

三河港港湾計画検討委員会（第4回委員会・第6回幹事会合同）

目次

- 1. 三河港長期構想 1

2025年3月17日
愛知県

1. 三河港長期構想

1-1. 三河港港湾計画検討委員会・幹事会の開催状況等及び社会情勢の変化

2019年度 (令和元年度)
2020年度 (令和2年度)
2021年度 (令和3年度)
2022年度 (令和4年度)
2023年度 (令和5年度)
2024年度 (令和6年度)

委員会・幹事会の開催状況等

・2020年1月28日 第1回 委員会・幹事会合同委員会

・2020年10月29日 第2回幹事会

・2020年12月25日 第2回委員会

・2021年 3月11日 第3回幹事会

・2021年 3月30日 第3回委員会

・2021年 6月29日～ 7月28日
三河港長期構想 (案) パブリックコメント実施

・2021年12月21日 第4 幹事会

・2022年11月15日 第1回
三河港CNP形成協議会

・2023年 3月24日 第2回
三河港CNP形成協議会

・2023年 6月28日 第3回
三河港脱炭素化推進協議会

・2023年12月25日 第4回
三河港脱炭素化推進協議会

・2024年 2月27日 第5回
三河港脱炭素化推進協議会

・2024年 3月18日 三河港脱炭素化推進計画
公表

・2024年3月22日 第5回幹事会

・2025年1月21日 環境アドバイザー会議
との意見交換会

・2025年3月17日 第4回委員会・第6回幹事会合同



社会情勢の変化

・2020年 5月 「循環経済ビジョン2020」(経済産業省)を公表

・2020年10月 内閣総理大臣所信表明において2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言

・2020年12月 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」(経済産業省)の策定
※グリーンイノベーション基金

・2021年 6月 具体化した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」の策定

・2022年12月 「港湾法の一部を改正する法律」の施行
※「港湾脱炭素化推進計画」「港湾脱炭素化推進協議会」制度を創設

・2023年 3月 「観光立国推進基本計画」の閣議決定
※訪日クルーズ旅客、外国クルーズ船の寄港回数、寄港する港湾数の目標設定

・2023年 6月 「経済財政運営と改革の基本方針2023」の閣議決定
※モーダルシフトなど物流GX、物流DX・標準化等による「物流の効率化」

・2023年12月 「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律」の閣議決定
※GX経済移行債の発行等

・2024年 1月 「令和6年能登半島地震」の発生

・2024年 3月 「協働防護」による港湾の気候変動適応
～「港湾における気候変動適応策の実装方針」の公表～

・2024年 3月 三河港脱炭素化推進計画の公表

・2024年 4月 トラック運転者の「改善基準告示」が適用

・2024年 8月 「循環型社会形成推進基本計画」の閣議決定
※「循環経済拠点港湾 (サーキュラーエコノミーポート)」(仮称)の選定
※ブルーインフラの保全・再生・創出、覆砂及び深掘跡の埋戻しによる海域環境の改善

コロナ禍

長期構想 (案) 策定以降の出来事

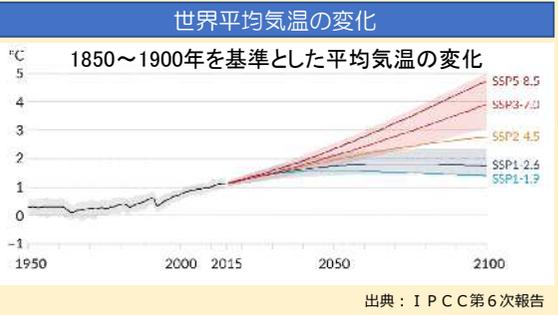
1. 三河港長期構想

1-2.三河港を取り巻く環境の変化及びその対応

■脱炭素に向けた検討について【～2021年（三河港長期構想（案）策定迄）】

背景・必要性

- IPCC（気候変動に関する政府間パネル）第6次報告（2021年8月）で、「温暖化1.5℃のケースでは、世界のCO2排出が2050年代前半にネットゼロに達し、温暖化2℃のケースでは、2070年代前半にネットゼロに達する」と報告された。
- COP26（国連気候変動枠組条約第26回締約国会議）（2021年11月）において、「温暖化を1.5℃に制限するための努力を継続する」、「温暖化を1.5℃に制限するためには、2030年までに世界でCO2排出を45%削減し、今世紀半ば頃には実質ゼロにする必要があることを認める」、「排出削減措置を講じていない石炭火力発電所の低減の努力を加速する」等が合意された。
- 日本は、2020年10月に2050年カーボンニュートラルを目指すことを宣言し、エネルギー・産業部門の構造転換、大胆な投資によるイノベーションの創出といった取組を、大きく加速することが必要であることから、関係省庁と連携した「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定した。



パリ協定に基づく主要国の目標		
	2030年目標 (NDC)	2050年目標
日本	▲46% (2013年基準) ※2021年4月、50%の削減に向け、目標を一つだけ上げて公表	排出実質ゼロ
EU	▲55%以上 (1990年比)	排出実質ゼロ
英国	▲68%以上 (1990年比)	排出実質ゼロ
米国	▲50～52% (2005年比)	排出実質ゼロ
カナダ	▲40～45% (2005年比)	排出実質ゼロ
中国	2030年までに排出量を削減に転じさせる	2060年排出実質ゼロ

2050カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（案）（2021年6月18日策定）

- 2050カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略は、46%の削減、2050年には100%削減を目標とするものである。
- 産業政策・エネルギー政策の両面から、成長が期待される14の重要分野について実行計画を策定し、国として高い目標を掲げ、可能な限り、具体的な見通しを示している。
- これらの目標の実現を目指すため八つの主要な政策ツールを総動員するとされている。

2050年に向けて成長が期待される、14の重点分野を選定。

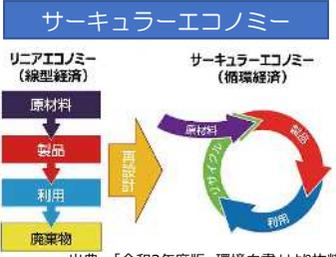
・高い目標を掲げ、技術のフェーズに応じて、実行計画を着実に実施し、国際競争力を強化。・2050年の経済効果は約290兆円、雇用効果は約1,800万人と試算。

<p>洋上風力・太陽光・地熱</p> <ul style="list-style-type: none"> 2040年、3,000～4,500万kWの定形形成以上を達成 2030年、次世代型で14円/kWhを視野(※取組) 	<p>水素・燃料アンモニア</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、2,000万トン程度の輸入(※取組) 東南アジアの5,000億円市場(※取組) 	<p>次世代熱エネルギー</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、既存インフラに合成メタンを90%注入 	<p>原子力</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年、高温ガス炉のカーボンフリー水素製造技術を開発 	<p>自動車・蓄電池</p> <ul style="list-style-type: none"> 2035年、乗用車の新車販売で電動車100% 	<p>半導体・情報通信</p> <ul style="list-style-type: none"> 2040年、半導体・情報通信産業のカーボンニュートラル化 	<p>船舶</p> <ul style="list-style-type: none"> 2028年よりも前倒しでゼロエミッション船の商業運航実現
<p>物流・人流・土木インフラ</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、カーボンニュートラルによる港湾や、建設施工等における脱炭素化を実現 	<p>食料・農林水産業</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、農林水産業における化石燃料起源のCO₂ゼロエミッション化を実現 	<p>航空機</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年以降、電池などのコア技術を、段階的に技術搭載 	<p>カーボンプリサイクル・マテリアル</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、人工光合成プラを製品に組み込み、ゼロカーボンスチールを実現(※取組) 	<p>住宅・建築物・次世代電力マネジメント</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年、新築住宅・建築物の平均でZEH・ZEB(※取組) 	<p>資源循環関連</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年、バイオマスプラスチックを約200万トン導入 	<p>ライフスタイル関連</p> <ul style="list-style-type: none"> 2050年、カーボンニュートラル、かつレジリエントで快適暮らし

出典：「『2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略』（広報資料）（令和3年6月）」より抜粋

カーボンニュートラルに向けた取組事例

- 循環経済（サーキュラーエコノミー）に向けた取組
 - ・循環経済（サーキュラーエコノミー）とは、従来の3Rの取組に加え、資源投入量・消費量を抑えつつ、ストックを有効活用しながら、サービス化等を通じて付加価値を生み出す経済活動であり、資源・製品の価値の最大化、資源消費の最小化、廃棄物の発生抑制等を目指すものである。
- SDGs（17の目標）への取組
 - ・持続可能な世界を実現するための17のゴール・169のターゲットから構成。
 - ・**カーボンニュートラルの取組は、SDGsの目標にも関係している。**
- 国際エネルギー機関（IEA）「2050ネット・ゼロ」ロードマップ（2021年5月）
 - ・IEAは2050年までに世界が排出ネット・ゼロを達成するために必要な400以上の指標を提示。



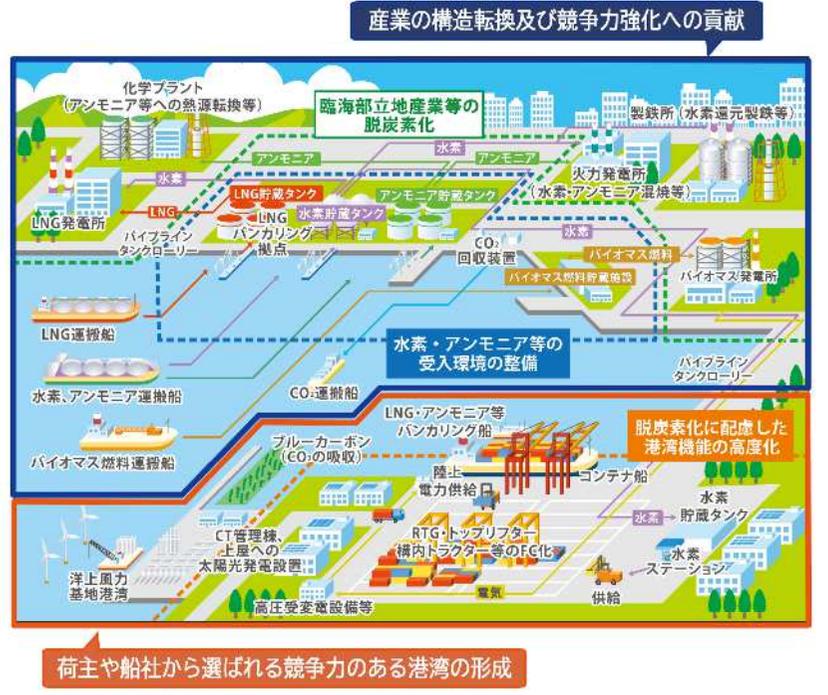
カーボンニュートラルポート（CNP）

- 国土交通省では、「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素・アンモニア等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成を推進。
- 世界的にサプライチェーンの脱炭素化に取り組む荷主が増える中、海陸の結節点である港湾においても、荷主や船社・物流事業者の要請に対応して港湾施設の脱炭素化に取り組み、競争力を強化していくことが必要となっている。
- 令和4年12月改正港湾法が施行され、今後、港湾管理者が官民連携の「港湾脱炭素化推進計画」を作成し、同計画に基づいて、官民の関係者がそれぞれの脱炭素化の取組を進めていくこととなる。（⇒2024年3月「三河港脱炭素化推進計画」公表）

カーボンニュートラルポートの形成と取組

- これに伴い、国土交通省では、「2050年カーボンニュートラル」等の政府目標の下、我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に貢献するため、大きく「**脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化**」、「**水素・アンモニア等の受入環境の整備**」、「**臨海部立地産業等の脱炭素化**」の3項目で形成されている。
- 「**脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化**」では、陸上電力供給やLNG・アンモニア等バンキング船、荷役機械等のFC化、太陽光発電設置等といった取組がある。
- 「**水素・アンモニア等の受入環境の整備**」ではLNG運搬船や水素・アンモニア運搬船、バイオマス燃料運搬船などの受入設備の整備といった取組がある。
- 「**臨海部立地産業等の脱炭素化**」ではLNG発電所（水素混焼）や化学プラント、火力発電所（アンモニア混焼等）などの建設といった取組がある。
- これらの取組を行うことで国際物流や産業の拠点である港湾において、温室効果ガスの排出ゼロを目指す。

カーボンニュートラルポートの形成イメージ



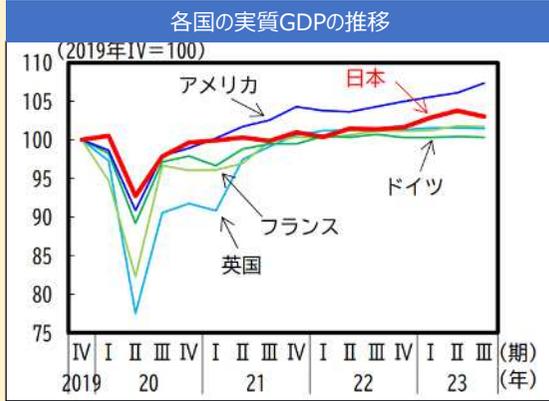
1. 三河港長期構想

1-2.三河港を取り巻く環境の変化及びその対応

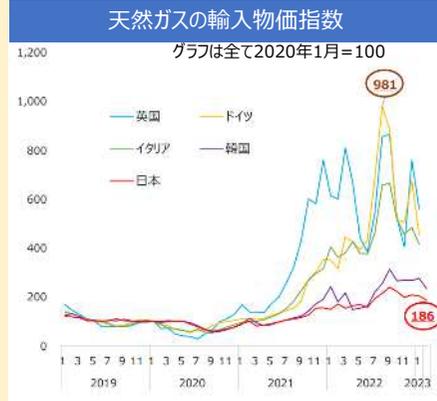
■ 港湾を取り巻く環境の変化【2021年～（三河港長期構想（案）策定以降）】

背景・必要性

- 新型コロナウイルスの感染拡大の影響は、2020年に世界規模での景気後退を経験した。その後の急速な世界経済の回復や財政措置が進む中で、生じる多くの歪みが国際関係の変化や紛争などの要因となっている。そのような中で、サプライチェーンに関連した多くの課題が生じている。
- また、気候変動に対する脱炭素化の動きについても、単にエネルギー転換ではなく、エネルギー・資源の循環経済への移行、企業経営を含めたサプライチェーンの強靱化などCO2の排出量の削減と産業競争力の強化・経済成長が進められている。



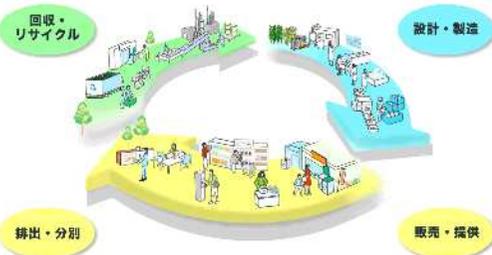
出典：内閣府「2023年度日本経済レポート―コロナ禍を乗り越え、経済の新たなステージへ（令和6年2月）」より抜粋



出典：資源エネルギー庁「エネルギー白書2023について（令和5年6月）」より抜粋

プラスチックに係る資源循環の促進等に関する法律

- 海洋プラスチックごみ問題、気候変動問題、諸外国の廃棄物輸入規制強化への対応を契機として、国内におけるプラスチックの資源循環を一層促進する重要性が高まっている。
- 資源循環の高度化に向けた環境整備・循環経済への移行を目的とする。
- 多様な物品に使用されているプラスチックに関し、使用製品の設計から廃棄物処理までの包括的に資源循環体制を強化。



出典：環境省HP「プラスチックに係る循環資源の促進等に関する法律」の啓発普及ページ プラスチック資源循環より抜粋

脱炭素化成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律

- 世界規模でグリーン・トランスフォーメーション（以下、GX※）実現に向けた投資競争が加速する中で、GX実行会議で取りまとめられた「GX実現に向けた基本方針」に基づき、産業競争強化・経済成長を同時に実現することを目的とする。
- 今後10年間で150兆円を超える官民のGX投資等を法定
 - (1) GX推進戦略の策定・実行
 - (2) GX経済移行債の発行：政府によるGX経済移行債の発行
 - (3) 成長志向型カーボンプライシングの導入
 - (4) GX推進機構の設立
 - (5) 進捗評価と必要な見直し

※GXとは、化石燃料をできるだけ使わず、クリーンなエネルギーを活用していくための変革やその実現に向けた活動。地球温暖化の最大の原因となっている二酸化炭素を始めとする温室効果ガスの排出量を、化石燃料に頼らず、太陽光や水素など自然環境に負荷の少ないエネルギーの活用を進めることで減らし、また、そうした活動を経済成長の機会にするために世の中全体を変革していくという取組。

出展：METI Journal ONLINE HP（2023年1月）より抜粋

出典：経済産業省HP「脱炭素成長型経済構造への円滑な移行の推進に関する法律案【GX推進法】の概要（2023年2月）」より抜粋

■ 三河港の持続可能な成長及び強い経済構造の確立に向けた方向性の再確認

カーボンニュートラルポート形成への対応

- 国内の産業や港湾の競争力強化や脱炭素社会の実現に貢献するため、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート（CNP）の形成が推進されている。2022年12月、脱炭素化の推進等を図るため港湾法も改正され、港湾脱炭素化推進計画に基づいて取組を進めていく。
 - 2024年2月に水素社会推進法案が閣議決定された。愛知県においても、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議が2022年2月に設立され、水素やアンモニア社会の早期実現のために必要な取組が進められている。
- 出典：国土交通省「港湾脱炭素化推進計画作成について（令和5年3月）」、経済産業省「水素社会推進法案の概要（2024年2月）」、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議HPより抜粋

DX等の推進への対応

- 2015年頃より進んでいたデジタル技術の進展が加速、経済社会のデジタル化が進む。
 - 国際的な貿易手続きのデジタル化・円滑化の取組が進められている。
 - ロボットやAI等の新興技術は、サプライチェーン効率化や新たな価値創出の可能性。
 - 一方、複雑化するルールや技術面への対応や労働代替だけではなく労働補完的な活用が課題。
- 出典：経済産業省「通商白書2022」より抜粋

世界の貿易構造の変化への対応

- サプライチェーンの寸断など経験し、供給リスクの対策から、海外の調達先の分散、多角化の傾向が進む。
 - 国内企業はASEAN・インドを重視する企業が増加しており、輸送コストの小さい近隣の地域諸国との中間財を中心とした貿易取引が拡大。
 - アジア域内において国際的生産分業、中国、ASEANから欧米への最終財の輸出が増加。
- 出典：経済産業省「通商白書2022」より抜粋

循環経済の推進への対応

- 輸入依存度の高い重要品目に関する国内供給体制の整備や供給相手国の多様化等のサプライチェーン強靱化や、輸出管理投資規制の強化による機微・新興技術の流出防止など、経済安全保障要請は極めて大きいエネルギー安定供給の観点からも、国内資源開発を含む上流資源開発が求められる。
- 出典：経済産業省「通商白書2022」より抜粋

2024年問題の解決に向けた対応

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、年間960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用される。
- 2024年問題の解決に向けた取組として「モーダルシフト」があり、「令和6年度港湾局関係予算概算要求概要（令和5年8月国土交通省）」にも、2024年問題の対応としてモーダルシフト等に対応するための内航フェリー・RORO船ターミナルの機能強化として、船舶大型化等に対応した港湾整備や、情報通信技術により荷役効率化等を図る「次世代高規格ユニットロードターミナル」の形成に向けた取組を推進すると記載されている。
- 国土交通省では「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律（物流総合効率化法）」による支援を行っており、同法による計画の認定（または認定の取得）を前提とした補助事業、【モーダルシフト等推進事業】も実施している状況である。

労働時間規制等による物流への影響



訪日外国人旅行者への対応

- 令和7年に訪日クルーズ旅客をコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることを目指した取組を推進する。
 - 地方誘客を進めるため外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組む。
- 出典：観光庁「観光立国推進基本計画」（令和5年3月31日閣議決定）より抜粋

1-2.三河港を取り巻く環境の変化及びその対応

■令和6年能登半島地震の被害状況

地震の詳細

- 発生日時：2024年1月1日16時10分
- 震源及び規模
場所：石川県能登地方
規模：マグニチュード7.6（暫定値）
震源の深さ：16 km（暫定値）
被害状況：人的被害は石川県内で1,700人を超える甚大な被害

種別	人的被害				物的被害				被害総額	
	死者	行方不明者	負傷者	合計	全壊	半壊	一部被害	合計	金額	世帯数
能登半島	2	4	1	7	45	34	59	138	18,061	24,045
富山県	2	2	4	8	47	36	58	141	21,341	29,436
石川県	58	26	2	86	816	1,214	1,229	3,359	17,920	102,495
その他					6	6	9	21	915	321
合計	62	32	7	101	914	1,316	1,355	3,695	38,242	127,296

※富山県の公表情報において住家被害の「未分類」と記載されている情報は反映していない
※石川県の公表情報において非住家被害の「軽微中」と記載されている情報は反映していない

- 津波
津波警報：
16時12分 山形県から兵庫県北部までの津波予報区に津波警報
16時22分 石川県能登の津波警報を大津波警報へ切替
津波被害情報：
石川県珠洲市、能登町及び志賀町で合計約190haの浸水が確認 浸水深は約4m。

出典：総務省消防庁「令和6年能登半島地震による被害及び消防機関等の対応状況（第116報）（令和6年12月24日）」より抜粋

課題

- 港湾を核とした海上輸送の重要性が再確認された一方で、陸路の寸断により港湾施設の応急復旧資材の調達が困難となった。
- 港湾の緊急物資等の輸送拠点としての機能を速やか、かつ確実に確保するための体制構築が不可欠である。

令和6年能登半島地震 能登半島 道路の緊急復旧の状況

令和6年8月25日(火)10時00分時点
国土交通省・石川県

- 1/2から幹線道路の緊急復旧に着手。24時間体制を構築し、地元を中心とした各建設業協会や(一社)日本建設業連合会の協力を得、緊急復旧作業を順次実施。
- 治産部では被災箇所が多数確認されているため、自衛隊と連携し、内陸側・海側の両方からLの資材の緊急復旧も進めており、13方面で道路を確保。
- 孤立地区は1/19に実質的に解消。引き続き、水・電力などの要請、自治体の要請を随時受け、緊急復旧を実施。

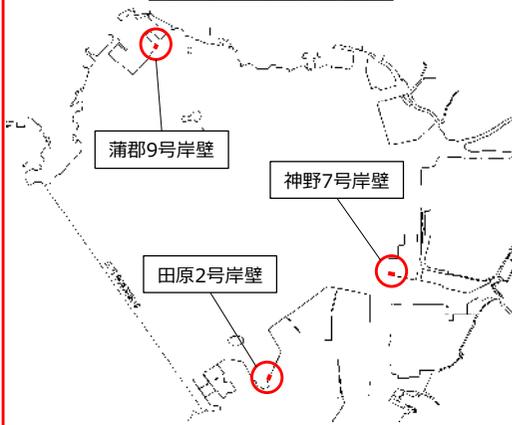


三河港における大規模地震等への対応

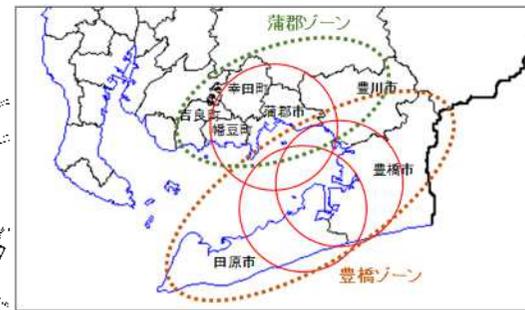
- 三河港は、既定計画で「蒲郡埠頭9号岸壁」、「神野埠頭7号岸壁」、「田原埠頭2号岸壁」を耐震強化岸壁として位置付け。このうち、2か所は整備が完了し、残り1か所（田原埠頭2号岸壁）は令和5年度から整備に着手。
- 大規模地震や津波、台風・高潮など多岐にわたる災害の発生に対し、港湾施設の耐震化などのハード対策に加え、三河港BCPや「協働防護」による港湾の気候変動適応などのソフト対策を組み合わせることにより、迅速かつ円滑な物流の回復を図る。

ゾーン	既定計画			現況			対象市町	備考
	岸壁	水深	延長	岸壁	水深	延長		
蒲郡ゾーン	蒲郡9号	10.0	185	蒲郡9号	10.0	185	蒲郡市、豊川市※1 幸田町、西尾市※2	※1 豊川市の人口は各ゾーンに1/2ずつ配分 ※2 西尾市の内、旧吉良町、旧幡豆町の人口を計上
豊橋ゾーン	神野7号	12.0	260	神野7号	12.0	260	豊橋市、豊川市※1 田原市	
	田原2号	10.0	170	船渡3号	4.5	360		

今回計画耐震強化岸壁位置図

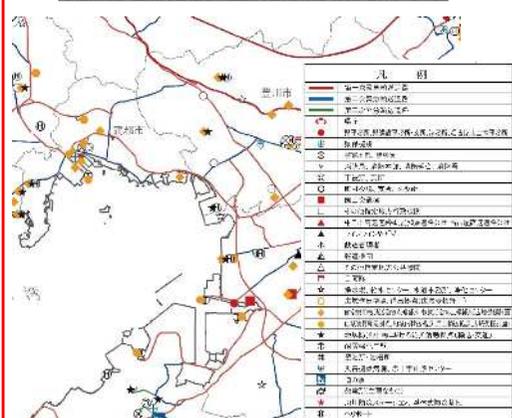


耐震強化岸壁によりカバーされる背後圏



※上図の赤い円は、各耐震強化岸壁を中心とした半径10kmの円で、既定計画ではこの円に概ね含まれる7市町を耐震強化岸壁の背後圏としている。
出典：愛知県「三河港湾計画（平成23年4月）」より抜粋

愛知県地域防災計画：防災拠点と緊急輸送道路

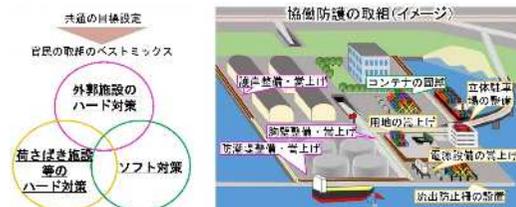


出典：愛知県防災安全局防災部防災危機管理課「愛知県地域防災計画（令和6年修正）」より抜粋

「協働防護」による港湾の気候変動適応



出典：国土交通省HP「【実装方針の公表】（2024年3月14日）
○「協働防護」による港湾における気候変動適応



出典：国土交通省 報道発表資料「港湾法等の一部を改正する法律案」を閣議決定
～能登半島地震で顕在化した課題や海面上昇等に対応～

1. 三河港長期構想

1-3. 三河港長期構想の概要

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。

三河港長期構想について

三河港の港湾計画は2011年に改訂しましたが、改訂から10年以上が経過し、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、新型コロナウイルス感染症の蔓延など、**国内外の港湾を取り巻く社会経済環境が大きく変化**しています。

今回、このような社会経済情勢の変化や今後の動きに対応し、三河港が「強み」を活かしてこれからも地域の人の暮らしを支えていくことができるよう、**おおむね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」として取りまとめました。**

三河港の課題

物流

- 完成自動車の需要に対応したモータープールの確保
- 貨物の混在解消に向けたふ頭の再編・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
- 船舶の航行や荷役作業の安全性を阻害する冬季風浪への対応
- 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
- **トラックドライバー不足、物流の2024年問題及び燃料価格等の物価高騰を背景とした新たな内航定期航路開設に向けた対応**

産業

- 次世代自動車産業に対応した基盤強化
- 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
- **サーキュラーエコノミーへの転換を見据えた対応**

人流・交流

- みなとへの市民の更なる誘導や観光資源・施設間の回遊性の確保による魅力向上
- 人々が豊かさを楽しむことが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
- 大型クルーズ船・大型プレジャーボートの誘致及び受け入れ機能・体制の強化

環境

- 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ための支援
- **2050カーボンニュートラルへの対応**

安全・防災

- 大規模地震に対する港湾機能の強化
- 高潮対策などの自然災害に対する港湾機能維持への対応
- 感染症拡大時における水際対策の強化

港湾運営

- **戦略的な港湾経営**
- 主導的な役割を果たす港湾運営体制の構築

三河港長期構想の基本理念



三河港の五つの将来像と七つの目標



