

2. 原票

訪問先	あわしま堂（和菓子製造業） 常務取締役 傳長 秀文
訪問日時	平成 19 年 12 月 27 日 14：00～15：00
訪問先所在地	八幡浜市保内町川之石 1-237-53
原材料の入手について	・ 数年前に、台風の影響で国道 11 号線及び松山自動車道が新居浜で寸断されたが、その際は、しまなみ海道経由で輸送してもらい、時間的にも経済的にも大きなロスになった。8 の字ルートなど、四国内で迂回するルート（例えば高知経由で輸送）があったなら、対応や損害は変わっていたかもしれない。 ・ 海外から商社を通じて原材料の輸入を行っているが、ロットの問題もあり、神戸港や横浜港経由（あとは陸送）になる。その分お金も時間もかかる。以前、FAZ を利用したこともあるが、おそらく職員の数も経験も不足しているからだろうが、通関手続き等にずいぶん時間と手間がかかった。
営業や出荷について	・ 保内から松山までは、国道 378 号線（海岸線）を利用している。髻女トンネルが開通してずいぶん速く、便利になった。関西方面へ運送する場合でも、高速道路は伊予 IC から乗っている。 ・ 第二名坂・夜昼ルートが開通すれば、大洲 IC 経由で高速道路を利用するかもしれないが、現状、高速道路が八幡浜まで通っていないことに對する不便は感じていない。 ・ 四国島内では県庁所在地等主要都市に出先を置いているが、八幡浜（保内）からでは、高知（南国市の物流センター）へのアクセスが一番時間がかかる。8 の字ルートが開通しても、変わらないだろう。 ・ むしろ、九州へのアクセスの改善を希望する。現状は、三崎～佐賀関フェリーを利用することが多いが、時間もかかるし、天候状況等によっては、安定物流の維持に不安もある。経済的にはペイしないかもしれないが、豊予海峡ルート（橋または海底トンネル）の実現を望む。
四国の立地条件について	・ 当社では、近年、伏見（京都）工場の増強に力を入れているが、これは、関西方面や中国方面への出荷が便利ということもあるが、一番の要因は、当地の少子高齢化、人口減少である。労働力不足と市場の縮小は、当社が成長を続ける上で大きな障害である。 ・ かつては、地方に立地すれば、人材や公共インフラ等を安く利用できるというメリットがあったようだが、地方は、競争原理が働かず都会地に比べかえって割高になるケース（例えば燃料費）も増えている。

訪問先	株式会社 島原本舗 代表取締役社長 島原傳喜
訪問日時	平成 20 年 1 月 30 日 13 : 30～15 : 00
訪問先所在地	愛媛県宇和島市祝森甲 4668
事業内容や 営業活動	・ 宇和島地区最大手の水産練り製品業者。原材料は宇和海産の生魚を八幡浜港、宇和島港、冷凍すり身を大阪、松山の商社から仕入れ。 ・ 製品の発送先は、愛媛、香川、徳島と岡山、大阪、東京。 ・ 県内は自社便と運送業者の併用。県外は主に宅配便業者、ゆうパック。ルートや高速道路利用については、運送会社に任せている。 ・ クール宅配便が発達し、輸送面で特に不便は感じない。
高速道路の整備	・ 南予まで高速道路ができる以前は、宇和島から松山まで 4 時間～5 時間かかっていた。今は 1.5 時間を目安にしている。 ・ 宇和島までの高速道路と国道 56 号宇和島道路が延伸されれば、さらに 30 分は短縮されると見込んでいる。これにより、陸路で名古屋中央卸売市場への翌日発送が可能となり、新たなビジネスチャンスとなる。 ・ 南予から松山空港までの移動時間が短縮されれば、空港で余裕を持って買い物や食事ができるようになり、当社商品の売上増も期待できる。
8 の字ルートについて	・ 宇和島以南は、必ずしも高速道路である必要はない。 ・ 愛南や宿毛などのスーパーとも取引があるが、仮に高速道路ができたとしても、時間短縮は僅かで、営業活動や配送体系は変わらない。 ・ 宇和島と高知の交流は、8 の字沿線の宿毛や四万十など南西部より西土佐や禰原とのほうが密。現状の国道 197 号、320 号で十分。
その他・要望	・ 高速道路ができて、時間短縮も結構だが、自転車道や歩道の整備のほうが重要ではないか。宇和島市内でも依然として、車を中心とした道路整備がなされている。自転車・歩行者に配慮した道をつくれば、結果として、車も走りやすくなり、交通事故減少や渋滞解消につながるのではないか。 ・ 国道沿いに量販店が増えているが、駐車場への進入路、右折車線の整備を確実に行ってもらわないと、渋滞がさらに激しくなる。 ・ 宇和島市内には体育館や文化施設などが不足している。巨大なもの一つより簡易なつくりのものが複数あったほうがよい。 ・ 練り製品業界では、道路の問題よりも、水問題や漁業資源に関心がある。ダムや上水道が整備され、渇水や断水の心配は、ほぼ解消されたが、漁業資源（原料魚）の確保について、行政や漁協、漁業者が話し合い、地域の産業を維持、発展させる仕組みづくりが必要。地域産業が衰退すれば、車の通行量は減る。

訪問先	ハルソ東芝ライティング（電気機器製造業） 総務部グループ長 藤原 欣憲
訪問日時	平成 20 年 1 月 24 日 9：00～9：30
訪問先所在地	今治市旭町 5-2-1
製品の出荷・輸出について	・ 製品の出荷は、輸出も含めすべて物流業者に委託している。四国は、交通インフラの整備（港湾、空港、道路など）が遅れていると言われているが、物流業者のサービス（最適な物流手段の選択や手続き等）には基本的に満足しており、当社としてはあまり不便に感じることはない。 ・ ただし、出荷先は関西方面（輸出の場合は神戸港もしくは関西空港経由）や東京方面であり、高速料金や通橋料金などによって物流費が高くてついてしまう。納期などを考えると、高速道路を利用せざるをえず、物流コストの削減が難しい。 ・ また、通行規制が頻繁に発生するため、納期の面で心配することも多い。
海外出張について	・ 行き先に応じて広島空港や岡山空港なども利用しているが、いずれも公共交通機関でのアクセスが悪い。 ・ 関空や成田を利用することも多いが、（松山空港からの）国内線と国際線の接続が悪く、待ち時間が長い。利用したい飛行機（国際線）に乗るために、前泊しなければならないときもある。このため、東京からの海外出張に比べ、時間も費用も余分にかかる。
8 の字ルートについて	・ 当社は、四国の他地域との業務上の交流はほとんどない（松山空港や高松空港を利用する程度）ので、8 の字ルートの必要性は感じない。
通信インフラについて	・ 四国は、東京や大阪に比べ通信網の“線が細い”ため、大容量のデータをやりとりするのに困る。また、都会地並みに大容量データがやりとりできるよう通信環境を整えると、余分なコストがかかってしまう。都市部に比べ、通信コストが割高になる。 ・ 大容量データ通信を、都会地並みの価格で利用できるよう整備して欲しい。

訪問先	ベルグアース株式会社 経営企画部経営企画課 課長 清水 耕一 ベルグアース株式会社 経営企画部経営企画課 太田黒 宏介
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日 10 : 00～11 : 00
訪問先所在地	愛媛県宇和島市津島町北灘甲 88-1
事業内容や 営業活動	・ 原材料のうち、土は欧州から月 2 回ペースでコンテナ輸入。釜山またはシンガポール経由で松山港陸揚げ、その後は陸送。その他の原材料は国内各地からトラックで輸送されてくる。 ・ 製品（野菜苗）の輸送先は、全国各地。ルートや高速道路利用については、運送会社に任せている。 ・ 宅配便が発達し、輸送面では本四架橋が台風で通行止めとなるほかは特に不便は感じない。 ・ 営業活動の 7～8 割は、関東以遠。津島→宇和島駅（車）→松山駅（JR）→松山空港（リムジンバス）→羽田空港（航空機）→各地へ。宇和島駅では、パークアンドライド施設を利用。 ・ 宇和島、松山などで乗り換えが多くて不便。 ・ 複数人での移動の場合は、車で直接松山空港へ行く。津島まで高速道路が延長されれば、車での移動に変更するかもしれない。
高速道路の整備	・ 整備されるのなら早く整備してほしいが、一般道の改良でも十分対応できそう。 ・ 高速道路ができたとしても、出張やレジャーなど人流には効果はあるが、物流では効果は少ない。
8 の字ルートについて	・ 宇和島道路延伸や新松尾トンネルは、津島地区や愛南町の住民や事業者にとっては、ありがたい。宇和島以北との時間短縮に効果がある。 ・ 宇和―宇和島が開通しても、時間短縮は僅か。当社の営業活動や製品輸送体系に大きな変化が起こるとは思わない。 ・ 南予と高知方面の人・物の移動は少ない。8 の字ルートができて観光客以外はあまりメリットはないのではないかな。
その他・要望	・ 松山 IC と松山空港の道路改善、特に環状線と国道 33 号の渋滞緩和。 ・ 徳島道の徳島 IC と神戸淡路鳴門道の鳴門 IC 間の早期開通、及び徳島道の 4 車線化。 ・ 松山空港の航空貨物輸送力アップ。製品（野菜苗）は大部分が航空輸送。出荷量が増えると、全てを搭載できない場合がある。 ・ 松山―宇和島間の鉄道のスピードアップ、料金値下げ。 ・ ADSL の実効速度が遅く、通信回線の速度向上を望む。社内や取引先などとのデータ送受信に時間がかかる。

訪問先	株式会社ヨンキュウ 取締役 管理本部 部長 岩城 紀正 内部監査室長 清水 敏雄
訪問日時	平成 20 年 1 月 22 日 10 : 30～11 : 30
訪問先所在地	宇和島市築地町 2 丁目 318-235
高速道路整備について	・ 宇和島と松山は R 5 6 で結ばれているが、迂回路がない。高速道路未整備区間で R 5 6 が利用できない場合、宇和島は隔離されてしまう。 ・ 先般も、宇和島の手前（吉田町）で大きな事故があり数時間に渡り、R 5 6 が不通となって、非常に不便した。 ・ 現在整備は進んでいるものの早急に宇和島・宇和間の高速道路整備を進めてもらいたい。（2車線化より優先させるべきだと考える） ・ 高速道路は災害時の迂回路としても、利用価値がある。 ・ また、営業拠点の都合で、宿毛との結びつきは強く、宇和島・宿毛間の早期整備も強く希望する
8 の字ルートについて	・ 8 の字ネットワークは、完成してもそれほど利用はしないと思う。 ・ 利用しない理由としては、宇和島から須崎に行くには日吉、禰原経由で整備された一般道（R320、R197）があり、そちらを利用する。 ・ しかし、四国西南部地域の今後のことを考えると、地域のためには整備してもらいたい。
高速道路利用について	・ 現状、経費節減のため、できるだけ下道（高速道路以外）を使うようにしている。 ・ 当社は朝（午前中）に養殖魚をトラックに積込、次の日の午前 2 時頃までに市場におろす。関西方面への出荷は時間的には余裕があるため、高速道路はあまり使わないよう（運送距離の 50%は高速道路利用）にしている。 ・ 関東方面は、神奈川県の上野にストックヤードがあるため、時間に追われることはないが、鮮度には気を使うため、本州ではほとんど高速道路を利用している。関東からの帰りの便には、飼料を積み込むことが多い。鮮度を保つ必要がないので、なるべく安いルートを使っている。 ・ 橋は料金が高いためあまり利用しない。東予港から関西行きのフェリーを使うことが多い。
松山空港とのアクセスについて	・ 東京へ出張時には、車で松山空港まで行くことが多い。松山空港へは伊予 IC を利用している。松山 IC を利用した場合、時間の計算ができない。 ・ 空港までアクセスしやすい IC の整備は必要である。IC の整備が難しいなら IC と空港間の道路を整備し、渋滞を解消してもらいたい。

公共投資について	・ 南予地域内にも誰も利用しない山の中に綺麗な道路（農面道路や林道）が整備されている。従来の道路予算とは別の予算で農林水産省が整備していると聞くが、道路を整備するのに、国土交通省、農林水産省も関係ない、県民が今何が必要であるか、優先順位を考えて整備してもらいたい。
産業インフラ整備について	・ 南予地域は疲弊している。何もかもに投資していたのでは何もできない。南予の他にはないすばらしい経営資源は何かと考えた場合、海である。この海に資源を集中してもらいたい。 ・ 民間企業はどうしても目先の利益を追いかけてしまう。民間企業にはできない長期的ビジョンにたった研究や稚魚の放流など、国は積極的に取り組んでももらいたい。 ・ 具体的には水産試験場の充実を希望する。

訪問先	ダイキ 株式会社 物流部 物流課 課長 小嶋 孝義
訪問日時	平成 20 年 1 月 21 日 10 : 00～10 : 40
訪問先所在地	松山市美沢町 1－9－1
しまなみ海道について	・ 中国地方には多くの店舗を出店しているので、しまなみ海道は良く利用している。しまなみ海道が全面開通して、利便性が高まった。 ・ 一人で広島へ出張する場合も、船を使わず、車でしまなみ海道を使うことが多い。時間に制約されないのが良い。 ・ しまなみ海道は高速道路からのアクセス（四国側）が悪い。現状松山から R196 を通ってしまなみ海道を利用している。小松 IC からしまなみ海道までつなげてもらいたい。小松 IC から直接しまなみ海道につながったら、しまなみ海道の利用率は、もう少し上がると思う。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ネットワークは早期に整備すべきだと考える。 ・ 中途半端な投資が最も無駄である。全て開通したら、利便性があがると思う。
高速道路について	・ 現状、経費節減のため、できるだけ下道（高速道路以外）を使うようにしている。 ・ 当社のトラック配送パターンは 1 店舗あたり 1 日トラック 2 往復である。朝の空いている時間帯は、下道を使って、混雑しだす帰りは高速、2 回目の往復は高速を使うことが多い。 ・ 道路公団は民営化したなら、利用の多い企業と個別に契約し、利用状況に応じて料金を安くしてもらいたい。（3 架橋についても同じ） ・ 早朝、通勤割引以外に日中の割引制度を拡充してもらいたい。
環境問題（CO ₂ 削減）への対策について	・ 荷物運搬の時間に余裕がある場合は、鉄道コンテナ輸送を取り入れている。 ・ しかし現実的には、時間に追われているケースがほとんどで、鉄道コンテナ輸送利用率は 1% 程度に留まっている。
愛媛県内の道路整備	・ 33 号の天山交差点の混雑が慢性的になっているので、解消してもらいたい。市内から高速道路に入れる IC がもう一つ必要である。場所的には松山空港近辺に整備すれば、交通アクセスが大幅に改善される。
港湾整備について	・ 中国からの輸入は松山の港湾を利用しているがとても便利である。 ・ 手続きが滞って遅れることはない。
航空路線について	・ 松山から海外へ向けての直行便が少ない。現状、上海便があるが、利用したいときに時間が合わないので、関西空港へ飛んでから、上海に行っている。 ・ 東京、大阪から 18 時台に松山行きの飛行機を飛ばしてもらいたい。出張の時、とても不便を感じる。

訪問先	株式会社 三越 松山店 営業推進部 ゼネラルマネージャー 山下道孝
訪問日時	平成 20 年 2 月 26 日 13 : 00～14 : 00
訪問先所在地	愛媛県松山市一番町 3-1-1
高速道路の利用について	・ 松山から四国中央、西条、今治、大洲、宇和島の県内 5 ヶ所のサテライト店舗に、毎日定期便を運行。松山市山西町にある物流センターへ 16:00 までに荷物を持ち込めば、翌日には各店へ届く。 ・ 配送は、運送業者へ委託しているが、県内店舗間の輸送は一般道経由。高速道路は使用していない。 ・ 外商や得意先への訪問には社用車を使用。全車 ETC を装備し、高速道路を積極的に利用する。
道路や空港などの整備	・ 県外出張は東京 8 割、その他地域 2 割。松山一羽田便の松山発を早め、羽田発を遅くしてほしい。東京である会議が 10:00 開始や 17:00 終了の場合には前泊・後泊しており、余分な時間や経費がかかる。 ・ 松山市内と松山空港間のアクセスについては、特に不満はない。松山市内の移動や市内と松山 IC とのアクセスも、不満はない。 ・ 海外出張はほとんどないが、関空か福岡を利用。現状の松山空港の国際線ネットワークや便数では、ビジネスには使えない。 ・ 顧客行動では、当社の東予地域の顧客は、高速道路ができたことで、松山店から高松店へ流れた。南予からの来店客については、高速道路開通の影響があったかどうかは不明。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ルートは、積極的な営業活動につながるとは思わないが、ないよりはあったほうがいい。今よりも南予地域や高知県南西部から松山店の来店客が増えることは考えられる。 ・ 配送面では、高速道路が整備されたとしても、通行料金がなくて時間短縮効果が小さければ、今後も急送品以外は、利用しない。 ・ 南予や四万十、室戸などの農水産物や観光資源などは、全国へ誇れるものが多い。しかし、他地域と比べて輸送環境が悪く、競争力がない。今後整備されれば、全国で売り出せる可能性はある。
インフラ整備・産業振興	・ 百貨店業は、地域の消費が活性化しないと、営業できない。地域全体の経済活性化、所得向上のため、企業誘致による若者の働き手の確保や一次産業の活性化が望まれる。 ・ 愛媛の観光は、松山城、道後温泉に頼りすぎ。しまなみ海道や四国カルストなども立派な観光資源。もっと四国外で PR すべき。 ・ 人口が減り、やがて車も減る時代。都市間の基幹道路整備も重要だが、公共交通機関や市街地の自転車道、歩道なども整備してほしい。

訪問先	南商事 株式会社 取締役 フローズン事業部長 兼 四国支店長 曾我部 元親
訪問日時	平成 20 年 2 月 21 日 10 : 00～10 : 40
訪問先所在地	松山市南高井町 1682 番地 2
当社概要	四国全域に販売先を持つ、アイスクリームの卸売業
高速道路利用について	・ 高速道路の利用を控え経費削減したいが、商品の品質維持もあり高速道路はよく利用している。(利用率 8 割程度) ・ 特に夏場は、高速道路がある地域はほぼ 100%利用している。 ・ 大阪、広島などに仕入先があるため、橋をよく利用する。 ・ 橋の料金は高すぎる。このことで四国にかなりのマイナス影響が出ている。高速道路並の料金設定にすべきである。 ・ 橋がなかったときのほうが、四国は豊かだったような気がする。
橋（高額料金） が与えるマイ ナス影響につ いて	・ 橋がないときは、大手メーカーとの交渉は高松の支社で行っていた。 ・ 橋ができてからは交通の便が良くなったので、大手メーカーは中四国を一つの営業エリアと見ており、高松にあった拠点を広島や大阪に移した。 ・ 四国の会社は、仕入や交渉のために広島や大阪まで足を運ばなければならず当然コスト高となる。その結果、競争力がなくなる。 ・ このままでは、四国の企業の競争力を保つことができない。橋ができた以上、中四国一体となって考える必要がある。そのためには橋の料金の値下げが必要である。
8 の字ルート について	・ 8 の字ネットワークは、整備してもらいたい。 ・ 大動脈となる道路整備は行うべきと考える。 ・ 時間短縮に寄与するので利用したい。
空港へのアク セス・利便性 について	・ 都市として認められる一つの条件としては、空港までの電車の乗入れがあげられる。なんでも車に頼るのは、環境にも悪い。今後高齢化が進行してきたときに、非常に危ない社会（高齢者の運転は危険）となる。 ・ 海外へはよく行く（毎年社内旅行はグアム）が、松山空港は海外との窓口としては利用できない（格安チケットに合わせた移動ができない）。
一般道路整備 について	・ 現状の道路で十分と考える。渋滞緩和のため高架橋整備等を行っているが、愛媛県内の渋滞は渋滞と呼べるレベルのものではない。特に R 3 3 号の砥部町の高架橋整備は意味が分からない。お金のムダである。 ・ 四国の中で渋滞がひどい（渋滞改善の余地がある）のは、徳島である。川があってもどうしても一箇所に物流が集中してしまう傾向がある。

社会基盤整備について	・ 四国は自然が豊かだというイメージはあるが、それは郊外であって、中心部の緑化対策は十分ではない。無駄な道路整備をするお金があるのなら、緑化対策に回したほうが良い。 ・ 具体的には石手川の河川敷などの整備にもっと本腰を入れて欲しい。都市部から見たときあのようなすばらしい資源をなぜ放って置くのか理解しがたい。 ・ 都会ほど、中心部の緑化対策は進んでいる。 ・ 新しいものを整備するより現状の良いものをもっと見直すべきである。
四国の問題点	・ とにかく運転マナーが悪い（特に愛媛）。 ・ このようなマナーの中で、高速道路を 2 車線化すれば、事故が多くなるだけである。それほど混雑しないので 1 車線でゆっくり走るのが調度良い。 ・ 外からくる人（観光客など）にも決して良いイメージを与えない。 ・ 四国は高齢化が進んでおり、道路整備などを積極的に行うよりは、公共交通を使った高齢者が住みやすい街づくりを進めたほうが良い。全国先進的なモデルになるのではないかな。

訪問先	青野海運 株式会社 取締役 経営企画室 室長 青野 力 (総合物流企業 青野海運グループとして回答)
訪問日時	平成 20 年 2 月 8 日 11:00~11:50
訪問先所在地	新居浜市新田町 1 丁目 1-17
産業道路整備について	・ 東予・新居浜港と新居浜の工業地帯を結ぶ産業道路として、R13 が整備されているが、慢性的に混雑する R11 の迂回路として、一般車両も多く通行している。そのため、混雑することも多く、かつ、大型車両が通行するのには危険な状況となっている。 ・ 東予・新居浜港と新居浜工業地帯を結ぶ湾岸道路を整備してもらいたい。新居浜地区に荷揚げされる荷物は多く、かなり効率化が図れる。 ・ 湾岸道路が整備されるならば、大型車両優先道路にしてもらいたい。 ・ 国道と名がつく道路は、片側 2 車線化してもらいたい。このことでかなり渋滞は緩和する。高速道路整備と国道 2 車線化整備のどちらを望むかと聞かれたら、国道 2 車線化である。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ネットワークは、整備してもらいたい。 ・ トラック運送では四国全域を網羅している。8 の字ネットワークが整備されれば、運転者の負担を考慮し、南予や高知西南部では利用するかもしれない。
高速道路利用について	・ 現状、経費節減のため、ほとんど高速道路は使わない。但し、しまなみ海道と瀬戸大橋は利用する（時間短縮のため）。 ・ 大阪より東では時間短縮のため、高速道路を使う場合がある。 ・ 緑ナンバー割引制度を導入してもらいたい。 ・ できれば料金を無料にしてもらいたい。無料にすればかなりの経済効果が期待できる。企業誘致もかなり進むのではないか。
空港整備について	・ 当社（新居浜）から高松空港と松山空港までのアクセス時間は同じくらいであるが、松山空港を利用する。 ・ その理由は、高松空港は濃霧で離発着できないことが多い（なぜあんなところに空港を整備したのか疑問が残る）。
港湾整備について	・ 新居浜港での荷揚げの量は多いが、港湾設備が古く、水深も浅いので再整備してもらいたい。 ・ また、もう 1 ヤードを増やしてもらいたい。
産業インフラ整備について	・ 新居浜駅のコンテナターミナルは狭すぎて利用しにくい。改善してもらいたい（使い物ならない）。 ・ 松山駅のコンテナターミナルは整備されると聞くが、愛媛県全体を考えた場合、新居浜駅整備の方が優先順位は先である。

環境政策について	・ 環境政策（CO₂規制）は厳しすぎる。猶予期間はあるものの、いきなり規制が強化されることは、企業存続問題にかかわる。もう少し業界の現状を考えて規制してもらいたい。
四国の問題点	・ 瀬戸内海は、穏やかではあるが、大型の外国船籍が瀬戸内海の港につけることを極端に嫌う。瀬戸内海の港に着けることで仕事がキャンセルになることがある。 ・ その理由は島が多く、航行が難しいとのことである。 ・ 具体的な対策は島を削るしかないので、現実的ではない。

訪問先	愛媛県トラック協会 管理業務部長 岡田秀人
訪問日時	平成 19 年 12 月 5 日 16:30~17:30
訪問先所在地	松山市南江戸 1 丁目 6・3
四国の経済発展のための対策について	・ 四国の経済産業にとって、割高な本州四国道路利用料金は大きな負担となっている。物流コストとなって、製造業や運送業者に重くのしかかっている。これを、せめて一般の高速道路料金並みに引き下げれば、地場企業の価格競争力が高まり、また、製造業等が進出しやすい環境づくりの一助になるのではないか。 ・ ただし、本四架橋によって、近畿圏の運送業者が営業エリアを四国まで広げ、発荷主として開拓する動きが起きている。本州四国道路利用料金を引き下げることで、この動きに拍車がかかる可能性もある。そうすると、資金力で劣る四国の運送業者にとっては、いっそう厳しい状況になることも予想される。
都会地と比べ四国の劣る点	・ 情報力。特に、海外進出など、ビジネスを国際展開しようとするとき、都会地との情報格差を感じる。四国では、海外と取引したい、海外に進出したいという時、県やジェトロなど公的な機関ぐらいしか相談相手、情報の入手源がない。都会地には様々な情報やノウハウを持った企業や人材がおり、国際展開しようとする業者をこまやかにサポートしてくれる。実際、東京の小さな運送業者が、何年も前にベトナムに進出し、現地で 1,000 台を超えるトラックを運行している例もある。 ・ また、行政の発信する情報（規制の変更など）のポイントも地方には伝わりにくい。通達やインターネットで届けられる情報は量が多すぎて、何が重要（ポイント）なのか分かりにくい。東京にいと、直接問い合わせでき、ポイントをつかみ、早く正確な対応ができる。
四国内における交通インフラの整備について	・ 四国の経済規模を考えると、空港やコンテナ港などは数が多すぎると思う。そのため規模等も中途半端で使い勝手が悪い。四国から東京や海外への窓口は 1 箇所に集約し、そこまでのアクセス道路等を整備したほうが効率的と思われる。
8 の字ネットワークの整備について	・ 8 の字ネットワークを整備することに反対はしないが、これ以上交通ネットワークを整備しても、あまりメリットはないと思う。例えば、四国の西南地域など、高速道路が整備されたからといって、人口が増えたり経済が発展したりするとは考えにくい。 ・ 繰り返しになるが、四国の窓口を 1 箇所に集約し、そこまでのアクセス道路を整備するという観点からなら、8 の字ネットワークの整備は賛成できる。

訪問先	四国西濃運輸（トラック運送業） 運輸企画部次長 矢野健二
訪問日時	平成 20 年 1 月 31 日 10：00～11：00
訪問先所在地	東温市上村甲 980 番地
営業エリア等について	・ セイノーグループ企業の 1 社であり、四国及び淡路島が営業エリア。各県庁所在地をはじめ、18 ヶ所に拠点がある。高速道路が通っていない宇和島や中村（高知）、小豆島（香川）にも集配拠点あり。 ・ また、四国内で集荷した貨物を、関東や近畿のグループ企業の集配拠点まで輸送（トラック輸送）している。空輸貨物は松山空港を利用。北海道向けの貨物の場合、JR 貨物（松山駅）を利用している。
高速道路の利用について	・ 四国島外向けに輸送するときは、高速道路を利用することが多い。関東向けはほぼ 100%利用。時間節約と運転手への負担軽減のため。 ・ 四国島内における拠点間の連絡輸送（路線便）については、コスト軽減もあり、高速道路を使わないことを前提にダイヤを組んでいる。 ・ 当社の強みである小口商業貨物の混載輸送の場合、どちらかというとスピードよりも定期定時運行が優先されるので、「速い」という理由で高速道路を利用するメリットはあまりない。しかし、「時間を計算できる」というメリットで使う部分（区間）もある。
道路整備に関する要望について	・ 過疎地の道路整備を進めるより、市街地道路の整備や渋滞緩和対策などを進めるほうが、経済効果は大きい。近年、災害等で西条・新居浜地区の道路網が混雑することが多いが、損害額はかなり大きいはずだ。実際に被害が生じ、困っているところから、優先的に手を加えるべきではないか。 ・ 宅配便などの場合、四国や関東といった地区単位でお届け可能日時が設定されているが、例えば関東からの時間距離は、同じ四国地区であっても松山と中村では全然違う。そのため、中村の条件で、四国全体の条件を設定している。8 の字ネットワークが整備されれば、四国地区全体の宅配便サービスの向上につながる可能性はある。
行政等への要望	・ 環境問題対策のため、幹線輸送における JR の利用を増やしたいと考えているが、現状の JR 貨物のサービス水準（頻度や時間など）では、モーダルシフトによるデメリットが大きすぎる。この部分は、もっと国が支援してもよいのではないかな。

訪問先	南豫通運（トラック運送） 兵頭謙太郎（代表取締役社長）、河添成志（常務取締役）
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日 15 : 00～16 : 00
訪問先所在地	宇和島市築地町 1 丁目 6 番 21 号
高速道路の利用について	・ 非常に厳しい経営環境下、高速道路の利用は極力行わないようにしている。他の業者も、よほど長距離を走る時や時間的にタイトな時、荷物の鮮度が要求される時以外は、当社と同様ではないか。高速道路料金を全額負担してくれるような荷主はほとんどいない。 ・ 今後、高速道路が整備されても、無料でない限り利用することはないだろう。 ・ ただし、個人的には、松山への出張など高速道路を利用する時、「宇和島まで早く伸びればいいのに」と思う。お金はかかるが精神的・肉体的に楽。高速道路の料金設定は、人を走らせるのには合うが、物を走らせるのには合わないということではないか。
8 の字ネットワークの整備と南予経済の活性化について	・ 8 の字ネットワークの整備によって、南予経済の活性化が図られるとは思えない。大手宅配業者が便利になるだけではないか。 ・ 地域産物のブランド化や観光産業の振興等において、ネックとなっているのは、交通ネットワークよりは南予人の気質（新しいこと、人と違うことはやりたがらない。出る杭を打つ。成功事例をすぐ真似するなど）ではないか。また、情報をうまく発信できていない。 ・ ストロー効果も懸念している。松山までのアクセスが便利になれば、出先機関等も松山に集約され、ますます地方がさびれることは間違いない。
三橋の無料化について	・ 過去、宇和島に進出していた企業が撤退したが、その理由の一つに割高な物流費があった。本州への三橋の料金を改めないと、地場企業の育成や企業誘致などは行えない。 ・ ただし、企業誘致については、優秀な人材を取られたり、人件費アップにつながったりするので、地場企業にとってはいい事はないだろう。

訪問先	伊予鉄道株式会社 運輸事業本部 自動車部 自動車課 営業係長 岡田好功
訪問日時	平成 20 年 1 月 9 日 13:30～14:30
訪問先所在地	愛媛県松山市湊町 4-4-1
事業内容や 営業活動	・ 高速道路を利用するのは、高速バス：四国島内 4 路線（うち 1 路線は伊予鉄南予バス運行）、四国島外 6 路線。空港リムジンバス 1 路線（伊予鉄南予バス運行、八幡浜－松山空港・松山観光港）、その他の路線バスで高速道路を経由する便はない。 ・ 貸切バスも県外が目的地の場合は、ほぼ高速道路を利用。全車 ETC を装備。多客時には、高速バスの続行便に使うこともある。
高速道路の整備	・ 高速道路ができたことで、高速バスの運行が可能となった。特に、京阪神方面では、以前は競合しなかった航空機や船の利用者を取り込むことができた。 ・ 高速バス利用者のための企画乗車券やパークアンドライドなど、サービス向上につながる施策を打ち出せた。 ・ 松山からの日帰りバスツアーが京阪神や山陰方面まで広がった。
8 の字ルート について	・ 足摺や南予を周遊する貸切バスは、高速道路を利用するかもしれないが、時間短縮効果は小さい。 ・ 新規の高速バス路線開設や既存路線の延長は、他社営業区域であること、鉄道やマイカーとの競合などから、今のところ考えてない。
空港・港湾の 整備および高 速道路とのア クセス改良に ついて	・ 四国の県庁所在地は、IC と市内中心部間の慢性的な渋滞により、高速バスには遅延が発生している。 ・ ラッシュ時と雨が重なると、市内－松山 IC で 30～40 分の遅延が発生。これは、国道 33 号を通る路線バスについても同様。 ・ 特に、南署前から松山 IC への右折、天山から環状線への右折、勝山町から国道 11 号への右折がひどい。 ・ 新空港通りを経由するリムジンバスは、ほぼ定時運行できている。空港通りは、片側 1 車線で周辺に多数の事業所があるので、交通量は以前と変わらない。路線バスの遅延も以前と変わらない。
その他・要望	・ 燃料費の高騰。トラックなら荷主によって運賃転嫁が可能かもしれないが、バスは難しい。省エネ運転に努め、値下がりを待つしかない。 ・ 走行環境を改善するうえで、徳島道や高知道の早期 4 車線化、既開通部分の舗装補修、段差の解消、除雪などを進めてほしい。 ・ 一般道の車線数を増やし、バス専用レーンを設置してほしい。 ・ 本四架橋の通行料が値下がりすれば、マイカーが増え、高速バス利用者が減少することも否定できない。

訪問先	宇和島自動車（バス） 経理課長 清家大史
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日 13:00～14:00
訪問先所在地	宇和島市錦町 3 番 22 号
高速道路延伸による当社への影響	・ 当社では、城辺・宇和島発松山行き特急・急行バスや、大阪行き高速バスで恒常的に高速道路を利用しているが、大洲 IC から利用することが多い（西予宇和 IC からの利用は松山行きのうちの半分弱）。途中の停留所（吉田、卯之町、大洲）でお客を乗せないといけないので、大洲までは一般道のほうが便利。もし宇和島以南まで高速道路が延伸しても、宇和島 IC から利用する便が日に 1,2 本できる程度で、それ以上利用することはないと思われる。 ・ 宇和島 IC 利用によって時間が 10～20 分短縮できれば、JR 利用者からの代替は期待できる（運賃面ではバスが有利）。しかし、日に何本も走らせるほどの需要はない。マイカーとの代替は、お互いあまり起きないだろう。若者はマイカー利用、高齢者は公共交通機関利用と固定しており、この状況に変化は生じないと思われる。 ・ 一方、貸し切りバスによるツアーの運営については、高速道路が延伸されるとビジネスチャンスが広がる可能性が大きい。現状では、例えば山陰方面行きツアーは、朝 4 時に城辺を出発し、帰ってくるのは夜中の 12 時近くである。これがそれぞれ 1～2 時間ずつ違えば、もっと利用が増える可能性もある。また、今までは時間的に行けなかった新たな場所へ向けたツアーも、企画できる可能性もある。
8 の字ネットワークの整備について	・ 宇和島から松山へ行く人は多いが、高知へ行く人は少ない。8 の字でつなげる必要性は少ないのではないかと。ただし、観光（周遊）ルートとして利用される可能性はある。
宇和島圏域における交通インフラの整備について	・ 高齢者が多い当地域では、単に道路を作るだけでなく、公共交通機関の整備も合わせて進める必要がある。過疎地域であっても、バス路線の存続や新設を望む声は多く寄せられる。 ・ 当社は民間企業ではあるが、自治体の補助金の上に成り立っている部分も多い。自治体と一体になって生活路線の再構築を行う必要性を感じている。 ・ 直面している問題としては、渋滞があげられる。定時運行を行うためにも、市街地道路の整備などの渋滞緩和対策をお願いしたい。
国の政策に望むこと	・ 排ガス規制が強化されているが、助成金等の支援だけでなく、税制優遇も検討してほしい。 ・ 燃料価格の高騰は、運輸業者の経営を非常に圧迫している。暫定税率の軽減などをお願いしたい。

訪問先	愛媛県バス協会 専務理事 門屋 和彦
訪問日時	平成 19 年 12 月 7 日 10:00～11:00
訪問先所在地	愛媛県松山市大手町 1-7-4
現在の四国の状況	・ 宇和海や四万十川の自然は貴重な観光資源。松山や高知からのアクセスを良くすれば、観光客増加は見込める。 ・ 旅行形態が団体から個人中心になり、貸切バスの需要は減少し、レンタカーが一般化した。 ・ 今後は、運転できない高齢者が増える。路線バスは廃止されても福祉バスやデマンドバス需要は高まる。 ・ 四国の貸切バス事業者にとっては、高速道路整備で日帰り圏が拡大すると、従来の 1 泊 2 日行程が 1 日行程になり、ドライバーの負担が増したり、バスの稼働率や運賃の収入減につながったりするので、歓迎されない。
四国の交通施設整備	・ これまでの高速道路整備は、四国内の都市間高速バスの発達で事業者・利用者にとって大きな効果があった。 ・ 物流では、農産物・鮮魚など鮮度が要求されるもの、医薬品、救急搬送が高速道路の恩恵を受けた。 ・ 8 の字ルートを造る予算があるのなら、その分を本四架橋に回し、通行料金を値下げしてほしい。 ・ 高速道路が延伸されたからといって運ぶ人や物の量は増えない。 ・ 災害時の輸送路確保のため、既存道路の代替になるルートが必要。
空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について	・ 松山空港と松山 IC のアクセス向上を望む。 ・ 高速道路が必要ないとは言えないが、既存道路の改良や高速道路 IC までのアクセス整備が先ではないか。 ・ 週 2 便や 3 便の国際線では利便性悪く、開設した意味がない。予約率が低いことを理由に欠航するような路線（上海便）はやめ、成田や関空などとの乗り継ぎを充実させたほうがよい。
その他・要望	・ 公共交通とはいえ、民間企業。自治体からの補助が打ち切られた赤字路線は減便や廃止せざるを得ない。 ・ 本四架橋の通行料金値下げと燃料費増加に対応した、軽油引取税の低減など救済措置を望む。 ・ 今の「道路はもう要らない」、「高速道路新規着工凍結」などは都会の発想。これまでの都会の道路整備には、地方も相当負担した。地方の道路はまだ不足している。道路特定財源の一般財源化は反対。

訪問先	愛媛県観光協会 金子 事務局長、浅野 副課長
訪問日時	19 年 12 月 18 日（火） 10：00～11：30
訪問先所在地	松山市大可賀 2 丁目 1-28 アイテムえひめ 3F
四国の観光資源について	・ 全国からお客を集めることのできる観光資源は、道後温泉や足摺・四万十など、数えるほどしかない。ほとんどが、他の観光地との差別化にいたっていない。 ・ 結局、豊かな自然というところに行き着くが、豊かな自然は全国にあり、「ここにしかない何か」を明確にして開発しないと、観光地として成り立たない。手法やアイデア（例えば農家民泊）は、一時的に成功したとしても真似されやすい。
観光客の四国へのアクセス	・ 公共交通機関の整備が弱いので、関西以西の観光客はマイカーでのアクセスが中心となる。その場合、本四道路の通行料と、四国島内を移動するときの時間距離が大きなネックとなっている。ツアーバスなどは、割安感から人気があると聞いている。 ・ 関東の人は、松山市内までは空港もあるので比較的アクセスしやすいが、そこから先へ行けない。例えば、しまなみ海道へ行きたいという人に、JR やバスでのアクセス方法を紹介したところ、「そんなにかかるのか（時間とお金の両方）」と言ってやめてしまった。その他にも、「公共交通機関でのアクセス方法」を問い合わせられて、返答に窮するところも多い。また、タクシーを使わなければならないケースもあり、都会の人にとっては、非常に割高感・不便感がある。 ・ レンタカーを使う人も増えている（そういうパック商品も売られている）が、レンタカー代はかかるし、そもそも運転できない（したくない）観光客も多い。 ・ アクセスすること自体にお金がかかっているので、宿泊や飲食など、他に回すお金が削られているのではないか。 ・ 現実的には交通公共機関を整備するより道路を整備の方が経済的だとは思いますが、団塊の世代等の高齢者層を呼び込むのは難しいのではないかと。
8 の字ネットワークについて	・ 関東の人は、四国を 1 つの観光地と見ている（そのため、道後温泉など単品では売りにくい）。1 度の旅行でできるだけ多くの観光地を回りたいというニーズが高く、例えば、道後に 1 泊し、南予から足摺、四万十を回り、高知に抜ける周遊コース等は、問い合わせも多い。時間距離が縮まれば、もっと集客できると思う。 ・ ただし、交通網が整備されることで、単なる通過点になる観光地が増えてくる可能性もある。また、宿泊なども減る可能性がある。 ・ 交通網を整備すれば観光客が増えるわけではないが、8 の字ネットワークは四国の背骨であり、早期の整備が望まれる。あとは、個々の観光資源が魅力を高めれば、自然と交通網は整備される。
空港・JR 等との連携について	・ 四国の観光は、道後温泉など一部を除けば、車で回ることが前提のようになっており、駅や空港での観光案内など観光客へのフォローが十分ではない。当協会や物産センターも、本当は駅や空港に併設されていれば、もっと効果を発揮できると思う。

訪問先	株式会社 フジトラベルサービス 代表取締役社長 磯村良幸
訪問日時	平成 20 年 2 月 6 日 13:30～15:00
訪問先所在地	愛媛県松山市宮西 1-2-1
四国の観光について	・ 四国の観光戦略は、全国一遅れていると言っていい。 ・ 観光地別では、道後温泉の一人勝ち。四国外での知名度は圧倒的に高い。ついで、琴平、高知。讃岐うどんだけでは魅力薄。 ・ 移動時間に制約が多く、北海道や九州のように周遊旅行ができない。 ・ 四万十や足摺は、観光資源として既に認知され、訪れたいというニーズはあるが、アクセスが悪く、商品化・ルート化しにくい。
高速道路や空港などの整備	・ 商用、観光とも四国島内や関西方面への移動では、高速バスのシェアが高まった。高速道路と本四架橋ができたからこそ。 ・ 松山空港と松山 IC のアクセスが悪い。松山市内一空港は 15-30 分と良好だが、東予や南予からの利用者にとっては、空港—IC は時間が読めない区間。 ・ 松山外環状線ができて、時間短縮されれば、空港利用者はさらに増えるのではないか。高松空港を利用する東予地域の利用者が松山空港に流れる可能性もある。便数や路線数で、松山空港が有利。 ・ JR 松山駅は、県都にはふさわしくない施設。列車から降りた人にとって、第一印象が悪すぎる。空港や港に比べ、はっきり言って汚い。早急に整備してほしい。
8 の字ルートについて	・ 現在の高速道路ネットワークは、国が必要だと判断して整備・計画されている道路であり、全て完成させるべき。 ・ 宇和島まで整備し、その先は交通量が少ないので建設しないと言うのは理屈が通らない。道路は地域にとって最低限のインフラである。 ・ ただし、高速道路かバイパスか、有料か無料か、にはこだわらない。南西部・南東部には、渋滞や災害を気にせず、スムーズに通行できる道路がないので、早急に整備してほしい。 ・ 8 の字ルートができれば、今までは考えられなかった四国一周ルートや長期滞在、体験型旅行などの商品開発も可能。 ・ 一部の観光事業者では、既に、8 の字ルート整備を意識して、インフラ整備や PR に取り組み始めた。
その他・要望	・ 四国にも韓国や中国からの外国人観光客が増えつつある。主な観光目的は温泉やゴルフだが、今後は松山城や内子など、名所・旧跡を訪れることも予想される。案内標識やガイド、通訳などソフト面の受け皿づくりが必要。

訪問先	財団法人松野町観光公社（森の国ホテル） マネージャー 隅田 深雪
訪問日時	平成 19 年 12 月 11 日 13：30～15：00
訪問先所在地	愛媛県北宇和郡松野町大字目黒滑床
観光客の交通手段など	・ 当ホテルの宿泊客住所は四国内 60%（県内 35%）、四国外 40%。大阪・東京などの遠方からの来訪も多い。 ・ 公共交通機関での移動は極めて不便な立地である。宇和島自動車の路線バスが廃止され、宇和島への直通便がなくなった。現在は、町営代替バスがホテルと町内中心部（松丸地区）を運行。 ・ ほとんどの宿泊客は、自家用車かレンタカーで訪れる。 ・ 10 人以上の団体客になるとバス。大型バスの乗り入れもある。
高速道路の整備	・ 現状の宇和や須崎までの高速道路開通時には、松山―高知の周遊性は高まったが、愛南町や足摺、四万十地域ではまだまだ改善の余地あり。 ・ 四国は、各 IC から主要観光地までの道路や案内標識がわかりにくい。 ・ 高速道路開通ブームが一過性に終わらないよう、リピーターになってもらえるような体制づくりも重要。 ・ 観光地は IC に近すぎてもだめ。一般道をしばらく走り、「目的地に向かっていている」という気持ちの高揚を感じられる、程好い距離が必要。
8 の字ルートについて	・ 開通すれば、四国 4 県を一つとして考える観光ルートが組める。 ・ 高速道路が延伸すれば、三間 IC から当地まで 1 時間弱となり、時間短縮効果による観光客増加が期待できる。 ・ 8 の字ルートの有無に関わらず、観光客が増えるのは、地域の将来ビジョンがあり、情報発信にも積極的な地域。 ・ 災害時の代替ルート確保の面から 8 の字ルートは必要。
その他・要望	・ 高速道路などの整備時には、自然環境との両立、保護に十分配慮する必要がある。 ・ これまで、地方は都会の道路整備に相当貢献した。地方の道路整備は必要ないという議論はおかしい。 ・ 四国は大都市からのアクセスが不便だった分、大手デベロッパーの進出が少ない。今後、入ってくるとすれば、地域の住民や行政との協働による観光振興に努めてほしい。 ・ 通信インフラの整備を急げ。インターネット利用に関わる時間・費用の格差は大きい。当ホテルで ISDN、至近の目黒集落はアナログ回線のみ（携帯電話は静寂を追求するホテルの方針でエリア外）。

訪問先	愛媛県漁業協同組合連合会 宇和島支部 山崎支部長代理 大塚養魚部次長
訪問日時	平成 19 年 1 月 2 1 日 15 : 3 0 ~ 1 6 : 3 0
訪問先所在地	宇和島市築地町 2 丁目 6 番 2 3 号
高速道路の利用について	・ 現在高速道路を利用して青森まで出荷している。北海道は空輸。 ・ 高速道路の整備、輸送技術の発達により活魚輸送が拡大した。 ・ 京阪神は活け、関東以遠はメの需要が中心。 ・ 京阪神向けは夕方出荷。東京方面は早朝の出荷になる。 ・ 養殖の産地は、愛媛、長崎、三重で、愛媛の鯛の全国シェアは 5 0 %。 ・ 他県のシェアが下がり、愛媛県のシェアが上がった。 ・ シェアを上げた 1 つの要因として、生餌から配合飼料への転換の取り組みが早かったこと、組合系統がしっかりしていることが上げられる。 ・ 三重の出荷は、注文が確定してから間に合うが、愛媛の場合は見込み注文になるため不利な面がある。せりの前に出荷するので、安くなる場合がある。 ・ 本四の効果が大きい。主なルートは瀬戸大橋、山陽道ルート。岡山、神戸、大阪などの市場の立ち寄りながら出荷している。 ・ 韓国での需要も高まっているが、主に活魚船での輸送。トラックの場合は、佐田岬を經由して下関からフェリー。 ・
8 の字ネットワークの整備と南予経済の活性化について	・ 8 の字ルートが延伸すれば、販路の拡大、作業時間の確保、7 時 3 0 分の飛行便への輸送が楽になる。 ・ 8 の字ネットワークが整備されることにより、高知周りのルートができるため、雪の場合の輸送路が確保できる。 ・ 南予は、一次産業がメイン ・ 松下寿が撤退したが、跡地利用の目処さえ付いていない。雇用の場が失われた。企業にも雇用を確保するという社会的な責任があるのではないか。
三橋の料金について	・ 料金は下げてもらいたい。 ・ 三重自動車道の整備で、三重が有利になる。

訪問先	愛媛県商工会議所連合会 総務部主幹 塩崎 桂
訪問日時	19 年 12 月 19 日（水） 14：00～15：00
訪問先所在地	松山市大手町 2 丁目 5-7
地方の活性化について	・ 「地方の活性化のために道路整備が必要である」という点は、各商工会議所で共通認識ができています。様々な施策やアイデアも、交通ネットワークの整備が前提になっているものが多い。 ・ 例えば、一次産品を大消費地に売り込んでいこうという場合、市場までスピーディに、かつタイミングよく届けられないと、ビジネスチャンスをつかめない。そのために、交通ネットワーク及び情報ネットワークの整備は必須と思われる。 ・ 地域活性化のために、「地域のブランド化」といったことがよく検討されるが、総論賛成、各論反対（特に利害が絡む部分）が多い。強いリーダーシップでもって、強権発動するようなこともしなければ、四国（ないし愛媛）を 1 つにまとめるのは難しいだろう。地方が活性化できるかどうかは、リーダーシップを発揮できる人があるかないかにかかってくる部分が大きいのと思う。
8 の字ネットワークについて	・ 南予地方から四万十川にかけての四国西南部は、魅力的な観光資源（ないしその原石）が多いと思う。それらにさらに磨きをかけ、周遊ルートを確認すれば、観光客はもっと増えると思う。 ・ 高速道路ができると、通過点になってしまうという懸念もあるが、この地域の観光資源及び素材は、それを目当てにはるばる来てもらえるだけのものだと思う。うまく宿泊施設を整備していけば、宿泊客も伸ばせると思う。 ・ ただし、観光資源を損なうような交通網整備や観光開発なら、意味がない。特に四万十川は、慎重に行う必要がある。交通網を整備した結果、この地域の伝統的な風土や景観、自然などが損なわれるのなら、これほどその地域の人にとって「いらぬおせっかい」はない。経済効果も活性化も意味がない。 ・ また、独自性ある開発をしないとイケない。日本のどこのリゾート地にもあるようなものだと魅力がない。 ・ 一方、四国東南部については、高速道路が必要なのか疑問に思う。
四国・愛媛の国際化について	・ これからは日本の一地方都市（地域）として、世界とつながるのではなく、独自に海外とのルートを開拓する必要がある。友好都市のように、ローカル・ツウ・ローカルの交流が必要である。はじめは、人材や教育・文化面での交流が中心となるだろうが、やがて経済的な交流も大きくなるだろう。また、国際的感覚を持った人材を育てることができる。 ・ そのためには、国際空港や国際港の整備がもっと必要である。現実的に考えると、四国では 1～2 箇所に集約した上で、集中的に整備することになるだろう。

訪問先	愛媛県農業協同組合中央会 総務部 村上武広
訪問日時	平成 20 年 1 月 8 日 13:00～14:00
訪問先所在地	愛媛県松山市南堀端町 2-3
現在の四国の状況	・ 県庁所在地とその周辺は、ある程度の都市機能を有している。一方、周辺部には未開発の豊かな自然が残っている。四国全体としては、両者のバランスがとれている現状のままだと望ましい。 ・ 四国外では、「愛媛にも『讃岐うどん』がある、『道後温泉』は高松にあるなど、『四国は一つ』」と思われていることが多い。観光振興などは、4 県一体となって取り組むべきだろう。
四国の交通施設整備	・ 4 県の県庁所在地が高速道路で結ばれたとき（X ハイウェイ）は、利便性が向上したが、8 の字ルートの場合は、必ずしも、高速道路である必要はない。 ・ 地元の要望や緊急度合い、採算性などを考慮した道路整備ができていない。高速道路より生活道路の方を先に整備すべき。車線増や歩道整備、交差点や信号の改良で十分通りやすくなる。 ・ 高速道路の片側 1 車線は、運転していて疲れる。休むところも少なく、一般道の方が楽だと感じることも多い。 ・ 電車やバスなど、公共交通機関の利便性は低い。
空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について	・ 松山市内一松山空港は、短距離の割に所要時間がかかる。車中心でバス路線も限られているので不便。 ・ リムジンバスの早朝便運行や混雑時の本数の増加ができないか。最終便受けでは、乗客の積み残しもあった。 ・ 松山 IC と松山空港の間の混雑緩和を望む声は多い。 ・ 高浜と観光港の間も不便。高浜線の路線延長はできないのか。
その他・要望	・ 四国の農産物は、東京や大阪など大都市向け輸送が大半。本四架橋の通行料を値下げしてほしい。 ・ 今後、ますます高齢化すれば、自分で運転できる人も減る。高速道路よりも路線バスや歩道などが充実するほうが生活はしやすくなる。 ・ 高速道路ができると、コンクリートの構造物や IC 周辺に量販店ができ、見た目の変化は大きいですが、それを地元の人がいいと思っているか、利用しているかどうか疑問。 ・ 四国は道路より先に水問題を解決する必要がある。ダムがよいかどうかは別として、毎年、水不足が発生すれば、四国に対する印象が悪くなり、観光客も来ないだろう。車や道路はなくても生活できるが、水がなくては生活できない。

訪問先	アオイ電子株式会社 管理本部総務課主査 中川 智明
訪問日時	平成 20 年 2 月 13 日(水)13 : 30～14 : 20
訪問先所在地	香川県高松市香西南町 455-1
輸送の状況	・ 製品が電子部品であり、ダンボール数個分単位の出荷をしている。また、原材料も大きなボリュームではなく、トラックによる混載便を利用している。
8 の字ルート	・ 当社の事業内容から考えて、利用するルートではない。そのため、当社にとっての整備効果は全くない。 ・ 8 の字ルートで整備しようとしている地域は交通量が少ないため、費用対効果を考えればあえて整備する必要はないのではないかと。ただし、一般道の拡幅等の整備ならそれなりの意義がある。 ・ 災害時対策という考えもあるが、四国の場合は高速道路も一般道の近くにある場合が多い。また、8 の字ルートの整備でも一般道の近くのルートになるのだと思う。そうであれば、災害時の代替にはなりにくいのではないかと。全く別なら災害時の効果はあるが、利用しづらいルートになると考えられ、通行量があまりない、不要の道路になるのではないかと。
道路の整備について	・ 道路整備は利用する頻度により、整備を進めるべきだ。四国の場合は高速道路の交通量が少なく、これ以上の高速道路整備は疑問がある。 ・ 当社の事業という面からは、道路整備が進んでもあまりメリットはない。 ・ 一般論で言えば、信号の多いところや事故の多いところは、それなりに整備をしていけばメリットが出ると思うが、山間部を整備してもメリットは出ない。 ・ 一般道の拡幅は整備効果があると思う。住みやすいまちになれば、人口も増加するなど、活性化にもつながるのではないかと。
空港とのアクセス	・ 出張の際は一般道を使用して空港まで行っている。時間は 30～40 分であり、仮に高速道路と空港が直結しても、メリットはない。
本四架橋	・ 橋の通行料が高すぎる。大阪や岡山の顧客を訪問する際には橋を使っているが、かなりの費用負担となっている。 ・ 料金はせめて普通の高速並か、せいぜい 2 倍くらいまでにして欲しい。橋のメンテナンスに普通の高速道路より費用が多くかかるなら、その程度は負担するのはやむをえない。 ・ 橋の料金は作った側の論理によって決まっているように感じている。例えば、従来のフェリー料金との兼ね合いを参考にしているのではないかと。そうではなく、利用者側の視点にたって料金を考えて欲しい。

その他の問題	・ 産業インフラでは、やはり水の問題が大きい。現在は工業用水を香川用水から引いているが、取水制限が多く、実際に被害はないものの不安に思っている。そのため、水を代替的に確保するため、井戸を掘るなどの費用が発生している。 ・ 原材料の高騰も課題。当社は貴金属を原料としているため、かなりの影響がある。また、動力としては電気を使用しており、現在はあまりあがっていないものの、将来的には不安を感じている。 ・ 人の採用が難しくなっている。求める人材も、人数もいないように感じている。高度な技術者は中央に流れるようで、当社の望む技術者は、大学を出てもこちらには残ってくれない。
--------	---

訪問先	開成工業株式会社 総務部 西本氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日 10 : 00～10 : 30
訪問先所在地	綾歌郡宇多津町浜一番丁 1 番地
営業展開	- 原料等の仕入れは本州（主に西日本）で、陸送。京阪神方面は明石大橋ルート、中国地域は瀬戸大橋ルート。 - 製品出荷は四国、九州、本州などであるが、トラックや J R コンテナを適宜利用。 - 運送業界も競争が激しいため、運送料の値上げは小幅にとどまっているが、いずれ転嫁されることは覚悟している。 - 四国のメーカーにとって、割高な物流コストはネック。通行料などの引き下げなどの対策が望まれる。
高速道路の整備	- 道路整備が進むにつれて、都市と地方の格差がより拡大したように感じる。 - 県外資本の流通業の地方進出が相次ぎ、地元企業は総なめにやられている。地産地消で循環型経済を目指すべきと考えるが、現在は地元の農産品などが少なく、県外のものを消費するなど、矛盾を感じる。
8 の字ルートについて	- 四国 4 県に営業所はあるが、山間部などへの出張もある。仮に 8 の字ルートができれば、移動時間の短縮を含めて営業エリアが広がることは期待できる。 - 様々なルートがあるに越したことはないが、維持費や利用頻度を勘案しながら整備すべきではないか。 - また、市内中心部とのアクセス道路を整備しなければ、高速道路を整備しても利用頻度が落ちるのではないか。
要望	- 海外への出張の際には運賃や利便性の面から韓国経由各地（中国など）に行くケースが多い。ただし、現状は高松空港発の便数が少ないため、岡山空港（駐車場代も割安）や関空の利用が多いのが実態。搭乗率との兼ね合いもあるが、韓国便の増便を希望する。 - 資金、技術などの産業育成支援を色々と打ち出しているが、情報検索をインターネットに頼っているのが実状。情報提供やアドバイスができるワンストップセンターがあれば、中小企業にとってはメリットがある。 - 各自治体が企業誘致に積極的に取り組んでいるが、元々ある企業に対する支援も手厚くして欲しい。（税制など）

訪問先	四国化成工業㈱ 総務部係長 砂崎慎一
訪問日時	平成 20 年 1 月 24 日(木)15 : 00～15 : 40
訪問先所在地	香川県丸亀市土器町東 8 丁目 537 番地 1
当社の事業	化学品と建材が 6 : 4 の比率。化学品は輸出が 44%程度。建材は国内出荷のみ。原材料、製品ともトラック利用。
8 の字ルート	- メリハリをつけた整備を行うべきであり、完全な 8 の字ルートの整備は不要。建材の営業所が宇多津にあり、そこが営業に使うことは考えられるが、全社的に見ると効果は限定的である。 - ライフラインとして整備する必要があると考えられるが、果たして道路を整備するのがよいのか、復旧までの生活を確保できるような備蓄を推進すればよいのか検討する必要がある。
インフラ整備	- 当社の丸亀工場の 2 キロほど手前で、工業用水のパイプが止まっている。番の州には工業用水が行っているが、当社工場にはきていない。工業用水は香川用水と府中湖から来ており、この水は渇水の時でも比較的途切れにくいいため、当社でも利用できればありがたい。 - エネルギーの安定供給については、重油から LNG に切り替えしているが、LNG も価格が上がっていることが問題である。また、災害時の復旧にも、安定供給の問題がある。現状は災害時の供給がどうなるかわからないため、BCP も立てづらい。
本四架橋	- 通行料金は、高すぎる。せめて普通の高速料金レベルまで下がることを望む。 - 強風などで橋が渡れないときがあり、不便に感じる。濃霧については、それほど不便とは感じない。
空港等	- 東京への出張は高松空港利用。シャトル便(乗合)を使っている。50 分から 1 時間程度であり不満はない。仮に高速道路と直結しても 20 分程度の短縮なら、あまり効果はないと考える。 - 上海事務所へは、関西空港、岡山空港を使っている。仮に上海便が高松空港に開設された場合、日程が合えば使いたい。 - 海外への出張は、主として東京支社の人間が、成田空港から行くため、四国の空港整備では不満はない。
その他	工場の地下に雨水タンクを設置している。非常事対策用であり、膜処理してろ過すれば飲み水としても使える。このような施設の設置・利用は 1 企業の枠を超えて、自治体との協調体制を組む必要がある。そのような観点から、特に災害時を考えるとインフラとしては地域全体で考えていく必要がある。

訪問先	四国コカ・コーラボトリング(株) 広報環境グループリーダー ^{みかわ} 参川正敏
訪問日時	平成 20 年 2 月 21 日 11:00~12:00
訪問先所在地	高松市春日町 1378 番地
営業状況	・ 原則、愛媛小松工場で製造したものを各営業拠点に出荷し、各拠点から自販機などをメンテナンスしている。(関連会社と連携) ・ 元々、四国内に営業拠点は 24 カ所あったが、コスト削減のため現在は 12 カ所まで集約した。 ・ 各拠点から自販機への充填は一般道路を活用。拠点集約で高速道路を使っていたのでは、採算が合わない。
道路整備について	・ 当社は、コスト削減のため、営業所を集約したが、道路網が整備されなければ実現しなかった可能性あり。(例：宇和島と大洲〔2〕を、西予市宇和〔1〕に集約) ・ 当社は四国アイランドリーグのスポンサーとなっているが、高速道路網が整備されていたから、現在の試合スケジュールを消化できる面はある。 ・ 同業他社で、高速道路整備後に香川と徳島の営業所を 1 カ所に集約した先がある。その点では、企業にとってメリットはあるが、地域経済にとってはデメリットもあるかもしれない。
8 の字ルートについて	・ 四国内に拠点が少ない同業者（サントリーなど）は 8 の字ルートの開通によって、メリットがあるのではないかと。 ・ 当社の場合は、阿南と宿毛に営業所があるが、東南部、西南部がつながっても、年 1 回の本店会議に利用する程度。自販機をカバー（小売店は納入価格が厳しく、自販機の拡充は当社の生命線）しているため、これ以上の集約は不可能。 ・ 8 の字ルートは、地震などの災害時には威力を発揮すると思われるが、平常時の営業ではそれほど必要性は感じない。むしろ、高速道路網が整備されて、流れが早くなりすぎると、自販機の売上に影響するかもしれない。 ・ 人口が減少する中で、インフラ整備に多額の資金を投じるのは疑問。四国の生き残り策（長期ビジョン：例えば観光による交流人口を増加させるため、四国 88 カ所の遍路道整備や世界遺産登録への取組み）を明確にし、集中投資する必要があるのではないかと。
その他	〔企業誘致について〕 ・ 平成 4 年に、当社が小松第 2 工場を設置する際、徳島・貞光と比較検討したが、水の確保が決定要因となった。 ・ 製造業が進出を検討する上では、(業種にもよるが) 道路や、補助金だけでなく、水の確保も大きな要因。

	〔自販機を通じた地域貢献〕 ・ 四国は既に人口が減少しており、このままでは域内の飲料マーケットは縮小する一方。四国 88 カ所を全国に PR して交流人口を増やしていくことを提案している。 ・ 当社では、自販機に携帯電話をかざせば最寄の札所の道案内が出るシステム導入を進めていたが、ソフト開発を委託していた企業が倒産したため、頓挫。現在は自販機に案内板をつけていく予定。
--	--

訪問先	株式会社タダノ 企画管理部長 高木 啓行
訪問日時	平成 20 年 2 月 13 日(水)15 : 00～16 : 00
訪問先所在地	香川県高松市新田町甲 34 番地
8 の字ルートについて	・ 当社の仕入先、協力工場は高松エリアが多く、8 の字ルートのエリアでは資材調達などほとんど関係がなく、効果はない。 ・ まずは道路建設ありきといった計画は不要だ。もっと他に整備すべきことがあるのではないか。
インフラの整備について	・ 国際競争力が生かされるような整備を行うべきだ。インフラの弱さが、海外のメーカーとの競争でのネックとなっている。例えば、高い電気代、輸送上の燃料費、交通コストの高さが、ネックだと感じている。 ・ 国は、企業の競争力を高めるためにはどうするかといった視点で、インフラの整備を行って欲しい。企業の競争力が高まらなければ、雇用も増えず、経済も活性化しないと考えている。 ・ 現在のインフラ整備の問題点は、何のために使うのか、メリットを誰が享受するのか、どんなメリットがあるのかははっきりしていないため、限られた地域でのメリットといったことでしか判断材料がないため、本当に必要なものなのかどうか分からない。結局地元のために必要といった、政治家（含む首長）などの声の通る人の意見に左右され、何のために必要かといった、根本的な必要性を考えていない。 ・ インフラの利用料金は結局コストオン方式で決まっており、高コストとなっている。競争がないため、高コストがまかり通っており、規制の撤廃があれば競争が行われ、安くなることが期待できる。コストオンでは、高いから使わない→収入が少なくさらに高くなる→ますます使わない、といった悪循環になるため、考え方を変える必要がある。
空港など	・ 各県に空港が必要かどうか疑問。それよりも、成田と羽田をどうするのか大きなビジョンが欲しい。アジアでは、シンガポール、バンコク、インチョンなどがハブ空港を目指しているが、日本にはそういった視点がない。 ・ 港湾にしても同様。神戸港を通じて輸出しているが、震災前の 7～8 割といった数量にしか戻ってなくて、中国との競争に負けていると感じる。このままでは、ローカル路線（航路）しか残らなくなるのではないか。 ・ アクセス道路の整備は、国家の競争力向上には寄与しないため、その必要性はない。
高速道路	・ 料金がもっと安くなれば、もっと使うようになるのではないか。高いからあまり使わないのだと思う。

	ETC の社会実験をしているが、実際に使うと使いやすく、使うことで交流が増えるなどさまざまなメリットが出てくると思う。
本四架橋	- 通行料金が 1,500 円程度になれば、相当のメリットが出てくる。当社においても、競争力において、メリットとなる。 - 当社の場合、橋の料金が高いため輸送コストを考えると、調達先は四国内に限られるが、どうしても企業が安寧化して、知恵や工夫が出てこないように感じる。そのため、企業の成長の阻害要因になっていると思う。また、橋の料金が安くなれば、もっと本土を攻められる企業も出てくるだろう。
その他	- これ以上の道路建設は必要ない。補修のみでよい。 - 発注側にすれば、品質、コスト、デリバリーを守ってくれればどこでもよい。輸送コストが安ければ、四国にも産業が残るのではない。あるいは特色ある産業が育つことも考えられる。

訪問先	日プラ(株) 執行役員 総務部長 竹内裕美子
訪問日時	平成 20 年 2 月 21 日 14 : 00～15 : 00
訪問先所在地	香川県木田郡三木町井上 3800-1
営業状況	・ 新居浜の住友化学から原料であるアクリルパネルを仕入れて、国内外（海外のウェイトが高い）に出荷している。
道路整備について	・ 竹内部長は鳴門から通勤（高速道で 40 分）。他にも高速道で自動車通勤をする社員がいる。道路網の整備によって通勤圏が広がり、人材確保につながっている点は評価できる。
8 の字ルートについて	・ マーケットの小さいエリアまで高速道を整備するよりも、利用度の高いエリアの道路整備（国道など幹線道路の拡幅、高松自動車道の 2 車線化など）を優先させるべきではないか。そうすることが、企業誘致にもつながる。 ・ 具体的には、徳島や高知の水族館にアクリルパネルを出荷（陸送）しようと思っても、トンネルや道路の幅などが狭く、通行不能の箇所がかなりある。 ・ 港湾など産業インフラが総合的に整っていなければ、道路が整備されても企業は進出しないのではないかな。
企業誘致	・ 当社の立場から、企業誘致に必要不可欠と考える要素は、港湾、ヒト、道路、交通アクセス（空港、駅）。 ・ 沖縄工場開設する際、新居浜（住友化学に近い）などとも比較検討したが、決め手となったのは特別自由貿易地域（関税がかからない）であったこと。 ・ 進出を決めてからの沖縄のフォローには感心した。具体的には、①立ち上げ時に現地入りした際にウィークリーマンションのリストを用意する、②工場（賃貸）の備品の不備を指摘するとすぐ対応する、③消防、採用（雇用関連の助成申請など）に関する諸手続きに同行、④進出後のフォローをこまめに行うなど。補助金も重要な要素に違いないが、良い関係を築くには、迅速かつ丁寧な対応は必要不可欠。 ・ 現在の高松東部の工場団地に進出して 8 年になるが、要望等にヒアリングなどアフターフォローはほとんどない。神戸に水族館用の大型アクリルパネル製造工場を開設することになったが、新聞報道を見て、駆けつけてきた。 ・ 香川県から、県内残留を依頼されたが、大型パネル搬送の際の障害があまりにも多く、営業にも支障をきたすため、一部移転はやむをえなかった。ただし、香川県の企業という自覚もあり、現在のところ全面撤退は考えていない。 ・ 神戸に進出したのは、国際空港に近い、港湾がある、など。沖縄県の港湾整備の遅れ、四国内での陸送の際の通行許可交付の遅さなどがあり、決断した。 ・ 新潟県や和歌山県など、企業誘致のレター（企業ニーズのヒアリングなど）がよく来る。

要望	- 工場団地を設けて、企業を誘致してもアフターフォローがほとんどない。新たな誘致に積極的なのはいいが、既存の企業からは不満も多いのではないかな。当工業団地は企業数も増えてきており、路線バスを走らせるといったことも検討すべきではないかな（現在は高松空港からタクシーで 5 千円かかるため、来客の送迎を社員が行っている）。 - 当社は大型貨物を運ぶため、道路の通行許可申請をする必要があるが、香川県の対応が非常に遅い。大分のうみたまごに出荷する際、関係する都道府県に申請をしたが、香川県が最も遅かった。もっと、地元企業のサポートをすべきではないかな。 - 港湾の対応の悪さ（官僚的な対応で顧客志向でない）と、高い内航運賃（高松港から主要国際港までの運賃と主要国際港とヨーロッパまでの運賃が変わらないケースがある）を改善すべき。
----	---

訪問先	日本興業株式会社 総務部 総務担当課長 森口 義典
訪問日時	平成 20 年 1 月 24 日（木） 10：00～10：40
訪問先所在地	香川県さぬき市志度 4614-13
輸送コストの上昇について	・ 当社はコンクリート 2 次製品の製造を行っている。四国一円、瀬戸内海沿岸が主な販売先。 ・ 輸送はトラックで行っている。輸送費は、燃料費高騰の影響もあることから、若干のアップは吞んでいる。 ・ 委託している運送会社と共存共栄が望ましいと考えている。 ・ 輸送費は、年間 20 億円程度。売上が 190 億程度なので、そのコストは大きい。
8 の字ネットワークについて	・ 当社にとってのメリットはない。高松－松山間なら使うが、四国の南部はほとんど使うことはない。
空港とのアクセス	・ 出張の際は、一般道を使って自動車で空港に行っている。列車は時間がかかりすぎるし、高速を使って高松中央まで行っても時間的にはあまり変わらない。かえって、一般道の方が時間が読める。 ・ ただし、高速が空港に直結すれば時間短縮のメリットが出るので、使用頻度は上がると考えられる。
一般道路改良について	・ 高松市内の道路は、高速を降りてから南北の道路は中央通くらいしか使えない。現在レインボー通りの整備を行っているが、もっと整備のスピードアップを望む。
本四架橋	・ 橋の料金が高すぎる。2 割から 3 割は下げて欲しい。 ・ 橋の料金及び高速道路の料金を下げると、消費の流出は起きるだろう。
その他	・ 空港は四国では 4 つ必要だろう。各空港とも離れているため、なくなれば不便である。なくするには、どこをなくすかという問題もあり、それは相当にもめるのではないかな。 ・ 交通基盤整備は必要だとは思う。しかし、現実を考えると、効率重視で優先順位をつけて整備することが求められるのではないかな。 ・ 事業をやっていく上では、水の問題は非常に大きい。水資源が確保できなければ、工場の立地も難しいのではないかな。

訪問先	(株)レックス（マルヨシセンター運送子会社）取締役副社長 苧坂民雄
訪問日時	平成 20 年 1 月 24 日(木)13：20～14：00
訪問先所在地	香川県綾歌郡綾川町東分乙 60-7
道路整備について	・ 一般道の整備をして欲しい。高速道路を建設するよりも、当社にとっては効果がある。 ・ 高速道路はいつでも通れるようにして欲しい。先日の積雪時には通行できなかったのは四国の高速道路だけだ。あまり雪が降らないため、そのような機器や設備がないのだろうが、他の地域が通れるのに四国が通れないのは問題だ。 ・ 高速道路の整備・これ以上の延伸は不要だ。
当社の高速道路利用状況	・ デリバリーできる範囲は通常 2 時間と考えている。したがって、高速道路を使えば、一般道路の 2 倍の距離までデリバリーできるため、高速道路はよく使っている。 ・ 愛媛には、1 日あたり、9 台×2 回の配送をしている。行って帰ってくるまで約 6 時間かかっている。 ・ 一般道が整備されても、当社は上記の理由で高速を使う。効率がよいからだ。
8 の字ルート	・ 当社は、8 の字ルートに店舗もないため、整備されてもメリットはない。 ・ スーパーは人のいないところには店を出さないため、8 の字ルートは関係ない。
インフラ、産業資本整備	・ まずは人手の確保が問題。当社は作業する人の 75%以上がパートだが、若い人が少なく、人手確保に苦労している。外国では、物流センターに英語、ハングル、中国語で表記したり、絵コンテを使って分かりやすくして、外国人を使っている。日本においても、外国人が来て働けるような環境を整備することが必要だ。 ・ また、物流センターの業務は必ずしも定型業務ではないため、外人でも分かるように物を見ればどのような作業をすればよいか判断できるような仕組みを研究することも必要だろう。 ・ 法律や制度などを整備して、受け入れ態勢を整える必要もある。 ・ 環境問題に対する支援体制では、廃油で動くトラックが低価格で使えるような仕組みが欲しい。そのほか車体の軽量化なども望まれる。 ・ 例えば、牛乳はメーカーによって運送用の箱が違う。規格の共通化を研究・推進すれば、コスト面でも環境面でもメリットがある。 ・ 市街地道路整備では、高齢者の安全対策が重要。高齢者がうまく利用できるようにすみわけなど必要ではないか。また、分かりやすい表示も望まれる。
本四架橋	・ 料金は無料が望ましい。また、高速についても同様。
四国の将来	・ 人口減少が大きな問題で、将来は明るくない。 ・ そのためにも、外国人にいかに働いてもらえるような環境整備をしていくことが重要だ。

訪問先	社団法人香川県トラック協会 常務理事 横山 孝志
訪問日時	平成 19 年 12 月 18 日（火） 11：00～11：50
訪問先所在地	高松市福岡町 3 丁目 2 番 3 号
8 の字ルートについて	・ トラック協会の立場としては、推進の立場に立っており、協議会のメンバーにもなっている。 ・ 無いよりはあった方がいいが、優先順位を考えての整備を望む。室戸や足摺方面の過疎地については、切り捨てていいとは思わないが、効率面も考えなくてはならないだろう。 ・ 高速道路や高規格道ではなくて、一般道を整備して 8 の字とするという考え方があっても良いのではないか。その方が、地元の人にも財政的にも良いのではないか。
本四連絡橋	・ 橋の通行料は地上部の 8 倍にもなっており、高すぎる。橋については、望んだのが四国であり、虫のいい話となってしまうが、現在の通行料は、四国の発展の阻害要因になっていると思う。 ・ 橋の料金が安いから、本州から業者が入ってこなくて、業界としては助かっているとの声も聞かないではないが、それは一部の意見であり、橋の料金が下がる方が、物流が良くなり経済的効果もあり、ひいては業界にとってもいいと思う。そのような声は、現状維持を望む一部業者であって、全体のパイが小さくなる中では、どのようにすれば荷物が増えるかを考えることが大切だ。 ・ 四国の活性化を図るには、製造業を誘致し、企業立地を増加させることが大切だ。もちろん観光なども悪くは無いが、製造業でなくてはなかなか活性化しないだろう。業界にとっては、製造業が立地すれば、荷物の増加が期待できる。 ・ 四国の荷物は、野菜果物などを京阪神に送る量は比較的あるが、逆のルート（京阪神から四国）は少なく、工業製品輸送も少ない。
港湾について	・ スーパー中枢港湾は無理としても、四国に 1 つくらいは対外貿易用のしっかりとした港湾があればよい。現在では、小規模の港湾が点在しており、物足りず、使い勝手もあまりよくない。 ・ 対外貿易用の施設の充実した港湾とその連絡用の道路を整備すれば、四国としての効率は良くなるのではないか。
道路整備について	・ 都市部においては、渋滞がひどい。高速道路の延伸より、都市部の道路整備が先ではないか。その方が、物流という考え方では、効果が高そう。 ・ 徳島では、阿南までの一般道が渋滞するため、その整備あるいは高速は何とかして欲しいが、その先は不要ではないか。

訪問先	佐川急便 四国支社 総務課 人事課 課長 藤崎敏彦
訪問日時	平成 20 年 1 月 21 日 11 : 00 ~ 12 : 30
訪問先所在地	高松市朝日町 4 丁目 10 番 22 号
四国内の輸送について	・ 四国域内の貨物流動量は限定的。都市部との流出入が圧倒的に多い。 ・ 従来は貨物の種類や送付先が偏っていたが、現在はネット通販や宅急便の普及により、多種多様な貨物を、域内のすみからすみまで届けている。 ・ 高速道路を利用できるところはできる限り利用している。宅配時間の設定やスピード化などのサービスの充実を打ち出している以上、やむをえない。帰りの空（から）便などの場合は、一般道路を利用することもある。 ・ 高速道路が整備されたことで、メインターミナルを関西に集約する運送会社もいるが、当社は網の目を細かくしてすみからすみまで配送するのが使命と考えており、拠点集約は考えていない。
四国の道路事情	・ 今回のように、わずかの積雪で交通網が麻痺する。中国地方などではある程度の積雪なら高速道路はチェーン規制で対応し、通行止めまでにはしないのではないかと（トンネルが多いことや、雪に対する不慣れなどが原因？）。とにかく天災に弱いといった印象を受ける。 ・ 香川ではあまり感じられないが、松山は道路事情が悪く、市街地の渋滞がひどい。車線も少ないため駐車スペースをとりづらい。
8 の字ルートについて	・ 宿毛、中村など南西部で宇和からの移動時間で 2 時間半が 1 時間半になれば利用する可能性は高い。ただし、当社の貨物流動量からみればほんのわずかである。営業スタイルが劇的に変わるというものではない。 ・ 利用する立場ではあればいいと思うが、コストパフォーマンスは考えるべきだろう。選択と集中を徹底して欲しい。運送業者としては、市街地や人口密度が高いエリアを中心に一般道路を整備したり、架橋の通行料金を値下げしたり、環境対策への助成を手厚くするなど、優先して欲しい面がある。
要望	・ 愛媛は市街化調整区域が多く、ターミナル設置の際、用地確保に非常に苦労する。トラックターミナルの場合は朝と夕方など周辺に迷惑をかける時間帯が限られているが、フジの松前店などはほぼ終日渋滞することが予想される。 ・ ガソリンの暫定税率論議については、単純にメリット、デメリットを言うことはできない。ただし、ガソリンは燃料高騰の中で即効薬となる。これに対して、道路の経済効果は長期的に見ないとわからない。

訪問先	日本通運 四国支社 総務次長 大窪和人 総務課長 近藤嘉啓
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 11 : 00～11 : 50
訪問先所在地	高松市錦町 1-1-6
四国内の輸送について	・ 架橋によってハブターミナルは京阪神方面に集約された。 ・ 元々四国の物量は限られているため、ルートが確立され、利便性が高まるほど、事務所の移転など、空洞化が進むのではないか。 ・ 通行料金などのコストはかかるものの、近年輸送の高速化、ドライバーの労務管理が求められているため、原則として高速道路を利用する。
8 の字ルートについて	・ 運送部門では、法人については、現在の未開通地域のマーケットが小さく、開通によるメリットはあまりない。 ・ 個人（宅配）については翌日配達のための締め切り時間を遅くできるかもしれない。（そのためには南西部なら中村市などにターミナルを設ける必要がある。） ・ 徳島市内で一般道を通る必要があり、高速道路が連結すれば、事故防止や渋滞回避などの点で、ドライバーの精神的負担が軽減できることに加え、時間短縮化も図ることができる。 ・ 高知は高速道路より、一般道の整備を優先すべきではないか。台風などの災害により不通となった場合、迂回路がないため完全に寸断される。台風などで不通となる可能性の高い高速道路を整備しても、本当の利便性向上につながらない。 ・ 関連会社の日通旅行では、8 の字ルートが完成すれば、メニューの拡充が図れるかもしれない
道路整備と地域活性化について	・ 四国の課題は企業立地の弱さ。交通の利便性が向上すればするほど、空洞化がさらに進むという側面もある。これは物量の推移でも読み取れる。 ・ 企業誘致が求められるが、道路整備だけで大手企業が立地するとは思えず、総合的な誘致策を打ち出す必要がある。
要望	・ 4 県が連携して企業誘致に取り組む。 ・ 四国内に立地する企業の競争力アップのためにも、通行料の値下げは是非検討して欲しい。

訪問先	香川県バス協会 専務理事 一二三洋治
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 11:00~11:40
訪問先所在地	高松市西の丸町 1 番 26 号 (大川バスビル 3 階)
8 の字ルートについて	高知の幡多や室戸地方は、四国の言うなれば端であり、そこまで高速道路が必要なのか疑問である。 国道 4 車線化の方が有効だと考えるし、そちらを優先すべきだろう。もし、8 の字ルートができて、片側 1 車線だろうしそれでは最高速度が 70 キロ制限である。室戸や足摺方面であれば交通量が少ないため、一般道でも 60 キロ制限でいけるのではないか。それなら最高速度で 10 キロしか変わらないため、時間短縮効果も限られると思う。
高速道路整備の影響	高速バスは、都市間の所要時間が短くなったことにより、手軽にいけると意識が高まったためか、好調である。 貸切バスについては、高速道路整備により、日帰りの運行が増えている。そのため、ドライバーやバスガイドなどの従業員にとっては、労働強化につながっている。また、競争激化から運賃も低くなってきている。
高速道路との接続道路	香川県については、整備も進み良い。11 号線にしても旧道をそのままにバイパスを整備しており、あまり不便を感じない。幹線についてはあまり問題ないと感じている。また、高松空港と高速、あるいは市内との接続については、ほとんど遅れもなく問題はないと感じている。 愛媛県は、33 号線の旧道を拡幅しているが、失敗ではないか。別のバイパスを建設すべきだった。松山インターから、松山市内へ入るのにかなり渋滞している。
要望	香川県バス協会としては、ETC の後払いのための協同組合を作っている。月間の ETC 代金は 1 億円を超えている。そのうち本四間の料金が 6 割を超えており、負担感は大きい。 本四連絡橋の通行料が高すぎる。国費の投入、ガソリン税などにより、一般高速道路並みの料金に引き下げて欲しい。そうなれば、バス会社としてはありがたいのではないか。
その他	香川県は高松中央インターなどパークアンドライドが比較的整備されている。愛媛県では川内インターしかない。もっと、パークアンドライドを進めていけばよいのではないか。

訪問先	四国旅客鉄道株式会社 経営企画部 西岡 秀城
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 14 : 30～15 : 20
訪問先所在地	香川県高松市浜ノ町 8 番 33 号
移住について	四国各県とも、観光面での取り組みを行っているようであるが、目立った動きになっていない。 JR 四国は旅行関係業務はしているが、移住の手伝いは難しい。やはり地方自治体がもっと主体性を持って取り組んでいただくことが大切だろう。 JR 四国では、88 ヶ所の見直しを打ち出し、熟年世代をターゲットとしているジパングクラブの下の年代をターゲットにした、四国エンジョイクラブというもので取り組んでいる。
四国内の輸送について	四国は、他の圏域に比べて人口 100 万人以上の大都市がないため、都市間需要が少なく、減少が続いているなど厳しい状況である。他の JR は大都市間、あるいは大都市近郊区間が収益基盤となっているが、四国は県都以外の都市もあまり大きくなく、またそういった都市間の移動に鉄道などの公共交通機関はあまり使われていない。
交通基盤整備について	JR 四国にとっては、瀬戸大橋開通が大きかった。旅客のパイが増えた。明石ルートは、高速バスに旅客を奪われるなどの打撃を受けたものの、パイは増えたことから、必ずしも否定的には捉えていない。 ただし、明石ルートの開通によって、高松にあった支店や営業所などの拠点が少なくなり、日帰りが増えたことは四国にとってはあまりよくなかった。 最近の交通基盤整備は道路に偏っていると感じる。このまま高速道路の整備が続けば、将来に借金を残すことになり、そろそろコストパフォーマンスを考えるべきだろう。
高速道路の効果	四国内でも高速道路により、日帰りができる範囲が広がれば、日程が組みやすくなることから旅行に来やすくなるのではないかと。四国に滞在する時間も長くなることから、当然に消費も増えること（四国に金を落とすこと）が期待できる。また、新たな観光資源の発掘も可能になることから、そのようなポテンシャルを磨いていくことにより、将来の芽も出てくると思う。 ただし、高速道路が新たにできる地域については、商業や人などのストロー効果も考えられ、必ずしもいいことばかりではないのではないかと。
高速と空港・港湾とのアクセス	四国においては、直結していないと感じる。全国の空港では、札幌、宮城、羽田、成田、関西、宮崎など JR グループが乗り入れしているが、特に大都市ではあまり高速道路との競合は感じられない。利便性を確保することによりパイが大きくなるのではないかと感じる。

訪問先	香川県観光協会 課長 西山淳一
訪問日時	平成 20 年 1 月 21 日 13 : 00～14 : 00
訪問先所在地	高松市番町 4 丁目 1 番 10 号
観光地としての四国の問題点	・ 四国各県は、1 県では観光客を呼べるだけの資源に乏しい。したがって、四国四県が連携して観光客を呼ぼうという動きが広がっている。 ・ 讃岐うどんブームがあったが、讃岐＝香川と認識していない人も多く、どれだけの経済効果があったかは微妙なところ。 ・ 観光客を呼ぶためには、四国住民が四国をよく知る必要があると考える。1 月に開催された四国四県観光協会の会合でも、域内の流動率を 25% から 30% に増やそうという目標を立てた。 ・ 四国はこれといった産業がなく、人口減少が全国的に進んでいる地域であり、観光産業の育成が急務である。
8 の字ルートについて	・ 道路網が整備されてはじめて人が呼べる。なければ観光地としての選択肢にも入らないと思う。 ・ 入込み客数は、瀬戸大橋の開通前（昭和 62 年）は 490 万人、開通後はピーク 1 千万人で、現在は減少したものの 800 万人を維持している。これは道路を含めたインフラ整備の重要性を表している。 ・ これまでの道路整備については、都市部優先で地方は後回しにされてきた感がある。それだけのマーケットがあるかといわれれば仕方ないが、人がすんでいる以上、道路整備は必要不可欠である。 ・ 生活者の場合は一般道の整備が優先されるが、観光振興の立場から言えば高速道路を整備して欲しい。
要望	・ 瀬戸大橋の通行料金の値下げ。通行料金を半額にしたら、通行台数が 2 倍になったという社会実験結果もある。入込み客数の増加に伴う消費拡大は大きいと考える。 ・ 高松空港駐車場の無料化（岡山空港への流出がある）、早朝・深夜便の運行実現。

訪問先	高松観光コンベンションビューロー 総務企画部係長 竹内健二
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 14:00～15:00
訪問先所在地	高松市サンポート 1-1
8 の字ルートについて	・ 全て高速道路が必要と言うわけではない。高規格道路で十分カバーできるケースも多いのではないかと。費用対効果で検討すべき。 ・ 高知の四万十川は観光地としては人気があり、西南部の連結は観光ルート（香川、松山、高知）の面ではメリットがある。 ・ 徳島の場合は、関西圏との結びつきが強く、四国内での連結はさほど重要視していないのではないかと。
高速道路整備の影響	・ 本四連絡橋の開通は、コンベンションの誘致の面では、自動車よりも鉄道のメリットが大きかった。本州と互角にやっている。 ・ 観光で素通りが増加しており、コンベンションの場合も、会議は高松、宿泊は道後、金毘羅などのケースもある。これを防ぐため、ホテルに対してキックバックを行うなどのサポートを行ったりした。 ・ 四国内の支店や営業所の集約が進んだ。 ・ 高速道路開通によって、高松で会議を行い、徳島の製紙企業に見学というコンベンションの提案が可能となり、誘致に成功した事例もあった。
要望	・ 本四連絡橋を一般高速道路並みの料金設定にしないと利用度アップにはつながらない。通行料金で建設費を回収するか、入込み客増加や企業誘致につながる助成を拡充し、税収増などによる長期的な回収を図るかの選択である。 ・ 高松に海外客が流入する代表的ルートとしては、①空路：韓国ソウル経由高松、②関空からバスによるもの、③空路で成田着、バスで羽田に移動、空路で高松着、などがある。③もウェイトがかなり高いため、成田・高松間のフライトを実現して欲しい。
その他	・ 高速道路が整備され、広域化が進めば、人もこれに合わせて生活スタイルを変えていく必要がある。 ・ 例えば、I C 付近の都市整備（住宅など）を進め、遠距離の通勤を可能にするなど。地価が安いことは最大のメリットであり、淡路島などは神戸への通勤エリアとして魅力がある。

訪問先	日本旅行 営業企画本部 国内仕入チーム 四国仕入販売センター 米島 茂芳
訪問日時	平成 20 年 1 月 21 日 15 : 00～15 : 30
訪問先所在地	高松市磨屋 2-8
旅行全般	・ 四国旅行の発地別内訳は、関西圏 90%、首都圏 3%、広島 5%、九州 2%。 ・ 対象は個人（友人・家族）が 65%、団体 35%。 ・ 個人の場合はマイカー、高速バス、J R など交通手段は様々。団体は貸し切りバスが大半を占める。 ・ 高松への京阪神への流入は明石海峡大橋ルートでの高速バス利用が多い。
観光地としての四国の問題点	〔香川〕 ・ 琴平地区や高松のクレメントなどを除いて、高品質・大規模な施設が少ない ・ 小豆島は海上アクセスが課題。アクセスに船舶を含むと旅行商品として売りにくい。 〔徳島〕 ・ 鳴門地区を除けば観光客が少ない。京阪神からは高速バスで大変利用しやすいが、阿波踊り以外の売りが無い。 ・ 徳島市内の宿泊施設も大きくアピールできる素材がない。 〔高知〕 ・ 足摺エリアへの交通アクセスが大きな課題（その点では道路整備に伴う移動時間短縮は有効策の 1 つといえるかもしれない）。 ・ 特に、マイカー以外の個人旅行は交通の不便さから売りづらい。 〔愛媛〕 ・ 四国四県の中で問題が一番少ない。京阪神からの団体誘客の施策にもっと取り組めば、販売拡大は十分可能。
8 の字ルートについて	・ 道路を整備すれば、短い時間でより多くの場所を観光したいという客のニーズを満たすことができるが、それだけでは集客はできない。逆にアクセスが悪くても足を運んでもらえる施設は全国でいくらでもある。（シャトルバスの設置などでカバー可能） ・ 四万十川や足摺地区などは知名度があるにもかかわらず、観光客の増加につながっていないのは、道路整備を含めたアクセスの悪さも一因であると考えられる。したがって、高速道路や幹線道路の整備拡大は当然必要である。 ・ しかしながら、地域活性化を目的とした新しい観光資源の発掘と、それらの P R や周辺整備に力を入れなければ、息の長い観光振興にはつながらない。 ・ 特に、四国八十八ヵ所巡礼は観光資源として魅力的であり、世界遺産登録への働きかけなどを四県が連携して、積極的に進めていく必要がある。

訪問先	香川経済研究所 主任研究員 中山 雅之、主任研究員 川上浩志
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 16 : 00～16 : 50
訪問先所在地	香川県高松市亀井町 5 番地の 1 (百十四銀行内)
8 の字ルートについて	・ 高松市や松山市、徳島市などでは、整備しなければという機運はあまりないのではないか。8 の字になってもあまり効果はないと考えられる。 ・ 四国の高速道路の整備率は、全国平均を上回っており、これ以上高速道路が要るかどうかは疑問である。 ・ 結局、高知県西南部や東南部に高速道路ができて、北海道ではないがほとんど車の通らない高速道路になるのではないか。 ・ もともと南西部などは車が少なく、スムーズに流れている。一般道で十分である。 ・ 地元の人の気持ちは理解できないわけではないが、人口が今後減少していく中、多額の借金をして高速道路を作ることが正しいのか疑問。 ・ 人口減少、高齢化で自動車台数も減少してくることが予想され、これ以上の道路整備は必要ないのではないか。 ・ 将来的には、コンパクトシティ構想に見られるように、人がインフラの整備状況に応じて移住することも求められるのではないか。
交通基盤整備について	・ 四国の交通基盤整備は、かなり充実してきている。高松では、一般道もかなり整備されてきており、不便は感じない。
その他	・ 四国に空港が 4 ついるのかどうか疑問である。松山と高知にはあればいいと思うが、高松は岡山空港が遠くないし、徳島は関西圏の 3 つの空港が使える。 ・ 道路のニーズとしては、松山・高知間の高速道路・高規格道路の整備が優先されるべきであろう。 ・ 徳島県はどちらかと言えば明石大橋を経由して京阪神方面に目が向いており、四国内の道路整備の必要性はあまり感じていないのではないか。

訪問先	香川県漁連 総務部総務課 副調査役 内海靖裕
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 13 : 00～13 : 50
訪問先所在地	高松市北浜町 8-25
高速道路の整備	・ 高速道路が整備されたことで商圈（鮮魚の配達エリア）が広がったというメリットはある。特に明石大橋は効果的であった。 ・ ただし、観光などはスピードアップで宿泊などのお金が落ちないといったデメリットもあり、総合的に考えれば四国にとってあまりよかったとはいえない。
8 の字ルートについて	・ 現在の未開通部分は人口が少なく、高速道路を作っても、建設費や維持費など、費用対効果を考えると無駄になる可能性が高いと考える。 ・ 道路整備が企業誘致の大きな決め手になると考えにくく、これ以上の税金投入は不要ではないか。
要望	・ 高速道路整備よりも、南海地震対策や高潮対策など、防災面の充実を図ることを優先すべきではないか。
その他	・ 人口が減少する中でインフラ整備を図るよりも、文化や歴史など他地域にない資源を P R して四国の魅力を高めるべきである。そのためには、四国四県が一体となって取り組む必要がある。

訪問先	JA 香川県 企画管理部広報課課長 喜多 忠一
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日 13 : 00～13 : 40
訪問先所在地	香川県高松市寿町 1-3-6 (香川県 JA ビル内)
四国にある観光・農業資源の活用について	四国は、瀬戸内側と太平洋側に分かれているが、似通ったものを各県バラバラに作って販売している。各県バラバラでは、数量もまとまらず、ブランドにもならないし、各県間での競争にもなっている。四国として 1 つにまとまればよいと思う。 行政ベースで、宮崎県の東国原知事みたいな人が出てくれば変わるのではないかな。 香川県の農産物に限っていえば、以前と方向が変わってきた。どちらかと言うと、PR などにかかる予算が少なくなってきたおり、悪い方に変わってきている。 農業団体としては、農産物を生かすため、観光とタイアップしたいがなかなかうまくいっていない。自分たちだけでは成功しないことはわかっており、どちらかといえば観光業者などにリーダーシップを発揮してもらいたい。
交通の利便性について	本四架橋の利用料金がいため、利便性が損なわれている。燃料費などの輸送費が上がっているが、農産物は市況商品であり、販売価格に転嫁できないため、本四架橋を含め校則料金の値下げを望みたい。 本四架橋の通行料金については、普通の高速料金並を望みたい。
8 の字ルートについて	基本的に、JA 香川県としては 8 の字ルートができて関係がない。農産物輸送は、京阪神や首都圏がほとんどであり、それ以外のルートはあまりないため、香川県内 (明石ー鳴門ルートを含む) 以外の高速道路延伸は、メリットを感じない。 JA 香川県としては関係がないが、88 ヶ所をアピールするのなら、8 の字ルート建設は効果があるのではないかな。室戸とか足摺は一般道では、やはり行くのに時間がかかりすぎると思う。
現在の輸送ルートについて	トラック便が中心で、航空便による輸送は多くない。そのため、高速道路があれば予定を組みやすいというメリットはある。 交通基盤としては、十分に整備されていると言えるのではないかな。
JA の統合などについて	農産物については、ブランドを統一してロットをまとめる以外にメリットはない。ただし、それが市場に受け入れられるかどうかはわからない。 また、資材等については、購買時の交渉力は増すかもしれないが、どこかにストック拠点を設ける必要があり、そこからの輸送コストの問題が発生するのではないかな。
その他	今後の社会資本整備については、環境をどう考えるのが大切だ。コスト経済性だけで判断するべきではないと思う。

訪問先	高松商工会議所 総務部総務担当 齋藤氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日 9 : 00～9 : 30
訪問先所在地	高松市番町 2-2-2
高速道路の整備	(会員企業の動向) ・ メリットは、営業エリアが広がったこと。 ・ デメリットは、支店や営業所を岡山に集約するなど、空洞化の動きが見られる。 ・ 観光面でもこれまでは宿泊につながっていたものが、宿泊場所は、琴平、道後、高知などに取られ、高松は素通りされることが多くなった。高松に及ぼす経済効果が非常に小さくなっている感がある。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ルートの形成、全線 2 車線化については四国商工会議所連合会での要望事項であり、引き続きお願いしたい。 ・ これまでインフラ整備は都市部を中心に行われ、地方は後回しにされている感がある。財政状態が厳しくなったからできなくなったというのもやや無責任な感じがする。国の責任において地方のインフラ整備についても必要なものは継続実施して欲しい。
地域活性化	・ 四国の活性化は企業が流出しては実現しない。 ・ 香川でも日プラが神戸に主力工場を新設予定であるが、理由としては臨海型工場で生産し、そのまま（輸出の際の）積み込みができる一貫体制が敷けるためらしい。 ・ 現在成長著しいところは輸出型企業が多く、税関や検疫など C I Q 体制の整備充実を図らないと他県へのシフトは免れない。道路整備だけでなく、港湾、法制など、総合的な受け入れ態勢の整備が必要。
その他	・ 国際観光では韓国便が苦戦している。便数や空港とのアクセスなども課題。台湾や上海などチャーター便の運航で P R を図っているが、交流人口の増加のためにも国際便の充実を図って欲しい。

訪問先	王子ネピア㈱ 徳島工場 工場長 細川哲
訪問日時	平成 20 年 1 月 25 日 13 : 00~
訪問先所在地	徳島県阿南市辰巳町 1 番 2
徳島工場概要	・当社は王子製紙の子会社で、家庭紙（ティッシュ・トイレット）を製造。 ・抄紙機は欧州製で、抄紙能力は 2000 ㎡/分（時速 120 km）を誇り、国内最速クラス。ただし、構造がブラックボックス化しているため故障した場合は修理に手間と時間がかかる。 ・当工場の立地上の優位性は、水が比較的確保しやすいことや、隣接する王子製紙富岡工場のインフラ（排水設備等）も利用できること。また人件費も、本州に比べ安い。 ・原料パルプ（広葉樹系 6 : 針葉樹系 4）は、隣接する富岡港に海上輸送されて来る（王子製紙富岡工場を経由）が、現状の港湾設備で問題なし。 ・再生紙比率の偽装問題では、当社の偽装は軽微であったが、世間からは他社と同列に見られている。厳格なコンプライアンスが重要である。 ・同じ四国でも、四国中央市の製紙業者は商売熱心で、当社も安閑とはしてられない。大王製紙は、厳しい社風で 100 人中 90 人は辞めると聞くがそれだけ優秀な人材が多い。
通行料金の引き下げ	・製品は、トラック便で、本州や九州の大消費地へ向け出荷しているが、他の産地に比べ、運送コストが割高であることから、田舎で従業員の人件費が多少安いといったメリットも飛んでしまっている。 ・家庭紙は利幅が薄い商品で、物流費の占める割合はかなり高い。コスト削減のため、瀬戸内海は橋を使わずフェリー便を利用して渡っており、瀬戸大橋等の通行料金引下げを望む。 ・なお、地方格差是正の観点から、引下げる場合は、四国の企業に限定するといったことも合わせて検討すれば面白いと考える。
高速道（8 の字ネットワーク）の整備等	・高速道路は、主な製品出荷先である大阪や広島、福岡方面へのラインは整備されており、現状でも特に不満はない。 ・四国島内で今後必要なのは、徳島市からせいぜい阿南市まで。阿南以南の必要性は特に感じない。高速道路よりも一般道の整備を優先させるべきであると考え。 ・最早、道路を整備すれば、企業をどんどん誘致できる時代ではない。それ以外の、例えば税制上の優遇措置などを考える必要がある。
出張等に関する交通体系の整備等	・徳島空港を利用し、東京方面へのお出張が多いが、1 日 5 便と便数が少ない。 ・また東京発の最終便が 18 : 30 と早いため、現地での活動時間が制約されている。せめて、最終便を 1 時間遅くして欲しい。

訪問先	四国化工機 株式会社 経理課 課長 武市 英彦
訪問日時	平成 20 年 1 月 22 日 午前 10 : 30～11:30
訪問先所在地	徳島県板野郡北島町太郎八須字西の川 10-1
当社の概要・業況	・ 本社では食品充填機械の製造および容器や包装資材の製造を行う。 ・ 阿南工場と御殿場工場では豆腐の製造を行っている。 ・ 製品の売上比率は、国内 65%、海外 35%。国内は頭打ちで、輸出拡大に注力している。 ・ これまでは食品メーカーからの依頼に基づいた、充填機械、容器・包装資材の製造を行っていたが、現在はメーカーと企画段階から擦り合わせを行い、コスト低減等につなげている。 ・ 製品の輸送は、全て日通に委託している。燃料価格高騰の影響で、運送業者も厳しいだろうが、当社も製品価格を上げることは出来ないので、簡単に引上げには応じられない。 ・ 本社で約 300 人、グループ全体では約 800 人の従業員を雇用。
8 の字ルート の整備について	・ 会社の立地も鳴門 I・C に近いのであまり不便を感じない。鳴門 I・C と徳島 I・C のアクセスについても、国道 11 号バイパスが比較的スムーズに流れることから、特に不便はさほど感じない。 ・ 営業は東京を中心に行っており、四国内の営業活動もあまりないので当社の立場からすれば 8 の字は必要ない。 ・ 高速道路はあった方がいいが、財政面からすれば、高規格道路や一般道の拡幅等で対応するのが現実的ではないか。
交通網の整備 に関し、当社が 優先的に望む こと	・ 自動車道の延伸よりも、徳島自動車道の 4 車線化を優先的に行って欲しい。 ・ 徳島市内は朝夕のラッシュ時の渋滞がひどい。渋滞緩和に向け、環状線などの整備を望む。
本四架橋の料 金について望 むこと	・ 鳴門―明石ルートが一番よく利用するが、通行料金が安い。 ・ 料金は、半額程度に下げるべきと考える。 ・ 割引制度も全車種に拡大し、恒常的な引き下げを要望する。
その他	・ 一昔前に比べると、徳島の道路事情は格段によくなったと感じる。 ・ ただ、橋が開通したことで徳島から関西への人口流出が止まらない。徳島県内では、徳島市や周辺の藍住町、北島町などへ集中しており、格差が広がっていると感じる。 ・ 観光客を呼び込む施策が必要。

訪問先	日亜化学工業 株式会社 面談者 総合部門 管理本部 物流部 部長 岸 憲範 氏
訪問日時	2007.11.28
訪問先所在地	徳島県阿南市上中町 491 番地 本社
製品の輸出について	・製品の輸出については、「安全、早く、安く」物流の制度を作ることが大切である。当社にとっては、①特定輸出申告制度の導入と②高速道路開通（鳴門 IC～阿南 IC 間）が必須条件と考えている。 ① は、2008 年までに当社の全輸出品について利用を予定している。 ② は、早急に実現してもらいたいと考えている。 ※ 特定輸出申告制度・・・アジアゲートウェイ構想の中の貿易手続き改革プログラムで決定事項。目的は、輸出貨物の生産拠点から船積みまで、切れ目のない安全管理と追跡が可能となった現状を踏まえて、出来る限り輸出において、貨物の立ち寄る個所を少なくすることによって、物流全体のリードタイムの短縮、コストの削減を目指し輸出における「保税搬入原則」の適用をはじめ、現行制度のあり方を見直す。コンプライアンス優良者は、貨物の保税地域への搬入が不要となる制度。当社の場合は、現在、神戸税関鳴門支所を経由して、製品を輸出している。本制度利用後は、直接製品を販売先へ届けることが出来る。 ・納期に余裕がある場合は、地球環境問題を考え、船便で出荷している。
四国島内のインフラ整備について	・環境問題を考えれば、鉄道施設の整備が必要と考えている。当社の場合、JR 鳴門駅までトレーラーで製品を運んで、列車に積み入れすることになり、物流効率が悪い。そのため、国内出荷については、陸送（トレーラー）便を利用することが多い。 ・徳島市内の道路事情は劣悪で、どの道も慢性的に渋滞している。特に R55・R11 徳島県庁付近はひどい。早急に渋滞緩和策を考えて欲しい。 ・去年、徳島県へ道路整備目的に 10 億円寄付している。 以上

訪問先	日清紡績(株) 徳島工場 総務課長 ^{しのあき} 東明 敏夫
訪問日時	平成 19 年 12 月 18 日 15 : 00~
訪問先所在地	徳島市川内町中島 6 3 5
徳島工場概要	・ 徳島工場は昭和 33 年開設、50 周年を迎える（日清紡自体は 100 周年）。 ・ 主要製品は、スパンデックス（パンスト用の糸）、ファインペーパー（高級な塗工紙）、エラストマー（化成品）等。 ・ 用水は、旧吉野川から直接引いており、渇水時も全く心配はない。
原料・製品の搬送に関する、徳島市内の道路網の整備	・ 大部分の原料は、ローリー車で四国島外から搬入している。燃料（A・C 重油）は船舶を利用しているが量は少なく、頻度は月一回程度。 ・ 製品の出荷先も、大半（9 割以上）が近畿、北陸、関東など、四国島外向けとなっている。昔は、船舶を利用することが多かったが、今は小ロット化が進みトラック輸送に切り替わった。 ・ このように当工場関連の物流は、出入りとも四国外が大半を占めているが、最寄の鳴門 I C へのアクセス道となる国道 11 号は、朝夕のラッシュ時に相当混雑する。環状線等バイパス道の整備を進めて欲しい。
高速道の 8 の字ネットワーク整備、4 車線化に対する意見	・ 当社は、物流を全て外部の運送業者に任せており、直接関与していない。指定どおりに、運送業者が荷物を運んでもらえればそれでよいが、現状では特に問題は発生していない。加えて、四国内での荷動き自体があまりないこともあり、四国の高速道の整備は、切実な問題としてはとらえていない。 ・ なお、一部の原料パルプは、四国中央市からトラックにより徳島道経由で搬入している。また燃料の重油から L N G への切り替え準備も進めているが、L N G は坂出からローリー車で搬入することになる。そのため、高速道の延伸よりも、安全性確保のため徳島道などの 4 車線化を優先して欲しいと考えている。
出張等に関する交通体系の整備等	・ 出張は、関西方面は高速バス、東京方面へは飛行機を主に利用している。 ・ 高速バスは、便数も多く問題ない。 ・ 飛行機は、6 便／日と少なく、便数をもう少し増やして欲しい。

訪問先	日本電工(株) 徳島工場 事務課長 西谷仁宏 マネージャー 新崎盛樹
訪問日時	平成 20 年 1 月 25 日 10 : 00 ~
訪問先所在地	徳島県阿南市橘町幸野 62 の 1
徳島工場概要	・当工場は昭和 43 年に操業開始。 ・メイン製品は「合金鉄」。業界では「鉄の味の素」と言われており、製鉄工程で少し添加することにより、鉄の「強度」や「防食性」が大幅に増す。当社はこの分野で日本のトップメーカーである。 ・その他に「肥料」等も製造している。
当工場の優位性・インフラ整備について	・原材料は全て海外（南アフリカやオーストラリア、中国）から専用船で輸入している。工場内に 3 万トンの船が接岸可能な専用バースを有し、原材料を直接搬入できるため、当工場は他社・他工場に対し大きな優位性がある。当社も各地に工場があるが、近年は当工場への集約が進んでいる。 ・製品出荷も、当工場から内航船を使い、広畑、君津、大分、名古屋などの鉄鋼メーカーへ直接納入している。 ・このように工場関係の物流は、出入りとも大半が船を利用したものとなっている。 ・多くの電気や水を使用するが、昨年も渇水で操業の一部停止を余儀なくされた。水不足に備え、生産工程等を工夫しているが、限界があり、行政には工業用水の安定的供給のためのインフラ整備をお願いしたい。
道路整備等について	・道路関係では、製品の一部（肥料等）をトラック便で本州に向け出荷しているものの、量はごく僅かである。 ・トラック業者に全面委託しているが、要望どおりの納期が守られていることなどもあって、高速道路等の整備に関しては、正直なところあまり関心はない。 ・周辺道路の整備も、昨年 12 月に阿南市中心部（当工場近く）まで国道 55 号バイパスが延伸してきたことから、かなり進んでいると感じる。 ・ただし、災害時等に備え、迂回路は確保しておく必要はあるだろう。
出張等に関する交通体系の整備等	・東京方面への出張は、徳島空港を利用するが、1 時間半程度かかり不便である。 ・大阪方面は、高速バスを利用している。当工場裏手に、高速バスの停留所があり、3 時間半で大阪に着く。 ・便数も 1 日 5 本あることから非常に利便性が高いと感じている。

訪問先	株式会社 丸本 （食品製造販売業） 取締役常務 総務部 GM 川田 拓也
訪問日時	2007.11.29
訪問先所在地	徳島県海部郡海陽町大井字大谷 41
営業展開について	- 当社の事業所構成 本社兼加工センター：徳島県海部町 加工センター：大阪府堺市 営業所：東京、大阪 直販店：関西圏に 7 店舗 - 仕入れについて、鶏肉は、四国島内各地からトラック便で本社加工センターに輸送される。牛肉は、国内各地から、陸送、船便で、輸送されている。特に九州からのルート（瀬戸大橋～鳴門 JCT～11 号線～55 号線）や大阪からのルート（淡路～鳴門 JCT～11 号線～55 号線）は、徳島市内で渋滞に巻き込まれ、時間のロスが多い。 - 徳島市内の交通渋滞は、あらかじめ予想されるため、混雑する時間帯を避けている。 - 本拠地が、徳島県南部であるため、早期の高速道路開通を望む。特に、鳴門 JCT～徳島 JCT～徳島 IC 間および徳島 JCT～阿南 IC までの早期道路整備を要望する。
営業活動について	- 出張先で一番多い場所は、徳島市、次いで大阪、東京、四国島内の順となっている。徳島市内へは、営業社員がほぼ毎日片道 3 時間かけて出張している。ルートは、55 号線が中心となっている。特に、55 号線の徳島市内近辺は慢性的に混雑している。 - 取引先が年に数回大阪以北から来社するが、徳島市内の渋滞について話題に出る。早期に高速道路の整備を望む。
8 の字ルートの整備について	8 の字ルートが整備されれば、当社にとって、時間短縮効果やドライバーへの労働負担の軽減が図られ、営業エリア拡大の効果が期待できる。 - 徳島県南部の 55 号線は、高知方面・徳島方面ともに台風の高波や、越波の被害があり、連続降雨量 300 ミリを超えれば通行止めとなる。高速道路整備に時間がかかるなら、高規格道路整備を検討して欲しい。高速道路整備については、地震や津波の被害における緊急輸送ルートの確保の観点からも重要と言える。

訪問先	(株)漁火 ^{いさりび} （ホテルリビエラししきい、ふれあいの宿遊遊 NASA） 人事部長 竹治浩一
訪問日時	平成 20 年 2 月 18 日 10：30～
訪問先所在地	徳島県海部郡海陽町穴喰浦字松原 226-1
施設の概要	・海陽町出資の第 3 セクター。海洋町内で「ホテルリビエラししきい」「ふれあいの宿遊遊 NASA」の 2 施設を運営。 ・「ホテルリビエラししきい」は H 9 年 4 月オープン。宿泊客数は開業当初は年間 1 万 4～5 千人あったが、現在は 1 万人を割り込んでいる。 ・宿泊客としては、四国遍路や熟年夫婦、ビジネス関係が多い。 ・海の幸（伊勢えび、あわび、サザエ）が人気で、四国島外からの宿泊客が約 6 割と半数を超えている。
8 の字ネットワークの整備	・8 の字ネットワークの整備は是非とも進めていただきたい。観光業にとって大きなインパクトがある。 ・道の種類は地域高規格道路（阿南安芸自動車道）で十分である。通行料がかからない分かえって望ましい。 ・当地は、高速道路の狭間となっている。最寄の徳島 IC（徳島自動車道）、南国 IC（高知自動車道）からはいずれも 2 時間半程度を要し、同じ徳島でも、高速の整備されている池田方面に客が流れるケースが多い。 ・観光客の減少に伴い、観光地の整備が十分行き届かなくなり荒れてしまい、その結果、さらに観光客が来なくなるといった悪循環となっている。 ・当ホテルのリピーター自体は多い。特に正月は、眼前にひろがる太平洋の水平線からのぼる初日の出が拝めることから、チェックアウト時に翌年の予約をして帰る客も多い。 ・1 度利用していただければ気に入っていただける自信はあるが、交通が不便であることから敬遠されてしまう。この現状をなんとか打破したい。
ライフラインの確保	・55 号が通行止めの際には、「陸の孤島」となり、その迂回路確保の観点からも高速道路は必要。 ・日和佐道路の部分開通でかなり改善は進んだと思う。由岐までつながればより便利になる。
鉄道・バス等	・JR 牟岐線、阿佐海岸鉄道は、特急が 1 日 4～5 本しかなく、しかも徳島まで 2 時間近くかかる。時間も午前中は 7 時と 9 時しかない。宿泊客はかなり早起しないと朝 1 番に間に合わず利用しづらい。 ・大阪までの高速バスは当ホテルにも発着。1 便増便され 1 日 3 便となり便利になった。利用客も多い。 ・地域内の道路は、既存の道路の整備程度で差し支えない。 ・当地域の観光の目玉である室戸岬の周辺施設の整備も是非、進めて欲しい。 以上

訪問先	四国高速運輸株式会社 業務部営業課課長 麻植 浩二 ^{おうえ}
訪問日時	平成 20 年 1 月 22 日 午後 3 : 00 ~ 4 : 00
訪問先所在地	徳島市東沖洲 2 丁目 62 番地
当社の概要 および現在の 輸送状況	・ 輸送はトラック輸送のみ。主な輸送ルートは、関西方面以东は明石大橋経由、広島など中国方面は、瀬戸大橋または宇高フェリーを利用する。 ・ 輸送時、高速道路は特定の荷主以外は原則使用しない。特定の荷主とはイオンとヤマト運輸。特に納入期限を急ぐ荷物がない場合は、一般道を利用する。 ・ 鳴門ー明石ルートの場合、鳴門 IC から乗らず、鳴門北 IC から高速に乗る。そして淡路島内は、一般道を走る。高速を使用すれば大阪までは 2 時間程度で行けるが、淡路島内で一般道を使用しても、3 時間～3.5 時間では行けるので特に問題ない。 ・ 原油高でも、競合他社が多く、運賃には転嫁できない状況にあり、経費の節減のためには止むを得ない。
8 の字ルート の整備につい て	・ 必要かどうかといえば、不要。高規格道路か一般道路で充分。南部の一般道は信号も無く、結構スピードも出せる。今のまま良いのではないか。 ・ 整備するのであれば、優先すべきは徳島道の複線化である。片側 1 車線はドライバーの負担も重く、事故の場合にすぐに通行止めになり、計算できない。 ・ 当社の立場からすれば、徳島発四国島内への輸送は、特定荷主以外なく、かつ各県庁所在地向けしかないことから、8 の字ネットワークが整備されても特に効果はない。 ・ 仮に徳島東 IC が出来ても、鳴門北 IC までは一般道を使用するだろう。 ・ 徳島市から高知市へ輸送する場合、8 の字ルートができて徳島道経由で高知市には行く。南側ルートは通らないだろう。
交通網の整備 に関し、当社が 優先的に望む こと	・ 徳島 IC と鳴門 IC が接続していないが、国道 11 号バイパスがあり、日中はスムーズに走ることが出来るが、朝夕のラッシュ時の渋滞がひどい。渋滞緩和に向け、早急に環状線や吉野川に橋を掛けて欲しい。
本四架橋の料 金について望 むこと	・ 橋の通行料金が高すぎる。料金は、通常の道路距離に見合った料金にすべき。 ・ 割引制度も色々あるが、判りにくい部分がある。割引制度を導入するならもっとわかりやすいものにして欲しい。

訪問先	東海運株式会社 専務取締役 武市正
訪問日時	平成 20 年 1 月 23 日 午前 1:30～2:40
訪問先所在地	徳島市川内町平石流通団地 63 番地
現在の企業活動について	・ 営業所は、徳島、香川、高知のほか四国外では、大分と東京にある。 ・ 主な輸送品目は化学工業品、医薬品、飲料水、合成樹脂など様々、県内の主要な取引先は東亜合成、大塚製薬、四国化成などがある。 ・ 輸送方法は、トラックと船舶輸送の複合輸送。両者の割合は 5 : 5、トラック輸送は四国内が中心。内航船は 15 隻保有、マンニングは外部に委託している。 ・ 中国筋への輸送は、瀬戸大橋よりも料金が安いから宇高フェリーを利用する。 ・ 欧州向け輸出コンテナは神戸港までフェリーで輸送する。徳島港は毎日運行していない上、釜山で荷物を積み替える必要があるのではほとんど利用していない。 ・ 関東（有明）、九州（門司港）向けは、オーシャン東九フェリーを利用している。 ・ 燃料費高騰を受け、全体の 70%の荷主に対し、バンカーサーチャージを適用している。その他の先については毎月、運賃改定交渉を行っている。 ・ 県南部への輸送は室戸の海洋深層水の PET ボトルを運ぶくらいで、輸送回数が圧倒的に少なく不便さは感じていない。
8 の字ルートは必要か	・ 必要ない。
8 の字ルート整備について	・ 整備するとしても、高規格道路か国道の改修でよいのではないか。 ・ 県南部の一般道は、信号もなく比較的スムーズに走ることが出来る。観光客には必要かもしれないが、財政的にみればこれ以上の採算割れ的高速道路は作るべきではない。 ・ 優先すべきは南部への延伸よりも、徳島道の複線化、制限速度 70km では高速道路とはいえない。 ・ それも難しいのであれば、追い越し車線をもっと長くすべき。今は短すぎてかえって事故につながる恐れがある。
その他のインフラ面での問題点、要望	・ 徳島市内の渋滞がひどい。計画に上がっている環状線の整備を急いで欲しい。 ・ ガソリン税の暫定税率の廃止には反対。ようやくこれから地方が整備されるというのに、財源不足で道路整備がストップする。 ・ 本四架橋の通行料金が安い。通常の道路距離に見合った料金にして欲しい。 ・ CO2 削減の観点から、荷主も鉄道や船舶での輸送に切り替える傾向にある。大型化しなければ採算に合わないフェリーの離接岸のための港湾は、岸壁等、港湾整備を急いで欲しい。（特にオーシャン東九フェリーの岸壁） ・ また国道 11 号線と徳島東 IC のアクセスも、現在進めている環状線の整備と併せ急いで欲しい。 ・ 例年徳島は、水不足の影響から製紙会社が操業短縮を余儀なくされている。水資源の確保について抜本的な対策を実施して欲しい。

訪問先	社団法人 徳島県トラック協会 常務理事 松家晴三
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 10:30~11:30
訪問先所在地	徳島市北田宮 2 丁目 14 番 50 号
現在の四国の状況について	・ 人口減少の影響が大きい。これが地元の活力を奪っている。 ・ 企業誘致して雇用が生まれても、地元で消費がなければ意味がない。 ・ 徳島の場合、関西への人口流出が激しい。 ・ 固定資産税や市町村民税などの減免等、税制面の優遇措置など思い切った施策を打たないといけない。 ・ 明石海峡大橋が出来て潤ったのは高速バスを運営するバス会社のみ。 ・ 四国は確かに自然が豊富で、不便であるが故に守られてきた部分がある。橋が開通して、関西圏のトラック業者が参入してきたことで、競争激化から運賃が低下した。トラック運送業にはデメリットの方が大きい。 ・ 日本製紙も撤退するため、今後更なる競争激化が予想される。
現在の交通施設整備全般について	・ 通行料金が低い。徳島道は高く、事故などですぐに通行止めになるので、ドライバーは一般道を使用することが多い。片側 2 車線化を急ぐべき。 ・ 午前 0 時~4 時に試験的に通行料金を割引しているが、荷主がその時間帯に合わせてくれるわけではなく、もっと割引時間帯を拡充して欲しい。 ・ 鳴門ルートは橋だけを高速道路は利用して、島内は一般道を走るケースが多い。このため、住人からは騒音に対する苦情が上がっている。 ・ 港湾については、小松島港周辺のアクセス道路が悪い。 ・ 徳島空港は JAL のみが就航しており、便数もなく不便である。東京までの運賃も高松空港からの方が安い。徳島県西部の人は高松空港を利用する。 ・ 徳島から海外へ行く場合、高松空港か関西空港を利用する。松山ー上海など一空港の発着ではなく、徳島発ー松山経由ー上海着のようなルートはできないものか。
8 の字ルートについて	・ 8 の字が完成することは望ましいが、費用面を考えると阿南以南については、高速道路でなくても高規格道路または、一般道の拡幅等で構わないのではないか（物流業者もあまりいない）。 ・ それよりも鳴門ー徳島間の開通、徳島道の 4 車線化を急いで欲しい。

訪問先	徳島通運株式会社 業務部 課長 田中守
訪問日時	平成 19 年 12 月 18 日 午前 10 : 00
訪問先所在地	徳島市南沖洲 5 丁目 8 番 72 号
当社の業況	・ 当社は、日本通運の 100%子会社。発祥は地場の運送業者で主に旧国鉄関係の仕事（貨物列車関係の荷物集配）をしていたが、S37 に吸収合併された。 ・ 本四架橋により、本土の運輸業者との競争も激化。他所から四国島内に荷物を運んできたトラックが、積載率アップのため、ダンピングして荷物を集めるため、運賃水準はかなり下がっている。当社の主要取引先の一つである大塚製菓の運賃も、3 割程度ダウンしている。 ・ 加えて、王子製紙徳島工場（阿南市）の閉鎖（当社は直接の取引なし）に伴い、当地の業界のパイが縮小し競争がより激化することが危惧される。
8 の字ルート の整備	・ 四国島内の仕事は限られ、大半は徳島を起点に、地元の薬品や合板、青果物などを、四国島外（仙台・東京・名古屋・大阪・福岡等）に配送している。よって、四国島内の高速道路を利用する機会は限定的。 ・ 高速道路の延伸は小松島市か、せいぜい阿南市までで十分。阿南市以南については、特に必要性を感じない。近年、南部の農協が合併（東徳島農協）した結果、同農協の仕事が当社に集中し、取扱量自体はかなり増えているが、高速道路がなくても、特に支障はない。 ・ 仮に高速道が延伸されれば、一般道が空いてくる。当社は一般道を利用することになるだろう。
交通網の整備 に関し、当社が 優先的に望む こと	・ 徳島市内の道路網の整備。特に、建設中の徳島市内環状線の早期完成を望む。徳島市内には、吉野川、勝浦川などの大きな河川が複数流れていることが、費用や期間等、整備上の大きなネックとなり、四国他県に比べ、整備の遅れが際立っている。 ・ 自動車道の延伸よりも、既存の徳島自動車道の 4 車線化を望む（安全性・スピードアップ）。 ・ 高松道（鳴門 I C）と、徳島道（徳島 I C）をつなぐアクセス道（四国横断自動車道）にも期待。今年ようやく着工したが、完成までにはまだ相当の期間を要する。これに伴い当社を始めとする流通業者等が集積する沖洲地区にも I C（仮称「徳島東 IC」）ができることから、かなりの利用が見込める。ただし当社の利用は、一般道が込み合う朝夕等の時間帯が主になるだろう。
当社の四国の 高速道路の利 用方針	・ 経費節減のため、当社ではできる限り「高松道」「徳島道」は使用しないことや、使用する場合も、深夜割引等の割引制度を活用するようドライバーに指導している。 ・ 高速道のかわりに一般道を利用することで浮いた経費は、会社とドライバーで折半するといった、インセンティブも与えているが、労働組合との関係も

	あり強制は難しく、徹底されていない。 ・ドライバーには、多少の手当より、運転が楽で安全な高速道路を利用したいという意向が強い。
その他	・東京に続き、大阪でもH21年1月から、トラックの排ガス規制が強化される（乗入れは可能だが、荷降し等が不可）。トラックの買い換えのための負担も大きく、助成策を検討して欲しい。 ・軽油価格は、今秋以降3カ月連続して値上がりし、現在110円／リットル（値上がり前は約60円／リットル）。これ以上道を作るなら、32.1円／リットルの軽油税の引き下げを検討して欲しい。

訪問先	株式会社 古川運送 代表取締役 古川博 常務 古川清
訪問日時	平成 20 年 1 月 25 日 午後 3 : 00
訪問先所在地	阿南市福井町吉谷 54 の 1
当社の業況	・トラック 30 台で貨物運送業（冷凍車、保冷車で、青果物や冷凍食品等の食品を主に輸送）と、観光バスで 5 台で観光業を兼営。 ・四国島内の輸送は限られ、大半は阿南市を起点に、四国島外（福岡、山陰、神戸、大阪、名古屋、静岡、関東、東北等）に配送。
交通網の整備 に関し、当社 が優先的に望 むこと	<高速道路～徳島市内> ・徳島市内の渋滞が激しく、鳴門 I C から徳島市内を出るまで 1 時間以上かかる。徳島市内のバイパス整備は早急に進めて欲しい。 ・また、徳島道は対面通行のため、時間がかかり、また安全上も問題があることから 4 車線化を進めて欲しい。 <徳島市～阿南市内> ・昨年末に徳島市からのバイパスが阿南市中心部まで開通。徳島市内までの所要時間は 1 時間弱となり一般道の交通事情はかなり改善された。また、これにより、大雪や台風等の災害時の迂回路も確保できた。 ・よって、阿南市周辺の整備は、当面は必要ないと考える。 <阿南市以南> ・徳島南部から青果物（すだちなど）を運んでいるが、時間的に急を要するケースは少なく、現状で特に不便は感じていない。
8 の字ルート の整備	・時間的余裕もあり、経費節減のため、高速道路はあまり利用していない。 ・高速道路が阿南市まで延伸すれば、京阪神まで 1 日 2 往復も可能となり売上を伸ばす余地も生じるが、競争は激化しており、実際に 2 往復分の貨物を確保することは難しい。 ・半面、四国島内の道路網整備や、橋の通行料金引き下げにより、本州の大手業者に仕事を吸い取られるストロー現象も危惧される。 ・よって、当社のビジネス上は 8 の字ルートの必要性は特に感じない。 ー以上常務の見解、以下は社長の見解ー ・ただし個人的には、室戸等県南部の道路整備は、地域振興や地域住民の生活の利便性向上ため、引き続き必要であると考えている。 ・高速自動車道が難しいなら、地域高規格道路などで何とか実現する方法を探って欲しい。そのため、ガソリン税の暫定税率も当面維持することは止むを得ないと考えている。 ・また、全国各地で進められているシーニックバイウェイ（地域と行政が連携し、道を中心とした景観や自然環境の保全整備を行なうことで地域の観光振興、活性化を目指す施策）も、今後検討していくべきだ。以上

面談者	徳島バス株式会社 総務部 課長 千本寿史
訪問日時	平成 20 年 1 月 23 日 午前 10:30～12:00
訪問先所在地	徳島市出来島新町 1-25
現在の企業活動について	・ 当社は、徳島県内の路線バスの運行および四国各県の県庁所在地間、関西、関東方面の都市への高速バスの運行を行っている。 ・ 南海電鉄の子会社であり、南海フェリーや南海電鉄と連携している。 ・ 足元では、原油高の影響で燃料費が 4 年前の倍に値上がりしているが、運賃は値上げしていない。最近は格安料金を売りにしたツアーバスの登場で業者間の競争も激化している。(徳島一なんば間は当社が片道 3,600 円に対し、ツアーバスは 2,500 円)
ツアーバスについて	・ 旅行会社や観光バス業者が運営するツアーバスは、これまでスキー場や観光地などへ貸し切りバスを運行していたが、2002 年 2 月施行の改正道路運送法による規制緩和を機に都市間の高速バスの運営に進出してきた。 ・ ツアーバスの場合、路線バスのバス停を使用することが出来ない。通常、〇〇前を「集合場所」として顧客を乗降させる。つまりバス停のスペースを確保していないため、路線バスのバス停を勝手に使用したり、路上駐車することとなる。場合によっては当社の営業妨害にもなっている。 ・ 東京の八重洲口には、これらツアーバスが朝の同じ時間帯に全国から集中して集まり路上駐車して乗客の乗降をするため、渋滞が発生し問題になっている。
四国の輸送環境について の問題点・要望	・ 本四架橋の通行料金が安い。料金は現在の半額以下にすべき。 ・ また、大口割引については、県のバス協会発行の ETC カードを使用することで割引を受けているが、協会加盟企業が一律に同率の割引を受けることになっており、当社のように利用回数が多い業者と利用回数が少ない業者（ツアーバス運營業者等）との間に不公平がある。企業ごとに発行するなどして是正して欲しい。 ・ 高速道路がすぐ通行止めになる。特に徳島道は池田一三島・川之江間が多い。事故渋滞も多い。 ・ 積雪の場合も四国の高速道路は弱い。北陸道などのように雪対策用の設備もするべきでは。
8 の字ルート整備について	・ 高速道路での整備を要望する。理由は、輸送時間の短縮は勿論、スケジュール通りの運行が可能となる。また運転手の負担軽減につながる。 ・ 高速道路は、南進よりも徳島道の複線化を急いで欲しい。対面通行は非常に危険である。 ・ 鳴門 IC と徳島 IC の接続も急ぐべき。鳴門 IC までは予定時刻どおりでも、一般道の渋滞で徳島市内でタイムロスすることが多く、市内渋滞緩和策も合わせて整備して欲しい。 ・ また、貸切バスのニーズの増加が期待できる。徳島県南部の伊佐利では、漁業体験や修学旅行生らの体験学習などが少しずつ増えている。これら県外客のニーズに対応し、ツアーなどを企画することも可能となる。 ・ また、道路を作るのであれば、徳島の南部から高知市まで繋げて欲しい。周遊ルートが出来れば、『鳴門—徳島—徳島南部—高知—祖谷（または高松など）』といったツアーを企画することが可能となる。

	・ 県南部には、日和佐病院と小松島の日赤病院しか大きな救急病院がない。医療の面からも高速道路ないし高規格道路は必要である。
その他	・ 車社会となり、路線バスは、自治体からの補助金をもらっても赤字が年々累積しており、営利企業である以上、当社としても赤字路線は廃止していく方向にある。 ・ 規制緩和で、路線バスの廃業が可能となった。鹿児島バス会社のように、当社も路線バス事業を廃止することも将来的にはある。 ・ 四国は、道路をはじめとするインフラ整備では、全国の主要都市に比べて後回しにされていると感じる。 ・ 少子高齢化に加え、若者は関西方面へ流出している。これは仕方のないことで、徳島県の場合、関西方面からの観光客を取り込んでいくしかない。

訪問先	株式会社 エアトラベル徳島 企画部 課長 福島利和
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 13 : 30 ~ 14 : 45
訪問先所在地	徳島市幸町 1 丁目 6
現在の交通インフラおよび観光の状況について	・ 徳島空港は JAL のみしか就航しておらず、便数も少なく不便。徳島県西部地方の人は近くて利便性のよい高松空港を利用している。 ・ このため徳島空港では、チャーター便のニーズが高く利用も多い。 ・ 鳴門 IC と徳島 IC が接続していないことで、観光客は高松方面へ向かうことが多い。入ったとしても徳島市内までである。 ・ 高速道の周遊ルートが未開通のため、鳴門から徳島道に入り、祖谷に宿泊し、高知または高松を経由して帰るパターンが多い。 ・ 高速道路の関係で、マイカーで行きやすくなったこともあって高知や道後は宿泊が減り、日帰り旅行が増加。
8 の字ルートについて	・ 高速道路網が整備されれば、当社も県南部へのツアーコースを企画出来るし、観光客も増えるだろう。しかし、それだけではだめで、宿泊施設のキャパや魅力的な観光資源がなければ一過性に終わるのは間違いない。 ・ 阿南以南については、高速道路でなくても高規格道路等で構わない。 ・ それよりも徳島道を 4 車線化して急いで欲しい。
期待される観光ルート	・ 既に各自治体（美波町、海洋町）では独自に取り組みが行われているが、県外の小・中学校の生徒を漁業体験や農業体験として受け入れる。 ・ 剣山のトレッキング・山歩きツアー ・ 観光地の歴史などを学びながら名所を回る、スクール系のツアー 等
将来の四国の観光について	・ 箱モノづくりよりも、そこにあるものを活かしたイベント（人を呼び込むもの） ・ 当社では四国 88 カ所巡りは、ノウハウがないため行っていないが、今後必ず増加するとみられる。
要望、その他	・ 鳴門大橋、瀬戸大橋の通行料金をもっと下げて欲しい。 ・ 四国中央市あたりに空港があれば、四国内どこからもアクセスが便利である。

訪問先	社団法人 徳島市観光協会 事務局長 池田建市 主任 川村義貴
訪問日時	平成 19 年 12 月 18 日 13 : 00~
訪問先所在地	徳島市新町橋 2 丁目 20 番地
観光客の状況・宿泊施設	・今年、徳島が舞台の映画「眉山」が一般公開され、観光客は大幅に増加した。ちなみに、8 月の「阿波踊り会館」来場者数は前年比 40% 増。 ・東アジアからの外国人観光客（台湾、韓国、中国）も増えている。台湾の観光客が 1 番多いが、徳島県が誘致に力を入れているようだ。 ・市内の宿泊施設は、阿波踊りの時期は超満杯となる（当協会が問い合わせを受けた場合、鳴門や、場合によっては高松の宿泊施設を斡旋している）が、それ以外の時期は供給過剰気味である。
道路に関する、観光客の意見	・明石大橋完成後、日帰りも可能となり、近畿からの観光客が増えた。 ・観光客は自家用車やバスを利用するケースが多いが、①鳴門 IC から、徳島 IC までの所要時間が約 30 分もかかることや、②道が複雑でわかり難い（案内標識も少ない）点に、不満を感じているようだ。
8 の字ルートの整備	・観光客は欲張りで、一度にできるだけ多くの観光施設を回りたいという欲求がとても強い。移動で無駄に時間がつぶれることを嫌う。 ・そのため、観光業の立場からは、できるだけ限なく四国島内の高速道路網の整備をすすめて欲しい。 ・四国全体を高速道で「8 の字」で結び、各県の魅力的な観光資源をパッケージ化し、一体となって誘致活動を展開すれば、かなりの相乗効果が見込めるだろう。四国アイランドリーグは、ある意味、その成功事例とも言えるのではないかな。 ・また、徳島にも、南部の日和佐などに、観光資源が手付かずのまま残っている。今でも、関西から多くのサーファーが訪れているが、南部へ高速道路が延伸すれば、はるかに多くの客を呼び込むことが期待できる。
空港関連	・徳島空港へのアクセスに関しては、それほど問題はないと考える。 ・飛行機の定期便は、数が少なく使いづらい。 ・台湾等からは国際チャーター便を利用する観光客が多い。
四国 88 カ所巡りの観光資源としての期待	・8 の字ルートが整備されれば、88 カ所巡りの団体客等が入って来やすくなるだろうが、僻地に点在する寺も多く、効果としては疑問がある。 ・ただし、徳島には 1 番札所があり、観光客は起点となる徳島をまず訪れることとなるため、他県より受ける恩恵は大きくなると考える。 ・一方、88 カ所巡りを世界遺産に登録しようという動きがあるが、そちらが実現した方が、観光面での効果ははるかに大きいと思っている。

訪問先	J Aかいふ（かいふ農業協同組合） 代表理事専務 山下延利
訪問日時	平成 20 年 2 月 18 日 14 : 30～
訪問先所在地	徳島県海部郡牟岐町大字中村字本村 5-2
農協の概要	・平成 11 年 4 月、J A海部郡と J A牟岐が合併し発足。 ・本所の他、2 支所、3 事業所がある。 ・当農協が扱う作物は、ハウス栽培のきゅうりやブロッコリーが中心。
農業生産面での高速道路の必要性	・当地域は、中山間地域で収穫量はそれほど多くない。 ・農家が朝収穫したものを J Aで集荷し、当日中に京阪神方面に向けトラック便（運送業者へ委託）で出荷、翌朝の市場に出している。 ・出荷時間には余裕があり、鮮度保持のため高速道路が絶対に必要であるということもない。効果としては、出荷時間に多少余裕ができる程度。 ・逆に、高速道の整備が高知まで進むと、高知（品種がバッテリー）との競争が激化する懸念がある。大阪等の消費地により近いといった、当地の高知に対する地理的優位性も損なわれてしまう。
企業誘致への期待	・当地の農家は、一戸当たりの収穫量が少ない（農業所得が少ない）こともあり兼業農家が非常に多い。しかし、地元で事業所が少ないため、多くが阿南市や徳島市まで通勤している。 ・高速道路が整備されれば、企業誘致もしやすくなり、地元での雇用増や地域経済の活性化が期待できる。 ・若者が居着かず人口減少が続いているが、一定の歯止めも期待できる。 ・企業誘致をより進めやすくするため、道路だけではなく通信網などを含めた総合的なインフラ整備を望みたい。
災害時のライフライン確保	・国道 55 号は、台風等の災害時には通行止めになることが多く、当地域は「陸の孤島」となる。また医者が減っており（産婦人科は阿南市まで行かないとない）、急患が出た場合の対応も困難になりつつある。 ・現在の国道 55 号のみの状態では非常に不安であり、代替道路として高速道路の整備は重要であると考ええる。
地域高規格道路「日和佐道路」の部分開通について	・日和佐道路が昨年部分開通したが、55 号とのアクセス道が十分整備されておらずまだ利用者は限られている。由岐までの早期開通を期待する。 ・55 号線は大雨の際に、日和佐近辺で通行止めになるケースが多かったが、これにより「陸の孤島」となるリスクは軽減されたと感じている。 ・なお日和佐地区の一部では、日和佐道路のよって近所同士が分断され、隣家にも相当遠回りをしないと行けないといった問題が起こっている。
その他	・羽田から徳島空港まで 1 時間で着く時代に、徳島空港からここまでその何倍もの時間がかかるという現状は納得できない。四国も高速道路の整備率が上がり便利になったと聞くが、当地域ではそのような実感は全くない。 以上

訪問先	財団法人 徳島経済研究所 大谷 主席研究員、谷 主任研究員
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 15 : 30 ~ 16 : 50
訪問先所在地	徳島市西船場町 2 丁目 12
交通施設整備全般について	・ これまで徳島はインフラ整備では全国でも最低のレベルであったが、それでもだいぶ整備されてきた。経済的にはあまり変わったとはいえないが、高松・神戸まで 1 時間で行けることで消費・観光面では劇的に変化した。 ・ 明石海峡大橋開通により、県内の一次産品の出荷増が期待されたが、さほど増えなかった。むしろ高知のレタスやピーマンなど四国内の産地間競争が激しくなった。 ・ 徳島市内は日本一渋滞すると言われるが、それも朝と夕方の通勤ラッシュ時のみであり、それを除けばたいしたことはない。県は時差出勤やフレックスタイム導入などを試験的に行っており、吉野川に架かる建設中の橋が完成すればかなり渋滞は緩和されるだろう。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ルートは必要ない。阿南以南については、一般道の拡幅等で充分である。 ・ それよりも徳島道の 4 車線化を急ぐべきである。

訪問先	徳島県漁業協同組合連合会 専務理事 江口定幸
訪問日時	平成 20 年 1 月 22 日 午後 1 : 30~2:40
訪問先所在地	徳島市東沖洲 2 丁目 13 番地
現在の物流の状況	・ 県南の漁業関係者の海産物は、主に関西圏へ出荷する。出荷ルートは、トラックで明石海峡経由か南海フェリーで和歌山経由である。 ・ その際も、地元の運送業者は、鳴門 IC から乗らず、鳴門北 IC から高速に乗る。そして淡路島内は、一般道を走る。 ・ 車社会になって JR は使わない。徳島県民が関西へ行く場合は、マイカーか高速バスを使う。
8 の字ルートの整備、整備の優先度合い	・ 全て高速道路で 8 の字ルートを整備する必要はない。高規格道路か一般国道を部分的に直線化するのでよい。 ・ 優先度でいえば、①徳島道の片側複線化、②鳴門 IC と徳島道の接続（どちらかというと藍住と高松道の板野 IC をつなげるほうがコスト的に安いのでは）、③予定されている徳島東 IC よりも徳島空港の近くに IC を作る（ETC 専用でもよい）の順。 ・ ③の空港近くに IC を作るのは、鳴門 IC から距離が近すぎて、国交省によれば難しいとのこと。 ・ 徳島市から見た場合、8 の字ルートができて、徳島道・高知道経由で高知市には行く。南側ルートは通らない。
交通網の整備に関し、当社が優先的に望むこと	・ 高速道路よりも、徳島市内は朝夕のラッシュ時の渋滞がひどい。特に国道 55 号、192 号、11 号の交差点はひどい。渋滞緩和に向け、環状線や吉野川にもう一本橋を掛けて欲しい。
本四架橋の料金について望むこと	・ 鳴門―明石ルートが一番よく利用するが、通行料金が高過ぎる。 ・ 料金は、本州同様距離に見合った料金（若干の割増は OK）にすべき。 ・ 割引制度も全車種に拡大し、恒常的な引き下げを要望する。その代わり人口の流出はさらにひどくなる可能性がある。
その他のインフラについて	・ 徳島空港には JAL しか就航しておらず、一日 6 便と便数も少ない。駐車場代もかかるため、県西部の池田や美馬の人は高松空港を利用する。高松空港は、便数も多く、駐車場代も無料である。
その他	・ 議論されているガソリン税の暫定税率を下げるべき。税金により財源を確保して道路を作っても、ガソリンが高くて高速を使わないのでは台無しである。 ・ 徳島県民は関西、大阪に目が向いている。神戸・大阪に 2 時間から 2.5 時間で行け、日帰りも可能なことから、徳島では買い物しない。

訪問先	徳島商工会議所 振興課課長 仲野 稔
訪問日時	平成 20 年 1 月 23 日 午後 3 : 00 ~ 4 : 40
訪問先所在地	徳島市西新町 2 丁目 5 番地
現在の四国の現状	・ 自然を生かした観光客を呼び込む施策をいろいろ行っているが、高速道路網が県南部から高知へ抜ける周遊ルートとなっていないため、観光客を呼びこみにくくなっている。JR も同様である。 ・ 企業誘致を図りたいが、徳島の場合、地価が高くメリットがないという話をよく聞く。しかも、交通の利便性が悪いとなれば、進出してくる企業も少ないはずである。徳島よりも淡路島の方がむしろ良い。
8 の字ルートの整備について	・ 8 の字ルートは高速道路で整備して欲しい。県南部の漁業関係者からの要望は強い。南部の穴喰から鳴門まで一般道だと 2 時間以上を要するため、海産物等生鮮食品にとっては痛い。 ・ 優先度でいえば、①徳島道の片側複線化、②南部への延伸。徳島道は制限速度 70 k m では、高速道路とはいえない。しかもドライバーにとっては危険であるし疲れる。追い越し車線も短すぎる。
8 の字ルート整備に伴う影響	・ 徳島道、高松道は 2 車線化しても素通りして関西方面へ人は抜けていくだけだ。それよりも県南部へ高速道路を延伸すべきだ。実際、祖谷温泉や大歩危小歩危の観光客は、高速開通後減少した。
交通網の整備に関し望むこと	・ 高速道路よりも、徳島市内は朝夕のラッシュ時の渋滞がひどい。特に国道 55 号、192 号、11 号の交差点はひどい。
本四架橋の料金について望むこと	・ 鳴門—明石ルートが一番よく利用するが、通行料金が高過ぎる。運送業者は悲鳴を上げている。 ・ 料金は、本州同様距離に見合った料金（若干の割増は OK）にすべき。償却費を料金に入れるべきではない。
その他のインフラについて	・ 徳島空港には JAL しか就航しておらず不便。駐車場代もかかるため、県西部の池田や美馬の人は高松空港を利用する。高松空港は、便数も多く、駐車場代も無料である。神戸空港も駐車場が無料なので、一部の人は利用している。 ・ 最近は海外から阿波踊りを見に来る外国人観光客も増加しているが、その時期はチャーター船が、小松島やマリンピアにホテル代わりに停泊している。高松や淡路に宿泊する客もいる。市内のホテルのキャパが足りないという点も問題。
その他	・ 徳島県はもっと長期的展望に立って、政策を立案・実行して欲しい。財政難を理由に、これまでの施策は短期的な視野に立ったものばかりである。

訪問先	ピア ^{かいふ} 海部（海部商業協同組合） 事務局長 岡田 齊
訪問日時	平成 20 年 2 月 18 日 13 : 00～
訪問先所在地	徳島県海部郡海陽町奥浦字町内 200 番地
当組合の概要	・商店街の地盤沈下が進んだことから、地元スーパーを核に 7 者が当商業協同組合をつくり、より立地条件のいい国号 5 5 線沿いにショッピングセンターを建設。 ・S 6 3 年に「ピア^{かいふ}海部」としてオープン。
ショッピングセンター営業上の高速道路等の必要性	・商圈は、国道 5 5 号沿線の細長いエリア（南北 30 k m 弱）。 ・地元密着の営業をしているため、販売・仕入面とも高速道路網等の整備の必要性は特に感じられない。 ・ただ、利用客は地元住民以外に、8 8 カ所巡礼等の観光客や京阪神方面からのサーファーもかなり多いため、交通網が整備され観光客が増えれば、客数増が見込める。 ・一方、交通体系が整備されてないこともあり、イオン等の大手は進出してこない。同業ではサンシャイングループ（高知のボランタリーチェーン）の「室戸ショッピングセンター」と競合する程度。最も大きな脅威は地元のコンビニ（7～8 店）で、かなり食われている。
生活者の視点からの意見	・公的機関や病院が次々と当地から撤退している（最寄の法務局は阿南市、県立海部病院の産婦人科も無くなった）ため不便で不安。徳島までの高速道路を整備し、時間を 1 時間程度（現在 2 時間半）にして欲しい。 ・昨年開通の日和佐道路は、他の道と分断され作られているため、時間・距離短縮という点では全く効果はない。 ・唯一の道路 5 5 線は、遮断機があり緊急時には強制的に通行止めとなり、ヘリコプター位しか交通手段がなくなる。 ・医学の進歩で、脳卒中も早期に高度な措置を施せば驚異的回復が可能となっている。中核市の設備（病院、ホール等）を重点的に整備（田舎の箱ものは整理）する代わりに、高速道路等を整備することで田舎からでもそういった施設を利用しやすくするといったことも考え方の一つ。 ・地元の道は、車も少なく、高速道路に比べれば、整備の優先度は低い。
環境保全への配慮・他	・海部川の水質は、四万十川をはるかに上回っている（上流に人が住んでいない）。高速道は必要だが、貴重な自然も残す必要があり、工事の際は福留脩文氏（四国地方整備局自然環境アドバイザー）が提唱する「近自然工法」を採用するなど、環境に対する十分な配慮も望みたい。 ・道路だけではなくブロードバンド等の環境整備も必要。国土交通省が国道に敷設している光ファイバーケーブル網（情報 B O X）の民間での活用を促進して欲しい。 以上

訪問先	泉井鐵工所 代表取締役 泉井安久氏
訪問日時	平成 20 年 1 月 31 日 16 : 30 ~ 17 : 15
訪問先所在地	高知県室戸市浮津 18 番地
企業概要	・ 大正 12 年創業。年商 8 億円 ・ 創業者が遠洋マグロはえ縄漁船の漁労機械（ラインロー）を我が国で初めて開発した（平成 7 年 NHK の E T V 特集で放映、アーカイブズに残っている）。 ・ 漁船の漁労機械中心で来たが、漁業の不振で売上が低下。やむなく、漁船以外の器具製造に広がっている。 ・ 平成 16 年頃からは川崎重工の下請で、商船のウインチなどの製造を行っている。愛媛では、桧垣造船、伯方造船、村上秀造船ほかにウインチなどの甲板設備を納めている。 ・ 売上は、船関係が 90% 以上。内訳は、商船の割合が増え、漁船 4、商船 6 となった。
製品開発について	・ いつまでも商船の活況が続くか分からないため、次の製品開発を模索している。 ・ 1 つは、高知工科大、日新興業（大阪の冷媒専門メーカー）と 3 者で地域新生コンソーシアム事業に取り組んでいる（国の補助事業）。 ・ 内容は魚などの冷蔵設備で、これまでの濃度 3.4% の海水を使用した冷蔵設備を 1.5% の海水を使用し、魚が氷結しない温度で、鮮度維持できる設備である。近海漁船等での使用やシラスなどの小型魚の鮮度維持に効果が出る。既に愛南町のシラスで試験している。 ・ 当社は、地元企業であり、どこへもいけない。重量物を生産地や消費地から遠い所で営業する当社が生き残るためには、よそでできないものを造るしかない。前述の冷蔵設備はその一環。
道路整備について	・ 物流は全て外注である。業者に任せているが、製品の出荷、鉄板の仕入れ共に、高速道路は使っていない。 ・ 昨年、一部の運賃を上げたが、以後は変えていない。帰りの便の荷を確保するなどの努力をしているようだ。 ・ 今後、高速ができて料金が高く、業者は使わないだろう。 ・ 営業は高速を使っている。ただし、私（社長）は大阪、高知間は J R を使っている。元々飛行機が嫌いな上、ボンバルディアの事故があったためだ。 ・ 東部の国道は 1 本しかなく、過去、がけ崩れで通行止めがあり往生した。リスク対策として、高速でなくともいいが、複数の道路がほしい。

訪問先	株式会社太陽 代表取締役 久松朋水氏、取締役経営企画室長 森岡良三氏
訪問日時	平成 20 年 2 月 22 日 13:00～13:45
訪問先所在地	高知県高知市布師田 3950
会社概要	・ 伝統的な地場産業である土佐の打刃物を扱う金物問屋として創業。現在は耕うん機に装着する耕うん爪などのアタッチメントや野菜袋詰め機等を製造。耕うん爪の国内シェア 40%。 ・ 高知市に本社工場、全国 11 箇所に営業所。
原材料仕入、製品出荷、物流について	・ 原材料は鋼材。主に名古屋（愛知製鋼）や大阪からトラック便で輸送。すべて外注。 ・ 年間輸送量は約 5,300 t。昨年 11 月までは大阪南港から高知港まで船便（100～150 t）を使用していたが、コストアップのためトラック便に変更。30 t トレーラーで 1 日 20 t 程度を搬入している。30 t トレーラーは本四架橋を通行できないため、この間はフェリーを利用している。 ・ 製品の取引先は、農機具メーカーと全国の農協。当社の関東（宇都宮市）、滋賀、熊本の物量センターから納入している。物流センターまではトラックのチャーター便を利用している。 ・ 本社からの営業は、会議、打ち合わせなどで大阪、東京に行くことが多い。航空機を利用している。回数は少ないが、中部地区に行くことがあるが、便数が少なく不便。 ・ 海外へは関空、成田を利用する。中部国際空港も使いたいが、高知からの乗り入れがなく、使えない。航路開設を望む。
交通インフラについて	・ 四国内の高速道路や国道は当社が使う範囲では、整備されている。高知 IC と高知新港を結ぶ美術館通りが整備されたため、I C とのアクセスは良好である。 ・ ただし、今年 1 月の降雪で香川方面の高速、国道が全面通行止めとなったのには困った。製品の納期遅れ、原材料仕入の遅れが生じた。南国ではあるが、降雪対策を万全にしてほしい。
8 の字ルートについて	・ 当社にとっては、西南部の農協への輸送ルートが増えることとなるが、高速道路はあまり使用していないため、大きなメリットとはならない。気象災害や地震災害時の代替ルートとして期待する程度。 ・ 四国全体としては、観光等で効果があるのではないか。個別の県の売り込みだけではなく、4 県がまとまって売り込むべきで、高知の観光施設にも他県のパンフレットを置いたり、東京の愛媛と香川のアンテナショップに高知も入れてもらいたい。
その他	・ 産学官の連携が言われるが、高知県でも相談窓口の一本化など、ワン

	ストップ体制が整ってきたと感じる。 ・ 当社も高知大学、高知工科大や愛媛大学などに相談に行ったりしたことがあるが、企業のニーズや大学等のシーズを把握し、課題解決のためのノウハウ等を持つところを地元企業に紹介してほしい。
--	--

訪問先	土佐食株式会社 取締役総務部長 平林 大昌氏
訪問日時	2008.1.10 13:30～14:20
訪問先所在地	土佐清水市三崎 543
当社概要	・当社はかつおを中心とした水産物の加工・販売を行う。売上構成はペット用の焼かつおが 85%、当社のブランド品である「姫かつお」等が 15%。 ・事業の拡大（加工場建設等）に伴い、土佐清水市からの出資を受けた。現在、筆頭株主である土佐清水市は、約 70%の株式を保有。ただし、行政は経営に関して、基本的にタッチしていない（市長が当社役員に入っている程度）。
四国内のインフラ整備、8 の字ネットワークについて	・主力であるペット用の焼かつおは、すべて静岡のいなば食品へ配送。また、姫かつおは、高知県内のスーパーや四国島内の物産店などで販売している。一部を除き、配送は業者（佐川急便等）に委託している。 ・東京、大阪などへ出張（情報収集、営業等）するときは、高速道路を利用する。ただし、土佐清水から高知空港まで休憩込みで約 4 時間もかかる。空路の時間よりも車に乗っている時間が長いのが実態だ。また、空港が南国市にあるため、西南地域からは非常に時間がかかるうえに、運転も疲れる。東京から、取引先や関係者が来ることがあるが、空港からの移動時間の長さに驚いていると思う。 ・高知市内や空港に行く機会が多いことを考えると中村までの高速道路整備は不可欠。須崎以西、および中村宿毛道路の早期整備を望む。高知市内までの移動時間を 2 時間（現在 3 時間程度）に短縮してほしい。また、愛媛側も津島以南から宿毛までの整備も行い、8 の字ネットワークを完成してほしい。 ・地元としては、土佐清水までのアクセスも早期に整備してほしいが、現実的には難しいだろう。現状では、基幹道路となる国道 321 号線で対応していくしかない。 ・当社の売上比率がペット用に偏っているため、姫かつおの売上を 30%程度に引き上げたいと考えている。そのため、営業活動（販路開拓）で高速道路の利用機会が多くなる。高速道路の整備は、今後、当社にとってメリットは大きく、積極的に利用したい。
要望、その他	・橋の料金が安い。以前は交通費を節約するため、坂出駅で駐車して、鉄道で本州まで行ったこともある。本四架橋、高速道路ともに、料金の引下げ、および ETC 割引などを拡充してほしい。 ・当社の近隣にある道の駅「めじかの里」がさびれている。もっと魅力のある施設になるように整備しないといけない。

訪問先	ニッポン高度紙工業(株) 管理部人事総務課 主任 武田知恵氏
訪問日時	平成 20 年 2 月 22 日 11:00～11:45
訪問先所在地	高知県高知市春野町弘岡上 648
会社概要	・ 土佐手すき和紙の伝統技術を生かした電解コンデンサー紙メーカー ・ 春野、安芸、南国に工場があり、春野、安芸が前工程、南国が後工程を担当。
原材料仕入、製品出荷、物流について	・ 原材料の 7 割がセパレータ用シートパルプ（段ボール状）で、南米、北米、欧州、東南アジアから輸入。一部岩手県からの仕入もある。 ・ 海外からは船舶で、大阪港、神戸港、高知新港、伊予三島港経由でトラック輸送。岩手からもトラック輸送。トラックはすべて外注のため、高速道路の利用状況はよくわからない。 ・ 海外の船会社によって、荷揚げできる港が限られるようで、利用している港が分かれている。燃料代高騰等で船賃が上昇しているのが悩み。 ・ 製品は、国内各地へトラック輸送している。海外へは高知新港から釜山港経由で北米、欧州へ。 ・ コンデンサー用紙以外の回路基盤は関空経由で出荷する場合がある。 ・ 営業等の出張では、東京、大阪へ行くことが多い。すべて高知空港からの航空機利用である。そのために空港の駐車場と契約している。
交通インフラについて	・ 道路については、一応動線は出来上がっていると思う。特に当社の場合、工場から高知、土佐、南国の各 I C や高知新港までのアクセスが整備されて、利便性がよいと感じている。ただし、春野工場の国道 56 号線からの入り口が狭く、原材料を載せた大型トラックが苦勞している。平成 20 年 1 月から春野町も高知市となったことだし、道路整備が進むことを期待している。 ・ 海外への製品出荷は高知新港から釜山経由となるが、国際的な航路事情のため仕方ないかもしれないが、国内（地方）から直接海外へ出荷できれば、日数短縮でき、効率がよくなるのだが。
8 の字ルートについて	・ 8 の字ルートの完成は、南西部にとってはメリットがあるのだろうが、当社にとってはほとんど効果はない。 ・ 川之江 JC と南国 I C 間の 4 車線化を急いでほしい。
産業インフラについて	・ エレクトロニクス産業に不可欠なコンデンサ用セパレータの国内 95%、海外 65%のシェアを持つ当社としては、安定的に供給する義務があると考えている。そのために、新工場を検討する場合、中越地震を教訓に、南海地震に備えようとする高台に立地する必要がある。そうすると大量に揚水する必要が生じる。現在は、仁淀川や安芸川の伏流水を利用しているが、高台の工場団地における水資源の確保をぜひお願い

	したい。
その他	・ 水を大量に使う企業として、環境対策に力を入れている。 ・ 水資源対策として、安芸市の五位ガ森に平成 16 年に水源涵養林を植えた。また、廃液の浄化を行い工場内で循環して使っている。 ・ 四国の企業としては、四国が持つ強みとしての環境を地域資源として大事にし、大手が手がけないニッチな市場で独自のものを造りつづけるしか、生きる道はないのではないか。

訪問先	明神水産 西坂専務
訪問日時	平成 19 年 1 1 月 2 2 日 1 3 : 0 0 ~ 1 4 : 0 0
訪問先所在地	幡多郡黒潮町黒潮 1 番地
現状について	・ 土佐のわら焼きのたたきのブランドイメージ ・ 関西・東海が増えている。関東は数量が読める。 ・ 原料は焼津港で水揚げして、1 次加工。窒素便 (-40℃) で黒潮町まで陸送。 ・ チャーター便を利用。1 4 : 0 0、1 5 : 0 0 が東京便の最終。これ以降の注文は翌日の対応になる。チャーター便以外は便数が少くなく利用できない。 ・ 北海道、沖縄は羽田から空輸。 ・ 顧客が工場視察にくるにしても不便。バイヤーの視察が増えている。1 日 3 人ぐらい。 ・ 食を楽しみに来ている人もいる。 ・ COOP 香川は COOP 神戸と連携。COOP 四国は香川のぞき。 ・ 現状では安芸との交流もままならない。 ・ 物産フェアなら四国フェアでないと成り立たない。
8 の字ネットワークの整備と南予経済の活性化について	・ 一般道路と高速道路では、走行安全性が違うので、出張は高速利用。 ・ 市場開拓には面会してみないとわからない。高速道路が整備されれば、情報交換もしやすくなり、市場が拡大することが期待できる。 ・ 現在出張は高知空港から出かけるが、松山空港も選択できる。 ・ 高速ができないと 4 県が 1 つにならない。 ・ 四国は自然が豊か ・ 来ていただくことが大切 ・

訪問先	株式会社ミロク製作所 総務部総務課長 橋本氏
訪問日時	2008.2.18
訪問地所在地	高知県南国市篠原 537 番地 1
原材料・物流ほか	・ 当社は、猟銃などの銃器や自動車関連部品、工作機械の製造、販売を行っている(株)ミロク（持ち株会社）グループの銃器部門の中核会社。 ・ 主な原材料は鋼材と木材（クルミ）。鋼材は大同特殊鋼、井上特殊鋼から仕入れ。木材は米国、トルコから仕入（神戸港経由）。国内の輸送はすべて外注で、トラック便を使用。 ・ 製品は、ほとんどが米国、欧州に出荷、国内はわずか。米国の「ブローニング」社が営業し、同社とはインターネット、テレビ会議を利用して打合せしている。 ・ 米国、欧州へは、神戸港より船便を利用している。船積みまでが当社の責任である。緊急の場合（時間的に余裕がない）のみ、関空から航空便を使用している。 ・ 製品が製品であるだけに、輸送などの情報についてはあまり外に出さないでほしい。
交通インフラについて	・ 製品が銃器であり、輸送の際の「安全」には特に気を使っている。そのため、道路に関して言えば、トラック専用線をぜひ整備してほしい。複数の走行車線があれば、1車線をトラック専用とするなど。 ・ 港湾ではストが一般困る。出荷計画や安全性などが狂ってしまう。 ・ 営業で関空から米国に行くことがあるが、関空・高知間の便数が少なく使い勝手が悪い。また、自動車関連部門では名古屋に行くが、同路線はプロペラ機で定員、便数共に少なく困っている。中部圏とのアクセスの改善を図ってほしい。
8の字ネットワークについて	・ 8の字につながったとしても、その先の港湾とか空港が整備されなければ、効果は少ないのではないかな。 ・ 特に、高知新港はほとんど使われていない状態で、同港の活用が高知にとって重要であり、企業誘致にもつながると思う。当社も同港から出荷できれば、安全性向上やコスト削減を図ることが出来るかもしれない。
その他	・ 技術など、困った時にどこに聞けばよいか、どんな技術を持つ企業があるかなど、中小企業への情報提供が十分ではないのではないかな。 ・ 県内には高知工科大などがあるが、分野によっては専門の先生が少ない。また、先生方是对応が遅い傾向にあり、企業側の結論を早くもとめるニーズに合わない側面がある。スピードアップが望まれる。 ・ 物流コストやアクセスが悪いなど、高知にいるデメリットは多いが、採用面では、若い人をとりやすいし、賃金も安いなどのメリットがあると感じている。

訪問先	株式会社 山崎技研 財務顧問 野口 郁彦氏、財務部 部長 小笠原 広道氏
訪問日時	2008.2.8 14:30～15:30
訪問地所在地	高知市神田 2098
輸送体制ほか	・当社は、工作機械の製造、販売を行っている。製造部門は高知のみであるが、営業エリアは、大阪、名古屋、東京のウェイトが高くなっている。四国は高松にも拠点があるが、積極的な営業は行っていない。 ・製品の輸送については、すべて運送会社に委託。工作機械は大きいもので重量が 6t 程度もあり、輸送コストは 1 台当たり 40～50 万円かかる。 ・工作機械のアフターサービスは各支店でも対応するが、専門的な知識を要することもあるため、西日本では本社（高知）から従業員が赴くことも多い。その際、容量のある工具類などを携帯するため、車（高速道路）で移動しなければならない。 ・売上高の上昇でアフターサービスの機会も増えており、最近では 1 カ月当たり 50 万円程度を高速代に使っている。
交通インフラについて	・アフターサービス等で高知から中国地方や関西地方へ行く際には、高知、徳島道を利用する。大阪から高知へ戻るとき、4 車線の神戸淡路鳴門自動車道から、対面通行の徳島道へ入ると非常に走りにくく感じる。ただ、徳島道は渋滞するほど交通量が多くないので、現時点では 4 車線化は必要ないのではないか。 ・高知は雨や雪などでよく通行止めになる。場合によっては、海岸まわり（国道 55 号）で走ることもあるので時間がかかる。 ・06 年に香美市（テクノパーク）にて土佐山田工場の稼働を開始した。ただし、工場から最寄りの南国 IC までのアクセスが悪い。通常は 20 分程度だが、渋滞時には 40 分以上かかる。将来的には、現在の本社工場から主力部分を移す予定であることから、IC からテクノパークまでのアクセス道の整備は早急に行ってほしい。 ・コスト競争力の観点から、橋の料金は下げてほしい（高速道路のキロ当たり単価ぐらいにはしてほしい）。
8 の字ネットワークについて	・当社としては、足摺方面へ営業することもないため、高速道路を優先的に整備する必要性は薄い。移動時間の短縮など一定の効果はあるが、有力な企業も少なく、人口も少ない地域へあえてお金をかけて高速道路を延ばす必要があるようには感じない。 ・8 の字ネットワークよりも高知市内の一般道路の整備が優先ではないか。国道 56 号（土佐道）等主要国道ではバイパスなど未整備区間も多く、慢性的な渋滞に悩まされている。

その他	・高知－東京間の利便性を高めてほしい。ANA と JAL が就航しているが、早朝（7 時台）から 11 時頃まで便がないことに不便を感じる。 ・高知、南国の各 IC から空港、港湾までの道路は概ね整備されていると思う。 ・高知は、標識や看板などが不親切（わかりにくい）。観光の面からもマイナス。 ・高知の道路事情とこれからのインフラ整備を勘案すると、暫定税率の維持など道路財源の確保は必要と考える。
-----	---

訪問先	旭食品 株式会社 RISSI 推進本部 戦略広報室 室長 笹岡 亮氏
訪問日時	2008.2.8 13:00～14:00
訪問地所在地	高知市南はりまや町 2-15-5
輸送体制ほか	・当社は、食品の卸売り部門が売り上げのほぼ 100%。現在、全国に約 30 支店と約 60 の配送拠点を持っている。商品の輸送手段はほとんどがトラック。自社で 500～600 台は保有していると思う。 ・基本的には食品メーカー等が商品を当社の配送拠点まで運んでくれる。当社はそこから商品を担当エリア内の量販店等へ配送するため、一般道路を利用する機会が多い。ただし、冷凍食品などについては、南国（高知）や多度津（香川）の物流センターから、松山や高松へ配送している。この場合は、高速道路を利用する。
四国内の道路整備について	・高知道は、大雨、雪、霧などで通行止めが多い。コンビニ向けは香川から高知へ配送することもあるが、迂回路として国道 32 号や西条まわりで国道 194 号を利用しなければならず、全く時間が読めなくなる。 ・当社は神戸（布施畑 IC 付近）に戦略本部を置いており、会議等で本社から高速道路を利用する。徳島道はほとんど対面通行のため、運転が疲れるが、渋滞するほど交通量が多くないので、優先的に 4 車線化は必要なのではないか。ただし、徳島道と鳴門 IC との接続については早期に整備してほしい。 ・渋滞解消など高知市内の一般道路整備を高速道路よりも優先的にやってほしい。特に JR 高知駅の北側へ抜ける道は、狭いうえに踏み切りで渋滞する。市内の各小売店への配送に支障をきたすことが多い（2 月下旬に駅周辺が高架になるため多少は緩和されると思うが）。
8 の字ネットワークについて	・8 の字ネットワークが整備されれば、輸送時間の短縮など一定の効果はあるが、それほど企業誘致や観光などで大きな効果が見込めるかどうかは疑問。しかし、ライフラインの観点から代替道路の必要性は感じる。その場合でも建設コストのことを考えれば、無理に高速道路にする必要はないと思う。なお、当社は、西南部（宿毛）、東部（室戸）に拠点を置いているため、当該地域までの高速道路の必要性はあまりない（メーカーが各拠点まで商品を配送してくれるため）。
その他	・高知－東京間は時間帯によっては不便。ANA と JAL が就航しているが、ほぼ同じ時間帯に集中しており、分散化されていない。大阪便については一部ジェット化を望む（全てプロペラ便のため）。 ・ガソリン価格の上昇は、当社の収益を圧迫している。価格が 150 円/l まで上がると、単純に暫定税率分を下げしてほしいと思うこともある。

訪問先	入交グループ本社 株式会社 業務部 財務・経理担当 係長 大野 修平氏
訪問日時	2008.2.22 14:30～15:15
訪問先所在地	高知市仁井田 4563-1
輸送体制ほか	・当社は、2006年4月に「入交産業」から社名を変更し、グループを集約・再編して発足した中核会社。グループ会社の運営等を主たる業務としている。傘下に30社のグループ会社を持つ。 ・本社の敷地内にはグループ会社（4～5社）の倉庫があり、メーカーが建築資材、農業用肥料などの商品を運んでくる。倉庫から、各グループ会社の社員が、県内の取引先へトラックで配送する。建築資材などの配達エリアは東部が^{かんのうら}甲浦、西部が宿毛までと広域にわたる。ただし、移動時間やコスト削減などから、急ぎの場合でない限り、高速道路を利用していない。 ・高知が須崎まで延伸したことで、幡多地域に拠点を持っているグループ会社は、営業活動において移動時間が大幅に短縮されるなど、メリットを享受しているようだ。 ・高知市内は、高知駅を挟んだ南北の道路の渋滞がひどかったが、高知駅の高架により、車の流れがよくなるものと期待している。また、高知ICから高知新港までのアクセス道路（県道44号）もかなり整備され、高知ICから海側に所在する当社までの移動時間も短縮された。市内の一般道路については、整備は概ね順調に進んでおり、特に不満は感じてはいない。 ・出張は、東京、大阪方面が多く、頻繁に飛行機を利用する。ただし、本社から高知空港へ向かうには、海岸沿いの狭い県道しかないため、時間がかかる。
交通インフラ、8の字ネットワークについて	・8の字ネットワークが整備されれば、輸送時間の短縮など一定の効果はあるが、県内景気が足踏みの状態であることから、企業活動や観光などで大きな効果が見込めるかどうかは不透明。それでも、8の字ネットワークの整備は、一般道路よりも優先して行うべきだと思う。ネットワークの完成で、四国内の移動時間が短縮されることに加え、高知のほか、松山道経由で瀬戸内方面への幹線ルートが確保できる。未開通区間は、高規格道路でも十分である。 ・高速道路等の建設を続けることで、一定数量の公共工事は維持してほしい。公共工事の依存度が依然高い高知では、特にその必要性を感じる。また、当社は、傘下に建築資材等の販売、建設関連のグループ会社を複数抱えているため、公共工事の動向が業績にも影響する。

	・高知道における（高知 IC までの）4 車線化は歓迎。ただし、高知 IC 以西は対面通行のままで、運転しにくい。4 車線化をさらに進めるべきである。 ・企業誘致や観光などで他県の人に高知を身近に感じてもらうには、高速道路による利便性が向上しないと難しいだろう。あわせて、橋の通行料金の引き下げも不可欠と考える。 ・高知 IC から空港についてもアクセス道路の工事が進められているが、早期完成を望む。
その他	・県外の人から高知市内は、「(押しボタン式を含め) 信号が非常に多い」と言われることがある。

訪問先	入交石油 株式会社 業務部 次長 脇本 大氏
訪問日時	2008.2.22 15:30～16:30
訪問先所在地	高知市中の島 2-89
営業状況、輸送体制ほか	・当社は、石油類、各種石油製品の販売のほか、航空機燃料、レンタカー、業務用洗剤販売などの業務を行っている。拠点は高知のみで、販売店（県内全域 22 店舗）や SS 直営店（高知 5、南国 1）などを設置している。以前は、松山にも事業所を置いていたが、02 年に廃止した。 ・石油類については、石油の元売業者が高知市五台山の日本オイルターミナル（以下、JOT）などへ輸送する（陸送、海上輸送）。当社は、JOT などから県内の販売店へローリー車（大きいもので 14 t）で輸送している。基本的には一般道を利用する。高速道路は高知 IC まで時間がかかることやコスト面等から、急用以外にはあまり利用しない。 ・大豊町など郡部や山間部では道路事情が悪い（大型ローリー車にとっては狭く、舗装状態も悪い）。また、室戸方面の国道 55 号など代替道路がないエリアでは、悪天候時には道路が通行止めになるため、輸送に支障をきたす。
交通インフラ、8 の字ネットワークについて	・一般道路整備の必要性も感じるが、8 の字ネットワークの整備が優先と考える。高規格道路でも構わないので、四国島内でネットワーク網を早期に完成することが重要だ。四万十や足摺方面への移動時間の短縮により、企業活動だけでなく、観光客の誘致、1 次製品の輸送などメリットも出てくる。 ・高速道路整備により、県外のヒト・モノ・カネが高知へ入りこむような環境づくりが必要ではないだろうか。 ・東南部も国道 55 号だけでは不安。最終的には室戸まで整備してほしいが、少なくとも市内が混雑する安芸までは高規格道路があればいいと思う。 ・当社は、日常生活を維持するために必要な物資（油）を運んでいる。ライフラインの観点からも代替道路の必要性を非常に感じる。 ・高知の高知から須崎までの 4 車線化を進めてほしい。対面通行は大型車にとっては、狭いうえに、走りにくい。 ・高知 IC から JOT までのアクセス道路の整備も進めてほしい。通常で 20 分以上、混雑時にはそれ以上かかる。アクセス道路が整備されれば、幡多地域への輸送は高速道路を使う機会が増えると思う。
その他	・東京や大阪への出張には航空機を利用する。東京便は ANA と JAL が就航しているが、早朝と夕方に便が集中しており、バランスが悪い。大

	阪便はボンバルディアから一部はジェット機（もしくはボンバルディア機以外の機種）に変えてほしい。ボンバルディア機は事故以来、イメージが悪い。大阪便の利用客も減っている。当社は、航空機燃料の販売やレンタカー業務を行っているため、今後影響が拡大する可能性がある。 ・高知新港は、整備された割にはあまり活用されていないように感じる。行政などを含め、利用促進に向けた対策が必要。 ・災害時などのエネルギー安定供給の観点から、JOTの規模増強などの対応が必要ではないか。
--	--

訪問先	ウトコディープシーセラピーセンターアンドホテル
訪問日時	2007.11.29 11:30～12:30
訪問先所在地	高知県室戸市室戸岬町 6969-1
顧客について	・ 四国内の主な顧客の出発地について 海外（主に韓国）40%、関東圏 35%、関西圏 15%、高知 5%、徳島 2%、香川・愛媛 1%となっている。四国島内からの顧客は少ない。 ・ 関東圏の顧客は、空路で高知空港に到着後、国道を通るルートが多い。 ・ 関西圏の顧客は、半分が関東圏の顧客と同じルートで、残り半分は、マイカーを利用し、淡路島～徳島～55号線ルートで来る。 ・ 顧客からは、道路整備が非常に遅れていると不満を聞くことが多い。
顧客の主な観光行動について	・ 宿泊者の80%は当施設のみを利用し、残り20%が、他の観光地を訪れている。主に、高知県内の名所・旧跡めぐりが多い。 ・ 良く観光客が訪れる場所は、室戸岬、四万十川、足摺岬の順で、高速道路の早期整備を望んでいる。観光地へのアクセスが改善（現在高知空港～室戸岬まで車で90分かかる）されれば、観光客の増加が期待できる。
その他	・ 徳島ルートで当社に来る場合、雨量による交通規制があり、不便を感じている。 ・ 顧客から宿泊の電話予約を受けるとき、高知空港から室戸間のアクセスの悪さで、キャンセルとなるケースがある。 ・ 高知空港～室戸間の定期バスは1日1便しかなく、増便を要望する。 ・ 最近四国88カ所の霊場巡拝が脚光を浴びているが、若年層を取り込むなら、高速道路網の整備が必要である。 ・ 8の字ルートが整備されれば、観光ルートに四国2大岬めぐりの観光コースが増設され、人気コースになるのでは。観光客の増加により、地域活性化が図られるのでは、と期待する。 ・ 高速道路整備により、観光客の行動範囲が広くなり、各観光地の観光客数が増加すると思われる。 ・ 観光業からみれば、四国南西方面、東南方面へ高速道路が延伸すれば、四国の自然を紹介でき、魅力的な観光コースの新設が可能となる。 ・ 奈半利～室戸間の鉄道網の整備を早急に実施して欲しい。

訪問先	株式会社サニーマート 営業本部物流部担当リーダー 楠目勝司氏
訪問日時	平成 20 年 2 月 1 日 13:30～14:30
訪問先所在地	高知県高知市北御座 41-1
業務内容	・ 資本金 3 億 600 万円、売上 419 億円、従業員数 2,554 名 ・ 店舗は、高知県内（南国～宿毛）17、香川県 2、愛媛県 2、計 21 店舗 ・ 物流センターは高知市内に当施設を含めて 3 箇所 ・ 物流はすべて外注、トラックを使用している。グループ会社のスリーエフ（コンビニ）、ウイルは独自に配送、すべて外注。 ・ 販売拠点（店舗）が広がらない。高知県内は、東部は以前に安芸市のサンモールを運営していたが、撤退。市場が小さく、東部への進出はない。高知県内での立地余地はない。 ・ 香川県内はイオンといずみが強く、立地が限られる。愛媛は松山に 2 店舗あるが、人口集積のある東予地区も立地対象となる。 ・ 物流は、高速道路を使っている。 ・ 営業は、香川方面は使うが、松山へは国道 33 号、194 号（寒風山トンネル経由）を使い、高速は使わせない。高速使用に比べて 15～20 分の違いで不便はない。 ・ 松山第 1 号の久米店は、私が店長をした。当初、松山の味（甘口）に合わせようとしたが、客の反応が悪く、しばらくして高知らしさ（辛口、素材を活かすなど）を前面に出すようにして、反応がよくなり、急に伸びた。 ・ 2 号店の衣山店は、ほぼ計画通りではあるが、期待していたほど客足が伸びていない。理由は交通量が多く、車で出入りしにくいこと。女性客には出入りのしやすさや駐車スペースの広さが絶対条件だ。
高速道路・一般道路整備について	・ 西南地域への高速の延伸を期待している。理由は、現在店舗の始業時間は 10 時であるが、同業他社や他業態（HC など）が早くなっており、いずれは 9 時か 9 時半に繰上げとなる。その場合、現在の高速区間では配送時間の短縮が図れず、繰上げ配送も難しいため。 ・ また、延伸すれば、宿毛の先の愛南町あたりまで店舗立地が可能となる。そうなれば、立地余地のない高知県内から少しでも立地範囲を広げることができる。 ・ 国道 55 号線は、以前は通行止めとなる制限雨量が低い個所があり、通行止めのリスクが高かった。現在は制限雨量は上がっているが、なおリスク対策として複数の道路を整備してほしい。高速ができれば、リスクが軽減される。
交通ネットワ	・ 海外、特に米国（ロス）へは社長ほか 10 名ほどで店舗や業態（オーガニッ

ーク	クなど) の視察に行く。その際、高知ー関空間の接続が悪く、関空経由が不便。高知への最終便がもっと遅くならないか。
その他	・ 高知県の課題として人口減少問題が大きい。子供達が進学、就職で県外に出て行くことを何とか食い止められないものか。高知工科大ができたが、卒業生は県内に残っているのか、中身が見えない。 ・ 地元企業の雇用数が少ない。当社も新規採用を抑えており、昨年は 0、今年は 8 名だった。 ・ 中国「天洋食品」の食品問題では、当社は JT のお弁当シリーズ 3 品を店頭から撤去した。また、購入者へは、ポイントカードからわかった分について、すべて連絡した。 ・ 生鮮品、加工品を問わず、国内品だけで賄えることはできず、中国からの輸入は仕方ない。

訪問先	芸陽運送株式会社 代表取締役社長 桑名 周一
訪問日時	2007.11.29
訪問先所在地	高知県安芸市港町 2 丁目 4 番 26 号 事務所 2F
8 の字ネットワーク整備について	・ 当社は、生鮮食料品を四国島内のスーパー（サニーマート）、コンビニ（スリーエフ）へ運んでいる。特に四国西南地域（高知市から宇和島市）および四国東南地域（高知市から室戸経由で阿南市にかけて）の道路交通網が整備され場合、当社にとって運送の効率化が図られる。例えば、高知県西部への配送は 1 回/日が限界だが、道路が整備された場合、2 回/日配送可能となる。 ・ 高速道路網が整備されても、それだけでは、当社の売上が大幅に増えることはない。やはり、道路整備と同時並行で、企業立地が必要だと思う。高知県内には、地場大手企業が少ない。 ・ 道路整備効果については、時間の短縮化以外に、運転手の負担軽減による事故防止や台風による交通規制改善の効果の方が大きい。台風の影響で、道路が長時間遮断され、荷主へ荷物の到着が、大幅に遅延するケースが多く発生している。 ・ 特に、国道 55 号線は、台風の高波による被害や越波の影響で、道路が遮断されることが多い。高速道路の整備は必要である。もし、整備が遅れる場合があれば、高規格道路での整備について検討してもいいのでは。
四国島内の高速道路利用状況について	・ 当社は、現在 90 台のトラックを所有している。基本的には、高速道路利用可能区間について、90 パーセント高速道路を利用している。生鮮食料品など、時間に制限がある場合が多く、費用も荷主負担となっている。もし、当社負担となった場合、高速道路の利用率は、大幅に減少する可能性が高い。 ・ 高知から香川へ輸送する場合は、ほとんど高速を利用している。時間に余裕がある荷物の場合のみ、室戸経由で国道を通っている。室戸経由の場合、徳島県の小松島市～徳島市を通過時、時間帯によっては、渋滞になり、到着時間が遅れることがある。早期の改善を望む。
その他	・ 四国南東部は、高速道路の空白地帯となっており、アクセスがよくなれば、観光地への時間短縮が図られ、観光客増加および地域活性化が期待できる。

訪問先	社団法人 高知県トラック協会 総務課課長補佐 浅川 正浩氏
訪問日時	2008.1.11 11:00～11:40
訪問先所在地	高知市南ノ丸町 5-17
現在の四国の状況について	・ 高知は、人口減少が激しく、衰退の一途を辿っている。 ・ 高知に限らず四国内のトラック業者は、高い通行料金に加え、燃料費高騰でコスト上昇が続いている。荷主への値上げ交渉も難航しており、収益環境は厳しさを増している。 ・ 東京や大阪など他県の顧客は高知県を同じようにみており、条件面（時間、価格等）で地域性をあまり加味してくれない。従って、高速道路が未整備で、移動時間のかかる東南部、西南部の輸送は厳しい。 ・ 高速道路等、交通インフラの早期整備により、高知もしくは四国全体の経済の活性化（企業誘致等）につなげるべきである。
現在の交通施設整備全般について	・ 通行料金が高い（特に本四架橋）。本四道路も、高速道路と同様にキロ当たりの価格まで引き下げてほしい。四国のトラック業者は、コスト面で他地域よりも劣ってしまう。 ・ 四国内の道路が整備されたことで、他地域からの業者参入も容易になった。業者間の競争はますます激化しており、マイナスの部分もある。 ・ 高速道路の延伸のほか、既存の高速道路の 4 車線化も進めてほしい。対面通行は運転手の疲労も大きく、事故が発生する確率も高い。今年、高知道が高知 IC まで 4 車線化されるため、走りやすくなる。 ・ 高速道路のほか、港や空港までのアクセス道路や市内の一般道路（国道）も併せて整備し、渋滞等の防止に努めてほしい。道路が整備されれば、スムーズな運転ができ、環境保全にもつながる。 ・ 須崎以西では、土地の買収に時間がかかり、道路整備が予定どおりに進んでいない模様。一部の地域では、高速道路開通で人が流出し、地元が衰退すると危惧する住民の反対があるようだ。
8 の字ルートについて	・ 地域格差が広がるなか、8 の字ルートの早期完成は必須。 ・ 東南部、西南部の整備を急ぐべき。例えば、高知市内から宿毛までは約 3 時間（同じ時間で高知市内から淡路島まで行けてしまう）。現状の半分の 1 時間 30 分まで短縮できれば効果は大きい。 ・ 移動時間短縮により、観光客の増加が見込まれる。
その他	・ 環境問題が重要視されるなか、トラック業界は排ガス問題など、規制がますます厳しくなるだろう。業者は、場合によっては基準に合わせ、トラックの買い替えを行う必要が出てくる。収益環境が厳しいなか、トラック購入費用（1,500～2,000 万円）は事業者にとって大きい負担だ。 ・ 道路特定財源の一般財源化には反対。

訪問先	株式会社 立田回漕店 取締役会長 立田 敬二氏 代表取締役専務 立田 晴久氏
訪問日時	2008.1.10 11:00～12:00
訪問先所在地	宿毛市片島 14-31
輸送体制ほか	・当社はセメントや鋼材の輸送を行っているが、近年の公共工事削減に伴い、数量は減少している。現在は、セメントの割合が高く、鋼材はスポット的な対応しかしていない。 ・セメントの輸送は、四国西南地域の生コン業者へのトラック輸送がメイン。また、鋼材等については、当社が所有する（内航）船で、宿毛湾港まで輸送し、トラックで現場まで輸送する。 ・以前は、四国島内を陸送していたが、採算面から自社便での対応は減らした。保有車輛も減らし、必要に応じて下請業者にまわしている。 ・現状では高速道路はあまり利用していない。輸送範囲が限られていることに加え、高速道路が未整備であるため。また、高松などへ行くこともあるが、コスト削減のため、極力一般国道を使うようにしている。
交通インフラ、8の字ネットワークについて	・営業活動では、高知市のほか、県外（関東、関西、中国地方）へ赴くことが多い。高知市内および空港へは高速道路を利用する。須崎まで高速道路が整備されたことで、以前に比べ移動時間が短縮された（3時間ぐらい）。ただ、宿毛から松山空港への移動時間は高知と大きく変わらず、便によっては松山空港を利用することもある。仮に、愛媛側の道路整備が先に進めば、松山空港を利用する機会が増えるかもしれない。 ・須崎以西の高速道路の整備および8の字ルートの早期完成を期待する。宿毛－高知間の移動時間を2時間以内にしてもらいたい。また、国道56号線以外の迂回路がなく、ライフラインのことも勘案すれば、これは最低限のインフラ整備だと考える。高速道路の規格にはこだわらない。（中村宿毛道路のような）高規格道路等でもかまわない。まずは、一般道路よりも基盤となる幹線道路の整備が優先だ。 ・高速道路整備により、企業誘致等が期待できることに加え、観光面でもプラスだ。また、主力産業である水産業についても、活魚（鮮魚）の輸送時間が大幅に短縮できる。最近注目を浴びているマグロ養殖業者が宿毛には4社ある。産業の活性化につながると思う。 ・貨物等に輸送を円滑に行うため、インターから港湾までのアクセスも同時に整備してもらいたい。
その他	・宿毛湾港には年間5～6回、「飛鳥」など豪華大型客船が寄港する。500～600人が宿毛で降りるが、大人数を捌く施設が少なく、旅行会社や地元では対応に苦慮している。また、松山、高知など遠方へ行きたい顧客にも、移動時間がかかることから、満足な対応ができていない。

訪問先	NPO 砂浜美術館 埜下様
訪問日時	平成 19 年 1 1 月 2 2 日 1 0 : 3 0 ~ 1 1 : 3 0
訪問先所在地	幡多郡黒潮町浮鞭 3 5 7 3 - 5 ビオスおおがた情報館内
現状について	・ ホエールウォッチングは、6 3 年に小笠原で始まり、大方は日本で 2 番目。現在は、沖縄、九州、和歌山、千葉、北海道。 ・ ピーク時には 18,000 人であったが、現在は 4,000 人程度（宇佐港でも現在実施）。関西が中心。自家用車で。 ・ 沖縄は 11 月から 2 月は子育てのため島の付近に必ずいる。小笠原が平均滞在が 1 週間なので見られる。高知は、土佐湾を回遊しているので見られない時もあり、観光になりにくい。 ・ 高速を使ってくるサーファーも多い。（初心者向け、暖かい） ・ T シャツアートは、町から委託を受けた観光事業である。全国から T シャツが届けられる。8,000 人の入り込みがある。特に PR はしていない。 ・ 足摺観光も下火。観光だけではだめ。 ・ ダイビング、ホエールウォッチング、カヌーから選択する体験型修学旅行。雨天の場合の代替メニューが少ない（紙すき、ガラス工房、ビーチコーミング）。大きな宿泊施設がないので分宿。 ・ 集客力は沖縄より関西には強い。関東は同じ。 ・ 1 次産業が衰退する中で、観光しかないが、足並みが揃わない。（町民にも観光事業に冷ややかな人もいる。） ・ 九州方面から宿毛フェリーを使っても入り込みが期待できる。 ・ 外国人から見ても魅力がある。（自然（四万十、足摺））、人間性 ・ 受け入れ態勢が不十分
8 の字ネットワークの整備と南予経済の活性化について	・ 一番遠いのではないかな。 ・ 辺鄙なので自然が残っている。 ・ 変に観光地化したくない。

訪問先	財団法人高知県観光コンベンション協会 事務局長 岡元廣光氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 11:00～11:45
訪問先所在地	高知市駅前町 3 番 20 号
観光客の動向	・ 県推計による観光客のブロック別発地割合（18 年）は、四国 36%、近畿 27%、中国 14%、関東 12%で、四国内では愛媛県、近畿では大阪府、兵庫県が多い。 ・ 観光客の交通は、道路、J R、航空の順で、フェリー航路が廃止されたため、道路とりわけ高速の占める割合が圧倒的に多い。J R は高知駅が改修されるという変化はあるが、新幹線との接続が可能となるフリーゲージトレインが運行するまでは、大きな動きはないであろう。 ・ 観光客の形態は、個人、家族が増加し、団体が減少している。 ・ 四国の観光客数が伸びない要因としては、距離と本四架橋の料金を合わせた経済距離の遠さがあるのではないかと。 ・ 平成 18 年は、NHK大河ドラマ「功名が辻」に因む「土佐 24 万石博」が開催されたため、高知城の入場者数が大幅増加となった（高知城懐徳館が前年比 237%増加）。19 年は反動減となるのは仕方ないとして、20 年度は「花・人・土佐 であい博」（県主導のイベント）で盛り返したい。
高速道路の整備について	・ 高速道路については、西南部への早期延伸と南国 I C までの 4 車線化を望んでいる。 ・ 西南部は、道路整備はもちろん重要であるが、産業振興、特に雇用に結びつく製造業の誘致や振興が必要である。宿毛の高知西南中核工業団地は徐々に埋まってきており、また、宿毛湾工業流通団地が八幡浜の栗之浦ドックが進出していただくなど、好転の兆しがあるのが幸いである。 ・ 西南部への高速道路は追い越し車線を所々に設けてもらえば、1 車線でもよい。 ・ 東部へは、奈半利以東は地域高規格道路の計画があるが、現在、国道 55 号線一本しか道路がないため、東南海地震に備えるなど、生活を守る意味合いが強い。 ・ 高知県は海岸線が長く、観光地や観光施設もまとまっていないため、移動時間がかかる。高速道路の整備によって、移動時間が短縮された分、立ち寄り所が 1 箇所から 2 箇所に増えることが期待できる。

訪問先	高知県交通株式会社 観光部観光課 森澤 潤氏
訪問日時	2008.1.11 9:30～10:20
訪問先所在地	高知市一宮南町 1-15-18
四国内の観光動向について	・ 旅行会社が企画する団体旅行に観光バスを出している。 ・ 団体旅行は競争が激しく、単価は低下傾向が続いている。 ・ 東京や関西方面の観光客は、高知・高松・徳島空港だけではなく、岡山駅、岡山空港、新大阪駅、伊丹空港までピックアップに向かう。岡山駅では九州からの観光客が多い(福岡～高知の航空便が1日2便しかなく、不便なため)。行きは片道が回送になるが、高速道路の通行料金などの費用(岡山の場合、12,000円程度)は旅行会社の負担。 ・ 当社が関わるツアーの人気コースは、①高知空港着－足摺－道後－松山空港発のコース、②高知市内および近郊を回るコース。県外客は2泊3日が一般的。 ・ 高知市内から足摺までは休憩などを含めると、4時間はかかる。また、あまり整備されていない一般道もあるため、大型バスが非常に走りにくい区間がある。室戸方面も高速道路が未整備のため、プランを組みにくい。 ・ 高知、徳島道は、対面通行が多く、事故などが発生すると動けなくなる。飛行機との接続の関係で支障をきたすことがある。 ・ 大阪～高知の航路廃止は残念。観光客の減少につながるだろう。また、当社の観光バスは大阪～観光客をピックアップする行きの回送で、よく利用していた。運転手が休憩できるメリットもあった。 ・ 四国内は魅力のあるテーマパークに乏しく、若年層の観光客は他地域よりも多くないように思える。若年層をターゲットに何かできないか検討しているところ。
高速道路の整備、8の字ネットワークについて	・ 足摺、室戸方面の高速道路着工、整備を望む。高規格道路でも構わない。四国内の観光における移動時間が短縮されるほか、目的別に様々な観光プランを提案しやすくなる(メニューも増える)。 ・ 各観光地周辺の一般道路の整備、大型バス用の駐車場の確保もお願いしたい。 ・ 既存の高速道路の早期4車線化を早急に進めてほしい。
その他	・ 路線バスは、高知市内、近郊が主だが、乗客数の減少に歯止めがかからない。高速バス、観光バスで稼いでいるのが現状。

訪問先	高知市観光課観光担当係長 永野哲也氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 15:30~16:20
訪問先所在地	高知市本町 5 丁目 6-13
観光客の動向	・ 県のまとめでは、平成 18 年は、アンパンマンミュージアムを抜いて、高知城が 1 位となった。これは、NHK大河ドラマ「功名が辻」に因む「土佐 24 万石博」が開催されたためである。私も、去年は城に設けられたパビリオンに出向していた。 ・ 19 年は反動減となるが、20 年度は「花・人・土佐 であい博」(県主導のイベント)で盛り返したい。しかし、同博は、パビリオンを作らない博覧会で、既存の祭りなどが主体となるようで、どうしたものか現在思案中である。 ・ 高知市への観光客の入込みは、自家用車が主体である。現在、J R 高知駅の改修を行っており、マイカー客にも情報を提供できる機能を持たせようと、北側に駐車スペースができる。また、バスターミナルも整備されるので、鉄道、バス、自家用車を合わせた高知の玄関が整備されることとなる。
今後の方向性	・ 高知市は高知県観光のリーダー的な存在であるが、いなかでありながらも都会的な雰囲気も必要で、どういうイメージにするかということが、まだ定まっていない。 ・ 日曜市は商工労政総務課の所管ではあるが、後継者問題や、野菜などの特産品の販売は各地で地産地消の取組みを進めているため、このままの取組みでいいのか、など検討すべき課題も抱えている。
高速道路の整備について	・ 高速道路の整備は、高知県内のツアー行程が厳しく、移動時間を短縮する上でも望まれる。 ・ 高知市は通過点となると心配する向きもあるが、県内に来ていただいた客に高知市内でも 1 泊してもらうことにつながると期待している。 ・ 西南部は、観光資源が多く観光面で期待できる。また、人口減少が続いているが、産業振興の面でも効果が出るのではないかな。 ・ 高速道路の整備に当っては、環境に配慮した整備が望まれる。 ・ 東部の馬路村は合併せず、単独での存続を宣言しているが、国道から入る道路を整備しないとっている。観光バスは来てもらわなくてよいというわけだ。そうした取り組みも一つの方法だろう。道路整備は土地土地に合った整備が望まれる。
その他・要望など	・ 四国八十八ヶ所については、世界遺産登録など、具体的な動きはまだ行っていない。

訪問先	四万十市観光協会 小嶋（オジマ）氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日
訪問先所在地	高知県四万十市駅前町 6-16
8 の字ネットワーク整備について	・四万十市が位置する幡多地域としては、一般道路よりも高速道路の整備を優先的にやってほしい。観光というよりも生活面での必要性が大きいと考えている。南海地震等の大きな災害があった場合、主要道路である国道 56 号線（高知南西部）は海岸沿いを走ることが多いため、津波等で冠水する可能性が高く、高知市からの物資等の輸送ルートが断たれてしまう。また、愛媛からのルートは、時間がかかるため、あてにはしていない。災害時等のライフラインという観点からも、高速道路の延伸は必要不可欠である。 ・ライフラインとして、高速道路が整備されることで、観光面での効果にも必然的につながると思う。当地域の観光施設は、マイカー、レンタカーを利用して訪れる個人客（ファミリー、小グループ）をターゲットとしている。実際、当地域を訪れる観光客は車の利用が圧倒的に多い。移動時間が短縮することで、滞在時間が増える。山・川・海の自然をベースに体験型観光を目指していることから、高速道路による効果は大きいと考える。 ・公共交通機関は最低限必要だが、現状以上のものは望めない。利便性を高めようとする（JR、バスの本数を増やすなど）、自治体の負担（補助金）が増えるだけだ。
要望	・橋の料金引き下げ。 ・「道路特定財源」は、当該地域を含め必要な道路が完成するまでは、一般財源化すべきではない。 ・「暫定税率」の廃止も反対。
その他	・目立った企業（工場）もなく、公共事業も期待できない当地域では、観光を重要な柱として位置付けている。 ・四万十市を含めた幡多地域を訪れる観光客は年間約 80 万人と推計。当協会では、経済波及効果（1 次）は約 190 億円になると試算している。今後、観光客、滞在時間ともに増加すれば、1 次産業、サービス業など地元関連産業における効果は大きいと考える。

訪問先	社団法人 土佐清水市観光協会 土居 京一氏
訪問日時	2008.1.10 15:00～15:50
訪問先所在地	土佐清水市養老 303 番地
当地域の観光の現状について	・当地域への観光客数は年間約 70 万人。足摺岬、海底館、海洋館など観光スポットは複数あるが、観光客は年々減少にある。関西圏からの観光客が約半数を占める。四国島内では、高知、愛媛が多い。 ・団体客のツアーが依然多いが、安売りのプランの増加で客単価は低い。最近では、四万十と足摺をセットにしたプランや家族や小グループ（4～5 人）を対象とした滞在型のプランを提案している。ただし、メニューが少なく、効果が上がっていない。そのため、インターネット上の HP を充実させるなど、集客への対策を検討している。 ・高知空港から土佐清水までは 3 時間以上と、移動に時間がかかる。また、幡多地域内の観光スポットについても、それぞれ移動時間がかかる。特に、ここから四万十方面へは最低 1 時間は費やしてしまう。 ・土佐清水までの移動は車（マイカー、レンタカー）が 80%、他は観光バスなど。当地域は鉄道がないうえに、フェリー（大阪便）も廃止され、さらに不便になった。路線バスも通勤・通学が主で、昼間はほとんど走っていない。観光として、公共交通機関に期待はできない。 ・観光客の減少や競争等で大型ホテルが客単価を下げてきた。そのため、家族経営の民宿は廃業などで減少している。
四国内のインフラ整備、8 の字ネットワークについて	・高知空港および高知市内からの移動時間の短縮を望む。取り急ぎ、中村までの高速道路整備を進めてもらいたい。高知市内からの移動時間を 2 時間弱までに短縮できれば、様々な観光ルートやプランを提案しやすくなる。移動時間短縮により、観光客の滞在時間も増える。 ・東京など関東からの観光客を増やしたい。そのためには、空港からの移動時間の短縮は必須である。当地域を訪れる関東方面の観光客は、総じて客単価が高い。関西の観光客は、土産物を値切ってくるなど、価格にはシビアであり、利益はあまりでないようだ。 ・須崎以西の国道 56 号線は、片坂峠など災害時に土砂崩れになる危険な箇所が数カ所ある。迂回路もないため、通行止めになると移動時間が余計にかかる。高規格道路でも構わないので、早期に整備してもらいたい。併せて、土佐清水へ円滑にアクセスできる道路整備も検討してもらいたいと思う（国道 321 号線の改良、中村宿毛道路との接続道路など）。
その他	・土佐清水には、38 番札所金剛福寺がある。市としては、巡拝客を快く迎えるため、へんろ小屋や公衆トイレの整備等を実施してきた。トイレの数も多いほうだと思う。ただし、地元でお金はあまり使ってくれない。

訪問先	株式会社土佐電トラベルサービス 営業課長 松岡雅人氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日 13:30~14:20
訪問先所在地	高知市知寄町 2 丁目 2-41
観光客の動向	・ 今年 3 月まで東京支店で勤務していたため、県内の観光客の状況についてはよく分からない。 ・ 東京にいる時に、私学の小学校 1 校に高知県への修学旅行を売り込み、成功し、今でも続いてきていただいている。 ・ 私学だけに 6 日の日程（公立は 3 日）が可能で、高知市 1 泊→四万十・足摺 2 泊→高知市 1 泊→松山 1 泊の行程としている。足摺から宇和島を経由して松山に行くルートを 1 度試みたが、移動時間がかかり、以後続かなかった。 ・ 四万十・足摺で 2 泊できれば、漁師体験、トンボ公園でのフィールド体験など、いろいろな体験メニューが可能で本当の良さが分かる。 ・ 西南部では、土佐清水市の窪津漁協の組合長、トンボ公園の職員、大月町（柏島ほか）など、受入に熱心な人がいて、「人が育っている」と感じる。 ・ 松山では、窯元が協力してくれ、砥部焼き体験を組み入れている（132 名を各窯元に分散受入）。先生からは絶対にはずしてくれるなという強い要望がある。 ・ 「遠いけど来てみいや」という自信が必要だ。 ・ 室戸等の東部では、こうした受入がなく、まとめ役等の「人が育っていない」と感じている。 ・ 東部で盛んな園芸についても、何をすれば観光客が喜ぶか、何を見せるかというテーマがまだ定まっていないと感じる。
高速道路の整備について	・ 高速道路の整備は、移動時間を短縮する上で必要だが、その使い方、短縮した時間で何をするか、ということを考えないと観光に結びつかない。 ・ 上記の小学校の修学旅行の行程で、四万十・足摺から宇和島を経て松山に行くルートが、時間的に余裕ができ、注目されるのではないかな。
その他	・ 当社の人気商品は 1 泊 2 日関西の旅（バス+宿泊、12,000 円）である。目的は買物、観光とバラバラだが、割安で人気。 ・ 四国八十八ヶ所は、日帰りと 1 泊 2 日のバスツアー「四国歩き遍路巡拝」が固定客がつくなど、好調である。

訪問先	株式会社 西土佐四万十観光社 田辺、芝藤氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日
訪問先所在地	高知県四万十市西土佐用井 1111-11 カヌー館
輸送について	・橋の料金がk高い。また、高速道路や一般道路が十分に整備されていないため、当地までの所要時間がかかる。 ・四万十エリアの移動手段は車が主流。JR やバスでは本数が限られるため、移動に制約がある。 ・高速道路よりも一般道路の整備を優先的にやってほしい。国道 441 号線（四万十市中村～西土佐区間）は道が狭く、カーブも多いため、シーズン中などは渋滞が起こる。また、舗装状態が悪い区間が多いうえに、落石などの災害も度々発生している。 ・都会から来る観光客にとっては、不慣れな道のため、事故も起きているようだ。 ・国道 441 号線ではトンネル工事（3 ヲ所）など整備計画はあるが、未着工の区間が残っている。例えば、口屋内トンネルでは、幅が非常に狭く、大型バスが通行できない（中型バスまで）。従って、大型バスを使う観光ツアーでは、当地域が観光ルートから外されてしまうこともある。 ・当地域へは修学旅行生の利用も多いが、大型バスの場合、わざわざ迂回ルートで来てもらっている。時間がかかるため、非常に気の毒だ。
8 の字ルートについて	・高速道路が整備されれば、移動時間短縮、長時間の滞在時間などのメリットがある。ただし、高速道路が整備されたとしても、その場所に魅力がなければ、観光客の増加につながるとは考えにくい。 ・財源や需要等を勘案すれば、当初計画どおりに高速道路がすべてできるとは思わない。当地域にとっては、一般道路の整備のほうが、より現実的だと考える。
要望	・一般道路の優先的な整備（特に国道 441 号線の未着工区間の早期着工）。 ・今後、関係者（行政、地元関係者）などを集めて 4 県合同で視察・交流を増やして欲しい。ただ、山間地域の活用をテーマとした視察・交流の場合、当地域と同じような環境、条件の所が良い。意見を交換することで、お互いが勉強になる面を見つけないことができると思う。
その他	・四万十エリアでは、地域体験型観光が有効だ。カヌー、遊覧船、サイクリング等、実際に体験し、宿泊の食事には地域の食材を提供してもらうような取り組みを進めていきたい。 ・必要な道路は整備してほしいが、「道路特定財源」の一般財源化には特に反対はしていない。

訪問先	室戸市観光協会 細川氏
訪問日時	平成 19 年 12 月 13 日
訪問先所在地	室戸市室戸岬町 6939-40
四 国 内 の 輸 送、8 の字ルー トについて	・地元では、高速道路の整備を望む声が多いようだが、一般道路を整備していくことが優先だと考える。 ・室戸岬を挟んで徳島および高知へ向かう各 5 km ほどの区間（国道 55 号線）は、概ね整備がされ、走りやすい。ただし、室戸市街地など道幅が狭い区間もまだまだ多い。整備計画はあるようだが、着工までに至っていない。一般道路が整備されれば、観光にも必然的にプラスにつながる。 ・高速道路が延伸された場合、室戸までの所要時間が短縮され、観光客の滞在時間が長くなるとのメリットがある。しかしながら、滞在時間が短くなる（行きたい場所だけ行ったら、直ぐ帰ってしまう）ことを懸念する声も多い。 ・近年、四国内の高速道路が整備されたことで、当地域を訪問する観光客の日帰りが多くなったのは事実。室戸市内での民宿や旅館は現在 29 施設。観光シーズンを除けば、ほとんど閑散状態で年々廃業等による減少が続いている。 ・今後、高速道路網が整備されれば、滞在時間の短縮化により宿泊ニーズがさらになくなり、宿泊施設の減少に拍車がかかることもあり得る。
要望	・一般道路（国道 55 号線など）の早期整備。「生活道路」としての位置付けで整備を進めてもらいたい。 ・急速なインフラ整備、開発は避けるべき。自然を破壊してしまったら、元に戻すのに時間がかかる。開発が遅れていることで、手が付けられていない自然など守られているものもあると思う。
その他	・当地域を含め、高知の観光スポットは案内が不親切（看板が見にくいなど）であると、観光客から指摘を受けることがある。 ・地元では観光にかける財源（資金）がないのが現状。（資金がないこともあると思うが）観光活性化に対する地元関係者の動きは消極的だ。 ・淡路島、徳島を経由して当地域を訪れた観光客が、「徳島市内を通過するのに非常に時間がかかった」と言っていた。実際、車で走ってみたが、信号のせい、時間がかかったように感じた。

訪問先	馬路村農業協同組合 営農販売課 課長代理 山崎友和氏
訪問日時	平成 20 年 1 月 31 日 14:00～15:00
訪問先所在地	高知県安芸郡馬路村 3888-4
農協の概要	・ 売上は H18、33 億円、H19、30 億円。平成 17、18 年にゆず不作で、搾汁量が少なく、19 年は加工品が足りず売上減となった。 ・ ゆずの使用量は 800t、村内 600～700t、残りは大山（近隣地区）、窪川（西南部）などの県内から調達。買取額 170～180 円/kg、農家売上 500～600 万円（多い農家）、その他特別配当、出資配当（H19、6%）あり ・ 他から売り込みはあるが、栽培方法が不明な点などもあり、無理して調達しない。
（加工場）	・ 平成 12 年に加工場が完成し、周りに木を植え、物販施設も設置して「ゆずの森」として整備した。見学コースがあり、いつでも自由に見学できる。農水省の補助事業で 12 年度に完成。事業費 12 億円、国 5 割、県 2.5、村 1.25、農協 1.25。 ・ 加工場が新しくなり、品質管理ができるようになった。また、2 階にコールセンターを設け、通販に対応。受け答えの研修を行った。
（販売）	・ 販売は通信販売が主体で、5 割以上。業者から引き合いがあるが、全量引取りを条件としている。製品が不足する場合には、通信販売を優先。 ・ 通信販売は、北海道から中四国にかけて。関東、関西が多い。九州、沖縄は少ない。ゆずのない北海道が意外に多い。 ・ 通販は、初回は代引きもしくは前払い、2 回目以降は後払いであるが、いい客に恵まれているのか、回収不能は少ない（3%以下？）。 ・ 物流は、全て外注。ヤマト、日本通運、佐川など。県道の狭さにもうまく対応しているようだ。 ・ 通販の梱包は全て手作業で、通信のチラシやカレンダーを入れる。待っている人が多く、手抜きできない。通信作成のため、職員が高知市のデザイナーの指導を受けてデザインの勉強をしている。（同デザイナーは当初から農協を支えた者） ・ 広告費は、通信のチラシなども含めると売上の 2 割になる。
（採用）	・ 農協の職員は約 80 人。募集すると I ターンが多い。山崎氏（U ターン）の年では、5 人中 4 人が I ターン。立派な仕事に就いている人が多いが、田舎暮らしを楽しんでくれそうな人を採っている。 ・ ゆずの森のパン工房は北海道から来てくれた。時間をかけたうまいパンを焼くのもっと売りたいのだが、平日は客が少なく残念。
（その他）	・ 村の産業はゆずと林業だけなので、とにかくゆずを売り込みたい。農家が高齢化して、生産量が伸びない。耕作放棄地も増えている。開墾し

	て農地も増やしたいが、ほとんどが国有林であり、困難。農協が払い下げを受け、開墾してゆず畑をつくる計画である。 ・ 人口が減って 1,200 人を割った。I ターン等で若い人は増えているが、死亡する老人が多い。村営住宅を 8 棟建てたが、もう埋まっている。農協も村営住宅のとなりの営林署後に独身寮をつくる計画である（10 室程度）。
道路整備について	・ 東谷組合長は高速やトンネル（県道整備のこと）は要らないと言っている。全国の便利になったところが、いつのまにか寂れているのを見ているためだ。

訪問先	高知県園芸農業協同組合連合会 流通企画部 部長 青木厚琳氏
訪問日時	平成 20 年 2 月 1 日 11:00～11:50
訪問先所在地	高知県高知市仁井田字新港 4706 番地 4
業務内容について	・ 大正 11 年に県内 18 農協で設立。現在も会員農協数は 18（県下全域）。 ・ 取扱いは、米麦を除く青果（野菜、果樹）と花卉。生産地は県下全域であるが、施設栽培は海岸部に限られる。 ・ 取扱額は 620 億円。高知県内の青果、花卉の生産額は約 900 億円で、うち約 7 割を扱っていることとなる。 ・ 取扱量は 10 万 t、ピークは 16 万 t、減少傾向が続いている。
物流・出荷先について	・ 会員農協の 90 集荷場からトラックで当センターに品物が持ち込まれ、当センターから北海道から九州までの市場に保冷トラックで出荷する。全量、市場出荷している。 ・ 昭和 50 年代から輸送コストの価格への上乗せができなくなり、遠方の北海道、東北市場への出荷量が減った。 ・ 現在の出荷先は、数量ベースで北海道 0.7%、仙台 5.6%、東京 27.1%、金沢 6.9%、名古屋 12.5%、大阪 18.1%、九州 2.2%、四国 27.0%。 ・ 物流はすべて外注で、輸送手段はトラックが 95%、残り JR、航空便。 ・ 農協を出て、センターで積み替え、大阪 2 日目、東京 3 日目となる。 ・ 大阪へは、当センター 17:00～18:00→大阪 22:00～23:00。東京はせりの前日の午後から受け入れてくれるため時間に比較的余裕がある。 ・ 運送費は平成 17 年 12 月に値上げ改定した。現在はそのまま。
交通ネットワーク	・ 高知からのフェリー航路がなくなり、JR、航空はあるものの、トラック輸送による長距離輸送がほとんどとなってきた。 ・ JR は料金は安い、高知駅では取り扱っておらず、積み込み地が高松駅となる。また、列車本数が少ない上、時間も限られ、5t コンテナとロットも限られるため、使い勝手が悪い。高知駅での扱いや列車本数が増えれば、輸送コストが軽減するのだが。 ・ 航空便は、以前は小ネギ、青しそなどの軽量なものを運んでいたが、料金が高いため、付加価値の高い花卉に絞られてきた。今後増える見込みは少ない。
高速道路について	・ 農協から当センターまでの県内の運送は、高速道路を使っていない。現在の高速道では、西南部への延長距離が短く、また東部へは延長していないため、時間短縮効果が少ない上、料金分、コストアップ となるため。 ・ 西南部へ高速が延伸したとしても、利用しないだろう。ただし、国道が 1 本のため、過去に通行止めとなったこともあり、万一の場合の国道の代替ルートとして期待される。

	当センターから県外出荷は、すべて高速道路を使用している。瀬戸大橋の利用が多い。
その他	野菜の露地栽培と施設栽培の農家戸数は、45 : 55 で施設が多い。原油高騰で苦勞しているが、集荷量が減っているわけではない。設定温度を下げるなどしているのではないか。暖房の必要のない品目に換えることはありうる。

訪問先	中村商工会議所 佐伯専務理事
訪問日時	平成 19 年 1 月 22 日 9:00～10:00
訪問先所在地	四万十市中村小姓町46
現状について	・ 幡多地域には基盤ビジネスがない。観光ビジネスを開発すべく活動を展開してきた。 ・ 観光交流モデル事業の指定を受けた。 ・ 民の活動が進まないで、四万十かいどう推進会議を設立し、約250団体、8000人のボランティアが参加している。体制を作ることが大切。沈下橋、棚田、足摺、桜のライトアップ、コスモス ・ パック旅行は、高知～四万十～足摺～道後～松山がメインルート ・ 観光ガイドの養成、タクシーのマナー向上に取り組んでいる。 ・ 一般は自動車利用が中心 ・ 四万十の滞在時間は1時間。西土佐にはバスも入れない。四万十の本当のよさが分かってもらえない。 ・ 観光に対する市町村の対応に温度差がある。次第に観光が受けられるようになってきた。 ・ 公家行列、一条大祭など一条家ゆかりの小京都らしさ。文化歴史 ・ 飛行機は、大阪、東京便に比べて福岡便が少ない。 ・ 長距離バス利用者は、東京、福岡からバスで高知に来て、JRで中村に。 ・ 東京～中村の長距離バスを夏休みの1ヶ月運行。ほどほどの利用率 ・ アジアからの観光客はこれから。しかし、四万十の魅力は通用する。 ・
8の字ネットワークの整備と南予経済の活性化について	・ 8の字ネットワークが整備されれば、中村から松山へ定期バスで抜かれるようになる。 ・ 南海地震対策としても8の字ネットワークの整備が必要。 ・ 国道441号の整備によって流れが変わる。四万十～松野～三間。 ・ 8の字ネットワークが整備されるまでに、地域が努力しないとけない。 ・ ゆっくり、いやし、のんびり、もてなしといった「いなか」のそのものを体験してもらい（体験型観光）。自慢のいなかづくりが目標。未開のよさは我々が守っていく。 ・ 1日でも長く滞在してほしい。 ・ 民が主体で、官が支援 ・ 飛行機の東京便とJRの連携が悪い。 ・

訪問先	近畿日本ツーリスト株式会社 虎ノ門公務旅行支店 〒105-0001 東京都港区虎ノ門 1-1-21 新虎ノ門実業会館 3 階 TEL：03-3502-2921 FAX：03-3502-2920
回答者	片岡 亜沙子 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

- 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

年間を上期、下期に分けて、パンフレット、旅行商品等を提供している。

- 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

四国に関心を持っている人はいるが、他の地域に比べて地元のプロモーションが少ないので、あまり目立たないのではないかと思う。

- 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

四国観光の方は、年齢層が比較的高く、50 代以上の夫婦連れが多い。夏になると、自然志向のファミリー層も増える。近年、ファミリー層の年代が下がる傾向がある。

- 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

飛行機が大半である。

- 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

松山と高松の間の瀬戸内コース、または松山、高知、高松の間のVルート
のどちらが多い。

- 6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

レンタカーが多数派である。これは、鉄道などの公共交通機関が不便で、
その上周遊できないためであると考えられる。

- 7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位（17 道後温泉）

第2位（7 高知 ）

第3位（20 金刀比羅宮）

松山の道後温泉、高知の桂浜、そして金刀比羅宮が主要観光地である。

- 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

四国東南部と西南部の高速道路が未整備で、四国全体の周遊ができない。

B 観光地としての魅力と阻害条件

- 1 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に來訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

- ・道後温泉は改善されてきているが、街歩きが楽しめる場所が少ない。
- ・他地域と比べて、歴史散策も魅力が弱い。
- ・高品質な旅館・ホテルが全体的に少なく、富裕層のニーズに応えられる施設が希少である。
- ・高品質な食事施設が少なく、富裕層のニーズに応えられる施設が希少である。

- 2 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

道後温泉、金刀比羅宮、瀬戸大橋は王道であり、海の幸と自然景観、温泉は楽しまれている。しかし、上記のとおり、街歩きの工夫、歴史の活用、富裕層のニーズへの対応等では他地域に比べて弱い。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- ① 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- ② 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- ③ 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的に書いて下さい）。

- 2 8の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4から主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい

第1位（5室戸）

第2位（6安芸）

第3位（ ）

- 3 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、当日、調査員にお話ください。

一般の人にとって四国は何度も行ける所ではないので、全県くまなく巡る周遊型観光が増加する可能性がある。

C-2 将来の四国の観光

- 1 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のありかたについて、お答えください。

食事・宿泊施設がもっと充実してくれば、滞在を目的とした観光客は増える。例えば、旅行目的の中でスパはウェイトが高まってきている。このため、自然環境と郷土の味覚以外のプラスアルファを充実してほしい。

- 2 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

現在はアクセスが悪いので、交通網の整備がまず課題である。また、上記のとおり、滞在型観光のウェイトが高まってきているので、食事・宿泊施設を充実させることが重要である。

- 3 四国88カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

「心の旅」系のニーズは高まる傾向にある。しかし、本格的な88ヶ所巡礼はハードルが高いので、ライト感覚で「88ヶ所入門編」のような商品をプランニングしたい。

- D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

できるだけ早く東南部、西南部の高速道路を進めてほしい。

訪問先	株式会社交通新聞社 「旅の手帖」編集部 〒102-0083 東京都千代田区麹町 6-6 麹町東急ビル 8F TEL 03-5216-3915 FAX 03-5216-3916
回答者	編集長 中村直美氏、編集部 土屋広道氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

- 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

旅行会社ではないため、パンフレット等はない。

- 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

- 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

うどんは若い人が多く、龍馬観光は母子が多いなどの特徴はあるが、全般的に見ると、四国の観光は中高年によって支えられている。もっと若い人が行きたくなるような仕掛けをした方がいい。

- 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

飛行機が大半だと思う。

- 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

- 6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

レンタカーが多いと思う。

- 7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位（ ）
 第2位（ ）
 第3位（ ）

旅行会社ではないのでデータはないが、一般に思い浮かぶのは道後温泉、高知の桂浜、こんぴらさんが主要観光地である。

- 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

四国は道が悪い。例えば、四万十川から道後への道が悪くて行けなかったり、内子から四万十への道が悪いため川之江まで戻るようなことをしている。旅ではできるだけ来た道に戻りたくないが、仕方なく戻っているのが現状である。

四国は何回も行けないところなので、できるだけ多くを回りたいが、東京から飛行機で4県の空港に下りて、そこからレンタカーを借りて、来た道に戻るのではもったいない。

B 観光地としての魅力と阻害条件

- 1 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に來訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

四国では4県でPRをしたがるが、そうすると差が出てこない。スイスの言語は4カ国語で、それぞれの地域を回ることにより地域差が感じられる。四国の場合も、まんべんなくPRするのではなく、もっと四国4県の個性を発揮した方がいい。

- 2 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

四国には昭和の日本の良さが残されている。交通が不便だから、昭和のレトロな感じが残されているのかも知れない。例えば、四万十川にはコンクリート護岸がなく、観音寺の海水浴場には昭和の懐かしさが残っている。また、讃岐では、見た目は普通の農家がうどん屋さんになっている。古き良きものが残されているのが四国だと思う。巡礼だけでなく、四国の魅力をもっと出していったらいいと思う。

交通ネットワークの整備が進んでも、全域を回らせるようなことは考えずに、龍馬や坂の上の雲などをピンポイントで観光振興を進めた方がいい。4県一緒にまんべんなく観光振興を進めようとする、特徴がなくなり、観光客にとっても魅力が薄れる。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- 2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- 3 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的に書いて下さい）。

- 2 8の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4から主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい

第1位（11 四万十 ）

第2位（5 室戸 ）

第3位（ ）

周遊できるようになるため、観光客にとってはありがたいことである。四万十川への観光客は増えるだろう。

- 3 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、当日、調査員にお話ください。

室戸には海洋深層水を利用したバーでハウスができるなどしており、伝え方によっては首都圏の若い女性などが行く可能性がある。どう魅力を伝えるかが重要である。

C-2 将来の四国の観光

- 1 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のありかたについて、お答えください。

四万十川はNHKで最後の清流と言われてブームになったが、今日では仁淀川の方がいいとも言われている。

四国以外の人には四国のことをよく知らない。特に四国の歴史と現実が結び付かない。もっと歴史や文化に焦点を当てて、魅力的な伝え方をした方がいい。例えば、祭りの由来を知らせたり、風習や食べ物の違いを出していくことも面白い。四国以外の人から見たら面白いと思うようなことがたくさんあるはずである。それを出していくことが重要であると思う。

- 2 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

上記のとおり、室戸には海洋深層水を利用したバーでハウスができるなどしており、伝え方によっては首都圏の若い女性などが行く可能性がある。

- 3 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

交通ネットワークが整備されたから観光客が増えるというものではない。魅力がないと観光客は来ない。

江戸時代までに造られた天守閣をもつ城は日本に 12 城あるが、このうち 4 城は四国にある。牧野富太郎植物園は花が好きな人ならきっと満足するであろうし、路面電車が残る町も 2 つある。若い人や年配者に、四国の歴史や文化などをもっと魅力的に伝えていくことが大事だと思う。

また、食べ物で惹くことも重要である。讃岐のうどんや高知のかつおは有名だが、それ以外に何があるのかが分からない。鳴門の砂糖がけ赤飯など、各地の伝統的な食べ物や B 級グルメなどを発掘して、売り出していくことも考えられる。

訪問先	株式会社 J T B 東日本国内商品事業部 〒140-8604 東京都品川区東品川 2-3-11 J T B ビル 8 F TEL (03)5796-5272 FAX (03)5796-5214
回答者	企画第二課長 高木 敦規 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

- 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

年間を上期、下期に分けて、旅行企画を立て、パンフレット等を提供している。

- 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

- 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

四国、山陰ともに年配の客が多い。四国、山陰、南紀はエスコート型の旅行スタイルが多いが、アクセスが不便だということが背景にあるものと考えられる。お遍路さんについては、お遍路さん専門の旅行会社があるので、J T B での扱いはそう多くない。温泉を楽しむ人も多い。（道後、琴平など）

- 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

飛行機が大半である。

- 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

一概には言えない。松山から高知に行くコース、高松から高知に行くコースなどが多い。徳島は飛行機の座席が取りにくいので、コースには入りにくい。ただし、神戸や大阪から近いので、神戸から入る場合もある。INとOUTが別という場合のほうが多い。
首都圏発の場合には、四国へは2泊または3泊である。

- 6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

四国は公共交通機関（バス、JR）が不便なので、季節により航空会社が無料バスを提供している。上期にはJALが無料バス、下期にはANAが無料バスを運行している。いずれも往復その航空会社を利用することが条件になっている。ただし、来年からはわずかではあるが、お金を支払わないといけなくなる。

- 7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位（17 道後温泉）

第2位（7 高知 ）

第3位（21 高松 ）

首都圏発の場合は、道後温泉、高知、高松の順であるが、全国発の場合には道後温泉、高知、鳴門の順になる。全国発の場合には、大阪から夏休みにファミリーでルネッサンスリゾートに行く客が多いため、鳴門が三位に入る。

- 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

問題点はアクセスである。空港と道後などの観光地との間にはバスなどの便があるとしても、観光地間を結ぶアクセスがない。このため、周遊ができないことが問題である。

B 観光地としての魅力と阻害条件

- 1 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に來訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

問題点はアクセスである。四国は不便だというイメージがあるが、実際にも不便である。首都圏からは北海道や沖縄は気軽に行けるが、四国は「一生に一度は行ってみたい」というようなイメージになってしまう。

- 2 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

四国には自然があり、各県ごとに魅力がある。しかし、告知ができていない。四国以外の人、想像以上に四国のことを知らない。道後温泉から四万十まで日帰り往復できると思っている人もいる。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- 2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- 3 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的に書いて下さい）。

- 2 8の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4から主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい
- 第1位（11 四万十 ）
 第2位（12 足摺 ）
 第3位（ ）

西南部には四万十や足摺があるので、8の字ネットワークができれば便利になり、活用できると思う。

- 3 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、当日、調査員にお話ください。

C-2 将来の四国の観光

- 1 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のありかたについて、お答えください。

高速道路をつくったら観光客が増えるというものではない。そこに魅力があることが重要である。四国には魅力があるが、告知ができていない。首都圏で告知をするとなるとお金がかかる。できるだけお金をかけずに四国の魅力をPRする必要がある。鉄道会社、飛行機会社をキャリアと呼ぶが、キャリアに宣伝してもらうのは有効な方法である。例えば、JR東海が「そうだ、京都、行こう」と宣伝すると京都に行きたくなり、JALやANAが北海道や沖縄のキャンペーンを行うと北海道や沖縄の客が増える。

東国原知事が宮崎県の宣伝をやっているが、あれもお金をかけずにやっている。例えば、四万十のポスターをJRと連携して貼るとか、四国のニュースを地元TV局が東京のキー局を通じて全国に流すことなどが重要である。

- 2 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

四国南東部の室戸や徳島南部には観光地がないためあまり関心がない。

- 3 四国88カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

JTBでは、来年度上期に日本の旬として四国特集をする予定である。その中でお遍路さんも取り上げる。しかし、以前にもお遍路さんを旅行商品として取り上げたことがあったが、申し込みが少なかった。その要因としては、販売店でお客に詳細を説明できないということもあると考えられる。地元ではタクシーのベテラン運転手などをガイドとしてお願いするなどしている。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

四国と山陽の連携がしやすいような取り組みも必要である。四国から山陽に行くと、橋の料金がかかるし、レンタカーの乗り捨て料金も高い。乗り捨て料金が安くなれば、もう少し需要が増えると思う。

訪問先	株式会社旅アート企画「アップルツアー」 〒114-0002 東京都北区王子2-22-5 高橋ビル4F TEL (03)5902-5595 FAX (03)5902-5605
回答者	商品企画室長 西岡 健 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

- 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

四国を対象とした商品を出しているが、アップルツアーはいわゆる「じゃらん会社」と言われており、若年層向けのフリーツアー商品が多いので、若い人がホームページを見て個人や2、3人のグループでレンタカーを利用して旅行するケースが多い。もちろん年齢の高い人がホームページを見て申込みをする場合もある。

- 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

- 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

四国は、他の地域に比べて、年齢の高い層が多い地域である。また、四国を訪れる人は、広島などとセットにして、中国、四国を回る人も多い。3本の橋があるからである。

- 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

東京から四国に入る場合は飛行機が多い。中国地方から四国に入る場合は自動車が多い。

5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

四国四県の空港から入る場合もあれば、広島等の中国地方から入る場合もあり、ルートはさまざまである。四国の空港については、松山、高知、高松にはJALとANAが飛んでいるが、徳島にはJALしか飛んでいない。アップルツアーはANA系の旅行会社なので、徳島に関する商品企画については、苦肉の策で高松空港、伊丹空港、神戸空港を利用して徳島に入る行程を組んでいる。明石海峡大橋ができたので、伊丹や神戸からでもそれほど遠くはない。

6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

アップルツアーの場合は、レンタカーが多い。

7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位（ ）

第2位（ ）

第3位（ ）

レンタカー客が多いため、顧客が訪れる観光地については把握していない。ただし、問い合わせなどによると、松山の道後温泉、高知の四万十川、香川の琴平、徳島のうず潮がメインである。

8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

四国は鉄道が不便で、人気がない。

また、四国のレンタカーが高い。北海道や九州ではレンタカー料金や乗り捨て料金がかなり割引され、例えば北海道内ではどこでも5,000円で乗り捨てが可能だが、四国では近くても1万円以上かかる場合がある。このため、松山でレンタカーを借りた人が高松まで行って、また松山に戻るというコースを辿ることも多い。需要が少ないからかもしれないが、もっと安くなれば四国に行く人は増えると思う。

B 観光地としての魅力と阻害条件

- 1 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に來訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

四国からの魅力的な情報発信がない。高速道路ができれば観光客が來るかという
とそうではない。

- 2 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

観光客、特に若い層には魅力的ではない。打ち出し方の問題もある。例えば、鉄道の場合、JRの中で最も人気があるのはJR九州である。電車のデザインなどが好評で、JR九州のカレンダーはすぐになくなるが、JR四国のカレンダーは残ったままになることが多い。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 ③ あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- 2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- 3 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的に書いて下さい）。

- 3 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、当日、調査員にお話ください。

C-2 将来の四国の観光

- 1 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のありかたについて、お答えください。

- 2 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

- 3 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

四国に巡礼に行く若い人は増えていると思う。「何かを得たい」という人が四国を歩いているのだと思う。しかし、このように目的を持って旅をしている若者は全体からすると少ない。四国に埋もれている情報（例、旅人にも説教をしてくれるお寺など）を収集して、それを商品企画に活かして若い人に旅の感動を味わってもらいたいと思う。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

高速道路ができると時間短縮になると思うが、学生など若い人は時間があつてお金を節約したいので、高速道路を使わずに一般道路を利用している。高速道路を利用した四国の観光客を増やすためには、高速道路に乗ることに価値を感じる道路づくり、例えば高速道路でしか見られない景色やそこでしか食べられない食べ物などを提供することが必要だと思う。

また、地元にとっては、高速道路による時間短縮はいい面だけではなく、宿泊客の減少と通過客の増加を招く。

高速道路が整備されたら四国に観光に行くかというところはないと思う。四国に行きたくなるような情報発信が必要である。高速道路ができて通過されて地域の活性化につながっていないのは、道路づくりと地域づくりが繋がっていないからだと思う。

<旅行業>

訪問先	株式会社日本旅行 赤い風船東日本事業部 〒131-8565 東京都墨田区堤通り 1-19-9 TEL 03-3614-3145 FAX 03-3614-3108
回答者	小岩大悟氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

- 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

半期毎に、四国及び中四国のパンフレット、商品企画を作成している。

- 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

山陰、山陽、四国の商品企画を担当しているが、四国が一番交通が不便である。特に、阿南から海部、室戸にかけて、それと足摺が行きにくい。このため、四国に関心が向きにくい。

- 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

- ・年齢層が高い。若い人は行かない。
- ・夫婦や友だちなど2、3名で行動することが多い。
- ・レンタカーを利用する。個人で旅行を組み立てる場合が多く、貸切観光バスはほとんどなくなった。

- 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

東京から行く場合には、高松、松山、高知に入ることが多い。高松へはJR利用が多く（日本旅行はJR系なので、JR西日本のチケットが安く提供できるため）、松山、高知へは飛行機利用である。

- 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

松山、高松、高知から入り、松山→高松、高松→松山、高知→琴平などに抜けるルートが一般的である。レンタカー利用なので、戻ることはない。

- 6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

レンタカーがほとんどである。

- 7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位（21 高松 ）

第2位（17 道後温泉）

第3位（20 琴平 ）

高松はビジネスを含めてである。

- 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

アクセスが問題である。以前は観光バスで回ることが多かったが、今ではほとんどが個人でレンタカーで回っているので、アクセスが重要になる。室戸に人が行かなくなったり、足摺の客が減っているのは、個人がレンタカーで回るためのアクセス整備ができていないためである。

B 観光地としての魅力と阻害条件

- 1 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に來訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

上記のアクセスの問題が大きい。道路整備は観光振興の基盤である。

- 2 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

四国にはお接待の文化が残り、人とのふれあいが魅力である。四国に行ったら必ず喜んでもらえると思う。

しかし、問題はアクセスである。道路整備が現状のままでは観光振興の基盤が整わない。

四万十だけは宿泊が増えている。これは、四万十川のネームバリューと土佐くろしお鉄道があることなどによるものである。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。

2 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。

3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。

2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。

3 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。

4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。

5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。

6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。

7 その他（具体的に書いて下さい）。

- 2 8の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4から主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい
- 第1位（9足摺 ）
 第2位（4安芸 ）
 第3位（3室戸 ）

8の字ネットワークにより、足摺は確実に観光客が増える。また、モネの庭（高知県北川村）や室戸岬、徳島から高知に至る海岸線などいい観光資源があるので、観光客は増える可能性がある。

- 3 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、当日、調査員にお話ください。

8の字ネットワークができれば、周遊ができるようになる。時間短縮が図られ、今まで以上に多くの観光地を回ることができるようになる。但し、周遊型になるからといって、滞在日数が増えることはない。

C-2 将来の四国の観光

- 1 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のありかたについて、お答えください。

四万十は全国的にネームバリューが上昇している。また、足摺は魅力的な所なので、アクセスを良くすれば観光客は確実に増える。8の字ネットワークで周遊できるようにすることが重要である。

- 2 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

私の提案で、島根県ではオフシーズンのレンタカー客にガソリン代金を補助しているが、四国でも高速料金の割引やガソリン代の割引などを行うと、観光客は増える。

なお、日本旅行では独自に四国内で2泊以上のレンタカー利用者には、乗り捨て料金を無料にしている。

- 3 四国88カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

四国八十八箇所巡礼は観光に活用すべきではない。四国の八十八箇所のお寺も観光客は来てほしくないと言っている。四国の巡礼に観光客はふさわしくない。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

四国は交通が不便で、特に徳島から高知にかけてや足摺などが不便である。徳島県や高知県に対して、以前からやる気があるのかと言ってきたが、道路整備が進まない。もっと道路整備に積極的になってほしい。

訪問先	近畿日本ツーリスト株式会社 〒450-0002 名古屋市中村区名駅 2-45-19 桑山ビル TEL(052)583-8331 FAX(052)563-1846 http:// www.knt.co.jp/
回答者	名古屋法人イベント・コンベンション支店 支店長 今田 仁志 氏 名古屋法人イベント・コンベンション支店 次長 丸 英 之 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

問1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

☒ 1. 持っている 2. 持っていない

問2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

1 多い 2 あまり多くはない ☒ 3 多くはない

問3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

ほとんどが熟年層である。数年前から 88 箇所巡礼が増えている。

問4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

J R新幹線およびチャーターバス

問5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、お答え下さい。

名古屋から新幹線で岡山ないし広島から四国に入ると、新大阪からチャーターバスで明石海峡大橋から四国に入るとがある。

問6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

チャーターバス

問7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位	17（松山・道後地区）
第2位	20（瀬戸大橋地区）
第3位	21（小豆島地区）

問8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

名古屋からは四国は遠方であり、飛行機を活用しようとしても高額になってしまうことが問題である。

B 観光地としての魅力と阻害条件

問9 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に来訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

世界の道後温泉、阿波踊りによさこいと魅力がある。南国で温かいところで、小豆島は人気がある。しかし、四国がまとまって誘客する力が弱い。

問10 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

他の地域に比べ、四国観光の競争力は弱い。四国が一体となって、誘客することが必要である。四国圏には、人々にうったえる、四万十をはじめとする自然資源や文化歴史的資源がある。こうした資源の露出度がなく、今後高めていく必要がある。四国88箇所を巡礼したいという気持ちをもつ人々の心に火を付けるには、地域をうったえるものを四国圏が一体となって用意すべきである。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

四国の高速道路網は4県の県庁所在都市を相互に結び、本州四国連絡橋とも、ごく一部の区間を除いて、直結しています。四国の東南部や西南部では高速道路が未整備となっていますが、別紙地図－2の赤い路線の部分については現在事業を実施しており、その他の部分についても整備が計画・予定されています。

完成後の所要時間は、別紙地図－3のように予想されています。なお、これらの路線は原則的に通行料金不要です。これらの地図を参考にしながらお答えください。

問 11 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 12 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げて下さい。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- ② 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- ③ 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的にご記入下さい。）

問 13 8の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図－4から主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい。

第1位	9（足摺地区）
第2位	3（室戸地区）
第3位	

問 14 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、お聞かせ下さい。

高知－足摺－道後の観光ルートが可能となる。

C-2 将来の四国の観光

問 15 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のあり方について、お答えください。

ルートとしては良いが、団体で旅行するところではない。団塊の世代は、ウォーキングなどの自然に親しむことへの趣味を持つ人が多く、個人を対象に、自然を守り育てる観光開発が重要である。

問 16 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

山口の松下村塾で行っているように、坂本龍馬をはじめ明治維新の歴史文化を学ぶ勉強会があると良い。地元の歴史文化に詳しい人が「語り部」として、地域の歴史文化を伝承するような何か勉強できる仕組みをつくり、誘客することがあればよい。

問 17 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

若い人も興味を持ち、車を利用して巡拝することがあれば、高速道路整備は有効となるが、巡拝は熟年層である。熟年層が、自らプランを立てて巡拝するケースとツアーに参加するケースであり、必ずしも高速道路の整備により飛躍的に増加するものではない。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望

問 18 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的に記入ください。

何か四国を全国的に認知させ、誘客するものを作り出す必要である。諏訪湖の花火大会は、全国の花火師が集まりその技を競い合う。その当日には宿泊施設が取れない程盛況である。名古屋では、学生達を中心に「どまんなか祭」として「名古屋よさこい」をはじめて、全国からの参加を得て盛況である。そうしたものを創り上げていく必要がある。
また、名古屋のアルペンルートは、台湾などの東南アジアの人々が「雪」を見に来るように、国際的な観光誘客も視野に入れるべきである。

訪問先	株式会社 J T B 中部 〒460-0002 名古屋市中区丸の内 1-17-19 キリックスビル 7F TEL (052) 211-6411 FAX (052) 211-6413 http:// www. jtb. co. jp/Shop/houjinnagoya/
回答者	プロジェクト室営業開発担当課長 高柳 幸弘 氏 営業マネージャー 和田 明久 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

問 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

☒ 1. 持っている 2. 持っていない

問 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

1 多い 2 あまり多くはない ☒ 3 多くはない

問 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

パッケージ旅行が基本

問 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

貸切観光バス。JR。 JRで岡山

問 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

瀬戸大橋経由

問6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

貸切観光バス

問7 別紙の地図-1に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位	20
第2位	11
第3位	17

問8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

貸切観光バスでは四国に行くまでが遠い。四国の観光地間の移動が遠い。

B 観光地としての魅力と阻害条件

問9 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に訪れているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

- 1.四国までの交通所要時間がかかる。
- 2.四国内での移動時間がかかる。
- 3.何が目玉の観光地かが分からない。
- 4.旅行代金がかさむため他地域との観光地競合に負ける。
- 5.旅行代金の値頃感がお客様のニーズと一致しない。
- 6.現地を知らない旅行会社の営業担当者が多すぎる。
- 7.88か寺巡礼のイメージが強すぎる

問10 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

観光振興の努力がお客様に対しては、通じていない。
どこからのお客様を誘致・誘客したいと考えているのか。
特産物が京阪神地域でしか流通していない。
知名度が全国区にならない。
洗練された宿泊施設が少ない。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

四国の高速道路網は 4 県の県庁所在都市を相互に結び、本州四国連絡橋とも、ごく一部の区間を除いて、直結しています。四国の東南部や西南部では高速道路が未整備となっていますが、別紙地図－2 の赤い路線の部分については現在事業を実施しており、その他の部分についても整備が計画・予定されています。

完成後の所要時間は、別紙地図－3 のように予想されています。なお、これらの路線は原則的に通行料金不要です。これらの地図を参考にしながらお答えください。

問 11 8 の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 12 上の質問で、1 または 2 と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に 3 つまで挙げて下さい。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- 2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- ③ 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- ⑤ 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- ⑦ その他（具体的にご記入下さい。）

四国内の移動が便利になることは、四国内のみの流通であり、本州・九州からの観光客増加は困難。

問 13 8 の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図－4 から主要な順に 3 つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい。

第 1 位	11
第 2 位	8
第 3 位	10

問 14 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、お聞かせ下さい。

「道の駅」内での特産物が充実してきた。

C-2 将来の四国の観光

問 15 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のあり方について、お答えください。

観光地として「金太郎飴」的な開発は慎むべきと思われる。
日本の昔風景としての郷愁を漂わす地域とすべき。
「体験生活型」「生活体験型」

問 16 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

キーワードは、「セカンドライフ」「昔の日本」
「国が指定する重要伝統的建造物群保存地区」
地元の豊富な山海の食材を使用して、土佐山のようなオーベルジュを自治体が運営する。民宿料理ではない。

問 17 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

巡拝については、観光事業にはなりにくいと考える。
高速道路整備でも直接的には影響がないと思われる。
旅行会社としては、積極的に取り組む場面は少ないだろう。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望

問 18 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

四国内交通整備とともに必要と思えるのは、本土から四国へのアクセス整備。誘致・誘客したい考える地域から航空アクセス整備。便数増加・値頃感。誘致・誘客に対する観光素材のないことに対する危機感を、開発に向けて、各関係機関が一丸となった取り組み姿勢が必要。

訪問先	大阪銘板株式会社 〒577-0005 大阪府東大阪市七軒家 18-15 TEL(06)6745-6309 FAX(06)6745-6309 http://www.daimei.jp/
回答者	取締役 社長室室長 山 川 博 氏

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

- 1 原料や材料の入手のための拠点
- ② 製造工場
- 3 製品の販売拠点
- 4 倉庫・配送センターなどの流通施設
- 5 研究開発等の拠点
- 6 その他：具体的にご記入下さい。

[

]

A-2 四国の事業所が製造拠点の場合以下の設問にお答え下さい。

問2 原料・材料の主な入手地域と輸送手段をお答え下さい。

注：水産物の場合は、水揚げ港を入手場所としてください。

- ①大阪の材料商社が、大阪から陸送で西条事業部に納入。
- ②中国（上海の関連会社）から海運で西条事業部に納入。

問3 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。（使われていない方は、次の問いに進んで下さい。）

8割は、神戸港で2割が松山港。

問4 原料・材料の入手について輸送上の問題点があればお答え下さい。

架橋の利用料が高く、輸送コストに影響している。また、特に問題はないが、松山港は月、金と入港日が限られており、神戸港を活用する割合が高くなっている。

問 5 製品の主な出荷地域と輸送手段をお答え下さい。

製品の主な出荷地域	輸送手段
四国（愛媛県東温市）	陸送
広島	陸送
大阪	陸送

問 6 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

問 7 製品の出荷について輸送上の問題点があればお答え下さい。

※販売や営業活動も行っている場合には、次の A-3 に進んで下さい。そうでなければ、A-4に進んで下さい。

A-3 販売や営業活動について

問 8 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答え下さい。

販売拠点 愛媛県西条市
輸送手段 陸送

問 9 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

営業活動には車を利用しており、高速料金が高く低額化を望む。

A-4 業務上の出張について

問 10 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

西条事業部（西条市）へは、大阪からJR岡山を経由し伊予西条駅を利用している。

問 11 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

特急電車の停車駅を朝夕だけでも最寄駅に停車して頂きたい。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部）の整備について

問 12 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 13 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げて下さい。）

- ① 時間短縮効果。
- 2 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- 5 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

※四国の空港や港湾をよく使われている企業の方にお尋ねします。それ以外の方はお答えいただかなくても結構です。

問 14 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて良好とは言えません。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- ① 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

＜ 具体的内容 ＞

愛媛西条、大阪、栃木、奈良、岡山、大分の各事業部は、持ち回りで月1度の営業会議を行っており、松山空港へのアクセスが改善されれば、活用は増える。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 15 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- 5 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- ⑩ 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- ⑫ 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他(人材の確保)

＜ 具体的な要望 ＞

人材の確保に大変苦慮している。Uターン人材も含めて、人材確保のための支援を頂きたい。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 16 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国の地元企業が閉鎖や縮小している状況を目の当たりにしている。現状では、四国のマーケットの拡大化はない。地元企業が活性化し、内部循環が確保されるような産業施策が必要である。

問 17 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

人材が都市圏に流出しているが、地元には優秀な人材がいる。
また、豊富な食などの自然資源が魅力である。

訪問先	大塚化学株式会社 〒540-0021 大阪府中央区大手通 3-2-37 TEL (06) 6943-6694 FAX (06) 6946-0860 http://chemical.otsukac.co.jp/
回答者	経営企画室 {兼} 人事総務部 係長 松葉 みゆき 氏

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

1 原料や材料の入手のための拠点 ☒ 2 製造工場 3 製品の販売拠点 ☒ 4 倉庫・配送センターなどの流通施設 ☒ 5 研究開発等の拠点 6 その他：具体的にご記入下さい。

A-2 四国の事業所が製造拠点の場合以下の設問にお答え下さい。

問2 原料・材料の主な入手地域と輸送手段をお答え下さい。

注：水産物の場合は、水揚げ港を入手場所としてください。

- ①海外（中国）・・・神戸港
②国内各地域・・・陸送

問3 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

神戸港

問4 原料・材料の入手について輸送上の問題点があればお答え下さい。

特になし。

問 5 製品の主な出荷地域と輸送手段をお答え下さい。

製品の主な出荷地域	輸送手段
全国各地域	陸送（トラック輸送）
米国、欧州各地域、中国等アジア各国	船舶

問 6 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。（使われていない方は、次の問いに進んで下さい）

神戸港

問 7 製品の出荷について輸送上の問題点があればお答え下さい。特に、輸出に関する問題点がございましたら、お答え下さい。

特段の問題はないが、トラック輸送上の CO2 削減対応が課題となっている。

A-3 販売や営業活動について

問 8 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答え下さい。

四国内への農薬肥料の販売はあるが、そのための拠点は無い。輸送手段はトラック輸送。

問 9 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

特になし。

A-4 業務上の出張について

問 10 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

徳島工場および鳴門工場へ出張は、大阪駅から高速バスを利用。

問 11 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

高速バスで最寄の松茂バス停まで 2 時間程度であり、特に不便はない。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部）の整備について

問 12 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ☒ 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 13 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げて下さい。）

- 1 時間短縮効果。
- ☒ 2 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- 5 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

四国内の販売は農薬肥料があるが、さほど大きなものではなく、直接的な効果はあまり感じられない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

問 14 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて良好とは言えません。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- ☒ 3 あまり効果はない。

＜ 具体的内容 ＞

徳島空港から工場までは、至近距離であり、現状で不都合はない。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 15 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- 5 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- ⑨ 市街地道路整備
- 10 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- 12 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他

＜ 具体的な要望 ＞

高速道路は、混雑もなく時間とおりの移動が可能であるが、架橋の通行料金が高く、車利用の場合は大変割高になる。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 16 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国には、当社の化学品を必要とする企業は少なく、四国内では、さほど多くはないが農薬肥料を販売する程度であり、四国のマーケットは大きくない。当社は、輸出が4割を占め、また増加している。海外工場としては、韓国にヒドラジン、インドネシアに発泡剤の生産設備、またスペインバルセロナに安定剤、発泡剤等の生産設備を有しており、現在、需要の増加に対応し、中国に生産拠点を整備している。

問 17 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

徳島工場の立地は、港湾、空港に近接するとともに、水が豊富であることが魅力である。一方、研究人材の確保が難しく、特に中途採用に苦慮している。

< 製造業 >

訪問先	株式会社ジェイテクト 〒542-8502 大阪市中央区南船場 3-5-8 TEL(06) 6271-8451 FAX(06) 6245-3712 http://www.jtekt.co.jp/
回答者	総務部本社総務室大阪総務 G 久保 雅彦 氏

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

- 1 原料や材料の入手のための拠点
- ☒ 2 製造工場
- 3 製品の販売拠点
- 4 倉庫・配送センターなどの流通施設
- 5 研究開発等の拠点
- 6 その他：具体的にご記入下さい。

A-2 四国の事業所が製造拠点の場合以下の設問にお答え下さい。

問2 原料・材料の主な入手地域と輸送手段をお答え下さい。

注：水産物の場合は、水揚げ港を入手場所としてください。

※面談対応部署では把握されていない。

問3 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。（使われていない方は、次の問いに進んで下さい。）

問4 原料・材料の入手について輸送上の問題点があればお答え下さい。

問 5 製品の主な出荷地域と輸送手段をお答え下さい。

製品の主な出荷地域	輸送手段

問 6 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

問 7 製品の出荷について輸送上の問題点があればお答え下さい。

物流会社に委託しており、把握していない。

※販売や営業活動も行っている場合には、次の A-3 に進んで下さい。そうでなければ、A-4 に進んで下さい。

A-3 販売や営業活動について

問 8 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答え下さい。

問 9 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

A-4 業務上の出張について

問 10 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

役員：車利用（神戸・淡路・鳴門自動車道経由）。徳島県板野郡、東かがわ市。

社員：高速バス（神戸・淡路・鳴門自動車道経由）又は鉄道（瀬戸大橋経由）、徳島県板野郡、東かがわ市。

問 11 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

徳島県板野郡、東かがわ市間の交通機関（鉄道）での移動に不便を感じる（列車の運行が少ない）。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部）の整備について

問 12 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 13 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げて下さい。）

- 1 時間短縮効果。
- 2 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- 5 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

※四国の空港や港湾をよく使われている企業の方にお尋ねします。それ以外の方はお答えいただかなくても結構です。

問 14 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて良好とは言えません。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

＜ 具体的内容 ＞

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 15 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- ⑤ 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- ⑨ 市街地道路整備
- ⑩ 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- 12 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他(人材の確保)

＜ 具体的な要望 ＞

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 16 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

特になし。

問 17 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

特になし。

訪問先	ダイソー株式会社 〒550-0011 大阪市西区阿波座 1-12-18 TEL(06)6110-1580 FAX(06)6110-1604 http://www.daiso.co.jp/
回答者	管理部 塩釜 辰雄 氏

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

1 原料や材料の入手のための拠点 ☒ 2 製造工場 ☒ 3 製品の販売拠点 ☒ 4 倉庫・配送センターなどの流通施設 5 研究開発等の拠点 6 その他：具体的にご記入下さい。
--

A-2 四国の事業所が製造拠点の場合以下の設問にお答え下さい。

問2 原料・材料の主な入手地域と輸送手段をお答え下さい。

注：水産物の場合は、水揚げ港を入手場所としてください。

※面談対応部署では把握されていない

問3 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

--

問4 原料・材料の入手について輸送上の問題点があればお答え下さい。

--

問 5 製品の主な出荷地域と輸送手段をお答え下さい。

製品の主な出荷地域	輸送手段
伊予三島の関連会社ダイソーケミカルのタンク基地に出荷	陸送（タンクローリー車）にて、四国各地域の紙加工メーカーのユーザーに出荷

問 6 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

問 7 製品の出荷について輸送上の問題点があればお答え下さい。

A-3 販売や営業活動について

問 8 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答え下さい。

松山工場の製造品は、伊予三島のダイソーケミカルのタンク基地に搬送され、ここからユーザーの製紙会社にタンクローリーで陸送している。また、松山工場に隣接する帝人の工場へは、化成ソーダおよび塩素ガスをパイプラインで提供している。

問 9 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

特になし

A-4 業務上の出張について

問 10 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

- ①松山空港からタクシーを利用して、松山工場に
- ②ＪＲ岡山駅から瀬戸大橋経由で、松山に

問 11 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

鉄道、空路の増便等による交通利便性の向上が必要である。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部）の整備について

問 12 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 13 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。

- ① 時間短縮効果。
- ② 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- ⑤ 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

四国東南部や西南部には、ユーザー企業がなく、現状では効果はない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

問 14 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて良好とは言えません。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

＜ 具体的内容 ＞

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 15 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- ⑤ 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- ⑩ 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- ⑫ 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他

＜ 具体的な要望 ＞

渇水時の水不足対策が必要である。
鉄道、空路の増便等による交通利便性の向上が必要である。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 16 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国圏は、九州と比較して産業立地が低迷している。九州へは新幹線により結ばれ、交通利便性が高い。このことも産業立地に貢献していると考えられる。四国への産業立地により、ユーザーが増加することを望むが、現状ではユーザーの増加は困難である。高速道路整備とともに、本州と四国を結ぶ新幹線を開通して頂きたい。

問 17 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

特に、南東部、南西部には、産業立地上の魅力はない。

訪問先	株式会社リブドゥコーポレーション 〒541-0048 大阪市中央区瓦町 1-6-10 J P ビル TEL (06) 6227-1360 FAX (06) 6227-1378 http://www.livedo.jp/
回答者	総務本部 総務課課長 川 西 美代子 氏

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問 1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

- ① 原料や材料の入手のための拠点
- ② 製造工場
- ③ 製品の販売拠点
- ④ 倉庫・配送センターなどの流通施設
- ⑤ 研究開発等の拠点
- ⑥ その他：具体的にご記入下さい。

〔 愛媛県川之江が会社創業地であり、実質の本社機能は大阪であるが、会社総会等は、四国本社で行っている。 〕

A-2 四国の事業所が製造拠点の場合以下の設問にお答え下さい。

問 2 原料・材料の主な入手地域と輸送手段をお答え下さい。

注：水産物の場合は、水揚げ港を入手場所としてください。

※面談対応部署では把握されていない（商社等を介して行っており、具体的な状況は把握しにくい）。

問 3 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。（使われていない方は、次の問いに進んで下さい。）

問 4 原料・材料の入手について輸送上の問題点があればお答え下さい。

問 5 製品の主な出荷地域と輸送手段をお答え下さい。

製品の主な出荷地域	輸送手段
全国の病院、薬局	陸送

問 6 輸送手段に船舶または航空機を使われている方は、港湾名または空港名をお答え下さい。

問 7 製品の出荷について輸送上の問題点があればお答え下さい。

物流会社に委託しており、把握していない。

※販売や営業活動も行っている場合には、次の A-3 に進んで下さい。そうでなければ、A-4 に進んで下さい。

A-3 販売や営業活動について

問 8 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答え下さい。

販売拠点は、仙台、東京、金沢、名古屋、大阪、九州であり、四国への営業は大阪の営業部が対応している。製品は、四国の 4 工場から陸送している。

問 9 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

徳島の 3 工場は、高速道路の開通により、川之江工場とのアクセスの利便性から進出した。販売・営業活動ではないが、愛媛から徳島に通勤する従業員は、車を利用している。高速道路が山間部を通るため、冬場は凍結により利用できないことがあり、その対策をお願いしたい。また、渋滞はないが片側 2 車線から 1 車線となる区間があり、安全上 2 車線化が必要である。

A-4 業務上の出張について

問 10 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

徳島工場には、高速バスないしは社用車を利用している。
川之江工場には、JR岡山から瀬戸大橋経由の鉄道を利用している。

問 11 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

フェリー時代に比べれば、はるかに便利になったが、特急電車の便数の増加があれば良い。また、ローカル駅を利用する場合に、単線のため所要時間がかかる。

車利用の場合には、3人以上での移動でないと高速利用料が嵩む。利用料金の低額化を望む。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部）の整備について

問 12 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 13 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げて下さい。）

- ① 時間短縮効果。
- 2 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- 5 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

四国内での営業活動等には便利になるが、販路拡大等の直接的な影響はない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

※四国の空港や港湾をよく使われている企業の方にお尋ねします。それ以外の方はお答えいただかなくても結構です。

問 14 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて良好とは言えません。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

＜ 具体的内容 ＞

栃木工場や東京営業所からの往来には、空港を利用しているが、アクセスの改善よりも飛行機の増便をお願いしたい。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 15 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- 5 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- ⑩ 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- ⑫ 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他(人材の確保)

＜ 具体的な要望 ＞

道路整備も重要であるが、鉄道や航空の便数の増加が必要である。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 16 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国をマーケットとしては捉えにくい。むしろアメリカに進出したように、国際的なマーケット展開の時代である。

問 17 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

四国には、山があり海があり自然資源に恵まれたところである。また四国は特徴のある地域であり、それぞれの個性やオンリーワンを生かした人々の心に訴えるような「やさしいイメージ」の地域活性化が重要と考える。

訪問先	株式会社大林組 〒540-8584 大阪市中央区北浜東 4-33 TEL(06)6946-4427 FAX(06)6946-4767 http:// http://www.obayashi.co.jp/
回答者	本店プロジェクト開発部 部長 萩原 正五郎 氏

A 現在の企業活動について

A 現在の企業活動について

A-1 貴社の四国における現在の企業活動について

問1 貴社の四国での企業活動の内容についてお尋ねします。（該当する番号の全てに○印をお付け下さい。）

1 原料や材料の入手のための拠点 ② 製造工場 ③ 製品の販売拠点 4 倉庫・配送センターなどの流通施設 5 研究開発等の拠点 6 その他：具体的にご記入下さい。
--

A-2 販売や営業活動について

問2 貴社の四国内での販売拠点の分布（場所）と主な輸送手段をお答えください。

支店 高松 営業所 松山、徳島、高知

問3 貴社の活動に関して、四国内での交通・輸送上の問題点があればお答え下さい。

徳島、高知については、都市部に橋梁が多くて状態的な渋滞がある。

A-3 業務上の出張について

問4 貴社では、営業、企画、金融、技術開発、市場調査等の業務で役員や社員が出張されることが多いと思われます。その場合の主な行き先とその場合の交通手段、また合わせて利用駅名、利用空港名などをお答えください。

高松、徳島、龍馬(高知)、松山の各空港から社有車で移動が多い。

問5 上記の出張時に不便にお感じになっていることをお答えください。

JR は特急が1時間に2本程度しかなく、使用しづらい。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問6 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- ① 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- ③ あまり効果はない。

問7 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- ① 時間短縮効果。
- ② 輸送時間をより確実に予想できる。
- ③ 災害時の交通障害が少なくなる。
- ④ 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- ⑤ 運転が楽、労働負担の軽減。
- ⑥ 新たな市場を開拓できる。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

問8 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- ① 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- ③ あまり効果はない。

問9 上の質問で、1または2と答えた方は、効果についての具体的内容をお答え下さい。

アクセスが良くなるだけでは、マーケットの拡大・形成には結びつかないと考える。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 10 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答え下さい。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- ② デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- ③ 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- ⑤ 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- 10 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- 12 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他

[

]

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等について

問 11 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

都市周辺部での人口の減少が始まっており、都市部のコンパクト化が進むと考える。マーケットとしては、年に1～1.5%の割合で縮小するとみる。

問 12 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

四国は日本の原風景のような場所であり、豊かな自然と産物を大切にソフトとハードを組み合わせれば、日本のモデル地域になれる地域だと思う。

訪問先	株式会社丸協運輸 〒577-0015 東大阪市長田 3-6-10 TEL (06) 6788-9676 FAX (06) 6787-3056 http://www.marukyo.jp/
回答者	本店営業所 業務課 次長 崎 山 茂 氏

A 現在の企業活動について

※四国に向けての積み込み、四国からの積み下ろし貨物に限定してお答えください。

問1 四国内での主な営業地域をお答えください。

愛媛（東温市）、香川（さぬき市）、徳島（徳島市）、高知（南国市）の
4県に営業所をもち、四国全域を営業地域としている。

問2 四国外での主な営業地域をお答えください。

関西を中心に、北海道、沖縄を除く全国

問3 主要な輸送品目をお答えください。

おむつなどの紙製品を中心とした家庭用品をメインとしている。

問4 貴社の輸送方法についてお尋ねします。

- 1 トラック輸送のみ
- ② 鉄道、船舶、航空などとトラックの複合輸送

問5 四国内での輸送の際によく高速道路を利用されていますか。

- ① よく利用している。
- 2 あまり利用していない。

問6 質問5で、「よく利用されている」と答えられた方は、利用の主な理由を教えてください。

輸送のスピード化・時間短縮のため

問7 問5で、「あまり利用していない」と答えられた方は、利用されない主な理由を教えてください。

問 8 質問 4 で、「複合輸送」を選択された方は、主な輸送ルートをお答えください。

- ①大阪南港から愛媛東伊予港へのモーダルシフト
- ②和歌山港から徳島港へのモーダルシフト

問 9 高速道路または幹線道路と港湾や空港とのアクセスについて、日頃から困っていることがあれば、お答えください。

特にないが、一部の幹線道路が単線となっており、複線化による安全な走行確保を望む。

問 10 四国での輸送環境についての問題点をお答え下さい。

高速料金の低減化によるコスト削減

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 11 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 12 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。

- ① 時間短縮効果。
- ② 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- ⑤ 運転が楽、労働負担の軽減。
- 6 新たな市場を開拓できる。

＜ 具体的内容 ＞

拠点間を移動しており、現在の輸送ルートが大きく変わることはない。
室戸や中村方面への顧客ニーズがあれば、利便性が向上するが、現状では大きな効果は期待できない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

問 13 四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- ③ ③ あまり効果はない。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

問 14 四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答えください。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- ④ ④ 環境問題に関する支援体制
- 5 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- ⑧ ⑧ 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- 10 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- 12 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等。

問 15 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国の顧客からの物量は減少しており、マーケットの拡大は困難と考える。しかし、顧客の輸送コスト等の削減化に対応し、四国各地に配送センターを設置し、企業の専用倉庫に資しており、この需要はある。

問 16 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

企業活動上の魅力はあまりないが、恵まれた自然環境が魅力である。

訪問先	近畿日本ツーリスト株式会社 〒556-0017 大阪市浪速区湊町 1-4-38 近鉄新難波ビル TEL(06)6631-5001 FAX(06)6631-5020 http:// www.knt.co.jp/
回答者	団体旅行事業本部カンパニー 業務課長 磯橋 正泰 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

問1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

① 持っている 2. 持っていない

問2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

1 多い ② あまり多くはない 3 多くはない

問3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

40～50代を中心に、金比羅および道後温泉の1泊2日の職場旅行である。瀬戸大橋の開通した時期が四国旅行のピークであったが、それ以降減少している。

問4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

8～9割がバスツアーである。高知には空路となるが、ツアーに対応した機材になっておらず、個人旅行ベースである。

問5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、お答え下さい。

①明石大橋・鳴門大橋から徳島、高松へのルート
②瀬戸大橋から坂出、松山へのルート

問6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

チャーターバス

問 7 別紙の地図-1 に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位	17（松山・道後地区）
第2位	20（瀬戸大橋地区）
第3位	

問 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

架橋の通行料金が低い。幹線以外の道路幅が狭く安全性に欠く。

B 観光地としての魅力と阻害条件

問 9 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に訪れているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

香川の栗林公園などは、閑古鳥がいない。どこにでもある公園でありばかりか、手入れがなされておらず、観光客に紹介出来ないのが現状である。また四国のホテル・旅館は殿様商売をしている。受け入れ側の努力不足が問題である。

松山地区は、道後以外には観るところがない。坊ちゃん劇場は、民間と行政が一体となって行っているが、このような集客拠点を創るべきである。

問 10 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

四国4県のお互いの連携がない。九州には、九州観光協議会があり、一体的な誘客を行っている。四国においても4県が一体となって誘客活動を行う必要がある。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 11 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 12 上の質問で、1 または 2 と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に 3 つまで挙げて下さい。）

- 1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- 2 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- 3 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- ⑤ 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- ⑥ 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的にご記入下さい。）

問 13 8 の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4 から主要な順に 3 つまで挙げてください（番号を記入してください）。なお、「増えない、変わらない」とお考えの方は記入しないで下さい。

第 1 位	8（四万十地区）
第 2 位	
第 3 位	

問 14 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、お聞かせ下さい。

特になし。

C-2 将来の四国の観光

問 15 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のあり方について、お答えください。

観光ツアーでもナイロン袋を用意し、ゴミを出さないようにしているが、環境を守ることは重要なことである。子供への「自然教育」を行うエコツアーのモデル地区として位置づけられる地域である。

問 16 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

他の地域の環境が悪化する中で、「手つかずの自然」として四万十が 15 年ほど前から注目されたように、これに対抗するものを東南部でも発掘し、アピールしていくことが必要である。

問 17 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての取り組み方等について、お答えください。

四国 88 カ所霊場巡拝は、団体旅行ではなく、個人旅行であり、参加者は「お付き者ツアー」を嫌うため、旅行業界は積極的にはならない。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望

問 18 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご記入ください。

4 県の観光行政の一体化が必要である。また、松山空港や高松空港から関西空港への増便を希望している。関西空港からの東南アジアへのエアーには、格安なものがあり、四国の方々に格安なツアーを提供できることになる。また、四国と大阪圏の往来が増加し、相互の交流もふえることが期待できる。

訪問先	株式会社 J T B 西日本 〒541-0056 大阪市中央区久太郎町 2-1-25 TEL (06) 6260-5060 FAX (06) 6260-5090 http://www.jtb.co.jp/shop/wec/info/
回答者	E C 営業部 開発第二課長 塩見 正成 氏

A 現在の四国の観光について

A-1 顧客の四国観光について

問 1 四国を対象とした販売促進用のパンフレット、あるいは旅行商品や旅行プランをお持ちですか。

① 持っている 2. 持っていない

問 2 貴社の顧客のうち、四国に関心を持っている方は多いでしょうか。

1 多い ② あまり多くはない 3 多くはない

問 3 現在、四国観光をされる顧客はどのような方々でしょうか。年齢やグループの特徴、観光行動の内容などについて、お答えください。

1988 年の瀬戸大橋の開通時が四国観光のピークであった。現在は 88 箇所巡りと道後温泉への観光が中心である。このため、シニア層の女性グループや夫婦連れがメインとなっている。

問 4 四国観光をされる顧客が四国に入る際の主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

鉄道利用は割高であり、7～8 割は、ツワースである。

問 5 四国観光をされる顧客が四国に入る際に良く利用されているルートについて、当日、調査員にお話ください。

明石大橋・大鳴門橋を経由し徳島に入るルートが多い。

問 6 四国観光をされる顧客の四国内での主な利用交通手段（わかる範囲で結構です）をお答えください。

圧倒的にツワース

問 7 別紙の地図-1 に示す四国の観光地のうち、貴社の四国観光をされる顧客が良く訪れる観光地を主要な順に3つまで挙げてください（番号を記入してください）。

第1位	17（松山・道後地区）
第2位	20（瀬戸大橋地区）
第3位	7（高知地区）但し、上記に比して格段に少ない

問 8 現在の四国の観光について、交通に関する問題点を挙げてください。

架橋の通行料金が低い。
また、例えば室戸方面に旅行する場合、JRと目的地までのバス路線等の接続や連携が不十分である。

B 観光地としての魅力と阻害条件

問 9 現時点では、全国的に見て、必ずしも多くの観光客が四国に来訪しているとは言えません。主要な原因と思われる問題点をお答えください。

四国に関するPRも行っているが、他地域のPRに比して少ない。これは、四国が全国的に見て観光上の競争力が弱いことにある。1度行けば良く、リピートしたい魅力がない。温暖な気候であるが、一方で雪が降るなどの季節感がなく、観光資源や味覚にしても、奥深さや独自性に乏しい。

問 10 四国では、将来の地域発展策のひとつとして、観光振興に努力をしていますが、国内観光地として他地域と比較した場合の四国の評価について、お答えください。

「オール四国」としての観光振興が必要である。各県がバラバラに観光資源を発信しており、四国が一つになった観光地図もない。四国霊場 88 箇所は、四国全県にまたがっている。内子の町並みをはじめ、各地域には特徴的な観光資源がある。こうした資源を四国全体として連携しかつ発信していくべきである。

C 今後の主要な交通施設整備と四国観光の将来像

C-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 11 8の字ネットワークが整備された場合、四国の観光はどのように変化すると予想されますか。

- 1 利点は大きく、観光客は大いに伸びる。
- ② 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

問 12 上の質問で、1 または 2 と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に 3 つまで挙げて下さい。）

- ① 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。
- ② 観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。
- ③ 移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。
- 4 ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。
- 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。
- 6 移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果。
- 7 その他（具体的にご記入下さい。）

問 13 8 の字ネットワークが完成した場合、観光客が増えると予想される観光地を、別紙の地図-4 から主要な順に 3 つまで挙げてください。

第 1 位	8（四万十地区）
第 2 位	9（足摺地区）
第 3 位	

問 14 期待される旅行商品や観光ルートがありましたら、お聞かせ下さい。

四万十などの手つかずの自然を守り育むかが課題となるが、四万十から宇和島に至る観光コースが設定できる。

C-2 将来の四国の観光

問 15 四万十、足摺には「手つかずの自然」が残されているとして、近年注目をあびています。当地域の将来の観光のあり方について、お答えください。

熊本県黒川温泉は、まちをあげて観光資源を守り育てている。老舗旅館の湯めぐりツアーとしての内湯開放のみならず、まちが一体となって誘客に努めている。「手つかずの自然」を守り育てることは、地元の力にゆだねることが多いが、例えば、地元の農家への体験ツアーなど観光客も一体となって豊かな自然を守り育てる観光が、団体旅行から個人旅行が主流となってる今日受け入れられることになる。

問 16 四国東南部については、観光面ではあまり良く知られておりません。今後、どのような観光開発をめざすべきかについて、ご意見があれば、お聞かせください。

一過性の観光ではなく、「本物を知る

問 17 四国 88 カ所霊場巡拝については、全国的にも幅広い関心が集まっているようです。
今後の高速道路整備をも踏まえて、将来の観光事業としての期待、また貴社としての
取り組み方等について、お答えください。

D 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望

問 18 今後の四国における社会資本整備や行政施策に対するご要望があれば、具体的にご
記入ください。

訪問先	大阪商工会議所 〒540-0029 大阪市中央区本町橋 2 - 8 TEL (06)6944-6323 FAX (06)6944-6330
回答者	地域振興部主幹 青井 等 氏

A 現在の四国の状況について

- 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

- 2 全国他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

四国には長い歴史がある。地域の文化もある。例えば、琴平のこんぴら座で菊五郎が舞台に立つときには、藤純子が観客席にいる。こういう光景はこんぴら座でないと見られない。また、讃岐にはうどんがある。各地域の歴史や文化を大切にする必要がある。

- 3 全国他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

- 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

「関西は一つ」とも言うし、「関西は一つ一つ」とも言う。どちらがいいというものではなく、関西がどう考えるかということだと思う。それと同様に、広域地方計画で、四国が一つになるのか、四県が一つ一つで行くのかは四国が考えることだと思う。私は四国四県が一つのテーマに向かって進むことは重要だと思うが、それぞれ歴史も文化も違うので、それぞれの地域が個性を生かしていくことが重要だと思う。外から見ればバラバラに見えるとしても、それはそれでいいと思う。

四国が自立のためにどうしていくのが重要であって、東京、大阪とつなぐことが重視すると四国は飛ばされる可能性がある。今、情報は東京でつくられているが、地域が情報をつくるのが大事である。

日本人は心を忘れている。それは宗教を捨ててきたことと関係している。弘法大師、四国霊場八十八箇所ゆかりの四国は、心のふるさとである。四国はそのポリシーを打ち出していくべきだと思う。お遍路さんは少し観光色が強くなってきたように思うが、四国の人の日常生活との関わりの中でお遍路さんを体験することが出来たらいい。心を大切にしたいと感じている日本人は多いと思うので、四国の人たちとの日常的なふれあいができたり、お坊さんの話を聞く機会があればいい。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

- 1 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

1 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。

2 まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。

- 2 質問 1 で、選択肢 1 を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

- 3 質問 1 で、選択肢 2 を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

関西のネックは港湾である。かつては神戸港が世界有数の港だったが、現在では上海やプサンにはるか及ばない。瀬戸内海の水深の問題があって大型船が入れないのなら、外洋に面した港湾をつくらないといけない。関西では敦賀が候補と言われているが、四国の外洋の港湾を整備して、関西との間を高速道路でつなぐという可能性もあるのではないか。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

8の字ネットワークは基本であると思う。無駄な道路整備はいらないが、必要な道路整備は当然である。しかし、地域の歴史文化や資源を活かした8の字ネットワークの活用の仕方を考えないといけない。そうしないと、高速道路はできたが、日帰りで行き来できるようになったり、通過されたりする。

- 2 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

高速道路が整備されれば、企業誘致が進むかというところではない。四国側に惹きつけるものがないといけない。キーワードが必要であると思う。例えば、ホシザキ電機の社長は鳥取県出身で、鳥取県を何とかしたいという思いで鳥取県に工場をつくった。このときのキーワードは「愛郷心」や「地域を大切に」ということになる。道路整備だけではなく、他の要素も大切にしないと効果は出ないと思う。

- 3 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

B-2 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

- 1 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

- 2 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

訪問先	社団法人 関西経済連合会 〒530-6691 大阪市北区中之島 6-2-27 TEL (06)6441-0107 FAX (06)6441-0443
回答者	地域グループ長 藤原 幸則 氏 地域グループ 石川 紘次 氏

A 現在の四国の状況について

- 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

四国の産業はこれだという特徴が見えない。徳島には日亜化学などの世界的な企業や大塚製薬などもあるが、四国の企業としてうまく打ち出し出来ていないのかもしれない。
 四国は関西にとっては農産物の供給基地で、1次産業の地域というイメージがある。

- 2 全国他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

四国の自然や歴史文化は、四万十川にしても、四国霊場八十八箇所にしても全国的なブランドである。

- 3 全国他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

全国的なブランドである四国の自然や歴史文化をうまくつなぐことができていないという感じがする。それは、高速道路などの交通インフラの問題もあるが、四国は一つと言いながら、向いている方向が各県ごとにバラバラというところにも要因があるのかもしれない。

- 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

関西から四国に向けて企業が工場や事業所を進出させる例はあまりないと思う。四国の支店機能を岡山で担う企業もある。関西から四国に進出しない理由はインフラの整備の問題であると思う。企業にとっては、工場への原材料の搬入や製品の出荷を行う海外航路を持つ空港・港湾が重要であり、空港・港湾に近い立地条件が望まれる。この意味で、関西国際空港や阪神港に近い四国東北部（徳島県北部、香川県東部）は、大阪湾に面しており、四国の中ではインフラが比較的整った地域といえるのではないかな。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

- 1 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

1 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。

2 まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。

- 2 質問 1 で、選択肢 1 を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

- 3 質問 1 で、選択肢 2 を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

関西から四国に行くと、四国内の各地の移動に不便を感じる。特に高速道路が出来ていない四国東南部や西南部の高速道路整備により、周遊性を確保することが大事だと思う。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

かつて洲本と関西空港の間に高速船が発着していた時には、四国の人々が洲本まで来るまで来て、そこから高速船を利用していた。今は高速バス等で明石海峡経由で関西空港に向かうことが多いと思うが、四国東南部の人々は高速道路がないので、高速道路にアクセスするだけでも大変だと思う。

- 2 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

- 3 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

8の字ネットワークの整備により、四国東南部や西南部の人たちの利便性は向上すると思う。

B-2 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

- 1 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

関西から見て四国の空港・港湾と高速道路とのアクセス改良の必要性はあまり感じないが、例えば高知空港に降りた後、東に行くにも西に行くにも容易ではないので、空港アクセスは弱いという印象はある。

- 2 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

訪問先	甲子園大学 〒530-0005 大阪市北区中之島 5-3-51 大阪府立国際会議場 11 階 TEL (06) 6448-8716 FAX (06) 6448-8698 http:// http://www.rekishikaido.gr.jp/
回答者	経営学部 准教授 滋野 英憲 氏（マーケティング論）

A 現在の四国の状況について

問 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

1 月 17 日付けの「四国経済の動向」（四国経済局）によれば、コンビニエンスストアの販売総額及び大型小売店の販売総額とも食料品を中心に前年同月比を若干上回っているが、物価上昇要因を考慮すると消費動向が堅調とは見えない。また、倒産件数上昇率は全国平均よりも高く、有効求人倍率が全国平均よりも低い為、今後の経済情勢も厳しい局面が続くものと思われる。

問 2 全国の他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

各県には全国有数の観光資源（香川のさぬき、徳島の阿波踊り、高知のかつお、坂本竜馬、愛媛の道後温泉、四国お遍路など）が集積しており、地域吸引魅力度に優れた地域だと思われる。第一産業の魅力が豊富な地域であり、今後の強みとして活用が可能。

問 3 全国の他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

本州との連携イメージが薄く、唯我独尊的なイメージが強い。個性的ではあるが、閉鎖的なイメージが強い。もう少し、開かれたイメージを提供することが必要。首都圏や近畿圏との学術・産業の交流の増加が必要。

問 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

四国全県で連携して行う行政政策の拡大、イベントの実施、四国全体での物流体制の整備、本州との連携による世界へ向けての情報発信などが重要であると考えられる。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

問 5 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

- ① 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。
- 2 まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。

問 6 質問 5 で選択肢 1 を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

四国全体の連携強化に交通網の整備も必要ではあるが、四国の産業活性化策としてのロボットシステムの産業化へ力を入れることが望ましいと考える。特に、産業の基盤が、農業である四国は、農業へのロボット活用や高齢化率の高さを活かした医療・福祉分野でのロボット活用が全国のモデルとして注目される可能性がある。

観光資源と科学技術の融合化が図ることができれば、四国への流入人口は大幅に増加し、経済的豊かさが実現され、四国全体の活性化に繋がるものと考えられる。

問 7 質問 5 で選択肢 2 を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 8 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

四国内の物流体制を考えると不十分な点もあるが、本州との連携には大きな問題ないのではないかと。

問 9 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

高知市を物流の拠点として、四国各都市に配送するシステムが構築されれば、物流コストが低下し効率的な物流システムが可能となる。

問 10 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

物流システムの効率化と交流人口の増加による地場産業の活性化が図られる可能性が考えられる。

B-3 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。

問 11 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

問 12 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

訪問先	株式会社 社会経済基礎研究所（シンクタンク） 〒540-0026 大阪市中央区内本町 1-2-2 有恒ビル TEL (06) 6920-0213 FAX (06) 6920-0214
回答者	代表取締役 釜下 仁

A 現在の四国の状況について

- 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

四国からの情報発信が少ないせいか、四国の社会・経済の状況を伝える情報量は少ないと思う。このため、四国では社会的にも、経済的にも動きがすくないという印象が強い。大きな動きがないため、世界的な動きの影響を受けることが少ない反面、大きく成長する要因も少ないと考える。

- 2 全国の他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

四万十川に代表されるような自然が残されているとともに、お遍路さんのように地域の人々の暮らしと結びついた歴史・文化が根付く土地柄である。

- 3 全国の他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

- ・他の地域に比べて、何が何でも実行するという迫力が弱いように感じる。
- ・四国四県が同規模であるため、何でも横並びで協調してやろうとすることにより、各県の個性や特徴が抑制されているように感じる。

- 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

近い将来南海地震の発生が心配されている。地震や台風などの災害への対応策として、高規格な道路の整備を早期に進める必要がある。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

- 1 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

- 1 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。
- ② まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。

- 2 質問1で、選択肢1を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

- 3 質問1で、選択肢2を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

8の字ネットワークの整備を早期に進めるよう努力する必要がある。8の字ネットワークは四国の地域づくりの基本である。他の地域に比べて、四国ではあまりにも長期的に考えすぎていると思う。30年先にできればいいのではなく、もっと中央に対して訴えて、早期の道路整備を進めていく必要がある。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

四国の人は穏やかで、我慢しすぎている。東京、名古屋、大阪などの大都市圏では道路整備が進んでいるのに、四国の道路整備が進んでいない現状について、もっと中央に訴えていくために工夫すべきである。

- 2 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

高速道路ができたから、企業立地や観光客誘致が進むと考えるのは早計である。地元の資源や魅力などが伝わらないと、企業立地も観光客誘致も進まない。このため、四国に魅力があることが重要である。しかし、道路整備は少なくとも必要条件ではある。四国内の移動が容易になることは、企業立地や観光客誘致のためにプラスに作用する。

- 3 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

地震や台風等の災害時には道路が寸断されることもあると思うが、規格の高い道路の整備により、災害時にも交通が確保され、企業誘致や観光客誘致だけではなく、住民生活にとっても利便性は高まると思う。

B-2 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。

- 1 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

一般的には高速道路と空港、港湾のアクセス改良により、物流や観光、住民生活の利便性は向上する。

- 2 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

四国四県の空港から海外への航路を開設、拡張するよりも、関西国際空港などの隣接地域の国際空港へのアクセス改良を進める方が、効率的・効果的な地域づくりができるのではないかと考える。

四国圏交通ネットワークに関するヒアリング調査結果

訪問先	株式会社 地域計画研究所（シンクタンク業） 〒541-0048 大阪府中央区瓦町 4-6-15 瓦町浪速ビル TEL (06)6231-2011 FAX(06)6231-2206 http://www.irsp.co.jp/
回答者	代表取締役 中平 和伸 氏（愛媛県出身）

A 現在の四国の状況について

- 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょう。

人口の減少・流出傾向が長期にわたっており、県庁所在地などは経済的にも恵まれているが、多くの市町村は限界近くまで達していると考えます。

産業立地についても、仮に産業が立地したとしても、労働力が質量とも不足しているのではないかと。高学歴者等は、家督を継がねばならない長男等でない限り、大都市に行っている。

若者の就業者をみても、高齢者介護等の増大による福祉関係が多いのではないかと。地域を牽引する産業がないのに加えて、労働者が集まりにくいと、産業立地も停滞しているのではないかと。

- 2 全国の他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

自然環境などが挙げられるかもしれない。四万十川流域等の四国西南部、東南部等には自然がある。

スペインの巡礼の道のアナロジーとして、四国八十八ヶ所が挙げられる。

- 3 全国の他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

観光地間の距離が長い。観光地といっても規模・量とも、他の地域にはそれらを凌ぐモノもあり、絶対的に売りになるものがない。

- 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

高速自動車国道は現在の計画のままで十分。既存の道路は専用道路化している。四国西南部への空港整備などは有効であると考えます。

（自衛隊航空基地、原子力発電しか打開策がないような地域かもしれない）

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

- 1 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none"> ① 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。 2 まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。 |
|---|

- 2 質問1で、選択肢1を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

人口の高齢化に伴い、病院・買い物等への交通問題（近隣交通、地域コミュニティバス）が発生していると考える。

中長期的な課題になると考えるが、地域の高学歴者、大都市にいる出身者が就業可能な場づくりが必要である。

そのためには、さまざまな業種のインキュベーションが必要となる。（岡山のサンマルコ、山口のユニクロといった企業は地域で食えなくなったから、他地域に進出していったのではないか）

- 3 質問1で、選択肢2を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

費用対効果を考慮して、現在の計画路線を整備することで十分と考える。四国西南部には空港整備が有効であると考えます。

- 2 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

観光入込客は増加すると考えるが、数年すると戻ると考える。ストロー効果により県庁所在地等へ人口が流出するのではないかと考える。

- 3 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

沿岸地域も同様と考える。

B-2 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。

- 1 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

効果を現そうにも、現すことができる生産物がないのが現状ではないかと考える。

- 2 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

国際化以前の問題ではないかと考える。競争力を持った農産物等の生産に特化すれば、国内市場やアジア市場を対象とした国際展開は進むかもしれない。

訪問先	阪南大学 〒580-8502 大阪府松原市天美東 5-4-33 TEL 072-332-1224 (代表) http:// www.hannan-u.ac.jp
回答者	経営情報学部 専任講師 関 智宏 氏

A 現在の四国の状況について

問1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

2001年から2006年にかけての事業所数の減少幅は、他の都道府県と比較して大きい（全国平均－6.9%に対して、徳島県－9.2%、香川県－8.8%、愛媛県－11.2%、高知県－9.4%）。また従業者数の減少幅も同様に大きい（全国平均－6.9%に対して、徳島県－6.0%、香川県－4.7%、愛媛県－7.9%、高知県－7.9%）。有効求人倍率も、2007年10月現在で全国平均1.02に対して、香川県のみ1.29であるが、徳島県0.85、愛媛県0.85で高知県にいたっては0.50と比較的悪い。したがって、四国の経済状況は明るいものではなく、今後もこの趨勢が続くと考えられる。

問2 全国の他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

海と山に囲まれ、自然環境が豊かである。神戸も似たような地域であるが、土地が安く、生活しやすい。

問3 全国の他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

田舎であるがゆえ、都市型機能がない。

問4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

若者が就職できる場がない。四国に就職したいと思う大学生も、四国に就職先がなく、特定の業種（土木、建設など）に就職先が偏る傾向にある（四国出身の大学生談）。それゆえ、就職の場を創出することが、政策的課題であげられる。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

問 5 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

- 1 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。

問 6 質問 1 で、選択肢 1 を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

前述と同じく、就職の場の創出。

問 7 質問 1 で、選択肢 2 を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

愛媛では、その昔、川之江港から大阪行きのフェリーがでていたが、今は廃止されている。瀬戸大橋は 1 回通過するのに 5 千円もかかる。本州への安価なアクセス方法について、フェリーの再現も含めて検討すべき。

(基本は質問 1 の選択肢 1 であるが・・・)

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 8 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

交通量も少ないと考えられ、整備の必要性は特に感じられない。

問 9 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

特にない。

問 10 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

特にない。

B-3 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。

問 11 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

アクセス改良が進めば、他都市との交流（交易）が活発すると期待される。

問 12 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

関西国際空港まで直でいけるアクセスの整備がまず必要である。

訪問先	歴史街道推進協議会 〒530-0005 大阪市北区中之島 5-3-51 大阪府立国際会議場 11 階 TEL (06) 6448-8716 FAX (06) 6448-8698 http:// http://www.rekishikaido.gr.jp/
回答者	総合プロデューサー 井戸 智樹 氏

A 現在の四国の状況について

問 1 現在の四国の社会・経済状況について、人口減少や経済的な格差の拡大等が指摘されていますが、四国外から見て、四国の経済的な状況の見通しはいかがでしょうか。

必ずしも四国が低迷しているとは思わない。県庁所在地は、他の地方圏と比しても齟齬はない。瀬戸内の産業は、活力を取り戻しているし、農村地域もそれなりに元気である。ただし、地場企業は厳しい状況にあり、その活力回復が課題である。

問 2 全国の他の地域と比較した場合、四国の良い点または優れた点を挙げてください。

大都市圏の影響は受けつつも、個性的で特徴的な地域を有している。ローカルではあるが、潜在的なポテンシャルを有している。以前に地域づくりのシンポジウムに参加したが、開放的な印象をもった。

問 3 全国の他の地域と比較した場合、四国の悪い点または劣った点を挙げてください。

四国内での内部循環がないことが問題である。また、観光地としては、一度訪れたらそれで良く、再度訪れたいと思うリピートの魅力がない。

問 4 四国が取り組むべき重要な課題を挙げてください。また、その課題の解決のために有効と思われる方策があれば、あわせてお答えください。

四国内の内部循環を高めていくことが重要である。ユニチャームなど四国を代表する企業は、全国・世界的規模でのグローバルな事業展開を行っている。特にこうした企業が立地していない地域においては、四国内の地域間連携を高めていく必要がある。県境に縛られることなく「道州制」であったらどうするかを考えることである。
四国には良好な農水産資源が豊富にあるが、その活用への情報が少なく、十分に認知されていない。こうした資源の特徴付けと交通ネットワークを高めることによる地域間交流の活性化により、四国が一体的な情報発信を行っていく必要がある。

B 四国の交通施設整備

B-1 交通施設整備全般について

問 5 四国は、本四架橋、高速道路整備、空港、コンテナ港湾等長い間交通施設整備に積極的に取り組んできました。しかしながら、まだまだ四国の交通ネットワークは不十分で、四国の発展の障害になっているとの意見があります。四国の交通施設整備は十分でしょうか。

- 1 四国の交通施設整備は十分であり、今後の四国の発展のためには、交通問題以外の課題に取り組むべきである。
- ② まだまだ四国の交通施設整備は不十分であり、四国発展のためには、交通施設整備や交通・輸送サービスの向上は欠かせない。

問 6 質問 1 で、選択肢 1 を選ばれた方にお尋ねします。四国が今後取り組むべき交通問題以外の課題をお答えください。

問 7 質問 1 で、選択肢 2 を選ばれた方にお尋ねします。今後の四国の発展のために取り組むべき交通問題について、お答えください。

四国南部地域は、高速道路体系から取り残された地域であり、国民的コンセンサスは得られる。医療などの住民の生命・安全確保の観点からも高速道路整備を早急に行うべきである。
そもそも、中国地域の東西高速網が厚すぎたのであり、紀伊半島から四国、九州への高速道路を整備すべきであった。

B-2 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

問 8 近年、四国の交通施設整備は着々と進められてきたように見えますが、それらの多くは、北四国もしくは県庁所在都市周辺に限られ、四国西南部や東南部では高速道路整備が大きく遅れています。この現状について、どのようにお考えでしょうか。

高速道路整備上、地元負担が必要となれば不可能であり、どこまで国の予算で可能化に係っている。

問 9 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、四国全体にはどのような効果が現われると考えられますか。

四国全体のネットワーク形成に寄与することとなる。四国は1つの小さな国として、特徴ある地域が連邦的な発展を目指すこととなる。例えば大学でいえば、A大学が工学部を担い、B大学が経済学部を担うように相互補完の関係性が構築され、四国の一体性が高まる。

問 10 四国西南部や東南部に高速道路が整備されることによって、沿線地域にはどのような効果が現われると考えられますか。

観光効果が得られる。九州には、卒業旅行などでも一周する一体的・広域的なルートが形成されている。今後、四国圏が一体的・広域的なルート整備を行うことにより、観光効果が期待される。

B-3 空港・港湾の整備および高速道路とのアクセス改良について

四国の空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスは、一部の空港や港湾を除いて、良好とは言えない状況です。

問 11 四国の高速道路と空港や港湾とのアクセスが改良されることにより、どのような効果が現われると考えられますか。

問 10 と同じ。

問 12 四国の国際化に関して、航空や港湾機能の面でまだまだ問題点があると思いますが、今後どのような方策を考えるべきでしょうか。

住民の救急医療面からも、特に高知にはコンピュータネットワークを整備すべきである。

訪問先	南海フェリー株式会社 〒640-8404 和歌山市湊 2835-1 TEL (073)422-2160 FAX (073)422-1935
回答者	取締役営業部長 西尾 隆

A 現在の企業活動について

四国に向けての積み込み、四国からの積み下ろし貨物に限定してお答えください。

1 四国内での主な営業地域をお答えください。

以前は四国では徳島県中心の営業活動であったが、今ではエクスハイウェイを利用して四国全域を営業地域としている。

2 四国外での主な営業地域をお答えください。

関西

3 主要な輸送品目をお答えください。

和歌山港と徳島港を結ぶフェリー会社で、自動車と人を輸送している。

4 貴社の輸送方法についてお尋ねします。

- 1 トラック輸送のみ
- 2 鉄道、船舶、航空などとトラックの複合輸送

5 四国内での輸送の際によく高速道路を利用されていますか。

- 1 よく利用している。
- 2 あまり利用していない。

- 6 質問5で、「よく利用されている」と答えられた方は、利用の主な理由を教えてください。

南海フェリーの顧客が四国に多いので、1泊2日、または2泊3日でキャラバンを組んで四国全域の顧客回りや新規の顧客開拓をしている。

- 7 質問5で、「あまり利用していない」と答えられた方は、利用されない主な理由を教えてください。

- 8 質問4で、「複合輸送」を選択された方は、主な輸送ルートをお答えください。（該当しない方は質問10に行ってください。）

- 9 高速道路または幹線道路と港湾や空港とのアクセスについて、日頃から困っていることがあれば、お答えください。

港やコンテナができて、道路アクセスが悪ければ港は利用できない。港の発展のためには高速道路やアクセス道路の整備は必要である。和歌山の場合も和歌山ICと和歌山港のアクセスが良くないが、アクセスが改良されれば、企業誘致も進み、港の発展のためにもなると思う。

- 10 四国での輸送環境についての問題点をお答え下さい。

四国の南東部、西南部の高速道路が未整備ということが一番の問題である。高速未整備区間は、①時間がかかる、②道に迷う、③道が悪く危険であるという問題点を有している。特に西南部は道が悪く、雨の日や夜間は危ない。また、台風常襲地でもある。このため、例えば中村から宇和島方面に抜けることをせずに、中村から高知、新居浜方面に戻り、松山経由で宇和島方面に行くこともある。

B 今後の主要な交通施設整備

B-1 8の字ネットワーク（四国東南部および西南部の）整備について

- 1 8の字ネットワークが整備された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- ① 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方に質問します。具体的にはどのような効果が生じると予想されますか。（複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。）

- ① 時間短縮効果。
- ② 輸送時間をより確実に予想できる。
- 3 災害時の交通障害が少なくなる。
- 4 荷痛み、鮮度低下を防げる。
- 5 運転が楽、労働負担の軽減。
- ⑥ 新たな市場を開拓できる。

顧客の運送会社の中には、八幡浜、宇和島や高知西南部地域の魚関連の会社も多いので、高速道路が整備されれば、営業活動は便利になるし、それら地域の活性化につながると思う。運送会社のトラック基地は、都市部よりも人里離れた場所にあるケースが多いので、南東部や西南部のように人口が少ない地域に散在している。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

- 1 空港や主要港湾と高速道路インターチェンジの間のアクセスが改善された場合、貴団体または貴社の業務活動はどのように変化すると予想されますか。

- ① 利点は大きく、積極的に活用する。
- 2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。
- 3 あまり効果はない。

- 2 上の質問で、1または2と答えた方は、効果についての具体的内容を当日、調査員にお話ください。

徳島港に高速道路が接続されれば、南海フェリーにとってもフェリー利用者にとっても利便性が高まり、ありがたい。
 なお、徳島港を通る高速道路の橋脚の高さと南海フェリーの船のマストの高さの関係について、国土交通省と協議をしているところである。

C 四国の産業インフラ、社会資本整備等について

四国の産業インフラや社会資本整備に関して早急に改善して欲しい項目をお答えください。
(複数の場合は、主要な順に3つまで挙げてください。)

- 1 技術開発・研究開発に対する支援体制
- 2 デザイン・マーケティング・商品企画開発に対する支援体制
- 3 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
- 4 環境問題に関する支援体制
- 5 水資源の確保
- 6 エネルギーの安定供給
- 7 文化施設の充実
- 8 高速道路整備
- 9 市街地道路整備
- 10 鉄道施設の整備とサービスの向上
- 11 港湾施設の整備とサービスの向上
- 12 空港施設の整備とサービスの向上
- 13 その他（高速道路、港へのアクセス道路整備）

具体的な要望がある場合には、当日、調査員にお話ください。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通し等。

1 四国の将来をマーケットとしてどのように見ておられますか。

四国には顧客が多いので、四国全体が発展することを望んでいる。

2 貴社から見て、四国には魅力があるでしょうか。

四国の活性化のためには企業誘致が必要である。企業誘致が進めば、交通量は増え、道路整備も進む。四国というと農業県というイメージがある。企業は大塚製薬くらいしか思い浮かばない。

企業名	株式会社石原パッキング工業 業種：製造業 対応者：専務取締役 石原和典
四国との関係	高知県を中心とする機械製造企業にゴム関連工業用品を販売
所在地・連絡先	岡山市上道北方325 TEL：086-208-6610
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年11月22日

A-1 現在の企業活動について

○ゴム関連工業用品製造。本社工場は岡山、営業所工場は福山、広島、福岡、長崎。従業員数約100人、うち岡山本社工場に50人。平成18年度年商20億円。

○四国のメーカーは販売先となっている。得意先は高知県南国市のセイレイ工業（ヤママー子会社の農機具メーカー）で、四国内の50%の売上を占める販売先。他は小さい商社等。

○顧客開拓の仕方としては、素材メーカーの紹介によるものが3割で最も多い。それ以外には金融機関の紹介、ホームページを見た先方からの引き合い、飛び込み営業など。ただ現在は固定客相手の営業がメインで、現状維持の状況。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(1) 原料・材料の入手地域・輸送手段

○四国からはほとんど材料を仕入れてはいない。仕入先は関西近辺で、メーカーではブリジストン。

○関西からの輸送手段はトラック便。

(2) 原料・材料入手で利用する港湾、空港

○四国からは入ってきていないので該当なし。

(3) 原料輸送上の問題点

○該当なし

(4) 製品の出荷先・輸送手段

○福山通運、ヤマト運輸等の宅配トラック便を使用。

(5) 製品出荷で利用する港湾、空港

○該当なし。

(6) 出荷輸送上の問題点

○特に問題はない。

A-3 販売・営業活動

(7) 四国の販売拠点・輸送手段

○営業拠点、代理店はなく、宅配トラック便を利用。

(8) 四国の交通・輸送上の問題点

○台風など天候が悪いとき、荷物が届けられない問題はあるが、それ以外は特にない。

○昔高速道路がなかったころに比べて、道路状況は現在格段に便利で早くなり、四国に出かける頻度も倍になった（目的地は変わっていない）。

A-4 業務上の出張

(9) 四国の行き先、交通手段 ○営業活動の際は車で移動。本四架橋、高速道路を使用している。行先は香川県、高知県。 ○福山の営業拠点からはしまなみ海道を利用し、松山方面に月何回か営業に行っている（拠点ごとの地域分担はしていない）。 (10) 出張時の不便 ○高速道路の料金のみ。ただETC導入で割引もきき、安くなった。
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 ○「③あまり効果はない」を選択。現在のルートで十分。 ○四国内での営業ネットワークはあるが、こことは電話でのやり取りで済む。 (2) 具体的な効果 ○知らなかった顧客をつかめる可能性はある。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○該当なし。海外からの材料輸入、海外への製品輸出はない。 (2) 具体的な効果 ○該当なし。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○特にない。現状で十分。東香川あたりまで出かけるが、こちらにも高速道路が完成したので便利が良い。四国への出張頻度は月2～3回程度。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○四国は県外から人やものを受け入れない土壌があるので営業が難しい。 ○徳島、松山周辺に顧客増を期待する。そのあたりまではすでに高速道路はできているが、まだそこまでの活動ができていない。販路は広げたいと思っている。 (2) 四国の魅力 ○瀬戸内海側に顧客となる可能性のあるメーカーがある。 ○昨年四国の銀行が主催し、高松で開催されたビジネスマッチングフェアに出展した。こうしたイベントでマッチする数は少ないが、今後メーカーが集まるビジネスマッチングフェアが増えればよい。

企業名	尾崎商事(株) 業種 製造業 対応者 総務部部長 横田様
四国との関係	営業所（高知、徳島、愛媛県）、代理店（香川県）有
所在地・連絡先	岡山市駅元町 15-1 TEL 086-898-2500
ヒアリング担当者	(社) 中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 6 日

A-1 現在の企業活動について

- カンコー学生服の製造・販売。
- 四国には製造拠点は無い。ただ当社単独のものはないが、外注として数カ所、徳島県内を初めとして取引しているところはある。
- 現在でも当社の持つ生産拠点は学生服業界では国内最大規模であり、こうした国内基幹工場に加え海外にも工場進出するなどしているため、四国への今後の製造拠点設立は考えられない。
- 営業所の体制は高知、徳島、松山に営業所、香川県は代理店をおき全県をカバー。 人員は高知 5 名、徳島 7 名、松山 8 名。
- 製品の販売ルートチャンネルとしては販売店の開拓や百貨店への卸、学校の開拓（ただし学校へのメーカー直売はほとんどない）。既存以外の開拓に向けて営業マンは移動している。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

(3) 交通・輸送上の問題点

（特に回答なし）

A-3 販売・営業活動

(1) 四国の販売拠点・輸送手段

- 販売拠点は 3 拠点および香川。製品輸送はトラック。輸送は佐川、福山通運などに委託。自社の流通センターはない。配送センターは倉敷・岡山に数カ所で、距離的に近い四国にはない。架橋を使う。なお当社として関西方面からの物流はない。全て岡山から。
- 当社の人の流れも岡山から四国に行くもので、四国間の横断的なものはない。各営業所が各エリア毎で動いている。四国内での移動手段は自動車。日帰り。宿泊出張はほとんどない。
- 高速道路も急ぎの時や本社から四国に行く時は使う。

(2) 四国の交通・輸送上の問題点

- 以前に比べると高速道路で便利になった。20 年前と比べ距離感はなくなっている。大きく改善された。現場の問題点は専門外なので不明。自然災害で物流が止まり当社では大きな被害となった事例は過去にはない。通行料は利便性があるがそろそろ改善し

てほしい。
A-4 業務上の出張 (3) 四国の行き先、交通手段 ○ 岡山からの出張要件は本社営業マンが情報交換で定期的に四国に行っている。他は展示会や学校への提案支援など。1人で行く時は安くつくため電車を使用。3人になると自動車。主要な行き先は営業所。営業所が地域の拠点であり本社との窓口。行き先の駅は県庁所在地の主要駅。 (4) 出張時の不便 ○ 特に不便は感じていない。高速網、電車など以前より改善されているので以前を知っている人間にとっては大きな不便は感じていない。
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 「3 あまり効果はない」 ○ 8の字で想定されるエリアに高速が出来ても地域や観光にはいいかもしれないが経済効果は疑問符。大金を使って効果があるかは疑問。あること自体はいいことだし地元活性化にはなるが、事業活動上で大きくプラスになることはない。8の字の新エリアは使わない。徳島-高知間の移動は年に1度くらい。学校も統廃合されている状況。松山-高知がもっと直接的に結ばれても当社には影響はない。どこか1カ所で四国を統括しているような営業形態ならいいが、各営業エリアを分けているような会社は都市間が結ばれても大きな影響はない。当社では現在のルートで十分。 (2) 具体的な効果 (特に回答なし)
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○ 空港は営業所では使うかもしれない。また本社から東京-松山といったスケジューの時は使用するが頻度は多くはない。岡山から空港を使って四国に行くことはない。岡山空港から高知へも電車の方が便利。 (2) 具体的な効果 (特に回答なし)
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○ 現在のインフラで現在はほぼ満足している。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

- 四国での売上は高知 2 億、徳島 4 億、松山 8 億、香川 2 億円程度。全体の売上額としては多い地域ではないが、学生服業界では当社は四国の売上は多い方。中国地域に近く重要な地域との認識はある。
- 今後の営業力強化については拡大か整理か不明だが変化はあり得る。ただし現在は考えてはいない。少子高齢化の中で経済圏としては期待はできない。100 万人以下の都市がほとんど。大きな投資は考えられない。新しい支店を設置するなら、四国よりももっとキャパシティの大きな他地域を狙う。
- 当社の最大の営業エリアは愛媛。これは単純に人口の問題。あえて伸ばしたいエリアも愛媛になるかもしれない。ただし今は現状維持が精一杯。人口の推移に相応する。
- 四国の将来のマーケットも人口の推移相応で人口が少なくなれば売上も落ちる。主な投資先は関東圏や大阪圏で、九州も成長性は見込めない。営業面では福岡がかるうじて、という状況。四国から九州へ、という人ものの流れも考えられない。
- そもそも、徳島、高知の商圏は大阪で、仕入も大阪、商売形態も大阪圏の影響が濃い地域。人間の気質については、四国での商売は浪速商売でドライ。岡山とは違う。しかし気質面で営業しにくいということはない。

(2) 四国の魅力

- 一般論として、四国にしかない味である南国のイメージの訴求はいいと思う。しかし企業としてはこうしてくれたら売上もシェアも高くなる、といった魅力・要望などは持っていない。
- 当社、業界として行政へのマーケットや物流の開拓に繋がる施策の要望は特に思いつかない。

企業名	難波プレス工業(株) 業種 製造業 対応者 総務部 国近様
四国との関係	高知工場（宿毛市）
所在地・連絡先	岡山県倉敷市児島小川 8 丁目 3 番 8 号 TEL 086-473-3111
ヒアリング担当者	(社) 中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 7 日

A-1 現在の企業活動について

- 製造拠点として高知工場（宿毛市平田町）がある。
- 高知工場はシートカバー専用工場（シートカバー縫製品製作）。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

- (1) 原料・材料の入手地域・輸送手段
- (2) 原料・材料入手で利用する港湾、空港
- (3) 原料輸送上の問題点
 - (1)～(3)については、原材料は他のメーカーからの搬入によるため何ともいえない。
- (4) 製品の出荷先・輸送手段
 - 高知工場で生産した製品を岡山県倉敷市児島の本社工場へ移送している。輸送手段はトラックで、瀬戸大橋を使用。
- (5) 製品出荷で利用する港湾、空港
 - 港湾・空港は使用していない。
- (6) 出荷輸送上の問題点
 - 問「D」参照。

A-3 販売・営業活動

- (7) 四国の販売拠点・輸送手段
- (8) 四国の交通・輸送上の問題点
 - (7)(8)については、本社工場への納入品を生産しているのみなので販売・営業活動はない。

A-4 業務上の出張

- (9) 四国の行き先、交通手段
- (10) 出張時の不便
 - (9)(10)は特に回答なし。

B-1 8の字ネットワークの整備について

- (1) 業務活動の変化

「2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。」 (2) 具体的な効果 「1 時間短縮効果」 ○ 計画部分が延長されても現工場から岡山の本社工場へ至る路線以外の東南部・西南部方面への物流活動自体がないため、積極的な企業活動には結びつくとはいえない。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 (2) 具体的な効果 ○ 空港・港湾の使用はないがあえて挙げれば「2 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。」 ○ 理由は B-1 と同じ。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 「8 高速道路整備」 ○ 現時点で高知工場から岡山本社工場までが全線繋がっていないため一般道を使わざるを得ない区間が残り、やはり不便を感じる。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○ 四国内に製品の販売自体がないため特になし。 (2) 四国の魅力 ○ 高知工場では現地で人員を採用しているが、まじめでよく働いてくれており、こうした人材面は高く評価できる。 ○ ただしその他のインフラ面や経済活動面では特に魅力といえるほどのことは思いつかない。

企業名	岡山四国共和(株) 業種 非製造業（卸売） 対応者 総務・財務部長 宇高様
四国との関係	香川支店（三豊市）、愛媛支店、愛媛支店西部駐在所（高知県）、高知支店、徳島支店の 4 支店 1 駐在所および配送センター（香川県）
所在地・連絡先	岡山市国富 1-16-10 TEL 086-271-2255
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 19 日

A-1 現在の企業活動について

○ 「4 倉庫・配送センターなどの流通施設」

- 日用雑貨の卸売業で、主な取扱商品はティッシュペーパー等の家庭紙、紙製品、ヘアケア製品、洗剤等。
- 四国の物流拠点は香川県三豊市の物流センター。今年に入って効率化の観点から四国中央市と徳島の物流センターを香川県三豊市に集中させた。四国の中央部に近く人の集合もしやすい。四国のものは四国で受け入れている。岡山は岡山の物流拠点がある。岡山から四国に行く物流はない（瀬戸大橋の通行料が高いため）。
- 当社における四国との関わりで特徴的な点は、当社へ納入いただくメーカーに大王製紙さんといった大手メーカーや、防虫剤に強いメーカーがある、といったことだが、取扱商品が日用雑貨ということもあり、四国で特に強い商品はない。卸売業なのでプライベートブランドはあるものの OEM が基本。OEM は四国にも一部ある。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 営業拠点は、香川支店（香川県三豊市）、愛媛支店、愛媛支店西部駐在所（高知県）、高知支店、徳島支店の 4 支店 1 駐在所。なお山陰および大阪にも営業拠点はあり。
- 輸送手段はトラック輸送のみ。運送業者に委託している。自社トラックは 2 台の緊急用のみ。商品はメーカー経由なので海外から直接当社に入ってくるものはない。関西メーカーから四国への物流はあり明石大橋を使う。ただし岡山本社では明石大橋の使用はない。
- 市場が大きい愛媛に市場の総括管理者を置いているが本部機能と物流拠点のある香川（三豊市）が集約したい意向はある。しかし香川は企業数が少ない。

(3) 交通・輸送上の問題点

- 四国はエリアが広いために岡山に比べコストが 2 割高。都市間の距離が長く分散している。距離を走るのので燃料費がかかる。また小額のを長距離運ぶので効率が悪い。2 回分を 1 回にまとめて運ぶ工夫をする。
- 三豊市の物流センター近くの高速インターは、高松方面しか入れなくなっている。そのため愛媛方面には隣の上り口までいかなければならずその間も混んでいて時間がかかる。

- 岡山の企業として最大の問題は瀬戸大橋の料金。全支店長会議を岡山でやる場合、四国 5 カ所の支店長が一旦香川に集合し 1 台で乗り合わせて来ている。物流に関しても物流センターを現在は岡山と四国に置いているが、2 カ所より 1 カ所の方が効率が上がるので、橋の料金が下がれば岡山だけの物流センター体制への集約が可能になる。岡山と四国で分割しなければならない要因となっている。
- 自然災害を被る事例は四国山脈が雪で道路閉鎖になるくらいでほとんどない。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

- 目的は主に支店廻りや社長のお得意先の表敬訪問など。
- 98%は自動車を使い、鉄道、バスの公共交通機関は 2%。車でないと店間を廻るのは無理。

(5) 出張時の不便

- 自動車では燃料代、瀬戸大橋の通行料が高くついている。
- 四国内での出張は頻繁にある。現在は何とかしているが、総括管理の役員が松山支店にいたため、松山-高知間の直線路線ができれば便利はよくなる。香川-愛媛-高知を長距離移動すると大変疲れる。頻繁に行き来のある支店としては愛媛-香川、愛媛-高知間。徳島-高知の行き来は少ない。
- しまなみ大橋は、瀬戸大橋が遮断された時だけ使うので、利用機会はほぼない。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

- 「1 利点は大きく、積極的に活用する。」
- 当社の配送路線は宇和島など含め四国全域におよぶため完成すれば大変助かる。配送面を優先的に考えれば都市間直通よりも外周を優先してほしい。

(2) 具体的な効果

- 「1 時間短縮効果。2 輸送時間をより確実に予想できる。」

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

(該当なし)

(2) 具体的な効果

- 本業の業務では空港・港湾は使用していない。高速道路だけ。今後の使用は現在は考えられない。
- ただし東京および大阪-松山間の出張などで使うことはある。松山空港は駐車代がかかるのが不便（岡山空港は無料）。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目

- あえて挙げれば「8 高速道路整備 9 市街地道路整備」。その他は特にない。四国とすればやはり公共交通機関、道路網整備の充実が重要なのではないか。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

- 売上シェアは岡山 6 割、四国 4 割（その他の地域はこの 2 地域に比べ多くない）。今後は岡山が上がり四国は下がる可能性が大きい。四国の人口減少が要因。
- パイは限られているので、四国のシェア減少を食い止めようとすればお得意先を増やすしかない。全国の日用雑貨の平均的な消費高は一人あたり年間約 2 万円。四国 4 県で人口 400 万人なので年間約 800 億円の市場ということになる。当社では四国は現在 100 億円程度で市場の空きはあるが企業数が少なく新規開拓も難しいのが現状。一方人口 200 万人の岡山は 1 県で 400 億円の市場。四国は、広い地域をカバーしながら岡山の倍程度しかない。都市が分散しているので配送コストもかかり効率も悪い。高速道路への期待は高いが昨今のガソリン高もあり運賃等も高くなっておりますますます厳しくなる。
- 県別の売上シェアは、愛媛県が 40%、香川県が 25%、高知県が 25%、徳島県 10%。愛媛が大きい。香川は企業が少なく、マルナカなど大きな企業があっても中小が少ない印象。あえて伸ばしたい市場は愛媛と香川だが、実際は愛媛の将来性も現状維持程度か。ただし造船が上向きなのは良い要素。

(2) 四国の魅力

- 当社は 6 年前に四国の会社と合併したが、当時から比べ四国の売上は下がっている。魅力という点では乏しい。現状維持が精一杯ではないか。
- 松山、香川は元気がいいが、人口、可処分所得、公共工事の減少、地元企業が少ない（他地域から攻められている）など、売上面でも高知、徳島が盛り返すことは考えにくい。大きなメーカーさんも存在する四国経済は活性化してほしい。人口流出を防ぐには産業が必要で工場誘致なども重要。とにかく何か目玉が必要。

企業名	株式会社カワニシホールディングス 業種：非製造業 対応者：社長室広報・情報システム管掌 前島達也
四国との関係	医療機関を顧客とし、四国内 6 か所に営業所および集荷拠点を配置
所在地・連絡先	岡山市今1-4-31 TEL：086-245-1112
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年12月10日

A-1 現在の企業活動について

- 「③製品の販売拠点」を選択。手術・検査用備品、インプラント、人工血管等を販売。顧客は病院。
- 販売子会社の㈱カワニシの売上高は平成18年度365億円。うち四国地域の売上は32%を占める。
- 製品のうち、国産品 7 割、輸入品 3 割の内訳。ただし、輸入品はメーカー扱いのため、自社直接輸入品はない。

A-2 (販売・営業の場合) 物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 徳島、高知、高松、西条、松山、宇和島の 6 拠点、営業所および倉庫を配置。
- 拠点までの主な輸送手段は運送会社のトラック便。自社搬入は行なわない。なお、運送会社が航空便を使用することはある模様。

(3) 交通・輸送上の問題点

- 高速道路の未完成。特に宇和島（松山道）、高知西部、徳島以南までが未完成であること。
- 商品は夕方頼めば翌朝には到着するので、現状さほど問題はない。急を要するものは地域の拠点にストックがあるので、それに対応できる。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

- 営業拠点から岡山本社には車での移動が多い。
- 本社は営業拠点に任せているので、あまり出張はない。部長クラスが月 1 回程度拠点巡回のため、車で出張することもある。
- 四国の拠点から大阪、東京出張する場合は飛行機を使う。鉄道で岡山経由は乗り継ぎが大変なので使わない（高松からも）。

(5) 出張時の不便

- 拠点から岡山へのお出張では特になし。
- 岡山からの出張では車を使用すると便利だが、J R は使い物にならない。特に松山駅は中心市街地からも離れており立地が悪過ぎる。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

- 営業拠点にとっては「①利点は大きく、積極的に利用する」を選択。
- 本社としてはできてあまり変わらないと思っている。営業先の病院まで出向くこと

が、1日1回で済んでいたのに2回来いと言われる恐れがあり、コスト増につながる。

(2) 具体的な効果

- 「①時間短縮効果」、「⑤運転が楽、労働負担の軽減」を選択。
- 病院へ出向く頻度は地域によって違う。毎日行くところもあるし、2～3日に1度というところもある。
- これからできる高速道路が無料であればもちろん使うだろうが、有料であっても時間には変えがたいので使う。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

- 「②効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない」を選択。
- 商品の搬送は輸送会社に任せているので、現状の空港アクセスで問題ない。

(2) 具体的な効果

- 効率向上。また、四国の各飛行場は都心から近い郊外にあり、駐車料金が無料または格安なので、現在でも四国内の拠点から飛行機での出張の際には、空港まで車で乗り付けるが、より使いやすくなる。その点ではJRは駐車が大変。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目

- 「⑧高速道路整備」を選択。宇和島に拠点があるので、そこまでの完成を早くして欲しい。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

- 近い将来、高齢化とともに人口は都市部（県庁所在地）に集中するものとする。都市は中、若年、地方は高齢となる。地方から都市部へのアクセスの充実（高速道路整備）が、対高齢化対策の対策となる。また、自社マーケットも多大な影響を受けると考える。
- 高齢化が進むと都市部以外の病院は統廃合が進み不便になる。結果として患者が松山市、高松市などの中心地の病院に通わざるを得なくなる。
- 四国はマーケットとしては、高齢化が進んでいるので縮小傾向にある。仕事がないので定住者が少なくなり、患者も減り、病院も減っている。この傾向は高速道路が完備されても変わらない。
- 高齢者が増えても国は患者に診療費用の自己負担を増やすので、医療費は増えない。

(2) 四国の魅力

- 多数ある観光地に人が集まる可能性に期待。マーケットとしては地域として観光業が振興されれば、定住者の確保に結びつく。

企業名	㈱天満屋岡山本店 業種 非製造業 対応者 高松店販売促進チーム部長 岸本様（元岡山本店同チーム部長）
四国との関係	高松店（香川県）を出店
所在地・連絡先	岡山市表町 2-1-1 TEL 086-231-7690
ヒアリング担当者	（社）中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 11 日

A-1 現在の企業活動について

- 天満屋高松店を展開。なお関係企業として天満屋ストアもあるが特段、日常の関連はない。岡山、四国以外では広島県内で出店。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 販売拠点は香川県高松市に高松店を単独で展開。
- 四国全体、また高松市内への物販輸送などはなく、本店のある岡山県の物流センターからの商品配送が中心。輸送手段は岡山からフェリーを利用する社内便としてのトラック便。

(3) 交通・輸送上の問題点

- 海を渡る時間とコスト。これにより、どうしても商品が割高となり、価格競争力は下がる。また関東・関西にも展開していく展開商品が四国で扱えないこともある。
- なお、フェリーを使用しているため瀬戸大橋を使うことはない。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

- 出張目的は岡山本社からの店舗巡回などが多い。行き先は高松店のみ。交通手段は 4 人以上になると自動車で瀬戸大橋から高速道路を使う。1、2 人の時は JR。

(5) 出張時の不便

- 瀬戸大橋の料金は高く感じるが、岡山-高松間のみのことなので、不便という観点からは大きなものは感じていない。JR に関しても特に不便はない。
- ただし、商品の生産地の松山や西讃地域に出張がある人間によればそちら方面に出かけるには不便があると聞くこともある（詳細はわからない。またそうした出張の頻度が多いわけではない）。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

「2. 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。」

(2) 具体的な効果

「6 新たな市場を開拓できる」

- 無料であっても大きな期待はない。拠点は高松店のみであり、高速道路が出来ても大きな影響はないと考えられる。
- ただ高速網の整備が商圈の広域化には寄与すると思う。当社は岡山以外に福山、三原にも店舗展開しているので、一般論だが、四国の物流コストのネックが克服され、

ネットワークの拡大がうまく機能すれば、8の字ネットワークのような道路網整備の価値も意義あるものとしてよい方向に向かう可能性はある。 ○ なお松山には商圈としての魅力は感じるが、岡山に拠点を置く当社としては松山方面に物流拠点がいないため、時間面などの問題により、現時点で松山を企業活動に取り込めるかは難しい。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 (2) 具体的な効果 ○ 空港・港湾は使用していない。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 「5 水資源の確保 9 市街地道路整備」 ○ 水不足が多いことは企業活動に影響している。商業のサービス機能として、トイレ、飲食とその洗い物、空調などでどうしても水が必要だが、今年、水不足で営業中止の一手前まで行った。こうした水不足は企業活動全般においてもブレーキとなる。 ○ 一般道に関しては、高松市内は非常に良く整備されていると思う（ただ例えば高知は古い個所が多い）。しかし市街地での駐車場が少ない（駐輪場も含む）。理由としては、高松周辺では郊外型店舗が広がっており、市内で有料駐車場を使ってまで駐車することにお客様の抵抗があるのかも知れない。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○ 四国 4 県全体で言えることだが、リタイヤ世代への対応など観光ビジネスが盛り上がるといったことがあっても、消費については現在の四国在住者のパイでは上がらないと思える。岡山の企業からみれば、まず物を運ぶのが高コストであり、ペイするには4県まとめたの出店を構想することになるが、そのためには企業として全体のロジスティクスを整備しなければならない。しかしその投資に見合うだけのポテンシャルが見えない。瀬戸大橋の料金にもいえることだが、企業活動に制約、条件が多く、道路事業の事情等はあるが、経済全般において供給にかかるコストを引き下げていくことが必要ではないか。 ○ 全社売上に占める四国のシェアは 1 割程度で、評価としては可もなく不可もなくといった印象である。 (2) 四国の魅力 ○ 会社としては四国はスケール（規模）がないため、魅力という観点からは難しい地域である。 ○ 瀬戸内地域全体でネットワークを広げる必要はある。四国は物流コストがネックとなっているが、瀬戸内海地域に強みを持つ当社とすれば、こうした物流コスト高の構造が改善されれば魅力は増すと考えられる。

企業名	はるやま商事株式会社 業種：非製造業 対応者：総合企画部次長 山本隆吾
四国との関係	紳士服・カジュアルウェアの直営販売店を24店舗展開
所在地・連絡先	岡山市表町1-2-3 TEL：086-226-7111
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年11月30日

A-1 現在の企業活動について

○紳士服・カジュアルウェアの専門店をチェーン展開。全国に359店舗あるうち、四国には24店舗。全国全ての店舗は直営で営業している。

○仕入先は国内メーカーがほとんど。海外との直接取引（直買）は数%のみ。ただし、国内メーカーも海外で生産しているところが多い。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

○四国では高松店（高松市丸亀町）は中心市街地に立地する店舗だが、それ以外は全て郊外店舗なので、顧客は車で来店する。

○商品の輸送には全て民間の輸送会社のトラック便を用いており、船舶、鉄道、航空機は使用しない。

○国内メーカーからの配送は店舗直送であり、コンビニのような店舗巡回配送は行なわない。

○海外からの直買による商品の搬入には岡山県の水島港を使用している（四国ほか他の地域の港は使わない）。搬入後は灘崎の配送センターに運び込まれ、そこから四国を含め各地に配送される。

(3) 交通・輸送上の問題点

○道路もできているので特に問題はない。高知の中村方面から先は、山を越える道を通らなければならないので不便ではあるが、使うことはない。

○遠方の店舗には仕入れの商品は遅く届くのがあたりまえという認識でいる。食品ではないので時間にこだわりはない。ただ、時間指定のある商品の場合は営業上の約束が守れないので困ることはある。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

○社員が繁忙期に岡山本社から各店舗に店舗指導で出張することが多い。社内規定で出張には車を使用しないこととしているため、鉄道を使う。各店舗は鉄道の駅からタクシーで10～15分程度かかる場所に位置し、若干遠い。

(5) 出張時の不便

○特になし

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

○「②効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない」を選択。

物流は早くなるが、企業活動が活性化するとは限らない。観光客が増えても観光先で洋服を買うことはない。

(2) 具体的な効果

○「①時間短縮効果」を選択。物流のスピードアップのみである。顧客は一般道路を使って来店するので、そちらの方が重要。

○新たな道路網ができると生活が変化するので、人の流れも変わり、店舗を移転せざるを得ないリスクがある。高速道路ができない方がよい場合もある。いずれにせよ地域が活性化しないと新規出店はできない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

○「②効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない」を選択。四国内の空港、港湾を使わないため。

(2) 具体的な効果

○人口の流動性が高まり、物流がスムーズとなる点。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目

○瀬戸大橋の通行料金の引き下げ。これが現在は高いので、顧客が四国に行って買物をしない。また安ければ出張する際も四国の近場へは車を使うことができるようにするかも知れない。

○水不足の解消。顧客の生活が不便になると消費が減るため。「食・住」が崩れると「衣」は後回しになる。

○鉄道のスピードアップ。出張時の時間短縮につながる。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

○商業施設が増え、人口が増加すれば買物客も多くなる。

○店舗出店については競合他社、商圈人口（定住人口）、スーツの需要を勘案して決定している。真空地帯であれば、人口が少なくてもカジュアル需要があるので出店する可能性はある。ただ四国では出店はほとんど終わっている。

○四国は全売上高の30%を占めており、はるやまの顧客比率が高いため重視している。これははるやまの出店歴史の長さもあり、認知度が高いことによる。

○人口移動が起こらない限り、四国の位置づけは変わらない。

(2) 四国の魅力

○台風が多いのがデメリット。10月以降の売上が6割を占め、観光客が多い8～9月が底の時期。

企業名	(株)リックコーポレーション 業種 非製造業 対応者 店舗開発部部长 南部様
四国との関係	坂出店（香川県）、今治店・伊予三島店（愛媛県）ほかに出店
所在地・連絡先	岡山市下中野 465-4 TEL 086-245-6700
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 4 日

A-1 現在の企業活動について

- 小売店舗を展開（ホームセンター「タイム」、ペットショップ「アミーゴ」など）。岡山、四国以外では、広島、兵庫、大阪にも出店。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 販売拠点は、香川（高松、坂出、丸亀）、徳島（徳島）、愛媛（四国中央、今治、松山）
- 輸送手段はトラック輸送のみ。海外からの仕入に関しては神戸のみで四国に到着する船はない。

(3) 交通・輸送上の問題点

- 特に大きな問題はないが、高速道路の事故で通行止めとなった時、一般道が渋滞する。一般道は 1 車線が多く渋滞しがちで、配送時間に間に合わない事態も考えられる。幹線道路くらいは 2 車線にしてほしい。大都市内はいいが、都市間は特に狭い。
- 瀬戸大橋の通行料は高く物流コストが高くつく。四国に架かる 3 架橋の特に中央に位置する瀬戸大橋だけでも安くなれば東西への物流ルートを中心にコスト低減に繋がる。運送コスト高はゆくゆくは商品価格に転嫁せざるを得ないことになる。
- 配送は委託だが専属。岡山の物流センターからの場合と各問屋やメーカーから直送の場合もある。直送で物流センターに集荷し、詰め合わせ四国エリアを一気に配達するのが最も効率的。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

- 目的は営業、店舗指導、市場調査など。交通手段は自動車。瀬戸大橋から高速道路を使う。

(5) 出張時の不便

- 徳島の高速道路 2 本（高松自動車道と徳島自動車道）間のアクセスがないこと。神戸の店舗など京阪神方面から四国に店舗巡回する場合、一旦一般道に下りなければならない。
- 松山-高知間が直線路線がなく非常に不便（かなり迂回する）。高知への店舗展開に不

都合。
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 「2. 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。」 ○ 計画路線に問題があると考えられる。全面繋がっても当社としては徳島付近以外には使用することはなく、実際の企業活動としては8の字が出来ても大きな影響はない。 ○ 例えば中国道は京阪神と九州をダイレクトに結んでおり物流面の効果が大きい。四国の場合、4つの中核都市（各県庁所在地）から関わりの薄い外周部分が出来ても四国内をぐるりと回るだけになる。小売業の立場からすると商圈を重視するが、その拡大や物流コスト削減には繋がりにくく、高速が出来ても出店エリアにはならないだろう。観光には外周道路も大きい。産業という面では中核都市を最短で結ぶ路線があれば便利が良い。エリアとして管理しやすい。 (2) 具体的な効果 （該当なし）
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 (2) 具体的な効果 ○ 空港・港湾は使用していない。高速道路だけ。今後の使用は現在では考えられない。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 「8 高速道路整備 9 市街地道路整備」 ○ 郊外型店舗にはお客様が車で来店されるのが通常であり、その展開には高速道路と市内道路の両方の整備が不可欠。 ○ 「松山-高知直通ルート」は是非ほしい。 ○ 徳島市付近にインターができ出店が可能になった。市内の中心部にインターができればさらによい。なお徳島市内の道路整備はかなり進んでいる。輸送の燃料費の削減や地球環境問題での利点があるであろう。 ○ 全般に高速、一般道とも道路インフラが古い。新しいインフラではある「しまなみ街道」も湯ノ浦で止まっている。整備の途中であろうが不便。 ○ 行政への要望としては、松山市内の渋滞を緩和してほしい。物流トラックは主要幹線を通るため渋滞しロスが大きい。渋滞で困るところはあとはない。 ○ なお、特に香川県の水不足で水を使えない事態が起こった場合、全体に消費・購買意欲の減退や節約に結びつくかも知れず、小売への取水制限の影響など実害ではないが消費にとって良いことではない。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

- 当社は広島、兵庫などにも店舗はあるが、四国は売上の2割程度を占める重要な市場。四国の発展には期待。店舗展開戦略として四国圏の中で20-30万都市には出店するが、高松、松山、徳島、高知の人口30万人以上の中核都市としての成長に期待。
- 四国の問題は岡山県での岡山・倉敷のような30万都市を2つ以上持つ県はないため、県内での都市間の相乗効果が期待できないこと。出店には広域の商業圏を持つ都市、人口がある都市が必要だが、人口集中都市が各県に1つしかない。そのため4県の県庁所在地間を結ぶ発展が必要。今治、坂出など比較的大きな都市はあるが既存店以上の出店ができない。
- 当社では大型のGMSから出店を誘われることもある一方で、そうしたGMSがなくても出店はしている。より複合効果がある業態は広域からお客様を集めるカー用品、家電量販店などの専門店。効果的な出店にはこうした専門店が自然に出店・集積する環境が望ましい。現状では松山などの大きな都市への出店となる。

(2) 四国の魅力

- 魅力はある。南北問題が言われるが、南部でも高知市内ならば一定の需要は期待できる。四国の東南部でも道路整備と人口増により高知市に次ぐ中核都市ができれば出店エリアとすることは可能。
- 岡山の会社なので「瀬戸内ドミナント（商勢圏）」を考えている。瀬戸内海を中心に山陽道・四国道をエリアとして出店している。瀬戸内海の北側の山陽だけでは限定的。四国も加えないと商圏として将来の成長は見込めない。中国地域だけでは100万都市は広島しかない。道州制になった場合でも九州のような商圏は望めない。

企業名	岡山県貨物運送株式会社 業種：運送業 対応者：取締役第一営業部長 難波実、営業係長 佐々木秀樹
四国との関係	企業、消費者を顧客に四国全域を集配対象地域とし、域内4か所に集配拠点を有する
所在地・連絡先	岡山市清心町4-31 TEL：086-252-2111
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年12月10日

A-1 現在の企業活動について

(1) 四国の営業地域

○4県全てを営業地域とする。坂出、徳島、南国、松山の4か所に自社集配拠点を設置。それ以外に協力会社の中継地点もある。

○物流量では四国のウェイトは全国の1割未満。うち企業向けが9割、宅配が1割。

(2) 四国外の営業地域

○西日本地域（関東を含む）。

(3) 主要な輸送品目

○医薬品、食品、自動車部品ほか一般雑貨。四国での医薬品の大半は徳島の大塚製薬。

(4) 輸送方法

○「②鉄道、船舶、航空などとトラックの複合輸送」を選択。順位では1. トラック（これが大半）、2. 鉄道、3. 航空、4. 船舶。ただし四国内では航空と船舶は使用していない。

(5) 四国内の高速道路利用

○「①よく利用している」を選択。

(6) 高速道路利用の理由

○運行（貨物輸送）に必要なため利用している。コストがかかっても搬送に要する時間の短縮が重要なため。

(7) 高速道路を利用しない理由

○該当なし。

(8) 複合輸送の場合の輸送ルート

○トラック便は瀬戸大橋を経由するルートと明石海峡大橋・鳴門大橋を経由するルートを利用。しまなみ海道は利用しない。坂出が一番の拠点になっており、そこで集約して島内へ結ぶ。

○JR貨物のコンテナ便は四国に入る荷物には利用せず、四国から出る荷物にのみ利用する。徳島が集荷拠点となり、四国内各貨物路線の末端から集荷している。

(9) 高速道路や港湾アクセスでの困っていること

○特にない。高速道路未開通部分は四国ローカルの協力会社にまかせているので、自社で動く必要がなく、困ることはない。

(10) 四国の輸送環境の問題点

○瀬戸大橋、明石・鳴門ルートの通行料が依然として高い。安くしてほしい。

○高速道路も全体として安くして欲しい。現在は通行料金が安い時間帯に集中して使っている。
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 ○「②効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない」を選択。 ○未開通地域に大きな会社がない。宅配事業も行なっているが、8の字ネットワーク開通による影響はない。 (2) 具体的な効果 ○「①時間短縮効果」を選択。配送時間を短縮できれば労働時間の短縮にもつなげることができる。現在自社拠点で本社から最も時間がかかるのは松山。 ○企業の誘致が進まなければ、全体の物流量は変わらない。 ○現在高速道路が開通していないところは協力会社に任せているが、新ルートが開通しても自社で手がける予定はない。この地域では5社協定を結んでおり、一種のなわばりがある。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○該当なし。 (2) 具体的な効果 ○該当なし。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○「⑥エネルギーの安定供給」を選択。環境問題への取組みの必要性からハイブリッド車より安価なCNG車の導入を進めている。しかし燃料である天然ガスを補給する施設が四国内にないので、この地域には導入ができていない。 ○今日、小ロットで運び、東京あたりまでの距離ならば翌日到着するのは当たり前となっている。そのため、環境問題の観点から鉄道貨物も多用できればよいが、四国内では時間的に利用が無理。JR貨物便の増加も望まれる。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○四国への貨物の入り、四国からの貨物の出は量的に今後とも変わらないと見る。 ○本四架橋の通行料が高いことによりその負担が大きいため、企業活動として四国は遠い地域と感じている。 (2) 四国の魅力 ○あまりない。

企業名	両備ホールディングス株式会社 業種：バス運送業 対応者：両備シビルバスカンパニー課長 佐藤輝彦
四国との関係	岡山市から松山市、高知市への定期高速バスを運行
所在地・連絡先	岡山市錦町7-23 TEL：086-232-2116
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年11月30日

A-1 現在の企業活動について

(1) 四国の定期バス路線・乗客数の動向

○岡山－高知路線（2便／日）と岡山－松山路線（1.5便／日）の2路線を運行（他社との共同運行）。

○高知路線ではビジネス客、単身赴任帰宅客の需要があり横ばいで推移している。松山路線ではビジネス客は少なく、観光客、学生客が主体で微減の状況。

(2) 乗客数増減の要因

○岡山－松山間は交流があまりなく、観光需要が少ない。

○本四架橋明石鳴門ルートができるまでは、関西から岡山まで新幹線で移動し、岡山から四国までバスを利用する需要があったが、同ルート開通後は岡山を経由せず、同ルート経由の他社の直通バスが運行を始めたため、岡山を経由する需要がなくなった。

○魅力的な観光地が少なく、若者を呼べる施設が少ない。

(3) 四国の新たな定期バス路線開設

○岡山－徳島間は中国 J R バスが運行している。新路線開設の規制はないが、他社が運行している路線に割り込むことは道義的に制約がある。また、すでに開設されている路線なので需要に限りがある。

○新規路線開設は人口、高速道路、対鉄道との優劣、行先地域のバス会社の共同運航の呼びかけなどによって判断する。

○高速道路ができれば、既存路線延長の可能性はあるが、新規路線の開設需要はなさそうと見ている。現時点でも新路線の開設予定はない。

(4) 四国の定期バス路線の障害

○瀬戸大橋の通行料金がネックになる。岡山－高松間の路線が以前はあったが、J R の方が安くスピードも早いため撤退した。

(5) 四国の貸切バス・観光バス路線

○別部門でやっているため詳細は不明だが、路線はいくつもある。貸切バスは100台保有している。

(6) 高速道路や空港などとのアクセス

○特になし。

(7) 交通の問題点

○外周道路（徳島－高知－宇和島までの高速道路）が整備されていない。

○高知自動車道、松山自動車道（西条 I C 付近）が積雪で使えないことが、2～3回／年程度ある。その場合高知へは一般国道も通れなくなるため、運休せざるを得なくなる。松山へは一般道路が閉鎖されないため迂回できる。

B 観光地としての魅力と阻害条件

(1) 観光客が少ない原因

○若者が呼べるような施設がない。 ○四国４県で連携した観光地開発や共同キャンペーンが行なわれていない。 (2) 四国の観光地としての評価 ○上記理由から観光地としての売込みが難しい。
G-1 8の字ネットワーク整備について (1) 業務活動の変化 ○「②効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない」を選択。 (2) 具体的な効果 ○「①今までは、遠くていけないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える」、「②観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる」を選択。 ○都市間高速路線バスとしては高知から足摺、室戸方面に乗り継ぐ需要が出る可能性がある。その場合は高知での地元高速バス会社との連携が必要。 (3) 観光客が増加する観光地 ○①四万十、②安芸、③大洲 (4) 期待される観光ルート ○現在四国各方面に不定期の会員募集型でバスツアーを組んでいる。四万十、安芸方面へのツアーに期待が持たれる。 ○88か所めぐり、讃岐うどんめぐりツアーは現在も需要がある。岡山からの88か所めぐりは現在、少しずつ時間をかけてめぐる日帰りツアーが主流。足摺、宇和島方面には泊りがけでないと行けないが、高速道路が完備されれば日帰りも可能になる。
G-2 将来の四国の観光について (1) 四万十、足摺の観光のあり方 ○自然を壊さないようにすべき。観光地化を進めるとそれが壊れてしまう恐れがある。グリーンツーリズム的観光のあり方を取り入れる必要がある。 ○観光の仕方として、駆け足ではなく、ゆったりとした余裕のある旅に、形態を見直す必要がある。滞在型の観光地として伸ばすべき。 ○基本的には今のままで問題はないが、箱作りではない受入れシステムの整備が必要。 (2) 四国東南部の観光開発のあり方 ○岡山では日和佐のうみがめや薬王寺が知られているので、室戸方面に出かける人があるが、一般的にはまだ認知度が高いとは言えない。その原因に高速道路がないため時間がかかることがある。 ○周辺に何もないので観光ルートができない。高速道路を完備することにより高知－室戸－日和佐－徳島－岡山の周回ルートを作ることが望まれる。 (3) 88カ所霊場巡拝の観光のあり方 ○４県の自治体が連携して積極的に観光PRを行えば、もっと需要の掘り起しができる。現状では自治体はそうした活動を行っておらず、旅行会社頼みである。自治体はもっと積極的に関わるべきで、情報発信やソフト面での充実が重要。
D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望 ○高知－足摺方面ルートの高速道路を優先して作って欲しい。定期バス路線としては循環ルートにはメリットがなく、都市間ルート（現行路線の延長）にメリットがある。

企業名	(財)岡山経済研究所 (業種) シンクタンク (対応者) 大崎泰正 理事・所長 西村宰 主任研究員
四国との関係	瀬戸大橋の影響調査等
所在地・連絡先	岡山市丸の内1丁目15-20 TEL 086-234-6534
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長
訪問日時	平成19年11月29日

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し

○厳しい。全国的には工場立地は増加しているが、あまり増えていない。

(2) 四国の良い点・優れた点

○今治造船が業界ナンバーワンなど、金属機械の基盤技術がある。中国側の造船・自動車も含めれば、中四国は輸送用機械で全国一ではないか。岡山の自動車部品メーカーがウィングウインを結成し、航空機産業にチャレンジしているが、岡山・広島・香川でそのような協力が組めるのでは。デニムも世界的なブームだが、日本では岡山、広島、徳島だけで生産している。

○マルナカスーパー、穴吹興産など四国内で力をつけた企業は、本土進出するパワーがある。

○観光資源は魅力的。地中美術館などはタイムでも高く評価されており、酒どころでもあり、資源が埋もれている。讃岐うどんなどのブランドもある。

(3) 四国の悪い点・劣った点

○域際収支は大きな赤字。四国だけで道州制が成立するか疑問である(まともにはいいが)。

○人口規模が小さい。但し、香川県は規模が小さい割には地価が高いようだ。

○橋の料金が高いので、本土進出のバリアになっている。

○水が不足。

(4) 四国の課題

○本州との料金抵抗を下げる。四国の高速会社はいろいろ志向しているし、フェリーもやっている。但し、料金を下げると台数は増えるが、収入増加にはなっていないようだ。

○南北問題の解消。四国の北部も南部を見ていないようだ。

○本州側との連携。岡山経済同友会はブリッジシティ構想を立案し、香川との連携を重視している。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

○高松自動車道完成(H16.6)はインパクトがあったが、国道の渋滞がひどい。

○交通整備により短期的な期待はできないが、整備する必要がある。

(2) 交通施設整備の課題

○収益を上げる農産物の生産などで移出産業を育てること。フレッシュなフルーツは東アジアの人から見ると大きな魅力である。

B-2 8の字ネットワークの整備について**(1) 高速道路整備の遅れ****(2) 四国への効果**

○効果は限定的であろう。企業が多く来ることはない。今は、高速道路はどこにもあるので、セールスポイントにはならない。

(3) 沿線への効果

○観光地には簡単にアクセスできるようになるだろう。但し、簡単にいけるところは魅力も少なくなる。

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について**(1) アクセス改良の効果****(2) 今後の方策**

○東南アジア・北米航路は高知沖を通るので、高知は中四国の北米航路の拠点を考えるべき。但し、高い陸上コストの問題はあるが。

企業名	岡山商工会議所（業種） 経済団体（対応者） 副会頭 古市大蔵(株トミヤコーポレーション代表取締役)
四国との関係	岡山経済同友会地域振興委員長時代に、香川とのブリッジシティ構想を提唱し、人的なネットワークを持つ
所在地・連絡先	岡山市厚生町3丁目1番1号 TEL 086-232-2255
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長 佐藤俊雄
訪問日時	平成19年11月30日

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し(最近の動向)

○マルナカ、穴吹等、岡山が本土進出の足がかりになっている。

○経済同友会が提唱したブリッジシティ構想に基づき、岡山・香川両県がベンチャーブリッジ構想を動かしている。これは、産業振興財団が仕掛けたもので、両県のベンチャー企業が集まって、営業的なアドバイスを行う場である。

(2) 四国の良い点・優れた点

○観光資源や自然環境を持つ。四国は癒しの島である。

(3) 四国の悪い点・劣った点

○医療と文化が弱い。このため、高知から2時間かけて、岡山に来ている知人もいる。

○四国の技術力は弱いのでは？

(4) 四国の課題

○瀬戸内海をどう活かすか。

○農業と観光をどう振興するか。

○四国リーグも発想はいいので、広島や岡山まで入っていければ、発展性があるのではないか。

○四国と岡山・広島は交流をどんどん進める必要がある。デンマーク・スウェーデン間のオアスン橋によりメディコンバレーが形成されつつあるのがいい手本。例えば、大原美術館と金比羅美術館は作品の相互貸し出しをしているし、コンソーシアム岡山は香川大学に単位互換を申し込んでいる。

(参考)メディコンバレー…2000年に完成したことで、両地域の26の病院、11の大学、500社以上のバイオ関連産業が集積し、関連就業者数は3万人以上となっている。同地域はバイオテクノロジーの分野でロンドン、パリに次いで第3の地位を占めている。

○どこが州都になるかを考えるよりも、都市・地域の個性を生かすこと。個性を出した各都市がそれぞれ中心となればいいのではないか。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

○人のいないところに投資をするのは今の状況では無理ではないか。人口のいるところに

投資をして、周辺を支える方が効果的ではないか。国土保全も重要である。
○農業と観光を中心に振興する。農業は交流や果物・野菜は輸出可能である。

B-2 8の字ネットワークの整備について

(1) 高速道路整備の遅れ

(2) 四国への効果

(3) 沿線への効果

○周遊観光が可能。途中でどう人を止めるかがポイントである。

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) アクセス改良の効果

○特になし

(2) 今後の方策

○2つの空港を利用したインバウンドは伸びるので、振興が必要。

企業名	株式会社ダイクレ 業種 製造業(グレーチング) 対応者 総務部長 岩部 克典
(四国との関係)	今治市に四国工場・四国営業所あり
所在地・連絡先	呉市築地町1-24 TEL 0823-21-1331
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成19年12月4日

A-1 現在の企業活動について

製造工場および製品の販売拠点

全国に7つの製造工場を持っている。呉工場をはじめ、他の6工場は電炉メーカーから仕入れた原材料から完成品を製造している。今治市にある四国工場は、以前は他工場と同様であったが、今は呉工場で製造した半完成品（パネル）を切断して枠をはめ完成品とする最終工程だけを行っている。従って、四国にある事業場は、実質的には四国営業所が主体と考えていただいた方がよい。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(1) 原料・材料の入手地域・輸送手段

主として、呉工場からトラックで搬入している。

他工場のことを言えば、電炉メーカーからの原材料は、船舶を使うことも稀にあるが、ほとんど100%がトラック輸送である。船舶を使えば、大量に原材料を運べるが、工場にストックしておく敷地があるし、運搬中にどうしても水に触れるので後の水切り処理が必要になる。陸送と海運のコストをトータルで考えて、今はトヨタ流のカンバン方式的なやり方にしている。

(2) 原料・材料入手で利用する港湾、空港

なし

(3) 原料輸送上の問題点

トラック輸送は、コスト面から高速道路ではなく、一般道を利用している。高速道路の料金値下げか、一般道の整備を優先して行ってもらった方が、当社にとってはメリットがある。

(4) 製品の出荷先・輸送手段

一般道をトラックで輸送する。

(5) 製品出荷で利用する港湾、空港

なし

A-3 販売・営業活動

(7) 四国の販売拠点・輸送手段

四国営業所から四国4県の代理店訪問や県・市町村へのPR等の営業活動を行う。この場合は高速道路を利用する。製品の納入にはトラックを利用する。JR等は利用しない。

(8) 四国の交通・輸送上の問題点

社員の移動は車で行う。高速道路網が完成していないので移動に時間がかかる。

A-4 業務上の出張 (9) 四国の行き先、交通手段 本社（呉）から今治への移動は、呉－松山等の高速船を利用する。本社の者が四国工場・四国営業所以外に行くことはほとんどない。 (10) 出張時の不便 呉－今治の高速船が廃止になったのは当社には痛かった。	B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 利点は大きく、積極的に利用する。 四国営業所は四国4県の営業活動をカバーしているので、高速道路をよく利用する。ただし、製品の輸送は一般道を利用している。 (2) 具体的な効果 時間短縮効果 運転が楽、労働負担の軽減
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。 (2) 具体的な効果 原材料・製品の輸送について、当社はほぼ100%、一般道のトラック輸送で行っており、ほとんど空港・港湾は利用しない。本社（呉）から今治に移動する時は、松山から今治まで車で移動するので時間短縮になればありがたい。	C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 高速道路整備 市街地道路整備 どちらかと言えば、原材料の搬入・製品の納入に利用する一般道の整備をしていただいた方がありがたい。高速道路整備による社員の疲労軽減も歓迎する。しかし、10tまたは4tトラックで、製品（主としてグレーチング）を現地（土地開発現場・建設現場）に輸送するので、仮に高速道路を利用した場合でも、降りた後の一般道を整備してもらった方がメリットが大きいように感じる。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 工場（7）・営業所（支店・営業所を含めて10）を全国に有している。販売先は、大は新幹線から工業団地までの開発プロジェクト、小は建築物になる。営業所の規模からいえば、下から3番目（北陸営業所・鹿児島営業所よりは上）になる。以前に話のあった紀伊水道大橋でもつくることになれば、四国営業所は大忙しになる。 詳しく調べていないが、マーケット的には、全国に占める四国の人口・面積の割合と大きく変わらないだろう。	

企業名	株式会社タカキベーカリー 業種 製造業 対応者 タカキ物流サービス 物流部長 河野照彦様
(四国との関係)	愛媛県砥部町に工場がある。
所在地・連絡先	広島県安芸郡坂町北新地 4-5-57 TEL 082-884-2424
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター
訪問日時	平成 19 年 11 月 29 日

A-1 現在の企業活動について

砥部工場においてパンを製造し、また工場は主に愛媛、高知で販売するための流通拠点になっている。

また高松にも流通拠点があり、岡山工場で生産したパンを香川、徳島に配分している。

A-2 (販売・営業の場合) 物流実態と問題点

(1) 原料・材料の入手地域・輸送手段

砥部工場の原料はほとんどは現地の業者から調達している。本社から送るものはしまなみ街道を利用している。ただし土日の本社から砥部工場に行くもののみ、阿賀～堀江フェリーを利用している。

(2) 原料・材料入手で利用する港湾、空港

土日に本社からいくもののみ堀江港を利用する。

(3) 原料輸送上の問題点

フェリー利用中に運転手が休憩できる阿賀～堀江フェリーを全て使いたいのが本音だが、便数、到着時間の問題でしまなみ街道を使わざるをえない。

また現地業者から調達する原料もほとんどは四国外から入ってきたものだが、どのルートにしる運送費が上乘せされていて、割高にならざるをえない。

(4) 製品の出荷先・輸送手段

砥部工場のものはほとんどが愛媛・高知で消費される。なお本州で消費されるものも若干あり、これはしまなみ街道によっている。また岡山工場の製品を高松に送るのには児島～坂出ルートを利用している。

(5) 製品出荷で利用する港湾、空港

特にない。

(6) 出荷輸送上の問題点

出荷についてもできれば阿賀～堀江フェリーを使いたい。しかし便数、到着時間の問題でしまなみ街道を使わざるをえない。

A-3 販売・営業活動

(7) 四国の販売拠点・輸送手段

高知には33号線を利用して送っている。また土佐清水方面には宿毛まで当社のトラックで送り、そこからは他の業者をお願いしている。なお香川、徳島方面については自動車道を活用している。

(8) 四国の交通・輸送上の問題点 33号線が山間を縫っていくルートであり良く通行止めになる。やむを得ず高知自動車道経由になるとコストと時間が掛かる。
A-4 業務上の出張 (9) 四国の行き先、交通手段 松山（砥部工場）…スーパージェット 高松（流通拠点）…自動車 (10)出張時の不便 松山観光港から松山市内へのアクセスが煩雑で時間が掛かる。
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 土佐清水方面へは直接配送が可能になり、時間短縮などある程度の効果は見込める。 ただし香川、徳島方面については、余りメリットはない。 (2) 具体的な効果 敢えて言えば時間短縮効果がある。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 特になし。 (2) 具体的な効果 特になし
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 33号線の改善
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 当社が大手メーカーの中で最も早く進出した事もあるが、四国における当社のシェアは高く、特に愛媛県は高く重要な市場ととらえている。タカキ物流サービスとしても、他のメーカーの食品輸送に進出できる可能性もあり、その意味でも魅力的である。 (2) 四国の魅力 運輸業の視点になるが、後発勢力が伸びる可能性がある。

企業名	テンパール工業(株) 業種 製造業 対応者 営業本部電材営業部 付部長 広兼様
四国との関係	高松支店、松山営業所
所在地・連絡先	広島市南区大州 3-1-42 TEL 082-282-1341
ヒアリング担当者	(社) 中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 20 日

A-1 現在の企業活動について

○ 「3 製品の販売拠点」

- 事業内容は配電用遮断機、住宅用分電盤などの製造・販売。営業所は全国展開しているが、四国で販売する主力商品は全国的な傾向と同じで四国で特に特徴といったものはない。

A-2 (販売・営業の場合) 物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 製造工場はない。現在、四国に製造拠点を設置する予定はない。広島県内 2 カ所が国内製造拠点。あとは海外。海外からの製品が四国に直接着くことはない。

(3) 交通・輸送上の問題点

- (該当なし)

A-3 販売・営業活動

(1) 四国の販売拠点・輸送手段

- 高松支店（松山を含めた管理統括と営業との機能兼用）、松山営業所の 2 カ所。松山営業所が愛媛エリア。高松が香川県と他の 2 県を管轄。香川、松山は市場として拮抗している。高知、徳島では販売代理店がある。現状では高松・松山の 2 営業拠点から出向いた方が効率的なので営業所設置予定はない。中村にも用件が多く、往復も考えれば高知方面にも営業所を置きたいが、営業量が少ない。
- 配送センターは四国独自にはない。広島で製品を製造し運送業者に委託し 2 営業所に送る。高松、松山営業所内に必要最低限の在庫を置いている。主に混載でトラックによる陸運を利用。高知・徳島には代理店がある。
- 外部委託しているとはいえ、広島からのもの供給は時間がかかっており納期面ではハンディがある。特に愛媛/高知県西部に中 1 日かかることがある。大阪からの物流の方が早い。関西の事業者は競争が激しいからかもしれない。現状、当社では大阪方面の物流拠点はなく、四国への物流は広島からで大阪方面からのものの流れはない。関西に物流拠点を置く構想はある。そうなれば四国への物流も早くなるだろうし、そこからの配送形態にシフトすることが見込まれる。広島に本社・拠点を置く企業は物流面で関西本社の企業と比較し不利な面がある。
- 運送契約金額は運送会社の規定に従っておりそれに従うしかなく、四国が割高である、と日常特に問題になっている感じはない。

- 四国内での物流での問題は、現状の高速網を使っており、商圏としてお客様も絞られているため、大洲から先が未整備ではあるものの、交通量もそれほど多くないこともあり大きな不満は感じていない。ただし松山-高知間などの南北の山越えは時間は掛かる。

(2) 四国の交通・輸送上の問題点

- 以前に比べると高速道路で便利になった。現状では高知の管轄が高松なので松山-高知間の直線路線ができてても変化はない。必要最低限の道路整備は出来ている。大きな不便を抱えているという認識はない。渋滞も大阪東京に比べればそんなにはない。
- 一般道の不満はそれほど聞いてはいない。

A-4 業務上の出張

(3) 四国の行き先、交通手段

- 広島から各県庁所在地。目的は販売推進活動、あいさつ廻り。
- 松山へは広島の宇品港から高速フェリーで松山観光港着。高松へは JR を使うが、理由は早いため。自動車はルート間に特に営業活動でもないとな不要。

(4) 出張時の不便

- 中国地方とのアクセスが、松山へフェリーを使う関係上宇品港まで公共交通によらざるを得ず限られている。
- 四国内でのアクセスについては、JR が高松-高知間、高松-松山間が時間がかかり自動車を使わざるを得ない。高速道路を大洲から南側に延長してもらえれば宇和島や中村のお客様へのアクセスも便利になる。回数は多くはないが広島本社から四国一円の行脚をしたい場合、現状では時間がかかり過ぎる。ただし高知東部、徳島南部の商圏はほぼない。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

- 「1 利点は大きく、積極的に活用する。」
- 8の字に関しては、当社としては西南部が出来れば非常に便利がよい。東南部も頻度は少ないができるに越したことはない。松山-高知間の直線路線も含め、こうした構想が実現すれば松山へ四国の本部的機能の拠点を持っていく構想も生まれる余地ができる。高知および愛媛県を松山営業所で管轄するようになれば8の字の活用度も増える。

(2) 具体的な効果

- 「6 新たな市場を開拓できる。」

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

(特に該当なし)

(2) 具体的な効果

(特に該当なし)

- 出張で松山観光港を使う程度。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目

- 「8 高速道路整備」
- 特に西南部は活用度が高い。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

- 売上シェアは5%程度で全国の中では小さい方。5%というシェアは従来からのもの。将来も大きくは変わらないだろう。良くて現状維持。人口が増えない。
- 工場数が少ないのも問題で工場が増えればいいという願望はある。当社としては工場の増設などがないと業績が伸びない。製造業を中心とした経済の活性化が必要。シャープ、トヨタなど自動車、工作機械などの大手製造業企業でも誘致できれば人口移動、活性化が期待出来るのだが。四国経済は冷え切っており、特に徳島、高知は良くない印象。
- 広島では工場向けが多いが、四国ではマンションなど家庭用が8割。工場数が少ないのが影響。伊予三島地域は人口移動の可能性があるような気がする。マンションが出来れば需要も出る。

(2) 四国の魅力

- 物流の改善を図り労働生産性を向上させることが出来るマーケットではある。当社としても、大阪方面に拠点をおき、関西からの物流が増えることにより売上面で他社に入りこむ余地が出る。そうすれば今以上のシェア拡大ができる。現在は広島から愛媛方面へのものの移動に時間がかかっているが、大阪-高松間の物流ルートができれば営業条件が充実し整うことになる。中部・関西方面は日本の中核で交通網も発達しており、ここに物流拠点を置くことにより全体の効率がよくなる。

企業名	新川電機株式会社 業種：非製造業 対応者：取締役管理本部長総務部長 益富弘人
四国との関係	工場・プラントを有する企業を顧客とし計測・制御機器販売・保守を行う。高松・松山に拠点あり
所在地・連絡先	広島市中区本通7-26 TEL：082-248-1411
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成20年3月14日

A-1 現在の企業活動について

○計測・制御機器の販売を行う代理店商社。売上高300億円中、150億円分を横河電機製品が占める。関連会社（1994年に分社化）に製造を行う新川センサテクノロジー㈱があるが、そこで製造する製品の取扱は全体の1割弱の20億円分。

○四国には商品の販売拠点がある。顧客は、薬品（大塚製薬）、電力（四国電力）、化学などで、大半が瀬戸内海側に立地している。太平洋側は日本大昭和板紙西日本高知工場くらいしかない。

○四国での売上高は15億円程度。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

○高松営業所（7名駐在）とその下に位置する松山オフィス（3名駐在）がある。高松営業所は関西支社の管轄なので、広島本社からはほとんど出向くことはない。松山オフィスは松山近辺にしか顧客がいらない（本四架橋ができる前には呉から船で出向くことがあった）。

○大きな商品など、大半はメーカーから直接顧客に運送会社がトラック便で搬送している。一部の小さな商品は高松営業所に搬入して、営業マンが顧客のところに持っていったり、宅配便で送ったりする。四国ではあまり大きな商品を扱うことはなく、小さなものが多い。

○輸入商品も扱っているが、海外からは船便を使い東京の港に搬入し（東京事務所担当）、そこから移送している。航空便を利用することはほとんどなく。JR貨物も利用しない。

(3) 交通・輸送上の問題点

○特になし。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

○高松営業所までは、岡山までJR新幹線を使い、在来線に乗り換え。

(5) 出張時の不便

○特になし。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

○企業立地次第であるが、道路ができたからといって立地が進む現状ではないので変化は

ない。現状決まった顧客のルートセールスが主体なので、今後も同様。 (2) 具体的な効果 ○特にない。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○使用しないので変化はない。 (2) 具体的な効果 ○特にない。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○主要顧客が立地する徳島・高松から松山にかけての瀬戸内海側は、高速道路がすでに整備されており、便利な状況になっている。 ○J Rは使わないし、一般道についても不便はないので、これ以上改善の要望はない。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○顧客である薬品、電力などが大きく伸びるとは考えていないので、将来的にも四国での売上は横這いで推移すると見ている。 ○マーケットとしても従来からの顧客主体でのビジネスをするしかなく、新たな企業立地がないと業務拡大はできない。 ○商品を納入し、そのメンテナンス・エンジニアリングをするというビジネススタイルであり、業種は問わないが、商品納入を伴わないメンテナンス主体の顧客や小企業の顧客開拓は、採算が取れないので困難。 ○四国では大きな工場がないので、メンテナンス・エンジニアリングはやっておらず、商品の販売が主体。そのため、すぐに出向かなければならないという必要性もない。 (2) 四国の魅力 ○当社が得意とする工場が少ないので魅力に乏しい。あってもまとまった連なりがない。今後統廃合で減っていくイメージがある。 ○同様の業態で四国を本拠地とする代理店商社があり、そこは棲み分けもあるため、新たに手を出しにくい。

企業名	株式会社クマヒラ 業種：非製造業 対応者：中四国支社業務課課長代理 多田和彦
四国との関係	松山、高松、高知に営業所を置き、金庫等セキュリティ商品の販売サービスを展開
所在地・連絡先	広島市中区本通7-26 TEL：082-248-1411
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成20年3月6日

A-1 現在の企業活動について

- 「③製品の販売拠点」を選択。
- 広島市に本社がある(株)熊平製作所が製造する、金庫等セキュリティ商品を販売し、保守サービスを行う関連会社（本社は東京）。商品は他社製造のものも扱う。また、建物や内装の設計施工も行う。
- サービスマイntenランス専門の技術員が高松に1名いる。また4月から松山にも1名配置する。それ以外に広島から応援に出向くことがある。
- 輸入商材は扱わない。

A-2 (販売・営業の場合) 物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

- 松山、高知、高松に営業所がある。松山は愛媛県、高知は高知県、高松営業所は香川・徳島2県を管轄している。
- 四国への輸送は2パターンある。①熊平製作所が製造した製品を広島市南区にあるクマヒラの配送拠点に入れ、そこから運送会社で輸送。②熊平製作所から直接運送会社で輸送。
- 四国ではかさばらない製品であれば、各営業所が保有する倉庫で保管するが、大きなものは社外に借りている倉庫（高松、松山、高知各1か所）に保管する。
- 顧客には四国内の営業所から届ける場合と、広島から直接届ける場合とがある。
- 一部まれではあるが、松山で顧客がどうしても急いで製品を入れたいという場合に、小さなものであれば、高速艇に積んで松山観光港で受取り、車で運ぶことがある。
- 輸送にJR貨物を使うことは無い。

(3) 交通・輸送上の問題点

- 高知県の東西方面、愛媛県南方面など、高速道路ができていないところへ行くのに時間がかかる。中村・宿毛方面などは出向くと1日仕事になる。
- 高速道路があるところは利用している。一般道と高速道路の両方が整っているところは便利な状況にある。
- 現状で一般道に関しては混雑等気になることはない。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

- 広島から出張する場合、松山へは高速艇、高松・高知へは岡山までJR新幹線を使い瀬戸大橋線と四国内在来線を使う。また、高知からの帰りに高速バスを使うことがある。
- 四国内の営業所では出張には車を使う。

○基本的に移動手段に飛行機は使わないことにしている。四国から東京本社へ出張する場合にもＪＲを使う。 (5) 出張時の不便 ○高知へは４時間かかること。
B-1 ８の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 ○営業所を更に展開するなどとは考えていないので特にない。 (2) 具体的な効果 ○時間効率がよくなり、現在より多くの業務訪問が可能になる。また、サービスマインテナンスの時間も短縮できる。 ○現在は顧客側もサービス対応に時間がかかることに関しては承知しており、その点でクレームがつくことはない。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○「③あまり効果はない」を選択。 (2) 具体的な効果 ○飛行機は使わない。また港は出張時に松山観光港を使うが、トンネルができリムジンバスも運行しており、すでに便利な状況にある。また、港まで営業所から車で迎えに来るので不便はない。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○「⑤水資源の確保」、「⑧高速道路の整備」を選択。 ○水資源については高松が渇水に悩まされることが多く、社員宅に影響が出て、広島から物資を送ることがある。また、金庫の設置工事で水を使えないと、工程がずれ込むことがある。 ○高速道路については、最優先して敷設してほしいのは高知－宿毛間の路線。その次は松山－高松間の路線。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○得意先としては金融機関が最もウェイトが高い。そのため金融機関（特に地銀本店）のあるところには、営業体制を万全に整えたい。それに次ぐウェイトは官庁（県市町村）、一般企業の順。個人消費者は紹介があれば対応するがウェイトは低い。 ○昨年の売上は全国で320億円だったが、中四国支店は40億円で、そのうち四国は10億円以下。マーケット的に見ても全国に占める四国のウェイトは低い。 ○熊平は発祥の地が広島だが、四国での知名度は無い。今後も現在の顧客維持に努めることに力を置く。 ○代理店やゼネコン経由の取引が増えることを期待しており、四国にその余地はあると考える。 (2) 四国の魅力

○松山は市内に温泉があるが、他に観光地が無い。高知も高知城や桂浜くらいしかない。全般的に四国は観光地としては魅力に乏しい。高速道路が開通し観光拠点が開発されれば、付属する建物ができ、そこにセキュリティ商品が販売できる。ただし、個人観光客にとっては本四架橋の通行料がネックになる。

企業名	大創産業株式会社 業種：小売業 対応者：総務部部长 今岡由治
四国との関係	四国4県に100円ショップ（直営とF C）126店を展開
所在地・連絡先	東広島市西条吉行東1-4-14 TEL：082-420-0100
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年11月20日

A-1 現在の企業活動について

○四国では100円ショップの店舗展開のみ行っている（第1号店出展は2003年4月の高松店（直営））。店舗形態は直営店とF C店があるが、F C店展開は応募方式で行い、こちらから働きかけての展開はしていない。現在はF C店展開には積極的ではない。

○県庁所在地の高知、徳島、高松に社員が常駐しており、直営店指導などで回っている。F C店はパート店長で営業しており、こちらからは商品とノウハウを提供したり、トラブル対応するのみで、社員が巡回指導することはない。その意味では直営店運営で手一杯。なお松山はF C店が多いため、社員は常駐していない。

○出店のポイントは店舗物件の家賃、広さ、立地場所の人口、アクセス等。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

○店舗数は四国4県に126店あるが、増加傾向にある。7割が直営店。

○商品の搬送は運送業者に任せているが、トラック便のみ。船、飛行機、鉄道は使用しない。

○海外からの輸入品の受入は全て船便に頼っており、広島港、福山港、神戸港、堺港、名古屋港、相模原港などを使う。四国の港は使わない（その必要がない）。

○輸入品を扱う物流拠点は東広島がメインだが、広島県以外にも神戸、堺、相模原に倉庫がある。

○国内メーカーの商品は、一旦集荷することなくメーカーから各店舗に直送している（コンビニのような巡回搬送はしていない）。

(3) 交通・輸送上の問題点

○依頼している運送業者が高速道路を使うことは多いが、各店舗には発注して商品が届くまで1週間かかると言っているため、急ぐことがなければ一般道でも対応できる。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

○四国各地に開発担当者が店舗物件を見るため、月に1回程度車で出かけるが、その際には高速道路・本四架橋を使う。

(5) 出張時の不便

○特になし。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

○店舗ごとに運営している（基本的に営業活動をしない）ので特に変わらない。

○主だったところには出店しているので、今後特に出店したい地域はない。出店には人口密度がポイントとなるので、それが低い四国はウェイトが低い。 ○店舗は地域に密着しているので、新たに高速道路ができて顧客がそれを使って来店することもない。 (2) 具体的な効果 ○運送会社にとって時間短縮が図れ、利便性が増す程度。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 ○該当なし (2) 具体的な効果 ○該当なし
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 ○県庁所在地をくまなく結べればよいので、高知・松山間に高速道路があればよい。ただ現在でも十分便利になっている。 ○郊外型店舗が多いため、市街地道路整備のウェイトが高い。ダイソーは①商業施設内に入居（施設によって駐車場あり）、②市街地ロードサイドに出店（駐車場がない場合あり）、③郊外に出店（駐車場敷設）の3パターンで出店しているが、四国では③がメインであるため、客が市街地道路を利用して車で来ることが多い。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 ○大型店舗がないので看板店を作りたい。特に瀬戸内海側の人口密集地を狙いたい。 (2) 四国の魅力 ○出店の際の店舗物件が首都圏、関西圏より多少安く、出店しやすい。ただし、人口密度が低いので、それとの両睨みになる。 ○商店街への出店は条件が高く、狭いという難点があり厳しい状況にある。多種多様な商品を置かなければならないので、最低でも200坪の店舗面積が必要（現在最大面積の店舗はF C店では高知県の島田屋土佐店の800坪、直営店では同じく高知県のパワーセンター高知店の600坪）。 ○マルナカ、フジ等は衣料品売場退去後、空いたところに入居してほしいと言われる。これらの商業施設は2階建てで、条件のよいところが多い。 ○四国は気候が温暖であるため、客が買物に出やすい。

企業名	株式会社 デオデオ 業種 家電量販店 対応者 総務部マネージャー 竹丸 哲博
四国との関係	全体に店舗を展開
所在地・連絡先	広島市廿日市市木材港南 8-22 TEL 0829-34-2445
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 企画部 奥田
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日

A-1 現在の企業活動について

愛媛県 4 店舗、香川県 2 3 店舗、徳島県 8 店舗、高知県 4 店舗を展開。（コンビニショップを含む）また松山と徳島に流通拠点を設置し、店舗への商品への搬送を行っている。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

店舗への商品の搬送、お客様への配送は自社トラックで行っている。また店舗にメーカーから直接商品が搬送されるものもかなりある。（比率等は分からない）

(3) 交通・輸送上の問題点

- ・ 高速道路網が整備されていないことは、店舗への商品の搬送等について時間が掛かる、確実な見込みが立たないなど問題である。
- ・ 四国に商品を送るに当たって、トラックを使うにしろ船を使うにしろ、他の地域に比べて割高にならざるを得ない。
- ・ 広島から見て、高知県へのルートが山の中を通っていて不便である。購買力など他の問題もあるのだろうが、高知県の店舗の展開が少ないこともこれの影響がある程度あると思う。
- ・ また店舗の商圏内の道路の整備も今一つの感がある。お客様の希望の時間帯に商品をお届けするのに、他の地域より苦労しているようだ。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

社用車でしまなみ街道を使うケースが一番多い。宇品港よりスーパージェットで松山観光港に渡るのは松山市内へのアクセスが悪く、また四国に入ってから交通手段が確保できないのでほとんど使用しない。

(5) 出張時の不便

しまなみ街道が 1 車線である事、また高速料金が高いことがあげられる。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

店舗への商品の搬送等が格段に良くなり、もしできれば積極的に利用する。

(2) 具体的な効果

輸送に係わる時間を大幅に短縮できる。また輸送時間をより確実に予測できるようになる。さらに運転が楽になり、労働負担が軽減できる。

また地域の購買力や、他の店舗の動向など、他に考慮しなければならない問題もある

が、現在ほとんど店舗展開していない高知県などにも、さらに積極的な展開を行う可能性もある。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 余り効果はない。 (2) 具体的な効果
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 1. 高速道路網の整備 2. 市街地道路の整備
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 四国は大企業が少なく、購買力もそれほど大きくはないことから、シェアとしてはそれほど高くはない。ただし徳島や高知では当社の認知度はまだまだ低く、客から十分な信頼を得ているとはいいがたいが、逆にいえばこれをクリアすれば売上が伸びる可能性が高い。 また高知県は他の家電量販店も余り展開しておらず、その点では魅力がある地域である。 (2) 四国の魅力

企業名	株式会社 フォーデック 業種 オフィス用品販売 対応者 総務部 中西 聡
四国との関係	営業所を展開
所在地・連絡先	広島市西区商工センター6-9-39 TEL 082-277-8131
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 企画部 奥田
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日

A-1 現在の企業活動について

四国内に営業所を3箇所（松山市、四国中央市、高松市）設置し、製品の販売拠点と物流拠点としている。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

主にトラックを使用。

(3) 交通・輸送上の問題点

四国に聞いてみないと分からないが、高速道路網が完成されていないという事は確かに流通上不便を感じていると思う。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

宇品港よりスーパージェットで松山観光港に渡っている。四国の域内についてはJRを使用している。

(5) 出張時の不便

松山観光港から松山市内へのアクセスが良くない。

B-1 8の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

物品の流通が格段に良くなり、もしできれば積極的に利用する。（四国の営業所に聴取した。）

(2) 具体的な効果

輸送に係わる時間を大幅に短縮できる。また輸送時間をより確実に予測できるようになる。（四国の営業所に聴取した。）

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

余り効果はない。

(2) 具体的な効果

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目（四国の営業所に聴取した。）

1. 高速道路網の整備
2. 通信網整備や情報化対応に関する支援体制
3. 文化施設の充実

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価（四国の営業所に聴取した。）

- 1.観光立県としての四国には大きな可能性がある。
- 2.ただし従来 of 公共事業依存では明るい未来はない。

(2) 四国の魅力

他地域から人が来て貰えるようになると大いに魅力が出てくる。（四国の営業所に聴取した。）

企業名	メガネの田中チェーン株式会社 業種 卸売業・小売業 対応者 経営管理部課長 桑田 一人
四国との関係	店舗あり（香川１、愛媛８）
所在地・連絡先	広島市中区袋町１－２３－１０２ TEL ０８２－２４５－５２２２
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成１９年１２月４日

A-1 現在の企業活動について

製品の販売拠点

広島を中心にチェーン展開しようと考えている。従って、現時点は、四国は北側の愛媛と香川、九州は福岡と大分に店舗を持っている。

会社の概要には製造販売としている。メーカーにOEM生産で「メガネの田中」ブランドを製造してもらっているが、製造工場を持っている訳ではない。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

店舗あり（香川１、愛媛８）

広島市の商工センターに全社の物流拠点を置いている。店舗間のやりとりもあるが、原則としては東京であろうと、和歌山の店であろうと広島から送っている。配送は佐川急便にお願いしている。

(3) 交通・輸送上の問題点

特に問題は感じない。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

はっきりとは分からないが、多い方で、月１回位、四国に出張している。車で高速道路を使うことが多い。逆に２か月に１回程度、広島で店長会議を開催するが、四国からは高速船で来る者が多いと思う。

(5) 出張時の不便

特に問題は感じない。

B-1 ８の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

あまり効果はない。

現在、店舗を展開している愛媛・香川は既にネットワークが整備されている。将来、チェーンを広げて徳島・高知に店を構えることになれば、８の字ネットワークはありがたい。

松山と今治は店が多いので、往復する機会も多い。高速道路を利用しても一般道を利用しても時間が変わらないという話は聞く。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) 業務活動の変化

あまり効果はない。

空港・港湾を使うことが余りない。ただ、出張で松山港に着いた後、市街地への交通の便がよくないという話は聞く。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について

(1) 早急に改善してほしい項目

高速道路整備

市街地道路整備

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど

(1) 四国のマーケット評価

東京や大阪は別にして、広島を中心にチェーン展開の外縁を広げていく考えでやってきた。松山店を出店したのは昭和43年で、広島県外では一番早い。当時から、広島中心を考えていたからであろう。

デベロッパー（フジ・イズミ・イオン等）からテナントの話があった場合に、出店することがある。そうした結果が、愛媛の多店舗につながっている。

(2) 四国の魅力

扱う商品が、地域的にも、購買年齢層としても、どこが売れてどこが売れないかというものではない。広島を中心にチェーンの外縁を広げようとする当社にとっては、大切なマーケットである。

企業名	広交観光(株) 業種 バス運送業 対応者 観光部営業課課長代理 米田様
四国との関係	高速バスを運行 ・ 広島－徳島間(あわひろしま号 2便/日) ・ 広島－今治間(しまなみライナー 3便/日) ・ 広島－高知間(土佐エクスプレス 2便/日)
所在地・連絡先	広島市西区三篠町 3-14-17 TEL 082-238-3355
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域経済研究部主任研究員 石賀
訪問日時	平成 19 年 12 月 5 日

A-1 現在の企業活動について

(1) 四国の定期バス路線・乗客数の動向

- 高速路線バスは、しまなみ経由の今治線と瀬戸大橋経由の徳島線・高知線。松山までないのは延長してもフェリーがあるため。県内のどのバス会社も同じだが、高速バスは京阪神などとの大都市間を結ぶ路線が主流である。
- 乗客数でいって主要路線は高知向けと今治向け。四国への広島県内のバス会社は共同運行で単独運行はどの会社もしていないと思われる。リスクも大きい。
- 定期便の客層はビジネスと大学生の帰省や親御さん。

(2) 乗客数増減の要因

(特に回答なし)

(3) 四国の新たな定期バス路線開設

- 高知は停車場を増やした。ただし現時点では増便はないと思われる。今後増やすかどうかは、経済動向、人の流れ、交通の流れの今後を見てからになる。

(4) 四国の定期バス路線の障害

(特に回答なし)

(5) 四国の貸切バス・観光バス路線

- 貸切バスは琴平・道後・高知方面がある。

(6) 高速道路や空港などとのアクセス

(特に回答なし)

(7) 交通の問題点

- しまなみ街道、瀬戸大橋の通行料が高い。燃料高騰の折、下げないと仕方ないのではないか。しまなみも瀬戸大橋もどちらが先に下げてほしいということはない。
- 松山-高知-高松間の、都市と都市を結ぶいわゆるVラインが重要。松山-高知間の直通により運輸、サービス、ビジネス関係が利用する。観光にも寄与する。高速整備の重要度からすれば、まずは松山-高知間の直通ルート、それから足摺岬方面、最後に室戸岬方面の各整備の優先順位ではないか。観光のことばかり考えてはいけない。どの業種にもメリットがなければ作っても交通量が少ないものを作ることになる。

B 観光地としての魅力と阻害条件

(1) 観光客が少ない原因

- 温泉地が非常に少ないこと（道後以外は塩江温泉）と、訪れてみたい観光地が非常に少ないのが大きな原因。
- 若者の人気は観光地では道後から1時間の愛媛の内子。ドラマ、映画撮影や雑誌にも取り上げられる。内子ではボランティアガイドや、若者が好むしゃれた店などもある。そうした店構えに意匠を凝らした観光地は四国には少ない。全般的に若者は四国より神戸やU S J、福岡を好む。

(2) 四国の観光地としての評価

- 広島のお客さんは「四国は観るところがない」という反応が多い。つくづく痛感している。
- 四国の中で広島から一番遠いのは足摺岬でここは不便。広島の事業者としてこの観光開発を特に意識してはいない。ツアーは作っても売れない（夜行が必要になる）。高知から行くにしても、宇和島から行くにしても、高速道（または有料道路）がないために陸の孤島のような感じになっている。そもそも大河ドラマなどの影響があった場合を除き、広島と高知との観光交流はあまりないと思う。ただし足摺岬は四万十川などもあり、室戸岬よりはまだ広がりがあり観光資源としては良い方である。
- 室戸岬は観光地としてほとんど未開拓。高速があればとは思いますがそれもなく周辺の観光地もない。室戸周辺の観光地情報も入ってこない。
- 四国 88 カ所も巡礼参り自体では道路網は四国が一番整備されているが、お年寄りが中心で若者はない。
- なお淡路島から大阪南部または和歌山への架橋が実現すれば影響・効果は非常に大きい。広島から琴平で泊まり和歌山・白浜・高野山という観光商品が可能になる。また関西南部方面からの物流も第2 神名などは混むので明石大橋方面だけでなく香川への交通も増える。以前、淡路島の洲本温泉に向けたルートがあったがフェリーがなくなりなくなった。熊野が世界遺産になっても広島からいけない。観光業は四国だけでは見ていない。関西圏も巻き込んだ広い視野が必要。

G-1 8 の字ネットワーク整備について

(1) 業務活動の変化

「2. 効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。」

- 西側への高速不足の不便は大いに感じている。団体旅行は便利な四国北部が中心。西海地域もいいものを持っているのに行ってない。できれば8 の字の外周道路はあった方がいい。目も向くし人の流れも増え、観光地も潤う。高速路線バスも増える。完成すればいいことは多い。ただし一過性の可能性があり多くは期待できない。

(2) 具体的な効果

「1 今までは、遠くて行けないと感じていた観光地に簡単に行くことができ、観光客が増える。 5 高速道路整備ができて四国の観光の魅力が大きくなるとは言えず、あまり影響はない。」

- もともと四国には観光地が少なく、その意味で8 の字推進には疑問符が付く。もの珍しきで一過的な効果はあろうが、名神、東海道、山陽道のような運輸、ビジネス客の

需要は考えにくい。本州で発揮されたほどの高速開通の効果はないであろう。架橋の通行料も高い。明石大橋-淡路島-和歌山間や松山-高知間を便利にする方がよい。

(3) 観光客が増加する観光地

- あえて挙げれば室戸岬。他は挙げづらい。現在の観光地はもう珍しさが無い。こちらが観光地の商品をセットしても「もう行っている」という事例が多い。
- 観光事業者として魅力ある観光地は道後温泉と琴平。高知は遠い。スローツーリズムは年齢層が限定される。ボランティアガイドがいる観光地は喜ばれる。

(4) 期待される観光ルート

(特に回答なし)

C-2 将来の四国の観光について

(1) 四万十、足摺の観光のあり方

- 高速道路か有料道路がやはり重要。観光の要望はあるだろうが一過性の可能性がある。リピーターを生む自然観光としては、尾瀬のような観光地自体が少ない。

(2) 四国東南部の観光開発のあり方

- 東南部地方に観光地がもしあれば、自治体や商工観光会などから中国地方の旅行会社・バス会社にどんどんその情報を紹介すべき。東南部には観光地自体が少ない。クーポンも切れない。情報があっても高速道路がないと行かない。

(3) 88カ所霊場巡拝の観光のあり方

- 広交観光では四国巡礼のツアーはない。人が集まらない。お寺との共催はない。趣味の旅行（山歩き、陶芸、自然歩き、一般公開してない国宝の秘仏を見て、精進料理を食べる寺歩きなど）が流行っており、四国のお寺でもそうした秘仏の公開をしてもらえば高速道路がなくても（あればなおよいが）人は集まる。88カ所のツアーは将来的にも考えない可能性の方が高い。秘仏の方が人気がある。せっかくお寺がたくさんあるのだからそれを武器にしたらどうか。

D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望

- 観光地で詳しい説明をしてもらえるボランティアガイドの設置を強化すべき。拝観個所では旅行社の観光券（観光クーポン）が切れるようにして団体の誘引を図るべき。
- また阪神競馬場のような趣味を活かす観光地も大切。
- 行政主導でのボランティアガイドの試みは以前よりは増えたがまだ少ないと感じる。団体旅行での拝観料などのクーポンが切れないと旅行行程に組み入れにくい。神戸市の場合はクーポンを切り手数料を旅行業者に数パーセント払う。添乗員や観光客が現金を持たなくて済む。観光客への利便性、サービス向上は必要。高知市や坂本記念館や高知城でクーポンが使えるが他の都市はほとんど使えないところがない。

企業名	瀬戸内海クルーズ株式会社 業種：観光業 対応者：主任 瀬戸 貴
四国との関係	広島－呉－松山航路を利用した松山起点の旅行商品の取扱
所在地・連絡先	広島市中区紙屋町1-6-12えひめでいあ内 TEL：082-545-5501
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年11月21日

A-1 現在の四国の観光について

(1) 四国の旅行商品

○愛媛県中心の商品を扱う。瀬戸内海汽船の関連事業なので、広島－松山航路を使ったプランが中心。道後温泉が行先のメインで、個人旅行で通年販売している。それ以外にも航路の延長線上で遠隔地までのプランを期間限定で募集展開している。

○四国内で観光バスにつなげる商品は、期間限定のものの中にはあるが、基本的には団体向けより個人向けの商品のウェイトが高い。

○ビジネス旅行プランで松山市内ホテル滞在型がある。また一部宇和島ホテル滞在型もある。この中には日帰りレンタカー込みのプランも設定できる。

(2) 四国への関心

○航路が通っている広島、呉都市圏の顧客で関心が高い。観光でのリピーターが多い。

(3) 四国観光客の特性

○行先は道後温泉で、年齢層は子供から高齢者まで幅広い。特に女性層が多く顧客としてのウェイトも高い。

○通年プランでは平日よりも土曜日の利用が多い。期間限定プランでは価格が安いので平日の方が利用が多い（リタイア層、主婦層等平日の利用が可能な客層が多い）。

(4) 交通手段

○旅行プランは全て瀬戸内海汽船のフェリー、高速艇を利用する設定になっている。利用割合ではフェリー7割、高速艇3割で、安いフェリーの利用が多い。また、フェリー利用者の1～2割はマイカーを持ち込んで、四国内を移動している。

(5) 四国観光のルート

○四国への入口と出口は松山に限定している。

○帰りの片道にしまなみ海道を使うニーズもあるが、商品の中には入れていない。基本的に往復料金込みになっている。ただ中には帰りに敢えてしまなみ街道を通る人もある模様。

(6) 四国での交通手段

○道後温泉プランではホテルの送迎車を利用。マイカー、レンタカー、鉄道・バス等公共交通機関を利用する人もある。ビジネス旅行プランを利用して、松山以外の他地域にも足を伸ばすことはできる。

(7) 観光地

○①道後温泉、②内子、③石鎚山。松山を基点にすると石鎚山は西条ICか松山ICが最寄りとなる。

○内子への限定商品はあるが、石鎚山には車を使う必要があるので商品設定はない。 (8) 交通の問題点 ○松山観光港から中心市街地に向けてのアクセスが不便で、ＪＲにも接続していないダイヤが多く、公共交通を使っては松山市内から離れにくい。
B 観光地としての魅力と阻害条件 (1) 観光客が少ない原因 ○観光地が点在しているため、それぞれをつなぐアクセスが不便。低価格な観光バスなどの運行が望ましい。 ○ＪＡＬの「うららか号」は松山から入って高松に抜ける観光バス路線を設定しているが、基本的に個人が観光するのに適したバス路線がない。四国内のバス会社がそうした路線を設定することがポイントとなる。ＪＲでは移動手段としてしか使えない。 ○四国での観光は「車ありき」が前提となっている。マイカー、レンタカー主体でなく、公共交通機関の利便性を高めれば、移動手段のない人が行きやすい。 (2) 四国の観光地としての評価 ○自然や絶景ポイントなどは、全国的に見ても十分に魅力的。宿泊についても温泉が点在しているため、長期の滞在型がお勧めできる。 ○観光客にとっては何か所もまわりたいのに、１か所しかまわれない点が不便。四国を１つとしてとらえる必要がある。そうすればメインとなる観光地を何か所も見ることができ
C-1 8の字ネットワーク整備について (1) 業務活動の変化 ○効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない。 ○高速道路が完備されても、多様な移動手段がないとマイカー主体となるので、それでは足りない。 (2) 具体的な効果 ○選択したものは、②観光地間の移動時間を短縮できるので、魅力的なコースを設定できる。③移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる。④ドライブが楽にできるので、客に勧めやすい。 ○ただし、高速道路でも対面交通が多い。また高速道路が完備されるところには絶景ポイントが少ない。 (3) 観光客が増加する観光地 ○①足摺岬、②室戸岬、③祖谷溪。 (4) 期待される観光ルート ○足摺岬への観光ルートへの期待は圧倒的に高く、最低でも松山１泊、足摺岬１泊の２泊３日にはしたくなる（これまでそこまでのプランは組んだことがない）。 ○付近まで高速道路がある祖谷溪へのプランは以前作ったことがあるが集客できなかった。ＩＣから先の交通手段が問題だった。 ○入りの片道が航路になるので、現在でも高速道路が整っている徳島までのプランは展開しづらい。その場合本州への帰り道に瀬戸大橋を使うことになるので、政策的に作りにく

い。

G-2 将来の四国の観光について

(1) 四万十、足摺の観光のあり方

○基本的にはそのままでよいと思うが、江川崎から中村に抜ける四万十川上流のルートの道路が狭いため、マイカーのルートがお勧めできない。

○マイクロバスでも離合が難しいので団体が行くルートを作れない。

○手をつけないとはいえ、一般道路には手をつけてほしい。

(2) 四国東南部の観光開発のあり方

○将来的にも手を出しにくい。松山から外れるため、現時点での小8の字ルートで要求は満たされる。

(3) 88カ所霊場巡拝の観光のあり方

○松山発の巡拝バス（伊予鉄バス等が運行）に接続をしたいが、初日の出発時間が早く、接続できない。現時点では船の利用の手配のみとなる。

○こちらからバスを持っていく手もあるが、航路を使うのが基本なので、松山で四国側のバスに接続できるかどうかのポイント。

○個人でちょっとずつ巡るやりかたで巡拝している人もあるようだが、数値は不明。

D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望

○高速道路の乗り降り自由な、1デイチケット、2デイチケットなどの実用化が望まれる。そうすれば、低価格で色々な場所を観光できるようになる。

○高速道路をより良く利用できるようになる政策が必要。四国内では高速道路の利用率が低いので、上記のような工夫がいる。現状ではそれがいないため、一般国道がやたら混んでいる。

○1か所だけが目的地ではないので、点在する観光地に行ける工夫が必要。

○瀬戸内海汽船としては瀬戸大橋、しまなみ海道の完成で、航路撤退など非常な打撃を受けている。現在瀬戸内海汽船は広島－呉－松山航路に高速艇15便／日、カーフェリー10便／日が周航しているが、高速道路が使いやすく、所要時間が短縮されるほど、航路の顧客を吸い取られることになる（特にトラック物流）。高速道路だけでなく、航路の利用増加も含めた交通政策が望まれる。

企業名	株式会社阪急交通社 業種：観光業 対応者：広島支店四係長 村田康
四国との関係	広島から四国への個人向け団体バスツアーを販売
所在地・連絡先	広島市中区大手町2-11-10NHKビル21F TEL：082-545-1570
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部次長 秋田紀之
訪問日時	平成19年12月5日

A-1 現在の四国の観光について

(1) 四国の旅行商品

○「土佐清水を代表する観光地をめぐる四万十川・足摺岬、南国列車の旅（2日間）」、「四国八十八カ所」の2つが主軸で通年販売。なお、泊りがけ前提は前者のみ。後者は一部をのぞき日帰りで、88か所のうちの何か所かを回るシリーズ商品（販売人数は年間1万5,000人）。

○季節限定で、小豆島、日帰り面河溪、奥道後へのツアーも販売。

○広島支店の販売する国内ツアーで四国の比率は、旅行者数で見ると10%程度。

(2) 四国への関心

○少ない。ただし88か所巡拝のみ人気が高まっている（全国的にも旅行者数は微増傾向だが、阪急交通社は他社よりも増えている）。

(3) 四国観光客の特性

○団体募集旅行がメインなので、55歳以上のリタイア層の女性または夫婦。若い人は客層にならない。

○土日平日は関係なく、時間が十分にあるのが特徴。

(4) 交通手段

○団体旅行なので貸切バス（広島バス会社）を利用。

(5) 四国観光のルート

○行先別に瀬戸大橋としまなみ海道を使い分けているが、前者は高知市より東側が目的地の場合、後者は西側が目的地の場合としている。

○四万十川方面へのツアーでは、瀬戸大橋→高知市→足摺岬（泊）→宇和島→松山市→フェリー→呉→広島のルートを利用し、帰路はバスごとフェリーに積み込んでいる。

○88か所巡拝では行先に応じてルートを使い分けている。

(6) 四国での交通手段

○四国内では高速道路があるところは利用している。

○貸切バスを利用。四国内の一部で列車を使うツアーもあるが、20～30分程度1区間のみ列車を利用し、到着地点で貸切バスが待っている。

(7) 観光地

○1位＝「⑪四万十地区」、2位＝「⑱今治・しまなみ地区」、3位＝「⑰松山・道後地区」を選択。

○⑱今治・しまなみ地区では大島の大山祇神社がメインで、今治にちょっと入るパターンが多く、秋口には面河溪まで足を伸ばすパターンもある。

(8) 交通の問題点 ○パック旅行なので本四架橋の料金が高いことがネックになる（四国島内の高速料金は気にならない。一般道を通る際も交通量が少ないので気にならない）。
B 観光地としての魅力と阻害条件 (1) 観光客が多くない原因 ○広島からは本四架橋の料金が高いこと。 ○広島地区から見ると、九州との比較になるが、名物料理・温泉の種類で四国は九州より弱い印象があり、プロモーションも不足している。 ○九州と四国は距離もさほど変わらないので、行きやすい九州に客が流れている（九州へのツアーはＪＲではなくバスを利用。時間はあるが金がさほどない人が、安いバスを利用する旅行を選択している）。 (2) 四国の観光地としての評価 ○ＪＲ九州は中国地区でＰＲを展開しているが、ＪＲ四国は何も行っていない。去年のＮＨＫ大河ドラマにからめて開催された高知24万石博覧会も知っている人がいない。
C-1 8の字ネットワーク整備について (1) 業務活動の変化 ○「②効果は予想されるが、それだけでは観光客の大幅な増加には結びつかない」を選択。 (2) 具体的な効果 ○「③移動時間を短縮できる分、滞在時間を多く取れるので、新しい観光対象を提供できる」を選択。現在高知市、鳴門市は日帰り、宿泊は四万十のみになっているが、この宿泊場所が変わる可能性がある。 ○「⑥移動時間の短縮によって素通りされて宿泊客が減る恐れがあり、逆効果」を選択。足摺岬は素通りになる可能性があり、高知市内かより手前の宿泊施設が多いところに泊まることになるかも知れない。 (3) 観光客が増加する観光地 ○増えないと考えるため該当なし。 (4) 期待される観光ルート ○徳島市－高知市ラインが観光ルートとして開拓される。現在徳島市に入るのはレアケースで、その手前の鳴門までで止まっている。鳴門はうずしおのほか、去年はヒット映画「ダビンチコード」で紹介された絵画のレプリカがそろっている大塚国際美術館に人気が集まった。
C-2 将来の四国の観光について (1) 四万十、足摺の観光のあり方 ○土佐清水市周辺は四国の自然の象徴として、可能な限り現在の自然を残すべき。 ○自動車道は必要だが、「秘境っぽさ」が消えるリスクがあり、また通過ポイントとなるため、宿が廃れる恐れがある。 (2) 四国東南部の観光開発のあり方 ○広島地区から徳島市に行く旅行がほとんどないので、徳島市－高知市間で新しい観光要

素ができればよい（現在、観光地は点在するが、距離的に離れている）。

(3) 88カ所霊場巡拝の観光のあり方

○年4回のスタート時期を設け、日帰り個人向け団体バスツアーのシリーズ商品を取り扱っている（東南部の離れたところのみ宿泊ツアーにしている）。この商品は人気があるので年々取扱を増やしたい。

D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望

○高速道路はできた方がよいが、人口は増えないので、そちらに力を注ぐより、本四架橋の通行料を下げた方がメリットが出る。四国側から山陽側への旅行客もバスを利用する（岡山は目的地になっているが、広島は通過点になっている）。

○寺めぐりで使う一般道が悪いのはあたりまえという考え方があるため、その点に不便は感じない。しかし松山市内を通過する際の一般道の渋滞がひどい点は気になるので対策が必要。

団体名	中国経済連合会 (業種)経済団体 (対応者) 青江敬介 理事
四国との関係	社会経済面での提言団体として、中国・四国による「瀬戸内海創生構想」を立案
所在地・連絡先	広島市中区小町 4-33 TEL 082-242-4511
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長 佐藤俊雄
訪問日時	平成 19 年 11 月 19 日(月)

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し

○瀬戸内海側の基礎素材産業が好調であり、太平洋側との格差があるのでは。このあたりの状況は中国圏と同様。

(2) 四国の良い点・優れた点

○自然に恵まれ、お遍路や讃岐うどん等のブランド力があること。九州と同様に島国なので、中国地方と比べてまとまりがあるのでは。

(3) 四国の悪い点、劣った点

○各県の個性が強く、核となる県がないため、各県がそれぞれ大都市圏と結びついていること。製造業で、造船以外の加工組立型産業がないこと。

(4) 四国の課題

○高速道路の 8 の字ネットワーク整備と本四架橋の活用を連携して図ること。本四架橋については社会実験で料金を下げているが、生活道路的に使われることが必要、また夜間では物流道路として使われることが大切。

(注)中経連は「中四国セントラルルート地域連携軸推進協議会」のメンバーとして、四国横断自動車道の早期整備、今治小松自動車道の整備促進、高知松山自動車道の整備促進を各方面に要望している。

○瀬戸内海の活用。「瀬戸内海創生構想」を数年前に連携して作成したが、各県でこれを活かす取り組みが行われていない。道州制問題への意見の違いなどが壁となっている面もある。静脈物流などの特徴あるプロジェクトや、国立公園展望地マップづくりなどで連携を期待したい。観光面でも旅慣れた人はスロートーリズムを志向しているので、その対応が必要。

(注)中国経済連合会は瀬戸内海交流圏研究会の事務局として、瀬戸内海創生構想のとりまとめに尽力した。また、H18 年度には瀬戸内海国立公園を PR する取り組みとして、展望地マップのモデル調査を実施した。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

○まだ不十分。

(3) 交通施設整備の課題

○3 橋できているが、明石大橋以外は利用度が低い。いかに利用料金を下げるかが課題。

○瀬戸内海航路の拡充。船舶の大型化が進行しているが、備讃瀬戸などで 200m 以上的大型船が通過するときに待機待ち船が発生している。四国・中国の整備局の連携が必要。

B-2 8の字ネットワークの整備について**(1) 高速道路整備の遅れ**

○四国南部は公共交通がないため、観光はマイカーに依存せざるを得ない。四万十川等の一級の資源を活かす上でも、道路がないといいメニューができない、広域の商品化ができない。

○本四架橋が無料にならない限り企業誘致は難しいのではないかと。近畿に近い徳島には企業進出があるかもしれないが。

(2) 四国への効果

○広域的な観光商品ができること。

(3) 沿線への効果

○第一は安全安心の高まり、高次医療等へのアクセス整備が可能となること。このほか広域観光が可能となるほか、退職後の定住促進やロングステイ観光も期待される。

○幡多地域の体験型観光がブームになる可能性もある。

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について**(1) アクセス改良の効果**

○空港は関東以東の観光客を呼びやすくなる、港湾は物流面で荷が集まりやすくなる。

(2) 今後の方策

「集中と選択」で港湾整備を進めないと国際競争に勝てない。欧米航路は阪神のスーパー中枢港湾との棲み分けも必要であり、四国では東アジアとの地理的に有利な航路に特化することが大切。

企業名	広島大学地域経済システム研究センター長 伊藤敏安 業種 大学
四国との関係	大学における地域との連携機関の長として四国の事情にも精通
所在地・連絡先	広島市中区東千田町1-1-89 TEL (082)542-6993
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長 佐藤俊雄
訪問日時	平成19年12月11日

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し

- 四国の人口は、現在の409万人から2035年には315万人に減少する見込み。15歳未満人口と生産年齢人口は減り、65歳以上人口は増加する。しかし、すでに高齢化しているため、65歳以上の増加は相対的に緩やかになる。人口は、主要都市に相対的に集中していくことが予想される。
- 今後、大都市圏では特に金融関連産業(政府・企業・個人資産等の運用)の成長が見込まれる。地方の中小都市では、その種の成長産業は見込まれない。人口、つまり消費購買力の規模に見合った商業やサービス業が中心となる。これらの産業については「外貨」の稼得能力はあまり期待できない。ほかの地方圏と同様、四国の相対的な地盤沈下は避けられない。

(2) 四国の良い点・優れた点

- 四国ならではの企業が少なくない(日亜化学、日プラ、ニッポン高度紙工業など)。農山漁村でも特徴的な取り組みがみられる(上勝町、馬路村など)。
- ・地域内では「四国は一つひとつ」といわれるが、地理的条件もあって、地域外からは一体的に見える。
- ・日本文化研究者のAlex Kerr氏は、祖谷に庵を開設している。祖谷、四万十川、道後のように外国人に評価される地域が残されていることは誇りにすべき。

(3) 四国の悪い点・劣った点

- 温暖で住みやすいという特徴がある半面、災害に遭いやすいというイメージがある(台風による被害、渇水、大規模地震への不安)。

(4) 四国の課題

- 人口が縮小しても地域経済にとっては、とにかく何らかの雇用の確保が必要。そのため既存の製造業は、できるだけ維持に努めるべき。製造業に代わる雇用の方はすぐには生まれない。ほかの多くの産業には、製造業ほどの雇用吸収力や地域経済への波及効果は期待できない。
 - 人材の確保、技術者・技能者の訓練機会の整備、主要企業の個別の問題解決の支援など。
- 観光産業でほんとうにやっていける地域は多くはない。観光産業に取り組むなら徹底し

て取り組むべき。

→ 都市と農山漁村の両方について適切なゾーニングを設定する、美しい町並みを維持する、コンクリートだらけの農山漁村をかつての姿に復元するなど（Alex Kerr『犬と鬼』に具体的な処方箋が提示されている）。

○人口減少と高齢化がさらに進展しても、それに耐えられる産業振興が重要。たとえば手間と時間をかけ、顧客満足度の高い財・サービスの提供をめざすことなど。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

○どちらかといえば「交通整備は十分で他の課題に取り組むべき」。

(2) 交通施設整備以外の課題

○交通施設整備を進めるとすれば、グランドデザインが必要。かつて田中角栄は、「本四3橋は四国だけのために造るわけではない。四国を日本の国際貿易の窓口にするためだ」という主旨の発言をしている。そういうグランドデザインは、もはや描けないのではないか。とすれば、異なる考え方が求められるのではないか。

○人口縮小に対応した都市づくり、基幹集落整備などが必要。農林業については、より高付加価値の分野に特化する一方、土地利用の流動化を促進する。それが困難な地域については截然と区分し、たとえば公的管理のもとで50年、100年かけて人工林から広葉樹林に復元するなど、これまでの枠組みとは異なる対策が必要と考えられる。

○何かを選択することは、別の何かを断念すること。交通施設整備にとらわれることで、ほかの何かを犠牲にしていないかを吟味すべきではないか。

B-2 8の字ネットワークの整備について

(1) 高速道路整備の遅れ

○西南部・東南部の道路整備

たしかに現在の基準からみれば、高速道路がないことは「地域発展の制約」として映るかもしれない。しかし50年後、100年後を展望した場合に、はたして同じことがいえるかどうか。むしろ現在の四万十川周辺のような「極上の田舎」を残しておくほうが四国の長期戦略のうえでは重要なのではないか。

○四国または沿線地域への影響

人口が増加し、経済が右肩上がりの時代には、高速道路の建設によって、製造業の立地が見込まれた。しかし、そういう時代は終わったのではないか。

- ・四国に「道路の8の字ネットワーク」が整備されたからといって、人口減少に歯止めがかかるわけではない。建設工事に伴う土地収用を通じて、農山漁村離れが加速されるおそれはないか。
- ・この20～30年のうちに高速道路のインテリジェント化が進展するはず。その一方、いわば「アナログ的な道路」を残しておく必要はないか。

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について**(1) アクセス改良の効果****(2) 今後の方策**

- 四国の人口は減少しても、人と貨物の一定の流動は今後とも継続し、一部は増加する見込み。だからといって、四国のすべての主要空港、主要港湾を同じように整備していくのは、現実的ではない。せいぜい1つの重点空港、重点港湾に絞って集中的に機能強化を図るべきではないか。
- ・四国全体の交通ネットワークの整備、相互のアクセス性の問題についても、そのような重点戦略の点から検討すべきではないか。

企業名	大電株式会社 業種 製造業 対応者 電線営業本部営業総括部課長 樋口竜也様
(四国との関係)	高松に四国営業所がある。
所在地・連絡先	福岡県福岡市天神 2-12-1 天神ビル 7 F TEL 092-714-3540
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 奥田
訪問日時	平成 19 年 12 月 5 日

A-1 現在の企業活動について

高松市に四国営業所を設置し、営業拠点としている。以前は中四国支店としていたが、支店の販売量が落ちてきたため、規模を縮小して中国支店から分離して、四国営業所として独立させ、関西支店の下につけた。現在の四国の総売上にも占めるシェアは数%のレベルである。

A-2 (販売・営業の場合) 物流実態と問題点

(1) 原料・材料の入手地域・輸送手段

工場なし。また四国から搬入している原料もなし。

(2) 原料・材料入手で利用する港湾、空港

工場なし。また四国から搬入している原料もなし。

(3) 原料輸送上の問題点

工場なし。また四国から搬入している原料もなし。

(4) 製品の出荷先・輸送手段

佐賀と久留米に工場があり、製品はトラックで児島～坂出ルートにより高松の四国営業所に搬入している。そこからは福山通運に委託して顧客のもとに搬送している。

(5) 製品出荷で利用する港湾、空港

特になし。

(6) 出荷輸送上の問題点

あえて言えば児島～坂出ルートが風のために時々通行止めになること程度である。

A-3 販売・営業活動

(7) 四国の販売拠点・輸送手段

四国営業所からは福山通運に委託して、トラックで顧客のもとに搬送している。

(8) 四国の交通・輸送上の問題点

現状では四国営業所を出荷した物資は翌日には顧客のもとに到着しており、特に問題はない。

A-4 業務上の出張

(9) 四国の行き先、交通手段

高松（販売拠点）… J R

(10) 出張時の不便

福岡～高松間の航空機便が運行されていないので、時間がかかる。また製品の搬入でも述べたが瀬戸大橋線が時々、強風のために運休になる。

B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 ある程度の効果はあるだろうが、それにより当社の営業活動が変化するかと言えば、特にないだろう。 (2) 具体的な効果 敢えて言えば時間短縮効果と運転が楽、労働負担の低減が上げられる。ただし委託先の話である。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 特になし。 (2) 具体的な効果 特になし。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 これも敢えて言えば、だが 1.高速道路網の整備 2.空港設備の整備とサービスの向上 3.水資源の確保 という順番になる。特に水資源の確保は四国営業所の職員が非常に困っていると言う声をよく聞く。
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 四国電力と言う重要顧客はいるが、数%のシェアではいくらインフラが整備されたとしても、これが一挙に数割のレベルにいくとは考えられず、メインとはなりえない市場である。また生産拠点を移したり新設する事もありえず、切るつもりはもちろんないが「それなりのお付き合い」と言ったところである。 (2) 四国の魅力 それなりに住みやすいと言う声を職員から良く聞く。

企業名	株式会社コスモス薬品 業種 卸売業・小売業 対応者 小坂総務課長
四国との関係	店舗あり（香川6、愛媛7、徳島2）
所在地・連絡先	福岡市博多区博多駅東2-10-1 第一福岡ビルS館4階 TEL 092-433-0660
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成19年11月29日

A-1 現在の企業活動について 製品の販売拠点	
A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点 (2) 販売拠点と輸送手段 店舗あり（香川6、愛媛7、徳島2） (3) 交通・輸送上の問題点 特になし。	
A-3 業務上の出張 (4) 四国の行き先、交通手段 行き先は店舗が多い。 飛行機を利用（松山空港、高松空港）。四国内はJRまたは車。 (5) 出張時の不便 飛行機を利用するが、便数が少なく不便である。	
B-1 8の字ネットワークの整備について (1) 業務活動の変化 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。 (2) 具体的な効果 回答なし。	
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1) 業務活動の変化 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。 (2) 具体的な効果 回答なし。	
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1) 早急に改善してほしい項目 高速道路整備 鉄道施設の整備とサービスの向上 空港施設の整備とサービスの向上	
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1) 四国のマーケット評価 店舗を展開する範囲を九州全域から、山口・広島・岡山県および四国全域に拡大してき	

た。平成17年に松山市に四国の初出店を行い、現在は、香川・愛媛・徳島の3県に15店を展開しているが、今後さらに開拓していきたい魅力的なマーケットと考えている。

(2) 四国の魅力

大いにある。

毎年多数の新店をオープンさせており、商圈（20,000人程度）と出店に適した敷地があれば出店を計画していく。

企業名	株式会社ナフコ 業種 卸売業・小売業 対応者 店舗開発部次長 梅谷 英夫
四国との関係	店舗あり（香川２）
所在地・連絡先	北九州市小倉北区魚町２－６－１０ TEL ０９３－５３１－３３５２
ヒアリング担当者	（社）中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成１９年１２月１９日

A-1 現在の企業活動について

製品の販売拠点

元々は、日用・家庭雑貨のホームセンター。昔は、テナント入店やブームが去ったボーリング場跡地への出店もあった。現在は、ホームセンターと収納家具等もそろえた家具・ホームファッションストアを２本柱としている。お客さまはまず車で来店されるので、駐車場の確保が不可欠。特に、家具・ホームファッションストアは売場面積も性格上、広くなるので、場所探しも大変である。

北九州を拠点に、ゆくゆくは東日本にも進出したいと考えている。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

店舗あり（香川２）

現在、徳島に初めての店舗を計画している。

物流センターは持っていない。商品はメーカーから各店舗に直送している。

(3) 交通・輸送上の問題点

特になし。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

行き先は店舗が多い。私は新規出店を進める部署なので、少し違って、立地計画先・関係する行政機関が多い。

四国にはＪＲを利用。岡山、または四国に入ってからレンタカーを借りて移動する。

(5) 出張時の不便

香川の２店舗は、瀬戸中央道からも近いので、別段不便は感じない。

B-1 ８の字ネットワークの整備について

(1) 業務活動の変化

効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。

(2) 具体的な効果

時間短縮効果

ホームセンターと家具・ホームファッションストアでは、おのずと集客範囲も変わってくる。競合店の有無もあるし、一概には言えないが、お客さまの範囲は、店舗まで３０分程度と判断しているので、高速道路の整備と集客は関係ないと思う。ただ、高速道路の整備で、四国が元気になれば当社の集客にも結びつき、ありがたい話である。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について**(1) 業務活動の変化**

あまり効果はない。

(2) 具体的な効果

人の移動にも、商品の物流にも空港・港湾を利用していない。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について**(1) 早急に改善してほしい項目**

市街地道路整備

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど**(1) 四国のマーケット評価**

店舗を展開しているのは、九州全域、中国地方、四国では香川、関西では兵庫、大阪、滋賀そして愛知。北九州を基点に高速道路沿いに出店しているようにみえるが、物流上の制約がある訳ではないので偶然に過ぎない。徳島に新規出店する予定であるし、他地域と同様に、マーケットがあると判断すれば進出する。

先ほどの、8の字ネットワークの話に関連づけると、高知の南東部には当社が出店基準（もちろん、これだけという単純な話ではないが）にしている、店舗まで30分以内に人口1万5千人をクリアする場所があるのかどうか。

(2) 四国の魅力

北九州を基点に東進する方針であるので、魅力は十分ある。マーケットと立地に適した場所があれば、他地域より重点的にとは言えないが、出店を計画していく。

企業名	西日本フード株式会社 業種 卸売業・小売業 対応者 管理部部長 村上 修
四国との関係	事業所あり（香川１、愛媛２、徳島１、高知２）
所在地・連絡先	福岡市博多区網場町１－１ TEL ０９２－２９１－６５００
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成１９年１２月１０日

A-1 現在の企業活動について

製品の販売拠点

倉庫・配送センター的な役割も兼ねている。

当社は日本ハムのグループ会社であり、日本ハムが国内外で生産・輸入する食肉を量販店・食肉店・外食産業に販売する食肉ディーラーである。全国を４社でカバーしており、当社は九州・中国・四国を担当している。扱う商品の一部に加工品もあるが、大部分は生の牛肉・豚肉・鶏肉である。当社で食肉生産施設（宮崎県日向で鶏、鹿児島県大口で牛・豚）を持っているが、四国には持っていない。ただし、親会社の日本ハムは徳島に生産拠点を所有している。

そうした施設で生産した食肉および日本ハムが豪州等で生産・輸入した食肉を量販店等に販売している。

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点

(2) 販売拠点と輸送手段

事業所あり（香川１、愛媛２、徳島１、高知２）

日本ハムは兵庫県西宮市に物流センターを持っている。輸入した食肉は物流センターから、九州で生産した食肉はその施設から各事業所に、冷凍車で輸送している。各事業所は四国内のお客さまに、主として２ｔ冷凍車で届けている。

生産施設にいる社員を除くと、社員１人に車両１台あると思ってもらってよい。

(3) 交通・輸送上の問題点

当面、困っている点はない。

ただ、いくら冷凍技術が進歩したとはいえ、扱う商品が生肉であるので、鮮度は気になる。高知県西部は高速道路が完成しておらず高知市からも時間がかかるので、平成８年に宿毛市に四万十事業所を開設した。

中国地方でも鳥取県内の米子市と鳥取市に２事業所を置いているのも、同じ理由である。

A-3 業務上の出張

(4) 四国の行き先、交通手段

松山、高知、徳島へは飛行機。高松、新居浜へはＪＲを利用することが多い。行き先は事業所というよりも、量販店等のお客さまが多いので、後はレンタカーで移動する。

(5) 出張時の不便

飛行機の便数が少ない。

B-1 8の字ネットワークの整備について (1)業務活動の変化 利点は大きく、積極的に活用する。 (2)具体的な効果 時間短縮効果 荷痛み、鮮度低下を防げる。 高知西部の高速道路が完成すれば、四万十事業所を統廃合できるかもしれない。高知県東部については、元々お客さまが少ない地域なので、当社へのメリットは小さい。
B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について (1)業務活動の変化 効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。 (2)具体的な効果 社員の出張という面からは、効果が期待できる。ただし、物流は高速道路を利用したトラック輸送なので、あまり関係ない。
C 四国の産業インフラ・社会資本整備について (1)早急に改善してほしい項目 高速道路整備 市街地道路整備 鉄道施設の整備とサービスの向上
D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど (1)四国のマーケット評価 競争相手は、イトウハム、スターゼン等になる。親会社の日本ハムの創業地が徳島であり、現在も生産拠点を置いていることから、重要なマーケットと考えているし、他社よりも地域みなさんから信用を得ていると思っている。 最近では、地場の七星などが力をつけておられ、これからは、そういった地場の会社が競争相手になるのではないかと考えている。

企業名	株式会社ベスト電器 業種 卸売業・小売業 対応者 執行役員総務部長 浜辺 雄治
四国との関係	店舗あり（香川３、愛媛１１、徳島４、高知５）
所在地・連絡先	福岡市博多区千代６－２－３３ TEL ０９２－６４３－６８２８
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 鳥屋尾
訪問日時	平成１９年１１月３０日

A-1 現在の企業活動について

製品の販売拠点

A-2 （販売・営業の場合）物流実態と問題点**(2) 販売拠点と輸送手段**

店舗あり（香川３、愛媛１１、徳島４、高知５）

(3) 交通・輸送上の問題点

致命的な問題がある訳ではない。

大都市の場合、福岡や広島のように複数店を統括する店舗（福岡本店、広島本店）を置く。松山本店も本店という名前ではあるが、少し位置づけが違う。

マーケット上からも、物流面からも現状では無理である。今までどおり、店舗、店舗が独立でやっていくしかない。本来であれば、四国を統括する店舗があっても何の不思議もない。

A-3 業務上の出張**(4) 四国の行き先、交通手段**

一番は飛行機。二番は自動車。フェリーで松山、八幡浜に渡り、四国の中は自動車で移動する。ただし、高松まで。徳島、高知となると大変である。

(5) 出張時の不便

四国内の移動に不便を感じる。松山、徳島の連続の出張があった場合、極端に言えば、松山を飛行機で往復して、一度、福岡に帰って徳島に飛行機で行く。

B-1 ８の字ネットワークの整備について**(1) 業務活動の変化**

効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。

(2) 具体的な効果

時間短縮効果

店舗、店舗が独立でやっているの、メリットは余り考えられない。一つの店舗の商圈は２，３Ｋｍ。商勢圏は１０Ｋｍと考えているので、高速道路の整備がお客さまを呼び込むことにつながるとは思わない。

B-2 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について**(1) 業務活動の変化**

効果は予想されるが、それだけでは積極的な企業活動には結びつかない。

(2) 具体的な効果

社員の移動という面からは、効果はあるし期待している。ただし、商売上はあまり関係ない。規模に大小はあるが各地にある物流拠点まではメーカーが運ぶので、当社には直接的なメリットはない。全社の物流拠点を持っている訳ではない。

ベストサービスという物流の子会社は、お買い上げいただいた商品をお客さま宅まで届けるのが仕事。そういう意味から、空港等とインターチェンジのアクセスが改善されても、直接的なメリットは小さい。

C 四国の産業インフラ・社会資本整備について**(1) 早急に改善してほしい項目**

高速道路整備

市街地道路整備

鉄道施設の整備とサービスの向上

都市間の時間短縮を図って欲しい。四国内の移動に不便を感じる。今回見せていただいたのは、これは高速道路の8の字ネットワークである。夢物語だが、鉄道の8の字をつくる。イメージとしては、大阪の環状線、東京の山手線。定時にぐるぐる回る。貨物を連結してもよい。

私は松山に住んだことがあるが、四国内を移動する時、大量・定時の交通手段があればと感じた。特に最近、JRも路線が細切れになって、目的地に1乗車で着くことができない。

D 四国の良い点、悪い点、将来の見通しなど**(1) 四国のマーケット評価**

独立した4県から四国全体を単位として考えないといけない。そういう意味で道州制を導入して、四国としてどうしていくかという視点を強く持って考えていくべきだと思う。

(2) 四国の魅力

大いに魅力はある。四国エリアを統括する店舗を置きたいところだが。

四国4県の中で、愛媛の店舗数が多いことに特に意味はない。マーケットがあって、店舗を出す場所が見つかっただけ。

直営店とフランチャイズ店の割合についても、他地域と同じである。

企業名	J T B九州 業種 観光 対応者 九州国内商品事業部 馬場様
四国との関係	四国を対象とした観光商品を販売
所在地・連絡先	福岡市中区長浜 1-1-35 TEL092-725-2692
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター企画部 奥田精一郎
訪問日時	平成 19 年 11 月 28 日

A-1 現在の四国の観光について

(1) 四国の旅行商品

各地にいくものが一通り揃っている。ただし団体旅行は少なく、個人・家族・グループ旅行を対象としたものがほとんどである。

(2) 四国への関心

高いとはいえない。

(3) 四国観光客の特性

65歳以上の高齢の客層が多い。

(4) 交通手段

J R 主体である。特に松山には飛行機を希望する客はいるがキャパシティが小さく、我々旅行代理店が入る余地がない。

(5) 四国観光のルート

松山周辺、高松周辺、高知周辺とまとまっている。

(6) 四国での交通手段

バスが最も多いようだ。

(7) 観光地

人気があるのは道後温泉、琴平、四万十川等である。始めて四国にいかれる客が多いため、名の知れた観光地の人気が高い。

(8) 交通の問題点

福岡から松山に行く場合、飛行機が小さいためこれがネックになっている。また香川にいかれる場合、岡山の乗換えが不便という声を聞く。

B 観光地としての魅力と阻害条件

(1) 観光客が少ない原因

イベントが少ない。人気のある祭などはあっても期間が短く、宿泊の能力は同じなのでこれ以上の観光客増には繋がらない。

4度参り、10度参りなどのパターンもあることから、最もリピーターが多いのは八十八ヶ所の巡礼だが、ストイックな面もあって余り金を落とさない。(ただし別の事業部が扱っており、詳しい事は分からない。)

(2) 四国の観光地としての評価

特に可もなく不可もなしといったところではないか。ただし四万十川はイメージが膨らみすぎていて、実際に行ってみたが、たいした事はなかったという声を良く聞く。また有名な温泉が道後程度しかなく、宿泊設備や食事の場所も他の場所に比べると今

一つの感がある。
C-1 8の字ネットワーク整備について (1) 業務活動の変化 むしろ四国に至るまでがネックになっている。これだけでは余り観光客が増えるとは思えない。 (2) 具体的な効果 移動時間が短縮できれば滞在時間が増え新しい観光対象を発掘できるかもしれない。 (3) 観光客が増加する観光地 分からない。 (4) 期待される観光ルート 分からない。
C-2 将来の四国の観光について 特に意見なし。 (1) 四万十、足摺の観光のあり方 (2) 四国東南部の観光開発のあり方 (3) 88カ所霊場巡拝の観光のあり方
D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望 受け入れの観光施設を増やして欲しい。

企業名	西日本鉄道株式会社 業種 バス運送業 対応者 広報室 宮本様
四国との関係	福岡～高松間にバスを運行（福岡～高知間は全て他社が運行している）
所在地・連絡先	福岡市中央区天神 1-11-17 TEL 092-734-1217
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター企画部 奥田精一郎
訪問日時	平成 19 年 11 月 28 日

A-1 現在の企業活動について

(1) 四国の定期バス路線・乗客数の動向

1日1便 福岡～高松間にバスを運行 土日は30人程度の乗客があるが、他はおおむね空いている。客層に付いては良く分からないが、ビジネス客はJRを使うのではない。

(2) 乗客数増減の要因

おおむね変化はない。

(3) 四国の新たな定期バス路線開設

予定なし。

(4) 四国の定期バス路線の障害

特にない。

(5) 四国の貸切バス・観光バス路線

別会社にしており、当社では把握できない。

(6) 高速道路や空港などとのアクセス

児島坂出ルートから高松市内については特に問題はない。

(7) 交通の問題点

現状の路線については問題ない。

B 観光地としての魅力と阻害条件

観光バスは運行していないので未回答

(1) 観光客が少ない原因

(2) 四国の観光地としての評価

C-1 8の字ネットワーク整備について

(1) 業務活動の変化

現状の路線に関して言えば関係ない。

(2) 具体的な効果

これにより四国内の各都市がさらに活性化し、また観光資源が開発されれば、新たな路線を開設する可能性もある。ただし整備されただけでは特に動きはないと思う。

(3) 観光客が増加する観光地

分からない。

(4) 期待される観光ルート

分からない。

C-2 将来の四国の観光について 観光バスは運行していないので未回答 (1) 四万十、足摺の観光のあり方 (2) 四国東南部の観光開発のあり方 (3) 88 カ所霊場巡拝の観光のあり方
D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望 当社としては四国については何かサービスを提供するために何かを要望するといったスタンスではない。あくまで四国の整備状況に合わせて、それによって生じたニーズに合わせて、当社のサービスを提供する方針である。

企業名	阪急交通社福岡天神支店 業種 観光 対応者 福岡天神支店 柿本健二様
四国との関係	四国を対象とした観光商品を販売
所在地・連絡先	福岡市中央区舞鶴 1-1-3 TEL092-761-8833
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター企画部 奥田精一郎
訪問日時	平成 19 年 12 月 12 日

A-1 現在の四国の観光について

(1) 四国の旅行商品

各種のコースを取り揃えている。貸し切りバスによるものも全てで、個人旅行を対象としたものは当社は取り扱ってはいない。

(2) 四国への関心

他の地域に比べて高いとはいえない。

(3) 四国観光客の特性

様々であり、他の地域と比べて特に特徴はない。

(4) 交通手段

しまなみ街道、児島坂出ルート、また淡路島や鳴門も含む淡路島ルートもかなり利用されている。

(5) 四国観光のルート

ほぼ全域をカバーしている。

(6) 四国での交通手段

貸し切りバスによる。

(7) 観光地

人気があるのは琴平、道後温泉、桂浜等、定番の所が多い。

(8) 交通の問題点

足摺、四万十川方面は人気が高いが、移動に時間がかかっている。また高速道路網が未整備のため、移動に時間がかかり、また所要時間のばらつきも大きくなる。

B 観光地としての魅力と阻害条件

(1) 観光客が少ない原因

四国ならではの観光地が少ない。また名物料理と言えば、うどん、かつおのたたきくらいしか思いつかず、今一つアピールするものがない。

(2) 四国の観光地としての評価

一言で言えば他の地域に比べると魅力が少ない。

C-1 8の字ネットワーク整備について

(1) 業務活動の変化

貸切の観光バスがメインの当社には効果はある。ただし四国そのものの魅力についての問題もあるので、それだけで観光客が大幅に増えるとは思わない。

(2) 具体的な効果 足摺岬や四万十川など、遠くていけないと感じていた地域にも行きやすくなり、観光客が増える。移動時間が短縮できれば滞在時間が増え新しい観光対象を発掘できるかもしれない。 (3) 観光客が増加する観光地 足摺岬、四万十川、室戸岬など。 (4) 期待される観光ルート 足摺岬、四万十川方面。	C-2 将来の四国の観光について (1) 四万十、足摺の観光のあり方 観光客の増に伴い川や自然が汚れてきていると聞く。手付かずの自然を守るために、観光客のモラルの向上を図っていく方策が必要である。 (2) 四国東南部の観光開発のあり方 余り人気のあるコースではなく、分らない。 (3) 88 カ所霊場巡拝の観光のあり方 5人以上からツアー商品を販売している。足摺、室戸など今まで非常に時間が掛かっていたから、高速道路網の整備により、もっと参拝しやすくなる。 D 四国の社会資本整備や行政施策に対する要望 特になし
---	---

団体名	北九州市立大学大学院 吉村弘教授 (業種)大学
四国との関係	特に強い関係はないが、地域計画に精通されている
所在地・連絡先	北九州市小倉南区北方四丁目2番1号 TEL.093-964-4036
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長 佐藤俊雄
訪問日時	平成19年12月6日(月)

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し

○瀬戸内海側のものづくりは現在は好景気であるとしても、いずれアジアにキャッチアップされるだろう。

○支店経済の拠点機能も、本四架橋のストロー効果により、衰退した。四国の経済は、大阪・岡山で管轄されるようになるだろう。

(2) 四国の良い点・優れた点

○自然資源が残っていること。

○温暖な気候、海、癒し文化があること。

(3) 四国の悪い点、劣った点

○九州はほとんど四国を意識していない。日本における存在感が低い。

(4) 四国の課題

○日本全体にいえることであるが、高賃金を維持しながら生産性の高いものづくりを続けるのは、無理であろう。早くソフトなど知財で稼ぐ必要がある。

○世界的な食糧不足が予測されることから、自然資源を将来の開発のために当面維持すること。このためには、効率的な地域構造にするため、広域合併が必要。

○将来の瀬戸内海の価値は高まることから、四国にとって瀬戸内海は重要である。

50年後の瀬戸内海は、サービス経済化の第2段階、即ち、観光や健康・福祉サービスの時代を迎えていると考える。

○瀬戸内海(四国)には、ほどほどの都市もあり、気候も温暖、美しい自然環境があることから、将来的なアジアからのインバウンドの増加が考えられ、それに備えること。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

—

(2) 交通施設整備以外の課題

○自然資源を活かした産業、即ち、農業・林業・観光産業の振興。農業も大規模化ができる地域は限られており、世界と同じレベルの競争は無理である。

○二地域居住の誘導。

○本四架橋がバリアとなって、四国の産業を守っている。料金を下げれば、短期的には四

国の過疎化は進み、その後相互交流が高まると思われる。

B-2 8の字ネットワークの整備について

(1) 高速道路整備の遅れ

—

(2) 四国への効果

○高知に太平洋の外港を作るという考えもあるが、国内物流費が高額なので、困難だろう。

○8の字ネットワークは四国にとっては重要だが、緊急な課題ではないのでは。

(注)吉村教授は、超長期的には四国の自然環境が、農業や観光・健康産業などで活用されると考えておられるため、8の字ネットワークはそのような暁には有効活用される基盤として機能すると考えられる。(筆者注)

(3) 沿線への効果

—

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) アクセス改良の効果

—

(2) 今後の方策

—

企業名	(株)九州テクノロジー 業種 コンサルタント 対応者 副社長 佐藤隆樹 企画管理部長 寺田勉
四国との関係	特に関係はないが、地方シンクタンク協議会のメンバー
所在地・連絡先	北九州市戸畑区飛幡町 2-1 TEL 093-872-5404
ヒアリング担当者	(社)中国地方総合研究センター 地域計画研究部長 佐藤俊雄
訪問日時	平成 19 年 12 月 5 日

A-1 現在の四国の状況について

(1) 経済的な状況の見通し

○瀬戸内海側の重機・化学・造船などの業界は好景気が続くのではないかな。

(2) 四国の良い点・優れた点

○石鎚山、四万十川、桂浜、鍾乳洞、溪谷など雄大な自然などの観光資源が豊富。宇和島などの新鮮な魚介類も魅力。

(3) 四国の悪い点・劣った点

○上記の観光地が離れたところにあり、交通が不便で、短時間で見て回ることができない。

(4) 四国の課題

○若い世代が就職できる場としての観光資源の掘り起こし。…北海道がオーストラリアからインバウンドを集めているように。

○団塊の世代が第 2 の人生を快適に過ごせる場の創出。

B-1 交通施設全般について

(1) 四国の交通施設整備

○四国の交通施設整備は不十分。

(2) 交通施設整備の課題

○四国内の企業の産業育成のためのインフラ整備ではなく、健康・レジャー・観光などの新しい産業の創出を念頭にしたインフラの整備。

B-2 8 の字ネットワークの整備について

(1) 高速道路整備の遅れ

○これまでの行政サービスは多数の人へのサービス提供が主体だったために、ある程度やむを得ないのではないかな。

(2) 四国への効果

○物流時間が大幅に短縮され、物や人の交流が活発になり、四国が 1 つにまとまる素地が

できた。

(3) 沿線への効果

- 特産物が相互に流通し、地域の産業興隆が期待できる。
- 四国内外からの観光客の増加が期待できる。但し、通過客の滞留化策が必要。

B-3 空港・港湾と高速道路とのアクセス改良について

(1) アクセス改良の効果

○空港の利用者範囲の拡大に貢献。但し、どのぐらいの人数が期待できるか、四国内部の利用者増には限界があるので、他地域から人を集める魅力づくり(特徴・個性)が課題となる。

(2) 今後の方策

○工業や商業は多の地域に任せて、「自然、環境」をキーワードに長期滞在型の観光客や定住者を集めることが大事。そのために、各地域に何があるかを掘り起こし、外部からのアクセスを考えた空港、港、高速道路の計画を立案すべき。