

2019年5月版

北海道 企业选址指南

HOKKAIDO

Business location guidebook Hokkaido



分散风险的适宜之地——北海道



北海道以其丰富的自然景色，新鲜美味的食物，极具特色的历史文化等多种价值和魅力吸引着海内外众多游客前来，颇受以亚洲为主的全球各地游客的青睐。

同时，北海道与首都圈等同时受灾的风险较低，可再生能源丰富，陆海空交通基础设施完善，可依靠寒冷天气及冰雪开展环保业务活动，因此对于作为“企业分散风险的适宜之地”、“产业活动后援基地”等考虑BCP的人士而言，北海道拥有优异的选址环境。

在此背景下，目前，众多企业以基于生产基地的分散化及供应链重组的加工组装型工业的作业为主，开展专注于加工原料丰富且优质的北海道产材料的食品制造业，成立基于利用寒冷户外空气实现大幅节能化的环保型数据中心，进而转移总部职能，北海道的企业选址环境受到了日本国内外的极大关注。

北海道拥有开拓未来的巨大可能性以及潜力。

去年9月6日，北海道发生了一场以往没有经历过的地震，对北海道居民的生活和经济活动带来了巨大影响。在此，我谨对众多爱心人士的关注和热情支持深表感谢。

目前，北海道的大部分地区已经恢复了正常的生活及经济活动，企业的产品及服务供应等经济活动也恢复到了震前水平。此外，发生重大灾害的地区的恢复和重建也在稳步推进。

经历此次地震灾害后，北海道为了进一步推进今后的企业选址，加深北海道外部企业对北海道选址环境的理解，制作了本宣传册。敬请务必前来此北方之地开展新业务。

衷心期待北海道能够为各位带来广阔的商业机遇。

北海道企业诱致推进会议代表
北海道知事 铃木 直道

目录 CONTENTS

北海道选址的优越性	■ 分散风险的适宜之地	
	① 与首都圈等同时受灾的风险较低	3
	② 能源供应	4
	③ 多重化的交通基础设施	5
主要行业的状况	■ 环保的选址环境	
	有效运用可再生能源与寒冷气候	8
	■ 优秀人才及研究机构集聚	
	① 优秀且丰富的人才	10
	② 强力支援进驻企业的试验研究机构	12
工业园区	■ 充实的生活环境	
	① 开放且极具个性的地区社会	14
	② 拥有对人及企业而言较为舒适的环境	16
优惠措施	■ 数据中心	17
	■ 食品相关产业	18
	■ 汽车相关产业	20
	■ IT 相关产业	22
	■ 产业支援服务业	23
	■ 健康长寿产业	24
	■ 产业基地	25
	■ 苫小牧东部地区	26
	■ 石狩湾新港地区	27
	■ 优惠制度	28
	■ 企业选址相关的一站式服务	31
	■ 企业合作及农业法人化支援窗口	31

分散风险的适宜之地

- ① 与首都圈等同时受灾的风险较低
- ② 能源供应
- ③ 多重化的交通基础设施

“分散风险的适宜之地”
的
三大要点

POINT 1 与首都圈等同时受灾的风险较低

分散风险的适宜之地——北海道

与其他地区相比，北海道的台风、雷电及暴雨天数较少，同时，由于与首都圈等距离较远，因此即使首都圈等发生地震等自然灾害，北海道同时受灾的风险较低，因此这里是分散风险的最佳候选地。

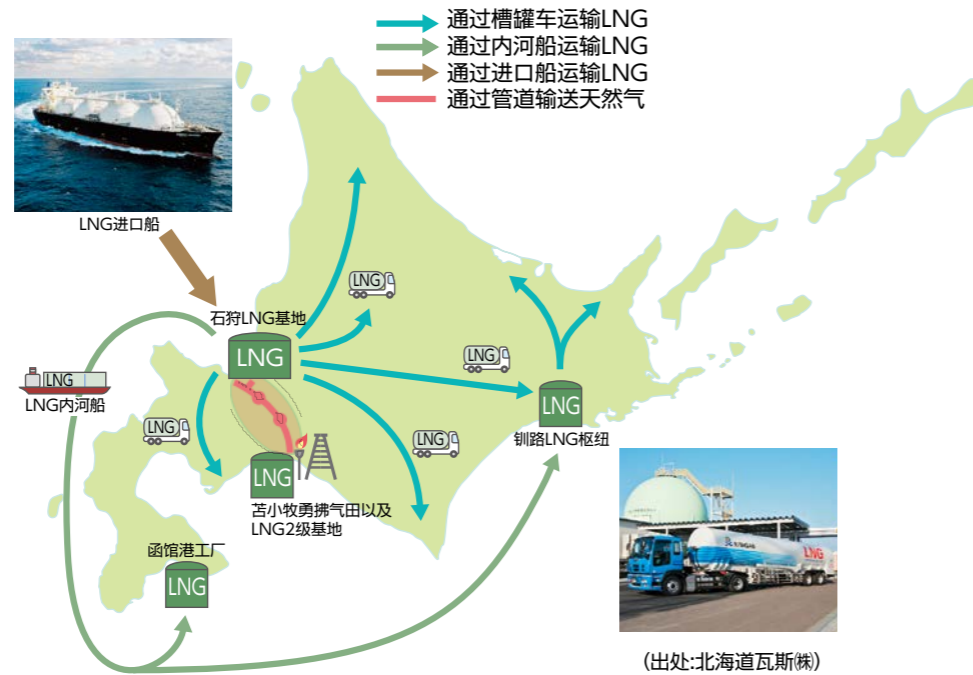


POINT 2 能源供应

日本国内最大规模LNG基地

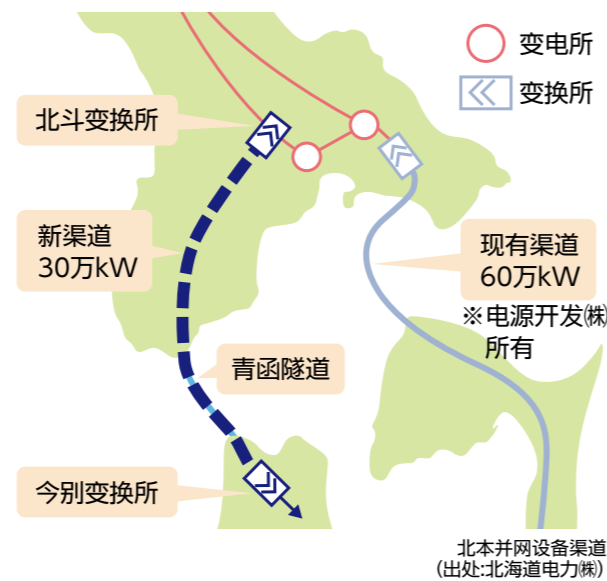
2012(平成24)年,液化天然气(LNG)基地“石狩湾新港 LNG基地(18万千升)”在石狩市开业。
在札幌等地除了使用管道进行供应之外,还可直接向道内各企业供应LNG。
同时,在LNG基地内于2016年启动第2座(20万千升)LNG罐,2018年启动第3座(23万千升)LNG罐,目前,第4座(23万千升)LNG罐正在建设之中(计划于2020年完成),未来将形成日本最大规模的LNG基地。

北海道的LNG供应体制



电力供应

北海道正在推进电力设备建设,以确保未来电力的稳定供应。在充分运用新型火力发电厂石狩湾新港发电厂1号机(56.94万kW:2019年2月开始运行)及连接北海道与本州的并网设备新北本并网设备(30万kW:2019年3月开始运行)的同时,进一步确保电力稳定供应,提高可靠性。
北海道地区在供需方面推进各类供需对策,在电力需求达到顶峰的冬季,即使在发生大规模发电设备计划外停止的情况下,也可确保电力稳定供应所需的最低限度预备率达到3%以上。



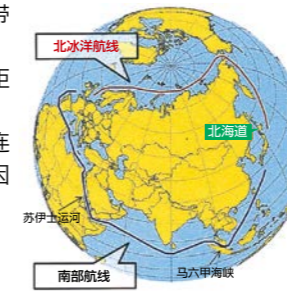
石狩湾新港发电厂(LNG火力发电厂)

(出处:北海道电力株)

POINT 3 多重化的交通基础设施

距离世界最近的场所——北海道

从北半球来看,世界的先进工业地带几乎集中于相同纬度。在距离上来看,北海道可谓是日本距离世界最近的场所。同时,北冰洋航线的航行距离约为连接欧洲与远东“南部航线”的60%,因此其作为新航线的使用,倍受关注。



由道内13座机场构成的网络

北海道拥有13座机场,无论是道外还是道内都有航班运行。众多的航线提高了道外及道内的交通便利性,充实了北海道的商务与生活。北海道运行的航班数约有480班(每天)。连接道外主要城市的机场有10座,直通东京的机场有9座。此外,新千岁、函馆及旭川还运行海外定期航班,拥有韩国(3条航线)、中国(6条航线)、台湾(2条航线)、新加坡、泰国、马来西亚、南沙哈林斯克等17条航线。

主要的道内机场与道外机场的所需时间及航班数量

	羽田	仙台	中部	关西、伊丹	航班总数(日本国内)
新千岁 (搭乘JR前往札幌市区36分钟)	1:40 106	1:15 32	1:50 36	2:20 44	— 364
旭川 (驾车前往旭川市区约30分钟)	1:45 14	— —	1:55 2	— —	— 16
钏路 (驾车前往钏路市区约40分钟)	1:45 12	— —	— —	2:30 2	— 28
带广 (驾车前往带广市区约40分钟)	1:45 14	— —	— —	— —	— 14
函馆 (驾车前往函馆市区约20分钟)	1:30 16	— —	1:35 2	1:40 4	— 40
女满别 (驾车前往网走市区约30分钟)(驾车前往北见市区约40分钟)	1:55 10	— —	2:05 2	— —	— 24

上段:所需时间 下段:每天的航班数量 截止2019(令和元年)年5月

札幌(新千岁) - 东京(羽田)间日本国内航线每天最多往返53班次

从新千岁机场飞往羽田机场的航线中,日本国内航线最多每天往返53班次。从早上6点至晚上12点的飞行频率为每小时平均往返3班次。日本国内线乘客人数为1,943万人,继羽田机场之后,排名日本全国第2位(2017(平成29)年)。2010(平成22)年3月新国际线旅客航站楼开始启用。

从早至晚的高便利性 飞行时间表

北海道及本州间从清晨到深夜均有航班运行,因此可实现出差的当日往返。从羽田机场飞往新千岁机场的始发航班为6点15分,从新千岁机场飞往羽田机场的末班航班最晚至21点50分。

LCC开航使前往北海道变得更为方便

2012年(平成24)年连接本州与北海道的LCC(廉价航空)开航。目前,有5家公司航行,与大型航空公司相比,其低廉的机票价格更具吸引力。

LCC航行状况

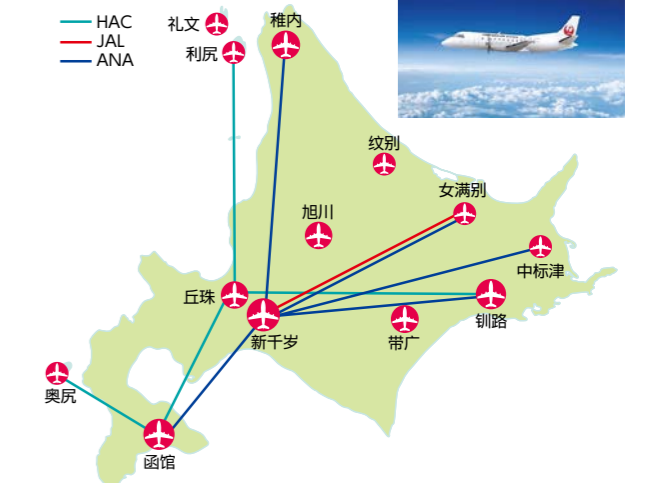
截止2019年3月(平成31年3月)

航空公司	航线	往返频率
乐桃航空	新千岁-关西	往返3~5次/天
	钏路-关西	往返1次/天
捷星日本	新千岁-成田	往返5~7次/天
	新千岁-关西	往返2次/天
香草航空	新千岁-中部	往返2次/天
春秋航空日本	新千岁-成田	往返1次/天
日本亚航	新千岁-中部	往返2次/天

在北海道内乘坐飞机移动较为便利

北海道内乘坐飞机移动可选择JAL、ANA以及北海道航空(HAC)公司的航班。9条航线,每天往返约30班次,可缩短北海道内的移动时间,便于人们出行。

道内航线网络图



新千岁机场

道内及道外主要机场的始发及末班航班出发时间

机场	新千岁		旭川		钏路		带广		函馆		女满别	
	始发航班	末班航班	始发航班	末班航班	始发航班	末班航班	始发航班	末班航班	始发航班	末班航班	始发航班	末班航班
羽田机场	7:30	21:50	9:15	20:10	9:55	20:10	8:55	20:05	9:15	19:35	9:35	20:10
	6:15	21:00	6:55	17:50	7:45	17:50	6:55	17:45	7:15	17:30	7:10	17:45
中部机场	8:40	21:25	15:30	同左	—	—	—	—	13:05	同左	16:50	同左
	7:15	19:30	13:05	同左	—	—	—	—	11:00	同左	14:20	同左
关西及伊丹机场	7:40	20:25	—	—	12:30	同左	—	—	13:20	13:50	—	—
	8:00	20:20	—	—	9:50	同左	—	—	11:05	11:45	—	—

上段:道内机场出发→道外机场抵达 下段:道外机场出发→道内机场抵达 截止2019(令和元年)年5月

拥堵较少的顺畅道路运输

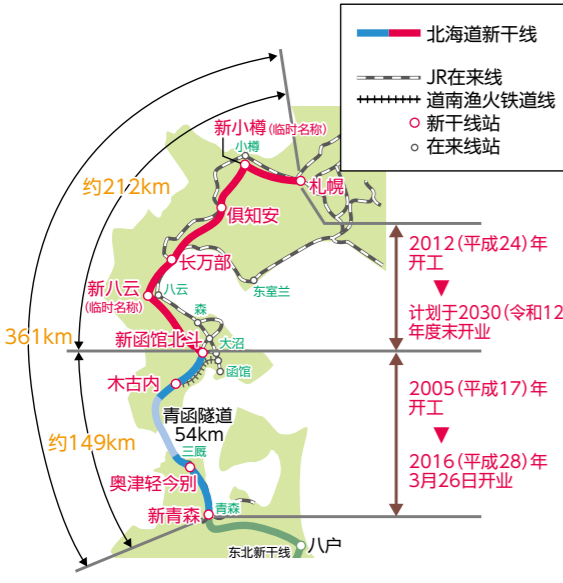
北海道推进完善高标准干线道路等, 让大范围的北海道汽车运输更为顺畅。道南~道央~道北~道东, 连接主要城市间的总计划长度长达1,825km, 截止2019(平成31)年3月末已开通1,165km。



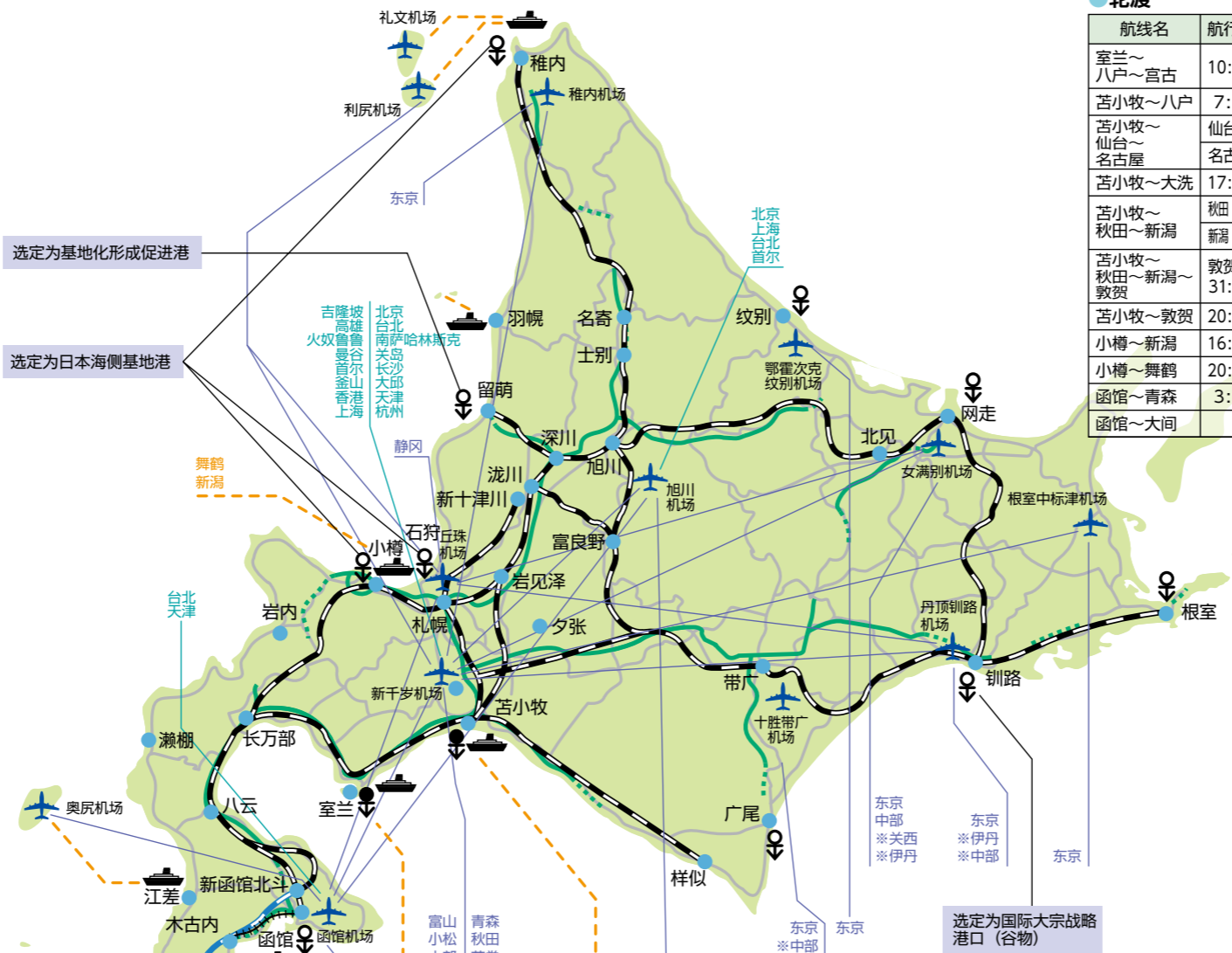
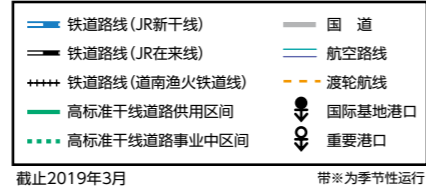
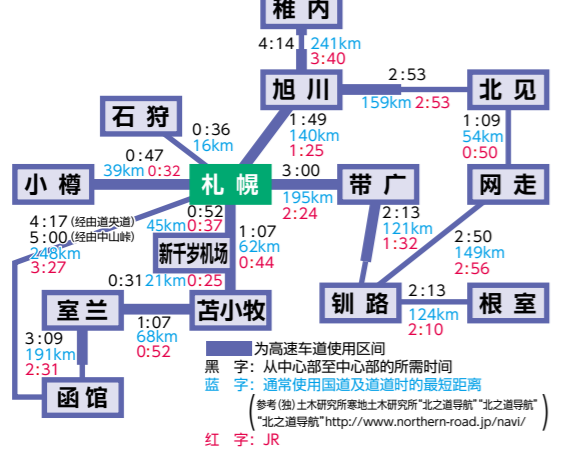
新千岁机场高速出入口

北海道新干线扩大商业机遇

北海道新干线的青森~新函馆北斗段于2016(平成28)年3月开业, 如今, 东京~新函馆北斗段最快达到3小时58分。同时, 新函馆北斗~札幌间于2012(平成24)年获得认可、开工, 并计划于2030(令和12)年度末开业。



JR及公路的城市间所需时间(单位: 小时:分)



覆盖北海道全域的JR货物(运输)

铁路货物运输的单位运输CO2排放量约为货车的10分之1, 是环境负荷最少的运输方式。北海道内拥有14座集装箱办理站, 其与日本全国大约150座车站相互连接。同时, 以主力的12ft集装箱为主, 每天向道外发出约20趟可装载与大型货车拥有同等装载能力的31ft集装箱的货物列车。



可实现大量运输的定期航线

将航空路线与陆地交通有机结合, 实现大量运输的轮渡(航线)。以室兰、苫小牧的国际基地港口为首, 道内拥有35个港口, 在北海道~本州间运行的轮渡航线有11条。内贸定期货物轮渡航线有17条、石狩湾新港及苫小牧港等外贸定期货物轮渡航线有11条。

主要港口的定期航线(截止2018(平成30)年10月)

航线名	航行时间(小时)	航行班次
室兰~八户~宫古	10:00~11:05	每周6班
苫小牧~八户	7:15~8:30	每天4班
苫小牧~仙台	15:00	每天1班
苫小牧~名古屋	39:30	2天1班
苫小牧~大洗	17:45~19:15	每周12班
苫小牧~秋田~新潟	10:30~12:05	每周5班
苫小牧~秋田~新潟~敦贺	18:15~20:00	每周1班
苫小牧~敦贺	31:20~34:00	每周1班
苫小牧~敦贺	20:00~21:00	每天1班
小樽~新潟	16:00~16:45	每周6班
小樽~舞鹤	20:55~21:45	每天1班
函馆~青森	3:40~4:00	每天16班
函馆~大间	1:30	每天2班

内贸定期货物

航线名	航行班次
[苫小牧]~茨城(常陆那珂)	每周11班
[苫小牧]~茨城(常陆那珂)~清水~大分	每周1班
[苫小牧]~东京	每周6班
[苫小牧]~[钏路]~东京	每周2班
[苫小牧]~横浜	每周1班
[苫小牧]~京滨	每周2班
[苫小牧]~[室兰]~八户~宫古~仙台~常陆那珂~横浜 ※室兰港为不定期	每周1班
[苫小牧]~八户~川崎~追滨~仙台	每周3班
[苫小牧]~敦贺	每周6班
[苫小牧]~仙台盐釜~名古屋~仙台盐釜	4天3班
[苫小牧]~八户~名古屋~仙台盐釜	4天1班
[苫小牧]~[钏路]~仙台盐釜~东京~名古屋~东京~仙台盐釜	每周1班
[苫小牧]~[钏路]~仙台盐釜~东京~大阪~仙台~仙台盐釜	每周2班
[苫小牧]~[钏路]~仙台盐釜~东京~大阪~名古屋~仙台盐釜	每周1班
[苫小牧]~东京~清水~大阪~清水~东京~仙台	每周1班
[钏路]~茨城(日立)	每天1班
[钏路]~东京~船桥	每周1班

外贸定期货物

航线名	航行班次
温哥华~塔科马~[苫小牧]~釜山~博多~大阪~名古屋~清水~东京~塔科马~温哥华	2周1班
釜山~[苫小牧]~釜山	每周1班
釜山新~釜山~仙台~八户~[苫小牧]~釜山~釜山新	每周1班
[苫小牧]~釜山~釜山新~[石狩湾新]~[苫小牧]	每周1班
大连~青岛~上海~新潟~伏木富山~[小樽]~舞鹤~大连	每周1班(2周/航线)
釜山~秋田~[苫小牧]~釜山~釜山新~蔚山~上海	每周1班
釜山~清水~仙台~八户~[钏路]~[苫小牧]~[函馆]~釜石~常陆那珂~釜山~蔚山~光阳~宁波~上海	每周1班
大连~青岛~釜山~釜山新~新潟~[苫小牧]~[钏路]~仙台~小名滨~清水~釜山~蔚山~光阳~大连	每周1班
上海~宁波~釜山~清水~常陆那珂~小名滨~仙台~八户~[苫小牧]~[室兰]~酒田~釜山~蔚山~光阳~上海	每周1班
釜山~[苫小牧]~[石狩湾新]~釜山新~釜山~马尼拉南港~釜山	每周1班
海参崴~[小樽]~伏木富山~海参崴	每周2班

道内主要JR货物枢纽所需时间(2019年3月修改)

目的地	札幌	苫小牧	旭川	函馆	带广	钏路
仙台	15小时35分钟	14小时25分钟	18小时08分钟	12小时20分钟	33小时20分钟	37小时50分钟
东京(隅田川)	18小时10分钟	19小时45分钟	25小时25分钟	15小时20分钟	24小时36分钟	27小时40分钟
名古屋	30小时25分钟	29小时45分钟	37小时45分钟	26小时40分钟	41小时30分钟	49小时00分钟
大阪	28小时27分钟	27小时22分钟	51小时52分钟	24小时37分钟	50小时47分钟	55小时17分钟
福岡	38小时09分钟	42小时24分钟	66小时14分钟	37小时49分钟	45小时59分钟	69小时39分钟

※记载从装卸线出线时间至提取开始时间的最短时间

有效运用可再生能源与寒冷气候

全日本顶级可再生能源的宝库

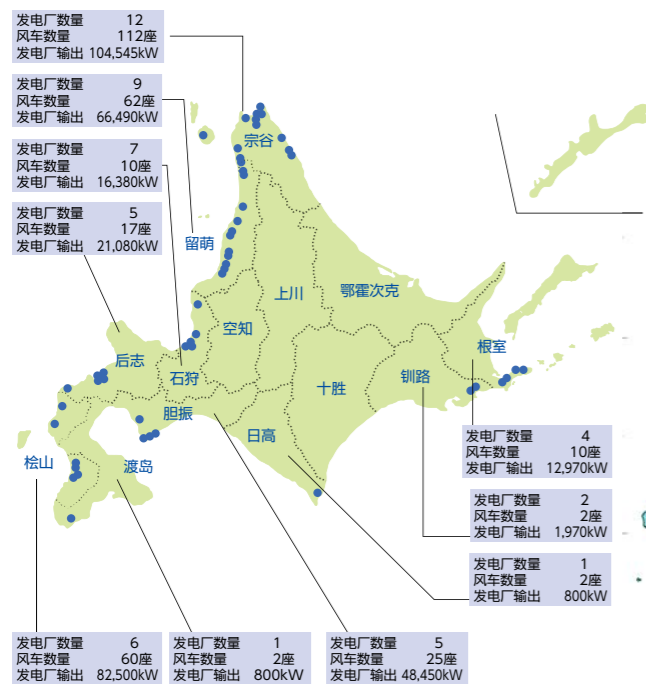
北海道可再生能源的潜力

北海道拥有包括太阳能、风能、生物质能、地热能以及煤炭等多种丰富能源，尤其在新能源运用方面的潜力在全日本首屈一指。

风力发电

以风况优异的北海道日本海侧为中心导入通过风力转动风车进行发电的“风力发电”，截止2018(平成30)年3月末安装台数为302台，设备容量约为35万5,985千瓦，是日本屈指可数的风力发电先进地区。

各综合振兴局及振兴局的安装状况



(出处:经济产业省北海道产业保安监督部)



上平Green Hill Wind Farm(苫前町)

道内新能源赋存量

风力发电	全日本第1位
地热发电	全日本第1位
中小水力发电(容量3万kw以下)	全日本第2位
太阳能发电(非住宅用)	全日本第2位

(出处:北海道“北海道新能源导入扩大举措”(2017(平成29)年11月))

太阳能发电

直接将太阳光转换为电气的“太阳能发电”，作为不会在发电阶段产生二氧化碳的绿色(清洁)能源，其有望成为实现低碳型社会的关键。

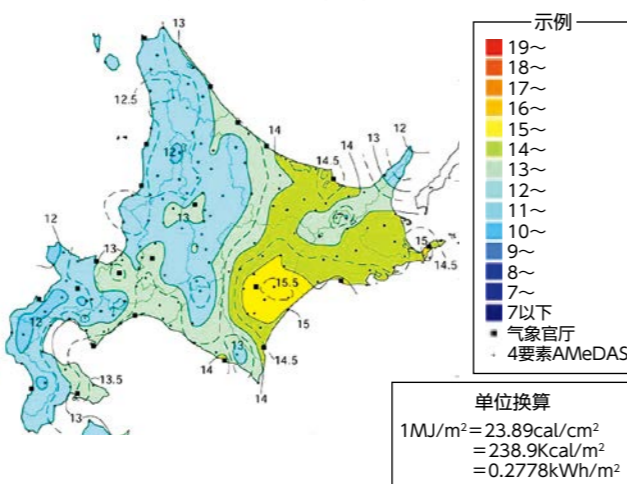
除了在公共设施以及住宅内导入之外，还有效利用优异日照量及广阔土地，在道内推进大规模太阳能发电站的选址。

太阳能发电的发电效率

气温降低1度→最大输出上升0.4%!!

(0度以上时)(出处:(社)太阳光发电协会)

年度最佳倾斜角的日照量常年值



主要城市全年最佳倾斜角的日照量

带广	4.29	名古屋	4.21	北见	3.93	札幌	3.82	函馆	3.78
钏路	4.19	福岡	3.94	大阪	3.91	苫小牧	3.81	东京	3.74

(出处: NEDO日照量数据库, 单位: kWh/m²·day) (独立行政法人新能源及产业技术综合开发机构)



稚内大规模太阳能发电厂(稚内市)

有效运用绿色能源与寒冷气候

环保新能源

将冬季确保的雪及冰保存至夏季，运用于冷气设备及冷藏中的“冰雪冷热能”，作为环保能源得到关注，在道内各地广泛导入。

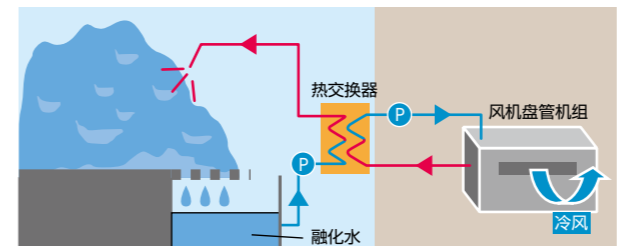
同时，从冬期开始将中间期的寒冷室外空气直接用于热交换，在无需运行冷冻机的状态下制造冷水的“自由冷却”，在冬季仍需要冷气的设施中特别有望实现较大的节能效果。

有效利用这种基于寒冷气候的能源不仅能够降低产品及机械冷却以及建筑物内冷气设备等的成本，同时还能对节能做出贡献并抑制CO₂的排放量，因此今后有望在工厂等场所得到有效利用。

向室内及储藏库供应冰雪冷热能的方式

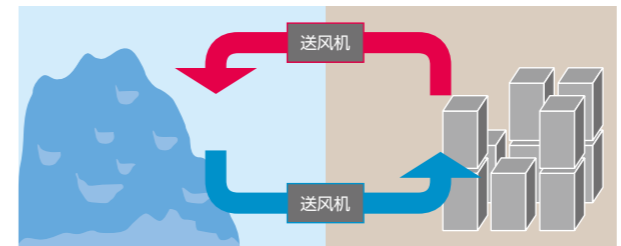
①热交换冷水循环方式

通过在热交换器的一次侧使用泵循环融化水或通过雪进行冷却的防冻液的方式，冷却在二次侧循环的液体(防冻液等)。



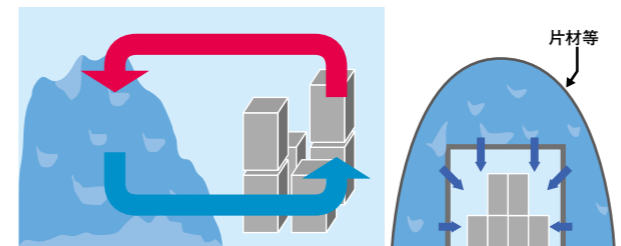
②直接热交换冷风循环方式

利用送风机，使空气在供应冷热的冰雪储存装置以及作为冷却对象的储藏库及室内之间进行循环。



③自然对流方式(雪室、冰室)

使冰雪储存装置的冷热及覆盖于储藏库上的雪的冷热在储藏库中进行自然对流。



运用道内冰雪热能的主要企业

安装企业	设施名称	储藏库容量(t)	冷热源
株式会社特殊农具制作所	Curplex Obihiro · Ice Shelter	295	雪、冰
国策建设(株)	旭川丰冈中央大厦	330	雪
株式会社技术研究所	管理楼	250	冰
清水建设(株)北海道支店	单身宿舍 "Amitie宫之森"	40	雪
精工爱普生(株)札幌软件中心	雪冷气设备系统	70	雪
株式会社大果	冰室式低温储藏设施	302	冰
株式会社电装北海道	冷水循环式雪冷气设备	327	雪
东京航空局新千岁机场事务所及CENTRAL LEASING SYSTEM(株)	雪山方式冷热供应系统	74,400	雪
株式会社Aminoup化学	生态住宅雪冷气设备系统	200	雪
丰田汽车北海道(株)	冰雪冷气设备系统	500	雪
株式会社北海道前田	雪冷气设备实验研究设施	90	雪
株式会社间松藏商店	本间商店六乡仓库	150	雪
牧野工业(株)	管拱型冰雪运用储藏库	256	雪、冰

※1t雪相当于10升石油，可消减30Kg二氧化碳的排放量。(出处:北海道经济产业局)

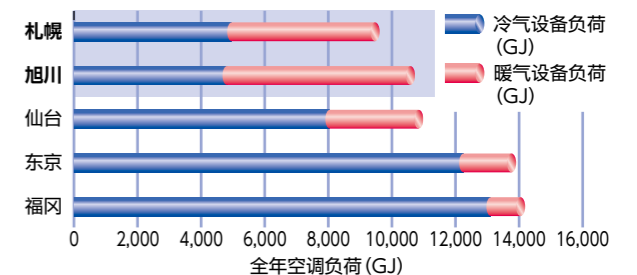
抑制冷暖气设备能源

北海道夏日及酷暑日的天数较少，湿度也较低，因此与本州相比能够抑制冷气设备所需的能源。

同时，由于建筑物隔热化的发展，与以往相比，还充分抑制了冬季暖气设备的能源消耗。

尤其是全年设备发热均较大的制造业及数据中心等的冷气设备能源削减效果非常显著。

全年空调负荷比较



(注) · 假设为10,000m²规模的工厂(空调面积率70%) ※2013(平成25)年1月计算结果
· 隔热性能作为在本州亦采用与北海道相同的50mm左右的隔热规格进行计算，因此本州各城市的暖气设备负荷值偏低。因此，若以本州通常使用的低隔热规格进行计算，则本州的城市暖气设备负荷值将会更大
· 在设备发热量等较大的行业中，暖气设备负荷会比图示减少，而冷气设备负荷则会增加

※仅为估算示例。
(出处:北海道电力)