

構造改革特別区域計画の変更の認定申請書

平成16年 10月13日

内閣総理大臣 殿

名古屋港管理組合管理者
愛知県知事 神田 真秋

平成15年4月21日付けで認定を受けた構造改革特別区域計画（名古屋港産業ハブ特区計画）について下記のとおり変更したいので、構造改革特別区域法第6条第1項の規定に基づき、構造改革特別区域計画の変更の認定を申請します。

記

1. 変更事項

- 4 構造改革特別区域の特性
- 6 構造改革特別区域計画の目標
- 7 構造改革特別区域の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果
- 8 特定事業の名称（特定事業の追加）
- 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

2. 変更事項の内容

別表のとおり（別紙1204の追加及び別紙701の変更を含む）

(別表)

新	旧
<p>4 構造改革特別区域の特性 (略)</p> <p>名古屋港背後圏である中部地域は、愛知県の製造品出荷額<u>26年連続</u>全国一位に象徴されるように、自動車産業に代表される製造業の世界的な集積地(産業ハブ地域と呼ぶ)である。また、約2,000万人の人口を有する日本においても有数の経済圏でもある。</p> <p>名古屋港は、こうした背後圏の産業や巨大な消費圏を有する経済社会と一体的に機能し、輸出入を担う外国貿易において重要な役割を果たしている。<u>2003年の統計によると、総取扱貨物量は2年連続第1位、外貿貨物量は五大港中22年連続第1位、輸出入の貿易額3年連続全国の港湾中第1位、貿易黒字額も6年連続第1位</u>であり、中部地域のみならず日本の経済発展に大きく貢献している国際貿易港(産業ハブ港と呼ぶ)である。</p> <p>(略)</p> <p>6 構造改革特別区域の目標 (略)</p> <p>また、名古屋港と背後圏産業との間には非常に多くの物流関連車両が往復しており、企業の輸送活動において、港湾と結ぶ陸上輸送の効率化は重要な課題となっている。名古屋港の特徴である完成自動車の輸送や、工作機械の輸送、高さ9.6フィートのコンテナ輸送など、特殊車両として通行の許可申請が必要なケースが多い。</p> <p><u>そこで、陸上輸送の効率化を進める上で、完成自動車の輸送においては「自動車回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化」の特定事</u></p>	<p>4 構造改革特別区域の特性 (略)</p> <p>名古屋港背後圏である中部地域は、愛知県の製造品出荷額25年連続全国一位に象徴されるように、自動車産業に代表される製造業の世界的な集積地(産業ハブ地域と呼ぶ)である。また、約2,000万人の人口を有する日本においても有数の経済圏でもある。</p> <p>名古屋港は、こうした背後圏の産業や巨大な消費圏を有する経済社会と一体的に機能し、輸出入を担う外国貿易において重要な役割を果たしている。2002年の統計によると、外貿貨物量は五大港中21年連続第1位、輸出入の貿易額2年連続全国の港湾中第1位、貿易黒字額も5年連続第1位であり、中部地域のみならず日本の経済発展に大きく貢献している国際貿易港(産業ハブ港と呼ぶ)である。</p> <p>(略)</p> <p>6 構造改革特別区域の目標 (略)</p> <p>また、名古屋港と背後圏産業との間には非常に多くの物流関連車両が往復しており、企業の輸送活動において、港湾と結ぶ陸上輸送の効率化は重要な課題となっている。名古屋港の特徴である完成自動車の輸送や、工作機械の輸送、高さ9.6フィートのコンテナ輸送など、特殊車両として通行の許可申請が必要なケースが多い。こうした陸上輸送の効率化を</p>

業を導入し、自動車回送運行時における作業の円滑化を図ると共に、特殊車両については、全国で実施する「特殊車両許可手続の簡素化」「車両の高さ制限の緩和」を活用するなど、輸送効率向上によるコスト削減、環境対策を進め地域産業へ貢献していく。

(略)

名古屋港産業ハブ特区計画の目標実現体制

名古屋港全域の物流機能高度化は、ものづくり産業を形成する荷主企業のグローバル戦略にとって基本的な要望であり、並行してロジスティクスハブの形成、基盤産業ハブの形成を推進していく。

前述した「地域産業活性化プラン ～名古屋港の戦略的な活用から～」では、名古屋港の活用施策について、物流産業の高度化の展開、環境産業の新展開、多様な産業展開の3つの提案がなされた。これを受けて、地域全体の推進体制として関係行政団体による「名古屋港産業情報ネットワーク会議」(事務局 名古屋港管理組合)を平成15年11月に設置し、行政の役割分担と情報の共有化を図り、民間事業のサポート体制を整えている。

また、ロジスティクスハブの形成に向けては、平成14年12月より港湾関係者とともに「名古屋港口ジスティクスハブ研究会」^{注1}を組織し、ロジスティクスハブ形成に向けた基本的な検討を行ってきた。さらに、事業化に向けて、研究会を発展させて、「名古屋港口ジスティクスハブ事業化検討会」^{注2}(事務局 名古屋港管理組合)を平成15年9月に設置し、総合保税地域による一体化、NUTSとSea-NACCS^{注3}を活用した情報システムの一体化等、具体的な事業化の検討を進めている。

進める上で、全国で実施する「特殊車両許可手続の簡素化」の導入、及び今後、2次提案で認められる予定の「車両の高さ制限の緩和」によって、輸送効率向上によるコスト削減、環境対策を進め地域産業へ貢献していく。

(略)

名古屋港産業ハブ特区計画の目標実現体制

名古屋港全域の物流機能高度化は、ものづくり産業を形成する荷主企業のグローバル戦略にとって基本的な要望であり、並行してロジスティクスハブの形成、基盤産業ハブの形成を推進していく。

前述した「地域産業活性化プラン ～名古屋港の戦略的な活用から～」策定会議が平成14年7月に設置され、名古屋港の活用施策を検討した結果、物流産業の高度化の展開、環境産業の新展開、多様な産業展開の3つの提案がなされた。これを受けて、地域全体の推進体制として関係行政団体による「名古屋港産業情報ネットワーク(仮称)」(事務局 名古屋港管理組合)を設置し、行政の役割分担と情報の共有化を図り、民間事業のサポート体制を平成15年度に設立する。

また、ロジスティクスハブの形成に向けては、平成14年12月より港湾関係者とともに「名古屋港口ジスティクスハブ研究会」^{注1}を組織し、ロジスティクスハブ形成に向けた基本的な検討を行ってきた。今後、事業化に向けて、研究会を発展させて、「名古屋港口ジスティクスハブ事業化検討会(「仮称」)(事務局 名古屋港管理組合)を平成15年度に

<p>注1：「名古屋港口ロジスティクスハブ研究会」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事務局 名古屋港管理組合 ・ 港湾関係事業者、名古屋港管理組合による勉強会 <p>注2：「名古屋港口ロジスティクスハブ事業化検討会」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>事務局 名古屋港管理組合</u> ・ <u>港湾関係事業者、名古屋港管理組合による事業化検討会</u> <p>注3：Sea-NACCS</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System の略 ・ 日本の海上貨物通関情報処理システム 	<p>立ち上げ、総合保税地域による一体化、NUTSとSea-NACCS^{注2}を活用した情報システムの一体化等、具体的な事業化の検討を進める。</p> <p>注1：「名古屋港口ロジスティクスハブ研究会」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 事務局 名古屋港管理組合 ・ 港湾関係事業者、名古屋港管理組合による勉強会 <p>注2：Sea-NACCS</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ Sea-Nippon Automated Cargo Clearance System の略 ・ 日本の海上貨物通関情報処理システム
<p>7 構造改革特別区域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>この結果、経済的社会的効果としては名古屋港のコンテナ貨物量が増加する。</p> <p>2003年は、名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は約 <u>193万</u> TEU(うち、輸出コンテナ貨物取扱個数 約 <u>98万</u> TEU、輸入コンテナ貨物取扱個数 約 <u>95万</u> TEU)であるが、様々な物流改革の施策による背後圏の拡大やロジスティクスハブの形成などにより、2010年には250万TEUの達成を目論んでいる。</p> <p>(略)</p> <p>このような名古屋港産業ハブ特区の実現によって、企業戦略に対応した地域産業の新展開をリードすることとなり、名古屋港の取扱貨物量(2003年 約1億 <u>7203万</u>ト)や外貿取扱貨物量(2003年 約1億 <u>1400万</u>ト)が増加する。</p> <p>外国貿易の増加によって、名古屋港における外国貿易額(2003年名</p>	<p>7 構造改革特別区域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>この結果、経済的社会的効果としては名古屋港のコンテナ貨物量が増加する。</p> <p>2002年確定値では、名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は約180万TEU(うち、輸出コンテナ貨物取扱個数 約91万TEU、輸入コンテナ貨物取扱個数 約89万TEU)であるが、様々な物流改革の施策による背後圏の拡大やロジスティクスハブの形成などにより、2010年には250万TEUの達成を目論んでいる。</p> <p>(略)</p> <p>このような名古屋港産業ハブ特区の実現によって、企業戦略に対応した地域産業の新展開をリードすることとなり、名古屋港の取扱貨物量(2002年 約1億 <u>5799万</u>ト)や外貿取扱貨物量(2002年 約1億 <u>851万</u>ト)が増加する。</p>

<p>古屋税関データ約 10 兆 2513 億円 このうち、輸出貿易額 約 7 兆 4403 億円、輸入貿易額 約 2 兆 8052 億円)が増大し、日本にとって外貨を稼ぎ、貿易黒字を生み出す地域として、日本経済を支え続けることが可能となる。</p> <p>また、活発な企業活動によって、<u>26</u>年連続全国 1 位の愛知県の製造品出荷額(約 34 兆 5249 億円)の増加や関係市町村の税収増加、雇用拡大が期待できる。</p> <p>さらに、地域の環境負荷の軽減を促進させ、資源循環型社会形成への取組みが進展する。</p> <p>(略)</p>	<p>外国貿易の増加によって、名古屋港における外国貿易額(2002 年名古屋税関データ約 9 兆 6314 億円 このうち、輸出貿易額 約 6 兆 9978 億円、輸入貿易額 約 2 兆 6336 億円)が増大し、日本にとって外貨を稼ぎ、貿易黒字を生み出す地域として、日本経済を支え続けることが可能となる。</p> <p>また、活発な企業活動によって、25 年連続全国 1 位の愛知県の製造品出荷額(約 34 兆 5364 億円)の増加や関係市町村の税収増加、雇用拡大が期待できる。</p> <p>さらに、地域の環境負荷の軽減を促進させ、資源循環型社会形成への取組みが進展する。</p> <p>(略)</p>
<p>8 特定事業の名称</p> <p>臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業</p> <p>税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業</p> <p>自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化事業</p>	<p>8 特定事業の名称</p> <p>臨時開庁手数料の軽減による貿易の促進事業</p> <p>税関の執務時間外における通関体制の整備による貿易の促進事業</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>(略)</p> <p>物流効率化・高度化を促進させる名古屋港の特性を活用した関連事業として、総合保税地域によるコンテナターミナルとその背後物流関連用地の一体化事業を進める。</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>(略)</p> <p>物流効率化・高度化を促進させる名古屋港の特性を活用した関連事業として、総合保税地域によるコンテナターミナルとその背後物流関連用地の一体化事業を進める。</p>

この事業は、「臨時開庁手数料の軽減」や「税関の執務時間外における通関体制の整備」、「自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化」といった特定事業と、全国で実施されている「輸出入・港湾関連手続きの合理化」、「検疫の24時間化」、「水先料金の見直し」、「特殊車両許可手続きの簡素化」といった規制緩和や名古屋港独自の物流改革施策を併せて実施することで、港湾物流の効率化・高度化を実現する。

(略)

総合保税地域による一体化事業（関連事業）

【背景】

名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、2003年に約193万TEUで、10年間（1994年～2003年）で1.6倍となっている。これは、企業のグローバル戦略とともに施設整備を進めてきた結果、今日の実績となった。

しかし、今後、益々国際水平分業体制が拡大し、企業のサプライ・チェーン・マネジメントが進展するなかで、コンテナ輸送の一層の効率化・高度化が求められている状況にある。

これまで、名古屋港コンテナターミナルにおける物流効率化として、港湾荷役の24時間・365日化等の取組みを進め、既に実現している。

しかし、港湾の完全24時間・365日オープンに向けては、ターミナル内における作業のみならずターミナル外の官民共同の取組みが必要であることから、通関・検疫業務の24時間化の導入を図っていく。

この事業は、「臨時開庁手数料の軽減」や「税関の執務時間外における通関体制の整備」といった特定事業と、全国で実施が予定されている「輸出入・港湾関連手続きの合理化」、「検疫の24時間化」、「水先料金の見直し」、「特殊車両許可手続きの簡素化」といった規制緩和や名古屋港独自の物流改革施策を併せて実施することで、港湾物流の効率化・高度化を実現する。

(略)

総合保税地域による一体化事業（関連事業）

【背景】

名古屋港の外貿コンテナ貨物取扱個数は、2002年の確定値によると約180万TEUで、10年間（1992年～2002年）で1.6倍となっている。これは、企業のグローバル戦略とともに施設整備を進めてきた結果、今日の実績となった。

しかし、今後、益々国際水平分業体制が拡大し、企業のサプライ・チェーン・マネジメントが進展するなかで、コンテナ輸送の一層の効率化・高度化が求められている状況にある。

これまで、名古屋港コンテナターミナルにおける物流効率化として、港湾荷役の24時間・365日化等の取組みを進め、既に実現している。

しかし、港湾の完全24時間・365日オープンに向けては、ターミナル内における作業のみならずターミナル外の官民共同の取組みが必要であることから、通関・検疫業務の24時間化の導入を図っていく。

<p>また、コンテナターミナルゲート 24 時間フルオープン化に向けた実証実験を平成 15 年 11 月に行い、<u>実証実験を踏まえてターミナルゲート作業時間延長に向けた検討を進めている。</u></p> <p>(略)</p> <p>【対応】</p> <p><u>平成 14 年 12 月より、名古屋港管理組合と港湾関係者で構成する「名古屋港口ジスティクスハブ研究会」、平成 15 年 9 月からは、研究会を発展改組した「名古屋港口ジスティクスハブ事業化検討会」において、総合保税地域のエリア設定や被許可者の設置を始めとして、総合保税地域による一体化に向けた物理的、ソフト的な対応方法や、この仕組みを活用した新たな物流サービスの提供方法などについて検討を進めている。</u></p> <p>(略)</p>	<p>また、コンテナターミナルゲート 24 時間フルオープン化への実証実験に向けた検討を行っており、実証実験後の本格実施は、ターミナルゲートのフルオープン化が可能となる予定である。</p> <p>(略)</p> <p>【対応】</p> <p>現在、名古屋港管理組合と港湾関係者との間で、総合保税地域の被許可者を始めとして、総合保税地域による一体化の物理的、ソフト的な対応方法や、これまでにない革新的な物流サービスの具体的な提供方法について「名古屋港口ジスティクスハブ研究会」において、平成 14 年 12 月より検討しているが、今後は更に、事業化に向けて組織強化して検討を行っていく。</p> <p>(略)</p>
<p>別紙(701)</p> <p>5 当該規制の特例措置の内容</p> <p>(略)</p> <p>今後、継続的に荷主の企業戦略と一体となった港湾物流の合理化を進めるとともに、スーパー中枢港湾の<u>指定港</u>として積極的に港湾コスト、サービスの改善を行いアジア諸港を凌ぐ港湾競争力強化を図ることにより、地域産業競争力の強化を通して貿易の振興に資するものである。</p> <p>(次頁参照)</p> <p>スーパー中枢港湾の<u>指定港</u>としてコスト・サービスの改善策の実施による貿易の促進に資する事業</p> <p>(略)</p>	<p>別紙(701)</p> <p>5 当該規制の特例措置の内容</p> <p>(略)</p> <p>今後、継続的に荷主の企業戦略と一体となった港湾物流の合理化を進めるとともに、スーパー中枢港湾の候補港として積極的に港湾コスト、サービスの構造改革を行いアジア諸港を凌ぐ港湾競争力強化を図ることにより、地域産業競争力の強化を通して貿易の振興に資するものである。(次頁参照)</p> <p>スーパー中枢港湾の候補港としてコスト・サービスの改善策の実施による貿易の促進に資する事業</p> <p>(略)</p>

別紙（1204）

1 特定事業の名称

1204 自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

旭運輸株式会社

伊勢湾海運株式会社

株式会社上組

東海協和株式会社

東陽倉庫株式会社

フジトランスコーポレーション

三井倉庫株式会社

名港海運株式会社

3 当該規制の特例措置の適用の開始の日

構造改革特別区域計画認定後

4 特定事業の内容

名古屋港港頭地区の一部（空見ふ頭、金城ふ頭）、潮見ふ頭及び新宝ふ頭のうち別紙のとおり指定された区間において、自動車専用船から陸揚げされた自動車の駐車場等への回送、または、自動車専用船に積み込むための自動車の回送など、回送運行許可事業者が取り扱う仮ナンバーを使用する回送車両について、車体に傷が付かず、取り付け取り外し作業が省力化される回送運行許可番号標の使用を可能とすることにより、自動車回送運行作業の円滑化・効率化を図るとともに、企業のコスト削減や事務量の削減、港湾の物流機能の向上を促進する。

5 当該規制の特例措置の内容

区 間 名	A	B
地 区 名	潮見ふ頭、新宝ふ頭	空見ふ頭、金城ふ頭
回送運行 区 間 距 離	別紙のとおり 最大 2.5 km	別紙のとおり 最大 4 km
回送運行台数	平成 15 年 62,700 台	平成 15 年 134,600 台
回送運行の頻度 (H15 年実績)	2 日に 1 度 1 日最大 1,700 台	年間を通じてほぼ毎日 1 日最大 4,100 台
自動車専用船 来 航 頻 度	1 ヶ月 平均 100 隻	1 ヶ月 平均 80 隻
回送運行経路 における一般 車両の状況 (公道部分)	一般車両の交通量は、極めて少ない。大半が、港湾関係・立地企業関係車両である。	金城ふ頭内国際展示場の日曜、祝日のイベント開催時を除き、一般車両の交通量は、極めて少ない。大半が、港湾関係・立地企業関係車両である。
仮ナンバー 表示緩和の 影 響	潮見ふ頭、新宝ふ頭は、臨港地区内であり、港湾関係・立地企業関係車両以外の一般車両の通行は、極めて少ない。したがって、仮ナンバーの表示を緩和しても、他の車両に対する影響はないものと判断される。	空見ふ頭、金城ふ頭は、臨港地区内であり、港湾関係・立地企業関係車両以外の一般車両の通行は、極めて少ない。また、日曜、祝日は、回送運行を行わないため、仮ナンバーの表示を緩和しても、他の車両に対する影響はないものと判断される。
特例の効果	年間 2,100 時間の短縮効果 〔 年間 6 万 3 千台 1 台あたり 2 分 〕	年間 4,500 時間の短縮効果 〔 年間 13 万 5 千台 1 台あたり 2 分 〕

名古屋港港頭地区の一部（空見ふ頭、金城ふ頭）、潮見ふ頭及び新宝ふ頭のうち、別紙のとおり指定された経路に該当する区域は、自動車専用船が発着するふ頭を含んでいる。

A 区間における回送運行車両、回送運行の頻度、回送運行車両数、回送運行車両以外の通行状況から判断される道路状況、並びに、港湾関係企業の立地が大半という状況から、主として自動車専用船から陸揚げされた自動車の駐車場等への回送、または、自動車専用船に積み込む自動車の回送の用に供されていると認められる。

B 区間においても、A 区間と同様の状況にあるとともに、地区内にある国際展示場来訪者の車両については、日曜、祝日を除いて皆無に等しく、一般車両の通行は極めて少ないため、主として自動車専用船から陸揚げされた自動車の駐車場等への回送、または、自動車専用船に積み込む自動車の回送の用に供されていると認められる。

回送運行許可事業者は、当該区間に限り使用できる柔軟化回送運行許可番号標を別途定め（車体に傷が付かない金属製以外の材質のナンバープレート使用と取り付け方法の柔軟化）その使用が認められることにより、作業時の負担が軽減され、自動車回送の円滑化・効率化が可能となる。これにより1台当たりの作業時間が2分間短縮され、年間約20万台の輸送において約6,600時間の短縮が図られ、物流コスト削減や環境負荷低減が促進される。