

2026
10
NO.493

調査ニュース

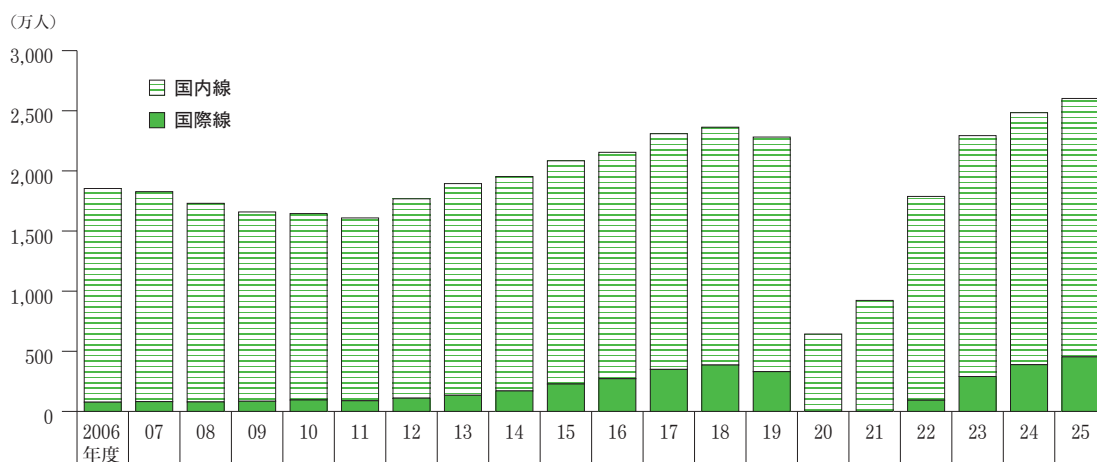
今月の注目点

過去最多を記録した新千歳空港の乗降客数

国土交通省が8月に公表した空港管理状況調書で新千歳空港の乗降客数の推移を確認すると、2025年度は2,602.3万人と過去最多を記録しました。内訳をみても、国内線が2,148.7万人、国際線が453.6万人と、ともにこれまでの記録を上回りました。

本年、新千歳空港は当時の着陸場に飛行機が飛来してから100年の節目を迎えます。北海道の未来を牽引するグローバル・ゲートウェイとして、新千歳空港への期待は一段と高まっています（関連記事をp.3-5に掲載）。

新千歳空港の乗降客数の推移



(注) 国内線・国際線ともに、乗客と降客の合計。

(出所) 国土交通省航空局「空港管理状況調書」を基に道銀地域総合研究所作成

最近の道内経済動向 2

フォーカス 3

- 開港100年を迎えた新千歳空港
～ 次の時代に向けて求められる役割と期待 ～

トピックス 6

- 戦略17分野と北海道経済(1)

図表でみる北海道 シリーズ④ 8

- インフルエンザ「秋口から流行」が定着か

最近の道内経済動向

○道内景気は、持ち直し基調が一服している。

○先行きは、中東情勢が膠着状態にあるなかで物価上昇率の拡大が懸念されるなど、不確実性が高い状況が続く。

(注) 基調判断は2026.9.25時点で入手可能な主要経済指標を参考とした(7～8月実績が中心)。

●個人消費は足踏みしている

7月の供給側の動きをみると、コンビニエンスストア(前年比▲1.0%)が24年9月以来の減少となったものの、百貨店・スーパー(既存店、同+1.5%)は22年3月以降増加が続いている。好調なインバウンド需要が下支えしているとみられる。また、7月の新車販売台数(軽含む乗用車)は、同+9.1%と4ヵ月連続で増加した。需要側の動きをみると、家計の消費支出額(7月の家計調査を基に算定)は、同+2.0%と2ヵ月ぶりに増加した。もっとも、内訳をみると、食料品(除く外食・酒類、同+5.4%)などの必需品が増加している一方で、酒類(同▲18.7%)などの嗜好品は減少していることから、物価高を受けた節約志向の高まりがうかがえる。

毎月勤労統計調査(6月)で個人消費の原資となる賃金の推移をみると、名目賃金指数は同+5.5%と6ヵ月連続で上昇し、実質賃金指数は同+2.7%と3ヵ月連続で上昇した。

(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

来道者数(7月:139.5万人、国内交通機関経由、参考値)は、前年比+3.4%と6ヵ月連続で増加した。また、外国人入国者数(8月:20.9万人、速報値)は、同+5.3%と2ヵ月連続で増加した。来道者数・外国人入国者数ともに、均してみると過去最高水準で推移している。

(注) 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(国内内容と道外で入国手続きした外国人客)を指す。外国人入国者数とは、道内で入国手続きした外国人数を指す。

●住宅建築は底入れしている、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(7月:2,006戸)は、前年比▲9.4%と4ヵ月ぶりに減少した。主要な利用関係別にみると、分譲戸建て(同+16.2%)が増加したものの、持家(同▲4.4%)・貸家(同▲18.4%)・分譲マンション(同▲25.0%)が減少し全体を押し下げた。前年の新設住宅着工戸数は、改正建築基準法などの施行により減少していた。今年はその反動が生じやすいことを踏まえると、当月の減少は一時的なものと推測される。

北海道財務局が9月11日に公表した「法人企業景気予測調査【北海道地方の概要】」(7～9月期調査)によると、26年度の設備投資計画(全規模・全産業、含むソフトウェア投資額、除く土地購入額)は、前年比+4.6%であった。業種別にみると、製造業(同▲8.0%)が減少計画となったものの、非製造業(同+9.4%)が増加計画となり全体を押し上げた。設備投資は持ち直しの動きがみられる。

公共工事請負金額(8月:581.9億円)は、前年比+0.6%と2ヵ月ぶりに増加した。また、公共工事出来高(7月:1,787.7億円)は、同+6.1%と4ヵ月連続で増加した。公共工事は高水準で推移している。

●生産は弱含んでいる

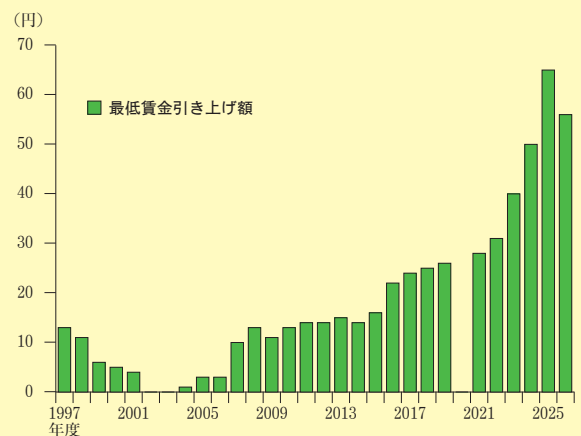
7月の鉱工業生産指数は、前月比+1.4%と3ヵ月連続で上昇した。定期修理の実施により「化学・石油石炭製品」(同▲20.4%)などが低下した一方、公共工事による一過性の大型受注があった「金属製品」(同+27.5%)などが上昇した。

●輸出は横ばい圏内で推移している

通関輸出額(8月:387.3億円、速報値)は、前年比+21.8%と4ヵ月連続で増加した。もっとも、変動の大きい「船舶・再輸出品」を除くと2ヵ月ぶりの増加であることから、輸出は横ばい圏内の推移といえる。8月の内訳をみると、ベトナム向けの「魚介類・同調製品」(同▲19.8%)が減少した一方で、韓国向けの「石油製品」(同7.7倍)が一時的に大きく増加し、全体を押し上げた。

北海道の最低賃金引き上げ額の推移

26年度の北海道の最低賃金は大幅に改定され、56円引き上げられました。これは、昨年度に次ぐ過去2番目の大きさであり、物価高が長期化するなかで労働者の生活改善が重視されたものとみられます。この結果、最低賃金の時給は1,131円と過去最高になりました。



(出所) 北海道労働局「北海道の地域別最低賃金額の推移 (S47年～R8年)」

開港100年を迎えた新千歳空港 ～ 次の時代に向けて求められる役割と期待 ～

新千歳空港は本年10月、千歳市に空港が開港したことを起点にして100年を迎えます。本稿では、新千歳空港が次の時代に向けて求められる役割と期待についてまとめます。

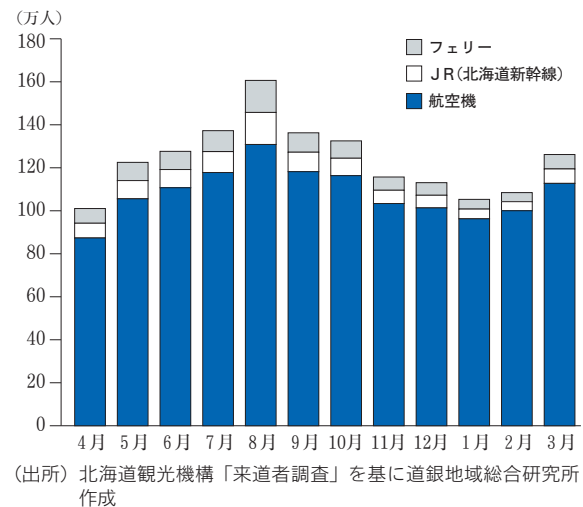
100年の歩みと北海道発展の礎

現在の新千歳空港は、千歳市に空港が開港したことを起点に、今年で100年を迎えます。空の玄関口として、北海道が発展するうえで新千歳空港がなくてはならない存在であったことは言うまでもありません。

2025年度、来道者（本州から北海道へ移動した人）の移動手段をみると、「航空機」が突出しており、全体の9割前後を占めています（図表1）。空路の重要性が、いかに高いかがわかります。

次の段落以降で、時代の変化とともに新千歳空港が次の時代に向けて求められる役割と期待について考察します。

図表1 輸送機関別来道者数の推移
～2025年度の月別実績～



道内経済を循環させるアクセス網の再構築

まず、新千歳空港ターミナルビルの歴史と現状について整理します。1981年の新聞記事では、この時に建設中である新千歳空港^(※1)について“1985年で1,200万人、1990年で1,500万人というかつての需要予測はあらゆる面からみて実現が難しい”という記載があります。実際の乗降客数は、1987年に1,000万人を超えたものの、当初の予定を下回っていたようです。

その後、現在の新千歳空港ターミナルビルは1989年に着工し1992年に供用を開始しました。利用客数は、コロナ禍による大幅な減少もありましたが、直近2025年度には、開業前に報じられていた需要予測をはるかに上回る2,600万人超の乗降客数を記録しています（乗降客数の推移は表紙に掲載）。2010年に供用を開始した国際線ターミナルビルも、利用客の増加に貢献したとみられます。なお、国際的な業界団体であるIATA（International Air Transport Association）は、新千歳空港の混雑状況をレベル2^(※2)としており、時間帯によっては航空機の離発着に混雑が生じている状況としています。

※1 新千歳空港の開業に向けては3期に分けて工事が進められた。

I期：A滑走路（1988年供用開始）、II期：ターミナルビル（1992年同）、III期：B滑走路（1996年同）

※2 これは主に、飛行機の離着陸（滑走路・空域）やターミナル・駐機場の容量の混雑具合を示しているもの。なお、レベル1（混雑なし）、レベル2（特定のピーク時間帯に混雑が発生する可能性があるため、自主的なスケジュール調整が必要である）、レベル3（需要が容量を大幅に上回っているため、厳格かつ正式なスケジュール調整が必要である）の3段階に分けられている。国内ではレベル2に新千歳空港と中部国際空港、レベル3に羽田空港、成田空港、関西国際空港、福岡空港が該当している。

こうした状況をふまえ、空港アクセスの主力である鉄道に目を向けます。JR新千歳空港駅は、1992年の新千歳空港ターミナルビルの供用開始に合わせて開業しました。過去の報道内容によれば、新千歳空港駅までの区間の着工時には、新千歳空港駅－札幌駅間を15－20分間隔で運行する予定となっていました。一方、2026年9月時点では日中時間帯の運行間隔が10分に1本と、より高頻度で運行されています。新千歳空港の開業以前から、苫小牧方面へのスルー化や、石狩方面からの「モノレール」、札幌と「磁気浮上式リニアモーターカー」で結ぶ案などがあった一方で、これまでに実現に至ったものは無く、現在も空港へのアクセスは当時と同じく鉄道が主体となっています。

次の時代に向けては、アクセス網の拡充に向けた抜本的な対応がいよいよ求められます。目先、JR千歳線の沿線では、北海道医療大学の移転や、北海道日本ハムファイターズの2軍拠点の移転などを控えています。また、ラピダス社による先端半導体の量産化に向けた取り組みや、半導体関連企業の進出なども見据え、周辺における賑わいが増していくことが想定されます。

また道としては、2030年度に向けた観光入込客数の計画を公表しています。それを見ると、今の水準を大きく上回る内容となっています（図表2）。この計画が実現すれば、新千歳空港の乗降客が増え、道内における鉄道などの二次交通の利用者数も確実に押し上げられるでしょう。

加えて、近年多発する大雪等によるアクセス途絶・空港での足止め事態を回避するためにも、単なる混雑緩和にとどまらず、災害時のレジリエンス強化を目的とした空港アクセスの迂回ルート新設・拡充は、議論を本格化させるべき重要なテーマといえます。

図表2 道内観光入込客数は増加する計画

項目	2025年度（実績）				2030年度（目標）		
	消費額 （億円）	消費単価 （円）	観光入込客数 （万人）		消費額 （億円）	消費単価 （円）	観光入込客数 （万人）
観光消費額	15,221	—	—	▶	27,000	—	—
道内客	4,445	6,348	3,126		9,440	12,000	3,700
		36,839	668			50,000	1,000
道外客	4,787	99,102	483		7,200	120,000	600
外国人客	5,286	159,925	331		10,000	250,000	400

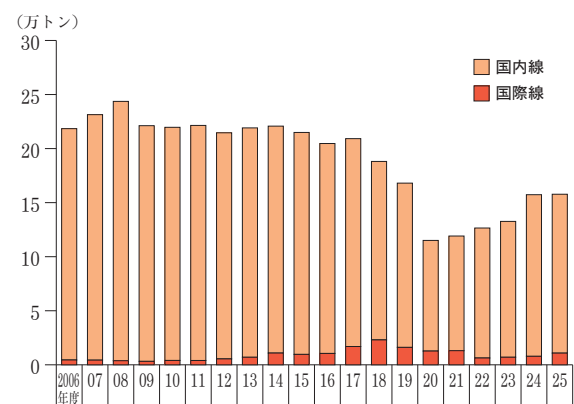
（注）観光消費額には、この他に「道外客（日帰り）」の消費額なども含まれる。

（出所）北海道「第6期（令和8～12年度）北海道観光のくにつくり行動計画」

高付加価値製品の集結が見込める物流拠点

2つ目は物流についてです。まず新千歳空港の貨物取扱量を確認します（図表3）。2020年のコロナ禍以降、貨物取扱量は回復基調で推移しています。経済活動が回復していくことに伴った、物流量の増加と考えられます。しかし、2006年度と最近時の変化では、水準を大きく下げていることがわかります。これは輸送形態（航空、自動車、鉄道、海上）を問わず、全国的に同様の傾向です。背景には、主に産業構造のサービス化・ソフト化（アナログからデジタル、ペーパーレスへのシフト）、電化製品、自動車部品、日用品など、様々な製品で

図表3 新千歳空港の貨物取扱量



（注）「積」と「卸」の計。

（出所）国土交通省航空局「空港管理状況調書」を基に道銀地域総合研究所作成

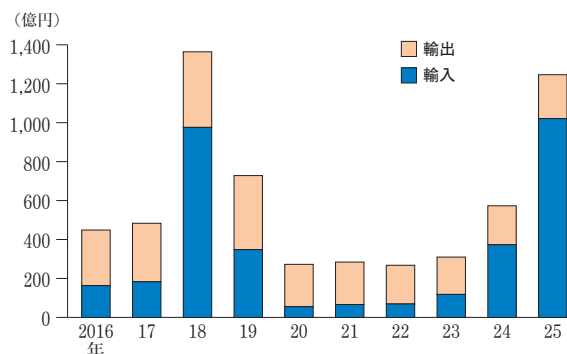
軽量化・小型化が進んだことなどが挙げられます。

他方、新千歳空港を所管する千歳税関支署の輸出入額を確認すると、直近2025年は総額1,246.2億円と、過去2番目の水準でした。特に半導体製造装置（合計780億円）の輸入が大きく押し上げました。新千歳空港に隣接する、ラピダス社の工場に設置するための動きと考えられます（図表4）。

将来的に、ラピダス社が製造した先端半導体を、空路で出荷することも考えられます。ラピダス社の工場と新千歳空港との物理的な近さを活用し、スピーディーに、より高い付加価値を提供できるかもしれません。

また工業製品に限らず、空路を活用したコールドチェーンにも期待が寄せられます。それは、特に2022年から本格的に新千歳空港で輸出が始まった生鮮ホタテ（殻付きの活ホタテ、もしくは冷蔵のむき身）をはじめとした、道産水産物の輸出です。生鮮ホタテは、2013年に釧路税関支署紋別出張所の管轄で、韓国向けに500万円の輸出がありましたが、以降は道内から海外への直接的な輸出はありませんでした。足元、中国が日本産水産物に対して事実上の禁輸措置を講じている一方で、台湾や香港などに向けたニーズは底堅いとみられます。これらの先に向けては、新千歳空港から合計で毎年10億円以上の生鮮ホタテの輸出額が計上されています。そもそも、道産ホタテは、産地で冷凍したものを中国の工場に輸出し加工するという流れがありましたが、禁輸措置を受けて、その流れが東南アジアに移り変わっています。このような変化のなか、冷凍ホタテのみならず、生鮮ホタテをはじめとした道産食材全般の新たな販路を拡大していくためにもコールドチェーンの活用は重要な輸送ツールといえます。

図表4 新千歳空港における輸出入額



（注） なお、2018年にも輸入が大きく増加したのは、政府専用機の入替が関係しているとみられる。

（出所） 財務省「貿易統計」を基に道銀地域総合研究所作成

さいごに

今冬、新千歳空港とカナダ・バンクーバー線、米・サンフランシスコ線が就航します（図表5）。北海道と北米が直行便で結ばれるのは初めての事です。これは、①国際線の東京一極集中からの脱却、②シリコンバレー（サンフランシスコ ベイエリアの南部に位置）とのアクセス向上が先端半導体の量産化・サプライチェーン構築への追い風につながる、③大圏航路（航空機の飛行ルートを目安）では、新千歳空港がわが国主要空港の中で最も北米に近く飛行時間が短縮される、といった様々な利点があります。

このような動きを持続的なものにするためにも、目下の課題を解決していくことが次の時代に向けて、新千歳空港と北海道がともに発展していくための礎となります。一つひとつの小さな前進がやがて大きなうねりとなり、世界中から注目される北の大地へ進化し、そして、より豊かな未来を描き出していくためにも、新千歳空港への期待はより高まっています。（小野 公嗣）

図表5 初めて北米への直行便が就航



（出所） 各種報道を基に道銀地域総合研究所作成

戦略17分野と北海道経済(1)

2026年7月、政府は「日本成長戦略」および「地域未来戦略」を閣議決定しました。日本成長戦略では、2040年度までに17の戦略分野で累計370兆円超の官民投資を見込みます。本稿では、両戦略の概要や北海道経済への影響などについて、2回に分けて取り上げます。

1. 日本成長戦略と戦略17分野

2026年7月に閣議決定された「日本成長戦略」は、経済安全保障などの「危機管理投資」と、先端技術分野への「成長投資」を主軸とする国家戦略です。政府は、これらの投資を通じて企業収益の拡大を図り、所得や消費を増やす経済の好循環を描いています。

日本成長戦略の投資対象である17の戦略分野において、政府は集中して育成すべき「62の主要な製品・技術等」を特定し、62項目全てに2040年度までの「官民投資ロードマップ」を策定(図表1)。そこでは、官民合わせて累計370兆円超の投資を見込んでいます。

本道に関係の深い分野でも、多額の投資が見込まれています。「AI・半導体分野」では、中核となる半導体(官民投資額:68.0兆円)に加え、農林水産業などの特定領域に特化したバーティカルAI(同:23.1兆円)など3項目が含まれています。また、「航空・宇宙分野」では、北海道スペースポートなど道内の取り組みと連動するロケット・射場(同:2.3兆円)など6項目が盛り込まれています。

一方、人材不足や制度の壁など社会の構造的課題により、投資効果が限定的になる懸念もあります。そのため、投資を成功させ、その恩恵を全国へ波及させる土台として「8つの分野横断的課題とその対応策等」を設定(図表2)。成長産業への円滑な人材移動を促す労働市場改革や、家事等の負担軽減など、社会構造の転換を促す施策が盛り込まれています。次世代産業への投資効果を最大化するためには、こうした横断的課題への対応が不可欠と言えます。

図表1 戦略17分野と主要な製品・技術等
62項目、官民投資額(単位:兆円)

1. AI・半導体分野	101.6
①フィジカルAI、②フィジカル・インテリジェント・システムの中核を担う半導体、③バーティカルAIの3項目	
2. デジタル・サイバーセキュリティ分野	55.4
①データプラットフォーム、②クラウド・データセンター、蓄電池、③自動運転技術など6項目	
3. 情報通信分野	28.8
①オール光ネットワーク、②海底ケーブル、③次世代ワイヤレスの3項目	
4. 量子分野	13.2
①量子コンピューティング、②量子通信・ネットワーク、③量子センシングの3項目	
5. 防衛産業分野	5.0
①小型無人航空機、②艦艇、③デュアルユース技術の3項目	
6. 航空・宇宙分野	18.5
①ロケット・射場、②人工衛星・サービス、③空飛ぶクルマなど6項目	
7. 海洋分野	3.3
①海洋無人機、②海洋状況把握、③革新的海底開発技術・システムの3項目	
8. 造船分野	1.1
①次世代船舶、②船舶修繕、③LNG運搬船の3項目	
9. マテリアル分野	16.9
①永久磁石、②グリーン鉄、③革新的金属部素材など6項目	
10. 合成生物学・バイオ分野	33.6
①バイオものづくり、②バイオ医薬品・再生医療等製品等の2項目	
11. 創薬・先端医療分野	64.1
①ファーストインクラス製品・ベストインクラス製品、②感染症対応製品など5項目	
12. 資源・エネルギー安全保障・GX分野	28.8
①洋上風力、②水素等、③次世代型太陽電池など7項目	
13. フュージョンエネルギー分野	3.1
①フュージョンエネルギーの1項目	
14. 防災・国土強靱化分野	2.6
①防災技術の1項目	
15. 港湾ロジスティクス分野	1.2
①港湾荷役機械、②サイバーポート、③次世代型倉庫の3項目	
16. フードテック分野	9.7
①植物工場、②陸上養殖、③食品機械、④新規食品の4項目	
17. コンテンツ分野	33.7
①ゲーム、②アニメ、③マンガ、④音楽、⑤実写の5項目	
17分野62項目(重複2除く)累計	370兆円超

(注) 項目・投資額は今後、追加・変更される可能性がある。

(出所) 内閣官房の資料を基に道銀地域総合研究所作成

図表2 8つの分野横断的課題とその対応策等

課題	課題への対応策等
①新技術立国・競争力強化	新技術立国・勝ち筋となる産業分野の国際競争力強化に資する戦略的支援
②スタートアップ	世界に伍するスタートアップエコシステムを作り上げ、持続可能な経済成長と社会課題解決を両立
③金融を通じた潜在力の解放	金融を通じ、日本経済と地方経済の潜在力を解き放つための戦略の策定
④人材育成	未来成長分野に挑戦する人材育成のための大学改革、高専等の職業教育充実
⑤労働市場改革	生産性の高い分野への円滑な労働移動や働き方改革を含めた労働市場改革
⑥家事等の負担軽減	介護、育児等によりキャリアをあきらめなくてもよい環境の整備
⑦賃上げ環境整備	物価上昇を上回る賃上げが継続する環境整備
⑧サイバーセキュリティ	サイバー対処能力強化

(出所) 内閣官房の資料を基に道銀地域総合研究所作成

2. 地域未来戦略と3つの計画・プラン

「日本成長戦略」と同時に「地域未来戦略」が閣議決定されました。これは、地方に大規模な民間投資を呼び込み、各地に産業クラスターを戦略的に形成していくことで、自立的かつ強い地域経済を構築するための包括的な政策パッケージです。地域資源を最大限に活用し、次世代産業のみならず既存の地場産業を含めた持続的な成長を目指すものです。

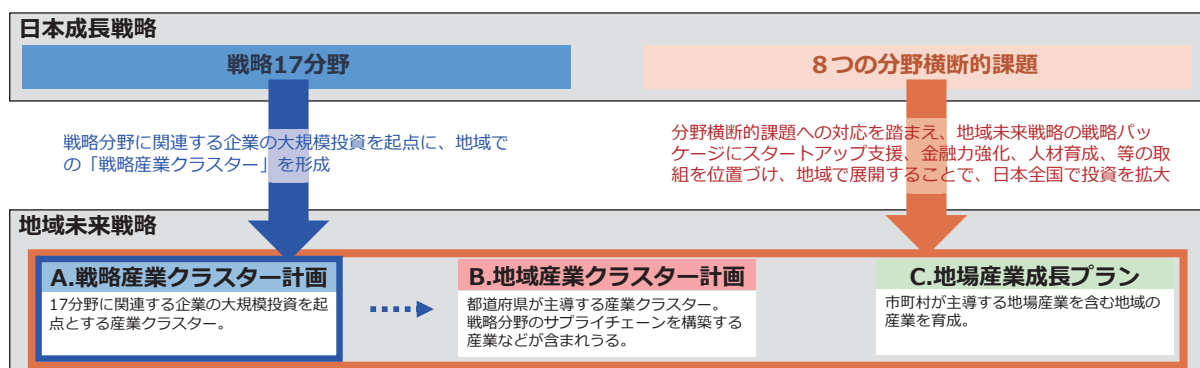
本戦略の中核をなすのが、国と地方が連動する3つの計画・プランです(図表3)。第一に、国が主導する戦略17分野に関連する企業の大規模投資を起点とする「戦略産業クラスター計画」。第二に、都道府県が広域的な産業集積を目指す「地域産業クラスター計画」。第三に、市町村が地場産業の育成を図る「地場産業成長プラン」です。現在、北海道では前述の62項目のうち、半導体、ロケット・射場、洋上風力の3つの戦略産業クラスター計画が策定されており、今後段階的に追加・策定されていく見通しです(詳細は次号)。

前述の「8つの分野横断的課題」への対応は、本戦略にも密接に連動しています。例えば、共通基盤としてのスタートアップ支援の取り組みを各地域で横展開することで、大都市圏に偏りがちな投資を日本全国へと拡大させ、地方発のイノベーション創出を狙います。

このように、「地域未来戦略」は国策である巨額の投資効果を地方へ波及させるための実行役と言えます。次世代半導体や宇宙分野などで高いポテンシャルを有する本道においても、両戦略がもたらすインパクトは極めて大きいと考えられます。

次号では、今回取り上げた両戦略の全体像を踏まえ、北海道経済への具体的な影響や今後の展望について詳しく紐解いていきます。(2026.9.25 加茂 健志朗)

図表3 日本成長戦略と地域未来戦略の関係



(出所) 内閣官房の資料を基に道銀地域総合研究所作成

インフルエンザ「秋口から流行」が定着か

8月下旬から流行入り、異例の早期流行

本道では9月25日現在、早くもインフルエンザ流行の兆しが見えています。道内の1定点医療機関あたりの患者数は、8月下旬より流行入りの目安とされる1人を超過し続け、学級閉鎖となった小学校もあります。2026-27シーズン*のインフルエンザ流行は極めて早いペースで立ち上がっているといえるでしょう。

※本稿においては1シーズンを当年8月～翌年7月と定めた。

流行は「秋口から冬まで」と早期・長期化の様相

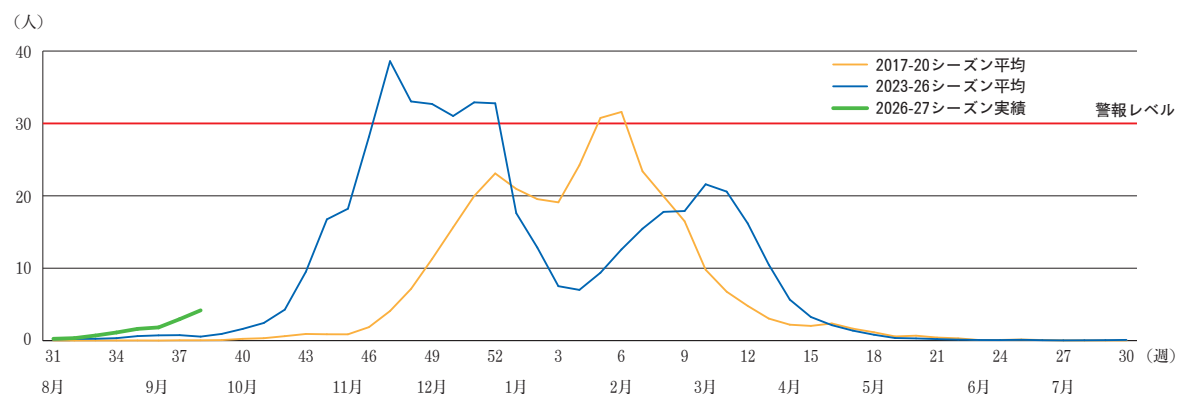
こうした動きは、近年のデータにも色濃く表れています（図表）。直近過去3シーズンの平均推移（2023-26シーズン平均）を見ると、10月頃から感染が拡大し、11月から12月にかけて警報レベルの定点あたり30人を超える大きなピークを迎えています。さらに翌年3月頃にも再び患者が増加する第2波が見られ、近年は秋から冬まで流行が早期化かつ長期化している状況です。

一方、従前の流行は大きく異なっていました。2017-20年の3シーズンの平均を確認すると流行のピークは2月頃で、冬本番を迎えてから感染拡大の波が訪れるのが通例だったのです。

個人・企業双方による早期の対策が肝要

インフルエンザの大規模な流行は従業員の欠勤や、それに伴う業務停滞を招き、企業の事業活動へ影響を及ぼす可能性があります。手洗いやマスク着用など個人における対策に加え、企業においても予防策の啓発や職場の適切な衛生環境づくりなど、秋口から対策を進めていくことが求められています。（中嶋 紗弓）

図表 北海道1定点医療機関あたりインフルエンザ患者数



（注1）横軸「月」表示は各週の開始日が属する月を目安として記載。年によって各月の包含週数は異なる。

（注2）シーズン平均は各3シーズンの平均値。（例：2017-20シーズン平均は2017-18、2018-19、2019-20の平均値）

（注3）2020-23の3シーズンについては患者数が著しく少ないため除外。

（出所）北海道感染症情報センター公表データを基に道銀地域総合研究所作成

調査ニュース（2026・10）NO.493

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

〒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〉