

3月度「正・副会長会」(2022年3月25日)

第5号議案 「中部圏交通ネットワークビジョン」(案)について

12月度正副会長会でのご意見①

- 「港湾の運営組織は世界に比べて遅れている」
- 「名古屋港管理組合は知事と市長が2年交代で管理者が代わるので、戦略的な運営ができていない」
- 「整備と運用を一体化する必要がある」
- 「名古屋港、衣浦港、三河港の連携も考える必要がある」

12月度正副会長会でのご意見①

【対応：3章の名古屋港の項目に以下を追記】

- 「港湾管理については、2020年10月に大阪府と大阪市の港湾局が統合し大阪港湾局が設立。一体となった港湾計画策定やポートセールスが可能となった」
- 「伊勢湾港湾では、2018年3月策定の愛知県港湾物流ビジョンによる愛知県内3港の連携に関する検討が行われており、伊勢湾港湾においても、同様の議論を期待したい」
- 「港湾運営会社については、名古屋港関連では4社がある。海外では、巨大港湾運営会社による複数ターミナルの運営や、高効率荷役機器の導入による運用面での効率化が進む」
- 「愛知県内3港も含めた伊勢湾港湾として一元化される際には、港湾運営会社の同様の一元化など、さらなる効率化に向けての議論を期待したい」

12月度正副会長会でのご意見②

- 「大型車が、中央自動車道を通らずに、木曾地域の国道19号の通行が多くて困っている」
- 「例えば、大型車について通行料を安くできないか」

12月度正副会長会でのご意見②

【対応：3章の三遠南信道の項目に以下を追記】

- 「中央自動車道の恵那山トンネルは、延長5kmを超えることから危険物積載車両通行禁止区間となっており、危険物積載車両が木曾谷の国道19号に迂回している状況」
- 「2015年の大型車混入率では、長野県内の直轄国道平均15.6%(全国の直轄国道平均17.2%)に対して、国道19号(木祖村・塩尻市境)は35.6%となっており、他の区間と比較して約2倍の大型車混入率」
- 「これに対して、三遠南信自動車道のトンネルは延長5km未満で整備完了あるいは整備中であり、危険物積載車両の迂回路としての機能も期待される」