

【構造改革特別区域計画】

変更後	変更前
<p>4 構造改革特別区域の特性 (略)</p> <p>しかしながら、新日本製鐵株の工場建屋は港湾背後に位置しており、従来は専用埠頭から鉄道による大ロット輸送(1回当り200トン)を行っていたが、高炉休止による生産設備見直しの一環として鉄道輸送からトラック輸送に切り替えたものの、<u>国道と市道の2箇所の公道横断があるため車両の総重量、長さ及び最小回転半径に係る規制により輸送効率が大幅に低下</u>しており、他地域の鉄鋼業者に比べて劣位の状況となっている。</p> <p>(略)</p>	<p>4 構造改革特別区域計画の特性 (略)</p> <p>しかしながら、新日本製鐵株の工場建屋は港湾背後に位置しており、従来は専用埠頭から鉄道による大ロット輸送(1回当り200トン)を行っていたが、高炉休止による生産設備見直しの一環として鉄道輸送からトラック輸送に切り替えたものの、<u>国道と市道の2箇所の公道横断があるため車両総重量に係る規制により輸送効率が大幅に減少</u>しており、他地域の鉄鋼業者に比べて劣位の状況となっている。</p> <p>(略)</p>
<p>5 構造改革特別区域計画の意義 (略)</p> <p>このように、我が国を取り巻く産業構造や国際・国内物流システムの改革が急務であることに鑑み、分割可能な貨物を輸送するトレーラの<u>車両の総重量、長さ及び最小回転半径の制限を緩和</u>することにより、<u>輸送回数の削減</u>により輸送コスト並びにCO2削減による環境問題の解決に寄与し、加えて交通量削減による安全性向上も図られることから、釜石港地域における産業経済の活性化が期待される。</p>	<p>5 構造改革特別区域計画の意義 (略)</p> <p>このように、我が国を取り巻く産業構造や国際・国内物流システムの改革が急務であることに鑑み、分割可能な貨物を輸送するトレーラの<u>車両総重量の制限を緩和</u>することにより、<u>輸送車両台数の削減</u>により輸送コスト並びにCO2削減による環境問題の解決に寄与し、加えて交通量削減による安全性向上も図られることから、釜石港地域における産業経済の活性化が期待される。</p>
<p>6 構造改革特別区域計画の目標 (略)</p> <p>とりわけ、釜石市内の鉄鋼企業では明治時代より鉄道輸送を中心とした大ロット輸送を行ってきたものの、競争激化により合理化を余儀なくされ、平成6年には鉄道輸送を廃止し全面トラック輸送体制に切り替えたことから、<u>車両総重量規制による小ロット輸送の問題が顕在化</u>してきた。</p> <p>(略)</p>	<p>6 構造改革特別区域計画の目標 (略)</p> <p>とりわけ、釜石市内の鉄鋼企業では明治時代より鉄道輸送を中心とした大ロット輸送を行ってきたものの、競争激化により合理化を余儀なくされ、平成6年には鉄道輸送を廃止し全面トラック輸送体制に切り替えたことから、<u>車両総重量規制による小ロット輸送の問題が顕在化</u>してきた。</p> <p>(略)</p>

<p>具体的には、<u>輸送車両の総重量、長さ及び最小回転半径に係る規制の緩和</u>により、<u>港湾能力の最大限活用と企業コストの縮減や事業拡大を図る。</u> (略)</p> <p>7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果 (略)</p> <p>8 特定事業の名称 1205 (1214、<u>1221</u>) 重量物輸送効率化事業</p> <p>9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項</p> <p>前述の特定事業に関連して、国や県と連携しながら、以下のような事業を実施している。</p> <p>【釜石港港湾整備事業】 釜石港では、三陸沿岸の宿命とも言える津波によって多くの尊い生命・財産が失われてきたことから、世界最大となる水深63mの釜石港湾口防波堤建設工事（全長1960m、北堤990m、南堤670m、開口部300m）が平成20年度に完成した。これにより、臨海部立地企業の生産活動における、津波や波浪に対する安全性が劇的に向上した。 また、釜石港公共埠頭の拡張工事（2バース新設、ふ頭用地3.3ha造成）は平成19年3月に完了し、<u>同年4月より供用開始されている。</u>平成21年度には、新たに、コンテナクレーンとストラルドキャリアの整備も終了し、<u>平成21年12月より供用開始されている。</u> さらに、平成17年11月に開催された交通政策審議会港湾分科会におい</p>	<p>具体的には、輸送車両の総重量に係る規制の緩和により、<u>港湾能力の最大限活用と企業コストの縮減や事業拡大を図る。</u> (略)</p> <p>7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果 (略)</p> <p>8 特定事業の名称 1205 (1214) 重量物輸送効率化事業</p> <p>9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他の構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項</p> <p>前述の特定事業に関連して、国や県と連携しながら、以下のような事業を実施している。</p> <p>【釜石港港湾整備事業】 釜石港では、三陸沿岸の宿命とも言える津波によって多くの尊い生命・財産が失われてきたことから、世界最大となる水深63mの釜石港湾口防波堤建設工事（全長1960m、北堤990m、南堤670m、開口部300m）が<u>進められており、平成18年7月に最終ケーソンの据付をもって概成したところであり平成20年度完成予定である。</u> これにより、臨海部立地企業の生産活動における、津波や波浪に対する安全性が劇的に向上する。 また、釜石港公共埠頭で進められていた拡張工事（2バース新設、ふ頭用地3.3ha造成）が完了し、<u>平成19年4月に供用開始された。</u>さらに平成17年11月には交通政策審議会港湾分科会において釜石港港湾計画の</p>
--	---

て、釜石港港湾計画の一部変更として、海上輸送貨物量増加に対応できるよう既存の－7.5m岸壁を増深して－10m岸壁とし、埠頭用地2.4haを造成する計画が承認されているが、まだ着工には至っておらず、現在、国や県に要請中である。

【高規格幹線道路整備事業】

現在、釜石と秋田を結ぶ東北横断自動車道釜石秋田線の整備が進められており、特に難所となっていた釜石市と遠野市を結ぶ仙人峠道路が、平成19年3月に開通した。また、東北横断自動車道釜石秋田線の釜石～花巻間約80kmのうち、約8割が事業化されている。一方、三陸沿岸を繋ぐ三陸縦貫自動車道の整備も進められており、現在、釜石山田道路の先行整備区間4.6kmの工事が進められている。これら2本の高規格幹線道路の結節点に位置する釜石港の重要性がますます高まっていくことが予想される。

こうした中、岩手県内陸部の自動車産業と釜石港間の道路網の整備促進及び質の向上を目的に、平成17年6月、岩手県が「自動車産業の物流を支援する連絡協議会」を発足させ、釜石港を核とした海陸複合一環輸送体系の構築をすべく、各種取り組みを進めている。

別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

一部変更が承認され、海上輸送貨物量増加に対応できるよう既存の－7.5m岸壁を増深して－10m岸壁とし、埠頭用地2.4haを造成する計画も生まれている。

【高規格幹線道路整備事業】

現在、釜石と秋田を結ぶ東北横断自動車道釜石秋田線の整備が進められており、特に難所となっていた釜石市と遠野市を結ぶ仙人峠道路が、平成19年3月に開通したところ。

一方、三陸沿岸を繋ぐ三陸縦貫自動車道の整備も進められており、これら2本の高規格幹線道路の結節点に位置する釜石港の重要性がますます高まっていくことが予想される。

こうした中、岩手県内陸部の自動車産業と釜石港間の道路網の整備促進及び質の向上を目的に、平成17年6月、岩手県が「自動車産業の物流を支援する連絡協議会」を発足させ、釜石港を核とした海陸複合一環輸送体系の構築をすべく、各種取り組みを進めている。

別紙 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体および開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

(別紙) 新旧対照表

【別紙】

変更後	変更前
<p>1 特定事業の名称 1205 (1214、<u>1221</u>) 重量物輸送効率化事業</p> <p>4 特定事業の内容 (略) (2) 事業が行われる区域 (略) (3) 事業の実施期間 <u>構造改革特別区域計画の認定後、車両の新規製作登録後に実施。</u> <u>関係道路管理者との協定締結済み。</u> (略)</p> <p>5 当該規制の特例措置の内容 重量物輸送効率化事業として、<u>車両の総重量、長さ及び最小回転半径に係る道路管理者の通行許可基準（以下、通行許可基準）及び道路運送車両の保安基準（以下、保安基準）の緩和を実施するものである。</u> <u>重量物輸送効率化事業においては、総重量について特例措置の対象としているが、当該特例措置の適用要件を充たす車両が道路法上の道路を横断する場合に限り、車両の長さ及び最小回転半径についても、特例措置の対象とする事業を実施するものである。</u></p>	<p>1 特定事業の名称 1205 (1214) 重量物輸送効率化事業</p> <p>4 特定事業の内容 (略) (2) 事業が行なわれる区域 (略) (3) 事業の実施期間 <u>構造改革特別区域計画の認定および関係道路管理者との協定締結後に実施。</u> (略)</p> <p>5 当該規制の特例措置の内容 重量物輸送効率化事業として、<u>車両総重量に係る道路管理者の通行許可基準（以下、通行許可基準）の緩和および車両総重量規制に係る道路運送車両の保安基準（以下、保安基準）の緩和を実施するものである。</u></p>

【別紙】

変更後	変更前
<p>【特例措置の具体的内容】 鉄鋼材料や鉄鋼製品などの輸送に係る特別区域内立地企業から港頭地区間における車両の総重量、長さ及び最小回転半径の規制の緩和</p> <p>車両区分別の特例措置 セミトレーラ及びポールトレーラについて</p> <p>総重量は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令 27トン（現行） ・保安基準 20トン～28トン（現行） <p>長さは、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令 12メートル（現行） ・保安基準 12メートル（現行） <p>最小回転半径は、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令 12メートル（現行） ・保安基準 12メートル（現行） <p style="text-align: center;">→</p> <p>通行許可基準及び保安基準の緩和の適用</p> <p>(※重量物輸送想定ルート図については別添資料参照)</p> <p>【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】 (略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この地域には、国道と市道の2箇所の公道があり、国道の交差点には信号機が既に設置されている。また、市道の上部には国道バイパスが並行して設置されていることから、市道の交通量は少ない。 <p>(略)</p>	<p>【特例措置の具体的内容】 鉄鋼材料や鉄鋼製品などの輸送に係る特別区域内立地企業から港頭地区間における車両総重量規制の緩和</p> <p>車両区分別の特例措置 ポールトレーラ等について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・車両制限令 27トン（現行） ・保安基準 20トン～28トン（現行） <p style="text-align: center;">→</p> <p>通行許可基準及び保安基準の緩和の適用</p> <p>(※重量物輸送想定ルート図については別添資料参照)</p> <p>【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】 (略)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・この地域には、国道と市道の2箇所の公道があり、鉄鋼企業と国道の交差点には交通信号機が既に設置されている。また、市道の上部には国道バイパスが並行して設置されていることから、市道の交通量は少ない。 <p>(略)</p>