

地域活性化総合特別区域指定申請書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎県知事 中村 法道

総合特別区域法第31条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域について指定を申請します。
本申請は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案申請です。

◇ 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

地域活性化総合特別区域指定申請書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎市長 田上 富久

総合特別区域法第31条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域について指定を申請します。
本申請は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案申請です。

◇ 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

地域活性化総合特別区域指定申請書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

佐世保市長 朝長 則男

総合特別区域法第31条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域について指定を申請します。
本申請は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案申請です。

◇ 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

地域活性化総合特別区域指定申請書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

西海市長 田中 隆一

総合特別区域法第31条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域について指定を申請します。
本申請は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案申請です。

◇ 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

地域活性化総合特別区域指定申請書

◇ 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

① 指定申請に係る区域の範囲

i) 総合特区として見込む区域の範囲

長崎県の全域

ii) i) の区域のうち、個別の規制の特例措置等の適用を想定している区域

① 保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長

- 長崎港小ヶ倉柳埠頭
- 長崎市の三菱重工業(株)長崎造船所本工場及び香焼工場
- 佐世保市の佐世保重工業(株)佐世保造船所
- 西海市の(株)大島造船所

② 本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置

- 西海市の(株)大島造船所本工場と同市大島町真砂地区の同社工場間を結ぶ経路

③ とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和

- 長崎港港湾区域
- 佐世保港港湾区域

④ 外国製シャーシの公道走行に係る特例措置

- 長崎港小ヶ倉柳埠頭と次の企業及び工業団地を結ぶ経路
 - ・長崎市の三菱重工業(株)長崎造船所本工場及び香焼工場
 - ・佐世保市の佐世保重工業(株)佐世保造船所
 - ・西海市の(株)大島造船所
 - ・長崎市の神ノ島工業団地

⑤ 外国製シャーシの通関手続きに係る特例措置

- 長崎港小ヶ倉柳埠頭

iii) 区域設定の根拠

海洋エネルギー分野における実証フィールドなど、海洋・環境産業の取組は県内いずれの地域においても取組が進む可能性があるため県内全域とするが、個別の規制の特例措置等の適用を想定している取組については関係箇所のみを区域とする。

② 指定申請に係る区域における地域の活性化に関する目標及びその達成のために取り組むべき政策課題

i) 総合特区により実現を図る目標

ア) 定性的な目標

天然資源に乏しい我が国にとって、広大な排他的経済水域は様々な海洋資源を有するフロンティアであり、その開拓・活用は我が国の経済社会にとって不可欠である。

特に、広大な海域と多くの離島を有する長崎県は極めて大きなポテンシャルがあり、造船技術・エネルギー関連技術等の集積がある海洋県という特色を活かして、全国に先駆けてこの海洋フロンティアに挑み、リードしていく。

エネルギー問題と海運における地球温暖化対策・環境対策について、本県の基幹産業である造船業の技術力を活かすことにより、燃費性能に優れ、CO₂の排出が少ない高付加価値船・省エネ船の建造を促進するとともに、造船の技術とそこから派生する省エネ・環境技術を駆使することにより、広大な海域を県域に持つ海洋県としての地理的特性も活かしながら海洋・環境産業の振興を図ることにより、産業振興と環境保全・省エネ、エネルギー供給という我が国の経済社会課題の解決に貢献する「ながさき海洋・環境産業モデル」の実現を図り、我が国における海洋フロンティア地区として戦略的推進を行い、次世代に向けた成長に貢献するとともに、本県の地域経済の活性化に繋げていく。

〔解説〕

東日本大震災及び福島第一原子力発電所事故により、我が国においては、エネルギー政策の見直しを余儀なくされ、新たなエネルギー基本計画が策定されようとしている。原子力発電の依存度低減に向けたエネルギー・環境構造への転換を図る上で、再生可能エネルギーや海底資源の面から海洋のエネルギーポテンシャルに注目が集まっている。

また、世界的な課題である地球温暖化対策に関して、国際海運は、京都議定書の適用除外とされ、これまで対策がとられてこなかった分野であったが、2011年7月、国際海事機関（IMO）において、国際海運に先進国、途上国の区別なく一律にCO₂排出規制を導入することが合意され、初めて国際的な対策が行われることとなった。

さらに、海洋環境の保護の面からは、船舶のバラスト水の移動に伴う有害水生生物の越境移動の防止を目的として、バラスト水管理の義務化等について定めるバラスト水管理条約が、2004年2月にIMOにおいて採択されており、批准国30ヶ国以上かつ船腹量35%以上という発効要件に対して、2012年9月12日時点で、批准国36ヶ国、船腹量約29%という状況にあり、発効を見据えた対応が必要な時期にきている。

イ) 評価指標及び数値目標

評価指標(1)：県内造船所による高付加価値船・省エネ船の建造量

数値目標(1)：160万総トン（2011年度）→ 220万総トン（2017年度）

評価指標(2)：県内造船所によるバラスト水処理装置の取扱件数（新造船、修繕等）

数値目標(2)：6件（2011年度）→100件（2017年度）

評価指標(3)：県内造船所等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

数値目標(3)：0 MW（2011年度）→ 30 MW（2017年度）

ウ) 数値目標の設定の考え方

数値目標(1)については、特区の取組により、直近の建造量の約4割アップを目指し、220万総トンとする。目標達成に寄与する事業としては、以下に記載する事業を想定している。

①保税手続きの簡素化等による物流コスト削減

- ・保税地域間の移動に係る税関の手続き簡素化
- ・蔵置期間の延長

②海洋・環境関連企業の集積

- ・県・市による税制優遇、補助金、工場新增設の貸付金
- ・緑地規制の緩和（市町条例で弾力的に規定する）

③高付加価値船・省エネ船の受注の呼び水となる金融支援

- ・地元金融機関等の連携によるファイナンス支援
- ・県内企業への運転資金の融資

④CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造

- ・「革新的省エネ船舶」の普及拡大に向けた国の支援措置の活用等による環境に配慮した船舶の開発・建造

⑤本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置

- ・工場間の効率的な物資輸送

数値目標(2)については、バラスト水管理条約の発効及び特区の取組により、受注の大幅増を目指し、100件とする。目標達成に寄与する事業としては、以下に記載する事業を想定している。

①バラスト水管理条約の発効を見据えた既存船舶等への対応

- ・バラスト水規制に対応した製品の開発、製造、設置
- ・バラスト水処理装置などの環境対策機器の設置・修繕等のための入港における非課税要件の緩和

②海洋・環境関連企業の集積【再掲】

③CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造

【再掲】

数値目標(3)については、国（環境省）が洋上風力発電の飛躍的導入に向けた戦略で見込んでいる2020年時点400MWの発電能力をベースに、2017年時点を300MWと推定し、特区の取組により、その1割に関わることを目指し、30MWとする。目標達成に寄与する事業としては、以下に記載する事業を想定している。

①造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用

- ・洋上風力発電設備の組立・運搬・設置のシステム確立などの取組
- ・海洋エネルギー実証フィールドの整備

②海洋・環境関連企業の集積【再掲】

以下に記載する事業については、数値目標(1)～(3)の目標達成に寄与する事業として想定している。

①高速船によるシームレス物流の実現

《フェーズ1 長崎上海航路による高速船物流の開始》

- 高速船物流に対応した港湾施設の整備
- 高速船物流推進のためのインセンティブ（助成制度）の創設
- 埠頭運営の民営化
- 官民一体となったポートセールス、ポートセミナーの実施
- 3PL^{*}等先進的物流企業の立地
- AEO^{**}制度の普及
- 保税手続きの簡素化等による物流コスト削減【再掲】

※3PL (3rd Party Logistics)

荷主に代わって最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。

※※AEO (Authorized Economic Operator)

通関手続について、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるため、貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備された事業者の貨物に関する手続を、迅速化・簡素化する制度。

《フェーズ2 規制緩和によるシームレス物流の開始》

- 外国製シャーシの公道走行（実証試験を含む）
- 電子タグ^{*}など情報通信技術を活用した物流情報システムの構築（実証試験を含む）

※電子タグ

情報を記録したICチップをつけて、電波や磁気で情報を読み取り、書き込むことができる電子荷札。

②海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保

- 地元大学における関連科目の充実による即戦力人材の育成・企業への供給
- 地元関連企業のインターンシップ受入による人材育成
- 海外の産業人材育成に貢献するための、外国人研修生の人数枠と研修期間の拡大

ii) 包括的・戦略的な政策課題と解決策

ア) 政策課題

《1. 海洋における地球温暖化対策》

船舶から排出される温室効果ガスはその殆どがCO₂であり、その排出量は2007年で約8.7億トン、世界全体のCO₂排出量の約3%を占める。世界経済の成長に伴い、今後も海上輸送の増加が予想され、それに伴いCO₂排出量も大幅に増大するものと予測されている。新造船のCO₂排出基準適合を義務付ける改正海洋汚染防止条約が2013年1月から発効予定であり、船舶のCO₂排出削減対策は喫緊の課題である。

◇対象とする政策分野：a) 環境・エネルギー

《2. 海洋環境の保全対策》

CO₂排出対策以外に、海洋環境問題では、船舶からのNO_x（窒素酸化物）排出規制があり、また、海洋生態系保全のためのバラスト水処理に関しては、バラスト水管理条約の発効を間近に控えている。これらの規制へ対応した取組が求められている。

◇対象とする政策分野：b)水・自然環境

《3. 海洋エネルギーの実用化》

東日本大震災、福島第一原子力発電所事故をきっかけに、国においては、エネルギー政策の見直しが進められており、再生可能エネルギーは、今後、活用を増やしていくべきエネルギー源である。本県は、県域に多くの離島と広大な海域を有し、洋上風力発電や潮流発電などの海洋エネルギーに関して、大きなポテンシャルを有しており、本県の基幹産業である造船業の技術力を活かした海洋エネルギーの導入が求められている。

◇対象とする政策分野：c)再生可能エネルギー

イ) 解決策

《1. 海洋における地球温暖化対策》の解決策

国内造船業は、中国や韓国との受注競争、円高などにより、厳しい環境におかれているが、海洋環境規制の導入や省エネ船舶の需要の高まりは、省エネ技術を得意とする我が国の造船業にとって大きなチャンスである。

大型クルーズ客船は、現在、世界の市場規模が約40億ドル程度であるが2020年には、100億ドルを超えると予想されている。

また、海洋資源開発関係では、大型浮体設備や輸送船などの現在の世界市場規模は、約100億ドルであるが、2020年には336億ドルになると予想されている。

高付加価値船や省エネ船という我が国の造船業が得意とする分野において建造を促進するため、保税手続きに関する特例措置、関連企業の集積、受注の呼び水となる金融支援などにより、拡大していく世界の市場を取り込むとともに、海洋における地球温暖化防止に貢献する。

《2. 海洋環境の保全対策》の解決策

船舶からのCO₂やNO_x（窒素酸化物）の排出対策、バラスト水処理対策については、国の財政、税制などの支援制度を利用しつつ、技術研究や製品開発などを進め、バラスト水処理システムなど環境配慮型技術の船舶への活用により今後の世界需要を取り込む。

《3. 海洋エネルギーの実用化》の解決策

海洋エネルギーの獲得に向けた洋上風力発電や潮流発電には、浮体構造物など造船分野の技術が必要不可欠である。高度な造船技術を有し、多くの海域を持つ長崎県において、洋上風力発電や潮流発電などの海洋エネルギーの実証や実用化に向けた取組を進めるとともに、普及拡大を目指す。

特に、海洋エネルギー関係では、漁業者など海域利用者との協調が必要であり、関係者がWIN-WINの状態になれるような仕組みづくりを行い、国が今後進める「海洋エネルギー実証フィールド」の本県への誘致や洋上風力発電など海洋再生可能エネルギーによる発電ファームの導入促進など、実証実験から実用化、商用化まで見据えた取組を推進し、海洋エネルギーに関する我が国の拠点地域を目指す。

iii) 取組の実現を支える地域資源等の概要

ア) 地域の歴史や文化

本県は、遣唐使の時代から大陸や朝鮮半島との交流の歴史があり、江戸時代、鎖国政策の中で、長崎は唯一の海外との窓口として、海外の情報、知識、技術を取り入れていた。幕末の開港後は、造船、炭鉱などで日本の近代化をリードした。

日本の近代的な造船業は、1857年に設置された「長崎鎔鉄所」で始まり、長崎県が近代造船業の発祥の地であり、造船業の発展を通じて日本の急速な近代化を支えることになった。三菱重工業(株)長崎造船所においては、昭和戦前期、日本商船の約半分を建造し東洋一の造船所と呼ばれている。また、1942年には、当時、世界最大・最強といわれた戦艦大和の姉妹艦である戦艦武蔵も建造している。その建造技術は戦後、大型船の建造技術に活かされ、日本の戦後復興、経済成長に大きく貢献した。近年では、大型客船やLNG船、資源探査船など高付加価値船の建造で高い技術を有している。

また、佐世保は、明治時代の初期まで人口約4千人の半農半漁の一寒村であったが、西日本一帯の防衛のため日本海軍の重要拠点として1889年、佐世保鎮守府が設置され、軍港都市として急速な発展を遂げた。鎮守府開庁とともに海軍工廠として造船施設の建設が始まった。戦後、海軍工廠の造船施設、技術は佐世保重工業(株)に引き継がれ、新船建造及び艦艇・商船の補修・修繕を行う主要な造船産業地域を形成している。

一方、西海市大島町には、炭鉱閉山後の1973年に(株)大島造船所が立地し、80年代の造船不況を乗り越え地域の再興を果たした。その後、ばら積船の建造に特化して、20年以上に亘り効率改善による増産を続け、現在は1事業所として日本最大の効率と建造量を達成している。また、省エネ船の設計・建造技術においても国内外で高い評価を受けている。

我が国の造船・舶用工業は、製造品出荷額ベースで4兆円産業であるが、その中で、長崎県は全国第2位の生産高（約5,200億円、全国シェア12.8%）を誇る。

イ) 地理的条件

長崎県は、日本最西端に位置し、国内の大都市圏からは遠距離にあるものの、中国、韓国とは近接しており、本県を基点とした半径1,000km圏内（東京・長崎間の直線距離に相当）に上海、ソウル、釜山等の大都市が入り、アジアのゲートウェイの位置にあり、高速船（フェリー、RORO船）を用いた貨物輸送の拠点として距離的な優位性がある。

また、本土部と五島・壱岐・対馬の離島、本土と離島に挟まれる広大な海域を有する海洋県であり、県域は東西213km、南北307kmに及び、これは九州本土の広さに匹敵する。島の数は日本一、海岸線延長は全国第2位である。

さらに、海洋関連の産業として造船業が繁栄し、水産業においても全国第2位の生産額を誇っている。

加えて、海域には、海底油田・天然ガスの賦存の可能性も有り、ロケーションとして造船業をベースに海洋関連産業への多彩な広がりとポテンシャルがある。

ウ) 社会資本の現状

- 道路：九州横断自動車道、西九州自動車道
- 港湾：長崎港、佐世保港 ※ 港湾数104、漁港数286 計390
※長崎港小ヶ倉柳埠頭物流機能整備（2013年度完成予定）
- 空港：長崎空港
- 航路：釜山航路（国際コンテナ定期航路）・週1便
上海航路（旅客）・週1便 ※現在、貨物取扱いに向け日中双方で調整中
- 空路：長崎～上海・週2便、長崎～ソウル・週3便
- 鉄道：九州新幹線西九州ルート（武雄温泉－長崎間 平成34年頃開業予定）
- 分譲可能工業団地：9 団地 33.9ha(2013年度中に4工業団地約29ha分譲開始予定)

エ) 地域独自の技術の存在

県内の造船所は、大型クルーズ客船、LNG船、資源探査船などの高付加価値船の建造、省エネ性能に優れた貨物船の建造などを行っており、空気潤滑システムや優秀船型などの省エネ・環境技術を有している。

また、大型クルーズ客船の建造実績があるのは、アジア地域においては、三菱重工(株)長崎造船所のみであり、同造船所はダイヤモンドプリンセス、サファイアプリンセスの2隻を建造し、2004年に引き渡している。2011年11月に、それに続く3隻目と4隻目の大型クルーズ客船を受注し、2013年度から建造が本格化する。

一方、海洋再生可能エネルギー分野においては、五島市枕島沖で洋上風力発電の実証実験が実施中であり、このほか、県内造船企業が、福島県沖の洋上風力発電事業にも参画している。

なお、長崎県では、国が公募する予定の海洋エネルギーの実証フィールドの誘致を目指している。

オ) 地域の産業を支える企業の集積等

長崎県の造船業は、大型客船や大型貨物運搬船を始めとする外航船舶の建造を行なう大規模造船所から、沖合い漁業船団向け鋼製漁船等を建造する中小造船所、及びその関連企業から形成され、各種船舶の新船建造や各種船用機械の製造から、修理・メンテナンスまで一貫して行える設備を有し、熟練した技術者もそろった日本有数の造船業の集積地域である。

また、造船業以外で、環境・エネルギー関連企業の先進的な取組として、2007年8月に「長崎環境・エネルギー産業ネットワーク」を設立し、環境・エネルギー分野における取引拡大や新規参入に向けた取組などの支援により、環境・エネルギー産業の振興を図っている。

カ) 人材、NPO等の地域の担い手の存在等

長崎県の造船関連従事者数は、7,791人で、全国の約1割という大きなウェイトを占め、造船技術のベテランから若手への継承についても、官民挙げて取り組んでいる。

全国で八つしかない造船関連学科を有する大学の一つである長崎総合科学大学が長崎市に所在しており、また、県立長崎工業高等学校では、機械システム科に造船コースがあり、専門教育を行っている。

キ) 地域内外の人材・企業等のネットワーク

産学官に金融を加えた連携組織である長崎“新生”産学官金連携コンソーシアム(NRC)では、共同研究プロジェクトの推進や大学等の試験研究機器等の活用及び企業等の技術人材育成等を行っている。また、成長分野である環境・エネルギー分野において、2007年8月に「長崎環境・エネルギー産業ネットワーク」を設立し、環境・新エネルギー分野における取引拡大や新規参入に向けて地場中小企業を取組を支援している。

ク) その他の地域の蓄積

長崎県総合計画においては、「産業振興、雇用創出」と「社会の低炭素化・グリーン化」を同時に目指す「ナガサキ・グリーンニューディール」プロジェクトを推進している。

本プロジェクトでは、本県の西に位置する離島である「五島」のエコアイランド化を目指したEV(電気自動車)の集中導入とITS(Intelligent Transport Systems:高度道路交通システム)の活用を進める「長崎EV&ITS(長崎エビッツ)プロジェクト」や本県の北に位置する「対馬」における再生可能エネルギーによるエネルギーの自給を目指した「環境実践モデル都市・対馬プロジェクト」、さらに、周辺の瀬戸における潮流などに着目し、潮流発電の検討などを進める「環境実践モデル都市・西海プロジェクト」等、離島や海洋のポテンシャルを活用した持続可能な社会システムづくりとそれを支える企業の技術開発や事業化支援に取り組んでいる。

さらに、本年度(2012年度)からは、これまでの取組をさらに発展させ、海洋エネルギー開発の実証フィールドの誘致をはじめとした海洋の活用による漁業振興・地域振興・産業振興に取り組む「海洋フロンティア・プロジェクト(仮称)」を展開する方針とし、すでに産業・環境・水産・土木・企画等の関係部局が参加したワーキンググループを立上げ検討を開始している。

③ 目標を達成するために実施し又はその実施を促進しようとする事業の内容

i) 行おうとする事業の内容

〔事業の組立〕

- (1) 海洋・環境産業の拠点形成の柱となる取組
 - ① 高付加価値船・省エネ船の建造促進
 - ② 環境配慮型技術の船舶への活用
 - ③ 造船関連技術の海洋・環境分野における活用
- (2) 海洋・環境産業の拠点形成の柱を支える横断的な取組
 - ① 高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築
 - ② 人材の育成・確保

(1) 海洋・環境産業の拠点形成の柱となる取組

① 高付加価値船・省エネ船の建造促進

※【政策課題】《1. 海洋における地球温暖化対策》の解決策

< A. 保税手続きの簡素化等による物流コスト削減 >

ア) 事業内容

三菱重工業(株)長崎造船所において、大型客船の建造が2013年度から本格的に開始されるが、客船は一般商船と比較して部品点数が多く、艀装品は海外からの輸入が多い。

輸入物資は、指定保税地域である長崎港小ヶ倉柳埠頭で陸揚げされる予定であり、そこから他の保税地域内にある各工場へ運ばれ建造に使われる。

小ヶ倉柳埠頭から他の保税地域への移動には、現在、運送ごとに税関長の承認手続きが必要であり、これを事業者の社内台帳処理に簡素化する。また、客船を含む大型船舶については、建造期間が3年以上の場合もあるため、輸入資材の蔵置期間を2年から3年に延長する。これらの特例措置により、事務の効率化・迅速化によるコストの低減、効率的な建造を実現する。

イ) 想定している事業実施主体

造船各社

ウ) 当該事業の先駆性

部品点数が1千万点を超え、一般商船と比べ艀装品の輸入が多い大型客船の建造に係る支援体制を構築すること。

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みである。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

三菱重工業(株)長崎造船所において、大型客船2隻を受注しており、建造が2013年度から本格的に始まるため、本特例措置が早急に必要となる。

蔵置期間の延長については、大型船舶を建造している、三菱重工業(株)長崎造船所、佐世保重工業(株)佐世保造船所、(株)大島造船所の各保税地域が必要である。

<B. 海洋・環境関連企業の集積>

ア) 事業内容

海洋・環境に関連する企業や高付加価値船・省エネ船に関連する船用企業などについて集積を図るため、企業立地促進法に基づく国の投資減税や県・市による事業税、不動産取得税、固定資産税などに関する税制優遇、企業立地推進助成事業などの補助金、また、工場の新增設に必要な資金を支援する長崎県工場等設置資金貸付金などを活用する。

さらに、海洋観測機器、海洋構造物、水産関連機器、海洋資源・エネルギー関連、船舶のメカトロニクス関連機器、海洋環境保全技術、海洋バイオテクノロジーなどの地域産業の高度化及び地域に求められる海洋技術の研究開発を支援するとともに、持続可能な社会システムづくりに資する実証事業への支援を行う。

併せて、海洋エネルギーの実用化に向けた装置開発等のための実証フィールドを本県へ誘致することをめざし、「漁業と調和した長崎版EMEC推進事業」を開始する。

規制緩和の面では、工場を新設・増設する場合、現行の国の基準では敷地面積に対し20%以上の緑地を確保することとされており、また、都道府県は国の基準に代えて一定の範囲内で条例により「地域準則」を定めることが可能とされている。これをさらに拡大し、工場立地の緑地規制に関し、工場立地法、地域産業集積形成法に基づいて規定されている緑地面積率等の準則（基準）に代えて、市町条例で弾力的に規定できるようにし、企業立地の促進を図っていく。

※参照 20頁 ii)ア)a)地域独自の税制・財政・金融上の支援措置

イ) 想定している事業実施主体

県、関係市、その他産業支援機関

ウ) 当該事業の先駆性

今後成長が期待される海洋・環境産業や高付加価値船・省エネ船に関連する造船、船用企業をはじめとする海洋・環境関連企業の集積拠点を目指す取組であること。

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みである。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

県・市においては、各種の税制優遇、補助金、貸付金の制度がある。

<C. 高付加価値船・省エネ船の受注の呼び水となる金融支援>

ア) 事業内容

大型客船や資源探査船などの大規模案件をはじめとして、県内企業が国内外から安定的に建造を受注するために、地元金融機関等の連携によるファイナンス支援を行う。

- ・海外船主向けには(株)国際協力銀行（J B I C）との協調融資を地元金融機関等が引き受ける。
- ・国内船主向けには地元金融機関等でシンジケートを組成し融資を行う。

また、県内企業の安定的な経営のための運転資金を融資する。

イ) 事業実施主体

地元金融機関等

ウ) 当該事業の先駆性

金融機関の連携による受注から運転資金に至るまでの金融支援と、海外船主向けの(株)国際協力銀行(JBIC)との協調融資に地方銀行が参画すること。

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みである。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

地元金融機関においてはシップファイナンスの実績を有している。

<D. CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造>

ア) 事業内容

船舶からのCO₂やNO_x(窒素酸化物)の排出削減や燃費向上など、環境・省エネ性能において、他の追随を許さない優れた船舶の開発・建造を目標に、国の「海洋産業の戦略的育成のための総合対策」などの活用を図りながら、民間における世界最先端の海洋環境技術開発を進める。

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業

ウ) 当該事業の先駆性

世界トップクラスの環境・省エネ技術を搭載した船舶の開発・建造

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みである。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

県内造船各社は、泡の力で船体と水の摩擦抵抗を低減させる独自の空気潤滑システム、高効率な船型、推進性能改善装置など、優れた船舶の環境・省エネ技術を有している。

2009年度から実施されている国土交通省の「船舶からのCO₂削減技術開発支援事業」においては、県内造船所が多くプロジェクトに参加している。

また、CO₂削減船について、三菱重工業(株)が環境技術を提供し、(株)大島造船所が建造を担うという協力も行われている。

<E. 本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置>

ア) 事業内容

(株)大島造船所本工場と飛び地にある形鋼切断工場は1kmの公道で結ばれているが、この間を往来する資材運搬のトレーラーの走行条件、許可申請手続きの関係で、工場内

物流の効率が悪い状態にある。そこで、当該工場間の公道輸送に限定して、トレーラーの特殊車両通行許可条件の緩和や自動車検査証に記載の運航条件の緩和により、当該工場間の効率的な物資輸送を実現することにより、建造コストの低減と効率的な建造を実現する。

イ) 想定している事業実施主体

(株)大島造船所、運送事業者

ウ) 当該事業の先駆性

近接工場間の特殊車両による物資輸送の効率化

エ) 関係者の合意の状況

当該公道近隣の地区住民には、市の広報等により周知を図っていく予定。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

長期間にわたり、当該工場間の公道区間において、物資輸送を行っており、許可条件や運航条件の緩和を実施しても、公道における安全な輸送を十分、確保できる。

(1) 海洋・環境産業の拠点形成の柱となる取組

②環境配慮型技術の船舶への活用

※【政策課題】《2. 海洋環境の保全対策》の解決策

< A. バラスト水管理条約の発効を見据えた既存船舶等への対応 >

ア) 事業内容

IMO（国際海事機関）が2004年に採択したバラスト水管理条約では、海洋生態系保全のため、国際航海をする船舶に積み込まれるバラスト水により有害水生生物が越境移動しないよう、バラスト水中の水生生物を一定基準以下にして排水することを求めている。現在、条約は未発効であるが、発効要件を満たしつつあり、発効を見据えて、国、県等の制度も活用しながら、より高性能なバラスト水処理装置の開発、製造、既存船舶への効率的な設置システムの開発などに取り組む。

特に、税制上の支援措置として、外国貿易船が、バラスト水処理装置などの環境対策機器を県内造船所において設置・修繕等するために長崎港及び佐世保港に入港する場合は、とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和により非課税とする。これにより、バラスト水処理装置など環境対策機器設置の受注競争力を高め、世界的な需要を取り込む。

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業

ウ) 当該事業の先駆性

既存船舶への取り付けについて、船舶スキャンなどにより効率的で経済的なバラス

ト水処理装置の設置のシステムを他に先駆けて構築する。

また、バラスト水処理装置など環境対策機器の設置・修繕の場合に、非課税要件を緩和し、とん税及び特別とん税を非課税とする支援措置は、バラスト水管理条約が発効すれば、対象船舶が数万隻ともいわれる世界の需要を取り込むための有効な対策となる。非課税の支援措置の有効性が確認されれば、全国の港湾にこの制度を広げ、日本の造船各社が世界の需要を取り込む契機となる。

エ) 関係者の合意の状況

バラスト水処理装置の開発、製造などの取組については、ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みであるが、とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和については、調整中である。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

造船各社においては、専門の部署の設置や子会社の設立を行っている。

<B. 海洋・環境関連企業の集積> 【再掲(1) ①】

<C. CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造>

【再掲(1) ①】

(1) 海洋・環境産業の拠点形成の柱となる取組

③造船関連技術の海洋・環境分野における活用

※【政策課題】《3. 海洋エネルギーの実用化》の解決策

<A. 造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用>

ア) 事業内容

造船関連技術を活かせる海洋エネルギー分野について、実証フィールドの誘致や洋上風力発電及び潮流発電設備の組立・運搬・設置のシステムの確立などの取組を進める。併せて、洋上風力発電設置船などの海洋エネルギー関係の特殊船の開発についても検討する。

さらに、実証フィールドの活用による海洋エネルギーの装置開発のみならず、発電装置の設置工法やメンテナンス、海底ケーブルによる送電や電力系統の安定性の確保、多様な電力系統安定のための手法の検討、海洋環境の観測や水産資源の涵養に資する施設整備など、海洋エネルギーの実用化段階における課題にも取組み、国への提案や地域の理解の醸成などを図りながら、造船関連技術を海洋エネルギーの実証から実用化まで幅広い分野で活かしていく。

○海洋エネルギー実証フィールドの整備（誘致）【実施主体:国、県】

海洋再生可能エネルギーの実用化に向けた技術開発のため、日本版EMEC実証フィールドの整備（誘致）に取り組む。

○離島地区における海底送電網整備【実施主体:国、電力事業者】

海洋エネルギーのポテンシャルを有しているが、送電網が脆弱もしくは未整備である離島地区における送電網（海底送電網）を整備する。

○送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策

【実施主体:国、電力事業者】

海洋エネルギー等の再生可能エネルギーのポテンシャルを有しているが、送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策を実施する。

○海洋再生可能エネルギー買取制度の先行的導入【実施主体:国、電力事業者】

現在買取制度の対象となっていない海洋再生可能エネルギーについて、先行的に買取制度を導入するための電力事業者への助成制度

- ・第1段階：実証事業による発電による余剰電力について買取。発電事業者は、収益を地元活性化策へ還元。
- ・第2段階：商用化できる水準の価格で買取、実用化事例を創出する。

○海洋エネルギー導入に伴う漁業・水産振興

【実施主体:国、県、市町、漁業協同組合等】

海洋エネルギーの実証フィールドや実導入地域に対する交付金制度を創設し、漁業・水産振興事業の追加採択を可能にする。

○海洋エネルギー導入に伴う漁業資源維持対策

【実施主体:漁業協同組合、漁業者団体等】

- ①漁場の占有による漁業や稚仔魚の生息に対する影響を緩和し、漁業資源を維持するために重点的な放流を行う。
- ②稚仔魚の生育場を積極的に整備し、漁業資源の維持増大を図る。
- ③人工魚礁を積極的に配備し、漁業とエネルギー事業の共存を図る。

○海洋エネルギー関係の特殊船の開発【実施主体:造船各社】

国の「海洋産業の戦略的育成のための総合対策」の活用を図りながら、洋上風力発電設置船などの海洋エネルギー関係の特殊船を開発する。

〔解説〕

海洋エネルギーは、我が国のエネルギー源の一つとなりうる大きなポテンシャルを有しているが、現状では、実証実験においてすら、漁業関係者や海運関係者等の海域利用者との協調を円滑に進める枠組がない状況である。

今後、海洋エネルギーの実用化・事業化を進めるためには、他の海域利用者との共存共栄を図る必要がある。

海洋エネルギーの開発等が進む欧州では、2003年、イギリス北部のオークニー諸島に、実海域で大規模な実証実験ができる欧州海洋エネルギーセンター（European Marine Energy Centre：EMEC）が建設され、各国の実証実験海域となっている。

日本においては、2012年5月の総合海洋政策本部において、「海洋再生可能エネルギー利用促進に関する今後の取り組み方針」が示され、「EMECのような、実証フィールドの整備を、自治体とも連携して行なう」こととしており、国家プロジェクトとして、日本版EMECの整備が検討されている。

今後、国の公募が予定されており、本県への誘致を目指す。誘致を進めるに当たっては、先に述べたように、関係者すべてがWIN-WINの状態になれるような仕組みづくりを行う。その一つとして、漁業活動により、海面を総合的に利用して生活を維持するとともに、海域環境を熟知し、その保全に大きな貢献を行ってきた漁業者等が行う、実証実験海域等の海域環境の保全や漁業資源の維持増大に係る取組を推進し、漁業と海洋エネルギー利用との両立を図る。

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業、県、関係市、漁業協同組合等

ウ) 当該事業の先駆性

海洋エネルギーの獲得に向けた技術開発や実証実験だけにとどまらず、実用化や商用化を見据えた取組であること及び漁業者や海運関係者などの海域利用者と協調し、我が国初の海洋エネルギー実証フィールドの整備に取り組むこと。

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みであり、具体的に取組を進める際には、漁業者等の参画を求める。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

長崎県では、低炭素社会づくりと環境・新エネルギー産業の振興を同時に実現する「ナガサキ・グリーンニューディール」の取組を進めている。

五島市枕島沖においては、環境省の委託事業で「浮体式洋上風力発電実証事業」が実施され、2012年度は小規模試験機の設置・運転、2013年度からは2MWの実証機の設置・運転が予定されている。佐世保重工業(株)はこの事業において鋼製浮体部分にかかわっている。

また、潮流発電について、生月大橋及び西海市において、実海域における実証実験の取組が進められている。

国が進める海洋エネルギー実証フィールドの整備については、本県への誘致を目指し、今年度から予算を確保し取り組んでいく。

<B. 海洋・環境関連企業の集積> 【再掲(1) ①】

(2) 海洋・環境産業の拠点形成の柱を支える横断的な取組

① 高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築

※【政策課題】 <<1. 海洋における地球温暖化対策>>

<<2. 海洋環境の保全対策>>

<<3. 海洋エネルギーの実用化>>

の解決策

<高速船によるシームレス物流の実現>

ア) 事業内容

大型客船を含む高付加価値船・省エネ船の建造に係る艀装品の多くは中国を含む海外より国際調達される予定であり、また、浮体式洋上風力発電など海洋再生可能エネルギーについても、現在実証実験の段階であるが、実用段階ではそれらの資材は国際調達されることが想定される。

この海洋・環境産業に係る物流は、環境負荷の少ない低炭素型の物流によって担われるべきであり、次のとおり高速船(貨客船、RORO船)の活用等による新たな港湾物流システム(規制緩和によるシームレスな物流)を構築し、定時制を確保した、迅速かつ高品質な物流により地域の基幹産業を支えようとするものである。

なお、新たな物流ルートの構築は、東日本大震災以降その必要性が再認識されているリダンダンシー（代替輸送）及びBCP（事業継続性）確保の要請にも応えるものである。

また、2013年からは、多くの輸入艀装品を使用する大型客船の建造が本格化することもあり、陸揚げした埠頭から工場までといった保税地域間の移動について手続きを簡素化するとともに、蔵置期間を延長することにより、建造コストの低減及び建造期間の短縮を図る。

「シームレス物流」

シームレスとは“継ぎ目がないこと”。シームレス物流とは、物流の過程における輸送や保管などの切り替え時に、作業の空白時間なく、スムーズに搬送等を行うことをいう。

高速船による国際シームレス物流では、高速通関や、積み替えなしでコンテナをシャーシやトラックにより工場等まで直送することがポイントになる。

フェーズ1 長崎上海航路による高速船物流の開始（2013～）

輸送インフラとしての長崎上海航路を柱に、中国・上海港に最も近いという長崎港の地理的優位性、本県と中国との歴史に根ざした人脈を活かして、環境性能に優れた物流を、官民連携し地域一丸となった体制により推進し、造船をはじめとする本県の基幹産業を支えていくことを目指す。

○高速船物流に対応した港湾施設の整備【実施主体：港湾管理者（長崎県）】

長崎上海航路における貨物取扱に対応した所要の港湾施設の整備を行うとともに、停泊中の重油消費をなくし排ガスをゼロ化するため陸電供給施設の設置を行う。

○高速船物流推進のためのインセンティブ（助成制度）の創設

【実施主体：新たに構築する官民連携物流推進体制】

高速船の利用により陸上輸送を短縮、或いは往路復路を組み合わせた輸送効率の向上によりCO₂排出量を削減し、環境負荷の低減を図るため、助成制度を創設する。

○埠頭運営の民営化【実施主体：港湾管理者（長崎県）、特定埠頭運営事業者】

長崎港小ヶ倉柳埠頭において、港湾法第54条の3の規定に基づく特定埠頭貸付制度を導入、同埠頭を埠頭運営会社に一体的且つ長期的に貸し付けることにより、民間の総意工夫を取り入れた、効率的で迅速且つ柔軟な埠頭運営を実現する。

○官民一体となったポートセールス、ポートセミナーの実施

【実施主体：新たに構築する官民連携物流推進体制】

高速船を活用した、環境負荷の少ない低炭素型の新たな港湾物流を推進するため、官民一体となったポートセールス、ポートセミナーを実施する。

○3PL^{*}等先進的物流企業の立地【実施主体：物流事業者】

臨海部の用地を有効活用して産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築、産業の国際競争力を向上させるため、長崎港神ノ島地区の神ノ島工業団地への3PL等先進的な物流企業の立地による物流拠点の整備を図る。

立地にあたっては、物流の効率化と環境負荷低減を図り、物流総合効率化法^{**}を活用する。

○AEO制度の普及【実施主体：行政機関】

貨物のセキュリティ管理を確保しつつ、物流全体のリードタイム短縮やコスト削減を行うため、税関と連携し、AEO制度の普及を図る。

○物流効率化の推進

保税手続きの簡素化等による物流コスト削減【再掲（1）①】

※3PL (3rd Party Logistics)

荷主に代わって最も効率的な物流戦略の企画立案や物流システムの構築について包括的に受託し、実行すること。

※※物流総合効率化法

流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（2005年10月施行）。物流を総合的かつ効率的に実施することにより、物流コストの削減や環境負荷の低減を図る事業に対して、税制特例等支援を図るもの。

※※※AEO (Authorized Economic Operator)

通関手続について、国際貿易の安全確保と円滑化を両立させるため、貨物のセキュリティ管理と法令順守の体制が整備された事業者の貨物に関する手続を、迅速化・簡素化する制度。

フェーズ2 規制緩和によるシームレス物流の開始（2015～）

特区指定後、国との協議、公道走行に係る実証試験、関係法令の改正・通知等の発出を経て、2015年度からの開始を目指す。

なお、日中韓において、シャーシ共有化によりシームレス物流の実現に向けた推進を図ることは、3国政府の合意事項であり、また、わが国物流施策の基本方針と位置づけられている。

シームレス物流の効果は、シャーシの積換えをなくすことにより、荷傷みをなくし、また、リードタイムやコストを削減し、物流が支える産業の発展が図られることである。

本県は、このシームレス物流を、地球規模でのエネルギー削減、CO2排出削減に向けた取組が喫緊の課題となっている今日、本県の基幹産業である造船の技術を活かした、省エネ船建造や海洋再生可能エネルギーの実用化といった海洋・環境産業の拠点形成を支えるための物流と位置づける。

長崎港と上海港との距離は800km余と、全国の主要港湾のなかで最も近いという地理的優位性を有し、また、本県は、アジア、とりわけ中国との長い交流の歴史によって培われた人脈があり、わが国で唯一単県で中国総領事館が開設されているほか、福建省や上海市との間に友好関係が樹立されている。

このように、本県は、中国シャーシの共有化によるシームレス物流を実現する土壌、すなわち、産業のみならず地理的、歴史的、人的ポテンシャルを有している。

以上が、本県が、中国シャーシの共有化による公道走行を特区として実施する意義である。

○外国製シャーシの公道走行（実証試験を含む）【実施主体：長崎県、物流事業者】

規制の特例措置により、ダブルナンバーにより日中両国の安全基準を満たしたシャーシの公道走行の実現を目指す。

なお、実現にあたっては、国と地方の協議会による車両法等詳細な法令検討のうえ、試験的事業（公道走行に係る実証試験）を実施する。

○電子タグ*など情報通信技術を活用した物流情報システムの構築（実証試験を含む）

【実施主体：長崎県、物流事業者】

規制緩和によるシームレス物流の実現に併せて、電子タグやリーダーなど情報通信技術を活用したシャーシの適正管理を行うとともに、シャーシやコンテナ等の輸出入手続きの迅速化に向けたシステムの構築を図る。

なお、実現にあたっては、実証試験を行うこととし、システムの本格事業化にあたっては、物流効率化によるCO₂排出削減も見込まれることから、グリーン物流パートナーシップ補助制度***の活用を図る。

※電子タグ

情報を記録したICチップをつけて、電波や磁気で情報を読み取り、書き込むことができる電子荷札。

※※グリーン物流パートナーシップ補助制度

物流の改善計画について、CO₂削減効果（省エネ効果）が見込まれるものとして、グリーン物流パートナーシップ会議（2005年4月設立。主催：経済産業省・国土交通省）が認定したものについて設備投資費用の一部を補助する制度（昨年度より国の認定制度がなくなり「エネルギー使用合理化事業者支援事業」に一本化）

イ) 想定している事業実施主体

荷主企業、船社、運送事業者、県、関係市

ウ) 当該事業の先駆性

本事業は、現在長崎港～上海港間を就航している国際定期旅客船について貨物取扱が予定されていることから、この国際定期貨客船（高速船）を活用し、中国のシャーシを共用化し、本特区における公道走行の実現を図ろうとするものである。

日中韓のシャーシ共用化によりシームレス物流の実現を推進することは、3国物流大臣会合における合意事項となっており、わが国においても物流施策の基本方針として位置づけられている。

本事業は、この日中韓相互通行による完全シームレス化の実現に向けた第一歩として、中国においてわが国と類似した検査基準（自動車運行安全技術条件《中華人民共和国強制国家標準 GB7258-2004》）や検査周期があることを踏まえ、ダブルナンバーにより日中両国の安全基準を満たした両国共通のシャーシについて公道走行の実現を図ろうとするものである。

[参考]

【日中韓物流大臣会合】（第1回・2006年9月（ソウル）、第2回・2008年5月（岡山）
第3回・2010年7月（成都）、第4回・2012年7月（釜山））

平成18年より開催されている日中韓物流大臣会合において、北東アジアにおけるシームレスな物流システムの実現を推進することとしており、今年7月、韓国釜山で開催された第4回会合では、シャーシの相互通行について、日韓はパイロットプロジェクト実施に向けて相互協力、日中はパイロットプロジェクトの実施可能性について共同研究を推進することで合意。

【総合物流施策大綱(2009-2013)】（2009年7月14日 閣議決定）

本大綱においては、複合一貫輸送の推進、物流に関する諸制度の改善に向けた政府間の協力を引き続き強力に進め、アジアにおける広域的な物流環境の改善に取り組むとともに、国際・国内の輸送モードや物流活動の拠点の有機的な連携等により、効率的でシームレスな物流網を構築することとされている。

【港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の保全に関する基本方針】

(2011年9月9日告示 9月15日施行 国土交通省港湾局)

2011年9月に変更され、シャーシの相互通行の施策が追加された。産業の国際競争力強化のためには、港湾を核とした国内外をつなぐシームレスな物流網の形成によりサプライチェーン全体において物流を高度化することが重要であり、そのため、日本、中国及び韓国間でのシャーシの相互通行について関係機関と連携して取り組むこととされている。

エ) 関係者の合意の状況

2011年度から産官学連携の取組として長崎港長期構想検討委員会において、今後の長崎港の方向性の一つとしてシームレス物流の実現が提案されており、その実現に向けた取組について関係者間の合意がなされている。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

「保税運送手続の簡素化及び蔵置期間の延長」の規制緩和については、三菱重工業(株)長崎造船所において、大型客船2隻の建造が2013年度から本格的に始まり、艀装品の輸入が増加するため、本特例措置が早急に必要になる。

(2) 海洋・環境産業の拠点形成の柱を支える横断的な取組

②人材の育成・確保

※【政策課題】

《1. 海洋における地球温暖化対策》	} の解決策
《2. 海洋環境の保全対策》	
《3. 海洋エネルギーの実用化》	

<海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保>

ア) 事業内容

海洋・環境産業の拠点化を目指していくためには、優秀な人材の存在が欠かせない。現在、団塊世代の退職が進む中、優れた技術・技能を若い世代へ継承させていく必要がある。

そのため、地元大学において関連科目の充実を図り、企業と連携した教育を展開し、即戦力人材として、企業へ人材を供給する。地元関連企業においては、インターンシップの受入により人材育成に協力する。

県においても、在職者向けの技能継承やスキルアップのためのセミナーを実施するなどものづくり人材の育成支援を行う。さらに、現在、大型客船2隻の建造を踏まえ、経済効果を地場企業や地域経済へ波及させるため、造船関連企業の在職者に対する配管艀装技術者研修やステンレス等の高度溶接技術者研修、熟練技能者等の派遣によるOJT訓練など、客船建造工事の地元受注に対応できる人材の育成を行っており、今後取り組んでいく。

県内の企業には多くの外国人研修生が研修に従事しているが、新興国の産業発展に貢献するとともに、今後の県内企業の海外展開も見据え、より多くの外国人に、より高度な技術を習得してもらうため、外国人研修生の人数枠・期間の拡大の特例措置を講じる。

イ) 想定している事業実施主体

地元大学、関係企業、県、関係市

ウ) 当該事業の先駆性

全国でも八つしかない造船関連学科を有する大学の一つである長崎総合科学大学において、より高度な専門の講座を設け、企業と連携することにより、造船を中心に海洋・環境産業人材を育成すること。また、大型客船建造に関連する人材を育成や企業の海外展開を見据えた外国人研修生の研修拡充に取り組むこと。

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済みである。

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

海外とのエンジニアリング事業や海外進出など、海外との結びつきを強めている企業もある。

ii) 地域の責任ある関与の概要

ア) 地域において講ずる措置

ア) 地域独自の税制・財政・金融上の支援措置

<企業の競争力強化>

- ・【県】ものづくり経営基盤強化支援事業補助金（2012年度予算額：28百万円）
- ・【県】地場企業競争力強化重点支援事業補助金（2012年度予算額：38百万円）
- ・【長崎市】ものづくり支援補助事業（2012年度予算額：10百万円）

<技術開発・事業化・販路開拓支援>

- ・【県】新事業チャレンジ応援事業補助金（2012年度予算額：15百万円）
- ・【県】地場企業支援ファンド助成事業
（2008年度から県産業振興財団に基金造成／2012年度財団予算額：53百万円）
- ・【県】新エネルギー産業等プロジェクト推進事業費（2012年度予算額：40百万円）
- ・【県】次世代環境エネルギー技術誘致・連携発信（2012年度予算額：21百万円）
- ・【県】環境実践モデル都市推進事業（2012年度予算額：20百万円）
- ・【佐世保市】創造的技術開発・販路開拓支援事業補助金（2012年度予算額：12百万円）

<企業誘致・立地支援>

- ・【県】地場企業立地推進助成事業補助金（2012年度予算額：2,679百万円）
- ・【県】企業立地推進助成事業（誘致企業向け）（2012年度予算額：629百万円）
- ・【県】工場等設置資金貸付金（基金残高：1,050百万円）
- ・【長崎市】企業立地奨励金事業（誘致及び地場企業向け）（2012年度予算額：383百万円）
- ・【佐世保市】企業立地奨励金（2012年度予算額：273百万円）
- ・【西海市】固定資産税の課税免除（誘致企業・増設企業対象）
- ・【西海市】雇用奨励金交付（誘致企業・増設企業対象）
- ・【西海市】普通財産貸付料の減額（誘致企業・増設企業対象）

b) 地方公共団体の権限の範囲内での規制の緩和や地域の独自ルールの設定
企業立地促進法に基づく基本計画に指定している集積業種に対する支援措置
基本計画策定地域

- ・ 県北（造船・情報通信・食品等）
- ・ 県央（自動車・電子・食品等）
- ・ 長崎（輸送機械・食品等）
- ・ 島原（食品・機械等）
- ・ 対馬・壱岐・五島（食品・情報通信）

c) 地方公共団体等における体制の強化

【海洋エネルギー部門】

- ・ 県庁内部局横断的に、海洋エネルギーワーキンググループを設置

【物流部門】

- ・ 県庁内に、物流に関する政策横断プロジェクトチームを組織
- ・ 官民連携した新たな物流推進体制の構築

d) その他の地域の責任ある関与として講ずる措置

- ・ 日本版EMECの誘致に向けた構想の策定経費等を、2012年度補正予算案として県議会へ上程している。（予算額：28,363千円）

イ) 目標に対する評価の実施体制

a) 目標の評価の計画

数値目標(1)～(3)：事業実施年度の翌年度の早い時期に評価実施予定

b) 評価における地域協議会の意見の反映方法

毎年度開催予定の地域協議会において、総合特区の取組状況を報告し、協議を行う。

c) 評価における地域住民の意見の反映方法

総合特区の取組状況を県・市のホームページに掲載し、地域住民に意見を求める。
提出された意見を地域協議会にフィードバックし、協議の参考とする。

iii) 事業全体の概ねのスケジュール

ア) 事業全体のスケジュール

○高付加価値船・省エネ船の建造促進

- ・ 保税手続の簡素化及び蔵置期間の延長については、2013年度の早い時期での実現を目指し、2012年度から関係者間で協議を始める。
- ・ 海洋・関連企業の集積については、既存制度を活用し引き続き取り組んでいく。
- ・ 2015年春と2016年春に大型客船が各1隻竣工し引渡し予定。
- ・ 計画最終年の2017年度には、建造量で2011年度に比べ約4割増を目指す。

○環境配慮型技術の船舶への活用

- ・ バラスト水処理装置関係においては、各社、引き続き取組を進め、計画最終年度の2017年度には、新造船・修繕等での取扱件数100件を目指す。

○造船関連技術の海洋・環境分野における活用

- ・洋上風力発電及び潮流発電関係については、関係企業において、引き続き取組を進める。
- ・海洋エネルギー実証フィールド誘致関係について、2012年度から構想委員会を設置し構想案の策定を進め、2013年度に国の公募に対し提案書を提出、2014年度から整備を開始し、その後、運用を図る。

○高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築

- ・高速船によるシームレス物流の実現については、2012年度から取組を進め、2015年度からの開始を目指す。

○人材の育成・確保

- ・地元大学の関連科目の充実については、早期の導入を目指し、2012年度から検討を始める。地元企業におけるインターンシップの受け入れについては引き続き取り組んでいく。
- ・外国人研修生の人数枠・期間の拡大の特例措置については、2013年度からの適用を目指し関係者間で協議を進める。

イ) 地域協議会の活動状況

- ・2011年5月12日

長崎都市経営戦略推進会議（長崎サミット）が、国への「造船産業の国際競争力強化のための施策の実現について」の要望の中で、造船業振興にかかる総合特区に係る提案を提出。

- ・2012年2月16日

総合特区「新アジア軸構築プロジェクト」に係るプレ協議会

（会議目的）

観光、造船、物流を柱とする総合特区について意見交換

（参加団体）

三菱重工業(株)長崎造船所、HTBクルーズ(株)、国立大学法人長崎大学
(株)十八銀行、(株)親和銀行、長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会
長崎都市経営戦略推進会議、長崎港コンテナターミナル運営協会
長崎港運協会、長崎県、長崎市、佐世保市 他

- ・2012年9月7日

「ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会」設置

（設立目的）

地域の基幹産業である造船業の技術の活用を中心とした海洋・環境産業の振興による地域活性化を目指し、総合特別区域制度を活用した「ながさき海洋・環境産業拠点特区」の実現を図ることを目的とする。

（構成団体）

三菱重工業(株)長崎造船所、佐世保重工業(株)、(株)大島造船所
HTBクルーズ(株)、国立大学法人長崎大学、学校法人長崎総合科学大学
(株)十八銀行、(株)親和銀行、長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会
長崎都市経営戦略推進会議、長崎港コンテナターミナル運営協会
長崎港運協会、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市

- ・2012年9月13～25日
第2回「ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会」
持ち回り協議により開催

[参考]

地域協議会を支える地域の推進（検討）体制

○長崎都市経営戦略推進会議（長崎サミットプロジェクト）

2009年8月

長崎市周辺地域の人口減や地域経済衰退を背景に経済4団体（長崎商工会議所、長崎経済同友会、長崎県経営者協会、長崎青年会議所）が、県、長崎市、長崎大学の協力のもと、「都市経営戦略策定検討会」を設置。

2010年7月

「みんなでつくろう 元気な長崎」をスローガンとし、検討会の提言を実現していくための母体として「長崎都市経営戦略推進会議」を設置。それをバックアップする「首脳会議」として、「長崎サミット」を年2回開催。（これまで5回開催。）長崎サミットの構成メンバーは長崎県知事、長崎市長、長崎大学学長、長崎商工会議所会頭、長崎経済同友会代表幹事、長崎県経営者協会会長、長崎青年会議所の理事長で、産学官のリーダーたちが連携をとり、目標実現に向けた体制が整っている。

※現在、「『造船（技術）の町』長崎の再構築」ほか、4つのテーマに基づき、基幹産業の振興対策など9つのワーキングチームにおいて、定期的に会議を開催しており、「造船業の国際競争力強化対策」として、総合特区の申請支援も取組項目となっている。

○長崎港長期構想検討委員会

2011年8月、長崎港の概ね10年後の港湾の開発の利用及び保全について定められた港湾のマスタープランである港湾計画のベースとなる長崎港の長期的な港湾の指針を検討するため、有識者等から構成される長崎港長期構想検討委員会を設立。

具体的な検討にあたっては、「外貿物流部会」など4部会を設置し、検討を進め、2012年3月には「長崎港長期構想」をまとめ、現在、港湾計画の検討を行っている。

また、検討の一環として、地域の関係企業や有識者も含む「長崎港物流戦略検討会議」を設置し、2012年3月に県に対し、長崎港における高速船物流のビジネスモデルにかかる提言を実施した。

○長崎！県市町スクラムミーティング

長崎県内各市町の首長が一堂に会する定期的会合で、これまで9回開催されており、様々なテーマについて意見交換を実施している。2012年2月及び5月の会議では、市長会からの提案として「海洋資源の活かし方について」提案があり、今後、実務者レベルの研究会を設置することとなった。

地域活性化総合特別区域指定申請書（概要版）

1. 指定を申請する地域活性化総合特別区域の名称

ながさき海洋・環境産業拠点特区

2. 総合特別区域について

(1) 区域

① 指定申請に係る区域の範囲

i) 総合特区として見込む区域の範囲 長崎県の全域

ii) 個別の規制の特例措置等の適用を想定している区域

① 保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長

長崎港小ヶ倉柳埠頭、三菱重工業(株)長崎造船所本工場及び香焼工場
佐世保重工業(株)佐世保造船所、(株)大島造船所

② 本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置

西海市の(株)大島造船所本工場と同市大島町真砂地区の同社工場間を結ぶ経路

③ とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和

長崎港港湾区域、佐世保港港湾区域

④ 外国製シャーシの公道走行に係る特例措置

長崎港小ヶ倉柳埠頭と、三菱重工業(株)長崎造船所本工場・香焼工場、佐世保重工業(株)佐世保造船所、(株)大島造船所、神ノ島工業団地の各々を結ぶ経路

⑤ 外国製シャーシの通関手続きに係る特例措置

長崎港小ヶ倉柳埠頭

iii) 区域設定の根拠

海洋エネルギー分野における実証フィールドなど、海洋・環境産業の取組は県内いずれの地域においても取組が進む可能性があるため県内全域とするが、個別の規制の特例措置等の適用を想定している取組については関係箇所のみを区域とする。

(2) 目標及び政策課題等

② 指定申請に係る区域における地域の活性化に関する目標及びその達成のために取り組むべき政策課題

i) 総合特区により実現を図る目標

ア) 定性的な目標

エネルギー問題と海運での地球温暖化対策・環境対策について、基幹産業である造船業の技術力を活かし、CO₂の排出が少ない高付加価値船・省エネ船の建造を促進するとともに、造船技術とそこから派生する省エネ・環境技術を駆使し、海洋県としての地理的特性も活かしながら海洋・環境産業の振興を図ることにより、産業振興と環境保全・省エネ、エネルギー供給という我が国の経済社会課題の解決に貢献する「ながさき海洋・環境産業モデル」の実現を図るとともに、地域経済の活性化に繋げる。

イ) 評価指標及び数値目標

評価指標(1)：県内造船所による高付加価値船・省エネ船の建造量

数値目標(1)：160万総トン（2011年度）→ 220万総トン（2017年度）

評価指標(2)：県内造船所によるバラスト水処理装置の取扱件数（新造船、修繕等）

数値目標(2)：6件（2011年度）→ 100件（2017年度）

評価指標(3)：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

数値目標(3)：0 MW（2011年度）→ 30 MW（2017年度）

ウ) 数値目標の設定の考え方

(1)は、特区の取組により、直近の建造量の約4割アップを目指す。

(2)は、バラスト水管理条約の発効及び特区の取組により、受注の大幅増を目指す。

(3)は、特区の取組により、我が国の洋上風力発電設備の1割に関わることを目指す。

ii) 包括的・戦略的な政策課題と解決策

ア) 政策課題と対象とする政策分野

- 《1. 海洋における地球温暖化対策》 a) 環境・エネルギー
- 《2. 海洋環境の保全対策》 b) 水・自然環境
- 《3. 海洋エネルギーの実用化》 c) 再生可能エネルギー

イ) 解決策

- 《1. 海洋における地球温暖化対策》の解決策
 - ・高付加価値船や省エネ船の建造促進のための保税手続きに関する特例措置、関連企業の集積促進、受注の呼び水となる金融支援 など
- 《2. 海洋環境の保全対策》の解決策
 - ・バラスト水管理条約の発効を見据えた技術研究や製品開発、バラスト水処理装置の船舶への設置促進 など
- 《3. 海洋エネルギーの実用化》の解決策
 - ・洋上風力発電及び潮流発電設備の組立・運搬・設置のシステムの確立
 - ・国が今後進める「海洋エネルギー実証フィールド」の本県への誘致 など

iii) 取組の実現を支える地域資源等の概要

- ・日本有数の造船業集積地域、全国第2位の造船・船用工業出荷額（約5,200億円、全国シェア12.8%）
- ・日本の最西端で中国や韓国と近接、アジアへのゲートウェイの位置
- ・広大な海域を有する海洋県（島嶼数：全国第1位、海岸線延長：全国第2位）
- ・造船業の高付加価値船建造技術、省エネ・環境技術、アジア唯一の大型客船建造実績
- ・五島市杵島沖で浮体式洋上風力発電の実証実験を実施中
- ・全国でも八つしかない造船関連学科を有する大学の一つである長崎総合科学大学
- ・長崎“新生”産学官連携コンソーシアム、長崎環境・エネルギー産業ネットワーク
- ・ナガサキ・グリーンニューディールプロジェクト

(3) 事業

③ 目標を達成するために実施し又はその実施を促進しようとする事業の内容

i) 行おうとする事業の内容

(1) 海洋・環境産業の拠点形成の柱となる取組

① 高付加価値船・省エネ船の建造促進

<保税手続きの簡素化等による物流コスト削減>

ア) 事業内容

保税地域間の輸送手続きの簡素化と輸入資材の蔵置期間の延長によるコストの低減

イ) 事業実施主体

造船各社

ウ) 当該事業の先駆性

部品点数が1千点を超え、艀装品の輸入が多い大型客船の建造に係る支援体制の構築

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において関係者間で合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

大型客船2隻の本格建造を2013年度に控え、早急な対応が必要

<海洋・環境関連企業の集積>

ア) 事業内容

国・県・市の各種制度を活用した企業誘致、海洋エネルギーの実証フィールドの誘致

イ) 想定している事業実施主体

長崎県、関係市、その他産業支援機関

ウ) 当該事業の先駆性

成長が期待される海洋・環境関連企業の集積拠点を目指す取組

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

県・市において、各種の税制優遇、補助金、貸付金の制度あり

＜高付加価値船・省エネ船の受注の呼び水となる金融支援＞

ア) 事業内容

県内企業の安定的な受注のための、地元金融機関等の連携によるファイナンス支援

イ) 事業実施主体

地元金融機関等

ウ) 当該事業の先駆性

金融機関の連携による受注から運転資金に至るまでの金融支援

海外船主向けの(株)国際協力銀行(JBIC)との協調融資への地方銀行の参画

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

地元金融機関においてシップファイナンスの実績あり

＜CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造＞

ア) 事業内容

国の支援制度等を活用したCO₂削減船、省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業

ウ) 当該事業の先駆性

世界トップクラスの船舶の環境・省エネ技術を搭載した船舶の建造

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

国土交通省「船舶からのCO₂削減技術開発支援事業」において、県内造船所が多くのプロジェクトに参画

＜本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置＞

ア) 事業内容

本工場と飛び地工場間のトレーラー輸送について、特殊車両通行許可条件や自動車検査証記載運航条件の緩和により、効率的な物資輸送を実現

イ) 想定している事業実施主体

(株)大島造船所、運送事業者

ウ) 当該事業の先駆性

近接工場間の特殊車両による物資輸送の効率化

エ) 関係者の合意の状況

当該公道近隣の地区住民には、市の広報等により周知予定

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

長期間にわたり同区間の物資輸送を行っており、条件緩和しても、安全な輸送確保が可能

②環境配慮型技術の船舶への活用

＜バラスト水管理条約の発効を見据えた既存船舶等への対応＞

ア) 事業内容

バラスト水管理条約の発効を見据えた、処理装置の開発・製造、既存船舶への設置
受注競争力を高めるための、とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業

ウ) 当該事業の先駆性

船舶スキャンなどによる効率的で経済的なバラスト水処理装置設置システムの構築
とん税等非課税が有効となれば、適用拡大により国内各社が世界の需要を取り込める可能性

エ) 関係者の合意の状況

とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和については調整中

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

造船各社においては、専門の部署の設置や子会社の設立を実施

＜海洋・環境関連企業の集積＞【再掲(1)①】

＜CO₂削減船・NO_x削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造＞【再掲(1)①】

③造船関連技術の海洋・環境分野における活用

<造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用>

ア) 事業内容

実証フィールドの誘致、発電設備の組立・運搬・設置のシステム確立、特殊船の開発

イ) 想定している事業実施主体

造船各社、その他環境関係企業、県、関係市、漁業協同組合等

ウ) 当該事業の先駆性

技術開発や実証実験だけにとどまらず、実用化や商用化を見据えた取組

漁業者、海運関係者等の海域利用者と協調した我が国初の海洋エネルギー実証フィールド

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

ナガサキ・グリーンニューディール、五島市杵島沖での浮体式洋上風力発電実証事業

生月大橋及び西海市での潮流発電実証実験、実証フィールドの誘致に係る県予算計上

<海洋・環境関連企業の集積>【再掲(1)①】

(2) 海洋・環境産業の拠点形成の柱を支える横断的な取組

①高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築

<高速船によるシームレス物流の実現>

ア) 事業内容

長崎上海航路で予定されている定期貨客航路を活用し、短時間で定時制に優れた国際海上輸送ルートを構築し、あわせて外国製シャーシの共用化（日本製のトラクタヘッドに連結させての公道走行の実現）により、効率的でシームレスな国際物流を実現

イ) 想定している事業実施主体

荷主企業、船社、運送事業者、県、関係市

ウ) 当該事業の先駆性

日中韓相互通行による完全シームレス化の実現に向けた第一歩

エ) 関係者の合意の状況

長崎港長期構想検討委員会において、シームレス物流実現に向けた取組を関係者合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

県内造船所において、大型客船2隻の建造が2013年度から本格開始

②人材の育成・確保

<海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保>

ア) 事業内容

企業と連携した地元大学の関連科目の充実、インターンシップ

技能継承やスキルアップのためのセミナー、客船建造の地元受注に対応できる人材の育成

イ) 想定している事業実施主体

地元大学、関係企業、県、関係市

ウ) 当該事業の先駆性

全国でも八つしかない造船関連学科を有する大学の一つである長崎総合科学大学において、企業と連携しながら、造船を中心に海洋・環境産業人材を育成

エ) 関係者の合意の状況

ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会において合意済み

オ) その他当該事業の熟度を示す事項

海外でのエンジニアリング事業や海外進出

ii) 地域の責任ある関与の概要

ア) 地域において講ずる措置

a) 地域独自の税制・財政・金融上の支援措置

・ 県、市における補助、貸付、課税免除等の実施

(企業の競争力強化、技術開発・事業化・販路開拓支援、企業誘致・立地支援)

- b) 地方公共団体の権限の範囲内での規制の緩和や地域の独自ルールの設定
 - ・企業立地促進法に基づく基本計画に指定している集積業種に対する支援
- c) 地方公共団体等における体制の強化
 - ・県庁内部局横断的に、海洋エネルギーワーキンググループを設置
 - ・官民連携した新たな物流推進体制の構築
- d) その他の地域の責任ある関与として講ずる措置
 - ・日本版EMEC推進「海洋フロンティアプロジェクト」推進費（H24年度県補正予算案上程）
- イ) 目標に対する評価の実施体制

総合特区の取組状況を県・市のホームページに掲載し、地域住民の意見を求め、地域協議会において、その意見も参考にしながら協議を行う。

iii) 事業全体の概ねのスケジュール

ア) 事業全体のスケジュール

2012年度 地域協議会発足、特区指定申請書提出

2013～2017年度 各実施主体による事業実施

イ) 地域協議会の活動状況と参画メンバー構成

- ・2012年2月16日 総合特区「新アジア軸構築プロジェクト」に係るプレ協議会

<参加団体>

三菱重工業(株)長崎造船所、HTBクルーズ(株)、国立大学法人長崎大学
 (株)十八銀行、(株)親和銀行、長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会
 長崎都市経営戦略推進会議、長崎港コンテナターミナル運営協会、長崎港運協会
 長崎県、長崎市、佐世保市他

- ・2012年9月7日 「ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会」設置

<構成団体>

三菱重工業(株)長崎造船所、佐世保重工業(株)、(株)大島造船所、HTBクルーズ(株)
 国立大学法人長崎大学、学校法人長崎総合科学大学、(株)十八銀行、(株)親和銀行
 長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会、長崎都市経営戦略推進会議
 長崎港コンテナターミナル運営協会、長崎港運協会
 長崎県、長崎市、佐世保市、西海市

3. 新たな規制の特例措置等の提案について

①高付加価値船・省エネ船の建造促進

(規制の特例措置) 保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化、保税地域における蔵置期間の延長、工場立地に係る緑地規制の特例、本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例

(財政上の支援措置) 環境・省エネ性能に優れた船舶の開発・建造支援

(金融上の支援措置) 関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用

②環境配慮型技術の船舶への活用

(税制上の支援措置) とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和

(金融上の支援措置) 関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用

③造船関連技術の海洋・環境分野における活用

(財政上の支援措置) 離島地区における海底送電網整備、送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策、海洋再生可能エネルギー買取制度の先行的導入、海洋エネルギー導入に伴う漁業・水産振興、海洋エネルギー導入に伴う漁業資源維持対策、海洋エネルギー関係の特殊船の開発支援

(金融上の支援措置) 関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用

④高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築

(規制の特例措置) ダブルナンバー取得手続きの明確化、基準緩和自動車の認定手続きの明確化、車検の実施手続き等の簡素化、特殊車両通行許可に係る基準の明確化、積載物の高さ制限に係る届出制度における手続きの明確化、保管場所（貨物自動車の収容場所）に係る規制緩和、シャーシの通関手続きに係る特例措置の創設

(財政上の支援措置) 地域自主戦略交付金（外国製シャーシの公道走行に係る実証試験、電子タグなど情報通信技術を活用した物流情報システムの構築）

(金融上の支援措置) 関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用

⑤人材の育成・確保

(規制の特例措置) 外国人研修生の人数枠・受入期間の拡大

(財政上の支援措置) 海洋・環境産業に係る「人材育成講座」設置

(金融上の支援措置) 関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用

ながさき海洋・環境産業拠点特区

取組の背景

政策課題

1. 海洋における地球温暖化対策
2. 海洋環境の保全対策
3. 海洋エネルギーの実用化

長崎県のポテンシャル

- ・国内有数の造船産業地域
- ・船に関わる高度な省エネ・環境技術の存在
- ・アジアで唯一の大型客船建造実績
- ・広大な海域を有する海洋県

「造船業」の成長性

- ・貨物輸送量の伸び（人口増、経済成長）
- ・クルーズ需要の拡大
- ・省エネ技術による運航コスト削減の需要
- ・環境対策（CO2削減、バラスト水規制）

解決策となる取組

- ①高付加価値船・省エネ船の建造促進
- ②環境配慮型技術の船舶への活用
- ③造船関連技術の海洋・環境分野における活用

下支えする横断的な取組

- ④高速船の活用等による新たな港湾物流システムの構築
- ⑤人材の育成・確保

主な構成事業

- ①保税手続きの簡素化等による物流コスト削減
- ②バラスト水管理条約の発効を見据えた既存船舶等への対応
- ③造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用
- ④高速船によるシームレス物流の実現
- ⑤海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保 など

【規制・制度特例措置の提案】

- ・保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化
- ・とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和
- ・外国製シャーシの通関手続きに係る特例措置の創設 など

【地域協議会 構成団体】

三菱重工業長崎造船所、佐世保重工業、大島造船所、HTBクルーズ、長崎大学、長崎総合科学大学、十八銀行、親和銀行、長崎県商工会議所連合会、長崎県商工会連合会、長崎都市経営戦略推進会議、長崎港コンテナターミナル運営協会、長崎港運協会、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市

【評価指標・数値目標】

	(2011年度)	(2017年度)
(1) 高付加価値船・省エネ船の建造量：	160万総トン	⇒ 220万総トン
(2) バラスト水処理装置の取扱い件数（新造船、修繕等）：	6件	⇒ 100件
(3) 海洋再生可能エネルギー利用発電の総設備容量：	0 MW	⇒ 30 MW

総合特区により実現を図る目標

産業振興と環境保全・省エネ、エネルギー供給という我が国の経済社会課題の解決に貢献する

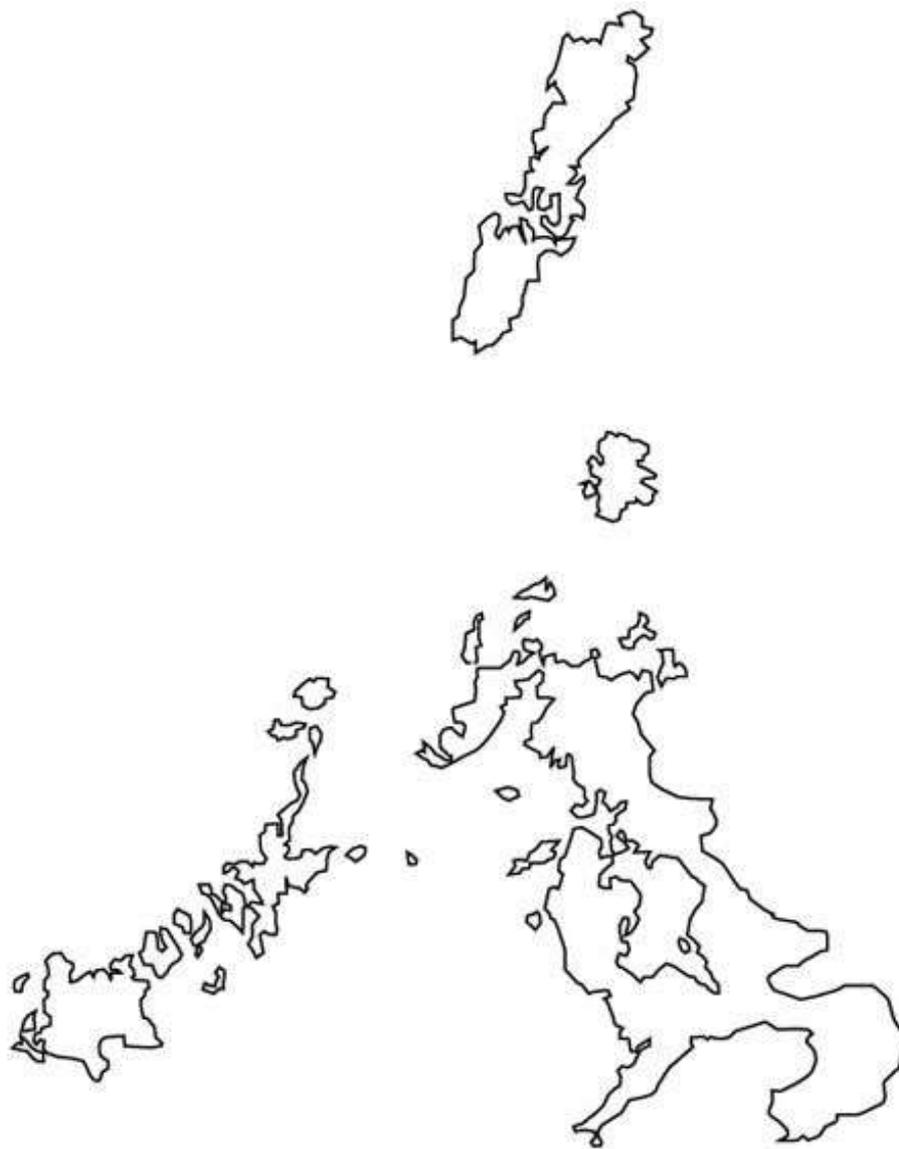
「ながさき海洋・環境産業モデル」の実現

長崎県の地域経済の活性化



別添4 指定申請書の区域に含まれる行政区画を表示した図面

長崎県全域



ながさき海洋・環境産業拠点特区

別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図①

(注) 図中、朱線は磁北線を示す(以下同じ)。

①_ii_① (保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長) の適用を想定している区域

①_ii_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

①_ii_⑤ (外国製シャーシの通関手続きに係る特例措置) の適用を想定している区域

長崎港小ヶ倉柳埠頭

長崎港小ヶ倉柳埠頭地区指定保税地域として、関税法第37条第4項の規定に基づき、平成14年3月26日付け長崎税関掲示第31号及び第32号により公告された以下の区域

長崎市小ヶ倉三丁目76番地先にある小ヶ倉柳埠頭岸壁北端北緯32度42分20秒、東経129度50分34秒の地点を起点とし、

同地点から 98度40分49秒の方向へ引いた線上247.41mの地点、

同地点から188度39分50秒の方向へ引いた線上 20.65mの地点、

同地点から152度40分33秒の方向へ引いた線上 4.29mの地点、

同地点から188度42分17秒の方向へ引いた線上 29.47mの地点、

同地点から235度57分59秒の方向へ引いた線上 4.16mの地点、

同地点から 97度28分20秒の方向へ引いた線上 18.64mの地点、

同地点から 98度38分04秒の方向へ引いた線上131.32mの地点、

同地点から 57度49分07秒の方向へ引いた線上 4.21mの地点、

同地点から 8度34分08秒の方向へ引いた線上 29.51mの地点、

同地点から323度10分09秒の方向へ引いた線上 4.14mの地点、

同地点から 98度38分27秒の方向へ引いた線上 17.81mの地点、

同地点から 98度28分53秒の方向へ引いた線上 9.76mの地点、

同地点から 8度24分54秒の方向へ引いた線上 8.39mの地点、

同地点から 7度07分55秒の方向へ引いた線上 12.31mの地点、

同地点から278度40分49秒の方向へ引いた線上176.79mの地点、

を順次結んだ線によって囲まれる土地 8,959.99 m²。

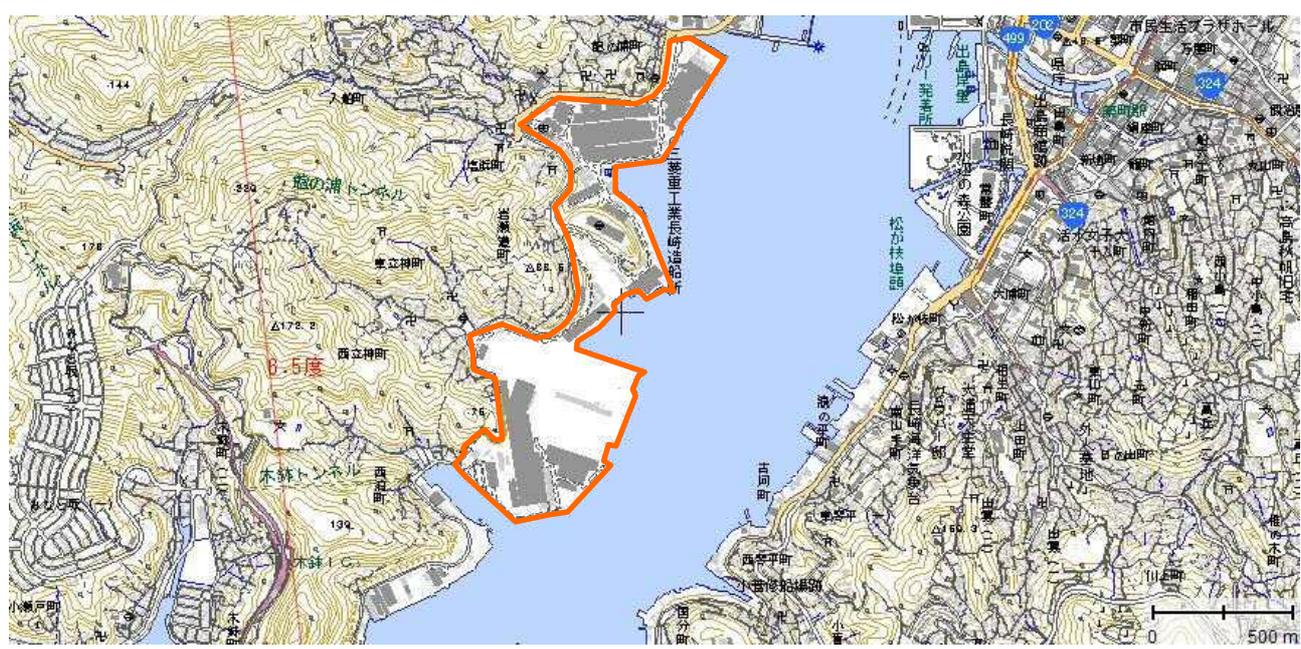


別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図②

- ①_ii_① (保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長) の適用を想定している区域
- ①_ii_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

三菱重工業㈱長崎造船所本工場

所在地 長崎市飽の浦町1番1号



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図③

- ①_ii_① (保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長) の適用を想定している区域
- ①_ii_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

三菱重工業㈱長崎造船所香焼工場

所在地 長崎市香焼町 180 番地



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図④

①_ii_① (保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長) の適用を想定している区域

①_ii_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

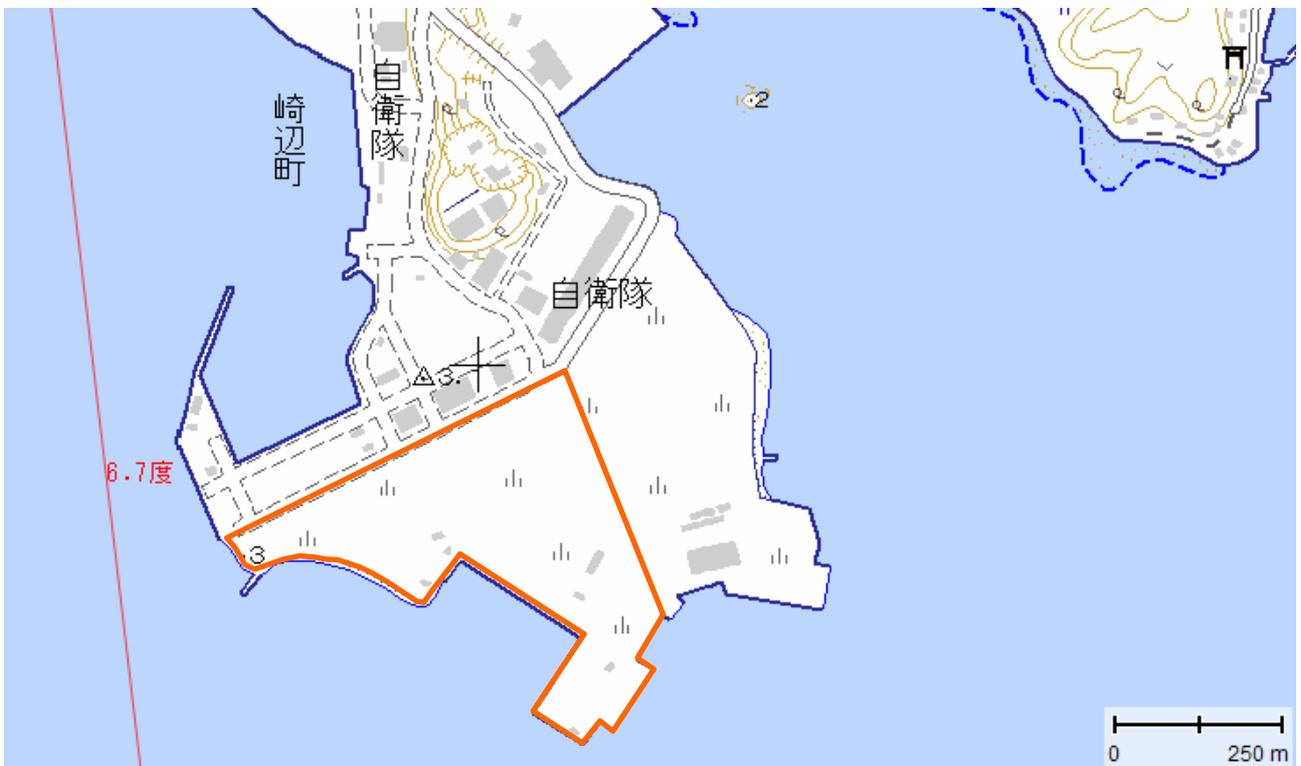
佐世保重工業(株)佐世保造船所 (本工場)

所在地 佐世保市立神町



佐世保重工業(株)佐世保造船所 (崎辺工場)

所在地 佐世保市崎辺町1 1番地2



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑤

- ①_ii_① (保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化及び保税地域における蔵置期間の延長) の適用を想定している区域
- ①_ii_② (本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置) の適用を想定している区域
- ①_ii_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

(株)大島造船所

所在地 西海市大島町 1605 番地 1



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑥

①_ii_④（外国製シャーシの公道走行に係る特例措置）の適用を想定している区域

神ノ島工業団地

長崎市神ノ島町3丁目・小瀬戸町



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑦

①_ii_②（本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置）の適用を想定している区域

西海市の(株)大島造船所本工場と同市大島町真砂地区の同社工場間を結ぶ経路

延長 約1 km



別記 (①_ii_②関係)

本工場と飛び地工場の公道輸送に係る特例措置の適用を想定している区域 (経路)

西海市の(株)大島造船所本工場と同市大島町真砂地区の同社工場間を結ぶ経路

経路番号	通行区分	出発地	目的地	
	往 復	西海市大島町 1605-1 (株)大島造船所 本工場	西海市大島町馬込 (株)大島造船所 加工組立工場	
路線名		一般県道長崎県194号線 (黒瀬馬込線)	臨港道路	臨港道路
交差点名	大島造船所前 #492945F005	馬 込 港 #4929450014	#4929450172	#4929450173
路線名	臨港道路			
交差点名	#4929450015			

別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑧

①_ii) _③（とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和）の適用を想定している区域

長崎港港湾区域

竜ヶ崎から玄牛鼻まで引いた線、香焼梅の木鼻（北緯 32 度 40 分 48 秒、東経 129 度 48 分 55 秒）から深堀芝ノ尾岬（北緯 32 度 40 分 19 秒、東経 129 度 49 分 9 秒）まで引いた線及び陸岸より囲まれた水面並びに浦上川梁川橋及び中島川玉江橋の各下流の河川水面。ただし、漁港漁場整備法により指定された深堀漁港並びに福田漁港の漁港区域を除く。

（昭和 47 年 10 月 27 日長崎県告示第 739 号）

面積 約 2,916ha



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑨

①_ii) _③ (とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和) の適用を想定している区域

佐世保港港湾区域

長浦岬南端から中瀬戸島南端に引いた線、立石崎突端から北緯 33 度 10 分 11.944 秒、東経 129 度 37 分 51.884 秒の地点まで引いた線、同地点から北緯 33 度 5 分 59.969 秒、東経 129 度 39 分 51.870 秒の地点まで引いた線、同地点から寄船崎 (水尻鼻) まで引いた線、猪ノ首鼻から口木崎まで引いた線、早岐瀬戸観潮橋及び陸岸により囲まれた海面、並びに佐世保川平瀬橋、日宇川新地橋及び相浦川敷島橋各下流の河川水面。ただし、漁港漁場整備法により指定された柿ノ浦漁港を除く。

面積 約 5,808ha



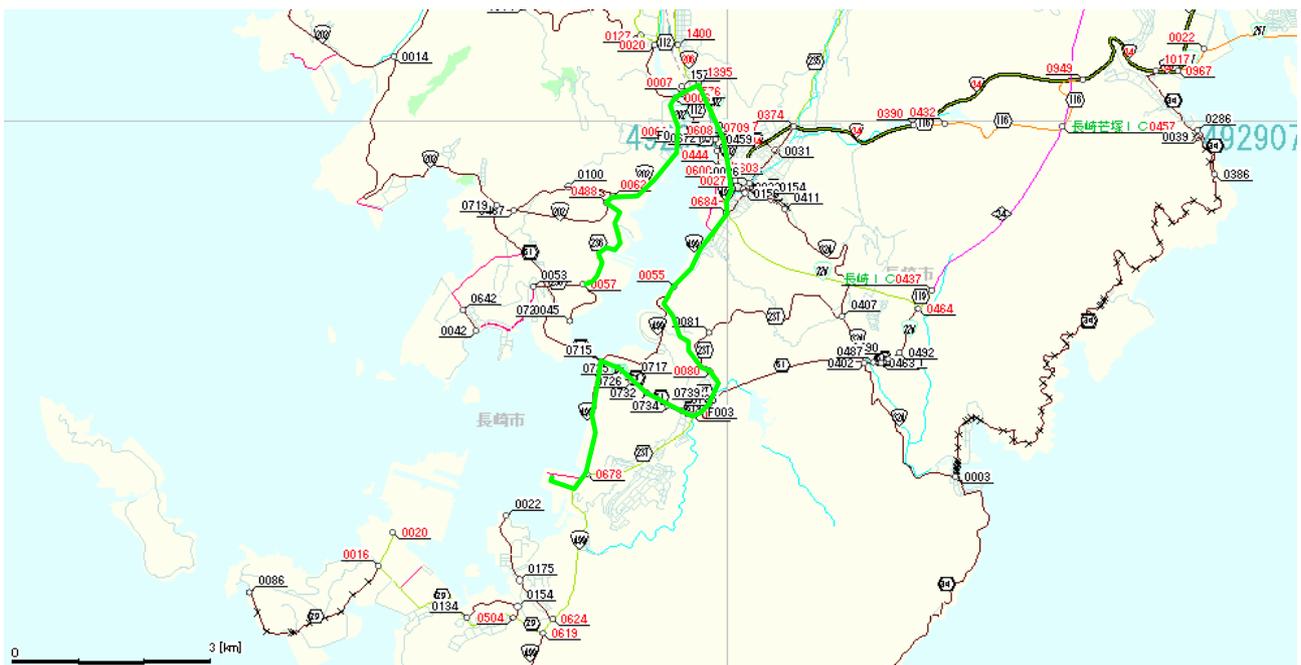
別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑩

①_ii) _④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

【1-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業(株)長崎造船所本工場 (女神大橋経由)
延長 約11km



【1-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業(株)長崎造船所本工場 (稲佐橋経由)
延長 約13km



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑪

①_ii) _④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

【2-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業(株)長崎造船所香焼工場
延長 約8 km

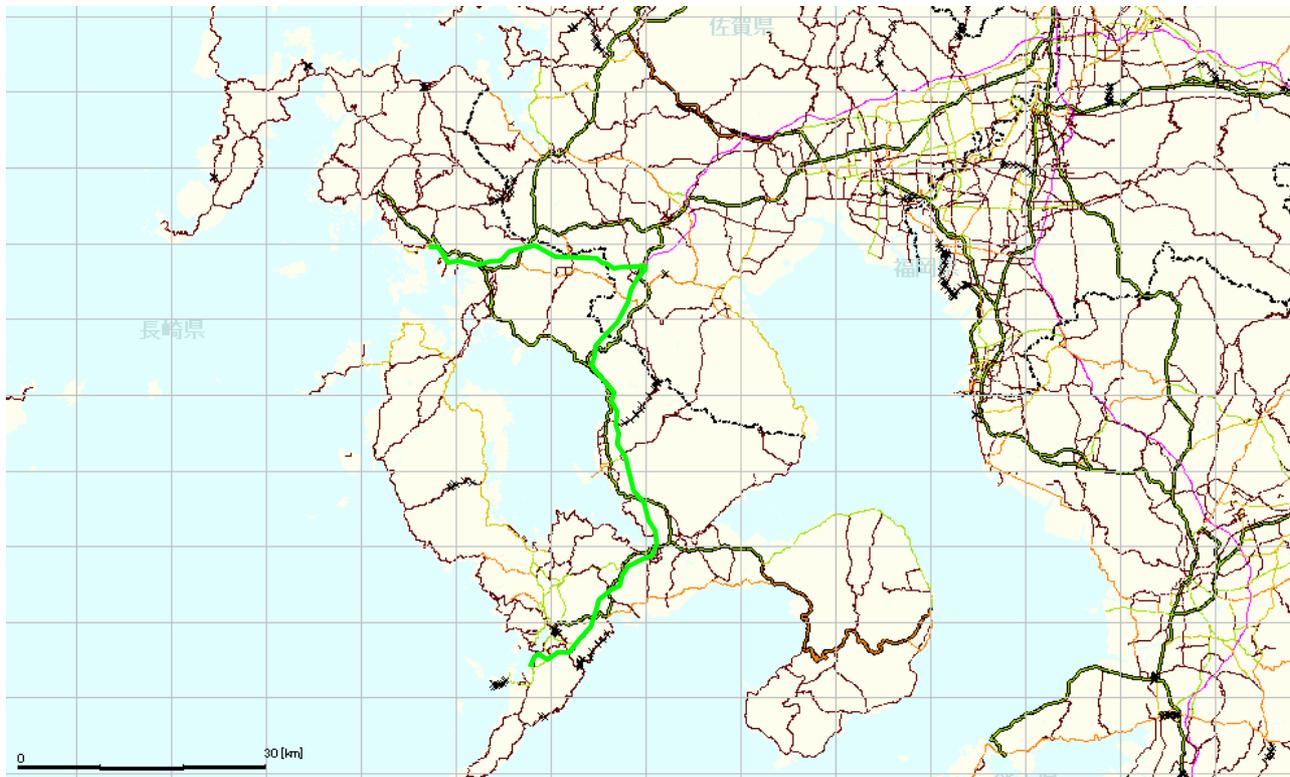


別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑫

①_ii)_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

【3-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～佐世保重工業(株)佐世保造船所 (長崎自動車道経由)

延長 約 98 km



【3-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～佐世保重工業(株)佐世保造船所 (西海市経由)

延長 約 78 km



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑬

①_ii)_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

【4-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～(株)大島造船所 (一般国道206号經由)

延長 約 68 km



【4-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～(株)大島造船所 (臨港道路畝刈時津線～一般国道202号經由)

延長 約 69 km



別添5 縮尺、方位、目標となる地物及び総合特区を表示した付近見取図⑭

①_ii)_④ (外国製シャーシの公道走行に係る特例措置) の適用を想定している区域

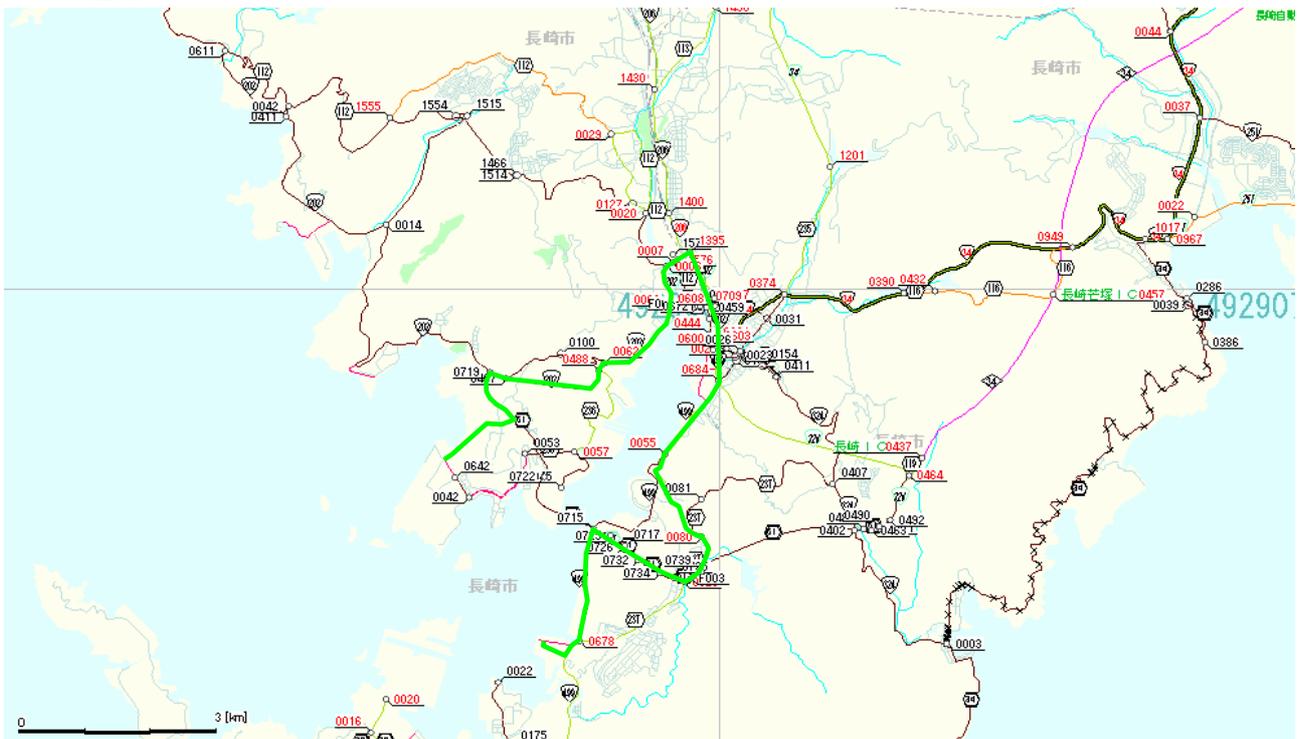
【5-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～神ノ島工業団地 (女神大橋経由)

延長 約9 km



【5-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～神ノ島工業団地 (稲佐橋経由)

延長 約16 km



別記 (①_ii_④関係)

外国製シャーシの公道走行に係る特例措置の適用を想定している区域 (経路)

【1-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業(株)長崎造船所本工場 (女神大橋経由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
1-1	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	長崎市東立神町 (立神ドック)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	小ヶ倉#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	#4929060725	#4929060722
路線名	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	一般国道202号線	一般国道202号線	一般県道長崎県236号線 (神/島飽/浦線)
交差点名	#4929060719	#4929060487	#4929060488	西泊#4929060057

【1-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業(株)長崎造船所本工場 (稲佐橋経由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
1-2	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	長崎市東立神町 (立神ドック)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町4丁目#4929060732	新戸町#4929060734
路線名	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	一般県道長崎県237号線 (小ヶ倉田上線)	市道長崎市3号線 (古河上戸町線)	一般国道499号線
交差点名	新戸町2丁目 #4929060329	上戸町#4929060080	古河町#4929060055	市民病院前 #4929060684
路線名	一般国道499号線	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	大波止#4929060601	長崎駅前南口 #4929060607	宝町#4929161395	#4929161576
路線名	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線	一般県道長崎県236号線 (神/島飽/浦線)
交差点名	稲佐橋#4929160006	旭町#4929060069	#4929060488	西泊#4929060057

【2-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～三菱重工業㈱香焼工場

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
2-1	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	長崎市香焼町 (香焼ドック)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	小ヶ倉#4929060678
路線名	一般国道499号線	一般国道499号線	主要地方道長崎県29号 線(香焼江川線)	主要地方道長崎県29号 線(香焼江川線)
交差点名	#4929060624	江川#4929060619	#4929060504	深浦#4929060016
路線名	市道長崎市1号線 (本町蔭/尾線)			
交差点名	三菱香焼工場正門前 #4929060020			
路線名	同上			
交差点名	同上			
路線名	同上			主要地方道長崎県29号 線(香焼江川線)
交差点名	同上			#4929060592
路線名	臨港道路			
交差点名	#4929060017			

【3-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～佐世保重工業(株)佐世保造船所(長崎自動車道経由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
3-1	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	佐世保市立神町 (SSK 佐世保造船所)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町4丁目#4929060732	新戸町#4929060739
路線名	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	一般国道324号	一般県道長崎県119号線 (長崎インター線)
交差点名	田上高架橋 #4929070487	#4929070492	#4929070464	長崎インター #4929070437
路線名	高速自動車国道34号線 (長崎自動車道)	自動車専用国道497号線 (西九州自動車道)	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)
交差点名	武雄 JCT#4929570106	佐世保みなと IC#4929550284	#4929550032	#4929550057
路線名	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)	市道佐世保相浦循環線 (SSKハイパス)	市道佐世保相浦循環線 (SSKハイパス)
交差点名	#4929550073	#4929550089	#4929550082	#4929550380

【3-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～佐世保重工業(株)佐世保造船所(西海市經由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
3-2	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	佐世保市立神町 (SSK 佐世保造船所)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町4丁目#4929060732	新戸町#4929060734
路線名	主要地方道長崎県51号線 (長崎南環状線)	一般県道長崎県237号線 (小ヶ倉田上線)	市道長崎市3号線 (古河上戸町線)	一般国道499号線
交差点名	新戸町2丁目 #4929060329	上戸町#4929060080	古河町#4929060055	市民病院前 #4929060684
路線名	一般国道499号線	一般国道499号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	玉江橋#4929060600	大波止#4929060601	長崎駅前南口 #4929060607	長崎駅前 #4929060608
路線名	一般国道202号線	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道206号線
交差点名	宝町#4929161395	#4929161400	#4929161446	#4929161451
路線名	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道206号線
交差点名	川平町#4929161457	#4929260076	#4929260078	#4929260080
路線名	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道206号線
交差点名	#4929260138	#4929260134	#4929260040	#4929360006
路線名	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	#4929350036	小迎#4929450016	小迎外入口#4929450182	#4929460024
路線名	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	針尾外入口#4929460051	江上#4929560334	#4929560023	江上#4929560282
路線名	一般国道206号線	一般国道206号線	一般国道35号線	一般国道35号線
交差点名	#4929560417	#4929560348	#4929560351	#4929550330
路線名	一般国道35号線	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)	主要地方道長崎県11号線 (佐世保日野松浦線)
交差点名	#4929550338	#4929550057	#4929550073	#4929550089
路線名	市道佐世保相浦循環線 (SSKハ ^o イ ^o ス)	市道佐世保相浦循環線 (SSKハ ^o イ ^o ス)		
交差点名	#4929550082	#4929550380		

【4-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～(株)大島造船所(一般国道 206 号線經由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
4-2	往復	長崎市小ヶ倉 3 丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	西海市大島町 (大島造船所)	
路線名		臨港道路	一般国道 499 号線	一般国道 499 号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	#4929060678
路線名	一般国道 499 号線	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町 4 丁目#4929060732	新戸町#4929060734
路線名	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	一般県道長崎県 237 号線(小ヶ倉田上線)	市道長崎市 3 号線(古河上戸町線)	一般国道 499 号線
交差点名	新戸町 2 丁目 #4929060329	上戸町#4929060080	古河町#4929060055	市民病院前 #4929060684
路線名	一般国道 499 号線	一般国道 499 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線
交差点名	玉江橋#4929060600	大波止#4929060601	長崎駅前南口 #4929060607	長崎駅前 #4929060608
路線名	一般国道 202 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線
交差点名	宝町#4929161395	#4929161400	#4929161446	#4929161451
路線名	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線
交差点名	川平町#4929161457	#4929260076	#4929260078	#4929260080
路線名	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線
交差点名	#4929260138	#4929260134	#4929260040	#4929360006
路線名	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 202 号線	主要地方道長崎県 43 号線(西彼太田和港線)
交差点名	#4929350036	小迎#4929450016	#4929450019	#4929450045
路線名	主要地方道長崎県 43 号線(西彼太田和港線)	主要地方道長崎県 43 号線(西彼太田和港線)	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線
交差点名	#4929450134	#4929450133	#4929450008	#4929450127
路線名	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	一般県道長崎県 243 号線(寺島馬込港線)
交差点名	#4929450129	#4929450103	#4929450104	#4929450011
路線名	主要地方道長崎県 15 号線(崎戸大島線)	一般県道長崎県 194 号線(黒瀬馬込港線)		
交差点名	#4929450014	#492945F005		

【4-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～(株)大島造船所(臨港道路畝刈時津線～一般国道 202 号線經由)

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
4-2	往復	長崎市小ヶ倉 3 丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	西海市大島町 (大島造船所)	
路線名		臨港道路	一般国道 499 号線	一般国道 499 号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	#4929060678
路線名	一般国道 499 号線	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町 4 丁目#4929060732	新戸町#4929060734
路線名	主要地方道長崎県 51 号線(長崎南環状線)	一般県道長崎県 237 号線(小ヶ倉田上線)	市道長崎市 3 号線(古河上戸町線)	一般国道 499 号線
交差点名	新戸町 2 丁目 #4929060329	上戸町#4929060080	古河町#4929060055	市民病院前 #4929060684
路線名	一般国道 499 号線	一般国道 499 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線
交差点名	玉江橋#4929060600	大波止#4929060601	長崎駅前南口 #4929060607	長崎駅前 #4929060608
路線名	一般国道 202 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線	一般国道 206 号線
交差点名	宝町#4929161395	#4929161400	#4929161446	#4929161451
路線名	一般国道 206 号線	臨港道路(畝刈時津線)	臨港道路(畝刈琴海線)	臨港道路(畝刈琴海線)
交差点名	川平町#4929161457	#4929161520	#4929161535	#4929161492
路線名	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線
交差点名	#4929150005	#4929250008	#4929250009	#4929350038
路線名	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線	一般国道 202 号線
交差点名	#492935F004	#4929450133	#4929450008	#4929450127
路線名	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	主要地方道長崎県 52 号線(大島太田和線)	一般県道長崎県 243 号線(寺島馬込港線)
交差点名	#4929450129	#4929450103	#4929450104	#4929450011
路線名	主要地方道長崎県 15 号線(崎戸大島線)	一般県道長崎県 194 号線(黒瀬馬込港線)		
交差点名	#4929450014	#492945F005		

【5-1】長崎港小ヶ倉柳埠頭～神ノ島工業団地（女神大橋経由）

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
5-1	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	長崎市神ノ島3丁目 (神ノ島工業団地)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	小ヶ倉#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	#4929060725	#4929060722
路線名	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	臨港道路		
交差点名	#4929060716	#4929060644		

【5-2】長崎港小ヶ倉柳埠頭～神ノ島工業団地（稲佐橋経由）

経路番号	通行区分	出発地	目的地	備考
5-2	往復	長崎市小ヶ倉3丁目 (長崎港小ヶ倉柳埠頭)	長崎市神ノ島3丁目 (神ノ島工業団地)	
路線名		臨港道路	一般国道499号線	一般国道499号線
交差点名	#4929060029	#4929060537	#4929060539	小ヶ倉#4929060678
路線名	一般国道499号線	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)
交差点名	#4929060715	#4929060726	戸町4丁目#4929060732	新戸町#4929060734
路線名	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	一般県道長崎県237号線 (小ヶ倉田上線)	市道長崎市3号線 (古河町上戸町線)	一般国道499号線
交差点名	新戸町2丁目 #4929060329	上戸町#4929060080	古河町#4929060055	市民病院町#4929060684
路線名	一般国道499号線	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	大波止#4929060601	長崎駅前南口 #4929060607	宝町#4929161395	#4929161576
路線名	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線	一般国道202号線
交差点名	稲佐橋#4929160006	旭町#4929060069	#4929060488	#4929060719
路線名	主要地方道長崎県51号 線(長崎南環状線)	臨港道路		
交差点名	#4929060716	#4929060644		

地域活性化総合特別区域の指定申請に伴う新たな規制の特例措置等の提案書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎県知事 中村 法道

総合特別区域法第33条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域の指定申請に伴い、新たな規制の特例措置その他の特別の措置として、別紙提案書の通り提案します。

本提案は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案です。

地域活性化総合特別区域の指定申請に伴う新たな規制の特例措置等の提案書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎市長 田上 富久

総合特別区域法第33条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域の指定申請に伴い、新たな規制の特例措置その他の特別の措置として、別紙提案書の通り提案します。

本提案は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案です。

地域活性化総合特別区域の指定申請に伴う新たな規制の特例措置等の提案書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

佐世保市長 朝長 則男

総合特別区域法第33条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域の指定申請に伴い、新たな規制の特例措置その他の特別の措置として、別紙提案書の通り提案します。

本提案は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案です。

地域活性化総合特別区域の指定申請に伴う新たな規制の特例措置等の提案書

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

西海市長 田中 隆一

総合特別区域法第33条第1項の規定に基づき、地域活性化総合特別区域の指定申請に伴い、新たな規制の特例措置その他の特別の措置として、別紙提案書の通り提案します。

本提案は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同提案です。

別添 9 地域協議会の協議の概要

地域協議会の名称	ながさき海洋・環境産業拠点特区地域協議会
地域協議会の設置日	平成24年9月7日
地域協議会の構成員	三菱重工業(株)長崎造船所、佐世保重工業(株)、(株)大島造船所 HTBクルーズ(株) 国立大学法人長崎大学、学校法人長崎総合科学大学 (株)十八銀行、(株)親和銀行 長崎商工会議所連合会、長崎県商工会連合会 長崎都市経営戦略推進会議 長崎港コンテナターミナル運営協会、長崎港運協会 長崎県、長崎市、佐世保市、西海市
協議を行った日	平成24年9月7日
協議の方法	協議会を開催
協議会の意見の概要	1. 人材育成は、大学と企業が連携していくことが大切である。 2. 中小造船はどのような関係になるのか。 3. シームレス物流については、部会をつくって進めてはどうか。 4. 海洋県長崎、造船長崎、チャレンジすることが大事。連携して取り組んでいきたい。
意見に対する対応	1. 産学官が相互に協力し合って取組を進めていくことを確認。 2. この取組の効果を中小造船にも波及させていきたい。 3. 内容を確認の上、必要があれば部会を置く。 4. 特区申請に向けて、連携して進めていくことを確認。
協議を行った日	平成24年9月13日～25日
協議の方法	持ち回りによる協議会を開催
協議会の意見の概要	1. 海洋環境の保全対策としてのバラスト水処理装置設置工事的な世界的な需要を取り込むため、入港時に課税されるとん税及び特別とん税の非課税要件の緩和ができないか。 2. 高速船の活用等による新たな港湾物流のシステムの構築について、実現を目指す時期を特定すべき。 3. 海洋エネルギーの実用化の解決策として、海洋再生可能エネルギーによる発電ファームの導入を進めるべき。
意見に対する対応	1. 県内造船所の受注促進ため、税制の支援措置として申請書に追加し、関係者で調整中である。 2. 目標として2015年度からの開始を目指す旨申請書に記載した。 3. 発電ファームの導入促進について申請書に記載した。

別添 10 指定申請書に記載した事業で、併せて提案した規制の特例措置等の適用を見込む事業の一覧（参考資料）

事業名	適用を見込む規制の特例措置等	新たな提案
保税手続きの簡素化等による物流コスト削減	<ul style="list-style-type: none"> ・保税地域間を運送する場合の手続きの簡素化（規制の特例措置） ・保税地域における蔵置期間の延長（規制の特例措置） 	<p>○</p> <p>○</p>
海洋・環境関連企業の集積	<ul style="list-style-type: none"> ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） ・工場立地に係る緑地規制の特例措置（規制の特例措置） 	○
CO ₂ 削減船・NO _x 削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造	<ul style="list-style-type: none"> ・環境・省エネ性能に優れた船舶の開発・建造支援（財政上の支援措置） ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） 	○
本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置	<ul style="list-style-type: none"> ・本工場と飛び地工場間の公道輸送に係る特例措置（規制の特例措置） 	○
バラスト水管理条約の発効を見据えた既存船舶等への対応	<ul style="list-style-type: none"> ・とん税及び特別とん税の非課税要件の緩和（税制上の支援措置） ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） 	○
造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用	<ul style="list-style-type: none"> ・離島地区における海底送電網整備（財政上の支援措置） ・送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策（財政上の支援措置） ・海洋再生可能エネルギー買取制度の先行的導入（財政上の支援措置） ・海洋エネルギー導入に伴う漁業・水産振興（財政上の支援） ・海洋エネルギー導入に伴う漁業資源維持対策（財政上の支援） ・海洋エネルギー関係の特殊船の開発支援（財政上の支援） ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） 	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>

<p>高速船によるシームレス物流の実現</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ダブルナンバー取得手続きの明確化（規制の特例措置） ・基準緩和自動車の認定手続きの明確化（規制の特例措置） ・車検の実施手続き等の簡素化（規制の特例措置） ・特殊車両通行許可に係る基準の明確化（規制の特例措置） ・積載物の高さ制限に係る届出制度における手続きの明確化（規制の特例措置） ・保管場所（貨物自動車の収容場所）に係る規制緩和（規制の特例措置） ・シャーシの通関手続きに係る特例措置の創設（規制の特例措置） ・地域自主戦略交付金（外国製シャーシの公道走行に係る実証試験）（財政上の支援措置） ・地域自主戦略交付金（電子タグなど情報通信技術を活用した物流情報システムの構築）（財政上の支援措置） ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） 	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>
<p>海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外国人研修生の人数枠・受入期間の拡大（規制の特例措置） ・海洋・環境産業に係る「人材育成講座」設置（財政上の支援措置） ・関連事業への融資に対する総合特区利子補給金の活用（金融上の支援措置） 	<p>○</p> <p>○</p> <p>○</p>

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望（参考資料）

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎県知事 中村 法道

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望を別紙の通り提出
します。

本要望は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同要望です。

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望（参考資料）

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

長崎市長 田上 富久

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望を別紙の通り提出
します。

本要望は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同要望です。

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望（参考資料）

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

佐世保市長 朝長 則男

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望を別紙の通り提出
します。

本要望は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同要望です。

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望（参考資料）

平成24年9月28日

内閣総理大臣 野田 佳彦 殿

西海市長 田中 隆一

地域活性化総合特別区域の指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望を別紙の通り提出
します。

本要望は、長崎県、長崎市、佐世保市、西海市の共同要望です。

別添11 指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望

●基本事項

地方公共団体に関する情報	地方公共団体名	長崎県、長崎市、佐世保市、西海市					
総合特別区域の名称	ながさき海洋・環境産業拠点特区	国際・地域の別	地域	対象地域	長崎県全域	計画期間	平成25年度～平成29年度（5年間）

●国の財政支援を希望する事業

事業番号	事業名	事業内容	実施主体	所管省庁名	国の制度名	新規拡充既存	新規・拡充内容	規制改革実現必要性の有無	備考	総事業費 (単位:千円)	うち、国費 (単位:千円)	H25		H26		H27		H28		H29		
												事業費 (単位:千円)	国費 (単位:千円)									
1	CO2削減船・NOx削減船・省エネ船など環境に配慮した船舶の開発・建造	船舶からのCO2やNOx(窒素酸化物)の排出削減や燃費向上など、環境・省エネ性能において、他の追随を許さない優れた船舶の開発・建造を目標に、民間における世界最先端の海洋環境技術開発を進める。	造船各社	国土交通省	海洋産業の戦略的育成のための総合対策(H25年度概算要求に計上)	新規	船舶からのCO2やNOx(窒素酸化物)の排出削減や燃費向上など、環境・省エネ性能に優れた船舶の開発・建造に係る民間事業者の経費の補助	無		200,000	100,000	100,000	50,000	100,000	50,000							
2	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用(離島地区における海底送電網整備・国)	海洋エネルギーのポテンシャルを有しているが、送電網が脆弱もしくは未整備である離島地区における送電網(海底送電網)を整備する。	国土交通省	国土交通省		新規	わが国の新たなエネルギーミックスの姿を実現するとともに、国土の保全、国境離島の活性化に資するため、海洋エネルギーのポテンシャルを有する国境離島にかかる海底送電網について、新たな公共インフラとして、国において、これを整備する。	無	H26:FS H27~H28:現地等各種調査調整等 H29~:整備	30,000,000	30,000,000			30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000	29,910,000	29,910,000	
3	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用(離島地区における海底送電網整備・電力事業者)	海洋エネルギーのポテンシャルを有しているが、送電網が脆弱もしくは未整備である離島地区における送電網(海底送電網)を整備する。	電力事業者	経済産業省	再生可能エネルギー関連システム整備事業(H25年度概算要求に計上)	新規	わが国の新たなエネルギーミックスの姿を実現するとともに、国土の保全、国境離島の活性化に資するため、海洋エネルギーのポテンシャルを有する国境離島にかかる海底送電網について、国が重点整備地域とした上で、電力事業者と連携し整備する。	無	H25~	125,000,000	125,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	25,000,000	
4	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用(送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策)	海洋エネルギー等の再生可能エネルギーのポテンシャルを有しているが、送電網が脆弱な地区や独立電源の離島における送電網や系統安定化対策を実施する。	電力事業者	経済産業省	再生可能エネルギー系統制御実証事業委託費(H25年度概算要求に計上)	新規	海洋エネルギー等再生可能エネルギーの導入促進を図るため、次の3つの対策について、電力事業者を支援する。 ①送電網・変電所等の整備 ②蓄電池の整備 ③揚水発電など余剰電力の各種貯蔵方策や有効活用に関する対策及び海洋エネルギー発電地域 ・蓄電池換算2.5MW相当/年を想定	無	H25~	2,500,000	2,500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000	500,000
5	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用(海洋再生可能エネルギー買取制度の先行導入)	本特区地域における海洋再生可能エネルギー買取制度の先行導入 海洋再生可能エネルギー買取制度先行導入支援事業(仮称)	電力事業者	経済産業省		新規	現在買取制度の対象となっていない海洋再生可能エネルギーについて、先行的に買取制度を導入するための電力事業者への助成制度 ・第1段階:実証事業による発電による余剰電力について買取、発電事業者は、収益を地元活性化策へ還元。 ・第2段階:商用化できる水準の価格で買取、実用化事例を創出する。	無	H26~													

別添11 指定申請書に記載した事業ごとの支援措置の要望

●基本事項

地方公共団体に関する情報	地方公共団体名	長崎県、長崎市、佐世保市、西海市					
総合特別区域の名称	ながさき海洋・環境産業拠点特区	国際・地域の別	地域	対象地域	長崎県全域	計画期間	平成25年度～平成29年度（5年間）

●国の財政支援を希望する事業

事業番号	事業名	事業内容	実施主体	所管省庁名	国の制度名	新規拡充既存	新規・拡充内容	規制改革実現必要性の有無	備考	総事業費 (単位:千円)	うち、国費 (単位:千円)	H25		H26		H27		H28		H29	
												事業費 (単位:千円)	国費 (単位:千円)								
6	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用 (海洋エネルギー導入に伴う漁業・水産振興)	海洋再生可能エネルギーの実証フィールドや実導入地域に対する交付金制度を創設し、漁業・水産振興事業の追加採択を可能にする。 漁業振興促進型・海洋再生可能エネルギー導入促進交付金事業(仮称)	県・市町、漁業協同組合等	経済産業省		新規	海洋再生可能エネルギーの実証フィールドや実導入地域に対する交付金制度を創設し、漁業・水産振興事業の追加採択を可能にする。海洋再生可能エネルギーの活用地域毎に適した水産振興事業を選択できる制度とする。 <活用できる振興事業は、農水省はじめ他省庁の事業の選択を可とする制度>	無	H26～	400,000	400,000			100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
7	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用 (海洋エネルギー導入に伴う漁業資源維持対策)	①地域重要資源の種苗放流に係る経費に対する支援(定額) ②(産場機能をもつ)増殖場の造成 ③(中層浮魚礁等)人工礁の集成的配備	漁業協同組合、漁業者団体等	水産庁		新規	①漁場の占有による漁業や稚仔魚の生息に対する影響を緩和し、漁業資源を維持するために重点的な放流を行う。 ②稚仔魚の生育場を積極的に整備し、漁業資源の維持増大を図る。 ③人工魚礁を積極的に配備し、漁業とエネルギー事業の共存を図る。	無		①10,000 ②(規模等による) ③(規模等による)	①10,000 ②規模等による ③規模等による										
8	造船関連技術の海洋エネルギー分野での活用 (海洋エネルギー関係の特殊船の開発支援)	洋上風力発電設置船などの海洋エネルギー関係の特殊船の開発を行う。	造船各社	国土交通省	海洋産業の戦略的育成のための総合対策(H25年度概算要求に計上)	新規	海洋エネルギー関係の特殊船開発に係る民間事業者の開発経費の補助	無		200,000	100,000	100,000	50,000	100,000	50,000						
9	高速船によるシームレス物流の実現 (外国製シャーシの公道走行に係る実証試験)	シームレス物流の実現を目的に、車検の審査手続等の詳細な検討、及び安全性の確認のため、中国製シャーシの公道走行に係る実証試験を行う。	県、物流事業者	国土交通省	地域自主戦略交付金(効果促進事業)	既存		無		10,000	5,000			10,000	5,000						
10	高速船によるシームレス物流の実現 (電子タグなど情報通信技術を活用した物流情報システムの構築)	電子タグやリーダーなど情報通信技術を活用し、シャーシの適正管理並びにコンテナ及びシャーシの輸出入手続の迅速化に向けたシステム構築のための実証試験を行う。	県、物流事業者	国土交通省	地域自主戦略交付金(効果促進事業)	既存		無		25,000	12,500			25,000	12,500						
11	海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保(海洋・環境産業に係る「人材育成講座」設置)	海洋・環境産業に従事する人材の育成・確保のため、地元大学において関連科目の充実を図り、企業と連携した教育を展開する。	長崎総合科学大学	文部科学省		新規	海洋・環境産業に係る「人材育成講座」設置への財政支援 (講座概要) 募集人員20名、講師数4名、時間年間30時間 (必要機器) コンピューター一式20台、CADシステム一式	無		20,000	20,000	10,000	10,000	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500	2,500