

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『物流』に関する意見】
・ 三河港を更に利用してもらうために、名古屋港・豊田市・浜松市・静岡県西部との広域物流ネットワークを構築し、臨港道路や高速道路へのアクセス改善を強力に進めていく必要がある。
・ 臨港道路東三河臨海線が整備されることで、製造業と物流の一体的なサプライチェーンとして、新たな物流ネットワークや産業拠点が形成され、利用価値も更に高まることが期待できる。
・ 蒲郡ふ頭－１１ｍ岸壁は、産業、観光の両面において地域経済を力強く支えているが、需要の増加や船舶の大型化により、岸壁延長の不足が課題となっている。
・ ポートセールスをしないと、三河港は取り残されてしまう。アジアの中でも様々な国がポートセールスをしている。田原ふ頭－１０ｍ耐震強化岸壁の令和７年度中の完成を期待している。
・ 陸路、水路、空路を一体的にとらえ、港湾の役割を考えることが重要である。日本及び世界の交易の中で、三河港が今後どのような役割を果たすべきかを港湾計画で打ち出してほしい。
・ いかにして物流に関わるコストや時間を小さくしていくかが、国際競争力を高めるためにも重要である。生産性を高めるといふ観点を盛り込むことにより、将来計画が見えてくるのではないかな。
・ 田原地区の岸壁２バース目の整備について、計画に従って推進することが必要である。
・ 三遠南信自動車道や浜松湖西豊橋道路と絡めて、三河港の整備が三遠南信地域にもたらす影響は大きい。
・ 名豊道路を始め、様々な道路ネットワークが強化されている中で、背後圏の設定や利用港湾の整理が必要であり、企業が三河港を使うためにはどのような施設が必要なのかを考えてほしい。
・ ＲＯＲＯ船のターミナルなどが複数の地区で計画されているが、地区ごとに機能分担や棲み分けが必要である。
・ ＲＯＲＯ船ターミナルの整備により、物流が効率化されるとともに、モーダルシフトに寄与できる。

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『産業』に関する意見】
・土地利用計画の見直しは、立地適正化計画を含めて考えるべきである。港湾だけで考えると土地が不足するため、都市計画も考慮した土地利用を計画する必要がある。
・三河港が魅力的で機能的な港湾であるためには、背後圏にも魅力があり、産業面でも発展していることが必要である。
・今回の計画改訂は、社会情勢の変化に対応しつつ、持続可能な港湾運営を実現するための重要なステップである。加えて、現行の第６次港湾計画の早期完了に向けた事業用地の確保やインフラ整備推進も重要である。
・三河港は、将来的にサーキュラーエコノミーやリサイクル関係の物流を取り扱う可能性が大きい。そういった展望のもと、日本経済全体の中で三河港の役割を整理し、ハード部分の戦略として港湾計画があるべきである。
・長期戦略として、工場誘致、物流誘致、通信情報拠点、学術拠点教育拠点など人口減少を抑える経済発展対策を盛り込む必要がある。
・三河港には、産業副産物を排出する事業者、処理する事業者、運搬する事業者、再利用する事業者がそろっており、サーキュラーエコノミーポートとしてふさわしい港である。港湾を核として、事業者を誘致することによって相乗効果を持たせ、長所に磨きをかけて行くことが港の発展につながる。
・貨物の混在を解消し、貨物が共存していくためにも埠頭用地の拡張が必要である。
・サーキュラーエコノミーポートを目指し、廃棄物を最小限に減らす努力をしながら、将来的な内陸処分用地の不足や南海トラフ地震の災害時のがれきや土砂の処理場として威力を発揮する海面処分用地についても議論を重ねて行く必要がある。

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『人流・交流』に関する意見】
・みなとオアシスの指定を受けている蒲郡市は、クルーズ船が寄港する観光地として有効な空間であり、クルーズ船の乗船・降船時の動線が重要である。
・蒲郡地区においては、学術的な講演会を始めとした様々なイベントの誘致ができるよう、ビジネスホテルなどの宿泊施設の環境整備が必要である。
・良い温泉や良いグルメがあるにも関わらず、三河地域に観光客が集まりにくい。潜在的に隠れた観光資源、特に人的な資源を掘り起こし、情報発信していくことが重要である。
・港湾緑地ならではの魅力を活かし、水域の活用と水上ネットワークとを絡めて取り組むことが重要である。
・人流・交流空間の創出においては、近くに船を停泊するなど水域活用を重視し、公共サイドでコントロールしながら民間活力を最大限取り込むことによって価値の向上につながる。
・東港地区周辺では、蒲郡市が地域活性化のための海辺のまちづくりを検討しており、港を核にした魅力あるまちづくりの推進につながる土地利用計画にする必要がある。
・人流を考えるとときには、二次交通が重要になってくるため、検討が必要である。

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『環境』に関する意見】
・三河港のカーボンニュートラルポート形成においては、港にとどまらず、後背域を含めた地域がトリガーになっていることを認識すべきである。
・従来の三河港港湾計画では、開発の補完機能として環境を考えてきたが、これからの計画においては創造的なアクションプランが必要である。
・環境改善のための作濤や干潟造成の実施に当たっては、シミュレーションやデータ収集などにより基盤固めをした上で、計画に積み上げていく必要がある。
・田原地区にはバイオマス発電、メガソーラー、風力発電があり、豊富な再生可能エネルギー基地として、脱炭素の取組が期待される。
・水産資源の観点港湾計画の中に織り込むことは、これからの日本においては重要な要素になる。
・三河港はアサリを始め豊かな資源を有する海であるので、豊饒な宝の海の回復にしっかり取り組むべきである。

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『安全・防災』に関する意見】
・ 協働防護については、ソフトとハードを連動していくことが重要である。
・ 三河港の臨海部では、多くの方の労働によって賑わい、生産力が生まれていることから、港湾計画の策定に当たっては労働者の防災面・安全面をしっかりと考えていく必要がある。
・ RORO船は、通常時の物流だけでなく、災害時には支援物資の受入に利用することができ、能登半島地震での対応を考えると重要な手段である。
・ 気候変動で日本全体の沿岸部の水位が平均５０ｃｍ弱ほど上昇することが予想されている。堤外地では浸水被害により事業継続に支障が生じることから、協働防護を進めていくことが重要である。
・ 臨港道路東三河臨海線は、災害時には避難路や迂回路として利用するなど、防災面での効果が期待できる。
・ 安全・安心に利用できることが、三河港が今後発展する上で重要になる。

三河港港湾計画検討委員会（第４回委員会・第６回幹事会）における主な意見

【『三河港全体』に関する意見】
・ 三河港は大きな地域機能を持っており、三遠南信地域や伊勢湾という広域の中での機能をしっかりと位置付けていく必要がある。
・ 自動車船とクルーズ船とでは、求められる施設の仕様が異なることに留意して整備を進める必要がある。
・ 将来貨物量の検討においては、具体性を持って検討する必要がある。
・ アメリカを始めとした国際情勢の変化、物価の高騰、最近のエネルギー問題、人手不足など負の側の要素が多い時代に、港湾がどのような影響を受けるのかを考えて計画検討する必要がある。
・ 港湾の運営には、保管事業者、陸運業、埠頭を管理する港湾管理者など様々な主体が絡んでいるが、誰が、何をするのかを明確にし、スピード感を持って対応することが重要である。
・ インセンティブを考えるよりも、新たな航路を開設することが大事である。
・ 世界では大きな戦略の中に港湾を位置付け、投資先や経営方針を考えている。日本においても港湾の経営が重要である。
・ 三河港港湾計画は、ほかのインフラ計画と連携し、複合的、包括的なインフラ計画となることを求めたい。
・ 前回の計画にありながら、まだ実現されていないものについては、実現に向けて着実に進める必要がある。
・ 県のリーダーシップの下、三河港の各地区の民間事業者が三河港の発展に向けて一致団結して共有できる価値観を見だし、港湾経営に参画していく必要がある。
・ 経済のグローバル化などに伴って、現在の港湾には様々な機能が求められる。物流だけではなく、サプライチェーン全体を効率的に、より付加価値を高めることを支援するような機能が求められている。
・ 三河港が、今後も地域の皆様や荷主の皆様に選んでもらえる港になるためには、関係者の意見をできる限り取り入れて、計画に反映して行く必要がある。また、スピード感を持って事業化につなげられる計画にしていける必要がある。
・ 荷主企業などに三河港を使ってもらうためには、県や地域の姿勢が非常に重要である。
・ 港湾計画書の中に三河港の経営方針を明記し、それに沿って経営を進める必要がある。