

第4回総合特別区域評価・調査検討会 議事概要

日 時：平成23年11月18日（金）8:30～11:20 13:30～15:30

場 所：永田町合同庁舎1階 第一共用会議室

出席者：有識者 [午前] 八田座長、大西座長代理、安藤委員、北脇委員、竹林委員、
深川委員、藤田委員
[午後] 北脇座長代理、安藤委員、竹林委員、深川委員

- 国際戦略総合特区及び地域活性化総合特区のまちづくり等分野の対象申請案件について、総合特別区域評価・調査検討会委員によるヒアリングを行った。
- ヒアリングは、冒頭10分間で申請者側から申請特区内容についての説明を行い、後半10分間で委員との質疑応答を行った。

《国際戦略総合特区》

○「北海道フード・コンプレックス国際戦略総合特区」（北海道等）に係る主な質疑
竹林委員 コンテナ船の活用策について、医薬品は北米・欧米路線が必須だが、北海道にあるのか。

申請者 苫小牧港の整備。航空便の北米等からの誘致も視野に入れている。

大西代理 輸出の促進が重要と考えられるが、相手国を意識した安全基準、価格の対策はどのように行っていくのか。

申請者 輸出業者とのヒアリングなどにより行う。中国、韓国等で安全性・有用性基準が異なる。特区の評価研究プラットフォームで情報提供基盤を構築する。

藤田委員 統合的な事業運営の司令塔はどの組織になるのか。

申請者 全体の統括は道経連が担う。

深川委員 アジア競合国への知的財産の防衛策はどのように行うのか。

申請者 グローバル産学官の知財管理部門を活用する。

○「つくば国際戦略総合特区～つくばにおける科学技術の集積を活用したライフ・イノベーション・グリーンイノベーションの推進～」(茨城県等)に係る主な質疑

大西代理 実証実験は安全性・有用性が不透明だが、地域における受入れの余地はあるのか。

申請者 つくばには非常に多くのNPO団体、環境に意識の高い市民が存在する。また、歩車分離のペDESTリアンデッキや広い歩道など、まちの基盤整備が進んでおり、実証実験が可能と考えている。

藤田委員 グリーンイノベーション関連の事業は社会実装を進める前の段階ではないのか。

申請者 藻類バイオマスは大学における実験からフィールドへ出る端境期である。広大・平坦な土地を見つけてモデルを構築中である。ナノテクは省エネデバイスの開発等により、低炭素社会の構築を目指す。

深川委員 日本では技術力はあるが産業にならないという金融面での問題がある。この特区でこうした問題点を克服し、成果を上げるための具体策はどのようなものが

あるのか。

申請者 総合特区の減税・金融のスキームを利用し、関係企業の参加と事業化を促進する。県が金融部分、基礎技術から応用の課程をつないでいきたい。IP ファンド立ち上げも視野に入れている。

北脇委員 効果をあげるには強力なコントロール、組織が必要と思うが、具体的な形態はどのようなものを考えているのか。

申請者 大学に先行的準備組織を立ち上げ済みである。行政、民間企業やコーディネーターを活用し、実践的な組織をつくる。

○「アジア・ヘッドクォーター特区」(東京都)に係る主な質疑

大西代理 容積率緩和のみが外国企業誘致の策ではないのではないのか。草の根レベルでの外国人受入への対策の必要性についてどう考えているのか。

申請者 ヘッドクォーターの誘致が今回の目的。外国人に対しては都として特区外での取組は行っており、これをベースにした提案である。

藤田委員 東京の魅力をさらに高めるといふ観点は提案に盛り込まれていないのか。世界的な競争環境における先駆性はいかなる点か。

申請者 外国企業へのヒアリングによる実体的需要が提案のベースだった。ビジネス面はよいが、生活環境面についての要望が高かったのでバランスをとるためのものである。

深川委員 ヘッドクォーターの誘致は小国のモデルであり、日本の地勢的ハンディキャップ(英語、地震、コスト)を克服するには相当な努力が必要であると考えられる。本提案の新規性・独自性はいかなる点か。

申請者 企業を誘致し、育てるといふ発想。大田区の東南アジアにおける中小企業支援ノウハウを活かし羽田空港跡地でものづくり特区を構築。ハンデについては減税等でコストの低減を図りたい。外国語教育の規制緩和も視野に入れている。

北脇委員 公立学校における外国語授業は、具体的には外国人学校を設置し運営するという事か？

申請者 外国人クラスを公立学校につくるもの。特別校の認定を届出制にし、数を増やす。日本の公立学校卒業という位置づけ。バカロレア認定という議論にもつなげたい。

八田座長 そのような外国人施設を有効に活用するには、外国人住民の特定地域への集積が有効活用には不可欠と考えられる。これを措置するための方策はどのようなものと考えているのか？

申請者 サービスアパートメント、月単位で住めるものを措置。容積率緩和で手当てしたい。

○「京浜臨海部ライフイノベーション国際戦略総合特区」(神奈川県等)に係る主な質疑

大西代理 関係地区を神奈川県域に限定する必要性を説明してほしい。提案目標の達成には関連する東京都内の地区も必要ではないか。

申請者 特区指定が固まったら、ネットワークでの連携構築を調整したい(大田区など)。

竹林委員 羽田空港の存在が不可欠だが、現在の羽田の容量・接続性でこの目標達成

できるのか？医療関係のコールドチェーンのインフラは空港周辺に揃っているのか？

申請者 国内ネットワークとの連携、例えば成田空港や国内鉄道の活用も考えている。羽田空港には、医療専用のターミナルもあり、コールドチェーンインフラの確立はできている。

藤田委員 新しい医療システムの開発や展開をどのように行う予定なのか。都市の産業等との連携はどのように考えているのか。

申請者 中小企業の存在、これらの連携により製品開発に有利な条件がある。企業の技術により病気診断の潜在需要へ対応し、医療マーケットを開拓する。食品側からは予防措置により産業分野を広げる。これらにより日本の医療を変える起爆剤とし、成功体験・モデルを見せたい。

○「アジア No.1 航空宇宙産業クラスター形成特区」（愛知県等）に係る主な質疑

竹林委員 メンテナンス機能は視野に入れているのか？航空機産業が発展することにより、他の輸送モードを利用した部品輸送の必要性が生まれると考えられるが、この点についてどう考えるか。

申請者 CFRP（炭素繊維複合材）については、修理の技術は発展段階にあり、技術構築後はボディのメンテナンスを視野に入れた段階へ進めていく。部品の輸送については、臨海部に接した工場は海上輸送を經由して航空輸送を行う「シー・アンド・エア」という海上と航空の両者を組み合わせたもので行っている。

大西代理 日本における航空機産業への制約とその競争力への影響についてどのように考えているか。

申請者 軍用機分野は難しいが、ボーイング787で大量受注の可能性が出てきた。今までの下請け体制では十分ではないので、今回の特区で量産体制をつくり、競争力をつけていくことを考えている。

安藤委員 中小企業の体制が、受注・発注元からの要求によって対応が受動的なものとなってしまふ懸念があるが、どう考えるか。

申請者 今後、中小企業が機体メーカーと一緒に設計にも参画しながら、設計書全体を共有し、部品の加工から組立までを一気通貫でやれるようにしたい。海外への部品供給も視野に入れている。

○「関西イノベーション国際戦略総合特区」（京都府等）に係る主な質疑

大西代理 テーマの統一性と組織のまとまりについて補足説明をしてほしい。

申請者 プラットフォームの構築により、連携を図る。地域協議会の活用でコントロールができる。

竹林委員 医薬関係は航空輸送・海外とのつながりが必須だが、関空を活用するのか。リチウムの輸送は海上輸送と思うが、国のコンテナ戦略港湾施策と連動しているということでしょうか。

申請者 国の施策と連動しているもの。港湾、空港、倉庫の利用と整備を行う。海外へ荷物が流出しない体制を構築したい。

八田座長 スマートコミュニティにおける電力の供給主体はどこか。

申請者 電力供給主体は関電、大阪ガス等さまざまだが、これらを地域全体で関連させる。従来の電力会社から切り離したもので考えている。特定電気事業の制度を利

用する。

北脇委員 自治体の役割について説明を加えてほしい。

申請者 自治体はコーディネート機能を担う。制度やハコだけ用意すればよいと言う時代ではない。各企業の能力をいかに総合化していくか。本提案では産業化の数字が描ける。産学官連携の突破口となると期待している。

○「グリーンアジア国際戦略総合特区」（福岡県等）に係る主な質疑

大西代理 北九州市の環境への取組をもとに福岡全体に広げて提案しているが、プロジェクトにおける福岡市等の役割は？

申請者 福岡市ではさまざまな環境の取組みがある。九大における研究も進んでいる。特区ではそれぞれの特性を活かしたい。申請できる地域が限定される中、福岡は物流・人流の観点からの支援を行うもの。

藤田委員 マザー工場など実証フィールドの場所を特定して教えてもらいたい。

申請者 自動車生産台数が多く、日産・トヨタの拠点もある。実証フィールドについては、スマートコミュニティでの北九州市八幡東田地区など。

竹林委員 海上輸送につき、九州の港は日本海拠点政策に申請しているということによいか。福岡空港は今度2本目の滑走路をつくらうとしているが、容量の問題はないのか。

申請者 国の施策である日本海拠点港となっている。JR貨物に近いという優位性がある。福岡、北九州空港も増設は環境アセスの段階に入っている。

竹林委員 シャーシ通過、鉄道への積載は、海外のものをそのまま使用したいということか。空港の対応能力についてはどうか。

申請者 海外のものを使用する。空港は24時間利用可能である。海外との貨物路線を誘致したい。

深川委員 官民協力とその推進体制、まとめ役はどのようなものか。既に民間が行っている部分もあるが、官側からはどのようなサポートを行うのか。

申請者 海外ビジネスは自治体が表に出てサポートする必要があると考えている。海外水ビジネス協議会を作っており、官民で共同歩調をとる。行政は民間企業の下支えをしていきたい。

《地域活性化総合特区／まちづくり等分野》

○「まちなかwi-fi 創業支援特区」（福島県会津若松市）に係る主な質疑

北脇座長代理 提案中で利用を求めている電波帯域については、国の電波政策の観点では実現可能性が低いようだが、他の周波数を使用する考えはあるのか。

申請者 ベンチャー活性化を見据えた開発を進められればよい。電波帯域は無線ランに特化し、柔軟に考えている。海外製品の使用という要望は大きく、その延長として開発環境の専用帯も考えている。

北脇代理 無免許帯については市を超えた範囲で混信が生じるおそれもあるが、回避措置の具体策は考えているのか。

申請者 出力の上限について昨今改正されており、外向けの無線ラン整備を特区で提案。出力については精査が必要と考えている。電波帯の開放とあわせ、状況の検証が必要と認識している。盆地であることや人口10数万人の地方都市である地理的・

規模的優位性を活かして、テスト的に進めたい。

竹林委員 会津大学の実績は大学関係者には既知のものである。10年前に岐阜で今回の申請と類似の取組を行った例があるが、差別化はどのように図られているか。技術者の確保を留学生でまかなうという話があったが、ソフトウェアの知的財産管理をどうするのか。既存のITと地域活性化の事例について調査はしているか。

申請者 市内遊休施設を活用したインキュベーション等ハード整備、無線LAN強化による点が違う。知財については大学研究とベンチャーの協働事業として、学生は開発の補助員という整理で対応したい。他の事例等については一定程度調査済み、同様の取り組みはあまりないと思う。

○「柏の葉キャンパス『公民学連携による自律した都市経営』特区」（千葉県柏市等）に係る主な質疑

北脇代理 医療分野は市民参加が不可欠と思われるが、それらの参加や取組はどうなっているのか。

申請者 市民との連携、医師会との協力の必要性は認識している。市民啓発プログラムも予定している。

安藤委員 道路使用の提案は従来の道路の概念を根底から変えようとするものだと考えるが、それを具体的にどのように実現するのか？エネルギー確保の実現性についてももう少し補足して説明してほしい。

申請者 道路がガバメントスペースになっており、パブリックスペースとなるよう見直したい。特例措置によらない地域のモデルを目指すものである。多岐にわたる活動を地域のために展開する。エネルギーについては、動くバッテリーは蓄電ツールであり、実証実験を展開していきたい。

深川委員 ここで得られた知見はどのように一般化できるのか。

申請者 柏市での課題は一般的。取組を先駆例として情報発信したい。周辺住宅では高齢化が進んでおりこれらも活動に取り入れたい。大学は全国にあるので、大学との連携というモデルになり得る。

竹林委員 「自律」というキーワードを用いており、行政からの脱却というイメージだが、具体的には何を企図しているのか。

申請者 エネルギーコントロールの自給、新地域の活動、自給自足社会を意識したものである。健康面での自律の意味もある。市民からリハビリ施設欲しいとの要望があり、行政では難しい面を民間のソーシャルビジネスを活用して取組む。

○「持続可能な中山間地域を目指す自立的地域コミュニティ創造特区」（新潟県長岡市）に係る主な質疑

竹林委員 中山間問題は日本で過去数十年取り組んできたが進んでいない分野である。本提案の鍵はバス事業であり、すでに規制の緩和はなされていると思うが、さらなる緩和を必要とする理由は何か。またNPO以外の民間事業者の関わりはあるのか。

申請者 更なる緩和を必要とする理由は、地域経営に踏み込んだ利益獲得のためである。現在、会員制で事業を行っているが、白ナンバーやレンタカーの利用により更なる進展を目指すもの。山古志はバス・タクシー事業者が既に撤退している。

竹林委員 バス事業はノウハウが必要だがどのように事業を行うのか。

申請者 山古志地域では20年度からの事業実績があり、他の地域でこのノウハウを活用できると考えている。

北脇代理 観光客を乗せたいとのことだが、現状の来訪者数はどのくらいか。

申請者 復興支援、冬季ボランティア、被災地視察等、来訪客が多い。年間約3万人である。

安藤委員 山村部を支える都市部の問題は長岡市にはないのか。

申請者 大学等あり中心市街地活性化も大きく動いており、問題はない。他方、人口減少などの一般的な問題はある。公共公益施設のポテンシャルは高いと認識している。

北脇代理 自家用マイクロバスの貸渡基準緩和の提案は、需要に応じてバスを貸し出したいということか。

申請者 その通り。利用時間が少ないときに活用したい。

○「健幸長寿社会を創造するスマートウェルネス総合特区」（新潟県見附市等）に係る主な質疑

安藤委員 7つの市でまちの状況が異なるが、それがこの取組に対して影響を与えることになるのではないのか。説明にあった「3対7の黄金比」（健康への取組）に関しては、教育面からの取組も有効ではないか。

申請者 今回の提案は自動車流入制限のコントロールであり、さまざまなパターンによる実験が全国に広がり、ノウハウとなると考えている。こどもへの教育については、要望があるのだが、まずは中高年からの対策を行いたい。次の段階では関連施策の取組、結びつきを考えていくようにしたい。

竹林委員 従前からのモビリティマネジメントと異なり、歩きながら行うものにシフトするという例と思われるが、海外の事例はあるのか。

申請者 フランスのナント市など海外4都市を視察したが、これらは環境面からの取組例であった。我々の取組は公共交通の活性化にもつながるものと考えている。歩く＋公共交通活用のまちづくりである。

竹林委員 歩くことをメインにすると都市の規模が問題となるが、高石市は歩ける規模と言えるか。

申請者 駅前から中心市街地を歩ける都市にしたいということである。ブリッジパーキングの整備、公共交通との連携も視野に入れている。通過交通との仕分け、ソフト・ハードの組み合わせも考えた総合施策を行う。

安藤委員 歩いてみたくなる都市という話があったが、にぎわいの創出についての戦略はいかなるものか。

申請者 三条市の成功例（6万4000人が来訪）がある。潜在的な魅力を引き出していく。なかなか広がらなかったところをノウハウの蓄積で克服するというのが我々の施策の独自性と認識している。

○「地域づくり組織（地域協働体）による地域経営特区」（三重県名張市）に係る主な質疑

安藤委員 住民の出入りが激しい等、人口動態がどうなっているか説明してほしい。新たに構築する法人への出資金の取扱いに関し、住民の出入りがあった場合、組織

の財産の帰属をめぐって問題が発生しないか。

申請者 H11 以前は人口急増していたが、以後人口増加は減少。コミュニティビジネスの余剰金の扱いは、バス等の事例あるが、別途 NPO 法人を作り運営という形をとる。地域づくり組織本体とは切り離れたビジネス組織を作るのが通常の方法である。

安藤委員 説明資料ではコミュニティビジネスから地域づくり組織へお金が流れるように見えるが、余剰金は流れないという理解でよいか。

申請者 余剰金はほとんどないのが現状である。実際に余剰金が出る場合は別途組織を作る予定である。

北脇代理 本提案は認可地縁団体につき認可要件を緩和し、現金資産である通帳の保有を目的とすることを認めて欲しいというものだが、これが認められなかった場合に、総合特区としての必要性は残るのか。

申請者 地域づくり組織の法人化が検討の末最適と考えて提案した。

以上