調査レポート

2007
5
No.130

- 道内経済の動き
- 道内企業の経営動向（平成19年1～3月期実績、平成19年4～6月期見通し）
- 北海道新幹線札幌延伸に向けて（4）

北洋銀行
www.hokuyobank.co.jp

● 目　　次 ●

道内経済の動き……1

調査：道内企業の経営動向……4

経営のポイント：業務提携、通信販売、商談会などで
業績確保……12
－企業の生の声－

シリーズ　提言：北海道新幹線札幌延伸に向けて（4）…16

主要経済指標……32

道内経済の動き

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

需要面をみると、公共投資は、国および地方自治体の財政面での制約から減少している。個人消費は、総じて横ばいで推移しているが、天候に恵まれたことや冬のイベント効果などから一部に持ち直しの動きもある。設備投資は、製造業の能力増強投資を中心に幾分上向いている。住宅投資は、月毎にばらつきはあるものの、概ね横ばいで推移している。

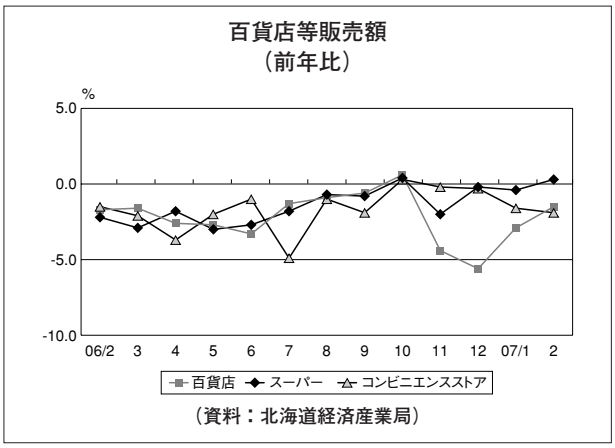
生産活動は緩やかに持ち直している。また、雇用情勢は一部に改善の動きがみられるものの、ほぼ横ばいで推移している。企業倒産は、大型倒産の発生などから件数、負債総額ともに前年を上回った。

①個人消費

２月の大型小売店販売額（既存店ベース、前年比▲0.3%）は、スーパーは前年を上回ったものの、百貨店は前年を下回った。

百貨店（前年比▲1.5%）は、衣料品などが減少し、４ヶ月連続で前年を下回った。スーパー（同＋0.3%）は、身の回り品などの増加から、４ヶ月ぶりで前年を上回った。

コンビニエンスストア（同▲1.9%）は、４ヶ月連続で前年を下回った。

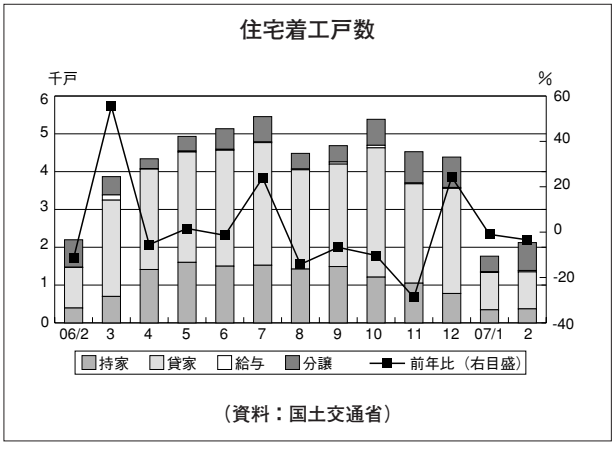


（資料：北海道経済産業局）

②住宅投資

２月の新設住宅着工戸数は、2,124戸（前年比▲3.4%）となった。分譲（同＋1.5%）はわずかに増加したが、持家（同▲5.6%）および貸家（同▲8.9%）が減少し、前年を下回った。

昨年４月からの着工戸数累計では、47,216戸（前年同期比▲4.0%）となり、前年を下回っている。

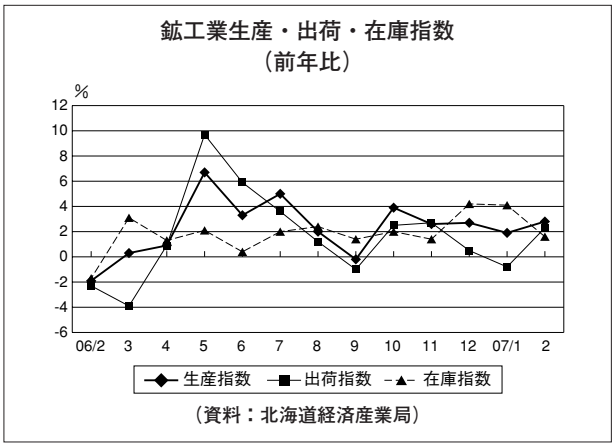


（資料：国土交通省）

③鉱工業生産

２月の鉱工業指数は、前年に比べ生産では、食料品・たばこ工業などが減少したものの、一般機械工業や石油・石炭製品工業などが増加した。

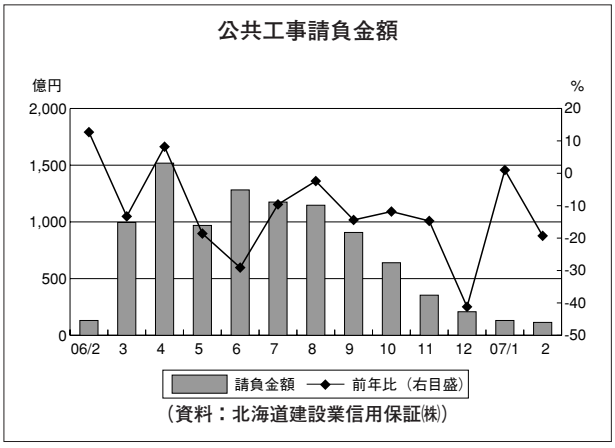
前月比では▲1.4%と２ヶ月ぶりに低下し、前年比では＋2.8%と５ヶ月連続して上昇した。



④公共投資

２月の公共工事請負金額は、106億円（前年比▲19.3%）と２ヶ月ぶりに減少した。

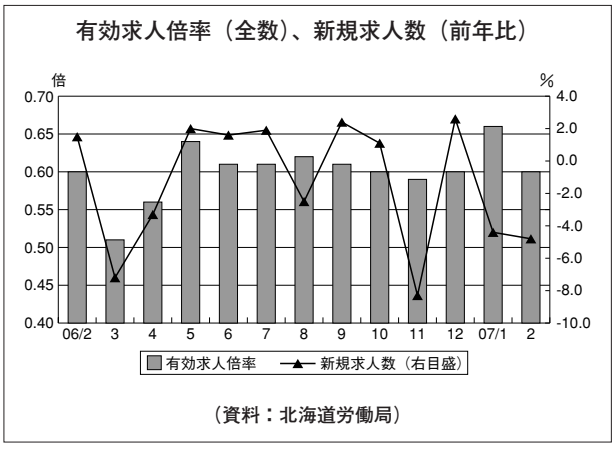
昨年４月からの累計では請負金額8,438億円（前年同期比▲13.0%）と減少基調が続いている。



⑤雇用情勢

２月の有効求人倍率（全数）は0.60倍となり、２ヶ月ぶりに前月を下回った。

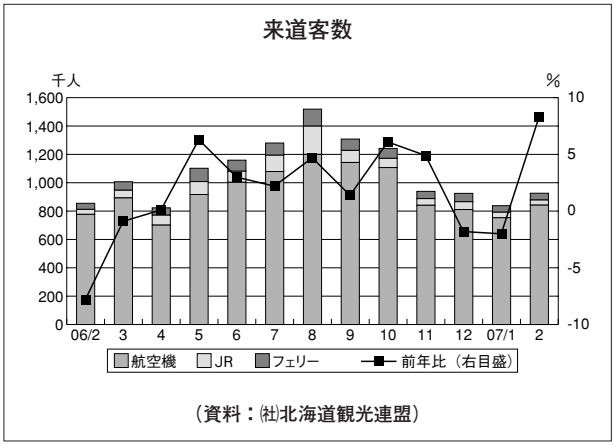
また、新規求人数は運輸業などで増加したものの、建設業や製造業などが減少し、前年を下回った。



⑥来道客数

２月の来道客数は、926千人（前年比＋8.3%）と旭山動物園や雪まつりなどへの観光客の増加から３ヶ月ぶりに前年を上回った。

昨年４月からの累計来道客数は、12,062千人（前年同期比＋3.1%）と前年を上回っている。



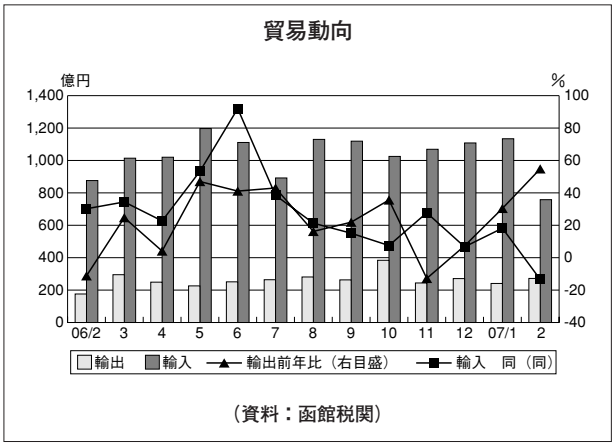
（資料：㈳北海道観光連盟）

⑦貿易動向

２月の道内貿易額は、輸出が前年比54.8%増の272億円、輸入が同13.4%減の758億円となった。

輸出は、船舶や鉄鋼などが増加し、３ヶ月連続で前年を上回った。

一方、輸入は石油製品や肥料などが減少し、20ヶ月ぶりに前年を下回った。



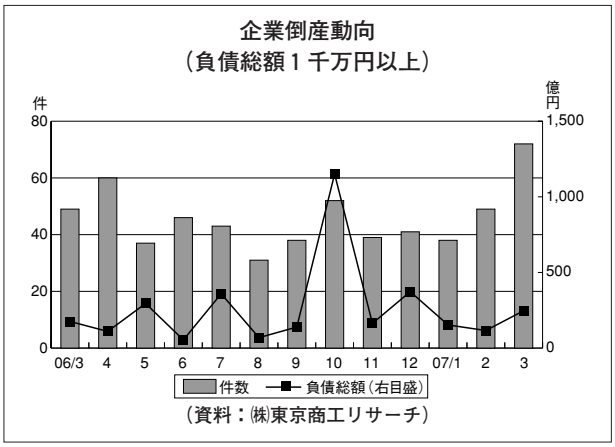
（資料：函館税関）

⑧倒産動向

３月の企業倒産は、件数は72件（前年比＋46.9%）と前年を大きく上回り、負債総額も大型倒産の発生から247億円（同＋40.3%）と増加した。

業種別では、建設業が25件と最も多く、続いて製造業（12件）、卸売業（10件）となった。

18年度（18年４月～19年３月）では、件数が546件（前年比▲1.6%）と減少したものの、負債総額は3,229億円（同＋110.7%）となり、前年を大幅に上回った。



（資料：㈱東京商工リサーチ）

定例調査

業況は８期ぶりに後退

第24回道内企業の経営動向調査

要　約

1. 平成19年１～３月期実績

前期に比べ、売上DI（△９）は８ポイント、利益DI（△17）は５ポイントそれぞれ低下し、業況は８期ぶりに後退した。

2. 平成19年４～６月期見通し

売上DI（△４）は５ポイント、利益DI（△９）は８ポイントそれぞれ上昇し、業況は持ち直しが見込まれる。

3. 当面する経営上の問題点

「過当競争」(51%）を挙げる企業が最多となった。非製造業では６業種中４業種で問題点の第１位になるなど高率を占めた。続く「売上不振」(50%）は前期比６ポイント上昇し半数に達したほか、「原材料価格上昇」(43%）は４割を超え、特に製造業では４業種全てで問題点の第１位になるなど、収益面に与える影響は大きい。

調　査　要　項

◪ 調査の目的と対象
アンケート方式による道内企業取引先の経営動向把握。

◪ 調査方法
調査票を配布し、郵送により直接回収。

◪ 調査内容
第24回定例調査
（19年１～３月期実績、19年４～６月期見通し）

◪ 判断時点
平成19年３月下旬

◪ 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」

◪ 地域別回答企業社数

	企業数	構成比	地　　域
全　道	472	100.0%	
札幌市	166	35.2	道央は札幌市を除く石狩、後志、胆振、日高の各支庁、空知支庁南部
道　央	102	21.6	
道　南	42	8.9	渡島・檜山の各支庁
道　北	79	16.7	上川・留萌・宗谷の各支庁、空知支庁北部
道　東	83	17.6	釧路・十勝・根室・網走の各支庁

◪ 業種別回答状況

	調査企業社数	回答企業社数	回答率
全　産　業	800	472	59.0%
製　造　業	220	131	59.5
食　料　品	75	41	54.7
木材・木製品	35	24	68.6
鉄鋼・金属製品・機械	50	29	58.0
その他の製造業	60	37	61.7
非　製　造　業	580	341	58.8
建　設　業	180	120	66.7
卸　売　業	100	60	60.0
小　売　業	120	65	54.2
運　輸　業	70	31	44.3
ホテル・旅館業	30	21	70.0
その他の非製造業	80	44	55.0

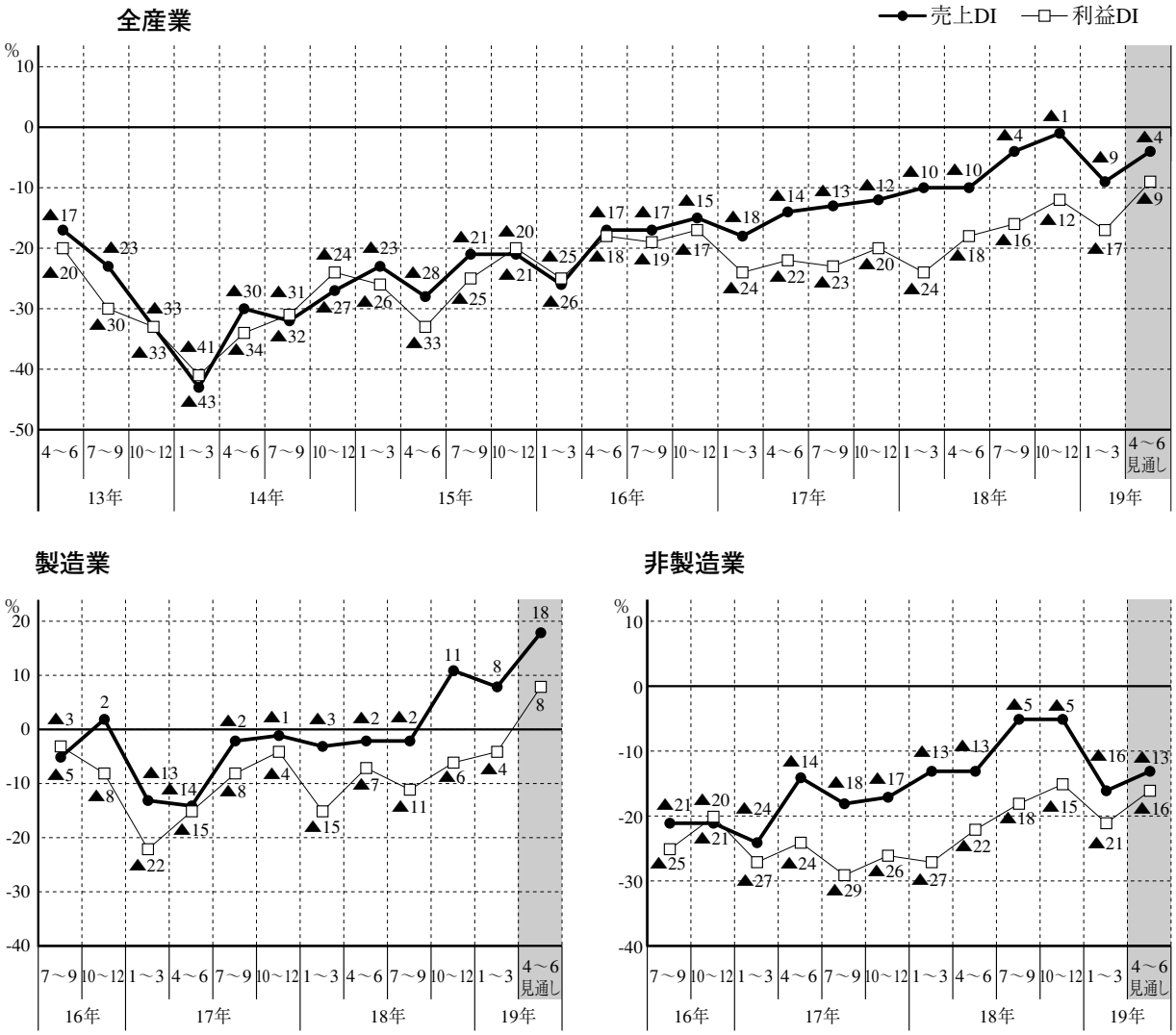
1 平成19年１～３月期実績(売上･利益)

売上DI（△９）は８ポイント、利益DI（△17）は５ポイントそれぞれ低下し、業況は８期ぶりに後退した。

売上では、前年同期に比べ「増加」した企業（24%、回答社数百分比、以下同じ）から「減少」した企業（33%）を差し引いたDI（△９）は、前期より８ポイント低下した。製造業（＋８）は３ポイント低下したもののプラス水準を維持したが、非製造業（△16）は11ポイント低下した。業種別にみると製造業は、食料品製造業などで低下したものの、鉄鋼・金属製品・機械製造業などで上昇した。非製造業では、卸売業はほぼ横ばいとなったものの、他の５業種で低下した。

利益では、「増加」した企業（20%）から「減少」した企業（37%）を差し引いたDI（△17）は前期より５ポイント低下した。製造業（△４）は、２ポイント上昇したが、非製造業（△21）は６ポイント低下した。業種別にみると製造業は、木材・木製品製造業な

＜図1-1＞業況の推移



どで低下したものの、食料品製造業、鉄鋼・金属製品・機械製造業で上昇した。非製造業は運輸業などで上昇したものの建設業、ホテル・旅館業などで低下した。

2 平成19年4～6月期見通し(売上･利益)

売上DI(△4)は5ポイント、利益DI(△9)は8ポイントともに上昇し、マイナス水準ながら業況は持ち直しが見込まれる。

売上では、「増加見込み」企業（21%）から「減少見込み」企業（25%）を差し引いたDI（△4）は、1～3月期実績より5ポイント上昇する見通しである。製造業（+18）は10ポイント、非製造業（△13）は3ポイントそれぞれ上昇が見込まれる。業種別にみると、鉄鋼・金属製品・機械製造業は高水準維持が見込まれるほか、他の3業種も上昇する見通しである。非製造業は、卸売業、小売業などで低下が見込まれるものの、運輸業などで持ち直す見通しである。

利益では、「増加見込み」企業（19%）から「減少見込み」企業（28%）を差し引いたDI（△9）は、1～3月期実績より8ポイント上昇が見込まれる。製造業（+8）は12ポイント、非製造業（△16）は5ポイントそれぞれ上昇する見通しである。業種別にみると、卸売業を除く他の9業種で上昇が見込まれ、特に食料品製造業、ホテル・旅館業などで上昇幅が大きい。

3 資金繰り､短期借入金の難易感など

資金繰り判断DI(「好転企業」－「悪化企業」)の1～3月期実績（△2）は、前期より2ポイント下回った。4～6月期見通し（△6）は、さらに4ポイント低下が見込まれる。

短期借入金の借入難易感判断DI（「容易企業」－「困難企業」）の1～3月期実績(+9)は、前期同水準となった。4～6月期見通し（+5）は4ポイント低下が見込まれる。

在庫判断DI（「過多企業」－「過少企業」）の1～3月期実績（+5）は前期より2ポイント低下が見込まれ、幾分過剰感が薄れた。4～6月期見通し（0）は1～3月期実績より5ポイント低下が見込まれ、さらに在庫圧縮がすすむ見通しである。

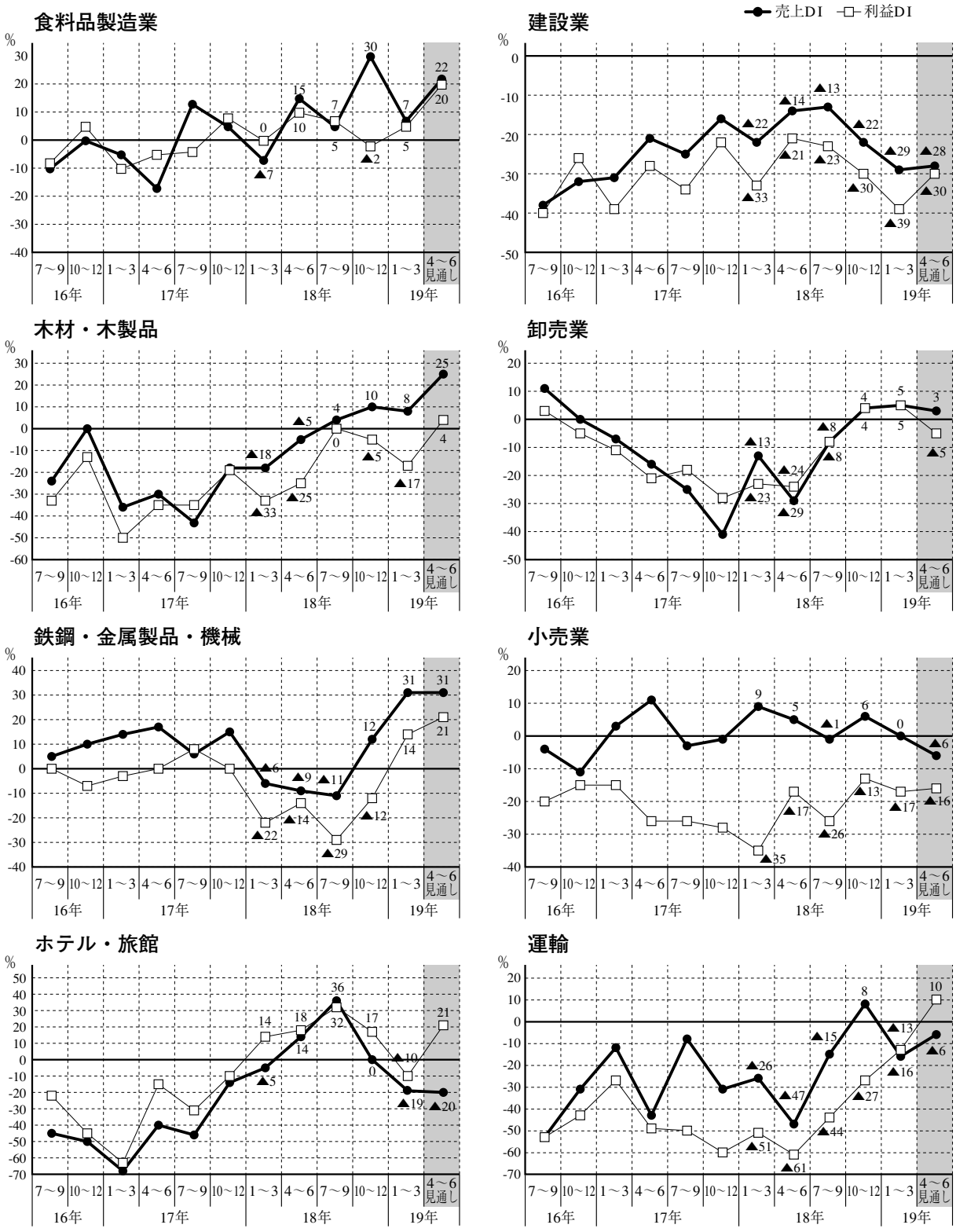
4 設備投資

1～3月期に設備投資を「実施した」企業（25%）は、前期比6ポイント低下した。また前年同時期調査と比べても2ポイント低下した。4～6月期見通しの「実施予定」企業（26%）は、1～3月期よりわずかに上昇する見通しで、前年同時期調査での「実施予定」企業（27%）とほぼ同水準が見込まれる。

5 当面する経営上の問題点

「過当競争」(51%）を挙げる企業が、前期比2ポイント上昇し最多となった。非製造業（57%）では6業種中4業種で問題点の第1位になった。対照的に製造業（34%）では3割台半ばとなり、企業間の競争は比較的緩やかである。続く「売上不振」(50%）は前期比6ポイント上昇し半数に達した。特に建設業、小売業など非製造業（55%）で高いウェイトを占めた。一方、製造業（35%）では3割台半ばにとどまった。「原材料価格上昇」（43%）は、前期比4ポイント低下したが、原油価格の高止まりが続いたことも反映し4割を超えた。製造業では4業種全てで問題点の第1位になるなど、収益面に与える影響は大きい。また非製造業でも運輸業で半数近くを占めるなど3割を超えた。

＜図1-2＞業況の推移（業種別）



＜図2＞売　上

	18/4～6 売上DI	18/7～9 売上DI	18/10～12 売上DI	19/1～3実績	売上DI	19/4～6見通し	売上DI
全産業	△10	△ 4	△ 1	24 不変 43 減少 33（増加）	△ 9	21 不変 54 25（増加 減少）	△ 4
製造業	△ 2	△ 2	11	29 50 21	8	33 52 15	18
食料品	15	5	30	29 49 22	7	37 48 15	22
木材・木製品	△ 5	4	10	29 50 21	8	33 59 8	25
鉄鋼･金属･機械	△ 9	△11	12	45 41 14	31	38 55 7	31
その他	△12	△ 5	△15	17 55 28	△11	24 49 27	△ 3
非製造業	△13	△ 5	△ 5	22 40 38	△16	16 55 29	△13
建設業	△14	△13	△22	14 43 43	△29	12 48 40	△28
卸売業	△29	△ 8	4	32 41 27	5	23 57 20	3
小売業	5	△ 1	6	34 32 34	0	22 50 28	△ 6
運輸	△47	△15	8	19 46 35	△16	13 68 19	△ 6
ホテル・旅館	14	36	0	24 33 43	△19	5 70 25	△20
その他	△ 2	4	△ 7	11 48 41	△30	18 57 25	△ 7

＜図3＞利　益

	18/4～6 利益DI	18/7～9 利益DI	18/10～12 利益DI	19/1～3実績	利益DI	19/4～6見通し	利益DI
全産業	△18	△16	△12	20 不変 43 減少 37（増加）	△17	19 不変 53 28（増加 減少）	△ 9
製造業	△ 7	△11	△ 6	21 54 25	△ 4	24 60 16	8
食料品	10	7	△ 2	29 47 24	5	32 56 12	20
木材・木製品	△25	0	△ 5	13 57 30	△17	17 70 13	4
鉄鋼･金属･機械	△14	△29	△12	31 52 17	14	31 59 10	21
その他	△ 9	△23	△ 6	9 62 29	△20	14 61 25	△11
非製造業	△22	△18	△15	20 39 41	△21	18 48 34	△16
建設業	△21	△23	△30	10 41 49	△39	13 44 43	△30
卸売業	△24	△ 8	4	28 49 23	5	20 55 25	△ 5
小売業	△17	△26	△13	19 45 36	△17	17 50 33	△16
運輸	△61	△44	△27	32 23 45	△13	26 58 16	10
ホテル・旅館	18	32	17	35 20 45	△10	42 37 21	21
その他	△11	△ 7	△ 7	16 39 45	△29	12 52 36	△24

＜図4＞資金繰り

＜図5＞短期借入金の難易感

＜図6＞在　庫

	18/4～6 在庫DI	18/7～9 在庫DI	18/10～12 在庫DI	19/1～3実績	在庫DI	19/4～6見通し	在庫DI
全産業	10	6	7	11 適正 83 6（過多／過少）	5	7 適正 86 7（過多／過少）	0
製造業	20	9	5	12 82 6	6	7 87 6	1
食料品	22	5	△ 4	12 83 5	7	4 94 2	2
木材・木製品	30	25	10	13 74 13	0	9 73 18	△ 9
鉄鋼･金属･機械	17	9	7	15 74 11	4	15 74 11	4
その他	14	6	13	9 91	9	3 97	3
非製造業	6	5	7	11 82 7	4	7 86 7	0
建設業	△ 8	△ 1	0	3 92 5	△ 2	3 91 6	△ 3
卸売業	23	12	23	25 67 8	17	13 79 8	5
小売業	8	12	10	13 79 8	5	7 84 9	△ 2
運輸	4	4	△ 4	10 85 5	5	10 85 5	5
ホテル・旅館	20	10	13	17 83	17	12 88	12
その他	5	△ 2	3	8 79 13	△ 5	3 89 8	△ 5

＜図7＞設備投資

	18/4～6 実施企業	18/7～9 実施企業	18/10～12 実施企業	19/1～3実績	19/4～6見通し
全産業	34	33	31	25 実施 実施せず 75	26 実施 実施せず 46 未定 28
製造業	39	37	30	28 72	26 41 33
食料品	49	31	43	24 76	27 29 44
木材・木製品	10	25	14	13 87	18 50 32
鉄鋼･金属･機械	46	46	13	28 72	17 45 38
その他	36	43	39	41 59	35 46 19
非製造業	33	32	31	23 77	26 48 26
建設業	23	20	19	16 84	10 61 29
卸売業	28	27	28	19 81	23 55 22
小売業	27	33	33	21 79	25 36 39
運輸	60	61	55	53 47	60 17 23
ホテル・旅館	41	45	47	33 67	52 29 19
その他	48	38	35	29 71	35 50 15

〈表１〉当面する問題点（複数回答）

（単位：％）

（項　　目）	**全産業**	**製造業**	食料品	木材・木製品	鉄鋼･金属製品･機械	その他の製造業	**非製造業**	建設業	卸売業	小売業	運輸業	ホテル・旅館	その他の非製造業
⑴過当競争	① 51 (49)	34 (27)	32 (22)	② 33 (24)	31 (30)	② 43 (32)	① 57 (57)	① 68 (64)	② 38 (46)	① 66 (68)	① 58 (42)	① 57 (53)	② 36 (45)
⑵売上不振	② 50 (44)	③ 35 (35)	③ 41 (30)	29 (33)	24 (33)	② 43 (44)	② 55 (47)	② 66 (56)	① 50 (46)	② 54 (43)	42 (37)	② 38 (47)	① 50 (33)
⑶原材料仕入価格上昇	③ 43 (47)	① 68 (70)	① 63 (61)	① 79 (86)	① 83 (82)	① 57 (62)	33 (38)	38 (35)	② 38 (48)	23 (31)	② 48 (63)	② 38 (37)	14 (26)
⑷販売価格低下	34 (31)	25 (21)	20 (13)	4 (14)	34 (21)	38 (35)	③ 37 (34)	③ 46 (41)	32 (34)	③ 34 (27)	29 (21)	② 38 (42)	30 (36)
⑸諸経費の増加	31 (33)	② 37 (38)	② 46 (54)	② 33 (38)	② 45 (36)	22 (18)	28 (31)	26 (23)	27 (28)	28 (32)	42 (45)	29 (42)	30 (38)
⑹価格引き下げ要請	18 (17)	19 (16)	2 (7)	13 (19)	③ 38 (24)	27 (21)	17 (18)	19 (19)	28 (30)	8 (12)	23 (21)	10 (16)	9 (5)
⑺人件費増加	17 (15)	15 (10)	10 (11)	13 (5)	14 (9)	24 (12)	17 (17)	18 (17)	17 (13)	12 (12)	13 (13)	19 (16)	23 (33)
⑻人手不足	9 (11)	8 (13)	12 (22)	4 (10)	7 (9)	8 (6)	9 (11)	8 (10)	2 (3)	9 (10)	13 (16)	24 (21)	16 (14)
⑼設備不足	9 (9)	11 (12)	12 (15)	13 (10)	10 (6)	8 (15)	8 (7)	2 (2)	3 (3)	6 (8)	23 (13)	29 (32)	16 (14)
⑽資金調達	8 (7)	5 (4)	― (9)	13 (5)	3 (3)	5 (―)	9 (8)	10 (10)	7 (6)	5 (4)	10 (8)	19 (21)	11 (12)
⑾代金回収悪化	7 (4)	2 (2)	― (―)	― (―)	― (6)	5 (3)	9 (5)	3 (2)	25 (9)	8 (5)	3 (―)	― (―)	11 (14)
⑿その他	4 (3)	6 (4)	12 (4)	4 (5)	― (―)	5 (6)	3 (3)	3 (2)	5 (6)	― (1)	3 (3)	― (―)	5 (2)

○内数字は業種内の順位、（　）内は前回調査

〈表２〉地域別業況の推移

項目	売上DI					利益DI					設備投資（％）				
	18年4～6	7～9	10～12	19年1～3	**4～6見通し**	18年4～6	7～9	10～12	**19年1～3**	**4～6見通し**	18年4～6	7～9	10～12	**19年1～3**	**4～6見通し**
全　道	△10	△4	△1	△**9**	△**5**	△17	△16	△12	△**16**	△**9**	34	33	31	**25**	**26(29)**
札幌市	△8	△3	△1	△**6**	**0**	△10	△10	△9	△**11**	△**6**	37	37	32	**30**	**34(26)**
道　央	△7	△1	△3	△**11**	△**6**	△21	△12	△8	△**15**	△**18**	30	30	37	**21**	**24(26)**
道　南	0	△21	△2	△**10**	△**3**	△13	△24	△17	△**14**	△**5**	32	36	26	**24**	**20(39)**
道　北	△16	△2	△5	△**14**	△**12**	△19	△21	△17	△**24**	△**5**	37	33	30	**27**	**22(31)**
道　東	△17	△6	4	△**11**	△**5**	△31	△26	△19	△**22**	△**9**	35	27	24	**16**	**19(28)**

（　）内は設備投資未定企業

経営のポイント

業務提携、通信販売、商談会などで業績確保

〈企業の生の声〉

今回の調査では業況は一歩後退しました。非製造業を中心に多くの企業は過当競争の厳しさに苦しんでいます。また、海外との資源獲得競争による原材料価格の高騰に加え、燃料費の上昇も経営の負担となっていますが、販売価格への転嫁はなかなか進んでいません。しかし他社との業務提携、通信販売あるいは商談会への参加などで道外への販路を拡げている企業は比較的順調な業績を確保しています。

以下に企業から寄せられた生の声を紹介いたします。

●**＜水産加工業＞**　石油製品は一部に値下がりもみられるが、資材の発泡スチロール等は値上がりが続き、製品原価を押し上げている。安定的に水揚げされていたホタテも悪天候が続いた影響などで減産となり、原料の確保が難しい。しかし衛生管理の徹底や産地の特徴を上手くアピールすると、価格競争に巻き込まれずに販売できる。

●**＜水産加工業＞**　販売価格の下落、資材コストの上昇、温暖化の影響による漁期の遅れなど業界にとって厳しい環境にある。

●**＜水産加工業＞**　例年よりも海水温度が高く、漁獲量が不振である。そのため原料確保が大変難しく、昨年度に比べ生産量は約半分である。国産物のみを取扱商品として差別化を図り事業展開をしてきたが、今後は輸入品による原料を確保しなければならない。

●**＜かまぼこ製造業＞**　電子レンジを使うなど調理が簡単な食品は好調なようだが、家庭で手間をかけなければならない当社の水産加工食品は不振である。

●**＜製菓業＞**　旅行会社と提携し、アジア方面への売上も伸びつつある。道内、道外の商談会にも積極的に参加しているため当社の認知度が増している。

●**＜製材業＞**　ロシア産原木の入荷量減少により価格が上昇し、原料確保に苦労している。

●**＜製材業＞**　北洋えぞ原木の入荷が少なく価格が高騰している。また、国内材も高値となっている。取引先に値上げの要請をし、理解を得る努力をしている。

●**＜製材業＞**　輸入原木の品不足、入手困難を背景に原木価格が急騰している。製品の値上げ等を工務店に要請し、販売価格は上昇しているが、建築需要の冷え込みを警戒している。

●**＜木製容器製造業＞**　道産天然材および輸入材の減少により原木単価が上昇し、経営環境は厳しさを増している。このことを予想し昨年から木製容器の完成品を作り、新規顧客開拓をした結果、今年になって売上の上昇につながった。

●**＜機械器具製造業＞**　本州方面への営業展開により受注・売上は増加したが、一部施工不良による補修が発生し収益を大きく悪化させた。より厳しい品質管理体制の確立が企業存続の必須条件である。道内需要の増加は期待できず、本州への営業活動強化を一層進めたい。

●**＜再生油の製造＞**　原油高値が当社にとって良い結果となっているが、長く続くと無料回収の廃油が有料化しかねず、コスト増となる心配がある。

●**＜石油製品加工販売＞**　大口取引先が、中国製の安価なものへ変更する可能性が大きく、売上減少が予想される。しかし原材料価格が低下傾向にあることや同業者の廃業により競争が緩和され、収益は改善する。

●**＜土木工事業＞**　官庁工事と民間設備投資の減少により大変厳しい環境である。農業部門や産業廃棄物処理など異業種参入を推進している関連部門の強化を図り、グループ一丸で難局を乗り切りたい。

●**＜土木工事業＞**　10年前より神奈川と埼玉での工事受注、職員出向を実施し、重点としている利益確保に成果を出している。

●**＜内装工事業＞**　大型商業施設（スーパー、百貨店）の新規出店は無いが、リニューアルが活発化している。また地方公共団体における資料館、記念館等の設置、改修等により受注が上昇している。

●**＜型枠工事業＞**　型枠用合板の価格が約２倍になり収益は悪化した。ゼネコンに対して受注価格の改定を申し入れているが、過当競争で実現には至らない。型枠用合板および木材の転用効率をアップさせるため、社内での検討および使用状態の確認指示を徹底する。

●**＜マンション分譲＞**　耐震偽装問題でマンション購入に見込客が慎重になっていることと、金利の上昇によるローンの支払いの負担増が客足を鈍らせている。建築費、用地費の高騰を販売価格に反映できるような環境にはない。

●**＜マンション分譲＞**　販売単価の上昇もあり売上は増加しているが、事業用地、建築費の高騰を転嫁できずに利益率は低下傾向にある。また賃貸物件の大幅な増加により、今後の購入者層の動向が不透明である。

●**＜建設業＞**　今まで以上にリストラを進め身軽にし、建築主体から土木工事業へ方向転換しながら合併・提携に向けて積極的に取り組んでいきたい。

●**＜建材卸売業＞**　仕入価格の高騰は、低迷が続いている売価を適正化出来る良い機会と捉えている。

●**＜建設資材卸売業＞**　地方の工事物件に、都市圏の大手企業が入札に参加し安い金額で落札するため地元の企業が受注できない。したがって、資材販売も難しくなる。今後は、リフォームなど手間はかかるが利益の取れる仕事を請け負い、営業展開したい。

経営のポイント

●**＜靴卸売業＞**　ビジネスマッチングを通じて本州大手企業など新規取引先の確保に努めたい。靴市場におけるインターネット販売や通信販売のシェアが高まりつつある中、無店舗販売先との取引拡大を図りたい。

●**＜穀物卸売業＞**　農業政策の大改革（品目横断的経営安定制度）が新年度より開始され、輪作体系に大きな影響があると考えられる。また、WTO、EPA（経済連携協定）、FTA（自由貿易協定）により農作物の輸入自由化に向けて動き出した。北海道と地元である十勝の優位性を全面に出し、安心、安全を重視した販売をする。

●**＜燃料店＞**　暖冬のため、灯油、ガスストーブの消費が落ち込んでいる。ボイラー給湯機や水道などの凍結修理やメンテナンスも無く、売上不振である。

●**＜コンビニエンスストア＞**　周辺に増えてきた100円ショップの影響を受け客単価が下がった。また、大型スーパーの長時間営業や無休営業が当たり前になり､影響を受けている。

●**＜コンビニエンスストア＞**　数年前から近隣に同系列のコンビニ出店が増え、過当競争である。人口は変わらない中で、限界に来ている。

●**＜コンビニエンスストア＞**　郊外型大型ショッピングセンターによる価格破壊策、賃金アップ戦略、営業時間の延長などに太刀打ちできない。

●**＜コンビニエンスストア＞**　スーパー、同業者の出店意欲は強く、ドラッグストアなど異業態との競合も増えており、今後も厳しい競争環境が続く。

●**＜運輸業＞**　燃料費などの諸コストが上昇しているが、荷主への価格転嫁が出来ず自助努力で乗り切らなければならない。

●**＜農産物運輸業＞**　昨年は農産物の出来が良好だったため、道外輸送量が大幅に増加したが、軽油価格の大幅な上昇に伴うフェリー料金の値上げにより収益率は低下した。これらを価格転嫁するため荷主との粘り強い交渉をする。

●**＜運送業＞**　暖冬の影響で除排雪関連の売上が減少し、全体としては前年対比で売上高は横ばいとなっている。今期初から経費削減に力を注いできた結果、赤字幅は着実に減少している。昨年11月にISO27001認証を取得した。個人情報保護に係る国際認証の先行取得メリットを生かしていきたい。

●**＜商品自動車輸送＞**　自動車の売れ行きが伸び悩んでいるので、自動車輸送以外の関連事業への拡大を検討している。

●**＜生鮮食料品輸送＞**　不漁が続き、真イカ、スケトウダラの輸送量が激減し、売上・利益も大幅に減少している。水産物の輸送が主のため、他の輸送も考えていかなければならない。

●**＜都市ホテル＞**　スキー人口の減少により、スキー目的の宿泊客が減少している。

●**＜都市ホテル＞**　婚礼数が多かったため売上は上昇、また人件費削減により利益も上昇している。今後もサービスの質を落とさずに対応する。

●**＜観光ホテル＞**　宿泊、消費単価ともに下落傾向にある。また、社内旅行などの団体客が減少しているため、少人数のグループをターゲットにした商品を企画する。

●**＜観光ホテル＞**　本州からのツアー客は順調に集客しているが、地元客の動きが全くない。

シリーズ：提言

北海道新幹線札幌延伸に向けて（4）

～　小樽市の取組み　～

はじめに

本シリーズではこれまで、北海道に新幹線が必要な理由や北海道新幹線が札幌まで延伸した場合の沿線地域の変化、また新幹線開業に向けた各地の現在の取組みについて触れてきた。

そこでシリーズ第４回となる本号では、道内で２番目となる観光入込みがある小樽市で、新幹線延伸に向けてどのような取組みを行なっているのかを採り上げてみたい。

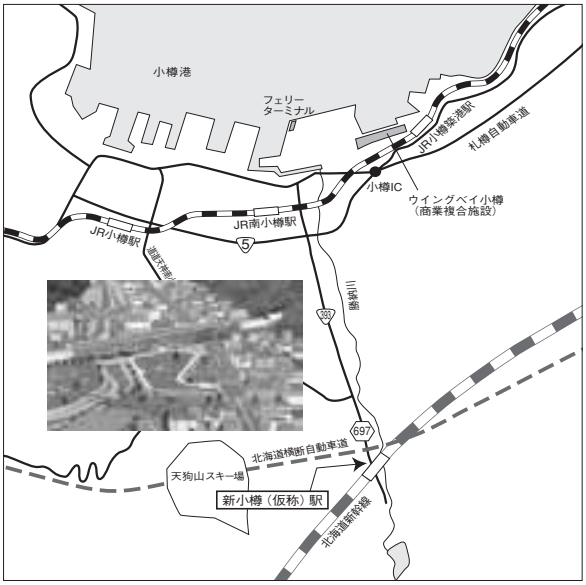
１．北海道新幹線新小樽（仮称）駅の概要

・新幹線新小樽（仮称）駅に関して、今年度から「駅部事前調査」が実施される予定であり、着工が現実味を帯びてきた。
・新幹線開業によって小樽～札幌間は10分弱、小樽～東京間は約３時間50分で結ばれるなど、各地へのアクセス時間が短縮される。
・東北地方とのアクセスが格段に改善されることから、小樽周辺域と東北との間で双方向の人的交流が増加すると見込まれる。
・新小樽（仮称）駅の開業によって、本州から小樽周辺域を訪れる人の流れが新千歳空港や札幌を軸としたルートから変化し、直接あるいは道南経由で小樽に来るようになると予想される。

北海道新幹線新小樽（仮称）駅（以下、新小樽駅）については、今年度中に「駅部事前調査」が実施される。この「駅部事前調査」とは、駅部調査※の前段階で駅周辺域の詳細地形図などを作製するものであり、この調査が実施されるということは、新小樽駅の着工が現実味を帯びてきたと考えることができる。

さてその新小樽駅は、現在の小樽駅から直線距離で南方向に約４㎞離れた小樽市天神地区に設置される予定であり、その予定位置と小樽市の計画書による駅周辺のイメージは図表１の通りである。（なお駅舎の外観等はあくまでイメージであり、実際は新幹線の札幌延伸決定後に再検討される。）

図表１　新小樽駅位置および周辺イメージ（資料：小樽市）



また新小樽駅を利用する地域（駅勢圏）は図表２の通りと予測され、この地域の人口は新幹線が開業するであろう約10年後には16万人前後になると考えられる。さらに本州の各地から小樽や余市・積丹半島東部を訪れる場合には当駅が起点となる見通しであり、これらを考え合わせると、当駅の１日乗降客数は約2,000人～3,000人になると思われる。

※　駅部調査とは、新幹線未着工の区間で、構想段階にある駅とその周辺整備計画との整合性を図るべく、駅の位置や駅舎の規模・構造などについて調査をおこなうもの。今年度は長万部、倶知安で実施されることが決まっている。

なおここで注目すべき点は、新小樽駅の開業によって、本州から小樽周辺域を訪れる人の流れが変化する点である。現在、本州各地から小樽に至るルートは、新千歳空港～(支笏･登別･洞爺)～札幌～小樽というパターンが中心である。しかし新小樽駅が開業することによって、本州の各地から直接小樽周辺域を訪れるケースが増加すると予想されるほか、道南から高速道路や国道を使って訪れる人々も増えるであろう。このため、小樽のみでなく後志地区全域で観光客などの入込みが増加すると考えられる。

図表２　新小樽駅利用地域と将来人口
(予想人口は国立社会保障･人口問題研究所による)

(単位：人)

		H17国勢調査	H27予想人口
新小樽駅利用圏の人口	小樽	142, 165	131, 761
	余市	22, 730	19, 905
	古平	4, 021	3, 243
	仁木	3, 967	3, 292
	積丹	1, 430	999
	赤井川	1, 311	1, 386
計		175, 624	160, 586

さらに新幹線の開業によって、小樽周辺域と道内外への所要時間が短縮される。図表３は小樽から各地への現在の所要時間と新幹線開業後の所要時間を比較したものである。この表から東京や札幌をはじめ、東北各地と小樽のアクセスは格段に改善されることがわかる。

図表３　新幹線開業後の小樽と各地の所要時間

		現在	新幹線開業後	短縮時間
札幌～(新)小樽	鉄道利用	約45分	約７分	38分
(新)小樽～函館(在来)	鉄道利用	約４時間00分	約50分	３時間10分
(新)小樽～仙台	鉄道利用	８時間10分	約２時間30分	５時間40分
(新)小樽～東京	飛行機利用	約４時間40分	約３時間50分	50分
	鉄道利用	約９時間50分		６時間00分

※「北海道新幹線札幌延伸に伴う効果と地域の課題」(北海道経済連合会)およびlivedoor路線検索により独自に推計
※現在所要時間および新幹線開業後所要時間には乗換えに要する時間も含まれる
※現在所要時間は在来線小樽駅から算出

現在、小樽と東北地域の交流は（他地域と比較して）相対的に少ないが、北海道新幹線の開業後は東北地方と小樽がダイレクトに結ばれることから、双方向の人的交流が増加すると予想される。

２．北海道新幹線における新小樽駅の位置づけ

・新小樽駅は、小樽のみでなく北後志広域観光の起終点となる。
・新幹線開業は小樽周辺域の産業活性化を促すだけでなく、少子高齢化問題に対する対策ともなりうる。
・新小樽駅と小樽港との連携によって、ロシア・中国との人的・物的交流が増大する可能性がある。

小樽は道内で２番目の観光客入込みがある観光都市であり、新小樽駅開業が、まず観光関連の業種を活性化することは言うまでもない。加えて小樽は北海道内の新幹線沿線市町の中で唯一「重要港湾」を有することから、国際的交流も含めてさまざまな可能性を持つ。そこで本章では新小樽駅の位置づけについて整理してみたい。

（１）観光の新たな拠点

小樽市の観光入込み客数は、平成11年度をピークとして減少傾向にあり、その理由としては

様々なことが考えられる。例えば、道内からの観光客が一巡した、あるいは旅行形態の個別化によって観光客が他地域に分散してしまった、さらには海外旅行や沖縄などとの競争激化によって北海道観光自体の魅力が薄れていることの影響、等々である。

しかし実際の理由はどうあれ、観光客の入込みを増やすには、「小樽を訪れたことのない人々を取り込む」と同時に、「リピーターを増やし、かつリピート回数も増やすよう促す」しか方法はない。この点で北海道新幹線は有用である。というのは、新小樽駅が開業することで、これまで小樽を訪れたことのない層の来訪が見込まれるほか、リピーターも増加する可能性があるからである。そこで以下に具体的に期待できる点を挙げてみる。

① 東北からの観光入込み客増加

図表４は小樽市を訪れた観光客の居住地を示したものである。これによると、現在小樽市を訪れている道外観光客の約４割は関東圏の居住者である。そのほか近畿が約２割となっており、これに続く。一方、北海道から距離的に近い東北地方からの入込みは全体の１割に満たないことが分かる。

しかし、北海道新幹線開業後は東北地方と小樽が線で結ばれる。これによって東北地方からの観光客は大幅に増加するものと思われる。実際、北海道新幹線開業効果拡大・検討会議（以下、新幹線検討会議）の実施したアンケート調査によると、新幹線が新函館まで開業した時点で「北海道を訪れる機会が増える」と回答した人の割合は東北地方の各県で平均より高くなっている。（図表５）

② 後志全域への入込み増加と相乗効果

同じ新幹線検討会議のアンケートでは、北海道新幹線が新函館まで開業した場合に訪問したい先についても調査しており、その結果では「小樽・倶知安・ニセコ」を訪問したいという回答が非常に多くなっている（図表６）。またその際の移動方法はレンタカーが中心となる。したがって、まず北海道新幹線が新函館まで開業した時点で、新幹線を下車した後に道南から後志全域をレンタカーで観光するルートが確立されると考えられる。加えて、新幹線が延伸して新小樽駅が開業した場合、積丹や余市・仁木などへ向かう場合には同駅が起点となるであろ

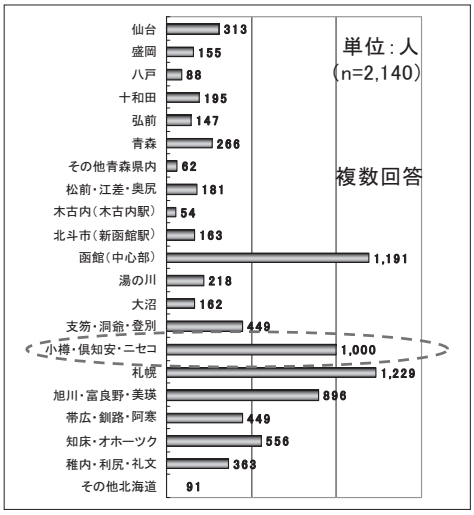
図表４　道外在住の小樽市観光客入込み割合
（資料：小樽市）

居住地	割合
関東	41.4%
近畿	19.2%
中部	14.6%
東北	8.7%
九州	8.3%
中国	4.3%
四国	2.0%
海外	1.4%

図表５　新幹線が新函館まで開業した場合の来道頻度の変化
（資料：北海道新幹線開業効果拡大・検討会議活用会議）
（単位：%）

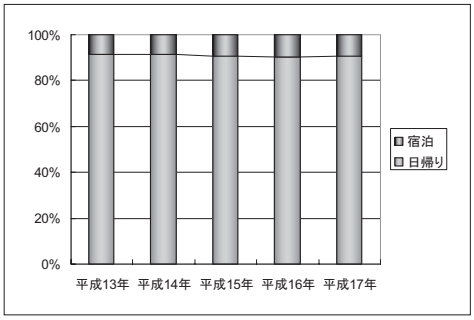
		来道頻度への影響		
		増える	増えない	わからない
地域	全体平均	23.5	25.9	50.6
	青森	46.7	20.0	33.3
	岩手	40.0	17.1	42.9
	宮城	39.0	19.5	41.6
	秋田	40.0	8.0	52.0
	山形	34.8	17.4	47.8
	福島	32.5	20.0	47.5
	茨城	24.1	21.7	54.2
	栃木	29.8	14.9	55.3
	群馬	22.7	18.2	59.1
	埼玉	22.1	23.2	54.8
	千葉	19.9	29.0	51.1
	東京	22.0	27.1	50.8
	神奈川	18.6	30.6	50.9
	山梨	25.0	35.0	40.0
	長野	27.7	27.7	44.7
	静岡	24.8	26.5	48.7

図表６　新幹線が新函館まで開業した場合訪問したい先（資料：同上新幹線検討会議）



う。このように新幹線が後志全域の観光を活性化するのは間違いない。

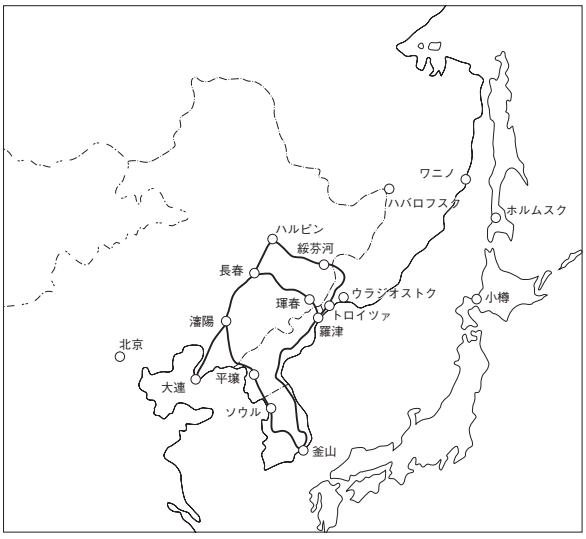
図表７　小樽市観光客宿泊率（資料：小樽市）



さらに後志全体で観光入込みが増加することは、小樽にとってもプラスの効果を生む。というのは後志地域が「面」として新しい観光の魅力を提供することによって、その中心地となる小樽へのリピーターが増加すると考えられるからである。また現在、小樽観光の問題点として、宿泊率の低さが指摘されている（図表７）が、後志エリアでの滞在時間が長くなると小樽で宿泊するケースも多くなると予想され、経済的な効果も期待できよう。

（２）国際交流の拠点

図表８　北海道および極東ロシア・中国東北部



新幹線の開業は、人やモノの流れを変えるケースがある。また小樽は重要港湾に指定された天然の良港を擁しており、新幹線はこれと相俟って、特に国際的な物流や人的交流を促進する可能性がある。

①　外国人観光客の入込み増加

国際的に見た場合、新幹線の開業でまず期待されるのは、外国人観光客の入込み増加であろう。現在小樽では、台湾や香港を中心として外国人観光客の入込みが増加している。また全道的には中国人の来道者も大きな伸びを見せている。こういった状況下で新小樽駅が開業し、小樽と首都圏が直接的に結ばれるようになれば、新小樽駅が、北海道と首都圏をあわせて観光する外国人の起点となる可能性がある。

加えて、小樽とサハリン間には日露フェリー定期航路（現在は休止中）と小樽～ホルムスク旅客航路がある。またロシアの（大陸側）極東地域や中国東北部は北海道と地理的に近い。(図表８)

なかでも極東地域の中心的港湾であり、中国東北部への入口でもあるウラジオストク港は、日本の重要港湾の中で小樽港が最も近い位置にある。今後新幹線の開業と前後して、こういった地域への国際フェリー定期航路が開かれれば、港を通じた外国人の観光入込み増加も期待できよう。

②　国際物流拡大の可能性

前述の国際フェリーは旅客だけでなくモノも運ぶ。したがってロシア極東地域との定期航路開設によって、北海道の地理的メリットが発揮され、小樽が中国東北部やロシアとの貿易拠点となる可能性もある。

特にウラジオストクから中国側の綏芬河（すいふんが）・ハルビンを結ぶルートは国際的にも注目を集めて

いる物流ルートの１つであり、実際富山県の伏木富山港とウラジオストクには国際フェリーの定期航路が開設されている。また新潟ではウラジオストク対岸のトロイツァ港から中国吉林省に至る定期物流ルートを今年から開設する。そのほか秋田や青森でも、極東ロシアの港を入口としたロシア・中国との貿易を模索しており、北海道でも対応が急がれる。

（３）ビジネスの拠点

人的交流の増加は物流や情報量の増加もあわせてもたらす。したがって、新幹線の開業を契機に新小樽駅がビジネスの拠点となる可能性もある。

確かに新小樽駅の周辺は後背地がさほど広くない。このため駅周辺に大工場や大規模商業施設が立地することは考えにくい。しかし新小樽駅から観光の中心となる運河地域や市街地までの所要時間は車で約10分であるほか、大規模な工場などが立地する銭函地域へのアクセスも良い。このため新幹線開業に伴って、小樽の産業が活性化され、さまざまなビジネスチャンスが生まれる可能性がある。

①　観光関連産業の活性化

まず、新幹線の開業は観光関連産業を活性化する。具体的には、観光客の入込み増加によって飲食関連の産業が潤うほか、お土産品の販売や観光施設の売上も増加が見込まれる。加えて、新小樽駅から各地への２次交通分野（バス・タクシー・レンタカー）なども利用者が増加する。

さらに観光客の絶対数が増え、且つ後志地区での滞在時間が増加することによって、小樽地区で宿泊する観光客も増加する見込みであり、ホテル・旅館業なども恩恵を受けることになるだろう。

②　物流・貿易関連産業の活性化

観光の振興によって人的交流が増加すると、それに伴い食品を中心とした物流も活性化する。これによって特に運送業などが活性化する。また中国やロシアとの交流が盛んになれば、貿易関連産業にもビジネスチャンスが拡大する。例えば、輸出については食品や自動車などが見込まれ、また輸入については生活雑貨や木材などが中ロ両国から入ってくる。すると倉庫業・運送業・貿易商社などはもとより、輸出入される各製品の卸売業者なども売上の増加が期待できよう。

③　製造業立地の可能性

観光によって最終需要が刺激され、且つ物流も活性化すると、製造業の立地が増加する可能性もある。特に食品加工業は、輸出用製品の加工やお土産品加工など大きな可能性を持っている。加えて小樽には港がある。この港の活用方法次第では新たな産業が生まれる可能性もある。例えばリサイクルを中心とした、国際的な環境産業が発展することなどが考えられよう。

図表９　道内主要都市の高齢者率
（資料：平成17年国勢調査）

地域	高齢者率	平均年齢（歳）
小樽市	27.4%	48.1
函館市	23.9%	46.0
旭川市	22.2%	45.2
釧路市	21.0%	44.4
北見市	20.4%	43.6
帯広市	19.0%	42.8
苫小牧市	18.1%	42.7
江別市	17.9%	41.8
札幌市	17.3%	42.3

なお小樽市は道内の10万人以上の都市で最も高齢化の進んだ地域であり、少子化の進展と相俟って人口の減少が深刻な問題となっている（図表９）。しかし産業が活性化して雇用の場が拡大

し、結果として若年労働層が増加するなどの好循環が生まれれば、人口減少のスピードは鈍化すると考えられる。

3．小樽市の駅周辺整備構想と現在の取組み

・平成18年12月に「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想」が策定された。
・同構想の目的は、新小樽駅が開業した際に新幹線を最大限活用できるよう、事前にまちづくりの方向性を示し、市民の議論を活性化させることにある。
・具体的には、新駅周辺の土地利用構想や施設・道路整備など「新駅周辺の新たなまちづくり」について触れている。
・また新幹線を活かしたまちづくりの方策として、「東北からの観光客誘致」「北後志観光圏の構築」「小樽港との連携による国内外との交流促進」などを挙げている。

昨年12月に小樽市では「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想」(以下、駅周辺整備構想）を策定している。そこで次に同構想策定の目的と特徴的な点などを取り上げてみたい。

（１）構想の目的

今回策定された駅周辺整備構想は、北海道新幹線の延伸が決まった後に策定される、実際の整備計画の素案という位置づけである。したがって構想の目的は、新小樽駅の着工が決定した際に、スムーズにまちづくりに移ることができるよう、事前に市としてのまちづくり方針を示すとともに、これをきっかけとして、新幹線を活用したまちづくりについて、市民の議論を活性化させる点にある。

（２）具体的内容

同構想は大別して「新幹線を活かしたまちづくり」のビジョンと、それを実現する為の「土地利用構想」および「インフラ等の整備構想」の３部から構成されており、具体的内容は次の通り。

①　新幹線を活かしたまちづくりのビジョン

小樽市では新幹線の活用方策として主に次の４点を挙げている。

・東北地方からの観光客誘致拡大⇒新幹線開業によってアクセスが改善する東北地方から、観光客が増加するようにPR活動を行なう。
・小樽を起点とした北後志地域等の新たな観光圏構築⇒小樽市を起点として「フルーツカントリー」の余市町・仁木町方面へ、あるいは「積丹半島周辺沿岸地域」の古平町・積丹町へ向かう観光ルートを構築する。
・新駅周辺地域の新たなまちづくり⇒地域資源・主要アクセス動線を考慮した上で、新駅周辺地区をゾーニングし、計画的に整備する。またマルチハビテーション※や移住者受入れも推進する。
・小樽港との連携による国内外との交流促進⇒小樽港は中国・ロシアなどの環日本海圏や東アジア諸国との拠点として重要であり、新駅と小樽港を連絡させることによって、海運による

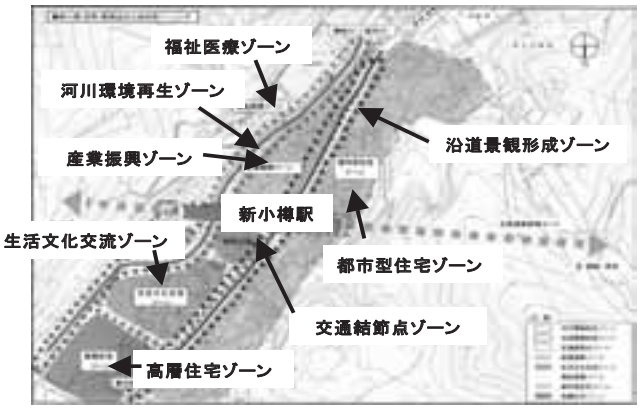
※　一世帯で複数地域に住居を持ち、必要に応じて住み分けること

国内外との交流を促進する。

② 新駅周辺の土地利用構想

「新駅周辺のまちづくり」を推進するため、小樽市では新小樽駅周辺を８つのゾーンに区分して活用する計画である。その具体的なゾーニングは図表10の通りであり、各ゾーンの役割は次の通り。

図表10 新小樽駅周辺土地利用ゾーニング（資料：小樽市）



・河川環境再生ゾーン⇒自然再生を進め、魅力ある河川景観を形成する。
・沿道景観形成ゾーン⇒新駅への主要アクセス道路沿道は、駅利用者が快適に感じるような、良好な景観を形成する。
・交通結節点ゾーン⇒駅には情報提供施設を設置するほか、駅前には２次交通アクセス拠点として駅前広場および駐車場等を設置する。
・産業振興ゾーン⇒食品産業や研究施設等を誘致し、産業による地域振興を図る。
・生活文化交流ゾーン⇒地域住民相互の生活・交流の拠点を整備するほか、自由広場を設置して、新駅利用者と地域住民が交流を図れるようにする。
・福祉医療ゾーン⇒地域密着型の福祉・医療施設の立地誘導を図る。
・高層住宅ゾーン⇒新駅整備に伴い転居が必要となる住民の受入れ、および産業振興ゾーンの企業従事者のために、高層住宅立地を図る。
・都市型住宅ゾーン⇒駅周辺の既存住宅地について、生活道路や街区公園などを整備して、安全・快適に住むことのできる住宅地とする。また道内外から移住者を誘致する。

加えて分譲住宅地である「おたる望洋パークタウン」隣接地に、保養地形成ゾーンを設け、小樽市外居住者のマルチハビテーションや移住者受入れを検討する構想もある。

③ 駅と駅周辺およびアクセス道路等の整備

広域観光の実現や産業活性化のためには新小樽駅から各地への２次交通網の整備が不可欠である。そこで駅周辺整備構想には次の点が盛り込まれている。

・新駅利用圏（駅勢圏）から新小樽駅までのアクセスルート整備
・高速自動車道の各インターチェンジから新駅までの円滑な交通アクセス確保
・パークアンドライド※駐車場、キスアンドライド用乗降場の整備
・バス・タクシーのターミナル整備およびレンタカー配備
・地域情報インフォメーション機能の充実
・案内標識の整備
・新駅と小樽港のアクセス向上
・奥沢十字街の交差点改良による交通円滑化

以上に加え、駅周辺整備構想では観光振興の具体策として、バスを利用した新小樽駅を起点

※ パークアンドライドとは、自動車を駅前駐車場等に置き、新幹線などの鉄道に乗換えること。キスアンドライドとは、通勤や通学などにおいて、駅まで家族に自動車で送迎してもらい、列車に乗換えること。

とする観光ネットワーク形成や後志地域の物産販売施設整備などについても言及している。

（3）現在の主な取組み

さて、ここまで駅周辺計画の概要について述べてきた。では現在、小樽地区では新幹線の延伸・開業に向けて、実際にどのような取組みが行なわれているのであろうか。

①　官民を挙げた準備活動

小樽では従来、官民で構成する「北海道新幹線建設促進後志・小樽期成会」を中心として、新幹線の延伸に向けた活動や、新幹線の必要性に対する情報提供活動を行なってきた。またこれに加えて、昨年７月には小樽商工会議所など地元経済界を中心とした「北海道新幹線札幌延伸を強く願う小樽期成会」も設立され、新幹線延伸に向けた活動が加速されている。同期成会では発足後

・中央陳情活動
・新幹線関係者による講演会実施
・「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想」策定の為の資金支援
・北海道新幹線札幌延伸に向けた、市民への情報提供活動

など、さまざまな施策を実施している。特に市民への情報提供については、今年の２月、南小樽駅構内に大型パネルを設置し、さらにそれを小樽商工会議所会報で採り上げるなど、熱心な活動が展開されている。（図表11）

図表11　南小樽駅の新幹線情報パネル

また小樽市でも、前述の駅周辺整備計画について概要版を作成し、市のホームページ上で公開しているほか、同概要版を用いて住民への説明会を実施する等によって、北海道新幹線の札幌延伸に向けた準備を進めている。

②　小樽市内観光の振興に向けた取組み

小樽は観光都市であり、既に観光振興に向けたさまざまな取組みが行なわれている。なかでも平成18年には、小樽観光の現状分析や今後の取組み指針を盛り込んだ、小樽市観光基本計画「新・いいふりこき宣言」が策定されており、新小樽駅の周辺整備構想のなかでも、同宣言の内容について言及されている。

また今年の３月には、61年の歴史がある小樽観光協会と「小樽雪あかりの路」などの事業で中心的な役割を果たしてきた小樽観光誘致促進協議会が統合して、新生「小樽観光協会」が発足するなど、観光事業の推進体制も総合的、かつ機動力があるものに整備されている。

③　広域観光実現への取組み

新幹線開業後、観光客入込みの増加やリピーター確保のカギとなる、広域観光の実現に向けて、後志管内ではさまざまな取組みがなされている。特に平成15年度には後志地域広域連携観光交流推進協議会の実施する「後志スロー・コリドー構想」が、国土交通省の「観光交流空間づくりモデル事業」に選定され、広域ドライブ観光の情報提供実験（しりべしiネット・iセンター）やSLニセコ号の運行支援など、広域観光の実現に向けて種々の具体策が実施されている。

④　国際航路の現状

産業振興のためには小樽港を活用した国際的な施策が重要であることは既に触れた。そして現状、小樽には次の４つの国際航路が存在する。

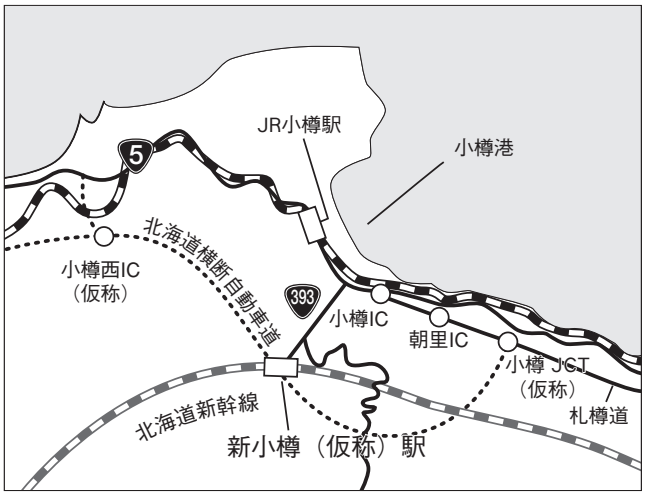
・小樽～ホルムスク（ロシア・サハリン）旅客航路（概ね月１便）
・小樽～ホルムスク・ワニノ（ロシア）日露フェリー定期航路（現在休止中。過去の運行実績は概ね月１便）
・小樽～大連・青島・上海（中国）定期コンテナ航路（週１便）
・小樽～寧波・上海（中国）定期コンテナ航路（週１便）

上記のうち、特に中国向け定期コンテナ航路に関しては、取扱貨物量の増加に伴い、今年３月から２航路に分けた上で、週２便体制となったものであり、これからも発展が見込めるルートである。

⑤　インフラ等の整備

新幹線が延伸した場合、新小樽駅からの２次交通整備は物流・人的交流の両面で非常に重要である。この点小樽では、新幹線の延伸活動と並行して、北海道横断自動車道の整備要望も行なってきており、その結果、平成18年４月から余市～小樽間についての整備事業が着手されている。なお同自動車道は余市から小樽市塩谷の小樽西インターを経て、小樽市新光付近で現在の札樽自動車道と合流する予定である。（図表12）

図表12　新小樽駅周辺の交通網



加えて、小樽市内では徒歩による観光希望者が多いことから、歩行者向けの観光案内標識整備も進められており、特に道路管理者（国・道・市）によってバラバラになりがちな表示形式を、管理者同士の協議の上で統一するなどの工夫を行なっている。

４．既設新幹線駅の参考例

・既設新幹線駅の参考例として、新小樽駅との共通点が多い、広島県の新尾道駅を取り上げる。
・尾道と小樽の共通点は、
①人口が同程度である。
②「海」「坂」「食」などを中心とした観光都市で、フィルムコミッションにも注力している。
③地域外からの観光客入込み数が同程度である。
④新幹線駅の設置場所が在来線の駅から４キロ程度離れている。
⑤近隣に、より大きな都市が存在する。
などである。

・山陽新幹線の新尾道駅は請願駅であり、地元の寄付金および地方公共団体が費用を負担して、総額約120億円を投じて設置された駅である。しかし当初予想より観光客などの利用が少なく、また「ひかり」が停車しなくなったこともあって、近年は利用客数が伸び悩んでいる。

・但し尾道工業団地および尾道流通団地に関しては、立地企業が順調に集まるなど、新幹線新尾道駅および山陽自動車道の開業効果が表れている。

広島県尾道市にある山陽新幹線「新尾道駅」は、その立地や駅の性格などにおいて新小樽駅との類似点が多い。したがって小樽において、新駅周辺整備や新幹線を活用したまちづくりを考える上で、新尾道駅の歴史、現状などから学ぶ点もあると思われる。そこで次に新尾道駅設置の経緯や現状・問題点などについて整理してみる。

図表13　小樽市と尾道市の比較

（単位：千人）

地域	人口	他地域からの観光客
小樽市	142	2, 172
尾道市	150	2, 287

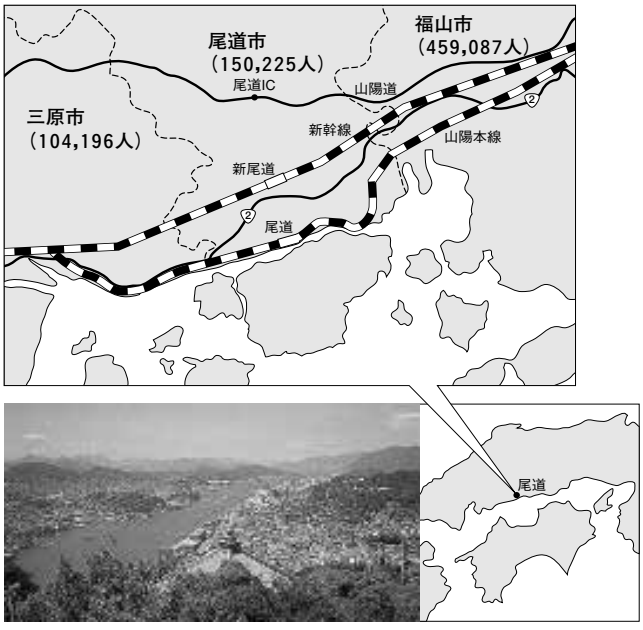
※人口はH17国勢調査による
※観光入込みはH17年のデータ
※尾道の観光客については中国・四国地域以外を他地域とした

（1）小樽と尾道の共通点

小樽と尾道は非常に共通点が多い。まず人口であるが、図表13の通り尾道市が約150千人であるのに対して、小樽市は約140千人とほぼ同程度である。

また尾道は、瀬戸内の海と小島から成るしまなみ海道地区の入口に位置し、尾道水道に面するほか、背後には千光寺山などの山々がひかえる風光明媚な地域である。(図表14) 尾道は「海」「坂」など、その情景から映画の舞台となることも多く、この点でも小樽と共通している。

図表14　尾道の位置と町並み（資料：尾道市）



「食」に関しても、瀬戸内の新鮮な魚介類はもとより、近年では「尾道ラーメン」なども全国区となっており、小樽に引けを取らない。さらに他地域からの観光客入込み数は、小樽・尾道両市ともに２百万人／年とほぼ同程度である。(図表13)

加えて、新幹線駅の立地についても類似点がある。新尾道駅は在来線尾道駅から４㎞ほど離れた山間にあり、これは新小樽駅の建設予定地と同じロケーションである。また新尾道駅は広島県東部の中核市である福山市に隣接（在来線で約20分）していることも、小樽のおかれている状況に類似している。(小樽の場合は札幌と隣接しており、在来線で約40分)

（2）山陽新幹線新尾道駅の概要

①　設置までの経緯（図表15）

新尾道駅は山陽新幹線が開業した後に地域住民の要請によって設置された、いわゆる「請願

駅」である。地元では東海道新幹線が開業する２年前の昭和37年から、山陽新幹線の尾道停車に向けた陳情活動を実施していたが、昭和44年に決定した山陽新幹線岡山～博多間の設置駅に「新尾道駅」は盛り込まれず、昭和50年には山陽新幹線が開業してしまった。

しかし地域住民は、新幹線が停車しなければ観光や産業振興において隣接他市に遅れを取るとして、新幹線駅設置に向けた運動を継続し、昭和60年にようやく「新尾道駅」の設置が決定し、昭和63年の開業に至ったものである。

図表15　新尾道駅開業までの略年表（資料：尾道市）

昭和37年	・山陽新幹線の建設計画における、尾道停車を要請
昭和39年	・東海道新幹線開業
昭和44年	・山陽新幹線（岡山～博多間）に尾道停車は盛り込まれず
昭和50年	・山陽新幹線（岡山～博多間）開業
昭和52年	・新幹線尾道駅設置促進期成同盟会設立
昭和57年	・市役所内に新幹線設置対策室を置く
昭和60年	・国鉄との工事協定締結および新尾道駅起工式
昭和63年	・新尾道駅開業

② 事業費と調達

新尾道駅建設事業費は総額で約120億円である。その内の約１／４にあたる30億円は、地元の個人・法人からの寄付で賄い、残る部分は尾道市が１／２（起債を含む）および国・広島県が１／４を負担した。なお事業内訳と資金調達方法詳細は図表16の通り。

図表16　新尾道駅整備事業費と資金調達（資料：尾道市）

（単位：百万円）

	駅本体工事	市道整備	駅裏広場整備	物産館	事務費	計
国・県支出金	2,026	1,093	0	0	0	3,119
寄付金	2,026	177	832	0	0	3,035
市・地方債	0	1,278	602	149	0	2,029
市・一般財源	2,026	618	918	4	297	3,863
計	6,078	3,166	2,352	153	297	12,046

③ 当初の乗降客予想と駅前整備構想

駅建設計画時点では、新尾道駅を利用する圏域（駅圏勢）の人口が約400千人、乗降客は１日約3,100人と予想されていた。

また駅構内には観光客の利用を見込んだ観光物産館や観光案内所、売店などが設置される計画であり、さらに周辺住民の利用を見込んで駅の両側に170台分の駐車場が準備されることとなった。

（３）新尾道駅の現在の様子（図表17）

以上のような紆余曲折を経て、また地域住民も相当な資金負担をして、ようやく設置されたのが「新尾道駅」である。しかし現在の新尾道駅の利用状況は１日の乗降客が約2,300人程度と当初予想を大きく下回って推移している。

図表17　現在の新尾道駅（上）および駅前（下）

その理由として、尾道市役所では、

① 新尾道駅から市街地や主要観光地までは距離があるのに、２次交通の整備が十分ではない。

② 近接する福山駅には「のぞみ」「ひかり」「こだま」という全てのタイプの列車が停車するのに対して、新尾道は「こだま」しか停車せず利便性が悪い。よって観光客の入込みルートは新幹線福山駅から在来線を利用する形がメインとなっている。(なお、開業当初は「ひかり」も停車していたが、平成９年より停車しなくなった)

③　広島方面からの観光客が､山陽自動車道の開通に伴い高速バスを利用するようになった。

などの点を挙げている。

現在これらの問題に対して同市では、新幹線の利便性向上のために「ひかり」を新尾道駅に停車させるように要望活動を実施しているほか、駅から市街地までの公共交通機関によるアクセス改善を計画中である。

また「まちづくり」の面に目を向けると、既存市街地から新尾道駅に至る幹線道路沿いでは、大手資本によるロードサイド店が野放図に立ち並び、地元の商店経営を圧迫する等の問題も起こっている。これは新尾道駅の周辺域に関して、駅開業当時に整備計画が策定されなかったことも一因といわれている。

（４）新幹線開業の効果

観光振興の面ではやや当てが外れたものの、新尾道駅の開業はその他の産業振興において効果をもたらしている。たとえば、同駅から約２㎞にある「尾道工業団地」は平成４年の完成と同時に完売という状況であり、また同じく新尾道駅から約２㎞の地域で平成11年以降に開発が進められてきた「尾道流通団地」についても、完成した部分は１区画を残すのみとなっている。なお現在３工区の造成が進められており、本年６月より分譲される予定であるが、これについても既に大部分について購入希望企業が内定している状態とのことである。(図表18)

図表18　尾道流通団地（資料：尾道市）

尾道市役所によれば、このような産業立地の活性化は山陽自動車道の開通によるところも確かに大きいが、それに加えて新尾道駅の存在も大きな要素となっているようである。なぜなら、工場で何かがあった場合、あるいは商談や打合せなどの際に、新幹線を利用して他地域にいる担当社員が、迅速に工場・流通拠点に駆けつけることができるからである。

（５）新尾道駅から学ぶ点

さて以上、新尾道駅について触れてきた。では新小樽駅の開業を見据えたときに、先行事例から学ぶべき点として、どのようなことが挙げられるだろうか。

①　総合的な交通体系を考える

新尾道駅は、駅と市街地を結ぶ２次交通の整備が遅れたことや隣接する福山からのアクセスのほうが利便性が高いこと、さらに高速バスの台頭などによって利用者が伸び悩んでいる。

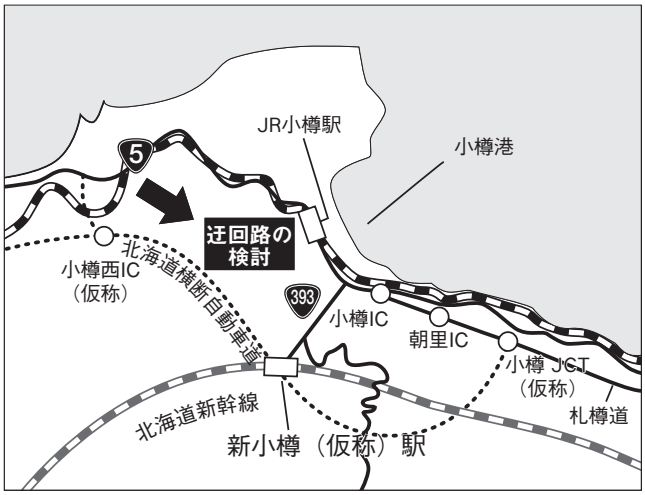
したがって新小樽駅整備を考える場合は、同駅で新幹線を下車する観光客等の市街地までのアクセス方法を考えるだけでなく、新幹線開業後に小樽を訪れる人々の利用交通機関や動線・ニーズをアンケート等によって十分調査の上、交通体系を総合的に見直す必要がある。

例えば、昨年度から事業着手された北海道横断自動車道の余市～小樽間では、余市インターから自動車道を利用した場合、小樽の観光地に向かうには小樽西インター※で降りるしかな

※　北海道横断自動車道は小樽市新光町付近で現在の札樽道に接続する予定である。しかし札樽道を経由して小樽市街地方面に戻ることができないほか、ジャンクションで降りることもできない。したがって小樽西インターを通過してしまった場合、小樽市街に向かう場合は銭函インターで降りることになる。

い。しかし北海道新幹線が札幌まで延伸した場合、倶知安・余市方面からレンタカーによって小樽を訪れる人も増えると考えられる。よって調査の結果、ニーズが高い場合は、札樽道を経由して小樽市街に入るルートの整備も検討する必要がある。また、駅周辺整備構想でも触れられている通り、小樽西インターから小樽市内に至る間の国道５号線が混雑すると予想されるため、国道を経由する外に、市街地までアクセスできるような新たなルート整備などが必要となろう。(図表19)

図表19　小樽周辺域交通網の将来像



②　新幹線利用者の目線に立った計画

新幹線下車後のアクセス整備が重要であることは既に述べたが、それも単純に、「新小樽駅から観光地や市街地に至る路線バスを整備すれば良い」というものではない。なぜなら小樽に来る観光客は小樽市内の地名を知らない場合が多いため、どの路線バスに乗れば目的地に着くかがわからないからである。また路線バスの場合、途中の停車も多く、観光客にとっては時間をロスすることにもなる。したがって、新幹線利用者の目線に立てば、主要観光地や市街地に直接アクセスできる連絡バスを整備する必要がある。また観光案内所の整備は必須であろう。

加えて、新幹線の新小樽駅停車ダイヤに関しても、利用者のニーズを十分考慮して設定されるように、運行各社に対して要望を行なう必要がある。

③　周辺地域の計画的な整備

尾道では、新尾道駅から既存市街地に至る地域の利用計画策定が遅れた事を問題点として挙げていた。しかし幸い小樽市においては、前述の駅周辺整備構想で既に周辺地域の土地利用について検討がなされている。

但し今後、詳細な計画が作成され、実際にまちづくりが進められる場合には、地域住民の声を再度確認し、住民の意向が計画に十分に反映されるような仕組みをつくることが求められよう。

④　産業立地の可能性

尾道では新幹線の開業効果として、製造業や物流拠点の立地が進んだことを挙げている。また２章で述べたように、小樽でも同様の可能性が考えられる。

しかし企業立地に関してはライバルとなる地域も多い。したがってその実現の為には、新幹線開業前に小樽の強み（港湾を有する点など）を明確にするとともに、進出希望企業の有無や可能性について調査の上、北海道庁と協力しながら、用地の整備や企業誘致を実施する必要がある。

5．今後の検討課題

・広域観光を実現する為には、民間が中心となって、新しい発想で取組む必要がある。
・新幹線は競争も運んでくる。したがって特に観光関連の業種については自らの「強み」を再確認する必要がある。
・国際交流の進展に向けて、新たな国際定期フェリー航路の検討や外国人の受け入れ体制整備などの準備が必要となる。

（1）広域観光の実現

新幹線は各地との時間距離を大きく短縮する。したがって新幹線開業後の広域観光を検討する場合は、後志地区での既存の取り組みに加えて、新しい発想も求められよう。

例えば、東アジアの観光客には「北海道」とともに、「東京」「東京ディズニーランド」などの人気が高い。また新幹線の乗車そのものが観光の一部として成り立つ可能性もある。したがってアジアの観光客に対しては、新幹線乗車と東京・小樽の観光をセットでPRすることが有効になるかもしれない。また関東や道東・道北在住者には、小樽と東北を合わせた広域観光のニーズが生まれることも考えられる。

以上のように、北海道新幹線を活用した観光振興については、より一層広域な地域との連携を模索する必要がある。そしてそれを推進するには、観光協会などとともに、民間が中心となって活動することが求められる。というのは、既に新幹線駅を持つ自治体へのヒアリングでは、「行政は新幹線工事が始まると、関係機関との調整や駅前周辺の整備に追われ、ソフト面まで手が付けられなかった」という回答が多いからである。また柔軟な新しい発想を取り入れる意味でも、さまざまな民間の知恵が役立つと思われる。

（2）観光関連業種における「強み」の再確認

新幹線は関東・東北の各地と北海道を線で結ぶ。このことは新しい人的交流や物流をもたらすほか、観光地同士あるいはホテルなど企業間の競争も運んでくる。

実際、新幹線開業が決定して工事が進められている道南地区では、ビジネスホテルの建設ラッシュが続いており、その反動で湯の川などのホテルでは宿泊客確保に苦戦している。

したがって新幹線の開業というチャンスを活用する為には、まず地域や企業の持つ「強み」を再確認する必要があるだろう。そして「強み」が確認できたらそれを差別化のポイントとして、小樽周辺域を訪れる人々のニーズに応える仕組みを検討する。

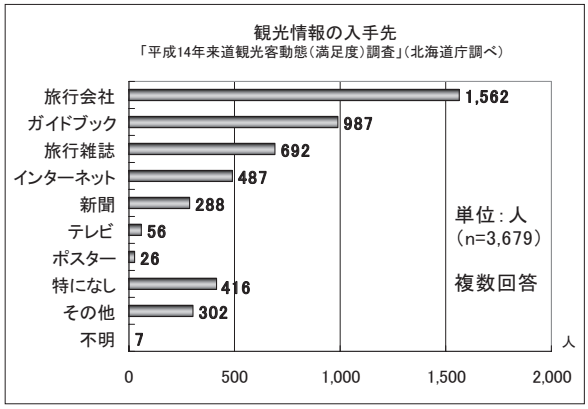
また折角の「強み」も相手に伝わらなければ意味がない。例えば、あるホテルがすばらしい料理を提供していても、その良さがターゲット層の観光客にきちんと伝わらなければ、他のホテルと同列に見なされてしまう。そこで重要になるのは

① 「強み」を
② 自分たちがターゲットとする層に対して
③ 目に触れやすい媒体を利用して
④ 見えるように視覚化して伝えること

である。なお来道する観光客が情報を入手する先に関しては図表20の通りであり、詳しくは北海

道庁が平成14年に調査した「来道観光客動態（満足度）調査」に採り上げられている。

図表20　来道観光客の情報入手先（資料：北海道庁）



（３）国際交流進展の為の準備

小樽に港湾があることが「強み」であることは言うまでもない。そしてその小樽港は国際交流のカギとなる。特に中国やロシアとの交流は重要であり、既存の航路に加えて、小樽の地理的条件が活用できる新たな国際航路の実現も検討課題であろう。

前述の通り、ロシア沿岸を窓口とした中国東北部との貿易は大きな可能性を持っており、北陸や東北各県では実現に向けて具体的な活動を行なっている。

北海道では小樽市がロシアのナホトカと姉妹都市であるほか、函館市もウラジオストクと姉妹都市であり、相互交流がある。加えて地理的な面でもロシア沿岸域とは近い。したがって九州が、新幹線開業を機に地理的に近い韓国などとの交流強化を図っているのと同様、北海道においてもロシア沿岸および中国東北部との交流を深めることが望まれる。なお、それを軌道に乗せるには、次の点に留意が必要である。

①　商業ベースでの可能性を明確にする

まず、北海道から何を輸出でき、逆に中国・ロシア側から何を輸入する可能性があるか、その際のコストや他の物流ルートとの競争力はどうか、などを調査する必要がある。現在、中国東北部・ロシア間の貿易ではロシアからは原木・中国からは食料品や雑貨が主に輸出されている。このうちロシアの原木に関しては一部が大連で製材されて日本に入ってきている様である。こういった製材などをロシア沿岸経由で直接小樽に輸入できないであろうか。また中国製の雑貨類も同様に輸入できないだろうか。さらに北海道からは食品関係や自動車（中古車も含め）などを輸出する可能性はないだろうか。

いずれにしても北海道開発局・経済産業局や北海道庁などの協力を得て、早期に貿易の可能性に関する調査を実施することが望まれる。

②　隘路となる点はないかを確認する

調査の結果、輸出入や外国人観光客増加の可能性があっても、ネックや問題点があっては、国際交流の進展は図れない。したがって、CIQ※などに問題はないか、貿易において制限はないか、技術力はどうか等、事前に問題点や解決方策に関しても検討する必要がある。

例えば先に示したロシアの原木について、大連で製材しているのは、日本向けの精度が高い製材工場が大連にしかないことも１つの要因といわれている。したがってロシア沿岸域で製材後の木材を輸入するのであれば、中国のロシア国境付近あるいはロシア国内に技術力の高い製材工場を、日本企業との合弁などで建設する必要が生じる。

※　CIQとは、税関（Customs）出入国審査（Immigration）検疫（Quarantine）の頭文字をとったもので、人や貨物が海外に出る場合や入ってくる場合に必要な手続きを指す。

また保税の仕組みや中国・ロシアでの輸送方法についてもしっかり検討して、問題点があればそれがクリア可能なものかを明確にする必要がある。

③　外国人の受け入れ体制を整える

新幹線開業によって海路を通じて小樽に入る外国人旅行客が増える可能性もある。また定期航路の作業員も増えるであろう。したがってこれらの外国人に備えるためには、小樽周辺の主な標識や案内板には日本語・英語のほか、中国語・ロシア語・韓国語の表記が必要となる。

既に小樽市では上記５ヶ国語の市内マップを作成しているが、新幹線の開業に向けてさらなる準備が求められよう。

主要経済指標（1）

年月	鉱工業指数											
	生産指数				出荷指数				在庫指数			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)
14年度	**94.2**	1.5	**93.3**	2.8	**96.1**	1.6	**94.8**	3.5	**91.0**	△ 0.8	**86.5**	△ 5.8
15年度	**94.1**	△ 0.1	**96.6**	3.5	**95.0**	△ 1.1	**98.8**	4.2	**87.8**	△ 3.5	**85.4**	△ 1.3
16年度	**94.3**	0.2	**100.5**	4.0	**95.1**	0.1	**102.5**	3.7	**87.3**	△ 0.6	**87.5**	2.5
17年度	**90.9**	△ 3.6	**102.1**	1.6	**92.1**	△ 3.2	**105.0**	2.4	**90.0**	3.1	**90.3**	3.2
17年10～12月	**90.6**	△ 4.8	**103.4**	3.0	**92.3**	△ 3.1	**106.5**	4.2	**89.4**	△ 3.5	**94.3**	5.3
18年 1～3月	**94.3**	0.0	**104.0**	3.2	**94.6**	△ 1.3	**106.6**	4.6	**92.7**	3.1	**95.0**	3.2
4～6月	**93.1**	3.7	**104.9**	4.1	**95.7**	5.5	**108.8**	5.6	**90.2**	0.4	**94.0**	1.8
7～9月	**91.4**	2.1	**105.9**	5.4	**92.1**	1.3	**109.6**	5.5	**92.4**	1.4	**94.9**	0.8
10～12月	**92.9**	3.1	**108.7**	5.7	**93.5**	1.9	**111.3**	5.0	**93.1**	4.2	**98.3**	4.3
18年 2月	**92.4**	△ 1.9	**103.5**	3.9	**92.8**	△ 2.3	**105.6**	5.4	**89.8**	△ 1.7	**94.8**	2.8
3月	**93.5**	0.3	**103.7**	3.1	**92.6**	△ 3.9	**106.5**	4.1	**92.7**	3.1	**95.0**	3.2
4月	**93.0**	0.9	**105.1**	3.6	**94.5**	0.9	**109.3**	4.8	**90.7**	1.3	**94.8**	3.0
5月	**93.2**	6.7	**103.7**	3.9	**95.7**	9.7	**107.8**	6.5	**90.5**	2.1	**93.4**	1.3
6月	**93.1**	3.3	**105.9**	5.0	**96.9**	5.9	**109.2**	5.4	**90.2**	0.4	**94.0**	1.8
7月	**93.4**	5.0	**104.9**	5.1	**94.3**	3.6	**108.7**	5.3	**91.7**	2.0	**93.3**	0.7
8月	**91.3**	2.0	**106.8**	5.9	**91.8**	1.2	**111.4**	6.3	**92.2**	2.4	**94.1**	0.4
9月	**89.4**	△ 0.2	**106.1**	5.2	**90.1**	△ 1.0	**108.7**	4.7	**92.4**	1.4	**94.9**	0.8
10月	**92.4**	3.9	**107.8**	7.4	**92.3**	2.5	**110.1**	5.6	**92.5**	2.0	**95.9**	3.5
11月	**93.3**	2.6	**108.7**	4.9	**94.7**	2.7	**112.2**	5.3	**92.4**	1.4	**97.1**	3.0
12月	**93.0**	2.7	**109.7**	4.8	**93.6**	0.5	**111.7**	4.2	**93.1**	4.2	**98.3**	4.3
19年 1月	r **97.9**	1.9	r**107.8**	4.0	r **96.7**	△ 0.8	r**111.5**	4.6	r **93.8**	4.1	r **97.3**	2.8
2月	p **96.5**	2.8	p**107.6**	2.6	p **96.5**	2.3	p**109.9**	2.6	p **91.2**	1.6	p **96.9**	2.3
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

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

年月	大型小売店販売額											
	大型店計				百貨店				スーパー			
	北海道		全国		北海道		全国		北海道		全国	
	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
14年度	**1,048,009**	△ 3.3	**220,413**	△ 2.0	**388,574**	△ 3.7	**93,151**	△ 2.3	**659,434**	△ 3.1	**127,262**	△ 1.7
15年度	**1,036,541**	△ 6.3	**217,338**	△ 3.3	**383,298**	△ 9.4	**90,865**	△ 2.4	**653,243**	△ 4.5	**126,473**	△ 3.9
16年度	**1,006,325**	△ 4.8	**213,800**	△ 4.0	**361,905**	△ 4.8	**87,832**	△ 3.2	**644,419**	△ 4.8	**125,969**	△ 4.5
17年度	**988,179**	△ 3.0	**212,605**	△ 1.7	**350,746**	△ 1.8	**87,589**	0.3	**637,433**	△ 3.7	**125,016**	△ 3.2
17年10～12月	**270,792**	△ 2.5	**58,549**	△ 0.6	**99,717**	△ 0.4	**25,219**	1.2	**171,075**	△ 3.8	**33,329**	△ 1.9
18年 1～3月	**238,100**	△ 2.3	**51,206**	△ 1.7	**83,646**	△ 1.8	**21,157**	0.4	**154,451**	△ 2.6	**30,049**	△ 3.1
4～6月	**238,402**	△ 2.6	**51,086**	△ 1.2	**78,557**	△ 2.9	**20,241**	△ 1.1	**159,845**	△ 2.5	**30,845**	△ 1.3
7～9月	**237,306**	△ 1.0	**51,457**	△ 0.2	**79,575**	△ 1.0	**20,440**	△ 0.4	**157,731**	△ 1.1	**31,017**	△ 0.1
10～12月	**268,436**	△ 2.0	**57,734**	△ 1.7	**93,174**	△ 3.4	**24,605**	△ 1.6	**175,262**	△ 1.3	**33,129**	△ 1.8
18年 2月	**68,909**	△ 1.9	**14,912**	△ 1.9	**23,073**	△ 1.7	**5,850**	0.3	**45,836**	△ 2.0	**9,062**	△ 3.3
3月	**84,772**	△ 2.4	**17,453**	△ 0.3	**30,987**	△ 1.6	**7,593**	1.8	**53,784**	△ 2.9	**9,860**	△ 1.8
4月	**81,005**	△ 2.1	**17,043**	△ 0.9	**27,049**	△ 2.6	**6,799**	△ 0.4	**53,955**	△ 1.8	**10,244**	△ 1.3
5月	**79,202**	△ 2.9	**16,991**	△ 1.6	**25,507**	△ 2.7	**6,715**	△ 1.2	**53,695**	△ 3.0	**10,275**	△ 1.9
6月	**78,196**	△ 2.9	**17,052**	△ 1.2	**26,000**	△ 3.3	**6,726**	△ 1.9	**52,195**	△ 2.7	**10,326**	△ 0.7
7月	**84,293**	△ 1.6	**19,092**	△ 1.4	**30,147**	△ 1.3	**8,385**	△ 1.4	**54,146**	△ 1.8	**10,707**	△ 1.3
8月	**77,612**	△ 0.8	**16,416**	0.1	**24,006**	△ 0.9	**5,774**	△ 0.8	**53,607**	△ 0.7	**10,642**	0.7
9月	**75,402**	△ 0.7	**15,949**	0.8	**25,423**	△ 0.6	**6,282**	1.3	**49,979**	△ 0.8	**9,667**	0.4
10月	**80,883**	0.5	**17,181**	△ 1.7	**28,049**	0.6	**7,056**	△ 2.0	**52,835**	0.4	**10,125**	△ 1.4
11月	**80,253**	△ 2.8	**17,806**	0.7	**27,307**	△ 4.4	**7,601**	△ 0.2	**52,946**	△ 2.0	**10,205**	△ 1.1
12月	**108,506**	△ 2.2	**22,758**	△ 2.4	**37,819**	△ 5.6	**9,949**	△ 2.2	**70,687**	△ 0.2	**12,809**	△ 2.6
19年 1月	r **85,400**	△ 1.3	r **18,936**	△ 0.5	r **28,232**	△ 2.9	r **7,657**	0.0	r **57,167**	△ 0.4	r **11,279**	△ 0.9
2月	p **69,912**	△ 0.3	p **15,150**	0.5	p **22,368**	△ 1.5	p **5,887**	1.5	p **47,544**	0.3	p **9,263**	△ 0.2
資料	経済産業省、北海道経済産業局											

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

年月	コンビニエンス・ストア販売額				消費者物価指数（総合）				円相場（東京市場）	日経平均株価
	北海道		全国		北海道		全国			
	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	12年＝100	前年同月比(%)	円／ドル	円 月(期)末
14年度	420,678	△ 2.2	70,279	△ 1.8	100.0	△ 0.7	100.5	△ 0.6	121.90	7,973
15年度	419,364	△ 2.2	71,334	△ 2.5	99.7	△ 0.3	100.3	△ 0.2	113.03	11,715
16年度	421,045	△ 1.1	72,973	△ 0.8	100.0	0.3	100.2	△ 0.1	107.49	11,669
17年度	416,611	△ 2.8	73,724	△ 2.5	100.1	0.2	100.0	△ 0.1	113.26	17,060
17年10～12月	104,883	△ 3.3	18,465	△ 3.4	100.1	△ 0.4	100.0	△ 0.7	117.29	16,111
18年 1～3月	96,044	△ 1.9	17,312	△ 2.7	100.3	0.2	99.9	△ 0.1	116.88	17,060
4～6月	102,665	△ 2.2	18,396	△ 2.4	100.6	0.5	100.3	0.2	114.38	15,505
7～9月	111,981	△ 2.6	19,494	△ 3.5	100.8	1.1	100.6	0.6	116.19	16,128
10～12月	105,622	△ 0.1	18,789	△ 0.7	100.7	0.6	100.3	0.3	117.77	17,226
18年 2月	30,095	△ 1.5	5,397	△ 2.4	100.2	0.4	99.7	△ 0.1	117.89	16,205
3月	33,629	△ 2.1	6,176	△ 2.6	100.3	0.1	99.9	△ 0.2	117.31	17,060
4月	32,248	△ 3.7	5,937	△ 5.0	100.4	0.2	100.1	△ 0.1	117.11	16,906
5月	34,741	△ 2.0	6,133	△ 2.9	100.7	0.3	100.4	0.1	111.51	15,467
6月	35,676	△ 1.0	6,325	0.6	100.8	0.9	100.4	0.5	114.53	15,505
7月	36,810	△ 4.9	6,515	△ 5.2	100.4	0.7	100.1	0.3	115.67	15,343
8月	39,810	△ 1.0	6,810	△ 1.8	100.9	1.3	100.8	0.9	115.88	16,141
9月	35,361	△ 1.9	6,169	△ 3.4	101.1	1.2	100.8	0.6	117.01	16,128
10月	35,342	0.3	6,262	△ 0.6	100.9	0.8	100.6	0.4	118.66	16,399
11月	33,484	△ 0.2	5,985	△ 1.5	100.5	0.5	100.1	0.3	117.35	16,274
12月	36,796	△ 0.3	6,542	△ 0.2	100.7	0.6	100.2	0.3	117.30	17,226
19年 1月	32,056	△ 1.6	5,835	△ 0.7	100.5	0.1	100.0	0.0	120.58	17,383
2月	29,645	△ 1.9	5,468	△ 1.1	99.7	△ 0.5	99.5	△ 0.2	120.45	17,604
資料	経済産業省、北海道経済産業局				総務省、北海道				日本銀行	日本経済新聞社

■コンビニエンス販売額の前年比は既存店ベースによる。

■北海道の消費者物価指数の年度計数は暦年

■円相場は対米ドル、インターバンク中心相場の月中平均値

年月	乗用車新車登録台数									
	北海道								全国	
	合計		普通車		小型車		軽乗用車		普・小・軽・計	
	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)	台	前年同月比(%)
14年度	201,070	0.2	46,300	△14.9	106,934	5.3	47,836	7.2	4,855,663	2.5
15年度	193,272	△ 3.9	52,212	12.8	92,028	△13.9	49,032	2.5	4,733,490	△ 2.5
16年度	189,519	△ 1.9	51,535	△ 1.3	90,066	△ 2.1	47,918	△ 2.3	4,749,342	0.3
17年度	187,145	△ 1.3	46,153	△10.4	90,624	0.6	50,368	5.1	4,755,369	0.1
17年10～12月	37,383	△ 7.4	9,372	△14.2	17,654	△ 7.7	10,357	0.5	1,035,913	△ 6.9
18年 1～3月	55,457	△ 0.6	13,073	△ 9.7	27,007	△ 1.4	15,377	10.5	1,457,091	0.5
4～6月	45,666	△ 4.9	10,764	△11.5	20,742	△11.0	14,160	12.8	1,041,317	△ 4.6
7～9月	44,389	△ 4.1	10,472	△ 9.3	20,213	△10.8	13,704	13.5	1,117,816	△ 4.5
10～12月	35,567	△ 4.9	9,215	△ 1.7	14,936	△15.4	11,416	10.2	1,025,509	△ 1.0
18年 2月	14,653	△ 0.6	3,481	△ 5.3	6,967	△ 1.1	4,205	4.5	443,493	0.7
3月	30,325	0.1	7,025	△11.7	15,050	△ 1.1	8,250	15.9	688,234	0.5
4月	15,433	0.8	3,557	△ 5.6	7,245	△ 1.6	4,631	10.7	312,842	△ 5.0
5月	14,339	△ 1.7	3,418	△11.1	6,331	△ 7.2	4,590	17.0	322,707	△ 6.4
6月	15,894	△12.3	3,789	△16.8	7,166	△21.4	4,939	11.0	405,768	△ 2.8
7月	16,554	△ 2.8	3,841	△12.5	8,009	△ 4.3	4,704	10.4	396,266	△ 6.2
8月	11,320	△ 4.0	2,745	△ 3.5	5,128	△13.4	3,447	13.8	283,446	△ 2.5
9月	16,515	△ 5.4	3,886	△ 9.8	7,076	△15.4	5,553	16.0	438,104	△ 4.3
10月	12,466	△ 5.1	2,963	△ 2.7	5,550	△12.7	3,953	5.9	332,351	△ 3.6
11月	12,771	△ 5.4	3,375	2.1	5,298	△17.8	4,098	9.4	362,253	△ 0.9
12月	10,330	△ 4.0	2,877	△ 4.8	4,088	△15.8	3,365	17.0	330,905	1.6
19年 1月	9,773	△ 6.7	2,676	4.2	4,012	△19.6	3,085	5.6	308,255	△ 5.3
2月	13,268	△ 9.5	3,433	△ 1.4	5,598	△19.6	4,237	0.8	424,937	△ 4.2
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									

■平成15年12月まではシャーシベース、平成16年１月以降はナンバーベース

主要経済指標（3）

年月	新設住宅着工戸数				公共工事請負金額				機械受注実績	
	北海道		全国		北海道		全国		全国	
	戸	前年同月比(%)	百戸	前年同月比(%)	百万円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)	億円	前年同月比(%)
14年度	48,799	1.9	11,456	△ 2.4	1,464,998	△10.7	179,080	△ 7.2	102,664	△ 3.7
15年度	50,724	3.9	11,736	2.5	1,206,954	△17.6	154,589	△13.7	111,078	8.2
16年度	48,148	△ 5.1	11,930	1.7	1,122,138	△ 7.0	137,354	△11.1	118,292	6.5
17年度	53,048	10.2	12,494	4.7	1,068,858	△ 4.7	129,622	△ 5.6	124,897	5.6
17年10～12月	15,893	32.0	3,247	7.0	149,461	△15.2	30,614	△ 2.2	30,363	8.1
18年1～3月	7,847	10.3	2,842	4.9	125,620	△10.5	25,759	△11.8	34,308	3.8
4～6月	14,407	△ 1.7	3,342	8.6	376,978	△14.4	31,244	△11.7	33,333	15.4
7～9月	14,625	△ 0.2	3,303	△ 0.7	322,928	△ 8.6	34,177	△ 9.7	31,011	△ 1.1
10～12月	14,296	△10.0	3,417	5.2	120,176	△19.6	29,679	△ 3.1	29,884	△ 1.6
18年 2月	2,198	△11.5	970	13.7	13,148	12.7	6,055	△ 8.3	10,093	8.2
3月	3,868	55.4	943	3.9	99,451	△13.3	13,529	△15.4	15,915	△ 1.6
4月	4,340	△ 5.5	1,113	15.0	151,833	8.2	11,402	△17.3	10,230	12.2
5月	4,932	1.6	1,087	6.7	96,899	△18.6	8,526	△ 0.7	97,556	15.8
6月	5,135	△ 1.4	1,143	4.7	128,246	△29.1	11,316	△13.2	13,348	17.7
7月	5,455	23.9	1,066	△ 7.5	117,502	△ 9.6	11,165	△ 4.3	8,803	△ 1.2
8月	4,483	△14.2	1,112	1.8	114,726	△ 2.4	10,367	△13.9	9,156	△ 0.5
9月	4,687	△ 6.7	1,124	4.0	90,700	△14.4	12,646	△10.6	13,052	△ 1.5
10月	5,384	△10.3	1,184	2.2	63,955	△11.8	12,130	△ 2.0	8,615	△ 1.2
11月	4,527	△28.8	1,154	4.0	35,385	△14.7	9,071	△ 5.6	9,947	0.7
12月	4,385	24.3	1,079	10.2	20,836	△41.2	8,479	△ 1.7	11,322	△ 3.8
19年 1月	1,764	△ 1.0	922	△ 0.7	13,146	1.0	6,120	△ 0.9	8,516	2.6
2月	2,124	△ 3.4	873	△ 9.9	10,604	△19.3	5,778	△ 4.6	9,672	△ 4.2
資料	国土交通省				保証事業会社協会				内閣府	

年月	来道客数		有効求人倍率（全数）		完全失業率		企業倒産件数（負債総額1,000万円以上）			
	北海道		北海道	全国	北海道	全国	北海道		全国	
	千人	前年同月比(%)	倍 季調値		% 原計数		件	前年同月比(%)	件	前年同月比(%)
14年度	13,587	1.5	0.48	0.56	6.0	5.4	733	△ 8.3	18,587	△ 5.0
15年度	13,090	△ 3.7	0.50	0.69	6.7	5.1	625	△14.7	15,466	△16.8
16年度	12,781	△ 2.4	0.55	0.86	5.7	4.6	577	△ 7.7	13,186	△14.7
17年度	12,705	△ 0.6	0.58	0.99	5.5	4.4	555	△ 3.8	13,170	△ 0.1
17年10～12月	3,009	2.9	0.59	0.99	5.3	4.3	138	1.5	3,434	4.2
18年1～3月	2,717	△ 3.2	0.59	1.03	5.5	4.4	143	△14.9	3,348	5.4
4～6月	3,083	3.3	0.60	1.06	5.4	4.2	143	8.3	3,281	1.7
7～9月	4,108	2.8	0.61	1.08	5.3	4.1	112	△21.1	3,250	2.8
10～12月	3,103	3.1	0.60	1.07	5.4	3.9	132	△ 4.3	3,366	△ 2.0
18年 2月	855	△ 7.8	0.60	1.04	5.5	4.2	48	△25.0	1,044	3.0
3月	1,007	△ 0.9	0.51	1.02	↓	4.4	49	△ 2.0	1,255	10.1
4月	823	0.1	0.56	1.04	↑	4.3	60	53.8	1,087	14.9
5月	1,102	6.3	0.64	1.06	5.4	4.1	37	△21.3	1,083	1.0
6月	1,159	3.0	0.61	1.07	↓	4.1	46	0.0	1,111	△ 8.0
7月	1,281	2.2	0.61	1.09	↑	4.0	43	△10.4	1,051	2.6
8月	1,519	4.7	0.62	1.08	5.3	4.1	31	△46.6	1,169	1.5
9月	1,308	1.4	0.61	1.08	↓	4.2	38	5.6	1,030	4.3
10月	1,242	6.1	0.60	1.07	↑	4.2	52	36.8	1,166	△ 0.4
11月	940	4.9	0.59	1.07	5.4	3.9	39	△26.4	1,091	△ 2.1
12月	925	△ 1.8	0.60	1.07	↓	3.7	41	△12.8	1,109	△ 3.5
19年 1月	838	△ 2.0	0.66	1.06	―	4.0	38	△17.4	1,091	4.0
2月	926	8.3	0.60	1.05	―	4.1	49	2.1	1,102	5.6
資料	北海道観光連盟		厚生労働省 北海道労働局		総務省		㈱東京商工リサーチ			

■「r」は修正値。

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（%）
14年度	225,472	△ 6.2	527,271	8.5	726,268	7.3	430,671	3.8
15年度	216,718	△ 3.9	560,603	6.3	671,057	△ 7.6	448,552	4.2
16年度	243,907	12.5	617,193	10.1	798,378	19.0	503,676	12.3
17年度	263,598	9.8	682,962	10.7	965,145	29.0	604,108	19.9
17年10～12月	81,505	17.9	181,613	13.4	282,942	31.5	158,406	20.6
18年 1 ～ 3 月	r 65,636	7.9	r 176,673	17.5	r 284,852	36.7	r 162,128	28.2
4 ～ 6 月	r 72,635	27.2	r 181,030	14.7	r 332,842	51.9	r 163,363	19.4
7 ～ 9 月	r 80,751	25.8	r 192,896	15.6	r 314,140	23.3	r 172,399	16.7
10～12月	r 89,829	10.2	r 201,862	11.2	r 320,205	13.2	r 175,552	10.8
18年 2 月	17,592	△11.2	58,495	20.7	r 87,581	30.2	r 49,397	31.3
3 月	r 29,547	24.7	r 68,142	18.0	r 101,359	34.4	r 58,750	25.9
4 月	24,890	4.1	61,289	11.3	r 102,019	22.7	r 55,182	21.1
5 月	22,612	47.0	r 57,034	18.9	r 119,724	53.3	r 53,471	18.5
6 月	25,133	41.1	r 62,707	14.5	r 111,098	92.0	r 54,710	18.4
7 月	26,400	43.0	r 63,207	14.2	r 89,181	38.5	r 54,695	17.0
8 月	r 28,098	16.2	r 61,405	17.6	r 113,009	21.3	r 59,487	16.2
9 月	r 26,253	21.9	r 68,284	15.2	r 111,949	15.1	r 58,217	16.9
10月	r 38,350	35.6	r 65,975	11.6	r 102,520	7.5	r 59,841	17.5
11月	r 24,370	△12.8	r 66,296	12.1	r 106,877	27.7	r 57,217	7.6
12月	27,108	7.3	r 69,591	9.8	r 110,808	6.7	r 58,495	7.7
19年 1 月	r 24,115	30.4	r 59,532	19.0	r 113,410	18.2	p 59,551	10.3
2 月	p 27,237	54.8	p 64,176	9.7	p 75,809	△13.4	p 54,380	10.1
資料	財務省、函館税関							

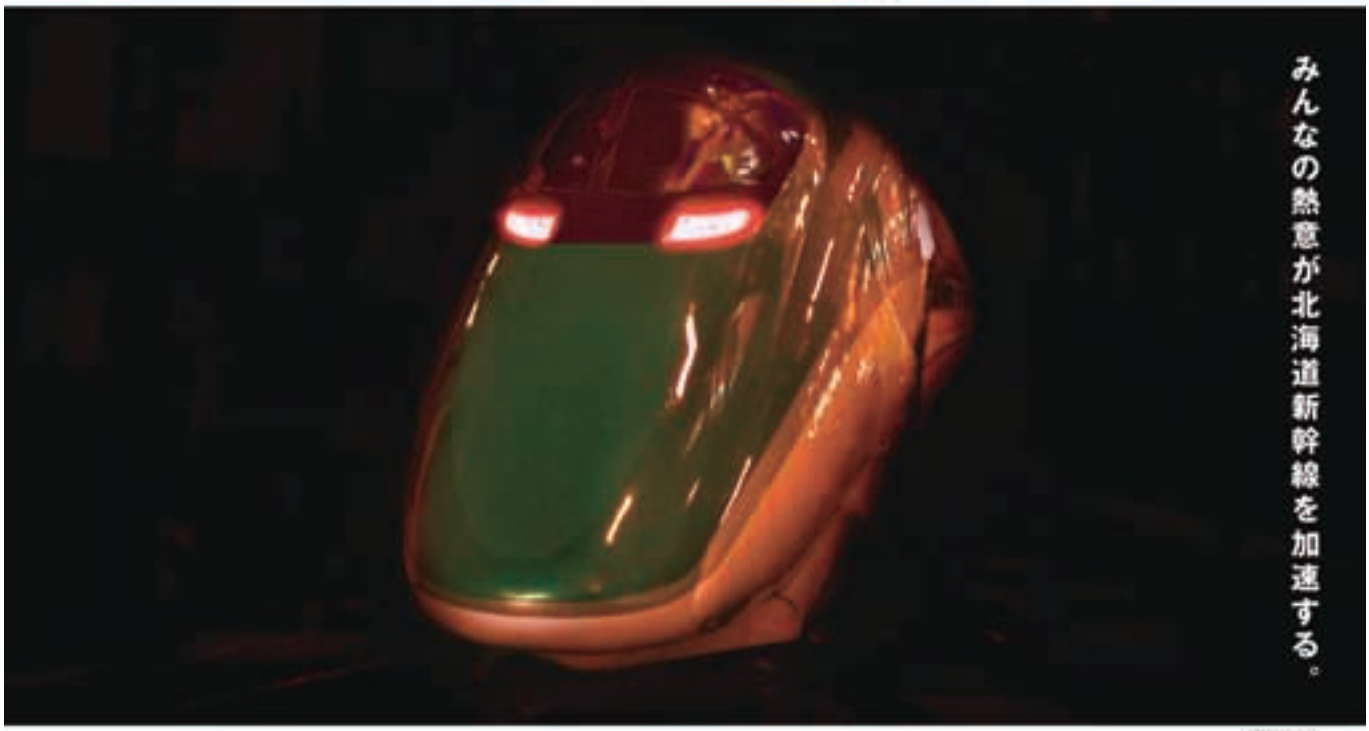
■「p」は速報値、「r」は修正値。

年月	預貯金（国内銀行）							
	預金				貸出			
	北海道		全国		北海道		全国	
	億円	前年同月比（%）	億円	前年同月比（%）	億円	前年同月比（%）	億円	前年同月比（%）
14年度	120,771	△ 0.0	5,056,059	1.1	86,934	△ 0.3	4,147,716	△ 4.7
15年度	120,726	0.5	5,158,023	2.0	86,708	△ 0.3	4,013,051	△ 3.2
16年度	124,150	2.3	5,226,752	1.3	86,223	△ 0.6	3,894,390	△ 3.0
17年度	123,160	△ 0.8	5,300,898	1.4	88,841	3.0	3,955,816	1.6
17年10～12月	124,058	△ 0.1	5,242,485	1.9	87,287	2.9	3,930,887	0.3
18年 1 ～ 3 月	123,160	△ 0.8	5,300,898	1.4	88,841	3.0	3,955,816	1.6
4 ～ 6 月	123,951	0.5	5,277,422	1.2	86,659	4.6	3,931,917	3.2
7 ～ 9 月	123,745	1.0	5,254,702	0.1	88,448	3.7	3,964,394	1.9
10～12月	125,428	1.1	5,265,890	0.4	88,607	1.5	4,003,517	1.8
18年 2 月	122,880	0.7	5,227,485	1.6	87,306	3.8	3,900,554	0.7
3 月	123,160	△ 0.8	5,300,898	1.4	88,841	3.0	3,955,816	1.6
4 月	125,127	1.4	5,309,001	1.5	89,141	5.6	3,922,462	1.8
5 月	123,316	1.0	5,312,015	1.3	87,573	5.9	3,918,446	2.5
6 月	123,951	0.5	5,277,422	1.2	86,659	4.6	3,931,917	3.2
7 月	123,416	0.3	5,234,921	0.4	87,672	4.3	3,938,687	2.6
8 月	123,118	0.6	5,233,034	0.4	87,815	4.6	3,931,726	2.3
9 月	123,745	1.0	5,254,702	0.1	88,448	3.7	3,964,394	1.9
10月	122,903	0.9	5,214,597	0.6	87,534	2.8	3,929,560	1.5
11月	123,620	0.4	5,272,652	0.2	87,928	2.5	3,954,207	1.9
12月	125,428	1.1	5,265,890	0.4	88,607	1.5	4,003,517	1.8
19年 1 月	123,315	1.0	5,262,075	0.6	87,746	1.8	3,968,509	1.7
2 月	123,511	0.5	5,278,106	1.0	87,802	0.6	3,960,239	1.5
資料	日本銀行							

北洋銀行
www.hokuyobank.co.jp

調査レポート 2007.5月号（No.130）
平成19年（2007年）4月発行
北洋銀行調査部
札幌市中央区大通西3丁目11番地
郵便番号　060-0042
電話（011）261-1311
http://www.hokuyobank.co.jp

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



森本稀哲、
北海道新幹線大使
就任。

北海道新幹線、次は札幌へ。 www.do-shinkansen.com