

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-1. 「港湾の中長期政策『PORT2030』」の策定

■ 策定の目的

2030年頃の我が国経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を「港湾の中長期政策『PORT2030』」として整理した。

■ 政策の構造

- ★我が国の港湾を取り巻く動向
- ★国内外の社会経済情勢の展望
- ★港湾の中長期政策の基本的理念

★2030年の港湾が果たすべき役割

★中長期政策の方向性(8本柱)

1. グローバルバリューチェーンを支える海上交通網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギー基地の受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

■ 2030年頃の港湾

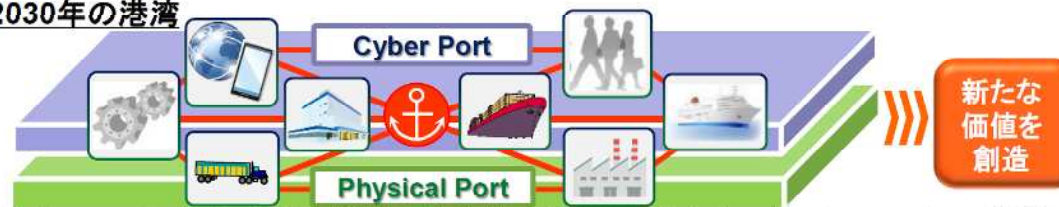
I. 列島を世界に開き、つなぐ 【Connected Port】

- ・グローバルSCM、農林水産品輸出、越境EC等も活用して、世界で稼ぐ
- ・人手不足に対応し、国内輸送を支える
- ・再生部品輸出や越境修繕サービス等のサーキュラーエコノミーの取込み
- ・アジアのクルーズ需要の更なる取込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓

II. 新たな価値を創造する空間 【Premium Port】

- ・地域の価値を向上させ、観光客や市民を引寄せ美しい「コトづくり」空間に
- ・ロジスティクスを核として付加価値を生み出す新たな産業の展開
- ・資源エネルギーチェーンの世界的な変化の先取り、コンビナート再生
- ・地球環境や海洋権益の保全

○2030年の港湾



あらゆるモノ、ヒト、情報、主体、空間をつなぐ、「フィジカル&サイバープラットフォーム」へと進化

III. 第4次産業革命を先導するプラットフォーム 【Smart Port】

- ・AIやIoTを活用した港湾の建設・維持管理・運営サイクル全体のスマート化、強靱化
- ・様々なつながりを通じて新たな付加価値の創出を目指す「Connected Industries」を支えるプラットフォームに進化させるとともに、海外展開やスマートワーク化を促進

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. 「港湾の開発、利用及び保全

並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」

基本方針とは

- 国の港湾行政の指針として、また、港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法に基づき国土交通大臣が定めるもの。
- 「港湾の中長期政策『PORT2030』」策定を契機として、我が国を取り巻く新たな状況変化を踏まえ、2019年6月27日に抜本的な見直しが行われた。

変更後 特に戦略的に取り組む事項

1. 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える内航フェリー・RORO航路網（国内複合一貫輸送網）の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

2. 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

3. 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-3. 広域計画における三河港の位置づけ

① 愛知県港湾物流ビジョン

■ 目的と内容

愛知県内のモノづくり産業がアジア諸国の経済成長に伴い、国際競争力に努めている中、国際物流の結節点となる港湾においても物流の効率化や安定性、定時性など、さらなる機能強化が求められている。これに対応していくため、県内3港(名古屋港・衣浦港・三河港)と背後産業のサプライチェーンを俯瞰して港湾物流における課題や要請を整理し、県内3港が取り組むべき方向についてとりまとめたもの。

機能強化 3港の利用価値向上

- 従前の港湾機能強化に加え、ふ頭機能の再編・効率化、県内農産品の輸出環境の強化により、3港それぞれの特徴を生かした港湾整備の推進
- 未利用地や開発用地において、臨海部物流拠点の形成の促進により、サプライチェーンにおける県内港湾の利用価値向上

ネットワーク強化 陸上輸送網の強化による物流の円滑化

- 産業集積地と高速道路IC、主要幹線道路及び空港・港湾を効率的に結ぶ道路ネットワークの整備の推進
- 時間信頼性の向上の実現とともに、日本の真ん中に位置する県内港湾の立地優位性を生かした貨物の安定的確保

共力 3港の連携による港湾物流機能の強化

- IoTやAI等情報通信技術の活用における港湾物流サービスの高度化、輸送効率化を実現するコンテナラウンドユースやインランドデポの設置
- 緊急時における伊勢湾BCPを始めとする3港相互の代替機能確保
- 海上モーダルシフトの導入、LNGバンカリングの導入
- 3港共同でのポートセールス等の検討・実施の推進



資料:「愛知県港湾物流ビジョン」(H30.3月 愛知県・名古屋港管理組合)より引用
※左記は当ビジョンを基に作成

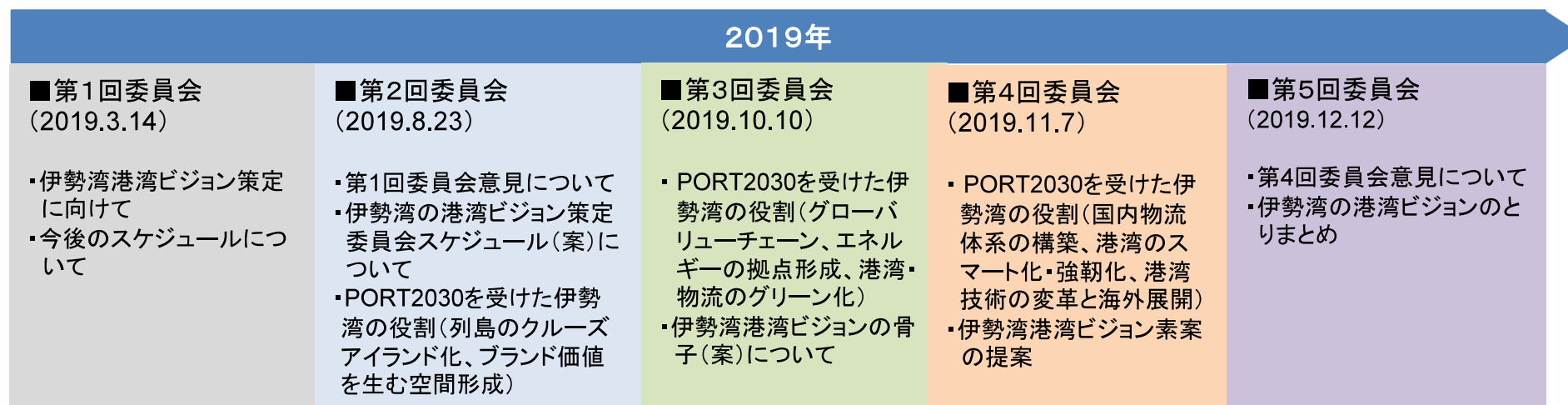
2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-3. 広域計画における三河港の位置づけ

② 伊勢湾の港湾ビジョン

■ 目的と内容

国(中部地方整備局)が、2030年頃の将来を見据え、地域経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のため、伊勢湾に位置する港湾が果たすべき役割、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を示したもの。



■ 5つの基本理念

・グローバルバリューチェーンを構築する物流機能の深化

・地域ポテンシャルを活用した新たな資源エネルギー拠点形成への挑戦

・情報通信技術により最先端のものづくりへの進化を支える産業基盤を支援

・国際大交流時代を拓く観光・交流を促進する人流拠点の形成

・安定的な港湾機能の発揮・大規模自然災害に備えた防災・減災対策の推進

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

2-3. 広域計画における三河港の位置づけ

③ 第2次三遠南信地域連携ビジョン

■テーマ

三遠南信流域都市圏の創生 ～日本の県境連携先進モデル～

■目指すべき地域像

- ・大都市圏・世界と結ばれる広域連携都市圏の形成
- ・中部圏での中核的都市圏の形成
- ・流域循環圏の形成

■地域連携の基本方針

- 「道」中部圏の中核的都市圏となる地域基盤の形成
- 「技」革新を取り込む産業創造圏の形成
- 「風土」流域文化創造圏の形成
- 「住」安全安心な広域生活圏の形成
- 「人」地域の持続的発展に向けた人材集積地の形成

■三河港に係るプロジェクト

重点プロジェクトのひとつである「三遠南信交通ネットワーク形成プロジェクト」の中で、**‘三河港・御前崎港の整備・利用促進’**を図ることが示されている。



南北の道路交通ネットワーク

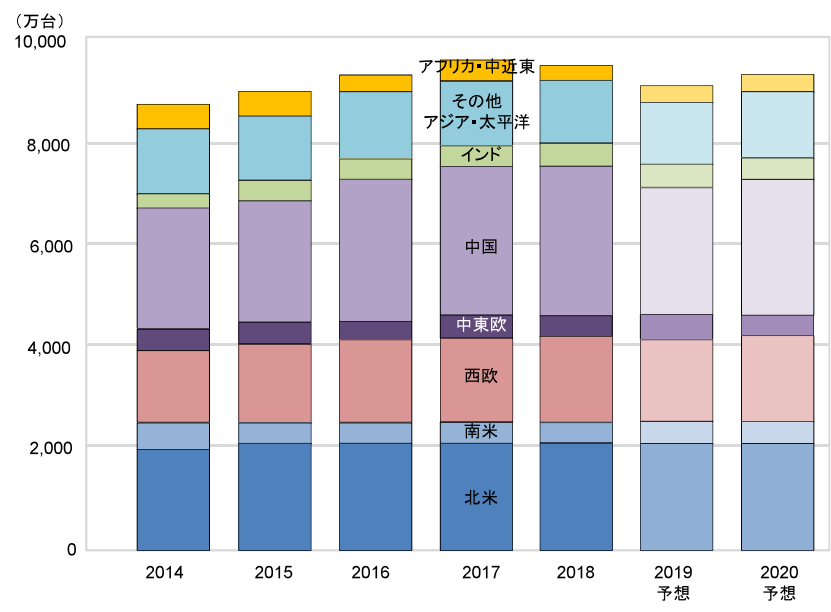


資料:「第2次三遠南信地域連携ビジョン SENA VISION2030」より引用

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

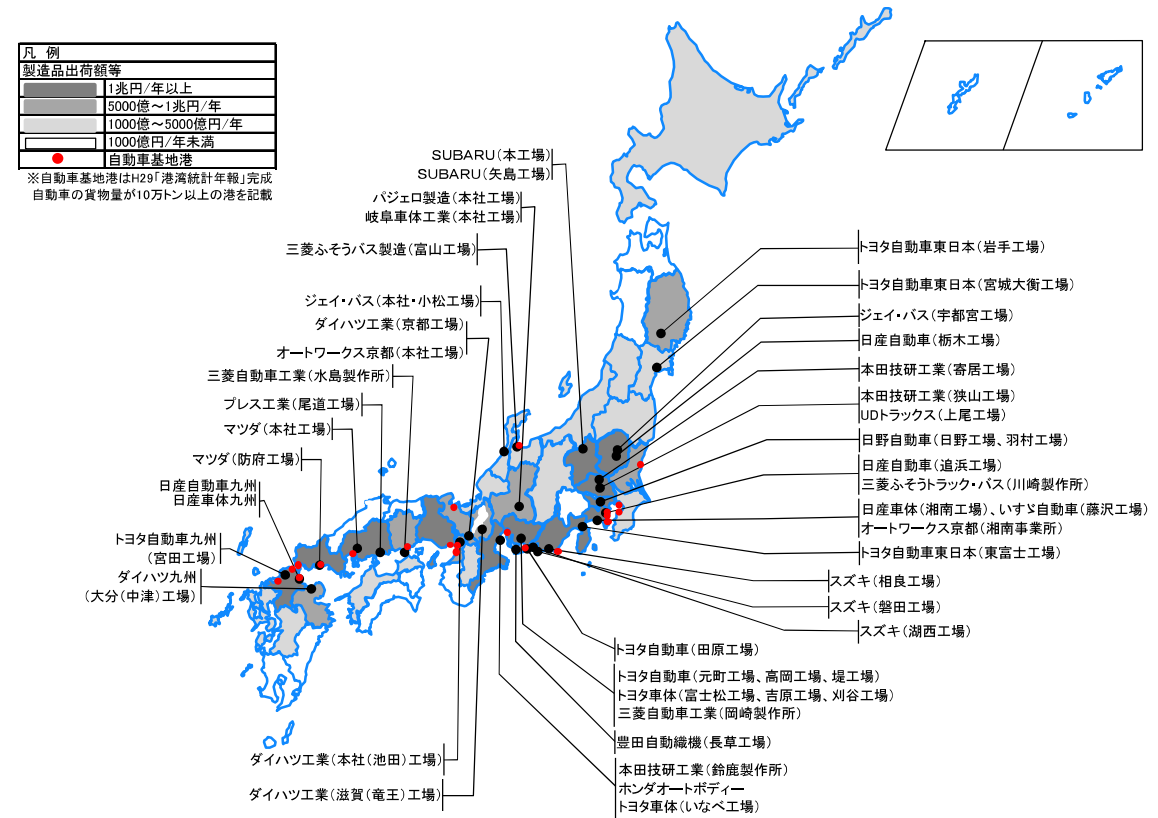
2-4. 自動車産業を取り巻く現状及び動向

- 世界の自動車販売台数は、1億台を目前に停滞し、2019年は2018年から更に減少する見通しである。一方で、世界的な環境意識の高まりにより、今後は**電気自動車などの環境に配慮した自動車の販売が加速**することが見込まれる。
- 我が国では、内陸部にも自動車組立工場が立地しており、**輸出基地港の整備及びそれへの円滑なアクセスの確保が重要**である。



世界地域別自動車販売台数推移

資料:「FOURIN公表資料」を基に作成



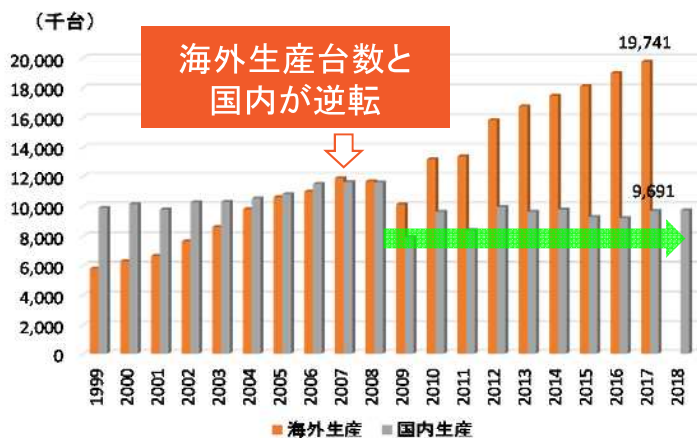
国内の自動車組立工場と自動車基地港の位置

出典:一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工場分布図」(平成30年4月1日現在)、各社ホームページ(令和元年5月現在)及び経済産業省「平成29年工業統計調査」より国土交通省港湾局計画課作成
 (注) 1.主に四輪車の組立を中心とする工場をプロット
 2.製造品出荷額等は工業統計産業中分類「輸送用機械器具製造業」を対象、輸送用機械には、自動車、鉄道車両、船舶、航空機、その他の輸送機械が含まれる

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

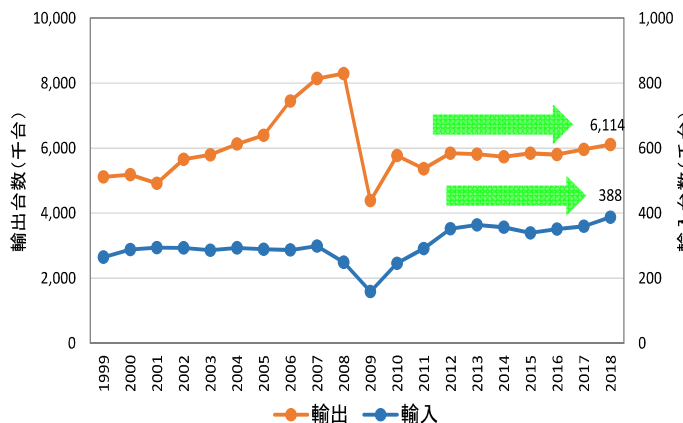
2-4. 自動車産業を取り巻く現状及び動向

- 我が国自動車メーカーでは、海外生産能力を強化する動きがあるものの、**国内生産台数**や**輸出台数**は**横ばい傾向**で推移しており、我が国の基幹産業である自動車産業は今後も安定産業として見込まれる。
- 一方、**輸入台数**は、近年350~400千台程度で**安定的に推移**し、2018年度の販売台数は過去2番目の高水準であり、登録車に占める**外国メーカー車の割合**も**9.2%**と**過去最高**となった。(2019年4月4日 日本経済新聞より)
- 民間の予測によると、**今後もしばらくは輸入台数が増加**するとの見通しである。



国内メーカーの自動車生産台数の推移

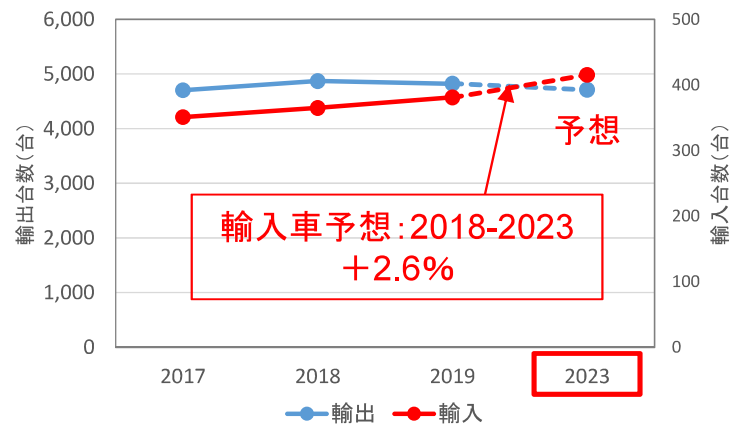
資料:「一財)日本自動車工業会資料」を基に作成



自動車輸出台数の推移

注)中古車を含む

資料:「貿易統計」(財務省)を基に作成



日本の輸出入台数と見通し

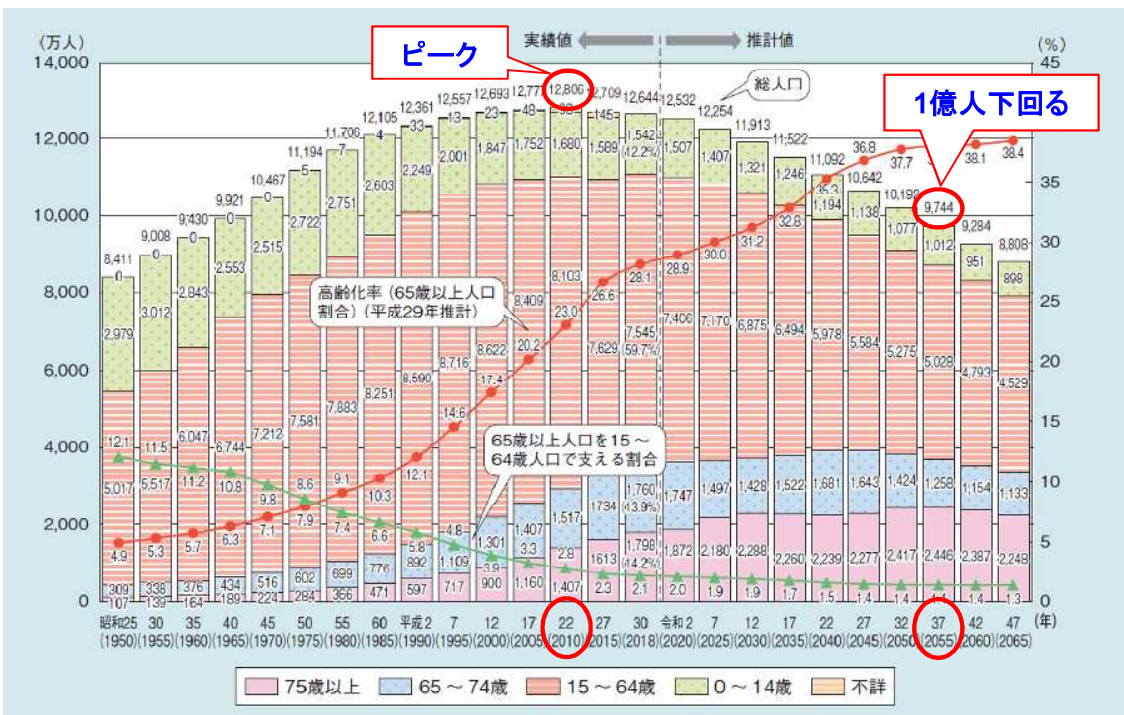
注)2018・2019は見込

資料:「みずほ産業調査」(みずほ銀行2018 NO.2)を基に作成

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

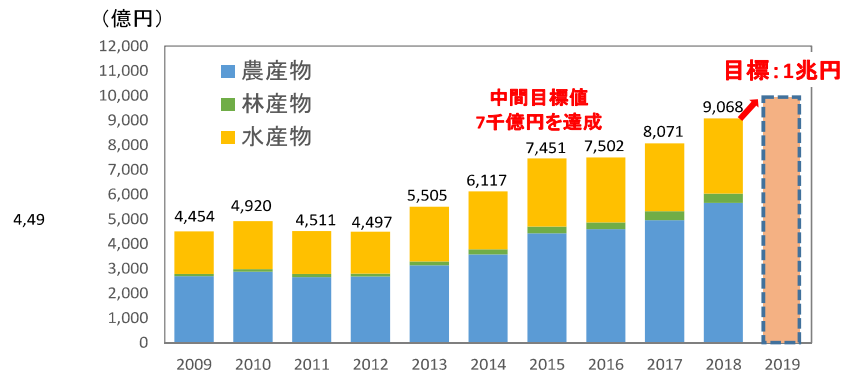
2-5. 農産物輸出を取り巻く現状及び動向

- 日本の人口は2010年をピークに減少していくことが予想されるため、食に関わる国内市場も縮小していく。
- 国は2020年に日本全体で1兆円の農林水産物の輸出を目標としていたが、2016年に中間目標7,000億円を前年に達成したこともあり、1年前倒しの2019年での達成を目指している。
- 農林水産物の輸出の内、農産物が62.4%を占めており、内、三河港背後で全国有数の生産を誇る野菜・果実等は農産物全体の7.5%（農林水産物全体では4.7%）を占める。
- ここ10年間で三河港からの輸出実績は、ほぼないものの、野菜・果実等の2018年における全国の輸出額は、前年比15.6%増にあたる423億円となっている。



日本の将来人口

資料:「高齢社会白書」(令和元年版)より引用



農林水産物の輸出戦略

資料:「農林水産省資料」を基に作成

農林水産物の品目別輸出額

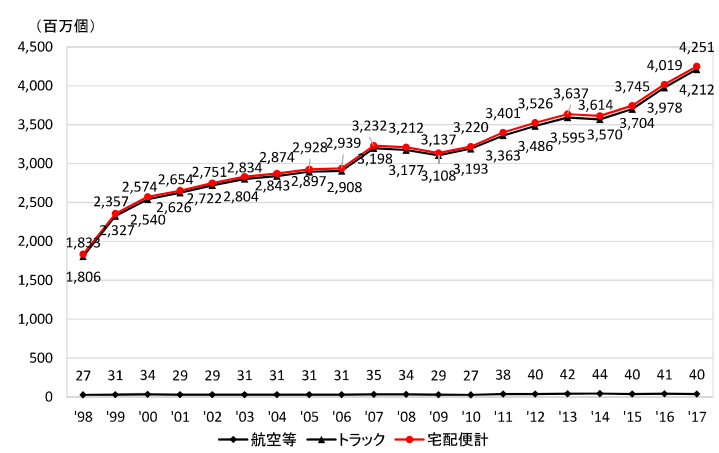
	2017	2018	増減率	2018シェア	農産物シェア
農林水産物	8,071	9,068	12.3%	100.0%	-
農産物	4,967	5,661	14.0%	62.4%	100.0%
加工食品	2,636	3,101	17.6%	34.2%	54.8%
畜産品	626	659	5.3%	7.3%	11.6%
穀物等	368	426	15.8%	4.7%	7.5%
野菜・果実等	366	423	15.6%	4.7%	7.5%
その他農産物	971	1,051	8.2%	11.6%	18.6%
林産物	355	376	5.9%	4.1%	-
水産物	2,749	3,031	10.3%	33.4%	-

資料:「農林水産物輸出入概況」(農林水産省)を基に作成

2. 三河港を取り巻く情勢の変化

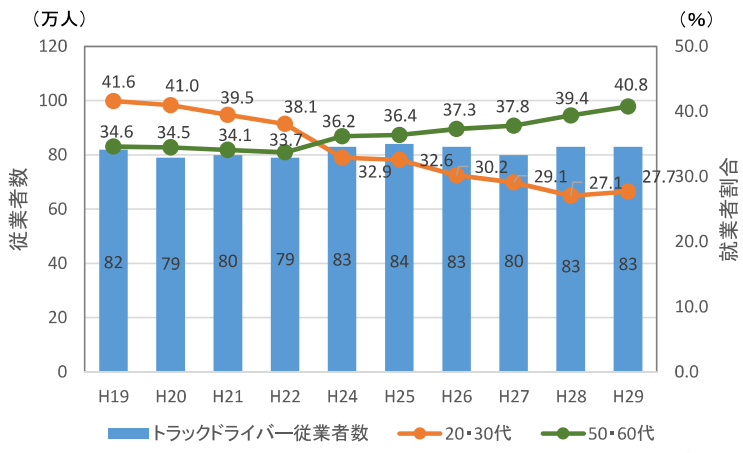
2-6. トラック運転手不足

- 近年、インターネット販売市場拡大による宅配貨物の増大等の要因で、トラックドライバー需要は増加しているが、少子高齢化や就業規則の厳格化を背景に**深刻な人材不足が懸念**されている。
- このような中、我が国では2016年以降、**新たに5つの内航航路が開設又は開設予定**である。



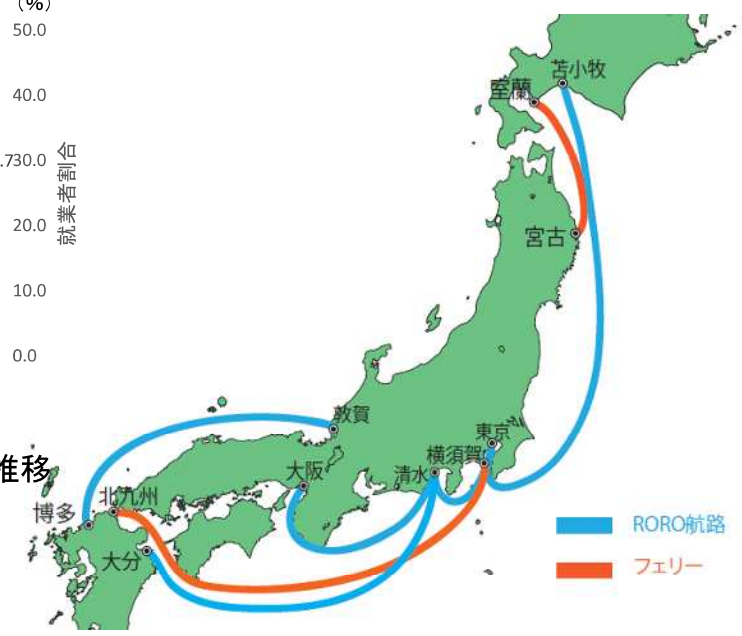
宅配便取扱個数の推移

資料:国土交通省公表資料を基に作成



トラックドライバー従業員数及び年代別就業者割合の推移

注)年代別就業割合の対象は道路貨物運送業の就業者
資料:平成30年度 本部委員会報告書((公社)鉄道貨物協会)を基に作成



2016年以降の就航航路

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

資料:平成30年度 本部委員会報告書((公社)鉄道貨物協会)より引用

就航年月	運航会社	船種	就航航路
2016年10月	川崎近海汽船株式会社	RORO船	清水～大分
2018年5月	栗林商船株式会社	RORO船	苫小牧～東京～清水～大阪
2018年6月	川崎近海汽船株式会社	フェリー	宮古～室蘭
2019年4月	近海郵船株式会社	RORO船	敦賀～博多
2021年春予定	SHKライングループ	フェリー	横須賀～北九州

注)開設当時の航路であり、現在と異なる航路がある。