

平成15年4月3日

構造改革特別区域計画

(自治体名) 神戸市

(特区名) 国際みなと経済特区

1	構造改革特別区域計画の作成主体の名称	・・・P.1
2	構造改革特別区域の名称	・・・P.1
3	構造改革特別区域の範囲	・・・P.1
4	構造改革特別区域の特性	・・・P.1
5	構造改革特別区域計画の意義	・・・P.4
6	構造改革特別区域計画の目標	・・・P.6
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経済的社会的効果	・・・P.8
8	特定事業の名称	・・・P.9
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連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	・・・P.9

別紙 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の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

(添付書類2、4含む)

<別紙1>	臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)	・・・P.12
<別紙2>	税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業(702)	・・・P.19
<別紙3>	外国人研究者受入れ促進事業(501, 502, 503)	・・・P.29
<別紙4>	特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業(504)	・・・P.43

添付書類1 構造改革特別区域を表示した図面
3 構造改革特別区域計画の工程表
参考資料

連絡先：神戸市産業振興局国際経済課 大野、岩佐
(TEL . 078 - 322 - 5337、FAX . 078 - 322 - 6073)

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

神戸市

2 構造改革特別区域の名称

国際みなと経済特区

3 構造改革特別区域の範囲

神戸市の区域の一部（ポートアイランド、六甲アイランド、三宮地区、東部新都心地区及びその他の臨港地区）

4 構造改革特別区域の特性

(1) 自然的、経済的、社会的条件

国際貿易港・神戸港の充実した施設・サービス

<充実したインフラ>

- ・ 神戸港は、開港以来、我が国の国際貿易の窓口として多くの資本が投下され、充実したインフラが整備されている。さらに、高い技術を持つ港湾労働者などの人的資源、船社や港運・倉庫業、税関や検疫などが海事クラスターを形成しており、これらは我が国にとっての貴重な財産となっている。（参考資料1・2）

<世界各国とのコンテナ定期航路網>

- ・ 神戸港は、世界各国とコンテナ定期航路により結ばれており、世界の主要船社が、神戸港と世界各港をつなぐ直航サービスの配船を行っている。神戸港と北米、欧州方面とを結ぶ基幹航路が22航路、中国等アジア方面との航路が67航路、オーストラリア、ニュージーランド方面との航路が6航路、ナホトカ航路が1航路あるほか、航路数の少ない南米・アフリカ方面との航路が3航路あり、あわせて99航路が就航している。（参考資料3）

<充実した内航フィーダーと高速道路網>

- ・ 神戸港と近畿、北陸、中国、四国、九州といった西日本とは、海路では、内航フィーダーや内航フェリーの定期航路で結ばれているほか、陸路では、阪神高速道路、名神・東名高速道、中国自動車道、北陸自動車道、山陽自動車道、明石海峡大橋を經由

した神戸淡路自動車道により結ばれている。(参考資料4・5)

産業の集積

- ・ みなとまち神戸には、今まで鉄鋼、造船、電機などの産業に支えられて発展したもののづくり技術が蓄積され、高い技術シーズと新製品開発意欲のある地元企業が存在している。
- ・ 神戸市では、神戸国際マルチメディア文化都市構想（KIMEC構想）、医療産業都市構想などのプロジェクトの進展により、IT、医療、バイオなどの新しい産業も育っている。国際コンテナ港である神戸港とこうした産業が一体となって、人、物、資金、情報のグローバルな国際経済拠点が形成されつつある。
- ・ 神戸市は、既存産業の高度化及び新産業の誘致・育成のため、高度な技術力や日本にはないノウハウをもつ外国・外資系企業の誘致を進めており、「国際経済拠点地区（ポートアイランド、六甲アイランド、三宮地区、東部新都心地区）」では、外国・外資系企業誘致のための税財政支援を含む独自のインセンティブ付与や施設整備（神戸国際ビジネスセンター、ビジネスライフサポート窓口、ひょうご投資サポートセンター等）などの施策により、外国・外資系企業の集積を目指しており、現在、神戸市内に本社を置く外国・外資系企業は、P & G社や日本イーライリリー社など大手企業を含め、60社以上に達している。

研究機関の集積と成果の活用

- ・ 特別区域（以下「特区」という）には、IT分野、医療分野、防災技術分野など神戸の先端産業を支える公私の研究機関（大学関係、民間企業関係、第三セクター等）及びその研究成果を活用できる関連企業が多数集積している。また、産学官連携による新技術・新製品の研究開発と中小企業への技術支援による新産業の創造と既存産業の発展を目指して、「新産業創造研究機構（NIRO）」が設立され、産学共同研究や、研究成果の技術移転（TLO事業）が進んでいる。

都市再生緊急整備地域への指定

- ・ 「神戸ポートアイランド西地域」と「神戸三宮駅南地域」は、昨年10月、国から「都市再生緊急整備地域」の指定を受け、都市再生の拠点として都市開発事業等を通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として位置づけられている。

生活文化面

- ・ 外国・外資系企業の誘致に関連して、外国人にとっての暮らしやすさという面でも神戸には優位性がある。旧居留地の創設以来、外国人子弟の教育機関、外国語の通じる医療機関、各種の宗教施設、外国人コミュニティ・社交クラブなど、外国人が住みやすい生活インフラが充実している。たとえば国際学校は神戸市内に9校あり、合計2,600人余りの生徒が通学している。

国際協力の分野でもWHO神戸センターや神戸アジア都市情報センター、国際協力事業団（JICA）兵庫国際センターといった国際協力機関が存在する。また神戸市は、全国でも先導的な留学生に対する支援施策として、奨学金の支給や住宅の提供、特に中国アジアの優秀で意欲のある留学生OBの起業・就業支援などに取り組んでいる。

(2) 他地域と異なる取扱をする必要性

世界の港湾取扱貨物量が増加している中、我が国の主要港の相対的な地位の低下は著しく、港湾の高コスト構造と港湾サービスの改善に取り組み、港の国際競争力を回復することは国家的な課題となっている。また、特に大震災の影響が根強く残る神戸港は、港の低迷が市民経済に与える影響は深刻なものとなっている。

神戸港は、西日本を背後地とする巨大な経済圏のゲートウェイとして、物流の拠点形成している。輸出入コンテナ貨物物流調査（平成10年度）によると、各府県で生産・消費されるコンテナ貨物量のうち、神戸港を経由しているコンテナ貨物の割合は、輸出では50%以上が13府県、25%以上が6府県あり、輸入では、50%以上が8府県、25%以上が4府県となっている。神戸港で規制の特例措置を適用することにより、港がより有効に活用されるようになることは、ひとり神戸の復興のみならず、我が国全体の経済再生のための突破口となる。（参考資料6）

平成7年1月の阪神・淡路大震災で大きな被害を受けた神戸市にとって、大震災からの1日も早い復興のためには何より経済復興が喫緊の課題であった。地元の行政や経済界とともに、市民や企業の活力を引き出すため、イギリス型のエンタープライズゾーンやアメリカ型の州レベルの特区制度を参考に、「神戸エンタープライズゾーン構想」を提唱してきたが、実現には至っていない。したがって、神戸における「構造改革特別区域」の実現は、かねてから地元の産・官あげての強い願望となっている。

神戸経済の本格復興のためには既存産業の高度化及び新産業の誘致・育成が必要であり、中でも新技術開発の促進や、高度な技術力と日本にはないノウハウをもつ外国・外資系企業の誘致は、神戸の産業全体の底上げのために重要な施策である。神戸市に立地する外資系企業の本社数は、平成13年末の時点で62社であり、全国に立地する外資系企業（3,253社）の1.9%を占める。指定都市の中では、横浜市（161社）、大阪市（123社）、川崎市（63社）に次いで多い。また、神戸経済が全国に占める割合と比較して多くの外資系企業が立地している。

今回特区としての認定を申請している地区については、神戸市内の他の地域と比較して、次のような特性がある。

- ・ 「ロジスティクスハブ拠点」の対象となる地域は、特区の中核となる神戸港のエリア

アであり、神戸の港湾機能の集積地である。うち一部は、国土交通省からリサイクルポートの指定を受けるなど、「総合静脈物流拠点」の対象となっている。

- ・ 「国際経済拠点」の対象となる地域は、県、市が協調して税財政支援を含む独自のインセンティブ付与や施設整備（神戸国際ビジネスセンター、ビジネスライフサポート窓口、ひょうご投資サポートセンター等）などの施策を行い、外国・外資系企業の集積を目指している。税財政支援を含めたインセンティブや施設整備、外国・外資系企業の誘致に取り組むなど、産業・研究機関の集積が進んでいる。

5 構造改革特別区域計画の意義

神戸市は、国の構造改革特区導入に係る閣議決定に先立ち、平成 14 年 5 月に、地域の産学官の有識者の参画により神戸経済特区研究会を設置し、「知恵と工夫」を結集して、神戸経済再生を目指す、神戸の強みを活かした神戸らしい特区の創設に向けて検討を開始した。そして、同年 7 月に、同研究会から、21 世紀の「知の居留地」を目指した「神戸経済特区に関する提言」として「国際みなと経済特区」が提案された。

「国際みなと経済特区」は、神戸のアイデンティティーである港を活かし、港の再生と港に連なるまちの活性化を加速させるものであり、重点拠点として、(1)ロジスティクスハブ拠点、(2)総合静脈物流拠点（リサイクルポート）、(3)国際経済拠点の 3 つの拠点を形成し、神戸経済の新生を目指すものである。以下では、この 3 つの拠点ごとの意義を記述する。

(1)ロジスティクスハブ拠点の形成（対象区域：臨港地区及びポートアイランド（第 2 期））

神戸港では、船舶の大型化に対応した大水深バースの整備に努めてきた結果、港湾施設については世界水準に達している。こうしたことから現在は、施設を「新たにつくること」から「活かして使うこと」に重点を移し、民と官が一体となって、港の再生に取り組んでいる。特に、スーパー中枢港湾において、既存の 3 バース以上の複数コンテナターミナルを一体的に管理・運営する次世代高規格コンテナターミナルを形成し、荷役作業の共同化など効率的な作業体制を導入して、アジア諸港に匹敵するコンテナターミナルの育成を目指すなど、さらなる港の有効・効率的な活用を進め、国際競争力のあるコストと世界水準の港湾サービスに向けた取り組みを進めていくところである。

また、13 年度に、神戸港に立地する民間企業から発案された「港湾物流情報プラットフォーム」構想を全国に提案するとともに、14 年度に、神戸港を中心とした「港湾物流情報プラットフォームの実証実験」を 34 社の参画を得て実施し、16 年度の稼働を目指すなど、民間の港湾サービスの改良意欲は強い。

神戸港では、民と官が一体となって、国際みなと経済特区での規制緩和の特例、スーパー中枢港湾、港湾物流情報プラットフォーム、更には、関連の独自事業の効果により、国際競争力のあるコスト、世界水準のサービスやリードタイムの短縮を目指し、これらの神戸港を通じた物流の活性化により、神戸をはじめ、西日本の物流の活性化、

ひいては、産業の活性化に貢献することを目指す。

1) リードタイムの短縮、コスト削減のための施策

- ・ 神戸港では、民と官で、コンテナバースの集約化とその共同利用、港湾施設の使用料の低減や集荷努力を促すための独自インセンティブを行うなど、独自の知恵と工夫をもって港湾物流のトータルコストの低減を進めている。
- ・ 神戸港は釜山など東アジアの諸港と厳しい競争にさらされており、港湾のユーザー（荷主）にとって利便性の高い港とするためにも、「臨時開庁手数料の軽減及び税関の執務時間外における通関体制の整備」は、国際貿易港神戸として必要な規制の特例であり、その実現によって民間企業の意欲にこたえ、民間活力を最大限に引き出すことができる。

2) 臨港地区における産業の集積のための施策

- ・ 神戸港では、コンテナ貨物の増加を図るだけでなく、コンテナ以外の新たな貨物の集積による港の活性化の取り組みを進めている。船舶の大型化に伴うコンテナバースの利用転換の進展により生じた広大な臨海部未利用地、神戸港の海陸交通網の利便性、あるいは港頭地域への企業進出の要件の緩和、定期借地制度、及び減免制度など独自の知恵と工夫をもって設けた施策などにより、企業誘致に努め、日産自動車などの新車の西日本への配送拠点や、中古自動車オークション市場として西日本最大級の規模をもつ兵庫オートオークションなどの中古自動車物流関連企業の集積、中古建機オークション会場として日本最大の規模を持つコマツクイックなどの中古建機物流関連企業などが集積している。これら民間の自動車物流企業の集積は、海上貨物の増加、全国からのバイヤーの集客にも効果を及ぼしている。

(2) 総合静脈物流拠点（リサイクルポート）の整備（対象区域：ポートアイランド（第2期）南東部の「リサイクルポート」指定施設が立地する区域）

環境への負荷を軽減し、リサイクル等の推進による「循環型社会の構築」が必要となっている。神戸市でも、21世紀の循環型社会を支える環境調和型産業・技術の導入・育成を図るため、平成13年9月に「エコテック21」構想をまとめ、臨海部における自動車リサイクルシステムを先導的事業として位置づけた。

港頭地区での進出要件の緩和などによる中古自動車関連産業の集積と神戸港という物流基盤など臨海部の持つポテンシャル、さらには急を要しない貨物である循環資源の特徴を活かしたリサイクルの取り組みが民間企業において具体化され、平成14年5月、国土交通省の「総合静脈物流拠点（リサイクルポート）」に指定された。（全国で4箇所）

また、海上輸送は、陸上輸送に比べて環境への負荷が少なく、物流コストも低減も期待される。このような民と官の港を利用した取り組みは、リサイクルの進展だけでなく、内航海運を利用した新たな物流にも貢献することができる。

(3) 国際経済拠点の構築

神戸は、開港以来、外国の文化・産業が日本の他の地域に先駆けて導入されてきた地域であり、歴史に培われた豊かな文化性、市場の開放性、洗練された人々の感性などを背景に、明治以来ニュービジネスが次々と興ってきた地域である。しかし近年は、神戸経済を支えてきた造船、鉄鋼、化学、機械といった基幹産業が衰えてきており、それと歩みを同じくして港湾産業も低迷しつつある。また、産業構造転換の遅れにより構造的に新たなビジネスを生み出しにくい状況が、とりわけ阪神・淡路大震災により顕在化してきた。こうした状態を打開するためには、既存産業の高度化及び新産業の誘致、育成が急務である。本市では、新産業創造研究機構（N I R O）を中核として、国内外の大学・研究機関と連携しての産学共同研究、関西の大学等の研究者とのネットワークを活用し、研究成果を特許化して企業に提供する技術移転事業（T L O）等を実施するなど、既存産業の高度化と新産業の創造を促進し、研究成果等を活用した市内中小製造業者への技術移転を進めている。

新産業、新技術を開発し、それを事業化していくうえで、高度な技術力と日本にはないノウハウをもつ外国・外資系企業の誘致は、神戸の産業全体の底上げ、そして眠っている神戸企業の起業家精神を呼び起こすという意味で非常に重要な施策である。本市では、成長分野企業やベンチャー企業をはじめとする外国・外資系企業等の立地・集積を促進すべく、県と協調して独自のインセンティブ制度を設け、さらに「医療産業都市構想」や「上海・長江交易促進プロジェクト」等の推進など、自助と自立の精神をもって企業誘致の推進及び経済活性化に取り組んでおり、産学官が連携しての知的ネットワークの形成を進め、知識創造型の経済社会を構築していく。

「外国人研究者受入れ促進事業（501～503）」は、神戸に集う研究者やベンチャー企業の活動から生まれる知識と地元企業の知恵や熱意を結集して産業化し新たな価値を創造するという、いわば21世紀の「知の居留地」を創る試みを実現するうえで必要な規制の特例であり、その実施によって既存産業の高度化や新産業・成長産業の立地を促進し、経済の本格復興を目指す。

6 構造改革特別区域計画の目標

港湾物流分野におけるロジスティクスハブ拠点の形成と、リサイクル分野での総合静脈物流拠点（リサイクルポート）の整備、さらに後背地における研究促進・企業集積のための国際経済拠点の構築の3つの取り組みを、特区による規制の特例措置や独自施策によって実現し、それらの相乗効果によって神戸港の地位回復と産業の活性化を図る「国際みなと経済特区」の提案は、震災からの本格的な経済復興を目指す本市が、自助と自立の精神にのっとり独自の知恵と工夫で生み出したものであり、西日本全体の経済活性化に資するとともに、この方式がいわば「神戸モデル」として、将来全国的な構造改革へ波及することを目指す。

以下では、この3つの拠点ごとに、それぞれの目標について説明する。

(1) ロジスティクスハブ拠点の形成

リードタイムの短縮、コスト削減のための施策

- ・ 神戸港は、西日本を背後地とする巨大な経済圏のゲートウェイとして、物流拠点となっている。神戸港において時間外作業が行われることにより、神戸市のみならず、西日本各都市における企業で、必要な時間に必要なものが届く体制をとることができる。
- ・ 近年の「港の24時間365日化」に向けた取り組みが進展するなかで、税関において、従来予約で対応していた時間帯のうち、コンテナ等の貨物取扱量の多い時間帯に税関職員を配置するなど「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)」や「税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業(702)」という規制の特例の適用に加え、民間企業が中心になって現在実証実験中の「港湾物流情報プラットフォーム」、また、平成15年1月に第2次提案を行い、全国対応となった「到着即時輸入許可制度」と「簡易申告制度」などの制度を十分に活用することにより、現在3日かかっているリードタイム(船舶が入港してから貨物がゲートを出るまでの時間)を1日に短縮する。
- ・ 神戸港のリードタイムの短縮は、背後圏である西日本全体の企業に対し、時間的なコストの削減になり、西日本全体の経済の活性化にも貢献する。
- ・ また、海の貨物だけでなく空の貨物についても、関西国際空港の物流面での支援施設としての神戸航空貨物ターミナル(K-ACT)において、関西国際空港で予定されている貿易振興に係る特区と連携した「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)」を実施し、物流コストの軽減を図る。

臨港地区における産業の集積のための施策

- ・ 平成9年度からの企業の進出要件の緩和、また、定期借地制度や減免制度、さらに、平成14年8月に1次提案した「港頭地区でのコンテナ扱い」(全国対応)や平成15年1月に2次提案した「非居住の部品供給メーカーの国内在庫の許可」(全国対応)などを組み合わせることにより、臨港地区における産業集積をさらに促進する。
- ・ 平成9年度以降の港湾関連用地における企業進出は、72社であり、年平均10社程度の進出がある。今後の神戸港のコンテナバースの利用転換などで生じた土地に、神戸港の海陸交通網の便利さやインセンティブ及び規制の特例を活かした企業の進出を図ることにより、神戸港に新たな貨物を発生させ、それによって港の活性化を図っていく。

(2) 総合静脈物流拠点(リサイクルポート)の整備

- ・ 神戸港では、13年度に神戸市が「エコテック21構想」を作成し、それを受け、民間企業26社が、「臨海部における次世代自動車リサイクルシステム(KAR)事業化分科会」を設置し、14年度には、事業会社が2社設立されている。15年度には、自動車の廃タイヤの製鉄原料へのリサイクルも事業化される予定である。また、

同企業は、国土交通省の「総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）」に指定された（全国で4箇所）神戸港を利用し、環境負荷の少ない海上輸送により、廃タイヤを製鉄メーカーに配送することとしている。

- ・ このように、神戸港では、内航海運網、大消費地を抱える背後圏、自動車関連企業の集積を活かし、民間の自動車リサイクル企業による先導的な取り組みが進められており、神戸市でも埠頭用地を整備するなどの基盤づくりを行っている。このような民と官の一体となった取り組みにより、リサイクルの進展と、内航海運網を利用した新たな貨物量の増加を図る。

(3) 国際経済拠点の構築

- ・ 21世紀のポスト工業社会では、科学・技術や産業活動のあり方などについての知識・情報が、経済発展の資源として一層重要になり、こうした知識創造を担う「人」が経済を牽引することになる。「神戸モデル」における国際経済拠点は、単に外国・外資系の企業を外から呼び込むだけでなく、神戸に定着した企業が新しい「知」を生み出し、それが神戸のもつ強みと結びつき、新しい産業・文化を創り出していく「知の居留地」づくりを進めていく。
- ・ 「国際経済拠点」においては、新産業創造研究機構（NIRO）をはじめ多くの研究機関が集積し、国内外の大学・研究機関と連携しての産学共同研究や、研究成果を特許化して企業に提供するTLO事業等を進めており、また研究開発と成果の事業化を促進するため、高度な技術力と日本にはないノウハウをもつ外国・外資系企業について、市・県が独自のインセンティブを付与するなどして集積を進めている。「外国人研究者受入れ促進事業（501～503）」「特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業（504）」の規制の特例を活用して、地域内に多数集積している研究機関や関連事業を行う機関等に優秀な外国人研究者や技術専門家、外国人ビジネスマン等を招致し、市独自の研究開発・技術移転促進施策や外国・外資系企業誘致施策との相乗効果で、成長分野企業やベンチャー企業の立地を促進する。
- ・ 国際経済拠点の構築は、ロジスティクスハブ拠点構築による港勢の回復・拡大、総合静脈物流拠点整備によるリサイクル産業の立地促進や廃棄物輸送のモーダルシフトの進展と一体となって、港の後背地としての発展を促進し、阪神・淡路大震災の被災地域全体の完全な経済的復興を牽引する力となる。

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経済的・社会的効果（特別区域全体）

次に掲げる3つの拠点ごとの経済的・社会的効果の相乗作用により、神戸経済全体の底上げと高度化、活性化、さらに輸出入貨物の増大による神戸港の活性化を図り、港と港に連なるまちの活性化を実現する。

- (1) 神戸港におけるロジスティクスハブを形成し、リードタイムの短縮及びコスト削減のための施策や、臨港地区における産業の集積を進めることで、震災前の港勢（神戸港に

おける外内貿コンテナ取扱貨物の最高値は、震災前の平成6年の290万TEU。平成13年の外内貿コンテナ取扱貨物量は200万TEU。)に戻すことを当面(今後5年程度を目標)の目標に取り組む。

(2) 総合静脈物流拠点の整備により、リサイクル産業の立地促進、内航海運の利用増大による静脈物流の進展を目指す。

(3) 神戸市内の外国・外資系企業数は、震災直後の平成8年度に55社であったが、その後、「神戸起業ゾーン条例(現神戸エンタープライズゾーン条例)」の施行や「ひょうご投資サポートセンター」の設置など地元独自の取り組みによって、平成13年末には62社になっている。国際経済拠点の構築により、外国人研究者・ビジネスマンの来訪・交流を活発にすることで、外国・外資系企業の立地促進(目標:年間10件程度の誘致)及び研究開発成果の産業への移転をさらに促進する。(目標:年間10件程度の研究成果の産業化)

その結果、平成14年度~17年度の4年間で、外国・外資系企業の新規誘致40件と、経済の活性化により、神戸市全体で2万人の雇用創出を目指す。

8 特定事業の名称

(1)ロジスティクスハブ拠点

臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業(701)

税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業(702)

(2)総合静脈物流拠点

(3)国際経済拠点

外国人研究者受入れ促進事業(501~503)

特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業(504)

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

(1)ロジスティクスハブ拠点関係

コストの削減、リードタイムの短縮、港湾サービスの向上に関連する事業

・スーパー中樞港湾

神戸港の特色である既存の連続した大水深のコンテナバースとバース直背後の港湾関連用地を活用した次世代高規格コンテナターミナルを育成するほか、内航海運網の活用、とん税・特別とん税の低減などのコスト削減、港湾物流情報化の推進によるリードタイムの短縮を一体的に行うなど港湾活性化の施策をほぼ内包し、トータルコストの3割削減、リードタイムの1日程度への短縮といったアジアの主要港を凌ぐコスト・サービスを実現することを目指すもので、港の国際競争力の回復を図る。

リードタイムの短縮と港湾サービスの向上に関連する事業

税関法、入管法、検疫法等に基づく輸出入・港湾関連の行政手続きのワンストップ

サービス・シングルウィンドウ化（全国対応）また、港湾関連事業者が相互に垣根なく輸出入貨物情報を共有できるソフト（基盤）である港湾物流情報プラットフォームを構築することにより、各企業が貨物の流れを把握できるようにすること、さらに、予約に応じた時間外での検疫体制（全国対応）などにより、リードタイムの短縮と港湾サービスの向上を図る。

コスト削減に関連する事業

神戸港のコンテナ貨物の約8割を扱う神戸港埠頭公社におけるバース貸付料の30%～40%の減額（平成14年1月より）や、増加が見込める中国貨物の更なる増加を目指した中国航路の船舶を対象としたクレーン使用料の減額（平成14年7月より）や、コンテナターミナルから5分以内で高速道路に接続できる港湾幹線道路（ハーバーハイウェイ）・摩耶大橋の整備やこれらを通行する大型車通行料の減額（平成13年11月より）を引き続き実施するとともに、平成15年5月より、港湾関連事業者の多くが利用する施設である「ふ頭用地」と「上屋」の使用料をそれぞれ平均19%と11%減額する。また、神戸港の内航フィーダー網が発達している特色を活かすため、内航フィーダー船の外貿バースへの直付（平成10年3月より）や内航フィーダー貨物に対するクレーン使用料の半額措置（平成10年11月より）を引き続き実施する。さらに、水先法の見直し（全国対応）として、料金のベースとなるきょう導距離等について港湾整備の進捗状況などを踏まえた再検証などを行い、港湾コストの削減を図る。

臨海部における企業誘致の促進に関する事業

賃貸・分譲の資格要件の緩和（平成9年4月より）、港湾関連用地の貸付料の軽減（平成9年度より平均30%の軽減、平成14年4月に3回目）、さらには、ポートアイランド（第2期）における事業用定期借地制度及び同傾斜減額制度の導入並びに同制度の減額（平成13年、14年4月より）を行うことにより、臨海部における企業誘致の促進し、貨物の増加を図る。

(2) 総合静脈物流拠点関係

・ エコテック21構想

21世紀の循環型社会を支える環境調和型産業・技術の導入・育成を行うため、臨海部における自動車リサイクルシステムを先導的事业に位置づけ、自動車物流関連のリサイクル企業の集積を図る。

・ 総合静脈物流拠点港（リサイクルポート）の指定（国土交通省）

リサイクルポートの指定にあわせ、ポートアイランド第2期の南東部の埠頭用地を整備するなど、自動車物流関連のリサイクル企業の集積を図る。

(3) 国際経済拠点関係

・ 外国法事務弁護士に関する規制緩和の活用（全国対応）

外国法事務弁護士の日本人弁護士の雇用の禁止、共同事業の禁止要件の緩和（全国対応）の活用により、外国人研究者・ビジネスマンの利便性の向上を図り、外国・外資系

企業の集積を促進する。

- ・ 労働者派遣業務規制に関する派遣期間延長、派遣対象業務拡大の活用（全国対応）
労働者派遣業務に関する規制緩和（全国対応）により、製造業におけるコスト削減・人材の多様化を図り、製造業の集積を図る。
- ・ 独自施策による外国・外資系企業誘致促進及び経済活性化施策
市のエンタープライズゾーン条例、県の産業集積条例により、外国・外資系企業に対する税の減免やオフィス賃料補助などの優遇策を実施する。
パイロットエンタープライズゾーンの設定により、医療関連産業を対象に、10年間、土地の貸付料を免除し、産業集積を図る。
ビジネスライフサポート窓口の設置により、外国・外資系企業の立地後のアフターフォローとして、情報提供や手続援助、企業間のネットワーク形成支援などを行い、外国・外資系企業の定着を図る。
神戸国際マルチメディア文化都市構想（KIMECプロジェクト）の推進により、IT産業の活性化とIT関連企業の集積を図る。
医療産業都市構想により、関西の産学連携のもと、ポートアイランド（第2期）を中心に、高度医療技術の研究・開発拠点を整備し、医療関連産業の集積を図り、市民福祉の向上、神戸経済の活性化、国際社会への貢献を目指す。
上海・長江交易促進プロジェクトにより、目覚ましい発展を遂げる上海・長江経済圏と神戸・阪神経済圏の交易・交流を促進し、ポートアイランド（第2期）の「新たな中国人街」に、中国地方政府事務所や中国民間企業等の集積を図る。
神戸FAZ（「輸入の促進及び対内投資の円滑化に関する臨時措置法」）計画の推進により、輸入促進基盤施設の整備や輸入関連事業の支援等を行い、特定集積地区において輸入関連事業者の集積促進を図る。
平成17年度に開港予定の神戸空港により、人・物・情報・文化の交流拠点として活用し、産業の集積や雇用の増大を図る。

<別紙 1 >

1 特定事業の名称

臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

(1) 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者は、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）に立地する指定保税地域、保税蔵置場及び保税工場を利用して、時間外の臨時開庁手続きを行おうとする荷主及びその通関業務を請け負う者とする。

(2) 特別区域の範囲については、神戸港の指定保税地域、保税蔵置場及び保税蔵置場が、臨港地区及びポートアイランド（第2期）に集中することから、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）を対象とする。

神戸港内に所管官署がある保税地域

	神戸市にある保税地域の数	うち、臨港地区及びポートアイランド（第2期）に立地する保税地域の数
指定保税地域	6	6
保税蔵置場	252	240
保税工場	7	7

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特別区域認定後、直ちに実施。

4 特定事業の内容

関税法の特例措置として、特別区域において、税関の臨時開庁手数料を2分の1に減額する。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 客観的事実

- ・ 財務省が行っている通関体制の試行によると、平成14年10月15日から平成15年2月14日までの実績は、701件となっており、1日1件以上の時間外の需要が恒常的に見込まれる。また、神戸航空貨物ターミナル（K-ACT）においても、平成15年1月1日～3月19日までの実績が74件であり、手数料減額も加味すれば1日1件以上の需要が見込まれる。

- ・ 港湾荷役（本船荷役）については、平成13年11月末に364日24時間荷役ができるようになった。また、神戸港においてもコンテナターミナルの24時間フルオープン化に向けた実証実験を行う平成14年度補正予算が認められた。
- ・ 神戸港の各コンテナターミナルでは、平日は通常16:30に並んだ最後尾のトラックまで受け付けているが、荷主の要望に基づき、20:00までのゲートオープンが可能である。
- ・ さらには、神戸港には、六甲アイランドでの日曜日の定期航路も存在する。

(2) 規制の特例の必要性

- ・ 時間内で通関が終了しなかった場合への対応や、神戸港のユーザー（荷主）の生産・販売・輸出に先立つ物流において常時対応できる時間を拡大し、利便性を増し、民間事業者の港湾の24時間フルオープン化への対応を促すため、「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）」の規制の特例が必要である。
- ・ また、増加している航空貨物に対しても、関西国際空港と連携した貿易促進策として、神戸航空貨物ターミナル（K-ACT）において、「臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業（701）」の規制の特例が必要である。

(3) 特別区域の範囲の妥当性

- ・ 神戸港の臨港地区には、保税蔵置場及び保税工場並びに指定保税地域が、約250箇所所在している。外国貨物の輸出入はこれらの場所を通じて行われるものであり、特別区域の範囲として、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）を指定する。

(4) 港湾物流を増加させるため、神戸港が実施中の主な施策

港湾物流情報プラットフォームの構築（平成15年度施策の拡大）

- ・ 国並びに神戸港を含む主要10港湾管理者の共同による標準化、統一化
- ・ 神戸港独自の港湾物流情報メニューの調査研究

港湾施設使用料等の見直し

- ・ 公社バス賃貸料の30%減額（平成14年1月より）
- ・ 埠頭用地使用料の平均19%の減額（平成15年5月より）
- ・ 上屋使用料の平均11%の減額（平成15年5月より）
- ・ 中国貨物のインセンティブ（平成14年7月より）
- ・ 港湾幹線道路・摩耶大橋の大型車通行料の減額（平成13年11月より）

内航フィーダーサービスの利用促進

- ・ 内航フィーダー船の外貿バスへの直付（平成10年3月より）
- ・ 内航フィーダー貨物に対するクレーン使用料の半額措置（平成10年11月より）

企業誘致の促進

- ・ 賃貸、分譲の資格要件緩和（平成9年4月より）
- ・ 港湾関連用地の賃貸料の軽減：9年度より平均30%強の軽減（平成14年4月に3回目）

- ・ ポートアイランド（第2期）における事業用定期借地制度及び同傾斜減額制度の導入並びに同制度の減額（平成13年、14年4月より）
航空貨物の増加
- ・ 神戸航空貨物ターミナルにおける賃料の軽減（平成13年度より）
- ・ 加工・組立など工場の機能をもった国際ビジネスサポートセンターの整備による外国・外資系企業の集積（平成13・14年度）

<別紙 2 >

1 特定事業の名称

税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業（702）

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

(1) 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者は、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）に立地する指定保税地域、保税蔵置場及び保税工場を利用して、時間外の臨時開庁手続きを行おうとする荷主及びその通関業務を請け負う者とする。

(2) 特別区域の範囲については、神戸港の指定保税地域、保税蔵置場及び保税蔵置場が、臨港地区及びポートアイランド（第2期）に集中することから、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）を対象とする。

神戸港内に所管官署がある保税地域

	神戸市にある保税地域の数	うち、臨港地区及びポートアイランド（第2期）に立地する保税地域の数
指定保税地域	6	6
保税蔵置場	252	240
保税工場	7	7

3 当該規制の特例措置の適用の開始日

特別区域認定後、直ちに実施。

4 特定事業の内容

特別区域における税関の執務時間外の通関体制の整備

	執務時間	特区による対応	予約による対応
平日	8:30~17:00	17:00~21:00	21:00~8:30
土曜日		8:30~17:00	17:00~8:30
日曜・休日		8:30~12:30	12:30~8:30

- ・ 税関職員の常駐を希望する時間帯については、需要の実態を把握した上で、詳細について財務省と別途協議することとしたい。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 客観的事実

- ・ 財務省が行っている通関体制の試行によると、平成14年10月15日から平成15年2月14日までの実績は、701件となっており、平均して1時間1件以上の時間外の実績があった。
- ・ 神戸市が平成15年3月に行ったアンケートによると、実績としての時間外通関の件数は平日の20時までに集中しているが、今後、臨時開庁手数料が軽減された場合、時間外利用のあった業者のうち約1/4の業者が、平日20時から21時など現在利用の少ない時間帯において、積極的に利用すると回答しているなど、潜在的な利用も見込める。
- ・ 港湾荷役（本船荷役）については、平成13年11月末に364日24時間荷役ができるようになった。また、神戸港においてもコンテナターミナルの24時間フルオープン化に向けた実証実験を行う平成14年度補正予算が認められた。
- ・ 神戸港の各コンテナターミナルでは、通常16:30に並んだ最後尾のトラックまで受け付けているが、荷主の要望に基づき、20:00までのゲートオープンが可能である。
- ・ また、神戸港には、六甲アイランドでの日曜日の定期航路も存在する。
- ・ さらに、下記に記載している港湾物流を増加させるための神戸港が実施する施策により、平日20時から21時などの現在利用の少ない時間帯においても、潜在需要を喚起し、貿易の促進を図る。

(2) 規制の特例の必要性

- ・ 時間内で通関が終了しなかった場合への対応や、神戸港のユーザー（荷主）の生産・販売・輸出に先立つ物流において常時対応できる時間を拡大し、利便性を増し、民間事業者の港湾の24時間フルオープン化への対応を促すため、「税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業（702）」の規制の特例が必要である。

(3) 特別区域の範囲の妥当性

- ・ 神戸港の臨港地区には、保税蔵置場及び保税工場並びに指定保税地域が、約250箇所所在している。外国貨物の輸出入はこれらの場所を通じて行われるものであり、特別区域の範囲として、神戸港の臨港地区及びポートアイランド（第2期）を指定する。

(4) 港湾物流を増加させるため、神戸港が実施中の主な施策

港湾物流情報プラットフォームの構築（平成15年度施策の拡大）

- ・ 国並びに神戸港を含む主要10港湾管理者の共同による標準化、統一化
- ・ 神戸港独自の港湾物流情報メニューの調査研究

港湾施設使用料等の見直し

- ・ 公社バス賃貸料の30%減額（平成14年1月より）
- ・ 埠頭用地使用料の平均19%の減額（平成15年5月より）
- ・ 上屋使用料の平均11%の減額（平成15年5月より）
- ・ 中国貨物のインセンティブ（平成14年7月より）
- ・ 港湾幹線道路・摩耶大橋の大型車通行料の減額（平成13年11月より）

内航フィーダーサービスの利用促進

- ・ 内航フィーダー船の外貿バースへの直付（平成10年3月より）
- ・ 内航フィーダー貨物に対するクレーン使用料の半額措置（平成10年11月より）

企業誘致の促進

- ・ 賃貸、分譲の資格要件緩和（平成9年4月より）
- ・ 港湾関連用地の賃貸料の軽減：9年度より平均30%強の軽減（平成14年4月に3回目）
- ・ ポートアイランド（第2期）における事業用定期借地制度及び同傾斜減額制度の導入並びに同制度の減額（平成13年、14年4月より）

<別紙 3 >

1 特定事業の名称

外国人研究者受入れ促進事業（501、502、503）

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

国際みなと経済特区中「国際経済拠点（ポートアイランド、六甲アイランド、三宮、東部新都心）」に立地する、下記の研究施設。

特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構神戸ラボラトリー

財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

神戸芸術工学研究所

特定非営利活動法人 国際情報科学協会研究所

人と防災未来センター

アジア防災センター

地震防災フロンティア研究センター

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区認定後、直ちに適用開始。

4 特定事業の内容

当該規制の特例措置の適用を受ける者として特定した機関及び施設に関する情報は以下のとおり。

（特定研究機関）特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構

住所：神戸市中央区港島南町1-5-2 キメックセンタービル2F

（特定研究施設）特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構神戸ラボラトリー

住所：神戸市中央区港島南町1-5-2 キメックセンタービル2F

特定研究機関の附属研究施設である中核施設。

研究分野はロボットテクノロジー。

（特定研究機関）財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

住所：神戸市中央区港島南町1-5-2 神戸キメックセンタービル6F

（特定研究施設）財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

住所：神戸市中央区港島南町1-5-2 神戸キメックセンタービル6F

特定研究機関と同一。中核施設。

研究分野は医療、介護福祉、放射光、環境、物流システム等。

（特定研究機関）学校法人 神戸芸術工科大学

- 住所：神戸市西区学園西町 8 - 1 - 1
- (特定研究施設) 芸術工学研究所
住所：神戸市中央区港島中町 6 - 1 3 - 3
特定研究機関の附属研究施設である中核施設。
研究分野は芸術工学。
- (特定研究機関) 特定非営利活動法人 国際情報科学協会
住所：兵庫県宝塚市逆瀬川 2 - 7 - 3 1
- (特定研究施設) 特定非営利活動法人 国際情報科学協会神戸研究所
住所：神戸市中央区港島 9 - 1 神戸イノベーション・シヨウカイ (K10) 内
特定研究機関の附属研究施設である中核施設。
研究分野は情報通信、電子技術。
- (特定研究施設) 芸術工学研究所
住所：神戸市中央区港島中町 6 - 1 3 - 3
特定研究機関と代表者が共通で連携関係にある中核施設。
研究分野は芸術工学。
- (特定研究機関) 財団法人阪神・淡路大震災記念協会
住所：神戸市中央区東川崎町 1 - 1 - 3 神戸クリスタルタワー 1 1F
- (特定研究施設) 人と防災未来センター
住所：神戸市中央区脇浜海岸通 1 - 5 - 2
特定研究機関の附属研究施設である中核施設。
研究分野は防災。
- (特定研究機関) 財団法人 都市防災研究所
住所：東京都港区虎ノ門 1 - 1 7 - 1 第 5 森ビル 2F
- (特定研究施設) アジア防災センター
住所：神戸市中央区脇浜海岸通 1 - 5 - 2 人と防災未来センター内
(15 年 3 月までは隣接する I H D ビル内)
特定研究機関の附属研究施設である中核施設。
研究分野は防災。
- (特定研究機関) 独立行政法人 防災科学技術研究所
住所：茨城県つくば市天王谷 3 - 1
- (特定研究施設) 地震防災フロンティア研究センター
住所：神戸市中央区脇浜海岸通 1 - 5 - 2 人と防災未来センター内
(15 年 3 月までは兵庫県三木市内)
特定研究機関の附属研究施設である中核施設。

研究分野は防災。

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 客観的事実

- ・ この特区地域においては、ポートアイランド（第2期）地区に、ITなど新技術開発関係の研究施設（新産業創造研究機構、芸術工学研究所、神戸ロボット研究所）が集積し、東部新都心地区に、震災の教訓を生かして防災技術の向上を目指す研究施設（人と防災未来センター、アジア防災センター、地震防災フロンティアセンター）が集積するなど、神戸経済の成長を担う特定分野の研究機関が集積しており、またその研究成果を活用して産業化を図るための企業立地も進んでいる。市、県においても、外国・外資系企業誘致のための税財政支援を含む独自のインセンティブ付与や施設整備（神戸国際ビジネスセンター、ビジネスライフサポート窓口、ひょうご投資サポートセンター等）などの施策により、外国・外資系企業の集積を目指している。
- ・ 外国人研究者がベンチャー企業を起こすにあたって、市では、ベンチャービレッジとしての機能を担っている神戸ファッションマート（六甲アイランド）や、新しい企業を育成している産業振興センター（三宮地区）においてSOHOプラザを開設し、その機能（相談事業、交流事業、情報提供事業、啓発事業、創業準備オフィス運営等）を充実するとともに、民間のオフィスを「チャレンジオフィス」として提供して市内各所にベンチャービレッジを展開するなど、市内へのベンチャー企業の一層の集積を促進し、新しい産業の育成を図っている。こうした支援制度を活用することで、外国人研究者が容易かつ円滑にベンチャー事業を展開することが見込まれる。

(2) 規制の特例の必要性

- ・ 外国人研究者の受入れに係る規制緩和により、外国人研究者・ビジネスマンの増加や外国・外資系企業の集積が促進され、既存産業の高度化、神戸経済の本格復興と活性化が図られる。

(3) 特区区域の範囲の妥当性

- ・ 今回特区申請している「国際経済拠点」は、神戸市「神戸起業ゾーン及び神戸国際経済ゾーンにおける支援措置に関する条例（神戸エンタープライズゾーン条例）」及び兵庫県「産業の集積による経済及び雇用の活性化に関する条例」により、外国・外資系企業の誘致にあたって独自の税財政支援などのインセンティブを付与しており、今回の特区による規制の特例とあいまって、相乗的な効果が期待できる地域である。

<別紙 4 >

1 特定事業の名称

特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業（504）

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

国際みなと経済特区中「国際経済拠点（ポートアイランド、六甲アイランド、三宮、東部新都心）」に立地する、下記の研究施設。

特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構神戸ラボラトリー

財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

神戸芸術工学研究所

特定非営利活動法人 国際情報科学協会研究所

人と防災未来センター

アジア防災センター

地震防災フロンティア研究センター

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

特区認定後、直ちに適用開始。

4 特定事業の内容

当該規制の特例措置の適用を受ける者として特定した機関及び施設に関する情報は以下のとおり。

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構

住所：神戸市中央区港島南町 1 - 5 - 2 キメックセンタービル 2F

（外国人が活動する施設）

特定非営利活動法人 国際レスキューシステム研究機構神戸ラボラトリー

住所：神戸市中央区港島南町 1 - 5 - 2 キメックセンタービル 2F

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動（当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。）

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

住所：神戸市中央区港島南町 1 - 5 - 2 神戸キメックセンタービル 6F

（外国人が活動する施設）

財団法人 新産業創造研究機構（NIRO）

住所：神戸市中央区港島南町 1 - 5 - 2 神戸キメックセンタービル 6F

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動（当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。）

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

学校法人 神戸芸術工科大学

住所：神戸市西区学園西町 8 - 1 - 1

（外国人が活動する施設）

芸術工学研究所

住所：神戸市中央区港島中町 6 - 1 3 - 3

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動（当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。）

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

特定非営利活動法人 国際情報科学協会

住所：兵庫県宝塚市逆瀬川 2 - 7 - 3 1

（外国人が活動する施設）

・特定非営利活動法人 国際情報科学協会神戸研究所

住所：神戸市中央区港島 9 - 1 神戸インキュベーションオフィス（KI0）内

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究。

・芸術工学研究所

住所：神戸市中央区港島中町 6 - 1 3 - 3

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動（当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。）

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

人と防災未来センター

住所：神戸市中央区脇浜海岸通 1 - 5 - 2

（外国人が活動する施設）

人と防災未来センター

住所：神戸市中央区脇浜海岸通 1 - 5 - 2

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動（当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。）

（特定事業の名称）外国人研究者受入れ促進事業

（特定事業の実施主体）

財団法人 都市防災研究所

住所：東京都港区虎ノ門1 - 17 - 1 第5森ビル2F

(外国人が活動する施設)

アジア防災センター

住所：神戸市中央区脇浜海岸通1 - 5 - 2 人と防災未来センター内

(15年3月までは隣接するIHDビル内)

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動(当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。)

(特定事業の名称) 外国人研究者受入れ促進事業

(特定事業の実施主体)

独立行政法人 防災科学技術研究所

住所：茨城県つくば市天王谷3 - 1

(外国人が活動する施設)

地震防災フロンティア研究センター

住所：神戸市中央区脇浜海岸通1 - 5 - 2 人と防災未来センター

(15年3月までは兵庫県三木市内)

活動内容：実施主体の附属研究施設における研究活動(当該外国人の扶養を受ける配偶者又は子としての活動を含む。)

5 当該規制の特例措置の内容

(1) 客観的事実

- この特区地域においては、ポートアイランド(第2期)地区に、ITなど新技術開発関係の研究施設(新産業創造研究機構、芸術工学研究所、神戸ロボット研究所)が集積し、東部新都心地区に、震災の教訓を生かして防災技術の向上を目指す研究施設(人と防災未来センター、アジア防災センター、地震防災フロンティアセンター)が集積するなど、神戸経済の成長を担う特定分野の研究機関が集積しており、またその研究成果を活用して産業化を図るための企業立地も進んでいる。市、県においても、外国・外資系企業誘致のための税財政支援を含む独自のインセンティブ付与や施設整備(神戸国際ビジネスセンター、ビジネスライフサポート窓口、ひょうご投資サポートセンター等)などの施策により、外国・外資系企業の集積を目指している。
- 他の特定事業(「外国人研究者受け入れ促進事業」501~503)と併せて実施されるものであり、ここに掲げた研究施設等においては外国人が業務に従事し、あるいは将来において予定されている。

(2) 規制の特例の必要性

- 外国人研究者・ビジネスマンの増加や、外国・外資系企業の誘致促進による神戸経済の本格復興と活性化という「国際みなと経済特区」の目的を達成するためには、他の特定事業とあわせて、「特定事業等に係る外国人の入国・在留諸申請優先処理事業(504)」

を活用することで、大きな効果が期待できる。

(3) 特区区域の範囲の妥当性

- ・ 今回特区申請している「国際経済拠点」は、神戸市「神戸起業ゾーンの設定及び当該ゾーンにおける支援措置に関する条例」及び兵庫県「産業の集積による経済及び雇用の活性化に関する条例」により、外国・外資系企業の誘致にあたって独自の税財政支援などのインセンティブを付与しており、今回の特区による規制の特例とあいまって、相乗的な効果が期待できる地域である。