

# 横須賀港新港地区新規心頭利活用調査業務委託

## 報告書

(概要版)

令和 6 年 3 月

一般財団法人日本開発構想研究所

横須賀港新港地区新規心頭利活用調査業務委託 報告書

(概要版)

目次

1	本調査の概要	1
2	横須賀港のポテンシャルと広域的な役割の分析	2
3	売却予定地の需要調査対象の検討及び絞り込み	15
4	売却予定地の需要調査	20
5	売却予定地の利活用による経済効果及び市の収入の試算	28
6	売却予定地の利活用方法の提案	31

# 1 本調査の概要

## (1) 本調査の目的

横須賀市では、横須賀港の機能強化を図るため、埋立てによる20ha程度の土地造成を行い、新規ふ頭を整備することを検討している。

本業務は、昨今の港湾を取り巻く社会的情勢や横須賀港の持つ立地特性などのポテンシャルを生かし、物流拠点としての機能強化を進める上で、産業用地に対する企業の立地需要や企業立地による経済効果を検討し、最適な利活用方法を提案することを目的とする。また、横須賀市が抱える全市的な課題や港湾周辺地域の課題の解決に資する土地活用や機能の可能性も探りながら広い視点での調査を進めることとする。

## (2) 調査の実施概要

本調査は、下図のように大きく5つの調査項目から構成される。



## 2 横須賀港のポテンシャルと広域的な役割の分析

### (1) 港湾・社会を取り巻く情勢の整理

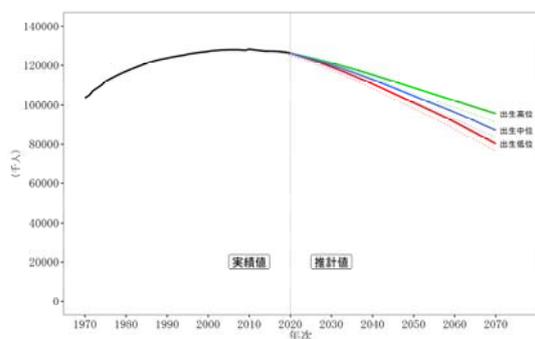
#### ① 社会経済状況

##### 【人口動態】

日本の総人口は、長期の人口減少過程に入り、2045年の1億880万人を経て、2056年には1億人を割って9,965万人となり、2070年には8,700万人になると推計されている。

横須賀市のある神奈川県においても、総人口は2020年頃にピークを迎え、その後、減少していくことが見込まれている。

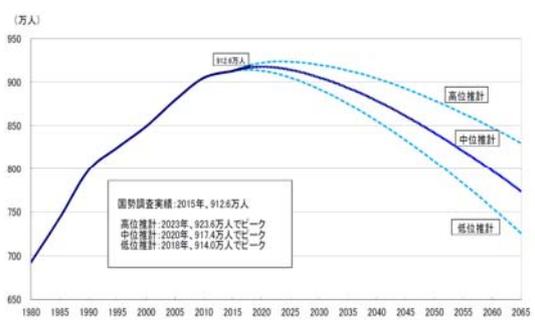
図 総人口の推移  
—出生中位・高位・低位（死亡中位）推計—



実績は今回推計、破線は前回推計。

出典：日本の将来推計人口（令和5年推計 国立社会保障・人口問題研究所）

図 神奈川県の将来人口



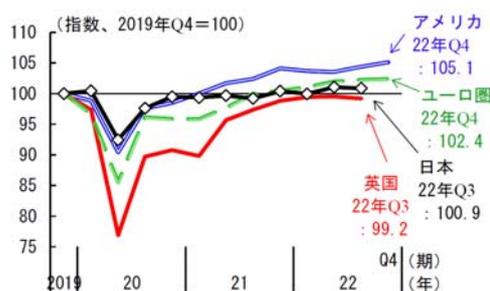
出典：神奈川県将来人口推計・将来世帯推計  
(神奈川県 2018年12月推計)

##### 【経済状況】

先進国の実質 GDP をみると、2022年7-9月期はアメリカ及びユーロ圏はプラス成長となりながらも、アメリカはユーロ圏に比べ相対的に回復力が強く、英国は2022年7-9月期に若干のマイナス成長となり足踏み状態となっている。

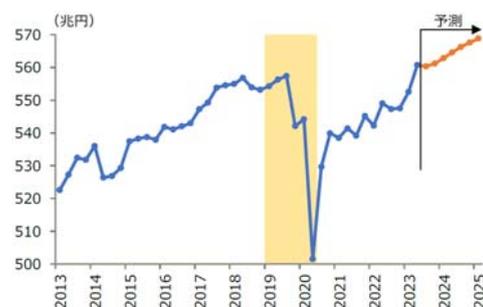
一方、コロナ禍後、日本経済は、経済活動の正常化を背景に、コロナ禍で抑制されていた需要の回復により、内需を中心に緩やかに持ち直しており、2023年度以降、内需主導で1%台の成長を維持すると見込まれている。

図 先進国の実質 GDP の推移



出典：世界経済の潮流 2022年Ⅱ  
(令和5年2月 内閣府)

図 日本の実質 GDP 見通し



出典：ウィズコロナ下の世界・日本経済の展望  
(2023年2月 株式会社三菱総合研究所)

## ② 港湾・物流

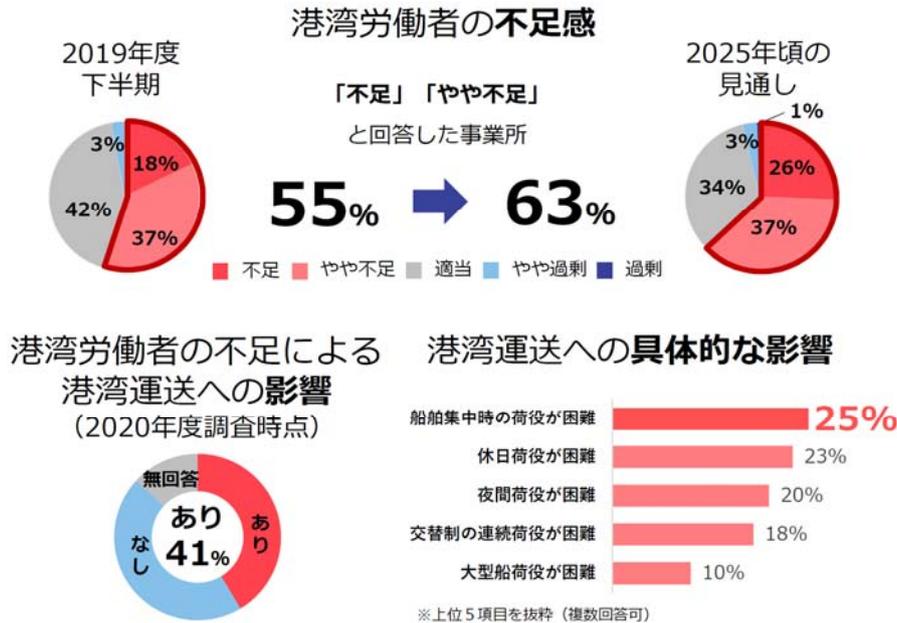
### 【物流産業の労働力不足】

我が国の物流産業は、労働就業者数が約 258 万人であり、全産業就業者数（約 6,681 万人）の約 4% を占める一大産業であるが、その概ねを占めるトラック運送事業に従事するトラックドライバーは、全産業と比べて労働時間が長い一方で、年間所得額が低い状態が続いていることに加え、食品流通をはじめとして手荷役等の負担を強いられるなど、その厳しい労働環境から、担い手の確保が特に懸念されている。

2018 年 6 月に働き方改革関連法が成立し、2024 年度からトラックドライバーに対して、時間外労働の上限規制が罰則付きで適用されることとなった。将来予測として、需要に対し 20 万人超の規模でトラックドライバーが不足するという調査結果もある中、今後、物流事業者は時間外労働の削減など労働環境の改善について実効性のある対策を加速させる必要がある（物流の 2024 年問題）。

国土交通省の行った「港湾労働者不足に関する実態調査」では、今後、港湾労働者は不足すると考える事業所は増加している。また、約 4 割が港湾運送への影響があると考え、具体的な影響として、「船舶集中時の荷役が困難」（25%）や「休日荷役が困難」（23%）などを挙げている。

図 港湾荷役の担い手不足の実態



出典：港湾労働者不足対策アクションプラン（令和 4 年 7 月 国土交通省）

## 【港湾政策】

港湾の中長期政策「PORT 2030」（2018年7月 国土交通省）では、2030年頃の我が国の経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を掲げている。その中で、実現していく8つのプロジェクトを掲げている。

1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
3. 列島のクルーズアイランド化
4. ブランド価値を生む空間形成
5. 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
6. 港湾・物流活動のグリーン化～CO2 排出源・吸収源対策～
7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
8. 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

図 「次世代高規格ユニットロードターミナル」のイメージ



出典：「PORT 2030」関連プロジェクト（国土交通省ホームページ）

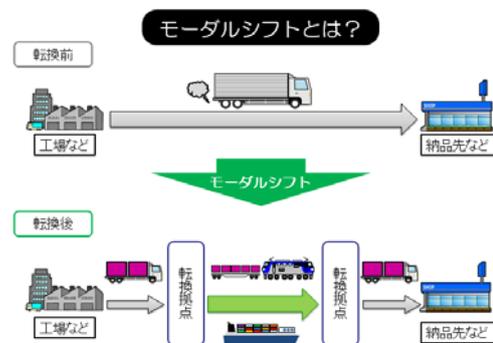
([https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_PORT\\_2030\\_00001.html](https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_PORT_2030_00001.html))

## 【モーダルシフト】

モーダルシフトとは、トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換することである。

環境負荷の低減は多くの企業で社会的責任（CSR）と位置付けて、商品の生産から廃棄にいたる全ての場面で取り組まれているが、その中で輸送（物流）における環境負荷の低減にはモーダルシフトや輸配送の共同化、輸送網の集約等の物流効率化が有効で、中でも、特にモーダルシフトは環境負荷の低減効果が大きい取り組みになっている。

図 モーダルシフトの図解



出典：国土交通省ホームページ

(<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/modalshift.html>)

## (2) 防災、環境等も含めた横須賀市の上位計画等の整理

横須賀港に関連する上位・関連計画等について整理する。

表 上位計画・関連計画等の一覧

区分	計画名	策定・改定・施行 年次	横須賀港に関連する記載
総合 政策 関連	YOKOSUKA ビジョン 2030	令和4年3月	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
	横須賀再興プラン (2022-2025)	令和4年3月	物流拠点の整備・利活用、海を生かした集客の仕掛けづくり、エンターテインメントで楽しさいっぱいのもちづくり
都市 計画 関連	横須賀市都市計画 マスタープラン	平成28年3月 (改定)	東京湾口部に位置する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を目指す
	横須賀市 立地適正化計画	令和5年3月 (改定)	横須賀中央駅周辺や平成町周辺・県立大学駅周辺を都市機能誘導区域に設定している
	横須賀市景観計画	令和元年11月 25日施行	「中央公園眺望点」から新規ふ頭方面を建築物等の高さの制限を定める区域とする「中央公園眺望景観保全区域」を設定
港湾 関連	横須賀港港湾計画	平成28年3月 (改定)	東京湾口部に位置する特徴を活かし、首都圏における国内物流の一端を担うため、今後、将来の横須賀港における内貿ユニットロード拠点の充実、拡大を図る
	横須賀港長期構想	令和4年2月	外内貿物流機能の再編・強化やモーダルシフトの受け皿としての機能強化を進める
観光 関連	横須賀市観光立市推進 アクションプラン 2023-2025	令和5年3月	観光・集客の核となる「よこすかポートマーケット」の魅力向上、よこすか海岸通りの活性化やリニューアル、うみかぜ公園での民間企業と連携した新たなエンターテインメントの仕掛けづくり
防災 関連	横須賀市 国土強靱化地域計画	令和3年3月	港湾施設の整備として、横須賀港において、水際線の防護、緊急支援物資受入れ機能の確保、港湾活動の継続や安全性向上のため、港湾施設の整備を推進する
環境 関連	横須賀市環境基本計画 2030	令和4年3月	水辺環境にふれあうことのできる場として、親水空間や水辺環境の整備を推進するとともに、レクリエーションや環境教育・環境学習などの自然体験の場としての活用を進める

### (3) 横須賀港の現況と将来動向の分析

#### ① 横須賀港の現況

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 を有する重要港湾に指定されている。また、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となっている。

図 横須賀港の概要



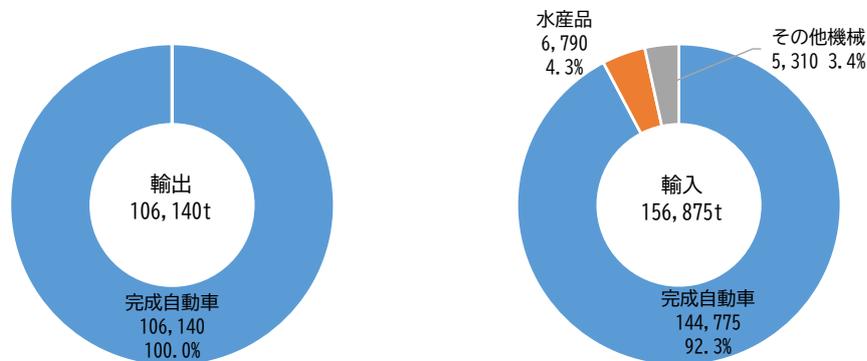
出典：横須賀市提供資料

#### ② 港湾利用の現況

##### 【取扱貨物量の現況】

輸出入貨物は、完成自動車が大半を占めており、移出入貨物はフェリー扱貨物、完成自動車、自動車部品が主要貨物となっている。

図 輸出入品種別割合（令和4年度）

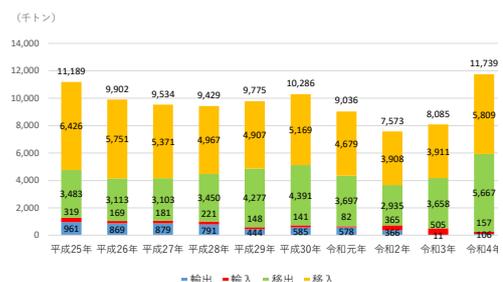


「横須賀港統計年報 令和4年」（令和5年8月 横須賀市）から作成

##### 【取扱貨物量の推移】

横須賀港における取扱貨物量は平成25年（2013年）以降減少、横ばい傾向にあり、平成30年（2018年）に一時増加したが、コロナ禍の影響もあり再び令和2年（2020年）年まで減少した。その後は大きく増加し、令和4年（2022年）では11,739千トンと平成25年の水準まで回復している。

図 横須賀港の取扱貨物量の推移



「横須賀港統計年報 令和4年」（令和5年8月 横須賀市）から作成

### ③ 東京九州フェリーの利用状況

#### 【フェリーの扱量の推移】

フェリー扱車両台数、乗降人数ともにコロナ禍の影響で落ち込んでいた令和2年から増加に転じ、急速に回復している。

フェリー扱車両台数は平成25年から平成30年まで横ばい傾向であったが、令和2年には108,852台（合計）まで落ち込んだ。その後、東京九州フェリーが就航した令和3年から増加に転じ、令和4年には206,638台まで増加している

図 フェリー扱車両台数の推移



図 フェリー乗降人数の推移



「横須賀港統計年報 令和4年」(令和5年8月 横須賀市) から作成

#### 【大手荷主の利用状況】

東京九州フェリーの扱量が急速に増加してきている。背景として環境負荷低減などの社会課題の解決策として、トラックによる輸送から鉄道輸送や海上輸送に切り替えるモーダルシフトが進んでいる。

また、早さも魅力となっている。東京九州フェリーが同航路で使う「はまゆう」「それいゆ」の2隻は28.3ノット（時速約52キロ）を出せる高速船で、横須賀から新門司まで約21時間で到着する。夜遅く出港しても、翌日21時には北九州に着き、3日目の朝には商品をお届けすることができる。

大手荷主各社でもフェリー利用が進んでおり、今後、トラックドライバーの労働環境の改善への対応などから、増々需要は増加するものと思われる。

宅配大手のヤマト運輸株式会社のプレスリリース（令和4年9月27日付）によると、2021年7月に関東－九州間のトラック長距離輸送の一部を、東京九州フェリーの海上輸送に切り替え、横須賀港（神奈川県）－新門司港（福岡県）間でフェリー輸送を開始。これにより、従来のトラック長距離輸送に比べ、輸送における温室効果ガス排出量を年間約1,400トン（約66%）削減する効果が見られたとしている。

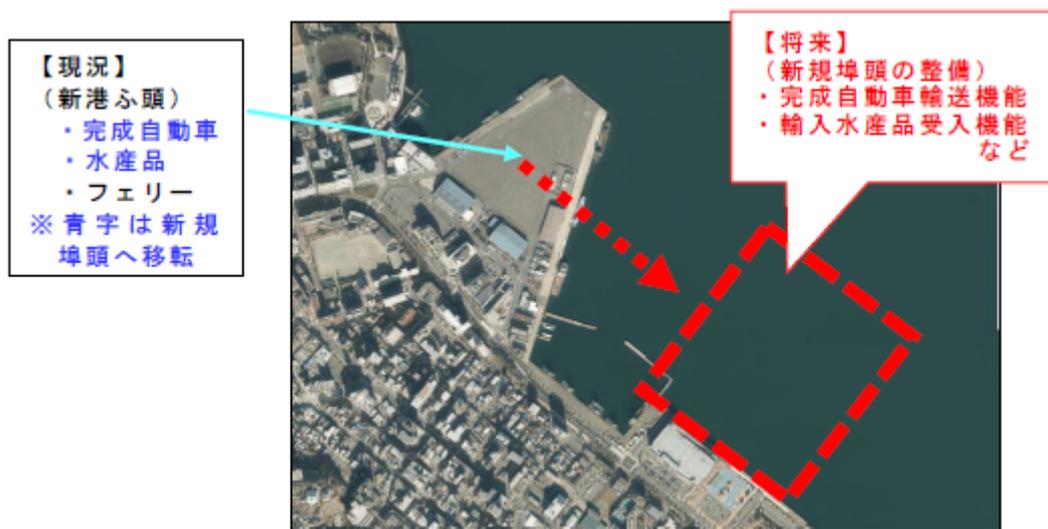
#### ④ 横須賀港新規ふ頭の必要性

前述のとおり、新規フェリーの就航などにより取扱貨物量は近年増加傾向にある。背景として、コロナ禍からの回復とともに、働き方改革による運送ドライバーの労働時間の制限や環境負荷低減を考慮したモーダルシフトの進展があり、フェリーを含む海上輸送の需要は今後も高まるものと考えられる。

一方で、受け入れる港湾側での課題も見られる。横須賀市が令和4年2月に定めた「横須賀港長期構想」によると、「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るが、近年の船舶の大型化の影響により、当該バースでしか受け入れができない船舶も多数ある。また、完成自動車のほかに、水産品（冷凍マグロ）の取り扱いがあるほか、フェリーが就航しており、同施設に利用が集中している。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、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る」としている。

横須賀港は東京湾の湾口部に位置し、東京湾内の速度制限の影響が少ないという立地上の優位性がある。こうした特性や海上輸送の需要の高まりなど社会的な情勢を背景に、埋立てによる新規ふ頭の整備による港湾機能の拡張が望まれる。

図 新港地区における新たな展開



出典：「横須賀港長期構想」（令和4年2月 横須賀市）

#### (4) 横須賀港を取り巻く現況の分析（圏央道周辺の開発状況等）

##### ① 圏央道の整備状況と沿線への企業立地

###### 【圏央道の整備状況】

圏央道（首都圏中央連絡自動車道）は、都心から約40～60キロメートルを環状に連絡する全長約300キロメートルの高規格幹線道路である。東名高速、中央道、関越道、東北道、常磐道、東関東道等の放射状に延びる高速道路や都心郊外の主要都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外かく環状道路などと一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成している。

神奈川県区間では、「横浜環状南線」及び「横浜湘南道路」の整備が遅れている。横浜環状南線は2025年度開通、横浜湘南道路は2024年度開通目標とされていたが、神奈川県圏央道連絡調整会議（2022年8月4日）によると、「現在の公表している2024年度（横浜湘南道路）及び2025年度（高速横浜環状南線）の開通は困難であり、新たな開通目標についてはトンネル掘進の状況等を踏まえ改めて公表する。」ということである。

図 圏央道の道路網図



出典：国土交通省関東地方整備局ホームページ  
<https://www.ktr.mlit.go.jp/road/shihon/index00000036.html>

###### 【圏央道周辺の事業所立地状況】

圏央道が通過する市町及びインターチェンジ周辺市町（1都4県37市町、以下「圏央道沿線市町」※）では、企業立地が進んでいる。令和3年の経済センサスでは、圏央道沿線市町の事業所数は14万5千事業所、従業者数は約182万8千人である。これは、平成24年調査と比較すると事業所数で2.8%減、従業者数で8.2%増加であった。

また、運送業、倉庫業は傾向が顕著であり、運送業、倉庫業ともに圏央道沿線を含む都県では、事業所数、従業者数のいずれも10%以上減少しているが、圏央道沿線市町では、事業所数で運送業、倉庫業ともに20%以上大きく増加し、従業者数でも運送業では30%以上大きく増加し、倉庫業でも7.5%増加している。

図 圏央道沿線市町と圏央道沿線を含む都県の事業所数の増減率（平成24年と比較した令和3年の増減）

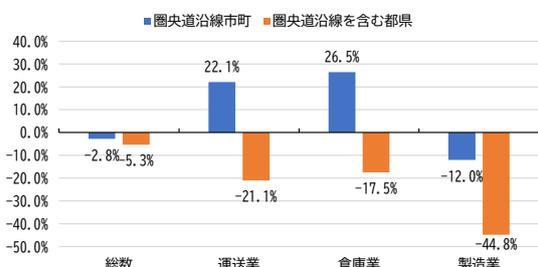
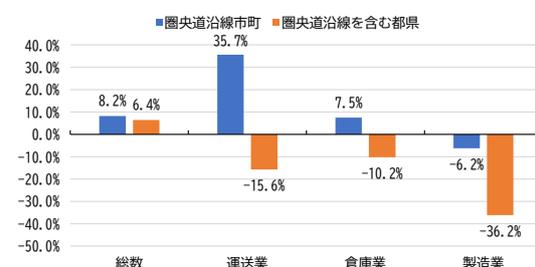


図 圏央道沿線市町と圏央道沿線を含む都県の従業者数の増減率（平成24年と比較した令和3年の増減）



経済センサス活動調査（平成24年、令和3年）から作成

※ 圏央道沿線市町（1都4県37市町）

茨城県	常総市、つくば市、坂東市、稲敷市、阿見町、五霞町、境町
埼玉県	狭山市、入間市、桶川市、久喜市、坂戸市、幸手市、鶴ヶ島市、白岡市、川島町
千葉県	木更津市、茂原市、成田市、東金市、市原市、袖ヶ浦市、大網白里市、山武市、神崎町、多古町、長南町
東京都	八王子市、青梅市、あきる野市、日の出町
神奈川県	相模原市、茅ヶ崎市、厚木市、海老名市、寒川町、愛川町

### 【圏央道沿線市町の開発状況】

商業施設計画要覧（2021年版、2022年版）によると、圏央道沿線市町の商業施設の開発状況は表にあるとおりである。多様な用途が見られるが、最も多かったのは物流施設であり、次いで商業施設であった。

図 立地する物流施設（DPL平塚 平塚市）



出典：大和ハウス工業株式会社ホームページ

([https://www.daiwhouse.co.jp/business/multitenant/hiratsuka/index.html?ov=kenchiku&yclid=YSS.1000416605.EATaIQobChMIr5ai0veShQMv6MsWBR29HQFDEAAyASAAEgJU3vD\\_BwE](https://www.daiwhouse.co.jp/business/multitenant/hiratsuka/index.html?ov=kenchiku&yclid=YSS.1000416605.EATaIQobChMIr5ai0veShQMv6MsWBR29HQFDEAAyASAAEgJU3vD_BwE))

図 立地する商業施設（（仮称）イオン八王子インターチェンジ北 八王子市）



出典：イオンモール株式会社ホームページ

(<https://www.aeonmall.com/facility/detail/1763/>)

図 立地する娯楽施設（（仮称）Nゲージとガーデンパーク 鶴ヶ島市）



出典：埼玉新聞ホームページ (<https://www.saitama-np.co.jp/articles/11281>)

## ② 国道 357 号の延伸

国道 357 号東京湾岸道路は、東京湾に面する千葉・東京・神奈川の各都市を結ぶ幹線道路であり、東京湾岸道路の一部として位置付けられている。本道路の整備により都市内の交通渋滞緩和、空港や湾岸地域の物流拠点としてのアクセス向上など、物流の効率化を図ることが可能になる。国道 357 号の整備は、神奈川県区間は横浜市の八景島で止まったままだったが、平成 30 年 7 月に横須賀市の夏島(追浜地区)までの 2.3km の延伸に着工した。

横浜市と横須賀市が結ばれることにより、より一層の人の交流が活発となり、物流の効率化や観光産業の振興が図られ、横浜・横須賀地域のさらなる発展につながることを期待されている。

図 国道 357 号 (八景島～夏島) の計画



出典：八景島 ～ 夏島の計画概要（国土交通省関東地方整備局ホームページ）  
[https://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/yokokoku\\_index044.html](https://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/yokokoku_index044.html)

### ③ 横須賀 IC 周辺地区・Y-HEART

横須賀 IC 周辺地区（55.1ha）及び Y-HEART（89.5ha）はともに民間企業所有地であり、造成を行うことで活用可能になる。新規ふ頭と距離も近いこと、港湾の活性化とともに有効活用が期待される地区である。

#### 【横須賀 IC 周辺地区の概要】

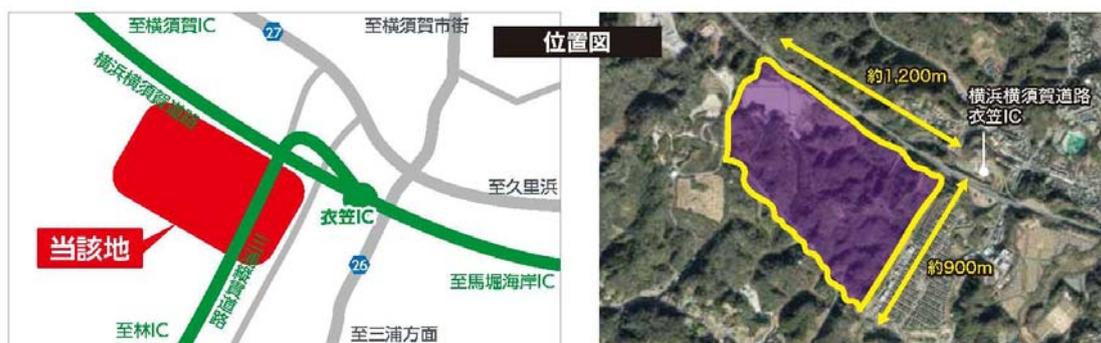
横須賀 IC 周辺地区は自然豊かな丘陵地にあり、横浜横須賀道路（横須賀 IC）に隣接しているほか、周辺には地域間を連携する幹線道路が整備されているなど、三浦半島地域間の連絡交通をはじめとする広域交通に至便な地域に存しており、計画的な市街地環境の整備が見込まれている地区である。広域的道路網が確立している立地特性を活かした三浦半島地域における流通業務の拠点、これと連動する職住近接型の住環境及び沿道に展開する商業、業務環境を、周辺の自然環境との調和を図るなど、計画的な整備を検討している。



出典：横須賀市ホームページ  
<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5810/trial/index.html>

#### 【Y-HEART】

Y-HEART は横浜横須賀道路（衣笠 IC）から約 0.5 キロメートルに位置する自然豊かな丘陵地にあり、周辺には地域間を連携する幹線道路が整備されているなど、三浦半島地域間の連絡交通をはじめとする広域交通に至便な地域に存しており、計画的な市街地環境の整備が見込まれている地区。広域的道路交通網が確立している緑あふれる丘陵地の立地特性を活かし、「健康スポーツ機能」「先端的研究開発機能」「工業研究業務機能」「居住・文化・レクリエーション等の交流に資する諸機能」を、周辺の自然環境との調和を図りながら計画的な整備を検討している。



出典：横須賀市ホームページ  
<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/5810/trial/index.html>

(5) 横須賀港の立地の優位性・不利性、横須賀港への広域からの期待や横須賀港の課題等の整理

① 横須賀港の SWOT 分析

横須賀港の現況等を踏まえ、「強み」、「弱み」、「機会」、「脅威」を項目ごとに特性として整理分析し、横須賀港の課題等を抽出する。

表 SWOT 分析

	<強み> 横須賀港の持つ優れた点	<弱み> 横須賀港の相対的な不利な点
	内部環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 東京湾の湾口部に立地</li> <li>② 首都圏という背後圏</li> <li>③ 高速道路へのアクセスの良さ</li> <li>④ 北九州航路の開設</li> <li>⑤ 大規模災害時の物資輸送の拠点</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❶ 自然、歴史など観光資源が豊富</li> <li>❷ 軍港など他にない魅力</li> <li>❸ 都心からのアクセスの良さ</li> </ul>
外部環境	<機会> 横須賀港の価値を高める潮流	<脅威> 横須賀港の価値向上を阻害する潮流
	<ul style="list-style-type: none"> <li>① EC 物流の増加</li> <li>② ドライバーの働き方改革やカーボンニュートラルへの対応などによるモーダルシフトの高まり</li> <li>③ 圏央道など広域道路網の整備</li> <li>④ 生産拠点の国内回帰</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>❶ 観光需要の高まり</li> <li>❷ インバウンド回復による消費拡大</li> <li>❸ 体験型観光の需要の高まり</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>① 輸送船の大型化</li> <li>② 感染症や自然災害へのリスク</li> <li>③ 地域間競争の高まり</li> <li>④ 港湾労働力の不足</li> </ul>

※①②③…：主に港湾、物流に関する視点、❶❷❸…：主に賑わい、観光に関する視点

## ② 横須賀港の今後の方向性の抽出

横須賀港を取り巻く環境と現状や特徴のSWOT分析を踏まえ、「物流」「賑わい」の2つの視点で横須賀港の今後の方向性、課題について抽出する。

表 横須賀港の可能性と今後考えられる取組

物流の視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 立地優位性を活かしたポートセールスの推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京湾の湾口部に位置する立地優位性を活かし、他港との差別化をアピール</li> <li>・新規航路の誘致活動</li> <li>・働き方改革による海上輸送のメリットを県内外事業者へ周知</li> </ul> </li> <li>○ 港湾機能の向上に向けた取り組みの推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・老朽化した施設の更新</li> <li>・環境（カーボンニュートラル）に配慮した港湾機能</li> <li>・船舶の大型化へ対応したふ頭の整備</li> <li>・港湾施設の強靱化による広域災害への対応</li> </ul> </li> <li>○ 物流施設の立地促進に向けた取り組みの推進           <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域幹線道路の早期整備への働きかけ</li> <li>・港湾の活性化による物流量の確保</li> <li>・立地促進に対するインセンティブの付与（補助金交付、固定資産税の減免等）</li> </ul> </li> </ul>
賑わいの視点
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 海の玄関口としての整備           <ul style="list-style-type: none"> <li>・フェリー運航会社と連携したPR</li> <li>・フェリー客を受け止める集客施設、交流施設の整備</li> <li>・首都圏からも来たくなる海への眺望、非日常感を感じることのできる宿泊施設</li> </ul> </li> <li>○ 周辺観光施設との連携           <ul style="list-style-type: none"> <li>・交流施設や宿泊施設と連携したプログラムやアクティビティの充実による魅力増大</li> <li>・賑わい施設による交流人口の増加</li> </ul> </li> <li>○ 港湾の景観形成           <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾ならではの美しい港の景観形成</li> <li>・海辺を活用した憩い空間の整備</li> <li>・オープンスペースを活用したイベントの開催</li> </ul> </li> </ul>

### 3 売却予定地の需要調査対象の検討及び絞り込み

#### (1) 需要調査対象の検討

##### ① 調査の手法

新たな埋立地への立地が考えられる業種（用途・機能）について、調査対象を絞り込むための検討を行う。業種の検討は、ポテンシャル調査などから新規ふ頭にふさわしい業種を中心に検討する。また、需要調査対象の絞り込みに当たり、事前調査として、新規ふ頭の活用に参加となる他地区の土地活用事例の収集や物流に精通している不動産会社にヒアリングを実施する。

##### ② 調査の内容

事前調査として、文献やインターネット検索により、港湾部など立地が類似している事例や特徴ある事例について調査し、業種の絞り込みで対象に挙がっていない業種や用途について、可能性を検討し、調査対象の抽出に反映する。

#### (2) 事前調査

##### ① 土地活用事例の調査

横須賀港新港地区新規ふ頭活用を検討するために、沿岸部の埋め立て用地における多様な用途使用をしている港の事例を調査する。特に海辺に親しむ交流機能や都市的交流の場として賑わいを創出に寄与することが考えられる用途を導入している既存施設事例とする。

##### ■ 神戸市ウォーターフロントエリア

ウォーターフロントエリアを含め、都心とウォーターフロントを機能的にも空間的にも一体化し、多くの人で賑わう、人中心の街とし、神戸の持続的発展を目指している。

出典：「神戸ウォーターフロントビジョン」

(<https://www.city.kobe.lg.jp/documents/58533/vision3.pdf>)



##### ■ 長崎港元船地区

1995年に「長崎港ターミナルビル」が完成した。2000年4月にはショッピングモールの「ゆめタウン夢彩都」が開業しており、そのほかにもヨットハーバーが整備されるなど、現在ではにぎわいの拠点としても活用されている。

出典：「長崎港元船地区整備構想の検討」

(<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2023/09/1694694142.pdf>)



##### ■ 福岡ウォーターフロント地区 Bayside Place HAKATA wharf

海の恵みの美味しい時間、心がふれあう優しい時間、お祭りイベント楽しい時間、五感が潤う港のコミュニティプレイスとして改修された。

出典：「バイサイドプレイス博多公式 Facebook」

(<https://www.facebook.com/baysideplacehakata/photos/a.620132018040119/3995326190520668/?type=3>)



## ② 不動産事業者へのヒアリング

物流施設に精通している不動産会社に簡易的なヒアリングを実施し、近年の動向や将来の見通し、横須賀港の可能性などについて調査し、需要調査に活かすこととする。

不動産会社から簡易的であるが話を聞くことができた。

### 【ヒアリング概要】

#### ○圏央道沿いの物流施設のマーケットの状況

- ・圏央道沿いの物流は、神奈川県内では厚木、平塚、相模原が人気のあり、集積も進んでいる。
- ・圏央道沿いでも茨城県の端は地価は安価だが、リードタイムがかなりかかるため、苦戦。

#### ○横須賀港周辺の施設需要

- ・横須賀は物流としてはニッチな立地になる。
- ・フェリー航路を評価してくれる事業所もあると思うが、現時点では限られるのではないかな。

## ③ 庁内ヒアリング

横須賀市の全市的課題や新規ふ頭周辺地域の課題などについて庁内を代表して横須賀市経営企画部企画調整課から話を聞くことができた。

### 【ヒアリング概要】

#### ○新港地区の位置づけ

- ・「流通・交流・複合業務地」として、港湾流通拠点機能の強化を目指すとともに、海辺に親しむ交流機能の導入方針になっている。都市的な賑わい施設が望ましい。

#### ○考えられる土地利用

##### (宿泊施設)

- ・景観もよく、ホテルの利用が考えられる。実需としてビジネスホテルが足りていない。ホテルは市長としても立地させたい意向であり、それなりのレベルのホテルが望ましい。

##### (商業施設)

- ・横須賀で水揚げされる魚など、現地で売れるようなポートマーケットのような施設もよい。
- ・市民の意向としてショッピングセンターの意向があるが、アウトレットのような大型商業施設は交通事情を考えるとここでは難しいのではないかな。

##### (物流施設)

- ・圏央道が繋がれば、フェリー航路もあり、物流拠点としては適地になる。
- ・横須賀 IC 周辺地区や Y-HEART も物流拠点として誘致している。
- ・物流施設でも商業施設などと連携し、まちに開くようなものが求められる。

##### (その他)

- ・海に関係しながら操業するようなものが望ましい。工場やデータセンターなら、海に関係するものでないと難しい。
- ・海洋関係の大学や教育機関も考えられる。YRP では、データサイエンスのような学部を誘致したい。

### (3) 調査対象の抽出の考え方

調査対象の抽出は、ポテンシャル調査や業種選定にあたっての事前調査を参考とし、新規ふ頭と親和性の高い業種を中心に抽出するが、新たな港湾の活用など、新たな可能性を検討するため、あまり業種を絞らず全国の企業を対象とする。

上記のような考え方から、対象とする業種と抽出条件は下記のように設定した。

表 対象とする業種と抽出条件

業種 (日本標準産業分類 大分類)		抽出条件
A	農業, 林業	東証上場の業種コード 0050 (水産・農林業) 全社を対象 (他業種に区分される企業を含む)
B	漁業	
D	建設業	売上高 1,000 億円以上の企業を抽出
E	製造業	東証上場の業種区分製造業 (以下の業種コード) を対象 ※3050 (食料品)、3100 (繊維製品)、3150 (パルプ・紙)、3200 (化学)、3250 (医薬品)、3300 (石油・石炭製品)、3350 (ゴム製品)、3400 (ガラス・土石製品)、3450 (鉄鋼)、3500 (非鉄金属)、3550 (金属製品)、3600 (機械)、3650 (電気機器)、3700 (輸送用機器)、3750 (精密機器)、3800 (その他製品)
G	情報通信業	売上高 1,000 億円以上の企業を抽出
H	運輸業, 郵便業	中分類「鉄道業」、「道路旅客運送業」は売上高 1,000 億円以上の企業を抽出、その他は売上高 100 億円以上の企業を抽出
I	卸売業, 小売業	中分類「卸売業」は売上高 1,000 億円以上の企業を抽出 中分類「小売業」は売上高 500 億円以上の企業を抽出
K	不動産業, 物品賃貸業	売上高 100 億円以上の企業を抽出
L	学術研究, 専門・技術サービス業	売上高 100 億円以上の企業を抽出
M	宿泊業, 飲食サービス業	売上高 100 億円以上の企業を抽出
N	生活関連サービス業, 娯楽業	売上高 100 億円以上の企業を抽出 ※中分類「洗濯・理容・美容・浴場業」については、小分類 785 「その他の公衆浴場業」(スーパー銭湯など)のみ対象とする。中分類「その他の生活関連サービス業」については、796「冠婚葬祭業」(結婚式場業など)のみ対象とする。中分類「娯楽業」については、小分類 802「興行場(別掲を除く)、興行団」(劇場、演芸場など)、804「スポーツ施設提供業」(プールなど)、805「公園、遊園地」(テーマパークなど)、806「遊戯場」(ゲームセンターなど)、809「その他の娯楽業」(カラオケボックスなど)のみ対象とする。
O	教育, 学習支援業	海洋関係の学部、市で誘致を推進しているデータサイエンス、情報セキュリティ関係の学部がある大学(地方国立大学を除く)を対象とする。
	その他	上記の他、港湾の利用が考えられる倉庫・物流業、神奈川県内を中心に事業を行う地域の有力企業、今後成長が期待されるユニコーン企業などを抽出の条件に加えた。

#### (4) 抽出方法

企業の抽出は、リサーチ会社である帝国データバンクが保有する企業情報より、各条件を設定して行った。リサーチ会社独自の業種区分のため、日本標準産業分類の業種と異なる部分もあるが、企業の業務内容をより反映した業種区分となっているため、実態に即したものとなっている。

また、その他の企業の抽出は、下記を参考に独自に抽出した。

表 その他の抽出

分類	抽出条件
倉庫・物流業等 (業種分類で抽出された企業を除く)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「日本危険物倉庫協会」危険物倉庫一覧掲載企業のうち全国展開している企業 (<a href="https://www.kisokyo.com/">https://www.kisokyo.com/</a>)</li> <li>・「一般社団法人日本冷蔵倉庫協会」事業所会員名簿(1都6県)掲載企業 (<a href="https://www.jarw.or.jp/">https://www.jarw.or.jp/</a>)</li> <li>・「会社四季報」業界地図(2021版、2024版)倉庫・物流施設/冷蔵倉庫業掲載企業</li> <li>・「会社四季報」業界地図(2021、2024)倉庫・物流施設/J-REIT(不動産投資信託)掲載企業</li> <li>・LOGI-BIZ online「物流不動産市場 主要プレーヤー」(2022)掲載企業 (<a href="https://online.logi-biz.com/">https://online.logi-biz.com/</a>)</li> <li>・横須賀市と関わりのある不動産事業者</li> </ul>
地域の有力企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・株式会社東京商工リサーチ出版「TRS 情報 神奈川版 2023 年夏季特集号 神奈川県内企業 業種別収益ランキング Pick Up! かながわ」を参考に、小売、生活関連サービス企業を抽出</li> </ul>
ユニコーン企業等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ユニコーン企業(2023年1月時点 企業評価10億ドル以上)</li> <li>・日経テレコン 2023 年 NEXT ユニコーン選定企業(企業価値上位50社)</li> </ul>
九州の医薬品企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横須賀港の利用と親和性が高いと考えられる九州の主要な医薬品製造企業を抽出</li> </ul>

## (5) 抽出結果

抽出条件ごとの抽出件数は以下のとおりである。以下の結果を基に需要調査（アンケート調査）を行った。

表 抽出条件ごとの抽出結果

抽出区分		抽出件数	送付件数
①日本標準産業分類の大分類から設定する抽出条件	A 農業, 林業	12	
	B 漁業		
	E 製造業	1,449	
	D 建設業	3,573	
	G 情報通信業		
	H 運輸業, 郵便業		
	I 卸売業, 小売業		
	K 不動産業, 物品賃貸業		
	L 学術研究, 専門・技術サービス業		
	M 宿泊業, 飲食サービス業		
	N 生活関連サービス業, 娯楽業		
O 教育, 学習支援業	20		
②その他の抽出条件	倉庫・物流業等	198	
	地域の有力企業	27	
	ユニコーン企業等	59	
	九州の医薬品企業	6	
合計（重複除く）		5,285	5,250

※ 令和6年能登半島地震の影響を受けたと考えられた石川県の事業所等には送付していない。

## 4 売却予定地の需要調査

### (1) アンケート調査の実施

#### ① 調査の目的

多様な事業所に対し、新規ふ頭に設ける事業用地（売却予定地）の需要や他のエリアを含めた横須賀市への進出意向等を把握するため、アンケート調査を行い、今後の新規ふ頭整備や産業政策検討の基礎資料とする。

#### ② 調査の対象

前述「3 売却予定地の需要調査対象の検討及び絞り込み」において、抽出した 5,250 事業所を対象とした。

#### ③ 実施内容

■ 実施期間 2024 年 1 月 11 日 ~ 1 月 31 日（2 月末日到着分までを有効とした）

■ 実施方法 郵送配布・郵送回収（調査票と同封の返信用封筒による）

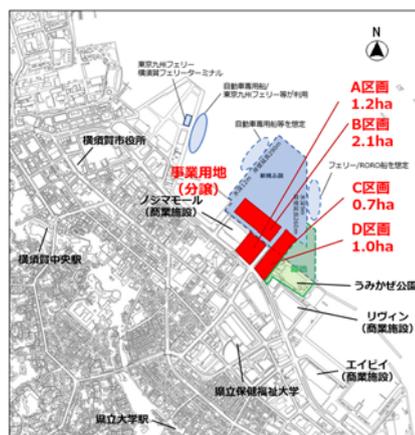
■ 回収数 296 件（回収率 5.6%）

※ その他、電話・メールによる回答辞退 9 件、受取辞退 2 件、宛先不明返送 3 件

#### ■ 調査項目

- 横須賀港の新規ふ頭の事業用地への立地の可能性
- 横須賀市の操業環境等への見方
- 横須賀 IC 周辺地区・Y-HEART（ワイハート）への立地可能性
- 今後の横須賀市への立地の可能性等

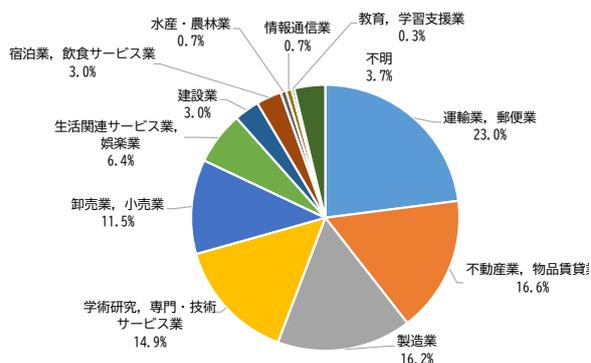
#### ■ 調査時点での新規ふ頭の配置案



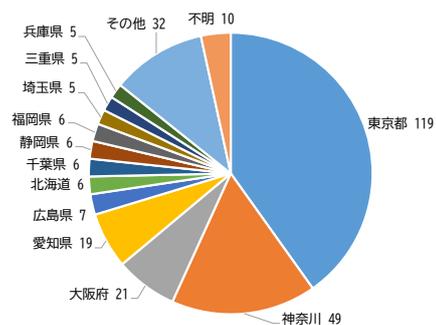
#### ④ 調査結果の概要

##### 回答のあった事業所の属性

【業 種】(N=296)



【所在地】(N=296)



《横須賀港の新規ふ頭への立地可能性について》

**新規ふ頭を候補地とする可能性**

- ・今後新たな事業所を検討する場合、新規ふ頭を候補地としてどのように考えるか聞いたところ、「可能性は低い」が72.0%と最も多く、次いで「今後の条件によって候補地となり得る」が12.8%、「わからない」が13.5%であった。
- ・「ぜひ購入したい」または「今後の条件によって候補地となり得る」と立地に前向きな回答は13.8%（41事業所）であり、業種としては「不動産業、物品賃貸業」が29.3%と最も多く、次いで「運輸業、郵便業」が24.4%、「生活関連サービス業、娯楽業」及び「学術研究、専門・技術サービス業」が12.2%であった。

図 新規ふ頭を候補地とする可能性 (N=296)

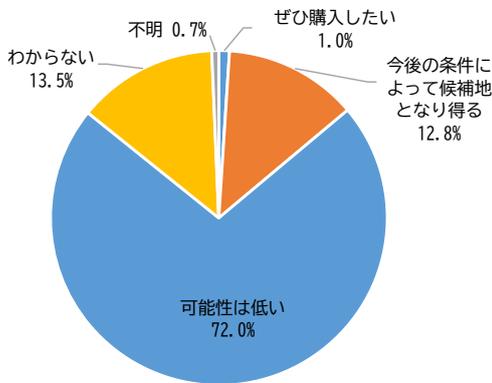
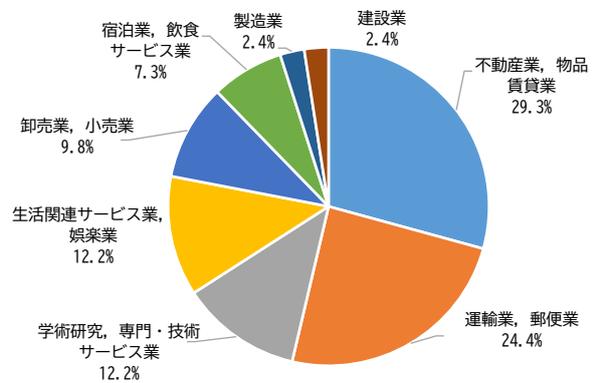


図 購入したいまたは条件によって候補地となり得ると回答した事業所の業種の業種 (N=41)



**希望する区画及び想定する用途**

- ・新規ふ頭を候補地として「ぜひ購入したい」または「今後の条件によって候補地となり得る」と立地に前向きな回答をした事業者（41事業所）に希望する区画及び想定する用途を聞いたところ、区画では4区画ともほぼ同じ割合であるが、A区画、D区画が若干多くなっている。
- ・想定する用途は、「物流施設」「商業施設」「飲食施設」「娯楽施設」などで多くなっている。
- ・用途別の希望する区画は、「物流施設」では規模の大きいB区画（2.1ha）、A区画（1.2ha）で他の区画より若干多くなっている。また、「商業施設」では、幹線道路に面するA区画及びD区画において多くなっている。

図 希望する区画 (N=41)

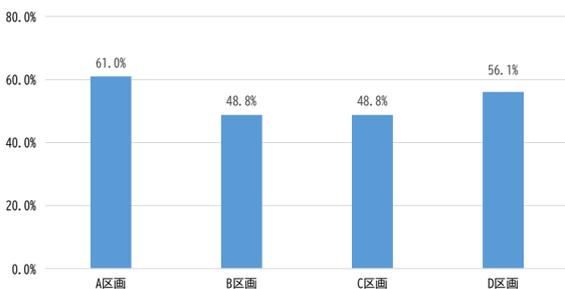
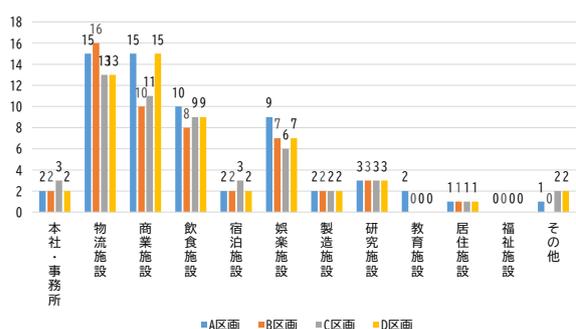


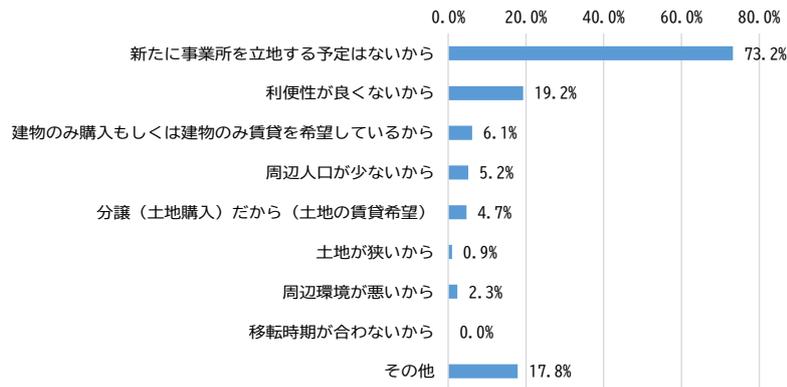
図 用途別の希望する区画 (N=41)



## 事業用地として対象とならない理由

- ・新規心頭を候補地として「可能性は低い」と回答した 213 事業所に事業用地として対象とならない理由について聞いたところ、「新たに事業所を立地する予定はないから」が 73.2%と最も多く、次いで「利便性が良くないから」が 19.2%、「建物のみ購入もしくは建物のみ賃貸を希望しているから」が 6.1%であった。

図 事業用地として対象とならない理由 (N=213)

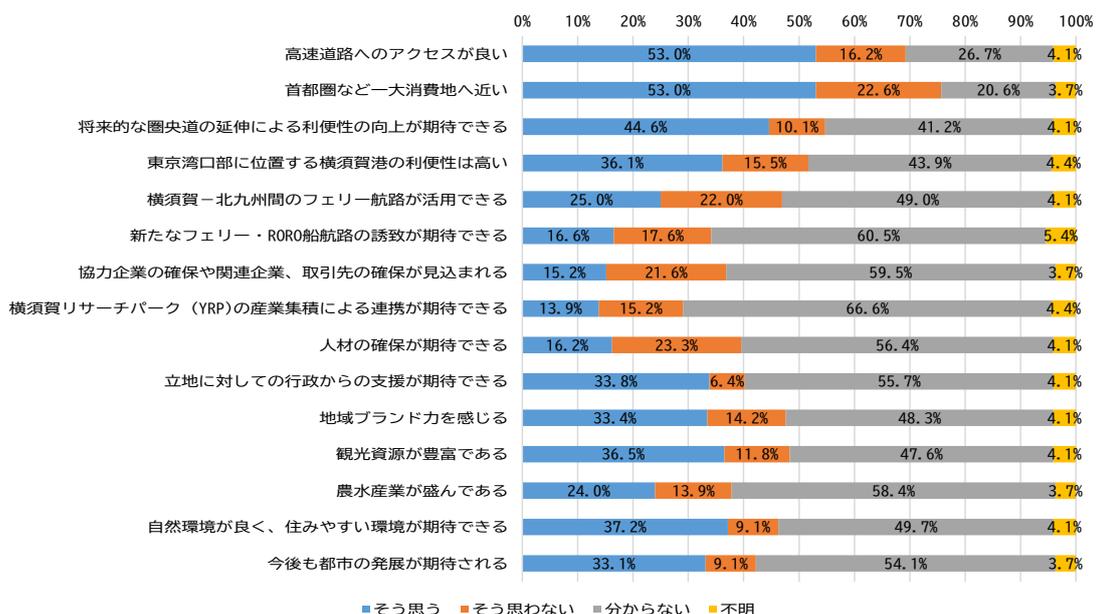


## 《 横須賀市の操業環境等について》

### 操業環境・立地条件

- ・横須賀市の「操業環境」や「立地条件」についてどのように考えるか聞いたところ、「そう思う」の回答が多かった項目は、「高速道路へのアクセスが良い」が 53.0%、「首都圏など一大消費地へ近い」が 53.0%、「将来的な圏央道の延伸による利便性の向上が期待できる」が 44.6%と、広域幹線道路へのアクセスや首都圏への近接性について評価が高くなっている。

図 横須賀市の操業環境・立地条件の評価 (N=296)



## ⑤ アンケート調査結果のまとめ

### 《新規ふ頭への立地可能性について》

#### 【ある程度の立地意向は見られたが、「条件によって」が多い】

- ・新規ふ頭への立地意向は、回答者のうち1割程度見られた。
- ・新規ふ頭の整備が令和10年代（予定）とかなり先のため、積極的な意向というより「今後の条件によって候補地となり得る」との回答が多かった。そのため、「わからない」といった回答も1割程度あった。

#### 【「物流施設」「商業施設」の意向が多い】

- ・想定する用途は「物流施設」「商業施設」が特に多くなっている。「製造施設」や「研究施設」では、各地に拠点を広げていくケースが少なく、新規ふ頭が整備されるかなり先の時期の見通しを立てることが難しいのに対し、「物流施設」「商業施設」は見込みのあるエリアであれば積極的に立地を検討していく性質があるものと考えられる。「製造施設」や「研究施設」については、売り出すタイミングで立地先を探しているかがポイントになると見られる。
- ・希望する区画は4区画とも同程度の需要であったが、用途によって多少偏りが見られた。
- ・想定する規模は、「物流施設」では比較的大規模、「商業施設」では小規模の傾向が見られた。

#### 【候補とならない理由は「予定がないから」】

- ・新規ふ頭が候補地にならない理由の7割以上が「新たに事業所を立地する予定はないから」であった。これは、新規ふ頭の立地環境というより事業者側の都合であり、立地予定との時期が合えば候補地となる可能性は十分考えられる。

### 《横須賀市の操業環境等について》

#### 【広域幹線道路へのアクセスや首都圏への近接性、都市環境の評価は高い】

- ・操業環境では、広域幹線道路へのアクセスや首都圏への近接性については高い評価であるが、フェリー航路の活用など、港湾の利用に関する項目はそれほど評価されなかった。物流事業者だけでなく、さまざまな事業者を対象としたアンケートであったため、直接のメリットを感じられない事業者が多かったと考えられる。なお、住みやすさや環境面など、横須賀市としての都市環境に関する項目は概ね評価された。

## (2) ヒアリング調査の実施

### ① ヒアリング調査概要

新規ふ頭に設ける事業用地についてのアンケートでは捉えきれない評価や細かい考え方などを伺い、新規ふ頭の整備や産業政策検討の基礎資料とすることを目的とする。

アンケート調査において、新規ふ頭への立地に前向きな回答を示した事業者を中心にヒアリング対象の候補を抽出し、ヒアリングの依頼を行う。

### ② ヒアリング対象の選定

アンケート調査の問1「新規ふ頭を候補地としてどのように考えるか」で「ぜひ購入したい」または「今後の条件によって候補地となり得る」と回答した事業者のうち、業種などのバランスを考慮し、問い合わせの結果、16事業者1団体を対象にヒアリングを行った。

※1社はアンケート調査対象には含まれていないが、新規ふ頭利用の可能性について意見を聞いた

※1団体はアンケート調査対象には含まれていないが、業界動向について意見を聞いた

### ③ 実施状況

■ 実施期間 2024年2月～3月中旬

■ 実施方法 企業を訪問、対面によるインタビュー形式によるヒアリングの実施  
(一部、市役所来庁等による実施、オンラインによる実施)

■ ヒアリング項目

○基本事項

○新規ふ頭に設ける事業用地について

○横須賀 IC 周辺地区・Y-HEART の開発について

○横須賀 IC 周辺地区・Y-HEART への進出について

○横須賀市に対する評価

○その他

#### ④ ヒアリング結果

##### ■ 物流施設

###### ヒアリングを踏まえた考察

首都圏の南側に位置するため、物流施設の立地に厳しい見方もあるが、一定のニーズは見られた。また、区画については、街区が大きいB区画にニーズが見られた。

冷凍倉庫は需要の増加は確認できたが、集積して立地する傾向があるため、立地の可能性は低い。また、危険物倉庫もニーズは見られるが、工業地域または工業専用地域でなければ立地が難しく、周辺施設との距離などの立地の制限もある。

##### ■ 商業施設（飲食・娯楽施設を含む）

###### ヒアリングを踏まえた考察

よこすか海岸通り沿いの区画（A区画及びD区画）を中心にニーズが見られる。また、緑地に面したC区画とD区画の一体利用についてもニーズが見られる。土地購入価格については、様々な意見があり、今後の条件によって変わってくるものと考えられる。周辺住民へのメリットは他施設に比べて高く、フェリー利用者が立ち寄る施設となることも考えられ、賑わいの観点からも適している。

一方で物流施設との併存を懸念する声もあり、また、周辺エリア的に商業施設は飽和状態ではないかといった意見もある。将来的な人口減少を見据えると、ニーズの低下も心配される。

##### ■ 宿泊施設

###### ヒアリングを踏まえた考察

横須賀自体でのニーズや駅からの距離から、ホテルの設置には否定的な見解が強い。

##### ■ 製造施設

###### ヒアリングを踏まえた考察

製造業からは土地購入に興味を示す声が少なかった。要因としては、物流施設や商業施設と異なり、各地に拠点を広げていくケースが少なく、長期的な見通しが立ちにくいことによると考えられる。

新規ふ頭に魅力を感じて立地を希望するケースは稀であると考えられ、公募の時点で横須賀周辺に立地先を探している事業者がいるかがポイントとなるだろう。

##### ■ 研究施設

###### ヒアリングを踏まえた考察

製造施設と同様、長期的な立地は見通しにくいと考えられ、現時点で具体的な声を聞くことはできなかった。公募の時点で横須賀港周辺に立地先を探している事業者がいるかがポイントとなると考えられる。

##### ■ 居住施設

###### ヒアリングを踏まえた考察

住商複合の施設も含め、検討する事業者がいないことはないであろうが、駅からの距離に加え、今後検討が必要となる臨港地区としての位置付けや高さ制限も考慮すると立地は考えにくい。

##### ■ その他の用途

###### ヒアリングを踏まえた考察

意見としてはいくつか聞かれたが、強いニーズは感じられなかった。

### (3) 需要調査のまとめ

#### ① 用途について

調査の結果、物流施設、飲食施設も含めた商業施設について、一定の需要があることが分かった。

特に物流施設、商業施設の需要は他の用途と比較して大きくあると思われるが、懸念する意見もあった。物流施設では交通等の面で必ずしも最適地ではないこと、海上輸送を活用した需要がどこまであるか見えないこと、商業施設では周辺に既存施設の集積があること、半島という商圈であることなどから、すべての区画を物流施設または商業施設にしたときにそこまで需要があるかには懐疑な見方もあった。

製造施設や研究施設のニーズもなくはないようであるが、現時点では将来のニーズを読むのは難しい。

#### ② 区画について

A～D区画まで特に大きな偏りはなく一定の需要があることが分かった。区画ごとでは、幹線道路に面するA区画、D区画及び公園に面するC区画に商業施設の需要が多くみられた。また、街区が大きく港湾に近いB区画（2.1ha）では物流施設の需要が多くあった。

さらに、公園に面するC、D区画をまとめたほうが複合的に有効に活用できるといった意見もあった。

#### ③ 施設規模

物流施設は、効率性を考えると、規模の大きい区画において、容積を最大限に使うような施設をイメージする声が聞かれた。一方商業施設では1～2階の低層で、公園と一体感を持たせるなど、ゆったりとした利用を考える事業者が多かった。

飲食施設やスーパーは土地を購入して立地するのは稀なケースで、大規模商業施設のテナントとして出店することを望む声が多かった。

④ 考えられる土地利用の整理

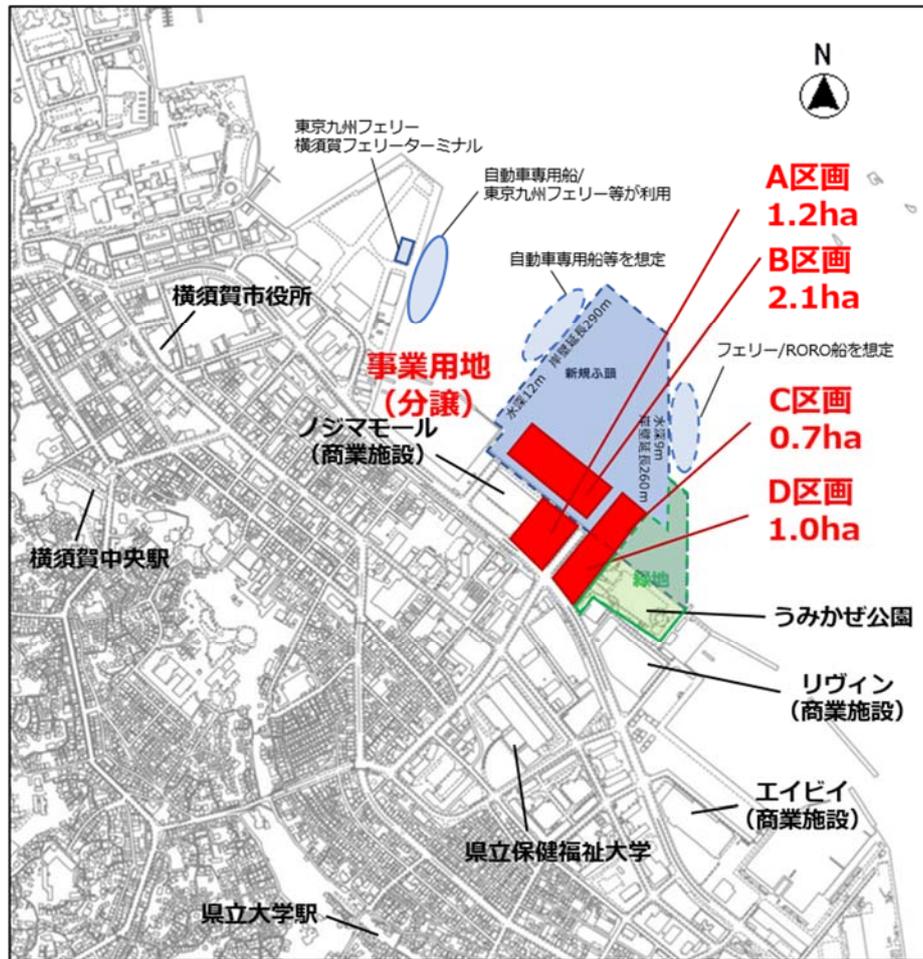
アンケート調査、ヒアリング結果より、現時点で可能性が高いと想定される土地利用として以下の4案が考えられる。

表 考えられる土地利用案

	案1	案2	案3	案4
A区画 (1.2ha)	商業施設	商業施設	商業施設	物流施設
B区画 (2.1ha)	物流施設	物流施設	商業施設	物流施設
C区画 (0.7ha)	商業施設	物流施設	商業施設	物流施設
D区画 (1.0ha)	商業施設	商業施設	商業施設	物流施設

※商業施設は飲食施設、娯楽施設も含む

図 売却予定地の区画



## 5 売却予定地の利活用による経済効果及び市の収入の試算

### (1) 経済効果及び市の収入の試算方法

#### ① 経済効果の試算方法

横須賀市ではホームページ※で「経済波及効果分析ツール」を公開しており、市独自の産業連関表を用いて試算を行うことが可能である。そのため、市独自の分析ツールを活用して試算することとする。

横須賀市の経済波及効果分析ツールは7つの分析ツールがあり、立地可能性のある業種や利活用形態により、使い分けた試算を行う。

試算を行う用途は、物流施設、商業施設、宿泊施設、製造施設、研究施設とし、用途ごとの分析ツールの適用に当たっては、以下のとおりとする。

表 用途ごとに適用する分析ツール

分析ツール 用途	建設投資	設備投資	観光・ イベント	生産増加
物流施設	○	○	×	×
商業施設	○	○	○	×
宿泊施設	○	○	○	×
製造施設	○	○	×	○
研究施設	○	○	×	×

※ <https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/upi/jouhou/seisakukenkyuhoukoku.html>

#### ② 土地利用用途ごとの条件設定

立地する用途によって経済波及効果や税収は異なるため、需要のある用途についての経済波及効果等の試算を行う前に、代表的な用途について、区画の中で最も小さく、すべての施設の立地可能性があると思われるC区画(0.7ha)に立地した場合の経済波及効果について試算し、比較を行う。

##### 【前提条件】

用途ごとの各ツールに投入する数値の考え方は、C区画に立地することを想定し、アンケートやヒアリングによる調査結果、周辺事例、各種統計などから以下のとおりとした。

表 建物規模の設定

用途	考え方
物流施設	建蔽率：60%、高さ：3階建 延床面積：建築面積（建蔽率60%）×階数=12,600㎡
商業施設	建蔽率：50%、高さ：2階建 延床面積：建築面積（建蔽率50%）×階数=7,000㎡
宿泊施設	客室180室（35㎡）、客室階面積：50㎡/室×60室=3,000㎡ 建蔽率：43%、高さ：4階（客室3階） 延床面積：客室階面積×階数=12,000㎡
製造施設	建蔽率：50%、高さ：2階 延床面積：建築面積（建蔽率50%）×階数=7,000㎡ ※建設用金属製品製造業の工場を想定
研究施設	建蔽率：60%、高さ：3階建 延床面積：建築面積（建蔽率60%）×階数=12,600㎡

※ 現況から、準工業地域（建蔽率 60%、容積率 200%）、高さ制限 20mと仮定

### ③ 市の収入の試算方法

「政策研究報告 産業関連表を用いた経済波及効果分析ツールの全庁的かつ継続的活用の推進」（平成 31 年 3 月 横須賀市都市政策研究所）（以下、「政策研究報告」）では、生産増加がもたらす横須賀市内への税収効果の分析方法を検討しており、3 県が公表している分析方法を検証し、その中から静岡県の分析方法を準用して試算を行っている。今回の売却予定地の利活用による市の収入の試算では、この「政策研究報告」で示されている方法を使うこととする。

一方、「政策研究報告」では、分析結果の取り扱いの留意点として、「税収効果の分析方法として確たるものは存在しないこと」、「税収効果は、一定の仮定や前提条件に基づく理論的な推計値に過ぎず、実際に本市に発生する税収効果とは必ずしも一致しないこと」、「分析に用いる税目の種類により、税収効果変動すること」の 3 点を挙げている。このことも踏まえ、試算の結果については、あくまでも望ましい土地利用案を評価する 1 つの参考指標として用いるものとする。

## (2) 経済効果及び市の収入の試算結果

### ① 用途ごとの試算結果（C区画に立地した場合）

各用途の施設がC区画（0.7ha）に立地した際の試算結果は以下のとおりである。

立地時に発生する経済波及効果は、宿泊施設が53.1億円と際立って高く、次いで製造施設39.9億円、研究施設36.8億円であった。立地時に発生する効果は、建設投資額に大きな影響を受けるため、建設単価の高い宿泊施設が大きくなった。

継続的に発生する経済波及効果は、大きくは観光消費による効果として商業施設及び宿泊施設、生産増加による効果として製造施設に発生することになる。商業施設が29.1億円、宿泊施設が14.2億円と、ともに他の用途より高い効果が伺えた。

税収効果についても、総合的に経済波及効果の高い商業施設や宿泊施設で高くなることが伺えた。

これらの結果を複数の考えられる土地利用案を評価する際の一つの資料として利用するが、同種の施設であっても、規模や内容によってこれらの数字は大きく変わること、分譲時の物価水準によっても変動するものであること、また、前述のとおり市の収入を試算するツールは確立されたものではないことから、あくまでも望ましい土地利用を考えていく上での一つの参考資料という位置付けである。

表 用途ごとの経済波及効果及び市の収入の整理（C区画）

	物流施設	商業施設	宿泊施設	製造施設	研究施設
立地時に発生する 経済波及効果 (建設投資、設備 投資による効果)	生産誘発額 20.1億円	生産誘発額 21.8億円	生産誘発額 53.1億円	生産誘発額 39.9億円	生産誘発額 36.8億円
	就業誘発者数 144人分	就業誘発者数 153人分	就業誘発者数 381人分	就業誘発者数 289人分	就業誘発者数 260人分
継続的に発生する 経済波及効果 (観光消費、生産 増加による効果)	-	生産誘発額 29.1億円/年	生産誘発額 14.2億円/年	生産誘発額 5.6億円/年	-
	-	就業誘発者数 325人分	就業誘発者数 156人分	就業誘発者数 106人分	-
立地時に発生する 税収効果 (間接税、法人分 直接税、個人分 直接税の合計)	6.8千万円	7.9千万円	11.6千万円	7.1千万円	10.3千万円
継続的に発生する 税収効果 (間接税、法人分 直接税、個人分 直接税の合計)	-	10.4千万円/年	3.1千万円/年	1.0千万円/年	-

※「政策研究報告」では、算出された税収効果のうち75%は地方交付税交付金の基準財政収入額に算入されるため、実質的な増収額は25%分になると記されているが、今回の試算結果は、用途ごとにどの程度の税収が発生すると考えられるかについて、概ねの数値を把握することを目的としているため、算出された数値をそのまま掲載している。

## 6 売却予定地の利活用方法の提案

### (1) 望ましい土地利用案の評価

想定した4案の土地利用の経済波及効果及び市の収入に加え、社会的効果や市の課題解決への寄与度、上位計画との整合性などを比較し、望ましい利活用方法としての評価を行う。評価の結果は下表のとおりである。

表 望ましい土地利用案の評価

	案1	案2	案3	案4
A区画(1.2ha)	商業施設	商業施設	商業施設	物流施設
B区画(2.1ha)	物流施設	物流施設	商業施設	物流施設
C区画(0.7ha)	商業施設	物流施設	商業施設	物流施設
D区画(1.0ha)	商業施設	商業施設	商業施設	物流施設
経済波及効果・市の収入の評価				
立地時に発生する経済波及効果	○	○	○	○
継続的に発生する経済波及効果	○	○	◎	×
市の収入	◎	◎	◎	○
社会的効果等				
立地施設での雇用	○	○	◎	○
周辺人口の減少による持続可能性	△	○	△	◎
フェリーの旅客利用との相乗効果	◎	○	◎	×
物流拠点としての地位向上	○	○	×	◎
港湾機能の強化	○	○	×	◎
新規航路開設との相乗効果	○	○	△	◎
周辺住民へのメリット	○	○	◎	△
総合評価	◎	◎	○	○

### (2) 総括

- ・総合的に評価すると、案1及び案2が望ましい利活用方法として有力である。
- ・案3、案4も他の案より評価の高い項目もある一方で、評価が低い、あるいは評価されない項目もあるため、総合的に案1、案2より劣る評価とした。
- ・案1及び案2は物流施設と商業施設で構成され、横須賀市の港の活用方針でもある「物流拠点」と「賑わい」の両面に資するものであるが、混在による課題や需要の面から両者のバランスをどのように構成していくかは今後の課題となる。
- ・物流施設の立地は経済波及効果や市の収入では他に劣る結果となったが、港湾利用との相乗効果が生まれれば、ここには表れていない経済波及効果等をもたらす可能性がある。

