

横須賀港長期構想

令和4年2月

目 次

横須賀港長期構想策定にあたって.....	1
横須賀港長期構想検討委員会 委員名簿.....	3
1. 横須賀港の現況.....	4
1-1 横須賀港の概要.....	4
1-2 横須賀港背後地域の現況.....	10
1-3 港湾利用の現況.....	18
2. 地域の発展方向と横須賀港の役割.....	25
2-1 国の上位企画・関連計画.....	25
2-2 神奈川県の上位・関連計画.....	26
2-3 横須賀市の上位計画・関連計画.....	27
2-4 その他の関連計画.....	30
2-5 横須賀港に関連する計画の整理.....	31
3. 港湾を取り巻く環境変化.....	32
3-1 モーダルシフトの進展.....	32
3-2 自動車産業.....	36
3-3 大型のプレジャーボートの寄港ニーズ.....	40
3-4 カーボンニュートラルポートの形成.....	41
3-5 防災への取組み.....	42
4. 横須賀港への要請.....	43
4-1 利用者のニーズ.....	43
4-2 市民のニーズ.....	44
5. 横須賀港の課題.....	46
5-1 物流・産業面の課題.....	46
5-2 交流・環境面の課題.....	54
5-3 安全・安心面の課題.....	59

6. 横須賀港長期構想.....	63
6-1 将来像と基本方針.....	63
6-2 施策・取組	71
6-3 空間利用計画（ゾーニング）	80

横須賀港長期構想策定にあたって

横須賀は3方を海に囲まれ、豊富な海産物、釣りやマリンスポーツに適した環境、東京湾・相模湾・金田湾それぞれが特性を持つ景観、日本の先駆けとなった歴史、世界最先端の研究開発機関など海に関する多くの地域資源を有しています。大消費地である首都圏に位置し、将来にわたり様々な分野において可能性があると考えます。

これらを余すことなく活用し、海洋都市を目指すことは横須賀市の基本構想・基本計画にも位置付けられた大きな目標になっています。

このような中、今回、長期構想を策定した横須賀港は東京湾口部に位置する重要港湾であり、地域産業の生産活動を支える物流基盤として、また、房総半島等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。

浦賀水道航路の速度制限の影響を受けることも少ないことから、首都圏を背後に抱える港湾として大きな可能性を秘めており、昨今、「国道357号」の追浜地区への延伸（2018年度事業着手）や、圏央道を構成する「横浜環状南線」の開通（2025年開通予定）など、横須賀を取り巻く道路ネットワークの整備が進んでおり、横須賀港への注目も高まってきています。この機会を逃すことなく、将来にわたる横須賀港の効率的な活用を見据え、RORO船^{*}等を利用した集荷や新規航路の開設などポートセールスを進めていくことが必要と考えます。

また、横須賀港と北九州港とを結ぶ長距離フェリーが令和3年7月に就航し、横須賀港は、九州と首都圏との物流や人流の大動脈を支える重要な結節点の役割を担い始めました。全国的なトラックドライバー不足や温室効果ガス排出量規制に起因するモーダルシフトの進展もあり、重要な輸送手段としてフェリーは今後ますます需要が高まるものと考えられます。

さらに、港湾分野においてもICTの活用やDXの取組みが進められつつある中で、横須賀市内に海や通信分野の世界トップクラスの研究機関が集積しているという特徴を活かして、これら研究機関と連携を図り、港湾活動や物流の効率化を進めることも必要になると考えられます。

一方、港湾における交流や賑わいについては、横須賀市では豊かな自然や歴史・文化を踏まえた取組みを実施しており、最近では、市内沿岸部を中心として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、さらに音楽やスポーツ、エンターテインメントの力も融合させながら、新たな賑わいの創出を進めようとしています。

^{*}RORO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。

現在の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、これまで運用されてきましたが、これらのような横須賀港や背後地域を取り巻く経済社会情勢の変化、港湾利用状況の変化などに対応していくため、港湾計画を見直すことが必要となっています。

このため、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、“首都圏の海の玄関口である東京湾口部の立地”や“豊富な自然資源・近代化遺産などの存在”、さらには“幼いころからレジャーやマリンスポーツなど海とふれあってきた横須賀に住む人々の「海への思い」”といった横須賀港の『地域特性』も踏まえつつ、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した。

今後は、策定した横須賀港長期構想をもとに、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実施していきます。

横須賀港長期構想検討委員会 委員名簿

● 委員

No.		氏名	所属等	役職
1	委員長	池田 龍彦	横浜国立大学	名誉教授
2	委員	上島 顕司	一般財団法人 みなと総合研究財団 調査研究部	首席研究員
3	委員	寺内 昌弘	株式会社EFインターナショナル	営業戦略アドバイザー
4	委員	豊田 奈穂	関東学院大学 経済学部	専任講師
5	委員	稲葉 健太	S Y L ジャパン株式会社	代表取締役
6	委員	衛藤 謙介 (森 信哉)	国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部	港湾空港部長
7	委員	箕作 幸治 (和田 匡央)	国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所	所長
8	委員	松村 敏男 (春山 忠嗣)	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	交通政策部次長
9	委員	相澤 孝典 (相馬 淳)	第三管区海上保安本部 横須賀海上保安部	部長 (横須賀港長)
10	委員	鈴木 稔	横須賀港運協会	会長
11	委員	竹中 五雄 (船藏 和久)	東京湾水先区水先人会	会長
12	委員	立川 明彦	神奈川県トラック協会	理事
13	委員	菊池 匡文	横須賀商工会議所	専務理事
14	委員	小菅 君明 (飛松 正幸)	横須賀市東部漁業協同組合	代表理事組合長
15	委員	鈴木 千嘉江	市民活動	市民
16	委員	宮川 栄一 (井上 透)	横須賀市 経営企画部	経営企画部長
17	委員	山口 博之 (上之段 功)	横須賀市 経済部	経済部長
18	委員	上之段 功 (服部 順一)	横須賀市 みなと振興部	みなと振興部長
19	オブザーバー	山本 貴弘 (平井 洋次)	国土交通省 港湾局 計画課	港湾計画審査官

● 幹事

No.		氏名	所属等	役職
1	幹事	鈴木 雄士 (奥田 隆)	国土交通省 関東地方整備局 港湾空港部	計画企画官
2	幹事	渡部 武士 (佐々木俊明)	国土交通省 関東地方整備局 京浜港湾事務所	副所長
3	幹事	山口 直樹 (諏訪 幸夫)	国土交通省 関東運輸局 交通政策部	環境・物流課長
4	幹事	原 健二 (三好 伸彦)	第三管区海上保安本部 横須賀海上保安部	交通課長
5	幹事	若麻績 順哉 (鵜飼 進)	横須賀市 経営企画部	企画調整課長
6	幹事	村松 健二 (小林 俊一)	横須賀市 経済部	企業誘致・工業振興課長
7	幹事	横川 昭寿 (夏目 真一)	横須賀市 みなと振興部	港湾整備課長
8	オブザーバー	河田 泰明 (島崎 賢太)	国土交通省 港湾局 計画課	専門官

注) () 内は前任者

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始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

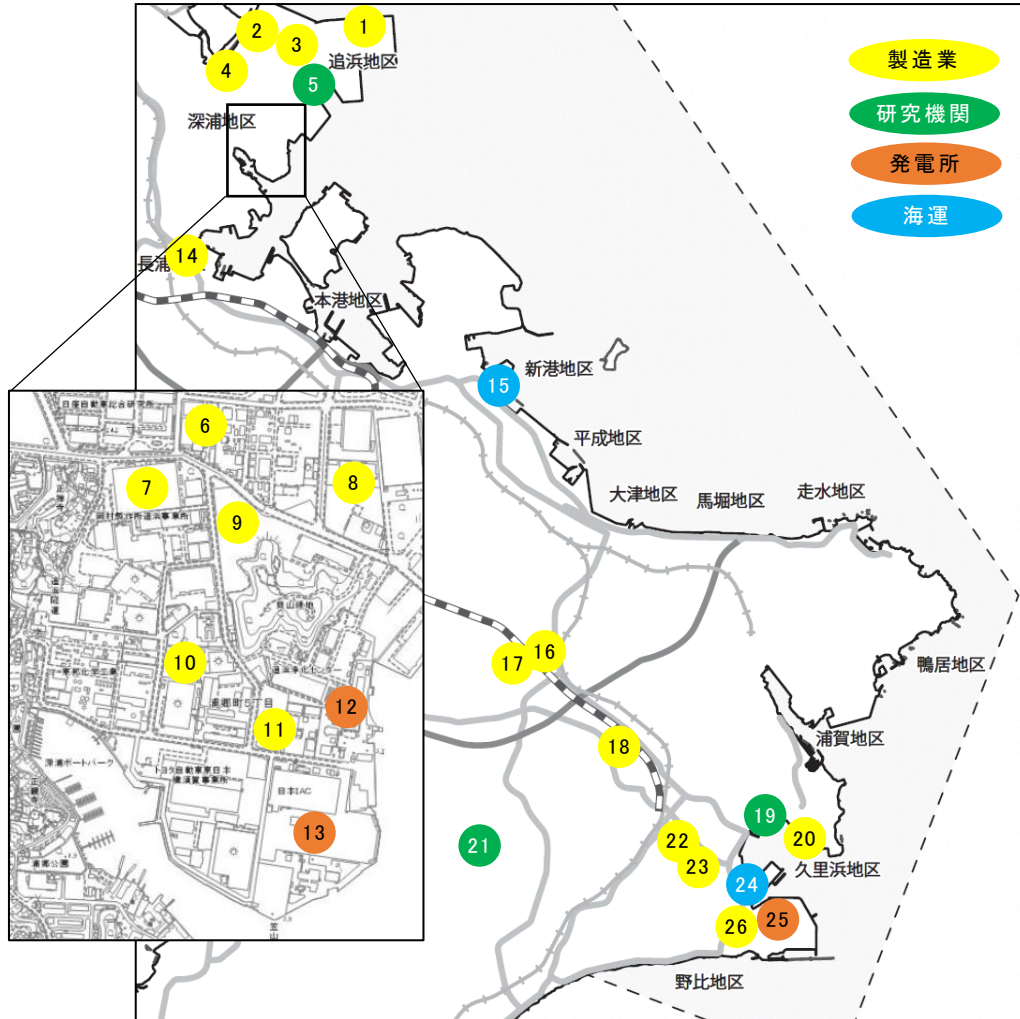
(平成30年7月末現在)

種別	地区	名称	管理者	延長(m)	水深(m)	接岸能力(D/W)	船席	種別	地区	名称	管理者	延長(m)	水深(m)	接岸能力(D/W)	船席	
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	海洋研究開発機構棧橋			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号棧橋			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号棧橋			"	260	-7.5~10	15,000	2		
	新港1号棧橋	"	90	-5.5	2,000	1	日産5号棧橋			"	90	-5.5	2,000	1		
	新港2号棧橋	"	90	-5.5	2,000	1	日産6号棧橋			"	185	-10	18,000	1		
	新港3号棧橋	"	130	-7.5	5,000	1	長浦			海上保安部5号棧橋	第三管区海上保安本部	60	-4.8	-	2	
	平成1号岸壁	"	120	-4.5	700	2	本港		本港1号浮棧橋	㈱トライアングル	38	-5	-	2		
	平成2号岸壁	"	270	-5.5	2,000	3	新港		シーボニア浮棧橋	㈱エスビルスワームフェリー	20	-6.7	-	1		
	平成突堤式棧橋	"	71	-6.5	-	-	浦賀		サニーサイドマリーナ岸壁	㈱サニーサイドマリーナ㈱	47	-5	1,000	1		
	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号棧橋	"	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						東電C岸壁	"	416	-9	10,000	2	
										東電D岸壁	"	282	-11.5	10,000	1	
		その他(米軍・防衛省)		6,049					東京湾フェリー㈱1号棧橋	東京湾フェリー㈱	74	-5.5	3,580GT	1		
									東京湾フェリー㈱2号棧橋	"	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。



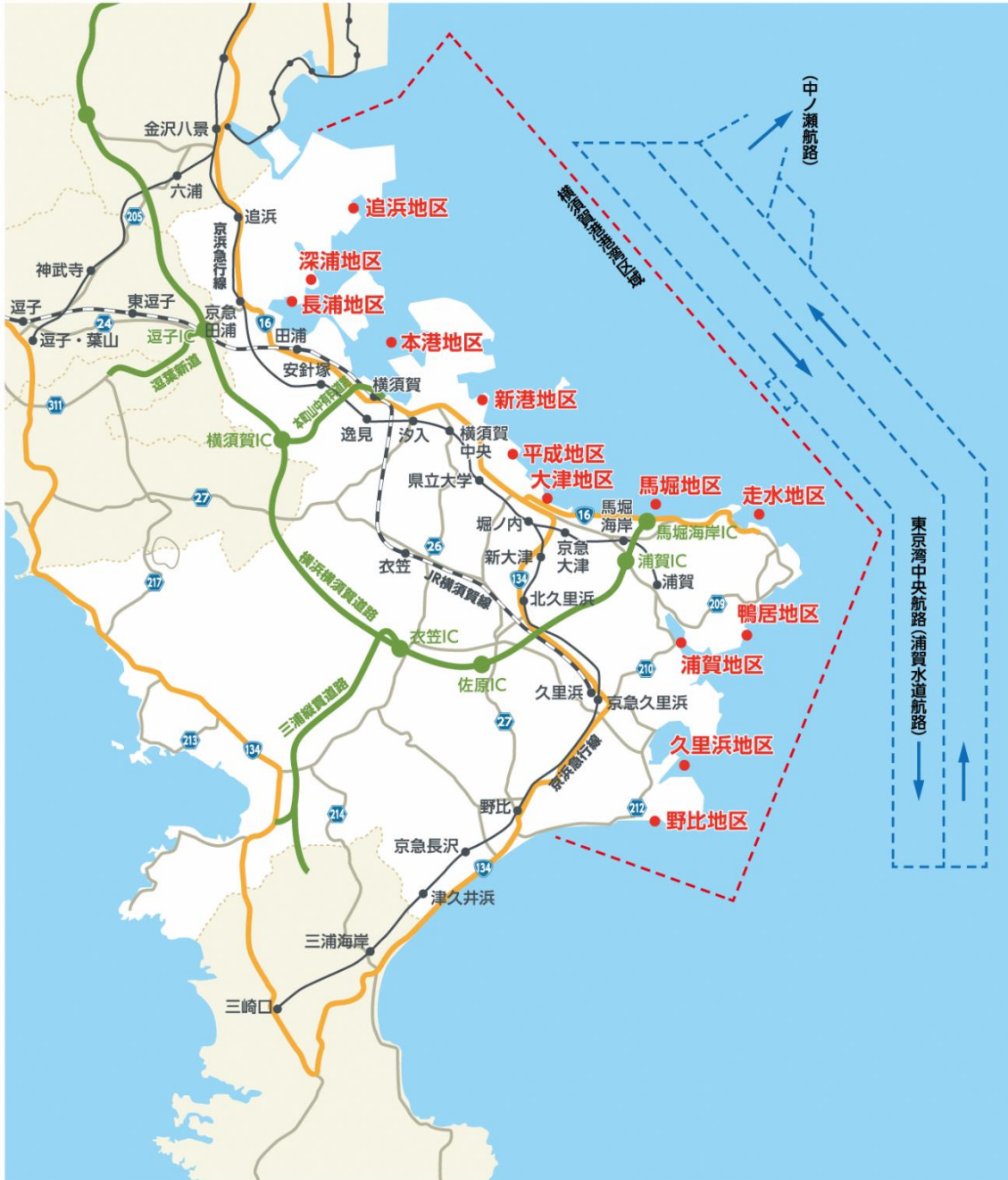
1	輸送用機械器具 住友重機械工業株式会社 横須賀製造所・技術研究所	14	生コンクリート	横須賀生コンクリート株式会社
2	輸送用機械器具 マレリ株式会社 追浜工場	15	フェリー	東京九州フェリー株式会社 横須賀フェリーターミナル
3	輸送用機械器具 日産自動車株式会社 追浜工場	16	生コンクリート	草川沼家生コン株式会社
4	はん用機械器具 株式会社やまびこ 横須賀事業所	17	食料品	丸大食品株式会社 横須賀工場
5	海洋 (国研)海洋研究開発機構 横須賀本部	18	非鉄金属	株式会社グローバル・ニュークリア・フュエル・ジャパン (国研)海上・港湾・航空技術研究所 港湾空港技術研究所 国土交通省国土技術政策総合研究所 横須賀庁舎
6	輸送用機械器具 日本プラスチック・テクノロジーズ株式会社 神奈川工場	19	海洋・港湾・空港	
7	家具・装備品 株式会社カムラ 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式会社
8	食料品 戸田フーズ株式会社 追浜工場	21	ICT	横須賀リサーチパーク※
9	食料品 戸田フーズ株式会社 追浜第2工場	22	業務用機械器具	株式会社ニコン 横須賀製作所
10	化学工業 東邦化学工業株式会社 追浜工場	23	電子部品・デバイス・電子回路	株式会社JVCケンウッド 久里浜事業所
11	ゴム製品 シンジーテック株式会社 横須賀事業場	24	フェリー	東京湾フェリー株式会社
12	火力発電 株式会社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 株式会社エイグリーンリサイクル	26	化学工業	生化学工業株式会社 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地があり、「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)年度に西浦賀みた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。

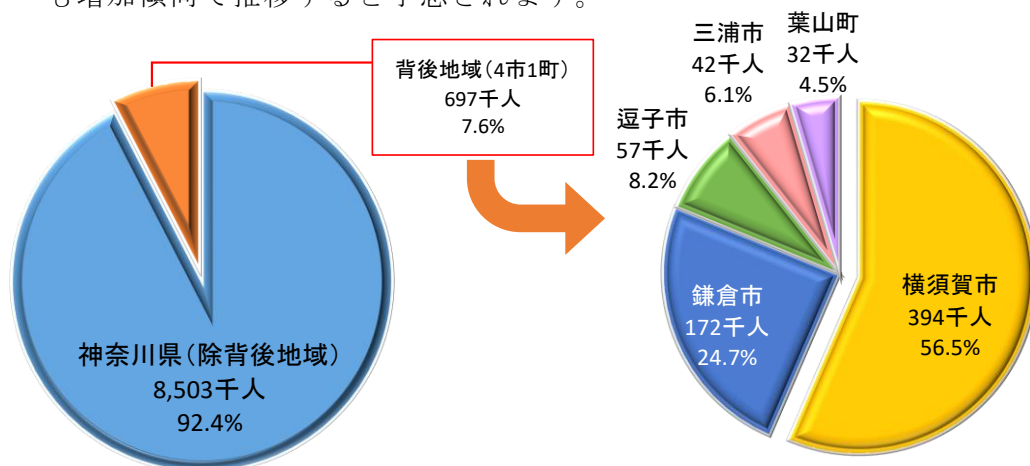


図 1-2-1 横須賀港の背後地域

1-2-2 人口

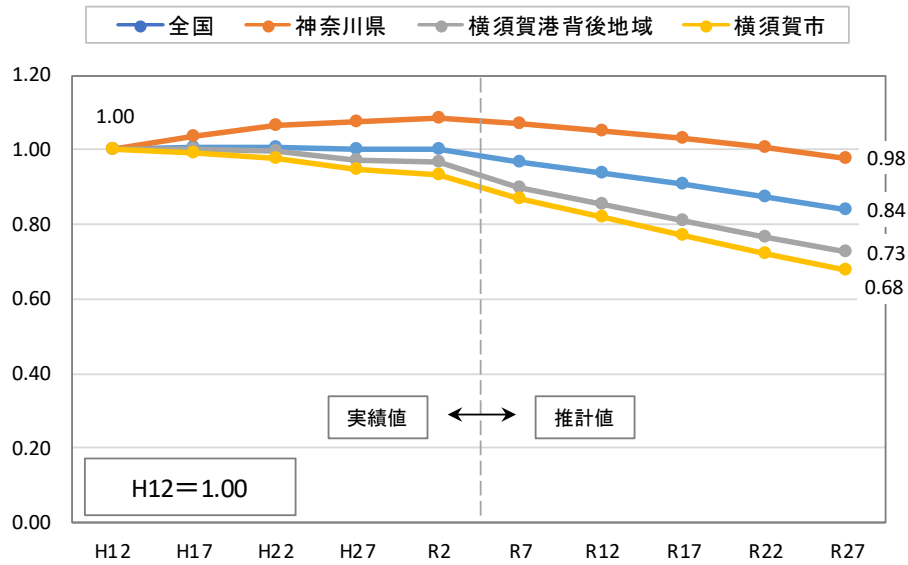
神奈川県は人口は、平成12年（2000年）から増加を続けている一方で、横須賀市及び横須賀港背後地域の人口は、減少傾向にあります。

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。



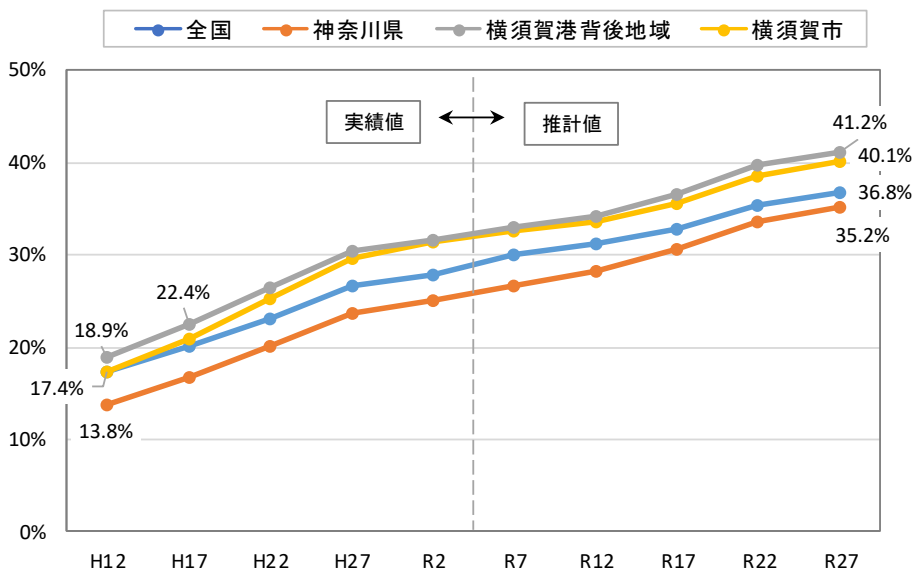
資料：神奈川県人口統計調査

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



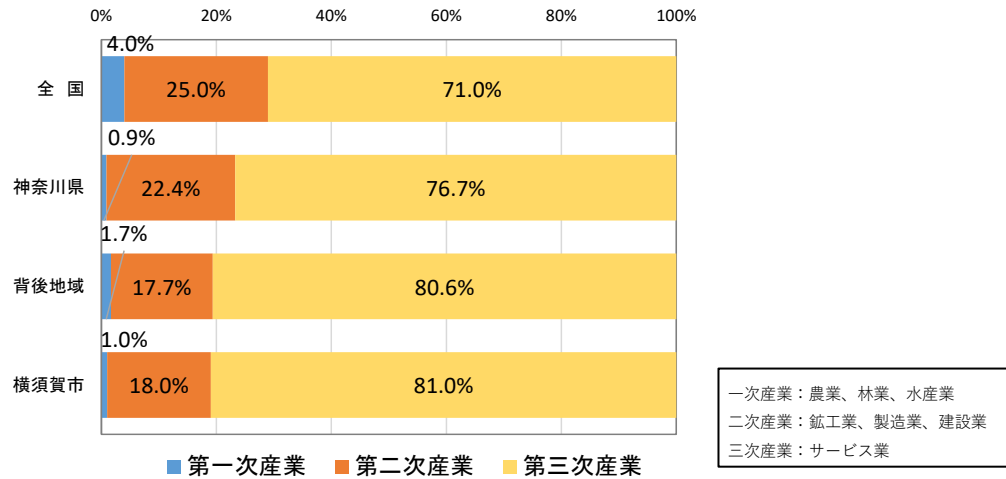
資料：日本の地域別将来推計人口

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

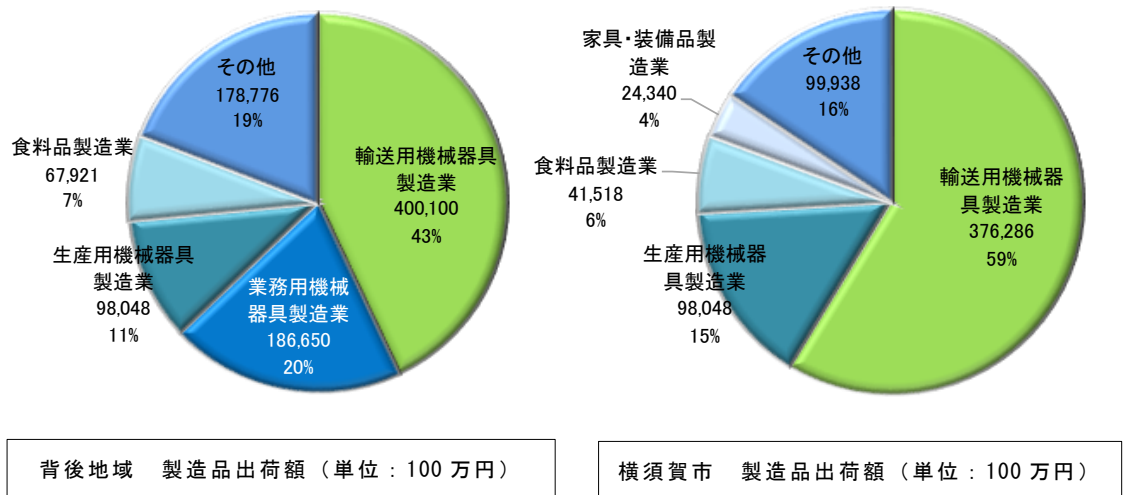
横須賀港の背後地域の産業構造は、全国や神奈川県と比較して、第3次産業の就業人口割合が高くなっています。

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。



資料：H27 国勢調査

図 1-2-5 産業別就業人口割合（平成 27 年）



資料：工業統計 2020 年調査

図 1-2-6 製造業種別出荷額等（令和元年）

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。



※本町山中有料道路は、令和 4 年 3 月 21 日より無料化され県道 28 号となります。

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。

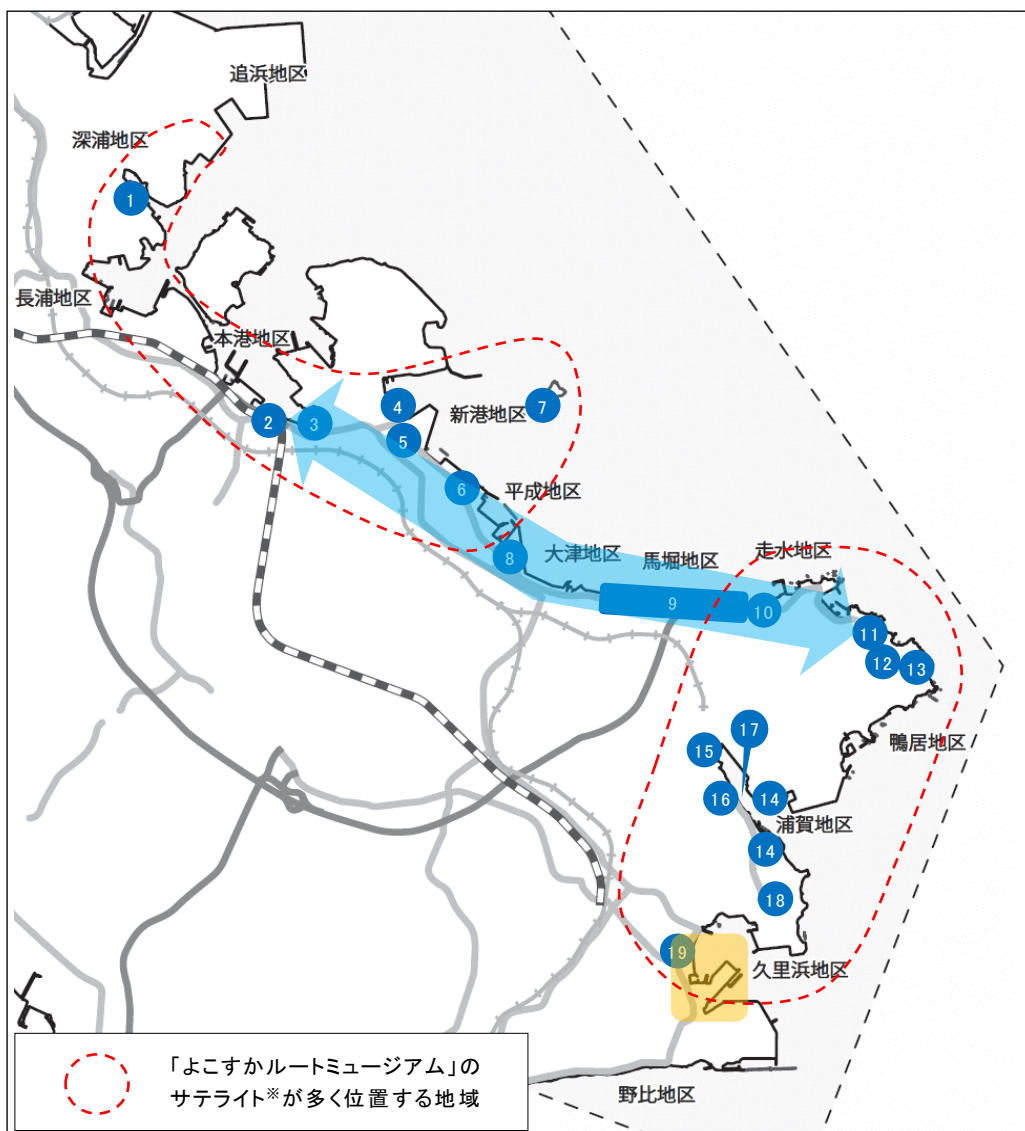
横須賀港内には、都市景観大賞(小空間部門)を受賞した「うみかぜ公園」、四季を通じて海釣りが楽しめる「海辺つり公園」、自然の海岸とふれあうことが出来る「観音崎ボードウォーク」など、親水性の豊かな緑地などがあり、賑わいを見せています。

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。

新港地区には歴史的遺産を体験できる「猿島」への航路が、本港地区には艦船を間近に見ることができる「YOKOSUKA 軍港めぐり」があるなど、観光航路も充実しています。また、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、「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

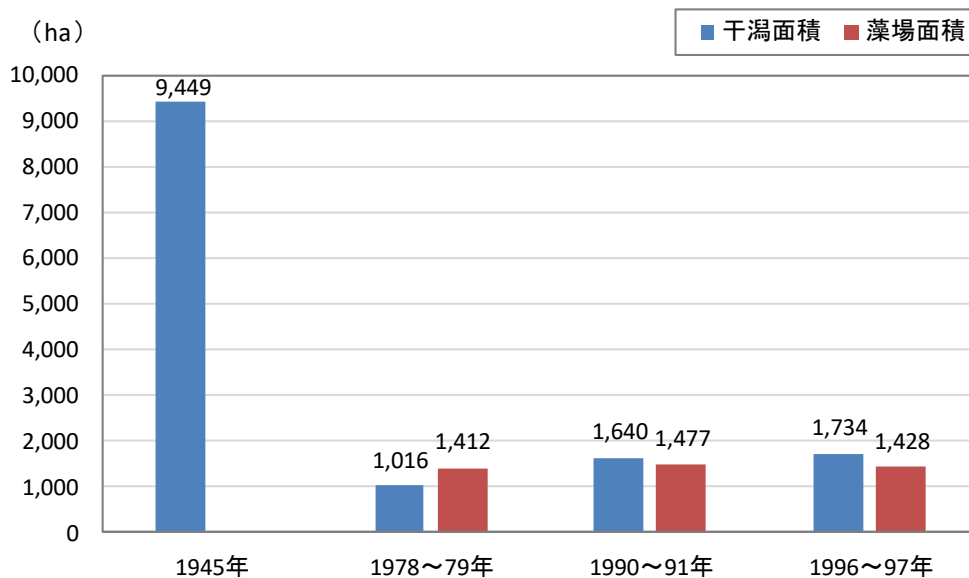
1-2-6 東京湾内の環境

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。

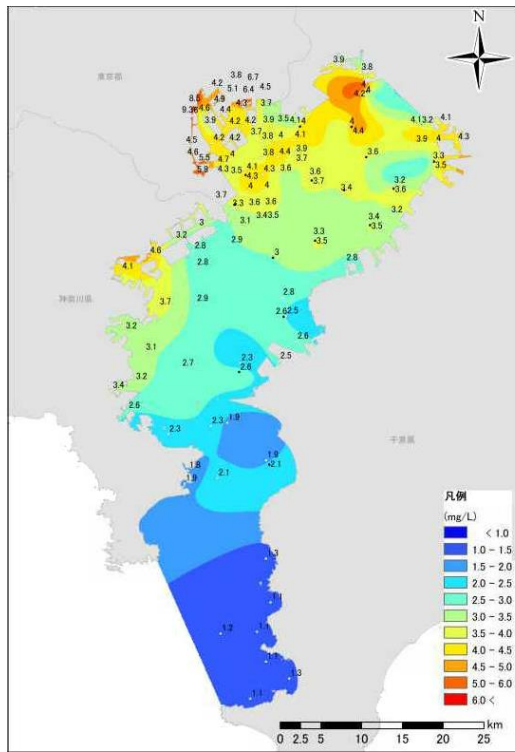
こうした状況を受け、湾岸 8 都縣市と関係省庁で構成される東京湾再生推進会議が設置され、平成 15 年（2003 年）に「東京湾再生のための行動計画」が発表されました。施策として、干潟・藻場等の保全・再生・創出や定期的な環境モニタリングなどが実施されていますが、依然として COD（化学的酸素要求量）、窒素、リンの環境基準の達成率は十分な状況になく、赤潮等が発生する状況にあります（図 1-2-11、図 1-2-12）。

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 COD 濃度分布

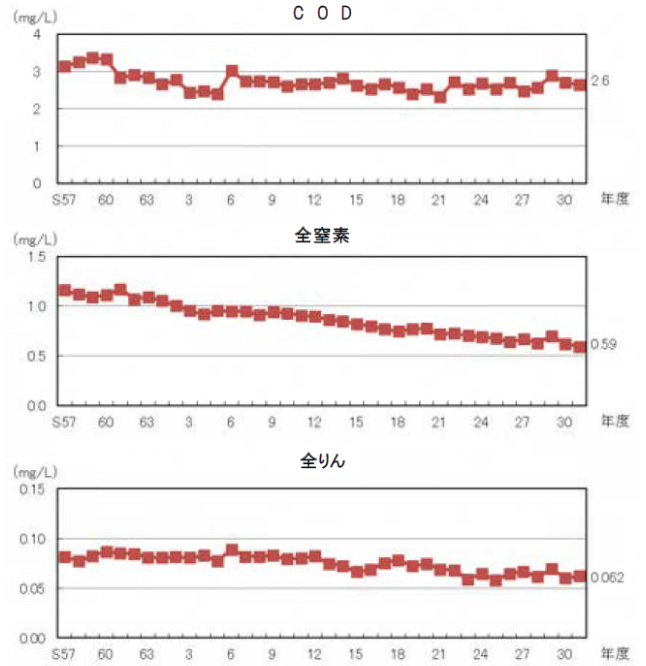


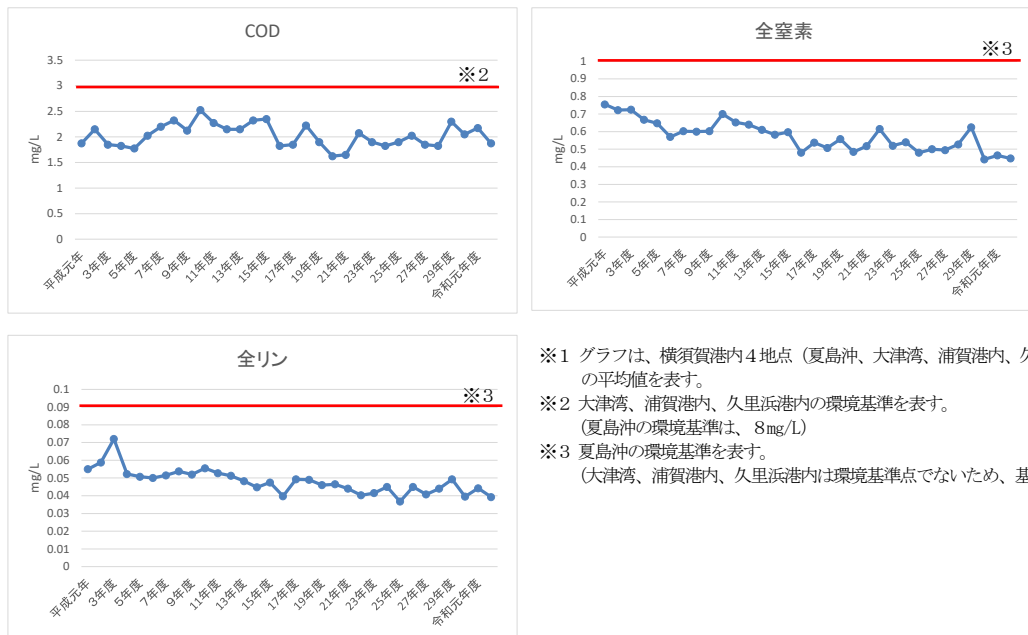
図 2 湾代表値（全層）の経年変化

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)



※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)

図 1-2-13 横須賀港の水質

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 26 年（2014 年）以降は概ね横ばいで推移しています。令和元年は約 904 万トンでした。

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。

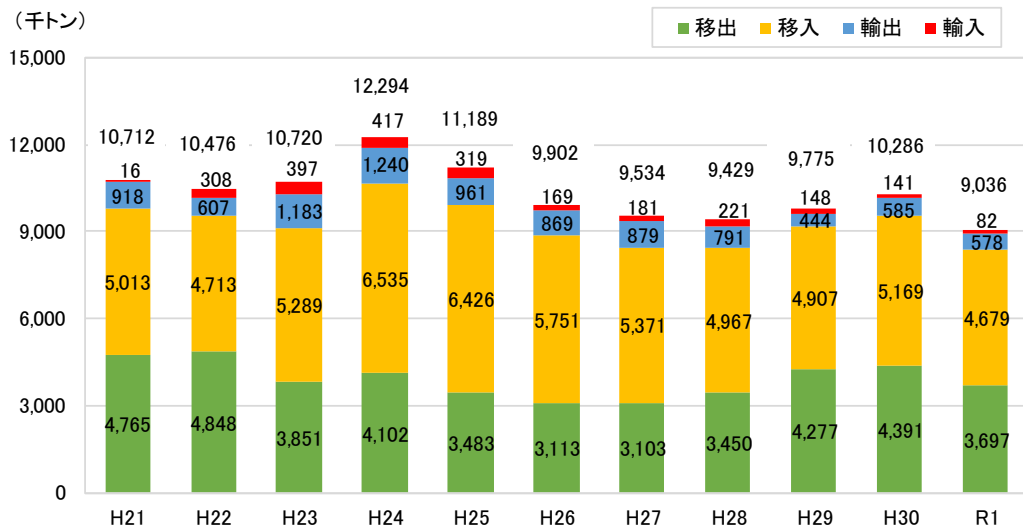


図 1-3-1 横須賀港の取扱貨物量の推移

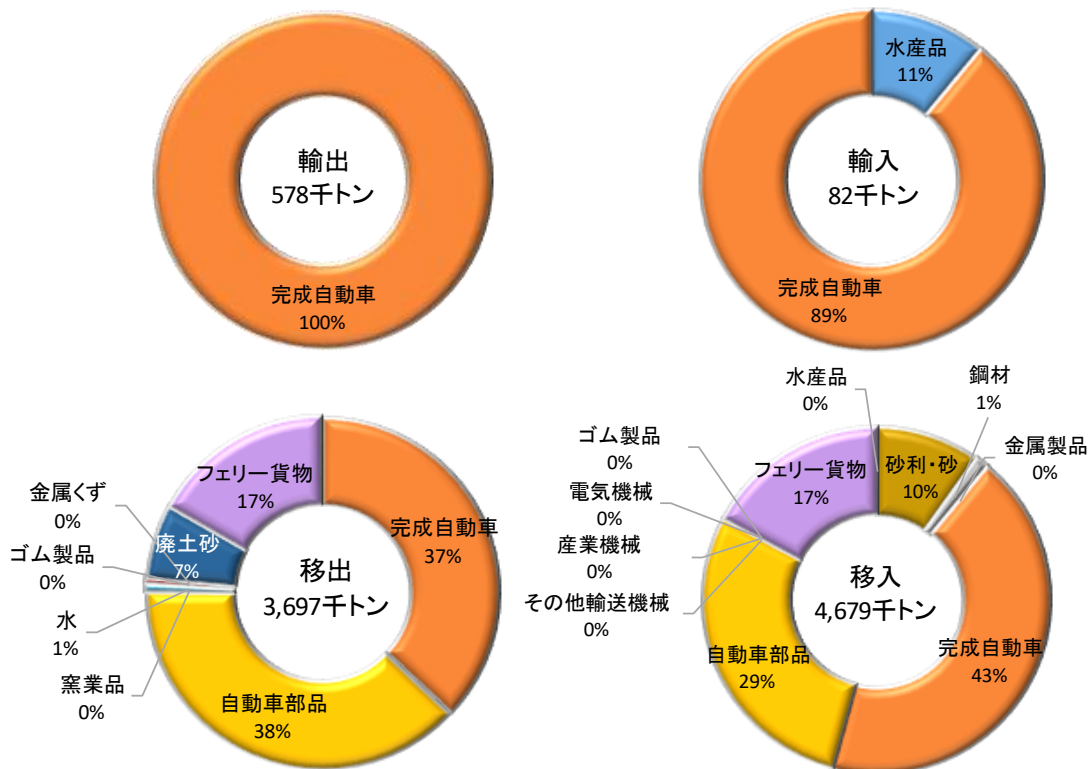


図 1-3-2 横須賀港の取扱貨物量の品目別シェア（令和元年）

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。

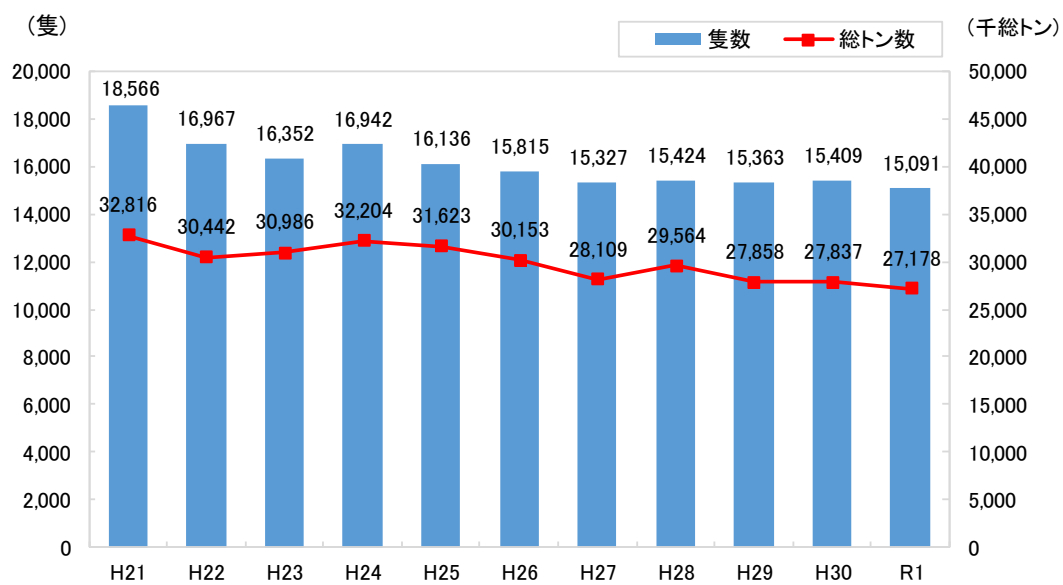


図 1-3-3 入港船舶隻数及び総トン数の推移

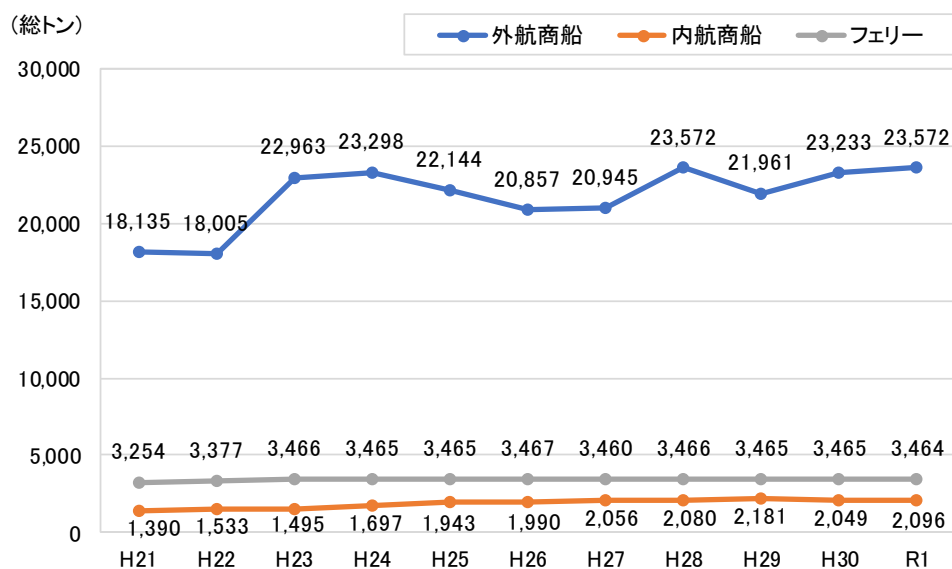


図 1-3-4 入港船舶 1 隻あたり総トン数の推移

1-3-3 内航定期航路の就航状況

(1) RORO船航路

横須賀港のRORO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RORO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	神明丸	13,091GT	乗用車：500台 トレーラー：60本
	週3便	川崎～横須賀 ～仙台～ 苫小牧～八戸	ディスプレイクス 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

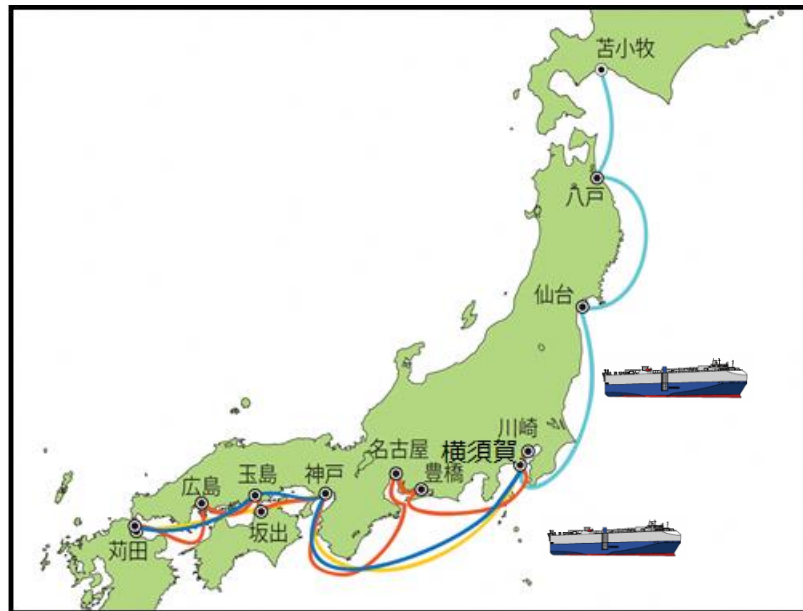


図 1-3-5 横須賀港のRORO船航路

(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（はまゆう）

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

【久里浜～金谷航路】（運航会社：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

【伊豆諸島航路】（運航会社：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】（運航会社：㈱トライアングル）

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・新港地区に就航している港内遊覧船の利用者は、平成23年(2011年)頃から増加傾向にあり、令和元年(2019年)は約46万人に利用されました。(図1-3-10の猿島航路、軍港めぐりクルーズ)

クルーズ客船については、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、過去には邦船の「飛鳥Ⅱ」(郵船クルーズ株)、「にっぽん丸」(商船三井客船株)、「ばしふいっくびいなす」(日本クルーズ客船株)といったクルーズ客船が定期的に入港しており、横須賀港背後地域の歴史や豊かな自然などを背景に、今後も寄港の需要があるものと考えられます。

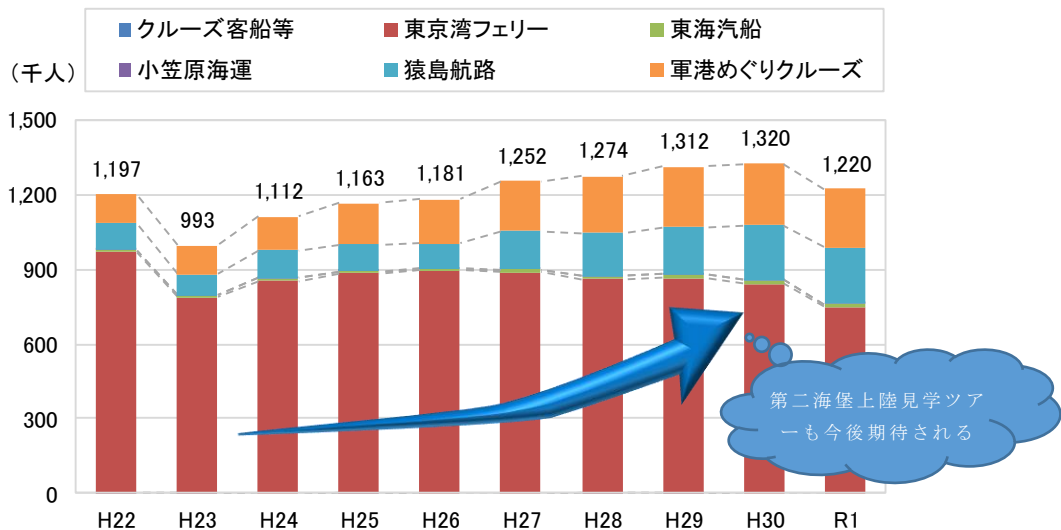


図 1-3-10 船舶乗降者数の推移