

## 4. 横須賀港への要請

### 4-1 利用者のニーズ

横須賀港利用者のニーズを把握するため、ヒアリング調査及びアンケート調査を実施しました。

主なニーズについて、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の分野別に整理しました。

表 4-1-1 横須賀港利用者の主なニーズ

分野	項目	主なニーズ
物流・産業	完成自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>大型の自動車専用船に対応する岸壁（岸壁水深 12m、本船の長さ 200m 以上）</li> <li>荷役の効率化を図るためのヤード（埠頭）の拡張及びヤード内段差の解消</li> <li>新港ふ頭内の上屋の撤去（老朽化など）</li> </ul>
	フェリー	<ul style="list-style-type: none"> <li>埠頭近隣でのシャープールの整備・確保</li> <li>ターミナル運営の効率化を目的とした I C T 技術の導入</li> </ul>
	水産品	<ul style="list-style-type: none"> <li>船舶の大型化に対応する岸壁（水深 9 m 以上）</li> </ul>
	バルク貨物	<ul style="list-style-type: none"> <li>久里浜地区長瀬への静脈物流の集約</li> <li>久里浜地区長瀬のストックヤードの確保・拡張</li> <li>近隣への騒音の配慮</li> </ul>
交流・環境	浦賀地区の開発	<ul style="list-style-type: none"> <li>浦賀地区一帯を人流・交流の充実化を目的とした「海洋都市」としての開発</li> </ul>
	環境整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害等によるごみの漂流への対応</li> <li>荷役等による騒音への対応</li> <li>作業船等の係留場所や荒天時の避泊場所の確保</li> <li>静穏度の確保</li> </ul>
安全・安心	災害対応	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害発生時に緊急物資を輸送する耐震強化岸壁の整備</li> </ul>
	維持管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>岸壁などの係留施設に対する老朽化対策</li> <li>経年変化による堆積した海底の土砂に対し、航行の安全性を確保するための維持浚渫</li> <li>老朽化している臨港道路の補修</li> </ul>

## 4-2 市民のニーズ

横須賀市民の生活意識や市政に対する実感等を調査した「横須賀市民アンケート報告書」(令和3年5月)から、海や横須賀港に関する意見を整理しました。

### 4-2-1 調査概要

調査対象	15歳以上89歳以下の市民3,000人 (令和2年12月1日現在、住民基本台帳から無作為抽出)
調査方法	・対象者に調査票を郵送配布 ・回答方法は、郵送、インターネットのいずれかを選択
調査期間	令和3年1月4日～1月26日
回収数	1,603件 うち、インターネット回答380件
回収率	53.4% うち、インターネット回答23.7%

### 4-2-2 調査結果

図4-2-1は、上記アンケートの問5「あなたが、横須賀市の取り組みの中で、今後特に力を入れてほしいと感じるものはどれですか」(n=1,581人、複数選択)の結果をまとめたものです。「災害対策」や「高齢者福祉」、「子育て支援」など、日常生活を安心・安全に過ごすための取組みが多く選択されました。

「港湾の基盤整備」を選択した市民は5.6%と少なく見えますが、港湾の役割は多岐に渡ることから、他の選択肢から市民の港湾に対するニーズを汲み取ることができます。例えば、「災害対策」では耐震強化岸壁の整備など安全・安心に関わる取組み、「観光推進、都市イメージの向上」では港湾における交流の促進に向けた取組み、「自然環境の保全」では豊かな海辺の環境保全、「地域経済の振興と雇用の促進」では港湾活動の活性化やそれに伴う物流等の産業の振興などが該当すると考えられ、これらの取組みが市民に求められているといえます。

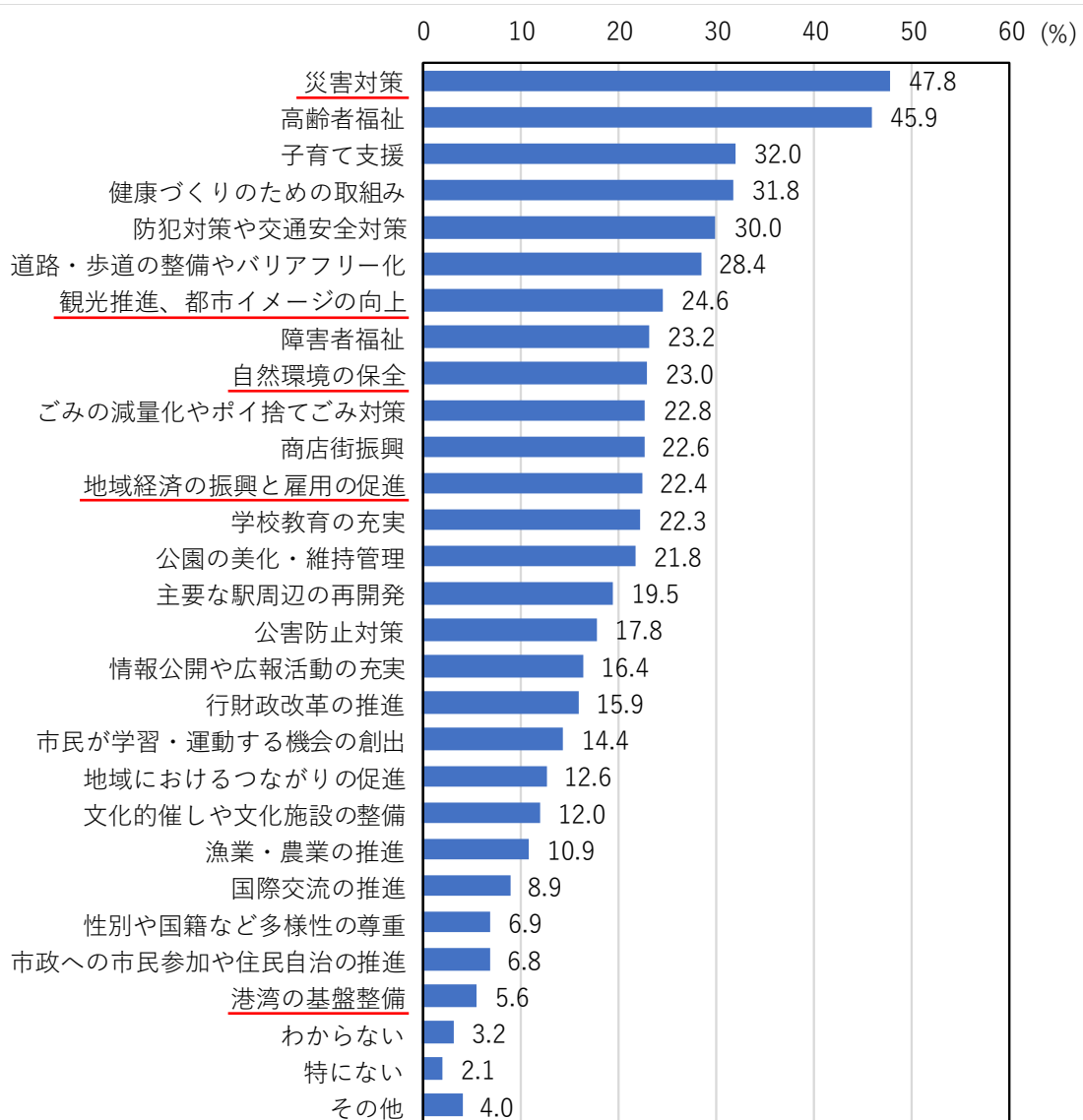


図 4-2-1 横須賀市民アンケート結果（問5）

## 5. 横須賀港の課題

横須賀港の現況や要請、地域の発展方向や港湾を取り巻く環境変化を踏まえ、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の3つの分野から横須賀港の課題を整理しました。

分野	課題	
物流・産業	課題 1	完成自動車輸送機能の制約
	課題 2	係留施設の不足
	課題 3	人流と静脈物流等の混在
交流・環境	課題 4	大型のプレジャーボート受入の可能性
	課題 5	海辺とまちとの連携
	課題 6	人流の維持・拡大
	課題 7	港湾環境の改善
安全・安心	課題 8	耐震強化岸壁の不足
	課題 9	港湾施設の老朽化
	課題 10	作業船の係留場所の分散
	課題 11	放置艇の収容

### 5-1 物流・産業面の課題

#### (1) 完成自動車輸送機能の制約

横須賀港では、平成 22 年以降、新港ふ頭において完成自動車の輸出を行っており、今後も横須賀港の主要な貨物として期待されます。

また、完成自動車を輸送する船舶（以降、自動車専用船）は、世界的に大型化の傾向にあり、横須賀港においても世界最大クラス 7 万 GT 級前後の自動車専用船が入港しています。しかし、横須賀港の係留施設では 7 万 GT 級の自動車専用船が満載で入出港するための水深が不足しており、一度に積載する完成車の台数を制限するなど、非効率な運用となっています。また、ヤード面積もニーズに対応していないという利用者の声もあります。

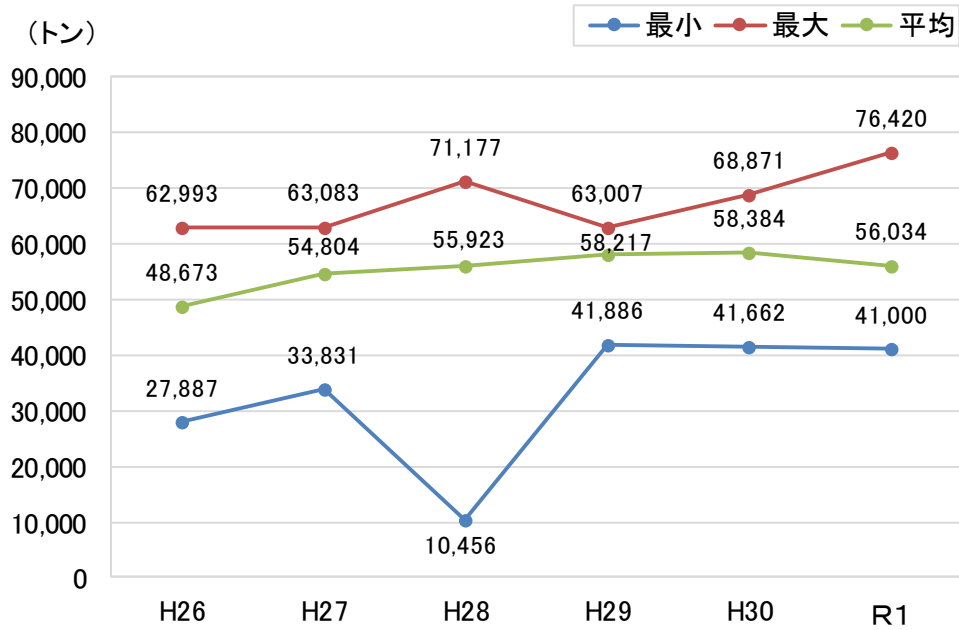


図 5-1-1 横須賀港の公共岸壁に入出港した自動車専用船の諸元（総トン数）

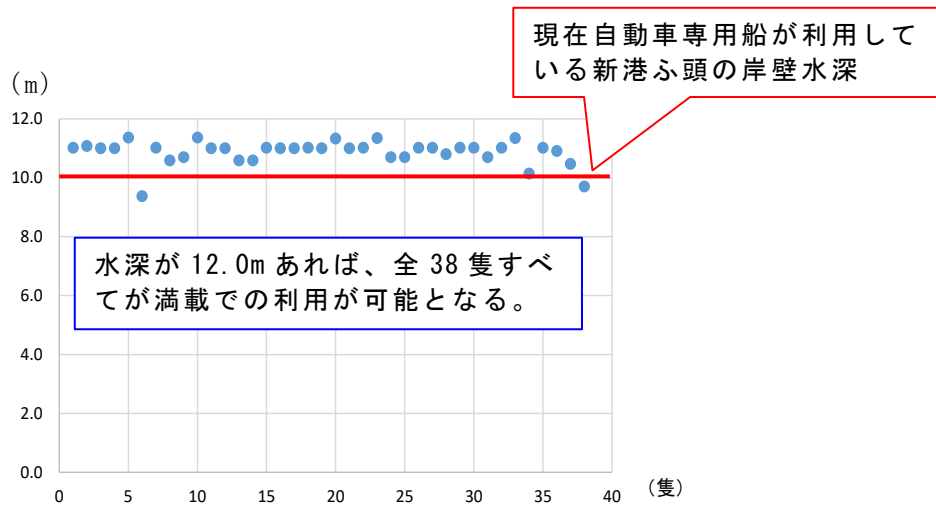


図 5-1-2 平成 30 年に入出港した自動車専用船の満載時の必要水深

また、満載で入出港できないことから、例えば輸出の場合に東京湾内他港に寄港する場合にも、横須賀港を国内のラストポートとすることができず、この場合、混雑する浦賀水道航路を2度横断することになり、長時間の待機時間及び航行安全に支障が発生している状況です。

このため、荷役事業者や物流事業者等からは岸壁水深の増深やヤードの拡張などが求められていますが、現在の港湾活動を継続しながら、これらの改修を進めることは困難なため、新たな係留施設等の整備が必要です。

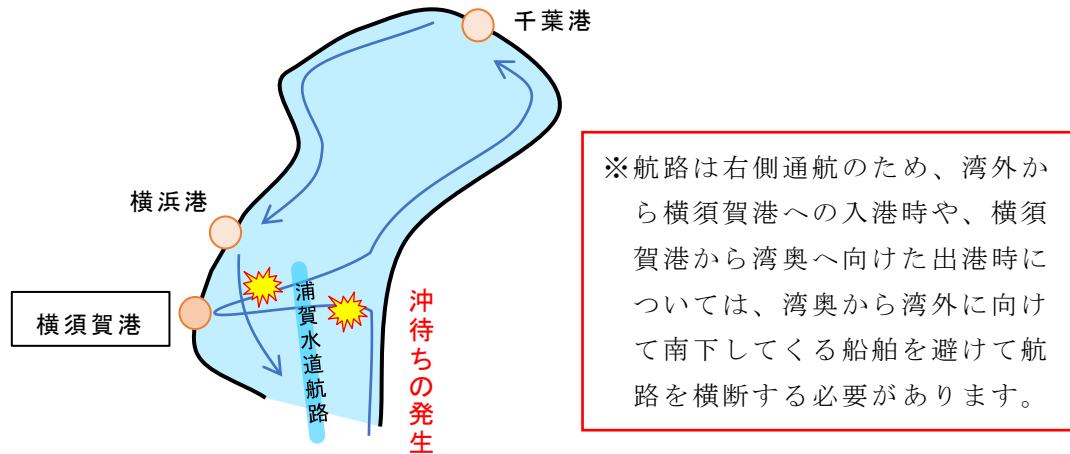


図 5-1-3 横須賀港入港後に湾奥の港へ寄港する場合のイメージ

表 5-1-1 新港1・2号岸壁の諸元と7万GT級の自動車専用船の標準岸壁諸元

新港1・2号岸壁概要		自動車専用船の岸壁	
係留施設	延長：200m×2バース 水深：10.0m	標準の岸壁諸元	延長：290m 水深：12.0m

## (2) 係留施設の不足

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り、近年の船舶の大型化の影響により、当該バースでしか受入れができない船舶も多数あります。

上述の完成自動車のほかに、水産品（冷凍マグロ）の取扱いがあるほか、フェリーが就航しており、同施設に利用が集中しています。

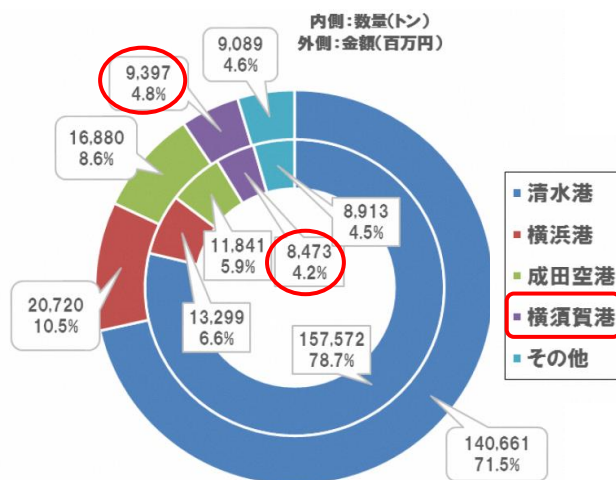
さらに、新港ふ頭は供用を開始してから45年以上が経過しており、老朽化が進行しています。今後、利用が制限されるような大規模な補修工事が必要となったとき、代替となり得る同規模のバースが横須賀港に存在しないため、工事期間中は航路が休止となり、航路事業者及び利用者へ多大な影響を及ぼす可能性があります。

このため、横須賀港の物流利用のニーズに応えるため、新たな係留施設の整備が必要となっています。

### 1) 水産品（冷凍マグロ）の取扱状況

新港ふ頭では冷凍マグロが輸移入されています。平成29年（2017年）の横須賀港のマグロ輸入量は全国4位で、全国的に有名な「三崎マグロ」や関東に出荷されるマグロの多くが横須賀港で陸揚げされており、横須賀港が我が国のマグロ市場に果たす役割は大きいと言えます。

さらに、三浦市では平成30年4月に世界初となるマグロ専用卸売市場がオープンし、三崎マグロの知名度向上や取扱需要の増加が見込まれるため、今後も横須賀港からの安定した冷凍マグロの供給は必要不可欠です。



資料：名古屋税関公表

図 5-1-4 港別マグロ輸入実績（H29）及び三浦市のマグロ専用卸売市場

一方で、事業者ヒアリング及び入港実績によると、近年はマグロ運搬船に大型化の傾向が見られ、横須賀港で係留（取扱い）可能な施設は限られる状態です。

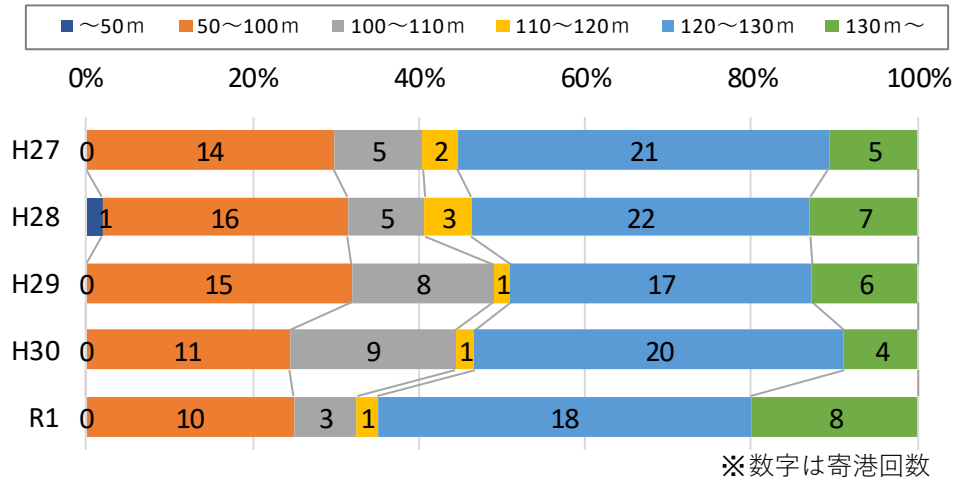


図 5-1-5 横須賀港に入出港した冷凍マグロ運搬船の船長の変化

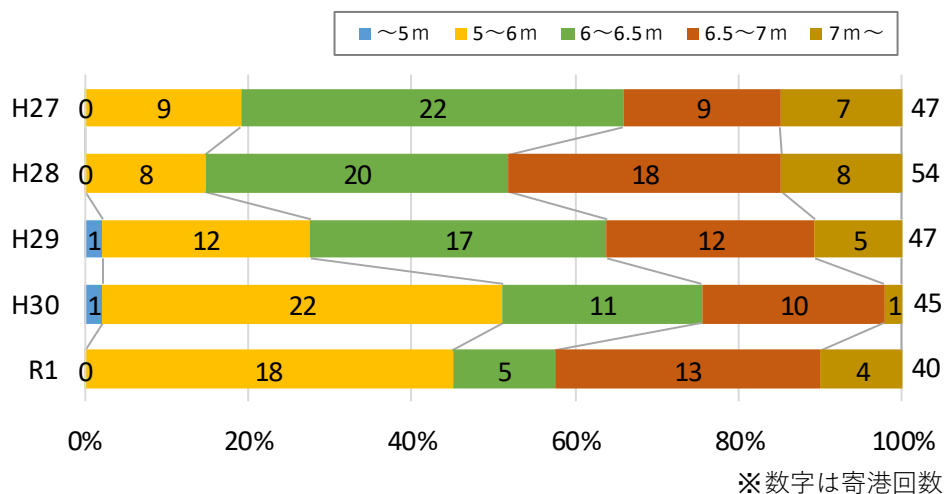


図 5-1-6 横須賀港に入出港した冷凍マグロ運搬船の喫水の変化



図 5-1-7 横須賀港に入出港した最大クラスのマグロ運搬船の諸元の変化



## 2) 新規フェリーの就航

横須賀港では、令和3年（2021年）7月から新規フェリーが就航していますが、投入船舶の総トン数は15,515GT、船長は222.5mであり、横須賀港内では新港1・2号岸壁のみ接岸が可能な船型となっています。

また、同フェリー航路の他にも、横須賀港で中京・関西圏を結ぶ航路の開設を望む声が挙がっており、今後も内航フェリー航路の拠点として発展し、さらに係留施設やヤードの不足が顕著となる可能性があります。

船名	はまゆう、それいゆ
総トン数	15,515GT
全長	222.5m
喫水	7.4m
速力	28.3kt（航海速力）
積載台数	トラック 約154台 乗用車 約30台
旅客定員	268名



図 5-1-8 新規フェリー航路の投入船舶の諸元

表 5-1-2 長距離フェリー（航路距離 300km 以上）の船型別の標準の岸壁諸元

総トン数 GT（トン）	船首尾係船 岸がない場合	船首尾係船岸が ある場合		バースの 水深 (m)
	バースの長さ (m)	バースの 長さ (m)	船首尾係 船岸 (m)	
6,000	190	170	30	7.5
10,000	220	200	30	7.5
15,000	250	230	40	8.0
20,000	260	250	40	9.0

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説，（公社）日本港湾協会，H30.5より作成

表 5-1-3 横須賀港の主要岸壁の諸元と入港の可否

施設名	延長	水深	
新港1～2号岸壁	400m	-10.0m	→ 入港可
新港1～3号棧橋	130m 180m	-7.5m -5.5m	} 延長・水深不足で 入港不可
久里浜1号岸壁	100m 160m	-7.5m -9.0m	

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説，（公社）日本港湾協会，H30.5より作成

### (3) 人流と静脈物流等の混在

#### 1) 久里浜地区の状況

現在、久里浜地区では、金属くずや廃土砂などが取り扱われています。

事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望があり、利用頻度や維持管理の面からも施設整備の優先順位は非常に高いですが、久里浜地区長瀬内ではヤード面積が不足しているため、点在・分散して蔵置せざるを得ない状況となっています。

一方で、埠頭背後では、東京湾フェリーの施設を中心に、平成30年（2018年）にみなとオアシス“ペリー久里浜”が登録され、人流の拠点として利用されています。

また、久里浜地区においては、フェリー等の新規定期航路の誘致活動を継続しており、今後、内航航路が開設した場合には、シャーシの蔵置スペース（最低3.0ha程度）を確保するためにも、金属くずや廃土砂などのバルク貨物を長瀬地域に集約移転することが望ましいと考えられます。

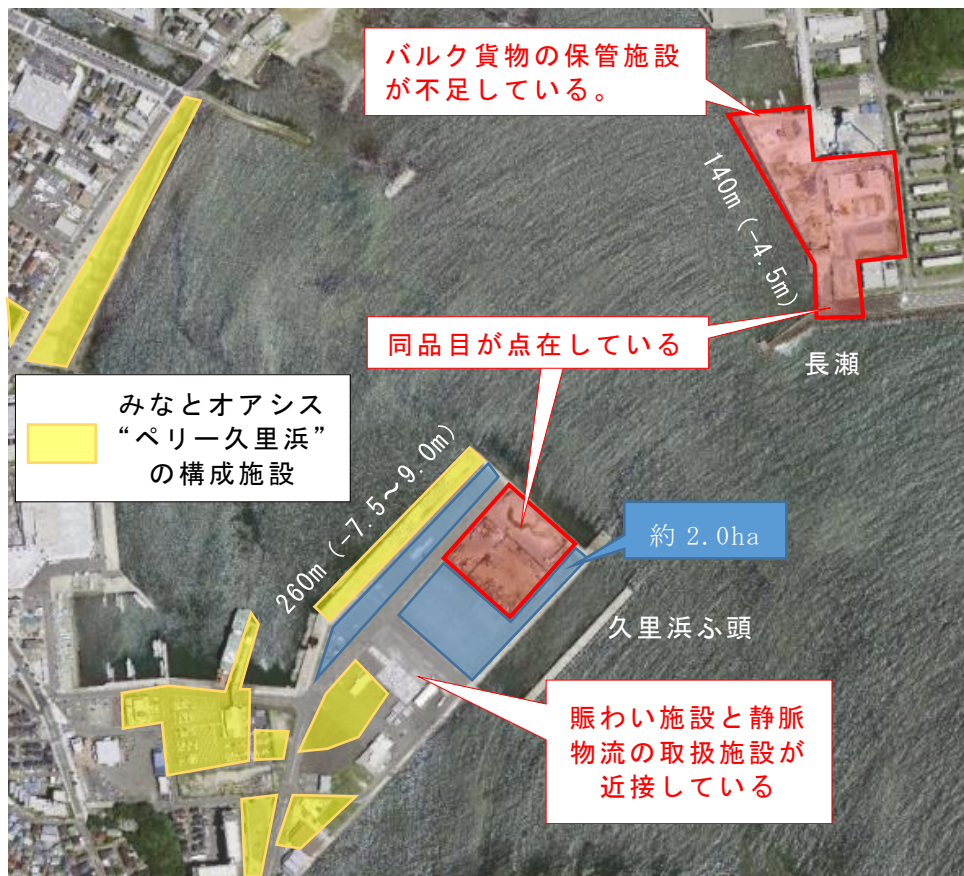


図 5-1-9 久里浜地区の利用状況

## 2) 平成地区の状況

平成地区では、砂利・砂などが取り扱われています。

事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望がありますが、商業施設が隣接しているため、賑わいを創出するような港湾利用への転換を目指して、現在の砂利・砂などの取扱いは他地区へ移転することが望ましいと考えられます。



図 5-1-10 平成地区の利用状況

## 3) 長浦地区の状況

長浦地区では、廃土砂などが取り扱われています。物流関連の施設が多く、事業者からは、貨物船の大型化による岸壁の水深不足や浚渫等の要望があります。住宅地から距離があり静穏度が高い場所のため長期的には作業船だまりとしての利用を検討するとともに、首都圏では横須賀港のみで扱っている特殊なゴム製品やバイオマス燃料の受入れ等も考慮した係留施設及び保管施設の整備を行う必要があると考えられます。



図 5-1-11 長浦地区の利用状況

## 5-2 交流・環境面の課題

### (1) 大型のプレジャーボート受入れの可能性

浦賀地区は海岸線が陸地に深く入り組んでおり、静穏度の高い天然の良港として江戸時代から貿易港として利用されてきました。以前は住友重機械工業(株)の造船所により栄えていましたが、平成15年(2003年)の操業停止以降は、人口減少や浦賀駅前の空洞化により、以前にも増して活性化が必要な状況となっています。一方で、浦賀地区では、市営のボートパーク及び民間のマリーナなどが立地しており、市内外の人がプレジャーボートを楽しめる地域となっています。

浦賀地区において、大型のプレジャーボートなどの受入れ環境を整えることが、今後の活性化に結びつくものと考えられます。

### (2) 海辺とまちとの連携

横須賀港には、賑わいの拠点となる観光施設等が多く存在します。ヴェルニー公園や観音埼灯台など、その中のいくつかは「よこすかルートミュージアム」のサテライトでもあり、市の賑わい創出の一端を担っています。

本港地区から走水地区に至るこれらの観光スポットを線的につなぐ「10,000m プロムナード」においては、イベントなども多く開催されている一方、都市側との連携が図れていない部分や歩行者道路が途切れている部分もあり、来訪者の回遊性を下げる要因となっています。さらに、海岸施設は、老朽化や高潮などの自然災害により長年補修工事を行っている状況にあります。

また、浦賀地区では、産業遺産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の利活用を図る動きが始まっているほか、久里浜地区のみなとオアシス“ペリー久里浜”では、水辺を最大限に活かすため、まち(背後地域)との連携を強める必要があります。さらに、三浦半島全体として交流人口を増加させるためには、相模湾に面する西海岸側とも連携していく必要があります。



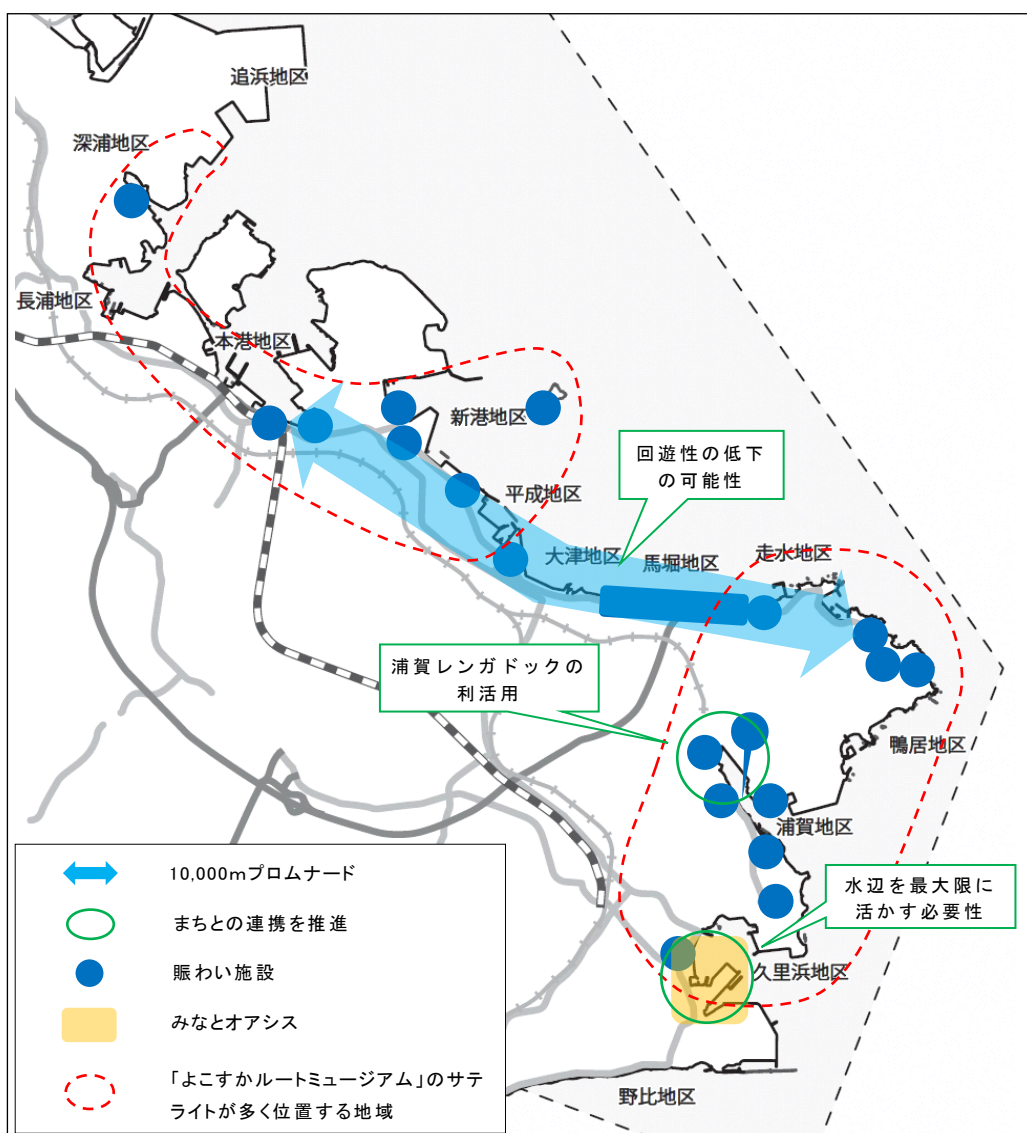


図 5-2-1 横須賀港周辺の賑わい施設

### (3) 人流の維持・拡大

横須賀港は、千葉県浜金谷港、伊豆諸島、小笠原諸島と結ぶ海上交通の拠点として重要な機能を果たしています。

東京湾フェリーの浜金谷航路は、以前は物流にも多く利用されていましたが、道路交通網の発達により物流利用は減少し、今では観光利用が大半になっており、船舶乗降人員数は令和元年には少し減少しましたが概ね横ばいで推移しています。

伊豆諸島航路は、季節運航となっており、東京港竹芝ふ頭から出航し、久里浜ふ頭に寄港しています。また、小笠原諸島航路も、同じく竹芝ふ頭発着で、毎年数回、久里浜ふ頭に寄港しているものです。両航路の乗降人員数は増減を繰り返しながら推移しています。

横須賀市は関東圏の中でも人口減少が著しい地域であるため、交流人口を増加し地域経済を維持する観点から、こうした都市間航路の維持が求められます。

一方で、横須賀港内の米海軍や海上自衛隊施設を船上から見学できる「YOKOSUKA 軍港めぐり」や東京湾唯一の自然島「猿島」に上陸できる「猿島航路」は市内外からの観光客に人気があり、乗降人員数が増加傾向となっています。また、令和元年（2019年）から始まった第二海堡上陸見学ツアーは、非日常が体験できるツアーとして、開始直後から人気のツアーとなっています。

しかし、横須賀市に来訪する観光客は、日帰りが多く、交流人口増加による好影響を受ける地域が一部に限定されていると予想されます。このことから、市は、日本遺産「鎮守府 横須賀・呉・佐世保・舞鶴」の構成文化財である近代化遺産も活用して、市内の周遊観光を推進しています。引き続き周遊促進と消費増を図るため、民間企業等と連携しながら検討することが必要です。

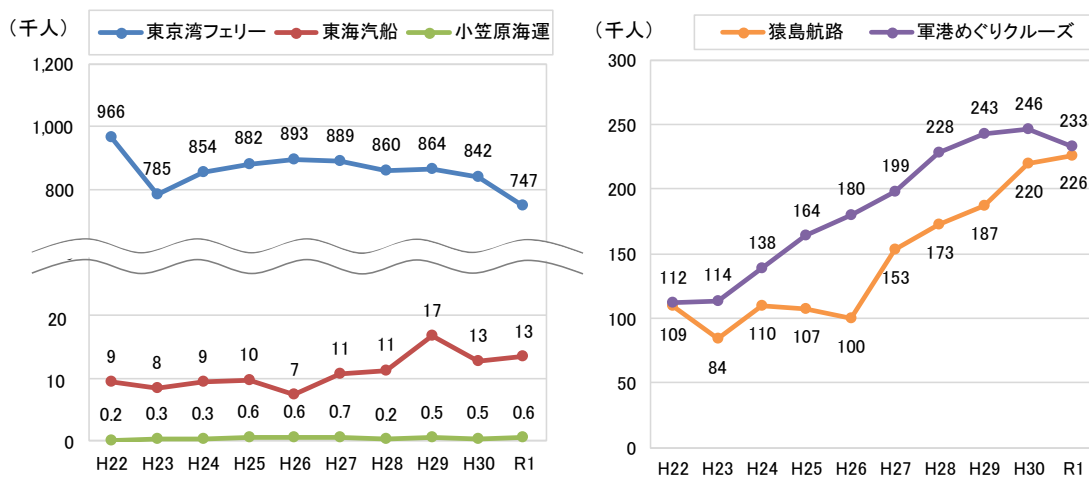


図 5-2-2 横須賀港の旅客航路の乗降人員数

また、近年のインバウンド需要の拡大から、横須賀港に隣接する横浜港、東京港はクルーズ拠点として人気となっており、我が国に寄港するクルーズ客船はますます増加していくと考えられます。近隣港におけるクルーズ需要を考慮すると、横須賀港において寄港誘致を進めることができれば、他港とは異なる歴史・文化や自然などの魅力を提供でき、横須賀港背後地域の人流拡大、地域活性化に繋がられるものと考えます。

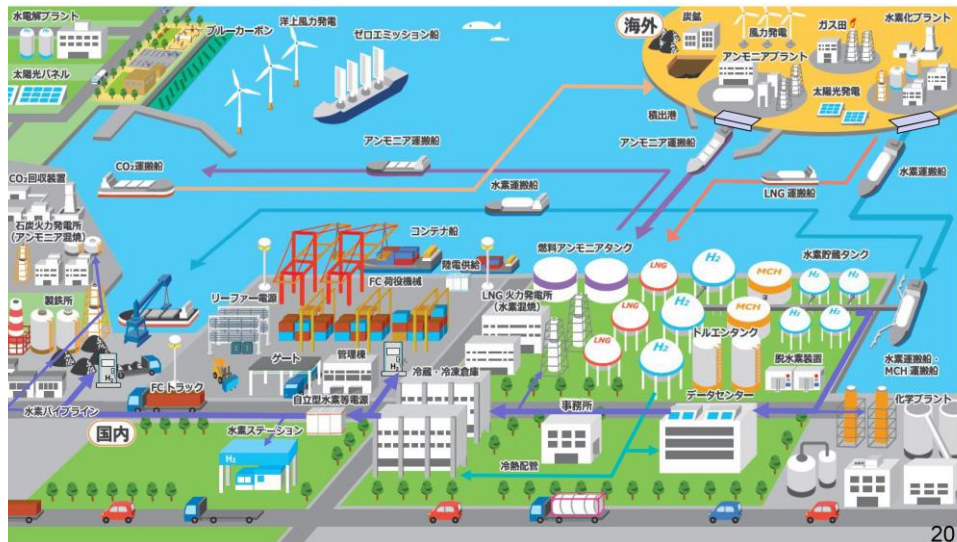
#### (4) 港湾環境の改善

横須賀港の北部では、海岸線の大半が工業用地や米海軍・海上自衛隊などに利用されており、中部では、埋立により海岸が減少しており、市民の海へのアクセスが以前より減少しています。

これまでも緑地の整備や浅海域の整備などの取組みを進めてきたところですが、これからも人と海とのつながりを感じられる横須賀港とするため、継続した取組みが求められています。

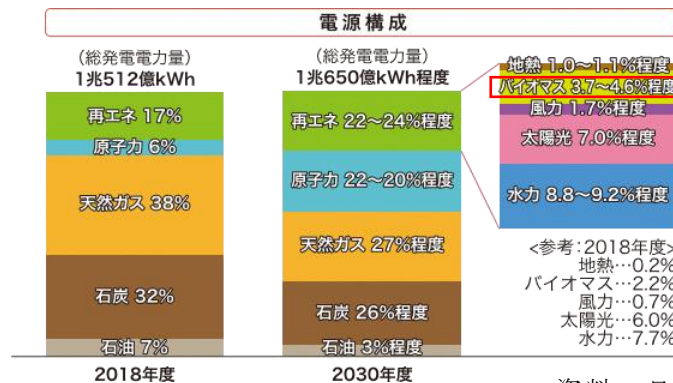
また、港湾において、我が国全体の脱炭素化社会の実現への貢献のため、カーボンニュートラルポートの形成に向けた取組みが進められています。

2050年のカーボンニュートラルを見据え、再生可能エネルギーの導入拡大が喫緊の課題であり、横須賀港においても対応を検討していく必要があります。



資料：国土交通省資料

図 5-2-3 カーボンニュートラルポートの形成イメージ



資料：日本原子力文化財団

図 5-2-4 2030年度の電源構成



### 5-3 安全・安心面の課題

#### (1) 耐震強化岸壁の不足

横須賀市は、三浦半島の中心部に位置しています。三浦半島断層群主部の衣笠・北武断層帯では M6.7 程度もしくはそれ以上の規模の地震が 30 年以内にはほぼ 0～3%、武山断層帯では M6.6 程度もしくはそれ以上の規模の地震が 30 年以内に 6～11%の確率で発生するものと推定されています。これは、日本の主な活断層の中では高いグループに属します。そのほかにも、南海トラフを震源とする地震や駿河トラフを震源とする地震、首都圏直下を震源とする地震など、想定される巨大地震による甚大な被害を受ける可能性があります。

さらに横須賀市は起伏の多い地形であり、急傾斜地やトンネルが多く、大規模地震が発生した場合には道路機能の停止・陸からのアクセスの寸断などが起きる可能性が高くなっています。

そのため、大規模地震発生時の緊急物資の輸送等のための耐震強化岸壁の整備が求められています。横須賀港では未だ必要整備量に達していません。

耐震強化岸壁の規模については、「臨海部防災拠点マニュアル」を基に、必要な規模を算出し、整備に向けて検討を行う必要があります。



資料：地震調査研究推進本部HPを参照して作成

図 5-3-1 三浦半島断層群の活断層位置と緊急輸送道路・耐震強化岸壁の位置

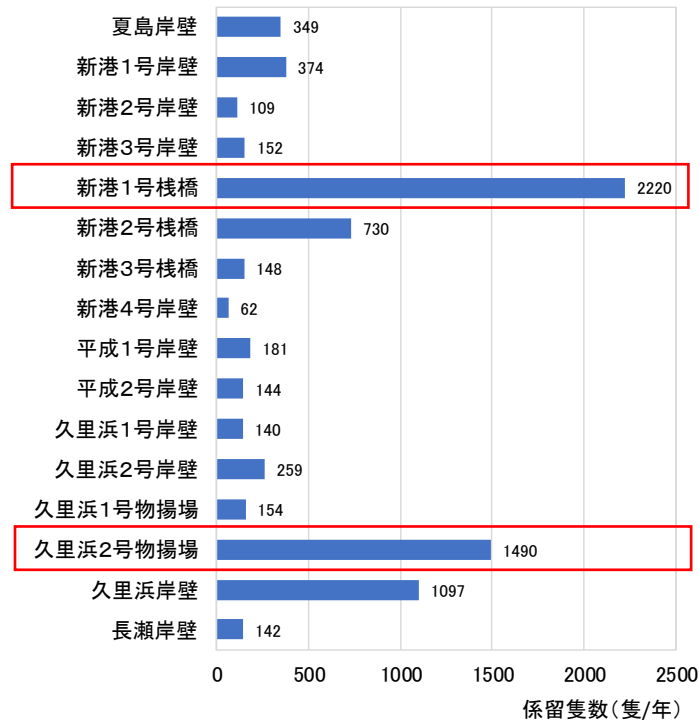
## (2) 港湾施設の老朽化

横須賀港では多くの港湾施設（係留施設、上屋等）で老朽化が進行しており、計画的な維持管理を実施し港湾事業を継続する必要があります。また、新港1～3号栈橋のように緊急補修を必要とする施設も出てきています。

他方、公共の係留施設では、一部の施設に利用が偏っており、利用が少ない施設がある一方で、年間を通してほぼ毎日利用に供されている超過密利用の施設もあります。

今後、機能不足の改善や大規模な修繕による既存施設の利用制限によって、利用者の港湾活動が停滞する事がないように、代替えとなる施設を用意する必要があります。

公共係留施設への係留回数（令和元年）



新港1～3号栈橋の状況（平成25年5月）



図 5-3-2 横須賀港の各施設（-4.5m 以深）の利用状況と老朽化の状況

### (3) 作業船の係留場所の分散

横須賀港では、海上工事などで利用される作業船や貨物船などの安全運航をサポートするタグボートなどが、港内に分散係留されています。新港地区では、貨物船が荷役を行う際に休憩中のタグボートが一時離岸することを余儀なくされるなど非効率な運用となっているほか、住宅と係留施設が近接している地区などでは、船員が食料品等を調達する際の利便性が高い一方、騒音や景観悪化など市民生活への影響があります。

このため、作業船用の係留施設を確保する必要があります。



	地区名	課題
①	深浦地区	⇒作業船係留位置までのアクセスが不便。
②	長浦地区	⇒耐震強化岸壁の計画位置である。
③	新港地区	⇒貨物船の荷役の際に支障となっている。
④	浦賀地区	⇒直背後まで住宅がせまっており、騒音等が問題である。

図 5-3-3 横須賀港の作業船係留位置と課題

#### (4) 放置艇の収容

横須賀市は海に囲まれた立地から、海域や陸域に放置艇が多くあり、また一部は損傷・劣化し沈没しているものもあるなど、市民の安全や環境・景観の観点から適切な保管を促す必要がありました。そこで、平成 19・22 年度に深浦地区と浦賀地区にボートパークを設置し、その後の放置艇隻数は大幅に減少し、海域の放置艇は解消されました。

しかし、「平成 30 年度プレジャーボート全国実態調査」より、現在も少数の放置艇が横須賀市陸域に確認されたことから、今後も継続的に注意喚起や規制措置などの放置艇対策を推進していく必要があります。