

三河港港湾計画検討委員会（第1回委員・幹事合同委員会）における主な意見

【『物流』に関する意見】

- ・東三河や三遠南信地域における農産品や木材などの特産品を三河港から出荷できるようにするための仕掛けづくり・仕組みづくりが必要。
- ・主要貨物である自動車の動向及び自動車運搬船の大型化への対応が必要。
- ・浜松三ヶ日・豊橋道路など三河港背後の物流網の大きな変化への対応が必要。
- ・三河港の一番の弱点は交通ネットワークであり、三河港の発展に繋がる実現可能な臨港道路東三河臨海線のルート検討が必要。
- ・三河港の機能強化と浜松三ヶ日・豊橋道路の整備は世界を相手とする原動力になる。
- ・人口減少を見据えた港機能の自働化が必要。
- ・港背後地における冷蔵貯蔵施設の整備による農産品の輸出・移出拠点が必要。
- ・物流貨物が港で停滞しないよう他の輸送手段に繋げるためにも臨港道路の整備は非常に重要。
- ・浜松三ヶ日・豊橋道路などの道路体系をしっかりと後背圏の作り方の中で考えていくことが重要。
- ・AIや自動走行などの新機軸で、自動車産業・自動車技術の港という形のモデル化。
- ・自動車輸送のための自動運転特区や道路改良などのハード支援も含めて物流の効率化に向けた仕掛けが必要。
- ・自動車のより効率的なストック方法を探る必要がある。
- ・貨物鉄道や空港、高速道路へのアクセス至便な立地を活かした三河港の物流体系の構築が必要。
- ・三河港は、西三河・東三河・三遠南信と広い後背圏を持っており、道路整備などによって繋がっていく。
- ・港が価値を上げ、港の機能を果たすためには背後の道路整備が必要。
- ・静穏度の確保と用地不足を同時に解決する必要がある。
- ・ロジスティックの観点から港の背後圏の取り込み及び重要物流道路の再検討が必要。
- ・倉庫があればまだまだ既存貨物を増やせる。
- ・三河港の発展には、各地区を臨港道路で繋げることが重要。
- ・荷主・船社に選ばれるために、北西風が強い状況で船の係留方向など考慮した拠点地区の配置が重要。
- ・航路の拡幅や静穏度の確保などの課題に対して、適切な航行安全対策を取りまとめるとともに、海域利用者などの合意形成を図る必要がある。
- ・港が整備され輸出入貨物が増加すると指定保税地域の拡大が必要になる。
- ・三河港背後の道路網整備と併せて、トラック輸送から海上輸送への転換からフェリーやRORO船の寄港誘致により更なる三河港の発展が考えられる。
- ・自動車産業の将来展開に寄り添うような施策、港づくりが必要。
- ・船舶の航行安全や海上災害対策の観点から、航路や岸壁の水深確保や防波堤などのハード整備、安全確保のためのソフト対策についてしっかり検討してほしい。

【『産業』に関する意見】

- ・ 産業界に三河港に目を向けてもらうための活動が必要。
- ・ 現在未使用の浜町貯木場跡地を埋め立て有効活用し、新たな企業誘致を行い地域の活性化に繋げたい。
- ・ 集積する企業の維持的基盤づくりとして、コンテナを利用する企業誘致の強化が必要。
- ・ 多様な企業を港湾計画・港湾運営にどう結びつけるかが重要。
- ・ 自動車以外の貨物について利用促進する必要がある。
- ・ 田原地区の利用促進には水深10mの耐震強化岸壁が必要。
- ・ 様々なアイデアの中から自動車の次の貨物を見出していく必要がある。
- ・ 新規貨物を取り込むために老朽化した港の再整備が必要。
- ・ 港の活性化のため、未使用の貯木場を埋め立て企業を誘致することが必要。
- ・ 東三河や三遠南信及び中部地域のGRPにとって三河港が果たす生産拠点としての非常に高い価値を港湾計画に反映する観点、物流プラス生産拠点の効率化という観点が必要。
- ・ 港湾計画の中で第三セクターをどのように位置づけ活用していくかという視点が必要。

【『人流・交流』に関する意見】

- ・ 自動車運搬船やクルーズ客船が、風速による入港制限を踏まえて安全に入港できるよう航路の拡幅が必要。
- ・ 蒲郡駅からみなとオアシスがまごおり・竹島周辺にかけてのまちづくり。
- ・ みなとまちづくりの観点から、後背圏を複数のスケールでとらえ、各スケールでのネットワークを検討することが重要。
- ・ 愛知県は将来的には観光産業がものづくりを凌駕する産業になる。
- ・ クルーズ船に地元農産物などの食材を提供するなどの仕掛けが必要。
- ・ 蒲郡をゲートウェイとして、そこでしかない地域のブランド化が重要。
- ・ クルーズ船の入港を増やし、物流と観光が両立できる港を目指して欲しい。
- ・ 自動車運搬船やクルーズ船の大型化に伴い航路の拡幅及び岸壁周辺の浚渫が必要。
- ・ スーパーヨットの誘致には、係留手続きの簡素化など停泊のし易さと絶対的に訪問したくなる魅力が必要。
- ・ オーナーだけではなくクルーが寛げるような対策が必要。

【『環境』に関する意見】

- ・ 用地の確保と水環境との共存が課題。
- ・ 自然豊かな豊橋だから可能となるようなSDGsとしてPRできる環境保全の取り組みを検討したい。
- ・ 未利用地の活用について、CO2削減の観点からバイオマス発電所の検討が重要。
- ・ 三河港内の水質について、環境も大きく変化しているなか、これまで取り組まれてきた環境保全対策で大きな改善が見られない、とまでは一概に言えないため、少し表現を変えた方が良いと思う。

【『安全・防災』に関する意見】

- ・ 駅から近い竹島ふ頭岸壁の耐震化により、災害時の物資配送拠点として貢献したい。
- ・ 国土強靱化の観点から大型船舶の接岸可能な水深10mの耐震強化岸壁の整備が必要。
- ・ BCPの観点から自然災害リスクに対して、南海トラフ地震のみでなく風水害の高潮による災害リスクを検討することが重要。
- ・ 災害による生産拠点への影響度を考慮する必要がある。
- ・ 現状で港に存在する公園などについて、防犯という観点も含めて大きな見直しが必要。
- ・ 岸壁の耐震化など三河港のハード整備による強靱化対策に配慮して欲しい。
- ・ 三河地域は災害に対して非常に意識の高い地域であり、防災への取り組みに関して国の最新情報などを基に全国に先駆けて実践できる港にしたい。

【『三河港全体』に関する意見】

- ・ 豊橋市民にとって港までの距離感が課題。
- ・ 物流と豊かな観光資源・水産資源とのバランスのとれた港湾機能の強化が求められている。
- ・ 三遠南信の県境を越えて、後背圏側からこの港は自分達の港だと思ってもらえる仕組みやプランが重要。
- ・ 荷主・船社に選ばれるみなとづくりは、AIやIoTを活用した物流の効率化だけではないので、他の要因についても早い段階で長く時間をかけて検討する必要がある。
- ・ ポートセールスの主体・方法について検討してもよい。
- ・ 産業と観光（消費）の複合による、港を通じた人間の豊かな生き方の実現が最終目的である。
- ・ 船ではなく、海の上空をドローンで移動する基地など新たな港湾機能を検討したい。
- ・ 三河港にとって市民の港という意識の醸成が必要。
- ・ パブリックコメントで一般市民に港を理解してもらうには、絶対に変わることのない港の歴史、ルーツについて示す必要がある。
- ・ 30年程度先を見据えた長期構想から港湾計画を検討する際、絵に描いた餅にならないように具体的に精緻な理屈づけに基づいて形づくる必要がある。