

第 40 回愛知県地方港湾審議会三河港部会

日時：平成 30 年 3 月 19 日（月）

午後 2 時 55 分～午後 3 時 24 分

場所：アイリス愛知 2 階 コスモス

開会

○司会 お待たせいたしました。定刻より少し早いですが、委員の先生方皆さんおそろいでございますので、ただ今から第 40 回愛知県地方港湾審議会三河港部会を開催いたします。

私は、本日の司会を務めさせていただきます、愛知県建設部港湾課の松岡でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、各委員にお配りしております資料の確認をお願いいたします。

本日の「議事次第」、「出席者名簿」、「配席図」、御審議いただきます「三河港港湾計画書の案」、「三河港港湾計画資料の案」及び「参考資料」、また、その他の資料としまして「三河港要覧」、「あいちの港湾」、以上をお配りしております。

お手元の資料など、不足されている方はございませんでしょうか。

委員紹介

○司会 では、続きまして、本日御出席の委員の皆様方を御紹介させていただきます。

正面中央、愛知県地方港湾審議会三河港部会の部会長を務めていただきます、名古屋大学大学院教授の水谷委員でございます。

○水谷部会長（1号委員・名古屋大学大学院教授） 水谷でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 続きまして、正面の水谷部会長に向かって左隣から順に、名古屋大学大学院教授の柳原委員。

○柳原委員（1号委員・名古屋大学大学院教授） よろしくお願いいたします。

○司会 名古屋工業大学教授の北野委員。

○北野委員（1号委員・名古屋工業大学教授） 北野です。よろしくお願いいたします。

○司会 蒲郡市長の稲葉委員。

○稲葉委員（5号委員・蒲郡市長） 蒲郡市長の稲葉でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 田原市長の山下委員。

○山下委員（臨時委員・田原市長） 田原市長の山下です。よろしくお願いいたします。

○司会 なお、今回の審議に当たり、山下委員につきましては、地元市長として臨時委員の立場で御出席いただいております。

続きまして、公益社団法人伊勢湾海難防止協会専務理事の藤田委員。

○藤田委員（2号委員・公益社団法人伊勢湾海難防止協会専務理事） 藤田でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 次に、正面の水谷部会長に向かって右隣から順に、財務省名古屋税関長の廣瀬委員の代理の名古屋税関豊橋税関支署長の金田様。

○金田委員（4号委員・代理・財務省名古屋税関豊橋税関支署長） よろしくお願いいたします。

○司会 経済産業省中部経済産業局長の富吉委員の代理の地域経済部地域振興課課長補佐の森田様。

○森田委員（4号委員・代理・経済産業省中部経済産業局地域経済部地域振興課課長補佐）
地域振興課森田と申します。よろしくお願いいたします。

○司会 国土交通省中部地方整備局長の塚原委員の代理の三河港湾事務所長の平澤様。

○平澤委員（4号委員・代理・国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所長）
平澤でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 国土交通省中部運輸局長の石澤委員の代理の交通政策部長の大釜様。

○大釜委員（4号委員・代理・国土交通省中部運輸局交通政策部長） 大釜でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 第四管区海上保安本部長の徳永委員の代理の三河海上保安署長の出戸様。

○出戸委員（4号委員・代理・三河海上保安署長） 出戸でございます。よろしくお願いいたします。

○司会 以上の方々の御出席を賜っております。

なお、代理人の方々については、当審議会運営規程第4条第1項に規定される代理人選任届が提出されております。

部会長挨拶

○司会 引き続きまして、水谷部会長から御挨拶をお願いいたします。

○水谷部会長 部会長を仰せつかっております水谷でございます。座って失礼させていただきます。

本日は、お忙しい中、第 40 回愛知県地方港湾審議会三河港部会に御出席を賜りまして誠にありがとうございます。

本日の審議会は、三河港田原地区における公共埠頭計画及び水域施設計画の変更について、港湾管理者である愛知県から諮問を受けて審議していただくものでございます。

なお、今回の案件は、港湾計画の軽易な変更であるため、愛知県地方港湾審議会条例第 6 条に基づき部会を設置して、審議を行っていただきます。

本日は、委員の皆様の深い御見識を賜り、この計画につきまして十分な審議をしていただきたいと思います。格別の御協力をお願い申し上げまして、私の挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくをお願いいたします。

○司会 ありがとうございます。

それでは、まず、幹事であります港湾課長の豊田から、本日の出席委員数を報告させていただきます。

○事務局（幹事・豊田港湾課長） 港湾課長の豊田でございます。本審議会の幹事を務めさせていただきますのでどうぞよろしくお願い申し上げます。

当審議会条例第 6 条第 2 項の規定により、三河港部会として、会長の指名がございました委員及び臨時委員は 13 名でございます。本日は、代理の方を含めまして 11 名の方に御出席をいただいております。

従いまして、当審議会条例第 7 条第 3 項に定める定足数に達しており、本部会は成立いたしております。

○司会 ありがとうございます。

これ以降議事に入りますので、報道関係の方、カメラの撮影ございましたら、ここまでといたします。よろしくお願いいたします。

当審議会条例第 7 条第 2 項の規定に基づき、以後は、水谷部会長に議事の進行をお願いいたします。

会議録署名人の指名

○水谷部会長 それでは、議事の方に入ります前に、当審議会運営規程第 10 条第 3 項の規定による会議録署名人を、私の他に、名古屋大学大学院教授の柳原委員と公益社団法人伊勢湾海難防止協会専務理事の藤田委員にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

議事

三河港港湾計画の軽易な変更について

○水谷部会長 それでは、議事の方に入りたいと思います。

今回、管理者から諮問のありました「三河港港湾計画の軽易な変更」、これは田原地区の公共埠頭計画及び水域施設計画の変更についてでございます。

まず、事務局の方から御説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

○事務局（幹事・豊田港湾課長） それでは、三河港港湾計画の軽易な変更につきまして御説明をさせていただきます。失礼いたしまして、着席にて説明させていただきます。

それでは、議題であります「三河港港湾計画の軽易な変更」について御説明させていただきます。お手元に「三河港港湾計画書（案）」と、それを補足する「三河港港湾計画資料（案）」及び「参考資料」を配付してございます。

説明は、「参考資料」に沿って進めさせていただきます。「参考資料」については、前方のスクリーンにも表示させていただきます。

今回の変更は、三河港の田原地区における公共埠頭計画及び水域施設計画を変更する内容でございます。

まず、三河港の概要について御説明いたします。お手元に「三河港要覧」をお配りしておりますので、併せて御覧いただければと思います。

三河港は、知多半島と渥美半島に囲まれた三河湾の東側に位置し、昭和 37 年に西浦、蒲郡、豊橋及び田原の 4 港を統合し、名称を「三河港」と改めて誕生し、その後、昭和 39 年に重要港湾に指定されております。

三河港の港勢としまして、平成 28 年の取扱貨物量は年間 1,961 万トン、貿易額は約 3 兆 289 億円で、全国第 7 位となっております。

三河港の主要貨物は完成自動車で、臨海部のトヨタ自動車の田原工場や、周辺地域では岡崎の三菱自動車、湖西のスズキ自動車の工場など、世界有数の自動車産業が集積しており、平成 29 年の最新の統計では、完成自動車の輸出は台数、貿易額とも全国第 2 位とな

っております。

一方で、ヨーロッパやアメリカなどの海外自動車メーカーの輸入拠点にもなっており、完成自動車の輸入は、台数、貿易額とも 25 年連続全国第 1 位となっており、全国でもトップクラスの国際自動車港湾となっております。

また、この自動車関連産業の集積を生かし、リサイクルの分野で静脈物流のネットワークの拠点となる港湾として、平成 15 年には国から「リサイクルポート」の指定を受けております。

三河港の港湾計画は、資料の左下に示しておりますとおり、平成 23 年に港湾計画の改訂を行い、その後、3 度の軽易な変更を経て現在に至っております。今回の計画変更の田原地区においては、平成 23 年の改訂以来、初めての計画変更となります。

続きまして、変更の対象である田原地区の概要について御説明いたします。

左上の図を御覧ください。田原地区の現状の公共岸壁を示しております。

田原 1 号岸壁が水深マイナス 4.5m、延長 120m、田原 2 号岸壁が水深マイナス 5.5m、延長 400m 整備されております。田原 2 号岸壁は、4 バースあるうち 1 バース 100m が耐震強化岸壁となっております。現在の主な取扱貨物は、LPG が最も多く、石材、砂利など、バラ貨物も取り扱っております。

次に、右上の図を御覧ください。港湾計画における港湾空間利用のゾーニングを示しております。

田原地区は、三河港の中で大規模な生産ゾーンとして位置付けられ、現在では、70 社を超える企業が進出しております。工業用地の他、道路、公共埠頭などのインフラ整備も進められており、今後とも生産と流通の拠点としての役割が期待されております。また、国内最大規模のメガソーラーや風力発電施設が立地し、再生可能エネルギーが推進されている地区ともなっております。

次に、三河港の現状と課題について御説明させていただきます。

最初に、リサイクルポートとしての資源循環の更なる推進に向けた取り組みとして、金属くず輸出の国際競争力を強化するため、船舶の大型化への対応についてであります。

左下のグラフを御覧ください。

現在の日本の金属くずの輸出相手国は主に韓国、中国ですが、近年、ベトナム、インドネシア等の東南アジア方面や、インド、バングラデシュなど南アジア方面への輸出量が拡大しております。その要因として、日本から金属くずを輸入してきた韓国、中国が自国の

鉄鋼業の成長による自給化に伴い、輸入側から輸出側へ転換していることや、東南アジアや南アジアの経済発展による需要増加が挙げられております。将来的には、輸出国に転換した韓国、中国が、日本と東南アジア、南アジア方面への輸出シェアを争うことになると予測されております。

右側のグラフは県内3港における推移を示しておりますが、同様な傾向が示されております。

三河港の背後圏では、自動車関連企業の部品製造過程や自動車の解体等により、金属くずが多く発生しております。今後、輸出相手国の遠方化に伴い、船舶の大型化への対応が必要となりますが、金属くずの輸出に適した大水深の岸壁や保管ヤードが不足していることが課題となっております。

2つ目に、再生可能エネルギー発電の立地計画への対応についてであります。

先ほどの説明でもありましたが、田原地区の臨海部は、風力発電やメガソーラー発電といった再生可能エネルギーの事業の進出が盛んな地域であり、今後もバイオマス発電事業を始めとした企業の立地が見込まれております。

バイオマス発電事業につきましては、発電燃料として使用される木質ペレットやパーム椰子殻、PKSと申しますが、といった木質系のバイオマスを主に東南アジアや北米から輸入することになります。こうした燃料の輸入には、大型の貨物船が利用されるため、水深マイナス10m以上の岸壁が必要とされております。

しかし、田原地区の公共岸壁は、現状水深がマイナス5.5mであり、現港湾計画においても水深マイナス7.5mと大型の貨物船に対応できないため、他地区の岸壁利用や沖合で小型船へ積み替える「瀬取り」を行うなど、非効率な物流となってしまうことが課題となっております。

3つ目に、立地企業の要請への対応であります。

田原地区には、外貿に対応可能な水深の深い公共岸壁がないため、立地企業や港湾利用者からは、外貿に対応可能な大水深の岸壁を求められております。

以上の3点から、船舶の大型化へ対応するため、港湾計画を変更するものであります。

お示ししておりますのが、今回の港湾計画の変更内容でございます。

変更理由といたしましては、ただいま御説明しましたような内容から、「船舶の大型化に対応し、効率的なバルク貨物輸送の実現を図るため、田原地区において、公共埠頭計画及び水域施設計画を変更する」こととしております。

左の図を御覧ください。

これまでの計画は平成 23 年 4 月に改訂されたものですが、公共埠頭計画水深マイナス 7.5m、岸壁 1 バース、延長 130m、水深マイナス 5.5m、岸壁 3 バース、延長 270m。水域施設計画、泊地水深マイナス 7.5m、面積 11ha の計画となっております。今回の計画では、公共埠頭計画水深マイナス 10m、岸壁 2 バース、延長 340m、水深マイナス 4.5m、岸壁 1 バース、延長 60m。水域施設計画、泊地、水深マイナス 10m、面積 13ha に計画変更となります。

なお、水域施設計画では新たに浚渫が必要な面積を記載しており、計画図では濃い青色の箇所を示しております。

お手元の港湾計画書（案）の 2 ページでは、水域施設計画として水深マイナス 7.5m の泊地が記載されておりますが、これは民間の専用岸壁に対応した泊地でありますので、本計画とは別の場所ということになりますので、参考資料の方からは省略しております。

その他重要事項といたしまして、大規模地震対策施設である耐震強化岸壁を水深マイナス 7.5m、岸壁 1 バース、延長 130m から水深マイナス 10m、岸壁 1 バース、延長 170m へと計画変更をいたしております。

次に、公共埠頭計画と水域施設計画について御説明いたします。

今回計画する公共埠頭と水域施設の対象船舶は、資料の右側に示しております 12,000DWT（デッドウエイトトン）の貨物船となります。

係留施設となる岸壁は、対象船舶に対応した標準的な施設規模となっております。バース数につきましては、公共埠頭で将来取り扱いが予想される貨物量から必要なバース数を算定し、2 バースとしております。

水域施設は、対象船舶の入出港時における操船に必要な範囲として回頭円をお示しております。お手元の港湾計画資料（案）の 4 ページと 5 ページを併せて御覧いただきたいと思います。泊地範囲については、対象船舶が回頭に必要な水域としておりますので、2 隻のタグボートを配備し、船長の 2 倍を直径とした回頭円を確保しております。

田原地区の航路や大部分の泊地は、既に水深マイナス 10m で整備されているため、今回新たに水域施設として計画するのは、岸壁前面の泊地のみとなります。

なお、既設の田原航路は、航路幅が 250m ありまして、今回の対象船舶の全長の 1.5 倍以上が確保されているため、航行安全上、適切な幅となっております。

続いて、その他の重要事項といたしまして、大規模地震対策施設計画として位置付けら

れております耐震強化岸壁について御説明いたします。港湾計画資料（案）の6ページ、7ページになります。

耐震強化岸壁の配置と背後圏については、三河港はエリアが広く、古くから豊橋と蒲郡の2つの経済圏で構成されていることから、これら2つの経済圏を中心とするゾーンを分担し、豊橋を中心とするゾーンは神野地区の7号岸壁及び田原の2号岸壁、蒲郡市を中心とするゾーンは蒲郡9号岸壁でカバーしております。

今回の計画では、田原2号岸壁を、船舶の大型化への対応とともに、災害直後における緊急物資の受け入れに必要なバース延長を確保するため、水深マイナス10mに増深し、延長170mの計画としております。

港湾計画資料の7ページに耐震強化岸壁の必要バース延長の考え方が記載されておりますので、御覧ください。

豊橋及び田原ゾーンにおける必要なバース延長は397mとなります。近年の地震被害予測の見直し等に伴い、平成23年の港湾計画改訂時から必要なバース延長が増加しております。従前の計画では、田原2号岸壁の延長が130mとなっておりましたので、神野7号岸壁の260mと合わせても必要なバース延長が不足しておりましたが、今回の計画変更により、必要なバース延長が確保されることとなります。

今回の計画変更により、災害直後における緊急物資輸送のための長距離フェリーや海上保安庁巡視船等の接岸が可能となり、住民避難や応急復旧活動などの防災機能が向上します。また、平時においては、他地区で取り扱っている貨物を、災害時に耐震強化岸壁で取り扱うことにより、災害で壊れた他の岸壁の応急復旧までの間、港湾の物流機能を継続する「港湾BCP」としての役割も担うこととなります。

最後になりますが、港湾計画資料の8ページ以降に環境保全に関する資料が記載されております。本計画変更による周辺環境への影響は軽微であると評価しております。

以上で、三河港港湾計画の軽易な変更の説明を終わらせていただきます。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○水谷部会長 ありがとうございました。

それでは、ただいまの説明内容につきまして、御意見あるいは御質問等お受けしたいと思います。どなたか、御意見、御質問等ございましたら、よろしくお願いいたします。

お願いいたします。

○山下委員（臨時委員・田原市長） それでは、失礼いたします。田原市長の山下でござ

います。今回の計画変更につきまして、地元として発言させていただきたいと思います。

三河港田原地区におきましては、トヨタ自動車田原工場を始めとしまして、現在 75 社の企業が立地しておりまして、平成 4 年には、田原臨海地区の 70 社の企業によりまして構成された「田原臨海企業懇話会」が設立されております。臨海地域の環境整備や地域内企業の連携強化を図るなど、ものづくり愛知を積極的に支えている臨海工業地域でもございます。

先ほど説明がございましたが、近年ではメガソーラーや風力発電施設が設置されておりました、再生可能エネルギー発電施設の集積地ともなっております。

また、田原市は、「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定されておりまして、大規模地震の発生確率が高まっているこういった中、地域住民や企業から緊急物資等の輸送拠点となる耐震強化岸壁の強化が求められております。

更に、田原 4 区の未利用地におきましては、行政としてもバイオマス発電事業を始め、様々な新規事業者を誘致し、将来性のある事業を展開しようと努力しているところでもございます。

現在では田原地域に水深マイナス 5.5m の公共岸壁しかございませんが、水深マイナス 10.0m の公共岸壁が計画に位置付けられることによりまして、船舶の大型化に伴う長距離輸送や大量輸送が可能となりまして、地域産業の活性化や災害時における緊急物資の輸送拠点として重要な役割を果たすことが期待されるなど、地元として早期完成を待ち望んでいるのが現状でございます。

以上でございます。よろしくお願い申し上げます。

○水谷部会長 ありがとうございます。地元から非常に貴重な御意見をいただいたかと思えます。

他に御意見等ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

他に特段の御発言もないようでございますので、採決のほうに移らせていただきたいと思います。

それでは、今回諮問のありました「三河港港湾計画の軽易な変更」につきまして、原案のとおり「適当と認める」ということにさせていただいてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○水谷部会長 ありがとうございます。

それでは、本議題につきましては、原案のとおり「適当と認める」ということとさせていただきます。

委員の皆様方には、大変御多忙のところ御出席いただき、また、重ねて議事の円滑な進行に格別の御協力をいただきましたことを、部会長として厚く御礼申し上げます。どうもありがとうございました。

○司会 ありがとうございました。

本日の議事は以上でございます。

港湾管理者挨拶

○司会 最後に、港湾管理者として、建設部長の河野から挨拶をさせていただきます。

○事務局（幹事・河野建設部長） 愛知県建設部長の河野でございます。

水谷部会長様を始め委員の皆様方には、日ごろから本県の建設行政、とりわけ港湾行政の推進に格別の御理解と御支援を賜り、厚く御礼申し上げます。また、本日は、大変お忙しいところ御出席いただきまして、三河港の港湾計画の変更につきまして御審議いただきまして、原案どおり御了承いただき、誠にありがとうございます。

三河港は、国際自動車港湾として、完成自動車の輸出入において、20年以上にわたり全国トップクラスの取り扱いを誇っております。製造品出荷額等が40年連続日本一のものづくり愛知をしっかりと支えている港湾でございます。

一方で、自動車関連産業の集積しております地域特性を生かして、自動車リサイクルの分野においても静脈物流ネットワーク拠点として地域経済を支えており、国からも「リサイクルポート」としての指定を受けております。

本日御審議いただいた内容は、三河港の今後の発展に必要なものでございまして、また、地域防災機能をより強固にするものでございます。私どもとしても、しっかりと取り組んでいきたいと思っております。

なお、現在の三河港の状況を少し御紹介させていただきますけれども、神野地区の水深マイナス12mの耐震強化岸壁や御津地区の水深マイナス5.5mの岸壁がこの春に供用開始する予定でございます。

今後とも、関係の皆様方の御理解と御協力をいただきながら、三河港の更なる発展に向けて取り組んでまいりたいと考えておりますので、皆様方の御指導、御支援をお願い申し上げます。御挨拶とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

○司会 ありがとうございました。

閉会

○司会 それでは、これをもちまして、第 40 回愛知県地方港湾審議会三河港部会を終了させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。