

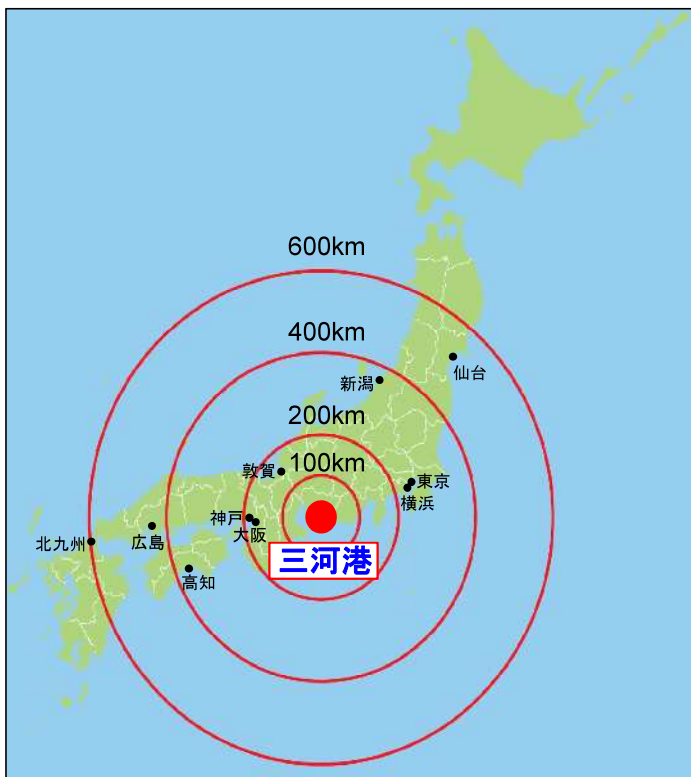
# 1. 三河港の概況

# 1. 三河港の概況

## 1-1. 三河港の特性

### ① 三河港の位置と沿革

- 三河港は、日本の中央である、愛知県の知多半島及び渥美半島に囲まれた**三河湾の東側に位置**している。
- 昭和37年5月に地方港湾に指定され、三河港として誕生し、昭和39年4月には**重要港湾に指定**された。
- 三河港は広大な工業団地を有し、工業用水の確保のし易さの他、日本の中央に位置する地理的条件に優れていることを背景に、自動車関連企業が進出し、以降、**世界屈指の自動車流通港湾**としての機能を十分に発揮している。



三河港の位置



三河港の位置



三河港の港形

# 1. 三河港の概況

## 1-1. 三河港の特性

### ② 三河港背後の社会・経済特性

- 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%(1,011千人)を占め、**東三河地域は32.0%(752千人)、西三河地域は18.2%(428千人)**を占める。 ※背後圏は前回の港湾計画(H23)にて定められた背後圏
- 西三河地域の将来人口は現状程度を維持するが、**高齢化は進行し、東三河地域は全国並みに少子高齢化が進行**することが予想されている。
- 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。
- 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い**。
- 1事業あたりの東三河地域における製造品出荷額等は全国の1.7倍、西三河地域が同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1.3倍、西三河地域が同1.4倍と、**非常に生産性の高い地域**である。
- 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。



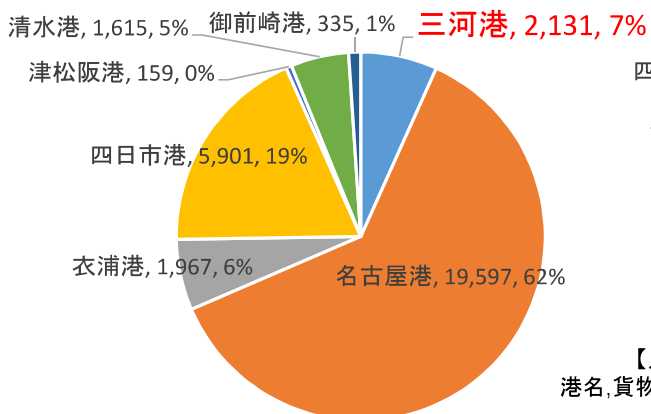
三河港の背後圏(H23港湾計画における背後圏)

# 1. 三河港の概況

## 1-1. 三河港の特性

### ③ 近隣港湾との比較

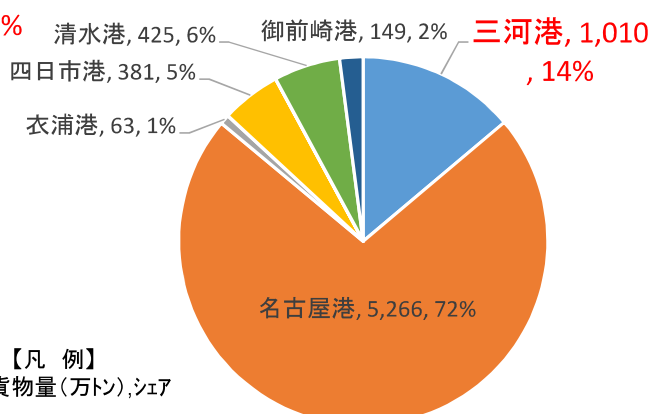
- 三河港で取扱われる港湾取扱貨物量は全体の7%であるが、**輸出のみでは同14%**を占める。
- また、近隣港湾で取扱われるコンテナ貨物量は、我が国を代表する港湾である、名古屋港が76%と圧倒的なシェアを占め、その他、清水港が15%であり、**三河港での取扱シェアは1%**となっている。



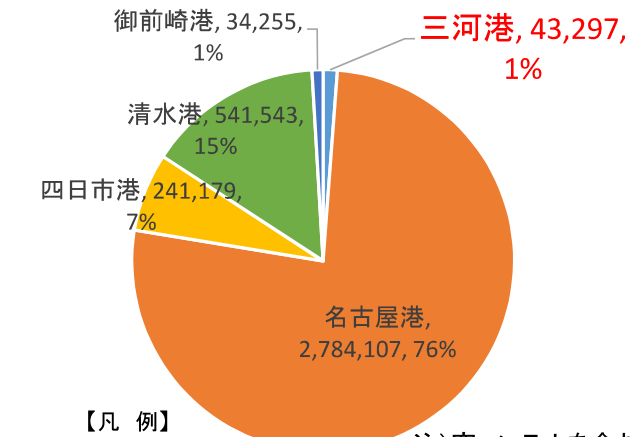
近隣港湾の港湾別取扱貨物量 (H29)



近隣港湾の位置図



近隣港湾の港湾別取扱輸出貨物量 (H29)



近隣港湾の港湾別コンテナ取扱貨物量 (H29)

### 近隣港湾の港湾特性

港名	特性
名古屋港 (国際拠点港湾)	中部のものづくり産業を支える我が国を代表する <b>国際拠点港湾</b> であり、コンテナ、完成自動車、バルク貨物を取扱う <b>総合港湾</b> 。港湾取扱貨物量は平成14年から18年連続 <b>日本一</b> (2019年値)。
衣浦港 (重要港湾)	石炭や木材チップ、とうもろこし等の <b>バルク貨物の取扱いが中心</b> 。知多及び西三河地域等における物流・生産活動を支える <b>高次加工型産業中心の工業港</b> 。
<b>三河港</b> (重要港湾)	<b>日本屈指の自動車流通港湾</b> であり、完成輸入自動車の貿易額・台数は26年連続 <b>日本一</b> (2018年値)。また、広大な水域を有し、湾内には <b>豊かな自然環境が存在</b> 。
四日市港 (国際拠点港湾)	我が国有数の石油コンビナート等を有する <b>エネルギー供給基地</b> 。コンテナ貨物の取扱いも多く、特に <b>東南アジアの定期コンテナ航路が充実</b> 。
津松阪港 (重要港湾)	背後は県庁所在地である津市をはじめ県内有数の人口・産業の集積地域。セメント、砂・砂利、金属類などの <b>内貿貨物を中心とした中南勢地域の流通拠点</b> 。
清水港 (国際拠点港湾)	静岡県のほぼ中央に位置し、穏やかで、 <b>港背後には様々な企業が集積</b> 。港からの <b>交通アクセスに優れ</b> 、国内外の物流拠点として機能。背後は <b>観光資源も多数存在</b> 。
御前崎港 (重要港湾)	日本のほぼ中央に位置。港背後周辺は <b>輸送機械や電気機器、楽器等の特色ある企業が立地</b> し、静岡県中西部地区の産業・経済の発展に大きく寄与。

# 1. 三河港の概況

## 1-1. 三河港の特性

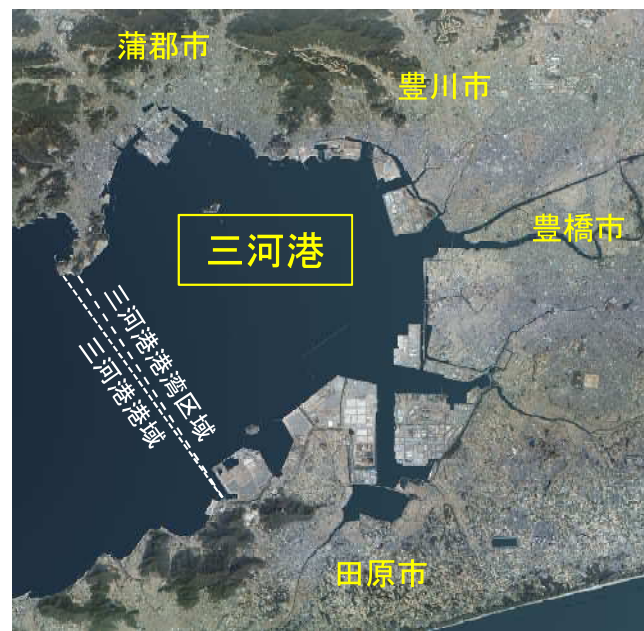
### ④ 三河港の特性

- 三河港の港湾区域は、**全国8位の13,200haの広大な水域**を誇る(H31.4.1現在)。
- 三河港は豊橋市、豊川市、蒲郡市、田原市の**4市に接し、周囲は約80km**を有し、臨海部には**300を超える事業所が立地**している。
- 1978年の輸出開始、1988年の輸入開始から自動車流通港湾として重要な役割を果たし、**輸入自動車の貿易額・台数は1993年以降、26年連続日本一**を誇り、その**シェアは国内の約5割**。また、三河港全体の輸入貿易額の87%を占める。
- **輸出自動車の貿易額・台数も国内2位**を誇り、三河港全体の輸出貿易額の95%を占める。
- 一方、三河湾は豊かな自然環境に恵まれ、中でも三河港内には六条潟をはじめとする**良好な干潟・浅場**や、観光地である竹島や三河大島も存在する他、**海洋レジャー空間や親水機能も充実**している。

港湾区域の広さ(全国上位10港)

順位	港湾名	港湾区域(ha)
1	千葉	24,800
2	中城湾	23,958
3	金武湾	19,482
4	北九州	17,683
5	徳山下松	14,985
6	苫小牧	14,300
7	東予	13,784
<b>8</b>	<b>三河</b>	<b>13,200</b>
9	和歌山下津	11,999
10	神戸	9,171

資料:「数字でみる港湾2019」((社)日本港湾協会)を基に作成 注)H31.4.1現在



三河港

# 1. 三河港の概況

## 1-2. 三河港の地区別特性

### ① 神野・明海・田原地区

#### ■ 神野地区

- ・総面積96haの東地区と120haの西地区からなり、東地区は完成自動車の国内向け積出しが行われ、西地区は完成自動車の輸出入拠点となっている。その他、公共岸壁ではセメント、鋼材等、専用岸壁では石油製品、重油が取扱われている。
- ・H10年11月に「三河港豊橋コンテナターミナル」が運用を開始し、現在、週7.5便の外内貿定期コンテナ船が就航している。
- ・北側には貴重な干潟である六条潟がある。



#### ■ 田原地区

- ・三河港の中で大規模な生産ゾーンとして位置付けられ、主にトヨタ自動車(株)の完成自動車の積出し基地となっている。
- ・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を推進する地区としても注目が集まっている。



神野地区

田原地区

明海地区

#### ■ 明海地区

- ・面積659haの広大な土地を有し、三河港臨海工業地帯の中核をなす明海地区産業基地があり、三河港最大の輸入貨物量を誇る。
- ・元々は木材関連産業基地であったが、現在は世界を代表する外国自動車企業が立地し、完成自動車の輸入基地としての機能を発揮している。



三河港の地区別特性①

# 1. 三河港の概況

## 1-2. 三河港の地区別特性

### ② 西浦・蒲郡・大塚・御津地区

#### ■ 蒲郡地区

- ・公共岸壁では主に完成自動車、鋼材が、専用岸壁では、石油が取扱われている。
- ・H27年3月には岸壁(-11m)250mが供用を開始し、H31年3月に100m延伸され、合計350mが供用されている。



蒲郡地区

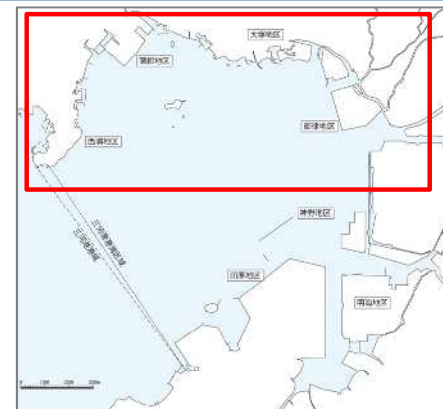


#### ■ 大塚地区

- ・海洋型複合リゾート施設である「ラグーナ蒲郡」がある他、緑豊かな海浜公園「大塚海浜緑地」があり、県内有数の観光・交流拠点となっている。



大塚地区



#### ■ 御津地区

- ・三河港のほぼ中央に位置し、東名高速道路豊川IC・音羽蒲郡ICへの交通アクセスが良く、生産・物流拠点としても重要な役割を担っている。
- ・H30年4月には御津埠頭1号岸壁(-5.5m)が供用を開始している。



御津地区

#### ■ 西浦地区

- ・主に小型船だまりとして利用されている。



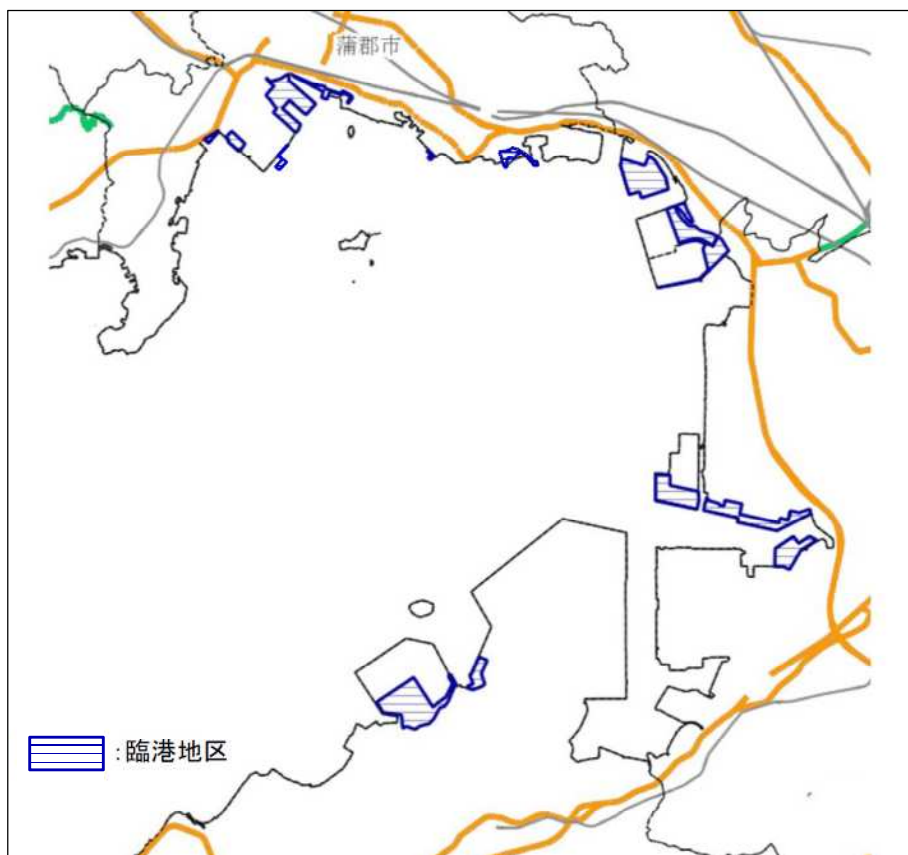
西浦地区

# 1. 三河港の概況

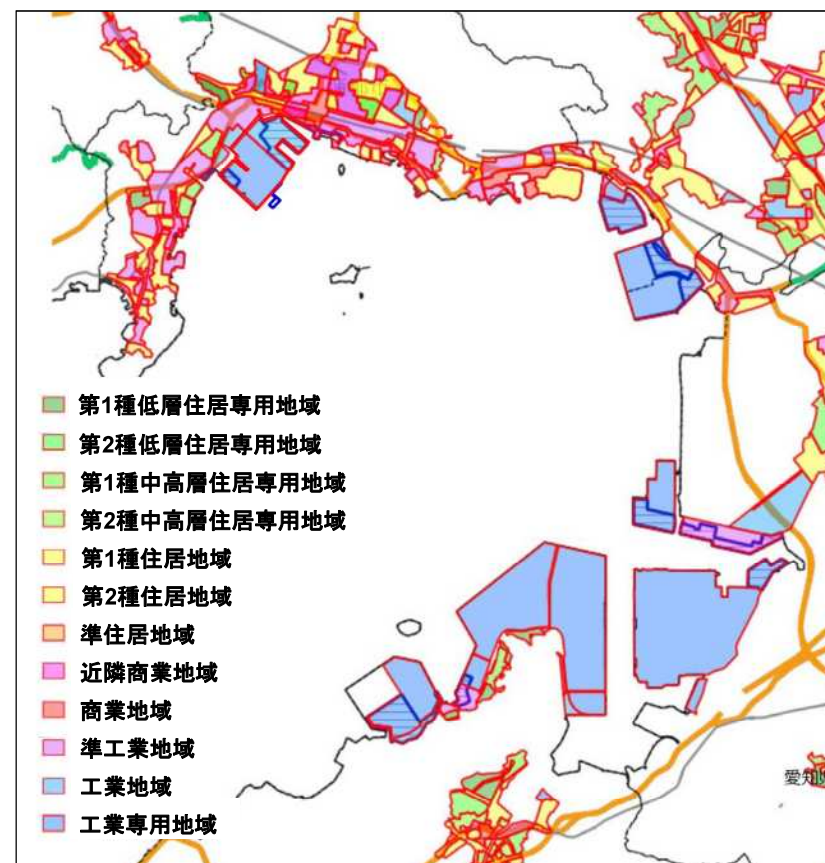
## 1-3. 三河港の土地利用状況

### ① 三河港内の臨港地区及び用途

- 三河港の臨港地区(陸域)は、551haの面積を有する(H31.4.1現在)。
- 三河港の臨海部は都市計画法上、ラグーナ蒲郡のある蒲郡地区を除き、**ほぼ工業系の用途**で占められている。



三河港臨港地区



三河港背後の都市計画図

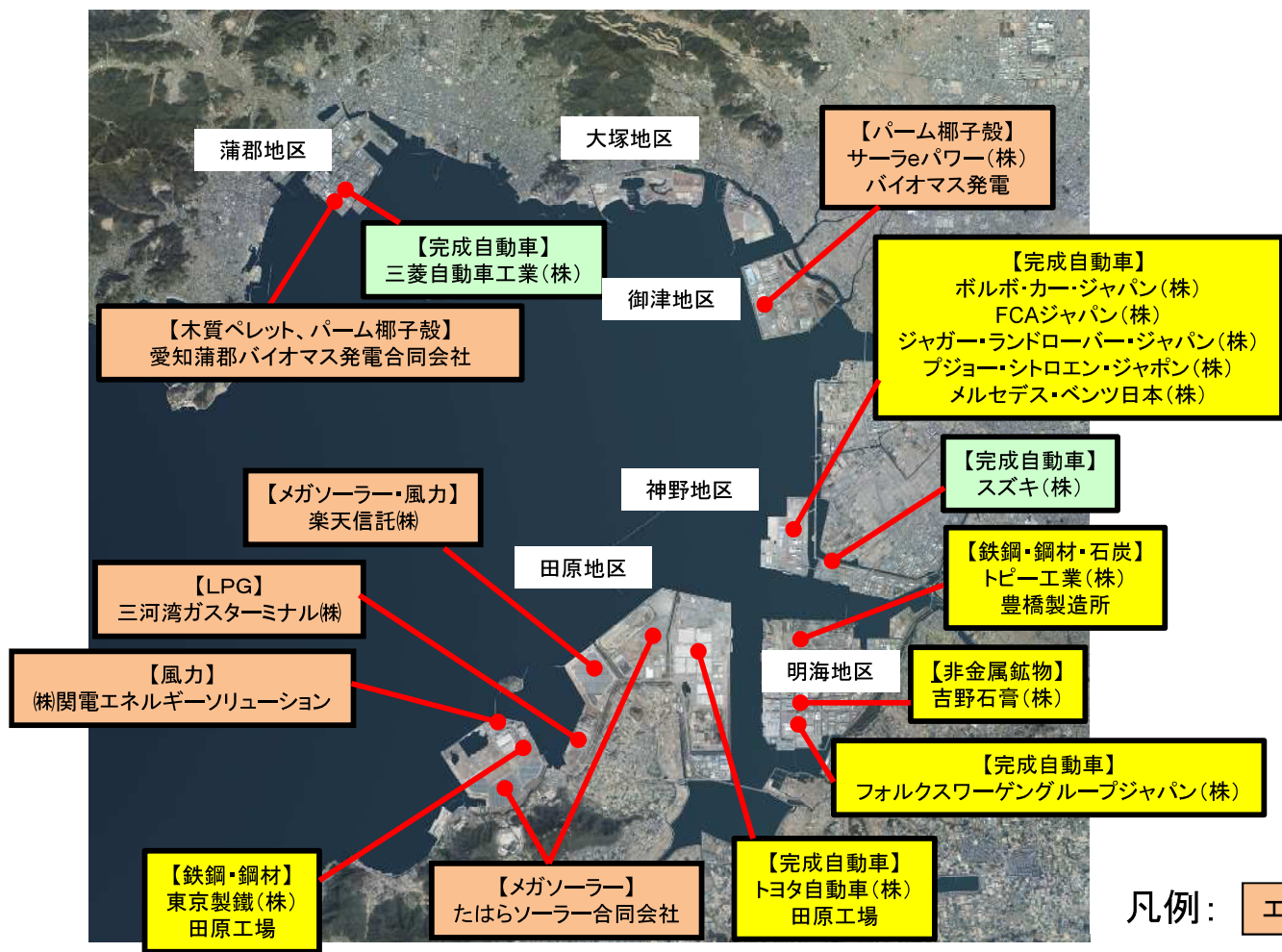


# 1. 三河港の概況

## 1-3. 三河港の土地利用状況

### ② 三河港内の企業立地の状況

- 三河港臨海部には**300を超える多種多様な工場や物流関連等の企業が立地**している。
- 現在、臨海部にて分譲中の産業用地は**49.1ha**である。



三河港の主な立地企業

凡例: エネルギー 製造・整備 物流利用

三河港の立地企業数及び分譲面積等

地区	進出企業数	分譲中面積 (ha)
蒲郡地区	93	—
御津地区		—
御津1区	41	14.6
御津2区		2.6
神野地区	52	—
明海地区	92	—
田原地区	75	31.9
合計	353	49.1

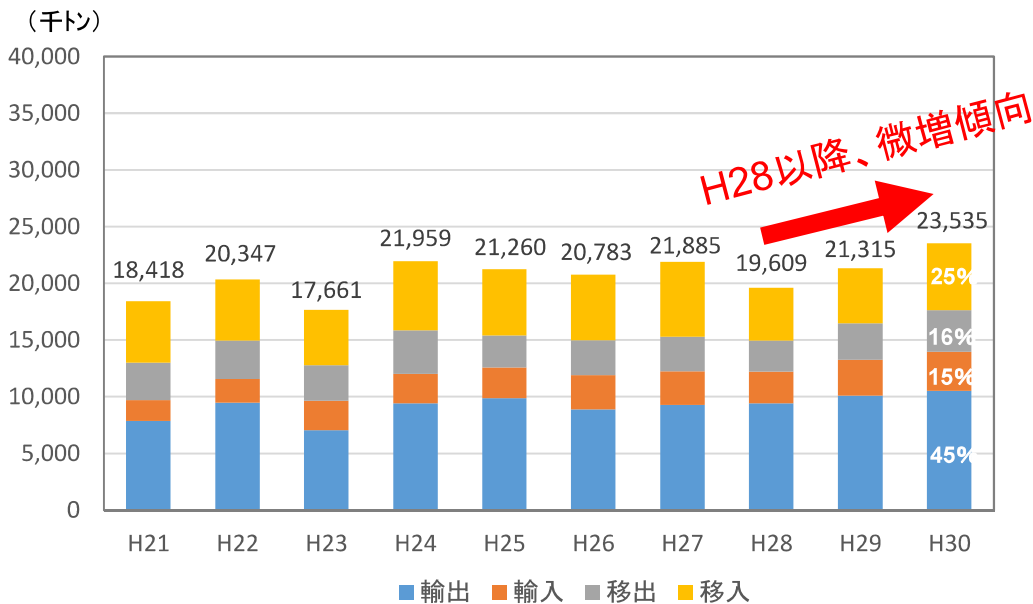
注) 1.進出企業数は「三河港要覧」を基に作成  
 2.分譲中面積は「愛知県産業立地通商課」～あいちの産業立地～を基に作成

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ① 三河港の全体貨物量

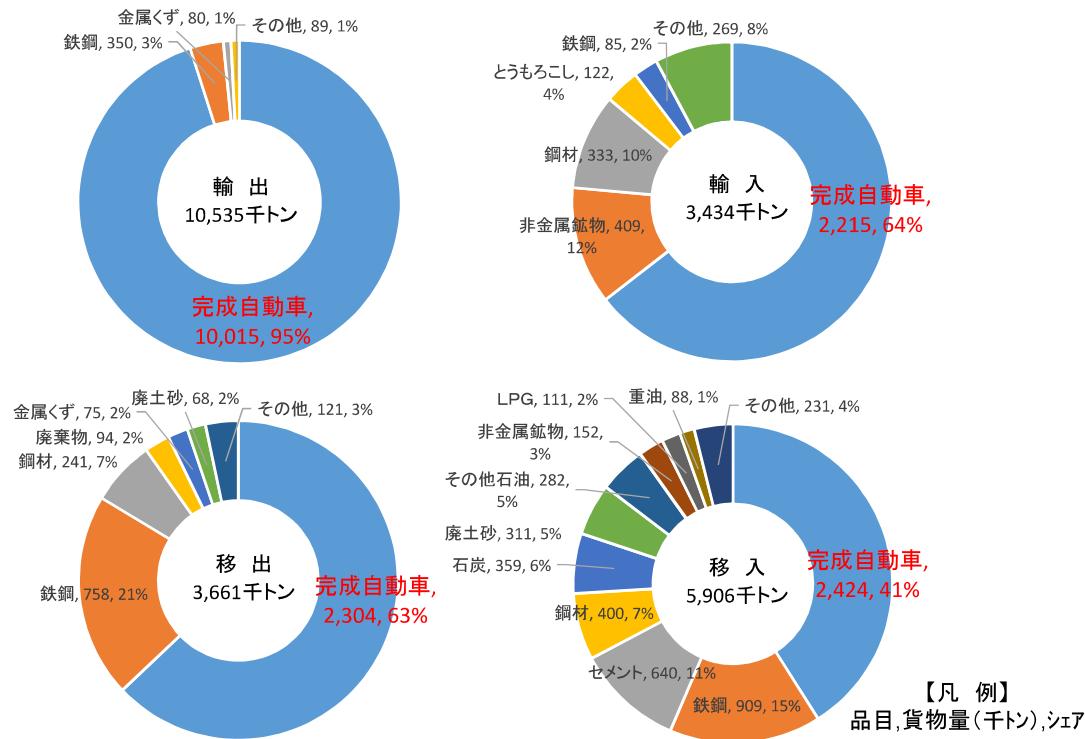
- 三河港のH30年の貨物量は23,535千トンであり、H28年以降は**微増傾向**にある。
- 輸出入別割合をみると、**輸出が45%**、輸入が15%を占め、外貿(輸出入)で59%を占める。また、移出が16%、移入が25%を占め、内貿(移出入)で41%を占める。
- 外貿貨物を品目別にみると、**輸出は完成自動車の割合が圧倒的に高く**、全体貨物量の95%を占める。また、**輸入も完成自動車の割合が高く**、64%を占め、次いで非金属鉱物(12%)、鋼材(10%)等となっている。
- 同様に内貿貨物をみると、**移出は完成自動車**が63%を占め、次いで鉄鋼の21%となっており、移入は**完成自動車**が41%、鉄鋼が15%、セメントが11%等となっている。



三河港の港湾取扱貨物量の推移

注) H30の輸移出入別割合は端数処理の関係により、個々の計は必ずしも100%にはならない。

資料:「愛知県資料」を基に作成



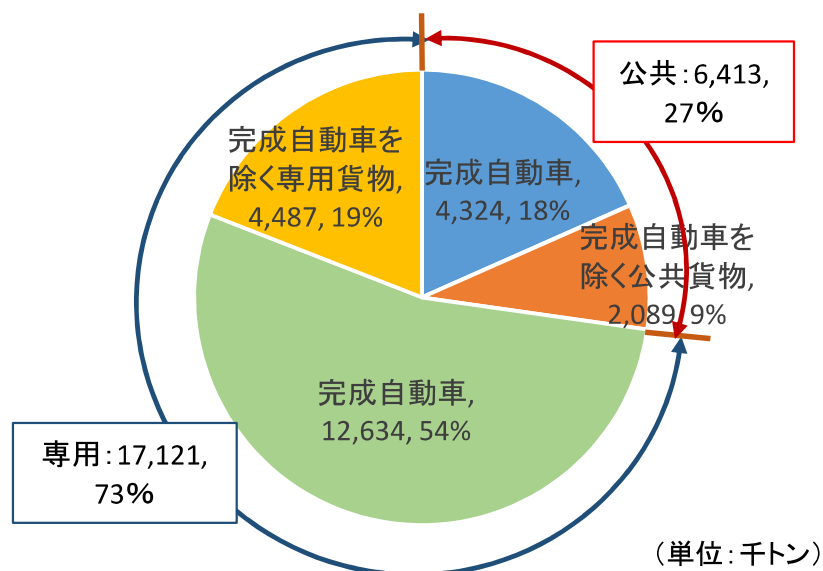
三河港の輸移出入別・品目別・港湾取扱貨物量及び割合 (H30)

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ② 公共専用貨物及び主要品目の推移

- 三河港の港湾貨物を公共貨物※1と専用貨物※2別にみると、**公共貨物は全体の約27%**となっており、**内、約73%は完成自動車**で占められている。また、専用貨物も**約3/4は完成自動車**で占められている。
- 完成自動車は、輸出・輸入(国外流動)とも増加傾向にあり、**特に輸入量は、10年前の約3倍の伸び**になっており、一方、移出・移入(国内流動)は概ね横ばい傾向で推移している。
- その他の主要貨物である**鉄鋼は増加傾向**にあり、セメントも安定的に推移している。

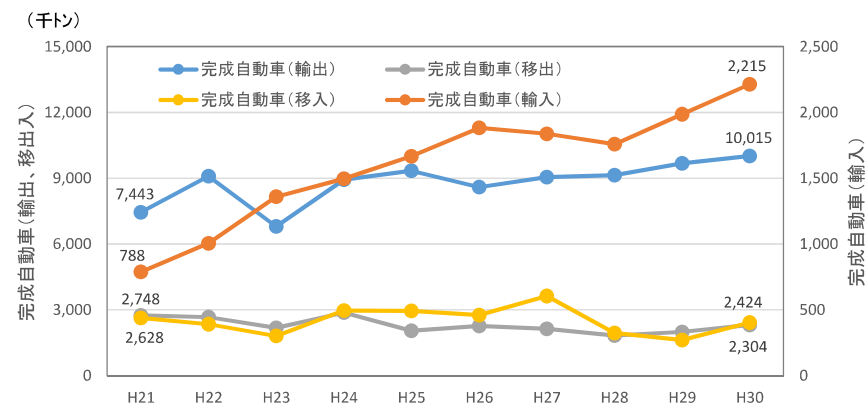


三河港の公共・専用別貨物量及び割合 (H30)

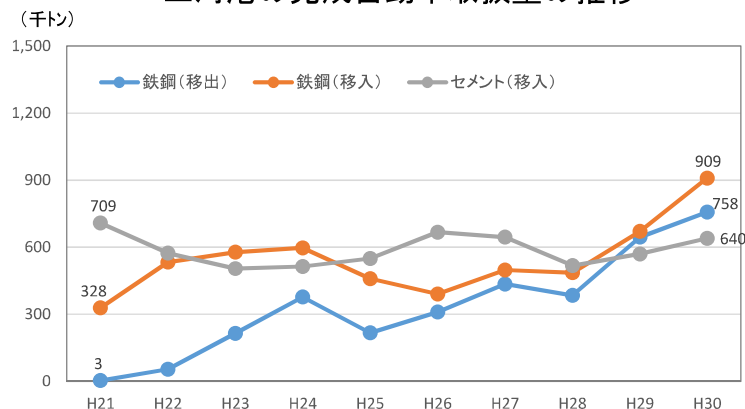
資料:「愛知県資料」を基に作成

注)※1 公共貨物: 公共事業で整備され、港湾管理者等が管理・運営する施設を公共施設といい、これら公共施設で取扱われる貨物を指す。

※2 専用貨物: 専ら特定企業の活動に資する施設であり、これら専用施設で取扱われる貨物を指す。



三河港の完成自動車取扱量の推移



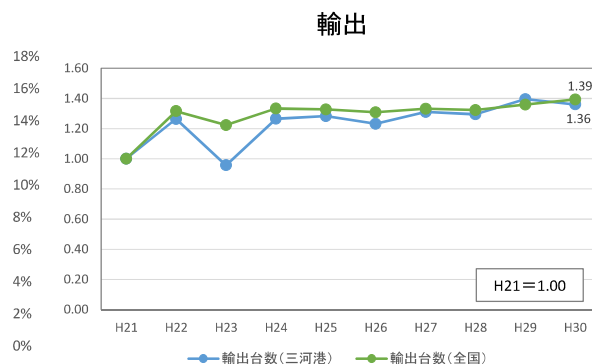
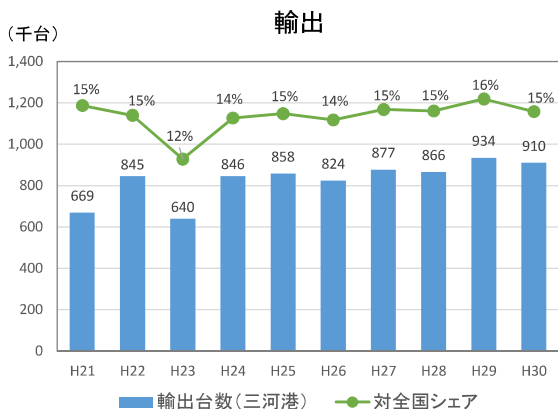
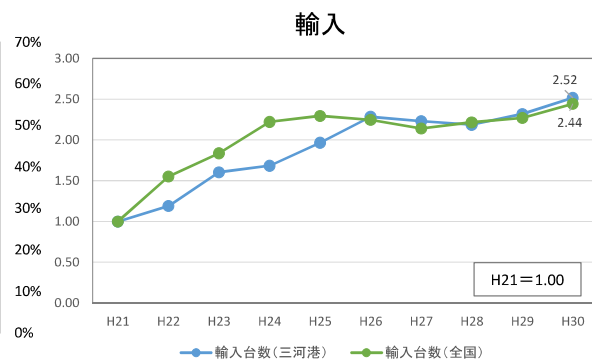
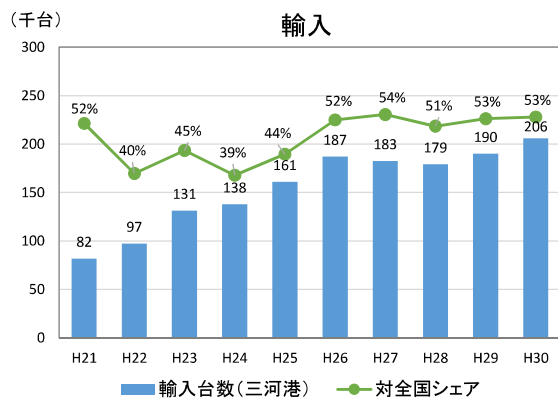
三河港の主要貨物(鉄鋼、セメント)の取扱量の推移

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ③ 自動車産業に係る三河港の位置づけ

- 三河港は、2018年まで**自動車の輸入台数・金額が26年連続日本一**であり、国内シェアは50%を超え、**台数も増加傾向**にある。また、**輸出台数も安定的に推移**している。
- 日本列島の中心という好立地に加え、温暖な気候で雪が降らないという気象条件などから、**海外メーカー18ブランドの輸入拠点**となっている。



H21年からの自動車取扱台数の伸び



三河港を輸出拠点港とする自動車メーカー工場位置図

三河港の自動車取扱台数と全国シェア

資料:「三河港要覧2019」を基に作成

# 1. 三河港の概況

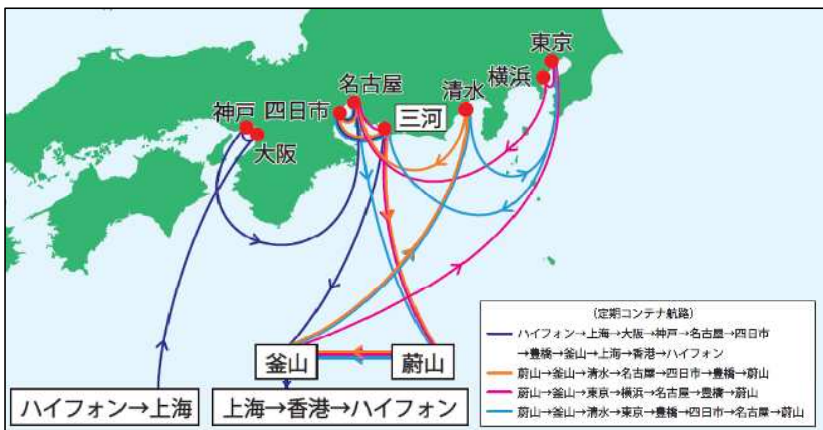
## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ④ コンテナ貨物

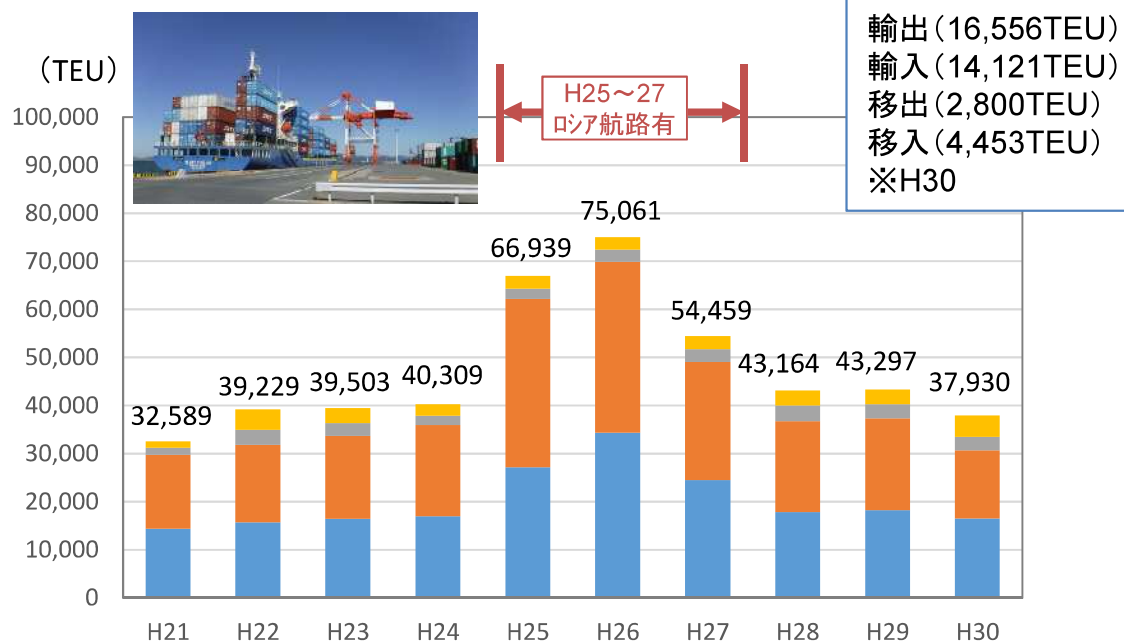
#### (1) コンテナ航路及びコンテナ貨物量の推移

- 現在、三河港では神野地区の豊橋コンテナターミナルを拠点に、週4便の外資定期コンテナ航路の他、内航フィーダー航路及び内貿コンテナ航路が週3.5便就航している。
- 三河港のコンテナ貨物量はわずかに減少傾向にあり、H30年の取扱量は過去10ヶ年でピークであったH26年の取扱量に対してほぼ半減の37,930TEU※となっている。これはロシア航路の廃止や金属機械工業品(輸出入)、木製品(輸入)、製造工業品(輸入)、自動車部品(輸出)等の減少が主な要因である。

※TEU: Twenty-foot Equivalent Unitsの略で20フィートコンテナ1個分を1TEU



三河港の定期コンテナ航路網 ※令和元年9月1日現在



注)空コンテナを含む。 ■ 輸出 ■ 輸入 ■ 移出 ■ 移入

三河港のコンテナ貨物量の推移

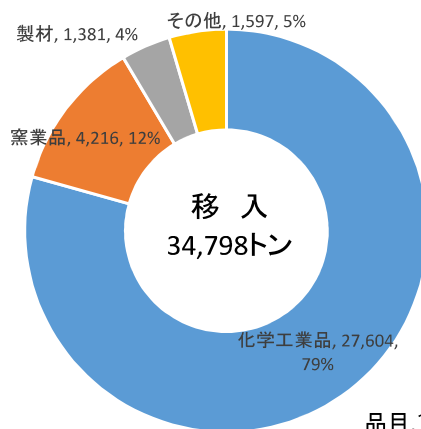
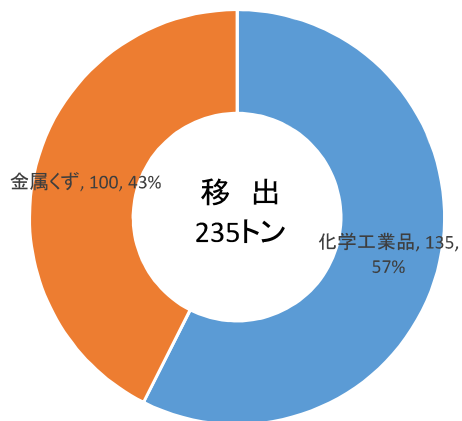
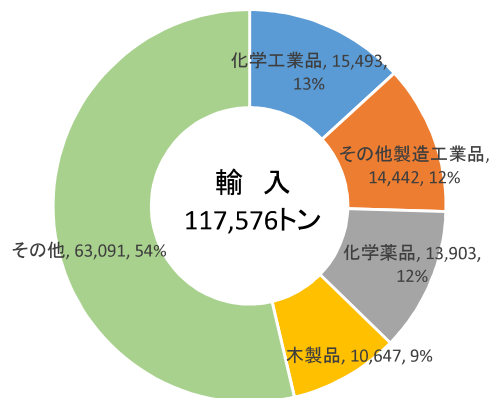
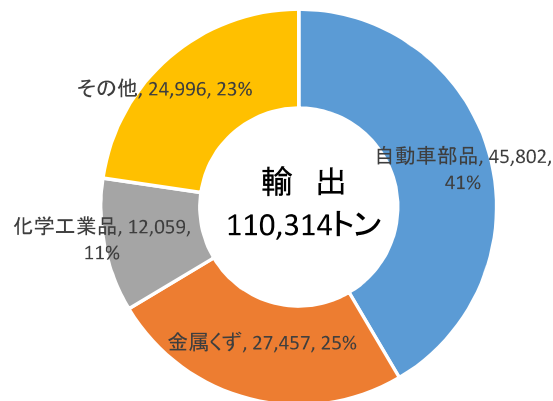
資料:「愛知県資料」を基に作成

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### (2) 品目別・航路別コンテナ貨物量

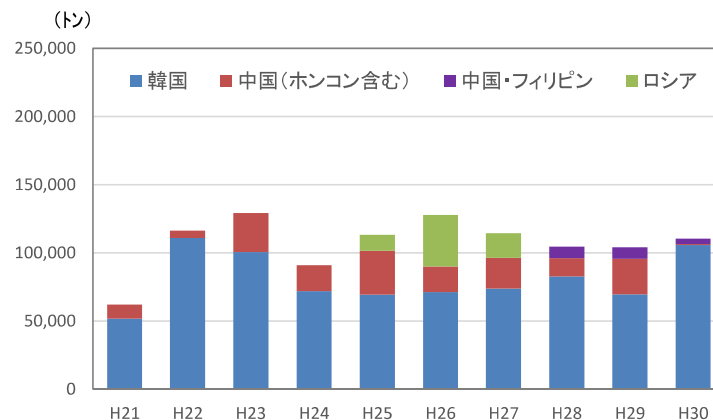
- 外貿コンテナ貨物を品目別にみると、**輸出は自動車部品、金属くず等が**、輸入は主要貨物はなく、化学工業品、製造工業品、化学薬品、木製品等、**多種の貨物**が取扱われている。
- 航路別にみると、輸出のほとんどは韓国航路分である。輸入は約9割が韓国航路分となっており、年々中国航路分の割合が小さくなっている。



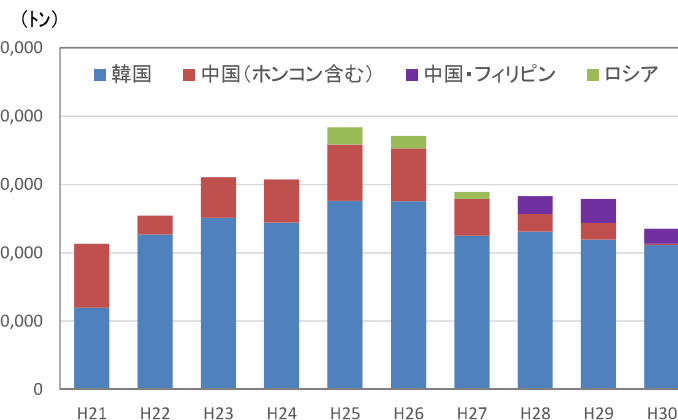
【凡例】  
品目,貨物量(トン),シェア

三河港の品目別コンテナ貨物量 (H30)

資料:「愛知県資料」を基に作成



三河港の航路別コンテナ貨物量の推移 (輸出)



三河港の航路別コンテナ貨物量の推移 (輸入)

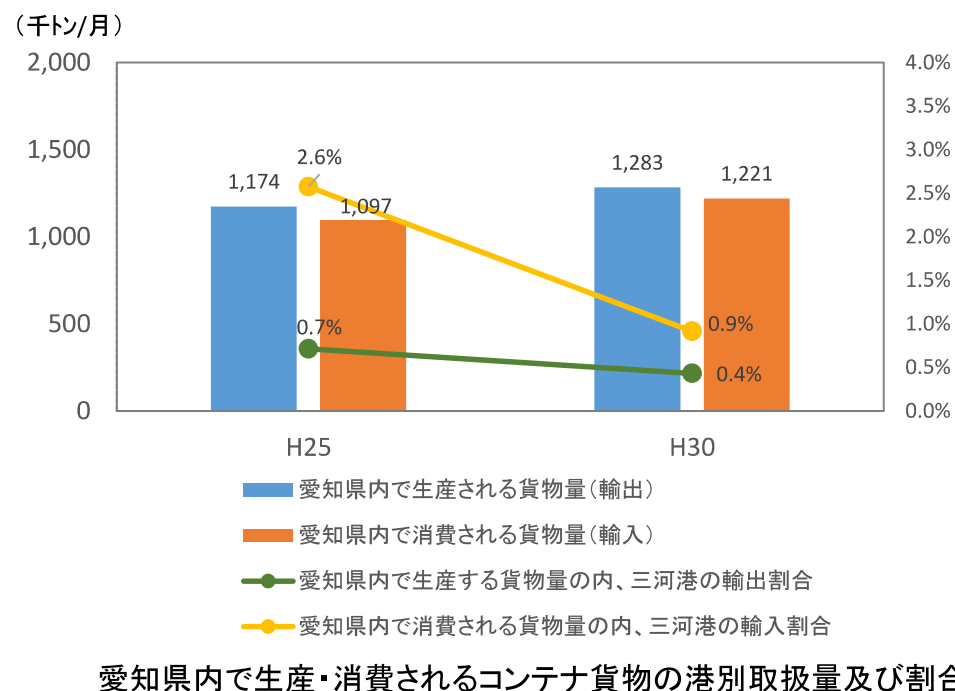
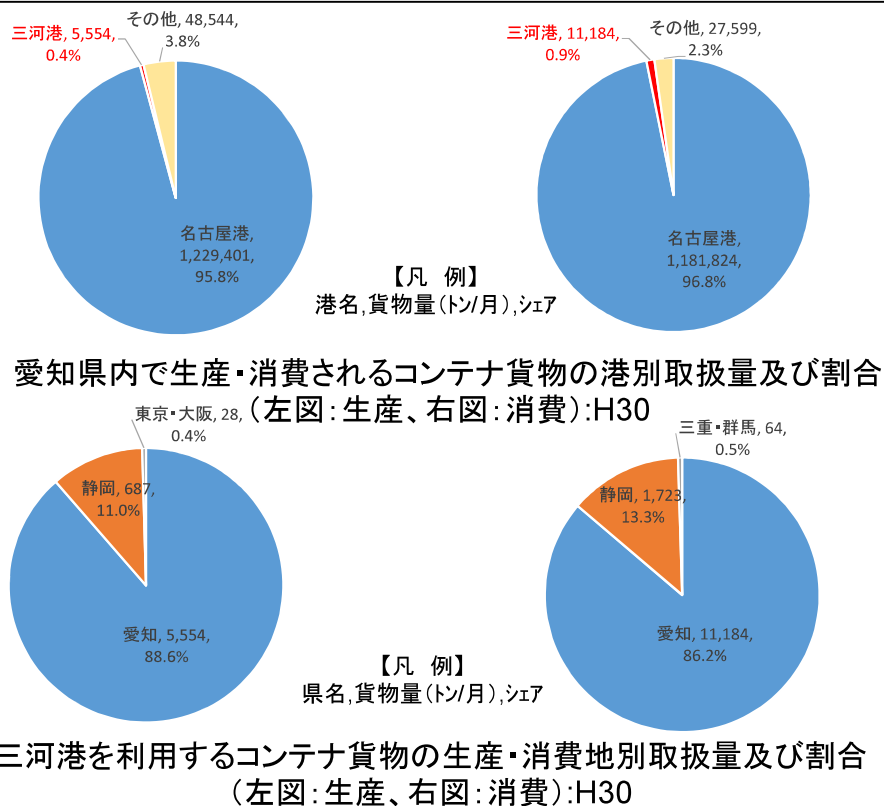
注) H30は速報値

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### (3) コンテナ貨物の流動状況

- 愛知県内で生産されるH30年11月のコンテナ貨物の内、95.8%は名古屋港を利用して輸出されており、**三河港の割合はわずか0.4%**である。同様に、愛知県内で消費されるコンテナ貨物の内、96.8%は名古屋港を利用して輸入されており、**三河港の割合は0.9%**である。
- また、三河港を利用するコンテナ貨物は、**86.6%が愛知県内で生産**されており、**86.2%が愛知県内で消費**されている。愛知県以外の生産・消費地は、隣県の静岡県での割合が高い。
- 平成30年の実績を平成25年と比較すると、愛知県内で生産、消費されるコンテナ貨物量は増加しているものの、**三河港の利用割合は輸出が0.7%から0.4%へ、輸入が2.6%から0.9%へ減少**している。



資料:「全国輸出入コンテナ貨物流動調査H25・H30」(国土交通省)を基に作成

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ⑤ 地区別の利用状況

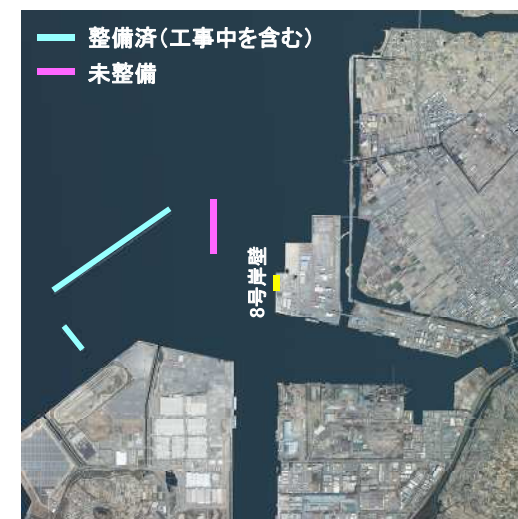
#### (1) 神野地区の利用状況

- 三河港の物流の中心である神野地区は、4号・7号岸壁での利用頻度が高い。
- その神野地区の埠頭用地は狭隘であり、また、完成自動車と一般貨物が混在している。さらに、ベントナイト※の飛散等による完成自動車への被害対策を余儀なくされている。
- 7号・8号岸壁ではコンテナ貨物が取扱われており、一部は耐震強化岸壁として整備中である。
- 8号岸壁は防波堤が未整備であるため、風・波の影響を受けやすく、操船・係留での安全上の課題がある。

※ベントナイト: 海底・湖底に堆積した火山灰や溶岩が変質することで出来上がった粘土鉱物の一種。土木工事や鉱業製品の製造に使用される。



神野地区の埠頭用地の利用状況



防波堤の整備状況



# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### (2) 明海・田原地区の利用状況

- 明海地区の水際線は、ほぼ完成自動車を取扱う**専用岸壁**で占有されており、公共岸壁は港奥の船渡ふ頭に整備されているが、利用頻度は低い。また、地区内は自動車関連産業を中心に多数の事業所が立地しており、**空地がない状況**にある。
- 田原地区も2区は**完成自動車の生産・積出し基地**となっており、公共岸壁は1区と4区の間整備されているが、利用頻度は高くない。地区内には多数の事業所が立地している他、国内最大規模の**メガソーラー**や**風力発電所**も立地している。現在は**29.7ha**が**工業用地**として分譲中である。



# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### (3) 蒲郡・御津地区の利用状況

- 蒲郡地区では2箇所(9号・11号岸壁)で輸出の完成自動車が取扱われ、利用頻度も高い。また、鋼材を取扱っている7号岸壁の利用頻度も高い。しかし、東側に位置する1～6号及び8号岸壁での取扱量は少ない。また、地区内は多数の事業所が立地しており、**空地がない状況**にある。
- 御津地区はH30年4月に岸壁が整備され、H31年3月より貨物の取扱いを開始している。また、現在、**御津1区**では14.6ha、**2区**では2.6haの用地が工業用地として分譲中となっている。



蒲郡地区の埠頭用地等の利用状況



御津地区の利用状況

資料:「あいちの産業立地」(愛知県産業立地通商課)

# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ⑥ 三河港背後の交通ネットワーク及び交通状況(国道23号)

- 三河港背後は**東名高速道路**が整備されており、神野・明海地区は豊川IC、蒲郡地区は音羽蒲郡ICが最寄りのICとなる。
- 蒲郡～御津地区背後では**国道23号蒲郡バイパス**が整備中である(豊川為当IC～蒲IC:9.1km、蒲郡IC～幸田芦谷IC;5.9km(暫定2車線にて供用中))。
- 三河港直背後で南北に走る主要道路の**国道23号**は港湾車両と一般車両が走行することで**慢性的に混雑**を呈している。また、**大型車混入率も高く、安全性や物流に支障**をきたしている。



# 1. 三河港の概況

## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ⑦ 三河港背後の重要物流道路

- 国土交通省は、平常時・災害時を問わず、安定的な輸送を確保するため、物流上重要な道路輸送網を「**重要物流道路**」として指定している。
- また、重要物流道路の代替・補完路を併せて指定し、**災害時の道路啓開・災害復旧を国が代行することが可能**となる。
- 三河港背後では**国道23号や国道1号等が重要物流道路として指定**されているが、これらの道路は40フィートの背高コンテナ車両が通行する際の**通行許可が不要な区間**としても指定されている。



※1 重要物流道路の共有区間 2019.4.1指定  
※2 国際海上コンテナ車(40ft背高)特殊車両通行許可不要区間  
2019.7.31運用開始  
支障がないと認めて指定した区間内でも、交差点における折  
進禁止や誘導措置の条件が付される箇所がある。  
橋、高架等の構造の道路(高速道路は除く)を通行する場合  
は、原則、徐行及び進行禁止が条件となる。

三河港背後の重要物流道路

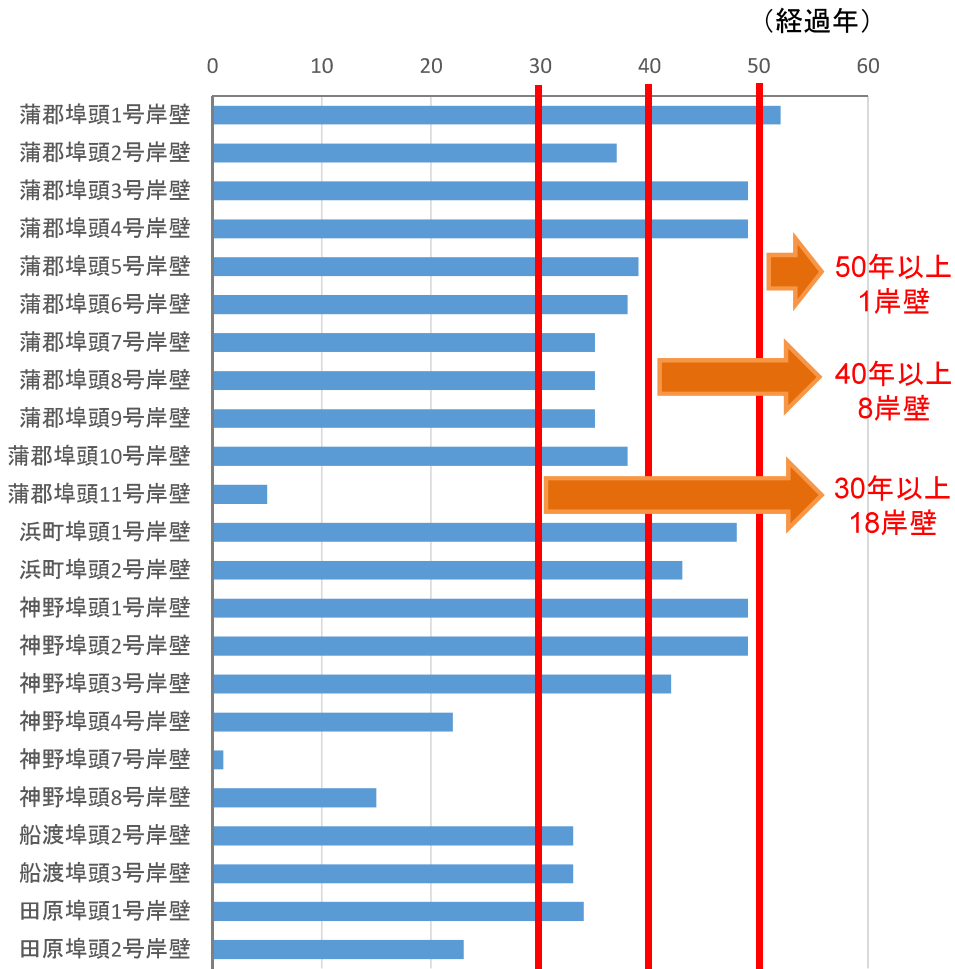
資料:「中部地方整備局管内重要物流道路マップ」  
(2019年7月国土交通量中部地方整備局)を基に作成

# 1. 三河港の概況

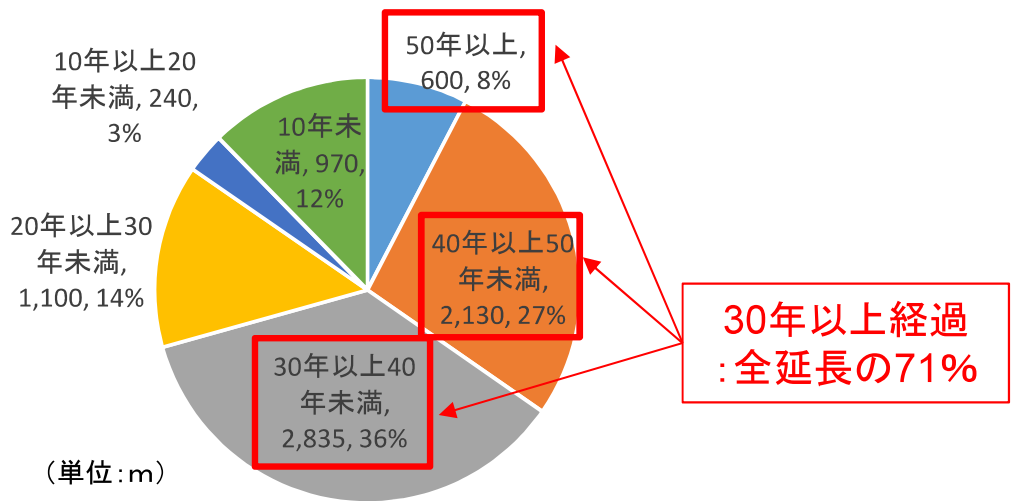
## 1-4. 三河港の物流・産業に係る現状

### ⑧ 施設の老朽化

- 三河港の公共岸壁は、23の岸壁の内、18岸壁は供用開始以降、30年以上経過している。
- また、岸壁延長でみると、約7割にあたる5,565mが30年以上経過しており、施設の老朽化が進んでいる。



三河港の公共岸壁の供用年数



三河港の公共岸壁の供用年数別岸壁延長



三河港公共岸壁の老朽化の状況



# 1. 三河港の概況

## 1-5. 三河港の人流・交流に係る現状

### ① 三河港内の観光機能

- 三河湾は豊かな自然環境に恵まれ、三河港内には観光地でもある竹島や三河大島も存在する他、大塚地区には年間300万人程度が訪れる県内有数の観光・商業施設であるラグーナテンボスやヨットハーバー、海浜緑地がある。
- また、蒲郡地区には地域住民の交流や観光の振興を目的とした、「みなとオアシスがまごおり」がある。
- 一方で、これら施設間の回遊性は必ずしも十分に図られているとは言い難い。

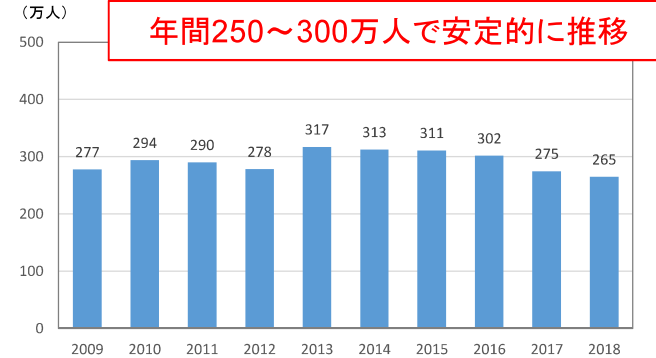


竹島

長さ387mの橋で陸地と結ばれ、国の天然記念物に指定



ラグーナテンボス



ラグーナテンボスの利用者数

資料:「愛知県観光レクリエーション利用者統計 参考資料」(観光コンベンション局観光振興課)を基に作成



みなとオアシスがまごおり



三河大島

無人島であるが、7・8月のみ海水浴場が開設し、15~16千人が来訪



ヨットハーバー



大塚海浜緑地

※「みなとオアシス」とは、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、国土交通省港湾局長が登録したもの。

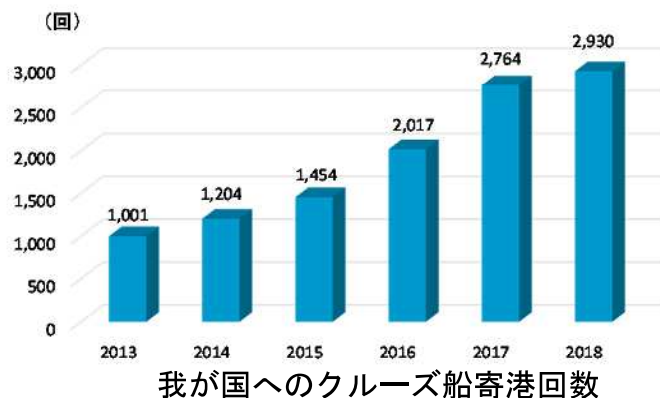
資料: 竹島・三河大島の写真は蒲郡市提供

# 1. 三河港の概況

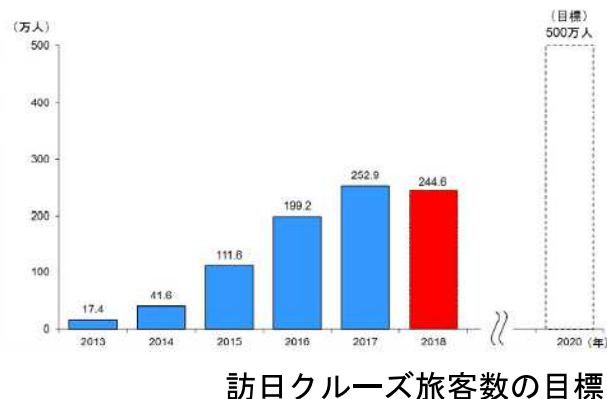
## 1-5. 三河港の人流・交流に係る現状

### ② クルーズ船に係る現状及び動向

- 我が国へのクルーズ船寄港回数は年々増加しており、2018年の寄港回数は2,930回と過去最多となった。国交省では、2016年に策定した「明日の日本を支える観光ビジョン」で2020年のクルーズ旅客数を500万人と設定し、クルーズ船誘致のための施策を実行してきた。
- 伊勢湾内港湾へのクルーズ船寄港回数も増加傾向にあり、三河港蒲郡地区には、2016年からクルーズ船が入港し、2019年からは外航船も入港し、3/27にダイヤモンド・プリンセスが入港した際には延べ8千人の見学来訪者で賑わいをみせていた。(東愛知新聞より)



伊勢湾内港湾のクルーズ船寄港回数



資料:国土交通省公表資料

年	クルーズ船名
2016	ぱしふいっくびいなす
2017	飛鳥Ⅱ ぱしふいっくびいなす
2018	ぱしふいっくびいなす
2019	ダイヤモンド・プリンセス
2020	ダイヤモンド・プリンセス

内訳

→ 予定

#### ■三河港蒲郡地区

2016年には、愛知県主催で、クルーズ船誘致に向けた検討会・操船シミュレーションが行われ、大型船の入港に問題ないことが確認された。



クルーズ船が寄港した際、地元名物の手筒花火によるお見送りが行われた。



資料:中部地方整備局資料

# 1. 三河港の概況

## 1-5. 三河港の人流・交流に係る現状

### ③ スーパーヨットを取り巻く動向

- 近年、超富裕者層が所有し、専用クルーにより運航される**豪華クルーザーであるスーパーヨット※**が注目されており、長期の滞在により、**多大な経済効果**をもたらしている。
- スーパーヨットの建造隻数はここ数年で急増しており、2018年には**世界で約1万隻**に達し、我が国へも2018年に10隻が寄港している。
- そのため、我が国では、政府が2019年3月に関係省庁等の連携によるスーパーヨット受入環境整備の推進のため、連絡調整会議を設置している。
- このような中、令和元年5月にラグナマリーナにおいて、**100フィート(約30m)クラスの大型クルーザー1隻が停泊可能な棧橋が完成**し、さらに拡張(大型クルーザー2隻停泊)を予定している。

※一般的には、国際航路協会(PIANC)の定義に習い、全長24m(80ft)以上のものをスーパーヨットと呼ぶことが多い。  
:「PIANC DESIGN AND OPERATIONAL GUIDELINES FOR SUPERYACHT FACILITIES」による。



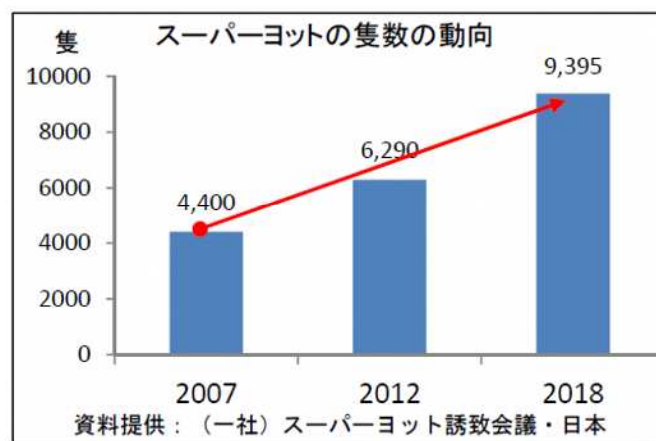
スーパーヨット

全長:49.5m 497 G.T.



ラグナマリーナに完成した棧橋

注) 大型クルーザー1隻を含め、様々な大きさのクルーザー計11隻が係留可能



### スーパーヨットによる国内消費の例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
2014	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
	44.94m	10日	¥17,525,000
2015	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
	27.00m	10日	¥2,500,000
2016	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

資料: スーパーヨットの受入拡大に関する関係省庁連絡調整会議 資料「スーパーヨットの概要」より



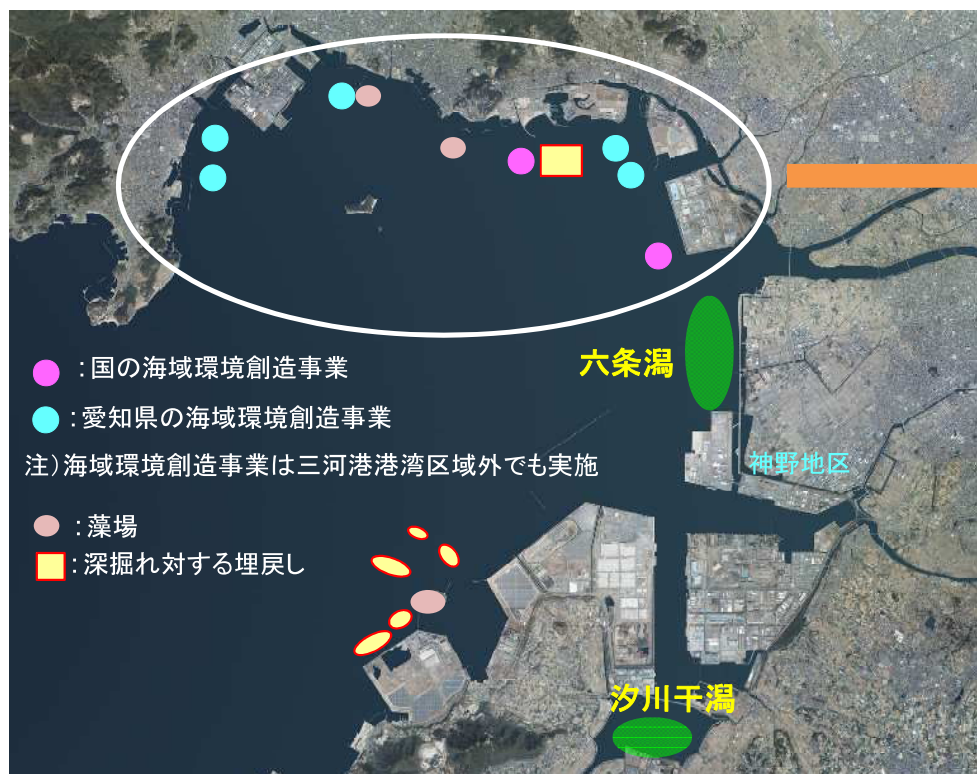
# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

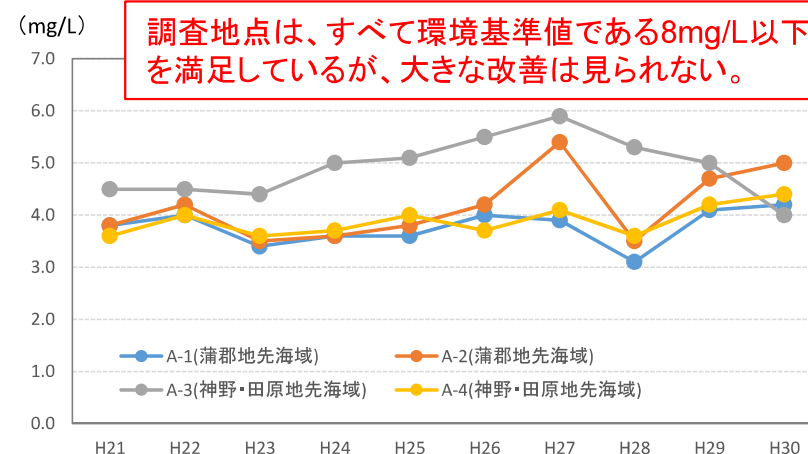
### ① 伊勢湾の環境

#### (1) 三河港内の海域環境に係る現状

- 三河港内には干潟や浅場、藻場が存在し、様々な動植物が生息している貴重な海域環境となっている。
- しかし、三河港内の水質を主な環境指標で環境基準が定められているCOD(化学的酸素要求量)について、その推移をみると、環境基準値は満足しているものの、大きく改善されているとは言えない状況にある。
- 三河港内では、環境保全対策として、平成3年度から海域環境創造事業(シーブルー事業)を実施してきた。
- 現在は深掘れ対策として、埋戻しを実施している。



三河港内の干潟・藻場及び海域創造事業(シーブルー事業)等実施箇所



三河港内のCODの推移  
資料:「公共用水域及び地下水の水質調査結果」(愛知県)を基に作成

#### ■ 海域環境創造事業(シーブルー事業)

- 干潟・藻場の造成、覆砂、浚渫箇所の解消、汚泥浚渫を行うことにより、水質や底質の改善を図る事業。(左図の水色・桃色)

資料: 中部地方整備局三河港湾事務所HP等を基に作成、藻場は三河港港湾計画資料(その2)(H23.4月)を基に作成

# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

### (2) 伊勢湾再生行動計画

- 伊勢湾においては、河川・港湾・農林水産を含む関係行政機関からなる「伊勢湾再生推進会議」を設置し、閉鎖性水域である伊勢湾の再生に向けて、総合的な「伊勢湾とその流域の環境改善」のための**伊勢湾再生行動計画**を策定している。
- 三河湾においては、「**伊勢湾再生海域検討会三河湾部会**」を設置し、環境改善対策について検討している。



#### ■スローガン

「人と森・川・海の連携により健全で活力ある伊勢湾を再生し、次世代に継承する。」

#### ■目 標

「伊勢湾の環境基準の達成を目指し、多様な生物が生息・生育する、人々が海と楽しく安全にふれあえる、美しく健全で活力ある伊勢湾の再生」

#### ■基本方針1:健全な水・物質循環の構築

・汚濁負荷の削減、森林・農用地等の保全・整備、海域の底質改善、水質浄化機能の保全・再生・創出等適正な水の利用

#### ■基本方針2:多様な生態系の回復

・干潟、浅場、藻場等の保全・再生・創出等漁業生産の回復

#### ■基本方針3:生活空間での憩い・安らぎ空間の拡充

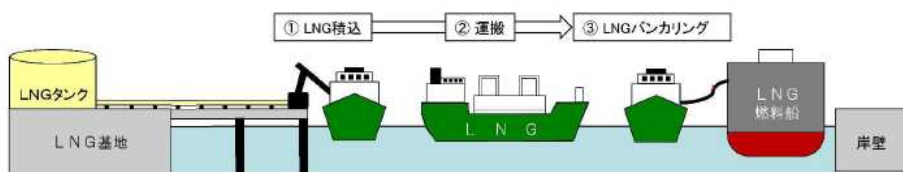
・人と海とのふれあいの場や機会を創出、水際線・緑地・景観の形成

# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

### ② LNGに係る現状及び動向

- 国際海事機関(IMO)は、一般海域における燃料油に含まれる硫黄(SO<sub>x</sub>)分濃度に対する規制を強化することを決定した。これに伴い、従来の重油などの燃料よりも環境負荷の少ないLNGを燃料とする**LNG船**が今後増加していくと予想される。
- このため、国では**伊勢湾・三河湾をLNGバンカリング拠点**の1つとし、LNG船及びLNGバンカリングの普及を推進している。そこで三河港では、LNGを燃料とする船やLNG燃料を供給するための船について、**入港料を免除するインセンティブ施策を実施**している。



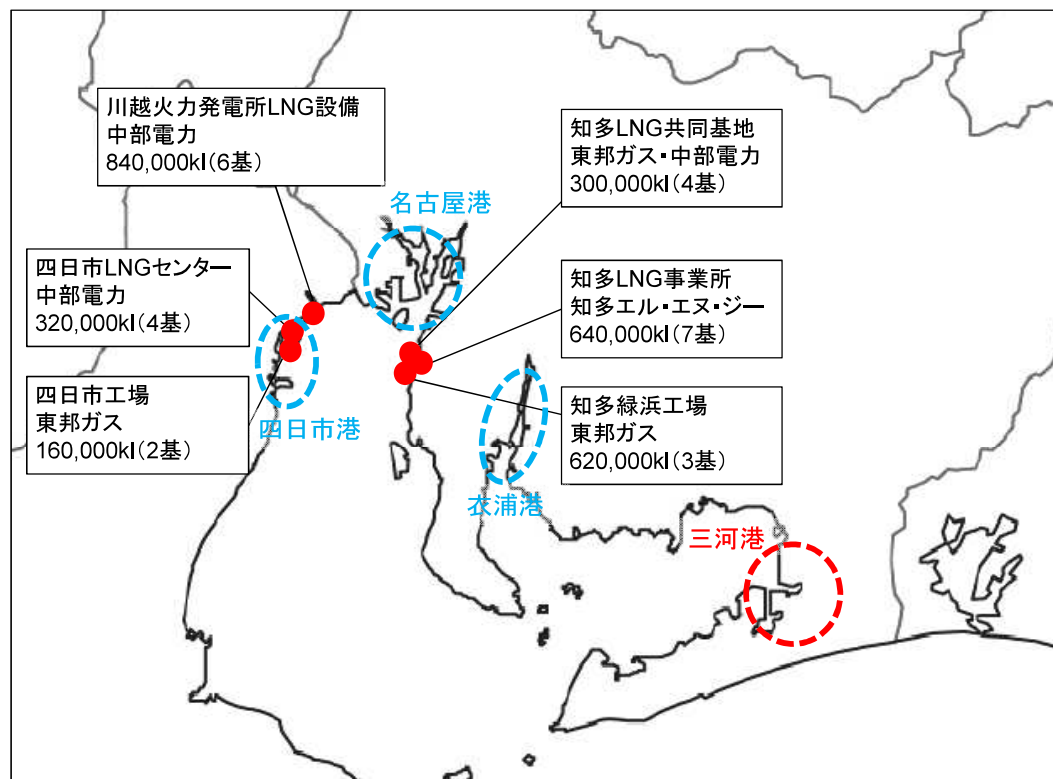
LNGバンカリングのイメージ(Ship to Ship)

出典:愛知県公表資料



LNG燃料船整数の推移予想

※日本郵船輸出組合調査より



伊勢湾のLNG拠点

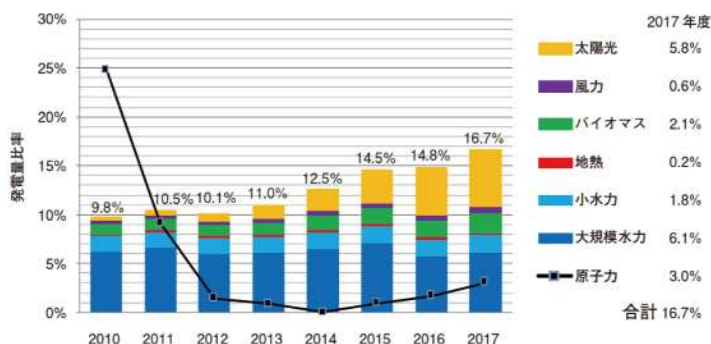
出典:PORT2030 参考資料

# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

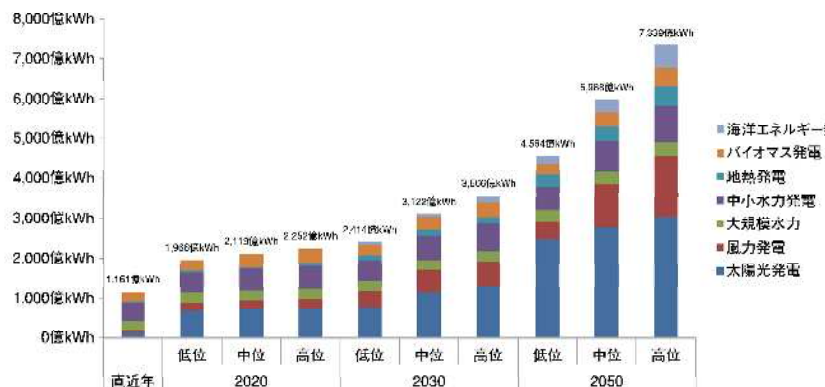
### ③ 自然エネルギーに係る現状及び動向

- 近年、我が国においても環境意識の高まり等を背景とした**自然エネルギーの需要が高まりつつあり**、年々発電量比率や設備容量も大きくなっている。また、将来においてもさらに伸びることが予想されている。
- 三河港沿岸は、年間を通じて安定した強い風が吹くことや日射量が多いことから、日本最大級の「田原臨海風力発電所」(愛称:田原かぜりん)等、**再生可能エネルギーを活用した発電所が多数立地する**。



我が国の発電量比率の推移

出典: 自然エネルギー白書2018/2019サマリー版(環境エネルギー政策研究所)より抜粋



我が国の自然エネルギー源別将来発電量の予想

出典: 自然エネルギー白書2015(環境エネルギー政策研究所)より抜粋



三河港臨海部の自然エネルギーを活用した発電所

出典: 中部地方整備局資料を基に作成

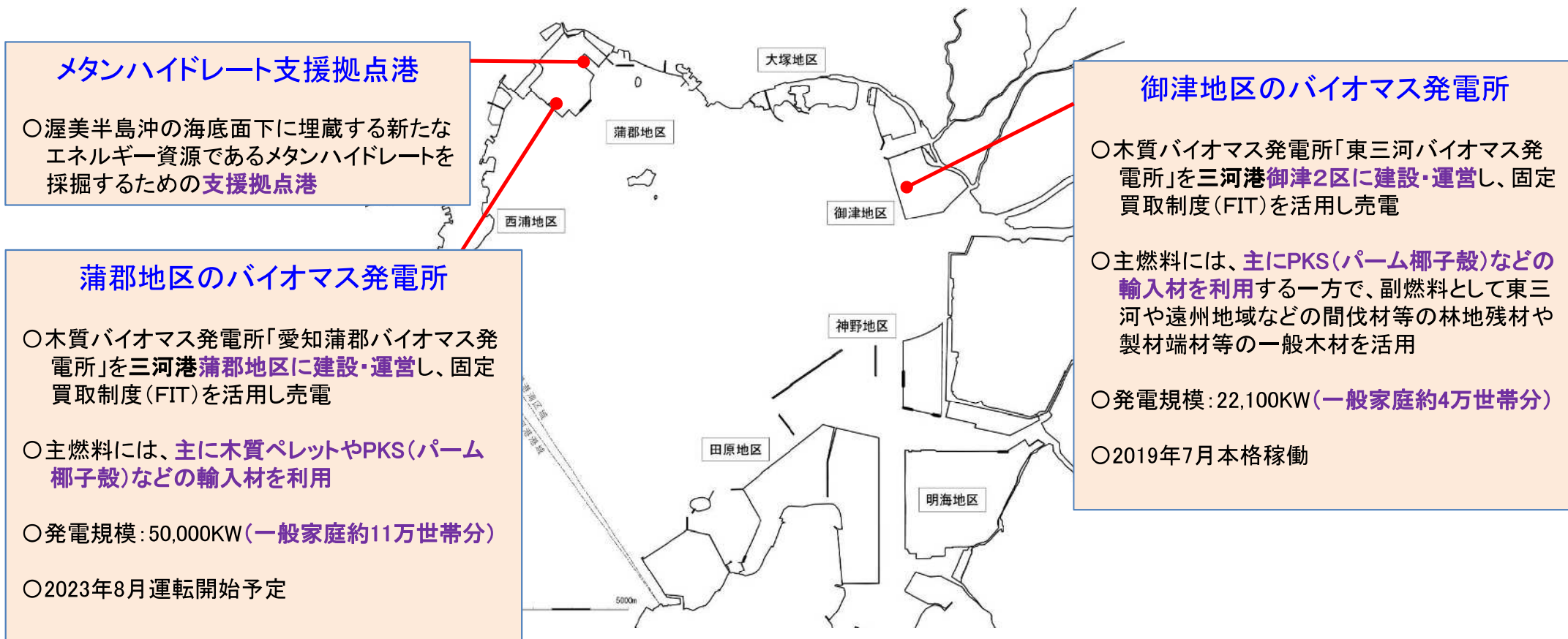
# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

### ③ 自然エネルギーに係る現状及び動向

- 御津地区では**バイオマス発電所**が2019年7月から稼働している、また、蒲郡地区においても2023年8月の運転開始を予定とした**バイオマス発電所の立地が計画**されている。
- 渥美半島沖は新燃料であるメタンハイドレート※を掘削するのに最も安全性が高い地形と判断されており、その中で、かつて**蒲郡はメタンハイドレート採掘の支援拠点港**としての役割を担った。

※天然ガスの主成分でエネルギー資源である「メタンガス」が水分子と結びつくことでできた、氷状の物質であり、「燃える氷」とも呼ばれる。



三河港のバイオマス発電、メタンハイドレートに係る状況

# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

### ④ 廃棄物処分の現状

- 前回の港湾計画(H23)では、廃棄物を受入れる海面処分用地として、明海地区に12.0haの用地を計画しているが、**現段階では未着手**である。



三河港内の廃棄物処理計画位置

三河港内の廃棄物処理計画

種類別処分量(万m <sup>3</sup> )	
一般廃棄物	1
産業廃棄物	57
覆土	10
計	67

注) 端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも合致しない。

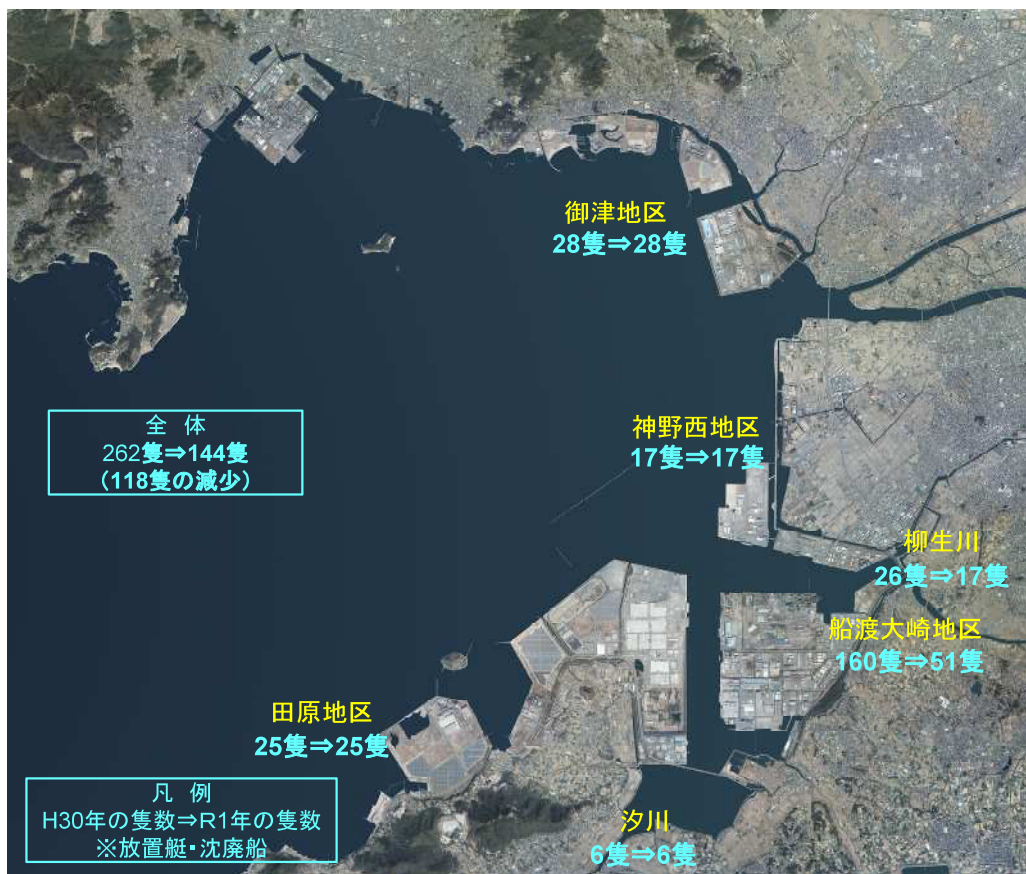
資料: 三河港港湾計画資料(その1)(H23.4月)

# 1. 三河港の概況

## 1-6. 三河港の環境・生活に係る現状

### ⑤ 放置艇等の現状及び対策

- 平成30年度には三河港内に262隻の放置艇・沈廃船が確認されたが、船渡大崎地区での泊地浚渫による保管能力の向上等により、令和元年度は144隻と、大きく減少している。
- また、放置艇対策として、神野・船渡・大崎・老津・明海地区において**放置等禁止区域を指定**している。(令和元年9月1日施行)



放置艇・沈廃船の地区別隻数

放置艇・沈廃船の地区別隻数(H30)

地区名	放置艇			沈廃船			合計	備考
	M大	M小	計	M大	M小	計		
御津地区		2	2		26	26	28	
神野西地区		17	17				17	
船渡大崎地区	2	117	119		41	41	160	
田原地区	1	23	24		1	1	25	
柳生川		21	21		5	5	26	河川重複
汐川		2	2		4	4	6	河川重複
計	3	182	185		77	77	262	

放置艇・沈廃船の地区別隻数(R1)

地区名	放置艇			沈廃船			合計	備考
	M大	M小	計	M大	M小	計		
御津地区		2	2		26	26	28	
神野西地区		17	17				17	
船渡大崎地区	1	15	16		35	35	51	
田原地区	1	23	24		1	1	25	
柳生川		15	15		2	2	17	河川重複
汐川		2	2		4	4	6	河川重複
計	2	74	76		68	68	144	

船渡大崎地区で大きく減少

注)M大は船長7.5m以上のモーターボート

資料:愛知県資料を基に作成

# 1. 三河港の概況

## 1-7. 三河港の安全・防災に係る現状

### ① 自然災害リスクに係る現状及び動向

- 近年、東日本大震災(H23)や台風15・19号(R1)などを**自然災害が激甚化**しており、毎年のように我が国では「これまでに経験のない」ような大規模災害が発生している。
- 三河港でも、近い将来発生が予想されている**東海・東南海・南海地震等により大きな被害が発生することが懸念**されている。また、平成21年には台風18号による**高潮・暴風でコンテナが流出・転倒**するなど、実際に自然災害による被害が発生している。
- 大規模災害により三河港の港湾機能が停止すれば、中部圏における産業活動の低下とともに我が国のサプライチェーンの寸断が発生する恐れがあり、また三河港の堤外地には数万人規模の就労者が従事しており、**大規模災害時における確実な避難または被害の回避が必要不可欠**である。
- 三河港では、耐震強化岸壁の整備や港湾BCPの策定、また災害に対するフェーズ別行動計画等、ソフト面の対策にも取り組んでいる。引き続き、ソフト面・ハード面から三河港の強靱化対策に取り組む必要がある。



出典：港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン(改訂版)



出典：三河港BCP

三河港の耐震強化岸壁整備状況  
(蒲郡地区)



三河港の耐震強化岸壁整備計画  
(神野地区)



三河港の耐震強化岸壁整備計画  
(田原地区)





# 1. 三河港の概況

## 1-7. 三河港の安全・防災に係る現状

### ② 三河港神野・明海地区エリア減災計画の概要(H31.3月策定)

- 三河港神野・明海地区エリア減災計画は、堤外地である三河港神野・明海地区エリアを対象に検討を進め、平成31年3月に策定した。

#### ◆ 対象地区

- ・港湾機能や自動車産業等を中心とした産業機能が集積しており、高潮による被害が物流・産業活動に重大な影響を及ぼす地域であるとともに、平成21年の台風第18号の高潮により浸水被害が発生していることなどから、三河港神野地区と明海地区を対象地区に選定。

#### ◆ 想定した高潮の規模

- ・神野地区、明海地区に、高潮被害を与えた平成21年台風第18号(再現期間が75~100年の高潮)

#### ◆ 被害想定と対策

- ・設定した第18号の最高潮位M.P.+4.57m(T.P.+3.15m)と被災当時の痕跡調査により、神野地区、明海地区における浸水深を図化し、浸水深等に応じた具体的な被害を想定し、対策項目及び内容を検討。

主な対策		
貨物等の浸水被害軽減対策	貨物の浸水等の被害軽減	【短期】高台土地造成、アスファルト舗装や防風柵
	浸水被害後の早期物流機能復旧	【短期】流出防止柵、コンテナ積替え固縛用機械導入、ガントリークレーンの電気設備対策、コンテナターミナルの電源設備対策、交差点排水対策
	避難対策、防災機能の確保	【短期】避難階段等の設置、情報基盤システムの構築、潮位計等計測機器、カメラ設置、災害対先機能の確保
	関係者調整を進め、順次整備	【中期】既設モータープールの嵩上、避難タワー設置、災害対策機能の確保
浸水時にも艇内地と結ぶアクセス道路・通行可能な道路の整備	【中長期】可能な限り前倒しの検討	



神野・明海地区対策検討対象エリア

資料:「三河港神野・明海地区エリア減災計画」(H31.3月策定)  
(愛知県)を基に作成

注)短期:概ね5年以内の着手、中期:5~10年程度内に着手、中長期:5年程度以降に着手