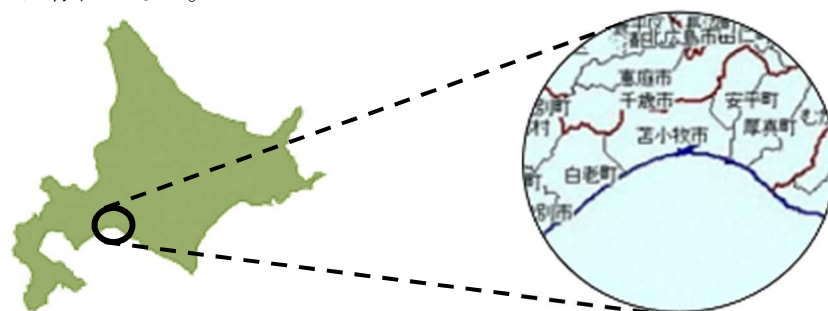


1 基本計画の対象となる区域（促進区域）

設定する区域は、令和5年12月現在における北海道苫小牧市の行政区域とする。面積は、約56,100haである。ただし、支笏洞爺国立公園、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、自然環境保全法に規定する都道府県自然環境保全地域、自然公園法に規定する都道府県立自然公園、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。



①地理的条件

また、国際拠点港湾「苫小牧港」と北海道の空の玄関口「新千歳空港」を擁し、道内各方面への高速道路をはじめとする道路網や鉄路の結節点にある。

気候的には少雪冷涼であり、地震発生などの自然災害リスクも少ない区域である。



②インフラの整備状況

【港湾】

苫小牧港は、全長約7kmに及ぶ大規模掘込み式港湾である西港区と苫小牧国際コンテナターミナルを有する東港区からなる港湾区域約14,300haの広大な水域を持つ港湾である。日本海と太平洋に航路を持ち、フェリー、※RORO船、コンテナ船などの内航定期航路は国内最多であり、東北、関東、中部などと結ばれる国内定期船は週100便を超え、内貿取扱貨物量は全国一を誇る（国土交通省 港湾統計より）。また、国際コンテナ航路は道内で最多の8航路（北米、中国、韓国）が結ばれており、拡大する農水産品の輸出入に対応可能な電源設備を数多く有するほか、LCL貨物（海上輸送の混載便）も含めた多様な貨物を全世界に送ることが可能である。平成25年4月からは※国際フィーダーコンテナも国際コンテナターミナルに集約され、さらなる利便性の向上が図られている。また、東西両港区において、耐震強化岸壁が整備されており、大規模地震が発生した際の緊急物資輸送や国際物流を維持するための機能強化が図られている。現在は、東港区周文ふ頭において新岸壁の整備が進められており、令和9年の本格利用を目指し、更なる物流の効率化が期待されている。

なお、苫小牧港管理組合で策定する港湾計画においては、港湾を中心とした土地の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。

※RORO船：自動車、トレーラー、フォークリフトなど車両がそのまま艀内に出入して荷役することができる船舶のこと。

※国際フィーダーコンテナ：

国内の主要港で基幹航路に接続する支線的航路のうち、国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）から国内各港を結び2次輸送される国際コンテナのこと。

【空港】

新千歳空港は、令和5年9月現在、国内主要都市に30路線、国際線では10路線が就航し、3,000mの滑走路が2本整備されており、北海道における国内外の航空輸送ネットワークの拠点としての重要な役割を担っている。

平成25年には、新千歳空港ICも供用が開始されアクセスの向上が図られ、さらに令和元年には増え続けるインバウンドに対応するべく国際線エプロン拡張、令和2年には国際線ターミナルビルの増築が完成するなどの機能強化も図ってきた。

令和元年には空港旅客数が2,400万人を突破し、着実に空港の利用が伸びていたが、令

和2年度の新型コロナウイルス感染拡大により、国内・国際線の利用が急激に減少したものの、令和4年度の旅客数が前年度の約1.9倍と順調に回復し、新型コロナウイルス感染症前の令和元年度と比較して8割まで回復を見せている。

アフター・コロナを見据えた時、北海道経済の活性化には新千歳空港の役割は非常に重要であり、大きな期待を背負っている。

【道路】

北海道縦貫自動車道、日高自動車道の整備が進み、苫小牧市から大消費地札幌をはじめ函館、旭川、帯広、釧路、日高方面など道内各主要都市へのアクセス性がさらに向上している。市内に5ヶ所あるICに加え、令和2年には市内中心部から北に約4kmの地点に苫小牧中央ICが供用開始され、この動きに合わせ、一般国道（以下国道）276号線緑跨線橋の架け替え、道路拡幅の整備もされるなど、市内中心部へのアクセス向上に加え、苫小牧港西港区などへのリードタイム短縮による物流面での効果、漁港区・ぷらっと港市場などへのさらなる誘客など観光面での効果、災害時における救急搬送などの面で効果が期待されている。

【工業団地】

市内には、10の工業団地を有し、その総面積は約13,000haにおよび北海道内全体の工業団地総面積の約5割を占めている。広い用地の確保が比較的容易であり、苫小牧西部工業基地、苫小牧東部地域には、天然ガスのパイプラインや工業用水網が整備されている。

③産業構造

本市は、明治後期から王子製紙株式会社苫小牧工場、日本製紙株式会社白老工場勇払事業所に代表される「紙のまち」として発展し、苫小牧港が開港した昭和38年以降、西港区周辺には、非鉄金属、石油精製、化学、飼料製造、資源リサイクル関連などの多種多様な産業が立地し、北日本屈指の産業拠点都市として成長している。

また、平成4年に道内最大の製造業であるトヨタ自動車北海道株式会社が立地して以降、自動車関連部品のサプライヤーをはじめ、設備機器、メンテナンス、関連する物流など、愛知県を中心に道外からの進出が続き、現在市内には20社を超える自動車関連企業が集積している。

昭和55年に苫小牧港東港区が供用開始となって以降、国内最大の面積を有する産業地域である苫小牧東部地域に、火力発電所、石油備蓄基地、自動車関連、資源リサイクルなどの企業の集積が進み、近年は、広大な土地、豊富な日射量を背景に大規模な太陽光発電所の立地が相次ぎ、エネルギー供給拠点としての機能も高まっている。

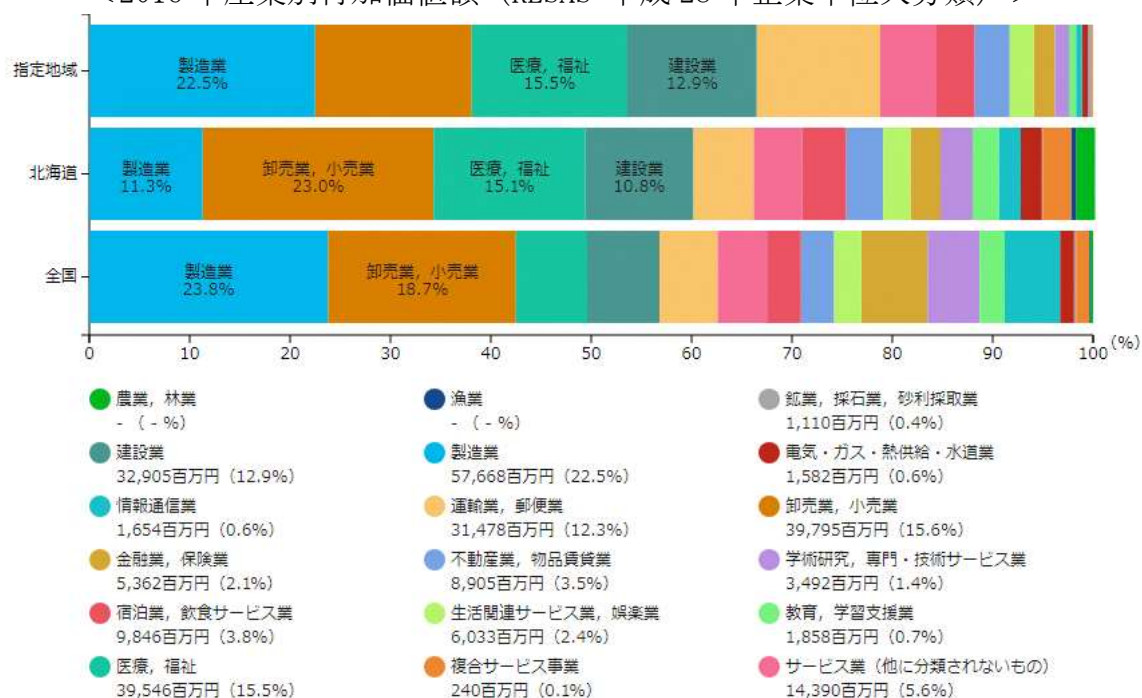
また、少雪冷涼な気候、臨空・臨港の物流面での優位性を背景に、高度環境制御による果菜の計画的周年栽培を行う企業が相次ぎ立地し、国内外から多くの視察者が訪れるとともに産業観光ルートにも組み込まれるなど、高い注目を集めている。そのほか北海道産そばの製粉工場の立地などもあり、農商工連携、6次産業化を見据えた食関連産業の展開が進んでいる。

さらには、令和5年2月に進出が決定した千歳市のRapidus社の影響により、サプライチェーンの関連産業の集積が本市を含めた周辺自治体にも及ぶものと考えており、陸路で最短12km程度の距離に位置する苫東地区など、市内への企業進出も今後活発化するものと期待している。

本市の産業構造は、製造業などの第2次産業に従事する割合が26.3%と北海道内においても非常に高い。

産業別における付加価値額（平成28年RESAS企業単位大分類）についても全産業255,729百万円のうち、製造業の割合が最も高く57,668百万円（約22.5%）となっている。運輸業・郵便業の31,478百万円（約12.3%）と合わせると、本市の付加価値額の約1/3以上を占めており、製造業と物流関連が本市の主要な産業となっていることがわかる。

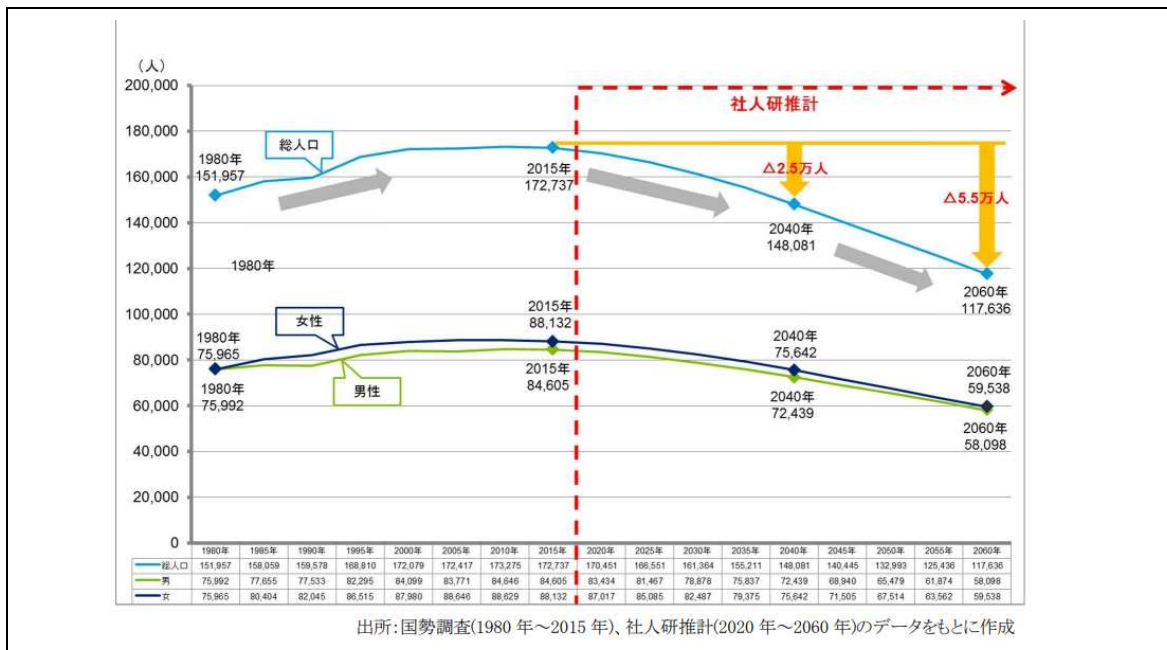
<2016年産業別付加価値額（RESAS 平成28年企業単位大分類）>



④人口分布

昭和23年の市制施行時、本市の人口は約33,000人であったが、昭和38年に苫小牧港が開港以降、背後地への企業進出が進み、港湾取扱貨物量の増加と合わせるように人口が増加してきたが、平成25年から減少局面に入り、令和3年4月には17万人を割り、令和5年9月現在、167,143人で北海道内4番目となっている。

平成27年度には、苫小牧市人口ビジョン及び総合戦略を策定、令和4年度には第二期総合戦略を改定し、人口減少を抑制する施策に取り組んでいるところである。



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

本市の製造業は、全産業のうち雇用者数の約15%、売上高の約31%、付加価値額の約23%を占め、高い割合を示すとともに、製造品出荷額等は約1兆68億円で北海道内1位、全国市区町村では55位であり、基幹産業となっている。中でも輸送用機械器具製造業は、製造業の付加価値額の約3割を占め、近年は北海道内における部品などの調達率も上昇しているほか、本促進区域内に、輸送用機械器具製造業に関連する企業も多く、地域経済における波及効果も大きい。

また市内には、ものづくり関連企業の工場が多数立地するとともに、化学、石油精製、天然ガス、再生可能エネルギーなどの関連企業も多数立地しており、こうした集積を生かした水素などの新エネルギーの地産地消、効率的なエネルギーネットワークを構築することが可能な基盤が存在している。

加えて、国際拠点港湾「苫小牧港」と国際空港「新千歳空港」のダブルポートを擁する地域は、道内では本促進区域のみである。このような高い物流機能を背景として近年広がりつつある食関連産業の展開とともに、北海道産農水産品の付加価値向上と港湾型物流拠点の形成による移輸出拡大を図る。併せて、臨空・臨港の特性を生かし、増加するインバウンド、特に富裕層などをターゲットとした自然と共生する国際リゾートの展開促進を図る。

こうしたものづくり産業の集積や、港湾・空港などのインフラを活用し、製造業をはじめ、物流、環境エネルギー、観光での質の高い雇用、付加価値創出を目指す。

(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	—	3,459 百万円	—

(算定根拠)

1 件当たり 188 百万円の付加価値額をもたらす地域経済牽引事業を計画期間内において 10 件（食関連分野 2 件、ものづくり分野 3 件、物流分野 2 件、デジタル関連産業分野 1 件、エネルギー分野 1 件、観光分野 1 件）創出し、これらの地域経済牽引事業が促進地域で 1.84 倍の波及効果をもたらし、促進区域で約 3,459 百万円の付加価値を創出することを目指す。

約 3,459 百万円は、促進区域の全産業の付加価値（2,557 億円）の約 1 %、製造業の付加価値（576 億円）の約 6 %であり、地域経済に与える影響は大きい。

※北海道苫小牧市基本計画における現状値の値は新型コロナウイルス感染症等の影響により特定の業種における数値が一時的に著しく低下しており、各承認地域経済牽引事業計画の実績値が算出困難であるため、記載しない。

また、KPI として、地域経済牽引事業の平均付加価値額、新規事業件数、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平均付加価値額	—	188 百万円	—
地域経済牽引事業の新規事業件数	7 件	17 件	142.86%
地域経済牽引事業の新規雇用者数	129 人	179 人	38.76%

(算定根拠)

1 件当たり 188 百万円の付加価値額をもたらす地域経済牽引事業を計画期間内において 10 件（食関連分野 2 件、ものづくり分野 3 件、物流分野 2 件、デジタル関連産業分野 1 件、エネルギー分野 1 件、観光分野 1 件）創出し、新規雇用者については 1 件当たり 5 人を目指す。

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活かすべき自然的、経済的又は社会的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4,611万円(北海道の1事業所あたり平均付加価値額(経済センサス活動調査(令和3年))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の売上が開始年度比で8%増加すること。

②促進区域に所在する事業者の雇用者数が開始年度比で5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 苫小牧市の北日本最大の国際拠点港湾「苫小牧港」等の交通インフラを活用した農林水産・地域商社分野
- ② 苫小牧市の北日本最大の国際拠点港湾「苫小牧港」等の交通インフラを活用した物流関連分野
- ③ 苫小牧市の自動車関連産業・半導体関連産業等の集積を活用したものづくり関連分野
- ④ 苫小牧市の日本最大の産業地域「苫小牧東部地域」等のインフラを活用したデジタル関連産業分野・第4次産業革命分野（自動走行等）
- ⑤ 苫小牧市の少雪冷涼な気候、豊富な日射量等の自然環境を活用した環境・エネルギー関連分野
- ⑥ 苫小牧市の新千歳空港等の交通インフラを活用した観光関連分野

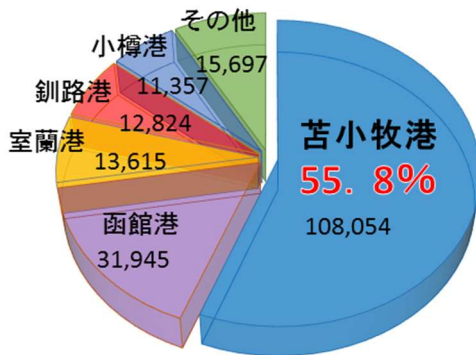
(2) 選定の理由

- ① 苫小牧市の北日本最大の国際拠点港湾「苫小牧港」等の交通インフラを活用した農林水産・地域商社分野

苫小牧市は、北日本最大の国際拠点港湾「苫小牧港」を擁しており、北海道内における港湾取扱貨物量の約 56%、外貿コンテナ取扱個数の約 70%を占めている。

取扱貨物量は令和 4 年約 1 億 8 千 5 万トンと、平成 25 年以降 10 年連続で 1 億トンを超えており、その内訳を大別すると輸出 1,387 千トン、輸入 14,403 千トン、移出 45,784 千トン、移入 46,477 千トンとなっている。移出、移入の内国貿易における取扱貨物量が全体の 85.4%を占めているが、その中で移出において約 64 万 1 千トンは農水産品が占めている。

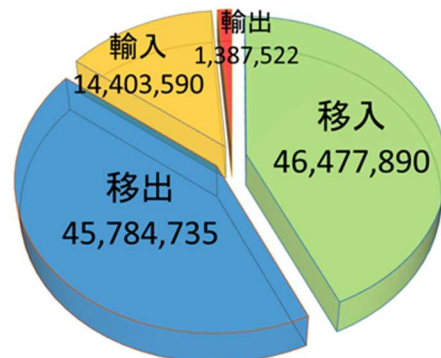
<北海道内の港湾取扱貨物量>



(単位：千トン)

※令和 4 年苫小牧港統計年報より

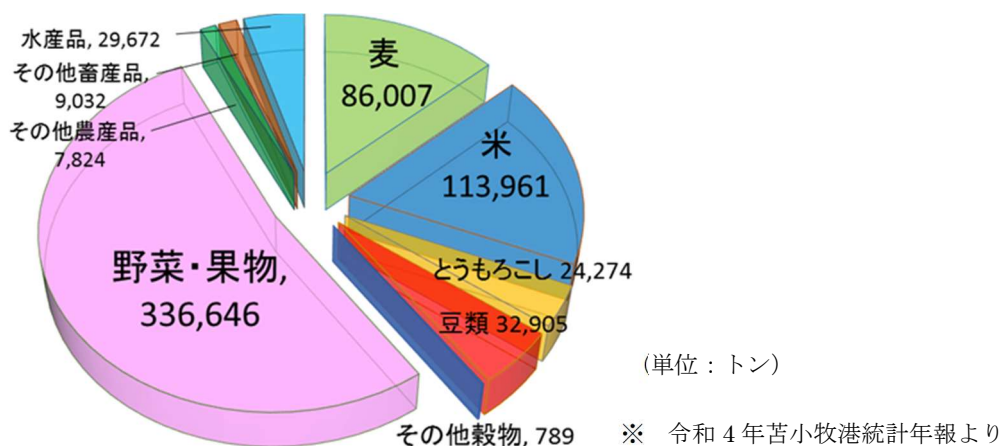
<苫小牧港の海上出入貨物>



(単位：千トン)

※令和 4 年苫小牧港統計年報より

＜苫小牧港から移出する農水産品＞



農産物は収穫時期である秋に出荷が大幅に増える傾向にあり、大量出荷による商品価格の低下や移出と移入に差が生じることでの物流コスト上昇への影響も大きい。そこで、農作物出荷の平準化により、物流の効率化と価格の安定化に繋げ、生産者の所得安定化を図ることが重要となる。

出荷の平準化を図るために冷蔵保管することで、野菜の糖度が増すといった検証結果も報告されており、付加価値向上により価格の上昇に繋がることが期待される。

また、苫小牧市内において民間が主体となり、令和2年5月に苫小牧港東港区に温度管理型冷凍冷蔵庫が新設され、食と物流が一体となった新たな物流拠点フードロジスティクスの形成に向けた取組を推進し、農水産物の高付加価値化により道内産品の輸出拡大に繋がることが期待される。水産物の輸出強化に向けては、西港漁港区において屋根付き物揚場の整備が進められ、平成29年5月農水産物の輸出を促進するための基盤整備事業国内第1号として、苫小牧港を含む北海道内6港が国から一括で認定を受けたところである。本認定により、衛生面での機能強化、品質向上によるブランド力強化など、苫小牧産水産物の輸出促進に向けた取組みが進められている。今後、コールドチェーンの展開や、物流機能の強化により、背後地やその周辺における食品加工、食関連企業などの投資促進も期待される。

さらに、近年、苫東地域に高度環境制御により計画的に農作物の周年栽培を行う企業が立地し、苫東地域内におけるインフラや再生可能エネルギーなどを活用し、栽培に必要な電力、熱、CO2の供給において先進的な取組が行われるなど、国内外からも高い関心を集めている。生産した作物は、域外へ移出されるほか、シンガポールや香港の富裕層向けに輸出、販売が開始されるなど、今後も北海道産の農水産品への関心の高まりなどを受けて移輸出増加などが期待される場所である。

以上のことから、移輸出促進に向けた物流・ロジスティクスでの機能強化と、農水産品の更なる高付加価値化を図り、地域商社とも連携した事業を促進する。

②苫小牧市の北日本最大の国際拠点港湾「苫小牧港」等の交通インフラを活用した物流関連分野

苫小牧港の特性は上記①で述べたとおりである。加えて、道内と道外との機関別貨物輸送量は9割以上が海運となっているが、輸送の効率化、輸送力の向上など、近年フェリーやRORO船の大型化が進むとともに、災害時の影響などを考慮し、陸路と海上とを効率に組み合わせるなど、モーダルシフトの動きが進んでいる。また、2024年問題等により、トラックドライバーの確保が今後厳しさを増すとともに、ドライバーの労務環境の変化などにより、道内ではストックポイント（物流の中継基地）を設け、輸送効率化やこれらの課題解決に取り組む動きなども出てきている。

苫小牧港及びその物流機能は、北海道民の生活を支える上でも重要な基盤であるとともに、苫小牧市における付加価値創出においても、運輸業・郵便業が製造業、医療に次いで大きな割合を占めており、2016年の付加価値額は道路運送貨物業、運輸に附帯するサービス業、倉庫業を含め31,478百万円と、市の付加価値額の約12.3%を占めている。（2016年産業別付加価値額 RESAS 企業単位大分類）

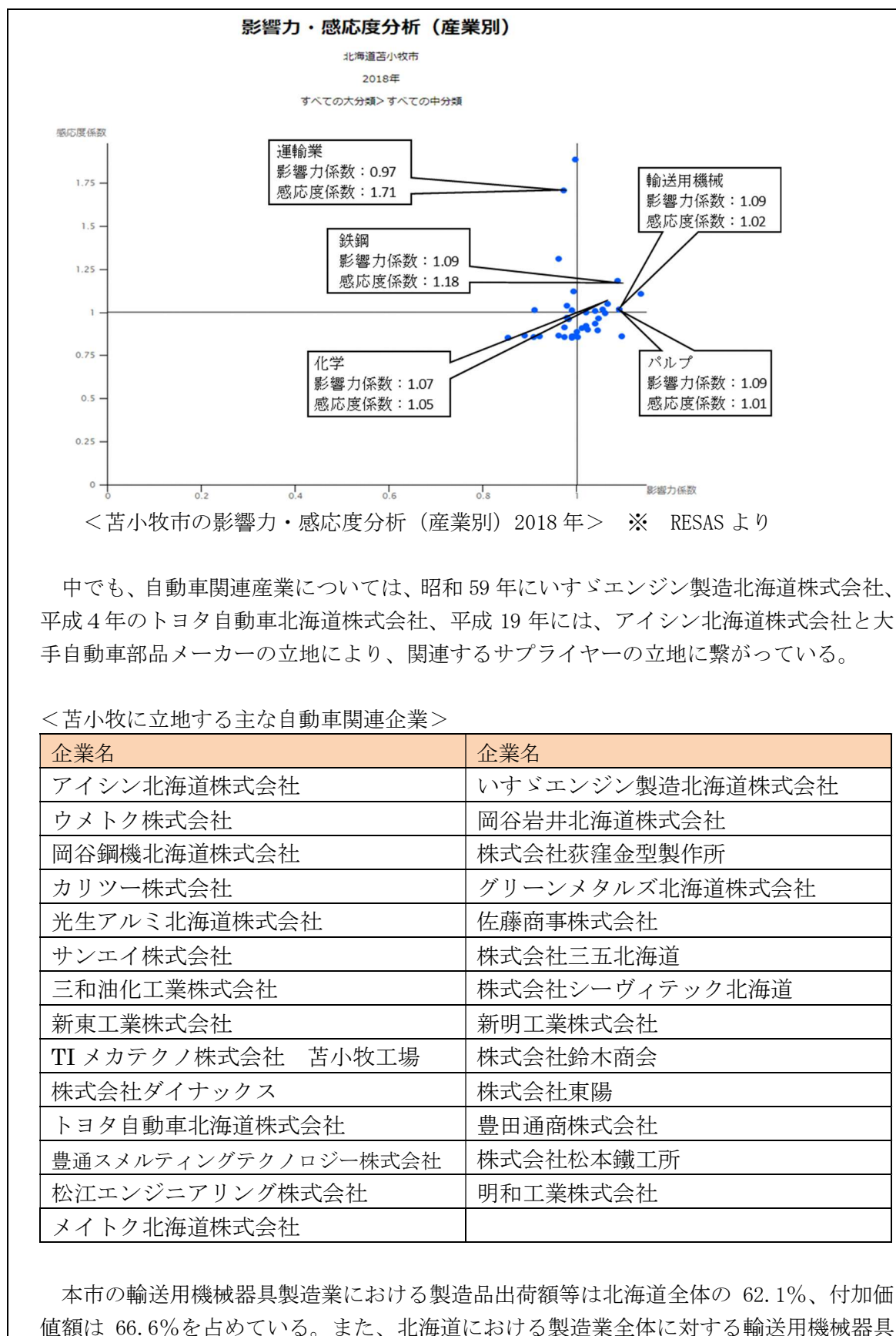
物流関連産業が発達する本促進区域において、今後拡大する可能性のあるストックポイントなどの整備や拠点化への動きを取り込む環境が整っている。

また、外貨貨物の面では、北海道へのインバウンドの増加に伴い、お土産などをはじめ小口混載貨物の輸出拡大への動きも期待される。これに関連した最近の動きとして、平成29年6月に北極海航路を航行するオランダ船籍のモジュール船が苫小牧港に初寄港し、9月には中国最大の海運会社のグループ企業の一般貨物船が初寄港、荷役が行われたところである。外貨貨物獲得に向けては、東アジア、東南アジア、極東などへのポートセールスによりPR強化に取り組むとともに、港湾機能の強化に併せて、背後地における物流機能の強化を図っているところである。

今後も港湾機能の強化に併せて、背後地における物流機能の強化を図っていくことが必要であり、そうした投資を促進していく。

③苫小牧市の自動車関連産業・半導体関連産業等の集積を活用したものづくり関連分野

苫小牧市の製造業は本市産業の中核であり、影響力係数において鉄鋼、輸送機器製造、パルプ・紙が1.09、化学が1.07となっている。この4業種は、感応度係数も高い値を示しており、鉄鋼1.18、化学1.05、輸送用機械器具製造業1.02、パルプ・紙1.01、と調達及び販売においても地域に及ぼす影響が極めて高い。本市の地域経済循環率が117.5%となっている要因の一つには、製造業における高い付加価値額創出が考えられる。



製造業の付加価値額の割合が 5.6%であることに対し、本市においては 29%となっており、本促進区域において輸送用機械器具製造業（自動車関連産業）による産業基盤が構築されていることが示されている。

< 製造品出荷額等（2020 年） > ※ RESAS より

	A 製造業全体（百万円）	B 輸送用機械器具製造業（百万円）	割合（B/A）
① 北海道	5,587,227	446,835	8.0%
② 苫小牧市	1,006,821	277,510	27.6%
割合（②/①）	18.0%	62.1%	-

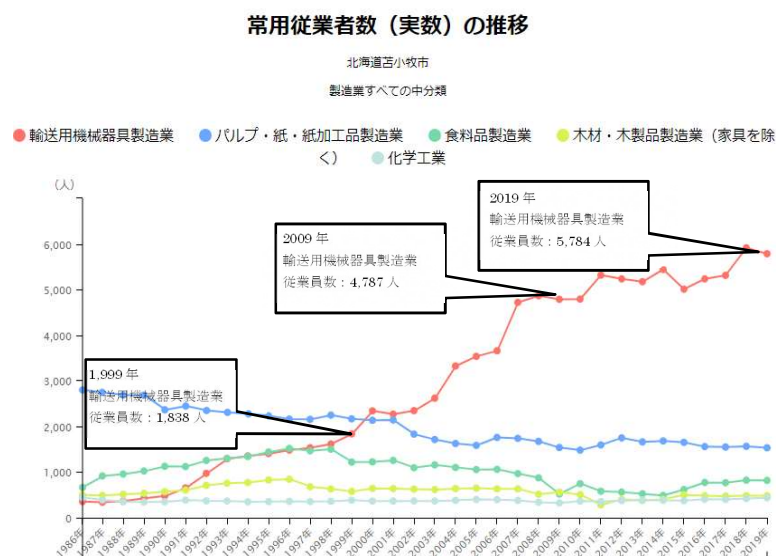
< 付加価値額（2019 年） > ※ RESAS より

	A 製造業全体（百万円）	B 輸送用機械器具製造業（百万円）	割合（B/A）
① 北海道	2,521,077	141,068	5.6%
② 苫小牧市	323,078	94,011	29.0%
割合（②/①）	12.8%	66.6%	-

北海道の調査において、自動車関連産業では部品等をはじめとする道内調達率が上がっており、令和元年度には過去最高の 34.2%となっている。また、本市の企業立地振興条例に基づく助成金の交付額も堅調に伸びており、新たな企業進出以外に既存工場のライン増設等も大きな要因の一つとなっている。

雇用面においては、市内製造業の各業種における常用雇用者数の構成割合において、輸送用機械器具製造業が市内製造業全体の半数近くを占めており、平成 11 年からの 20 年間で約 3 倍に増加し、著しい伸びを示している。

＜苫小牧市の製造業 常用従業者数の推移＞ ※ RESAS より



本市としても、「苫小牧市企業立地振興条例」に基づき工場の新増設や新規雇用等に対して助成金を交付するとともに、苫小牧市テクノセンターによる技術的な支援等を行い、企業集積促進・発展を図っている。

また、自動車関連産業分野においては、次の④で示すとおり自動走行関連、次世代の自動車関連技術に関する企業の立地が期待される場所である。

さらに、令和5年に、近隣の千歳市にRapidus(株)が進出することが決定した。次世代半導体製造拠点新設に伴い、半導体関連産業が集積することや、半導体と関連の深いデータセンターなど、⑤で示す、デジタル関連産業の立地が期待される。

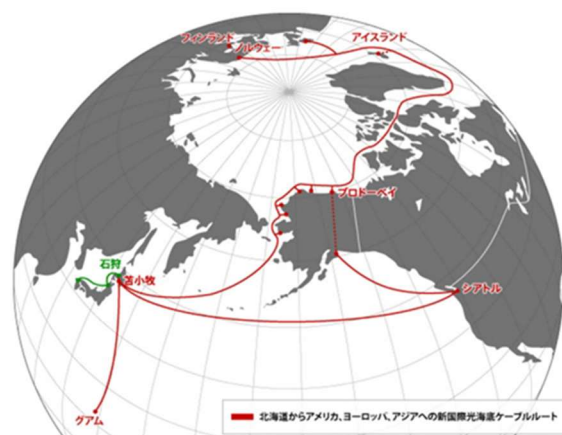
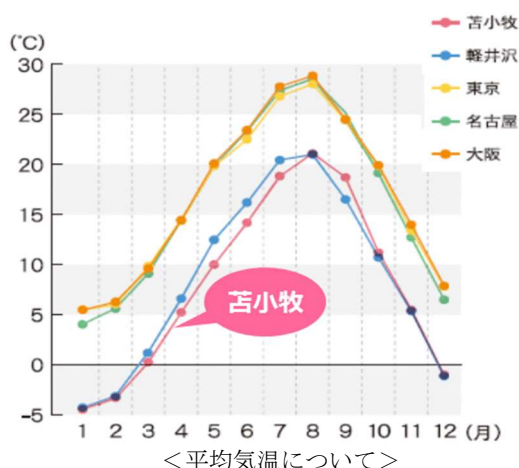
以上を踏まえて、自動車関連産業の更なる投資促進とIT関連産業の融合による高付加価値化、半導体関連産業の立地等を促進し、企業の付加価値額増加、雇用拡大につなげていく。

④苫小牧市の日本最大の産業地域「苫小牧東部地域」等のインフラを活用したデジタル関連産業分野・第4次産業革命分野（自動走行等）

本促進区域の「苫小牧東部地域」は、日本で最大級の産業地域であり、10,700haの広大な敷地を擁するとともに、工業団地内を高速道路が走り、新千歳空港へのアクセスに恵まれた環境にある。

また、年間を通じて冷涼な気候であることから、かねてより大規模データセンターの適地にあるとして継続した誘致活動を進めている。昨今、国で進めるリスク分散の流れに伴い、データセンターの地方分散の動きも活発化しているほか、当市は北欧と結ぶ海底通信ケーブルの陸揚げの候補地としても挙げられていることもデータセンター立地への追い風となっている。

近隣の千歳市に次世代半導体製造の Rapidus(株)が進出したこともあり、当市のみならず道内へ半導体関連産業などの新たな産業の集積が期待されており、今後も大規模データセンターを含むデジタル関連産業の誘致活動を進めていく。



<海底ケーブル敷設案>

※ クラウドネットワークス(株)

また、本促進区域内には、積雪寒冷な環境での自動走行試験が可能な広大な用地を有するほか、国立研究開発法人寒地土木研究所の延長2,700mの寒地試験道路も立地している。また、工業団地内を高速道路が通り、地域内に3つのインターチェンジも整備されているため、様々なシチュエーションでの公道の走行試験にも対応可能である。

<寒冷地向けの試験が可能な気候>



<苫小牧東部地域での自動走行実証試験施設の想定位置>



本促進区域は、③に記載したとおり、自動車関連産業などのものづくり産業が多数立地し、自動走行分野に関連のある企業も集積している。

北海道においても、寒冷地対応の自動走行の実用化に向けた取り組みが進められており、平成29年度事業において、苫小牧東部地域を調査対象とした公道試験の適地情報調査が実施されているなど、国内における寒冷地対応の実証試験フィールドとして有望である。

また、苫小牧市は北海道や苫小牧東部地域を管理する第3セクターである株式会社苫東とも連携し、自動走行関連企業に対して実証試験の提案等を行っている。

国の事業としては、平成29年度「戦略的基盤技術高度化支援事業」(経済産業省)の採択事業である「積雪寒冷地域の交通弱者移動支援のための雪道走行を可能とする自動運転技術の開発」において、積雪により車両周囲の状況認識が困難になるという技術課題を克

服し、雪道走行可能な自動運転車の開発を加速させる実証事業も本促進区域でスタートしている。

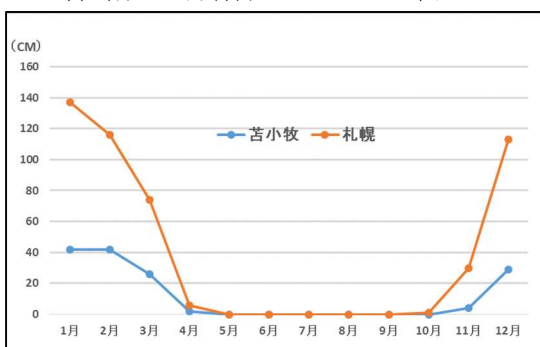
このように本促進区域は広大な敷地を生かした積雪寒冷な環境における自動走行実証試験フィールドとしての条件が整っており、全国の自動走行関連企業等と上記③で示した本促進区域内に数多く立地する自動車関連企業が円滑に連携することが可能である。

以上、本地域が一体となってデジタル関連産業分野・第4次産業革命分野（自動走行等）に取り込むことにより、デジタル・ものづくり関連企業や関連研究機関の活動を活発化し、新たな付加価値を創出し、地域経済を牽引していく。

⑤ 苫小牧市の少雪冷涼な気候、豊富な日射量等の自然環境を活用した環境・エネルギー関連分野

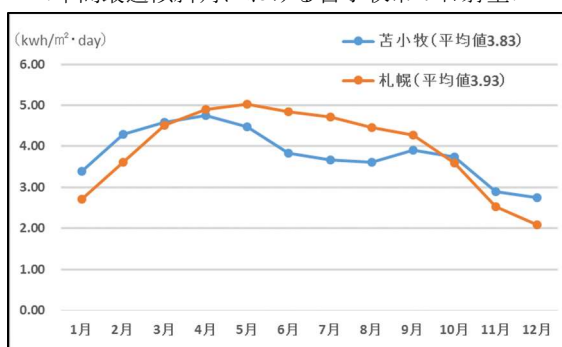
苫小牧市は、少雪冷涼な気候、年間を通して安定的で豊富な日射量、広大な用地確保が比較的容易なこと等から、大規模太陽光発電所の立地が平成25年度以降続いており、現在、26台の大規模太陽光発電所が稼働している。また、令和5年10月現在、バイオマス発電所についても、2件が稼働中、1件が工事中であり、今後も増加が予想される。

＜降雪深さの月合計 1991～2020年データ＞



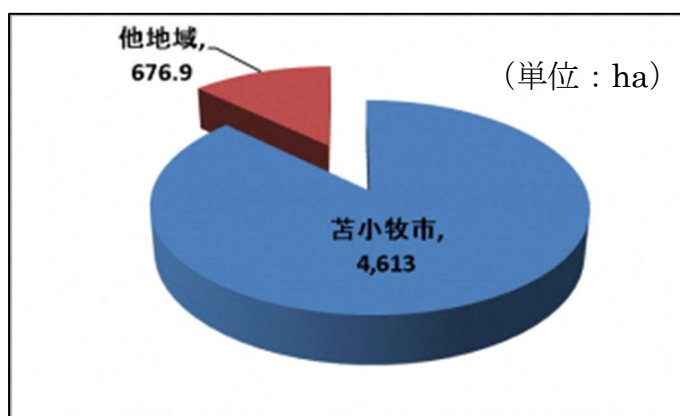
※ 気象庁ホームページデータより作成

＜年間最適傾斜角における苫小牧市の日射量＞



※ NEDO 日射量データベース閲覧システムのデータより作成

＜北海道内の工業団地における分譲中用地の面積＞



※ 北海道工業団地ガイド（平成27年10月北海道企業誘致推進会議発行）より作成

また、本促進区域においては、CO₂ を分離・回収して貯留するまでを一貫システムとした、日本初の※CCS 大規模実証試験が 2012 年より行われ、2019 年には当初目標としていた累計圧入量 30 万トンを達成した。

さらに、令和 5 年に独立行政法人エネルギー・金属鉱物資源機構（JOGMEC）が、2050 年カーボンニュートラルの実現に向けた CCS 事業の本格展開のため公募した「先進的 CCS 事業」に採択された 7 案件にも本促進区域を検討エリアとする案件が含まれるなど、カーボンニュートラルに係る取組においては依然として注目されるエリアとなっている。

当市としては、2010 年に前述の CCS 大規模実証試験を誘致するべく立ち上げた苫小牧 CCS 促進協議会をこれまでに 2 度改組し、※CCUS や水素・半導体・データセンター等に関する 4 つの部会をもつ、苫小牧 CCUS・ゼロカーボン推進協議会としての活動を継続中。新たな産業誘致や、カーボンニュートラル、次世代エネルギーに関する知見を高め、機運の醸成に寄与する取組を行っている。

平成 24 年度には「苫小牧市企業立地振興条例」の改正を行い、「再生可能エネルギー発電設備」を対象業種に追加しており、これまで大規模太陽光発電所 12 件、バイオマス発電所 1 件に対して助成を行っている。

このように本促進区域は、地域特性を活用し、再生可能エネルギー・新エネルギー等について、先進的な取り組みが進められており、当該分野の既存の事業との連携を図りながら、付加価値を高める新たな取組を促進し、地域全体の付加価値額の増加につなげていく。

※CCS：「Carbon dioxide Capture and Storage」の略で、「二酸化炭素回収・貯留」技術のこと。

※CCUS：「Carbon dioxide Capture, Utilization and Storage」の略で、分離・貯留した CO₂ を利用すること。

< 苫小牧 CCS 実証試験センター >



< 大規模太陽光発電所 >

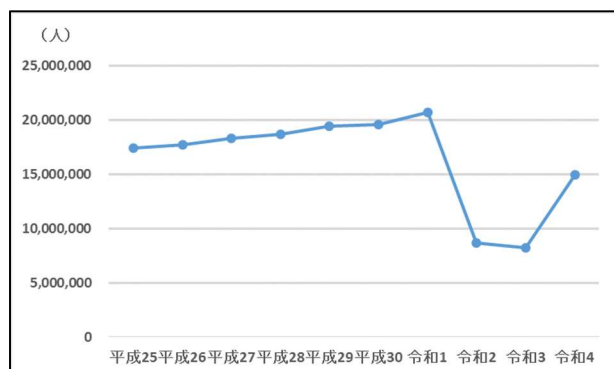


⑥ 苫小牧市の新千歳空港等の交通インフラを活用した観光関連分野

苫小牧市と千歳市にまたがる新千歳空港は、3,000mの滑走路が 2 本整備されており、北海道における国内外の航空輸送ネットワークの拠点としての重要な役割を担っている。旅客数については、令和元年には 2,400 万人を突破し、着実に空港の利用が伸びていたが、令和 2 年度の新型コロナウイルス感染拡大により、国内・国際線の利用が急激に減少してものの、令和 4 年度の旅客数が前年度の約 1.9 倍と順調に回復し、新型コロナウイルス

ス感染症前の令和元年度と比較して8割まで回復を見せている。

＜新千歳空港旅客数の推移＞



※ 空港管理状況調査（国土交通省）より作成

【国別訪日外国人宿泊者数の比較】

単位 (人)

	平成29	令和4年	
	延べ人数	延べ人数	増減
中国	14,173	409	-13,764
香港	8,328	249	-8,079
韓国	8,218	2,181	-6,037
台湾	4,645	2,158	-2,487
シンガポール	632	81	-551
その他	4,260	1,520	-2,740
合計	40,256	6,598	-33,658

北海道経済部観光局-北海道観光入込客数調査報告書資料編より作成

また、令和4年度は本市を訪れる外国人宿泊者数は約6,600人となっており、韓国・台湾の2地域で約6.6%を占めている。年々増加していた外国人宿泊者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度から大幅な減少がみられたが、令和4年度から徐々に回復傾向にある。平成28年2月に策定した「苫小牧市観光振興ビジョン」では、自然豊かな地域の魅力に加え、スポーツ・レジャー施設の有効活用による産業拠点都市としての産業観光の推進などに取り組み、令和6年度までに観光入込客数260万人の達成を目指している。令和7年度には、「苫小牧市観光振興ビジョン」の見直しも図り、更なる目標に向けて取り組んでいく。

近隣市町村では、白老町に「民族共生象徴空間ウポポイ」、北広島市に「北海道ボールパークFビレッジ」ができるなど近隣観光資源への誘導効果も期待される。アフターコロナによるインバウンドを含む観光客を取り込むためには、滞在可能な魅力のある観光施設の誘致が必要であるが、本市は、新千歳空港と苫小牧港のダブルポートを擁しており、インバウンド等を取り組む環境が整っている。

以上を踏まえ、観光関連の更なる投資を促進し、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。

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」に記載している本促進区域の様々な地域特性を生かし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、国の支援策等も活用しながら、本促進区域の特性が十分に活かせるよう取り組む。

(2) 制度の整備に関する事項

①不動産取得税の課税免除措置

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設けており、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、今後対象とする一部改正を予定している。

②苫小牧市企業立地振興条例に基づく支援

市内における事業場等の立地又は増設が促進されるよう、固定資産税相当額の助成、新規雇用に対する助成、緑化助成を行う。制度についても利用が促進されるよう必要な事項について柔軟に見直しを図る。

③補助事業等による立地企業への支援

企業の経営安定化、従業員の離職防止、人材確保に関する支援を目的に、職場環境の整備や各種フェアへの出展等に対する補助、人材及び人員の確保に向けた合同就職説明会の開催等を実施する。

④技術開発や新事業創出の支援

先進技術や新たなアイデアを用いて、課題解決や新規事業の創出、共同研究を行う市内企業等を支援する「苫小牧イノベーション活性化事業」を実施。本事業で地域イノベーションの創出を支援することで、地域が抱える課題を解消する環境を整え、地域経済の活性化を目指す。

⑤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企業データブックの公開

市内各企業の基礎的情報に加え、求めるニーズ、提供したいシーズ等を合せて提供す

る。

(4) 事業者からの事業環境整備の提案への対応

① 相談窓口の設置

北海道経済部産業振興局産業振興課内、苫小牧市産業経済部企業政策室港湾・企業振興課内に、設置された相談窓口を通じ、事業者の抱える課題解決に取り組む。また、事業環境整備の提案を受けた場合の対応については、庁内外関係部局と連携して対応する。

(5) その他の事業環境整備に関する事項

① 技術的支援

地域企業の技術力向上や高度化など、企業活動を支援するため、苫小牧市テクノセンターにおいて、試験・検査・証明、技術指導、研修・相談や新技術の研究開発を推進するための支援をはじめ、異業種・同業種等企業や大学・工業高等専門学校・公的試験研究機関の連携を図り、交流事業を行う。

② 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	令和7～9年度	令和10年度 (最終年度)
【制度の整備】			
① 不動産取得税の課税免除措置	運用	運用	運用
② 苫小牧市企業立地振興条例に基づく支援	運用	運用	運用
③ 補助事業等による立地企業への支援	補助事業等の運用	補助事業等の運用	補助事業等の運用
④ 技術開発や新事業創出の支援	事業者のマッチング、補助事業の実施	事業者のマッチング、補助事業の実施	事業者のマッチング、補助事業の実施
⑤ 北海道産業振興条例に基づく助成措置	運用	運用	運用
【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）】			
① 企業データブックの公開	随時更新・運用	随時更新・運用	随時更新・運用

【事業者からの事業環境整備の提案への対応】			
① 相談窓口の設置	運用	運用	運用
【その他】			
① 技術的支援	随時実施	随時実施	随時実施
② 賃上げ促進支援	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当たっては、苫小牧市テクノセンター、独立行政法人国立高等専門学校機構苫小牧工業高等専門学校（以下「苫小牧工業高等専門学校」という。）、公益財団法人道央産業振興財団、苫小牧商工会議所などとの地元各機関との連携により、技術的支援をはじめそれぞれの強みを生かし地域経済牽引事業の効果が最大限発揮されるよう支援に取り組んでいく。

また、市内工業団地の分譲及び管理を行う苫小牧港開発株式会社及び株式会社苫東、苫小牧港を管理する苫小牧港管理組合とも連携を図り、事業展開における課題解決への支援や提案などを行っていく。

(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 苫小牧市テクノセンター

苫小牧市テクノセンターは、苫小牧市の施設として平成 10 年に設置以降、地域における工業技術の高度化を促進して産業の振興を図るため、企業への技術支援、製品開発、品質評価、各種講習会の開催、さらには、研究開発による新技術や新産業の創出に向けた支援を実施している。

本計画では、下記の事業により地域経済牽引事業に対し支援を行う。

- ・ 試験・検査・証明
- ・ 設備機器の取扱い指導及び利用開放
- ・ 技術指導・研修・相談
- ・ 産学官交流

地域企業と大学・工業高等専門学校など及び公設試験研究機関との連携を図り、交流事業を行う。

- ・ 研究開発支援

企業が必要とする新製品の開発、新技術の研究開発を推進

② 苫小牧商工会議所

苫小牧商工会議所は、昭和 23 年に設立され、会員数は令和 5 年 3 月末で 2,210 社とな

っている。

経営支援、創業支援、経営指導員や専門相談員による中小企業相談、市内の各種景況調査などをはじめ、地域商工業振興のための要望、経営に資する情報提供を幅広く実施。

また、苫小牧工業高等専門学校協力会の事務局を担っており、苫小牧工業高等専門学校の教育、研究の充実振興のための支援、地元産業のための技術開発支援や技術者再教育などの事業を実施するとともに、苫小牧工業高等専門学校の地域共同研究センターやキャリア教育センターとの連携、会員企業との合同研究会の開催、卒業生の U ターンのマッチングなどを実施している。

その他、地元企業の販路拡大に向けた支援や商業部会、食品飲食業部会、製造業部会、建設業部会、サービス業部会の 6 部会での、会議、視察研修などを通じ、情報・意見交換等を行っている。

こうしたサポートや体制などにより、地域経済牽引事業への支援を行う。

③公益財団法人 道央産業振興財団

公益財団法人道央産業振興財団は、苫小牧市・千歳市・恵庭市・安平町の 3 市 1 町を圏域市町と定め、圏域の高度技術に立脚した産業開発を促進し、北海道の産業発展と活力ある地域社会の創出に寄与する目的で昭和 63 年に設立。産業開発促進のため、技術振興事業、地域産業活性化事業などを実施している。また、市場拡大・販路開拓等の機会確保のための展示会などへの出展経費の一部を助成するなどの支援も行っており、地域経済牽引事業の人材育成・新製品の開発や販路拡大などの支援を行う。

④苫小牧工業高等専門学校

昭和 39 年に産業の発展と科学技術の進歩に貢献する優秀な実践的技術者を育成することを目的に設立され、現在は 1 学科 5 系制（機械系、都市・環境系、応用化学・生物系、電気電子系、情報科学・工学系、）に改組し、総合的に優れた学業環境を整え、産業界のニーズに対応した人材を輩出している。また、高度な技術教育と実践的な解決能力を身に着けた創造型技術者の育成を目的とした専攻科教育も実施しており、こうした人材育成を通して、地域経済牽引事業への人材確保支援を行う。

さらに、地域産業界との連携を促進することを目的に設置されている地域共同研究センターでは、企業との共同研究、各種試験・分析、技術相談などの事業も行っていることから、共同研究・開発・技術支援・蓄積された研究成果の情報提供など技術的な面においても地域経済牽引事業への支援を行う。

⑤苫小牧港開発株式会社

苫小牧港開発株式会社は、株式会社日本政策投資銀行、民間企業、苫小牧市の出資により、昭和 33 年（1958 年）に設立された第 3 セクターである。フェリーターミナル運営や臨海工業地帯の用地造成分譲事業等を行っており、こうした事業を通じて地域経済牽引事業の円滑な事業活動や新規立地等についての支援を行う。

⑥株式会社苫東

株式会社苫東は、株式会社日本政策投資銀行、北海道、地元自治体等からの出資によ

り、平成 11 年（1999 年）に設立された第 3 セクターである。苫小牧東部地域の開発を目的に、事業用地の造成、分譲、賃貸および管理等を行っており、こうした事業を通じて地域経済牽引事業の円滑な事業活動や新規立地等についての支援を行う。

⑦ 苫小牧港管理組合

苫小牧港管理組合は、地方自治法第 284 条第 2 項に基づく一部事務組合としての特別地方公共団体で、港湾法第 33 条に基づいた港湾管理者であり、北海道と苫小牧市によって設立された組合である。適正かつ能率的な港湾の管理運営を行っており、こうした事業を通じて、地域経済牽引事業に対し港湾に関する情報提供等の支援を行う。

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には、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に配慮し、環境関係法令を遵守した上で環境保全・環境負荷の低減に向けた十分な配慮を行い、地域経済牽引事業の活動においても、環境保全に配慮し、地域社会との調和を図っていくものとする。特に大規模な地域経済牽引事業を行うこととなった場合には、当該事業活動等が住民の理解を得られるよう、必要に応じて、企業、行政が連携して住民説明会等を実施するなど、周辺住民の理解を求めていく。

また、2050 年ゼロカーボンシティの実現に向けた、省エネルギー・創エネルギー等の取組や廃棄物の軽減・リサイクルの積極的な推進や自然エネルギーの利活用等の温暖化対策について、必要な情報を提供するとともに、廃棄物の不法投棄を許さない環境づくりのための広報啓発活動を推進し、地域における環境等に対する規範意識の向上を目指す。

なお、生物多様性の観点から重要度の高い湿地である勇払原野湿原群や、国内希少野生動物種の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域において地域経済牽引事業計画を承認する際は、事前に環境省北海道地方環境事務所（または北海道自然環境保全部局）と調整を図り、専門家の指導・助言を踏まえて、それらの保全が図られるよう十分配慮するものとする。

（２）安全な住民生活の保全

地域の安全と平穏の確保は、環境保全と同様、地域の発展にとって欠かすことのできない要素である。犯罪及び事故のない安全で安心して暮らせる地域社会を作るため、犯罪・事故の発生防止に向けた啓発などにより住民一人ひとりの防犯意識を高めると共に、警察、学校、住民、企業の積極的な連携の下、より一層、地域ぐるみの体制強化を図っていく。

また、企業事業所付近、特に頻繁に車両が出入する個所や交差点にミラーの設置、警備員の配置等を求めていく。

（３）その他

① PDCA サイクルによる評価について

苫小牧市産業経済部を中心に関係部署による会議を開催し、本計画及び承認地域経済牽引事業計画に関するレビューを実施し、毎年度、効果の検証と事業の見直しについて整理する。必要に応じて、支援機関や有識者等の助言を求める。

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

本計画では設定しない。

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。

「北海道苫小牧市基本計画」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第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。

（備考）用紙の大きさは、日本工業規格A4とする。