

四銀 経営情報

Shigin Management Information

8

2023
No.186

企業訪問 トップに聞く

「飛耳長目」

第53回

株式会社シーフロアコントロール
代表取締役 弘田 一博 氏

寄稿 海外トレーニーを振り返って

四国銀行コンサルティング部 大西 史也

共同調査 人口減少時代の“交通まちづくり”

～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで地域公共交通を再構築～

四国経済連合会、四国アライアンス地域経済研究会

調査 第161回 高知県内企業の景況調査

調査 2023年 高知県内企業の賃上げ（予定を含む）調査

四銀

経営情報

2023
No.186

8

目次

内 容

- | | |
|----|--|
| 1 | 企業訪問 トップに聞く『飛耳長目』
第53回 株式会社シーフロアコントロール
代表取締役 弘田 一博 氏 |
| 9 | 寄稿
海外トレーニーを振り返って
四国銀行コンサルティング部 大西 史也 |
| 17 | 共同調査
人口減少時代の“交通まちづくり”
～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで地域公共交通を再構築～
四国経済連合会、四国アライアンス地域経済研究会 |
| 40 | 調査 第161回 高知県内企業の景況調査 |
| 52 | 調査
2023年 高知県内企業の賃上げ(予定を含む)調査 |
| 58 | 経済動向 |
| 59 | ……国内経済 |
| 61 | ……四国経済 |
| 64 | ……高知経済 |
| | ……徳島経済 |
| 69 | 経済日誌 |
| 70 | ……(国内・海外) |
| | ……(高知県内) |

企業訪問 トップに聞く

第53回

ひ じ ちょう もく
飛耳長目

株式会社シーフロアコントロール

代表取締役 弘田 一博 氏

(取引店：四国銀行 神田支店)



高知県高知市に本社を置く株式会社シーフロアコントロールは、代表取締役である弘田一博氏が2011年（平成23年）に個人創業し、釣り道具のメタルジグ(以下：ジグ)の製造をスタートした。その後、2014年（平成26年）に法人を設立し、現在はジグに始め、ロッド・リール・フック(釣り針)などの企画・開発・製造・販売をしている。同氏は、今から23年ほど前にスローピッチジャーク（以下：スローピッチ）という釣り方に出会った。この釣りの醍醐味は、自分の意志をジグに伝え、狙った魚を釣ることにある。しかし、それを味わえる納得のいくジグはなく、同氏は自身でジグの製造を開始した。

同社の製品は、熟練した職人が緻密で複雑な多くの作業工程を手作業で造り上げ、同氏自ら実釣テストを繰り返し改良を重ねることで、見た目の美しさや精密さ、さらには釣果において同業他社を圧倒している。製品のクオリティの高さに加えて、同氏の地道な営業活動の成果で今では日本全国は基より海外でも販売実績があり、今後益々販路拡大するものと思われる。

今回、同氏に当社の創業からのあゆみやこだわり、今後の事業展望などについてお話を伺った。

世にないなら自分で造る

西本：出会いから創業に至った経緯を教えてください。

弘田：様々な釣りのジャンルの中に、金属製ルアー（ジグ）を使って魚を狙う『ジギング』があります。そのジギングの中の釣法の1つが『スローピッチ』と呼ばれています。この『スローピッチ』を簡単説明すると、ロッドを上げる、ロッドを下げる、糸を巻く作業をゆっくり繰り返すことです。

当初ジギングの主流は【海底に落としたジグをひたすら全力で巻き上げる】という『上げ主体』で青物などを狙う釣りでしたが、それに対しスローピッチは【海底に落としたジグを少し巻き上げ、ロッドの反発により浮き上がったジグが再び落ちていく】という動作を繰り返す『下げ主体』の釣り方で、青物だけではなく、落とすことで弱った小魚を演出しソレを捕食しようとする根魚（海底に棲む魚）にも有効な釣り方なのです。

私は今から23年ほど前にそのスローピッチに出会いました。その頃の大手メーカーでは180gまでのジグしか製造されておらず、海底まで沈める必要のあるジギングでは、潮の流れが速い時や水深が深い場所など、狙ったポイントへ正確に落とすには重量が不十分なものでした。

『世にないものなら自分で造る！』

私は自ら鉛を溶かし300gほどのジグを製造するようになりました。

それからしばらくしたある日、有名なプロの解説動画を観た私は、その内容に違和感を覚えしました。以前テレビで観た魚群の捕食のタイミングとプロが説明する内容が違っていたからです。

それがきっかけで私は本格的に釣りを研究し追及してきました。仲間たちと魚の生態や習性を調べ、ジグの形状へ落とし込む。それを海に持っていきテスト釣行をしてはまた形状の修正をしました。そうやって試行錯誤を繰り返し、自分達だけ

が楽しむジグを10年ほど造り続け、趣味であるジギングを更に深めるようになったのです。

ある時、周囲のアングラーから『弘田の造ったジグをぜひ製品化し多くの釣り人に届けるべきだ！』と強く勧められ、2011年（平成23年）、シーフロアコントロールを創業し、2014年（平成26年）、株式会社シーフロアコントロールを設立しました。



▲ インタビュー風景
（左：弘田社長、右：四国銀行神田支店 竹内支店長）

西本：取扱う商品はどのようなものがありますか。

弘田：当社は鉛のジグ製造からスタートし、現在はジグをメインとしてロッド、リール、フックなどを取り扱っています。

販売手段は原則として問屋及び店舗との直接取引をしていますが、昨年より自社オンラインショップを開設し、BtoCのアプローチをスタートし、販路拡大に努めています。



▲ 塗装前のジグ

手間暇を惜しまないモノづくり

西本：ジグ製造は大変な作業と聞きましたが。

弘田：手間暇をかけてモノを造ることが当社の使命と思い、完成度（クオリティ）の高いジグ製造を心がけています。弊社のジグ製造職人は性格が良く技術が高いうえ、緻密で複雑な作業をしてくれます。

私は、職人らに新商品のテストジグを依頼する時がありますが、完成したジグを使用して納得がいかない時などはそのままボツとして溶かしたりします。

それだけ、ジグ1本に命を懸けています。

一般的に製造業はコスト削減やリードタイムの短縮など生産性を高めていく訳ですが、当社は全く逆の発想です。

質の高いジグを製造するには実は多くの時間を要します。このように生産時間は要しますが、製品の美しさや完成までの苦勞（プロセス）が評価されているのではないかと考えています。

今も現状に満足することなくさらに高みを目指して取り組んでいるところです。

西本：専門家の意見も取り入れていると聞きました。

弘田：私には光の届かない深海を見ることが出来ないで、流体力学の専門家や国立研究開発法人海洋研究開発機構（JAMSTEC）の助言を受け、潮の流れに対してのジグの動きや深海においての色の映り方などを科学的に分析いただいたことで多くの成果に繋がっていると思います。

「釣り人ファースト」

西本：ジグのカラーをオリジナルで指定できると聞きましたが？

弘田：大手メーカーなどは基本的には大量生産方式を採用し、ジグラインナップを極力絞り込んで

販売する傾向があります。

私どもの強みはジグのカラーをオリジナルで依頼を受け、それを職人が塗装する技術であります。

日本は海に囲まれた土地柄で北海道から沖縄までそれぞれの地域特性や特徴、また海域も様々で文化や風土も全く違います。

釣りも同じで、地域や海域によってジグ形状やカラーバリエーションも好みがあり、当社はそれらの要望（オリジナルカラー）の製作にも力を入れています。これを『釣り人ファースト』とでも言うのでしょうか。

このようなオリジナルカラーは特に小さなプロショップからの依頼がよくあります。大型釣具店との差別化を図り、付加価値の高いジグの販売に力を入れ、ファン（常連客）を獲得しています。



▲ 製造の様子

西本：会社名の由来を教えてください。

弘田：『スローピッチ』プラス私どもの創るジグによって深い海域へのアプローチが容易となり、他の釣法より狙える魚種が遥かに増え、何より釣りをすることの楽しさが広がっていく、そんな思いを『海底制圧』と表現し、それを英訳したのが社名『シーフロアコントロール』の由来です。

全国展開、世界へ

西本：北海道から沖縄まで全国で販売されていますが、販売ルートの開拓はどのように行いましたか。

弘田：創業当初は、北は北海道から南は沖縄まで店舗営業で売り込みを開始したものの、門前払いが当たり前でした。それでも製品完成までのプロセスや実釣成果など、店舗担当者の納得を得るまで説明を重ねてきました。本当に苦労しましたし、辛かったことを今でも覚えています。その熱意が徐々に届き（響き）、当社のジグは評価も高くなり、取引先も増えてきました。

今でも各地で釣行会や店舗イベント（講習会）、フィッシングショーへの出展など全国を飛び回り、ほとんど高知にはいないことが多いです。



▲ 完成したジグ

西本：輸出は行っていますか。

弘田：海外ではインドネシア・マレーシア・シンガポール・中国・韓国・台湾などのアジア圏。マルタ・ギリシャ・ポルトガルなどのヨーロッパ圏。オーストラリア・ニュージーランドのオセアニア圏。また、アメリカやロシアでも取引があります。

海外取引で悩みが1つありまして、それは『製品がコピーされること』です。（いわゆる模倣品の販売が横行しています。）特にアジア圏で多いのが本当に悩ましく思っています。

オール高知で製造

西本：※1 高知県地場産業大賞の奨励賞を受賞されていますね。

弘田：当社はこれまで奨励賞を2回、受賞させて

いただきました。

高知県地場産大賞は地場産品を使用した食品や大規模工事技術や機械設備などが多く受賞されるケースが多いなか、地域経済への波及効果が評価され、非常にありがたく思っています。

初めは2015年（平成27年）メタルジグで受賞。2度目は2022年（令和4年）のバンブーノブ『MUU-無有（ムウ）』で受賞。MUUはリールのハンド部分を高知県産の孟宗竹で製造し、世界屈指の木材加工技術を持つ『ミロクテクノウッド』さんとコラボレーションした製品です。釣り業界において竹製のハンドルノブはこの製品だけとなりますが、技術的には困難を極めました。

特に、竹特有の振動を拾いやすい共振性と非常に硬い繊維、容易に裂けやすいことから、試行錯誤を重ねました。この製品を使用した人は、海の中の細かい情報をキャッチできる感度の良さや巻き感（ハンドルを巻いたときの感触）にみなさん驚かれます。

軽量でホールド力が高く、耐久性に優れているという特性もあり、高知県産の孟宗竹を使用しているオール高知で作り上げた「MUU-無有（ムウ）」を日本全国、世界へ送り出せることを誇りに思っています。

（※1 高知県地場産業大賞は、高知県内の優れた製品や地場産業の振興に貢献のあった活動を表彰するもの）



▲ MUU-無有（ムウ）

西本：H I Z（ヒズ）というブランドを立ち上げましたね。

弘田：H I Z（ヒズ）は、私が展開するプライベートブランドで、メインはリールの企画開発になります。

リール開発は特殊で、設計段階から製品化まで進んだとしても、テスト段階で不具合が生じることが多々あり、製造することが非常に難しい面があります。

そのような中でも試行錯誤しながら、多くのラインナップと新モデルを展開し、海外ニーズへの対応も実施していきたいと考えています。

また、H I Zはロッド開発も手掛けていますが、私が求めるロッドと一般の方が使いたいロッドでは少し異なってきます。H I Zは私が思い描く、究極で尖った製品を開発し販売を続け、大切に育てていきたいと思っています。



▲ H I Zブランドのロゴ

西本：釣行会や講習会なども行っていますね。

弘田：各店舗にて釣行会や講習会を全国各地で開催し、参加者のみなさまと積極的にコミュニケーションを取り、広く広報活動を実施しています。しかし、次世代の若い年齢層に対しては、講習会という響きが堅苦しく聞こえるようです。

そのため、本年より、「スペシャル・フィッシング・キャンプ」に名称を変更しました。より軽くポップな響きにすることにより、参加しやすい環境を目的としています。この「スペシャル・フィッシング・キャンプ」では、釣りを教えること以上に、人と人との繋がりを大切にしたいと考えています。

西本：S D G sにも力を入れられていますね。

弘田：2020年（令和2年）初頭より新型コロナウイルス感染症が拡大し、県外に出ることが難しくなりました。その時、「今、高知で何をすべきか」と自問自答した結果、地域に貢献・奉仕することを考え、始めに高知市内の子ども食堂に釣れた魚を提供しました。

続いて、知人より「釣りの大会を実施してはどうか」と提案を受け、2021年（令和3年）、「高知県知事杯釣り大会」を運営協力しました。大会は毎年継続して開催され、その中のイベントの一つには、必ず清掃活動を取り入れています。本年は「海と日本プロジェクト in 高知県」様の協力のもと、宇佐しおかぜ公園前の海底のゴミをダイバーの方に拾ってもらい、会場内に展示しました。釣り具だけでなく生活ゴミなども数多く見受けられました。単にゴミを回収するだけでなく、今後も楽しく釣りができるよう持続可能な環境へ配慮する大切さを考える機会となってほしいと思っています。

また、2021年（令和3年）より同趣旨で「室戸市長杯のどぐろジギング祭」を開催し、県内外からの誘客を図り、地域の活性化にも繋がっていると思います。本年も12月に第3回目を実施する予定となっています。

さらに、四国銀行の「S D G s 経営サポートプログラム」を活用し、2021年（令和3年）当社はS D G s 宣言をし、2022年（令和4年）こうちS D G s 推進企業として、高知県より登録証をいただきました。



▲ 当社のSDGs宣言

観光振興

西本：釣りの大会開催には、別の目的もあると聞きましたが。

弘田：高知県は産業振興策として、観光に力を入れています。私も同じ考えで、釣りを通じて高知に人を呼び込みたいと考えています。今年開催した「高知県知事杯釣り大会」にも、宮城県・東京都・広島県など、多くの方が県外からご参加下さいました。この自然豊かな高知に来ていただき、遊・食・泊を堪能し、『また、高知に来たい！』とリピートを増やし、高知の経済発展と地域振興に貢献したいと考えています。

西本：その他にも、何か活動を行っていますか。

弘田：海で事業の柱ができました。海の原因は山や川ですので、そこに貢献したいという想いがあります。いの町本川地域に中野川川があります。そこでは釣ったアメゴをキャッチ＆リリース

する毛ばり専用釣り場がありました。しかし、数年前に廃止になったと新聞記事を読み、何とか復活できないものかと考え、地域住民やいの町本川漁協、高知県水産課に相談・協力を仰いだところ。皆様のご協力を得て、何とか自然河川を管理できることになり、本年2月16日に持続的にアメゴ釣りを楽しむための疑似餌専用釣り場としてリニューアルし、同日の解禁日には、成魚200kgを放流しました。このように地域の交流人口の増加と雇用創出に役立つことができ、大変うれしく思っています。

西本：社長のこだわりや思いは何かありますか。

弘田：人を大切にすることが最も重要と考えています。創業時より続けて勤務している従業員もいますが、当時は福利厚生や社内規定などが十分でなかった面があったのではと今となって思うことがあります。ある時、従業員が結婚し、子供が産まれるなどライフステージが変化するなか、会社の責務を考えるようになりました。社員に対し、職場環境や待遇面などの改善を常に念頭に置き、「ともに働く仲間の幸せ」を経営の重点項目としています。

また、社員が業務を遂行する中、見過ごすことができない行動を取った時でも、「まだそのレベルまでしか育っていない。今後どう育てていくか」と考えるようにしています。決して甘やかしているわけではありません。その上で、ストレートに指導する、諭すなど、性格に合わせて指導することを心掛けています。

西本：現状の課題を教えてください。

弘田：採用の面で苦戦しています。製造業全体で言えることですが、人手不足が顕著になっています。若手を中心として、働くことの考え方が変化しており、労働条件を良くしても、集まりにくくなっています。モノづくりのやりがいや楽しさをこれまで以上に伝えていきたいと思っています。

西本：今後の目標や事業展望について聞かせてください。

弘田：ジグメーカーとしての知名度が上がり、ありがたいことに数多くの注文をいただいています。今後は、釣り道具において多くの人が驚き、みんなが楽しむような新しい製品を創りたいと思っています。例えば、先ほど川の疑似餌専用釣り場のリニューアルの話をしました。河川事業の製品開発を研究調査し、大手メーカーと競合しない、技術的にアドバンテージを取れる分野を攻めていきたいと思っています。

また、高知の観光振興や地域資源の活用を常に考え、自然豊かで恵まれた環境を県内外の多くの方へ

「高知はカツオがうまいねえ！」

「高知の自然（山川海）は最高やねえ！」

「高知の人は明るくて酒飲みやねえ！」

「高知って坂本龍馬だけやないねえ！」

「やっぱり、高知最高や！」

と言ってもらえるように高知を発信していきたいと思っています。

フィッシングも…

西本：一本日はありがとうございました。

（代表取締役 西本治史）

株式会社シーフロアコントロール

<https://seafloor-control.com/ja/>

会社概要



▲ 本社は屋前にて

- 名 称 株式会社シーフロアコントロール
- 創 業 2011（平成23）年
- 設 立 2014（平成26）年
- 本 社 〒780-8040 高知県高知市神田1120-7
- 資 本 金 300万円
- 事業内容 メタルジグ（金属疑似餌）の開発・製造・販売
漁具の開発・製造・販売

四国銀行神田支店 竹内支店長より一言

株式会社シーフロアコントロール様は、ジグの開発・製造・販売を主事業とされ、直近では竿、釣り針、ロッド・リール・フックなどの釣り具に展開を広げています。当社の製品は、日本全国のみならず世界中で使用されています。

当社の強みは、職人が時間と手間を掛けてハンドメイドで仕上げる「質の高さ」にあります。これまで蓄積された経験・感性に外部機関の知見も取り入れ、常に「釣り人ファースト」の目線で、設計・製造から実釣テストを何度も繰り返し行っています。そして、見た目の美しさや精密さ、釣果において他社の追随を許さず、業界のトップランナーとして君臨しています。

SDGs 宣言や Kochi SDGs Action への参加、子ども食堂への食材提供など、SDGs にも積極的に取組まれています。最近では「海で商売をさせていただいている」との思いから、海の原点である山や川の環境整備などにも目を向けています。また、SDGs に加えて、観光振興により高知県経済に貢献したいとの想いから、「高知県知事杯」や「室戸市長杯」の釣り大会を開催し、県外観光客を呼び込む活動も精力的に行っています。

インタビューを通じ、「釣りへの熱い想い」と「製品に対する真摯なこだわり」「他人が驚く製品設計・開発へのチャレンジ精神」を感じました。今後も成長が期待される株式会社シーフロアコントロール様のメインバンクとして、ますますの飛躍と、地域社会の発展に貢献していきたいと考えています。



寄稿



海外トレーニーを振り返って

四国銀行コンサルティング部
主任 大西 史也

四国銀行では、多様化するお客さまの海外展開をサポートすべく、行員をシンガポールやベトナム等の東南アジアに長期海外トレーニーとして派遣しています。私は、2022年4月から1年間、株式会社みずほ銀行ホーチミン支店に出向し、日本からベトナムへ進出する日本企業の支援をしていました。

本稿では、私がトレーニーを通じ経験したベトナムでの現地業務や直近のベトナム経済の動向と日系企業の進出状況についてお伝えいたします。



(ベトナム・ホーチミン市の大通りであるグエン・フエストリート)

1. トレーニー概略

みずほ銀行は1996年に邦銀として初のハノイ支店を開設、2006年にホーチミン支店を開設し、フルバンキングサービスを展開しベトナムで事業を行う企業を金融・法規制面等様々な側面から支援をしています。

私はホーチミン支店へ赴任後、日系営業課に配属され、ベトナムに新たに進出する企業の銀行口座開設の支援や、既存取引先のビジネス支援を担当しました。特にベトナムでビジネスをしている企業は、日本の親会社との仕向・被仕向送金が経常的に発生します。一方で、ベトナムは朝令暮改で海外送金や資本金送金等の法規制が変更されるため、変更となった法規制について、企業はタイムリーに対応する必要があります。みずほ銀行は、ベトナムに進出して26年の長があり、規制変更への対応ノウハウを長年にわたり蓄積しています。適切なアドバイスを都度受けられることから、ベトナム当地での日系企業からのみずほ銀行プレゼンスは非常に高いものがあります。私もこのような既存取引先への支援に加え、新たにベトナムへ進出する企業に対し、金融・法規制面で注意する点等についてアドバイスし、進出に係る手続きをスムーズに進めることができるよう支援しました。



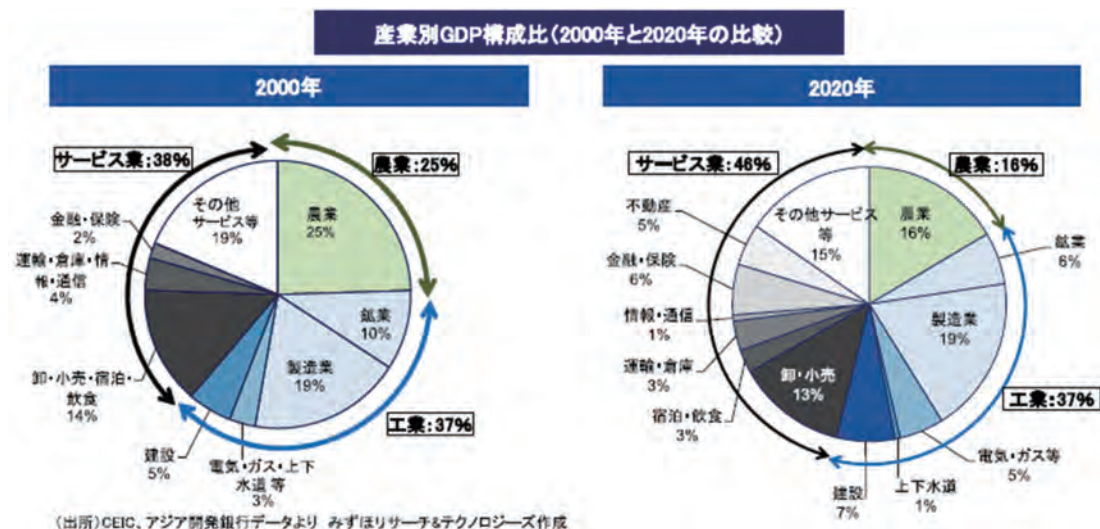
(みずほ銀行ホーチミン支店が入居するサンワタワー)



(サンワタワー18階みずほ銀行ホーチミン支店受付)

2. ベトナム経済動向

1990年代までは農林水産業がベトナムで最大の産業でしたが、2000年代に入りアジア通貨危機を乗り越え、7%台の経済成長率を記録し、海外からベトナムへの直接投資が増加したことで、近年は製造業による委託加工産業がベトナムの産業の成長を牽引しています。



(出典：みずほリサーチ&テクノロジーズ)

2020年、2021年のコロナ禍においては経済成長率が3%を下回ることとなりました。感染拡大を抑制すべく、国の政策として、社会隔離・工場隔離を実施しました。工場隔離としては、ホーチミン市では2021年7月15日から工場を稼働する際には従業員の衣食住を工場内で完結させる（工場に宿泊まりし勤務する）か、外部の宿泊施設を確保しそこから工場に出勤することを義務付けました。また、通常時の

3～5割程度しか出勤が認められず、多くの従業員を抱える外資の委託加工ビジネスを行う企業にとっては、工場稼働率が3割以下となる等、非常に厳しい期間を迎えることとなりました。代表的な事例として、韓国家電大手サムソンは、2016年にサイゴン・ハイテク・パーク内に100万平方メートル程の工場を設立しましたが、工場隔離により稼働率が3割程度まで低下しました。サムソンのホーチミン市の工場が1日稼働を停止すれば、約16億円の損失に繋がると韓国メディアも試算を出す（※1）等、多くの企業が混乱に陥りました。私も2022年4月以降に現地に着任し、コロナ禍の工場隔離を体験した企業の方にヒアリングしたところ、皆口をそろえて、「出口が見えない中、五里霧中で工場を止めない方法を模索した。振り返ってみると本当に大変な思いをした。」と話していたことを記憶しています。

そのような苦しい状況の中、ベトナム政府は経済回復を優先させることを決断し、2022年3月にはベトナム渡航時の隔離を解除、同年5月にはベトナム入国前のPCR検査義務を撤廃することで、海外からのビジネス訪問を活発化させるための措置を取りました。当該措置以降、コロナ禍でペンディングとなっていたベトナム進出や、現地ビジネスの立て直しを図る目的で日本からの出張者が激増しました。私も、多くの企業に向けて、コロナ禍明けのベトナム経済の現状について説明しました。

日系企業のベトナム進出再開が活発化する中で、ベトナム国内においても小売・医療を中心に経済が回復基調を迎えました。2023年1～2月を合わせた小売業の売上高はコロナ前の2019年と比べ24.9%増加しており、消費者の購買意欲はコロナ前よりも更に高まっていることが分かります。町には観光客も増え、ホーチミン市中心街は夜になると外国人観光客でごった返しており、人気レストランは予約をしなければ入れないような状況となりました。ベトナム統計総局によると、2022年の海外からベトナムへの訪問者数（推定）は前年比24.3倍の366万1,200人（※2）と、政府目標の500万人には届かないものの足元の旅行者は徐々に戻りつつあります。

一方、不動産業界にとって2022年は暗黒期を迎えることとなりました。2022年3月に、ベトナム大手不動産ディベロッパーのFLCグループの元会長が自社株式の相場操縦などの容疑で逮捕されたことを皮切りに、不動産開発大手であるバンティンファットグループやタンホアミングループが、ベトナムの不動産開発事業者にとって大事な資金調達手段である社債を不正な手段で発行したことが続々と明らかになり、同グループの会長、社長が逮捕される事態となりました。このような状況を改善すべく、政府が社債発行手続き・審査を厳格化し不動産市場是正のための行動を開始したことで、10月以降は不動産開発業者が社債の新規発行ができない状況に陥りました。

時期を同じくして、ベトナムドン自体の調達金利も上昇（※3）しました。米国金利が景気の過熱の影響から上昇を続ける中で、商品高による家計消費等の内需を冷え込ませることを嫌ったベトナム政府は、物価と為替の安定を目的として、継続的な利上げを実施しました。一連の対応から、一時ベトナムドンのオーバーナイト金利は4～6%までに上昇し、銀行借入による資金調達では金利負担が重く、適切なコストでの投資が実質的に不可能な状況となりました。

不動産市場の回復見通しが立たないことで、経済回復にネガティブな影響を与えている事態を重く見た政府は、事態解決を目的としたタスクフォースを設置し、事態の收拾に乗り出しました。また、2022年12月には首相自ら、建設省には不動産開発の実施に係る法規制の修正を、財務省には不動産企業による社債発行の規制を見直すよう指示しました。このような取り組みの甲斐もあって、2023年3月5日に社債発行の取引条件を緩和する政令8号が交付され、不動産大手のノバランドも新たに12億ドルの新株発行増資計画を出す等、社債発行が再度活発になりつつあります。

以上、私が経験した2022年から2023年にかけてのベトナムの経済状況となります。

3. 日系企業の進出動向

先述の通り、ベトナム渡航規制が解除されて以降、多くの日系企業がベトナムに足を運び、現地法人設立に向けた検討を再開しています。2022年の日本からの対越投資は203件、47.8億米ドルと1位シンガポール、2位韓国に次ぐ3番目の外国直接投資金額となりました（※4）。私自身も多い時では1週間で5社程度面談しました。面談の際にベトナム進出を決断した理由についてヒアリングしましたが、私の体感では10社の内、半数のお客さまは「日本で採用した実習生達が、ベトナムに帰国しても同じグループで働けるよう考えたことがきっかけ」と回答しました。日本で採用したベトナム人従業員の真面目な勤務態度を見て、ベトナムに帰っても繋がりを持ち続けたいと考える企業が多いように感じます。残り半分の企業は大口取引先の進出に合わせて進出される企業や、中国・タイ等の近年製造コストが上昇している国から、製造を移管される企業が見受けられました。チャイナプラスワンと言われ、中国以外のASEAN諸国で製造拠点を設立する流れが始まり数年経ちますが、コロナ禍を経て円安の影響を受けた「製造の日本回帰」の流れが起こる中、「ベトナムでの製造拠点設立」の動きは依然として続いているように感じます。

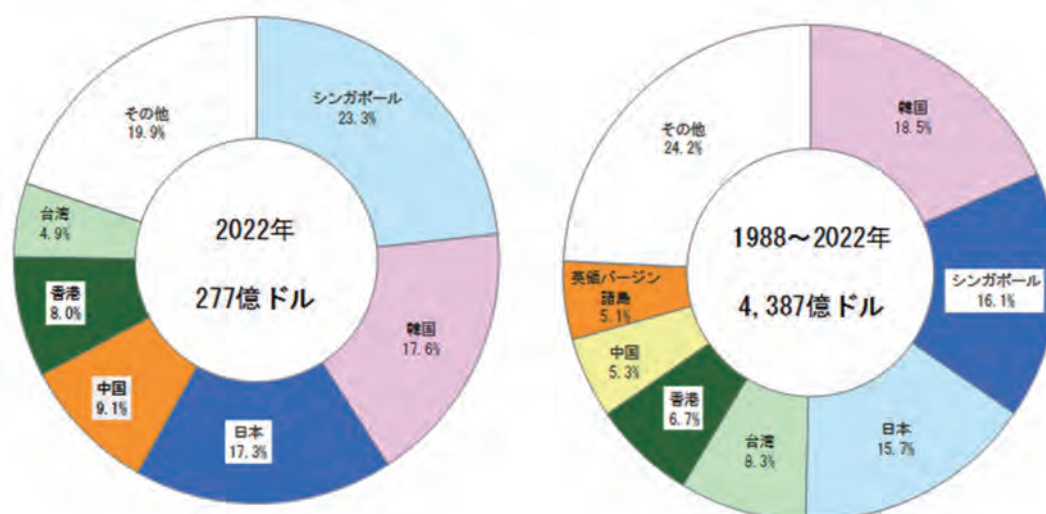
個人的に私が注目した動きとして、タイからベトナムへの製造拠点移管を検討する企業が一定数見受けられました。実際にタイ・バンコックにある製造企業の従業員（一般工員）の月額平均給与がUSD447-（2019年JETRO調査より）であるのに対し、ホーチミン（ベトナム）ではUSD266-とほぼ半分の給料となっています。また、実際に製造を移す場合に懸念点となるタイ⇄ベトナム間輸送コストも20フィートコンテナ1本で約USD1,000-（2022年時点現地でのヒアリングによる）とコスト負担も少なく、製造移管に係るハードルも非常に低いものがあります。年々上昇するタイの人件費、及びベトナム自体のマーケットを加味した結果、ベトナムでのビジネスを検討される企業が増加しているように見受けられます。

また、近年は対ベトナム進出に際し、M&Aも有力な手段となりました。日本企業がベトナム現地の企業を買収する件数は年々増加傾向にあり、2020年23件、2021年22件、2022年28件と着実に増加しています（※5）。みずほ銀行でもベトナム当地で専門チームを構成し、買い・売りを受託しアドバイザー業務を行う等、高度な取り組みを実施しています。

一方で、ベトナムローカルの企業を買収する際には細心の注意が必要となります。よく耳にする複数の決算書があることはもちろん、ベトナム企業の受注は人に依存していることはよくあることで、表面上の数値だけでは判断することはできません。また、ベトナムの商習慣でビジネスを行ってきた企業が突然外資企業になることで、従業員離れ・取引先離れの懸念もあります。国境を越えたクロスボーダーM&Aは買収後のPMI（買収後統合プロセス）が、企業にとって最も苦勞するポイントとなります。

以前から、日本は対越投資においては非常に高いプレゼンスがありました。2023年には日越外交関係樹立50周年を迎え、岸田首相も昨年に訪越し今後の日越協力に関する会談を実施する等、日本企業からの投資は引き続き堅調に推移するものと考えます。一方で、通常日本企業が対外投資をする際は、先ず担当する部門の統括が現地調査を行い情報収集し、社長をはじめとする経営陣に投資判断を仰ぎます。一方で韓国・台湾等の企業は先ず経営陣が現地視察を行いトップダウンで投資に係る検討を行います。その為、検討から投資決定までのスパンが非常に短く、且つ新規投資では比較的少額から始める日本企業と比較し、必要な金額は惜しまず投資を行う気質がよく見られることから、近年では同国からの投資が非常に歓迎されております。長い間歓迎されてきた日系企業の対越投資も、直近では韓国企業の投資に押され始めているのが現状です。

図表 4-2 国別外国直接投資流入額（新規投資、認可ベース）



（注） 2022年は12月20日までの速報値。

（出所）計画投資省より作成

（出典：JBIC 作成「ベトナム投資環境」より）

4. 今後の私の役割

私は、昨年一年間ベトナムに進出する企業を支援したことで、ベトナムに実際に進出する企業の悩みや疑問を肌で感じることができました。みずほ銀行ホーチミン支店で得た現地での経験、ネットワーク、情報を基に今後は弊行お客さまのベトナム進出に係るご支援を行ってまいります。

また、海外のネットワークだけでなく、国内のつながり（高知県・JETRO・JICA）とも連携し、地元企業の海外進出をサポートします。

海外進出に関するお問い合わせ・ご相談は、お気軽に「四国銀行海外ビジネスサポートデスク」をご利用ください。

出典

（※1）…日本経済新聞2021年9月7日記事

(<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOGM279Y80X20C21A8000000/>)

（※2）…JETRO (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/01/a57c8d90375943ab.html>)

（※3）…Asia Trends 第一生命経済研究所

(<https://www.dlri.co.jp/files/macro/209600.pdf>)

（※4）…JETRO (<https://www.jetro.go.jp/biznews/2023/03/dea346a2dcda73a5.html>)

（※5）…レコフ (https://www.recof.co.jp/crossborder/jp/market_information/)

(ご参考) ホーチミン市内個人的おすすめ飲食店

<フォー>

店名：Pho Bo Phu Gia (フォーボーフージャ)

場所：146e Ly Chinh Thang, Ward 14, District 3, Ho Chi Minh

(※ホーチミン中心街から車で10分)

特色：ハノイ風のしっかり出汁を取ったスープに絡むフォーは絶品です。

このお店のフォーを食べた人は必ずフォーが好きになります。



<ベトナム産クラフトビアホール>

店名：East West Brewing Co. - Saigon (イーストウェストブリューイング)

場所：185 Ly Tu Trong, Ben Thanh Ward, District 1, Ho Chi Minh

(※グエンフエ通りから徒歩10分)

特色：ベトナム当地のクラフトビールを楽しむことができます。食べ物も洋風のものからベトナム料理まで幅広に揃えており、毎日大勢の人で賑わっています。



<ベトナム料理>

店名：Cuc Gach Quan（クックガッククアン）

場所：10 Dang Tat, Tan Dinh Ward, District 1, Ho Chi Minh

（※グエンフエ通りから車で15分）

特色：ブラッドピット・ジョリー元夫妻が訪れたことで有名なベトナム料理店。

店の雰囲気も味も抜群で、地元でも有名店で知られています。



<山羊の焼き肉・鍋料理>

店名：Lau de Truong Dinh（トゥンディン通りの山羊鍋屋という意味の名前）

場所：105 Truong Dinh, Ward 6, District 3, Ho Chi Minh

特色：山羊肉の焼き肉と山羊肉鍋が楽しめるローカルレストランです。辛みの効いたタレは必ず病みつきになります。また、鍋もしっかり出汁が取られており、地元ではとても有名な人気店です。



<韓国焼き肉>

店名：Matchandeul BBQ D1（マッチャンデル）

場所：6-8 Ton That Tung, Ben Thanh Ward, District 1, Ho Chi Minh

特色：ベトナムの日本人駐在員が2万2千人に対し、韓国人は10倍の20万人が当地で生活しており、それに伴い高クオリティの韓国焼き肉屋が増えました。

中でもホーチミン市で最も人気のあるのが同店です。



<バー>

店名：Rika's Bar & Coffee House（リカズバー）

場所：15B/88 VND. Le Thanh Ton, Ben Nghe, District 1, Ho Chi Minh

特色：ホーチミン市在住の日本人駐在員憩いの場として隠れた名店です。落ち着いた雰囲気のあるバーで、日本語が上手なベトナム人マスターが人気です。

また、このバーは現在口コミで人気に火が付きつつあるベトナム産ラム「Belami」を飲むことができます。



共同調査



人口減少時代の“交通まちづくり”

～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで地域公共交通を再構築～

四国経済連合会

四国アライアンス地域経済研究会



暮らしの交通車両（写真左：香川県三豊市）、
BRT 車両（写真右：宮城県登米市）
撮影：四国経済連合会

はじめに

四国は、全国に先んじて人口減少・少子高齢化が進んでおり、様々な公共サービスや産業に影響を及ぼしている。とりわけ交通分野では、既に地域公共交通の維持が困難となりつつある地域もあり、一刻も早い対策が求められている。こうした中、日本でも MaaS¹を始めとした交通サービスの効率化・高度化に関する様々な取組みが展開されつつあり、その時代潮流を捉え、四国における最適な地域公共交通を実現することが重要である。

2022年度、四国経済連合会と四国の地方銀行4行（四国銀行、阿波銀行、百十四銀行、伊予銀行）による四国創生に向けた包括提携「四国アライアンス」の地域経済研究会（4行の系列シンクタンクで構成）が共同で、四国における実態や課題の把握、四国内外の先進地視察等を踏まえ、今後の地域公共交通のあり方等について取りまとめ、2023年5月31日、調査報告書を公表した。

今号では、調査報告書の概要を紹介する。本調査では新たな地域公共交通モデルとなる取り組み事例を踏まえ、人口減少時代における地域公共交通のあり方についても論じており、四国各地の自治体や交通事業者、まちづくりに取り組んでおられる皆様のご参考にしていただければ幸いである。

なお、本編および概要版は、四国経済連合会のホームページ（<https://yonkeiren.jp>）にて掲載している。

本調査の実施にあたり、アンケートなどにご協力いただいた自治体や交通事業者の方々、また、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】

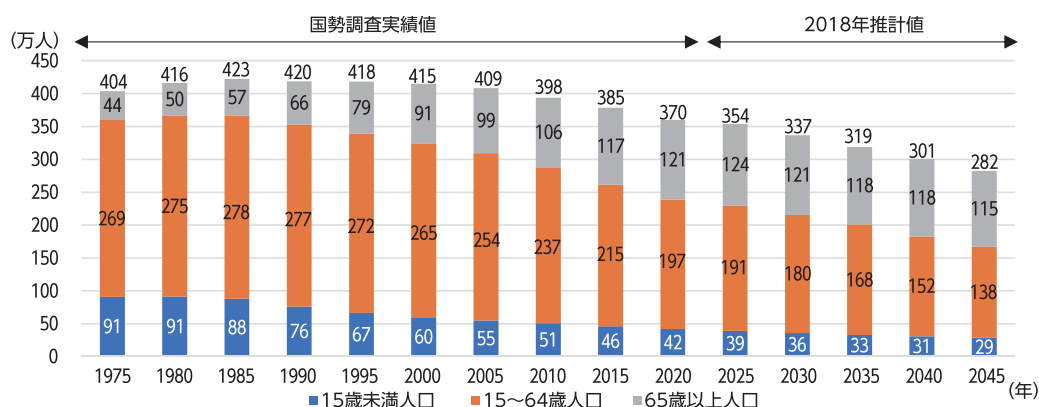
- 第1章. 地域公共交通を巡る四国や全国の現状
- 第2章. 地域公共交通の維持に関する四国の自治体および交通事業者へのアンケート
- 第3章. 新たな地域公共交通モデルとなる取り組み事例
- 第4章. 交通サービスへの更なる活用が期待されるデジタル技術
- 第5章. 人口減少時代における地域公共交通のあり方

¹ Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者の移動ニーズに対応して、複数の地域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・決済等を一括で行うサービス。

第1章. 地域公共交通を巡る四国や全国の現状

四国は全国と比較して約25年早く人口減少・少子高齢化が進んでおり、2015年から2045年までの30年間は、約100万人の人口が減少すると予想されている。また高齢化の進展により、65歳以上の高齢者の割合は1985年の13%から2045年には41%にまで上昇すると見込まれている（図表1-1）。過疎の問題が深刻な山間部などでは、消滅が懸念される集落が年々増加している。

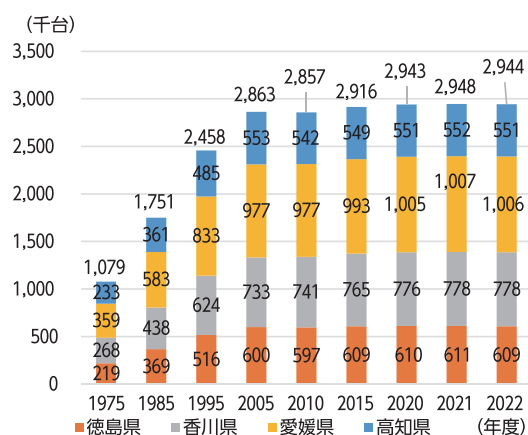
図表1-1 四国の人口推移



資料：実績値は国勢調査、推計値は国立社会保障・人口問題研究所を基に徳島経済研究所作成
総人口には年齢不詳が含まれているため、各年齢層との合計と総人口は一致しない場合がある。

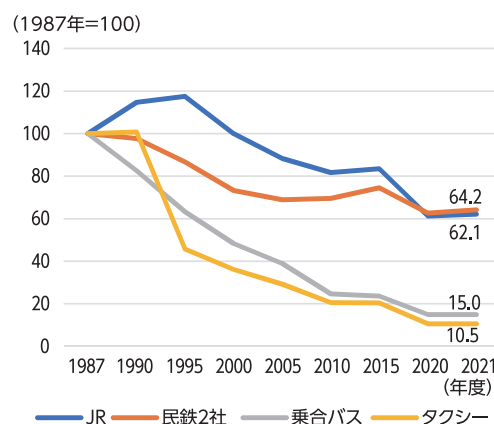
四国におけるJR、乗合バス、タクシーの輸送人員は、2005年頃まで増加傾向であった自動車保有台数とは逆行して大きく減少している（図表1-2、3）。従来地域内の移動のために利用されていたバス路線では利用者が大幅に減少し、2020年以降の新型コロナウイルス感染拡大が拍車をかけ、地域内の交通を担っていた民間バス事業者の路線の廃止・減便が相次いでいる。

図表1-2 自動車保有台数の推移
(各年度末現在)



資料：四国運輸局「自動車数の推移（2022年版）」を基に徳島経済研究所作成

図表1-3 JR、民鉄2社、乗合バス、タクシーの輸送人員の推移



※民鉄2社は高松琴平電気鉄道(株)、伊予鉄道(株)
資料：四国運輸局「四国における運輸の動き」を基に徳島経済研究所作成

(一財) 地域公共交通総合研究所が、2022年6月に全国の交通事業者に対して行ったアンケートでは、約8割が、行政などの支援がない場合「2年以内に経営の限界が来る」と回答している。また、2022年にJR 5社が公表した路線別収支によると、在来線の約6割において、1キロメートル当たりの1日の平均利用者が4,000人を割り込む「廃線基準」に該当し、四国旅客鉄道(株)においては、2020～2021年度の2年連続で、運行する全18線区が赤字となった。

地域公共交通はそのような現状の中、免許返納した高齢者に対する外出機会の創出や、自動車を運転できない学生などに対する就業・教育機会の確保、そして本格的に回復する訪日外国人への対応など、様々な課題に対応する必要がある。

他方で、デジタル技術の進展などにより、利用者の利便性向上や、業務の効率化につながる新たなサービスの提供が可能となりつつある。こうしたことから現在、全国各地でデジタル技術などを活用し、持続可能な地域公共交通を再構築すべく、様々な取り組みが行われている。

第2章. 地域公共交通の維持に関する四国の自治体および交通事業者へのアンケート

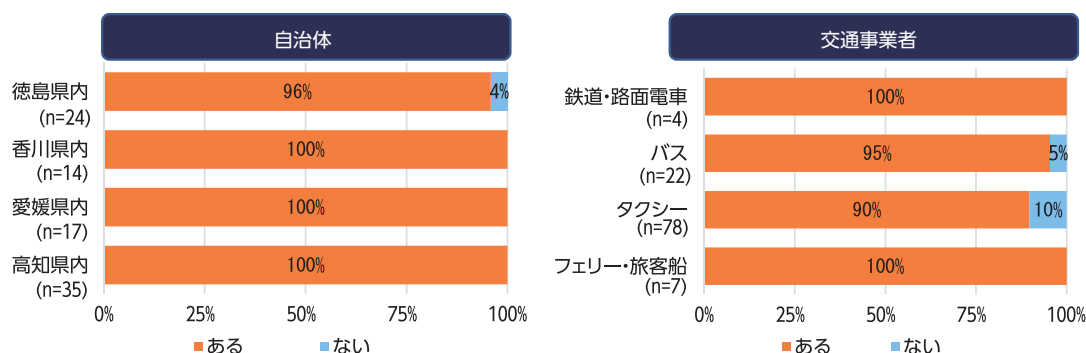
地域公共交通の具体的な課題や、デジタル技術の検討状況などを把握するため、四国内の自治体および交通事業者を対象に、アンケート調査を行った。

アンケート実施概要	
1. 調査期間	<自治体> 2022年8月8日～9月2日 <交通事業者> 2022年8月22日～9月9日
2. 調査対象	<自治体> 四国内の全自治体（4県95市町村） <交通事業者> 四国内に本社・本店を置く交通事業者 ² （454事業者）
3. 調査方法	郵送・E-mailでの配布、返信用封筒・FAX・E-mail・Webによる回収
4. 有効回答数	<自治体> 90（回収率90.9%） <交通事業者> 111（同24.4%）

1. 地域公共交通の維持や交通サービスの確保に関する課題認識

地域公共交通の維持や交通サービスの確保に対する課題認識については、自治体・交通事業者ともに90%以上が課題認識は「ある」と回答した（図表2-1）。

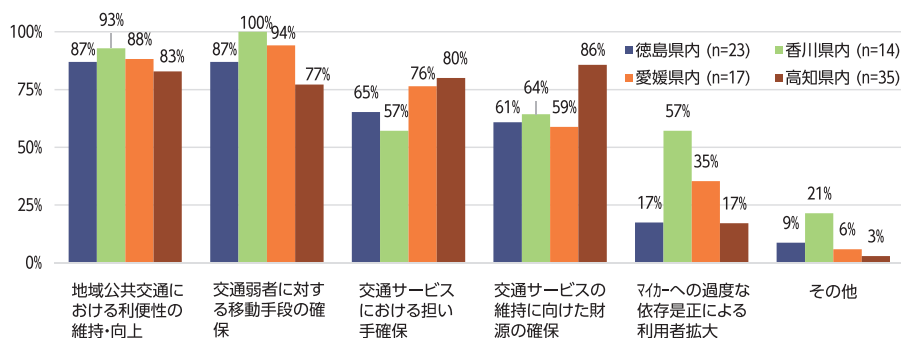
図表2-1 地域公共交通の維持や交通サービスの確保に関する課題認識



² JRや私鉄などの鉄道旅客運送業、バスやタクシーなどの道路旅客運送業、フェリーや旅客船などの水運旅客運送業を主業種とする企業を抽出して送付した。また、四国内に複数の事業所（営業所）を持つ事業者の場合、送付先は本社・本店のみとしている。

公共交通維持や交通サービス確保に課題を認識している自治体に、具体的な課題を複数回答で尋ねたところ、四国全体としては、「地域公共交通における利便性の維持・向上」「（高齢者や子供等の）交通弱者に対する移動手段の確保」が多く挙げられた。なお、高知県においては、「交通サービスの維持に向けた財源の確保」が最も多くなった（図表2-2）。

図表2-2 自治体における地域公共交通維持や交通サービスの確保に関する課題（複数回答）

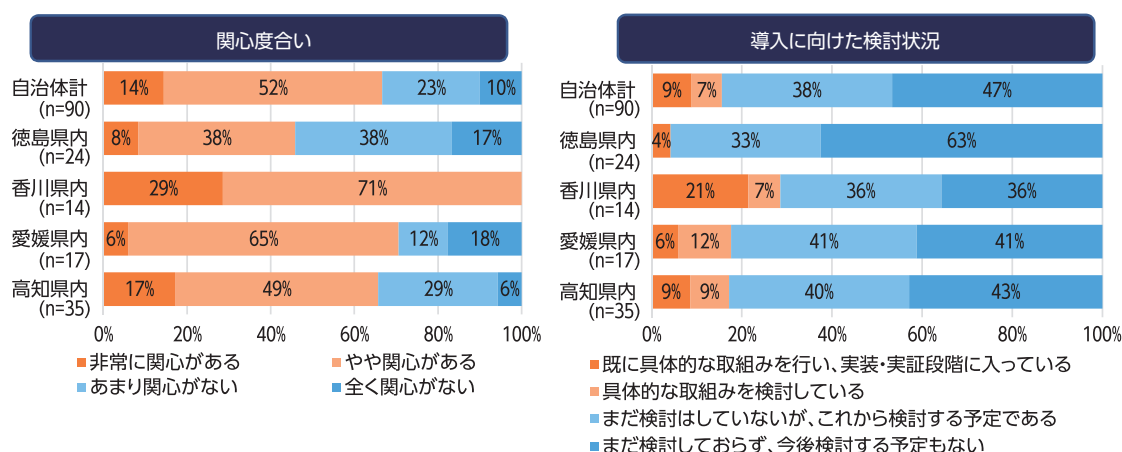


2. デジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用についての関心度合いおよび検討状況

（1）キャッシュレス決済

自治体のキャッシュレス決済に対する関心度合いについては、6割超の自治体が「非常に関心がある」「やや関心がある」と回答しており、関心の高さが確認できた。一方で、導入に向けた検討状況としては、「実装・実証段階に入っている」または「具体的な取組みを検討している」自治体は全体の16%にとどまり、関心度とは裏腹に具体的な検討には至っていないと思われる（図表2-3）。

図表2-3 キャッシュレス決済の導入・活用に対する関心度合い、および検討状況

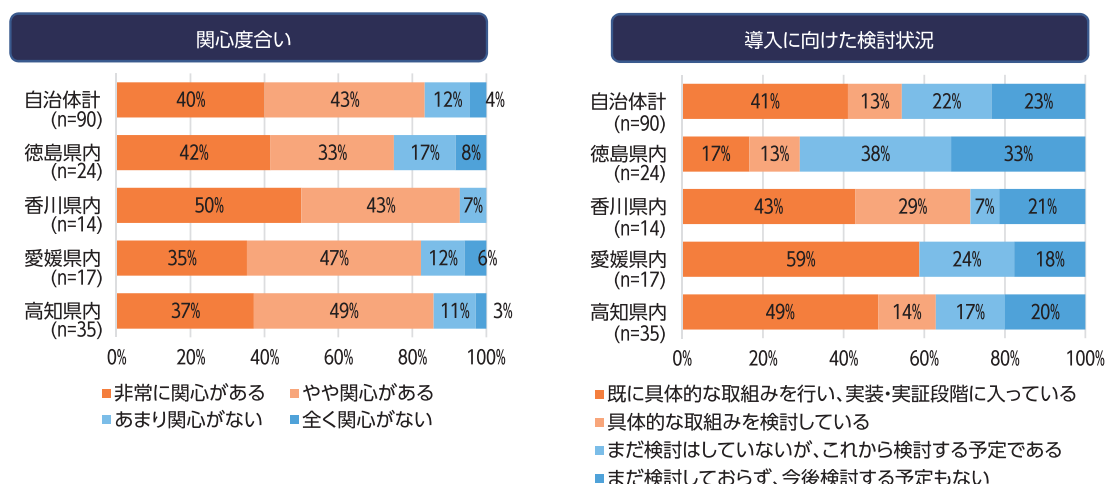


（2）デマンド型交通

デマンド型交通の導入に対する関心度合いを四国の自治体に尋ねたところ、「非常に関心がある」、「やや関心がある」を合わせると83%となり、関心の高さが確認できた。

導入に向けた検討状況としては、「実装・実証段階に入っている」または「具体的な取組みを検討している」自治体は全体の過半数を占めるが、各県での取り組みの温度差もみられる（図表2-4）。

図表 2-4 デマンド型交通の導入・活用に対する関心度合い、および検討状況

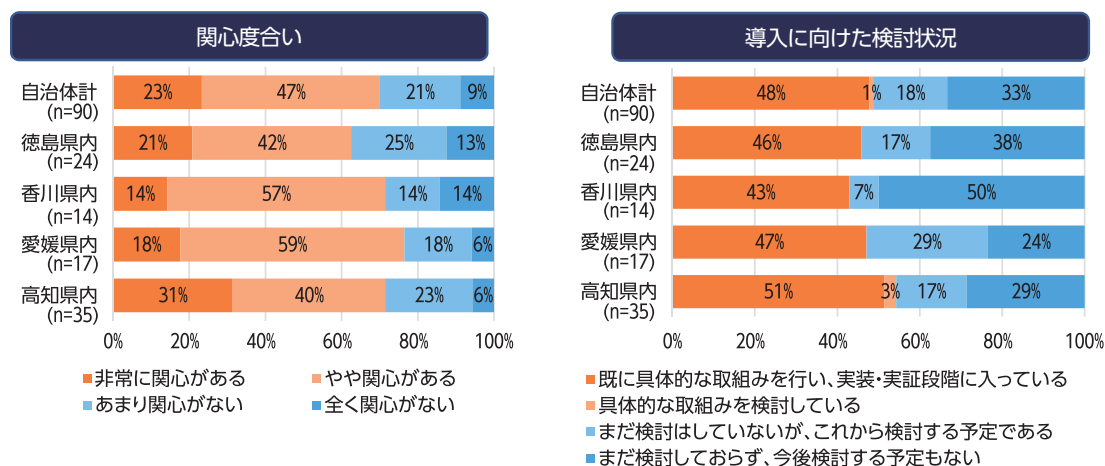


(3) 自家用有償旅客運送

自治体の自家用有償旅客運送に対する関心度合いは、「非常に興味がある」、「やや興味がある」を合わせると、70%となった。

導入に向けた検討状況については、48%の自治体が「既に具体的な取組みを行い、実装・実証段階に入っている」と回答した。四国各県とも、4割を超える自治体が「既に具体的な取組みを行い、実装・実証段階に入っている」と回答しており、導入への取組みが進んでいる（図表 2-5）。

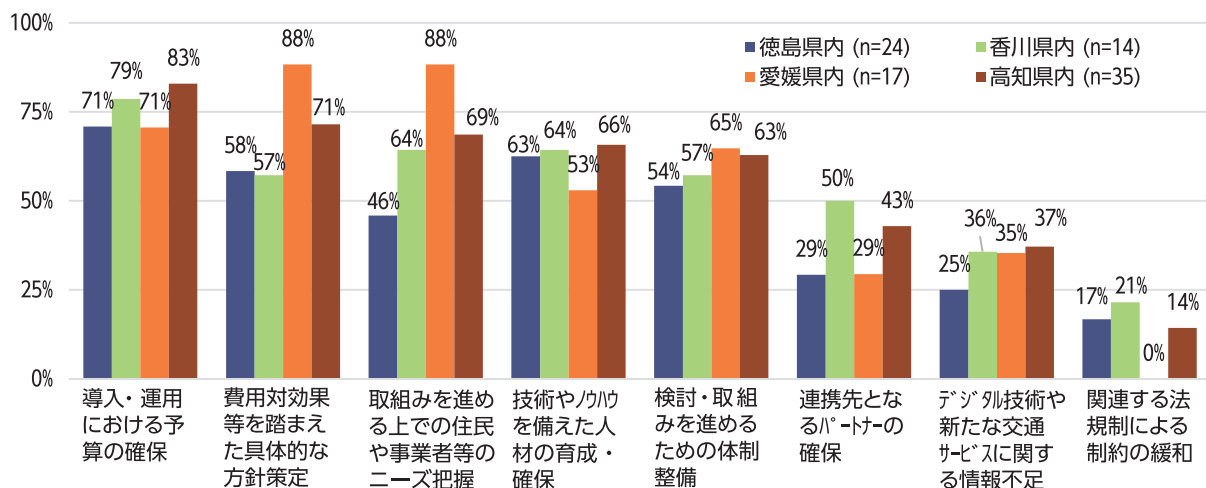
図表 2-5 自家用有償旅客運送の導入・活用に対する関心度、および検討状況



(4) デジタル技術等の導入・活用を進めて行く上での課題

地域公共交通へのデジタル技術等の導入・活用を進めていく上での課題について、複数回答で尋ねたところ、四国全体では「導入・運用における予算の確保」「費用対効果等を踏まえた具体的な方針策定」「取組みを進める上での住民や事業者等のニーズ把握」「技術やノウハウを備えた人材の育成・確保」「検討・取組みを進めるための体制整備」などが、課題として多く挙げられたが、上位5項目の回答数に明確な差異はなく、さまざまな課題を抱えている事が分かった（図表 2-6）。

図表 2-6 デジタル技術や新たな交通サービスの導入・活用に向けた課題（複数回答）



3. 高知県内の自治体・交通事業者へのヒアリング

アンケートの補足として、ご回答いただいた一部の自治体や事業者に対し、地域公共交通の維持に向けた取り組み状況や今後の方向性などに関するヒアリングを行った。

(1) 高知県土佐清水市

①地域公共交通の維持に向けた取り組み状況

土佐清水市は高知県の西南端に位置する市で、人口12,388人、人口密度46.5人/km²、高齢化率50.5%となっている（2020年10月1日現在）。病院やスーパー、市役所などが点在しており、地域公共交通の利便性は、自家用車と比較して劣ってしまう。このため、自家用車を運転できる人々は地域公共交通を利用しなくなっている。また、年間100名程度が運転免許証を返納していることに加え、地域公共交通の担い手も高齢化が進んでおり、免許返納後も不自由無く移動できる環境の整備がより重要となる。

土佐清水市では、既存の路線のバスに代わり予約型デマンド交通「おでかけ号」が導入されているが、事務負担の大きさが課題となっていた。そこで2021年4月、高知工科大学などと共に、運行管理業務のデジタル化を実施した。まず、運行事業者のオペレータが電話予約を受け付け、情報を端末に入力すると、サーバを経由して運転手に共有される。タクシーにはGPSを搭載しており、乗車・降車記録や位置情報、メーターの料金などがサーバに共有され、オペレータに運行状況が還元される。日報や月報など、「おでかけ号」運行に係る書類はサーバ経由で市役所に送信される。利用者の利便性向上に直結する取組ではないが、土佐清水市の費用負担や運行事業者の事務負担軽減につながっている。

②今後の方向性

「おでかけ号」を維持していくためには、利用者を増やし安定した運行収入を得る必要がある。引き続き地域公共交通についての広報書類の配布や「おでかけ号」の乗り方教室の実施などと共に、移動ニーズに合わせた運行ルートの見直しや、乗り継ぎを極力排除し、利用者にとって分かりやすいダイヤへ絶えず見直していくことが重要となる。

(2) 高知市・とさでん交通㈱

①地域公共交通の維持に向けた取り組み状況

高知市は人口326,545人、人口密度1,056.8人/k㎡、高齢化率29.4%（2020年10月1日現在）の、高知県の県庁所在地であり、県内人口の約半数が集積している。中心市街地における交通手段の利便性が比較的高い一方、中山間地域（鏡、土佐山地域など）では地域公共交通の空白地域、および不便地域がみられる。高知市の地域公共交通への負担額は年々増加しており、2021年度では約3億円となっている。

また、地域公共交通の担い手確保も大きな課題となっている。高知県の中核交通事業者であるとさでん交通㈱では、運転手の高齢化などにより退職者数が採用人数を上回っており、運転手が年々減少している。今後も減少が続けば、本来収益事業である高速バスの運転手を路線バスに配置せざるを得ず、更なる収益悪化、ひいては地域公共交通の維持自体ができなくなるおそれがある。

2009年に導入された、高知県内の電車・バスに利用できるICカード「ですか」は、車載器などの老朽化が深刻であるが、更新のためには多額の設備投資が必要となる。このため、費用負担をなるべく抑えた新しいキャッシュレス決済方法の導入についても早期に検討していく必要がある。

このような中、具体的な取り組みとしては、様々な割引制度を用いて利用促進に努める一方、移動ニーズの少ない中山間地域においては路線バスからデマンドタクシーに切り替えるなど、地域公共交通ネットワークの再編を行っている。

利用促進のキャンペーン施策としては、期間限定で「電車・バス等運賃ワンコインデー」を実施し、現金利用時には運賃が100円、ICカード「ですか」利用時には10円で乗車できるよう、高知市が交通事業者に通常運賃との差額分を補助した。キャンペーン実施中の利用者数はコロナ前の8割程度まで回復しており、「ですか」の継続利用者も増えてきたことから、一定の成果は表れている。

②今後の方向性

地域公共交通に関するものに限らず、行政の予算についてはスクラップアンドビルドが基本であり、何かの予算を増やすためには別の予算を削減しなければならない。多額の初期投資が予想されるキャッシュレス決済においても、その導入コストを下げる新しい決済方法や、様々な分野への横断的な波及効果を検証することで、予算捻出の余地がある。

また、2020年1月時点での試算によれば、19歳～60歳までの約15万人の高知市民が、通勤・通学のため月1往復（200円×2回）の頻度で1年間バスを利用すると、路線バスの赤字が解消するとしている。デジタル技術の導入による省力化や、運転手の担い手確保と同様に、普段地域公共交通を利用していない人に向けた需要喚起の取組が、一層重要となる。

(3) 土佐くろしお鉄道㈱

①地域公共交通の維持に向けた取り組み状況

土佐くろしお鉄道㈱は、高知県内で鉄道事業を営む第三セクター方式の交通事業者であり、中村・宿毛線、ごめん・なはり線を運行している。

中村・宿毛線は、自動車道の拡充、沿線人口の減少、コロナの要因などにより、2021年度には利用者数413千人（ピーク時の3割程度）、旅客運輸収入1.9億円、経常損益は▲4.2億円まで落ち込んでいる。通勤・通学での利用客が多いごめん・なはり線においても、同様の理由にて利用者数の減少が続いている。開業以降、旅客運輸収入は4億円内外で比較的安定推移していたが、新型コロナウイルス感染症が拡大した2020年度以降は、3億円を下回っている。観光需要だけでなく、懇親会をはじめとした宴会の減少も、旅客運輸収入減少の大きな要因と考えられる。

デジタル化による省力化や利便性向上は重要な施策であるが、多額の初期投資が必要となる場合が多いことから、まずは企画きっぷのデジタル化やミニツアーの企画などにより、利用促進を図っている。例えば、2023年2月には、経路検索やモバイルチケットなどのサービスを手掛けるジョルダン㈱と提携し、モバイルチケットの販売を開始した。従前は有人駅でのみ販売していた企画きっぷをモバイルチケットに切り替えたことで、購入時のハードルを下げ、利用者の増加を狙っている。モバイルチケットで購入できる企画きっぷは、沿線の観光施設など約40施設と連携しており、割引サービスなどを受けることができる。また、ミニツアー企画については、2021年にプロジェクトチームを発足させ、高知県観光コンベンション協会などと連携している。

②今後の方向性

販売開始したモバイルチケットは、当面「土佐くろおでかけきっぷ（中村・宿毛線）」と「ごめん・なはり線観光1日フリーきっぷ」の2種類のみの販売となるが、今後の販売動向をみながら、通常の切符への対応拡大も考えている。また、高齢者にとって駅までの交通手段がネックとなるケースが多く、二次交通との連携も考えていく必要がある。

第3章. 新たな地域公共交通モデルとなる取り組み事例

地域公共交通維持の新たなモデルとなり得るような先進的な取り組みを進め、実証から実装へと進展した四国内外の4ヵ所の事例に対して、ヒアリング調査を実施した。

1. 長野県茅野市（AI 乗合オンデマンド交通）

～AI 乗合オンデマンド交通の導入で、車が無くても安心して暮らせるまちへ～

自家用車への依存度が高く、地域公共交通の維持に係る財政負担が増加していた茅野市は、車が無くても安心して暮らせるまちを目指し、AI 乗合オンデマンド交通「のらざあ」（以下、「のらざあ」）を中心とした、抜本的な地域公共交通の再編を行った。市内の交通事業者や住民と議論を重ね、「いつでも、行きたい時に、行きたい場所へ」移動できる交通サービスを目指している。

◇ポイント

- これまでの路線バスを半減させる代わりに、利用者の予約に対して、AIによる最適な運行ルートを選定や配車をリアルタイムに行う、オンデマンド乗合輸送サービスを導入。
- 約8,000ヵ所の乗降スポットを設定し、路線バスよりも利便性を高める一方、予約時間や稼働台数を限定し、タクシーよりも利便性を落とすことで、交通手段の棲み分けを行っている。
- 単年度の財政収支改善に捉われず、公共交通施策を、若者に「選ばれるまち」を実現するための初期投資と位置付けている。
- 今後はAIによるルート選定の精度を高めていくと共に、出発時刻の調整などにより乗合率を改善し、より効率的な運行を図る必要がある。

(1) 地域交通の課題（取り組み背景）

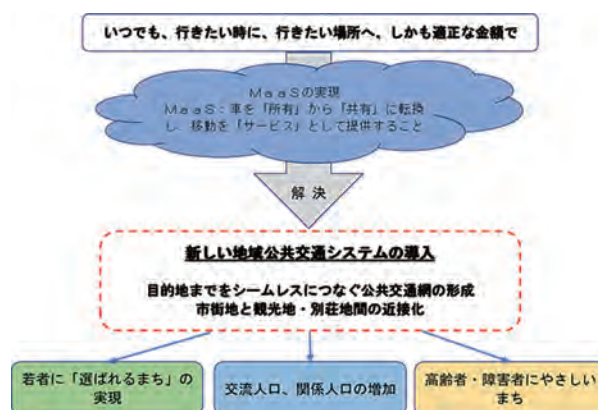
長野県茅野市では、中心市街地から十数キロに渡り集落が点在しており、自家用車が主な移動手段として定着している。一方、「不定期」「運賃が高い」「行きたい場所へ上手く乗り継げない」などの要因から、路線バスの利用者は年々減少している。茅野市は2016年10月にバス路線の大幅な再編を行ったものの、依然として利用者は回復せず、負担する補助金額も年々増加していた。

また、タクシー運転手の担い手不足や高齢化により、配車サービスが行き渡らず、住民の外出機会が減少していることや、家族による学生の送迎が増え、茅野駅周辺が渋滞していることなど、交通に関する様々な問題が発生していた。

(2) 取り組み経緯

茅野市は2019年、「第2次茅野市地域創生総合戦略（少子高齢化に対する課題を解決するための5か年計画）」の策定に当たり、「5年後の茅野市のありたい姿に向けての計画を作るべきだ」という市民の声を受け、まず茅野市の目指すべき将来像についての議論を行った。その中で、高齢者の免許返納が進まないことや、現役世代が仕事中に親の通院や介護のために車で送迎しなければならないことなど、顕在化している課題への対応が挙げられた。また、多くの若者が将来の不安として「健康」「交通」を挙げており、車を所有していない人々でも不自由無く安心して暮らすための公共交通網を整備することで、若者に選ばれるまちを目指すべきという結論に至った（図表3-1）。

図表3-1 茅野市が目指す公共交通サービスのイメージ



資料：茅野市

茅野市内の交通事業者と、新しい地域公共交通のあり方について議論したところ、「ハブ&スポーク型」、つまり、拠点となる病院・スーパー・鉄道駅などの間はバスや電車を動かし、拠点からラストワンマイルはAI オンデマンド交通でつなげることが望ましいのではないかと結論に至った。

これらを踏まえ、従来のバス路線のうち、曜日運行や非効率経路などを整理するとともに、乗合タクシーを使った AI オンデマンド交通により目的地までをシームレスにつなげることで、新たな外出機会の創出や、来訪者の移動における利便性・回遊性の向上を目指す、「のらざあ」の実証実験をスタートさせた。

（３）取り組み内容

「のらざあ」は、2020年12月から2021年５月にかけて実証実験が行われた後、2022年８月より社会実装しており、茅野市内の交通事業者により共同運行されている。これまでの路線バスに代わり、利用者の予約に対して、AI による最適な運行ルートを選定や配車をリアルタイムに行う、オンデマンド乗合輸送サービスとなっている。１時間後～１週間後までの任意の時間を指定し、電話やアプリを経由して予約することができる。なお、アプリで予約した場合は、現金・回数券による支払いの他、クレジットカードによる事前の自動決済も可能となっている（図表３－２）。

図表３－２ 「のらざあ」 概要

運行時間	８：００～１９：００（１２／３０～１／３は運休）
運行台数	８台（共同運行事業者４社が、各２台ずつ運行）
運行エリア	２０２２年９月に廃止した１３バス路線の運行エリア
停留所	約８，０００ヵ所（仮想停留所を含む）
料金	３ｋｍ未満 ： ３００円 ３ｋｍ以上５ｋｍ未満 ： ５００円 ５ｋｍ以上 ： ７００円 ※別途割引サービス有
予約方法	電話、又はアプリにより予約（１時間後～１週間後まで指定可能）

資料：「のらざあ」パンフレットを基に四銀地域経済研究所作成

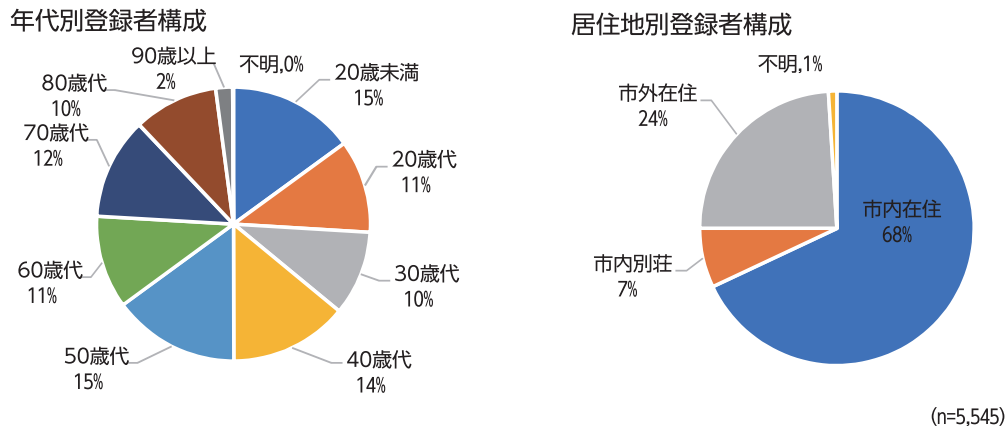
「のらざあ」の運行エリアは、同時期に廃止した茅野市の中心市街地を走る路線バス１３路線のエリアとしている。観光地エリア（蓼科高原や八ヶ岳など）はタクシー事業者にとって稼ぎ頭のため、競合となる「のらざあ」の運行エリアからは除外している。

既存の路線バスを半減した一方、朝夕の通勤・通学バスを増便し、実態の交通ニーズに合わせ抜本的な地域公共交通網の再編を行った。住民にはアンケートによるニーズ把握や説明会の開催など、きめ細やかな対応を行ったため、再編による大きな混乱は無く、スムーズに移行できている。

（４）利用状況

「のらざあ」の年代別登録者数（図表３－３）をみると、幅広い年齢層から登録されていることが分かる。通学や習いごとへの送り迎えの手段として、２０歳未満の学生の登録者も多い。

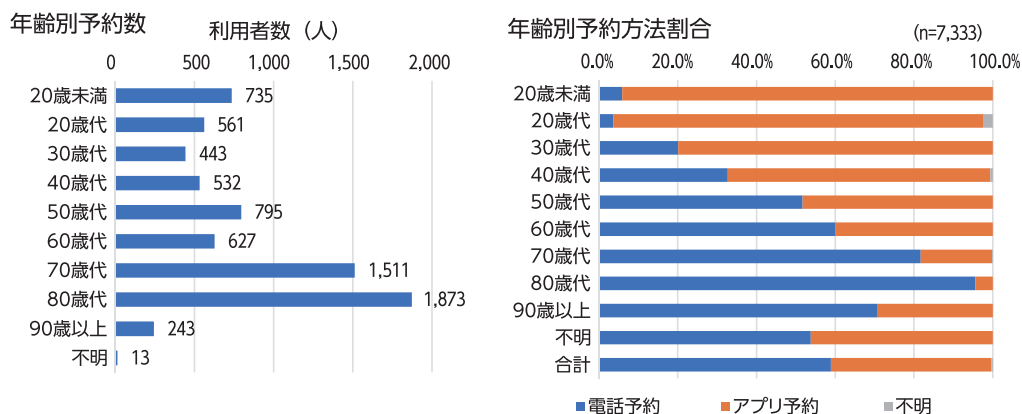
図表3-3 「のらざあ」登録者数（2022年11月7日時点）



資料：茅野市

また、利用者数では70歳以上の高齢者が最も多くなっている（全体の約49.5%）。これまで路線バスを利用していなかった人が「のらざあ」を利用しており、外出需要に応えられる新たな移動手段となつつある。また、アプリ予約は全体の約4割を占めており、概ね年齢が高くなるに従い電話予約が多くなる傾向を示している（図表3-4）。

図表3-4 「のらざあ」利用者数（2022年8月22日～11月8日）



資料：茅野市

「のらざあ」は、目にみえる停留所の他、アプリ上でのみ確認できる仮想停留所も含め、約8,000カ所の乗降スポットが設定されている。電話予約の場合は口頭で停留所の場所を教えられるため、新規利用者にとっては仮想停留所を利用するハードルは高いものの、路線バスに比べ乗り降りの自由度は高い。

またこれまでの路線バスは、商業施設、病院、温泉を必ず経由していたため、時間や経済的な観点から、非効率な運行となっていた。この点において、「行きたい時に、行きたい場所へ、しかも適正な金額で」効率的に移動できる「のらざあ」への切り替えは有効であったと言える。

（5）期待される効果

茅野市では、子どもを通学・習いごとのため送迎する場合が多く、フルタイムで働く時間が取れないという課題があった。自家用車から「のらざあ」に切り替えたことで、共働きが可能となった世帯は多い。

茅野市における路線バスへの赤字補填額は、2022年度の公共交通再編により抑えられたものの、「のらざあ」導入コストを含めると、地域公共交通全体への支出額は増加している。しかしながら、茅野市は、地域公共交通の利便性を担保して、高齢者や障害者だけでなく、若者に「選ばれるまち」にすることを目標としているため、ここ数年の費用増は、将来に向けた「投資」と位置付けている。住民や交通事業者を巻き込み、将来のありたい姿に向けた計画を策定することで、単年度の収支改善のみにとらわれない、長期的な目線での施策が可能となっている。

（６）普及・定着に向けた課題、今後の方向性

「のらざあ」の仕組みは「乗合タクシー」だが、茅野市の都市の構造上、中心市街地から放射線状に道路が伸びているため、乗合率は低くなっている。「のらざあ」用のタクシーは８台と限定しているため、時間帯によっては全ての移動ニーズに対応できない場合がある。今後はAIによるルート選定の精度を高めていくと共に、出発時刻の調整などにより乗合率を改善し、より効率的な運行を図る必要がある。また、飲食店と連携したイベントなどの企画、取得した移動データなどの利活用、運行エリアの拡大なども検討している。

茅野市では、こうした公共交通施策を単体の課題ではなく、観光・教育・福祉など、様々な分野に密接に関わるものと捉えている。今後は「のらざあ」の対象範囲を広げ、宿泊施設ごとの送迎バスや、別荘地内で運行する自家用有償旅客運送、グリーンスローモビリティなどと連携し、茅野市全体の交通手段をシームレスにつないでいくことを目標としている。

２．富山県朝日町（自家用有償旅客運送）

～「ノッカルあさひまち」住民同士の助け合いが支える乗合交通サービス～

住民の普段のマイカー移動を活用し、「共助」の精神の基、近所で移動に困っている人を乗せる乗合サービス「ノッカルあさひまち」（以下、「ノッカル」）に取り組む。事業主体を行政、運行管理を交通事業者、ドライバーを住民が担当し、地域全体での取り組みになっている。

◇ポイント

- 自家用車を活用した会員制乗合サービスで、指定の停留所間を事前予約制で運行。
- 外出機会を創出し、利用者とドライバーの交流などで地域コミュニティも活性化。
- 利用者増加と収支改善を図り、持続可能な共助・共創型の地域交通を目指す。

（１）地域交通の課題（取り組み背景）

朝日町内には、コミュニティバス「あさひまちバス」と、黒東タクシーの２つの交通手段があるが、主要な商業施設・病院は、人口密集地である泊駅周辺の中心市街地に集中するため、次のような課題があった。

①あさひまちバス

- ・車両台数に限りがあり、地区によって利便性にバラつきがある。
- ・運転手の高齢化による担い手の確保、赤字補填などの財源の確保が困難。

②黒東タクシー

- ・乗降の時間や場所の自由度が高い一方、中心市街地から離れるにつれ利用料金が高額（片道3,000円程度）になり、日常利用が難しい。
- ・83歳となる社長をはじめ、従業員のドライバーは高齢化しており、今後タクシーの利便性を維持できなくなる可能性がある。

加えて、大半の町民が自家用車で移動するため地域公共交通の利用率が低いこと、新型コロナや町内唯一の高校（泊高校）が廃校となった影響などで、あさひまちバスの利用客が減少したことから、利用ニーズに合わせた地域公共交通の見直しが必要となった。地方の移動課題の解決に取り組む博報堂、スズキと朝日町の3者が、高齢者やバス利用者、自家用車運転者、交通事業者などに移動に関する課題をヒアリングした結果、自家用車利用による住民参加型の移動サービスとして、2020年8月から「ノッカル」の実証実験を開始し、2021年10月から本格運行に移行した。

（2）取り組み内容

「ノッカル」は、国土交通省の「事業者協力型自家用有償旅客運送」第1号案件として、タクシー事業者へ運行や予約、車両整備などを委託している。ドライバーは、第2種免許保持者または、所定の安全講習を受けた地域住民である。一方、利用者は、あらかじめ会員登録したドライバーと同じ地区に住む住民が基本である。原則、乗降スポットでのみ乗降可能だが、ドライバーの同意を得たうえで、降車地点は柔軟に調整されている（図表3-5）。

運行時刻はドライバーの習い事や買い物、通勤など、定期的な外出予定を基本に各コースで定められている。ドライバーの負担軽減を図るため、前日17時までに予約があった場合のみ運行する。

図表3-5 「ノッカル」のサービスイメージ



資料：朝日町

運賃は一律600円/人、2名以上の乗合乗車時は400円/人で、バス運賃（200円）とタクシーの運賃の間に設定されている。支払いは、バスと相互利用可能な紙の回数券で行い、キャッシュレス決済には対応していない。また、ドライバーには謝礼として、地元商工会が発行する商品券を1運行当たり200円分支給している。

デジタル活用の面では、交通事業者向けには運行管理システム（WEBブラウザ）、ドライバー向けにはスマートフォン専用アプリ、利用者向けにはLINE予約と、各者に合わせたシステムを採用している（図表3-6）。ドライバー用アプリは、便単位の運行可否の申告や、別のドライバーへ代理運行の依頼ができ、負担軽減となるよう設計されている。利用者の予約はLINEが基本となるが、電話予約も可能となっている。

図表3-6 「ノッカル」のシステムイメージ

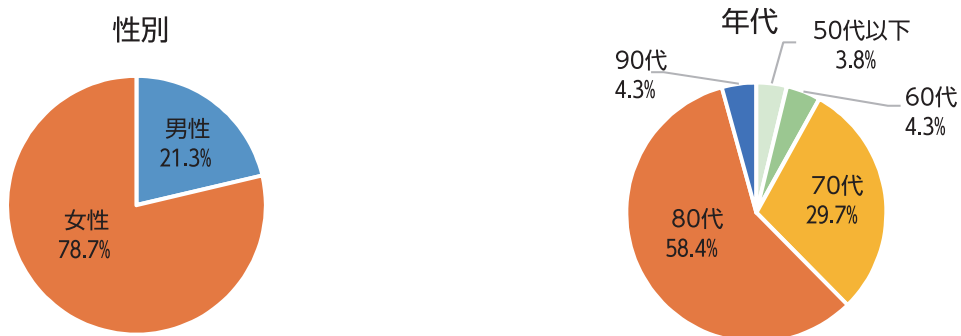


資料：朝日町

(3) 利用状況

「ノッカル」の会員登録者数と利用人数をみると、2022年10月時点では257人となっている。登録している会員のうち、実際に利用しているのは、「1～2割程度」（町の担当者）で、性別は「男性」が21.3%、「女性」が78.7%で、女性が圧倒的に多い。また年代別にみると、「80代」が58.4%、「70代」が29.7%となっている（図表3-7）。

図表3-7 「ノッカル」の利用者属性



資料：朝日町提供資料を基にいぎん地域経済研究センター作成

ドライバーは、2022年12月時点で28人登録されており、少ない人で週2便、多い人は週10便以上運行している。なお、2021年11月～2022年4月までの計599運行の利用区間別運行回数をみると、一部のヘビーユーザーが病院や商業施設、温浴施設などとの間を高頻度で利用している。

(4) 期待される効果

住民自身がマイカーを使ってドライバーとなることで、人件費や車両の維持管理費など財政負担を抑えながら、新たな移動サービスを提供し、バス（平日のみ運行）、タクシーとの組み合わせで移動に係る利便性を向上させることができた。

「ノッカル」で移動機会が増えたことにより、主な利用者である高齢者の外出促進や健康増進によって「くらしの質（QOL）」が向上した。また、ドライバーと利用者との間でのコミュニケーションが密になり、地域コミュニティの活性化にもつながっている。

（５）普及・定着に向けた課題、今後の方向性

「ノックル」は、町の広報誌やケーブルテレビなどで周知され、ほとんどの地域住民に認知されている。今後は利用者の増加が課題であり、デジタル決済の導入やマイナンバーとの連携、データの利活用のほか、収支バランスのさらなる改善のための資金調達方法なども検討されている。

バスやタクシー、鉄道といった交通手段単体で考えるのではなく、住民が１人１台所有しているマイカー、移動目的となる商業・医療・教育施設、自治会を始めとする地域コミュニティなど、町全体を巻き込みながら地域交通を作り上げていこうとしている。

３．香川県三豊市（暮らしの交通^{（株）}：定額相乗りタクシー） ～定額相乗り交通サービスによる新たな価値提供～

◇ポイント

- 既存の交通手段をつなぐ“中間”の交通サービス提供会社を共同出資によって設立。
- 定額乗り放題のオンデマンド交通サービスによって移動の自由を実現。
- 利用者拡大が課題であり、今後は、企業や学校とのタイアップなども検討。

（１）地域交通の課題（取り組み背景）

香川県三豊市は、2006年１月に７町の合併によって誕生した。北部は瀬戸内海に面し、南部は農地が広がる山間部となっている。旧町ごとに拠点が存在しているため、いわゆる中心市街地と呼べるエリアがなく、居住エリアは広範囲に点在している。市内のコミュニティバスは、時間帯によって運行本数が少なく、休日に運行していない路線もある。そのため、住民の移動手段は自家用車が主体となり、免許を持たない中高生や免許返納後の高齢者の行動が制限されている。

（２）取り組み経緯

三豊市内では、鉄道、コミュニティバス、タクシーをつなぐ“中間”の交通手段がないという課題があった。そのため、市民に新たな交通サービスを提供し、既存の交通手段であるタクシー・バスなどと組み合わせた利便性の高いまちづくりが必要という結論に至った。新しい交通サービスへの取り組みにあたっては、行政ではできない柔軟かつスピーディな対応が必要との理由から、暮らしの交通^{（株）}（以下、暮らしの交通）が設立された。代表取締役には、三豊市教育センターのアドバイザーで、当時現役の慶応義塾大学生であった田島氏が就任した。

（３）取り組み内容

暮らしの交通では、半径約２～３km程度のサービス提供エリア内であれば、行きたい時に行きたい場所まで自由に移動が可能な相乗りオンデマンド交通サービスを提供している。

サービスの要となる AI シェアリングモビリティサービス「mobi」は、生活圏内の移動において、新しいスタイルの移動サービスとして注目されている。利用者のリクエストや利用実績に基づき、月２回乗降スポットが更新されている。事前予約はできないが専用アプリでの即時呼び出しが可能であり、定額乗り放題プランとワントタイムプラン、回数券プランがある。支払いは現金以外にも、クレジットカードや一部のキャッシュレスアプリに対応している。

2022年10月から三豊市内の詫間町・仁尾町エリアでサービスを開始し、乗降場所は約200m（徒歩 2

～3分)ごとに約180ヵ所設定されている。当初2ヵ月間は国土交通省の補助金を使って無償での実証実験を行い、同年12月から本格運行を開始した(図表3-8)。

図表3-8 「暮らしの交通」サービス概要(2023年3月時点)

運行時間	7:00～22:00
運行台数	2台程度(時間帯や時期によって変動)
運行エリア	三豊市詫間町・仁尾町エリア
停留所	約180ヵ所(仮想停留所を含む)
予約方法	専用アプリ、電話
料金	30日間定額乗り放題プラン: 6,000円/人(学生は半額) ワンタイムプラン : 500円/人 回数券プラン : 1,000円～2,500円/人(2回～6回)

資料: 四国経済連合会作成

(4) 利用状況・利用者の感想

暮らしの交通は、当初運行時間を11時から21時30分に設定していたが、住民からは朝の通学時や夜の飲み会の後など、これまで公共交通機関を利用できなかった時間帯に使いたいというニーズがあったことから、2022年12月の本格運行からは7時から22時まで運行時間を拡大した。その結果、本格運行から2ヵ月足らずで登録者数は100名程度となり、地域の新たな交通手段のひとつとして住民に浸透しつつある。

(5) 期待される効果

毎月定額を出すことで、自分たちの思い通りに動く運転手付きの車を所有する感覚で移動することが可能となる。そのため、これまで親の送り迎えが無ければ、移動範囲が限られていた学生や、免許返納後に移動を躊躇していた高齢者の方々が自由に移動できることで、暮らし全体が変わり、まち全体の活性化につながることを期待される。

(6) 普及・定着に向けた課題、今後の方向性

今後暮らしの交通のサービスをマネタイズ(収益化)していくため、登録者数600名を目指している。そのためには、更にサービスの認知度を高め、実際に使ってもらうよう行動変容につなげていく必要がある。地域限定で使うサービスの場合、主要駅での看板設置や、地域での発信力の高い利用者(ローカルインフルエンサー)による口コミがより効果的な宣伝となる可能性が高い。

また、一般的な募集だけでなく、移動をひとつのインフラサービスとして、特定の利用料に組み込むことも考えられる。例えば、学校とのタイアップによって学費や寮費に含めるかたちや、企業の福利厚生のひとつとして提供することを検討している。

さらに、多様な事業者と連携し、収益の多様化も図る必要がある。例えば、スーパーと連携した宅配サービスや、人が利用しない時間帯に野菜を集荷する貨客混載サービスなどが考えられる。

暮らしの交通は、単に交通手段を提供する事業者ではなく、地域住民が持つ移動や交通のニーズを拾い上げながら、暮らしの利便性を高め、地域に新たな価値を提供できる企業を目指している。

4. 宮城県登米市～大船渡市（JR 東日本：気仙沼線・大船渡線 BRT）

～「バス高速輸送システム（BRT）」が進める、地域に寄り添うまちづくり～

◇ポイント

- 地域実態や住民ニーズを踏まえたサービス設計（ルート・停留所・本数など）が可能。
- 専用道の活用により、鉄道と遜色ない速達性・定時性を実現。
- 災害時は、自力走行により乗客の安全確保が可能。
- 鉄道から BRT に切り替える場合は、運行事業者の固定資産税負担は重くなる。

（1）地域交通の課題（取り組み背景）

東日本大震災での津波により、気仙沼線・大船渡線は、ともに3割以上の線路が流出するなど、壊滅的な被害を受けた。JR 東日本は早急な鉄道の仮復旧を進めるにあたり、大きく以下5つの課題を解決する必要があった。

- ①乗客の安全確保のため、津波被害の回避が可能な復旧位置の検討
- ②自治体の復興まちづくりに伴う、かさ上げを待った後に復旧が必要
- ③線路移設などを伴って復旧する場合、道路・河川交差部において関係機関との調整が必要
- ④総額1,100億円となる復旧費用の負担
- ⑤輸送力の早期回復

（2）取り組み経緯

前述の課題を検討した上で、JR 東日本は、気仙沼線の柳津駅～気仙沼駅、大船渡線の気仙沼駅～盛駅の区間における BRT での仮復旧を提案した。地域住民などとの度重なる議論の末、仮復旧案が了承されたため、2012年8月より BRT の運行を順次開始し、同年12月からは自動車事業許可を受け本格運行を開始した。その後、2015年6月～7月に開催された「沿線自治体首長会議」にて、沿線自治体から復旧の最終方針を決めたいとの要望を受け、JR 東日本は BRT での本復旧案を提示し、全自治体が入れた。以降、専用道延伸・新駅設置などの利便性向上に取り組んでいる（BRT 区間については鉄道事業廃止届を提出、2020年4月に廃止）。

（3）取り組み内容

BRT とは、連節バス、PTPS³、バス専用道、バスレーンなどを組合せることで、速達性・定時性の確保や、輸送能力の増大が可能となるバス高速輸送システムのことである。気仙沼線・大船渡 BRT では、単に鉄道敷をバス専用道に置き換えるだけでなく、沿線の状況や住民の要望などに応じたルートの変更や新駅の追加を行っている。また、更なる利便性の向上に向けて、専用 IC 乗車券・定期券や、各車両の運行状況が確認できるロケーションシステムを導入している。なお、BRT の運行は、地域のバス事業者に委託している（気仙沼線：(株)ミヤコーバス、大船渡線：岩手県交通(株)）

（4）利用状況・利用者の感想

東日本大震災により大幅に減少した気仙沼線、大船渡線の平均通過人員推移は、BRT への切り替え

³ PTPS（公共車両優先システム）とは、バスなどの公共車両が優先的に通行できるよう、専用・優先レーンの設置や、停止時間を極力短縮する信号制御、専用レーンの違法走行車両への警告等を通じて支援するシステムのこと。

以降、一日200～300人で推移しており、学生の利用が5割～6割を占めている。2015年度に実施したアンケート（JR 東日本実施・地域の方を中心に約270名回答）では、「運賃」、「運行本数・運転間隔」、「スピード・到達時分」、「運行の安定性」、「車両の快適性」、「駅の快適性」において、8割以上の利用者が「満足」「不都合はない」と回答している。

（５）期待される効果

BRT における利用者側のメリットは大きく3つある。1つ目は、駅の増設やルートの変更、運行頻度の拡大など、地域住民のニーズを踏まえた柔軟な対応が可能なことである。例えば、病院・役場・学校など人が集まる場所への駅の設置や、商店街などを経由するルートへの変更など、地域のまちづくりに合わせた地域公共交通の最適化が図れる。現に気仙沼線・大船渡線 BRT では、地域住民の声を受け、駅の数や運行頻度が大幅に増加されている（図表3－10）。

図表3－10 気仙沼線・大船渡線における鉄道と BRT の運行状況比較

	気仙沼線(柳津～気仙沼)		大船渡線(気仙沼～盛)	
	鉄道	BRT	鉄道	BRT
駅数	18駅	25駅（＋7）	11駅	26駅（＋15）
運行本数	22本	65本（＋43）	19本	53本（＋34）
到達時間	90分	109分（＋19）	65分	77分（＋12）

資料：四国経済連合会作成

2つ目は、専用道を設ける場合、信号や渋滞が無くなるため、一般的な路線バスと比べ定時性が確保できることである。気仙沼線・大船渡線 BRT において、2021年度の各便の終着駅時点での遅れ時間を集計したところ、「遅れなし～5分未満」が98%以上となった。

3つ目は、地震・津波などの災害時における安全性の確保である。鉄道では既定のルートしか走行できないが、BRT の場合は専用道路以外も走行できるため、高台などの安全な場所まで利用者を運ぶことが可能である。また、被災後においても、安全が確保された道路を使い、随時運行を開始できるため、災害時への対応力は鉄道に比べて高いとされている（図表3－11）。

図表3－11 BRT のメリット



資料：JR 東日本

（６）普及・定着に向けた課題、今後の方向性

気仙沼線・大船渡線 BRT では、今後少子高齢化などによる利用者の更なる減少が想定されており、地元自治体と一体となって利用者の確保策を検討していく必要がある。そのため、BRT の強みである柔軟なサービス設計が可能という特徴を活かし、路線特性を十分見極めたうえでのルート（専用道の区間など）や停留所の設置場所、運賃などの設定が求められる。

また、BRT に限らず、全国的に大型二種免許の取得者を確保することが困難となっている。JR 東日本では、ドライバー不足の解決策として、2018年頃から自動運転の取り組みを行っており、2022年12月5日からは、一部区間で実際に一般の利用者を乗せた自動運転（レベル2）の運行を行っている。今後は、レベル4の自動運転（システムがメイン）へのレベルアップや、自動運転区間の延伸を目標としており、担い手不足が解消される可能性がある。

一方、BRT は専用道整備や車両などの更新費用など、導入・維持にかかる事業者側の負担が大きい。特に、鉄道用地や償却資産などは、地方税法により特例として固定資産税が減免されているが、BRT 事業に転換する際にはこの特例は適用されないため、事業者にとっては BRT 化により、専用道および橋などの税負担が増加する。そのため、固定資産税を含めると、ランニングコストは、鉄道よりも BRT の方が高くなる可能性がある。固定資産税の特例に関する要件緩和や、専用道および付帯設備の公有化など、事業者の負担をいかに軽減するか、国レベルでの検討が求められる。

第4章. 交通サービスへの更なる活用が期待されるデジタル技術

既存の交通サービスに活用することで、乗客の利便性向上や、交通事業者のコスト削減などにつながる可能性のあるデジタル技術に関して、ITベンダへのヒアリングなどによる調査を実施した。

1. MaaS アプリ

MaaS アプリとは、複数のモビリティを横断した経路探索・予約・利用をアプリ内で完結し、最適な交通手段をワンストップで提供するサービスを指す。利用者の利便性向上だけでなく、周辺施設で利用できるクーポンの発行など、移動目的に合わせた付加価値の提供も可能となる。

更に、アプリ上で収集した情報（移動・購買情報など）を基に滞在情報や移動動態の分析ができるだけでなく、収集した情報を、交通事業者の移動情報や周辺産業（飲食・宿泊など）の関連データなどとも連携することで、インバウンド拡大に向けた観光戦略の立案や、より良いまちづくりに向けた EBPM⁴への活用も考えられる。

2. キャッシュレス決済（NFC 認証・決済システム）

交通分野におけるキャッシュレス決済では、いわゆる「ICカード」をはじめとした交通系 IC カードが広く普及している。一方で、その導入には、IC カードの発行や読取端末の設置などに加え、システムの維持・更新など、多額のコストが必要となる。これに対し、「NFC 認証・決済システム」を活用したキャッシュレス決済は、スマートフォンに内蔵された NFC（近距離無線通信）を活用し、設置された NFC タグにスマートフォンをタッチすることで、高精度の位置情報に基づいて運賃を自動で計算

⁴ Evidence Based Policy Making の略。政策の目的をその場限りのエピソードに頼るのではなく、政策目的を明確化したうえで、関連情報や統計データなどの合理的根拠（エビデンス）に基づくものとする。

し、事前にウェブアプリ上で登録したクレジットカードによって決済を行うため、読取用端末が不要となり、従来の交通系 IC カードと比較してコストを抑えることが出来る（図表 4－1）。

NFC タグの性質上、「乗車」と「降車」を別のタグにする必要があり、複数の料金体系（大人料金、子供料金など）も設定できないことや、決済速度が1.5～2秒と若干遅いことなど、現状は導入に向けた課題が多い。しかしながら、交通機関だけでなく観光施設などにも NFC タグの設置ができるため、将来的には、移動から施設利用・各種体験まで一つのウェブアプリ上で提供することで、顧客体験価値向上につながる可能性がある。

図表 4－1 NFC 認証・決済システムの概要



資料：KDDI (株)

3. 配車システム

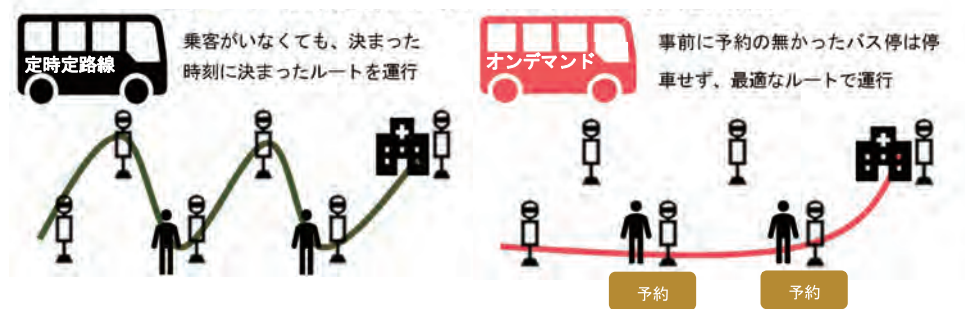
配車システムとは、GPS による位置情報やネットワークを活用し、車両の運行計画や走行ルートを効率的に作成・管理するものである。運行計画や走行ルートは利用者の予約情報を基に、AI での自動生成が行われ、利用者・ドライバー・オペレーター（電話予約の場合）に送迎時間などが即座に通知される。

オンデマンド型は定時定路線型とは違い、決まった運行時間や走行ルートがないため、乗客の時間・場所などのニーズに応じたサービス提供が可能な一方で、いかに走行ルート上での乗合率を高め、効率的な運行計画を策定できるかが重要となる。配車システムには、特定の時間帯や場所を制限した運行形態を柔軟に設定できる機能をもつサービスもあるため、地域特性に応じた運用を検討することも必要である。近年ではクラウド型の配車システムが提供され、初期投資を大幅におさえることができるようになった（図表 4－2）。

日常の利用者が少なく、定時定路線バスの運行本数が限られている地域においては、配車システムを利用したオンデマンド型バスを導入することで、予約時間に応じたタイムリーな乗車の実現や、最適な走行ルート設計による乗車時間の短縮、近傍でのバス停設置など、乗客のニーズに合わせた運行が可能となるため、利便性の向上につながる。

長野県茅野市で提供されている AI 乗合オンデマンド交通「のらぎあ」をはじめ、全国で配車システムの普及が進んでいる。現状は国や自治体からの補助に依存する形となっているが、今後 AI によるルート選定の精度を高めていくと共に、出発時刻の調整などにより乗合率を改善し、より効率的な運行を図ることで、利便性を保ちながら、持続可能な地域公共交通を維持できる可能性がある。

図表4-2 定時定路線バス（左）とオンデマンドバス（右）の違い



資料：KDDI（株）

4. 自動運転

経済産業省では2030年度を目途に本格的な無人自動運転サービスの普及を目指している。2023年4月に改正道路交通法が施行され、いわゆる「レベル4」による自動運転車両の走行が、公道で可能となった。「レベル4」とは、遠隔監視などの条件下でシステムが運転操作の全てを代替する状態で、ドライバーが不要となる点において、これまでのレベル0～3の自動運転とは大きく異なる（図表4-3）。

茨城県の西部に位置する境町は、国内で初めて自治体が自動運転バスを公道で定常運行した地域であり、2020年11月から自動運転バス3台が生活路線バスとして定時・定路線での運行を行っている。2023年5月時点で自動運転中の事故も無く、延べ1万7千人程度が利用している。今般の改正道路交通法の施行を受け、同町ではレベル4に対応する自動運転車両の運行を開始（現状はレベル2で運行中）した。今後レベル4の自動運転バスが社会実装されれば、運転手（担い手）不足の解消やコスト削減なども期待できる。

なお境町では、自動運転バスの停留所に、サイクルシェアやカーシェアポートが設置されているほか、路線バスや高速バスとも接続している。このように、複数の交通手段を組み合わせ、切れ目のない交通サービスを提供することも、住み続けられるまちづくりのために必要と言える。

図表4-3 「自動運転レベルの定義」

レベル	概要	運転操作の主体
運転者が全てあるいは一部の運転操作を実施		
レベル0	運転者が全ての運転操作を実施	運転者
レベル1 (運転支援車)	アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態	
レベル2 (運転支援車)	アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態	
自動運転システムが（作動時は）全ての動的運転操作を実施		
レベル3 条件付自動運転車 (限定区域)	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態 <u>ただし、自動運行装置が正常に作動しないおそれがある場合においては、運転操作を促す警報が発せられるので、適切に応答しなければならない。</u>	自動運行装置 (自動運行装置の作動が困難な場合は運転者)
レベル4 自動運転車 (限定区域)	特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態	自動運行装置
レベル5 完全自動運転車	自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態	

資料：国土交通省の資料を基に四国経済連合会作成

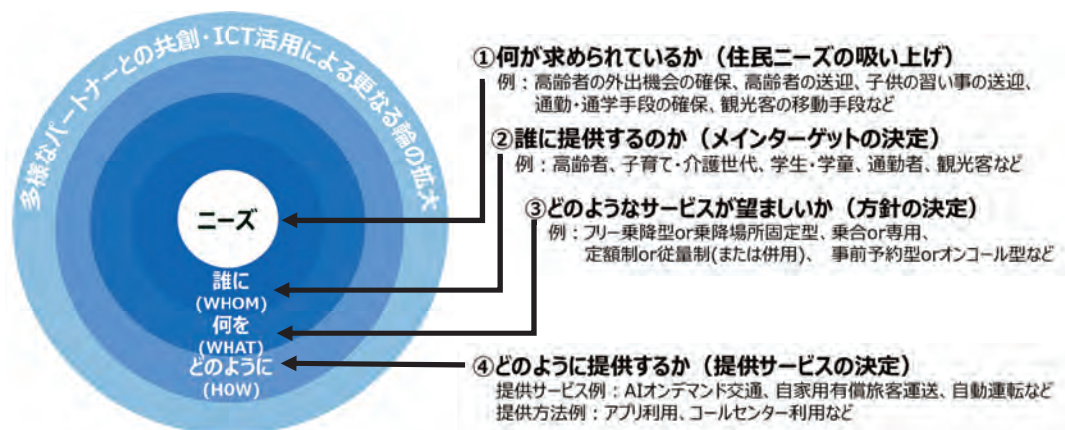
第5章 人口減少時代における地域公共交通のあり方

1. 基本的な視点

四国は、全国と比較して約25年早く人口減少、少子高齢化が進んでいる。山間地や離島などの多い四国では、運転免許を返納した高齢者や学生などの交通弱者に対する移動手段を確保することが求められる。また、都会からの移住者や訪日外国人の増加などにより、地域公共交通の役割は増大するとともに、ニーズは多様化しており、状況に適応した地域公共交通の再構築、新たなモビリティサービスの提供が求められている。

本調査で取り上げた、地域公共交通維持の新たなモデルとなり得るような先進的な取り組みや、交通サービスへの更なる活用が期待されるデジタル技術を参考に、「誰に」「どのようなサービスを」「どのように提供するか」をそれぞれの地域に置き換えて意識することが、四国の地域公共交通の課題解決に向けた手段のひとつになり得ると考えられる（図表5-1）。

図表5-1 交通まちづくりの検討ポイント



資料：四国経済連合会

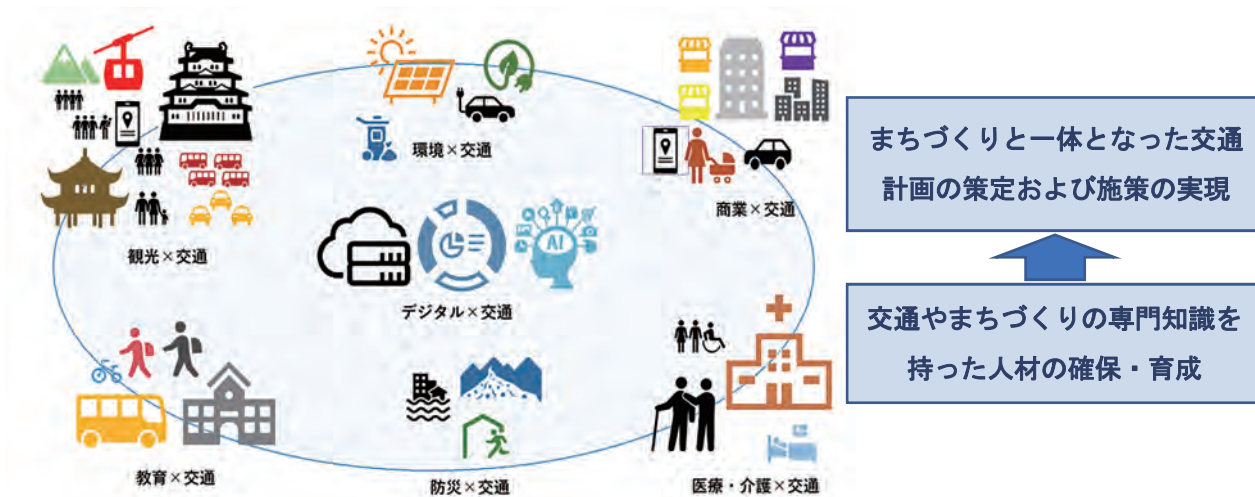
2. まちづくりと一体となった交通施策の推進

わが国において、地域公共交通は長年、民間交通事業者による「独立採算制」を原則として運営されてきたが、人口減少社会においてはこの原則は成り立たなくなっている。コミュニティバスや第三セクター鉄道なども、もともとは民間が撤退するほどの赤字路線であるため、税金の垂れ流しになってしまいうおそれがある。

交通とまちづくりをリンクさせるには、自治体の果たす役割が大きい。長野県茅野市や富山県朝日町、香川県三豊市などでは、関係部署が個別に検討・実施していた地域公共交通の施策を一元化し、総合的に検討を行っている。また、こうした自治体に共通する特徴は、交通を高齢者福祉や子育て支援などと同等の重点施策ととらえ、担当者が熱意を持って課題解決に取り組んでおり、住民や交通事業者との調整や周知・広報も詳細かつ丁寧に対応している点である。JR 東日本が運営する「BRT」も、震災からの仮復旧にあたっては、自治体の復興まちづくり計画との整合が課題となり、地域住民との協議を重ね、駅（停留所）の増設やルートの変更などを行った。BRT による本復旧・本格運行後は、地域のまちづくりに合わせた地域公共交通の最適化を図っている。

住民ニーズや、それに対する解決方法は地域事情によって異なると考えられ、万能な処方箋はない。地域に適した解決策を導出するのは容易ではないが、地域公共交通の課題解決ができれば、まちづくりや観光、福祉、教育、環境など、地域の様々な課題解決や地域の魅力向上が期待される。そのためには、交通やまちづくりの専門知識を持った人材を自治体や地域で確保・育成することが求められる（図表5-2）。

図表5-2 交通まちづくり（イメージ）



資料：いよぎん地域経済研究センター作成

3. 情報通信技術（ICT）の利活用

コロナによる人の移動制限や、急速に押し寄せたデジタル化の波は、次世代の交通・移動サービスのあり方を考える契機となった。内閣府は「デジタル田園都市国家構想」の基本方針にて、地域や魅力を活かした地域ビジョン実現のため、ICTの活用による持続可能性と利便性の高い公共交通のネットワーク整備などを行い、地域交通・インフラ・物流の社会課題解決を図るとしている。また、国土交通省や経済産業省においては、AI オンデマンド交通やシェアサイクル、マイクロモビリティなどの新しい交通サービスの導入に対して多くの予算措置がなされている。こうした国の方針や新技術の情報をいち早くキャッチし、積極的に取り入れていくことは勿論、様々な外部機関と連携して地域公共交通を再構築していくことが望まれる。

以上

本稿は、「人口減少時代の“交通まちづくり～住民ニーズとデジタル技術の掛け合わせで地域公共交通を再構築～」に加筆・修正したものです。

文責：四銀地域経済研究所

第161回 高知県内企業の景況調査

— 2023年6月 —

Summary

- ◆ 今期（4～6月期）自社業況の総合判断 BSI は、全産業で－2 となり、前期－10から8ポイント上昇した。製造業、非製造業ともに個人消費関連業種において回復傾向がみられる。
- ◆ 経常利益 BSI は、全業種で－11となり、前期－19から8ポイント上昇した。販売価格の値上げは浸透しつつあるものの、原材料やエネルギーの高騰分を十分転嫁できていない状況がみられる。
- ◆ 来期（2023年7～9月期）の総合判断 BSI は、全産業で＋6。製造業、非製造業とも＋6となり、マイナスから好転する見込み。
- ◆ SDGs への取り組みを尋ねたところ、「すでに取り組んでいる」と「今後取り組む予定」の企業は半数を超えており、SDGs に対する意識は高い。また、それらの企業が取り組む項目は、「エネルギーをみんなにそしてクリーンに」と「働きがいも経済成長も」と回答した企業の割合が最も高かった。

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151/263社（回答率57.4%）
調査方法	郵送、電子メール
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	2023年5月8日～6月9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	14	9.3
木材・木製品	6	4.0
製紙	6	4.0
機械	10	6.6
窯業・土石	4	2.6
その他製造	10	6.6
製造業 計	50	33.1
非 製 造 業		
スーパー	6	4.0
衣料品販売	0	0.0※
飲食料品販売	7	4.6
自動車販売	7	4.6
建築資材販売	7	4.6
石油販売	4	2.6
その他販売	22	14.6
運輸・倉庫	7	4.6
宿泊・飲食	8	5.3
情報通信	5	3.3
不動産・物品賃貸	5	3.3
その他サービス	8	5.3
建設	15	9.9
非製造業 計	101	66.9
合 計	151	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	13	8.6
10百万円以上～30百万円未満	62	41.1
30百万円以上～50百万円未満	41	27.2
50百万円以上～100百万円未満	23	15.2
100百万円以上	12	7.9
合 計	151	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	4	2.6
5人～19人	39	25.8
20人～49人	35	23.2
50人～99人	33	21.9
100人～199人	21	13.9
200人以上	19	12.6
合 計	151	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。

※衣料品販売は集計分析できる数に達しなかったため、その他販売へ算入。

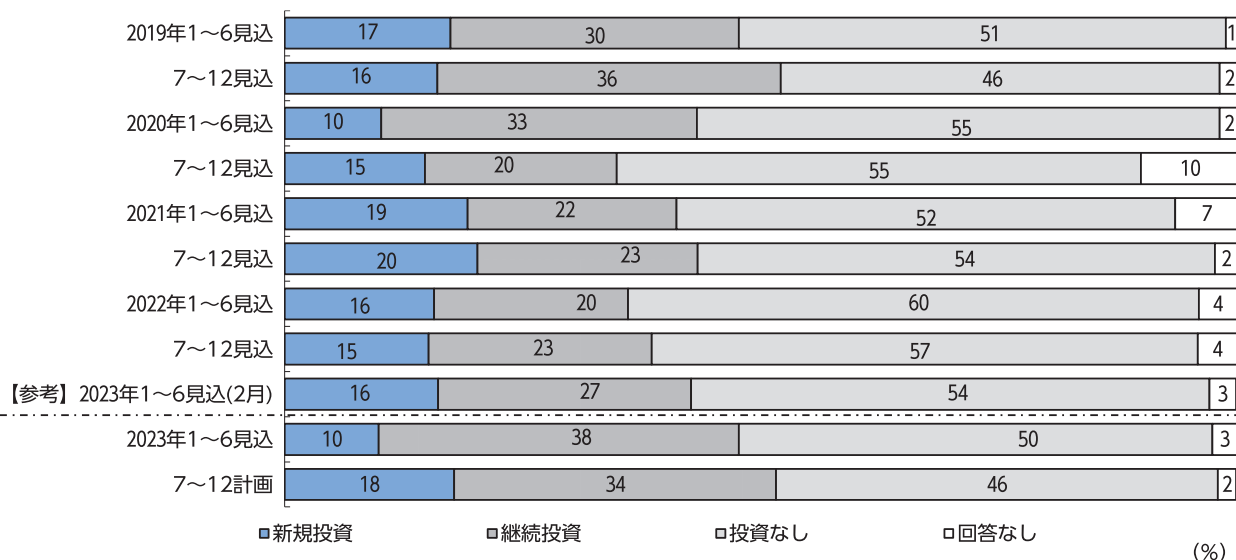
BSIについて

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。

2 設備投資

(1) 設備投資動向

【全産業】設備投資動向推移表



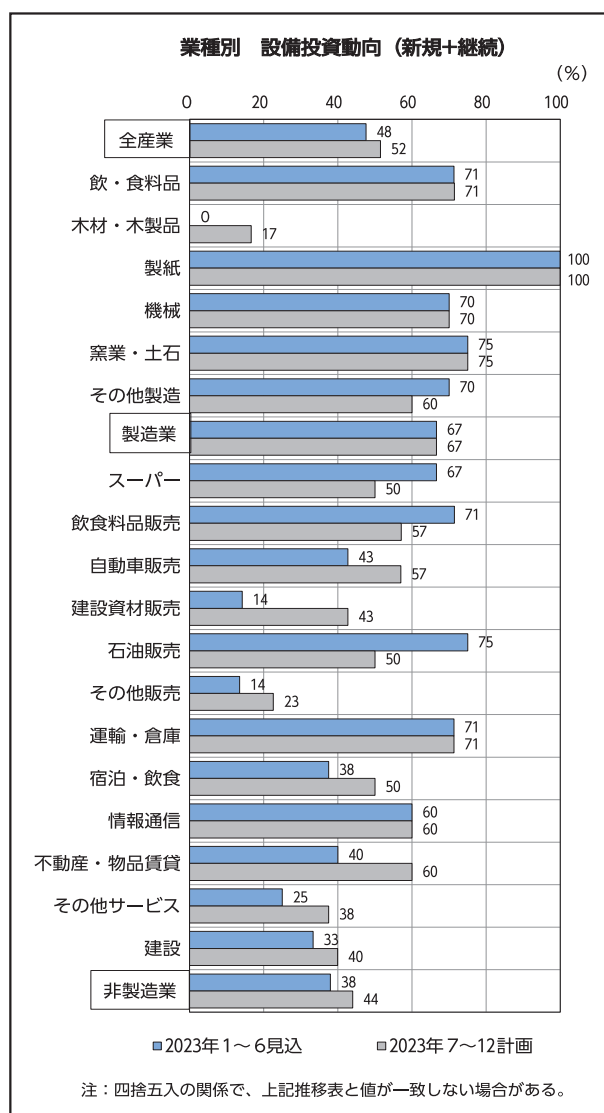
2023年上半期（1～6月期）見込み

～新規投資には慎重な姿勢～

- ◆ 今期、新規・継続設備投資をする企業の割合は前期（2022年7～12月）39%から9ポイント上昇し48%となった。新規投資は前期15%から5ポイント低下し10%となった。
- ◆ 製造業は、前期46%から21ポイント上昇し67%となった。うち「新規投資」は前期19%から1ポイント低下し18%となった。
- ◆ 非製造業は、前期35%から3ポイント上昇し38%となった。うち「新規投資」は前期13%から7ポイント低下し6%となった。
- ◆ 設備の継続に対する投資意欲は強いものの、原材料・エネルギー価格の高騰など、今後の経済状況が不透明な状況にあり、新規投資には慎重な姿勢が窺える。

2023年下半期（7～12月期）計画

- ◆ 2023年下半期に設備投資を計画する企業の割合は全産業で52%、うち新規投資は18%となった。計画の段階であるものの、設備意欲は強まる見込み。



Summary

- 正社員の賃上げ（定期昇給、ベースアップ、賞与・一時金のいずれかまたはすべて。以下同じ）を実施した企業の割合は、昨年より10.2ポイント上昇し90.5%となった。2016年の調査開始以降、最も高い数値となった。
- 非正規社員の賃上げを実施した企業の割合は昨年より12.0ポイント上昇し63.7%となった。2016年の調査開始以降、最も高い数値となった。経済の先行きが不透明なことから、「未定」と回答した企業が18.6%あった。
- 正社員の定期昇給、ベースアップ引き上げ額は、3千円以上5千円未満が32.3%で最も多くなった。また非正規社員の時給引き上げ額は、30円以上50円未満が27.2%で最も多くなった。
- 賃上げの理由としては「社員のモチベーション向上」が76.3%で最も多く、続いて58.8%の企業が「採用・人材の確保」と回答した。続いて「物価上昇を考慮」が53.4%で、昨年の調査21.4%から急増した。
- 今年の賃上げは、原材料・エネルギー価格高騰やウクライナ情勢、海外の景気減速懸念、円安などの影響で、今後の経済状況が不透明ななかでも、社員のモチベーション向上や生活防衛、人材確保のため、9割以上の企業が正社員の賃上げを実施し、また昨年より引上げ額を増やしていることが分かった。

はじめに

当研究所が行った「高知県内企業の景況調査」によると、今期（2023年4～6月期）の自社業況判断BSIは－2で、昨年同期（2022年4～6月期）と比べ5ポイント低下した。

現在、原材料・エネルギー価格高騰やウクライナ情勢、海外の景気減速懸念などの影響で先行き不透明な状況にあり、今後に不安を募らせる企業も多い。

このことも踏まえ、例年実施している高知県内の賃金実態の変化を探るべく、本調査を実施した。なお、アンケート設問と本稿における「賃上げ」の定義については、下記の通りである。

調 査 要 綱

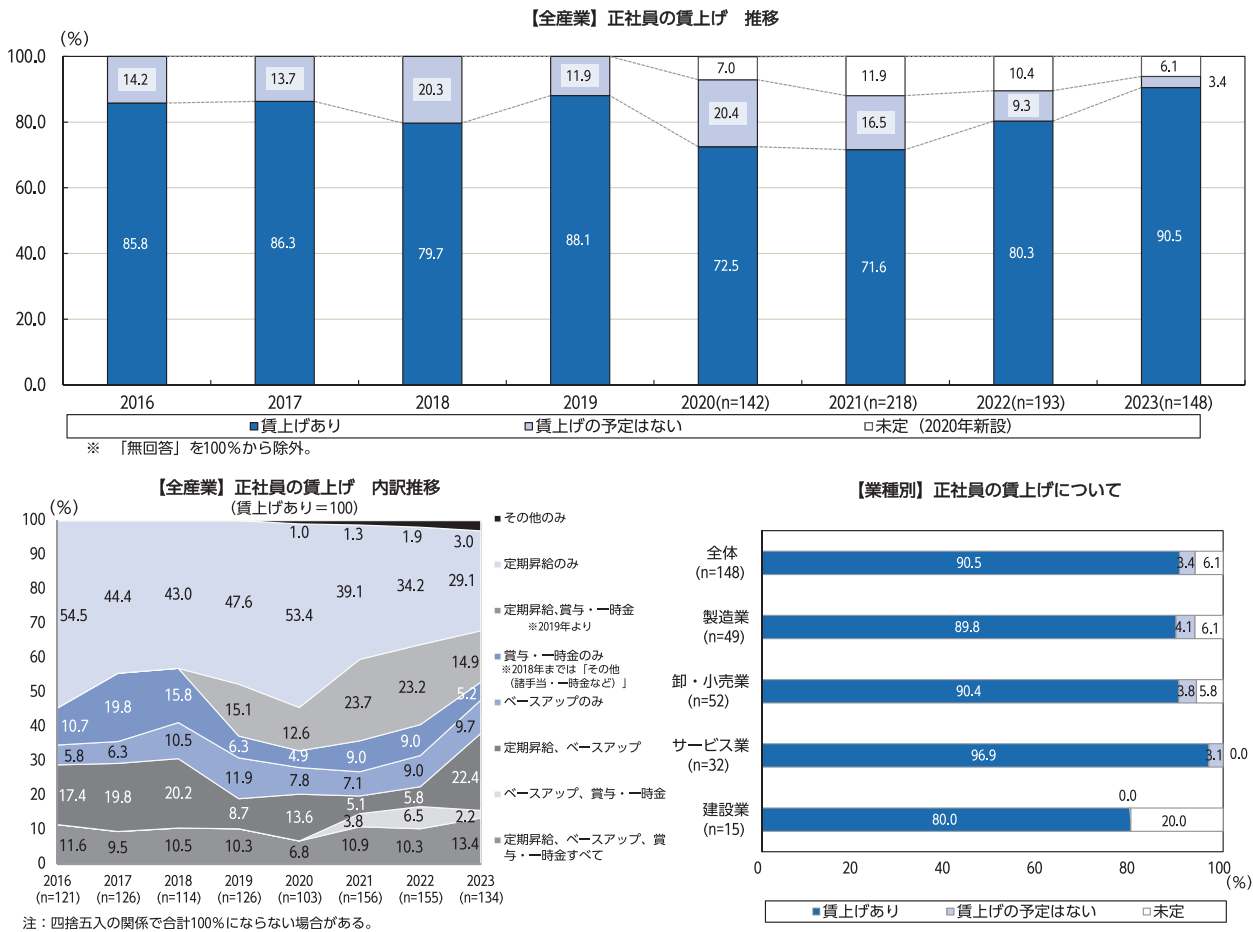
調査時期	2023年5月8日～6月9日
調査対象	高知県内に事業所を置く法人151/263社（回答率 57.4%）
調査方法	郵送、電子メール（第161回景況調査に付帯）

賃上げの定義について

本調査における「賃上げ」とは、「定期昇給」、「ベースアップ」、「賞与・一時金」のいずれか、または、すべてを含むものである。理由は下記の通り。

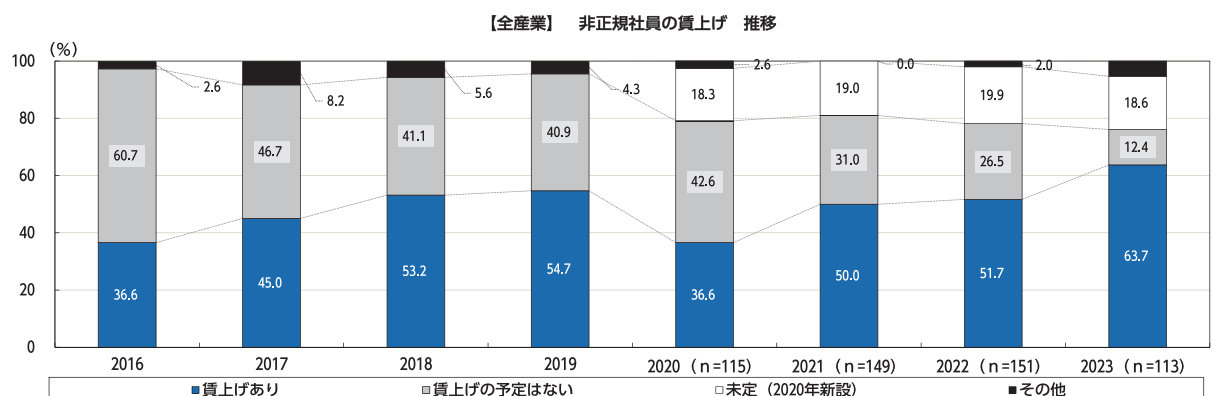
- 「賃上げは一時金を含めた年収ベースで判断すべき」（経団連）のように、「賞与・一時金」を含んだ概念としても用いられる場合がある。
- 中小企業においては定期昇給を含む賃金制度を持たない企業がある。

1. 正社員の賃上げ（定期昇給、ベースアップ、賞与・一時金等含む）

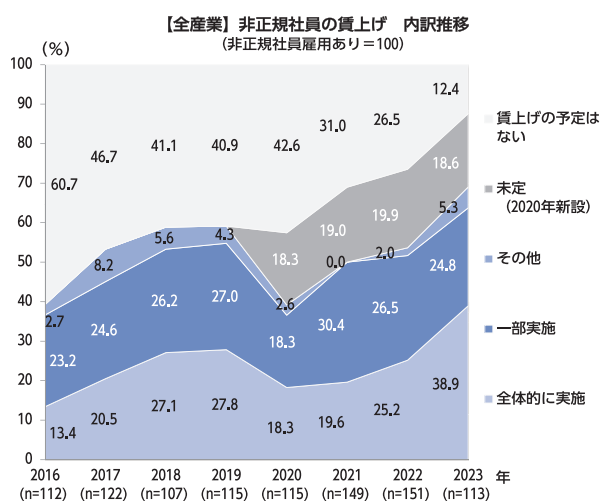


- 正社員の賃上げ（予定含む。以下同じ）を実施した企業の割合は、昨年より10.2ポイント上昇し90.5%となり、2016年の調査開始以降、最も高い数値となった。
- 賃上げの内訳をみると、最も多いのが「定期昇給のみ」の29.1%、次いで「定期昇給、ベースアップの両方」（22.4%）、「定期昇給、賞与・一時金」（14.9%）、「定期昇給、ベースアップ、賞与・一時金すべて」（13.4%）、「ベースアップのみ」（9.7%）、「賞与・一時金のみ」（5.2%）、「ベースアップ、賞与・一時金」（2.2%）と続いた。
- ベースアップを実施した企業の割合（「ベースアップのみ」、「定期昇給、ベースアップの両方」、「定期昇給、ベースアップ、賞与・一時金すべて」、「ベースアップ、賞与・一時金」）は47.7%と、昨年調査（25.4%）より22.3ポイント上昇した。
- 業種別では、「賃上げあり」と回答した割合は、サービス業96.9%、卸・小売業90.4%、製造業89.8%、建設業80.0%となった。それぞれ昨年より16.4ポイント上昇、12.1ポイント上昇、11.2ポイント上昇、8.9ポイント低下した。建設業が昨年より低下しているが、未定と回答した企業が20.0%もある。
- 「未定」の割合は昨年10.4%から4.3ポイント低下し6.1%となった。サービス業、卸・小売業、製造業においては、昨年1割程度が「未定」であったが、その割合が減少している。

2. 非正規社員（パートや契約社員等）の賃上げ

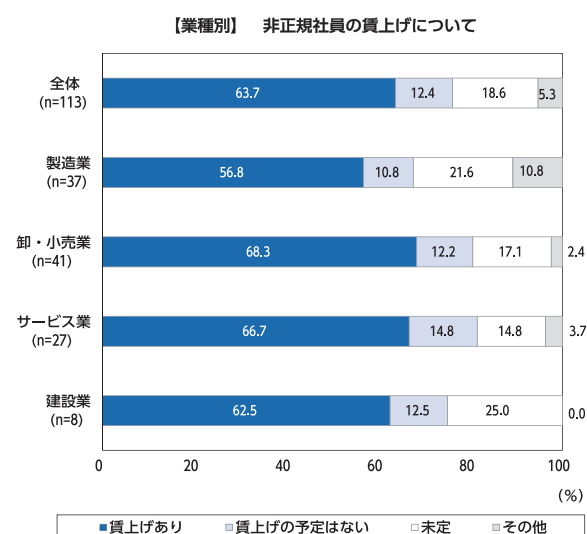


※ 「無回答」と「非正規社員はいない」を100%から除外。



注1：四捨五入の関係で合計100%にならない場合がある。

注2：「非正規社員はいない」と「回答無」を賃上げの内訳構成比から除外。



● 非正規社員の賃上げ（予定含む。以下同じ）を実施した企業の割合は、昨年より12.0ポイント上昇し63.7%となった。2016年の調査開始以降、最も高い数値となった。

● 賃上げの内訳を見ると、「全体的に実施」が38.9%、「一部実施」が24.8%となり、昨年よりそれぞれ13.7ポイント上昇、1.7ポイント低下となった。「全体的に実施」する企業の割合が増加した。

● 全体で「賃上げの予定はない」は、昨年の26.5%より今年の12.4%へと大幅に低下している。すべての産業で待遇の改善が進んでいる。

（製造業：昨年34.1%→今年10.8%、卸・小売業：昨年24.6%→今年12.2%

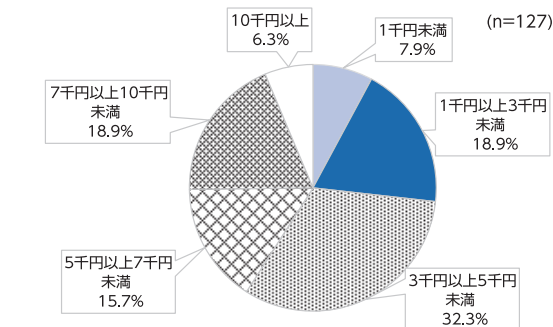
サービス業：昨年21.6%→今年14.8%、建設業：昨年23.1%→今年12.5%）

● 業種別では、「賃上げあり」の割合が、製造業（昨年34.1%→今年56.8%）、卸・小売業（昨年63.2%→今年68.3%）、サービス業（昨年54.1%→今年66.7%）、建設業（昨年53.8%→今年62.5%）のすべての業種で上昇した。特に製造業では22.7ポイントと大幅に上昇した。

● 「未定」と回答した企業が全体で18.6%となった。特に建設業では25.0%が未定となっており、経済の先行きが不透明なことから、今回調査時点（5月）では、状況を見極めていられる。

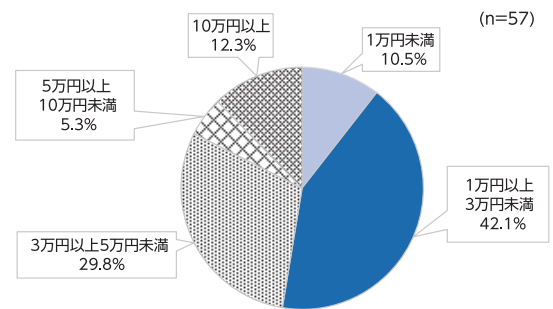
3-1. 正社員の賃上げ額（1人当たりの平均賃上げ額）

【全産業】正社員の定期昇給、ベースアップ 引き上げ額



注1：四捨五入の関係で合計100%にならない場合がある。
 注2：「賃上げあり」と回答した企業から無効回答を除き集計。

【全産業】正社員の賞与・一時金 引き上げ額

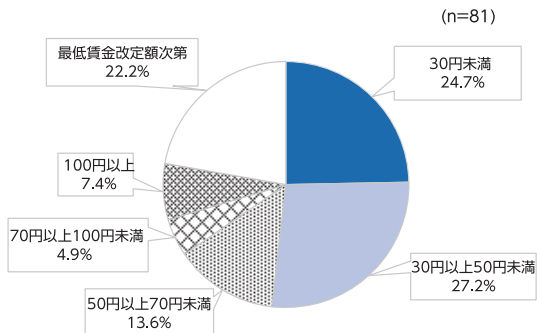


注1：四捨五入の関係で合計100%にならない場合がある。
 注2：「賃上げあり」と回答した企業から無効回答を除き集計。

- 正社員の定期昇給、ベースアップ引き上げ額は、3千円以上5千円未満の割合が32.3%で最も多い。
- 昨年調査時には、3千円以上の割合は58.8%であったが、今年は73.2%となっており、引き上げ額は増加したといえる。
- 正社員の賞与・一時金引き上げ額は、1万円以上3万円未満の割合が42.1%で最も多い。
- 昨年調査時には、3万円以上の割合は35.9%であったが、今年は47.4%に増加しており、引き上げ額は増加した。10万円以上の割合も、昨年の2.6%から12.3%に大きく増加した。

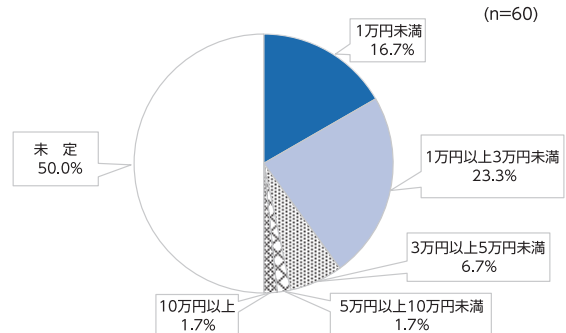
3-2. 非正規社員の賃上げ額（1人当たりの平均賃上げ額）

【全産業】非正規社員の時給 引き上げ額



注1：四捨五入の関係で合計100%にならない場合がある。
 注2：「賃上げあり」と回答した企業から無効回答を除き集計。

【全産業】非正規社員の賞与・一時金 引き上げ額

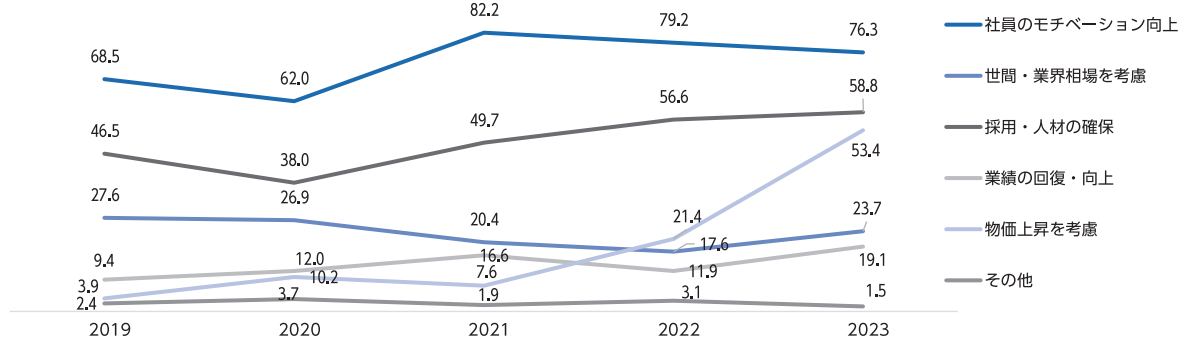


注1：四捨五入の関係で合計100%にならない場合がある。
 注2：「賃上げあり」と回答した企業から無効回答を除き集計。

- 非正規社員の時給引き上げ額は30円以上50円未満の割合が27.2%で最も多い。昨年調査時には、50円未満の割合が66.3%であったが、今年は51.9%に減少した。
- 昨年調査時には、100円以上の大幅な引き上げの割合は15.0%であったが、今年は7.4%に減少した。
- 今回調査から新設した「最低賃金改定額次第」と回答した企業の割合が22.2%あり、昨年との比較はできない。
- 非正規社員の賞与・一時引き上げ額は、1万円以上3万円未満の割合が23.3%で最も多い。昨年調査時には、1万円未満が17.4%で最も多かった。
- 賞与・一時金引き上げは実施するが、額が未定と回答した企業の割合が50.0%あった。経済の先行きが不透明なことから、今回調査（5月）時点では賞与・一時金の引き上げ額を決めかねている企業が多いことがわかった。

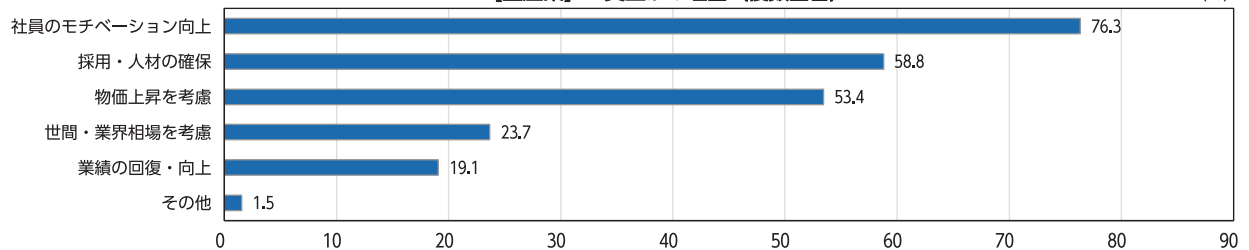
4. 賃上げの理由

【全産業】賃上げ理由の推移（複数回答）



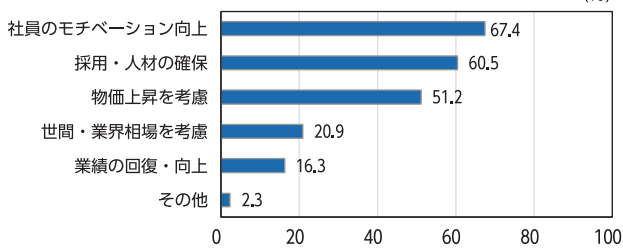
【全産業】賃上げの理由（複数回答）

(%)



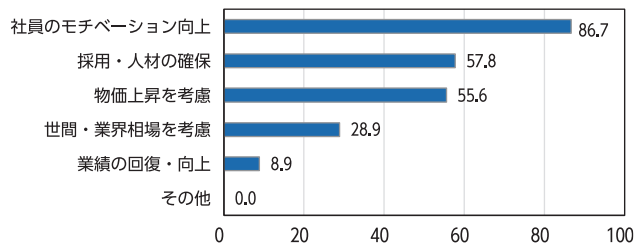
【製造業】賃上げの理由（複数回答）

(%)



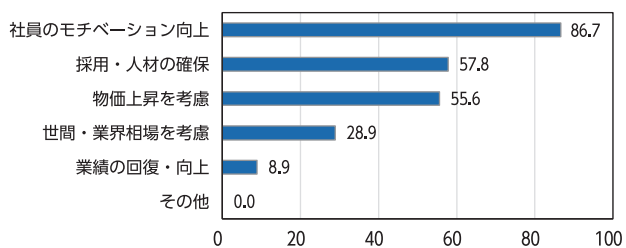
【運輸・サービス業】賃上げの理由（複数回答）

(%)



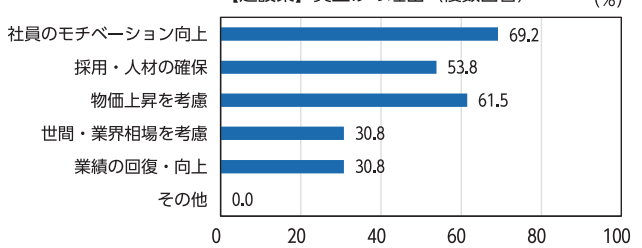
【卸・小売業】賃上げの理由（複数回答）

(%)



【建設業】賃上げの理由（複数回答）

(%)



- 賃上げの理由としては、「社員のモチベーション向上」が76.3%と最も多い。昨年調査時より2.9ポイント低下した。
- 次いで58.8%の企業が「採用・人材の確保」と回答した。人手不足による人員の囲い込みは、企業の課題として重要性を増しており、3年連続で増加した。
- 「物価上昇を考慮」と回答した企業が、昨年調査時の21.4%より大幅に増加し53.4%となった。物価高騰が続くなか、従業員の生活を守るという意識が強まっているといえる。
- 今年の賃上げは、原材料・エネルギー価格高騰やウクライナ情勢、海外の景気減速懸念、円安など、今後の経済状況が不透明なかでも、社員のモチベーション向上や生活防衛、人材確保のため、9割以上の企業が正社員の賃上げを実施し、また昨年より引き上げ額を増加していることが分かった。

計数表

正社員の賃上げ

	全 体			製造業			卸・小売業			サービス業			建設業		
	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A
定期昇給のみ	27.5	26.4	-1.1	37.5	34.7	-2.8	26.1	17.3	-8.8	24.4	25.0	0.6	14.8	33.3	18.5
ベースアップのみ	7.3	8.8	1.5	5.4	4.1	-1.3	10.1	5.8	-4.4	2.4	18.8	16.3	11.1	13.3	2.2
定期昇給とベースアップ	4.7	20.3	15.6	7.1	18.4	11.2	4.3	25.0	20.7	4.9	21.9	17.0	0.0	6.7	6.7
定期昇給、ベースアップ、賞 与・一時金すべて	8.3	12.2	3.9	5.4	8.2	2.8	13.0	19.2	6.2	9.8	6.3	-3.5	0.0	13.3	13.3
賞与・一時金のみ	7.3	4.7	-2.5	8.9	8.2	-0.8	0.0	5.8	5.8	12.2	0.0	-12.2	14.8	0.0	-14.8
定期昇給と賞与・一時金	18.7	13.5	-5.1	10.7	10.2	-0.5	23.2	13.5	-9.7	12.2	18.8	6.6	33.3	13.3	-20.0
ベースアップと賞与・一時金	5.2	2.0	-3.2	3.6	2.0	-1.5	1.4	3.8	2.4	12.2	0.0	-12.2	7.4	0.0	-7.4
その他のみ	1.6	2.7	1.1	0.0	4.1	4.1	0.0	0.0	0.0	2.4	6.3	3.8	7.4	0.0	-7.4
賃上げの予定はない	9.3	3.4	-5.9	10.7	4.1	-6.6	10.1	3.8	-6.3	9.8	3.1	-6.6	3.7	0.0	-3.7
未定	10.4	6.1	-4.3	10.7	6.1	-4.6	11.6	5.8	-5.8	9.8	0.0	-9.8	7.4	20.0	12.6

注1：四捨五入の関係で合計が100%とならず、また、文中記載数値とも一致しない場合がある。

注2：有効回答を100とする。

非正規社員の賃上げ

	全 体			製造業			卸・小売業			サービス業			建設業		
	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A
全体的に実施	25.2	38.9	13.8	20.5	27.0	6.6	35.1	56.1	21.0	16.2	25.9	9.7	23.1	50.0	26.9
一部実施	26.5	24.8	-1.7	13.6	29.7	16.1	28.1	12.2	-15.9	37.8	40.7	2.9	30.8	12.5	-18.3
賃上げの予定はない	26.5	12.4	-14.1	34.1	10.8	-23.3	24.6	12.2	-12.4	21.6	14.8	-6.8	23.1	12.5	-10.6
その他	2.0	5.3	3.3	0.0	10.8	10.8	3.5	2.4	-1.1	2.7	3.7	1.0	0.0	0.0	0.0
未定	19.9	18.6	-1.3	31.8	21.6	-10.2	8.8	17.1	8.3	21.6	14.8	-6.8	23.1	25.0	1.9

注1：四捨五入の関係で合計が100%とならず、また、文中記載数値とも一致しない場合がある。

注2：非正規社員の賃上げ構成比に「非正規社員はいない」「無回答」を含めない。

賃上げの理由

	全 体			製造業			卸・小売業			サービス業			建設業		
	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A	2022年度 A	2023年度 B	B-A
採用・人材の確保	56.6	58.8	2.2	40.5	60.5	20.0	55.4	57.8	2.4	67.6	60.0	-7.6	70.8	53.8	-17.0
業績の回復・向上	11.9	19.1	7.1	14.3	16.3	2.0	10.7	8.9	-1.8	10.8	33.3	22.5	12.5	30.8	18.3
社員のモチベーション向上	79.2	76.3	-2.9	81.0	67.4	-13.5	78.6	86.7	8.1	75.7	76.7	1.0	83.3	69.2	-14.1
世間・業界相場を考慮	17.6	23.7	6.1	21.4	20.9	-0.5	23.2	28.9	5.7	10.8	16.7	5.9	8.3	30.8	22.4
物価上昇を考慮	21.4	53.4	32.1	14.3	51.2	36.9	30.4	55.6	25.2	13.5	50.0	36.5	25.0	61.5	36.5
その他	3.1	1.5	-1.6	2.4	2.3	-0.1	1.8	0.0	-1.8	8.1	3.3	-4.8	0.0	0.0	0.0

※複数回答の設問のため、合計は100とならない。

経済動向



国内経済

月例経済報告

2023年6月

景気は、緩やかに回復している。

項目	判断	主な判断理由
個人消費	持ち直し※	4月の「商業動態統計」では、小売業販売額は前月比1.1%減。新車販売台数は、緩やかに増加している。家電販売は、このところ弱い動きとなっている。旅行は、持ち直している。外食は、緩やかに持ち直している。
設備投資	持ち直し	「日銀短観」（3月調査）によると、全産業の2023年度設備投資計画は、増加が見込まれている。また、2023年1～3月期の「法人企業統計季報」によると、設備投資額は前期比2.3%増。業種別では、製造業は同4.8%増、非製造業は同1.0%増。
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。貸家と分譲住宅の着工は、底堅い動き。
公共投資	底堅く推移	4月の公共工事出来高は前月比2.9%増、5月の公共工事請負金額は同3.0%増。先行きについては、補正予算の効果もあって、底堅く推移していくことが見込まれる。
輸出	底堅い動き※	アジア、アメリカおよびEU向けの輸出は、おおむね横ばい。その他地域向けは、このところ持ち直しの動き。
輸入	おおむね横ばい※	アジア、アメリカおよびEUからの輸入は、おおむね横ばい。
生産活動	持ち直しの兆し※	4月の鉱工業生産指数は、前月比0.7%増。輸送機械は、持ち直している。生産用機械は、おおむね横ばい。電子部品・デバイスは、減少している。
企業収益	総じてみれば緩やかに改善※	「法人企業統計季報」（1～3月調査）によると、経常利益は、前年同期比4.3%増。規模別にみると、大・中堅企業が同0.5%減、中小企業が同16.8%増。
業況判断	持ち直しの動き	「日銀短観」（3月調査）によると、「最近」の業況は「全規模全産業」で低下した。「景気ウォッチャー調査（5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した。
雇用情勢	このところ改善の動き※	「日銀短観」（3月調査）によると、企業の雇用人員判断DIは、12月調査より不足超幅が拡大。
物価	上昇	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	増加※	5月の企業倒産（負債総額1,000万円以上）の件数は694件（前年同月比34.2%増）と、13カ月連続で前年同月を上回った。

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：「緩やかに持ち直している」 → 「持ち直し」
- ◆輸出：「弱含んでいる」 → 「底堅い動き」
- ◆輸入：「弱含んでいる」 → 「おおむね横ばい」
- ◆生産活動：「このところ弱含んでいる」 → 「持ち直しの兆し」
- ◆企業収益：「総じてみれば改善しているが、そのテンポは緩やか」 → 「総じてみれば緩やかに改善」
- ◆雇用情勢：「持ち直している」 → 「このところ改善の動き」
- ◆企業倒産：「低い水準ではあるものの、増加がみられる」 → 「増加」

資料：内閣府「月例経済報告（2023年6月）」より当研究所作成



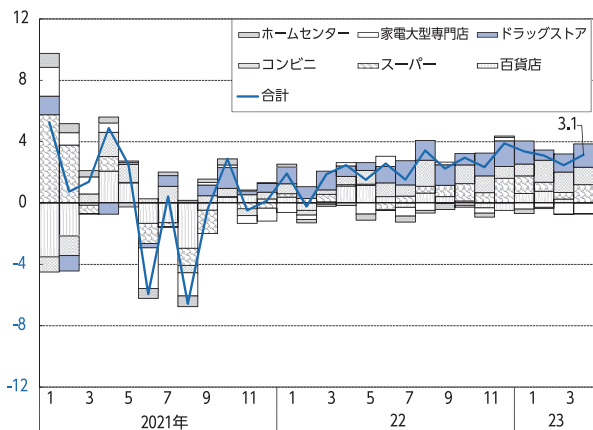
概要 (2023年 4月)

一部に持ち直しの動きがみられるものの、足踏み状態となっている。

項目	判断	主な判断理由
個人消費	持ち直しの動き	4月の小売業販売額全体では、前年同月比3.1%増と14カ月連続で増加。ドラッグストア（同8.0%増）やコンビニエンスストア（同4.9%増）、スーパー（同3.3%増）が全体を牽引している。また、4月の乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数は、半導体不足などの影響が和らぎ、同18.2%増と4カ月連続で前年同月を上回った。
設備投資	前年度を上回る見込み	全国企業短期経済観測調査（全産業）によると、2023年度は前年度を上回る見込み（前年度比3.5%増）。
住宅投資	弱含み	4月の新設住宅着工戸数は、前年同月比26.3%減となり、2カ月連続で前年を下回った。
公共投資	減少の動き	4月の公共工事請負金額は前年同月比5.0%減となり、3カ月ぶりに前年を下回った。
生産活動	弱含みで推移	4月の鉱工業生産指数（季節調整値、2015年＝100）は87.3、前月比3.4%減。3カ月後方移動平均値をみると、2月85.6→3月86.2→4月88.2と横ばい。
雇用情勢	緩やかに持ち直し	4月の有効求人倍率（季節調整値）は1.33倍で、4カ月連続の低下。一般新規求人数（新規学卒、パートタイムを除く）は、製造業などが前年を上回ったものの、建設業などが前年を下回り、全体で前年同月比3.9%減。
貸出残高	増加	4月の国内銀行貸出残高は前年同月比3.5%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	4月の企業倒産件数は16件（前年同月比10件増）、企業負債総額は37.6億円（同31.2億円増）となり、3カ月ぶりに前年を上回った。

四国 小売業販売額の推移

寄与度、前年比、%

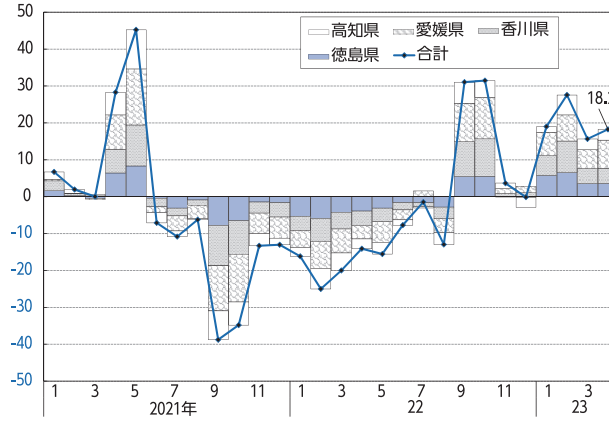


資料：四国経済産業局

(月次)

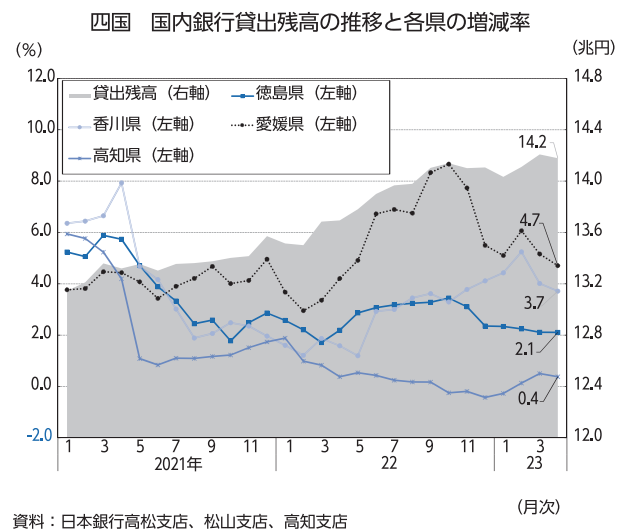
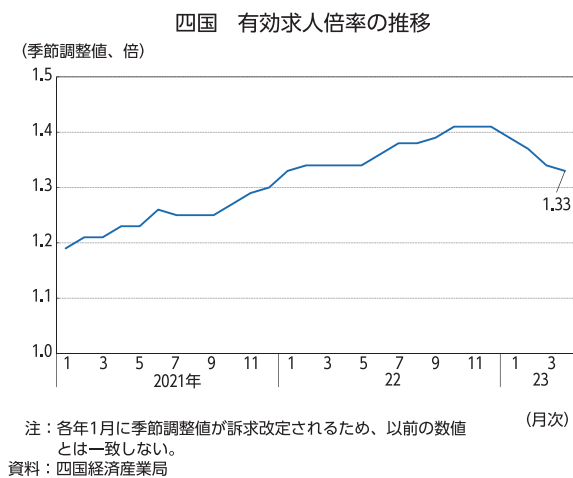
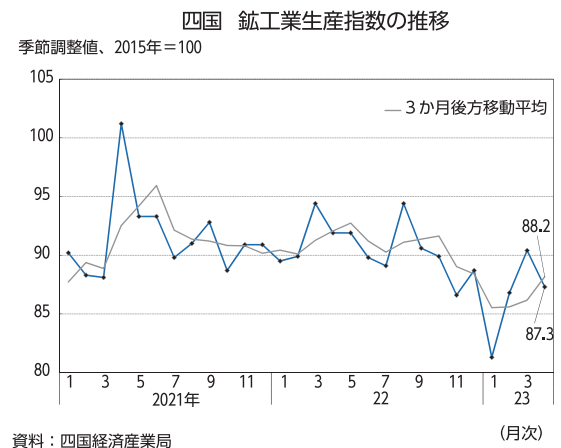
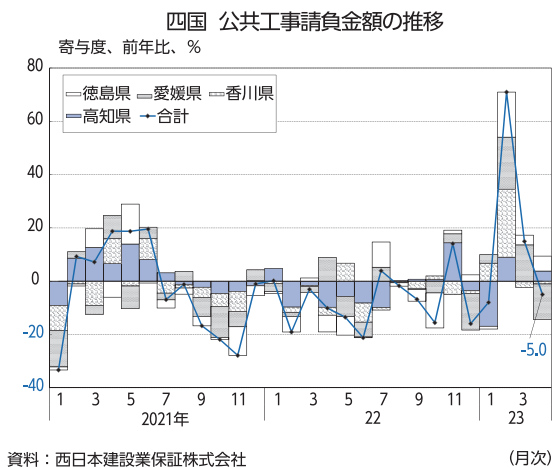
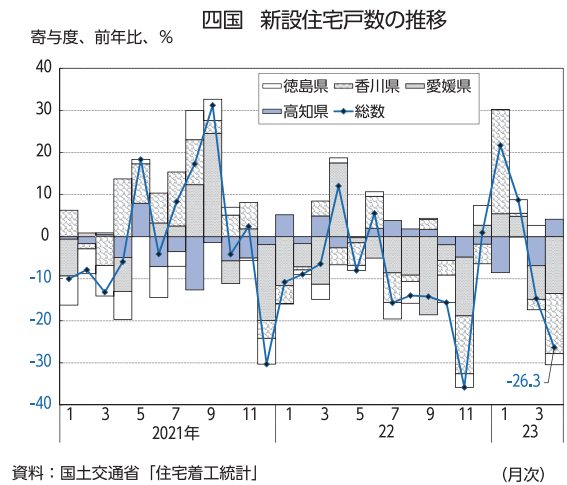
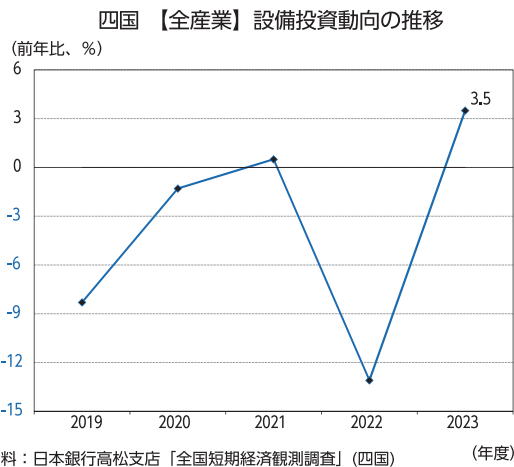
四国 乗用車・軽乗用車の新規登録・届出台数の推移

寄与度、前年比、%



資料：四国運輸局

(月次)



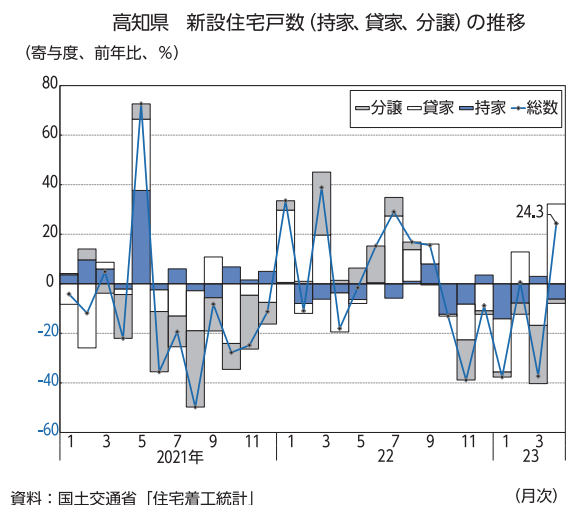
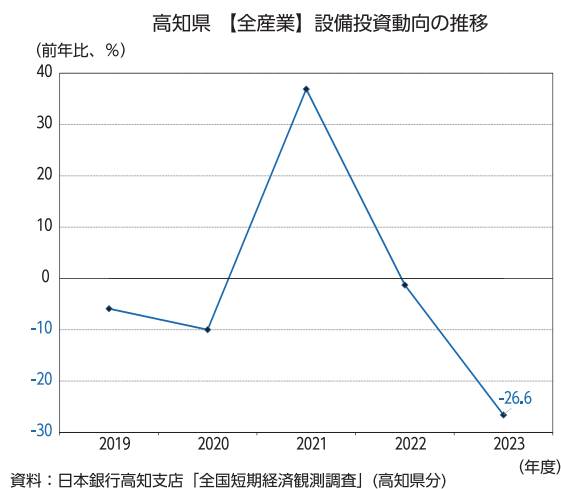
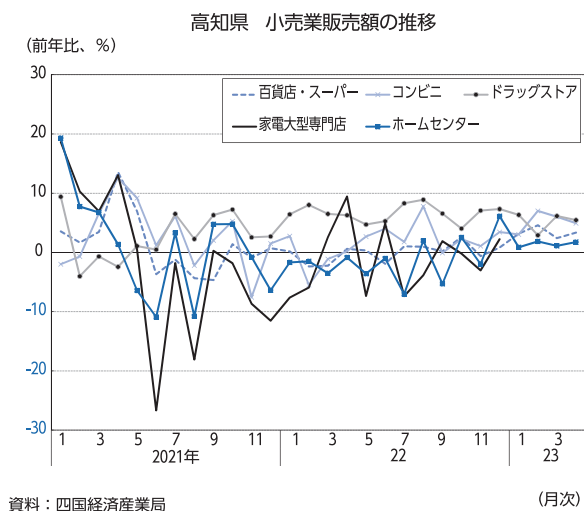
高知県の景気は、持ち直しの動きが続いているものの、そのペースは鈍化している。

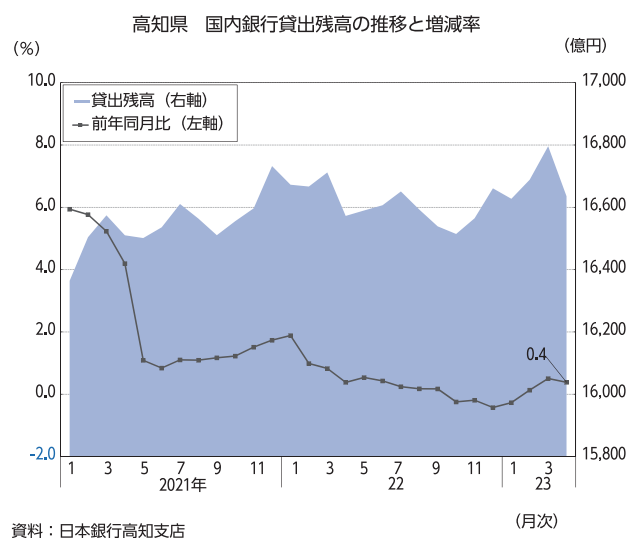
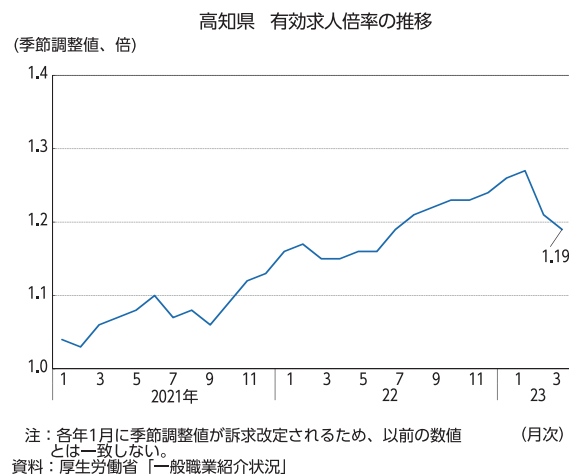
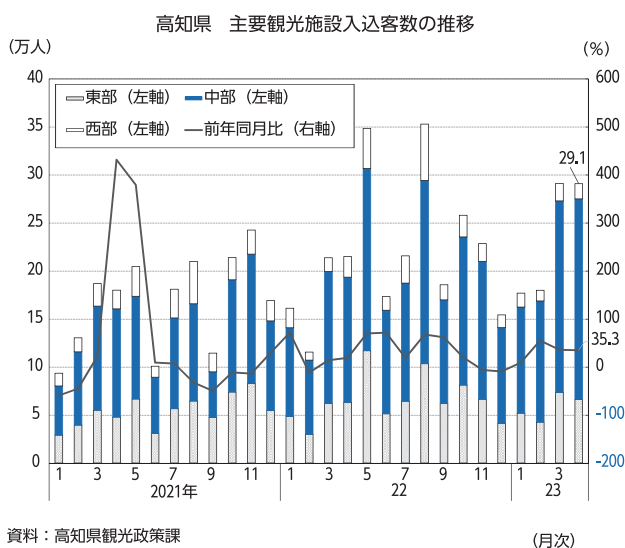
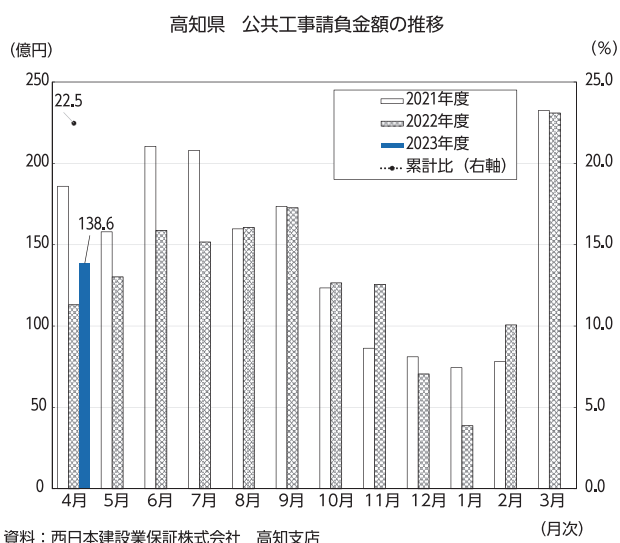
2023年4月概況

- ◆ 個人消費は、小売業や観光などを主体に、全体的に持ち直している。
- ◆ 設備投資は、持ち直しの動きに一服感がみられる。住宅投資と公共投資は、弱めの動きとなっている。また、製造業の生産は、持ち直しの動きに一服感がみられる。鉄鋼は、持ち直しているが、それ以外の多くの業種では、弱めの動きとなっている。
- ◆ 雇用については、労働需給は緩やかに改善している。雇用者所得は持ち直している。
- ◆ 先行きについては、持ち直しの動きが続くとみられるが、エネルギー・原材料価格の高騰や人手不足、海外の景気動向などの影響を受け、不確実な状況が続く。

項 目	判 断	主 な 判 断 理 由
個 人 消 費	持ち直し	4月の小売業販売額は、前年同月比増加。ドラッグストアは同5.5%増、コンビニエンスストアは同4.9%増、百貨店・スーパーは同3.3%増、ホームセンターは同1.7%増となり、全体的に持ち直している。また、4月の乗用車・軽乗用車の登録・届出台数は、同15.9%増と4カ月連続して前年を上回ったが、なお低めの水準となっている。
設 備 投 資	持ち直しの動きに一服感	全国短期経済観測調査（全産業）によると、2023年度は前年度の大型投資の反動がみられるが（前年度比26.6%減）、維持更新目的やBCP・環境対策の投資が底堅く実施される予定。
住 宅 投 資	弱めの動き	4月の新設住宅着工戸数は、前年同月比39.0%増。内訳をみると、持家は同10.7%減、貸家は同190.0%増、分譲住宅は同6.8%減。2022年度累計でも、同8.2%減。
公 共 投 資	弱めの動き	4月の公共投資請負金額は、全体では前年同月比22.5%増。2022年度累計でも、同10.8%減。
生 産 活 動	持ち直しの動きに一服感	3月の鉱工業生産指数（季節調整値、2015年＝100）は、88.9（前月比3.3%減）となった。鉄鋼は、持ち直しているが、その他の多くの業種では、弱めの動きとなっている。

項目	判断	主な判断理由
観光	着実に回復	行動制限がなく、全国旅行支援の後押しもあり、4月の県内主要観光施設への入込客数が前年同月比35.3%増、主要旅館・ホテルの宿泊客数が同14.0%増。
雇用情勢	緩やかに改善	4月の有効求人倍率（季節調整値）は、1.19倍となり、前月比0.03ポイント低下した。4月の一般新規求人数（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2.0%減。
貸出残高	増加	4月の国内銀行貸出残高は、前年同月比0.4%増。
企業倒産	低めの水準で推移	4月の企業倒産（1,000万円以上）の件数は2件（前年同月比2件増）、負債総額は7.39億円（同7.39億円増）となった。件数、負債総額ともに低めの水準で推移している。





高知県 企業倒産件数と負債総額の推移

(件、百万円)

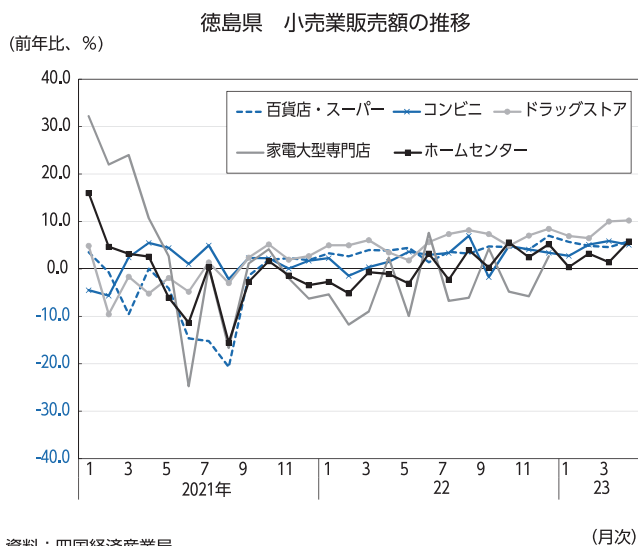
年	月	件数	負債総額	前年比 (%)	年	月	件数	負債総額	前年比 (%)
2022	1	0	0	-100.0	2023	1	2	656	100.0
	2	2	30	-78.6		2	0	0	-100.0
	3	1	17	-97.8		3	0	0	-100.0
	4	0	0	-100.0		4	2	739	100.0
	5	1	120	57.9		5			
	6	0	0	-100.0		6			
	7	0	0	-		7			
	8	1	30	-66.7		8			
	9	1	40	-99.3		9			
	10	3	63	-87.1		10			
	11	3	582	-		11			
	12	1	80	-		12			

資料：東京商工リサーチ

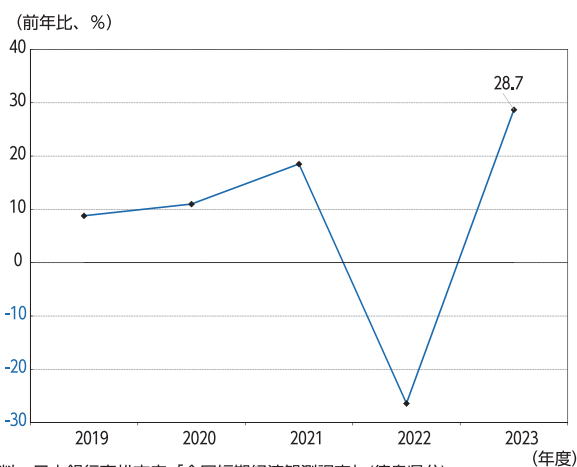
概要 (2023年4月)

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	持ち直し	4月の小売業販売額は、前年同月比増加。ドラッグストアは同10.2%増、百貨店・スーパーは同5.8%増、ホームセンターは同5.8%増、コンビニエンスストアは同5.1%増となり、全体的に持ち直している。また、4月の乗用車新車登録台数は、同16.1%増と8カ月連続で前年同月を上回った。
設備投資	増加	全国短期経済観測調査（全産業）によると、2022年度は前年度を下回る見込みであるが、2023年度は28.7%上回る計画となっている。
住宅投資	横ばい圏内の動き	4月の新設住宅着工戸数は、全体で前年同月比19.9%減。内訳は、持家同9.8%減、貸家41.4%減、分譲30.0%減。
公共投資	持ち直しの動きが一服	4月の公共投資請負金額は、前年同月比22.2%増。2022年度累計は4.7%減。
生産活動	横ばい圏内の動き	3月の鉱工業生産指数（季節調整値、2015＝100）は100.0、前月比2.0%増。3カ月後方移動平均値でみても、98.7と横ばい。
雇用情勢	緩やかに改善	4月の有効求人倍率（季節調整値）は1.25倍となり、前月比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）全体では、前年同月比2.5%減。
貸出残高	前月から伸び率は横ばい	4月の国内銀行貸出残高は前年同月比2.1%増と、引き続き堅調に推移している。
企業倒産	低水準	1月の企業倒産（負債額1,000万円以上）は3件（前年同月比1件増）、企業負債総額は1.4億円（同0.6億円増）。

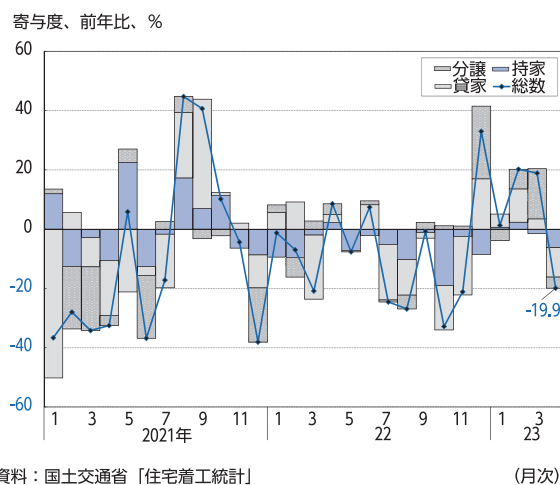


徳島県 【全産業】設備投資動向の推移



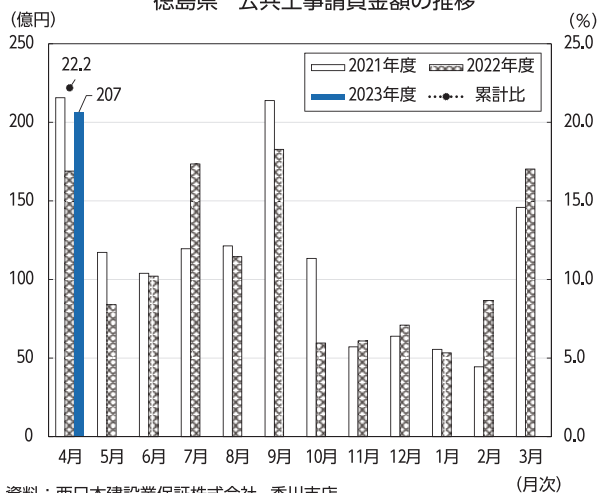
資料：日本銀行高松支店「全国短期経済観測調査」(徳島県分)

徳島県 新設住宅戸数(持家、貸家、分譲)の推移



資料：国土交通省「住宅着工統計」

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 香川支店

徳島県 鉱工業生産指数の推移



資料：徳島県統計データ課

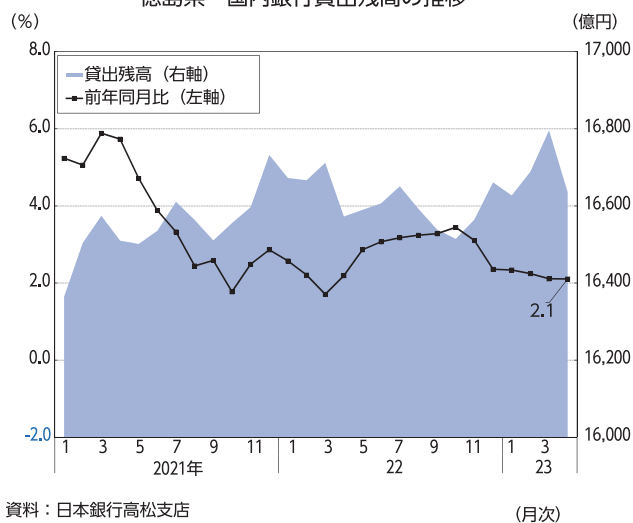
徳島県 有効求人倍率の推移



注：各年1月に季節調整値が訴求改定されるため、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 国内銀行貸出残高の推移



資料：日本銀行高松支店

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	98.2	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	866.7	103.6	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
22年	733.4	100.0	100.0	901.2	96.0	99.0	1,786.1	101.1	101.0	2,085.8	102.0	101.6	5,506.5	101.8	101.1	206,607	103.8	103.2
21年4月	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	17,704	103.3	102.8
8	61.9	100.9	100.9	78.9	103.2	100.1	151.4	101.7	101.7	170.3	103.7	103.0	462.4	102.6	101.8	16,776	104.3	103.8
9	57.6	100.2	100.2	72.9	104.8	101.5	142.6	102.2	102.2	161.6	103.3	103.3	434.6	102.8	102.2	16,304	104.8	104.1
10	61.6	102.6	102.6	75.8	104.6	101.6	148.7	102.0	101.7	181.8	103.1	103.1	467.8	102.9	102.3	17,326	104.9	104.1
11	60.0	99.4	99.4	74.0	104.1	101.3	148.4	100.5	100.3	175.1	100.3	100.3	457.5	100.8	100.3	17,590	103.0	102.4
12	80.3	100.8	100.8	94.7	107.0	104.4	188.9	103.1	102.9	221.4	100.6	100.6	585.4	102.4	102.0	22,266	104.1	103.6
23年1月	62.5	103.2	103.2	78.1	105.7	102.9	152.3	103.8	103.4	179.1	103.9	104.3	471.9	104.1	103.6	17,753	105.9	105.3
2	54.7	104.6	104.6	68.8	104.9	102.2	132.8	102.9	102.6	150.7	102.2	103.3	407.0	103.2	103.1	15,819	105.2	104.7
3	61.4	102.4	102.4	75.7	104.6	101.9	148.4	101.0	101.6	173.6	100.6	101.9	459.1	101.6	101.9	17,674	103.6	103.2
4	59.5	103.3	103.3	74.8	105.8	103.1	142.6	102.8	103.4	166.0	101.3	102.6	442.9	102.8	103.0	17,095	105.2	104.8

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
22年	19,306	91.0	20,374	90.1	30,910	95.6	35,658	95.4	106,248	93.6	3,448,272	93.8
21年4月	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
8	1,272	83.2	1,367	85.7	2,037	88.9	2,369	88.4	7,045	87.0	234,143	88.8
9	1,827	130.3	1,816	128.9	2,874	133.1	3,299	130.9	9,816	131.0	324,899	126.4
10	1,622	123.7	1,693	128.9	2,691	135.1	3,045	134.2	9,051	131.5	295,807	128.3
11	1,748	108.8	1,833	99.6	2,802	103.1	3,192	103.9	9,575	103.6	308,058	105.6
12	1,536	86.1	1,769	99.3	2,662	103.8	3,058	105.3	9,025	99.9	284,327	101.5
23年1月	1,778	108.2	2,117	131.6	3,065	118.0	3,481	119.1	10,441	119.0	319,866	117.4
2	2,080	129.9	2,280	134.5	3,398	129.0	3,625	121.1	11,383	127.6	356,279	122.9
3	2,681	115.6	2,815	118.3	4,086	114.2	4,761	115.4	14,343	115.6	477,937	112.1
4	1,654	115.9	1,843	118.1	2,563	114.4	3,225	122.8	9,285	118.2	289,524	118.5

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	5,718	120.5	8,069	100.2	19,621	99.2	856,484	105.1
22年	2,881	103.3	2,718	89.3	5,198	90.9	6,843	84.8	17,640	89.9	859,435	100.3
21年4月	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	377	82.0	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	76,295	102.4
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
8	229	116.8	222	70.3	493	94.8	615	78.7	1,559	86.0	77,731	104.6
9	247	116.0	269	102.3	502	109.8	661	64.5	1,679	85.8	74,004	101.1
10	242	87.7	234	67.0	378	86.1	630	90.5	1,484	84.3	76,590	98.2
11	196	67.4	224	78.0	373	58.2	454	62.6	1,247	64.1	72,372	98.6
12	259	91.2	267	131.5	314	83.3	539	107.4	1,379	101.0	67,249	98.3
23年1月	156	63.2	159	100.6	571	185.4	410	116.5	1,296	121.7	63,604	106.6
2	180	99.4	257	118.4	407	102.3	504	113.5	1,348	108.7	64,426	99.7
3	169	62.6	240	119.4	408	91.9	429	78.6	1,246	85.3	73,693	96.8
4	246	139.0	197	81.7	303	55.9	488	68.3	1,234	73.7	67,250	88.1

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

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
22年	160,115	88.8	126,321	91.3	89,957	91.4	162,152	96.8	5,385	92.1	136,174	95.3
21年4月	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
8	16,059	100.5	11,451	94.3	8,386	97.0	16,369	99.7	523	98.3	11,562	99.9
9	17,873	103.0	18,277	85.5	8,790	82.5	20,766	98.5	657	93.2	12,985	102.4
10	12,655	102.5	5,958	52.5	5,804	109.5	10,136	85.0	346	84.4	10,558	98.1
11	12,562	145.4	6,087	106.5	3,992	74.4	8,346	112.2	310	114.2	6,961	92.4
12	7,058	87.0	7,099	111.1	4,268	92.9	6,470	61.5	249	84.1	6,283	91.6
23年1月	3,879	52.1	5,333	96.1	4,397	148.0	5,794	113.3	194	91.9	5,088	97.7
2	10,070	128.7	8,660	194.8	10,546	252.4	13,335	157.4	426	171.0	8,978	152.2
3	23,099	99.3	17,032	116.7	8,015	85.1	28,962	146.2	771	115.0	15,301	105.5
4	13,856	122.5	20,651	122.2	11,652	94.4	17,334	66.0	635	95.0	20,480	101.9

(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	17	7,331	208.2	27	6,214	56.7	39	10,434	155.5	46	14,002	160.7	129	380	126.6	6,030	11,507	94.3
22年	13	962	13.1	32	7,342	118.2	27	4,434	42.5	37	5,094	36.4	109	178	46.8	6,428	23,315	202.6
21年4月	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	2	90	95.7	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	590.5	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
8	1	30	-66.7	4	261	190.0	1	70	-95.5	1	80	-97.1	7	4	-90.1	492	1,114	22.5
9	1	40	-99.3	2	91	-83.5	1	108	-85.0	3	686	107.9	7	9	-87.1	599	1,449	59.4
10	3	63	-87.1	1	67	-	2	48	-86.3	3	352	-36.6	9	5	-62.0	596	870	-11.6
11	3	582	-	4	1,216	-31.3	2	315	-93.5	1	117	95.0	10	22	-66.6	581	1,156	22.8
12	1	80	-	1	10	0.0	7	880	-15.4	6	727	81.8	15	17	17.0	606	792	-15.0
23年1月	2	656	-	5	489	878.0	5	720	323.5	2	229	1.8	14	21	423.5	570	565	-15.5
2	0	0	-100.0	2	300	-72.5	8	1,568	185.1	2	110	-72.8	12	20	-5.8	577	966	36.0
3	0	0	-100.0	2	80	-96.7	4	573	-47.3	3	357	23.1	9	10	-73.4	809	147	-91.3
4	2	739	100.0	3	140	68.7	8	2,766	100.0	3	118	-79.0	16	38	483.4	610	2,039	150.9

（資料）東京商工リサーチ、四国経済産業局

日本銀行 国債評価損1,571億円 ETF含み益16兆356億円

5月29日、日本銀行は、2022年度決算を発表した。国債の保有残高は、取得した時の価格である簿価で前期比10.6%増の581兆7,206億円となり、過去最大を更新した。保有する国債は国全体の発行残高の5割を超える。また、評価損が1,571億円生じた。米欧の長期金利の上昇の影響を受け、日本の金利も上昇し、国債の価格が下落したことが響いた。ただし、日本銀行は国債を時価評価せず、満期まで保有することを前提としているため、評価損が直ちに問題となることはない。一方、株高の影響でETFは含み益が16兆356億円となり、過去最高を更新した。（5月30日）

出生率最低1.26、出生最少77万人 人口自然減79万人

6月2日、厚生労働省は、2022年の人口動態統計を発表した。1人の女性が生涯に産む子どもの推計人数である合計特殊出生率は1.26で過去最低となった。また、出生数も77万747人で初めて80万人台を割り込んだ。晩婚化に加えて、新型コロナウイルスの感染拡大の影響により、婚姻数が減少したことが要因とみられる。死亡数は156万8,961人で過去最多となった。死亡数から出生数を引いた人口の「自然減」は79万8,214人で過去最大となった。（6月3日）

4月実質賃金3.0%減少 13カ月連続マイナス

6月6日、厚生労働省は、4月の毎月勤労統計調査（速報）を発表した。物価の変動を考慮した1人あたりの実質賃金は前年同月より3.0%減少し、13カ月連続のマイナスとなった。名目賃金は1.0%増加したが、消費者物価指数が4.1%となり、物価上昇に賃金の伸びが追いつかない状況が続いている。（6月7日）

東証 33年ぶり3万3,000円台 バブル後最高値

6月13日、東京株式市場の日経平均株価（225種）が3営業日連続で続伸し、終値は前日比584円65銭高い3万3,018円65銭となり、33年ぶりに3万3,000円台を回復した。株高を支えてきたのは、東京証券取引所の売買代金の6割を占める海外投資家とみられる。円安や堅調な企業業績、自社株買いの増加を材料として、海外マネーが流入している。ただし、今後の見方については、専門家の意見が割れている。（6月14日）

F R B 金利据え置き 年内0.5%利上げに含み

6月14日、米連邦準備制度理事会（F R B）は、連邦公開市場委員会（F O M C）で、政策金利を5.00～5.25%に据え置くことを全会一致で決めた。金利据え置きは2022年1月以来、11会合ぶりとなった。インフレ抑制のために利上げを継続してきたが、住宅市場や設備投資が冷え込むなど、副作用も目立ってきたことが要因とみられる。一方、高水準が続くインフレ抑制のため、年内0.5%の追加利上げの可能性を示唆した。（6月16日）

日本銀行 大規模緩和維持 物価安定に注力

6月16日、日本銀行は、金融政策決定会合を開き、景気を下支えする現行の大規模な金融緩和を継続することを決定した。政策金利は短期をマイナス0.1%、長期を0.0%程度に据え置き、長期金利の変動幅も0.5%程度まで上昇することを容認する。一方、大規模緩和について、変更はあり得るとの見解を示した。（6月17日）

販路拡大・業務効率化等

Webを活用して 経営課題を解決!

ビジネスに直結した
経営支援サービスを定額料金で
ご提供いたします!

新機能
新サービス
拡充中!

〈会員制〉経営支援プラットフォーム

四国銀行 Big Advance

全国の会員がつながる!/ ビジネスマッチング機能

全国の金融機関が連携し会員企業同士が繋がることで地域を超えたビジネスマッチングを実現。新たな技術やサービス、新事業が創出可能に。

参加
金融機関 全国
42社

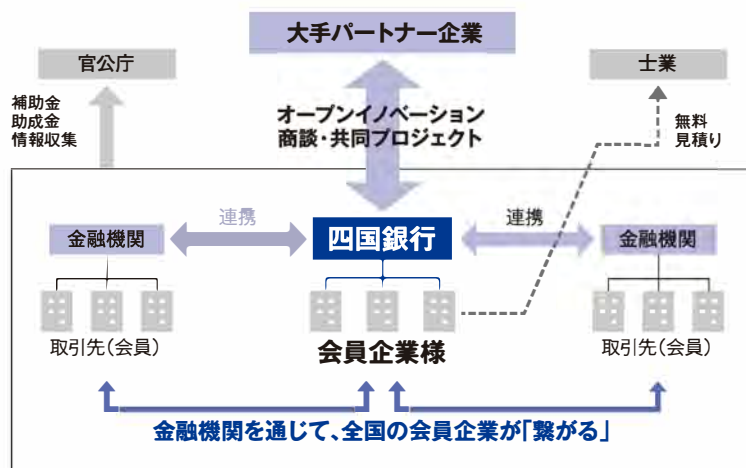
(2020年9月30日現在)

参加
中小企業 全国
2万7,000社超

(2020年9月30日現在)

ビジネスマッチング機能
チャット
士業相談
ホームページ作成
福利厚生サイト「FUKURI」
補助金・助成金情報
安否確認

全部
使える!



初期費用 入会金 0円 基本料金 月額 3,300円 (税込)

※クレジットカードでのお支払いのみとなります。

※引き落とし日はカード会社によって異なります。なお、ご利用明細には「四国銀行 Big Advance」と記載されます。
※領収証の発行は行いません。

※本サービスご登録と同時にSHARES(登録無料)にも自動登録されますのでご了承ください。

●お申し込みからご利用まで簡単ステップ

当行ホームページから専用サイトへアクセス

四国銀行 検索

または、右記の二次元バーコードから専用サイトへアクセス

※四国銀行とお取引のある法人・個人事業主の
お客さまが対象となります。
※ご利用開始までは最大3営業日かかります。

サービスサイトはこちら



詳しくは下記、もしくはお近くの営業店までお問い合わせ下さい。

 四国銀行 Big Advance 事務局

メールアドレス
 big-advance0175@shikokubank.co.jp

地域とともに歩む、皆様のしぎんグループ



四国銀行



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

8

2023
No.186

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