

三 河 港 長 期 構 想 (案)

2025 年○月

愛 知 県

目 次

はじめに

1. 長期構想について	1
1-1 長期構想とは	1
1-2 長期構想検討の経緯	1
2. 三河港の歴史	3
3. 三河港の現況	6
3-1 三河港の位置及び地区別特性	6
3-2 三河港の取扱貨物量	8
3-3 完成自動車の取扱い	9
3-4 観光・レクリエーション	11
3-5 海域環境	12
3-6 カーボンニュートラルとリサイクルポート	14
3-7 背後圏の人口・産業	15
3-8 広域交通網	17
3-9 近隣他港との広域的な連携	18
4. 三河港の強みと課題	21
4-1 三河港の強み	21
4-2 三河港の課題	22
5. 三河港の将来像	27
5-1 長期構想の基本理念	27
5-2 おおむね 30 年後の将来像	28
5-3 目標と取組戦略	29
5-4 三河港の将来像	36
5-5 空間利用の視点	38
5-6 空間利用ゾーニング	40
6. 長期構想の実現に向けた推進体制	41

はじめに

三河港は、日本の中央に位置する地理的優位性、愛知県の知多半島と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年に重要港湾に指定されてからは、更に港が地域の発展に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施設などがあり、人々の人流・交流拠点として賑わいをみせているほか、六条潟を始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、様々な取組も行われています。

一方、三河港の港湾計画は2011年に改訂しましたが、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など、国内外の港湾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。

2020年には内閣総理大臣が所信表明演説において2050年までにカーボンニュートラルを目指すことを宣言しました。また、2022年に「港湾法の一部を改正する法律案」が閣議決定され、その中の脱炭素化の取組を推進するための枠組みとして、「港湾脱炭素化推進計画」、「港湾脱炭素化推進協議会」制度を創設といった内容を受けて、三河港においても2024年3月に「三河港港湾脱炭素化推進計画」を策定しました。

2018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、物流の更なる機能強化を図るための取り組むべき方向性を示し、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。

2023年には中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議による「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」が策定され、経済性や供給安定性、安全性を勘案し、それぞれの活用分野や地域に最適となる水素やアンモニアのサプライチェーンを構築するための方向性などを示しています。

他方、2019年に発生した新型コロナウイルスの世界的規模での感染拡大は、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が必要不可欠となりました。

今回、このような社会経済情勢の動向、変化に対応し、三河港の強みや課題、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、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。

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

長期構想は、「三河港港湾計画検討委員会」において、計4回の委員会を開催し、検討しました。

委員名簿

2025年3月17日時点

氏 名	所属・職名	
須野原 豊	一般社団法人ウォーターフロント協会 会長	委員長
戸田 敏行	愛知大学 教授	副委員長
大串 葉子	同志社大学大学院 教授	委員
加藤 茂	豊橋技術科学大学 教授	委員
北野 利一	名古屋工業大学 教授	委員
秀島 栄三	名古屋工業大学大学院 教授	委員
柳原 光芳	名古屋大学大学院 教授	委員
吉村 晶子	名城大学 教授	委員
鈴木 朋幸	公益社団法人伊勢湾海難防止協会 専務理事	委員
神野 吾郎	豊橋商工会議所 会頭	委員
小野 喜明	豊川商工会議所 会頭	委員
小澤 素生	蒲郡商工会議所 会頭	委員
高崎 雄三	田原市商工会 会長	委員
中野 祐介	三遠南信地域連携ビジョン推進会議 会長【浜松市長】	委員
加藤 誠	名古屋税関 総務部長	委員
三島 理	中部地方整備局 港湾空港部長	委員
岡田 英雄	中部運輸局 交通政策部長	委員
千田 亨	名古屋海上保安部長	委員
加賀谷 俊和	国土交通省港湾局計画課 港湾計画審査官	オブザーバー
長坂 尚登	豊橋市長	委員
竹本 幸夫	豊川市長	委員
鈴木 寿明	蒲郡市長	委員
山下 政良	田原市長	委員
長坂 尚登	東三河広域連合 広域連合長	委員
宮川 俊行	東三河総局長	オブザーバー
武田 祥延	環境局長	オブザーバー
坂田 一 亮	企業庁長	オブザーバー

検討の経緯

2020 年 1 月 28 日	第 1 回委員会（第 1 回幹事会との合同委員会） ・ 三河港の現状及び課題 ・ 三河港の将来像に向けて
2020 年 10 月 29 日	第 2 回幹事会 ・ 三河港に求められている機能 ・ 三河港の将来の役割
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 11 日	第 3 回幹事会 ・ 三河港の将来像
2021 年 3 月 30 日	第 3 回委員会 ・ 三河港の将来像
2021 年 6 月 29 日～7 月 28 日	パブリックコメント ・ 三河港長期構想（案）について
2021 年 12 月 21 日	第 4 回幹事会 ・ 港湾計画の方向性 ・ 計画改訂の検討に向けて
2024 年 3 月 22 日	第 5 回幹事会 ・ 計画フレームの検討 ・ 計画改訂に向けた検討
2025 年 3 月 17 日	第 4 回委員会（第 6 回幹事会との合同） ・ 三河港長期構想について ・ 三河港港湾計画（検討案）について
2025 年〇月〇日	三河港長期構想 公表

2. 三河港の歴史

三河港の礎

東三河地域には、古くは蒲郡、三谷、豊橋（吉田湊）、田原の四つの港があり、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かまがたに波除堤を築き、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。

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、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。豊橋港においては、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。



木材で活況の竹島(蒲郡)埠頭



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貨物への対応

昭和 37 年に西浦、蒲郡、豊橋、田原の 4 港を統一し、名称を「三河港」と改めました。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い、港湾整備を進めてきました。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、31 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機能しています。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 6.5 便の外内貿定期コンテナ航路が就航しています。



モータープール（神野地区）



豊橋コンテナターミナル（神野地区）

人々に親しまれる賑わい空間の形成

三河港には観光地である竹島や三河大島が存在するほか、海洋レジャー資源や観光・商業施設も多数存在します。中でも蒲郡地域には、海洋レクリエーションが盛んで、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、古より漁業と共生した港であり、港内には四つの漁港が存在します。漁港の沿岸域ではアサリなどの採貝やワカメ養殖が、また、三河港の中央部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、全国有数のアサリ稚貝の発生場所であり、漁獲量日本一である本県のアサリ漁業を支える貴重な干潟です。

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多くの干潟・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。そこで、かつての海域環境を取り戻すため、現在、干潟・浅場の造成や底質の改良に取り組んでいます。



アサリの採貝



漁業による海域利用

災害に強い港づくり

三河港周辺では、古くから台風・地震などの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ハード対策を進めてきました。また、平成 27 年には大規模災害等に対応できるよう、「三河港 BCP（事業継続計画）」を策定し、毎年、訓練やワークショップを行うなど、ソフト対策についても平行して進めています。



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



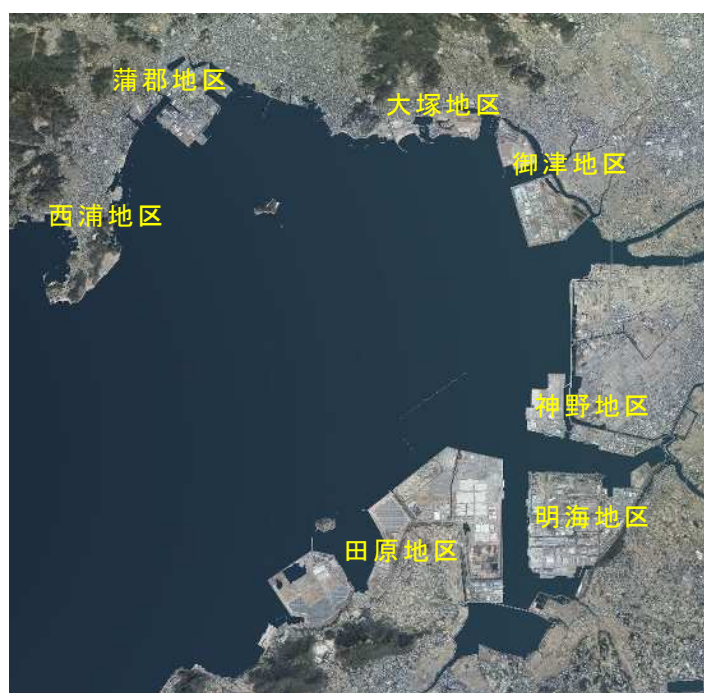
3. 三河港の現況

3-1 三河港の位置及び地区別特性

三河港は日本の中央に位置し、知多半島と渥美半島に囲まれた三河湾の東側に位置します。また、中部経済圏の一部に属しているとともに、首都圏や近畿圏と至近距離にあり、地理的にも優位な位置にあります。

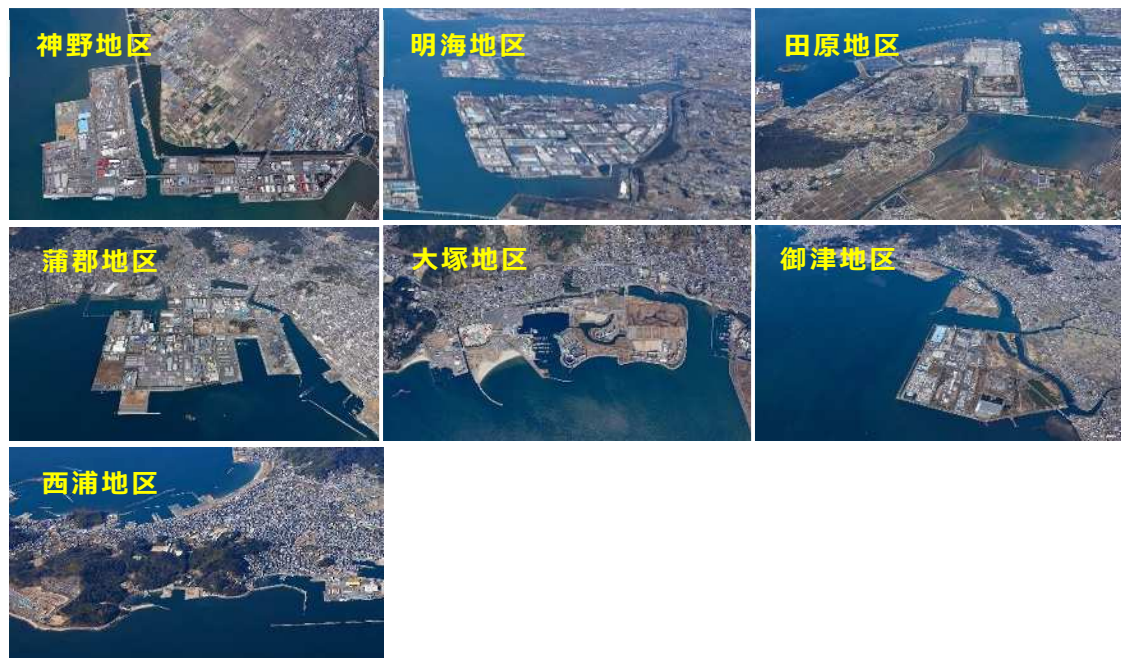


三河港の位置



三河港の地区別の位置

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。



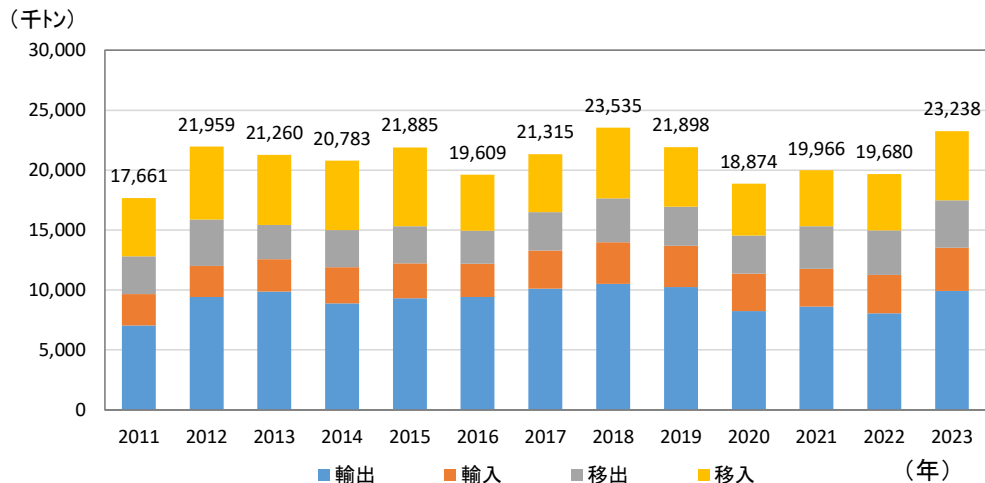
三河港の地区別特性

地 区	特 性
神野地区	・ 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。 ・ 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 6.5 便の外内貿定期コンテナ船が就航しています。 ・ 北側にはアサリ稚貝の重要な発生地である六条潟があります。
明海地区	・ 面積 659ha の広大な土地を有し、三河港臨海工業地帯の中核をなす明海地区産業基地を有しています。 ・ 元々は木材住宅産業基地でしたが、現在は海外自動車メーカーが立地し、完成自動車の輸入基地として機能しています。
田原地区	・ 三河港の中で大規模な生産ゾーンとして位置付けられ、主に国内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。 ・ 2000 年以降、多くの太陽光発電施設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。
蒲郡地区	・ 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。 ・ 2023 年 8 月に「蒲郡バイオマス発電所」が稼働しています。 ・ 近年ではクルーズ船が入港しています。
大塚地区	・ 海洋型複合リゾート施設である「ラグーナテンボス」、愛知県の公共ハーバーである「豊田自動織機 海陽ヨットハーバー」、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。
御津地区	・ 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、現在製造業を始めとした 51 社の企業が立地する生産・物流拠点として重要な役割を担っています。
西浦地区	・ 主に小型船だまりとして利用されています。

3-2 三河港の取扱貨物量

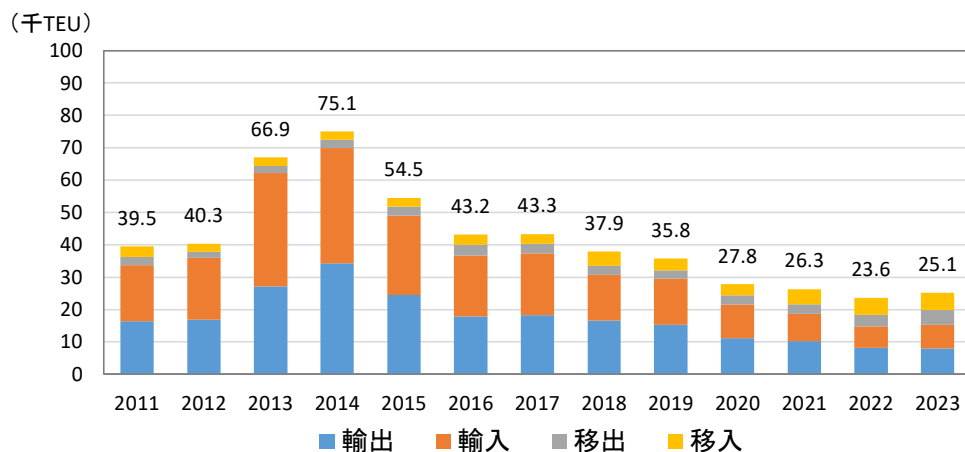
三河港の2023年の貨物量は23,238千トンであり、新型コロナウイルス感染症の影響で2019年から減少しているものの、2019年まではほぼ横ばい傾向で推移しています。品目別にみると、輸出は圧倒的に完成自動車の割合が高く、全体の93%を占め、輸入も完成自動車が65%を占めています。移出は完成自動車が65%を占め、その他、鉄鋼や鋼材などの取扱いが多くなっており、移入は完成自動車が38%、鉄鋼が18%を占めています。

コンテナ貨物は神野地区の三河港コンテナターミナルを拠点に取扱われており、現在は外貿定期航路が週4便、内航定期航路も週3.5便就航しています。その取扱個数は、2013年から2014年のロシア航路の就航時期に一時的に増加した。2022年までは、新型コロナウイルス感染症の影響で減少していましたが、2023年若干回復しました。近年は3万TEU程度で推移しており、品目別にみると、輸出は自動車部品が多く、輸入は化学工業品、製造食品、化学薬品、産業機械が多く取扱われています。



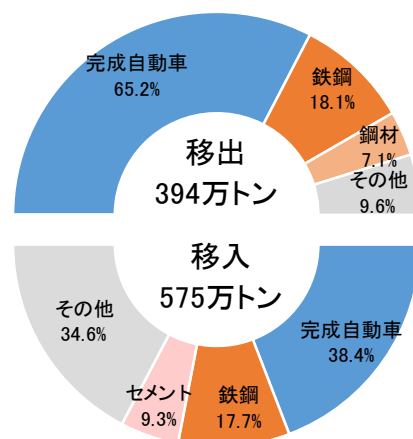
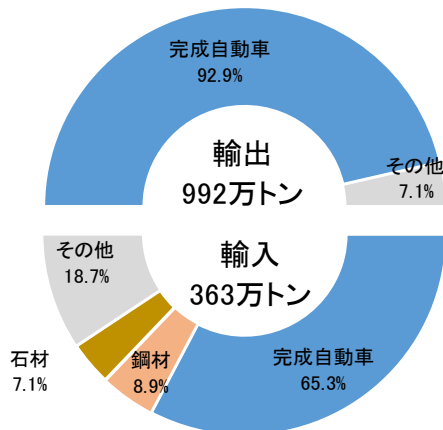
出典：三河港要覧を基に作成

三河港取扱貨物量の推移



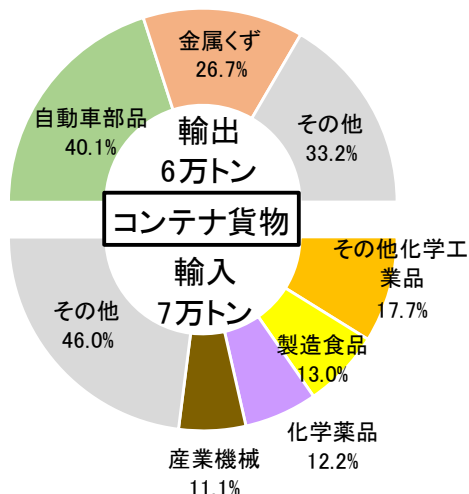
出典：三河港要覧を基に作成

三河港コンテナ取扱個数の推移

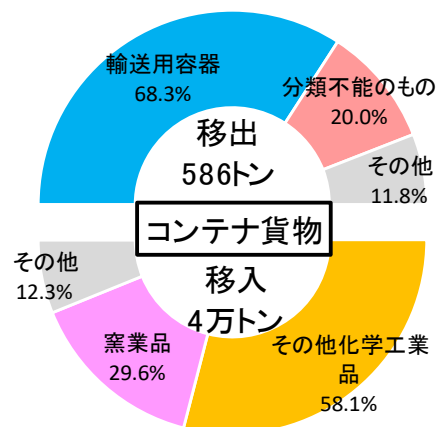


出典：三河港要覧を基に作成

三河港取扱貨物の品目別シェア（2023 年）



※その他（輸出）：金属製品、糸及び紡績半製品など



出典：三河港港湾統計年報を基に作成

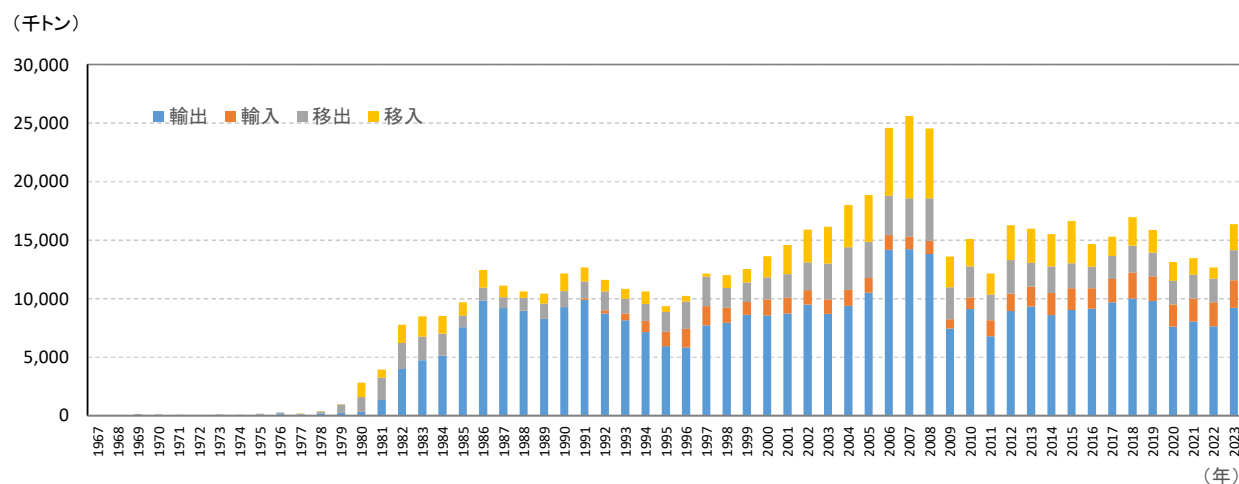
三河港コンテナ貨物の品目別シェア（2023 年）

3-3 完成自動車の取扱い

三河港における完成自動車の輸出は 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ました。その後、取扱量は年々増加し続け、近年は横ばいながらも安定的に推移しています。特に輸入については、相次いで海外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、31 年連続で日本一となっており、その全国シェア（台数）は 55%（2022 年）を占めています。



モータープール（明海地区）



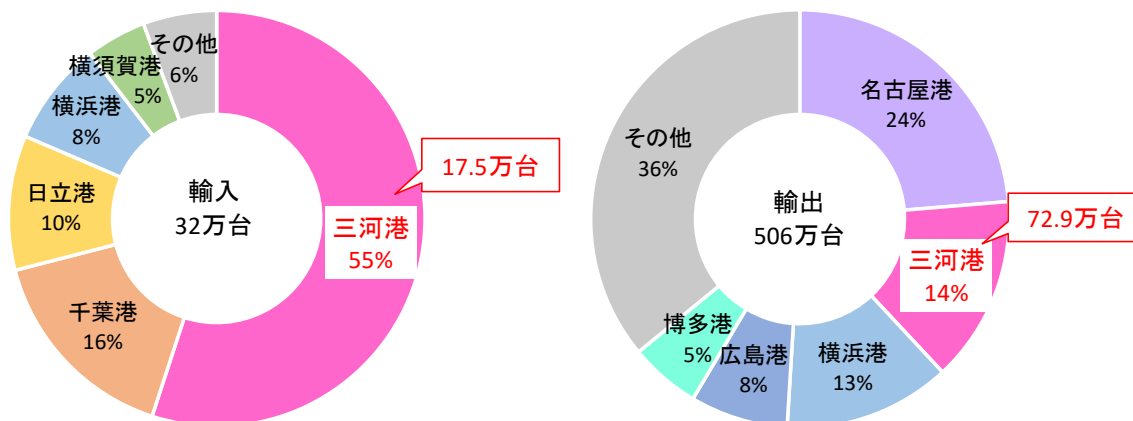
出典：愛知県資料を基に作成

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（2022 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	749,714	1	名古屋港	3,386,908
2	千葉港	261,511	2	三河港	2,389,230
3	日立港	248,223	3	横浜港	1,412,087
4	横浜港	125,710	4	広島港	1,123,506
5	横須賀港	33,888	5	博多港	941,447
	その他	85,018		その他	3,759,166
	全国計	1,504,064		全国計	13,012,344

出典：三河港振興会 HP を基に作成



出典：三河港振興会 HP を基に作成

全国の港湾別の輸出入自動車取扱台数及びシェア（2022 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、四つの温泉地、また、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豊田自動織機海陽ヨットハーバー、大塚海浜緑地などの海洋レクリエーション施設が存在しています。また、2007 年に生命の海科学館や海濱館マリンハウスなどのある一帯が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」に登録され、地域のイベントが開催されております。さらに 2009 年から大型クルーズ船が入港するなど、賑わいをみせています。



出典：「蒲郡市教育旅行ガイドブック」（2016年、蒲郡市）を基に作成
主な観光・レクリエーション地



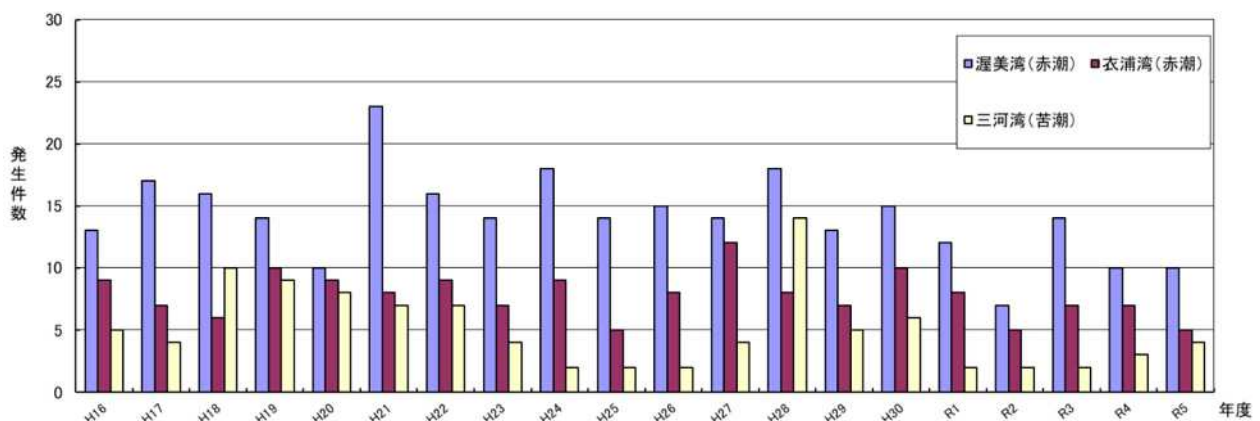
3-5 海域環境

古くから豊かな海の恵みをもたらしてくれる三河湾は、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、埋立て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等から、海域環境が年々悪化してきました。

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・維持がなされておらず、赤潮の発生も見られます。また、その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。底層の貧酸素水塊は風等の影響で浅い海域に湧き上がり苦潮となり、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。

こうした海域環境の悪化に対しては、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、貧酸素水塊や苦潮の発生源の一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。



出典：豊かな海“三河湾”環境再生推進協議会 HP

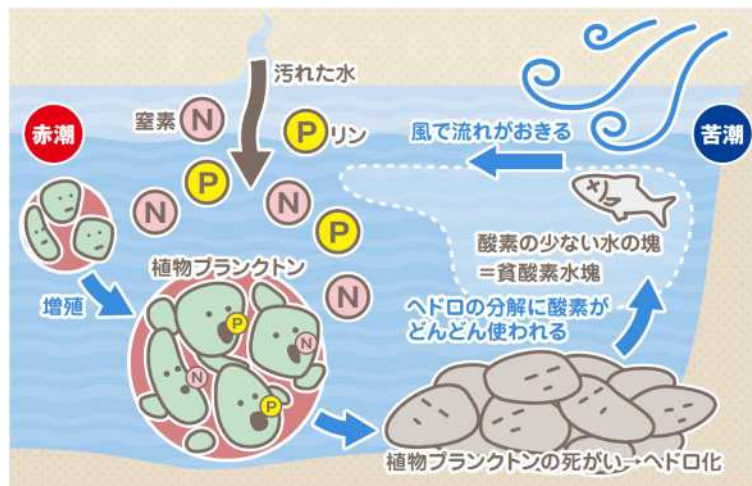
三河湾の赤潮・苦潮発生件数



赤潮の状況（1990年）



写真提供：愛知県水産課（現場）
苦潮の状況（2024年）



出典：「干潟・浅場・藻場のはたらき～三河湾の環境再生に向けて～」(愛知県)
赤潮・苦潮発生仕組み



出典：国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所資料
三河湾における干潟・浅場の喪失



出典：国土交通省中部地方整備局三河港湾事務所資料
三河湾における干潟・浅場の造成

3-6 カーボンニュートラル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、風力発電所や中部地区で最大規模のメガソーラーなど、再生可能エネルギーを活用した施設が多数立地しています。その他、既に3か所のバイオマス発電所が運転を開始しており、2025年以降に田原地区にて新たなバイオマス発電所が3箇所運転開始予定となっています。

また、2023年10月にはグリーンイノベーション基金を活用した浮体式洋上風力発電の実証事業の候補区域として、豊橋市・田原市沖が選定され、2024年7月から2031年3月まで実証事業が行われます。

一方、三河港は周辺に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すべく、2003年にサーキュラーエコノミーの実現を目指したリサイクルポート（総合静脈物流拠点）に指定されています。

また、2022年に「あいちサーキュラーエコノミー推進プラン」が策定され県全体としてサーキュラーエコノミーの形成を目指していきます。



出典：中部地方整備局資料、三河港要覧を基に作成

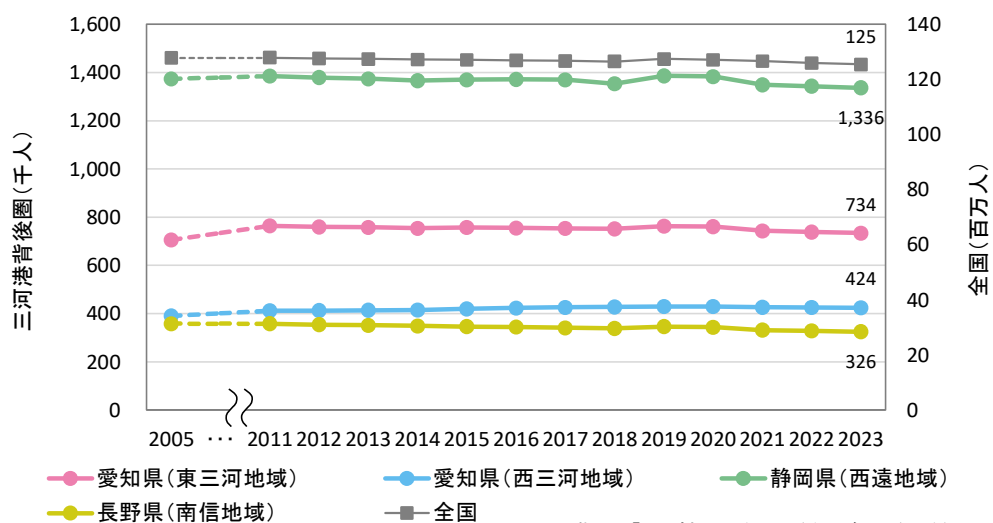
三河港臨海部の自然エネルギーを活用した発電所、静脈物流拠点

3-7 背後圏の人口・産業

三河港の背後圏※人口は 2,821 千人（2023 年）の人口を有し、西遠地域が 47.4%（1,336 千人）、東三河地域が 26.0%（734 千人）、西三河地域が 15.0%（424 千人）、南信地域が 11.5%（326 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。

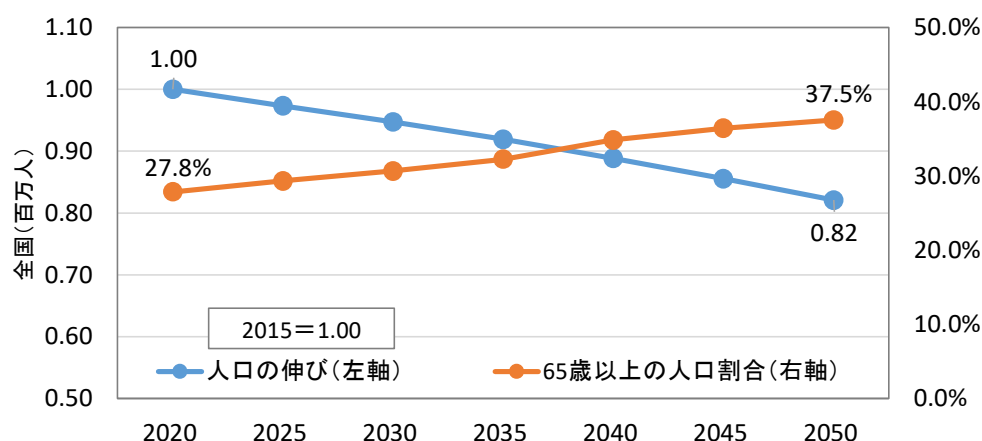


三河港の背後圏



出典：「国勢調査」（総務省）等を基に作成

背後圏における人口の推移



出典：「日本の地域別将来推計人口」

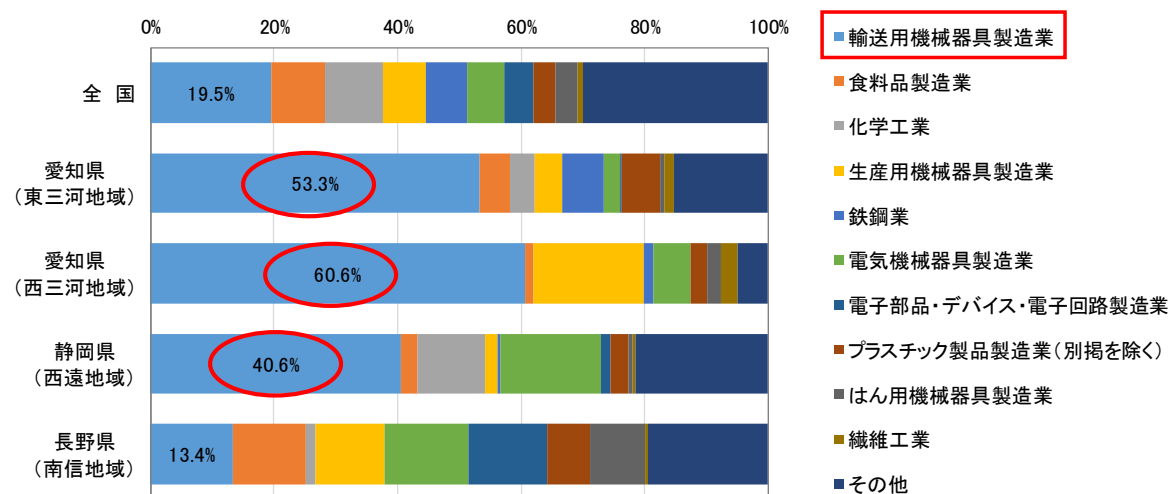
（2023年推計、国立社会保障・人口問題研究所）を基に作成

背後圏における将来の人口及び 65 歳以上の割合

※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）

一方、産業については、三河港の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の割合が非常に高い地域となっています。

また、三河港背後の東三河地域は全国屈指の農産物生産地であり、2022年時点で、田原市は全国2位の農業産出額を誇っています。



注) 業種別の出荷額等が不明な町村は除く。

出典：「2023年経済構造実態調査」(経済産業省) を基に作成

背後圏における業種別製造品出荷額等の割合 (2022年)



モータープール (神野地区)



特産物：キャベツ

全国の市町村別農業産出額ランキング (2022年)

(単位：1,000万円)

順位	都道府県	市町村	農業産出額
1	宮崎	都城市	9,113
2	愛知	田原市	9,004
3	茨城	鉾田市	6,557
4	北海道	別海町	6,253
5	新潟	新潟市	5,348
6	静岡	浜松市	5,220
7	青森	弘前市	5,044
8	千葉	旭市	5,011
9	鹿児島	鹿屋市	4,601
10	鹿児島	曽於市	4,575

出典：「市町村別農業産出額 (推計)」(2022年、農林水産省) を基に作成

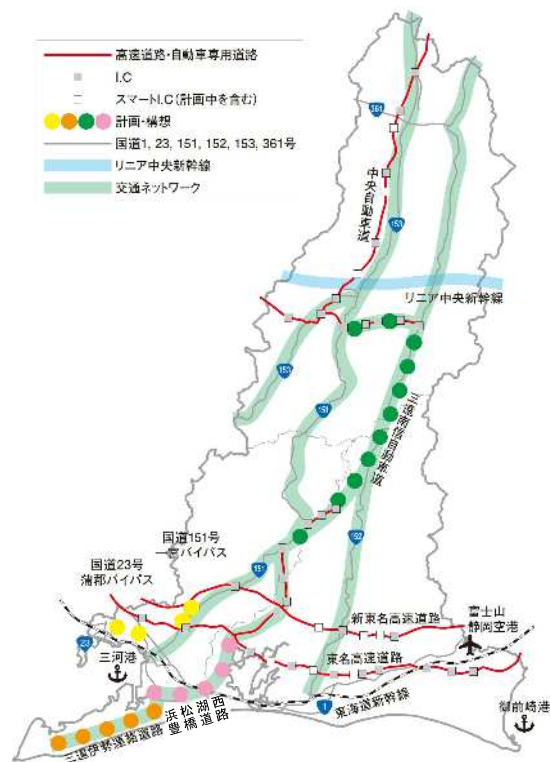
3-8 広域交通網

三河港背後の広域交通網としては東名高速道路及び新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。

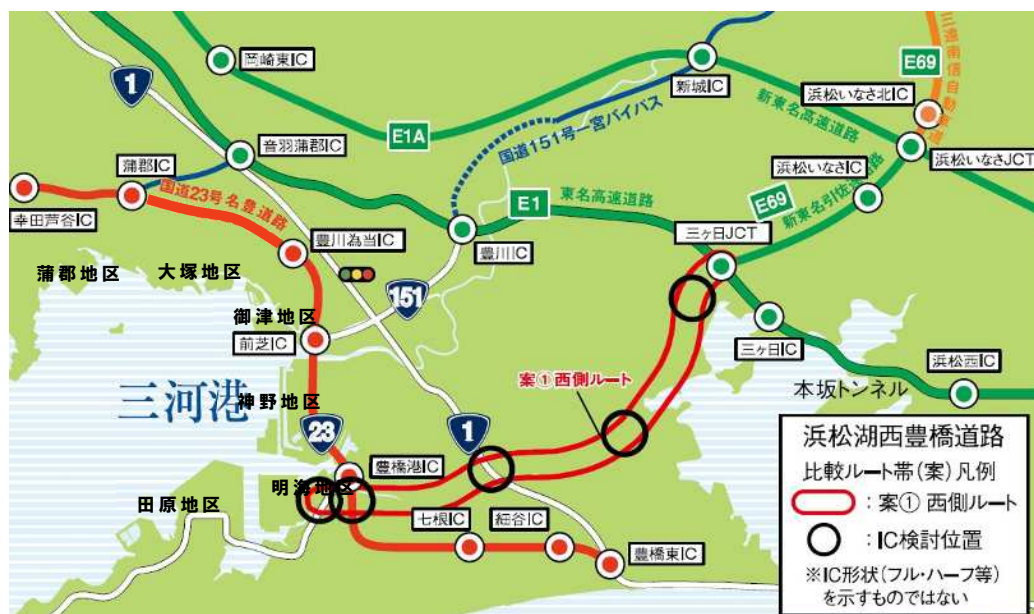
三遠南信自動車道の整備、浜松湖西豊橋道路の検討が進み、三河港の背後圏である南信地域、西遠地域との更なる結びつきが期待されています。

一般道路では国道 23 号名豊道路が三河港を支える重要な道路となっており、現在、蒲郡バイパスの未開通部の整備が進められ 2025 年 3 月 8 日開通した。

現況の国道 23 号は、港湾車両と一般車両が走行することで慢性的に混雑しており、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。



出典：「第 2 次三遠南信地域連携ビジョン」
(2019 年、三遠南信地域連携ビジョン推進会議) を加工
地域内の広域交通網



出典：三河港振興会 HP

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。
浜松湖西豊橋道路	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 3 年度「西側ルート」とする対応方針（案）が決定。現在、環境影響評価の手段中。
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。令和 7 年 3 月 8 日暫定二車線で全線開通。

3-9 近隣他港との広域的な連携

伊勢湾には、三河港のほかに、国際拠点港湾である名古屋港及び四日市港、重要港湾である衣浦港、津松阪港、尾鷲港といった港湾が存在しています。

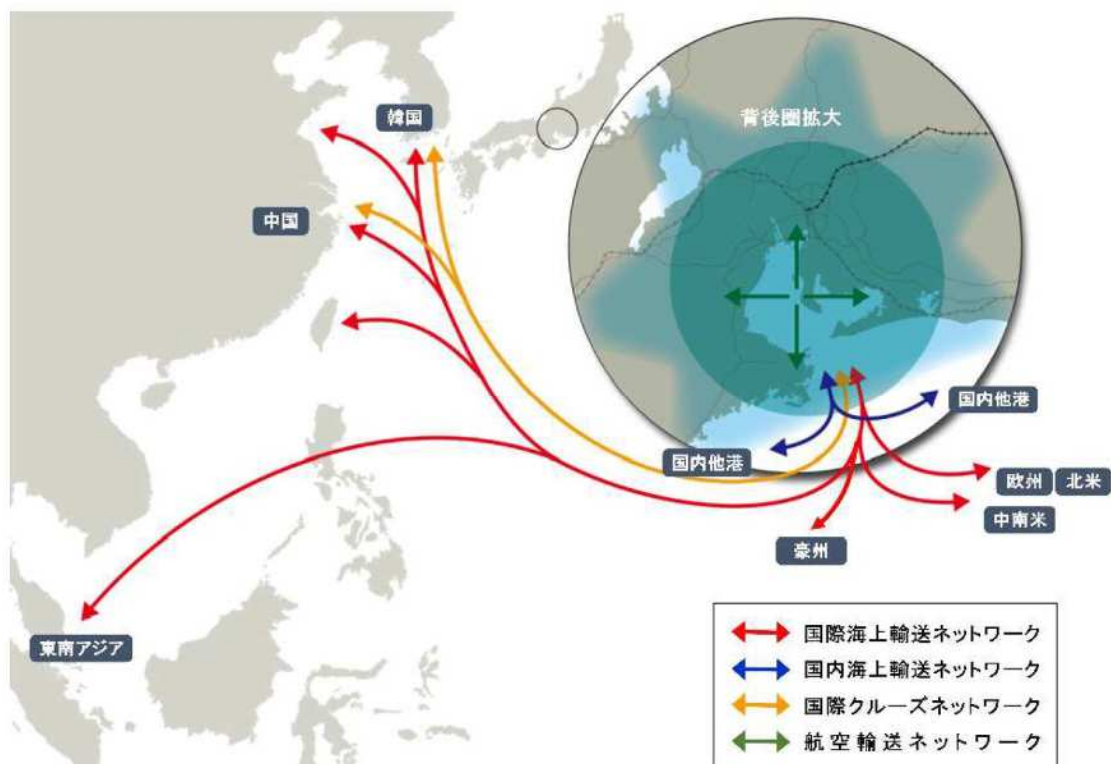
国土交通省中部地方整備局では、2020年、この海域の港湾を対象とした「伊勢湾の港湾ビジョン」を策定し、港湾の成長戦略の中で港湾間の健全な競争環境の醸成、港湾BCP等の強化する自然災害への対応、伊勢湾の海洋環境の保全等のテーマに対して伊勢湾の港湾群は協調して取り組むべきであると位置付けています。

このうち、物流の観点では、2018年、愛知県及び名古屋港管理組合が愛知県内3港（名古屋港、衣浦港、三河港）を対象とした「愛知県港湾物流ビジョン」を策定し、県内のモノづくり産業を始めとした背後産業のサプライチェーンを強化するため、3港での連携やネットワークの強化に取り組むという方向性を示しています。

その他、愛知県では、2050年のカーボンニュートラル達成に向け、新たなエネルギー資源として期待されている水素及びアンモニアの社会実装を実現するため、2022年に中部圏の自治体や経済団体等と一体となり、「中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議」が設立され、2023年の推進会議において、「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」を策定しました。今後はこれらを基に、地域一体となって、水素とアンモニアのサプライチェーン構築や需要創出・利活用促進等の具体的な取組を進めていきます。

また、防災の観点では「伊勢湾港湾機能継続計画（伊勢湾BCP）」が策定されており、南海トラフ地震等の大規模・広域災害に対して、伊勢湾内の広域連携により緊急物資輸送や港湾物流機能の早期復旧を実現することを目指しています。

このように、三河港は、地理的な近接性や港の特性を活かし、物流や防災以外にも様々な分野において周辺他港と広域的に連携し、相乗効果をもたらしつつ共に発展していくことが求められています。



出典：「伊勢湾の港湾ビジョン」（2020年、国土交通省中部地方整備局）

伊勢湾の港湾の成長方策



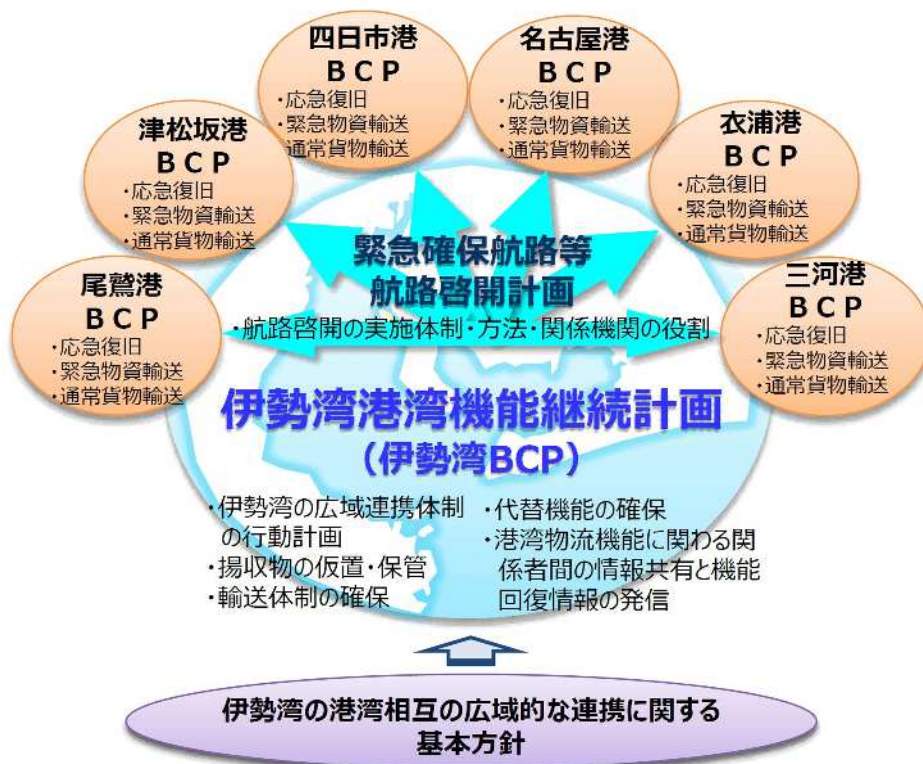
出典：「愛知県港湾物流ビジョン」（2019年、愛知県・名古屋港管理組合）

県内3港が目指す方向性



出典：「中部圏水素・アンモニアサプライチェーンビジョン」
 （2023年3月、中部圏水素・アンモニア社会実装推進会議）

中部圏のサプライチェーンイメージ



出典：「伊勢湾港湾機能継続計画（一部改訂）」（2023年、伊勢湾BCP協議会）

伊勢湾における港湾機能継続のための広域連携のイメージ

4. 三河港の強みと課題

4-1 三河港の強み

- 日本の中央に位置する地理的優位性、全国 8 位の広大な港湾区域を有するみなと
- 世界屈指の自動車流通港湾として機能しているみなと
- 県内の名古屋港、衣浦港と連携し、中部圏の「モノづくり産業」を支えるみなと
- 背後圏との広域交通ネットワークが形成され、地理的優位性と併せ、アクセスに優れたみなと
- 背後圏に全国屈指の農畜産物生産地を擁するみなと
- 貴重な自然環境資源（干潟・藻場など）や豊富な観光資源・施設が存在するみなと
- 大型クルーズ船が寄港し、ヨットなどの海洋レジャーが盛んなみなと
- 恵まれた気候や地形を活かした再生可能エネルギー基地として先進的なみなと
- サーキュラーエコノミーの実現に向けたリサイクルポート（総合静脈物流拠点港）としての機能を発揮しているみなと
- 「三河港 B C P（事業継続計画）」や「神野・明海地区エリア減災計画」など、防災面が強化されているみなと
- 内湾である地形特性から、外海に面している地域に比べて津波被害が小さいと想定されるみなと



三河港の強み

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。完成自動車の輸入台数・貿易額については1993年以降、31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の現状は、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り非効率な保管、過密状況となっています。また、海上荷役においても、北西風の影響による静穏度不足から安定的な荷役ができていない状況となっています。さらに、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、慢性的な渋滞が発生しており、陸上物流における安全面の確保も問題となっています。

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た動きが加速しており、今後、その取組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。

また、国においては、農林水産物・食品の輸出拡大に向けた取組も進められています。

その他にも、トラックドライバー不足や2024年問題や環境の脱炭素への対応として、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や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

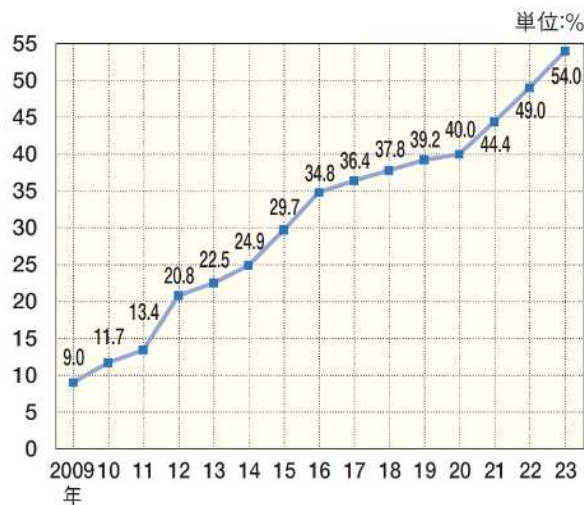
三河港の背後は自動車製造業などが集積し、中部圏の「モノづくり産業」を支えています。このような中、自動車産業を取り巻く環境は電気自動車、燃料電池自動車などの次世代自動車の時代に移行しつつあり、CASE（ケース）※¹、MaaS（マース）※²といった新たな車（移動）サービスの提供も展開されつつあります。

自動車産業はこれまで背後地域の経済の発展に寄与してきた基幹産業であることから、今後も持続的に発展させていくための基盤強化が必要となります。

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次産業革命の進展など、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。

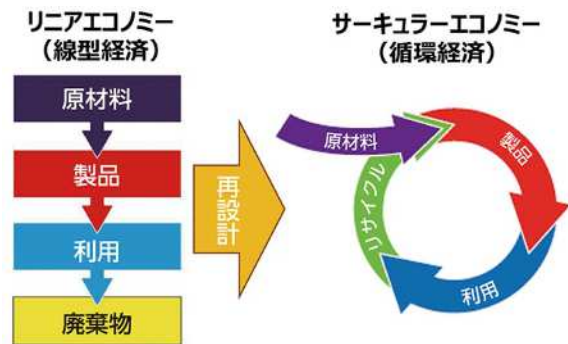
その他、これまでの一方通行型の経済社会活動（リニアエコノミー）から、持続可能な形で資源を利用するサーキュラーエコノミーへの移行することで、資源投入量・消費量を抑えつつ、ストックを有効活用しながら、サービス化等を通じて付加価値を生み出し、資源・製品の価値の最大化、資源消費の最小化、廃棄物の発生抑止等を進めていく必要があります。

- 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



出典：日本の自動車工業 2024（日本自動車工業会）

日本の次世代自動車※³の普及状況



出典：環境省 HP

サーキュラーエコノミーのイメージ

※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」の四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。

※³：ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車、燃料電池自動車、クリーンディーゼル乗用車など

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・施設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。

一方で、近年国内外のクルーズ需要は急増し、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
- 大型クルーズ船・大型プレジャーボートの誘致及び受入れ機能・体制の強化



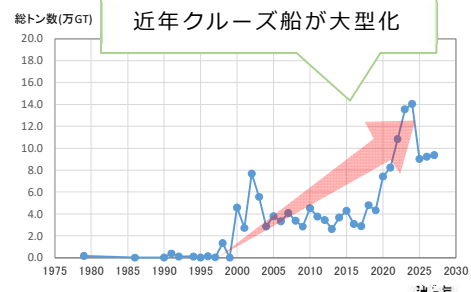
伊勢湾へのクルーズ船寄港需要が増加



出典：中部地方整備局「クルーズ船寄港実績」を基に作成

伊勢湾へのクルーズ船の入港

近年クルーズ船が大型化



出典：「Lloyd's」資料を基に作成
クルーズ船の大型化（平均総トン数）



大型化するクルーズ船 ※16万トン級
(全長：348m、喫水：8.5m)

環境に係る課題

三河港は高度経済成長期の沿岸開発により地域の発展に重要な役割を担う工業地帯として発展してきました。しかし、その結果、水質浄化機能を持つ干潟・浅場・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・藻場の保全・再生・創出や流入負荷の適切な管理を進め、貧酸素水塊の形成を抑制し、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となる三河港を目指して取組を進めていく必要があります。

他方、近年、カーボンニュートラルの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、サーキュラーエコノミー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ための支援
- 2050カーボンニュートラルへの対応



安全・防災に係る課題

港湾には、近い将来発生が予想されている南海トラフ地震などの大規模地震や津波、台風や高潮などの自然災害に対し、迅速かつ円滑な物流の確保や、背後地域の早期復旧・復興の支援など重要な役割が求められています。加えて、気候変動の影響により、台風・高潮被害の激甚化や長期的な海面上昇が予測されていることから、今後、港内及び背後地域などの浸水リスクを更に軽減することが求められます。

三河港の場合、神野・明海地区を中心に、完成自動車やコンテナ貨物、それらを取り扱う企業が防潮ラインの外側に多数集積しており、被災を受けると長期にわたりサプライチェーンが寸断され、地域経済を低迷化させる危険性が高くなります。特にこれらの地区では、高潮対策を中心として、自然災害が発生した場合に港湾機能を維持するための対策が必要となります。また、港湾就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となります。

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
- 高潮対策などの自然災害発生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



横転するコンテナ（神野地区）



高潮による浸水（蒲郡地区）

2009 年台風 18 号による三河港の被害状況

港湾運営の課題

社会経済情勢が大きく変化し、更なる国際競争力の強化が求められる中、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・機動的な推進体制が求められています。

- 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

5. 三河港の将来像

5-1 長期構想の基本理念

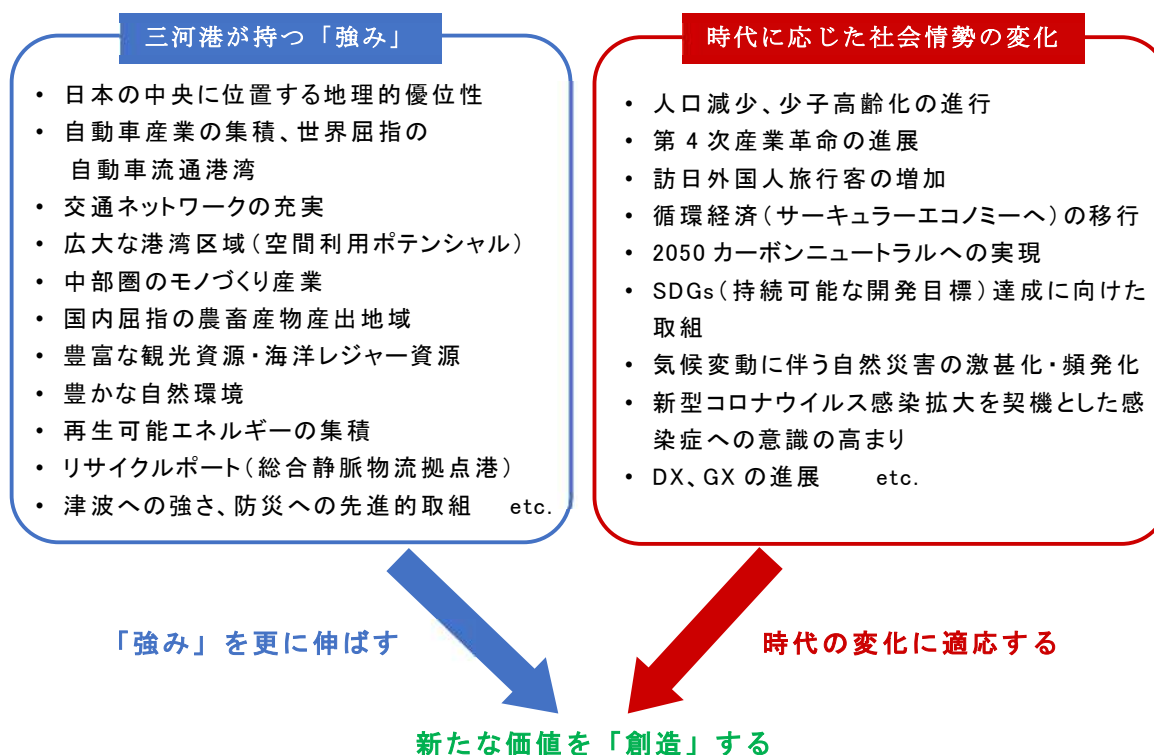
近年、我が国では、加速する少子高齢化に伴う人口減少や労働力不足、第4次産業革命の進展、脱炭素社会への移行、頻発化・甚大化する自然災害への対応など、社会情勢は大きく変化しています。また、世界的には2015年の「国連持続可能な開発サミット」の中で2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す開発目標（SDGs）として17の目標が示されました。

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。

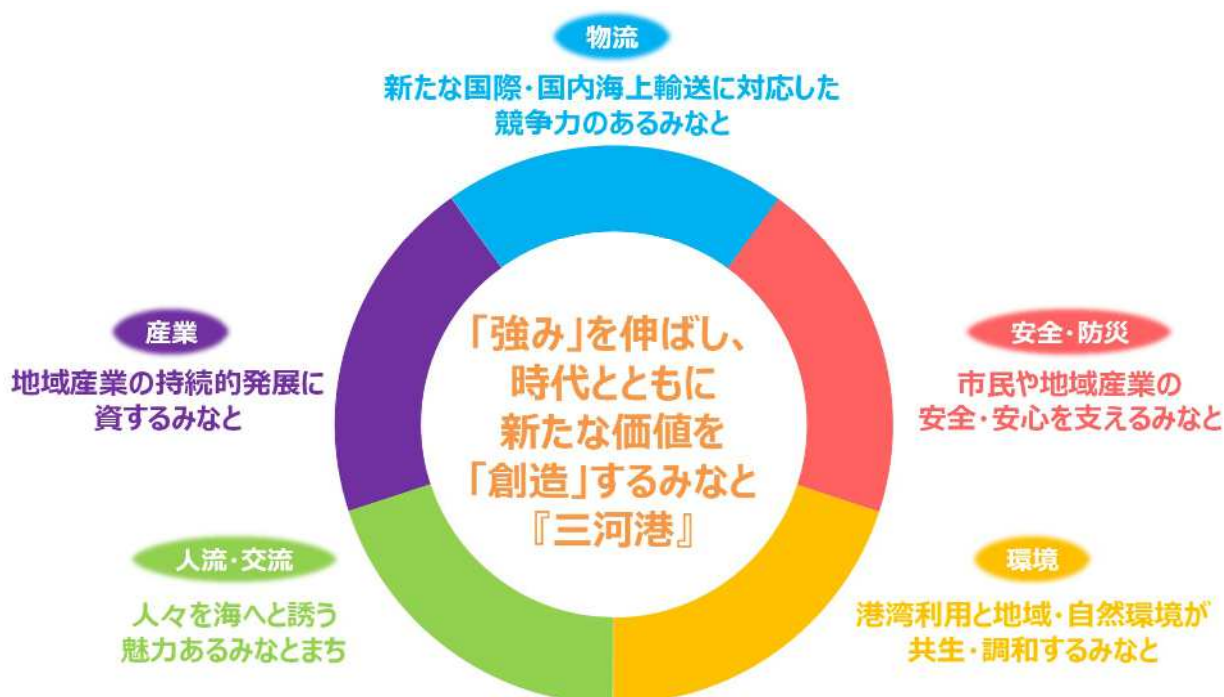
三河港の将来像においては、このような「強み」をバランス良く伸ばしつつ、情報通信技術の活用や新産業の創出、人流の拡大や環境との調和など、時代の変化に適応した、また、「物流」「産業」「人流・交流」「環境」「安全・防災」といった各分野をうまく組み合わせながら、新たな価値を「創造」し、背後圏の持続可能な発展を支える“みなと”を目指します。

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。

「強み」をのばし、時代とともに 新たな価値を「創造」するみなと『三河港』



5-2 おおむね 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



日本の中央に位置する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により、『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、サーキュラー産業を始めとした次世代産業も新たに創出し、育んでいく『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



既存の観光地などを有効に活用しつつ、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、憩いを感じられる滞在空間としての価値を得られる『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サーキュラーエコノミーの形成に貢献する『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

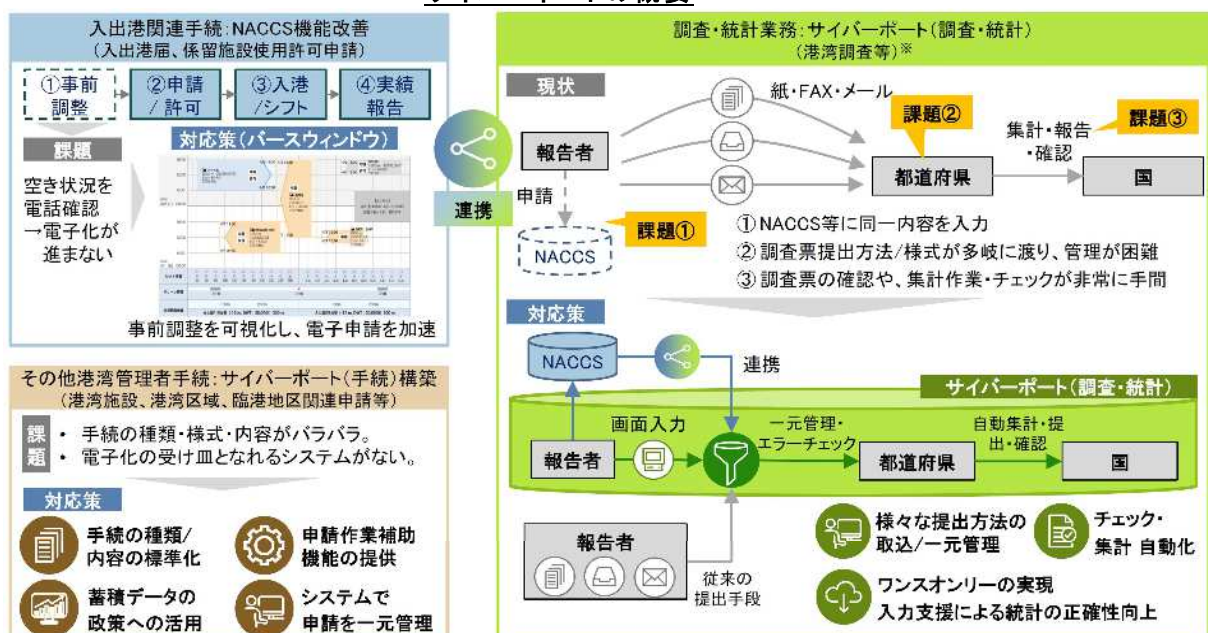
目標 1：最新の情報通信技術の導入・活用による物流の高効率化の実現

【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。
- ・ 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。



DX（デジタルトランスフォーメーション）の推進 サイバーポートの概要



出典：国土交通省

目標 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

【取組戦略】

- ・ 日本の中央に位置する地理的優位性や三河港背後の広域交通ネットワークを活かすとともに、更なるアクセス機能の強化を図り、三遠南信地域も睨んだ背後圏の拡大を目指します。
- ・ 三河港背後は国内屈指の農畜産物の産出地域であることや南信地域の豊富な森林資源を活かし、海上輸送による農林水産物の輸出促進を図ることで港の利活用を図ります。また、安定的かつ効率的な輸送を図るために、コールドチェーンを構築し、臨海部において低温倉庫による、保管機能や畜産物の処理機能の強化を図ります。
- ・ トラックドライバー不足や 2024 年問題、環境の向上への対応として、地理的優位性と併せ、今後更に進展が予測されるモーダルシフトによる RORO 船※を活用した海上輸送ネットワークを構築するとともに、船員不足にも対応するため、情報通信技術の導入による次世代高規格ユニットロードターミナルを形成します。

広域交通ネットワークを活かした背後圏拡大・農林水産物の輸出促進



モーダルシフトの推進・次世代高規格ユニットロードターミナルの形成



出典：「港湾の中長期計画『PORT2030』」（2018 年、国土交通省）

※：roll-on roll-off の略で貨物車両の運搬に特化した船舶のこと。

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サーキュラー産業を始めとした次世代産業の創出

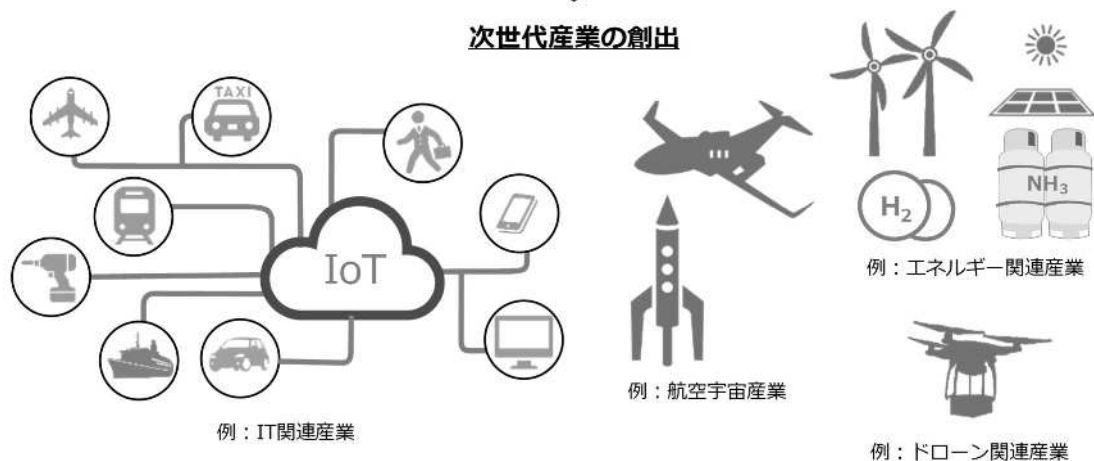
【取組戦略】

- ・ 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、企業連携と誘致活動を検討します。
- ・ 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を図ります。それにより、航空宇宙産業やドローン関連産業などの次世代産業を積極的に誘致・創出し、企業間同士で連携しながら、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、ふ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。
- ・ 自動車産業やそれ以外の地域産業と連携し、カーボンニュートラルポートの形成やサーキュラーエコノミーへの転換による循環ビジネスの進展を図ります。

自動車産業の持続的発展



次世代産業の創出



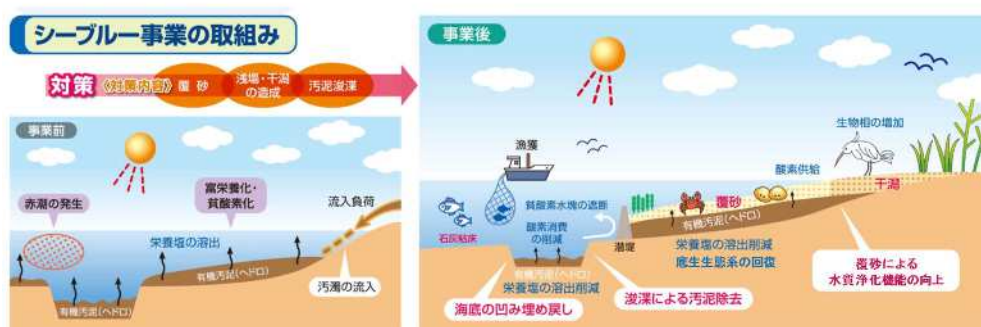
自動車産業に加えさらなる次世代産業の積極的誘致

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、ブルーインフラ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享受できる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。
- ・ 産学官や住民、NPO など多様な主体による協働・連携を図り、これらの取組を進めていきます。

海域環境の維持・再生・創出を図るための取組



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



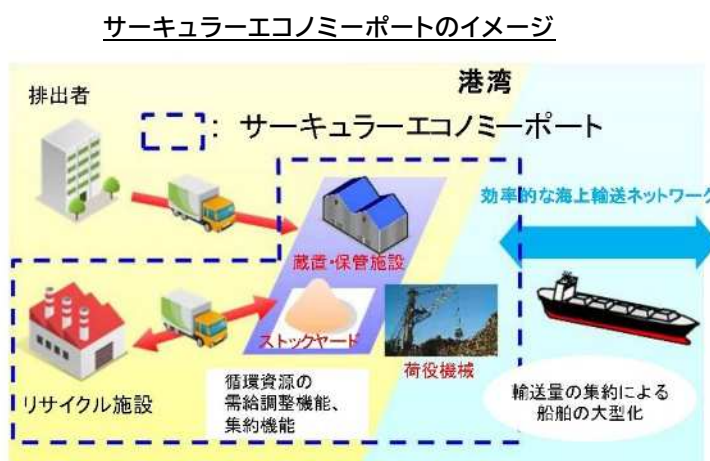
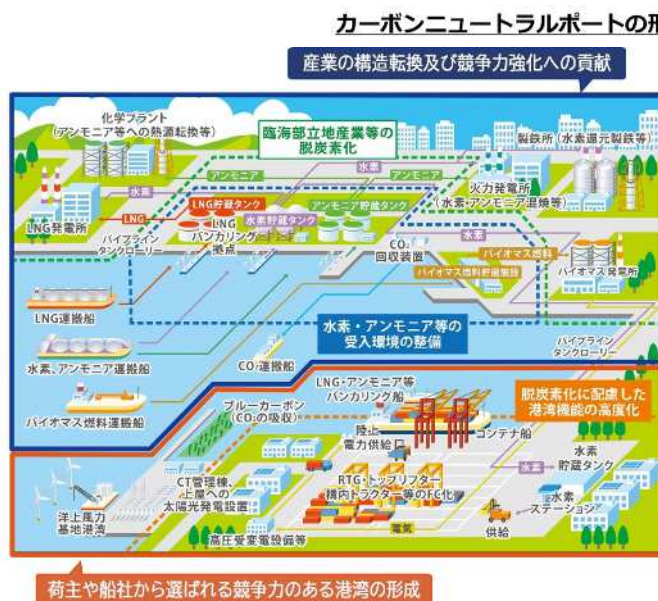
環境学習の場としての三河湾の利用

出典：「令和2年版 環境白書」他（愛知県）

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強い風が安定して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、バイオマス発電の更なる導入やLNG、メタンハイドレート^{※1}の活用のほか、ブルーカーボンやグリーン水素^{※2}、アンモニア^{※3}、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」の形成を図り、先進的な環境向上への取組港湾として牽引していきます。
- 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サーキュラーエコノミー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ます。



出典：国土交通省『第2回「循環経済拠点港湾（サーキュラーエコノミーポート）」のあり方に関する検討会』（2025年2月14日）

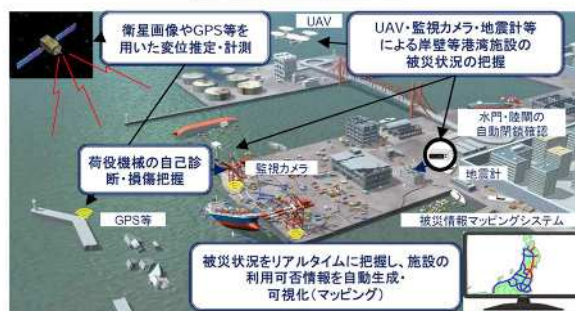
※1：再生可能エネルギーから水を電気分解して生成させる水素のこと。
 ※2：水素と空気中から分離した窒素を原料として製造されるもの。
 ※3：水素と二酸化炭素から天然ガスの主成分であるメタンを合成する技術のこと。

目標 7：様々な災害から地域を守る強靱なみなとづくり

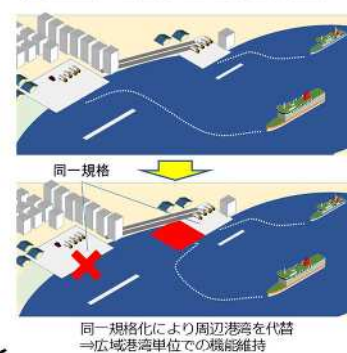
【取組戦略】

- 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。
- 災害時における就業者や来訪者への事前周知、避難体制の確立、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組を行います。
- 災害時には地域防災拠点を形成し、港背後の災害対策基地と連携し、迅速かつ正確な様々な情報の発信を図ります。
- 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、官民が連携して防災対策を進め、「協働防護」の推進を図ります。
- 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

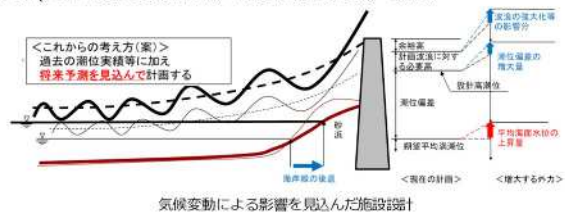
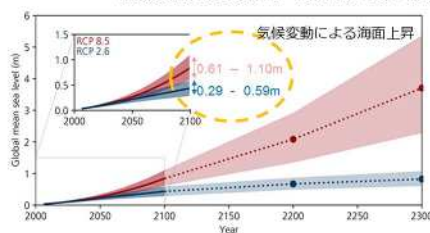


埠頭規格の周辺港との統一化



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）



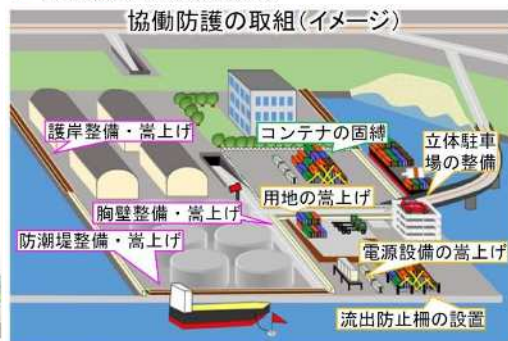
平時からの防災対策の強化

- 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



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



出典：「港湾の中長期計画『PORT2030』」他（国土交通省）

「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』

三河港が持つ「強み」

- 日本の中央に位置する地理的優位性
- 自動車産業の集積、世界屈指の自動車流通港湾
- 交通ネットワークの充実
- 広大な港湾区域（空間利用ポテンシャル）
- 中部圏のモノづくり産業
- 国内屈指の農畜産物産出地域
- 豊富な観光資源・海洋レジャー資源
- 豊かな自然環境
- 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.

「強み」を
更に伸ばす

時代の変化に
適応する

新たな価値を「創造」する

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
- 訪日外国人旅行客の増加
- 循環経済（サーキュラーエコノミー）への移行
- 2050年カーボンニュートラルの実現
- SDGs（持続可能な開発目標）達成に向けた取組
- 気候変動に伴う自然災害の激甚化・頻発化
- 新型コロナウイルス感染拡大を契機とした感染症への意識の高まり
- DX、GXの進展 etc.

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、農林水産物等の輸出拡大
- 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
- 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、地域経済の活性化
- 豊かな海の保全・再生、人と海との触れ合いの場の拡大
- カーボンニュートラルポートの形成
- サーキュラーエコノミー拠点の形成
- あらゆる災害に対して強靱な港

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

- 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

産業

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
サーキュラー産業を始めとし
た次世代産業の創出

「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』

安全・防災

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

人流・交流

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

環境

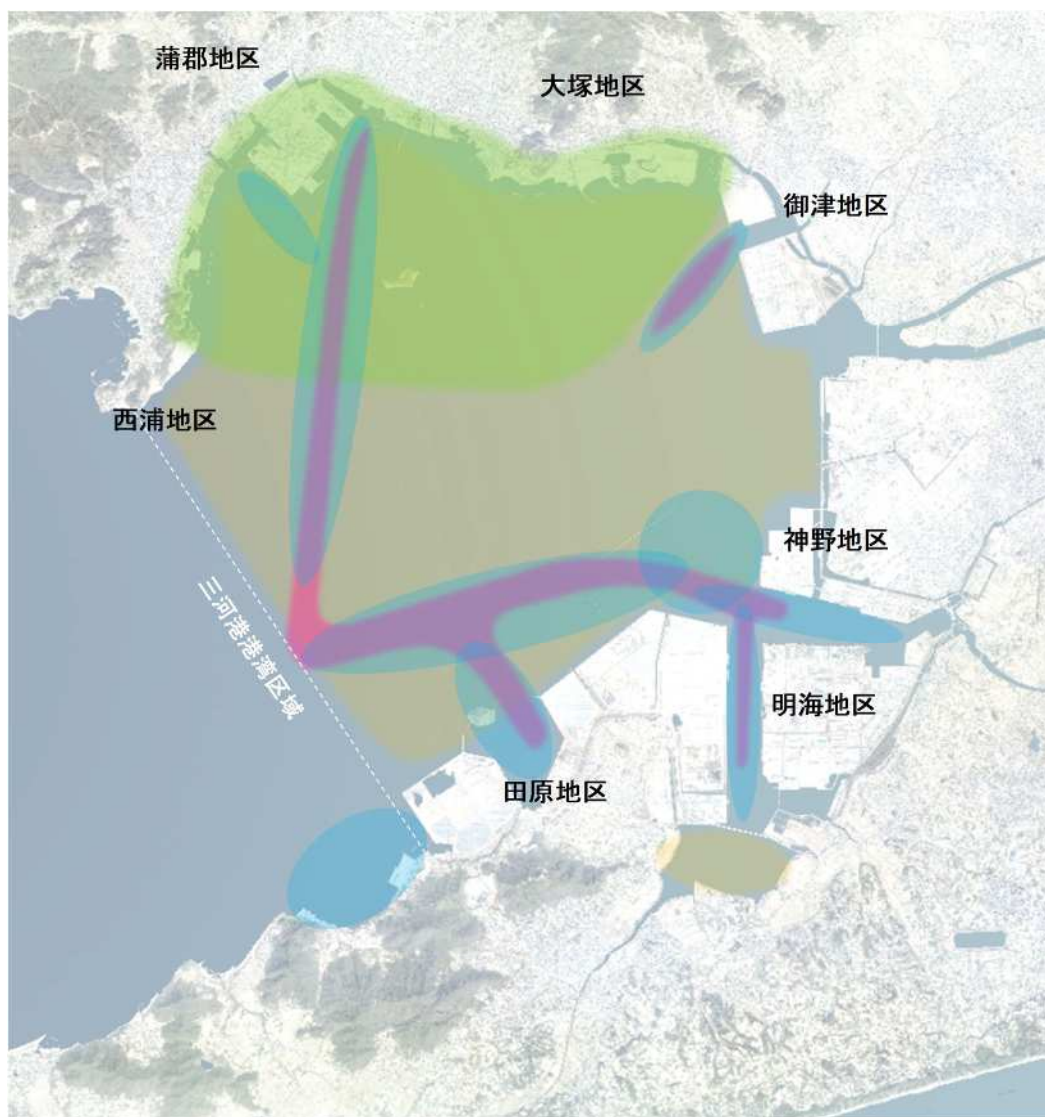
港湾利用と地域・自然環境が
共生・調和するみなと

- 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。

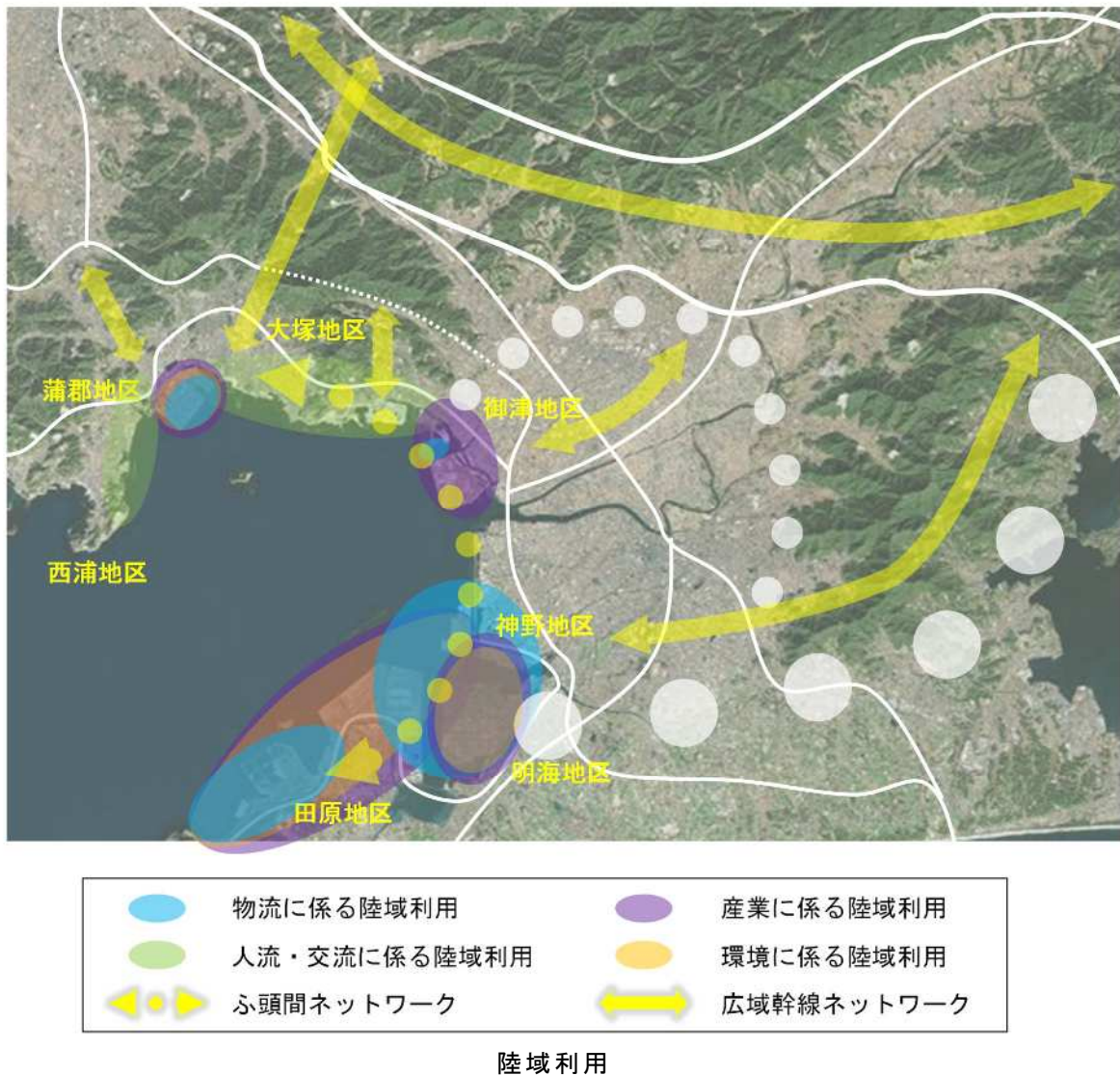


水域利用

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つながることで背後圏の拡大が図られます。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。



【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 -

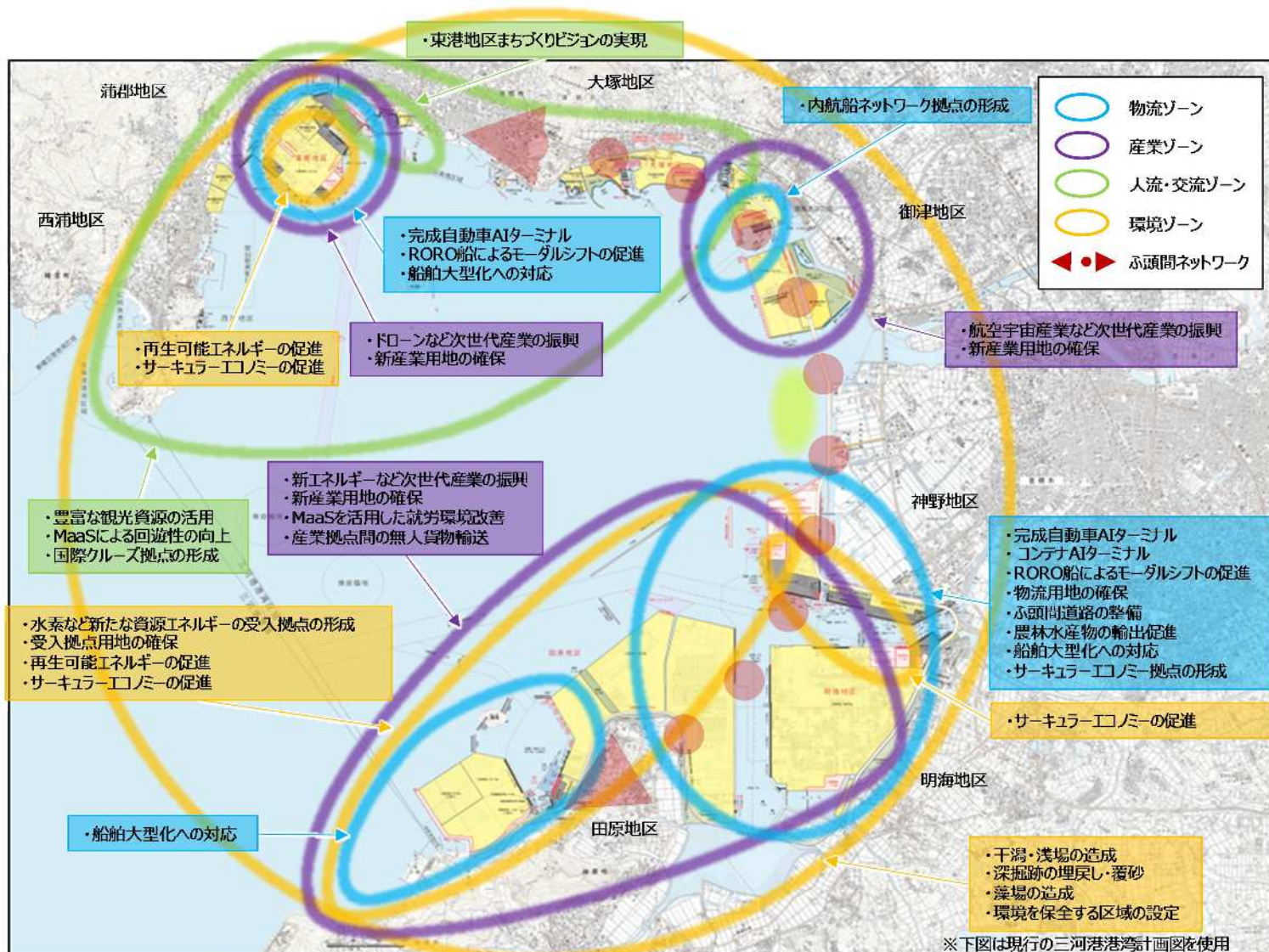
港湾利用と地域・自然環境が共生・調和するみなと

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・サードセクターエコノミーを見据えた**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

四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

社会経済情勢が大きく変化し、更なる国際競争力の強化が求められる中、三河港が持続的に発展するためには、様々な分野で近隣他港と協調し、民の視点を取り入れた港湾経営を確立することが必要です。このため、三河港の港湾活動に関わっている様々な主体と協働し、県がリーダーシップをとって一体的・戦略的・機動的な推進体制の構築に取り組んでいきます。