

# 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～

2013年8月30日

公益社団法人 関西経済連合会

## ～ 目 次 ～

### 1. 提案の背景

- (1) 双発エンジンの国家的意義・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- (2) 関経連の役割・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

### 2. 双発エンジンを組成するプロジェクトについて

- (1) 医療イノベーション創出・医療産業活性化・・・・・・・・・・・・ 3
- (2) 国際都市圏の形成と都市魅力創造・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- (3) 国際空港等を核とした産業集積と新たなインフラ市場創出・・・・ 3
- (4) 各種プロジェクトの連携について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

### 3. 国家戦略プロジェクトについて

- (1) 医療イノベーション創出・医療産業活性化・・・・・・・・・・・・ 5

#### 【個別プロジェクト】

- ① 再生医療技術の確立・革新的創薬の開発(iPS細胞等を活用した再生医療・創薬、  
バイオ医薬、中枢神経系制御薬、インシリコ創薬等)・・・・・・・・ 7
- ② 医療技術の国際医療交流と医療機器のパッケージ輸出(がん治療機器)・・・・ 11

- (2) 国際都市圏の形成と都市魅力創造・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 15

#### 【個別プロジェクト】

- ① 産業・ビジネスイノベーションの活性化拠点整備・・・・・・・・ 17
- ② 都市魅力向上と有機的連携による国際都市圏形成・・・・・・・・ 21
- ③ 水都等の地域資源を活用した観光インバウンド促進・・・・ 25
- ④ 都市の持続的成長を支える仕組みづくり・・・・・・・・・・・・ 28

- (3) 国際空港等を核とした産業集積と新たなインフラ市場創出・・・・ 31

#### 【個別プロジェクト】

- ① 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・・・・ 32
- ② 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～・・・・ 35

## 1. 提案の背景

### (1) 双発エンジンの国家的意義

- ・戦後の日本は、一極集中の進んだ首都圏が成長のエンジンとなって高度経済成長を成し遂げ、世界トップクラスの経済大国の地位を確立した。
- ・しかしながら現在、アジアを中心とする新興勢力の台頭は著しく、日本の地位は相対的に低下しつつある。首都圏のエンジン単独では、苛烈なグローバル競争を勝ち抜き、日本を力強い成長軌道に乗せることは、もはや困難である。
- ・そこで今こそ日本は、首都圏とそれに並び立つ地域による「双発エンジン」モデルへの転換を図らなければならない。すでに世界の五指に入る首都圏に加えて、それと並び立つ強い経済圏の存在は、必ずや日本の競争力を強化し、成長力を大きく押し上げる。また双発エンジン化は、東日本大震災の教訓に鑑みた国土の強靱化にも適うものである。
- ・関西は、日本第二位の経済圏であり、首都圏に次ぐ産業基盤や都市基盤を有しており、日本を代表する大学や研究機関も集積している。その一方で、成長するアジアとの距離が近く「ゲートウェイ」としての高いポテンシャルを有している点や、豊かな歴史・文化資源や個性的な都市群など、首都圏とは異なる強みも有している。
- ・その点で、関西こそが首都圏と並び立つ「第二のエンジン」に最もふさわしい地域であり、関西のポテンシャルを磨きあげることが日本の競争力強化、「日本再興戦略」の推進ひいては日本経済再生に資すると確信する。

### (2) 関経連の役割

- ・これまで関経連は、関西広域連合をはじめとする自治体や大学・研究機関などと連携して、関西国際空港やけいはんな学研都市をはじめとする基盤整備の推進、人材育成や産学連携などに取り組み、関西広域の競争力強化に貢献してきた。
- ・「関西イノベーション国際戦略総合特区」では、関経連の会長が地域協議会の会長を務め、関係自治体とともに関西発の優れた研究の事業化を後押ししている。
- ・このように関経連には、関西全体の産業振興に取り組んできた実績がある。今般の「国家戦略特区」に際しても、広域経済団体として地域のポテンシャルを俯瞰した上で、日本経済再生に直結する実効性の高い提案を厳選して取りまとめた。
- ・今後、関経連では、関係する企業や大学、自治体等とも連携しながら、特区の推進役を果たす所存である。

## 2. 双発エンジンを組成するプロジェクトについて

- ・関西を首都圏に並び立つ「第二のエンジン」に仕立て上げるべく、次の3つを提案する。いずれも、関西の有するポテンシャルを最大限発揮するものであり、世界随一の国際都市圏の形成とともに日本経済再生に大きく貢献するものである。

## (1) 医療イノベーション創出・医療産業活性化

- ・関西には、iPS細胞をはじめ世界最先端の研究を進める医療関係の企業や大学が集積している。また、スーパーコンピュータ「京」やSPRING-8・SACLAといった先端科学技術研究基盤も立地しており、世界屈指のイノベーション・ポテンシャルを有する。
- ・今回の提案は、医薬品、医療機器、再生医療の国内市場規模を2010年の12兆円から2020年には16兆円にまで拡大させることや、日本の医療技術・サービスが獲得する海外市場規模を2010年の4,500億円から2030年には5兆円にまで拡大させることを目指す「日本再興戦略」の実行に大きく貢献するものであり、経済成長の大きな起爆剤となり得、医療大国日本へ向けた大きな足がかりともなる。
- ・また、今回の提案では、日本版NIH中核機能の関西設置や、MEJの関西での機能拡充などを求めている。既に設置が決まっているPMDA-WESTと併せて、医療産業の実務を担うヘッドクォーター機能を関西に整備することは、これまでにない異次元の試みであり、必ずや関西のポテンシャルを大きく開花させるものである。

## (2) 国際都市圏の形成と都市魅力創造

- ・関西の都市機能や豊かな歴史・文化資源は、世界の人々を魅了するに十分なポテンシャルを有している。今回の提案は、こうしたポテンシャルを活かして、わが国の「第二のエンジン」にふさわしい、これまでにない先進的な都市圏を形成するものである。
- ・また、関西にこれまでとは次元の異なる都市圏を形成することは、関西のみならず西日本全体の産業を強く刺激する日本経済成長の起爆剤でもある。
- ・まずは、産業やビジネス等の拠点となるプラットフォーム機能を整備するとともに、関西が持つポテンシャルを有機的に連携させ、周辺都市も含めた都市の魅力をも面的に向上させることで、圧倒的な都市魅力を備えた国際都市圏を形成していく。
- ・また、それら都市圏の持続的成長を支える仕組みとして、わが国初となるBID制度を活用したエリアマネジメントによる都市環境の整備推進などを提案している。

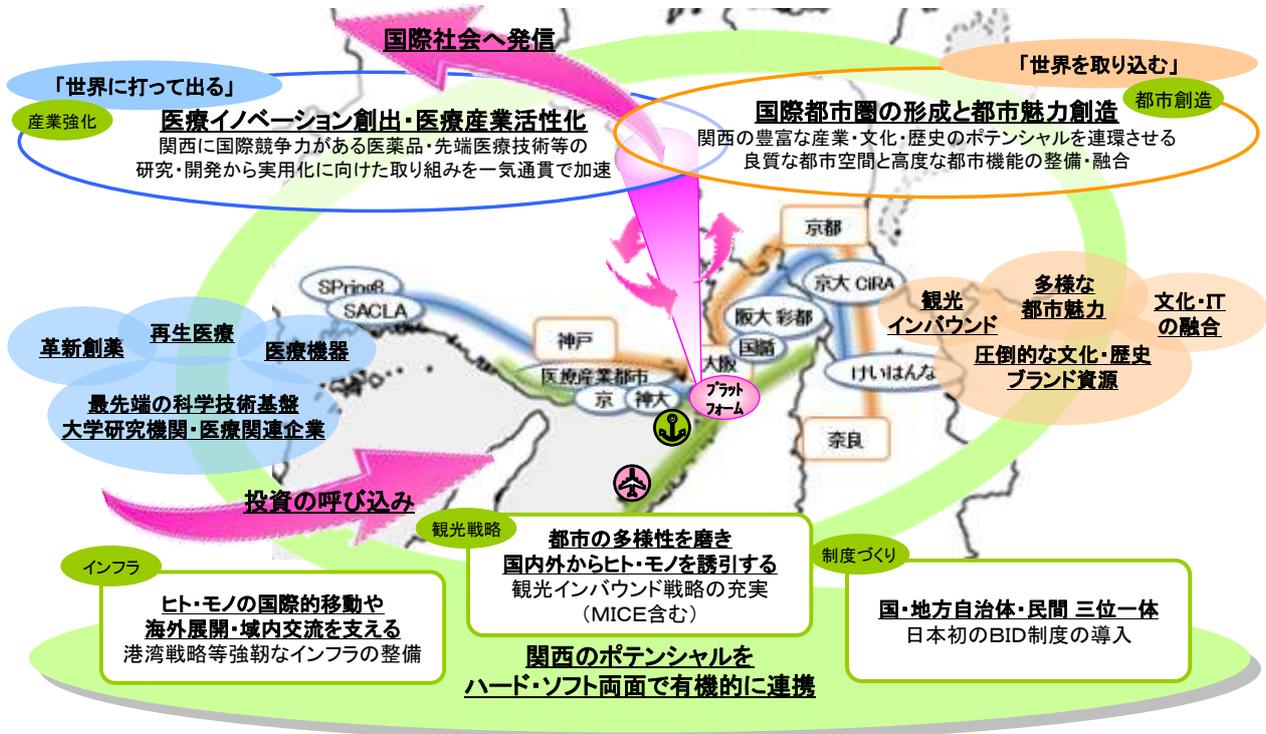
## (3) 国際空港等を核とした産業集積と新たなインフラ市場創出

- ・上記(1)(2)を下支えするものであり、医療・観光分野等のゲートウェイ機能を強化する。同時に、関西のビジネス環境を総じて向上させる提案である。
- ・関西国際空港のグローバル・サプライチェーン強化や高速道路のミッシングリンク解消などを提案している。

## (4) 各種プロジェクトの連携について

- ・医療産業の実務を担うヘッドクォーター機能の形成にあたっては、日本版NIHなど重要な機能を関西都市圏に整備することが、関西のポテンシャルを大きく開花させる。また、プラットフォームとしての都市機能強化や都市魅力創造にもつながる。さらに、インフラ整備により関西都市間および国内外の人流・物流を活性化させることで、医療・観光産業等の推進にも寄与するなど、上記(1)(2)(3)の提案を有機的に連携することによ

りシナジー効果が生まれ、関西のもつポテンシャルを最大限に引き出すことができ、ひいては日本経済再生に寄与するものと確信する。



### 3. 国家戦略プロジェクトについて

#### (1) 医療イノベーション創出・医療産業活性化

- ・世界の医療市場は、2001年から2010年まで毎年平均8.7%で成長し、2010年の市場規模は約520兆円となっている（医療機器：約20兆円、医薬品：約70兆円、医療サービス：約430兆円）。今後、平均寿命の延伸と出生率の低下により世界の60歳以上の人口は、現在の8.9億人から2050年には24億人に増加し医療ニーズが拡大する見込みであり、日本の成長に欠かせない産業の一つである。
- ・関西には、ハード面では国際水準の大学等研究機関や製薬メーカー・医療機器メーカー、SPRING-8・SACL A・京など先端科学技術基盤が立地している。また、ソフト面では創薬支援ネットワークの構築に向けた企業と大学研究機関等の連携促進や、臨床研究中核病院や早期・探索的臨床試験拠点を核とした治験体制の拡充・活用など官民一体となった取組みを進めつつあり、関西イノベーション特区（以下「既存特区」）として、医療分野の研究開発に取り組んできた。
- ・特に先端医療分野（革新的創薬、再生医療、医療技術・医療機器など）においては、関西が「世界に打って出る」ための極めて高いポテンシャルを有し国際競争力があることから、世界をリードする基礎研究の成果を迅速に実用化することや、海外への展開するための効果的な取組みが求められている。
- ・関西の先行的取組みを十分活用し、先端医療分野における国家戦略の実現を図るべく、以下の2点を提案する。

#### 1. 大胆な規制改革等により既存特区事業の研究・開発から実用化、海外展開までを加速

既存特区で実現できていない規制改革等を実現することで、大きな海外市場に対し短期的にも成果が見込まれるプロジェクトの実現に向け、既存のポテンシャルを最大限発揮する。

#### 2. 医療の国際イノベーションの実務を担うヘッドクォーター機能を関西に整備

既存特区事業として大学等研究機関や先端科学技術基盤、医療関連企業の集積を活用した官民一体の先進的取組みといった下地がある関西にヘッドクォーター機能を整備することで、それぞれの機能を最大限発揮できる。

- ・以上により、大胆な規制改革を推進するとともに、実施主体に近く位置する日本版NIH等のヘッドクォーター機能が事業の優先順位等の戦略立案や安全性の審査等を担うことで、基礎研究から実用化、海外展開までの流れを一気に加速させることができる。
- ・関西が医療産業クラスターとして国家戦略を実現し、世界をリードする国際競争拠点であり続けることで、日本経済の再興に大きく寄与する。

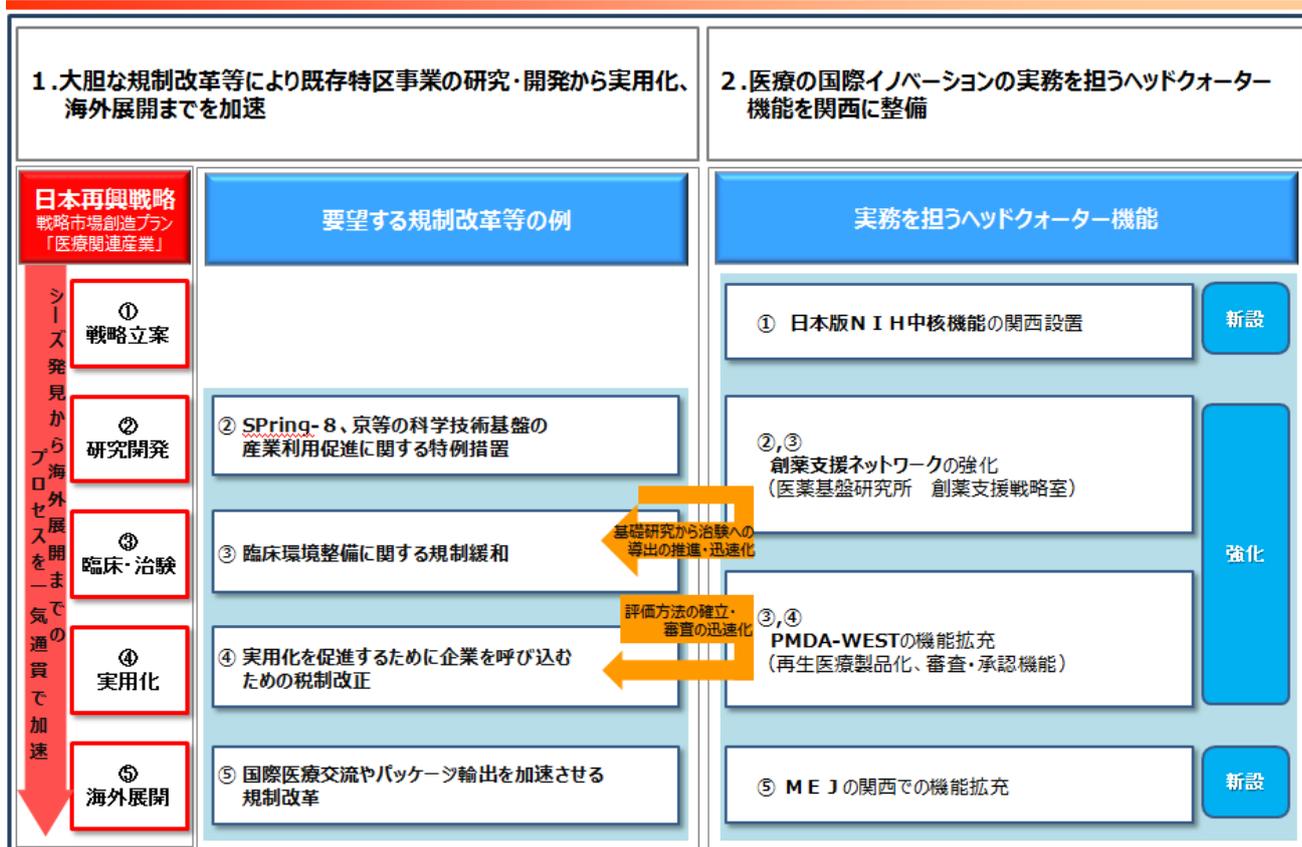
【個別プロジェクト件名】

①再生医療技術の確立・革新的創薬の開発

(iPS細胞等を活用した再生医療・創薬、バイオ医薬、中枢神経系制御薬、インシリコ創薬等)

②医療技術の国際医療交流と医療機器のパッケージ輸出 (がん治療機器)

先端医療におけるイノベーション創出・医療産業活性化



## (1)－① 再生医療技術の確立・革新的創薬の開発

(iPS 細胞等を活用した再生医療・創薬、バイオ医薬、中枢神経系制御薬、インシリコ創薬等)

<p><b>提案の ニーズや背景</b></p>	<ul style="list-style-type: none"><li>・関西には、ハード面では国際水準の大学等研究機関や製薬企業・医療機器メーカー、SPring-8・SACLA・京など最先端科学技術基盤が立地しており、ソフト面では創薬支援ネットワークの構築に向けた企業と大学研究機関等の連携促進や、臨床研究中核病院や早期・探索的臨床試験拠点を核とした治験体制の拡充・活用など官民一体となった取組みを進めつつあり、関西イノベーション特区として、医療分野の研究開発に取り組んできた。</li><li>・特に再生医療や革新的創薬においては、関西が世界に打って出るための極めて高いポテンシャルを有し国際競争力があることから、世界をリードする基礎研究の成果*を迅速に実用化することが求められている。</li></ul> <p>*再生医療では iPS 細胞を用いた世界初の臨床研究の準備や、体性幹細胞の実用化に向けた取組みが進められており、革新的創薬では大学と企業による様々なプロジェクトが進められている。</p>
<p><b>具体的な プロジェクト の内容</b></p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・再生医療は、手術・投薬など従来の手法では治療困難とされる疾患の根本治療に途を開くものとして世界的に期待されている。国家戦略特区において、国際標準獲得による海外市場展開の環境整備を行うことで市場拡大を図る。</li><li>・創薬では、iPS 細胞を用いた希少疾患治療の新薬研究や、インシリコでの化合物の絞り込み期間の短縮などによる革新的創薬が期待されている。国家戦略特区において、ドラッグラグ解消による国際競争力を強化することで市場拡大を図る。</li><li>・個別プロジェクトを展開するにあたり、関西の先行的取組みを十分活用し、先端医療分野における国家戦略の実現を図るべく、以下の 2 点を提案する。</li></ul> <p><b><u>1.大胆な規制改革等により既存特区事業の研究・開発から実用化、海外展開までを加速</u></b></p> <p>既存特区で実現できていない規制改革等を実現し環境を整えることにより、大きな海外市場に対し短期的にも成果が見込まれるプロジェクトの実現に向けて既存のポテンシャルを最大限発揮できる。</p> <p><b><u>2.医療の国際イノベーションの実務を担うヘッドクォーター機能を関西に整備</u></b></p> <p>既存特区事業として大学・研究機関や先端科学技術基盤、医療関連企業の集積を活用した官民一体の先進的取組みといった下地がある関西に整備することで、各ヘッドクォーター機能を最大限発揮できる。</p> <p>※現時点では、医薬基盤研究所の創薬支援戦略室や医薬品医療機器総合機構の関西支部 (PMDA-WEST) など、今後の国家戦略の核となる機関の設置が進んでいる。</p>

	<p>これらをより一層推進するために、関西における官民連携での取組みを展開する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・創薬支援ネットワークの活用に向けた製薬企業やIT企業、大学研究機関等の連携促進</li> <li>・再生医療に関するレギュラトリーサイエンス研究・人材育成拠点形成に向けた京阪神3大学の連携促進</li> <li>・臨床研究中核病院や早期・探索的臨床試験拠点を核とした治験体制の拡充と活用</li> <li>・関西地域IRB(治験審査委員会)の設置による、再生医療等に関する統一的ガイドラインによる治験審査体制の構築</li> <li>・医療技術の海外展開に資する国際医療交流拠点の形成</li> </ul> <p><b>【先駆性・先進性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本最大の国際医療産業クラスターである関西の取組みは日本をリードするものである。</li> <li>・先端医療分野における基礎研究から臨床試験・治験への導出、実用化そして海外展開までの流れを一気通貫でより加速するためには、更なる規制緩和の実現やヘッドクォーター機能の整備(集約)とともに、関経連が担う企業のバンドリングがより一層重要である。</li> </ul> <p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済団体として、各プロジェクトにおける事業主体(企業)間の連携を促進すること等により、基礎研究から臨床試験・治験への導出、実用化までを側面的に支援し事業推進を後押しする。(関西イノベーション特区との連携や、関係各所への働きかけを含む)</li> <li>・将来の事業化フェーズにおいては、国内外へ展開するためのスキームを各企業と共に検討し、国内医療産業の活性化を図る。</li> </ul>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<p>川崎重工業 他医療機器メーカー、塩野義製薬、大日本住友製薬 他製薬メーカー、(*実施主体ではないが、活用が想定される企業として)島津製作所、田辺三菱製薬 等</p> <p>※プロジェクト実施の前提として、関連する大学・研究機関や医療機関との連携を密接に図る。</p>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>【規制改革】</b></p> <p><b>①SPring-8・京等の科学技術基盤の産業利用促進のための共用法等の特例措置</b></p> <p>&lt;障害となっているポイント&gt;</p> <p>公募が原則であることから利用枠に制限があり、柔軟な利用ができない。</p> <p>&lt;変更すべき内容&gt;</p> <p>特区事業については公募によらない利用や、成果非公開でも利用料金が減免されることとする。</p> <p>&lt;弊害等の予防措置&gt;</p> <p>計画認定された特区事業に限りその範囲で利用枠を広げることで弊害を最小限に抑える。また、日本版NIH等による優先順位付けにより円滑な運営を図る。</p> <p><b>②治験・臨床研究に係る病床規制の権限移譲(自治体への権限移譲)</b></p> <p>&lt;障害となっているポイント&gt;</p> <p>治験に係る病床については、特定病床として厚生労働大臣の同意を得た数を、エリアごとに決められた基準病床数に加えて設置できるが、大臣権限となっているため柔軟な対応ができず、手続きも煩雑で時間もかかる。加えて、臨床研究に係る病床については特定病床に位置付けられておらず、基準病床数内での設置に制限される。こうした病床規制により、臨床・治験データ収集の効率が悪い。</p>

<変更すべき内容>

臨床研究を特定病床の対象に拡大した上で、自治体への権限移譲により厚生労働大臣の事前協議・同意を不要とする手続き簡素化を図る。

<弊害等の予防措置>

第三者審査機関を自治体が設け、その意見を反映させることで適切に判断することが必要である。

**③ヒト幹細胞を用いた臨床研究や先進医療の実施にかかる細胞調製を民間企業へ委託できる特例**

<障害となっているポイント>

臨床研究や先進医療の実施に必要な細胞調整を民間企業に委託できず、準備に時間がかかるなど非効率な運営となっている。

<変更すべき内容>

再生医療新法等により委託可能となる見込みであるが、事業者にとって運用し易いルール作りにより、円滑な民間企業への委託を実現する。

<弊害等の予防措置>

再生医療新法等の安全性確保及びガイドライン等を遵守することでリスク管理が可能である。

**④医療機関、対象疾病を限定した保険外併用療養制度の柔軟適用**

<障害となっているポイント>

保険外併用療養制度は先進医療等に限られており、先進医療の認定には厚生労働大臣の承認が必要である。

<変更すべき内容>

先進医療に承認されていない場合であっても、医療機関、対象疾病を限定することで保険外併用療養制度を適用する。

<弊害等の予防措置>

対象機関と疾病を限定し保険支出を最小限に抑える。先端医療の早期実用化により産業の活性化に繋がることでトータルとして国益の増加が見込まれる。

**【税制改正】**

- ①設備設置に伴う設備減税制度
- ②大胆な法人税減税等(アジア諸国経済特区に対し競争力のある措置)
- ③企業版エンジェル税制等(税制上の優遇措置を企業まで拡大)

**【拠点設置】**

- ①日本版 NIH 中核機能の関西設置[新設]
- ②創薬支援ネットワークの強化[強化]
- ③PMDA-WEST の機能拡充(再生医療製品化、審査・承認機能)[強化]
- ④MEJ の関西での機能拡充[新設]

実施による  
日本経済再生  
に向けた効果

**【経済効果、将来的な波及効果】**

5年後を目標に以下の項目を実現する。

<再生医療分野>

- ・iPS細胞等のヒト幹細胞を活用した再生医療に関する臨床研究・治験の拡大と加速
- ・再生医療技術の確立と安全性評価等の国際標準化

<革新的創薬分野>

- ・iPS細胞を活用した創薬、バイオ医薬(核酸医薬、抗体医薬等)、中枢神経系制御薬の開発に関する臨床研究・治験の拡大と加速
- ・インシリコ創薬の研究開発基盤である放射光施設 SPring-8・SACLA やスパコン「京」の産業利用促進と高度化

**(i) どの KPI に資するか**

- ・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 16 兆円(現状 12 兆円)に拡大

**(ii) 定量的にどの程達成に貢献できるか**

・家戦略特区の取組みにより目指す成果(年度単位のフロー)

単位:円

		2010 年度	2015 年度	2020 年度
KPI		12 兆	—	16 兆
(内訳)	市場規模	9.3 兆*	—	11.9 兆*
医薬品・	(内訳)関西	2.0 兆*	—	3.1 兆*
再生医療	関西が占める割合	21%	—	26%

\*医療関連産業の市場規模のうち、医薬品の市場規模および再生医療市場規模を想定。医薬品の 2020 年度については、2010 年度における医薬品が医療関連産業に占める割合に基づき想定。  
(医薬品:2010 年 9.3 兆円、2020 年 11.7 兆円 再生医療:2010 年 260 億円、2020 年 1,900 億円)

(1)－② 医療技術の国際医療交流と医療機器のパッケージ輸出（がん治療機器）

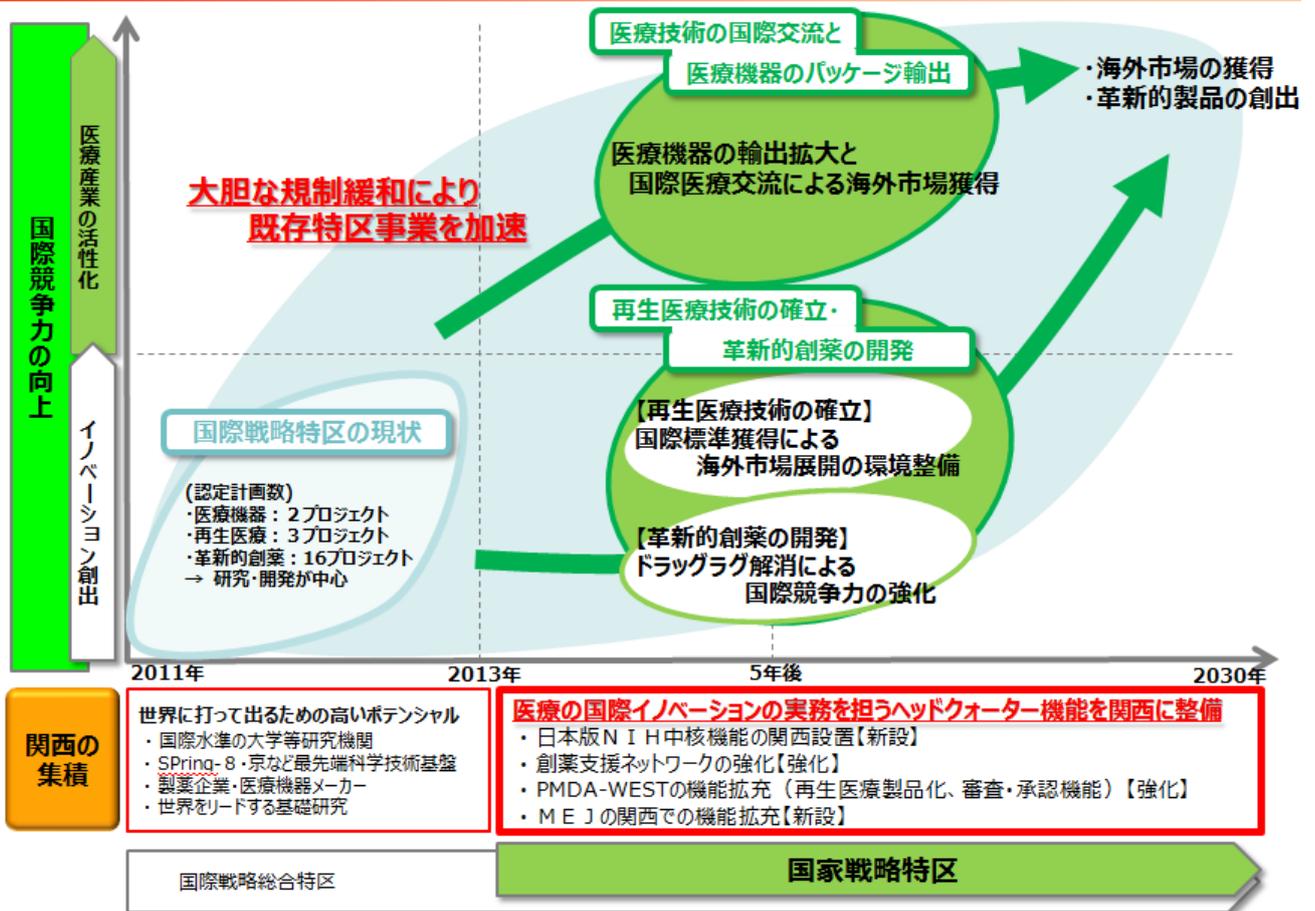
<p><b>提案の ニーズや背景</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西には、ハード面では国際水準の大学等研究機関や製薬企業・医療機器メーカー、SPring-8・SACLA・京など最先端科学技術基盤が立地しており、ソフト面では創薬支援ネットワークの構築に向けた企業と大学研究機関等の連携促進や、臨床研究中核病院や早期・探索的臨床試験拠点を核とした治験体制の拡充・活用など官民一体となった取組みを進めつつあり、関西イノベーション特区として、医療分野の研究開発に取り組んできた。</li> <li>・特にがん医療機器においては、関西が世界に打って出るための極めて高いポテンシャルを有し国際競争力があることから、日本の優れた機器*を海外へ展開するための効果的な取組みが求められている。</li> <li>*例えば粒子線治療機器では日本には世界で最も多い治療施設があり、関西に拠点を置く機器メーカーがそのうちの半数以上の施設に機器を設置するなど、世界最先端の技術を有している。</li> </ul>
<p><b>具体的な プロジェクト の内容</b></p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放射線や粒子線等を用いたがん治療機は、メスを入れることなく全身への副作用も無いことから患者への負担が小さく、普及が期待されている。国家戦略特区において、医療機器の輸出拡大による海外市場獲得を目指す。</li> <li>・個別プロジェクトを展開するにあたり、関西の先行的取組みを十分活用し、先端医療分野における国家戦略の実現を図るべく、以下の2点を提案する。</li> </ul> <p><b>1.大胆な規制改革等により既存特区事業の研究・開発から実用化、海外展開までを加速</b></p> <p>既存特区で実現できていない規制改革等を実現し環境を整えることにより、大きな海外市場に対し短期的にも成果が見込まれるプロジェクトの実現に向けて既存のポテンシャルを最大限発揮できる。</p> <p><b>2.医療の国際イノベーションの実務を担うヘッドクォーター機能を関西に整備</b></p> <p>既存特区事業として大学・研究機関や先端科学技術基盤、医療関連企業の集積を活用した官民一体の先進的取組みといった下地がある関西に整備することで、各ヘッドクォーター機能を最大限発揮できる。</p> <p>※現時点では、医薬基盤研究所の創薬支援戦略室や医薬品医療機器総合機構の関西支部(PMDA-WEST)など、今後の国家戦略の核となる機関の設置が進んでいる。</p> <p>これらをより一層推進するために、関西における官民連携での取組みを展開する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・医療機器の第三者認証への対応を含む、製薬・機器メーカーや大学研究機関等の連携促進</li> <li>・臨床研究中核病院や早期・探索的臨床試験拠点を核とした治験体制の拡充と活用</li> <li>・関西地域 IRB(治験審査委員会)の設置による、再生医療等に関する統一的ガイドラインによる治験審査体制の構築</li> <li>・医療技術の海外展開に資する国際医療交流拠点の形成</li> </ul>

	<p><b>【先駆性・先進性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本最大の国際医療産業クラスターである関西の取組みは日本をリードするものである。</li> <li>・先端医療分野における基礎研究から臨床試験・治験への導出、実用化そして海外展開までの流れを一気通貫でより加速するためには、更なる規制緩和の実現やヘッドクォーター機能の整備(集約)とともに、関経連が担う企業のバンドリングがより一層重要である。</li> </ul> <p><b>【関西経済界の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・経済団体として、各プロジェクトにおける事業主体(企業)間の連携を促進すること等により、基礎研究から臨床試験・治験への導出、実用化までを側面的に支援し事業推進を後押しする。(関西イノベーション特区との連携や、関係各所への働きかけを含む)</li> <li>・将来の事業化フェーズにおいては、国内外へ展開するためのスキームを各企業と共に検討し、国内医療産業の活性化を図る。</li> </ul>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<p>三菱電機、三菱重工業 他医療機器メーカー、(*実施主体ではないが、活用が想定される企業として)島津製作所 等</p> <p>※プロジェクト実施の前提として、関連する大学・研究機関や医療機関との連携を密接に図る。</p>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>【規制改革】</b></p> <p><b>①先端医療機器等での第三者認証において海外との相互認証を可能とする制度の充実</b></p> <p>&lt; 障害となっているポイント &gt;</p> <p>日本国内で承認を得ている医療機器の輸出に際して、輸出先国で再度承認を得る必要がある。</p> <p>&lt; 変更すべき内容 &gt;</p> <p>相互認証制度の確立により、機器メーカーは輸出先国で承認を得る必要がなくなり、薬事取得手続き負担が軽減され、海外展開の準備期間が短縮される。</p> <p>&lt; 弊害等の予防措置 &gt;</p> <p>海外製品の流入が増加する可能性がある。粗悪品が流入しないよう、慎重な制度設計が必要である。</p> <p><b>②外国人医師等の臨床修練制度に関する権限移譲(自治体への権限移譲)</b></p> <p>&lt; 障害となっているポイント &gt;</p> <p>外国人医師等の臨床修練にかかる実施病院の指定、臨床研修の許可及び指導医の認定は、全て厚生労働大臣が行うこととされている。</p> <p>&lt; 変更すべき内容 &gt;</p> <p>高度専門医療機関における外国人医師の受け入れを促進するため、特区内での外国人医師等への臨床研究について、実施病院の指定、臨床研究の許可及び指導医の認定を、自治体の長が行うこととする。</p> <p>&lt; 弊害等の予防措置 &gt;</p> <p>第三者審査機関を自治体が設け、その意見を反映させることで適切に判断することが必要である。</p>

	<p><b>【税制改正】</b></p> <p>①設備設置に伴う設備減税制度          ②大胆な法人税減税等(アジア諸国経済特区に対し競争力のある措置)          ③企業版エンジェル税制等(税制上の優遇措置を企業まで拡大)</p> <p><b>【拠点設置】</b></p> <p>①日本版 NIH          中核機能の関西設置[新設]          ②創薬支援ネットワークの強化[強化]          ③PMDA-WEST の機能拡充(再生医療製品化、審査・承認機能)[強化]          ④MEJ の関西での機能拡充[新設]</p>																																							
<p><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<p><b>【経済効果、将来的な波及効果】</b></p> <p>5年後を目標に以下の項目を実現する。          ・先進医療技術の海外移転と、医療機器・サービス等とのパッケージ輸出</p> <p><b>(i) どの KPI に資するか</b></p> <p>・日本の医療技術・サービスが獲得する海外市場規模:2030年 5兆円          (2010年 4,500億円)</p> <p><b>(ii) 定量的にどの程達成に貢献できるか</b></p> <p>・関西イノベーション特区で掲げている目標を達成のうえ、さらに上乗せを図る。          ・国家戦略特区の取組みにより目指す成果(年度単位のフロー) <span style="float: right;">単位:円</span></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>2010年度</th> <th>2015年度</th> <th>2020年度</th> <th>2025年度</th> <th>2030年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="2">KPI</td> <td>0.45兆</td> <td>-</td> <td>1.5兆</td> <td>-</td> <td>5兆</td> </tr> <tr> <td rowspan="4" style="text-align: center;">(内訳) 医療機器</td> <td>日本</td> <td>0.45兆</td> <td>-</td> <td>1.45兆*</td> <td>-</td> <td>4.5兆*</td> </tr> <tr> <td>(内訳)関西</td> <td>660億</td> <td>1,300億</td> <td>2,950億</td> <td>5,600億</td> <td>1.1兆</td> </tr> <tr> <td>既存特区からの増分</td> <td>-</td> <td>+100億</td> <td>+1,150億</td> <td>+2,800億</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>関西が占める割合</td> <td>15%</td> <td>-</td> <td>20%</td> <td>-</td> <td>25%</td> </tr> </tbody> </table> <p>*1.5兆円のうち1.45兆円、5兆円のうち4.5兆円を医療機器による市場獲得と想定。残りは病院サービスの海外展開等。なお、関西における海外市場獲得は全て医療機器によるものと想定。</p> <div style="border: 1px dashed black; padding: 5px; margin-top: 10px;"> <p>(参考) 関西イノベーション特区における目標</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>医療機器: 関西からの輸出額 2015年 1,200億円 2025年 2,800億円</li> </ul> </div>			2010年度	2015年度	2020年度	2025年度	2030年度	KPI		0.45兆	-	1.5兆	-	5兆	(内訳) 医療機器	日本	0.45兆	-	1.45兆*	-	4.5兆*	(内訳)関西	660億	1,300億	2,950億	5,600億	1.1兆	既存特区からの増分	-	+100億	+1,150億	+2,800億	-	関西が占める割合	15%	-	20%	-	25%
		2010年度	2015年度	2020年度	2025年度	2030年度																																		
KPI		0.45兆	-	1.5兆	-	5兆																																		
(内訳) 医療機器	日本	0.45兆	-	1.45兆*	-	4.5兆*																																		
	(内訳)関西	660億	1,300億	2,950億	5,600億	1.1兆																																		
	既存特区からの増分	-	+100億	+1,150億	+2,800億	-																																		
	関西が占める割合	15%	-	20%	-	25%																																		

【参考】

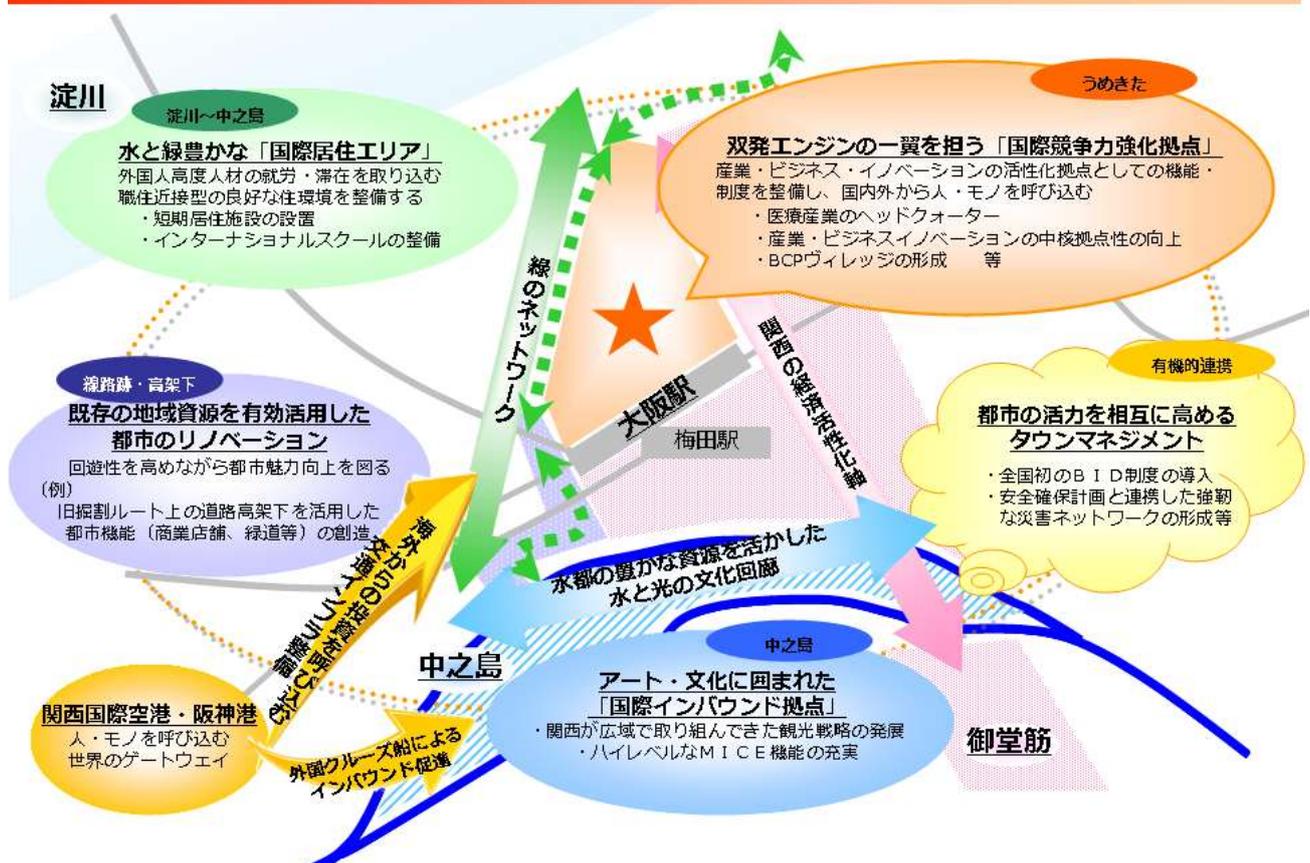
先端医療におけるイノベーション創出・医療産業活性化（イメージ）



## (2) 国際都市圏の形成と都市魅力創造

- ・日本再興に向けては、世界のメガリージョンと戦う圧倒的な都市魅力を備えた国際都市圏の形成が不可欠である。
- ・関西が持つ豊かな地域資源を有機的に連携・強化し、国際社会に対峙する都市圏として競争力を存分に発揮していくためにも、まずは、大胆な規制緩和によって、医療をはじめとしたイノベーションを戦略的に海外展開するヘッドクォーター機能の導入や国内のビジネス拠点の導入を図り、国際都市圏にふさわしい拠点機能の整備を推進する。
- ・同時に、都市魅力創造に向けた取り組みを充実させ、海外インバウンドの呼び込みを加速させるとともに、都市の持続的成長を支えるタウンマネジメント等の制度充実を図り、究極の「ハイエンド都市」の実現を目指す。

### 国際都市圏の形成と都市魅力創造に向けて～ハイエンド都市のイメージ～



【個別プロジェクト件名】

- ①産業・ビジネスイノベーションの活性化拠点整備
- ②都市魅力向上と有機的連携による国際都市圏形成
- ③水都等の地域資源を活用した観光インバウンド促進
- ④都市の持続的成長を支える仕組みづくり

	テーマ	重点取り組みプロジェクト	要望する規制緩和等の例
<p>拠点形成</p> <p>面的発展</p> <p>持続的発展</p>	産業・ビジネスイノベーションの活性化拠点整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>○医療産業のヘッドクォーター形成</li> <li>○産業・ビジネスイノベーションの中核（ハブ）拠点性の向上 →企業立地を推進する各種制度の充実（①）</li> <li>○BCPビルディングの形成</li> <li>○最先端の技術・ICTを活用した都市の整備</li> <li>○都市や社会の変化に柔軟に対応する段階的都市開発 →土地の長期保有の仕組みづくり（②）</li> <li>○都市のポテンシャルを最大限に活用する機能的な都市公園の整備 →都市公園の重層利用・暫定利用等（③）</li> <li>○利便性を促す鉄道ネットワークの整備</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①企業立地を推進する各種制度の充実 ・企業版エンジェル税制の新設 ・地方税軽減相当額の国税課税所得不算入</li> <li>②土地の長期保有の仕組みづくり ・土地保有者への無利子・低利子融資の充実</li> <li>③都市公園の重層利用・暫定利用等 ・公園一体建物制度における立体都市公園の敷地所有に関する特例措置、等</li> </ul>
	都市魅力向上と有機的連携による国際都市圏形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>○既存の資源を有効活用した都市のリノベーション →旧掘割ルート上の高速道路高架下を活用した都市機能の創造（④）</li> <li>○周辺エリアとのつながりを生み出す都市型緑地の整備 →都市型連担緑地の形成（⑤）</li> <li>○外国人高度人材の就労・滞在を取り込む職住近接の環境整備 →外国企業・人材エースにマッチした居住施設の設置推進（⑥） →インターナショナルスクールの設置推進（⑦）</li> <li>○既存ビル建替えに伴う新たな都市機能・都市シンボルの創造</li> <li>○都市のポテンシャルを活用した再生可能エネルギー利用の推進</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>④旧掘割ルート上の高速道路高架下を活用した都市機能の創造 ・道路空間（高架下等）の利用制限の柔軟化、利用計画認定手続きの簡素化</li> <li>⑤都市型連担緑地の形成 ・各敷地内（一団地）での緑化必要面積を、一定規模の地区内の公有地等で集約可能とする制度提案</li> <li>⑥外国企業・人材エースにマッチした居住施設の設置推進 ・「共同住宅」に対する旅館業法の弾力的運用</li> <li>⑦インターナショナルスクールの設置推進 ・校地・校舎の自己所有要件の緩和 ・運動場の面積等の基準緩和</li> </ul>
	水都等の地域資源を活用した観光インバウンド促進	<ul style="list-style-type: none"> <li>○水都大阪等、観光戦略の充実</li> <li>○MICE機能と文化・観光魅力が融合した国際インバウンド拠点、シンボリック空間の整備 →河川上空を利用した水上ホテルの建設（⑧）</li> <li>○クルーズによるインバウンド促進 →大型船の日本寄航や日本発着のクルーズツアーの増加（⑨）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑧河川上空を利用した水上ホテルの建設 ・河川利用制限の柔軟化 等</li> <li>⑨大型船の日本寄航や日本発着のクルーズツアーの増加 ・観光クルーズ分野における海運協会の規制の緩和 ・日本での入国審査の迅速化・簡素化 等</li> </ul>
	都市の持続的成長を支える仕組みづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>○官民連携によるタウンマネジメント等、都市環境の推進体制の構築 →全国初のBID制度導入と関西各エリアへの展開（⑩） →都市安全確保計画と連携した強靱な災害ネットワークの形成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⑩全国初のBID制度導入 ・エリアマネジメント新法の創設 ・都市機能維持に資する新たな税制度創設（都市維持税）</li> </ul>

究極のハイエンド都市の実現へ

(2)ー① 産業・ビジネスイノベーションの活性化拠点整備

<p>提案の ニーズや背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西では、「グランフロント大阪」や「あべのハルカス」等の都市開発プロジェクトが相次いで開業することによって、経済の活性化気運が日々高まっており、関西経済停滞を打破する新たな起爆剤として、次なる大型の都市開発プロジェクトへの期待が寄せられている。</li> <li>・大阪駅周辺は、交流・交通拠点としての高いポテンシャルを有しており、特に一からの更地開発となる「うめきた 2 期開発区域」については、関西、ひいては日本の成長・発展を牽引する重要プロジェクトとしての期待も大きく、今後、大阪府市他による民間提案募集が予定され、関経連としても実行委員として参加する等、官民一丸となって取り組みを進めようとしているところである。</li> </ul>
<p>具体的な プロジェクト の内容</p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・双発エンジンの一翼を担う国際競争力強化拠点として、「うめきた」をプラットフォームとして、医療をはじめとした、産業・ビジネスイノベーション、国際交流の活性化拠点としての機能および制度の整備をすすめ、機能性を有した都市空間の創出や、BCP ビレッジ等の強靱な都市機能の整備推進を図り、国内外から人・モノを呼び込む。</li> <li>・なお、開発にあたっては、長期的・継続的視点を持って、都市や社会の変化に柔軟に対応しながら、段階的な開発を展開することが期待されている。</li> </ul> <p><b>①医療産業のヘッドクォーター形成</b></p> <p>国内の医療事業のヘッドクォーターとして、医療産業の戦略立案から海外展開まで一貫通貫した取り組みを加速させるべく、本年 10 月に開設が予定されている PMDA-WEST をはじめとして、日本版 NIH 中核機能の関西設置や、MEJ の関西での機能強化を図る。</p> <p><b>②産業・ビジネスイノベーションの中核(ハブ)拠点性の向上</b></p> <p>ナレッジキャピタル等、関西で生まれたグローバルイノベーションを核に、国内外のビジネスプレイヤーが集う拠点としての機能と制度の整備を促進する。</p> <p><b>③BCP ビレッジの形成</b></p> <p>都市における「防災」「危機管理」が重視される中、企業の事業継続性を担保する最新鋭の安全性、防災性を有した都市機能を整備し、国内企業の筆頭支店の集約を図る。(金融業務等、継続が不可欠な業務機関の代替機能等)</p> <p><b>④最先端の技術・ICT を活用した都市の整備</b></p> <p>一からの更地開発が可能である利点を活用し、鉄道地下化に合わせたインフラ設備や大規模防災公園としての活用が可能な都市公園の整備を図り、河川や下水を活用した水や熱の有効利用等、最先端の技術や ICT を活用した都市基盤の整備を進める。</p> <p><b>⑤都市や社会の変化に柔軟に対応する段階的都市開発</b></p> <p>都心部における良好な空間や機能などのコンセプトを維持し続けること、経済合理性のみの鉄道機構所有土地の切り売りを避ける必要があることから、中立的(公的)な機関の協力を得ながら、官民一体となり、開発フェーズに合わせた柔軟な土地保有の仕組</p>

	<p>みづくりの検討を行う。</p> <p><b>⑥都市のポテンシャルを最大限に活用する機能的な都市公園の整備</b> 都心部の緑地空間創出にあたって、立体都市公園制度の活用等により、機能性を追及した、土地の高度な利用方法を検討する(重層利用等)。良好な都市空間と高度な都市機能を兼ね備えた新たな都市のシンボルの創造により、都市格の向上に繋げる。</p> <p><b>⑦利便性を促す鉄道ネットワークの整備</b> 鉄道地下化に伴う新駅設置等、関西国際空港から大阪都心部、新大阪、神戸、京都など関西広域とのアクセス性向上に繋がり、世界からの人・モノが集まる拠点としての機能向上を進める。</p> <p><b>【先駆性・先進性】</b> ・うめきた 2 期は関西の「最後の一等地」と呼ばれており、一からの更地開発が可能である。都市において、「防災」「危機管理」が重視される中、最新鋭の安全性、防災性を有した強靱な都市基盤整備が可能であり、双発エンジンの一翼を担う本拠地として、最先端の技術・ICT を活用した都市の整備を行っていく。また防災計画の策定・維持等、ハード・ソフト両面で官と民が連携・協働しながら、「強靱なまち」を実現する。</p> <p><b>【関経連の役割】</b> ・関経連として、うめきた専門委員会等の活動を通じて、大阪府市等の地元行政や関係事業者と意思疎通を行ってきた。今年度は大阪府市他による民間提案募集も予定されており、関経連も実行委員として参画する等、経済団体として、各プロジェクトにおける事業主体である企業及び関係行政機関等の連携を促進し、プロジェクト推進を強力に後押しする。</p>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<p>①「医療イノベーション創出・医療産業活性化」の該当箇所を参照 ②大阪府市、(株)KMO ③～⑥民間提案募集により今後決定 ⑦西日本旅客鉄道(株)、阪急電鉄(株)、等</p>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p>①「医療イノベーション創出・医療産業活性化」の該当箇所を参照 ②企業立地を推進する税制特例</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○企業版エンジェル税制の新設 ベンチャー企業への投資に関する税制優遇措置が法人には認められておらず、ベンチャー企業の成長に拍車をかけるため本税制改正が必要。</li> <li>○地方税軽減相当額の国税課税所得不算入 法人税の損金の対象となる地方税を軽減した場合、その軽減額分は法人税の課税所得となり、国税の対象となるため、軽減効果が減殺されてしまう。 なお、いずれも一時的な税収減に繋がる恐れがあるが、新しい企業の成長により、中長期的には、税収増をもたらす効果があると考え。</li> <li>○外国法人及び外国法人誘致に係る日本法人の法人税減免 外国法人が進出先や投資先を決定する際の検討要素の中で、法人税率は最重要項目の一つであり、企業が進出を決定する決め手となるケースも少なくない</li> </ul>

が、アジア諸国と比較して日本の法人税率は高く外国法人の誘致が進まない。そこで、外国法人に対する法人税率を、シンガポール、韓国並みの法人税率 20%まで減免し、また、外国法人誘致に係る日本法人についても一定の法人税減免を行うことで、外国法人誘致を加速させるとともに、誘致に係る周辺ビジネスを促進させる。

#### ⑤中立的(公的)機関による、土地保有者への無利子・低利子融資支援の充実と、開発期間中の税制優遇

開発期間中の土地保有者の負担が大きい場合、中長期にわたり、計画的・段階的に安定した開発を行うことが困難になる恐れがあるため、公的機関による支援を要請する。なお、開発期間中の固定資産税、都市計画税の減免にあたっては、一時的な税収減をもたらすおそれがあるものの、計画的な再開発を後押しすることは、都市の魅力向上につながり、結果として流入人口の増加、および開発地区における税の増収が期待できると考える。

#### ⑥立体都市公園制度の規制緩和

##### ○公園一体建物制度における立体都市公園の敷地所有に関する特例措置

立体都市公園を設置するにあたり、民間事業者が建物を設置する場合には、事業性を考え、屋上型の立体都市公園とすることが想定される。この場合、法による設置基準により、敷地は公園管理者と公園一体建物所有者の共有となるため、資産の流動性が阻害されやすい。また、公園管理者との一体建物協定により、施設管理や建物の事業運営に関しての行為の制限がされ、柔軟な公園運営が阻害されやすい。そこで、民間開発と公園の整備・管理・運営の一体化によるメリットを生み出すため、都市公園としての枠組みを確保しながら、土地・施設すべてを民間整備・所有とし、公園の管理・運営を民間に一体化させることを要望する。また、持続的な公園の管理・運営のための事業者へのインセンティブとして、公園施設の税減免・優遇、公園部分での収益事業等利用制限の緩和を併せて要望する。

なお、民間事業者が設置・運営・管理を行うことで、都市公園の公共性が薄まる可能性があるものの、公共オープンスペースとしての機能を担保する協定を締結することで、公共空間として必要な機能を有した、民営都市公園が実現され、運営費用の低減等のメリットが期待できると考える。

##### ○開発許可時に設置が求められる「公園」の定義拡大

事業者が一定規模の開発行為の許可を受けるにあたって設置を求められる「公園」の定義を拡大し、現行法令では認められていない立体都市公園(屋上型及び人工地盤型)についても「公園」として見做されるよう求める。(立体都市公園(地下利用型)は認められている)

なお、現行法において、屋上型及び人工地盤型は、土地自体が公園としての機能を有しているとは言い難いとして「公園」と認められていないが、それらについても、都市公園に対して求められる公共オープンスペース機能等を地下利用型と同程度確保するよう留意するものとする。

	<p><b>⑥都市公園法における設置可能な便益施設に関する要件緩和</b></p> <p>現在、都市公園内に設置できる便益施設は簡易な売店やレストラン等に限定されているが、公園内での賑わい創出と周辺地域との回遊性向上を図るため、設置可能な便益施設に関する要件緩和を求める。</p> <p>ただし、便益施設に関する要件緩和は、都市公園の持つ公共オープンスペースとしての機能を損なうおそれがある。そこで、当該要件緩和に基づき便益施設を設置する際には、都市公園の利用増進はもとより、公共オープンスペースとしての機能向上に繋がる防災性向上等の要素も加味した上で、便益施設に相応しいと判断される施設を優先的に設置する。</p>
<p><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・双発エンジンの一翼を担う国際都市にふさわしい拠点機能の整備が推進されることにより、国内外からのビジネス流入人口の増加や、税収入の増加、新規ビジネス・産業の市場規模拡大が期待できる。また、都心部に機能性の高い緑地空間を整備することにより、イベント収入等による経済効果が期待できる他、非常時の帰宅困難者の受け入れ対応も可能となる等、都市力の向上に繋げることができる。</li> <li>・拠点整備に係る総事業費は、1,500 億円以上であると見込んでいる。</li> </ul> <hr/> <p><b>( i ) どの KPI に資するか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度外国人材の活用 ポイント制の導入後 11 ヶ月で高度人材認定された外国人数の実績(約 430 人)からの飛躍的な増加</li> <li>・2020 年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状 4 位→3 位以内 ●独自 KPI: 同ランキングにて、大阪が現状 17 位から 10 位以内 (2012 年の同ランキングにおいて、10 位以内に 1 国から 2 都市以上入っている国はない。今回の提案では、関西を首都圏と並び立つ、日本の成長の「双発エンジン」となることを目指している。 大阪が 10 位以内に入ることで名実ともに日本の「双発エンジン」となり、世界に冠たる国際都市の一つとして、首都圏とともに日本の競争力を強化し、成長力を大きく押し上げるものと確信する。)</li> </ul> <p><b>( ii ) 定量的にどの程度達成に貢献できるか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・うめきた 2 期では多くの企業が先端科学技術産業に従事するため、当プロジェクトにより高度人材認定対象となる外国人 800 名程度の増加が見込まれることから、国の掲げる目標への大幅な貢献が期待できる。</li> <li>・今回、関経連が国家戦略特区プロジェクトとして提案している「医療イノベーション創出・医療産業活性化」及び「交通・物流インフラの整備・活用」とあわせて推進し、世界随一の国際都市圏を形成することで、世界の都市総合ランキングの評価 6 分野の中から特にこれらプロジェクトと関連の深い「経済」「研究・開発」「文化・交流」「環境」「交通・アクセス」を著しく向上させ、大阪の 10 位以内を達成する。</li> </ul>

(2)－② 都市魅力向上と有機的連携による国際都市圏形成

<p>提案の ニーズや背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日本再興に向けては、世界のメガリージョンと戦う、高い都市魅力を備えた国際都市圏の形成が不可欠である。</li> <li>・産業・ビジネス等の活性化拠点である「うめきた」の周辺には、淀川から中之島、御堂筋にかけて、生活・教育・文化・自然・歴史等、多様な地域特性を有したエリアが隣接している。</li> <li>・それら周辺エリアの個性的な魅力を面的に向上させることに加え、有機的に相互連携させることで、高い都市魅力を備えた国際都市圏を形成することができる。</li> </ul>
<p>具体的な プロジェクト の内容</p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「うめきた」周辺に位置する、緑と水が豊富な「国際居住エリア」、既存の社会インフラを活用した「歴史・文化の再生エリア」、アート・文化に囲まれた「国際インバウンド拠点エリア」等にて、各々の魅力を面的に向上させ、有機的に連携させることで、高い都市魅力を備えた国際都市圏を形成することができ、ひいては、都市の国際競争力に繋げるものである。</li> </ul> <p><b>①既存の資源を有効活用した都市のリノベーション</b> 線路跡や鉄道・高速道路の高架下等、既存の社会インフラを利活用し、まちの魅力を向上させるとともに回遊性を高める。(例:旧掘割ルート上の高速道路高架下を活用した都市機能(商業店舗、緑道等)の創造)</p> <p><b>②周辺エリアとのつながりを生み出す都市型緑地の整備</b> 既存および新たな緑地スペースを集約し、連担緑地とすることで、緑のネットワークを形成し、快適な都市型緑地及び歩行者空間を整備する。</p> <p><b>③外国人高度人材の就労・滞在を取り込む職住近接の環境整備</b> 外国人高度人材を取込むため、数ヶ月程度の滞在を想定した外国企業・人材ニーズにマッチする居住施設の設置、インターナショナルスクールの整備といった環境整備等を進める。</p> <p><b>④既存ビル建替えに伴う新たな都市機能・都市シンボルの創造</b> 当提案エリアにおける文化・都市シンボルとなる大規模建替計画やインフラ整備計画について、相互に有機的な繋がりをもって推進することで、都市全体の国際競争力を強化する。</p> <p><b>⑤都市のポテンシャルを活用した再生可能エネルギー利用の推進</b> 当提案エリア内には、河川水や下水など温度差利用が可能な再生可能エネルギーが豊富にあるため、地域冷暖房の採用等を通じて、これらエネルギーを活用し、低炭素社会の実現を目指すものである。</p> <p><b>【先進性・先駆性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・産学官やまちづくり団体等が一体となって、全国初の BID 制度導入や連鎖型開発、緑のネットワーク整備等、ハード・ソフト両面での有機的連携の取組みを面的に行っている点は、先進性・先駆性があると考えている。</li> </ul>

	<p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関経連として、うめきた専門委員会等の活動を通じて、大阪府市等の地元行政や関係事業者と意思疎通を行ってきた。また、「関西ビジョン 2020」の中で、関西を外国人が世界一住みやすい地域にすべく、外国人が利用しやすい住環境整備をアクションプランとして掲げている。</li> <li>・今後も、経済団体として、各プロジェクトにおける事業主体である企業及び関係行政機関等の連携を促進し、プロジェクト推進を強力に後押しする。</li> </ul>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>①～③大阪府市、経済団体、等</li> <li>④日本郵政(株)、(株)朝日新聞社、阪神電気鉄道(株)、等</li> <li>⑤中之島まちみらい協議会、(株)朝日新聞社、(株)ロイヤルホテル、等</li> </ul>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>①道路空間(高架下等)利用に関する規制緩和</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○道路空間(高架下等)の利用制限の柔軟化</li> <li>○利用計画認定手続きの簡素化</li> </ul> <p>平成 21 年の通達により、道路空間の有効活用が推進されてきたが、利用用途に対する市場ニーズや求められるスピード感を鑑みると、さらなる柔軟化等が必要と考えている。</p> <p>なお、利用制限の柔軟化によって、道路構造物のスムーズな保守管理に支障が生ずることのないよう、道路空間の利用者が道路管理者との間で緊密に協議、調整し対処することとしたい。</p> <p><b>②敷地単位で確保される緑地を公有地等に集約する制度構築(都市型連担緑地の形成)</b></p> <p>現在、緑地については付置義務により敷地単位でスポット的に確保されるが、それでは連続した魅力ある緑地が形成しにくい。よって、各敷地内(一団地内)での緑化必要面積を、一定規模の地区内の公有地等で集約可能とする制度を提案する。</p> <p>なお、緑地の集約により、緑地へのアクセスが悪い場所が発生する可能性があるが、集約することによって都市魅力を高める質の高い緑地の確保が可能となり、地区全体としての良質な住環境の確保が可能となる。</p> <p><b>③旅館業に関する規制緩和(「共同住宅」に対する旅館業法の弾力的運用)</b></p> <p>近年、数ヶ月程度滞在する外国人を中心にサービスアパートメントのニーズが高まっているが、現在はサービスアパートメントの定義がないためホテルの基準で整備を行っており、賃貸住宅と比較すると設備投資等の面で高コストとなり、普及が進んでいない。</p> <p>そこで、特定利用者の継続的滞在が想定されるサービスアパートメントについて、その施設営業者が衛生面の維持・管理を行うなど一定の条件を満たすときは、建築基準法等により建築物の構造上及び用途上「共同住宅」であり、不特定多数の利用を想定した防災設備等を有していない場合であっても、旅館業法第2条で定める「ホテル営業」の許可を受けることができるものとする。</p> <p><b>③インターナショナルスクール設立、運営にかかる規制緩和</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○校地・校舎の自己所有要件の緩和</li> </ul>

	<p>○土地代・建物代の負担軽減</p> <p>○運動場の面積等の基準緩和</p> <p>校地校舎の自己所有要件がインターナショナルスクール設立促進に対する阻害要因の1つとなっていることを踏まえ、それらに関する規制緩和を進め、インターナショナルスクールの設立を促す。</p> <p>なお、校地・校舎の自己所有要件を緩和とした場合、事業継続性に対する懸念があげられるが、運営法人の経営・財務状態等が一定の基準を満たす場合にのみ対象とするものとする。また、運動場の面積等の基準を緩和した場合、就学児童、生徒の学習・発達に対する影響が懸念されるが、公共施設、周辺学校との連携により、適切に対応できるものとする。</p> <p><b>④民間事業者が取得する文化芸術の振興に資する不動産および設備に対する投資優遇税制の拡充など税制面での支援</b></p> <p>○民間事業者が取得する劇場用途等の建築物に対する不動産取得税の軽減</p> <p>○劇場機材等、新たに設置する文化芸術の振興に資する機械および装置に対する特別償却もしくは税額控除</p> <p>○興行や作品への投資を活性化させるための個人・法人への税制優遇（寄付金の損金算入等）</p> <p>○民間事業者が取得する劇場用途等の建築物に対する固定資産税、都市計画税の軽減</p> <p>なお、一時的に税収減の恐れがあるものの、劇場等の振興により、当該地区への流入人口の増加をもたらす、結果として全体の法人税等の増収に貢献する。</p> <p><b>⑤河川水利用にかかる手続の簡素化</b></p> <p>○河川水利用に係る水利権許可権者を都道府県知事に委譲</p> <p>河川水利用に係る規制が厳しく、手続きが煩雑であるため、利用が進まない。</p> <p>○都心の一定区域を対象に、行政側で定期的に環境影響評価用基礎データを整備し事業者が活用可能とする仕組みの構築</p> <p>なお、周辺河川の水温変化に伴う生態系への影響や、下流域での水利用の影響が懸念されるが、当該地区ではすでに先行事例により環境アセスメントが行われており、柔軟に先行事例を参照することにより、懸念される影響は小さいと考える。</p>
<p><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<p>・住環境の改善や、エリア間の回遊性向上、アクセスの向上、都市魅力の高まりによって、国内外からビジネス客や観光客が増加する。それに伴い、周辺地域の経済活動活性化が図られ、以下のような効果が見込まれる。</p> <p>○国内外からのビジネス客や観光客増加による経済効果:6,250 億円</p> <p>○新たな都市シンボルの総工費及び売り上げ効果増:3,000 億円、350 億円／年</p> <p>○道路下を活用した商業施設の売り上げ効果増:40 億円／年</p> <p>○緑地回遊性向上による沿道商業施設の売り上げ効果:34 億円／年</p> <p>○2030 年には、大阪市北区の人口に占める登録外国人割合を4%から7%に（東京都港区と同水準）等</p>

### (i) どの KPI に資するか

- ・高度外国人人材の活用ポイント制の導入後 11 ヶ月で高度人材認定された外国人数の実績(約 430 人)からの飛躍的な増加
- ・国際バカロレア認定校(現在 16 校)等を 200 校
- ・2020 年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状 4 位→3 位以内
  - 独自 KPI: 同ランキングにて、大阪が現状 17 位から 10 位以内  
(2012 年の同ランキングにおいて、10 位以内に 1 国から 2 都市以上入っている国はない。今回の提案では、関西を首都圏と並び立つ、日本の成長の「双発エンジン」となることを目指している。  
大阪が 10 位以内に入ることにより名実ともに日本の「双発エンジン」となり、世界に冠たる国際都市の一つとして、首都圏とともに日本の競争力を強化し、成長力を大きく押し上げるものと確信する。)
- ・2030 年には訪日外国人旅行者 3,000 万人を超えることを目指す。

### (ii) 定量的にどの程度達成に貢献できるか

- ・うめきた 2 期では多くの企業が先端科学技術産業に従事するため、当プロジェクトにより高度人材認定された外国人 800 名程度の増加が見込まれることから、国の掲げる目標への大幅な貢献が期待できる。
- ・高度外国人人材の多数受入れに伴う帯同家族への就学環境整備の観点から、当該エリアにバカロレア認定校を 8 校程度配置する必要があるため、国が目標とする。
- ・バカロレア認定校数 200 校に大きく貢献できる。
- ・今回、関経連が国家戦略特区プロジェクトとして提案している「医療イノベーション創出・医療産業活性化」及び「交通・物流インフラの整備・活用」とあわせて推進し、世界随一の国際都市圏を形成することで、世界の都市総合ランキングの評価 6 分野の中から特にこれらプロジェクトと関連の深い「経済」「研究・開発」「文化・交流」「環境」「交通・アクセス」を著しく向上させ、大阪の 10 位以内を達成する。
- ・観光戦略の充実により、関西を訪問する訪日外国人旅行者数を 1,200 万人に増加させることで、国が目標とする 3,000 万人に大きく貢献できる。

(2)－③ 水都等の地域資源を活用した観光インバウンド促進

<p>提案の ニーズや背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関西は、大阪、京都、神戸、奈良など、個性的な大都市や歴史のある都市・地域が狭い範囲に集積する世界でも類を見ない地域であり、国宝・重要文化財の数は日本国内の約半数を占めるなど、観光資源が非常に豊富である。</li> <li>・そこで、関西国際空港および阪神港をアジアおよび世界のゲートウェイとして位置づけ、世界各国からのインバウンドを本提案エリア周辺に呼び込み、近接する関西各地の観光拠点へのアクセスを容易にすることで、インバウンド効果を関西全体へ波及させ、経済活性化を図る。</li> </ul>
<p>具体的な プロジェクト の内容</p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本提案エリア周辺を観光インバウンドの拠点として位置づけ、関西が広域でこれまで取り組んできた観光戦略を一層発展させつつ、水都大阪の歴史・文化資源の魅力を活かしたハイレベルの MICE 機能を整備し、世界の中でも個性的な都市魅力を創造する。</li> </ul> <p><b>①水都大阪等、観光戦略の充実</b></p> <p>訪日外国人旅行者の増加に向け、各個別施策の柱にあたる総合戦略としての観光戦略を一層発展させる。</p> <p>&lt; 取り組み例 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水都パートナーズ組織を活用した、水辺空間と都市公園の包括占有による都市環境の整備と、集客プロモーションの充実</li> <li>・各地域に賦存する関西の歴史・文化的遺産を、デジタルアーカイブ等のIT技術により統合し、海外へ発信することで観光インバウンドへ繋げる。</li> </ul> <p><b>②MICE 機能と文化・観光魅力が融合した国際インバウンド拠点、シンボリック空間の整備</b></p> <p>本提案エリアでは、都心部を流れるいくつもの河川が水都大阪の魅力向上に大きく貢献するなど、機能面に留まらない優れた都市魅力を有している。そこで、国際インバウンド拠点としての機能強化に向け、大阪国際会議場および日本を代表する国際ホテルを軸とした MICE 機能の更なる拡充を図りつつ、優れた都市魅力を最大限引き出す施設(水上ホテル、美術館等)を設置することで新たなシンボリック空間の創出を目指す。</p> <p><b>③クルーズによるインバウンド促進</b></p> <p>現在、世界のクルーズマーケットで特に急成長を遂げているのは「カジュアルマーケット」と呼ばれる、外国船の比較的リーズナブルなタイプである。このカジュアルマーケットにおける急成長を取り込み、当提案エリアを拠点に、瀬戸内海に賦存する観光資源等を活かした西日本でのクルーズを充実させ、日本でのツアー拡充およびインバウンドの増加を目指す。</p> <p><b>【先進性・先駆性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・水都大阪としての歴史・文化資源など、本提案エリアならではの魅力を最大限引き出し、MICE 機能と文化・観光魅力の融合を目指す点に本提案の先進性が認められる。</li> </ul>

	<p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関経連として、これまで大阪府市や経済団体等で構成される「水と光のまちづくり推進会議」および「大阪観光局運営推進協議会」に参画、支援するなど、関西の観光戦略に貢献するプロジェクトの推進を牽引してきた。</li> <li>・また、「都市創造・文化観光委員会」を設置し、歴史・文化や関西ブランドを活用したインバウンド促進にも取り組んできた。</li> <li>・今後も、経済団体として、各プロジェクトにおける事業主体である企業および関係行政機関等の連携を促進し、プロジェクト推進を強力に後押しする。</li> </ul>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<p>①中之島まちみらい協議会、(社)水都大阪パートナーズ</p> <p>②大阪府市、中之島まちみらい協議会、(社)水都大阪パートナーズ、(株)朝日新聞社、(株)ロイヤルホテル</p> <p>③クルーズ船会社、旅行社</p> <p>※③について、関西地域としての支援体制は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西クルーズ振興協議会(近畿運輸局、関経連等)</li> <li>・神戸客船誘致協議会(神戸市、神戸商工会議所等)</li> <li>・大阪港クルーズ客船誘致推進会議(大阪市、大阪商工会議所等)</li> <li>・京都舞鶴港クルーズ誘致協議会(京都府、舞鶴商工会議所等)</li> </ul>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>②河川利用制限の柔軟化等</b></p> <p>都市・地域再生等利用区域における占用施設に水上ホテル等を設置するケースを想定した河川利用制限の柔軟化および占用料の低減。</p> <p>なお、水上ホテルを設置した場合、洪水、高潮、津波時の安全確保等の運営リスクが考えられるが、河川水位に対応した建物運営方針を策定することで対応は可能。</p> <p><b>③観光クルーズ分野における海運カボタージュ規制の緩和</b></p> <p>日本国内においては海運カボタージュ規制により、外国クルーズ船が国内を回る際、必ず海外の港に寄港せねばならない点に着目し、観光分野(クルーズ船)に限り、同規制を緩和するもの。</p> <p>海運カボタージュ規制の緩和により、リーズナブルな外国船によるショートクルーズ(3～5泊程度)に係る旅行商品の開発やクルーズの普及につながり、将来的には日本発着ツアーの拡充、インバウンドの増加といった効果への波及も期待している。</p> <p>なお、海運カボタージュ規制の緩和には、内航海運業者への事業性および国内安定輸送に対するリスクが想定されるが、本提案は観光分野(クルーズ船)に限定するものであり、懸念されるリスクも把握可能な範囲に留まる。</p> <p><b>③巨大船の瀬戸内海の夜間航行制限の緩和</b></p> <p>全長200m以上の船舶(巨大船)については、備讃瀬戸東、北、南航路及び水島航路等における夜間の航行を禁じ、昼間に航行するよう規制されている。しかし近年の船舶性能の向上、航行援助設備の充実により、巨大船といえども基本的な安全性は確保されていることから、夜間航行を可能とする。</p>

	<p><b>③日本での入国審査の迅速化・簡素化</b></p> <p>大型船旅客の入港に迅速に対応するため、審査場所の確保・増設、審査人員体制の強化などにより審査を迅速化する。</p> <p>入国審査の迅速化により 2,000～3,000 人規模での大型クルーズ船の入港への対応がスムーズになり、乗客の満足度が高まり、日本への寄港回数の増加が期待できる。</p>
<p><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<p>・諸施策との相乗効果により観光魅力、滞在アメニティ、情報発信機能等が高まり、2030年の訪日外国人旅行者の関西訪問率が、現状の35%(2013年4-6月期)から40%程度まで向上が見込める。</p> <p>・2020年の国際会議開催数について、現状から2倍程度の増加が見込める。</p> <p>・大型船の日本寄港や日本発着のクルーズツアーの増加・定着により、寄港地への経済効果、およびインバウンド促進が期待できる。</p> <p>&lt;クルーズ船寄港による経済効果の試算例&gt;</p> <p>神戸港 約1.1億円/回(乗客定員1,302人) ※平成22年土木学会論文より</p> <p>&lt;クルーズ市場のポテンシャル&gt;</p> <p>欧州のクルーズ人口:490万人(2009年) 国内人口(約5億人)の約1%</p> <p>アジアのクルーズ人口:150万人(2009年) 国内人口(約30億人)の約0.05%</p> <p>日本のクルーズ人口:19万人(2011年) 国内人口(約1.2億人)の約0.15%</p> <p>⇒欧州並みにクルーズ市場が拡大した場合、日本国内のクルーズ人口は約120万人、アジア全体のクルーズ人口は約3,000万人まで増加が見込める。</p> <p>※全国クルーズ活性化会議 国土交通省資料より</p> <hr/> <p><b>(i)どのKPIに資するか</b></p> <p>・2013年に訪日外国人旅行者1,000万人、2030年に3,000万人超をめざす。</p> <p>・2020年までに、世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状4位→3位以内</p> <p>●独自KPI:同ランキングにて、大阪が現状17位から10位以内</p> <p>(2012年の同ランキングにおいて、10位以内に1国から2都市以上入っている国はない。今回の提案では、関西を首都圏と並び立つ、日本の成長の「双発エンジン」となることを目指している。</p> <p>大阪が10位以内に入ることにより名実ともに日本の「双発エンジン」となり、世界に冠たる国際都市の一つとして、首都圏とともに日本の競争力を強化し、成長力を大きく押し上げるものと確信する。)</p> <p><b>(ii)定量的にどの程度達成に貢献できるか</b></p> <p>・観光戦略の充実により、関西を訪問する訪日外国人旅行者数を1,200万人に増加させることで、国が目標とする3,000万人に大きく貢献できる。</p> <p>・今回、関経連が国家戦略特区プロジェクトとして提案している「医療イノベーション創出・医療産業活性化」及び「交通・物流インフラの整備・活用」とあわせて推進し、世界随一の国際都市圏を形成することで、世界の都市総合ランキングの評価6分野の中から特にこれらプロジェクトと関連の深い「経済」「研究・開発」「文化・交流」「環境」「交通・アクセス」を著しく向上させ、大阪の10位以内を達成する。</p>

## (2)－④ 都市の持続的成長を支える仕組みづくり

<p><b>提案の ニーズや背景</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高度成長とそれを支える大規模なスクラップアンドビルド、都市は「つくれば、つかわれる」という時代は終わり、少子高齢化・成熟化のなかで「ストック活用」と「マネジメント」がまちづくりの最大テーマとなる構造的にも質的にも大きな転換期を迎えている。また、低成長時代にあっても既存ストック活用に民間の知恵と力を導入することにより、地域経済活性化に成功したニューヨークの BID 制度が世界的に注目されている。</li> <li>・日本再興戦略においても都市環境の向上、良好な治安の確保、防災力の向上等を通じて、都市の国際競争力を高めることが重要と示されているように、都市の環境改善と活性化により日本の国を強くすることが求められている時代となった。</li> <li>・また、地方財政悪化のもとで、公共施設の平均的な管理水準の低下が将来的に避けられない状況にあり、公共空間をはじめ、都市ストックの質を維持し高めていくためには、その管理へ民間の参加拡大、より一層の官民連携が必須である。</li> <li>・そこで、都市計画法をはじめとしたまちづくり関連法制度と税制に対し、より鮮明にエリアマネジメント概念を取り入れ、都市の持続的発展を推進する必要がある。</li> <li>・その一里塚として、特区において、民間が都心の公共空間の維持管理・活用を推進する BID 制度を導入することにより、官民あげて都心の環境整備を推進するとともに、都市機能および魅力を向上させる。</li> </ul>
<p><b>具体的な プロジェクト の内容</b></p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・全国初の BID 制度導入と関西各エリアへの展開</li> <li>・都市安全確保計画と連携した強靱な災害ネットワークの形成</li> </ul> <p><b>【先駆性・先進性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、日本では限定的・暫定的な取り組みでの活性化事例はあるものの、安定活動財源を持ちつつ持続的発展をする仕組みを持ったエリアマネジメントを導入している事例はない。従来できなかった一民間事業者による「公共財の管理」「公共財のグレードアップ」「公共空間の活用」の一元的実施により環境整備を推進することで、欧米での BID 導入成功事例であるニューヨークタイムズスクエアのように都市魅力を飛躍的に向上させる。</li> </ul> <p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関経連は、2010 年より都心における企業参加のまちづくり活動について研究会をおこなってきた。いち早く、欧米で BID 制度をきっかけに、都市を蘇らせ、更には魅力創造をはかっていることに着目し、体制や法制度等について調査をおこなってきており、2012 年には日本における企業参加型まちづくり推進のための仕組み“K-BID”を提唱したところである。</li> <li>・その後も「リージョン・コアまちづくり活動に関する検討会」や「梅田地区エリアマネジメント実践連絡会」「大阪版 BID 検討会」にて導入に向けた検討をおこなっているところであるが、この 3 年間の蓄積ノウハウをもとに大胆な規制緩和のもと、加速度的な制度措置をはかることができる。</li> <li>・また、関経連内で 9 つのまちづくり組織と大阪府、大阪市、神戸市、京都市の都市計画</li> </ul>

	<p>部局との連携した研究会を主催しており、今回国家戦略特区にて、先進地区の制度構築を成功させ、波及展開の後押しが可能である。</p>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<p>・梅田地区エリアマネジメント実践連絡会 等 特定都市再生緊急整備地域内で組成する団体</p>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>①エリアマネジメント法(日本版 BID 法)の創設</b>  都市を育て、蓄積してきた都市ストックの質を高めていくことが強く求められているにもかかわらず、エリアマネジメントを規定するものがないため、都市の高質化が進まない。エリアマネジメント法を創設し、BID 団体の「公共性にかかる地位」、「公共的な事業実施に係る権限付与」、「災害時の地域における行政権限の代行」を規定し、都市の高質化を推進する。</p> <p><b>②地方自治法の変更による BID 団体の「特別地方公共法人」位置づけ</b>  BID 団体でおこなう事業は、公共財の管理、防災、公共空間の活用を通じて都市ストックを高めることであり、地方公共団体に準じる取り組みであることから、「特別地方公共法人」に位置づける。</p> <p><b>③都市計画税の都市維持税への移行による財源用途の拡充  (エリアマネジメント活動支援への用途拡充)</b>  都市計画税は「都市計画事業又は土地区画整理事業の費用に充てる」とされており、開発を主眼にしている。都市の成熟時代を迎えた今、都市の維持管理に費用を要するにもかかわらず充当できない等、時代にそぐわない税制となっている。成熟時代にふさわしい、都市ストックの質を高める為の費用を充てることが可能となる税制拡充し、まちづくりの総合的な税制として都市計画税を改める必要がある。</p>
<p><b>実施による日本経済再生に向けた効果</b></p>	<p><b>【経済効果、将来的な波及効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今回想定をしている、うめきた先行開発区域グランフロント大阪地区での BID 導入により、現状想定年間 2500 万人の来街者数が、5 年間で 29%の増、売上額が約 150 億円増になり、年間約 650 億円の売上向上が見込める。(その他にもテナント入居率向上、資産価値向上)</li> <li>・また、来街者増は同施設内のナレッジキャピタルへの誘引による交流が促進され、一層の「産業創出」、「文化発信」「国際交流」「人材育成」がはかれる。</li> <li>・2026 年にかけてうめきた2期が開発されていくが、2 期は「機能性を有した美しい緑地」のイメージで検討しており、緑地の効果を最大限に活かすため、先行開発区域のエリアマネジメントによる一層の成長とノウハウにより、まさしく双発エンジンのプラットフォームに仕立て上げることが可能となる。</li> <li>・米国の BID、例えばニューヨークのタイムズスクウェアでは、BID 設立後 10 年で、地区を訪れる人は約 4 倍になり、地区内の建物資産価値は 2.3 倍、賃貸床の賃料は 40%の上昇、さらにはブロードウェイの観客も約 70%の増加をするという顕著な効果が現れている。BID 活動として公共空間のプラザ化等、地域プロモーションを始めた 2002 年以降においても、例えば、インフォメーションセンターの来所者が 5 年で 29%増という効果が表れている。</li> </ul>

- ・他の多くの BID でも同様な効果をもたらされていることから、我が国でも大きい効果が見込まれ、日本経済再生に大きく寄与するものと確信する。
- ・前述のように関経連が組織する9つのまちづくり組織、大阪府、大阪市、神戸市、京都市の都市計画部局と連携した研究会により、それぞれの街の特性に応じた制度の適用をおこない、京阪神の都心部の価値を戦略的に高め、関西全体の国際競争力の強化に寄与することになる。

**( i ) どの KPI に資するか**

- ・2013年に訪日外国人旅行者 1000万人、2030年に3000万人超を目指す。(2016年に来阪外国人旅行者 450万人、2020年に650万人超を目指す。)
- ・2020年までに世界の都市総合ランキングにおいて、東京が、現状4位→3位以内(大阪の都市総合ランキングを2012年17位から、2020年10位以内に)

**( ii ) 定量的にどの程達成に貢献できるか**

- ・2020年に来阪外国人旅行者 650万人、2030年には1200万人に大きく貢献する。

### (3) 国際空港等を核とした産業集積と新たなインフラ市場創出

- ・ 関西には、国際拠点空港である関西国際空港、国際コンテナ戦略港湾に指定されている阪神港が存在する。特に、関西国際空港は、24時間運用、アジアとの近接性といった強みに加え、2014年春には、世界最大の国際物流事業者であるFedEx社の北太平洋地区ハブが操業予定であり、諸外国にみられるFTZ（free-trade zone）的な成長の核を形成する場所としてふさわしいと考える。国家戦略特区による大胆な規制緩和等により、航空貨物と親和性の高い成長産業の拠点形成、企業集積を通じ、わが国の本格的成長に貢献する。
- ・ 一方、高速道路については、関西圏は首都圏・中部圏と比較してミッシングリンクが多く存在している。政府のPPP/PFI推進の方針に沿って、現行の法制度では認められていない民間の力の活用等による新たな道路整備手法を国家戦略特区によって導入し、ミッシングリンクの解消を実現する。道路整備による物流・人流の効率化を図ることで、産業の活性化と国際競争力強化、新たな都市拠点形成など本提案の他のプロジェクトの効果を最大限発揮するとともに、道路運営の民間開放による新たなインフラ市場の創出により、成長戦略を支える追加的な成長の起爆剤とする。

#### 【個別プロジェクト件名】

- ① 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
- ② 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～

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	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～
<p>○ 関空を核に諸外国のFTZ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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 他産業の更なる拠点立地を通じた本格的成長の実現</li> </ul> <p>【期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>【主な規制緩和等の要望】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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)</li> <li>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&lt;関税法第70条の省略&gt;) (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)</li> <li>③ 関空と阪神港を活用したSea&amp;Air輸送における仮陸揚げ手続の緩和</li> <li>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)</li> </ol>	<p>○ 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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 有料道路への公共施設等運営権の設定実現</li> <li>・ 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</li> </ul> <p>【期待される効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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</li> <li>・ 有料道路運営の民間開放による新たな市場創出</li> </ul> <p>【主な規制緩和等の要望】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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&lt;道路整備特別措置法3条等&gt;)</li> <li>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&lt;道路整備特別措置法23条&gt;)</li> <li>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&lt;道路整備特別措置法15条、道路法32条・33条&gt;)</li> <li>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)</li> </ol>

### (3)－① 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

<p style="text-align: center;"><b>提案の ニーズや背景</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アメリカやシンガポール、韓国等の諸外国では、国際空港に FTZ (free-trade zone) 等の制度を整備し、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、経済活性化を図る取り組みが進んでいる。わが国としても、今後の経済成長に向けて、国際物流インフラ機能を活かしたビジネス環境をグローバルスタンダードな水準に整備していくことが不可欠であると考えている。</li> <li>・関西国際空港(KIX)では、完全 24 時間運用が可能な国際空港として国際物流ハブ拠点をめざし、医薬品・医療機器等の健康医療産業を戦略貨物と捉え、全国の空港に先駆けた医薬品専用定温庫の整備とともに、関西イノベーション国際戦略総合特区の指定を受け、医薬品業界や地元自治体と、医薬品・医療機器等輸出入手続きの電子化をはじめクールチェーン輸送の強化に取り組むなど、成長戦略を推進してきた。</li> <li>・併せて、2014 年春頃には、世界最大の国際物流事業者である FedEx の北太平洋地区ハブの操業開始を予定しているところである。</li> <li>・こうした関空のこれまでの取り組みや、アジアとの近接性という地理的特性も含めた強みを活かし、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必要があると考えている。</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>具体的な プロジェクト の内容</b></p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関空において、AEO 認証制度の促進、通関手続きの緩和や関税の低減等、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。これにより、航空ネットワークの拡大と、外需の取り込みを通じた我が国経済の成長を図り、日本再興戦略に掲げる我が国の本格的成長を実現する。</li> <li>・その第一弾として、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。関空島内を、関税法や薬事法の規制緩和を行った上で、医療機器分野で世界的シェアを誇るアメリカ製品の修理を行う「アジアリペアセンター」や、3PL の部品倉庫などのアジア拠点を設置することで今後も大きく成長が見込まれるアジアの医療機器のニーズに的確に対応・取り込むことにより国際競争力強化を図っていく。これにより、関西のモノづくり技術と医療研究機関の集積との相乗効果が期待できる。</li> <li>・「医療機器のリペアセンター等のアジア拠点の形成」に続き、航空貨物と親和性の高い健康長寿産業や農林水産業、エネルギー産業のアジア拠点の立地を推進していくとともに、阪神港との連携による Sea&amp;Air の複合輸送などについても検討を進める。</li> <li>・特にエネルギーについては、大規模な水素エネルギーの空港施設への導入と併せて、FC フォークリフトなどの水素関連アプリケーション実用化のための実証事業を展開し、水素関連産業の世界市場の獲得を図るとともに、空港の次世代エネルギー活用</li> </ul>

	<p>モデルや水素関連のシステム・アプリケーションについてパッケージで海外展開を図る。</p> <p><b>【先駆性・先進性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・諸外国の FTZ に相当するような国際空港・港湾を核とした企業集積の取り組みは、わが国国内では沖縄で限定的な内容で試行されているのみ。FedEx の北太平洋地区ハブ操業、後背地の産業・研究機関等の集積といった強みを持つ関西国際空港で、諸外国のFTZ並みの大胆な規制緩和等が実現すれば、わが国の経済成長に大きな寄与が可能となる。</li> </ul> <p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・当会は、関西の自治体及び経済界で組織する関西国際空港全体構想促進協議会の会長団体として、関空の物流ハブ化や国際ネットワークの充実に取り組んでいる。また国際戦略総合特区の指定を受け、当会と関空会社と地元自治体、大阪医薬品協会等により構成された協議会により、医薬品・医療機器の輸出入手続きの電子化を実施中。</li> <li>・本プロジェクトにおいても、会員企業、自治体・他団体、新関空会社と協力し、企業拠点の誘致活動を行っていく。</li> </ul>
<p><b>想定される実施主体</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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等</li> </ul>
<p><b>実施のために必要な規制改革等事項</b></p>	<p><b>①AEO 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（関税法第 79 条）</b></p> <p>関空島内での AEO 取得要件(物理的・人的セキュリティ要件)の緩和など  &lt;規制改革にかかる弊害、リスクに対する予防措置&gt;  新関空会社における保安区域の管理</p> <p><b>②医薬品・医療機器の輸出入手続き簡素化</b></p> <p>輸出入時の税関による他法令確認(関税法第 70 条)を免除  &lt;規制改革にかかる弊害、リスクに対する予防措置&gt;  コンプライアンス要件をクリアした AEO 事業者に限定</p> <p><b>③関税法・薬事法の規制緩和</b></p> <p>修理等のために一時輸入される医療機器の再輸出手続きの簡素化  &lt;規制改革にかかる弊害、リスクに対する予防措置&gt;  国内搬送先の事前届出等</p> <p><b>④関空と阪神港を活用したSea&amp;Air輸送における仮陸揚げ手続きの緩和（関税法第 21 条）</b></p> <p><b>⑤税制優遇</b></p> <p>法人税の優遇措置、選択関税制度の創設</p> <p><b>⑥水素インフラ等に係る規制緩和</b></p> <p>水素インフラの整備・運用、FC 産業用車両の開発等に関する規制緩和(高圧ガス保安法)</p>

<p style="text-align: center;"><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<p><b>【経済効果、将来的な波及効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・内外企業の投資拡大、医療機器・農林水産物等の市場・輸出拡大に寄与する</li> <li>・関西国際空港の国際航空物流ネットワークが一層強化され、その効果は日本全体に及ぶと期待される</li> </ul> <p>&lt;想定スケジュール&gt;</p> <p>H26. 4 国際航空物流事業者(フェデラルエクスプレス)のアジア拠点が稼働</p> <p>H26.12 アジアリペアセンターの整備開始(総合保税区域の申請⇒認定)</p> <p>その後、健康医療産業等の事業者の拠点を順次誘致</p>
	<p><b>( i ) どの KPI に資するか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・3年間でリーマンショック前の設備投資水準(70兆円/年)を回復する</li> <li>・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16兆円(現状12兆円)に拡大する。</li> <li>・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)とする。</li> <li>・2020年のインフラシステム受注を約30兆円に拡大。</li> </ul> <p><b>( ii ) 定量的にどの程達成に貢献できるか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・貨物取扱量を20万t増加(H26)→企業誘致によりさらに拡大</li> </ul>

(3)－② 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～

<p><b>提案のニーズ や背景</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国・地方自治体の厳しい財政状況のもと、国際的に遜色のない物流コストと利便性実現に向けて、三大都市圏環状道路の整備をいかに進めるかが国家的課題となっている。とりわけ、関西においては、首都圏・中部圏と比較してミッシングリンクが多く存在している。</li> <li>・そうした中、「日本再興戦略」では、厳しい財政状況の下で効果的・効率的なインフラ整備・運営を可能とするとともに、民間企業に大きな市場と国際競争力強化の機会をもたらすものとして、国内のインフラ整備・運営を担ってきた公共部門の民間開放（PPP/PFI の活用拡大）を行うとの方向性が明示された。</li> <li>・また、内閣総理大臣を会長とする民間資金等活用事業推進会議の「PPP/PFI の抜本改革に向けたアクションプラン」では、道路については、高速道路等の維持・更新における PPP 的手法の導入検討、地方道路公社の有料道路事業における公共施設等運営権（コンセッション）の活用などが推進すべき取り組みとして具体的に例示されている。</li> <li>・PFI 法においては、PFI 事業の対象事業である「公共施設等」について「道路」が規定されており（第 2 条 1 項）、PFI 事業として道路の整備・運営を行うことは可能となっている。ところが、実際に PFI 事業として行うには、道路整備特別措置法の規定がネックとなっており、現時点では、道路整備・運営に民間企業は参入できない状況である。</li> <li>・道路整備特別措置法ははじめ関連法制度における特別の措置により民間企業の参入を可能とし、関西において全国に先駆けて民間の力を活用した道路整備を実施したい。</li> </ul>
<p><b>具体的な プロジェクト の内容</b></p>	<p><b>【プロジェクトの内容】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本プロジェクトは、道路整備特別措置法など関連法制度における特別措置を講じることにより、有料道路の整備・運営においても PFI 事業として民間企業が参入することを可能とし、三大都市圏をはじめとする大都市圏の道路整備を推進することを提案するものである。これにより、物流の効率化を図ることで国際競争力を強化するとともに、新たな都市拠点形成をバックアップし、産業の活性化を支援する。さらに、道路運営の民間開放による新たなインフラ市場の創出により、わが国の成長戦略を支えていく。</li> <li>・本プロジェクトについては、経済効果および将来的な波及効果に鑑み、政府の「都市再生プロジェクト」が指定する大都市圏における環状道路体系の整備から優先的に適用することが有効と考える。関西においては、淀川左岸線延伸部が同プロジェクトで整備案件として位置づけられている。現在、淀川左岸線延伸部は、地方自治体の厳しい財政状況等により、事業主体が決定していない状況にある。こうした整備効果が高く、従前から重要案件として位置づけられている事業へ本プロジェクトを適用していくことで、新たなインフラ市場を創出することが可能になると考える。</li> </ul>

	<p><b>【先駆性・先進性】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本提案により、一般の有料道路分野において民間企業が事業主体として参入できる特別の措置が認められるならば、わが国初の試みとなる。これを契機として、わが国における道路整備の新たな手法として広く波及することが期待できる。</li> </ul> <p><b>【関経連の役割】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な法制度の実現と事業化に向けて、事業主体(企業)間の連携を促進すること、および政府との橋渡し役等を担う。</li> </ul>
<p>想定される 実施主体</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゼネコン、商社など実施主体となり得る多くの企業を会員に持つ協会が取りまとめ役となり、事業化実現のための検討を行う。</li> </ul>
<p>実施のために 必要な規制 改革等事項</p>	<p><b>【規制改革等】</b></p> <p>&lt;道路整備特別措置法に関する規制改革&gt;</p> <p><b>①整備主体、料金徴収主体に関する規制の緩和</b></p> <p>道路整備特別措置法において、整備主体、料金の徴収主体は、高速道路会社、地方道路公社に限定されている(道路整備特別措置法3条1項等)。民間事業者が整備主体、料金の徴収主体となることを可能とする。</p> <p>これにより、道路においてもコンセッション方式の設定を可能とする。</p> <p><b>②料金の額に関する基準の緩和</b></p> <p>道路整備特別措置法上、料金の額は費用を償うように設定されており、利潤が認められていない(道路整備特別措置法23条)。民間事業者による適正な料金額の設定を可能とする。</p> <p><b>③料金の徴収等に関する基準の緩和</b></p> <p>道路整備特別措置法上、料金徴収期間が限定され、建設費等の償還期間終了以降は原則として料金徴収の継続が認められていない(道路整備特別措置法15条等)。償還期間終了後においても適正なサービス水準維持に必要な維持・更新管理費用を受益者負担によって確保するため、こうした費用相当額について一定期間徴収が可能とする。</p> <p>&lt;道路空間の商業利用に関する手続き、審査基準の緩和・簡略化&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現在、道路占有許可は6要件により厳格化されている(道路法32条、33条)。道路料金以外での事業可能性を拡大すべく、道路空間(行政財産)の商業利用を行う際の手続き、審査基準などを緩和・簡略化する。</li> </ul> <p><b>【税制改正等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・現行税制では、道路修繕費用のための内部留保には課税されることになる。官民のイコールフットイングを確保するために、非課税扱いとなる修繕積立金制度の創設など特別の措置を設ける。</li> <li>・官民による適切な需要リスクの分担のために、民間事業主体に対する政府の無利子融資又は債務保証の特別の措置を設ける。</li> </ul>

	<p><b>【弊害等の予防措置等】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間企業の参入にあたっては、道路に期待されるサービスが安定的に提供されるよう、また、既設道路との整合性も勘案した料金水準が可能となるよう、民間企業のリスク負担を勘案した規制改革、税制措置等の詳細な制度設計が必要である。</li> </ul>
<p><b>実施による 日本経済再生 に向けた効果</b></p>	<p><b>【経済効果、将来的な波及効果】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・淀川左岸線延伸部については、事業費は約 3,000 億円であり、また、その整備効果は、年間約 400 億円(利用者が受ける便益)と試算されている(国土交通省)。加えて、設備投資等による経済効果も非常に高い。本提案プロジェクトを水平展開したならば、わが国の経済成長に大きなインパクトを与えるものとなる。</li> <li>・NEXCO の 3 社が管理する高速道路の大規模更新・大規模修繕に要する概算費用は約 5.4 兆円、首都高速道路(株)が管理する道路の大規模更新・大規模修繕は 7,900 億～9,100 億円と試算されている。こうした老朽化した道路について、更新・修繕を効率的かつ効果的に行っていくことは、政府の今後の重要な政策課題であり、こうした老朽道路へ民間の能力と資金を導入した PFI 事業の活用は経済再生の観点からも有効な方策となる。</li> <li>・また、左岸線延伸部を含む三大都市圏をはじめとする大都市圏の道路整備の推進における PFI 事業の活用は、利用者便益の拡大のみならず、新規投資による経済への波及効果も高い。かつ、あらたなインフラ市場創出をもたらすこととなり、安倍政権の成長戦略を支える追加的な成長の起爆剤として期待できる。</li> <li>・わが国において、道路整備(新設・維持・更新)は急務の課題である。「日本再興戦略」においても、公共施設等運営権の民間開放の方向性、三大都市圏環状道路整備の必要性などが明記され、また、インフラ投資市場の育成を目指した民間資金等活用事業推進機構(官民連携インフラファンド)が創設されるなど、今回提案プロジェクトと政府方針とは合致している。</li> </ul>
	<p><b>(i) どの KPI に資するか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「立地競争力の更なる強化①」「2020 年までに、世界銀行のビジネス環境ランキングにおいて、日本が、現状先進国 15 位→3 位以内に入る」        &lt;参考&gt;今後 10 年間で PPP/PFI の事業規模を 12 兆円(現状 4.1 兆円)に拡大する(日本産業再興プラン 5. 立地競争力の更なる強化 ②公共施設等運営権の民間開放(PPP/PFI の活用拡大))</li> </ul> <p><b>(ii) 定量的にどの程度達成に貢献できるか</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・延伸部整備効果は年間約 400 億円と試算されている(国土交通省) (淀川左岸線延伸部整備による貢献例)</li> <li>・ベイエリアと国土軸の連携強化による都市間競争力の強化の実現        阪神港から滋賀県(草津 IC)までの移動時間が 13 分短縮(臨海部と内陸部の連携が強化され、企業立地促進等が期待される)</li> <li>・観光地への誘客(USJ、海遊館など)</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"><li>・渋滞緩和による環境改善</li></ul> <p>CO2⇒約 17,000〔トン/年〕 排出削減</p> <p>Nox⇒約 24〔トン/年〕 排出削減</p> <p>※PI時（H17公表）。環境アセス準備書で精査。</p>
--	--

以 上