

石狩湾新港地域土地利用計画案

目 次

1	土地利用の基本的な考え方	2
	(1) 基本方針	2
	(2) 未分譲地	2
	(3) 幹線道路	2
	(4) 緑地・公園	3
	(5) 公共施設・公益施設	3
2	各地区の配置と土地利用	3
	(1) 流通・工業・管理支援地区	4
	ア 流通地区の配置と土地利用	4
	イ 工業地区の配置と土地利用	4
	ウ 管理支援地区の配置と土地利用	4
	(2) 複合業種誘導地区	5
	ア 沿道サービスゾーンの配置と土地利用	5
	イ 港湾・物流関連ゾーンの配置と土地利用	5
	ウ 大規模複合ゾーンの配置と土地利用	5
3	公園・緑地の整備	6
	(1) 公園	6
	(2) 緑地	6
4	交通施設の整備	7
	(1) 道路	7
	(2) 公共交通機関	7
5	地域の脱炭素化	7
6	各種図面	
	(1) 石狩湾新港地域土地利用図	8
	(2) 複合業種誘導地区図	9

石狩湾新港地域の開発については、昭和47年8月、石狩湾新港地域開発基本計画が策定、同年11月には港湾計画が策定された。これらの計画に基づき、昭和51年11月に土地利用計画を策定して、この地域の総合的、計画的な開発を推進してきたが、その後、港湾計画の改訂等に伴い、土地利用計画との調整の必要性が生じたことなどにより、昭和63年6月、平成9年にそれぞれ計画の見直しを行い、特に平成16年には、従来の計画が定めていた概ね10年間程度の目標年次を撤廃し、計画期間を全用地の利用が図られるまでとしたほか、以後の改訂が生じないように、地区毎の細かな想定業種なども削除する簡素化を図ることで、より弾力的な運用が図られるよう抜本的に改めたところである。

しかしながら、開発の進捗に伴い、近年、従前の計画では想定していなかった商業施設等の立地が見られ、また、新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、全産業が行動様式の変容を迫られ、都市一極集中に対するリスクの高まりなどで、社会経済を取り巻く環境が大きく変化する中、本社機能の移転などリスク分散の動きが見られることから、人材や企業の誘致につなげるなどのポストコロナを見据えた対応が求められるほか、ポストコロナ対策にも密接に関連する産業のデジタルトランスフォーメーションの動きを取り込み、新たな成長に繋げるため、IT企業やデータセンター等の集積の要請も高まっている。

また、デジタルトランスフォーメーションや令和2年3月の道の「ゼロカーボン北海道」の表明並びに、令和2年10月の国の「2050カーボンニュートラル宣言」を受け、カーボンニュートラルに関する様々な取組が進むとともに、世界的なコロナ禍で動きが加速するサプライチェーンの再編や、一極集中を避ける新しい働き方といった社会経済の大きな変化に対応した取組も必要となったところである。

こうしたことから、これまでの「道央圏の生産・流通拠点形成を目指す基本的な開発方針」、「近隣地域との連担を視野に入れた地域振興」及び「より複合的、弾力的、効果的な土地の有効利用」の考え方を堅持しつつ、産業拠点としての機能の高度化を図るとともに、都市郊外の大規模な開発空間という特性を活かしたニューノーマル時代に対応する新たな交流空間の形成に向け、関係自治体と開発事業者が一体となって果敢に挑戦していくため、土地利用計画の見直しを行うこととする。

また、今後の開発の推進に当たっては、カーボンニュートラルを目指した地域創造に努め、産業の脱炭素化の促進を図りながら、魅力ある生産・流通拠点の形成を図ることとする。

1 土地利用の基本的な考え方

この地域の土地利用に当たっては、これまでも計画の「より複合的、弾力的、効果的な」運用により土地の有効活用を図ることとしていたところであるが、引き続き環境保全に配慮するとともに、再生可能エネルギーの地産地消を図り、今後、これまでの企業集積や各地区間の有機的な連携に配慮しつつ、立地環境の変化、産業動向、周辺の開発動向を踏まえて、都市計画の必要に応じた不断の見直しにより、土地利用規制を緩和し、この計画の実効性を高めて、当地域の活性化や振興を図っていくことを基本的な方針とする。

- (1) 進出企業などの立地誘導に当たっては、これまでの地区配置を基本としながら、近接する企業などへの影響を考慮しつつ、可能な限り弾力的に対処するほか、従前の沿道サービスゾーンなどに加え、2050年カーボンニュートラルを見据え、「第3次石狩市環境基本計画」に盛り込まれた再生可能エネルギーの地産地消の実現に向け、特定のエリア内において、使用する電力を100%再エネで賄うことを目指すREゾーン（以下「REゾーン」とする。）の位置付けを行う。

また、REゾーンにおいては、特に、ポストコロナ対策にも密接に関連する産業のデジタルトランスフォーメーションの動きを取り込むため、IT企業やデータセンター等の集積を目指す。

ただし、当地域の開発の目的に支障を及ぼすと考えられる施設（有害施設等）や近隣地域との連担において望ましくないと判断されるものなどについては、これを除くものとする。

- (2) 小樽市銭函4丁目及び石狩市新港東1丁目、東2丁目における一団の未分譲地については、(1)の方針のほか、この地域の立地インセンティブを高め、企業立地を誘発するため、プロジェクトの誘導、また、生産・物流・利便施設を複合的に誘導するための区域として位置付ける。

- (3) 幹線道路は、周辺住民の利便と環境保全について十分配慮し、地域

内が有機的に結ばれるよう配置する。

(4) 開発地域と既成住宅地の間及び開発地域の周辺の緑地帯を維持し、遮断緑地としての機能を持たせるとともに、地域内の適地に公園を配置し、都市環境の向上やレクリエーション機能の創出など、豊かな地域形成を図る。

(5) この地域の開発に関連した公共施設及び公益施設の整備に当たっては、都市機能の向上や周辺を含む地域福祉の向上に寄与するよう配慮する。

以上のような基本的な考え方に基づいて、各地区の土地利用を図るものとする。

表1 石狩湾新港地域土地利用計画面積 (単位：ha)

区 分	業務 地区	道路	環境		その他	合 計	分譲可能 計画面積
			公園	緑地			
流通地区	263	35	6	19		323	263
工業地区	840	110	36	51	3	1,040	840
複合支援地区	107	7	7	12		133	107
共通 地区	緑 地		3	95	1	99	
	海岸防風保安林			633		633	
	海岸防風普通林			32	1	33	
	道 路		142			142	
	そ の 他	7	1		10	125	143
小 計	7	146		770	127	1,050	
背後地計	1,217	298	49	852	130	2,546	1,210
港湾地区	208	35		8	225	476	162
合 計	1,425	333	49	860	355	3,022	1,371

- ⑨ ・面積は、全体計画の各種事業の実施面積及び公簿等による概数である。
 ・工業地区には、ユーティリティ用地を含む。
 ・その他は、放水路用地、海浜地等である。
 ・港湾地区は、中央水路、心頭用地及び土砂処分用地等である。

2 各地区の配置と土地利用

これまでの工業地区、流通地区のほか、本改訂において新たに定めた複合支援地区の配置（図1）を基本として、より弾力的・複合的な土地利用

を図るとともに、企業・就業者のための各種利便機能やプロジェクトを導入し、時代の要請に対応した魅力ある産業空間の形成を図るため、交流機能を含めた複合業種誘導に対応するゾーンを配置する。(図2)

なお、新たにゾーンを設定する地区については、運用上、既存地区と同様の取り扱いを行うものとする。

(1) 流通・工業・複合支援地区 (図1)

ア 流通地区の配置と土地利用

流通地区は、港湾の位置との関連で、海陸の結節点としての機能を十分に発揮させるため、港湾に隣接及び連絡が容易な樽川地区に配置する。

札幌圏の流通機能を分担する当地域の流通地区の形成に当たっては、港湾をはじめ道路網の整備に伴う物流の増大や北方圏諸国をはじめとする諸外国との経済交流の進展に対応していくため、道央圏の流通拠点として整備を進め、今後の流通機能の効率化・高度化の方向に即応しつつ、流通拠点として適切に機能を果たしうるよう、開発地域以外に対する集配輸送等の円滑化を図り、流通機能の効率化・高度化を図るため、施設相互間の連携の確保などに十分配慮して配置する。

イ 工業地区の配置と土地利用

工業地区は、港湾及び流通地区の関連を考慮し、花畔地区及び樽川地区に配置する。

札幌圏における工業の今後の発展方向を踏まえ、圏域内の適正な工業配置を勘案し、緑と空間の豊かな新しい生産拠点として整備を進めることとし、公害の未然防止及び環境保全に配慮することとし、企業の導入に当たっては、同一業種及び類似業種について公害の防止、関連施設の利用の共通性から同一区画内に誘導することとしながらも、計画の弾力的な運用に努め、円滑な企業立地を図るものとする。

ウ 複合支援地区の配置と土地利用

複合支援地区は、港湾、流通地区、工業地区との連携、周辺地域との交通利便等を勘案して、新港地域の中央部から東側に広がる国道337号沿いの地域に配置する。

産業基地に対する企業ニーズは、企業や就業者等の価値観の変化等を背景として、社会基盤施設の整備に加え、商業を含む交流機能や企

業活動に必要な研究開発、情報通信、行政・金融サービス等の支援機能や就業者のための生活関連サービス機能が重視される傾向にあり、また、近年では、商業を含む交流機能や地域全体の過ごし易さといった地域の魅力も企業誘致における有効なPR手段になっている。

このような地域の多様なニーズに応えるとともに、企業立地のインセンティブを高めるため、複合支援地区として立地誘導することとする。

特に、本地区は、一部でREゾーンも包含するため、従前からの機能に加え、再生可能エネルギー100%での操業を目指す企業や、デジタルトランスフォーメーションに自他共に取り組むIT企業やデータセンター等の集積など、多種多様な企業群の立地を促進する。

(2) 複合業種誘導地区 (図2)

上記(1)の各地区における一団の未分譲地等について、複合業種誘導に対応するゾーン配置と土地利用については、以下のとおりとする。

ア 沿道サービスゾーンの配置と土地利用

従来の沿道サービスゾーンである国道231号及び国道337号沿いの未分譲用地(通称、三角地を含む)に加え、国道337号を挟んだ反対側の地区並びに三線地先沿いの未分譲地を新たに沿道サービスゾーンとする。

幹線道路の沿道に、立地企業等に対する一層の利便性を考慮し、ガソリンスタンド、コンビニエンスストア、レストランなどのサービス施設の誘導を図る。

イ 港湾・物流関連ゾーンの配置と土地利用

港湾計画上、留保ゾーンとなっている中央水路地区奥部については、一般の分譲に供することができない用地であることをふまえつつ、適切な土地利用を図る一方、その北側と南側の地区については、港湾に接しており、港湾機能と一体となった開発を進める上で、早期に土地利用を図るべき区域であることから、主に港湾を活用する物流、生産、サービス施設などの誘導を進める。

ウ 大規模複合ゾーンの配置と土地利用

小樽市銭函4丁目及び石狩市新港東1丁目、2丁目における一団の

未分譲地については、当地域の立地インセンティブを高め、企業立地を誘発するため、プロジェクトや生産・物流・利便施設を複合的に誘導するとともに、新たに複合的土地利用ゾーンとして配置する。

3 公園・緑地の整備

公園・緑地については、これまで就業者等のための運動や憩いなどの場として活用される運動公園及び地区公園の整備が図られているほか、周辺住宅地の環境保全を図るため、この地域との間に配置している遮断緑地としての機能の保全を図る。

また、時代の要請に対応するレクリエーション機能の確保や、企業集積の進展に対応し、良好な都市景観の形成、都市環境の改善に配慮しつつ、公園・緑地等を配置するとともに、立地企業の敷地内に適切な緑地を造成させ、良好な環境の創造に努める。

(1) 公園

管理業務地区に、レクリエーション機能を確保し、都市景観の形成に寄与する公園を、また、花畔地区及び樽川地区の適地に、それぞれ運動あるいは憩いを主目的とする公園を配置する。

また、今後の企業立地の進展に対応して、自然環境の保全やみどりのネットワークの形成に配慮しつつ、公園・緑地等を配置するとともに、立地企業の敷地内に適切な緑地を造成させ、良好な環境の創出に努める。

(2) 緑地

既存の防風保安林は、防風、防雪、飛砂防止、風致景観等多目的機能を有しているため、港湾の掘込み、道路の造成等公共施設及び公益施設の整備、その他やむを得ない場合を除き極力保全し、伐開する場合には、開発地域周辺部等に代替林を造成するとともに、この地域と、周辺の既存住宅地との間の遮断緑地としての機能を保全するほか、農家団地、漁家団地等周辺地区の環境保全を図るため、計画的に緑地帯を配置する。

なお、地域内の海浜地に群生する海浜植物については、関係機関と十分協議し、可能な限りその保全に努める。

4 交通施設の整備

道路の整備に当たっては、札幌圏を一つの交通圏域とする将来の交通量に基づき、札幌市の中央部とを結ぶ道路を整備する。

また、地域内道路については、中央幹線道路を主軸とし骨格的幹線道路網を配置するとともに、冬季の諸条件、植樹等を十分考慮した幅員とし交通の円滑化が図られるよう整備する。

さらに、札幌市の中央部との連絡及び通勤の円滑化を図るため、鉄軌道系交通機関の導入やバス路線網の整備について検討していく。

(1) 道路

道路の機能と配置

ア 地域外道路

この地域と他の地域を結び、将来における道央圏の新しい交通体系の一環となる広域幹線道路として、新千歳空港等に至る国道337号の整備を進めるとともに、国道231号との連携や、国道5号のアクセス機能を強化し、既成市街地に対する交通負担の軽減を図る。

また、国道337号を補完する道路として、主要道道札幌北広島環状線の整備を進めるとともに、石狩市と地域内とを結ぶ道路として、市道花川通と市道流通通の整備促進を図る。

イ 地域内道路

この地域内の交通の軸となる道路として、広域幹線道路、地域外幹線道路等に連絡する中央幹線道路及びこれに連絡する幹線道路を配置し、一体となって地域内における交通処理の円滑化を図る。

また、末端の交通を円滑に処理するため、必要に応じて補助幹線道路及び区画道路を配置する。

(2) 公共交通機関

この地域における通勤者及び一般利用者の交通を確保するため、公共交通網の配備について検討する。

5 地域の脱炭素化

この地域の脱炭素化を図るため、地域等に集積する再生可能エネルギーを地域で利用できる仕組みの構築を図り、地域内の使用エネルギーの脱炭素化を図る。

(参考)

石狩湾新港地域におけるプロジェクトの推進の基本的な考え方

石狩湾新港地域における土地利用の有効活用を図るとともに、用地分譲を多角的に進めるため、この地域の立地環境を活かしたプロジェクトの導入を図り、これを推進する。

なお、推進にあたっては、各プロジェクトの熟度に応じた取り組みを進めるとともに、関連する構造改革特区構想についても併せてその推進を図っていくこととする。

○想定する導入ゾーン 別紙参考図1

(想定プロジェクト)

プロジェクト	概要
リサイクル関連	環境保全を図りながらリサイクルビジネスの集積を図るとともに、リサイクルに関するソフト面でのセンター的機能を目指す。
港湾・物流関連	港湾機能の充実により札幌圏の企業の物流コストを下げ、競争力を高めるとともに、新港地域の物流機能の高度化・効率化を図る。
エネルギー関連	幅広いエネルギー供給基地としての位置付けを行い、立地インセンティブを高めていく。 特に、「2050年カーボンニュートラル」や「ゼロカーボン北海道」に向けた全産業の脱炭素化を進めるため、地域内で立地が進むバイオマス発電や太陽光・風力発電並びに洋上風力発電による再生可能エネルギーの地産地消を目指した「REゾーン」を地域内に設定し、その高い競争力を活かして全国からの企業立地を促進していく。
情報・研究関連	本道産業の高度化に資するため、札幌圏の産業拠点として情報関連産業や研究開発機能の集積を図っていく。 特に、新型コロナウイルス感染症の流行による都市一極集中に対するリスクの高まりを契機に、リスク分散の動きを人材や企業の誘致につなげるなどのポストコロナ対策として、また、ポストコロナにも密接に関連する産業のデジタルトランスフォーメーションの動きを取り込み、新たな成長に繋げるため、

	IT企業やデータセンター等の集積を促進していく。
沿道サービス系事業 ・ 利便施設関連	集客施設の立地による地域の知名度やイメージアップを図るほか、立地企業や周辺地域に利便性を提供し、地域活性化を図っていく。

複合業種誘導地域図



想定プロジェクト地域図

