

## 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
		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	
さがみロボット産業特区 (神奈川県)	4.8	5.0 進捗度  ・特区発ロボットの商品化状況 275%  ・実証実験等の実施件数 118%  ・生活支援ロボットの導入施設数 125% 等	4.0  規制の特例措置 ・医療機器製造販売承認等の 手続の円滑化 (薬事法) 等  地域独自の取組 ・「セレクト神奈川NEXT」等による 企業誘致の促進 等	5.0	<p>・令和5年度事業評価において目標達成に至らず課題となっていた指標(4)生活支援ロボットに関する特区の取組に参加する県内中小企業の数、指標(5)生活支援ロボットの導入施設数につき、ロボット企業交流拠点を通じた各種取組の強化によって大幅に改善し目標を達成していることから、目標に向けて着実に進展していると思う。</p> <p>・全ての評価指標において、目標を大きく上回る成果を得ている。同取組は生活支援ロボットの実証実験、商品化、その後の普及を内容としているが、新たに介護支援ロボットやドローンなどにターゲットを定めるなど、社会課題に適切に対応できている。また、産官学の連携を後押しする施策や、「ロボット企業交流拠点」の設置による社会受容性を高める施策など、同事業を深化させる工夫も行っている。開発された技術の社会実装も着々と進んでいるようで、特区における成果を社会に還元する段階に入っており、大変期待できる取組であると思う。</p>

# 総合特別区域評価・調査検討会における評価結果の概要

令和6年度

## 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
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	<p>4.3</p> <p><u>進捗度</u></p> <p>・企業間連携による用役コストの低減 159%</p> <p>水島港の輸送効率改善による貨物取扱量 70%</p> <p>・企業集積によるコンビナートの成長と雇用の確保 ①331% ②470%</p>	<p>4.2</p> <p><u>規制の特例措置</u></p> <p>・地域活性化総合特別区域ガス融通事業</p> <p>・回送運行効率化事業</p> <p>・分割可能貨物輸送効率化事業</p> <p><u>地域独自の取組</u></p> <p>・倉敷市企業立地促進奨励金</p> <p>・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</p>	5.0	<p>・評価指標(1)及び(3)、特に(3)は過年度に引き続き目標値を大きく上回る実績を挙げていることは評価に値すると思う。ただし、数値目標(3)-②水島地区における新規立地等による雇用創出数については、前期計画(平成29年度～令和3年度)においても300%を超える目標達成率を挙げていることから、設定目標が保守的とも言えるため、過大評価にならないよう留意すべきと考える。</p> <p>・評価指標(2)については、一隻当りの貨物トン数は目標に対し30%下回ったが、おそらく船舶を対象とした規制緩和等の各種取組が功を奏した模様にて、入港船舶隻数が令和4年、令和5年対比20～30%増加していることから、実績にはおおよそ問題ないと思う。</p> <p>・掲げられた3つの戦略のうち、戦略1「企業間連携による用役コストの低減」戦略3「企業間連携による用役コストの低減」については、想定以上の目標達成を示している。一方、戦略2「水島港の輸送効率改善による貨物取扱量」については進捗70%にとどまっている。戦略2は1隻当たりの輸送量の増加を目標値としたもので大変意欲的な目標設定であるが、バルク船の場合、そもそも1隻当たりの輸送量は荷主の経営判断によるところが大きいと考えられ、港湾サイドの取組によって短期間の間に効果を発現するのは難しいのではないかと考える。この目標値については港湾の利便性向上に対して、企業が生産に関する意思決定の変更を行うための時間を考慮する必要がある、少し長い目で見て良いのではないかと考える。</p> <p>むしろ、戦略3については特殊事情がけん引した成果とのことで、来年度以降の効果発現に向けては工夫が必要であると思われる。バーチャルワンカンパニーでのオフガスやオフガスから生産された水素融通はCO2排出削減にも寄与するもので、今後の同地域の企業価値を高めるものと考えられる。(評価疲れになっては困るものの)環境指標も取り入れると、さらに同地域の価値が高まるのではないかと考える。</p> <p>・評価指標(2)以外については目標数値を大幅に超えており、順調に進捗していると評価できる。</p> <p>・しかしながら、評価指標(3)については、大部分が一つの既立地企業の大規模案件によるものであり、継続して進捗していくための検討が必要と思われる。</p> <p>・評価指標(2)について、貨物取扱量は回復したが、入港船舶隻数も増加しており、結果としてt/隻の実績値は下がってしまった。1隻当たりの貨物量が減った要因の分析が必要である。</p>

## 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
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)	3.3	3.2  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 92% 等	3.4  規制の特例措置 ・同一特定倉庫内での保税工場の指定による物流コストの削減(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	3.3	<p>・米国トランプ政権が日韓の協力を得て造船業を強化する方針であることから、日本の造船業復活に向けての環境が整いつつある中、迅速に対応できるか否かが中国との競争における勝敗を決すると思われる中、県内中小造船会社を巻き込んだコンソーシアムによる高付加価値船の建造に向けた施策が必要に思う。</p> <p>・令和5年に引き続いて評価指標(3)『県内企業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』の大幅な未達成については、令和5年度実績評価の時点(令和6年度)で既に長崎県五島市沖浮体式洋上風力発電の浮体構造物の不具合を理由とした運転開始時期の令和8年1月への遅延が生じているため、致し方ないと言えよう。しかしながら一方で、当初の計画の時点で、リスクを伴う可能性の高い一つのプロジェクトに依存した目標値を立てることに問題があるように思う。</p> <p>・本取組の特例措置を拝見すると、各指標の達成に直接的な効果を持つと思われる施策は見当たらないようにも思われる。さらに同制度を有効に利用するためにも、新たな対策が必要なのではないか。</p> <p>我が国の造船業は中国、韓国との熾烈な争いの中にあって、今後は環境性能の高い、付加価値の高い船舶の建造が求められるが、船価の高騰とそれを理由とする新造船の減少はいかんともしがたいものである。今後も受注に向けた経営努力を続けていただきたいと思う。</p> <p>県内企業による環境関連機器の取扱件数についても、わずかに目標を下回っているが、洋上風力発電や潮流発電が本格稼働すれば、軌道に乗るものもあると考えられる。海洋再生可能エネルギー利用発電設備の総設備容量についても同様で、発電事業の遅れが取り戻されていることが確認されており、今年度は着実な実施を期待したい。</p> <p>・造船業界における状況に加え、円安や価格高騰など全体として厳しい環境にあり、数値目標の達成には至っていない。しかしながら、令和6年度は環境省・国土交通省の「ゼロエミッション船等の建造促進事業」、経済産業省の「GXサプライチェーン構築支援事業」に採択されるなど、積極的な取組を行っており、その成果が現れることに期待したい。また、不具合のため運転開始が遅れていた五島の洋上風力が令和8年1月に商用開始される予定など、今後遅れていた成果を取り戻すことを期待する。</p>