

構造改革特別区域計画

1. 構造改革特別区域計画の作成主体の名称

釜石市

2. 構造改革特別区域の名称

港湾物流特区

3. 構造改革特別区域の範囲

釜石市の区域の一部(釜石港地域の一部)

4. 構造改革特別区域計画の特性

釜石港は、岩手県沿岸地区のほぼ中央に位置する天然の良港であり、明治7年に官営製鐵所が建設されたのをきっかけとして、以来、鉄鋼関連貨物を中心に港勢が発展してきた。

近年は、完成自動車の陸揚げ・積み出し、配合飼料の輸入、IPP石炭火力発電事業に伴う石炭の輸入などが段階的に開始され、平成15年には国土交通省より全国でも数少ない総合静脈物流拠点港(リサイクルポート)に指定されるなど、その勢いはますます活発化している。

釜石港には民間専用の係留施設があり、新日本製鐵(株)南棧橋は水深14mと東北でも有数の大型船対応の施設となっており、北棧橋等と併せて、鉄鋼、石炭、穀物類等が取り扱われている。

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回当たり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、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。

このようなことから、低コストでの大量輸送を可能とし、環境への負荷低減と地域内における企業活動の効率化を図るため、港湾物流特区を設定し、陸上輸送ロットの大型化を実現することにより、臨海部に位置する企業の物流効率化を支援し、釜石港地域の優位性をさらに高めることが強く期待できる。

5. 構造改革特別区域計画の意義

世界経済のグローバル化により国際的な大競争時代を迎え、産業、経済、生活を取り巻く環境が大きく変化する中で、厳しい国際競争に勝ち抜き、健全な釜石市の発展を続けていくためには、釜石港を利用した海上輸送網の整備による物流の効率化やコスト削減が重要な課題となっている。

とりわけ鉄鋼業界においては、国内はもとより中国など海外諸国との競争が激しくなっており、釜石港地域の構造的な問題である高コスト体質により、急速にその国際競争力を失いつつある状況である。

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車両総重量の制限を緩和することにより、輸送車両台数の削減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。

6. 構造改革特別区域計画の目標

世界の鉄鋼業界では、生き残りをかけた激しい競争が展開されており、中国などの東アジア諸国の急成長に対抗するためには、既存産業の経営体質の硬直化を打開する取り組みが重要となってくる。

こうした中、釜石港地域の特性を踏まえた構造改革として、立地する企業経営の効率化を進めるには、その産業活動に係る制度面における課題に立ち向かうことが急務である。

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、車両総重量規制による小ロット輸送の問題が顕在化してきた。

そこで、地域の産業や雇用確保に大きな役割を求められている企業の経営資源の有効活用、企業活動の効率化、活性化を進めることにより、立地企業の国際・国内競争力の強化と経営の安定に繋げることを目指す。

具体的には、輸送車両の総重量に係る規制の緩和により、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。

港湾物流特区を設定することにより、港湾背後地から港頭地区へ効率が高い陸上輸送が可能となり、低環境負荷で低コストな海上輸送の積極的活用が進むことはもとより、高効率な海陸複合一環輸送体系が構築されることで、企業経営の大幅な効率化が図られる。

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

釜石港地域において、港湾物流特区を設定し重量物輸送の効率化を進めることにより、本地域の企業生産性の優位性がより一層高まり、企業の操業拡大、あるいは企業経営の効率化が図られ、岩手県内さらには国内製造業の空洞化の解消に向けた方向性を明確化させることができる。

- | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none">○ 特定事業による効果(目標値)<ul style="list-style-type: none">・ 輸送コストの削減 約2千万円/年・ CO2の削減 約31トン/年○ 関連事業による効果(目標値)<ul style="list-style-type: none">・ 港湾取扱貨物量の増加 約360万トン/年 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

8. 特定事業の名称

1205(1214) 重量物輸送効率化事業

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

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。

【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。

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、平成19年4月に供用開始された。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】

1. 特定事業の名称

1205(1214) 重量物輸送効率化事業

2. 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

鉄鋼企業及び関連輸送業者

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の認定の日

4. 特定事業の内容

(1) 事業に関与する主体

当初より特定事業の実施を想定している事業者は以下の者である。

新日本製鐵株式会社棒線事業部釜石製鐵所

日鐵物流釜石株式会社

(2) 事業が行なわれる区域

釜石市の区域の一部(釜石港地域の一部)

(3) 事業の実施期間

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。

(4) 事業により実現される行為や整備される施設等の詳細

実施主体の事業所と港頭地区間における鉄鋼材料や鉄鋼製品などの重量物の陸上輸送において、輸送ロットの拡大を図る。

新規整備が想定される施設等は特にない。

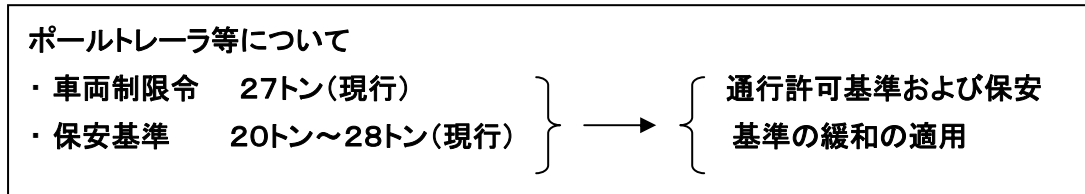
5. 当該規制の特例措置の内容

重量物輸送効率化事業として、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。

【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

車両区分別の特例措置



(※ 重量物輸送想定ルート図については別添資料参照)

【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】

- ・ 釜石港地域に位置する鉄鋼企業は明治19年(1886年)の創業以来120年が経過しており、釜石市と一体となった経済活動並びに雇用創出に寄与してきた。
- ・ この地域には、国道と市道の2箇所のみが公道があり、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。
- ・ とりわけ、港頭地区と鉄鋼企業間の輸送車両の通行については、道路の構造や道路の適切な管理を損なわない経路の設定が可能であると判断した。