

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	
<p>■我が国港湾の担う役割</p> <p>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。</p> <p>■基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 <p>■横須賀港に関連する施策・取組等</p>	
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	<p>■次世代高規格ユニットロードターミナルの展開</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、シャージ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	<p>■「海に開け、船を迎え入れる」美しい景観の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<p>■災害に対する協力体制の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

三浦半島地域圏

多摩・三浦丘陵の一部で構成される三浦半島の地域

三方を海に囲まれ、変化に富んだ海岸線を有し、多摩丘陵から続く、まとまったみどりや豊かな歴史と伝統に恵まれた地域です。







横須賀、鎌倉、逗子、三浦の各市域、葉山町域、及びその周辺地域

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過ご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	
<p>■市の未来像 「変化を力に進むまち。横須賀市」</p> <p>■横須賀港に関連する政策方針等</p>	
分野	横須賀港に関連する政策方針
防災・安全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

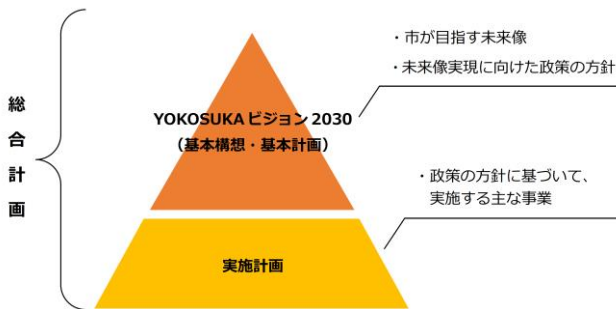


図 2-3-1 基本構想の構成



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	
<p>■ 都市づくりの目標</p> <p>「豊かな暮らしと、いきいきした交流をはぐくむ都市」</p> <p>～都市魅力で選ばれるまち横須賀～</p> <p>■ 横須賀港に関連する施策・取組等</p>	
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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

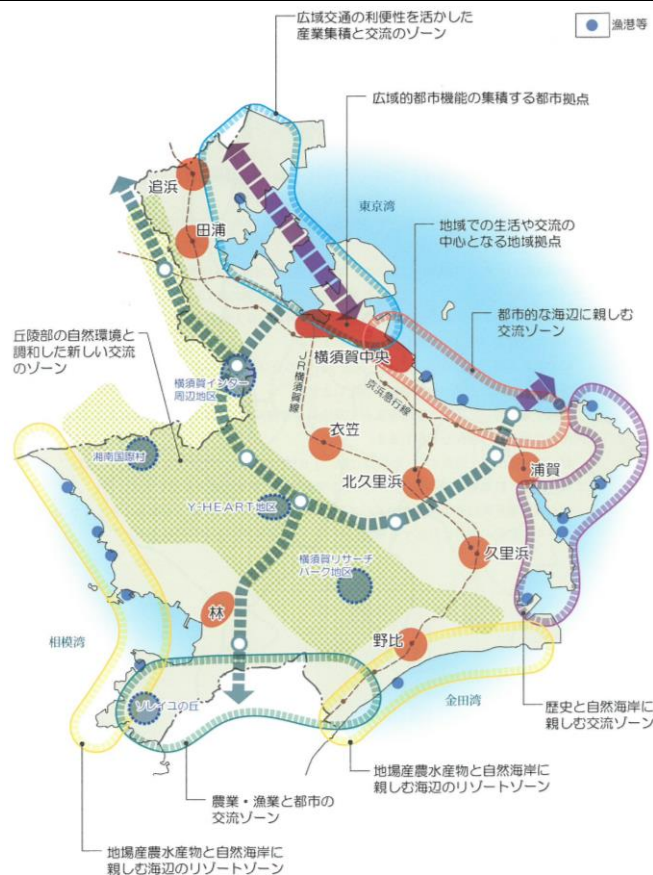


図 2-3-3 拠点の配置と連携の方針

「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


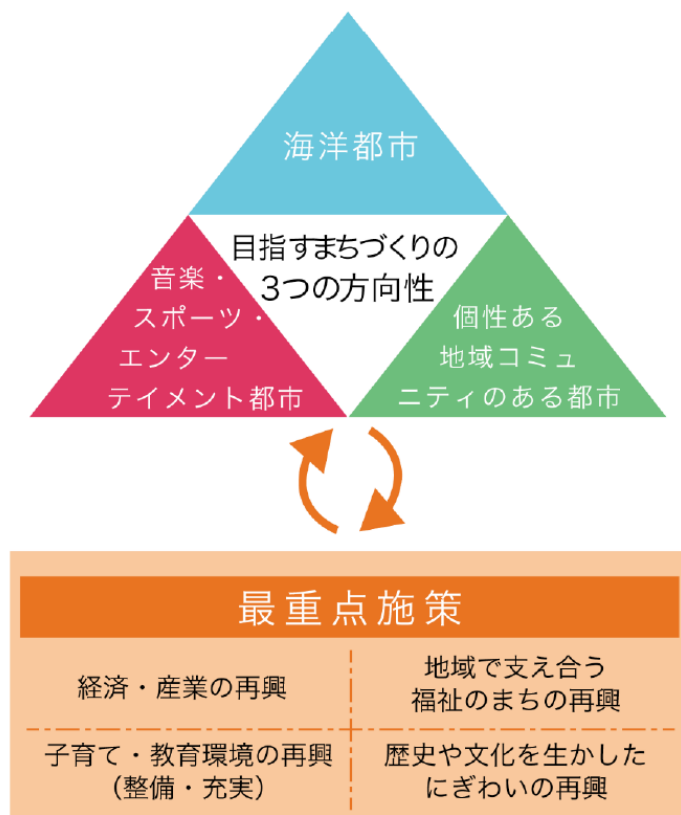



図 2-3-4 「横須賀再興プラン」の方向性

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			
<p>■ 基本理念</p> <p>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。</p> <p>■ SDGsの主な目標と内容</p>			
目標	内容	目標	内容
 <p>8 働きがいも経済成長も</p>	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	 <p>13 気候変動に具体的な対策を</p>	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
 <p>9 産業と技術革新の基盤をつくろう</p>	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	 <p>14 海の豊かさを守ろう</p>	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
 <p>11 住み続けられるまちづくりを</p>	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	 <p>15 陸の豊かさを守ろう</p>	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



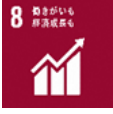
資料：「国連広報センター」

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

 <p>8 動きがいつも 経済成長も</p>	国	<ul style="list-style-type: none"> 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、シェアシンの共同利用を推進し、輸送・維持管理を効率化
	市	<ul style="list-style-type: none"> 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

 <p>9 産業と技術革新の 集積をつくろう</p>	国	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 海岸地域の活性化 三浦半島地域の活性化
 <p>11 住み続けられる まちづくりを</p>	市	<ul style="list-style-type: none"> 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
		 <p>14 海の豊かさを つなぐ</p>
 <p>15 陸の豊かさも 守ろう</p>		

■ 安全・安心

 <p>11 住み続けられる まちづくりを</p>	国	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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
 <p>13 自然変動に 具体的な対策を</p>	市	<ul style="list-style-type: none"> 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

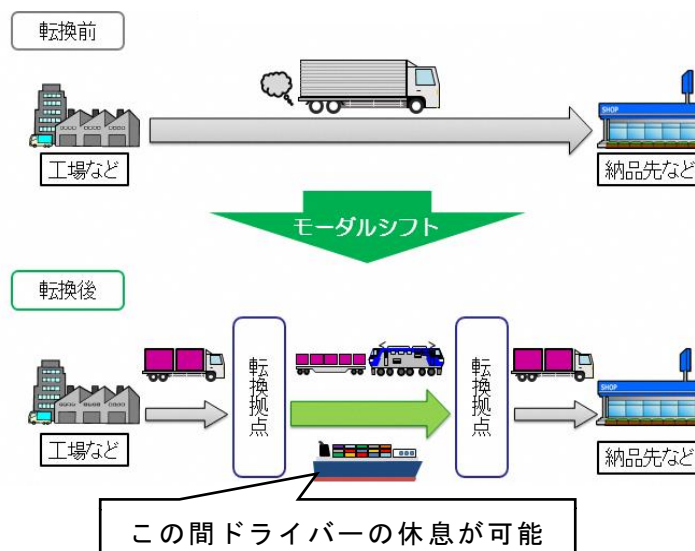
モーダルシフトの進展の背景には、近年の運送業界でのトラックドライバーの不足があります。(公社)鉄道貨物協会の試算によると、令和10年度(2028年)にはおよそ27.8万人のトラックドライバーが不足すると見込まれます。

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

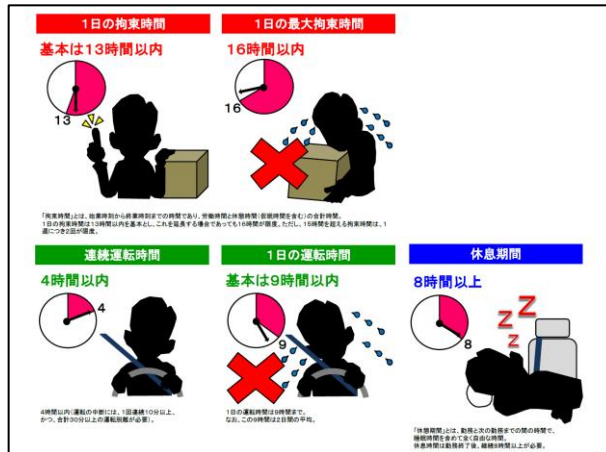
	令和2年度	令和7年度	令和10年度
需要量	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

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。

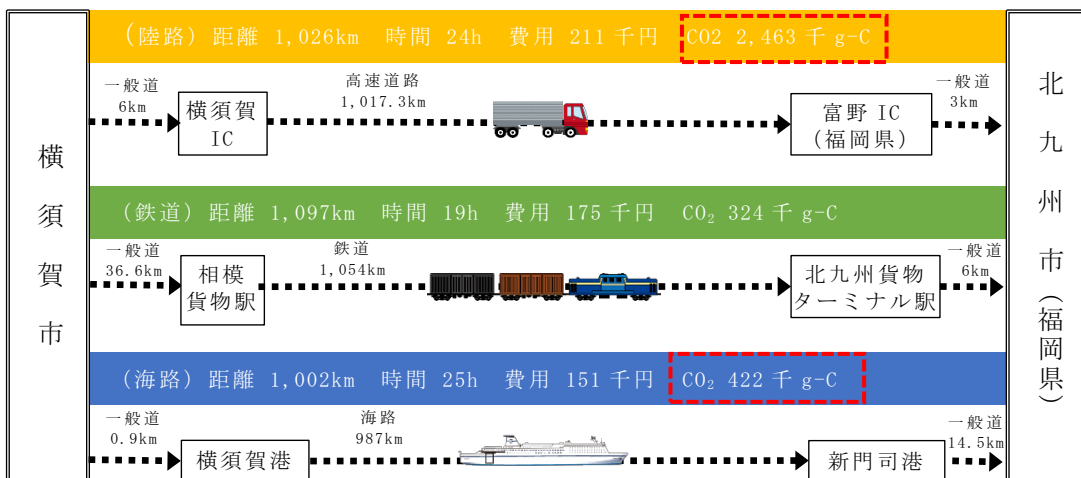


図 3-1-3 モーダルシフトをした場合の交通手段の比較（例）

(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。



図 3-1-5 圏央道開通による効果

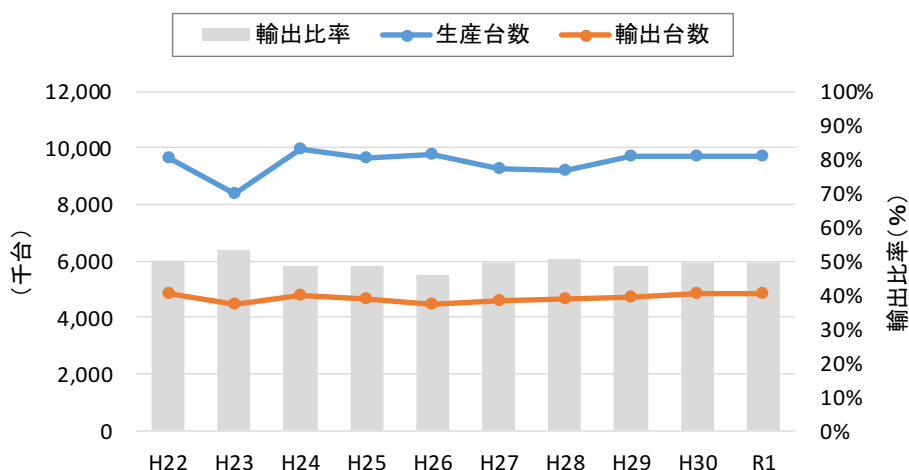
3-2 自動車産業

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 年間においては大きな変動はなく横ばいで推移しています。

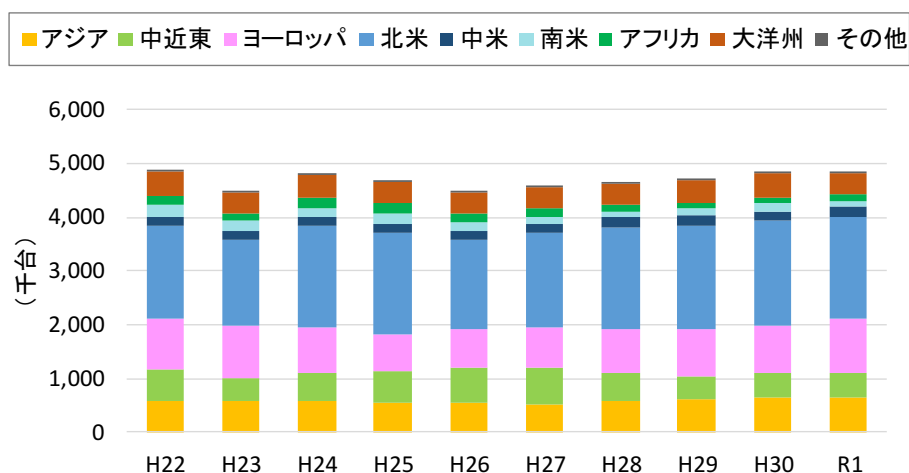
我が国の自動車メーカーの相手地域別の輸出台数（図 3-2-2）は、北米、ヨーロッパ、アジアの順に多くなっており、過去 10 年間、この構成比に大きな変化はありません。

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。

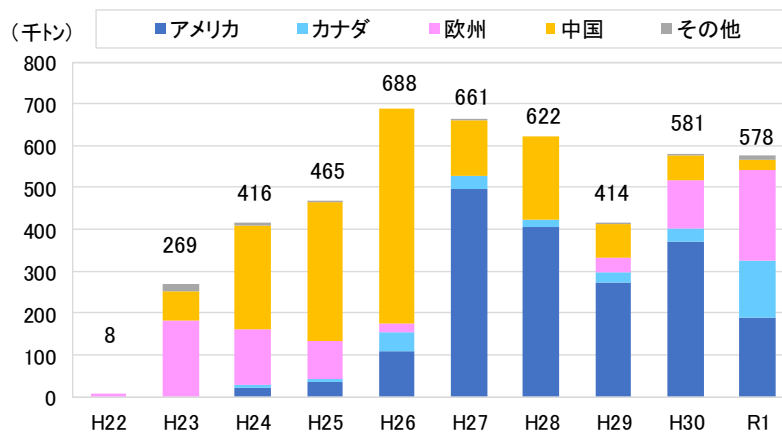
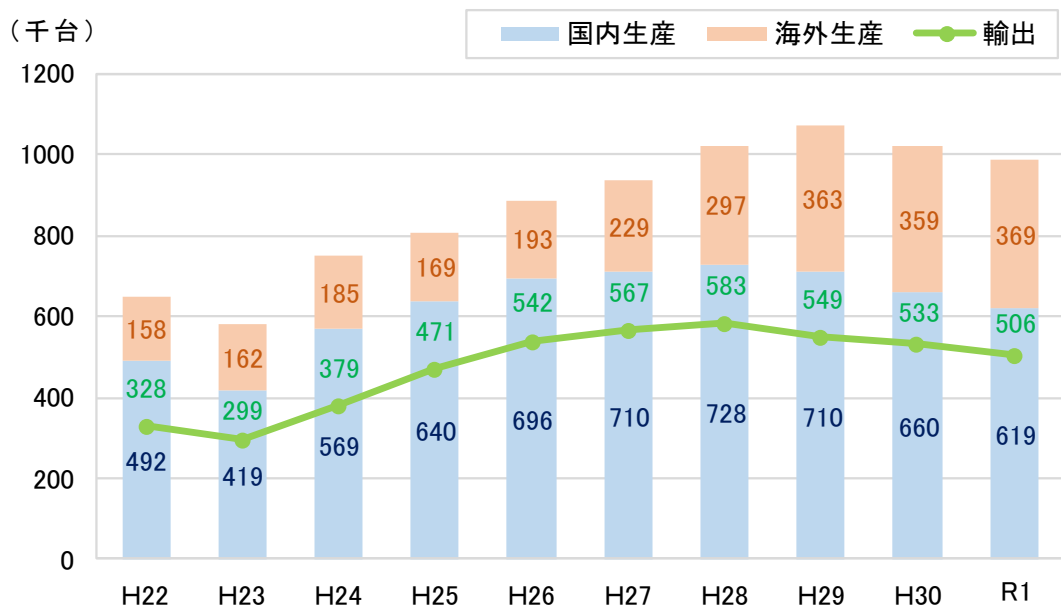


図 3-2-3 横須賀港の公共埠頭での相手国別完成自動車の輸出取扱量

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（平成 29 年 12 月 21 日撮影）

(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。

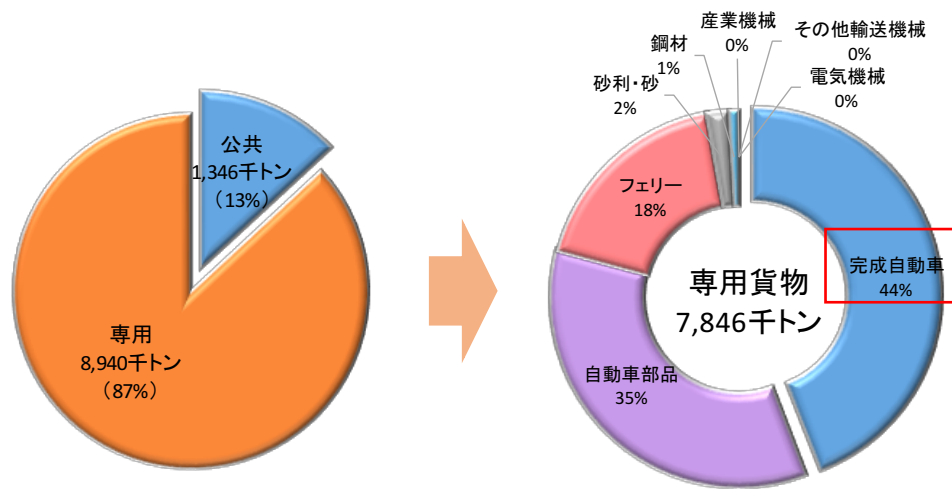
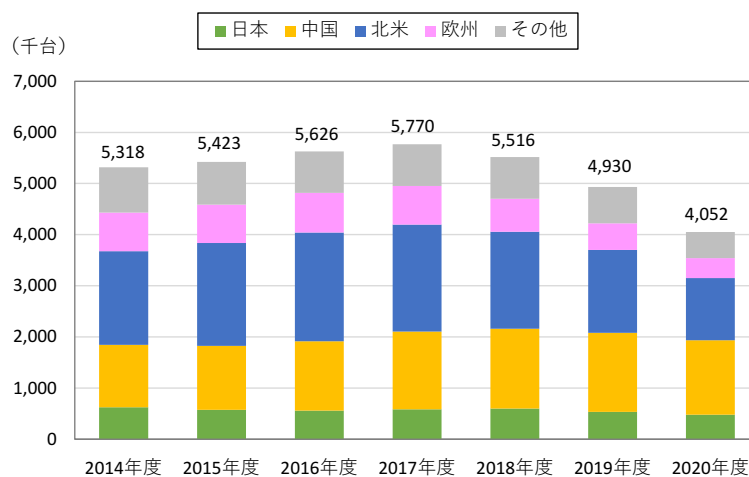


図 3-2-6 横須賀港公専別取扱貨物量及び貨物内訳（令和元年）



資料：日産自動車(株)HP

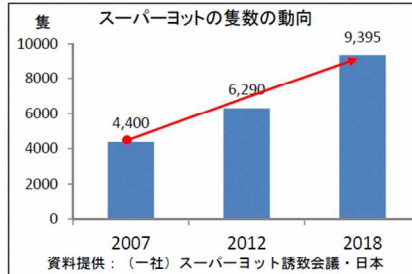
図 3-2-7 日産自動車(株)の地域別販売実績

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ーナが少なく、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。

定義	<ul style="list-style-type: none"> 一般的には、国際航路協会（PIANC）の定義に習い、全長24m（80ft）以上の大型のプレジャーボートをスーパーヨットと呼ぶことが多い※1。 	<p>※2 スーパーヨットによる国内消費の例</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr style="background-color: #ADD8E6;"> <th>来訪年</th> <th>全長</th> <th>滞在期間</th> <th>国内支出実績</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2013</td> <td>113.14m</td> <td>17日</td> <td>¥27,500,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">2014</td> <td>26.26m</td> <td>10日</td> <td>¥5,700,000</td> </tr> <tr> <td>40.22m</td> <td>10日</td> <td>¥15,230,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2015</td> <td>44.94m</td> <td>10日</td> <td>¥17,525,000</td> </tr> <tr> <td>54.45m</td> <td>3日</td> <td>¥3,428,360</td> </tr> <tr> <td>91.50m</td> <td>30日</td> <td>¥45,000,000</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2016</td> <td>27.00m</td> <td>10日</td> <td>¥2,500,000</td> </tr> <tr> <td>54.00m</td> <td>3日</td> <td>¥12,000,000</td> </tr> <tr> <td>54.00m</td> <td>22日</td> <td>¥25,000,000</td> </tr> </tbody> </table>	来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績	2013	113.14m	17日	¥27,500,000	2014	26.26m	10日	¥5,700,000	40.22m	10日	¥15,230,000	2015	44.94m	10日	¥17,525,000	54.45m	3日	¥3,428,360	91.50m	30日	¥45,000,000	2016	27.00m	10日	¥2,500,000	54.00m	3日	¥12,000,000	54.00m	22日	¥25,000,000
来訪年	全長		滞在期間	国内支出実績																																	
2013	113.14m		17日	¥27,500,000																																	
2014	26.26m		10日	¥5,700,000																																	
	40.22m	10日	¥15,230,000																																		
2015	44.94m	10日	¥17,525,000																																		
	54.45m	3日	¥3,428,360																																		
	91.50m	30日	¥45,000,000																																		
2016	27.00m	10日	¥2,500,000																																		
	54.00m	3日	¥12,000,000																																		
	54.00m	22日	¥25,000,000																																		
近年の動向	<ul style="list-style-type: none"> スーパーヨットの建造隻数はここ数年で急増しており、2018年には世界で約1万隻に達した。 我が国政府は、2019年3月に関係省庁等の連携によるスーパーヨット受入環境整備の推進のため、連絡調整会議を設置した。 																																				
経済効果	<ul style="list-style-type: none"> これまでの実績※2をみると、滞在期間は長期に渡り、多大な経済効果をもたらしている。 来訪者の利用例 <ul style="list-style-type: none"> ✓ オーナー・クルーの食事・観光・土産 ✓ 船内用食材の調達 ✓ 船のメンテナンス（給油等）等 																																				
受入課題	<ul style="list-style-type: none"> 大型プレジャーボート受入には係留施設整備のほかに、以下のような要件がある。 <ul style="list-style-type: none"> ✓ マリーナでのコンシェルジュサービス ✓ 便利で高質な船舶メンテナンスサービス ✓ 空港・エンターテインメント施設へのアクセス ✓ 煩雑な出入国手続きや外国船の航行規制の簡素化・緩和等 																																				



全長:49.5m 497 G.T.

※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

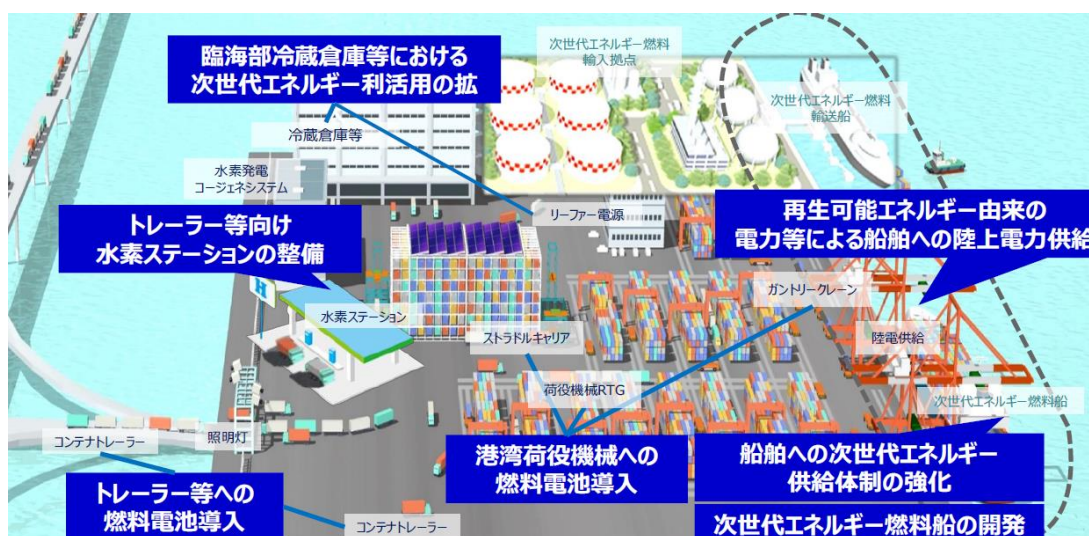
3-4 カーボンニュートラルポートの形成

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

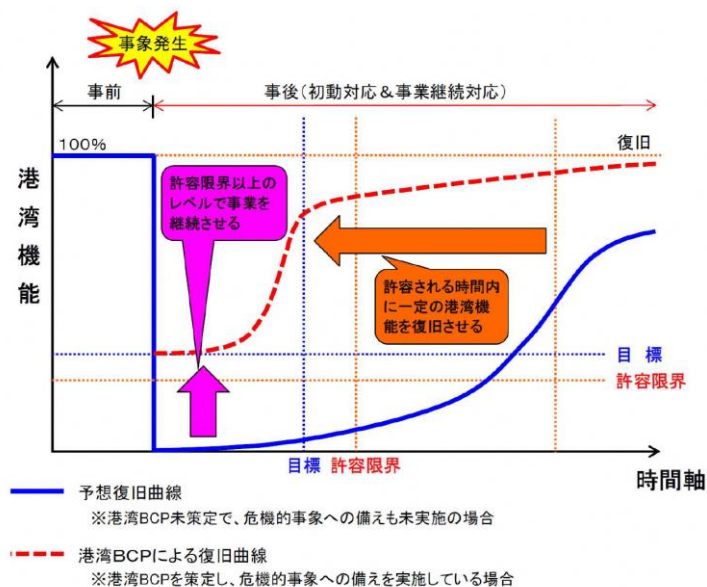
平成 23 年（2011 年）に発生した東日本大震災の経験を踏まえ、平成 25 年（2013 年）12 月に「強くしなやかな国民生活の実現を図るための防災・減災等に資する国土強靱化基本法」が公布・施行され、平成 26 年（2014 年）6 月に「国土強靱化基本計画」が閣議決定されました。

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、風水害や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）」を作成しました。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