

2. 分野別状況（2）地域活性化総合特区 ③アジア拠点化・国際物流分野

	総合評価 (ⅠとⅡとⅢを1:1:2の割合で計算)	Ⅰ 目標に向けた取組の進捗	Ⅱ 支援措置の活用と地域独自の取組の状況	Ⅲ 取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
ハイパー&グリーンイノベーション水島コンビナート総合特区 (岡山県)	4.6	進捗度 ・企業間連携による用役コストの低減 102% - 水島港の輸送効率改善による貨物取扱量 97% ・企業集積によるコンビナートの成長と雇用の確保 525%	規制の特例措置 ・地域活性化総合特別区域ガス融通事業 ・回送運行効率化事業 ・分割可能貨物輸送効率化事業 - 地域独自の取組 ・倉敷市企業立地促進奨励金 ・高圧ガス保安法に係る保安検査報告書の提出期限の延長等	4.8	・企業間連携による用役コストの低減と水島港の輸送効率改善による貨物取扱量については、目標値又はほぼその水準を達成している点は評価できるが、いずれも前年度と比べて評価指標がやや減少傾向にあることが気にかかる。特に水島港の輸送効率改善による貨物取扱量の方は貨物取扱量も入港船舶隻数も前年度よりも減少しており、今後の改善に向けた具体的な取組があると更に望ましい。 ・水島玉島航路の水深を-12mに増深するなど、着実に事業が推進されていると思う。 ・本特区計画推進の柱となる「企業間連携による高効率・省資源」、「貨物輸送効率化」及び「新規企業立地と雇用」が引き続き安定的に実績が出ている。ソフトとハードの両面で官民および企業間がうまく連携して成果がでていることでもあり高く評価できる。 ・国際バルク戦略港湾という強みと、港湾のハード整備、輸送効率向上の取組が順調に進んでいることで、水島港の競争力向上の基盤整備が進展している。一方で、港湾発展の要である貨物取扱量は特区全体の生産額の影響を受けることから、持続的な企業集積を維持することがやはり重要である。 ・港湾に係わる諸案件が積み残しのままではあるが、エネルギー関連事業は社会の風潮もあり順調と見ることができる。

2. 分野別状況 (2) 地域活性化総合特区 ③アジア拠点化・国際物流分野

	総合評価 (ⅠとⅡとⅢを1:1:2の割合で計算)	Ⅰ 目標に向けた取組の進捗	Ⅱ 支援措置の活用と地域独自の取組の状況	Ⅲ 取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
さがみロボット産業特区 (神奈川県)	3.7	3.5 進捗度 ・実証実験等の実施件数 145% ・生活支援ロボットの導入施設数 144% ・特区発ロボットの商品化状況 108% 等	3.5 <u>規制の特例措置</u> ・医療機器製造販売承認等の 手続の円滑化 (薬事法) 等 <u>地域独自の取組</u> ・「セレクト神奈川NEXT」等による 企業誘致の促進 等	3.8	・第3期計画の方向性として、中小企業や社会実装の加速化をターゲットとするなど、これまでの成果を踏まえつつ目標がはっきりしている点は評価できるが、その実現のためにこれまでとは違う具体的な取組の(更なる)検討があれば、今後、もっと成果につながるかもしれない。 ・生活支援ロボットの導入施設数が、前総合特区プロジェクト時の年間50～70か所から令和5年度の21か所に大きく減少している。令和5年度には有望なロボット開発プロジェクトを全国から募集し5件採択していることや、「ロボット実装促進センター」を設置するなどして施策を打つなどの取組を実施していることは評価される点である。同施策を強化し、更には上記指標充足率低下の原因を究明し必要に応じて更に補完的な施策を実施することにより、生活支援ロボットの導入施設数、生活支援ロボットの導入施設数の充足度が上昇することを期待する。 ・新規企業参入は土地確保や周辺集積地との競争など容易に解決が難しい要因により、引き続き厳しい状況であるものの、開発から商品化までの支援のノウハウやデータが豊富に蓄積されていること、生活支援ロボット分野という特長があること、市民参加が好調で地域への周知が進んでいることが本特区の強みである。それらの「ソフト面」に大いに強みがあることを、特区外に更に広く周知される取組なども期待したい。 ・実施年数も経っていることから、やや進捗が鈍化しているようにも見られるが、比較的順調と言える。

2. 分野別状況 (2) 地域活性化総合特区 ③アジア拠点化・国際物流分野

	総合評価 (ⅠとⅡとⅢを1:1:2の割合で計算)	Ⅰ 目標に向けた取組の進捗	Ⅱ 支援措置の活用と地域独自の取組の状況	Ⅲ 取組全体にわたる事業の進捗と政策課題の解決	総合評価に係る専門家所見(主なもの)
ながさき海洋・環境産業拠点特区 (長崎県、長崎市、佐世保市、西海市)	3.4	3.5 進捗度 ・県内造船所による高付加価値船・省エネ船の建造量 96% 等	3.2 規制の特例措置 ・同一特定倉庫内での保税工場での物流コストの削減(関税法) 地域独自の取組 ・ものづくり支援補助事業 ・海洋エネルギー関連産業創出促進事業 等	3.5	・県内造船所による環境関連機器の取扱件数において、2023年度は目標値を達成しているとはいえ、2021年度よりも件数が減っていること、また、2023年度は新造船の建造数＝環境関連機器の取扱件数となっており、県内造船所による高付加価値船・省エネ船の建造量のところに書かれているように主要造船所3社のうち2社が新造船を休止していることを考えると、「引き続き、環境に配慮した新造船受注が継続して獲得できるよう、船主との関係強化等を図りながら取り組んでいく。」だけでは、今後の成果に期待するのは難しい印象を持った。新造船以外でも、このような環境関連機器の取扱件数を増やすための具体的な取組があるとより望ましいのではないかと。 ・評価指標(3) 県内企業が建造に携わった又は県内に設置された海洋再生可能エネルギー利用発電設備の総設備容量の目標達成率が低いことに関して、「県内」企業によるものが少ないのか、それとも同総設備容量自体(県内、県外企業問わず)が目標に対して低いのか、などその状況によって原因が異なるものと思われる。技術者不足が原因であれば現在実施されている長崎海洋アカデミーや地元大学などとの連携が有効と思われ、一方で初期投資金額の大きさが制約となっているのであれば海洋エネルギー関連産業進出促進事業補助金の強化が有効であろう。 ・高付加価値・省エネ船の建造量の目標未達成について世界的需要の低迷とインフレ・円安によるものと説明がある。しかし、統計(日本造船工業会)によると世界の新造船受注量は大きく増加している。中韓との価格競争で負けるという長年の課題について、どのように打開するかの戦略がやはり見えにくい。 ・県内造船所が建造に携わったあるいは県内に設置された海洋再生可能エネルギー利用発電設備の総設備容量(累計)の五島市沖浮体式洋上風力発電の不具合の影響は大きいものの、国内初の商用潮流発電に向けた実証実験、西海市江島沖洋上風力発電事業が順調に開始していることは評価できる。 ・海上輸送におけるエネルギー転換が推進されていることを受け、ようやく軌道に乗り始めた感じである。