

国家戦略特区について

「日本再興戦略」-JAPAN is BACK-

- ・平成25年6月14日、日本経済の再生に向けた「3本の矢」のうちの3本目の矢である、成長戦略、「日本再興戦略-JAPAN is BACK-」が閣議決定された。
- ・日本再興戦略を構成する3つのアクションプランのうち、日本産業再興プランでは、「国家戦略特区」の実現等による立地競争力の更なる強化が打ち出された。

日本産業再興プラン

5. 立地競争力の更なる強化

①「国家戦略特区」の実現

②公共施設等運営権等の民間開放(PPP/PFIの活用拡大)

③空港・港湾など産業インフラの整備

○物流ネットワークの強化

・国際的に遜色ない物流コストと利便性の実現に向け、港湾における大型船舶への対応力強化、稼働時間延長等のニーズへの対応、港湾・空港への輸送アクセスを向上させる。

・このため、現状で5割にとどまっている首都圏3環状道路の整備率を今後5年間で8割以上に引き上げるなどの三大都市圏環状道路の整備。

・2016年度までに国際コンテナ戦略港湾における大水深コンテナターミナルを現状の3バースから12バースに。

・2015年度までに港湾運営会社による一体的かつ効率的な港湾運営を実現、海外トランシップ貨物奪還に向けた広域からの集荷や貨物の需要創出を促進することなどにより物流ネットワークの強化を進める。

④都市の競争力の向上



→国家戦略特区ワーキンググループにより、国家戦略特区制度への提案が募集された(2013年8月12日～9月11日)

国家戦略特区コンセプト

目的

「国家戦略特区」を「第3の矢」の要として、民間投資の喚起により
日本経済を停滞から再生へ

戦略

「国家戦略特区」を突破口として、大胆な規制改革等を実行

1 広く「現場」
から提案募集

2 特区で
先行実施

3 成果評価と
データ分析

4 分析を基に
新制度へ

総理主導の下、国を挙げて強力な実行体制を構築

望まれる 成果

世界に打って出る

国際競争力の向上

- 日本の強み、魅力を活かし潜在力を最大発揮

世界を取り込む

資本・人材の呼び込み

- アジアのビジネス拠点の形成
- 起業・人材・アイデア交流の場に

変わる国日本へ

イノベーションによる
生産性向上

多様と自律の国日本へ

地域等の多様性を活かした
ルール作り

世界で一番ビジネスのしやすい環境をつくる

国家戦略特区コンセプト

体制

国家戦略特区WG
(ワーキンググループ)

民間有識者で構成

国家戦略特区諮問会議

総理を長とし、関係大臣、
民間有識者で構成

特区ごとの「統合推進本部」

担当大臣・関係大臣、地方
公共団体の長、民間事業者
の代表者で構成

スケジュール2013

8月
月上旬

- 民間・自治体・海外等から広くアイデア募集
- 提案受付→非公開の希望がない限り公開
- 賛成・反対意見受付

9月

- ヒアリング実施対象の絞り込み
- 順次ヒアリング実施
- 規制改革等に係る関係省庁との折衝

10月
月上旬
目途

- プロジェクト候補案の絞り込み
複数の次元の異なる規制改革等を国主導でパッケージ化

10月
中旬
目途

- 採用候補の中から第一次実施特区を決定

国・地方・民間が目的を共有し、三者一体となって、
特区を活用し成果を上げるべく、
各自が最善をつくす

事業進捗により、
スピード感を持って随時決定

国家戦略特区への提案

提案者	プロジェクト名、提案名
関西経済連合会	双発エンジンによる日本経済再生の提案 ～関西におけるポテンシャルの有機的連携による国際都市圏の形成～ →添付1
大阪商工会議所	<ul style="list-style-type: none"> ・医療機器事業化促進プラットフォームの強化 ・DSANJ (Drug Seeds Alliance Network Japan、創薬シーズ・基盤技術アライアンスネットワーク)を基盤とした国認定の創薬産学連携プラットフォームの構築事業 ・「健康食品の機能性表示認証制度」の創設 ・ライフサイエンス分野における競争力強化税制の構築 ・くらし(衣・食・住)産業の内需・輸出拡大とリノベーションによる住環境整備
新関西国際空港株式会社	<ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港(KIX)グローバルサプライチェーンプロジェクト、 →添付2 ・関西国際空港(KIX)スマート愛ランド構想「水素グリッドプロジェクト」
神戸市・大阪市・神戸港埠頭株式会社・大阪港埠頭株式会社	阪神港国際コンテナ戦略港湾国家戦略特区 →添付3
大阪府、大阪市	国家戦略特区プロジェクト提案 (「世界最高水準の民の都」が日本をけん引!) →添付4
京都府、京都市、京都大学、京都産学公連携機構、京都産業育成コンソーシアム	R&D・ビジネス化国家戦略特区 <京都イノベーションベルト(京都市域～けいはんな学研都市)> ～研究開発から事業化まで世界最速の環境づくり～
神戸市・兵庫県	ひょうご神戸グローバル・ライフイノベーション特区 ～「iPS」で世界を変える～
関西広域連合	国家戦略特区に関する提案書

関西国際空港を核とする
 グローバル・サプライチェーンの形成

- 関空を核に諸外国の F T Z 的な政策を導入、航空貨物と親和性の高い成長産業（健康・医療、エネルギー関連産業、6次産業等）の立地拠点を進める
 - ・キックオフとして医療機器のリペアセンター等のアジア拠点の形成
 - ・他産業の更なる拠点立地を通じた本格的成長の実現

【期待される効果】

- ・内外企業の投資拡大、医療機器・農林水産物等の市場・輸出拡大への寄与
- ・関西国際空港の物流ネットワークの一層の強化と日本全体への波及効果

【主な規制緩和等の要望】

① AEO事業者制度の取得要件緩和
 （物理的・人的セキュリティ要件の緩和）

② 関税法等の輸出入手続きの簡素化
 （輸出入時の税関による他法令確認〈関税法第70条の省略〉）
 （修理等のために一時輸入される医療機器の再輸出入の手続きの簡素化）

③ 関空と阪神港を活用したSea & Air輸送における仮陸揚げ手続の緩和

④ 税制面の特例措置
 （選択関税制度の創設、法人税の優遇等）

⑤ 水素インフラの整備・運用等に係る規制緩和
 （高圧ガス保安法）

新たな整備手法の導入による道路整備の促進
 ～有料道路運営の民間開放～

- 政府のPPP/PFIの活用拡大の方針に沿って、これまで公共部門が担ってきた道路運営を民間開放することで、道路整備促進とミッシングリンクの解消を実現する
 - ・有料道路への公共施設等運営権の設定実現
 - ・民間参入を促すための料金額、料金徴収期間、税制等の措置

【期待される効果】

- ・新たな都市拠点形成のバックアップ、産業の活性化への貢献
- ・有料道路運営の民間開放による新たな市場創出

【主な規制緩和等の要望】

① 整備主体、料金徴収主体に関する規制の緩和
 （整備主体、料金徴収主体を限定する条項の緩和〈道路整備特別措置法3条等〉）

② 料金の額に関する基準の緩和
 （料金単価の構成基準条項の緩和〈道路整備特別措置法23条〉）

③ 料金の徴収等に関する基準の緩和
 （道路償還期間終了後の料金徴収規制および道路空間の商業利用要件の緩和〈道路整備特別措置法15条、道路法32条・33条〉）

④ 官民でのリスク分担とイコールフットingの確保
 （政府による無利子融資又は債務保証の設定、非課税扱いとなる修繕積立金制度の創設）

関西国際空港(KIX)グローバルサプライチェーンプロジェクト ～医療機器リペアセンターのアジア拠点立地等によるグローバルビジネスの活性化～

添付2

・アメリカやシンガポール等においては、国際空港にF T Z等を導入し、国際物流事業者との連携により、グローバル企業の拠点を立地し、地域経済との相乗効果を発揮させ、経済の活性化を図る取組が進んでいる。そのため、関西国際空港において諸外国に勝る世界一ビジネスのしやすいグローバルな競争環境を整備し、世界・アジアの成長を取り込むグローバルサプライチェーンの拠点を形成する。
 ・具体的には、航空貨物と親和性の高い成長産業（健康・医療産業、エネルギー関連産業、6次産業等）の拠点立地を進め、これを我が国の成長に繋げていく。その第1弾として、アジア市場の需要拡大が期待され、また日本再興戦略においても重点テーマと位置づけられている医療機器分野について、アジア拠点の形成を図っていく。

「医療機器のリペアセンター等のアジア拠点の形成」

世界の医療機器市場は、米国が4割程度占めており、医療機器メーカーの規模を含め日本勢が遅れを取っている状況。医療機器市場の成長を踏まえ、関西国際空港の航空ネットワークや立地の優位性、日本の高い修理技術を活かし、アジアでニーズの高まっている医療機器のリペアニーズを日本に取り込む。さらに、こうした新たなビジネスモデルを起爆剤として、医療機器の輸出拡大等の我が国の成長に繋げていく。

◆ 関空の強み

- ・完全24時間運用
- ・アジアの充実したネットワーク
- ・伊丹との複合的な国内ネットワーク
- ・空港内の施設用地
- ・海上空港のセキュリティの高さ

◆ 関西の強み

- ・東大阪など世界に誇れるものづくり産業の集積
- ・i p s細胞をはじめ医薬品産業・研究機関の集積地
- ・我が国第2の市場規模を誇る経済圏

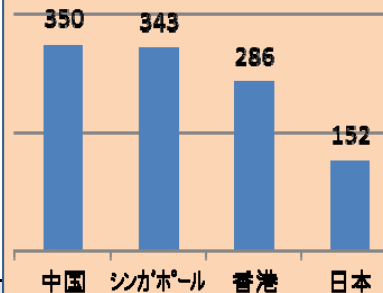
【国に求める要望】

規制緩和	AEO制度認定手続きの緩和、認定事業者の輸出申告手続きの簡素化（関税法）
	輸出入時の税関における他法令確認の省略・簡素化（関税法・関係法令）
	医薬品・医療機器の輸出入手続きの電子化・自動化（薬事法）
	農林水産物・食品の輸出に要する公的検査制度の創設等（食品衛生法）
	修理等のための医療機器の再輸出手続きの簡素化（関税法・薬事法）
	関空と阪神港を活用した国際輸送における仮陸揚げ手続きの緩和（関税法）
税制優遇	法人実効税率の引下げ(法人税法)
	選択関税制度の創設（関税法）

【参考】シンガポールや香港等は、アジア拠点立地数で日本を凌駕。

制度格差が主な原因！

◎アジア統括拠点の立地企業数
(2011年経産省調べ)



◎優良認定事業者数

	制度	事業者数
日本	AEO	約450者
アメリカ	C-TPAT	約10,000者
中国	CME	約1,700者

※相互認証制度なのに、各国の取得事業者数に差！

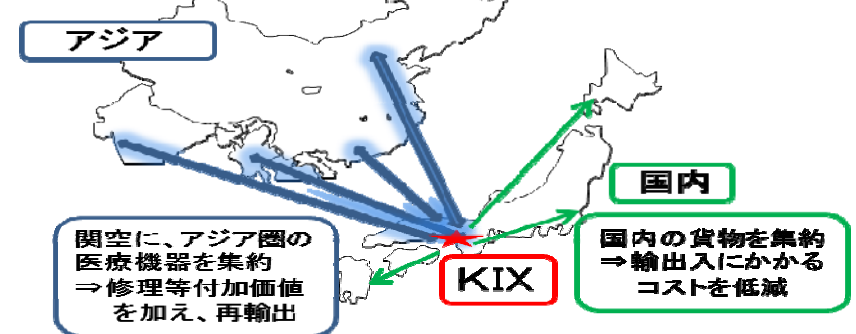
◎税制優遇

	日本	シンガポール・香港	韓国
法人税	△	○	◎
選択関税	×	◎	○
補助制度	×	○	○

※シンガポール・香港は実質関税ゼロ、韓国は実質法人税率ゼロ！

※選択関税は、沖縄特区のみ適用。

★関空グローバルチェーン(イメージ)



【実施体制】新関西国際空港株式会社、国際航空物流事業者、医療機器リペアメーカー、大阪医薬品協会、関西・食・輸出推進事業協同組合等

☆事業効果

外需取込みによる新たな産業の創出、日本経済への波及効果、雇用創出効果が期待。

- ◆ K P I ・医薬品、医療機器、再生医療の医療関連産業の市場規模を2020年に1.6兆円（現状1.2兆円）に拡大
- ・2020年に農林水産物・食品の輸出額を1兆円（現状約4,500億円）

◎貢献度 貨物取扱量：20万トン増加（H26）H29まで企業誘致により更に拡大
 リペアセンター設置から順次ニーズの取込み（H29）

我が国産業と国際物流を支える国際コンテナ戦略港湾プロジェクト 「阪神港 国際コンテナ戦略港湾国家戦略特区」

国の発展を牽引する産業を支え、国家の牽引力を生み出す関西圏として機能するため、国際ハブ港を再構築する。

- ▶ アジア主要港の発展等により、日本発着のコンテナ貨物が釜山港等トランシップ経由で北米・欧州に輸送される傾向が強まっている。
- ▶ 我が国へのダイレクト便がなくなると、輸出入貨物を海外トランシップ経由で輸送せざるを得なくなり、輸送コストやリードタイムの増加などを招き、産業の国際競争力の低下は避けられない。
- ▶ 限られた資源を最大限活用しつつ、我が国経済を発展させていくためには、戦略港湾を中心とする物流ネットワークのさらなる強化、ひいては産業における国際競争力強化が不可欠である。



国際競争力の向上

- ▶ 徹底した産業(製造・物流)コストの削減による、国内産業の世界シェア拡大
- ▶ 先端産業や製造業の集積と、高付加価値製品の輸出による国際競争力強化

資本・人材・雇用の確保

- ▶ 低コストな企業立地環境とグローバル企業の集積による有能な人材、雇用の確保
- ▶ 世界の製造拠点の中心、国際海上物流の中心とする国際ハブ港

基幹航路が定着する国際物流ネットワークの構築により、「日本のビジネス環境ランキングを3位以内」へ

国家戦略特区プロジェクト提案(「世界最高水準の民の都」が日本をけん引!)より抜粋 我が国産業と国際物流を支える国際コンテナ戦略港湾プロジェクト (阪神港)

添付4

- ・アジア主要港の発展等により、日本発着のコンテナ貨物が釜山港等トランシップで北米・欧州に輸送される傾向が強まっている。
- ・我が国へのダイレクト便がなくなると、輸出入貨物を海外諸港トランシップで輸送せざるを得なくなり、輸送コストやリードタイムの増加などを招き、産業の国際競争力の低下は避けられない。
- ・限られた資源を最大限活用しつつ、我が国経済を発展させていくためには、戦略港湾を中心とする物流ネットワークのさらなる強化、ひいては産業における国際競争力強化が不可欠である。

施策	事業内容	規制・制度改革	税制支援	財政支援
集貨	<ul style="list-style-type: none"> ・内外格差を是正する規制緩和等により、国内フィーダー網の強化や広域からの集貨促進策を実施する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・国内のコンテナ輸送(陸送)に係る車両通行許可基準(国際・国内貨物)の統一化 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー船の燃料油に係る石油石炭税の免除 	<ul style="list-style-type: none"> ・内航フィーダー船の建造費補助制度の創設 ・阪神港間における横持ち輸送に係る高速道路料金補助制度の創設
創貨	<ul style="list-style-type: none"> ・企業ニーズを踏まえた用地を提供することで、企業の立地促進を図り、港湾を経由する貨物の増加を目指す。 	<ul style="list-style-type: none"> ・保税蔵置場許可手数料の無料化 ・埋立地における所有権移転等の制限に係る特例措置(10年→5年)手続きの簡素化 ・埋立地に係る土壌汚染対策法(フッ素溶出基準)の規制緩和 	<ul style="list-style-type: none"> ・コンテナターミナル背後用地に進出する事業者に対する法人税の免除 ・地方税減税に対する損金算入制度の創設 ・選択課税制度(原料税率と製品税率のうち有利な税率の選択制)の導入 	<ul style="list-style-type: none"> ・進出企業に対する支援制度の創設(用地取得、土地賃貸料、施設整備に対する補助制度)
競争力強化 (戦略的な港湾運営)	<ul style="list-style-type: none"> ・(特例)港湾運営会社において「民の視点」を徹底し、効率的、かつ利便性高い港湾運営を実現する。 	<ul style="list-style-type: none"> ・(特例)港湾運営会社の運営計画の変更手続きの簡素化 ・(特例)港湾運営会社に対する整備資金の国からの直接貸付 ・港湾運営会社の指定要件(民間出資3割)の緩和又は撤廃 	<ul style="list-style-type: none"> ・(特例)港湾運営会社が実施する集貨インセンティブの損金算入と税額控除 ・(特例)港湾運営会社所有施設の固定資産税・都市計画税に係る特例措置の対象施設の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> ・(特例)港湾運営会社が整備する上物施設(ガントリークレーン、SOLAS施設)に対する補助制度の創設、または無利子貸付制度の拡充(貸付比率の見直し)

基幹航路が定着する物流ネットワークを構築し、日本のビジネス環境ランキングを3位以内へ。

阪神港の戦略である「民の視点による港湾経営の実現」のため、長期的には、大阪湾諸港の港湾管理の一元化が進んだ段階で、統合した埠頭株式会社(港湾運営会社)に委ねることで更なる効率化・競争力強化が図られる施設の管理・運営について、コンテナ、フェリー埠頭以外の物流機能も移管していくことにより、港湾の民営化、広域管理を進め、より一層の競争力の強化を図る。

※各提案項目については、阪神港として別途提案する「阪神港 国際コンテナ戦略港湾国家戦略特区」にも一部重複して掲載