

(別紙) 新旧対照表

構造改革特別区域計画

変 更 前	変 更 後
<p>(1～3 略)</p> <p>4 構造改革特別区域の特性</p> <p>○市内の IT 関連産業の集積状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横浜市におけるIT産業の集積の特徴としては、全国的に見ても非常にIT産業に従事する人数が多く (83,921 人：政令指定都市中 2 位、平成 16 年事業所・企業統計調査)、その中でも特にハードウェア産業における従業者が多い (37,652 人：同 1 位)。</li> <li>市内における集積の状況を見ると、 ハードウェア産業：新横浜地区では半導体関連企業の集積があるとともに、内陸地域 (北部：主に都筑区、港北区、南部：主に戸塚区、栄区) では、大手エレクトロニクス関連企業を中心とした企業集積が多く見られる。 →新横浜地区、内陸部 (北部、南部) ソリューション産業：西区、中区、保土ヶ谷区、神奈川区といった横浜駅周辺地域に集積が見られる。 →都心臨海部 (横浜駅周辺、みなとみらい地区、横浜ビジネスパーク) コンテンツ産業：西区、中区といった関内・山下地区を中心に多くの立地がそれぞれみられる。 →都心臨海部 (関内・山下地区)</li> </ul> <p>○IT 関連企業を支える企業群</p> <p>京浜工業地帯の一翼を担い、戦後の我が国の高度経済成長をリードしてきた横浜には、一般機械、電気機械など加工組立型の製造業が高い密度で集積している。なかでも、電気機械産業ではパナソニック、日立、ビクターなど、我が国を代表する世界的エレクトロニクス関連企業や研究開発拠点が立地し、さらにこれらをサポートする中小下請企業が集積している。</p> <p>○今後重要性を増す国際的な拠点性</p> <p>羽田空港が 2010 年 10 月までに空港の再拡張及び国際化が行われる予定であり、国際・国内空港とのアクセス向上によって、横浜のアジアにおける拠点性を強化し、業務・商業</p>	<p>(1～3 略)</p> <p>4 構造改革特別区域の特性</p> <p>○市内の IT 関連産業の集積状況</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>横浜市におけるIT産業の集積の特徴としては、全国的に見ても非常にIT産業に従事する人数が多く (81,665 人：政令指定都市中 2 位、平成 18 年事業所・企業統計調査)、その中でも特にハードウェア産業における従業者が多い (33,531 人：同 1 位)。</li> <li>市内における集積の状況を見ると、 ハードウェア産業：新横浜地区では半導体関連企業の集積があるとともに、内陸地域 (北部：主に都筑区、港北区、南部：主に戸塚区、栄区) では、大手エレクトロニクス関連企業を中心とした企業集積が多く見られる。 →新横浜地区、内陸部 (北部、南部) ソリューション産業：西区、中区、保土ヶ谷区、神奈川区といった横浜駅周辺地域に集積が見られる。 →都心臨海部 (横浜駅周辺、みなとみらい地区、横浜ビジネスパーク) コンテンツ産業：西区、中区といった関内・山下地区を中心に多くの立地がそれぞれみられる。 →都心臨海部 (関内・山下地区)</li> </ul> <p>○IT 関連企業を支える企業群</p> <p>京浜工業地帯の一翼を担い、戦後の我が国の高度経済成長をリードしてきた横浜には、一般機械、電気機械など加工組立型の製造業が高い密度で集積している。なかでも、電気機械産業ではパナソニック、日立、ビクターなど、我が国を代表する世界的エレクトロニクス関連企業や研究開発拠点が立地し、さらにこれらをサポートする中小下請企業が集積している。</p> <p>○今後重要性を増す国際的な拠点性</p> <p>羽田空港が 2010 年 10 月までに空港の再拡張及び国際化が行われる予定であり、国際・国内空港とのアクセス向上によって、横浜のアジアにおける拠点性を強化し、業務・商業</p>

等多様で広域的な機能強化を図っていく。

《各地区の特性》

【新横浜地区】

- ・ 新横浜地区は、新幹線などによる広域交通ターミナルとしての利便性を活かし、都心臨海部とともに「ツインコア」を形成し、総合的機能の集積地として、業務、商業、文化機能等の集積をはかるエリアとなっている。
- ・ 新横浜駅は、東海道新幹線やJR横浜線、市営地下鉄3号線が交差する横浜の新しい玄関口となっている。駅及びその周辺については、新幹線駅舎の改良、歩行者デッキの整備等、総合的な交通結節点の強化を行っている。（平成20年完成予定）
- ・ 地区内を環状2号線と横浜上麻生線、新横浜元石川線などが走り、また第三京浜港北インターとの連結もスムーズなため、都心臨海部および東京方面、また北部内陸地域への利便性が高い。また、平成22年度までに横浜環状北線を整備し、首都高速横浜羽田線生麦ジャンクションと第三京浜港北インター間を自動車専用道路で直結し、新横浜ランプを整備するとともに、横浜環状北西線についても22年以降のなるべく早い時期に、東名高速道路横浜青葉インターと第三京浜港北インターを結ぶ自動車専用道路として整備し、東名高速エリアと湾岸エリアを直結することで、交通利便性を図ることとしている。
- ・ 新横浜地区には約80haに300社を超えるIT関連企業が集中している。日本ケイデンス・デザイン・システムズ、エリクソン、アームなど、世界的なIT関連企業が日本本社や研究開発拠点を置いているとともに、国内企業でも、図研、マクニカ、イノテックをはじめ富士通、NECの関連企業、ロームなど、我が国を代表する半導体開発やIT関連商社などが集積している。また、ビジネスチャンスを求めて、多数の半導体・ソフトウェア関連のベンチャー企業が立地している。
- ・ 国内の大手半導体メーカー11社が均等に出資して最先端の半導体技術開発を進める、(株)半導体理工学研究センター（STARC）があるなど、日本の半導体業界を先導するプロジェクトを行うハブ的な機能を担う機関も立地している。
- ・ この集積を活かし、ITビジネスネットワークを形成するため、地区内の企業が中心になって、横浜市とともにH15年3月から情報交換会、「新横浜ITクラスター交流会」を開催。過去17回の交流会では、毎回50～60社、100名程度（技術を持った企業に限定）が参加し、新しいデジタル家電機器開発に関する共同開発プロジェクト提案などが行われ、地区内の企業間の連携が進んでいる。

（交流会メンバー企業＝約200社）

等多様で広域的な機能強化を図っていく。

《各地区の特性》

【新横浜地区】

- ・ 新横浜地区は、新幹線などによる広域交通ターミナルとしての利便性を活かし、都心臨海部とともに「ツインコア」を形成し、総合的機能の集積地として、業務、商業、文化機能等の集積をはかるエリアとなっている。
- ・ 新横浜駅は、東海道新幹線やJR横浜線、市営地下鉄3号線が交差する横浜の新しい玄関口となっている。駅及びその周辺については、新幹線の全車停止、新しい駅ビルの開業、歩行者デッキの整備が平成20年に行われた。
- ・ 地区内を環状2号線と横浜上麻生線、新横浜元石川線などが走り、また第三京浜港北インターとの連結もスムーズなため、都心臨海部および東京方面、また北部内陸地域への利便性が高い。また、平成22年度までに横浜環状北線を整備し、首都高速横浜羽田線生麦ジャンクションと第三京浜港北インター間を自動車専用道路で直結し、新横浜ランプを整備するとともに、横浜環状北西線についても22年以降のなるべく早い時期に、東名高速道路横浜青葉インターと第三京浜港北インターを結ぶ自動車専用道路として整備し、東名高速エリアと湾岸エリアを直結することで、交通利便性を図ることとしている。
- ・ 新横浜地区には約80haに300社を超えるIT関連企業が集中している。日本ケイデンス・デザイン・システムズ、エリクソン、アームなど、世界的なIT関連企業が日本本社や研究開発拠点を置いているとともに、国内企業でも、図研、マクニカ、イノテックをはじめ富士通、NECの関連企業、ロームなど、我が国を代表する半導体開発やIT関連商社などが集積している。また、ビジネスチャンスを求めて、多数の半導体・ソフトウェア関連のベンチャー企業が立地している。
- ・ 国内の大手半導体メーカー11社が均等に出資して最先端の半導体技術開発を進める、(株)半導体理工学研究センター（STARC）があるなど、日本の半導体業界を先導するプロジェクトを行うハブ的な機能を担う機関も立地している。
- ・ この集積を活かし、ITビジネスネットワークを形成するため、地区内の企業が中心になって、横浜市とともにH15年3月から情報交換会、「新横浜ITクラスター交流会」を開催。過去23回の交流会では、毎回50～60社、100名程度（技術を持った企業に限定）が参加し、新しいデジタル家電機器開発に関する共同開発プロジェクト提案などが行われ、地区内の企業間の連携が進んでいる。

（交流会メンバー企業＝約450社）

- ・ 地区内には、IT系人材を要請する専門学校があるなど、人材育成の場としての機能も兼ね備えている。

#### 【内陸地域（北部）】

- ・ 北部内陸地域は、綱島街道や環状2号線、港北産業道路、緑産業道路、横浜上麻生道路、中原街道等、主要一般道が縦横に走っていると同時に、第三京浜の港北ICがあるなど、非常に交通アクセスに優れている。また、第三京浜の港北ICと首都高速横羽線生麦JCTを結ぶ横浜環状北線（平成22年度完成予定）の整備が計画されており、さらに交通アクセスが向上する予定となっている。
- ・ エリア内を東急東横線、市営地下鉄3号線、JR横浜線が走っており、横浜方面のみならず、東京方面、多摩地域方面への広域アクセスも確保している。また、都筑地域近隣を、中山駅から日吉駅を結ぶ市営地下鉄4号線（平成19年度開業予定）の整備が進んでおり、エリア内を縦横に結ぶ鉄道網が形成されることになる。
- ・ 都筑区、港北区に立地するパナソニックモバイルコミュニケーションズやリコー、京セラなど大手エレクトロニクスメーカーの研究開発拠点を中心に、電機・精密等の業種の中小企業が数多く集積しており、鶴見川沿いを中心にエレクトロニクス産業の集積エリアとなっている。さらに、同エリアに沿うJR横浜線沿線には、北上するとNECや三菱電機など大手エレクトロニクスメーカーの事業所や研究開発部門が、また南下すると新横浜の半導体開発企業の集積があり、それぞれと連携がとりやすいエリアとなっている。
- ・ 近隣に、東京工業大学すずかけ台キャンパス、慶応義塾大学理工学部が立地し、産学の連携がしやすい地域となっている。

#### 【内陸地域（南部）】

- ・ 南部内陸地域は、国道1号線および横浜新道（国道1号線のバイパス）が東西を走り、それを横切るように南北方面に環状3号線、環状4号線が走っている。これら環状道路によって南北内陸地域同士が直接結びつくとともに、横浜新道への接続により、市内各エリアへのアクセスが向上している。
- ・ 地域中央を南北に東海道本線、横須賀線が通り、東西に根岸線が通っている。さらに市営地下鉄1号線が東海道本線、横須賀線とクロスするように走っている。特に、戸塚駅は、南部の広域拠点性を強化するため、横浜市南西部の副都心として位置付けられている。横浜の都心部や東京方面とのアクセスが良好となっている。
- ・ 地域内に、日立製作所及びその関連企業の研究開発機関が立地しており、そこを中心に

- ・ 地区内には、IT系人材を要請する専門学校があるなど、人材育成の場としての機能も兼ね備えている。

#### 【内陸地域（北部）】

- ・ 北部内陸地域は、綱島街道や環状2号線、港北産業道路、緑産業道路、横浜上麻生道路、中原街道等、主要一般道が縦横に走っていると同時に、第三京浜の港北ICがあるなど、非常に交通アクセスに優れている。また、第三京浜の港北ICと首都高速横羽線生麦JCTを結ぶ横浜環状北線（平成22年度完成予定）の整備が計画されており、さらに交通アクセスが向上する予定となっている。
- ・ エリア内を東急東横線、市営地下鉄3号線、JR横浜線が走っており、横浜方面のみならず、東京方面、多摩地域方面への広域アクセスも確保している。また、都筑地域近隣を、中山駅から日吉駅を結ぶ市営地下鉄4号線が走っており、エリア内を縦横に結ぶ鉄道網が形成されている。
- ・ 都筑区、港北区に立地するパナソニックモバイルコミュニケーションズやリコー、京セラなど大手エレクトロニクスメーカーの研究開発拠点を中心に、電機・精密等の業種の中小企業が数多く集積しており、鶴見川沿いを中心にエレクトロニクス産業の集積エリアとなっている。さらに、同エリアに沿うJR横浜線沿線には、北上するとNECや三菱電機など大手エレクトロニクスメーカーの事業所や研究開発部門が、また南下すると新横浜の半導体開発企業の集積があり、それぞれと連携がとりやすいエリアとなっている。
- ・ 近隣に、東京工業大学すずかけ台キャンパス、慶応義塾大学理工学部が立地し、産学の連携がしやすい地域となっている。

#### 【内陸地域（南部）】

- ・ 南部内陸地域は、国道1号線および横浜新道（国道1号線のバイパス）が東西を走り、それを横切るように南北方面に環状3号線、環状4号線が走っている。これら環状道路によって南北内陸地域同士が直接結びつくとともに、横浜新道への接続により、市内各エリアへのアクセスが向上している。
- ・ 地域中央を南北に東海道本線、横須賀線が通り、東西に根岸線が通っている。さらに市営地下鉄1号線が東海道本線、横須賀線とクロスするように走っている。特に、戸塚駅は、南部の広域拠点性を強化するため、横浜市南西部の副都心として位置付けられている。横浜の都心部や東京方面とのアクセスが良好となっている。
- ・ 地域内に、日立製作所及びその関連企業の研究開発機関が立地しており、そこを中心に

古くから立地する企業と、近年新たに立地した企業が共存している。業種的には電機・精密等が多く、研究開発を行っている割合も高い。また、大手企業の拠点への近接性を活かしたソフトウェア開発の事業所も多い。

#### 【都心臨海部】

都心臨海部は、横浜駅を中心に鉄道6社8路線（東海道本線、横須賀線、京浜東北・根岸線、京浜急行線、みなとみらい線、東急東横線、相鉄線、市営地下鉄3号線）が乗り入れ、バス・タクシー等の交通機関が集中するなど、日本でも有数のターミナル駅となっている。

このエリアは、大きく関内・山下地区と、みなとみらい地区、横浜駅周辺地区、横浜ビジネスパークなどからなる地域で、それぞれに特徴を有している。

- ・ 関内・山下地区は、開港以来、常に横浜の政治・経済の中心であり、横浜の都心と位置付けられている。行政や企業の中核管理機能、商業、文化、貿易、観光拠点が集積しているが、最近では、文化芸術を横浜の新たな都市戦略として位置付け、クリエイティブシティ・ヨコハマの推進として、個性あふれるまちづくりや新しい産業の集積を進めており、そうしたクリエイティブな環境を好むコンテンツ企業が多く立地している。また、ジェトロ対日投資ビジネスサポートセンターがエリア内に立地するなど、外資系企業の集積が多く見られる。
- ・ みなとみらい21地区は、就業の場や賑わいの場を創出し、経済の活性化と経済基盤を確立することで、横浜の自立性を強化する場所として位置付けられている。同地区を象徴するランドマークタワー・クイーンズスクエアなどには、タタ・コンサルタンシー・サービスやウィプロ リミテッド、TSMC など、有力な外資系IT企業が多く立地するとともに、新港地区にある横浜ワールドポーターズ内には、横浜ワールドビジネスサポートセンターがスタートアップ・オフィスを設置し、海外経済機関や海外企業が入居している。
- ・ 横浜駅周辺地区では、駅整備をはじめとした様々な事業が進められており、特に駅周辺ではヨコハマポートサイド地区など大型の開発が進められている。多くの鉄道の結節点となっており、日本でも有数のターミナルとなっており、こうした交通利便性や業務系ビルの集積などにより、ソフトウェア開発、システム開発の企業が多く集積している。また、こうした交通利便性を背景にIT系人材を養成する専門学校も多数集積している。さらに、同地区内には、JASVA（社団法人日本半導体ベンチャー協会）が設置している半導体設計センター「JASVA横浜サテライト」があり、半導体設計開発ベンチャーが活動しやすい環境を提供している。

古くから立地する企業と、近年新たに立地した企業が共存している。業種的には電機・精密等が多く、研究開発を行っている割合も高い。また、大手企業の拠点への近接性を活かしたソフトウェア開発の事業所も多い。

#### 【都心臨海部】

都心臨海部は、横浜駅を中心に鉄道6社8路線（東海道本線、横須賀線、京浜東北・根岸線、京浜急行線、みなとみらい線、東急東横線、相鉄線、市営地下鉄3号線）が乗り入れ、バス・タクシー等の交通機関が集中するなど、日本でも有数のターミナル駅となっている。

このエリアは、大きく関内・山下地区と、みなとみらい地区、横浜駅周辺地区、横浜ビジネスパークなどからなる地域で、それぞれに特徴を有している。

- ・ 関内・山下地区は、開港以来、常に横浜の政治・経済の中心であり、横浜の都心と位置付けられている。行政や企業の中核管理機能、商業、文化、貿易、観光拠点が集積しているが、最近では、文化芸術を横浜の新たな都市戦略として位置付け、クリエイティブシティ・ヨコハマの推進として、個性あふれるまちづくりや新しい産業の集積を進めており、そうしたクリエイティブな環境を好むコンテンツ企業が多く立地している。また、ジェトロ対日投資ビジネスサポートセンターがエリア内に立地するなど、外資系企業の集積が多く見られる。
- ・ みなとみらい21地区は、就業の場や賑わいの場を創出し、経済の活性化と経済基盤を確立することで、横浜の自立性を強化する場所として位置付けられている。同地区を象徴するランドマークタワー・クイーンズスクエアなどには、タタ・コンサルタンシー・サービスやウィプロ リミテッド、TSMC など、有力な外資系IT企業が多く立地するとともに、新港地区にある横浜ワールドポーターズ内には、横浜ワールドビジネスサポートセンターがスタートアップ・オフィスを設置し、海外経済機関や海外企業が入居している。
- ・ 横浜駅周辺地区では、駅整備をはじめとした様々な事業が進められており、特に駅周辺ではヨコハマポートサイド地区など大型の開発が進められている。多くの鉄道の結節点となっており、日本でも有数のターミナルとなっており、こうした交通利便性や業務系ビルの集積などにより、ソフトウェア開発、システム開発の企業が多く集積している。また、こうした交通利便性を背景にIT系人材を養成する専門学校も多数集積している。

・ 横浜ビジネスパークは、横浜駅から程近いところに最新鋭の設備を備えた業務系ビルが立地しており、そうした交通利便性と閑静なビジネス環境を求め、多数の IT 系人材の雇用の場となっているばかりでなく、BIC（ブリティッシュ・インダストリー・センター）、CITC（カナディアン・インダストリー&トレード・センター）など外資系集積拠点の存在もあり、外資系企業が多数集積している。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

### ○横浜市 IT 産業戦略の実現

横浜市では、2004年12月に「横浜市 IT 産業戦略」を策定し、市として IT 産業を横浜の産業を牽引するリーディング産業として位置づけ、その振興に積極的に取り組むこととしている。

同戦略の中では、「人間中心の IT 活用」を進むべき方向とし、新横浜のハードウェア産業、横浜駅周辺のソリューション産業、関内・山下地区のコンテンツ産業の各産業分野の総合力を活かすことで、最先端の IT 技術が感動を上げる街にしていくことを目標としており、「ヨコハマ・デジタル・フォアフロント」をキャッチフレーズにその取り組みをしている。

本特区計画は、そうした横浜市 IT 産業戦略の実現に資するものであり、国境をまたぐグローバルな競争の中で、横浜のポテンシャルを存分に引き出すためのインセンティブになるものである。

### ○横浜知財・IT クラスター形成・支援プロジェクトの補完

経済産業省の産業クラスター計画と連携する形で、横浜では2005年7月から2007年3月まで横浜知財・IT クラスター形成・支援プロジェクトを進めていた。本プロジェクトは、民間のクラスターマネージャーを中心に人的なネットワークを形成し、新技術・新製品・新サービス・新事業の創出につなげていくプロジェクトであるが、企業や人的リソースのアライアンスを組む上で、国籍を問わない優れた企業・人材と積極的にアライアンスを組んでいくことが横浜の IT 産業の国際競争力強化につながる事となる。今後は、首都圏情報ベンチャーフォーラムとの連携により、さらなる広域的な産業クラスター形成にも寄与することとなる。

### ○IT と製造業の新しい融合

京浜工業地帯の一翼を担い、戦後の我が国の高度経済成長をリードしてきた横浜には、一般機械、電気機械など加工組立型の製造業が高い密度で集積しており、なかでも、パナソニック、日立、ビクターなど我が国を代表する世界的エレクトロニクス関連企業や研究

・ 横浜ビジネスパークは、横浜駅から程近いところに最新鋭の設備を備えた業務系ビルが立地しており、そうした交通利便性と閑静なビジネス環境を求め、多数の IT 系人材の雇用の場となっているばかりでなく、BIC（ブリティッシュ・インダストリー・センター）、CITC（カナディアン・インダストリー&トレード・センター）など外資系集積拠点の存在もあり、外資系企業が多数集積している。

## 5 構造改革特別区域計画の意義

### ○横浜市 IT 産業戦略の実現

横浜市では、2004年12月に「横浜市 IT 産業戦略」を策定し、市として IT 産業を横浜の産業を牽引するリーディング産業として位置づけ、その振興に積極的に取り組むこととしている。

同戦略の中では、「人間中心の IT 活用」を進むべき方向とし、新横浜のハードウェア産業、横浜駅周辺のソリューション産業、関内・山下地区のコンテンツ産業の各産業分野の総合力を活かすことで、最先端の IT 技術が感動を上げる街にしていくことを目標としており、「ヨコハマ・デジタル・フォアフロント」をキャッチフレーズにその取り組みをしている。

本特区計画は、そうした横浜市 IT 産業戦略の実現に資するものであり、国境をまたぐグローバルな競争の中で、横浜のポテンシャルを存分に引き出すためのインセンティブになるものである。

### ○横浜知財・IT クラスター形成・支援プロジェクトの補完

経済産業省の産業クラスター計画と連携する形で、横浜では2005年7月から2007年3月まで横浜知財・IT クラスター形成・支援プロジェクトを進めていた。本プロジェクトは、民間のクラスターマネージャーを中心に人的なネットワークを形成し、新技術・新製品・新サービス・新事業の創出につなげていくプロジェクトであるが、企業や人的リソースのアライアンスを組む上で、国籍を問わない優れた企業・人材と積極的にアライアンスを組んでいくことが横浜の IT 産業の国際競争力強化につながる事となる。今後は、首都圏情報ベンチャーフォーラムとの連携により、さらなる広域的な産業クラスター形成にも寄与することとなる。

### ○IT と製造業の新しい融合

京浜工業地帯の一翼を担い、戦後の我が国の高度経済成長をリードしてきた横浜には、一般機械、電気機械など加工組立型の製造業が高い密度で集積しており、なかでも、パナソニック、日立、ビクターなど我が国を代表する世界的エレクトロニクス関連企業や研究

開発拠点が立地し、さらにこれらをサポートする中小下請企業が集積している。IT産業の多様な集積と、横浜の得意分野であったエレクトロニクス製品の製造技術とを結びつけ、我が国製造業の復活を促すことによって、新しいネットワーク型の経済モデルを全国に発信していく。そのためには本特区計画を活用し、国境を越えた、世界中の頭脳や技術の結集が必要である。

○大学等（教育機関）・研究機関との連携促進

- ① 以下は、半導体理工学研究センター（STARC）の設立趣旨から抜粋したものである。「我が国においては伝統的に産業界と大学とは、技術の研究開発の面では比較的相互に疎遠な関係であったことは否めない。これは、これまでが大学は学問の府として研究を担い、産業界は産業技術の開発を担えば相互に何の依存関係がなくても事足りた時代でもあったからである。また、基礎は欧米諸国に仰ぎ、我が国はそれを基にした技術の応用を専らにするという長い歴史が存在したことも事実である。しかし、我が国の持てる研究開発力を基礎から応用に至るまで総合的に発揮し、我が国の半導体産業が先端性と競争力を維持し技術を世界的に牽引するには、このような状況を傍観することは許されず、産業界と大学の有効な協力関係を構築することが必須である。（株）半導体理工学研究センターは、このような時代の要請に鑑み、日本の半導体関連民間企業より資金を募り、シリコン半導体技術の基礎分野についてしかるべき規模をもって、日本の大学への研究委託、あるいは大学との共同研究を遂行し、我が国の技術基盤の強化と先端競争力の維持を実現し、これにより我が国の産業社会へひいては国際的な産業社会へ貢献することを目的に設立するものである。」

STARCは研究開発のロードマップを定め、目的にあった大学等を審査し、年間2000万円、5年間で1プロジェクトにつき、1億円の支援を行っており、財源は民間企業の資金でまかなわれている。こうしたハブ的機関のポテンシャルを最大現に引き出すことが重要である。

- ② 市内にある理工系や経済系の大学の知財を、横浜の企業に還元するため、産学のアライアンスが多様に組んでいけるような取り組みが必要である。そのためには、共同研究などの実施や、産学連携プロジェクトの組成、及びネットワーキングが重要になる。
- ③ IT産業の人材の裾野を広げるための様々な取り組みを進めるとともに、教育機関から輩出される優秀な人材を、産業界に活用していくため、人材の育成・マッチング、インターンシップなど教育機関・研究機関と産業の様々な連携を進める必要が

開発拠点が立地し、さらにこれらをサポートする中小下請企業が集積している。IT産業の多様な集積と、横浜の得意分野であったエレクトロニクス製品の製造技術とを結びつけ、我が国製造業の復活を促すことによって、新しいネットワーク型の経済モデルを全国に発信していく。そのためには本特区計画を活用し、国境を越えた、世界中の頭脳や技術の結集が必要である。

○大学等（教育機関）・研究機関との連携促進

- ① 以下は、半導体理工学研究センター（STARC）の設立趣旨から抜粋したものである。「我が国においては伝統的に産業界と大学とは、技術の研究開発の面では比較的相互に疎遠な関係であったことは否めない。これは、これまでが大学は学問の府として研究を担い、産業界は産業技術の開発を担えば相互に何の依存関係がなくても事足りた時代でもあったからである。また、基礎は欧米諸国に仰ぎ、我が国はそれを基にした技術の応用を専らにするという長い歴史が存在したことも事実である。しかし、我が国の持てる研究開発力を基礎から応用に至るまで総合的に発揮し、我が国の半導体産業が先端性と競争力を維持し技術を世界的に牽引するには、このような状況を傍観することは許されず、産業界と大学の有効な協力関係を構築することが必須である。（株）半導体理工学研究センターは、このような時代の要請に鑑み、日本の半導体関連民間企業より資金を募り、シリコン半導体技術の基礎分野についてしかるべき規模をもって、日本の大学への研究委託、あるいは大学との共同研究を遂行し、我が国の技術基盤の強化と先端競争力の維持を実現し、これにより我が国の産業社会へひいては国際的な産業社会へ貢献することを目的に設立するものである。」

STARCは研究開発のロードマップを定め、目的にあった大学等を審査し、年間1000万円、3年間で1プロジェクトにつき、3000万円の支援を行っており、財源は民間企業の資金でまかなわれている。こうしたハブ的機関のポテンシャルを最大現に引き出すことが重要である。

- ② 市内にある理工系や経済系の大学の知財を、横浜の企業に還元するため、産学のアライアンスが多様に組んでいけるような取り組みが必要である。そのためには、共同研究などの実施や、産学連携プロジェクトの組成、及びネットワーキングが重要になる。
- ③ IT産業の人材の裾野を広げるための様々な取り組みを進めるとともに、教育機関から輩出される優秀な人材を、産業界に活用していくため、人材の育成・マッチング、インターンシップなど教育機関・研究機関と産業の様々な連携を進める必要が

ある。

○世界の頭脳や技術の活用

今や我が国は携帯電話やデジタルカメラ、薄型テレビ、DVDレコーダーなど、次世代IT産業の技術開発では世界のフロントランナーとなっているが、横浜も優れた技術力で、新横浜地区を中心にそうした高い評価を受けている。日本企業でも、グローバルな視野で新製品開発や情報収集活動が頻繁に行われており、半導体や電子部品などの開発に日本の大学を卒業した留学生を技術者として雇用したり、インターンとして受け入れたりする例も多く見られるなど、高度な技術人材の活用を進める。

○独自のインセンティブの活用による企業誘致促進

国内への生産拠点回帰の動きや、海外の対日投資の促進に伴い、企業誘致をめぐる都市間競争は厳しさを増している。特に、IT産業においてはそうした大規模投資が多く、熾烈な競争が行われている。横浜においては、次世代IT産業の拠点として、特区制度の活用とあわせて、横浜市独自の企業誘致インセンティブを活用し、IT関連企業の誘致を促進することとする。

(6 略)

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす社会経済的効果

○横浜市 IT 産業戦略の実現＝横浜型 IT 産業クラスターの形成

構造改革特区の活用により、国内外からの知の集積が図られ、横浜に世界からの最先端のIT産業の集積が進むことで「横浜＝最先端ITの街」というイメージが醸成され、横浜型IT産業クラスターの形成が進む。

○ITを活かした新しいビジネスモデルの構築

横浜を拠点として、361万市民のニーズを活かしつつ、市内製造業など既存のリソースを活かしてモデル的に開発した次世代ITが、新しい成功事例となって新しいマーケットを作り出していく。

○産学連携の促進

横浜は、新横浜地区を中心に、STARCなど最先端技術開発の産学連携のハブ的な機能を担うエリアとなっており、横浜の企業との共同開発プロジェクトや学生のインターン受け入れや企業の技術者が大学で講義を行うなど、大学と地域が技術や人材などの相互交流を活発に行っていく。

○世界の頭脳や技術の活用

ある。

○世界の頭脳や技術の活用

今や我が国は携帯電話やデジタルカメラ、薄型テレビ、DVDレコーダーなど、次世代IT産業の技術開発では世界のフロントランナーとなっているが、横浜も優れた技術力で、新横浜地区を中心にそうした高い評価を受けている。日本企業でも、グローバルな視野で新製品開発や情報収集活動が頻繁に行われており、半導体や電子部品などの開発に日本の大学を卒業した留学生を技術者として雇用したり、インターンとして受け入れたりする例も多く見られるなど、高度な技術人材の活用を進める。

○独自のインセンティブの活用による企業誘致促進

国内への生産拠点回帰の動きや、海外の対日投資の促進に伴い、企業誘致をめぐる都市間競争は厳しさを増している。特に、IT産業においてはそうした大規模投資が多く、熾烈な競争が行われている。横浜においては、次世代IT産業の拠点として、特区制度の活用とあわせて、横浜市独自の企業誘致インセンティブを活用し、IT関連企業の誘致を促進することとする。

(6 略)

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす社会経済的効果

○横浜市 IT 産業戦略の実現＝横浜型 IT 産業クラスターの形成

構造改革特区の活用により、国内外からの知の集積が図られ、横浜に世界からの最先端のIT産業の集積が進むことで「横浜＝最先端ITの街」というイメージが醸成され、横浜型IT産業クラスターの形成が進む。

○ITを活かした新しいビジネスモデルの構築

横浜を拠点として、365万市民のニーズを活かしつつ、市内製造業など既存のリソースを活かしてモデル的に開発した次世代ITが、新しい成功事例となって新しいマーケットを作り出していく。

○産学連携の促進

横浜は、新横浜地区を中心に、STARCなど最先端技術開発の産学連携のハブ的な機能を担うエリアとなっており、横浜の企業との共同開発プロジェクトや学生のインターン受け入れや企業の技術者が大学で講義を行うなど、大学と地域が技術や人材などの相互交流を活発に行っていく。

○世界の頭脳や技術の活用

様々な施策により、外国人技術者の受け入れ環境を整備し、横浜を世界の技術者が集まりやすい場所とすることで、研究者たちが自由に創造性を発揮し、最先端の次世代IT製品や技術の開発を行い、ITを活かした製造業の経営革新などにも貢献していく。

○独自の企業誘致・創業支援制度の活用による新しい活力の創出

横浜市独自の企業誘致・創業支援策を活用することで、新しい横浜経済の担い手を呼び込むこととし、そうした新しい担い手たちと既存の IT 関連企業及び既存産業との新しいネットワークング、アライアンスが形成され、新しい活力が創出される。

(8 略)

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

横浜市は、ハードウェア産業、ソリューション産業、コンテンツ産業など、IT 産業の中でも総合的な実力を高くもつ地域であり、それをさらに日本を代表する IT 関連産業の創造的国際拠点として発展させ、その成功モデルを全国に波及させていく。

このため、平成 20 年度までに新幹線「ひかり・のぞみ号」の増停車を実現し、あわせて、乗降客数の増加に伴う駅舎の整備、ペDESTリアンデッキなどによる快適な歩行者導線の確保や駅ビル整備などをJR東海とともに実現する。

また、平成 22 年度までに首都高速横浜羽田線生麦ジャンクションと第三京浜港北インター間を自動車専用道路で直結し、新横浜ランプを整備する。さらに 22 年以降のなるべく早い時期に、東名高速道路横浜青葉インターと第三京浜港北インターを結ぶ自動車専用道路を整備し、東名高速エリアと湾岸エリアを直結することで、交通利便性を図ることとしている。

羽田空港は、2009 年までに国際化が行われる予定であり、国際・国内空港とのアクセス向上によって、横浜の拠点性を強化し、業務・商業等多様で広域的な機能強化を図っていく。

こうしたハード面での街づくりとあわせて、横浜市は新横浜地区を中心に「新横浜 IT クラスタ交流会」を開催するなど、官民一体となった全国初のユニークな連携を行っている。また、構造改革特区による措置とあわせて、横浜市独自の企業誘致インセンティブを適用し、横浜を IT 産業を戦略的に成長を促す地域として位置づけ、半導体関連等次世代 IT 産業の拠点形成を進めていきたい。

(詳細は別葉)

様々な施策により、外国人技術者の受け入れ環境を整備し、横浜を世界の技術者が集まりやすい場所とすることで、研究者たちが自由に創造性を発揮し、最先端の次世代IT製品や技術の開発を行い、ITを活かした製造業の経営革新などにも貢献していく。

○独自の企業誘致・創業支援制度の活用による新しい活力の創出

横浜市独自の企業誘致・創業支援策を活用することで、新しい横浜経済の担い手を呼び込むこととし、そうした新しい担い手たちと既存の IT 関連企業及び既存産業との新しいネットワークング、アライアンスが形成され、新しい活力が創出される。

(8 略)

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

横浜市は、ハードウェア産業、ソリューション産業、コンテンツ産業など、IT 産業の中でも総合的な実力を高くもつ地域であり、それをさらに日本を代表する IT 関連産業の創造的国際拠点として発展させ、その成功モデルを全国に波及させていく。

このため、平成 22 年度までに首都高速横浜羽田線生麦ジャンクションと第三京浜港北インター間を自動車専用道路で直結し、新横浜ランプを整備する。さらに 22 年以降のなるべく早い時期に、東名高速道路横浜青葉インターと第三京浜港北インターを結ぶ自動車専用道路を整備し、東名高速エリアと湾岸エリアを直結することで、交通利便性を図ることとしている。

羽田空港は、2010 年 10 月までに国際化が行われる予定であり、国際・国内空港とのアクセス向上によって、横浜の拠点性を強化し、業務・商業等多様で広域的な機能強化を図っていく。

こうしたハード面での街づくりとあわせて、横浜市は新横浜地区を中心に「新横浜 IT クラスタ交流会」を開催するなど、官民一体となった全国初のユニークな連携を行っている。また、構造改革特区による措置とあわせて、横浜市独自の企業誘致インセンティブを適用し、横浜を IT 産業を戦略的に成長を促す地域として位置づけ、半導体関連等次世代 IT 産業の拠点形成を進めていきたい。

(詳細は別葉)

事業の概要		スケジュール等										
●個別プロジェクトの推進												
新横浜駅・北口周辺地区総合再整備	<p>新幹線「のぞみ・ひかり号」の増停車、乗降客の増加による新幹線駅舎の狭隘化、北口駅前広場の交通混雑解消、バリアフリー化などの課題の一体的解決を図る。</p> <p>○事業費 約230億円 (横浜市:約90億円、JR東海:約140億円(除税))</p> <p>○計画内容</p> <p>① 新幹線駅舎の改良 (JR東海)</p> <p>② 歩行者デッキの整備 (横浜市)</p> <p>③ 駅前広場の再整備 (JR東海)</p> <p>④ 交通結節点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2階:屋内の広場・連絡路整備 (横浜市)</li> <li>・ 1階:タクシー乗降場 (JR東海)</li> <li>・ 地階:駐車場整備 (JR東海)</li> <li>・ 3階以上:駅ビル整備 (JR東海)</li> </ul> <p>⑤ 南北連絡通路の整備 (横浜市)</p>	H15～20年度										
新横浜長島地区市街地開発事業	<p>新横浜駅周辺のハイテク産業と連動した研究開発機能等を集積する地区として開発</p> <p>約13.2ha (街区面積:約7.2ha)</p> <p>商業地区——約4.0ha、 住宅複合地区——約1.3ha、 都市型工業地区——約1.5ha、 公共公益地区——約0.5ha</p>	H8～16年度										
●インフラ整備検討												
横浜環状北線建設と新横浜出入口整備	<p>第三京浜港北インターチェンジから首都高速横浜羽田空港線生麦ジャンクションを連絡する自動車専用道路建設。新横浜には出入口を整備。</p> <p>●計画の諸元</p> <table border="1"> <tr> <td>起点</td> <td>都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)</td> </tr> <tr> <td>終点</td> <td>鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)</td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>約8.2km (うちトンネル部約5.9km)</td> </tr> <tr> <td>出入口</td> <td>新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口</td> </tr> <tr> <td>車線数</td> <td>往復4車線</td> </tr> </table>	起点	都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)	終点	鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)	延長	約8.2km (うちトンネル部約5.9km)	出入口	新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口	車線数	往復4車線	完成予定平成22年度
起点	都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)											
終点	鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)											
延長	約8.2km (うちトンネル部約5.9km)											
出入口	新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口											
車線数	往復4車線											

  

事業の概要		スケジュール等														
●個別プロジェクトの推進																
新横浜駅・北口周辺地区総合再整備	<p>新幹線「のぞみ・ひかり号」の増停車、乗降客の増加による新幹線駅舎の狭隘化、北口駅前広場の交通混雑解消、バリアフリー化などの課題の一体的解決を図る。</p>	H15～20年度														
新横浜長島地区市街地開発事業	<p>新横浜駅周辺のハイテク産業と連動した研究開発機能等を集積する地区として開発</p> <p>約13.2ha (街区面積:約7.2ha)</p> <p>商業地区——約4.0ha、 住宅複合地区——約1.3ha、 都市型工業地区——約1.5ha、 公共公益地区——約0.5ha</p>	H8～16年度														
●インフラ整備検討																
横浜環状北線建設と新横浜出入口整備	<p>第三京浜港北インターチェンジから首都高速横浜羽田空港線生麦ジャンクションを連絡する自動車専用道路建設。新横浜には出入口を整備。</p> <p>●計画の諸元</p> <table border="1"> <tr> <td>起点</td> <td>都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)</td> </tr> <tr> <td>終点</td> <td>鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)</td> </tr> <tr> <td>延長</td> <td>約8.2km (うちトンネル部約5.9km)</td> </tr> <tr> <td>出入口</td> <td>新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口</td> </tr> <tr> <td>車線数</td> <td>往復4車線</td> </tr> <tr> <td>事業者</td> <td>首都高速道路公団</td> </tr> <tr> <td>事業費</td> <td>約4,170億円</td> </tr> </table>	起点	都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)	終点	鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)	延長	約8.2km (うちトンネル部約5.9km)	出入口	新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口	車線数	往復4車線	事業者	首都高速道路公団	事業費	約4,170億円	完成予定平成22年度
起点	都筑区川向町(第三京浜道路港北インターチェンジ)															
終点	鶴見区生麦二丁目(横浜羽田空港線生麦ジャンクション)															
延長	約8.2km (うちトンネル部約5.9km)															
出入口	新横浜出入口、馬場出入口、新生麦出入口															
車線数	往復4車線															
事業者	首都高速道路公団															
事業費	約4,170億円															

		事業者	首都高速道路公団	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期	(仮称) 横 浜 環 状 北 西 線	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期															
		事業費	約 4,170 億円																					
	●インセンティブ	横浜市 企業立 地等促 進特定 地域に おける 支援制 度(横浜 市)	企業立地等促進特定地域において、投下資本額が10億円以上(中小企業は1億円以上)の事業計画を実施する事業者に対し、市税の軽減措置(固定資産税・都市計画税の税率1/2を5年間)と、助成金の交付(上限:1地域1企業当たり50億円)を実施。							実 施 中	横 浜 市 環 状 北 西 線	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期									
			※神奈川県誘致施策と併用可能																					
			重点産業立地促進助成制度													IT、バイオ等、市が指定する産業で一定の条件を満たした企業が、横浜市に進出する場合、300万円を限度として助成金を交付する。	実 施 中							
			重点産業立地促進助成制度(本社機能拡張移転特例)													市内に本社以外の事業所が既に立地している、市が定める重点産業分野を営む企業が、本社又は本社機能を市外から市内に移転する際に、その進出に係る経費の一部を助成								
			重点施設立地促進助成(横浜市)													横浜市が定める15の施設拠点へ、各施設の対象機能に合致した機能で入居する、横浜市外から初進出する企業又は新規創業する企業を対象に、賃借料の1か月分を助成(100万円上限)。ただし、「外資系企業の集積拠点」に外資系企業が入居する場合は、100万円を上限とし、賃借料の3か月分を助成。								
			●インセンティブ													横浜市 企業立 地等促 進特定 地域に おける 支援制 度(横浜 市)	企業立地等促進特定地域において、投下資本額が10億円以上(中小企業は1億円以上)の事業計画を実施する事業者に対し、市税の軽減措置(固定資産税・都市計画税の税率1/2を5年間)と、助成金の交付(上限:1地域1企業当たり50億円)を実施。		実 施 中	横 浜 市 環 状 北 西 線	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期	東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ。 ●計画の諸元	完 成 予 定 2 2 年 以 降 の な る べ く 早 い 時 期
																	※神奈川県誘致施策と併用可能							
																	重点産業立地促進助成制度	IT、バイオ等、市が指定する産業で一定の条件を満たした企業が、横浜市に進出する場合、助成金を交付(賃借料の一部(限度額:300万円)又は土地・建物の取得に関する経費の一部(限度額:600万円))する。						
重点産業立地促進助成制度(本社機能拡張移転特例)	市内に本社以外の事業所が既に立地している、市が定める重点産業分野を営む企業が、本社又は本社機能を市外から市内に移転する際に、その進出に係る経費の一部を助成																							
重点施設立地促進助成(横浜市)	横浜市が定める15の施設拠点へ、各施設の対象機能に合致した機能で入居する、横浜市外から初進出する企業又は新規創業する企業を対象に、賃借料の3か月分を助成(100万円上限)。																							

文化芸術創造都市形成のための助成制度	映像コンテンツ制作企業等立地促進助成（横浜市） 一定の審査を経た関内地区に進出する映像コンテンツ制作企業・教育機関に対し、事業所等を立地する際に必要となる設備工事費・改装工事費の一部を助成。	実施中	アジア重点交流国・地域企業誘致助成	横浜市が重点的に交流を進める国・地域の企業で、かつ横浜市が定める重点産業を営む企業が横浜市に進出する場合や本社又は本社機能を市外から市内へ拡張移転する場合にその進出に係る経費の一部を助成	実施中	
	クリエイター等立地促進助成 関内・関外地区の既存の民間建築物に進出し新たに事業所等を設置するクリエイター等に対し、初期費用の一部を助成	実施中		文化芸術創造都市形成のための助成制度	映像コンテンツ制作企業等立地促進助成（横浜市） 一定の審査を経た関内地区に進出する映像コンテンツ制作企業・教育機関に対し、事業所等を立地する際に必要となる設備工事費・改装工事費の一部を助成。	実施中
	企業立地促進融資 ○産業立地促進資金（横浜市） 横浜地区など市が定める産業立地促進拠点に進出する市外企業に対し、3億円を限度に融資を行う。	実施中		企業立地促進融資	○産業立地促進資金（横浜市） 横浜地区など市が定める産業立地促進拠点に進出する市外企業に対し、3億円を限度に融資を行う。	実施中

変 更 前				変 更 後			
別紙 1132 (1144、1146)				別紙 1132 (1144、1146)			
(1～3 略)				(1～3 略)			
(4 (1)～(3) 略)				(4 (1)～(3) 略)			
(4) 民間資格の名称及び当該民間資格を取得するための試験の試験項目				(4) 民間資格の名称及び当該民間資格を取得するための試験の試験項目			
<b>【CIW 併用コース】</b>				<b>【CIW 併用コース】</b>			
① 資格名称：CIW アソシエイト				① 資格名称：CIW アソシエイト			
② 試験科目：CIW ファンデーション				② 試験科目：CIW ファンデーション			
③ 試験項目：次の表のとおり				③ 試験項目：次の表のとおり			
	出題分野		試験項目		出題分野		試験項目
(A)	インターネットの概論	1	インターネット・コンセプト	(A)	インターネットの概論	1	インターネット・コンセプト
		2	インターネット・インフラ			2	インターネット・インフラ
(B)	インターネットの利用	1	Web コンセプト	(B)	インターネットの利用	1	Web コンセプト
		2	Web サービスの利用			2	Web サービスの利用
		3	データ・リサーチ			3	データ・リサーチ
(C)	インターネットのメディア	1	オブジェクト・データ	(C)	インターネットのメディア	1	オブジェクト・データ
(D)	セキュリティの技術	1	セキュリティ・リテラシー	(D)	セキュリティの技術	1	セキュリティ・リテラシー
		2	セキュリティ・マネジメント			2	セキュリティ・マネジメント
		3	セキュリティ・テクノロジー			3	セキュリティ・テクノロジー
		4	ファイアウォール			4	ファイアウォール
(E)	e ビジネスの設計	1	e コマース	(E)	e ビジネスの設計	1	e コマース
		2	マネジメント・ナレッジ			2	マネジメント・ナレッジ
(F)	ネットワークの基礎	1	ネットワーク・コンセプト	(F)	ネットワークの基礎	1	ネットワーク・コンセプト
		2	ネットワーク・アーキテクチャ			2	ネットワーク・アーキテクチャ

(G)	ネットワークの設計	1	ネットワーク・コンポーネント
		2	ネットワーク・テクノロジー
(H)	インターネットワーキング	1	インターネット・アーキテクチャ
		2	ネットワーク・デザイン
		3	ネットワーク・マネジメント
(I)	インターネットサービスの構成	1	サービス・コンポーネントⅠ
		2	サービス・コンポーネントⅡ
		3	サービス・コンポーネントⅢ
(J)	システムの開発	1	サーバサイド・スクリプト
		2	データベース
(K)	サイト開発の基礎	1	サイトデザイン・コンセプト
		2	HTML
(L)	サイト開発の実践	1	HTMLコーディングⅠ
		2	HTMLコーディングⅡ
		3	HTMLコーディングⅢ
		4	HTMLコーディングⅣ
(M)	サイト開発の応用	1	ツールの使用
		2	拡張言語テクノロジーⅠ
		3	拡張言語テクノロジーⅡ

当該民間資格を取得するための試験の使用言語：日本語  
 当該民間資格を取得するための試験の提供開始日：2001年6月

【サーティファイ併用コース】

- ① 資格名称：情報処理技術者能力認定試験（2級）
- ② 試験科目：情報処理技術者能力認定試験（2級第1部）
- ③ 当該民間資格を取得するための試験の試験項目：表に示すとおり

試験項目
1 情報の基礎理論

(G)	ネットワークの設計	1	ネットワーク・コンポーネント
		2	ネットワーク・テクノロジー
(H)	インターネットワーキング	1	インターネット・アーキテクチャ
		2	ネットワーク・デザイン
		3	ネットワーク・マネジメント
(I)	インターネットサービスの構成	1	サービス・コンポーネントⅠ
		2	サービス・コンポーネントⅡ
		3	サービス・コンポーネントⅢ
(J)	システムの開発	1	サーバサイド・スクリプト
		2	データベース
(K)	サイト開発の基礎	1	サイトデザイン・コンセプト
		2	HTML
(L)	サイト開発の実践	1	HTMLコーディングⅠ
		2	HTMLコーディングⅡ
		3	HTMLコーディングⅢ
		4	HTMLコーディングⅣ
(M)	サイト開発の応用	1	ツールの使用
		2	拡張言語テクノロジーⅠ
		3	拡張言語テクノロジーⅡ

当該民間資格を取得するための試験の使用言語：日本語  
 当該民間資格を取得するための試験の提供開始日：2001年6月

【サーティファイ併用コース】

- ① 資格名称：情報処理技術者能力認定試験（2級）
- ② 試験科目：情報処理技術者能力認定試験（2級第1部）
- ③ 当該民間資格を取得するための試験の試験項目：表に示すとおり

出題内容	
系 テ ク ノ ロ ジ	1 基礎理論
	1 基礎理論
	基数変換、データ表現、演算と精度、論理演算など 確率と統計、数値解析、数式処理、グラフ理論など

	<ul style="list-style-type: none"> <li>基数変換、データ表現、演算と精度、論理演算、符号理論</li> <li>状態遷移、グラフ理論、オートマトンと形式言語</li> <li>計算量と情報量</li> </ul>				<ul style="list-style-type: none"> <li>符号理論、述語論理、オートマトン、計算量など</li> <li>伝送理論 (伝送路、変調方式、誤り検出・訂正など)</li> </ul>
	<p>2 データ構造とアルゴリズム</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>データ構造、アルゴリズムの基礎</li> <li>流れ図、決定表、BN 記法、ポーランド記法</li> <li>各種アルゴリズム、アルゴリズムの効率</li> </ul>				<p>2 アルゴリズムとプログラミング</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>データ構造 (スタックとキュー、2 分木、リストなど)</li> <li>流れ図の理解、アルゴリズム (整列、探索、併合など)</li> <li>プログラム構造、データ型など</li> <li>プログラム言語 (種類と特徴など)</li> </ul>
	<p>3 ハードウェア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>半導体と集積回路</li> <li>プロセッサ、動作原理</li> <li>メモリ、記憶媒体、補助記憶装置</li> <li>入出力インタフェース、入出力装置、接続形態・接続媒体</li> <li>コンピュータの種類と特徴</li> </ul>				<p>2 コンピュータシステム</p> <p>3 コンピュータ構成要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>コンピュータの構成、動作原理、プロセッサなど</li> <li>主記憶、キャッシュメモリ、半導体メモリなど</li> <li>補助記憶装置や媒体 (種類と特徴、性能計算など)</li> <li>入出力インタフェース (種類と特徴など)</li> <li>入出力装置 (種類と特徴、性能計算など)</li> </ul> <p>4 システム構成要素</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>システムの利用形態、システム構成など</li> <li>クライアントサーバシステム、RAID など</li> <li>システムの性能、信頼性、経済性など</li> </ul> <p>5 ソフトウェア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>オペレーティングシステム (タスク管理、記憶管理など)</li> <li>ミドルウェア (API、ライブラリ、シェルなど)</li> <li>ファイルシステム (ディレクトリ、ファイル編成など)</li> <li>言語処理ツール (コンパイラ、リンカ、ローダなど)</li> <li>CASE、エミュレータ、シミュレータなど</li> </ul> <p>6 ハードウェア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>基本論理回路、組合せ回路など</li> </ul>
	<p>4 基本ソフトウェア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>OS の種類と構成</li> <li>プロセス管理、割込み制御</li> <li>主記憶管理、仮想記憶</li> <li>入出力制御、ジョブ管理</li> <li>ファイル管理、障害管理</li> <li>ヒューマンインタフェース、日本語処理</li> <li>ミドルウェア</li> </ul>				<p>3 技術要素</p> <p>7 ヒューマンインタフェース</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>GUI、帳票設計、画面設計、コード設計など</li> </ul> <p>8 マルチメディア</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>オーサリングツール、JPEG、MPEG など</li> </ul> <p>9 データベース</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>データベースのモデル、DBMS など</li> <li>データ分析、データベースの設計、データの正規化など</li> <li>データ操作、SQL など</li> <li>排他制御、障害回復、トランザクション管理など</li> <li>データウェアハウス、データマイニングなど</li> </ul>
	<p>5 システム構成と方式</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>システム構成方式、処理形態</li> <li>システム性能、信頼性</li> <li>応用システム</li> </ul>				
	<p>6 システム開発と運用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>プログラム構造、制御構造</li> <li>プログラム言語、言語処理系</li> <li>EUC、EUD、ソフトウェアの利用</li> <li>開発手法、設計手法、テスト手法</li> <li>システムの環境整備、運用管理</li> </ul>				



(5 略)

	<u>ビジネスシステム (POS システム、EOS など)</u>
	<u>エンジニアリングシステム (CAD、CAM、MRP など)</u>
	<u>e-ビジネス (EC、EDI、RFID など)</u>
9	企業と法務
22	企業活動
	<u>経営組織 (事業部制組織、CIO など)</u>
	<u>ヒューマンリソース (OJT、CDP、MBO など)</u>
	<u>経営管理と問題発見技法 (PDCA、KJ 法など)</u>
	<u>OR・IE (線形計画法、品質管理、在庫問題など)</u>
	<u>会計・財務 (財務会計、管理会計、リースなど)</u>
23	法務
	<u>知的財産権 (著作権、産業財産権など)</u>
	<u>ガイドライン (ソフトウェア管理ガイドラインなど)</u>
	<u>標準化団体 (JIS、ISO、IEEE など)</u>
	<u>各種コード (文字コード、QR コード、ISBN コードなど)</u>
	<u>補助単位 (T、G、M、k、ミリ、マイクロ、ナノ、ピコ)</u>

(5 略)