

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

三重県、四日市市、四日市港管理組合

2 構造改革特別区域の名称

みえグリーン物流産業振興特区

3 構造改革特別区域の範囲

三重県の全域

4 構造改革特別区域の特性

三重県は製造品等出荷額で全国第9位の工業県であり、二大自動車メーカーの基幹工場を中心とする自動車産業、国内有数の石油化学コンビナートに加え、近年は、液晶パネル、半導体関連企業など、多様な分野の産業が川上から川下まで集積するモノづくり県である。

また、名古屋と大阪の二大経済圏に属するとともに、東京からも日帰り圏であることから、今年も大手家電小売会社が物流拠点の新設を発表するなど、東西物流の要となっている地域でもある。現在、平成30年度の開通を目指して新名神高速道路、平成32年度の開通を目指して東海環状自動車道の整備が進められており、これらの道路ネットワークが繋がった暁には、物流における重要性は一層大きくなる。

平成23年に国際拠点港湾に指定された四日市港は、外国貿易の海上貨物では全国8位、外貨コンテナの取扱個数では11位の産業港湾である。また、石油、石炭、ガスの輸入港として東日本大震災後の電力供給を支えるエネルギー港湾でもある。その利用背後圏は、三重県に留まらず、岐阜県、滋賀県にも及んでおり、外貨コンテナ貨物量も平成24年は約18万3千TEUと過去最高を更新した。

コンテナ貨物量の増大と物流コストの低減に関する荷主企業からの強い要望を受けて、四日市港管理組合では、港内に新規の大型物流センターを整備すべく、平成25年度には地盤改良事業に着手する。また、平成20年度からコンテナ貨物輸送から生じる環境負荷の低減を図ろうとする荷主企業を対象にグリーン物流補助制度を設け、平成25年度からはコンテナを実入り往復利用するいわゆる「ラウンドユース」に対する補助を導入するなど、荷主企業のニーズをくみ取った支援策を実施してきた。

しかし、激化するグローバル競争の中にあって、例えば、タイヤメーカーのように、国内生産比率が高いが製品の容積が大きく物流コストがかさむ製品を製造する企業を中心に、コストとCO2排出量削減の切り札として45フィートコンテナを使えるようにしてほしいという強い要望が寄せられている。また、部品メーカーなどからも45フィートコンテナを使えるようになれば、活用を考えたいという意向が示されている。

四日市港は、国道23号、国道1号や東名阪自動車道といった大型車通行が可能な幹線道路につながっており、現状でも45フィートコンテナの公道輸送が可能な環境が整っている

のみならず、新名神高速道路や東海環状自動車道路、国道1号北勢バイパスなどの開通が予定されており、45フィートコンテナの公道輸送を行うためのインフラも一層充実しつつある。

5 構造改革特別区域計画の意義

本計画は、三重県内において45フィート海上輸送コンテナの公道走行を可能にすることにより、企業の物流コストを削減し国際競争力の強化を図るとともに、CO2排出量の低減による環境貢献を促進するものである。

グローバル経済の進展に伴い我が国製造業が直面する問題は、モノづくりの中心地である三重県に直接的な影響を及ぼしており、自動車の海外現地生産化や液晶テレビに象徴される新興国企業との価格競争など、県内企業はグローバル競争に耐えうる一層の合理化が求められている。特に製造業においては、製造現場における効率化はもとより、物流部門の効率化についても強く意識され、サプライチェーン全体の改革にも着手されている。

こうした背景の中、四日市港の利用企業からは、物流効率化の切り札として45フィートコンテナの利用希望が従前寄せられてきたが、特に、主要荷主企業である大手タイヤメーカーからは、喫緊の課題として45フィートコンテナの活用要望が具体的に出されている。三重県内には、東洋ゴム工業株式会社と横浜ゴム株式会社の主力工場が立地するとともに、滋賀県に工場がある株式会社ブリヂストンも四日市港を利用しており、国内三大メーカーがタイヤの輸出に際して四日市港を利用している。三重県で45フィートコンテナを利用可能にすることは、これらタイヤメーカーのみならず、背後圏産業全体の国際競争力の強化に直結することが期待される。

また、40フィート背高コンテナに比べて約13%容積が大きい45フィートコンテナを活用することができれば、一本あたり積載効率が高まり、約10%のCO2削減効果が期待される。これは、「環境にやさしいみなと・四日市港」を長期構想に掲げ、平成20年度からグリーン物流促進補助事業等に取り組んできた四日市港の方向性にも合致する。

6 構造改革特別区域計画の目標

三重県内企業の国際競争力を高めるとともに、企業誘致の促進を図るには、サプライチェーン全体を強化する必要がある。三重県には、多様な分野の企業が、川上から川下まで揃っているとともに、高速道路ネットワークや四日市港など物流インフラも整っており、今後も一層の整備が期待されている。

45フィートコンテナは、平成17年に国際規格化され、米国、中国、タイなどで取扱量が増加しているが、日本国内においては国内公道通行が原則規制されているため、商業ベースの活用ができない状況にある。

しかし、45フィートコンテナは、40フィート背高コンテナに比べても容積が約13%大きく、10%程度の輸送効率向上が見込めることから、公道輸送を実現することができれば、背後圏企業、とりわけタイヤや雑貨など容積が大きく密度の低い製品を輸送する企業の物流コストの低減が期待でき、企業の国際競争力の強化につながる。

また、積載効率の向上は、CO2排出量の削減が求められている企業の環境貢献にも資することになる。

背後圏企業の国際競争力の強化と環境貢献の両立を図ることにより、県内産業の振興を目指す。

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

期待される効果

- ① 運行回数の削減 約10%削減(※)
- ② CO2排出量の削減 約10%削減(※)
- ③ 輸送効率 約13%向上(40フィート背高コンテナとの単純比較)
- ④ 輸送コストの削減
- ⑤ 交通渋滞の緩和

(※運行回数、CO2排出量については、年間輸送コンテナ個数のうち、一部のみを45フィートコンテナに転換するものとして算出)

8 特定事業の名称

45フィートコンテナの輸送円滑化事業(1224)

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

45フィートコンテナの輸送円滑化事業(1224)

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

構造改革特別区域内のコンテナ輸送事業者

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

当初から特定事業の実施を予定している事業者は、以下の者である。

菱倉運輸株式会社

(2) 事業が行われる区域

三重県の全域

(3) 事業の実施期間

構造改革特別区域計画の認定後に実施。

事業実施にあたっては、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

四日市港と県内各生産・物流拠点間の陸上輸送における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無い。

5 当該規制の特例措置の内容

45フィートコンテナ用セミトレーラー連結車の通行手続きの円滑な運用に向けて、セミトレーラー連結車の長さの基準を緩和し、40フィートコンテナ用セミトレーラー連結車と同等の通行条件(長さに対応したもの)を適用できるよう、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。

事業実施にあたっては、コンテナ輸送事業者から通行経路に当たる各道路管理者に対して、車両の運行状況、事故及びヒヤリハットの発生状況等の定期的な報告を行い、事故防止に万全を期する。

具体的には、道路管理者に対して、月1回程度、運行日時、積載物、運行時の諸元(重量・寸法)、運行経路、それに対応した事故及びヒヤリハットの有無などを報告するものとし、協定の締結又は特殊車両通行許可の条件により、確実に実施するものとする。