくか、ということを考えた時、今の人材を育成していくしかないと思っています。

また、昨今、「働き方改革」が求められるなか、当社も従来以上に労働時間の短縮に取り組む必要があると考えています。社員の健康があって初めて仕事が円滑に進み、ひいては良い商品の提供につながります。では限られた時間でどうするかを考えるのが経営者であると考えております。私は、昔のような、労働時間が長いことが「頑張っている」と評価される風潮にはかねてより反対でした。お客様は残業代を払ってくれません。残業すればするほど、収益の悪化につながります。製

造プロセスや工場の動線の見直しなど、様々なことに取り組んでまいりました。

また、年間の休暇日数も92日から109日に増やしました。社員の皆様にしっかりと休養を取っていただき、よりよい仕事をしていただくことを意図したものです。

このように考えるきっかけは、少し遡りますが、ドイツに研修に行った時のことです。ドイツ人はバカンスで8月に1か月休みをとるということを知りました。1か月の間、国民の多くが休んだとしても、社会は回るのです。それでも、日本よりはるかに短い時間で高付加価値の商品を提供しています。日本でも見習わなければならない、そしてドイツにできて日本にできないということはないだろうと考え、社内に取り入れていきました。

——マーケティング部も創設されていますね。

社長：わざわざ高知の「株式会社トミナガ」を選んでいただくためには我々の強みをどうアピールするかが必要と考えています。

口コミやお客様からの紹介などもいただくことは多いですが、最近では、展示会への参加やSNSを活用した情報発信など、マーケティング活動にも力を入れています。

マーケティング部を作ったのもこのためです。

鋳物業界においては、既存のお客様への対応に留まっているケースが多いと思います。これは、新しい仕事を取りに行くと、既存のお客様の要望に応えられなくなるとの懸念から、新しい仕事を取りにいかないということです。ある意味それは顧客第一の考え方とも言えますが、大きいシェアのお客様からの受注が減少した場合、自社のダメージも大きくなります。

当社においては、そこまで大きな偏りはないため、多数のお客様からのご注文を受けております。今後もさらに増やしていきたいと考えております。

対外的なプロモーション活動は、もちろん既存のお客様や潜在的なお客様に、製品を認識してい

ただき、受注につなげていくことが大きな目的ですが、我々の会社を志望していただける「未来の社員」にもPRすることにもつながっています。

最近の新入社員の中には、関東や北陸地方から「Iターン」で志望して入社した社員もいます。また、会社の前を通った際に、入り口の門に飾っている「マンホールのふた」に惹かれ、飛び込みで当社への入社を希望し、入社に至った社員もおります。

——今後の課題について教えてください。

社長：従前より取り組んでおりますが、当社の弱みと考えている「連携」の向上、言い換えれば、一貫生産できるという強みはお話した通りですが、そのプロセスをどう管理していくのかという課題です。関係部署において、コントロールすることが必要なのですが、そのプロセスに係るデータを収集していなかったために、例えば、材料や機材など、ものを探す無駄な時間がかかっていました。一貫生産でやっていく上で「見える化」をすることでお互いが情報共有し、各々の工程をどうつなげていくことで最適化が図れるか、しかるべき人が理解して流していく仕組みを構築してまいりました。これについては今後も一層追求していく必要があると考えております。この取り組みが、ひいては最大のサービスを提供できる、納期を守ってくれる会社として信用が得られることにつながると考えております。

続いてエネルギーの高騰です。今までが安かったといえはそれまでですが、今後も円安傾向が続けば非常に厳しいと考えております。

また、前段で申し上げましたが、採用面でも、労働人口の減少のなか、一層厳しくなると考えています。どうしても職業柄ルーチンワークもあるのですが、そういったもののやりがいや面白さをどのように伝えていくか、これも課題と考えております。一方で、労働力の補完のために、自動化、省力化していくことも課題です。

近年の社会的な使命として考えられている、SDGsへの取り組みも必要です。当社も、鋳造工

程にいて一定の廃棄物は発生するのですが、今後は一層減らしていかなければなりません。また、労働環境の改善にもなるのですが、社内の粉塵対策なども考えていかなければなりません。また、もう一つ課題としてとらえているのが型枠の問題です。鋳物製造には「木型」が必要なのですが、その木型は100%外注でした。近年ではその木型を製造する会社もその職人も不足している状況です。



▲ 木型

幸い当社がお願いしている会社は後継者もいらっしゃるの当面は心配ないと考えておりますが、労働者数が減ってきているなか、未来永劫というわけにはまいりません。そういったなか、先方のご厚意で社員を半年毎1名、合計2名を出向という形で受け入れていただき、技術指導をいただきました。そうして今年4月、木型を製造するモデル加工部を作ることができました。

また、木型の保管の問題もあります。2016年(平成28年)12月に下請法が改正となりました。従来、鋳物業社は無償で木型保管をする慣行でしたが、今後は法改正により、保管料を支払う、いらなくなったものを廃棄する、取引条件を短くするなどの対応が必要となります。しかしながら長年続いた慣行は容易には変えられずなかなか進まない状況です。



▲ 木型を保管する区画。情報はデータ化され、二次元コードで読み取ることができる。

—— 社会貢献活動にも取り組んでいますね。

社長：月末最終金曜日に会社周辺の清掃活動を行っています。また、サッカーチームやスポーツクラブなどのスポンサー事業も行っています。

また、地域のお祭りなども最近はコロナ禍で行えてないですが、積極的に協力しています。

—— 社長として常に意識していることについて聞かせてください。

社長：私は社長に就任したとき、とにかく本を読みました。その中で自分を戒めていることは、「成功体験に縛られてはならない」ということです。特に失敗事例、会社でいえば倒産に至った経緯などが記されている書籍を参考にしています。成功は様々な要素が組み合わさっており、参考にならないことがしばしばありますが、失敗には必ず原則があります。何をしてはならないかがよくわかります。また、過去に当社が行い、失敗につながったことも戒めとして記録に残しております。

また、「有言実行」は肝に銘じています。朝礼暮改や、そもそも言ったことを忘れるというような、社長の胸三寸に委ねられるようなことでは、社員はついてこないと思います。

社長就任後、経営者と社員との「壁」を感じました。先代の築いてきた会社風土を継承し、かつ風通しをよりよくするためにどうすべきか、と考えました。

ただ、社長、役員、社員それぞれの「視座」が

違うのは当然であり、社員は自身の業務の範囲での最適を考え、社長や役員は全体最適を考える必要があります。社長は全体最適のあと、かつ今後どうしていくか、周りの変化著しい環境も意識して総合的に考える必要があります。今までやってきたことを止めることもあるし、新しくやり始めることもある。このプロセスにおいては疑問を感じる社員も当然出てきますが、これが未来の会社にどうつながるか、を理解してもらえよう努めています。会社を未来永劫存続させ、社員を守らなければならない、その結果としてお客様の期待に添わなければならないと考えております。

—— かわいいマスコットキャラクターも作られていますね。

社長：「トミネコ」のデザインは学生が作りました。土佐塾中の生徒が当社を訪れた際に気に入って頂いたようで、真っ白の状態でプレゼントすると、色付けして写真を送ってくれました。それが始まりで欲しい方がいらっしゃったら差し上げておりました。経済産業省の前にも「トミネコ」がいます。

「とりなべ君」は鋳物を溶かす鍋（＝取鍋）をモチーフにしたものです。公募したわけではなく、広報活動に使うキャラクターとして専務がデザインしたものを3Dプリンターで形にしました。ホームページやブログなどにも登場しています。

鋳物業というと堅いイメージを持たれがちですが、それを払拭したいという意図もあります。こういった取り組みは、採用面でもプラスに作用するのではないかと考えております。



▲ 当社で開発された鋳物。中央上が「トミネコ」



▲ 「とりなべ君」（前）と取鍋（後）

—— 最後に、今後のビジョンについて聞かせてください。

社長：経営ビジョンとして、「2025年までに四国随一の鋳物を軸とした総合モノづくりメーカーとなる」と掲げています。

これを達成するには、企業として心・技・体のバランスが重要と考えております。人の繋がりを大切にし、社員やお客様に誠心誠意を尽くす、安定した高品質な製品を作る技術を追求する、そして新しい事に挑戦し続けるタフな企業体質を目指すことに取り組んでおります。これにより、社員や地域の皆様、ひいては社会全体を幸せにすることができると考えております。

—— 本日はありがとうございました。

（業務部長 坂本伸吾）

会社概要

- 名 称 株式会社 トミナガ
- 創 業 1959（昭和34）年
- 創 立 1962（昭和37）年
- 本 社 〒781-5101 高知県高知市布師田
3981-5
- 工 場 ①本社工場
〒781-5101 高知県高知市布師田3981-5
②テクノ高知工場（第一・第二・第三）
〒783-0007 高知県南国市明見898-24
③香南工場
〒781-5451 高知県香南市香我美町上分730-1
- 資 本 金 5,000万円
- 事業内容 鋳鉄・鋳物の製造、機械加工



▲ 本社工場

四国銀行 卸団地支店 有岡支店長より一言

株式会社トミナガ様は、1959年（昭和34年）創業の高知市に本社を置く鋳鉄鋳物メーカーです。鋳造部品製造から機械加工までの一貫生産体制を整えており、繊維機械、射出成型機、船舶機械など、多種多様な産業を支える高精度・高品質な金属部品を製造しています。

創業60余年の歴史は決して順風満帆ではなく、天災やオイルショック、バブル崩壊など様々な危機や困難に直面されましたが、その都度、時代やニーズの変化にあわせて自らを変革し、品質を向上させ続けることで難局を乗り越えてこられました。

近年においても、モデル加工部の新設による鋳物型製造の内製化や、3Dスキャナ・鋳物シミュレーションを始めとするデジタル・IT技術の導入など、様々な施策を展開されています。またマスコットキャラクターである「トミネコ」「とりなべ君」を活用したSNSなどでの情報発信にも注力されており、知名度も着実に向上されてきています。

島田社長へのインタビューでは、「如何に変化に対応し、如何に付加価値を高めていくか」といったモノづくりへの拘りと、「共に歩む社員・家族・取引先・地域の繁栄と幸福の追求」に対する熱い想いが随所に感じることができました。

コロナ禍・原料高など、私たちを取り巻く環境は厳しい状況にありますが、当社は「土佐の高知でえいもん（良い鋳物）造るぜよ」をキャッチコピーに、高いモチベーションと情熱を持ってたゆまない前進を続けられています。

弊行もメイン行としてしっかりと役割を果たし、当社の今後ますますの飛躍と地域社会の発展に貢献して行きたいと考えます。





「四国地域の設備投資動向」

～2021・2022年度四国地域設備投資計画調査より～

株式会社日本政策投資銀行 四国支店
企画調査課 齋藤 優美

1. はじめに

(株)日本政策投資銀行は、前身である日本開発銀行時代の1956年度より、わが国産業の設備投資の基本的動向を把握することを目的に国内の設備投資動向調査を行っている。今年度については、2022年8月に2021年度の設備投資実績および2022年度、2023年度の設備投資計画についての調査結果を公表した(調査時点は2022年6月24日。四国地域については四国支店が公表)。本稿では、四国地域における2021年度実績および2022年度計画を中心に解説する。なお、2023年度の設備投資計画については未定とする企業が多いため、本稿では取り扱わない。

2. 調査の概要

当行の設備投資計画調査の概要は以下の通りである。

(1) 調査方法・設備投資の範囲

調査は対象企業へのアンケート(調査票送付)により行った。

設備投資額は工事ベースの金額であり、原則として建設仮勘定を含む有形固定資産の計上額(売却、滅失、減価償却を控除せず)で調査した。

(2) 調査対象・集計分類基準

原則、資本金1億円以上の民間法人企業を対象とした(但し、金融・保険業などを除く)。

集計は主業基準分類(企業の主たる業種に基づく分類)で行っている。

(3) 回答状況(図表1)

今回の設備投資動向調査は、全国9,486社に調査票を送付し、5,493社から回答をいただいた(回

答率57.9%)。うち、本社所在地が四国にある企業については、295社に調査票を送付し、204社から回答をいただいた(回答率69.2%)。

図表1 回答状況

調査対象社数	9,486 社
うち、本社所在地が四国	295 社
回答社数	5,493 社
うち、本社所在地が四国	204 社
回答率	57.9 %
うち、本社所在地が四国	69.2 %

(4) 四国地域の設備投資集計対象

本調査における四国の設備投資とは、設備投資を実施する企業が四国に本社を有するか否かを問わず、全回答企業(5,493社)を対象に四国で実施される設備投資額を集計したものである。四国に本社を有する回答企業は204社であり、四国に設備投資を実施すると回答した企業は348社である。

3. 四国地域の設備投資動向

2021年度、2022年度の四国地域の設備投資動向は以下の通りである。

(1) 設備投資動向(図表2)

2021年度実績(以下、増減率は対前年度比)は、製造業(0.2%減)、非製造業(0.6%減)ともに微減となり、全産業も微減(0.3%減)となった。

2022年度計画は、非製造業は二桁減(11.9%減)となるものの、製造業が二桁増(14.0%増)に転じることから、全産業では3年ぶりの増加(7.5%増)となる。

図表2 四国地域の設備投資動向

(単位: %)

	2020実績	今 回 調 査	
		2021実績	2022計画
全産業	▲ 11.9	▲ 0.3	7.5
(電力を除く)	(▲ 8.3)	(▲ 3.5)	(7.4)
製 造 業	▲ 6.1	▲ 0.2	14.0
非 製 造 業	▲ 19.5	▲ 0.6	▲ 11.9
(電力を除く)	(▲ 13.6)	(▲ 12.2)	(▲ 12.7)

(2) 業種別動向 (図表3)

① 2021年度実績

製造業は、電気機械 (42.5%増、寄与度7.9%) や紙・パルプ (8.9%増、寄与度1.1%) などが、新製品および製品高度化のための能力増強や新型コロナウイルス感染症 (以下、「新型コロナ」という) 対応などにより増加した。しかしながら、化学 (48.6%減、寄与度▲6.9%) や輸送用機械 (69.0%減、寄与度▲1.8%) などの業種では、前年度に実施した大型投資の反動などにより減少したため、全体では微減 (0.2%減) となった。

非製造業は、脱炭素対応投資などがあった電力 (15.6%増、寄与度2.6%) および商業施設や店舗の新設・更新投資などがあった不動産 (137.6%増、寄与度1.9%) が増加したものの、大型投資の剥落などにより運輸 (63.0%減、寄与度▲5.4%) やガス (23.2%減、寄与度▲1.2%) が減少したことから、全体では微減 (0.6%減) となった。

2021年度の設備投資は、新型コロナの長期化や供給制約などにより、一部の企業で投資計画が変更され下方修正となったことから、2年連続で減少となった。

② 2022年度計画

製造業は、紙・パルプ (36.7%減、寄与度▲6.5%) や電気機械 (12.0%減、寄与度▲4.3%) などの一部の業種では、引き続き一定の設備投資はあるものの前年度より減少となる。一方で、非鉄金属 (221.4%増、寄与度12.1%) で次世代車

向けなどの製品高度化投資が計画されており、加えて化学 (49.2%増、寄与度2.8%) および繊維 (190.5%増、寄与度2.5%) では、高機能素材や脱炭素対応投資などにより増加することから、全体では二桁増 (14.0%増) となる。

非製造業は、運輸 (78.8%増、寄与度2.6%) が商業施設新設や安全対策投資などにより増加となるものの、前年度からの大規模店舗改装などが一段落する不動産 (82.6%減、寄与度▲3.5%) やエネルギー関連の大型投資が一服するガス (55.2%減、寄与度▲2.8%)、南海トラフ対応など大型投資が落ち着く通信・情報 (27.0%減、寄与度▲1.5%) が減少することから、全体では二桁減 (11.9%減) となる。

図表3 四国地域の業種別 設備投資動向

(単位: %)

	2021実績		2022計画	
	増減率	寄与度	増減率	寄与度
全産業	▲ 0.3	▲ 0.3	7.5	7.5
(電力を除く)	▲ 3.5	▲ 2.9	7.4	7.4
製造業	▲ 0.2	▲ 0.1	14.0	10.5
非鉄金属	221.4	12.1	221.4	12.1
化学	▲ 48.6	▲ 6.9	49.2	2.8
繊維	▲ 12.5	▲ 0.1	190.5	2.5
輸送用機械	▲ 69.0	▲ 1.8	106.6	1.2
食 品	▲ 49.5	▲ 0.4	179.6	1.2
窯業・土石	152.0	0.8	40.0	0.7
その他の製造業	43.8	0.5	11.4	0.3
鉄 鋼	109.0	0.1	95.1	0.3
一般機械	▲ 37.8	▲ 1.6	2.9	0.1
石 油	12.9	0.1	—	—
精密機械	▲ 100.0	▲ 0.0	—	—
電気機械	42.5	7.9	▲ 12.0	▲ 4.3
紙・パルプ	8.9	1.1	▲ 36.7	▲ 6.5
非製造業	▲ 0.6	▲ 0.2	▲ 11.9	▲ 3.0
(電力を除く)	▲ 12.2	▲ 2.8	▲ 12.7	▲ 3.1
運 輸	▲ 63.0	▲ 5.4	78.8	2.6
サービス	▲ 6.0	▲ 0.0	101.7	0.8
リース	▲ 3.3	▲ 0.0	164.0	0.5
卸売・小売	36.1	0.7	19.5	0.5
建 設	▲ 55.4	▲ 0.4	50.2	0.2
電 力	15.6	2.6	26.6	0.1
その他の非製造業	52.8	0.7	1.5	0.0
通信・情報	27.8	0.9	▲ 27.0	▲ 1.5
ガ ス	▲ 23.2	▲ 1.2	▲ 55.2	▲ 2.8
不動産	137.6	1.9	▲ 82.6	▲ 3.5

注) 寄与度＝前年度構成比×当年度増減率×100 (合計は全体の増減率に一致)
業種は製造業、非製造業ごとに2022年度計画の寄与度順に並べ替え後

(3) 高知県、徳島県ほか四国4県の県別動向

(図表4)

高知県の2022年度計画は、全産業ベースで減少(20.3%減)に転じる。

製造業は、製品高度化投資のある繊維や設備新設を予定している化学が増加することから、全体では2年連続で増加(37.6%増)となる。

一方で、非製造業は店舗改装のある卸売・小売や地震対策投資のある運輸が増加するものの、不動産や通信・情報が前年度の大型投資の反動により減少することから、全体では大幅減(33.9%減)に転じる。

高知県の2022年度計画は、製造業においては製品高度化投資や脱炭素対応投資のある紙・パルプ、非製造業においてはレジリエンス関連投資のある運輸で社会構造の変化を踏まえた中長期的な効果を見据えた投資が見られた。

徳島県の2022年度計画は、全産業ベースで二桁減(10.9%減)となる。

製造業は、紙・パルプをはじめ、災害対応投資などが予定されているその他製造業や輸送用機械が増加する。しかしながら、電気機械や一般機械といった業種で引き続き能力増強投資などが計画されているが、前年度より減少することから、全体では二桁減(12.0%減)となる。

非製造業は、通信・情報や卸売・小売が減少するものの、耐震化投資のあるリースや安全対策投資などのある運輸が増加するため、全体では増加(4.5%増)となる。

徳島県の2022年度計画は、製造業を中心に2050年カーボンニュートラルの実現に向けた高機能・高付加価値型の投資などによって前向きな設備投資マインドが見られ、四国全体の設備投資動向をも牽引している。

また、防災・BCPを意識したレジリエンス関連投資も製造業、非製造業ともに見られた。

その他四国2県(香川県、愛媛県)の設備投資動向は図表4の通りである。高知県、徳島県は過去の大型投資の反動減などにより減少となるものの、設備投資動向は概ね持ち直しつつある。

図表4 四国地域の各県別 設備投資動向

(単位: %)

	2020実績	今回調査			
		2021実績	2022計画	製造業	非製造業
徳島県	▲ 10.3	25.9	▲ 10.9	▲ 12.0	4.5
香川県	▲ 16.8	▲ 25.3	47.9	44.1	55.8
愛媛県	▲ 9.8	▲ 4.7	16.7	36.0	▲ 34.9
高知県	▲ 14.4	29.7	▲ 20.3	37.6	▲ 33.9
四国計	▲ 11.9	▲ 0.3	7.5	14.0	▲ 11.9

4. 全国の設備投資動向

(1) 全国の設備投資動向 (図表5)

全国の2021年度設備投資実績は、製造業は増加(1.8%増)となるものの、非製造業は2年連続で減少(7.1%減)し、全産業も2年連続で減少(4.2%減)となった。

2022年度計画は、製造業(30.5%増)、非製造業(22.5%増)ともに大幅に増加することから、全産業では大幅増(25.3%増)となる見通し。

業種別では幅広い業種で増加となり、製造業ではデジタル化を背景とした電子材料の需要増加に対応する化学や、次世代車向け部材やパワー半導体を製造する電気機械といった業種が全体を牽引する。非製造業では首都圏開発が続く不動産のほか、安全対策を拡大する運輸などで大幅増となる。

また製造業、非製造業ともに昨年度見送った投資が再開されるほか、脱炭素を見据えた次世代車向け投資やデジタル化の需要拡大に向けた投資の増加に加えて、戦略在庫の確保など経済安全保障の側面からレジリエンス強化を図る動きも見られる。

(2) 地域別設備投資動向 (図表6)

2022年度の地域別設備投資計画は、すべての地域で増加することから、全国計では大幅増(25.3%増)となる。

地域別では、大規模な改良投資のある電力や能力増強投資のある輸送用機械で大幅増となる北関東甲信、不動産で再開発案件が継続する首都圏、工場新設や能力増強投資のある電気機械が増加する東北などが全国の設備投資を牽引する。

全国的に再生エネルギー関連の投資が見られ、電

図表5 全国の設備投資動向

(億円、%)

業 種	全 国				四 国			
	2021年度	2022年度	2022/2021 (2021/2020)	寄与度	2021年度	2022年度	2022/2021 (2021/2020)	寄与度
全 産 業	170,498	213,714	25.3 (▲ 4.2)	25.3	2,646	2,844	7.5 (▲ 0.3)	7.5
製 造 業	60,336	78,761	30.5 (▲ 1.8)	10.8	1,979	2,257	14.0 (▲ 0.2)	10.5
食 品	4,645	5,385	15.9 (▲ 11.2)	0.4	18	50	179.6 (▲ 49.5)	1.2
繊 維	537	638	18.8 (▲ 13.0)	0.1	34	100	190.5 (▲ 12.5)	2.5
紙・パルプ	1,750	1,799	2.8 (▲ 3.1)	0.0	466	295	▲ 36.7 (▲ 8.9)	▲ 6.5
化 学	10,937	14,982	37.0 (▲ 6.1)	2.4	152	226	49.2 (▲ 48.6)	2.8
石 油	2,127	2,791	31.2 (▲ 32.5)	0.4	-	-	- (▲ 12.9)	-
窯 業・土 石	1,356	1,879	38.6 (▲ 1.0)	0.3	46	65	40.0 (▲ 152.0)	0.7
鉄 鋼	3,998	4,556	14.0 (▲ 7.8)	0.3	8	15	95.1 (▲ 109.0)	0.3
非 鉄 金 属	2,467	3,835	55.5 (▲ 10.9)	0.8	145	466	221.4 (▲ 2.7)	12.1
金 属 製 品	981	1,219	24.2 (▲ 34.4)	0.1	19	36	83.9 (▲ 47.9)	0.6
一 般 機 械	5,999	8,846	47.5 (▲ 9.2)	1.7	76	78	2.9 (▲ 37.8)	0.1
電 気 機 械	6,340	9,058	42.9 (▲ 21.2)	1.6	937	824	▲ 12.0 (▲ 42.5)	▲ 4.3
精 密 機 械	1,343	1,626	21.0 (▲ 20.5)	0.2	-	-	- (▲ 100.0)	-
輸 送 用 機 械	15,358	18,871	22.9 (▲ 2.8)	2.1	31	64	106.6 (▲ 69.0)	1.2
うち自動車	14,939	18,230	22.0 (▲ 4.0)	1.9	4	6	41.9 (▲ 28.9)	0.1
その他の製造業	2,498	3,275	31.1 (▲ 3.2)	0.5	48	39	▲ 17.9 (▲ 42.5)	▲ 0.3
非 製 造 業	110,162	134,953	22.5 (▲ 7.1)	14.5	666	587	▲ 11.9 (▲ 0.6)	▲ 3.0
建 設	6,708	8,680	29.4 (▲ 0.8)	1.2	9	13	50.2 (▲ 55.4)	0.2
卸売・小売	10,965	12,745	16.2 (▲ 1.3)	1.0	68	81	19.5 (▲ 36.1)	0.5
不 動 産	14,571	21,780	49.5 (▲ 20.3)	4.2	112	19	▲ 82.6 (▲ 137.6)	▲ 3.5
運 輸	31,237	37,603	20.4 (▲ 1.9)	3.7	89	159	78.8 (▲ 63.0)	2.6
電 力	10,596	15,850	49.6 (▲ 12.5)	3.1	14	17	26.6 (▲ 15.6)	0.1
ガ ス	3,052	3,008	▲ 1.4 (▲ 11.0)	▲ 0.0	134	60	▲ 55.2 (▲ 23.2)	▲ 2.8
通信・情報	23,727	24,646	3.9 (▲ 3.2)	0.5	146	107	▲ 27.0 (▲ 27.8)	▲ 1.5
リ ー ス	4,028	4,350	8.0 (▲ 4.0)	0.2	8	22	164.0 (▲ 3.3)	0.5
サ ー ビ ス	4,846	5,738	18.4 (▲ 9.1)	0.5	20	41	101.7 (▲ 6.0)	0.8
その他の非製造業	433	554	28.1 (▲ 13.6)	0.1	66	67	1.5 (▲ 52.8)	0.0
全産業(電力を除く)	159,902	197,864	23.7 (▲ 3.0)	22.3	2,632	2,827	7.4 (▲ 3.5)	7.4
非製造業(電力を除く)	99,567	119,103	19.6 (▲ 5.9)	11.5	653	570	▲ 12.7 (▲ 12.2)	▲ 3.1

(注) その他の製造業：出版印刷、ゴム、その他製造業
 その他の非製造業：漁業、鉱業、その他非製造業

図表6 地域別設備投資の動向 (対前年度比増減率)

(単位：%)

	2020年度 実績	2021年度 実績	2022年度 計画	今 回 調 査			
				製造業	非製造業	主な増加業種 (増加率)	主な減少業種 (減少率)
北海道	▲ 26.1	▲ 17.9	21.7	▲ 2.4	30.0	電力 (26.1) ガス (5.2)	卸売・小売 (▲ 5.8) サービス (▲ 3.6)
東北	▲ 20.9	24.6	36.7	60.3	10.7	電気機械 (10.2) 化学 (8.9)	運輸 (▲ 2.8) 不動産 (▲ 1.0)
北関東甲信	▲ 6.1	4.9	51.6	51.8	51.3	電力 (15.0) 輸送用機械 (13.3)	運輸 (▲ 0.7) ガス (▲ 0.4)
首都圏	▲ 19.1	▲ 5.1	40.0	41.3	39.7	不動産 (18.5) 運輸 (7.5)	鉄鋼 (▲ 0.0) 精密機械 (▲ 0.0)
北陸	▲ 3.6	▲ 34.3	25.5	34.1	▲ 1.8	電気機械 (9.6) その他の製造業 (7.9)	通信・情報 (▲ 2.1) 不動産 (▲ 1.3)
東海	▲ 7.8	7.4	15.0	17.5	6.2	輸送用機械 (6.9) 一般機械 (2.1)	不動産 (▲ 2.2) 食品 (▲ 0.5)
関西	▲ 20.0	▲ 4.7	26.9	45.9	15.7	不動産 (6.1) 化学 (3.8)	卸売・小売 (▲ 1.5) 繊維 (▲ 0.4)
中国	▲ 11.6	▲ 5.1	31.0	32.6	26.5	鉄鋼 (10.9) 化学 (8.2)	石油 (▲ 1.7) 紙・パルプ (▲ 1.0)
四国	▲ 11.9	▲ 0.3	7.5	14.0	▲ 11.9	非鉄金属 (12.1) 化学 (2.8)	紙・パルプ (▲ 6.5) 電気機械 (▲ 4.3)
九州	▲ 18.4	11.9	14.3	18.9	10.9	運輸 (6.4) 電気機械 (4.5)	サービス (▲ 2.5) 石油 (▲ 0.7)
全国	▲ 10.5	▲ 4.2	25.3	30.5	22.5	-	-

注) 主な増加業種、減少業種は、寄与度の高い上位及び下位2業種を掲載している

気自動車やハイブリッド車転換に伴う電気機械や輸送用機器の投資は北関東甲信や東海を中心に幅広く実施される。また、各地域の幅広い産業で生産・供給・物流にかかる拠点分散の動きも見られた。

5. 2022年度四国地域の設備投資動向の特徴

四国地域は、全国に占める設備投資額の割合が2.9%（2022年度計画）と少額であるため、地域内の大型投資の影響を受けやすく、ボラティリティが大きくなりやすい傾向にある。

2022年度計画は製造業が牽引し、全産業では3年ぶりの増加（7.5%増）となっており、四国地域の設備投資マインドは持ち直しつつあるといえる。

今回の四国地域における設備投資計画調査のポイントは、以下の3点である。

（1）脱炭素・デジタル化に向けた投資

製造業を中心に社会構造の変化を見据えた脱炭素関連投資や省人化・効率化に向けたデジタル関連投資が継続している。

脱炭素関連投資としては、非鉄金属や化学、繊維などを中心に幅広い業種で再生可能エネルギーの利用や省エネルギー、燃料転換、電動化対応に関する投資が見られた。また、2050年に向けて大企業を中心に取り組みが増加する一方で、中堅企業では技術的な面でのハードルや開発コストなどの課題も多く残されている。多くの中堅企業では具体的な取り組みが浸透しづらい傾向にあり、支援策に対する期待も高いことがわかった。

デジタル関連投資としては、非鉄金属や化学、運輸といった業種で生産・製造プロセスの効率化投資やDXに向けた準備段階の投資を行っている企業が複数見られた。

（2）中長期的な効果を見据えた次世代・高機能・高付加価値型の投資

素材型産業が集積する四国地域では製造業を中心に高機能・高付加価値製品の研究開発や生産能

力増強に向けた取り組みが相応にあり、設備投資マインドは堅調であるといえる。

研究開発投資については、非鉄金属や窯業・土石、繊維といった業種で次世代車向け電池の研究施設拡充や新製品開発が計画されており、生産能力増強については、非鉄金属や化学、紙・パルプ、電気機械といった業種で電池部材の工場新設や設備増強、セルロースナノファイバーの実用化に向けた取り組みも見られた。

（3）地域レジリエンス関連投資の広がり

昨年度に引き続き今年度計画においても、地域固有の防災・BCPを意識したレジリエンス関連投資が多く見られた。

製造業では食品やその他製造業がBCPの観点から生産拠点の分散化や工場の耐震化投資を計画しており、非製造業では運輸やリースといった業種で事業継続のための安全対策投資などが計画されている。

6. 四国地域のポテンシャルと展望

2022年度設備投資計画は、脱炭素やデジタル化の加速、レジリエンス強化に向けた取り組みの押し上げにより全産業ベースでは増加の計画となっている。

四国地域は、サプライチェーンの上流部に位置する素材型産業が集積しており、脱炭素関連投資やデジタル化投資など、将来を見据えた息の長い設備投資が今後も継続していくものと思われる。

今後の懸念材料としては、コロナ禍の長期化に加え、ウクライナ危機などによる国際秩序の再編やインフレなどリスクの多様化に伴う国内外の経済の不透明感が挙げられる。新型コロナに加えて、供給制約や資源価格などの高騰が設備投資に与える影響について注視していくとともに、その先を見据えた前向きな投資の動向にも注目して参りたい。



新幹線が都市を変える

～新幹線と四国のまちづくり調査～

四国アライアンス地域経済研究会

はじめに

四国新幹線の実現は、四国へのアクセス向上、魅力的で活気にあふれる「まちづくり」、地域活性化のためには不可欠である。四国新幹線整備促進期成会では、中長期目標として掲げている「リニア中央新幹線が新大阪まで延伸される2037年を一つのターゲットとして四国の新幹線の開業を目指す」の実現に向け、四国各県の自治体や経済界が幅広く連携し、中央への要望や広報・啓発に取り組んできた。しかしながら、四国の住民の中には、依然として新幹線の実現に懐疑的な声や否定的な意見、認識不足による誤解が少なくないのも事実であり、さらなる理解促進、機運醸成を図るための努力が必要である。

そこで、各県で更なる議論と関心を喚起するためには、四国の新幹線を具体的なイメージで提起することが重要と考え、①県都のまちづくりの観点から四国の新幹線駅はどこに置くべきか、②新幹線効果を県内に波及させるために何が必要か、という二つの論点での調査を行い、2022年6月1日、調査報告書を公表した。前者では、北陸と九州の新幹線駅と周辺まちづくりの事例紹介と、四国4県都の新幹線駅候補地の検討と将来のまちづくりを展望した。後者では、四国4県都を中心とした二次交通（鉄道主要駅や空港などの交通拠点と、観光地などの目的地を結ぶ交通手段）の現状評価と将来像、新幹線の実現による各県の産業振興や観光振興、防災面への効果などを探った。

なお、本編および概要版は、四国新幹線整備促進期成会のホームページ（<http://www.shikoku-shinkansen.jp/>）に掲載している。

今回、高知県を中心に調査報告書の概要を紹介する。四国新幹線に対する理解を一層深めるとともに、魅力的で活気にあふれる未来の「まちづくり」を考えるきっかけとなることを願っている。

本調査の実施にあたり、視察やヒアリングなどで貴重な示唆を頂戴した皆様方に対しまして、心より感謝申し上げます。

【目次】

- 第1章. 新幹線駅とまちづくり
- 第2章. 四国4県都における新幹線駅の検討
- 第3章. 新幹線と二次交通
- 第4章. 新幹線整備と未来の四国

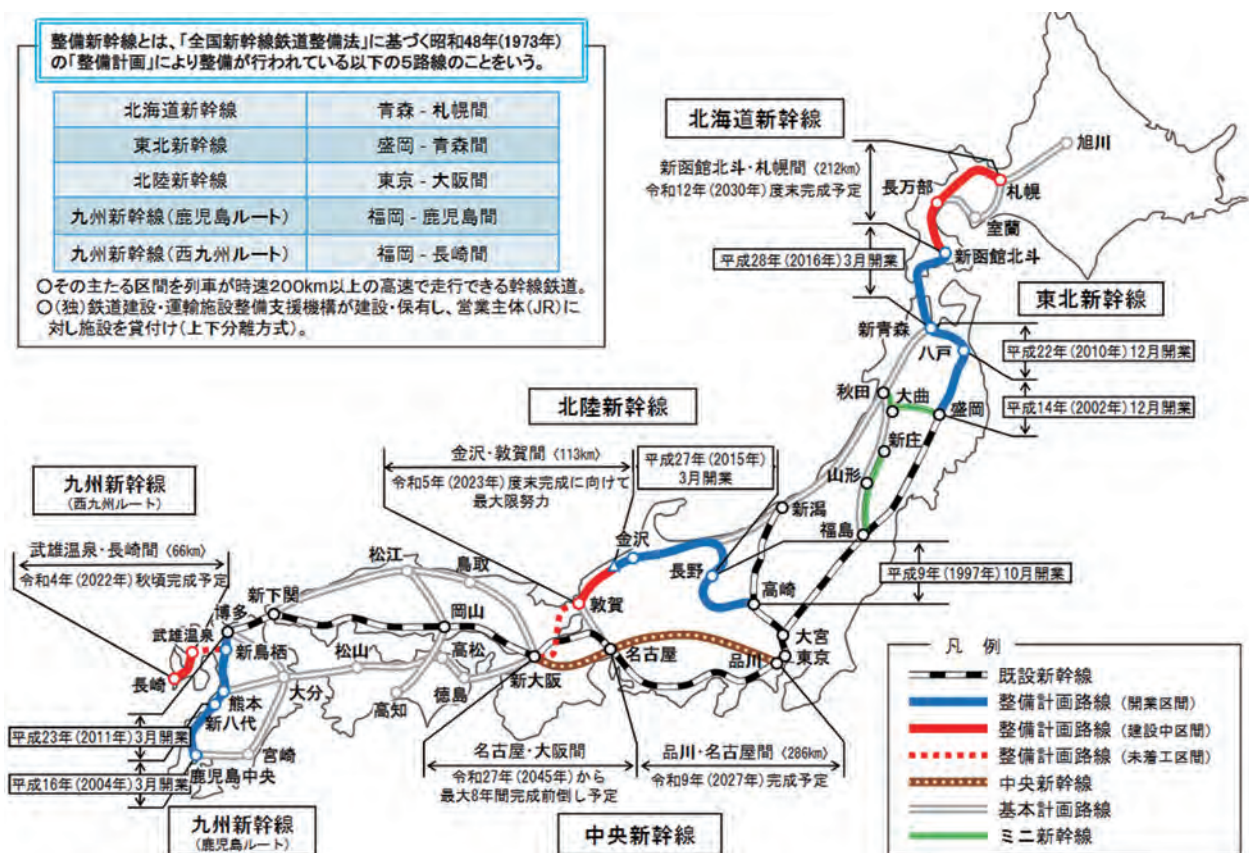
第1章. 新幹線駅とまちづくり

1. 新幹線が都市を変える

2000年以降、東北や九州、北陸、北海道の各地域の整備新幹線が相次いで開業している（図表1-1）。こうした地域では、新幹線による圧倒的な時間短縮効果により、交流人口の拡大や企業の進出、住民生活の利便性向上はもとより、地域活性化やまちづくりの進展など、広範な分野で波及効果をもたらしている。

そこで、北陸と九州で、新幹線開業効果を大いに享受し、目覚ましい発展を遂げている都市、開業に向けてまちづくりを進めている都市を対象に、駅および周辺市街地のまちづくりや二次交通の取り組み状況を紹介する。

図表1-1 全国の新幹線鉄道網の現状



資料：国土交通省ホームページ

2. 富山駅

2015年開業した北陸新幹線の富山駅は、在来線の富山駅に併設されている。北陸新幹線の整備を契機として在来線を高架化したことで、高架下に路面電車が移設され、新幹線の改札口から路面電車の乗り場まで約40mと、短い距離での乗換が可能となった（写真1-1）。また、高架下には東西南北の自由通路も整備され、飲食・ショッピングなど、駅高架下の往来がスムーズにできる。

2020年3月には、南北に分断されていた「富山ライトレール」と「富山地方鉄道軌道線」が富山駅の高架下停留場で接続し、利便性が大きく向上している。

写真 1-1 富山駅の高架下に移設された路面電車停留場



資料：富山市活力都市創造部

新幹線駅の高架下では、ＪＲ西日本グループの富山ターミナルビルが、地元で採れた新鮮な味を楽しむ市場やコンビニ、ドラッグストアなどが入居する商業施設「とやマルシェ」を運営している。また、富山駅南口には、地上12階建の複合ビルが建設され、2022年3月にファッション、雑貨、飲食店などが入居する商業施設「MAROOT（マルート）」（１～４階部分）と「ホテルヴィスキオ富山 by GRANVIA」（５～12階部分）が開業した他、北陸地方初のヒルトン系列のホテル「ダブルツリー by ヒルトン富山」が2023年春の開業を目指して、建設が進んでいる（写真 1-2）。

写真 1-2 2022年3月開業の複合ビル（左）と富山駅南口駅前の様子



撮影：いよぎん地域経済研究センター（2021年12月撮影）

富山市は、市内の中心部約436haを「都心地区(まちなか)」として、都心地区(まちなか)で快適に居住するために、都市機能の拡充を目指している。

行政主導でコンベンション施設(富山国際会議場)や医療福祉施設(富山市まちなか総合ケアセンター)が建設された。また、まちなかの賑わい創出のために、市内電車環状線沿いの総曲輪地区に、ガラス美術館と市立図書館が入る複合施設「TOYAMA キラリ」や、ガラスの大屋根・大型ビジョン・昇降式ステージなどを備える全天候型の多目的広場「グランドプラザ」、地上23階・地下1階の商業・業務・

住宅施設を備えた「Wakuru Sogawa」などの複合施設が建設された。こうした様々な公共投資が呼び水となり、複合商業施設や民間投資による複数のマンション、ホテルの整備などの民間投資も活発化することで、魅力的な中心市街地に発展している(図表1-2)。

富山市は新幹線開業前から、LRT¹⁾の運行や市内電車の環状線化など、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」に積極的に取り組んできた。2015年の新幹線開業に伴う都市開発が、コンパクトシティ化を後押ししており、効率的な都市機能の集積化が進んでいる。住民にとって快適な生活基盤となるマンションや複合商業施設、医療施設、文化施設などが次々と整備され、中心市街地には人々の賑わいが戻り、充実した市民生活を享受できるまちに変貌した。新幹線の開通で、人口規模以上の街並みが形成されている印象を受けたが、今後も一層の「まちの進化」が期待される。

図表1-2 富山市、市内電車環状線沿線地区開発の概要



資料：富山市活力都市創造部資料を基に作成

¹⁾ LRT (Light Rail Transit) とは、低床式車両(LRV)の導入や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系都市交通システムのことをいう(国土交通省)。

2. 新高岡駅

北陸新幹線の新高岡駅は、富山駅・金沢駅の間に新駅として設置された（写真1-3）。新高岡駅と、約2 km 北に位置する在来線高岡駅との間には、鉄道に加え、バス路線（往復77本/平日）が整備されている他、乗用車約800台を収容できる6つの市営駐車場も完備しており、新駅の拠点性向上につながっている。また、駅南口を出ると北陸最大級のショッピングセンター「イオンモール高岡」（延床面積約14万㎡）があり、駅周辺エリアにおける中心的な集客施設となっている。

高岡市は、「国宝・瑞龍寺」（前田利長菩提寺）、「金屋町」（高岡鋳物発祥の地、千本格子の家並みで有名）、「高岡御車山祭」（重要有形・無形民俗文化財指定）、「高岡大仏」など、数多くの歴史遺産を有している。新幹線開業は、それらを活かした観光振興を後押ししている。また、新高岡駅・高岡駅と隣県に所在する世界遺産の五箇山・白川郷（世界遺産バス）、高山エリア（高速バス高山線）や和倉温泉（わくライナー）を結ぶ高速バスが新幹線開業に合わせて整備され、観光地へのアクセス拠点としての機能も高めている。

産業振興においては、北陸自動車道高岡砺波スマート IC に隣接し、新高岡駅から車で約10分（約9 km）と好立地の産業団地「IC パーク高岡」（約13.5万㎡）を2019年3月に分譲し、約2年で完売するなど、企業誘致にもつながっている。進出した8社は上場企業、首都圏に本拠を置く中堅企業、富山県や石川県に本拠を置く企業などであり、高速道路利用による物流面はもちろんのこと、新幹線開業による大都市からの時間距離短縮といった人流面の効果が現れた事例である（写真1-4）。

写真1-3 新高岡駅（北口）の外観



写真提供：高岡市

写真1-4 産業団地「IC パーク高岡」の外観
（赤線の囲み部分）



3. 福井駅

福井駅は、在来線の北陸本線福井駅に隣接している（写真1-5）。また、福井駅付近連続立体交差事業の一環として、私鉄のえちぜん鉄道が高架化され、福井駅に隣接するように移設されている。

写真1-5 福井駅（東口）（右側の赤い建物がえちぜん鉄道福井駅）



撮影：いよぎん地域経済研究センター

福井市では北陸新幹線福井駅開業を控え、鉄道で東西に分断された市街地の一体化を目指した大規模な市街地改造に取り組んでいる。

「福井駅付近連続立体交差事業」（以下「立体交差事業」という）は、福井駅付近約6.3kmの鉄道を高架化し、5箇所の踏切を除去することで、分断された東西市街地の一体化を図る事業である。福井県が事業主体となった国庫補助事業であり、1992年3月に事業認可が告示され、総事業費は約688億円となった。立体交差事業では、2000年5月からJR線の高架本体工事が着手され、2005年4月に福井駅の高架化が完了した。高架化に合わせ、高架下に複合商業施設「PRISM 福井」が開業している。そして、2018年には、えちぜん鉄道福井駅の高架化も完了したことで、市街地の一体化が一気に進んだ。

駅広場の整備も進められ、2009年に西口広場には自家用車やタクシーの乗降場、東口広場には高速バスやタクシー、自家用車の乗降場と短時間駐車場が整備された。

また、「福井駅周辺土地区画整理事業」（以下「区画整理事業」という）は、立体交差事業にあわせ、福井駅周辺約16.6haの市街地を再整備し、県都の玄関口にふさわしい、活力と魅力ある都市拠点の形成を目的とした事業である。1992年12月に事業計画が決定され、総事業費は456億円となった。区画整理事業としては、2007年に生涯学習提供機能をもった公共公益施設と、商業・業務施設が一体となった複合施設「AOSSA」を駅東口を開業した。

そして、2016年には市街地再開発事業として進められた、福井県で最も高いビル「ハピリン」（低層階は複合商業施設、高層階は住居）が駅西口を開業した（写真1-6）。この地区は、大型商業施設の撤退や既存店舗の老朽化等により、街の賑わいや活力低下が課題とされていた。このため、北陸新幹線開業をにらみ、県都の玄関口にふさわしい「にぎわい交流拠点」の形成をスローガンに、官民協働して再開発事業が進められた。なお、本再開発計画は、社会資本整備総合交付金に加え、国土交通省が主管する「暮らし・にぎわい再生事業」の認定に基づく国からの支援も受けつつ進められた。

写真1-6 ハピリンと福井駅前西口広場



資料：福井市ホームページ

また、二次交通においては、「福井市都市交通戦略」に基づき、2016年3月に福井駅から約1.5km北に位置する福井鉄道とえちぜん鉄道の田原町駅で線路の接続を行い、相互乗り入れ、直通運転を開始した。これにより、南北間の移動利便性が向上し、田原町を跨いで両鉄道を乗車した利用客数は、2015年度の4.9万人から2018年度には15.7万人と約3.2倍増加した（一般利用者、福井鉄道・えちぜん鉄道共通1日フリーきっぷ購入者からの推計）。

新幹線開業は、観光客増加や新たな企業進出などを保証するものではないが、確実にまちづくりを進展させる。福井市の例をみても、新幹線開業とともに国からの補助が得られ、戦後何十年と進まなかった土地区画整理事業や中心市街地再開発事業が、大きく進んでいる。

公費を投じて建設される新幹線を活用して、持続可能なまちづくりを真剣に考える地域に対して、国は、資金面・規制面の両面でサポートする様々な施策があることを福井市の例で知ることができた。

4. 長崎駅

2022年9月開業の西九州新幹線長崎駅は、在来線長崎本線の長崎駅に併設されている。新幹線整備に先立ち、長崎県は、在来線の連続立体交差事業を進め、踏切解消による交通の円滑化、市街地の一体化が図られた。その他、駅周辺の開発案件として、JR九州が東口に商業施設やホテル、オフィスなどで構成される「新長崎駅ビル(仮称)」を新設する。2023年秋の開業予定で、商業施設の売り場面積は、既存の「アミュプラザ長崎」を含めて4万㎡を超え、地場百貨店等を凌ぎ市内最大となる。また、上層フロアには九州初となる「長崎マリ奥特ホテル」が進出し、長崎の新たなランドマークとなることが期待される。

さらに、西口には、3,000人規模を収容できるコンベンションホールやイベント・展示ホールなどを

備えた MICE²⁾施設「出島メッセ長崎」に、長崎初の外資系ホテル「ヒルトン長崎」を併設している（図表 1-3、図表 1-4）。

また、二次交通においては、2020年3月、西日本鉄道グループの株式会社ニモカが発行する交通系 IC カード「nagasaki nimoca」が導入され、「Suica」や「ICOCA」などの全国相互利用交通系 IC カードも利用できるようになった。

長崎駅から約 1 km 北にある三菱重工業幸町工場跡地（約 7 ha）では、ジャパネットホールディングス（本社：長崎県佐世保市）が、サッカーやバスケットボールなどのプロスポーツや、音楽コンサートなどの文化イベントを開催できるスタジアムとアリーナを主体に、商業・ホテルなどからなる複合施設「長崎スタジアムシティ（2024年開業予定）」の整備を進めている（図表 1-5）他、中心市街地・臨海部などでも再開発事業が進んでおり、長崎市のまちづくりは「100年に一度の変化のとき」を迎えている。

図表 1-3 長崎駅周辺再開発後のイメージ図（長崎駅北側から長崎湾方向を望む）



資料：長崎 MIRAISM ホームページ <https://nagasaki-miraism.com/oiac/ct08/> に一部加筆

²⁾ MICE とは、企業等の会議（Meeting）、企業等の行う報奨・研修旅行（Incentive Travel）、国際機関・団体、学会等が行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称（観光庁）。会議開催や宿泊、飲食、観光などの経済・消費活動の裾野が広く、滞在期間が比較的長いと言われており、一般的な観光客以上に周辺地域への経済効果を生み出すことが期待できる。

図表 1-4 長崎駅の新駅ビル、東口駅前広場のイメージ図

新たな商業施設（中央手前）、マリOTTホテル（中央奥の高い建物）、右奥は駅舎・新幹線ホーム



資料提供：J R九州

図表 1-5 「長崎スタジアムシティプロジェクト」

スタジアムを中心に「アリーナ」「ホテル」「商業施設」「オフィスビル」などが一体開発される



資料：ジャパネットホールディングス

5. 新大村駅

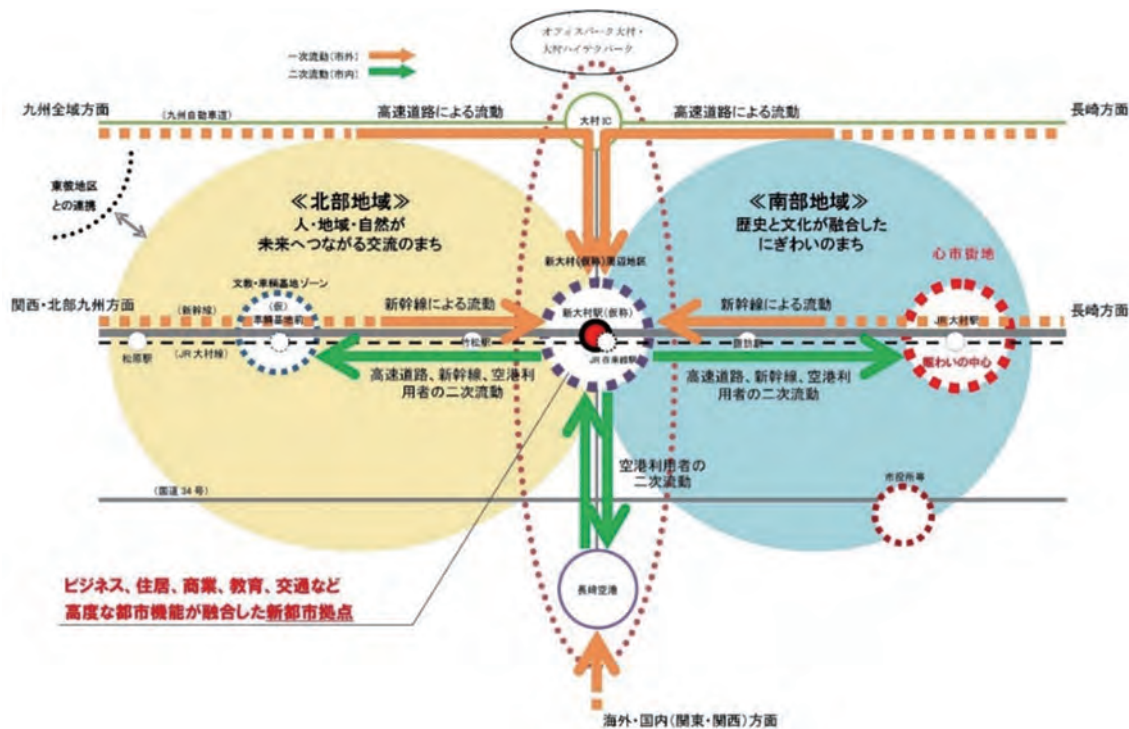
新大村駅は、長崎空港から約4 km 東、長崎自動車道の大村IC から約1 km 西に位置する（写真1-7）。大村市の中心市街地は、空港、高速IC と新幹線駅がコンパクトに包含された高い交通利便性を活かし、企業誘致や定住促進という面での、相乗効果の創出を目指している（図表1-6）。

写真 1-7 新大村駅の外観



写真提供：大村市

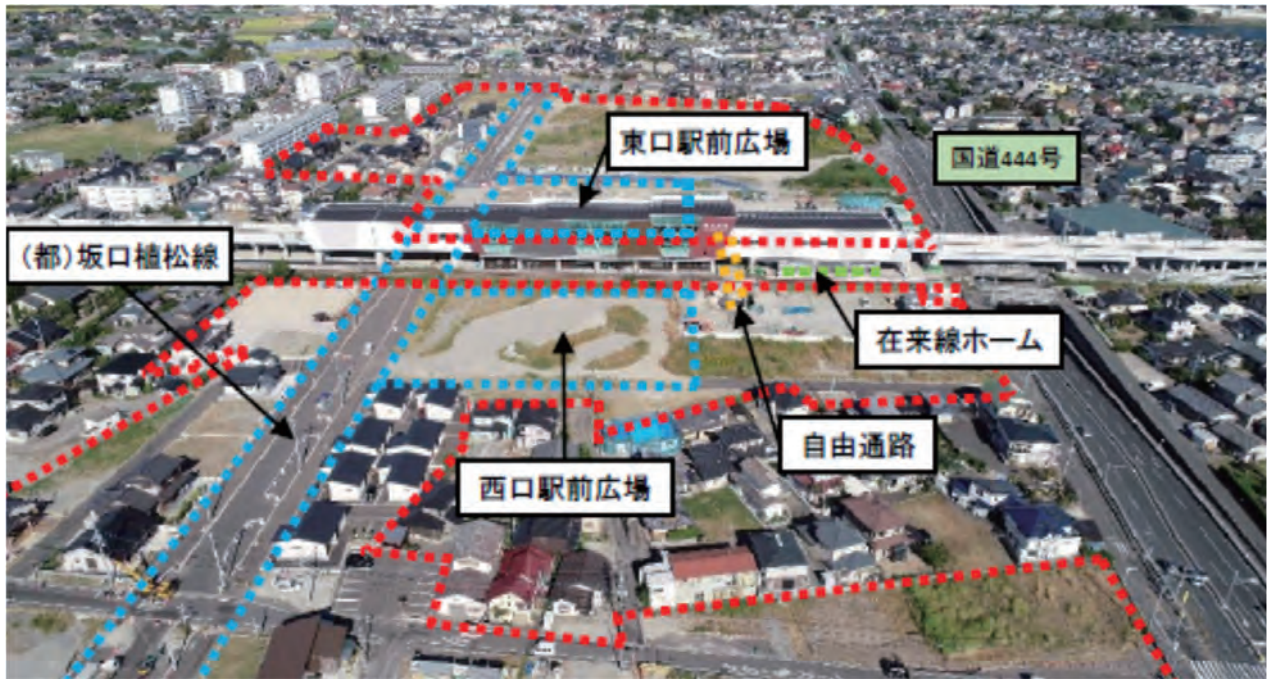
図表 1-6 新大村駅と大村駅を中心とした流動イメージ



資料：大村市

大村市は、「大村市新幹線大村駅周辺地域まちづくり計画」の中核をなす「新大村駅周辺整備事業（写真 1-8）」により、企業誘致や定住促進などを目的として新駅周辺の基盤整備が行われてきた。事業費は大村車両基地駅周辺整備を含め約122億円（交付金：約47億円、起債：約46億円、単独：約29億円）であり、事業進捗率は2021年度末時点で約83%（事業費ベース／予定）となっている。なお、新幹線設備（線路、駅、車両基地、関連設備など）にかかる同市の固定資産税収入については相応の金額が見込まれており、この事業費の実質的な債務負担に対する償還財源は確保されている。新幹線開通・駅建設に伴う土地区画整理事業を柱とする施策は、多額の資金を要するものの、大村市のように国の手厚い支援や、開業後に新たに得られる固定資産税収入を見込むことができれば、新幹線駅が設置される地方公共団体の実質的な負担は莫大なものではなく、償還可能な規模であるといえる。

写真 1-8 新大村駅周辺整備事業の外観



資料提供：大村市

6. 総括（視察を終えて）

新幹線駅の設置場所は、現駅・既存の在来線駅への併設が基本とされる。本調査・視察で訪れた北陸と九州の各都市では、駅や駅周辺のまちづくりだけでなく、新幹線整備が契機となり、中心市街地の再開発や、二次交通の再編・整備も相まったコンパクトシティの取り組みなどへの波及がみられた。一方、諸般の事情により新駅が設置された都市・地域では、高速道路のインターチェンジや空港など、他の交通機関の至近に設けられるなど、新駅を中心に新たな交通結節点を形成している。また、企業進出や工業団地の造成などの効果があり、当地の産業振興に貢献している。

本章で取り上げた駅周辺や中心市街地の活性化は、都市規模や駅の立地場所などに応じて一様ではないものの、長期的に得られる新幹線開業効果といえる。

視察を通して、北陸や九州の都市が新幹線効果によって大きく変貌していることに驚き、羨望の眼差しで帰路についた。新幹線の有無が都市の発展の優劣を決める一要素になっており、四国においても新幹線の開業が「まちづくりの転換点」となり、長期的な視点で駅・駅周辺や中心市街地活性化につながることを期待される。

図表 1-7 【参考】北陸・九州の新幹線沿線主要都市と四国 4 県都の基礎データ

都市名	2020 年人口（人） 【国勢調査】	総生産（名目、百万円） 【特記以外、2018 年度】
富山市	413,938	2,090,030
高岡市	166,393	（2017 年度）649,170
福井市	262,328	未推計
長崎市	409,118	1,636,514
大村市	95,397	351,345
徳島市	252,391	1,215,575
高松市	417,496	未推計
松山市	511,192	1,640,499
高知市	326,545	1,189,811

資料：各市ホームページ、各県ホームページ資料を基に作成

第 2 章. 四国 4 県都における新幹線駅の検討

高知県における新幹線駅については、2 地点（高知駅付近、後免駅付近）を候補地として選定し、まちづくりや将来性などについて検討した。

1. 高知駅付近

図表 2-1 高知駅への新幹線乗り入れイメージ図（南西側から）



図表 2-2 高知駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

(1) 候補地の概要

新幹線駅の設置については、高知駅の南東側に併設し、東から土讃線と並行して乗り入れる案と、北側に併設し、北から乗り入れる案などが想定される（図表2-2）。

高知駅は、中心市街地から約1 km北に立地し、両者をつ結ぶ路面電車やバスは、運行本数も多く利便性が高い。また、2008年に高架化が実現、駅北口広場が完成し、高知市周辺地域や高知龍馬空港をつ結ぶ路線バス、四国島内、関西圏、東京などを結ぶ高速バスのターミナルも整備されている。高知駅、及び中心市街地を含めると、県都としての都市機能が集積している。

(2) 選定理由

①交通結節点

高知駅は、高知県における土讃線や特急列車の核となる駅である他、南口に路面電車、北口に路線バス・高速バスのターミナルが整備されており、高知県の陸の玄関口であるとともに、高知県下各市町村への移動手段が確保出来ている。

②まちづくりの観点

高知市では「2014高知市都市計画マスタープラン（2021改訂版）」に基づき、①都市機能の充実による、魅力ある都市空間の形成、②歩行者や自転車利用者に優しい公共交通の実現、③日曜市などの街路市やよさこい祭りの振興による、にぎわいと郷土の文化を感じることができる市街地環境の形成を基本方針として、様々なまちづくりの施策が行われている。

高知駅の乗降客数は、1日平均約10,000人（2019年度）と県内では最も多い。駅周辺にはコワーキングスペースも一部で整備されているが、新幹線駅が併設されると、出張で訪れた人が利用するニーズが発生する。さらに、観光で訪れた人が利用するカフェ、飲食店などが入居する複合商業施設が充実し、「県都の玄関口」として新たな商業エリアの形成が予想される。

③将来性

新幹線駅を核として、在来線、路線バス、路面電車、高知市内の民間タクシーなどをはじめとした各交通機関との連携強化が進み、交通結節、県内観光地へのアクセスする拠点としての機能向上が図られる。新幹線開業により、大都市圏からの観光客やビジネス客が増加する他、通勤圏拡大による高知県内への定住や人材の広域的な活躍の機会が増え、県内全域にもその効果が波及することが期待できる。なお、高知駅に新幹線駅を併設する場合は、新幹線用の車両基地の整備の要否、設置場所などを検討する必要がある。

2. 後免駅付近

図表 2-3 後免駅周辺地図



資料：Google マップを基に四銀地域経済研究所作成

(1) 候補地の概要

現在の後免駅北側に新幹線駅を併設し、北東から土讃線と並行して乗り入れる案が想定される（図表 2-3）。

(2) 選定理由

①交通結節点

後免駅は、土讃線や特急列車の停車駅である他、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線の始発駅にもなっている。また、500m 南には路面電車の後免西町停留場があり、高知市内への運行本数は多い。路線バスについては、南国市内をはじめ、高知市、高知県東部地域（芸西村、安芸市）へ運行している。また、高知県の空の玄関口となる高知龍馬空港は、車で15分程度（約6 km）の距離にある。高知駅のようなターミナルは有していないが、複数の交通手段が後免駅周辺に集積しており、一定の交通結節機能を有している。

②まちづくりの観点

後免駅は、高知龍馬空港や高知自動車道南国 IC に近く、駅周辺には市役所、図書館などの公共施設、観光・モノづくり拠点施設(海洋堂 Space Factory なんこく)、民間商業施設、病院など、一定の都市機能が集積している。

また、その周辺には南国オフィスパーク、高知岡豊工業団地、なんごく流通団地など、多くの企業団地が立地していることに加え、高知高専、高知大学農林海洋科学部・医学部などの学術研究施設も多い。

③将来性

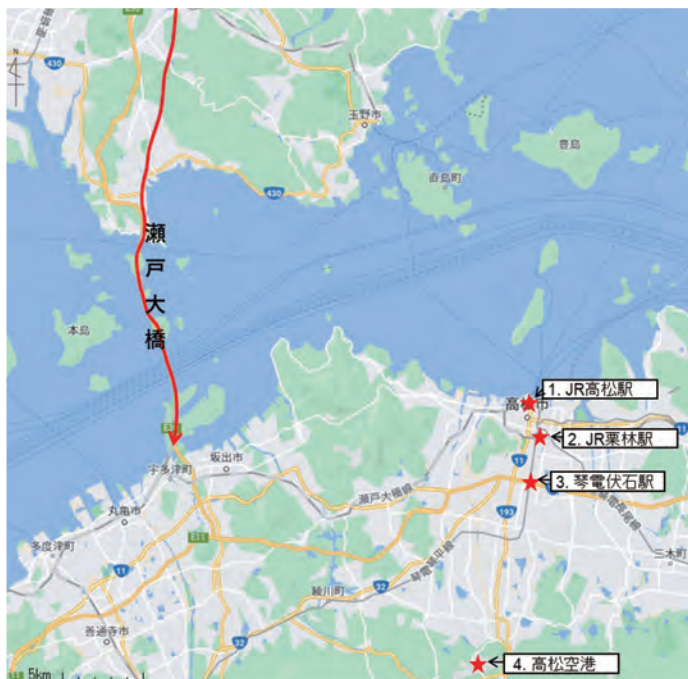
後免駅は、新幹線駅を核とし、JR 在来線、土佐くろしお鉄道ごめん・なはり線、路線バス、路面電車、タクシー、市営のコミュニティバスなどをはじめとした各種交通機関や、高知龍馬空港との交通結節機能がさらに高まることが期待される。新幹線開業により人の交流が活発化し、産官学金連携による、産業・教育・研究各分野での新しい潮流が誕生することが期待できる。但し、新幹線開業効果を高知県全域に拡げていくためには、県都である高知市、及び西部地域へのアクセスを向上させるため、高知駅に匹敵するターミナル機能の整備が必要となる。

3. 他県における新幹線駅の検討

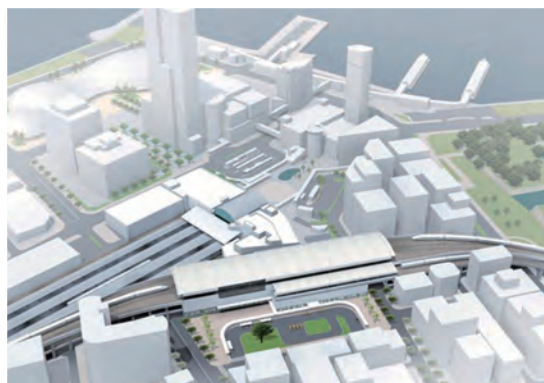
(1) 高松駅

2021年2月12日付香川経済同友会による提言「四国新幹線開業を見据えたまちづくりの議論を～四国新幹線（新）高松駅構想について～」に基づき、4 地点（高松駅付近、栗林駅付近、伏石駅付近、高松空港地下）を候補地として選定した（図表 2-4）。

図表 2-4 新幹線駅高松駅候補地 位置図



図表 2-5 高松駅付近 新幹線駅イメージ図



資料：Google マップを基に百十四経済研究所作成

(2) 松山駅

松山駅付近1地点を候補地として選定した。連続立体交差化工事が進められている予讃線松山駅の東側のJ R敷地に乗り入れることを想定している(図表2-6)。

在来線の松山駅は県内各地への二次交通の拠点となる他、松山空港や松山観光港とのアクセスも良好である。なお、四国新幹線の基本計画にある豊予海峡ルート・大分方面への延伸は、松山駅から南側方向に線路を伸ばすことで対応可能と考えられる。

図表2-6 松山駅 新幹線駅イメージ図



(3) 徳島駅

3地点(鳴門エリア、徳島阿波おどり空港付近、徳島駅付近)を候補地として選定した(図表2-7)。徳島県内における新幹線建設に当たっては、高松方面へのアクセス(ひいては松山・高知・岡山方面へのアクセス)に加え、紀淡海峡ルートによる淡路・関西方面へのアクセス両面を考慮する必要がある。

図表2-7 新幹線徳島駅候補地 位置図



資料：Yahoo!地図を基に徳島経済研究所作成

図表2-8 鳴門エリア新幹線駅イメージ図



第3章. 新幹線と二次交通

県都・高知市を事例に挙げ、新幹線時代を見据えた高知県における二次交通の在り方について考察した。

1. 持続可能な公共交通ネットワークの構築

高知市が2021年6月10日～22日にかけて高知市民を対象に行ったアンケートでは、日常的に利用している交通手段が「自家用車」と回答したのが全体の約6割を占めたのに対し、公共交通機関（鉄道・路面電車・路線バス）と回答したのは1割以下であった。その理由については、「便数が少ない」「利用したい時間にバスが走っていない」「行きたい場所にバスが走っていない」など、路線バスを中心とした利便性の悪さが多く挙げられている。一方で、自立した運行が困難となっている生活路線バス維持などのために支払われる補助金は年々増加傾向にあり、持続可能な公共交通ネットワークの構築という、利便性の向上と相反する課題を抱えている。

この課題解決のため、高知市は2022年度から「コミュニティ交通（図表3-1）」導入に伴うバス路線の再編を検討している。路線バスは幹線道路やスーパー、病院などの停留所を中心に運行し、他の地域については市が補助する予約制の乗合タクシーを走らせることで、地域内をきめ細かく運行し、交通空白地帯で生まれる買い物弱者などを支援しようとする構想である。今後さらに進行する人口減少にも耐えうる、持続可能な公共交通ネットワークの構築が求められる。

図表3-1 コミュニティ交通のイメージ



資料：高知市交通基本計画（2022年度改訂版）

2. 交通結節機能の向上

高知市における主要ターミナルとして位置づけられている高知駅においては、路面電車・路線バス・タクシーなどへの乗り換えがスムーズであり、駐車場や駐輪場も十分に確保されている。一方で、その他の駅については交通結節機能がやや低く、乗り換えに時間を要する場合が多い（図表3-2）。公共交通の利便性向上のためには、このような交通結節機能の向上が必須となる。

図表3-2 高知市内の利用者数の多い上位3駅と、交通結節機能の比較

鉄道駅	路面電車	路線バス	タクシー	待ち時間	駐車場	駐輪場
高知駅	○ (50m)	○ (50m)	○	○	北口駐車場 (18台)他多数	1,859台 (原付84台)
朝倉駅	○ (120m)	○ (140m)	△	△	—	410台
旭駅	△ (300m)	△ (300m)	△	△	—	150台程度

資料：高知市交通基本計画（2022年度改訂版）を基に作成

3. 交通決済手段の拡大

高知県における非接触型 IC カード「ですか」は、2009年に導入され、2020年12月末時点で約12万9千枚発行されており、高知市民に一定数浸透している。一方で、JR での利用ができないこと、全国相互利用交通系 IC カード（「Suica」「PASMO」「ICOCA」など）が利用できないことから、更なる交通決済手段拡大の余地がある。多額の設備投資や保守費用が想定されるため、導入に係るハードルは高いものの、利用客の利便性向上につながるだけでなく、公共交通機関の利用促進も期待できる。例えば JR 東日本では、2023年度以降の Suica 利用エリア拡大に合わせ、自動改札システムのクラウド化を目指しており、実現すれば導入コストが下がる可能性が高い。また、南海電気鉄道では2021年4月から、非接触対応 Visa カードを使用した入出場の実証実験を行っており、今後本格的な運用・普及が進めば、地域住民だけでなく、訪日客の利便性向上に資することも期待される。四国新幹線開業を目指す2037年までに、このような先行事例を踏まえた交通決済手段の拡大に取り組むべきと考える。

4. 県内全域への新幹線開業効果の波及

新幹線開業効果を県内全域へ波及させるためには、地域住民の生活交通路線を維持していくとともに、例えば観光客を周遊させるための二次交通促進施策を実施し、地域外からの外貨獲得を増やしていくことが必要となる。

また、さらに踏み込んだ二次交通施策として、ドイツなどで見られる「運輸連合」の仕組みの活用も必要と考える。ドイツでは、複数の公共交通機関や地方自治体により「運輸連合」と呼ばれる組織が形成され、共通の同一運賃エリアの設定や共同での運賃収受など、運賃制度の統一が図られるとともに、乗り継ぎを含めた全体の運行ダイヤを決定し、旅客サービスの一体化が図られている。高知県においても、この「運輸連合」の仕組みを活用することで、公共交通機関の利便性が高まるだけでなく、駅の簡素化や人員配置の最適化など、交通事業者の採算性向上にも効果があり、持続可能な公共交通ネットワークの構築に資する可能性もある。

5. 他県における、新幹線時代を見据えた二次交通の在り方

(1) 香川県

鉄道や道路などの既存の交通インフラは全国的にも高い水準にあり、これを効果的に融合させ、二次交通の利便性向上を目指す。高松市交通政策課が作成した「高松市における総合的な交通体系の再構築」では、将来に向けた公共交通ネットワーク再構築の具体的な考え方として、バス路線の郊外部と公共交通結節拠点間のフィーダー路線化や都心地域内の主要施設・拠点を有機的に連絡する循環系統の強化等を掲げ、バス路線の再編等を進めている。

ネットワーク再構築による回遊性向上に加え、ICカード等による運賃支払を拡充し、ストレスフリーの乗り継ぎを実現できれば、利便性がさらに向上することが期待できる。このように、現状の公共交通の維持ではなく、県全体で公共交通ネットワークを再構築することが重要である。

香川県の各地域における都市計画区域マスタープランでは、各地域の特色や都市機能の集積状況拠点が担う役割などを踏まえ、「広域拠点」「地域拠点」「コミュニティ拠点」の三層の集約拠点を形成することを計画している。集約型都市構造において、公共交通機関はまちづくりと一体となり、集約拠点を有機的に連携させる役割が期待される。

(2) 愛媛県

新幹線の松山乗り入れを見据え、松山駅や松山市駅を中心に、JRと私鉄、鉄道とバスなどの連携に加え、自転車や徒歩でも移動が便利なインフラ整備やネットワーク構築が求められる。また、利用客の利便性向上につながる交通決済サービスの開発が期待される。

地域公共交通機関の存続には、地元住民の利用＋観光ニーズの取り込みが必要となる。そのためには、松山駅や松山空港、高速バスのバス停などと、しまなみ海道をはじめとした県内主要観光地、大規模集客施設、各市町の市街地エリアとのアクセス向上が必要である。また、山間部や離島を抱える愛媛では、将来を見据え、自動運転車やグリーンスローモビリティ（電動低速車）など、新たなモビリティサービスの導入が望まれる。

従来型の二次交通の発想を捨て、交通事業者と行政、利用者、周辺産業などが幅広く連携したMaaS³⁾によって、新幹線開業効果を県内全域に波及させることが期待される。

(3) 徳島県

県・市町村・バス事業者などで構成する徳島県生活交通協議会が2019年に策定した「次世代地域公共交通ビジョン」に基づき、バスの重複路線解消による乗車率向上、長大路線解消による定時制確保、発車時刻を統一するパターンダイヤ導入、コミュニティバス・タクシーとの連携やスクールバス・福祉バスの活用強化、貨客混載の推進などにより、利用者が減少する公共交通の維持・充実を図ってきた。今後新幹線開業を見据えて、①県民生活の利便性確保の観点において公共交通インフラを何としても存続させる、②公共交通を中心とする二次交通の充実度は新幹線開通効果を大きく左右する、という2つの視点を県民・行政・交通事業者すべてが持ち、こうした施策をさらに充実させる必要がある。

³⁾ MaaS (Mobility as a Service) とは、地域住民や旅行者一人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済などを一括で行うサービスを指す (国土交通省)。

6. 新幹線時代の四国の二次交通のあり方

新幹線効果を広く四国一円に波及させるためには、新幹線停車駅からのシームレスな移動環境が必要である。新幹線時代を見据え、以下のような MaaS の取り組みが求められる。

- ①エリアや事業者にとらわれない、広範性や利便性の高い運賃決済方法
- ②無人走行・自動運転車や BRT⁴⁾ など、持続可能で強靱、高度なモビリティサービスの導入

第4章. 新幹線整備と未来の四国

1. 新幹線と高知県の産業の将来像

高知県では、2021年に策定された「関西・高知県経済連携強化戦略」に基づき、食品等外販拡大プロジェクトとして、例えば農業分野では、関西圏の卸売市場関係者との連携強化による県産青果物の販売拡大を目指している。このプロジェクト推進においては、同時に物流面における対策も必要となる。物流業界において、運転手の担い手不足による人件費高騰を要因とした輸送コスト上昇が懸念されるなか、新幹線の貨客混載による代替物流手段としての取り組みが、J R 東日本や J R 九州などで行われている。現状は客席や社販準備室などの空きスペースを活用した、小ロットでの取り組みであり、トラック輸送に比べ高コストではあるが、パレット式の専用車両（専用の荷台を積み下ろしする、貨物専用の車両）の研究開発が進められており、輸送量増加や低コスト化は今後進んでいくものと予想される。新幹線の持つ速達性・定時性を活かし、高知県内各地で生産・加工された農作物や水産物を高い鮮度に保ち、短時間で関西経済圏の市場に出荷することが可能になれば、「地産外商」の後押しとなる可能性は高い。

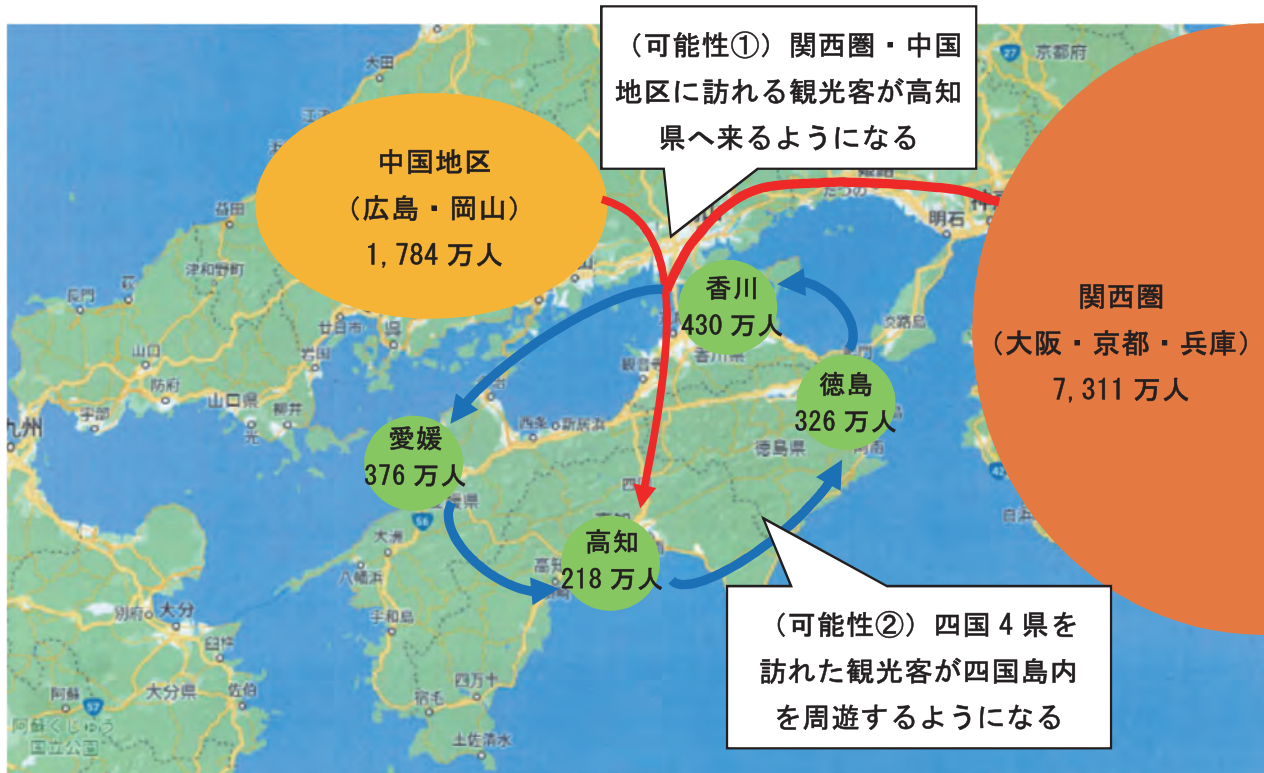
また、高知県は、人口減少や高齢化が全国に10～15年先行して進んでおり、農業従事者の高齢化や新規就業者数の減少が問題となっている。今後も農業就業人口の減少が予想されるなか、新幹線開業により関西圏などからの時間的距離が短縮すれば、市民農園やアグリワーケーションなどの、新しい形での農業労働力の確保が見込める。

2. 新幹線と高知県観光の将来像

県外から高知県に訪れる観光客の約60%は乗用車（レンタカーを含む）を利用しており、四国島内他県から高知県内までの移動時間は、片道平均約2時間、中国・関西地区では片道平均約4～5時間を要する。新幹線が開通すれば、四国島内他県から片道約1時間以内、関西圏から約2時間程度まで短縮される（図表4-1）。

⁴⁾ BRT (Bus Rapid Transit) とは、連節バス（車体が2台以上連結したバス）やバス専用道などを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステムを指す（国土交通省）。

図表 4-1 高知県に訪問する割合が高い各地域別の旅行訪問者数



資料：観光庁「旅行・観光消費動向調査」を基に四銀地域経済研究所作成

移動時間の短縮により、関西圏や中国地区に訪れていた観光客が、観光地として高知県を選択する地理的ハードルが大幅に下がる。コロナ前の2019年延べ入込客数は中国地区（広島・岡山合計）で約1,784万人、関西圏（大阪・京都・兵庫合計）で約7,311万人であり、このマーケットの観光客が高知県へ足を延ばす、または次回旅行先の選択肢として高知県を選ぶ可能性が高まる。また、高知県内での滞在時間が増えることで、県都（高知市）周辺だけでなく、点在する県内の観光地においても、観光消費額の増加が期待できる。

3. 県都の中心市街地活性化、および新幹線開業を見据えた将来像

高知市においては、2016年度から「高知市中心市街地活性化基本計画（以下、基本計画）」に基づき、都市機能の集積・高度化、中心市街地の活性化が図られている。新幹線開業を控える長崎市、及び北陸新幹線が開通している富山市と比較し、その集積・高度化の度合いについて検証する。

(1) 中心市街地における、都市機能の集積度合い

高知市においては、高知駅、帯屋町や日曜市を含む中心市街地、県庁や市役所などの行政機関や高知市文化プラザ「かるぽーと」など、主要な都市機能が集積するエリアを含む約143haを基本計画区域とし、都市機能の集積や中心市街地の活性化が図られている。これは新幹線開業を控える長崎市（長崎駅、中心市街地の幸町、松が枝地区などを含む約325ha）、富山市（富山駅、中心市街地の総曲輪地区などを含む約436ha）と比べコンパクトな集積となる（図表4-2）。

資料：「高知市中心市街地活性化基本計画（2018年4月）」を参考に四銀地域経済研究所作成

(2) オーテピア高知図書館

2018年に高知県立図書館、高知市民図書館を合築したオーテピア高知図書館は、翌年の2019年に合築前の約1.6倍の入館者数となり、中心市街地の賑わいに貢献している。これは長崎市立図書館、富山市立図書館と比較しても高い水準といえる（図表4-3）。

圖表 4-3 圖書館比較

	オーテピア高知図書館	長崎市立図書館	富山市立図書館
入館者数(2019)	1,028,441 人	841,058 人	804,150 人
個人貸出点数(2019)	1,579,337 点	1,337,393 点	1,123,562 点

資料：各施設 HP

(3) 高知文化プラザ「かるぽーと」

2002年開業した「かるぽーと」は、美術展や学会、展示会などに使用されている文化ホールであり、MICE を目的として建設された富山国際会議場よりも収容人数は大きく、駅や空港からのアクセス性についても遜色はない（図表4-4）。

図表 4-4 文化ホール比較

	かるぽーと	出島メッセ長崎	富山国際会議場
開業年	2002 年	2021 年	1999 年
メインホール 収容人数	1,085 人	3,000 人	825 人
アクセス	高知龍馬空港からバス で約 20 分、高知駅から バスで約 10 分	長崎空港からバスで 約 40 分、長崎駅直結	富山空港からバスで約 30 分、富山駅からバスで約 10 分

資料：開業年・メインホールは各社 HP、アクセスは Google マップなどで試算

(4) 高知大丸

高知大丸は1947年に中心市街地の帯屋町内に開業し、2022年3月、従来型の都市型百貨店ではなく、地域に根ざした百貨店へシフトするため、リニューアルを行った。具体的には化粧品や高級婦人服といった強みを残しつつ、顧客の生活時間に入り込む日用雑貨などのテナントが入居し、地元の生産者などが商品や情報を発信できる場所もつくられている。帯屋町チェントロ（商業店舗が入居した複合型賃貸マンション）やオーテピア高知図書館、分譲マンションの完成などにより、中心市街地の交通量は回復しており、働く女性や3世代ファミリーの日常使いによる更なる活性化が期待されている（図表4-5）。

図表 4-5 中心市街地商業施設比較

	高知大丸	（長崎）浜屋百貨店	（富山）大和富山
開業年	1947 年	1939 年	1932 年
店舗面積	15,376 m ²	16,764 m ²	32,048 m ²
売上高（2019）	110.7 億円	127.4 億円	172.0 億円

資料：開業年・店舗面積は各社 HP、売上高（2019）は東京商工リサーチ

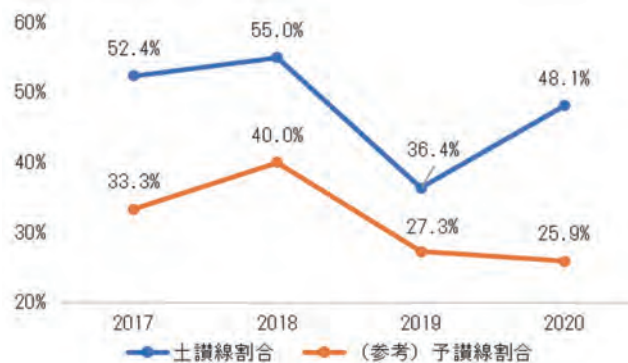
以上の4点から、都市機能の集積度合いは長崎市・富山市に比べ遜色無く、中心市街地活性化の取り組み成果も表れていることから、新幹線効果を十分活かせる水準といえる。

4. 新幹線と高知県の防災

(1) 土讃線における輸送障害の現状

J R 四国では、輸送障害が自然災害以外の要因を含め年間80～100件程度発生している。このうち土讃線においては、山間部や海岸線沿いを縫うように走る路線区間が多いことから、風水害に起因する輸送障害の発生割合が全体の50%程度を占めている（図表4-6）。過去には、2014年に発生した豪雨により、土讃線の大步危・土佐山田間、土佐穴内・大杉間など複数区間で土砂崩壊や築堤崩壊、土砂流入などの被害が発生し、運転再開までに約2週間を要したこともあった(写真4-1)。

図表4-6 JR四国の風水害に起因する輸送障害のうち、土讃線での発生割合（％）



資料：JR 四国「安全報告書」を基に作成

写真4-1 大雨による土讃線の被災状況（2014年）



「土砂崩壊」の様子



「築堤崩壊」の様子

写真提供：JR 四国

（2）高知自動車道における道路寸断について

土讃線と同様に、高知県への陸路となる高知自動車道においても、豪雨による道路寸断が発生している。2018年7月に発生した西日本豪雨により、大豊インターチェンジ（以下、IC）と新宮 IC との間で土砂崩落が発生し、高架部分約60メートルに渡り路面が崩落した。この道路寸断からの復旧には2019年7月まで1年を要している。

（3）新幹線と高知県の防災の将来像

風水害だけでなく、今後南海トラフ地震が発生した場合には、高知県のインフラなどに甚大な被害が予想される。2020年3月に策定された「高知市強靱化計画第2期計画」及び「高知市強靱化アクションプラン（第2期計画）」では、交通ネットワークの分断・機能停止に対する取組として、緊急輸送道路の耐災害性強化や基幹道路の整備などの「道路」を中心とした計画となっているが、輸送手段不通リスクの分散、及び県外からの支援経路確保のためには、複数の交通手段を整備しておくことが望ましい。

例えば、2018年7月に発生した集中豪雨により、山陽本線の笠岡-海田市間、岩国-徳山間が不通となった際には、山陽新幹線による代替輸送が行われている。新幹線は、線路がコンクリート製の高架など頑強な構築物の上に設置されているため、万一大規模災害が起きた場合でも、代替輸送手段として早期の復旧が可能となり、高知県の国土強靱化に大きく寄与することが期待できる。

5. 他県における、新幹線開業後の将来像

(1) 香川県

香川県では、高松駅北側のサンポート地区に、最大収容人数1万人のメインアリーナを始め、様々な用途に利用できる多目的アリーナを擁する、新香川県立体育館の建設を計画している。新香川県立体育館は、スポーツの国際大会・全国大会、トップアーティストによるコンサートアリーナツアーなどの開催のみならず、MICE 利用も想定した設計となっている。新幹線開業による定時・高速・大量輸送が実現すれば、新香川県立体育館を活用した各種イベントや MICE の誘致・開催の推進が加速されることが期待され、新たな人の流れを生み出し、交流人口の増加が期待できる。また、MICE 誘致による、人や情報のやりとりの活発化やそれに伴うネットワークの構築などは、ビジネスや研究環境の向上に寄与するとともに、地域の競争力強化につながり、革新的なイノベーションが創造されることが期待できる。

観光面では、海外で知名度が高まりつつある瀬戸内海の多島美（内海に浮かぶ、小さな島々が連なる景観）やアート、四国遍路などを訪れる訪日外国人観光客の誘客効果が期待できる。また、域内外から多くの企業が進出・立地すれば、若い人材の県外流出抑止に繋がる。

(2) 愛媛県

愛媛県は、東予・中予・南予でそれぞれに異なる新幹線開業効果が期待される。

今治市などの東予地域においては、新幹線乗り入れと二次交通の改善を図ることで、新幹線が開業している先進事例のように大手企業の本社機能や工場・研究所などの移転・誘致、ひいては、人口減少の抑制・定住人口の増加が期待される。

松山市を中心とした中予地域においては、都市機能の高度化と中心市街地の活性が加速度的に進んでいくことが期待される。

宇和島市などの南予地域においては、二次交通の充実による観光振興の他、一次産品の輸送に新幹線を活用（貨客混載）することで、水揚げされた魚を、新鮮なまま、関西・関東の飲食店や食卓などに早く届けることができるようになる。

(3) 徳島県

徳島県の観光においては、毎年8月に開催される「阿波おどり」に大きく依存しており、観光入込は大きく増加しているとはいえない。観光の多角化を実現するためには、高速大量輸送を可能にする新幹線整備をはじめとする、アクセス手段の多様化を検討すべきである。

産業においては、交通アクセス向上により、関西・瀬戸内などの工業地帯からの地理的ハンディキャップが解消され、様々な分野の産業の重層化・高度化が期待できる。また、利便性の高い交通手段が加わることで、サテライトオフィスやワーケーションの進出先として、より選択されやすくなると思われる。

6. 四国ネットワーク中枢都市圏の形成

四国に新幹線が開通すると、沿線の各都市間はほぼ1時間以内で移動できるようになり、事実上、人口200万人規模の一体的な都市圏が形成されることになる。

2018年に取りまとめた「新幹線を活かした四国の地域づくりビジョン調査報告書」では、四国の新幹線沿線都市が積極的に連携・役割分担を図ることにより、大都市に比肩する都市機能を持つ“四国ネッ

トワーク中核都市圏”を提案した。「人口百万人規模の地方中核都市不在」という四国の構造的弱点を克服し、「都市機能のスケールメリット」（規模の経済性）を追求することで、四国の人口流出に歯止めをかけるのである。

これにより、地方圏であっても百万都市では当たり前には享受できている、大都市ならではの魅力を四国で楽しめるようになる。また、公共施設整備の選択と集中が行われ、施設の広域的な相互利用も進み、その恩恵をより多くの人々が享受できるようになる。

長崎市には民間主導による「長崎スタジアムシティプロジェクト」がある。四国に新幹線が整備された場合、こうした大規模なスポーツ施設が整備され、プロスポーツの試合や国際大会が四国で行われるようになることは間違いない。例えば、プロ野球球団が四国を本拠地とすることもあながち夢ではなくなる。本拠地は、地方球場としては最多の3回のオールスターゲームを開催した（3回目は2022年7月開催）、松山市の坊っちゃんスタジアムが考えられる（写真4-2）。

写真4-2 坊っちゃんスタジアム（松山市）



資料：松山市公式観光 WEB サイト

また、高松市のサンポート地区には、中四国随一の規模を誇る新香川県立体育館（アリーナ）が整備される。著名なスポーツやイベントの開催、国内外の人気ミュージシャンによる大規模な音楽ライブや著名オーケストラ・劇団の公演などが期待される。集客範囲が四国はもとより本州方面にまで広がれば、より様々な公演イベントが開催されるようになり、4県住民や本州からも日帰りでも楽しめる環境が整う（図表4-7）。

図表4-7 香川県新県立体育館でのコンサートアリーナツアー（イメージ）



資料：香川県ホームページ

さらには、四国に高度医療施設が整備され、最先端の先進医療を誰もが容易に受診できるようになる。こうしたことは、新幹線が開業した北陸や九州では、当たり前の日常になっている。各県のまちづくり戦略とともに、新幹線を活用して四国一体となったまちづくり戦略・施設整備のビジョンを描くことが重要になる。

7. インバウンド客の誘致と四国一体の観光振興策

訪日外国人観光客数は、コロナ前、全国的に大幅な増加が続いていた。アフターコロナには、アジアを中心に富裕層が増え、インバウンド客の日本への来訪が増えると予想される。新幹線を整備することは、こうした外国人富裕層を四国に呼び込む上でも重要になる。また、新幹線が整備された北陸や九州の主要都市には、マリオットやヒルトンなどの外資系高級ホテルの進出がみられる。開業年（予定）をみると、新幹線が開業して数年経ってからである。新幹線ができた都市には、インバウンド客が訪れやすくなり、外資系ホテルがそろうことで、より、その都市が旅行先・滞在先としての魅力を増す。ところが、四国には両方ともない。これから先、インバウンド客に選ばれない旅行先になってしまいかねない。新幹線と外資系高級ホテルは、日本におけるインバウンド客の受入推進の点で必須といえる（図表4-8）。

図表4-8 北陸・九州の外資系ホテルの進出状況

都市名	ホテル名	開業年
富山市	ダブルツリーby ヒルトン富山	2023 年開業予定
福井市	コートヤード・バイ・マリオット福井	2023 年開業予定
長崎市	ヒルトン長崎	2021 年
	長崎マリオットホテル	2023 年開業予定

資料：各社ホームページ等を基に作成

新幹線が整備されると、本州－四国間および四国内のアクセスが向上することから、西日本や四国各地を巡る広域的な観光周遊ルートの形成が進むと見込まれる。例えば、関西国際空港から入国して四国をはじめ西日本各地を巡り、九州の空港から出国するルートが、いわゆるゴールデンルート（東京－京都－大阪）と並ぶ我が国の二大国際観光周遊ルートになることも夢ではない。こうして、四国を周遊するツアーの造成も進むことから、4県の観光事業者の間で、四国ブランドで海外に売り込むことのメリットが広く共有されるようになり、四国一体の観光戦略の推進にもつながっていく。

一方、新幹線＋二次交通の充実により、これまで少なかった四国の住民による、四国島内の他県へ旅行する機会も増えるだろう。

四国遍路についても、八十八箇所の札所を一気に巡る「通し打ち」、何回かに分けて巡る「区切り打ち」の何れも格段に行いやすくなり、世界遺産登録を見据えた巡礼者の受入環境整備という観点からも、四国の新幹線は大きな意義を持つのである。

おわりに

北陸や九州の新幹線沿線都市は、新幹線の開業で大きな変貌を遂げている。四国の現状の都市機能や将来の発展性は、人口規模や大都市からの距離などが同水準であるそれらの都市と比べても、新幹線が無いことによって、明らかに劣後している。

地方創生が言われて久しいが、地方創生とは地域間競争に他ならない。単に「自然が豊かな四国」や「歴史文化あふれる四国」だけでは、人や産業を四国に呼び込むことには限界がある。

リニア中央新幹線が大阪延伸する2037年以降、3大都市圏を内包した「スーパー・メガリージョン」と呼ばれる超巨大都市圏が誕生した暁には、国内での人流・商流圏域から、四国は完全に外されてしまうのではないかと危惧される。

四国の新幹線は、将来にわたって持続的な発展が遂げられるのかどうかを左右する、まさに四国が生き残るための「装置」である。新幹線というインフラが「まち」に百年に一度の大変革をもたらす、驚異的な「装置」であることを知っていただき、新幹線の実現による魅力的で活気にあふれる未来の「まちづくり」を考えるきっかけとなることを心から願う。

以上

本稿は、「新幹線が都市を変える～新幹線と四国のまちづくり調査～」報告書を加筆・編集したものです。

文責：四銀地域経済研究所

【要旨】

- 地域通貨は、使用できる地域が限定されている、使用期限があるなど、円やドルなどの法定通貨に比べ利便性は劣るものの、地域外へのお金の流出を抑え、地域内経済循環を促すためのツールとして、古くから世界中で取り組まれてきた。
- ブロックチェーン技術などを取り入れた電子地域通貨の登場により、運用に係るハードルは大幅に低下しているが、地域通貨を一時的な取り組みで終わらせないためには、「楽天ペイ」や「PayPay」などの大手電子決済とは違う、地域通貨ならではの利便性の追求（税金や公共料金の支払い、ボランティア参加や健康増進の取り組みに対するポイントの付与、取得データの還元など）、地域通貨が循環していく仕組みの構築、そして補助金や財政支出に頼らない自立した運営が必要となる。

1. はじめに

地域通貨とは、財・サービスを購入する決済手段として使用される通貨のうち、地域やコミュニティ内のみでの使用に限定されているものを指す。地域通貨の特徴としては、一般的に下記の3つの要素が挙げられる。

（1）使用できる地域が限定されている

円やドルなどの法定通貨と異なり、使用できる範囲が一定の地域（自治体や商店街など）に限定されている。例えば定額給付金を支給した場合、現金給付であれば地域外の財・サービス購入や貯蓄に回るなど、地域経済の循環に繋がらない場合があるが、地域通貨であれば地域内での消費に充てられるため、地域経済へのカンフル剤という、本来の定額給付金の目的の一つを果たせるようになる。

（2）貯蓄目的ではなく、消費を促す目的

法定通貨であれば使用期限がないため、デフレ下では貯蓄に回りやすいが、地域通貨は使用期限が定められているケースが多く、短期間で消費に回されるため、地域経済の活性化に繋がる。

（3）円で交換できないものを取引できる

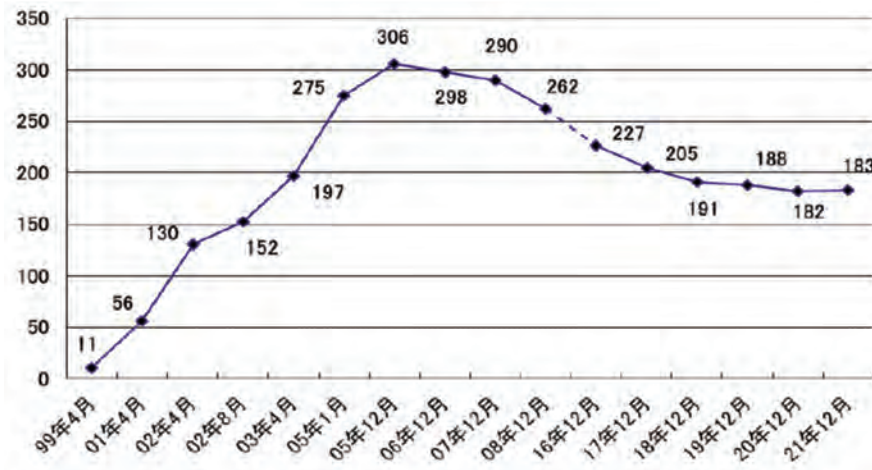
清掃などのボランティアや、特定検診の受診やジムの利用をはじめとした健康増進を促すための取り組みに対して、地域通貨でポイントを付与することができる。これにより、ボランティアや健康増進のための取り組みを活性化させるとともに、付与されたポイントを使用することで、新たな地域内での消費が発生する。

今回は、地域通貨を活用し地域経済活性化に向けた特徴的な取り組みを行う事例を調査するとともに、今後の地域通貨のあり方について考察した。

2. 全国の地域通貨の現状

全国における地域通貨は、2005年頃に306まで稼働数を増やしていたが、2021年12月現在の稼働数は、183まで減少している（図表－1）。

図表－1 全国の地域通貨の稼働状況推移



資料：泉留雄・中里裕美（2022）「2021年度版地域通貨稼働調査の結果について（速報版）」

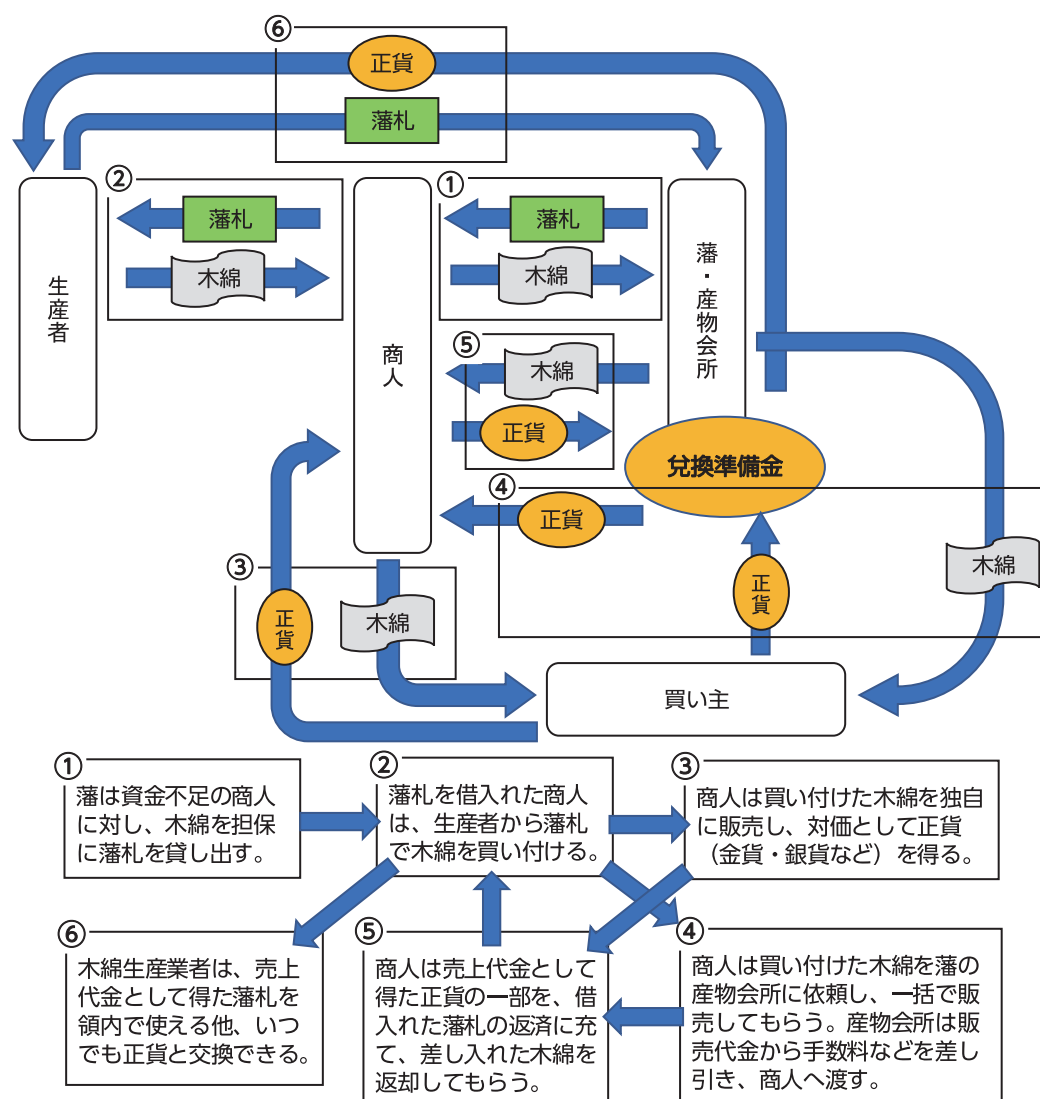
地域通貨が浸透しにくい要因としては、主に下記の点が考えられる。

（1）地域通貨を導入する目的・意義を明確にできていない

江戸時代末期、財政難に陥っていた各藩は歳入不足を賄うため、藩内のみで利用できる紙幣「藩札（はんさつ）」を発行していた。しかしながら、当時は正貨（金貨・銀貨）といつでも交換できる（＝兌換紙幣）ことで通貨としての信用が担保される前提であったが、正貨を持たずに発行した藩がほとんどであったため、藩札は信用度が低下し、インフレに陥っていた。

一方、当時播磨国（現在の兵庫県南部）の財政立て直しを任されていた渋沢栄一は、兌換準備金として十分な正貨を用意した上で、資金不足の商人に藩札を貸し付けることで、地域内で生産された木綿の買い付けを促した。さらに、大坂（現在の大阪府大阪市）に設置した産物会所（藩が設置する、領内の特産品などを専売する場所）で販売する流通ルートを構築したことで、正貨の流入が増え、地域経済活性化と藩財政の改善に繋がった（図表－2）。

図表－２ 藩札発行と特産品（木綿）を活用した産業振興の流れ



資料：「現代語訳 渋沢栄一」（平凡社）を元に作成

利便性や汎用性で円に劣る地域通貨は、単なる決済手段の一つとして導入するのではなく、明確な制度設計が必要となる。渋沢栄一が、地域の特産品（木綿）の流通量を増加させるために藩札を導入したように、地域通貨を導入する目的・意義を明確にできなければ、存在意義が無くなってしまい、いずれ使われなくなることは自明である。

（２）自立した運営が出来ていない

イギリスのブリストル市で2012年に導入された地域通貨「ブリストル・ポンド」は、日常の買い物だけでなく、公共交通の運賃や税金の支払いなどに利用され、最盛期には100万ブリストル・ポンド（日本円で約1億6,000万円）以上が流通していた。しかしながら、電子決済などとの競争激化により流通量が減少したことで、毎月1万3千ポンド（日本円で約212万円）のランニングコストが維持できなくなったことに加え、ブリストル市に与える経済波及効果も大きく減少したことなどから、2021年9月に取扱を終了している（なお、現在同市では新たな電子地域通貨「ブリストル・ペイ」を構築中）。

地域通貨の運営を継続させるためには、自治体からの補助金などに依存しない、自立した収益の確保

が必要となる。プレミアムポイントの付与や事業者手数料減免により利用者・加盟店を増やしていくことは、導入当初の一つの施策として有効であるが、クレジットカードや電子決済など他の決済サービス同様、地域通貨決済に伴う手数料、及び加盟店手数料（決済システム運営費用など）を基本とした財源の確保が必要となる。

3. 地域通貨が地域経済に与える効果

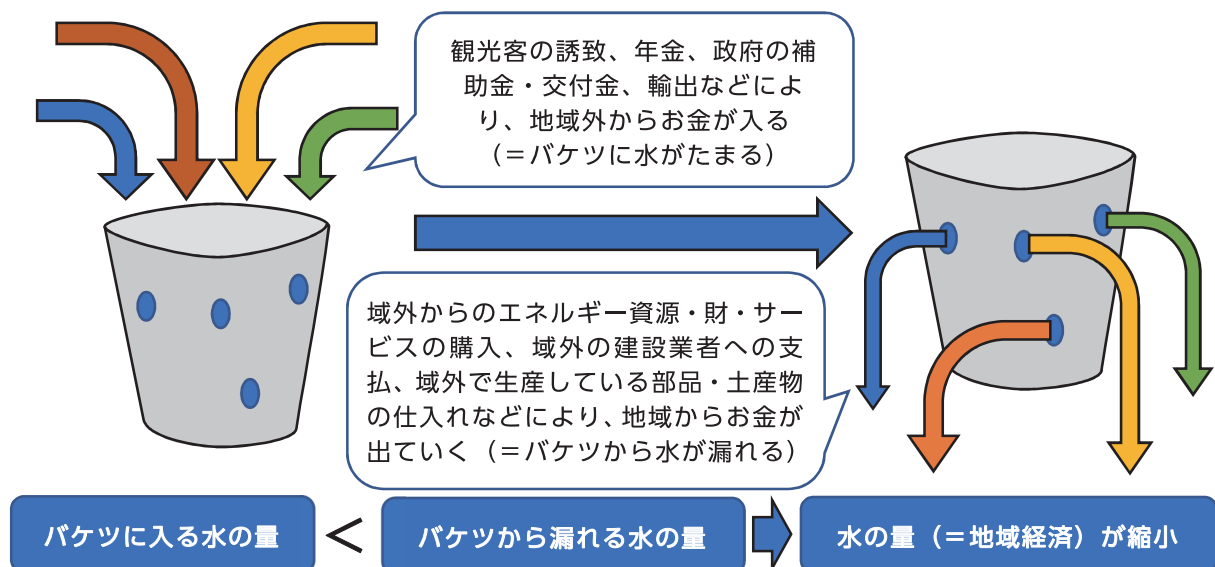
現在のところ、地域通貨における成功事例は多くないものの、次の2点から、地域経済を活性化させるための一つのツールとして、地域通貨の活用は有効であると言える。

（1）地域外へのお金の流出を少なくする

イギリスのシンクタンク「New Economics Foundation」は、地方経済を「漏れバケツ」に例え、地域経済活性化の施策で陥りやすい考え方について説明している（図表－3）。

観光客の誘致、年金や補助金の受給、企業誘致、域外への輸出など、地域外からお金を引っ張ってくる施策はもちろん重要であるが、県外・海外資本のチェーン店での買い物、地域内で自給自足できない電気・ガスなどのエネルギー資源の購入、県外から従業員を雇う、お土産の製造を県外業者に委託するなどで、結果的に地域外にお金が出てしまうことに目を向けなければならないとしている。

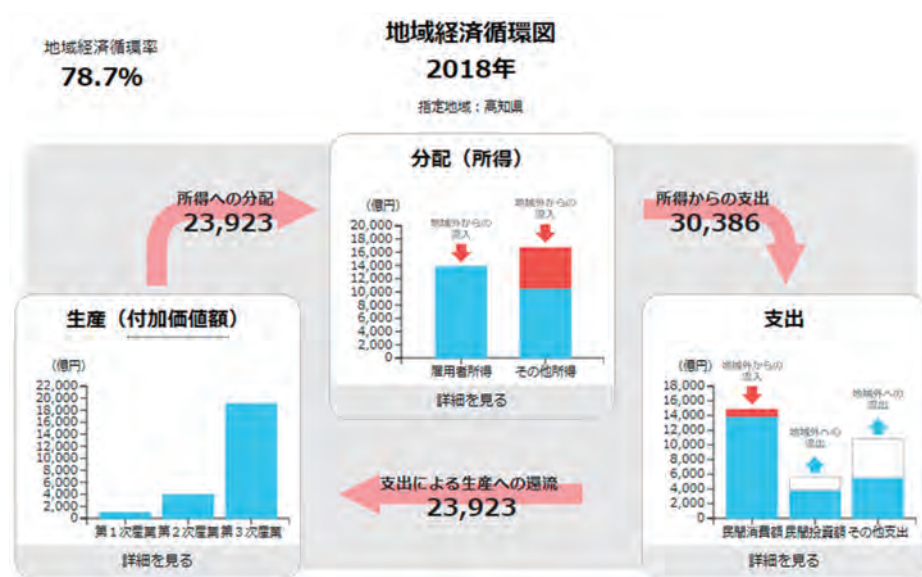
図表－3 漏れバケツ理論



資料：New Economics Foundation（2002）「Plugging the Leaks」を元に作成

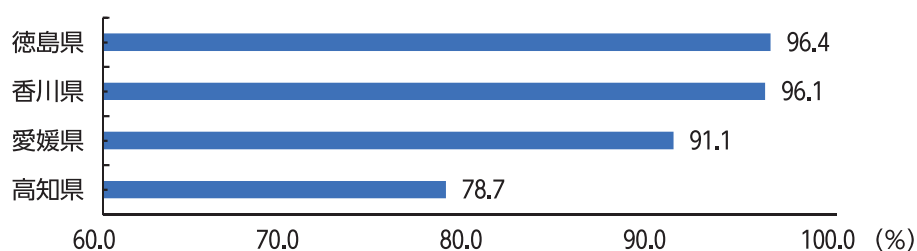
また、内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局が提供する「RESAS：地域経済循環マップ」によれば、高知県における地域経済循環率は78.7%となっている（図表-4）。つまり、高知県内で得た所得の約2割は県外へ流出しており、県内の経済循環に繋がっていない。また、これは四国の他3県と比較しても低い水準となっている（図表-5）。すべてを地域内で賄うことは不可能かつ非効率であるが、地域外への流出を抑えるためのツールとして、使用できる地域を限定できる地域通貨が注目されている。

図表-4 高知県の地域経済循環図（2018年）



資料：内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局「RESAS：地域経済循環マップ」

図表-5 四国4県の地域経済循環率比較（2018年）



資料：図表-4と同じ

（2）持続的な地域内経済循環を促す（乗数効果を高める）

世界恐慌が起こった1930年代、不況により失業者が爆発的に増える中、人々は将来不安から消費を控えるようになり、経済が循環しなくなった。この状況を打開するため、「デフレにより相対的な貨幣価値が上がる以上に、時間の経過とともに価値が下がる通貨を導入すれば、人々は価値が下がる前に消費に回すようになるはずだ」という考え方のもと、スタンプ式貨幣（一定期間ごとに定額のスタンプ代金を支払い、通貨の価値を維持する仕組み）が考案された。つまり、紙幣にスタンプを貼る欄を設け、期日が来たらスタンプを購入して貼付することを義務付ける。「千円札を使うためには、3ヵ月ごとに10円のスタンプを貼付する」など、貨幣に保有コストを与えることで、額面を維持したまま実質的な価値

を減らす仕組みとなっている（図表－6）。1932年、オーストリアのヴェルグル（当時の人口約5,000人）ではこのスタンプ式貨幣の仕組みが採用され、公務員や日雇い労働者への給与支払いとして「労働証明書」というヴェルグル限定の地域通貨が発行された。「労働証明書」は、毎月初めに額面の1%のスタンプを貼ることが義務付けられていたため、保有者は月内に使い切ろうとしたことで、消費が急増し、経済が活性化した。

図表－6 スタンプ式貨幣のイメージ

発行日：2022年1月1日 1,000円 券 ※3か月ごとに10円を払込み、 スタンプを押印してください （押印しなければ、1,000円 札として使用できません）。	2022年3月	2022年6月	2022年9月	2022年12月
	払込済	払込済	払込済	
	2023年3月	2023年6月	2023年9月	2023年12月

法定通貨の供給量が不足し、経済にデフレ圧力がかかっていた当時の状況下における成功事例ではあるが、地域通貨は地域外にお金が流出するのを防ぐとともに、価値が目減りする前にお金を使おうとするインセンティブが働くため、地域内の消費拡大効果があると言える。また、継続的に地域通貨を発行することで、持続的な地域内経済循環を促すことができる。

4. 高知県内における地域通貨活用事例

コロナ禍以降に導入された、高知県内における地域通貨の活用事例について紹介する（図表－7）

図表－7 高知県内における地域通貨の活用事例比較（2022年8月時点）

地域通貨名称	(1)「Meji-Ca」	(2)「kamica」	(3)「とまぼ」	(4)「ぼっちり」
利用できる地域	土佐清水市	香美市	日高村	高知市
取扱開始時期	2020年10月	2021年4月	2021年6月	2022年4月
チャージ機能	一部加盟店で可能	一部加盟店で可能	なし	なし
発行媒体	カード／アプリ	カード／アプリ	アプリ	アプリ
発行対象者	制限なし	制限なし	日高村民	制限なし
換金性	あり	あり	あり	なし
ポイントの利用	1ポイント＝1円として、加盟店などで利用可能	1ポイント＝1円として、加盟店などで利用可能	1ポイント＝1円として、加盟店などで利用可能	加盟店などが無償提供する体験、ボランティア
主な活用目的	地域経済の活性化	地域経済の活性化	村民のスマホ普及率向上	高知市鏡川流域の関係人口創出

資料：各種ホームページ、アンケート調査などを元に作成

(1) 「Meji-Ca」

「Meji-Ca」は2020年10月より取扱を開始した、高知県土佐清水市の地域通貨であり、株式会社トラストバンクが提供する地域通貨プラットフォームサービス「chiica」を使用している（図表－8）。

図表－8 「Meji-Ca」概要

名称	「めじかカード」	「Shimizu サポートーズカード」
イメージ図		
対象	土佐清水市民	土佐清水市民以外
発行数	13,617 枚（2022 年 8 月現在）	
取扱店舗	183 店舗（2022 年 8 月現在）	
チャージ方法	取扱店舗の内、約 60 店舗でチャージ可能。チャージ額に 3% 上乗せ（2022 年度普及促進策）。	
その他	「Meji-Ca」提示で、各種割引やサービスなどが受けられる。2022 年 8 月現在 35 店舗で実施。	

資料：土佐清水市観光商工課ホームページ、アンケート調査を元に作成

新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金の活用について検討した際、単発で終了する、かつ事業者の事務負担が大きいプレミアム商品券に代わる地域活性化策として、既にふるさと納税で取引があった（株）トラストバンクの「chiica」を導入した。土佐清水市民全員を対象としたプレミアム商品券だけでなく、子育て世帯への臨時特別給付金の給付や、マイナンバー取得者へのポイント付与など、行政の地域活性化対策として利用している。

2020年10月のサービス開始時に、土佐清水市民全員にカードを配布するとともに、一人当たり1万円分のチャージを付与している（2021年2月、5月にもそれぞれ5,000円分付与）。2020年10月1日～2022年7月15日（約2年間）の累計利用額は約10億3,000万円で、その内追加チャージ利用額は約6億7,000万円となっている。追加チャージについては、ほとんどすべてが土佐清水市民によるもの（発行対象者は土佐清水市民約1.2万人）であることから、一人あたり平均約5.6万円をチャージしている計算になる。

地域住民に対しては、例えば「5店舗以上買い物しようキャンペーン（期間中に「Meji-Ca」を使用した店舗数に応じてポイントを付与）」や、「飲食店応援キャンペーン（対象店舗での飲食やテイクアウトで「Meji-Ca」を使用するとポイント還元）」など、「Meji-Ca」を積極的に利用してもらう取り組みや、特定検診を受診するなど健康増進に取り組む住民に対してポイントを付与する取り組みを行っている。

また、観光客向けには、ジョン万トラベルキャンペーン（第1弾：2021年4月15日～9月1日、第2弾：2021年10月1日～2022年2月28日）を実施し、専用宿泊プランを申し込んだ宿泊者に対して「Shimizuサポーターズカード」5,000ポイントを配布した。2,000万円の予算を組み4,000人分を準備していたが、いずれも発売開始後2週間程度で完売した。第3弾はコロナにより中止したが、5月より第4弾として、「国立公園50！GO！キャンペーン（金婚式・銀婚式を迎える夫婦対象）」、「ジョン万トラベルキャンペーン（宿泊者向け）」を実施している。

宿泊・観光施設での利用はもちろん、飲食店、スーパー、ドラッグストア、ガソリンスタンドなど市民が日常的に使う店舗でも利用できる。土佐清水市職員が「高齢者が多く受け入れられるか不安だったが、事業所が利用者の支払時に丁寧に対応した」と話すように、利用促進に加盟店が協力したことが要因で、利用率が上がったと考えられる。

一方で、土佐清水市全体としてはキャッシュレス普及率がまだ低いこと、「Meji-Ca」の購入履歴データの利活用ができていないことなどの点については、今後の課題としている。

（2）「kamica」

「kamica」は2021年4月に香美市民向けに発行された地域通貨であり、香美市商工会が運営し、（株）凸版印刷が提供する決済プラットフォーム「地域Pay[®]」を使用している（図表－9）。香美市民約2万5,000人に対して、カード配布時に1万円、その後2021年10月に追加で1万円分のチャージを付与しており、一人当たり累計2万円分の付与を行っている。

図表－9 「kamica」概要

	
対象	香美市民（2021年10月より、香美市民以外も対象にしたアプリ版を開始）
発行数	27,349人（2022年6月時点、再発行除く）
取扱店舗	106店舗（2022年4月時点） ※内、ポイント付与・使用可能店舗は104店舗
チャージ方法	香美市内の86店舗でチャージ可能。

資料：香美市商工観光課ホームページ、聞き取り調査を元に作成

香美市では従前よりプレミアム付き商品券の販売を行っていたが、香美市商工会から売残りのリスクや手続きの煩雑さなどを解決してほしいとの要望を受け、岡山県奈義町の「ナギフトカード」などを参考に地域電子通貨「kamica」を導入した。

対象店舗での買い物200円につき1ポイントが付与される他、ガン検診（300ポイント）や若年層の特

定健診（100ポイント）、図書館での読み聞かせボランティア（1回につき50ポイント）、香美市体育大会の入賞者（1,000～3,000ポイント）、少年スポーツの入団者及び指導者（50ポイント）など、様々なポイント付与を行っている。

取り扱いの目標金額は、当初月間で約4,000万円を想定していたが、実際は1割程度（約400万円）にとどまっており、当初付与された2万円分を使い切った後、追加チャージされていないケースが多い。その理由としては、チャージ方法や支払い方法をはじめとした、利便性に関する課題が挙げられる。

「kamica」利用にあたっては、加盟店が保有する専用タブレット（商工会より貸出）にて現金でチャージを行う必要がある。このタブレットはすべてのレジに対応しておらず、大型量販店などでは、「kamica」専用のレジコーナーでないとチャージできない。一方で、香北地区の個人商店などでは、近隣の高齢者が毎日の買い物の際チャージしているケースが多く、利用率・利用金額ともに高くなっている。

今後はチャージ可能なレジを増やすなどして利便性向上を図るとともに、高齢者などの世代に向けた利用方法の周知により、加盟店・利用者を増やしていくとしている。

（3）その他の活用事例

先述の「Meji-Ca」や「kamica」は、地域経済の活性化を主たる目的として導入されているが、地域通貨は地域課題の解決や地域住民の行動変容などの目的に合わせて、自由に設計することができる。その他の活用事例として、多くの地域通貨が本来備えている現金チャージ機能や換金性を敢えて持たせず、地域経済活性化以外の目的を主眼として導入された、高知県内の地域通貨を紹介する。

① 「とまぼ」

「とまぼ」は2021年6月より日高村で取扱を開始した地域通貨。先述の「Meji-Ca」と同様、株式会社トラストバンクが提供する地域通貨プラットフォームサービス「chiica」を使用している（図表－10）。

図表－10 「とまぼ」概要

対象	日高村民
取扱店舗	29 店舗（2022 年 8 月現在）
チャージ方法	未実装（2022 年 8 月現在）
活用目的	村民のスマホ普及率向上

資料：日高村ホームページ、アンケート調査を元に作成

日高村ではSociety5.0¹の実現に向け、2021年度よりKDDI株式会社などとともに「村まるごとデジタル化事業（図表－11）」を推進している。具体的な施策としては、日高村住民にスマートフォンの普及と利活用を促し、アプリを活用して「情報」「防災」「健康」の側面から生活を支援する取り組みを行っている。「とまぼ」の現金チャージは未実装（2022年7月現在）だが、この「村まるごとデジタル化事業」

¹ Society5.0とは、AIやIoT、ロボット、ビッグデータなどの革新技术をあらゆる産業に取り入れることにより実現する新たな未来社会の姿で、狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、人類社会発展の歴史における5番目の新しい社会の姿を指す（経団連）。

を推進するためのインセンティブとして、スマートフォンに切り替えた村民に対し、日高村役場から「とまぼ」が発行されている。

日高村における地域通貨は、あくまで住民の生活をより良くするための「デジタル化」における施策の一つとして位置づけられている。重点目標のうちの一つとする「スマホ普及率100%」については、事業を開始した2021年6月から2021年10月で、普及率約64.5%から約75.7%へと一定の成果をあげている（2021年8月末の全国平均は約74.3%）。

図表－11 「村まるごとデジタル化事業」の取り組みイメージ



資料：日高村ホームページ

② 「ぼっちり」

「ぼっちり」は、2022年4月より取扱を開始した高知市の地域通貨で（アプリのみ）、株式会社カヤックが提供するコミュニティ通貨（地域通貨）「まちのコイン」を使用し、高知市が運営している（図表－12）。

図表－12 「ぼっちり」概要

対象	制限なし
取扱店舗	56店舗（2022年9月現在）
チャージ方法	なし
活用目的	高知市鏡川流域の関係人口創出

資料：高知市ホームページ、聞き取り調査を元に作成

高知市では鏡川流域内（上流と下流）・流域外（高知市外）の関係人口創出を図る取り組みを行っている。「ぼっちり」は、この関係人口を可視化し、促進を図るためのツールとして用いられている。一般的な地域通貨と異なり、「ぼっちり」自体は換金性がないため、高知市の財源確保や、加盟店の費用負担の必要はない。「ぼっちり」を通じて取引されるものも、ボランティア活動やSDGsの取り組みなど、通常法定通貨では取り扱わないものを中心となっている（図表－13）。また、スポット（＝加盟店）として登録された場所に訪問するだけでも「ぼっちり」が獲得できる。鏡川流域のボランティア活動な

どが「可視化」されるとともに、利用者の活動実績がポイント獲得数順に「ランキング化」されることで、ゲーム感覚で気軽に参加できるようにしている。

図表-13 「ぼっちり」ホームページに掲載されている体験一例



資料：「ぼっちり」ホームページ

5. 全国の地域通貨活用事例

全国各地で導入されている地域通貨のうち、特徴的な取組を行っている、地域通貨の活用事例を紹介する（図表-14）。

図表-14 全国の地域通貨の活用事例比較（2022年8月時点）

地域通貨名称	(1)「ほ・ろ・か」	(2)「めぐりん」	(3)「さるぼぼコイン」	(4)「気仙沼クルーカード」
発行者	東城町商工会	株式会社 サイテックアイ	飛騨信用組合	気仙沼観光 推進機構
利用できる地域	広島県庄原市 東城町	香川県	岐阜県飛騨市・ 高山市・白川村	宮城県気仙沼市
取扱開始時期	2019年4月	2009年6月	2017年12月	2017年4月
チャージ機能	あり	なし（付帯する WAONカードなどに チャージ）	あり	なし
発行媒体	カード／アプリ	カード／アプリ	カード／アプリ	カード／アプリ
発行対象者	東城町民、観光客	制限なし	制限なし	制限なし
換金性	あり	あり	あり	あり
ポイントの利用	1ポイント＝1円 として、加盟店な どで利用可能	1ポイント＝1円 として、加盟店な どで利用可能	1ポイント＝1円 として、加盟店な どで利用可能	1ポイント＝1円 として、加盟店な どで利用可能
主な活用目的	地域経済の活性化	地域経済の活性化	地域経済の活性化	地域経済の活性化

資料：各種ホームページなどを元に作成

(1) 「ほ・ろ・か」(広島県庄原市東城町)

「ほ・ろ・か」は広島県東城町商工会が運営していた、地域加盟店で利用できるプリペイドカードや地元スーパーのポイントカードなどに代わるものとして、2019年4月に導入された地域通貨であり、同商工会が運営している。地域共通ポイントカード事業を行っている、日本カード株式会社のクラウド型ポイントサービス「SHIAGEL」を使用している(図表-15)。

図表-15 「ほ・ろ・か」概要

名称	「ほ・ろ・か」	「おももりほ・ろ・か」	「ほ・ろ・か(観光客用)」
			
対象	東城町住民	東城町在住の子供	左記以外(観光客想定)
発行数	東城町含めた庄原市民が使用できる地域通貨「な・み・か」とあわせて、約3.5万会員(庄原市人口3.3万人のうち、約9割が加入)		
チャージ方法	加盟店、もしくは専用チャージ機で現金チャージ(10,000円チャージ毎に、100円のプレミアム付与)		3,000円のプリペイド式(3,150円分)。専用チャージ機で追加チャージも可能
取扱店舗	214店舗(東城町内で69店舗)		
その他	高齢者の見守りサービス	子供の見守りサービス	

資料:「ほ・ろ・か」ホームページ

「ほ・ろ・か」はサービス開始時に町民へのカードの配布は行っていないが、2019年10月～2020年6月に経済産業省が実施していた、キャッシュレス・ポイント還元事業(最大5%還元)の後押しなどもあり、2021年9月現在、カード保有率は東城町人口(7,160人)の約9割、年間の利用総額が約15億円(平均一人当たり約20万円)、1回あたりの平均利用額約3,000円、1か月あたりの決済平均回数8回、1日あたり5,200～5,500人が使用している。

買い物時に付与されるポイントについては、付与率や付与方法などを各加盟店で設定できるため、ポイント5倍デーや期間限定のチャージ追加ポイント付与などのキャンペーンも可能となっている。また、中国電力のポイントと連携し、毎月の電気料金で貯まったポイントを「ほ・ろ・か」に交換することができる。加えて、地域のイベントやボランティア、健康に関する取り組みに参加してポイントをもらうこともできる。

基本的な加盟店手数料は1.5%と、大手クレジットカードや電子決済サービスより低い。また、年齢層による購買金額、誰がどこで買い物をしているかといった顧客動線を分析し、データを可視化することで、個別の店舗へフィードバックされ、データに基づいた販促活動や、補助金申請時の売上実績などのエビデンスとしての活用が可能となっており、加盟店側のメリットも大きい。

「ほ・ろ・か」の手数料収入は地域通貨事業の運営費に充当される他、地域のイベントや健康増進キャンペーンなどで地域に還元されている。さらに、「ほ・ろ・か」は地域の子供と高齢者の見守りサービス機能も有している。東城町の小学生が、登下校時に校内に設置されたカードリーダーに「ほ・ろ・か」カードをタッチすると保護者にメールが送信され、同時に1ポイントが付与される。また、一人暮らしの高齢者が「ほ・ろ・か」カードを1週間使用していない場合、離れて住む家族にメールを送信するサービスも提供している。

このように、地元の商工会が運営することで、加盟店や地域住民に対して金銭面以外のメリットを提供できる。

(2) 「めぐりん」(香川県)

「めぐりん」は、2009年6月に株式会社サイテックアイ(香川県高松市)が取扱開始した地域通貨であり、現在は「WAONカード」や香川大学学生証、高松市職員証など、さまざまなカードと一体となって発行されている(図表-16)。

図表-16 「めぐりん」概要(一部抜粋)

名称	「かがわ おもてなし WAON」	「大好きカマタマーレ 讃岐 WAON」	「ことでん IruCa」
			
対象	制限なし		
発行数	約20万枚(内、アクティブユーザー3~4万枚)		
取扱店舗	約500店舗		
チャージ方法	「WAON」一体型カードのみ、「WAON」チャージが可能。		
その他		カード利用金額の一部を「カマタマーレ讃岐」に寄付	

資料:「めぐりん」ホームページ

通常の消費財の購入時だけでなく、住宅リフォームやガソリンスタンド、クリーニングなど利用場面は多く、利便性は高い。他のポイントカードのように、100円の買い物ごとに1ポイントされ、1ポイント=1円で利用できる他、下記のような取り組みを行っている。

① 地域スポーツ応援

「カマタマーレ讃岐(Jリーグ:サッカー)」と連携したカード「大好きカマタマーレ讃岐WAON」を発行している。「めぐりん」加盟店で「大好きカマタマーレ讃岐WAON」を使用し支払いを行えば、発行会社のイオンリテール株式会社が支払い金額の一部をチームに寄付する仕組みとなっており、チー

ムのホームタウン活動に役立てることができる。

また、香川ファイブアローズ（Bリーグ：バスケットボール）では、「めぐりん」ポイント3万円分で所属選手に指導してもらうことができ、地域の子どもたちにバスケットボールの楽しさと夢を届けるプロジェクトを実施している（図表-17）。

② 健康経営

従業員の健康管理や健康づくりの推進は、医療費の削減に繋がるだけでなく、生産性の向上や従業員の創造性の向上、企業イメージの向上などの効果が期待でき、企業におけるリスクマネジメントの観点から重要視されている。「めぐりん」の健康経営に取り組んでいる企業は、ポイントを付与することで、従業員の健康増進へのモチベーション向上が期待できる。

図表-17 「香川ファイブアローズ」との連携によるプロジェクト



資料：「めぐりん」ホームページ

③ ボランティア活動

ボランティア活動についても、実施団体から参加者へポイントが付与される仕組みを構築している。例えば、商店街の清掃ボランティア参加者に対しては、感謝の気持ちを込めて1回につき300ポイントを付与している。受け取ったポイントはコーヒー代や散髪代などで還元されることもあり、ポイント負担者の商店街にも一定のメリットがある。

④ 高松空港での使用

高松空港と連携し、空港内でポイントを貯めること・使うことができる他、旅行代理店経由で航空券などの旅行商品を購入する際は、「めぐりん」で支払可能となっている。

⑤ 四国電力・四国ガスとの連携

四国電力や四国ガスと連携しており、それぞれのポイント「よんでんポイント」「ガポタ」から「めぐりん」への交換が可能となっている（「めぐりん」からのポイント交換は不可）。

⑥ 寄付

「めぐりん」の端末（めぐりんステーション）にて、子育て支援や障害者の自立支援を行うNPO団体などへの寄付が可能となっている。

⑦ 高松市「フリーアドレスシティたかまつ（FACT）」との連携

高松市は2022年10月より、同市が目指す未来の都市像「フリーアドレスシティたかまつ（FACT）（図表-18）」の実現に向けた実証事業（デジタル田園都市国家構想推進交付金採択事業）の一環として、「わたしのデジタル財布」実証事業を開始した。これは、サイテックアイ株式会社とフェリカポケットマーケティング株式会社（東京）が提供する「My Digital Wallet」を介して「プレミアム付デジタル商品券」

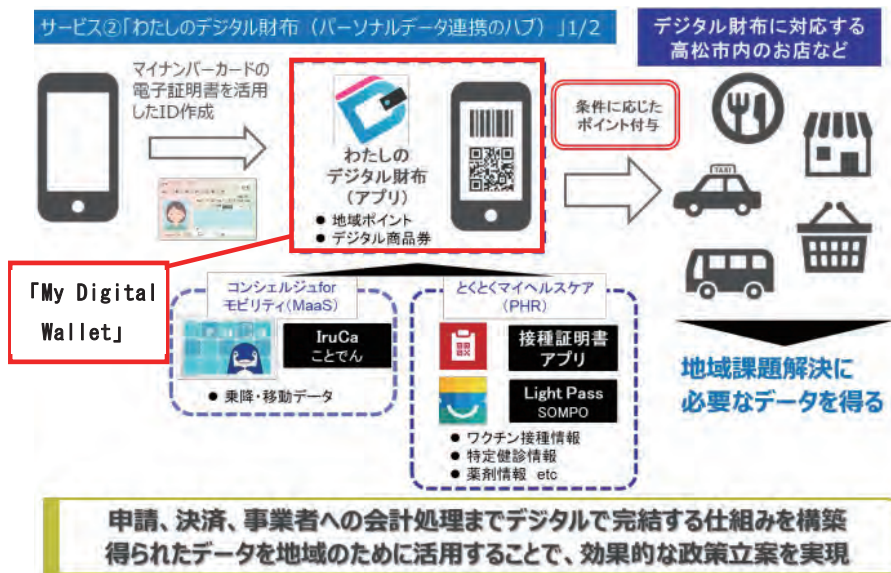
を発行し、市が実施する給付事業の迅速化・事務負担軽減を図ると共に、「めぐりん」ポイントを活用した購買データや、公共交通の乗降・移動データ、健康情報など住民一人一人の「パーソナルデータ」を連携した基盤を構築することで、住民のニーズに合わせた行政支援や官民連携のサービス提供を目指す取組となっている（図表－19）。「My Digital Wallet」加盟店は、2022年10月時点で1,000店舗に達している。

図表－18 高松市「フリーアドレスシティたかまつ（FACT）」



資料：内閣府「デジタル田園都市国家構想推進交付金(デジタル実装タイプTYPE2/3) の採択事例」

図表－19 「My Digital Wallet」を活用した「わたしのデジタル財布」実証事業概要



資料：図表－18と同じ

「めぐりん」カードは基本的に、決済機能の部分をイオンリテール株式会社が発行する「WAONカード」が担っているため、全国で支払い可能という意味で、厳密には地域通貨の導入目的の一つである「地域外へのお金の流出を少なくする」役割として十分とは言えなかった。しかしながら、運営会社の株式会社サイテックアイは、「MyDigitalWallet（高松市）」や「MitoPay（三豊市）」など、香川県内でエリアごとの電子地域通貨の運営も開始しており（いずれもアプリのみ）、「めぐりん」を核とした地域通

貨の取り組みは、今後更に発展していくことが期待される。

（３）「さるばばコイン」（岐阜県高山市・飛騨市・白川村）

「さるばばコイン」は、2017年12月に飛騨信用組合が取扱を開始した、岐阜県高山市・飛騨市・白川村の２市１村で利用できる地域通貨（アプリのみ）であり、株式会社フィノバレーが提供するデジタル地域通貨プラットフォーム「Money Easy」を使用している（図表－20）。2022年３月現在、累計決済額は約55億円に達し、日本で最も利用されている地域通貨の一つとなっている。

図表－20 「さるばばコイン²」概要

名称	「さるばば Bank」	「さるばば Pay」
対象	飛騨信用組合の口座を保有し、所定の手続きを行った者	左記以外
発行数	約 2 万 5,000 人（2022 年 3 月現在）	
取扱店舗	約 1,700 店舗（2022 年 3 月現在）	
チャージ方法	飛騨信用組合口座、セブン銀行 ATM、専用チャージ機などからチャージ（限度額 200 万円）	セブン銀行ATM、専用チャージ機などからチャージ（限度額 10 万円）
その他	「AliPay（アリペイ、中国）」と連携しており、「AliPay」所有者は「さるばばコイン」加盟店で決済可能	

資料：飛騨信用組合ホームページ

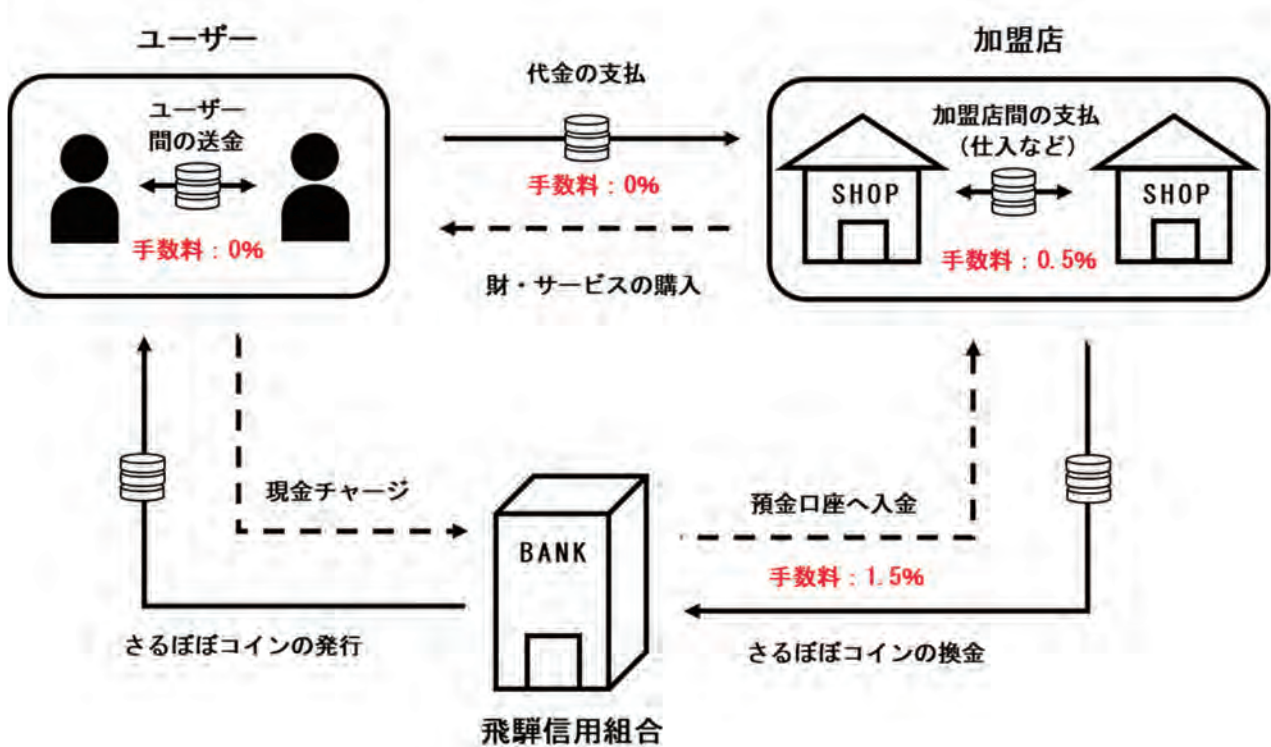
「さるばばコイン」は大手の電子決済と同様、加盟店ごとに設置されている二次元コードを読み込んで支払うため、利用者にとって簡便である他、加盟店の導入コストも少ない。飛騨信用組合の職員が丁寧に使用方法を指導していることが、普及に繋がっている。

他の地域通貨にはない取り組みの一つとして、AliPayとの連携が挙げられる。AliPay所有者は「さるばばコイン」加盟店で決済が可能となっている。飛騨信用組合はAliPayの立替払取次業者（加盟店への立替払や、加盟店の開拓・審査・管理を行う）であるため、AliPay決済手数料についても、「さるばばコイン」事業運営費に充てることができる。

「さるばばコイン」はチャージ金額の１％がポイントとして付与される。一般的な地域通貨は、お店での購入時や個人間でのやり取りでのみ使用できる仕様となっており、加盟店が受け取った地域通貨はそのまま換金され、地域通貨を使った経済循環はそこで終了する。一方、「さるばばコイン」は加盟店どうしの決済もできるため、二次・三次取引に繋げることができる。また、送金手数料を換金手数料（1.5％）よりも低く設定（0.5％）することで、加盟店間の取引を促そうとしている。現状は決済総額に比べ少ないものの、地域経済を循環させる上で注目すべき取り組みと言える（図表－21）。

² 著作権等の関係上、ロゴ等は掲載しない。

図表-21 「さるぼぼコイン」 スキーム図



資料：飛騨信用組合ホームページ他各種公表資料を基に作成（2021年9月時点）

飛騨信用組合ではさらに、行政や事業者などと連携し下記のような活用を行っている。

① 行政との連携

2019年8月から、「さるぼぼコイン」のアプリ経由で防災情報（災害情報、交通情報、熊の出没情報など）を配信している他、飛騨市・高山市では、市県民税や固定資産税などの税金、水道料金などの公共料金が、また、飛騨市では一部の証明書について、その発行手数料が「さるぼぼコイン」で支払い可能となっている。こうした市民の生活と密接に関わるサービスが、還元率だけではない地域通貨の利便性向上を生み出している。

また、「さるぼぼコイン」を活用したポイント付与・還元事業も行っている（図表-22）。従前より全国で実施されている紙ベースでのプレミアム商品券は、印刷代金や発行・換金事務の手間や、売れ残りによる大量廃棄、単発施策のため経済循環に繋がらないなどの課題があった。エリア内で一定数浸透した地域通貨を介してこうした事業を実施すれば、事務負担や事業費が削減できるだけでなく、カンフル剤として狙い通りの経済効果が見込める。

図表-22 「さるぼぼコイン」を活用したポイント付与・還元事業（一例）

①飛騨市がんばれプレミアム電子地域通貨	
実施期間	2020年5月20日～2020年5月31日
実施内容	プレミアム付商品券の一部を、下記の通り「さるぼぼコイン」で発行 ①（一般向け）チャージ額1万円あたり、2,000ポイント付与 ②（子ども向け）チャージ額9,000円あたり、3,060ポイント付与
発行額	当初、総額2,000万円分のプレミアムポイントが付与されるキャンペーンであったが、最終的に累計4,730万ポイントが付与された ⇒「さるぼぼコイン」発行分と合わせて、約2億3,000万円の経済効果創出
②キャッシュレス・消費者還元事業	
実施期間	2019年10月1日～2020年6月30日
実施内容	経済産業省の事業を活用し、地域内の事業者へ「さるぼぼコイン」導入を促進
発行額	約4,700万ポイントが「さるぼぼコイン」で還元され、地元の消費に繋がった

資料：飛騨信用組合

② 交通事業者との連携

濃飛乗合自動車株式会社が運営する観光周遊バスの運賃支払いに「さるぼぼコイン」が使用できる他、飛騨高山への高速バス利用で、「さるぼぼコイン」をプレゼントするキャンペーンを実施し、観光客の増加や、地域内での観光消費額の増大を図っている。

③ 「さるぼぼコイン」でしか購入できない物を集めたポータルサイト「さるぼぼコイントウン」

さらに飛騨信用組合では、「さるぼぼコイン」でしか購入できない物を集めたポータルサイト「さるぼぼコイントウン」を運営し、地元ならではの珍しい裏メニューなどを販売している。また、飛騨・高山地域での特別な体験ができるメニューを揃え、滞在時間を長くすることで、「滞在型観光地」として宿泊を伴う周遊がしやすい環境を整備している。

「さるぼぼコイン」は送金を含む各種手数料だけでなく、こうした様々な関連事業を展開することで、事業費を捻出しており、持続的なビジネスモデルとして注目されている。今後は「さるぼぼコイントウン」などの取り組みにより、地域内経済循環を加速させるだけでなく、域外からお金を呼び込む仕組みを強化していく必要がある。

（４）「気仙沼クルーカード」(宮城県気仙沼市)

「気仙沼クルーカード」は、宮城県気仙沼市で気仙沼版DMO³を推進する気仙沼観光推進機構（事務局：（一社）気仙沼地域戦略）が2017年に取扱を開始した地域通貨であり、株式会社サイモンズが提供する、地域活性化を実現するためのプラットフォーム「サイモンズ・ポイントサービス」を使用している（図表－23）。

図表－23 「気仙沼クルーカード」概要

種類	カードタイプ	アプリタイプ
		
対象	制限なし	
発行数	約 4 万 1,500 人（2022 年 6 月現在、内半数が気仙沼市民）	
取扱店舗	約 130 店舗（2022 年 6 月現在）	
チャージ方法	現金チャージ機能は無く、ポイント付与のみ	

資料：「気仙沼クルーカード」ホームページ

スイスのDMO、ツェルマット観光局が行っている観光地経営を参考にしており、顧客属性や購入履歴を一元的に管理し、イベント告知をはじめとする誘客プロモーションを行っている。得られた顧客データはそれぞれの加盟店にも還元している。

事業者側が負担する手数料は、売上高の3%（別途システム初期設定費用有）となっている。その内、1%はカード会員のポイント原資となり、2%はカード事業の運営費に充てられる。ポイントの有効期限は、ポイント付与日の翌年の12月31日（最長2年間）であり、有効期限切れのポイントは気仙沼市に寄付される。また、寄付されたポイントの一部も、気仙沼観光推進機構の運営資金として活用されている。ポイントカードとしての手数料は決して安い水準ではないが、気仙沼観光推進機構はDMOとしてカード利用者のニーズを把握し、それに合わせた販促活動を検討し、加盟店に情報提供を行う役割を果たすことで、他のクレジットカードやポイントカードとの差別化を図り、そのデメリットを克服している。

また、Yahoo!ショッピングや伊勢丹ストアなど、1,500以上のECサイトと提携しており、「気仙沼クルーカード」を使用し、商品を購入することでポイントを貯めることもできる。気仙沼市民以外の利

³ 観光地域づくり法人（DMO）とは、地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに地域への誇りと愛着を醸成する「観光地経営」の視点に立った観光地域づくりの舵取り役として、多様な関係者と協同しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人のことを指す（観光庁）。

用者に対して利便性を持たせ、「気仙沼クルーカード」を継続的に利用してもらうことで、外貨獲得も可能となる。

気仙沼観光推進機構は、コロナ第1波が発生し、緊急事態宣言が初めて発令された直後の2020年4月から、定期的に「フレー！フレー！地元キャンペーン」として、ポイント還元キャンペーンを実施している。このキャンペーンにより、2020年度のクルーカード利用額は、気仙沼市外会員が2019年度比90.9%と減少したものの、気仙沼市内会員が同110.9%と増加した。その結果、会員全体の売上高はコロナ禍前の2019年度よりも増加（同107.2%）しており、一定の成果をあげている。

6. まとめ－持続可能な地域通貨のあり方

ブロックチェーン技術などを取り入れた電子地域通貨の登場により、運用に係るハードルは大幅に低下しているが、地域通貨を一時的な取り組みで終わらせないためには、特に下記の点について、導入時はもちろん、導入後も継続的に検証していく必要がある。なお、地域外へお金が流出しないようにするための施策については、地域通貨だけでは解決できないこともあり、別の議論としたい。

（１）地域通貨ならではの利便性を高める

すでに大手の電子決済（「楽天ペイ」、「PayPay」など）が普及している今日においては、還元率も加盟店数も劣り、利用可能地域が限られる地域通貨の競争優位性は低い。また、日本は諸外国と比べキャッシュレス決済比率が低く、現金主義の消費者が大半を占める現状や、将来CDBC（中央銀行が発行するデジタル通貨）が導入される可能性を踏まえれば、決済手段としての利便性だけでは、地域通貨を維持していくことは今後ますます難しくなることが予想される。そのような状況のなかで、地域通貨を活用し、地域経済を活性化させるためには、決済手段としての利便性はもちろん、主たる利用者となる地域住民や加盟店のさまざまなニーズに応え、地域通貨ならではの利便性を高めていく必要がある。まずは利用可能な加盟店を増やしていくと同時に、大手の電子決済が対応できないような機能（税金や公共料金の支払い、ボランティア参加や健康増進の取り組みに対するポイントの付与）を充実させ、生活に密着した部分で差別化を図る必要がある。また、加盟店に対しては、購入履歴や顧客属性などのデータを還元し、データに基づく販促支援が出来れば、大手のクレジットカードや電子決済と比べ、手数料が多少割高になっても、加盟するメリットを十分に示しやすくなる。その上で、観光客が商品・サービスを購入する都度、地域通貨を付与し、旅行中の追加購入促進、旅アト（旅行から帰って間もない期間）でのECサイト誘導などの施策を実施することにより、域外消費を継続的に呼び込む仕組みも構築しなければならない。

（２）持続的な地域内経済循環の仕組みを作る

現在稼働している地域通貨の多くは、加盟店間での取引（仕入など）に対応しておらず、加盟店が円に換金し、地域外へ流出しているケースがある。地域経済を循環させるためには、加盟店間の取引に対してもインセンティブを与え、地域通貨を使った二次取引・三次取引に繋げていく必要がある。

また、2022年3月、厚生労働省の労働政策審議会労働条件分科会において、「資金移動業者の口座への賃金支払を行う場合の制度設計案」が提示されており、今後給与についても電子通貨で支払可能となる可能性がある。地域通貨で給与支払が可能となれば、消費者⇒地域通貨加盟店（小売店）⇒地域通貨

加盟店（卸売店）⇒従業員（消費者）といった経済循環が地域通貨で実現可能となる。同じ経済規模でも、地域通貨を活用し、持続的な地域内経済循環を促すことができれば、より大きな経済波及効果が期待できる。

（３）自立した運営ができるようにする

利用者に対してのインセンティブとして、地域振興券の電子地域通貨での付与や買い物時のポイント付与は一定の効果があるが、地域通貨の運営が事業として成立するものでなければ、地域経済を活性化させるための取り組みを持続させることは出来ない。補助金を活用して事業が成立する地域通貨は、補助金が無くなれば事業が成立しなくなる。このため、前述の（１）（２）を実践し、加盟店や地域住民に一定のメリットを示すことができれば、適切な手数料徴収が可能となり、補助金や財政支出に頼らない、自立した事業運営が実現できる。

参考文献：

守屋淳(2019)「現代語訳 渋沢栄一自伝」平凡社

New Economics Foundation(2002)「Plugging the Leaks」

枝廣淳子(2018)「地元経済を創りなおす」岩波新書

泉留雄・中里裕美(2022)「2021年度版地域通貨稼働調査の結果について（速報版）」

山静怡・小野浩幸・高澤由美(2019)「地域経済活性化を目的とする電子地域通貨の普及に関する研究」

大澤佳加(2021)「イラストで学べる地域通貨のきほん」白夜書房

栗田匡相(2022)「エビデンスで紐解く地域の未来」中央経済社

村山慶輔(2020)「観光再生ーサステナブルな地域をつくる28のキーワード」プレジデント社

坂本広顕(2019)「地方創生のための現代版船中八策～地域資源とフィンテックの活用～」四銀地域経済研究所

山口省蔵(2021)「電子地域通貨の課題と可能性」ゆうちょ財団

第158回 高知県内企業の景況調査

— 2022年9月 —

Summary

- ◆ 今期（7～9月期）自社業況の総合判断 BSI は、全産業で－7 となり、前期＋3 から10ポイント低下した。新型コロナウイルス感染症の拡大第7波やエネルギー・原材料価格高騰の影響で2期ぶりのマイナスとなった。
- ◆ 製造業は、前期＋2 から9ポイント低下し－7 となった。非製造業は、前期＋4 から10ポイント低下し－6 となった。
- ◆ 新型コロナウイルス感染症の事業活動への影響を尋ねたところ、2022年8月の「マイナスの影響」を受けた企業の割合は、2021年8月の調査と比べ増加している。
- ◆ 「人繰り（従業員等）」や「仕入れ（含む原材料等）」・「物流・配送」で「マイナスの影響」を受けたと回答した企業の割合が増加した。前者は、感染者数や濃厚接触者が急増し、従業員が出勤できなくなり、通常の企業活動に支障が生じたこと、後者は、国際的な物流の混乱や半導体不足等による入荷遅延や資材の高騰が発生したことが要因とみられる。

調査要綱

高知県の景気動向を観測するため、県内企業経営者へのアンケート方式による景況調査を年4回（2・5・8・11月）実施している。 ※1992年調査開始（年2回）、2000年から（年4回）変更

調査目的	高知県内企業の景況感把握
調査対象	高知県内に事業所を置く法人208/276社（回答率75.3%）
調査方法	郵送及び四国銀行の各店舗で配布
調査事項	自社業況の総合判断、売上高、経常利益、設備投資、在庫、雇用など
調査時期	2022年8月1日～9月1日

業種別回答企業数

業 種	回答企業数	構成比
製 造 業		
飲食料品	15	7.2
木材・木製品	8	3.8
製紙	6	2.9
機械	14	6.7
窯業・土石	8	3.8
その他製造	15	7.2
製造業 計	66	31.7
非 製 造 業		
スーパー	7	3.4
衣料品販売	4	1.9
飲食料品販売	11	5.3
自動車販売	7	3.4
建築資材販売	6	2.9
石油販売	7	3.4
その他販売	27	13.0
運輸・倉庫	10	4.8
宿泊・飲食	13	6.3
情報通信	5	2.4
不動産・物品賃貸	7	3.4
その他サービス	10	4.8
建設	28	13.5
非製造業 計	142	68.3
合 計	208	100.0

資本金規模別回答企業数

規 模	回答企業数	構成比
10百万円未満	27	13.0
10百万円以上～30百万円未満	90	43.3
30百万円以上～50百万円未満	49	23.6
50百万円以上～100百万円未満	27	13.0
100百万円以上	15	7.2
合 計	208	100.0

従業員規模別回答企業数

規 模	回答企業数	構成比
5人未満	8	3.8
5人～19人	53	25.5
20人～49人	55	26.4
50人～99人	45	21.6
100人～199人	28	13.5
200人以上	19	9.1
合 計	208	100.0

注：小数点第2位以下を四捨五入し、端数処理するため、合計が100%にならない場合がある。

BSIについて

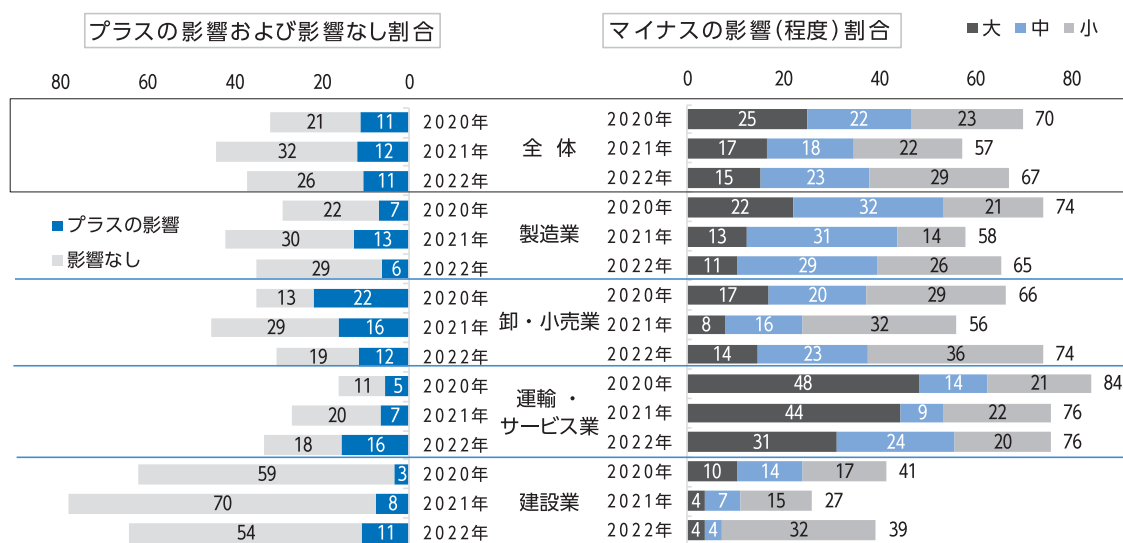
Business Survey Index（ビジネス サーベイ インデックス）の略称。
好転した企業と悪化した企業の割合の差で企業経営者のマインドから景気判断をみる指標である。前回調査と比較し、BSI がプラスであれば、その項目は「良い、好転、上昇」とみることができ、逆にマイナスであれば「悪い、悪化、下降」と判断できる。

(4) 在庫BSI

新型コロナウイルス感染症は、今年7月以降「第7波」の急速な感染拡大が起き、8月に入ると強い感染力をもつ「オミクロン株の亜型 B A. 5」が主流となり、爆発的な感染拡大となった。高知県でも感染者が急増し、高知県は、8月16日～9月16日までの期間、「高知県 B A. 5 対策強化宣言」を発令し、医療体制逼迫回避に向けた行動、高齢者や基礎疾患のある人の不要不急の外出自粛などを県民に要請した。

そういった状況のなか、今回、新型コロナウイルス感染症が高知県内企業に与えた影響を2020年8月、2021年8月に引き続き尋ねた。

図1 事業活動への影響（2020年、2021年、2022年各8月調査時点）



※四捨五入の関係でマイナス影響全体の数字が「小、中、大」の合計と一致しない場合がある。

※「マイナス影響」「プラス影響」両面がある場合があるため、「マイナス影響」「プラス影響」「影響なし」の合計が100とならない。

1. 事業活動への影響

- ◆全体をみると、一部の業種を除き、「プラスの影響」の割合は、2020年11%、2021年12%、2022年11%とほとんど変化がない。
- ◆「影響なし」の割合が、2021年32%から2022年26%に減少した。また、「マイナスの影響」の割合は、2021年57%から2022年67%に増加したことから、新型コロナウイルス感染症によるマイナスの影響を受けた企業の割合は増加した。
- ◆業種別では、「マイナスの影響」の割合は、製造業で2021年58%から2022年65%に、卸・小売業で2021年56%から2022年74%に、建設業で2021年27%から2022年39%に増加した。運輸・サービス業の「マイナスの影響」割合は、2021年、2022年とも76%と変化がないが、高水準にとどまった。ほとんどの業種で「マイナスの影響」の割合は増加している。
- ◆「マイナスの影響度」の大きさをみると、「マイナスの影響」大は、2020年：25%→2021年：17%→2022年：15%と年々減少している。「マイナスの影響」中は、2021年18%→2022年23%、「マイナスの影響」小は、2021年22%→2022年29%となり、2021年と比較すると、2022年は「マイナスの影響」中、小とも増加している。

経済動向



月例経済報告

2022年9月

景気は、緩やかに持ち直している。

項目	判断	主な判断理由
個人消費	緩やかに持ち直している※	7月の「商業動態統計」では、小売業販売額は前月比0.7%増。新車販売台数は部品不足等により、13カ月連続で前年同月を下回った。家電販売は、このところ弱い動き。旅行及び外食は、持ち直している。
設備投資	持ち直しの動きがみられる	「日銀短観」（6月調査）によると、全産業の2022年度設備投資計画は、増加が見込まれている。また、2022年4～6月期の法人企業統計調査によると、設備投資額は季節調整済前期比3.9%増。先行きについては、持ち直し傾向が続くことが期待される一方、コロナの影響によっては設備投資計画が先送りとなるリスクも内包している。
住宅投資	底堅い動き	持家の着工は、このところ弱含んでいる。貸家及び分譲住宅の着工は、底堅い動きとなっている。
公共投資	底堅さが増している※	7月の公共工事出来高は前月比0.4%減。また、8月の公共工事請負金額は同1.4%増。7月の公共工事受注額は同6.0%減。先行きについては、底堅く推移していくことが見込まれる。
輸出	おおむね横ばい	アジア、アメリカ向けの輸出は、おおむね横ばい。EU向けの輸出は、持ち直しの動き。
輸入	持ち直しの動きがみられる※	アジア及びアメリカは、持ち直しの動きがみられる。EUは、このところ弱含んでいる。7月の貿易収支は、エネルギー価格の高騰や円安の影響を受け、輸入金額が増加したことから、赤字幅が拡大した。
生産活動	持ち直しの動きがみられる※	7月の鉱工業生産指数は96.9（前月比0.8%増）と、中国における経済活動再開などを受け、2カ月連続で上昇した。輸送機械は持ち直しの動きがみられる。生産用機械は緩やかに増加している。先行きについては、持ち直しの動きが続くことが期待される。但し、海外景気の下振れ等による影響に注意する必要がある。
企業収益	一部に弱さがみられるものの、総じてみれば改善	「法人企業統計季報」（4～6月期調査）によると、経常利益は、全産業で、前年同期比17.6%増。規模別に見ると、大・中堅企業が同22.1%増、中小企業が同1.6%減と、一部に弱さがみられる。
業況判断	持ち直しの動きに足踏みがみられる	「日銀短観」（6月調査）によると、「最近」の業況は「全規模全産業」で上昇しているが、9月時点の業況を示す「先行き」は、「最近」に比べやや慎重な見方となっている。「景気ウォッチャー調査」（8月調査）の企業動向関連DIでは、現状判断、先行き判断ともに上昇。
雇用情勢	持ち直している※	「日銀短観」（6月調査）によると、企業の雇用人員判断は、不足超。加えて、日次有効求人数、民間の求人動向は、持ち直している。
物価	上昇している※	消費者物価の基調を「生鮮食品及びエネルギーを除く総合」で見ると、上昇している。
企業倒産	概ね横ばい※	8月の企業倒産（負債額1,000万円以上）の件数は5カ月連続で前年同月を上回った。金額も3カ月連続で前年同月を上回った。但し、年間でみると大きな増加の動きはなく、概ね横ばい。

上記の※は、前回掲載時から判断の変更があった箇所。

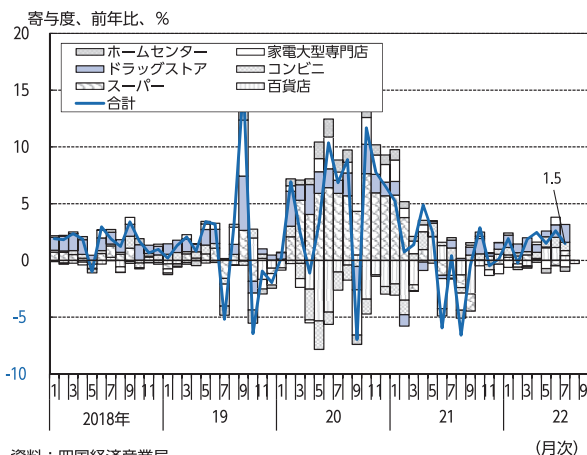
- ◆個人消費：「持ち直しの動きがみられる」 → 「緩やかに持ち直している」
- ◆公共投資：「このところ底堅い動き」 → 「底堅さが増している」
- ◆輸入：「下げ止まっている」 → 「持ち直しの動きがみられる」
- ◆生産活動：「持ち直しの動きに足踏みがみられる」 → 「持ち直しの動きがみられる」
- ◆雇用：「持ち直しの動きがみられる」 → 「持ち直している」
- ◆企業倒産：「増加の動き」 → 「概ね横ばい」

資料：内閣府「月例経済報告（2022年9月）」より当研究所作成

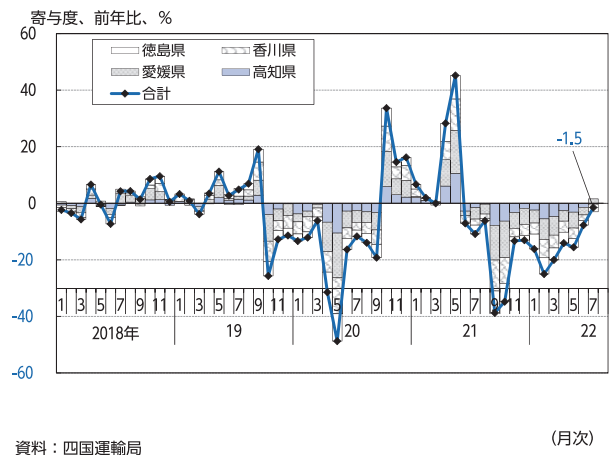
持ち直しの動きに足踏み感がみられる。

項目	判断	主な判断理由
個人消費	一部に弱い動きがみられるものの持ち直しの動き	7月の小売業においては、新型コロナウイルス感染症の再拡大に伴い入店客数の減少が見られたものの、販売額全体では前年同月比1.5%増と5カ月連続で増加。スーパーは同1.3%増となり、全体を牽引。ドラッグストアは同8.8%増。コンビニエンスストアは同3.2%増。また、7月の乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数は半導体不足に起因する供給不足などにより同1.5%減と、14カ月連続で前年同月を下回り、7月としての最小値を更新した。
設備投資	前年度を下回る見込み	全国企業短期経済観測調査（全産業）によると、2022年度は前年度比0.3%減と2年ぶりに前年度を下回る見込み。但し、ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額（除く土地投資額）は、同1.5%増となる見込み。
住宅投資	持ち直しの動きに一服感	7月の新設住宅着工戸数は前年同月比15.7%減となり、2カ月ぶりに前年を下回った。
公共投資	減少の動き	7月の公共工事請負金額は前年同月比3.9%増となり、6カ月ぶりに前年を上回ったものの、今年度全体としては前年度同月累計（4月～7月）比10.4%減。
生産活動	一進一退	7月の鉱工業生産指数（季節調整値、2015年＝100）は89.3、前月比0.7%減。また、3カ月後方移動平均値は、5月指数92.6→6月91.1→7月90.1で推移しており、緩やかに低下している。
雇用情勢	緩やかに持ち直している	7月の有効求人倍率（季節調整値）は1.38倍と、2カ月連続で上昇。一般新規求人数（新規学卒、パートタイムを除く）は前年同月比9.3%増。
貸出残高	増加	7月の国内銀行貸出残高は前年同月比4.5%増と引き続き増加基調で推移している。
企業倒産	落ち着いた動き	7月の企業倒産件数は9件（前年同月比2件減）、企業負債総額は17億円（同6億円減）となった。倒産件数、負債総額ともに、落ち着いた動きとなっている。

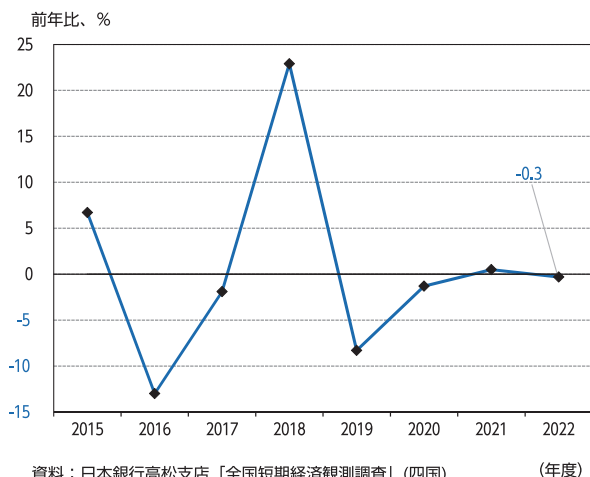
四国 小売業販売額の推移



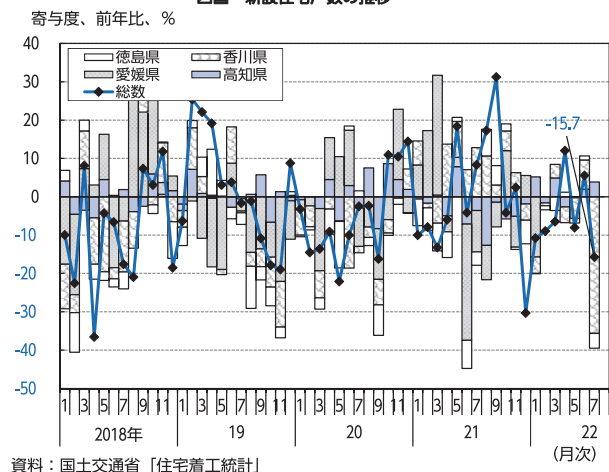
四国 乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数の推移



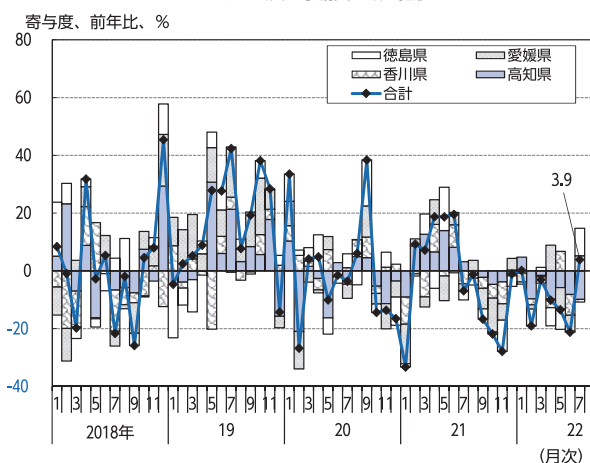
四国 【全産業】設備投資動向の推移



四国 新設住宅戸数の推移



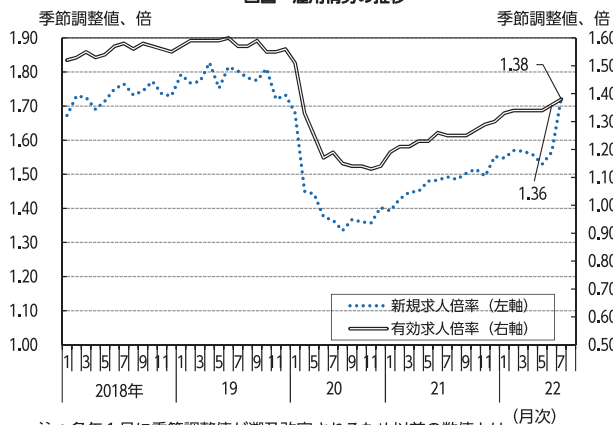
四国 公共工事請負金額の推移



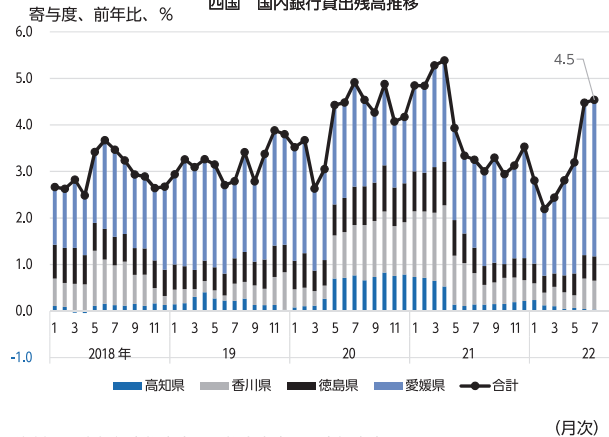
四国 鉱工業生産指数の推移



四国 雇用情勢の推移



四国 国内銀行貸出残高推移



高知県内の景気は、緩やかに持ち直している。

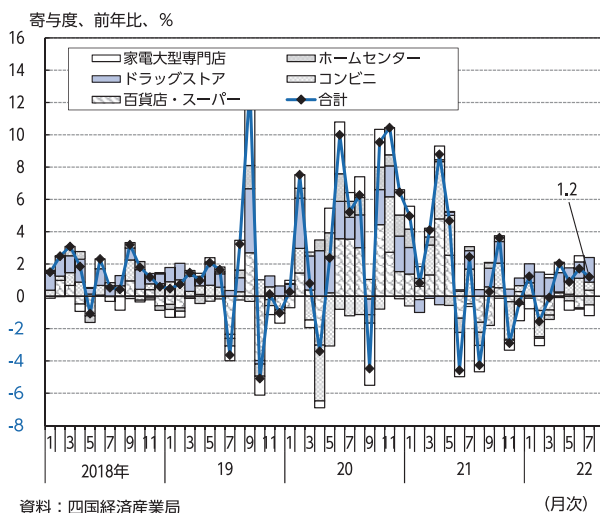
2022年7月概況

- ◆ 個人消費は、緩やかながら持ち直しの動きが一段と明確になりつつある。
- ◆ 設備投資は、持ち直しの動きが続いている。住宅投資は、増勢が鈍化している。公共投資は、引き続き高水準で推移している。また、製造業の生産は、緩やかに持ち直し続けているものの、そのペースは低めで推移している。
- ◆ 雇用情勢は、労働需給は基調として緩やかに改善している。雇用者所得は緩やかに持ち直している。
- ◆ 景気の先行きは、新型コロナウイルス感染症や原材料価格の動向等の影響を受け、不確実な状態が続くと考えられる。

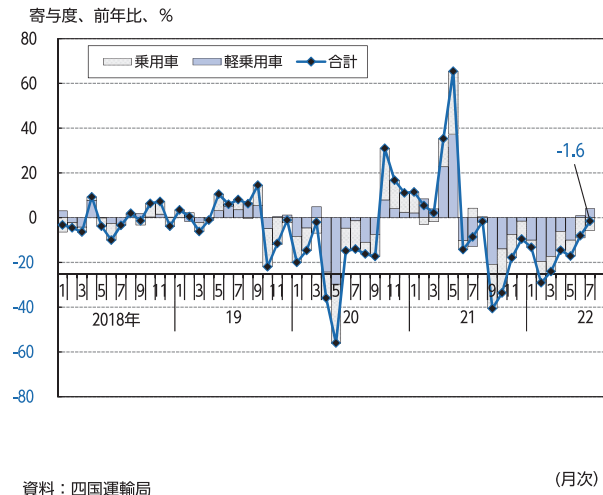
項 目	判 断	主 な 判 断 理 由
個 人 消 費	緩やかながら持ち直しの動きが一段と明確になりつつある	新型コロナウイルス感染症の再拡大による下押しが一部見られたものの、小売業全体では前年同月比1.2%増と、4カ月連続で前年同月上回った。業態別では、ドラッグストア（同8.3%増）が全体を牽引している。また、7月の乗用車・軽乗用車の登録・届出台数は、前年同月比1.6%減と14カ月連続で前年同月を下回った。
設 備 投 資	持ち直しの動き	全国短期経済観測調査（全産業）によると、2021年度は、前年度比36.9%増と大きく増加した。2022年度は、前年度比14.0%減の計画となっているが、多くの先では、維持更新やBCP・環境対策目的の投資が予定されている。
住 宅 投 資	増勢が鈍化	7月の新設住宅着工戸数（持家、貸家、分譲住宅）は、前年同月比28.9%増となった。内訳を見ると、持家は同9.7%減、貸家は同97.1%増、分譲住宅は同64.3%増となっている。
公 共 投 資	高水準	7月の公共投資請負金額は、全体では前年同月比27.1%減となった。国（同17.3%減）と県（同30.4%減）が大幅に減少したものの、全体としては引き続き高水準で推移している。
生 産 活 動	一進一退	7月の鉱工業生産指数（季節調整値、2015年＝100）は、90.9（前月比1.7%減）と2カ月連続で減少。業種等によるバラツキを伴いつつ、そのペースは引き続き低めで推移している。

項 目	判 断	主 な 判 断 理 由
観 光	はっきりと持ち直し	7月の県内主要観光施設入込客数は、新型コロナウイルス感染症による行動制限がなかったことから、前年同月比15.7%増と5カ月連続で増加した。
雇 用 情 勢	緩やかに改善	7月の有効求人倍率（季節調整値）は、1.20倍となり、前月より0.05ポイント上昇した。一般新規求人数（新規学卒を除き、パートタイムを含む、原数値）全体では、前年同月比3.7%増となった。
貸 出 残 高	増加	7月の金融機関貸出残高は、企業向けの増加から、前年同月比0.5%増となった。
企 業 倒 産	低めの水準	7月の企業倒産件数0件（前年同月も0件）、負債総額0円（同0円）であった。2カ月連続で倒産なし。

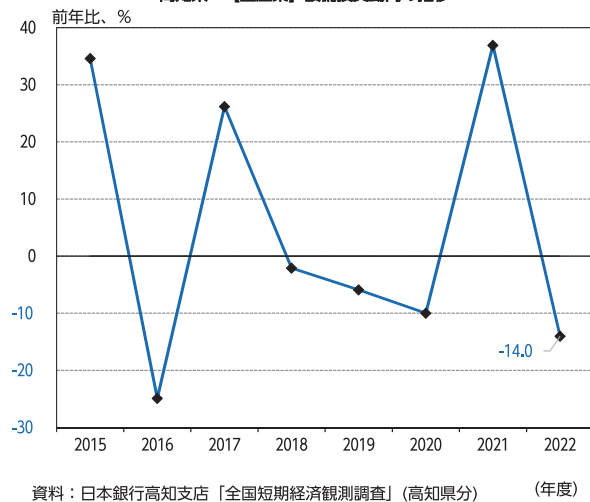
高知県 小売業販売額の推移



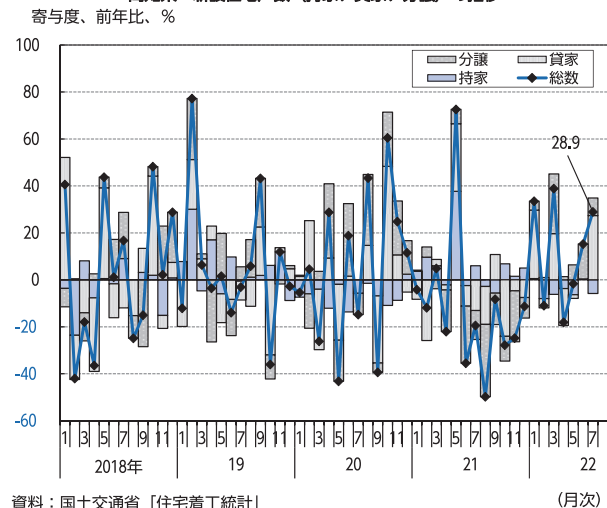
高知県 乗用車・軽乗用車の登録・届出台数の推移

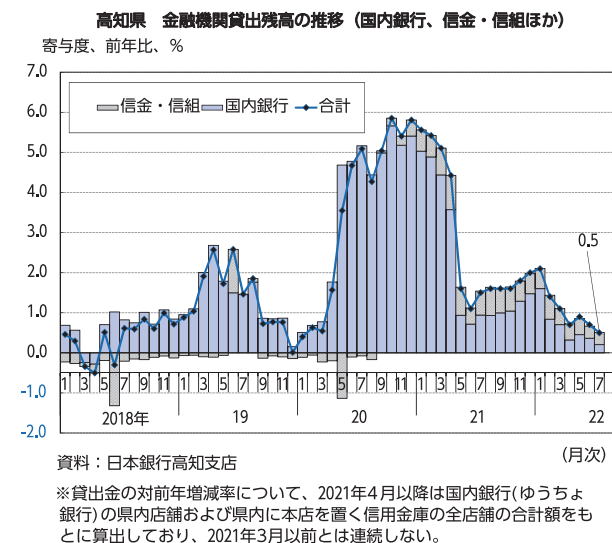
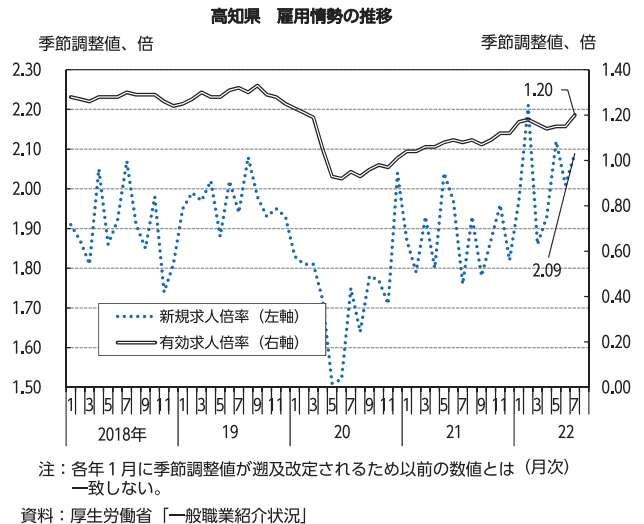
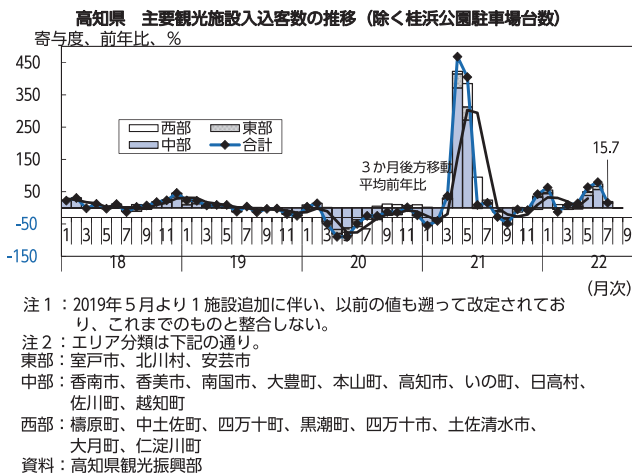
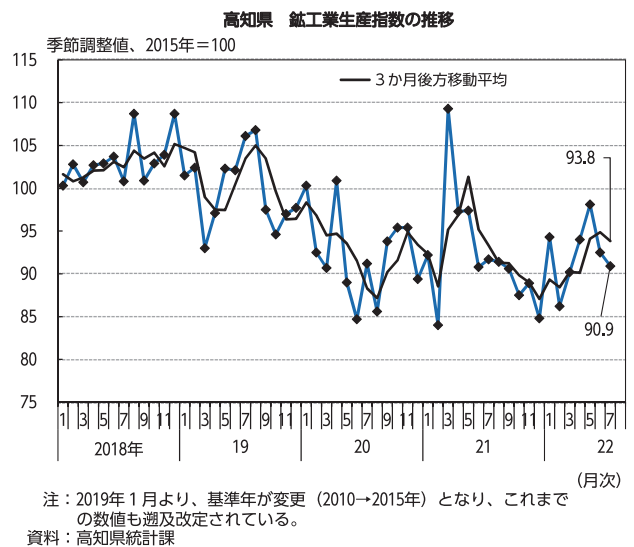
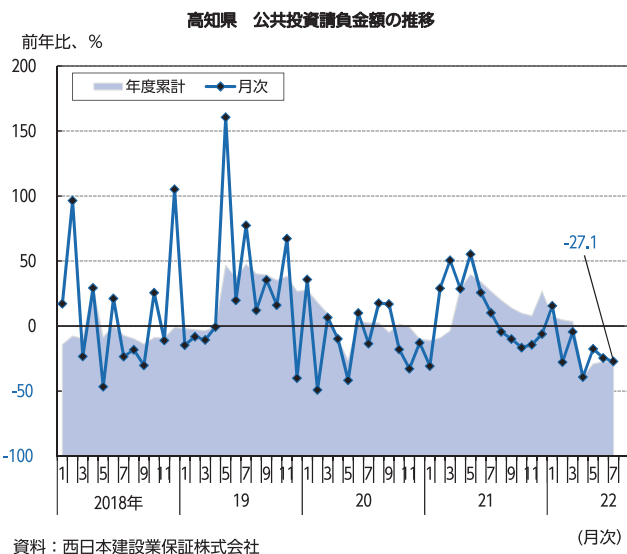


高知県 【全産業】設備投資動向の推移



高知県 新設住宅戸数（持家、貸家、分譲）の推移





高知県 企業倒産件数と負債総額の推移

単位：件、百万円

年	月	件数	負債総額	前年比 (%)	年	月	件数	負債総額	前年比 (%)
2021	1	2	124	-41.0	2022	1	0	0	-100.0
	2	1	140	-25.9		2	2	30	-78.6
	3	4	790	507.7		3	1	17	-97.8
	4	1	100	-90.0		4	0	0	-100.0
	5	1	76	171.4		5	1	120	57.9
	6	1	35	-53.9		6	0	0	-100.0
	7	0	0	-		7	0	0	-
	8	2	90	95.7		8			
	9	4	5,567	300.5		9			
	10	1	490	74.4		10			
	11	0	0	-		11			
	12	0	0	-		12			

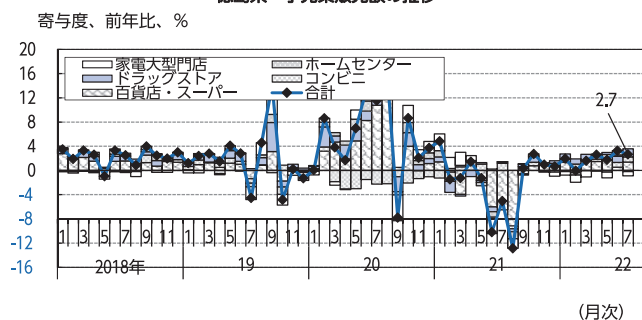
資料：東京商工リサーチ

概要 (2022年7月)

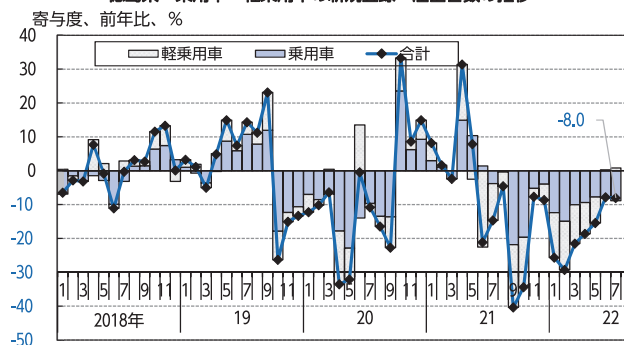
景気は、一部に供給制約による下押しの影響があるものの、基調としては、持ち直し傾向にある。

項目	判断	主な判断理由
個人消費	持ち直し傾向	一部に感染症再拡大の影響がみられるものの、基調としては持ち直しつつある。7月の小売業販売額は、全体としては、前年同月比2.7%の増加。百貨店・スーパー(同3.6%増)やドラッグストア(同7.6%増)などが全体の増加に寄与した。また、7月の乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数は、同8.0%減と14カ月連続で前年同月を下回った。
設備投資	前年度を下回る見込み	全国企業短期経済観測調査(全産業)によると、2021年度は、前年度比18.5%増と、4年連続で増加。但し、2022年度は同12.9%減と、現時点では5年ぶりの減少見込み。
住宅投資	前年度を下回り推移	7月の新設住宅着工戸数は全体で前年同月比24.5%減となった。内訳は持家8.7%減、貸家62.8%減、分譲6.7%減。
公共投資	持ち直しの動き	7月の公共投資請負金額は県、市町村、独立行政法人等からの受注金額が増加。全体で、前年同月比45.1%増となった。基調としても、持ち直しの動きで推移。
生産活動	増加傾向	7月の鉱工業生産指数(季節調整値、2015年=100)は104.3、前月比0.8%減。3カ月後方移動平均値では、5月指数96.7→6月99.8→7月101.0と増加傾向で推移。
雇用情勢	改善の動き	7月の有効求人倍率(季節調整値)は1.30倍と前年前月比6.6%上昇。一般新規求人数(新規学卒を除き、パートタイムを含む)(原数値)全体では、同20.8%増。
貸出残高	増加	7月の金融機関貸出残高は前年同月比2.9%増と引き続き堅調に推移している。
企業倒産	低水準	7月の企業倒産件数(負債総額1千万円以上)は3件(前年同月比2件減)、企業負債総額は9.4億円(同5.6億円減)。

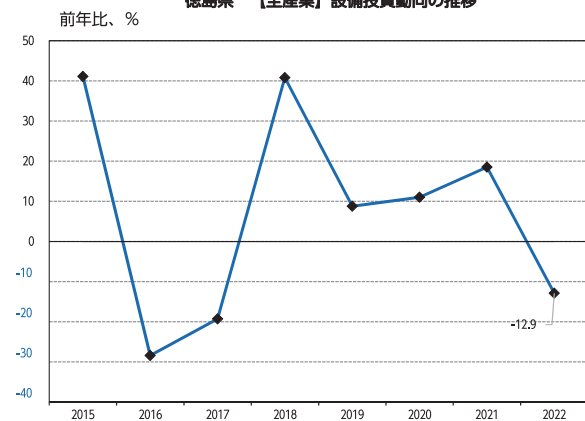
徳島県 小売業販売額の推移



徳島県 乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数の推移

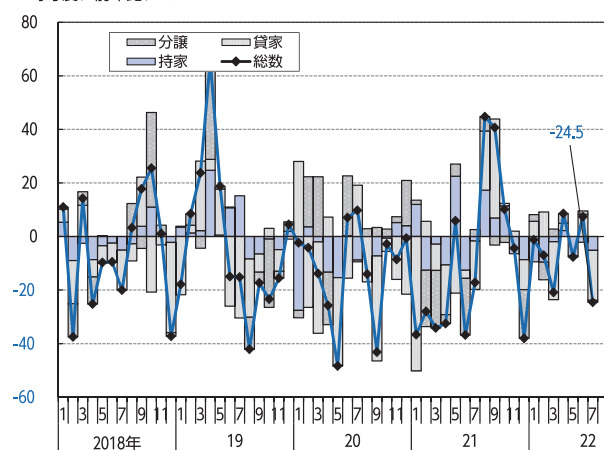


徳島県 【全産業】設備投資動向の推移



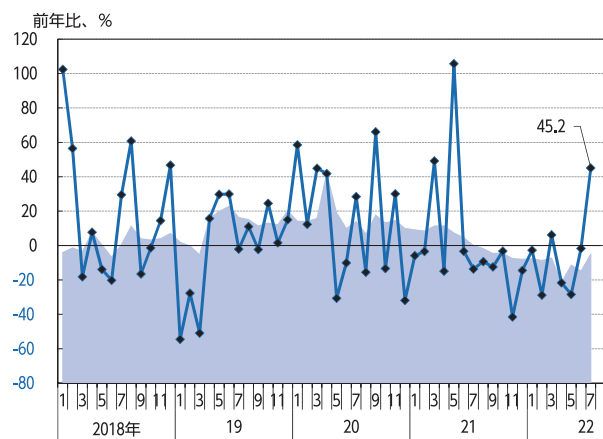
資料：日本銀行高松支店「全国短期経済観測調査」（徳島県分）（年度）

徳島県 新設住宅戸数（持家、貸家、分譲）の推移
寄与度、前年比、%



資料：国土交通省「住宅着工統計」（月次）

徳島県 公共工事請負金額の推移



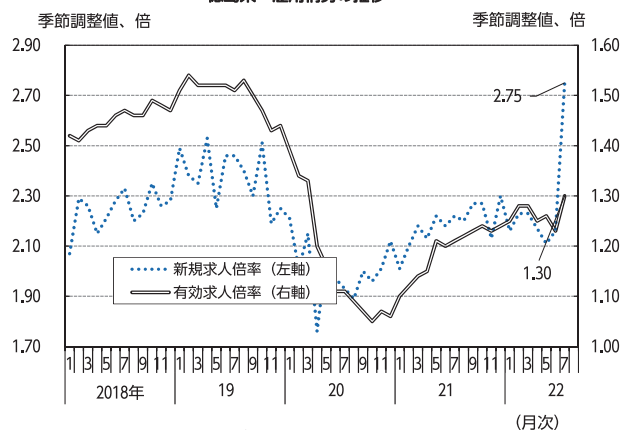
資料：西日本建設業保証株式会社（月次）

徳島県 鉱工業生産指数の推移



注：2019年4月に年間補正があり、以前の数値とは一致しない。
資料：徳島県

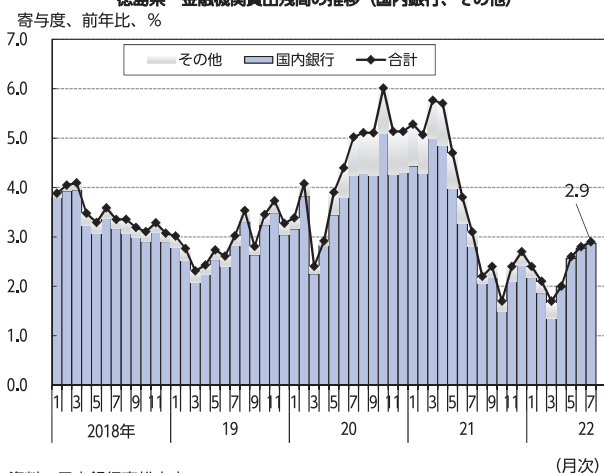
徳島県 雇用情勢の推移



注：各年1月に季節調整値が遡及改定されるため以前の数値とは一致しない。

資料：厚生労働省「一般職業紹介状況」

徳島県 金融機関貸出残高の推移（国内銀行、その他）



資料：日本銀行高松支店

※貸出金の対前年増減率について、2021年4月以降は国内銀行(ゆうちょ銀行)の県内店舗および本店を置く信用金庫の全店舗の合計額をもとに算出しており、2021年3月以前とは連続しない。

百貨店・スーパー販売状況

(単位：億円、%)

	高 知			徳 島			香 川			愛 媛			四 国			全 国		
	前年比		既存店	前年比		既存店	前年比		既存店	前年比		既存店	前年比		既存店	前年比		既存店
2012年	731.9	101.4	X	674.9	104.3	X	1,549.6	98.1	98.0	2,046.3	100.2	99.8	5,002.7	100.3	98.8	195,916	100.0	99.2
13年	729.5	99.7	99.7	683.9	101.3	101.1	1,605.9	98.6	99.3	2,062.1	99.5	97.7	5,081.3	99.5	98.9	197,774	100.6	99.6
14年	723.6	99.2	99.2	727.5	106.4	99.2	1,607.9	95.8	101.7	2,108.1	101.1	98.1	5,167.1	99.8	99.5	201,946	101.7	100.9
15年	719.6	99.5	99.5	747.9	102.8	100.1	1,553.5	99.6	101.0	2,095.7	100.0	99.5	5,116.3	100.2	100.0	200,487	101.3	100.4
16年	715.2	99.4	99.4	747.3	99.9	97.1	1,524.8	101.0	100.3	2,100.8	100.7	99.1	5,088.5	100.5	99.2	195,948	99.6	99.1
17年	706.0	98.7	98.7	781.3	104.6	97.2	1,502.4	98.5	98.8	2,086.9	99.3	99.5	5,073.5	99.8	98.8	196,025	100.0	100.0
18年	707.8	100.3	99.0	811.4	103.8	98.7	1,515.3	100.8	98.2	2,070.7	99.2	99.9	5,105.3	100.6	99.1	196,044	100.0	99.5
19年	697.4	98.5	97.5	820.8	101.2	97.1	1,517.1	100.1	97.8	2,057.1	99.3	97.7	5,092.3	99.7	97.6	193,962	98.9	98.7
20年	725.3	97.6	95.5	916.6	99.3	98.3	1,741.8	98.8	97.1	2,066.4	97.8	95.9	5,450.0	98.3	96.6	195,050	94.6	93.4
21年	733.1	99.9	99.8	866.6	92.5	101.0	1,767.4	98.8	99.3	2,044.6	98.4	97.8	5,411.8	97.8	99.1	199,071	100.9	100.6
20年 7月	62.9	101.7	99.4	86.4	112.4	105.6	153.9	100.1	98.6	182.2	100.5	99.3	485.4	102.4	100.1	16,919	96.8	95.8
8	64.1	100.4	97.3	96.3	119.7	112.5	156.9	100.8	97.5	179.8	100.9	99.5	497.1	104.0	100.7	16,882	98.8	96.8
9	60.3	95.4	92.6	70.6	88.3	95.9	145.3	91.8	89.6	166.9	91.0	90.9	443.0	91.4	91.4	15,680	87.2	86.1
10	59.2	103.7	100.8	71.1	95.9	104.1	146.4	106.3	104.6	173.7	105.5	103.9	450.4	103.8	103.7	16,303	104.0	102.9
11	60.9	99.2	98.8	69.5	86.9	102.6	149.2	101.0	100.5	172.4	100.1	98.0	452.0	98.0	99.5	16,781	96.8	96.4
12	79.1	96.0	96.0	86.9	89.4	103.0	187.1	100.6	100.7	219.2	99.4	97.6	572.3	97.6	99.0	21,036	96.7	96.6
21年 1月	60.4	96.0	95.2	71.5	90.1	104.5	146.4	98.2	96.3	168.9	94.5	92.0	447.2	95.1	95.5	16,284	94.2	92.8
2	53.5	94.2	93.3	63.9	86.4	100.8	129.8	95.3	93.3	148.9	96.2	93.8	396.2	94.0	94.6	14,969	96.7	95.2
3	61.3	103.5	103.5	69.5	90.3	102.4	145.9	99.9	100.3	168.9	99.0	99.2	445.8	98.4	100.6	16,701	102.8	102.9
4	57.2	113.6	113.6	68.1	100.1	105.9	138.7	107.5	108.0	155.1	108.7	109.1	419.0	107.5	108.9	15,525	115.7	115.5
5	60.8	106.9	106.9	72.3	95.9	101.3	144.7	104.1	104.6	164.9	104.7	105.0	442.8	103.2	104.5	15,410	106.0	105.7
6	59.0	96.3	96.3	70.0	85.4	99.0	144.5	96.5	96.8	169.0	94.6	94.8	442.5	93.9	96.3	16,421	97.8	97.7
7	62.2	98.8	98.8	73.3	84.8	101.9	155.7	101.2	102.2	177.4	97.4	97.5	468.6	96.5	99.9	17,137	101.3	101.3
8	61.3	95.7	95.7	76.4	79.3	79.3	148.9	94.9	96.0	164.2	91.3	91.3	450.7	90.7	94.9	16,078	95.2	95.3
9	57.5	95.3	95.3	69.6	98.6	97.4	139.5	96.0	96.3	156.3	93.7	93.7	422.9	95.5	94.8	15,564	99.3	98.7
10	60.0	101.4	101.4	72.5	101.9	100.7	145.8	99.6	99.6	176.4	101.5	100.1	454.6	100.9	100.3	16,518	101.3	100.9
11	60.4	99.1	99.1	71.1	102.3	99.4	147.8	99.1	99.6	174.6	101.2	100.7	453.8	100.4	99.9	17,078	101.8	101.5
12	79.7	100.7	100.7	88.5	101.9	99.5	183.2	97.9	98.4	220.1	100.4	99.9	571.5	99.9	99.5	21,392	101.7	101.4
22年 1月	60.5	100.2	100.2	73.9	103.3	100.0	146.7	101.5	101.5	172.3	102.0	101.4	453.5	101.8	101.0	16,767	103.0	102.6
2	52.3	97.6	97.6	65.6	102.7	98.8	129.0	100.7	100.7	147.6	99.1	98.4	394.5	100.0	99.1	15,038	100.5	100.1
3	59.9	97.8	97.8	72.3	104.0	100.3	146.9	100.7	100.7	172.5	102.0	101.4	451.6	101.3	100.5	17,047	102.1	101.5
4	57.5	100.6	100.6	70.7	103.9	102.4	138.7	100.0	100.0	163.8	105.6	104.9	430.7	102.8	102.3	16,238	104.6	104.0
5	61.0	100.3	100.3	75.6	104.5	101.3	147.0	101.6	101.6	172.1	104.4	103.7	455.7	102.9	102.2	16,807	109.1	108.5
6	57.9	98.3	98.3	71.0	101.4	98.6	144.5	100.0	100.0	168.9	100.0	99.4	442.3	100.0	99.3	16,731	101.9	101.3
7	62.8	101.1	101.1	75.9	103.6	100.7	153.2	98.4	98.4	178.6	100.7	100.0	470.5	100.4	99.7	17,703	103.3	102.8

注) X は個別データ秘匿のため公表できない箇所。
参照・・・「四国地域の経済動向」四国経済産業局

(資料) 四国経済産業局

乗用車新車登録・届出台数(軽乗用車含む)

(単位：台、%)

	高 知		徳 島		香 川		愛 媛		四 国		全 国	
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比
2012年	28,851	136.4	30,936	132.8	42,169	135.0	47,094	134.2	149,050	134.5	4,572,313	129.7
13年	27,925	96.8	28,847	93.2	40,672	96.4	45,299	96.2	145,248	97.4	4,562,184	99.8
14年	29,564	102.5	30,621	99.0	44,081	104.5	50,639	107.5	152,205	104.8	4,669,463	103.0
15年	25,794	87.2	26,206	85.6	37,515	85.1	41,713	82.4	131,228	86.2	4,215,798	90.3
16年	23,930	92.8	25,578	97.6	36,111	96.3	41,610	99.8	127,409	97.1	4,146,404	98.4
17年	25,878	108.1	26,777	104.7	38,502	106.6	44,474	106.9	135,630	106.5	4,386,314	105.8
18年	30,070	116.2	31,789	118.7	45,909	119.2	53,259	119.8	136,430	100.6	4,391,089	100.1
19年	25,576	85.1	27,312	85.9	38,640	84.2	44,797	84.1	136,325	99.9	4,301,012	97.9
20年	22,452	87.8	24,679	90.4	34,518	89.3	40,819	91.1	121,753	89.3	3,809,894	88.6
21年	21,222	94.5	22,624	91.7	32,346	93.7	37,369	91.5	113,561	93.3	3,675,650	96.5
20年 7月	1,874	86.0	2,176	89.2	2,910	90.3	3,396	87.3	10,356	88.3	330,766	87.2
8	1,554	83.8	1,671	83.6	2,422	86.4	2,984	88.5	8,631	86.0	270,341	85.2
9	2,362	82.7	2,363	77.3	3,494	81.7	4,019	81.1	12,238	80.8	390,839	85.2
10	1,976	131.0	2,001	133.3	2,949	131.9	3,637	136.8	10,563	133.7	339,910	130.8
11	1,957	116.7	1,993	108.6	3,037	114.9	3,688	117.3	10,655	114.6	336,903	106.7
12	1,973	111.1	1,950	114.9	2,969	118.8	3,499	117.9	10,391	116.2	315,188	110.9
21年 1月	1,895	111.5	2,163	108.2	3,004	109.4	3,405	101.2	10,467	106.7	324,534	107.8
2	2,259	105.4	2,396	101.7	3,377	102.0	3,866	100.2	11,898	101.9	361,889	100.0
3	3,056	102.2	3,030	97.6	4,281	100.8	5,137	99.5	15,504	100.0	510,375	105.2
4	1,671	135.3	1,916	89.0	2,596	121.5	2,959	128.9	9,142	128.3	288,390	131.5
5	1,438	165.5	1,558	140.4	2,148	138.5	2,654	144.3	7,798	145.2	261,521	150.0
6	1,559	85.8	1,765	97.9	2,524	91.9	2,924	95.1	8,772	92.9	296,623	104.5
7	1,712	91.4	1,857	85.3	2,690	92.4	2,977	87.7	9,236	89.2	309,460	93.6
8	1,528	98.3	1,595	95.5	2,291	94.6	2,680	89.8	8,094	93.8	263,599	97.5
9	1,402	59.4	1,409	59.6	2,160	61.8	2,520	62.7	7,491	61.2	256,963	65.7
10	1,311	66.3	1,313	65.6	1,992	67.5	2,269	62.4	6,885	65.2	230,495	67.8
11	1,607	82.1	1,840	92.3	2,718	89.5	3,073	83.3	9,238	86.7	291,664	86.6
12	1,784	90.4	1,782	91.4	2,565	86.4	2,905	83.0	9,036	87.0	280,137	88.9
22年 1月	1,644	86.8	1,609	74.4	2,597	86.5	2,923	85.8	8,773	83.8	272,442	83.9
2	1,601	70.9	1,695	70.7	2,634	78.0	2,994	77.4	8,924	75.0	289,845	80.1
3	2,320	75.9	2,380	78.5	3,579	83.6	4,126	80.3	12,405	80.0	426,391	83.5
4	1,427	85.4	1,560	81.4	2,240	86.3	2,626	88.7	7,853	85.9	244,287	84.7
5	1,191	82.8	1,317	84.5	1,860	86.6	2,217	83.5	6,585	84.4	211,854	81.0
6	1,433	91.9	1,627	92.2	2,349	93.1	2,687	91.9	8,096	92.3	268,075	90.4
7	1,685	98.4	1,708	92.0	2,585	96.1	3,122	104.9	9,100	98.5	288,144	93.1

新設住宅着工戸数

(単位：戸、%)

	高 知		徳 島		香 川		愛 媛		四 国		全 国	
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比
2012年	2,761	98.4	3,616	107.1	4,976	90.3	7,535	103.8	18,888	99.7	882,797	105.8
13年	3,612	130.8	4,516	124.9	7,217	145.0	8,613	114.3	23,958	126.8	980,025	111.0
14年	2,706	98.0	4,023	111.3	5,899	118.5	6,937	92.1	19,565	81.7	892,261	91.0
15年	2,734	101.0	3,802	94.5	6,412	108.7	6,817	98.3	19,765	101.0	909,302	102.0
16年	3,098	113.3	4,506	118.5	6,898	107.6	7,278	106.8	21,780	110.2	967,705	106.4
17年	3,326	107.4	4,859	107.8	7,063	102.4	7,696	105.7	22,944	105.3	964,641	99.7
18年	3,288	106.1	4,335	96.2	5,913	85.7	7,178	98.6	20,714	95.1	942,370	97.4
19年	3,310	100.7	4,122	95.1	5,680	96.1	7,756	108.1	20,868	100.7	905,123	96.0
20年	3,437	103.8	3,554	86.2	4,747	83.6	8,049	103.8	19,787	94.8	814,963	90.0
21年	2,790	81.2	3,044	85.6	5,798	122.1	8,069	100.2	19,621	99.2	856,484	105.1
20年 7月	302	85.6	349	108.4	434	93.9	600	101.5	1,685	97.5	70,232	88.6
8	392	143.6	209	86.4	355	89.2	590	88.1	1,546	97.7	69,101	90.9
9	234	61.3	188	57.1	411	77.5	659	122.0	1,492	83.8	70,186	90.1
10	382	159.8	315	96.9	345	85.6	795	115.4	1,837	110.9	70,685	91.7
11	388	124.8	298	91.4	522	98.9	690	124.8	1,898	110.5	70,798	96.3
12	321	111.5	323	99.1	460	124.7	856	117.3	1,960	114.4	65,643	91.0
21年 1月	185	95.9	159	63.3	359	130.1	491	80.9	1,194	90.0	58,448	96.9
2	203	89.0	231	72.6	408	95.8	520	102.6	1,362	92.1	60,764	96.3
3	193	104.3	257	66.4	389	75.8	723	101.1	1,562	86.8	71,787	101.5
4	217	73.3	223	67.8	602	156.8	453	78.0	1,495	94.0	74,521	107.7
5	253	170.9	236	106.3	449	138.6	642	100.2	1,580	118.4	70,178	109.9
6	237	64.4	230	63.0	427	143.8	868	107.4	1,762	95.9	76,312	107.3
7	242	80.1	290	83.1	650	149.8	643	107.2	1,825	108.3	77,182	109.9
8	196	50.0	316	151.2	520	146.5	781	132.4	1,813	117.3	74,303	107.5
9	213	91.0	263	139.9	457	111.2	1,025	155.5	1,958	131.2	73,178	104.3
10	276	72.3	349	110.8	439	127.2	696	87.5	1,760	95.8	78,004	110.4
11	291	75.0	287	96.3	641	122.8	725	105.1	1,944	102.4	73,414	103.7
12	284	88.5	203	62.8	457	99.3	502	58.6	1,366	69.7	68,393	104.2
22年 1月	247	133.5	158	99.4	308	85.8	352	71.7	1,065	89.2	59,690	102.1
2	181	89.2	217	93.9	398	97.5	444	85.4	1,240	91.0	64,614	106.3
3	270	139.9	201	78.2	444	114.1	546	75.5	1,461	93.5	76,120	106.0
4	177	81.6	241	108.1	542	90.0	715	157.8	1,675	112.0	76,179	102.2
5	249	98.4	217	91.9	364	81.1	623	97.0	1,453	92.0	67,193	95.7
6	272	114.8	249	108.3	561	131.4	778	89.6	1,860	105.6	74,596	97.8
7	312	128.9	219	75.5	521	80.2	486	75.6	1,538	84.3	72,981	94.6

(資料) 四国経済産業局

公共工事保証請負高

4 県 (単位：百万円、%) 四国、全国 (単位：億円、%)

	高 知		徳 島		香 川		愛 媛		四 国		全 国	
		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比		前年比
2012年	131,847	114.0	119,723	111.6	98,111	122.8	140,285	111.7	4,900	114.3	125,423	114.3
13年	152,659	115.8	139,184	116.3	101,092	103.0	162,638	115.9	5,556	129.7	141,492	128.9
14年	152,652	100.0	129,687	93.2	99,849	98.8	155,401	95.6	5,376	96.8	147,942	104.6
15年	150,377	98.5	120,025	92.5	104,308	104.5	166,209	107.0	5,408	100.6	139,365	94.2
16年	159,429	106.0	121,547	101.3	113,963	109.3	153,254	92.2	5,482	101.4	142,743	102.4
17年	152,972	95.9	117,801	96.9	120,870	106.1	136,465	89.0	5,281	96.3	143,691	100.7
18年	156,516	102.3	128,363	109.0	94,111	77.9	136,998	100.4	5,160	97.7	139,209	96.9
19年	182,597	116.7	127,270	99.1	97,887	104.0	190,313	138.9	5,981	115.9	148,383	106.6
20年	163,577	89.6	144,112	113.2	110,002	112.4	181,801	95.5	5,994	100.2	153,968	103.8
21年	180,257	110.2	138,300	96.0	98,432	89.5	167,525	92.1	5,845	97.5	142,865	92.8
20年 7月	18,865	86.5	13,841	128.4	13,600	105.3	14,938	82.8	612	96.3	15,432	95.9
8	16,711	117.7	13,389	84.5	9,278	147.1	14,441	100.2	538	106.0	13,009	113.2
9	19,274	117.0	24,412	166.1	13,880	145.5	27,081	132.4	846	138.3	14,932	117.1
10	14,808	82.0	11,713	86.7	7,783	83.5	18,050	89.0	524	85.7	13,426	99.6
11	10,089	67.2	9,770	130.1	8,194	107.3	9,580	71.5	376	86.4	8,814	96.8
12	8,632	87.2	7,472	68.2	4,499	122.5	9,322	82.4	299	83.5	7,345	91.4
21年 1月	6,441	69.2	5,704	94.1	3,138	51.4	5,760	57.2	210	66.7	6,328	98.6
2	10,815	129.1	6,242	96.6	4,813	94.4	8,919	108.3	308	109.3	6,485	92.7
3	24,336	150.6	13,743	149.2	9,728	62.5	21,370	90.6	692	107.3	15,156	101.9
4	18,592	128.7	21,565	85.1	14,533	168.8	19,625	137.8	743	118.7	20,940	90.8
5	15,794	155.3	11,725	205.7	7,138	90.9	13,079	79.2	477	118.6	14,133	106.3
6	21,048	125.8	10,390	96.7	13,656	143.2	17,996	114.4	631	119.5	16,508	100.7
7	20,797	110.2	11,958	86.4	10,862	79.9	13,397	89.7	570	93.1	13,898	90.1
8	15,973	95.6	12,137	90.6	8,644	93.2	16,417	113.7	532	98.8	11,575	89.0
9	17,360	90.1	21,389	87.6	10,660	76.8	21,072	77.8	705	83.3	12,682	84.9
10	12,348	83.4	11,342	96.8	5,302	68.1	11,927	66.1	409	78.1	10,767	80.2
11	8,638	85.6	5,715	58.5	5,362	65.4	7,441	77.7	272	72.2	7,534	85.5
12	8,115	94.0	6,390	85.5	4,596	102.2	10,522	112.9	296	98.9	6,859	93.4
22年 1月	7,445	115.6	5,550	97.3	2,971	94.7	5,114	88.8	211	100.3	5,209	82.3
2	7,824	72.3	4,445	71.2	4,179	86.8	8,474	95.0	249	80.9	5,897	90.9
3	23,252	95.5	14,590	106.2	9,422	96.9	19,811	92.7	671	97.0	14,499	95.7
4	11,314	60.9	16,901	78.4	12,337	84.9	26,258	133.8	668	89.9	20,105	96.0
5	13,026	82.5	8,395	71.6	10,364	145.2	9,522	72.8	413	86.5	12,672	89.7
6	15,878	75.4	10,212	98.3	9,120	66.8	14,493	80.6	497	78.8	16,519	100.1
7	15,169	72.9	17,356	145.1	10,324	95.1	16,393	122.4	592	103.9	12,924	93.0

(資料) 西日本建設業保証(株)、四国経済産業局

企業倒産

4 県（単位：百万円、％） 四国、全国（単位：億円、％）

	高 知			徳 島			香 川			愛 媛			四 国			全 国		
	件数	負債総額	前年比	件数	負債総額	前年比	件数	負債総額	前年比	件数	負債総額	前年比	件数	負債総額	前年比	件数	負債総額	前年比
2012年	50	6,337	68.7	61	11,648	149.1	70	16,481	82.9	92	28,578	100.7	273	630	96.6	12,124	38,346	106.7
13年	50	10,781	170.1	33	6,683	57.4	50	9,272	56.3	59	12,378	43.3	192	391	62.0	10,855	27,823	72.6
14年	45	6,788	107.1	42	4,797	41.2	45	9,909	60.1	67	28,738	100.6	199	502	71.6	9,731	18,741	67.4
15年	36	8,432	124.2	45	11,109	231.6	51	7,203	72.7	48	9,732	33.9	180	364	72.5	8,812	21,124	112.7
16年	31	4,920	58.3	32	4,972	44.8	40	6,729	93.4	43	16,247	167	146	329	90.3	8,446	20,063	95.0
17年	29	5,565	113.1	34	5,789	116.4	36	6,346	94.3	40	11,449	70.5	139	291	88.6	8,405	31,676	157.9
18年	38	9,986	179.4	33	4,491	77.6	49	13,075	206.0	44	8,266	72.2	164	358	122.9	8,235	14,584	46.9
19年	38	3,142	31.5	43	6,402	142.6	63	10,474	80.1	48	9,511	115.1	192	295	82.5	8,384	14,238	97.6
20年	31	3,521	112.1	50	10,953	171.1	37	6,711	64.1	40	8,712	91.6	158	300	101.7	7,773	12,200	85.7
21年	31	11,728	333.1	27	6,214	56.7	39	10,434	155.5	46	14,002	160.7	129	381	126.7	6,030	11,507	94.3
20年 7月	0	0	-100.0	3	426	1,477.8	4	110	-95.5	7	1,056	289.7	14	16	-46.2	789	1,008	7.9
8	1	46	-85.4	2	180	157.1	0	0	-100.0	2	2,400	106.4	5	26	53.0	667	724	-16.9
9	4	1,390	663.7	5	391	-26.9	2	100	-66.0	3	76	-78.0	14	20	47.4	565	707	-37.4
10	4	281	18.1	2	730	461.5	2	1,240	49.6	2	240	17.6	10	25	78.4	624	783	-11.6
11	2	172	-68.4	3	900	97.8	0	0	-100.0	1	112	-92.8	6	12	-73.2	569	1,021	-16.7
12	0	0	-100.0	0	0	-100.0	3	40	-94.6	4	170	193.1	7	2	-89.6	558	1,385	-11.7
21年 1月	2	124	-41.0	2	600	4.0	1	40	-62.3	4	529	277.9	9	13	25.2	474	814	-34.8
2	1	140	-25.9	0	0	-100.0	2	260	126.1	5	360	-21.7	8	8	-30.9	446	675	-5.3
3	4	709	445.4	3	682	-77.7	6	631	75.3	1	10	-99.1	14	20	-55.8	634	1,415	33.6
4	1	100	-90.0	2	623	159.6	6	434	-80.4	5	7,144	445.3	14	83	72.9	477	841	-42.0
5	1	76	171.4	3	80	-94.1	2	22	-92.8	3	597	442.7	9	8	-56.9	472	1,687	107.5
6	1	35	-53.9	4	312	-88.7	3	244	-88.5	6	790	-50.2	14	14	-79.1	541	686	-46.8
7	0	0	-	5	1,497	251.4	4	268	143.6	2	513	-51.4	11	23	43.8	476	715	-29.1
8	16	4,487	9,654	2	90	-50.0	4	1,573	-	8	2,714	13.1	16	45	71.8	466	910	25.7
9	4	5,567	300.5	3	550	40.7	2	721	621.0	3	330	334.2	12	72	258.4	505	909	28.5
10	1	490	74.4	0	0	-100.0	2	350	-71.8	5	555	131.3	8	14	-44.2	525	985	25.8
11	0	0	-100.0	2	1,770	96.7	3	4,851	-	1	60	-46.4	6	67	464.3	510	941	-7.8
12	0	0	-	1	10	-	4	1,040	2,500.0	3	400	135.3	8	15	614.3	504	932	-32.7
22年 1月	0	0	-	1	50	-91.7	1	170	325.0	2	225	-57.5	4	4	-69.1	452	669	-17.8
2	2	30	-78.6	6	1,091	-	4	550	111.5	3	405	12.5	15	21	176.3	459	710	5.2
3	1	17	-97.6	4	2,445	258.5	3	1,087	72.3	2	290	2,800.0	10	38	87.0	593	1,697	20.0
4	0	0	-100.0	2	83	-86.7	0	0	-100.0	4	562	-92.1	6	6	-92.2	486	813	-3.4
5	1	120	57.9	3	1,077	1,246.3	3	1,056	4,700.0	7	794	33.0	14	30	293.2	524	874	-48.2
6	0	0	-100.0	1	10	-96.8	1	10	-95.9	1	284	-64.1	3	3	-78.0	546	12,326	1,697.8
7	0	0	-	3	941	-37.1	2	140	-47.8	4	572	11.5	9	17	-27.4	494	846	18.3

（資料）東京商工リサーチ、四国経済産業局

4～6月 GDP 年率3.5%増 コロナ前の水準まで回復

9月9日、内閣府は2022年4～6月期の国内総生産（GDP）の2次速報を発表した。物価変動の影響を除いた実質（季節調整値）で、前期（2022年1～3月期）比0.9%増、年率換算で3.5%増となり、新型コロナウイルス流行前（2019年10～12月）の水準まで回復した。項目別では、まん延防止等重点措置が3月下旬で解除となり、4月下旬からの大型連休中の行動制限もなかったことにより、個人消費が前期比1.2%増となった他、ソフトウェア投資などの増加により、企業の設備投資が前期比2.0%増となった。（9月10日）

8月の貿易赤字が過去最大

9月15日、財務省が発表した8月の貿易統計（速報）によると、輸出額から輸入額を差し引いた貿易収支がマイナス2兆8,173億円となった。原油の輸入単価が前年同月比で約2倍となるなど資源価格が高騰し、特に中東各国や豪州など、資源国との輸出入において、マイナス幅が増大した。為替レートも前年同月比22.9%の円安となり、単月の赤字額としては、比較可能な1979年以降で最大。（9月16日）

消費者物価指数 8月2.8%上昇 約31年ぶりの水準

9月20日、総務省が発表した8月の消費者物価指数（2020年＝100）は、生鮮食品を除く総合指数が102.5となり、前年同月比2.8%上昇となった。消費増税の影響を除けば、バブル景気直後の1991年9月以来、約31年ぶりの水準となった。政府のガソリン補助金が効果を上げているものの、エネルギー価格は前年同月比16.9%上昇した。（9月21日）

基準地価 住宅地が31年ぶり上昇

9月20日、国土交通省が発表した2022年の基準地価（7月1日時点）は、住宅地、商業地など全用途の全国平均が前年比0.3%増と、3年ぶりの上昇となった。住宅地は、在宅勤務が浸透する中で、都市部に加え郊外でも住宅の販売が増加し、31年ぶりに上昇した。また、商業地は、経済活動の正常化が進む中で、観光客が戻りつつある観光地を中心に上昇した。（9月21日）

政府・日銀 24年ぶり円買い介入 大規模金融緩和策は維持

9月22日、政府・日銀は約24年ぶりとなる、円買い・ドル売りの為替介入を実施した。一時1ドル145円台後半まで進んだ円相場は、為替介入により一時140円台となった。一方、大規模な金融緩和策は維持する方針であり、世界の主要中銀で、マイナス金利を維持するのは日本のみとなった。（9月23日）

OECD 2023年世界の経済見通しを下方修正

9月26日、経済協力開発機構（OECD）は経済見通しを発表し、2022年の世界の経済成長率を3.0%、2023年を2.2%とした。OECDは報告書において、ウクライナ紛争が世界の経済成長を押し下げ、食品とエネルギーを中心とする価格上昇圧力をさらに強めていると指摘しており、世界の総生産は、2021年12月の見通しと比較して、2.8兆ドル（約400兆円）減少すると予測している。（9月27日）

地域とともに歩む、皆様のしぎんグループ



ファイナンスリース業

四銀総合リース株式会社

TEL 088-884-5171

住宅ローン・個人ローンの債務保証業務

四国保証サービス株式会社

TEL 088-885-5300

コンピュータシステムの開発業務

四銀コンピューターサービス株式会社

TEL 088-862-0520

四国銀行各代理店の運営業務

四銀代理店株式会社

TEL 088-871-2251

産業・経済の調査、投資事業組合財産の管理・運営

株式会社 四銀地域経済研究所

TEL 088-883-1152

(個人情報の取扱いに関するお問い合わせ先)

〒780-0823 高知市菜園場町1番21号

株式会社四銀地域経済研究所

E-mail : shigincr@crux.ocn.ne.jp

代表者氏名：有光 滋 方

(受付時間：休業日を除く月曜日～金曜日 9:00～17:00)



経営情報

10 2022
No.183

編集・発行

株式会社四銀地域経済研究所

〒780-0823 高知市菜園場町1-21 四国総合ビル3階
TEL (088) 883-1152 FAX (088) 883-1156