Hokuyo Investigation Report

ほくよう調査レポート

2025
4

https : //www.hokuyobank.co.jp/company/report/

No.341

●道内経済の動き

●経営のアドバイス
AI便乗サービス「SAVS」の研究から実装までの
道のりと、交通課題解決に向けた取り組み

●寄稿
“てっぺん宗谷”のあふれる魅力

●アジアニュース
シンガポールで普及する「Made in HOKKAIDO」

▲二次元コードからも
ご覧いただけます

北洋銀行
www.hokuyobank.co.jp

ほくよう調査レポートは、北洋銀行ホームページでもご覧いただけます。

https : //www.hokuyobank.co.jp/company/report/

目　次

道内経済の動き……1

経営のアドバイス：AI便乗サービス「SAVS」の研究から
実装までの道のりと、交通課題解決に
向けた取り組み……6

寄稿：“てっぺん宗谷”のあふれる魅力 ……17

アジアニュース：シンガポールで普及する
「Made in HOKKAIDO」……24

主要経済指標……29

道内経済の動き

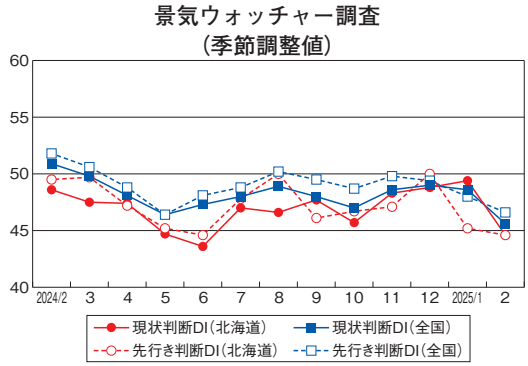
道内景気は、一部に弱さがみられるものの、緩やかに回復している。生産活動は、弱めの動きとなっている。需要面では、住宅投資は、下げ止まりつつある。個人消費は、持ち直しつつも停滞感がみられる。設備投資は、持ち直しの動きがみられる。観光は、持ち直している。公共投資は、増加している。輸出は、増加している。

雇用情勢は、有効求人倍率・新規求人数ともに前年を下回り、弱含んでいる。企業倒産は、件数・負債総額ともに前年を上回った。消費者物価は、43か月連続で前年を上回った。

1．景気の現状判断DI～４か月ぶりに低下

景気ウォッチャー調査による２月の景気の現状判断DI（北海道）は、前月を4.8ポイント下回る44.6と４か月ぶりに低下し、好不況の分かれ目となる50を15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0.6ポイント下回る44.6となった。

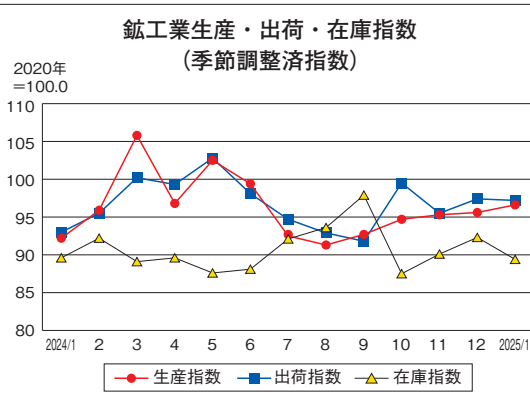


（資料：内閣府）

2．鉱工業生産～前月比が５か月連続で上昇

１月の鉱工業生産指数は、96.6（季節調整済指数、前月比＋1.0%）と５か月連続で上昇した。前年比（原指数）は＋4.8%と８か月ぶりに上昇した。

業種別では、金属製品工業など５業種が前月比低下となった。化学・石油石炭製品工業など８業種は前月比上昇した。



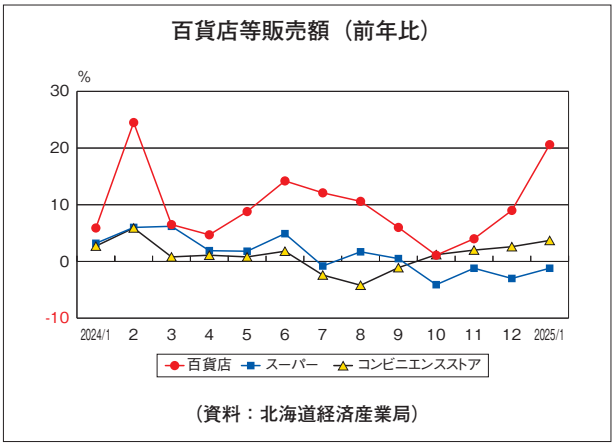
（資料：北海道経済産業局）

3. 百貨店等販売額～スーパーは前年比９店舗減少

１月の百貨店・スーパー販売額（全店ベース、前年比＋2.6%）は、４か月ぶりに前年を上回った。

百貨店（前年比＋20.6%）は、衣料品、身の回り品、飲食料品、その他が前年を上回った。スーパー（同▲1.2%）は、飲食料品、衣料品、身の回り品、その他が前年を下回った。

コンビニエンスストア（同＋3.7%）は、４か月連続で前年を上回った。

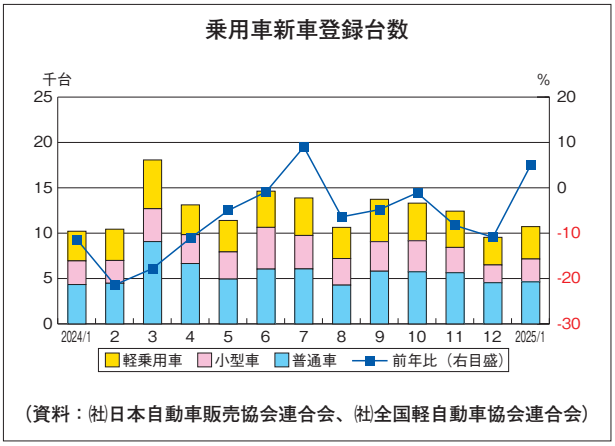


（資料：北海道経済産業局）

4. 乗用車新車登録台数～６か月ぶりに増加

１月の乗用車新車登録台数は、10,723台（前年比＋5.0%）と６か月ぶりに前年を上回った。車種別では、普通車（同＋6.8%）、小型車（同▲3.3%）、軽乗用車（同＋9.2%）となった。

４～１月累計は、123,413台（同▲3.6%）と前年を下回った。内訳は、普通車（同＋3.4%）、小型車（同▲10.0%）、軽乗用車（同▲7.1%）となった。

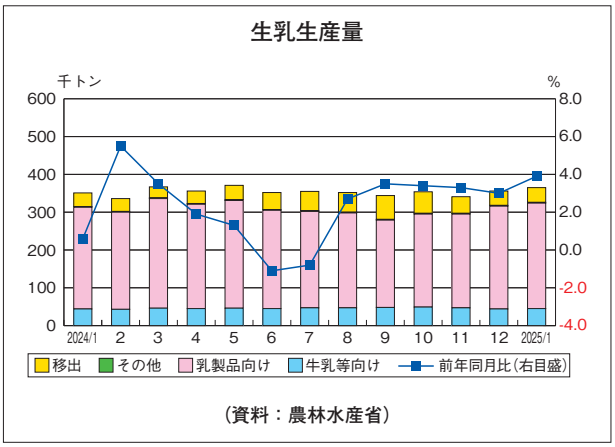


（資料：㈳日本自動車販売協会連合会、㈳全国軽自動車協会連合会）

5. 生乳生産量～６か月連続で増加

１月の生乳生産量は、365千トン（前年比＋3.9%）と６か月連続で前年を上回った。内訳は、牛乳等向け（同＋2.4%）、乳製品向け（同＋3.6%）、その他（同▲8.9%）、道外への移出（同＋8.8%）となった。

４～１月累計は、3,548千トン（同＋2.1%）と前年を上回った。

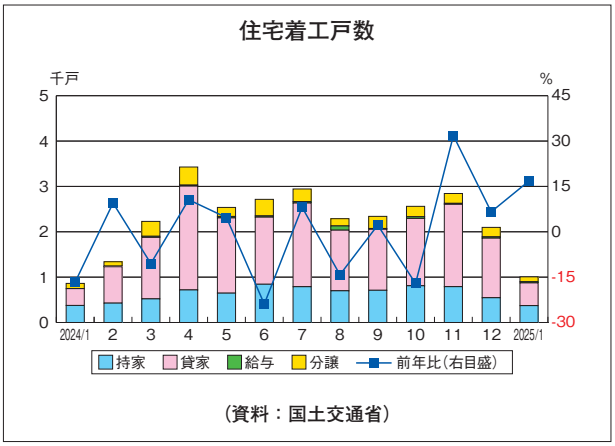


（資料：農林水産省）

6. 住宅投資～３か月連続で増加

１月の住宅着工戸数は、1,007戸（前年比＋16.8%）と３か月連続で前年を上回った。利用関係別では、持家（同▲1.1%）、分譲（同▲8.7%）が減少したものの、貸家（同＋35.0%）が前年を上回った。

４～１月累計は、24,762戸（同▲0.4%）と前年を下回った。利用関係別では、持家（同▲4.0%）、貸家（同＋10.1%）、給与（同▲32.9%）、分譲（同▲29.6%）となった。

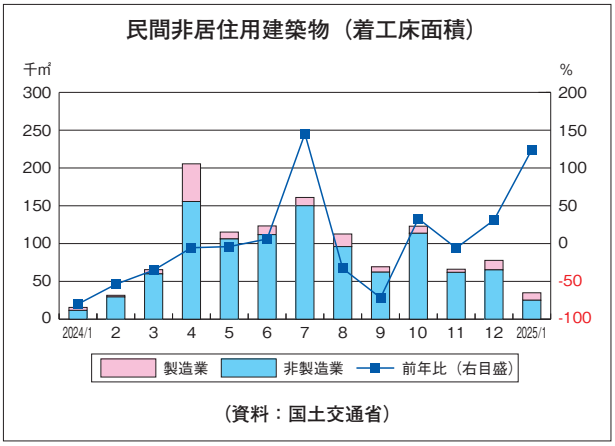


（資料：国土交通省）

7. 建築物着工床面積～２か月連続で増加

１月の民間非居住用建築物着工床面積は、35千㎡（前年比＋124.2%）と２か月連続で前年を上回った。業種別では、製造業（同＋149.4%）、非製造業（同＋115.6%）であった。

４～１月累計は、1,089千㎡（同▲6.9%）と前年を下回った。業種別では、製造業（同▲41.0%）、非製造業（同＋1.9%）となった。

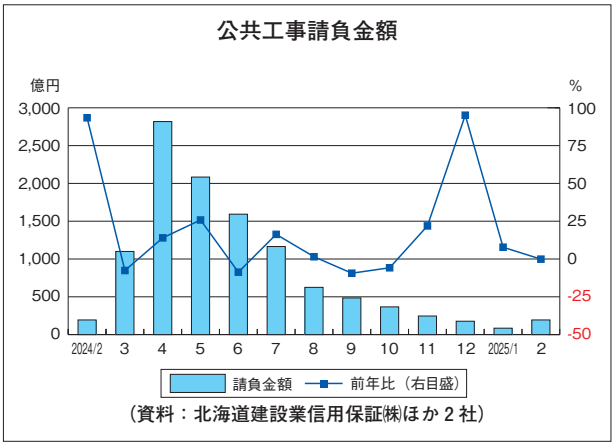


（資料：国土交通省）

8. 公共投資～４か月ぶりに減少

２月の公共工事請負金額は、194億円（前年比▲0.1%）と４か月ぶりに前年を下回った。発注者別では、国（同＋43.1%）は前年を上回ったが、独立行政法人等（同▲91.7%）、道（同▲49.8%）、市町村（同▲8.1%）、その他（同▲53.9%）が前年を下回った。

４～２月累計は、9,839億円（同＋9.6%）と前年を上回った。

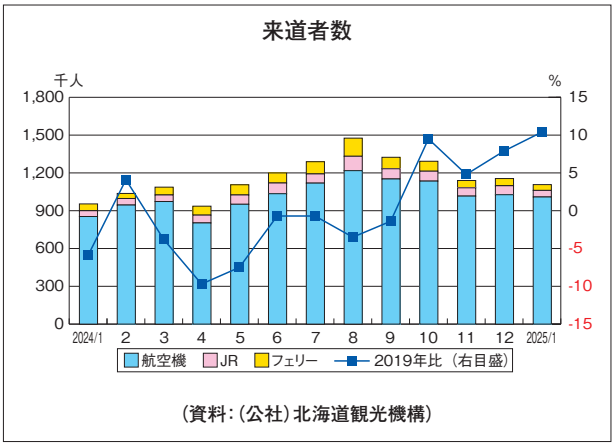


（資料：北海道建設業信用保証㈱ほか２社）

9. 来道者数～８か月連続で増加、コロナ禍前を４か月連続で上回る

１月の国内輸送機関利用による来道者数は、1,108千人（前年比＋17.5%）と８か月連続で前年を上回った。2019年同月比では＋10.4%とコロナ禍前を４か月連続で上回った。輸送機関別では、航空機（前年比＋18.3%）、JR（同＋13.7%）、フェリー（同＋6.1%）となった。

４～１月累計は、12,061千人（同＋5.0%）と前年を上回った。2019年比でも＋0.8%とコロナ禍前を上回った。

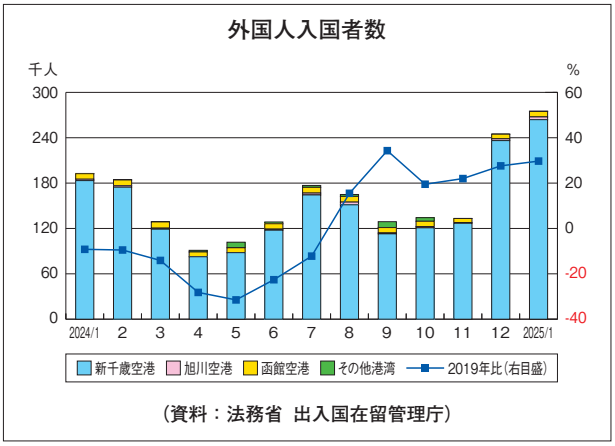


（資料：(公社)北海道観光機構）

10. 外国人入国者数～31か月連続で増加、コロナ禍前を６か月連続で上回る

１月の道内空港・港湾への外国人入国者数は、275千人（前年比＋42.8%）と31か月連続で前年を上回った。2019年同月比では＋29.7%とコロナ禍前を６か月連続で上回った。

４～１月累計は、1,580千人（前年比＋37.2%）と前年を上回った。2019年比でも＋6.3%とコロナ禍前を上回った。



（資料：法務省 出入国在留管理庁）

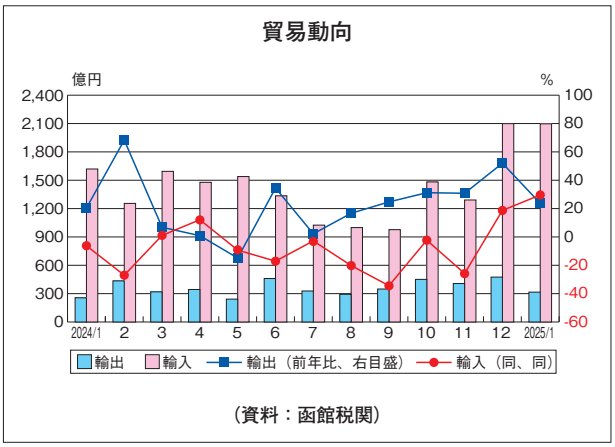
11. 貿易動向～輸出が８か月連続で増加

１月の貿易額は、輸出が316億円（前年比＋23.7%）、輸入が2,097億円（同＋29.6%）となった。

輸出は、一般機械、船舶などが減少したものの、魚介類・同調製品、自動車の部分品、石油製品などが増加した。

輸入は、石炭、再輸入品などが減少し、一般機械、石油製品などが増加した。

４～１月累計の輸出は、3,666億円（同＋20.5%）と前年を上回った。



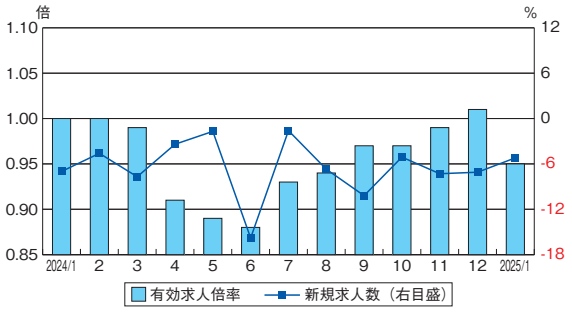
（資料：函館税関）

12. 雇用情勢～有効求人倍率が22か月連続で前年を下回る

１月の有効求人倍率（パートを含む常用）は、0.95倍（前年比▲0.05ポイント）と22か月連続で前年を下回った。

新規求人数は、前年比▲5.2％と23か月連続で前年を下回った。業種別では、建設業（同＋8.1％）などは増加したが、宿泊業・飲食サービス業（同▲26.4％）、医療・福祉（同▲6.5％）、サービス業（同▲9.1％）などが前年を下回った。

有効求人倍率（常用）、新規求人数（前年比）



（資料：北海道労働局）

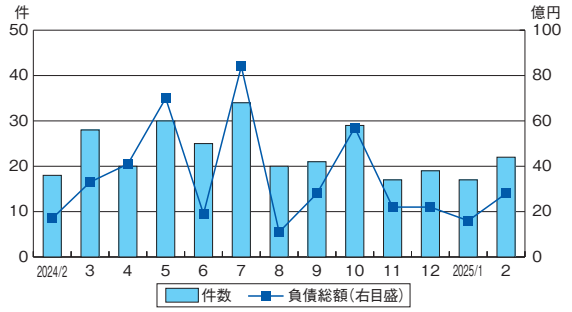
13. 倒産動向～倒産件数が４か月ぶりに前年を上回る

２月の企業倒産件数は、22件（前年比＋22.2％）であった。業種別ではサービス・他が６件、製造業が５件、小売業が４件などとなった。

販売不振を原因とした倒産が21件（95.5％）を占めた。新型コロナウイルス関連の倒産件数は９件であった。

倒産企業の負債総額は、28億円（前年比＋59.4％）と３か月ぶりに前年を上回った。

企業倒産（負債総額１千万円以上）



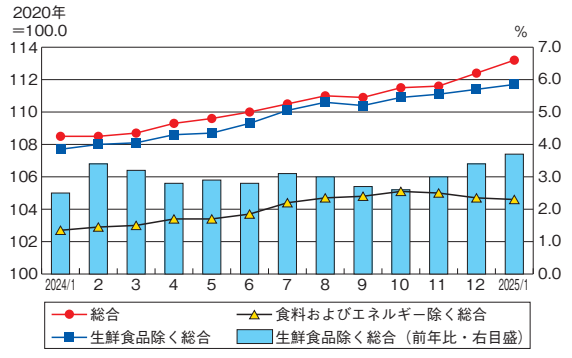
（資料：㈱東京商工リサーチ）

14. 消費者物価指数～43か月連続で前年を上回る

１月の消費者物価指数（生鮮食品を除く総合指数）は、111.7（前月比＋0.3％）となった。前年比は＋3.7％と43か月連続で前年を上回った。

石油製品の価格は調査基準日（２月10日）時点で、灯油価格が129.2円／ℓ（前月比＋4.2％、前年同月比＋8.6％）、ガソリン価格が177.0円／ℓ（前月比＋0.6％、前年同月比＋3.5％）であった。

消費者物価指数



（資料：総務省、北海道）

AI便乗サービス「SAVS」の研究から実装までの道のりと、交通課題解決に向けた取り組み

株式会社未来シェア
代表取締役　松舘　渉

― はじめに ―

ここ数年、モビリティに関するニュースを耳にする機会が多くなった。EV、自動運転、MaaS[1]（マース：Mobility as a Service）、空飛ぶクルマ、相乗りタクシー、デマンドバス、ライドシェア等のキーワードもあれば、大手自動車メーカー同士の連携や統合、新モビリティベンチャーへの巨額出資、交通事業者の廃業、統合、買収など、今年もまだまだ話題は尽きない様子である。７、８年前から交通業界で囁かれ始めた「100年に一度の大変革」の終息はもう暫く先になりそうだ。この大変革の引き金に第４次産業革命、すなわちITインフラやAIの台頭が深く関与していることに疑問の余地はない。インターネットという世界共通基盤が潮流の根底にあるということは、どんな業種でも、どの地域からでも大変革に参加可能であることを示唆している。事実、交通事業者や商社は当然として、ディーラー、部品メーカー、印刷会社、保険会社、旅行代理店、デベロッパー、スーパー、薬局、医療法人、大学法人等、モビリティサービスに関与し始めた業界は国内、国外問わず枚挙にいとまがない。自動車の製造と販売を行うのが自動車メーカーであるという概念、公共交通といえばバスとタクシーといった常識も変換期にあり、変化しなければならない社会的理由も十分に存在する。

このような時代背景において、上述のキーワードとは少し異なる視点で全国のモビリティ課題の解決に取り組んでいる当社の歴史的背景や、推進事業のこれまでと現在について紹介する。

― 公立はこだて未来大学初ベンチャー ―

2013年10月、函館市内において、世界初となるAIによる完全自動・リアルタイム・フルデマンド運行管理による、市内のタクシーを使った乗客の送迎実験を行った[2]。フルデマンド型交通の定義も一様ではないが、ここでは決められたエリア内であればどこでも乗降可能なドアツードア方式であり、かつバスのように他の乗客を乗り合わせて送迎する運行形態と理解して頂きたい。また、AI駆動のため完全自動計算は当然だが、リアルタイム性については、ある乗客が送迎のリクエストをAIに投げかけると、乗車予定時刻と到着予定時刻の応答が１、２秒後には得られる体感速度を想像して欲しい。

この実験運行は、公立はこだて未来大学が科学技術振興機構社会技術研究開発センター（JST−RISTEX）の研究助成の採択を受けて実施したものであり、翌年（2014年）と翌々年（2015年）も続けて規模や範囲を拡大して実施したのであるが、この時期の経験と知見、成功と失敗が翌年の大学発ベンチャー、株式会社未来シェア設立への大きな原動力となった。なお、SAVSの研究自体はJST−RISTEXの採択をさらに10年以上遡る2000年初頭から始まっている。研究から起業に至るまでの経緯を簡単に記しておく。

[1] 複数の交通手段を最適に組み合わせて、シームレスに利用できるようにするサービスのこと。
スマートフォンのアプリ等を通じて、移動ルートの検索、予約、決済を一括で行うことができる。
[2] 2014年度人工知能学会全国大会：はこだて圏におけるフルデマンド型交通システムの実践
https : //www.jstage.jst.go.jp/article/pjsai/JSAI2014/0/JSAI2014_1C5OS13b4/_pdf/−char/ja

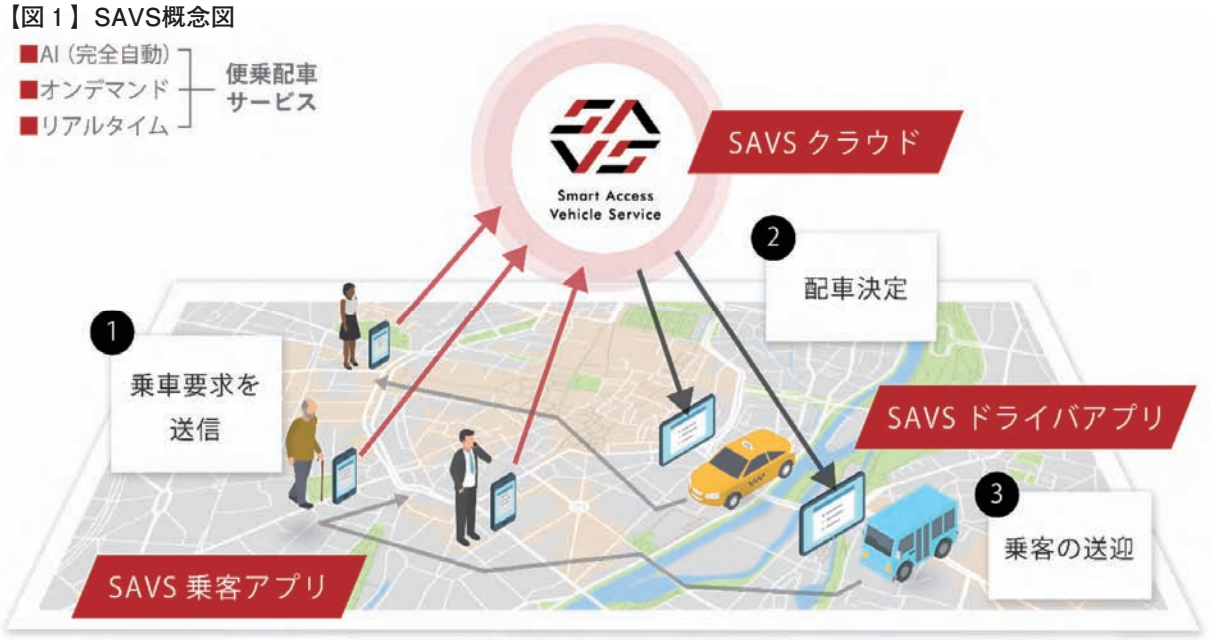
会社設立以前からSAVSに関連する研究と論文は多数発表されており[3]、AIをベースとした新たな交通形態を生み出す機運は高まっていたと言えるが、仮想空間でのシミュレーション評価から、実空間でハンドルを握るドライバーと乗客が参加する実験運行に移行した上述の３年間の研究の取り組みの意義は大きい。この間の貴重な経験を得て、加速的に進む過疎化と少子高齢化、ドライバー不足、移動困難者の増加等の社会課題に対して、SAVSが解決の糸口となり得るだろうという期待を膨らませ、2016年、株式会社未来シェアの設立へと舵を切った。

- ●2001年：産業技術総合研究所にてデマンドバス配車シミュレーション研究開始
- ●2011年：はこだて未来大学にてNPO法人「スマートシティはこだて」設立
- ●2013年：実車両でのフルデマンド・リアルタイム完全自動配車運行実験（世界初）
- ●2015年：完全自動配車で４日間・30台・300人以上の乗客の送迎に成功
- ●2016年：はこだて未来大学発ベンチャー「株式会社未来シェア」設立

― SAVS（Smart Access Vehicle Service）とは ―

SAVSとは、人や物の移動要求に対してAIが完全自動で便乗配車計算を行うクラウドサービスであり、タクシー（デマンド交通）と路線バス（乗合交通）の長所を掛け合わせたような、個々の乗客の移動ニーズに合わせつつ、同時に車両のシェアにより運行効率を高める配車計画を作成するサービスである（【図１】SAVS概念図）。

【図１】SAVS概念図



出所：株式会社未来シェア

- ●人や物の移動要求に対してAIが完全自動で便乗配車計算を行うクラウドサービス
- ●タクシー（デマンド交通）と路線バス（乗合交通）の長所を掛け合わせたオンデマンド乗合配車技術による公平性と効率性を確保した都市レベルでの全体最適運行制御
- ●全車両の座席数の有効活用により、乗車待ち時間と乗車時間、総走行距離を最小化
- ●平均１秒以内の高速リアルタイム配車計算で全トリップの乗降予定時刻を高精度に予測

[3] SAVSに関する論文の一覧　https://www.miraishare.co.jp/report/#articles

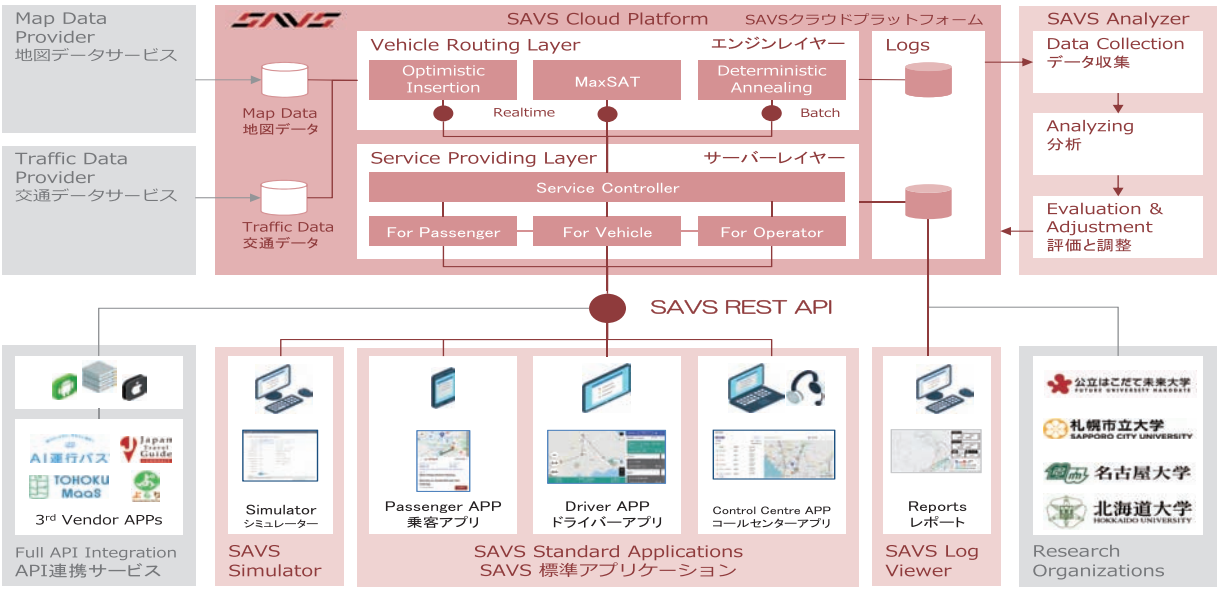
この技術の応用により、全車両の座席数を有効活用し、乗車待ち時間と乗車時間、全車両の総走行距離を最小化し、公平性と効率性を確保した都市レベルでの全体最適運行制御が可能となる。逐次最適挿入法と名付けた独自開発のAI配車アルゴリズムは、平均１秒以内に解を導き出す高速リアルタイム配車計算でありながら、道路ネットワークデータを使った経路探索を行っているため、全トリップの乗降予定時刻を高精度に予測することができる（【図２】逐次最適挿入法と道路ネットワークデータの経路探索）。

【図２】逐次最適挿入法と道路ネットワークデータの経路探索

出所：株式会社未来シェア

SAVSはクラウドプラットフォームとして提供されるため、大半の機能はAPI（Application Program Interface）を通して利用できる。したがって、サービスの内容やターゲットとなるユーザに合わせてUI/UX[4]を自由に開発して接続することや、既存のアプリケーションやシステムとの連携が容易な設計思想となっている（【図３】SAVSクラウドプラットフォーム アーキテクチャ）。

【図３】SAVSクラウドプラットフォーム アーキテクチャ



出所：株式会社未来シェア

[4] UI：ユーザーインターフェース（User Interface）。ユーザが直接操作する際の手段や方式のこと。
UX：ユーザーエクスペリエンス（User Experience）。ユーザが利用時に得る総合的な体験のこと。

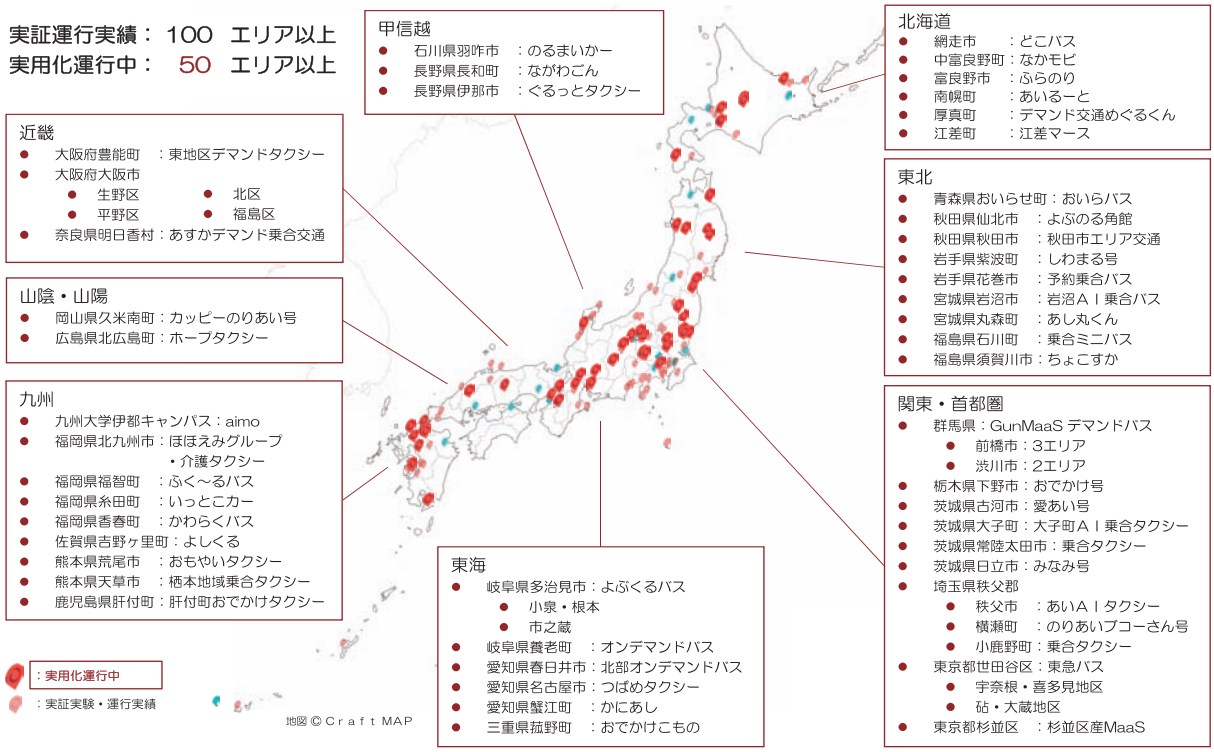
また、車両の配車計算は実空間ではなく仮想空間でも実行できるため、実際の配車記録データを使い、もし車両が１台多かったら、あるいは少なかったらどのような運行になっていたかをシミュレーションで評価することも可能である。この技術は運行開始前の計画段階で適正な車両台数を見極めるためにも利用されている。

AI配車による効率の優位性は、例えば複雑な四則演算の暗算と電卓による解を比較した際の速さと精度を想像すると良いだろう。多数の出発地から多数の目的地への移動を多数の乗合車両を使い、それぞれの車両が多数の運行ルートから一つ選んで輸送するのが、デマンド交通に求められている命題である。多次元の複雑な組合せ最適化問題を解くことはAIに委ねるのが得策と言える。

― SAVSの全国展開 ―

2016年の会社設立後、研究シーズ[5]に着目した株式会社NTTドコモや株式会社JTBなど、大手企業からの協力を得て研究開発を加速させ、全国各地での実証実験を繰り返した。しかし、運行車両はタクシーでありながら、バスのように他人同士を乗り合わせるという運送形態については国土交通省が定める道路運送法上に規定が存在せず、結果として交通事業者が自由に提供できるサービス形態とはなり得ない。これは執筆中の現在でも状況は同じである。しかし、過疎化が深刻な地方のドライバー不足や、免許返納後の高齢者の移動を救うためには法改正を待つ時間はなく、「地域関係者の合意形成が調へば道路運送法外の交通を認める」という特例を根拠に、2019年頃から順次実サービス化が始まった。現在では50以上の地域へサービスエリアが拡大しているが、変革への反対など様々な理由で実証実験のみで終了した地域も100を上回る（【図４】全国展開エリア（2025年１月現在））。

【図４】全国展開エリア（2025年１月現在）



出所：株式会社未来シェア

[5] 将来にわたって発展し、実用化される可能性の高い研究の種（シーズ）、アイデアのこと。

実用化運行中エリアの大半は地域関係者の合意形成を主導した自治体が関与する運営となっているが、タクシー配車にAIを活用（SAVSは乗り合わせをさせない条件とすれば占有乗車のタクシー配車となる）する例や、東京や大阪のような大都会でのデマンド交通の運行が増えてきているのも特徴的である。2024年は年間の全国の延べ送迎者数が100万人、月間では10万人を超えたが、持続的に増加する傾向を示している。

― 全国の導入事例 ―

全国の導入事例のうち、長期間運行を継続している特徴的な地域を紹介する。

【岩手県紫波町：32,873人（2024/1）、238.98km²】

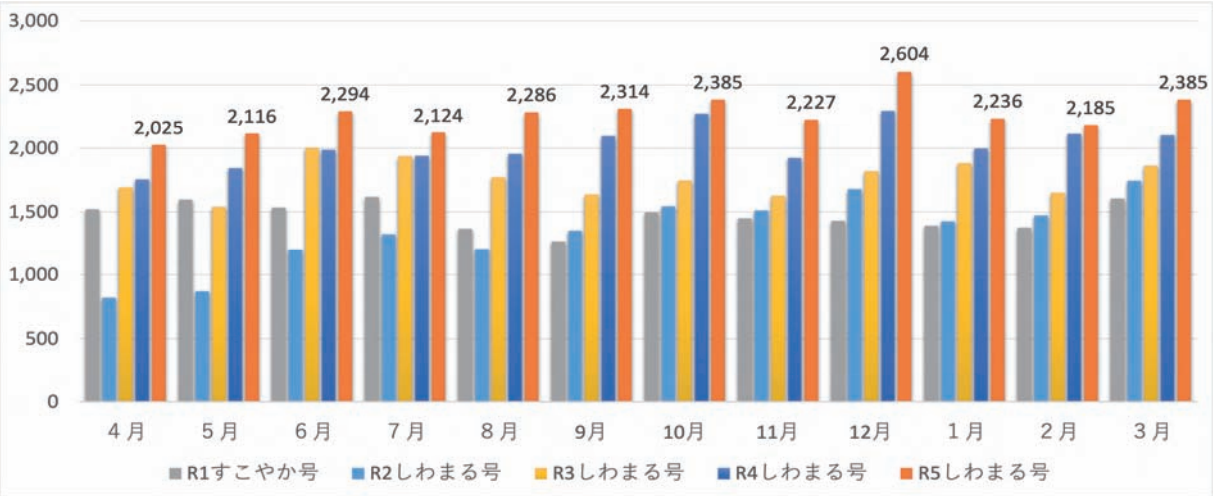
2020年４月１日より、町内全域のフルデマンド運行を開始した岩手県紫波町の「しわまる号[6]」の延べ利用者数の年間推移を「【表１】しわまる号運行開始前後の年間利用者数推移」、各年度の同月比を「【図５】しわまる号月間利用者数の同月比」に示す。なお、Ｒ１年度（2019年度）はしわまる号運行前の定時定路線運行を行なっていたコミュニティバス（すこやか号）の利用者数を表している。運行開始直後はCOVID－19による利用者数の減少はあったものの、蓄積されたデータを使ったシミュレーション分析と地域特性に合わせたパラメータの最適化を施し、年間利用者数は４年後のＲ５年度（2023年度）で約１万人の増加、初年度後半以降は常に前年同月比で上回っている。ドアツードア運行への切り替えに際し、１乗車￥100であった運賃を￥500または￥300（乗合発生の有無によって料金が変わる変動性）へと大幅に値上げした。それにも関わらず利用者数が伸び続けている背景には、将来の地域交通のあるべき姿や目標の共有、ステークホルダー間の共創意識の定着がある。データを駆使した最適化というテクノロジーの活用、安易な値下げによる交通対策から住民が支える公共交通へのシフトを誘導する自治体の努力、運行を担う交通事業者からの改善提案など、仮説と実行、検証の繰り返しが利用者の増加につながっていることも見逃せない。

【表１】しわまる号運行開始前後の年間利用者数推移

	R1	R2	R3	R4	R5
年間送迎者数	17,635	16,127	21,150	24,269	27,181

出所：株式会社未来シェア

【図５】しわまる号月間利用者数の同月比



出所：株式会社未来シェア

[6] 岩手県紫波町しわまる号　https://www.shiwa-kanko.jp/post-1579/

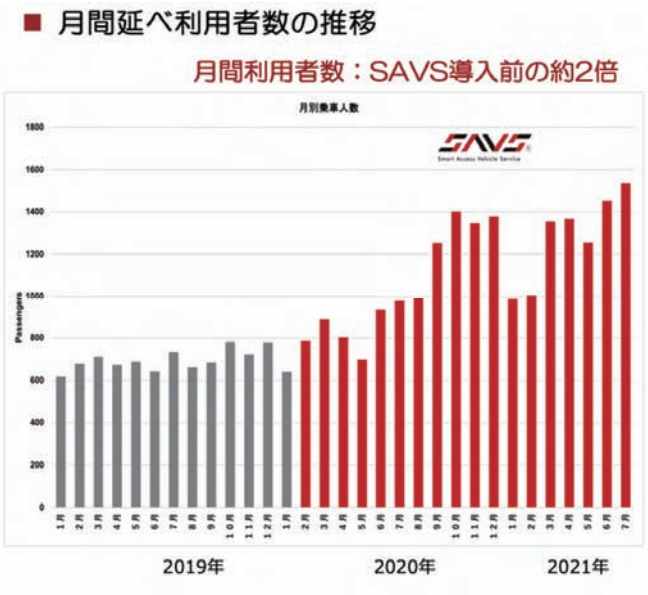
【岡山県久米南町：4,319人（2024/８）、78.65km²】

久米南町は岡山県内で最も高齢化率が高く、過疎化の進行も著しい、大半が丘陵地の山間地域である。バス事業者もタクシー事業者も撤退した交通空白地帯であるが、自治体が運営主体となり、2016年より「カッピーのりあい号[7]」の運行を開始した。１時間毎に便を決め、予約は電話で１時間前まで、朝一便は前日まで、運行区域を５ゾーンに分けたのは、配車計画を作成するスタッフの作業時間を考慮してのルールであった。

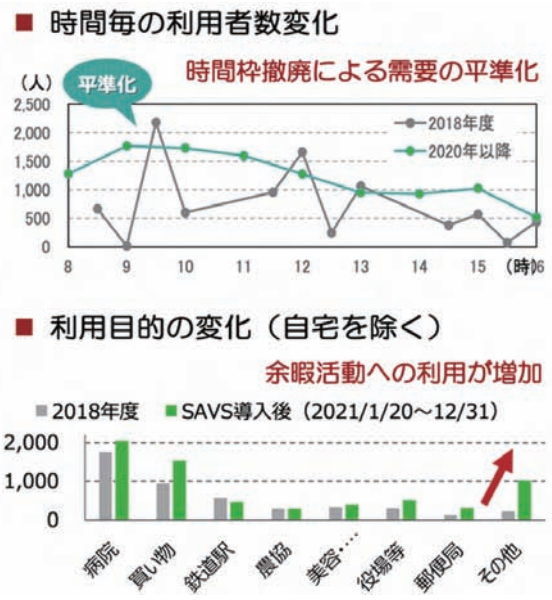
2020年１月、SAVSの導入と共に運行ルールを大きく変更した。締切時間をなくし、運行時間内であれば「今すぐ来て欲しい」という希望にも対応、ゾーンを撤廃し町内であればどこでも（ドアツードアで）出かけられるサービスに改善した。この際、過去の運行データを元にシミュレーション分析を行い、その結果を踏まえて運行車両台数の削減も行なった。結果はすぐに現れ、運行開始から１年半後には月間延べ送迎者数は２倍に達し、便制を撤廃したことにより時間帯毎の利用者が平準化され、効率よく車両を活用できるようになった。余暇利用と思われる移動も増え、住民のQOL向上にも繋がっている（【図６】カッピーのりあい号SAVS導入後の利用状況）。

また、SAVSによる運行開始とほぼ同時に蔓延が始まったCOVID－19の影響による飲食店の利用控えに対し、2020年６月より、カッピーのりあい号を利用したフードデリバリーを開始した。テイクアウト店や飲食店の商品を乗合タクシーで配達する、いわゆる貨客混載運行である。その後、スーパーの店員が袋詰めした商品を運ぶ買い物代行や、保育園にて調理する給食の食材を運搬するなど、ヒト・モノ含めた輸送サービスとして定着している。

【図６】カッピーのりあい号SAVS導入後の利用状況



出所：株式会社未来シェア



出所：久米南町

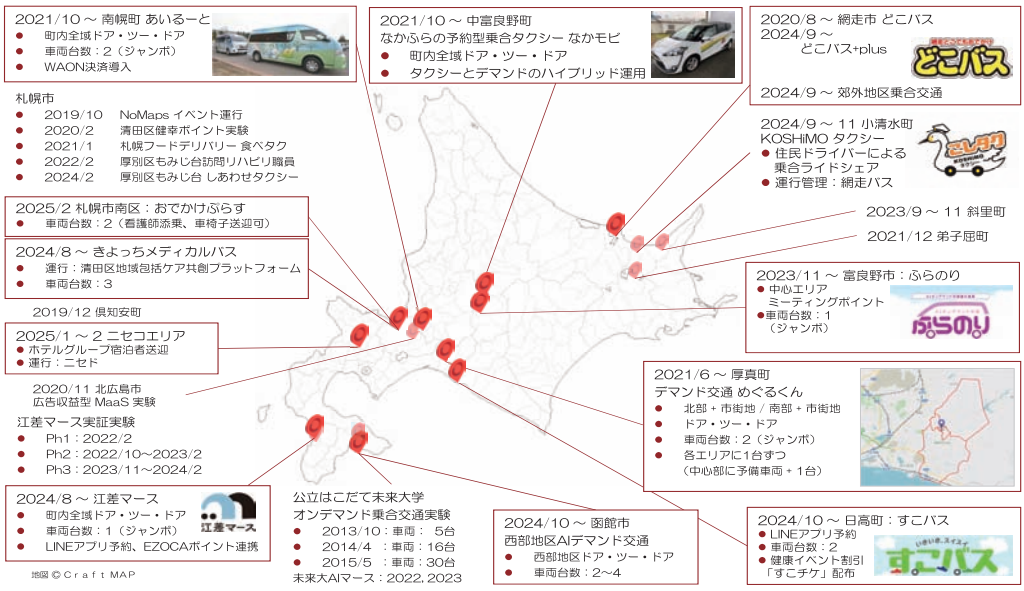
[7] 岡山県久米南町カッピーのりあい号：AI予約配車システムを活用した持続可能なフルデマンド交通
https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/141－4sougoukoutsu.pdf

― 北海道内の事例 ―

北海道内においても2020年以降各地で実用化が進んでいる（【図７】北海道内の運行事例（2025年２月現在））。網走、南幌、厚真、中富良野は全国的にも早い段階でAI（SAVS）を公共交通へ導入した地域である。江差町とサツドラホールディングス株式会社が牽引した、地域通貨（江差EZOCA[8]）の普及と経済活動の活性化にモビリティを組み合わせた「江差マース」は、収益の一部をモビリティの維持、改善のため還元する「収益循環モデル[9]」を打ち出し、数年の実証実験を経て実運行へと移行した。

2024年度は国土交通省の協創・MaaS実証プロジェクト[10]の予算を確保した自治体、団体が様々な目的でトライアルを行っている。札幌市清田区では、札幌美しが丘脳神経外科病院や真栄病院など医療法人が主体となり、病院送迎バスをオンデマンド化し、点在する専門病院間をシームレスに繋ぎ、総合病院としての機能を持たせる「きよっちメディカルバス[11]」が試験運行された。病院送迎から周辺各施設への移動サポートに発展させる、地域の交通課題解決に向けた取り組みである。地方都市の若い世代は自家用車での移動が定着しているため、公共交通対策は高齢者の外出促進やフレイル[12]予防などの健康福祉政策と密接な関係がある。日高町では乗合交通「すこバス[13]」の試験運行に合わせて健康づくりイベントを開催し、参加者へ交通割引チケットを配布した。札幌市南区では、札幌市立大学ベンチャーである株式会社かんごぷらすがUR都市機構やイオン北海道株式会社の協力で、健康相談やリハビリテーションを受けられる「まちの保健室[14]」を試験的に開設し、同時に送迎や買い物に利用できる移動手段「おでかけぷらす」を提供した。車椅子のまま乗車できる車両には看護師が添乗し、乗降のサポートを行なった。超高齢化社会における看護や介護と一体となったモビリティのあり方をも模索する動きはさらに増えると予想される。

【図７】北海道内の運行事例（2025年２月現在）



出所：株式会社未来シェア

[8] 江差EZOCA https://ezoca.jp/card/esashi/
[9] サツドラホールディングス株式会社収益循環モデル https://satudora-hd.co.jp/news/2023/08/03/5012/
[10] 令和６年度共創・MaaS実証プロジェクト https://pacific-hojo.com/application/
[11] 札幌市清田区きよっちメディカルバス https://syoujinkai.or.jp/information/665/
[12] 加齢により心身の活力が低下し、生活機能が障害される状態。
[13] 日高町すこバス https://www.town.hidaka.hokkaido.jp/life/?content=764
[14] かんごぷらすまちの保健室×おでかけぷらす 地域包括ケア実証プロジェクト https://www.kangoplus.co.jp/?p=2751

オホーツク海沿岸の小清水町では、住民が自家用車を使って乗合送迎を行う「こしタク[15]」の試験運行が行われた。健康チェック、アルコールチェック等の運行管理は遠隔で網走バス株式会社が担い、住民ドライバーが手薄な時間帯は株式会社網走ハイヤーのドライバーがバックアップした。地域の交通事業者がサポート役に回り、住民が主役の交通体系を構築する試みである。高齢化とドライバー不足が深刻化する地方においては、移動を助ける住民ドライバー自身も高齢者であるケースが稀ではない。住民共助によるライドシェア運行で地域内の交通を支えようとする取り組みは益々拡がりを見せるだろう。

ー 未来大AIマース ー

SAVSの全国への展開が進む一方、足元である函館においても公共交通の弱体化による不便の声を多く聞くようになった。深刻さを増すドライバー不足に加え、COVID－19による外出控えで公共交通の利用者が減少、路線バスの減便や廃線を余儀なくされた結果、さらに公共交通が不便になり利用者が減るというスパイラルに陥っているケースは全国に見られる。函館中心地区から遠く、函館山とは反対方面の丘陵地に位置するはこだて未来大学周辺も大きな影響を受けた地域である。この状況下で、交通形態を定路線型からフルデマンド型に転換した場合の影響、ニーズや料金感度、採算性を考慮した場合の運賃と許容できる不便度合いなどを実地で試すべく2022年に企画されたのが「未来大AIマース」である。名称は並行して行われていた「江差マース」に因んだ。対象エリアは、はこだて未来大を含む赤川地区を中心に、公共交通が頻繁に行き交い商業施設が集中する産業道路周辺までとした。モニターとして期待する学生が多く居住する地区であり、将来的に主要施設での乗り換えを視野に入れた交通を想定して設計した。当時制作したデザインと運行エリアを「【図８】未来大AIマースデザインと運行エリア」に示す。

【図８】未来大AIマースデザインと運行エリア

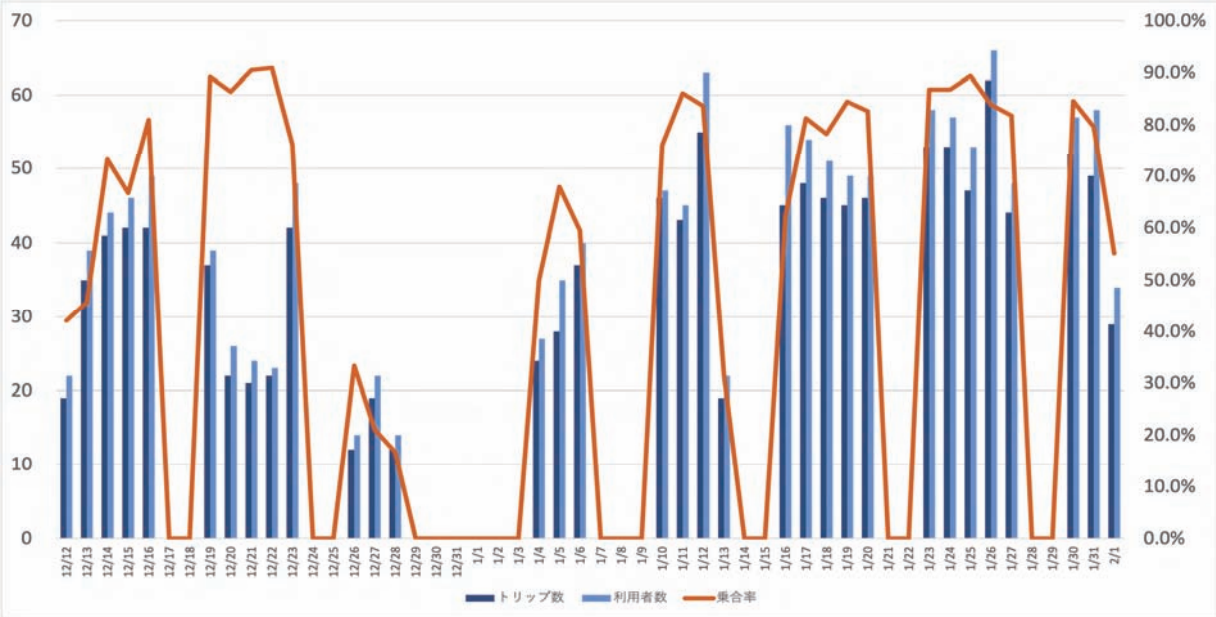
出所：公立はこだて未来大学

出所：株式会社未来シェア

実験実施の予算には、はこだて未来大の研究費の他に、ノーステック財団が事務局を務める「チャレンジフィールド北海道[16]」を活用した。使用した車両は函館トヨペット株式会社の協力により提供を受けたドライバーを除く５座席と３座席の中古車両２台、12月12日～２月１日までの平日33日間、10：00～13：00と14：00～16：00の１日５時間、総計165時間の運行を函館バス株式会社が担い、トリップデータを採取した。実験運行全期間のトリップ数、利用者数、乗合率を「【図９】未来大AIマース実験運行結果」に示す。

[15] 小清水町こしタク https://www.town.koshimizu.hokkaido.jp/hotnews/detail/00010078.html
[16] チャレンジフィールド北海道 https://challenge-field-hokkaido.jp/

【図９】未来大AIマース実験運行結果



出所：株式会社未来シェア

第２週目には積雪や凍結の悪路による車両故障が発生し、第３、４週目は冬季休暇期間で学生の利用が減少したりと一律条件下での運行は難しかったが、概ね提供可能な輸送力を上回る高需要下での運行に終始することができた。全期間を通した総トリップ数は1,237回、総利用者数は1,379人、平均乗合率は74.9％であり、１時間あたりの送迎数は8.4人、２台運行であるため１時間・１台あたりの送迎数は4.2人であった。実験期間中は運行データを週単位で分析し、より多くの需要に対して送迎ができるよう、週ごとに配車パラメータや設定を細かく調整した。その結果、第１週目では１時間・１台あたりの平均送迎数が4.0人であったところ、最終週では5.4人、つまり35％の送迎者数の向上を実現した。週ごとの比較を「【表２】未来大AIマース結果の週ごとの分析」に示す。

ただし、送迎者数の向上は目的地までの迂回走行距離を大きくしたり、乗車予定時刻からの遅れを大きくしたりなどの不便を利用者間で分かち合う設定とした結果であることに注意されたい。送迎者数を向上させるために行なった主な設定変更[17]は以下の通りである。

- ●迂回許容時間の変更　：最大20分 → 一律20分
- ●最大乗車遅延時間の変更　：10分 → 20分
- ●降車時刻指定予約の可否　：可 → 不可

【表２】未来大AIマース結果の週ごとの分析

	１週目	２週目	３週目	４週目	５週目	６週目	７週目	８週目
１日あたりの平均送迎数	40.0	32.0	25.3	48.4	53.9
１時間・１台あたりの平均送迎数	4.0	4.8	2.5	4.8	5.4
平均乗合率（％）	64.8	85.4	47.7	77.1	82.5
１日あたりの平均キャンセル数	58.0	93.6	29.0	94.0	137.8

出所：株式会社未来シェア

[17] 迂回許容時間：乗車地点から降車地点へ直行する時間に対して遠回りを許容する時間
最大乗車遅延時間：最初に乗客へ伝えた乗車予定時刻に対して迎車遅れを許容する時間
降車時刻指定予約：目的地への到着時刻を厳守するように求めるリクエスト方法

本実験では予算の都合上、車両は小型と中型の２台の確保が限度であり、これが物理的な条件となったが、“もし”異なる条件下であったならどのような結果になっていたかという疑問は多くの方が抱くのではなかろうか。この疑問に答える手段がマルチエージェントシミュレーションである。前述の２自治体の事例でも触れた技術であるが、仮想空間上に現実社会（ここでは函館市赤川地区の道路を含む都市空間）を再現し、複数のエージェント（ここでは乗客やドライバー）を仮想空間に放ち、個々に与えられた行動規則（ここでは何時までに学校へ行く、呼び出されたら迎えに行くなど）を与えた際に、エージェント同志のミクロな相互作用によって社会全体にどのような影響を及ぼすかという、マクロな現象を観測するシミュレーション手法である。

本実験で得られたデータを使い、下記条件のそれぞれの組み合わせによる運行を行った際に想定される、乗客の希望乗車時刻に対する待ち時間を調査した結果を「【表３】車両台数・座席数・トリップ数の変化による待ち時間予測」に示す。

- ●車両台数　：２台 / ３台
- ●車両内の乗客用座席数　：３座席 / 5座席 / 8座席
- ●トリップ需要の増加率　：1.0倍（実験運行時の平均値）/ 1.2倍 / 1.5倍

【表３】車両台数・座席数・トリップ数の変化による待ち時間予測

希望乗車時刻に対する待ち時間の平均値・最大値（分）

車両台数	座席数	トリップ数の増加割合					
		1.0		1.2		1.5	
		平均値	最大値	平均値	最大値	平均値	最大値
2台	3+3	12	118	21	196	43	250
	3+5	11	118	18	171	36	206
	5+5	10	118	16	147	30	217
	8+8	10	118	16	153	28	217
3台	3+3+3	6	88	9	144	12	151
	5+5+5	6	88	9	126	10	144
	8+8+8	6	88	9	126	10	141

① 実験運行時の座席数でのシミュレーション結果

② オーバーフロー

③ 平均待ち時間 ＝ 15分程度の限界値

④ 8座席の車両を使う効果は低い

出所：株式会社未来シェア

車両が２台、それぞれ３座席と５座席の①が実験運行時の条件と同等であるが、トリップ数が1.5倍まで増えた②では平均待ち時間が36分となり、サービスレベルとしては許容範囲を超えていると判断して良いだろう。２台ともに５座席の③であれば増加率1.2までは許容できそうである一方、８座席の④では５座席と大差無く、大型車両を使う効果は低いと推測できる。この結果から、もし２台とも５座席の車両での運行が可能であったならば、１時間・１台あたりの平均送迎数は5.4人よりさらに20%増の6.5人まで伸びた可能性も根拠の無いことではない。ちなみに、増加率1.2以上の需要には、1.5かそれ以上まで小型車３台運行で十分であることもシミュレーション結果が示している。

これらの考察を元に、運行コストを差し引き定常的なビジネスとして継続するにはどのようにサービスを設計するのか、運賃以外の広告収入をどの程度見込み、送迎エリア内の商業施設からのスポンサーシップや交付金等を組み合わせ、運賃をどう設定するのかは、この地域で未来の交通サービスを営む事業者に委ねたい。

ーおわりにー

本稿では2022年12月～2023年２月にかけて行われた、公立はこだて未来大学主催の「未来大AIマース」実験の取り組みを中心に、研究から実装に至るまでの取り組みと、全国のモビリティ改革の先行事例や道内の自治体や諸団体の動きについて述べた。執筆時点で実験から２年以上経過しているが、この間にもはこだて未来大学や北海道大学と共同での研究開発は続けられている。アルゴリズムの改良や、新たな配車条件の組み合わせの発見により、単位時間内の輸送効率の向上が仮想空間でのシミュレーション検証によって確認されている。実運用により蓄積されたデータを研究機関に提供し、研究室で生み出された改良型アルゴリズムを実運用に還元するという、研究と実装の両輪で事業を回すことが出来ることが大学ベンチャーの優位性の一つであると強く感じている。

テクノロジーは進化を続ける一方で、現実社会では地方都市における公共交通の弱体化、物流、宅配サービスの劣化は進行している。ドライバー不足と慢性的な赤字体質からバス路線の廃止や減便に歯止めがかからず、高収入の見込める観光地でインバウンド向けにドライバーが吸い寄せられる傾向も止む無い世上である。普通免許所有者によるライドシェアでドライバー不足を補う動きが進みはじめたものの、本稿で紹介したようなリアルタイム配車による乗合運行方式については、効率性や利便性向上の効果は認められつつも、根本的に道路運送法を改定してサービスを一般化する動きは見られない。

当社ではSAVSの説明として、「AI便乗交通サービス」と名付けたが、言葉の通りドライバーと車両をフル活用し、人でも荷物でも運行中の車両に便乗させ、効率よく運ぶサービスをイメージしている。人口減少と人材不足が進む未来では、最小台数で最大限の輸送効率を目指す施策が多くの都市で必要になると予想している。そこには既存の路線バスやタクシーといった明確な区別は無くなり、状況に応じてバスのようにもタクシーのようにも宅配便のようにも運行形態が変化する車両を、都市レベルの全体最適運行という俯瞰的な視点で管理する交通プラットフォームが必要となる。地方の少子高齢化と過疎化が物理的に免れ難い未来であるならば、テクノロジーで交通と物流、豊かな暮らしを維持するアプローチが論理的な対応であり、当社がその役割を担えるよう益々研鑽を積んでいきたいと考えている。

寄稿

“てっぺん宗谷”のあふれる魅力

北海道宗谷総合振興局
局長　清水目　剛

＜宗谷管内の概況（地勢・気候・人口）＞

宗谷総合振興局（以下、振興局）が所在する宗谷管内は、「てっぺん宗谷」とPRしているとおり、北海道の北部（＝てっぺん）に位置し、利尻島・礼文島を含めた１市８町１村からなり、西は日本海、東はオホーツク海に面し、北には宗谷海峡を経てサハリンを望みます。管内の総面積は、北海道全体の5.5パーセントを占めており、京都府の総面積にも匹敵する大きさを誇ります。管内北部には、宗谷丘陵を中央に配し、西部には広大なサロベツ原野、東部にはクッチャロ湖を有する頓別平野が広がっており、南部には山岳地が広く分布し、河川周辺のみで形成される平坦地がオホーツク海まで続いています。利尻島は、利尻山を中心としたほぼ円形の島で、礼文島は、細長い丘陵状の島です。なお、宗谷という地名は、宗谷岬の北にある弁天島がアイヌ語で「ソーヤシュマ」と呼ばれていたこと、また、「岸の海中に岩の多い所」をアイヌ語で「ソ（ショともいう）・ヤ」と呼ばれていたことなどが、「宗谷（ソーヤ）」の由来とされています。

出所：宗谷総合振興局HP

宗谷管内の気候ですが、周囲を海に面しているため、海洋の影響を受けやすく、内陸の一部の地域を除き、総じて冷涼で寒暖の差が小さいのが特徴です。こうした気候により、道内でも特に酪農に適した地域となっており、良質な自給飼料を生産し、広大な牧草地を活かした草地型酪農が盛んに行われています。

【北海道遺産：宗谷丘陵の周氷河地形（稚内市）】

出所：宗谷総合振興局HP

また、流氷がもたらす豊富なプランクトンの恩恵を受けるオホーツク海側の地域や、暖流と寒流がぶつかり合って好漁場を形成する利尻島や礼文島は、道内でも有数の水産業が盛んな地域となっています。これらの１次産業が地域を支えているほか、ホタテやホッケ、スケトウダラなど豊富な水産資源を活用した水産加工品をはじめ、新鮮な生乳を使った乳製品など、食料品製造業も重要な産業です。

管内の人口は、令和２年に実施された国勢調査によると62,140人で、北海道全体人口の1.2パーセントを占めており、１平方キロメートルあたりの人口密度は13.4人と、全道平均の66.6人に比べて５分の１となっています。また、少子高齢化などにより人口減少が進んでおり、特に、65歳以上の高齢者の人口比率は34.8パーセントと、全道平均（32.1パーセント）よりも高くなっています。一方で、在留外国人は増加傾向にあり、特に、深刻な人手不足が続いている農業や水産加工業などを中心に、管内では技能実習生をはじめ多くの外国人材の方々が貴重な働き手として活躍しています。

振興局では、若者の地元就職をはじめ、一旦地元を離れた方が再びこの地に戻ってくるよう、子どもの頃から地域の“しごと”や“可能性”を学び、くらしを共に守ることを通して、地域に積極的に関わっていく「シビックプライド」の醸成に取り組んでいます。また、安全で安心な地域づくりはもちろんですが、外国人や移住者の方などがこの地を選んでいただけるよう、地域の魅力などの情報発信を行うとともに、外国人向けの防災プログラムや地域住民との交流機会の確保、地域おこし協力隊の定着支援など、受入環境の整備にも力を入れているところです。

【小中高校生向け漁業士　出前授業】

出所：宗谷総合振興局HP

宗谷総合振興局のHP内にある「宗谷移住・担い手ポータルサイト」では、宗谷の「ひと・しごと・まち」を紹介するとともに、振興局の職員が制作した「宗谷のPR動画：大好きなそうやへ」を視聴できます。

宗谷総合振興局HP（https : //www.souya.pref.hokkaido.lg.jp/ts/tss/ijyu/index2. html）

＜北海道の「おいしい食」を支える１次産業＞

宗谷管内では、広大で良質な牧草地を活かした草地型酪農を主体とした農業が展開されており、北海道の中でも特に冷涼な気候は、暑さが苦手な乳牛の飼育に適しています。管内の農業産出額の７割以上が生乳で占められており、生産された生乳の多くは、バター、全粉乳、脱脂粉乳などの加工向けに利用されています。酪農家の大半が家族経営の小・中規模の農業経営体となっていますが、高い生産性や収益性を実現している経営体もあるほか、農業法人による大規模酪農経営も行われるなど、多様な経営体によって管内の生乳生産が支えられています。近年は、燃料や飼料価格などの高騰により、厳しい経営状況に置かれている酪農家が増えていますが、振興局としても、自給飼料の拡大に向けた草地整備をはじめ、施設の整備や機械設備の導入を後押しし、生産性の高い酪農経営の確立に関係者と連携して取り組んでいるほか、人口減少による担い手不足に対応するため、道内外の大学などで宗谷酪農の魅力を伝えるセミナーの開催などを通じて、新規就農者の確保にも取り組んでいるところです。

【大規模草地牧場（豊富町）】

出所：宗谷総合振興局HP

また、管内の水産業は、日本海とオホーツク海を有する恵まれた立地条件を背景に、基幹産業と位置づけられており、日本海側では、ナマコ・ウニ・コンブ、オホーツク海側では、ホタテガイ・サケ・ケガニなど、最北の地で育ったおいしい海の幸の数々は、道外や海外にも多くのファンを獲得しています。令和５年の漁業生産は、数量で16.9万トン、金額で496億円となっており、道内でも上位の水揚げを誇っています。振興局では、こうした豊かな海を守るため、ニシンやヒラメなどの種苗放流に取り組んでいるほか、漁場や漁港整備も行いながら、水産資源の増大や水産物の安定供給を図るとともに、新規漁業就業者を確保するため、漁業就業相談会への参加や漁業研修を実施するなど、各地域と連携して持続可能な漁業環境の構築に向けた取組を進めているところです。

【宗谷のほたて貝】

出所：宗谷漁業協同組合

こうした「おいしい食」を多くの方々にお届けするために、首都圏などでのPR活動のほか、振興局のHP上においても、宗谷エリアの特産品をジャンル毎にまとめて情報発信していますので、多くの方に宗谷のおすすめ品を知ってもらいたいと思います。

【そうやのおすすめ！特産品100選】

出所：宗谷総合振興局HP

＜魅力満載の多種多様な観光スポット＞

宗谷管内は、2024年９月に国立公園指定50周年を迎えた「利尻礼文サロベツ国立公園」や、「ラムサール条約登録湿地」(サロベツ原野、クッチャロ湖）などを有する雄大な自然に恵まれた地域です。こうした自然を舞台とした様々な体験や景観が味わえることが宗谷の魅力の一つであり、海上に浮かぶ利尻山登山をはじめ、レブンアツモリソウなど島固有の高山植物を楽しむ礼文島のトレッキング、氷河時代に形成された周氷河地形である「宗谷丘陵」の美しい景観などを目的に、春から夏を中心に毎年多くの観光客の方が訪れています。

また、この地域は独自の歴史や文化とともに歩んだ地域でもあります。大正時代の終わりから稚内港と樺太との間に航路が開設され、北方交通の要衝として整備された「北防波堤ドーム」は北海道遺産として登録されているほか、かつて明治時代に砂金を採掘した中頓別町は、一攫千金を夢見た人々でにぎわったゴールドラッシュの舞台としても知られており、現在もペーチャン川での砂金掘など歴史を感じる体験を行うことができます。

出所：宗谷総合振興局HP

＜宗谷管内の主な観光スポット＞

①利尻富士を望むサロベツ原野（豊富町、利尻町、利尻富士町）
②北海道本島の最北の地 宗谷岬（稚内市）
③クッチャロ湖の白鳥ハッピーリング（浜頓別町）
④礼文島にだけ生息 レブンアツモリソウ（礼文町）
⑤肌に優しい泉質で人気 豊富温泉（豊富町）
⑥トナカイ専門の牧場 トナカイ観光牧場（幌延町）
⑦地平線を楽しむ絶景ロード エサヌカ線（猿払村）
⑧オホーツクミュージアムえさし（枝幸町）

※宗谷管内には上記の他にも多種多様な観光スポットがたくさんありますので、宗谷観光連盟のホームページ（https://www.soyakanko.com/）をご覧いただき、是非、当地にお越しいただければ幸いです。

コロナ禍により大きく落ち込んだ観光入込客数は、2024年度の上期実績で約151万人となり、前年度と比較して12万人以上増加するなど、当地を訪れる観光客数は回復傾向にあります。2023年９月に北海道で開催された「アドベンチャー・トラベル・ワールド・サミット2023」では、世界中から旅行会社やメディア、政府観光局など多くの関係者が参加しましたが、ここ宗谷管内でも、サミット参加者がトレッキングやサイクリングなどの体験ツアーを満喫するなど、管内におけるアドベンチャートラベルのポテンシャルが改めて証明されました。振興局としては、こうした各種アウトドアアクティビティへの需要の高まりを確実に捉えて誘客につなげるため、宗谷の雄大な自然とそれを活用した体験型観光の魅力などの情報発信を行うとともに、昨年３月に、稚内市、礼文町、利尻町、利尻富士町を対象区域とする地域連携DMOに登録された「きた・北海道DMO」をはじめ、各市町村・観光協会、宗谷観光連盟など地域の事業者とも連携して、首都圏における観光プロモーションの開催や、SNSを活用した情報発信等を積極的に行うなど、たくさんの方々に宗谷の観光の魅力を伝える取組を進めていきます。

【利尻島でのSUP体験】

出所：宗谷総合振興局HP

＜ゼロカーボン北海道に貢献する再生可能エネルギーのポテンシャル＞

近年、二酸化炭素などの温室効果ガスがもたらす気候変動やこれに伴う異常気象、海水温上昇による魚種の分布変化、農作物の高温障害など、幅広い分野への影響が懸念される中、北海道においては、道内の温室効果ガス排出量を2030年度までに48パーセント削減、2050年度までに実質ゼロとする「ゼロカーボン北海道」の実現に向けた取組を進めています。宗谷管内のすべての市町村でも、2050年に二酸化炭素を実質ゼロにすることを目指して「ゼロカーボンシティ」を宣言するなど、振興局と地域が一丸となって、再生可能エネルギーを最大限活用しながら、脱炭素化と経済の活性化、持続可能な地域づくりを同時に進めているところです。

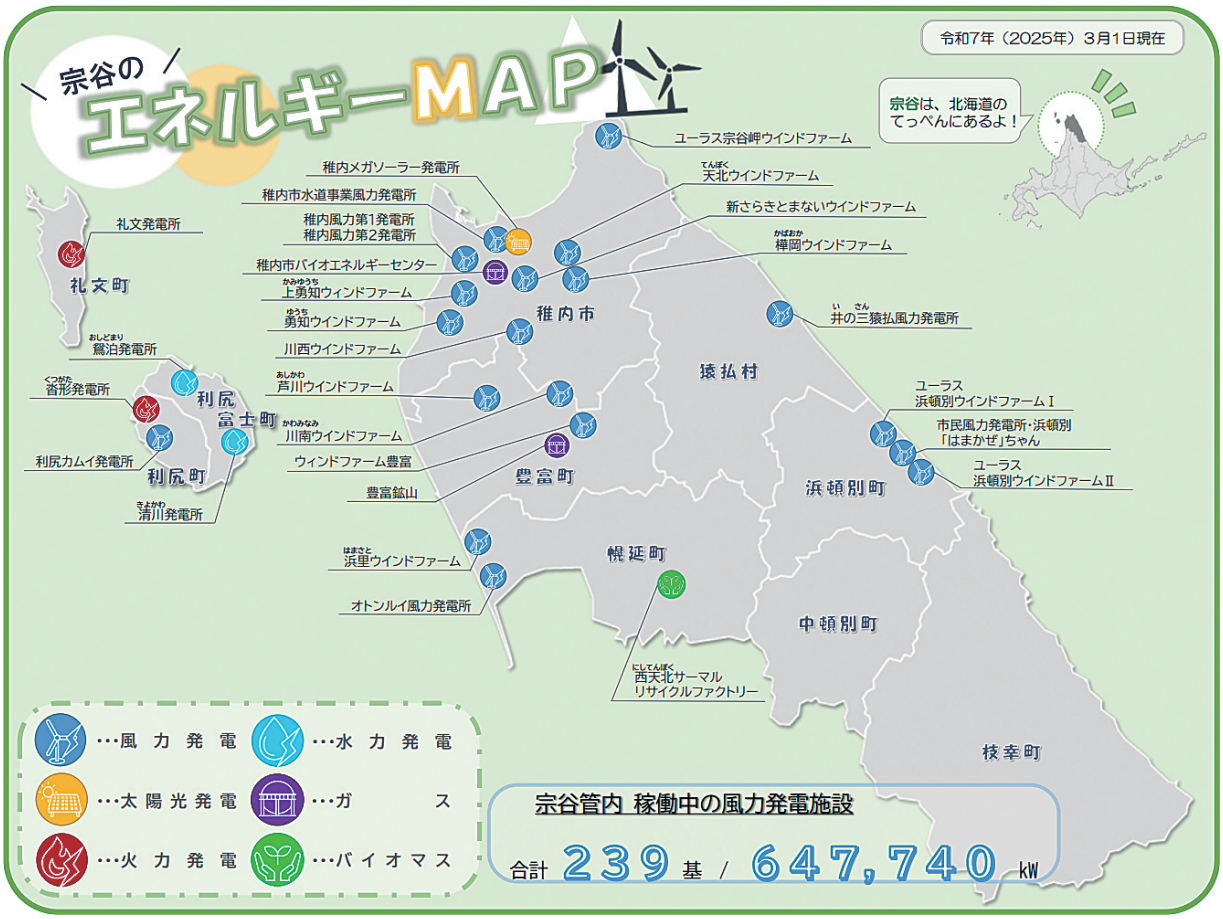
特に、管内は、豊かな自然環境と年間を通して安定した強い風を有することから、風力発電の分野では全国有数の適地とされており、令和７年３月現在で239基、総出力64.8万キロワット（※振興局独自調査）を誇る多くの風力発電施設が建設され、風力発電において、道内一の生産拠点となっています。

【ユーラス宗谷岬ウインドファーム】

出所：宗谷総合振興局HP

また、令和５年５月、稚内市から中川町まで78キロメートルにも及ぶ供用送電線が整備され、さらに豊富町に国内最大規模の定置型蓄電池を併設した変電設備が設置されたことにより、宗谷地域の風力発電施設で生み出された電力の一部が、蓄電池システムにより出力変動の緩和・調整が行われ、安定した電力となって道内各地への供給が可能となり、再生可能エネルギーの更なる活用促進とともに、道内全体のエネルギーの自給率向上にも寄与しています。

なお、稚内市では、風力・太陽光・バイオマスといった多様な再エネ資源を活用した持続可能な地域づくりを目指して、地元企業とともに地域電力会社（㈱北風と太陽エナジー）を設立し、将来的に一般家庭への電力供給を目標として、再生可能エネルギーの地産地消と、それを活用した新たな産業・雇用機会の創出、地域経済の活性化に向けて取り組んでいます。さらに豊富町では、国の補助事業も活用しながら、民間事業者と共同で、温泉地区から自噴する天然ガスの未利用分を原料として、二酸化炭素を排出せずに高純度の水素と多層カーボンナノチューブを生成する実証事業に取り組んでおり、今後は製造した水素を近隣の乳製品製造工場のボイラー燃料として活用するなど、地産地消型の水素サプライチェーンの構築に向けた取組を進めています。振興局としては、各市町村の取組への支援をはじめ、風力発電を含めた管内の再生可能エネルギーのポテンシャルを可視化したエネルギーマップを作成し、ホームページで情報発信するほか、ゼロカーボン関連施設などへの見学会などを通じて、ゼロカーボン北海道への取組などの普及啓発に取り組んでいます。



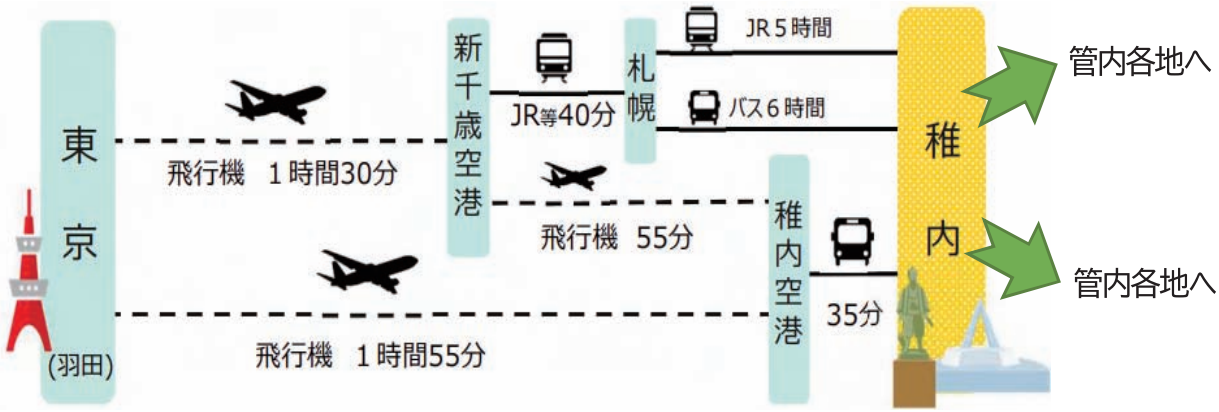
出所：宗谷総合振興局HP

＜あとがき＞

私が北海道に入庁して最初に勤務したのが、宗谷支庁（現在の宗谷総合振興局）でした。それから30年が経過し、管内の状況はすっかり様変わりしました。市街地では、大手のチェーン店が増えた一方、昔ながらの商店は少なくなってしまい、人口も30年前と比べると大幅に減少するなど、厳しい状況に直面している地域が増えていると感じています。一方で、この地域は、「利尻昆布」や「ホタテ」、「毛ガニ」など全国区の知名度を誇る海産物をはじめ、広大な草地で放牧された乳牛・肉牛など、食資源がたいへん豊富な地域です。また、利尻島や礼文島、サロベツ原野など、雄大で美しい自然を有するほか、良好な風況を活かした風力発電など再生可能エネルギーの宝庫でもあり、様々な人を魅了する可能性に満ちた地域です。

国内では、食料安全保障の観点から食料供給地域としての北海道への注目が高まっており、また、エネルギーの安定供給と経済成長、脱炭素社会の実現に向けて、再生可能エネルギー供給地域の重要性が増しています。さらに、海外における日本食への注目、アウトドアアクティビティへの関心の高まりなど、この地域のポテンシャルを最大限に生かせるようなポジティブな動きも出てきています。こうした世の中の動きも意識しながら、振興局としては、これからも地域の皆様と連携し、地域の発展と豊かで安心して暮らせる地域づくりに向けて全力で取り組んでいきたいと考えています。

＜宗谷管内へのアクセス（稚内市）＞



出所：宗谷総合振興局HP

そのほか、礼文島・利尻島には、稚内からそれぞれフェリーが出ており、利尻島（利尻空港）には、丘珠空港（通年）と新千歳空港（６月から９月のみ）から航空機が運行しています。

宗谷総合振興局では、SNSを通じた情報発信を行っていますので、フォローしていただければ幸いです。

＜Facebook＞　＜X（旧Twitter）＞　＜Instagram＞

シンガポールで普及する「Made in HOKKAIDO」

北洋銀行　国際部　海外展開支援グループ
北海道ASEAN事務所（シンガポール）派遣
向中野　裕也

はじめに

シンガポールは、1965年にマレーシアから独立して以降、税制優遇措置による外資系企業誘致や富裕層の受入、人的資本への投資により経済成長を続け、金融や貿易の中心地としてASEAN諸国を牽引しています。地域統括拠点を設置する企業も多く、日本の自治体もまた多数の職員を派遣し、観光情報発信や特産品PRに努めています。

当事務所は、ASEAN地域における北海道ブランドの発信と浸透のため、日本とシンガポールの国交樹立50周年である2016年に開設されました。日々の活動は観光や食のプロモーション、投資誘致、人材交流など多岐にわたりますが、本稿では食分野における取組に着目し、シンガポールの基本情報と道産食品の普及状況について紹介します。

1．シンガポールの基本情報

シンガポールはマレー半島の南端に位置する都市国家で、熱帯気候に属しており、乾季（4月～9月）と雨季（10月～3月）に分かれています。東京23区をやや上回る735.6㎢の国土に、約604万人の人々が暮らしており、人口密度が非常に高い事で有名です。

また、多民族・多宗教国家であり、ヒンドゥー教寺院やインド料理店が立ち並ぶ「リトルインディア」、シンガポール最大最古のイスラム教寺院であるサルタン・モスクがある「カンポン・グラム地区」、かつて中国本土からの移民が集まり華人居住地区として発展した「チャイナタウン」など民族の伝統が色濃く残る地域が点在している事も特徴です。

【シンガポールの基本情報】

項目	シンガポール	日本
面　積	735.6㎢	377,975㎢ （うち東京23区627.51㎢）
人　口	604万人 （うち外国籍204万人）	1億2,435万人
宗　教	仏教、キリスト教、道教、 イスラム教、ヒンドゥー教ほか	神道系、仏教系、 キリスト教系ほか
民族構成	中国系（74％）、 マレー系（14％）、インド系（9％）	日本人（97.8％）、外国人（2.2％）
公用語	英語、中国語、 マレー語、タミル語	日本語

出所：シンガポール統計局のデータ（2024年6月末）、外務省ホームページ、内閣府「令和6年高齢社会白書」、総務省「令和2年国勢調査」、国土交通省「令和6年全国都道府県地区町村別面積調」を基に筆者作成。

【チャイナタウン】

【サルタン・モスク（カンポン・グラム地区）】

出所：筆者撮影

総人口のうち外国籍が約40％を占めており、2024年10月１日時点で32,565人の日本人が滞在しています[1]。公用語には、英語・中国語・マレー語・タミル語の４言語が定められ、英語に中国語やマレー語が加わった「シングリッシュ」と呼ばれる独特の言い回しやアクセントも存在していますが、日常生活やビジネスでは英語が使われる事が多く、外資系企業が集まる要因にもなっています。また、政治面では約20年にわたって首相を務めたリー・シェンロン氏が昨年退任し、新たに第４代首相としてローレンス・ウォン氏が就任しました。

２．シンガポールの経済・所得水準について

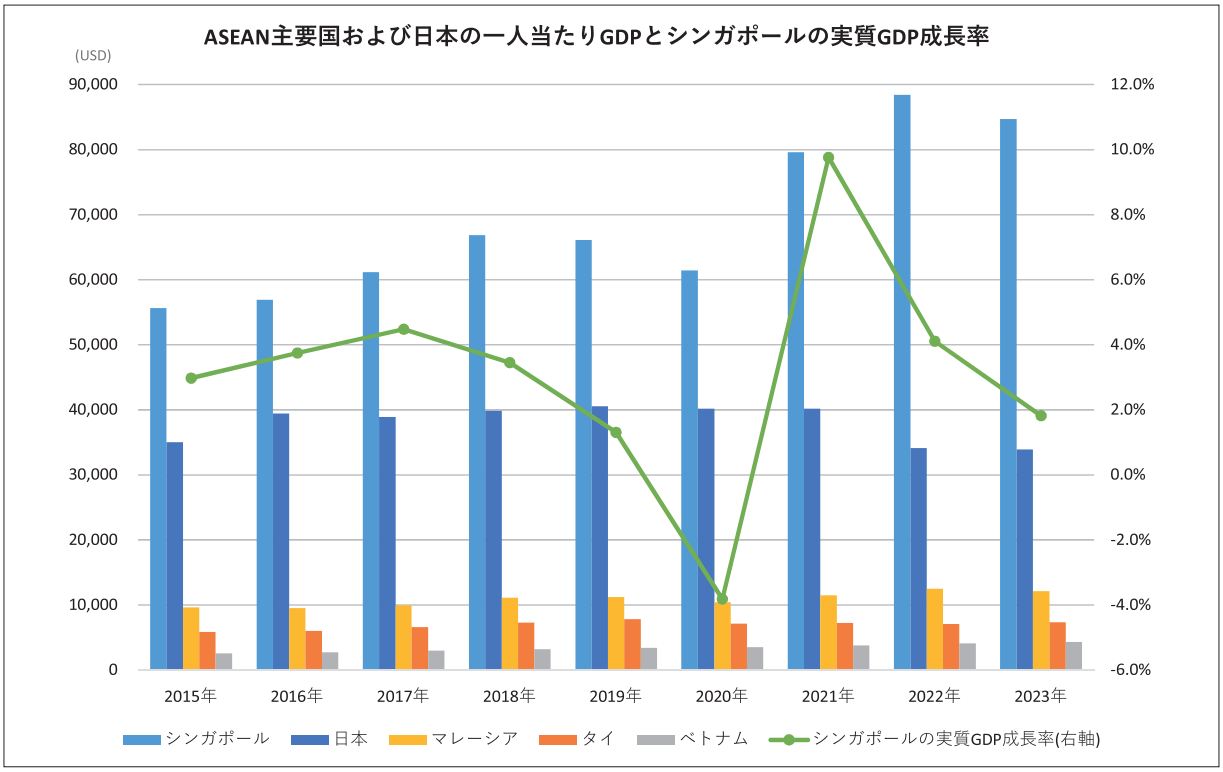
シンガポールは、国家主導による経済開発を進め急速に発展を遂げてきました。国内には、シンガポール航空やDBS銀行等の政府系企業が多数存在し、政府の方針に従って経済政策を推進することで同国の経済発展に大きく貢献してきました。2017年には未来経済委員会（CFE）が年２～３％のGDP成長率を目標とすることを提言し、業界ごとに特化した労働生産性向上の取組を策定するなど、細かく目標が設定されています。実質GDP成長率は、コロナ禍による打撃を受け2020年はマイナス3.8％と独立以来最大の落ち込みとなりましたが、2021年には9.7％と回復し、以降プラス成長を続けています。「シンガポール経済調査2024」（シンガポール貿易産業省）によると、2024年は4.4％の成長率となり前年の1.8％を上回った事が報告されています。

その国に住む人々の豊かさを示す指標である「一人当たりGDP」に着目すると、シンガポールは他のASEAN諸国を大きく引き離しているだけでなく、日本の２倍以上を記録しています（表１）。キャピタルゲインが非課税であることや法人税を低率とすることで、投資家等の富裕層や外資企業の誘致に成功し、一人当たりGDPを引き上げていると言えるでしょう。

2022年にはシンガポールの世帯月収（中央値）が10,099シンガポールドル[2]（約116万円）となり、初めて１万シンガポールドルの大台に乗りました。シンガポール国民のほとんどが居住している公営住宅（HDB）の月額家賃は、２ベッドルームでも2,000シンガポールドル（約23万円）以上といわれており、生活コストが高いことを考慮しても、嗜好品を楽しむ十分な可処分所得を有している層は多いと言えます。

[1] 外務省「海外在留邦人数調査統計」
[2] シンガポール統計局「KEY HOUSEHOLD INCOME TRENDS 2024」より、１シンガポールドル＝115円で筆者計算。

【表１】シンガポールの一人当たりGDPと実質GDP成長率の推移



出所：一人当たりGDPはIMF「World Economic Outlook database（2024年10月）」、シンガポールの実質GDP成長率はシンガポール統計局のデータ（2024年６月末）を基に筆者作成

３．シンガポールで普及する「Made in HOKKAIDO」

シンガポールでは2015年にアンテナショップ「北海道どさんこプラザ」を海外で初めて開設し、現在は２店舗を拠点にテスト販売やフェア・商談会を開催するなど、道産品の普及・販売に取り組んでいます。シンガポール高島屋30周年イベントとして2023年11月に開催された「大北海道展」では、期間中に延べ20万人以上が訪れるなど、改めて北海道ブランドの人気の高さを感じました。

【どさんこプラザ グレートワールドシティ店】

【シンガポール高島屋「大北海道展」の様子】

出所：筆者撮影

当地のローカルスーパーである「Fair Price」や「Cold Storage」では、よつ葉乳業株式会社のチルド牛乳やバター、チーズ等の乳製品を取り扱っており、道産生乳を使用した高品質な商品として当地で人気を博しています。また、「ROYCE'」や「柳月」、「LeTAO」といった有名店もあり、道産のお菓子も広く普及しています。シンガポール随一の観光地であるマリーナベイエリアに店舗を構える「HOKKAIDO FRESH SERVE」では、八雲町元町牧場の北海道ミルクや長沼アイスの北海道メロン味のソフトクリームを味わうことができ、観光客で賑わう人気店舗となっています。

【ローカルスーパーで販売される道産牛乳】

【当地のROYCE'店舗】

出所：筆者撮影

4．当事務所の取組

北海道庁では、海外における道産食品の識別力を高め、北海道ブランドを保護することを目的に、「道産品輸出用シンボルマーク」の導入を進めています。ASEANでは、シンガポール・タイ・ベトナムで同マークを商標登録しており、一定の条件を満たす道産食品や飲食店で利用する事が可能です。当事務所では、シンガポールの同マーク取得第一号である「HOKKAIDO FRESH SERVE」に表彰盾を贈呈しました。道産品の識別力を高めるためにも、マークの認知度向上を目指していきます。

【HOKKAIDO FRESH SERVE】

【贈呈した「道産品輸出用シンボルマーク」の表彰盾】

出所：筆者撮影

また、シンガポールで開催された北海道産品商談会のフォローアップ事業として、当地の飲食店と連携したレストランフェアを実施するなど、道産食品商材の認知拡大に努めています。フェア実施後には飲食店やバイヤーなどからフィードバックを受け改善点などをヒアリングし、道産食品の継続的な取扱に向け活動しています。

シンガポール企業とのリレーション構築も当事務所の重要なミッションです。これまで北海道が当地で実施してきたイベントで重要なパートナーとなっている、同国最大の食品業界団体であるシンガポール食品製造者協会（SFMA）とは、北海道との架け橋となるべく率先してリレーション構築に努めて参りました。2024年12月には、双方の情報交換や貿易強化に向けて、SFMAと北海道どさんこプラザを運営する北海道貿易物産振興会が基本合意書を締結し、シンガポールへの更なる道産品の輸出拡大が期待されています。

2023年度にはシンガポールからの訪日外客数が591,267人[3]を記録し、そのうち70,100人[4]が北海道を訪れるなど、シンガポール人にとって北海道は人気の旅行地にもなっています。当事務所では、引き続き北海道の強みである観光・食を盛り上げるとともに、投資誘致や人材交流など様々なミッションに取り組んで参ります。

北洋銀行国際部では、バンコク駐在員事務所や上海駐在員事務所のほか、バンコック銀行、ベトナム投資開発銀行（通称BIDV）、ハワイのCentral Pacific Bankにも職員を派遣し、お客様の海外進出をサポートする体制を整えております。海外展開をご検討される際には、最寄りの北洋銀行本支店までお気軽にご相談ください。

[3] 日本政府観光局（JNTO）「訪日外客統計」
[4] 北海道経済部観光局「令和５年度（2023年度）北海道観光入込客数調査報告書」

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	
	2020年＝100 季調値	前期比（%）	2020年＝100 季調値	前期比（%）	2020年＝100 季調値	前期比（%）	2020年＝100 季調値	前期比（%）	2020年＝100 季調値	前期比（%）	2020年＝100 季調値	前期比（%）
2020年度	99.6	△10.8	99.7	△ 9.6	100.0	△ 9.2	99.7	△ 9.7	80.8	△20.2	91.2	△ 9.7
2021年度	106.1	6.5	105.2	5.5	106.4	6.4	103.8	4.1	81.3	0.6	98.4	7.9
2022年度	100.5	△ 5.3	104.9	△ 0.3	100.7	△ 5.4	103.7	△ 0.1	85.7	5.4	100.6	2.2
2023年度	98.4	△ 2.1	r102.9	△ 1.9	98.0	△ 2.7	r102.0	△ 1.6	86.3	0.7	r 99.6	△ 1.0
2023年10～12月	98.4	△ 0.3	104.4	1.1	98.6	0.5	103.6	0.6	94.9	5.7	102.7	△ 0.9
2024年1～3月	98.0	△ 0.4	r 99.0	△ 5.2	96.2	△ 2.4	r 97.5	△ 5.9	89.1	△ 6.1	r102.9	0.2
4～6月	99.6	1.6	r101.1	2.1	100.1	4.1	r100.7	3.3	88.1	△ 1.1	r102.4	△ 0.5
7～9月	92.2	△ 7.4	r101.4	0.3	93.1	△ 7.0	r100.0	△ 0.7	97.9	11.1	r102.3	△ 0.1
10～12月	r 95.2	3.3	r101.8	0.4	r 97.5	4.7	r100.0	0.0	r 92.4	△ 5.6	r101.1	△ 1.2
2024年 1月	92.2	△ 7.7	r 97.7	△ 7.0	93.0	△ 5.5	r 96.5	△ 7.6	89.6	△ 5.6	r102.0	△ 0.7
2月	95.9	4.0	r 98.0	0.3	95.5	2.7	r 96.1	△ 0.4	92.2	2.9	r102.3	0.3
3月	105.8	10.3	r101.4	3.5	100.2	4.9	r100.0	4.1	89.1	△ 3.4	r102.9	0.6
4月	96.8	△ 8.5	r100.8	△ 0.6	99.3	△ 0.9	r 99.7	△ 0.3	89.6	0.6	r102.4	△ 0.5
5月	102.5	5.9	r101.9	1.1	102.8	3.5	r102.8	3.1	87.6	△ 2.2	r102.7	0.3
6月	99.4	△ 3.0	r100.7	△ 1.2	98.1	△ 4.6	r 99.5	△ 3.2	88.1	0.6	r102.4	△ 0.3
7月	92.5	△ 6.9	r102.5	1.8	94.7	△ 3.5	r101.0	1.5	92.1	4.5	r102.5	0.1
8月	91.3	△ 1.3	r100.5	△ 2.0	92.9	△ 1.9	r 99.1	△ 1.9	93.6	1.6	r102.1	△ 0.4
9月	92.7	1.5	r101.2	0.7	91.8	△ 1.2	r 99.9	0.8	97.9	4.6	r102.3	0.2
10月	94.7	2.2	r103.0	1.8	99.5	8.4	r101.1	1.2	87.5	△10.6	r102.2	△ 0.1
11月	95.3	0.6	r101.3	△ 1.7	95.5	△ 4.0	r 99.5	△ 1.6	90.1	3.0	r101.4	△ 0.8
12月	r 95.6	0.3	r101.0	△ 0.3	r 97.4	2.0	r 99.5	0.0	r 92.4	2.6	r101.1	△ 0.3
2025年 1月	p 96.6	1.0	99.9	△ 1.1	p 97.2	△ 0.2	98.5	△ 1.0	p 89.4	△ 3.2	102.6	1.5
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■鉱工業指数の年度は原指数による。
■北海道の「p」は速報値、「r」は修正値。全国の「r」は補正値。

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(%)
2020年度	970,241	△ 3.4	196,297	△ 5.1	135,152	△27.5	45,612	△24.5	835,089	2.0	150,685	2.9
2021年度	978,041	0.8	199,978	1.9	144,763	7.1	49,683	8.9	833,277	△ 0.2	150,295	△ 0.3
2022年度	1,016,255	3.9	208,912	4.5	171,697	18.6	56,739	14.2	844,558	1.4	152,173	1.2
2023年度	r1,066,220	4.9	r 218,968	4.9	r 183,092	6.6	r 60,904	7.3	r 883,128	4.6	r 158,064	3.9
2023年10～12月	288,428	4.4	59,209	3.5	53,070	4.7	17,561	5.3	235,358	4.4	41,648	2.8
2024年1～3月	r 266,751	6.2	r 54,083	5.7	r 48,357	11.6	r 15,405	9.6	r 218,394	5.1	r 38,678	4.2
4～6月	r 260,532	3.9	r 54,362	4.6	r 43,807	9.3	r 15,515	11.9	r 216,725	2.9	r 38,847	1.9
7～9月	r 265,316	1.9	r 55,016	2.5	r 45,616	9.6	r 14,562	3.5	r 219,701	0.5	r 40,455	2.1
10～12月	r 284,672	△ 1.3	r 60,351	1.9	r 55,861	5.3	r 17,801	1.4	r 228,811	△ 2.8	r 42,550	2.2
2024年 1月	r 90,545	3.7	r 18,260	3.3	r 15,915	5.9	r 5,053	6.1	r 74,629	3.2	r 13,208	2.3
2月	r 85,307	9.0	r 16,991	7.4	r 15,843	24.5	r 4,743	13.6	r 69,464	6.0	r 12,248	5.2
3月	r 90,899	6.2	r 18,832	6.6	r 16,599	6.5	r 5,609	9.6	r 74,300	6.2	r 13,222	5.3
4月	r 85,193	2.3	r 17,554	2.7	r 13,611	4.7	r 4,870	8.3	r 71,582	1.9	r 12,684	0.7
5月	r 86,242	2.9	r 18,172	4.2	r 14,464	8.8	r 5,149	13.7	r 71,779	1.8	r 13,022	0.9
6月	r 89,097	6.5	r 18,636	6.7	r 15,733	14.2	r 5,495	13.5	r 73,364	4.9	r 13,141	4.1
7月	r 90,438	1.3	r 18,958	1.2	r 16,591	12.1	r 5,489	5.1	r 73,847	△ 0.8	r 13,469	△ 0.4
8月	r 91,038	3.1	r 18,664	4.5	r 14,738	10.6	r 4,434	3.4	r 76,300	1.7	r 14,231	4.9
9月	r 83,840	1.4	r 17,394	1.8	r 14,286	6.0	r 4,639	1.7	r 69,554	0.5	r 12,755	1.8
10月	r 84,329	△ 3.2	r 17,895	△ 0.6	r 15,273	1.1	r 4,912	△ 1.3	r 69,056	△ 4.1	r 12,982	△ 0.3
11月	r 87,891	△ 0.2	r 18,976	3.3	r 16,317	4.0	r 5,658	2.8	r 71,574	△ 1.2	r 13,318	3.6
12月	r 112,451	△ 0.7	r 23,480	2.8	r 24,271	9.0	r 7,230	2.2	r 88,180	△ 3.0	r 16,250	3.0
2025年 1月	92,916	2.6	19,159	4.9	19,200	20.6	5,273	4.4	73,716	△ 1.2	13,886	5.1
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。
■「r」は補正値。

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(%)
2020年度	155,961	4.6	49,172	8.4	281,690	△ 0.6	72,342	3.2	140,449	5.3	35,211	6.7
2021年度	151,468	△ 2.9	46,757	△ 4.9	282,274	0.2	73,922	2.2	138,437	△ 1.4	33,683	△ 4.3
2022年度	148,484	△ 2.0	46,685	△ 0.2	293,364	3.9	78,206	5.8	138,186	△ 0.2	33,395	△ 0.9
2023年度	r 150,012	1.0	r 46,294	△ 0.8	r 314,671	7.3	r 85,204	8.9	r 135,188	△ 2.2	r 33,484	0.3
2023年10～12月	38,466	2.7	11,786	△ 1.4	78,858	6.4	21,789	8.2	36,929	△ 1.8	8,880	△ 0.4
2024年1～3月	r 39,933	3.5	r 11,927	△ 0.3	r 78,778	8.0	r 21,087	9.1	r 25,278	△ 3.5	r 7,470	1.0
4～6月	r 35,400	13.0	r 11,109	4.9	r 79,431	5.1	r 21,958	6.8	r 39,138	0.7	r 8,981	2.1
7～9月	r 36,154	△10.3	r 12,201	1.8	r 84,343	3.6	r 22,908	5.2	r 34,246	0.4	r 8,566	2.7
10～12月	r 36,340	△ 5.5	r 12,051	2.2	r 84,424	7.1	r 23,247	6.7	r 35,671	△ 3.4	r 8,972	1.0
2024年 1月	r 12,570	△ 6.4	r 3,941	△ 6.0	r 27,591	4.8	r 6,959	7.3	r 8,535	△ 4.6	r 2,444	△ 1.0
2月	r 11,335	6.0	r 3,423	△ 1.4	r 25,954	8.3	r 6,815	11.4	r 7,409	0.6	r 2,278	1.3
3月	r 16,028	10.7	r 4,563	6.3	r 25,233	11.4	r 7,313	8.9	r 9,334	△ 5.5	r 2,747	2.5
4月	r 12,211	15.4	r 3,540	3.5	r 26,689	5.6	r 7,149	6.1	r 12,746	2.3	r 3,022	0.9
5月	r 11,275	10.8	r 3,532	0.6	r 25,599	4.3	r 7,315	6.7	r 13,911	△ 3.3	r 3,070	1.0
6月	r 11,914	12.8	r 4,037	10.3	r 27,143	5.2	r 7,493	7.5	r 12,481	3.8	r 2,888	4.6
7月	r 12,549	△ 7.5	r 4,540	1.6	r 27,849	4.2	r 7,793	4.5	r 12,280	△ 2.4	r 2,977	△ 1.5
8月	r 12,092	△12.6	r 3,891	3.6	r 28,514	3.2	r 7,830	7.4	r 11,728	3.3	r 2,984	7.9
9月	r 11,513	△10.7	r 3,771	0.2	r 27,980	3.4	r 7,285	3.8	r 10,238	0.7	r 2,605	2.2
10月	r 10,240	△13.8	r 3,315	△ 2.4	r 26,561	2.2	r 7,415	4.3	r 10,945	△ 6.5	r 2,709	△ 3.3
11月	r 11,703	△ 1.6	r 3,831	3.3	r 27,156	5.0	r 7,371	6.2	r 11,529	△ 1.5	r 2,834	2.8
12月	r 14,397	△ 2.0	r 4,905	4.8	r 30,707	13.6	r 8,461	9.3	r 13,197	△ 2.3	r 3,428	3.2
2025年 1月	13,367	6.3	4,138	5.0	27,673	0.3	7,396	6.3	8,161	△ 4.4	2,458	0.6
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

■「r」は補正値。

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(%)
2020年度	562,664	△ 3.4	115,600	△ 5.0	264,590	△ 3.1	276,167	△ 5.2	4,601	△65.3	0	△100.0
2021年度	573,792	2.0	118,043	2.4	263,733	△ 0.3	280,935	1.7	6,376	38.6	0	△57.1
2022年度	605,785	5.6	123,530	4.6	284,288	7.8	293,671	4.5	11,361	78.2	458	7640366.7
2023年度	r 640,790	5.8	r 128,025	3.6	277,059	△ 2.5	294,116	0.2	13,617	19.8	1,465	219.6
2023年10～12月	160,625	3.9	32,624	2.2	300,961	△ 5.9	306,138	0.7	3,259	10.6	371	185.7
2024年1～3月	r 149,709	3.1	r 30,456	2.4	274,484	△ 3.3	296,016	0.2	3,067	9.9	506	55.9
4～6月	r 156,757	1.2	r 31,866	1.0	275,995	3.3	294,839	2.2	3,256	△ 0.5	322	52.1
7～9月	r 171,036	△ 2.6	r 33,630	0.7	261,732	△ 1.5	292,127	2.2	4,107	2.2	471	25.0
10～12月	r 163,761	2.0	r 32,935	1.0	296,951	△ 1.3	317,990	3.9	3,590	10.2	r 512	38.0
2024年 1月	r 50,120	2.7	r 10,086	1.6	276,337	1.2	289,467	△ 4.0	943	15.6	193	55.7
2月	r 48,501	5.9	r 9,768	5.4	261,579	△ 5.2	279,868	2.8	1,037	13.4	184	56.1
3月	r 51,088	0.8	r 10,602	0.4	285,535	△ 5.7	318,713	1.9	1,087	2.6	129	56.0
4月	r 50,348	1.1	r 10,423	0.3	296,325	4.2	313,300	3.4	941	0.3	91	56.0
5月	r 52,746	0.8	r 10,773	1.3	267,933	8.2	290,328	1.4	1,110	△ 2.1	102	61.7
6月	r 53,663	1.8	r 10,670	1.6	263,726	△ 2.2	280,888	1.9	1,206	0.4	129	42.9
7月	r 58,134	△ 2.4	r 11,482	0.7	275,142	3.7	290,931	3.3	1,295	0.1	177	20.2
8月	r 58,864	△ 4.2	r 11,466	0.7	237,880	△ 8.8	297,487	1.5	1,483	1.9	165	21.8
9月	r 54,038	△ 1.1	r 10,682	0.6	272,175	0.6	287,963	1.8	1,330	4.7	129	37.2
10月	r 54,812	1.2	r 11,030	2.0	262,668	△16.1	305,819	1.3	1,293	8.9	134	32.0
11月	r 51,824	2.0	r 10,534	1.9	264,660	△ 4.2	295,518	3.0	1,140	13.5	133	36.6
12月	r 57,125	2.6	r 11,372	△ 0.9	363,526	16.0	352,633	7.0	1,157	8.4	r 245	42.4
2025年 1月	51,986	3.7	10,496	4.1	284,379	2.9	305,521	5.5	1,108	17.5	p 275	42.8
資料	経済産業省、北海道経済産業局				総務省、北海道				(公社)北海道観光機構		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。 ■年度及び四半期の数値は月平均値。 ■「p」は速報値、「r」は修正値。
■「r」は補正値。

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(%)
2020年度	154,391	△ 9.5	52,964	△10.1	49,677	△14.1	51,750	△ 3.9	3,859,250	△ 7.5
2021年度	139,868	△ 9.4	52,310	△ 1.2	41,815	△15.8	45,743	△11.6	3,467,561	△10.1
2022年度	151,633	8.4	60,138	15.0	43,625	4.3	47,870	4.6	3,613,705	4.2
2023年度	156,501	3.2	66,120	9.9	40,954	△ 6.1	49,427	3.3	3,806,718	5.3
2023年10～12月	37,722	10.6	15,116	19.4	9,660	1.9	12,946	8.1	980,101	10.3
2024年1～3月	38,726	△17.2	17,888	△13.5	8,750	△28.9	12,088	△12.5	968,085	△16.1
4～6月	39,153	△ 5.7	17,634	△ 0.8	10,778	△ 9.0	10,741	△ 9.8	831,992	△ 6.9
7～9月	38,256	△ 0.7	16,142	5.2	9,878	△ 7.7	12,236	△ 2.0	976,385	1.2
10～12月	35,281	△ 6.5	15,923	5.3	8,169	△15.4	11,189	△13.6	948,738	△ 3.2
2024年 1月	10,214	△11.4	4,337	△13.2	2,609	△ 0.0	3,268	△16.7	285,429	△10.8
2月	10,439	△21.4	4,478	△24.7	2,515	△27.2	3,446	△11.4	298,495	△16.2
3月	18,073	△17.8	9,073	△ 6.7	3,626	△41.9	5,374	△10.5	384,161	△19.6
4月	13,120	△11.1	6,655	△ 0.8	3,183	△24.1	3,282	△15.0	258,761	△10.6
5月	11,401	△ 5.0	4,937	5.0	2,999	△ 9.6	3,465	△13.0	261,327	△ 3.9
6月	14,632	△ 0.9	6,042	△ 5.0	4,596	6.1	3,994	△ 1.9	311,904	△ 6.1
7月	13,883	9.0	6,061	9.5	3,688	7.5	4,134	9.6	338,704	5.5
8月	10,639	△ 6.4	4,274	1.6	2,932	△11.2	3,433	△10.9	271,469	△ 3.2
9月	13,734	△ 4.8	5,807	3.6	3,258	△17.8	4,669	△ 3.9	366,212	0.8
10月	13,311	△ 1.1	5,743	6.0	3,421	△ 3.1	4,147	△ 8.2	337,677	1.0
11月	12,428	△ 8.3	5,641	9.0	2,789	△22.2	3,998	△16.4	330,611	△ 3.9
12月	9,542	△10.9	4,539	0.3	1,959	△23.0	3,044	△16.5	280,450	△ 7.0
2025年 1月	10,723	5.0	4,633	6.8	2,522	△ 3.3	3,568	9.2	328,208	15.0
資料	㈳日本自動車販売協会連合会、㈳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(%)
2020年度	31,772	△ 2.2	8,122	△ 8.1	1,852	5.5	40,030	△ 6.9	94,870	△ 8.8
2021年度	32,091	1.0	8,659	6.6	1,732	△ 6.5	43,738	9.3	103,732	9.3
2022年度	29,576	△ 7.8	8,608	△ 0.6	1,384	△20.1	43,279	△ 1.0	107,937	4.1
2023年度	28,419	△ 3.9	8,002	△ 7.0	1,267	△ 8.5	38,831	△10.3	102,968	△ 4.6
2023年10～12月	7,217	2.4	2,026	△ 6.3	222	△10.3	10,247	7.2	24,115	△ 2.5
2024年1～3月	4,431	△ 6.7	1,823	△ 9.6	113	△54.5	8,715	△ 6.8	28,465	△ 2.0
4～6月	8,680	△ 4.5	2,088	0.4	444	△ 2.1	9,265	△ 8.9	25,732	2.7
7～9月	7,573	△ 1.4	2,034	△ 2.0	343	△28.3	8,704	△10.3	25,235	△ 0.4
10～12月	7,502	3.9	1,977	△ 2.4	267	20.2	8,387	△18.2	25,699	6.6
2024年 1月	862	△16.6	588	△ 7.5	16	△80.0	3,040	△15.3	6,626	△10.9
2月	1,340	9.5	592	△ 8.2	32	△53.8	2,793	△13.2	7,665	△ 1.8
3月	2,229	△10.5	643	△12.8	66	△35.2	2,882	13.5	14,175	2.7
4月	3,428	10.6	766	13.9	205	△ 5.5	3,555	△18.2	8,803	0.7
5月	2,537	4.7	659	△ 5.3	115	△ 4.0	2,627	△ 8.5	7,783	10.8
6月	2,715	△23.9	663	△ 6.7	123	6.1	3,083	4.6	9,147	△ 1.7
7月	2,944	8.1	680	△ 0.2	161	145.3	2,866	△10.3	8,183	8.7
8月	2,289	△14.2	668	△ 5.1	113	△32.9	2,711	△17.3	7,179	△ 3.4
9月	2,340	2.2	685	△ 0.6	69	△71.7	3,127	△ 3.1	9,872	△ 4.8
10月	2,561	△17.1	697	△ 2.9	123	32.9	3,006	△26.8	8,000	5.6
11月	2,844	31.8	650	△ 1.8	66	△ 5.9	2,816	△ 4.7	8,145	10.3
12月	2,097	6.6	630	△ 2.5	78	31.1	2,566	△19.4	9,553	4.3
2025年 1月	1,007	16.8	561	△ 4.6	35	124.2	2,247	△26.1	6,917	4.4
資料	国土交通省				国土交通省				内閣府	

■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	
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
2021年度	962,717	△ 2.0	140,503	△ 8.6	0.98	1.05	29,623	6.7	718,719	9.1	3.1	2.8
2022年度	906,498	△ 5.8	139,937	△ 0.4	1.09	1.19	32,248	8.9	784,749	9.2	3.0	2.6
2023年度	1,008,093	11.2	147,405	5.3	1.00	1.17	29,467	△ 8.6	767,072	△ 2.2	2.8	2.6
2023年10～12月	68,159	4.1	25,773	8.3	1.03	1.21	28,772	△ 8.2	753,696	△ 3.2	2.7	2.4
2024年1～3月	137,347	1.9	30,894	5.2	1.00	1.19	29,739	△ 6.5	780,770	△ 4.3	2.4	2.5
4～6月	649,515	10.6	57,423	8.8	0.89	1.06	27,797	△ 7.1	741,055	△ 3.6	3.0	2.7
7～9月	227,469	5.7	38,765	2.2	0.94	1.12	27,630	△ 6.1	742,353	△ 3.0	2.6	2.6
10～12月	78,987	15.9	26,072	1.2	0.99	1.19	26,925	△ 6.4	746,999	△ 0.9	2.6	2.3
2024年 1月	7,927	38.4	5,734	12.7	1.00	1.21	29,213	△ 7.0	793,995	△ 3.4	↑	2.4
2月	19,396	93.4	8,917	△ 0.7	1.00	1.20	29,943	△ 4.6	794,486	△ 3.1	2.4	2.6
3月	110,023	△ 7.6	16,243	6.2	0.99	1.17	30,060	△ 7.7	753,828	△ 6.4	↓	2.7
4月	281,773	14.0	24,324	18.8	0.91	1.08	29,602	△ 3.4	748,699	△ 1.7	↑	2.8
5月	208,449	25.8	15,901	12.3	0.89	1.05	27,758	△ 1.7	754,659	△ 0.0	3.0	2.8
6月	159,292	△ 8.7	17,197	△ 5.3	0.88	1.06	26,032	△15.8	719,807	△ 8.8	↓	2.6
7月	116,498	16.3	15,307	10.9	0.93	1.11	29,682	△ 1.6	765,194	1.7	↑	2.7
8月	62,509	1.5	10,706	△ 3.9	0.94	1.13	26,466	△ 6.7	725,413	△ 4.9	2.6	2.5
9月	48,460	△ 9.4	12,752	△ 1.9	0.97	1.14	26,743	△10.2	736,451	△ 5.6	↓	2.5
10月	36,653	△ 5.8	11,288	3.2	0.97	1.16	30,292	△ 5.1	828,506	1.8	↑	2.4
11月	24,592	21.9	7,999	4.6	0.99	1.18	25,764	△ 7.3	720,812	△ 1.8	2.6	2.4
12月	17,741	95.1	6,785	△ 5.7	1.01	1.22	24,720	△ 7.1	691,679	△ 3.1	↓	2.2
2025年 1月	8,544	7.8	5,662	△ 1.3	0.95	1.20	27,703	△ 5.2	794,348	0.0	―	2.3
資料	北海道建設業信用保証㈱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	

■年度及び四半期の数値は月平均値。■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。

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			
	2020年＝100	前年同月比(%)	2020年＝100	前年同月比(%)	件	前年同月比(%)	件	前年同月比(%)	円／ドル	円 月(期)末
2020年度	99.8	△ 0.7	99.9	△ 0.4	166	△19.8	7,163	△17.0	106.04	29,179
2021年度	100.2	0.5	99.9	0.1	144	△13.3	5,980	△16.5	112.36	27,821
2022年度	103.9	3.6	103.0	3.0	214	48.6	6,880	15.1	135.40	28,041
2023年度	107.2	3.2	105.9	2.8	269	25.7	9,053	31.6	144.55	40,369
2023年10～12月	107.9	2.8	106.4	2.5	81	62.0	2,410	35.2	147.81	33,464
2024年1～3月	107.9	3.0	106.6	2.5	65	0.0	2,319	18.6	148.54	40,369
4～6月	108.9	2.8	107.5	2.5	75	27.1	2,612	25.2	155.79	39,583
7～9月	110.4	2.9	108.4	2.7	75	17.2	2,483	10.9	149.22	37,920
10～12月	111.1	3.0	109.2	2.6	65	△19.8	2,592	7.6	152.36	39,895
2024年 1月	107.7	2.5	106.4	2.0	19	35.7	701	23.0	146.57	36,287
2月	108.0	3.4	106.5	2.8	18	0.0	712	23.4	149.42	39,166
3月	108.1	3.2	106.8	2.6	28	△15.2	906	12.0	149.63	40,369
4月	108.6	2.8	107.1	2.2	20	17.6	783	28.4	153.43	38,406
5月	108.7	2.9	107.5	2.5	30	50.0	1,009	42.9	156.13	38,488
6月	109.3	2.8	107.8	2.6	25	13.6	820	6.5	157.82	39,583
7月	110.1	3.1	108.3	2.7	34	41.7	953	25.7	158.06	39,102
8月	110.6	3.0	108.7	2.8	20	△20.0	723	△ 4.9	146.23	38,648
9月	110.4	2.7	108.2	2.4	21	40.0	807	12.1	143.38	37,920
10月	110.9	2.6	108.8	2.3	29	3.6	909	14.6	149.63	39,081
11月	111.1	3.0	109.2	2.7	17	△15.0	841	4.2	153.72	38,208
12月	111.4	3.4	109.6	3.0	19	△42.4	842	4.0	153.72	39,895
2025年 1月	111.7	3.7	109.8	3.2	17	△10.5	840	19.8	156.49	39,572
資料	総務省				㈱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（%）
2020年度	220,245	△26.3	694,854	△ 8.4	843,956	△30.7	684,868	△11.3
2021年度	336,702	52.9	858,737	23.6	1,334,035	58.1	915,432	33.7
2022年度	422,975	25.6	992,230	15.5	1,937,280	45.2	1,212,810	32.5
2023年度	379,656	△10.2	1,028,980	3.7	1,791,600	△ 7.5	1,087,792	△10.3
2023年10～12月	96,734	△10.9	276,060	3.7	502,493	△14.9	290,036	△10.4
2024年1～3月	100,956	31.2	250,513	8.8	446,830	△10.7	268,184	△ 5.0
4～6月	104,603	8.1	264,660	8.8	435,088	△ 6.0	279,409	7.1
7～9月	97,056	13.9	270,841	4.5	300,223	△20.9	287,270	7.0
10～12月	133,317	37.8	284,894	3.2	r 487,183	△ 3.0	r 289,397	△ 0.2
2024年 1月	25,561	20.4	73,328	11.9	161,894	△ 5.3	90,993	△ 9.7
2月	43,457	68.4	82,492	7.8	125,503	△27.0	86,322	0.6
3月	31,937	6.8	94,693	7.3	159,432	1.1	90,869	△ 5.1
4月	34,383	0.9	89,801	8.3	147,756	12.1	94,514	8.4
5月	24,230	△14.9	82,769	13.5	153,872	△ 9.3	94,999	9.5
6月	45,990	34.5	92,091	5.4	133,460	△17.1	89,896	3.3
7月	32,819	2.2	96,127	10.2	102,676	△ 2.7	102,470	16.6
8月	29,350	16.7	84,335	5.5	99,868	△20.2	91,426	2.3
9月	34,888	24.7	90,379	△ 1.7	97,679	△34.4	93,374	2.2
10月	45,104	31.2	94,270	3.1	148,219	△ 2.3	98,952	0.8
11月	40,675	30.8	91,523	3.8	129,062	△25.8	92,668	△ 3.5
12月	47,538	52.0	99,102	2.8	r 209,902	18.7	r 97,777	2.0
2025年 1月	31,624	23.7	78,652	7.3	p 209,736	29.6	p 106,018	16.5
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（%）
2020年度	187,209	10.7	8,956,861	10.2	112,591	6.8	5,390,605	4.8
2021年度	196,204	4.8	9,240,133	3.2	113,097	0.4	5,483,397	1.7
2022年度	200,220	2.0	9,571,243	3.6	114,290	1.1	5,703,065	4.0
2023年度	203,646	1.7	9,874,290	3.2	113,510	△ 0.7	5,960,061	4.5
2023年10～12月	199,633	1.5	9,653,505	3.6	114,227	△ 0.8	5,879,522	4.0
2024年1～3月	203,646	1.7	9,874,290	3.2	113,510	△ 0.7	5,960,061	4.5
4～6月	204,593	2.5	9,880,299	2.7	113,476	0.2	6,004,258	4.7
7～9月	201,032	1.4	9,801,551	2.2	113,584	0.7	5,995,302	3.4
10～12月	203,619	2.0	9,869,470	2.2	115,899	1.5	6,124,681	4.2
2024年 1月	198,741	2.2	9,702,148	3.4	114,183	△ 0.7	5,887,427	4.2
2月	199,186	2.3	9,724,586	3.4	114,088	△ 0.8	5,906,379	4.2
3月	203,646	1.7	9,874,290	3.2	113,510	△ 0.7	5,960,061	4.5
4月	202,486	1.5	9,934,284	3.0	112,738	△ 0.7	5,962,890	4.4
5月	202,382	1.9	9,906,369	2.4	112,974	△ 0.3	5,971,657	4.5
6月	204,593	2.5	9,880,299	2.7	113,476	0.2	6,004,258	4.7
7月	201,921	2.2	9,873,441	2.4	113,831	0.2	6,007,534	4.5
8月	202,908	2.4	9,856,578	2.1	114,517	0.8	5,994,010	4.0
9月	201,032	1.4	9,801,551	2.2	113,584	0.7	5,995,302	3.4
10月	201,125	1.5	9,820,536	1.9	114,402	1.2	6,007,134	3.6
11月	203,496	2.4	9,886,436	1.6	115,500	1.8	6,058,614	3.8
12月	203,619	2.0	9,869,470	2.2	115,899	1.5	6,124,681	4.2
2025年 1月	201,254	1.3	9,901,711	2.1	115,737	1.4	6,141,106	4.3
資料	日本銀行							

北洋銀行
www.hokuyobank.co.jp

ほくよう調査レポート 2025.4月号(No.341)
令和7年（2025年）3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

ほくよう調査レポートは、北洋銀行ホームページでもご覧いただけます。
https : //www.hokuyobank.co.jp/company/report/

<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。>