

調査レポート

2006
12

No.125

- 道内経済の動き
- 雇用の現状について
- 北海道新幹線札幌延伸に向けて(2)
- 経営のアドバイス：「企業価値の基本的な考え方」



北洋銀行

www.hokuyobank.co.jp

● 目 次 ●

道内経済の動き.....	1
調査：雇用の現状について.....	4
経営のポイント：人材育成と営業・技術の継承が課題…11 －企業の生の声－	
シリーズ 提言：北海道新幹線札幌延伸に向けて(2)…	14
経営のアドバイス：「企業価値の基本的な考え方」	21
主要経済指標.....	27

道内経済の動き

最近の道内景気は、横ばい圏内で推移しているものの、持ち直しの動きがみられる。

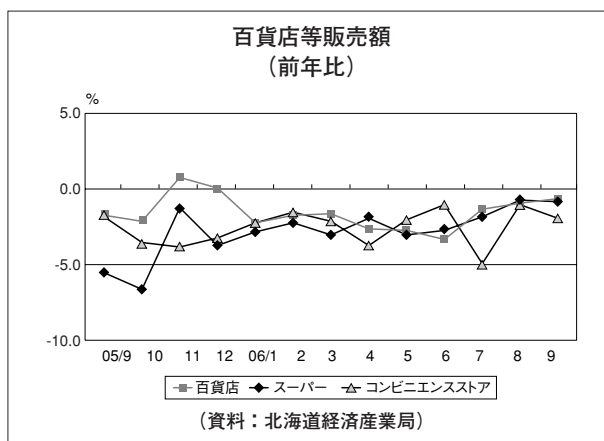
需要面をみると、公共投資は、国および地方自治体の財政面での制約から減少している。個人消費は、スポーツイベントによる百貨店などのセール効果などから持ち直している。設備投資は、製造業の能力増強投資を中心に幾分上向いている。住宅投資は、月毎にばらつきはあるが、総じて堅調に推移している。

生産活動は緩やかに持ち直している。また、雇用情勢は一部に改善の動きがみられるものの、概ね横ばいで推移している。企業倒産は、大型倒産の発生から負債総額は増加したが、件数は落ち着いている。

①個人消費

9月の大型小売店販売額（既存店ベース、前年比▲0.7%）は、百貨店・スーパーともに前年を下回った。百貨店（前年比▲0.6%）は、身の回り品は好調であったが、気温が高かったことから秋物の衣料品などが低迷し、前年を下回った。スーパー（同▲0.8%）は飲食料品は前年を上回ったが、衣料品や身の回り品が減少し、前年を下回った。

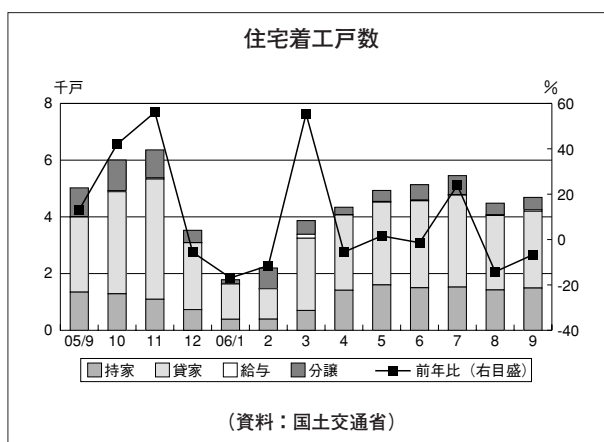
コンビニエンスストア（同▲1.9%）は、前年を下回った。



②住宅投資

9月の新設住宅着工戸数は、4,687戸（前年比▲6.7%）となった。持家（同+10.7%）と貸家（同+2.3%）は前年を上回ったものの、分譲（同▲57.6%）がマンションの落込みにより大きく下回った。

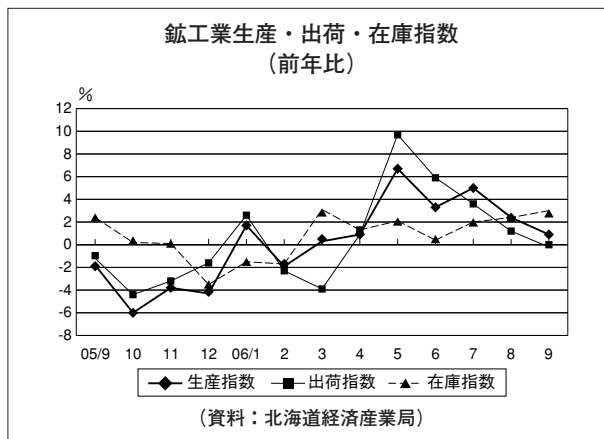
4～9月の着工戸数累計では、29,032戸（前年同期比▲0.9%）となり、前年をわずかに下回った。



③鉱工業生産

9月の鉱工業指数は、前年に比べ生産では、プラスチック製品工業や化学工業などが減少したものの、電気機械工業や輸送機械工業などが増加した。

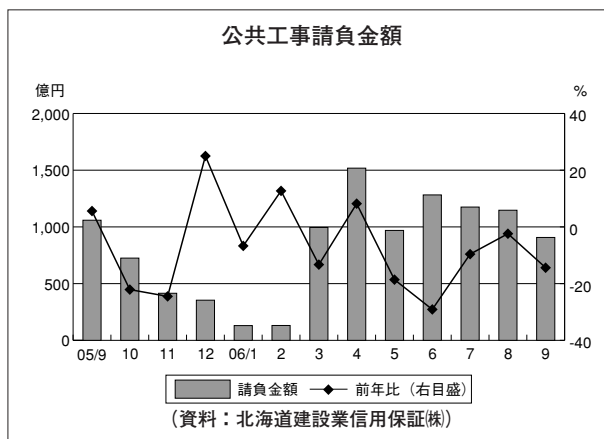
前月比では▲1.0%と2ヶ月連続で低下し、前年比では+0.9%と7ヶ月連続で上昇した。



④公共投資

9月の公共工事請負金額は、907億円（前年比▲14.4%）と5ヶ月連続で減少した。

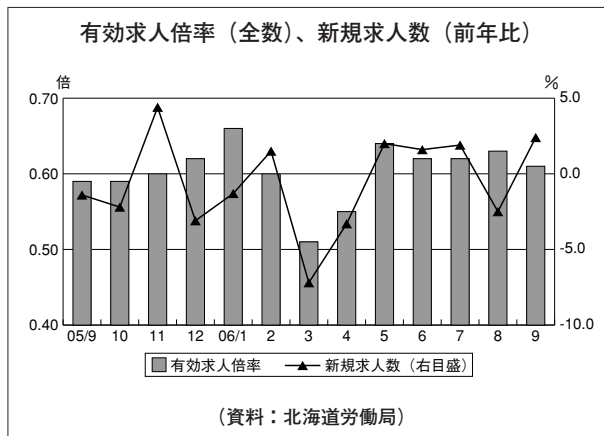
4～9月からの累計では請負金額6,999億円（前年同期比▲11.8%）と減少基調が続いている。



⑤雇用情勢

9月の有効求人倍率（全数）は0.61倍となり、前月を0.02ポイント下回った。

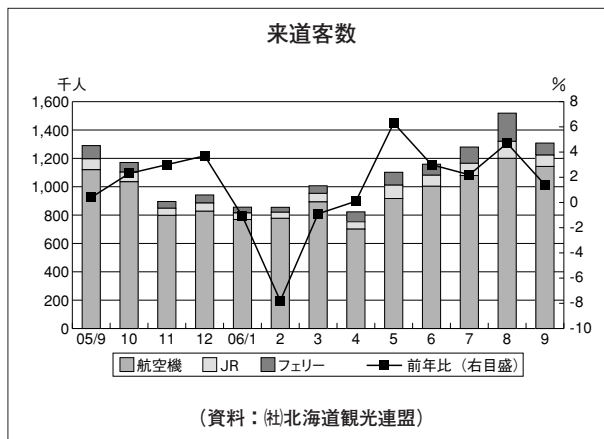
一方、新規求人数は医療・福祉などが増加し、前年を上回った。



⑥来道客数

9月の来道客数は、1,308千人（前年比+1.4%）と旭川や知床への入込み増加などから6ヶ月連続で前年を上回った。

4～9月の累計来道客数は、7,191千人（前年同期比+3.0%）と前年を上回っている。

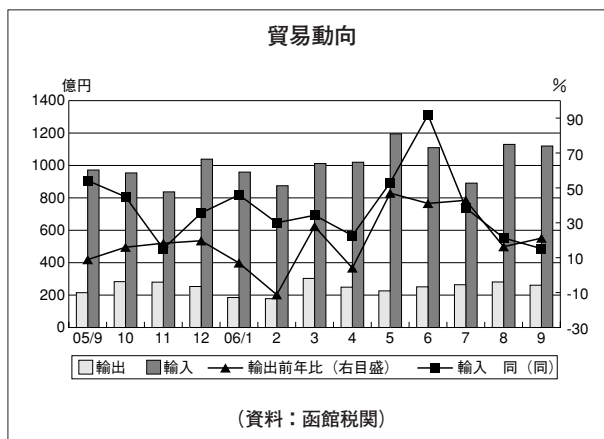


⑦貿易動向

9月の道内貿易額は、輸出が前年比21.2%増の261億円、輸入が同15.2%増の1,120億円となった。

輸出は、自動車の部分品などが増加し、7ヶ月連続で前年を上回った。

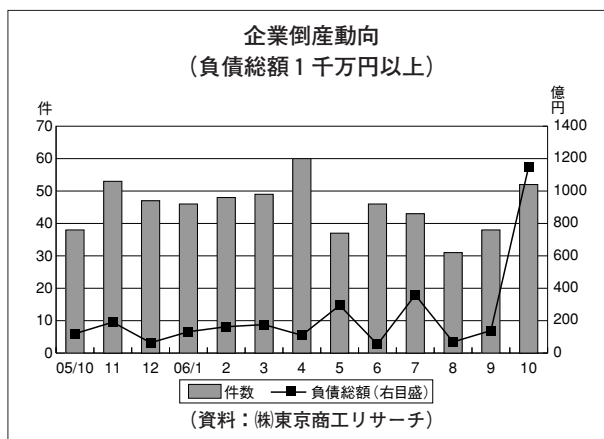
また、輸入は原油及び粗油や一般機械などが増加し、15ヶ月連続で前年を上回った。



⑧倒産動向

10月の企業倒産は、件数は52件（前年比+36.8%）と前年を上回わり、負債総額は大型倒産の発生から1,151億円（同+856.0%）と大幅に増加した。

業種別では、建設業と小売業が各15件と最も多く、続いてサービス・他（10件）、卸売業（6件）となった。



雇用確保の動き強まる

雇用の現状について

要 約

1. 雇用の現状

従業員の過不足感については、多くの業種で不足感がみられる。職種別で不足感がみられるのは、即戦力となる営業販売職および技能職である。また情報機器の習熟者の不足感も全業種で根強い。地域別では、道南を除く4地域で不足感がみられる。

2. 今後の雇用方針と来年度の新規採用計画

今後の雇用方針は、「増員する」企業

が「減員する」企業を上回った。DIは前年同時期調査に比べ9ポイント上昇し、人員確保の動きが強まっている。来年度の新規採用計画では、「採用する」企業（28%）は前年同水準である。

3. 「団塊世代」の社員の退職について

「団塊世代」の社員が在籍している企業（78%）は8割弱となった。このうち「団塊世代」の社員の退職に備えて対応策を「実施済み、あるいは決定済み」の企業（54%）は半数を超えた。

調 査 要 項

■ 調査の目的と対象

アンケート方式による道内企業取引先の経営動向把握。

■ 調査方法

調査票を配布し、郵送により直接回収。

■ 調査内容

雇用の現状について

■ 判断時点

平成18年10月中旬

■ 本文中の略称

雇用人員判断DI

「過剰企業の割合」－「不足企業の割合」

雇用方針DI

「従業員を増員する割合」－「従業員を減員する割合」

■ 地域別回答企業社数

	企業数	構成比	地 域
全 道	503	100.0%	
札幌市	185	36.8	道央は札幌市を除く石狩、後志、胆振、日高の各支庁、空知支庁南部
道 央	119	23.6	
道 南	39	7.8	渡島・檜山の各支庁
道 北	81	16.1	上川・留萌・宗谷の各支庁、空知支庁北部
道 東	79	15.7	釧路・十勝・根室・網走の各支庁

■ 業種別回答状況

	調査企業社数	回答企業社数	回答率
全 産 業	800	503	62.9%
製 造 業	220	142	64.5
食 料 品	75	44	58.7
木 材 ・ 木 製 品	35	24	68.6
鉄鋼・金属製品・機械	50	35	70.0
そ の 他 の 製 造 業	60	39	65.0
非 製 造 業	580	361	62.2
建 設 業	180	125	69.4
卸 売 業	100	62	62.0
小 売 業	120	67	55.8
運 輸 業	70	39	55.7
ホ テ ル ・ 旅 館 業	30	22	73.3
その他の非製造業	80	46	57.5

1 雇用の現状

道内企業に従業員の過不足感を聞いた。「適正」とみる企業（56％）は5割台半ばとなった。一方、「不足」とみる企業（26％）は「過剰」とみる企業（18％）を上回り雇用人員判断DIはマイナス8となった。また前年同時期の調査（△4）に比べ、DIは4ポイント低下し、従業員の不足感が幾分強まった。

製造業（△10）、非製造業（△6）とも不足感がみられるが、項目別には以下のとおりである。

A. 業種別では、卸売業（＋7）で過剰感がみられたものの、ホテル・旅館業（△24）、運輸業（△23）など8業種で不足感がみられた。

B. 男女別では、男性（△7）、女性（△9）ともに不足感がある。

C. 職種別では、営業販売職（△18）および技能職（△21）など即戦力となる人材は不足感が強い。一方、一般事務職（＋1）にはわずかに過剰感がみられる。

D. パソコンなどの情報機器を使いこなせる従業員の過不足感は、「適正」とみる企業（68％）が7割弱を占めた。しかし「過剰」とみる企業（1％）は極めて少数で、「不足」とみる企業（31％）が3割強となった。雇用人員判断DI（△30）は全業種で大幅なマイナスとなり、情報機器の習熟者が幅広く求められている。

E. 地域別には道南（＋15）では過剰感が強いが、札幌市（△8）、道央（△10）、道北（△4）、道東（△5）で不足感がある。

2 今後の雇用方針と来年度の新規採用計画

新規採用計画は前年同水準にとどまったが、道内企業は増員志向が強まっている。

（1）今後の雇用方針

従業員の不足感がみられる中で、道内企業に今後の雇用方針を聞いた。「増員する」企業（23％）から「減員する」（13％）を差し引いたDIはプラス10となり、昨年同時期調査に比べ9ポイント上昇し、人員確保の動きが強まっている。

業種別にDIをみると、木材・木製品製造業が現状維持のゼロとなったものの、食料品製造業、ホテル・旅館業が従業員の不足感を反映しプラスとなるなど、10業種中9業種で増員志向にある。

（2）人員増加分の雇用形態（複数回答）

上記の「今後の雇用方針」で「人員を増加する」とした企業（23％、112社）に、増加分の雇用形態を聞いた。

「正社員」とした企業（81％）は8割を超え最多となった。続く「パート・アルバイト」とした企業（37％）は4割弱、「派遣社員」とした企業（14％）は1割台半ばとなった。

（3）来年度の新規採用計画

来年度の新規採用計画については、「採用する」企業（28％）は前年同水準である。採用する企業の内訳は今年度に比べ「多く採用する」企業が7％、「ほぼ同数採用する」企業が14％、「少なく採用する」企業が7％である。一方、「採用しない」企業（46％）は4割台半ばを占めたが前年より2ポイント低下した。

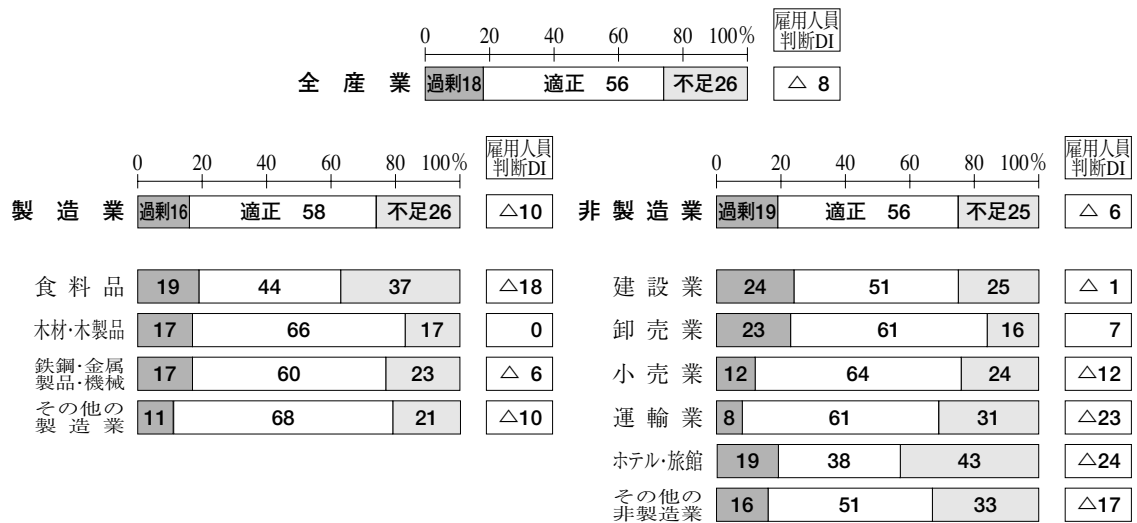
相対的に採用する比率が高いのは、ホテル・旅館業（43％）、食料品製造業および卸売業（ともに32％）などである。

〈表1〉従業員の過不足感

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
過 剰	18	16	19	17	17	11	19	24	23	12	8	19	16
(かなり過剰)	(1)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(1)	(1)	(3)	(-)	(-)	(-)	(-)
(やや過剰)	(17)	(16)	(19)	(17)	(17)	(11)	(18)	(23)	(20)	(12)	(8)	(19)	(16)
適 正	56	58	44	66	60	68	56	51	61	64	61	38	51
不 足	26	26	37	17	23	21	25	25	16	24	31	43	33
(やや不足)	(24)	(23)	(30)	(17)	(23)	(18)	(24)	(24)	(16)	(22)	(23)	(38)	(31)
(かなり不足)	(2)	(3)	(7)	(-)	(-)	(3)	(1)	(1)	(-)	(2)	(8)	(5)	(2)
雇用人員判断DI	△8	△10	△18	0	△6	△10	△6	△1	7	△12	△23	△24	△17
昨年同時期の雇用人員判断DI	△4	△8	△19	10	3	△11	△2	△1	9	11	△29	△20	△6

〈図1〉従業員の過不足感



〈表 2〉男女別の過不足感

(単位：％)

(項 目)	男 性	女 性
過 剩	18	8
(かなり過剩)	(1)	(0)
(やや過剩)	(17)	(8)
適 正	57	75
不 足	25	17
(やや不足)	(23)	(15)
(かなり不足)	(2)	(2)
雇用人員判断DI	△7	△9
昨年同時期の雇用人員判断DI	△6	△8

〈表 3〉職種別の過不足感

(単位：％)

(項 目)	一般事務	営業販売職	技 能 職	そ の 他
過 剩	11	9	9	13
(かなり過剩)	(0)	(0)	(0)	(1)
(やや過剩)	(11)	(9)	(9)	(12)
適 正	79	64	61	79
不 足	10	27	30	8
(やや不足)	(10)	(25)	(28)	(7)
(かなり不足)	(0)	(2)	(2)	(1)
雇用人員判断DI	1	△18	△21	5
昨年同時期の雇用人員判断DI	2	△16	△21	△3

〈表 4〉情報機器の習熟者

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
過 剩	1	1	—	—	3	—	1	2	2	—	—	—	2
(かなり過剩)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)
(やや過剩)	(1)	(1)	(—)	(—)	(3)	(—)	(1)	(2)	(2)	(—)	(—)	(—)	(2)
適 正	68	70	64	62	83	71	68	84	62	54	61	62	57
不 足	31	29	36	38	14	29	31	14	36	46	39	38	41
(やや不足)	(27)	(25)	(26)	(38)	(11)	(29)	(27)	(13)	(33)	(40)	(31)	(24)	(41)
(かなり不足)	(4)	(4)	(10)	(—)	(3)	(—)	(4)	(1)	(3)	(6)	(8)	(14)	(—)
雇用人員判断DI	△30	△28	△36	△38	△11	△29	△30	△12	△34	△46	△39	△38	△39
昨年同時期の雇用人員判断DI	△28	△31	△40	△38	△25	△19	△27	△19	△33	△29	△26	△52	△25

〈表 5〉地域別の過不足感

(単位：％)

(項 目)	札幌市	道 央	道 南	道 北	道 東
過 剩	18	13	28	22	24
(かなり過剩)	(1)	(0)	(—)	(1)	(—)
(やや過剩)	(17)	(13)	(28)	(21)	(24)
適 正	56	64	59	52	47
不 足	26	23	13	26	29
(やや不足)	(24)	(20)	(10)	(25)	(28)
(かなり不足)	(2)	(3)	(3)	(1)	(1)
雇用人員判断DI	△8	△10	15	△4	△5
昨年同時期の雇用人員判断DI	△8	△10	10	△5	9

〈表 6-1〉 今後の雇用方針

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
(A)増員する	23	26	35	17	34	16	21	16	20	18	26	35	32
(B)現状維持	64	64	58	66	60	71	65	69	63	72	61	50	57
(C)減員する	13	10	7	17	6	13	14	15	17	10	13	15	11
雇用方針DI	10	16	28	0	28	3	7	1	3	8	13	20	21
昨年同時期の雇用方針DI	1	8	22	△14	11	0	△1	△2	△3	△5	13	△8	2

〈表 6-2〉 人員増加分の雇用形態（複数回答）

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
正社員	81	73	80	50	67	83	85	85	83	75	100	57	100
パート・アルバイト	37	51	80	50	42	—	29	10	25	67	20	57	21
派遣社員	14	11	13	—	8	17	16	25	8	8	10	14	21

〈表 7〉 来年度の新規採用計画

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
採 用 す る	28	28	32	17	31	28	28	21	32	31	16	43	36
(今年度より多い)	(7)	(6)	(7)	(—)	(9)	(5)	(8)	(8)	(9)	(8)	(3)	(19)	(9)
(ほ ぼ 同 数)	(14)	(14)	(20)	(13)	(11)	(13)	(13)	(10)	(15)	(13)	(8)	(14)	(20)
(今年度より少ない)	(7)	(8)	(5)	(4)	(11)	(10)	(7)	(3)	(8)	(10)	(5)	(10)	(7)
採 用 し な い	46	40	43	52	23	44	48	48	49	53	58	43	38
未 定	26	32	25	31	46	28	24	31	19	16	26	14	26
昨年同時期の採用する企業	28	30	32	19	28	36	27	25	29	31	19	36	29

③「団塊世代」の社員の退職について

昭和22年から昭和24年生まれのいわゆる「団塊の世代」が来年（平成19年）以降退職し始め、雇用環境にも大きな影響を与えていると言われている。道内企業は「団塊の世代」の退職に備えてどのような対策をしているか、調査した。結果は以下の通りである。

（１）「団塊世代」の社員の在籍割合

「団塊世代」の社員が在籍する企業（78%、374社）は8割弱となった。全社員に占める割合は「1割未満」の企業（41%）が最多となり、「1割台」（21%）、「2割台」（11%）と続いた。

（２）「団塊世代」の退職に備えての対応策

「団塊世代」の社員が在籍している企業に、彼らの退職に備えての対応策について聞いた。「実施済み、あるいは決定済み」と答え

た企業（54%）は5割台半ばに達した。業種別にみると、鉄鋼・金属製品・機械製造業（64%）、その他の製造業（61%）がそれぞれ6割台となった。反面、木材・木製品製造業（37%）は3割台にとどまった。

また「検討中」の企業（22%）および「検討していない」企業（23%）はそれぞれ2割前半となった。

（３）具体的な対応策（検討中を含む）

上記の設問で「実施済み、決定済み」に加え、「検討中」を含めた全企業（76%、277社）に、具体的な対応策を聞いた。

「継続雇用制度」を採用（検討）する企業（88%）が9割弱に達し最多となった。続く「定年年齢の引き上げ」（10%）は1割、「定年制の廃止」（1%）は極めて少数となった。

業種別には「継続雇用制度」を採用（検討）する企業は、卸売業が全社となったのをはじめ、全業種で7割以上の高率となった。

＜表8-1＞「団塊世代」が全社員に占める割合

（単位：%）

（項 目）	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
在 籍 者 あ り	78	81	77	83	91	74	76	83	82	68	92	60	61
（ 1 割 未 満 ）	(41)	(38)	(37)	(22)	(34)	(51)	(42)	(45)	(42)	(55)	(28)	(25)	(37)
（ 1 割 台 ）	(21)	(25)	(19)	(44)	(34)	(10)	(20)	(24)	(23)	(8)	(44)	(10)	(7)
（ 2 割 台 ）	(11)	(14)	(12)	(13)	(20)	(10)	(9)	(8)	(13)	(3)	(14)	(15)	(12)
（ 3 割 台 ）	(2)	(2)	(2)	(ー)	(3)	(3)	(2)	(3)	(2)	(ー)	(3)	(ー)	(5)
（ 4 割 台 ）	(1)	(1)	(5)	(ー)	(ー)	(ー)	(1)	(ー)	(2)	(ー)	(ー)	(5)	(ー)
（ 5 割 以 上 ）	(2)	(1)	(2)	(4)	(ー)	(ー)	(2)	(3)	(ー)	(2)	(3)	(5)	(ー)
在 籍 者 な し	22	19	23	17	9	26	24	17	18	32	8	40	39

〈表 8-2〉「団塊世代」の退職に備えての対応策

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
実施済み、決定済み	54	55	51	37	64	61	53	55	53	49	58	42	54
検 討 中	22	22	23	21	23	21	23	29	28	14	12	25	19
検 討 し て い な い	23	22	23	42	13	18	23	16	15	37	30	33	27
そ の 他	1	1	3	—	—	—	1	—	4	—	—	—	—

〈表 8-3〉具体的な対応策（検討中を含む）

(単位：％)

(項 目)	全産業	製造業	食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業	非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
継 続 雇 用 制 度	88	88	89	71	87	94	88	80	100	88	85	88	94
定年年齢の引き上げ	10	12	11	29	13	6	9	14	—	4	15	12	6
定 年 制 の 廃 止	1	—	—	—	—	—	2	4	—	4	—	—	—
そ の 他	1	—	—	—	—	—	1	2	—	4	—	—	—

人材育成と営業・技術の継承が課題

〈企業の生の声〉

道内の雇用情勢は幾分明るさを増してきました。多くの企業がここ数年人員を抑制してきたことから人手不足感が強まり、雇用確保に動き始めました。また、団塊世代の退職に備えては、継続雇用制度を採用するとともに、人材を育成し営業のノウハウや技術の継承を図りたい、とする企業が多くみられました。

以下に、雇用の問題点や計画など、企業から寄せられました生の声を紹介いたします。

●＜豆腐類製造業＞ 給与や労働時間など労働条件は悪いが、正社員の定着率は良くなっている。しかしパートは常時募集しているが定着率が悪く、派遣社員で補充している。

●＜水産加工業＞ 従業員は非常に高齢化している。若年層の不足感をいかに解消するかが課題で、外国人労働者の採用は時間の問題である。

●＜水産加工業＞ 繁忙期は11月から翌年2月までであるが、年間雇用すると社会保険料など経費が増大するため派遣社員を活用している。

●＜冷凍食品製造業＞ 過疎と高齢化による労働力不足を解消したいが、人が集まらない。

●＜製菓業＞ 従業員の高齢化が進んでおり、世代交代が喫緊の課題である。職人を志す若者が増加しており、今夏採用した若手は予想以上に戦力となっている。今後は経験豊富なマネージャークラスをスカウトしたい。

●＜建具製造業＞ 技術者は10年がかりで育てなければならないので、体力のある人は70歳ぐらいを目途に勤務してもらうようにしている（今までの最高齢は80歳）。

●＜産業機械製造業＞ 団塊世代の退職については継続雇用制度など対策済みであるが、業務の継続性から技術職などは新卒採用を図りたい。

●＜機械製造業＞ 新規採用は見送り、繁忙期には外注の比率を高める。

●＜金属製品製造業＞ 若年層は、知識は豊富であるが知恵が乏しい。知恵を授けるのが団塊の世代の重要な役割である。

●＜金属加工業＞ 若者層の採用が困難で製造部門が高齢化している。当社の技能、技術を存続していけるかが問題である。

●＜電気工事業＞ 30～40代の従業員が極端に少ないため、20代と50代のパイプ役の不在に悩む。今後は新卒者の採用は若干名にして、空白の世代（30～40代）の中途採用に力を入れたい。

●＜土木工事業＞ 若者層を採用し人件費等の軽減を図りたいが、即戦力にならない。

●＜住宅設計施工＞ 営業職の中途採用を募集しているが高齢者が多く、次代を担う若者の応募が少ない。

●＜土木建築請負業＞ 仕事の減少に伴い、それに見合う人員まで削減する。新卒者の採用は2～3年の間隔をおいて行う。

●＜建設業＞ 若い人材を育てる余裕がなく、現状維持としている。建設業関連の学校を卒業しても就職先がなく、建設業をあきらめてしまう若い人も多くいるのではないかと。

●＜建設業＞ 建設業は中高齢者の受け入れ先としても道内の雇用を支えており、これ以上の公共工事の減少は北海道経済にとって大きなマイナスである。

●＜建設業＞ 若手の技術者が不足しており、19年度は新規採用したい。毎年1～2名程度採用し、高齢者と若年者の交代を図る。

●＜管工事業＞ 来年以降、人材不足になる。新規採用や技術の伝承方法を考えなければならないが、余裕がなく即戦力を求めたい。

●＜管工事業＞ 一現場当たりの受注単価が減少しているため、仕事量でカバーしている。当然、人手も不足するが増員する訳にもいかず、現従業員の負担が重くなっている。

●＜製缶工事業＞ 新人は戦力になるまで7～8年かかるため経験者の採用となる。若い人の指導も考えねばならない。

●＜消防施設工事業＞ 60歳定年と同時に退職金を支給し、給与は半減で採用している。会社の業績、本人の勤務状況をみて賞与も支給するため、ほとんどの人が応じている。

●＜建設資材卸売業＞ 人手が必要な場合は出来るだけパートを増やしたい。社会保険、厚生年金、失業保険等をつけているが、常用よりはいくらか人件費の削減になる。

●＜生鮮食品卸売業＞ 従業員の平均年齢が52歳と高齢になり、20～30歳の若年者の中途採用や新卒採用も考えたい。

●＜農産物卸売業＞ 正社員数は適正であるが、社員の年齢が若いと大局的に考えられる人材が育っていない。専門的知識が要求されるので長期的な人材育成が必要であるが、繁忙期には臨時やパートで切り抜けている。

●＜水産物卸売業＞ 4～5年後の退職者が1割を占めており、業務の引継ぎに考慮し若者層を採用する。

●＜洋紙卸売業＞ 人員過剰であり、配置転換などで効率化を図る。

●＜燃料店＞ 平成16年に高卒者を採用し、危険物、高圧ガス販売主任者等の資格を取らせて期待していたが2年で退職した。40代を中途採用したが仕事熱心で誠実である。

●＜作業用品店＞ 出店ペースの加速に伴い、正社員数を増やす。新卒中心とするが、一部中途採用も行う。

●＜食料品店＞ 学生、主婦中心にパートを採用しているが、今後は人生経験豊かな人の採用を検討している。

●＜道産品小売業＞ 販売職を高卒で採用しているが、進学率が高まり確保が難しくなった。今後は短大卒、大卒も視野に入れたい。また、急増する外国人観光客に対応できる販売職やIT知識を持った技能者が必要となる。今までは中途採用で都度補充してきたが、今後は計画的な新卒採用も考えたい。

●＜大型書店＞ 新規出店に伴い、新卒を募集したが予定人数に達しなかった。今後は一般採用のほか、アルバイトを優先して正社員に採用し適正人員を確保したい。

●＜生鮮食品運送業＞ 長距離輸送が主力のため、65歳までの定年延長は体力的な問題から実施は不可能である。

●＜農産物運送業＞ 営業社員が少ないことが売上低迷の原因である。中途採用を試みても営業職は確保できない。

●＜雑貨運送業＞ 技術職は、高年齢者が重要な戦力となっているので1～2年のうちに対策を考えなければならない。事務職は採用を考えていないが、教育に力を入れレベルアップを図る。

●＜都市ホテル＞ 売上が低迷している部署へ企画力と行動力のある人材の採用を図る。

●＜都市ホテル＞ 人員はほぼ適正水準。11年目の若い会社であり、定期採用は行っておらず退職者の補充が必要な場合のみ中途採用を行っている。

●＜観光ホテル＞ サービスの向上を掲げているが、担い手が不足している。若年層の勤務年数が短く、教育の効果が少ない。外国人労働者の採用を視野にいれる。

●＜観光ホテル＞ 若者の客室係が不足している。また、女性の客室係が高齢化している。

●＜自動車整備業＞ 高卒者を毎年一人採用してきたが技術の習熟に時間がかかり、来年からは中途採用をしたい。

●＜自動車整備業＞ 技術者は希望があれば、給料等すべて現状のまま継続雇用する。

●＜レジャー施設＞ 新規出店に向け幹部社員の育成が急務である。



北海道新幹線札幌延伸に向けて(2)

～ 札幌市への経済効果 ～

はじめに

前号では、北海道新幹線の札幌延伸がなぜ必要なのか、また新幹線の特長やメリットはどのような点にあるのかなどについて、一般的な視点から論じた。そこで本号以降は、より具体的な地域にスポットをあて、北海道新幹線札幌延伸について考えてみたい。

まず今回は、北海道新幹線が延伸した場合に最も大きな効果が及ぶと考えられる札幌市を例にとって、地域への経済効果や新幹線がもたらす変化、今後の課題などについて考察する。

1. 北海道新幹線の概要と札幌周辺の路線計画

北海道新幹線の道内駅は、札幌・新小樽（仮称）・倶知安・長万部・新八雲（仮称）・新函館（仮称）・木古内の全7駅となる予定である。路線延長は北海道側が292.9キロメートルで、このうち約70%がトンネルとなる。^{※1}

このため車窓からの景観について多くは期待できないが、道内と道外、あるいは道内各地と道内新幹線沿線地域の往来において、雪害に非常に強い交通手段が生まれることになる。

札幌周辺の路線についても約40%はトンネルとなる見込みであり、小樽方面から、北海道新幹線で第2番目の長さとなる「手稲トンネル（仮称）」を宮の沢付近で抜け、その後はJR函館本線沿いに進み、札幌駅に乗り入れる計画となっている。



2. 北海道新幹線札幌延伸の建設工事が札幌にもたらす経済効果

では、北海道新幹線が札幌まで乗り入れた場合、札幌市民にとってどのような効果が期待できるのであろうか。

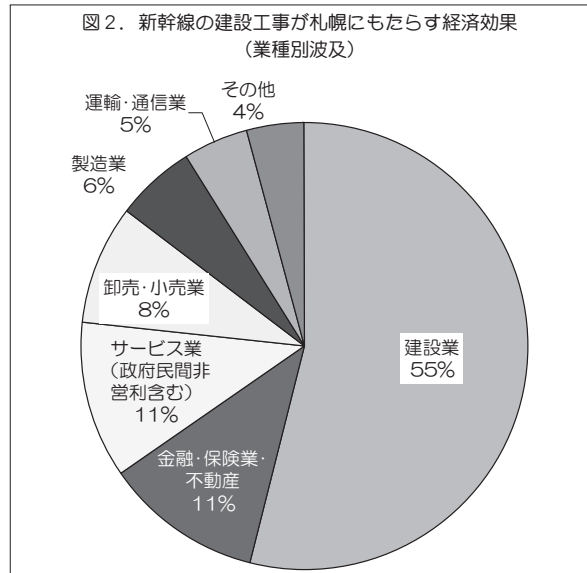
一口に「効果」といっても、その内容は様々である。たとえば前号で触れたような、札幌から各地へ向かう場合の所要時間短縮は「効果」である。またそのほかにも旅行の際に乗換え時の移動距離が減少して快適度が増すこと、CO₂の削減など様々な「効果」が考えられるが、まずここでは「経済的な効果」について触れたい。

経済的効果は大きく2つに分けることができる。ひとつは新幹線の建設工事そのものがもたらす効果であり、もうひとつは新幹線が開業した後に人の交流が増えることによってもたらされる効果である。そこで本項では、新幹線の建設工事そのものが「札幌市」にもたらす経済効果から考えてみる。

※1 平成14年に日本鉄道建設公団（現 鉄道建設・運輸施設整備支援機構）が公表した、「北海道新幹線（新青森・札幌間）環境影響評価書」による。

建設工事そのものがもたらす経済効果は一過性のものである。しかしながら、北海道新幹線の新函館・札幌間の工事費用は1兆800億円^{※2}と見積もられており、約10年といわれる建設期間を通じてもたらされる経済的効果は非常に大きい。実際、当行の試算では、建設期間中に新幹線の工事がもたらす経済効果は全道ベースで約1兆9千億円、雇用の増加も延べ163千人に及ぶと考えられる。そしてこのうち「札幌市」に及ぶ効果は経済効果で約6,250億円、雇用に関しても延べ約49千人^{※3}と非常に大きなものとなる。

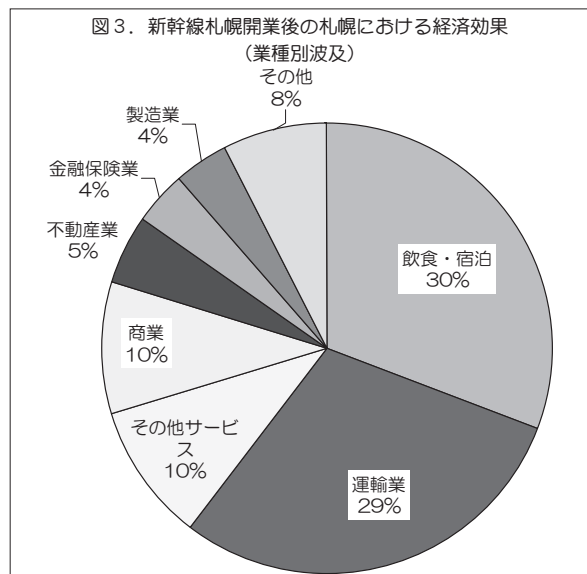
また図2は経済効果がどのような業種に及ぶのかを示したものである。建設工事の経済効果であることから、当然建設業への経済効果が高い。しかしそのほかにもサービス業や金融・保険・不動産業、卸売・小売業、製造業、運輸・通信業など幅広い業種に効果が及ぶことがわかる。



3. 北海道新幹線が札幌まで開業した後の経済効果

次に、北海道新幹線が札幌まで開業した後の経済的な効果はどのようなのであろうか。先の建設による効果が一過性であったのに対し、開業後の経済効果は永続するものである。したがってこの開業後の経済効果は、より一層重要なものであり、この効果が見込まれて初めて、北海道新幹線を建設する意味合いが生まれるともいえる。そこで当行では、平成12年に野村総合研究所が発表した「北海道新幹線開業による経済波及効果測定調査」および国土交通省の公表データ、札幌市産業連関表などを基に、北海道新幹線が開業した後の「札幌市」に及ぶ経済効果を推計した。

その結果、経済効果は年間で約700億円、雇用の増加も年間約6千人に及ぶとの結果が導かれた。これは既に着工されている北海道新幹線の新青森・新函館間における開業後の経済効果（北海道分）の約6倍にあたる効果であり、北海道新幹線が札幌延伸することで「札幌市」にとっても非常に大きな効果が永続的に生まれることがわかる。また業種別の経済効果（図3）を見ると、飲



※2 国土交通省試算。平成15年4月時点の価格。

※3 国土交通省データおよび平成12年北海道地域産業連関表（北海道経済産業局）、平成15年度道民経済計算年報（北海道庁）を基に当行で独自に推計。なお経済効果および雇用の増加は建設着工から完成までの全期間分を累計したものであり、実際は工事期間中の各年度予算に応じ、分散して効果や雇用が生じる。

食・宿泊業や運輸業などを中心に、サービス業、商業、不動産業、金融・保険業、製造業などへの経済波及効果が大きくなる。

4. 北海道新幹線札幌延伸が市民にもたらすメリット

ここまで北海道新幹線札幌延伸が「札幌市」に及ぼす経済的な効果を考えてきた。では経済的効果以外に、北海道新幹線が札幌まで延伸することによって、札幌やその周辺の住民にはどのようなメリットが生まれるのであろうか。

前号で触れたとおり、新幹線は他の交通機関にない様々な特長を持っている。そこで本項では、その中でも札幌に与える影響が大きいと思われる2点について、再度考えてみたい。

(1) 各地への所要時間が短縮される

図4は現状と新幹線札幌延伸後の札幌から各地への所要時間を表したものである。この表から、新幹線札幌延伸後は、札幌から道南・東北などへの所要時間が大幅に短縮されることがわかる。

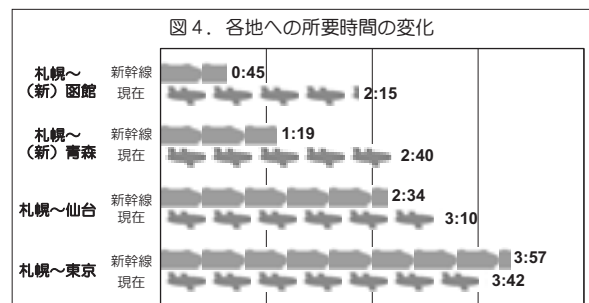
また札幌・東京間についても飛行機利用の場合に若干のアドバンテージがあるものの、その差は15分程度まで短縮される。この結果、住民には北海道と本州を移動する際、2つの大きな選択肢ができ、目的に応じて使い分けが可能になる。例えば、単独で移動するケースや東京・横浜などへ急ぐ場合は飛行機を利用し、高齢者・子どもと一緒に移動する場合や東北・北関東に向かう場合などでは新幹線を利用する等々の選択ができるようになる。

加えて、この各地からの移動時間短縮が、札幌と各地の人の交流を活性化する。例えば、北関東・東北地域との間では観光やビジネスを目的とした交流の増加などが見込まれる。そして後志・渡島地区など道内の他地域との間では、ビジネスや観光目的の交流が互いに増加するのに加えて、通学・通院などを目的とした往来も増加すると考えられる。

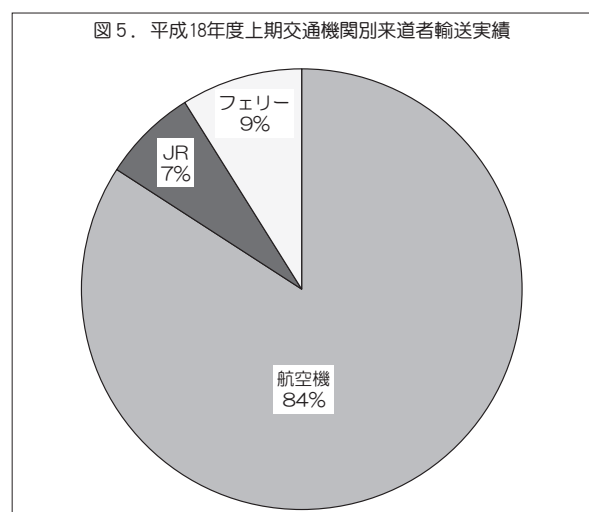
この交流人口の増加が、先に述べた経済的効果を生み出すきっかけとなるのである。

(2) 交通機関の運賃引下げやサービスの向上が見込まれる

図5は、平成18年度上期の交通機関別来道者輸送実績である。この表から、北海道と本州間の移動においては航空機のシェアが圧倒的に高く、実質的に他の輸送機関との競合がない状態であることがわかる。これに対して、北海道新幹線が札幌まで延伸すれば、航空各社にとって



※新幹線札幌開業後の所要時間は北海道経済連合会委託により北海道21世紀総合研究所が試算
※現在の所要時間はlivedoor路線案内による最短所要時間



※(社)北海道観光連盟 調べ

は新たな競合交通機関が誕生することになり、結果として運賃引下げやサービスの向上が見込まれる。

例えば、移動距離が同程度の東京・広島間および東京・函館間における旅費を比較した場合、東京・函館間のほうが通常期において片道7,600円ほど割高であり、さらに繁忙期にはその料金差が11,000円程度まで拡大することは前号で触れたとおりである。

北海道新幹線の札幌延伸によってこの料金格差が是正されれば、札幌の住民が首都圏へ旅行する際に旅費が安くなるだけでなく、本州からの旅行者にとっても北海道旅行が全般的に割安となり、仮に旅行者が現在と同じ料金を支払った場合は（航空会社ではなく）旅館や飲食店など地場の産業が潤うことになり、経済的にも寄与することになるのである。

5. 札幌のまちづくりと北海道新幹線

さて、それでは北海道新幹線が札幌に乗り入れることで、札幌という「まち」はどのように変化するのだろうか。

札幌は成熟した都市であり、駅前や中心市街は既に一定程度の開発が終わっている。したがって北海道新幹線の沿線市町村で見られるような「新幹線を核としたまちづくりプラン」は特に存在しない。しかし同市が現在取り組んでいる「まちづくりの方針（さっぽろ元気ビジョン）」や「札幌新まちづくり計画」を考えたとき、北海道新幹線は札幌市が目指す将来の「まち」の姿に非常に有用であることがわかる。そこで以下にまちづくりの諸施策に対して、北海道新幹線の果たす役割を具体的に検討していくこととしたい。

(1) 中小企業や創業者の活動を下支えする

札幌市では現在、中小企業と創業者の支援に注力しており、「札幌元気基金」などを通じた資金的支援をはじめ、専門家によるアドバイザー制度などを充実させている。この点については、先に触れた新幹線の開業効果が寄与すると考えられる。なぜならば、開業に伴う経済効果は中小企業が多いとされる飲食業を中心として、サービス業に多く表れるからである。さらにアドバイザー制度に関しても、首都圏および東北新幹線・北海道新幹線の沿線各地から札幌までのアクセス手段が増えることで、専門家の確保が容易になる可能性がある。

(2) 安心して働ける環境づくりに役立つ

札幌元気ビジョンにおいては、安心して働ける環境づくりの具体的施策として、①建設業等の構造不況業種に対する総合支援 ②雇用創出 を挙げている。前述の通り、新幹線札幌延伸は永続的な雇用機会の創出につながるほか、その建設工事を通じて、建設業者にも経済的な効果をもたらす。建設による経済効果は一時的なものであるが、この間に建設業者が他業種に進出する準備を行うことができるなどの副次的メリットも考えられ、新幹線の札幌延伸は雇用の面でも有用である。

(3) 観光振興に効果がある

図6は北海道⇄東北・北関東間の旅客輸送量と九州⇄山陽・山陰間の旅客輸送量と比較したものである。地域の歴史・文化的背景や産業構造等が異なるため単純な比較はできないが、明らかに北海道は近接地域との交流が少ない。この1つの要因として考えられるのは、現在の北海道に至る交通手段が空路、つまり点と点を結ぶ交通機関に依存していることである。

これに対して新幹線は都市間を点ではなく線で結ぶ。このため北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、北関東や東北地方を中心に人の交流が増加すると予想される。実際、北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、人の年間交流量は320万人ほど増加する^{※4}とされており、この大部分は観光およびビジネスに伴うものになる。したがって、北海道新幹線の札幌延伸は札幌の観光振興においても効果がある。

加えて、新幹線は札幌を含めた広域的な観光振興につながる可能性もある。例えば空路で旭川に入り、初日は層雲峡・旭山動物園あるいは富良野・美瑛をレンタカーで観光して、翌日は札幌市内の観光の後に新幹線で函館へ移動して夜景を楽しむ、といったコースも無理なく考えられる。

(4) コンベンション（会議・学会・催事など）の開催を推進する

札幌ではコンベンションの誘致にも注力している。しかし道外からの移動手段が空路のみでは、特に冬期を中心に天候不順が懸念され、開催に至らないケースも想定される。

対して新幹線が開通することで、冬期の移動について確実性が増すことや、東北・北関東を中心とした地域からの参加が容易になることが考えられ、コンベンション開催の増加も期待できる。

図7は長野市におけるコンベンション開催の実績推移である。長野においては官民を挙げて、新幹線を活用したコンベンション誘致に注力しており、その結果、平成17年現在では新幹線開業年（平成9年）の22倍にあたる約26万人がコンベンションに参加している。また新幹線の特長である大量輸送力やコンベンション施設の充実なども相俟って、1開催あたりの参加人数も約8倍（1開催の参加人数は約2,000人）に増加している。同じ現象は東北新幹線開業後の八戸市などでも生じており、新幹線がコンベンション推進に果たす役割は大きいと考えられる。

(5) 新たな産業の創出を助ける

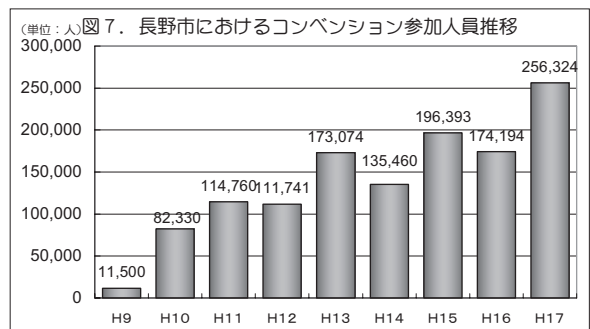
先に述べたとおり、新幹線が札幌まで開業することで人の交流量は増加する。このことは、

図6. 年間旅客輸送量の比較

(単位：千人)

	北海道⇄東北・北関東 (A)	九州⇄山陽・山陰 (B)	差異 (A-B)
旅客輸送人員	3,035	49,562	-46,527
域内人口	22,276	21,028	1,248

※旅客輸送人員は「平成16年度旅客地域流動調査（国土交通省）」による
※域内人口は平成17年国勢調査による



※4 「北海道新幹線開業による経済波及効果測定調査（野村総合研究所）」による

現在札幌市が推進している「新たな産業創出」を後押しすることになると思われる。過去、東海道新幹線沿線の浜松市や東北新幹線沿線の北上市がそうであったように、人の交流は産業集積や新産業を生むきっかけとなりうる。

そしてその分野がたとえばIT産業であっても同様のことが言える。ITの活用は距離や移動手段などの障壁を無くすのに効果的であるが、IT産業自身がその商品開発を行うにあたっては、やはり人的交流が欠かせないと考えられるからである。実際、シリコンバレーでは「(IT産業が)新しいアイデアを吸収し、事業を営んでいくためには、実際に会って話をするフェイストゥーフェイスの付き合いが重要」とされ、様々な交流会が開催されているほか、地理的に広がったバレーを有機的に結びつける上でフリーウェーが重要な役割を果たしているとの報告^{※5}がある。北海道新幹線はこのフリーウェーに代わる存在となりうる。

(6) 地球環境問題への対応に役立つ

昨今、CO₂の削減など地球環境問題への対応が重要なテーマとなっており、世界的に様々な取組みが行われている。そして札幌においてもCO₂の10%削減や環境に負荷をかけない交通網の整備など具体的な目標が掲げられている。前号で触れたとおり、新幹線は環境にやさしい乗り物であり、北海道新幹線の札幌延伸によって、物流だけでなく旅客輸送のモダルシフトも進めば、直接的に札幌のCO₂は削減されなくとも、間接的に北海道全体のCO₂の削減には大きく貢献できると考えられる。

(7) 安心なまちづくり、ゆたかな冬の暮らしの実現につながる

現在、札幌と道外を短時間で結ぶ移動手段は空路以外にない。しかし防災の観点や冬場に天候に左右されにくい交通手段を確保しておくという点で、新幹線の札幌延伸は大きな意味を持つ。

札幌市が大きなテーマとして掲げる、安心なまちづくりやゆたかな冬の暮らしを実現するためには、北海道新幹線が必要である。

6. 考えられる課題

ここまで、新幹線は札幌にも様々な効果をもたらすこと、そしてそれがまちづくりにおいても非常に重要な役割を果たすことを検証してきた。そこで最後に、新幹線の札幌延伸を見据えた場合、今後札幌に求められるのは何か、という点について検討したい。

(1) 官民を挙げた札幌延伸への取り組み

北海道新幹線の札幌延伸自体が決定していないことは前号で触れたとおりである。また、ライバルである北陸地方では、北陸新幹線の延伸に向け、官民を挙げた熱心な運動が展開されていること、新幹線の新しい整備区間が決まるのは1～2年後と言われており、北海道新幹線の札幌延伸のために残された時間は少ないことなどにも言及した。

※5 「平成12年版 中小企業白書（中小企業庁）」より

そこで、まず札幌に求められるのは、北海道新幹線札幌延伸に向けた運動の積極的な展開である。11月から北海道新幹線建設促進期成会を中心に札幌市内でのポスター掲示や懸垂幕によるPRなどが展開され、運動も盛り上がりを見せ始めている。官と民が一体となって、この動きをさらに加速させていく必要がある。

(2) 産業活性化にむけた計画的な取組み

新幹線の札幌延伸が幅広い産業に経済効果をもたらすことや新産業創出、中小企業の活性化につながることは前述の通りである。しかし考えなければならない点も多い。例えば、既存商店街の活性化策を事前に十分検討する必要がある。仮に札幌駅前の商業施設に経済効果が集中すれば、経済的な波及効果は限定されたものになる可能性がある。過去、既に新幹線が開業した地域では既存商店街の空洞化が進んだ地域も多いことから、何よりも新幹線の札幌延伸を見据えた計画的なまちづくりが求められよう。また民間サイドも手をこまねくのではなく、事前に商売のチャンスをつかむために準備を行なうことが重要である。実際、東北新幹線の八戸駅が開業した際、事前準備を実施した企業とそうでない企業では開業時の経済効果に差があったとの報告もある。

(3) 二次交通等の充実

新幹線の札幌乗り入れによって、札幌を拠点に動く人々や他の観光地等からの札幌への人の流入は確実に増加する。したがって、札幌ではこれまで以上に二次交通（レンタカーや在来線・都市間高速バスなどの公共交通網）の整備が必要となるであろう。またわかりやすい案内表示・標識の整備もあわせて必要となる。

(4) 広域観光ルートの検討

新幹線は各地との所要時間を短縮する。この結果、従来無かったような観光プランも考えられるようになる。特に短い時間で広域の観光が可能になると思われる。よって近隣地域と連携しながら、事前に広域観光の可能性を様々な角度から検討することが重要である。また都市観光は時間距離が短縮された場合に魅力を失うケースもある。旅行者にとってはいつでも訪れることができる、周辺の街となってしまうためである。このことから、札幌観光の強み・全国各地との異質性はどこにあるのかを再検討する必要もあるだろう。そして広域観光によって、絶えず観光圏域としての魅力を発信し続けられれば、新幹線が札幌に乗り入れた場合の経済効果はさらに高まると思われる。

企業価値の基本的な考え方

小樽商科大学大学院商学研究科
アントレプレナーシップ専攻 助教授
簀本 智之

企業価値という言葉が日本中を駆けめぐり、お茶の間までにぎわせたライブドア事件。事件の対応として様々な制度が導入され、制度の隙間は閉じられつつあり、会社の経営にとっても重圧とも言えるような影響を与えている。もはや企業価値という概念が何となくイメージできる程度の理解では、済まなくなっている。そう感じる経営者は多いのではないだろうか。

筆者は拙学であるが、社会人を主な学生とするビジネススクールで会計の全くの初心者でも企業価値がわかるようにと教壇に立っている。その経験（と反省？）も踏まえて、企業価値について述べてみたいというのが本稿の狙いである。

1. 企業財務論への招待

企業価値の向上は、企業経営の最終目標であり、この目標を達成するために、3つの重要な意思決定を経営者は下さなければならない。投資の意思決定、資金調達の意味決定、配当の意思決定である。これら3つの意思決定は企業財務論で取り扱うが、その構成に最終目標と3つの意思決定を見事に組み込んだ教科書として、Damodaran（1999）がある。その組み込みの方法は、図表1によく表されている。3つの意思決定毎に、経営者にとっての教訓が端的に指摘されている点も見事である。以下、この図表に沿って企業価値の入門レベルを述べてみる。

図表1：企業財務論の理論体系

最終目標	企業価値の最大化					
意思決定の種類	投資の意思決定		資金調達の意思決定		配当の意思決定	
教訓	最低所要ハードル・レートを上回るリターンを生む資産に投資せよ。		自社にとっての適切な負債と営業活動の資金調達方法としての適切な負債・資本の組み合わせを見つけなさい。		ハードル・レートを満たす投資を見つけられれば、所有主に現金を返還せよ。	
ポイント	ハードル・レートは投資のリスクの程度と、資本構成を反映すべきである。	リターンはキャッシュ・フローの金額とタイミング、その他あらゆる副次的効果を反映すべきである。	最適な資本構成は企業価値を最大にする。	適切な種類の負債は自社の資産の種類と釣り合う。	いくらの金額を返還できるかは現在及び潜在的な投資の機会に依存する。	所有主に現金を返還するためにいかなる方法を選択するかは、所有主が配当金や自己株式の取得を選好する程度に依存するであろう。

出所：Damodaran（2006）p. vii. を基に筆者が修正した。なお、同書は訳書が出版されているDamodaran（1999）と大きな違いはない。

まず導入として、実行されている教訓を見てみよう。我が国の最近の上場企業は「ハードル・レートを満たす投資を見つけられなければ、所有主に現金を返還せよ。」を実行するところが増えている。2006年3月期では、上場企業の45%が増配・復配し、自己株式の取得金額の合計は約5兆1千億円で、前年度に比べ4割増加したという（日本経済新聞、2006年6月30日）。2001年に自己株式の取得が法律上原則自由となった。これにより手元資金が豊富にある企業は自己株式を取得して、株主に資金を返還することが可能となったのである。株主還元策が充実したわけであり、教訓にそった政策を経営者はとりやすくなった。逆に言うと、株主は還元を強く求めるようになったのである。

2. リスクとリターン

投資の意思決定での教訓は、「最低所要ハードル・レートを上回るリターンを生む資産に投資せよ」である。簡潔だが、意味がはっきりとはとりにくい教訓である。丁寧に説明しよう。

今、あるビジネスを始めるとする。第1のシナリオとして、資金を全額借り入れたとしよう。借入額は100万円、利率は年利10%とする。このシナリオの下での最低所要ハードル・レートは年間10%である。10%を上回るリターンを生む資産に投資しなければならない。つまり、1年間で10万円（＝100万円×10%）を超える利払い前利益をもたらしてくれるビジネスをしなさいということである。ビジネスを成功させるために超えるべき「ハードル」は、まずは利息なのである。ただし、利息の金額ではなく、利率を考えているのが、「レート」の意味である。ところで、支払利息は損金算入が可能なので、黒字会社であれば、ハードルは税金が節約できる分だけ低くて良い。かくして、超えなければならない、最も低いハードルは、第1のシナリオでは次のようになる：

第1シナリオ（全額借入）の最低所要ハードル・レート＝（1－法人税率）×利率10%

今度は、全額株式でビジネスの資金調達することを考えよう。株式発行額を100万円、これを第2のシナリオとする。さて株主は利息に相当するものとして1年間でいくらを受け取る应考虑すべきなのか。株主は、利益が出れば配当を要求する。赤字であれば、配当しなくて良い。ビジネスが黒字になるのか、赤字になるのか、また、黒字だとしてどれくらいの黒字になるのかは、確実にわかるものではない。この不確実さが株主にとってのリスクである。リスクが大きければ、リターンも大きくなければ、誰も資金を提供しない。ここで、借入のような負債とは違い、注意が必要である。借入は借りた時に利率を契約する。株式は、発行時に1年後に何円を配当するとか、何%を配当するということを契約するわけではない。そこで、株主にとってのリターンは期待値を考える。税引き後利益が0万円、20万円、70万円のいずれかであり、それぞれの金額が実現する確率が1/3ずつとすると、期待値は30万円（＝1/3×0万円＋1/3×20万円＋1/3×70万円）となる。株主のリターンを投資額に対する率（レート）で計算すると、30%（＝30万円÷100万円）となる。株主がビジネスに資金を投下するのは、利益が不確実な

かでリターンとして利益の期待値を求めていることである。経営者からすれば、100万円の投資額で30万円の利益が期待できるビジネスでは、期待値そのものが超えなければならない、最低のハードル・レートとなる。かくして、第2シナリオのもとでの最低所要ハードル・レートは次のようになる：

第2シナリオ（全額株式）の最低所要ハードル・レート＝株主のリターン

3. 資本コスト

さて、現実の企業は借入のような負債と株式を組み合わせで資金を調達している。貸借対照表の貸方（右側）が負債と資本（純資産）に分かれているのは、資金の調達方法を区別しているからである。そこで、第3のシナリオを用意しよう。いままでのビジネスより大きく、資金200万円を投資するとしよう。その内、半額を借入によって調達し、残り半額を株式の発行によって調達する。借入金の利率は第1のシナリオと同じく10%とする。株主のリターンも第1のシナリオと同じく30%としよう。法人税率を40%として、このビジネスは一体いくらの利益を稼ぐ必要があるのだろうか。損益計算書の様式に沿って方程式を立てて計算してみよう：

図表2：第3シナリオのもとでの見積損益計算書（一部）（単位：万円）

	解き方	検算
利払い前利益	X	60
差引：支払利息	$10 (=100 \times 10\%)$	<u>10</u>
税引前利益	$(X - 10)$	50
差引：法人税	$(X - 10) \times 40\%$	<u>20</u>
純利益	$(X - 10) \times 0.6 = 100 \times 30\%$	<u>30</u>
$\therefore X = 60 \text{万円}$		

この計算結果に基づいて、資本コストを理解しやすくするために、損益計算書を組み替えてみる。

図表3：第3シナリオのもとでの組み替え後見積損益計算書（一部）（単位：万円）

利払い前利益	60	
差引：利払い前利益に対する法人税	<u>24</u>	
税引後利払い前利益		36
資本コスト：		
支払利息	10	
差引：支払利息による法人税節約額	<u>4</u>	
税引後支払利息		6
株主への配当		<u>30</u>
資本コストを上回る利益		<u>0</u>

この損益計算書は、税引後利払い前利益から資本コストを差し引く形となっている。これは借入のような負債による資金提供者（債権者）と株式による資金提供者（株主）にとっての「リターン」を資本コストの内訳として示している。第3シナリオでは、資本コストは総額で36万円である。投資額は200万円であったから、資本コストを率で示すと、18%となる。この18%を求める計算を今一度整理すると、次のようになる。

$$\begin{aligned}
 18\% &= \frac{100\text{万円} \times 10\% \times (1 - 40\%) + 100\text{万円} \times 30\%}{200\text{万円}} \\
 &= \frac{100\text{万円} \times 10\% \times (1 - 40\%)}{200\text{万円}} + \frac{100\text{万円} \times 30\%}{200\text{万円}} \\
 &= \frac{200\text{万円} \times 50\% \times 10\% \times (1 - 40\%)}{200\text{万円}} + \frac{200\text{万円} \times 50\% \times 30\%}{200\text{万円}} \\
 &= 50\% \times 10\% \times (1 - 40\%) + 50\% \times 30\%
 \end{aligned}$$

かくして、第3シナリオのもとでの最低所要ハードル・レートは、次のようになる：

$$\begin{aligned}
 &\text{第3シナリオでの最低所要ハードル・レート} \\
 &= \text{負債の総資本に対する比率} \times (1 - \text{法人税率}) \times \text{利子率} \\
 &+ \text{株主資本の総資本に対する比率} \times \text{株式のリターン}
 \end{aligned}$$

そして、この最低所要ハードル・レートはビジネスに資本を利用することのコストと理解することができるので、資本コストともいわれている。資本コストは金額ではなく、レート（率）であるので、資本コスト率と呼ぶ方が利子率と対比させて理解できるので適切かもしれない。

4. 資本コストと投資の意思決定

前節までで投資の最低所要ハードル・レートが資本コストであることが明らかになった。資本コストは投資の意思決定において重要な役割を担っている。第4のシナリオを考えよう。現時点で200万円の資金を調達し、200万円の設備を購入して、1年間だけビジネスを行う。資金調達方法は、第3のシナリオを同じとする。設備の耐用年数は5年、残存価額をゼロ円として定額法で減価償却し、1年間のビジネスが終了した時点で帳簿価額での売却を見積もる。その他、必要な条件は第3シナリオに準じて、1年間の見積損益計算書を作成しよう。

図表 4：第 4 シナリオのもとでの見積損益計算書（一部）（単位：万円）

減価償却費・利払い前利益	100
差引：減価償却費	<u>40</u>
利払い前利益	60
差引：支払利息	<u>10</u>
税引前利益	50
差引：法人税	<u>20</u>
純利益	<u>30</u>

ここで、減価償却費について説明しよう。第 4 シナリオでは 200 万円の設備を購入した。この設備は 5 年間使用に耐えるわけであるから、単純に 1 年分の費用は 40 万円と考えても良いだろう。つまり、減価償却とは設備などの使用を目的とする資産の購入金額を耐用年数にわたって費用にしていく会計手続きである。会計学では、原価の期間配分と呼んでいる。

利益に会計学は注目するが、財務論は現金の流出入に注目する。減価償却費は、費用を計上する際、現金の流出がない。現金は設備を購入した時にすでに流出しているからである。そこで、第 3 シナリオと同様、資本コストにも注目できるように注意しながら見積収支計算書を作ってみよう。

図表 5：第 4 シナリオのもとでの見積収支計算書（一部）（単位：万円）

利払い前利益	60	
差引：利払い前利益に対する法人税	<u>24</u>	
税引後利払い前利益	36	
加算：減価償却費	<u>40</u>	76
設備の売却収入	<u>160</u>	
収入合計		236
資本コスト：		
支払利息	10	
差引：支払利息による法人税節約額	<u>4</u>	
税引後支払利息	6	
株主への配当	<u>30</u>	36
資本の返還：		
借入金の返済	100	
株式の償還	<u>100</u>	<u>200</u>
支出合計		<u>236</u>
現金残高		<u>0</u>

つまり、設備を売却し、利益を債権者と株主に分配し、調達した資本を無事全額返還できたわけである。このビジネスによって、債権者は100万円を投資して10万円の利息を受け取り、株主は100万円を投資して30万円の配当を受けたわけである。

ようやく資本コストの出番である。この見積収支計算書の計算プロセスを次のように表現すると、投資の意思決定技法（DCF法；割引キャッシュフロー法）を使ったことになる。

$$200\text{万円} - \frac{236\text{万円}}{1 + 0.18} = 0\text{万円}$$

この式はこう読んで欲しい：投資額200万円から、リターン236万円を資本コスト18%で割引いた現在価値を差し引くと、ゼロ円になる。「投資額－リターンの現在価値合計」を正味現在価値と言うが、正味現在価値がゼロ円以上である投資案を選択すると、資本コストを回収できるというのが教訓の意味である。

5. まとめにかえて

2つ目の意思決定については触れることはできなかったが、ここまでの内容で企業価値の理解が楽になるはずである。DCF法による投資の意思決定と企業価値の算定を対比させておくので、理解の目安にして欲しい。

最後に、経営管理への意義を簡単に述べておこう。企業価値を大きくするためには、（1）フリーキャッシュフローを大きくする、（2）資本コストを下げる、という2つの方法があることになる。もちろん、両方とも実行しても良い。フリーキャッシュフローとは営業活動による正味の現金流出入額から投資活動による正味の現金流出入額を差し引いたものである。前者は税引き後営業利益に減価償却費を加算し、運転資本の変動額を加減したものである。安定期にある企業であれば、営業利益が変化しなくても在庫・債権・債務管理を適切に行い、運転資本を減らしていくだけでもフリーキャッシュフローは大きくなり、企業価値が向上することになるのである。企業価値の計算プロセスの理解が経営管理に通ずると言われるゆえんである。

	投資の意思決定 投資額－将来リターンの現在価値合計	企業価値の算定 将来フリーキャッシュフローの現在価値合計
割引率	投資案の資本コスト	企業全体の資本コスト
割引期間	投資案の年数	原理的には無限 実用上は一旦、有限な期間を想定し、その後は一定成長を仮定する

参考文献

- Damodaran, Aswath. (2006) Applied Corporate Finance : A User's Manual, John Wiley & Sons, Inc., 2nd edition.
 Damodaran, Aswath. (1999) Applied Corporate Finance : A User's Manual, John Wiley & Sons, Inc.
 アスワス・ダモダラン著、兼広崇明、蜂谷豊彦、三浦良造、中野 誠、松浦良行、山内浩嗣訳、『コーポレート・ファイナンス 戦略と応用』東洋経済新報社、2001年。
 日本経済新聞、2006年6月30日、第2部・決算公告特集、「増復配、企業の45%実施、自社株買いにも力入れる」。

主要経済指標（１）

年月 (邦暦)	鉱工業指数											
	生産指数				出荷指数				在庫指数			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	12年=100	前年同 月比(%)	12年=100	前年同 月比(%)	12年=100	前年同 月比(%)	12年=100	前年同 月比(%)	12年=100	前年同 月比(%)	12年=100	前年同 月比(%)
14年度	94.2	1.5	93.3	2.8	96.1	1.6	94.8	3.5	91.0	△ 0.8	86.5	△ 5.8
15年度	94.1	△ 0.1	96.6	3.5	95.0	△ 1.1	98.8	4.2	87.8	△ 3.5	85.4	△ 1.3
16年度	94.3	0.2	100.5	4.0	95.1	0.1	102.5	3.7	87.3	△ 0.6	87.5	2.5
17年度	90.9	△ 3.6	102.1	1.6	92.1	△ 3.2	105.0	2.4	90.0	3.1	90.3	3.2
17年 7～9月	89.6	△ 5.1	100.6	△ 0.2	91.1	△ 4.0	104.1	0.9	91.1	2.4	94.1	3.1
10～12月	90.6	△ 4.8	103.4	3.0	92.3	△ 3.1	106.5	4.2	89.4	△ 3.5	94.3	5.3
18年 1～3月	94.3	0.0	104.0	3.2	94.6	△ 1.3	106.6	4.6	92.7	3.1	95.0	3.2
4～6月	93.1	3.7	104.9	4.1	95.7	5.5	108.8	5.6	90.2	0.4	94.0	1.8
7～9月	p 91.7	2.6	p 105.9	5.4	p 92.3	1.5	p 109.5	5.4	p 93.8	3.0	p 95.0	0.9
17年 9月	90.2	△ 1.8	101.1	0.9	91.7	△ 1.2	104.2	1.4	91.1	2.4	94.1	3.1
10月	89.8	△ 6.0	101.6	2.1	91.0	△ 4.4	105.4	3.7	90.7	0.2	92.6	2.3
11月	90.9	△ 3.8	103.6	3.4	92.2	△ 3.2	106.6	4.2	91.1	0.1	94.2	3.7
12月	91.2	△ 4.3	104.9	3.5	93.7	△ 1.6	107.6	4.4	89.4	△ 3.5	94.3	5.3
18年 1月	97.0	1.7	104.8	2.7	98.5	2.6	107.8	4.4	90.1	△ 1.5	94.6	3.5
2月	92.4	△ 1.9	103.5	3.9	92.8	△ 2.3	105.6	5.4	89.8	△ 1.7	94.8	2.8
3月	93.5	0.3	103.7	3.1	92.6	△ 3.9	106.5	4.1	92.7	3.1	95.0	3.2
4月	93.0	0.9	105.1	3.6	94.5	0.9	109.3	4.8	90.7	1.3	94.8	3.0
5月	93.2	6.7	103.7	3.9	95.7	9.7	107.8	6.5	90.5	2.1	93.4	1.3
6月	93.1	3.3	105.9	5.0	96.9	5.9	109.2	5.4	90.2	0.4	94.0	1.8
7月	93.4	5.0	104.9	5.1	94.3	3.6	108.7	5.3	91.7	2.0	93.3	0.7
8月	r 91.3	2.0	r 106.8	5.9	r 91.8	1.2	r 111.4	6.3	r 92.2	2.4	r 94.1	0.4
9月	p 90.4	0.9	p 106.0	5.1	p 90.9	△ 0.2	p 108.5	4.5	p 93.8	3.0	p 95.0	0.9
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 鉱工業指数は季節調整済み（12年＝100）。前年比（前年同月比）は原指数による。在庫指数の四半期計数は最終月指数。
 ■ 「p」は速報値、「r」は修正値。

年月 (邦暦)	大型小売店販売額											
	大型店計				百貨店				スーパー			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	百万円	前年同 月比(%)	億円	前年同 月比(%)	百万円	前年同 月比(%)	億円	前年同 月比(%)	百万円	前年同 月比(%)	億円	前年同 月比(%)
14年度	1,048,009	△3.3	220,413	△2.0	388,574	△3.7	93,151	△2.3	659,434	△3.1	127,262	△1.7
15年度	1,036,541	△6.3	217,338	△3.3	383,298	△9.4	90,865	△2.4	653,243	△4.5	126,473	△3.9
16年度	1,006,325	△4.8	213,800	△4.0	361,905	△4.8	87,832	△3.2	644,419	△4.8	125,969	△4.5
17年度	988,179	△3.0	212,605	△1.7	350,746	△1.8	87,589	0.3	637,433	△3.7	125,016	△3.2
17年 7～9月	237,527	△3.9	51,428	△2.4	83,996	△2.5	20,606	△0.1	153,532	△4.6	30,822	△3.9
10～12月	270,792	△2.5	58,549	△0.6	99,717	△0.4	25,219	1.2	171,075	△3.8	33,329	△1.9
18年 1～3月	238,100	△2.3	51,206	△1.7	83,646	△1.8	21,157	0.4	154,451	△2.6	30,049	△3.1
4～6月	238,402	△2.6	51,086	△1.2	78,557	△2.9	20,241	△1.1	159,845	△2.5	30,845	△1.3
7～9月	p 237,306	△0.7	p 51,444	△0.3	p 79,575	△1.0	p 20,440	△0.4	p 157,731	△1.1	p 31,004	△0.1
17年 9月	76,114	△4.1	15,819	△2.8	27,611	△1.7	6,263	△0.2	48,503	△5.5	9,556	△4.5
10月	81,049	△4.9	17,486	△3.4	30,011	△2.1	7,283	△0.4	51,038	△6.6	10,203	△5.4
11月	80,648	△0.4	17,932	0.8	29,008	0.8	7,695	3.1	51,640	△1.2	10,237	△1.0
12月	109,094	△2.2	23,131	0.6	40,697	0.1	10,241	0.9	68,397	△3.7	12,889	0.3
18年 1月	84,415	△2.6	18,841	△2.8	29,585	△2.2	7,714	△0.9	54,830	△2.8	11,127	△4.1
2月	68,909	△1.9	14,912	△1.9	23,073	△1.7	5,850	0.3	45,836	△2.0	9,062	△3.3
3月	84,772	△2.4	17,453	△0.3	30,987	△1.6	7,593	1.8	53,784	△2.9	9,860	△1.8
4月	81,005	△2.1	17,043	△0.9	27,049	△2.6	6,799	△0.4	53,955	△1.8	10,244	△1.3
5月	79,202	△2.9	16,991	△1.6	25,507	△2.7	6,715	△1.2	53,695	△3.0	10,275	△1.9
6月	78,196	△2.9	17,052	△1.2	26,000	△3.3	6,726	△1.9	52,195	△2.7	10,326	△0.7
7月	84,293	△1.6	19,092	△1.4	30,147	△1.3	8,385	△1.4	54,146	△1.8	10,707	△1.3
8月	r 77,612	△0.8	r 16,416	0.1	r 24,006	△0.9	r 5,774	△0.8	r 53,607	△0.7	r 10,642	0.7
9月	p 75,401	△0.7	p 15,936	0.7	p 25,423	△0.6	p 6,282	1.3	p 49,978	△0.8	p 9,654	0.3
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 大型小売店販売額の前年比は既存店ベースによる。
 ■ 「p」は速報値、「r」は修正値。

主要経済指標（２）

年月 (邦暦)	コンビニエンス・ストア販売額				消費者物価指数（総合）				円相場 (東京市場)	日経 平均 株価
	北海道		全国		北海道		全国			
	百万円	前 年 同 月 比 (%)	億円	前 年 同 月 比 (%)	12年=100	前 年 同 月 比 (%)	12年=100	前 年 同 月 比 (%)	円／ドル	円 月(期)末
14年度	420,678	△ 2.2	70,279	△ 1.8	100.0	△ 0.7	100.5	△ 0.6	121.90	7,973
15年度	419,364	△ 2.2	71,334	△ 2.5	99.7	△ 0.3	100.3	△ 0.2	113.03	11,715
16年度	421,045	△ 1.1	72,973	△ 0.8	100.0	0.3	100.2	△ 0.1	107.49	11,669
17年度	416,611	△ 2.8	73,724	△ 2.5	100.1	0.2	100.0	△ 0.1	113.26	17,060
17年 7～9月	113,174	△ 1.8	19,654	△ 2.3	99.7	△ 0.3	100.0	△ 0.3	111.24	13,574
10～12月	104,883	△ 3.3	18,465	△ 3.4	100.1	△ 0.4	100.0	△ 0.7	117.29	16,111
18年 1～3月	96,044	△ 1.9	17,312	△ 2.7	100.3	0.2	99.9	△ 0.1	116.88	17,060
4～6月	102,665	△ 2.2	18,396	△ 2.4	100.6	0.5	100.3	0.2	113.14	15,505
7～9月	111,981	△ 2.6	19,494	△ 3.5	100.8	1.1	100.6	0.6	117.18	16,128
17年 9月	35,569	△ 1.8	6,217	△ 0.3	99.9	△ 0.2	100.2	△ 0.3	111.06	13,574
10月	35,008	△ 3.5	6,142	△ 3.0	100.1	△ 0.3	100.2	△ 0.7	114.82	13,607
11月	33,343	△ 3.8	5,923	△ 3.9	100.0	△ 0.5	99.8	△ 0.8	118.41	14,872
12月	36,532	△ 3.2	6,401	△ 3.4	100.1	0.0	99.9	△ 0.1	118.64	16,111
18年 1月	32,320	△ 2.2	5,739	△ 3.2	100.4	0.1	100.0	△ 0.1	115.45	16,650
2月	30,095	△ 1.5	5,397	△ 2.4	100.2	0.4	99.7	△ 0.1	117.89	16,205
3月	33,629	△ 2.1	6,176	△ 2.6	100.3	0.1	99.9	△ 0.2	117.31	17,060
4月	32,248	△ 3.7	5,937	△ 5.0	100.4	0.2	100.1	△ 0.1	111.51	16,906
5月	34,741	△ 2.0	6,133	△ 2.9	100.7	0.3	100.4	0.1	114.53	15,467
6月	35,676	△ 1.0	6,325	0.6	100.8	0.9	100.4	0.5	115.67	15,505
7月	36,810	△ 4.9	6,515	△ 5.2	100.4	0.7	100.1	0.3	115.88	15,343
8月	39,810	△ 1.0	6,810	△ 1.8	100.9	1.3	100.8	0.9	117.01	16,141
9月	35,361	△ 1.9	6,169	△ 3.4	101.1	1.2	100.8	0.6	118.66	16,128
資料	経済産業省、北海道経済産業局				総務省、北海道				日本銀行	日本経済新聞社

■コンビニエンス販売額の前年比は既存店ベースによる。 ■北海道の消費者物価指数の年度計数は暦年 ■円相場は対米ドル、インターバンク中心相場の月中平均値

年月 (邦暦)	乗用車新車登録台数									
	北海道								全国	
	合計		普通車		小型車		軽乗用車		普・小・軽・計	
	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)
14年度	201,070	0.2	46,300	△14.9	106,934	5.3	47,836	7.2	4,855,663	2.5
15年度	193,272	△ 3.9	52,212	12.8	92,028	△13.9	49,032	2.5	4,733,490	△ 2.5
16年度	189,519	△ 1.9	51,535	△ 1.3	90,066	△ 2.1	47,918	△ 2.3	4,749,342	0.3
17年度	187,145	△ 1.3	46,153	△10.4	90,624	0.6	50,368	5.1	4,755,369	0.1
17年 7～9月	46,279	△ 2.3	11,543	△14.4	22,659	0.7	12,077	6.3	1,171,101	△ 0.7
10～12月	37,383	△ 7.4	9,372	△16.5	17,654	△ 6.2	10,357	0.5	1,035,913	△ 7.0
18年 1～3月	55,457	△ 0.6	13,073	△ 9.7	27,007	△ 1.4	15,377	10.5	1,457,091	0.5
4～6月	45,666	△ 4.9	10,764	△11.5	20,742	△11.0	14,160	12.8	1,041,317	△ 4.6
7～9月	44,389	△ 4.1	10,472	△ 9.3	20,213	△10.8	13,704	13.5	1,117,816	△ 4.5
17年 9月	17,462	△ 0.7	4,307	△15.2	8,366	7.2	4,789	1.8	457,952	0.4
10月	13,134	△ 2.4	3,045	△13.8	6,356	△ 1.8	3,733	8.1	344,597	△ 1.6
11月	13,494	△ 9.1	3,305	△21.5	6,442	△ 8.8	3,747	4.9	365,572	△ 6.6
12月	10,755	△10.8	3,022	△13.4	4,856	△ 8.2	2,877	△12.4	325,744	△12.4
18年 1月	10,479	△ 2.7	2,567	△ 9.7	4,990	△ 3.0	2,922	5.1	325,364	0.1
2月	14,653	△ 0.6	3,481	△ 5.3	6,967	△ 1.1	4,205	4.5	443,493	0.7
3月	30,325	0.1	7,025	△11.7	15,050	△ 1.1	8,250	15.9	688,234	0.5
4月	15,433	0.8	3,557	△ 5.6	7,245	△ 1.6	4,631	10.7	312,842	△ 5.0
5月	14,339	△ 1.7	3,418	△11.1	6,331	△ 7.2	4,590	17.0	322,707	△ 6.4
6月	15,894	△12.3	3,789	△16.8	7,166	△21.4	4,939	11.0	405,768	△ 2.8
7月	16,554	△ 2.8	3,841	△12.5	8,009	△ 4.3	4,704	10.4	396,266	△ 6.2
8月	11,320	△ 4.0	2,745	△ 3.5	5,128	△13.4	3,447	13.8	283,446	△ 2.5
9月	16,515	△ 5.4	3,886	△ 9.8	7,076	△15.4	5,553	16.0	438,104	△ 4.3
資料	(社)日本自動車販売協会連合会、(社)全国軽自動車協会連合会									

■平成15年12月まではシャーシベース、平成16年1月以降はナンバーベース

年月 (邦暦)	新設住宅着工戸数				公共工事請負金額				機械受注実績	
	北海道		全国		北海道		全国		全国	
	戸	前年同月比(%)	百戸	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
14年度	48,799	1.9	11,456	△ 2.4	1,464,998	△10.7	179,080	△ 7.2	102,664	△ 3.7
15年度	50,724	3.9	11,736	2.5	1,206,954	△17.6	154,589	△13.7	111,078	8.2
16年度	48,148	△ 5.1	11,930	1.7	1,122,138	△ 7.0	137,354	△11.1	118,292	6.5
17年度	53,048	10.2	12,488	4.7	1,068,858	△ 4.7	129,622	△ 5.6	124,897	5.6
17年 7～9月	14,651	5.6	3,326	5.0	353,478	△ 5.4	37,857	△ 3.0	31,351	8.7
10～12月	15,893	32.0	3,247	7.0	149,461	△15.2	30,614	△ 2.2	30,363	8.1
18年 1～3月	7,847	10.3	2,842	4.9	125,620	△10.5	25,759	△11.8	34,308	3.8
4～6月	14,407	△ 1.7	3,342	8.6	376,978	△14.4	31,244	△11.7	33,333	15.4
7～9月	14,625	△ 0.2	3,303	△ 0.7	322,928	△ 8.6	34,177	△ 9.7	31,011	△ 1.1
17年 9月	5,023	13.2	1,081	△ 0.2	105,922	5.6	14,149	4.1	13,248	4.8
10月	6,004	42.0	1,158	9.1	72,540	△22.1	12,379	△ 1.4	8,718	8.5
11月	6,362	56.1	1,110	12.6	41,482	△24.5	9,610	△ 0.9	9,878	0.2
12月	3,527	△ 5.6	979	△ 0.9	35,439	25.0	8,625	△ 4.7	11,768	15.5
18年 1月	1,781	△16.9	929	△ 2.2	13,021	△ 6.7	6,175	△ 6.8	8,300	9.8
2月	2,198	△11.5	970	13.7	13,148	12.7	6,055	△ 8.3	10,093	8.2
3月	3,868	55.4	943	3.9	99,451	△13.3	13,529	△15.4	15,915	△ 1.6
4月	4,340	△ 5.5	1,113	15.0	151,833	8.2	11,402	△17.3	10,230	12.2
5月	4,932	1.6	1,087	6.7	96,899	△18.6	8,526	△ 0.7	97,556	15.8
6月	5,135	△ 1.4	1,143	4.7	128,246	△29.1	11,316	△13.2	13,348	17.7
7月	5,455	23.9	1,066	△ 7.5	117,502	△ 9.6	11,165	△ 4.3	8,803	△ 1.2
8月	4,483	△14.2	1,112	1.8	114,726	△ 2.4	10,367	△13.9	9,156	△ 0.5
9月	4,687	△ 6.7	1,124	4.0	90,700	△14.4	12,646	△10.6	13,053	△ 1.5
資料	国土交通省				保証事業会社協会				内閣府	

年月 (邦暦)	来道客数		有効求人倍率		完全失業率		企業倒産件数 (負債総額1,000万円以上)			
			(全 数)				(負債総額1,000万円以上)			
	北海道		北海道	全国	北海道	全国	北海道		全国	
	千人	前 年 同 月 比 (%)	倍		%		件	前 年 同 月 比 (%)	件	前 年 同 月 比 (%)
			季調値		原計数					
14年度	13,587	1.5	0.48	0.56	6.0	5.4	733	△ 8.3	18,587	△ 5.0
15年度	13,090	△ 3.7	0.50	0.69	6.7	5.1	625	△ 14.7	15,466	△16.8
16年度	12,781	△ 2.4	0.55	0.86	5.7	4.6	577	△ 7.7	13,186	△14.7
17年度	12,705	△ 0.6	0.58	0.98	5.5	4.4	555	△ 3.8	13,170	△ 0.1
17年 7 ～ 9 月	3,995	0.2	0.60	0.97	5.2	4.2	142	29.1	3,163	△ 4.4
10 ～ 12 月	3,009	2.9	0.60	1.00	5.3	4.3	138	1.5	3,434	4.2
18年 1 ～ 3 月	2,717	△ 3.2	0.59	1.03	5.5	4.4	143	△14.9	3,348	5.4
4 ～ 6 月	3,083	3.3	0.60	1.06	5.4	4.2	143	8.3	3,281	1.7
7 ～ 9 月	4,108	2.8	0.62	1.08	5.3	4.1	112	△21.1	3,250	2.8
17年 9 月	1,290	0.4	0.59	0.97	5.2	4.2	36	△20.0	987	△ 9.4
10 月	1,171	2.3	0.59	0.98	↑	4.5	38	△20.8	1,171	4.2
11 月	896	3.0	0.60	0.99	5.3	4.4	53	32.5	1,114	4.7
12 月	942	3.7	0.62	1.03	↓	4.0	47	△ 2.1	1,149	3.6
18年 1 月	856	△ 1.1	0.66	1.03	↑	4.5	46	△14.8	1,049	2.6
2 月	855	△ 7.8	0.60	1.04	5.5	4.2	48	△25.0	1,044	3.0
3 月	1,007	△ 0.9	0.51	1.01	↓	4.4	49	△ 2.0	1,255	10.1
4 月	823	0.1	0.55	1.04	↑	4.3	60	53.8	1,087	14.9
5 月	1,102	6.3	0.64	1.07	5.4	4.1	37	△21.3	1,083	1.0
6 月	1,159	3.0	0.62	1.08	↓	4.1	46	0.0	1,111	△ 8.0
7 月	1,281	2.2	0.62	1.09	↑	4.0	43	△10.4	1,051	2.6
8 月	1,519	4.7	0.63	1.08	5.3	4.1	31	△46.6	1,169	1.5
9 月	1,308	1.4	0.61	1.08	↓	4.2	38	5.6	1,030	4.3
資料	北海道観光連盟		厚生労働省 北海道労働局		総務省		(株)東京商工リサーチ			



調査レポート 2006.12月号 (No.125)
平成18年(2006年)11月発行
北洋銀行調査部
札幌市中央区大通西3丁目11番地
郵便番号 060-0042
電話 (011)261-1311
<http://www.hokuyobank.co.jp>



この印刷物は環境にやさしい「大豆インキ」
古紙配合率100%紙を使用しています。