

三河港港湾計画検討委員会 (第1回委員・幹事合同委員会)

参考資料

令和2年1月28日

愛知県

1. 三河港の概況

- 1-1. 三河港の特性 参考-1
- 1-2. 三河港背後の社会・経済特性 参考-2
- 1-3. 三河港の公共岸壁の利用状況 参考-7
- 1-4. 三河港の施設整備の状況 参考-9
- 1-5. 既定計画の目標貨物量に対する現状 参考-10
- 1-6. 入港船舶の現状 参考-11
- 1-7. 自動車専用船・コンテナ船の入港状況 参考-12
- 1-8. 自動車専用船・コンテナ船の船型 参考-13
- 1-9. 三河港背後の交通状況(国道23号) 参考-14

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

- 2-1. 第4次産業革命(IoT, AI等)の進展 参考-15
- 2-2. 農産物輸出を取り巻く動向 参考-16

3. 三河港背後市の上位計画

- 3-1. 第5次豊橋市総合計画 参考-17
- 3-2. 第6次豊川市総合計画 参考-18
- 3-3. 第1次田原市総合計画 参考-19
- 3-4. 第四次蒲郡市総合計画 参考-20

1. 三河港の概況

1-1. 三河港の特性

完成自動車の輸入貿易額・台数(平成30年)

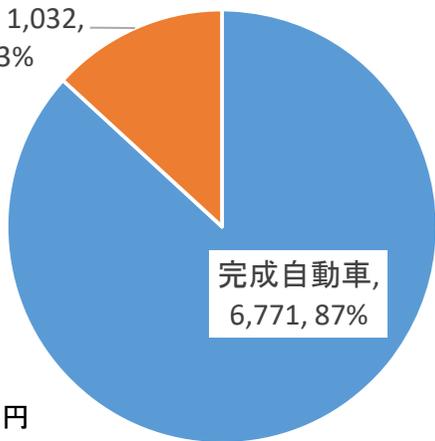
輸入金額				輸入台数			
順位	港名	金額 (百万円)	割合	順位	港名	台数	割合
1	三河港	677,134	47.4%	1	三河港	206,051	53.2%
2	千葉港	329,931	23.1%	2	千葉港	81,812	21.1%
3	日立港	211,755	14.8%	3	日立港	43,450	11.2%
4	横浜港	111,117	7.8%	4	横浜港	27,426	7.1%
5	成田空港	32,549	2.3%	5	横須賀港	14,653	3.8%
	その他	65,058	4.6%		その他	14,153	3.7%
	全国計	1,427,544	100.0%		全国計	387,545	100.0%

完成自動車の輸出貿易額・台数(平成30年)

輸出金額				輸出台数			
順位	港名	金額 (百万円)	割合	順位	港名	台数	割合
1	名古屋港	3,116,558	25.3%	1	名古屋港	1,377,521	22.5%
2	三河港	2,498,692	20.3%	2	三河港	909,743	14.9%
3	横浜港	1,707,060	13.9%	3	横浜港	896,809	14.7%
4	苅田港	965,117	7.8%	4	広島港	429,891	7.0%
5	広島港	897,567	7.3%	5	苅田港	396,870	6.5%
	その他	3,122,652	25.4%		その他	2,103,733	34.4%
	全国計	12,307,646	100.0%		全国計	6,114,567	100.0%

資料:「名古屋税関 豊橋税関支署発表資料を基に作成

完成自動車
以外, 1,032,
13%



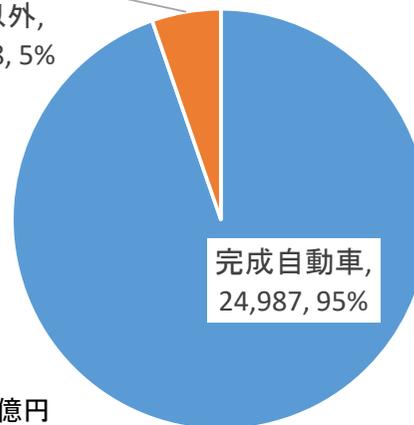
- 主な自動車輸入メーカー
- ・プジョー
 - ・メルセデス・ベンツ
 - ・フォルクスワーゲン
 - ・アウディ
 - ・ボルボ 等



単位:億円

三河港の輸入貿易額及び割合
(平成30年)

完成自動車
以外,
1,408, 5%



- 主な自動車輸出メーカー
- ・三菱自動車(株)
 - ・トヨタ自動車(株)
 - ・スズキ(株)



単位:億円

三河港の輸出貿易額及び割合
(平成30年)

資料:「平成30年における愛知県内貿易港の輸出入動向」(2019年(令和元年8月)を基に作成

1. 三河港の概況

1-2. 三河港背後の社会・経済特性

① 人口の推移等

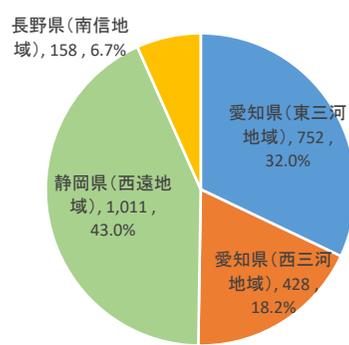
- 三河港背後圏※は2,349千人(H30)の人口を有し、内、静岡県(西遠地域)が43%、東三河地域が32.0%(752千人)、西三河地域が18.2%(428千人)を占める。
- 三河港背後圏の内、東三河・西三河地域の人口は微増傾向にある。(他地域は横ばい、もしくは微減傾向)
- 愛知県内だけでみると、東三河・西三河地域の人口は県全体の16%(1,181千人)を占め、これら地域の中では岡崎市(387千人)、豊橋市(374千人)、豊川市(184千人)に人口が集積している。

※背後圏は前回の港湾計画(H23)にて定められた背後圏

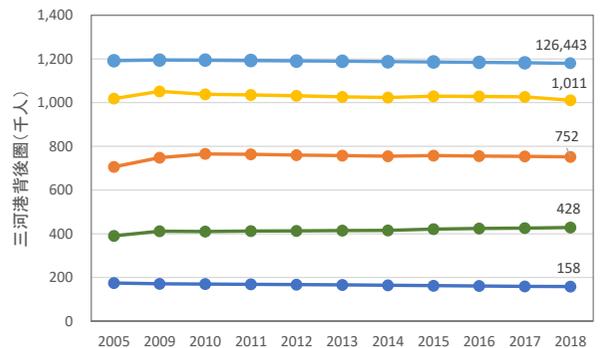


三河港の背後圏(H23港湾計画)

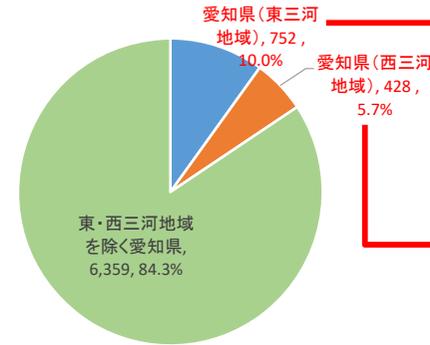
資料:「愛知県・各自治体資料及び国勢調査」を基に作成



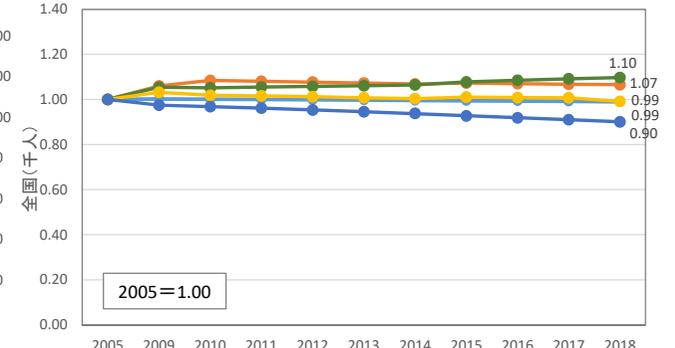
三河港背後圏の地域別人口及び割合(H30)



三河港背後圏の地域別人口の推移



愛知県内の地域別人口及び割合(H30)



三河港背後圏の地域別人口の併

参考-2

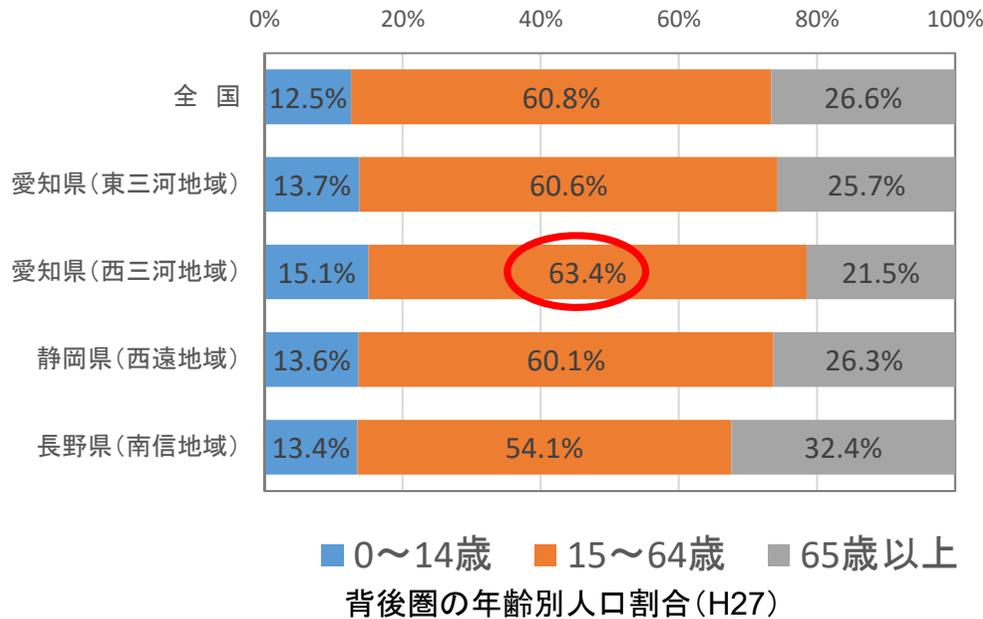
<人口集積地>
 ○東三河地域
 ・豊橋市:374千人
 ・豊川市:184千人
 ○西三河地域
 ・岡崎市:387千人

1. 三河港の概況

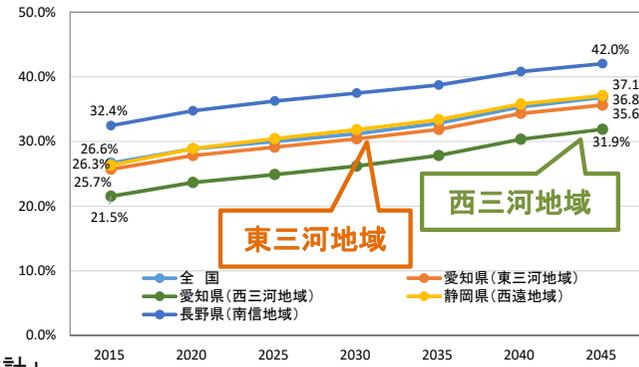
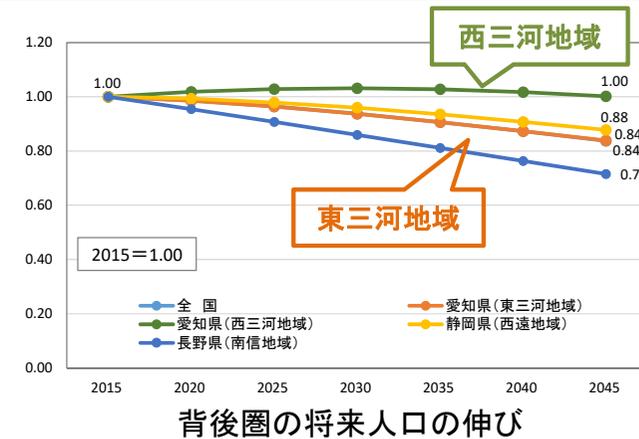
1-2. 三河港背後の社会・経済特性

② 将来人口及び年齢別人口

- 背後圏の年齢別人口の推移をみると、全国に比較していずれの地域も0～14歳の割合が高く、西三河地域においては15～64歳（生産年齢人口）の割合が高い。
- 将来人口は西三河地域を除き、減少傾向にあり、2045年の東三河地域の人口は2015年に比較して16%減少するものと予想されている。
- 65歳以上の将来の人口割合をみると、全国平均よりも低いものの、2045年の東三河地域における割合は2015年の25.7%から35.6%へ、西三河地域は同21.5%から31.9%に上昇するものと予想されている。



資料:「国勢調査」(総務省)を基に作成



資料:「日本の地域別将来推計人口」(平成30(2018)年推計)
(国立社会保障・人口問題研究所)を基に作成

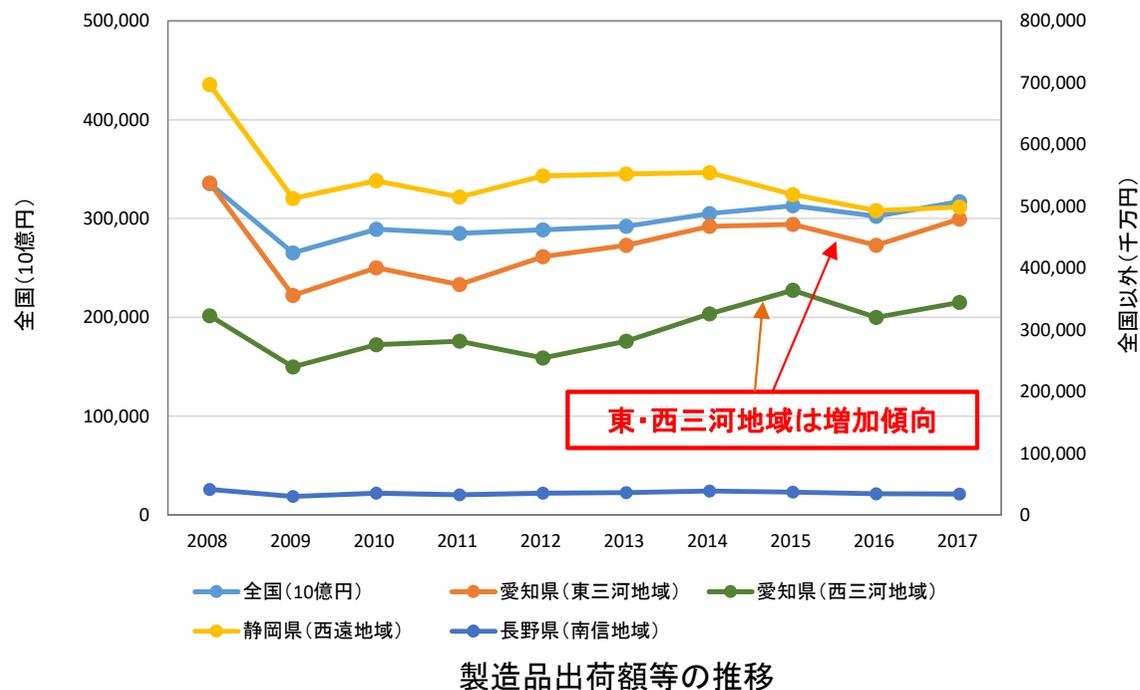
西三河地域の将来人口は現状程度を維持するが、高齡化は進行。
東三河地域は全国並みに少子高齡化が進行。

1. 三河港の概況

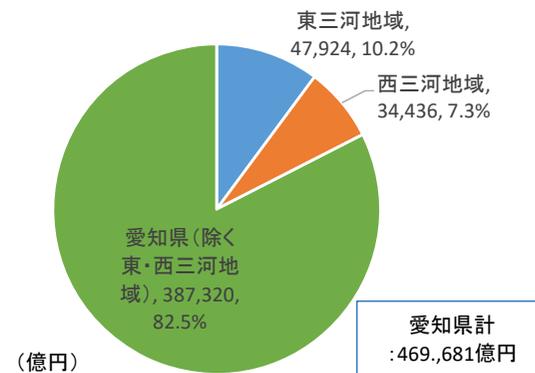
1-2. 三河港背後の社会・経済特性

③ 製造品出荷額等の推移

- 背後圏の中でも**東三河・西三河地域**における製造品出荷額等は年々増加している。
- 愛知県は日本一の製造品出荷額等を誇り、その全体に占める**東三河地域**の割合は10.2%、**西三河地域**の割合は7.3%である。
- 市町村別にみると、**岡崎市、田原市、豊橋市、幸田町**の割合が高い。



資料:「工業統計調査」(経済産業省)を基に作成



地域別・市町村製造品出荷額等及び割合 (平成29年)

地域		市町村	製造品 出荷額等	県内 シェア	地域計 ・シェア
東三河地域	豊橋市		13,486	2.9%	47,924 10.2%
	田原市		19,992	4.3%	
	豊川市		8,701	1.9%	
	蒲郡市		2,514	0.5%	
	新城市		3,178	0.7%	
	設楽町		37	0.0%	
	東栄町		16	0.0%	
	豊根村		—	—	
西三河地域	岡崎市		23,453	5.0%	34,436 7.3%
	幸田町		10,983	2.3%	
愛知県 (除く県内背後圏)			387,320	82.5%	—
愛知県計			469,681	100.0%	—

注) 背後圏は愛知県のみを対象

1. 三河港の概況

1-2. 三河港背後の社会・経済特性

④ 業種別製造品出荷額等及び1事業所・1人あたりの製造品出荷額等

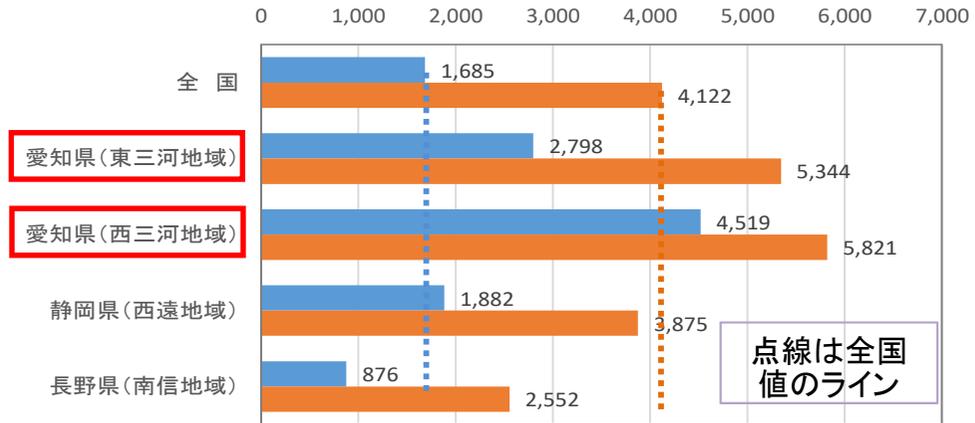
- 三河港背後圏及び周辺は自動車メーカーが立地していることもあり、**輸送用機械器具製造業の出荷額割合が非常に高く**、製造業全体の50～60%を占める。
- 1事業所あたりの東三河地域における製造品出荷額等は全国の約1.7倍、西三河地域が同約2.7倍、従業員1人あたりの東三河地域における製造品出荷額等は全国の約1.3倍、西三河地域が同約1.4倍と、**非常に生産性の高い地域**である。



背後圏(地域別)・業種別製造品出荷額等の割合(平成29年)

注) 秘匿「X」はゼロとして算定。また、業種別の値が公表されていない町村もゼロとさいて算定

資料:「工業統計調査」(経済産業省)を基に作成



■ 1事業所あたりの出荷額等(百万円) ■ 従業員1人あたりの出荷額等(万円)

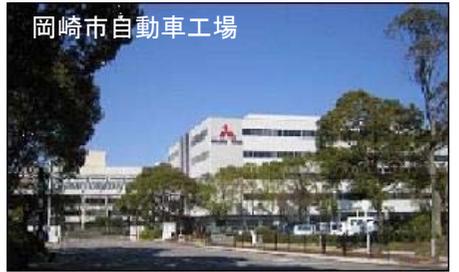
1事業所・1人あたりの製造品出荷額等(平成29年)

資料:「工業統計調査」(経済産業省)を基に作成



田原1区自動車工場

資料:「田原市HP」より引用



岡崎市自動車工場

資料:「岡崎市HP」より引用

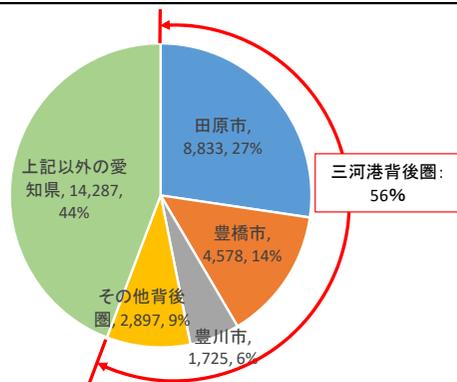
1. 三河港の概況

1-2. 三河港背後の社会・経済特性

⑤ 農業

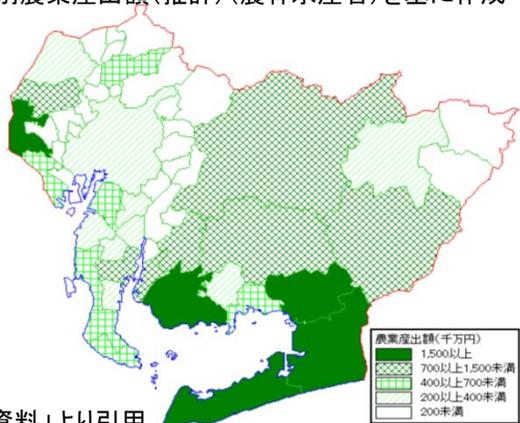
- 三河港背後は**全国有数の農産物生産地**であり、**田原市は全国1位**、**豊橋市は同9位**の農業産出額を誇り、特に野菜(キャベツ、トマト等)の産出額が高い。また、背後圏である浜松市も全国7位の産出額である。
- **背後圏※1の産出額は愛知県全体の56%**を占め、**農業振興地域※2**に指定され、各市は**農業振興地域整備計画**を策定している。

※1: 静岡県、長野県は除く。 ※2: 市町村が将来的に農業上の利用を確保すべき土地として指定した区域で農地転用は禁止されている。



愛知県の市町村別農業産出額(平成29年)

資料: 市町村別農業産出額(推計)(農林水産省)を基に作成

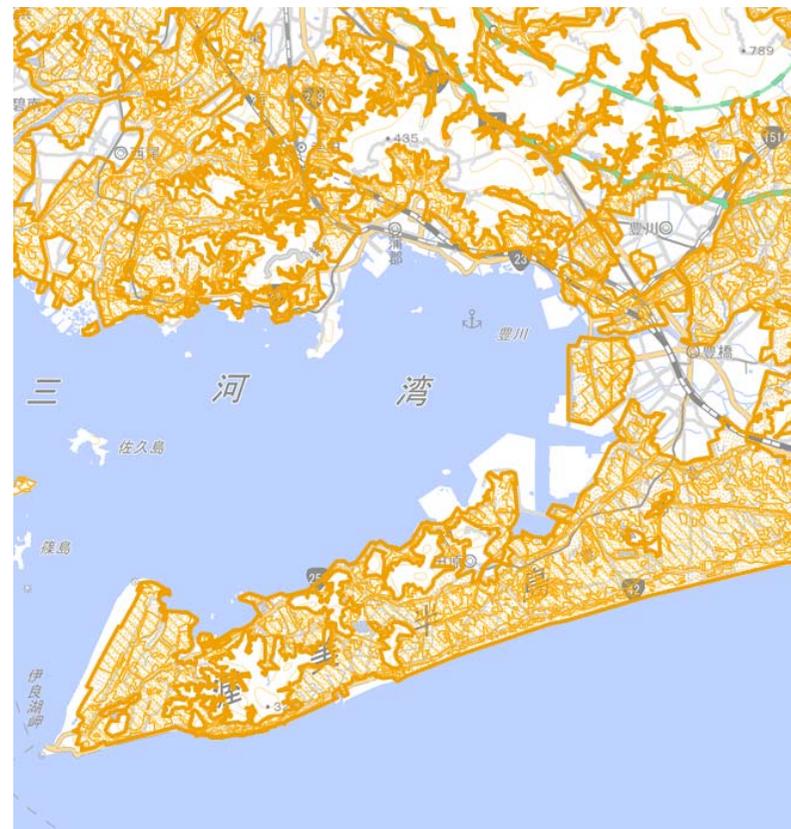


愛知県の農業産出額(平成28年)

農業産出額(全国上位10市町)

- 1位: 田原市(愛知)
- 2位: 都城市(宮崎)
- 3位: 銚田市(茨城)
- 4位: 別海街(北海道)
- 5位: 旭市(千葉)
- 6位: 新潟市(新潟)
- 7位: 浜松市(静岡)
- 8位: 熊本市(熊本)
- 9位: 豊橋市(愛知)
- 10位: 鹿屋市(鹿児島)

- 1位: 田原市
 - ①野菜: 340億円(キャベツ、トマト、メロン等)
 - ②花き: 303億円
 - ③豚: 87億円
- 9位: 豊橋市
 - ①野菜: 262億円(キャベツ、トマト等)
 - ②豚: 39億円
 - ③豚: 26億円

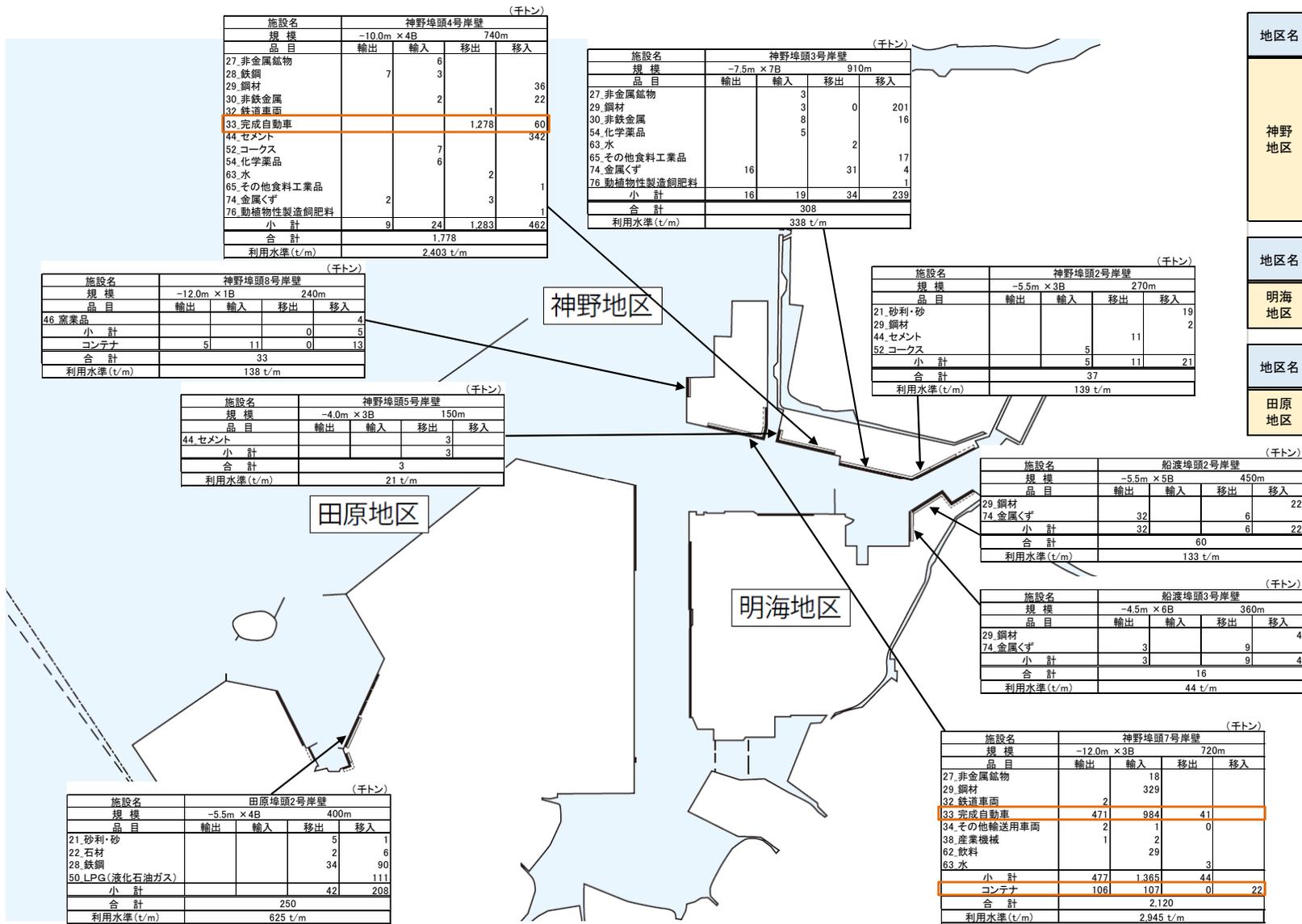


三河港背後の農業地域

資料: 「土地利用調整総合支援ネットワークシステム」(国土交通省)を基に作成

1. 三河港の概況

1-3. 三河港の公共岸壁の利用状況



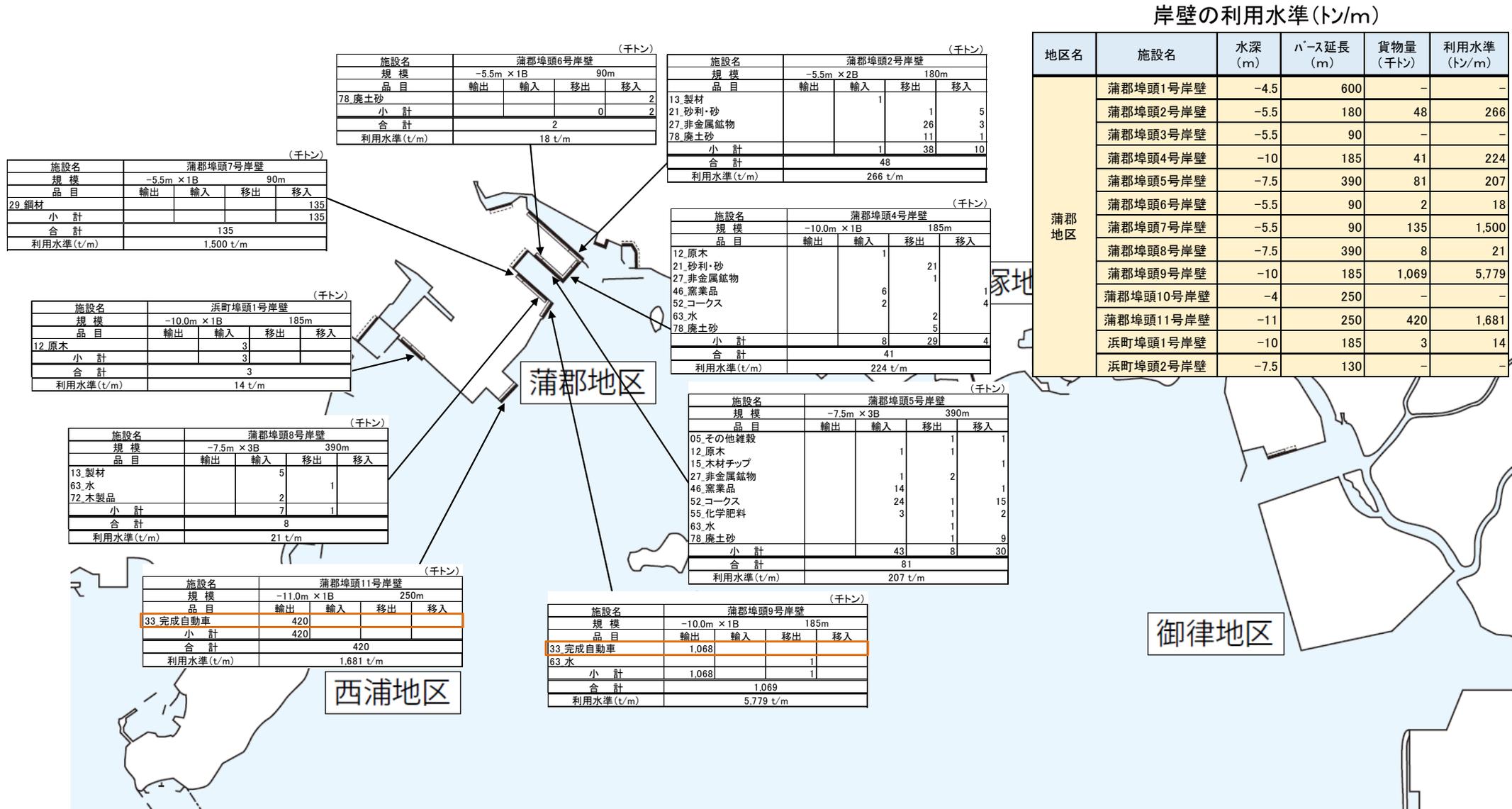
岸壁の利用率 (トン/m)

地区名	施設名	水深 (m)	バース延長 (m)	貨物量 (千トン)	利用率 (トン/m)
神野地区	神野埠頭1号岸壁	-4.5	360	-	-
	神野埠頭2号岸壁	-5.5	270	37	139
	神野埠頭3号岸壁	-7.5	910	308	338
	神野埠頭4号岸壁	-10	740	1,778	2,403
	神野埠頭5号岸壁	-4	150	3	21
	神野埠頭7号岸壁	-12	720	2,120	2,945
	神野埠頭8号岸壁	-12	240	33	138
	明海地区	船渡埠頭2号岸壁	-5.5	450	60
	船渡埠頭3号岸壁	-4.5	360	16	44
田原地区	田原埠頭1号岸壁	-4.5	120	-	-
	田原埠頭2号岸壁	-5.5	400	250	625

施設別・品目別貨物量 (H30) (2)

1. 三河港の概況

1-3. 三河港の公共岸壁の利用状況

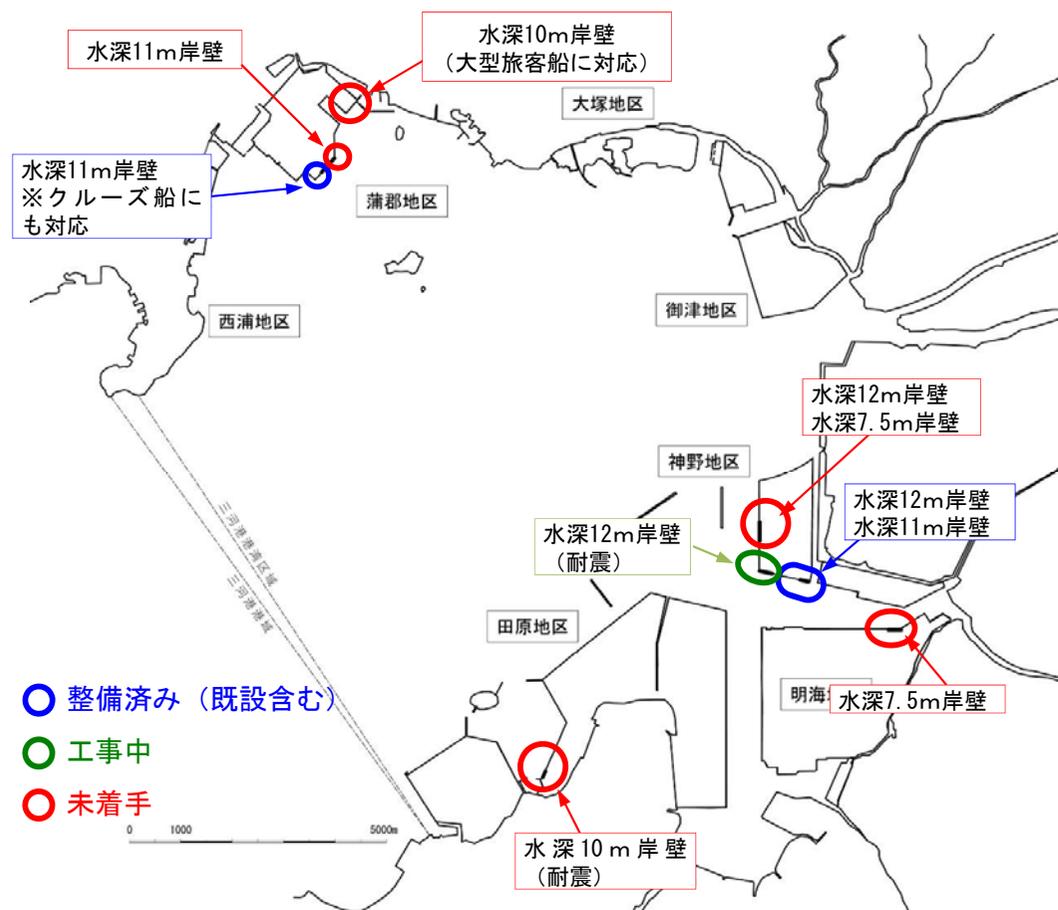


施設別・品目別貨物量(H30)(1)

1. 三河港の概況

1-4. 三河港の施設整備の状況

- 既定計画(H23)における公共埠頭計画の内、**8バース相当が未着手**となっている。



既定計画における公共埠頭計画位置図及び整備状況

既定計画における公共埠頭計画の進捗状況

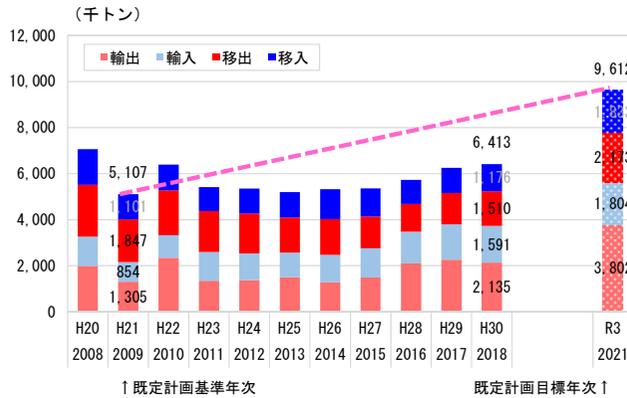
地区名	施設名	水深	バース数	計画延長	整備済延長
蒲郡地区	蒲郡11号岸壁	11m	2	380m	160m (220m未着手)
	蒲郡4号岸壁	10m	1	275m	185m(既設) (90m未着手)
神野地区	神野7号岸壁	12m	2	520m	520m(既設)
		12m	1	260m(耐震)	200m(60m工事中)
11m		1	190m	190m(既設)	
神野地区	神野8号岸壁	12m	1	240m	未着手
		7.5m	1	130m	未着手
明海地区	明海1号岸壁	7.5m	2	260m	未着手
田原地区	田原2号岸壁	10m	2	340m (内170m耐震)	未着手



1. 三河港の概況

1-5. 既定計画の目標貨物量に対する現状

- 前回の港湾計画改訂時(H23)に定めた目標年次(平成30年代前半)の貨物量に対して、公共貨物は輸入を除き、概ね60~70%の達成率であり、目標値との乖離がみられる。これは海外への生産拠点の移管や市場の競争力激化等による完成自動車の輸移出の伸び悩みが主な要因である。
- また、コンテナ貨物も輸出は46%、輸入は19%の達成率にとどまっている。
- さらに、専用貨物も同様、完成自動車の伸び悩みにより、目標値を大きく下回っている。



■ 公共貨物

公共	①H30実績 (千トン)	②現港湾計画の目標値 (千トン)	目標達成率 ①/②
輸出	2,135	3,802	56%
輸入	1,591	1,804	88%
移出	1,510	2,173	69%
移入	1,176	1,833	64%
計	6,413	9,612	67%

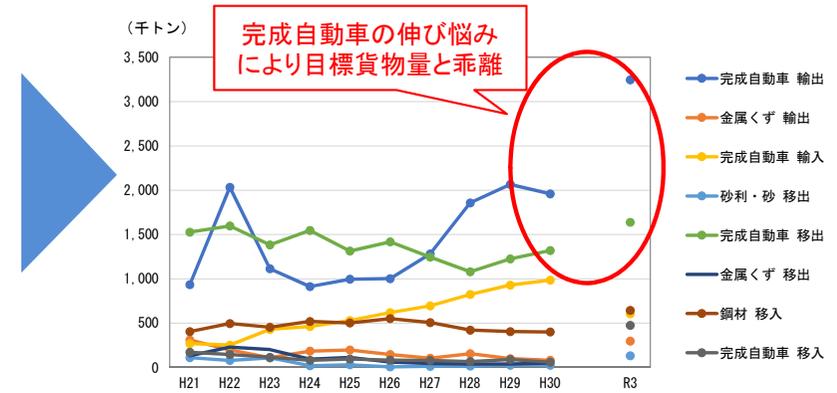
■ コンテナ貨物

公共	①H30実績 (TEU)	②現港湾計画の目標値 (TEU)	目標達成率 ①/②
輸出	16,556	36,164	46%
輸入	14,121	73,270	19%
移出	2,800	2,665	105%
移入	4,453	2,541	175%
計	37,930	114,640	33%

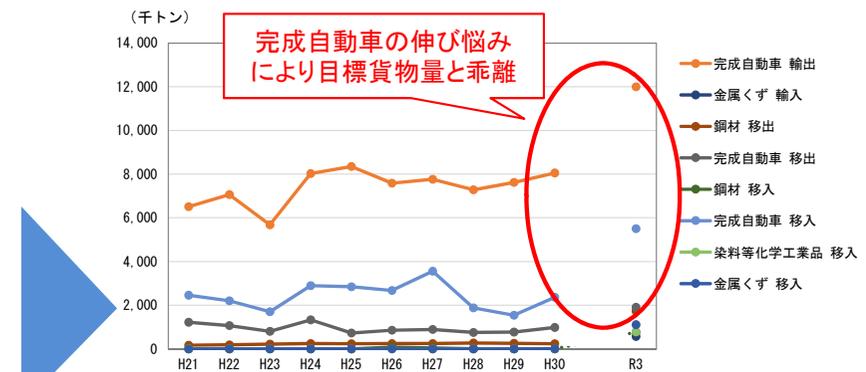
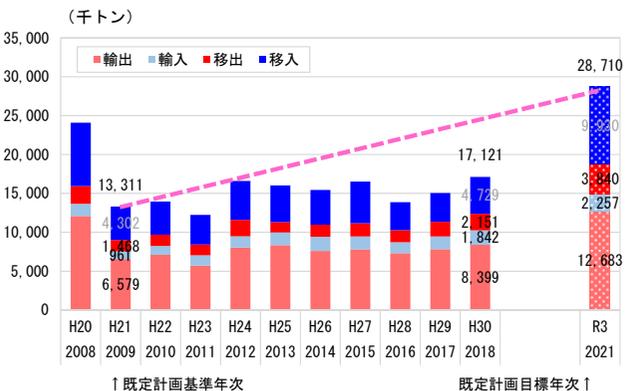
※移出入の増加は内航フィーター航路の開設(H21)、内貿コンテナ航路の開設(H22)による。

■ 専用貨物

専用	①H30実績 (千トン)	②現港湾計画の目標値 (千トン)	目標達成率 ①/②
輸出	8,399	12,683	66%
輸入	1,842	2,257	82%
移出	2,151	3,840	56%
移入	4,729	9,930	48%
計	17,121	28,710	60%



品目別の目標貨物量(R3)と現況貨物量(H30)(公共)



品目別の目標貨物量(R3)と現況貨物量(H30)(専用)

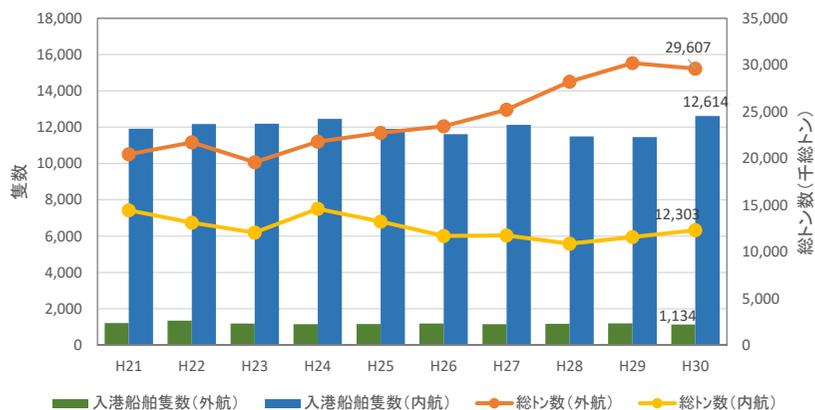
注) 公共は目標貨物量と現況貨物量の差が100千トン未満、専用貨物は同500千トン以上の貨物を対象

取扱貨物量の推移(上:公共、下:専用)

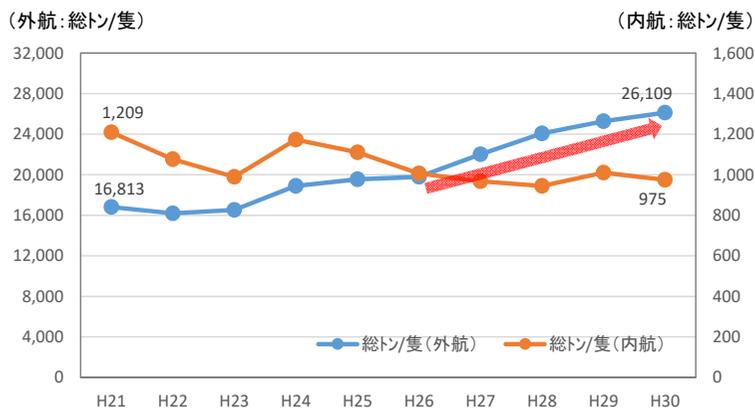
1. 三河港の概況

1-6. 入港船舶の現状

- 三河港へは年間12~13千隻の船舶が安定的に入港しており、約1割が外航船である。また、総トン数で見ると、約7割が外航船である。
- 1隻あたりの総トン数は内航船がほぼ横ばいであるのに対し、外航船は増加傾向にあり、大型化が伺える。
- 三河港の主要品目である完成自動車を積載する自動車専用船は、世界的に大型化の傾向にある。同様に、三河港においても就航している東南アジア航路のコンテナ船も大型化の傾向にある。



三河港の入港船舶隻数及び総トン数の推移



三河港の1隻あたりの総トン数の推移

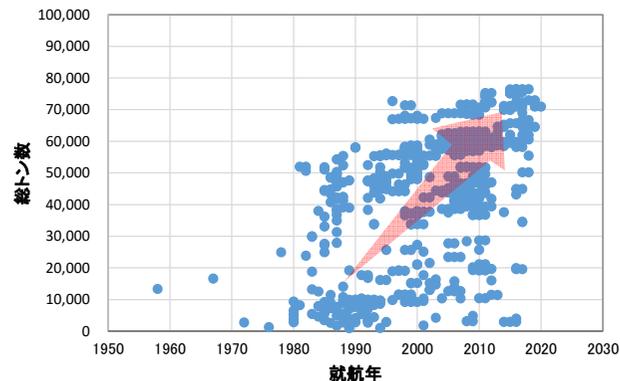
資料:「愛知県資料」を基に作成

外航船は大型化



東南アジア航路のコンテナ船の船型変化

資料:「国土交通省港湾局資料」より引用



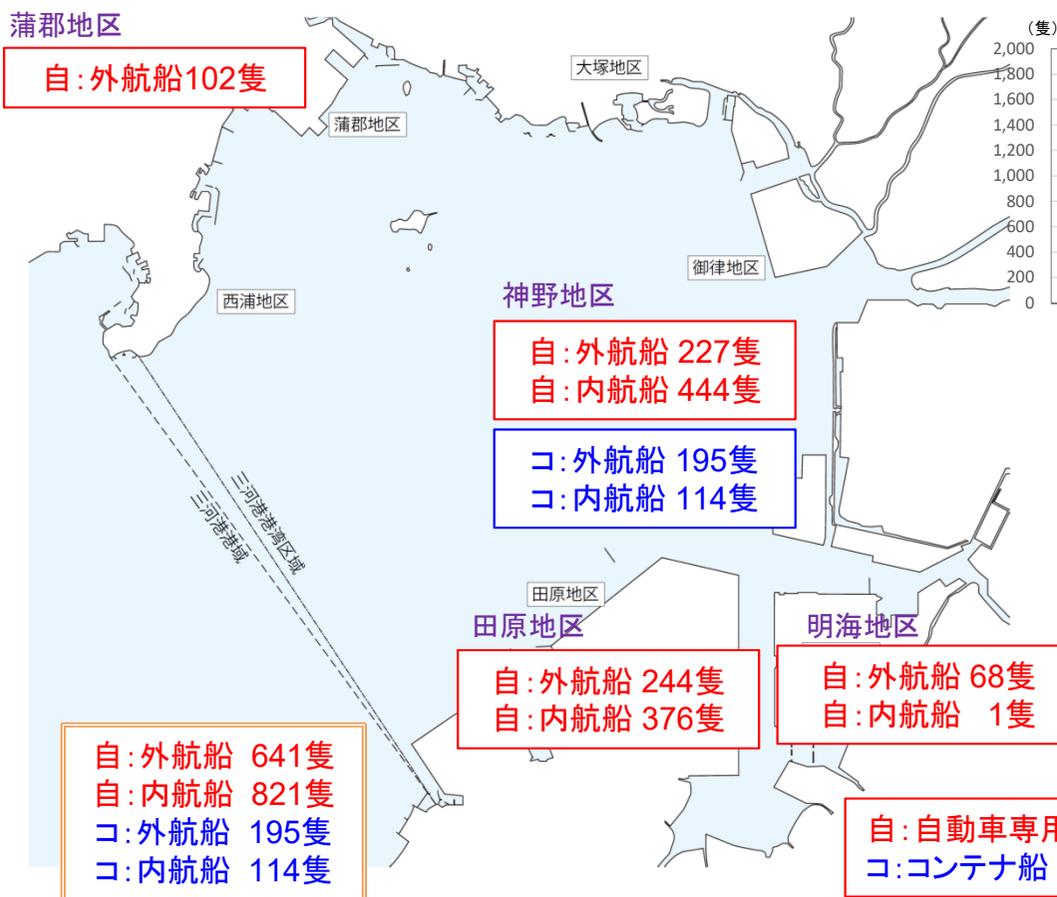
世界の自動車専用船の船型動向

資料:「World Shipping Encyclopedia」を基に作成

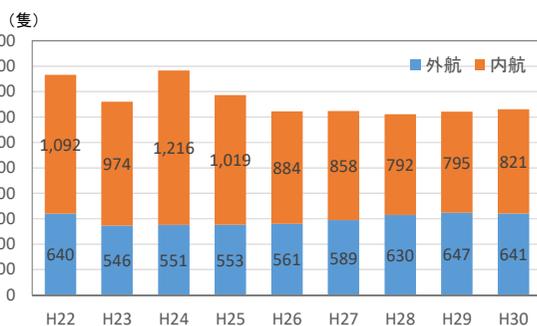
1. 三河港の概況

1-7. 自動車専用船・コンテナ船の入港状況

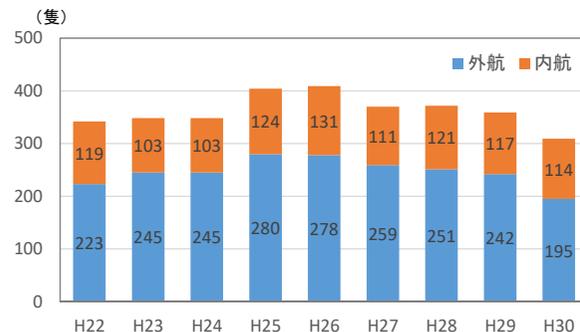
- 三河港へ入港する自動車専用船は蒲郡・神野・明海・田原地区に**毎年1,500隻程度で安定的に入港**しており、内、5割弱が外航船である。
- また、コンテナ船は神野地区に入港しているが、**貨物量の減少に伴い、隻数も減少傾向**にある。
- 船型の変化をみると、**外航の自動車専用船は前述と同様、大型化の傾向**にあり、**外航のコンテナ船もわずかながら大型化の傾向**にある。



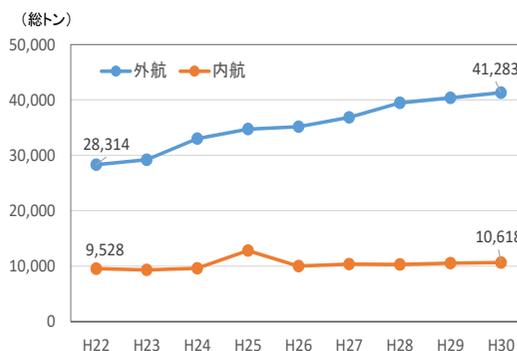
三河港の自動車専用船・コンテナ船の入港隻数(H30)



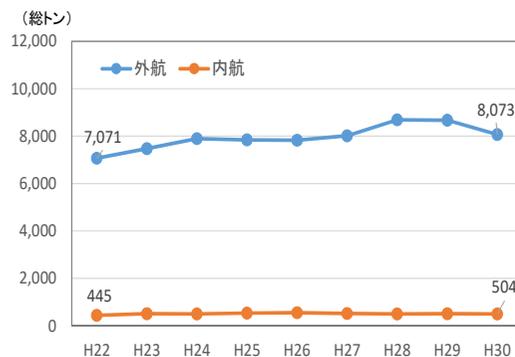
三河港の自動車専用船入港隻数



三河港のコンテナ船入港隻数



三河港における自動車専用船の1隻あたりの総トン数の推移



三河港におけるコンテナ船の1隻あたりの総トン数の推移

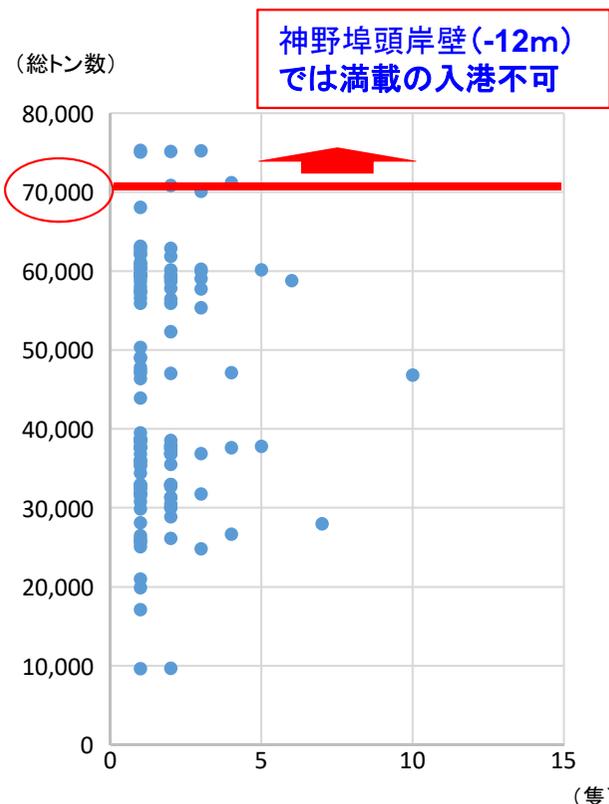
1. 三河港の概況

1-8. 自動車専用船・コンテナ船の船型

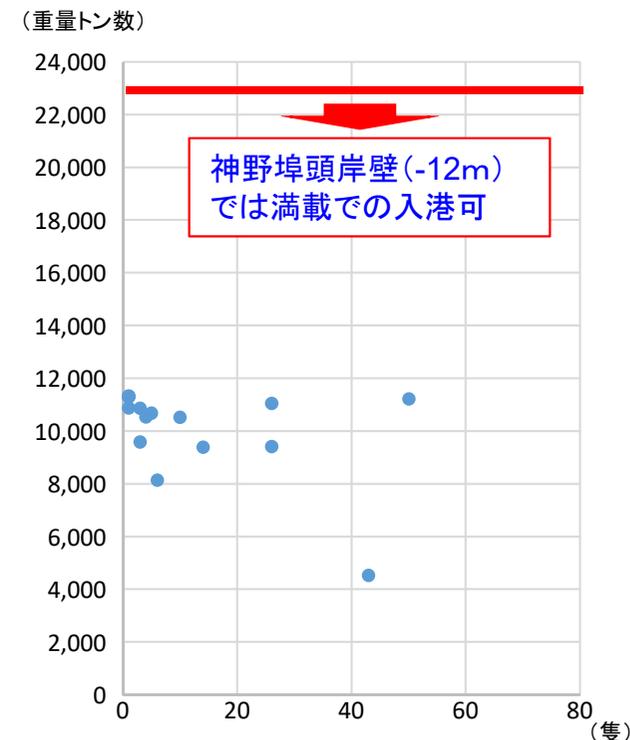
- 三河港の公共岸壁へ入港する外航の自動車専用船の船型をみると、現在利用している神野地区の岸壁(-12m)及び蒲郡地区の岸壁(-11m)では、**満載では対応不可の大型の船舶も一部ある。**
- 外貿コンテナ船については、現在利用している神野地区の岸壁(-12m)で対応可能である。



三河港の外航自動車専用船の入港船型
(H30): 蒲郡埠頭11号岸壁



三河港の外航自動車専用船の入港船型
(H30): 神野埠頭全体



三河港の外貿コンテナ船の入港船型
(H30)

注) 重量トン数は港湾の施設の技術上の基準・同解説」を基に
総トン数÷0.882にて算出したもの

1. 三河港の概況

1-9. 三河港背後の交通状況(国道23号)



国道23号交通量調査地点

資料:「道路交通情勢調査(H27)」(国土交通省)を基に作成

国道23号交通量調査結果(H27)

	24時間自動車類交通量 (上下合計)			昼大間型 12車 時混 間入 率 (%)	混 雑 度
	小型車	大型車	合計		
	(台)	(台)	(台)		
①	28,274	15,405	43,679	26.6	0.62
②	39,073	19,073	58,146	29.9	0.73
③	38,402	22,576	60,978	31.4	0.73
④	29,208	19,313	48,521	35.0	0.81
⑤	16,019	6,443	22,462	31.4	1.38
⑥	16,019	6,443	22,462	31.4	1.62
⑦	16,019	6,443	22,462	31.4	0.63
⑧	27,835	11,590	39,425	25.7	1.14
⑨	27,835	11,590	39,425	25.7	1.14
⑩	27,835	11,590	39,425	25.7	1.08
⑪	27,835	11,590	39,425	25.7	1.08
⑫	7,891	1,933	9,824	20.2	0.90
⑬	12,634	1,675	14,309	9.8	1.12
⑭	12,634	1,675	14,309	9.8	1.12
⑮	12,634	1,675	14,309	9.8	1.17
⑯	12,634	1,675	14,309	9.8	1.12

※赤字: 5万台/日以上
 : 大型車混入率が30%以上
 : 大型車混入率が20~30%
 : 混雑度1.25~1.75(ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。)
 : 混雑度1.0~1.25(昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間ある状態。)

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-1. 第4次産業革命(IoT, AI等)の進展

■ 第4次産業革命

- 第4次産業革命とは、IoTやAI、自動運転など様々な新技術による生産性革命である。
- これまで、相互に接続されていなかった①・②の情報が接続され、③ビッグデータとして取り入れられ、④人工知能による分析、⑤ロボットによる自動化などが進むことで、「**様々な社会問題が解決される『Society5.0』が実現**」すると予想されている。

⑤ ロボット

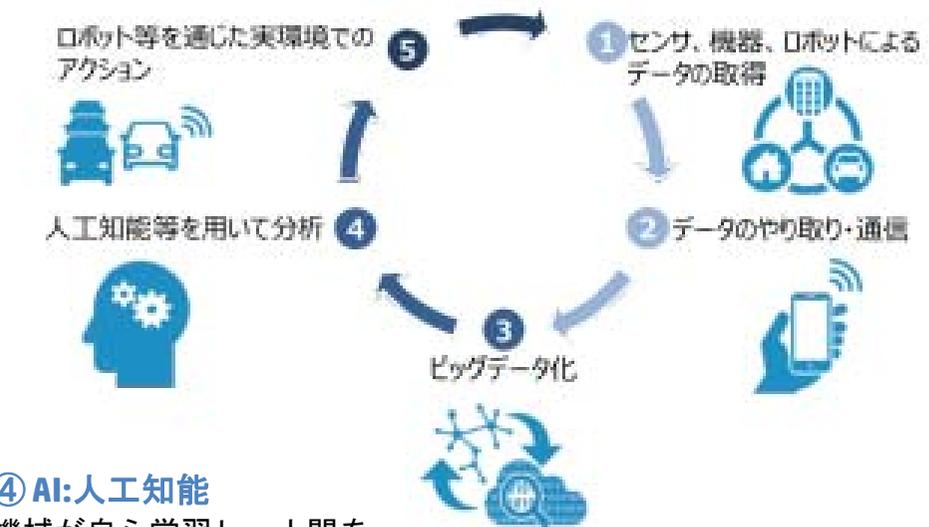
多様かつ複雑な作業についても自動化が可能に

①・② IoT : Internet of Things

実社会のあらゆる事業・情報がデータ化・ネットワークを通じて自由にやりとり可能に



港湾分野でも、**第4次産業革命による革新**が起きつつある。



④ AI:人工知能

機械が自ら学習し、人間を超える高度な判断が可能に

③ ビッグデータ

集まった大量のデータを分析し、新たな価値を生む形で利用可能に

- 自動車、荷役機械、船舶の**自動運転**
- 既存搭載の**ETC**等を活用したゲート通過時間の短縮
- 熟練作業員のノウハウを**AI**に学習させることで、コンテナ荷繰りの自動化・最小化 等



出典: 経済産業省公表資料

出典: 国土交通省公表資料

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-2. 農産物輸出を取り巻く動向

■ 農林水産物輸出インフラ整備プログラム

① プログラムの目的と内容

平成28年5月に農林水産省がとりまとめた「農林水産業の輸出力強化戦略」を着実かつ強力に実行していくため、**農林水産物・食品の輸出拡大に向けたハード・ソフト両面のインフラ整備内容**を示したものの。

② 重点機能

機能1: 輸出先の植物検疫・食品規制・衛生基準に適合する生産・加工・集荷を行う機能

機能2: 品質や鮮度を保ち必要な時期にタイミング良く送り出す保管・梱包・積出し機能

機能3: 製品の積替えや再梱包の手間・コストを抑えて輸送するための集約化機能

機能4: より短時間に輸出関連手続を進めるためにワンストップ化・迅速化する機能

③ この内、とりわけ**三河港に係る事項**（農産物—青果物・花き）として、

○植物検疫条件、残留農薬基準、サイズや風味・色などの好み我が国とは異なる農産物の輸出に向けて、生産・集出荷体制や、これらに対応するための施設整備

○収穫時期と海外市場での需要が高まる時期のずれへの対応

○長期保存を可能とする貯蔵庫の整備

○卸売市場や空港・港湾に近い物流拠点にコールドチェーン対応が可能な荷捌き所や一時保管倉庫の整備

○輸出関連手続のワンストップ化につながるようコンテナを積載するためのコンテナヤード等を広域的な集約化の観点として整備

○付加価値を高めて輸出するため、高水準の衛生管理が可能な加工処理施設の整備

○HACCP※等の国際的に通用する取組に対応した施設・体制を構築・運営するために必要な対策や人材育成

○競争力強化を図るための物流コスト低減に向けた取組

○輸出関連手続をワンストップで一括して行えるよう手続の効率化

※HACCP(ハザップ): Hazard Analysis and Critical Control Pointの略で食品等事業者自らが食中毒菌汚染や異物混入等の危害要因(ハザード)を把握した上で、原材料の入荷から製品の出荷に至る全工程の中で、それらの危害要因を除去又は低減させるために特に重要な工程を管理し、製品の安全性を確保しようとする衛生管理の手法

3. 三河港背後市の上位計画

3-1. 第5次豊橋市総合計画

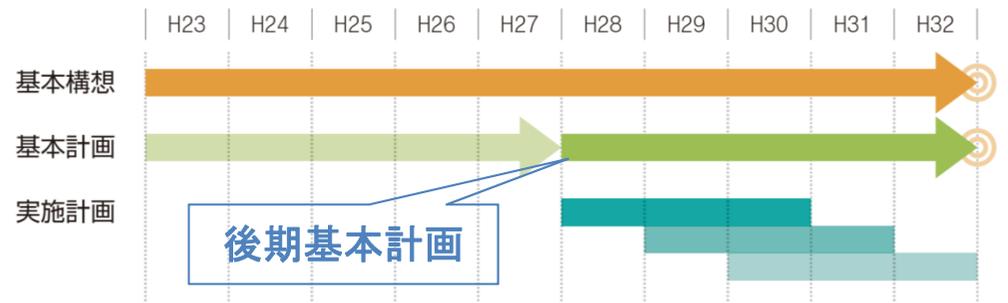
■ 後期基本計画（平成28年3月） 2016▶2020

■ まちづくりの基本理念

ともに生き、ともにつくる

■ 目指すべきまちの姿

輝き支えあう水と緑のまち・豊橋



戦略計画

1. 活力みなぎる産業創出プロジェクト
2. 選ばれるまち豊橋プロジェクト
3. ほの国創生プロジェクト
4. しあわせファミリープロジェクト
5. いきいき長寿プロジェクト
6. 都市強靱化プロジェクト
7. コンパクト+ネットワーク推進プロジェクト
8. 未来に羽ばたく人づくりプロジェクト
9. まちECO実践プロジェクト

まちづくりの大綱

活力と魅力にあふれるまちづくり
⇒ 港湾施設など産業基盤の整備促進
⇒ 新たな産業用地の確保
⇒ 自治体と連携した企業誘致の推進
⇒ 耐震強化岸壁の整備
⇒ 自動車保管用地の早期整備の促進
⇒ ポートセールスの推進
⇒ ポートインフォメーションを中心とした産業観光や広域観光の促進

健やかに暮らせるまちづくり

心豊かな人を育てるまちづくり

環境を大切にするまちづくり
⇒ 再生可能エネルギーの利活用の推進

安心して暮らせるまちづくり

快適で利便性の高いまちづくり

3. 三河港背後市の上位計画

3-2. 第6次豊川市総合計画

■ 未来のとよかわビジョン2025(平成28年3月) 2016▶2025

■ まちの未来像

光・緑・人 輝くとよかわ

■ まちづくりの目標

安全で快適な生活環境が整っているまち

誰もが健やかに生き生きと暮らしているまち

住み心地よい、訪れやすい都市環境が整備されているまち

あらゆる世代の人が豊かな心を育てているまち

魅力と活力があふれているまち
→工業用地の確保、企業誘致の推進

地域と行政がしっかりと支えているまち

光・緑・人 輝くとよかわ



「光」は、^{いのち}生命を育み、うるおいをもたらす川や海と、平和で豊かな未来へ向かう、限らない希望を表しています。



「緑」は、恵みをもたらす山や田園と、豊かで美しい、住みよいふるさとを表しています。



「人」は、先人に築かれた深い歴史と、心豊かでやさしさに満ちた市民の姿を表しています。



恵まれた自然と歴史、これまでに築かれた豊かさや住みよさを大切にしながら、市民が希望に向かって進む「輝くとよかわ」をめざします。

<基本構想>

目標年度：平成37年度

<基本計画>

計画期間：平成28年度～平成37年度
(10年間)

<実施計画>

計画期間：3か年
ローリング方式により
毎年度策定



3. 三河港背後市の上位計画

3-3. 第1次田原市総合計画

■ 第1次田原市総合計画(改定)(平成25年3月) 2013▶2022

■ まちづくりの理念

みんなが幸福を実現できるまち

■ 将来都市像

うるおいと活力のあるガーデンシティ

■ 将来都市像実現のための方針

「市民の幸福感」を根幹に据えたまちづくり

多様な主体との連携により成長をし続けるまちづくり

参加と協働による持続可能なまちづくり

重点プロジェクト

- ・人が人を支える協働の体制づくりプロジェクト
- ・地域の安心安全向上プロジェクト
- ・ふるさと人材育成プロジェクト
- ・地域の活力創出プロジェクト
- ・快適で賑わいのある市街地づくりプロジェクト
- ・環境と共生する地域づくりプロジェクト
- ・持続可能な行財政基盤構築プロジェクト

施策の大綱

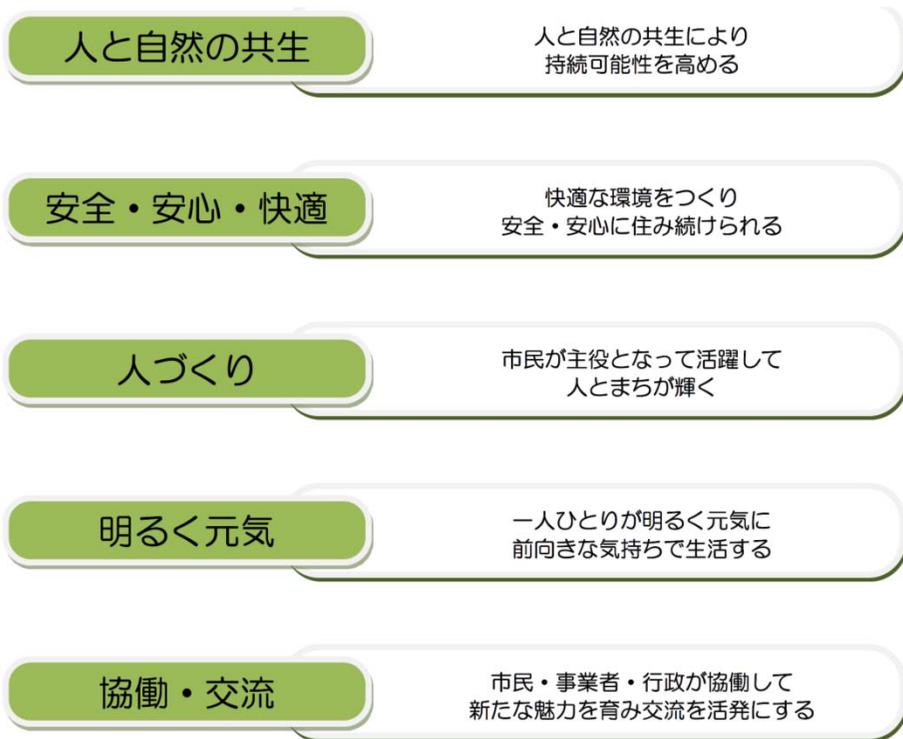
- ・みんなでつくる美しいまち
- ・笑顔とやさしさの満ちあふれるまち
- ・暮らしを支え、未来を創造するまち
- ⇒新規コンテナの獲得及び関連企業の誘致
- ⇒エネルギー関連企業の誘致
- ⇒自然災害に対する対策
- ⇒港湾機能向上のための交通アクセスの向上
- ・地域特性を活かした暮らしやすいまち
- ・ふるさとに学び、人がつなぐ人づくりのまち
- ・ともに築く安全なまち
- ・協働と連携による健全経営のまち

3. 三河港背後市の上位計画

3-4. 第四次蒲郡市総合計画

■ 第四次蒲郡市総合計画（平成23年3月） 2011▶2020

■ 基本理念



■ 将来像

三河湾に輝く
人と自然が共生するまち 蒲郡

基本目標

- ・笑顔で安心して暮らせるまちづくり
- ・賑わいと元気あふれるまちづくり
- ・安全で快適な魅力あるまちづくり
 - ⇒国際競争力の強化への対応（航路・岸壁・防波堤等の整備
 - ⇒ポートセールスの支援と利用者ニーズに対応した港湾機能の充実
 - ⇒計画的な維持管理によるサービス水準の維持
 - ⇒海辺の景観形成やレクリエーション施設の整備
 - ⇒地域の魅力づくりへの貢献
 - ⇒災害時における海上物資輸送拠点としての機能充実
- ・美しい自然を未来につなぐまちづくり
- ・こころ豊かに夢をはぐくむまちづくり
- ・市民とともに歩むまちづくり