

# 調査レポート

2007  
4

No.129

- 道内経済の動き
- 北海道新幹線札幌延伸に向けて（3）
- 経営のアドバイス：「企業経営にあたっての危機管理」

● 目 次 ●

|                            |    |
|----------------------------|----|
| 道内経済の動き……………               | 1  |
| シリーズ 提言：北海道新幹線札幌延伸に向けて(3)… | 4  |
| 経営のアドバイス：企業経営にあたっての危機管理……  | 15 |
| 主要経済指標……………                | 20 |

# 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。

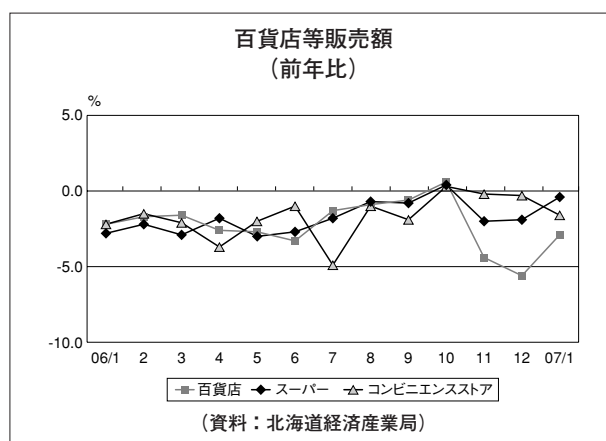
需要面をみると、公共投資は、国および地方自治体の財政面での制約から減少している。個人消費は、暖冬の影響で冬物商品の売上が伸び悩み、弱含みで推移している。設備投資は、製造業の能力増強投資を中心に幾分上向いている。住宅投資は、月毎にばらつきはあるものの、概ね横ばいで推移している。

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、ほぼ横ばいで推移している。企業倒産は、件数は増加したものの負債総額は前年を下回った。

## ①個人消費

1月の大型小売店販売額（既存店ベース、前年比▲1.3%）は、百貨店・スーパーともに前年を下回った。百貨店（前年比▲2.9%）は、身の回り品が増加したものの衣料品などが減少し、3ヶ月連続で前年を下回った。スーパー（同▲0.4%）は、衣料品や身の回り品などが減少し、3ヶ月連続で前年を下回った。

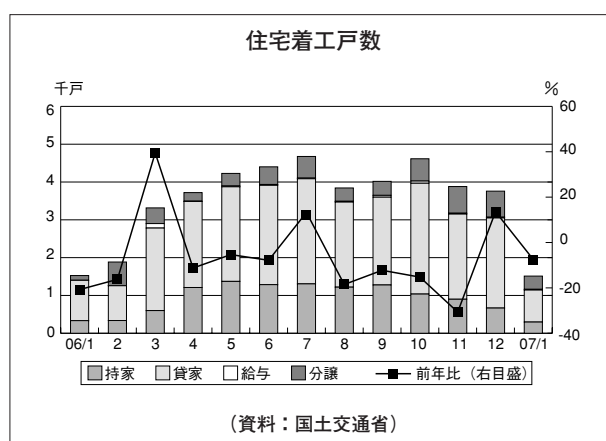
コンビニエンスストア（同▲1.6%）は、3ヶ月連続で前年を下回った。



## ②住宅投資

1月の新設住宅着工戸数は、1,764戸（前年比▲1.0%）となった。分譲（同+175.7%）が大きく増加したが、持家（同▲11.1%）および貸家（同▲20.7%）が減少し、前年をわずかに下回った。

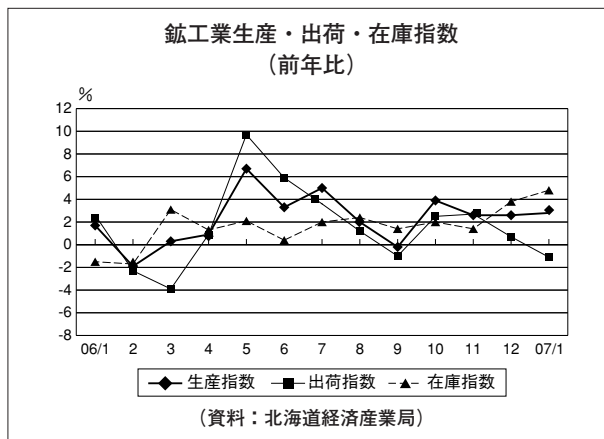
昨年4月からの着工戸数累計では、45,092戸（前年同期比▲4.0%）となり、前年を下回っている。



### ③鉱工業生産

1月の鉱工業指数は、前年に比べ生産では、石油・石炭製品工業や窯業・土石製品工業などが減少したものの、化学工業や一般機械工業などが増加した。

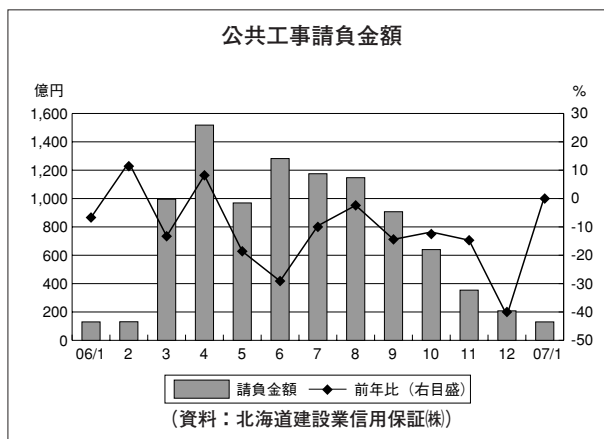
前月比では+6.2%と2ヶ月ぶりに上昇し、前年比では+2.8%と4ヶ月連続して上昇した。



### ④公共投資

1月の公共工事請負金額は、131億円（前年比+1.0%）と9ヶ月ぶりで増加した。

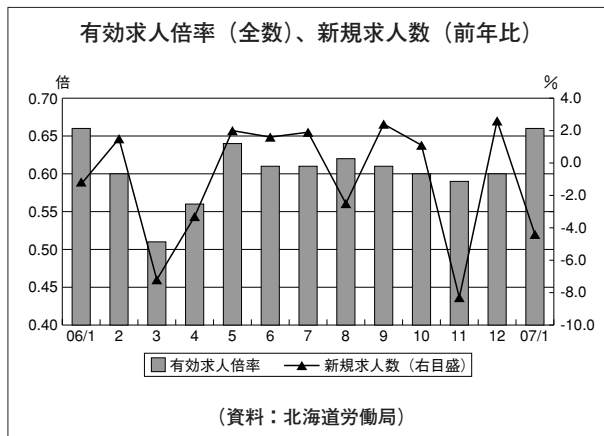
昨年4月からの累計では請負金額8,332億円（前年同期比▲12.9%）と減少基調が続いている。



### ⑤雇用情勢

1月の有効求人倍率（全数）は0.66倍となり、2ヶ月連続で前月比プラスとなった。

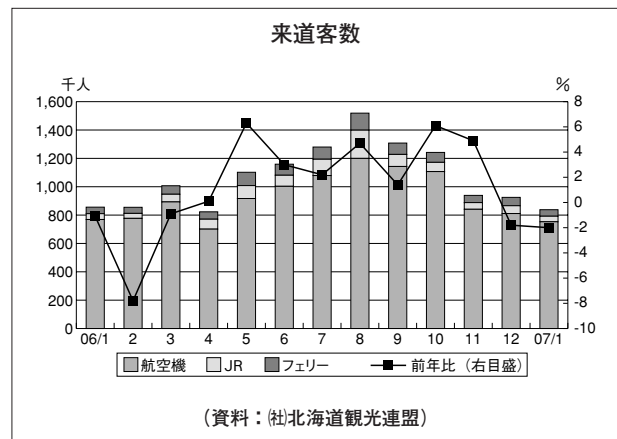
一方、新規求人数はサービス業などが増加したものの、建設業や卸売・小売業などが減少し、前年を下回った。



## ⑥来道客数

1月の来道客数は、838千人（前年比▲2.0%）と2ヶ月連続して前年を下回った。

昨年4月からの累計来道客数は、11,136千人（前年同期比+2.7%）と前年を上回っている。

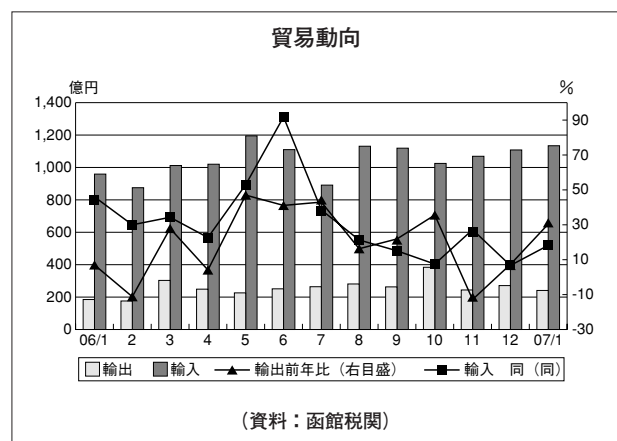


## ⑦貿易動向

1月の道内貿易額は、輸出が前年比30.4%増の241億円、輸入が同18.2%増の1,134億円となった。

輸出は、鉄鋼や化学製品などが増加し、2ヶ月連続で前年を上回った。

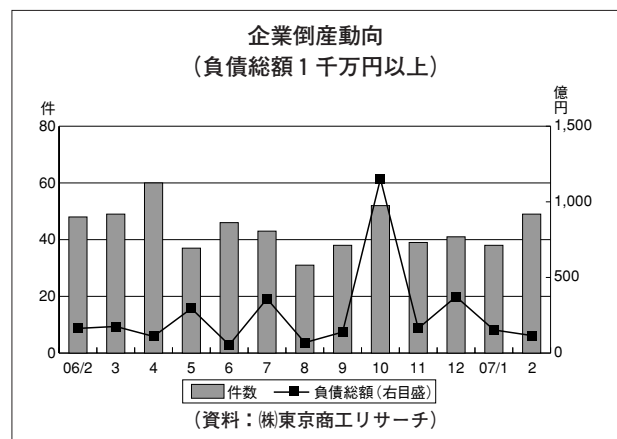
また、輸入は原・粗油やとうもろこしなどが増加し、19ヶ月連続で前年を上回った。



## ⑧倒産動向

2月の企業倒産は、件数は49件（前年比+2.1%）と前年を上回ったが、負債総額は116億円（同▲29.1%）と減少した。

業種別では、建設業が17件と最も多く、続いて小売業（10件）、サービス業（8件）となった。



# 北海道新幹線札幌延伸に向けて(3)

## ～ 長万部町の取組み ～

### はじめに

本シリーズでは、第1回目として「北海道新幹線が必要な理由」(調査レポート11月号)について触れ、また第2回目として「北海道新幹線が札幌市に与える影響」(同12月号)に注目した。

そこで本号以降は北海道新幹線の札幌延伸にむけて、新幹線駅設置予定の各市町が、現在どのような取組みを行っているか、また既設新幹線駅の例から、まちづくりの際にどのような点に留意すべきか等について考えてみたい。

まず本号では、古くから交通の要衝として栄えてきた長万部町の現在の取組みや周辺の動きなどを採り上げる。

### 1. 北海道新幹線長万部駅の概要

- ・新幹線長万部駅に関して来年度から「駅部調査」が実施される予定であり、着工が現実味を帯びてきた。
- ・新幹線開業によって長万部～札幌は約25分で結ばれるなど、各地へのアクセス時間が短縮される。
- ・長万部を結節点として、各地から胆振方面へのアクセスも改善される。
- ・高速道路の整備と相俟って、将来的には道内有数の物流拠点となることも予想される。

新幹線長万部駅については、来年度から「駅部調査」が実施される見通しである。この「駅部調査」とは、新幹線未着工の区間で、構想段階にある駅と周辺整備計画との整合性を図るべく、駅の位置や駅舎の規模・構造などに関する調査を行うものである。従ってこの調査が実施されるということは、新幹線長万部駅の着工が現実性を帯びてきたと考えることができる。

さてその新幹線長万部駅は現在の長万部駅に併設される予定であり、長万部町の計画書による駅舎イメージは図表1の通りである。

図表1 長万部新駅舎のイメージ図(資料：長万部町)



また長万部駅を利用する地域(駅勢圏)は図表2の通りと予測され、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には22万人前後になると考えられる。さらに道外からの観光客が新幹線を利用して洞爺や登別等へ向かう場合、当駅が起点となる見通しであり、これらを考え合わせると当駅



の1日乗降客は3,000人～5,000人前後になると思われる。

なお新幹線長万部駅は新函館方面から来ると新八雲の次駅となり、また札幌からは新小樽・倶知安を経て同駅に至る計画となっている。各地への予想所要時間はおよそ図表3の通りであり、長万部と札幌および長万部と首都圏などのアクセス時間は確実に短縮される。

図表3 新幹線開業後の長万部・東室蘭と各地の所要時間

|        |       | 現在      | 新幹線開業後  | 差異     |
|--------|-------|---------|---------|--------|
| 札幌～長万部 | 鉄道利用  | 約2時間5分  | 約25分    | 1時間40分 |
| 長万部～函館 | 鉄道利用  | 約1時間15分 | 約30分    | 45分    |
| 長万部～東京 | 飛行機利用 | 約5時間20分 | 約3時間35分 | 1時間45分 |
| 東室蘭～東京 | 飛行機利用 | 約4時間20分 | 約4時間20分 | —      |
|        | 鉄道利用  | 約7時間30分 |         | 3時間10分 |

※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会)およびlivedoor路線検索により独自に推計

※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる

またここで注目すべき点は、長万部を結節点として胆振方面へのアクセスも改善されることである。例えば東京から東室蘭までは約4時間20分で結ばれる見込みであり、首都圏から室蘭まで、陸路と空路の2つの交通手段が確立される。したがって新幹線長万部駅は従来にも増して「交通の要衝」としての役割が高まるものと考えられる。

さらに道路とのアクセスについても、新長万部駅は北海道縦貫道の長万部ICに程近いことから、将来は観光・物流など様々な面で、本州・道南と道内各地を結ぶ道内有数の拠点となるに違いない。

実際、これを見越すかのように、長万部郵便局が(郵便局再編に伴い)本年3月より、道南の森町から日本海側のせたな町および胆振の洞爺湖町に至る広い地域をカバーする「統括センター」に指定されたほか、住宅用生コン・パイルを製造販売する企業も長万部に拠点を設け、この4月より営業を開始する。さらに大手企業等が食肉用の豚や牛を飼育する施設を開設する計画も出ている。

## 2. 北海道新幹線における長万部駅の位置づけ

- ・新幹線長万部駅は様々な可能性を秘めた「広域多目的玄関口」となる。
- ・観光に関しては、地元・日本海側・洞爺、登別等だけでなく、全道観光の玄関口になる。
- ・ライフスタイルも変化し、新幹線は地元住民の通勤・通学の足となる。
- ・室蘭、苫小牧など道内有数の製造業拠点へのアクセスを担うほか、駅周辺が物流基地となる可能性や学術都市圏の一翼を担うなど、ビジネスにおける様々な可能性を持つ。

新幹線長万部駅は同町の策定した「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」でも示されている通り、広域玄関口としての機能を有する。しかもそれは単なる「玄関」ではなく、様々な可能性を秘めた「多目的玄関」とも言うべきものである。そこでまず、北海道新幹線における長万部駅の位置づけについて整理してみたい。

### (1) 観光の玄関口

北海道新幹線の開業効果としてまず挙げられるのが「観光の振興」である。長万部は駅周辺域に長万部温泉・二股ラジウム温泉などの観光資源を有するほか、隣接地にも黒松内など本州とは異質性の高い地域が控えている。したがって長万部駅はまず第一に、これら地元観光地への玄関口となる。加えて、北檜山・瀬棚といった日本海側への玄関口ともなる。またさらに、全国的に知名度が高い洞爺・登別へのアクセスも当駅が起点になるであろう。



そのほか、ごく当たり前のことではあるが忘れがちな点として、長万部は「道内全域の観光玄関口」になるということが挙げられる。図表4は関東や東北等の在住者に対して「新幹線が新函館まで開業した場合、どこを訪問したいか」を尋ねた結果であるが、新函館駅開業の段階で、既に函館を拠点として道東や道北まで足を伸ばしたいと希望する人が存在する。したがって北海道新幹線が札幌まで開業した場合、長万部駅を起点としてレンタカーで道内全域を周遊するケースも考えられる。

## （２）地元住民の生活の拠点

新幹線はライフスタイルを変化させるといわれる。事実、先に開業した九州新幹線においては、新幹線を使って地方から鹿児島へ通勤・通学する人々が増加している。（図表5）また通院にも新幹線が利用されているという。これを長万部に置き換えてみると、将来、長万部駅は函館や札幌への通勤・通学の拠点となることが予想される。加えて札幌でのコンサートやプロ野球を日帰りで楽しむことができるようになるかもしれない。

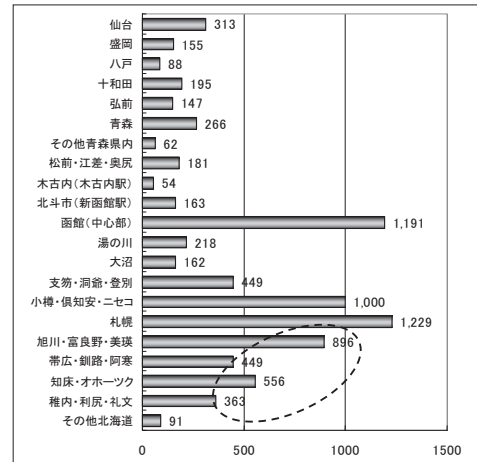
そのほか住民が道内外へ観光などで出向く場合にもメリットがある。例えば、旭山動物園も日帰り圏内となるほか、東北や北関東への観光も便利になる。また東京理科大学の長万部キャンパスに通う学生が帰省する際の利便性も高まるに違いない。

## （３）ビジネス・学術の拠点

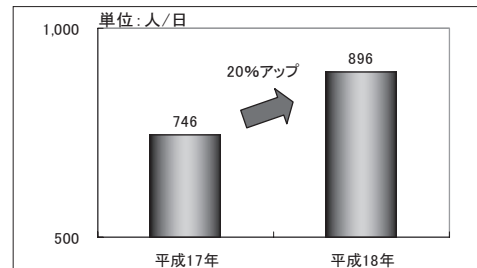
既設新幹線はビジネスに活用されるケースが多い。新幹線は目的地まで乗換え等がないことから、移動時間をフルに利用することができる。このため、車内では日常的に商談に向けた打合せなどが行われている。また車内でパソコンを利用する人や中には設計図を広げ図面をチェックするような人も見かける。このような新幹線の特性から、長万部駅が室蘭や苫小牧といった道内有数の製造業拠点へのアクセスを担うことは明白である。加えて、人的な交流だけでなく、将来は同駅周辺が物流基地となることも考えられる。現在、色々なハードルはあるものの、新幹線を利用した物流の可能性が検討されている。これが実現すれば、交通の要衝である長万部は陸運の大きな拠点となるであろう。

また長万部には東京理科大学長万部キャンパスがある。函館の各大学・室蘭工業大学・小樽商科大学・札幌の各大学など、新幹線沿線および周辺の大学が連携し「学術研究都市圏」が形成されれば、長万部はその一翼を担うことになり、産学官連携の拠点ともなり得る。実際九州では九州経済連合会の協力の下、九州大学とその半日圏域にある産官学が連携して「九州大学学術研究都市推進機構」を立ち上げ、プロジェクトを推進している。また当地の東京理科大学も新幹線の開業効果として、「学術・文化交流が盛んになり、教育のレベルや質が向上する」点に期待を寄せている。以上から学術都市圏構想は実現可能性が高いと思われる。

図表4 北海道新幹線が新函館まで開業した場合、新幹線を利用して訪問したい場所（資料：北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議）



図表5 九州新幹線定期券利用者推移（資料：JR九州）





### 3. 長万部町の駅周辺整備構想

- ・平成18年12月に「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」が策定された。
- ・同構想の目的は、新幹線長万部駅の周辺整備をまちづくり総合計画と整合させ、かつ新幹線開業効果を最大限にすることにある。
- ・構想には駅前広場やアクセス道路などの整備、鉄道によって分断されている市街地のアクセス改善、商店街や長万部温泉活性化などについて具体策も盛り込まれている。

さて、昨年12月に長万部町では「北海道新幹線長万部駅周辺整備構想」を策定している。そこで次に同構想策定の目的と特徴的な点などを取り上げてみたい。

#### (1) 構想の目的

今回策定された構想は来年度実施される予定の「駅部調査」に向けたものであり、現段階では「計画」ではなく、あくまで「構想」の域を出ないものである。しかしながら、その内容は前述の長万部駅に求められる機能を十分意識したものになっている。また同構想は、新幹線長万部駅の周辺整備をまちづくり総合計画と整合させ、かつ新幹線開業効果を最大限にすることを目的としている。このためその中ではまちづくりの課題と対策についても言及されており、特に

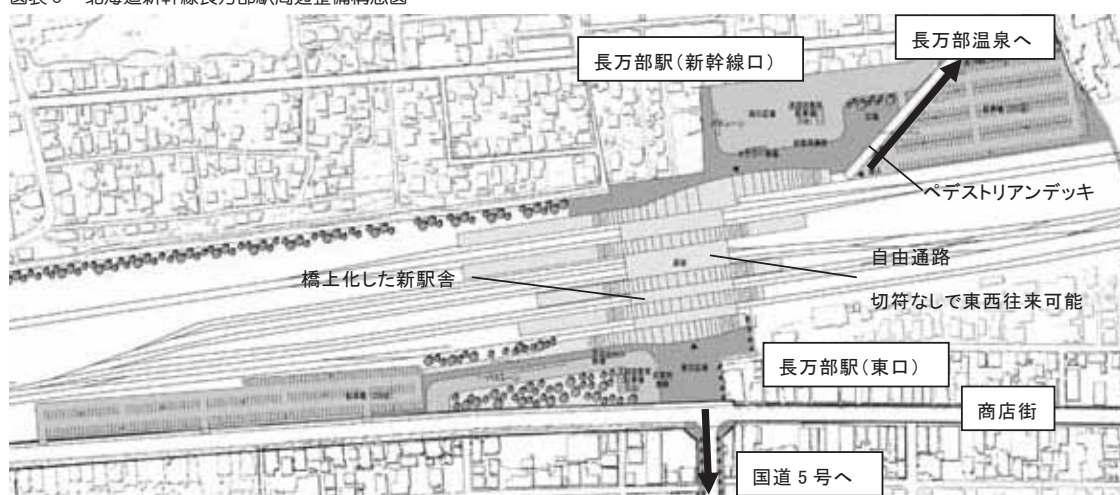
- ① 在来線駅前も含めた駅前広場・アクセス道路などの整備
- ② 現在JR函館本線によって東西に分断されている市街地のアクセス改善
- ③ 既存商店街および長万部温泉の活性化策

などについて具体的対応策も盛り込まれている。

#### (2) 具体的内容

その具体策を含め、構想を視覚化したものが図表6である。ここに記されている事項の主なもののは次の通り。

図表6 北海道新幹線長万部駅周辺整備構想図



- ① 長万部駅を胆振や日本海側を結ぶ広域玄関口と捉え、駅前には新幹線口（西口）と在来線口（東口）の両側を整備する。
- ② 駅前と国道5号線のアクセス道路を整備するほか、東西の両地区に駐車場やバスターミナ

ル機能を持たせる。

- ③ 市街地の東西交流活性化のため、新駅には切符を購入しなくても東西を往来できる自由通路を設置するとともに、改札等の駅舎機能は橋上化する。
- ④ 既存商店街を活性化するため、同地区での特産品販売および地場食材を活用した飲食業の経営を促すほか、屋台村の設置も検討する。
- ⑤ 温泉街活性化のために新幹線口から温泉街に向けたペDESTリアンデッキを整備し、駅利用客の誘導を図るほか、足湯の設置などを検討する。

なお現在長万部町では、行政と地域住民・企業などが一丸となり、新幹線誘致運動に取り組んでいるほか、上記構想を具体化していく為の方策も順次検討中である。

#### 4. 既設新幹線駅の参考例

- ・既設新幹線駅の参考例として、駅の性格や現状の問題点などで共通点の多い、滋賀県の米原駅を取り上げる。
- ・長万部と米原の共通点は、交通の要衝・国鉄のまちとして栄えたこと、国鉄の民营化以降、町の活気が失われていること、鉄道によって市街地が分断されていることなどである。
- ・米原の抱える問題は、市街地分断のほか、旧国鉄用地で未利用となっている区域が存在すること、駅前の土地利用について民間の自由裁量に任せた結果、産業集積が望めない形になってしまったことなどがある。
- ・米原では諸問題への対策として、駅に東西市街地をつなぐ自由通路を設置するほか、駅前地区の再開発を実施する。
- ・また地域特性を活かし、まち全体を活性化するため、大規模な物流基地建設構想を推進中。
- ・米原の例から、まちづくりにおける長期的視点の重要性、市街地交流策の実施方法、地元の意向が反映できる計画的整備の重要性、地域の利点を活用した都市再生のあり方などを学ぶことができる。

ここまで新幹線長万部駅の位置づけや、町が考えている長万部のまちづくり構想について触れてきた。しかし今後実際にまちづくりを進め、新幹線開業による効果を最大限享受する為には、既存新幹線駅とその周辺のまちづくりから学ぶ必要もある。

ただし一口に「既存駅を参考にする」といってもそこには様々な切り口が存在する。例えば「誰が主体になってまちづくりを進めるか」という点では長野県の佐久平駅（県外大規模資本依存型）と青森県の八戸駅（地元商工会議所主導型）などの例が参考になる。また「駅の機能」といった具体的な点に関しては、熊本県の新八代駅（在来線と新幹線の乗換えに方法について）や鹿児島中央駅（改札や自由通



路について）などが参考になるだろう。

また別の切り口として、「駅の性格」などで共通点の多い地域の例を基に、まちづくり全般を考える方法もある。そこで今回は「駅の性格や現状の問題点」などで共通点の多い、滋賀県米原市を例に長万部におけるまちづくりの留意点について考えてみたい。

### （１）米原と長万部の共通点

米原と長万部は多くの点で共通点がある。第一に両者が古くから交通の要衝として栄えてきたことである。米原は古くは中山道と北国街道（畿内と北陸を結ぶ街道）の分岐点として賑った地域であり、鉄道の時代になっても関西・東海・北陸を結ぶ陸路の結節点として栄え、「国鉄のまち」といわれていた。（図表７）

一方、長万部もかつて国鉄の機関区が置かれ、室蘭本線・函館本線・瀬棚ほかの日本海に至る交通の起点として栄えたことは周知の通りである。そして第二の共通点は、国鉄分割民営化以降、駅業務に従事する人が減少したこと等から、駅前の活気が失われてしまった点である。また第三に市街地が鉄道によって分断され、地域住民の交流が妨げられている点も共通している。これ以外にも既存商店街側の後背地が狭いといった地形形状の問題や旧国鉄用地の有効活用が図られていない点、新幹線駅が地上駅（長万部も地上駅になる計画）であることなど様々な共通点がある。

### （２）米原駅および周辺地域発展の様子

さてその米原駅であるが、昭和39年10月には早くも東海道新幹線の駅が開業している（当初は「こだま」のみ停車）。さらに昭和47年には「ひかり」も停車するようになり、北陸方面への玄関口として、駅の役割はさらに重要なものとなっていった。

またこれと前後して、周辺地域では手狭になった従来の駅前（東口）以外に駅裏（現在の西口）の開発が進められ、市役所（当時は米原町役場）も同時期に駅裏側に移設された。そしてその後、

駅裏側の地域発展に伴って昭和54年に駅西口が竣工し、現在に至っている。（図表８）

なお、現在の米原駅はJR東海（新幹線管轄）、JR西日本（在来線管轄）、近江鉄道（私鉄）の3社の路線が乗り入れる形となっており、1日5,000人以上の乗降がある。

### （３）米原の問題点

米原では大別して以下の3つの問題点が挙げられている。

- ① 米原駅周辺は鉄道によって東西に分断されており、歩行者の東西移動は幅員狭小な地下通路で行なわれている。（図表９）この為に住民の交流も妨げられており、地域発展の障害となっている。
- ② 駅東口側（従来から拓けていた地域）には、旧国鉄用地で現在未利用となっている約25,000㎡におよぶ区域が存在するほか、国鉄職員減少等に伴って駅前自体にも活気がなくなっている。
- ③ 一方駅西口側（新たに拓けた地域）は、民間の自由裁量によって土地利用が行なわれた結

図表８ 米原駅西口の様子



図表９ 米原市街の東西を結ぶ地下通路





果、青空駐車場が目立つ、産業集積の望めない駅前となっている。(図表10)

#### (4) 米原の取組み

以上の諸問題に対処する為、現在米原では、新幹線開業後実に約40年を経て、駅周辺の大規模な整備に着手している。その概要は次の通りである。

##### ① 米原駅東西自由通路・橋上駅舎整備事業…(図表11)

市街地の東西交流改善や駅利用者の利便性向上を目指し、米原駅に自由通路が設置される。また高齢者・身体障害者への配慮から、駅構内各所にエレベーターやエスカレーターが設置される予定である。なお事業規模は約41億円となっており、国から交通結節点改善事業や交通バリアフリー整備事業などに対する補助を得て実施される見通しである。

##### ② 米原駅東部土地区画整理事業…(図表12)

駅東口側の有効利用と賑い創出のため、土地区画整理事業を実施するもので、ポイントは  
・従来駅前開発のネックとなっていた近江鉄道の移設  
・旧国鉄用地の活用  
の2点。完成後は広大な商業域が生まれる予定である。

事業規模は約87億円で、うち保留地処分金を除いた部分は約53億円となっており、国の補助を得て実施されている事業である。

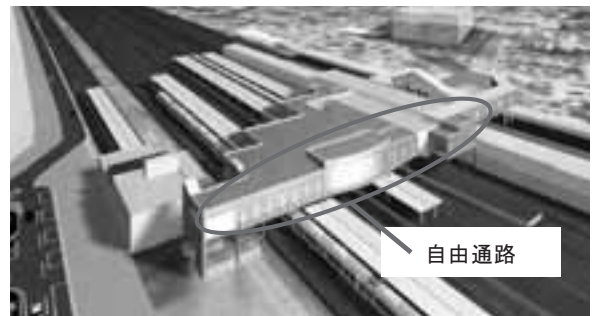
##### ③ 滋賀統合物流センター（SILC）構想…(図表13)

本構想は、交通の要衝という利点を活かし、駅南部の農地16.5haに大規模な物流拠点を設けるという計画で、整備費は約180億円と見込まれる。平成17年に滋賀県が独自に推進する「経済振興特別区域」の認定を受け、県の支援を受けながら、産官学および金融機関の連携の下に事業が推進されている。

図表10 米原駅西口周辺の様子(資料：米原市～青空駐車場が広がり、産業集積が難しい)



図表11 米原駅東西自由通路・橋上駅舎整備事業(資料：米原市)



図表12 米原駅東部土地区画整理事業(資料：米原市)



図表13 滋賀統合物流センター構想図(資料：米原市)



事業の具体的内容は

- ・ ITを活用した効率的仕分け、発送、保管、保税システム構築
- ・ モーダルシフト\*の推進
- ・ 災害時に日常流通している物品を公共利用するための仕組みづくり
- ・ 物流労働市場に優秀な人材を供給する為の人材育成事業

などが柱となっており、当初年間100万 t 以上、15年後には320万 t の集荷を見込む。

また本構想のまちづくりへの効果は、米原市によると、

- ・ 生産誘発額305億円／年、雇用誘発1,883人／年
  - ・ モーダルシフトによるCO<sub>2</sub>削減66,896 t／年、省エネ効果（軽油削減）3,420万 ℓ／年、および道路渋滞の緩和
  - ・ 災害時への対策
- などとなっている。

この構想は地域特性を活かした都市再生策として、全国的にも注目を集めるユニークなものである。

#### （５）米原のまちづくりに学ぶべき点

以上米原市の取り組みを取り上げたが、同地区の例から長万部のまちづくりにおいて留意すべき点として次のことが挙げられよう。

##### ① 長期的視点の重要性

米原では、新幹線開業後40年以上経た現在になって、駅および駅舎整備に100億円以上の投資を実施することになっている。確かに、新幹線開業当時では読みきれない事項や国鉄民営化後、米原駅の管轄が複雑な形となったなどの要因はあるものの、駅裏側（西口）の発展の可能性やそれに伴う東西交流の重要性については同地域でも従前から指摘されていた。

したがって長万部のまちづくりも、新幹線開業によって町全体が変化する可能性を視野に入れ、長期的なビジョンの下に策定される必要がある。他地域の話になるが、例えば新山口駅前（山口市）は30年の歳月をかけて、区画整理事業が実施されている。

「20年あるいは30年先に長万部はどういう町でありたいか」をまず明確にする必要があるだろう。

##### ② 東西市街地交流方法の確立

米原で問題となっている鉄路による市街地の分断は、実は全国各地でも発生している。そして対策を講じなかった地域の多くでは、新たに設けられた新幹線側の駅前が発展し、中心であった在来線側の商店街は衰退している。このことから市街地を一体化するための方策はまちづくりに欠かせないものであろう。

長万部においては先に触れた駅周辺整備構想で、東西の交流活性化のために自由通路を設置する予定になっている。しかし町内には在来線および新幹線を高架化して道路を鉄路の下に通すことで、市街地分断を解消したいとの意見もあるようだ。

※物品を運搬する際、トラック輸送から鉄道・海運など環境への負荷が小さい輸送方法に切り替えること

確かに鉄道を高架にすれば、現在分断されている市街地の一体化がスムーズに行える。しかしその費用は長万部駅の前後3kmを整備すると仮定した場合、150億円以上と予想される。また国の補助も得にくいなどのデメリットがある。対して自由通路設置は約20億円と見込まれ、また国の補助も得やすい。(図表14) したがって費用対効果を見ると自由通路設置が現実的な線と考えられる。

図表14 鉄道高架化と自由通路整備の事業費比較

1. 鉄道の高架化事業例

|                    | キロ当たり事業費 |
|--------------------|----------|
| 北海道旭川駅周辺限額額立体交差事業  | 155億円    |
| 北海道野幌駅周辺連続立体交差事業   | 60億円     |
| 大阪市杉本駅周辺連続立体交差事業   | 184億円    |
| 福岡市東区鹿児島本線連続立体交差事業 | 55億円     |
| 徳島県佐古駅周辺連続立体交差事業   | 63億円     |
| 北九州市折尾駅周辺連続立体交差事業  | 78億円     |

2. 自由通路整備例

|          | 総事業費 | 整備内容    |
|----------|------|---------|
| 青森県八戸駅   | 18億円 | 6m×117m |
| 長野県佐久平駅  | 18億円 | 6m×83m  |
| 神奈川県海老名駅 | 30億円 | 12m×88m |

問題はどのようにして、自由通路を使った東西交流を確立するか、という点である。今後の高齢化社会を考えれば通路のバリアフリー化は当然であろう。それに加えて、例えば駅東口の商店街・食品スーパーと新幹線口側の長万部温泉が連携するのはどうだろうか。商店街で買い物をした場合には長万部温泉の入浴を割引きし、逆に温泉に正規料金で入浴した場合には商店街の買い物を割引く等々の連携ができないものであろうか。いずれにしても如何にして自由通路を有効利用するかという点がポイントとなるであろう。

③ 地元の意向が反映できる計画的整備の重要性

米原駅の西口は、民間経営の青空駐車場が乱立し、商業集積などが進まない原因となっている。しかしこの点に関しては米原市も対策を打っていないのが現状である。米原市では「西口の土地地区画整理を実施した際にしっかりした地区計画を策定すべきだった」としている。このことからまちづくりにおいては、当然ではあるが「計画的整備」が必要であることを再認識させられる。

またその計画には地元主導で、地元の意向に沿ったまちづくりが出来る仕組みを織り込む必要もある。例えば新幹線佐久平（長野県）の駅前には県外の大手資本を中心に急激に商業集積が進んだ。しかしその一方で、かつて32億円を投じて再開発を行った市内の既存商店街は、空き店舗が続出するなど大きな打撃を受けている。長万部においても同様のケースが考えられる。したがって整備計画は地域住民の意向をしっかり反映できるものにする必要がある。

④ 地域の利点を活用した産業立地・都市再生への取り組み

米原は関西と東海・北陸を結ぶ、鉄道・道路網の結節点であることを利用し、都市再生策として大規模物流センター建設に着手している。一方、長万部も新幹線開通によって、人的交流・物流の両面で交通結節点としての役割が増大することは既に触れたとおりである。従って新たな産業として長万部においても物流基地の設置が考えられる。また長万部に物流拠点ができることは、周辺地域の活性化にもつながる可能性がある。例えば噴火湾の活ホタテなど生鮮品輸送に有効であるほか、黒松内・八雲ほかの畜産加工食品移出についても利便性が高まるものと考えられる。さらに高速道路網の整備によって、その効果は道央圏はもとより、道東・道北まで波及する可能性もある。加えて函館港・小樽港を利用



した、ロシア・中国東北地域など海外貿易にも同物流基地を活用できる。なお、この構想を実現する為には、北海道庁や国の支援が必要であるほか、民間企業・金融も含めた産学官金の連携が不可欠である。

また物流以外にも、長万部は食品加工業を中心に様々な産業立地の可能性を持っている。今後のまちづくりを進めるにあたっては、今一度、長万部町をはじめとした周辺地域が持っている「強み」を確認する必要がある。

## 5. 今後の検討課題

- ・広域観光を実現する為には、ソフト面について民間が中心となって展開する必要がある。
- ・商店街活性化は、地元スーパーとの連携強化と同スーパーとの差別化の両方が要求される。
- ・新幹線利用者向けに、地元食材利用のレストランを設けたり、地元色豊かなおみやげ品の開発などを実施することも有用である。
- ・長万部温泉活性化には、地元需要の掘り起こしや商店街との連携、周辺温泉との連携などが考えられる。
- ・コンパクトシティの実現や商店街振興のほか、様々な産業を活性化するためには、駅周辺に住宅用地を確保することが求められる。

北海道新幹線が札幌まで延伸されるか否かはここ1～2年の間に決定する。そして仮に延伸が決定すれば、その後約10年で新幹線長万部駅が誕生することになる。そう考えるとまちづくりのために残された時間は多くはない。そこで最後に長万部における今後の検討課題について簡単に触れてみたい。

### （１）広域観光の実現

北海道新幹線の効用として最も期待されているのが「観光」である。そして長万部は広域の玄関口となることは既に述べた。そこでまず今後検討が必要なのは、いかにして「広域観光を実現し、リピーターを確保するか」という点である。

既存の新幹線駅を持つ自治体からのヒアリングでは、「行政としては、区画整理事業・駅舎建設などで手一杯の状況になってしまい、ソフト的な事業にはなかなか手が付けられなかった」との声が多かった。このことから広域観光を実現するには、まず民間や商工会などが中心となって、周辺市町村の商工会と連携しながら、

- ① 広域観光ルートづくり
- ② 駅周辺地域のPR活動
- ③ 旅行エージェント・ネット事業者・旅行関連媒体等への売り込み

などを実施していく必要がある。

### （２）商店活性化策と将来戦略

平成12年に長万部商工会が実施した「お買物アンケート調査」によると、町民の購買行動は貴金属・家電・家具等、専門品・買回品については札幌などの町外で購入する傾向がある。対して最寄品のうち、食料品は地元のスーパーで購入する層が半数以上であり、また書籍・文具、理容、飲食などに関しては地元商店街を利用するケースが多いことがわかる。（図表15）

したがって商店街の活性化のためには、地元スーパーとの連携も必要であり、あわせて地元スーパーとの差別化および最寄品のうち同スーパーが扱っていない品目・サービスの取扱いも検討する必要がある。

加えて、町の構想にある通り、他地域から新幹線を利用して長万部を訪れる人を主な対象として、商店街の中に、地元食材を使用したレストランを設けたり、商店街が一丸となって地元色豊かなおみやげ品の開発を行う、等の施策が必要となるであろう。

### （３）長万部温泉の活性化策

現在函館では、ビジネスホテルの建設ラッシュが続いている。しかも各ビジネスホテルは温泉や大浴場まで完備していることから、湯の川地区の温泉ホテルは大きな打撃を受けているという。同様のことは新幹線延伸が決定すれば、長万部でも起こり得る。また観光地としては、洞爺や登別もライバルとなる。

したがって長万部温泉を活性化するためには、それらのホテル・旅館とは明確な差別化が必要となる。ひとつキーとなると思われるのは、地元の需要掘り起こしであり、その方法としては先に述べた、商店街や地元スーパーとの連携が考えられる。またもう少し広範囲で考えると、黒松内・豊浦・今金・北檜山などの温泉との連携も検討課題となろう。（温泉ラリーへの参加など）

また現在、長万部温泉では運動部の学生の合宿を積極的に引き受けるなど、他地域にないユニークな取り組みを行っている。こういった取り組みを伸ばしていくのもひとつの方策と考えられる。

### （４）住宅基盤整備

新幹線によって人の交流が増加すれば住宅需要の増加も見込まれる。また長万部は函館や札幌へのアクセスが良好であり、通勤・通学にも適するため、他地域からの人口流入も考えられる。さらには首都圏からの移住やマルチハビテーション\*などの需要も考えられる。したがって長万部駅周辺の整備計画には住宅基盤の整備を盛り込む必要がある。なおその場合には、駅周辺で居住空間整備を実施することで行政の効率化（いわゆるコンパクトシティー）の実現が可能となるほか、商店街振興策ともなる。

さらに住宅の増加は小売業以外の産業活性化にもつながる。例えば前述の長万部進出を決めた生コン・パイル製造業者は、新幹線開業の副次的効果として、長万部周辺地区の住宅需要増加に伴う売上にも期待を寄せているという。

また少子高齢化がすすむ中で、人口を維持し、町の機能を保つためにも、駅周辺整備計画における住宅用地の確保および定住促進のための施策実施は不可欠といえよう。

さて、本号では新幹線開業に向けた長万部町の取り組みについて触れた。次号以降も今回と同様に、新幹線開業に向けた道内各地の動きについて採り上げたい。

図表15 長万部町民の買い物アンケート調査（資料：長万部商工会）

|        | 地元商店街 | 地元スーパー | 地元DIY | 町外合計  | 不明    |
|--------|-------|--------|-------|-------|-------|
| 貴金属    | 226   | 20     | 2     | 1,044 | 1,297 |
| 家電     | 467   | 10     | 139   | 1,007 | 957   |
| 家具     | 378   | 8      | 149   | 714   | 1,315 |
| 生鮮食料品  | 245   | 1,126  | 63    | 319   | 725   |
| 一般食料品  | 192   | 1,092  | 303   | 281   | 465   |
| 日用雑貨   | 221   | 252    | 914   | 422   | 727   |
| 書籍・文具  | 1,045 | 32     | 108   | 668   | 571   |
| 外飲食・喫茶 | 736   | 35     | 5     | 724   | 814   |
| 理容・美容  | 1,246 | 10     | 0     | 499   | 700   |

\* 一世帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けること

# 企業経営にあたっての危機管理

橋本・大川合同法律事務所

弁護士 大川 哲也

## 1 はじめに

「経営のアドバイス」の執筆をはじめて担当させていただくことになりました弁護士の大川哲也です。平成4年に開業いたしまして、ほぼ15年となります。この間、企業法務を中心に扱ってまいりました。今回は、企業経営における危機管理について、総論的にご説明させていただきたいと思います。

## 2 法曹人口増加とリスクマネジメント

昨今、「危機管理」とか「リスクマネジメント」などという言葉が盛んに唱えられるようになりました。企業が万一の「危機」「リスク」に直面した場合に無防備だと、一発で命運を左右しかねません。大きな企業であっても大打撃を受けたり、あるいは倒産したりという事件が報道されていますが、決して他人事ではない、ということを考えておかなければなりません。

この点、何よりもまず、近い将来、社会が劇的に変わる、そのために十分に危機管理態勢を整えておかなければならない、という点を明確にご認識いただきたいと思います。

日本人の特性として、争いごとを嫌いますので、多少何かトラブルになっても、まあいいか、で済んでいたのが一昔前までです。とくに北海道の人はおとなしいといわれているので、訴訟などの峻烈なトラブルに発展することは稀だったかもしれません。しかし、昨今、市民の権利意識が少しずつ強くなってきていることを感じています。「市民の権利意識が高い」ということは決して悪いことではありませんが、企業としても取引先、消費者等、各関係者の権利主張にきちんと備えておく必要性は高くなります。

さらに、ここ数年で社会が劇的に変わります。いままで「まあいいか」で済んでいたことが済まなくなる社会がやってくるといえましょう。

先日、雑誌を読んでいたら、読者の川柳が掲載されていました。「思い出の事件を裁く最高裁」という川柳です。これ、どういう意味でしょうか。ご承知かと思いますが、日本では、地方裁判所、高等裁判所、最高裁判所、というように、裁判は3回できます。地裁、高裁で結論が出ず、最高裁まで持っていったときには、既に事件から10年以上も経っている。ときどきニュースで、「えっ、あの事件、まだやってたの」というご経験があらうかと思います。オウム真理教の教祖の刑事裁判は、たしかに重大事件ではありますが、地方裁判所の審理だけでも8年もかかったわけです。今の裁判所の状態では、一般の民事事件でも、解決まで何年もかかるケースがあります。時間がかかりますから、必然的に不承不承の解決になる場合が多いといえましょう。たとえ勝訴したとしても、すでに疲弊しきっているというケースも多いのではないかと思います。また、一般の人が弁護士に相談しようと思っても、弁護士が少なすぎて何処にいるのか解らない、弁護士のいない裁判所の所在地もたくさんある、テレビではしょっちゅう弁護士を見ているが、生きた本物に会ったことはない…。

そんなことで司法はスムーズに紛争を解決してくれない、裁判にしてもしょうがないという、

そんな市民の不満が司法離れを招いてきました。

これじゃあだめだ、ということで、司法を大きくしよう、という動きがここ数年起きています。「司法改革」と呼ばれる動きです。

その中心が、法曹人口を劇的に増加させよう、というものです。平成16年4月から法科大学院が発足しました。いままでは合格率数パーセントの司法試験を通過しなければ裁判官、検察官、弁護士にはなれませんでした。この制度により、2010年を目処に、法曹人口を年間3000人とする…ちなみに私が弁護士になった15年前は年間約500名でした。この制度改革によって、弁護士の数は激増します。このような、法曹人口増加、司法の容量の拡大によって、社会の仕組みが劇的に変わることとなります。アメリカのような訴訟社会が必ずしも良いわけではありませんが、司法の機能を充実させるということは必要だと思います。日本も、必然的に訴訟社会に移行せざるを得ないであろうと思いますし、現に移行しつつあると思っています。

このような社会の変革のなかで、どのような動きが起きるか、と申しますと、弁護士の数が激増した場合には、必然的に職域拡大の動きが盛んになります。実際に、いろいろな分野に職域を広げようという動きが盛んになっています。

また、従前は弁護士費用が支払えずに泣き寝入りしていたケースが多かったですが、弁護士が組織する弁護士会も無料相談や弁護費用の立替などの制度を充実させ、たくさんの市民が弁護士に相談、依頼できる体制を整えております。国も昨年「法テラス」という組織を立ち上げました。そして、弁護士の数が飛躍的に増大するわけですから、このような活動はますます活発になっていきます。重い事件はもちろんのこと、軽微な事件であっても次々と訴訟に発展するケースが起きてくるのではないかと思います。

ですから、企業においても、「いつ訴えられるかわからない」ということで、しっかり法的側面からの危機管理体制を整えておかねばなりません。

### 3 「最悪の事態を想定できる能力」

来たるべき訴訟社会に向けて、などという大げさですが、このような社会において紛争を未然に防ぐよう、危機管理を整えるにはどうしたらよいでしょうか。

「危機管理」のためには、「最悪の事態を想定できる能力」が大前提となってきます。この能力がなければ、そもそも危機に備えることはできないからです。

たとえば、皆さんは「自分が凍死する危険」ということをお考えになったことがあるでしょうか。登山などを趣味にされている方以外は、そんなこと考えたことがない、ということではないかと思います。先日テレビでやっていたのですが、阪神淡路大震災規模の地震が北海道で将来30年の間に発生する確率は、概ね5%だということです。5%といっても、事が重大なだけに相当な確率です。そして、特に気をつけなければならないのが、厳冬期に大地震が発生した場合、建物の倒壊などによる一次被害よりも、事後に凍死する二次被害の危険性が高い、ということです。阪神淡路大震災のとき、たくさんの被災者の方々が住居を失い、テント生活を余儀なくされました。これがもし、北海道の気温だったとすると、さらに被害が拡大していたというのでしょうか。



食料やラジオ、懐中電灯などが入った非常持ち出し袋などを備え置かれている方はいらっしゃると思いますが、厳冬期の地震には役に立たないかもしれないのです。厳冬期の地震を想定できて初めて、懐中電灯やラジオだけでは足りない、防寒シートなども備えておこう、ということに気付きます。

ちょっと突飛な例だったかもしれませんが、「最悪の事態を想定しておく能力」の大切さについてはご理解いただけたのではないかと思います。

#### 4 危機管理と弁護士を活用

皆さんの日常業務における危機管理においても、「まさか」は禁物であります。最悪どうなるか、ということを常に念頭においておかなければ、いざその事態を迎えたとき、「丸腰」になってしまいます。もちろん、「何年に1回」というレベルにとどまる頻度だと思いますが、万一の打撃が大きいと、一発で命運を左右しかねません。ですから、「最悪の事態」をきちんと想定しましょう。…と、口で言うのは簡単なのですが、実際に「最悪の事態を想定する」ということは非現実的なこともあり、非常に難しいといえます。先の地震の例でいうと、私もこの番組を見るまで、自分が凍死する可能性などということは全く考えていませんでした。テレビを通じて地震の専門家に教えてもらって、初めて最悪の事態が判りました。

まさに「餅は餅屋」。我々弁護士は、法的トラブルに関して、最悪の事態をご教示する使命を負っています。弁護士はプロとして、たくさんのお客様の「何年に1回の非常事態」に日々直面しています。一面因果なビジネスではありますが、「危機管理」ということについて非常に敏感です。ですから、絶対にかかえこまず、「あれっ」という段階、もっと言うところ「あれっ」となる前には是非ご相談いただきたいと思うのです。これが「あれれっ」となり、「あれれれっ」となり、最後には「あーあー」になってしまいます。そのときは、後の祭りです。きちんと弁護士に相談すると、最悪の事態をきちんと想定し、最善の対処法を考えてくれます。とにかく早め早めの相談であります。

こう考えると、日常的な法律相談というのは、健康診断によく似ていますよね。ずっと放っておいて、いきなり倒れて救急車で運ばれてきた、このような段階になると、どんな医師でも、「手遅れです」ということになってしまいかねません。でも、平时にきちんと健康診断を受けていれば、初期の段階で発見でき、「異常が見つかってよかったですね、今手術すれば大丈夫ですよ」ということになります。

企業のトラブルも本当によく似ています。「あと半年早く来てもらえれば…」という事件がたくさんあります。

#### 5 契約書について

危機管理でよく言われるのが、「普段から契約書をきちんと備えて置こう」ということです。信用できる相手でも、後日に「言った、言わない」の紛争になっては困るので、きちんと文書に残しておこう、という意識は皆さん持たれていらっしゃると思います。しかし、私の業務の経験



からすると、残念ながら、不備な契約書が非常に多いです。折角作った契約書が何にもならない、それどころか逆に命取りになってしまう、ということだって珍しくありません。

簡単な例をご紹介します。この契約書をご覧ください。甲野太郎さんから100万円借りた乙野次郎さんが即金で返せなくなって、月々5万円ずつの分割払いを懇願してきました。甲野さんは、「あくまでも、きちんと月々5万円ずつ返してくれるのであれば、まあしょうがないなあ」ということで、以下のような確認書を作ってお互いに調印したわけです。実は、これには甲野さんに不利に働く欠陥があるのです。

### 確 認 書

甲野太郎を甲、乙野次郎を乙として、甲と乙は以下のとおり合意した

- 1 乙は甲に対し、本日現在、100万円の貸金返還債務を負っていることを確認する。
- 2 乙は甲に対し、前項の債務について、平成19年1月から完済まで、毎月末日限り、5万円ずつ分割して支払う。

以上の合意が成立したことを証するため、本書を2通作成し、各自1通ずつ保持する。

平成19年1月10日

甲：甲 野 太 郎

乙：乙 野 次 郎

お気づきになられたでしょうか。「一回でも支払を怠ったときは、直ちに全額返す」という期限の利益喪失の取り決めが書かれていないのです。これでは、仮に乙野さんが不誠実にも言を翻して初回の支払からいきなり怠った場合でも、甲野さんは、他の95万円については、5万円ずつ月々の期限が来るのを待っていなければならないのです。このような合意書を作る際は、必ず、「一回でも支払を怠ったときは、直ちに全額返す」というような一項を入れておかなければならないのです。

このように、不備な契約書、あるいは読み方によってはいろいろな意味に取れる契約書、ひどい場合には（日本語で書いてあるのですが）日本語でも英語でもフランス語でもない、何が書いてあるのかさっぱり判らない契約書などというのもしばしば目にします（笑）。このような契約書を作るということは、取りも直さず、逆に「紛争の種をばら撒く」ということです。

甲野さんがこのような契約書を調印前に弁護士のところを持って行って相談すると、弁護士は、「一回でも支払を怠ったときは、直ちに全額返す」という条項を入れてください、と指導します。この例だと簡単ですが、複雑な取引になってくると、いろいろな局面における最悪の事態を想定し、完璧な契約書を整えなければなりません。契約書を作成するときには、必ずといっていいほど、弁護士に特注した「オーダーメイド」にすべきなのです。

## 6 結語

以上、危機管理について総論的に述べてきましたが、これからの厳しい社会のなかで、弁護士をどう上手に使うか、ということがポイントになってくるのだと思います。やはり、私も、日常的に平時から相談に来られるクライアントは事故が少ないと痛感しています。繰り返しますが、まさに「餅は餅屋」です。最悪の事態を想定して不測の事態に即応できるよう、平時からこまめにプロの正しい知識に基づくアドバイスを受けておくことが非常に大切だ、ということを強調しておきたいと思います。

# 主要経済指標（１）

| 年月        | 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      | 91.4           | 2.1      | 105.9   | 5.4      | 92.1    | 1.3      | 109.6   | 5.5      | 92.4    | 1.4      | 94.9    | 0.8      |
| 10～12月    | r 92.9         | 3.1      | r 108.7 | 5.7      | r 93.5  | 1.9      | r 111.3 | 5.0      | r 93.1  | 4.2      | r 98.3  | 4.3      |
| 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        | 91.3           | 2.0      | 106.8   | 5.9      | 91.8    | 1.2      | 111.4   | 6.3      | 92.2    | 2.4      | 94.1    | 0.4      |
| 9月        | 89.4           | △ 0.2    | 106.1   | 5.2      | 90.1    | △ 1.0    | 108.7   | 4.7      | 92.4    | 1.4      | 94.9    | 0.8      |
| 10月       | 92.4           | 3.9      | 107.8   | 7.4      | 92.3    | 2.5      | 110.1   | 5.6      | 92.5    | 2.0      | 95.9    | 3.5      |
| 11月       | 93.3           | 2.6      | 108.7   | 4.9      | 94.7    | 2.7      | 112.2   | 5.3      | 92.4    | 1.4      | 97.1    | 3.0      |
| 12月       | r 93.0         | 2.7      | r 109.7 | 4.8      | r 93.6  | 0.5      | r 111.7 | 4.2      | r 93.1  | 4.2      | r 98.3  | 4.3      |
| 19年 1月    | p 98.8         | 2.8      | p 108.0 | 4.3      | p 96.4  | △ 1.1    | p 111.4 | 4.5      | p 94.4  | 4.8      | p 97.4  | 2.9      |
| 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        | 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      | 237,306        | △ 1.0    | 51,457   | △ 0.2    | 79,575   | △ 1.0    | 20,440   | △ 0.4    | 157,731   | △ 1.1    | 31,017   | △ 0.1    |
| 10～12月    | r 268,436      | △ 2.0    | r 57,734 | △ 1.7    | r 93,174 | △ 3.4    | r 24,605 | △ 1.6    | r 175,262 | △ 1.3    | r 33,129 | △ 1.8    |
| 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        | 77,612         | △ 0.8    | 16,416   | 0.1      | 24,006   | △ 0.9    | 5,774    | △ 0.8    | 53,607    | △ 0.7    | 10,642   | 0.7      |
| 9月        | 75,402         | △ 0.7    | 15,949   | 0.8      | 25,423   | △ 0.6    | 6,282    | 1.3      | 49,979    | △ 0.8    | 9,667    | 0.4      |
| 10月       | 80,883         | 0.5      | 17,181   | △ 1.7    | 28,049   | 0.6      | 7,056    | △ 2.0    | 52,835    | 0.4      | 10,125   | △ 1.4    |
| 11月       | 80,253         | △ 2.8    | 17,806   | 0.7      | 27,307   | △ 4.4    | 7,601    | △ 0.2    | 52,946    | △ 2.0    | 10,205   | △ 1.1    |
| 12月       | r 108,506      | △ 2.2    | r 22,758 | △ 2.4    | r 37,819 | △ 5.6    | r 9,949  | △ 2.2    | r 70,687  | △ 0.2    | r 12,809 | △ 2.6    |
| 19年 1月    | p 85,402       | △ 1.3    | p 18,961 | △ 0.4    | p 28,232 | △ 2.9    | p 7,657  | 0.0      | p 57,171  | △ 0.4    | p 11,304 | △ 0.7    |
| 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        | 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<br>(東京市場) | 日経<br>平均<br>株価 |
|-----------|----------------|----------------|--------|----------------|-------------|----------------|---------|----------------|---------------|----------------|
|           | 北海道            |                | 全国     |                | 北海道         |                | 全国      |                |               |                |
|           | 百万円            | 前 年 同<br>月比(%) | 億円     | 前 年 同<br>月比(%) | 12年=100     | 前 年 同<br>月比(%) | 12年=100 | 前 年 同<br>月比(%) |               |                |
| 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            | 114.38        | 15,505         |
| 7～9 月     | 111,981        | △ 2.6          | 19,494 | △ 3.5          | 100.8       | 1.1            | 100.6   | 0.6            | 116.19        | 16,128         |
| 10～12月    | 105,622        | △ 0.1          | 18,789 | △ 0.7          | 100.7       | 0.6            | 100.3   | 0.3            | 117.77        | 17,226         |
| 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          | 117.11        | 16,906         |
| 5 月       | 34,741         | △ 2.0          | 6,133  | △ 2.9          | 100.7       | 0.3            | 100.4   | 0.1            | 111.51        | 15,467         |
| 6 月       | 35,676         | △ 1.0          | 6,325  | 0.6            | 100.8       | 0.9            | 100.4   | 0.5            | 114.53        | 15,505         |
| 7 月       | 36,810         | △ 4.9          | 6,515  | △ 5.2          | 100.4       | 0.7            | 100.1   | 0.3            | 115.67        | 15,343         |
| 8 月       | 39,810         | △ 1.0          | 6,810  | △ 1.8          | 100.9       | 1.3            | 100.8   | 0.9            | 115.88        | 16,141         |
| 9 月       | 35,361         | △ 1.9          | 6,169  | △ 3.4          | 101.1       | 1.2            | 100.8   | 0.6            | 117.01        | 16,128         |
| 10月       | 35,342         | 0.3            | 6,262  | △ 0.6          | 100.9       | 0.8            | 100.6   | 0.4            | 118.66        | 16,399         |
| 11月       | 33,484         | △ 0.2          | 5,985  | △ 1.5          | 100.5       | 0.5            | 100.1   | 0.3            | 117.35        | 16,274         |
| 12月       | 36,796         | △ 0.3          | 6,542  | △ 0.2          | 100.7       | 0.6            | 100.2   | 0.3            | 117.30        | 17,226         |
| 19年 1 月   | 32,056         | △ 1.6          | 5,835  | △ 0.7          | 100.5       | 0.1            | 100.0   | 0.0            | 120.58        | 17,383         |
| 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        | 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10～12月 | 37,383                         | △ 7.4    | 9,372  | △14.2    | 17,654  | △ 7.7    | 10,357 | 0.5      | 1,035,913 | △ 6.9    |
| 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    |
| 10～12月    | 35,567                         | △ 4.9    | 9,215  | △ 1.7    | 14,936  | △15.4    | 11,416 | 10.2     | 1,025,509 | △ 1.0    |
| 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    |
| 10月       | 12,466                         | △ 5.1    | 2,963  | △ 2.7    | 5,550   | △12.7    | 3,953  | 5.9      | 332,351   | △ 3.6    |
| 11月       | 12,771                         | △ 5.4    | 3,375  | 2.1      | 5,298   | △17.8    | 4,098  | 9.4      | 362,253   | △ 0.9    |
| 12月       | 10,330                         | △ 4.0    | 2,877  | △ 4.8    | 4,088   | △15.8    | 3,365  | 17.0     | 330,905   | 1.6      |
| 19年 1月    | 9,773                          | △ 6.7    | 2,676  | 4.2      | 4,012   | △19.6    | 3,085  | 5.6      | 308,255   | △ 5.3    |
| 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



# 主要経済指標 (3)

| 年月        | 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     | 12,494 | 4.7      | 1,068,858 | △ 4.7    | 129,622 | △ 5.6    | 124,897 | 5.6      |
| 17年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    |
| 10～12月    | 14,296   | △10.0    | 3,417  | 5.2      | 120,176   | △19.6    | 29,679  | △ 3.1    | 29,884  | △ 1.6    |
| 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    | 13,052  | △ 1.5    |
| 10月       | 5,384    | △10.3    | 1,184  | 2.2      | 63,955    | △11.8    | 12,130  | △ 2.0    | 8,615   | △ 1.2    |
| 11月       | 4,527    | △28.8    | 1,154  | 4.0      | 35,385    | △14.7    | 9,071   | △ 5.6    | 9,947   | 0.7      |
| 12月       | 4,385    | 24.3     | 1,079  | 10.2     | 20,836    | △41.2    | 8,479   | △ 1.7    | 11,322  | △ 3.8    |
| 19年 1月    | 1,764    | △ 1.0    | 922    | △ 0.7    | 13,146    | 1.0      | 6,120   | △ 0.9    | 85,157  | 2.6      |
| 資料        | 国土交通省    |          |        |          | 保証事業会社協会  |          |         |          | 内閣府     |          |

| 年月        | 来道客数    |          | 有効求人倍率<br>(全数)  |        | 完全失業率 |     | 企業倒産件数<br>(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               | 倍      | %     | %   | 件                         | 前年同月比(%) | 件      | 前年同月比(%) |
|           |         |          | 季調値             | 季調値    | 原計数   | 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            | 0.99   | 5.5   | 4.4 | 555                       | △ 3.8    | 13,170 | △ 0.1    |
| 17年10～12月 | 3,009   | 2.9      | r 0.59          | r 0.99 | 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      | r 0.61          | 1.08   | 5.3   | 4.1 | 112                       | △21.1    | 3,250  | 2.8      |
| 10～12月    | 3,103   | 3.1      | r 0.60          | 1.07   | 5.4   | 3.9 | 132                       | △ 4.3    | 3,366  | △ 2.0    |
| 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            | r 1.02 | ↓     | 4.4 | 49                        | △ 2.0    | 1,255  | 10.1     |
| 4月        | 823     | 0.1      | r 0.56          | 1.04   | ↑     | 4.3 | 60                        | 53.8     | 1,087  | 14.9     |
| 5月        | 1,102   | 6.3      | 0.64            | r 1.06 | 5.4   | 4.1 | 37                        | △21.3    | 1,083  | 1.0      |
| 6月        | 1,159   | 3.0      | r 0.61          | r 1.07 | ↓     | 4.1 | 46                        | 0.0      | 1,111  | △ 8.0    |
| 7月        | 1,281   | 2.2      | r 0.61          | 1.09   | ↑     | 4.0 | 43                        | △10.4    | 1,051  | 2.6      |
| 8月        | 1,519   | 4.7      | r 0.62          | 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      |
| 10月       | 1,242   | 6.1      | r 0.60          | r 1.07 | ↑     | 4.2 | 52                        | 36.8     | 1,166  | △ 0.4    |
| 11月       | 940     | 4.9      | r 0.59          | r 1.07 | 5.4   | 3.9 | 39                        | △26.4    | 1,091  | △ 2.1    |
| 12月       | r 925   | △ 1.8    | r 0.60          | r 1.07 | ↓     | 3.7 | 41                        | △12.8    | 1,109  | △ 3.5    |
| 19年 1月    | 838     | △ 2.0    | 0.66            | 1.06   | —     | 4.0 | 38                        | △17.4    | 1,091  | 4.0      |
| 資料        | 北海道観光連盟 |          | 厚生労働省<br>北海道労働局 |        | 総務省   |     | (株)東京商工リサーチ               |          |        |          |

■「r」は修正値。

主要経済指標（4）

| 年月        | 通関実績     |           |           |           |           |           |           |           |
|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|           | 輸出       |           |           |           | 輸入        |           |           |           |
|           | 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 (%) |
| 14年度      | 225,472  | △ 6.2     | 527,271   | 8.5       | 726,268   | 7.3       | 430,671   | 3.8       |
| 15年度      | 216,718  | △ 3.9     | 560,603   | 6.3       | 671,057   | △ 7.6     | 448,552   | 4.2       |
| 16年度      | 243,907  | 12.5      | 617,193   | 10.1      | 798,378   | 19.0      | 503,676   | 12.3      |
| 17年度      | 263,598  | 9.8       | 682,962   | 10.7      | 965,145   | 29.0      | 604,108   | 19.9      |
| 17年10～12月 | 81,505   | 17.9      | 181,613   | 13.4      | 282,942   | 31.5      | 158,406   | 20.6      |
| 18年1～3月   | 66,393   | 9.2       | 176,734   | 17.6      | 284,629   | 36.6      | 161,123   | 27.3      |
| 4～6月      | 72,625   | 27.2      | 181,035   | 14.7      | 332,469   | 51.7      | 162,673   | 18.9      |
| 7～9月      | 80,763   | 25.8      | 192,943   | 15.6      | 314,146   | 23.3      | 172,319   | 16.7      |
| 10～12月    | r 89,834 | 10.2      | r 201,819 | 11.0      | r 320,199 | 13.2      | r 175,522 | 10.8      |
| 18年1月     | 18,497   | 7.0       | 50,083    | 13.5      | 95,925    | 46.0      | 53,619    | 27.0      |
| 2月        | 17,592   | △11.2     | 58,495    | 20.7      | 87,456    | 30.0      | 49,027    | 30.3      |
| 3月        | 30,304   | 27.9      | 68,155    | 18.0      | 101,247   | 34.3      | 58,477    | 25.3      |
| 4月        | 24,890   | 4.1       | 61,289    | 11.3      | 101,971   | 22.7      | 54,791    | 20.2      |
| 5月        | 22,612   | 47.0      | 57,037    | 18.9      | 119,504   | 53.0      | 53,227    | 18.0      |
| 6月        | 25,124   | 41.1      | 62,709    | 14.5      | 110,994   | 91.8      | 54,655    | 18.3      |
| 7月        | 26,400   | 43.0      | 63,212    | 14.2      | 89,144    | 38.5      | 54,630    | 16.9      |
| 8月        | 28,107   | 16.3      | 61,413    | 17.6      | 113,061   | 21.3      | 59,464    | 16.2      |
| 9月        | 26,256   | 21.9      | 68,318    | 15.3      | 111,942   | 15.1      | 58,225    | 17.0      |
| 10月       | 38,354   | 35.6      | 65,927    | 11.5      | 102,532   | 7.5       | 59,838    | 17.5      |
| 11月       | 24,372   | △12.8     | 66,307    | 12.1      | r 106,865 | 27.2      | r 57,212  | 7.6       |
| 12月       | r 27,108 | 7.3       | r 69,598  | 9.8       | r 110,802 | 6.7       | r 58,472  | 7.7       |
| 19年1月     | p 24,118 | 30.4      | p 59,533  | 18.9      | p 113,409 | 18.2      | p 59,489  | 10.9      |
| 資料        | 財務省、函館税関 |           |           |           |           |           |           |           |

■「p」は速報値、「r」は修正値。

| 年月        | 預貯金（国内銀行） |           |           |           |        |           |           |           |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|-----------|-----------|-----------|
|           | 預金        |           |           |           | 貸出     |           |           |           |
|           | 北海道       |           | 全国        |           | 北海道    |           | 全国        |           |
|           | 億円        | 前年同月比 (%) | 億円        | 前年同月比 (%) | 億円     | 前年同月比 (%) | 億円        | 前年同月比 (%) |
| 14年度      | 120,771   | △ 0.0     | 5,056,059 | 1.1       | 86,934 | △ 0.3     | 4,147,716 | △ 4.7     |
| 15年度      | 120,726   | 0.5       | 5,158,023 | 2.0       | 86,708 | △ 0.3     | 4,013,051 | △ 3.2     |
| 16年度      | 124,150   | 2.3       | 5,226,752 | 1.3       | 86,223 | △ 0.6     | 3,894,390 | △ 3.0     |
| 17年度      | 123,160   | △ 0.8     | 5,300,898 | 1.4       | 88,841 | 3.0       | 3,955,816 | 1.6       |
| 17年10～12月 | 124,058   | △ 0.1     | 5,242,485 | 1.9       | 87,287 | 2.9       | 3,930,887 | 0.3       |
| 18年1～3月   | 123,160   | △ 0.8     | 5,300,898 | 1.4       | 88,841 | 3.0       | 3,955,816 | 1.6       |
| 4～6月      | 123,951   | 0.5       | 5,277,422 | 1.2       | 86,659 | 4.6       | 3,931,917 | 3.2       |
| 7～9月      | 123,745   | 1.0       | 5,254,702 | 0.1       | 88,448 | 3.7       | 3,964,394 | 1.9       |
| 10～12月    | 125,428   | 1.1       | 5,265,890 | 0.4       | 88,607 | 1.5       | 4,003,517 | 1.8       |
| 18年1月     | 122,128   | 0.2       | 5,228,191 | 1.9       | 86,236 | 3.0       | 3,901,578 | 0.5       |
| 2月        | 122,880   | 0.7       | 5,227,485 | 1.6       | 87,306 | 3.8       | 3,900,554 | 0.7       |
| 3月        | 123,160   | △ 0.8     | 5,300,898 | 1.4       | 88,841 | 3.0       | 3,955,816 | 1.6       |
| 4月        | 125,127   | 1.4       | 5,309,001 | 1.5       | 89,141 | 5.6       | 3,922,462 | 1.8       |
| 5月        | 123,316   | 1.0       | 5,312,015 | 1.3       | 87,573 | 5.9       | 3,918,446 | 2.5       |
| 6月        | 123,951   | 0.5       | 5,277,422 | 1.2       | 86,659 | 4.6       | 3,931,917 | 3.2       |
| 7月        | 123,416   | 0.3       | 5,234,921 | 0.4       | 87,672 | 4.3       | 3,938,687 | 2.6       |
| 8月        | 123,118   | 0.6       | 5,233,034 | 0.4       | 87,815 | 4.6       | 3,931,726 | 2.3       |
| 9月        | 123,745   | 1.0       | 5,254,702 | 0.1       | 88,448 | 3.7       | 3,964,394 | 1.9       |
| 10月       | 122,903   | 0.9       | 5,214,597 | 0.6       | 87,534 | 2.8       | 3,929,560 | 1.5       |
| 11月       | 123,620   | 0.4       | 5,272,652 | 0.2       | 87,928 | 2.5       | 3,954,207 | 1.9       |
| 12月       | 125,428   | 1.1       | 5,265,890 | 0.4       | 88,607 | 1.5       | 4,003,517 | 1.8       |
| 19年1月     | 123,315   | 1.0       | 5,262,075 | 0.6       | 87,746 | 1.8       | 3,968,509 | 1.7       |
| 資料        | 日本銀行      |           |           |           |        |           |           |           |



---

調査レポート 2007.4月号 (No.129)  
平成19年 (2007年) 3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。



ひちよりよりふたり。



みんなの熱意が北海道新幹線を加速する。

森本稀哲、  
北海道新幹線大使  
就任。



北海道新幹線、次は札幌へ。 [www.do-shinkansen.com](http://www.do-shinkansen.com)

札幌から、函館へ45分、旭川へ2時間35分、小樽まで3時間17分。 札幌駅～旭川駅間 2015年開通予定。 新函館駅～札幌駅 2020年完成目標