

## パブリック・コメント手続（意見募集）結果

横須賀港港湾計画改訂について

公表日

令和5年（2023年）12月4日（月）

お問い合わせ先：横須賀市 港湾部 港湾整備課

電話046-822-9464（直通）

横 須 賀 市

「横須賀港港湾計画改訂について」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4年（2022年）4月20日（水）から5月10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 43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
新港地区の新規埠頭に関する意見	14件
港湾施設整備に関する意見	9件
自然環境、公園、海浜に関する意見	7件
その他の意見	13件
合 計	43件

パブリック・コメント手続において提出された意見の概要及び市の考え方

(1) 新港地区の新規埠頭に対する意見

番号	意見	意見募集時 港湾計画改訂 該当ページ	横須賀市の考え方
1	新港みなと緑地（仮称）だが、既存のうみかぜ公園の一部が港湾関連用地に変更されることから既存減少分の面積などについても明記した方が良い。 また、規模及び配置の考え方が曖昧である。スポーツ広場、釣り護岸、人工海浜、モトクロスバイクコースなど具体的な表記を行わないと、既存施設の代替が不明である。	13	土地利用計画を図示いたします。 港湾緑地の具体的な機能については、事業の実施に際して、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。
2	横須賀新港地区緑地・道路沿緑地はうみかぜの路を指しているのであれば、リニューアル予定であることも明示した方が良い。	13	個別施設の整備時期は、港湾計画に定める事項ではないため、特に記載をしておりません。
3	新港ふ頭フェリー就航問題では、周辺住民、事業者などに多大な迷惑をかけた。新たな市民の憩いのシンボルとして新港みなと緑地（仮称）にも人工海浜を整備すべきである。	13	新港地区は水深が深く、人工海浜とするには地形的に適さないため、人工海浜の整備は困難と考えられますが、港湾緑地の具体的な機能については、事業の実施に際して、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。
4	埠頭間連絡道路の接続が新港埠頭になっているが、新規計画の新港第2突堤部に接続した方が住宅地に近接せずに住民問題も緩和できると思われる。うみかぜ公園前信号経由で国道16号線安浦交差点へのルートの方が東京九州フェリー利用者との分散が図られるので検討すべきである。	23	埠頭間連絡道路は構想段階のため、頂いたご意見は、将来の計画化に際しての参考とさせていただきます。
5	東京九州フェリーの利用車のスムーズな交通のためによこすか海岸通りの国道16号線小川町交差点部については右折レーンを増設すべきである。また、よこすか海岸通り下り線だが、渋滞緩和のために大型車が新港第2突堤に進入しやすいように健康安全科学センター前信号とうみかぜ公園前信号部に左折レーンを増設すべきである。	23	新たなふ頭の供用後の交通についてのご提案については、今後の検討に際しての参考とさせていただきます。
6	緑地部（うみかぜ公園）については、人工海浜、海釣り棧橋2基（新港第2突堤、花咲造船所横）についても明記した方が良い。	23	港湾緑地の具体的な機能については、事業の実施に際して、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。
7	新港第2突堤及び防波堤400mの整備による猿島への波浪影響を十分に検討すべきである。	23	周辺環境への影響を考慮し、新港地区の防波堤や埠頭の計画を見直すことといたしました。 見直した案については、再度パブリック・コメント手続を行います。
8	全国物流の効率化CO2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対応した港湾計画改訂案であり、ぜひとも早急に改訂して下さい。特に、新港地区の手狭な利用状況を考えると、P23新港・平成地区の、12m,9m岸壁を早急に位置づけ整備して下さい。	23	周辺環境への影響を考慮し、新港地区の防波堤や埠頭の計画を見直すことといたしました。 見直した案については、再度パブリック・コメント手続を行います。

9	<p>・②の既存緑地の廃止は反対です。もしくは、代替の緑地をはっきり明記して下さい。</p> <p>(理由)</p> <p>・現在の緑地は、公園内のスケボー練習サイトとして、全国でも初めて設置された歴史あるところです。また、BMXの練習サイトとしても親しまれています。もし、緑地を廃止するのなら、同じコンセプトで、土地造成地の水際線沿いに同等の物を造ることをはっきり明記すべきと考えます。</p>	23	<p>新港地区の新たなふ頭に代替の緑地を計画することを検討します。</p> <p>港湾緑地の具体的な機能については、事業の実施に際して、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。</p>
10	<p>(2) 緑地計画について、現状、うみかぜ公園等の一部を除き市外はおろか市内からも認知度が低いと見受けられます。当計画には駐車場整備について触れておりませんが、ぜひ緑地整備と一緒にアクセス向上のため駐車場整備を行っていただきたいと考えております。</p>	13	<p>港湾緑地の具体的な機能については、事業の実施に際して、市民の皆様のご意見を伺いながら検討してまいります。</p>
11	<p>港湾計画図案(新港・平成地区)にて、猿島の近くに沖防波堤を計画されていますが、潮流・波の変化により砂浜が浸食されないか不安です。この点について検証されていますでしょうか。</p>	23	<p>周辺環境への影響を考慮し、防波堤や埠頭の計画を見直すことといたしました。</p> <p>見直した案については、再度パブリック・コメント手続を行います。</p>
12	<p>新港地区を、19.3haを埋め立てる必要性はあるのか。約378億円という整備費用は、財政難の横須賀市にとって、金が掛かりすぎる。</p> <p>過去に大分フェリーが廃止となり、現在のフェリーも、必ずしも利用状況が多くない現状で、その推移を見極めずに新たな港湾施設を整備するのは危険である。</p> <p>平成のバブル時代に潰れた第2突堤計画の焼き直しではないか。</p> <p>埋め立て地の広大な19.3haの利用計画も全く示されていないが示すべきである。</p>	23	<p>北九州港と結ぶフェリー航路が順調に利用を増やしてきている中、横須賀港のポテンシャルを最大限に活かすために当該ふ頭整備は必要であり、市の発展に繋がると考えています。</p> <p>なお、周辺環境への影響を考慮し、新港地区の防波堤や埠頭の計画を見直すことといたしました。</p> <p>見直した案については、再度パブリック・コメント手続を行います。</p>
13	<p>これ以上の埋め立ては環境保全の上からも許されない。埋め立て土砂をどこから確保するのかが示されていない。</p> <p>漁業への影響が甚大である。</p>	23	<p>港湾計画改訂による環境への影響については、p 3 2に記載のとおりですが、今後改めて調査し、漁業への影響等に十分配慮して検討を進めてまいります。</p> <p>埋め立て土砂の供給元については、情報収集に努めてまいります。</p>
14	<p>お金の使い方が違うのではないか。SDGsと真逆な投資である。自治体の仕事は住民の福祉の向上が第一であって、この充実がおろそかにされている。</p>	29	<p>背後に首都圏という大生産地・消費地を抱えるポテンシャルの高い横須賀港において、社会情勢に適した役割が求められているとともに、港湾整備は、将来の地域経済の発展に必要な事業だと考えます。</p>

(2) 港湾施設整備に対する意見

番号	意見	意見募集時 港湾計画改訂 該当ページ	横須賀市の考え方
1	長浦緑地については、新井掘割水路沿岸部への緑地整備も盛り込むべきである。	13	新井掘割水路沿岸部は、自衛隊や米海軍の管理地となっていることを考慮し、頂いたご意見を今後の参考にさせていただきます。
2	埠頭間連絡道路（将来構想）であるが、いつまでも将来構想のまま先延ばしするのではなく、具体案を示した方が良い。国道357号線の延伸調査をコンサルタント会社に外注したのであるから成果を港湾計画に反映した方が良い。 また、埠頭間連絡道路のルートについては、費用対効果、防災面などの面から海上ルートは極力少なくした沿岸ルート（深浦～長浦～吉倉～西逸見～汐入など）が望ましいと思われる。	20ほか	本構想については、国道357号の夏島以南の延伸を想定したものです。 引き続き、社会情勢を見極めながらルート選定を含め、国と協議してまいります。
3	埠頭間連絡道路の想定ルートも盛り込むべきである。	21.22	本構想については、国道357号の夏島以南の延伸を想定したものです。 引き続き、社会情勢を見極めながらルート選定を含め、国と協議してまいります。
4	浦賀港への東京湾フェリー移設のためのフェリー用地確保、海の駅設置などについても将来構想として補記すべきである。	23	頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
5	・埠頭間連絡道路(将来構想) については、今回の計画においても残して下さい。 (理由) ・新港埠頭の利用、さらには、平成町での新たな埠頭計画が進み、さらにR357が追浜まで伸びると、この埠頭間道路は必ず必要となります。本来なら今回の計画でも位置づけてほしいくらいです。計画位置づけには時間もかかるでしょうから、次回の改定時には位置づけて下さい。	20	本構想については、国道357号の夏島以南の延伸を想定したものです。 引き続き、社会情勢を見極めながらルート選定を含め、国と協議してまいります。
6	(2) 港湾計画の方針1)において新港地区を「交通アクセスの利便性の高い」としているが、主要道路においては横須賀市中心部の特に横須賀米軍基地の前面が渋滞発生箇所としてボトルネックとなる可能性が高いと考えられます。交通アクセス向上のためにバイパス路の整備も必要かと思えます。	8	頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
7	安全・安心分野(1) 耐震強化岸壁において、港湾分担率を20%とされているが、陸上交通が寸断されやすい横須賀市において少なくはないでしょうか。	16	耐震強化岸壁の必要量の算定では、港湾分担率は概ね10%程度とされています。 横須賀市は、三浦半島に位置し、トンネルが多いという地形の特性上、崩落により道路寸断のリスクを抱えていることから、港湾分担率を20%に引き上げて設定しています。
8	(2) 耐震強化岸壁の配置の考え方について、北部、中央部、南部の配置バランスは良いと思いますが3カ所全て東京湾側なので西側への陸路の確保についても必要と考えられます。その点については別の計画で考慮されているのでしょうか。	17	西側への陸路については、横須賀市地域防災計画に基づき緊急輸送道路の通行を確保することとしています。
9	横須賀の夏島まで計画している国道357号線の先、横須賀市内まで延長の際、港湾のどこを通るのか。 長浦港は市民が釣りをして楽しんでいた時もありましたが、今は米軍の弾薬庫・海上自衛隊の司令部や関係機関・弾薬庫など防衛施設があり艦船が多く停泊しています。民間の倉庫や石材等の置き場がありますが艦船の間を通過したりして危険ではないでしょうか。	—	埠頭間連絡道路は構想段階のため、頂いたご意見は、将来の計画化に際しての参考とさせていただきます。 船舶の航行については、長浦地区に限らず、法令等に基づき、安全が確保されるよう、関係者に対応を求めています。

(3) 自然環境、公園、海浜に対する意見

番号	意見	意見募集時 港湾計画改訂 該当ページ	横須賀市の考え方
1	久里浜北緑地の計画削除になっているが、海域環境保全のための具体的方策（養浜、離岸堤など）を明記した方が削除理由がわかって周辺住民の納得が得られやすい。	13	従前は海域を埋め立てて緑地を整備する計画でしたが、久里浜の湾内で唯一の貴重な岩礁帯のある海域を保全していくため、計画を見直すことを考えています。
2	海辺つり公園へのアクセスについて魚市場側道からのゲート整備し、利用者の利便性向上、防犯確保に努めるべきである。	23	魚市場側のゲートは、管理上支障があるため閉鎖しております。
3	・東芝ライテック前の護岸についても、緑地として計画に含めてください。 (理由) ・P3でも述べられているように、長浦地区については市民の水辺・憩いの場とするためには、長浦湾沿い公共道路沿いには緑地整備をすべきです。現状では、歩道もなく、道路護岸で釣りをしている状況であり、非常に危険です。	21	ご意見の護岸の背後は道路幅員が狭いため、緑地を整備するには埋め立てにより用地を造成する必要があると考えております。 護岸前面の水域は船舶の利用があるため、現状では埋め立てを含む緑地整備は困難と考えていますが、頂いたご意見は今後の検討の参考とさせていただきます。
4	ウ 長浦地区 ・・・・・・低下している地域では、近代化遺産等を踏まえ、港湾緑地を・・・・・・ (理由) ・長浦地区は、戦前の近代化遺産が多数存在することが、緑地整備の大きな理由なため。	3	パブリック・コメント手続の対象は7ページ以降となります。
5	(3) 海浜計画について、養浜のため砂を持ってきてもすぐに流されて定着しないのではないのかという懸念があり、人工海浜の必要性がどの程度あり、どこまでコストをかけていくのかという疑問があります。(人工海浜に反対という訳ではありません、無計画にコストが増大しないかと心配なだけです)	15	事業の実施にあたっては、具体的な手法、事業費や効果等についての検討を行ってまいります。
6	自然豊かな海の砂浜・磯浜は子供たちの遊び場からの学びや知育を育てます。沢山の砂浜・磯浜をのこしていただきたい。	—	横須賀港長期構想において、自然環境の多く残るエリアを「環境ゾーン」に設定し、豊かな自然環境を保全いたします。
7	走水のあさりの生育が危ぶまれています。多くの魚介類のすみかを整えて自然を大切にしていってほしい。	—	横須賀港長期構想において、走水も含め、自然環境の多く残るエリアを「環境ゾーン」に設定し、豊かな自然環境を保全いたします。

(4) その他の意見

番号	意見	意見募集時 港湾計画改訂 該当ページ	横須賀市の考え方
1	今回の計画事項については、横須賀港の将来の発展、横須賀市の発展のためには必要不可欠と思います。	全般	横須賀市、横須賀港の発展に寄与できるよう港湾の取組みを進めてまいります。
2	<p>・住友重機械工業跡地の工業用地については、計画見直しということですが、ぜひとも今回の改訂では無理ですが、早急に計画を策定して下さい。</p> <p>個人的には、旧軍4港の中で、海自資料館、週末艦船公開を実施していない唯一の横須賀港です。ぜひとも、海自資料館、週末艦船公開の場所にするとともに、石積み護岸壁の改修、水際線の緑地整備を行い、浦賀ドックや千代ヶ崎砲台跡地とともにセットで賑わい施設にしてほしいものです。</p>	27	頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
3	<p>7行目            ・・・・浦賀地区の造船所の操業停止・・・            (理由)            ・民間艦船工場ではなく、艦船も含む造船工場であるため。語句の適正化。</p>	7	<p>頂いたご意見を反映し、以下のとおり修正します。</p> <p>修正後            今日の横須賀港は、浦賀地区の<b>造船所</b>の操業停止（平成15年）や、・・・</p> <p>修正前            今日の横須賀港は、浦賀地区の<b>民間艦船工場</b>の操業停止（平成15年）や、・・・</p>
4	<p>下11行目            ・・・・天然の良港であり、幕末の横須賀製鉄所、明治期以降の・・・            (理由)            ・横須賀港のアンデンティティーを考える場合最も重要な事項が抜けている。</p>	8	<p>頂いたご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。</p> <p>修正後            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、<b>横須賀製鉄所の建設に始まり</b>、明治期以降は海軍港として発展し、・・・</p> <p>修正前            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、・・・</p>
5	<p>・特にどことは言いませんが、「他地域・海外との人の交流の窓口としての役割」を入れて下さい。            (理由)            ・物流ばかりで、横須賀の湾口部、半島性の特徴を人流にも生かすのが重要と考えます。</p>	—	P8に記載の「・・・我が国を代表する交流拠点となるようなポテンシャル・・・」の交流拠点に「他地域・海外との人の交流の窓口としての役割」を含んでいると考えています。
6	物流・産業分野（1）計画貨物量において、フェリーの取扱量が約5倍へと非常に大きな伸びを見込まれていますが、増便や新規航路開拓を計画しているのでしょうか。	—	平成30年の貨物量は、北九州港と結ぶフェリー航路（北九州航路）の就航前のため、北九州航路の貨物量は含まれていません。 令和10年代後半は、北九州航路のフェリーや、今後新規ふ頭の整備に併せて誘致していく新規フェリーを見込んだ計画取扱貨物量としています。
7	港湾計画改訂資料には記載ありませんが、久里浜地区の東電火力発電所が石炭火力として建て替え工事が行われている旨聞き及んでおります。石炭火力は燃焼後の灰の捨て場が必要になり、茨城県の常陸那珂港では発電所から排出される灰を埋め立てに活用しています。横須賀では同様のことを行わないのでしょうか。長期的には広大な埋め立て地を造ることができます。	—	頂いたご意見は、今後の参考とさせていただきます。

8	長浦湾の米海軍浦郷弾薬庫前の栈橋建設と、海域浚渫は、港湾計画の軽微な変更ではなく、改訂ないし一部変更で該当すると考えられるので、今回の計画改訂で、港湾利用への影響、支障も十分検討した上で改訂するべきではないか。	—	ご意見をいただいている施設整備については、令和3年2月に横須賀市港湾審議会において、すでに対応しております。
9	地球環境問題の解決策としてフェリーの活用はとも良いと思います。しかし久里浜地区に建設中の石炭火力発電所は作動した時は多くのCO2を出すのではないのでしょうか。港湾内に建設されるので再生可能エネルギーで作る電力施設を検討していただけないのでしょうか。	—	港湾における脱炭素の取組みを国も推進しているところであり、全国各地で進められています。今後、港湾計画とは別に、港湾における脱炭素の取組みについて検討していきたいと考えています。
10	災害時に大量の物資の移動や復旧作業は大切です。地震での大津波の発生に対策は大丈夫ですか。最近地震が多く発生しています。	—	津波と高潮に対する防護水準を取りまとめた「東京湾沿岸海岸保全基本計画」に基づく津波の防護水準に対しては概ね整備済みです。 しかし、防護水準を上回る津波が発生する可能性もありますので、津波のおそれがある場合は、「横須賀市地域防災計画」等に従い、海岸や河口から離れた高い場所へ避難することとしています。
11	市是である軍転法に反する計画である。旧軍施設を港湾施設に転用すべきであって埋め立てによって港湾施設を拡張すべきではない。	—	背後に首都圏という大生産地・消費地を抱えるポテンシャルの高い横須賀港において、社会情勢に適した役割が求められているとともに、港湾整備は、将来の地域経済の発展に必要な事業だと考えます。
12	貨物量の増加が過大評価ではないか。以前にあった第2突堤建設計画を中止したにもかかわらず、再びこのような計画が出てきた理由の説明がなされていない。	—	平成30年時の貨物量に比べ、令和3年7月に就航した北九州港とを結ぶフェリー貨物やエネルギー関連貨物（発電燃料）などの増加が見込まれます。 こうした貨物の増加に加え、かねてからの課題となっている現在の新港ふ頭のスペック不足（水深、用地等）の解消や、背後地域の道路ネットワークの向上が見込まれる横須賀港のポテンシャルを最大限活かし、将来の地域経済の発展に新規ふ頭は必要と考えています。
13	神奈川県条例に基づく環境影響評価を実施するというが、法にあるような計画段階の配慮書でおこなうべき代替案の検討、ゼロオプションを含めて比較検討案が示されていない。	—	事業の実施にあたっては、法や条例に基づき、環境に与える影響を適切に評価してまいります。