

# 1. 三河港の歴史

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ① 三河港のルーツ【時代別】

- 平安時代より蒲郡から発展し、江戸時代にかけて、豊橋や田原へも活況が広がっていった。
- 近代になるにつれ、蒲郡港や田原港など、港の中心が沿岸部の地区に移動している。

時代	蒲郡・三谷	豊橋(吉田)	田原
中世以前	<ul style="list-style-type: none"><li>平安時代末期、藤原俊成が三河守になった際に蒲瀧に波除堤を築き、その上に松を植え、開発したと伝えられている。(犬飼みなど)</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>飽海郷～宝飯郡渡津の間に志賀須賀の渡しが成立。(現在の吉田大橋(豊橋)のルーツ)</li></ul>	
近世	<ul style="list-style-type: none"><li>江戸時代には、蒲郡港が年貢米の積出港として、三谷港が参勤交代の海上輸送拠点として繁栄。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>吉田湊が伊勢・尾張方面への航路拠点として人流・物流ともに発展。伊勢への海路は“海の参宮道”として繁栄。</li><li>吉田城は、全国的に珍しく、城内に船着き場と専用の櫓を保有。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>江戸時代には既に渥美湾内の良港として船舶が輻輳。</li></ul>
明治～昭和	<ul style="list-style-type: none"><li>蒲郡港は、明治時代には木材や石材の積出港として繁栄。</li><li>三谷港には、明治時代には瀬戸内海や九州方面への航路も開通。大正～昭和にかけて大規模修築を実施。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>豊橋が蚕糸の産地として栄え、次いで軍都として発展。</li><li>昭和11年に、豊橋・牟呂・前芝・大崎の諸港を総合し、豊橋港として内務省指定港に編入。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>明治以降更に発展を続け、愛知県内において、商港・漁港・避難港として主要な地位を確保。</li></ul>

参考：蒲郡港のあゆみ（蒲郡港開発期成同盟会）、伊勢湾 海の祭りと港の歴史を歩く（海の博物館・石原義剛著、風媒社）、  
港湾と愛知県（愛知準備委員会）、三河港港湾計画資料（三河港港湾管理者）

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ② 三河港のルーツ【地区別】

- 古くから港とともに町が発展しており、港が地域の発展にとって重要な役割を担っている。
- 古くは河港や湾奥部が発展していたが、時代とともに海岸線・港の中心が海側へと移動している。



#### ■蒲郡港

- 歴史は古く、平安時代末期に藤原俊成が三河守となった際、蒲瀧に波除堤を築き、その上に松を植え、開発したと伝えられている。(犬飼みなど)
- 江戸時代には年貢米の積出港、明治時代には木材や石材の積出港として繁栄。

#### ■三谷港

- 江戸時代には参勤交代の海上輸送拠点として繁栄。
- 明治時代には瀬戸内海や九州方面への航路も開通。大正～昭和にかけて大規模修築を実施。

#### ■豊橋港（吉田湊）

- 東海道吉田宿及び吉田湊は伊勢・尾張方面への航路拠点として人流・物流ともに発展。
- 特に伊勢への海路は“海の参宮道”として繁栄。
- 豊川沿いに立地する吉田城は、全国的に珍しく、城内に船着き場と専用櫓を有する。

#### ■田原港

- 江戸時代には既に、渥美湾内の良港として船舶が輻輳。
- 明治以降更に発展を続け、愛知県内において、商港・漁港・避難港として主要な地位を確保。

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ③ 明海地区の沿革

- 豊橋海軍航空隊基地は昭和18年(1943年)4月に完成。**国内唯一の海上飛行場**であり、1,500mの3本の滑走路と戦闘機用の1,000mの2本の滑走路が配置されていた。
- 戦後、戦災復興都市計画の**戦災モデル都市に指定**され、昭和20年代後半から復興の兆しが見え、地元の誘致により昭和33年には**東都製鋼株(現在のトピー工業株)**が立地した。
- 昭和35年には官民が一体となって三河地域の開発事業を進めるために、経済団体、行政機関、学識経験者などにより**東三河産業開発連合会**が設立された。
- 昭和44年にはかつて豊橋海軍航空基地であった大崎島(現在の明海地区)の外周の埋立が愛知県企業局によって始められ、昭和45年には**(株)総合開発機構**(経済界、地元自治体の出資により昭和43年に設立)が**造成地を一括して譲り受け、木材住宅産業基地の建設**を進めた。



昭和48年頃の明海地区  
(明海地区産業基地)



※黄線は豊橋海軍航空基地  
(当時の海岸線)

現在の明海地区

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ④ 蒲郡地区の沿革

- 蒲郡港は、明治末期から東三河地方及び長野県南部の伊那谷に栄えた製糸業に対する石炭補給港として活用された。
- しかし、石炭港としての機能は、エネルギー形態が石炭から石油に変化した昭和20年代末にはその機能も薄れ、代わりに戦後長く続いた食糧不足に対する緊急輸入や背後地域に対する養鶏、養豚用の飼料としての穀物の輸入が盛んになった。
- また、戦時中の乱伐により木材の産出量が極端に減少したことや著しい経済成長の影響による木材不足を受けて、北海道産等の国内材の移入や外洋材の輸入が盛んになった。



石炭補給港として栄える(大正末期)



木材で活況の竹島ふ頭(昭和43年)



木材輸入増に伴い、市役所前の水田を一時的に木材置き場として活用(昭和38年)

# 1. 三河港の歴史

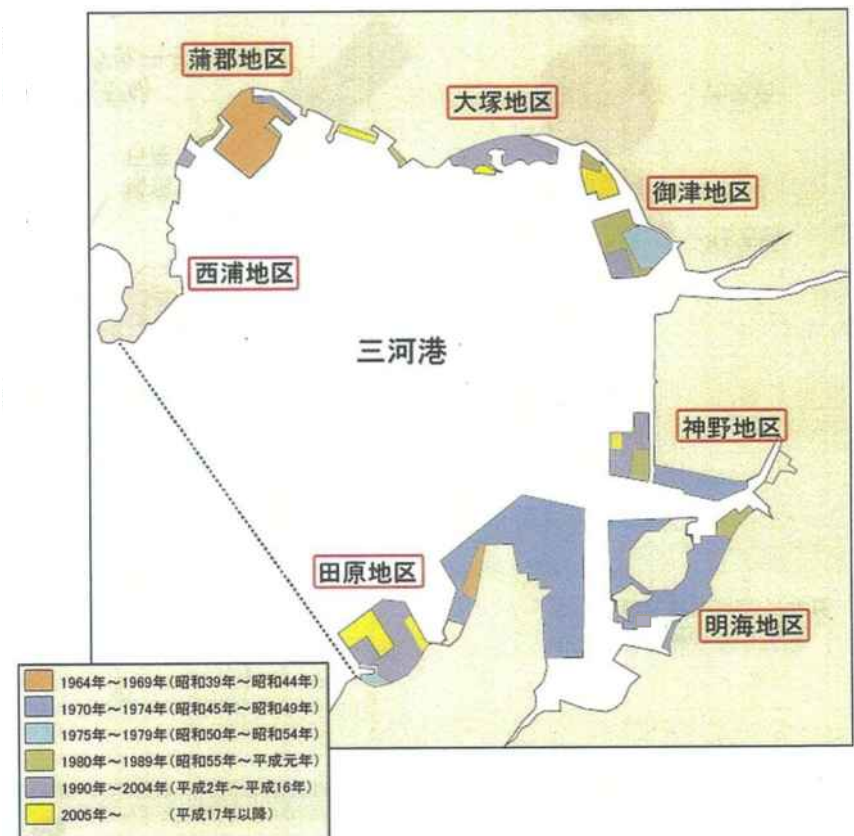
## 1-1. 三河港の歴史

### ⑤ 三河港としての沿革

- 三河港は、重要港湾に指定された1964年(昭和39年)より、蒲郡地区や田原地区を中心に埋立事業が実施され、1970～1974年(昭和45～49年)には、大規模な埋立事業が行われている。
- 現在、広大な土地を有する三河港臨海部には300を超える事業所が立地している。

三河港の沿革

時代・年	沿革
1962年(昭和37年)	• 西浦、蒲郡、豊橋、田原の4港を統一し、「三河港」と改め、県管理の港湾となる。(港湾法)
1964年(昭和39年)	• 三河港が重要港湾に指定される。
1997年(平成9年)	• 蒲郡、豊橋、田原港が併合され、「三河港」となる。(港則法)
1998年(平成10年)	• 三河港豊橋コンテナターミナルがオープン
2003年(平成15年)	• リサイクルポートに指定される。 • 国際自動車特区に認定される。
2005年(平成17年)	• 開発保全航路「中山水道航路」の浚渫が完了
2014年(平成26年)	• 三河港重要港湾指定50周年
2019年(平成31年)	• 国際自動車トレード特区に認定される。



三河港の埋立の変遷

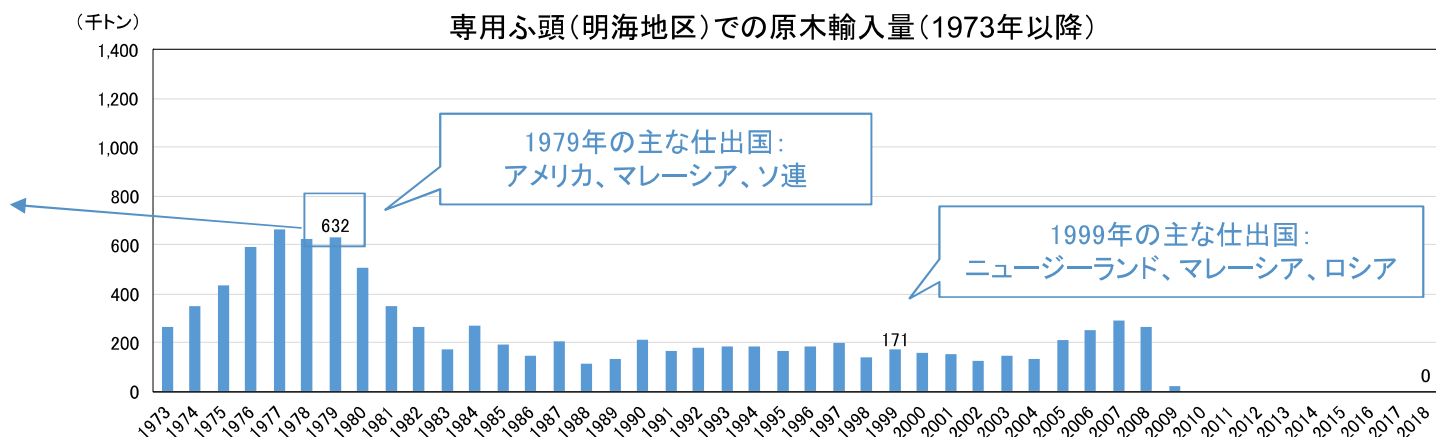
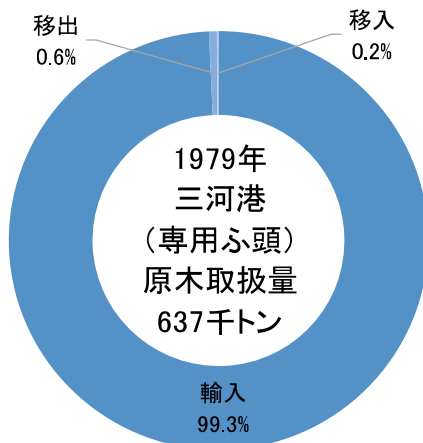
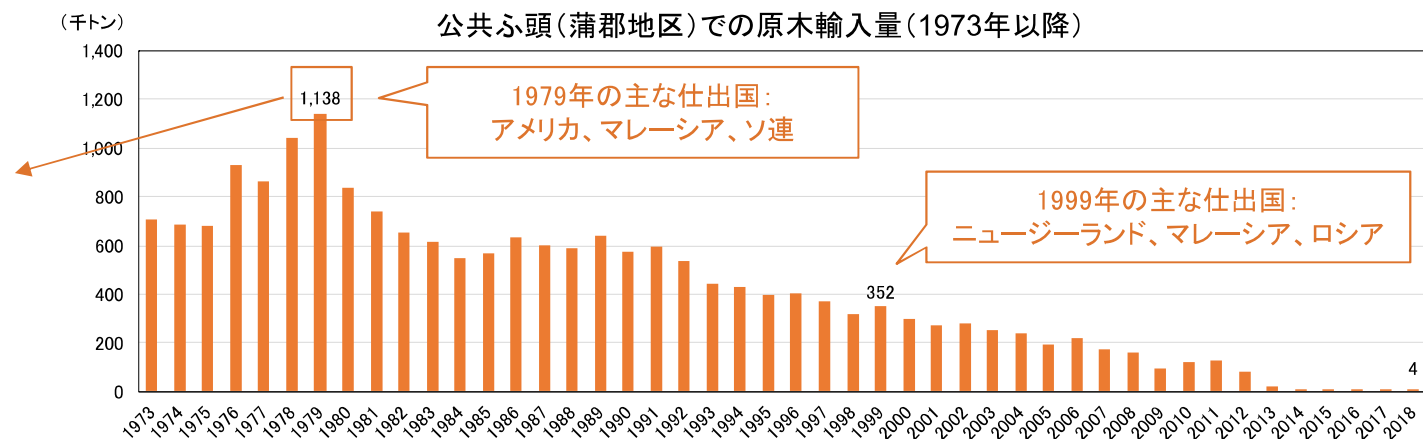
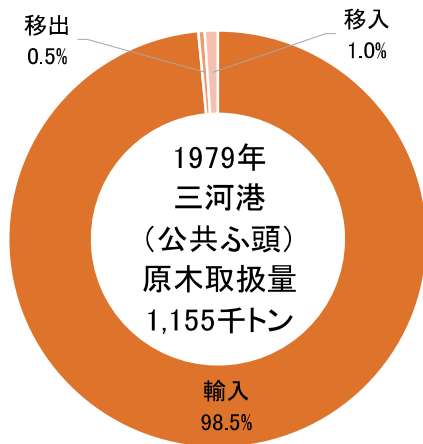
# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑥ 木材流通基地【物流】【産業】

【参考】分野別の参考資料(物流)(産業)

- 三河港における原木取扱いは、背後加工工場向けの原木輸入がメインであった。
- 輸入量は、明海地区が木材住宅産業基地となった1973年以降、1979年にかけてピークを迎えたが、それ以降は徐々に減少し、現在は全盛期と比較してごく少量の取扱いとなっている。



資料: 三河港港湾統計(愛知県)を基に作成

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑦ 自動車流通港湾【物流】【産業】

【参考】分野別の参考資料(物流)(産業)

- 三河港における完成自動車輸出の歴史は、1978年に蒲郡地区において三菱自動車の輸出が開始されたことを皮切りに、1981年に田原地区においてトヨタ自動車、1983年に神野地区においてスズキの輸出が開始された。
- 完成自動車輸入の歴史は、1988年に神野地区においてプジョーの輸入が始まり、その後に同地区でメルセデス・ベンツが、更に、1991年には明海地区でフォルクスワーゲン、アウディーの取扱いが始まり、それ以降もフォード等の外国自動車メーカーが相次いで輸入を開始した。

自動車流通港湾としての歴史

※VPC:新車整備センター

年	内 容	地区
1967年	三菱自動車 移出開始	蒲郡
1978年	三菱自動車 輸出開始	蒲郡
1979年	トヨタ自動車 田原工場操業開始	田原
1979年	トヨタ自動車 移出開始	田原
1981年	スズキ 移出開始	神野
1981年	トヨタ自動車 輸出開始	田原
1983年	スズキ 輸出開始	神野
1988年	プジョー 輸入開始	神野
1990年	メルセデス・ベンツ日本 輸入開始	神野
1991年	メルセデス・ベンツ日本 豊橋VPC※稼働	神野
1991年	フォルクスワーゲンアウディ日本 インポートセンター稼働	明海
1991年	フォルクスワーゲンアウディ日本 輸入開始	明海
1991年	ローバージャパン 輸入開始	神野
1992年	フォルクスワーゲンアウディ日本 東京から豊橋に移転	明海

年	内 容	地区
1993年	フォード 輸入開始	神野
1995年	ローバージャパン 操業開始	神野
1997年	ポルシェ 輸入開始	明海
1997年	日本ゼネラルモーターズ 輸入開始	神野
1999年	クライスラー ジープ 輸入開始	神野
2002年	日本ゼネラルモーターズ VPC稼働	神野
2002年	ジャガー 輸入開始	神野
2004年	ボルボ 輸入開始	神野
2007年	ダッジ 輸入開始	神野
2010年	メルセデス・ベンツ日本 三河港から撤退	神野
2011年	フィアットグループオートモービルジャパン 輸入開始	神野
2013年	プジョー・シトロエン・ジャポン 輸入開始 VPC稼働	神野
2013年	マセラティジャパン 輸入開始	神野
2014年	メルセデス・ベンツ日本 輸入再開	神野

1993年以降、27年連続日本一  
輸入自動車の貿易額・台数は

資料:「三河港振興会HP」を基に作成



# 1. 三河港の歴史

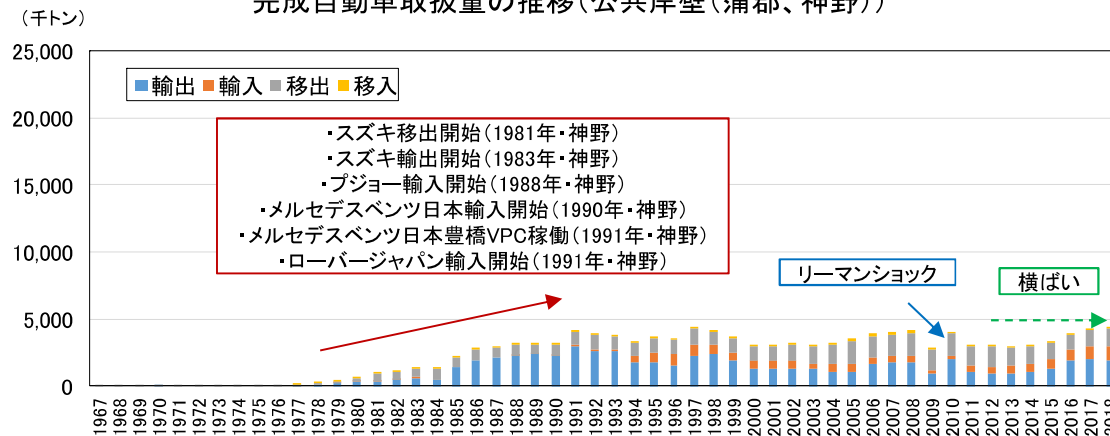
## 1-1. 三河港の歴史

### ⑦ 自動車流通港湾【物流】【産業】

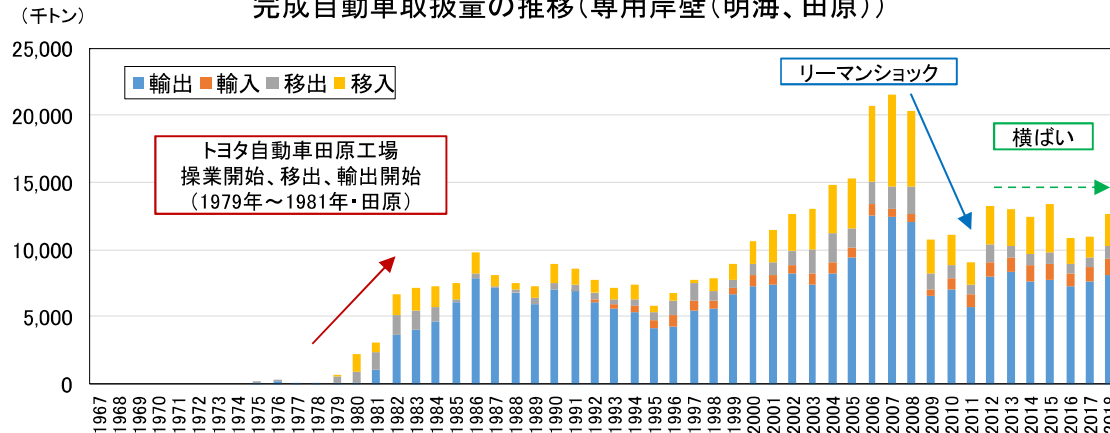
【参考】分野別の参考資料(物流)(産業)

- 各メーカーの三河港利用開始に伴い取扱量が増加。その後も専用岸壁で取扱量が徐々に増加も、リーマンショック以降は2000年代前半程度の水準まで減少。近年は横ばいで推移。
- 30年前と比較して、輸出以外(特に輸入・移入)の割合が増加。公専別の比率は大きく変化していない。

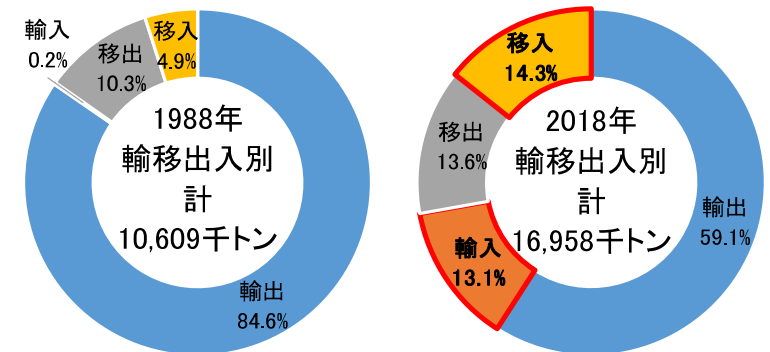
完成自動車取扱量の推移(公共岸壁(蒲郡、神野))



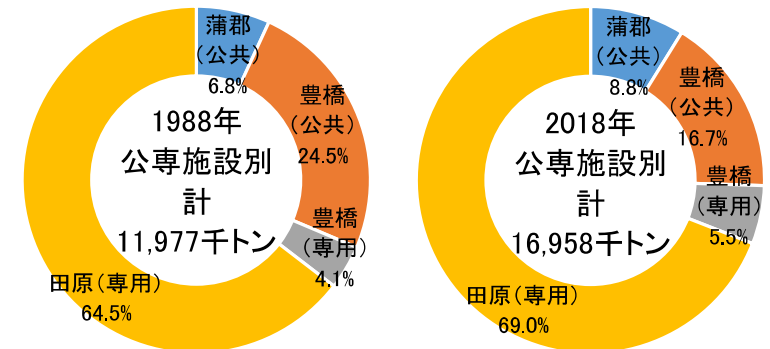
完成自動車取扱量の推移(専用岸壁(明海、田原))



完成自動車輸移出入別取扱量の変遷(1988年と2018年)



完成自動車公専施設別取扱量の変遷(1988年と2018年)



資料: 三河港港湾統計(愛知県)を基に作成

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑧ コンテナ港湾【物流】【産業】

【参考】分野別の参考資料(物流)(産業)

- 三河港では、1998年(平成10年)、神野埠頭7号岸壁第3バースに三河港豊橋コンテナターミナルがオープンし、2バース目は2008年(平成20年)、神野埠頭8号岸壁に整備された。
- 外貿コンテナ定期航路は、平成25年～平成27年にかけてはロシア航路が就航していたが、現在は中国・ベトナム航路が週1便、韓国航路が週3便の合計週4便の外貿コンテナ定期航路が就航している。

三河港における外貿コンテナ定期航路の変遷

資料: 愛知県三河港務所資料を基に作成

2003年			2008年			2016年		
航路名	便数	海外寄港地	航路名	便数	海外寄港地	航路名	便数	海外寄港地
韓国	週1便	釜山	韓国	週1便	蔚山、釜山	韓国	週1便	蔚山、釜山
	週1便	蔚山、釜山		週1便	蔚山、釜山		週1便	蔚山、釜山
	週1便	蔚山、釜山		週1便	蔚山、釜山		週1便	蔚山、釜山
中国・韓国	週1便	蔚山、釜山、寧波、上海	中国・韓国	週1便	寧波、上海、蔚山、釜山	中国	週1便	新港、煙台、大連、連雲、青島
	週1便	蔚山、釜山、大連、青島	中国	週1便	新港、大連、煙台	中国・フィリピン	週0.5便	マニラ、スービック、上海、寧波

### 2020.10現在

資料: 愛知県HP

航路名	船社名	開設年月	便数	寄港地
韓国航路	高麗海運(KMTC)	1998年12月	週1便 (土曜日)	蔚山-釜山-清水-名古屋-四日市-豊橋-蔚山
	汎州海運 (Pan-Con Line)	2002年8月	週1便 (木曜日)	蔚山-釜山-清水-東京-豊橋-四日市-名古屋-蔚山
	興亜LINE (Heung-A)	2008年10月	週1便 (水曜日)	蔚山-釜山-東京-横浜-名古屋-豊橋-蔚山
中国・ベトナム航路	新海豊集装箱運輸(SITC)	2016年6月	週1便 (火曜日)	ハイフォン-上海-大阪-神戸-名古屋-四日市-豊橋-釜山-上海-香港-ハイフォン

# 1. 三河港の歴史

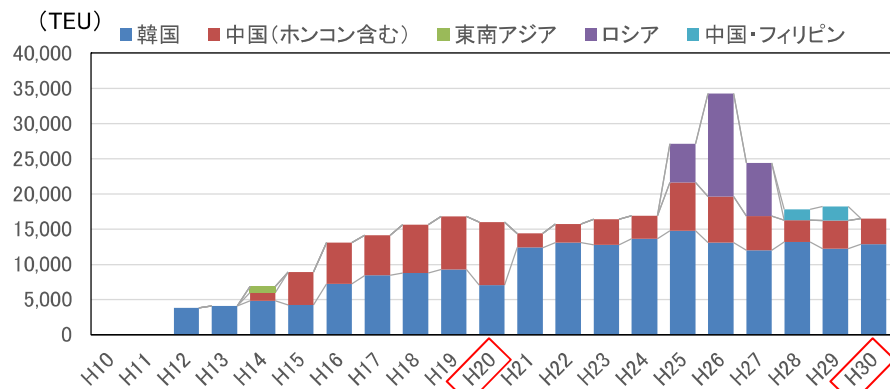
## 1-1. 三河港の歴史

### ⑧ コンテナ港湾【物流】【産業】

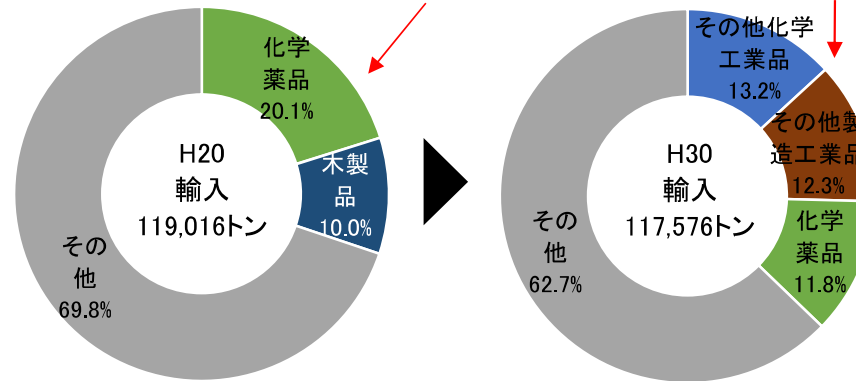
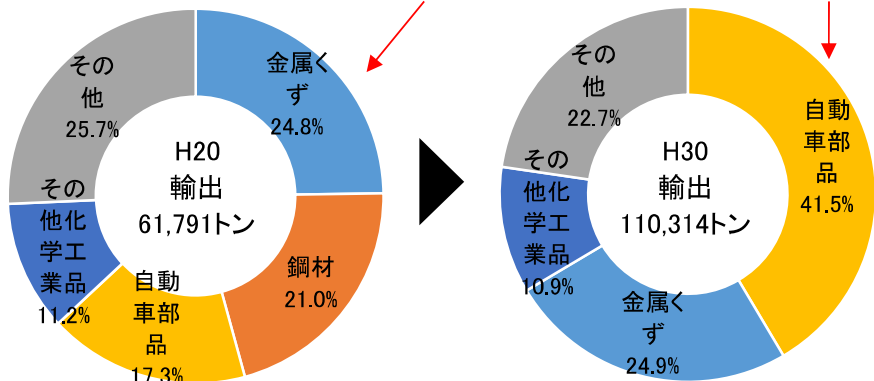
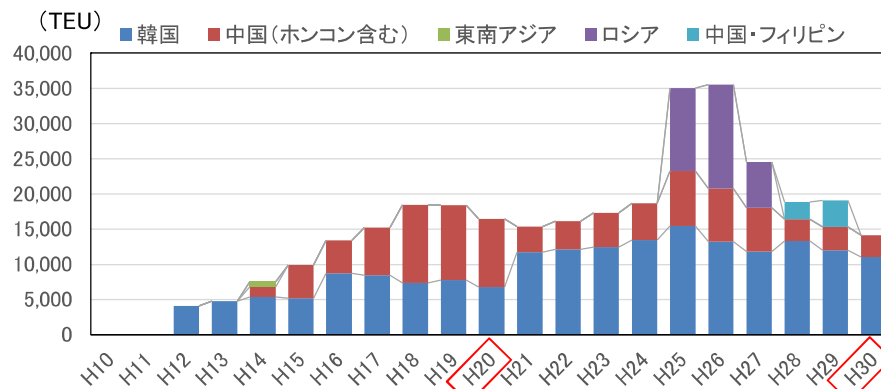
【参考】分野別の参考資料(物流)(産業)

- 三河港におけるコンテナ取扱量は、ターミナル開業後、ロシア航路が就航していた平成25年～平成27年頃をピークに増加していたが、これらが撤退した以降は減少に転じている。
- 太宗品目は、輸出は自動車部品、金属くず、輸入は化学系品目となっている。

三河港の航路別コンテナ貨物量・太宗品目の推移(輸出)



三河港の航路別コンテナ貨物量・太宗品目の推移(輸入)



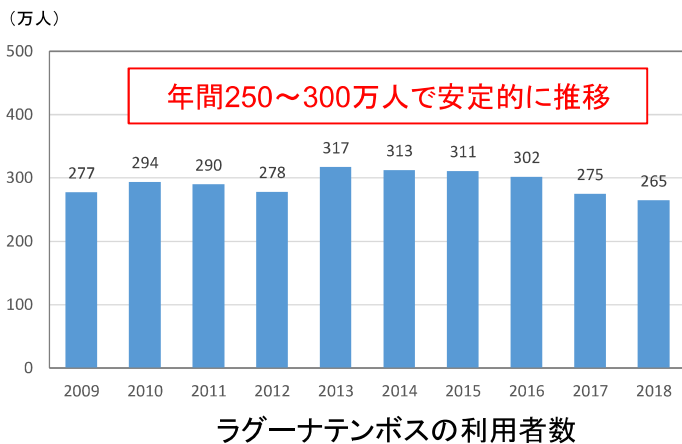
# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑨ みなとの賑わいづくり【人流・交流】

【参考】分野別の参考資料(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を呈したが、鉄道の発展などとともに航路は衰退。
- 一方、三河港内には観光地でもある竹島や三河大島が存在する他、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、海浜緑地が存在。
- また、蒲郡地区には、2016年からクルーズ船が入港し、2019年3月27日には外航船であるダイヤモンド・プリンセスが入港。欧米人が中心の乗船客2,682人は蒲郡市内を中心に観光し、延べ8千人の見学来訪者で賑わいをみせた。



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



ラグーナテンボス



竹島

写真:竹島の写真は蒲郡市提供



伊勢湾内港湾のクルーズ船寄港回数

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

内訳



写真:国土交通省中部地方整備局  
三河港湾事務所資料  
(三河港湾事務所だより2019年4月号)

# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑩ 三河港の環境再生【環境】

【参考】分野別の参考資料(環境)

- 明治中期頃、伊勢湾は豊饒の海と呼ばれ、**地曳網やのり養殖など様々な漁業**が盛んに行われ、伊勢湾の海の恵みを楽しむ人々の姿が沿岸各地に見られた。
- 高度経済成長期になると、**干潟や浅場などを埋め立てるなどの開発**が促進され、伊勢湾の水質は**有機汚濁が進行し、魚介類の生息環境が悪化した**。
- 昭和40年代以降、**公害の社会問題化に伴う法令整備**により、陸域からの汚染汚濁物質の流入が規制され、伊勢湾においても徐々に**水質の環境基準の達成状況が改善**されてきた。
- 埋立等によって減少した干潟・浅場については、**三河湾において昭和62年から平成16年まで約800haの干潟の再生や底質の改良**に取り組み、水質や底質は一定程度改善され、生物相も豊かになるなどの効果が得られ、アサリ等の水産資源も一時的に増加した。
- 更なる改善に向けて、**海域環境創造事業**などによる環境再生等の取り組みが進められている。



埋立事業等により約1,200haの干潟・浅場が喪失



# 1. 三河港の歴史

## 1-1. 三河港の歴史

### ⑪ 三河港における自然災害【安全・防災】

【参考】分野別の参考資料(安全・防災)

- 三河港周辺では、古くから**台風による風水害**や**大規模な地震**等、**自然災害による被害が発生**している。
- 三河港では、直近では平成21年台風18号により**浸水やコンテナ横転**等の被害が発生している。

愛知県の自然災害による被害履歴

※被害の状況は愛知県分のみ。  
地震の規模は理科年表による。

	年月日	種別(名称)	被害の状況
風水害	昭和28年 9月25日	暴風雨・高潮 (台風13号)	・死者72名、行方不明3名 ・家屋全壊1,477戸、床上浸水31,801戸
	昭和34年 9月26日	暴風雨・高潮 (伊勢湾台風)	・死者3,168名、行方不明:92名 ・家屋全壊23,334棟、床上浸水53,560棟
	昭和47年 7月12から13日	集中豪雨(47.7豪雨) (台風6号)	・死者64名、行方不明4名 ・家屋全壊271棟、床上浸水2,075棟
	昭和51年 9月8から13日	集中豪雨(51.9豪雨) (台風17号)	・死者1名、負傷者37名 ・家屋全壊14棟、床上浸水13,488棟
	平成3年 9月18から19日	台風18号	・死者2名、負傷者1名 ・家屋全壊2棟、床上浸水3,713棟
	平成10年 9月21日から23日	台風7・8号	・死者3名、負傷者151名 ・家屋全壊8棟、床上浸水8棟
	平成12年 9月11日から12日	東海豪雨 (12.9豪雨)	・死者7名、負傷者107名 ・家屋全壊18棟、床上浸水22,078棟
	平成21年 10月7日から8日	台風18号	・負傷者19名 ・家屋全壊6棟、床上浸水246棟
地震	明治24年 10月28日	濃尾地震 (M8.0)	・死者2,638名 ・家屋全壊85,511棟、家屋半壊55,655棟
	昭和19年 12月7日	東南海地震 (M7.9)	・死者・行方不明438名 ・家屋全壊16,532棟、家屋半壊35,298棟
	昭和20年 1月13日	三河地震 (M6.8)	・死者2,306名 ・家屋全壊16,408棟、家屋半壊31,679棟

昭和28年台風13号による被害



昭和34年伊勢湾台風による被害



資料:愛知県資料(復興誌)

平成21年・台風18号による三河港の被害状況



資料:愛知県資料

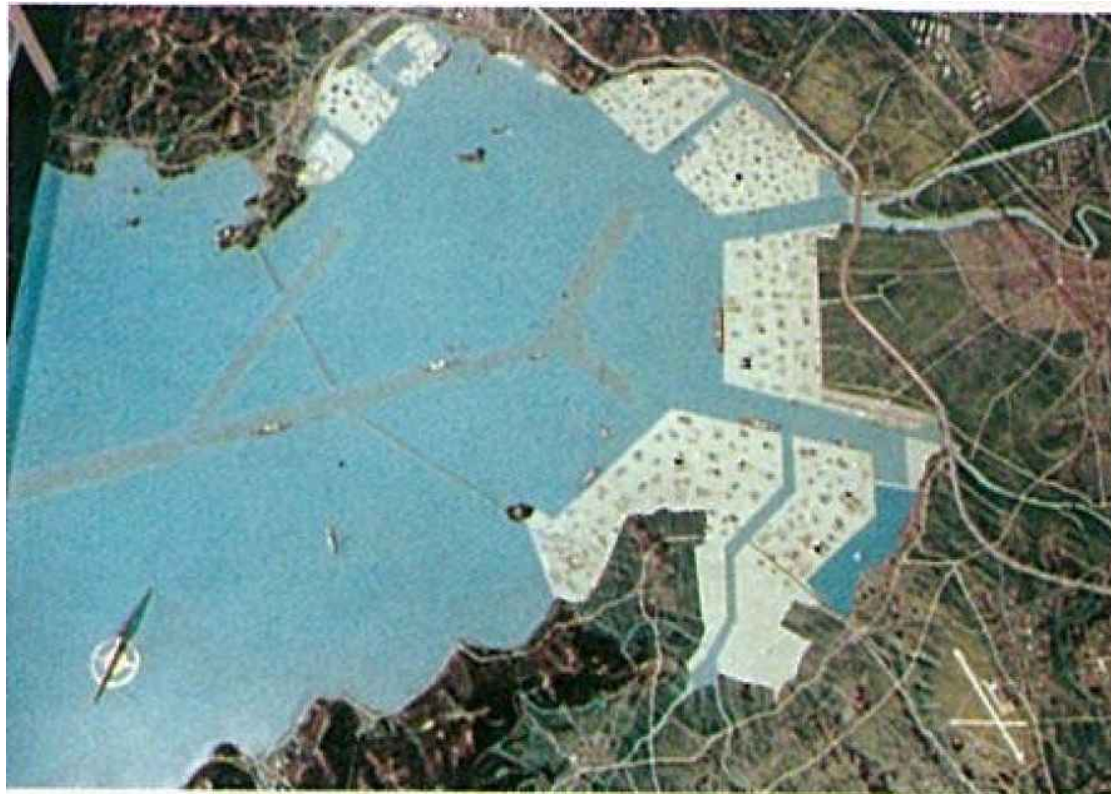
資料:三河港BCP(避難対策編) 13

# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

- 昭和37年、東三河産業開発連合会が当時地元関係者の夢であった「マスタープラン構想」発表。本構想が、昭和39年の初代三河港港湾計画の礎となっている。
- 翌昭和39年に初代の三河港港湾計画が策定。以降、5回の改訂が行われ、現在は平成23年に改訂された港湾計画が最新となっている。

### ■昭和37年:マスタープラン構想



# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■昭和39年:三河港港湾計画の策定

高度経済成長期半ば、東三河地域の「工特」指定を背景に、臨海工業地帯を支える商港としての機能を確保。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- ・ 「愛知県新地方計画」(昭和36年)
- ・ 名称を「三河港」とし県管理港湾となる(昭和37年)
- ・ 重要港湾に昇格(昭和39年)
- ・ 東三河地域が工業整備特別地域に指定(昭和39年)

##### ■全国的な背景

- ・ 経済計画・政策:貿易の自由化(昭和35年)、国民所得倍増計画(昭和35年)
- ・ 国土計画・政策:第1次全国総合開発計画(昭和37年)、新産業都市建設促進法(昭和37年)、工業整備特別地域整備促進法(昭和39年)
- ・ 国内港湾の状況・港湾政策:港湾整備緊急措置法(昭和36年)、港湾整備5か年計画(昭和36年~)

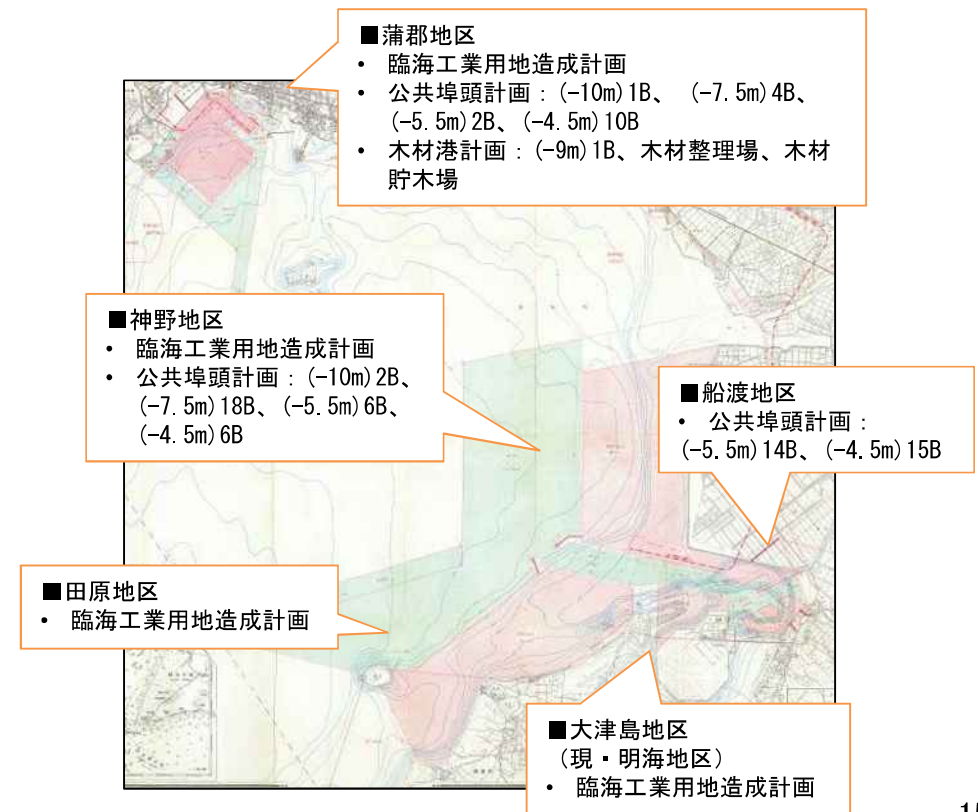
#### <三河港への要請>

- ・ 大型船航路の不足への対応
- ・ 大型係留施設の不足への対応
- ・ 木材処理施設不足への対応
- ・ 荷さばき施設および保管施設不足への対応
- ・ 給水・給油等サービス施設不足への対応
- ・ 大規模臨海用地、工業用水道および海上輸送の基地を中心とする輸送基地の整備
- ・ 臨海内陸を総合した一体的工業配置の誘導

#### <主な計画内容>

##### ■計画の基本方針

- ・ 目標年次:昭和50年(1975年)、基準年次:昭和37年(1962年)
- ・ 目標貨物量:19,246千トン(基準年次貨物量:960千トン)
- ・ 東部の神野地区ならびに西部の蒲郡地区に商港施設を整備
- ・ 海面埋立により約2,000万㎡(約600万坪)におよぶ臨海工業地帯を造成





# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■昭和45年:三河港港湾計画(改訂)

港湾を拠点とした工業開発は引き続き重要な国策(港湾整備5か年計画)。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。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- ・ 蒲郡地区、神野地区において工業用地の造成と埠頭の建設が始まる(昭和39年～)
- ・ 蒲郡港開港(昭和41年)。検疫港に指定(昭和42年)
- ・ 東海道新幹線が開業(昭和39年)
- ・ 東名高速道路が開通(昭和44年)
- ・ 工業用水である豊川用水が完成(昭和43年)

##### ■全国的な背景

- ・ 世界・国内の経済情勢等：国民総生産が自由主義体制の国の中で第2位に(昭和42年)、世界貿易における日本のシェアが6.2%(世界第3位)に(昭和45年)
- ・ 国土計画・政策：第2次全国総合開発計画(昭和44年)
- ・ 国内港湾の状況・港湾政策：港湾整備5か年計画 改訂(昭和40, 43年)
- ・ その他関連施策等：公害対策基本法(昭和42年)

#### <三河港への要請>

- ・ 外貿係留施設の不足への対応
- ・ 内貿係留施設の不足への対応
- ・ 木材取扱施設の整備の遅れへの対応
- ・ 大型船用水域施設の不備への対応

#### <主な計画内容>

##### ■計画の基本方針

- ・ 目標年次：昭和55年(1980年)、基準年次：昭和42年(1967年)
- ・ 目標貨物量：66,000千トン(基準年次貨物量：1,707千トン)
- ・ 大規模臨海性装置工業を中心に臨海工業地帯を形成
- ・ 大規模な流通基地を計画し、複合ターミナルの建設に寄与
- ・ 自然環境の保全と港湾建設との調和を図るとともに、背後地域の生活環境の保全に留意しつつ、臨海部の土地利用計画を作成
- ・ 臨海部に3,990万㎡におよぶ臨海土地造成を計画

##### ■蒲郡地区

- ・ 公共埠頭計画：(-10m)1B、(-7.5m)4B、(-5.5m)3B、埠頭用地
- ・ 木材港計画：(-10m)3B(岸壁1B、ブイ2B)、水面投下泊地、水面整理場、水面貯木場、物揚場、ふ頭用地
- ・ 航路計画及び泊地計画：(-10m)、幅員250m、延長3,960m
- ・ 用地造成計画：ふ頭用地、工業用地

##### ■神野地区

- ・ 公共埠頭計画：(-12m)2B、(-10m)4B、(-7.5m)7B、(-5.5m)3B、(-4.5m)6B、物揚場、埠頭用地
- ・ 用地造成計画：ふ頭用地、工業用地

##### ■神野、田原地区

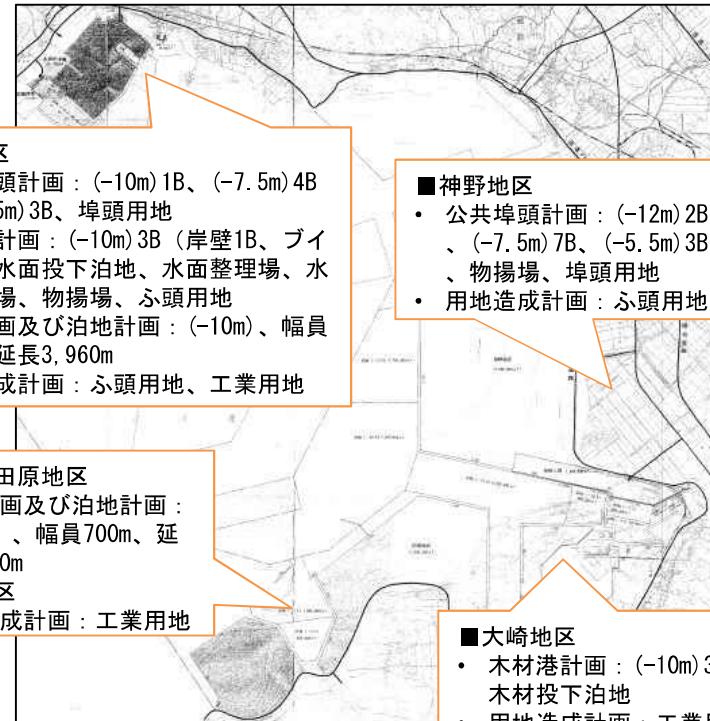
- ・ 航路計画及び泊地計画：(-22m)、幅員700m、延長4,200m

##### ■田原地区

- ・ 用地造成計画：工業用地

##### ■大崎地区

- ・ 木材港計画：(-10m)3B(ブイ)、木材投下泊地
- ・ 用地造成計画：工業用地



# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■昭和53年:三河港港湾計画(改訂)

基幹重化学工業立地から高次加工型工業立地への転換に伴い、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、大規模かつ総合的に緑地機能を拡充。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- ・ 第4次愛知県地方計画(昭和51年)
- ・ 豊橋港開港(昭和47年)。植物防疫・出入国管理(昭和48年)、動物検疫(昭和53年)の指定港に。

##### ■全国的な背景

- ・ 世界・国内の経済情勢等：石油危機(オイルショック)(昭和48年)
- ・ 国土計画・政策：工業再配置法(昭和47年)、第3次全国総合開発計画(昭和52年)
- ・ 国内港湾の状況・港湾政策：港湾整備5か年計画 改訂(昭和46年)
- ・ その他関連施策等：環境庁設置(昭和46年)、瀬戸内海環境保全特別措置法(昭和48年)、大規模地震対策特別措置法(昭和53年)

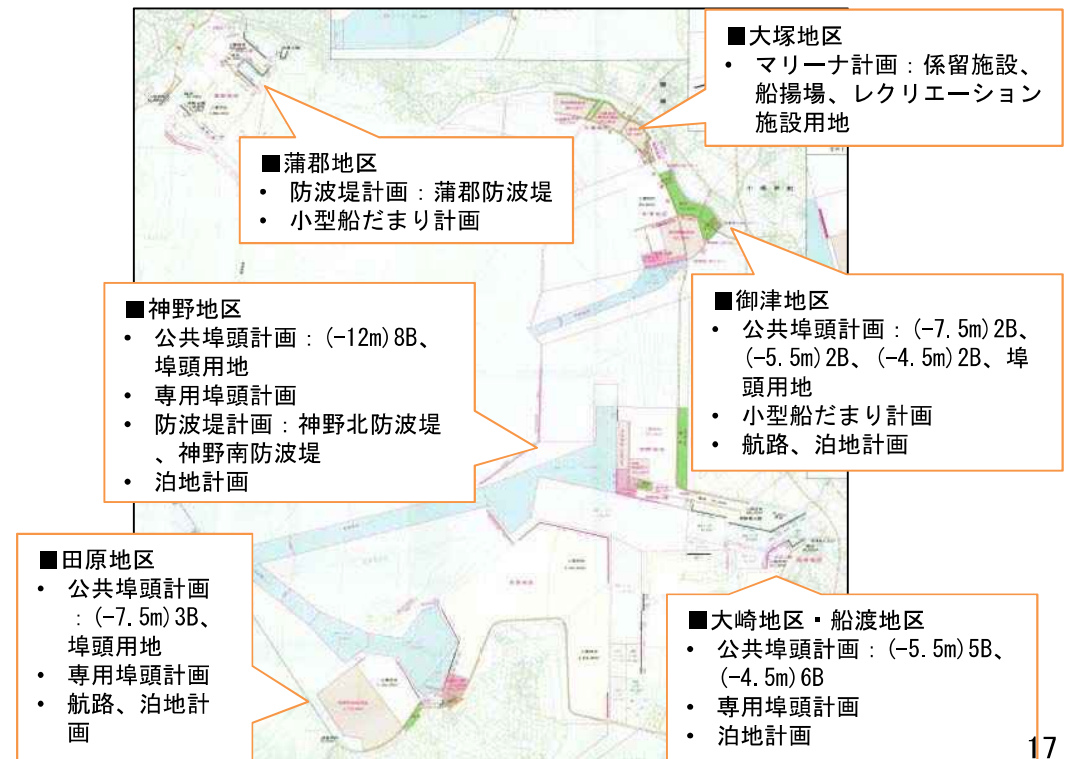
#### <三河港への要請>

- ・ 外郭施設の不足への対応
- ・ 係留施設の不足への対応
- ・ 小型船船だまりの不足への対応

#### <主な計画内容>

##### ■計画の基本方針

- ・ 目標年次：昭和60年(1985年)、基準年次：昭和51年(1976年)
- ・ 目標貨物量：23,000千トン(基準年次貨物量：5,173千トン)
- ・ 商港的機能の充実
- ・ 高次加工型の大規模工業を軸とする工業用地を造成
- ・ マリーナの整備
- ・ 港湾における安全の確保、良好な環境の整備及び保全に配慮
- ・ 臨海部に583万㎡におよぶ臨海土地造成を計画



# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■昭和61年:三河港港湾計画(改訂)

高次加工型工業の形成を背景に、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。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- ・ 豊橋地区の貿易輸出額が全国第8位に(昭和60年)
- ・ 神野大橋が完成(昭和61年)

##### ■全国的な背景

- ・ 世界・国内の経済情勢等：プラザ合意(昭和60年)
- ・ 国内港湾の状況・港湾政策：「21世紀への港湾」(昭和60年)

#### <三河港への要請>

- ・ 係留施設、水域施設の整備
- ・ 土地造成
- ・ 海洋性レクリエーション施設、港湾環境整備施設の整備
- ・ 船舶航行の安全の確保
- ・ 臨港交通網の整備

#### <主な計画内容>

##### ■計画の基本方針

- ・ 目標年次：昭和70年(1995年)、基準年次：昭和60年(1985年)
- ・ 目標貨物量：30,068千トン(基準年次貨物量：14,865千トン)
- ・ 外貿(神野、田原地区)、内貿(御津、田原地区)の物流拠点として機能拡充
- ・ 新規産業集積ゾーンの形成をめざした用地確保(神野、田原地区)
- ・ 港湾関係者・地域住民に親しまれる水際線利用、海洋性レクリエーション基地の整備
- ・ 老朽化した港湾機能の更新、魅力的な港湾空間の形成を図るための港湾再開発
- ・ 臨港交通体系の拡充
- ・ 田原地区の一部の公共埠頭の耐震性を強化
- ・ 臨海部に550万㎡におよぶ臨海土地造成を計画

##### ■蒲郡地区

- ・ 水域施設計画：泊地
- ・ 外郭施設計画：蒲郡防波堤
- ・ 大規模地震対策施設計画

##### ■大塚地区

- ・ マリーナ計画

##### ■御津地区

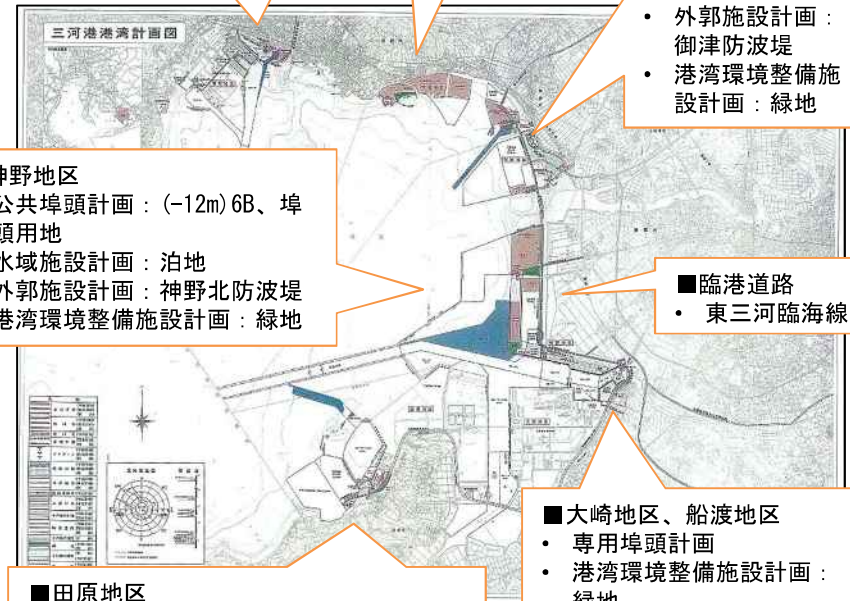
- ・ 公共埠頭計画：(-5.5m)2B、埠頭用地
- ・ 水域施設計画：御津航路、泊地
- ・ 外郭施設計画：御津防波堤
- ・ 港湾環境整備施設計画：緑地

##### ■神野地区

- ・ 公共埠頭計画：(-12m)6B、埠頭用地
- ・ 水域施設計画：泊地
- ・ 外郭施設計画：神野北防波堤
- ・ 港湾環境整備施設計画：緑地

##### ■臨港道路

- ・ 東三河臨海線



##### ■田原地区

- ・ 公共埠頭計画：(-5.5m)4B、埠頭用地
- ・ 専用埠頭計画
- ・ 水域施設計画：田原航路、泊地
- ・ 外郭施設計画：姫島西防波堤
- ・ 港湾環境整備施設計画：緑地
- ・ 大規模地震対策施設計画

##### ■大崎地区、船渡地区

- ・ 専用埠頭計画
- ・ 港湾環境整備施設計画：緑地
- ・ 大規模地震対策施設計画

# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■平成7年:三河港港湾計画(改訂)

堅調に推移する自動車輸入、内貿UL・外貿コンテナの取扱い想定を背景に、外内貿物流機能を強化・充実。交流機能、防災機能を拡充。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- 三河港が自動車輸入において全国1位に(平成5年)
- 三河港IC全線完成(平成4年)
- 東三河地域が地方拠点都市地域に指定(平成5年)
- 豊橋港が検疫港に指定(昭和63年)

##### ■全国的な背景

- 国土計画・政策：第4次全国総合開発計画(昭和62年)
- 国内港湾の状況・港湾政策：「大交流時代を支える港湾」(平成7年)
- その他関連施策等：阪神・淡路大震災(平成7年)

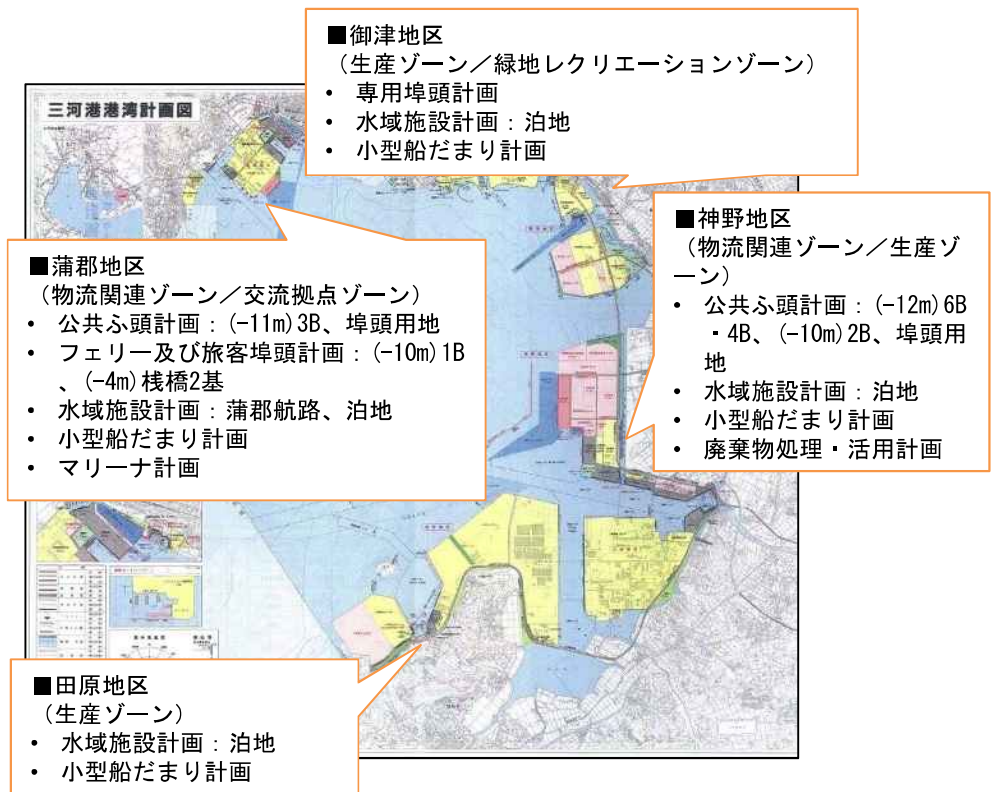
#### <三河港への要請>

- 物流機能の充実
- 快適な港湾空間の形成
- 産業拠点としての発展
- 安全な港づくりの推進

#### <主な計画内容>

##### ■計画の基本方針

- 目標年次：平成17年(2005年)、基準年次：平成5年(1993年)
- 目標貨物量：30,363千トン(基準年次貨物量：17,458千トン)
- 外内貿物流機能の強化・充実
- 内貿ユニットロード・ターミナル等の確保、複合輸送体系にも対応できる物流空間の形成
- マリーナ、プレジャーボートスポットの整備
- 臨海部の特性を活かした親水空間の充実・ネットワーク化に向けた干潟等の保全、緑地、人工海浜等の整備
- 緊急避難及び緊急物資輸送のための耐震性の高い港湾施設の整備



- 都市再開発用地、廃棄物処理・活用用地及び工業用地の確保
- 作業船などの適正収用を目的とした小型船だまりの整備
- 円滑な交通を確保するための臨港道路の整備
- 臨海部に504万㎡におよぶ臨海土地造成を計画

##### ■空間利用ゾーニング

1. 蒲郡地区南部、神野地区：物流関連ゾーン
2. 蒲郡地区北部、竹島地区：交流拠点ゾーン
3. 御津地区南部、神野地区中央部及び田原地区：生産ゾーン
4. 大塚地区、御津地区東部は：緑地レクリエーションゾーン

# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■平成23年:三河港港湾計画(改訂)

国際競争力の維持・強化のため、自動車流通機能を拡充。背後圏需要への対応として、コンテナ取扱機能を拡充。他、人流・交流機能、環境・生活機能、安全・防災機能の拡充をバランスよく計画。

#### <計画の背景>

##### ■三河港を取り巻く背景

- 三河豊橋CT供用(平成10年)・外貿航路就航(韓国、中国)
- 検疫港、植物防疫指定港(平成9年)、動物検疫指定港(平成12年)に指定
- リサイクルポート、国際自動車特区認定(平成15年)
- 直轄「重点港湾」に指定(平成22年)

##### ■全国的な背景

- 世界・国内の経済情勢等：アメリカ同時多発テロ(平成13年)、世界金融危機(リーマンショック、平成20年)
- 国土計画・政策：第5次全国総合開発計画(平成10年)
- 国内港湾の状況・港湾政策：暮らしと海を世界にむすぶみなとビジョン(平成12年)、港湾法改正(平成12年)
- その他関連施策等：SOLAS条約 改正(平成14年)、自然再生推進法(H15)

#### <三河港への要請>

##### (1) 物流・産業

- 自動車流通港湾としての競争力強化と更なる発展
- 貨物混在の解消
- 三河港背後地域のコンテナ取扱需要への対応
- 背後圏との円滑な輸送体系の構築、連携／産業用地の確保

##### (2) 人流・交流

- 都市と港湾が一体となった魅力的な交流拠点の形成
- みなとへの市民の誘導

##### (3) 環境・生活

- 良好な港湾環境の形成
- 循環型社会、廃棄物問題への対応
- 循環型産業の誘致
- 美しいウォーターフロントの形成

##### (4) 安全・防災

- 耐震強化岸壁、防災拠点、緊急輸送道路等の早急な整備
- 台風、高潮などの風水害への対応
- 安全で使いやすい航路・泊地の提供

# 1. 三河港の歴史

## 1-2. 三河港に求められてきた機能(三河港港湾計画の変遷)

### ■平成23年:三河港港湾計画(改訂)

#### <主な計画内容>

#### ■計画の基本方針

- 目標年次：平成30年(2018年～)代前半  
基準年次：平成21年(2009年)
- 目標貨物量：38,322千トン  
(基準年次貨物量：18,418千トン)
- 【物流・産業】  
国際的な物流・産業拠点の形成
- 【人流・交流】  
魅力ある質の高い生活環境空間の創出
- 【環境・生活】  
環境共生・循環型社会づくりへの貢献
- 【安全・防災】  
地域への安全・安心の提供
- 臨海部に137万㎡におよぶ臨海土地造成を計画

#### ■空間利用ゾーニング

- 蒲郡地区南部及び神野地区：物流ゾーン
- 蒲郡地区、御津地区、神野地区中央部、明海地区及び田原地区：生産ゾーン
- 蒲郡地区北部、大塚地区、御津地区東部及び田原地区西部：緑地・レクリエーションゾーン
- 神野地区北側：環境保全ゾーン

#### ■蒲郡地区

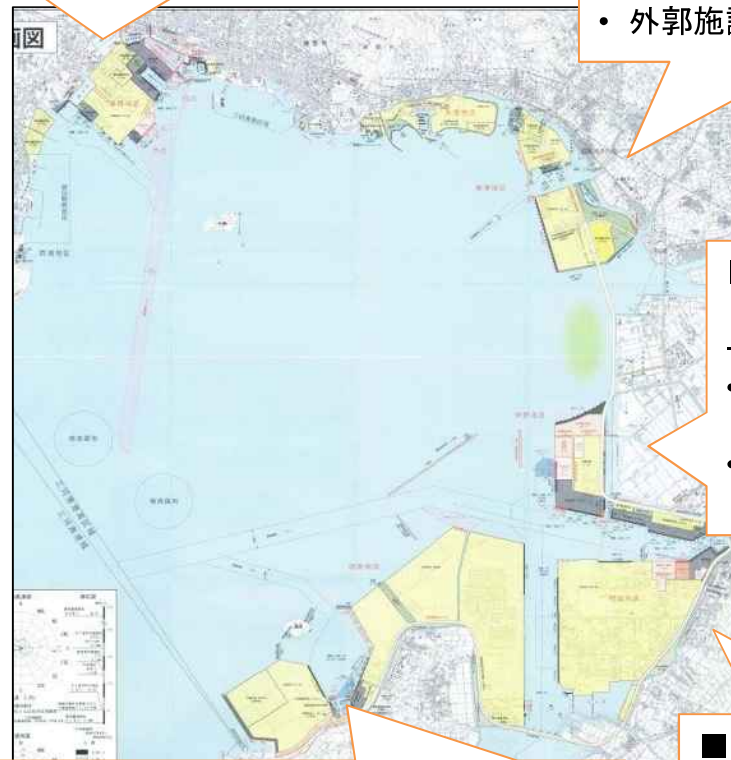
(物流ゾーン/生産ゾーン/緑地・レクリエーションゾーン)

- 旅客船埠頭計画：(-5m)1B

#### ■御津地区

(生産ゾーン/緑地・レクリエーションゾーン)

- 外郭施設計画：御津2区防波堤



#### ■神野地区

(物流ゾーン/環境保全ゾーン)

- 公共埠頭計画：(-12m)3B、(-11m)1B、(-7.5m)1B
- 自然的環境を整備又は保全する区域

#### ■田原地区

(生産ゾーン/緑地・レクリエーションゾーン)

- 公共埠頭計画：(-7.5m)1B、(-5.5m)3B
- 港湾環境整備施設計画：緑地

#### ■明海地区(生産ゾーン)

- 公共埠頭計画：(-7.5m)2B、埠頭用地
- 水域施設計画：泊地
- 廃棄物処理計画：海面処分用地