

最近の道内経済動向

- 道内景気は、緩やかに持ち直している。
- 先行きは、持ち直し基調が続くと見込まれるものの、海外情勢をめぐる不確実性には注意を要する。

(注) 基調判断は2026. 1. 21時点で入手可能な主要経済指標を参考とした(11~12月実績が中心)。

●個人消費は持ち直しつつある

11月の供給側の統計(インバウンド向けを含む、商業動態統計など)をみると、百貨店・スーパー(既存店、前年比+2.6%)は22年3月以降、コンビニエンスストア(同+2.2%)は24年10月以降、いずれも増加が続いている。一方、新車販売台数(軽含む乗用車、同▲3.4%)は3ヵ月ぶりに減少した。需要側の動きをみると、家計の消費支出額(11月の家計調査を基に算定)は前年比+28.2%と2ヵ月連続で増加した。変動の大きい自動車等購入費を除いた消費支出額においても同+6.9%と前年を上回った。

(注) 既存店とは、当月及び前年同月とも調査の対象となっている事業所を指す。

●観光は過去最高水準で推移している

道内への外国人入国者数(12月:27.9万人)は前年比+13.9%と22年7月以降、増加が続いている。また、来道者数(11月:116.2万人、国内交通機関経由)は同+1.9%と24年6月以降、前年を上回っている。外国人入国者数、来道者数ともに過去最高水準で推移している。

(注) 外国人入国者数とは、道内で入国手続きした外国人数。来道者数とは、国内路線(航空、JR、フェリー)利用による旅客数(国内客と道外で入国手続きした外国人客)を指す。

●住宅建築は弱含んでいる、設備投資は持ち直しの動きがみられる、公共工事は高水準で推移している

新設住宅着工戸数(11月:2,146戸)は、前年比▲24.9%と8ヵ月連続で減少した。建築基準法などの改正による影響を受けて、住宅着工戸数は弱い動きが続いている。主要な利用関係別にみると、持家(同▲15.0%)、貸家(同▲28.4%)、分譲住宅(同▲27.2%)のすべてで減少した。

日銀札幌支店が12月15日に公表した企業短期経済観測調査(北海道分、12月調査。以下、短観)の設備投資額[ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額(除く土地投資額)]をみると、25年度は全産業が前年比+11.7%、製造業が同+20.5%、非製造業が同+6.5%となった。

公共工事出来高(11月:2,277.9億円)は前年比+15.6%と3ヵ月ぶりに増加した。一方、先行指標となる公共工事請負金額(12月:126.0億円)は同▲29.0%と、前年に積み増しされた高速道路リニューアル工事の発注分が剥落したことで大幅な減少となった。

●生産は一進一退の動きとなっている

鉱工業生産(11月)は前月比+1.2%と5ヵ月ぶりに上昇した。「窯業・土石製品」(同▲6.2%)や「輸送機械」(同▲4.7%)などが低下したものの、前月までの原料供給トラブルが解消したことにより「鉄鋼・非鉄金属」(同+34.9%)が上昇し、全体を押し上げた。

●輸出は持ち直し基調にある

通関輸出額(11月:445.9億円、速報値)は、前年比+9.6%と5ヵ月連続で増加した。「自動車の部分品」(同+17.4%)が米国向けを中心に増加し、全体を押し上げた。他方、「魚介類・同調整品」(同▲3.8%)は、ホタテガイを中心とした「甲殻類及び軟体動物」の輸出量が減少したことなどを受けて、5ヵ月ぶりに前年を下回った。

●雇用情勢は人手不足感の強い状態が続いている

11月の有効求人倍率(原数値、パート含む常用)は、0.93倍(前年差▲0.06ポイント)と4ヵ月連続で低下した。一方、日銀札幌支店が12月15日に公表した短観をみると、雇用人員判断DI(「過剰」-「不足」)は、全産業で▲48と過去最低に近い水準となっている。

2025年の道内における公共工事請負金額

2025年の公共工事請負金額(1兆1,401億円)は、前年比+4.3%と3年連続で増加しました。内訳をみると、国(同+5.1%)や独立行政法人等(同+7.2%)など主要な機関のすべてで前年を上回りました。

なお、関連記事として、裏表紙(P.8)に26年度の北海道開発事業費について掲載しています。併せてご参照ください。



(注) その他には地方会社も含む。
(出所) 東日本建設業保証(株)「公共工事前払金保証統計」

紙・パルプ製造業を取り巻く情勢と道内における動向

紙・パルプ製造業は、本道における主要産業のひとつとして位置づけられています。昨今、生産拠点の再編による影響はみられるものの、地域経済では重要な役割を果たしています。本稿では、紙・パルプ製造業を取り巻く最近の情勢について取り上げます。

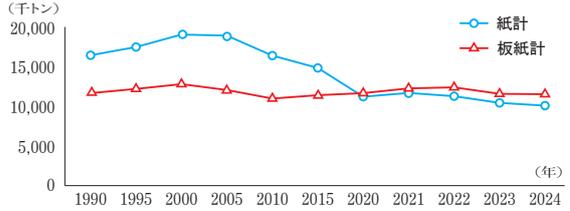
1. 需要の二極化が進む紙製品

紙製品は大きく、「紙（洋紙）」と「板紙」の二つに分類されます。紙は新聞用紙、印刷・情報用紙、衛生用紙などを指し、板紙には段ボール原紙を中心とした包装関連用途が含まれます。まず、全国における生産量の推移をみると、紙は長期的に減少傾向が続いています（図表1）。デジタル化やペーパーレス化の進展により、新聞用紙や印刷・情報用紙の需要が構造的に縮小していることが主因です。一方、板紙については、EC販売の拡大に伴う物流需要の増加等を背景に、比較的堅調な需要が維持されており、生産量は概ね横ばいで推移しています。その結果、2020年には板紙の生産量が紙を上回り、両者が逆転する状況となりました。品目別にみると、新聞用紙や印刷・情報用紙の生産量が減少傾向にあるのに対し、ティッシュペーパーなどの衛生用紙は、生活必需品としての安定した需要を背景に、増加傾向を示しています。このように、「紙」と一括りにしても、用途によって需要動向（生産動向）が二極化している点が大きな特徴です（図表2）。

2. 道内における紙・パルプ製造業の概況

都道府県別に、パルプ・紙・紙加工品の製造品出荷額等（2023年）をみると、北海道は約20年間で4割程度減少しています（図表3）。本道は紙・パルプ製造業が集積する代表的な地域の一つに、位置付けられるものの、

図表1 紙と板紙の生産量が逆転（全国）

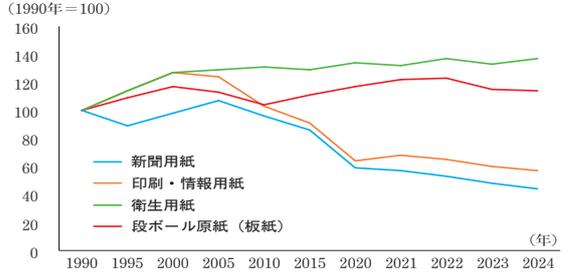


(出所) 日本製紙連合会「生産量の推移」

品目	品種分類	主な用途
紙	新聞用紙	新聞
	印刷・情報用紙	コピー用紙、ノート、雑誌
	包装用紙	包装紙、封筒
	衛生用紙	トイレットペーパー、ティッシュペーパー
	その他	書道半紙
板紙	段ボール原紙	段ボール
	紙器用板紙	お菓子の箱
	その他	サララップの芯、卒業証書を入れる筒

(出所) 日本製紙連合会ウェブサイト

図表2 二極化が進む紙・パルプ製品（全国）



(注) 1990年の生産量を基準(100)として、指数化した。
(出所) 日本製紙連合会「生産量の推移」を基に、道銀地域総合研究所作成

図表3 本道における出荷額の減少幅が目立つ



(出所) 経済産業省「2000年工業統計調査」



(出所) 総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」

他都府県と比較しても、出荷額の減少幅が相対的に大きくなっている様子が確認されます。紙・パルプ製造業は、自然資源への依存度が高い産業です。北海道は豊富な森林資源や水資源に加え、大規模用地の確保が可能であるなど、立地条件に恵まれていました。1908年には、富士製紙が江別で道内初の製紙工場を稼働。その後、国策的な産業配置や輸送インフラの整備が進められたことも、道内における製造拠点の集積を後押ししてきました。

実際に、道内の製造品出荷額等（2023年）をみると、パルプ・紙・紙加工品は2,938億円で、全体の4.3%を占めています（図表4）。業種別では7番目の規模を有しており、紙・パルプ製造業は北海道における主要産業の一角を担っていることがわかります。

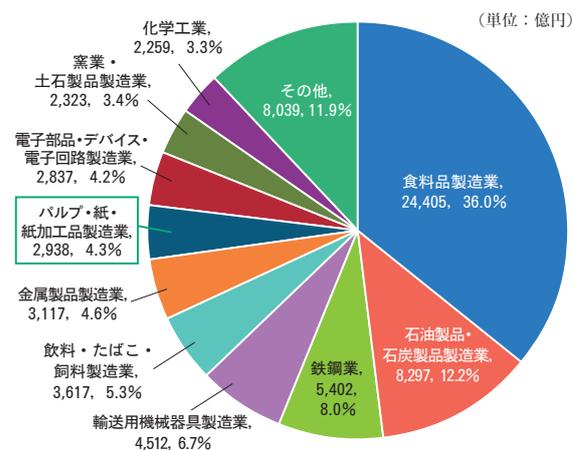
道内では、複数の大規模な製紙工場が稼働しており、主力製品は新聞用紙や上質紙等です（図表5）。紙需要が減少傾向にある中であっても、これらの生産拠点は、雇用面や関連産業への波及を通じて、地域経済において依然として重要な役割を果たしています。

3. 道内では拠点再編の影響が鮮明に

全国の動向を確認すると、事業所数および従業者数は、長期的には減少傾向にあるものの、足元では概ね横ばいで推移（図表6）。生産性向上や省人化の進展を背景に、一定の生産規模を維持しながら、事業所数・人員の抑制が進んでいると考えられます。製造品出荷額等に注目すると、一定の変動幅はみられるものの、コロナ禍の影響により2020年に落ち込んだ後、2021年以降は増加傾向にあります。製品単価の上昇や高付加価値化の進展に伴い、出荷額は底堅く推移しています。

次に、道内の紙・パルプ製造業の動向を確

図表4 道内の製造品出荷額等の状況（2023年）



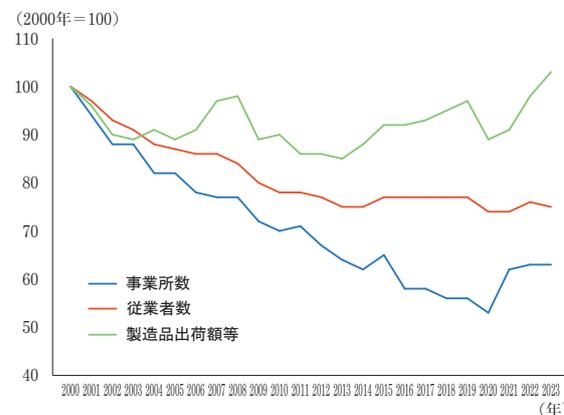
(出所) 総務省・経済産業省「2024年経済構造実態調査」

図表5 道内における主な製紙工場

企業名	工場名	従業員数	主要製品
日本製紙(株)	白老工場	352	上質紙、塗工紙、晒クラフト紙、感熱原紙、食品用原紙、ノーカーボン原紙
	旭川工場	278	上質紙、微塗工紙、情報用紙、壁紙原紙、食品容器原紙、クラフト紙、板紙
王子製紙(株)	苫小牧工場	567	新聞用紙、印刷用紙D、中質紙・SC紙、微塗工紙・軽量コート紙、段ボール原紙、特殊板紙
王子ネピア(株)	苫小牧工場	-	トイレットロール キッチンタオル
王子エフテックス(株)	江別工場	-	撥水紙 (OKレインガード)、薄葉紙、食品包装用紙など
エリエールペーパー(株)	赤平工場	約70	家庭用のフェイシャルティッシュ、トイレットティッシュ、キッチンタオル
コアレックス道栄(株)	本社工場 (倶知安町)	-	トイレットペーパー、ティッシュ

(出所) 各社ウェブサイトを基に、道銀地域総合研究所作成

図表6 パルプ・紙・紙加工品製造業の動向(全国)



(注) 2000年を基準(100)として、指数化した。
(出所) 総務省・経済産業省「経済構造実態調査」、「経済センサス」、経済産業省「工業統計表」を基に、道銀地域総合研究所作成

認します（図表7）。事業所数および従業者数は、長期的には減少傾向にあるものの、直近では事業所数にやや持ち直しの動きがみられ、従業者数は概ね横ばいで推移しています。一方、製造品出荷額等については、長期的に減少傾向が続いています。2008年及び2015年には一時的な増加がみられたものの、持続的な拡大には至っていません。特に、2020年～2021年にかけては出荷額が急激に減少しました。この時期は、道内において製造拠点の再編・縮小が進んだ局面と重なっており、新聞用紙需要の減少等を背景に、工場の再編や生産規模の縮小が相次ぎました（図表8）。道内の紙・パルプ製造業は、引き続き調整局面が続いている状況にあります。

全国と北海道の動向を比較すると、全国では需要構造の変化に対応しつつ、出荷額ベースでは回復傾向がみられる一方、道内では新聞用紙を中心とした製品構成であることから、需要減少に伴う拠点再編・縮小の影響が鮮明に表れています。

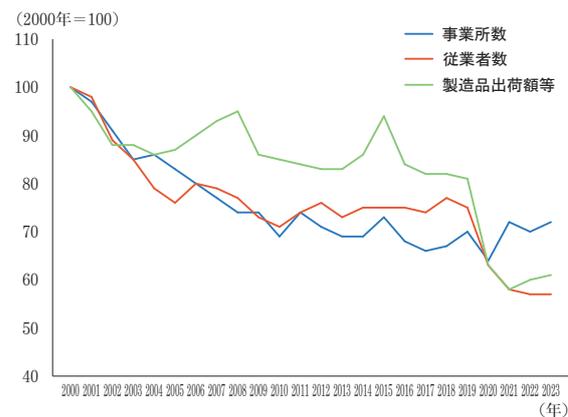
4. 地域経済を支える紙・パルプ製造業

製紙工場が立地する市町村においては、地域経済への影響が大きい点に留意が必要です。紙・パルプ製造業は各地域において相応の付加価値額（GDP）を生みだしており、地域経済に占める割合も高くなっています（図表9）。今後、生産量の拡大を前提とした成長は見込みにくいものの、コスト構造の見直しや高付加価値製品へのシフトなどを通じて、持続的な操業を支えていくことが重要な課題となります。

今後も紙・パルプ製造業は、地域に根差した主要産業のひとつとして、引き続き重要な役割を發揮していくことが期待されます。

（伊藤 慎時）

図表7 パルプ・紙・紙加工品製造業の動向（道内）



（注） 2000年を基準（100）として、指数化した。
（出所） 総務省・経済産業省「経済構造実態調査」、「経済センサス」、経済産業省「工業統計表」を基に、道銀地域総合研究所作成

図表8 製紙工場に関する動き（道内）

2020年	日本製紙が北海道工場勇払事業所を閉鎖 王子製紙苫小牧工場にて、新聞紙生産設備2基が停止（1基を段ボール原紙等製造設備に改造）
2021年	日本製紙が釧路工場を閉鎖 王子マテリアが名寄工場を閉鎖（一部機能を苫小牧工場へ移管） 王子エフテックス江別工場にて、パルプ製造設備停止
2023年	日本製紙等が勇払事業所敷地内にて、バイオマス発電所の営業運転を開始
2026年（予定）	王子製紙苫小牧工場にて、新聞紙生産設備1基が停止 王子ネピア苫小牧工場が閉鎖

（出所） 各種報道資料などを基に、道銀地域総合研究所作成

図表9 紙・パルプ製造業と地域経済

（単位：億円、％）

市町村名	〈パルプ・紙・紙加工品〉		③付加価値額 （合計）	構成比 （②/③）
	①生産額	②付加価値額		
苫小牧市	1,255	301	8,703	3.5
白老町	344	91	582	15.6
江別市	222	68	3,028	2.2
旭川市	220	75	11,104	0.7
恵庭市	137	53	2,277	2.3
倶知安町	34	13	1,195	1.1
赤平市	19	7	310	2.3

（注） 各データは2020年の値。
（出所） RESAS（地域経済分析システム）を基に、道銀地域総合研究所作成

全国の地方銀行 9 行による「地域再生・活性化ネットワーク」の共同企画として、各地の地域活性化に向けた取り組みをご紹介するコーナー。

今回は、愛媛県が誘致した「Velo-city2027」の概要、愛媛県が取り組んでいる自転車施策などについて紹介します。

世界最大級の自転車国際会議「Velo-city」

～ 2027年 5 月に愛媛で国内初開催 ～

「Velo-city」とは

「Velo-city」は、欧州サイクリスト連盟 (ECF) と開催都市が共催で1980年から年に一度開かれる世界最大級の自転車国際会議です。「Velo (ベロ)」はフランス語で自転車を意味します。

自転車政策に関わる行政関係者や研究者、愛好家などが一堂に会し、学術会議として自転車を活用した交通やまちづくり、観光など様々なテーマで議論され、世界に誇れる自転車施策の検討を行います。また、展示会や一般市民も参加できる自転車パレードなどが開かれ、自転車利活用の促進を図る機会にもなっています。

2025年はポーランドのグダニスクで開催され、60以上の国・地域から約1,400人が出席しました。大型ホールには70以上の関連ブースが設けられ、自転車をはじめ、駐輪システムや安全設備など最新の技術や製品、サービスなどが展示されました。その規模感について自転車の専門家は「経済のダボス会議」「環境のCOP」「自転車のVelo-city」と呼んでいるようです。

「Velo-city 2027」愛媛で開催

2025年1月、2027年の「Velo-city」の開催が愛媛に決定したことが発表されました。日本での開催は初めてで、アジアでも2016年の台湾（台北）以来2回目の開催となります。

愛媛県は、2024年9月に誘致申請書を提出し、中村知事らがしまなみ海道の魅力だけでなく、愛媛の自転車政策をPRしたことが功を奏し、2027年の開催地に選ばれました。

計画では、世界各国から1,000名を超える参加者が訪れ、全体会議や分科会、テクニカルビジット（視察旅行）、自転車パレードのほか、愛媛独自の出席者を対象としたエクスカッション（小旅行）や一般県民等を対象とした併設イベントなどが実施される予定です。

「Velo-city 2027」の概要

会議名	Velo-city 2027 Ehime
開催時期	2027年 5月25日～28日
開催地	松山市（愛媛県武道館）ほか
参加人数	約1,000～1,500名（予定）

愛媛県が進める自転車施策

愛媛県は、2011年から主要施策のひとつとして『自転車新文化の推進』に取り組んでいます。自転車新文化とは、「しまなみ海道」に代表されるサイクリングを核にした交流人口の拡大による地域活性化につなげるとともに、県民に自転車を活用したライフスタイルを提案し、「健康」「生きがい」「友情」を育み、生活の質の向上を図ろうとする取り組みです。

しまなみ海道サイクリング



(写真提供：サイクリングしまなみ実行委員会)

現在（2023～26年度）、「第2次自転車新文化推進計画」に基づき、安全で快適な自転車利用環境の創出、公共交通機関との連携、サイクリスト向けサービスの充実などに取り組まれています。今治市では、サイクリング観光の振興と市民の自転車利用促進のため、しまなみ海道と今治駅を結ぶ市道等で自転車専用通行帯の整備が進められています。

自転車専用通行帯の整備（今治市内）



2027年の愛媛開催に向けて

2025年4月に県庁内に「自転車国際会議推進室」が設置され、8月には関係団体等で構成される「Velo-city 2027 Ehime 実行委員会」も立ち上げられ、開催に向けた準備が進められています。

愛媛県では「Velo-city」開催による効果として、大会開催による直接的な経済効果や自転車先進県「愛媛」の知名度向上、愛媛の観光・物産・食などのPRの場になることなどを見込んでいます。

9月には、松山市で「愛媛県自転車新文化推進フォーラム」が開催され、パネルディスカッションでは、欧州における自転車と公共交通機関との連携や自転車走行環境の快適化などの事例紹介、「Velo-city」開催の意義などについて議論されました。自転車・先進地であるオランダの有識者からは、「経済効果もあるが、持続可能な都市交通手段として自転車を活用するきっかけにしてほしい」「日本は、女性や高校生が自転車を日常の移動手段として利用している。世界でみても先進的で、日本・愛媛での開催を注目している」と

いった意見がありました。

また、愛媛県の担当者は「開催を機会に、しまなみサイクリングの良さはもちろん、交通手段・モビリティとしての自転車の利活用、走行空間の整備を国内、アジア、豪州などに広めたい」と話し、「Velo-city」成功への期待を膨らませていました。

愛媛は高校生の自転車通学が多い



おわりに

身近な移動・交通手段の確保、コンパクトシティのまちづくりを推進するうえで、今後、自転車の役割はますます高まるものと思われます。

「Velo-city 2027」の開催をゴールにすることなく、しまなみ海道の世界ブランド化や世界各国への情報発信や連携、開催都市としてふさわしい自転車走行環境の整備、さらには、愛媛県が進める「自転車新文化」の更なる深化と拡大にも期待したい。

（文責：株式会社いよぎん地域経済研究センター）

**全国の地銀9行連携
「地域再生・活性化ネットワーク」
について**

経営基盤・営業エリアが異なる地銀9行が、様々な情報・ネットワークを相互に活用することで、地域経済の再生および活性化を図るために構築した広域連携です。

北海道銀行
七十七銀行
八十二銀行
京都銀行
広島銀行
福岡銀行
伊予銀行
静岡銀行
千葉銀行

26年度の北海道開発事業費（16ヵ月予算）は高水準を堅持

～ 当初予算は横ばい圏も、補正予算が下支え ～

26年度当初予算ベースの北海道開発事業費は横ばい圏で推移

昨年12月26日、2026年度の北海道開発予算が閣議決定されました。国の公共事業費に相当する、当初予算ベースの北海道開発事業費（5,654億円、前年比+0.5%）は、横ばい圏での推移となりました（図表1）。内訳をみると、「道路整備」（2,197億円、同+0.4%）や「農林水産基盤整備」（1,193億円、同+0.8%）、「治山治水」（1,034億円、同+0.6%）などの主要な項目で前年並みの水準を維持しました。

25年度補正予算の増加を受けて16ヵ月予算は高水準に

他方、26年度当初予算と25年度補正予算を合算した16ヵ月予算（7,540億円、前年比+2.3%）では、高水準を堅持しました（図表2）。政府の総合経済対策を反映した25年度補正予算（1,886億円、同+8.1%）が、手厚い積み増しとなったことが背景にあります。

足元、わが国は、頻発する自然災害や甚大な被害が想定される大規模地震への対処、エネルギー・食料・経済安全保障の確立、老朽化したインフラの保全、といった課題に直面しています。このような中、26年度の北海道開発事業費は、①生産空間の維持・発展による食料安全保障及び観光立国の一層の強化、②地球温暖化対策を先導するゼロカーボン北海道の実現、③デジタル関連産業の集積支援、④安全・安心に住み続けられる強靱な国土づくり、などを軸とした予算編成となりました。各事業の着実な執行が、国内における課題解決を通じて道内にも恩恵をもたらすでしょう。（菊池 祥平）

図表1 北海道開発事業費の内訳（26年度当初予算）

（単位：億円、前年比・%）

事 項	当初予算額	前年比
1. 治山治水	1,034	0.6
2. 道路整備	2,197	0.4
3. 港湾空港鉄道等	258	2.2
4. 住宅都市環境整備	276	0.4
5. 公園水道廃棄物処理等	87	3.5
6. 農林水産基盤整備	1,193	0.8
7. 社会資本総合整備	565	▲0.7
8. 推進費等	44	0.3
合 計	5,654	0.5

（出所）国土交通省の資料を基に道銀地域総合研究所作成

図表2 北海道開発事業費（16ヵ月予算）の推移

（億円）



（出所）国土交通省の資料を基に道銀地域総合研究所作成

調査ニュース（2026・2）NO.486

発行 株式会社 北海道銀行（ウェブサイト <https://www.hokkaidobank.co.jp>）

企画・編集 株式会社 道銀地域総合研究所 経済調査部（照会先：伊藤）

〒060-0061 札幌市中央区南1条西4丁目16番地2 道銀ビル別館

TEL (011) 233-3562 FAX (011) 207-5220

〈本誌の無断転用、転載を禁じます〉