

Hokuyo Investigation Report

ほくよう 調査レポート

No.301

- 道内経済の動き
- 道内企業の経営動向調査
(2021年4～6月期実績、2021年7～9月期見通し)
- 道内景気と賃金の動向について
- 寄稿
北海道における交通の未来

2021

8・9

(合併号)

今回発行の「ほくよう調査レポート No.301」は、8・9月号の合併号となっております。
そのため、8月は休刊させていただきます。

● 目 次 ●

道内経済の動き	1
定例調査：売上DI・利益DIは4期連続で上昇	6
経営のポイント：コロナ禍からの業況回復を目指す中で、 原材料価格の上昇や人手不足が課題に	15
特別調査：景気判断DIは4年ぶりに上昇。定期給与の 引上げ企業割合は2年ぶりに上昇	17
経営のポイント：景気判断は低水準も、賃金制度の創設 や給与体系の見直し検討などの動きが みられる	23
寄稿：北海道における交通の未来	26
主要経済指標	37



道内経済の動き

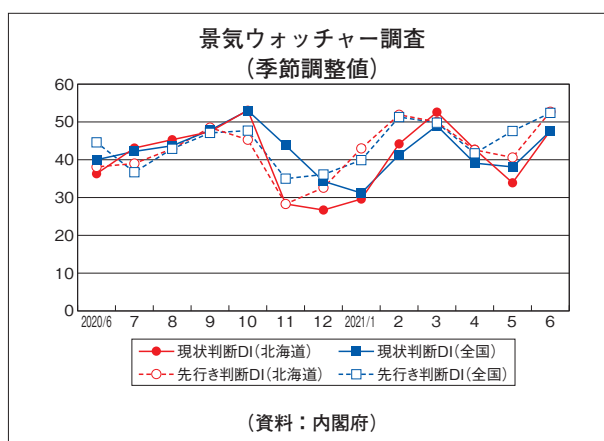
道内景気は、新型コロナウイルスの影響により厳しい状況にあるが、一部に持ち直しの動きがみられる。生産活動は持ち直している。需要面をみると、個人消費は、持ち直しの動きに足踏みがみられる。住宅投資は、持ち直している。設備投資は、減少している。公共投資は、高水準で推移している。輸出は、持ち直しの動きが続いている。観光は、外国人入国者数の厳しい状況が続いているが、来道者数は前年の反動もあり、前年を上回っている。

雇用情勢は、弱さがみられる。企業倒産は、3か月連続で件数・負債総額ともに前年を下回った。消費者物価は、2か月連続で前年を上回った。

1. 景気の現状判断DI～3か月ぶりに上昇

景気ウォッチャー調査による、6月の景気の現状判断DI（北海道）は前月を13.8ポイント上回る47.7と3か月ぶりに上昇した。横ばいを示す50を3か月連続で下回った。

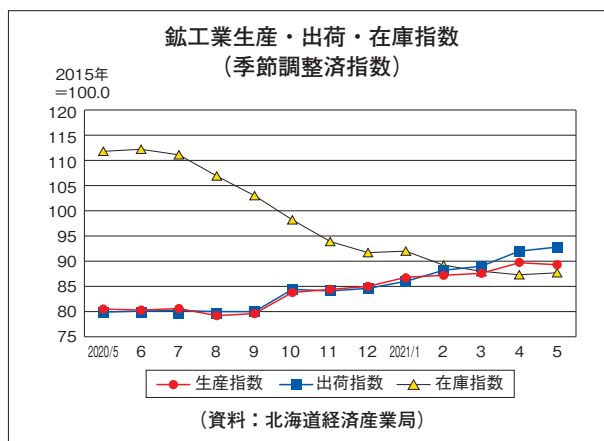
景気の先行き判断DI（北海道）は、前月を12.1ポイント上回る52.7となった。



2. 鉱工業生産～9か月ぶりに低下

5月の鉱工業生産指数は89.3（季節調整済指数、前月比▲0.4%）と9か月ぶりに低下した。前年比（原指数）では+11.0%と3か月連続で上昇した。

業種別では、鉄鋼業など7業種が前月比上昇となった。輸送機械工業など8業種が前月比低下となった。

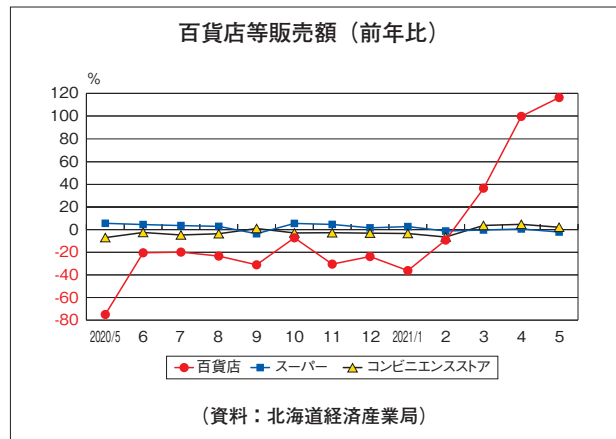


3. 百貨店等販売額～3か月連続で増加

5月の百貨店・スーパー販売額（全店ベース、前年比+3.7%）は、3か月連続で前年を上回った。

百貨店（前年比+116.3%）は、全ての品目が前年を上回った。スーパー（同▲2.3%）は、飲食料品、その他が前年を下回った。

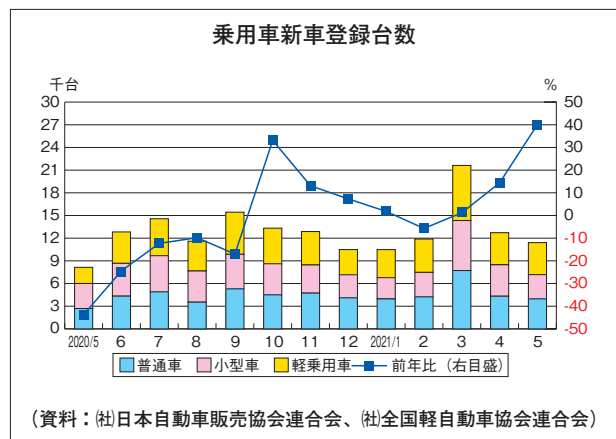
コンビニエンスストア（前年比+1.9%）は、3か月連続で前年を上回った。



4. 乗用車新車登録台数～3か月連続で増加

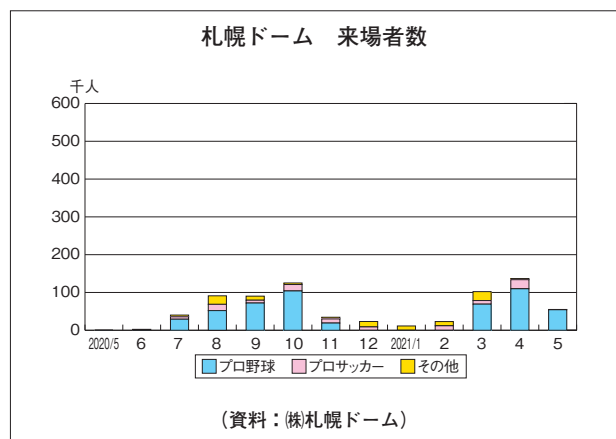
5月の乗用車新車登録台数は、11,407台（前年比+40.1%）と3か月連続で前年を上回った。車種別では、普通車（同+47.3%）、小型車（同▲3.3%）、軽乗用車（同+98.5%）となった。

1～5月累計では、68,123台（前年比+7.2%）と前年を上回っている。内訳は普通車（同+16.1%）、小型車（同▲13.1%）、軽乗用車（同+21.7%）となった。



5. 札幌ドーム来場者数～3か月連続で増加

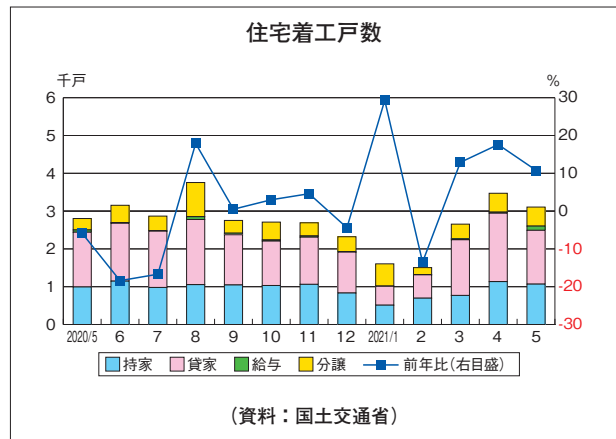
5月の札幌ドームへの来場者数は、55千人（前年比全増）と3か月連続で前年を上回った。来場者内訳は、プロ野球54千人（同全増）、サッカーの開催はなく、その他が1千人（同全増）だった。



6. 住宅投資～3か月連続で増加

5月の住宅着工戸数は3,107戸（前年比+10.8%）と3か月連続で前年を上回った。利用関係別では、持家（同+7.6%）、貸家（同▲1.7%）、給与（同+86.7%）、分譲（同+66.3%）となった。

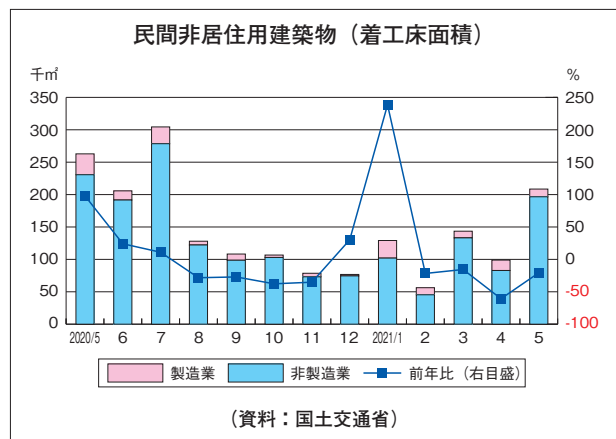
1～5月累計では12,340戸（前年比+11.3%）と前年を上回った。利用関係別では、持家（同+6.2%）、貸家（同+3.5%）、給与（同+87.1%）、分譲（同+51.1%）となった。



7. 建築物着工床面積～4か月連続で減少

5月の民間非居住用建築物着工床面積は、208,522㎡（前年比▲19.9%）と4か月連続で前年を下回った。業種別では、製造業（同▲63.0%）、非製造業（同▲14.8%）であった。

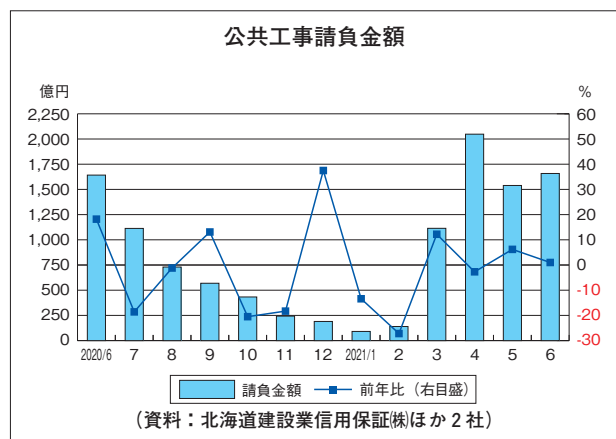
1～5月累計では、636,366㎡（前年比▲19.9%）と前年を下回っている。業種別では、製造業（同▲1.1%）、非製造業（同▲21.9%）となった。



8. 公共投資～2か月連続で増加

6月の公共工事請負金額は1,658億円（前年比+1.0%）と2か月連続で前年を上回った。

発注者別では、国（同+27.9%）が前年を上回った。独立行政法人（同▲6.9%）、道（同▲9.8%）、市町村（同▲8.3%）、地方公社（▲33.8%）、その他（同▲63.8%）が前年を下回った。

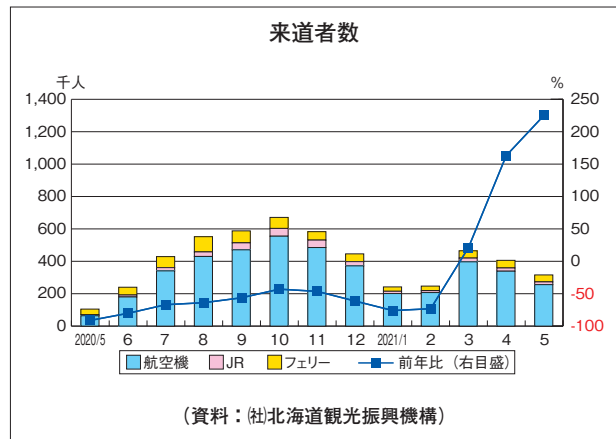


9. 来道者数～3か月連続で増加

5月の国内輸送機関利用による来道者数は、316千人（前年比+225.4%）と3か月連続で前年を上回った。輸送機関別では、航空機（同+298.8%）、JR（同+201.8%）、フェリー（同+57.5%）となった。

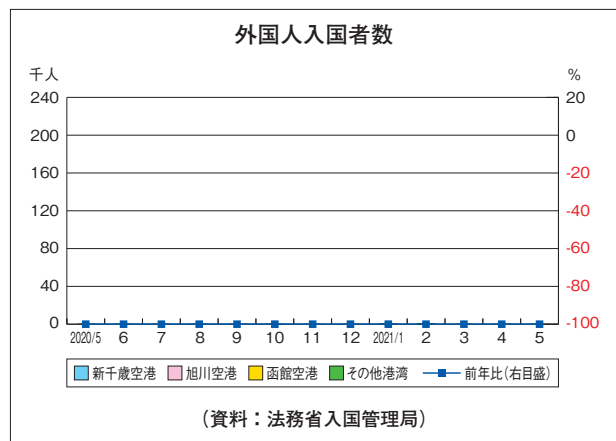
1～5月累計では、1,676千人（同▲34.7%）と前年を下回っている。

前月比では、新型コロナウイルスの再拡大を受け、2か月連続で減少した。



10. 外国人入国者数～4か月連続で0人

5月の道内空港・港湾への外国人入国者数は、0人（前年同月0人）と、4か月連続で0人となった。



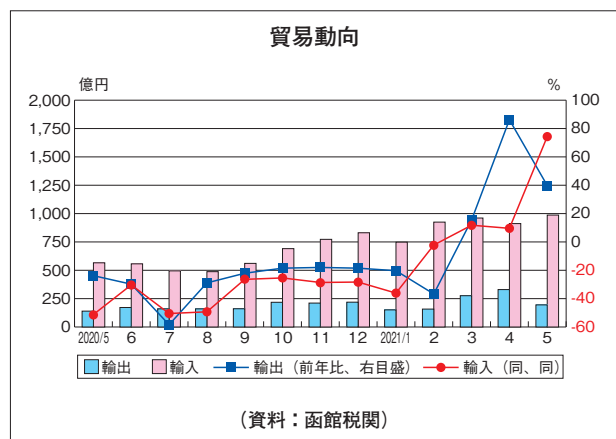
11. 貿易動向～輸出が3か月連続で増加

5月の貿易額は、輸出が前年比+39.8%の195億円、輸入が同+74.3%の987億円だった。

輸出は、自動車の部分品、鉄鋼くず、石油製品などが増加した。

輸入は、原油・粗油、石油製品、石炭などが増加した。

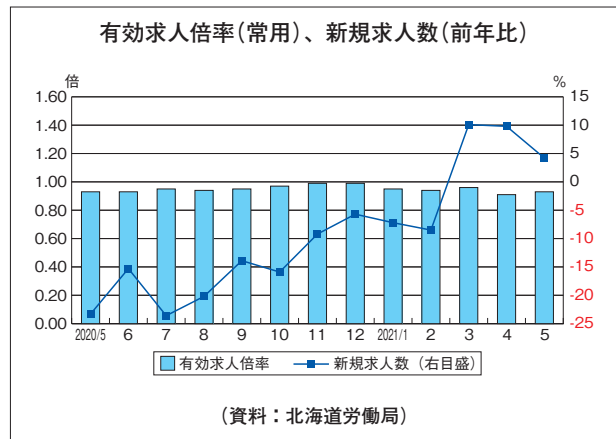
輸出は、1～5月累計では1,110億円（前年比+11.6%）と前年を上回っている。



12. 雇用情勢～有効求人倍率は前年同水準

5月の有効求人倍率（パートを含む常用）は、0.93倍（前年比±0.00ポイント）と、前年同水準となった。

新規求人数は、前年比+4.2%と3か月連続で前年を上回った。業種別では、医療・福祉（同+9.7%）、宿泊業、飲食サービス業（同+21.3%）などが前年を上回った。建設業（同▲5.5%）、製造業（同▲2.4%）が前年を下回った。

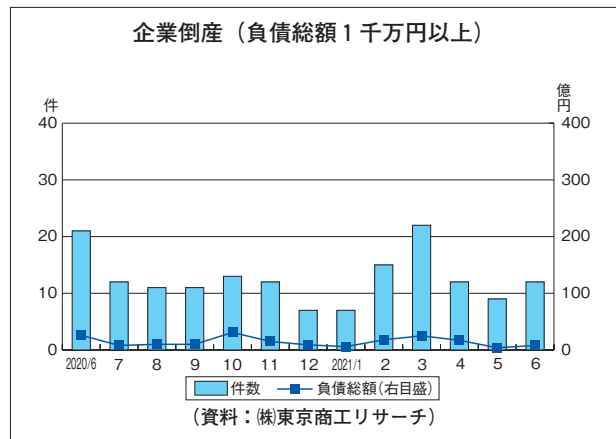


13. 倒産動向～件数・負債総額ともに3か月連続で減少

6月の企業倒産は、件数が12件（前年比▲42.9%）、負債総額が8億円（同▲68.6%）だった。件数・負債総額ともに3か月連続で前年を下回った。

業種別では小売業が4件、サービス・他が3件などとなった。

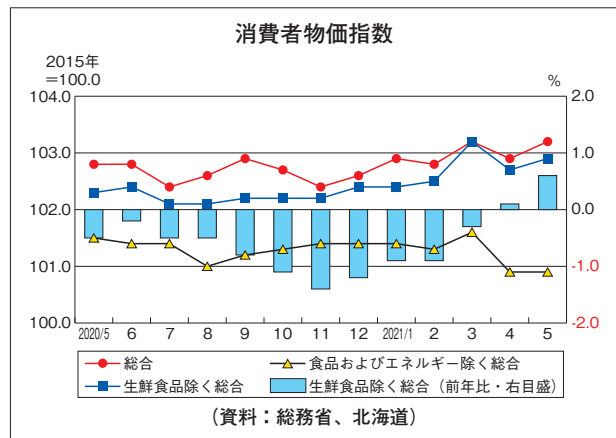
新型コロナウイルス関連の倒産件数は3件であった。



14. 消費者物価指数～2か月連続で前年を上回る

5月の消費者物価指数（生鮮食品を除く総合指数）は、102.9（前月比+0.2%）となった。前年比は+0.6%と、2か月連続で前年を上回った。

生活関連重要商品等の価格について、5月の動向をみると、食料品・日用雑貨等の価格は、おおむね安定している。石油製品の価格は調査基準日（5月10日）時点の前月比で、灯油価格は値上がりし、ガソリン価格は値下がりした。





売上DI・利益DIは4期連続で上昇

第81回 道内企業の経営動向調査

1. 2021年4～6月期 実績

前期に比べ、売上DI (△3) は29ポイント上昇、利益DI (△8) は22ポイント上昇した。売上DI・利益DIは4期連続で上昇となった。食料品製造業、小売業、ホテル・旅館業は、前年の反動もあり、大幅に上昇した。

2. 2021年7～9月期 見通し

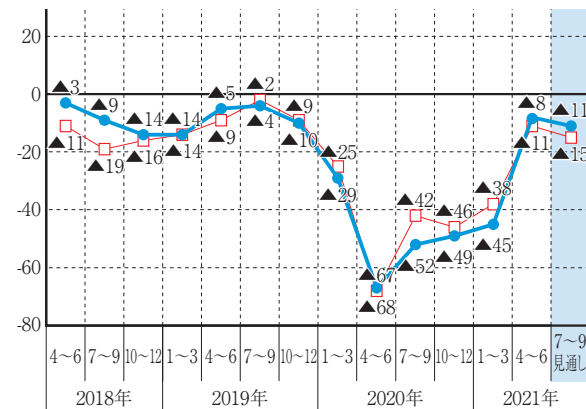
前期に比べ、売上DI (△14) は9ポイントの低下、利益DI (△18) は10ポイントの低下と、売上DI・利益DIともに低下の見通しで、新型コロナウイルスの感染状況などにより先行きに不透明感がみられる。

＜図表1＞業況の推移
全産業

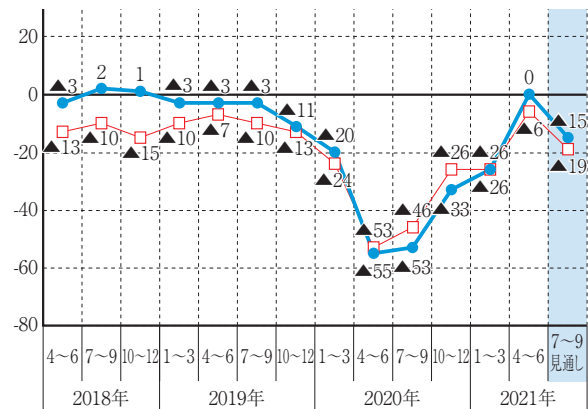


項目	2018年			2019年			2020年			2021年				
	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9 見通し
売上DI	△3	△1	△3	△6	△3	△3	△11	△23	△59	△53	△38	△32	△3	△14
利益DI	△13	△12	△15	△11	△8	△8	△11	△24	△57	△45	△32	△30	△8	△18

製造業



非製造業



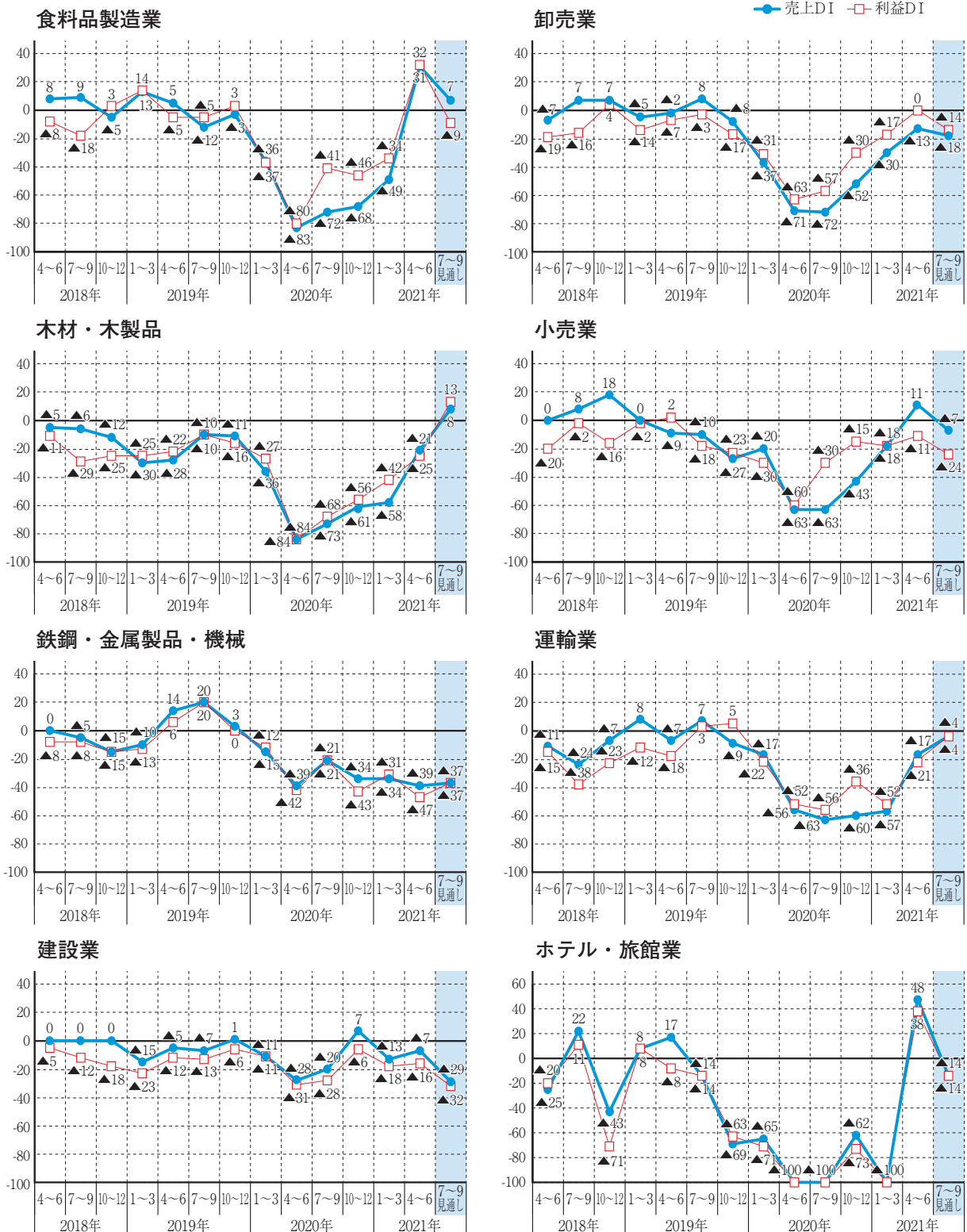
<図表 2-1>業種別の要点

	要 点 (2021年4～6月期実績)		2020年	2020年	2021年	2021年		2021年
			7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	
			実績	実績	実績	実績	前回見通し	見通し
全産業	売上DI・利益DIともに上昇した。	売上D I	△53	△38	△32	△3	△15	△14
		利益D I	△45	△32	△30	△8	△15	△18
製造業	鉄鋼・機械を除き売上DI・利益DIともに上昇した。	売上D I	△52	△49	△45	△8	△20	△11
		利益D I	△42	△46	△38	△11	△21	△15
食料品	全ての業態で売上DIがプラス圏に持ち直し。	売上D I	△72	△68	△49	31	△10	7
		利益D I	△41	△46	△34	32	△2	△9
木材・木製品	製材は持ち直しの動き。木製品は原材料価格の高騰を受けて弱含み。	売上D I	△73	△61	△58	△21	△16	8
		利益D I	△68	△56	△42	△25	△16	13
鉄鋼・金属製品・機械	横ばい圏の動き。	売上D I	△21	△34	△34	△39	△31	△37
		利益D I	△21	△43	△31	△47	△37	△37
非製造業	全ての業種で売上DI・利益DIともに上昇した。	売上D I	△53	△33	△26	0	△13	△15
		利益D I	△46	△26	△26	△6	△13	△19
建設業	民間工事は持ち直し。公共工事は底堅い動き。	売上D I	△20	7	△13	△7	△29	△29
		利益D I	△28	△6	△18	△16	△28	△32
卸売業	食品卸、資材卸は底堅い動き。機械卸は弱含み。	売上D I	△72	△52	△30	△13	△20	△18
		利益D I	△57	△30	△17	0	△14	△14
小売業	自動車店と燃料店が押し上げ。食品小売も持ち直しの動き。大型店は横ばい。	売上D I	△63	△43	△18	11	5	△7
		利益D I	△30	△15	△18	△11	△8	△24
運輸業	旅客は持ち直し。貨物は横ばい圏の動き。	売上D I	△63	△60	△57	△17	△26	△4
		利益D I	△56	△36	△52	△21	△22	△4
ホテル・旅館業	前年の反動で売上・利益DIともに改善。	売上D I	△100	△62	△100	48	25	△14
		利益D I	△100	△73	△100	38	31	△14

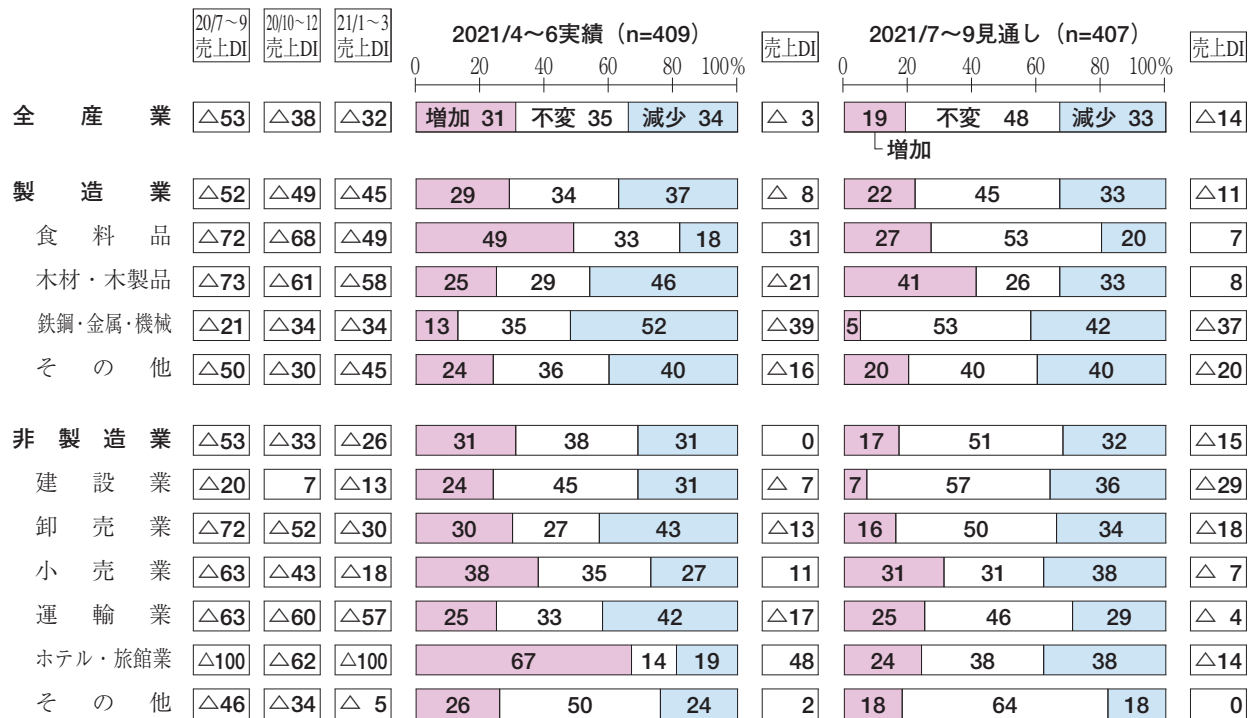
<図表 2-2>地域別業況の推移

		2018年	2019年	2019年	2019年	2019年	2020年	2020年	2020年	2020年	2021年	2021年		2021年
		10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9	
		実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	実績	前回見通し	見通し
全 道	売上D I	△3	△6	△3	△3	△11	△23	△59	△53	△38	△32	△3	△15	△14
	利益D I	△15	△11	△8	△8	△11	△24	△57	△45	△32	△30	△8	△15	△18
札幌市	売上D I	1	△6	0	7	△6	△13	△63	△58	△37	△32	2	△18	△17
	利益D I	△7	△9	0	△5	△10	△17	△58	△49	△31	△29	0	△12	△18
道 央 (札幌除く)	売上D I	△1	△5	△5	△5	△16	△36	△50	△43	△37	△21	△7	△11	△12
	利益D I	△13	△9	△14	△3	△5	△34	△47	△43	△35	△26	△18	△14	△15
道 南	売上D I	△5	10	16	△19	△12	△29	△59	△63	△56	△52	△8	0	△13
	利益D I	△49	△15	△11	△26	△7	△18	△59	△51	△53	△55	△18	0	△26
道 北	売上D I	4	△9	△6	△12	△6	△25	△54	△46	△27	△25	3	△11	△5
	利益D I	13	△4	△6	△8	△11	△27	△55	△31	△22	△20	△2	△24	△10
道 東	売上D I	△18	△14	△19	△7	△21	△22	△65	△55	△40	△44	△9	△26	△16
	利益D I	△36	△19	△19	△9	△25	△31	△70	△45	△29	△31	△11	△26	△22

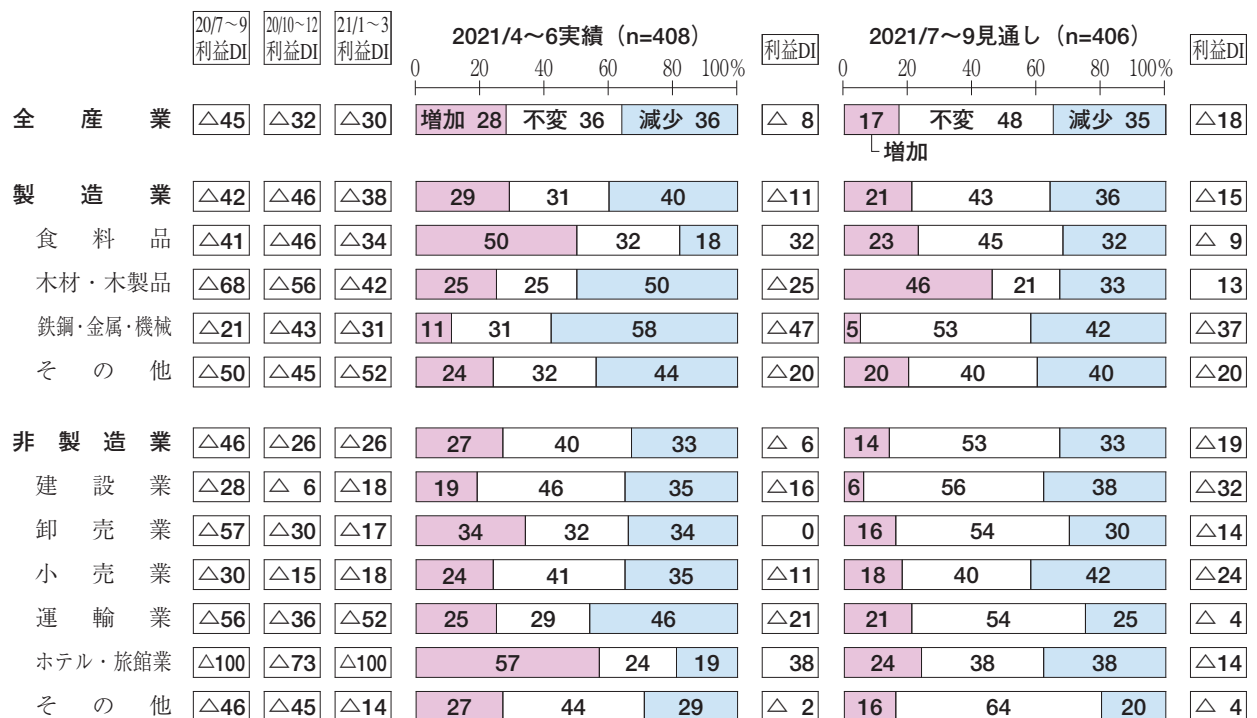
<図表3> 業況の推移 (業種別)



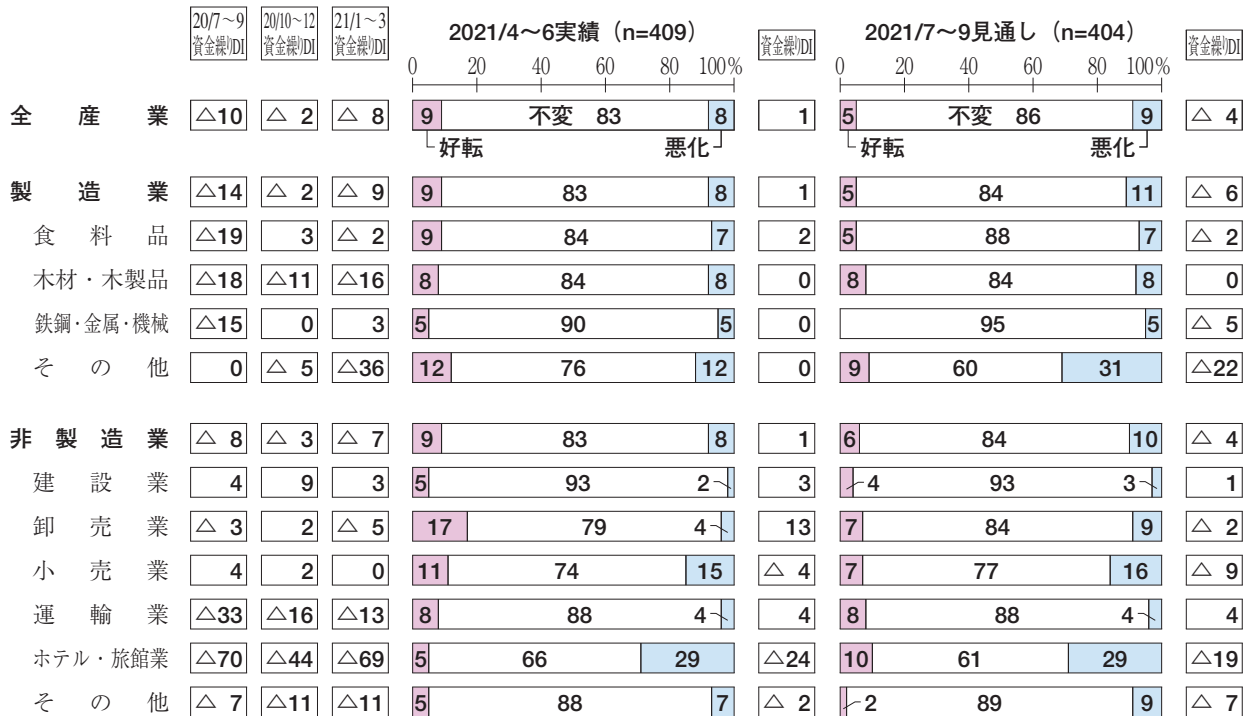
<図表4>売上



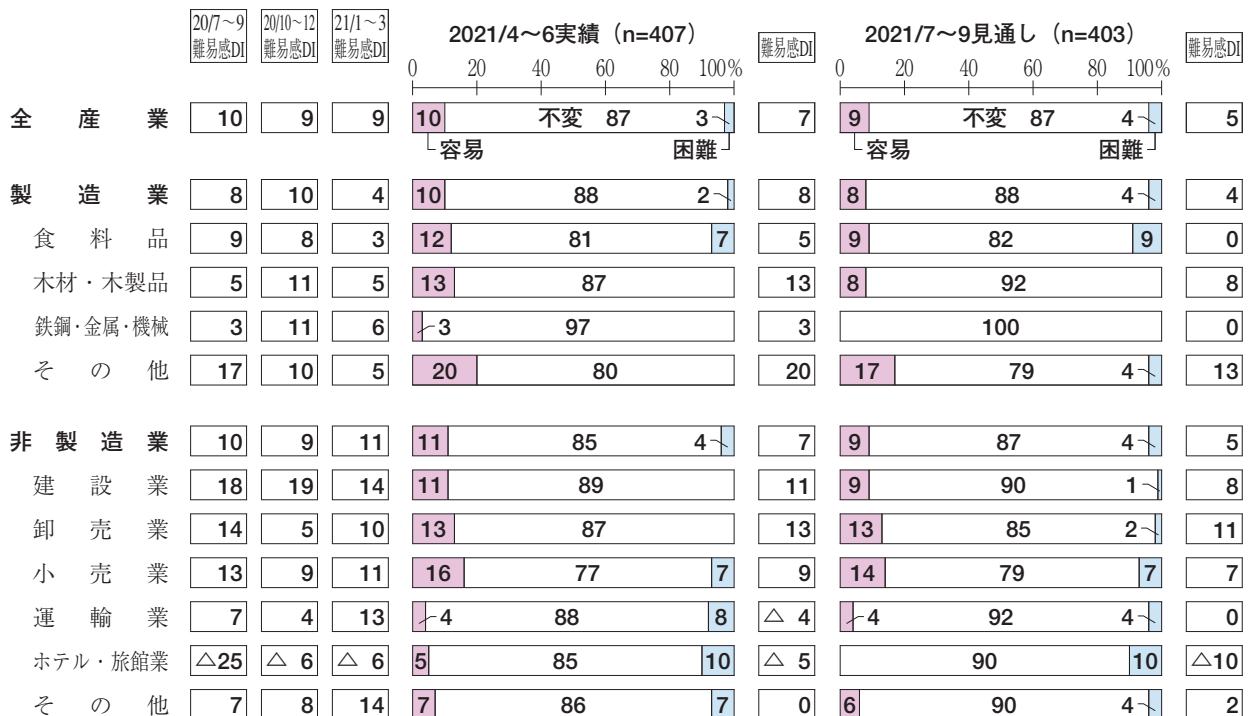
<図表5>利益



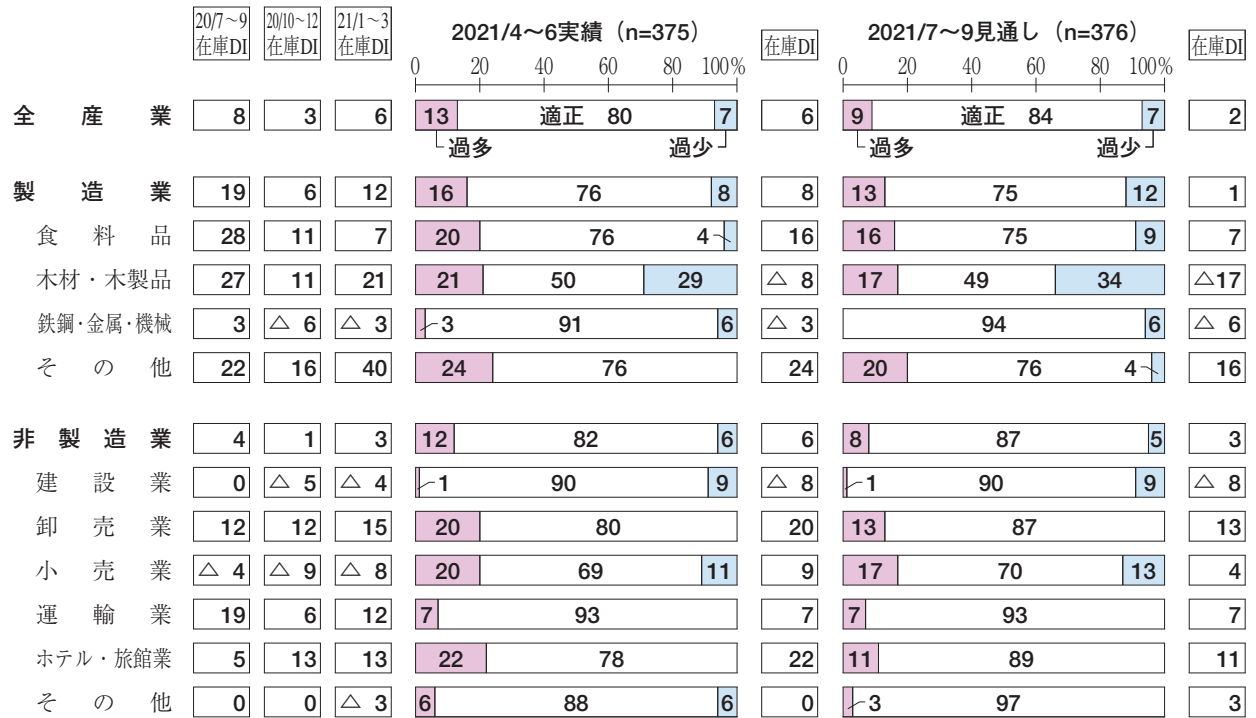
<図表6>資金繰り



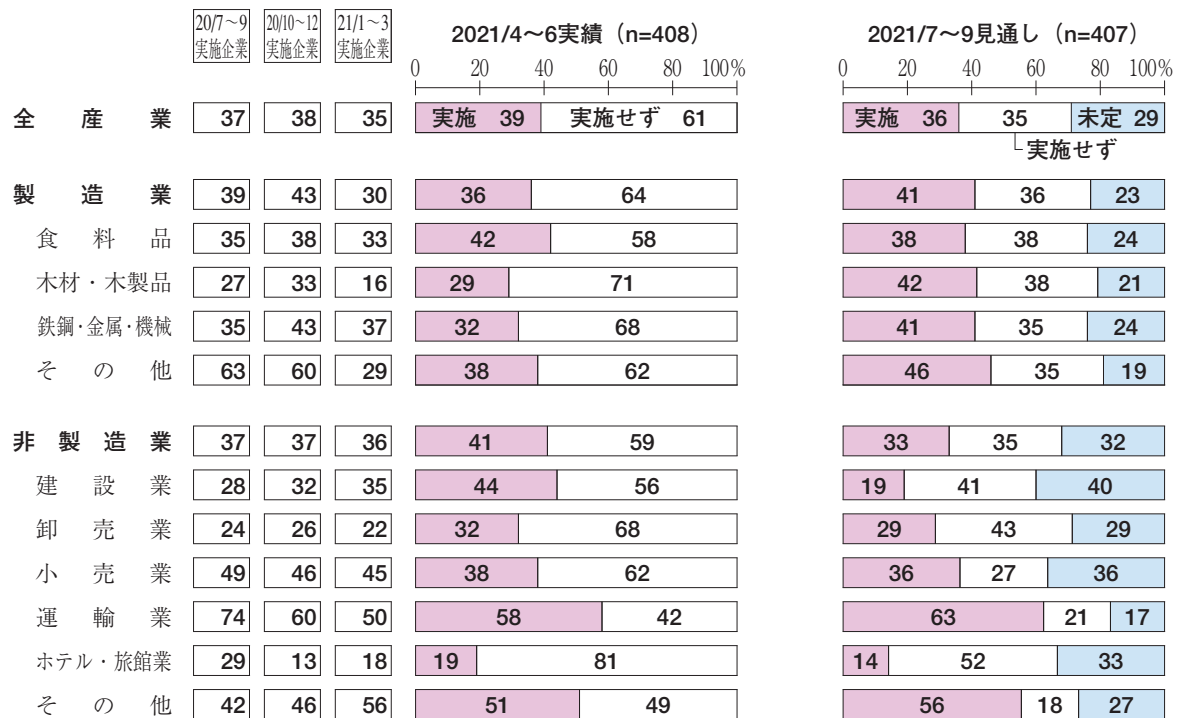
<図表7>短期借入金の難易感



<図表8>在庫

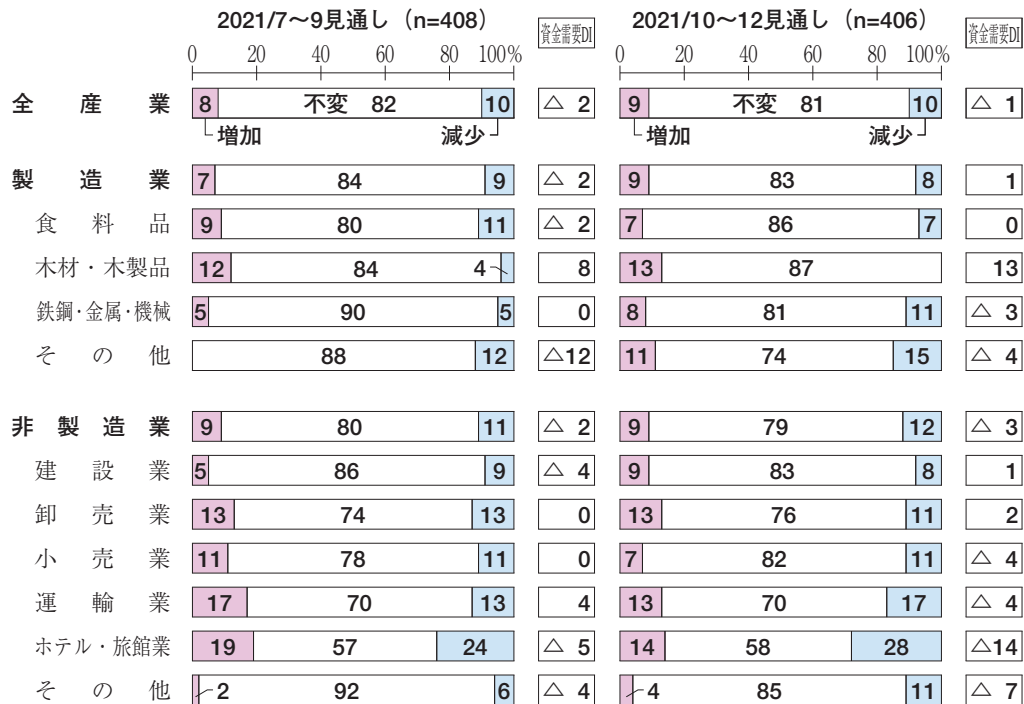


<図表9>設備投資

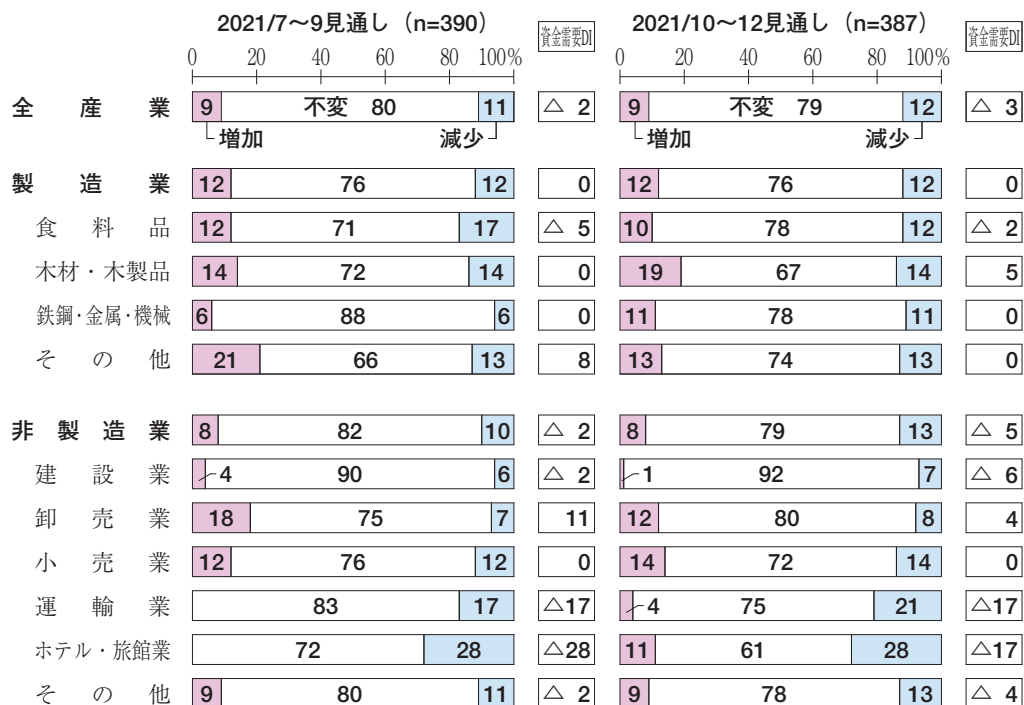


※四捨五入の関係から合計が100とならない場合がある。

<図表10> 資金需要見通しの前年比較（運転資金）



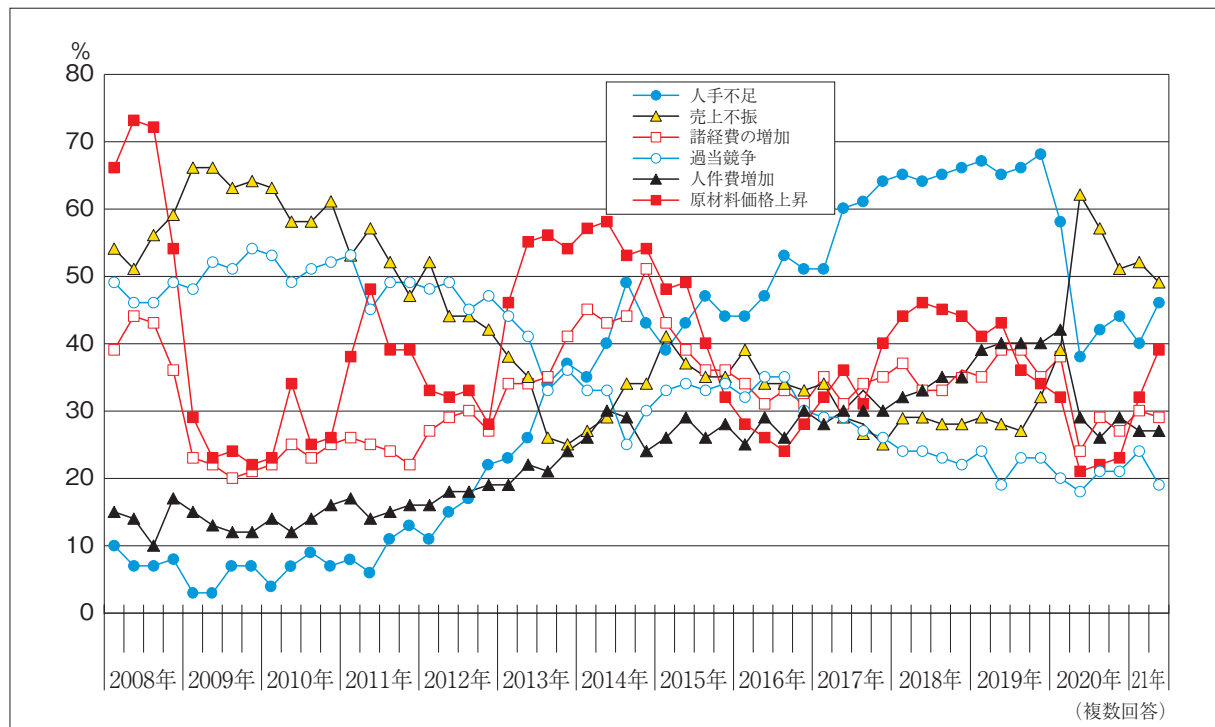
<図表11> 資金需要見通しの前年比較（設備資金）



<図表12>当面する問題点（上位項目）の要点（複数回答）

項目	前期比	要 点
(1)売上不振（49%）	△ 3	木材・木製品製造業（46%）で22ポイント低下。食料品製造業（58%）、運輸業（71%）、ホテル・旅館業（95%）は悪化。
(2)人手不足（46%）	+ 6	食料品製造業（42%）、運輸業（58%）でそれぞれ15ポイント上昇。非製造業（49%）では問題点の1位に浮上。
(3)原材料価格上昇（39%）	+ 7	木材・木製品製造業（79%）で26ポイント上昇。製造業（59%）では問題点の1位に浮上。
(4)諸経費の増加（29%）	△ 1	ホテル・旅館業（33%）で21ポイント、鉄鋼・金属製品・機械製造業（49%）で20ポイント上昇。卸売業（19%）は16ポイント低下。
(5)人件費増加（27%）	+ 0	横ばい圏内の動き。
(6)過当競争（19%）	△ 5	鉄鋼・金属製品・機械製造業（16%）を除き、全業種で改善。

<図表13>当面する問題点（上位項目）の推移（複数回答）



<図表14> 当面する問題点（複数回答）

（単位：％）

(項 目)	製造業						非製造業						
	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・旅館業	その他の非製造業
(1)売上不振	① 49 (52)	② 50 (59)	① 58 (56)	② 46 (68)	③ 35 (47)	① 62 (76)	② 48 (48)	② 34 (37)	① 52 (57)	① 47 (46)	① 71 (65)	① 95 (94)	② 39 (31)
(2)人手不足	② 46 (40)	③ 39 (26)	③ 42 (27)	③ 33 (21)	③ 46 (32)	① 31 (19)	① 49 (46)	① 75 (71)	③ 31 (35)	② 35 (30)	② 58 (43)	① 10 (12)	① 48 (42)
(3)原材料価格上昇	③ 39 (32)	① 59 (49)	① 58 (46)	① 79 (53)	① 54 (65)	② 50 (24)	③ 29 (24)	① 31 (20)	② 43 (32)	③ 30 (27)	③ 46 (35)	① 19 (12)	② 7 (14)
(4)諸経費の増加	29 (30)	38 (29)	38 (32)	③ 33 (26)	② 49 (29)	27 (24)	25 (31)	24 (33)	19 (35)	26 (30)	38 (39)	② 33 (12)	22 (25)
(5)人件費増加	27 (27)	25 (25)	20 (27)	13 (21)	30 (21)	③ 38 (33)	28 (28)	③ 32 (28)	22 (15)	23 (30)	25 (35)	24 (18)	③ 35 (47)
(6)過当競争	19 (24)	15 (13)	9 (10)	17 (21)	16 (6)	23 (24)	21 (29)	22 (29)	22 (30)	28 (30)	13 (22)	③ 29 (41)	11 (22)
(7)販売価格低下	11 (12)	8 (12)	7 (15)	4 (11)	11 (9)	12 (14)	12 (12)	8 (5)	17 (12)	16 (16)	4 (13)	③ 29 (47)	7 (8)
(8)設備不足	9 (10)	15 (19)	20 (22)	8 (5)	8 (21)	23 (24)	5 (6)	2 (1)	6 (10)	12 (8)	4 (4)	14 (24)	2 (3)
(9)資金調達	5 (7)	5 (11)	4 (10)	4 (5)	3 (9)	12 (24)	5 (5)	0 (4)	2 (2)	9 (5)	8 (9)	24 (18)	4 (3)
(10)価格引き下げ要請	3 (5)	2 (4)	4 (2)	0 (-)	3 (9)	0 (5)	4 (6)	5 (6)	4 (8)	0 (-)	0 (-)	0 (6)	9 (11)
(11)代金回収悪化	1 (2)	0 (1)	0 (2)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	1 (2)	0 (-)	0 (7)	0 (3)	0 (-)	0 (-)	7 (3)
(12)その他	5 (5)	6 (6)	7 (12)	4 (-)	5 (3)	8 (5)	4 (5)	5 (5)	6 (3)	5 (5)	8 (-)	0 (-)	0 (11)

○内数字は業種内の順位、()内は前回調査

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の経営動向把握。
- 調査方法：調査票を配布し、郵送または電子メールにより回収。
- 調査内容：第81回定例調査（2021年4～6月期実績、2021年7～9月期見通し）
- 回答期間：2021年5月下旬～6月中旬
- 本文中の略称
 - (A) 増加（好転）企業：前年同期に比べ良いとみる企業
 - (B) 不変企業：前年同期に比べ変わらないとみる企業
 - (C) 減少（悪化）企業：前年同期に比べ悪いとみる企業
 - (D) DI：「増加企業の割合」－「減少企業の割合」
 - (E) n（number）＝有効回答数

■ 地域別回答企業社数

	企業数	構成比	地 域
全 道	412	100.0%	
札幌市	145	35.2	道央は札幌市を除く石狩、後志、
道 央	92	22.3	胆振、日高の各地域、空知地域南部
道 南	40	9.7	渡島・檜山の各地域
道 北	61	14.8	上川・留萌・宗谷の各地域、空知地域北部
道 東	74	18.0	釧路・十勝・根室・オホーツクの各地域

■ 業種別回答状況

	調査企業数	回答企業数	回答率
全 産 業	699	412	58.9%
製 造 業	198	133	67.2
食 料 品	68	45	66.2
木 材 ・ 木 製 品	33	24	72.7
鉄鋼・金属製品・機械	60	38	63.3
その他の製造業	37	26	70.3
非 製 造 業	501	279	55.7
建 設 業	139	87	62.6
卸 売 業	100	56	56.0
小 売 業	97	45	46.4
運 輸 業	50	24	48.0
ホ テ ル ・ 旅 館 業	34	21	61.8
その他の非製造業	81	46	56.8

コロナ禍からの業況回復を目指す中で、原材料価格の上昇や人手不足が課題に 〈企業の生の声〉

今回の調査では、道内企業の業況は4期連続での上昇となったものの、前年からの反動要因も大きく、依然として厳しい状況が続いています。営業スタイルを変えて新たな需要を取り込むなど、様々な方法でコロナ禍からの回復を目指す中で、製造業を中心に、木材や鋼材といった原材料の価格が上昇しているという声がみられました。また、非製造業を中心に、コロナ禍以前の最大の課題であった人手不足についての声がみられました。

以下で、企業から寄せられた生の声を紹介します。

1. 食料品製造業

〈食料品製造業〉 昨年と比較すれば売上は増加しているものの、首都圏および道外からの観光客は大きく減少傾向にあり、道内観光客と僅かな道外観光客が頼りとなっていた。しかし、GW後はまん延防止措置、緊急事態宣言が発令され道内の人の往来は自粛傾向にあり、営業時間の短縮、ランチ営業のみと確実に営業は縮小せざるを得ない状況になっている。(道南 [レストラン])

〈水産加工業〉 原材料である水産資源の水揚量が減少傾向にある点が課題である。限りある水産資源を用いて柔軟な製品生産、顧客への提案を続ける必要がある。(道東)

2. 木材・木製品製造業

〈製材業〉 北米における木材価格の高騰(3~4倍)の影響で日本国内の製材不足が顕著になっている。あまりにも極端な展開で先が読めない。建築業者の経営の先行きが懸念される状況である。(道東)

〈製材業〉 ウッドショックの影響で、他の材料まで値上げが波及している。道外からの見積り依頼も来ているが、材料がほとんど手に入らない。物が手に入らないため、物件の動きが悪い。(道北)

3. 鉄鋼・金属製品・機械製造業

〈金属製品製造業〉 1月から4月までは例年並みの売上・利益であったが、5月に入り鋼材・副資材の値上げ通知が来た。更に6月下旬~7月上旬にも鋼材の値上げと品種により2割~3割減産するとの案内が来た。鋼材は昨年11月下旬からすると20%~35%も上昇しており、発注の延期や中止等で仕事が減少している。足元は非常に厳しい。(札幌 [防雪柵])

4. その他の製造業

〈化学製品製造業〉 売上高は前年並の水準を維持しているが、原材料価格の高騰分を製品に転嫁することが難しいため、生産効率をいかに向上させていくかという取組を進めている。(道央)

〈印刷業〉 コロナ禍により対面営業ができず、商談機会が減少。そのため、商談成立が減少気味。また緊急事態宣言による公共施設の閉鎖や営業規模の縮小で、制作する書籍や図録等が減少。売上は増加せず、生産コストが増加している。早くコロナ禍の収束を願う。なお、営業はオンラインに切り替えて商談を増やしている。DMも利用し、さらにSNSの宣伝も開始した。(札幌)

5. 建設業

<建設業> 令和3年度のスタートは令和2年度工事の工期延長等により技術員配置が来ず、受注に至らなかったため、前年に比べ悪い状況。経験・資格のある技術員が不足してきているため、求人活動の成果が求められるところ。また、土木建設実務経験者に対する求人活動の強化に取り組んでいる。既往求人活動の他、WEBサイト、人材派遣会社からの紹介などを積極的に推進する。(道北)

<建設業> 札幌市を中心とする再開発の動きや、大型公共施設の建替えが売上を後押ししている。協力業者との連携を含めた、施工能力の強化が課題となっている。ただし、今後の受注に関しては厳しい業況が予想される。受注体制の強化が必要である。(札幌)

6. 卸売業

<建材卸売業> 鋼材や木材の値上がりが顕著に出ていて、それに付随して他の資材も値上がり傾向にある。木材に関しては品物不足が予想され、住宅建築着工が見送りになる可能性がある。(道央)

<食品卸売業> 巣ごもり需要があり、昨年7月から今年3月までは順調に伸びたが、従来の数字までには戻せなかった。昨年4月から6月までの3ヶ月間の落ち込みが大きかったので、昨年後半の頑張りだけでは追い付かなかった。先行きは不安で、何をして良いのか見当がつかない。もう少しコロナ禍が落ち着いてからじっくり考える。(道南)

7. 小売業

<食料品小売業> 直営店舗の売上減少を補うべく、WEBショップなどで送料無料キャンペーンなどを行い、売上確保を試みているが、経費負担が大きく利益を圧迫している状況が続いている。一昨年より開発している電

子レンジ商品の販売開始や、本格魚屋惣菜店を百貨店食品売り場に新規オープンした。コロナ禍での課題である、家事疲れに対応する商品を重点的に訴求していきたいと考えている。(道東)

8. 運輸業

<運輸業> 原油価格の上昇に伴い運送コストが増加している。また、コロナウイルスの影響による農産物の消費減少が、輸送代金に大きな影響を与えている。(道央)

<タクシー業> コロナ禍により、国民全体の生活スタイルが変化し、特に交通関連は大きな打撃を受けている。当社の営業範囲においては20~50%以上売上が落ち込んでおり、営業スタイルも改善が求められていると考える。今までのような夜の営業中心から、昼中の高齢者や障がい者の利用促進に中心を変化させていく。(道北)

9. 宿泊業

<都市ホテル> ホテル業界において、新型コロナウイルス感染症の増加による緊急事態宣言等の発出で、人の動きの規制や自粛がなされ、収益の大幅な減少に繋がっている。現況を打開するためには、新型コロナウイルス感染症の沈静化しかない。(札幌)

10. その他非製造業

<警備業> 機械警備については全国大手との厳しい競争と、それに伴う価格低廉化があり、大幅な売上増は望めない。人的警備については、人手不足が相変わらず深刻ではあるものの、地域差はあるが、十分に利益を確保できる単価で推移している。当社は機械警備が主力であるため、コストを見直し、既存顧客との関係強化を図り高付加価値商品の提案に繋げたい。(札幌)

景気判断DIは4年ぶりに上昇。定期給与の引上げ企業割合は2年ぶりに上昇

道内景気と賃金の動向について

I. 道内景気について(現状・先行き・懸念材料)

1. 道内景気の現状と先行きについて

(1) 現状判断

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」)は△69と前年から19ポイント上昇し、4年ぶりの上昇となったものの、水準感はリーマンショック後の2009年並みと低い。

(2) 先行き(回復に転じる時期)

道内景気が回復に転じる時期は「2021年中」(18%)、「2022年中」(60%)、「2023年以降」(22%)となった。

2. 景気先行きの懸念材料(複数回答)

「新型コロナウイルスの動向」(77%)が前年に続き1位となった。また、「国内景気の動向」(72%)が8ポイント、「個人消費の動向」(61%)が8ポイント前年比低下した。

II. 賃金の動向について

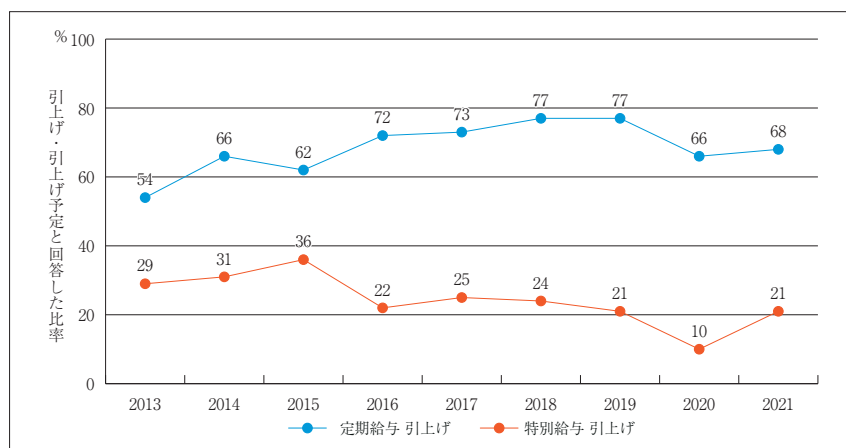
前年に比べ、定期給与(基本給・諸手当等)を引き上げ・引き上げ予定の企業(68%)は2ポイント上昇。特別給与(賞与・期末手当等)を引き上げ・引き上げ予定の企業(21%)は11ポイント上昇した。

〈図表1〉景気判断DIの推移



※1997年および2004年は調査実施なし

〈図表2〉賃金の引上げ推移



I 道内景気について（現状・先行き・懸念材料）

1. 道内景気の現状と先行きについて

〈図表3〉項目別の要点

（項 目）	要 点
(1)現状判断 〈図表4〉	景気判断DI（△69）は前年比19ポイント上昇し、4年ぶりの上昇となった。道内景気の現状判断は、業種により濃淡はあるが、全業種で前年を上回った。
(2)先行き〈図表5〉 （回復に転じる時期）	道内景気が回復に転じる時期は、全業種で「2022年中」が最も多く、木材・木製品製造業以外の業種で50%を超えている。

〈図表4〉道内景気の現状（n=405）

（単位：％）

（項 目）	製造業						非製造業						
	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・旅館業	その他の非製造業
(A)回復している	3	2	—	13	—	—	3	3	—	7	4	5	2
（急速に回復）	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)	(—)
（緩やかに回復）	(3)	(2)	(—)	(13)	(—)	(—)	(3)	(3)	(—)	(7)	(4)	(5)	(2)
(B)横ばい状態	25	31	24	33	31	40	22	20	21	23	29	10	27
(C)悪化している	72	67	76	54	69	60	75	77	79	70	67	86	70
（緩やかに悪化）	(50)	(48)	(53)	(33)	(53)	(48)	(50)	(57)	(59)	(44)	(42)	(33)	(43)
（急速に悪化）	(23)	(18)	(22)	(21)	(17)	(12)	(25)	(20)	(20)	(26)	(25)	(52)	(27)
景気判断DI(A)－(C)	△69	△65	△76	△42	△69	△60	△72	△74	△79	△63	△63	△81	△68
前年同時期 景気判断DI	△88	△89	△95	△79	△85	△91	△88	△88	△84	△93	△81	△95	△90

※四捨五入の関係から合計が合わない場合がある

〈図表5〉道内景気が回復に転じる時期（n=388）

（単位：％）

（項 目）	製造業						非製造業						
	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・旅館業	その他の非製造業
(A)2021年	18	16	10	27	14	20	18	10	20	25	17	40	16
（6月以前）	(1)	(2)	(—)	(5)	(3)	(—)	(1)	(—)	(—)	(8)	(—)	(—)	(—)
（7～9月）	(3)	(2)	(—)	(9)	(—)	(4)	(4)	(1)	(5)	(—)	(4)	(15)	(5)
（10～12月）	(13)	(12)	(10)	(14)	(11)	(16)	(13)	(9)	(14)	(18)	(13)	(25)	(11)
(B)2022年	60	60	71	45	54	64	60	54	61	63	74	55	64
（1～3月）	(13)	(14)	(29)	(9)	(9)	(—)	(13)	(11)	(11)	(15)	(13)	(15)	(18)
（4～6月）	(29)	(28)	(24)	(23)	(26)	(40)	(30)	(22)	(36)	(40)	(17)	(15)	(41)
（7～9月）	(13)	(15)	(12)	(5)	(20)	(20)	(12)	(13)	(14)	(—)	(35)	(20)	(5)
（10～12月）	(4)	(4)	(5)	(9)	(—)	(4)	(5)	(7)	(—)	(8)	(9)	(5)	(—)
(C)2023年1月以降	22	24	20	27	31	16	22	37	20	13	9	5	20

※四捨五入の関係から合計が合わない場合がある

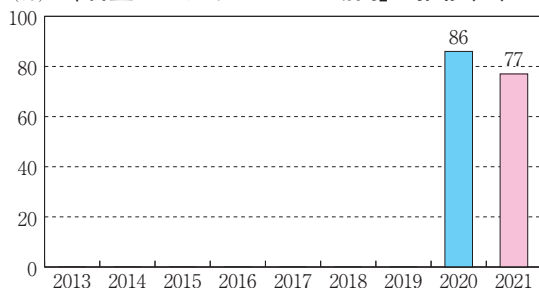
2. 景気先行きの懸念材料

〈図表6〉景気先行きの懸念材料（上位6項目）の要点（複数回答）

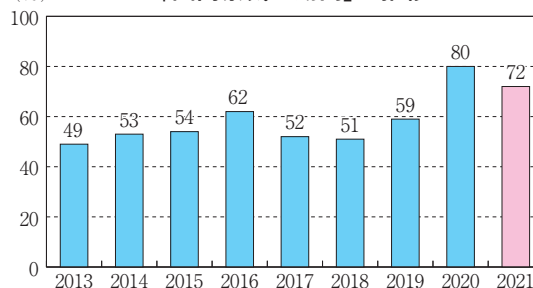
（項 目）	前年比	要 点
(1)新型コロナウイルスの動向（77%）	△ 9	全産業で1位かつ、製造業・非製造業ともに1位となった。
(2)国内景気の動向（72%）	△ 8	鉄鋼・金属製品・機械製造業（81%）、卸売業（86%）で1位。他の業種も全て3位以内。
(3)個人消費の動向（61%）	△ 8	7業種が前年から低下。運輸業（75%）は6ポイント上昇した。
(4)原材料価格の動向（43%）	+13	木材・木製品製造業（83%）で1位、鉄鋼・金属製品・機械製造業（57%）で3位となった。
(5)原油価格の動向（36%）	+ 5	食料品製造業を除く7業種で前年を上回った。
(6)公共投資の動向（35%）	+ 1	公共投資の依存度が高い建設業（69%）が1位で、前年を上回った。

〈図表7〉景気先行きの懸念材料（上位6項目）の推移（複数回答）

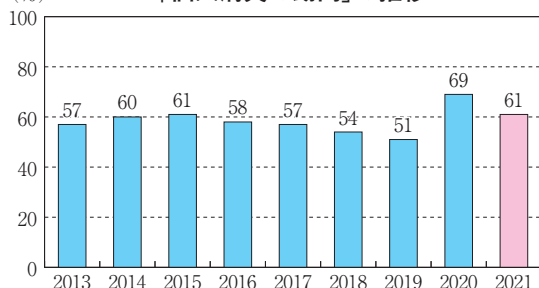
(%) 「新型コロナウイルスの動向」の推移(※)



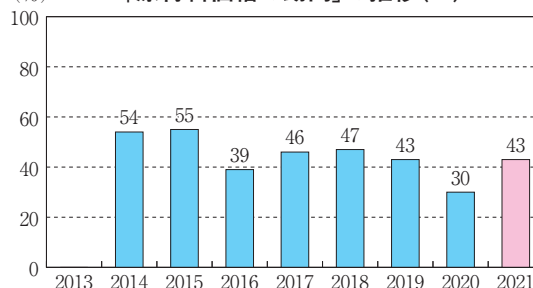
(%) 「国内景気の動向」の推移



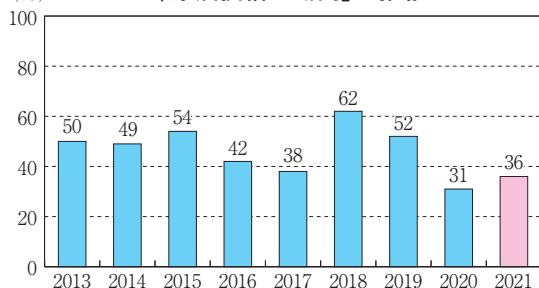
(%) 「個人消費の動向」の推移



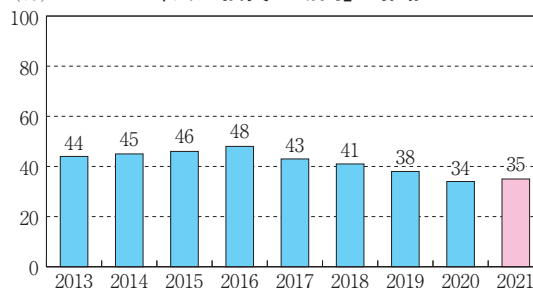
(%) 「原材料価格の動向」の推移(※)



(%) 「原油価格の動向」の推移



(%) 「公共投資の動向」の推移



※ 「原材料価格の動向」は2014年から、「新型コロナウイルスの動向」は2020年から調査項目に追加

〈図表 8〉 景気先行きの懸念材料（複数回答）(n=402)

(単位：%)

(項 目)	製造業						非製造業						
	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・旅館業	その他の非製造業
(1)新型コロナウイルスの動向	① 77 (86)	① 82 (87)	① 89 (93)	② 78 (90)	② 78 (85)	① 76 (77)	① 75 (85)	② 67 (85)	② 73 (86)	① 69 (76)	① 88 (96)	① 91 (90)	① 84 (83)
(2)国内景気の動向	② 72 (80)	② 75 (84)	② 76 (83)	③ 74 (79)	① 81 (85)	③ 64 (86)	② 71 (78)	③ 64 (71)	① 86 (79)	③ 60 (78)	② 83 (85)	② 71 (90)	② 71 (76)
(3)個人消費の動向	③ 61 (69)	57 (70)	③ 73 (88)	48 (68)	35 (41)	② 68 (82)	③ 63 (69)	52 (56)	③ 66 (74)	① 69 (82)	③ 75 (69)	③ 67 (90)	③ 64 (60)
(4)原材料価格の動向	④ 43 (30)	③ 59 (39)	58 (45)	① 83 (21)	③ 57 (47)	44 (32)	35 (26)	44 (33)	45 (36)	26 (11)	21 (23)	33 (21)	25 (21)
(5)原油価格の動向	⑤ 36 (31)	34 (31)	36 (43)	26 (16)	27 (24)	48 (32)	37 (31)	34 (25)	30 (26)	38 (33)	67 (65)	24 (21)	39 (29)
(6)公共投資の動向	35 (34)	31 (28)	13 (10)	17 (21)	46 (53)	52 (32)	37 (37)	① 69 (66)	25 (35)	12 (9)	25 (27)	5 (21)	34 (31)
(7)雇用の動向	33 (37)	25 (34)	33 (43)	22 (16)	19 (32)	24 (36)	36 (38)	38 (41)	29 (35)	45 (33)	33 (19)	43 (37)	34 (52)
(8)物価の動向	27 (20)	24 (22)	29 (31)	26 (5)	22 (24)	16 (18)	28 (19)	26 (12)	32 (24)	31 (22)	29 (12)	19 (26)	30 (19)
(9)政局の動向	20 (20)	15 (20)	11 (17)	9 (5)	22 (29)	16 (23)	22 (21)	28 (23)	14 (21)	21 (18)	17 (12)	29 (32)	23 (19)
(10)中国経済の動向	19 (30)	28 (39)	27 (36)	48 (53)	24 (38)	16 (32)	14 (27)	12 (21)	14 (29)	10 (27)	13 (31)	19 (53)	23 (19)
(11)設備投資の動向	19 (17)	25 (18)	18 (12)	9 (-)	38 (32)	32 (23)	16 (17)	24 (22)	9 (21)	10 (7)	17 (12)	10 (21)	18 (17)
(12)金融機関の融資姿勢	18 (18)	19 (21)	24 (21)	26 (21)	14 (18)	8 (27)	17 (17)	7 (14)	21 (19)	14 (9)	29 (23)	43 (37)	16 (17)
(13)住宅投資の動向	15 (20)	13 (25)	4 (7)	30 (74)	14 (21)	12 (23)	16 (18)	20 (26)	25 (28)	10 (11)	21 (8)	0 (11)	9 (10)
(14)電気料金の動向	13 (11)	20 (16)	29 (24)	13 (5)	14 (15)	20 (14)	10 (8)	11 (7)	5 (9)	12 (9)	0 (-)	19 (21)	16 (10)
(15)欧米経済の動向	12 (23)	18 (29)	16 (36)	44 (26)	11 (24)	8 (27)	10 (20)	8 (15)	7 (21)	7 (20)	13 (23)	14 (37)	16 (19)
(16)米中貿易摩擦の動向	11 (22)	15 (23)	11 (24)	22 (21)	16 (21)	16 (27)	9 (21)	6 (19)	13 (22)	12 (24)	13 (19)	0 (26)	9 (19)
(17)株価の動向	11 (13)	11 (12)	9 (14)	17 (11)	8 (15)	12 (5)	11 (14)	12 (14)	11 (16)	14 (9)	13 (19)	5 (16)	11 (14)
(18)金利の動向	11 (8)	14 (9)	18 (10)	17 (5)	8 (6)	12 (14)	9 (8)	11 (10)	9 (5)	7 (9)	8 (4)	5 (5)	11 (10)
(19)為替の動向	10 (11)	15 (16)	16 (14)	30 (26)	11 (15)	8 (14)	8 (8)	5 (7)	11 (14)	12 (2)	8 (8)	0 (16)	9 (5)
(20)TPP（環太平洋経済連携協定）の動向	3 (5)	5 (4)	2 (5)	4 (5)	5 (3)	8 (5)	2 (5)	1 (3)	0 (9)	2 (2)	4 (4)	0 (5)	7 (5)

○内数字は業種内の順位、()内は前年調査の実績

Ⅱ 賃金の動向について

〈図表9〉項目別の要点

（項 目）	要 点
(1)定期給与の動向〈図表10〉	「引き上げ・引き上げ予定」(68%)は前年比2ポイント上昇。木材・木製品製造業(50%)、ホテル・旅館業(26%)の2業種が前年を下回り、その他6業種が前年を上回った。
(2)特別給与の動向〈図表11〉	「引き上げ・引き上げ予定」(21%)が前年比11ポイント上昇。ホテル・旅館業を除く7業種が前年を上回った。「引き下げ・引き下げ予定」(12%)は前年比4ポイント低下した。
(3)賃金見直し時の重視項目〈図表12〉	「企業の業績」(87%)、「雇用の維持・確保」(50%)がともに前年比1ポイント低下。「世間相場」(19%)が前年比3ポイント低下し、5業種で前年を下回った。

〈図表10〉定期給与（基本給・諸手当等）の動向（n=403）

（単位：％）

（項 目）	全産業	製造業	製造業				非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館業	その他の非製造業
			食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業							
(1)引き上げ・引き上げ予定	68 (66)	64 (63)	56 (44)	50 (63)	79 (76)	68 (77)	70 (67)	81 (78)	75 (66)	60 (59)	59 (54)	26 (30)	76 (80)
①（定期昇給のみ実施）	42 (38)	39 (33)	36 (18)	25 (37)	53 (41)	36 (45)	44 (41)	44 (43)	52 (43)	40 (34)	45 (33)	26 (20)	44 (53)
②（ベースアップのみ実施）	6 (8)	7 (7)	4 (5)	8 (16)	8 (3)	8 (9)	5 (8)	8 (8)	7 (9)	0 (5)	0 (8)	0 (5)	7 (11)
③（定期昇給とベースアップを実施）	20 (19)	18 (23)	16 (21)	17 (11)	18 (32)	24 (23)	21 (18)	29 (26)	16 (14)	21 (20)	14 (13)	0 (5)	24 (16)
(2)引き下げ・引き下げ予定	1 (3)	0 (2)	0 (5)	0 (-)	0 (-)	0 (-)	2 (4)	0 (3)	0 (2)	5 (5)	5 (4)	5 (15)	2 (2)
(3)前年並みとした	18 (15)	18 (15)	22 (23)	29 (21)	8 (6)	16 (9)	17 (14)	8 (10)	14 (17)	28 (14)	23 (17)	42 (30)	16 (11)
(4)今のところ未定	13 (17)	18 (20)	22 (28)	21 (16)	13 (18)	16 (14)	11 (15)	10 (10)	11 (16)	7 (23)	14 (25)	26 (25)	7 (7)

※四捨五入の関係から合計が合わない場合がある。（ ）内は前年調査の実績

〈図表11〉特別給与（賞与・期末手当等）の動向（n=403）

（単位：％）

（項 目）	全産業	製造業	製造業				非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館業	その他の非製造業
			食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業							
(1)引き上げ・引き上げ予定	21 (10)	16 (4)	9 (0)	13 (5)	26 (9)	16 (5)	23 (13)	28 (23)	24 (2)	23 (11)	18 (12)	0 (0)	24 (18)
(2)引き下げ・引き下げ予定	12 (16)	13 (20)	22 (24)	4 (16)	5 (18)	16 (18)	11 (14)	7 (5)	7 (17)	9 (18)	14 (20)	32 (25)	17 (9)
(3)前年並みとした	38 (33)	42 (27)	49 (27)	42 (16)	39 (26)	32 (36)	36 (36)	38 (38)	42 (43)	35 (34)	23 (28)	5 (5)	46 (43)
(4)今のところ未定	30 (41)	30 (49)	20 (49)	42 (63)	29 (47)	36 (41)	30 (38)	27 (33)	27 (38)	33 (36)	45 (40)	63 (70)	13 (30)

※四捨五入の関係から合計が合わない場合がある。（ ）内は前年調査の実績

〈図表12〉 賃金見直しの際の重視項目（複数回答）(n=399)

(単位：%)

(項 目)	全産業	製造業					非製造業	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館業	その他の非製造業
		食料品	木材・木製品	鉄鋼・金属製品・機械	その他の製造業								
(1)企業の業績	87 (88)	89 (89)	89 (87)	96 (84)	78 (97)	96 (86)	87 (87)	86 (85)	93 (91)	83 (88)	91 (87)	84 (80)	83 (89)
(2)雇用の維持・確保	50 (51)	48 (50)	58 (54)	38 (32)	47 (53)	40 (57)	52 (51)	57 (60)	38 (35)	52 (44)	55 (57)	47 (60)	59 (55)
(3)世間相場	19 (22)	17 (21)	20 (21)	8 (11)	14 (27)	24 (24)	20 (22)	28 (23)	9 (25)	36 (28)	9 (17)	21 (20)	11 (16)
(4)物価の動向	4 (9)	4 (14)	9 (18)	0 (11)	0 (12)	4 (14)	5 (7)	4 (7)	4 (4)	5 (9)	14 (13)	5 (5)	2 (9)
(5)その他	3 (2)	2 (1)	4 (-)	0 (-)	3 (-)	0 (5)	3 (3)	2 (3)	2 (4)	2 (-)	0 (-)	16 (15)	4 (2)

※四捨五入の関係から合計が合わない場合がある。()内は前年調査の実績

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の経営動向把握

■ 調査方法

調査票を配付し、郵送または電子メールにより回収

■ 調査内容

道内景気の現状と先行き、および賃金の動向について

■ 回答期間

2021年5月下旬～6月中旬

■ 本文中の略称

(A) 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」

(B) n (number)

有効回答数

■ 地域別回答企業社数

	企業数	構成比	地 域
全 道	412	100.0%	
札幌市	145	35.2	道央は札幌市を除く石狩、後志、胆振、日高の各地域、空知地域南部
道 央	92	22.3	
道 南	40	9.7	渡島・檜山の各地域
道 北	61	14.8	上川・留萌・宗谷の各地域、空知地域北部
道 東	74	18.0	釧路・十勝・根室・オホーツクの各地域

■ 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	699	412	58.9%
製 造 業	198	133	67.2
食 料 品	68	45	66.2
木 材 ・ 木 製 品	33	24	72.7
鉄鋼・金属製品・機械	60	38	63.3
その他の製造業	37	26	70.3
非 製 造 業	501	279	55.7
建 設 業	139	87	62.6
卸 売 業	100	56	56.0
小 売 業	97	45	46.4
運 輸 業	50	24	48.0
ホ テ ル ・ 旅 館 業	34	21	61.8
その他の非製造業	81	46	56.8

景気判断は低水準も、賃金制度の創設や給与体系の見直し検討などの動きがみられる

〈企業の生の声〉

今回の調査では、道内景気は景気判断DIが4年ぶりに上昇したものの、リーマンショック後並みと低い水準感となりました。コロナ禍の影響により、先行きを厳しくみている声が多く寄せられています。

賃上げは、定期給与の引き上げの割合が2年ぶりに上昇しました。賃金制度の創設や、今後給与体系の見直しを検討といった声が聞かれました。

以下で、企業から寄せられた生の声を紹介します。

【道内景気の現状と先行きについて】

1. 食料品製造業

＜食料品製造業＞ 新型コロナウイルスの動向が一番にあげられると思う。観光に頼っているため、人の往来がなくては先行き不安しかなく、加えてインバウンド需要が数年見込めないとすれば、国内客をどう回していくかにかかってくると思う。昨年のGoToトラベルなどで効果が実証されている国や道の観光割の復活に期待するしかないと考えている。
(道南)

2. 木材・木製品製造業

＜製材業＞ あらゆる面が不透明で先が見えない状況が当面続くと予想。特に当社の事業においては、コロナと同時にウッドショックの影響がどのように出てくるか、非常に重要な問題だと捉えている。(道北)

3. 鉄鋼・金属製品・機械

＜金属製品製造業＞ 新型コロナウイルスの動向にかなり左右されると思う。また、原材料や物価の動向により、設備投資にもかなり影響が出て来ると思われる。コロナが収束すると、景気は徐々に良い方向に向かうと思う。(道北 [金属加工])

4. その他の製造業

＜化学製品＞ 新型コロナウイルスの収束が見えない中、原材料価格の高騰が続いている状況ではあるが、ワクチン等の普及により、消費拡大が少しでも起こるのではないかと見ている。(道央)

5. 建設業

＜建設業＞ 新型コロナウイルスの打撃を受けた観光業、飲食業の救済が優先され、公共事業での景気対策は難しいと思っている。国土強靱化加速化計画の予算は計画されているが、税収、財政悪化による延期、縮小を懸念している。民間の消費や道内景気が回復しなければ、建設業界の景気回復にはつながらないと思っている。(道南 [土木工事])

＜住宅建築業＞ 新型コロナウイルスはいずれ収束するが、少子化、人口減少は加速している。地方の存続の危機は年々進んでいる。
(道央)

6. 卸売業

＜食料品卸売業＞ コロナ禍によって変化した需要がさらなる変化を生むと予想した場合、環境変化に応じた小回りの利く方針転換が必要になると考える。そのための企業の体力と体質を見直しておく必要がある。(札幌 [茶卸売])

<石油製品卸売業> ワクチン接種の進行と期待から、年後半には景気が上向きになるが、消費行動の正常化に伴う景気回復は年明けになるのではないかと考えている。(札幌)

7. 小売業

<事務用品小売業> コロナ収束後に、体力の無い企業の淘汰が加速すると思われる。中小企業では、資金繰りの厳しい企業の倒産・廃業が増加するであろう。急速な回復は見込まれないと思う。(札幌)

8. 運輸業

<タクシー業> ワクチンを接種するまでは、景気の回復は全く見込めない。また、ワクチンを接種しても、コロナ禍前のように人が出歩かないのでは景気はなかなか回復しない。(道央)

9. ホテル・旅館業

<観光ホテル> 新型コロナウイルスの感染状況が引続き景気に大きく影響する。とりわけ、ワクチン接種がどれだけ早く進むかがポイントである。感染収束後に旅行したいというニーズは高く、当面は国内旅行に限定されると思われるが、裾野が広い観光業は本州からの旅行客が回復すれば道内経済に与える影響は大きい。(道北)

<観光ホテル> 諸外国との取引状況により、物価や原油の価格変動が懸念される。海外渡航の完全解禁は先行き不透明。インバウンド頼りの業種は厳しいと思われる。(道北)

10. その他非製造業

<警備業> パンデミックが収束しなければ、道内経済に影響の大きい観光業・飲食業は引き続き厳しい状況が続くとみている。(札幌)

【賃金動向について】

1. 食料品製造業

<食料品製造業> 雇用の維持も大切であり、業績が上向きに戻る事が、賃金見直しの条件となってくる。(札幌 [弁当])

<食料品製造業> 明確な賃金基準を設けて、中期経営計画を達成するための賃金制度を創設した。自社業績は前期までは苦しかったが、今期から大幅な伸長が見込めるため、「モチベーション」を重視した改定を行った。(道央 [きのこ])

2. 木材・木製品製造業

<木製品製造業> 業界・地域的にベース賃金が低く、採用に関して弱い。若年層の定着率も低い。物価上昇率に負けない、ベースアップが出来ていない。(道北 [家具製造])

3. 鉄鋼・金属製品・機械

<鉄鋼業> 賃金の水準は業界内では悪くない水準を保っており、全業種の北海道平均より良い水準で払えているが、景気の悪化と、販売価格の下落で収益が悪化した際に、そのまま維持できるかどうかを試される。現状では特に賃金等級等の策定がなされていないため、従業員に対してオープンでフェアな賃金体系の策定を考えている。(道東 [建築鉄骨])

4. その他の製造業

<印刷業> 売上は減少しているが人件費の総枠は昨年並みを維持し、諸経費削減を徹底して人件費に充てる。企業を守り、社員・従業員を守るに徹している。(札幌)

5. 建設業

<建設業> 前期から評価制度を導入し、試行錯誤している状況。従業員の納得性が高い制度の構築が課題である。(札幌 [解体工事])

<土木工事業> 地場同業者の相場よりは高い賃金を払っているが、若年層の事務職の給与が低いため、本州企業並みまで引き上げたいという考えはある。能力給を導入するなどの給与体系見直しが検討課題である。(道央)

6. 卸売業

<電気製品卸売業> 今期は特に、年末に向けた販売見通しが立っていないため、夏期賞与の支給水準を下げざるをえないのが現状である。(札幌)

<包装用品卸売業> 自社の業績を見ながらではあるが、福利厚生面含め、社員の待遇面の改善は継続的に行っていきたいと考えている。特に現状においては、モチベーションの維持のため、コロナ禍における頑張りに対し、出来るだけの対応はしていきたい。(札幌)

7. 小売業

<リサイクルショップ> これといった評価制度が無く、試行錯誤している。自社の状況に応じた「働き方改革」を進めつつ、各々のスキルにあった形で業務内容を変更し、成果報酬に変更する予定である。(道北)

8. 運輸業

<運輸業> 最低賃金の上昇や、同一労働同一賃金の施行等により、非正規社員と正規社員の賃金バランスが崩れ、企業負担の増加が業績に大きく影響を与えている。(道央 [貨物])

9. ホテル・旅館業

<都市ホテル> 新卒社員と若手社員との賃金差が少なくなっているため、勤務や経験年数に応じて是正を考えている。(札幌)

<観光ホテル> 現状の売上でも、給与、賞与は確保しなくてはならない。従業員の生活を守る事が、地域経済を守る事と考えている。(道央)

10. その他非製造業

<物品賃貸業> コロナ禍で4月からの賃上げは定期昇給のみ実施した。有望社員のモチベーション向上のため、本来はベースアップが必要だったが見送った。当社は平均年齢も40才半ばになり、将来を見据えた賃金の見直し改正を考えているが、やはりコロナ収束が一番。賞与も利益減少のため支給金額もコロナ前に比べ20%前後マイナスになっている。社員のモチベーション低下にならないかが心配で、常に会社の近況を社員にオープンにしている。(道央 [建設機械リース・レンタル])

北海道における交通の未来

北海道大学公共政策大学院客員教授
石井吉春

1. はじめに

北海道における交通を考える起点として、「札幌を極とした広域分散型の都市構造」、「いち早く進む人口減少」、「物流における季節繁閑と片荷」、「交通基盤の整備の遅れ」があげられる。こうした事情が、北海道の交通の現況を形づくっており、様々な課題も生じている。

さらに、新型コロナウイルス感染症の流行によって、対面から非対面へなど、仕事や生活のあり方に大きな変化が生じている。こうしたなかで、交通需要の大幅な減少によって、関係企業の多くが深刻な影響を受けており、ポストコロナに向けて新たな対応が求められている。

本稿では、北海道における交通の現況と課題を概観し、可能な範囲で今後の対応方向を提起するとともに、コロナ禍による影響も踏まえて、道内7空港のコンセッションを担う北海道エアポート、JR北海道の経営の持続性についても考察していく。

2. 北海道における交通の現況と課題

北海道の地域構造は、札幌を集中の極とした広域分散型の都市構造が大きな特色となっている。札幌を中心に、旭川や苫小牧までは一定の人口密度の地域がある程度連坦しているが、稚内、北見・網走、釧路、函館といった拠点都市は、札幌からおよそ300キロも離れたところに所在している。

表1では、2015年の全国の旅客流動をみている。道内から道内への流動をみると、道北からの7割、道東からの6割、道南からの7割が道央への流動になっている。また、道外から道内への流動も7割が道央への流動になっており、道央集中が顕著となっている。行政や経済が札幌中心に成り立っていることに加えて、交通基盤も道央中心に整備されてきたことによるものと言える。

(表1) 道内を中心とした全機関・全目的の純流動 (2015年の秋季1日・千人)

		目的地							道央の比率
		道北	道東	道央	道南	道内計	道外	合計	
出 発 地	道北	0.0	4.9	22.9	0.2	28.0	3.3	31.2	73.1
	道東	4.4	0.0	9.2	0.4	13.9	2.5	16.5	55.8
	道央	23.0	10.6	0.0	10.0	43.7	28.1	71.7	0.0
	道南	0.1	0.5	8.7	0.0	9.3	3.1	12.5	70.2
	道内計	27.5	15.9	40.8	10.7	94.9	37.0	131.9	30.9
	道外	3.7	2.3	23.7	3.8	33.5	3,854.6	3,888.0	0.6
	合計	31.2	18.3	64.5	14.4	128.4	3,891.5	4,019.9	1.6
道央の比率		73.7	58.0	0.0	69.6	34.0	0.7	1.8	

(資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」をもとに作成。

次に、図表は省くが、交通需要の基礎となる道内の人口動向を概観する。札幌はまだ人口増加が続いているが、地方ではすでに人口減少が顕著となっており、今後さらに減少が見込まれている。国勢調査の道内人口は、1995年の5,692千人をピークに2020年には5,229千人へと8%減少している。市町村別にみると、札幌市がこの間+12%の増加になったのに対して、遠隔の主要交通拠点となる稚内市が△27%、北見市・網走市が△14%、釧路市が△21%、函館市が△21%と、道内平均を上回る減少となっている。

さらに、国立社会保障・人口問題研究所が2018年に公表した地域別の将来人口推計をみると、2045年には、稚内市が18千人、北見市・網走市が108千人、釧路市が114千人、函館市が163千人まで減少すると見込まれている。上記のように人口減少が進めば、道内の拠点間交通の維持が一層困難になることが懸念される。

表2では、出発地別に1990年以降の道内への旅客流動の変化をみている。道内から道内へ1日の流動は、1990年の97千人から2000年には133千人まで増加している。その後、2010年には75千人まで減少しているが、2015年に95千人に反転している。直近の増加については、経済の好転が背景要因にあると考えられるが、基調的には、人口減少が流動減少の背景要因になっているものとみられる。

道外から道内への流動も、上記とほぼ同様の動きとなっているが、2010年から2015年の増加幅が大きくなっていることが特筆できる。こうした動きは、インバウンドの伸長によるものとみられ、2000年を100とする指数で、2015年の道内が71にとどまっているのに対して、道外は111まで増加している。

(表2) 出発地別にみた道内への純流動 (2015年秋季1日・千人)

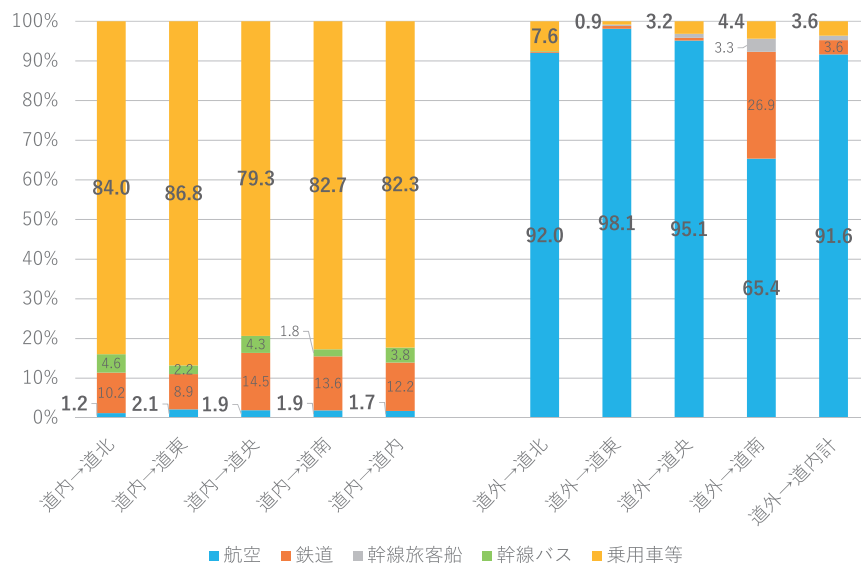
		1990	1995	2000	2005	2010	2015
実数 (千人)	道北	29.0	38.5	46.7	36.7	24.3	28.0
	道東	17.2	23.3	21.2	13.9	11.4	13.9
	道央	39.2	46.5	52.1	42.5	32.8	43.7
	道南	11.1	13.3	13.0	8.6	6.1	9.3
	道内計	96.6	121.6	133.0	101.7	74.6	94.9
	道外	24.7	31.8	30.2	34.2	18.4	33.5
	合計	121.3	153.4	163.3	135.9	93.0	128.4
指数 (2000年 =100)	道北	62.2	82.5	100.0	78.7	52.0	59.9
	道東	81.0	109.7	100.0	65.4	53.7	65.7
	道央	75.3	89.3	100.0	81.6	62.9	83.9
	道南	85.5	102.4	100.0	66.4	47.1	71.8
	道内計	72.6	91.4	100.0	76.5	56.1	71.4
	道外	81.7	105.1	100.0	113.1	60.8	110.6
	合計	74.3	94.0	100.0	83.3	56.9	78.6

(資料) 同上。

図1では、各地域への交通機関別の旅客流動をみている。道内から道内の流動をみると、道央を除いた地域で、乗用車等が8割を超える比率になっている。一方、道外から道内の流動は、新幹線が開通している道南を除いた地域で、航空が9割を超える比率となっている。図2では、全

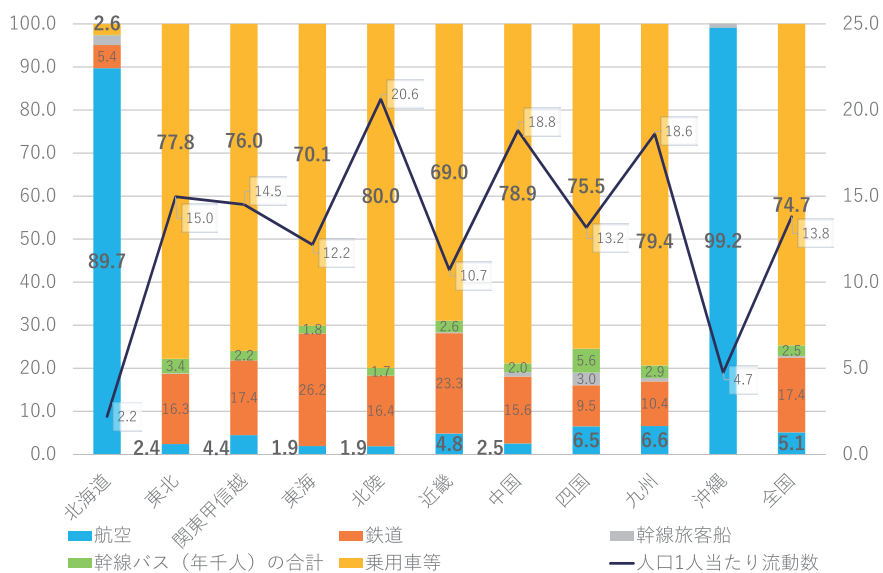
国の地域別の交通機関別流動をみている。これをみると、本州、四国、九州では乗用車等と鉄道が主要な移動手段になっているのに対して、北海道と沖縄は大部分が航空となっている。ちなみに、図表は省いたが、道外との貨物流動も約9割が船舶となっており、離島とさほど変わらない構造となっている。

(図1) 道内各地域への交通機関別純流動の構成比 (2015年秋季1日・%)



(資料) 同上。

(図2) 出発地別にみたブロック別・機関別旅客純流動の構成比 (2015年年間・%)



(資料) 同上。

表3では、貨物の2000年度以降の道内発着別の流動量をみている。道内発、道内着ともに流動量は減少が続いており、道内発で2000年度の625千トンが2019年度には33%減の418千トンに減少している。生活物資が流動の中心になっていることから、人口減少の影響を強く受けているとみられる。

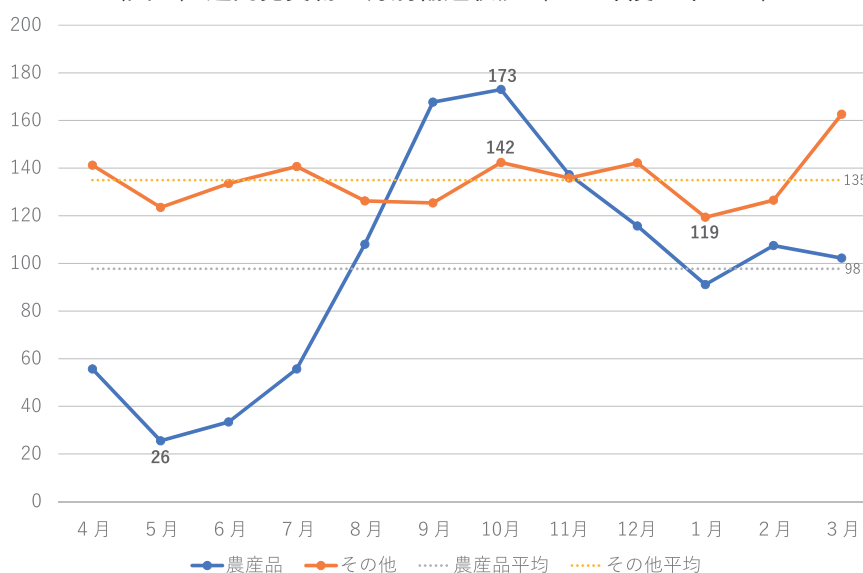
(表3) 道内発着の貨物流動の推移(千トン)

	道内発			道内着		
	2000	2010	2019	2000	2010	2019
札幌	157.0	113.7	136.8	150.0	110.6	135.1
旭川	112.0	71.9	44.2	110.2	70.7	42.8
函館	49.6	39.0	30.6	48.1	37.8	28.8
室蘭	68.4	56.9	57.5	81.6	62.7	64.6
釧路	61.2	48.4	54.6	63.2	44.1	55.6
帯広	67.0	50.4	43.0	63.0	50.5	41.2
北見	82.6	52.4	25.6	81.5	56.5	24.3
道内計	597.7	432.8	392.4	597.7	432.8	392.4
道外	27.6	27.5	25.5	38.2	29.5	31.7
計	625.3	460.2	417.9	635.9	462.3	424.0

(注) 札幌：石狩、深川市及び雨竜郡を除く空知、後志。旭川：上川、宗谷、留萌、深川市及び雨竜郡。
函館：檜山、渡島。室蘭：胆振、日高。釧路：釧路、根室、十勝。北見：オホーツク。
(資料) 国土交通省「貨物地域流動調査」をもとに作成。

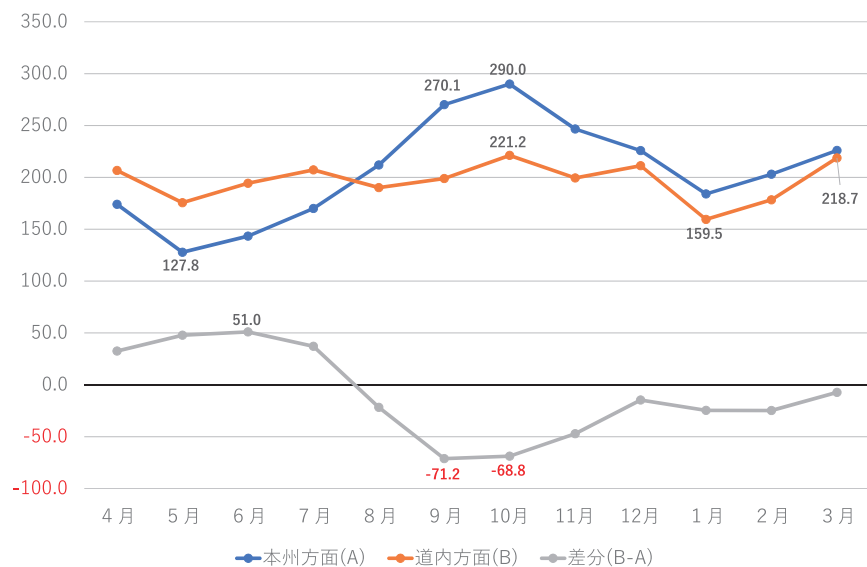
貨物流動の課題として、季節繁忙とそれに伴う片荷の問題がある。農水産物が道内発の主要貨物の一つになっていることに起因するもので、主に鉄道がその受け皿になってきた。JR貨物の資料により、2015年度の農産物とその他に区分した道内から道外への月別輸送状況をみたのが図3となる。農産物以外は小幅な変動にとどまっているのに対して、農産物の季節変動は大きい。図表は省いたが、道内農産物の約3割を鉄道が担っているのに対して、農産物の季節繁忙の約7割を鉄道が担っている。運賃値上げなどの動きが顕在化するなかで、足下での季節繁忙はある程度改善をみているが、図4のとおり出荷のピークとなる8月から11月は道内向けで、出荷が少ない4月から7月は本州向けで、一定量の片荷が生じている。

(図3) 道内発貨物の月別輸送状況(2015年度・千トン)



(資料) 日本貨物鉄道北海道支社「鉄道貨物輸送年報」をもとに作成。

(図4) 道内～本州の鉄道輸送の状況 (2015年度・千トン)



(資料) 同上。

最後に、社会資本としての交通基盤の整備状況をみると、港湾と空港は一定の整備水準にあるものの、それぞれ苫小牧港、新千歳空港への機能集中が顕著となっている。陸路による本州とのつながりは、新幹線がようやく新函館北斗まで延伸したが、札幌への延伸は2030年以降になる見通しにある。また、高速道路は道内のみのネットワークにとどまっているほか、いまだに十分に主要拠点間をつないでいるとは言えない状況にある。

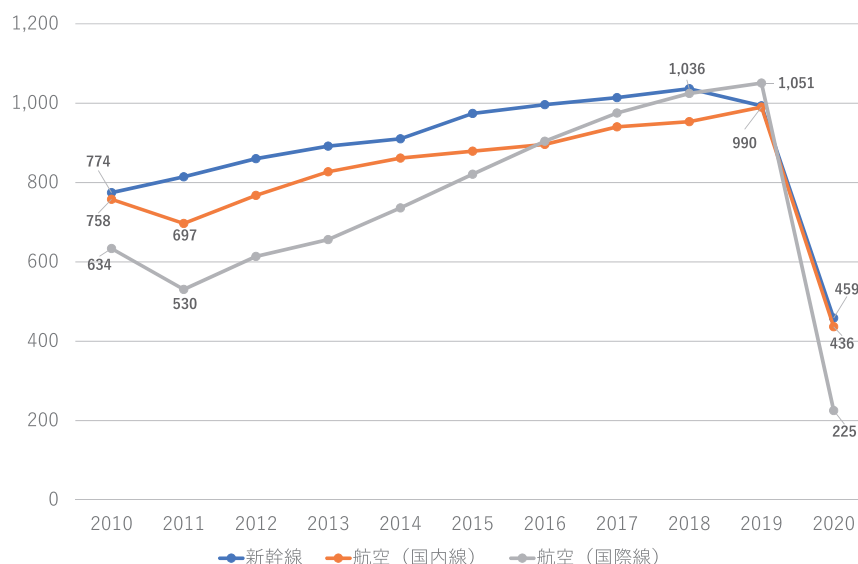
骨格的な高速交通体系の整備は、いわば北海道発展のための基礎条件と言える。その意味では、「新全国総合開発計画」で、札幌～福岡までの大都市間の国土軸を有機的に連結する高速交通体系の整備を明確に掲げてから50年を経て、なお新幹線、高速道路ともにつながっていないのは札幌のみとなっており、交通基盤整備の面でも大きな課題を抱えている。

3. コロナ禍と交通

足下の交通需要は、コロナ禍によって大きく減少しており、なかでも、航空、新幹線などの落ち込みが顕著となっている。図5では、新幹線と航空の旅客キロの近年の動きをみている。ちなみに、2018年の旅客数は、新幹線386百万人、国内線103百万人、国際線23百万人となっているが、旅客キロではほぼ同水準となっている。

2020年で、新幹線は459億人キロと、2018年対比で56%減となっている。また、航空は、国内線が436億人キロで同54%減、国際線が225億人キロで同78%減となっている。

(図5) 新幹線と航空の旅客キロの推移 (億人キロ)



(資料) 国土交通省「鉄道輸送統計」「航空輸送統計」をもとに作成。

需要の大幅減少に伴い、航空各社、JR各社の2020年度決算はきわめて厳しい状況になっている。航空各社の状況を見ると、図表は省くが、JALは連結ベースで、2020年度の営業収入は対前期比65%減の4,812億円で、純損益は△2,866億円の赤字となっている。ANAも営業収入は同63%減の7,286億円となり、純損益も△4,046億円の赤字となっている。

2021年度の業績予想は、JALは非開示となっているが、ANAは営業収入1兆3,800億円、純利益35億円としている。業績回復に向けては、両社ともに、国内線を中心に需要が急ピッチに回復するとともに、徹底した経費削減を実現していくことが必須となっている。また、両社の中期的な展開方向をみると、国内や海外におけるLCC強化、非航空事業の拡充などが打ち出されている。さらに、必ずしも明示的に示されていないものの、収益力強化につながる路線の再構築といった動きも加速化するものとみられる。なお、道内本社のアドゥは、△122億円の赤字を計上し、2022年10月に九州に本拠を置くソラシドエアと経営統合することを公表している。

表4では、JR各社の2020年度の単体決算と2021年度業績予想をまとめている。上場4社で、2020年度の営業収入は2兆3,784億円と、前期から半減しており、当期損益は△9,373億円の赤字となっている。JR北海道は、営業収入は対前期比42%減の510億円、当期損益も△372億円となっている。また、JR四国は、営業収入は対前期比41%減の165億円、当期損益も△65億円となっている。

財政基盤の弱いJR北海道、JR四国については、新たな国の支援策により、コロナ禍による損失についても相当程度補填される見通しとなっている。一方、上場4社は構造改革を急ぎ、2021年度には黒字転換を果たす予想となっているが、国内の感染状況やワクチン接種状況によっては回復に遅れが生じる可能性もある。JR東日本を例に、構造改革の具体策をみると、新幹線や通勤需要の縮減を前提に、駅を「ビジネスを生み出す場所」に転換すること、不動産事業の強化、観光の活性化、マイクロツーリズムなどによる近距離需要の創出、ピークシフトの推進などが打ち出されており、業務の抜本的な見直しを提起している。

こうした動きをみると、交通関係企業は抜本的な事業再構築を達成しないと生き残れない状況にあり、各社とも変革への取り組み姿勢を強めている。

(表4) JR各社の決算状況と業績見通し

		実数(億円)			営業収入指数 (2019=100)	営業利益率 (%)	当期利益率 (%)
		営業収入	営業利益	当期利益			
J R 北海道	2019	875	-521	-7	100.0	-59.5	-0.8
	2020	510	-814	-372	58.3	-159.6	-72.9
	2021	655	-722	-145	74.9	-110.2	-22.1
J R 東日本	2019	20,610	2,940	1,590	100.0	14.3	7.7
	2020	11,841	-4,785	-5,066	57.5	-40.4	-42.8
	2021	16,770	370	250	81.4	2.2	1.5
J R 東海	2019	14,369	6,230	3,788	100.0	43.4	26.4
	2020	5,417	-1,759	-2,023	37.7	-32.5	-37.3
	2021	9,980	2,120	870	69.5	21.2	8.7
J R 西日本	2019	9,619	1,197	735	100.0	12.4	7.6
	2020	5,079	-2,338	-2,173	52.8	-46.0	-42.8
	2021	7,365	30	25	76.6	0.4	0.3
J R 四国	2019	280	-131	5	100.0	-46.8	1.8
	2020	165	-226	-65	58.9	-137.0	-39.4
	2021	230	-168	-44	82.1	-73.0	-19.1
J R 九州	2019	2,148	343	286	100.0	16.0	13.3
	2020	1,447	-205	-111	67.4	-14.2	-7.7
	2021	1,772	35	101	82.5	2.0	5.7

(資料) 各社決算資料をもとに作成。

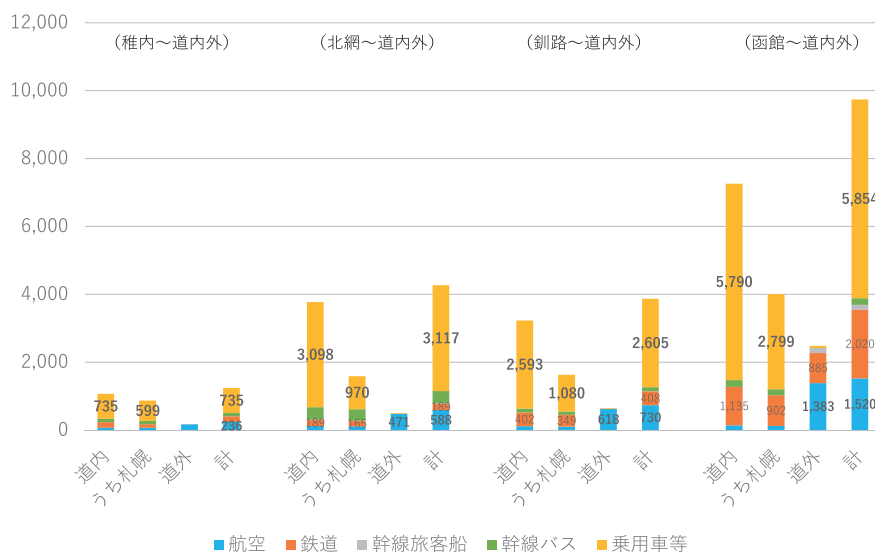
4. ポストコロナにおける持続可能な交通体系の方向

広域分散型という北海道特有の都市構造を踏まえれば、札幌から300キロ程度離れた稚内、北見・網走、釧路などとの拠点間輸送は、コスト面である程度の優位性を構築した上で、航空が担うのが理想と言える。座席数が少なくコストの低い高速バスにも、一定の役割が期待できるが、JRは大量高速輸送に適した区間を中心に、路線の重点化を図っていく必要がある。主要なJR路線のうち、石北線、宗谷線の2路線は、単独で維持できない線区と位置づけられており、2019年度で同線区の営業赤字の過半となる△69億円の赤字となっている。コロナ禍によって、さらに収支が悪化しているとみられるほか、重なる航空路線も収支は厳しくなっているとみられ、適切な役割分担を構築できないと共倒れになりかねない状況も考えられる。

あえて私見を書くが、新千歳～稚内、新千歳～女満別にLCCを導入し、生活圈ごとに必要なバス路線も整備し、いずれ宗谷線、石北線を廃止するという流れが、拠点間輸送の持続性を確保できる唯一の方法ではないかと考えている。2015年の年間需要をみると、稚内～札幌間は、航空が67千人、鉄道が105千人、高速バスが97千人、乗用車等が599千人の計868千人の流動(往復)となっている。また、北網(北見・網走)～札幌間は、航空が107千人、鉄道が165千人、高速バスが343千人、乗用車等が970千人の計1,585千人の流動となっており、航空と鉄道とを合わせれば

LCCが2往復飛べるくらいの需要は現に存在するとみられる。ちなみに、LCCは座席数が180席程度で、国土交通省の推計による2015年度の1座席当たり費用は6～8円/キロとなっている。座席当たり費用を8円/キロ、搭乗率70%とした乗客1人当たり費用は5千円程度と試算され、料金も7～8千円程度に収まるものとみられる。仮にJRの赤字の一定額を路線定着の立ち上げ支援に用いたとしても、赤字の大幅な縮減が可能となる。LCCは所要時間のみならず、料金でも既存の交通手段に対する優位性を持ち得るとみられ、実現できれば、観光面などでも波及効果は大きいと考えられる。路線改廃の議論はタブー視されているようにもみえるが、危機的な状況のなかだからこそ、地域自らが建設的な議論を行っていく必要がある。

(図6) 道内の拠点間輸送の状況 (2015年年間・千人)



(資料) 国土交通省「全国幹線旅客純流動調査」をもとに作成。

ネットワークを維持していくためには、交流人口の増加を図っていく必要があるが、運賃の引下げやスムーズな乗り継ぎなど、利用者利便の改善が重要となる。なお、道内のみならず、道外から道内を含む各輸送機関の連携を促進するためには、MaaSなどのソフト面の充実はもとより、北海道新幹線の新千歳空港までの延伸、新幹線札幌駅に隣接する高速バスターミナルの設置といったハード面の整備についても検討が必要になっている。

物流の効率化に向けては、農産品の季節繁閑の縮小が最大の課題となる。道内での保管や加工に力を入れていく必要があるが、こうした動きを誘引するためにも、繁忙期の運賃の適正化が不可避となっている。運輸業は固定費中心の事業になっていることから、ピークを下げる努力によって、基盤強化や運賃の低減にもつながる可能性があり、広い視野で方向感を持つ必要がある。

この項の最後に、今後の社会資本整備の方向についても私見を述べる。北海道の2015年の人口1人当たり旅客純流動は2.2回と、ブロック別で最も少ない水準にあり、全国平均の13.8回の2割にとどまっているほか、沖縄の4.7回にも大きく水をあけられている。また、北海道から東京の10トントラック運賃は、九州から東京の費用より6万円程度高い水準にある。いずれも、北海道の広さも影響しているとみられるものの、本州と陸路でつながっていないことに起因している

と考えられる。北海道にとって、あらためて本州とどうつながるかが大きな課題になると言えよう。

こうした問題認識から、有志による研究会を立ち上げ2018年に、自動車での有人走行が可能となる第二青函トンネル構想を提起している。同構想は、JAPIC（日本プロジェクト産業協議会）に引き継がれ、パレット台車輸送併用による自動運転車の専用道路（片道1車線）と貨物鉄道（単線）を併設するトンネル構想として再構築されている。整備費は、トンネル本体で約7千億円、高速道路や鉄道への連結部分を含めて約1兆円と積算されている。このうち、トンネル本体はコンセッション方式を用いて、長期を要するものの、民間事業として投資回収が可能との想定がなされている。現状の海路による運賃が割高になっているため、トンネル整備によって、規模の経済が働くものと考えられる。本稿では詳細の説明は割愛するが、北海道として、最後の投資余力をどこに振り向けて、将来の経済社会の持続性を確保していくか、真剣に議論すべき時期に来ている。

5. 空港コンセッションの持続性確保に向けて

コロナ禍によって、道内7空港の運営を担う北海道エアポートは、設立当初から経営的にきわめて厳しい状況に陥っている。同社によれば、2020年度は△282億円の赤字の見込みとなっているが、本来の稼得水準からの逸失利益は△400億円近くに達するとみられる。IATA（国際航空運送協会）の想定では、航空需要がコロナ前の水準に戻るのは2024年までかかるとされており、コロナによる同社の逸失利益は総額で△1,000億円近くに達する可能性がある。

PPPにおける官民の役割分担の原則からみると、天災などの不可抗力リスクは、民間のみに負担させるべきでないと考えられている。もし負担させれば、そのために必要な運営費（保険料）が多額になり、本来のPPPの意義を損なうからだ。にもかかわらず、一連の空港コンセッションにかかる不可抗力リスクの分担に関する規定は、きわめて曖昧で、あたかも民間が負担すべきリスクであるかのように位置づけられている。同社についてみても、今回の事態は、コンセッションの有無に拘わらず避けられなかったのは自明であり、その意味で、少なくとも将来の運営に支障が起こらない範囲までは、国が適切に費用負担すべきと言える。国としては、すでに1年間のコンセッション期間の延長を行っているが、少なくとも5年以上の延長が必要とみられ、早急な対応が求められる（1年分の運営権対価はおよそ100億円）。

一方で、コンセッションを本来目的に向けて再構築していくためには、設備投資の重点化はもとより、航空会社や利用者のニーズに即して、LCCなどの積極導入や、新千歳のハブ化の推進などを通じた道内発着路線の運航効率向上などを目指していく必要がある。厳しい環境下にあるなかで、官民が連携して、質の高い航空サービスを提供するための基盤として機能を発揮していくことを大いに期待したい。

6. JR北海道の持続可能性

一方、JR北海道の持続的な経営の確立も喫緊の課題となっている。その実現のためには、①青函共用走行問題の解決を通じた新幹線の札幌延伸と高速化、②札幌延伸に伴う並行在来線の経営分離、③廃止を協議している赤茶線区^①の廃止、④単独で維持できないとされている黄色線

区⁽²⁾のうち、収支改善や地元などの財政支援が進まない線区の廃止、⑤JR貨物やJR東日本との連携による貨物新幹線の導入、⑥関連事業の強化などが不可欠と考えられる。コロナ禍による影響分は、国の支援を受けられる前提として、表5では、上記の効果を数値化しているが、上記すべてを実現して、ようやく持続的な経営軌道に乗るものとみられる。

(表5) JR北海道の経営改善の可能性(キロ・億円)

		2019				2030	
		営業キロ	営業収益	営業費用	営業損益	金額	算出方法
線 区 別	赤茶線区	295	1	26	-24	-8	3分の1に減少
	黄色線区	926	27	159	-132	-44	3分の1に減少
	新幹線	149	92	185	-93	0	赤字解消
	並行在来線	304	48	139	-91	0	経営分離
	その他線区	790	607	817	-211	-211	現状並み
	計	2,464	774	1,326	-552	-263	
その他			101	71	30	30	
営業損益			875	1,397	-522	-233	
経営安定基金運用益					234	211	1割減少
特別債権受取利息					55	0	見込まず
その他					29	29	現状並み
経常損益					-204	7	
子会社損益					69	69	現状並み
連結経常損益					-135	76	

(資料) JR北海道資料などをもとに作成。

このうち、新幹線の高速化の効果を在来線にも波及させていくためには、札幌～東京間が少なくとも4時間台半ばになるような高速化投資が必須と言えるほか、通勤などでの利用促進などにも取り組んでいく必要がある。また、青函共用走行問題については、可能な範囲で新幹線を活用した貨物輸送に取り組む一方、残余の貨物を海上輸送に移行するなどして、抜本的な解決を図っていく必要がある。なお、新幹線による貨物輸送については、現在の車両を活かした輸送方法から、専用車両をつくっての輸送まで、かなり幅のある議論が進められているが、可能な取り組みから始めて、順次拡大していく流れが実効的と考えられる。

線区の見直しは遅々として進まず、新幹線の高速化に向けた取り組みも進展しているとは言えない状況にあるなど、依然として超えるべきハードルは高いのが実情であり、持続的な経営を確立していくためには、同社自身の明確な改革方針に加えて、関係機関の支援が不可欠になっている。ちなみに、国の支援は、現中期計画中の2023年度までで総額1,302億円となっているが、コロナ禍に伴う赤字の補填に相当額を充当せざるを得ない実情にあり、予断を許さない状況にあ

(1) 赤茶線区とは、JR北海道が2016年に「当社単独では維持することが困難な線区」として発表した「輸送密度(1日1kmあたり利用者数)200人未満の線区」に既に『持続可能な交通体系のあり方』について話し合いを始めている線区」を指す。2021年6月時点で根室線の富良野～新得間、留萌線の深川～留萌間が営業している。

(2) 黄色線区とは、上述の資料内で発表した「輸送密度200人以上2,000人未満の線区」を指す。宗谷線の名寄～稚内間、石北線の新旭川～網走間など8線区が営業している。

る。また、2025年度以降の支援については、2023年度までの経営改善状況をみた上で決定することになるが、それまでに、線区見直しの基本方向などについて目途をつけるのが支援継続の前提になることを忘れてはならない。

7. おわりに

限られた紙面で、できる限り詳細に北海道の交通にかかわる課題と今後の方向について考えてきた。荒唐無稽に思えるような提案も含まれているとみえるかもしれないが、いま北海道の交通の未来をどう構築するかを明確に選択し、目標に向かって具体的な取り組みを始めていかないと、人口減少の影響などによって多くの交通手段が維持困難になりかねないという現実を直視する必要がある。

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	
	2015年=100 季調値	前期比 (%)	2015年=100 季調値	前期比 (%)	2015年=100 季調値	前期比 (%)	2015年=100 季調値	前期比 (%)	2015年=100 季調値	前期比 (%)	2015年=100 季調値	前期比 (%)
2017年度	100.3	0.5	103.5	2.9	101.4	2.0	102.4	2.2	98.0	6.2	98.7	5.1
2018年度	98.2	△ 2.1	103.8	0.3	98.2	△ 3.2	102.6	0.2	101.2	3.3	98.9	0.2
2019年度	r 92.7	△ 5.6	99.9	△ 3.8	r 92.2	△ 6.1	98.9	△ 3.6	r 108.8	7.5	101.7	2.8
2020年度	r 83.3	△ 10.1	90.4	△ 9.5	r 83.3	△ 9.7	89.2	△ 9.8	r 85.3	△ 21.6	91.7	△ 9.8
2020年 1~3月	r 88.8	△ 2.7	98.0	0.0	r 87.9	△ 3.7	96.8	△ 0.5	r 112.2	5.0	105.1	1.1
4~6月	r 81.7	△ 8.0	81.5	△ 16.8	r 80.8	△ 8.1	80.4	△ 16.9	r 112.2	0.0	100.8	△ 4.1
7~9月	r 79.8	△ 2.3	88.8	9.0	r 80.1	△ 0.9	87.8	9.2	r 103.0	△ 8.2	97.6	△ 3.2
10~12月	r 84.4	5.8	93.9	5.7	r 84.4	5.4	93.0	5.9	r 91.7	△ 11.0	96.0	△ 1.6
2021年 1~3月	r 87.2	3.3	96.6	2.9	r 87.7	3.9	94.9	2.0	r 88.0	△ 4.0	94.8	△ 1.3
2020年 5月	r 80.5	△ 4.4	77.2	△ 10.5	r 79.9	△ 2.9	75.9	△ 9.8	r 111.8	△ 1.0	102.6	△ 2.4
6月	r 80.3	△ 0.2	81.0	4.9	r 80.1	0.3	81.1	6.9	r 112.2	0.4	100.8	△ 1.8
7月	r 80.6	0.4	86.6	6.9	r 80.2	0.1	85.4	5.3	r 111.1	△ 1.0	99.5	△ 1.3
8月	r 79.2	△ 1.7	88.3	2.0	r 80.0	△ 0.2	87.4	2.3	r 106.9	△ 3.8	98.6	△ 0.9
9月	r 79.6	0.5	91.6	3.7	r 80.0	0.0	90.7	3.8	r 103.0	△ 3.6	97.6	△ 1.0
10月	r 83.8	5.3	93.5	2.1	r 84.4	5.5	92.7	2.2	r 98.2	△ 4.7	96.6	△ 1.0
11月	r 84.4	0.7	94.2	0.7	r 84.1	△ 0.4	93.5	0.9	r 93.9	△ 4.4	95.4	△ 1.2
12月	r 85.0	0.7	94.0	△ 0.2	r 84.6	0.6	92.9	△ 0.6	r 91.7	△ 2.3	96.0	0.6
2021年 1月	r 86.8	2.1	96.9	3.1	r 86.0	1.7	95.6	2.9	r 92.0	0.3	95.1	△ 0.9
2月	r 87.2	0.5	95.6	△ 1.3	r 88.2	2.6	94.4	△ 1.3	r 89.2	△ 3.0	94.4	△ 0.7
3月	r 87.6	0.5	97.2	1.7	r 89.0	0.9	94.8	0.4	r 88.0	△ 1.3	94.8	0.4
4月	r 89.7	2.4	100.0	2.9	r 92.0	3.4	97.7	3.1	r 87.3	△ 0.8	94.7	△ 0.1
5月	p 89.3	△ 0.4	93.5	△ 6.5	p 92.8	0.9	92.3	△ 5.5	p 87.7	0.5	93.7	△ 1.1
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 鉱工業生産指数の年度は原指数による。
 ■ 「P」は速報値、「R」は修正値。

年月	百貨店・スーパー販売額											
	百貨店・スーパー計				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(%)
2017年度	962,121	0.9	196,252	0.5	201,291	△ 0.8	65,354	△ 0.4	760,830	1.3	130,898	1.0
2018年度	965,871	0.4	195,477	△ 0.4	200,459	△ 0.4	63,981	△ 2.1	765,411	0.6	131,497	0.5
2019年度	956,606	△ 1.4	193,457	△ 1.6	186,290	△ 7.1	60,425	△ 5.6	770,317	0.1	133,032	0.2
2020年度	970,241	△ 3.4	196,301	△ 5.1	135,152	△ 27.5	45,612	△ 24.5	835,089	2.0	150,689	2.9
2020年 1~3月	232,030	△ 3.9	46,701	△ 3.5	39,856	△ 22.0	13,062	△ 16.4	192,174	0.9	33,640	2.5
4~6月	228,493	△ 6.6	44,747	△ 11.4	21,436	△ 52.4	7,398	△ 50.6	207,058	3.6	37,349	5.0
7~9月	242,702	△ 4.1	49,481	△ 5.8	36,143	△ 25.1	11,653	△ 25.4	206,559	0.8	37,828	2.4
10~12月	262,022	△ 1.6	54,120	△ 1.2	41,643	△ 21.6	14,825	△ 11.6	220,379	3.5	39,295	3.6
2021年 1~3月	237,023	△ 1.4	47,953	△ 2.1	35,931	△ 9.9	11,736	△ 10.1	201,093	0.2	36,217	0.6
2020年 5月	74,002	△ 9.2	14,543	△ 13.5	3,738	△ 75.0	1,744	△ 64.1	70,264	5.4	12,799	6.8
6月	82,181	△ 0.4	16,789	△ 2.3	12,288	△ 20.6	4,257	△ 18.5	69,893	4.3	12,532	4.8
7月	82,021	△ 1.1	16,919	△ 3.2	12,726	△ 20.0	4,343	△ 19.8	69,295	3.4	12,576	4.5
8月	83,093	△ 1.8	16,882	△ 1.2	11,416	△ 23.5	3,602	△ 21.3	71,677	2.7	13,280	5.6
9月	77,588	△ 9.5	15,680	△ 12.8	12,001	△ 31.2	3,708	△ 34.0	65,588	△ 3.8	11,972	△ 3.0
10月	78,560	3.1	16,303	4.0	12,884	△ 7.4	4,163	△ 2.5	65,676	5.3	12,140	6.0
11月	80,298	△ 2.6	16,781	△ 3.2	11,443	△ 30.6	4,628	△ 15.1	68,855	4.4	12,153	2.6
12月	103,164	△ 4.0	21,036	△ 3.3	17,316	△ 23.9	6,034	△ 14.5	85,848	1.4	15,002	2.4
2021年 1月	80,624	△ 5.6	16,284	△ 5.8	11,233	△ 36.3	3,636	△ 30.2	69,391	2.5	12,648	4.9
2月	74,661	△ 2.4	14,969	△ 3.3	11,000	△ 9.4	3,581	△ 11.8	63,661	△ 1.4	11,387	△ 0.8
3月	81,739	4.2	16,701	2.8	13,697	36.0	4,519	19.3	68,041	△ 0.5	12,182	△ 2.2
4月	77,942	7.8	15,526	15.7	10,801	99.7	3,536	153.1	67,142	0.4	11,990	△ 0.2
5月	76,767	3.7	15,410	6.0	8,084	116.3	2,768	58.8	68,683	△ 2.3	12,642	△ 1.2
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■ 百貨店・スーパー販売額の前年同月比は全店ベースによる。
 ■ 「P」は速報値、「R」は修正値。
 ■ 2020年3月に対象事業所の見直しを行ったため、これに関わる前年(度、同期、同月)比増減率は、ギャップを調整するリンク係数で処理した数値で計算している。

主要経済指標 (2)

年月	専門量販店販売額											
	家電大型専門店				ドラッグストア				ホームセンター			
	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(%)
2017年度	141,377	3.2	43,348	3.3	255,331	5.3	61,503	6.4	130,289	0.6	32,908	△ 0.4
2018年度	144,984	2.6	44,203	2.1	265,867	4.3	64,667	5.3	133,977	2.8	32,775	△ 0.4
2019年度	149,070	2.8	45,211	2.2	283,490	6.6	70,096	7.1	133,409	△ 0.4	33,010	0.7
2020年度	155,961	4.6	49,157	8.4	281,690	△ 0.6	72,350	3.2	140,449	5.3	35,221	6.7
2020年 1～3月	36,671	△ 3.9	10,980	△ 2.3	72,592	7.8	17,844	10.8	25,922	2.2	7,397	3.7
4～6月	36,442	9.5	11,597	9.1	71,092	3.9	18,378	7.8	40,929	8.7	9,522	10.8
7～9月	38,283	△ 14.8	12,748	△ 4.6	72,661	0.4	18,456	1.8	35,594	△ 0.1	8,978	4.0
10～12月	41,513	21.4	12,602	21.6	70,626	0.7	18,163	6.3	36,908	7.9	9,067	8.1
2021年 1～3月	39,723	8.3	12,210	10.9	67,311	△ 7.3	17,353	△ 2.8	27,018	4.2	7,654	3.5
2020年 5月	11,363	3.8	3,795	8.8	23,143	3.4	6,069	6.4	14,970	8.4	3,387	11.4
6月	15,110	29.9	4,729	25.6	24,781	5.1	6,123	6.4	13,692	17.5	3,148	17.3
7月	12,845	4.1	4,554	12.1	24,244	4.2	6,202	5.5	12,972	14.1	3,013	10.6
8月	13,250	△ 6.6	4,523	9.5	24,577	1.3	6,408	9.0	12,134	3.6	3,223	12.5
9月	12,188	△ 33.8	3,671	△ 29.0	23,840	△ 4.0	5,846	△ 8.2	10,488	△ 16.4	2,742	△ 9.9
10月	11,858	34.4	3,444	29.0	23,092	△ 7.5	5,813	7.2	11,433	11.3	2,797	9.7
11月	13,673	29.0	4,004	25.3	23,715	9.8	5,847	7.0	11,662	5.1	2,821	7.3
12月	15,982	8.2	5,154	14.7	23,819	1.0	6,503	5.0	13,813	7.5	3,448	7.6
2021年 1月	13,544	0.8	4,306	11.4	24,186	△ 1.2	5,854	3.0	9,167	12.0	2,576	10.7
2月	11,305	10.3	3,492	7.2	22,169	△ 9.6	5,551	△ 8.5	7,679	△ 3.0	2,344	△ 0.1
3月	14,874	14.5	4,413	13.6	20,956	△ 11.1	5,947	△ 2.4	10,172	3.6	2,733	0.4
4月	11,541	15.8	3,520	14.5	23,426	1.1	6,010	△ 2.8	12,818	4.5	3,034	1.6
5月	11,519	1.4	3,820	0.7	22,675	△ 2.0	6,182	1.9	14,485	△ 3.2	3,228	△ 4.7
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■専門量販店販売額は2014年1月から調査を実施。

■ドラッグストアの一部事業所の数値の訂正があり、2018年1月～12月分まで遡及して訂正（年間補正）を行ったため、これに関わる前年（度、同期、同月）比増減率は、リンク係数で処理した数値で計算している。

年月	コンビニエンスストア販売額				消費支出（二人以上の世帯）				来道者数		外国人入国者数	
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		北海道	
	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	円	前年同月比(%)	円	前年同月比(%)	千人	前年同月比(%)	千人	前年同月比(%)
2017年度	565,731	1.9	118,019	2.3	264,433	1.5	284,587	1.3	13,777	2.0	1,736	24.5
2018年度	573,408	1.4	120,505	2.1	255,210	△ 3.5	289,007	1.6	13,546	△ 1.7	1,884	8.5
2019年度	582,414	1.6	121,748	1.0	272,976	7.0	291,235	0.8	13,267	△ 2.1	1,584	△ 15.9
2020年度	562,664	△ 3.4	115,600	△ 5.0	264,590	△ 3.1	276,167	△ 5.2	4,615	△ 65.2	0	△ 100.0
2020年 1～3月	134,755	△ 0.1	28,599	△ 0.3	263,511	1.5	283,707	△ 2.9	2,314	△ 26.1	288	△ 49.1
4～6月	136,636	△ 5.5	27,781	△ 8.5	255,942	△ 6.5	264,546	△ 9.7	481	△ 86.0	0	△ 100.0
7～9月	151,437	△ 2.7	30,136	△ 5.6	274,498	2.6	271,040	△ 8.1	1,515	△ 63.7	0	△ 100.0
10～12月	142,861	△ 3.1	29,907	△ 3.2	274,795	△ 4.4	292,411	△ 0.3	1,665	△ 50.1	0	△ 100.0
2021年 1～3月	131,730	△ 2.2	27,776	△ 2.8	253,123	△ 3.9	276,670	△ 2.5	953	△ 58.8	0	△ 100.0
2020年 5月	45,639	△ 7.2	9,271	△ 9.6	243,251	△ 10.2	252,017	△ 16.2	97	△ 91.9	0	△ 100.0
6月	47,420	△ 2.7	9,596	△ 5.1	262,073	△ 3.0	273,699	△ 1.1	230	△ 81.0	0	△ 100.0
7月	50,127	△ 4.9	9,908	△ 7.9	273,882	8.2	266,897	△ 7.3	415	△ 68.1	0	△ 100.0
8月	51,434	△ 3.8	10,341	△ 5.6	270,673	3.1	276,360	△ 6.7	531	△ 65.3	0	△ 100.0
9月	49,876	0.8	9,887	△ 3.1	278,939	△ 2.7	269,863	△ 10.2	570	△ 57.6	0	△ 100.0
10月	47,758	△ 3.1	9,973	△ 3.3	252,179	△ 11.7	283,508	1.4	689	△ 41.5	0	△ 100.0
11月	45,561	△ 2.9	9,700	△ 2.4	254,785	△ 3.6	278,718	△ 0.0	571	△ 47.5	0	△ 100.0
12月	49,542	△ 3.3	10,234	△ 3.8	317,422	1.7	315,007	△ 2.0	406	△ 62.2	0	△ 100.0
2021年 1月	44,458	△ 3.6	9,290	△ 4.4	240,533	△ 7.2	267,760	△ 6.8	242	△ 76.0	0	△ 100.0
2月	41,238	△ 6.7	8,696	△ 6.6	224,851	△ 11.9	252,451	△ 7.1	247	△ 73.2	0	△ 100.0
3月	46,034	3.5	9,789	2.5	293,986	6.5	309,800	6.0	465	21.1	0	△ 100.0
4月	45,542	4.5	9,618	8.2	271,993	3.6	301,043	12.4	407	163.2	0	△ 100.0
5月	46,516	1.9	9,734	5.3	270,642	11.3	281,063	11.5	316	225.4 p	0	—
資料	経済産業省、北海道経済産業局				総務省、北海道				北海道観光振興機構		法務省	

■コンビニエンスストア販売額の前年同月比は全店ベースによる。

■年度および四半期の数値は月平均値。

■「p」は速報値。

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(%)
2017年度	183,770	4.4	62,807	3.1	63,443	1.6	57,520	9.3	4,349,778	2.5
2018年度	178,533	△ 2.8	61,208	△ 2.5	60,841	△ 4.1	56,484	△ 1.8	4,363,608	0.3
2019年度	170,602	△ 4.4	58,907	△ 3.8	57,834	△ 4.9	53,861	△ 4.6	4,173,186	△ 4.4
2020年度	154,391	△ 9.5	52,964	△10.1	49,677	△14.1	51,750	△ 3.9	3,859,250	△ 7.5
2020年 1～3月	44,267	△10.0	15,226	△14.8	14,720	△ 3.1	14,321	△11.0	1,148,454	△10.0
4～6月	32,091	△31.8	9,967	△37.6	12,656	△24.8	9,468	△33.7	677,528	△32.9
7～9月	41,614	△13.5	13,730	△17.6	13,476	△16.0	14,408	△ 6.3	992,868	△14.1
10～12月	36,692	17.7	13,349	20.7	10,879	6.3	12,464	26.2	992,031	15.4
2021年 1～3月	43,994	△ 0.6	15,918	4.5	12,666	△14.0	15,410	7.6	1,196,823	4.2
2020年 5月	8,142	△43.7	2,697	△44.8	3,312	△30.8	2,133	△55.6	174,404	△46.7
6月	12,825	△24.4	4,333	△28.3	4,337	△29.1	4,155	△13.3	283,893	△22.6
7月	14,572	△12.3	4,900	△12.9	4,783	△24.1	4,889	4.3	330,771	△12.8
8月	11,603	△ 9.8	3,534	△20.0	4,125	1.4	3,944	△ 9.9	271,250	△14.5
9月	15,439	△17.0	5,296	△19.9	4,568	△19.5	5,575	△11.8	390,847	△14.8
10月	13,323	33.1	4,506	31.5	4,110	31.4	4,707	36.1	339,923	30.8
11月	12,877	13.1	4,733	26.1	3,722	△ 6.4	4,422	21.1	336,908	6.7
12月	10,492	7.3	4,110	5.9	3,047	△ 2.7	3,335	20.7	315,200	10.9
2021年 1月	10,487	1.8	3,964	14.6	2,808	△15.4	3,715	5.6	324,546	7.8
2月	11,885	△ 5.7	4,238	0.8	3,238	△23.6	4,409	5.8	361,891	△ 0.0
3月	21,622	1.2	7,716	2.0	6,620	△ 7.6	7,286	9.8	510,386	5.2
4月	12,722	14.4	4,323	47.2	4,154	△17.0	4,245	33.5	288,397	31.5
5月	11,407	40.1	3,972	47.3	3,202	△ 3.3	4,233	98.5	271,569	55.7
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									

年月	新設住宅着工戸数				民間非居住用建築物着工床面積				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(%)	千㎡	前年同月比(%)	千㎡	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
2017年度	37,062	△ 1.2	9,464	△ 2.8	1,983	9.6	47,293	4.4	101,480	△ 0.8
2018年度	35,761	△ 3.5	9,529	0.7	1,868	△ 5.8	46,037	△ 2.7	104,364	2.8
2019年度	32,486	△ 9.2	8,837	△ 7.3	1,756	△ 6.0	43,019	△ 6.6	104,036	△ 0.3
2020年度	31,772	△ 2.2	8,122	△ 8.1	1,852	5.5	40,030	△ 6.9	94,870	△ 8.8
2020年 1～3月	5,332	△ 2.5	1,942	△ 9.9	280	△ 5.5	9,497	△ 5.6	27,581	△ 1.0
4～6月	8,908	△12.3	2,045	△12.4	720	37.6	10,679	△ 9.0	21,532	△19.1
7～9月	9,377	0.1	2,095	△10.1	541	△10.0	9,833	△12.7	22,336	△14.1
10～12月	7,722	1.2	2,071	△ 7.0	262	△25.4	9,679	△ 8.1	24,121	1.2
2021年 1～3月	5,765	8.1	1,910	△ 1.6	329	17.5	9,839	3.6	26,881	△ 2.5
2020年 5月	2,804	△ 5.9	638	△12.0	263	97.9	3,794	4.4	6,384	△16.3
6月	3,154	△18.4	711	△12.8	206	24.1	3,321	△20.1	7,820	△22.5
7月	2,868	△16.7	702	△11.3	304	11.0	3,277	△25.8	6,911	△16.2
8月	3,756	17.9	691	△ 9.1	128	△28.3	3,262	△ 9.9	6,265	△15.2
9月	2,753	0.5	702	△ 9.9	108	△27.1	3,294	2.2	9,160	△11.5
10月	2,709	3.0	707	△ 8.3	107	△37.7	3,294	△ 2.8	7,499	2.8
11月	2,691	4.6	708	△ 3.7	79	△35.2	3,091	△ 7.7	7,229	△11.3
12月	2,322	△ 4.4	656	△ 9.0	77	30.2	3,294	△13.2	9,392	11.8
2021年 1月	1,605	29.3	584	△ 3.1	129	238.5	2,989	13.4	6,772	1.5
2月	1,505	△13.5	608	△ 3.7	56	△21.7	3,081	△ 9.2	6,822	△ 7.1
3月	2,655	12.9	718	1.5	144	△15.6	3,768	8.7	13,287	△ 2.0
4月	3,468	17.6	745	7.1	99	△60.7	3,683	3.3	7,804	6.5
5月	3,107	10.8	702	9.9	209	△20.7	3,986	5.1	7,162	12.2
資料	国土交通省				国土交通省				内閣府	

■「r」は修正値。

■船舶・電力を除く民需(原系列)。

主要経済指標 (4)

年月	公共工事請負金額				有効求人倍率 (常用)		新規求人数 (常用)				完全失業率	
	北海道		全国		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 (%)	倍 原数値		人	前年同月比 (%)	人	前年同月比 (%)	% 原数値	
2017年度	883,110	0.6	139,081	△ 4.3	1.11	1.38	32,434	1.5	853,671	5.2	3.2	2.7
2018年度	857,269	△ 2.9	140,680	1.1	1.17	1.46	32,969	1.6	866,055	1.5	2.9	2.4
2019年度	956,227	11.5	150,255	6.8	1.19	1.41	32,091	△ 2.7	827,467	△ 4.5	2.5	2.4
2020年度	981,951	2.7	153,658	2.3	0.96	1.01	27,775	△13.4	658,838	△20.4	3.1	2.9
2020年 1~3月	129,189	△ 4.0	28,279	7.1	1.14	1.37	30,249	△12.1	782,531	△13.2	2.5	2.4
4~6月	519,479	11.0	52,730	3.4	0.94	1.04	26,777	△20.4	624,202	△26.2	3.3	2.8
7~9月	241,202	△ 7.6	43,373	7.5	0.95	0.96	27,054	△19.3	645,070	△23.9	2.7	3.0
10~12月	86,652	△11.6	29,585	△ 3.4	0.98	1.00	27,589	△10.8	658,105	△21.1	3.3	2.9
2021年 1~3月	134,617	4.2	27,969	△ 1.1	0.95	1.04	29,682	△ 1.9	707,975	△ 9.5	3.0	2.8
2020年 5月	144,835	△15.7	13,291	△ 6.4	0.93	1.02	25,056	△23.3	582,678	△30.7	3.3	2.9
6月	164,237	18.2	16,386	13.2	0.93	0.97	27,339	△15.3	685,547	△17.2	↓	2.8
7月	111,328	△18.6	15,432	△ 4.1	0.95	0.97	27,557	△23.6	640,906	△27.7	↑	2.9
8月	73,004	△ 1.2	13,009	13.2	0.94	0.95	25,334	△20.2	607,577	△26.7	2.7	3.0
9月	56,868	13.1	14,932	17.1	0.95	0.95	28,272	△13.9	686,727	△17.0	↓	3.0
10月	43,349	△20.5	13,426	△ 0.4	0.97	0.97	30,883	△15.9	713,608	△22.4	↑	3.1
11月	24,307	△18.3	8,814	△ 3.3	0.99	1.00	26,444	△ 9.2	630,771	△21.3	3.3	2.8
12月	18,995	37.5	7,345	△ 8.6	0.99	1.03	25,439	△ 5.7	629,936	△19.1	↓	2.8
2021年 1月	9,145	△13.4	6,328	△ 1.4	0.95	1.04	28,158	△ 7.2	692,875	△12.6	↑	2.9
2月	14,027	△27.2	6,485	△ 7.3	0.94	1.04	27,766	△ 8.5	686,832	△14.3	3.0	2.8
3月	111,444	12.2	15,156	1.9	0.96	1.02	33,121	10.1	744,218	△ 1.2	↓	2.7
4月	204,783	△ 2.7	20,940	△ 9.2	0.91	0.95	30,677	9.8	690,629	14.3	—	3.0
5月	153,850	6.2	14,133	6.3	0.93	0.94	26,107	4.2	623,543	7.0	—	3.1
資料	北海道建設業信用保証(株)ほか2社				厚生労働省 北海道労働局		厚生労働省 北海道労働局				総務省	

■年度および四半期 ■年度及び四半期の数値は、月平均値。■年度の数値は四半期の平均値。
の数値は月平均値。

年月	消費者物価指数 (生鮮食品除く総合)				企業倒産件数 (負債総額1,000万円以上)				円相場 (東京市場)	日経平均株価
	北海道		全国		北海道		全国			
	2015年=100	前年同月比 (%)	2015年=100	前年同月比 (%)	件	前年同月比 (%)	件	前年同月比 (%)	円/ドル	円 (月)末
2017年度	100.9	1.3	100.4	0.7	263	△ 5.7	8,367	△ 0.2	110.80	21,454
2018年度	102.3	1.4	101.2	0.8	224	△14.8	8,110	△ 3.1	110.88	21,206
2019年度	103.1	0.8	101.8	0.6	207	△ 7.6	8,631	6.4	108.68	18,917
2020年度	102.4	△ 0.7	101.4	△ 0.4	166	△19.8	7,163	△17.0	106.04	29,179
2020年 1~3月	103.4	1.3	101.9	0.6	53	△ 8.6	2,164	12.9	108.86	18,917
4~6月	102.4	△ 0.3	101.6	△ 0.1	56	△12.5	1,837	△11.4	107.60	22,288
7~9月	102.1	△ 0.6	101.4	△ 0.2	34	△27.7	2,021	△ 7.4	106.19	23,185
10~12月	102.3	△ 1.3	101.2	△ 0.9	32	△25.6	1,751	△20.8	104.49	27,444
2021年 1~3月	102.7	△ 0.7	101.6	△ 0.4	44	△17.0	1,554	△28.2	105.90	29,179
2020年 5月	102.3	△ 0.5	101.6	△ 0.2	10	△56.5	314	△54.8	107.31	21,878
6月	102.4	△ 0.2	101.6	0.0	21	△16.0	780	6.3	107.56	22,288
7月	102.1	△ 0.5	101.6	0.0	12	△20.0	789	△ 1.6	106.78	21,710
8月	102.1	△ 0.5	101.3	△ 0.4	11	△47.6	667	△ 1.6	106.04	23,140
9月	102.2	△ 0.8	101.3	△ 0.3	11	0.0	565	△19.5	105.74	23,185
10月	102.2	△ 1.1	101.3	△ 0.7	13	8.3	624	△20.0	105.24	22,977
11月	102.2	△ 1.4	101.2	△ 0.9	12	△14.3	569	△21.7	104.40	26,434
12月	102.4	△ 1.2	101.1	△ 1.0	7	△58.8	558	△20.7	103.82	27,444
2021年 1月	102.4	△ 0.9	101.4	△ 0.6	7	△66.7	474	△38.7	103.70	27,663
2月	102.5	△ 0.9	101.5	△ 0.4	15	△ 6.3	446	△31.5	105.36	28,966
3月	103.2	△ 0.3	101.8	△ 0.1	22	37.5	634	△14.3	108.65	29,179
4月	102.7	0.1	101.5	△ 0.1	12	△52.0	477	△35.8	109.13	28,813
5月	102.9	0.6	101.7	0.1	9	△10.0	472	50.3	109.19	28,860
資料	総務省				(株)東京商工リサーチ				日本銀行	日本経済新聞社

■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	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 (%)
2017年度	381,330	1.5	792,212	10.8	1,253,665	27.6	768,105	13.7
2018年度	384,250	0.8	807,099	1.9	1,432,890	14.3	823,190	7.2
2019年度	298,923	△22.2	758,788	△6.0	1,217,406	△15.0	771,598	△6.3
2020年度	220,339	△26.3	694,874	△8.4	842,679	△30.8	681,861	△11.6
2020年 1～3月	67,783	△16.3	181,091	△5.5	297,828	△10.7	183,003	△7.3
4～6月	48,850	△30.2	142,506	△25.3	195,539	△40.8	163,352	△15.8
7～9月	48,099	△41.1	166,549	△13.0	154,410	△43.3	157,743	△19.9
10～12月	64,899	△18.3	193,859	△0.7	229,444	△27.5	174,272	△11.8
2021年 1～3月	58,492	△13.7	191,961	6.0	263,287	△11.6	186,493	1.9
2020年 5月	13,966	△23.8	41,856	△28.3	56,610	△51.2	50,423	△25.9
6月	17,158	△29.8	48,603	△26.2	55,733	△30.3	51,513	△14.1
7月	15,981	△58.4	53,680	△19.2	49,523	△50.5	53,828	△22.0
8月	16,013	△28.9	52,331	△14.8	48,773	△49.3	50,051	△20.4
9月	16,105	△22.1	60,538	△4.9	56,114	△26.4	53,864	△17.1
10月	21,845	△18.5	65,657	△0.2	69,086	△25.4	57,075	△13.1
11月	21,116	△18.0	61,136	△4.2	77,279	△28.6	57,578	△11.0
12月	21,938	△18.5	67,067	2.0	83,078	△28.3	59,619	△11.5
2021年 1月	15,068	△20.3	57,796	6.4	74,795	△36.3	61,067	△9.5
2月	15,793	△36.7	60,382	△4.5	92,473	△2.2	58,265	11.9
3月	27,631	15.5	73,783	16.1	96,072	11.8	67,204	5.8
4月	33,010	86.2	71,805	38.0	r 91,205	9.6	r 69,318	12.9
5月	19,521	39.8	62,599	49.6	p 98,672	74.3	p 64,492	27.9
資料	財務省、函館税関							

■ 「P」は速報値、「r」は修正値。

年月	預貸金 (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 (%)
2017年度	161,334	3.0	7,751,586	4.0	102,218	2.9	4,898,301	2.4
2018年度	165,145	2.4	7,889,979	1.8	104,236	2.0	5,038,046	2.9
2019年度	169,043	2.4	8,130,620	3.0	105,402	1.1	5,142,689	2.1
2020年度	187,209	10.7	8,956,861	10.2	112,591	6.8	5,390,578	4.8
2020年 1～3月	169,043	2.4	8,130,620	3.0	105,402	1.1	5,142,689	2.1
4～6月	177,876	7.5	8,587,957	9.0	109,305	4.8	5,334,821	6.1
7～9月	179,304	10.3	8,640,524	9.3	110,506	5.5	5,324,636	5.5
10～12月	183,357	9.6	8,726,773	9.7	113,874	7.3	5,363,837	5.4
2021年 1～3月	187,209	10.7	8,956,861	10.2	112,591	6.8	5,390,578	4.8
2020年 5月	178,221	8.0	8,547,795	8.0	107,307	3.2	5,311,057	6.0
6月	177,876	7.5	8,587,957	9.0	109,305	4.8	5,334,821	6.1
7月	178,384	8.9	8,583,790	9.0	110,556	5.7	5,333,649	6.2
8月	180,075	8.7	8,628,261	9.7	110,949	5.1	5,328,774	6.1
9月	179,304	10.3	8,640,524	9.3	110,506	5.5	5,324,636	5.5
10月	181,437	10.6	8,640,363	8.9	111,180	5.6	5,321,915	5.6
11月	180,282	9.0	8,738,120	9.4	111,395	5.4	5,353,836	5.8
12月	183,357	9.6	8,726,773	9.7	113,874	7.3	5,363,837	5.4
2021年 1月	182,517	10.4	8,754,814	9.8	114,191	7.7	5,362,249	5.5
2月	183,458	10.6	8,789,969	10.0	114,044	7.7	5,377,667	5.7
3月	187,209	10.7	8,956,861	10.2	112,591	6.8	5,390,605	4.8
4月	188,872	10.0	9,007,565	8.6	113,715	8.2	5,378,659	2.8
5月	189,747	6.5	9,050,369	5.9	113,082	5.4	5,372,159	1.2
資料	日本銀行							



ほくよう調査レポート 2021.8・9月号(No.301)
令和3年(2021年)7月発行
発行 株式会社 北洋銀行
企画・制作 株式会社 北海道二十一世紀総合研究所 調査部
電話 (011)231-8681

<本誌は、情報の提供のみを目的としています。投資などの最終判断は、ご自身でなされるようお願いいたします。>