

パブリック・コメント手続（意見募集）

横須賀港港湾計画改訂について

意見募集期間

令和6年（2024年）
1月11日（木） ～ 1月31日（水）

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

パブリック・コメント手続について

市政の透明化・公正化をすすめ、市民の皆さんが市政へ参画しやすくするために、市の重要な政策の決定に当たって、次の手順で行う一連の手続をいいます。

- (1) 市の基本的な政策決定に当たり、その内容等を事前に公表します。
- (2) 公表したものに対する市民の皆さんからのご意見の提出を受け付けます。
- (3) お寄せいただいたご意見の概要とご意見に対する市の考え方、公表した内容等を変更した場合はその内容を公表します。

意見の提出方法

1 提出期間 令和6年(2024年)1月11日(木)から1月31日(水)まで

2 あて先 港湾部港湾整備課

3 提出方法

○書式は特に定めておりません。

○住所及び氏名を明記してください。

なお、市外在住の方の場合は、次の項目についても明記してください。

- (1) (市内在勤の場合) 勤務先名・所在地
- (2) (市内在学の場合) 学校名・所在地
- (3) (市内に納税義務のある場合) 納税義務があることを証する事項
- (4) (当該意見募集案件に利害関係を有する場合) 利害関係があることを証する事項

○次のいずれかの方法により提出してください。

(1) 直接持ち込み

- ・ 港湾部港湾整備課 (横須賀市役所2号館5階)
- ・ 市政情報コーナー (横須賀市役所2号館1階34番窓口)
- ・ 各行政センター

(2) 郵送

〒238-8550

横須賀市小川町11番地

横須賀市役所 港湾部港湾整備課

※「〒238-8550 港湾整備課」で届きます

(3) ファクシミリ

046-826-3210

(4) 電子メール

pc-ph@city.yokosuka.kanagawa.jp

個々のご意見等には直接回答いたしませんので、予めご了承ください。

ご提出いただいたご意見等とこれに対する考え方は、意見募集期間終了後、とりまとめて公表します。

意見募集にあたって

横須賀市は、港湾法による重要港湾横須賀港の港湾管理者として、港湾計画を策定することが法に規定されています。

港湾計画の策定にあたり、まず計画の構想段階から市民の皆様にご意見をお聞きするため、パブリック・コメント「横須賀港長期構想について」を令和3年10月27日から11月16日までの間実施し、横須賀港長期構想を令和4年2月に策定しました。

その後、構想を具体化した港湾計画の案を検討し、その案に対して市民の皆様にご意見をお聞きするため、パブリック・コメント「横須賀港港湾計画改訂について」を令和4年4月20日から5月10日までの間実施し、ご意見に対する市の考えを令和5年12月4日から公表させていただいたところです。

同パブリック・コメントでは様々なご意見をいただき、一部のご意見を反映して計画の見直しをすることとしました。

主な見直し箇所としては、新港地区新規ふ頭に必要だった防波堤が猿島に影響を与える可能性などを考慮し、防波堤計画を削除してふ頭形状も修正することとしています。

その他、貨物量の時点修正なども行っていることから、今回のパブリック・コメントでは見直した計画を含めて具体的な施設整備等の計画を再度提示し、市民の皆様から意見募集するものです。

港湾計画の理解を深めるため、令和4年2月に策定した横須賀港長期構想の一部を掲載しており、「1 横須賀港長期構想」については、パブリック・コメント手続の対象外となります。

また、横須賀港長期構想は、横須賀市 HP で公開しています。

併せて、前回実施した「横須賀港港湾計画改訂について」のパブリック・コメント時の資料及び市の考え方については、横須賀市 HP で公開しています。

【横須賀港長期構想】

<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5830/choukikousou/choukikousou.html>

【前回実施した横須賀港港湾計画改訂について】

<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/1210/cof/399/index.html>



【横須賀港長期構想】



【前回実施した横須賀港港湾計画改訂について】

1 横須賀港長期構想

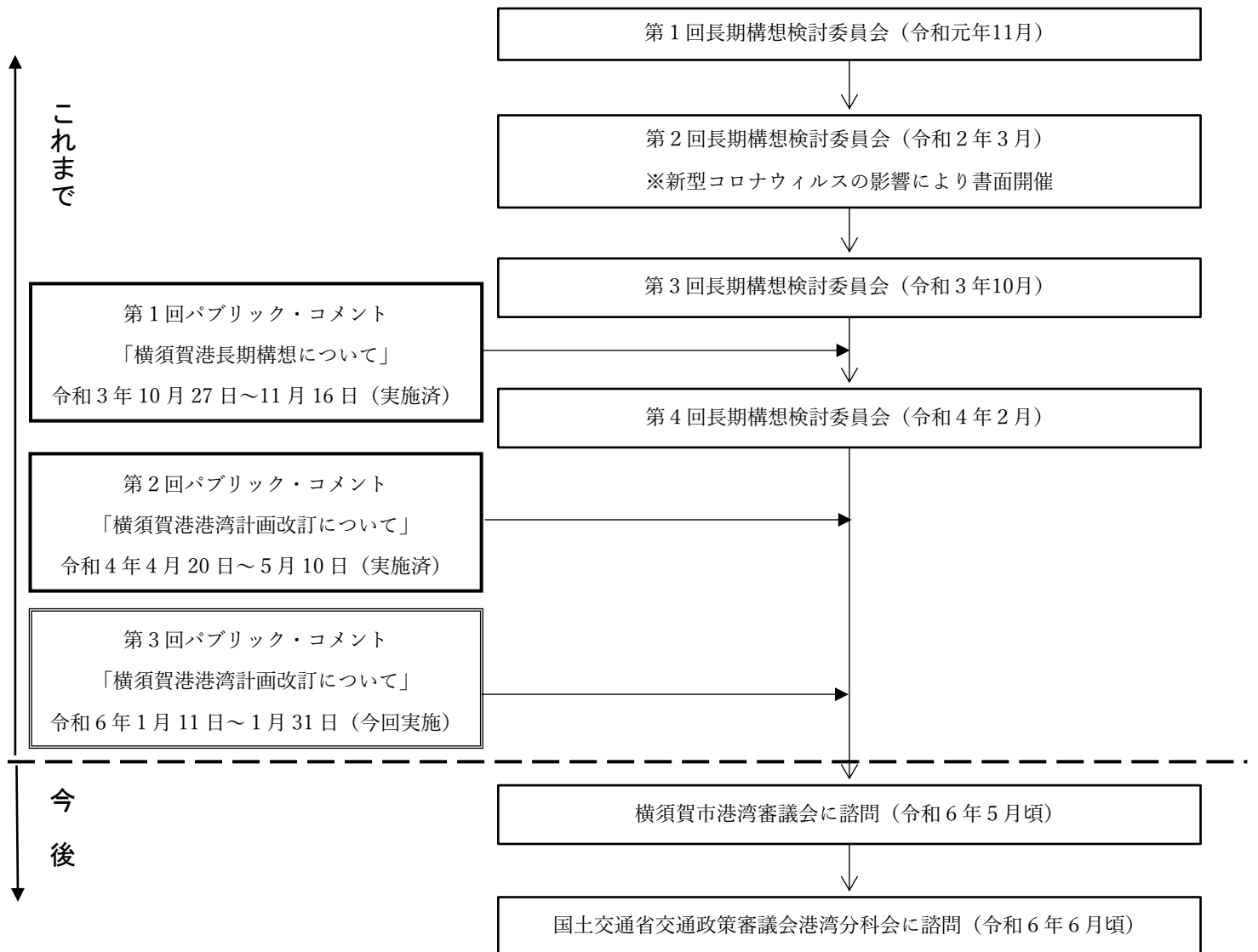
(1) 港湾計画について

港湾計画は、港湾法に基づいて、10余年間の港湾整備、運営の方向付けを行うものです。

港湾の役割は、物流や産業の振興、沿岸環境の保全、海洋性レクリエーションの振興、親水空間の創出など多岐にわたり、これらのあるべき姿を定める港湾計画は、臨海部のまちづくりに関わる重要な計画です。

港湾計画に基づく施設整備は、長い期間を要するものであり、かつ長期間にわたって地域の経済や産業等に影響を持つものですので、長期的な視点にたった計画策定が求められています。港湾計画の策定は、以下のスケジュールで進めてきており、今回、改訂案がまとまりましたので意見募集するものです。

横須賀港港湾計画改訂の流れ



(2) 横須賀港の将来像

ア 基本理念

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、陸上アクセスも向上しつつあります。

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した。

イ 基本方針

上記の基本理念のもと、分野別の基本方針として次の将来像の実現を目指します。

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

ウ 施策

以下の施策のもと、将来像の実現に取り組んでいきます。

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

(3) 横須賀港の空間利用計画（ゾーニング）

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を設定しました。

空間利用計画は、「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。

以下に地区別の空間利用計画を取りまとめました。

ア 追浜地区

- 追浜地区は、横須賀市を代表する臨海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。

イ 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、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

ウ 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。

エ 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。

オ 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。

カ 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。
- 漁業関連施設等の立地を踏まえ、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

キ 大津地区

- 既存の賑わい施設を踏まえて、**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、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

ク 馬堀地区

- 既存の賑わい施設を踏まえて、**緑地・交流拠点ゾーン**を配置します。

ケ 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。
- 漁業関連施設の立地を踏まえ、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

コ 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。
- 漁業関連施設の立地を踏まえ、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

サ 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。
- 漁業関連施設の立地を踏まえ、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

シ 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箇所であつ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。
- 漁業関連施設の立地を踏まえ、**船だまり関連ゾーン**を配置します。

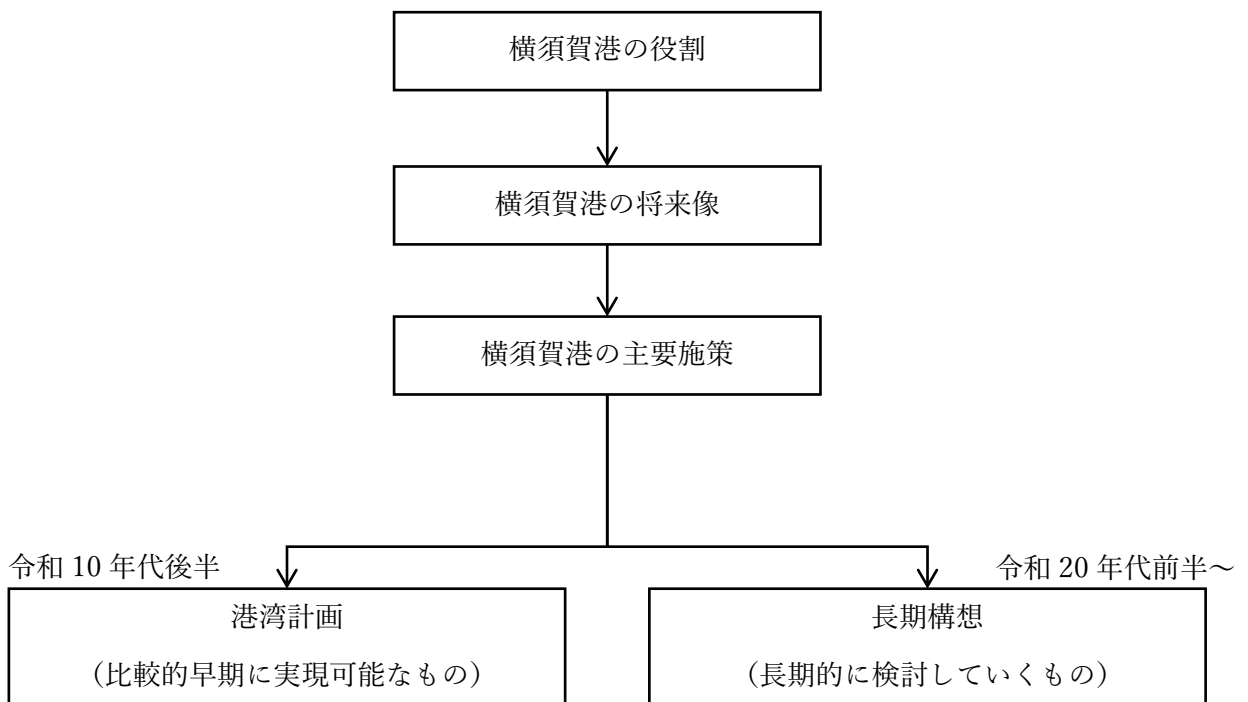
ス 野比地区

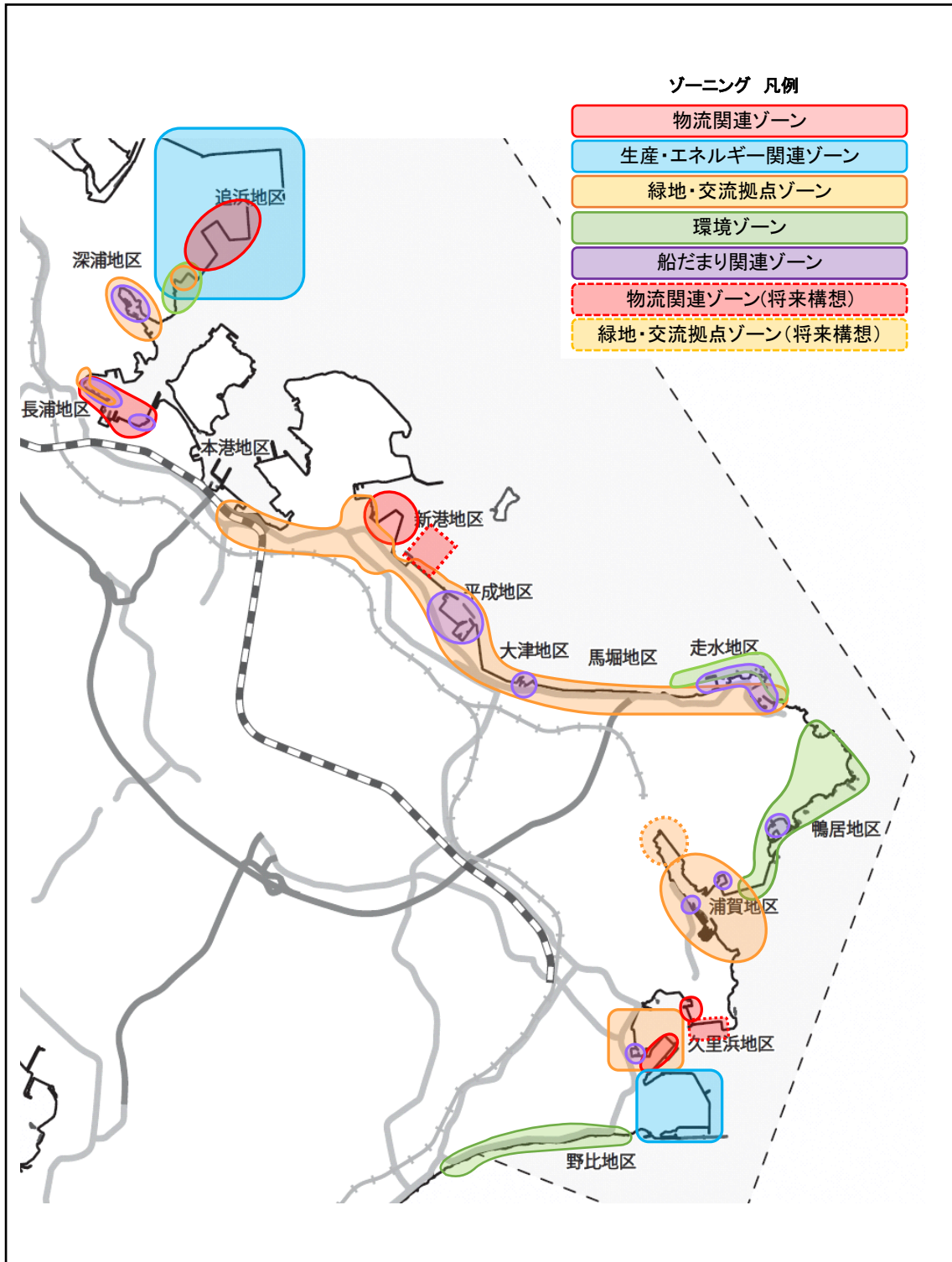
- 自然海浜の保全を図るため、**環境ゾーン**を配置します。

2 港湾計画の目標年次

横須賀港長期構想は概ね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策定しました。

港湾計画は、中期的に対応可能なものから整備を検討していくものであり、概ね15年後の令和10年代後半を目標にしています。





横須賀港の空間利用計画図

3 横須賀港港湾計画改訂の概要

(1) 横須賀港の沿革・要請

横須賀港は三浦半島の東側、東京湾の湾口部に位置し、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を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、地域経済の発展と市民生活に大きな役割を果たしてきた。

今日の横須賀港は、浦賀地区の造船所の操業停止(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た。

一方で、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を背景に、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い、地域経済の活性化に大きく寄与している。

また、公共埠頭での完成自動車輸出も近年順調に取扱量を増加させてきた経緯があり、北九州港とを結ぶフェリー就航により、取扱量が減少しているものの、引き続き利用ニーズが高い。

他方、海に囲まれた美しい自然環境・景観や歴史的な資産なども多数有している。

このような中、東京湾の湾口部に位置する地理的優位性や整備が進む広域高規格幹線道路ネットワークの整備と併せ、「首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」として、時代のニーズに適応した展開を図っていくことが期待されている。

物流・産業機能を効果的に発揮させる観点では、今後更なる貨物量の増加や船舶の大型化、埠頭の集約・再編による荷役の効率化のほか、臨海部への産業誘致などの対応が必要である。

交流・環境機能の充実という観点では、美しい自然環境・景観や歴史的な資産を活用し、海辺とまちが連携し、人流の維持・拡大を図るとともに、港湾環境の改善への対応が必要である。

安全・安心な港づくりという観点では、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送のための耐震機能の強化や港湾施設の老朽化などへの対応が必要である。

以上のような情勢に対処すべく、地域経済や市民生活の向上に貢献するとともに、首都圏背後との結びつきをより強めることで、人・物が集まり、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の3つの機能が融合した活気あるみなとを実現し、「地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」を目指し、令和10年代後半を目標年次として、以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

(2) 港湾計画の方針

ア 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

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る。

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ある。また、完成自動車の輸出や水産品の輸移入など、品目により広域物流拠点としての役割もある。

近年の物流産業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る。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る。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・集約が必要となるが、航行時間の短縮効果が大きな強みとなる。

このような状況を踏まえて、外内貿物流機能の再編・強化として、完成自動車輸送機能の強化、輸入水産品受入機能の強化に取り組む。また、モーダルシフトの受け皿としての機能強化として、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に取り組む。

さらに、バルク物流機能の集約・効率化として、バルク貨物取扱埠頭の集約・再編、静脈物流機能の集約・再編、エネルギー関連貨物輸送機能の確保に取り組む。

イ 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

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、横須賀製鉄所の建設に始まり、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る。現在でも、米海軍や海上自衛隊の施設が立地している。

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る。

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プレジャーボート等の受入れにより、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る。

このような状況を踏まえて、大型プレジャーボート拠点の形成として、受入機能の強化やまちづくりと連携した拠点整備に取り組む。また、賑わいと憩いの海辺交流空間の形成として、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及び人流機能の維持・強化に取り組む。さらに、環境に配慮した港湾施設の整備として、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・電源への転換に取り組む。

ウ 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

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・整備する必要がある。

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削減のため、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ある。

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る。

このような状況を踏まえて、災害対応力の強化として、耐震強化岸壁の整備、港湾BCPの継続的な改善及び静穏度向上に向けた取組の推進に取り組む。また、戦略的な維持管理の推進として、予防保全型の維持管理の実施、既存ストックの利用転換・再編に取り組む。さらに、小型船等係留施設の集約・確保として、作業船係留施設の適切な配置・集約、陸域の放置艇対策の検討に取り組む。

物流・産業分野

(1) 計画貨物量

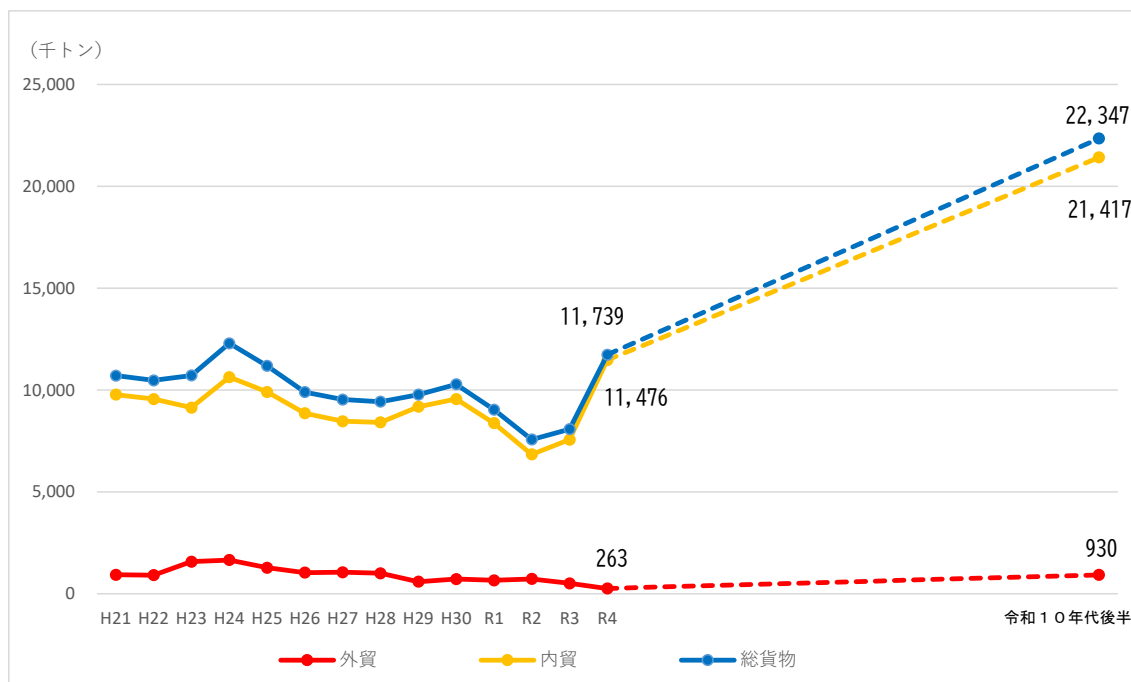
将来の貨物量を次のとおり設定しています。(令和4年4月に実施したパブリック・コメントから時点修正)

横須賀港で取り扱われる貨物は、市内に立地する企業が扱う貨物が大部分を占めており、完成自動車や自動車部品などが主要貨物となっています。

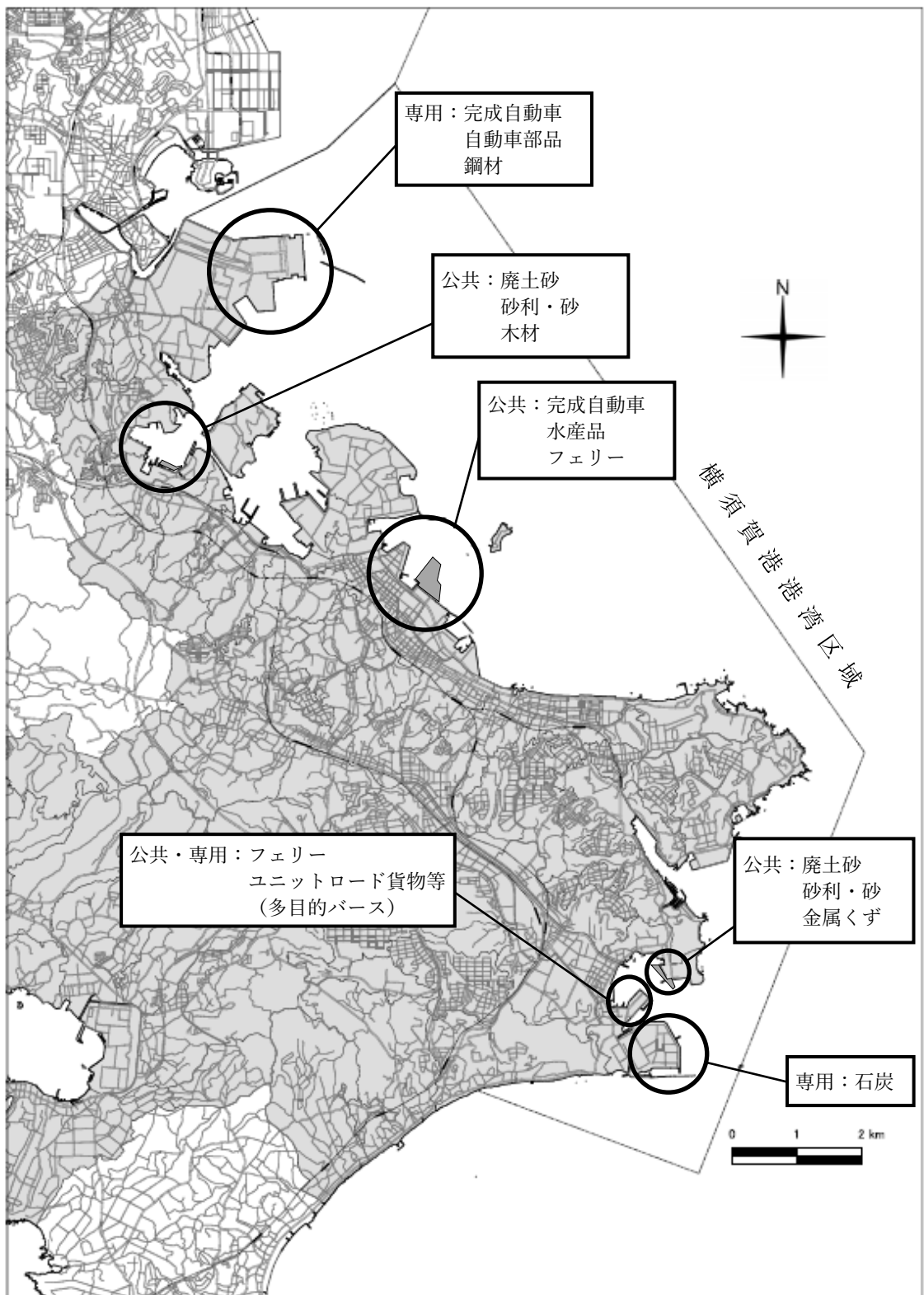
今回計画では、これら現在取り扱われている貨物のほか、新たなフェリー貨物やエネルギー関連貨物などの増加を見込んでいます。

	実績値 (令和4年)	設定値 (令和10年代後半)
総貨物	11,739千トン	22,347千トン
外貿貨物	263千トン	930千トン
内貿貨物	11,476千トン	21,417千トン
フェリー除く	6,067千トン	10,545千トン
フェリー	5,409千トン	10,872千トン

(貨物量は国等関係機関と調整する中で精査し、変更することがあります。)



横須賀港取扱貨物量の見通し



将来貨物の地区別取扱利用図

交流・環境分野

(1) 自然的環境を整備又は保全する区域

横須賀港の自然海岸及び自然海浜において、人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図り、海域環境の向上、海の利用の拡大及び東京湾環境の向上に資するための「自然的環境を整備又は保全する区域」を定めます。



自然的環境を整備又は保全する区域

(2) 緑地計画

ア 緑地の現況

緑地の現況は、以下に示すとおりです。

緑地の現況

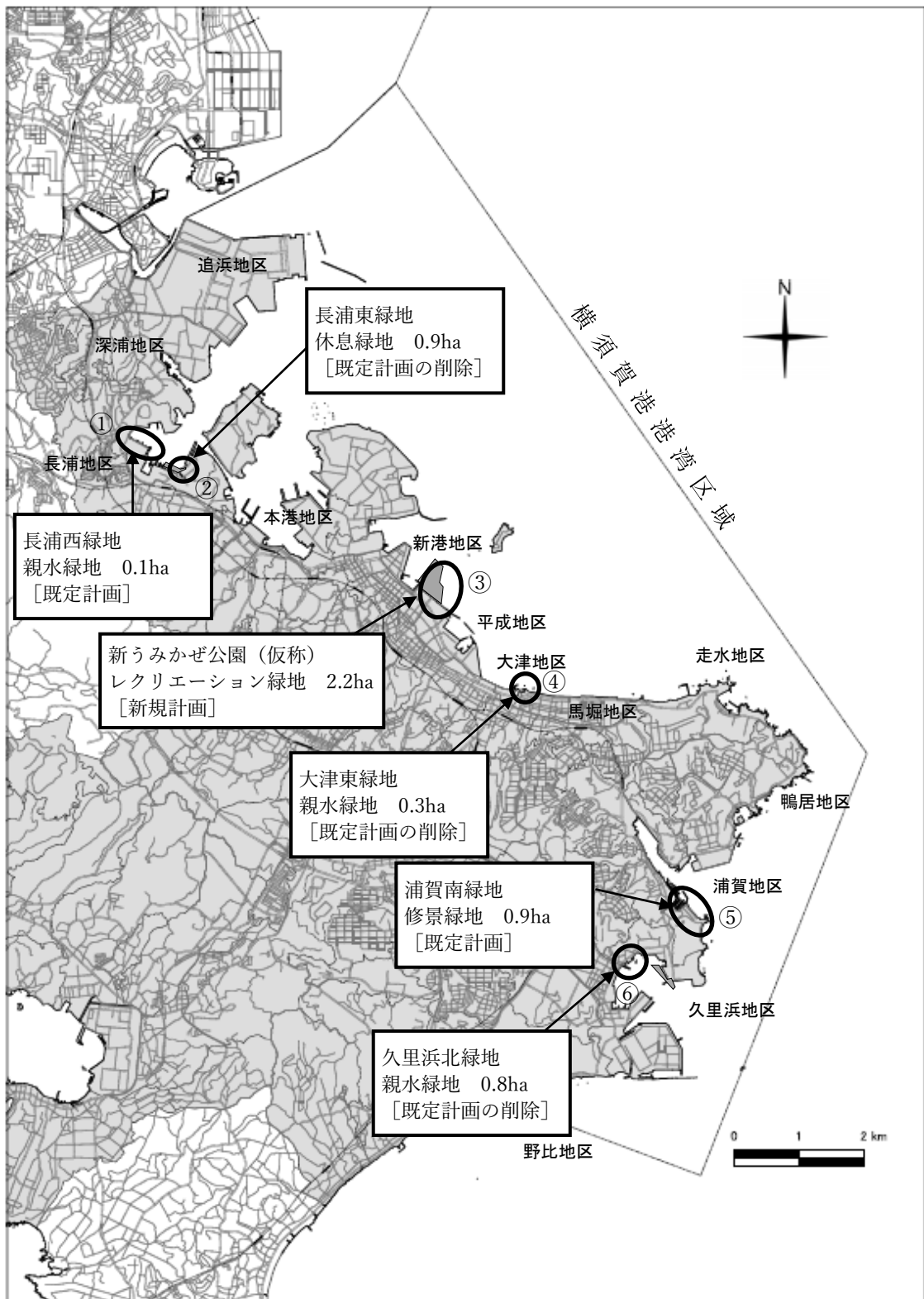
地区名	施設名	種別	状況	面積 (ha)
追浜	追浜緑地	その他緑地	既設	4.9
深浦	深浦南緑地	その他緑地	既設	0.6
	深浦みなと緑地	休息緑地	既設	0.2
新港	横須賀新港地区緑地	道路沿緑地	既設	0.8
平成	うみかぜ公園	シンボル緑地	既設	4.4
	横須賀市立海辺つり公園	修景緑地	既設	1.8
	横須賀港平成地区緑地	道路沿緑地	既設	1.3
大津	大津親水緑地	親水緑地	既設	0.1
浦賀	西浦賀みなと緑地	歴史的環境保全緑地	既設	0.4
	西浦賀みなと緑地(その2)	休息緑地	既設	0.7
久里浜	久里浜みなと緑地	休息緑地	既設	0.3

イ 今回計画する緑地の規模及び配置

以下のとおり、緑地を計画します。

今回計画する緑地の規模及び配置

No.	地区名	施設名	種別	面積 (ha)	今回計画 での対応	規模及び配置の考え方
①	長浦	長浦西緑地	親水緑地	0.1	既定計画	・護岸敷を活用し、市民に開放する緑地として確保
②	長浦	長浦東緑地	休息緑地	0.9	既定計画の削除	・公共埠頭計画に伴い削除
③	平成	新うみかぜ公園(仮称)	レクリエーション緑地	2.2	新規計画	・住民の憩いの場として利用できる規模として確保 ・既設うみかぜ公園4.4haのうち、2.2haを港湾関連用地に転換するため、同規模の緑地を新設
④	大津	大津東緑地	親水緑地	0.3	既定計画の削除	・隣接する高潮対策護岸がプロムナード機能を有し、海に親しめるため、削除
⑤	浦賀	浦賀南緑地	修景緑地	0.9	既定計画	・良好な景観を有する場として必要な規模を確保
⑥	久里浜	久里浜北緑地	親水緑地	0.8	既定計画の削除	・良好な海域環境を保全するため、削除



緑地計画

(3) 海浜計画

ア 海浜の現況

海浜の現況は、以下に示すとおりです。

海浜の現況

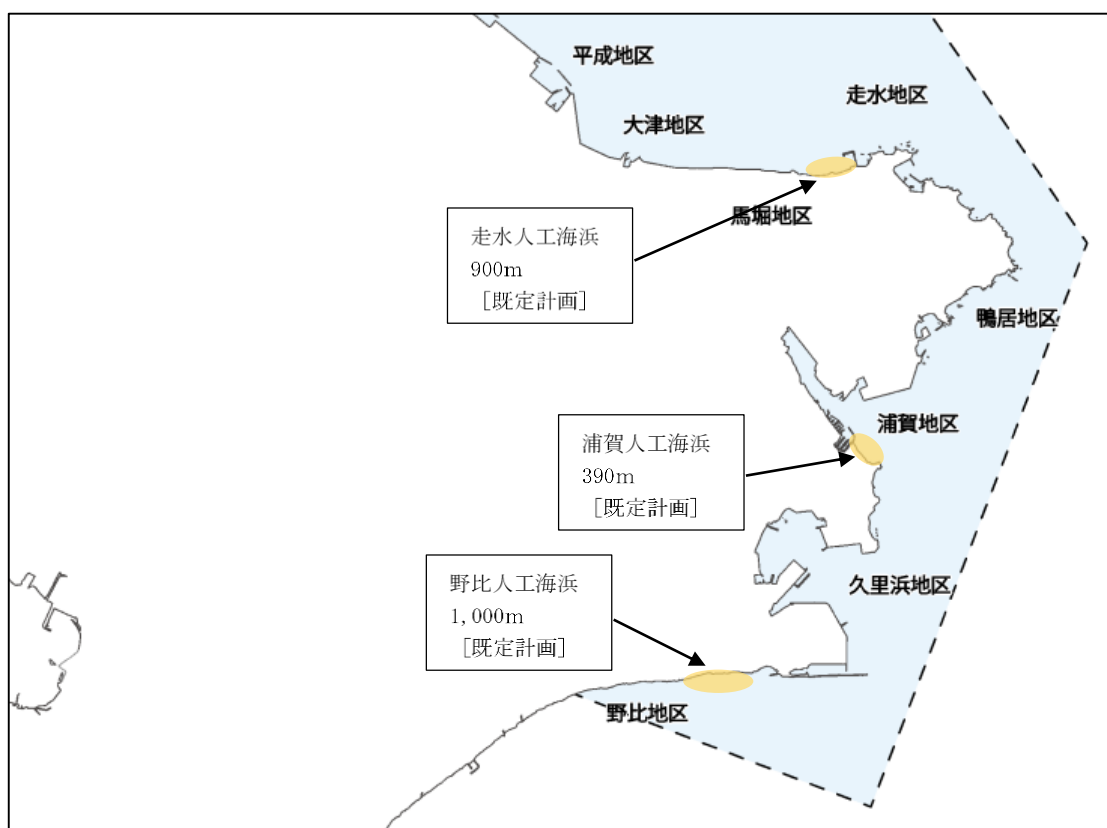
地区名	施設名	規模 (m)	状況
追 浜	追浜人工海浜 (干潟)	180	既 設

イ 今回計画する海浜の規模及び配置

今回計画する海浜の規模及び配置は、以下に示すとおりです。

今回計画する海浜の規模及び配置

地区名	施設名	規模 (m)	状況
走 水	走水人工海浜	900	既定計画
浦 賀	浦賀人工海浜	390	既定計画
野 比	野比人工海浜	1,000	既定計画



海浜計画

安全・安心分野

(1) 耐震強化岸壁

大規模地震時の緊急・復旧物資の需要量に対し、不足する耐震強化岸壁を整備します。

下表に横須賀港の耐震強化岸壁の必要数（緊急物資用）を示します。

横須賀港の耐震強化岸壁は、3つの岸壁が必要とされ、既に平成地区、久里浜地区は整備済みです。

もう1つについては、既存耐震強化岸壁の配置等も考慮し、これまで計画されていた長浦地区において通常時の利用を踏まえた配置に見直して計画します。

必要岸壁数の算定

項目		単位	数量	備考
緊急物資必要量	①	トン/日	2,509	
海上を経由して輸送する 緊急物資必要量	②	トン/日	502	港湾分担率を20%と設定
耐震強化岸壁1バースあたりの 取扱能力	③	トン/日	240	「臨海部防災拠点マニュアル（改訂版）」 人力のみでの荷役より
必要バース数	④	バース	2.09	=②/③
			3バース	

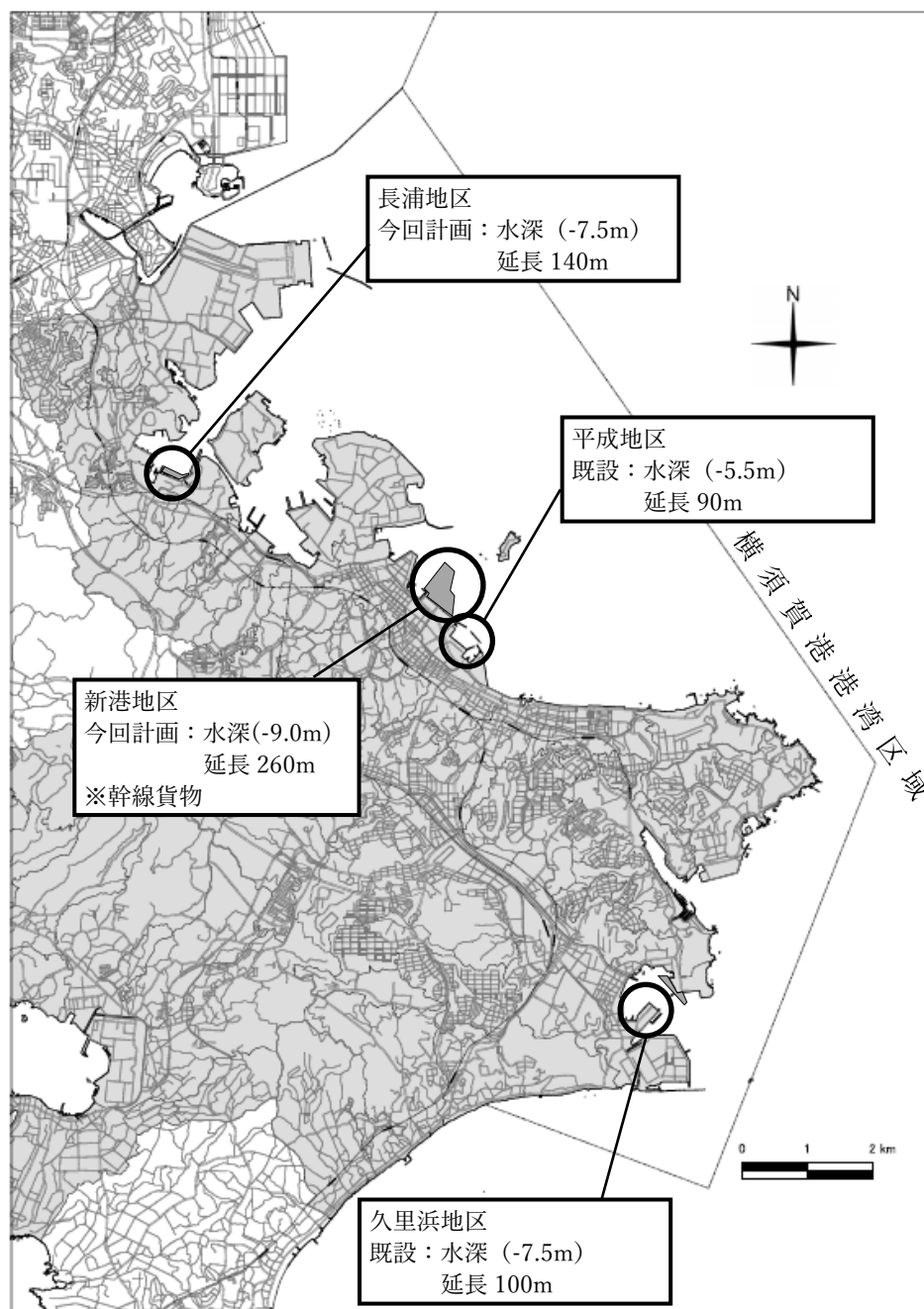
(緊急物資必要量は国等関係機関と調整する中で精査し、変更することがあります)

また、必要な国内海上幹線物流機能を維持するため、新港地区の新規ふ頭に整備するフェリーのための岸壁を耐震強化岸壁（幹線貨物用）として計画します。

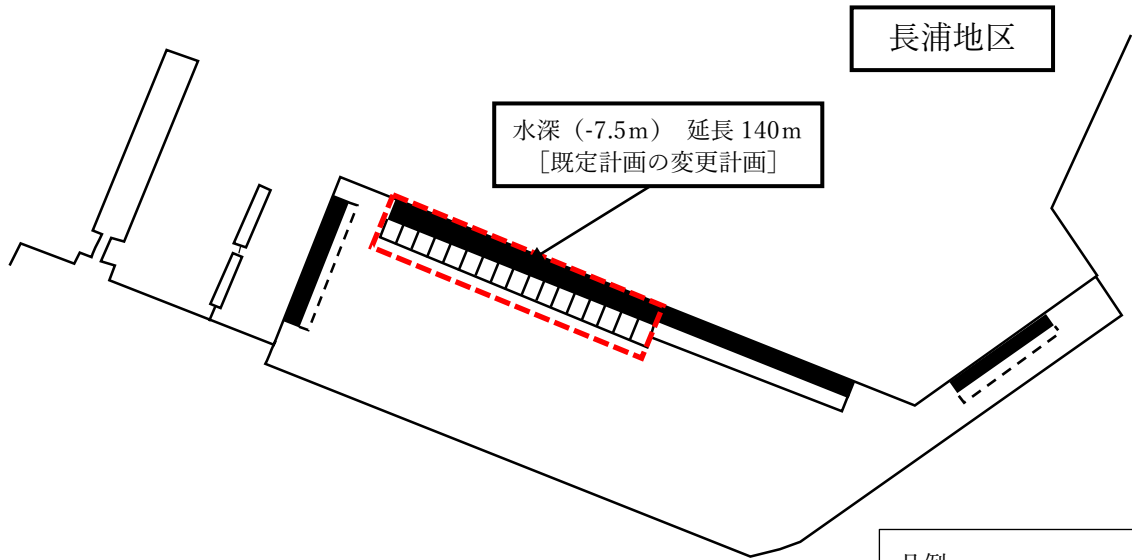
(2) 耐震強化岸壁の配置の考え方





以下の事項を考慮し、緊急物資の輸送に対応するための耐震強化岸壁を長浦地区に配置します。

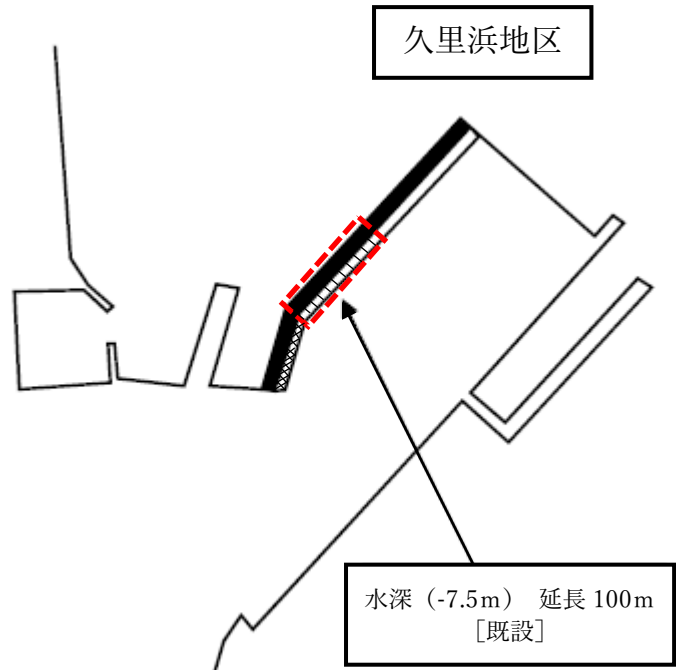
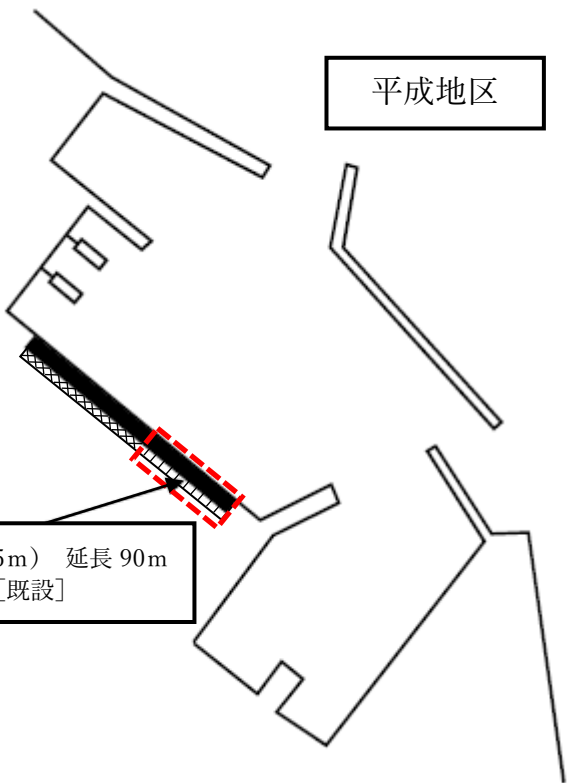
- ・横須賀港北部に位置し、既設の耐震強化岸壁（平成・久里浜地区）との分散配置ができる。
- ・神奈川県指定の第一次緊急輸送道路に近接している。
- ・常時の貨物の取扱いのための埠頭整備に合わせた対応が可能である。



耐震強化岸壁位置図



- 凡例
-  : 公共岸壁
 -  : 公共耐震強化岸壁
 -  : 物資補給岸壁
 -  : 公共物揚場



4 横須賀港港湾計画図（案）

以下に今回の改訂で位置づけを予定している計画図案を示します。

（これらの計画は、国等関係機関と調整する中で、施設の規模・配置などが変更となることがあります。）

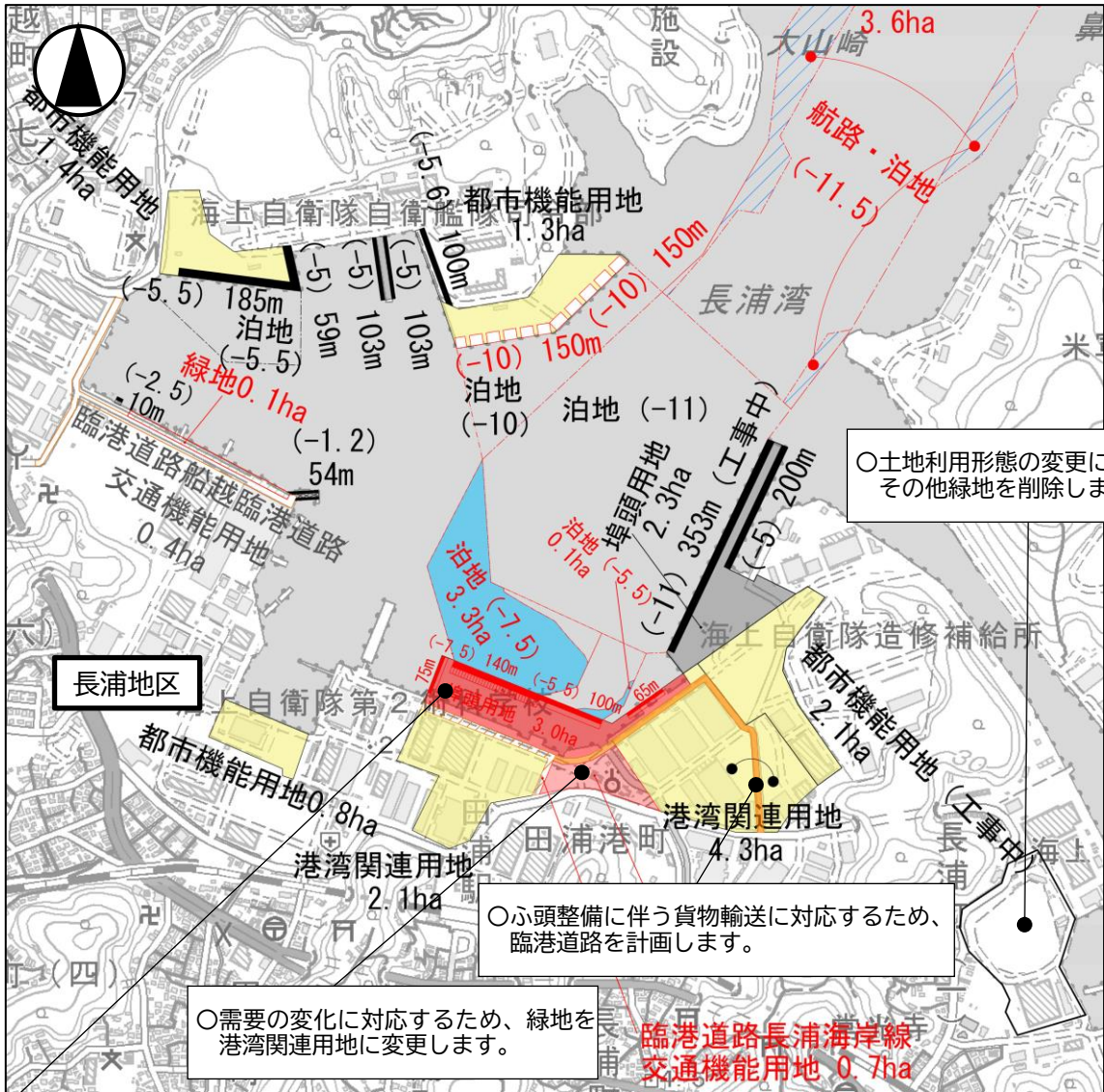
凡例
黒文字・・・整備済みの施設、または工事中の施設
赤文字・・・既定計画で未整備の施設、または今回計画の施設

参考：港湾計画上の土地利用の区分

土地利用の区分	土地利用の概要
埠頭用地	係留施設と一体となって港湾貨物の荷さばき、船舶乗降旅客の取扱等を行うための用地
港湾関連用地	港湾における物流・人流などの輸送活動の増進を図り、また、これらの活動を支援する施設の用地
交流厚生用地	港湾を通じた人的・経済的な国内外の様々な交流活動を推進するとともに、港湾におけるレクリエーション活動の用に供する施設及びこれに付随する施設のための用地
工業用地	工業の用に供する用地及びこれに付随する施設のための用地
都市機能用地	都市機能の用に供する用地
交通機能用地	陸上及び航空交通の用に供する用地
緑地	緑地（緩衝緑地も含む）、広場、植栽等の用地

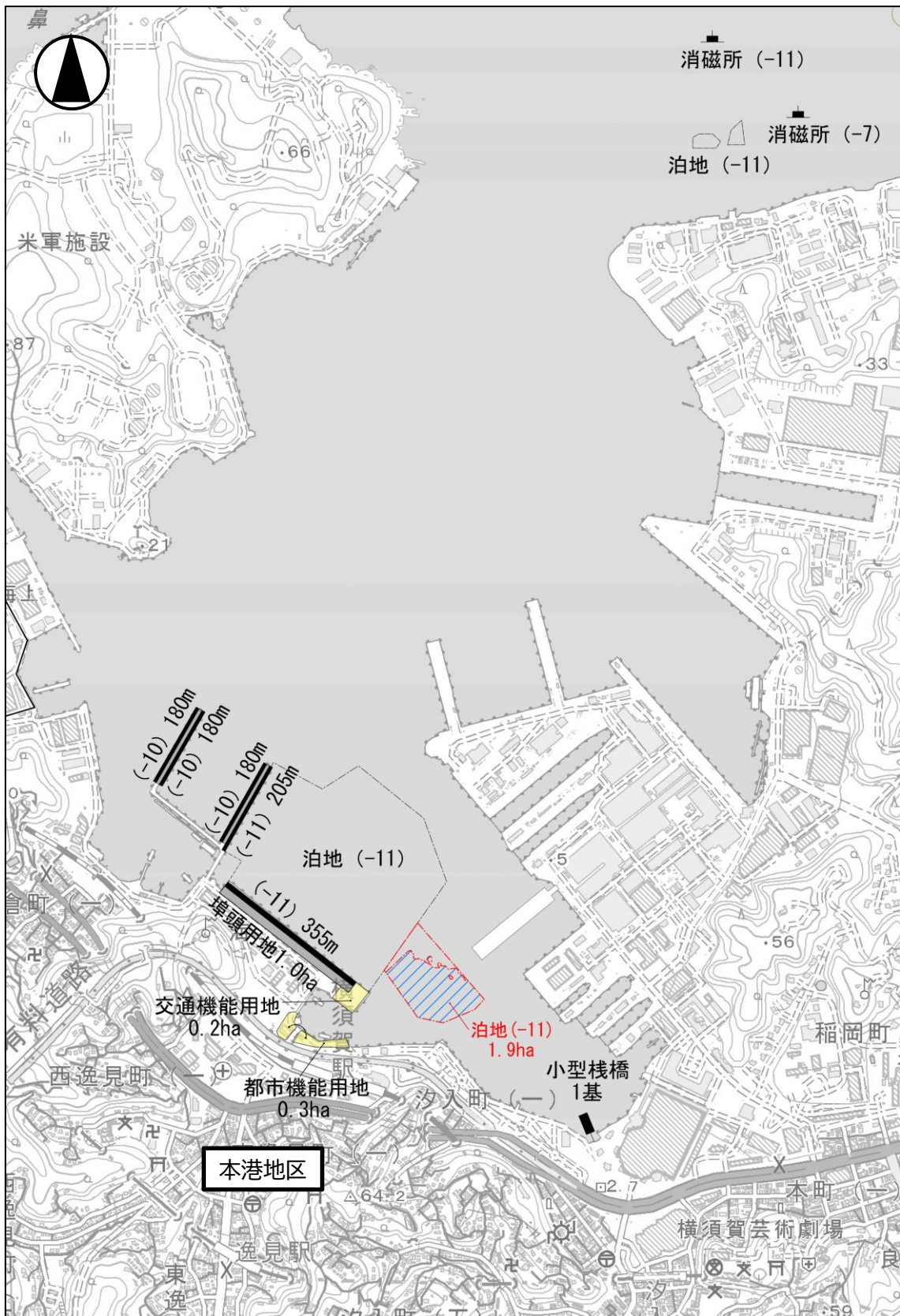


港湾計画図案（追浜・深浦地区）

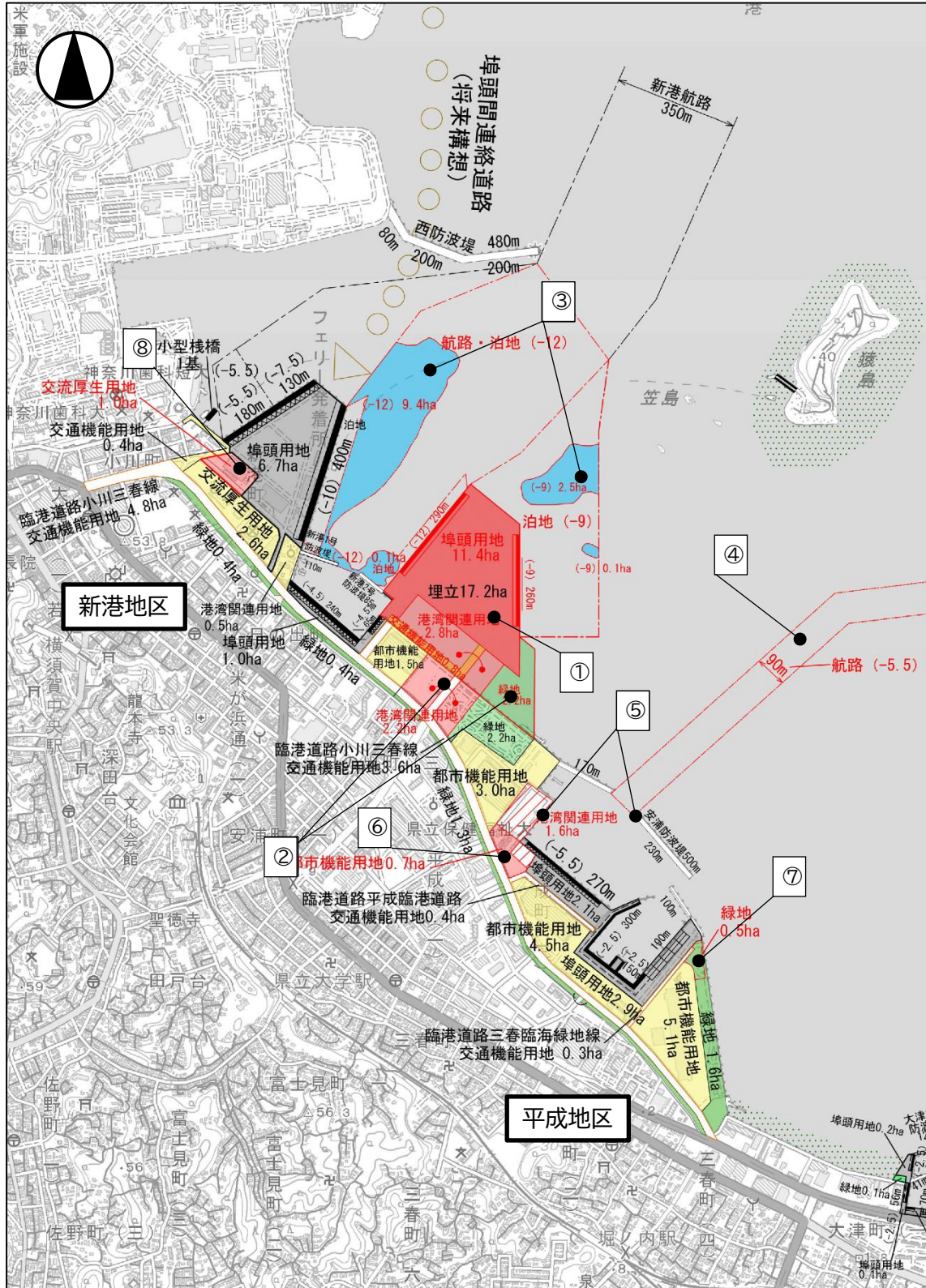


- バイオマス発電燃料等を輸送する貨物船に対応するための岸壁を整備します。
また、災害時の緊急物資の輸送に供するため、耐震強化岸壁として整備します。
岸壁(-7.5m)1バース 140m
- 砂利・砂等を輸送する貨物船に対応するための岸壁を整備します。
岸壁(-5.5m)1バース 100m
- 作業船等の係留施設を確保するため、物揚場を整備します。
物揚場1バース 65m
物揚場1バース 75m
- 以上の係留施設を利用する船舶に対応するため、泊地を整備します。
泊地(-7.5m) 3.3ha
泊地(-5.5m) 0.1ha
- 以上の需要に対応するため、用地造成を計画します。
2.3ha (ふ頭用地)
- 公共埠頭とするため緑地計画を削除します。

港湾計画図案 (長浦地区)



港湾計画図案（本港地区）

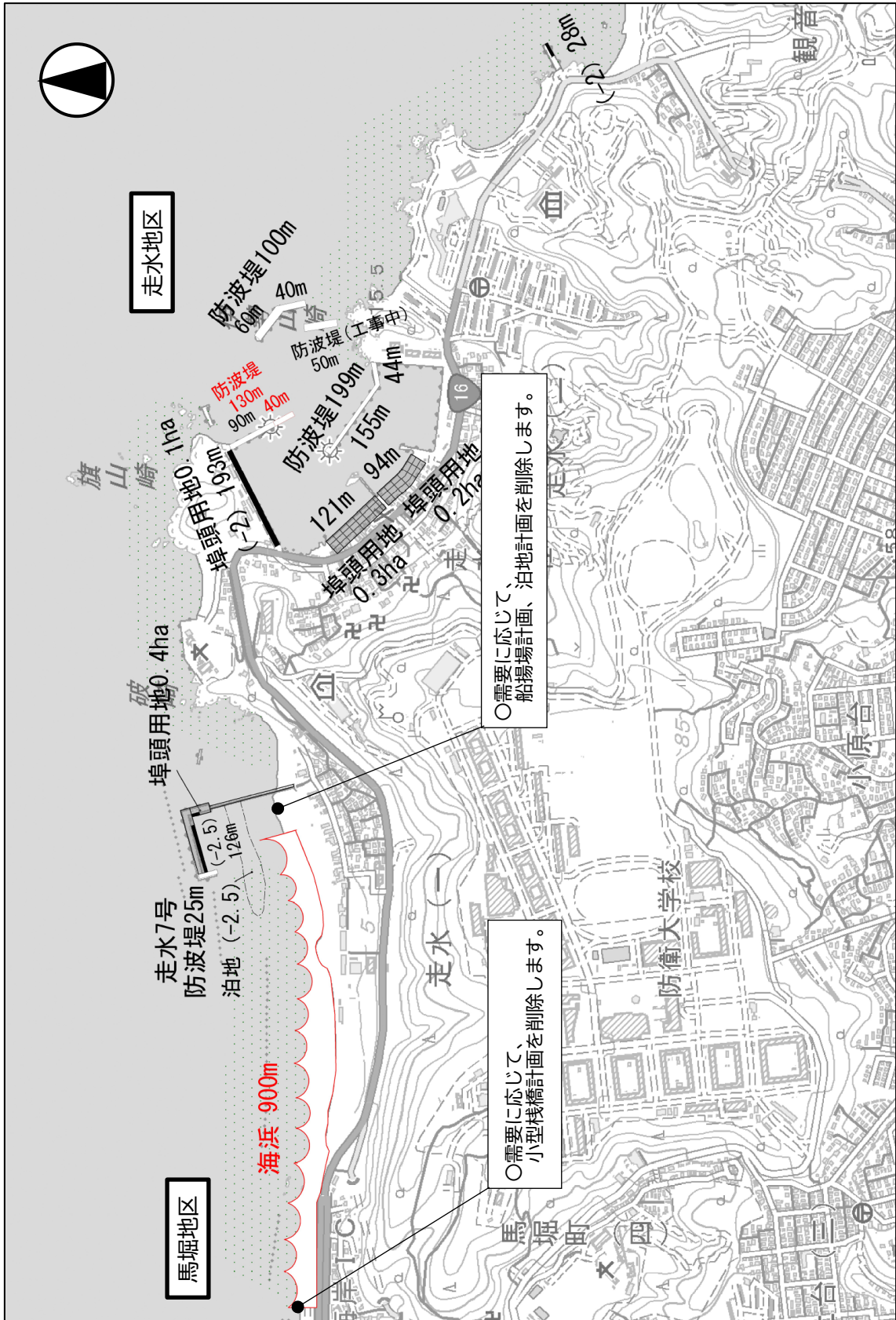


港湾計画図案（新港・平成地区）

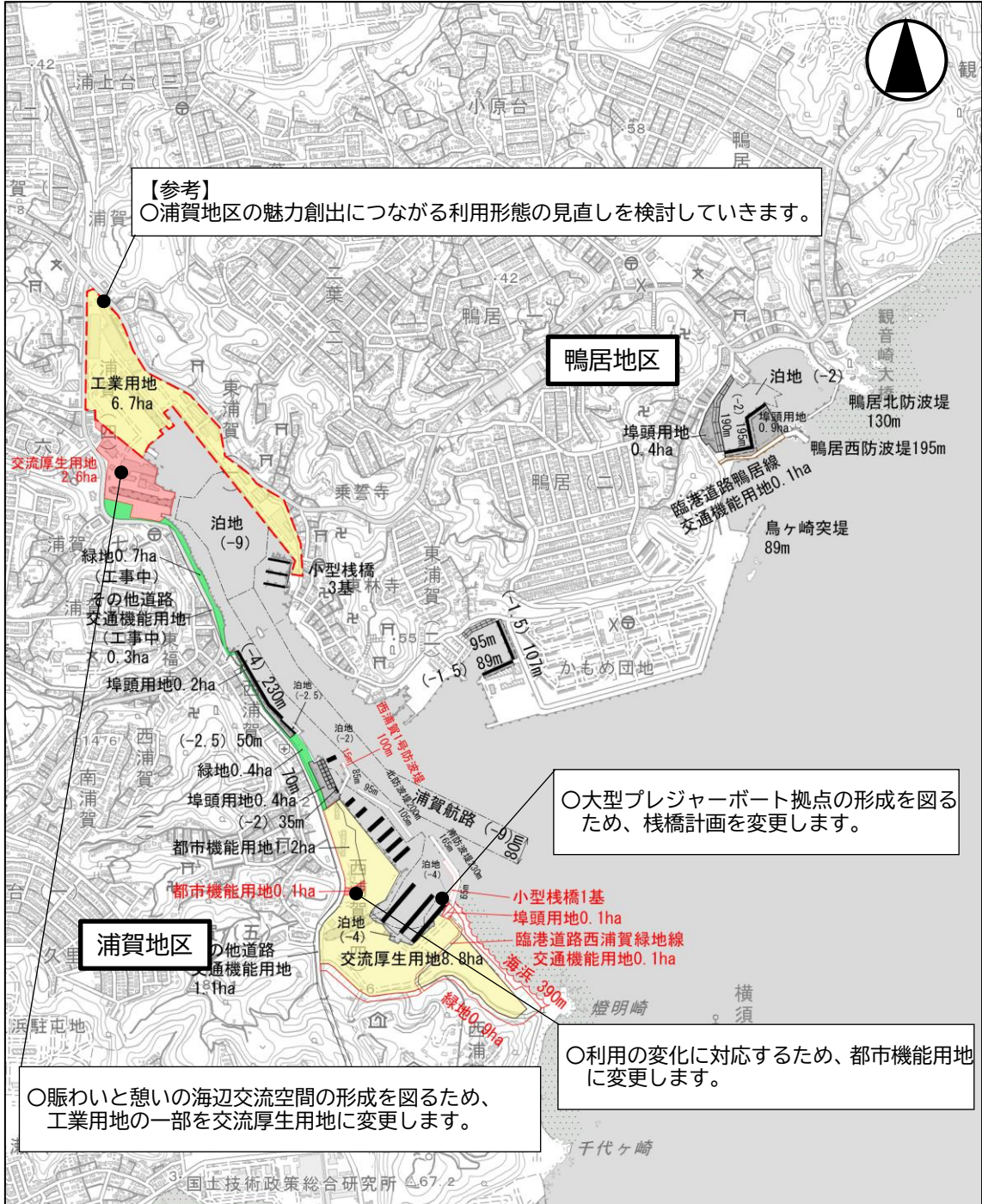
番号	変更内容
①	<p>○外内貿物流機能を再編、強化するため、以下のとおり計画します。 岸壁 (-12m) 1 バース L=290m</p> <p>○内航フェリー輸送機能の強化、内貿ユニットロード拠点の形成及び大規模地震等の災害時における幹線貨物輸送を維持するため、以下のとおり計画します。 耐震強化岸壁 (-9m) 1 バース L=260m</p> <p>○以上の需要に対応するため、以下のとおり計画します。 土地造成 17.2ha (ふ頭用地：11.4ha、港湾関連用地：2.8ha、交通機能用地：0.8ha、緑地：2.2ha)</p>
②	<p>○埠頭への道路により、緑地が分断され一定の利用ができなくなるため、緑地を港湾関連用地に変更します。(2.2ha)</p> <p>○なお、新たな造成地内に同等規模の緑地を計画します。</p>
③	<p>○埠頭整備に伴い、航路、泊地及び航路・泊地を計画します。 水深 (-9m ~ -12m)</p>
④	<p>○埠頭整備に伴い、平成地区の航路計画を変更します。 水深 (-5.5m)</p>
⑤	<p>○需要に応じて、遊覧船の小型栈橋計画を削除します。</p> <p>○浦賀にプレジャーボート拠点を形成するため、プレジャーボートの小型栈橋計画を削除します。</p> <p>○小型栈橋計画の削除に伴い、防波堤計画を削除します。 防波堤 L=70m 防波堤 L=80m</p>
⑥	<p>○土地利用の需要に応じて、港湾関連用地を都市機能用地に変更します。</p>
⑦	<p>○砂利・砂等の貨物を長浦地区および久里浜地区長瀬に再編するため、以下の計画を削除します。 ふ頭用地 0.2ha 岸壁 (-5.5m) 100m 防波堤 L=300m</p> <p>○以上の変更に伴い、港湾関連用地を緑地に変更します。</p>
⑧	<p>○土地利用の需要に応じて、埠頭用地を交流厚生用地に変更します。</p>



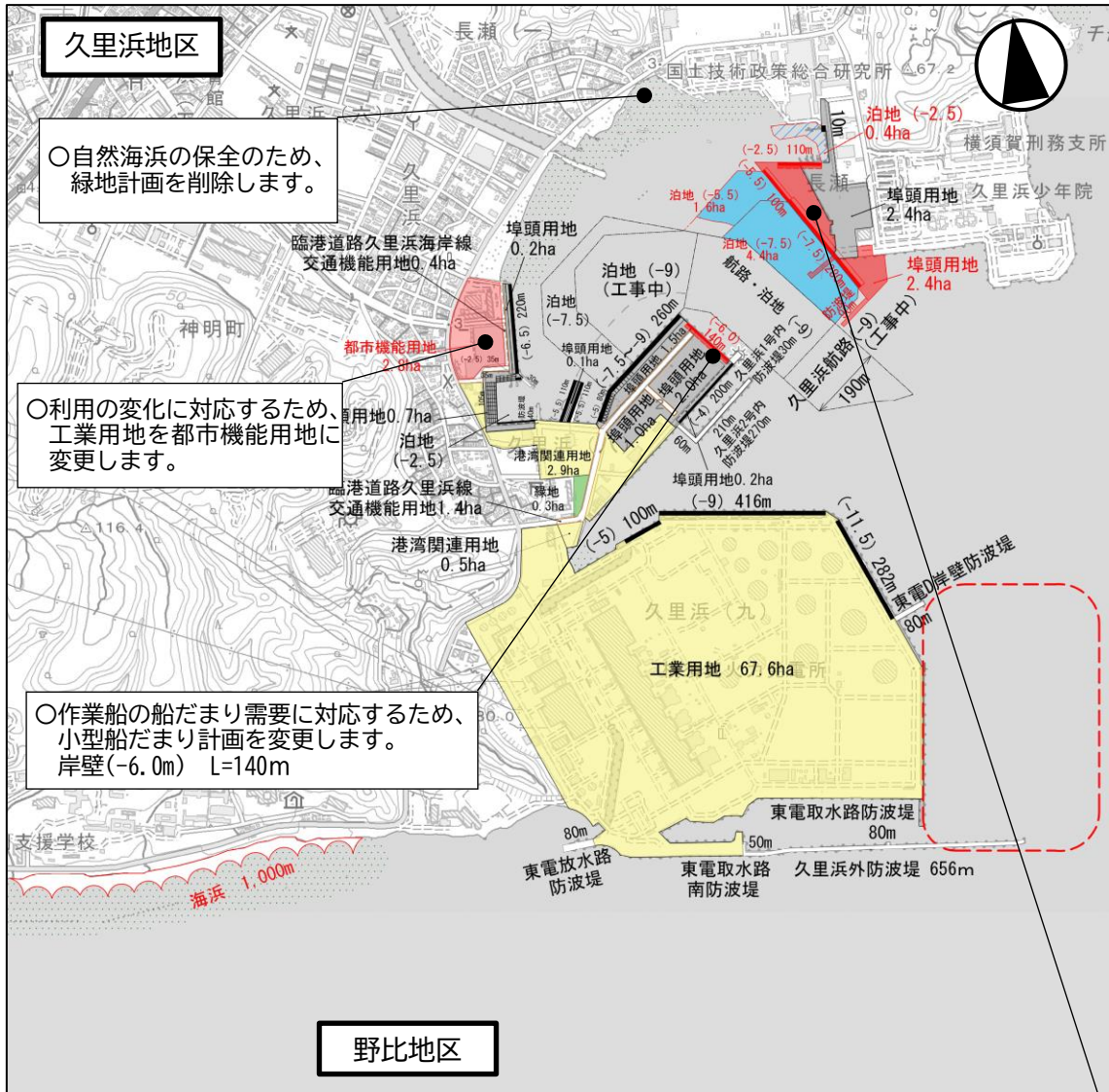
港湾計画図案 (大津地区)



港湾計画図案（馬堀・走水地区）



港湾計画図案（鴨居・浦賀地区）



- バルク物流及び静脈物流貨物の集約・効率化を図るため、以下のとおり計画します。
- 土地造成 2.4ha (埠頭用地)
 - 岸壁(-7.5m)2 バース L=280m
 - 岸壁(-5.5m)1 バース L=100m
 - 物揚場(-2.5m) L=110m
 - 泊地整備(-7.5m, -5.5m)
 - 防波堤整備 1基 L=90m
 - 防波堤撤去 1基 L=85m

港湾計画図案 (久里浜・野比地区)

5 今回改訂に係る概算事業費

新たに港湾計画に位置づけを予定している事業の全体費用は、約 501 億円を想定しています。

岸壁など物流に関する費用は約 460 億円です。主な地区として、約 49 億円が長浦地区のバルク貨物取扱ふ頭の再編に関する費用、約 347 億円が新港地区の新たなふ頭整備に関する費用、約 62 億円が久里浜地区のバルク貨物や静脈物流貨物の取扱ふ頭の再編に関する費用です。また、防災対策の耐震強化岸壁整備もこの物流に関する費用に含まれます。

一方、港湾緑地など環境・交流に関する費用は約 9 億円で、長浦地区や新港地区の新たな緑地整備に関する費用です。その他、海岸保全に関する費用で 22 億円、漁船の係留施設に関する費用で約 10 億円となっています。

なお、これらの事業の実施に際しては、その時の社会情勢に十分配慮し、費用対効果分析などから事業内容、費用の精査を行い、適切な執行を図っていきます。

概 算 事 業 費

項目	事業費（億円）
概 算 事 業 費 合 計	501
物流機能に関する整備	460
港湾緑地などに関する整備	9
海岸保全等に関する整備	22
小型船だまり（漁船）	10
計画期間（令和 6 年～令和 10 年代後半）	概ね 15 年間

（概算事業費は試算値であり、今後計画を精査する中で変更することがあります。）

※端数の関係で数値が合わない可能性があります。

6 新旧計画比較表

平成 17 年に策定した計画と今回計画の比較を下表に示します。

	既定計画 (平成17年3月策定)	今回計画 (令和6年6月頃策定予定)	増減
取扱貨物量	25,070千トン	22,347千トン	▲ 2,723千トン
外貨	2,973千トン	930千トン	▲ 2,043千トン
内貨	22,097千トン	21,417千トン	▲ 680千トン
フェリー除く	9,945千トン	10,545千トン	600千トン
フェリー	12,152千トン	10,872千トン	▲ 1,280千トン
荷役用の計画岸壁延長 (バース数)	530m (5バース)	1,170m (7バース)	640m (2バース)
耐震強化岸壁	(-7.5)130m	(-7.5、-9.0)400m	270m
土地利用面積	346ha	356ha	10ha
土地造成面積	7ha	22ha	15ha
概算事業費	218.5億円	501億円	282.5億円

7 港湾計画の改訂に伴う環境への影響について

港湾計画の策定に際しては、将来の港湾の利用が周辺の大気環境や水環境等に与える影響について予測評価することになっています。

このため、将来の人口推移等も踏まえ、数値シミュレーションを用いて横須賀港全体の変更計画に対する影響を検討しました。

なお、計画した施設整備を事業化するにあたっては、神奈川県環境影響評価条例に基づき、必要に応じて詳細の環境影響評価を実施します。

(1) 環境への影響の評価項目と評価の考え方

予測評価項目	環境への影響予測の方法	評価の考え方
大気質	将来の港湾の利用に伴って発生する船舶、自動車のほか、工場・事業所等からの排出を考慮し、窒素酸化物等の影響について港湾区域全域を含む広域の大気拡散シミュレーションにより予測する。	環境基準の適合状況
騒音・振動	人口推移を踏まえ、将来の港湾の利用に伴って発生する自動車を含めて交通量配分シミュレーションを行い、その交通量に対する市内5地点（交通量調査実施地点：国道16号2か所〔田浦町5丁目、本町1丁目〕、よこすか海岸通り〔平成町2丁目〕、国道134号〔根岸町1丁目〕、県道211号〔久里浜7丁目〕）における道路交通騒音、振動について予測する。	環境基準等の適合状況
潮流	東京湾全域を潮流計算範囲とする潮流シミュレーションを行い、港内4地点（長浦沖、猿島周辺2か所、久里浜沖）の潮流調査結果との比較により現況再現を行ったうえで、港湾計画の実施に伴う地形変化がもたらす流れの変化について予測する。	流向、流速の変化の状況
水質	潮流シミュレーションと併せて水質シミュレーションを行い、継続的に水質調査を実施している港内4地点（夏島沖、大津湾、浦賀港、久里浜港）の調査結果との比較により現況再現を行ったうえで、将来の港湾の利用に伴う沿岸からの負荷量の増減、潮流の変化の影響を考慮して、化学的酸素要求量、富栄養物質（りん、窒素）の変化を数値シミュレーションにより予測する。	環境基準の適合状況
動物・植物・生態系	既存資料や現地調査結果などから定性的に評価する。	重要な生物等に対する影響

予測評価項目	環境への影響予測の方法	評価の考え方
景観	既存資料や現地調査結果などから定性的に評価する。	主要な視点場からの眺望への影響
その他	悪臭、底質、地形、漁業、文化財、人と自然との触れ合い活動の場	評価対象への直接的な影響度合い

(2) 港湾計画改訂に伴う予測と評価

【大気質】

今回計画について、二酸化窒素について環境基準を満足し、計画の変更による現況からの変化は同程度と考えられます。

【騒音】

今回計画について、各評価地点においては現況の騒音レベルとの差が小さく、要請限度を満足すると考えられます。また、計画の変更による騒音レベルの変化はほとんどないという結果となっています。

【振動】

今回計画について、各評価地点においては要請限度を満足し、計画の変更による騒音レベルの変化はほとんどない結果となっています。

【潮流】

今回計画について、新港地区において流速変化は見られるものの、その範囲は埋立区域周辺に限られると考えられます。

また、長浦地区、久里浜地区においては計画変更に伴う流速変化は小さいという結果が得られています。

【水質】

今回計画によって水質が大きく悪化するということはないという結果が得られており、全般として、将来的に下水道未処理人口が減少して背後からの負荷量が低下し、水質は改善される傾向となると考えられます。

【動物・植物・生態系】

今回計画について、海域の一部が消滅し、海生生物の生息域が減少しますが、計画地周辺に生息する生物は通常みられる種であり、特に保護を必要とする生物は存在していないと考えられ、また、潮流や水質への影響が軽微であるため、海生生物への影響は軽微と考えられます。

【景観】

今回計画については、主要な景観資源や眺望点に対して直接的な改変を行わないことから、景観への影響は小さいと考えられます。

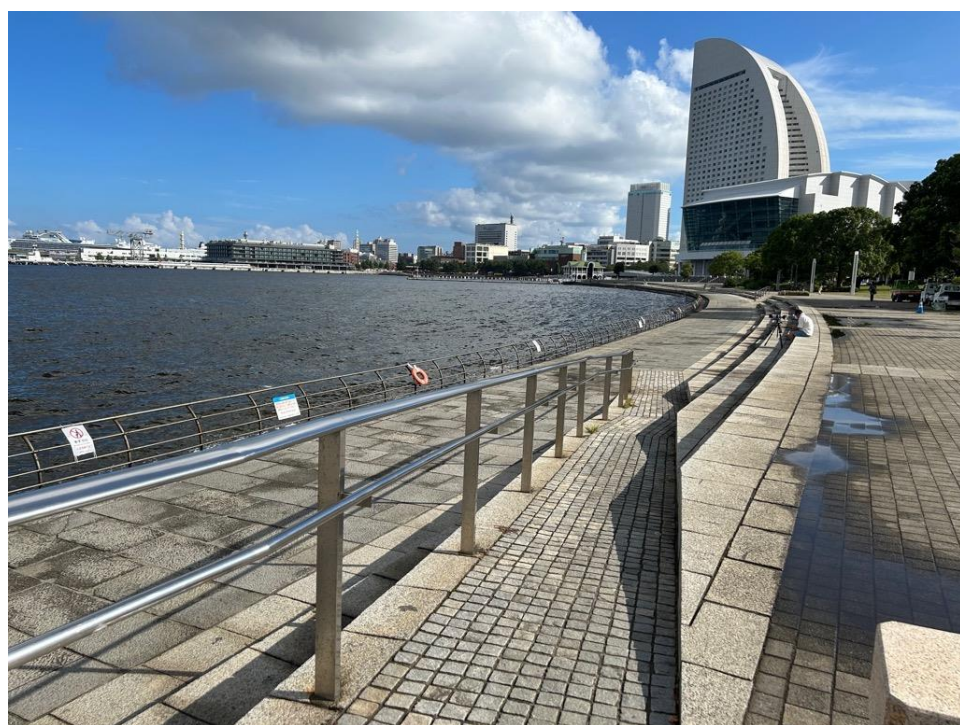
【その他】

今回計画については、文化財の分布域を直接改変するものではないことから、歴史的・文化的環境への影響は小さいと考えられます。

【参考】 新うみかぜ公園（仮称）のイメージ



臨港パークの芝生広場（横浜）



臨港パークの親水護岸（横浜）

※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いきます。