

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

愛知県

2 構造改革特別区域の名称

あいち自動車輸送効率化特区

3 構造改革特別区域の範囲

名古屋市、豊橋市、岡崎市、豊川市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、蒲郡市、東海市、大府市、知立市、高浜市、豊明市及び田原市並びに愛知県額田郡幸田町の全域

4 構造改革特別区域の特性

愛知県は日本列島のほぼ中央にあり、三重、岐阜、長野、静岡の各県に隣接し、南は太平洋に面し、伊勢湾、三河湾を望んでいる。

愛知県の港湾としては、特定重要港湾として、名古屋港、重要港湾として、衣浦港、三河港がある。名古屋港は、愛知県のみならず、中部圏の海の玄関口として、わが国屈指の国際貿易港である。総貨物取扱量は、8年連続全国一であり、中でも、自動車関連が多くを占めている。衣浦港は、工業集積の高い西三河地域や知多地域の流通拠点港湾となっており、石炭の輸入、自動車の移出を中心に取り扱っている。三河港は、全国有数の広大な港湾で、東三河及び西遠・南信の物流拠点港湾となっている。自動車の輸出入・移出入を中心に取り扱っており、平成5年からは台数において、輸入自動車全国一の取扱量である。

また、愛知県の県内総生産は33兆9,346億円（平成20年度）で、東京都、大阪府に次いで全国第3位である。特に、製造業の構成比は全国に比べ極めて高く、県内総生産における産業別では、製造業をはじめとする第二次産業の割合が約3分の1を占めており、製造品出荷額が全都道府県中32年連続全国一である。

中でも、自動車産業は基幹産業であり、本県経済の発展、さらには日本経済を牽引してきた。自動車生産工場が、豊田市を始め複数の市に立地しており、名古屋港、衣浦港、三河港から、輸出入・移出入している。したがって、自動車生産工場と船積み港湾地域、及び自動車生産工場間の陸上輸送がとて多い地域である。そのため、近年の国際競争社会において、愛知県が生き残っていくためには、効率的な物流システムを構築し、輸送コストを削減していくことが重要となってくる。

5 構造改革特別区域計画の意義

現在、自動車産業は、海外進出を進めており、愛知県の産業の空洞化が危惧されてい

る。また、その企業の海外進出により、技術を向上させた新興国とのコスト競争の更なる激化が見込まれる。

このような状況の中で、愛知県が、引き続き、日本経済を牽引し、発展していくためには、基幹産業である自動車産業の強化が必要である。生産性の向上、生産コスト、輸送コストを削減し、愛知県での生産量の減少に歯止めをかけることが必要である。

今回、自動車生産工場と船積み港湾地域、及び自動車生産工場間の陸上輸送に積載効率の高い21mフルトレーラを導入することにより、輸送回数が削減にされ、輸送コストの削減やトレーラ交通量の削減とCO2の削減が期待できる。そして、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に寄与することが期待できる。

そのため、21mフルトレーラの導入ができるようあいち自動車輸送効率化特区を設定する。自動車生産工場からの陸上輸送ロットの増大を実現することとなり、自動車輸送の効率化を支援し地域の優位性を高めることが強く期待できる。

なお、21mフルトレーラの運行開始にあたっては、安全性を確保するために、車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等の各道路管理者への定期的な報告を行なうことについて、各道路管理者と協定を締結することもしくは特殊車両通行許可の条件に加えること等により確認する。

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を展開しており、中国などの東アジア諸国でのシェア争奪は激しさをましている。本県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、自動車運搬フルトレーラの連結全長を19mから21mに緩和することにより、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。

あいち自動車輸送効率化特区を設定することにより、効率が高い自動車輸送が可能となり、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

自動車生産工場から船積み港間および自動車生産工場間の輸送経路上の市町において、あいち自動車輸送効率化特区を設定し、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、自動車生産地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。

特定事業による効果

1. 輸送コストの低減 約 15%削減
2. CO2 排出量の低減 約 15%低減
3. 車両数・運行回数の低減 約 20%低減
4. 交通渋滞の緩和
5. ドライバー不足の改善

※ 1～3の低減率は、

(現在)

(将来)

17m セミトレーラ 181 両 ⇒ 17m セミトレーラ 22 両
21m フルトレーラ 123 両 にした場合

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地方公共団体が必要と認める事項は特になし

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

自動車生産工場から船積み港間および自動車生産工場間の輸送経路上の市町

〔 名古屋市、豊橋市、岡崎市、豊川市、碧南市、刈谷市、豊田市、安城市、蒲郡市、東海市、大府市、知立市、高浜市、豊明市及び田原市並びに愛知県額田郡幸田町の全域 〕

(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により、経路の安全を確認する。

(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地域、及び自動車生産工場間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

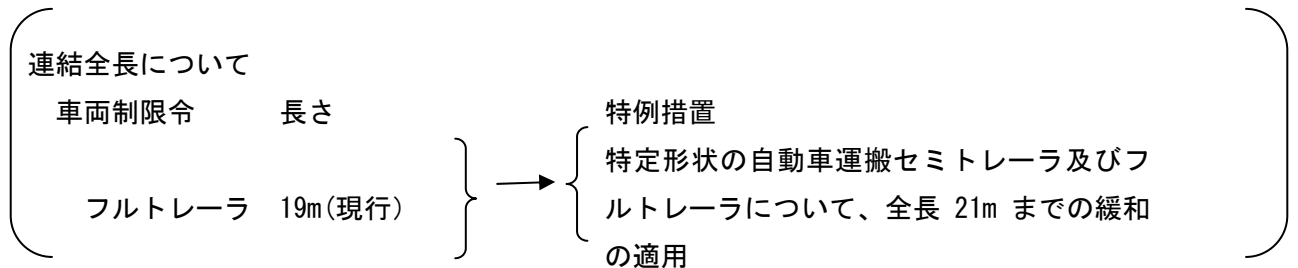
長大フルトレーラー連結車による輸送効率化事業として、車両の連結全長に係る道路管理者の通行許可基準の緩和を実施するものである。

特例措置の適用要件を充たす車両が特定道路を走行する場合に限り、車両の連結全長について

緩和する事業を実施するものである。

【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、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ーの連結全長の規制の緩和



【規制の特例措置の必要性や要件適合性を認めた根拠】

自動車生産企業は、日本経済の主要産業として自治体と一体となった経済活動並びに雇用の創出に寄与してきた。

輸送効率の向上、運行回数の低減、CO2の削減、交通渋滞の緩和、ドライバー不足の改善などの効果が期待できるため、規制の特例措置である21mフルトレーラーを認める。

なお、21mフルトレーラーの運行開始にあたっては、安全性を確保するために、車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等の各道路管理者への定期的な報告を行なうことについて、各道路管理者と協定を締結することもしくは特殊車両通行許可の条件に加えること等により確認する。