

特区区分	総合特区名	提案事項名	整理番号	提案事項の具体的内容	政策課題	回数	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解					国と地方の協議【書面協議】 指定自治体の回答					内閣府記載欄
							担当省庁・担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件 / 代替案の内容とその妥当性・論点など	対応の但し書き	対応	理由等	内閣府コメント	
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	日中の輸送における被牽引車両の乗り入れ	565-1	<p>箱崎ふ頭におけるROROターミナルから鉄道貨物ターミナルまでの限定エリアにおいて、コンテナを積載した被牽引車両(外国製)が、コンテナを積み替えることなく直接輸送できるようにしたい。</p> <p>そのために、 - 車輦が公道を通行するためには道路運送車両法に基づき車輦検査が必要だが、一定の安全性を確保した上で、この車輦検査について免除する。 - 被牽引車と日本の車輦基準・特殊車両通行許可基準との適合性の確認を行うため、車両の現物検査・試験的輸送も含めた実証実験の実施に向け調査・検討を行っており、その結果を踏まえて、一定の安全性確保が可能な基準の簡素化等について、関係省庁と協議を行っている。 (なお調査の実施にあたっては、国土交通省九州地方整備局が平成24年度に行う「国際フェリー・RORO輸送による東アジアとの複合・貫輸送の高度化に向けた調査」と連携。)</p> <p>グリーンアジア国際戦略総合特区は我が国においてアジアに最も近接した大都市圏であり、この近接性に着目して博多港に就航しているのが日中間を短時間で結ぶ高速RORO船であるが、日本における貨物の輸出入手続きや荷役作業に時間を要するケースがあり、地理的優位性を阻害する要因になっている。 上記を実現することで、荷役作業の短縮・簡略化を図り、RORO船を活用した航空輸送並みのスピードで低コストかつ環境負荷の少ない輸送のより一層の充実・強化に繋がる。 RORO船を活用した「東アジア海上高速グリーン物流網」を構築することで、アジアにおけるヒト・モノ・カネの往来を加速し、アジアの成長活力を取り込むことで、産業の国際競争力の強化につなげる。</p>	<p>現行の規制・制度が支障となっているポイントは何か？ - 車輦が一般公道を通行する際には、道路運送車両の保安基準を満たす車輦であることの検査(車輦検査)が必要。(道路運送車両法第40-42条及び58条(道路運送車両の保安基準及び道路運送車両の検査等)、道路交通に関する条約第18条-21条(道路の国際交通の用に供することに関する条約))</p> <p>支障となっている規制・制度は本当に遵守する必要があるのか？ ある。 誰が決めたことなのか？ 法律 自治体の判断で変更できないのか？ できない。</p>	<p>9月28日に実施された実務者レベル打合せの結果、以下の点について提案者側が検討することとなった。 【自治体の検討事項】 乗り入れを希望する被牽引車について、その仕様や道路運送車両の保安基準との適合状況を含め情報を収集し、保安基準に適合しない場合によっては、車両の改修を行う等現行の基準の枠内での対応の可否も含め、必要な検討を行う。 【趣旨】 乗り入れを希望する被牽引車についての情報がなく、具体的にどういった基準緩和を求めているか明らかでなく、その可否について検討ができないため。</p>	d						<p>貴省からご見解いただいた乗り入れを希望する被牽引車両の仕様や道路運送車両の保安基準との適合状況については中国の車輦基準との適合を含め整理を行い、現行の基準の枠内での対応の可否も含め、必要な検討を行った。自治体としては、中国の車輦基準を満たした中国製車両等について、保安基準の第55条で規定されている基準緩和措置の適用及び緩和項目の拡大等を行い、その走行を実現することにより、特区事業の推進を図りたいと考えている。</p>	<p>自治体及び国土交通省は、「被牽引車両の仕様等」に係る情報を基に、取組の実現に向け、公道通行上の課題の明確化及び通行のために地域が行うべき対応策等について具体的な協議を進めること。</p>			
				<p>11月22日に実施された実務者レベル打合せの結果、以下の点について提案者側が検討することとなった。 【自治体の検討事項】 乗り入れを希望する被牽引車を特定し、当該車両の仕様、諸元や道路運送車両の保安基準との適合状況を含め情報を収集する。 【趣旨】 協議を進めるためには、乗り入れを希望する特定の被牽引車両の仕様、諸元等の情報が必要であるが、自治体から提示された情報には協議に必要な情報が不足しているところであり、現時点の情報のみによって協議を行うことは困難であるため。 なお、提案者側の検討の結果、必要な情報が整理された場合においては、取組の実現に向けて、国内走行するための課題の明確化及び地域が行うべき対応策等について、改めて協議を行うこととした。</p>	d					<p>11月22日の実務者レベル打ち合わせにおいて、車両が特定された段階で、現物の車両を用いて、保安基準との適合性の検証や基準緩和適用の可否、国内走行するための課題の明確化及び地域が行うべき安全対策等について、国土交通省と自治体で協議する枠組みについて、ご了解いただいたこと。 自治体としては、事業環境が整った段階で早急に車両の特定を行い、走行実現に向けて改めて協議をお願いしたい。</p>	<p>自治体は事業環境が整った段階において車両の特定を行うこと、車両の特定が行われた後、国土交通省は保安基準の適合状況等について、必要な助言に応じられること。 なお、車両が特定された段階においては、自治体希望する被牽引車両の走行実現に向けて、保安基準への適合、基準緩和の必要性、地域が行うべき安全対策等について協議を行うこと。</p>						
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	日中の輸送における被牽引車両の乗り入れ	565-2	<p>箱崎ふ頭におけるROROターミナルから鉄道貨物ターミナルまでの限定エリアにおいて、コンテナを積載した被牽引車両(外国製)が、コンテナを積み替えることなく直接輸送できるようにしたい。</p> <p>そのために、 - 公道の通行には道路法に基づき(特殊車両通行許可)が必要だが、現在は車輦検査の写しを提出しければ同制度の審査対象とならないため、一定の安全性を確保した上で、車輦検査の写しの提出がなくても審査の対象とする。 - なお、審査判定にあたっては、各道路管理者の判断により通行を許可出来るものとする。 - 被牽引車と日本の車輦基準・特殊車両通行許可基準との適合性の確認を行うため、車両の現物検査・試験的輸送も含めた実証実験の実施に向け調査・検討を行っており、その結果を踏まえて、一定の安全性確保が可能な基準の簡素化等について、関係省庁と協議を行っている。 (なお調査の実施にあたっては、国土交通省九州地方整備局が平成24年度に行う「国際フェリー・RORO輸送による東アジアとの複合・貫輸送の高度化に向けた調査」と連携。)</p> <p>グリーンアジア国際戦略総合特区は我が国においてアジアに最も近接した大都市圏であり、この近接性に着目して博多港に就航しているのが日中間を短時間で結ぶ高速RORO船であるが、日本における貨物の輸出入手続きや荷役作業に時間を要するケースがあり、地理的優位性を阻害する要因になっている。 上記を実現することで、荷役作業の短縮・簡略化を図り、RORO船を活用した航空輸送並みのスピードで低コストかつ環境負荷の少ない輸送のより一層の充実・強化に繋がる。 RORO船を活用した「東アジア海上高速グリーン物流網」を構築することで、アジアにおけるヒト・モノ・カネの往来を加速し、アジアの成長活力を取り込むことで、産業の国際競争力の強化につなげる。</p>	<p>現行の規制・制度が支障となっているポイントは何か？ 本件にかかる被牽引車のような大型車輦が道路を通行する際は、道路法に基づき(特殊車両通行許可)が必要。(現在の制度では、自動車検査証の写しを提出しければそもそも審査の対象とならない。)(道路法第47条及び第47条の2(通行の禁止又は制限、許可))</p> <p>支障となっている規制・制度は本当に遵守する必要があるのか？ ある。 誰が決めたことなのか？ 法律 自治体の判断で変更できないのか？ できない。</p>	<p>実務者レベル打合せにおいて、指定自治体において再度提案内容について整理することとなった。</p>	d					<p>9月28日の実務者レベル打合せにおいて、必ずしも車検証でなくとも、車両の諸元が適正であるかを道路管理者が判断できる物で代用可能である、のご見解をいただいたこと。</p>	<p>必ずしも車検証でなくとも、車両の諸元が適正であるかを道路管理者が判断できる物で代用可能である、との国土交通省からの見解に対して、自治体が了解したこと。一旦協議は終了となるが、自治体の取組が実現できない恐れがあるなどにより、自治体希望する場合は改めて協議すること。</p>				

特区区分	総合特区名	提案事項名	整理番号	提案事項の具体的内容	政策課題	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解										対面協議	内閣府記載欄			
						回数	担当省庁・担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件 / 代替案の内容とその妥当性・論点など	対応の但し書き	対応	理由等		内閣府コメント	内閣府整理		
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	日中の輸送における被牽引車両の乗り入れ	565-3	上記 565-1及び565-2 をより一層推進するために、通関手続きの簡素化に繋がる、同被牽引車両にかかる関税の免税措置についても併せて受けたい。 理由: 仮に規制緩和で当該被牽引車両の乗り入れが実現可能となった場合でも、輸出入に係る申告手続きが複雑で、規制緩和の効果が失われるため、上記規制緩和と不可分であると考えている。 また、仮に一時輸入手続きでシャーシ本体に関税が課税されたとしても、輸送用容器のように反復使用が当初から想定され、再輸出時に利用することを申告すれば免税対象となることから、税制要望という側面ではなく、規制緩和の側面から申告手続きそのものを免除していただきたい。	現行の規制・制度が支障となっているポイントは何か？ 仮に外国製の被牽引車が上陸及び一時通行許可を得られたとしても、被牽引車そのものに対する関税が課税され、そのための一時輸入等、申告・納税手続きが生じる。(関税法第3条(課税物件)、関税法第14条(1)項、第17条(1)項、無条件免税・再輸出免税)、関税法第3条(輸出物の免税措置の指定)。 支障となっている規制・制度は本当に遵守する必要があるのか？ 誰が決めたことなのか？ 法律 自治体の判断で変更できないか？	1回目	財務省関税局業務課	関税法第3条 関税法第14条(1)項・第17条(1)項 関税法施行令第33条	C			外国製シャーシが公道を走行することができない現状においては、外国製シャーシを一時輸入することについて現実的な需要が無いと考える。仮に一時輸入に対する現実的な需要が発生した場合には、外国製シャーシ1枚の申告書のみにより輸出入申告を行うことができる等一般の輸出入申告に比べ簡易な手続を利用することができる。 また、輸入した外国製シャーシのうち輸入時の性質及び形状が変わっていないものについては、輸入の許可日から1年以内に輸出される場合には、輸入の際に納付した関税等の払い戻しを受けることができる。 上記手続を利用することにより、輸出入申告に係る負担が軽減されるとともに、輸入者に関税等の負担が課されないことが可能となると考えられる。		C	被牽引車両の乗り入れに伴い、需要については、総合特区を進めていく上で、必ず発生するものである。 また、現行制度は、その乗り入れの都度、申告書を作成提出しなければならない上、関税についても、一旦納入の上、払い戻し手続きをとらなければならない。総合特区の目的を進めていく上で、事業者の負担となる。 このため、ご提示いただいた代替案については、シームレス物流の実現のための効果やコスト負担増等の可能性について、引き続き検証を促すこと、また、その検証結果をふまえて、コスト負担増等が確認された場合には、福岡市として当該シャーシを関税法施行令第15条第3号、第32条第1項第3号、第33条第1項第3号による「財務大臣が指定した容器」として指定していただくことを再度、要望させていただく可能性がある。	11/22実施	【提案者の取組を実現するための方策について国と地方で合意に至ったもの】 【提案者の取組を実現するための方策の方向性について合意に至り、一部条件等を詰めるための協議を継続するもの】 【取組を実現するための方策について国と地方の間に見解の相違があり、合意に至らなかったもの】 【一旦協議を終了し、提案者側で再検討を行うもの】			
						2回目	環境省地球環境部地球温暖化対策課	地球温暖化対策の推進に関する法律第21条2 「温室効果ガス算定排出量の報告等に関する命令」第4条	E			指定自治体の提案の前提となる制度が構築段階であるため、現時点では実現できない。ただし、今後とも、指定自治体と情報交換等しながら、提案の趣旨も踏まえて、二国間オフセット・クレジット制度参加企業等に対するインセンティブの検討を行っている。		b	了解。ただし、指定自治体の提案を受け入れてもらうために、必要に応じて再度協議をお願いしたい。				財務省から示された代替案は、外国製シャーシ本体の関税納付を前提とした手続であり、関税延納手続を行い、納税手続きを省略できる場合であっても、関税相当の担保を示す必要がある。また、簡易な手続とは言え、当該シャーシ1台1台に対して全て個別に手続が必要であり、新たなコスト負担が生じることが考えられる。 このため、ご提示いただいた代替案については、シームレス物流の実現のための効果やコスト負担増等の可能性について、引き続き検証を促すこと、また、その検証結果をふまえて、コスト負担増等が確認された場合には、福岡市として当該シャーシを関税法施行令第15条第3号、第32条第1項第3号、第33条第1項第3号による「財務大臣が指定した容器」として指定していただくことを再度、要望させていただく可能性がある。	環境省は、現時点では実現できないもの自治体と情報交換等しながら提案の趣旨も踏まえて二国間オフセット・クレジット制度参加企業等に対するインセンティブを検討することであり、自治体も了承したことから協議終了。 環境省は、制度の進捗状況を踏まえながら、出来るだけ早い時期に提案の実現に向けた検討を進めると、自治体の取組が実現できない恐れがあるなどにより、自治体が希望する場合は改めて協議を行うこと。
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	二国間クレジットとしての国内排出量の計上	1571	求める規制・制度改革の内容 二国間合意のもとに、北九州市と途上国の特定の都市の間で、北九州市内企業の技術を活用し、温室効果ガスを削減した場合、削減分について国際戦略総合特区の特例措置として国内法(温対法等)上の国内認証排出削減量とみなして、市内企業の削減量とすること。具体的には、温室効果ガス算定排出量の報告等に関する命令第4条第2項第11号及び第12号における国内認証排出削減量に加入すること(現在は、国内クレジット及びオフセットクレジット(J-VER)の種類が認められている。) 規制・制度改革による効果 環境配慮型製品の生産のインセンティブ(CO2削減量の付与、国外での知名度向上等)を高め、環境配慮型製品の海外展開を推進する。 総合特区推進への寄与 環境配慮型高機能製品・技術の海外展開を促進し、都市環境インフラビジネスのアジア展開やグリーンイノベーションを主導する産業拠点の形成に寄与する。	環境配慮型高機能製品・技術を海外展開して、海外での温室効果ガス削減に貢献しても、その削減量については、国内での排出削減量とみなされない。また、現状の二国間クレジットについては、CO2を通じた国際ルールとしての位置づけがなされていないため、仮に相手国の同意が得られても、国際的には削減量とみなされていない。	1回目	環境省地球環境部地球温暖化対策課	地球温暖化対策の推進に関する法律第21条2 「温室効果ガス算定排出量の報告等に関する命令」第4条	E			指定自治体の提案の前提となる制度が構築段階であるため、現時点では実現できない。ただし、今後とも、指定自治体と情報交換等しながら、提案の趣旨も踏まえて、二国間オフセット・クレジット制度参加企業等に対するインセンティブの検討を行っている。		b	了解。ただし、指定自治体の提案を受け入れてもらうために、必要に応じて再度協議をお願いしたい。					
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	都市環境インフラビジネスの整備に向けた資金調達に資する支援措置(JBIC融資制度における小規模案件への対応、審査期間の短縮化)	1572	求める規制・制度改革の内容 「我が国唯一の政府系金融機関である国際協力銀行(以下、「JBIC」といふ。))において、国の成長戦略や日本再生戦略等に掲げられている重点分野に係る事業であれば、事業総額10億円程度の小規模案件まで融資対象とするとともに、融資に係る審査期間を数ヶ月程度まで短縮化するという新たな制度を創設すること。 当面の対策としてのに加え、今後の海外事業展開を見据えて、JBICのみならず金融機関による融資が促進されるよう債務保証制度を創設すること。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。 総合特区推進への寄与 水やエネルギーなどの都市環境インフラビジネスの海外展開の促進に寄与する。	・海外のインフラ整備に向けたプロジェクトファイナンスについては、その審査コストなどから数百億円単位の事業を想定しており、10億円程度の比較的小規模な事業は対象としていない。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。	1回目	財務省大臣官房政策金融課・国際局開発政策課	運用上の課題であり、具体的な法令及び条文なし	D			個別案件に係る融資の検討に際しては、国際協力銀行において必要な金融判断を行っている。 なお、国際協力銀行の融資について、融資対象案件の事業規模を制限し、または融資審査に要する期間を定める法令等はないが、今回ご要望のあった対応の実施については、再生戦略に掲げられた重点施策の実現に向け、国際協力銀行における体制の拡充等の所要の措置に関する協議・検討が必要である。 また、経済産業省において、既存の施策又は制度等を一部追加・変更することなどにより活用できる仕組みについて検討する。		d	国は新成長戦略において、「水・エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民をあげて取り組む」としており、これに基づき本市は水ビジネスに取り組んでいる。その推進に当たり課題となるファイナンス面で、JBICが先導的役割を果たすことへの期待は大きい。その点で、融資対象事業規模の緩和と審査期間の短縮は喫緊の課題であり、早期実現に向けてロードマップを示すなど具体的なスケジュールを明らかにされたい。 また、債務保証及び出資に係る制度創設については、指定自治体と情報交換等しながら、提案の趣旨も踏まえて、検討をお願いしたい。		d	本件は単に案件の金融判断に関する要望を行ったのではなく、政府の新成長戦略や日本再生戦略に掲げる水ビジネス等の都市環境インフラ輸出の推進に当たり、政府系金融機関が果たすべき役割を踏まえたファイナンスのあり方について協議を求めたものである。今後必要の実現に向け、継続協議をお願いしたい。	自治体の提案内容は現行法令等で対応可能であるが、自治体からのJBICにおける融資対象事業規模の緩和と審査期間の短縮の提案について、財務省及び自治体の双方は、個別案件の対応も含め、引き続き協議・検討を進める必要がある。	自治体が提案する、融資対象事業規模の緩和と審査期間の短縮は、現時点では実現できない恐れがあるなどにより、自治体が希望する場合は改めて協議を行うこと。
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	都市環境インフラビジネスの整備に向けた資金調達に資する支援措置(JBIC融資制度における小規模案件への対応、審査期間の短縮化)	1572	求める規制・制度改革の内容 「我が国唯一の政府系金融機関である国際協力銀行(以下、「JBIC」といふ。))において、国の成長戦略や日本再生戦略等に掲げられている重点分野に係る事業であれば、事業総額10億円程度の小規模案件まで融資対象とするとともに、融資に係る審査期間を数ヶ月程度まで短縮化するという新たな制度を創設すること。 当面の対策としてのに加え、今後の海外事業展開を見据えて、JBICのみならず金融機関による融資が促進されるよう債務保証制度を創設すること。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。 総合特区推進への寄与 水やエネルギーなどの都市環境インフラビジネスの海外展開の促進に寄与する。	・海外のインフラ整備に向けたプロジェクトファイナンスについては、その審査コストなどから数百億円単位の事業を想定しており、10億円程度の比較的小規模な事業は対象としていない。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。	1回目	経済産業省地域新産業戦略室	運用上の課題であり、具体的な法令及び条文なし	F			個別案件に係る融資の検討に際しては、国際協力銀行において必要な金融判断を行っている。 なお、国際協力銀行の融資について、融資対象案件の事業規模を制限し、または融資審査に要する期間を定める法令等はないが、今回ご要望のあった対応の実施については、再生戦略に掲げられた重点施策の実現に向け、国際協力銀行における体制の拡充等の所要の措置に関する協議・検討が必要である。 また、経済産業省において、既存の施策又は制度等を一部追加・変更することなどにより活用できる仕組みについて検討する。		d	国は新成長戦略において、「水・エネルギーなどのインフラ整備支援や、環境共生型都市の開発支援に官民をあげて取り組む」としており、これに基づき本市は水ビジネスに取り組んでいる。その推進に当たり課題となるファイナンス面で、JBICが先導的役割を果たすことへの期待は大きい。その点で、融資対象事業規模の緩和と審査期間の短縮は喫緊の課題であり、早期実現に向けてロードマップを示すなど具体的なスケジュールを明らかにされたい。 また、債務保証及び出資に係る制度創設については、指定自治体と情報交換等しながら、提案の趣旨も踏まえて、検討をお願いしたい。		a	了解。提案の趣旨を踏まえ、検討をお願いしたい。	自治体からの出資制度等の提案について検討することの見解が示されたが、経済産業省は、引き続き検討を進める必要がある。	経済産業省は、自治体からの提案である出資等の制度創設も検討されており、自治体も了承したことから、協議は終了とする。
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	都市環境インフラビジネスの整備に向けた資金調達に資する支援措置(JBIC融資制度における小規模案件への対応、審査期間の短縮化)	1572	求める規制・制度改革の内容 「我が国唯一の政府系金融機関である国際協力銀行(以下、「JBIC」といふ。))において、国の成長戦略や日本再生戦略等に掲げられている重点分野に係る事業であれば、事業総額10億円程度の小規模案件まで融資対象とするとともに、融資に係る審査期間を数ヶ月程度まで短縮化するという新たな制度を創設すること。 当面の対策としてのに加え、今後の海外事業展開を見据えて、JBICのみならず金融機関による融資が促進されるよう債務保証制度を創設すること。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。 総合特区推進への寄与 水やエネルギーなどの都市環境インフラビジネスの海外展開の促進に寄与する。	・海外のインフラ整備に向けたプロジェクトファイナンスについては、その審査コストなどから数百億円単位の事業を想定しており、10億円程度の比較的小規模な事業は対象としていない。また、審査期間も通常1年以上と非常に長期を要すると聞いており、現地のビジネススケジュールに対応できない。海外市場の動きは非常に速く、それに合わせていかなければ、ビジネスチャンスを失うこととなる。 海外展開事業はリスクが高いため、金融機関が融資を躊躇している。また、異業種の企業や資金力に乏しい中小企業等の参加を促し、新たなビジネスとして育成するには資金面での支援が不可欠である。	2回目	経済産業省地域新産業戦略室	運用上の課題であり、具体的な法令及び条文なし	F			総合特区制度を活用し事業を推進している地方公共団体等へのヒアリングを行い、地域の資金が域内で循環し新産業が創出等されるような施策の検討を行っており、その一つとして出資等の制度創設も検討する。		a	了解。提案の趣旨を踏まえ、検討をお願いしたい。					

特区区分	総合特区名	提案事項名	整理番号	提案事項の具体的内容	政策課題	回数		国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解										内閣府記載欄
						担当省庁・担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件 / 代替案の内容とその妥当性・論点など	対応の但し書き	対応	理由等				
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	エネルギーマネジメントを行う事業主体の設置(ビジネスモデル構築)	1573	<p>求める規制・制度改革の内容</p> <p>電気事業法施行規則において、需要場所となる需要家同士の一体性が確認されれば、戸建住宅でも共同住宅でも「一の需要場所」として認めること。</p> <p>規制・制度改革による効果</p> <p>戸建住宅街区での高圧電力の一括受電を実現する。</p> <p>総合特区推進への寄与</p> <p>「地域の分散型エネルギーを地域内で融通し、できるだけ使い切る。」エネルギーだけでなく、タウンマネジメントなど地域の付加価値サービスを含めたビジネスモデルの実現。 「一般電気事業者でなく、新たなエネルギー事業主体(SPC)の設立を通じて、国の電力自由化の方針に沿った先行モデルの具体化を目指す」 「城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業」を推進し、都市環境インフラビジネスにおいて、アジアへ提案する「新たなエネルギーマネジメントシステム」のショーケース機能を高める。</p>	「一の需要場所」と認められない戸建住宅街区では、高圧電力を一括受電できず、域内で電気を融通できない。	1回目	経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部電力市場整備課、省エネルギー・新エネルギー・新産業・社会システム推進室	電気事業法施行規則第2条の2第2項	Z				当該提案は、戸建住宅のPV、FCで発電した電気などを地域内で融通したいというものであるが、具体的な事業内容が定まっておらず、どの事業規制(特定電気事業、特定規模電気事業、特定供給等)が対応するのか等、事業を実現する上での制度的な課題が具体化されていない。		d	整理番号1573の提案に基づき、具体的に事業内容を整理したので、再協議をお願いしたい。なお、整理番号1574及び1575の提案については、取り下げる。	自治体からの取組を実現するために必要となる規制緩和等の具体的な提案を踏まえ、経済産業省は実現の可否を含め、協議を進める必要がある。	
				2回目			Z		これまでの協議結果を踏まえ、北九州市において更に具体的に事業内容を精査した上で、経産省と個別に相談することになったと認識している(緩和要望の対象となる制度を特定するためには、事業形態の明確化を図る必要がある)。		a	了解、今後も、必要に応じて個別協議をお願いしたい。	一旦協議は終了となるが、提案の実現に向け、自治体は提案内容を精査するとともに、経済産業省も、自治体からの具体的な提案に対して、実現の可否を含め引き続き検討・協議を進める必要がある。					
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	エネルギーマネジメントを行う事業主体の設置(ビジネスモデル構築)	1574	<p>求める規制・制度改革の内容</p> <p>電気事業法において、特定電気事業に係る許可基準の一部(自営線保有率、自己電源保有率)を緩和すること(他者電線の利用と自己電源不要を認める)。</p> <p>規制・制度改革による効果</p> <p>戸建住宅街区(小口需要家)を想定した地域エネルギーマネジメント事業における、設備投資及び維持管理等の負担を軽減する。</p> <p>総合特区推進への寄与</p> <p>「地域の分散型エネルギーを地域内で融通し、できるだけ使い切る。」エネルギーだけでなく、タウンマネジメントなど地域の付加価値サービスを含めたビジネスモデルの実現。 「一般電気事業者でなく、新たなエネルギー事業主体(SPC)の設立を通じて、国の電力自由化の方針に沿った先行モデルの具体化を目指す」 「城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業」を推進し、都市環境インフラビジネスにおいて、アジアへ提案する「新たなエネルギーマネジメントシステム」のショーケース機能を高める。</p>	戸建住宅街区(小口需要家)を想定した地域エネルギーマネジメント事業において、特定電気事業での自営線保有及び自己電源保有率を満たすことは、設備投資及び維持管理等の面から困難である。	1回目	経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部電力市場整備課、省エネルギー・新産業・社会システム推進室	電気事業法第5条の4第1項第4号	Z				当該提案は、戸建住宅のPV、FCで発電した電気などを地域内で融通したいというものであるが、具体的な事業内容が定まっておらず、どの事業規制(特定電気事業、特定規模電気事業、特定供給等)が対応するのか等、事業を実現する上での制度的な課題が具体化されていない。		d	取り下げる	自治体が提案を取り下げたため協議終了。	
				2回目														
国際07	グリーンアジア国際戦略総合特区	エネルギーマネジメントを行う事業主体の設置(ビジネスモデル構築)	1575	<p>求める規制・制度改革の内容</p> <p>特定規模電気事業での低圧託送(現在と同じ101±6Vの容量)及びその託送料設定(1世帯当たり4,000~5,000kwh程度の利用を想定)を実現するための制度を電気事業法に位置付けること。</p> <p>規制・制度改革による効果</p> <p>特定規模電気事業において、低圧託送を実施する。</p> <p>総合特区推進への寄与</p> <p>「地域の分散型エネルギーを地域内で融通し、できるだけ使い切る。」エネルギーだけでなく、タウンマネジメントなど地域の付加価値サービスを含めたビジネスモデルの実現。 「一般電気事業者でなく、新たなエネルギー事業主体(SPC)の設立を通じて、国の電力自由化の方針に沿った先行モデルの具体化を目指す」 「城野ゼロ・カーボン先進街区形成事業」を推進し、都市環境インフラビジネスにおいて、アジアへ提案する「新たなエネルギーマネジメントシステム」のショーケース機能を高める。</p>	現在の特定規模電気事業では、50kw以下の需要に供給できないため、直接、戸建住宅に低圧託送する仕組みがない。また、低圧託送に係る料金設定がない。	1回目	経済産業省資源エネルギー庁電力・ガス事業部電力市場整備課、省エネルギー・新産業・社会システム推進室	電気事業法第2条第1項第7~8号、電気事業法第24条の3	Z				当該提案は、戸建住宅のPV、FCで発電した電気などを地域内で融通したいというものであるが、具体的な事業内容が定まっておらず、どの事業規制(特定電気事業、特定規模電気事業、特定供給等)が対応するのか等、事業を実現する上での制度的な課題が具体化されていない。		d	取り下げる	自治体が提案を取り下げたため協議終了。	
				2回目														

特区区分	総合特区名	提案事項名	整理番号	提案事項の具体的内容	政策課題	回数	国と地方の協議【書面協議】 担当省庁の見解						国と地方の協議【書面協議】 指定自治体の回答		対面協議	内閣府記載欄	
							担当省庁・担当課	根拠法令	対応	実施時期	スケジュール	理由・根拠となるデータ・法令解釈・条件 / 代替案の内容とその妥当性・論点など	対応の但し書き	対応		理由等	内閣府コメント
国際 07	グリーンアジア国際戦略総合特区	土壌汚染対策法の規制緩和	1578	<p>求める規制・制度改革の内容</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・土壌汚染対策法第4条において、「土壌汚染のおそれがある場合でも工業専用地域等については、地下水摂取リスクがない(地下水が海水となる臨海部の工業専用地域に限定する。)、直接摂取リスクがない(対象区域をフェンス等で囲み、守衛等を配置し、入場を管理する措置を講じることが要件とする)、この両方を満たす場合には、調査命令の対象外とする。</li> <li>・土壌汚染対策法第12条において、形質変更時要届出区域については、「同区域に指定される前までは届出対象でなかった」3,000㎡未満の土地の形質変更についても届出が必要となるため、形質変更時要届出区域に指定され、かつ一つの事業所構内での土地の形質変更(汚染土壌を事業所外に搬出する場合を除く。)については、届出の対象外とする。</li> </ul> <p>規制・制度改革による効果</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>円高・電力不足・温室効果ガスの排出抑制等、国内製造業の立地環境が悪化する中、企業が国内で事業を継続していかためには、企業遊休地の有効活用が求められている。また、企業跡地の観点からも大幅なコスト削減が可能な企業遊休地の用地提案は立地企業からの評価も高い。さらに、もともと工場用地として活用されてきたブラウンフィールドをリモデルする取組は、グリーンフィールドを汚さないという地球環境保全にも寄与するものである。</li> </ul> <p>総合特区推進への寄与</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>企業の区域内集積と事業実施のスピードアップを図り、国際競争力の強化を推進することで、グリーンイノベーションを主導する産業拠点の形成に寄与する。</li> </ul>	国内製造業の立地環境が悪化する中、企業が国内で事業を継続していかためには、既にインフラが整備され、初期投資が抑えられる企業遊休地の活用が有効である。しかしながら、本特区において、洞海湾(北九州市)沿いの工業専用地域等にある企業遊休地に企業を集積しようとしているが、新たな工場等を建設する場合に、土壌汚染対策法への対応に要する時間・コストが課題となっている。	1回目	環境省水・大気環境局土壌環境課	土壌汚染対策法	E			<ul style="list-style-type: none"> <li>・調査命令の省略に関する要望について</li> <li>土壌汚染のおそれのある当該工業専用地域等においては、地下水摂取リスク及び直接摂取リスクがない場合であっても、当該土地の土壌の移動に伴い健康被害をもたらすおそれがあること。当該土地の形質の変更に伴い著しく土壌汚染が拡散し、健康被害をもたらすおそれがあることから、調査命令の対象外とすることはできない。</li> <li>なお、新たな工場等を設置する場合に、土壌汚染対策法への対応に要する時間・コストが課題となっているのであれば、自主的な調査の結果に基づく指定の申請(法第14条)、調査の省略(施行規則第11条等)を活用されたい。</li> <li>・形質変更時要届出区域における届出の省略について</li> <li>土壌の区域外搬出を伴わない事業場内での土地の形質の変更についても、形質変更時要届出区域において形質の変更による帯水層への汚染の拡散等(規則第53条1号及び3号)を未然に防止するため、土地の形質を変更する際は届出を義務づけている。仮に届出不要とした場合、掘削等による汚染の拡散による人への健康被害を未然に防止できないと考えられる。なお、地表から一定の深さまで帯水層がない旨の都道府県知事の確認を受けた場合(土壌汚染対策法施行規則第50条第1項ロ)、当該一定の深さより1m浅い深さまでは届出対象外となるので活用されたい。</li> </ul>	d	<p>対応困難との回答であるが、平成24年9月21日の実務者レベル協議における内閣府指摘のとおり、人体摂取リスク等に対して取るべき具体的な対応策等の具体的な提案内容に対して、健康被害をもたらすおそれがないことの証明や未然に防止するために自治体としてどうすればいいかという一定の規制緩和に向けた条件等を引き続き協議・検討していただきたい。</p>	<p>一旦協議は終了となるが、提案の案現に向けて、環境省は自治体からの提案に対して、経済性(事業コスト、期間等)も踏まえ、人体摂取リスク等に対して取るべき具体的な対応策等についての検討結果を回答すること、一方、自治体も提案内容を精査し、引き続き協議すること。</p>		
						2回目											