

別添1 対象事業の目的又は実施を必要とする理由

1	計画立案段階の検討経緯・・・・・・・・・・・・・・・・・・	1-1-1	(1)
2	対象事業の目的又は実施を必要とする理由・・・・・・・・	1-1-7	(7)

1 計画立案段階の検討経緯

対象事業の位置又は実施区域の決定前の計画の立案段階において行った検討の経緯及びその決定の理由として、次の「1) 横須賀港の沿革」「2) 港湾計画の改訂（新港地区）」により示す。

事業特性及び地域特性を踏まえた上で、生活環境保全上の配慮が必要な地域や対象及び重要な自然環境などの把握の状況、これらに対して講じることとした環境保全上の配慮並びにこれらを踏まえた対象事業の位置又は実施区域の決定に至った検討経緯及び理由として、次の「3) 令和6年度計画改訂に伴う環境影響評価」により示す。

1) 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った。

現在は、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る。

（※内貿ユニットロードとは、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。）

一方、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てにより確保してきた歴史がある。

戦後は、追浜地区の産業立地、新港ふ頭、馬堀海岸の住宅地、安浦地区海辺ニュータウン、久里浜地区の物流・産業空間などとして埋立てがなされ、市の発展に寄与してきている。

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監部を初めとする自衛隊施設があり、日本の防衛機能が集約されている非常に珍しい地域である。

横須賀市は、昭和28年（1953年）に横須賀港の港湾管理者となったのち、昭和42年（1967年）に最初の港湾計画を策定した。

その後、横須賀港を取り巻く社会情勢の変化など、必要に応じて計画変更を行い、令和4年（2022年）2月には、概ね20～30年後を見据えた新たな「横須賀港長期構想」を策定し、それを踏まえて、令和6年（2024年）6月に、港湾計画の改訂を行ったところである。

この令和6年の改訂では、横須賀港全13地区（図2-2-16参照）のうち、3地区（新港地区・長浦地区・久里浜地区）において新たな埋立造成計画を位置付けており、そのうちの1地区（新港地区）が、今回の対象事業である。

2) 港湾計画の改訂（新港地区）

港湾計画は、一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用及び保全を行うにあたっての各港の指針となる基本的な計画である。

国際戦略港湾、国際拠点港湾または重要港湾の港湾管理者は、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」（以下「港湾計画」という）を定めなければならないとされている。なお、港湾計画は、通常 10 年から 15 年程度の将来が目標年次とされる。（※横須賀港は重要港湾に該当）

また、港湾計画の変更手続きは、既に策定された港湾計画を変更し、新たに港湾施設や区域を位置づける場合は、港湾法施行規則に基づき「改訂」、「一部変更」、「軽易な変更」に区分される。なかでも「改訂」、「一部変更」を行う際は、国土交通大臣の確認手続きが必要である。

なぜなら、港湾計画は、国が定める「港湾の開発、利用および 保全並びに開発保全航路に関する基本方針」（以下「基本方針」と「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」（以下「基準省令」）に適合したものでなければならない。

そのため、「改訂」と「一部変更」においては、国土交通大臣は、交通政策審議会（港湾分科会）へ諮問し、提出された港湾計画について、基本方針及び基準省令への適合を確認する。

これまで、横須賀港の港湾計画も、昭和 42 年（1967 年）の策定以降、何度も変更を重ねてきた。

時代に応じ地域の課題や各地区に求められる役割が変化する中で、横須賀港全 13 地区、北は追浜地区から南は野比地区にかけて、各地区に関わるあらゆる関係者の方々の思いを反映させ、より良い港湾空間の実現に向けて、横須賀市港湾審議会及び交通政策審議会（港湾分科会）で審議されてきた。

そして、令和 6 年改訂に位置付けられた、今回事業の対象地区は「新港地区」から「平成地区」にかけて位置している。

なお、埋立造成位置の決定にあたっては、他の地区でも事業実施が可能か検証するため、今回改訂の計画取扱貨物量と対象船舶に対応できるか否かなどを、新港地区のほか、追浜地区、新港地区と久里浜地区の併用と、3 つで比較検討を行った結果、取扱貨物需要への対応等、運用面を総合的に判断して、有利である新港地区が選定されることとなった。なお、各地区の位置は図 2-2-16 に示すとおりである。

※港湾計画の変遷は巻末の参考資料を参照

従来からの外貿貨物（完成自動車の輸出や水産品の輸入）を扱う広域物流拠点としての役割もあった中で、北九州とのフェリー航路開設以降は、取扱貨物量が増加に転じ、外内貿物流機能の需要が高まって、機能不足等に迫られ、現在は非効率な運用を行っている。

1-1-3
(3)

3) 令和6年度計画改訂に伴う環境影響評価

まず経緯として、令和6年度改訂における新港地区の埋立造成計画については、計画初期段階では矩形の埋立形状（19.3ha）と共に猿島脇に防波堤（延長400m）を検討していた。

改訂に向けた過程の中で、関係機関との調整やパブリック・コメント手続等を経た結果、猿島脇の防波堤を取りやめて自然景観への影響に配慮することとなった。

また、防波堤を取りやめるとともに、埋立形状を台形型に変更して波の影響に配慮した形状とし、2バースで計画していた外貿バースは1バースに統合することで対応し、埋立規模も縮小（17.2haに変更）することとした。

一方、港湾計画の変更に当たっては、国が定める「基本方針」に基づき、環境影響を評価することとなっているため、過去の改訂でも環境影響評価を行っており、令和6年度改訂においても環境影響評価を行った。

令和6年度改訂では、新港地区の他にもう2地区で、別用途での埋立造成を位置付けている（長浦地区・久里浜地区）。計3地区の埋立に加え、各地区の変更等に対する環境への影響を把握するため、横須賀港全体という広範囲な視点で環境影響について調査・予測・評価を行った。

その結果、総合評価は「港湾物流の取扱貨物量の増加などに伴い、入港船舶隻数や港湾関連交通等が増加するが、計画の改訂による大気質、騒音及び振動に与える影響は軽微であると考えられる。また、新港地区、長浦地区及び久里浜地区の埋立てにより、海域の一部が消滅するが、潮流、水質、生物及び生態系などに与える影響は、軽微であると考えられる。」となった。

上記を経て、令和6年度改訂案を確定し、横須賀市港湾審議会、交通政策審議会（港湾分科会）に諮り、審議され、国土交通大臣の確認を受けて改訂した。以上は、あくまで3地区の埋立計画を計画書に位置付けるための環境影響評価であることに對し、今回の手続きは、その中の1地区の事業内容を具体化するにあたり、環境影響評価を行うもので、可能な限り事業の条件を考慮している。

計画改訂、埋立事業に関連する環境影響評価手続きイメージは、図1-1-1のとおり。

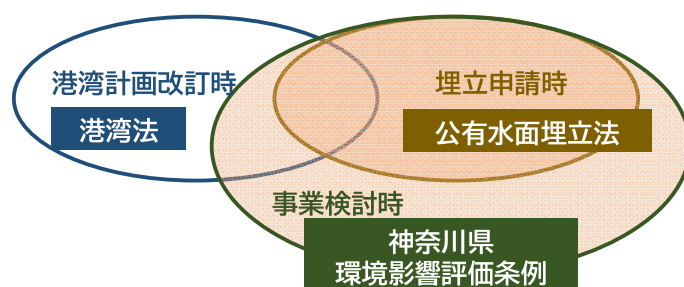


図 1-1-1 環境影響評価手続きの関連イメージ

令和6年度改訂における、新港地区の事業内容は、表 1-1-1 のとおり。

表 1-1-1 事業の内容（新港地区）

事業内容	用地	実施予定面積
埋立	ふ頭用地 注 1	11.4ha
	港湾関連用地 注 2	2.8ha
	緑地	2.2ha
	交通機能用地	0.8ha
浚渫	航路・泊地	12.1ha

注1：ふ頭とは、各種港湾施設（係留施設・旅客施設・荷さばき施設・保管施設等）を備え、それらが一体的かつ総合的に機能する「区域」、ふ頭用地はそのための「用地」のこと。

注2：港湾関連用地とは、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」のこと。今回計画においては、売却地として、港湾関連の用途（保管施設、流通施設、旅客施設、港湾関連業務施設、港湾福利厚生、作業基地等）を担う買い手（民間事業者等）に土地を売却するものとしている。

令和6年度改訂における、新港地区の埋立後のイメージは、図 1-1-2 のとおり。

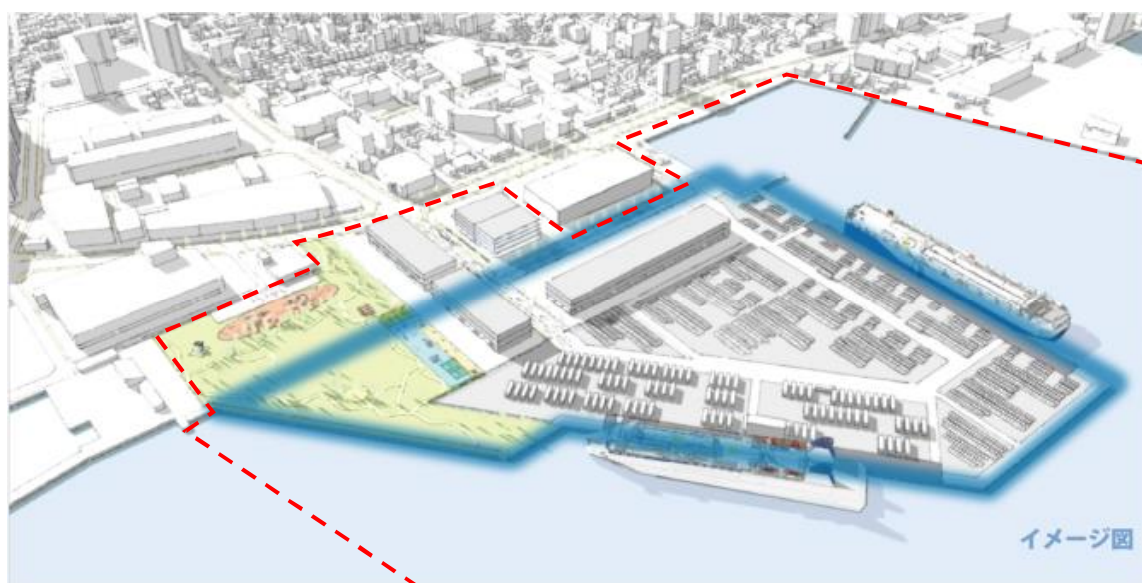
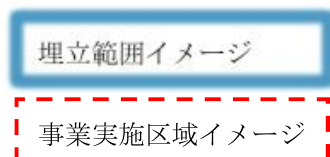


図 1-1-2 埋立後のイメージ図（新港地区）



令和6年度改訂における、新港地区の埋立範囲のイメージ写真は、図 1-1-3 のとおり。

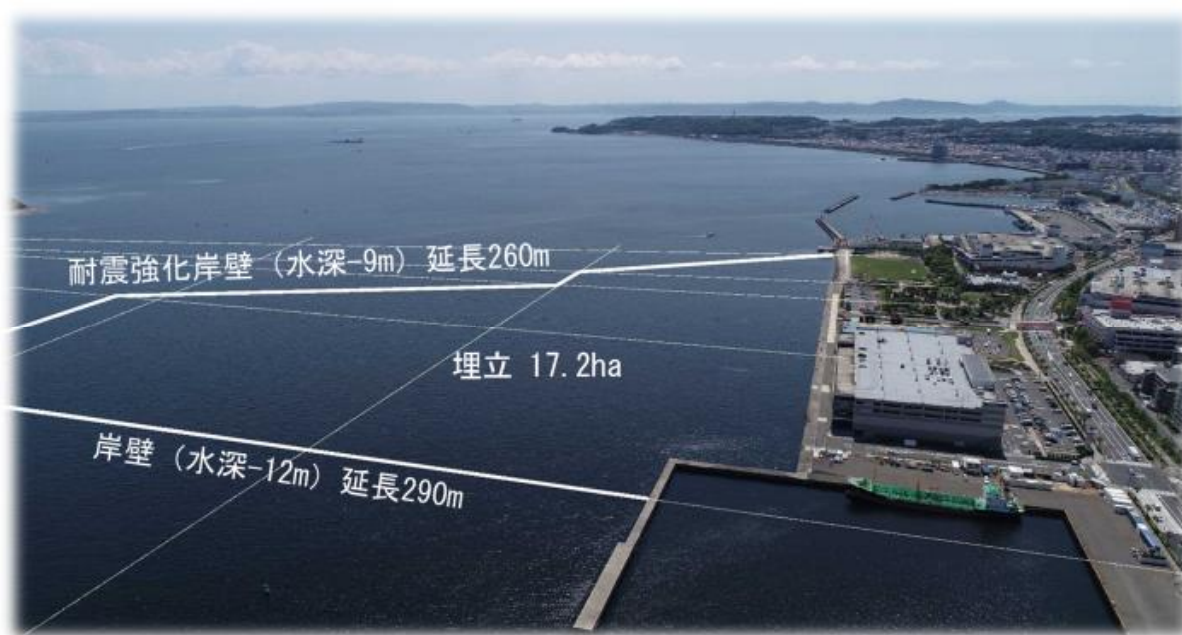


図 1-1-3（1）埋立範囲イメージ（新港地区）

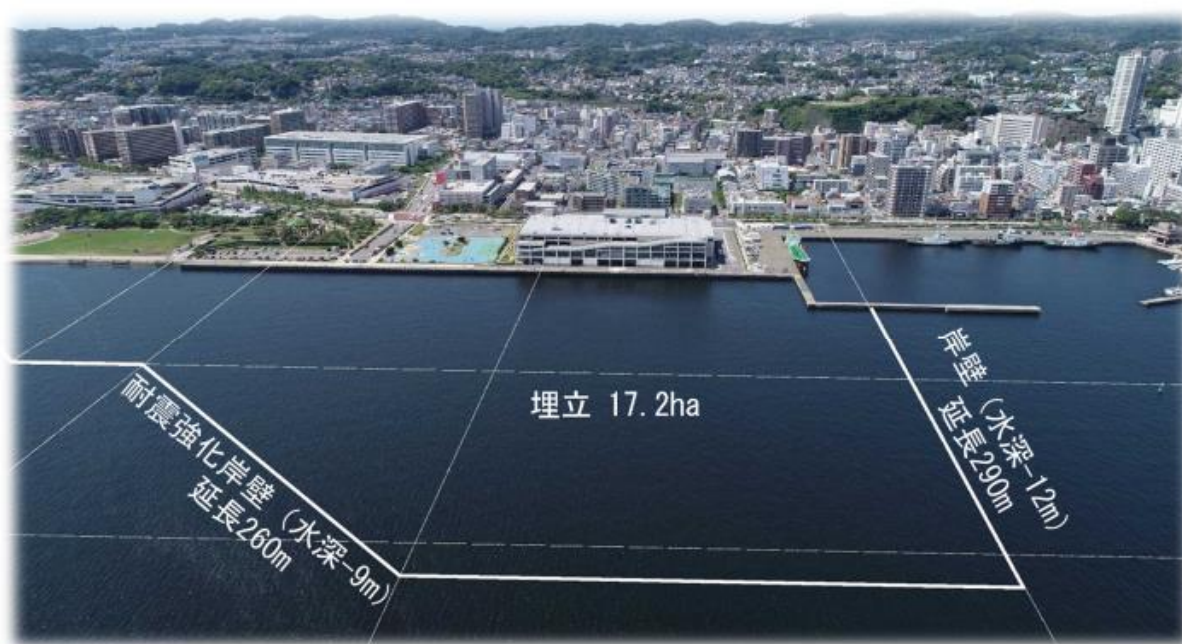


図 1-1-3（2）埋立範囲イメージ（新港地区）

2 対象事業の目的又は実施を必要とする理由

新港地区では、令和3年7月に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、モーダルシフトに貢献するとともに、首都圏・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。

北九州とのフェリー航路開設以降は、貨物量の増加とともに、対応する既存の係留施設の機能及び用地不足が顕著となり、現在は非効率な運用を行っている。

東京湾口部の立地はポテンシャルが高く将来的な需要に対応するため、また将来にわたって横須賀港が地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担う港の役割を果たすために、この公有水面埋立事業により、物流機能の再編、強化を図るものである。

具体的な事業内容は表 1-1-2、事業実施区域は図 1-1-4 に示すとおりである。

表 1-1-2 対象事業の実施内容

海陸分類	工事範囲分類	供用後の用途	面積	面積小計	面積合計
海域部	埋立範囲	①埠頭用地 注 1	11.4ha	17.2ha	93.2ha
		②港湾関連用地（売却地）	2.8ha		
		③交通機能用地（道路）	0.8ha		
		④緑地	2.2ha		
	浚渫範囲 注 2	⑤泊地（水深 12m）	9.4ha	12.1ha	
		⑥泊地（水深 12m）	0.1ha		
		⑦泊地（水深 9m）	2.5ha		
		⑧泊地（水深 9m）	0.1ha		
	工事影響範囲	事業実施区域内の海域で、埋立範囲外かつ浚渫範囲外 注 3	58.0ha	58.0ha	
陸域部	用途変更範囲	⑨港湾関連用地（売却地）	2.2ha	2.2ha	
	既存改良範囲	⑩緑地（既存改良） 注 4	2.2ha	2.8ha	
		⑪道路（既存道路改良）	0.3ha		
		⑫道路（既存駐車場改良）	0.3ha		
	工事ヤード範囲	⑬既存ふ頭用地内	0.9ha	0.9ha	

注1：埠頭用地は、船で運搬する貨物の荷捌きスペース及び荷物置場、場内通路を予定。
 注2：対象船舶の航行に必要な水深を確保する。
 注3：浚渫範囲の確定ができていないこと、海底面の傾斜擦り付けが必要なため、事業実施区域を広く設定。
 注4：新たに造成する緑地と併せ、うみかぜ公園の全体面積は変わらない。



出典：横須賀港湾計画図（令和6年改訂）、横須賀市資料より
 図 1-1-4 対象事業の事業実施区域（詳細）