

調査レポート

2007
9

No.134

- 道内経済の動き
- 道内景気の先行きと原油価格高騰の影響について
- 北海道新幹線札幌延伸に向けて(6)
- 裁判の「しくみ」について

● 目 次 ●

道内経済の動き……………	1
調査：道内景気の先行きと原油価格高騰の影響について…	4
経営のポイント：観光と自動車産業の発展に期待……………	10
－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(6)…	14
経営のアドバイス：裁判の「しくみ」について……………	25
主要経済指標……………	30

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。

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。住宅投資は、月によって変動はあるものの、基調としては横ばいで推移している。個人消費は、好天に恵まれ夏物商品が堅調に推移したが、総じて横ばいで推移している。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。

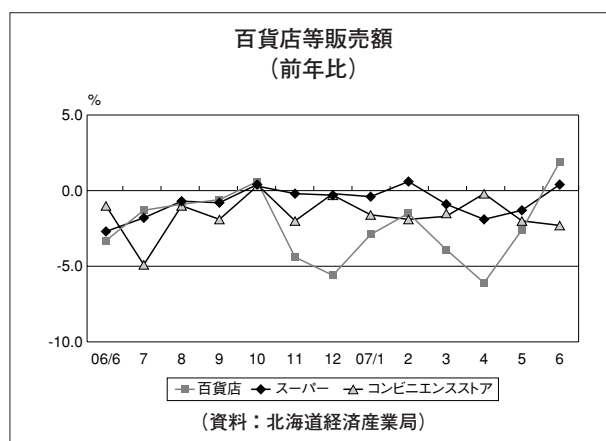
生産活動は幾分弱含んでいる。また、雇用情勢は一部に改善がみられるものの、横ばいで推移している。企業倒産は、件数は前年を上回っているものの、負債総額は前年を下回った。

①個人消費

6月の大型小売店販売額（既存店ベース、前年比+0.9%）は、百貨店、スーパーともに前年を上回った。

百貨店（前年比+1.9%）は、衣料品などが増加し、8ヶ月振りで前年を上回った。スーパー（同+0.4%）は、衣料品や身の回り品などの増加から、4ヶ月振りで前年を上回った。

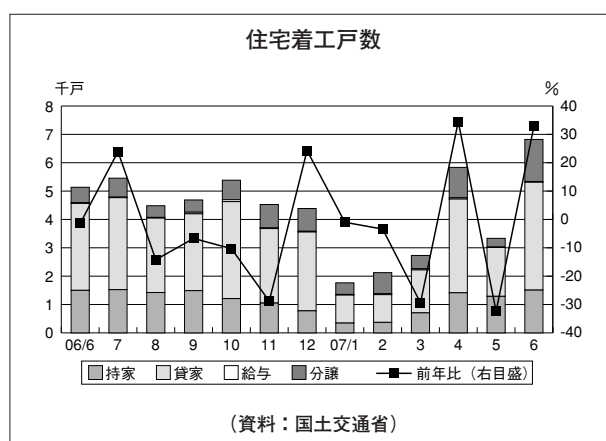
コンビニエンスストア（同▲2.3%）は、8ヶ月連続で前年を下回った。



②住宅投資

6月の新設住宅着工戸数は、6,821戸（前年比+32.8%）となった。持家（同+0.6%）はほぼ横ばいであったが、貸家（同+24.1%）および分譲（同+173.9%）が大きく増加し、前年を上回った。

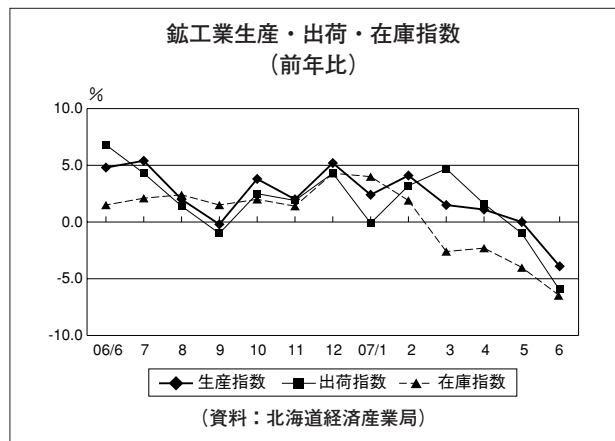
4～6月の着工戸数累計では、15,991戸（前年同期比+11.0%）となり、前年を上回った。



③鉱工業生産

6月の鉱工業指数は、前年に比べ生産では、石油・石炭製品工業などが減少したものの、電気機械工業や鉱業などが増加した。

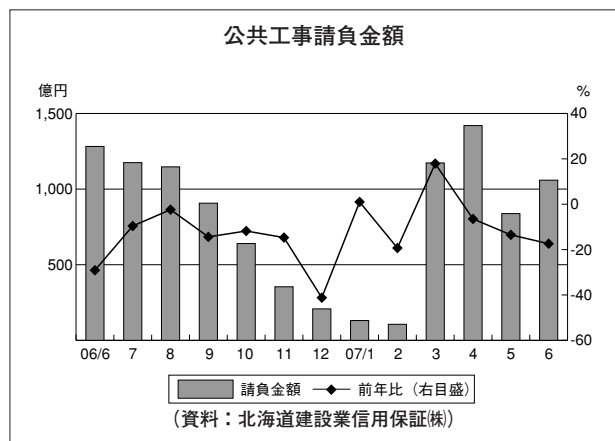
前月比では▲1.2%と4ヶ月連続で低下し、前年比では▲3.9%と9ヶ月振りに低下した。



④公共投資

6月の公共工事請負金額は、1,059億円（前年比▲17.4%）と3ヶ月連続で減少した。

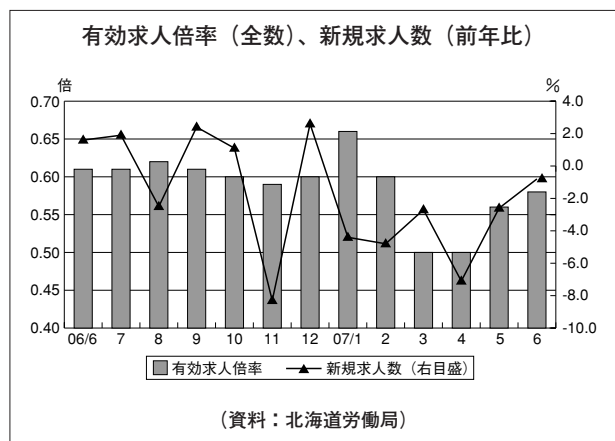
4～6月の累計では請負金額3,318億円（前年同期比▲12.0%）と前年を下回っている。



⑤雇用情勢

6月の有効求人倍率（全数）は0.58倍となり、前月比では0.02ポイントの上昇、前年比では0.03ポイントの低下となった。

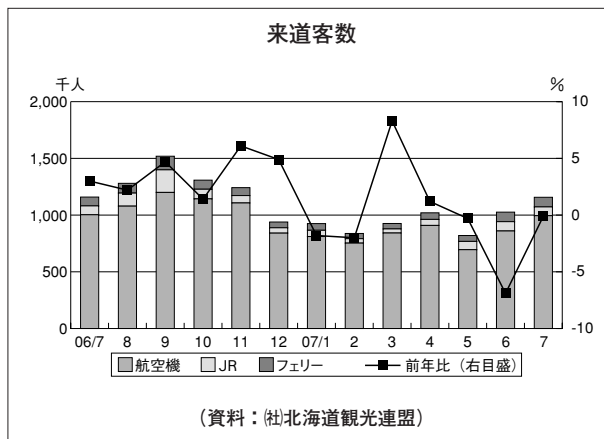
また、新規求人数は情報通信業、サービス業などは増加したが、建設業や医療、福祉などの減少から前年を下回った。



⑥来道客数

6月の来道客数は、1,158千人（前年比▲0.1%）と3ヶ月連続で前年を下回った。

4～6月の累計来道客数は、3,003千人（前年同期比▲2.6%）と前年を下回った。

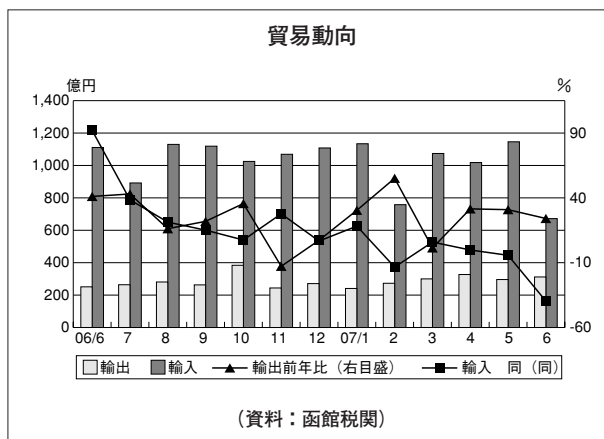


⑦貿易動向

6月の道内貿易額は、輸出が前年比24.1%増の312億円、輸入が同39.6%減の672億円となった。

輸出は、鉄鋼や一般機械などが増加し、7ヶ月連続で前年を上回った。

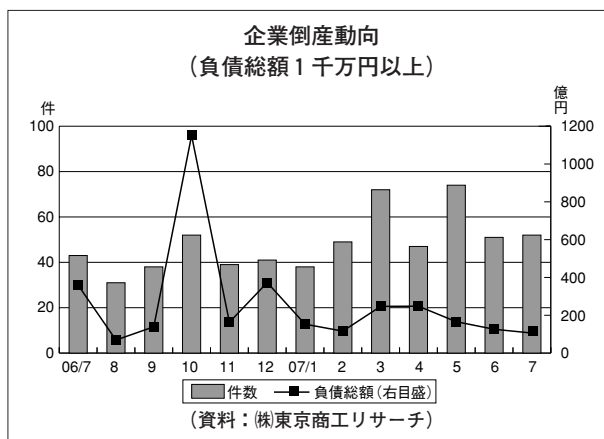
一方、輸入は石油及び粗油などが減少し、3ヶ月連続して前年を下回った。



⑧倒産動向

7月の企業倒産は、件数は52件（前年比+20.9%）と前年を上回ったが、負債総額は106億円（同▲70.6%）と大幅に減少した。

業種別では、建設業が16件と最も多く、続いて小売業（15件）、サービス・他（9件）となった。



原油価格の高騰、企業収益を圧迫

道内景気の先行きと原油価格高騰の影響について

要 約

1. 道内景気の現状判断

前年同時期に比べ、景気判断DI(△22)は6ポイント低下し停滞感が幾分強まった。

2. 道内景気の回復時期

道内景気が回復する時期は、「今年中」とみる企業は2割弱にとどまった。一方、「来年中」とみる企業は4割弱となった。「再来年以降」とみる企業は4割台半ばとなり、景気見通しに慎重感が根強い。

3. 景気先行きの懸念材料(複数回答)

景気先行きの懸念材料として、「原油価格の動向」(64%)を挙げる企業が、前年に比べ7ポイント低下したものの最多となった。次いで「公共投資の動向」(58%)、「個人消費の動向」(54%)の順となった。

4. 原油価格の高騰について

大半の企業(95%)は「影響あり」としているが、原価上昇分の売上単価への転嫁はさほど進まず、収益が圧迫されている。

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

道内景気の先行きと原油価格高騰の影響について

■ 判断時点

平成19年7月中旬

■ 本文中の略称

景気判断DI

「回復しているとした企業の割合」－「悪化しているとした企業の割合」

■ 地域別回答企業社数

	企業数	構成比	地 域
全 道	483	100.0%	
札幌市	167	34.6	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	105	21.7	
道 南	42	8.7	渡島・檜山の各支庁
道 北	83	17.2	上川・留萌・宗谷の各支庁、空知支庁北部
道 東	86	17.8	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	483	60.4%
製 造 業	220	141	64.1
食 料 品	75	45	60.0
木 材 ・ 木 製 品	35	24	68.6
鉄鋼・金属製品・機械	50	33	66.0
そ の 他 の 製 造 業	60	39	65.0
非 製 造 業	580	342	59.0
建 設 業	180	121	67.2
卸 売 業	100	59	59.0
小 売 業	120	63	52.5
運 輸 業	70	33	47.1
ホ テ ル ・ 旅 館 業	30	22	73.3
その他の非製造業	80	44	55.0

1 道内景気の現状判断

道内企業が景気の現状をどのように判断しているか、聞いた。「回復している」とした企業（6%、回答社数百分比、以下同じ）は少数となった。半面、「緩やかに悪化している」および「急速に悪化している」とみる企業を合わせ「悪化している」とした企業（28%）は3割弱となった。「回復している」企業から「悪化している」企業を差し引いた景気判断DIは△22となり、昨年同時期に比べ6ポイント低下し停滞感が幾分強まった。業種別にみると、製造業（△18）は4業種全てで低下したほか、非製造業（△25）では卸売業、運輸業で上昇したものの建設業、小売業などで低下した。

2 道内景気の回復時期

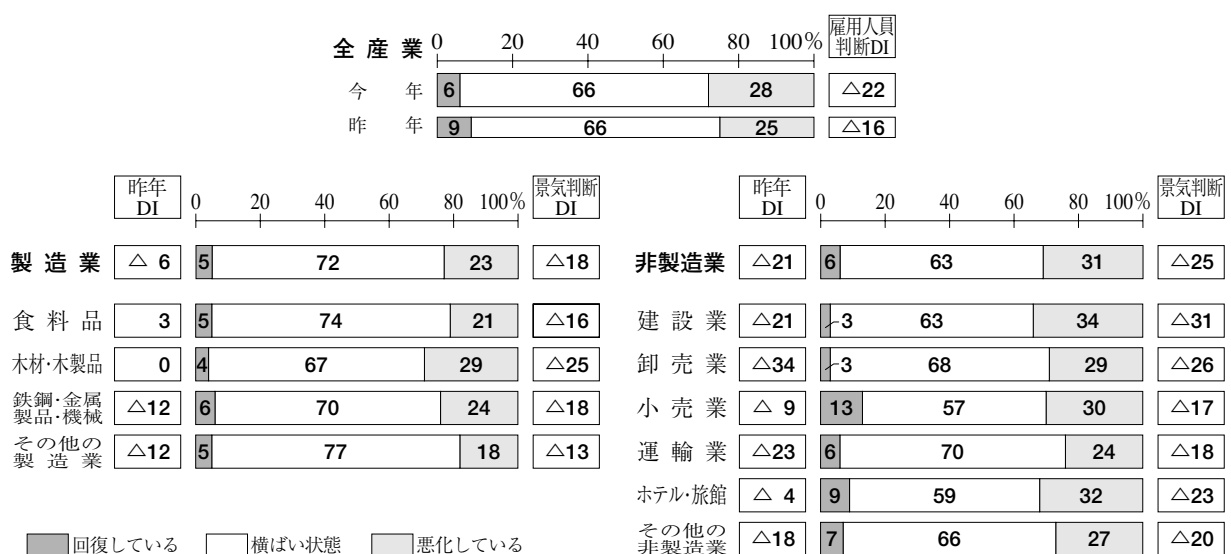
道内景気の回復時期については、「今年

中」とみる企業（18%）は2割弱にとどまった。一方、「来年中」とみる企業（38%）は4割弱。「再来年以降」とみる企業（44%）は4割台半ばとなり、景気見通しに慎重感が根強い。

3 景気の先行きの懸念材料(複数回答)

景気先行きの懸念材料として、「原油価格の動向」を挙げる企業（64%）が6割台半ばを占め、前年より7ポイント低下したものの最多となった。運輸業で大半の企業が第1位に挙げるなど10業種中6業種でトップとなった。続く「公共投資の動向」を挙げる企業（58%）は6割弱となり、特に鉄鋼・金属製品・機械製造業、建設業では7割台後半に達した。また「個人消費の動向」を挙げる企業（54%）は多くの業種でウエイトを増し、5割台半ばとなった。

<図1>道内景気の現状



④ 原油価格の高騰について

「原油価格の動向」は上記の設問で、懸念材料の第1位に挙げられるなど、道内経済に与える影響は大きい。原油価格の推移をみると、昨年後半以降一服感があったが、今年に入って再び上昇に転じている。今般、道内企業が原油価格の高騰によりどのような影響を受け、どのような対応策を講じているか調査した。大半の企業は燃料費の上昇など原油価格高騰などの影響を受けているものの、売上単価への転嫁はさほど進まず、収益が圧迫されていることが浮き彫りになった。調査結果は次のとおりである。

（１）原油価格高騰の影響について

原油価格の高騰が道内企業にどの程度影響を及ぼしているか、聞いた。「かなりの影響」（38%）と「やや影響」（57%）を合わせて「影響あり」（95%）とした企業は9割台半ばに達した。鉄鋼・金属製品・機械製造業、運輸業およびホテル・旅館業では全社が“影響あり”としているが、特に運輸業では“かなりの影響”とする企業が8割強に達した。

（２）影響を受けている事項（複数回答）

上記の設問で「影響あり」とした企業（95%、453社）に、影響を受けている事項を

聞いた。「燃料費上昇」（79%）を挙げる企業が8割弱で最多となった。ホテル・旅館業では全社が挙げたほか、食料品製造業、運輸業などで高率となった。続く「材料仕入価格が上昇」（57%）は、製造業では6割台半ばとなったほか、非製造業でも5割強となった。また「流通コスト上昇」（23%）は、木材・木製品製造業で半数を占めた。「包装資材価格が上昇」（21%）も2割強の企業が挙げたが、食料品製造業では9割を超え突出している。

（３）影響を受けている企業の対応策

売上原価が上昇するなどの“影響を受けている”企業にその対応策を聞いた。「すべて売上単価に転嫁」（1%）とした企業は極めて少数であり、「ある程度売上単価に転嫁」（20%）と合わせても「売上単価に転嫁」（21%）とした企業は2割強にとどまっている。売上単価に転嫁せず「合理化により吸収」（29%）とした企業は3割弱、「自社の負担増加」（33%）とした企業は3割強となった。また、「検討中または交渉中」（15%）は1割台半ばとなり、約8割の企業は売上単価に転嫁していない。需要の低迷や同業者の競争激化がその一因とみられるが、原油価格の高騰が企業収益を圧迫している状況が浮き彫りとなった。

〈表 1〉 道内景気の現状

(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)回復している	6	5	5	4	6	5	6	3	3	13	6	9	7
(急速に回復)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)	(－)
(緩やかに回復)	(6)	(5)	(5)	(4)	(6)	(5)	(6)	(3)	(3)	(13)	(6)	(9)	(7)
(B)横ばい状態である	66	72	74	67	70	77	63	63	68	57	70	59	66
(C)悪化している	28	23	21	29	24	18	31	34	29	30	24	32	27
(緩やかに悪化)	(25)	(22)	(21)	(29)	(21)	(18)	(26)	(26)	(22)	(29)	(21)	(32)	(27)
(急速に悪化)	(3)	(1)	(－)	(－)	(3)	(－)	(5)	(8)	(7)	(1)	(3)	(－)	(－)
景気判断DI(A)－(C)	△22	△18	△16	△25	△18	△13	△25	△31	△26	△17	△18	△23	△20
昨年同時期 景気判断DI	△16	△6	3	0	△12	△12	△21	△21	△34	△9	△23	△4	△18

〈表 2〉 道内景気の回復時期

(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)平成19年	18	22	19	18	33	19	18	11	23	32	16	10	16
(6月以前)	(6)	(5)	(5)	(4)	(6)	(5)	(6)	(3)	(3)	(13)	(6)	(9)	(7)
(7～9月)	(4)	(6)	(3)	(14)	(15)	(－)	(4)	(5)	(8)	(4)	(5)	(1)	(4)
(10～12月)	(8)	(11)	(11)	(－)	(12)	(14)	(8)	(3)	(12)	(15)	(5)	(－)	(5)
(B)平成20年	38	39	50	30	38	32	37	31	40	36	38	40	47
(1～3月)	(3)	(2)	(3)	(－)	(－)	(5)	(3)	(3)	(4)	(2)	(4)	(－)	(5)
(4～6月)	(19)	(24)	(37)	(6)	(29)	(13)	(18)	(15)	(19)	(17)	(19)	(15)	(24)
(7～9月)	(11)	(8)	(5)	(12)	(6)	(11)	(12)	(11)	(11)	(11)	(11)	(20)	(10)
(10～12月)	(5)	(5)	(5)	(12)	(3)	(3)	(4)	(2)	(6)	(6)	(4)	(5)	(8)
(C)平成21年1月以降	44	39	31	52	29	49	45	58	37	32	46	50	37

〈表3〉景気先行きの懸念材料（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
(1)原油価格の動向	① 64 (71)	① 69 (79)	① 65 (85)	52 (80)	② 73 (77)	① 81 (73)	① 62 (68)	② 55 (61)	① 66 (65)	① 64 (65)	① 97 (89)	① 73 (86)	③ 47 (73)
(2)公共投資の動向	② 58 (60)	② 56 (51)	26 (34)	① 61 (40)	① 79 (74)	② 68 (55)	② 58 (63)	① 76 (79)	③ 48 (66)	③ 44 (43)	② 63 (67)	27 (27)	② 54 (64)
(3)個人消費の動向	③ 54 (49)	③ 54 (47)	② 58 (71)	③ 57 (45)	36 (17)	③ 65 (52)	③ 53 (49)	41 (38)	② 60 (55)	② 62 (67)	③ 47 (39)	① 73 (68)	① 58 (45)
(4)金利の動向	40 (44)	43 (42)	35 (39)	26 (55)	③ 61 (51)	49 (27)	38 (45)	37 (40)	41 (63)	41 (48)	③ 47 (28)	14 (45)	40 (41)
(5)国内景気の動向	38 (36)	37 (35)	44 (41)	35 (40)	33 (31)	32 (27)	38 (36)	③ 44 (42)	40 (37)	29 (29)	41 (33)	41 (41)	28 (27)
(6)低価格化の強まり	32 (27)	29 (26)	26 (20)	13 (10)	42 (37)	32 (33)	33 (28)	38 (28)	21 (29)	30 (25)	34 (25)	③ 50 (36)	28 (27)
(7)中国経済の動向	27 (19)	40 (25)	③ 47 (27)	39 (40)	42 (17)	30 (21)	21 (17)	17 (10)	21 (24)	25 (22)	25 (19)	27 (5)	21 (18)
(8)住宅投資の動向	22	19	—	① 61	15	19	23	32	24	22	16	—	16
(9)金融機関の融資姿勢	21	21	30	22	21	11	21	25	26	6	19	41	14
(10)設備投資の動向	19	21	9	17	36	24	18	22	16	21	22	14	7
(11)雇用の動向	19	18	28	9	9	22	19	22	16	25	13	14	12
(12)物価の動向	16	18	28	13	12	14	15	13	17	16	9	5	23
(13)規制緩和の動向	15	15	23	9	15	11	15	9	17	13	31	9	21
(14)アメリカ経済の動向	12	14	14	9	15	16	12	9	10	16	13	9	16
(15)為替の動向	7	13	9	26	9	11	5	3	12	5	6	5	2
(16)地価の動向	7	4	—	9	6	5	8	9	9	11	—	5	5
(17)政局の動向	6	2	5	—	—	3	8	9	7	6	6	5	9
(18)株価の動向	5	7	9	4	6	8	4	4	2	3	6	—	7

○内数字は業種内の順位、（ ）内は前年同時期調査

〈表４－１〉原油価格の上昇について

(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
(1)影響がある	95	97	98	92	100	97	94	97	95	87	100	100	88
(かなりの影響)	(38)	(40)	(42)	(25)	(36)	(49)	(37)	(34)	(28)	(36)	(82)	(52)	(21)
(やや影響)	(57)	(57)	(56)	(67)	(64)	(48)	(57)	(63)	(67)	(51)	(18)	(48)	(67)
(2)影響はない	5	3	2	8	—	3	6	3	5	13	—	—	12

〈表４－２〉影響を受けている事項（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
(1)燃料費が上昇	79 (80)	78 (80)	89 (88)	82 (65)	73 (77)	68 (81)	79 (80)	82 (81)	62 (71)	61 (62)	97 (97)	100 (95)	92 (90)
(2)材料仕入価格が上昇	57 (56)	65 (69)	55 (56)	50 (60)	76 (77)	76 (81)	53 (50)	66 (61)	51 (59)	46 (43)	30 (34)	43 (52)	50 (31)
(3)流通コストが上昇	23 (23)	28 (30)	16 (20)	50 (40)	36 (26)	21 (41)	22 (21)	15 (12)	47 (61)	30 (23)	15 (11)	10 (—)	5 (10)
(4)包装資材価格が上昇	21 (21)	47 (40)	91 (88)	32 (20)	21 (9)	29 (25)	10 (13)	2 (2)	15 (27)	22 (30)	6 (6)	14 (14)	13 (8)
(5)その他	3 (4)	1 (3)	— (—)	— (5)	— (3)	3 (6)	4 (4)	2 (2)	2 (—)	11 (9)	6 (—)	5 (—)	3 (15)

()は前年同時期調査

〈表４－３〉影響を受けている企業の対応策

(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
(1)売上単価に転嫁	21	20	9	29	31	18	21	16	32	40	22	(—)	8
(すべて転嫁)	(1)	(2)	(—)	(—)	(9)	(—)	(1)	(2)	(—)	(2)	(—)	(—)	(—)
(ある程度転嫁)	(20)	(18)	(9)	(29)	(22)	(18)	(20)	(14)	(32)	(38)	(22)	(—)	(8)
(2)検討中または交渉中	15	18	23	19	22	8	13	10	11	11	19	19	22
(3)売上単価に転嫁せず	62	60	66	52	44	71	64	73	57	45	56	71	70
(合理化により吸収)	(29)	(27)	(30)	(24)	(16)	(37)	(30)	(34)	(31)	(21)	(9)	(38)	(39)
(自社の負担増加)	(33)	(33)	(36)	(28)	(28)	(34)	(34)	(39)	(26)	(24)	(47)	(33)	(31)
(4)その他	2	2	2	(—)	3	3	2	1	(—)	4	3	10	(—)

観光と自動車産業の発展に期待

〈企業の生の声〉

今回の調査では、道内企業の景況感には厳しさが根強く残っています。原油価格の高騰を背景とした原材料価格が一段と上昇する一方、販売価格への転嫁は思うように進まないことが景況感を厳しいものにしています。このような中で、企業は燃料コストの節減や省エネを実行し利益確保を図るとともに、観光産業や集積が進む自動車産業の発展に期待しています。

以下に企業から寄せられました生の声を紹介いたします。

1. 景気の現状と先行きの懸念材料

●＜水産加工業＞ 道内でも景気の地域格差が広がると思う。札幌圏、千歳、苫小牧、一部の農村地域は良くなるが、他の地域は落ち込みが見込まれる。

●＜かまぼこ製造業＞ 魚をはじめ農産物も海外物に依存せざるを得ない。国民の食生活も栄養不足をサプリメントで補う、というように変化している。手軽な食生活に合うものをつくるのは楽ではない。

●＜産業機械製品製造業＞ 資材価格や原油価格の高騰は極めて経営を圧迫する。道外、海外の案件にも目を向け、利益率の高い民間分野の開拓や自社設計の製品を売り込みたい。

●＜道路維持製品製造業＞ 本州の一部企業は空前の好業績であるが、道内景気は先が見えない。資材価格は高騰しているが販売価格に転嫁できない。デフレとインフレが共存している。

●＜石油製品加工業＞ 道内は公共投資の減少や業績の良い大企業が少ないため、全般的に給与水準は低く個人消費の改善は見込めない。景気回復には時間がかかる。

●＜肥料製造業＞ 農産物輸入の関税が撤廃されると、農業のウエイトが高い道内産業には大打撃となる。

●＜コンクリート製品製造業＞ 好調な観光や道外大手メーカーの工場誘致、更に来年のサミットが追い風となっている。道民の意識改革により、中央に依存しない景気回復を望む。

●＜消防施設工事業＞ 国家資格を必要とする業種のため、60歳前後の職員を少しずつ補充したい。景気が良くなってからでは、希望する人員の確保は難しくなる。

●＜型枠工事業＞ 中国経済の好調でコンパネや木材が品不足となり、高値の仕入れが収益を圧迫する。原油高で石油関連製品や鉄製品の高値は続く。

●＜建築業＞ 国内は輸出企業が好調であるが、道内は輸出企業が少ない。むしろ、従来どおりの公共工事依存体質に変化なく道内景気の回復は期待できない。

●＜注文住宅建築業＞ 所得環境が改善せず、住宅を取得できるのは安定した職業の人に限られる。資材価格が上がり価格転嫁はやむをえないが、それ以上に付加価値のある住宅を販売する。

●＜マンション分譲業＞ 自動車関連企業の道内進出は、建設業や雇用に良い結果をもたらす。しかし、オーストラリアとの貿易交渉の結果次第では、今後北海道の農業に大きな打撃を与え、道内だけの問題ではなくなる。また今後、中国からの食料輸入の減少を考えると自給率180%の北海道農業の重要性をもっとアピールすべきと思う。

●＜マンション分譲業＞ 首都圏との景気回復に大きな格差があり、道内では回復前に地公体の財政再建の影響で後退の可能性がある。原油価格、原材料価格に左右されやすい体質は続いている。

●＜住宅建材卸売業＞ 中古住宅の耐震基準を定めて、リフォーム、補強工事などを実施しやすい法整備を願いたい。

●＜金属製品加工販売業＞ 農水産業を基盤とした北海道では、最大の懸念材料はオーストラリアとのEPA（経済連携協定）交渉と思う。うまく対応することができなければ道内景気はますます悪化し、経済基盤の異なる東京、名古屋を中心とする地域との格差が広がる。

●＜自動車販売業＞ 道内で景気の良いのは札幌だけで地方都市は冷え込んでいる。雇用の場が少ないので、消費が伸びず企業収益があがらない、という悪循環になっている。

●＜家具店＞ 個人消費は回復の兆しがない。給与の上昇がない限り小売業の景気回復はありえない。北海道洞爺湖サミットに多少の関心はあるが、多くは望まない。

●＜鮮魚店＞ 全国（特に関東）の宅配便で販売している顧客に旬の商品を案内し、価格の安さよりも美味しくて良質なものに魅力を感じ購入してもらえたい態勢を整えたい。

●＜商品自動車輸送業＞ 道内景気は国内景気と比べ、かなり差がある。国内景気も好調なのは輸出関連にかたより先行きに不安がある。道内は新幹線効果や観光の伸びに時間をかけて期待するほかなく、当面は不況色が強まる。

●＜農産品運輸業＞ 公共事業の縮小や軽油価格上昇に伴う関連物資の値上がり等、経営を圧迫する要因が山積している。輸送業界は規制緩和による同業他社との過当競争に歯止めがかからない。

●＜産業廃棄物運輸業＞ 地方自治体の財政立て直しには相当の年数がかかるとわれ、道内の景気回復は全く先が見えない。

●＜都市ホテル＞ 宿泊、消費単価ともに下落傾向にある。社内旅行など団体客が減少しているため、少人数のグループをターゲットした広告を実施した。本州客はますますだが、北海道の客の動きが全く不振である。

●＜仕出し料理業＞ 札幌は土地の売買、マンション建設などで景気は緩やかに回復していると思われるが地方はその実感はない。団塊世代の退職が本格化し消費が拡大することに期待したい。

●＜ソフトウェア開発＞ 地方自治体向けのため、市町村合併・広域化により他社に肩代わりされることが多くなった。

2. 原油価格高騰の影響と対策について

●＜水産加工業＞ 原油価格の高騰による材料の値上がりは、製造業における内部吸収の限界に来ている。価格転嫁すると、必需品でないものは消費者の買い控えが強まる。

●＜製菓業＞ 原料は対応できないほど、全て値上がりしている。砂糖の価格は高止まりし利益を圧迫している。合理化と売れ筋商品の増産による効率化でコストを下げるしかない。

●＜住宅建材製造業＞ 原油価格の上昇により木材・建材とすべてが値上がりしている。企業努力を超えており、売価に転嫁すべく取引先に要請している。住宅建築コストの上昇は消費者マインドに影響する。

●＜家具製造業＞ 家具業界では依然デフレ状態が続いており、商品価格を上げているメーカーは大手を除くと少ない。

●＜産業機械製品製造業＞ 冬期間の工場暖房は多くの灯油を使用するがコストがかかりすぎる。他社の工場を参考に、より安価で効率が上がる方法を模索したい。

●＜特殊車両製造業＞ 原油価格高騰で燃料費や原材料費が増加している。対策は、①製品の価格に一部転嫁する。②より効率的な生産体制への取り組み。無理・無駄・ムラの無いように徹底をはかる。③例年売上が低迷する月の改善計画をたてる。

●＜コンクリート製品製造業＞ 物流コストの上昇は、経費削減等で吸収している。公共事業依存度が高い業種であり売価への転嫁が難しく、しばらく影響は避けられない。

●＜建設業＞ 石油に替わるエネルギー開発のためには原油価格はもっと高くても良い。そのためにも企業は原油価格の上昇を省エネや知恵で克服する必要がある。

●＜建設業＞ 大口仕入先には支払条件緩和（現金払い比率のアップなど）で価格交渉をしているが、上昇分はカバーできず厳しい。取引業者の変更も検討せざるをえない。

●＜型枠工事業＞ 原油価格の上昇は、車輛燃料費、光熱費のアップにとどまらず石油製品的大幅な値上がりにつながり、収益を圧迫している。取引先との価格交渉を強く進めることや資材、機材の転用効率を高める施策を検討しているが、自社の努力だけで吸収できるか否かわからない。

●＜有機肥料卸売業＞ 今後、燃料がバイオエタノールに方向転換されると食物、トウモロコシなどが大幅に値上がりし、FTA（自由貿易協定）問題も含め国内農業が混乱に陥る可能性がある。

●＜燃料店＞ 灯油のほかプロパンガス価格も高値で推移し、ますます都市ガス（天然ガス）との価格差が開いており、新規ユーザーの開拓が難しい。

●＜自動車販売業＞ 商談でエコカーの話題が増えてきた。また大きな車から小さな車へのシフトも見られる。

●＜米穀店＞ 原油価格の問題は環境問題とセットにして考えなければならない。石油が安くなることを望むが、安くなった場合どんどん消費して良いという時代に戻ってはならない。

●＜木材運送業＞ デジタコ（車両運行管理機器）等を取り付け、待機時間の短縮など燃料費の削減を指導、効果をあげている。

●＜一般貨物運送業＞ フェリー運賃の値上げが止まらず、利益を圧迫している。固定費（人件費）の圧縮により対応せざるを得ない。

●＜住宅資材運送業＞ 業種柄、燃料費のウェイトが高く、単価の上昇は直接収益に影響を及ぼしている。その対策としてデジタコの設置、燃費改善装置の導入により経費圧縮に努めている。

●＜バス会社＞ 規制緩和で過当競争となっており、燃料費が上昇しても運賃の値上げは難しい。アイドリングストップ、燃料消費量節減に努めているが、さらに高騰すると吸収できない。

●＜観光ホテル＞ 温泉水を使った熱交換器により重油の消費量を削減している。

●＜クリーニング業＞ 原油価格高騰の影響は燃料コストのほか石油系溶液、ポリハンガー、ポリ袋など、全てに及ぶ。



北海道新幹線札幌延伸に向けて(6)

～ 八雲町の取組み ～

はじめに

平成19年6月、冬柴国土交通大臣は北海道新幹線の札幌延伸について触れ、「投資額と利益を考えれば、札幌まで延ばさなければならない」「財源の手当ができれば何時でも着工できるよう、進めている」と述べ、北海道新幹線の札幌延伸に前向きな発言をしている。

また道内では期成会などが中心となって、北海道新幹線への関心を高めるために様々な施策を講じており、平成19年3月に日本ハムファイターズの森本選手が「新幹線大使」に任命されたほか、7月には道内の小学生を対象とした「新幹線体験ツアー」も実施されるなど、北海道新幹線の札幌延伸に向けた道民の機運も徐々に高まっている。

しかし一方で、ライバルと目される北陸新幹線の沿線でも、与党整備新幹線建設促進プロジェクトチームの発足を受けて、北陸新幹線延伸に向けた活動が活発化しており、こういった中で北海道新幹線の札幌延伸を実現させる為には、今年度が「勝負の年」となるであろう。

そこで本号では、本年中に駅部事前調査^{※1}が実施され、また近隣では新幹線檜山トンネルの事前調査が実施されている八雲町において、新幹線の札幌延伸に向けたどのような取組みが行われているかを採り上げたい。

1. 北海道新幹線新八雲駅の概要

- ・北海道新幹線新八雲駅は八雲市街地から約3km離れた地域に建設される予定で、周辺は農用地となっている。
- ・新幹線開業後は、首都圏、北関東、東北からのアクセス時間が格段に改善されるため、特に北関東や東北からの交流人口増加が考えられる。

北海道新幹線の新八雲駅は八雲市街地から約3km離れた地域に建設される予定(図表1)であり、現在、周辺は農用地に指定されている。また平成18年12月に八雲町が策定した「新八雲(仮称)駅周辺整備構想」による駅舎のイメージは図表2の通りである。(イメージはあくまで構想段階のものであり、実際は新幹線札幌延伸決定後に再検討される。)

なお同駅を利用する地域(駅勢圏)は図表3の通りと考えられ、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には約2万6千人前後になると予想される。また北海道建設部によれば、新八雲駅の乗降客は約500人/日^{※2}と見込まれている。

図表1 新八雲駅周辺図



図表2 新八雲駅イメージ図(資料:八雲町)
<駅正面図>



<駅断面図>



※1 駅部事前調査とは新幹線未着工区間で駅建設予定地周辺の詳細地形図などを作製するための調査を指す。

※2 各地との所要時間短縮がもたらす増加交通量は含まれていない。

さらに新幹線開業後の所要時間を見ると、首都圏、北関東、東北からのアクセスが格段に改善されることがわかる。例えば盛岡～八雲間の移動には現在約4時間40分を要するが、新幹線開業後は約1時間25分で結ばれ、3時間以上の時間短縮効果が見込まれている（図表3）。従って新幹線開業後は東北・北関東からの交流人口が増加することが考えられる。

図表3 新八雲駅利用地域の状況、および各地までの所要時間
(H27予想人口は国立社会保障・人口問題研究所による)



		H17国勢調査	H27予想人口
新八雲駅 利用圏の 将来人口	八雲	16,706	15,867
	(旧)熊石	3,427	2,673
	(旧)大成	2,386	2,042
	(旧)北権山1/2	2,888	2,519
今金×1/2		3,234	2,809
計		28,641	25,910

		現在	新幹線開業後	短縮時間
札幌～(新)八雲	鉄道利用	約2時間20分	約35分	1時間45分
(新)八雲～盛岡	鉄道利用	約4時間40分	約1時間25分	3時間15分
(新)八雲～仙台	鉄道利用	約5時間30分	約2時間05分	3時間25分
(新)八雲～東京	飛行機利用	約4時間50分	約3時間25分	1時間25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」
 ※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
 ※現在所要時間は在来線八雲駅から算出

2. 北海道新幹線における新八雲駅の位置づけ

- ・八雲町は道南北部で中核的な役割を担っており、新幹線新八雲駅はインフラとしてなくてはならないものである。
- ・新幹線開業後は、在来線特急に代わって、新幹線が住民の足となるほか、八雲が函館はもとより札幌の通勤・通学圏となる可能性もある。
- ・また新八雲駅を基点として、道内外からの観光入込み増加が期待できる。

八雲周辺は道南において函館圏に次ぐ拠点地域であり、様々な施設が立地している。例えば同町には3つの公立病院があり、なかでも町立八雲総合病院はベッド358床と、町立の病院としては全国で2番目の規模を持ち、道南地域北部の地域センター病院に指定されている。このほか航空自衛隊八雲分屯基地も配され、分屯基地では全国で唯一となる滑走路を有するほか、パトリオット部隊が駐屯している。

また、まちの産業は酪農や漁業が中心であり、酪農に関しては道内酪農発祥の地といわれているほか、漁業ではホタテの養殖が盛んで、生産高は道内3位(平成17年)となっている(図表4)。さらに食料品製造業についても道内町村では上位の出荷額を誇る。

図表4 道内ホタテ生産比較(資料：北海道)

	生産高(千円)	生産量(t)
猿払村	6,667,180	41,747
常呂町	6,182,244	31,102
八雲町	5,530,306	24,896
稚内市	5,481,515	34,964
湧別町	5,327,650	33,935
別海町	5,321,746	22,082
紋別市	5,056,078	34,741

このように八雲町が道南北部で中核的な役割を担っていることを考えれば、新幹線新八雲駅は同地域のインフラとして無くてはならないものと考えられる。そこで以下に同駅の位置づけを整理してみたい。

(1) 地域住民の交通玄関口

現在、在来線八雲駅には上下各10本の特急が停車(寝台列車は除く)しており、その他の列車を含めると1日あたり平均で約700人(JR北海道調べ)が乗降している。したがって新八雲駅開業後は、新幹線が(在来線特急に代わって)地域住民の足となる。また札幌まで約35分で到着す

ることを考えれば、八雲は函館圏はもちろんのこと、札幌の通勤・通学圏となる可能性もある。

また新幹線の開業によって地域住民の生活も変化していくであろう。例えば高度医療が必要なケースや専門品が必要な場合、札幌が時間的により身近になることで、地域住民の利便性は大きく高まっていくだろう。対して札幌圏からは、八雲にある「自然」や「食」「温泉」などを求めて、観光客が今以上に訪れることが考えられよう。

（２）観光のアクセスポイント

観光については上記の通り、まず札幌圏を中心とした道内からの入込み増加が期待できる。加えて、新幹線開業後は、北関東や東北地方などとの所要時間短縮によって、道外からの観光入込み増加も考えられる。

八雲は全国で唯一、日本海と太平洋の両方に面した地域であるほか、ホタテ・あわびなどの新鮮な海の幸も多く、さらに(道内では少ないタイプの)小規模でありながら、野趣あふれる温泉を持つ一軒宿が数箇所が存在するなど、有力な観光資源を持っている。また近年ではオオワシ・オジロワシなどのバードウォッチングポイントとしても知られるようになっており、これらを複合的にうまくPRできれば、新八雲駅を起点或いは終点とする形での観光客が増加するに違いない。

3. 八雲町の駅周辺整備構想について

- ・新八雲駅の基本コンセプトは「道南地域北部の広域連携拠点形成」であり、具体的には「自然に調和する施設整備」「安全で快適な施設整備」「冬季の円滑な利用への配慮」の3項目が示されている。
- ・今後の取組みとしては、特に「観光資源・ルートの発掘、整備」や「広域連携」について具体策が示されている。

平成18年12月、八雲町では新幹線の札幌延伸や新八雲駅の駅部事前調査を睨み「新八雲（仮称）駅周辺整備構想」（以下、整備構想）を策定している。

同整備構想では、まず八雲町および周辺地域の現状と課題を整理した上で、新八雲駅整備方針・駅施設概要・駅前広場とアクセス道路整備の考え方・開業までの取組み内容と実施スケジュールなどが示されている。その主な内容は次の通り。

（１）新八雲駅の整備構想方針

新八雲駅の基本コンセプトは「道南地域北部の広域連携拠点形成」であり、具体的整備方針としては、

- ①自然に調和する施設整備～八雲町が目指している

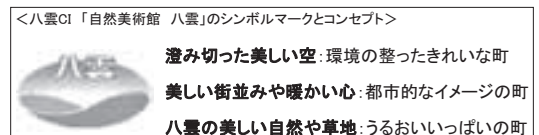
「自然美術館・八雲」(図表5)に相応しい質の高い施設を整備する。

- ②安全で快適な施設整備～高齢者、身障者等誰もが

安全・安心して利用できる施設を整備し、また新幹線とバス・タクシーの乗り継ぎ利便性を確保する。

- ③冬季の円滑な利用への配慮～積雪、寒冷の気象条件下でも円滑に利用できる施設を整備する。

図表5「自然美術館 八雲」のシンボルマークとコンセプト



という3項目が示されている。

（２）駅舎および周辺施設

新八雲駅の建設予定周辺地域は大部分が農用地域に指定されていることから、整備構想では駅舎および駅前広場など新幹線整備に伴う必須施設以外については、「現行の農業的土地利用を基本とする」としている。

その上で主な施設として、駅舎および情報交流館の整備が予定されており、その概要は以下の通り。

- ①駅舎～広さは約1000㎡とし、駅施設に加え、キヨスクを整備。デザインは自然と調和する「ゆったり、伸びやか」な温かみのあるものとし、誰でも利用しやすいユニバーサルデザイン^{※3}を基本とする。また駅からバス、タクシー等への乗り継ぎ利便性を考えたものとする。
- ②情報交流館～広さは約500㎡を予定しており、周辺自治体を含めた広域観光情報など、「道の駅」に相当する機能を持たせる。また駅舎との統一感あるデザインを基本としつつ、様々な人々が集い、交流できるようなユニバーサルデザインを取り込む。

（３）駅前広場とアクセス道路

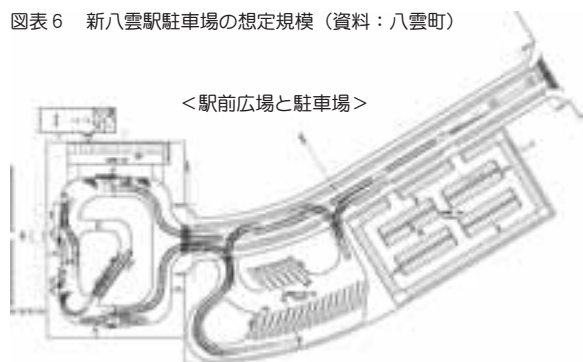
整備構想においては、駅前広場を道南北部広域との交通結節点と位置付けており、機能としてはバス・タクシー・自家用車のバスおよびパークアンドライド^{※4}に備えた駐車場や観光・貸切バス用の駐車場などの整備を見込んでいる。想定規模については図表6の通りである。また新八雲駅からのアクセス道路は近隣の道道八雲北檜山線を最短で結ぶ経路で整備する予定となっている。

（４）今後の取り組み内容

整備構想では、新八雲駅が平成31年度末に開業することを想定して、上記の駅舎等施設および駅前広場やアクセス道路整備のスケジュールが示されているのに加え、今後取り組むべき様々な施策を提示している。

なかでも、「観光資源・ルートの発掘、整備」や「広域連携」については具体的なプランについて触れられており、その主な内容は、

- ①まず、新八雲駅を利用する観光客の行動パターンや先進地域の調査を行う。
- ②温泉・歴史資源・自然が一体となった観光ステージをつくる。



区分	諸元	備考
普通車駐車場	約5,000㎡	送迎を除く中長期利用駐車場(200台分)
大型車駐車場	約5,000㎡	観光・貸切バス駐車場(20台分)
面積合計	約10,000㎡	

図表7 新八雲駅を起終点とする広域観光ルート（資料：八雲町）



※3 ユニバーサルデザインとは「すべての人のためのデザイン」を意味し、構造物について、設計の段階から、年齢や障害等の有無に関わらず、出来るだけ多くの人々が利用できるようにすることを指す。

※4 パークアンドライドとは、自動車を駅前の駐車場に置き、新幹線などの鉄道に乗換えることをいう。

③特に自然に関しては、町が目指している「自然美術館」構想を踏まえ、オオワシ・オジロワシのビューポイント整備による撮影ツアーや農作業・搾乳が体験できるファームステイなどの観光メニューを提供できるようにする。

④観光については広域で取組む必要があり、特に日本海側地域との広域連携は欠かせない。よって、広域で意見交換ができる、常設の検討会などを準備する。

等であり、また同構想内で言及されている、八雲を起終点とする観光ルートは図表7の通りである。

4. 八雲町周辺地域の特徴的な活動や北海道新幹線への期待

- ・八雲町では移住者受入れを積極的に進めており、新幹線開業は移住者受入れを有利に進める上でのツールとなる。
- ・新幹線開業後は、八雲町のユニークな取組みである、海洋深層水を利用した企業誘致も現実味を帯びてくる。
- ・地元の水産業者からは、新幹線を物流に利用する等の新たな活用方法にも、期待が集っている。

さて、ここまで新幹線新八雲駅の位置付けや周辺の整備構想に触れてきた。では現在、八雲町ではどのような特徴的取組みがなされており、また新幹線に対しての地元の期待はどういった点にあるのだろうか。

(1) 移住促進

八雲町では現在、移住者受入れを積極的に進めており、また実績も挙げている。(平成17年6月以降の移住者受入れ実績は道内2位。詳細は図表8参照)

同施策が行われている背景は「少子高齢化による人口減少を食い止める」というものであり、新幹線建設が直接的に関係するものではない。しかし、新幹線は移住者受入れを有利に進める上でのツールとなることから、地元ではこの点に期待を寄せている。

八雲は先に触れたとおり、病院施設が整っているほか、道南北部地域の拠点として、行政施設や小売店などが集積している。さらに自然や温泉などの「癒し」を提供する空間も随所に存在している。また北海道縦貫自動車道の八雲インターチェンジが平成18年11月に開業するなど、道央各地とのアクセスも格段に改善されている。これに加えて北海道新幹線の新八雲駅が開業することによって、首都圏と八雲が線で結ばれるようになれば、首都圏生活者にとって、八雲は移住地もしくはマルチハビテーション^{※5}の対象地として最適な地域となるであろう。というのは、移住者や季節居住者のニーズ調査によれば、「良好な居住環境」「医療・福祉の充実」や「買い物の利便性」に加え、「交通の便利なところで過ごしたい」「子どもや孫と離れて過ごしたくない」とい

図表8 道内移住者受入れ実績(資料:北海道)
(単位:人)

順位	市町村名	移住実績
1	函館市	38
2	八雲町	27
3	浦河町	24
4	当別町	22
5	弟子屈町	20

※統計開始(H17/6)～H19/3の実績
※道内移住「ワンストップ窓口」登録市町村
(H19/3現在100市町村)のデータ比較
※完全移住者のみの集計

※5 マルチハビテーションとは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である。

う点が挙げられているからである。(図表9)

新幹線は首都圏と八雲を3時間強で結ぶ。したがって時間距離をベースに考えた場合、新幹線の開業によって、移住者のニーズの大部分が満たされることになるのである。

(2) 海洋深層水の利用

八雲町のユニークな取組みの1つとして、熊石において行われている「海洋深層水の利用」がある。(図表10)

海洋深層水とは一般に水深200m以深の海水を指しており、特長としては、

- ①富栄養性（ミネラル等が豊富である）
- ②清浄性（バクテリア等が少ない）
- ③低温安定性（太陽光が届かないことから、熊石海洋深層水は周年2℃前後で安定）

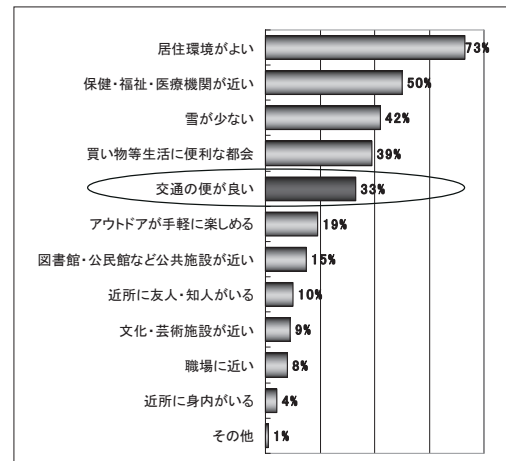
などが挙げられている。

このような特長から、海洋深層水は、生鮮魚介類の洗浄や栽培漁業への活用、食品加工への活用など様々な研究がなされており、将来性が期待されている。実際、八雲町においても海洋深層水がスケソウダラの洗浄に利用され、商品単価がアップするなどの効果が出ているほか、あわびの養殖においても海洋深層水が飼育水として利用されている。(温泉水利用によって適度な温度に加温され使用されている。) さらに深層水から採れる塩などを利用して、さまざまな食品も製造されており、また近年では深層水が酵母の活性化を促す可能性に着目が集まり、ビールなどの製造にも活用されるなど産業利用の幅が広がりつつある。

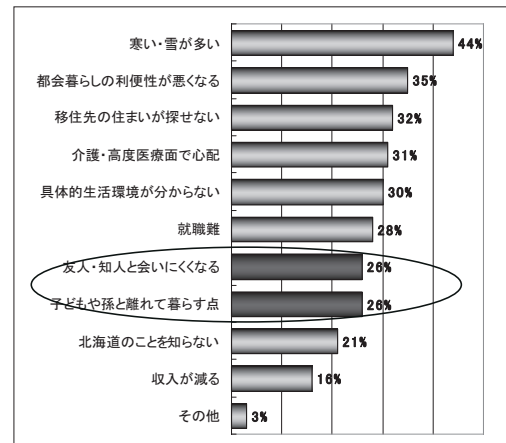
八雲町ではこの深層水施設を企業誘致に活用する考えであり、既に企業利用のために分水施設と用地は整備済みであるが、立地条件やアクセスなどの問題もあって、企業誘致が進んでいなかった。

しかし海洋深層水の施設は全国的にも16箇所^{※6}（うち道内3箇所）しかない貴重なものであることから、北海道新幹線と北海道縦貫自動車道が整備されれば、交通アクセスの問題が解決に向かい、企業誘致も現実味を帯びてくると考えられる。

図表9 道内移住先決定要因と移住ネック要因
＜移住先決定要因（資料：北海道）＞



＜移住ネック要因（資料：北海道）＞



図表10 海洋深層水取水施設とあわび養殖場



※6 平成19年1月現在。海洋深層水利用学会調べ。

（３）物流への期待

八雲をはじめとする噴火湾周辺域は、ホタテやスケソウダラ（およびタラコ）、鮭（およびイクラ）の全国的な産地である。また熊石地区では道内で使用するあわび種苗（中間育成前）の全量を生産しており、あわびの養殖が盛んである。これらを背景として、近年はおもに首都圏での鮭ネタ用として、噴火湾周辺のホタテなどが生鮮の状態でも空輸されている。しかし、空輸ではコスト高となるため、市場は大きく広がっていない。対して陸送の場合、輸送コストは安くなるものの、築地市場のせり開始前に前日水揚げした商品を持ち込むためには、一次加工など現地での作業に負担がかかる。また陸送された鮮魚などの商品は「信号による停車・発車の繰り返しによって商品が傷みやすくなる。」という指摘もある。

しかし北海道新幹線が開業し、同新幹線が貨物にも利用されるようになれば、噴火湾周辺の水産品に「鮮度」という付加価値をつけて出荷することが可能になる。またコスト面でも空輸ほどのコストがかからない可能性がある。たとえば、客車編成のうち、最後の一两のみを貨物用として利用することで、トータルの輸送コストを抑えることができる可能性がある。

実現のためには荷捌きをどうするか等、様々なハードルがあるものの、地元の水産加工業者では新たな新幹線の活用方法にも期待を寄せている。

５．既設新幹線駅の参考例

- ・ 既存新幹線駅の参考例として岩手町の「いわて沼宮内駅^{ぬまぐない}」を取り上げる。
- ・ 岩手町と八雲町は、人口規模や基幹産業、駅の設置環境などで共通点がある。
- ・ いわて沼宮内駅は地域振興の核として開業したが、「広域観光ルートづくりに関する誤算」と「広域アクセス道路整備の誤算」によって、利用者は低迷している。
- ・ 同駅から学ぶ点は「ソフト部分を中心とした活動の重要性」である。

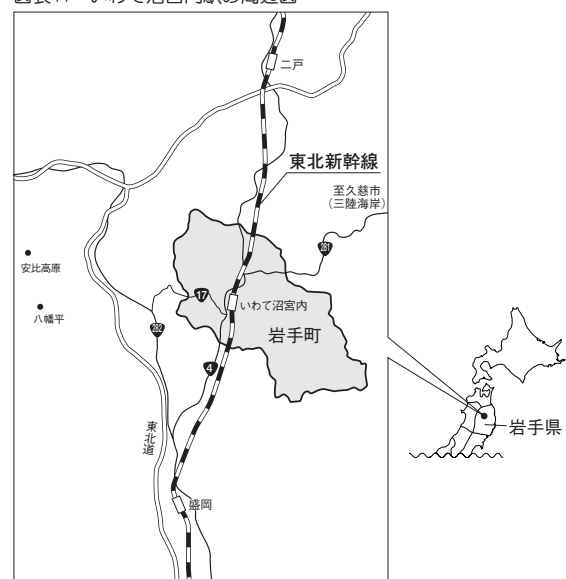
次に既存新幹線駅の参考例として、岩手県岩手町にある東北新幹線の「いわて沼宮内駅」を取り上げてみる。

（１）岩手町と八雲町の共通点

岩手町は第１次産業を基幹産業とする人口約16千人のまちであり、これは熊石と合併する前の八雲町の人口規模にほぼ匹敵する。また近隣には安比高原や八幡平といった自然豊かな地域や温泉などが存在する点でも共通点がある。（図表11）

さらに新幹線駅についてみると、隣駅が人口300千人規模の地域に存在することや駅設置場所が町の市街地から離れている点などが共通している。（いわて沼宮内駅の隣駅は盛岡駅であり、人口は約30万人。対して新八雲駅の隣駅は新函館駅で北斗市と、合併

図表11 いわて沼宮内駅の周辺図



前の函館市を加えた人口も約30万人である。)

(2) いわて沼宮内駅の概要(図表12)

岩手町は観光振興の柱として、道の駅・街の駅(商業地区の交流施設)・川の駅(北上川源泉地区に川とのふれあい拠点を整備)・新幹線の駅から成る「4つの駅構想」を持っており、特に新幹線駅は地域振興の核と位置付けられている。

図表12 いわて沼宮内駅の外観



図表13 いわて沼宮内駅の主な施設および岩手町財政負担額(資料:岩手町)(単位:億円)

この「いわて沼宮内駅」は平成14年12月に開業しており、主な施設および町の財政負担額は図表13の通りである。これを新八雲駅の整備構想と比較すると、駅前広場は新八雲の約1/2の規模であり、また駐車場のキャパシティーは新八雲とほぼ同程度であることがわかる。また規模の差はあるが、駅の付帯施設として広域交流センターが設けられている点が共通している。

(3) いわて沼宮内駅の課題

開業前、いわて沼宮内駅の利用者は300人/日程度と考えられていた。(JR東日本予想。なお岩手町ではもう少し利用者が多くなるものと予想していた。)

	施設規模	町の財政負担
新幹線整備事業負担金	駅舎を含む2.7km区間分 駅舎:RC3階建 延べ床面積9,551㎡ 新幹線ホーム310m	7.3
岩手広域交流センター 駅東口正面駐車場工事 駅東線改良工事	交流センター:鉄骨造3階建 延べ床面積2,676.94㎡ 駐車場:2,800㎡・83台	16.0
駅前街路整備工事(町施工) 駅前広場工事 駅東口南駐車場整備 駅西口北駐車場整備 駅西口南駐車場整備 アートロード(歩道) 区画道路整備	駅前広場:3,240㎡ 東口南駐車場:1,700㎡・40台 西口北駐車場:1,600㎡・96台 西口南駐車場:980㎡・38台	7.9
計		31.2

※町財政負担には交付税措置がある起債分も含む

図表14 いわて沼宮内駅の利用者推移(資料:岩手町)

	平成15年度	平成16年度	平成17年度
年間利用者	約100千人	約90千人	約85千人
(1日平均利用者)	(約274人)	(約247人)	(約233人)

しかし開業以降の同駅利用者推移は図表14の通りであり、開業直後の平成15年度から既にJRの予想を下回っているほか、利用者数は漸減傾向にある。この要因を岩手町にヒアリングしたところ、主に2つの誤算によるものだと説明があった。

まず1点目は「広域観光ルートづくりに関する誤算」である。開業前に岩手町では、いわて沼宮内駅を東北の主要観光地である八幡平への玄関口と位置付ける計画であった。しかし、盛岡駅から八幡平に至る2次交通ルートが既に確立されていた為、いわて沼宮内駅は距離・所要時間ともに、盛岡駅に比べて若干優位にあるものの、実際の利用者数が伸びない結果となったのである。

また2点目は、「広域アクセス道路整備の誤算」である。岩手町では広域の観光資源として三陸海岸の景勝を含めていた。しかし三陸の主要都市である久慈市に向かう国道の改良整備が遅れていることもあって、久慈に向かうには新幹線二戸駅から向かうルートがメインとなってしまった。

以上のような理由から駅利用者の低迷が続いているのである。

(4) いわて沼宮内駅から学ぶ点

では、いわて沼宮内駅から学ぶ点は何だろうか。岩手町では新幹線開業までの活動を振り返って、反省点として「ソフト部分を中心とした活動の重要性」について指摘している。

駅の開業が近づくと行政サイドでは、「駅および駅前開発などのハード事業への対応に追われ、広域観光ルートの確立や旅行エージェンต์に対するPRに時間を割くことができなかった」

とのことである。このため旅行者ニーズの把握や観光提案などが後手に回ってしまい、結果として駅の利用者減少につながっている。

したがって八雲においては、同町の整備構想に記されている通り、広域観光に関するニーズや観光客の動向を事前に十分調査するとともに、前出の図表7にあった広域観光ルートを実現すべく、早くから広域の行政単位で官民が協力して活動を開始することが望まれる。また、先行開業して成功している例から考えれば、商工会などを中心として民間ベースで地域のPRを先導すると、より効果が大きくなると考えられる。

さらに、日本海側への観光ルートを重視するのであれば、八雲と熊石地区を結ぶ国道277号線の雲石峠周辺域の道路改良も必要となるであろう。

6. 今後の検討課題

- ・八雲の観光資源を上手く活用するには、知名度アップが必要である。
- ・新八雲駅を観光の起終点とするためには、駅を利用する「必然性」を創出する必要がある。
- ・パークアンドライドによる駅利用を進める際には、よくコンセプトを検討する必要がある。

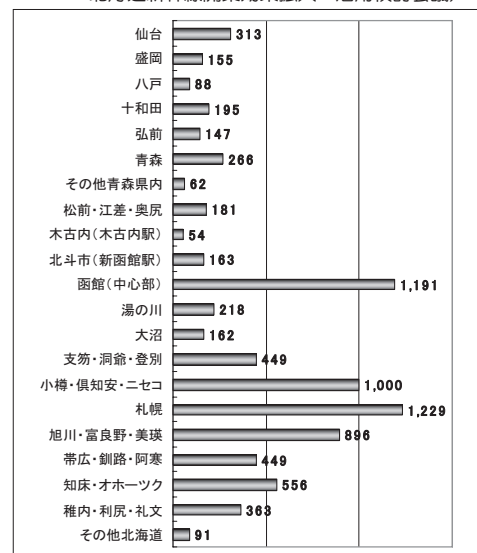
(1) 知名度のアップ

八雲周辺の観光資源のポテンシャルについては既に触れたとおりであり、特に自然・温泉・グルメといった、観光客が求める素材が揃っていることが、八雲の魅力であることは言うまでもない。しかし素材そのものが良くて、観光客から認知されていない場合、地域の観光振興は実現しない。

図表15は、北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議（以下、新幹線活用会議）が、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」を尋ねたものである。その結果、道南では函館への訪問希望が突出しており、その他の地域に関しては、さほど訪問希望がない。しかし結果を来道経験別に見ると違った側面が見えてくる（図表16）。というのは、来道経験が増すほど、「函館以外の道南地域も訪問したい」と希望する人が増えるのである。この主な理由として考えられるのは、

- ①来道回数の増加とともに、よりディープな道南の魅力を求めるようになる。

図表15 新幹線新函館駅開業後の訪問希望地（資料：北海道新幹線開業効果拡大・活用検討会議）



図表16 来道経験別に見た道南各地の訪問希望度（資料：同上）
訪問希望地 × 来道回数

（単位：%）

		訪問希望地					
		松前・江差・奥尻	木古内	北斗市	函館(中心部)	湯の川	大沼
来道回数	0回	4.7	1.6	5.1	53.8	3.9	2.6
	1回	7.1	1.5	6.7	54.2	7.8	4.6
	2回	6.6	2.6	9.5	57.2	11.2	7.2
	3回以上5回未満	11.6	2.4	7.4	56.7	12.2	11.0
	5回以上	15.3	5.5	11.6	58.4	21.3	16.8

②来道回数の増加とともに、アンケートの内容によりの確に回答できるようになる。

(ex.「湯の川」が函館市内にある温泉地であることが分かることによって、的確な回答が可能になる等)

といった点である。さて、この結果は何を示しているのだろうか。

それは、来道経験が少ない層に対して、函館以外の道南各地の魅力が（潜在的なポテンシャルはあるにも関わらず）正確に伝わっていないことを示しているのではないか。

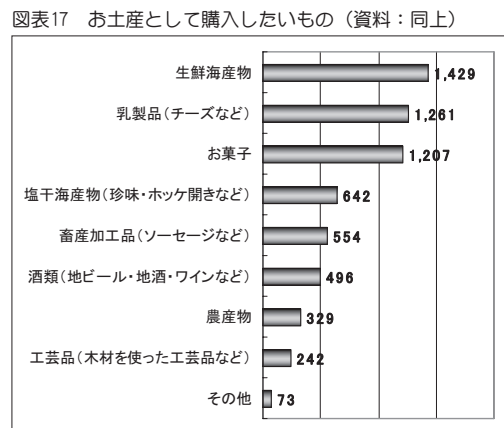
そこで八雲に関しては、今後の北海道新幹線の延伸を睨み、自らがターゲットとしたい層に対して最も効果的なメディアを用いて、八雲およびその周辺域のすばらしさを事前に十分PRしていく必要がある。

（２）駅利用の必然性創出

新幹線はまちづくりのための１つのツールに過ぎない。したがって、そのツールを有効に活用する為には新幹線駅の「利用しやすさ」とともに、利用する「必然性」が求められてくる。前者の「利用しやすさ」については、駅整備構想に触れられている、新八雲駅と各地の２次交通網を整備することで達成されよう。しかし後者の「必然性」に関しては、工夫が必要になる。実際、八雲町内の某観光関連施設では、「新幹線が開業しても八雲が通過点であることに変化はない。通過型の観光客が如何に立ち寄ってくれるか考える工夫が必要」というように冷静な分析をしている。

しかし新八雲駅を広域観光の拠点と位置付ける以上、新八雲を単なる通過点に終わらせない何らかの工夫が必要ではないか。例えば１つのアイデアとして、駅限定のお土産品開発はどうであろう。

図表17は前出の新幹線活用会議が、関東や東北等の在住者に対して「お土産として購入したいもの」を質問した結果である。これによれば、トップは「生鮮海産物」であり、「乳製品」「お菓子」がこれに続く。



八雲は生鮮海産物の宝庫であり、また酪農も盛んな地域である。したがってお土産の開発には好条件が整っているのである。駅開業までに八雲ブランドの強力なお土産品が開発できれば、その購入をきっかけとして、新八雲駅を起終点にする観光客が増加する可能性があるのではなかろうか。

いずれにしても、新八雲駅を利用する「必然性」の創出について、今後より一層、地元で議論を深めていく必要がある。

（３）パークアンドライドのコンセプト検討

駅整備構想においては、パークアンドライドを想定した駐車場の整備が検討されている。しかし既存新幹線駅では、必ずしもパークアンドライドが成功していると言えない地域も存在する。例えば東北新幹線の「くりこま高原駅」は、しばしばパークアンドライドの成功例として語られる（図表18）。

図表18 くりこま高原駅の高架下付近に広がる無料駐車場



確かに、同駅周辺の駐車場稼働率の高い様子であり、また特に、駅からやや離れた無料の駐車スペースは、近郊都市からのパークアンドライド利用者の駐車が多いという。しかし同駅を擁する栗原市では、パークアンドライドによって駅利用が活性化されている点は認めながらも、

大きな問題点として、「市では、駐車場の清掃や管理、トラブル対応などの事務コストが発生しているにも関わらず、パークアンドライド駐車場は大きな収入を生まないほか、結果として駅前の高度利用を妨げることになっている可能性もある」と指摘している。

このことから、新八雲駅でパークアンドライドを進める際には、その規模や利用料金（図表19）および機能（トイレや休憩施設の整備等）など、駐車場のコンセプトをよく検討する必要がある。

図表19 各地の新幹線駅前の駐車場運営状況（資料：栗原市・岩手町・尾道市）

事例駅名	運営者	キャパシティー	無料駐車可能台数	月極め料金	時間貸し料金
くりこま高原	栗原市	726台	254台 （開業当初は全て無料）	3,600円	～6h 100円 ～12h 300円 ～24h 500円
いわて沼宮内	岩手町	257台	ナシ	3,000円～4,000円	～2h 無料 ～24h 300円
新尾道	尾道市	145台	ナシ	9,450円	～0.5h 無料 ～1h 140円 以降0.5h毎に70円

裁判の「しくみ」について

橋本・大川合同法律事務所

弁護士 大川 哲也

1 はじめに

前回（2007年4月号）では、企業経営にあたっての危機管理について総論的なご説明をさせていただきました。近い将来、弁護士の数が増え、それに伴い裁判も増加する、それに備えて「訴訟を提起される」事態を想定しなければならない、などというお話しを書かせていただきました。

今回は、少し各論的なお話しに進めたいと思います。前回は、前述のとおり裁判が増えるという観点から危機管理を述べさせていただきましたので、今回は「裁判の仕組み」ということについて、わかり易く述べてみたいと思います。

2 裁判のイメージ

裁判をご経験された方もいらっしゃると思いますが、未経験の方が大半だと思います。また、裁判をご経験された方でも、シビアな訴訟のご経験をお持ちの方は、やはり少数ではないかと思うのです。裁判に勝つためには、裁判を知ることが必要です。そこで、裁判がどういうものか、という点について若干お話しをしたいと思います。

「裁判」のイメージですが、「正義」とか「公平」といった単語が思い浮かぶのではないかと思います。そのこと自体は正解であり、決して誤りではありません。問題は、何が「正義」で、何が「公平」か、ということです。

さて、「裁判官」というのは、どういう人なのでしょう。「プライベートで裁判官と話しをしたことがある」などという方は非常に少ないのではないかと思います。「非常に堅い人、すごく真面目な人、冗談の通じない人…」いろいろなイメージが沸くと思いますが、端的に「ごく普通の人」が圧倒的に多いです。もちろん酒の好きな人もたくさんいます。

何が言いたいのか、ということですが、裁判官は我々と同じ「人間」だ、ということです。「何を当たり前のことを言ってるんだ」と思われるかもしれません。ところが、この現実が理解できず、裁判官に「神の眼力」を期待する方が結構いらっしゃいます。裁判官が人の目をパッと見て、「ああ、この人は正直者だ、この人はうそつきだ」と判断できるのであれば、訴訟はすぐに終わります。弁護士も検察官もいらなくなってしまうかもしれません。

要するに、裁判官には、「何が絶対的な真実なのか」などということは判らないのです。残念ながら、絶対的な真実を見通す能力もありません。

原告が白と言う、被告が黒と言う、同じ場所に居合わせた両名が正反対のことを主張してぶつかる、ということは、裁判では日常茶飯事です。私も司法修習生になって、生まれて初めて本物の裁判を見ましたが、端的に驚きました。どちらかが真顔で嘘を言っているのです。

もちろん、裁判官はその現場に居合わせた訳でも何でもありません。「遠山の金さん」のように、裁判官が現場に居合わせた、事件を目撃した、などという場合には、その裁判官はその裁判を担当できなくなってしまいます。予断偏見を排除する、という趣旨からです。事後的に双方の

話を聞いて、白黒判断するわけです。裁判官の使命・職責が「絶対的な真実を見抜け」ということであれば、「そんなの無理だ」ということで裁判官のなり手がなくなってしまうです。

3 本当〇〇〇、ウソ〇〇〇

では、裁判官はどのような基準で、判断を下すのでしょうか。

「何が本当か、何がウソか」が基準ではない、ということ、すでにお分かりいただけたのではないかと思います。誤解を恐れず言うと、裁判官の判断の指針は、「何が本当か」ではなく、「何が本当くさいか」ということなのです。神ならぬ人である裁判官は、あくまで「くささ」「らしさ」で事実を切り盛りしていくのです。このところを理解されていない一般の方が非常に多いのです。

つまり、神の目から見た真実であっても、ウソくさい真実は、残念ながら裁判では通らない場合がある、否、通らない可能性が高い、ということなのです。

相談に来られた方が、「私は嘘を言っていない。あいつが嘘つきだ。だから裁判でも勝てるはずだ」と気色ばむ場面が良くあります。しかし、たとえその人の言い分が客観的な真実であっても、裁判所が必ず勝たせてくれる、とは限らないのです。

たとえば、「お金を貸したのだが、催促を怠った」というような事件の場合、相手方が、突然、「あれは借りたのではない、援助してもらったのだ」などと反論してきたとしましょう。借用証も何もなかったとします。貸した以上、普通は「何時いつまで返してください」という「返還期限」があるわけです。その返還期限がいつなのか、そしてその期限が来たときに、債権者が「返せ」と催促したか、などということが判断のひとつのポイントになってきます。

「いろいろ忙しかったから、ついつい放っておいた」などという弁解は、たとえ実際にそのとおりだったとしても、裁判では「裁判官ウケしない通りの悪い弁解」ということになります。この場合、いくら「うそつきだ!!」と騒いでも、裁判官は過去に起きた客観的な真実など判らないわけですから「後の祭り」となってしまいかねません。

ですから、紛争に発展しそうな段階で、積極的に「本当らしさ」の備えをしておかなければならないのです。先の例でいえば、「催促すべきときに、きちんと催促する」ということなのでしょう。この備えをしておかなければ、不本意な結果に終わることが多いといえましょう。

4 裁判の「ルールブック」

さて、昭和34年のプロ野球です。大毎対西鉄の試合で、「同時はアウトかセーフか」の論争が起きました。西鉄の三原監督が「同時セーフ」という審判の見解に憤慨し、抗議したとき、二出川審判部長は「私がルールブックだ」という名言を野球史に残しました。

野球やゴルフなどのスポーツにルールブックがあることは皆さんご承知だと思います。麻雀や囲碁、将棋などのゲームにもルールブック・規約はあります。

そして裁判にも、やはり「ルールブック」があるのです。民事訴訟法、刑事訴訟法、という法律です。それぞれ、民事の裁判はこうやりなさい、刑事の裁判はこうやりなさい、というルール

が書いてあります。

ルールに違反すると反則負けになることだってあります。例えば、刑事ドラマだと、刑事が犯人を殴ったり、ひどいときにはピストルを突きつけ、はたまた勝手に他人のものを持っていったり、騙して白状させたり、など、まさに何でもありますが、実際には、このようにして集められた証拠は、「違法証拠」として、裁判では使えなくなってしまう。真犯人に対して、普通にやっていれば有罪を取れる事件でも、行き過ぎた捜査をすると、無罪になってしまうことだってあるのです。そういうことが「ルールブック」に書いてあるのです。

裁判官とは、この「ルールブック」に基づいて裁判を行い、その結果得られた「気持ち」、これを法律用語で「心証」といいますが、それにしたがって判断する、という仕組みになっています。

ですから、言ってみれば、裁判もひとつの「ゲーム」のようなものなのです。

このような言い方をすると、「なんだ、裁判って、随分いい加減なんだな」と思われるかもしれませんが、決して「いい加減」ということではありません。この「訴訟法」というルールは、長い裁判の歴史と教訓、試行錯誤から作られたものです。つまり、「このようなルールに従って裁判をした場合、神ならずとも、真実に近づける」という歴史と教訓、試行錯誤の結晶なのです。裁判官は、このルールのなかで、ぎりぎり真実に近づくことを目途・使命としているのです。

遠い昔、弥生時代などには、熱湯に手を入れて火傷をしたら有罪、火傷をしなかったら無罪、という裁判が行われていました。しかし、これでは全く客観的な真実には近づけないわけです。江戸時代には、拷問が行われていました。「有罪だと打ち首になってしまうのだから、無実なら多少痛くても我慢して自白することはないだろう」という、正しいか誤っているかは別にして、一定の経験則に裏打ちされた方法論ですが、もちろん人権上大問題であるばかりでなく、無実の人を罰してしまう危険が非常に高かった訳です。これではいけない、ということで、明治維新後、法律ができ、さらに改正を重ねて現在の形になっているのです。現時点においては、この「ルールブック」にしたがって裁判を行うと、最も真実に近づくことができる、と信じられています。もう1000年も経ったら、人の考え方も変わり、全く別の方法が採用されているかもしれません。

そして、「小さいころから野球をやっていた」などという方は、野球のルールを熟知されているでしょう。将棋が好きな方なら、駒の動かし方とか、「二歩は反則だ」などという基本ルールは判っているわけです。

しかし、裁判のルールを熟知しているという一般の方はほとんどいらっしゃらないでしょう。ですから、独自のご判断は大やけどをすることがあります。考えてみてください。いくら頭がよくても、駒の動かし方がわからなければ、そもそも将棋になりませんよね。ここでもやはり、弁護士に対する早めの相談が必要だ、ということです。

5 立証責任について

さて、そのルールのなかで、「立証責任」というものがあります。

先ほど申し上げましたとおり、裁判官は人間です。審理を尽くしたのですが、やはり白か黒かわからない、ということがあります。そのときに、野球のように「時間切れ引き分け」とか、ボクシングのように「ドロー」という判断ができればきっと裁判官も楽なのでしょうが、そのような判決はありません。白黒つけなければなりません。そのときに、どちらを勝たせるか、ということが法律上決まっています。これが「立証責任」です。つまり、裁判においては、立証責任を負っている側が立証責任を尽くさないと、裁判で負けてしまうということです。ボクシングのタイトルマッチで引き分けになったとき、チャンピオンがそのままチャンピオンに居座る、ということがルールで決まっています。挑戦者は1ポイントでも多く稼がないと、チャンピオンにはなりません。これに似ているといえれば似ているかもしれません。

裁判では、この「立証責任」が非常に重いのだということを理解しておかなければなりません。

例えば、「貸した金を返せ」という裁判を起こした場合、相手方が、「借りていない」と争ってくる場合と、「確かに借りたけれど、返した」と争ってくる場合の2通りが考えられます。前者の場合、立証責任、すなわち「ちゃんと貸したか」ということの立証責任を原告が負い、後者の場合、「ちゃんと返したか」ということの立証責任を被告が負う、という仕組みになっています。ですから、例えば、「借用书を取り忘れたので困ったなあ」というような場合、相手方が「借りていない」と反論してきた場合には、こちらが立証責任を尽くさなければならないので暗澹たる気持ちになりますが、「借りたことは間違いなが、返したはずだ」と反論してきた場合には、立証責任は相手方になりますので、少しホッとします。

6 印鑑証明書と立証責任

立証責任でよく問題になるのが、保証人のケースです。皆さんも、きちんとお金を払ってもらうために、保証人を取ることがあるでしょう。たいていは相手の会社の社長さん個人に保証を求めるのですが、ときどき、社長だけではだめだ、ということで、社長の知人に連帯保証を依頼するようなことがあります。この保証人に「払ってくれ」と責任を追及したとき、相手方が「保証した覚えはない」と反論してきたとしましょう。

原告は、その人に会ったこともなく、単に相手の会社の社長さんに契約書を渡して、「はんこをもらってきて」とお願いしただけだったので、不安まじりで裁判を起こしたところ、案の定、このような反論が出てきました。

このような事件の場合、「保証契約書に押されている印影が、被告のはんこによるものか」という点が大きなテーマとなります。もし、契約書上の印影が保証人の持っているはんこのものであれば、認めでも実印でも、とにかく保証人のはんこでさえあれば、「はんこはその人自身が押した、そして押したとき契約書をよく読んで了解した」と法律上推定されてしまうのです。

つまり、この場合には、「保証していない」という立証責任を被告が負担することとなり、例

えば「いついつはんこを盗まれた」「いついつどのような目的ではんこを預けた」などという事実を具体的に証明しきれないと、実際には全く知らないところではんこを押されていた場合であっても敗訴する可能性が大きくなります。

他方、被告が、「私のはんこではない」という答弁をした場合には、「被告が保証した」ということを原告が立証しなければならなくなってしまうのです。例えば、他の書類を捜してきて、「被告は以前から同じはんこを使っていた」とか、主たる債務者にはんこをもらったときの状況を証言させるとかして、裁判官を説得しなければなりません。

しかし、他の書類などなかなか見つかりませんし、「はんこをもらってきて」と頼んだ社長さんは、保証人に「申し訳ない」と思っているのです、なかなか原告に有利な証言をしてくれなかったりします。

このように、書面上に押されているはんこが誰のものか、ということは裁判の勝ち負けにとって非常に重要なのです。

印鑑証明書を貰い受けた場合には、まさに、「書面上に押されているはんこが被告のものだ」ということについては、両者を見比べれば一目瞭然ですから、裁判の負担が非常に軽くなります。

皆さんも普段、印鑑証明書を貰い受けていることがあろうかと思いますが、印鑑証明書は、民事訴訟上の「立証責任」に由来するものなのです。意識されている方は少ないでしょうが。

7 弁護士の活用

以上、裁判の仕組みについて主だったことを述べてきました。まだまだありますが、紙面の関係上、この辺で終わりたいと思います。

ご理解いただけたと思いますが、裁判官ウケする「本当くさい話」とはどういうものか、裁判のルールがどうなっているか、立証責任の負担はどちらか、などということについては、やはり「餅は餅屋」、プロの弁護士にしか正確に判断できないといえましょう。立証責任の問題ひとつにしても、相手方の争い方によって負担が違ってくるわけです。先の貸金の例は簡単でしたが、複雑な事例もあります。相手方の反論を予測しつつ「紛争になったとき、どちらが立証責任を負うか」ということを、事前に判断し、さらにその立証責任を尽くせるように契約書などを整えておくことが非常に大事なのです。何よりも、日常的にこのような防備をしておくことにより、紛争を未然に防ぐことさえできるのです。

繰り返しますが、裁判の仕組みについて、一般の方が勉強しきことは非常に難しいといえましょう。この観点からも、平時から弁護士にこまめに相談しておくことが、企業経営の危機管理において非常に大切といえるのです。

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(%)
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	91.0	△ 3.5	102.1	1.6	92.1	△ 3.2	105.1	2.5	89.8	2.9	90.1	3.0
18年度	93.8	3.1	107.0	4.8	95.0	3.1	110.2	4.9	87.5	△ 2.6	91.6	1.7
18年 4～6月	93.6	4.2	105.2	4.7	95.4	5.9	108.7	5.8	91.4	1.5	93.9	1.6
7～9月	92.1	2.4	106.6	5.6	93.0	1.5	109.9	5.6	92.1	1.5	94.6	0.7
10～12月	93.4	3.6	108.9	6.0	94.5	3.0	111.6	5.3	92.8	4.3	98.2	4.2
19年 1～3月	96.9	2.5	107.5	3.1	97.7	2.6	111.0	2.9	90.4	△ 2.6	96.2	1.7
4～6月	p 92.7	△ 1.0	p107.6	2.3	p 93.6	△ 2.0	p111.7	2.8	p 85.5	△ 6.5	p 95.9	2.1
18年 6月	94.2	4.8	106.1	5.3	96.0	6.8	109.2	5.6	91.4	1.5	93.9	1.6
7月	93.9	5.4	106.0	5.6	94.7	4.3	109.1	5.6	92.0	2.1	93.6	0.6
8月	91.6	2.0	107.2	6.1	92.6	1.4	111.3	6.4	92.2	2.4	94.0	0.4
9月	90.9	△ 0.2	106.7	5.1	91.6	△ 1.0	109.3	4.6	92.1	1.5	94.6	0.7
10月	92.6	3.8	108.3	7.5	92.8	2.5	110.8	5.9	92.4	2.0	95.8	3.4
11月	92.4	2.0	108.7	5.2	93.6	1.9	112.2	5.6	92.2	1.4	96.9	2.9
12月	95.2	5.2	109.6	5.1	97.0	4.3	111.8	4.5	92.8	4.3	98.2	4.2
19年 1月	97.1	2.4	107.1	4.4	96.4	△ 0.1	111.4	4.7	93.6	4.0	97.2	2.5
2月	97.8	4.1	107.9	3.1	97.8	3.2	111.4	3.1	91.5	1.9	96.6	1.8
3月	95.8	1.5	107.6	2.0	99.0	4.7	110.2	1.4	90.4	△ 2.6	96.2	1.7
4月	94.4	1.1	107.4	2.2	96.6	1.6	111.3	2.0	88.6	△ 2.3	96.6	2.0
5月	r 92.4	0.0	r107.1	3.8	r 93.2	△ 1.0	r111.5	4.5	r 87.3	△ 4.0	r 96.2	2.6
6月	p 91.3	△ 3.9	p108.4	1.0	p 91.1	△ 6.0	p112.3	1.7	p 85.5	△ 6.5	p 95.9	2.1
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(%)
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	987,733	△ 3.0	212,575	△ 1.7	350,746	△ 1.8	87,587	0.3	636,987	△ 3.7	124,989	△ 3.2
18年度	983,510	△ 1.6	211,723	△ 0.9	330,512	△ 2.6	86,130	△ 0.8	652,998	△ 1.1	125,593	△ 1.0
18年 4～6月	238,145	△ 2.6	51,079	△ 1.2	78,557	△ 2.9	20,239	△ 1.2	159,588	△ 2.5	30,839	△ 1.3
7～9月	237,307	△ 1.0	51,461	△ 0.2	79,575	△ 1.0	20,440	△ 0.4	157,732	△ 1.1	31,021	△ 0.1
10～12月	269,596	△ 1.6	57,734	△ 1.7	93,174	△ 3.4	24,605	△ 1.6	176,422	△ 0.6	33,129	△ 1.8
19年 1～3月	238,462	△ 1.2	51,450	△ 0.4	79,205	△ 2.9	20,845	△ 0.1	159,257	△ 0.3	30,604	△ 0.7
4～6月	p 233,986	△ 1.4	p 51,307	△ 0.5	p 74,089	△ 2.3	p 20,132	1.0	p 159,898	△ 1.0	p 31,175	△ 1.6
18年 6月	78,196	△ 2.9	17,050	△ 1.2	26,000	△ 3.3	6,726	△ 1.9	52,195	△ 2.7	10,324	△ 0.7
7月	84,293	△ 1.6	19,093	△ 1.4	30,147	△ 1.3	8,385	△ 1.4	54,146	△ 1.8	10,708	△ 1.3
8月	77,612	△ 0.8	16,417	0.1	24,006	△ 0.9	5,774	△ 0.8	53,607	△ 0.7	10,643	0.7
9月	75,402	△ 0.7	15,951	0.8	25,423	△ 0.6	6,282	1.3	49,979	△ 0.8	9,669	0.4
10月	80,883	0.5	17,185	△ 1.7	28,049	0.6	7,056	△ 2.0	52,835	0.4	10,128	△ 1.4
11月	80,206	△ 2.9	17,792	△ 0.8	27,307	△ 4.4	7,599	△ 0.3	52,900	△ 2.0	10,192	△ 1.2
12月	108,506	△ 2.2	22,757	△ 2.4	37,819	△ 5.6	9,949	△ 2.2	70,687	△ 0.2	12,808	△ 2.6
19年 1月	85,399	△ 1.3	18,936	△ 0.5	28,232	△ 2.9	7,657	0.0	57,167	△ 0.4	11,279	△ 0.9
2月	69,758	△ 0.1	15,125	0.5	22,092	△ 1.5	5,843	1.5	47,666	0.6	9,282	△ 0.2
3月	83,305	△ 2.0	17,389	△ 1.1	28,882	△ 3.9	7,346	△ 1.5	54,423	△ 0.9	10,044	△ 0.9
4月	78,236	△ 3.3	16,906	△ 1.8	24,595	△ 6.1	6,598	△ 1.4	53,641	△ 1.9	10,308	△ 2.0
5月	r 77,560	△ 1.7	r 17,040	△ 0.8	r 24,132	△ 2.6	r 6,573	△ 0.7	r 53,428	△ 1.3	r 10,467	△ 1.0
6月	p 78,190	0.9	p 17,361	0.9	p 25,362	1.9	p 6,961	5.1	p 52,829	0.4	p 10,400	△ 1.8
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 (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(%)	17年=100	前 年 同 月比(%)	17年=100	前 年 同 月比(%)		
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	△ 2.9	73,724	△ 2.5	100.1	0.2	100.0	△ 0.1	113.26	17,060
18年度	414,921	△ 1.7	74,211	△ 2.0	100.5	0.2	100.2	△ 0.1	116.64	17,288
18年 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
19年 1～3月	94,653	△ 1.7	17,532	△ 1.1	100.0	△ 0.3	99.8	△ 0.1	119.44	17,288
4～6月	100,749	△ 1.6	18,473	△ 1.9	100.5	△ 0.2	100.2	△ 0.1	120.73	18,138
18年 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	15,457
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
2月	29,645	△ 1.9	5,468	△ 1.1	99.7	△ 0.5	99.5	△ 0.2	120.45	17,604
3月	32,952	△ 1.7	6,229	△ 1.4	99.8	△ 0.5	99.8	△ 0.1	117.28	17,288
4月	32,105	△ 0.2	6,034	△ 0.6	100.2	△ 0.2	100.1	0.0	118.83	17,400
5月	33,881	△ 2.0	6,238	△ 0.6	100.6	△ 0.1	100.4	0.0	120.73	17,876
6月	34,763	△ 2.3	6,201	△ 4.2	100.6	△ 0.2	100.2	△ 0.2	122.62	18,138
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。
 ■年度及び四半期の数値は、月平均値。
 ■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(%)
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
18年度	176,300	△ 5.8	43,780	△ 5.1	77,398	△14.6	55,122	9.4	4,557,331	△ 4.2
18年 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	1,025,508	△ 1.0
19年 1～3月	50,678	△ 8.6	13,329	2.0	21,507	△20.4	15,842	3.0	1,372,689	△ 5.8
4～6月	43,528	△ 4.7	11,113	3.2	19,066	△ 8.1	13,349	△ 5.7	970,324	△ 6.8
18年 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	332,350	△ 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
2月	13,268	△ 9.5	3,433	△ 1.4	5,598	△19.6	4,237	0.8	424,937	△ 4.2
3月	27,637	△ 8.9	7,220	2.8	11,897	△21.0	8,520	3.3	639,497	△ 7.1
4月	14,468	△ 6.3	3,720	4.6	6,253	△13.7	4,495	△ 2.9	290,062	△ 7.3
5月	13,485	△ 6.0	3,420	0.1	5,592	△11.7	4,473	△ 2.5	307,077	△ 4.8
6月	15,575	△ 2.0	3,973	4.9	7,221	0.8	4,381	△11.3	373,185	△ 8.0
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(%)
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
18年度	49,946	△ 5.8	12,852	2.9	961,122	△10.1	122,838	△ 5.2	127,413	2.0
18年 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
19年 1～3月	6,618	△15.7	2,791	△ 1.8	141,040	12.3	27,738	7.7	33,185	△ 3.3
4～6月	15,991	11.0	3,255	△ 2.6	331,759	△12.0	31,040	△ 0.7	29,721	△10.8
18年 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	8,516	2.6
2月	2,124	△ 3.4	873	△ 9.9	10,604	△19.3	5,778	△ 4.6	9,672	△ 4.2
3月	2,730	△29.4	995	5.5	117,290	17.9	15,840	17.1	14,998	△ 5.8
4月	5,836	34.5	1,073	△ 3.6	142,037	△ 6.5	11,568	1.5	9,309	△ 9.0
5月	3,334	△32.4	971	△10.7	83,785	△13.5	8,490	△ 0.4	9,449	△ 3.1
6月	6,821	32.8	1,211	6.0	105,937	△17.4	10,982	△ 2.9	10,963	△17.9
資料	国土交通省				保証事業会社協会				内閣府	

■船舶・電力を除く民需（原系列）。

年月	来道客数		有効求人倍率 (全数)		完全失業率		企業倒産件数 (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	倍	%	%	件	前年同月比(%)	件	前年同月比(%)
			季調値		原計数					
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	5.3	4.4	555	△ 3.8	13,170	△ 0.1
18年度	13,082	3.0	0.59	1.06	5.4	4.1	546	△ 1.6	13,337	1.3
18年 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	0.61	1.08	5.3	4.1	112	△21.1	3,250	2.8
10～12月	3,103	3.1	0.60	1.07	5.4	3.9	132	△ 4.3	3,366	△ 2.0
19年 1～3月	2,784	2.4	0.59	1.05	5.5	4.1	159	11.2	3,440	2.7
4～6月	3,003	△ 2.6	0.55	1.06	5.3	3.8	172	20.3	3,616	10.2
18年 6月	1,159	3.0	0.61	1.07	5.4	4.1	46	0.0	1,111	△ 8.0
7月	1,281	2.2	0.61	1.09	↑	4.0	43	△10.4	1,051	2.6
8月	1,519	4.7	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	0.60	1.07	↑	4.2	52	36.8	1,166	△ 0.4
11月	940	4.9	0.59	1.07	5.4	3.9	39	△26.4	1,091	△ 2.1
12月	925	△ 1.8	0.60	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
2月	926	8.3	0.60	1.05	5.5	4.1	49	2.1	1,102	5.6
3月	1,019	1.2	0.50	1.03	↓	4.2	72	46.9	1,247	△ 0.6
4月	820	△ 0.3	0.50	1.05	↑	4.0	47	△21.7	1,121	3.1
5月	1,026	△ 6.9	0.56	1.06	5.3	3.8	74	100.0	1,310	21.0
6月	1,158	△ 0.1	0.58	1.07	↓	3.6	51	10.9	1,185	6.7
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			

■年度は原数値、四半期は月平均値。 ■北海道の年度は暦年値。



調査レポート 2007.9月号 (No.134)
平成19年(2007年) 8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

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。 新札幌～札幌間開通 2015年10月31日、新函館～札幌間 2020年10月開通