

横須賀港長期構想 (案)

令和 3 年 10 月

目 次

はじめに	1
横須賀港長期構想検討委員会 委員名簿.....	2
1. 横須賀港の現況.....	3
1-1 横須賀港の概要.....	3
1-2 横須賀港背後地域の現況.....	9
1-3 港湾利用の現況.....	17
2. 地域の発展方向と横須賀港の役割.....	24
2-1 国の上位企画・関連計画.....	24
2-2 神奈川県の上位・関連計画.....	25
2-3 横須賀市の上位計画・関連計画.....	26
2-4 その他の関連計画.....	29
2-5 横須賀港に関連する計画の整理.....	30
3. 港湾を取り巻く環境変化.....	31
3-1 モーダルシフトの進展.....	31
3-2 自動車産業	35
3-3 大型のプレジャーボートの寄港ニーズ.....	39
3-4 カーボンニュートラルポートの形成.....	40
3-5 防災への取組み.....	41
4. 横須賀港への要請.....	42
4-1 利用者のニーズ.....	42
4-2 市民のニーズ.....	43
5. 横須賀港の課題.....	45
5-1 物流・産業面の課題.....	45
5-2 交流・環境面の課題.....	53
5-3 安全・安心面の課題.....	57

6. 横須賀港長期構想.....	60
6-1 将来像と基本方針.....	60
6-2 施策・取組	68
6-3 空間利用計画（ゾーニング）	77

はじめに

横須賀港は、神奈川県三浦半島の東岸、東京湾口に位置し、北は追浜地区から南は野比地区まで 13 地区により構成されている重要港湾であり、地域産業の生産活動を支える物流基盤として、また、房総半島や北九州と結ぶフェリー基地として、そして人々が海を感じ親しめる場として、地域の発展と市民生活に大きな役割を果たしてきました。

横須賀港の港湾計画は、平成 20 年代後半を目標年次として平成 17 年に改訂されました。その後、リーマンショック（平成 20 年）による世界経済の低迷、背後地域における少子高齢化とそれに伴う人口の減少等を経て、横須賀港を取り巻く経済社会情勢は大きく変化しており、港湾計画を大きく見直す必要があります。

横須賀港の利用状況をみると、浦賀地区の民間艦船工場の操業停止（平成 15 年）や、久里浜地区と大分港との高速フェリーの撤退（平成 19 年）など、地区によって水際線の利用の低下がみられ、取扱貨物量も減少傾向で推移してきました。港湾計画を改訂した平成 17 年と令和元年を比較すると、追浜地区や久里浜地区の民間埠頭で取り扱われる貨物量が様々な要因により減少した影響もあり、取扱貨物量は半減しています。（令和 2 年は新型コロナウイルス感染拡大の影響により、取扱貨物量はさらに減少）

一方で、平成 22 年から公共埠頭での完成自動車の輸出を再開し、その後順調に取扱量を増加させています。また、全国的なトラックドライバーの不足やCO₂の排出量抑制に起因するモーダルシフトの進展もあり、令和 3 年 7 月には新港地区と北九州港を結ぶ高速フェリー航路が開設されるなど、関東・九州圏の物流ニーズの受け皿としての役割を担っています。

こうした状況を踏まえ、学識経験者、港湾利用者、行政機関等で構成する「横須賀港長期構想検討委員会」を立ち上げ、概ね 20～30 年後を見据えた横須賀港の果たすべき役割と長期的な将来像を検討し、横須賀港長期構想を策定します。

また、策定された横須賀港長期構想を基に港湾経営等を勘案し、実現可能な概ね 10～15 年後を目標とする港湾計画の改訂を今後実施する予定です。

横須賀港長期構想検討委員会 委員名簿

政策の内容でないため、
パブリック・コメント手続の対象外です。

1. 横須賀港の現況

1-1 横須賀港の概要

1-1-1 概要

横須賀港は、三浦半島の東側、東京湾の湾口部に位置し、港湾区域（水域）5,525ha、臨港地区約283ha、海岸線延長約61kmを有する重要港湾です。

横須賀港は、東京湾内の重要港湾以上の港湾の中で最も南に位置しており、観音崎以南はその中で唯一「浦賀水道航路」を通過せずに寄港ができ、航行時間の短縮が見込めるなど立地に恵まれた港湾です。



図 1-1-1 横須賀港の位置

※ 重要港湾：港湾法で定められた港格の一つで、海上輸送網の拠点となり国の利害に重要な関係を有する港湾。令和3年（2021年）現在、全国で102港が指定されている。この他に、国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な国際戦略港湾、国際海上輸送網の拠点として特に重要な国際拠点港湾があり、これら以外の港湾は地方港湾という。

1-1-2 横須賀港の沿革

横須賀港は、慶応元年（1865年）に徳川幕府の勘定奉行の小栗上野介とフランス人技師フランソワ・レオンス・ヴェルニーが、横須賀村に製鉄所（後に造船所）を建設したことを開港の起源とし、明治17年（1884年）に横須賀鎮守府が設置されてからは海軍港として重要な役割を果たしてきました。

戦後は、旧軍施設の転用等によって「平和産業港湾都市」として生まれ変わり、臨海部に自動車、造船などの産業が立地し、輸送機械の輸出を中心とする物流拠点になりました。また、房総半島と結ぶフェリーの基地となっているほか、令和3年（2021年）には北九州と結ぶ新たなフェリー航路が開設されるなど、東京湾口部に位置する本港の優位性も活かした、首都圏の内貿ユニットロード基地としての役割を担っています。

横須賀港の位置する三浦半島は、丘陵が発達し平坦地が少ないという地理的特徴があり、これまで港湾及び都市の発展空間の一部を埋立により確保してきました。戦後は、追浜地区の産業立地、新港ふ頭、海辺ニュータウン、馬堀海岸の住宅地、久里浜地区の物流・産業空間などが埋立され、市の発展に寄与してきました。

その他の特徴として、本港地区・長浦地区には、在日米軍海軍基地や海上自衛隊横須賀地方総艦部を初めとする自衛隊施設があり、日本の防衛機能を集約している非常に珍しい地域になっています。

※内貿ユニットロード：船舶で輸送する貨物をコンテナやパレット等の容器に収納し、フェリー等により効率的に海上輸送すること。

1-1-3 港湾施設の現況

横須賀港の係留施設（-4.5m以深）は下表のとおりです。

表 1-1-1 横須賀港の係留施設

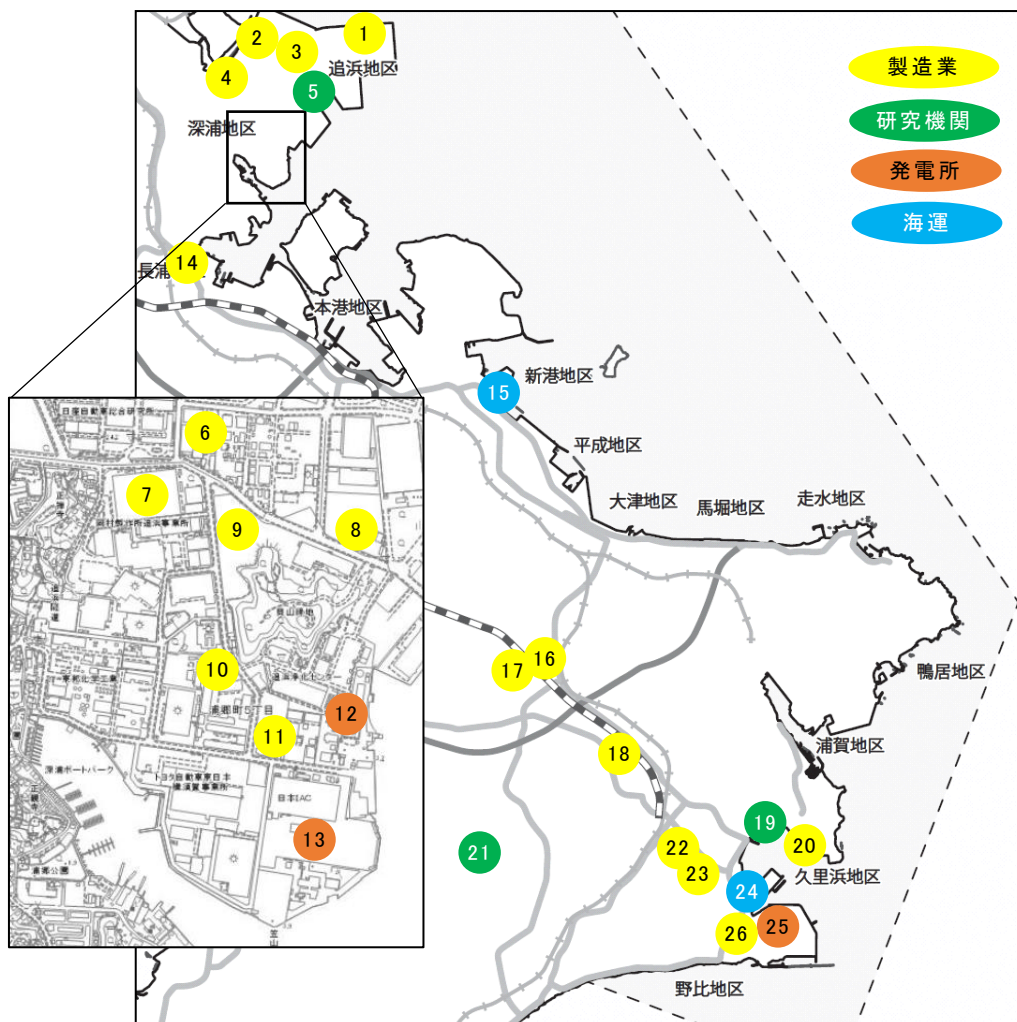
(平成30年7月末現在)

(平成30年4月末現在)															
種別	地区	名称	管理者	延長 (m)	水深 (m)	接岸能力 (D/W)	船舶	種別	地区	名称	管理者	延長 (m)	水深 (m)	接岸能力 (D/W)	船舶
公共	追 浜	夏島岸壁	横須賀市	120	-4.5	700	1	専用	追 浜	住重追浜造船所機装岸壁	住友重機械工業㈱	656	-9	300,000/200,000	2
		新港1号岸壁	〃	200	-10.0	15,000	1			住重追浜造船所水切岸壁	〃	60	-6	700	1
	新港2号岸壁	〃	200	-10.0	15,000	1	海洋研究開発機構機橋			海洋研究開発機構	220	-8	8,687GT	2	
	新港3号岸壁	〃	240	-4.5	700	4	日産1・2号機橋			日産自動車㈱	435	-12	34,000GT	2	
	新港4号岸壁	〃	65	-4.5	700	1	日産3・4号機橋			〃	260	-7.5～-10	15,000	2	
	新港1号機橋	〃	90	-5.5	2,000	1	日産5号機橋			〃	90	-5.5	2,000	1	
	新港2号機橋	〃	90	-5.5	2,000	1	日産6号機橋			〃	185	-10	18,000	1	
	新港3号機橋	〃	130	-7.5	5,000	1	長 浦			海上保安部5号機橋	第三管区海上保安本部	60	-4.8	-	2
	平 成	平成1号岸壁	〃	120	-4.5	700	2			本 港	本港1号浮機橋	㈱トライアングル	38	-5	-
		平成2号岸壁	〃	270	-5.5	2,000	3	新 港	シーボニア浮機橋	㈱エスベリスドリームフェリー	20	-6.7	-	1	
		平成突堤式機橋	〃	71	-6.5	-	-		サニーサイドマリーナ岸壁	商船サニーサイドマリーナ㈱	47	-5	1,000	1	
	久里浜	久里浜岸壁	〃	220	-6.5	3,000	2		サニーサイドマリーナ中突堤	〃	33	-5	700	1	
		久里浜1号岸壁	〃	260	-7.5～-9.0	16,000GT	1		住重浦賀工場1号ドック岸壁	住友重機械工業㈱	50	-5	1,000	3	
		久里浜2号岸壁	〃	80	-5.0	1,000	1		住重浦賀工場東岸岸壁	〃	545	-6.5～-9	33,000	1	
		長瀬岸壁	〃	140	-4.5	700	2		住重浦賀工場機関機装岸壁	〃	60	-5	2,000	1	
		長瀬1号機橋	〃	26	-6.7	-	-		東電B岸壁	東京電力フェニックス&パワー㈱	100	-5	1,000	1	
	計			2,322			22		久里浜	東電C岸壁	〃	416	-9	10,000	2
										東電D岸壁	〃	282	-11.5	10,000	1
							東京湾フェリー㈱1号機橋			東京湾フェリー㈱	74	-5.5	3,580GT	1	
その他(米軍・防衛省)		6,049			53	東京湾フェリー㈱2号機橋	〃			71	-5.5	3,580GT	1		
							計				3,702			29	

※港湾管理者によって整備された埠頭を「公共埠頭」、民間企業等によって整備・保有される埠頭を「専用埠頭」という。

1-1-4 企業

横須賀港背後には、製造業を始めとして、様々な企業が立地しています。



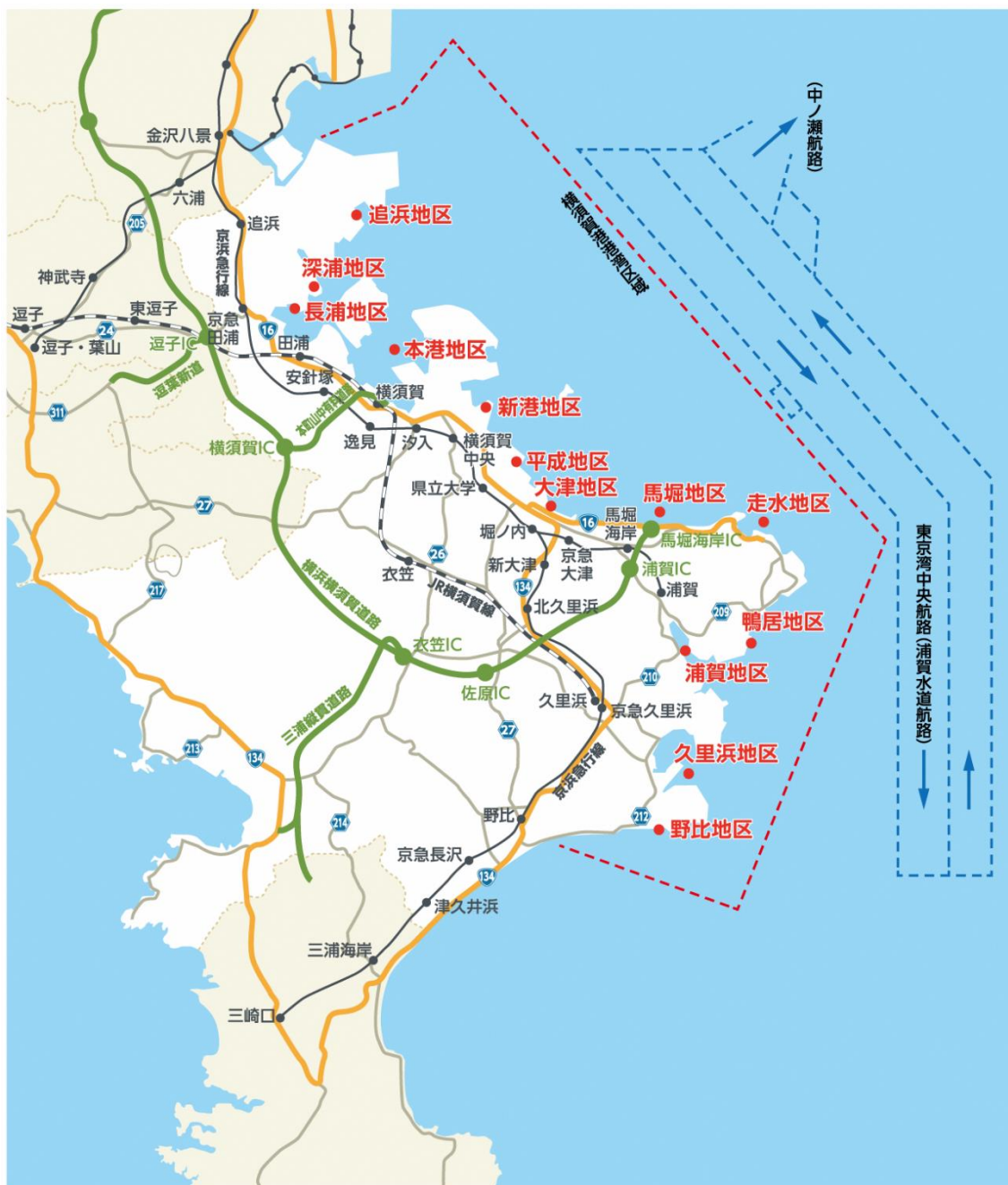
1	輸送用機械器具	住友重機械工業(株) 横須賀製造所・技術研究所	14	生コンクリート	横須賀生コンクリート(株)
2	輸送用機械器具	マレリ(株) 追浜工場	15	フェリー	東京九州フェリー(株) 横須賀フェリーターミナル
3	輸送用機械器具	日産自動車(株) 追浜工場	16	生コンクリート	草川沼家生コン(株)
4	はん用機械器具	(株)やまびこ 横須賀事業所	17	食料品製造業	丸大食品(株) 横須賀工場
5	海洋	(国研)海洋研究開発機構 横須賀本部	18	非鉄金属	(株)グローバル・ニュークリア・フュエル・ ジャパン
6	輸送用機械器具	日本プラスチック・テクノロジーズ(株) 神奈川工場	19	海洋・港湾・空港	(国研)海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所 国土交通省国土技術政策総合研究所 横須賀庁舎
7	家具・装備品	(株)オカムラ 追浜事業所	20	生コンクリート	平川宇部生コンクリート(株)
8	食料品製造業	戸田フーズ(株) 追浜工場	21	ICT	横須賀リサーチパーク※
9	食料品製造業	戸田フーズ(株) 追浜第2工場	22	業務用機械器具	(株)ニコン 横須賀製作所
10	化学工業	東邦化学工業(株) 追浜工場	23	電子部品・デバイス	JVCケンウッド(株) 久里浜事務所 横須賀事務所
11	ゴム製品	シンジーテック(株) 横須賀事業場	24	フェリー	東京湾フェリー(株)
12	火力発電	(株)エフビット横須賀パワー	25	火力発電	JERAパワー横須賀合同会社 横須賀火力発電所
13	バイオマス発電	(株)タケエイグリーンリサイクル	26	化学工業	生化学工業(株) 久里浜工場

※公的研究機関や国内外の企業の研究所及び大学の研究室が多数集積

図 1-1-2 横須賀港背後の主な立地企業

1-1-5 各地区の概要

横須賀港は南北に長い港湾で、合計 13 の地区に区分されています。
各地区の概要については、次ページのとおりとなっています。



資料：横須賀港パンフレット

図 1-1-3 横須賀港の地区区分

1-1-6 各地区の利用状況

横須賀港 の概要



追浜地区

自動車産業、各種研究所、造船所などの企業が立地し、主に完成自動車の輸出入が行われています。
(船の写真協力：日産自動車㈱)



長浦地区

戦後最初に整備が進められた地区で、捕鯨船の基地として栄えました。現在は、各種工場や倉庫が立地しているほか、海上自衛隊や米軍が利用しています。



平成地区

「海辺のリゾート複合都市」を目標に、職・住・遊・学の機能を融合したまちづくりを進めています。
また、大規模地震に備えるため耐震強化岸壁を整備した地区です。
「うみかぜ公園」は、バーベキューが楽しめる芝生広場や、スケートボードやマウンテンバイクなどが楽しめるスポーツ広場と親水護岸で構成され、いろいろなイベント会場として利用されています。
「海辺つり公園」では、四季を通じて海釣りを楽しむことができます。



深浦地区

各種工場、造船所が立地しています。
また、2006(平成18)年度に深浦ポートパークを整備しました。



大津地区

漁港の背後に住居、商業施設が立地しています。
このような背後地の安全・安心を守るため、高潮対策護岸の整備を行っています。



久里浜地区

東京湾の入口に位置し、船で混雑する浦賀水道航路に入らず入港でき、耐震強化岸壁を整備した地区です。横浜横須賀道路(佐原IC)から近く、首都圏各地からの物流アクセスが便利な地区です。房総半島を結ぶフェリーのほか、大島がある東京諸島(伊豆諸島)への定期航路があります。
1853(嘉永6)年にペリー提督が上陸した地であり、伊藤博文による碑文が刻まれた記念碑が建てられています。





鴨居地区

自然が豊かな観音崎公園があります。公園内にはフランソワ・レオンス・ヴェルニーが設計した日本初の洋式灯台である「観音崎灯台」があり、内部の見学が可能です。また、観音崎灯台や観音崎レーダー局（旧東京湾海上交通センター）も立地し、東京湾の安全を支えています。



新港地区

横須賀港随一の規模を持ち、SOLAS条約*に基づく港湾施設保安計画に対応した国際ふ頭です。横須賀の中心市街地に隣接し、猿島や三笠公園などの観光地に近い立地となっています。水深の深い係留施設があるため、完成自動車の輸出や冷凍マグロの輸入などが行われています。

2021（令和3）年7月には、新門司（北九州市）との間に新規フェリー航路が開通されました。関東と九州を結ぶ新たな交通手段として期待されています。

近くには、日露戦争で活躍した「戦艦三笠」が保存されている「三笠公園」や、東京湾内唯一の自然島である「猿島」があります。

※海上における人命の安全のための国際条約



本港地区

1865（慶応元）年、この地に横須賀製鉄所の建設が始まるとともに、横須賀港の港湾としての歴史が始まりました。現在は主に海上自衛隊や米軍が利用しています。

フランス式庭園様式を取り入れた「ヴェルニー公園」内には、2021（令和3）年5月に、市内周遊拠点として「よこすか近代遺産ミュージアム ティポディエ邸」が開館しました。ヴェルニー公園からは、海上自衛隊や米軍の艦艇を一望できます。



走水地区

自然の海浜があり、春はお花見が楽しめます。海浜の背後には、横須賀製鉄所ゆかりの走水水源池があり、「ヴェルニーの水」を汲むことができます。「横須賀美術館」の周辺には砲台跡があり、自然と歴史を感じながらゆっくりとした時間を過ごすことができます。



浦賀地区

江戸時代から中継貿易港として栄えた歴史ある港です。2015（平成27）年度に西浦賀みなと緑地の一部の整備が完了し、プロムナード機能を確保しました。この地区で運航する渡船「愛宕丸（あたごまる）」は、浦賀の東西を結ぶ貴重な移動手段となっています。1725（享保10）年から始まる長い歴史があり、「ボンボン船」の愛称で親しまれ、浦賀のシンボルになっています。



馬堀地区

1995（平成7）年、1996（平成8）年の台風により馬堀海岸一帯が浸水の被害を受けたため、親水性を備えた高潮対策護岸の整備を行いました。静穏時には親水施設として護岸上部を歩けるプロムナードとなっています。



野比地区

約5km（港湾区域内は約2km）の砂浜が広がっています。海岸侵食による背後地への被害を防ぐために、離岸堤などの整備を進めています。

資料：横須賀港パンフレットを加工して作成

1-2 横須賀港背後地域の現況

1-2-1 背後地域

「背後地域」とは、本市と近い位置にあり人やモノの行き来が盛んだと考えられる地域をいいます。横須賀港の背後地域は、既定の港湾計画にならい、「横須賀市、鎌倉市、逗子市、三浦市、葉山町」の4市1町を対象としています。この地域は、豊かな自然と多くの歴史遺産が存在する三浦半島を構成しています。

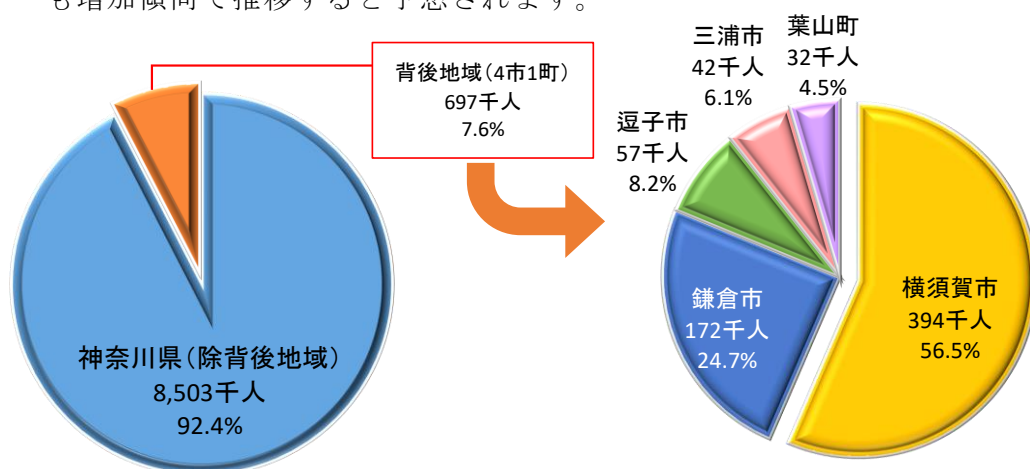


図 1-2-1 横須賀港の背後地域

1-2-2 人口

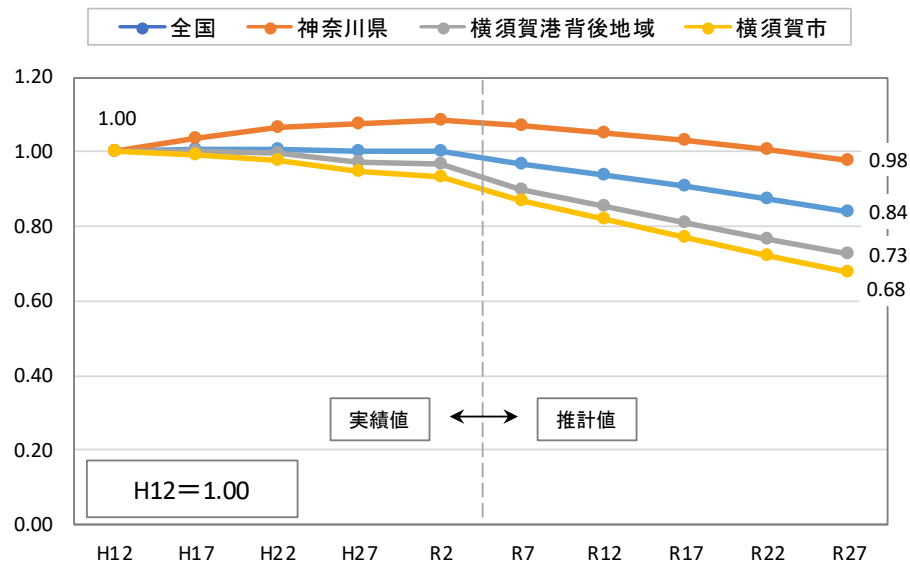
神奈川県人口は、平成12年（2000年）から増加を続けている一方で、横須賀市及び横須賀港背後地域の人口は、減少傾向にあります。

また、令和27年（2045年）時点における背後地域の65歳以上人口の割合は、前回の港湾計画改訂時の平成17年（2005年）に比べて18.8ポイント高くなり、さらに、神奈川県全体よりも6.0ポイント高くなる見込みで、今後も増加傾向で推移すると予想されます。



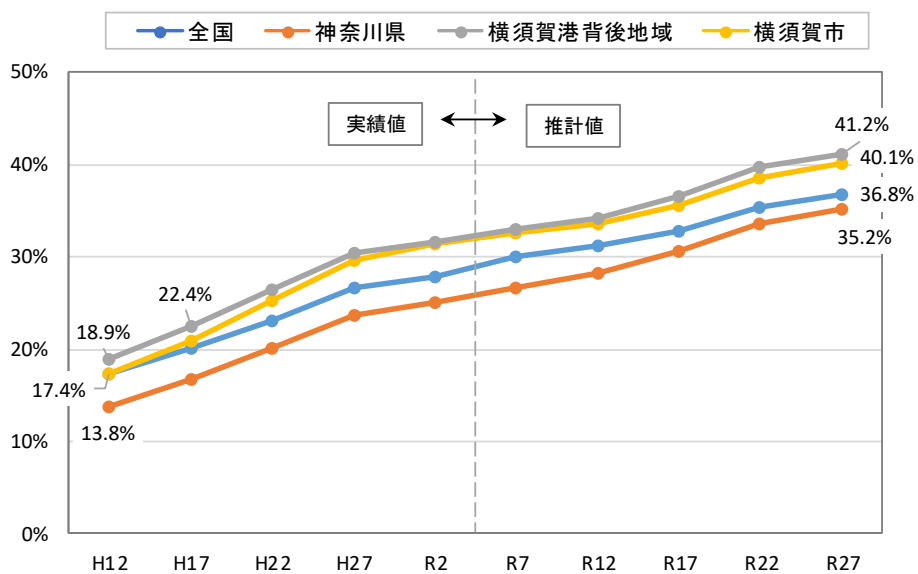
資料：神奈川県人口統計調査

図 1-2-2 横須賀港背後地域の人口割合（令和元年）



資料：日本の地域別将来推計人口

図 1-2-3 横須賀港背後地域及び全国の将来人口の伸び



資料：日本の地域別将来推計人口

図 1-2-4 横須賀港背後地域及び全国の将来の 65 歳以上人口割合の推移

1-2-3 産業

横須賀港の背後地域の産業構造は、全国や神奈川県と比較して、第3次産業の就業人口割合が高くなっています。

横須賀市及び横須賀港背後地域の製造品出荷額は、輸送用機械器具、生産用機械器具の割合が高くなっています。

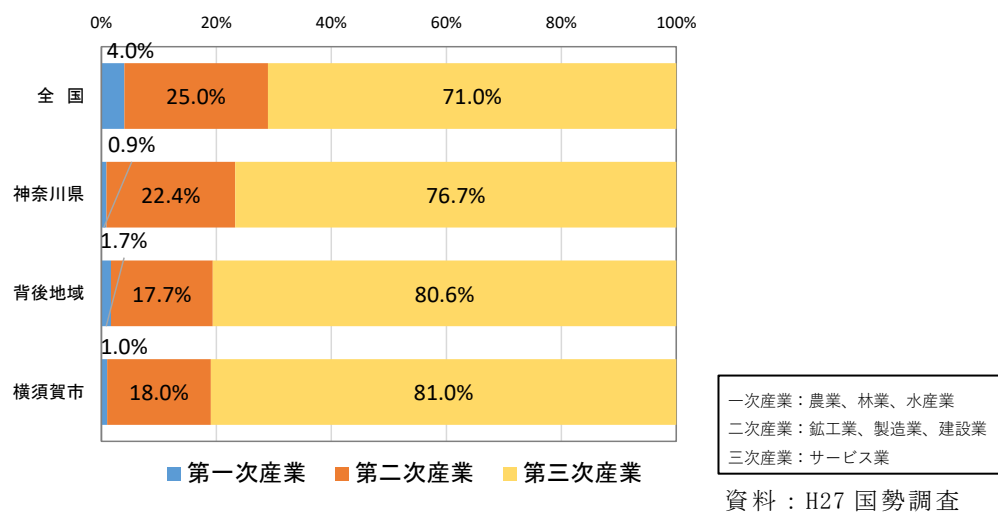


図 1-2-5 産業別就業人口割合（平成 27 年）

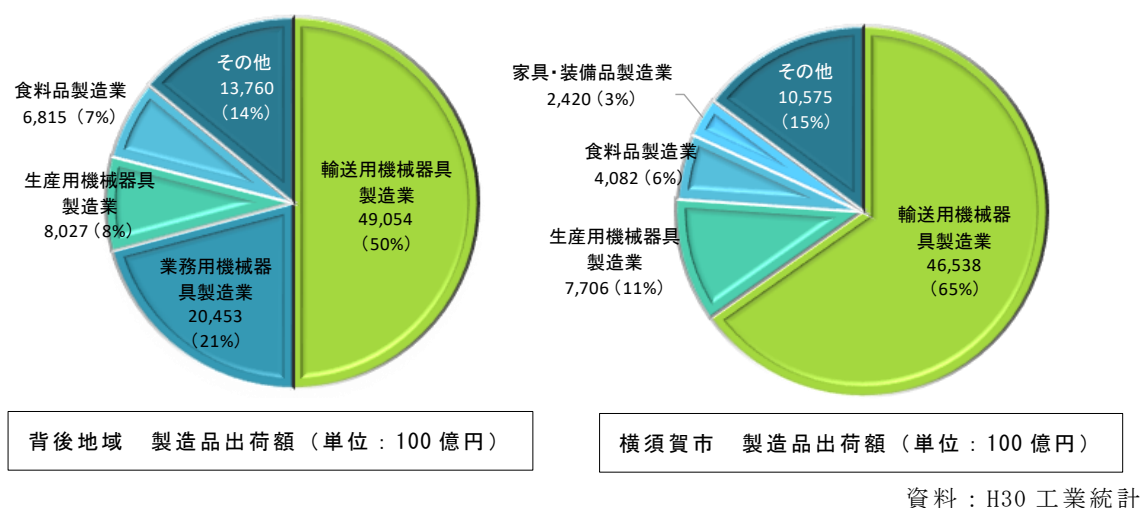


図 1-2-6 製造業種別出荷額等（平成 29 年）

1-2-4 道路交通体系

横須賀港背後の主要道路としては、東京湾沿岸の市街地を走る一般国道 16 号、金田湾沿岸を走る一般国道 134 号、内陸部を走る自動車専用道路横浜横須賀道路があり、周辺地域と結ぶ道路網を形成しています。

広域交通網としては、圏央道の整備が進められており、令和 7 年度（2025 年度）には、藤沢 IC～釜利谷 JCT 間が開通し、横浜横須賀道路と繋がる予定です。また、東京湾の沿岸を走る国道 357 号についても、八景島から横須賀市夏島町までの区間（延長 2.3km）が着工され、今後整備が進められる予定となっています。



図 1-2-7 交通網図

1-2-5 観光及びレクリエーション

(1) よこすかルートミュージアム

横須賀市では、市内各地に点在する開国から近代につながる歴史や文化の見どころと自然豊かなスポットを「ルート」でつなぎ、市内全体を大きな博物館に見立てる「よこすかルートミュージアム」という楽しみ方を推進しています。横須賀製鉄所から全国に広がった技術や文化、東京湾と相模湾の二つの海と豊かな緑をめぐるなど、自然豊かな横須賀の魅力を楽しむことができ、新たな賑わいの創出を進めています。

令和3年(2021年)5月には、その中核拠点としてヴェルニー公園内に「よこすか近代遺産ミュージアム ティボディエ邸」が開館しました。

また、浦賀地区では、浦賀レンガドックの周辺地域において集客を図る開発の検討が進んでいます。

(2) 「海」を活かした取組み

横須賀港が位置する横須賀市は、海に囲まれた特性を活かし、海を利用する人々の交流拠点づくりを目指しています。

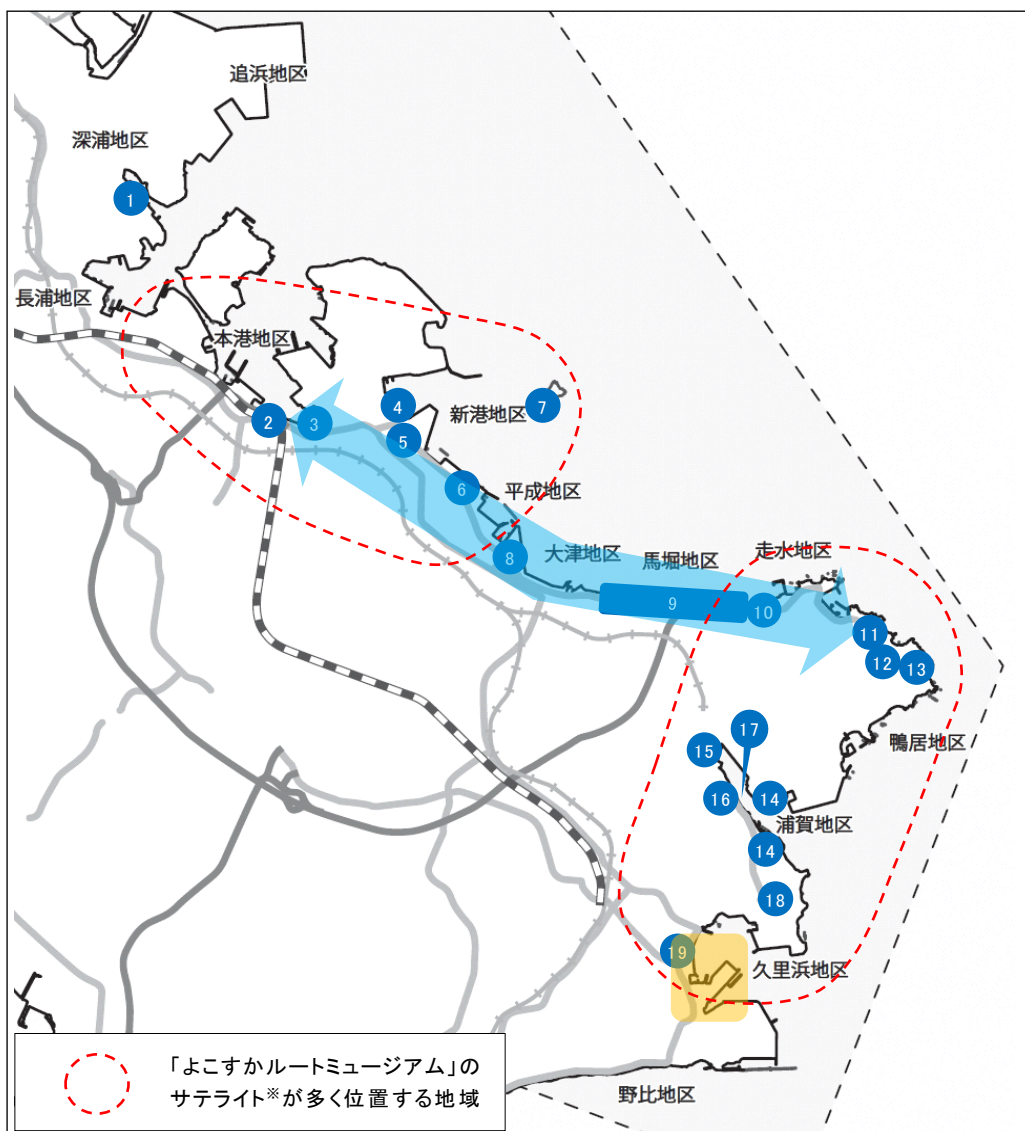
横須賀港内には、都市景観大賞(小空間部門)を受賞した「うみかぜ公園」、四季を通じて海釣りが楽しめる「海辺つり公園」、自然の海岸とふれあうことが出来る「観音崎ボードウォーク」など、親水性の豊かな緑地などがあり、賑わいを見せています。

さらに、人々が海とふれあえるウォーターフロントとして、横須賀港の海岸線にはヴェルニー公園から観音崎公園までの海沿いの10kmを結ぶ「うみかぜの路」(海と緑の10,000mプロムナード)をコンセプトとし、海辺の憩いのスポットが多く整備されています。

久里浜地区には千葉県浜金谷港へのフェリー航路や伊豆諸島・小笠原諸島への航路があるほか、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、観光航路も充実しています。久里浜地区の「東京湾フェリー久里浜ターミナル」や「ペリー記念館」などの施設は、みなとオアシス“ペリー久里浜”として登録されており、魅力あふれる賑わい空間となっています。



図 1-2-8 「よこすか近代遺産ミュージアム ティボディエ邸」



1	深浦ポートパーク	12	観音崎公園
2	ティボディエ邸(ヴェルニー公園)	13	観音崎灯台
3	YOKOSUKA軍港めぐり	14	民間マリーナ
4	記念艦三笠(三笠公園)	15	浦賀レンガドック
5	よこすかポートマーケット	16	西浦賀みなと緑地
6	うみかぜ公園	17	浦賀の渡し
7	猿島公園	18	千代ヶ崎砲台跡
8	海辺つり公園	19	ペリー記念館
9	馬堀海岸(遊歩道)	↔	10,000mプロムナード
10	走水水源地公園	■	みなとオアシス“ペリー久里浜”
11	横須賀美術館		

※サテライト：市内に点在する、開国から近代につながる歴史・文化の見どころや自然豊かなスポットのこと

図 1-2-9 横須賀港周辺の観光スポット

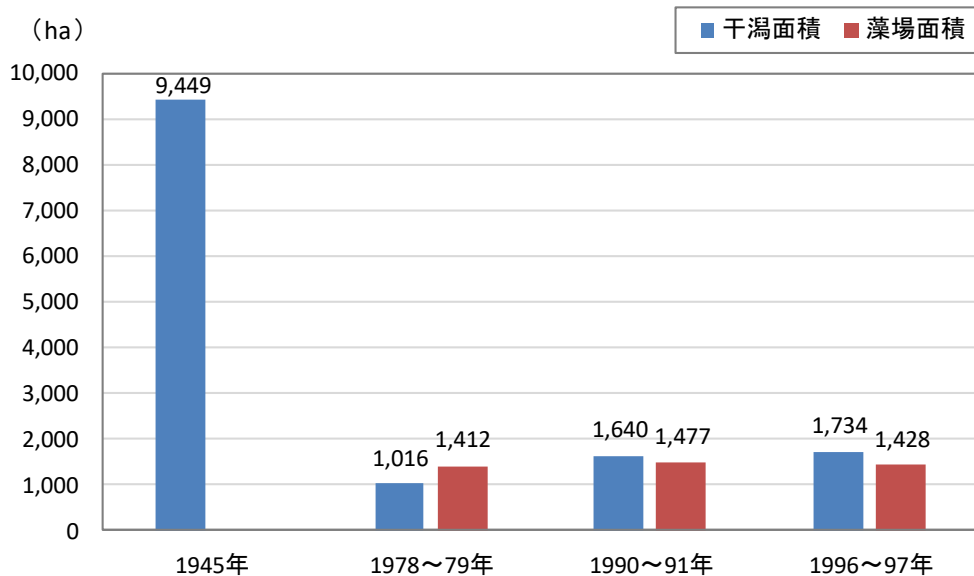
1-2-6 東京湾内の環境

東京湾内では、様々な生物が生息しており、特に浅場は底生生物や稚魚が多く、豊かな生態系が育まれています。また、干潟や藻場では、水質を浄化する機能があり、湾内の環境にとって重要な役割を果たしています。

かつて、東京湾内には、多くの干潟や浅場がありましたが、埋立により多くが消失しています（図 1-2-10）。また、後背地の都市活動の負荷により、富栄養化の傾向が見られ、夏季には赤潮や青潮、貧酸素水塊が発生する状況にあります。

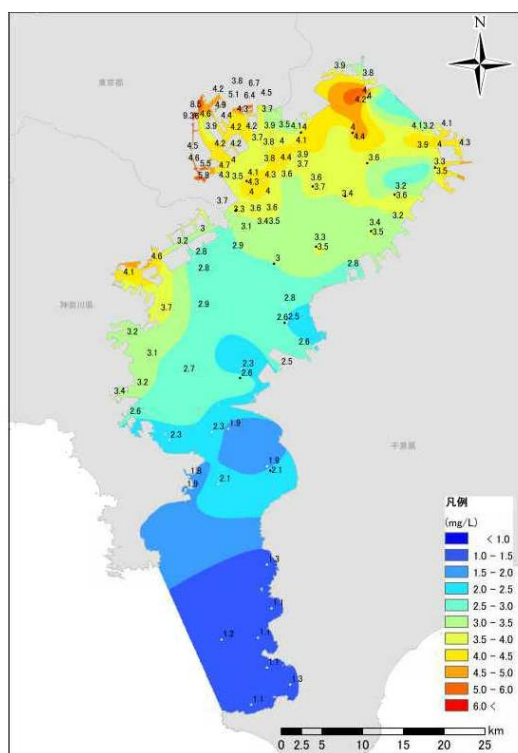
こうした状況を受け、湾岸 8 都県市と関係省庁で構成される東京湾再生推進会議が設置され、平成 15 年（2003 年）に「東京湾再生のための行動計画」が発表されました。施策として、干潟・藻場等の保全・再生・創出や定期的な環境モニタリングなどが実施されていますが、依然として COD（化学的酸素要求量）、窒素、リンの環境基準の達成率は十分な状況になく、赤潮等が発生する状況にあります（図 1-2-11、図 1-2-12）。

しかし、横須賀港内は COD、窒素、リンの環境基準の達成率を満たしており、水環境の維持保全の取組みが、成果をあげています（図 1-2-13）。



資料：「指定水域における水環境の状況」（環境省）

図 1-2-10 東京湾内の干潟・藻場面積の推移



平成 21～24 年度の平均

図 1-2-11 東京湾内の C O D 濃度分布

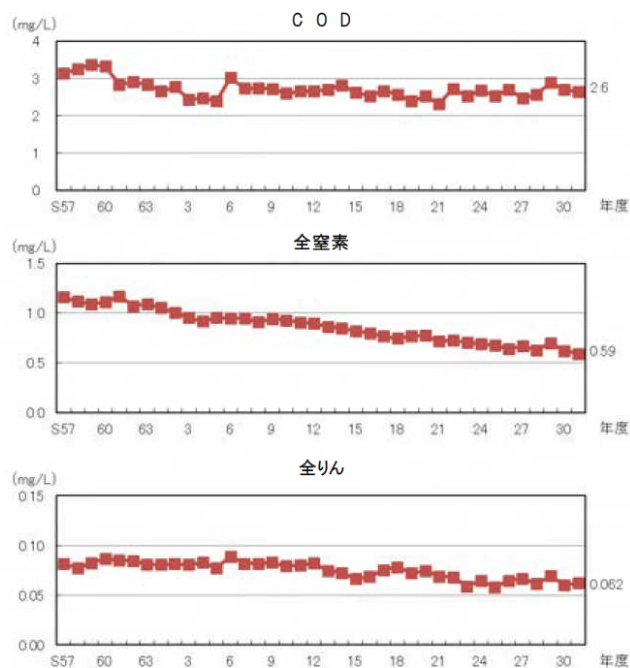


図 2 湾代表値（全層）の経年変化

項目	湾代表値 (令和元年度)	経年変化の傾向
COD	2.6mg/L	昭和 60 年代初頭以降は変動があるものの横ばいの状況が続き、改善の傾向は見られない。
全窒素	0.59mg/L	1 都 3 県で窒素及びりんの排出規制に関する上乗せ条例を施行した平成 11 年度の 0.91mg/L から約 3 割減少している。
全りん	0.062mg/L	長らく 0.090mg/L 前後で横ばいに推移し、平成 13 年度頃より緩やかな改善傾向が見られたものの、近年は停滞気味である。

図 1-2-12 東京湾内の代表値の水質

資料：(左)「指定水域における水環境の状況」（環境省）

(右)「東京湾水質調査報告書 2019」（東京湾岸自治体環境保全会議）

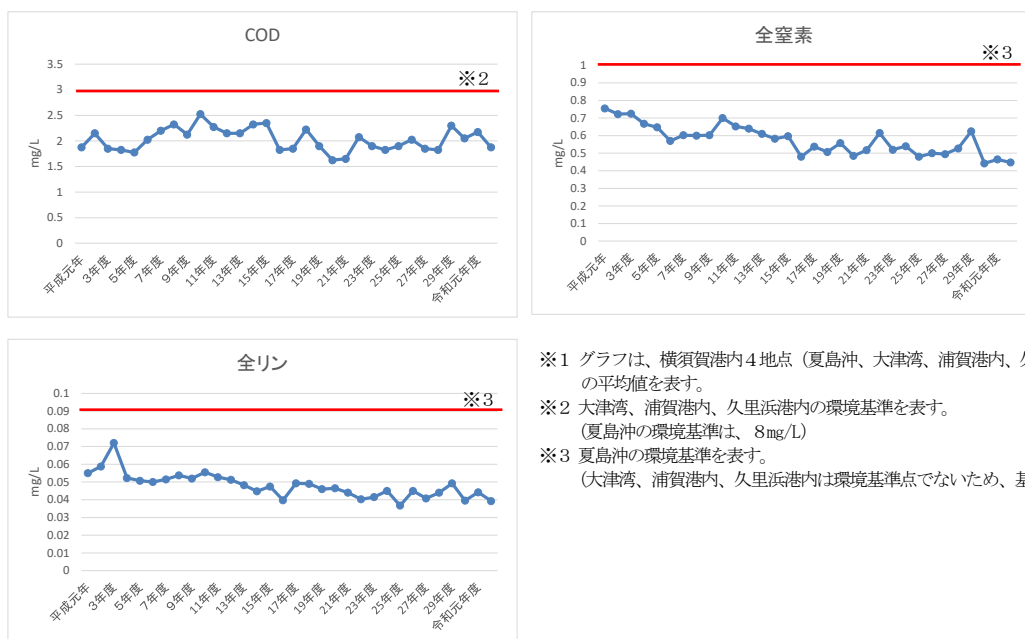


図 1-2-13 横須賀港の水質

- ※1 グラフは、横須賀港内 4 地点（夏島沖、大津湾、浦賀港内、久里浜港内）の平均値を表す。
- ※2 大津湾、浦賀港内、久里浜港内の環境基準を表す。
(夏島沖の環境基準は、8mg/L)
- ※3 夏島沖の環境基準を表す。
(大津湾、浦賀港内、久里浜港内は環境基準点でないため、基準無し)

1-3 港湾利用の現況

1-3-1 取扱貨物量の現況

横須賀港における取扱貨物量は平成 24 年（2012 年）以降減少傾向にありましたが、平成 29 年（2017 年）からは増加に転じ、平成 30 年（2018 年）には約 1,029 万トンまで増加しました。

輸出入貨物は、完成自動車が大半を占めており、移出入貨物は完成自動車・自動車部品、フェリー貨物が主要貨物となっています。

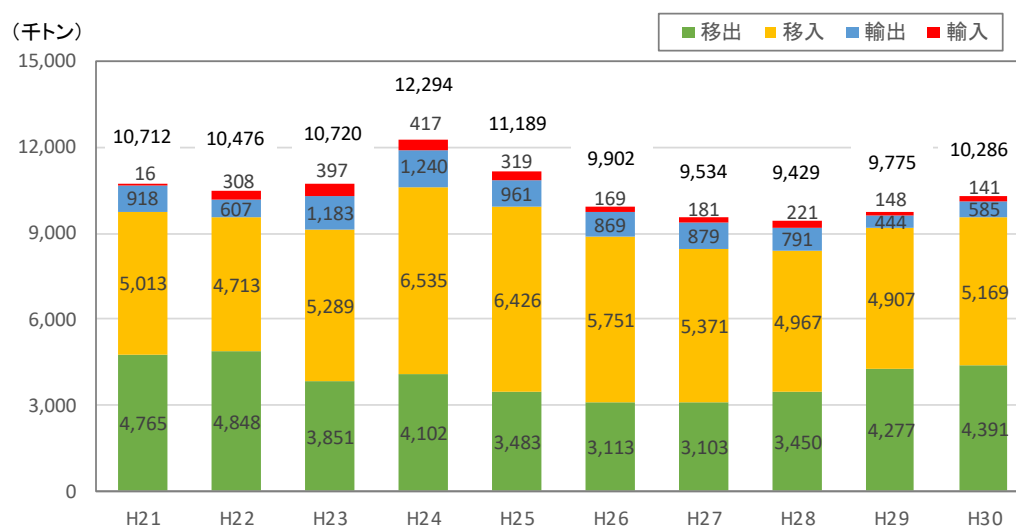


図 1-3-1 横須賀港の取扱貨物量の推移

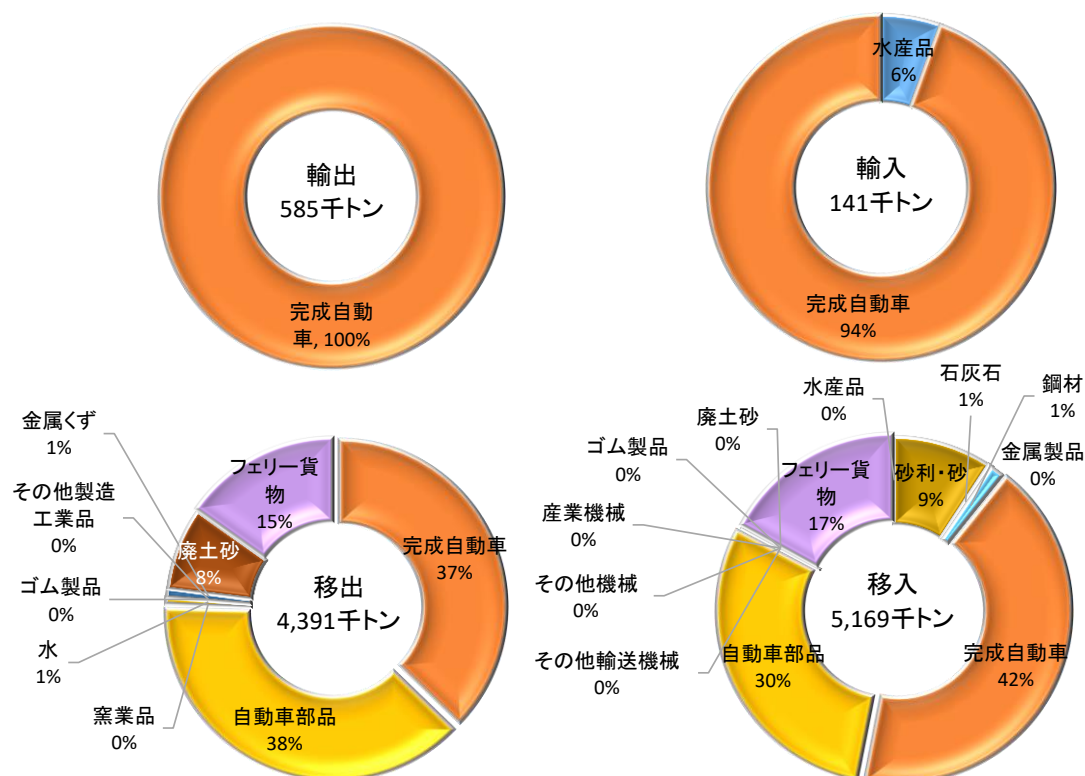


図 1-3-2 横須賀港の取扱貨物量の品目別シェア（平成 30 年）

1-3-2 入港船舶隻数の現況

横須賀港全体の入港船舶隻数は減少傾向で推移しており、入港船舶総トン数も微減傾向で推移しています。

1 隻当たりの総トン数の推移を見ると、外航商船は微増傾向で推移、内航商船及びフェリーは横ばいで推移しています。

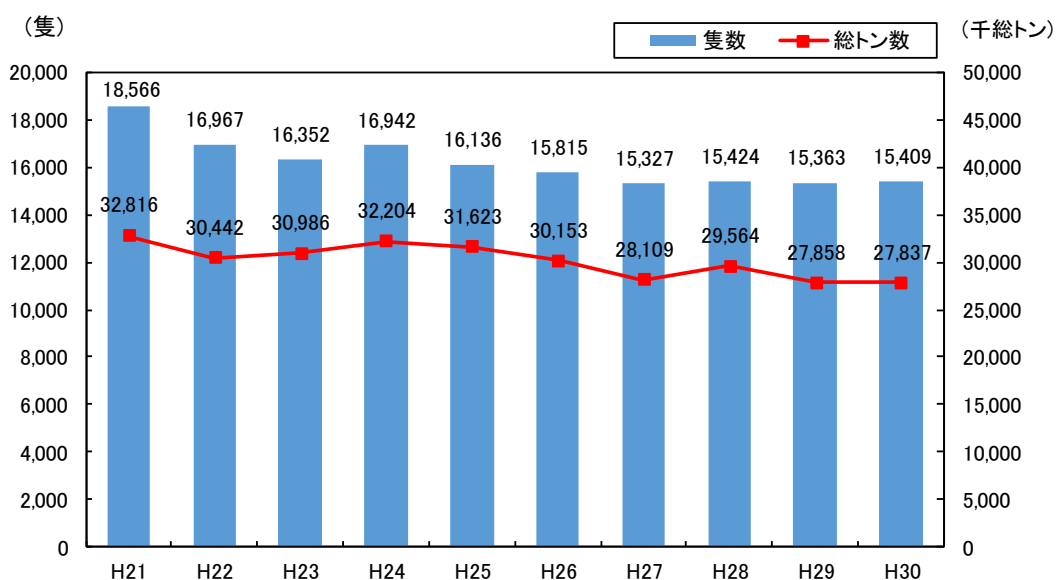


図 1-3-3 入港船舶隻数及び総トン数の推移

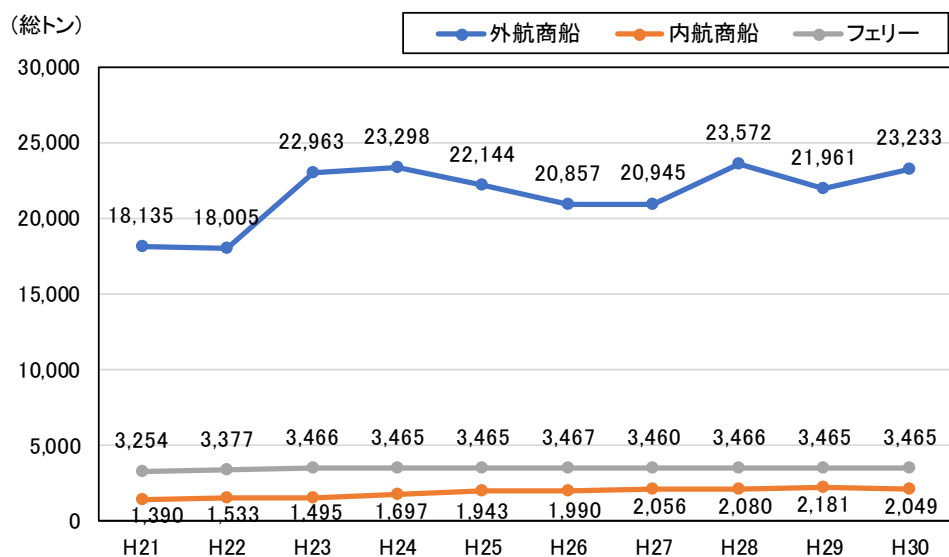


図 1-3-4 入港船舶 1 隻あたり総トン数の推移

1-3-3 内航定期航路の就航状況

(1) R O R O 船航路

横須賀港のR O R O 船定期航路は、追浜地区に寄港している4航路があり、完成自動車や自動車部品などを中心に輸送しています。

表 1-3-1 横須賀港のR O R O 船航路

運航会社	便数	寄港地	使用船舶		
			船名	総トン数	積載能力
プリンス海運	週2便	横須賀～神戸～荻田	白虎	11,454GT	乗用車：809台 トレーラー：113本
	週3便	川崎～横須賀～仙台～苫小牧～八戸	ディブレイクス バル 玄武	7,971GT	乗用車：600台 トレーラー：50本
日藤海運	週2便	横須賀～川崎～名古屋～豊橋～坂出～玉島～広島～荻田～神戸～豊橋	日侑丸 日昇丸	10,083GT 10,109GT	乗用車：900台 トレーラー：52本
	週4便	横須賀～神戸～荻田～玉島	日清丸 日王丸	11,483GT 11,514GT	乗用車：804台 トレーラー：113本

資料：定期便ガイド2021年版、日藤海運株式会社HP

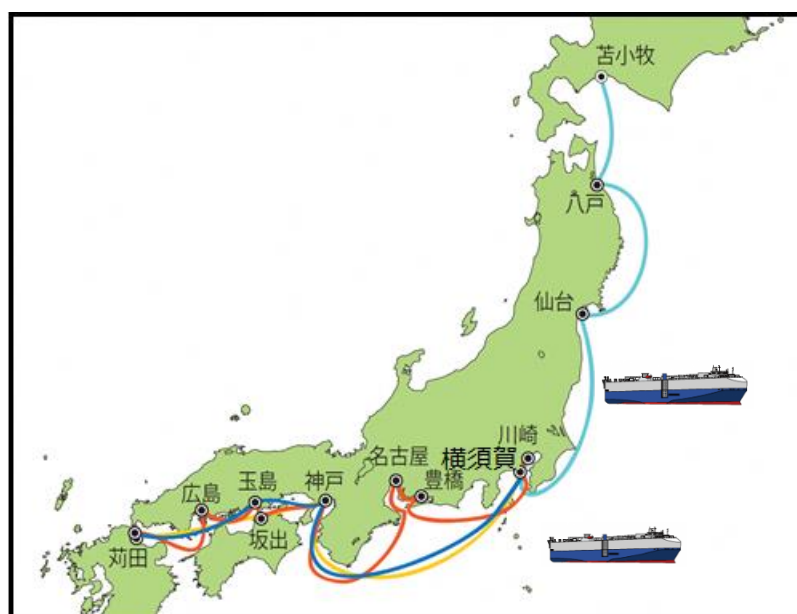


図 1-3-5 横須賀港のR O R O 船航路

※R O R O 船：Roll On Roll Off ship の略で、貨物をトラックやフォークリフトで積み卸すために、船尾や船側に車両用のゲート等を有する船舶のこと。フェリーや自動車運搬船などがある。

(2) フェリー航路

新港地区では、令和3年（2021年）7月から北九州港と結ぶ新規フェリーが就航しています。

運航会社は、日本海や瀬戸内海に加え、韓国・中国などに高速フェリーを展開する SHK ライングループの会社で、主要貨物は、宅配便貨物（下り）や農産物（上り）等です。

宅配便貨物や農産物は、輸送スピードが重視されるため、各港を深夜0時前頃に出航し、翌日の夜（横須賀港：20時45分、北九州港21時）に到着する高速走航のスケジュールとなっています。

表 1-3-2 横須賀港のフェリー航路

運航会社	便数	寄港地	使用船舶		
			船名	総トン数	積載能力
東京九州フェリー	週6便	横須賀～北九州	はまゆう それいゆ	15,515GT	トラック：154台 乗用車：30台 旅客定員：268名

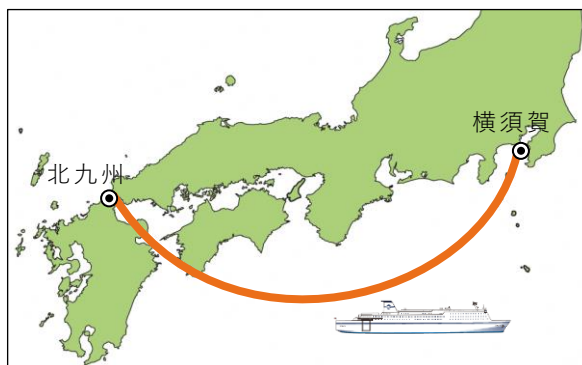


図 1-3-6 フェリー航路の航路図と投入船

1-3-4 旅客船航路の就航状況

(1) 航路の就航状況

横須賀港に就航している主な旅客船等は、以下のとおりです。

●旅客船航路

【東京湾フェリー】

久里浜と千葉県浜金谷港との間で就航しているフェリーです。

船 名	かなや丸	しらはま丸
総トン数	3,580トン	3,351トン
全 長	79.0m	79.1m
旅客定員	680名	
積載車両台数	バスのみ最大12台 乗用車のみ最大105台	
便数	12便/日 又は 14便/日	
所要時間	約40分	



図 1-3-7 東京湾フェリーの航路

【東海汽船】

久里浜から伊豆大島へ約 60 分の高速ジェット船です。

船 名	セブンアイランド愛・結・友・大漁
総トン数	280トン、176トン、164トン、165トン
全 長	約27m
旅客定員	254名、結は241名
便数	季節運航
所要時間	大島：1時間、利島：1時間40分 新島：2時間5分、式根島：2時間25分 神津島：2時間55分



図 1-3-8 横須賀港の旅客船航路

●港内遊覧船等

【YOKOSUKA 軍港めぐり】【猿島航路】

東京湾唯一の自然島「猿島」へ運航しています。その他、海から本港地区を巡る「軍港めぐりツアー」なども実施しています。

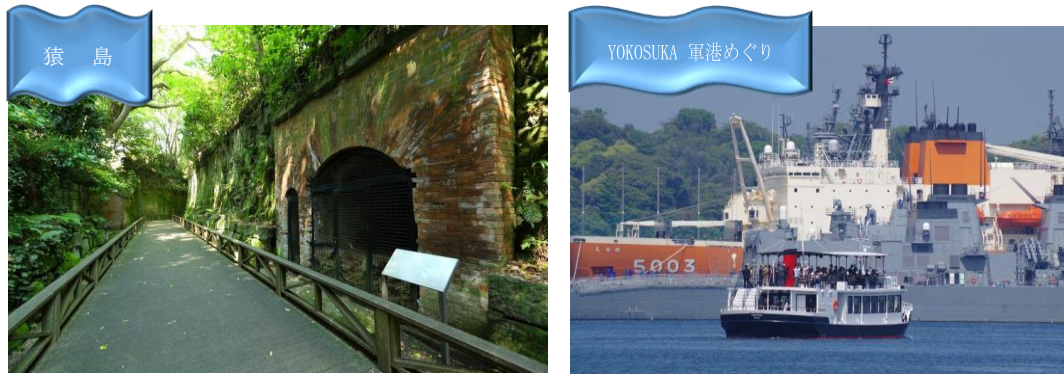


図 1-3-9 横須賀港の遊覧船航路

(2) 船舶乗降人員

横須賀港では、久里浜地区から千葉県浜金谷港間にフェリーが就航しているほか、伊豆諸島や小笠原諸島への旅客船も季節運航しており、年間約 90 万人の乗降者及び約 16 万台の車両が利用する観光・生活の足として、重要な役割を担っています。(図 1-3-10 の東京湾フェリー、東海汽船、小笠原海運)

また、本港地区・新港地区では、港内遊覧船が就航しており、年々利用者が増加傾向にあり、平成 30 年(2018 年)の利用者数は約 47 万人でした。(図 1-3-10 の猿島航路、軍港めぐりクルーズ)

クルーズ船については、着岸可能な施設(新港地区、久里浜地区)の混雑により、利用が減少しているものの、過去には、邦船 3 社のクルーズ船が定期的に入港しており、今後も寄港の需要があるものと考えられます。

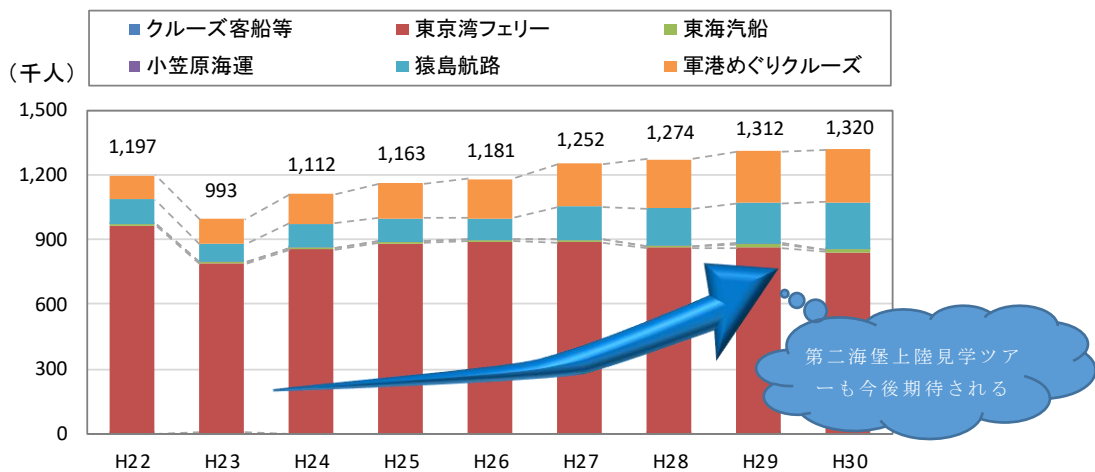


図 1-3-10 船舶乗降者数の推移

2. 地域の発展方向と横須賀港の役割

2-1 国の上位企画・関連計画

「PORT2030」は、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・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等をとりまとめたものとして、平成30年（2018年）7月に公表されました。

PORT2030	
■我が国港湾の担う役割 国内外の激変する環境を踏まえ、我が国港湾における新たな価値を創造し、我が国の経済・産業を支え、豊かで潤いのある国民生活を実現する。 ■基本理念 1. 地政学的な変化やグローバルな視点を意識する 2. 地域とともに考える 3. 「施設提供型」から「ソリューション提供型」に発展させる 4. 「賢く」使う 5. 港湾を「進化」させる ■横須賀港に関連する施策・取組等	
中長期政策の方向性	横須賀港に関連する施策・取組
持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築	■次世代高規格ユニットロードターミナルの展開 ・ 高規格な荷役機械・乗降施設、決済等を効率化するシステムの実装 ・ 情報通信技術により、輸送オペレーションの最適化、シャーシの共同利用を推進し、輸送・維持管理を効率化
ブランド価値を生む空間形成	■「海に開け、船を迎え入れる」美しい景観の形成 ・ 外国人旅行客のみならず、国民も楽しむことができる魅力的な空間を創出 ・ 民間資金を活用した臨海部の開発
情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化	■災害に対する協力体制の強化 ・ 港湾BCP等に基づき、国・港湾管理者・地元自治体・民間事業者・地元組織との協力体制の強化 ・ ICT技術やドローン等を活用した災害対応



図 2-1-1 港湾の中長期政策「PORT 2030」（国土交通省港湾局）抜粋

2-2 神奈川県の上位・関連計画

「かながわグランドデザイン基本構想」は、確実に到来する超高齢社会などへの十分な対応を図るとともに、東日本大震災及び福島第一原子力発電所の事故に起因する社会環境の変化への対応を行うため、令和7年（2025年）を目標年次として、平成24年（2012年）3月に公表されたものです。

かながわグランドデザイン基本構想	
■ 基本理念 「いのち輝くマグネット神奈川」を実現する	
■ 横須賀港に関連する施策・取組等	
プロジェクト	横須賀港に関連する施策・取組
災害に強く安全で安心してらせるまちづくり	■ 大規模災害などに備える災害対応力の強化 ・ 緊急輸送道路の整備（緊急物資を受け入れる港湾・漁港の耐震化や機能充実） ・ 海岸保全施設の整備 等
人を引きつける魅力ある地域づくり	■ 地域資源を活かした魅力ある地域づくり ・ 海岸地域の活性化 ・ 三浦半島地域の活性化 等

2025年にめざすすがた

東日本大震災などを踏まえ、地震・津波をはじめとする大規模災害への対策を強化し、県民のいのちを守る体制づくりやまちづくりを進めます。

また、防犯や防災、生活の安心を確保するため、様々な活動に取り組む担い手のネットワークを構築するとともに、防犯や防災に配慮したまちづくりを進めることなどにより、県民が安全で安心してらせる地域社会の実現をめざします。



めざすすがた

首都圏における貴重なみどりと三方に広がる海、豊かな歴史的文化遺産、美しい景観など三浦半島が持つ地域資源を保全し、これを活用することにより、うるおいをもって快適に暮らせるようにするとともに、首都圏や海外からも多くの人々が訪れ、楽しめる「公園」のような魅力と活力にあふれる地域づくりをめざします。

図 2-2-1 「かながわグランドデザイン基本構想」抜粋

2-3 横須賀市の上位計画・関連計画

現在策定中の「YOKOSUKA ビジョン 2030（横須賀市基本構想・基本計画）」は、令和 11 年（2029 年）を目標年次として、人口減少や少子高齢化の進展等により生じる社会変化を捉えた中で、横須賀の未来像や、そこに向かって進む方向性を示すものです。

横須賀市基本構想	
■市の未来像 「変化を力に進むまち。横須賀市」	
■横須賀港に関連する政策方針等	
分野	横須賀港に関連する政策方針
防災・安全	災害に強いしなやかなまちづくりの推進
都市基盤・まちづくり	- 拠点ネットワーク型都市づくりの推進 - 地域資源を生かした多様な暮らし方のあるまちづくり - 総合的な交通政策の推進 - 市民生活を支えるインフラの維持・整備
産業振興	- 既存事業者の持続的発展と新たな集積促進 - 人材の確保・育成による事業継続の支援 - 新しい社会の実現を目指した連携 - 多様な働き方を可能とする場の整備と誘致 - 魅力あふれる農水産業の振興と付加価値向上への取り組み
観光・文化	- 地域資源のブランド化と発信 - 観光の担い手との連携による観光基盤の充実 - 文化の伝承と醸成 - 誰もが日常的にスポーツに親しめる環境づくり
海洋	- 地域経済をけん引するみなとの創造 - 海洋資源を生かした賑わいの創造 - 海洋産業のスマート化、新産業、新技術の創造 - きれいな海づくり・触れ合いの場づくり

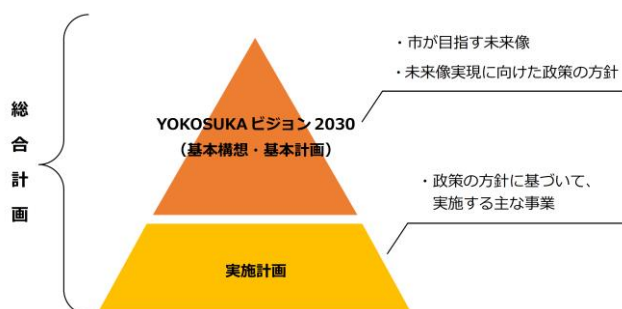


図 2-3-1 基本構想の構成

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
YOKOSUKA ビジョン 2030（基本構想・基本計画）							
【8年間】							
実施計画（前期）				実施計画（後期）			
【4年間】				【4年間】			

図 2-3-2 基本構想の計画期間

「横須賀市都市計画マスタープラン」は、令和 17 年（2035 年）を目標年次として、横須賀市の都市づくりの目標と取組みの基本的な考え方を定めたものです。平成 28 年（2016 年）3 月に改定されました。

横須賀市都市計画マスタープラン

■都市づくりの目標

「豊かな暮らしと、いきいきした交流をはぐくむ都市」

～都市魅力で選ばれるまち横須賀～

■横須賀港に関連する施策・取組等

都市づくりの方針	横須賀港に関連する施策・取組
土地利用の方針 (流通・交流・複合業務地)	・ 地理的優位性を活かした、内貿ユニットロード及び既存埠頭における港湾流通拠点機能の強化 ・ 港湾施設の効率的な利用や大型船への対応、老朽化対策 ・ 市民が海辺に親しむ交流機能の導入
交通体系整備の方針	・ 地域間連携を強化する交通ネットワークの形成
その他の交通施設の整備方針	・ 国際・国内物流の幹線航路基地の形成 ・ 緊急・海上物資輸送拠点としての耐震強化岸壁の整備 ・ 千葉県金谷及び離島航路の維持 ・ 交通機能の強化、レクリエーション等の場としての利用検討



図 2-3-3 拠点の配置と連携の方針

「横須賀再興プラン」は、横須賀市基本構想及び横須賀市基本計画の実施計画として、平成30年（2018年）～令和3年（2021年）の4年間で戦略的・重点的に推進していく政策を掲げたものです。

当計画は、横須賀市がもつ「海洋都市」として魅力を様々な分野において最大限活用したまちづくりを推進することを前提としています。

横須賀再興プラン

■ 目指すまちづくりの3つの方向性

- I. 海洋都市
- II. 音楽・スポーツ・エンターテインメント都市
- III. 個性ある地域コミュニティのある都市

■ 最重点施策（4つの柱）

- ① 経済・産業の再興
- ② 地域で支え合う福祉のまちの再興
- ③ 子育て・教育環境の再興（整備・充実）
- ④ 歴史や文化を生かしたにぎわいの再興

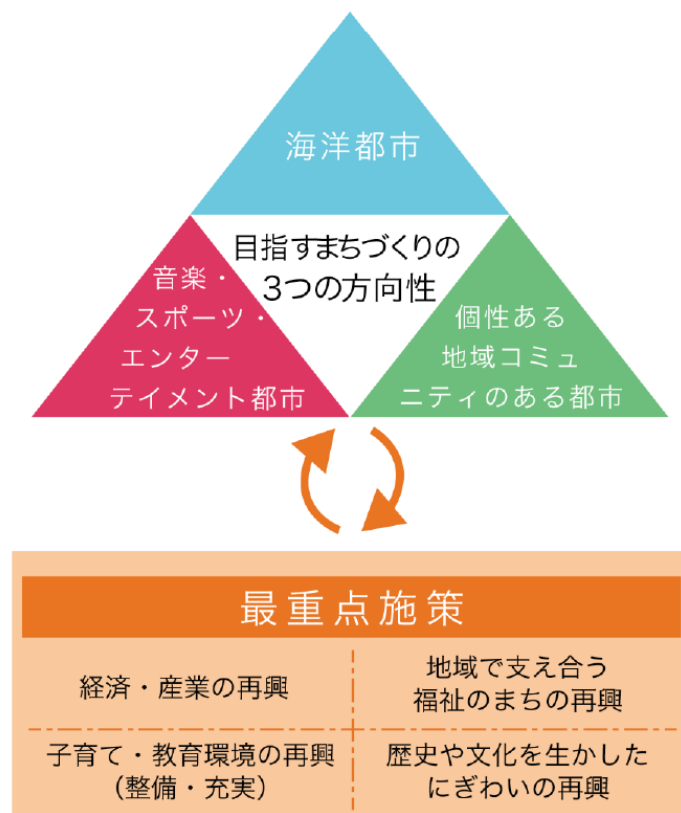



図 2-3-4 「横須賀再興プラン」の方向性

2-4 その他の関連計画

「持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）」は、2015 年の国連サミットで採択された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 の目標・169 のターゲットから構成されています。

SDGs			
■ 基本理念 開発途上国だけでなく、先進国も含めてすべての国が取り組むべき普遍的な目標であり、「誰一人取り残さない」ことを誓っている。			
■ SDGs の主な目標と内容			
目標	内容	目標	内容
8  働きがいも経済成長も	包括的かつ持続可能な経済成長及びすべての人々の完全かつ生産的な雇用と働きがいのある人間らしい雇用を促進する	13  気候変動に具体的な対策を	気候変動及びその影響を軽減するための緊急対策を講じる
9  産業と技術革新の基盤をつくろう	強靱なインフラ構築、包摂的かつ持続可能な産業化の促進及びイノベーションの推進を図る	14  海の豊かさを守ろう	持続可能な開発のために海洋・海洋資源を保全し、持続可能な形で利用する
11  住み続けられるまちづくりを	包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する	15  陸の豊かさを守ろう	陸域生態系の保護、回復、持続可能な利用の推進、持続可能な森林の経営、砂漠化への対処、ならびに土地の劣化の阻止・回復及び生物多様性の損失を阻止する



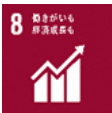
資料：「国連広報センター」

図 2-4-1 SDGs の 17 の目標

2-5 横須賀港に関連する計画の整理

前ページに記載した横須賀港に関連する計画から、横須賀港の長期構想を検討する上で、対応する必要がある施策等を分野別に整理しました。

■ 物流・産業

 	国	- 高規格な荷役機械・乗降施設、決済等を効率化するシステムの実装 - 情報通信技術により、輸送オペレーションの最適化、シェアシの共同利用を推進し、輸送・維持管理を効率化
	市	- 地域経済をけん引するみなとの創造 - 既存事業者の持続的発展と新たな集積促進 - 多様な働き方を可能とする場の整備と誘致 - 地理的優位性を活かした、内貿ユニットロード及び既存埠頭における港湾流通拠点機能の強化 - 港湾施設の効率的な利用や大型船への対応・老朽化対策

■ 交流・環境

   	国	- 外国人旅行者のみならず、国民も楽しむことができる魅力的な空間を創出 - 民間資金を活用した臨海部の開発
	県	- 海岸地域の活性化 - 三浦半島地域の活性化
	市	- 地域資源のブランド化と発信 - 海洋資源を生かしたにぎわいの創造 - 市民が海辺に親しむ交流機能の導入 - 千葉県金谷及び離島航路の維持
		- 交通機能の強化、レクリエーション等の場としての利用検討 - 歴史や文化を生かしたにぎわいの再興

■ 安全・安心

 	国	- 港湾BCP等に基づき、国・港湾管理者・地元自治体・民間事業者・地元組織との協力体制の強化 - ICT技術やドローン等を活用した災害対応
	県	- 緊急輸送道路の整備 (緊急物資を受入れる港湾・漁港の耐震化や機能充実) - 海岸保全施設の整備
	市	- 災害に強いしなやかなまちづくりの推進 - 緊急物資輸送拠点としての耐震強化岸壁の整備

3. 港湾を取り巻く環境変化

3-1 モーダルシフトの進展

(1) トラックドライバーの不足

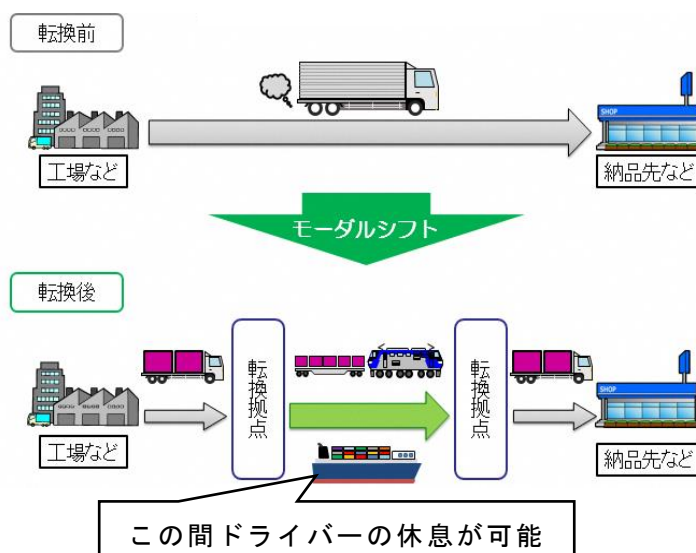
モーダルシフトの進展の背景には、近年の運送業界でのトラックドライバーの不足があります。(公社)鉄道貨物協会の試算によると、令和10年度(2028年)にはおよそ27.8万人のトラックドライバーが不足すると見込まれます。

その一因としてのドライバーの過重労働による車両事故の防止やドライバー不足という悪循環を改善するため、国は労務管理の厳格化・罰則強化を実施しており、2024年には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予定です。同時に国は、長時間労働が発生しやすい長距離輸送を中心に内航定期航路へのモーダルシフトを推進しています。

表 3-1-1 トラックドライバー需要の将来予測

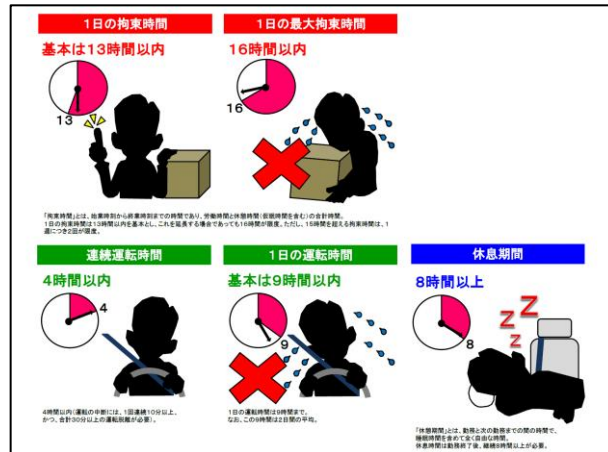
	令和2年度	令和7年度	令和10年度
需要量	1,127,246 人	1,154,004 人	1,174,508 人
供給量	983,188 人	945,568 人	896,436 人
過不足	▲144,058 人	▲208,436 人	▲278,072 人

資料：(公社)鉄道貨物協会「平成30年度 本部委員会報告書」



資料：国交省公表資料

図 3-1-1 モーダルシフトのイメージ及びトラック運転者の労働時間等の改善ポイント（抜粋）(1)



資料：厚生労働省労働基準局公表資料

図 3-1-2 モーダルシフトのイメージ及びトラック運転者の労働時間等の改善ポイント（抜粋）（2）

(2) モーダルシフトによる環境影響

モーダルシフトを推進する上では、環境に対する配慮（排出CO₂の削減など）についても、重要視されています。

2015年の国連総会でのSDGsの採択を受け、我が国でも、2016年に「SDGs実施方針」を決定、2017年以降は毎年「SDGsアクションプラン」をとりまとめるなど、SDGs達成のための取組みを行ってきました。

我が国では、「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、CO₂排出量の小さい輸送手段への転換を図るモーダルシフトを推進することとしています。

例えば、下図のように、海路にモーダルシフトした場合、陸路のCO₂排出量と比べて約6分の1程度になるものと推算されることから、トラックから海運へのモーダルシフトは非常に有効であることがわかります。



図 3-1-3 モーダルシフトをした場合の交通手段の比較（例）

(3) モーダルシフトの進展状況

近年、豪雨・台風・地震など、過去に経験のないような最強・最大規模の災害が多く発生し、各地に甚大な被害をもたらし、道路機能の寸断・輸送の大幅な遅延などが発生しています。

こうした背景を受け、国ではBCP（事業継続計画）の作成や海上輸送などの分散利用を推進しています。

平成28年（2016年）から「横須賀―北九州航路」の開設前までに新規の内貿航路が4航路開設されています。

表 3-1-2 平成28年～令和2年の新規就航航路

就航年月	運航会社	船種	就航航路
平成28年10月	川崎近海汽船株式会社	RORO船	清水～大分
平成30年5月	栗林商船株式会社	RORO船	苫小牧～東京～清水～大阪
平成30年6月	川崎近海汽船株式会社	フェリー	宮古～室蘭※
令和元年4月	近海郵船株式会社	RORO船	敦賀～博多

※宮古～室蘭航路は、平成30年10月より南下便が八戸港に寄港となり、令和2年3月から休止（室蘭～八戸間の運航）。



図 3-1-4 平成28年～令和2年の新規開設航路

(4) 横須賀港の優位性

横須賀港は、三浦半島の東側、東京湾の湾口部に位置し、特に観音崎以南は東京湾に位置する重要港湾以上の港湾で唯一、速度制限のある「浦賀水道航路」を通過せずに寄港ができる港です。

また、輻輳する東京湾航路を航行する必要がない、あるいは航行距離が短いため、航行上のリスクを低減することができます。

さらに、令和7年度（2025年度）に圏央道の直通工事が完了すれば、混雑する都心部を回避し、北関東方面と横須賀港のアクセスが可能となるほか、神奈川県西部へのアクセスも向上し、等時間圏域の拡大が期待されます。

こういったことから、横須賀港は、モーダルシフトの受け皿として首都圏の物流や地域経済を支える港湾となることが期待されています。



資料：横浜国道事務所公表資料

図 3-1-5 圏央道開通による効果

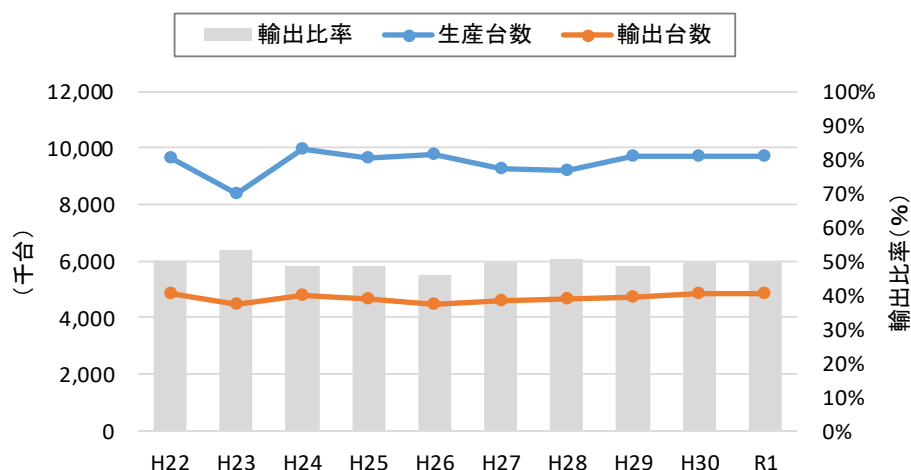
3-2 自動車産業

3-2-1 自動車産業を取り巻く現状及び動向

我が国の自動車メーカーでは、海外に生産拠点を移す動きがみられるものの、国内における自動車生産台数と輸出台数（図 3-2-1）は、直近 10 年間に於いては大きな変動はなく横ばいで推移しています。

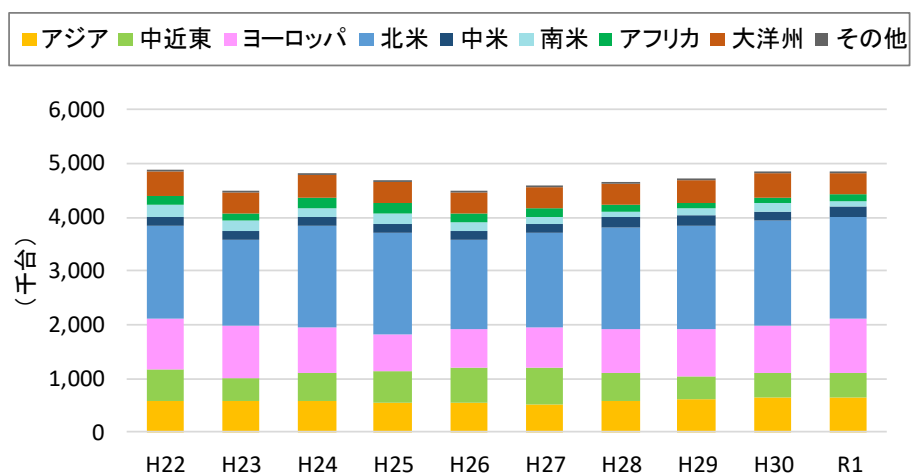
我が国の自動車メーカーの相手地域別の輸出台数（図 3-2-2）は、北米、ヨーロッパ、アジアの順に多くなっており、過去 10 年間、この構成比に大きな変化はありません。

今後は、諸外国における CO₂ 排出規制や電動化目標等の動向、我が国のグリーン成長戦略の進展などを踏まえた、国内自動車メーカーにおける部品調達・車両組立・輸送等の再編による港湾利用への影響を注視していく必要があります。



資料：日本自動車工業会公表資料

図 3-2-1 国内の四輪車生産台数と輸出台数



資料：日本自動車工業会公表資料

図 3-2-2 我が国自動車メーカーの四輪車の地域別輸出台数

3-2-2 自動車産業における横須賀港の位置づけ

(1) 公共埠頭

横須賀港の公共埠頭としては、平成 22 年（2010 年）から国内自動車メーカーの完成自動車の輸出を再開しました。横須賀港を利用する自動車メーカーでは、生産台数・輸出台数ともに増加傾向で推移し、それに伴い横須賀港での取扱台数も増加しており、平成 29 年（2017 年）には一時取扱量が減少したものの、平成 30 年（2018 年）には増加に転じています。

また、同メーカーでは、今後の事業計画において、海外での販売台数を平成 30 年度（2018 年度）から令和 7 年度（2025 年度）までに約 2 割増加させるとしています。

このため、輸出自動車については、今後も横須賀港の主要な貨物として期待されます。

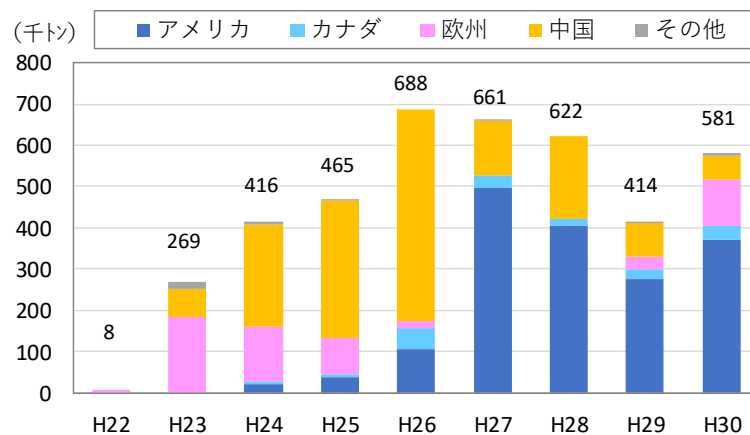
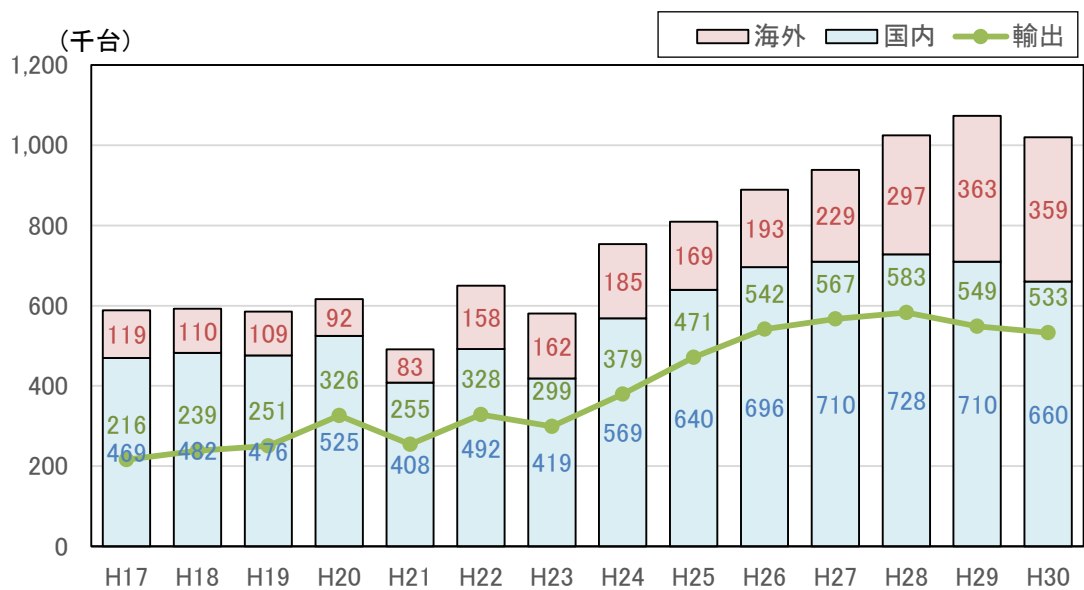


図 3-2-3 横須賀港の公共埠頭での相手国別完成自動車の輸出取扱量

また、その他のメーカーの完成自動車の輸出や、海外メーカーの完成自動車の輸入などの可能性もあり、今後自動車を蔵置するためのヤードが事業者のニーズに対して大きく不足する可能性があります。



資料：企業公表資料より作成

図 3-2-4 横須賀港利用メーカーの自動車生産台数及び輸出台数の推移



図 3-2-5 新港ふ頭での完成自動車取扱状況

(2) 専用埠頭

横須賀港の専用岸壁においては、完成自動車や自動車部品の輸出入がされており、平成 29 年度（2017 年度）まで増加傾向で推移していましたが、平成 30 年度（2018 年度）に北米や欧州での販売台数が減少し、全地域の販売台数でも減少に転じました。

しかしながら、令和 3 年度（2021 年度）第 1 四半期は、前年同期月比で海外販売台数や輸出台数は大幅な増加に転じており、自動車メーカーの中期経営ビジョンにおいても売上高の増加を目指すとされていることから、今後も横須賀港の主要な専用貨物として期待されます。

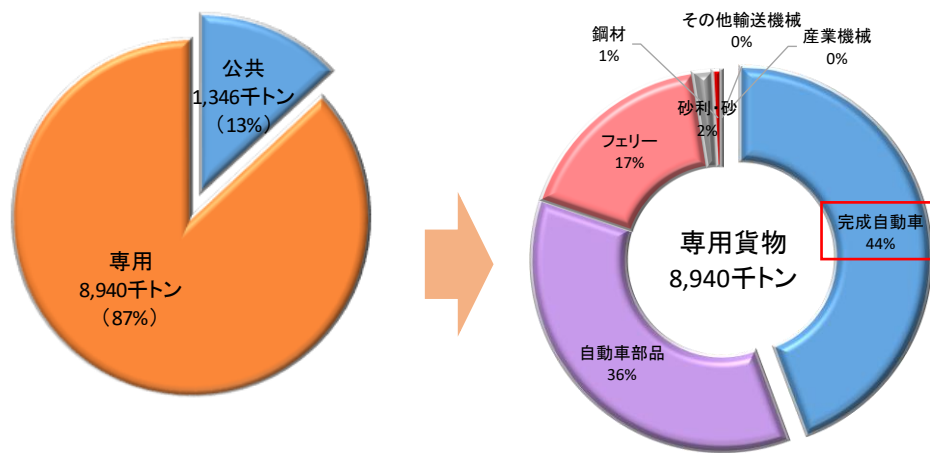
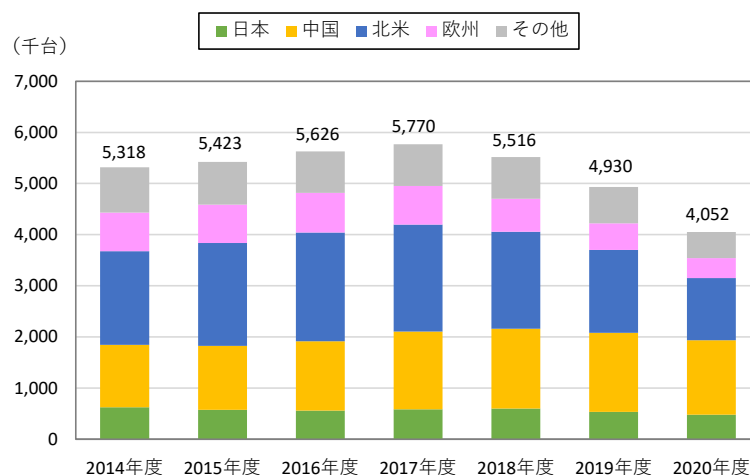


図 3-2-6 横須賀港公専別取扱貨物量及び貨物内訳（平成 30 年）



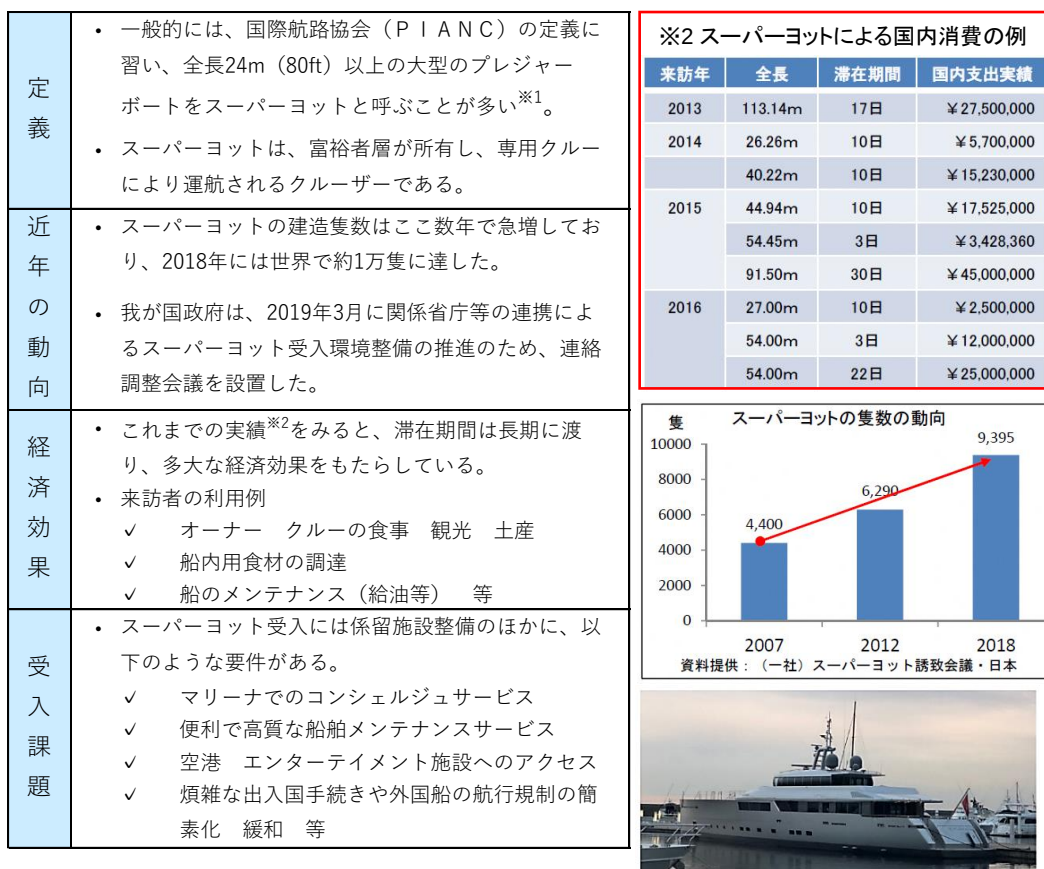
資料：日産自動車(株)HP

図 3-2-7 日産自動車(株)の地域別販売実績

3-3 大型のプレジャーボートの寄港ニーズ

世界的に全長 24m 超の大型のプレジャーボートでの個人クルーズが流行しており、我が国へも寄港回数が増加しています。

しかし、国内には大型のプレジャーボートの寄港条件を満足するマリナが少なく、多額の国際観光純収入の取得機会を逸しています。特に、関東地域には国際空港や多くの観光スポット等を有することから、今後ますます大型のプレジャーボートの寄港ニーズが高まるものと考えられます。また、最近ではボート免許取得者が大幅に増加するなど、アウトドア志向が高まっており、プレジャーボート需要の増加が見られます。



※1:PIANC DESIGN AND OPERATIONAL GUIDELINES FOR SUPERYACHT FACILITIES
 ※2:スーパーヨットの受入拡大に関する関係省庁連絡調整会議 資料「スーパーヨットの概要」より

図 3-3-1 大型プレジャーボート（スーパーヨット）の概要

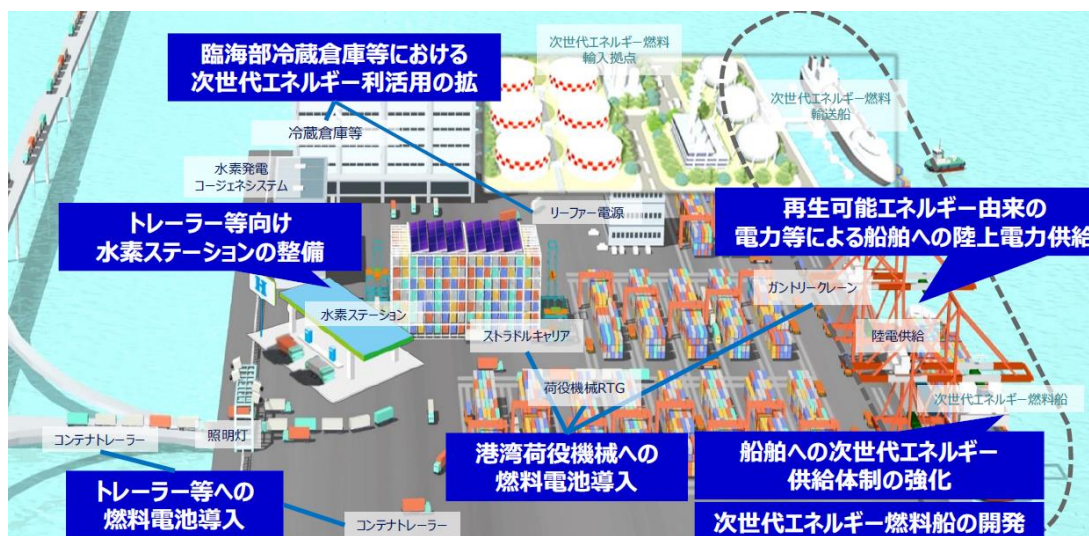
3-4 カーボンニュートラルポートの形成

昨今、国内外で深刻な気象災害が多発し、世界的に対応が求められています。我が国でも、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「2050年カーボンニュートラル」を目指すことが宣言されました。

我が国において、CO₂排出量の約6割を占める製油所、発電所、製鉄所等の多くは港湾・臨海部に立地しています。そのため、港湾においてCO₂排出量を抑制する取組みを行うことは、脱炭素社会の実現を目指すうえで重要といえます。

国は、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等を通じて温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成に取り組み、我が国全体の脱炭素社会の実現に貢献していくとしています。

横須賀市においても、2050年までの二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指して「横須賀市ゼロカーボンシティ」を宣言し、「市民・市民団体・事業者と連携して地球温暖化対策の取組みを進めていく」こととしています。



資料：「横浜港・川崎港CNP形成に向けて」（国土交通省）

図 3-4-1 港湾物流の脱炭素化イメージ

3-5 防災への取組み

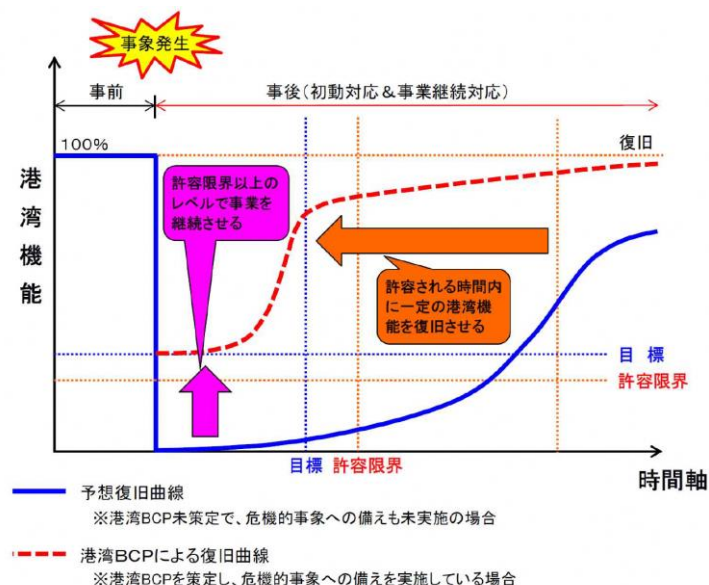
平成 23 年（2011 年）に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、平成 25 年（2013 年）12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行され、平成 26 年（2014 年）6 月に「国土強靱化基本計画」が閣議決定されました。

神奈川県は、このような国の動きに合わせて、平成 29 年（2017 年）3 月に、県における国土強靱化に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための指針となる「神奈川県国土強靱化地域計画」を策定しました。

市は、これら国、県の動きを受け、令和 3 年（2021 年）3 月に、大規模自然災害が起きても本市が機能不全に陥らず、市民の生命及び財産を守れるよう強靱化に関する指針となる「横須賀市国土強靱化地域計画」を策定しました。当計画では、海上物流機能の停止による貨物輸送網への甚大な影響など、起きてはならない最悪の事態を回避するため、港湾施設の整備の推進と海岸保全施設の整備による防護機能の向上を図る取組みを施策としています。

また、横須賀港では、大規模地震発生時に、港湾の早期の機能回復を行い、横須賀市地域防災計画に基づく緊急物資輸送活動を円滑に実施できるように、港湾関係者が共有しておくべき目標や行動、協力体制について、整理・明確化することを目的とした「横須賀港の港湾 B C P（事業継続計画）」を作成し、現在は感染症や風水害への対応も含めた B C P を作成しているところです。港湾 B C P について、自然災害発生後の行動計画の深度化を図るため、計画策定後においても関係者と連携・協議を継続していくこととしています。

さらに、令和 3 年 6 月には、地震などの大規模災害が発生した際に、船舶による輸送等の業務や帰宅困難者一時滞在の使用などについての支援協力として、横須賀市とフェリー会社との間で「防災協定」が締結されています。



資料：港湾の事業継続計画策定ガイドライン（国土交通省港湾局 平成 27 年 3 月）

図 3-5-1 港湾 B C P の概念

4. 横須賀港への要請

4-1 利用者のニーズ

横須賀港利用者のニーズを把握するため、ヒアリング調査及びアンケート調査を実施しました。

主なニーズについて、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の分野別に整理しました。

表 4-1-1 横須賀港利用者の主なニーズ

分野	項目	主なニーズ
物流・産業	完成自動車	- 大型の自動車専用船に対応する岸壁（岸壁水深 12m、本船の長さ 200m 以上） - 荷役の効率化を図るためのヤード（埠頭）の拡張及びヤード内段差の解消 - 新港ふ頭内の上屋の撤去（老朽化など）
	フェリー	- 埠頭近隣でのシャープールの整備・確保 - ターミナル運営の効率化を目的とした I C T 技術の導入
	水産品	船舶の大型化に対応する岸壁（水深 9 m 以上）
	バルク貨物	- 久里浜地区長瀬への静脈物流の集約 - 久里浜地区長瀬のストックヤードの確保・拡張 - 近隣への騒音の配慮
交流・環境	浦賀地区の開発	浦賀地区一帯を人流・交流の充実化を目的とした「海洋都市」としての開発
	環境整備	- 災害等によるごみの漂流への対応 - 荷役等による騒音への対応 - 作業船等の係留場所や荒天時の避泊場所の確保 - 静穏度の確保
安全・安心	災害対応	災害発生時に緊急物資を輸送する耐震強化岸壁の整備
	維持管理	- 岸壁などの係留施設に対する老朽化対策 - 経年変化による堆積した海底の土砂に対し、航行の安全性を確保するための維持浚渫 - 老朽化している臨港道路の補修

4-2 市民のニーズ

横須賀市民の生活意識や市政に対する実感等を調査した「横須賀市民アンケート報告書」（令和3年5月）から、海や横須賀港に関する意見を整理しました。

4-2-1 調査概要

調査対象	15歳以上89歳以下の市民3,000人 (令和2年12月1日現在:住民基本台帳から無作為抽出)
調査方法	・対象者に調査票を郵送配布 ・回答方法は、郵送をインターネットのいずれかを選択
調査期間	令和3年1月4日～1月26日
回収数	1,603件 うち、インターネット回答380件
回収率	53.4% うち、インターネット回答23.7%

4-2-2 調査結果

図4-2-1は、上記アンケートの問5「あなたが、横須賀市の取り組みの中で、今後特に力を入れてほしいと感じるものはどれですか」（n=1,581人、複数選択）の結果をまとめたものです。「災害対策」や「高齢者福祉」、「子育て支援」など、日常生活を安心・安全に過ごすための取り組みが多く選択されました。

「港湾の基盤整備」を選択した市民は5.6%と少なく見えますが、港湾の役割は多岐に渡ることから、他の選択肢から市民の港湾に対するニーズを汲み取ることができます。例えば、「災害対策」では耐震強化岸壁の整備など安全・安心に関わる取り組み、「観光推進、都市イメージの向上」では港湾における交流の促進に向けた取り組み、「自然環境の保全」では豊かな海辺の環境保全、「地域経済の振興と雇用の促進」では港湾活動の活性化やそれに伴う物流等の産業の振興などが該当すると考えられ、これらの取り組みが市民に求められているといえます。

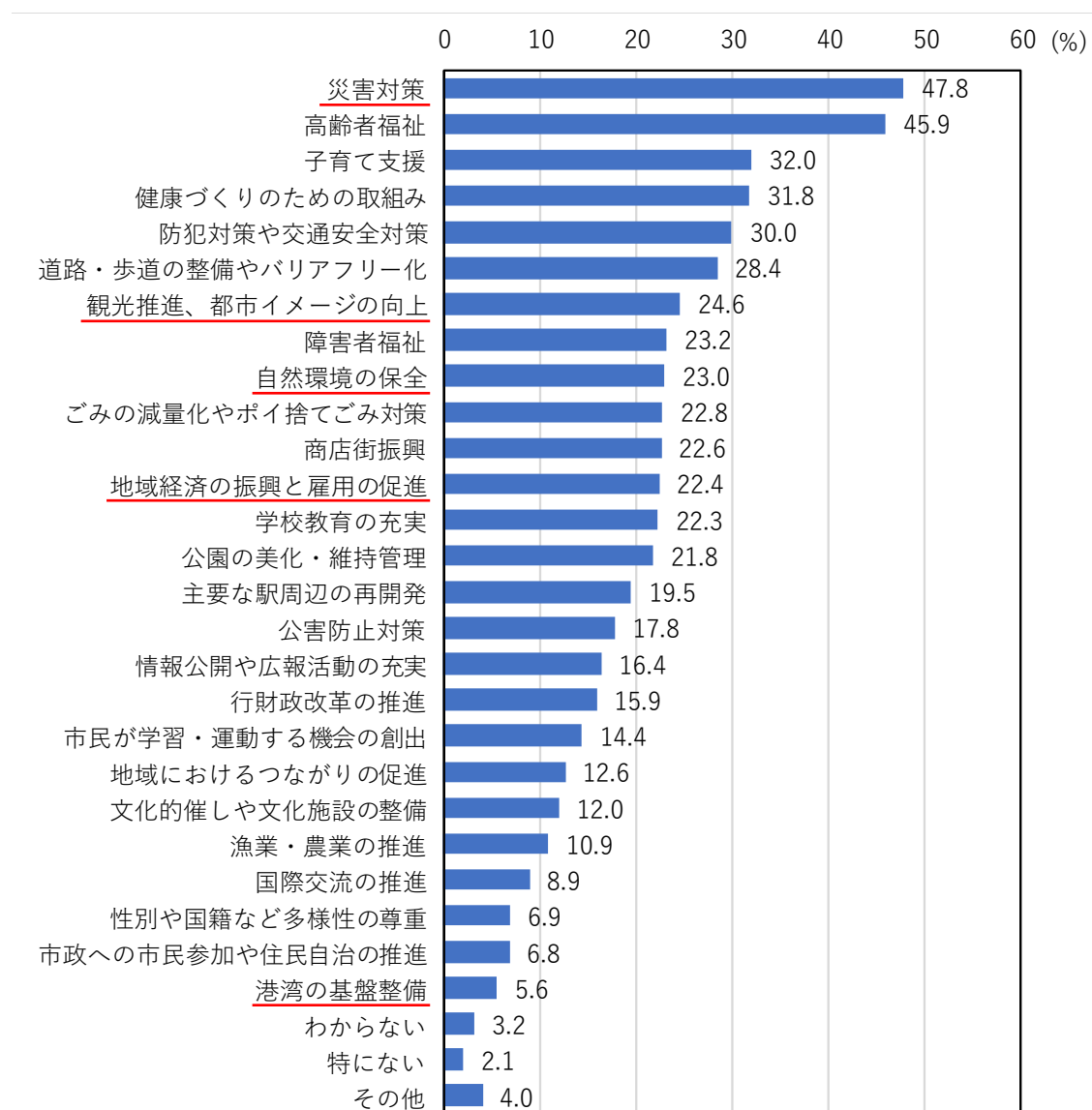


図 4-2-1 横須賀市民アンケート結果（問 5）

5. 横須賀港の課題

横須賀港の現況や要請、地域の発展方向や港湾を取り巻く環境変化を踏まえ、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の3つの分野から横須賀港の課題を整理しました。

分 野	課 題	
物流・産業	課題 1	完成自動車輸送機能の制約
	課題 2	係留施設の不足
	課題 3	人流と静脈物流等の混在
交流・環境	課題 4	大型のプレジャーボート受入の可能性
	課題 5	海辺とまちとの連携
	課題 6	人流の維持・拡大
	課題 7	港湾環境の改善
安全・安心	課題 8	耐震強化岸壁の不足
	課題 9	港湾施設の老朽化
	課題 10	作業船の係留場所の分散
	課題 11	放置艇の収容

5-1 物流・産業面の課題

(1) 完成自動車輸送機能の制約

横須賀港では、平成 22 年以降、新港ふ頭において完成自動車の輸出を行っており、今後も横須賀港の主要な貨物として期待されます。

また、完成自動車を輸送する船舶（以降、自動車専用船）は、世界的に大型化の傾向にあり、横須賀港においても世界最大クラス 7 万 GT 級前後の自動車専用船が入港しています。しかし、横須賀港の係留施設では 7 万 GT 級の自動車専用船が満載で入出港するための水深が不足しており、一度に積載する完成車の台数を制限するなど、非効率な運用となっています。また、ヤード面積もニーズに対応していないという利用者の声もあります。

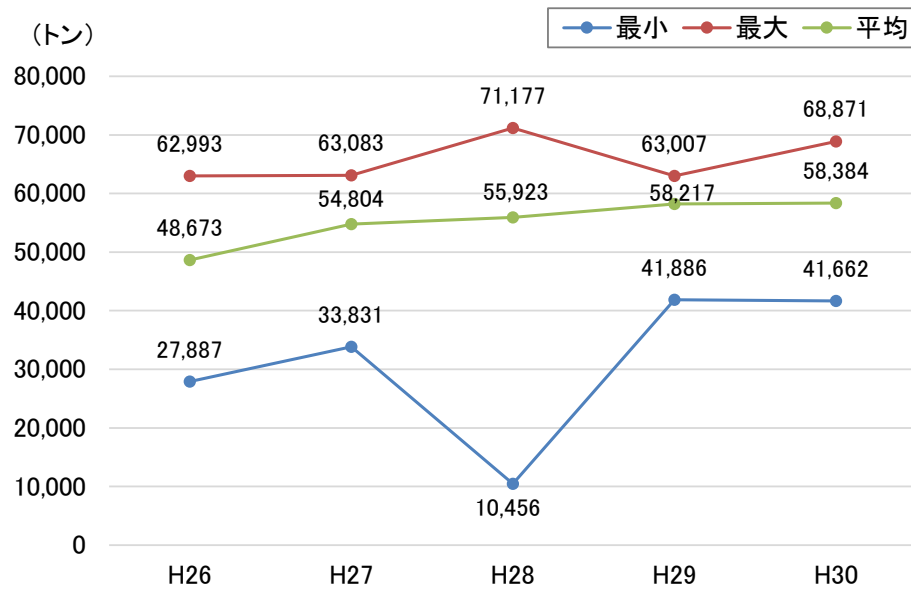


図 5-1-1 横須賀港に入出港した自動車専用船の諸元（総トン数）

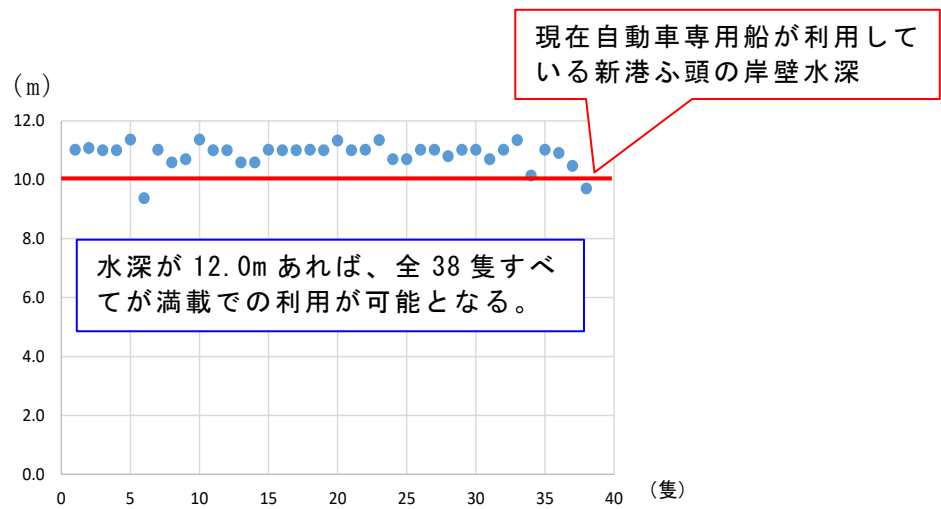


図 5-1-2 平成 30 年に入出港した自動車専用船の満載時の必要水深

また、満載で入出港できないことから、例えば輸出の場合に東京湾内他港に寄港する場合にも、横須賀港を国内のラストポートとすることができず、この場合、混雑する浦賀水道航路を2度横断することになり、長時間の待機時間及び航行安全に支障が発生している状況です。

このため、荷役事業者や物流事業者等からは岸壁水深の増深やヤードの拡張などが求められていますが、現在の港湾活動を継続しながら、これらの改修を進めることは困難なため、新たな係留施設等の整備が必要です。

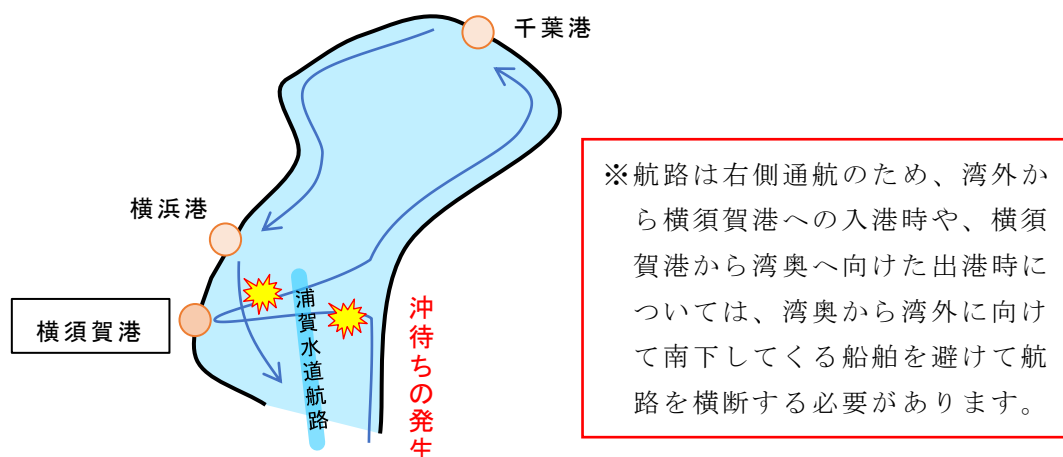


図 5-1-3 横須賀港入港後に湾奥の港へ寄港する場合のイメージ

表 5-1-1 新港 1・2 号岸壁の諸元と 7 万 GT 級の自動車専用船の標準岸壁諸元

新港 1・2 号岸壁概要		自動車専用船の岸壁	
係留施設	延長：200m×2 バース 水深：10.0m	標準の 岸壁諸元	延長：290m 水深：12.0m

(2) 係留施設の不足

新港ふ頭の新港 1・2 号岸壁は、横須賀港でも最大の公共バースであり、近年の船舶の大型化の影響により、当該バースでしか受入れができない船舶も多数あります。

上述の完成自動車のほかに、水産品（冷凍マグロ）の取扱いがあるほか、フェリーが就航しており、同施設に利用が集中しています。

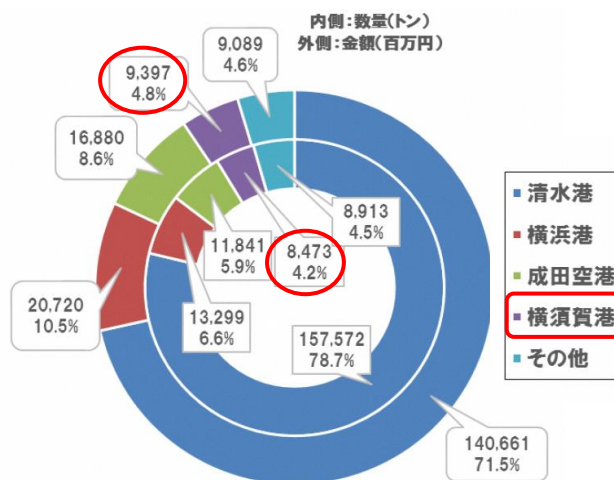
さらに、新港ふ頭は供用を開始してから 45 年以上が経過しており、老朽化が進行しています。今後、利用が制限されるような大規模な補修工事が必要となったとき、代替となり得る同規模のバースが横須賀港に存在しないため、工事期間中は航路が休止となり、航路事業者及び利用者へ多大な影響を及ぼす可能性があります。

このため、横須賀港の物流利用のニーズに応えるため、新たな係留施設の整備が必要となっています。

1) 水産品（冷凍マグロ）の取扱状況

新港ふ頭では冷凍マグロが輸移入されています。2017 年（平成 29 年）の横須賀港のマグロ輸入量は全国 4 位で、全国的に有名な「三崎マグロ」や関東に出荷されるマグロの多くが横須賀港で陸揚げされており、横須賀港が我が国のマグロ市場に果たす役割は大きいと言えます。

さらに、三浦市では平成 30 年 4 月に世界初となるマグロ専用卸売市場がオープンし、三崎マグロの知名度向上や取扱需要の増加が見込まれるため、今後も横須賀港からの安定した冷凍マグロの供給は必要不可欠です。



資料：名古屋税関公表

図 5-1-4 港別マグロ輸入実績（H29）及び三浦市のマグロ専用卸売市場

一方で、事業者ヒアリング及び入港実績によると、近年はマグロ運搬船に大型化の傾向が見られ、横須賀港で係留（取扱い）可能な施設は限られる状態です。

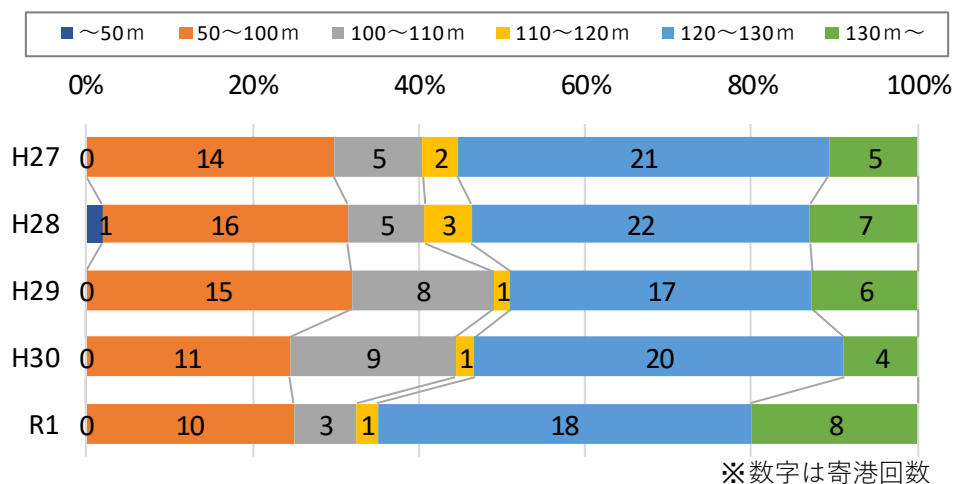


図 5-1-5 横須賀港に入出港した冷凍マグロ運搬船の船長の変化

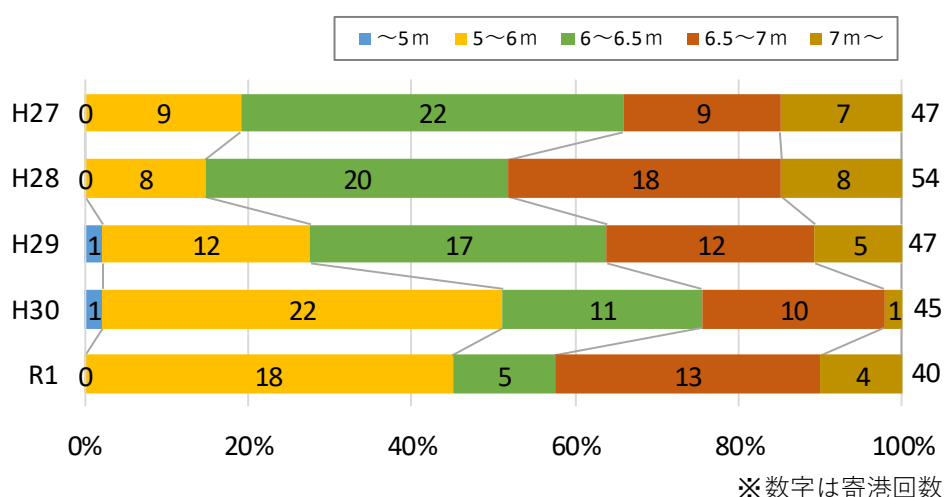


図 5-1-6 横須賀港に入出港した冷凍マグロ運搬船の喫水の変化



図 5-1-7 横須賀港に入出港した最大クラスのマグロ運搬船の諸元の変化

2) 新規フェリーの就航

横須賀港では、令和3年（2021年）7月から新規フェリーが就航していますが、投入船舶の総トン数は15,515GT、船長は222.5mであり、横須賀港内では新港1・2号岸壁のみ接岸が可能な船型となっています。

また、同フェリー航路の他にも、横須賀港で中京・関西圏を結ぶ航路の開設を望む声が挙がっており、今後も内航フェリー航路の拠点として発展し、さらに係留施設やヤードの不足が顕著となる可能性があります。

船名	はまゆう、それいゆ
総トン数	15,515GT
全長	222.5m
喫水	7.4m
速力	28.3kt（航海速力）
積載台数	トラック 約154台 乗用車 約30台
旅客定員	268名



図 5-1-8 新規フェリー航路の投入船舶の諸元

表 5-1-2 長距離フェリー（航路距離 300km 以上）の船型別の標準の岸壁諸元

総トン数 GT（トン）	船首尾係船 岸がない場合	船首尾係船岸が ある場合		バースの 水深 (m)
	バースの長さ (m)	バースの 長さ (m)	船首尾係 船岸 (m)	
6,000	190	170	30	7.5
10,000	220	200	30	7.5
15,000	250	230	40	8.0
20,000	260	250	40	9.0

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説，（公社）日本港湾協会，H30.5より作成

表 5-1-3 横須賀港の主要岸壁の諸元と入港の可否

施設名	延長	水深	
新港1～2号岸壁	400m	-10.0m	→ 入港可
新港1～3号栈橋	130m 180m	-7.5m -5.5m	} 延長・水深不足で 入港不可
久里浜1号岸壁	100m 160m	-7.5m -9.0m	

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説，（公社）日本港湾協会，H30.5より作成

(3) 人流と静脈物流等の混在

1) 久里浜地区の状況

現在、久里浜地区では、金属くずや廃土砂などが取り扱われています。

事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望があり、利用頻度や維持管理の面からも施設整備の優先順位は非常に高いですが、久里浜地区長瀬内ではヤード面積が不足しているため、点在・分散して蔵置せざるを得ない状況となっています。

一方で、埠頭背後では、東京湾フェリーの施設を中心に、平成30年（2018年）にみなとオアシス“ペリー久里浜”が登録され、人流の拠点として利用されています。

また、久里浜地区においては、フェリー等の新規定期航路の誘致活動を継続しており、今後、内航航路が開設した場合には、シャーシの蔵置スペース（最低3.0ha程度）を確保するためにも、金属くずや廃土砂などのバルク貨物を長瀬地域に集約移転することが望ましいと考えられます。

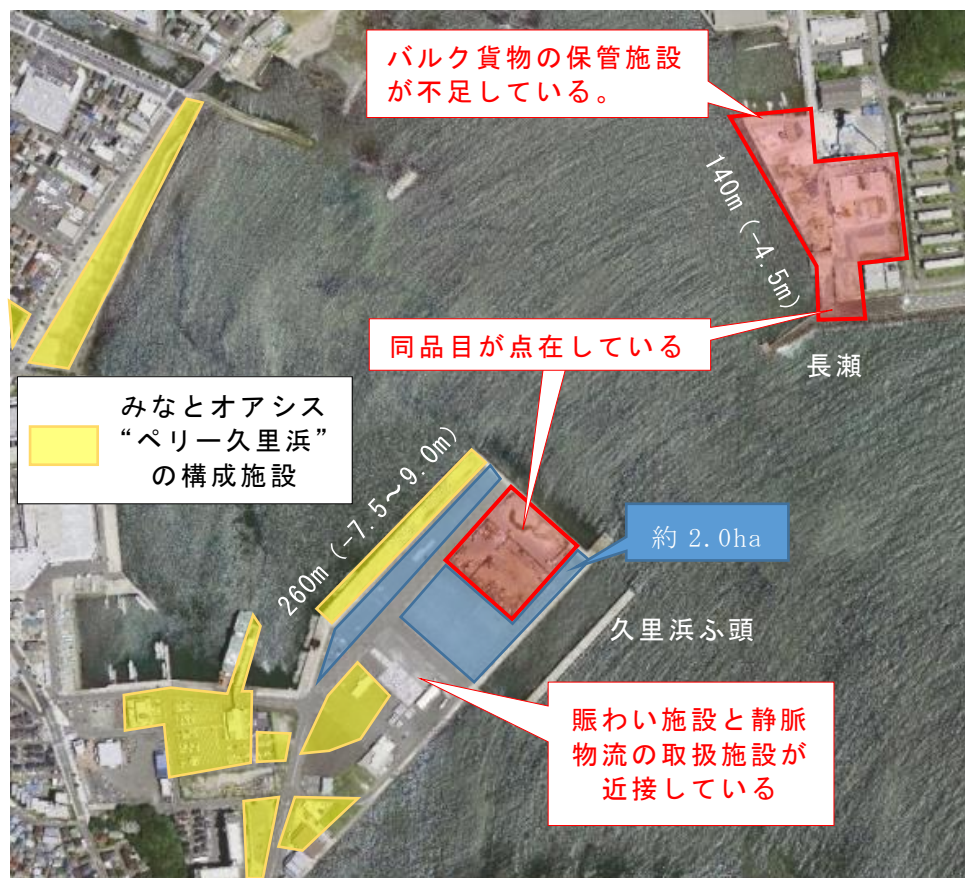


図 5-1-9 久里浜地区の利用状況

2) 平成地区の状況

平成地区では、砂利・砂などが取り扱われています。

事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望がありますが、商業施設が隣接しているため、賑わいを創出するような港湾利用への転換を目指して、現在の砂利・砂などの取扱いは他地区へ移転することが望ましいと考えられます。



図 5-1-10 平成地区の利用状況

3) 長浦地区の状況

長浦地区では、廃土砂などが取り扱われています。物流関連の施設が多く、事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望があります。住宅地から距離があり静穏度が高い場所のため長期的には作業船だまりとしての利用を検討するとともに、首都圏では横須賀港のみで扱っている特殊なゴム製品やバイオマス燃料の受入れ等も考慮した係留施設及び保管施設の整備を行う必要があると考えられます。



図 5-1-11 長浦地区の利用状況

5-2 交流・環境面の課題

(1) 大型のプレジャーボート受入れの可能性

浦賀地区は海岸線が陸地に深く入り組んでおり、静穏度の高い天然の良港として江戸時代から貿易港として利用されてきました。以前は住友重機械工業(株)の造船所により栄えていましたが、平成 15 年（2003 年）の操業停止以降は、人口減少や浦賀駅前の空洞化により、以前にも増して活性化が必要な状況となっています。一方で、浦賀地区では、市営のボートパーク及び民間のマリーナなどが立地しており、市内外の人がプレジャーボートを楽しめる地域になっています。

浦賀地区において、大型のプレジャーボートなどの受入れ環境を整えることが、今後の活性化に結び付くものと考えられます。

(2) 海辺とまちとの連携

横須賀港には、賑わいの拠点となる観光施設等が多く存在します。ヴェルニー公園や観音埼灯台など、その中のいくつかは「よこすかルートミュージアム」のサテライトでもあり、市の賑わい創出の一端を担っています。

本港地区から走水地区に至るこれらの観光スポットを線的につなぐ「10,000m プロムナード」においては、イベントなども多く開催されている一方、都市側との連携が図れていない部分や歩行者道路が途切れている部分もあり、来訪者の回遊性を下げる要因となっています。さらに、海岸施設は、老朽化や高潮などの自然災害により長年補修工事を行っている状況にあります。

また、浦賀地区では、産業遺産であり観光周遊の中核的な施設にもなり得る浦賀レンガドックの利活用を図る動きが始まっているほか、久里浜地区のみなとオアシス“ペリー久里浜”では、水辺を最大限に活かすため、まち（背後地域）との連携を強める必要があります。さらに、三浦半島全体として交流人口を増加させるためには、相模湾に面する西海岸側とも連携していく必要があります。

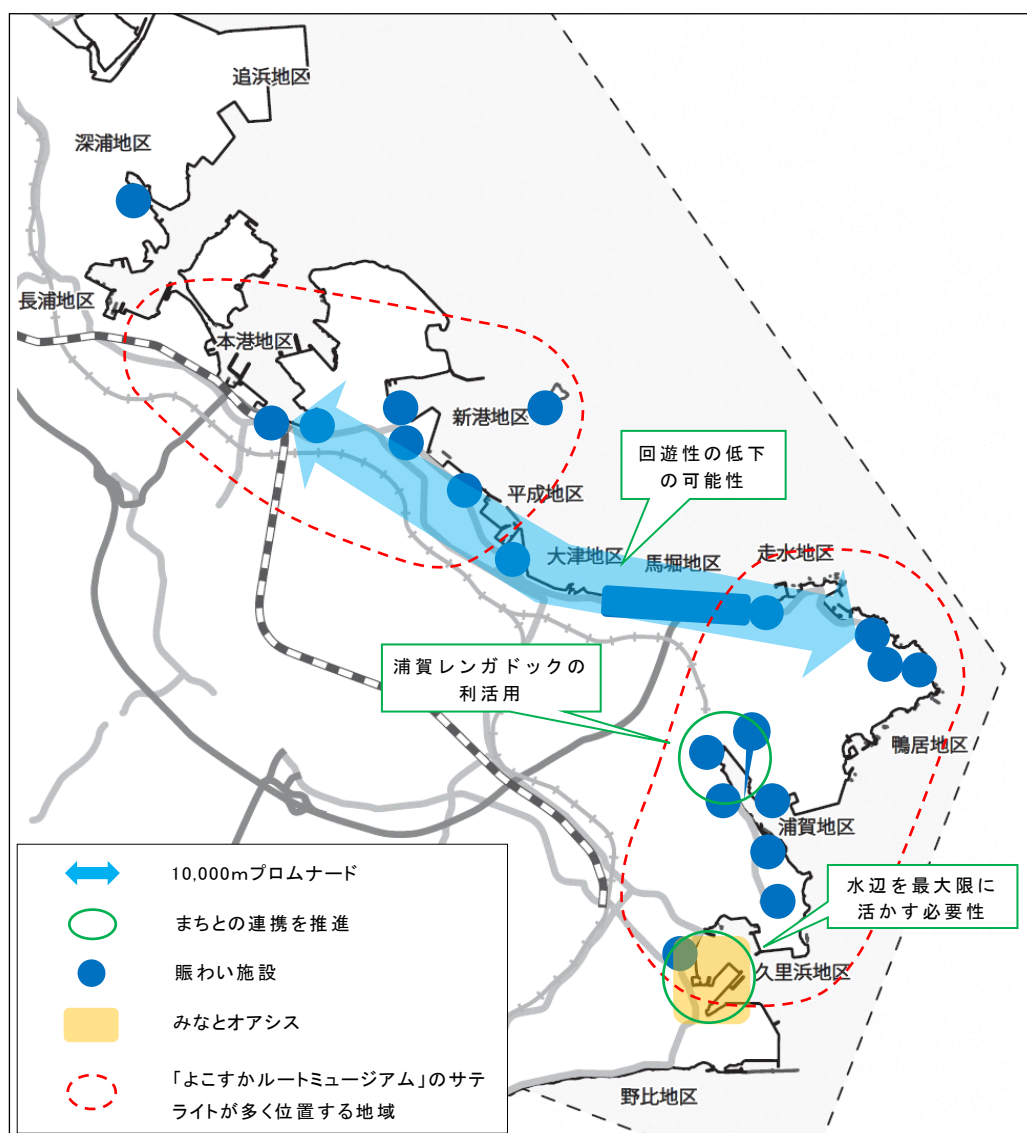


図 5-2-1 横須賀港周辺の賑わい施設

(3) 人流の維持・拡大

横須賀港は、千葉県浜金谷港、伊豆諸島、小笠原諸島と結ぶ海上交通の拠点として重要な機能を果たしています。

東京湾フェリーの浜金谷航路は、以前は物流にも多く利用されていましたが、道路交通網の発達により物流利用は減少し、今では観光利用が大半になっており、船舶乗降人員数は横ばいで推移しています。

伊豆諸島航路は、季節運航となっており、東京港竹芝ふ頭から出航し、久里浜ふ頭に寄港しています。また、小笠原諸島航路も、同じく竹芝ふ頭発着で、毎年数回、久里浜ふ頭に寄港しているものです。両航路の乗降人員数は増減を繰り返しながら推移しています。

横須賀市は関東圏の中でも人口減少が著しい地域であるため、交流人口を増加し地域経済を維持する観点から、こうした都市間航路の維持が求められます。

一方で、横須賀港内の米海軍や海上自衛隊施設を船上から見学できる「YOKOSUKA 軍港めぐり」や東京湾唯一の自然島「猿島」に上陸できる「猿島航路」は市内外からの観光客に人気があり、乗降人員数が増加しています。また、令和元年（2019年）から始まった第二海堡上陸見学ツアーは、非日常が体験できるツアーとして、開始直後から人気のツアーとなっています。

しかし、横須賀市に来訪する観光客は、日帰りが多く、交流人口増加による好影響を受ける地域が一部に限定されていると予想されます。このことから、市は、日本遺産「鎮守府 横須賀・呉・佐世保・舞鶴」の構成文化財である近代化遺産も活用して、市内の周遊観光を推進しています。引き続き周遊促進と消費増を図るため、民間企業等と連携しながら検討することが必要です。

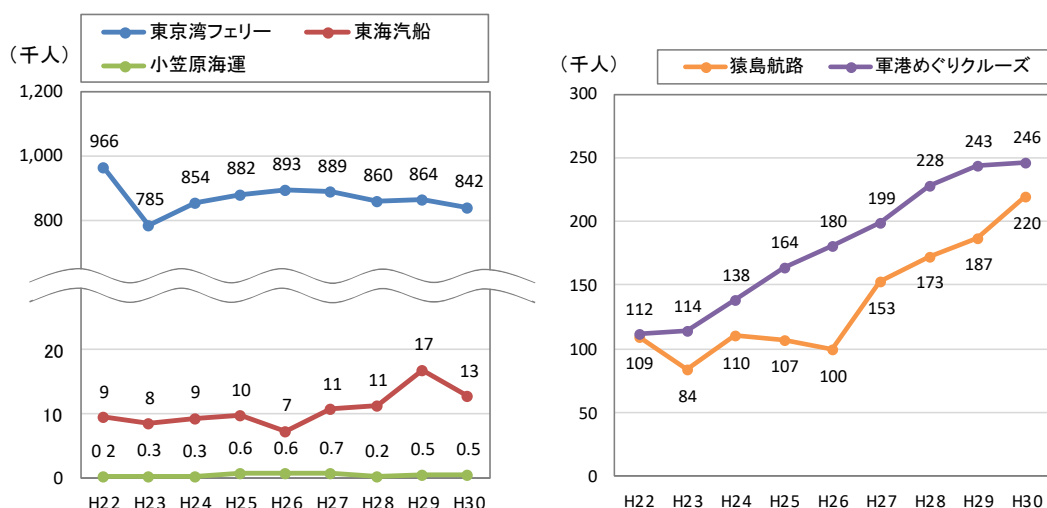


図 5-2-2 横須賀港の旅客航路の乗降人員数

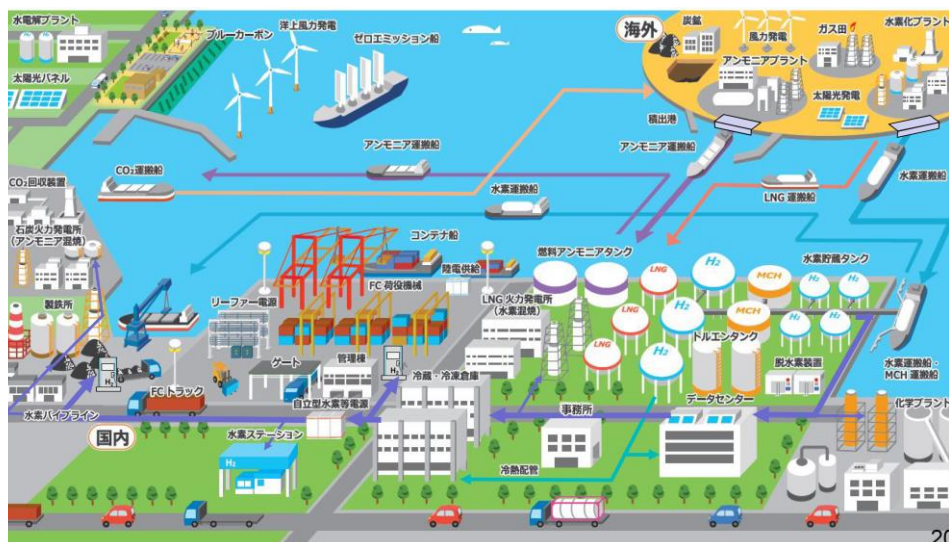
(4) 港湾環境の改善

横須賀港の北部では、海岸線の大半が工業用地や米海軍・海上自衛隊などに利用されており、中部では、埋立により海岸が減少しており、市民の海へのアクセスが以前より減少しています。

これまでも緑地の整備や浅海域の整備などの取組みを進めてきたところですが、これからも人と海とのつながりを感じられる横須賀港とするため、継続した取組みが求められています。

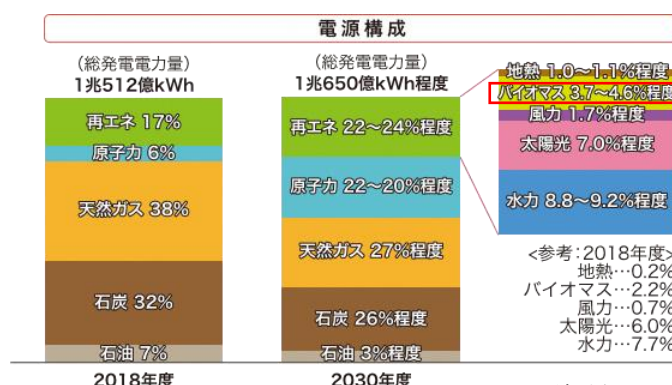
また、港湾において、我が国全体の脱炭素化社会の実現への貢献のため、カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組みが進められています。

2050年のカーボンニュートラルを見据え、再生可能エネルギーの導入拡大が喫緊の課題であり、横須賀港においても対応を検討していく必要があります。



資料：国土交通省資料

図 5-2-3 カーボンニュートラルポートの形成イメージ



資料：日本原子力文化財団

図 5-2-4 2030年度の電源構成

5-3 安全・安心面の課題

(1) 耐震強化岸壁の不足

横須賀市は、三浦半島の中心部に位置しています。三浦半島断層群主部の衣笠・北武断層帯では M6.7 程度もしくはそれ以上の規模の地震が 30 年以内にほぼ 0～3 %、武山断層帯では M6.6 程度もしくはそれ以上の規模の地震が 30 年以内に 6～11%の確率で発生するものと推定されています。これは、日本の主な活断層の中では高いグループに属します。そのほかにも、南海トラフを震源とする地震や駿河トラフを震源とする地震、首都圏直下を震源とする地震など、想定される巨大地震による甚大な被害を受ける可能性があります。

さらに横須賀市は起伏の多い地形であり、急傾斜地やトンネルが多く、大規模地震が発生した場合には道路機能の停止・陸からのアクセスの寸断などが起きる可能性が高くなっています。

そのため、大規模地震発生時の緊急物資の輸送等のための耐震強化岸壁の整備が求められていますが、横須賀港では未だ必要整備量に達していません。

耐震強化岸壁の規模については、「臨海部防災拠点マニュアル」を基に、必要な規模を算出し、整備に向けて検討を行う必要があります。



資料：地震調査研究推進本部HPを参照して作成

図 5-3-1 三浦半島断層群の活断層位置と緊急輸送道路・耐震強化岸壁の位置

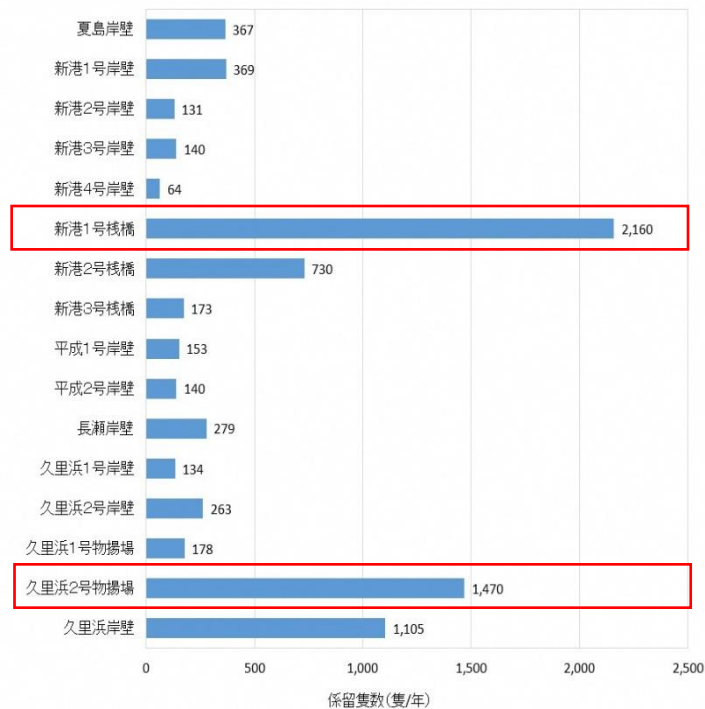
(2) 港湾施設の老朽化

横須賀港では多くの港湾施設（係留施設、上屋等）で老朽化が進行しており、計画的な維持管理を実施し港湾事業を継続する必要があります。また、新港1～3号栈橋のように緊急補修を必要とする施設も出てきています。

他方、公共の係留施設では、一部の施設に利用が偏っており、利用が少ない施設がある一方で、年間を通してほぼ毎日利用に供されている超過密利用の施設もあります。

今後、機能不足の改善や大規模な修繕による既存施設の利用制限によって、利用者の港湾活動が停滞する事がないように、代替えとなる施設を用意する必要があります。

公共係留施設への係留回数（平成30年）



新港1～3号栈橋の状況（平成25年5月）



図 5-3-2 横須賀港の各施設（-4.5m 以深）の利用状況と老朽化の状況

(3) 作業船の係留場所の分散

横須賀港では、海上工事などで利用される作業船や貨物船などの安全運航をサポートするタグボートなどが、港内に分散係留されています。新港地区では、貨物船が荷役を行う際に休憩中のタグボートが一時離岸することを余儀なくされるなど非効率な運用となっているほか、住宅と係留施設が近接している地区などでは、船員が食料品等を調達する際の利便性が高い一方、騒音や景観悪化など市民生活への影響があります。

このため、作業船用の係留施設を確保する必要があります。



	地区名	課 題
①	深浦地区	⇒作業船係留位置までのアクセスが不便。
②	長浦地区	⇒耐震強化岸壁の計画位置である。
③	新港地区	⇒貨物船の荷役の際に支障となっている。
④	浦賀地区	⇒直背後まで住宅がせまっており、騒音等が問題である。

図 5-3-3 横須賀港の作業船係留位置と課題

(4) 放置艇の収容

横須賀市は海に囲まれた立地から、海域や陸域に放置艇が多くあり、また一部は損傷・劣化し沈没しているものもあるなど、市民の安全や環境・景観の観点から適切な保管を促す必要がありました。そこで、平成 19・22 年度に深浦地区と浦賀地区にボートパークを設置し、その後の放置艇隻数は大幅に減少し、海域の放置艇は解消されました。

しかし、「平成 30 年度プレジャーボート全国実態調査」より、現在も少数の放置艇が横須賀市陸域に確認されたことから、今後も継続的に注意喚起や規制措置などの放置艇対策を推進していく必要があります。

6. 横須賀港長期構想

6-1 将来像と基本方針

横須賀港は、自動車産業や造船産業等の物流・産業拠点として地域経済の発展を支えてきました。また、海に囲まれた美しい自然環境・景観や歴史的な資産などを有し、豊かな市民生活に欠かせない役割も担っています。

他方、横須賀港は東京湾の湾口部に位置し、海上アクセスの容易性は物流機能に限らず湾内他港と差別化できる立地上の優位性があります。また、広域高規格幹線道路ネットワーク整備の進展により、陸上アクセスも大幅に改善しています。

これらの特徴を踏まえて、「地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」を横須賀港の将来像を示す基本理念とします。

この基本理念の下、現状の課題等を踏まえ、将来像実現のための分野別の基本方針を以下のとおり設定します。

基本理念

～地域の活力を支え、
首都圏港湾機能の一翼を担うみなと～

基本方針

物流・産業

東京湾口の立地を活かして地域産業の活力を支え

物流の効率化に貢献するみなと

交流・環境

三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして

新たな海辺交流を創造するみなと

安全・安心

防災力を強化し市民生活や港湾活動に

安全・安心をもたらすみなと

また、基本方針を踏まえた分野別の施策及び取組内容は以下に示すとおりです。

本長期構想は、横須賀港の関係者が一致団結して取り組んだ成果であり、実施にあたっては十分に意思疎通を図りながら進めて参ります。これらの施策及び取組みの実施にあたっては、官民の役割分担を明らかにし、官民が連携して取り組むこととします。また、港湾施設の配置にあたっては、効率的な利用のため、分散している機能の集約を図ることとします。

表 6-1-1 分野別の施策及び取組内容

施 策			取組内容
物流・産業	1	外内貿物流機能の再編・強化	完成自動車輸送機能の強化
			輸入水産品受入機能の強化
	2	モーダルシフトの受け皿としての機能強化	内航フェリー輸送機能の強化
			内貿ユニットロード航路の拠点形成
	3	バルク物流機能の集約・効率化	バルク貨物取扱埠頭の集約・再編
			静脈物流拠点の集約・再編
			エネルギー関連貨物輸送機能の確保
交流・環境	1	大型のプレジャーボート拠点の形成	大型のプレジャーボート受入れ機能の強化
			まちづくりと連携した拠点整備
	2	賑わいと憩いの海辺交流空間の形成	拠点間ネットワークの強化
			海洋性レクリエーションの振興と漁業との共存
			人流機能の維持・強化
	3	環境に配慮した港湾施設の整備	再生可能エネルギー関連貨物輸送機能の確保
			環境負荷の少ない機器・電源への転換
安全・安心	1	災害対応力の強化	耐震強化岸壁の整備
			港湾BCPの継続的な改善
			静穏度向上に向けた取組の推進
	2	戦略的な維持管理の推進	予防保全型の維持管理の実施
			既存ストックの利用転換・再編
	3	小型船等係留施設の集約・確保	作業船係留施設の適切な配置・集約
			陸域の放置艇対策の実施

(1) 物流・産業

基本方針：東京湾口の立地を活かして地域産業の活力を支え 物流の効率化に貢献するみなと

背景

横須賀市臨海部には、物流産業、建設関連産業、リサイクル産業など、地域の経済活動を支える産業とともに、自動車産業や造船業等の基幹産業が立地しています。

横須賀港は、外内貿物流機能により、産業活動の効率化や競争力の強化等の一助となっており、公共埠頭で取り扱う貨物の半分を占めるバルク貨物とともに、地域の活力の維持・発展に不可欠な存在です。また、完成自動車の輸出や水産品の輸入など、品目により広域物流拠点としての役割もあります。

近年の港湾における課題として、地球環境問題への対応やトラック運転手不足への対応等が挙げられ、課題解決のため海運へのモーダルシフトが推進されています。横須賀港では、新たに新港地区と北九州港を結ぶフェリーが就航しましたが、交通アクセスの利便性の高い新港地区は首都圏の内貿ユニットロード航路の拠点となる高いポテンシャルがあると考えられます。また、東京湾の湾口部に位置する久里浜地区への就航は、埠頭内のバルク貨物の移転・集約が必要となりますが、航行時間の短縮効果が大きな強みとなります。

このような状況を踏まえて、「**東京湾口の立地を活かして地域産業の活力を支え物流の効率化に貢献するみなと**」を目指します。

具体的な施策

- ① 外内貿物流機能の再編・強化
- ② モーダルシフトの受け皿としての機能強化
- ③ バルク物流機能の集約・効率化

(2) 交流・環境

基本方針：三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして 新たな海辺交流を創造するみなと

背景

三浦半島の東に位置する横須賀港は、丘陵が海岸線まで迫る天然の良港であり、明治期以降は海軍港として発展し、関連する多くの歴史遺産があります。現在でも、米海軍や海上自衛隊の施設が立地しています。

また、丘陵が海岸線まで迫り、平地が狭隘なため、港湾機能や都市機能等の空間を臨海部の埋め立てにより確保してきました。それとともに、海が感じられる賑わいづくりを目指した「10,000m プロムナード」などのプロジェクトが進められ、横須賀ならではの海辺空間が形成されてきました。現在では、「よこすかルートミュージアム」により、新たな賑わいの創出を進めています。

歴史遺産に加えて、観音崎や猿島では、海辺の美しい自然景観が楽しめるといったさまざまな観光資源も豊かであるため、そのような特徴を活かす観点から、近年需要が高まっている大型のプレジャーボートの受入れにより、我が国を代表する交流拠点となるようなポテンシャルを有しているものと考えられます。

このような状況を踏まえて、「**三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして新たな海辺交流を創造するみなと**」を目指します。

具体的な施策

- ① 大型のプレジャーボート拠点の形成
- ② 賑わいと憩いの海辺交流空間の形成
- ③ 環境に配慮した港湾施設の整備

(3) 安全・安心

**基本方針：防災力を強化し市民生活や港湾活動に
安全・安心をもたらすみなと**

背景

横須賀港は、大規模災害時には緊急物資等の海上輸送の拠点としての役割が期待されており、所要の耐震強化岸壁を適切に配置・整備する必要があります。

また、港湾施設の適切な維持管理に加えて、ライフサイクルコスト縮減のため、施設の統廃合を含むストックマネジメントを戦略的に進めていくことが重要です。

一方、港湾整備や災害復旧等に不可欠な作業船等の係留については、周辺環境及び利用との調和を考慮し、住民生活の安心のため集約・配置していく必要があります。

このような状況を踏まえて、「**防災力を強化し市民生活や港湾活動に安全・安心をもたらすみなと**」を目指します。

具体的な施策

- ① 災害対応力の強化
- ② 戦略的な維持管理の推進
- ③ 小型船等係留施設の集約・確保

分野別の施策及び取組内容に対する取組時期及び対象地区は、現在の利用状況や課題への対応の緊急性、重要性、即効性及び地区別の特長などを踏まえ、以下のとおりに設定しました。

表 6-1-2 長期構想の施策・取組と対応時期（物流・産業）

短期：～10年、中期：10～15年、長期：15年～

施策		取組内容		取組時期			対象地区
				短期	中期	長期	
物流・産業	1	外内貿物流機能の再編・強化	完成自動車輸送機能の強化	●	●		新港（新規埠頭）
			輸入水産品受入機能の強化	●	●		新港（新規埠頭）
	2	モーダルシフトの受け皿としての機能強化	内航フェリー輸送機能の強化	●	●		新港・久里浜
			内貿ユニットロード航路の拠点形成		●	●	新港（新規埠頭）
	3	バルク物流機能の集約・効率化	バルク貨物取扱埠頭の集約・再編		●	●	長浦・久里浜（長瀬）
			静脈物流拠点の集約・再編		●	●	久里浜（長瀬）
			エネルギー関連貨物輸送機能の確保	●			久里浜

表 6-1-3 長期構想の施策・取組と対応時期（交流・環境）

短期：～10年、中期：10～15年、長期：15年～

施策		取組内容		取組時期			対象地区
				短期	中期	長期	
交流・環境	1	大型のプレジャーボート拠点の形成	大型のプレジャーボート受け入れ機能の強化	●	●		浦賀
			まちづくりと連携した拠点整備		●	●	浦賀
	2	賑わいと憩いの海辺交流空間の形成	拠点間ネットワークの強化	●	●	●	各地区
			海洋性レクリエーションの振興と漁業との共存	●	●	●	各地区
			人流機能の維持・強化	●	●		新港・久里浜など
	3	環境に配慮した港湾施設の整備	再生可能エネルギー関連貨物輸送機能の確保		●	●	長浦など
			環境負荷の少ない機器・電源への転換	●	●		新港、久里浜など

表 6-1-4 長期構想の施策・取組と対応時期（安全・安心）

短期：～10年、中期：10～15年、長期：15年～

施策		取組内容		取組時期			対象地区
				短期	中期	長期	
安全・安心	1	災害対応力の強化	耐震強化岸壁の整備	●	●	●	長浦・新港（新規埠頭）
			港湾BCPの継続的な改善	●	●	●	各地区
			静穏度向上に向けた取組の推進	●	●	●	新港（新規埠頭）、平成、久里浜など
	2	戦略的な維持管理の推進	予防保全型の維持管理の実施	●	●	●	各地区
			既存ストックの利用転換・再編		●	●	各地区
	3	小型船等係留施設の集約・確保	作業船係留施設の適切な配置・集約	●	●	●	長浦など
			陸域の放置艇対策の実施	●	●	●	深浦・浦賀など

6-2 施策・取組

横須賀港の将来像の実現に向けて、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の各分野の基本方針を踏まえて、以下の施策・取組を進めます。

6-2-1 物流・産業

(1) 外内貿物流機能の再編・強化

1) 完成自動車輸送機能の強化

我が国の自動車輸出台数は安定して推移しており、BCPの観点などからも、首都圏の南端に位置する横須賀港には自動車取扱いの拠点としての機能が求められています。

しかしながら、現在の新港ふ頭は横須賀港最大の公共埠頭にもかかわらず、自動車専用船を満載にするには水深が足りていない状況です。

このため、今後も我が国の基幹産業である自動車産業を支えるとともに、市内事業者による港湾活動の基盤となり、もって地域の活力を向上させるため、「完成自動車輸送機能の強化」を図ります。

具体的には、当面の対応としては、新港ふ頭において完成自動車輸出を行いつつ、同時に大型の自動車専用船等に対応する新規埠頭の整備を進め、完成自動車輸送機能の移転・強化を検討します。その際には、立地上の優位性の発揮、十分な荷捌地の確保、物流コスト低減への貢献など、競争力のある港づくりを目指します。

2) 輸入水産品受入機能の強化

新港ふ頭の冷凍マグロ取扱量は全国4位（2017年（平成29年））で、横須賀港には安定した輸入水産品の受入れ機能が求められています。

しかしながら、現在の新港ふ頭で冷凍マグロ運搬船の大型化により利用できる係留施設が限定され、更に自動車専用船及び内航フェリーと競合しています。

このため、今後も安定した輸入水産品の受入れを支えるとともに、市内事業者の港湾活動の基盤となり、もって地域の活力を向上させるため、「輸入水産品受入機能の強化」を図ります。

具体的には、当面の対応としては、新港ふ頭において水産品を受け入れつつ、受入実績のある久里浜港などの一時的な利用を図りますが、同時に、大型化する冷凍マグロ運搬船に対応する新規埠頭の整備を進め、輸入水産品受入機能の移転・強化を検討します。

なお、新規埠頭については、以下の総合的な視点から、現在の新港ふ頭の東側に隣接するような配置として整備に向けて検討を進めます。その際には、船舶の安全な入出港に配慮します。

- 物流・産業の観点では、当該場所は、以前に埠頭の造成計画があったことから臨港道路が整備されアクセスが確保されており、早期の整備並びにそれに伴う地域活性化が期待できます。また、現在の新港ふ頭の利用者の移転等に際して、新港ふ頭との距離が近いことから一体的な利用が可能となります。
- 交流・環境の観点では、新規埠頭の用地造成にあたっては、造成用地の一部において緑地等の交流施設の整備も検討することとし、利用者数の多い「うみかぜ公園」に隣接して整備することで、同公園と一体的、かつ、より魅力的な空間を創造することができます。
- 安全・安心の観点では、将来的な岸壁等の改修等にあたり、同規模の港湾施設が隣接して存在していることで、一時的な利用の移転等に伴う利用者負担を最小限に抑えながら、施設の計画的な維持・改修を進めることができます。また、人口が多い地域において広い公共用地が確保され、災害時には防災拠点としての活用が期待できます。

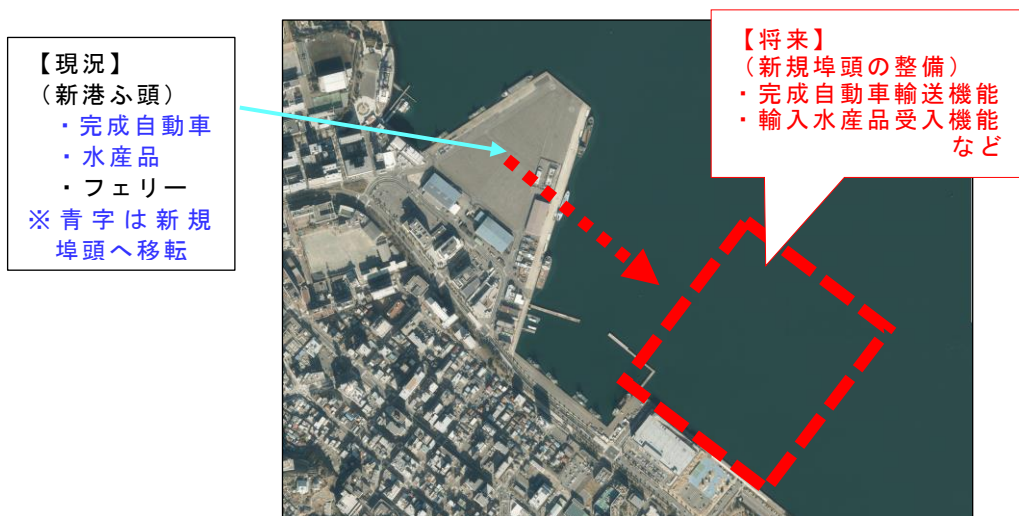


図 6-2-1 新港地区における新たな展開

(2) モーダルシフトの受け皿としての機能強化

1) 内航フェリー輸送機能の強化

横須賀港は、首都圏という大生産・消費地を背後に擁し、東京湾の湾口部に位置する立地特性から、首都圏における国内海上輸送の一翼を担える高いポテンシャルを有しています。また、トラックドライバー不足や環境問題などへの対応のため、海運へのモーダルシフトの一層の促進が必要となっています。

このため、新港地区における「内航フェリー輸送機能の強化」を図ります。

具体的には、新港地区の内航フェリー航路を持続していくため、継続的なポートセールス等の展開と積極的な情報発信により安定的な集荷を支援するとともに、新規埠頭の整備による既存貨物の移転を行い、新港ふ頭を内航フェリー中心の利用に転換していくことを検討します。併せて、物流施設等の誘致についても検討します。

他方、久里浜地区は、かつて大分港との内航フェリーが就航していた実績があり、また、東京湾内での航行速度制限を受けないため海上からのアクセス性が良く、道路ネットワークの充実・強化により、背後圏との陸上交通アクセスも改善されている状況にあります。従って、久里浜地区においては、首都圏における国内複合一貫輸送網の機能強化に大きく貢献できる可能性があります。

このため、久里浜地区の立地特性を活かし、既存埠頭を活用した内航フェリー等の就航を目指します。

2) 内貿ユニットロード航路の拠点形成

横須賀港においては、1)のとおり、既存施設を活用して内貿ユニットロード輸送機能を整備するとともに、背後圏における集荷を強化することにより、更なる発展を図ることとします。

具体的には、新港地区（新規埠頭を含む）において、首都圏発着貨物の集荷促進により、関東西部と西日本間等の中長距離貨物輸送のモーダルシフトの受け皿として、複数航路の開設を目指します。さらに、航路間の積替えも可能となる多様なサービスを提供することなどにより、国内複合一貫輸送網における結節機能の強化を図り、内貿ユニットロード航路の拠点形成を目指すこととします。

その際、自動離着岸システムや自動乗下船管理システム等を実装し、飛躍的に効率性を高めた「次世代高規格ユニットロードターミナル」として整備を検討します。

以上のとおり、横須賀港は、首都圏における国内海上輸送網の拠点として、段階的な発展を目指すこととします。

(3) バルク物流機能の集約・効率化

1) バルク貨物取扱埠頭の集約・再編

横須賀港の複数の地区で取り扱われている砂利・砂などのバルク貨物は、今後も一定の需要が見込まれることから、荷役の効率性向上や周辺環境との調和を踏まえ、「バルク貨物取扱埠頭の集約・再編」を図ります。

具体的には、平成地区や久里浜ふ頭では、賑わい施設が近接していることから、久里浜地区長瀬や長浦地区に係留施設及び保管施設を整備しバルク物流機能の移転・集約などを検討します。この際、必要に応じて、既定計画の見直しを行い沖合展開により用地を拡幅します。

2) 静脈物流拠点の集約・再編

主に久里浜地区で取り扱われている建設発生土（廃土砂）や金属くずといった貨物は、今後も一定の需要が見込まれることから、荷役の効率性向上や周辺環境との調和を踏まえ、「静脈物流拠点の集約・再編」を図ります。

久里浜ふ頭では、賑わい拠点である「みなとオアシス」が近接しているほか、フェリー等の就航を目指すため、静脈物流拠点との分離を図ることとします。当該貨物の新規利用の要請や船舶の大型化を踏まえ、適宜、既定計画の見直しを行います。

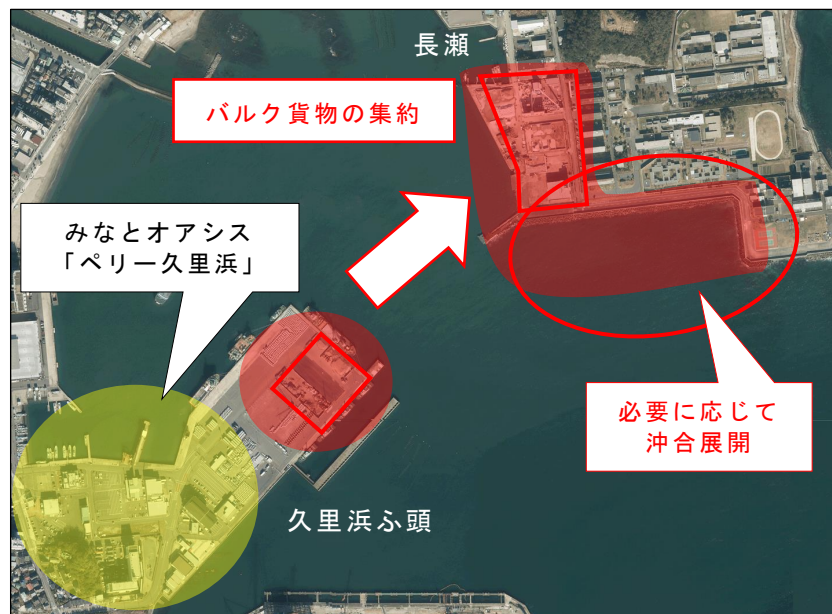


図 6-2-2 静脈物流拠点の集約・再編

3) エネルギー関連貨物輸送機能の確保

地域への安定したエネルギー供給を支えるため、「エネルギー関連貨物輸送機能の確保」を図ります。

建設中の横須賀火力発電所の運転開始に伴う燃料の受入れや関連輸送需要については、既設の専用岸壁を利用していくことを想定しています。

6-2-2 交流・環境

(1) 大型のプレジャーボート拠点の形成

1) 大型のプレジャーボート受入機能の強化

近年、我が国においても寄港要請のある大型のプレジャーボートなどに対応するため、「ビジターバースの整備」を検討します。

大型のプレジャーボートの受入れにより、華やかな雰囲気船舶が係留された非日常的で魅力的な空間の創出に繋がり、市内外からの来訪者も楽しめるなど、交流人口の増加が期待できるほか、寄港による経済効果が見込めます。

浦賀地区においては、ビジターバースの整備を検討し、大型のプレジャーボート受入機能の強化を図ります。また、プレジャーボート全般の需要を見定めながら当該水域の活用策等について検討していきます。

2) まちづくりと連携した拠点整備

水際線の利用率が低下している浦賀地区では、静穏な海域と過去に造船業で栄えた経緯もあり船舶関係の人材が豊富であることから、大型のプレジャーボート受入機能を強化し、「まちづくりと連携した拠点整備」を図ります。

このため、海洋都市横須賀を象徴する産業遺産であり、観光周遊の中核的な施設にもなり得る浦賀レンガドックの利活用を図るほか、その他の民間用地の利用形態の見直しによる土地利用の具体化に合わせて、海辺のまちづくりと連携した水域の利用について検討します。

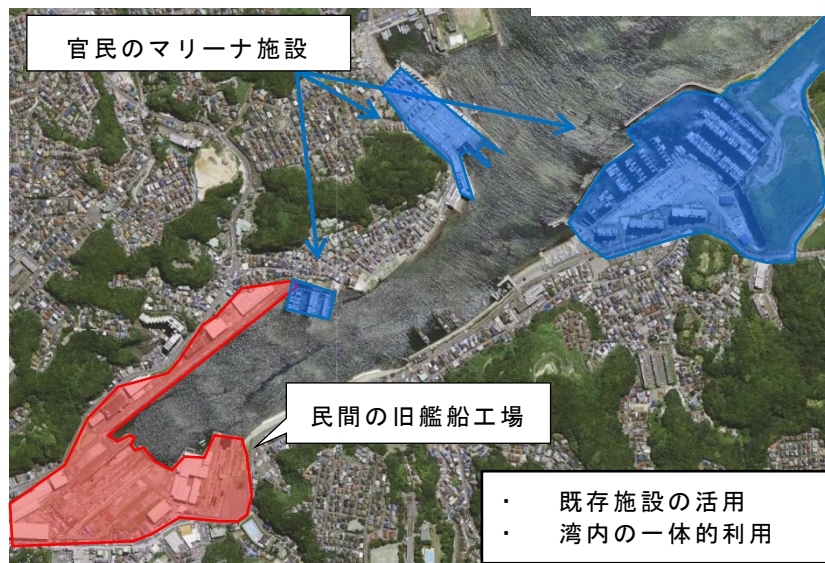


図 6-2-3 まちづくりと連携した拠点整備

(2) 賑わいと憩いの海辺交流空間の形成

1) 拠点間ネットワークの強化

横須賀市内に点在する豊富な自然資源や歴史遺産を活用するため、「拠点間ネットワークの強化」を図ります。

具体的には、10,000m プロムナードについて、既存施設の適切な維持管理やまちとの連携の観点からの改良、新港ふ頭・新規埠頭及び平成地区で物流機能の利用再編を踏まえた緑地やプロムナードの検討、民間投資による海辺空間の活性化を図る方策の検討を行います。さらに、久里浜地区の「みなとオアシス」について、登録施設の連携強化等による水辺空間の活性化を検討します。

また、浦賀地区などでは、ビジターバース等を整備し、プレジャーボートでの来航が可能な「海の駅」のような利用について、地元の民間企業等と連携しながら検討します。

さらに、三浦半島が有する豊かな海洋利用空間の総合的な利用促進を図るため、相模湾に面する西海岸側との連携を検討していきます。

2) 海洋性レクリエーションの振興と漁業との共存

民間の海洋レジャー関係機関を核とし、「海洋性レクリエーションの振興」を図ります。

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きます。また、様々な海洋レジャーの受入れに向け、活動空間の整備を検討し、利用についてのルールを整理します。

横須賀港内のほとんどの水域では漁業が営まれているため、海洋レジャーの利用に際しては、漁業者とのトラブルがないよう、関係者と十分な調整を行い、海洋性レクリエーションの振興と漁業との共存を図ります。

3) 人流機能の維持・強化

久里浜地区と房総半島や伊豆諸島を結ぶ旅客船航路は、横須賀市を起点とした広域的な観光交流の促進に不可欠なことから、「人流機能の維持・強化」を図ります。

具体的には、「みなとオアシス」の活性化により、久里浜地区の交流人口を拡大し、各航路との接点を設けることで各航路の利用促進を図ります。

また、クルーズ船の寄港要請に対しては、物流機能との調整を図りつつ、既存埠頭や新規埠頭での対応を検討します。

(3) 環境に配慮した港湾施設の整備

地球環境の保全意識の高まりを背景に、環境に優しい再生可能エネルギーの導入や、CO₂を排出しない動力への転換が求められています。

横須賀港においても、CO₂排出量削減に寄与する環境に配慮した港湾施設の整備を推進する必要があります。

1) 再生可能エネルギー関連貨物輸送機能の確保

横須賀港の背後地には、バイオマス発電施設が立地し、環境負荷の少ない電力の供給に寄与しています。

また、資源エネルギー庁の報告（令和2年7月）では、電源構成におけるバイオマス発電は、2018年度で2.3%のところ2030年度には3.7～4.6%程度との見通しが示されており、今後バイオマス燃料の需要拡大が見込まれます。

今後整備する係留施設では、再生可能エネルギー関連貨物としてバイオマス燃料等の取扱いも検討します。

2) 環境負荷の少ない機器・電源への転換

横須賀港に停泊中の船舶の多くは、停泊中にも電源確保のためエンジンの稼働を余儀なくされています。

環境への負担を軽減するため、停泊中はエンジンを停止し、陸上からの給電を行えるよう、陸上給電設備の整備を推進します。

併せて、横須賀港で使用する設備について環境負荷の少ない機器等への転換を図ります。



資料：「カーボンニュートラルポート（CNP）形成計画」策定マニュアルより引用

図 6-2-4 陸上給電設備（ロサンゼルス港）

6-2-3 安全・安心

(1) 災害対応力の強化

1) 耐震強化岸壁の整備

大規模地震時に背後地域において必要となる緊急物資の海上輸送需要等に対応するため、「耐震強化岸壁の整備」に取り組みます。

耐震強化岸壁の配置については、輸送需要とともに、沿岸の道路に急傾斜地やトンネルが多く、大規模災害時に地区間が一時的に寸断される可能性が高いといった横須賀市の特徴等を踏まえた検討を行い、適切な場所に整備することを検討します。

また、被災による経済活動等への影響を最小限とするため、幹線物流を継続させるための耐震化についても検討します。

2) 港湾BCPの継続的な改善

今後、大規模災害の発生が予想される中、災害時における港湾機能の維持等に関する実効性向上のため、「港湾BCPの継続的な改善」に取り組みます。

既定の港湾BCPに基づき、定期的な教育・訓練を実施するとともに、その結果を既定の港湾BCPに反映させるなど、継続的な改善に努めます。

また、災害対応にICT(情報通信技術)を活用し港湾機能の早期復旧を図ります。

3) 静穏度向上に向けた取組みの推進

台風等による越波・越流から港湾の背後地を防護するとともに、港湾活動が安全に行える静穏な水域とするため、外郭施設等の整備を推進します。また、港内の漁業用施設においても、安全に漁業活動ができるよう、必要な施設整備を検討します。

(2) 戦略的な維持管理の推進

1) 予防保全型の維持管理の実施

横須賀港の港湾施設の老朽化の進行状況や、これからの人口減少による財政制約等を踏まえ、「予防保全型の維持管理の実施」に取り組みます。

具体的には維持管理費用の平準化・縮減を目指し、維持管理計画に基づき、適時・適切な点検診断及び補修等を実施していきます。

また、港湾施設や海岸保全施設の維持管理にICT(情報通信技術)を活用し業務の効率化を図ります。

2) 既存ストックの利用転換・再編

社会経済情勢の変化等により、利用率が低下した施設や老朽化した施設が多くあることから、「既存ストックの利用転換・再編」に取り組みます。

老朽化施設については、機能不足の改善や大規模な修繕によって発生する既存施設の利用制限によって、利用者の港湾活動が停滞する事がないように、代替えとなる不荷役施設への利用転換や新たな埠頭計画による既存施設の再編など、戦略的なストックマネジメントの観点から、既存ストックの統廃合や有効活用を検討します。

(3) 小型船等係留施設の集約・確保

1) 作業船等係留施設の適切な配置・集約

港内に分散係留している作業船については、住宅地に近接している場合に騒音等の問題が発生していることなどから、係留位置の周辺環境及び利用との調和を考慮して「作業船係留施設の適切な配置・集約」に取り組みます。

作業船は大規模災害時に東京湾内の港湾施設等の復旧に必要不可欠であることなども考慮し、主として横須賀港北部の静穏な水域への配置を検討します。

また、休けい船のための係留施設の適切な配置についても併せて検討します。

2) 陸域の放置艇対策の実施

横須賀港内における水域の放置艇については、解消されたものの、市内の陸域における放置艇はまだ点在していることから、「陸域の放置艇対策の実施」に取り組みます。

放置艇の状況を最新の実態調査結果から把握し、注意喚起や既存のボートパークへの誘導などの適切な対応を行うとともに、併せて今後の放置艇対策について検討していきます。

6-3 空間利用計画（ゾーニング）

（1）特性格の空間利用計画

横須賀港が長期的に目指す将来像の実現に向けて、各地区特性を踏まえ、基本方針に基づき、調和のとれた空間利用が実現するよう空間利用計画（ゾーニング）を設定します。

ゾーニングは、「物流関連ゾーン」、「生産・エネルギー関連ゾーン」、「緑地・交流拠点ゾーン」、「環境ゾーン」、「船だまり関連ゾーン」の5つを設定します。

① 物流関連ゾーン

「物流関連ゾーン」は、既存の港湾施設の配置及び新規整備検討中の施設の配置、専用施設の配置を踏まえて、追浜地区、長浦地区、新港地区、久里浜地区に配置します。

② 生産・エネルギー関連ゾーン

「生産・エネルギーゾーン」は、背後企業の立地を踏まえ、追浜地区、久里浜地区に配置します。

③ 緑地・交流拠点ゾーン

「緑地・交流拠点ゾーン」は、10,000m プロムナードやみなとオアシス、その他の海洋レクリエーション施設の立地を踏まえ、追浜地区、深浦地区、長浦地区、本港地区、新港地区、平成地区、大津地区、馬堀地区、走水地区、浦賀地区、久里浜地区に配置します。

④ 環境ゾーン

「環境ゾーン」は、藻場や港湾緑地の立地を踏まえ、追浜地区、走水地区、鴨居地区、野比地区に配置します。

⑤ 船だまり関連ゾーン

「船だまり関連ゾーン」は、漁港施設や作業船係留施設の立地を踏まえ、深浦地区、長浦地区、平成地区、大津地区、走水地区、鴨居地区、浦賀地区、久里浜地区に配置します。

物流関連ゾーン

背後圏の産業・経済を支える物流拠点として、港湾施設及び物流施設を提供する空間

生産・エネルギー関連ゾーン

臨海部に立地する工場や発電所の産業活動に提供される空間

船だまり関連ゾーン

小型船だまりに提供される空間

緑地・交流拠点ゾーン

港湾緑地やプロムナードなどみなとの賑わい創出のために提供される空間

環境ゾーン

貴重な自然環境の保全・再生のために提供される空間

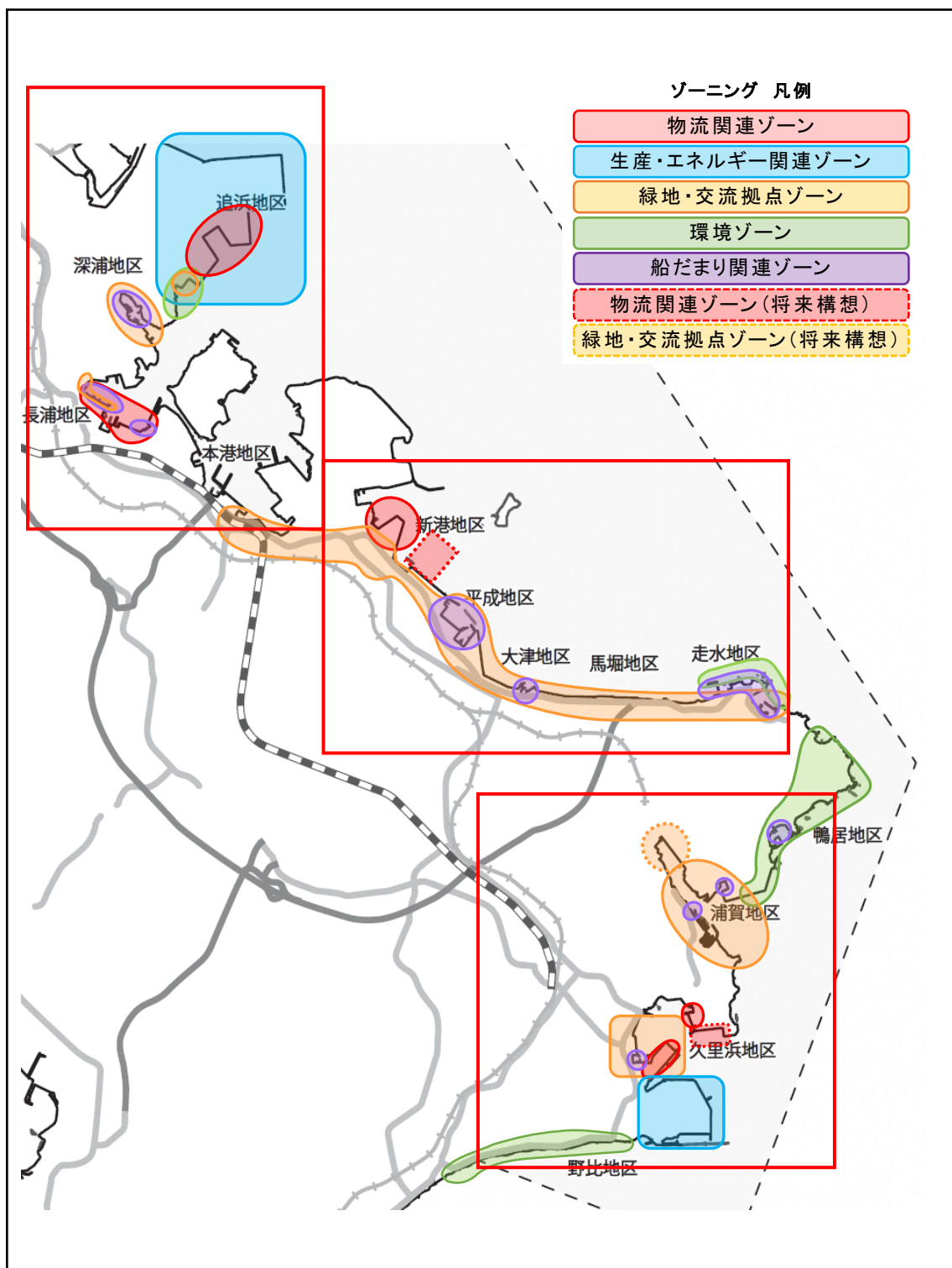


図 6-3-1 横須賀港の将来ゾーニング図

(2) 地区別の空間利用計画

1) 追浜地区

- ・ 追浜地区は、横須賀市を代表する臨港工業地帯となっており、今後も立地企業による産業の発展が図られるよう、生産・エネルギー関連ゾーンを配置します。
- ・ 現在、立地企業により取り扱われている貨物の輸送機能を維持し、経済活動を支えるため、地区の南側に物流関連ゾーンを配置します。
- ・ リサイクルプラザのアイクル付近には、自然環境を保全・創出し、親水空間で人々が憩いふれあえる場として、緑地・交流拠点ゾーン及び環境ゾーンを配置します。

2) 深浦地区

- ・ 深浦地区では、既存のボートパークや周辺の親水空間を踏まえ、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 漁業関連施設の立地を踏まえ、深浦地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

3) 長浦地区

- ・ 現在取り扱われている貨物の輸送機能を強化し、また、横須賀市内で取り扱われている貨物を集約することで効率的な港湾物流を実現するため、物流関連ゾーンを配置します。
- ・ 長浦地区北部の物流機能としての利用が低下している地域では、港湾緑地を配置し、市民の親水・憩い空間となるよう緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 大規模災害時などに活躍する作業船の係留施設として、地区の一部に船だまり関連ゾーンを配置します。

4) 本港地区

- ・ 既存の緑地空間や海上交通機能などの立地を踏まえ、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。

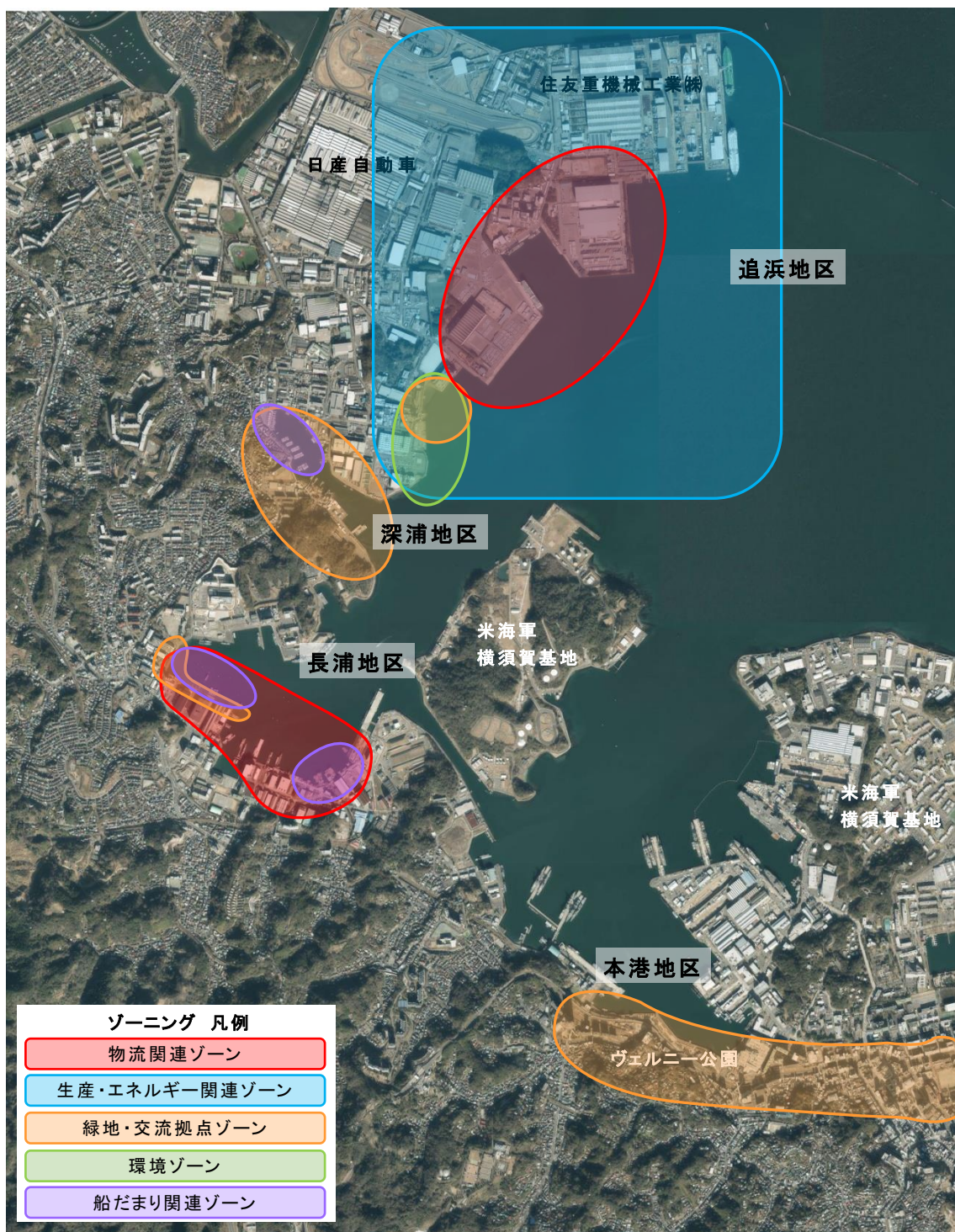


図 6-3-2 地区別空間利用計画（追浜地区～本港地区）

5) 新港地区

- ・ 当面は、現在取り扱われている貨物と新規内航フェリーが共同利用し、さらに国際的な完成自動車輸送拠点や更なる内航ユニットロードターミナルの形成が図られるよう、新たな埠頭整備計画を踏まえ、既存埠頭及び新港地区東部に物流関連ゾーンを配置します。
- ・ 既存の緑地空間や海上交通機能、新たな内航フェリー拠点について、回遊性のある賑わい空間が創出されるよう、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。

6) 平成地区

- ・ 市街地に近接する立地特性を活かして、海辺の交流拠点としての機能を強化するとともに、既存の緑地空間とのアクセスの強化により回遊性のある賑わい空間が創出されるよう、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 漁港施設等の立地を踏まえ、平成地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

7) 大津地区

- ・ 既存の賑わい施設を踏まえて、大津地区に緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 漁港施設の立地を踏まえ、大津地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

8) 馬堀地区

- ・ 既存の賑わい施設を踏まえて、馬堀地区に緑地・交流拠点ゾーンを配置します。

9) 走水地区

- ・ 自然海浜の残る走水地区では、海との憩いふれあい、海洋レクリエーションを楽しむ場として、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 豊かな自然環境を保全するため、環境ゾーンを配置します。
- ・ 漁港施設の立地を踏まえ、走水地区に船だまり関連ゾーンを配置します。



ゾーニング 凡例

物流関連ゾーン
生産・エネルギー関連ゾーン
緑地・交流拠点ゾーン
環境ゾーン
船だまり関連ゾーン
物流関連ゾーン(将来構想)

図 6-3-3 地区別空間利用計画（新港地区～走水地区）

10) 鴨居地区

- ・ 豊かな自然環境を保全するため、環境ゾーンを配置します。
- ・ 漁港施設の立地を踏まえ、鴨居地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

11) 浦賀地区

- ・ 将来的に国際的な交流拠点形成を目指すとともに、既存のマリーナなどの賑わい施設を活用した海洋レクリエーションを楽しむ場として、また、海洋都市横須賀を象徴する歴史的な施設であり、観光周遊の中核的な施設にもなり得る浦賀レンガドックを利活用した交流拠点の場として、地区全体に緑地・交流拠点ゾーン（将来構想含む）を配置します。
- ・ 漁港施設の立地を踏まえ、浦賀地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

12) 久里浜地区

- ・ 東京湾口部に位置する特性を活かした内貿ユニットロード航路の開設を目指し、既存埠頭に物流関連ゾーンを配置します。
- ・ 既存埠頭の2箇所で扱っている同一品目の貨物を集約し効率的な港湾物流を目指し、既存施設の拡張も視野に入れ、長瀬及びその沖合に物流関連ゾーン（将来構想含む）を配置します。
- ・ 久里浜ふ頭については、みなとオアシスなどの既存の賑わい施設に加え、内貿ユニットロード航路の開設による交流拠点の形成を図るため、緑地・交流拠点ゾーンを配置します。
- ・ 地域を支える発電所の立地を踏まえ、生産・エネルギー関連ゾーンを配置します。
- ・ 漁港施設の立地を踏まえ、久里浜地区に船だまり関連ゾーンを配置します。

13) 野比地区

- ・ 自然海浜の保全を図るため、野比地区に環境ゾーンを配置します。



ゾーニング 凡例

物流関連ゾーン
生産・エネルギー関連ゾーン
緑地・交流拠点ゾーン
環境ゾーン
船だまり関連ゾーン
物流関連ゾーン(将来構想)
緑地・交流拠点ゾーン(将来構想)

図 6-3-4 地区別空間利用計画（鴨居地区～野比地区）