

パブリック・コメント手続（意見募集）結果

横須賀港長期構想について

公表日

令和４年（2022年）３月１日（火）

お問い合わせ先：横須賀市みなと振興部港湾整備課

電話０４６－８２２－９４６４（直通）

横 須 賀 市

「横須賀港長期構想について」に対する
パブリック・コメント手続（意見募集）の結果について

1 意見募集期間

令和3年（2021年）10月27日（水）から11月16日（火）まで

2 意見の提出者数及び意見の件数

（1）意見の提出者数 6人

（2）意見の件数 47件

■意見の提出方法

提出方法	人 数
直接持参	0人
郵 送	1人
ファクス	2人
電子メール	3人
合 計	6人

■意見の内訳

項 目	件 数
長期構想全体	8件
はじめに	1件
1 横須賀港の現況	11件
2 地域の発展方向と横須賀港の役割	1件
3 港湾と取り巻く環境変化	3件
4 横須賀港への要請	2件
5 横須賀港の課題	10件
6 横須賀港長期構想	10件
その他	1件
合 計	47件

3 パブリック・コメント手続において提出された意見及びの市の考え方
(1) 長期構想全体に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
1	全国物流の効率化、CO ₂ 対策、モーダルシフトへの貢献、世界との貿易増大への貢献、横須賀における歴史・文化を活かしたまちづくり・みなとまちづくりには、今回の「横須賀港長期構想」の内容は必要で、是非とも推進するべきだ。	全般	物流の効率化、CO2対策、モーダルシフトへの貢献などは、港湾を含む今後の物流の拡大にとって欠かせないことと考えます。これにこれまでの歴史・文化・地理的な特性や市の計画に位置付けられた「海洋都市」などのポテンシャルを活かした「横須賀港長期構想」を策定し、これに基づく取組みを推進します。	—
2	北九州とのフェリー等の内国貿易、自動車輸出などとの外国貿易との分離拡充は必要不可欠であり、是非とも推進するべきだ。	全般	市内に完成自動車メーカー、サプライヤーの拠点工場が集結しており、自動車関連の取扱いは市内産業の大きな柱となっています。また、他のメーカーの完成車についても、横須賀港の主要な公共貨物となってきたことから、道路ネットワークの拡充に伴い積極的にポートセールスを進めます。北九州とのフェリーも今後のドライバー不足などから需要が見込まれることから、内国貿易、外国貿易ともに、狭隘化した港湾施設の効率的な運用を進めるとともに、埋立も含めた新しい埠頭の計画を進めます。	—
3	国内・外国との人流・交流拡大は横須賀市にとっては不可欠である。にもかかわらず「クルーズ旅客」の観点が希薄であるため、今回の「長期構想」において具体的計画を位置づけるべきだ。自動車輸出ふ頭との共用や、連続岸壁による位置づけを求める。	全般	港を中心として人流・交流を拡大するためには、クルーズ船は有効な手段と考えます。国内での同じ思いを持つ都市間のクルーズや、今後の海外とのクルーズ船の誘致を念頭に置きながら計画を検討していくこととし、課題や対応方針について記載しました。	57・76
4	みなとまち横須賀の歴史・文化は横須賀独自のものである。この地域資源を「長期構想」に生かすべきであり、現在長期構想の各地区での計画にとどまらず、広大な横須賀港を生かした「陸上・海上のネットワーク形成」を強力に位置づけるべきだ。特に、船による追浜・長浦・本港・三笠岸壁・走水・観音崎・浦賀・久里浜・北下浦の旅客船・遊覧ネットワーク構想をお願いしたい。	全般	3方を海に囲まれた横須賀は、自然のみならず多くの近代化遺産が存在します。様々な地域資源を持っており、市としてもこれらを活かした「横須賀ルートミュージアム」を展開しており、これに海上のネットワークを組み合わせることは将来的に必要と考えています。このため、p76に港内の旅客船・遊覧船のネットワーク形成について検討する旨を記載しました。	76
5	「浦賀地区」及び「長浦地区」における長期的な展望を記述してほしい。 具体的には、「浦賀地区」では、住友ドックの保存活用も重要であるが、海上自衛隊による石積みの艦装岸壁の耐震改修、呉や佐世保のような海事博物館の整備、海自・米軍艦船の一般公開による浦賀の賑わい作りを提案する。 「長浦地区」は、海軍工廠の護岸や工場が現在も残り、一部は稼働している。我が国の近代化遺産としても重要な地区であり、港湾計画の緑地整備を早急にしていただきたい。 「長期構想」の中でもより具体的記述を望む。	全般	歴史のある横須賀には他都市にはない特色ある建築物や構造物が地域資源になっていることから、具体的なまちづくりを検討する際に、ご意見を参考にさせていただきます。	—
6	「観光・文化」に横須賀の歴史・文化を踏まえた景観の重要性を強調するべきだ。 具体的には、港の成り立ちの結果としての「坂道」や「ブラフ積み擁壁」を活用した「港の拠点」観光や「拠点間ネットワーク」の推進について記載してはどうか。	全般	歴史のある横須賀には他都市にはない特色ある建築物や構造物が地域資源になっていることから、具体的なまちづくりを検討する際に、ご意見を参考にさせていただきます。	—
7	昨年度から今年度にかけて、新港ふ頭への新規フェリー就航や米軍の浦郷弾薬庫の棧橋建設計画などがあったが、計画にないことが実行されたのは問題だった。今回の計画で再度変更がある際は、どのように進行管理をしていくのか明確に記しておく必要がある。	全般	長期構想は、横須賀港の概ね20年から30年後の目標を掲げて策定します。一方この間に、経済や物流の状況も大きく変わることもあり、これに対応していくことも必要と考えます。このため、これまで同様に、港湾の現状や整備状況を考慮し、必要に応じて港湾計画の変更等を行いながら港湾施設の整備を進めてまいります。	—
8	全体をとおして ・港湾計画図がないとイメージが伝わりにくいのではないか。 ・臨港道路整備構想がまるっきり抜け落ちている。港湾整備を進める上で重要な臨港道路整備を盛り込んでいないのでは話にならない。こんな港湾整備は見たことがないし、考えられない。	全般	港湾計画図は港湾計画の地区や配置を示すものとして作成するものですので、港湾計画の検討の際に作成いたします。また、港湾整備において背後の道路網の充実は重要なことであり、港湾計画の検討において必要性を検証し、必要な臨港道路は港湾計画に位置付けていきます。	—

(2) 前文及び第1章に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
9	横須賀の港を巡る観光・文化の記述を入れてはどうか。たとえば、横須賀の近代化遺産など歴史・文化を踏まえた軍港クルーズ、ルートミュージアム、猿島・千代ヶ崎砲台の史跡指定等の動きなど。	1	ご意見を参考に、p.1の前文を「はじめに」から「横須賀港長期構想策定にあたって」と変更し、ご提案の趣旨のとおり記述しました。	1
10	「1-2-2 人口」については、コロナ禍で神奈川県的人口が減少していることを反映させた方がよい。	9	人口の記載については、港の将来像を検討するうえで、将来推計人口をお示ししていることから、一時的と考えられるコロナ禍は加味しないこととしました。	－
11	「1-2-4 道路交通体系」については、国道357号線の夏島以南延伸構想も盛り込んでおいた方がよい。	12	国道357号については、夏島以南の計画は未定のため記載していません。	－
12	下4行について、「…「YOKOSUKA軍港めぐり」など、歴史・文化を生かした観光航路も充実して…」（下線部を追加）としてはどうか。	13	同じ文章に「…歴史的遺産を体験できる「猿島」への航路や…」 「…艦船を間近に見ることができる「YOKOSUKA軍港めぐり」など…」とあり、それぞれの航路の特徴もすでに記載していることから、原案のとおりといたしますが、それぞれの航路が存在する地区名を記載しました。	14
13	図1-2-9の赤点線について、長浦地区、深浦地区、追浜地区まで伸ばしてはどうか。理由は、近代化遺産等観光スポット・見るべきスポットが多数存在するため。	14	ご意見の趣旨を考慮して、赤点線で囲むエリアを変更しました。	15
14	「1-2-5 観光及びレクリエーション」については、千代ヶ崎や猿島についても盛り込んでおいた方がよい。 うみかぜの路延伸（観音崎～久里浜・野比地区、横須賀駅～追浜・夏島地区）についての構想を盛り込んでおいた方がよい(14頁含む)	13・14	「うみかぜの路」については、現在の横須賀駅から観音崎間の地域資源の活用を中心に考えています。	14・15
15	2004年4月に開設された久里浜港と大分県大在埠頭を結ぶフェリー航路は、2007年9月に、運営会社が多額の負債を抱えて破産手続を行ったことにより消滅した。 横須賀と北九州を結ぶ航路についても、「荷の確保」や「原油高騰」など厳しい状況だと伺えるが、この航路が休止や破綻の事態となった場合に、運営会社およびその親会社からは保証等がされる契約はなされているのか。まだそのようなことがないなら、今から交渉して何らかの譲歩を引き出してはどうか。	20	横須賀港の長期構想や港湾計画の内容とは関連しないことから、今後の施策へのご意見として承ります。	－
16	新規フェリー就航問題に関しては、既存事業者や周辺住民への周知や配慮に欠けていたことは大きな問題だった。この反省に立ち、計画の実行にあたっては、「協議会」という地域の代表だけでなく住民の意見を丁寧に聞き、反映してもらいたい。	20	長期構想は将来の横須賀港全体の姿を策定するものです。まずは広報紙などで考え方をお示しすることが重要と考えています。今後、港湾計画の改訂や、計画の実行にあたっては、市民の皆様へも市の考え方をお示しするため、パブリック・コメント手続の実施や、HP等で内容をお示ししていきます。	－
17	「図1-3-6」に投入船の名称を加えた方がよい。航路図に分かりやすいように片道所要時間を付記した方がよい。	20	ご意見のとおり修正しました。	21
18	タイトルと写真の位置を合わせた方がよい（左右逆転）。頁に余裕があるのでビジターセンターの写真もいれてはどうか。21頁と同様に運航会社名は入れた方がよいのではないかな。	22	ご意見のとおり、該当の2頁の記載を合わせるように修正しました。	22・23
19	邦船3社の社名をカッコ書きで入れてはどうか。	23	ご意見のとおり修正し、船名と船社名を記載しました。	24
20	下1行について、「…入港しており、 <u>近年の第二海保、千代ヶ崎砲台・猿島の史跡指定等横須賀に対する関心の高まりにより、今後も…</u> 」（下線部を追加）として、港内遊覧船の利用者が増加傾向にある理由を述べてははどうか。	23	ご意見を参考に、以下のように修正しました。 「…入港しており、横須賀港背後地域の歴史や豊かな自然などを背景に、今後も寄港の需要があると思われます。」	24

(3) 第2章に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
21	「物流・産業」に幹線道路と臨港道路整備について盛り込んだ方がよい。 「交流・環境」に親水性を高めるための人工海岸・干潟造成について盛り込んだ方がよい。ブルーカーボン、陸電供給、再生エネルギー活用について盛り込んだ方がよい。 「安全・安心」に津波避難道路の整備について盛り込んだ方がよい。	30	本頁は、上位計画を整理したものであり、施策を掲載しているわけではないので、原案のとおりといたします。	31

(4) 第3章に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
22	「図3-1-3」の富野ⅠCにカッコ書きで県名を入れた方がイメージしやすい。北九州についても福岡県と県名を入れた方がよい。	32	ご意見のとおり修正しました。	33
23	「3-2-2」については、コロナのマイナス影響を盛り込んだ方がよい。	36	長期構想は20～30年将来を見据えて検討したものですので、一時的な影響と考えられるコロナ禍は加味しないこととしますが、それ以前のデータについては「1. 横須賀港の現況」なども含めて更新しました。	37・12・18・ 19・24・37・ 38・39・47・ 56・60
24	「3-5 防災への取組み」には臨港道路や津波避難道路・避難施設の整備について盛り込んでおいた方がよい。	41	避難道路、避難施設については地域防災計画に準ずることとしているため記載していません。	—

(5) 第4章に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
25	表4-1-1について、 ・「交流・環境」に「交流拠点の整備とネットワーク」を追加してはどうか。「主なニーズ」としては、「ルートミュージアム構想に準じた、港内各交流拠点の整備と陸・海のネットワーク化を図る」、「横須賀の特長である「坂道」や「ブラフ積み」などの「景観」に配慮した拠点整備とネットワーク化」としてはどうか。 ・「交流・環境」に「クルーズ」を追加してはどうか。「主なニーズ」としては、「横須賀の歴史・文化への関心の高まりに対応したクルーズ対応」としてはどうか。	42	表4-1-1は、横須賀港利用者へ実際に行ったヒアリング及びアンケート調査の結果であるため、原案のとおりといたします。	43
26	「表4-1-1」の浦賀地区の開発で東京湾フェリー移転構想を盛り込んでどうか（72頁同様）。 災害対応に緊急物資輸送道路としての臨港道路整備や人命を守るための津波避難道路・避難施設の整備について盛り込んだ方がよい。	42	事業者との調整が必要なため、今回は記載しないことといたします。	—

（６）第５章及び第６章に対する意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
27	課題の表の「交流・環境」に、「交流拠点及び拠点間ネットワークの未整備」、「クルーズへの未対応」を追加してはどうか。	45	「拠点間ネットワーク」について、課題として認識し、それぞれp.54「（２）海辺とまちとの連携」、p.76「１）拠点間ネットワークの強化」に記載しています。 また、「クルーズへの対応」については、今後、余暇やレジャーに対する志向の変化など、人々のニーズに対応し、将来に向け様々なチャンスや可能性を受け入れる港を目指すこととし、課題や対応方針について記載しました。（p57、76）	54・57・76
28	「具体的な施策」として、「拠点間ネットワークの形成」、「クルーズへの対応」を追加してはどうか。	63		
29	表6-1-1「交流・環境」に、「クルーズへの対応」を追加してはどうか。	61		
30	施策として「クルーズへの対応」を追加してはどうか。取組時期は「前期・中期」、対象地区は「新港・新規ふ頭」としてはどうか。	66		
31	クルーズ関係の記述を追加してはどうか。	72～		
32	臨港道路の整備（物流・産業）、国道357号線の新港ふ頭・平成ふ頭方面への延伸（物流・産業）、津波避難道路・施設の整備（安全・安心）もついて盛り込んだ方がよい。	45	港湾整備において背後の道路網の充実は重要なことであり、港湾計画の検討において必要性を検証し、必要な臨港道路は港湾計画に位置付けていきます。また、国道３５７号については、夏島以南の計画は未定のため記載していません。避難道路、避難施設については地域防災計画に準ずることとしているため記載していません。	—
33	2024年に自動車運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制が導入されることから、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトが見込まれる。これを好機と捉えて、久里浜港へ内航RORO船航路を積極的に誘致してはどうか。 地域間流動調査によると、日本の物流ルートでは関東ー関西間が物流量において群を抜いており、久里浜港は、地理的に見て関西に対する関東のゲートとなる可能性がある。 なお、具体的な航路としては、久里浜ー四日市航路や久里浜ー大阪航路が挙げられる。	51	今後の人口減少や労働基準法に関する情勢の変化により、ドライバー不足による海上輸送の増加に拍車がかかることが予想でき、新たなフェリーやRORO船の誘致は必要と考えています。一方、海上輸送の増加は船舶の大型化につながることもあるため、岸壁や船の諸元も考慮しながら誘致を進めていきます。	—
34	「３）長浦地区の状況」に、以下の文章を追加してはどうか。 「長浦地区には、海軍工廠時代の護岸や建物等近代化遺産に該当する施設が多数有り、現行本計画でも「緑地」が計画されているが、整備が実現していない。歴史を行かした緑地整備が望まれている。」	52	本項目では物流・産業面の課題について記述しているため、原案のとおりといたします。 一方、この地域には近代化遺産も見られ、地域からの緑地整備の要望もあることから、今後地域資源の活用も検討します。	53
35	「（２）海辺とまちとの連携」の末尾に以下の文章を追加してはどうか。 「横須賀港内には、横須賀の歴史・文化を背景とする近代化遺産が残る拠点が多数存在し、これらの陸・海のネットワーク化が必要です。またそのばあい景観に配慮することも必要です。」	53	p.54に近代化遺産も含めた観光施設について記載しており、また、p56にも近代化遺産に関して記載していることから、原案のとおりといたします。 横須賀港内には近代化遺産や自然環境などの地域資源が存在します。陸や海のネットワークによって、横須賀港全体の魅力度の向上が望まれます。	54
36	「5-2」について、東京湾岸への集中が顕著なので相模湾岸地区の充実も盛り込んだ方がよい。近代化遺産が集積している田浦港湾地区の利活用についても盛り込んだ方がよい（55頁同様）。	53	市の北部地域など、港湾施設の周辺や企業の所有地内にも近代化遺産が点在していることから、今後の活用についても検討していくこととし、今後の施策へのご意見として承ります。	—
37	図5-2-1の赤点線について、長浦地区、深浦地区、追浜地区まで伸ばしてはどうか。理由は、近代化遺産等観光スポット・見るべきスポットが多数存在するため。	54	ご意見の趣旨を考慮して、赤点線で囲むエリアを変更しました。	55

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
38	現在平成地区で取り扱っている砂・砂利について、将来的に久里浜地区長瀬や長浦地区に移転・集約することを検討するとされているが、これらの移転先は市の南部及び北部に位置し、市域の中心部から大きく離れることから、砂・砂利の購入者の利便性が失われるものと考えられる。そのため、平成ふ頭の移転について港湾計画等で具体化する際には、港湾施設利用者の意見を十分に汲んで決定されるよう要望する。	52 71	港湾施設の面積の少ない横須賀港を将来にわたり活用し、発展させていくため、埋立てを伴う港湾施設の整備も含め、港湾利用者の皆様のご意見を聞きながら、港の効率化を図ってまいります。	—
39	「YOKOSUKA軍港めぐり」や「猿島航路」だけでなく、浦賀や久里浜も歴史的な視点で活用できるので、航路を開発して活かすべきだ。	55	よこすかルートミュージアム構想のように、市内に点在する地域資源を活用し、集客力や魅力活性化につなげることが必要と考えており、新たな航路開設も重要と考えています。このため、p76に港内の旅客船・遊覧船のネットワーク形成について検討する旨を記載しました。	76
40	沿岸部公園の活用による人工海岸等の整備について盛り込んだ方が良い。	56	誰もが安心して海に親しめる空間づくりや、体験イベントなどを検討していく旨を記載（p76）しているとおり、ニーズに応じて検討していきます。	76
41	平成町沖合フェリーへの人工島建設移転について構想として盛り込んでおいた方が良い。	58	今回の長期構想については、埋立を伴う新たな埠頭整備について記載しています。	72
42	北九州港とを結ぶフェリー航路が開設されたことで、公共埠頭である新港ふ頭が「専らフェリー専用の港」になったことから、マグロ船の荷役を久里浜港に移転することとしているが、計画予定である「第2突堤」が完成した際には、以下のように「第2突堤」を外貿専用埠頭、「久里浜港」を内航専用埠頭と明確な住み分けをするべきだと考える。 「第2突堤」・・・外貿専用埠頭 「新港ふ頭」・・・内航船専用埠頭 「久里浜港」・・・内航貨物船専用埠頭 なお、埠頭の住み分け等については、港湾に従事している「事業者」及び「港湾労働者」の意見を尊重し、判断するべきだと考える。	68 69	新港ふ頭では限られた面積や岸壁のスペック不足など課題はありますが、フェリーと既存事業者との共同利用を続けながら、新たな埠頭を計画・整備します。横須賀港各港の利用方法については、利用者や社会情勢を考慮しながら、埠頭の役割を明確化し、港の効率的な利用を目指します。	—
43	新規フェリー就航に伴う新規埠頭の整備など、新たな拡張工事には大きな予算が必要になるが、費用対効果などが不明な状態でこの予算をどう確保するのか、説明が必要ではないか。	69	長期構想は将来像を検討したものであり、市の発展のためには、新規埠頭などの整備が必要と考えています。今後、港湾計画を検討する際には需要を勘案し、さらに、工法などを検討して、事業化するにあたっては事業収支や費用対効果の分析を実施してまいります。	—
44	東京湾フェリーの浦賀港移転について構想として盛り込んでおいた方が良い。	72	事業者との調整が必要なため、今回は記載しないことといたします。	—
45	④環境ゾーンに新港地区（三笠公園）、平成地区も含むべきでは？	77	緑地の記載が、「③緑地・交流拠点ゾーン」「④環境ゾーン」の両方にあり、誤解を生じる可能性があったため、緑地については③に統一して、p80の④の説明中の「港湾緑地」を「自然海岸」に修正しました。また、p81、85の図を修正しました。	80
46	「5」新港地区、6」平成地区」に環境ゾーンを加えるべきでは？	81		81・85

（7）その他の意見

番号	意見	意見募集時 長期構想 該当ページ	横須賀市の考え方	修正後の 長期構想 該当ページ
47	港湾計画や港湾管理行政に港湾労働者の意見を取り入れるため、横須賀市港湾審議会をはじめとした市政各種港湾関係機関会議・委員会への、「全日本港湾労働組合関東地方横浜支部」代表の任用を求める。	—	横須賀市の港湾審議会については、「審議会等の設置及び運営に関する要綱（平成17年4月1日）」による人数規定や関係者のバランスを考慮し現在16名の方々に委任しています。委員の構成は各港湾とも、その特徴に合わせ様々で、横須賀港については港湾施設の規模や利用する港運事業者などを考慮し現在の形となっており、これを維持していく考えです。	—