

三河港港湾計画検討委員会（第2回委員会）における主な意見

【『物流』に関する意見】

- ・慢性的なモータープールなどの用地不足により、非効率な業務の発生や企業進出・新たな物流ニーズに対応できていないことが神野地区の大きな課題である。
- ・浜松三ヶ日・豊橋道路などの整備による背後圏の拡大に伴い、貨物量が増大することを視野に入れておく必要がある。
- ・明海地区背後道路の渋滞を解消し物流を効率化する方策を、短期・長期の視点で検討して欲しい。
- ・東三河臨海線などの臨港道路は、地域の利便性や高速道路へのアクセス性を向上させ、ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保にもつながる。
- ・港湾用地内は一般車の交通量が少ないため、車の自動運転など道路側からのアシスト方法を検討する適地と考える。港内のみならず、どのような道路側のアシストがあれば効率化が成し得るのかを検討する必要がある。
- ・SDGsの追い風を背景に、CO2排出削減の観点からもモーダルシフトは進展させていく必要がある。国内輸送において、トラックよりも船舶の方が輸送品質が高いという貨物もある。
- ・SDGsや環境面からもRORO船によるモーダルシフトは推進していく必要があり、そのためには往復の貨物需要をしっかりと把握することが重要である。
- ・RORO輸送に関して、三河港だけで努力してできる話ではないため、国や業界における推進に向けた動きが重要である。
- ・三河港の一体化という意味において、田原地区と豊橋地区を結ぶアクセスが必要である。
- ・新しい自動車の将来構想の一つとして共同輸送の観点は重要である。
- ・今年1月から11月までの自動車輸入額・台数は前年比で2割以上減少している。12月を含めた通年実績については、来年1月下旬に豊橋市役所にて記者発表する予定である。
- ・トラックドライバー不足が永遠の課題であり、三河港においてもモーダルシフトを推進してもらいたい。

【『産業』に関する意見】

- ・蒲郡浜町の貯木場跡地を埋め立てて、新たな企業誘致など有効活用していく必要がある。
- ・用地不足や既存施設の老朽化への対応、新エネルギーの受入施設の整備なども視野に入れ、神野ふ頭の静穏度を考慮した新たな用地計画を十分に検討する必要がある。

【『人流・交流』に関する意見】

- ・西三河・東三河の観光地含めて、魅力溢れる場所の連携を図るとともに、蒲郡駅から竹島までの距離が近いという立地を活かした魅力づくり、賑わいづくりを行いたい。
- ・クルーズに関して、例えば竹島と伊勢神宮のクルーズなど、豊富な観光資源を活かした今まで着目してこなかった観点からのセールスが重要である。
- ・人が動くためにはインフラ整備が必要であり、人と車をきちんとすみ分ける形で、人が産業港を楽しめるような社会基盤整備ができるとう良い。
- ・新しい発見など教育的な側面を刺激するような仕掛けづくりや、高齢化に対応した万全な医療連携体制を備えておく必要がある。
- ・点在する魅力ある観光資源を結んで回遊性を高めるだけではなく、連携させた各資源が総体として更に価値が向上するという発想での本質的な連携が重要である。
- ・蒲郡は駅から港までの距離が大変近く、これは他にはない魅力である。
- ・港という機能の前に、経済的な富だけじゃない生活の豊かさという観点で海を意識したい。
- ・西三河と東三河のかけ橋というポジションで、外からの観光客を消費者として見るだけではなく、1日蒲郡で生活して人生が豊かになるようなブランディングが必要である。
- ・蒲郡駅から300mに有人のドローンポートがあり、田原・師崎・伊勢志摩へと飛んでいくことが可能な時代になると思う。
- ・コロナ禍の中で、世界的に密ではなくオープンな海周りに人が非常に集まっている。この機会を捉えて、三河大島の通年利用など三河港を活用できる最大のチャンスが来ている。

【『環境』に関する意見】

- ・リサイクルポートの使命として、鉄スクラップの効率的な取り扱いやリサイクル産業の集積という観点が必要である。
- ・再生可能エネルギー由来のグリーン水素は水素社会の中心的な役割を担っており、水素などを活用できる港整備が三河港の目指すべきグリーンポートの鍵である。
- ・SDGsや脱炭素社会の流れを受けて、リサイクルポートとして金属スクラップを始め様々なりサイクル素材を新たな貨物として捉え、ものづくりに循環させる仕組みについて強化する必要がある。
- ・洋上風力発電に関して、着床式や浮体式など、三河港に適した方式は何かということなどを検討した上での港の再配置が大事である。
- ・三河港は港と市民との距離が遠いため、各地区において市民との距離を縮めていくことが重要である。田原地区においては、再生可能エネルギーの特徴を出すことによって、市民が港に興味を持ってもらえるような施策が必要である。
- ・再生可能エネルギー由来の水素エネルギー基地としての可能性もあると思う。
- ・日本が資源として唯一生産できるリサイクル資源を有効活用し、三河港の特徴として港づくりに反映して欲しい。

【『安全・防災』に関する意見】

- ・内湾という津波に対する優位性を活かし、企業のサプライチェーン確保のためにハード・ソフト両面で港湾機能を更に強靱化することで、自然災害に強い三河港を確立して欲しい。
- ・蒲郡航路について、大型クルーズ船や有事の際の自衛隊の護衛艦などが安心安全に入港できるよう、航路幅の拡幅が必要である。
- ・港湾の防災に関して、海面上昇のみならず激甚化する台風や巨大低気圧への対策も忘れてはならない。
- ・この地域の特徴として季節的に北西風が強いため、静穏度の確保についても考慮する必要がある。
- ・災害時の重要課題であるがれきの処理について、県内のみならず周囲を含めた災害対策として、また将来の港づくりの土台になるような計画が必要である。
- ・船舶の係留方法なども考慮して、事業継続BCPも安全・防災のキーワードとして重要である。
- ・港の安全安心のために、地域のニーズを把握しつつ、あらゆる事象に対して積極的に対応していく。

【『三河港全体』に関する意見】

- ・老朽化した施設や緑地などの新たな利用転換を検討する必要がある。
- ・浜松三ヶ日・豊橋道路の整備により三遠南信自動車道との連携も太くなるため、県境を跨ぐ背後圏の拡大を踏まえた柔軟な計画の見直しや港整備が必要になってくる。
- ・南信州地域や遠州地域との繋がりなど、港を活かすためにも内陸とのアクセスが非常に重要である。
- ・SDGsは環境やエネルギーのみが対象ではない。
- ・SDGsは全ての分野に該当するはずである。三河港がSDGsに関して非常に先進的であることを前面に出し、世界あるいは国内の注目を集められるようになるが良い。
- ・今後の計画においては港湾運営体制が重要な課題である。港のビジョンを推進する様々な組織のシステム連携の形が今の時代に合っていない。日本の歴史を振り返ってやむを得ない部分もあるかも知れないが、このままでは今後の港の生産性や発展性が非常に限られてしまう。
- ・産業界や学術関係の協力を得て、時代に合ったテクノロジーにより港のシステムを作り上げ、売り込んでいく戦略が必要である。
- ・三遠南信地域の高いポテンシャルと海外との玄関口である三河港、そして浜松三ヶ日・豊橋道路などの広域交通網の整備によって、今後大きな産業振興が期待できる。
- ・本委員会を通して描かれた将来の姿の実現に向けて、地域、地元の皆様と連携しながらしっかりと取り組んでいく。
- ・本委員会において、長期構想や港湾計画の方向性のみならず、地域の50年先、100年先に目指す方向性というものも示せると良い。
- ・例えば自動車流通港湾であれば単に取扱量を誇るわけではなく、少子高齢化など現状の課題を踏まえていかに質を高めていくかなど、他分野においてもプラス α で更に踏み込んだ検討ができれば、より良い長期構想になると思う。