

# 地域経済牽引事業の促進による 地域の成長発展の基盤強化に 関する法律に基づく基本計画

北海道小樽市

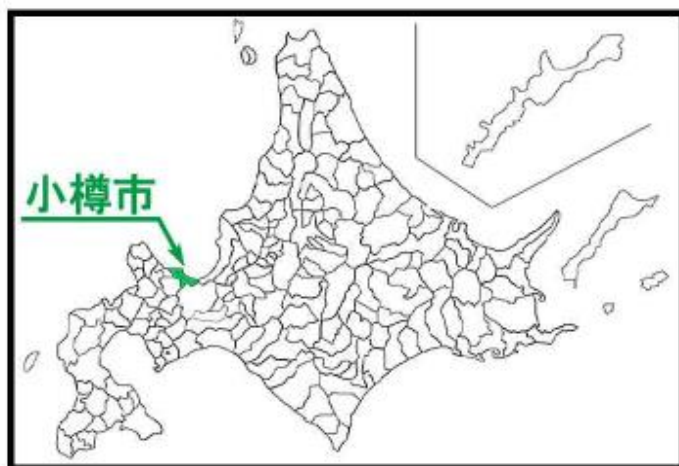
## 第2期北海道小樽市基本計画

### 1 基本計画の対象となる区域（促進区域）

#### （1）促進区域

設定する区域は、令和5年7月現在における北海道小樽市の行政区域とし、面積は24,383haである。ただし、ニセコ積丹小樽海岸国定公園の一部、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に規定する鳥獣保護区、環境省が自然環境保全基礎調査で選定した特定植物群落、国内希少野生動植物種の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域等、北海道自然環境等保全条例に規定する環境緑地保護地区、自然景観保護地区及び記念保護樹木を除く。

なお、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域及び自然環境保全地域、絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律に規定する生息地等保護区、自然公園法に規定する国立公園区域、自然環境保全法に規定する北海道自然環境保全地域、自然公園法に規定する北海道立自然公園、生物多様性の観点から重要度の高い湿地、自然再生推進法に基づく自然再生事業の実施地域、シギ・チドリ類渡来湿地は、本促進区域には存在しない。



(2) 地域の特徴（地理的条件、インフラの整備状況、産業構造、人口分布の状況等）

【地理的条件】

- 小樽市は、日本海・石狩湾に面する北海道の西海岸のほぼ中央に位置し、北海道の中心都市・札幌市に隣接しているとともに、北海道の空の玄関口・新千歳空港には、鉄道や高速自動車道を利用して約 70 分でアクセスでき、さらには小樽港、石狩湾新港という 2 つの重要港湾を擁しているなど、交通アクセスが整備された優れた立地環境を有する地域である。

また、国際的な位置としては、北東アジアやロシア極東地域に近接しており、小樽港からは中国の主要都市を結ぶ外貿定期コンテナ航路が就航しているとともに、石狩湾新港地域の開発の核となる石狩湾新港からは、アジアを代表するハブ港・韓国釜山港との間に外貿定期コンテナ航路が開設されており、北方圏諸国をはじめ、アジア、北米地域を結ぶ日本海側の拠点として、恵まれた地理的条件を有している。

- 小樽市の気候は、海洋性気候で温暖で気温の格差も小さく、気象庁の新平年値において、北海道は台風の影響も極めて少ないことに加え、地震調査研究推進本部によると、今後 30 年で震度 6 弱以上の地震に見舞われる確率も低いとされており、自然災害リスクが低い地域である。



(2010 年 1 月 1 日時点)

【インフラの整備状況】

- 道路

道央自動車道及び札幌自動車道、一般国道（以下、国道）5 号、337 号、393 号のほか、北海道道（以下、道道）125 号前田新川線が整備されており、札幌市をはじめ道内主要都市との交通ネットワークが確立している。

小樽市及び石狩市にまたがる石狩湾新港地域からは、国道 231 号や道道 125 号前田新川線を利用して札幌市中心部まで約 30 分、新千歳空港までは、道央自動車道を利用して約 60 分でアクセス可能である。

また、国道 337 号については、札幌市を迂回する道央圏連絡道路として、当市と新千歳空港を直結する地域高規格道路としての整備も進められており、本市域に産業集積を図る

上からも特に重要な路線となっている。

○ 鉄道

北海道旅客鉄道（以下、JR）函館本線が通っており、快速列車「エアポート」を利用することにより、小樽駅から札幌駅まで約 40 分、新千歳空港駅まで約 70 分でアクセス可能である。

○ 空港

小樽市に空港は存在しないが、国内航空路線の基幹空港として、また、北海道における国際航空の拠点として重要な役割を担っている新千歳空港は、令和 5 年 9 月現在、国内便 28 路線、国際便 8 路線が就航し、3,000m の滑走路が 2 本整備されており、当市から、鉄道で約 70 分、高速道路利用により約 80 分でアクセス可能である。また、札幌市中心部から約 12 km、車で約 20 分の近距離に位置している札幌飛行場（通称：丘珠空港）は、1,500 m の滑走路が整備され、令和 5 年 9 月現在、道内便 5 路線、道外便 4 路線が就航しており、当市から高速道路利用により約 45 分でアクセス可能であり、札幌圏と道内地方拠点都市とを結ぶ、空のネットワークの拠点空港として重要な役割を担っている。

○ 港湾

小樽港は北海道西部の積丹半島東側に位置し、北、西、南の三方が山に囲まれており、天然の良港となっている。札幌市までは約 40km の距離にあり、高速道路でのアクセスが良好である。明治 41 年完成の小樽港北防波堤は日本国内初となる斜塊構造が採用され、「土木学会選奨土木遺産」に選定されているほか、「小樽みなとと防波堤」として「北海道遺産」にも選定されている。平成 17 年には外国船籍の入港 4 万隻を達成するなど、日本海側の重要港湾として認知度は高く、とりわけ自動車航送船（フェリー）の入港総トン数は約 869 万トン（令和 3 年）を誇っており、札幌圏へのトラック輸送の拠点となっている。

平成 23 年には日本海側拠点港（外航クルーズ）に選定され、近年はクルーズ船が年間 25 回ほど寄港するなど、道内有数の寄港地としても知られている。また、新千歳空港からのアクセスが良好なことから、発着港として利用されることも多く、北海道日本海側におけるクルーズ拠点の形成に向けた取組を行っている。

石狩湾新港は日本海に臨む石狩湾のほぼ中央に位置し、北海道の政治経済の中心である道央圏に位置する港湾である。また、札幌市中心部からは北に約 15 km という近距離に位置し、道央圏における海の玄関口になっており、物流・産業拠点として、さらに、日本海沿岸地域及び北方圏諸国等との経済交流の拠点として重要な役割を担っている。平成 9 年には、世界有数のコンテナ基地である韓国釜山港との間に外貿定期コンテナ航路が開設され、令和 5 年 9 月現在で週 3 便体制で運航されるなど港勢も順調に進展している。現在では、札幌圏の物資需要や生産・経済活動に欠かせない都市型港湾としての役割を果たしている。また、近年では、LNG の輸入や洋上風力等の再生可能エネルギーの活用などのエネルギー基地として重要な役割を担っている。

なお、小樽港及び石狩湾新港における港湾計画においては、臨港地区における土地利用や交通体系の強化などが計画されており、当該港湾計画に関連した促進区域を設定するにあたっては同計画と調和して整合を図るものである。

### 【産業構造】

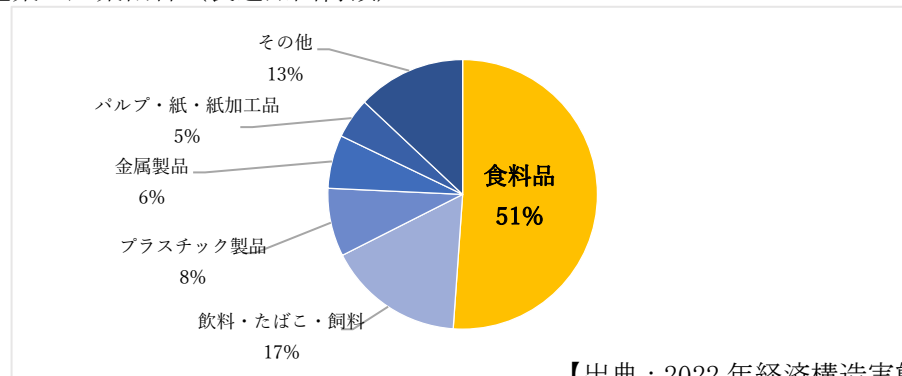
- 小樽市は、古くから勝納川の両岸の市街地に、機械・金属などの工場が集積しているとともに、小樽の安全でおいしい水を使った日本酒をはじめ、ワイン、地ビールなどの酒造りが盛んに行われている。さらには、かつてニシン漁で栄えた高島地区、祝津地区での水産加工など、中小の地場企業を中心に堅調な実績を上げている。

近年、札幌市手稲区に隣接する銭函 3 丁目地区の工場適地には、食料品や機械・金属、プラスチック製品製造などの多様な業種の企業が立地し、「小樽市銭函工業協同組合」により地域内企業間交流が活発に行われ、独創的な技術や新商品の開発に繋がっている。さらに、石狩湾新港工業流通団地の銭函 4 丁目、5 丁目地区においては、積極的な企業誘致により食料品の製造・加工及び物流関連を中心とした企業が約 60 社集積している。特に、冷凍冷蔵倉庫は約 10 社集積するなど、道内随一の規模を誇るとともに、食料品製造業は、地域の雇用と経済を支える主要産業のひとつとなっている。また、石狩湾新港地域では、再生可能エネルギーを活用したデータセンターが立地している。さらに、令和 5 年末には北海道小樽市と秋田県秋田市を結ぶ光海底ケーブルの共同建設が完成予定であることもあり、今後さらなるデジタル産業集積が予想されている。

また、観光入込客数は、コロナ禍の影響により減少したものの、令和 4 年度では約 406 万人とコロナ禍以前の令和元年度と比較すると、約 6 割程度まで回復している状況にある。そのため、市中経済に与える観光関連産業の影響は大きく、特に、東アジア圏からの観光客の割合も多いことから、同エリアへの「小樽ブランド」の販路拡大、販路開拓の取組を官民一体となって進めている。

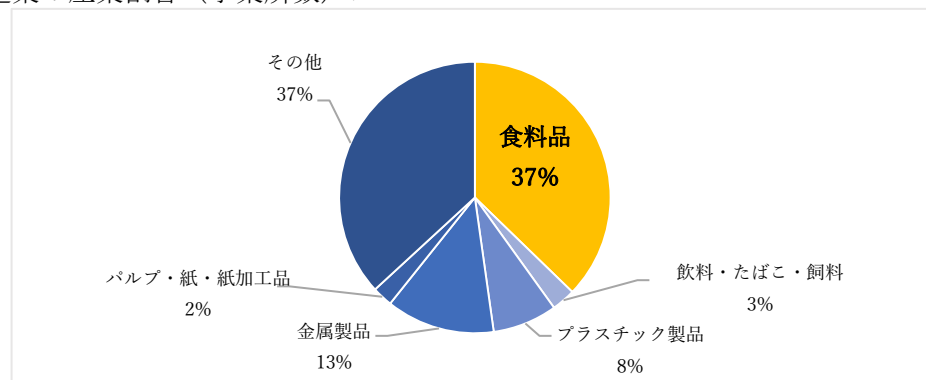
なお、小樽市の製造品出荷額等は約 2,012 億円（2022 年経済構造実態調査）、卸売業販売額は約 1,308 億円（令和 3 年経済センサス-活動調査）となっている。また、事業所数については、255 事業所（2022 年経済構造実態調査）で、食料品製造業は約 4 割を占めている。

< 製造業の産業割合（製造品出荷額） >



【出典：2022 年経済構造実態調査】

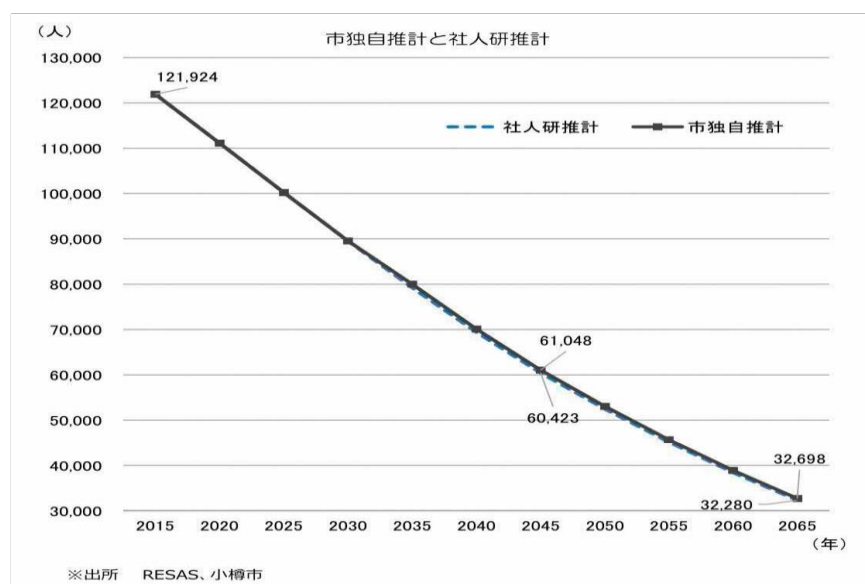
< 製造業の産業割合（事業所数） >



【出典：2022 年経済構造実態調査】

【人口分布の状況】

- 小樽市における令和 5 年 8 月末現在の住民基本台帳によれば、総人口 107,213 人の 47.22%に当たる 50,626 人が中心市街地である JR 小樽駅・JR 南小樽駅・JR 小樽築港駅が所在する中部地区に集中している。その他、同じく 32.69%に当たる 35,044 人が札幌市と隣接している JR 朝里駅・JR 銭函駅の所在する東南部地区に居住し、同じく 20.09%に当たる 21,543 人が農業や漁業の中心である JR 塩谷駅・JR 蘭島駅を擁する北西部地区に居住している。JR 小樽駅を基点として、東高西低の人口分布となっているが、これは JR 小樽駅が快速エアポートの終着駅であり、駅前にはバスターミナルが所在するなど、交通の要所であることが理由として挙げられる。
- 平成 22 年国勢調査における小樽市の人口は 131,928 人、うち中部地区は 61,910 人（46.9%）、北西部地区は 29,572 人（22.4%）、東南部地区は 40,446 人（30.7%）であったことを考えると、札幌市に近い東南部地区に人口分布が移りつつあると推察される。



【出典：小樽市総合戦略】

## 2 地域経済牽引事業の促進による経済的効果に関する目標

### (1) 目指すべき地域の将来像の概略

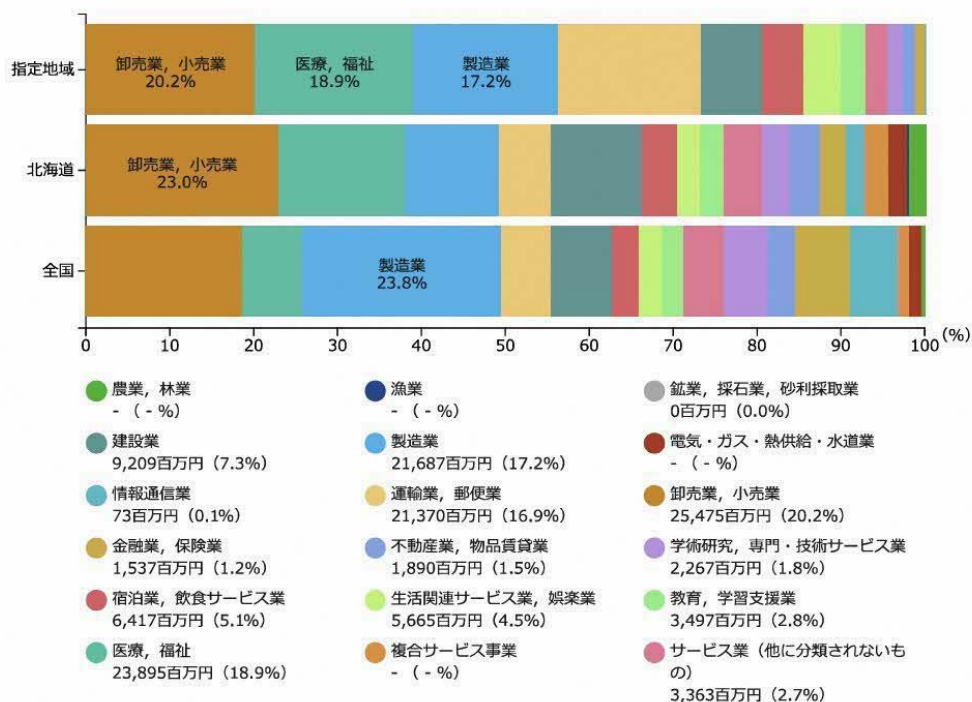
小樽市は、明治・大正・昭和初期を通じて、北海道の物流拠点として発展した小樽港と、道央圏における物流需要の増大に対処して開発された石狩湾新港の 2 つの重要港湾を有している。小樽港の後背地には技術力の高いものづくり関連産業（機械・金属・プラスチック・ゴム）のほか、小樽運河周辺を中心に観光関連産業が集積しており、石狩湾新港の後背地には札幌圏と隣接する強みを生かした物流関連産業や食料品製造関連産業、風力や LNG などの環境・エネルギー産業が集積している。

このため、従業者数の約 2 割、売上高の約 3 割、付加価値額の約 2 割を占める製造業と、従業者数の約 2 割、売上高の約 3 割、付加価値額の約 2 割を占める卸売業・小売業を中心とする経済構造をなしている。これらの機械・金属・プラスチック・ゴムなど高い技術力を有する企業や、ワイン・日本酒・ビールなど高い醸造技術を有する企業、水産加工品・菓子など高い加工技術を有する企業が集積していることを背景に、成長性の高い分野への新規参入を後押ししつつ、ロボット・IoT・人工知能などの活用することで生産性を劇的に押し上げることにより、地域における雇用の質を向上させる。

製造業における未来投資や生産性革命が進むことにより、小樽市の強みである観光関連産業や物流関連産業をはじめ、他産業にも高い経済波及効果が期待できる。それに加えて、インバウンドの獲得や輸出の拡大などで域際収支を拡大するとともに、風力等の再生可能エネルギーの有効活用により、さらなる地域経済の好循環を目指す。

### 付加価値額(企業単位) 2016年

指定地域：北海道小樽市



【出典：RESAS (2016 年時点)】

(2) 経済的効果の目標

【経済的効果の目標】

|       | 現状      | 計画終了後                        | 増加率  |
|-------|---------|------------------------------|------|
| 付加価値額 | 312 百万円 | 834 百万円<br>(312 百万 + 522 百万) | 167% |

(算定根拠)

- ・付加価値額の現状については、令和 5 年 10 月現在、地域経済牽引事業の申請は 8 件であり、平成 24 年経済センサスの北海道の 1 事業所あたり付加価値額が 39 百万円であることから 312 百万円と推計する。
- ・1 件あたり平均 47 百万円の付加価値額を創出する地域経済牽引事業を 8 件創出し、これらの地域経済牽引事業が促進区域内で 1.39 倍の波及効果を与え、促進区域で 522 百万円の付加価値額を創出することを目指す。
- ・522 百万円は、促進区域の全産業付加価値 (126,345 百万円) の約 1% に相当することから、地域経済に与える影響は大きい。
- ・また、KPI として、地域経済牽引事業の新規事業件数、地域経済牽引事業の平均付加価値創出額、地域経済牽引事業の新規雇用者数を設定する。

【任意記載の K P I】

|                    | 現状     | 計画終了後  | 増加率  |
|--------------------|--------|--------|------|
| 地域経済牽引事業の新規事業件数    | 8 件    | 16 件   | 100% |
| 地域経済牽引事業の平均付加価値創出額 | 39 百万円 | 52 百万円 | 33%  |
| 地域経済牽引事業の新規雇用者数    | 3 人    | 11 人   | 266% |

3 地域経済牽引事業として求められる事業内容に関する事項

本計画において、地域経済牽引事業とは以下の (1) ~ (3) の要件を全て満たす事業をいう。

(1) 地域の特性の活用

「5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項」において記載する地域の特性及びその活用戦略に沿った事業であること。

(2) 高い付加価値の創出

地域経済牽引事業計画の計画期間を通じた地域経済牽引事業による付加価値増加分が 46.1 百万円 (北海道の 1 事業所あたり平均付加価値額 (R3 年経済センサスー活動調査) を

上回ること。

(3) 地域の事業者に対する相当の経済的効果

地域経済牽引事業計画の計画期間を通じた地域経済牽引事業の実施により、促進区域内において、以下のいずれかの効果が見込まれること。

- ①促進区域に所在する事業者間での取引額が開始年度比で1%増加すること
- ②促進区域に所在する事業者の売上げが開始年度比で1%増加すること
- ③促進区域に所在する事業者の雇用者数が開始年度の人数を1人以上増加すること

なお、(2)(3)については、地域経済牽引事業計画の計画期間が5年の場合を想定しており、それよりも計画期間が短い場合は、計画期間で按分した値とする。

4 促進区域の区域内において特に重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）を定める場合にあっては、その区域

本計画では設定しない。

5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項

(1) 地域の特性及びその活用戦略

- ①【地域の特性】札幌自動車道・小樽港・石狩湾新港等の交通インフラ  
【活用戦略】物流関連
- ②【地域の特性】金属製品製造業・プラスチック製品製造業等の集積  
【活用戦略】ものづくり関連
- ③【地域の特性】小樽運河・石造倉庫群等の観光資源  
【活用戦略】観光関連
- ④【地域の特性】食料品関連産業の集積  
【活用戦略】食料品製造関連
- ⑤【地域の特性】風力・LNGなどのエネルギー資源  
【活用戦略】環境・エネルギー分野関連
- ⑥【地域の特性】デジタル関連産業の集積  
【活用戦略】デジタル

(2) 選定の理由

①札幌自動車道・小樽港・石狩湾新港等の交通インフラ

小樽市は、高速道路の札幌自動車道（道央自動車に連結）や、札幌市に至る国道5号・道道新川通、千歳市に至る国道337号など、道路交通ネットワークが充実している。加えて、北海道横断自動車道（余市IC～小樽JCT間）が平成30年12月に開通した。

港湾については、貿易額が33,515百万円で道内6位、取扱貨物量が11,960,258トンで道内4位、外貿コンテナ取扱個数が13,031TEUで道内4位を誇る小樽港と、貿易額が145,606百万円で道内第2位、取扱貨物量が6,737,166トンで道内第6位、外貿コンテナ

取扱個数が 58,776TEU で道内第 2 位である石狩湾新港の 2 つの国際港湾を抱えている。

航路については、新日本海フェリー（株）の国内航路（小樽⇄舞鶴、小樽⇄新潟）、神原汽船（株）の中国定期コンテナ航路（小樽⇄上海⇄青島⇄大連）、高麗海運と南星海運の共同運航による韓国・中国航路（石狩⇄釜山⇄青島）、興亜 LINE と長錦商船の共同運航による韓国航路（石狩⇄釜山）などの外貨定期コンテナ航路が就航している。

## 航路内容

| サービス名 | 船社名<br>(日本総代理店)                       | 代理店                                        | 船名<br>(積載能力)                                                                                                                                             | 便数  | 月    | 火   | 水  | 木   | 金    | 土  | 日  |
|-------|---------------------------------------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|------|-----|----|-----|------|----|----|
| THS5  | 興亜LINE<br>(HEUNG A LINE)<br>〔株シノコー成本〕 | 日本通運興小樽支店<br>石狩湾新港営業所<br>Tel: 0133-74-8844 | ・ HEUNG-A SARAH (1,103TEU)<br>※2社で協調配船                                                                                                                   | 週1便 | 釜山新港 | ⇒   | ⇒  | 石狩  | 苫小牧  | ⇒  | 釜山 |
|       | 長錦商船 (SINOKOR)<br>〔株シノコー成本〕           | 興業林商会札幌支社<br>Tel: 011-231-8171             |                                                                                                                                                          |     |      |     |    |     |      |    |    |
| NCH   | 高麗海運 (KMTC)<br>〔高麗海運ジャパン株〕            | ナラサキスタックス㈱<br>国際営業部<br>Tel: 0145-26-8511   | ・ SUNNY DAISY (1,000TEU)<br>・ SUNNY LAVENDER(1,000TEU)<br>・ STAR CHALLENGER (1,000TEU)<br>・ STAR CLIPPER (962TEU)<br>・ STAR PIONEER (953TEU)<br>※2社で協調配船 | 週1便 |      | 連雲港 | ⇒  | 青島  | ⇒    | 釜山 | ⇒  |
|       | 南星海運 (NAMSUNG)<br>〔南星海運ジャパン株〕         | 興業林商会札幌支社<br>Tel: 011-231-8171             |                                                                                                                                                          |     | 金沢   | 富山  | 新潟 | 苫小牧 | ⇒    | 石狩 | ⇒  |
|       |                                       |                                            |                                                                                                                                                          |     | 境    | 釜山  | 蔚山 | 光陽  |      |    |    |
| NTP   | 高麗海運 (KMTC)<br>〔高麗海運ジャパン株〕            | ナラサキスタックス㈱<br>国際営業部<br>Tel: 0145-26-8511   | ・ SUNNY COSMOS (1,009TEU)<br>・ STAR CHASER(963TEU)<br>・ STAR EXPRESS(953TEU)<br>※2社で協調配船                                                                 | 週1便 |      |     |    |     | 上海   | ⇒  | 寧波 |
|       | 南星海運 (NAMSUNG)<br>〔南星海運ジャパン株〕         | 興業林商会札幌支社<br>Tel: 011-231-8171             |                                                                                                                                                          |     | ⇒    | 釜山  | ⇒  | ⇒   | 常陸那珂 | 仙台 | 釜石 |
|       |                                       |                                            |                                                                                                                                                          |     | 苫小牧  | ⇒   | 石狩 | ⇒   | 酒田   | 新潟 | ⇒  |
|       |                                       |                                            |                                                                                                                                                          |     | 釜山   | 蔚山  | 光陽 |     |      |    |    |

【出典：石狩湾新港管理組合ホームページ（2023 年 10 月時点）】

<管内署所別輸出入貿易額>

(価額:百万円)

| 区 分<br>署 所 名 | 輸 出     |        |        |         | 輸 入       |        |        |           |
|--------------|---------|--------|--------|---------|-----------|--------|--------|-----------|
|              | 令和2年    |        |        | 令和元年    | 令和2年      |        |        | 令和元年      |
|              | 価額      | 前年比    | 構成比    | 価額      | 価額        | 前年比    | 構成比    | 価額        |
| 総 額          | 413,971 | 78.3%  | 100.0% | 528,623 | 1,193,417 | 71.4%  | 100.0% | 1,671,222 |
| 函 館          | 21,096  | 90.2%  | 5.1%   | 23,384  | 19,076    | 63.8%  | 1.6%   | 29,920    |
| 室 蘭          | 44,765  | 70.9%  | 10.8%  | 63,126  | 62,228    | 54.9%  | 5.2%   | 113,257   |
| 苫小牧          | 98,993  | 68.8%  | 23.9%  | 143,796 | 522,709   | 66.5%  | 43.8%  | 786,542   |
| 小 樽          | 7,471   | 87.8%  | 1.8%   | 8,511   | 26,044    | 98.4%  | 2.2%   | 26,466    |
| 留 萌          | -       | 全減     | -      | 80      | 4,020     | 63.9%  | 0.3%   | 6,294     |
| 札 幌          | 2,411   | 82.6%  | 0.6%   | 2,917   | 16,011    | 88.6%  | 1.3%   | 18,078    |
| 釧 路          | 11,510  | 92.1%  | 2.8%   | 12,492  | 71,800    | 88.1%  | 6.0%   | 81,461    |
| 根 室          | 147     | 153.2% | 0.0%   | 96      | 6,298     | 94.6%  | 0.5%   | 6,656     |
| 稚 内          | 749     | 13.0倍  | 0.2%   | 58      | 1,522     | 120.8% | 0.1%   | 1,259     |
| 網 走          | -       | -      | -      | -       | 552       | 81.8%  | 0.0%   | 674       |
| 紋 別          | 51      | 30.4%  | 0.0%   | 167     | 3,997     | 91.8%  | 0.3%   | 4,352     |
| 千 歳          | 21,751  | 57.2%  | 5.3%   | 38,036  | 5,502     | 15.8%  | 0.5%   | 34,804    |
| 石 狩          | 20,597  | 105.8% | 5.0%   | 19,464  | 125,009   | 97.3%  | 10.5%  | 128,468   |
| 十 勝          | -       | -      | -      | -       | 12,726    | 84.8%  | 1.1%   | 15,012    |
| 旭川空港         | -       | -      | -      | -       | -         | -      | -      | -         |
| 北海道計         | 229,540 | 73.5%  | 55.4%  | 312,126 | 877,493   | 70.0%  | 73.5%  | 1,253,246 |

【出典：令和3年分管内外国貿易概況（確定値）函館税関発表】

<管内署所別輸出入貿易額>

| 外国貿易        |               |             |               |             |               |
|-------------|---------------|-------------|---------------|-------------|---------------|
| 輸出          |               | 輸入          |               | 計           |               |
| 個数<br>(TEU) | 取扱貨物量<br>(トン) | 個数<br>(TEU) | 取扱貨物量<br>(トン) | 個数<br>(TEU) | 取扱貨物量<br>(トン) |
| 2,634.0     | 28,271        | 1,010.0     | 13,965        | 3,644.0     | 42,236        |
| 2,152.0     |               | 724.0       |               | 2,876.0     |               |
| 482.0       |               | 286.0       |               | 768.0       |               |
| 110,753.0   | 618,624       | 118,666.0   | 1,631,105     | 229,419.0   | 2,249,729     |
| 36,301.0    |               | 113,817.0   |               | 150,118.0   |               |
| 74,452.0    |               | 4,849.0     |               | 79,301.0    |               |
| 2,380.0     | 13,193        | 2,072.0     | 18,541        | 4,452.0     | 31,734        |
| 1,154.0     |               | 1,515.0     |               | 2,669.0     |               |
| 1,226.0     |               | 557.0       |               | 1,783.0     |               |
| 6,533.0     | 5,592         | 6,498.0     | 154,133       | 13,031.0    | 159,725       |
| 365.0       |               | 6,498.0     |               | 6,863.0     |               |
| 6,168.0     |               | 0.0         |               | 6,168.0     |               |
| 16,063.0    | 128,920       | 15,947.4    | 129,249       | 32,010.4    | 258,169       |
| 8,032.0     |               | 11,186.4    |               | 19,218.4    |               |
| 8,031.0     |               | 4,761.0     |               | 12,792.0    |               |
| 29,550.0    | 122,072       | 29,226.0    | 177,417       | 58,776.0    | 299,489       |
| 10,175.0    |               | 27,236.0    |               | 37,411.0    |               |
| 19,375.0    |               | 1,990.0     |               | 21,365.0    |               |
| 0.0         | 0             | 0.0         | 0             | 0.0         | 0             |
| 0.0         |               | 0.0         |               | 0.0         |               |
| 0.0         |               | 0.0         |               | 0.0         |               |
| 0.0         | 0             | 0.0         | 0             | 0.0         | 0             |
| 0.0         |               | 0.0         |               | 0.0         |               |
| 0.0         |               | 0.0         |               | 0.0         |               |
| 167,913.0   | 916,672       | 173,419.4   | 2,124,410     | 341,332.4   | 3,041,082     |
| 58,179.0    |               | 160,976.4   |               | 219,155.4   |               |
| 109,734.0   |               | 12,443.0    |               | 122,177.0   |               |

【出典：令和2年北海道港湾統計年報《概要版》】

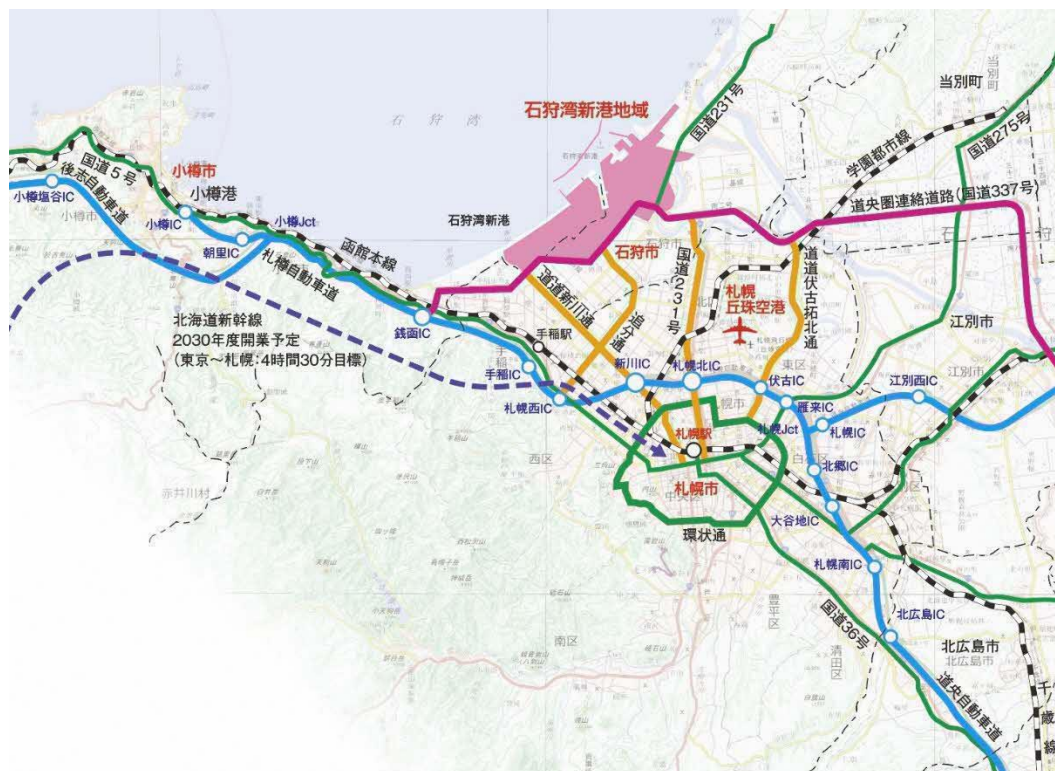
< 港湾別取扱貨物量の順位（上位 10） >

（単位：トン、％）

| R02順位  | 港湾名   | 令和元年<br>(2019年) | 令和2年<br>(2020年) | シェア   | 前年比  |
|--------|-------|-----------------|-----------------|-------|------|
| 1      | 苫小牧港  | 107,293,505     | 100,297,503     | 47.5  | 93.5 |
| 2      | 函館港   | 32,417,798      | 31,238,044      | 10.0  | 96.4 |
| 3      | 釧路港   | 15,071,812      | 14,450,461      | 15.3  | 95.9 |
| 4      | 小樽港   | 12,952,761      | 11,960,258      | 0.9   | 92.3 |
| 5      | 室蘭港   | 16,263,441      | 11,932,055      | 11.8  | 73.4 |
| 6      | 石狩湾新港 | 6,803,381       | 6,737,166       | 7.1   | 99.0 |
| 7      | 十勝港   | 1,506,363       | 1,486,939       | 1.6   | 98.7 |
| 8      | 稚内港   | 1,626,615       | 1,435,627       | 0.4   | 88.3 |
| 9      | 白老港   | 1,226,621       | 1,068,142       | 1.1   | 87.1 |
| 10     | 留萌港   | 1,201,154       | 1,049,617       | 1.1   | 87.4 |
| 北海道 総計 |       | 201,839,165     | 186,685,241     | 100.0 | 92.5 |

【出典：令和 2 年北海道港湾統計年報《概要版》】

<小樽市と周辺自治体の交通インフラの概略図>



【出典：石狩開発株式会社ホームページ（2023年10月時点）】

これら交通インフラと、大消費地である札幌圏に隣接する優れた立地環境から、石狩湾新港地域（工業団地）には約6万トンの冷凍収納能力を誇る横浜冷凍（株）石狩物流センター及び同第2物流センターをはじめ、日本アクセス北海道（株）、東洋水産（株）北海道事業部などの冷凍冷蔵倉庫群が集積しており、その収容能力は令和5年1月現在、21万トンと道内随一を誇っている。

小樽市における道路貨物運送業や、運輸に附帯するサービス業、倉庫業を含めた運輸業・郵便業の付加価値額は、21,370百万円（2016年）となっており、市の付加価値額の約17%を占める重要な産業となっている。

これら冷凍冷蔵倉庫群は、食料品の移輸出に必要なインフラであることから、後述④の活用戦略である食料品関連産業における域外への販路拡大にも資するものである。また、小樽市や札幌市には、小売業や飲食料品製造業が集積していることから、物流共同化（クロスドッキング）などを推進することで、北海道全体の物流効率化に寄与することが可能である。

さらに、小樽市では、物流関係の設備投資に対し、「小樽市企業立地促進条例」により、固定資産税等の課税免除制度の創設などの措置を講じているほか、国や北海道の支援メニューを活用し、これら産業の集積を図っている。

今後も、こうした地域の特性である札幌自動車道・小樽港・石狩湾新港等の交通インフ

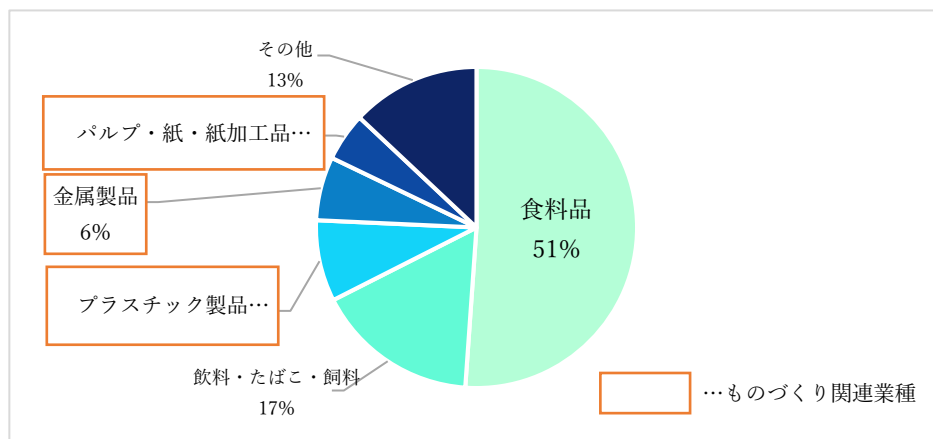
ラを生かし、物流関連の地域経済牽引事業を創出することで、道央地域の物流の拠点としての機能整備をさらに推進し、地域事業者の稼ぐ力を向上させ、地域全体の付加価値額の増加につなげていく。

## ②金属製品製造業・プラスチック製品製造業等の集積

小樽市は、北海道で最初に鉄道が開通したほか、石炭の積出港として小樽港が整備されるなど、古くから北海道開拓の拠点として栄えた歴史を有し、鉄道の機関車部品から始まった鋳物や金属製品をはじめ、北洋漁業関連の製缶や金型、積雪寒冷地に不可欠な不凍水栓など、高い技術力を有するものづくり関連企業が約 40 社集積している。また、北海道の農水産業を支える包装資材や、土木・建築用資材に幅広く使われているプラスチック製品、長靴をはじめ工業用ゴムや防舷材などのゴム製品など、北国の生活を支えてきた高い技術力を有するものづくり関連企業（プラスチック・ゴム）も約 25 社集積している。

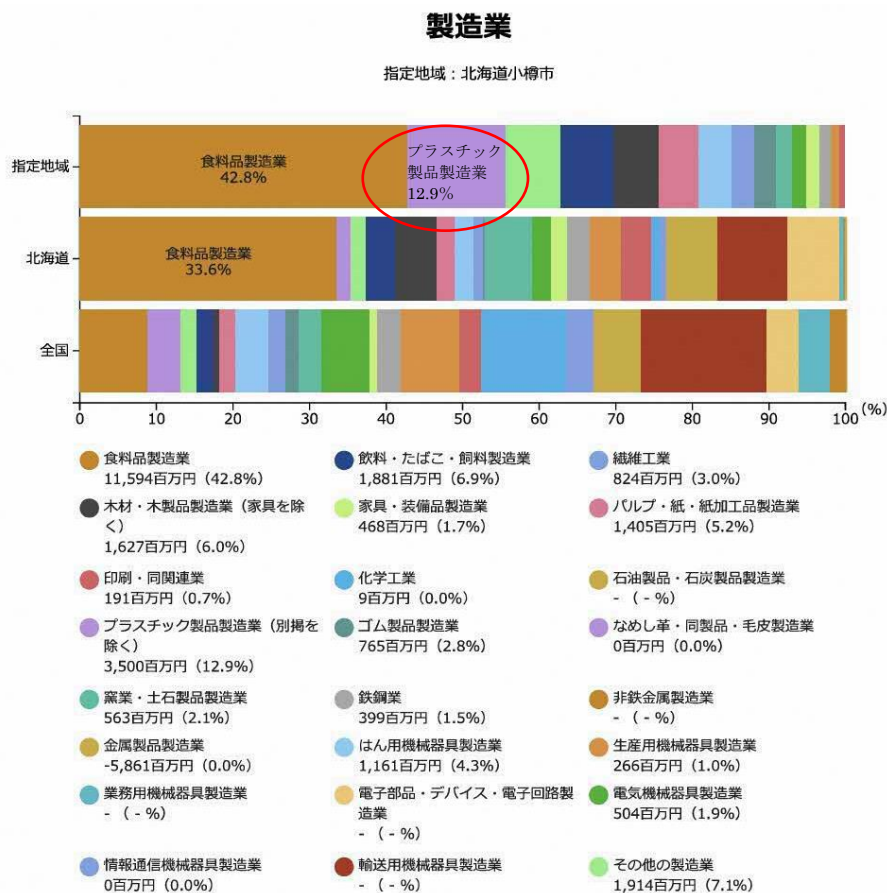
当市における製造業の付加価値額は 21,687 百万円、全産業における付加価値額の約 2 割に相当するなど、ものづくりの街という側面を持っている。うちプラスチック製品製造業の付加価値額は 3,500 百万円（12.9%）、はん用機械器具製造業の付加価値額は 1,161 百万円（4.3%）、ゴム製品製造業の付加価値額は 765 百万円（2.8%）であり、これらものづくり関連業種（窯業・土石製品製造業、鉄鋼業、生産用機械器具製造業、電気機械器具製造業を含む）で製造業全体の約 27%を占めている。また、製造業における製造品出荷額においても、ものづくり関連業種で約 20%を占めている。

### <製造業の産業割合（製造品出荷額）>



【出典：2022 年経済構造実態調査】

<小樽市の製造業における付加価値額割合>



【出典：RESAS（2016年時点）】

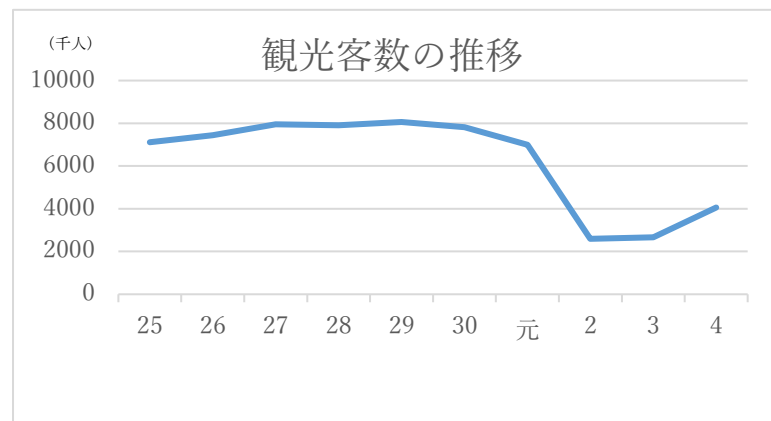
これらものづくり産業においては、人手不足などを背景として生産性の向上や効率化を図る設備投資が活発化していることから、当市としてもロボット・IoT・人工知能を活用した最先端技術の導入や、ビッグデータの活用により生産性を押し上げ、地元企業の稼ぐ力を引き出すため、「小樽市企業立地促進条例」に基づく固定資産税や都市計画税の優遇措置などの支援を行っているところである。

今後、産業用ロボットや航空機、自動車などの成長分野が、日本のものづくりを牽引していくためにも、これを支える部品・素材型産業に求められるニーズがますます高まると予想されるほか、北海道千歳市に、半導体関連会社が半導体製造工場を建設する予定もあり、半導体関連産業の集積や市内への波及効果も期待されるため、当市の地域の特性である金属製品製造業・プラスチック製品製造業等の集積を生かし、ものづくり関連の地域経済牽引事業を創出することで、高い技術力を有するものづくり企業の設備投資の促進を図り、付加価値額の増大や雇用の拡大を図る。

### ③小樽運河・石造倉庫群等の観光資源

小樽市は、明治初期から北海道の海の玄関としての役割を担い、明治・大正・昭和初期を通じて北海道の物流拠点、国内有数の商工港湾都市として発展した。昭和 61 年に小樽運河の再開発を行って以降、明治～昭和初期の面影を街並みに色濃く残し、情緒あふれる雰囲気を持つ小樽は、国内でも有数の観光都市として成長し、観光入込客数はコロナ禍の影響により、減少したものの令和 4 年度では、約 406 万人とコロナ禍以前の令和元年度と比較すると、約 6 割程度まで回復している状況にある。

#### <小樽市の観光客数の推移>



【出典:小樽市産業港湾部観光振興室】

当市は、小樽運河と石造倉庫群、重要文化財の旧日本郵船小樽支店や旧日本銀行小樽支店（現金融資料館）をはじめ、歴史的建造物が多数現存する街並みが魅力の源泉となっており、地域ブランド調査 2022（ブランド総合研究所）においては魅力度 5 位にランキングされている。この背景として、昭和 58 年に漁業用の木骨石造倉庫を「北一硝子三号館（硝子製品ショップ・喫茶スペース）」として再利用したことをきっかけに、歴史的建造物等の商業利用が一大ムーブメントとなり、市内中心部における街並みが保存されてきた歴史がある。また、臨港道路建設に伴う小樽運河埋め立て計画に対して、昭和 48 年から始まった小樽運河保存運動が全国的に取り上げられたことや、昭和 45 年に当時の国鉄が始めたディスカバージャパン・キャンペーンで個人旅行客が増加したことなどにより、風情ある街並みや硝子製品などの地場産業、豊かな食文化が広く知られるようになり、観光関連事業者も、歴史的建造物の店舗・レストラン利用など独自の事業展開をするようになった。

平成 29 年 9 月には旧北海道拓殖銀行小樽支店、旧高橋倉庫、旧三井銀行小樽支店を再利用した美術品・工芸品展示スペース「小樽芸術村（ニトリホールディングス）」が、令和 4 年 1 月には、旧小樽商工会議所を再活用した宿泊施設が、令和 4 年 4 月には、旧浪華倉庫を再利用した「小樽芸術村」の 4 館目の施設がオープンするなど、近年は、観光資源である歴史的建造物等を再活用した投資が加速化している状況にある。

また、小樽市は、寿司屋通りを中心に 100 軒を超える寿司店が集積しているほか、明治

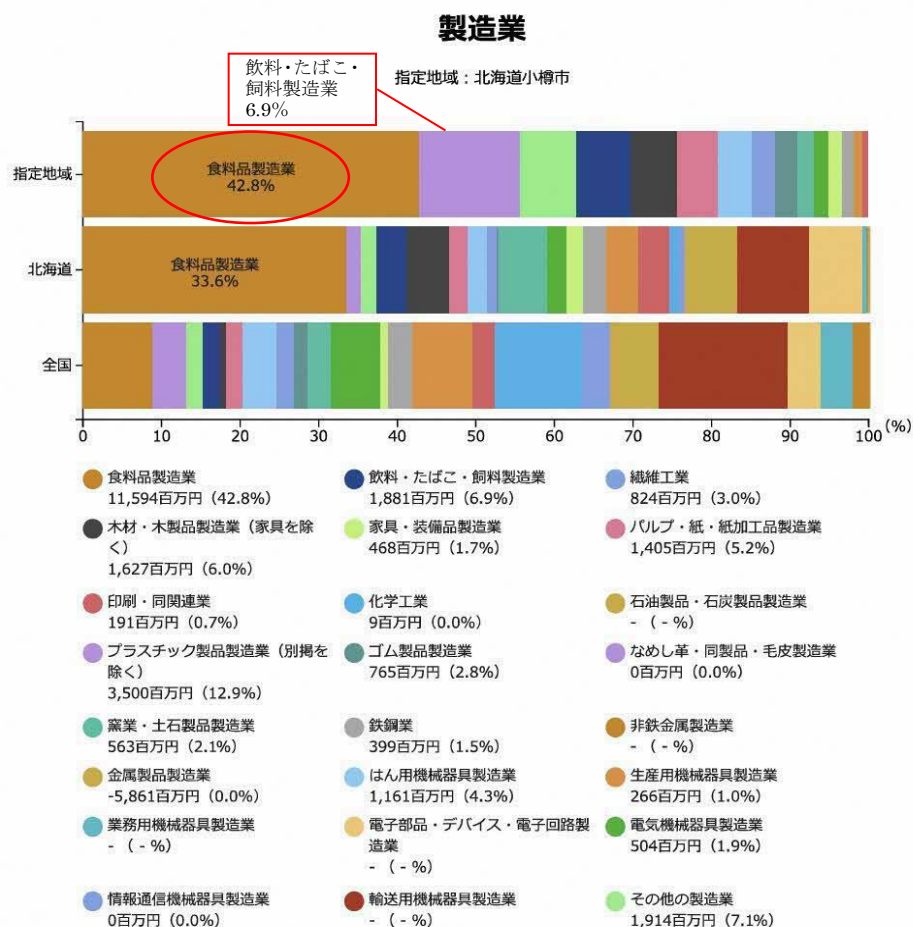
創業の造り酒屋や、北海道最大のワインメーカー、和洋さまざまなスイーツ、ガラスやオルゴール等の土産物など、観光資源も豊富に存在する。

以上を踏まえ、地域の特性である小樽運河・石造倉庫群等の歴史的建造物と、飲食・小売業との連関強化による地域経済牽引事業を創出することで、外国人観光客数の増加や、U・I ターン移住者の増加、第二創業などの起業者の増加を促し、交流人口や流入人口の増加による地域の付加価値額の増加を図っていく。

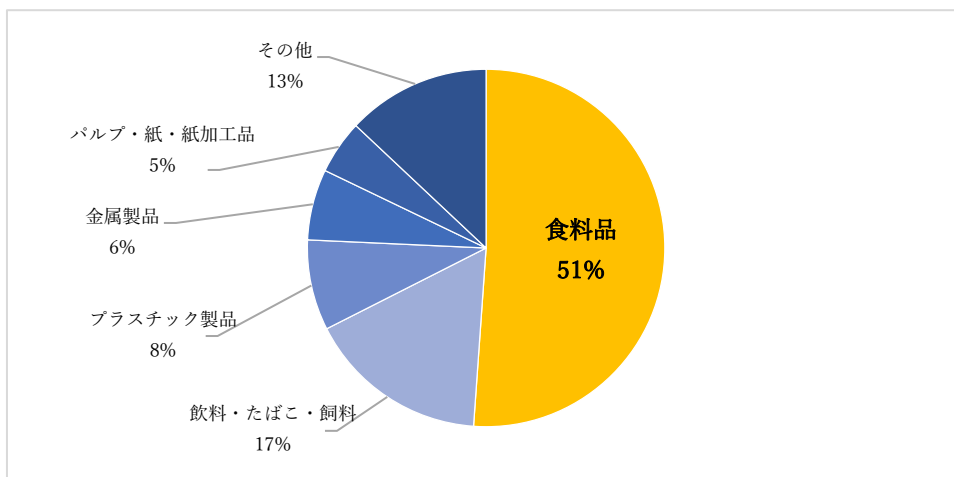
#### ④食料品関連産業の集積

小樽市は、食料品関連産業の集積が進んでおり、事業所数は約 100 社、小樽市における製造業の付加価値額の約 5 割にあたる 13,475 百万円を食料品製造業及び飲料・たばこ・飼料製造業が占めている。うち水産加工業を中心とする食料品製造業は、事業所数の約 4 割、従業者数の約 5 割、製造品出荷額等の約 5 割を占めており、すけとうだら・ほっけ・かれいなどの良質で安全な水産資源を活用した水産加工品や、これらの生産に不可欠なたれ・調味液などについて、高い生産技術を有している。

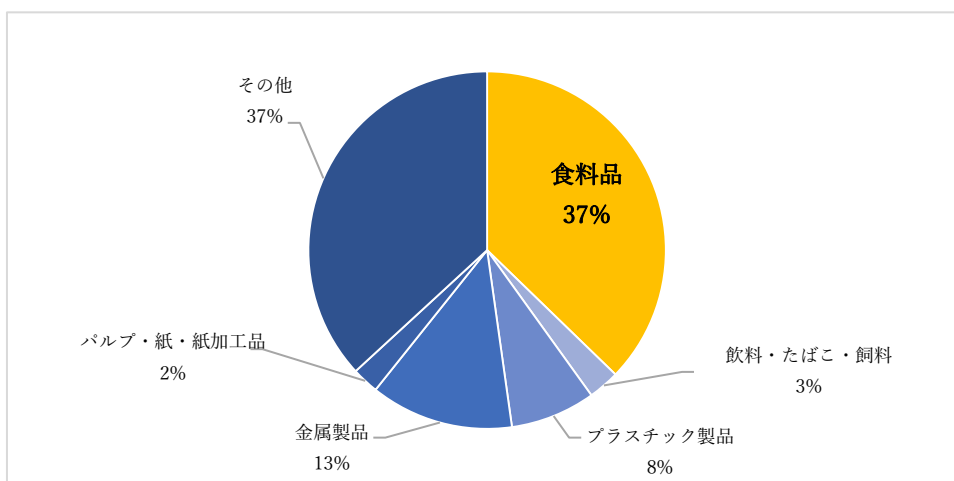
#### <小樽市の製造業における付加価値額割合 >



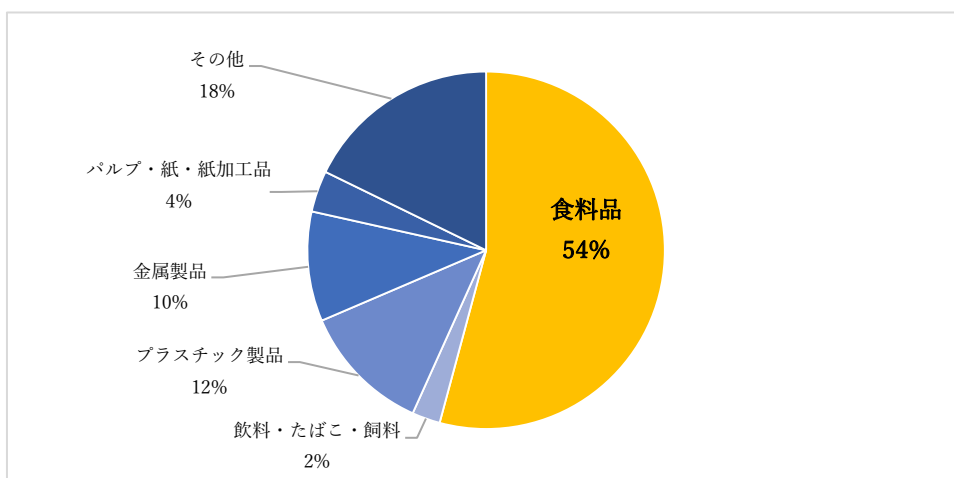
< 製造業の産業割合（製造品出荷額） >



< 製造業の産業割合（事業所数） >



< 製造業の産業割合（従業者数） >



【出典：2022 年経済構造実態調査】

また、小樽市では、いちご・さくらんぼ・プラム・ミニトマトなどの生産も盛んであり、札幌の市場において高値で取引されている。これらの産品は、少量多品種であり市場に出回らず、加工に向かないとされる反面、未利用・未活用の野菜や果実が流通過程で生じることから、これをスイーツなどに積極的に活用する 6 次産業化を推進している。

このほか、ワインの製造過程で生じる残渣などを活用した機能性食品・化粧品の開発しているワインメーカー、未利用資源である鮭の皮からコラーゲンを抽出し、機能性食品・化粧品の原料として供給する水産加工会社など、特色のある企業が立地している。

また、酒蔵を観光資源として活用し、年間 25 万人（令和元年）の観光客を集める酒造会社も立地しており、体験型ツーリズム観光の推進にも繋がり、インバウンド誘致による域外収支の拡大も期待できる。

以上を踏まえ、食料品製造業の集積を生かし、食料品製造関連の地域経済牽引事業を創出することで、企業の付加価値の高い製品作りの更なる支援と、それら取組を観光分野にも波及させ、地域経済の稼ぐ力の増加を目指す。

#### ⑤風力・LNG などのエネルギー資源

小樽市の石狩湾新港地域は、年間の平均風速が全国第 3 位の 7.3m/秒と風況に恵まれた広大な土地を有していることから、大型風力発電が建設されている。具体的には、エコ・パワー（株）6,600KW の風力発電「石狩湾新港ウィンドファーム」を稼働しているほか、（株）グリーンパワーインベストメントは 100MW 級の洋上風力発電事業実施を予定しており、今後も複数の風力発電事業者が参入することが見込まれる。

#### <年平均風速の比較表>

年平均風速及び年間推定発電量一覧表（重要港湾以上、推定発電量順）

| 順位 | 都道府県 | 港名     | 年間推定発電量<br>(万kWh) | 年平均風速(高度:50m)<br>(m/s) |
|----|------|--------|-------------------|------------------------|
| 1  | 北海道  | 稚内港    | 363               | 7.6                    |
| 2  | 青森県  | 八戸港    | 360               | 7.6                    |
| 3  | 北海道  | 石狩湾新港  | 345               | 7.3                    |
| 4  | 秋田県  | 能代港    | 345               | 7.4                    |
| 5  | 秋田県  | 秋田港    | 338               | 7.2                    |
| 6  | 山形県  | 酒田港    | 331               | 6.9                    |
| 7  | 北海道  | 室蘭港    | 317               | 6.9                    |
| 8  | 秋田県  | 船川港    | 313               | 7                      |
| 9  | 青森県  | むつ小川原港 | 312               | 7.1                    |
| 10 | 北海道  | 根室港    | 302               | 7                      |

【出典:国土交通省港湾局】

平成 23 年 3 月の東日本大震災を契機に、原子力発電からのエネルギー転換が進展しており、企業においても夏季間の節電など、省エネルギーへの意識が醸成されていることから、環境負荷の少ない自然エネルギーの需要はこれからも高まると推測される。

このような中、後背地に工業団地を抱えている石狩湾新港地域（銭函 4・5 丁目）において、風力発電や蓄電施設などの再生可能エネルギーが活用できる環境が整えば、エネルギーの地産地消が可能となり、電気料金の軽減による経営基盤の強化や競争力の向上を図ることが可能である。

また、小樽市では、民間活力による条件の整った風力発電事業等を「小樽市企業立地促進条例」に基づく固定資産税や都市計画税の優遇措置等により支援するとともに、今後も「小樽市環境基本計画」に基づき、環境負荷の少ないエネルギーの普及に向けた情報収集や研究を進めるなど、再生可能エネルギーの利活用の促進を図っていく予定である。

また、石狩湾新港の中央地区はエネルギー供給拠点として、北海道唯一の LNG 輸入基地である北海道ガス（株）の石狩 LNG 基地が存在する。この LNG を活用すべく、現在、北海道電力（株）が石狩湾新港発電所を、また、北海道ガス（株）が高効率ガス発電設備を稼働している。今後は脱炭素を見据え燃焼時に CO<sub>2</sub> を排出しない水素やアンモニアなど新燃料の活用を検討している。

以上を踏まえ、小樽市の地域の特性である風力や LNG 等の再生可能エネルギーを生かすとともに、小樽市は令和 3 年 5 月に「ゼロカーボンシティ小樽市」を宣言していることから脱炭素社会の実現に向けて、生活環境及び自然環境の保全との調和を図りながら取組を推進していく必要があるため環境・エネルギーの地域経済牽引事業を創出することで、本資源を活用する産業への更なる投資を促進し、地域全体の付加価値額の増加につなげていく。

#### ⑥デジタル関連産業の集積

石狩湾新港地域には、再生可能エネルギーを活用したデータセンターが立地しており、今後も同地域の立地環境を活かしたデータセンターの立地が予想される状況にある。また、北海道小樽市と秋田県秋田市を結ぶ光海底ケーブルの共同建設が令和 5 年末に完成する予定であり、このケーブルにより、最新の光波長多重伝送方式を採用することから毎秒 160Tb(テラビット)以上の設計容量を実現し、生活や産業など様々な場面での 5G の普及にともなうデータ通信需要の拡大に対応するとともに、ネットワークの冗長性の確保につながるため、デジタル関連産業の立地については、優位性が向上する。

<北海道と本州を結ぶ光海底ケーブル>



【出典：クラウドネットワークスホームページ】

また、小樽市中心部において、デジタル関連産業のサテライトオフィスが1社立地し、本市へのサテライトオフィス開設に関する相談も増えており、また近年テレワークやリモートワークを行う企業が増えている状況にあることから、今後もデジタル関連産業が集積していくことが予想される。

以上を踏まえ、小樽市のデジタル関連産業の立地の優位性を生かすとともに、地方進出の気運の高まりから、デジタル関連産業が集積することで地域内のデジタル化やDX化への寄与もあるため、地域全体の付加価値額の増加につなげていく。

## 6 地域経済牽引事業の促進に資する制度の整備、公共データの民間公開の推進その他の地域経済牽引事業の促進に必要な事業環境の整備に関する事項

### (1) 総論

「5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項」に記載している小樽市の様々な特性を生かした地域経済牽引事業を支援していくためには、地域の事業者のニーズをしっかりと把握し、適切な事業環境の整備を行っていく必要がある。

事業者ニーズを踏まえた各種事業環境整備に当たっては、国の支援策の活用も検討するなど、事業コストの低減や小樽市独自の強みを積極的に活用する。

### (2) 制度の整備に関する事項

#### ① 不動産取得税等の課税免除措置

北海道では、活発な設備投資が実施されるよう、一定の要件を課した上で、不動産取得税等の課税免除措置に関する条例を制定しており、地域経済牽引事業の用に供する施設を設置した場合の不動産取得税及び道固定資産税についても対象となっている。

② 小樽市企業立地促進条例に基づく課税免除

小樽市は、企業誘致の推進や設備投資の促進により、地場産業を活性化し雇用機会を拡大するため、固定資産税・都市計画税の課税免除措置に関する条例を制定しており、地域経済牽引事業の用に供する施設を設置した場合についても対象となっている。

③ 小樽市中小企業振興基本条例に基づく制度融資

小樽市は、中小企業等の金融の円滑化と、設備の近代化・合理化を促進するため、市内金融機関の協力のもと、低利な融資制度を設けており、国や北海道の融資制度との併用を前提に、経済情勢に対応した見直しを随時行なっている。

④ 北海道産業振興条例に基づく助成措置

地域未来投資促進法の促進区域を北海道産業振興条例に基づく企業立地を促進するための助成の対象地域とし、工場、事業場等の施設の新設または増設に対し助成を行う。

(3) 情報処理の促進のための環境の整備（公共データの民間公開に関する事項等）

① オープンデータ化の推進

当市が有する公共データについて、年齢構成・異動事由・町丁目別世帯数などの人口データについては、既にオープン化を行っているところであるが、地域経済牽引事業計画において使用を求められるデータについては、十分な情報セキュリティを確保した上で、データの公開を推進していく。

(4) 事業者からの事業環境整備の提案への対応

① ワンストップ窓口の設置

北海道経済部産業振興局産業振興課内及び小樽市産業港湾部産業振興課内にワンストップ窓口を設置し、事業者からの経営相談や各種支援制度に関する問い合わせに対応するほか、事業環境整備の提案を受けた場合についても、北海道及び市の関係部局と協議しながら対応していくものとする。

(5) その他の事業環境整備に関する事項

① スタートアップへの支援

行政・大学・民間組織等の関係機関が一体となり、スタートアップの創出・成長を推進する「札幌・北海道スタートアップ・エコシステム推進協議会」に参画する予定であり、協議会としてスタートアップの支援を行っていく。

② 就労希望者向けセミナーの開催

小樽市での就労を希望する者を対象とした就労支援セミナーを開催し、市内居住者の雇用創出を図るとともに、市内企業における人材確保の支援を行っていく。

③ 新規学卒者とのマッチング（合同企業説明会の開催など）

就職を希望する高校生等を対象として、就職に向けた不安払拭、意欲向上のため、企業見学会や企業情報の提供を行い、意見交換等ができる機会を設ける。

④ 石狩湾新港地域における新たな開発の実施

石狩湾新港地域の小樽市域における新たな企業の誘致や事業の拡大等に向けた取組として未造成地の開発を行う。

⑤ 賃上げ促進支援

北海道及び北海道経済産業局が主催する官民会議「北海道パートナーシップ構築宣言普及促進会議」の構成機関が連携し、同宣言の普及・促進に取り組み、適正な価格転嫁による中小企業の賃上げを推進する。

（６）実施スケジュール

| 取組事項                                  | 令和 6 年度<br>(初年度) | 令和 7 年度 | 令和 8～9 年度 | 令和 10 年度<br>(最終年度) |
|---------------------------------------|------------------|---------|-----------|--------------------|
| <b>【制度の整備】</b>                        |                  |         |           |                    |
| ①不動産取得<br>税等の課税免<br>除措置               | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| ②小樽市企業<br>立地促進条例<br>に基づく課税<br>免除      | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| ③小樽市中小<br>企業振興基本<br>条例に基づく<br>制度融資    | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| ④北海道産業<br>振興条例に基<br>づく助成措置            | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| <b>【情報処理の促進のための環境整備（公共データの民間公開等）】</b> |                  |         |           |                    |
| ①オープンデ<br>ータ化の推進                      | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| <b>【事業者からの事業環境整備の提案への対応】</b>          |                  |         |           |                    |
| ①ワンストッ<br>プ窓口の設置                      | 運用               | 運用      | 運用        | 運用                 |
| <b>【その他】</b>                          |                  |         |           |                    |
| ①スタートア<br>ップの支援                       | 協議会への加<br>入      | 実施      | 実施        | 実施                 |

|                                             |        |        |      |      |
|---------------------------------------------|--------|--------|------|------|
| ②就労希望者<br>向けセミナー<br>の開催                     | 年1回実施  | 同左     | 同左   | 同左   |
| ③新規学卒者<br>とのマッチン<br>グ(合同企業説<br>明会の開催な<br>ど) | 年1回実施  | 同左     | 同左   | 同左   |
| ④石狩湾新港<br>地域における<br>新たな開発の<br>実施            | 造成工事实施 | 造成工事实施 | 分譲開始 | 同左   |
| ⑤賃上げ促進<br>支援                                | 随時実施   | 随時実施   | 随時実施 | 随時実施 |

## 7 地域経済牽引支援機関が行う支援の事業の内容及び実施方法に関する事項

### (1) 支援の事業の方向性

地域経済牽引事業の促進にあたっては、本促進区域に隣接する札幌市に所在する(公財)北海道中小企業総合支援センターや、地方独立行政法人北海道立総合研究機構、国立研究開発法人産業技術総合研究所のほか、本促進区域に所在する教育研究支援組織である小樽商科大学グローバル戦略推進センターや、小樽商工会議所などの地域に所在する経済団体などが各々の特性を活かした連携を行うことで、支援事業の効果を最大限に発揮する必要がある。

地域に蓄積された技術や人材などの産業資源を活用し、新事業の創出を図ることを目的として、平成11年2月に「新事業創出促進法」が施行されたことを受け、平成12年7月に北海道は「北海道新事業創出基本構想」を策定し、新事業を創出するための地域プラットフォームの整備を図っているところである。

こうして整備された「ほっかいどう地域プラットフォーム」は、(公財)北海道中小企業総合支援センターを中核機関として、「技術開発支援・技術移転」、「資金供給」、「インキュベート」、「経営改善支援」、「販路開拓」、「情報提供・コーディネート」、「人材育成」、「地域相談窓口」の機能を持ち、新事業創出を支援する総合支援体制を構築しており、研究開発から事業化までをその他の支援機関の緊密な連携のもと、事業の発展段階に応じて総合的な支援を行っている。

### (2) 地域経済牽引支援機関が行う支援の事業の内容及び実施方法

#### ① 独立行政法人日本貿易振興機構 ジェトロ北海道

日本貿易振興機構(JETRO)は、70か所を超える海外事務所ならびに約40か所の国内拠点からなる国内外ネットワークを活かし、農林水産物・食品の輸出や中小企業等の海外展開支援を行っている。ジェトロ北海道も道内企業の海外事業活動実態調査

などを行い、北海道の輸出入取引や国際ビジネス・産業交流を促進するための情報を提供するなど、北海道の中小企業の海外展開支援を行っている。

小樽市（JETRO の賛助会員）においても、中国・香港・台湾・シンガポール・ベトナム・タイなど、輸出拡大や海外進出を目指す市内企業が増えているものの、自社拠点で海外展開を行っている企業は 2 社であることから、海外との取引実績に乏しい市内企業のアドバイザーとして情報提供などを行うほか、海外での展示会・商談会の開催支援を行う。

## ② 地方独立行政法人北海道立総合研究機構

北海道立総合研究機構は、平成 22 年に 22 の道立試験研究機関を統合して発足して以来、農業、水産、森林、産業技術、環境・地質、建築など 6 つの研究本部で構成され、各分野に関する試験、研究、調査、普及、技術開発、技術支援に取り組んでいる。大学や企業など外部の様々な機関とも連携しながら、複合的な試験研究、技術支援を推進しており、北海道内の産業高度化や経済の活性化及び北海道民の暮らしの向上を図っている。

本促進区域の近隣自治体には、工業試験場（札幌市）、中央水産試験場（余市町）、食品加工研究センター（江別市）などが所在し、これまで食品関連産業を中心として市内企業とも研究開発に取り組んでおり、さらに、分野の異なる研究本部間の連携を推進するうえで、北海道立総合研究機構の相談機能を活用している。北海道立総合研究機構は、相談機能の充実強化を図るため、北海道立総合研究機構の連携推進部内にワンストップ窓口を設け、研究機関の紹介や分析や技術に関する相談に対応する。

## ③ 公益財団法人北海道中小企業総合支援センター

北海道中小企業総合支援センターは、「ほっかいどう地域プラットフォーム」の中核的な支援機関であるとともに、「都道府県中小企業支援センター」に位置づけられており、国や地域の各支援機関と連携を図りながら、新規事業化や経営の向上を目指す創業者・中小企業者を支援している。

よろず支援拠点等による各種相談への対応をはじめ、新製品開発や販路開拓等の取組への助成、受注機会の確保・拡大を図る商談会の開催、経営革新に必要な機械整備の貸与などに取り組むとともに、新たに事業承継の円滑な促進を図るため「北のふるさと事業承継支援ファンド」を組成し、その運営を開始している。そのほか、国や道の関連施策の積極的な導入による支援機能の強化に努めるなど、中小企業・小規模事業者への決め細やかな形成支援に取り組んでいる。

## ④ 国立大学法人小樽商科大学グローバル戦略推進センター

小樽商科大学の地域共同研究センターである「ビジネス創造センター」は、北海道における産学官連携の拠点として、また、地域のシンクタンクとして機能を果たしてきたが、平成 27 年 4 月に教育・国際交流・産学間連携などの機能を融合し、全学的な教育研究支援組織である「グローバル戦略推進センター」として改編された。

同センターは、教育支援部門、グローバル教育部門、産学官連携推進部門、研究支援部門の4部門で構成され、これらが相互に連携しあうことで北海道における経済活性化の拠点となることを目指している。

同センターの産学官連携推進部門は、北海道の産業競争力を強化するため、道内の理工系大学との大学連携事業などを推進しているほか、地域の産業界や他大学、行政機関と、より緊密な連携活動を行うためのビジネス開発プラットフォームの形成に取り組んでいる。また、研究支援部門は地域指向型研究プロジェクトの推進など、従来行ってきた地域研究を深化させることで、産学官連携部門をバックアップしている。

#### ⑤ 小樽商工会議所

小樽商工会議所は、本促進区域を代表する経済団体であり、「産み育てる力・働き稼ぐ力・次世代につなげる力」の好循環となるまちづくりを目指し、「地産志食しりべし」キャンペーンの推進による1次・2次産業の振興、「市内買物運動」の推進による中心商店街の活性化、「北運河及び周辺地域の観光戦略プラン」の策定や小樽観光戦略構想の実現など、地域振興策を推進している。

また、経営発達支援計画の策定、小規模事業者への伴走方支援や創業希望者のワンストップ相談窓口、「創業支援サポート連携事業」の運営など、中小企業・小規模事業者の財政基盤強化に努めており、関係機関との連携により地域経済牽引事業計画の策定支援も行う予定である。

## 8 環境の保全その他地域経済牽引事業の促進に際し配慮すべき事項

### (1) 環境の保全

新規開発を行う場合は周辺土地利用に鑑み、可能な限り自然環境に影響を与えないよう配慮する。具体的には、環境保全関係部署（生活環境部環境課）と協議をしながら、関係法令の遵守や、環境保全・環境負荷の軽減のための十分な配慮を行うとともに、環境保全に配慮した地域経済牽引事業の活動の推進を図る。

特に、大規模な地域経済牽引事業を行う場合は、当該事業の活動等が住民の理解を得られるよう、必要に応じて事業者と連携して住民説明会を実施するなど、周辺住民の理解を得られるようにする。また、廃棄物の軽減やリサイクルの積極的な推進、再生可能エネルギーの利活用、地球温暖化対策などについて必要な情報提供を行い、廃棄物の不法投棄防止や、地域の環境に対する規範意識の向上を図るため、広報啓発活動を推進する。

### (2) 安全な住民生活の保全

住民が安全・安心に暮らせるよう、また、地域経済牽引事業が円滑に促進できるよう、犯罪・事故の防止や災害対策の強化に努める。地域住民に対し、防犯・交通事故防止の啓発を行うとともに、津波浸水想定の見直しや「小樽市地域防災計画」の検討・加除などを行う。住民や事業者の防犯・防災を高めるとともに、関係機関の緊密な連携のもと、地域の防犯・防災体制の強化を図っていく。

ただし、本促進区域は銭函工業団地・石狩湾新港地域として、小樽市都市計画におい

て工業専用地域・工業地域・準工業地域に定められており、工場等が集積しているエリアと住民生活エリアが分離されていることから、安全な住民生活の保全是一定程度なされているが、企業に対しては最大限の配慮を促す。

(3) その他

① PDCA 体制の整備等

北海道と小樽市は、毎年 6 月に「札幌臨海小樽・石狩地域産業活性化協議会」において本計画と承認地域経済牽引事業計画に関する点検・評価を実施し、効果の検証を行うとともに、必要に応じて事業の見直しを行う。

**9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的な事項**

本計画では、土地利用の調整を行わない。

**10 計画期間**

本計画の計画期間は、計画同意の日から令和 10 年度末日までとする。「北海道小樽市基本計画」に基づき法第 11 条第 3 項の規定による同意（法第 12 条第 1 項の規定による変更の同意を含む。）を受けた土地利用調整計画に関する変更の同意及び法 13 条第 4 項の規定による承認（法第 14 条第 3 項の規定による変更の承認を含む。）を受けた承認地域経済牽引事業計画に関する変更の承認及び承認の取消しについて、当該同意基本計画の失効後も、なお従前の例による。