

## 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

静岡県

### 2 構造改革特別区域の名称

自動車輸送効率化特区

### 3 構造改革特別区域の範囲

静岡県の全域

### 4 構造改革特別区域の特性

静岡県は、日本のほぼ中央に位置し、太平洋に面して東西 155km、南北 118km、7,779 平方 km の面積を有している。遠州灘、駿河湾、相模湾に沿った約 500km の海岸線を南側に、北側は富士山など 3,000m 級の山々からなる北部山岳地帯が、東西に長い地形を囲んでいる。山地から流れ出た川が、天竜川、大井川、富士川となって県土を縦断し、海岸に注ぐ河口部には肥沃な土地を形成している。

また、交通インフラに関しては、東名高速道路や国道 1 号等の基幹路線が県内を横断しており、首都圏や中京圏への輸送効率が高く、輸出入の拠点である港湾へのアクセスも良好であり、産業集積に有利な条件を備えている。

なかでも自動車産業については、大手自動車メーカーの工場を中心に、部品製造を行う中小企業の高度な集積が形成されており、我が国を代表する輸送用機器の工業地域となっている。

なお、静岡県の平成 19 年度の貨物輸送量は約 384 百万 t で平成 5 年度（224 百万 t）に比べ約 1.7 倍に増加している。輸送機器別分担率は、平成 19 年度が鉄道 0.4%、海運 3.7%、自動車 95.9%であり、平成 5 年度の鉄道 0.9%、海運 7.8%、自動車 91.3%と比べると自動車の分担率がさらに高くなっており、トラック輸送の物流における重要性が確認できる。

### 5 構造改革特別区域計画の意義

現在、自動車産業は国内経済の主要な担い手の一つとなっているが、近年国際競争が激しくなる一方で産業の空洞化が危惧されている。今後も国内の主要な産業として発展し続けるには物流コストを削減し、国内生産量の減少に歯止めをかける必要がある。

本県においても高度な交通インフラと産業集積を生かし、効率的な物流システムを構築して、地域の競争力を高めることが喫緊の課題となっている。

今回申請する自動車輸送効率化特区では、車両輸送に使用するフルトレーラの連結全長について、特殊車両通行許可の制限を緩和する。

現行では連結全長19mを上限としている制限を緩和し、積載効率の高い連結全長21mフルトレーラを導入することにより、輸送コストを削減し、運行回数削減による交通量の削減やCO2排出量の削減が期待でき、自動車生産地の雇用確保ひいては地域における産業の活性化が期待できる。

なお、連結全長21mフルトレーラの運行開始にあたっては、特殊車両通行許可手続きにより経路の安全性を確認するほか、事業者と各道路管理者が協議して安全運行に関する協定を締結し、運行状況等の定期的な報告を行うことにより事故防止に万全を期すこととする。

### 6 構造改革特別区域計画の目標

世界の自動車業界は、生き残りをかけた激しい競争が展開しており、中国などの東アジア諸

国でのシェア争奪は激しさを増している。国内の輸出主力産業である自動車産業の輸送効率改善はこうした国際競争を少しでも優位にするため重要な要素となる。

具体的には、フルトレーラの連結全長を最大19mから最大21mに緩和することにより、県内の自動車産業関連企業の輸送コストを削減し、国際的な自動車価格競争力の強化と経営の安定に繋げることを目指す。

連結全長 21mフルトレーラが通行可能な特区を設定することにより、自動車輸送の効率化が可能となり、低環境負荷で低コストの陸上輸送が進むことになり、国際競争力が増し、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

静岡県の全域において、連結全長21mフルトレーラが通行可能な特区を設定し、自動車輸送の効率化を進めることにより、当該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、静岡県内さらには国内自動車産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。

### ○特定事業による効果（目標値等）

1. 輸送効率の改善 17mセミトレーラ比 40%向上（積載車両数）
2. コストの削減  $\Delta 20\%$  約4億円/年
3. CO<sub>2</sub>排出量の低減  $\Delta 23\%$ （2,608トン/年）  
新車輸送を定常的に行なっている17mセミトレーラ63両が、  
21mフルトレーラに置き換わった場合。
4. 運行回数の低減  $\Delta 28\%$   
セミトレーラ63両  $\Rightarrow$  セミトレーラ・フルトレーラ45両
5. 交通渋滞の緩和
6. ドライバー不足の改善

## 8 特定事業の名称

1 2 2 3 長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業

## 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

特になし

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

【別 紙】

1 特定事業の名称

1 2 2 3 長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

自動車輸送業者 及び 輸送車両製造業者

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。

トヨタ輸送株式会社  
株式会社浜名ワークス

(2) 事業が行なわれる区域

静岡県の区域の一部

(3) 事業の実施期間

構造改革特別区域計画の認定後、車両の新規製作登録後に実施。

事業実施に当っては特殊車両通行許可を受ける。

事業を実施する運送事業者等は、関係道路管理者と協定を締結し、車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等を定期的に報告するなど、安全確保に努める。

(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

自動車生産工場と船積み港湾及び自動車生産工場間における完成自動車などの陸上輸送において、輸送ロットの増大を図る。

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

長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業として、車両の連結全長に係る道路管理者の通行許可基準（以下、通行許可基準）の緩和を実施するものである。

長大フルトレーラ連結車による輸送効率化事業においては、連結全長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通行する場合に限り、車両の連結全長について特例措置の対象とする事業を実施するものである。

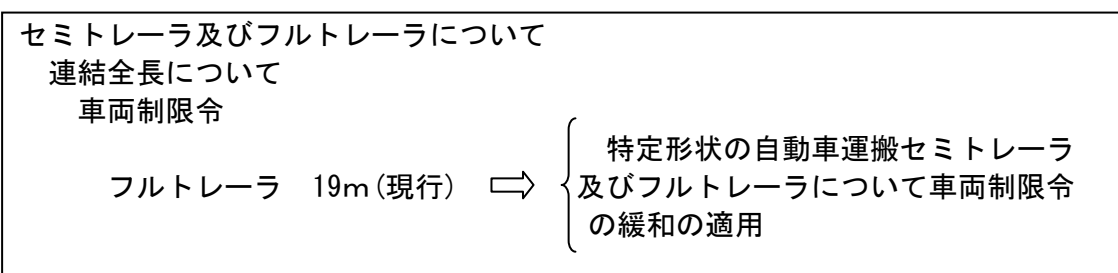
事業実施にあたっては、運送事業者等から通行経路にあたる各道路管理者に、定期的に車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等を報告することとし、運行状況を詳細に把握することにより、事故防止に万全を期す。

具体的には、月1回程度、運行日時、積載物、運行の諸元(重量・寸法)、運行経路、事故やヒヤリハットの有無について報告を行なうこととする。

これらの報告については、特殊車両許可の際に関係道路管理者と運送事業者等が安全運行に関する協定を締結する方法や、特殊車両通行許可の条件とすることなどにより、確実に実施されるようにする。

#### 【特例措置の具体的内容】

自動車輸送に係る特別区域内立地企業から港湾又は特別区域内立地企業間の自動車輸送におけるフルトレーラの連結全長の規制の緩和



(※連結全長 21mフルトレーラの運行経路図は別添資料参照)

#### 【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】

- ・ 静岡県内に所在する自動車生産企業は、我が国の経済を担う主要な産業として地域の経済活動並びに雇用の創出に寄与してきた。
- ・ 新たに導入しようとする連結全長 21mフルトレーラは、既に運行している連結全長 17mセミトレーラに比べ旋回性に優れ、同一ルートを走行するに当っては支障が無いと判断され、交通量削減にも寄与できる。
- ・ 連結全長 21mフルトレーラの運行開始にあたっては、特殊車両通行許可手続きにより経路の安全性を確認するほか、事業者と各道路管理者が協議して安全運行に関する協定を締結し、運行状況等の定期的な報告を行うことにより、事故防止に万全を期している。