

三河港港湾計画検討委員会 (第3回委員会)

令和3年3月30日

愛知県

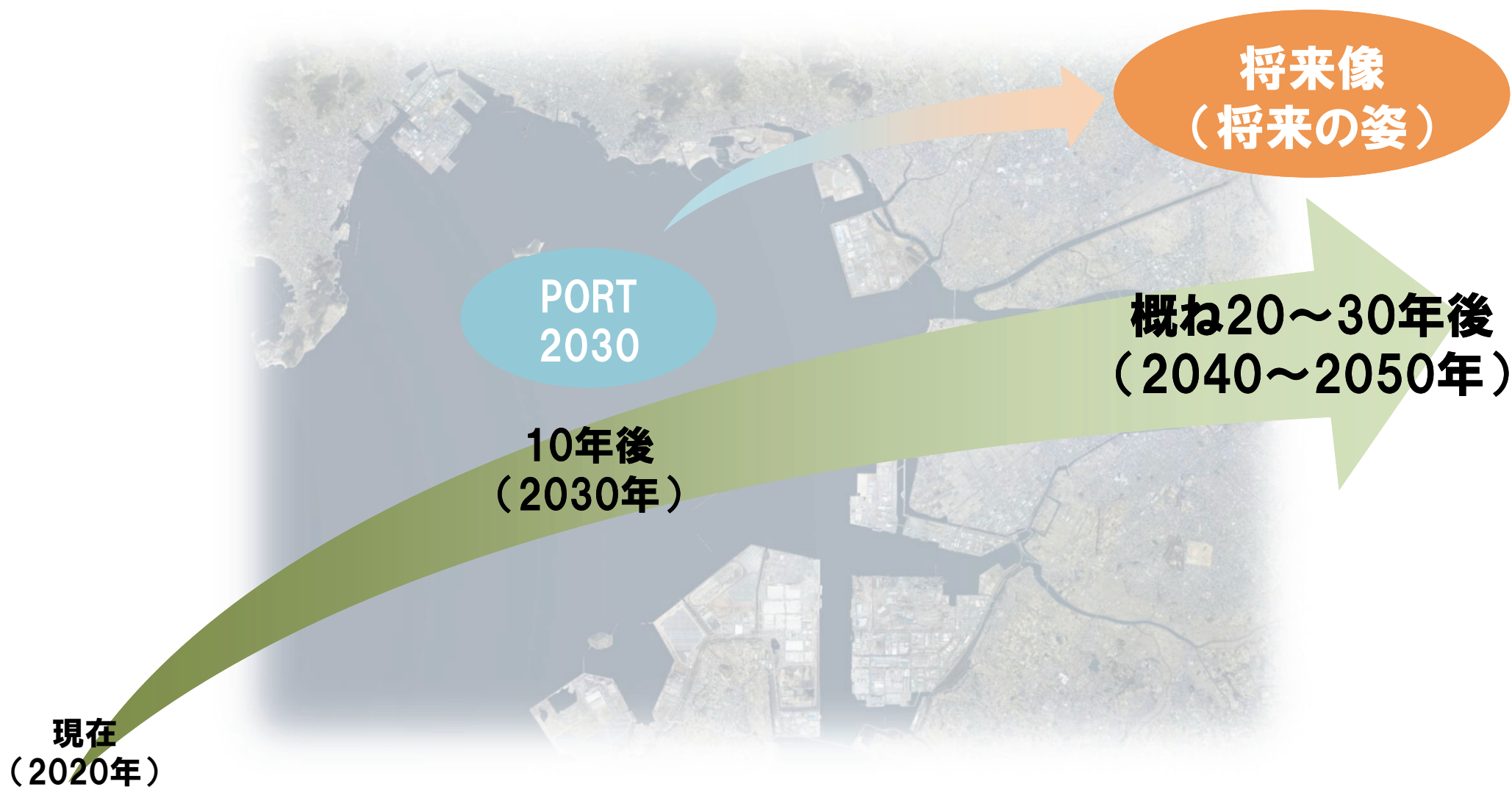
目次

<u>将来像の検討にあたって</u>	1
<u>1. 三河港の現状と課題</u>	2
1-1. 三河港のアイデンティティ	
1-2. これまでの委員会での意見	
1-3. 三河港の課題	
<u>2. 三河港長期構想の基本理念</u>	6
<u>3. 20～30年後の将来像</u>	7
<u>4. 目標と取組戦略</u>	13
<u>5. 三河港の将来像</u>	17
<u>6. 空間利用の視点</u>	19
<u>7. 空間利用ゾーニング</u>	20
<u>8. 長期構想の実現に向けた推進体制</u>	21

将来像の検討にあたって

- 三河港の将来像(将来の姿)は概ね20～30年後(2040～2050年)の長期的視点を見据え、港のあるべき姿や基本的な方向性を検討。

【第2回委員会までに整理したものを再掲】



1. 三河港の現状と課題

1-1. 三河港のアイデンティティ

【第2回委員会までに整理したものを再掲】

三河港の特徴

- 日本のほぼ中央に位置し、全国8位の広大な港湾区域を有する港湾
- 30年近く前から、世界屈指の自動車流通港湾として、その機能を十分に発揮している港湾
- 県内3港と連携した、中部の「ものづくり産業」を支える物流・産業港湾
- 自然環境資源(干潟、離島等)や観光施設等が多数存在し、物流や産業と調和よく形成された港湾

三河港の歴史

(ルーツ・沿革)

- 古くから港とともに町が発展、時代とともに海岸線・港の中心が海側へと移動
 - 1960年代より埋立事業が開始され、1970年代に大規模な埋立事業を実施
- #### (物流・産業)
- 明海地区は、豊橋海軍航空基地跡地の埋立てにより開発、工場誘致を実施
 - 蒲郡地区は、かつては石炭補給港として活用、その後木材基地として発展
 - 完成自動車の輸出は1970年代後半、輸入は1980年代後半より開始
 - 1998年より外貿コンテナ貨物の取扱いを開始

(人流・交流)

- 江戸時代には吉田湊からの伊勢参り航路が活況
 - 港内に竹島、三河大島等の観光地を抱え、近年はクルーズ船が入港
- #### (環境)
- 高度経済成長期にかけて、水質が悪化
 - 昭和40年代以降、流入規制や干潟の再生等により、徐々に水質が改善
- #### (安全・防災)
- 古くから台風による風水害や大規模地震等の自然災害が発生

三河港の機能

- 昭和39年(新規策定): 臨海工業地帯を支える商港としての機能を確保
- 昭和45年(改訂): 急増する取扱貨物量(内外貿貨物)への対応として、大規模な流通基地機能、複合ターミナル機能を整備
- 昭和53年(改訂): 商港機能と背後工業用地を充実、環境意識向上等を背景とした緑地機能拡充
- 昭和61年(改訂): 外貿・内貿の物流拠点機能、産業集積機能を拡充、港湾での親水・交流機能、防災機能を充実
- 平成7年(改訂): 外内貿物流機能を強化・充実、交流機能、防災機能を拡充
- 平成23年(改訂): 自動車流通機能、コンテナ取扱機能を拡充、人流・交流機能、環境・生活機能、安全・防災機能をバランスよく計画

1. 三河港の現状と課題

1-2. これまでの委員会での意見

第1回委員・幹事合同委員会での意見(要約)

物流

- ✓ 主要貨物である自動車の動向及び自動車運搬船の大型化への対応が必要
- ✓ 人口減少を見据えた港機能の自動化が必要
- ✓ AIや自動走行など自動車産業・自動車技術の港という新機軸でのモデル化が必要
- ✓ 農産品の輸出・移出拠点が必要
- ✓ 農産品や木材などの特産品を三河港から出荷できるようにするための仕掛けづくり・仕組みづくりが必要
- ✓ 静穏度の確保と用地不足を同時に解決する必要
- ✓ 北西風が強い状況で船の係留方向など考慮した拠点地区の配置が重要
- ✓ 物流貨物が港で停滞しないよう、高速道路など他の輸送手段に繋げるために、東三河臨海線を始め臨港道路の整備が必要
- ✓ 浜松三ヶ日・豊橋道路など三河港背後の物流網の大きな変化への対応が必要
- ✓ トラック輸送から海上輸送への転換のため、フェリーやRORO船の寄港誘致が必要

産業

- ✓ 自動車以外の貨物について利用促進することが必要
- ✓ 企業の維持的基盤づくりとして、コンテナを利用する企業誘致の強化が必要
- ✓ 港の活性化のため、未使用の貯木場を埋立て企業を誘致することが必要
- ✓ 田原地区の利用促進には水深10mの耐震強化岸壁が必要
- ✓ 東三河地域・三遠南信地域における生産拠点の効率化という観点が必要
- ✓ 多様な企業を港湾運営にどう結びつけるかが重要
- ✓ 新規貨物を取り込むために老朽化した港の再整備が必要

人流・交流

- ✓ クルーズ船の入港を増やし、物流と観光が両立できる港を目指すことが必要
- ✓ スーパーヨットの誘致には、係留手続きの簡素化など停泊のし易さと絶対的に訪問したくなる魅力が必要
- ✓ 蒲郡駅からみなとオアシスがまごおり・竹島周辺にかけての魅力的なまちづくりによる地域のブランド化が必要
- ✓ みなとまちづくりの観点から、後背圏を複数のスケールでとらえ、各スケールでのネットワークを検討することが重要

環境

- ✓ 用地の確保と水環境との共存が必要
- ✓ 未利用地の活用について、CO2削減の観点からバイオマス発電所の検討が必要
- ✓ 自然豊かな豊橋だから可能となるような、SDGsとしてPRできる環境保全の取り組みを検討することが必要

安全・防災

- ✓ 南海トラフ地震のみでなく風水害の高潮による災害リスクを検討することが必要
- ✓ 岸壁の耐震化など三河港のハード整備による強靱化対策に配慮が必要
- ✓ 災害による生産拠点への影響度を考慮する必要
- ✓ 全国に先駆けて防災への取り組みを実践できる港であることが必要
- ✓ 港湾施設について防犯という観点が必要

1. 三河港の現状と課題

1-2. これまでの委員会での意見

第2回委員会での意見(要約)

物流

- ✓ 新たな物流ニーズに対応するため、用地不足への対応が必要
- ✓ 自動車輸送は共同輸送の観点が必要
- ✓ 東三河臨海線を始め臨港道路の整備は短期・長期の視点やリダンダンシー確保の観点から検討することが必要
- ✓ 浜松三ヶ日・豊橋道路などの整備による三河港背後圏の拡大に伴う貨物量増加への対応が必要
- ✓ 港を生かすためには内陸部とのアクセスが非常に重要
- ✓ トラック輸送から海上輸送への転換(モーダルシフト)のため、貨物需要を押さえた上で、また国や業界の動向を踏まえた上でフェリーやRORO船の寄港を促進させていくことが必要
- ✓ 物流効率化のために道路側からのアシスト方法の検討が必要
- ✓ 田原地区と豊橋地区を結ぶアクセス道路が必要

産業

- ✓ 新たな企業進出のために用地不足への対応が必要
- ✓ 老朽化施設などに対し、利用転換を検討することが必要
- ✓ 港の活性化のため、未使用の貯木場を埋立て企業を誘致することが必要
- ✓ 用地不足、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、静穏度の確保なども視野に入れた神野ふ頭の新たな用地計画が必要

人流・交流

- ✓ 観光地間の連携を図り、蒲郡駅からのアクセス性の良さも生かし、価値の向上にも繋がるような魅力づくり、賑わいづくりが必要
- ✓ 豊富な観光資源を生かした三河港からの近距離クルーズなど、新たな視点からのセールスが必要
- ✓ 人が産業港を楽しめるような社会基盤整備が必要
- ✓ 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が必要
- ✓ 人が豊かさを享受できるような観点やプランディングが必要

環境

- ✓ SDGsに対応し、リサイクルポートとしてさらなる拠点の形成に向けた取り組みが必要
- ✓ 水素などを活用したグリーンポートを目指す視点が必要
- ✓ 洋上風力発電は三河港に適した方式、配置の検討が必要
- ✓ 田原地区は再生可能エネルギーの特徴を出すことで市民が港に興味を持ってもらうような施策が必要

安全・防災

- ✓ クルーズ船や自衛艦が安全・安心して航行するための蒲郡航路の拡幅が必要
- ✓ 北西風に対し、係留方法なども考慮した静穏度の確保が必要
- ✓ 企業のサプライチェーン確保のためにハード・ソフト両面からさらなる港湾機能の強靱化が必要
- ✓ 港の安全・安心のために、激甚化する台風や巨大低気圧など、あらゆる事象への災害対応が必要
- ✓ 災害時におけるがれきの処理対策についての検討も必要

1. 三河港の現状と課題

1-3. 三河港の課題

【第2回委員会を踏まえ再整理】

物流

- 完成自動車の需要に対応した効率的な保管のためのモータープール用地の確保
- 貨物が混在するふ頭の再編・集約
- 新たな情報通信技術を活用した次世代の自動車・コンテナターミナル整備への対応
- 北西風に対し、静穏度を確保した安定的荷役への対応
- 物流の効率化に資するための新たな交通体系の構築
- 背後の産業及び広域交通網を活かした集貨・創貨による背後圏の拡大
- トラックドライバー不足を背景とした新たな内航定期航路開設に向けた対応

産業

- 次世代自動車産業に対応した基盤強化
- 未利用地の活用を基本に、新たな土地の確保も視野に入れた新規企業立地への対応
- 進展する第4次産業革命への対応

人流・交流

- みなとへの市民のさらなる誘導や観光施設(資源)間の回遊性の確保による魅力向上
- 人々が豊かさを享受できるような港空間の形成
- 豊富な観光資源を活用した観光地としての新たなブランド価値向上への対応
- クルーズ船・スーパーヨットの誘致及び受入れ機能・体制の強化

環境

- 豊かな海の保全・再生に向けた環境施策の継続的な実施
- 良好な景観や海との触れ合いの場などの拡大
- 再生可能エネルギーの積極的導入の支援

安全・防災

- 大規模地震発生時に対する港湾機能の強化
- 高潮対策等、自然災害発生に対する港湾機能維持への対応
- 水際対策の強化

港湾運営

- 戦略的な港湾経営の視点の強化
- 主導的な役割を果たす港湾運営体制の構築

2. 三河港長期構想の基本理念

- 三河港の持つ「強み」をさらに伸ばしつつ、情報通信技術の活用や新産業の創出、人流の拡大や環境との調和など、時代の変化に適応した新たな価値を「創造」し、東三河地域の持続可能な発展を支える“みなと”を目指すことを踏まえ、三河港長期構想の基本理念を、【「強み」を伸ばし、時代とともに新たな価値を「創造」するみなと『三河港』】として設定する。

「強み」を伸ばし、時代とともに 新たな価値を「創造」するみなと『三河港』

三河港が持つ「強み」

- 自動車産業の集積、世界屈指の自動車流通港湾
- 日本の中央に位置する地理的優位性
- 広大な港湾区域（空間利用ポテンシャル）
- 広域交通網によるネットワーク
- 中部圏のモノづくり産業
- 国内屈指の農産物産出地域
- 豊富な観光資源・海洋レジャー資源
- 豊かな自然環境（干潟・浅場など）
- 再生可能エネルギーの集積
- リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）
- 津波への強さ、防災への先進的取組 etc.

時代に応じた社会情勢の変化

- 人口減少、少子高齢化の進行
- 第4次産業革命の進展
- 伸びゆくクルーズ需要
- 脱炭素社会への移行
- SDGs（持続可能な開発目標）達成に向けた取り組み
- 自然災害の激甚化
- 新型コロナウイルス感染拡大を契機とした感染症への意識の高まり etc.

「強み」を
さらに伸ばす

時代の変化に
適応する

新たな価値を「創造」する

3. 20～30年後の将来像

- 三河港における20～30年後の将来像を以下のとおり設定。

