

北海道土地開発公社の事業運営及び長期保有地処分の方策

〈 フォローアップ 〉

令和8年（2026年）3月

北 海 道
北海道土地開発公社

目次

第1章 策定に当たって

1 策定の趣旨	P 1
2 方策の期間	P 1
3 フォローアップ策定の趣旨	P 2

第2章 現状と課題等

1 公社の概要	P 3
(1) 設立	P 3
(2) 組織等	P 3
(3) 業務概要	P 3
2 公社を取り巻く情勢	P 3
3 事業運営の状況	P 6
(1) 用地取得事業費と事業利益	P 6
(2) 職員数等	P 7
(3) 道の用地取得業務委託	P 7
(4) 経費の縮減等	P 7
4 長期保有地の状況	P 7
(1) 道単独事業用地	P 7
(2) 公社自主事業用地	P 8
5 課題	P 9
(1) 安定的、効率的な事業運営の維持	P 9
(2) 用地事務処理の執行体制	P 9
(3) 長期保有地の管理等	P 10
(4) 公社自主事業用地売却時の差損処理について	P 10

第3章 公社の役割と目指す姿

1 公社の役割	P 12
2 今後の在り方	P 12
3 目指す姿	P 12

第4章 事業運営等の取組方針

1 安定的な事業収益の確保等	P 14
2 組織体制及び人材育成等	P 14
3 用地業務の支援等	P 15

第5章 長期保有地の取組方針

1 道単独事業用地の処分	P 16
(1) 新千歳空港用地	P 16
(2) 空知中核工業団地用地	P 17
(3) 空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地	P 17
(4) 苫東二次買収用地	P 18
(5) 石狩湾新港地域港湾用地	P 19
2 公社自主事業用地の処分	P 20
(1) 苫小牧交通運輸関連用地	P 20
(2) 南空知流通工業団地用地	P 21
(3) 中空知流通工業団地用地	P 21
(4) 外部専門家意見	P 22
(5) 販売促進・企業誘致策	P 23
(6) 簿価と販売価格の差損への対応	P 24

第6章 推進管理

P 25

第1章 策定に当たって

1 策定の趣旨

- 北海道土地開発公社（以下「公社」という。）は、「公有地の拡大の推進に関する法律」（以下、「公拡法」という。）に基づき、昭和48年（1973年）に北海道の全額出資により設立され、公共用地の先行取得等を行う専門機関として、道路、河川、ダムのほか、北海道新幹線事業用地の取得といった北海道の総合開発や道の公共事業の推進に寄与してきた。
- また、公社は設立以来、設立者である道の債務保証をもとに金融機関から融資を受け、道から依頼を受けた新千歳空港用地などの「道単独事業用地」の取得や、道及び地元自治体の要請に基づいた南空知流通工業団地などの「公社自主事業用地」の取得、造成を行ってきたところであるが、社会経済情勢の変化等により、その処分が長期に渡って滞り、借入利息が資産の価額、いわゆる簿価に累積することとなった。
- このため、「北海道土地開発公社の経営健全化方策」（計画期間：平成13年度～平成22年度）並びに「北海道土地開発公社の事業運営及び長期保有地処分の方策」（計画期間：平成23年度～令和2年度）を策定し、長期保有地の処分に取り組んできているところであるが、その解消には至っていない。
- 一方、公社では、国や道、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下、「鉄道・運輸機構」という。）などからの公有地取得業務の受託により、事業収益を計上してきているが、北海道新幹線事業用地取得に係る受託業務が令和4年度（2022年度）に終了する見込みとなっている。また、公社プロパー職員の減少や高齢化により用地取得に係るノウハウの継承が懸念されており、こうしたことが今後の事業運営上の課題となっている。
- このため、本道を取り巻く社会経済情勢を踏まえた上で、今後の公社の基本的な方向性を示すとともに、健全で効率的な事業運営や長期保有地の処分に向け、新たな「北海道土地開発公社の事業運営及び長期保有地処分の方策」を策定する。

2 方策の期間

令和3年度（2021年度）～令和12年度（2030年度）とする。

3 フォローアップ策定の趣旨

- 本方策は、概ね5年を経過した時点で、これまでの取組の進捗状況や社会経済情勢の変化を考慮のうえ見直すこととしているところ、国の用地国債事業の減少、北海道新幹線業務の大部分の終了、公社職員の退職と新規採用に伴うスキルの継承、また、ラピダス社の最先端半導体製造拠点の建設工事など、公社を取り巻く情勢に変化が見られることから、これらの状況を踏まえて内容の見直しを行い、公社及び道の関係部で構成する「北海道土地開発公社の事業運営等検討会議」における検討を踏まえ、これらを方策のフォローアップとして取りまとめる。

第2章 現状と課題等

1 会社の概要

(1) 設立

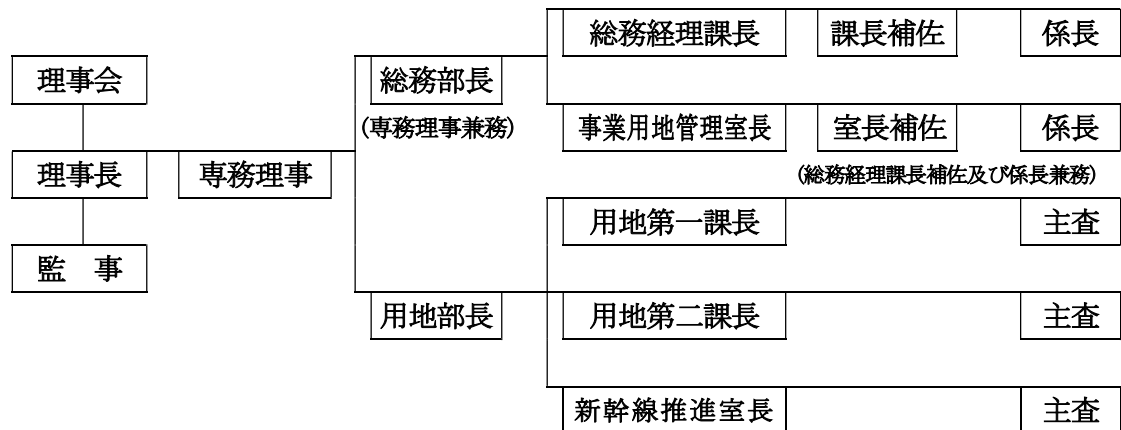
設立目的	北海道の総合開発に必要な公共用地等の取得、管理、処分等を行うことにより、地域の秩序ある整備と道民福祉の増進に寄与する。				
設立団体	北海道	設立年月日	S48.1.20	基本財産	1億円(全額北海道出資)

(2) 組織等

事業量に応じて、組織体制の見直し及び人員の配置を行っており、令和7年度(2025年度)の組織及び役職員数は次のとおり。

組 織	総務部(総務経理課、事業用地管理室) 用地部(用地第一課、用地第二課、新幹線推進室)
役職員数	常任役員 1名 非常任役員 7名 職 員 16名(うちプロパー職員9名、北海道派遣職員7名) 嘱託職員 7名

<令和7年度機構図>



(3) 業務概要

公有地取得事業	国及び道の依頼に基づく公共用地の先行取得、造成、管理及び処分 (公拡法第17条第1項第1号)
土地造成事業	工業用地、流通団地用地等の取得、造成、管理、分譲及び賃貸 (公拡法第17条第1項第2号)
あっせん等事業	国、道、市町村、その他公共的団体からの委託に基づく土地の取得 のあっせん、調査、測量等(公拡法第17条第2項第2号)

2 会社を取り巻く情勢

<日本経済の状況>

- 日本経済は、アフターコロナを迎え、社会経済活動の正常化に向けた動きが加速する一方、長引く物価高騰に加え、人手不足による供給制約といった懸念材料が重なる中、総じて緩やかな回復が続いてきた。

- 長期化する物価高騰や人出不足の影響が深刻化する一方で、賃金を巡る状況に前向きな変化が見られ、賃上げは約30年ぶりの高水準となった。一方で、本来、物価変動分を反映すべき実質賃金は、物価高騰分を吸収しきれておらず、コロナ渦からの経済回復は進んでいるものの、個人消費の回復は、厳しい状況となっている。

＜北海道経済の状況＞

- 本道経済は、社会経済活動の正常化に向けた動きが加速する中、旺盛な外出意欲やインバウンド需要の拡大等に支えられ、回復基調を維持しつつも、長引く物価高騰や深刻化する人手不足等による下押し圧力を受け、厳しい状況が続いている。
- 一方で、国産型次世代半導体の量産化を目指すラピダス社の進出、アジア最大級となるデータセンターの整備、洋上風力発電の導入拡大など、道内では大規模な投資の動きが活発化している。

【名目GDP（支出側）の推移】

(単位:兆円、%)

区分	項目	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
全 国	総生産	555.7	556.6	556.8	538.8	554.6	567.3	595.2
	増加率	2.0	0.2	0.0	▲ 3.2	2.9	2.3	4.9
北 海 道	総生産	20.5	20.6	20.8	20.1	20.6	20.9	-
	増加率	2.3	0.5	0.8	▲ 3.4	2.3	1.4	-

(出典) 内閣府「国民経済計算年次推計」、「県民経済計算」

＜工場立地動向＞

- 本道の工場立地件数は、令和6年(2024年)は22件、立地面積は49.3haとなり、前年度と比べ件数及び面積が減少となった。全国の立地件数シェアは2.6%となっている。

【工場立地件数・面積】

(単位:件、ha、%)

区 分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
全国 (件数)	1,026	1,035	1,142	1,023	831	864	922	799	854
北海道	(件数)	19	26	24	21	21	19	21	34
	(面積)	17.8	156.9	17.6	43.3	158.7	46.8	52.2	275.6
シェア (件数)	1.9	2.5	2.1	2.1	2.5	2.2	2.3	4.3	2.6

(出典) 経済産業省「工場立地動向調査」

- 全国における借地による立地件数は横ばい傾向にあり、立地件数に占める借地の割合は1割未満となっている。

【全国の借地立地の動向】

(単位:件、%)

区分	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
借地立地(件数)	162	128	136	109	115	70	91	53	60
借地割合(件数)	15.8	12.4	11.9	10.7	13.8	8.1	9.9	6.6	7.0

(出典) 経済産業省「工場立地動向調査」

＜人口減少＞

- 本道の人口は、平成9年(1997年)の約570万人をピークに、全国を上回るスピードで減少が続いている。国(国立社会保障・人口問題研究所)の推計によると、今後、近年の動向が続いた場合、本道の人口は令和2年(2020年)の522.5万人から、令和32年(2050年)には382万人と、140.5万人の減少となり、小規模市町村ほど減少が加速すると見込まれており、就業者等の著しい減少に伴う生産・消費や税収の減少などが懸念される。(「北海道人口ビジョン(改訂版)」より)

＜自然災害の増加＞

- 近年、本道においては、平成28年(2016年)8月～9月の大雨等災害、平成30年(2018年)9月にかけて経験したことのない最大震度7を観測した北海道胆振東部地震の発生、令和4年(2022年)2月には、札幌圏を中心とした大雪により大規模な交通障害が発生するなど、自然災害が頻発、激甚化している。

【道内における主な自然災害の発生状況】

・平成25年(2013年)	道東を中心とした暴風雪により死者9名、300台以上の車両が立ち往生する交通障害、約8,000戸の停電などの被害が発生
・平成28年(2016年)	本道に接近・上陸した一連の台風(7号・9号・10号・11号)に伴う大雨や強風等によって、甚大な被害が発生
・平成30年(2018年)	北海道胆振東部地震の発生(M6.7、最大震度7)
・令和4年(2022年)	強い寒気により局地的な大雪となり、大規模な交通障害が発生

＜公共事業等＞

- 本道における高規格道路網は、圏域間の交流拡大や物流の効率化、救急搬送時間の短縮などの効果が期待されるとともに、大規模災害時における代替性確保の観点からも必要不可欠であるが、整備状況は全国に比べ大幅に遅れており、より一層の整備促進が求められている。

【開通状況(令和6年4月現在)】

(単位:km、%)

区分	区域	総延長	開通延長	
			延長	率
高規格幹線道路	全国	約14,000	12,263	87.6
	北海道	1,825	1,199	65.7

(出典) 北海道建設部施策の概要 参考資料

- 北海道新幹線については、全区間約 361km のうち、新青森駅から新函館北斗駅までの約 149km が平成 28 年（2016 年）3 月に開業した。

新函館北斗駅から札幌駅までの約 212km は、現在も工事が進められているが、ルート的大部分がトンネルであり、想定を上回る岩塊や地質不良などにより建設工事が難航していることから、完成・開業は令和 20 年度（2038 年度）末頃の見込みとなっている。

- 北海道開発事業費（国費）の当初予算額は、近年 5 千億円から 6 千億円台で推移している。

【北海道開発事業費(国費)の推移(当初予算)】

(単位:百万円)

H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
531,654	536,334	544,687	624,986	627,542	560,110	558,868	558,871	560,962	562,474

(出典)平成 28 年度～令和 7 年度北海道局関係予算概要

3 事業運営の状況

(1) 用地取得事業費と事業利益

- 公社は、公共用地取得の専門機関として、道の公共用地取得事業（あっせん等事業）、国の先行取得事業（用地国債）及び鉄道・運輸機構の北海道新幹線建設の事業用地取得業務等を受託してきている。

- 道の公共用地取得事業については、近年 30 億円から 40 億円台の事業費を維持しているが、人口減少や高齢化の進行により社会資本への投資余力が減少するとともに、大規模自然災害防止対策や老朽化対策としての既存施設の長寿命化等、選択と集中の観点に立った整備への重点化により、新たに用地を取得して実施する事業が減少している。

- 国の先行取得事業（用地国債）は、令和 4 年度（2022 年度）以降受託がなく、北海道新幹線建設事業も令和 7 年度（2025 年度）で用地取得の大部分を占める本線用地（軌道敷設用地）の取得が終了する見込みとなっている。

- 事業利益については、令和 5 年度（2023 年度）は、道の公共用地取得事業が例年より低かったこともあり赤字となったが、その他の年度は黒字となっている。

【用地取得事業費と事業利益の推移】

(R7は計画)(単位:百万円)

年 度	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
用地取得事業費	6,343	6,167	12,037	9,527	6,370	5,167	3,368	4,535	5,254
北海道	5,084	3,406	4,956	3,928	3,018	3,681	2,505	3,419	4,524
国	593	1,137	1,831	1,509	423	-	-	-	-
東日本高速道路	-	-	-	-	-	-	-	-	-
鉄道・運輸機構	666	1,624	5,250	4,009	2,929	1,376	782	1,031	674
市町村等	-	-	-	81	-	110	81	85	56
事業利益	58	59	182	161	32	35	▲ 19	24	-

(2) 職員数等

- 公社の職員数は、用地取得業務委託が減少したことに伴い、道派遣職員や嘱託職員の減少が続き、近年は30人前後で推移している。

公社のプロパー職員は、平均年齢が約50歳と高齢化が進み、職員数も退職により減少したが、新規に職員を採用したことにより、高齢化をある程度緩和するとともに、職員数も約10人を維持している。

【職員数の推移】

(単位：人)

年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
全職員数	35	34	32	35	33	32	29	26	25	23
うちプロパー職員	12	12	10	10	10	9	11	10	10	9
うち嘱託職員	11	11	11	12	10	11	8	8	8	7
うち道派遣職員	12	11	11	13	13	12	10	8	7	7

※各年度末現在、R7は見込み。

(3) 道の用地取得業務委託

- 道は、平成26年度(2014年度)以降、公社への委託事業の拡大を行ってきたことにより、建設管理部の直営業務が大幅に減少したため、用地取得業務のスキル維持や継承が課題となっていた。そのため、令和3年度から「建設管理部における用地業務の集約・拠点化」を実施し、これまで公社へ委託していた業務の一部を直営に戻すことで用地取得業務のスキル継承を進めている。

- 過去、道の用地取得業務の公社委託に関して不適切な事務処理が発生し、未竣工事案として国から交付金の返還命令を受ける事態が生じた。これを受け、道と公社は、再発防止策を講じるとともに、職員研修の充実などの取組を行っている。

(4) 経費の縮減等

- 公社は、これまで事務所面積の見直しによる賃借料の縮減、事務機器の数量やレンタカーの借上方法の見直し等による事務的経費の削減及び財務会計システム等の導入による事務の効率化に取り組んでいる。

4 長期保有地の状況

(1) 道単独事業用地

- 道単独事業用地は、道が道路や公園、その他公共施設等の用地として、公社に先行取得を依頼したもの(公拡法第17条第1項第1号に基づく公有地取得事業)であり、将来的には道が公社から取得する必要があるものである。

- 簿価が約 169 億 300 万円、時価が約 58 億 8,800 万円（過去の取引事例や公有財産台帳に基づいた試算による）で、その差額は約 110 億 1,500 万円となっている。道では公社への無利子貸付による簿価抑制とともに、平成 29 年度（2017 年度）から段階的な再取得を実施しており、空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地は令和 5 年度（2023 年度）に再取得が完了し、空知中核工業団地用地は令和 7 年度（2025 年度）に再取得が完了した。

【保有・処分状況】

（単位：ha、百万円、％）

区分 (所管部)	所在地	面積(取得・処分・保有)					保有額 (R7 末)	処 分 率
		取得 (年)	処分 (~R2)	R3~R7		保有 (R7 末)		
				期首保有	処分			
新千歳空港用地 (総合政策部)	千歳市 苫小牧市	400.2 (S48)	323.2	77.0	0.6	76.5	3,040	80.9
空知中核工業団地用地 (経済部)	奈井江町	286.3 (S48~52)	278.0	8.2	8.2	-	-	100
空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地(建設部)	美唄市	38.7 (S49)	26.4	12.3	12.3	-	-	100
苫東二次買収用地 (経済部)	厚真町	348.2 (S53~58)	193.8	154.4	-	154.0	11,785	55.8
石狩湾新港地域港湾用地 (経済部)	小樽市 石狩市	21.2 (H11)	1.1	20.1	-	20.1	2,078	5.2
計		1,094.5	822.6	272.0	21.0	250.5	16,903	77.1

※四捨五入の関係で計と内訳が一致しない場合がある。

(2) 公社自主事業用地

- 公社自主事業用地は、住宅や工業団地等の用地として、道や地元自治体の要請により公社が取得した上で、土地造成を行って処分するもの（公拡法第 17 条第 1 項第 2 号に基づく土地造成事業）である。
- 簿価が約 100 億 5,200 万円、時価が約 26 億 8,100 万円（近隣の公示地価や基準地価から算出した、地方公共団体の財政の健全化に関する法律に基づく将来負担費率の算定上の時価評価による）で、その差額は約 73 億 7,100 万円となっている。
令和 3 年度（2021 年度）から、公社自主事業用地の積極的販売に方針転換し、PR 活動等を行ったところ、購入の問い合わせ件数が増加し、令和 7 年度（2025 年度）までに 6 件で簿価約 4 億 8,600 万円、時価約 7,300 万円を販売し、着実に処分を進めてきている。

【保有・処分状況】

(単位: ha、百万円、%)

区分	所在地	面積(取得・処分・保有)					保有額 (R7末)	処 分 率
		取得 (年)	処分 (~R2)	R3~R7		保有 (R7末)		
				期首保有	処分			
苫小牧交通運輸関連用地	苫小牧市	70.5 (S48)	7.3	63.2	-	63.2	1,689	10.4
南空知流通工業団地用地	岩見沢市	37.8 (S48~53)	13.9	24.0	1.5	22.5	7,444	40.5
中空知流通工業団地用地	滝川市	44.9 (S50~56)	42.3	2.7	-	2.7	918	94.1
計		153.2	63.4	89.8	1.5	88.3	10,052	42.4

※四捨五入の関係で計と内訳が一致しない場合がある。

- また、公社では、企業ニーズを踏まえた事業用定期借地権を設定する賃貸事業により保有地の有効活用に取り組んでおり、安定した収入を確保している。

【長期賃貸事業の推移】

(単位: ha、千円)

年度		H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
南空知流通工業団地用地	貸付面積	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.8	2.8	2.8	2.8
	年間賃料	8,441	9,065	9,230	9,290	9,297	9,634	10,308	10,308	10,308
中空知流通工業団地用地	貸付面積	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4	1.4
	年間賃料	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436	1,436
計	貸付面積	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.3	4.3	4.3	4.3
	年間賃料	9,877	10,502	10,667	10,727	10,734	11,071	11,745	11,745	11,745

※四捨五入の関係で計と内訳が一致しない場合がある。

5 課題

(1) 安定的、効率的な事業運営の維持

- 公社の主な事業収益は、用地取得業務の受託によるものであるが、当業務の事業費のうち、最大で4割を超えていた北海道新幹線建設に係る事業用地取得業務が令和7年度(2025年度)でほぼ終了する見込みとなっており、また、国の先行取得事業も令和4年度(2022年度)以降受託がない状況となっている。

そのため、公社の事業収益は北海道の用地取得業務によらざるを得ない状況となっているが、北海道の用地取得業務も、新たに用地を取得して実施する事業の減少などにより受託業務が減少していることから、今後の安定的な事業収益の確保が最大の課題となっている。

(2) 用地事務処理の執行体制

- 過去に発生した不適切な事務処理の発生を踏まえ、公社は道と連携し、引き続き適正に用地取得業務を行うことが必要である。

- 用地取得業務は、時代の変化による土地所有者の権利意識の高まり等に伴い高度化・複雑化したため、より対応が困難な案件が増加している。また、道の用地取得業務の執行体制も、実務に精通したベテラン職員の退職が進む一方で、若年層の職員が増加している。このような中、北海道の公共事業を円滑に進めるためには、豊富な業務実績により蓄積したノウハウを持つ公社の役割が重要であるが、公社においても、プロパー職員の退職や新規職員の採用により、これまで蓄積してきたノウハウの継承が困難になることが懸念されるため、計画的な職員の育成・確保が必要となっている。

(3) 長期保有地の管理等

- 道単独事業用地や公社自主事業用地は、社会経済情勢の変化などにより、その処分が長期に渡って滞り、取得に要した資金の借入利息が累積し、簿価総額は約 270 億円となっている。
- 道は、道単独事業用地については引取義務を負っており、公社自主事業用地については公社が金融機関から資金を借り入れる際の債務保証や、借入利子に対する補助を行うなどしており、公社の業務運営は道の財政運営に重要な影響を及ぼすことから、公社業務の健全な運営を確保するため、道は設立者として経営状況等を十分チェックし、適切な指導監督を行う必要がある。

(4) 公社自主事業用地売却時の差損処理について

- 公社は、毎年決算において純利益（最終的な利益）が発生したときは、これを準備金として積み立てており、令和 6 年度（2024 年度）末で約 13 億円となっている。
この準備金は、事業の一時的な減少等による欠損に備え、ある程度保有しておくことが必要とされているが、公社は、これまで公社自主事業用地の売却時に発生する簿価と販売価格の差損処理にあたり、当該年度の経常利益を充当し、それでも不足する場合は準備金を充当し対応してきた。
- 道は、公社が金融機関から借り入れる当該用地に係る資金の利子について、平成 30 年度（2018 年度）から利子補給を行っているが、近年、金利が上昇しており、利子補給額も増加している。（令和 7 年度（2025 年度）1 億 1,341 万円）

【近年の経営状況】

（単位：百万円）

年 度	H28	H29	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
事業利益（損失）	17	58	59	182	161	32	35	▲19	24
経常利益（損失）	27	67	69	193	177	49	55	4	43
当期純利益（損失）	▲104	67	69	193	155	▲18	▲33	▲20	43
準備金（残高）	861	928	997	1,190	1,346	1,328	1,295	1,275	1,318

【近年の利子補給補助金の状況】

(単位：百万円)

年 度	H30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
利子補給補助金	45	45	46	48	47	55	60	113

- 今後も、金利が上昇し続けた場合、道の財政負担も増加することから、より一層効果的な企業誘致策や販売促進手法を検討・実施することにより、用地の販売を促進し、簿価総額の圧縮による借入利子の負担軽減を図るとともに、準備金への積立てを上回るペースで差損が発生した場合や、一度に準備金を上回る差損が発生する取引が生じたときなど、準備金が枯渇する場合の処理方法を検討しておく必要がある。

第3章 公社の役割と目指す姿

1 公社の役割

公社は、国（北海道開発局）から直轄事業用地の先行取得業務を受託している唯一の団体であり、道建設部が所管する公共事業における用地取得業務や北海道新幹線建設に係る事業用地取得業務を受託するなど、北海道全体の用地取得業務の専門機関として、重要な役割を果たしている。

また、これまでの用地取得業務の実施を通じて蓄積してきた豊富なノウハウを活かし、専門的知識を必要とする用地職員の育成機関としての役割も担っている。

【主な事業等の実績】

① 公有地取得事業

- ・道単独事業用地の取得
- ・国からの受託事業（国庫債務負担行為による直轄事業用地の先行取得）

② 土地造成事業

- ・公社自主事業用地の分譲及び賃貸

③ あっせん等事業

- ・道からの受託事業（建設部所管の社会資本整備事業に係る用地取得）
- ・東日本高速道路(株)からの受託事業（高速自動車道路事業に係る用地取得）
- ・鉄道・運輸機構からの受託事業（北海道新幹線建設事業の用地取得）
- ・市町村からの受託事業（街路事業用地等の取得）

④ 人材育成の取組

- ・道が実施する用地初任職員研修への講師派遣
- ・北海道用地対策連絡協議会が実施する用地事務研修会への講師派遣

2 今後の在り方

北海道の総合開発や公共事業の推進のためには、円滑かつ着実に用地取得業務を行うことが重要であるが、土地所有者の権利意識の高まり等に伴い専門的な知識が必要となるなど、用地取得業務は年々高度化・複雑化していることから、今後も用地取得の専門機関である公社の存続が必要である。

一方で、令和5年度（2023年度）は事業利益が赤字となったことや、公社自主事業用地の販売による差損処理があった年度は、純利益が赤字となったことから、公社の持続的運営のためには、安定した公社経営のための取組や道による経営支援等の継続が必要である。その中で、公社自主事業用地の積極的な売却を進めていくことにより、将来の道の負担軽減にもつなげていくことが求められている。

3 目指す姿

北海道の用地業務を支える専門機関として、これまで培った専門知識、ノウハウ、機動性等を活かすとともに、人材育成等を担うことにより付加価値を高め、国や市町村を含む北海道のあらゆる用地事務のサポート機関としての役割も果たしていく。

(1) 北海道の総合開発の推進

本道の経済活動等を支える高規格幹線道路等の着実な整備など、北海道の総合開発に必要な公共用地の取得に積極的に貢献していく。

また、我が国の経済発展や地域振興に資する北海道新幹線の札幌延伸に向けて、円滑な用地事務処理を行う。

(2) 北海道の公共事業の推進

道の公共用地取得業務や市町村の街路事業等に係る用地取得業務を受託し、高度化・複雑化する用地事務における困難案件等に対し、これまで蓄積してきた公社のノウハウを活用して対応していくことにより、北海道全体の用地取得業務を支援する。

(3) 用地業務の支援

道の若手用地職員の育成や用地取得業務のスキル継承に対し積極的に協力し、専門的な知識を必要とする用地職員の育成を行っていく。

また、昨今、自然災害によるインフラへの被害が増えている状況に鑑み、災害発生時などの市町村からの緊急的、臨時的な用地取得要請に対し、臨機応変な組織体制をとれる公社の機動性を活かし、市町村支援を行う。

(4) 事業用地の管理等

道単独事業用地については、道等への用地の引渡しまでの期間において、適切な管理を行う。

公社自主事業用地については、長期保有地の解消に向けて積極的な販売を推進するとともに、用地の有効活用を図りながら、適切な管理を行う。

北海道の総合開発の推進

- **高規格幹線道路等**～本道の経済活動を支える道路網の着実な整備に向け、国の用地取得業務に積極的に貢献
- **北海道新幹線**～本道の経済発展を支え国土強靱化に寄与する道新幹線の札幌延伸に向け、円滑な用地取得を実施

北海道の公共事業の推進

- **道内の用地取得業務の受託**～道や市町村の用地取得業務を受託し、北海道全体の用地業務を支援
- **特殊案件の対応**～用地事務の高度化・複雑化による困難案件等の対応に公社ノウハウを活用

用地業務の支援

- **人材育成支援**～若手職員の育成等、道の用地業務スキルの継承に積極的に協力
- **市町村支援**～台風、地震等災害の際の緊急的、臨時的な用地取得要請にも柔軟に対応

事業用地の管理等

- **道単独事業用地**～道貸付金による簿価抑制や段階的な再取得に応じた適切な管理を実施
- **公社自主事業用地**～簿価総額の縮減に向け、長期保有地の積極的な販売を推進

目指す姿

～北海道の用地業務を支える専門機関として～

これまで培った専門知識、ノウハウ、機動性等を活かすとともに、人材育成等を担うことにより付加価値を高め、国や市町村を含む北海道のあらゆる用地事務のサポート機関としての役割を果たしていく。

第4章 事業運営等の取組方針

1 安定的な事業収益の確保等

- 今後も高規格幹線道路等に係る国の先行取得事業（用地国債）や北海道新幹線建設に係る事業用地取得業務など、国、地方公共団体、その他公共的団体の用地取得業務を積極的に受託するとともに、受託数が増加するようなPRの方法や情報発信の手法なども検討する。
- 北海道新幹線建設に係る本線用地の取得業務終了後は、公社の用地取得業務のほとんどが道のあっせん事業となるため、道の用地取得業務委託のあり方が公社の安定的な事業収益の確保に直結する。

道は、これまで用地取得業務の大部分を公社に委託してきたが、直営業務実施による用地事務職員の育成やスキルの継承並びに公社が保有するノウハウ・機動性の活用や安定的な事業費の確保といった視点により、少規模事業や中規模事業の一部を道の直営で実施し、中規模から大規模事業を公社へ委託することとした。今後も、道と公社の現況を踏まえ、用地取得業務のあり方の検討を行っていく。
- 事業量に応じた柔軟な組織体制の構築や不断なコストの見直しを行うとともに、道が行う用地取得業務の効率化の取組と連動し、事務的経費の見直しを進めるなど、引き続き適正かつ効率的な事業運営を図っていく。
- 公有地の取得や処分に当たっては、道と公社との間で確認した「公有地等取得のルールに関する確認（平成13年3月）」に基づいて行うこととする。

2 組織体制及び人材育成等

- 公社は、北海道新幹線の札幌延伸に伴い、平成27年度（2015年度）に新幹線準備室（現新幹線推進室）を設置したが、北海道新幹線建設の事業用地取得業務の大部分を占める本線用地の取得業務が令和7年度（2025年度）に終了する予定であることから、組織体制を見直し、事業運営の効率化を図る。
- 道は、用地業務に精通した職員の減少が進む中、公社が有する用地取得業務補完機能や人材育成機能も勘案し、事業量の変動に応じて公社への派遣職員数の見直しを行う。
- 公社は、中長期的な体制整備を見据えたプロパー職員の育成・確保や、会計年度任用職員や任期付職員の確保により組織としての対応力を高め、効率的な事業執行を図っていく。また、公社職員のスキル向上のため、資格取得支援制度のさらなる活用等について検討する。
- 長期保有地の処分に当たっては、公社自主事業用地の積極的な販売をより一層進めるため、事業用地管理室長を専任で配置し、企業誘致や販売促進の強化を図る。

- 土地所有者の権利意識の高まり等に伴い、対応が困難な案件が増加し、また、民法改正による所有者不明土地管理制度の創設など、用地取得業務の難易度や専門性が高まる中、公社は、用地取得業務の実務を通じて難航案件の協議におけるノウハウや専門的な知識の習得及び継承に努めることにより、用地人材の育成を図り、公社職員として必要なスキルの維持に努める。

3 用地業務の支援等

- 公社は、用地職員のスキル向上及び人材育成支援のため、道や北海道用地対策連絡協議会などが実施する用地事務研修への講師派遣を行う。
- 公社は、市町村からの災害復旧事業や大規模事業に係る用地取得要請に対し、北海道の用地取得業務のサポート機関として柔軟に対応する。
- 道及び公社は、過去に発生した不適切な事務処理を教訓とし、職員のコンプライアンスの向上や再発防止策の徹底を図る。

第5章 長期保有地の取組方針

1 道単独事業用地の処分

- 道は、簿価の上昇を抑制するため、平成12年度（2000年度）から公社に対し無利子貸付を実施するとともに、短期貸付金の解消のため、平成29年度（2017年度）から用地の段階的な取得を行ってきた。

空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地の再取得は令和5年度（2023年度）に完了したことから、引き続き、空知中核工業団地用地の再取得へ移行し、令和7年度（2025年度）に完了した。

- 道は、今後も道単独事業用地の処分に向け、国への事業推進の働きかけや地元自治体と連携した企業誘致活動などを行うとともに、公社への無利子貸付による簿価抑制策と併せて、道による段階的な取得を進めていく。

（1）新千歳空港用地【総合政策部】

<用地の取得経緯>

新千歳空港整備に当たり、国から「新滑走路周辺をできるだけ広い範囲について取得するなど、将来の騒音問題の予防措置について格段の配慮を図りたい」との要請を受けた道の依頼により、公社が昭和48年度（1973年度）に約400.2haを取得した。

<長期保有地となった要因等>

道は、国に対し取得した全ての用地の買取りを働きかけたが、結果的に「空港告示区域」のみの購入となり、令和2年度（2020年度）までに約323.2haを処分した。

本用地については空港施設が隣接し、建物の高さなど土地の利用方法が著しく制限される区域であるため、滑走路の延長や騒音防止目的の環境対策用地など新千歳空港関連事業以外の販売は困難な状況である。

これまで、長距離国際線の就航などの事業化が検討されてきたが、当該事業の必要性や地域住民との合意形成といった国が求める条件が整わないため、事業着手には至らず、令和2年度（2020年度）に約1.6ha、令和7年度（2025年度）に0.6ha処分したものの、約76.5haが未処分となっている。

<道のこれまでの取組>

滑走路延長に向けて、毎年度、地元自治体や空港運営事業者などとも連携して、長距離国際線の就航に向けた外国航空会社への働きかけを行っているほか、国費要望等において、誘導路複線化や滑走路の延長について要望を行っている。

<今後の取組内容>

引き続き、地元自治体や空港運営事業者などと連携し、長距離国際線の就航に向け外国航空会社への働きかけを行うとともに、国に対する滑走路延長などの要望を行い、長期保有地の処分に繋げていく。また、国による新規の用地取得の機会を捉えて、長

期保有地全ての取得について働きかけを行う。

【処分の状況（H28以降）】

（単位：㎡、円）

年度	相手方	用途	面積	契約額
H29	民間企業	基地局	267.01	1,060,830
R2	北海道開発局	誘導路	16,268.44	80,467,636
R7	北海道開発局	RESA用地	5,537.29	35,992,385
計			22,072.74	117,520,851

（2）空知中核工業団地用地【経済部】

＜用地の取得経緯＞

国の「産炭地域振興計画」の趣旨を踏まえ空知中核工業団地を整備することとして、地域振興整備公団（現・独立行政法人中小企業基盤整備機構）への処分を前提に、道から用地取得の依頼を受けた公社が、昭和48年度（1973年度）から52年度（1977年度）にかけて約286.3haを取得した。

＜長期保有地となった要因等＞

全取得用地の買取りを地域振興整備公団に働きかけたが、本用地には買収できなかった土地が混在し「飛び地」状態となっていたことから、一体的な整備が可能な区域約278.0haについて処分したが、札幌圏への交通アクセスの良い他団地との競合などにより、約8.2haが未処分となっている。

＜道のこれまでの取組＞

隣接する工業団地との一体的開発が望ましいことから、工業団地の分譲主体である地元自治体と「空知中核工業団地内長期保有地の活用に関する連絡会議」を開催し、工業団地及び周辺の土地に対する引き合いなどの情報交換を実施するとともに、土地の購入希望者の利用目的に応じた契約方法についても検討した。

道は、令和5年度（2023年度）から段階的に用地取得を進めており、令和7年度（2025年度）に全ての用地に取得が完了した。

（3）空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地【建設部】

＜用地の取得経緯＞

地域振興整備公団が造成、分譲する空知中核工業団地用地の取得に合わせて、工業団地所在地の美唄市及び奈井江町から立地する企業の従業員用住宅団地の整備についても要望があったため、道の依頼を受けた公社が、昭和49年度（1974年度）に約38.7haの用地を取得した。

＜長期保有地となった要因等＞

用地を取得して以降、社会経済情勢の変化などにより、空知中核工業団地の企業立地がほとんど進展しなかったため、当初の目的である空知中核工業団地に関連した住

宅用地としての需要がないことも要因となり、本用地の分譲は著しく不振となっていた。そのため、昭和 56 年度（1981 年度）から平成 22 年度（2010 年度）までの間に、公営住宅用地等として美唄市などへ約 8.3ha を処分したが、約 16.8ha が未処分となっていた。

<道のこれまでの取組>

これまで、住宅用地に限定しない保有地の幅広い活用について、道・美唄市・地元関連団体で構成する「空知中核工業団地関連美唄住宅団地用地処分促進検討会」において情報交換及び検討を行い、美唄市及び関係団体の協力を得ながら、PR 活動等を積極的に進めてきたことで、平成 24 年度（2012 年度）以降、公共機関の雪捨て場や民間企業の資材置場、果樹の試験栽培の用地として、賃貸による多面的な活用を図ってきた。平成 29 年度（2017 年度）からは、道が段階的に用地取得を進め、令和 5 年度（2023 年度）に全ての用地の取得を完了した。

（４）苫東二次買収用地【経済部】

<用地の取得経緯>

国の「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」に沿って、当工業基地の開発に伴う国道や JR 線の移設用地、工業用地等を確保することとして、道から用地取得の依頼を受けた公社が、昭和 53 年度（1978 年度）から 58 年度（1983 年度）にかけて約 348.2ha を取得した。

なお、当該用地の取得は、開発の事業主体である苫小牧東部開発株式会社への売却を前提に行われたものである。

<長期保有地となった要因等>

オイルショック、円高・国際化の進展、バブルの崩壊など国内外の経済環境の変化、産業構造転換の影響を受け、国家石油備蓄基地以外の大規模プロジェクト導入がなかったことや、苫小牧港東港区の開発基本計画に基づく開発も進まなかったことから処分が進まず長期保有地化し、平成 16 年度（2004 年度）までに約 193.8ha を処分したが、約 154.4ha が未処分となっている。

本用地について国と道との間の確認では、令和 11 年度（2029 年度）までを目途に処分することとしているが、用地の活用につながるような事業が実施される見通しが立っていないことも要因となっている。

<道のこれまでの取組>

毎年、国の施策及び予算に関する提案・要望や苫小牧東部開発連絡協議会中央要望において、公共用地としての活用を国に要望している。

また、国土交通省北海道局との苫東二次買収用地土地利用等推進協議の場での「苫小牧東部開発新計画の進め方【第 3 期】」に基づくプロジェクトの導入や苫小牧地域の優位性を活かした公共事業用地としての活用等の要請、関係機関で構成する苫東推進担当者会議（五者会議）幹事会の場での意見交換を行ってきた。

このほか、有効利用の観点から、民間企業の資材置場等としての賃貸を行ってきた。

【賃貸の状況】

(単位：㎡)

年 度	用 途	貸 付 先	貸付面積(R6)
H11～	資材置場等	民間企業	8,365
H25～	電柱敷地	民間企業	—

<今後の取組内容>

引き続き、各種要望の機会や国との協議の場において、保有地の処分につながるプロジェクトの導入要請や公共事業用地としての活用提案を行い、国にその実現に向けた取組を求めていく。

(5) 石狩湾新港地域港湾用地【経済部】

<用地の取得経緯>

石狩湾新港管理組合（以下、「管理組合」という。）の「石狩湾新港港湾計画」に沿って、将来の埠頭用地や水路拡張用地などとして、国や管理組合への処分を前提に、道から用地取得の依頼を受けた公社が、平成 11 年度（1999 年度）に約 21.2 ha を取得した。

<長期保有地となった要因等>

国及び管理組合に買取りを要請してきたが、景気の低迷などにより企業立地が進まず、港湾の整備拡充が進捗しなかったため、管理組合に約 1.1 ha を処分するにとどまっている。

本用地は、港湾計画で「留保ゾーン」に位置付けられており、用地の活用が埠頭用地及び水路の拡張用地に限られていることも要因となり、約 20.1ha が未処分となっている。

<道のこれまでの取組>

毎年、石狩湾新港地域開発連絡協議会として関係省庁等に基盤整備やプロジェクト導入等について要望するとともに、道内外企業や関連業界へのアンケート調査・企業訪問を実施しているほか、石狩湾新港地域貿易経済促進会による港湾を持つ国内他地域との定期航路開設の可能性についての意見交換、札幌臨海小樽・石狩地域産業活性化協議会による道外展示会への出展等企業誘致活動を行ってきた。

平成 27 年（2015 年）の港湾計画改定に当たり、「開発行為可能な区域」としての位置付けを管理組合に要請したが、国との協議で「留保ゾーン」のままとされた。

<今後の取組内容>

引き続き、「留保ゾーン」の活用の具体化に向け、内貿定期航路の誘致のほか、内貿貨物取扱量の増加や港湾背後地への産業集積を進めるため、石狩湾新港の PR と企業誘致に取り組むとともに、国に対し港湾整備促進を要請していく。

【処分の状況（H28以降）】

（単位：㎡、円）

年度	相手方	用途	面積	契約額
H30	石狩湾新港管理組合	埠頭用地	5,060.72	52,317,723

2 公社自主事業用地の処分

- 令和3年（2021年）の本方策策定以降、毎年数件の引き合いや売却事例があることから、公社は、引き続き公社自主事業用地の処分に向け積極的な販売を推進することとし、近年の社会経済情勢の変化を踏まえた新たな販売促進・企業誘致策を検討・実施していく。
- 道は、公社自主事業用地の取得経緯から、公社の金融機関からの借入金が決定的には道の負担となることを踏まえ、将来の財政負担を可能な限り縮減させていくことが必要である。このため、引き続き公社自主事業用地に係る金融機関からの借入れに対し利子補給を行い簿価抑制を図るとともに、簿価と販売価格の差額については、その処理について検討を行う。

（1）苫小牧交通運輸関連用地

＜用地の取得経緯＞

昭和62年（1987年）に開港した新千歳空港用地の取得に際し、買収地の所有者から隣接用地を含めた一括買取りの要望が強く出されたことや、苫小牧東部大規模工業基地の開発促進と航空貨物の増大を想定した運輸流通業務施設の用地確保を図るため、公社は、道との協議により公社自主事業用地として昭和48年度（1973年度）に約70.5haを取得した。

＜長期保有地となった要因等＞

取得以降の社会経済情勢の変化により、運輸流通業務施設用地として造成、処分を行うことが難しくなり、現在まで、道路用地や通信施設用地として約7.3haを処分したが、約63.2haが未処分となっている。

現況が未造成であることに加え、新千歳空港に隣接しているため航空法により建築が制限されていることや、市街化調整区域であるため土地利用が制限されていることなどから、新千歳空港関連事業やレンタカーの車両置き場といった観光関連施設用地以外の活用が困難な状況となっている。

＜これまでの取組と今後の取組内容＞

新千歳空港において平行誘導路複線化及び滑走路端安全区域整備事業が予定されており、当該用地も一部対象となっていることから、国への用地売却等の協議を行うとともに、当該用地の一部について地元企業に対し駐車場用地として賃貸を行ってきた。

今後も道単独事業用地の新千歳空港用地と合わせて、国に対し購入するよう要望活動を通じて働きかけを行うとともに、ラピダス社の進出や新千歳空港の駐車場料金的大幅値上げなど、新千歳空港周辺の土地利活用の需要を見極めながら処分や賃貸事業による有効活用を図っていく。

(2) 南空知流通工業団地用地

<用地の取得経緯>

北海道縦貫自動車道の整備を機会に、交通運輸・物流の拠点となることやインターチェンジ周辺の秩序ある土地利用を図ることを目的として、岩見沢市から要請を受けた道との協議により公社が流通工業用地として昭和48年度（1973年度）から53年度（1978年度）にかけて約37.8haの用地を取得した。

公社は、道及び市と協議して「南空知交通運輸関連用地建設基本計画」を策定した上で造成し、昭和52年度（1977年度）から分譲を開始した。

<長期保有地となった要因等>

取得以降の社会経済情勢の変化に加えて、周辺の工業団地との競合などから企業誘致が進まず、令和2年度（2020年度）までに約13.9haの処分にとどまっており、約24.0haが未処分となっている。

<これまでの取組と今後の取組内容>

これまで、地元市である岩見沢市と連携し、企業立地情報の共有や企業誘致活動を実施するとともに、ビジネス交流会におけるPR活動や用地の積極的販売のため公社のホームページを一新するなど、情報発信に努め、長期・短期賃貸借事業も推進しながら、令和7年度（2025年度）までに6件で簿価約4億8,600万円、時価約7,300万円の販売実績をあげている。

今後は、売却や賃貸借に関する情報交換を密に行うなど、市・道・公社の連携をより一層強化するとともに、ラピダス社の進出に伴う土地の利活用の需要を見極めつつ、積極的な処分を図っていく。

【処分の状況（R3以降）】

(単位：㎡、円)

年 度	相手方	面 積	契約額
R3	民間企業	2,383.53	11,917,650
R4	民間企業	1,679.02	8,395,100
R4	民間企業	1,441.82	7,209,100
R5	民間企業	839.91	4,199,550
R6	北海道開発局	8.81	31,716
R7	民間企業	8,347.66	41,738,300
計		14,700.75	73,491,416

(3) 中空知流通工業団地用地

<用地の取得経緯>

北海道縦貫自動車道の整備を機会に、物流拠点などの整備を図るため、滝川市からの要請を受けた道との協議により公社が昭和50年度（1975年度）から56年度（1981年度）にかけて約44.9haの用地を取得した。

公社は、道及び市と協議して「中空知交通運輸関連用地開発事業計画」を策定した

上で造成し、昭和 52 年度（1977 年度）から分譲を開始した。

<長期保有地となった要因等>

滝川市の協力のもと、流通工業団地として販売や賃貸事業の促進を図り、これまで約 42.3ha を処分し、現在の保有面積は約 2.7ha となっている。

保有面積のうち約 1.4ha は事業用定期借地権を設定した賃貸事業を行っているが、残り約 1.3ha は「飛び地」であり、それぞれの面積も企業のニーズを満たすものではないことから、販売が難しい状況となっている。

<これまでの取組と今後の取組内容>

これまで、地元市である滝川市と連携し、企業立地情報の共有や企業誘致活動を実施するとともに、用地の積極的販売のため公社のホームページを一新するなど、情報発信に努め、主に長期・短期賃貸借事業の推進に努めてきた。

今後は、売却や賃貸借に関する情報交換を密に行うなど、市・道・公社の連携をより一層強化するとともに、ラピダス社の進出に伴う周辺自治体への間接的な波及効果による土地需要を見極めつつ、積極的な処分を図っていく。

(4) 外部専門家意見

北海道土地開発公社の長期保有地の処分に向け、効果的な企業誘致策や販売促進活動等の参考とするため、外部専門家から 3 回にわたり意見等を聴取した。

○ メンバー

- ・北海商科大学 商学部 教授 田村 亨 氏
(分野：東アジアの地域計画、商業空間整備、ロジスティクス等)
- ・北洋銀行ソリューション部 執行役員部長 米田 和志 氏
(分野：不動産・ビジネスマッチング等)
- ・一般財団法人日本立地センター 産業立地部 統括主幹 藤田 成裕 氏
(分野：産業立地、地域振興等)

○ 聴取時期

第 1 回：令和 2 年 7 月 第 2 回：令和 2 年 10 月 第 3 回：令和 2 年 12 月

○ 聴取事項

<ウイズコロナ・ポストコロナを踏まえた取組>

新型コロナウイルス感染症による生活様式や企業活動など社会経済活動の変化や設備投資の動向と見通し、今後期待される業種など。

<保有地の評価・特性に応じた取組>

公社保有地の評価・特性に応じた企業誘致や土地の活用策について

＜効果的な企業誘致策等＞

北海道の独自性・優位性等を活かした企業誘致や土地利用策、他自治体事例・ノウハウ（PR方法、セールス方法等）のほか、現在検討を進めている「企業誘致の仲介者への成功報酬制度の導入」に対する意見等

（５）販売促進・企業誘致策

<p>＜公社の用地販売体制の強化等＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 用地売却に向け企業誘致活動等を行う専任の職員の配置 ○ 不動産鑑定評価等に基づく販売価格の見直し ○ 用地売却に向けた広報活動強化（パンフレット、HPのリニューアル等） ○ 道の企業誘致活動との連携を強化した取組を推進
<p>＜立地企業や立地環境に基づく取組＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 既立地企業の業種等に着眼した企業誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・既立地企業へのヒアリングを実施し、誘致ターゲットを検討 ・既立地企業の関連企業や同業企業等をターゲットとした企業誘致 ○ 立地環境を活かした企業誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・高速自動車道ICに近接している環境を活かした土地利用の推進 ・札幌市と旭川市の企業をターゲットとした企業誘致 ・フードロジスティクスの拠点化に向けた取組の検討
<p>＜近年の社会経済情勢の影響を踏まえた取組＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ラピダス社の進出による関連企業などの土地需要に合わせた企業誘致の検討 ○ インバウンドの増大による観光関連施設用地の需要が見込まれる企業への誘致を検討 ○ 札幌圏工業団地の需要取込みに対応するため、仲介者成功報酬制度など、民間の知見の具体的活用を検討 ○ カーボンニュートラル時代の展開を踏まえた企業誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・サプライチェーンの国内回帰を見据えた企業誘致の検討 ・GX（グリーントランスフォーメーション）を踏まえた再生可能エネルギーの誘致等の検討 ○ 物流システムの変化に対応した共同配送センター等の誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・道内物流ネットワークにおける共同輸送等の物流効率化を見据え、国や関係機関と情報共有を行い共同配送センターの誘致や物流拠点化の取組の検討
<p>＜効果的な販売促進活動・企業誘致策＞</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 金融機関との提携による道内企業の誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・金融機関と企業立地に関する提携を行い、企業ニーズを把握 ○ 不動産会社等との提携による道外企業の誘致 <ul style="list-style-type: none"> ・不動産会社等と企業立地に関する提携を行い、首都圏の企業等をターゲットとした誘致活動

◇ 仲介者成功報酬制度の導入の検討

公社保有地への企業誘致を推進するため、不動産会社等と道内外における企業立地に係る情報の収集や立地企業の仲介等に関する協定を締結し、土地売買に至った場合に、当該仲介者に成功報酬を支払う制度の導入を検討する。

(6) 簿価と販売価格の差損への対応

公社自主事業用地の売却時に発生する差損には、公社の当該年度の経常収益を充当し、更に不足する場合は準備金を充てることとしているが、公社は今後も事業収益の確保に努め、それでもなお準備金を上回る差損が発生する場合、その処理に当たっては、道においても財政状況等を踏まえ、必要な支援を検討する。

第6章 推進管理

方策の推進管理に当たっては、方策期間である令和12年度（2030年度）までに、引き続き、取組の実施状況を踏まえ、道及び公社による点検・検証を行い、効果的な推進に努めるものとする。