

6 国際物流基幹ネットワークと道路整備への期待

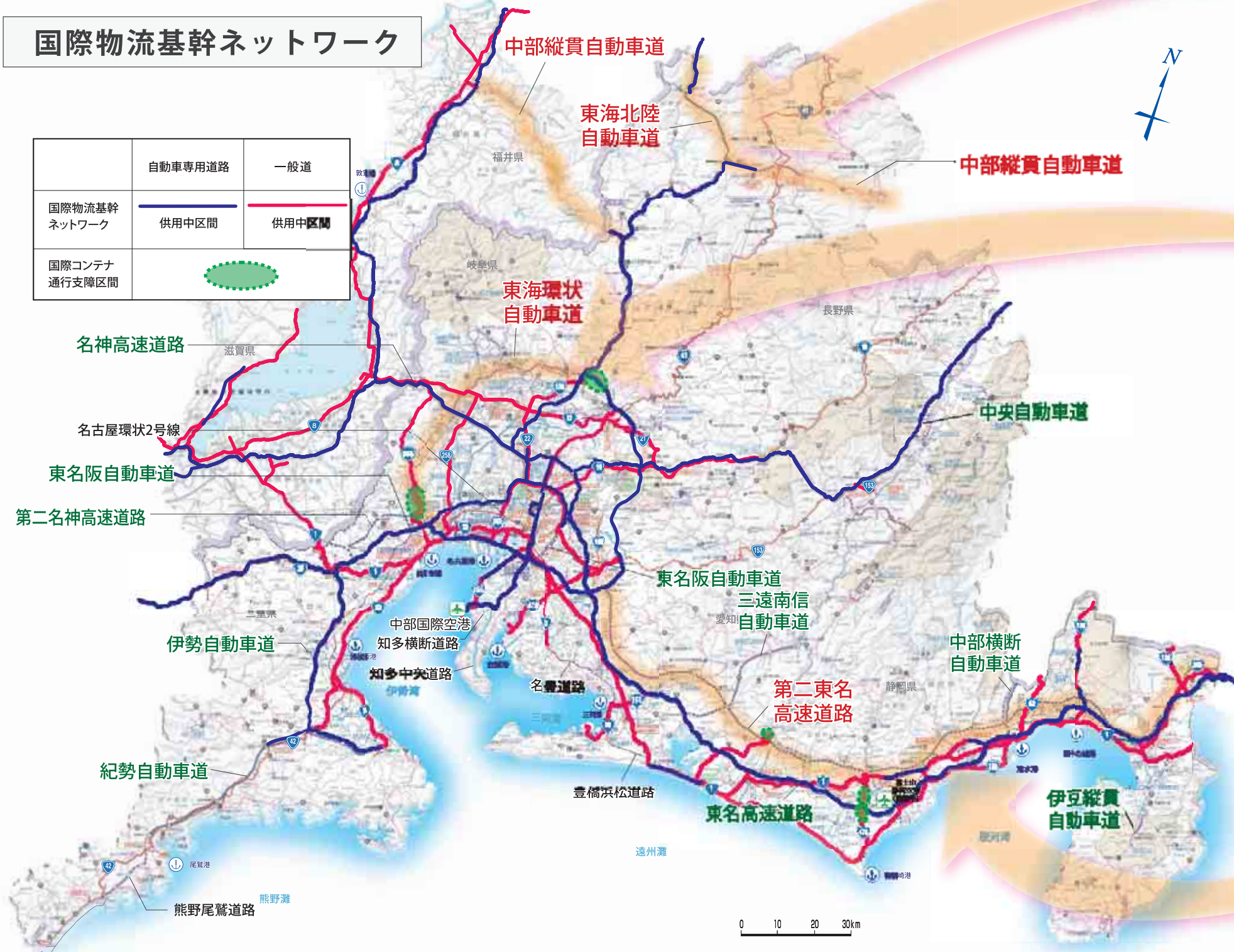
国際物流基幹ネットワークの構築

- 国際物流基幹ネットワークの構築とは、国際標準コンテナ車*が重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークを確保するため、現在の供用区間を対象に通行に支障がある区間を選定し、重点的にそれらの解消を図るものです。
- 中部地域では、約 2,280km の幹線道路を国際物流基幹ネットワークに選定し、「モノづくり中部」を支える効率的な物流を目指して、国際標準コンテナ車の通行可能となる道路の拡大を進めています。
- 特に、スーパー中枢港湾(名古屋港・四日市港)に係わる区間は、概ね 5 年以内に解消することを目指しています。

*国際標準コンテナ車(高さ 4.1m、フル積載時重さ 44 t)

国際物流基幹ネットワーク

	自動車専用道路	一般道
国際物流基幹ネットワーク	供用中区間	供用中区間
国際コンテナ通行支障区間		



- ・このネットワーク図は、H19.3 時点に供用済みの道路ネットワークを示したものです。
- ・国際コンテナ通行支障区間とは、物理的に支障のある区間を示します。

出典：中部地方整備局資料

企業からの期待の声

現在、東海北陸自動車道や東海環状自動車道西側区間などの高速道路の事業が進められており、様々な企業から多くの期待が寄せられています。

●東海北陸道、中部縦貫道への期待

■東海北陸道の未通部分と中部縦貫道の福井県側のルートを早く開通してもらいたい。北陸圏とのアクセスが全然変わってくる。現在、関から北陸方面へは白鳥からではなく、名神経由でまわっている。(運送業)



■北陸から名古屋方面へ輸送するのに3日の運行体制をとらなければならないが、東海北陸道ができれば2日体制でできる。(運送業)



●東海環状道(西側区間)への期待

■中部圏内で動く荷物量が多く、西側区間ができるとトラックの動かし方が大きく変わってくるだろう。(運送業)



■西側区間ができれば、大垣周辺への配送の効率が良くなり、さらなる店舗展開につながる。(小売業)



■西側区間が出来ることにより、効率的なルート選択ができるようになるため、早期開通を望む。(外食産業)



■西濃方面は配送頻度が高いので、西側区間ができると非常に効果がある。(自動車販売業)

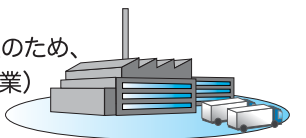


■西側区間が開通すれば、それだけ配送のリスクが確実に減る。病院で使って頂ける時間が決まっているので、リスクは減らしたい。(医薬品製造業)



●第二東名高速道路への期待

■東名高速の集中工事や国道1号の混雑のため、早く第二東名を開通して欲しい。(製造業)



出典：各企業へのヒアリングをもとに作成