

(素案)

# 三河港長期構想



2021年●月

愛知県



# 目 次

## はじめに

<b>1. 長期構想について</b> .....	<b>1</b>
1-1 長期構想とは.....	1
1-2 長期構想検討の経緯.....	1
<b>2. 三河港の歴史</b> .....	<b>3</b>
<b>3. 三河港の現況</b> .....	<b>5</b>
3-1 三河港の位置及び地区別特性.....	5
3-2 三河港の取扱貨物量.....	6
3-3 完成自動車の取扱い.....	7
3-4 観光・レクリエーション.....	8
3-5 海域環境.....	9
3-6 再生可能エネルギーとリサイクルポート.....	10
3-7 背後圏の人口・産業.....	11
3-8 広域交通網.....	12
<b>4. 三河港の強みと課題</b> .....	<b>13</b>
4-1 三河港の強み.....	13
4-2 三河港の課題.....	14
<b>5. 三河港の将来像</b> .....	<b>19</b>
5-1 長期構想の基本理念.....	19
5-2 20～30年後の将来像.....	20
5-3 目標と取組戦略.....	21
5-4 三河港の将来像.....	28
5-5 空間利用の視点.....	30
5-6 空間利用ゾーニング.....	32
<b>6. 長期構想の実現に向けた推進体制</b> .....	<b>33</b>



## はじめに

三河港は、日本のほぼ中央、愛知県の知多半島及び渥美半島に囲まれた三河湾の東側に位置し、外洋とは中山水道を通じて結ばれ、三河湾国定公園に囲まれた美しい、豊かな自然環境に恵まれた港湾です。また、古くから港とともに町が発展しており、1964年には重要港湾に指定され、港が地域の発展にとって重要な役割を担ってきました。

現在では臨海部に広大な工業団地を有し、日本の中央に位置する地理的優位性を背景に、多くの自動車関連企業が進出・集積し、世界屈指の自動車流通港湾としての機能を十分に発揮しています。

また、世界的規模での環境意識の高まりなどを背景に、港内の広大な土地や良好な気象条件などを活かし、再生可能エネルギーを活用した様々な発電所も多数立地しています。

さらに、三河港内には竹島や三河大島といった観光地や商業施設、海洋レクリエーション基地など、人々の人流・交流拠点として賑わいをみせているほか、六条潟をはじめとする良好な干潟・浅場も存在し、海域環境の向上に向けて、様々な取り組みも行われています。

一方、三河港の港湾計画は2011年に改訂しましたが、以降、10年が経過し、その間、第4次産業革命の進展や経済の一層のグローバル化、少子高齢化の進行、脱炭素社会への移行など、三河港はもとより、国内外の港湾や社会経済情勢を取り巻く環境が大きく変化しています。2018年には、国土交通省港湾局が「港湾の中長期政策『PORT2030』」を策定し、2030年頃の将来を見据えた我が国の経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性などを示しています。

また同年、愛知県と名古屋港管理組合が共同で「愛知県港湾物流ビジョン」を策定し、県内の名古屋港、衣浦港、三河港の3港を対象に、物流のさらなる機能強化を図るための取り組むべき方向性を示すとともに、2020年には国土交通省中部地方整備局が「伊勢湾の港湾ビジョン」を策定し、伊勢湾内の港湾を対象に、各港湾が果たすべき役割や今後特に推進すべき港湾政策の方向性などを取りまとめました。

他方、2019年末に発生した新型コロナウイルスの世界的規模での拡大は、都市のロックダウンや工場の生産停止など、社会経済や物流に大きな影響をもたらし、港湾分野においても、新たな感染症への水際対策といった対応が必要となりました。

今回、このような変化に適応し、また、国内外の港湾や社会経済情勢の動向、三河港の現状及び強みや課題、新たな要請などを踏まえ、港湾管理者である愛知県が学識経験者や港湾関係者、関係行政機関などの意見・助言を基に、概ね20～30年後の将来像やその実現に向けた空間利用計画などを「三河港長期構想」として取りまとめたものです。

# 1. 長期構想について

## 1-1 長期構想とは

港湾における長期構想とは、港湾利用者、市民、関係行政機関、学識者など、様々な港湾関係者の意見・要請をもとに、20～30年後の長期的視点に立った港湾の目指すべき将来像やその実現に向けた港湾利用の基本的方向を明らかにするものです。

## 1-2 長期構想検討の経緯

長期構想検討においては、「三河港港湾計画検討委員会」の設置の下、計4回の委員会を開催しました。

委員名簿

氏名	所属・職名	
須野原 豊	(公社)日本港湾協会 理事長	委員長
戸田敏行	愛知大学 教授	副委員長
大串葉子	椛山女学園大学 教授	委員
加藤 茂	豊橋技術科学大学 教授	〃
北野利一	名古屋工業大学 教授	〃
秀島栄三	名古屋工業大学大学院 教授	〃
柳原光芳	名古屋大学大学院 教授	〃
吉村晶子	名城大学 教授	〃
藤田義朝	(公社)伊勢湾海難防止協会 専務理事	〃
神野吾郎	豊橋商工会議所 会頭	〃
小野喜明	豊川商工会議所 会頭	〃
小池高弘	蒲郡商工会議所 会頭	〃
河合利則	田原市商工会 会長	〃
鈴木康友	三遠南信地域連携ビジョン推進会議 会長	〃
津田秀夫	名古屋税関 総務部長	〃
中原正顕	中部地方整備局 港湾空港部長	〃
苔口聖史	中部運輸局 交通政策部長	〃
森 征人	名古屋海上保安部長	〃
浅井由崇	豊橋市長	〃
竹本幸夫	豊川市長	〃
鈴木寿明	蒲郡市長	〃
山下政良	田原市長	〃
浅井由崇	東三河広域連合 広域連合長	〃
平井洋次	国土交通省港湾局計画課 港湾計画審査官	オブザーバー
矢野浩二	愛知県東三河総局長	〃
岡田守人	愛知県環境局長	〃
井上貴弘	愛知県企業庁長	〃

### 検討の経緯

2020年1月28日	第1回委員会 ・三河港の現状及び課題 ・三河港の将来像に向けて
2020年12月25日	第2回委員会 ・三河港に求められている機能 ・三河港の将来の役割
2021年3月30日	第3回委員会 ・三河港の将来像
2021年●月●日～●月●日	パブリックコメント
2021年●月●日	第4回委員会 ・パブリックコメントを踏まえた長期構想の確定
2021年●月	三河港長期構想の公表

## 2. 三河港の歴史

### 三河港の礎

三河港は、古くは蒲郡、三谷、豊橋（吉田湊）、田原の4つの港があり、平安時代末期には藤原俊成が三河守となった際、蒲郡港において蒲瀉に波除堤を築き、その上に松を植え、開発したと伝えられており（犬飼みなど）、吉田湊においては、飽海郷～宝飯郡渡津の間に志賀須賀の渡しが成立しました。（現在の吉田大橋（豊橋）のルーツ）

### 物流拠点としての歴史

江戸時代、蒲郡港においては、年貢米の積出港として、吉田湊においては、伊勢・尾張方面への航路拠点として人流・物流ともに発展しました。また、伊勢への海路は“海の参宮道”として繁栄し、さらに田原港においては、既に渥美湾内の良港として船舶が輻輳するなどの賑わいをみせました。



木材で活況の竹島（蒲郡）埠頭

明治時代から昭和にかけ、蒲郡港においては、木材や石材の積出港として繁栄し、その後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ました。しかし、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りました。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、北海道産などの国内材の移入や外洋材の輸入が盛んになりました。吉田湊においては、豊橋が蚕糸の産地として栄えた後、戦時中は当時国内唯一の海上飛行場を有する軍都として発展し、昭和40年代半ば頃からは埋立てにより、木材住宅産業基地の建設が進められました。田原港においては、愛知県内の商港・漁港・避難港として主要な地位を築きました。



豊橋海軍航空隊基地（現在の明海地区）

### 自動車流通港湾としての発展とコンテナへの対応

昭和37年には西浦、蒲郡、豊橋、田原の4港を統一し、名称を「三河港」と改め、昭和39年には重要港湾に指定され、以降、蒲郡地区や田原地区を中心に大規模な埋立事業を行ってきました。とりわけ、完成自動車の取扱いは、昭和53年の輸出開始、昭和63年の輸入開始を皮切りに、その取扱いを急拡大させ、輸入自動車の貿易額・台数は平成5年以降、28年連続で日本一を誇る、世界屈指の自動車流通港湾として、その機能を発揮しています。また、平成10年には三河港豊橋コンテナターミナルがオープンし、現在は週4便の外貿定期コンテナ航路が就航しています。



神野地区モータープール



豊橋コンテナターミナル



### 人々に親しまれる賑わい空間の形成

三河港は観光地である竹島や三河大島が存在する他、海洋レジャー資源や観光・商業施設も多数存在し、蒲郡地区には、平成 28 年から大型クルーズ船が入港するなど、地域内外からの多くの来訪者により、賑わいをみせています。



賑わいをみせる竹島



大型クルーズ船の入港（蒲郡地区）

### 海域環境

三河港は、古より漁業と共にあった港で、現在でも港内に 3 つの漁港があり、沿岸域ではアサリなどの採貝やワカメ養殖が、また、港の中央では漁船漁業も行われています。

また、港の東部、豊川河口に広がる六条潟は、アサリの稚貝が大量に発生する場所として、本県のアサリ漁業を支える重要な場所となっています。

一方、戦後の経済発展に伴い陸域から流入する汚濁負荷が増大したことや、港湾開発による埋立てなどで干潟・浅場・藻場が喪失したことにより、海域環境が悪化しました。



アサリの採貝



### 災害に強い港づくり

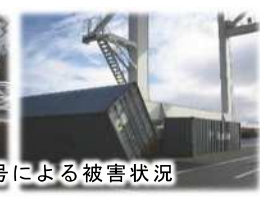
三河港周辺では、古くから台風による風水害や大規模な地震など、自然災害による被害が発生しており、直近では平成 21 年台風 18 号により浸水やコンテナ横転などの被害が発生しています。そのため、ふ頭用地の嵩上げやコンテナ流出防止柵の設置、耐震強化岸壁の整備などの対応を図っています。また、「三河港 BCP（事業継続計画）」や「神野・明海地区エリア減災計画」なども策定しており、災害に対する事前対策を講じています。



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



平成 21 年台風 18 号による被害状況

### 3. 三河港の現況

#### 3-1 三河港の位置及び地区別特性

三河港は日本の中央である、愛知県の知多半島及び渥美半島に囲まれた三河湾の東側に位置し、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きました。

また、太平洋ベルト地帯の中央に位置し、中部経済圏の一部に属しているとともに、首都圏や近畿圏に至近距離にあり、地理的にも優位な位置にあります。

三河港は神野、明海、田原、蒲郡、大塚、御津、西浦の7地区からなり、各地区の特性は以下に示すとおりです。



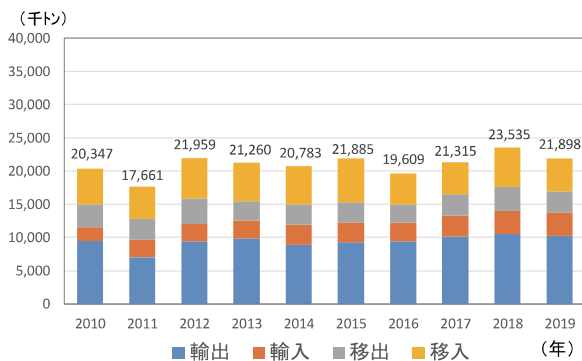
三河港の地区別特性

地区	特性
神野地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 総面積 96ha の東地区と 120ha の西地区からなり、東地区は完成自動車の国内向け積出しが行われ、西地区は完成自動車の輸出入拠点となっています。その他、セメント、鋼材、石油製品などが取扱われています。</li> <li>・ 1998 年 11 月に「三河港豊橋コンテナターミナル」が運用を開始し、現在、週 7.5 便の外内貿定期コンテナ船が就航しています。</li> <li>・ 北側には貴重な干潟である六条潟があります。</li> </ul>
明海地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 面積 659ha の広大な土地を有し、三河港臨海工業地帯の中樞をなす明海地区産業基地があり、三河港最大の輸入貨物量を誇っています。</li> <li>・ 元々は木材住宅産業基地でしたが、現在は外国自動車企業が立地し、完成自動車の輸入基地としての機能を発揮しています。</li> </ul>
田原地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 三河港の中で大規模な生産ゾーンとして位置付けられ、主に大手自動車メーカーの完成自動車の積出し基地となっています。</li> <li>・ 大規模なメガソーラーや風力発電施設が立地し、再生可能エネルギーを推進する地区としても注目が集まっています。</li> </ul>
蒲郡地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共岸壁では主に完成自動車や鋼材、専用岸壁では、石油が取扱われています。</li> <li>・ 近年ではクルーズ船が入港しています。</li> </ul>
大塚地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海洋型複合リゾート施設である「ラグーナ蒲郡」がある他、緑豊かな「大塚海浜緑地」があり、県内有数の観光・交流拠点となっています。</li> </ul>
御津地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 港のほぼ中央に位置し、東名高速道路豊川 IC・音羽蒲郡 IC への交通アクセスが良く、生産・物流拠点としても重要な役割を担っています。</li> </ul>
西浦地区	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 主に小型船だまりとして利用されています。</li> </ul>

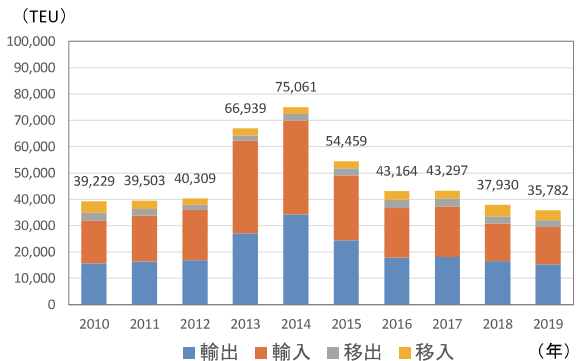
### 3-2 三河港の取扱貨物量

三河港の2019年の貨物量は21,898千トンであり、近年はほぼ横ばい傾向で推移しています。品目別にみると、輸出は圧倒的に完成自動車の割合が高く、全体の95%を占め、輸入も完成自動車が62%を占めています。移出は完成自動車が62%を占め、その他鉄鋼、セメントなどの取扱が多くなっています。移入は完成自動車が39%を占め、その他鉄鋼、セメントなどの取扱が多くなっています。

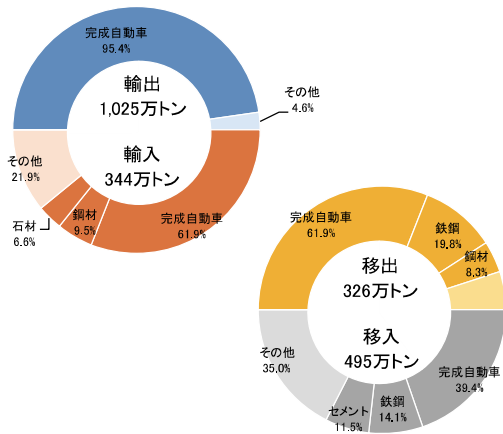
コンテナ貨物は神野地区の豊橋コンテナターミナルを拠点に取扱われており、現在は週4便の外貿定期コンテナ航路の他、内航フィーダー航路及び内貿定期コンテナ航路が週35便就航しています。その取扱量は、近年4万TEU程度で推移しており、主な品目は輸出が金属くず、自動車部品など、輸入が化学工業品、化学薬品、製造工業品、金属製品などとなっています。



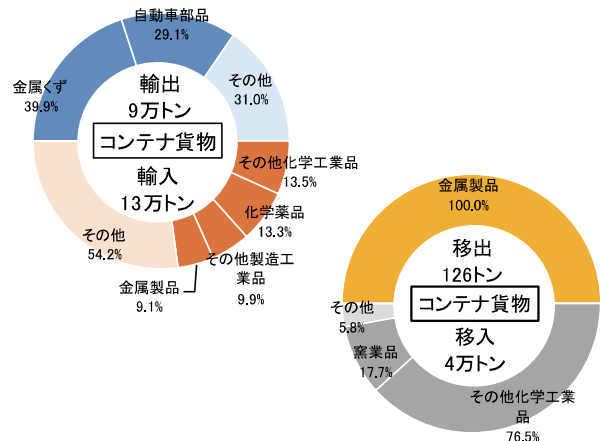
三河港取扱貨物量の推移



三河港コンテナ貨物量の推移



三河港取扱貨物の品目別シェア (2019年)



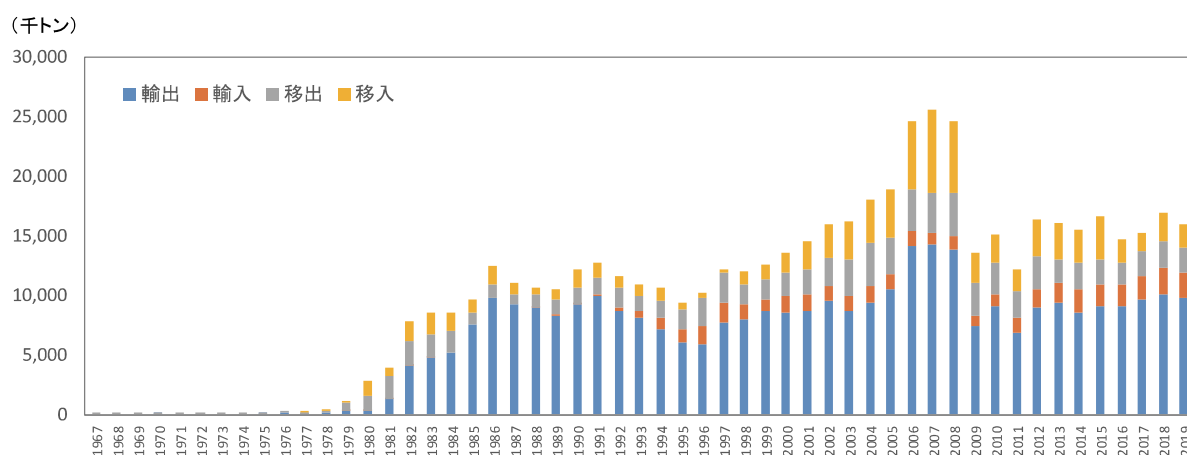
三河港コンテナ貨物の品目別シェア (2019年)

### 3-3 完成自動車の取扱い

三河港における完成自動車輸出は1978年に蒲郡地区において、輸入は1988年に神野地区において取扱いが開始されたのを皮切りにその取扱量は増加を続け、近年は横ばいながら安定的に推移しています。特に輸入については、相次いで外国自動車メーカーが臨海部に進出した結果、貿易額・台数ともに1993年以降、28年連続で日本一を誇っており、その全国シェアは56%(2019年)を占めています。



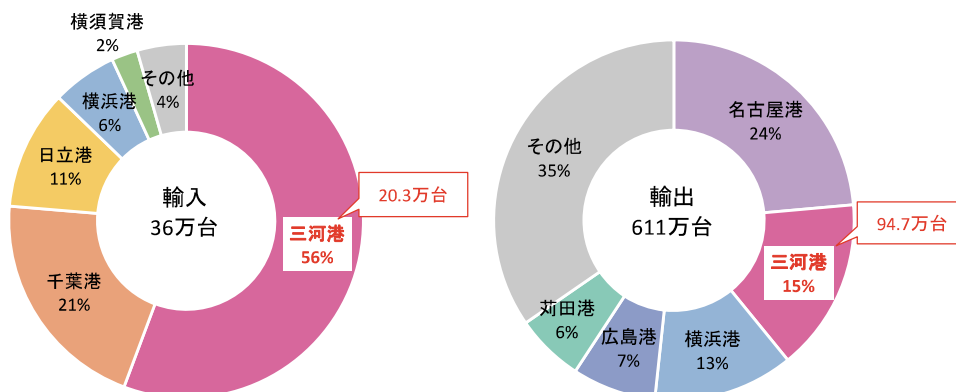
モータープール（明海地区）



三河港完成自動車取扱量の推移

全国の港湾別の輸出入自動車貿易額（2019年）

輸入金額（百万円）			輸出金額（百万円）		
順位	港名	金額	順位	港名	金額
1	三河港	726,105	1	名古屋港	3,235,315
2	千葉港	298,209	2	三河港	2,425,750
3	日立港	195,660	3	横浜港	1,358,399
4	横浜港	91,236	4	広島港	963,094
5	成田空港	28,289	5	荻田港	845,482
	その他	68,751		その他	3,143,269
	全国計	1,408,250		全国計	11,971,309



全国の港湾別の輸出入自動車取扱台数及びシェア（2019年）

### 3-4 観光・レクリエーション

三河港は観光地で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、海浜緑地が存在しています。また、蒲郡地区には、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化を目的とした「みなとオアシスがまごおり」がある他、2016 年からクルーズ船が入港するなど、賑わいをみせています。



主な観光・レクリエーション地



竹島



三河大島



ラグーナテンボス



ヨットハーバー



大塚海浜緑地



ダイヤモンド・プリンセス

### 3-5 海域環境

古くから豊かな海の恵みをもたらしてくれる三河湾は、今でも私たちに海の恵みをもたらしてくれているものの、戦後の経済発展に伴い、陸域から流入する汚濁負荷が増大したこと、また、埋立等により沿岸域にある干潟・浅場・藻場の多くが失われたことから、三河湾の環境が悪化しました。

現在、陸域から流入する汚濁負荷は減少してきたものの、依然として環境基準の達成維持が成されておらず、赤潮の発生も見られます。また、赤潮で発生した植物プランクトンが海底に沈み、分解される際に酸素が消費され貧酸素水塊が発生します。底層の貧酸素水塊が風等の影響で浅い海域に湧き上がって苦潮となり、浅い海域の生物に致命的な影響を及ぼすことがあります。

三河湾の環境悪化に対しては、これまで干潟の再生や底質の改良に取り組んで来たほか、六条潟の「自然的環境を整備または保全する区域」への位置付けや、貧酸素水塊や苦潮の発生源のひとつとなっていた埋立用材の採取などによる深掘跡の埋戻し・覆砂を行ってきました。

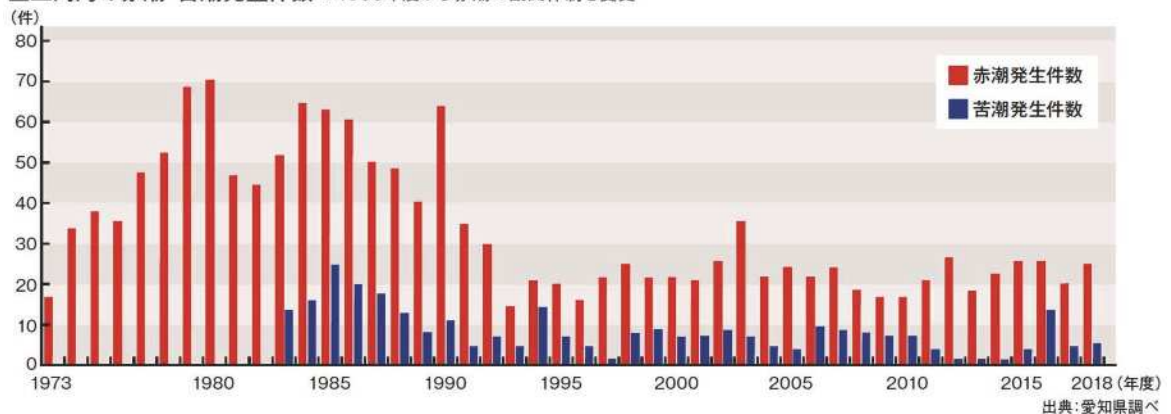
一方、近年ではこれまでの汚濁負荷の削減により、海域の生物の餌が減少し、生物量が減少する可能性も指摘されています。

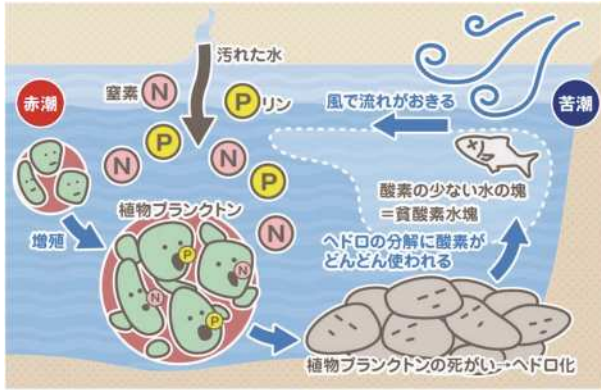


三河湾における干潟・浅場の喪失



■三河湾の赤潮・苦潮発生件数 ※1993年度から赤潮の観測体制を変更





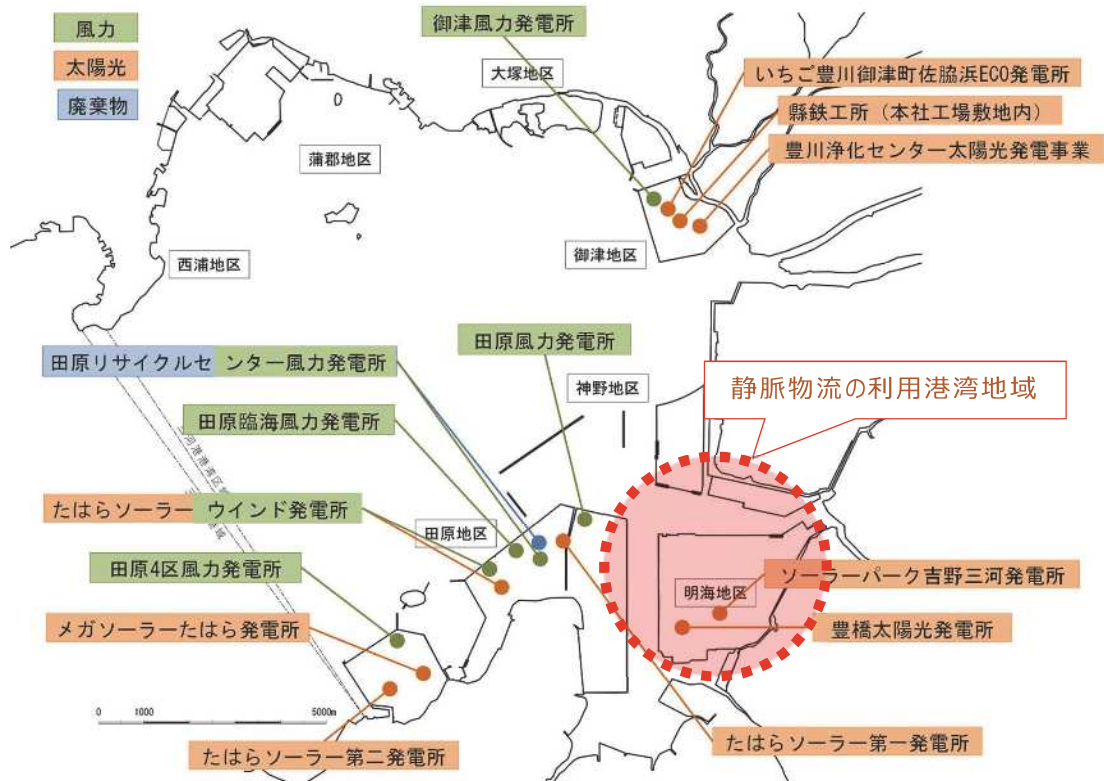
三河湾における干潟・浅場の造成

### 3-6 再生可能エネルギーとリサイクルポート

近年、世界的な地球温暖化への対応として脱炭素化に向けた動きが加速化し、カーボンニュートラルの実現が求められている中、三河港沿岸は、年間を通じて安定した強い風が吹くことや日射量が多いことから、日本最大級の「田原臨海風力発電所」（愛称：田原かぜりん）など、再生可能エネルギーを活用した発電所が多数立地しています。

一方、三河港は2003年に循環型社会の実現を目指したりサイクルポート（総合静脈物流拠点）に指定され、背後には自動車産業が集積していることを背景に、自動車を中心としたリサイクル拠点としての機能を発揮しています。

このような流れは今後もますます進展していくことが十分に予想されます。



三河港臨海部の自然エネルギーを活用した発電所、静脈物流拠点

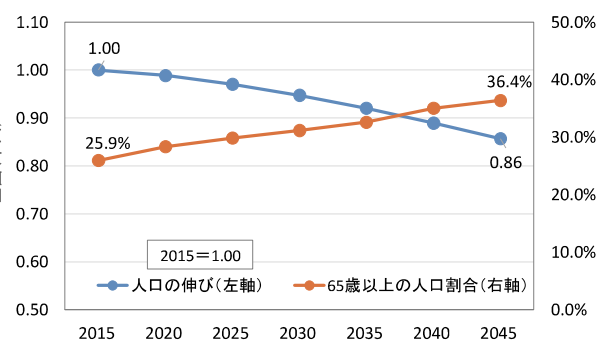
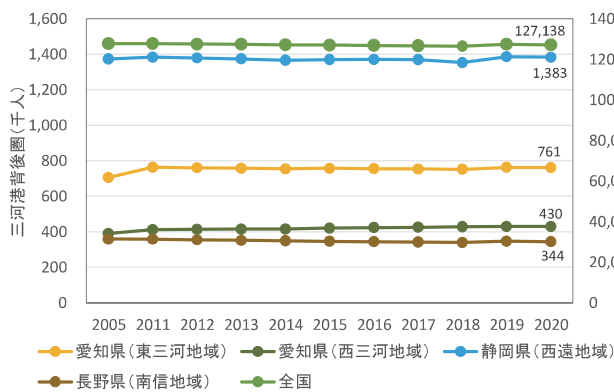
### 3-7 背後圏の人口・産業

三河港の背後圏※人口は2,919千人(2020年)の人口を有し、内、静岡県(西遠地域)が47.4%(1,383千人)を占め、東三河地域は26.1%(761千人)、西三河地域は14.7%(430千人)を占めています。この内、東三河地域及び西三河地域の人口は微増傾向にあります。

しかし、背後圏においては、全体的には少子高齢化が進行することが予想されています。



三河港の背後圏

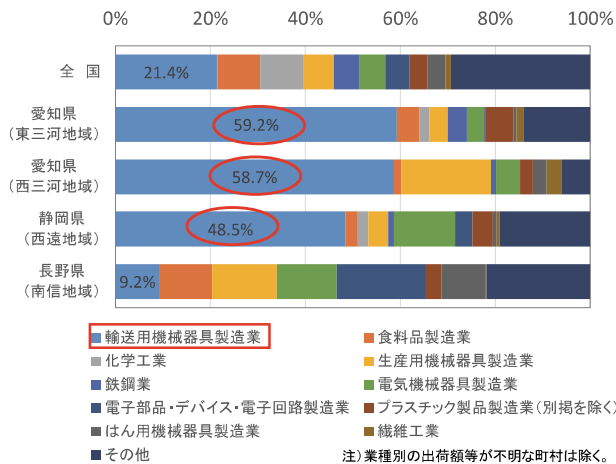


背後圏における将来の人口及び65歳以上の割合

背後圏における人口の推移

一方、背後圏及び周辺は自動車メーカーが立地していることもあり、輸送用機械器具製造業の出荷額割合が非常に高い地域となっています。

他方、三河港背後は全国有数の農産物生産地であり、田原市は全国1位、豊橋市は同9位の農業産出額を誇っています。その他、近年は臨海部に再生可能エネルギーを活用した発電所が多数立地しています。



背後圏における業種別製造品出荷額等の割合 (2017年)



※背後圏：東三河地域（豊橋市、田原市、豊川市、蒲郡市、新城市、設楽町、東栄町、豊根村）、西三河地域（岡崎市、幸田町）、西遠地域（浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、御前崎市、菊川市、牧之原市、森町）、南信地域（飯田市、伊那市、駒ケ根市、上伊那郡、下伊那郡）



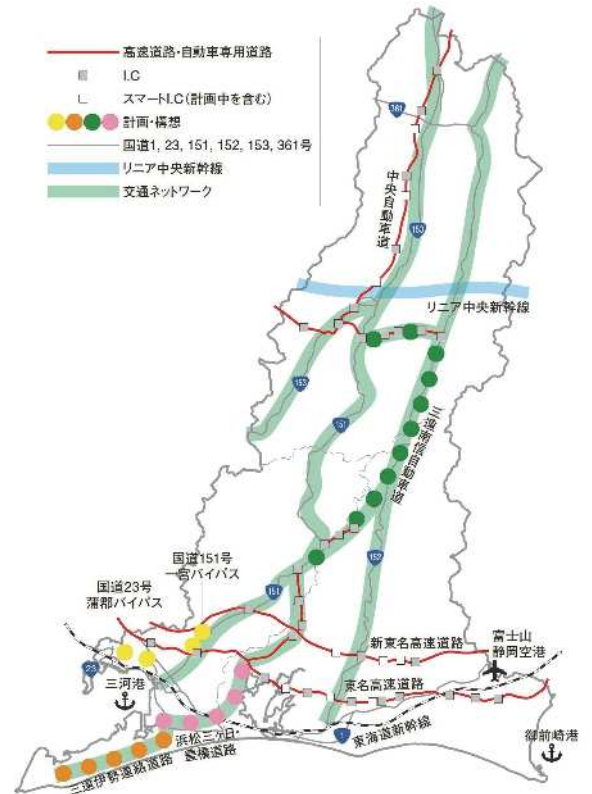
### 3-8 広域交通網

三河港背後の広域交通網としては東名高速道路が整備され、神野・明海地区は豊川 IC、蒲郡地区は音羽蒲郡 IC が最寄りの IC となります。

また、港背後北部の蒲郡～御津地区背後においては国道 23 号蒲郡バイパスが整備中です。

さらに、三河港周辺地域は静岡県西部（西遠）や長野県南部（南信）とも歴史的につながりが深く、高速道路の整備や計画・構想もあり、今後も更なる結びつきが期待されています。

一方、三河港周辺の交通網としては、明海～御津地区の直背後に主要道路の国道 23 号が南北に走っていますが、当道路は、港湾車両と一般車両が走行することで慢性的に混雑を呈しており、大型車の混入割合も高く、安全性や物流に支障をきたしているといった問題も抱えています。



地域内の広域交通網



三河港背後の広域交通網

#### 主な高規格道路の概要・整備状況

三遠南信自動車道	長野県飯田市から静岡県浜松市を結ぶ延長約 100km の高規格幹線道路。現道活用区間を含めた早期全線開通へ向け事業中。
浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）	東名高速道路・三ヶ日 JCT から弓張山地の東側を経て三河港を結ぶ予定の道路。令和 2 年末現在、概略ルート・構造について検討中。
国道 23 号名豊道路	名古屋市と豊橋市を結ぶ延長 72.7km の地域高規格道路。現在、蒲郡バイパスの未開通部（豊川為当 IC～蒲郡 IC 間）で事業中。



## 4-2 三河港の課題

### 物流に係る課題

三河港はこれまで完成自動車の取扱いを中心に発展してきました。輸入完成自動車の台数・貿易額については1993年以降、28年連続全国1位であり、自動車流通港湾として確固たる地位を築いています。また、完成自動車以外にコンテナ貨物も港や地域産業を支える重要な役割を果たしています。

しかし、完成自動車の取扱いに対しては、モータープールの不足やコンテナ貨物、一般貨物との混在による非効率な保管・荷率状況となっています。また、北西風の影響による不安定な海上荷役のほか、港の背後を南北に走る国道23号は一般車両と港湾関連車両の混在により、渋滞が発生するとともに、安全面の問題も危惧されています。他方、近年、物流を取り巻く環境は情報通信技術を活用した輸送の高効率化に向けての動きが加速化しており、逆にその取り組みを推進していかなければ港の競争力低下につながりかねません。さらに、国においては、農林水産物の輸出拡大に向けた取組が進んでいます。

一方、トラックドライバー不足やCO<sub>2</sub>排出削減など環境の向上への対応として、陸上輸送から大量一括輸送が可能な海上輸送へ転換するモーダルシフトの動きも今後活発化されます。

- 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



防波堤が未整備のため、風・波の影響を受けやすく、操船・係留での安全上の課題あり。

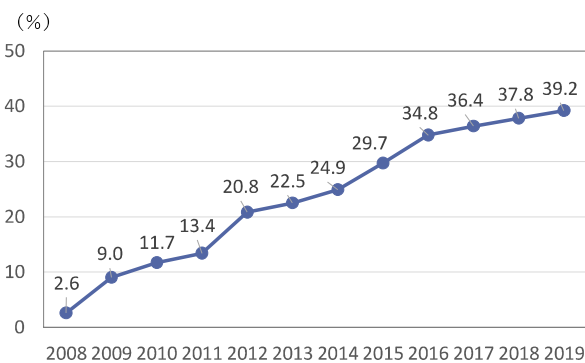


## 産業に係る課題

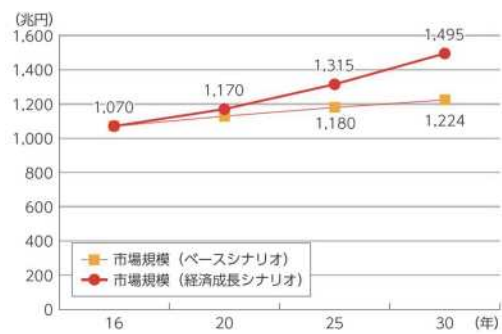
三河港の背後は自動車製造業などが集積し、中部圏の「モノづくり産業」を支えています。このような中、自動車産業を取り巻く状況は電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車への時代に移行しつつあり、CASE（ケース（※1）、MaaS（マース（※2））といった新たな車（移動）サービス提供も展開されつつあります。自動車産業はこれまで三河港背後の地域経済の発展に寄与してきた基幹産業であることから、三河港においては、当産業を持続・発展させていくための基盤強化が必要です。

また、自動車産業以外にも近年ではIoTやAIを活用した第4次産業革命が進展するなど、産業を取り巻く大きな情勢変化への適応が求められます。

- 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



日本の次世代自動車の普及状況



(年) 注) ベースシナリオ: 内閣府の中期経済予測に基づくもの。  
経済成長シナリオ: IoT・AIの活用が進展する場合のもの。

2030年までのIoT・AIの市場規模



※1: 「Connected: コネクティッド化」「Autonomous: 自動運転化」「Shared/Service: シェア/サービス」「Electric: 電動化」の4つの頭文字をとったもの。

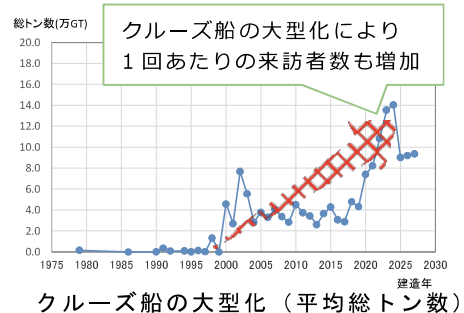
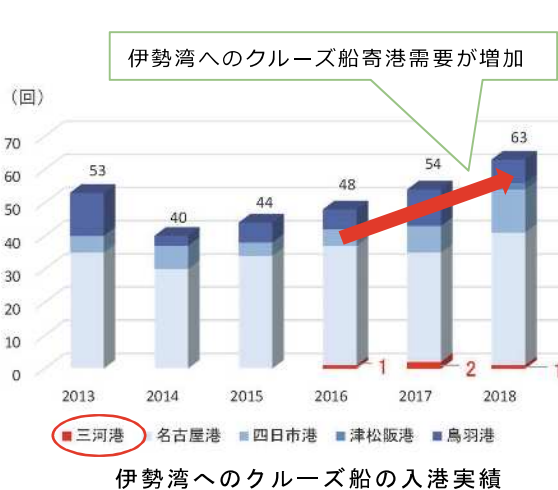
※2: Mobility as a Service の略: 移動のサービス化。

## 人流・交流に係る課題

三河港内には観光地である竹島や三河大島が存在するほか、観光・商業施設も多数存在するものの、観光地間の回遊性に乏しいため、各観光資源の連携による総体としての価値の向上が十分に図られていません。また、地域住民にとっても必ずしも魅力ある親水空間にはなっていない状況にあります。

一方で、近年国内外のクルーズ需要は急増し、2016年以降、三河港にも大型クルーズ船が入港するなど、今後も増加が期待されています。観光による交流人口の拡大は大きな経済効果を生み、地方創生にも寄与するものです。そのため、ハード・ソフトの両面から受入れ機能や体制の強化を図る必要があります。

- 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



## 環境に係る課題

三河湾は高度経済成長期の沿岸開発によりわが国屈指の工業地帯として発展してきました。その結果、水質浄化機能を持つ浅場・干潟・藻場の喪失、陸域からの流入負荷や漂着ごみの増加により海域の環境は悪化しました。また、住民の生命・財産を防護するための海岸保全施設や豊かな生活の基盤となる物流拠点としての港湾施設の整備により人々が海に触れる機会が減少し、海への関心が低下しました。そこで、「干潟・浅場・藻場が保全・再生・創出され、かつ流入負荷が適切に管理されることにより、貧酸素水塊の形成が抑制され、豊富で多様な生き物が息づいている」、「沿岸や流域の人々が、豊富な魚介類のほか、美しい海岸や海域の景観、海とふれあえる快適な親水空間など、将来にわたって多様な恵みを楽しむことができる」という三河湾を目指して取組を進めていく必要があります。

他方、近年、脱炭素化に向けた動きが本格化しつつあり、三河港においても風力発電や太陽光発電などの再生可能エネルギーを活用し、地球環境の改善に貢献する展開を更に促進させていく必要があります。また、三河港は2003年にリサイクルポートに指定され、今後も背後に集積する自動車関連産業などからの循環資源を活かした、循環型社会の実現に寄与していく役割も求められています。

- 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・防災に係る課題

近い将来発生が予想されている南海トラフ巨大地震などの大規模地震や津波・台風・高潮などの発生に対し、迅速かつ円滑な物流の確保を通じて、人命の安全確保や地域の早期復旧・復興を支援するための重要な役割が港に求められています。

三河港の場合、神野・明海地区の堤外地に完成自動車やコンテナ貨物が集積しており、特にこれらの地区へ災害による被害が及ぶと長期にわたりサプライチェーンが寸断されるおそれがあり、結果、地域経済を低迷化させる危険性も高くなります。また、長期的な気候変動による海面上昇や、年々激甚化する台風や巨大低気圧による港内及び背後地域への浸水のリスクも増大することが予想されます。

さらに、港湾事業者や港への来訪者に対する防災対策の徹底も重要な課題です。

他方、新型コロナウイルス感染症拡大を契機に、港における水際対策は益々その重要性が高まっています。

- 大規模地震発生時に対する港湾機能の強化
- 高潮対策など、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



2011年東日本大震災による港の被害状況



2009年台風18号による三河港の被害状況

## 港湾運営の課題

三河港が持続的に発展をしていくためには、より効率的な港湾サービスを提供するための港湾経営の視点が必要となります。また、時代のニーズの変化に迅速に対応できる港湾運営体制の構築が重要です。4市にまたがる三河港の一体的・戦略的・機動的な推進体制の検討が必要です。

- 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

## 5. 三河港の将来像

### 5-1 長期構想の基本理念

近年、我が国では、加速する少子高齢化に伴う、人口減少や労働力不足、第4次産業革命の進展、脱炭素社会への移行、頻発化・甚大化する自然災害への対応など、社会情勢は大きく変化しています。また、世界的には2015年の「国連持続可能な開発サミット」の中で2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す開発目標（SDGs）として17の目標が示されました。

このような中、三河港は、自動車産業が集積し、世界屈指の自動車流通港湾としての機能を果たしていると同時に、地域経済の発展に大きく寄与しています。また、広大な水域は美しく、豊かな自然環境を有し、豊富な観光資源や海洋レジャー資源が存在するとともに、内湾であることによる津波への強さや、地域連携港湾BCPの推進も図っています。さらに、日本の中央に位置し、背後へは広域交通網で結ばれ、地理的優位性も有しています。

三河港の将来像においては、このような「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”を目指します。

以上を踏まえ、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』】として設定します。





## 5-2 20～30年後の将来像



### 【物流】新たな国際・国内海上輸送に対応した競争力のあるみなと



日本の中心に位置するといった地理的優位性や港背後の広域交通網、多様な地域産業と併せ、情報通信技術の導入・活用や背後圏の拡大を視野入れ、『新たな国際・国内海上輸送に対応した競争力のあるみなと』を目指します。

### 【産業】地域産業の持続的発展に資するみなと



自動車産業を核にしつつ、次世代産業も新たに創出し、育てていくような『地域産業の持続的発展に資するみなと』を目指します。

### 【人流・交流】人々を海へと誘う魅力あるみなとまち



既存の観光地なども有効に活用しつつ、国内外の多くの訪問客や地域住民をみなとへ継続的に呼び込み、憩いも感じられる滞在空間としての価値も得られるような『人々を海へと誘う魅力あるみなとまち』を目指します。

### 【環境】港湾利用と地域・自然環境が共生・調和するみなと



三河湾の多様な恵みを将来にわたって享受し、再生可能エネルギーの活用による脱炭素化に向けての積極的な推進や循環型社会の形成に貢献する『港湾利用と地域・自然環境が共生・調和するみなと』を目指します。

### 【安全・防災】市民や地域産業の安全・安心を支えるみなと



近年の頻発化・甚大化する自然災害への対応や災害時におけるサプライチェーンを確保する『市民や地域産業の安全・安心を支えるみなと』を目指します。

※各将来像について、SDGs（持続可能な開発目標）の17の目標のうち関連する項目を参考明示

### 5-3 目標と取組戦略

将来像【物流】：新たな国際・国内海上輸送に対応した競争力のあるみなと

#### 目標 1：最新の情報通信技術の導入・活用による物流の高効率化の実現

##### 【取組戦略】

- ・ 完成自動車に対しては、位置情報管理技術、自動運転による自動荷役、自動隊列走行などの革新技術を導入した完成自動車 AI ターミナルの形成及び共同輸送による効率化を図ります。
- ・ コンテナ貨物に対しては、自動離着岸装置、情報通信技術、荷役機械の自動化・遠隔運転、トレーラーの自動運転など、完成自動車と同様、革新技術を導入したコンテナ AI ターミナルを形成します。
- ・ 完成自動車やコンテナ貨物以外においても港湾関連データ基盤の構築・活用などにより、DX（デジタルトランスフォーメーション）を加速させ、更なる物流の効率化・安定化により、三河港の競争力の強化を図ります。





## 将来像【産業】：地域産業の持続的発展に資するみなと

### 目標 3：自動車産業の持続的発展と次世代産業の創出

#### 【取組戦略】

- ・ 三河港は世界屈指の自動車流通港湾であり、背後は自動車産業が基幹産業となっています。今後も持続的に発展していくために、電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車の受入れも見据えた基盤の強化を図ります。
- ・ 臨港道路において自動運転専用レーンの整備を行うなど、CASE（ケース）、MaaS（マース）といった新たな車（移動）サービス提供の推進を支援します。
- ・ 自動車産業を核にしつつ、社会構造の変化に対応すべく、自動車産業以外の地域産業を更に発展させていくため、既存の未利用地の活用や新たな土地の確保により、航空宇宙産業やドローン関連産業などの次世代産業を創出し、育んでいくことを目指します。
- ・ これら産業の生産性や効率性の向上を図るため、埠頭間及び背後広域交通網とのネットワークの形成を推進します。

#### 自動車産業の持続的発展



臨港道路への自動運転専用レーンの整備

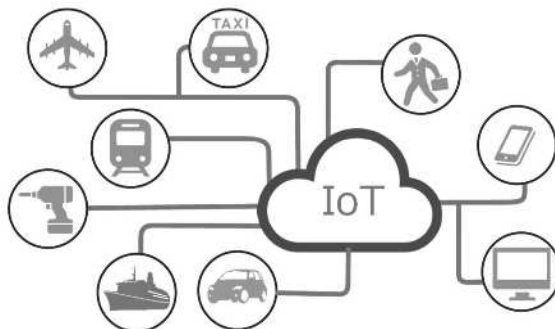


電気自動車・水素自動車の受入基盤強化  
(電気・水素スタンドの普及)



CASE・MaaS等  
新たな移動サービスの提供推進  
(従業員の通勤などへの適用)

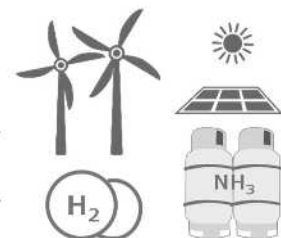
#### 次世代産業の創出



例：IT関連産業



例：航空宇宙産業



例：エネルギー関連産業



例：ドローン関連産業

自動車産業に加えさらなる次世代産業の積極的誘致

将来像【人流・交流】：人々を海へと誘う魅力あるみなとまち

目標 4：豊富な観光資源の活用・連携による交流機会の増大

【取組戦略】

- ・ 港内及び臨海部に点在している、美しく豊富な観光資源・海洋レジャー資源を MaaS などの移動サービスにより有機的に結びつけ、回遊性の向上をもたらすことで、観光地としての魅力及び集客の向上を図ります。
- ・ 国内外のクルーズ船やスーパーヨットの受入機能や体制を強化するとともに、背後圏へのゲートウェイとして、国内外の来訪者が極力寄港地で滞在し、地域住民とも交流することで賑わいのある光景が日常的になることを目指します。これにより、地域経済の活性化を図るとともに、地域をブランド化することにより、三河港の魅力を国内外に発信します。
- ・ 観光情報を一元化し、多言語にも対応した高い水準のサービスを提供します。
- ・ 三河港が地域住民にとっても親近感のある港になるため、アクセスの向上と併せ、港湾緑地（公園）などの親水空間を港全体でバランス良く配置し、港の魅力向上を図ります。
- ・ 三河港の強みである自動車産業などを観光資源（工場見学など）として活かし、港の役割・重要性を次世代に渡り広く理解してもらうための教育資源としても活用します。

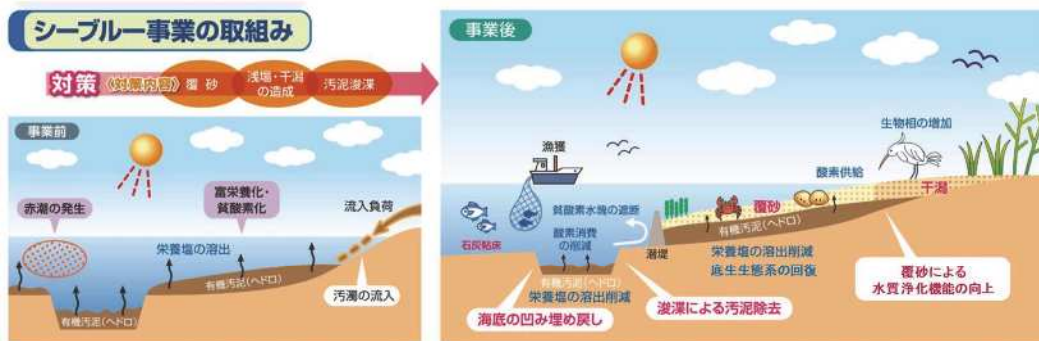


目標 5：かつての豊饒な宝の海を取り戻す

【取組戦略】

- ・ 「貧酸素水塊の発生を拡大させない、抑制する」、「干潟・浅場など生物生息の場への必要な栄養塩供給を維持・改善する」、「六条潟、汐川干潟など三河湾内に存在する貴重な生物生息の場を保全する」といった考え方のもと、干潟・浅場造成を中心とした豊かな海の保全・再生に向けた環境施策を継続的に実施します。
- ・ 将来にわたって人々が海の恵みを楽しむことを理想の姿として、豊富な魚介類がとれる豊饒の海の再生に加えて、多様な海岸線や海域の良好な景観、ごみがなく、良好な水底質環境が保たれた海とのふれあいの場などの拡大を目指します。
- ・ 再生可能エネルギーを活用した海水交換の促進や、AI・ICT技術を活用した海域環境の見える化など、豊かな海の保全・再生に資する新技術の導入を目指します。
- ・ 産官学や住民、NPOなど多様な主体による協働・連携を図り、これらの取り組みを進めていきます。

海域環境の維持・再生・創出を図るための取り組み



深掘跡埋戻し・覆砂、干潟・浅場造成のイメージ（シーブルー事業）



生えてきたアマモ



緩傾斜護岸化による藻場造成



干潟・浅場・藻場のはたらき



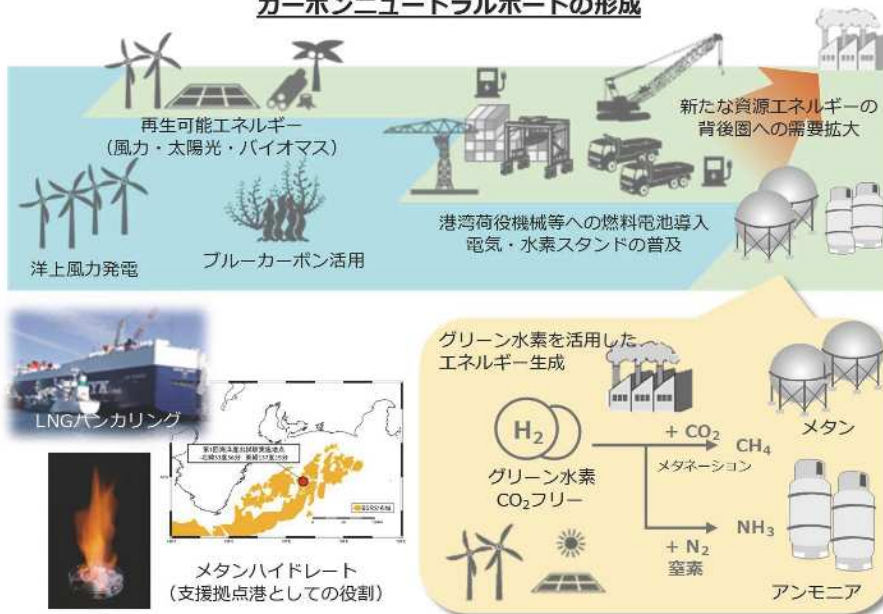
環境学習の場としての三河湾の利用

目標 6：地域の自然・産業を活用した環境にやさしいみなとづくり

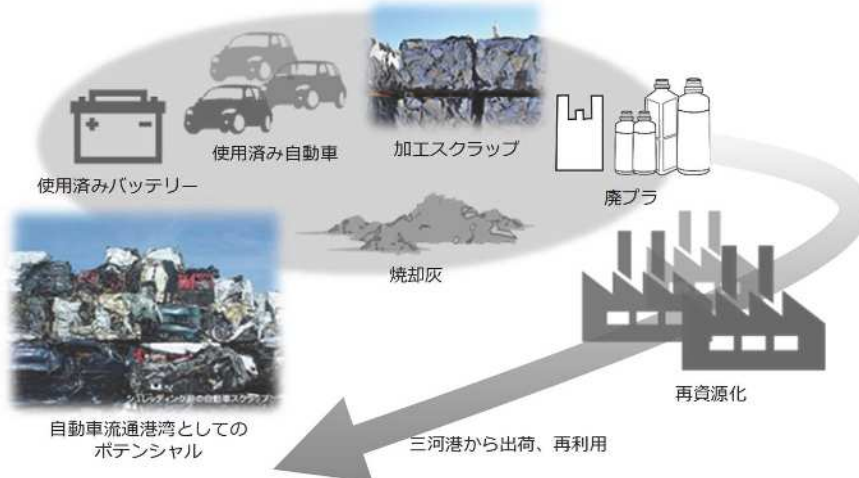
【取組戦略】

- 三河港沿岸部は年間を通じて安定した強い風が吹くことや日射量が多いことなどの地理・地形特性を活かし、引き続き、民間の活力を活かしながら、脱炭素化に向けた風力発電・太陽光発電などの再生可能エネルギーの積極的な導入支援を行います。また、バイオマス発電のさらなる導入やLNG、メタンハイドレートの活用のほか、ブルーカーボンやグリーン水素（※1）、アンモニア（※2）、メタネーション（※3）などを活用した「カーボンニュートラルポート」の実現など、新たな資源エネルギーの受入拠点の形成、及び背後圏への需要拡大を図ります。
- 使用済み自動車やバッテリー、廃プラスチック、焼却灰などの循環資源に対応した静脈物流ネットワークの拠点となる、リサイクルポート（総合静脈物流拠点港）としての役割を果たし、循環型社会の実現に寄与します。

カーボンニュートラルポートの形成



リサイクルポートとしての役割の確立



※1：再生可能エネルギーから水を電気分解して生成させる水素のこと。

※2：水素と空気中から分離した窒素を原料として製造されるもの。

※3：水素と二酸化炭素から天然ガスの主成分であるメタンを合成する技術のこと。

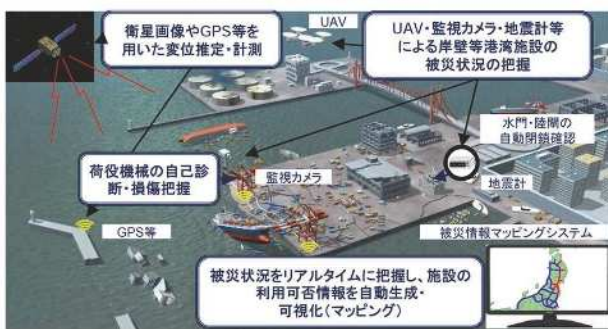
将来像【安全・防災】：市民や地域産業の安全・安心を支えるみなと

目標 7：様々な災害から地域を守る強靱なみなとづくり

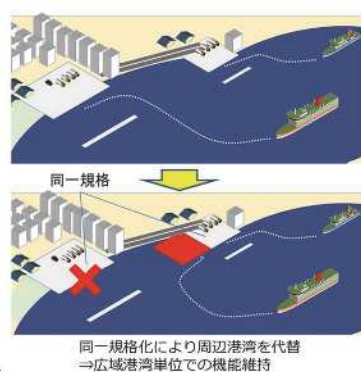
【取組戦略】

- ・ 大規模地震など、突発的な災害にも迅速かつ円滑に緊急物資を輸送できるよう、不足する耐震強化岸壁の整備を進めるとともに、人が近づけない場所での IoT やドローンの活用など、情報通信技術を積極的に導入することで住民の安全・安心の確保や早期の地域復興支援を図ります。
- ・ 来訪者への避難体制の確立、災害の際の就業者や来訪者への事前周知、救助計画の策定や防災訓練の実施など、日頃から関係機関が一体となった、防災対策の取り組みを行います。
- ・ 港背後の災害対策基地との連携による地域防災拠点の形成を図ります。
- ・ 頻発化・激甚化する地震・津波・台風・高潮といったあらゆる自然災害や、気候変動に伴う海面上昇に対し、港が継続的に機能を維持し、物流・生産・生活に損害を与えないよう、防波堤の整備や堤外地などにおける防災対策の強化を図ります。
- ・ 感染症対策として、関係機関が連携した水際対策の強化を図ります。

情報通信技術の導入

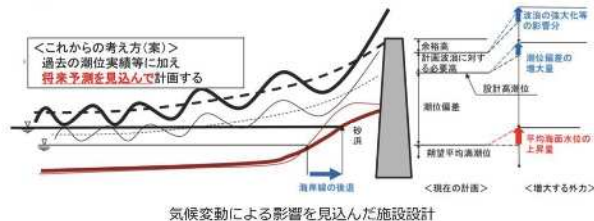
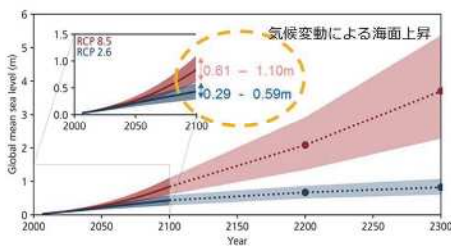


埠頭規格の周辺港との統一化



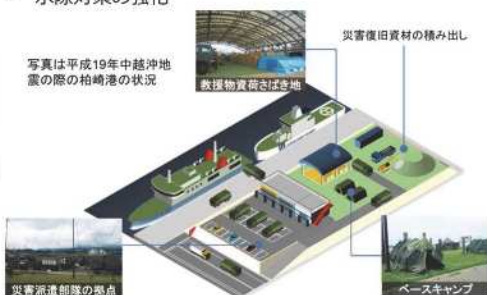
港湾施設の機能強化

- ・ 耐震強化岸壁や防波堤・防潮堤の整備、拡充
- ・ 気候変動による影響への対応（例：海面上昇(100年後に最大1.1m)、潮位偏差の増大 など）



平時からの防災対策の強化

- ・ BCP（事業継続計画）の継続的な見直し
- ・ 地域防災拠点の形成（みなとオアシスの活用）、防災訓練の継続的な実施
- ・ 水際対策の強化



地域防災拠点のイメージ（災害対応型「みなとオアシス」）

エリア減災計画の更なる強化・拡充

- ・ 神野・明海地区以外へのエリア減災計画の拡充
- ・ 計画に基づく早急な施設整備





### 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）の達成に向けた取り組み
- 自然災害の激甚化
- 新型コロナ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

### 三河港で「創造」される新たな価値

- 完成自動車AIターミナル・コンテナAIターミナルの形成
- 背後圏の拡大と農林水産物等の輸出促進
- モーダルシフトの促進と次世代高規格ユニットロードターミナルの形成
- 自動車産業の持続的発展
- 次世代産業の創出と積極的誘致
- 観光資源間の回遊性向上・拡大
- 来訪者と地元住民の交流機会増大に伴う地域経済の活性化
- 豊かな海の保全・再生、人と海とのふれあいの場の拡大
- 新たな資源エネルギーの受入拠点の形成
- 静脈物流ネットワーク拠点の形成
- 様々な災害に備えたハード面・ソフト面での強靱化

新たな国際・国内海上輸送に対応した  
競争力のあるみなと

- ① 最新の情報通信技術の導入・活用による物流の高効率化の実現
- ② 三河港の地理的優位性や地域産業、広域交通網を活かした背後圏の拡大

地域産業の持続的発展に  
資するみなと

- ③ 自動車産業の持続的発展と次世代産業の創出

市民や地域産業の  
安全・安心を支えるみなと

- ⑦ 様々な災害から地域を守る強靱なみなとづくり

「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』

人々を海へと誘う  
魅力あるみなとまち

- ④ 豊富な観光資源の活用・連携による交流機会の増大

港湾利用と地域・自然環境が  
共生・調和するみなと

- ⑤ かつての豊饒な宝の海を取り戻す
- ⑥ 地域の自然・産業を活用した環境にやさしいみなとづくり

## 5-5 空間利用の視点

### 5-5-1 水域利用の視点

水域利用は、「物流」のみならず、広大な港湾区域を活用した「人流・交流」、豊かな自然環境や新たな資源エネルギーを背景とした「環境」、大規模災害時における速やかな緊急物資輸送を想定した「安全・防災」の視点が重要となります。

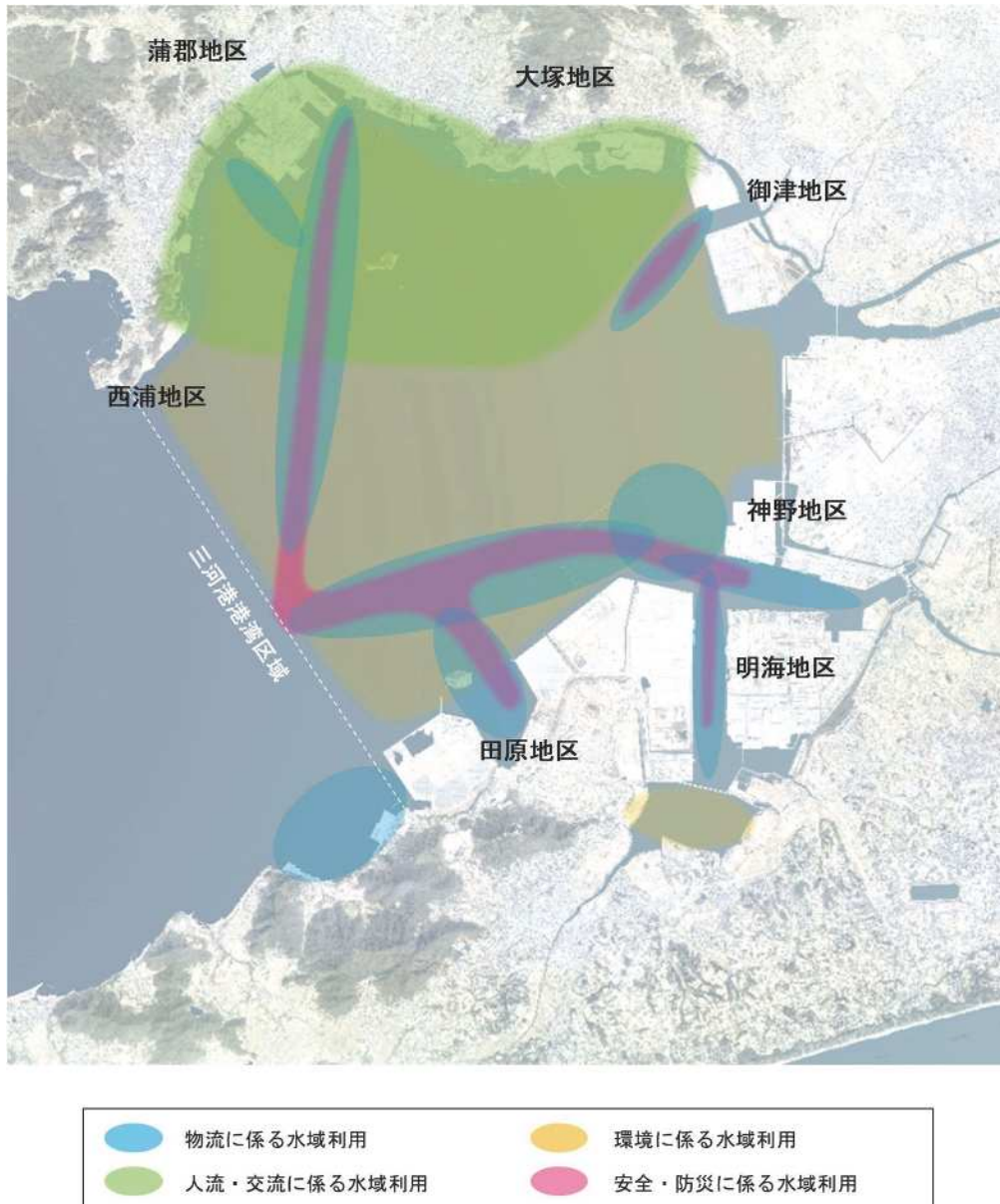


図 水域利用

### 5-5-2 陸域利用の視点

陸域利用は、現在の地区別の機能を維持・拡大することを基本とします。

また、各ふ頭間がネットワークで有機的に結びつくことで輸送の効率化や、広域幹線ネットワークに繋がることで背後圏の拡大が図られ、さらに港湾区域にまたがる 4 市が一体となり、臨海部を拠点に各市が互いに相乗効果を得ることで、地域がより持続的に発展していくといった視点が重要となります。

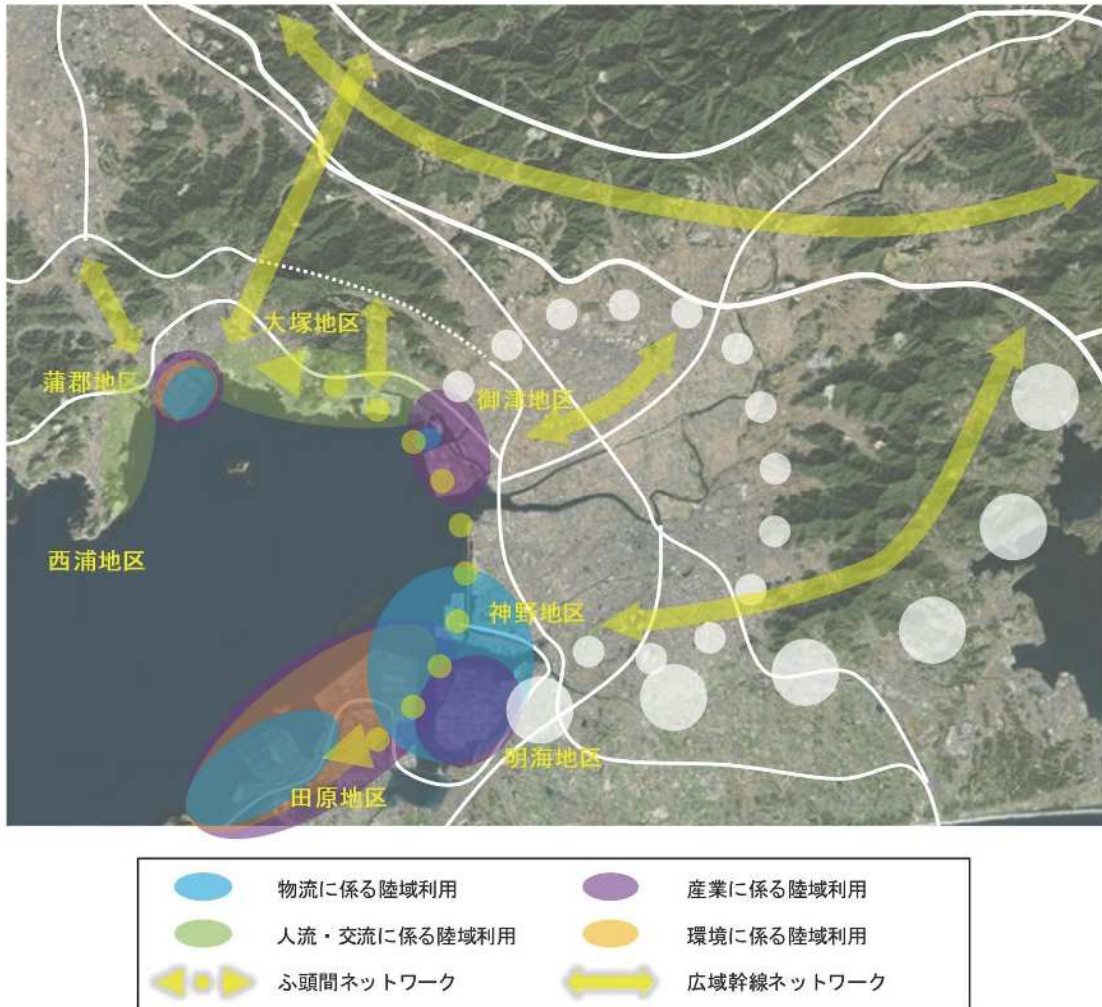


図 陸域利用

### 【三河港の空間利用の方向性】

- 将来像 -  
新たな国際・国内海上輸送に対応した競争力のあるみなと

神野地区・明海地区・田原地区・蒲郡地区及び御津地区は、新たな国際・国内海上輸送に対応した**物流ゾーン**とします。

- 将来像 -  
地域産業の持続的発展に資するみなと

明海地区・田原地区・蒲郡地区及び御津地区は、自動車産業を持続・発展しつつ次世代産業の積極的誘致を図る**産業ゾーン**とします。

- 将来像 -  
人々を海へと誘う魅力あるみなとまち

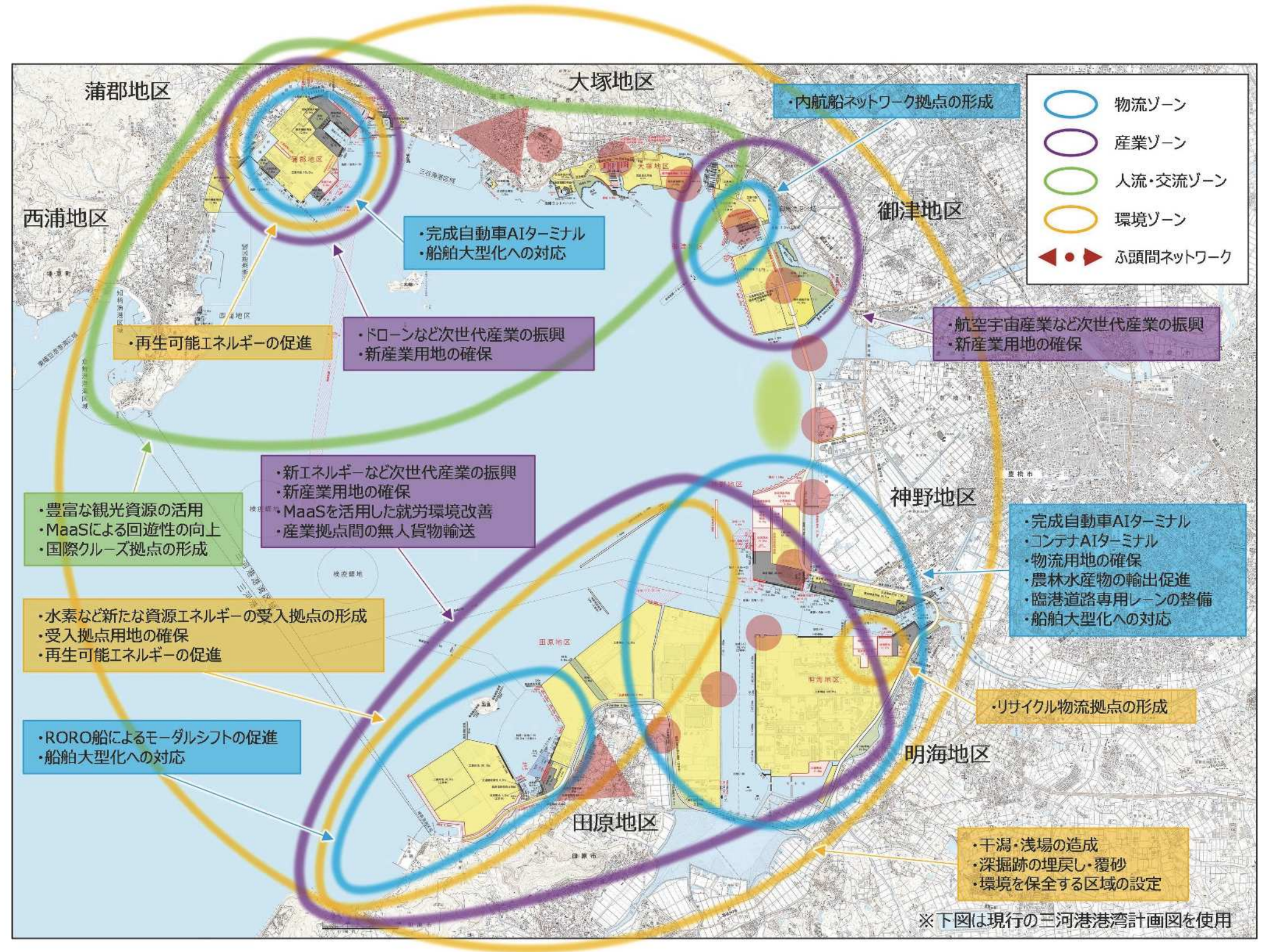
蒲郡地区・大塚地区及び西浦地区は、豊富な観光資源・海洋レジャー資源を活かした**人流・交流ゾーン**とします。

- 将来像 -  
港湾利用と地域・自然環境が共生・調和するみなと

水域部と神野地区・明海地区及び田原地区は、三河港の豊かな海域環境の保全・再生と脱炭素化・循環型社会の形成を見据えた**環境ゾーン**とします。

- 将来像 -  
市民や地域産業の安全・安心を支えるみなと

4つの将来像を確実に実現するため、港全体で**安全・防災**を確保します。



## 6. 長期構想の実現に向けた推進体制

三河港が持続的に発展をしていくためには、より効率的な港湾サービスを提供するための港湾経営の視点が必要となります。また、時代のニーズの変化に迅速に対応できる港湾運営体制の構築が重要です。三河港の長期構想の実現に向けて、4市にまたがる三河港の港湾活動に関わっている様々な主体による一体的・戦略的・機動的な推進体制の検討が必要です。