

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『物流』に関すること】 8件		
1	・浜松三ヶ日・豊橋道路は起終点を三河港に決定したので、長期構想の空間利用ゾーニングに浜松三ヶ日・豊橋道路を記載して、利用の方向性を示してください。	・「3-8 広域交通網」の中で、『浜松湖西豊橋道路』について明記しました。
2	・三河港の課題の中に、高速道路へのアクセス時間の悪さと豊橋渥美線の渋滞を記載してください。	・「4-2 三河港の課題」の中で、明記しました。
3	・渋滞解消のため、豊橋渥美線の立体化を推進してください。	・豊橋渥美線の機能強化については、浜松湖西豊橋道路の接続先周辺が、かさ上げ式となっている既存の都市計画を踏まえ、国による浜松湖西豊橋道路の計画の具体化にあわせて、道路構造の検討を深めているところであり、今後も三河港や田原市方面からの円滑な交通確保に向けてしっかりと取り組んでいきます。
4	・陸域利用のふ頭間ネットワークとRORO船を利用した海上輸送ネットワークの構築が目標及びゾーニングに示されているが、船舶数の増大に向けた航路の拡幅、新規航路などは必要ではないですか。	・港湾計画の改訂作業を進めていく中で、航路の拡幅、新規航路などの必要性について検討していきます。
5	・視点⑤地域を支えていく基礎貨物取扱埠頭の成長空間 三河港は完成自動車取り扱いに特化した港として成長しているが、背後圏の発展に伴い地域に密着した基礎貨物を取扱っていく埠頭の成長空間の確保も重要です。特に、東西三河地域の主要産業である自動車製造業から発生する良質なスクラップや、セメント・鋼材・砂などの建設資材の取扱埠頭の将来の成長を考慮した空間確保が大切です。	・「地域産業の持続的発展に資するみなと」を目指し、港湾機能の強化に取り組みます。
6	・名古屋港と三河港を直結するコンテナ専用船のシャトルサービスを導入したらどうか？（コンテナ貨物対象）	・今後、必要に応じて関係者との調整の上、詳細な検討を進めていきます。
7	・三河港のコンテナ航路の安定化や航路網の拡充に向けた施策を県として検討してほしい（例、船社に対するインセンティブ支援などの件等）	・現在、コンテナ航路の拡大に向けて、国内および海外へのポートセールスを実施するとともに、各種インセンティブ制度を設けています。引き続き、こうした施策を進めていきます。
8	・ふ頭再編に伴い、神野から蒲郡にガントリークレーンを一基移設して、周辺企業のコンテナ貨物の集荷に繋げてほしい	・コンテナについては、当面、従来どおり神野地区で取り扱うことを考えています。

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『産業』に関すること】 4件		
9	・現在、港の産業港としての需要は更に大きくなり大型船舶の往来が増加しました。三河港沖合でも荷役待ちの車両運搬船が長期沖泊するなど、港内の停泊船の利便性や船舶の往来状況にひっ迫感が垣間見られます。よって産業港としての利便性を更に向上させる開発は重要であると思います。	・港湾計画の改訂作業を進めていく中で、利便性の向上に資する開発を検討していきます。
10	・豊橋港・蒲郡港に向けて二本の航路が整備されております。この航路の水深を維持するための浚渫作業が欠かせず、大変なコストがかかります。この浚渫時にの砂泥を豊川地区や田原地区へ流すことで、砂泥の移動コストだけでも削減出来ると思います。そして、漁業の妨げにならない場所(御津・姫島・白谷等)を見つけて浅く流し、干潟の造成をすることで貝類の漁業生産量を向上させることが出来ると考えます。そしてSDGsを意識して残存している漁港の活性化も必要だと感じます。	・これまでも港湾の浚渫土砂は海底の土砂採掘跡の埋め戻しや干潟・浅場造成などに活用しています。引き続きこうした取組を進めることにより、豊かな海の保全・再生に取り組みます。
11	・三河港の地力を生かせるように、より一層の工業優先にこれ以上水産業が衰退することのない、産業の融和性がある長期再開発を求めます。	・産学官や住民、NPOなど多様な主体による協働・連携を図り、豊かな海の保全・再生に取り組みます。
12	・港のまわりに大型のショッピングセンターやホームセンターなどの企業を誘致することで、三河港のコンテナの集荷にも繋がると思う。	・引き続き、関係自治体と連携し、三河港の貨物量増加に取り組みます。

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『人流・交流』に関すること】 16件		
13	・交流、人流エリアとして、豊橋市神野地区も加えるべきである。「ライフポートとよはし」「カメリア」「総合スポーツ公園」「ホテルシーパレスリゾート」と言った交流施設が存在し、各種イベント会場としても機能している。また、「ライフポートとよはし」「カメリア」付近に気軽に立ち寄る事の出来る飲食店が増えて欲しい。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
14	・「総合スポーツ公園」付近に商業エリアを設け、買い物等だけでなく、そこから豊橋市や三河港の情報発信拠点としても機能して欲しい。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
15	・豊橋駅前～総合スポーツ公園を結ぶ路線バスを「BRT」化させ、アクセス改善、定時制の確保に繋げて欲しい。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
16	・主に「豊橋みなとフェスティバル」にて行われている「三河港クルージング」の定期化を望む。神野ふ頭、ペイブリッジウェイ、三河港大橋、ラグーナテンボス、竹島ふ頭辺りを周回するコースが望ましい。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
17	・豪華クルーズ船も、蒲郡に加え豊橋神野地区にも誘致を進めて欲しい。蒲郡からは岡崎、西三河方面とし、神野からは豊川、渥美方面と言った具合に、観光周遊コースを振り分ける。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
18	・神野地区には、豊橋市営の施設も多く、豊橋市等との一層の連携によって、産業拠点としてだけでなく、交流拠点としても三河港また豊橋市の「港湾都市」としてのブランドイメージ向上に是非繋げて欲しい。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
19	目標4【人流・交流】豊富な観光資源の活用・連携による交流機会の増大 について ・東京から京都を訪れる観光客は、ゴールデンルートと呼ばれる路線上にある東三河を通過しますが、“目的地”として訪れない。“目的地”としてもらうため、以下を提案する。 ①（豊橋市と協働し）のんほいパークなどのコンテンツを魅力的施設にしてもらい、東三河を目的地としてももらう。 ②外国人にも非常に人気の高い伊勢志摩への玄関としての三河港/東三河の位置づけを強化する。 ③三遠南信の広域連携の中で、遠州灘の開発を議論。 伊勢湾往復のクルーズにおいて、三重南部～和歌山（熊野古道）と組み合わせたクルージングプランなども良いのではないかと思います	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
20	・クルーズ業界を取り巻く環境はまだまだ厳しいですが、需要回復した際、東京のみならず、三河港が大型客船・客船の就航候補地になるような魅力的な港開発に期待します。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
21	・蒲郡でのマリーナの大規模整備なども良いと思います。※モノコのようなマリーナを目指す？	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
22	・自動車輸入基地は言わずもがなですが、“レジャー・観光としてのアジア最大の港を目指す”といった大きな絵に向かって民間の知恵と資金を活用して拡大図っていただきたいです。大きく人流を変える、広域での提携に期待します。※そのためには繰り返しですが、民間活用が肝だと考えております。	・関係自治体等と連携し、港エリアの振興・活性化に取り組みます。
23	・蒲郡駅を起点とした運行本数が多い、西浦温泉やラグーナ蒲郡などを回遊できる、実用的な周遊バスがあると良いと思います。	・関係自治体等と連携し、港エリアのアクセス向上に取り組みます。
24	・MaaS活用のイメージでも載っていますが、将来自動運転等で低運賃・低コストで1時間に4本程度の実用的なモビリティがあると、環境に優しい電車利用での観光活性化や、地元高齢者の足になると思います。	・関係自治体等と連携し、港エリアのアクセス向上に取り組みます。
25	・三河港と中部国際空港へのアクセス改善も、求められる事だと思います。国道23号全線開通後は、国道23号を通り、西尾東インターから県道383号、国道247号から衣浦海底トンネル、それから半田インターへのアクセスになると思いますが、衣浦海底トンネルはETC非対応という現状があります。愛知道路コンセッション（株）等、関係機関との協力や支援等で、改善点があると思います。	・関係自治体等と連携し、港エリアのアクセス向上に取り組みます。
26	・港の近くに（特に神野とか明海とか）一般人やトラック運転手が休憩や飲食できるような商業スペースが無いので、あると便利だし港の利用者にとっても便利だと思う。	・関係自治体等と連携し、港エリアの利便性向上に取り組みます。
27	・ふ頭内における港湾労働者が共同で使える休憩所の設置（多目的トイレなど）を要望する。	・関係自治体等と連携し、港エリアの利便性向上に取り組みます。
28	・三河臨海緑地に15年ぶりに行ったのですが、あまりもの変わり様に驚きました。トイレは使用できない。広い公園に自動販売機もない。ホームレスが住み着いている。雑草がひどく通路もふさがれている。一番眺めがいい場所に行くことができない。とてもがっかりしました。 三河臨海緑地は行政の管轄かと思いますが他の地域は民間企業です。三河臨海緑地もやり方次第では再生もでき、立派な観光資源になるかと思っています。 近くには企業も複数社あり、良い憩いの場があれば人も集まり、住民も増え、更なる産業の発展に繋がると思います。	・トイレは、令和7年度末までに2か所について補修済みであり、使用できるようになっています。また、ホームレスは、現時点ではおりません。引き続き、適切な維持管理に努めてまいります。

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『環境』に関すること】 5件		
29	三河湾は全国屈指の汚染度であり、日本一海が汚れている海水浴場でもあります。SDGsの観点からも、海洋汚染への取り組みは強く求められます。 ・従来の下水処理場を高度処理化に出来る限り早く改修し下水道の普及を促進させ、下水道が難しい場合には合併浄化槽を高度処理型に切り替える事が求められる。 ・豊橋市内等の古い下水道は合流式下水道ですが、大雨が降った場合には汚水が川などに流されてしまい汚染の原因になるため、抑止策が必要だと思えます。 ・潮の満ち引き等で海中を攪拌する効果が期待できる攪拌ブロック礁の設置の検討をするのが良いと思えます。これにより、水質の改善や、漁礁としての機能で漁獲量アップする効果を期待できます。さらに、汚濁負荷の削減による海域の生物の餌が減少し、生物量の減少を食い止める効果も期待できます。	・関係自治体等と連携し、流入負荷の適切な管理に取り組みます。
30	・現在の三河港の強みは自動車産業によるものであり、産業港として大型船の往来の利便性を整備する事が肝要だと思います。しかし、同時に三河湾ではアサリ等の貝類、渡り蟹やエビ類の生息域として水産業にも十分な利益が得られる水産物の生産性を持った地域でもあります。	・「港湾利用と地域・自然環境が共生・調和するみなと」を目指し、みなとづくりに取り組みます。
31	・視点⑥新エネルギーの備蓄・供給（配分）の拠点SDGsが世界的に問われる中、三河港の臨海部には新しいタイプのバイオ発電が事業化されようとしています。今回の長期構想では更に将来を見据える脱炭素社会実現に必要なインフラの空間を構想し、三河港自身さらには東三河地域を主体とする背後圏から求められる広義の「新エネルギー」の受け入れ空間を確保しておく必要があります。例えばLNG、水素、メタンハイドレードなどでしょう。地球環境保全の一翼を担うのは三河港の使命です。大きな空間を活かし動脈・静脈の流れの拠点として背後圏を支えていく長期構想が大切です。	・「3. 三河港の現況」、「4. 三河港の強みと課題」、「5. 三河港の将来像」の中で、「カーボンニュートラル」について明記しました。
32	・三河港における海底および海中の状況の詳細な調査、その状況に対する修復や改善の計画の策定、そして未来を見据えた開発や人間活動のコントロールについての議論を望みます。	・干潟・浅場・藻場の造成や海水交換の促進など、豊かな海の保全・再生に取り組みます。
33	・この海域における海底浚渫は、苦潮発生の原因の一つとも捉えられているように、人の活動による環境破壊なのでしょう。その跡地の埋め戻しをはじめ、ヘドロや廃棄物等の堆積物の除去、そのような事業の実施により、海底の植生や環境の保全を図る検討を望みます。加えて、船舶の航行に伴う油の漏出、産業・生活排水やプラスチック等の廃棄物の港湾内流入を阻止し、海中の生態系にダメージを与えない配慮の構築を望みます。	・干潟・浅場・藻場の造成や海水交換の促進など、豊かな海の保全・再生に取り組みます。

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『安全・防災』に関すること】 1件		
34	・津波対策で、長期的に堤防や防潮堤などは地震や津波にも耐えうる、鋼矢板二重締切工法による耐震対策を計画し、実施すべきだと思います。	・港湾・海岸施設のハード対策に加えて、地域と連携したソフト対策を進めることにより、様々な災害から地域を守る強靱なみなとづくりに取り組めます。

「三河港長期構想（案）」に対する県民からの御意見の概要及び県の考え方

番号	県民からの御意見の概要	県の考え方
【『三河港全体』に関すること】 8件		
35	・空間利用ゾーニングで神野、明海、田原地区で青色や紫色や黄色のゾーニングが沖合まで延びているが展開はそこまでですか。広大な三河港の中間部にゾーニング（人工島構想）がないですが、将来像として構想されないですか。（人工島構想は 30 年でなく、50 年や 100 年後ですか？）	・三河港長期構想は、必要に応じて今後見直していきます。
36	・「港の建設は百年の計」と言われますように、一朝一夕では出来ないのが港であります。三河港が今回概ね十年後の港湾計画を策定するにあたって30年先を構想することは非常に理にかなっていますが、百年先を考慮した上での30年先の「長期構想」が大切と考えています。港湾計画のガイドラインとなる「長期構想」は港湾計画の変更にも対応して見直し、時代の要請に応じていくことが大切です。	・三河港長期構想は、必要に応じて今後見直していきます。
37	・視点①三河港のインフラとしての量と質について（SDG'sの観点） 三河港が継続的にその使命を果たしていくためにも、今回の長期構想（案）は重要な意味を持ちます。SDG'sの考え方に沿った検討を反映してほしいと考えます。特に水際線を確定する係留施設配置は将来の開発限界線を定めることにもなることを考慮しておくべきだと思います。	・地域産業の持続的発展に資するみなとを目指し、みなとづくりに取り組みます。
38	・視点②国家インフラの長期計画に対応した長期構想 国家的プロジェクトに遜色ない構想が必須と考えます。現在、財源に裏打ちされた「国土強靱化計画」が公表され、愛知県でも2030計画が打ち出されています。三河港の長期構想はそれらのプロジェクトの将来を包含できるものでなければなりません。	・市民や地域産業の安全・安心を支えるみなとを目指し、強靱なみなとづくりに取り組みます。
39	・視点③具体的な将来の絵姿 長期構想は港湾計画（目標年次概ね10年後）に比べ、30年後を構想するものだからこそ、今の環境、技術、財源などの条件において最大限の絵姿を描くべきと考える。市民・国民の夢となり、希望となるものよう具体的な構想図を描くのが良い。今後新しい条件付けが出る折々に、その構想を見直して、東三河、愛知県さらには日本の諸計画の水先案内（パイロット）となるべきです。	・三河港長期構想は、必要に応じて今後見直していきます。
40	・視点④具体的な港湾施設構想 1 三河港水域の用地や航路構想 2 環境やエネルギーの受け入れ施設・・・LNGの分散インフラ（岸壁、保管用地） 3 将来岸壁や防波堤構想 4 防災上にも自己完結できるスマートポート 5 背後圏を支えていける港湾を目指すために、例えば永久に発生し続ける河川の維持浚渫などの土砂受け入れ空間を確保できる構想・・・今回の熱海の土石流災害を起こさないために。 6 大深度法によって今後築造される国家的インフラを想定した土砂受け入れ空間確保 7 港内水域環境維持やカムサマックス等の船型対応に必要な中山水道拡充の構想（拡大水域、土砂受け入れ空間等の確保）	・港湾計画の改訂作業を進めていく中で、長期構想を踏まえて具体的な港湾施設整備を計画します。
41	・政府目標のCN（カーボンニュートラル）が示されました。再生エネルギー（環境部門）に限定せず、長期構想（案）全体を包括するものとして考えるべきであり、防災・物流・人流等の目標に関してもCNとの関連で定量的に示されるとよいと考えます。	・「3. 三河港の現況」、「4. 三河港の強みと課題」、「5. 三河港の将来像」の中で、『カーボンニュートラル』について明記しました。
42	物流・人流の円滑化の観点から、臨港（区域）と内陸（区域）との結節をよりよくすべく、高架化（無信号）等により渋滞解消や、CO2削減にも寄与する事業実現をお願いします。	・関係自治体等と連携し、港エリアのアクセス向上に取り組めます。