

参考資料

港湾計画の変遷

昭和 42 年（1967 年）策定前の現況



横須賀港は、昭和 20 年（1945 年）の終戦後、昭和 26 年（1951 年）には港湾法により重要港湾に指定され、国内産業開発上特に重要な港湾として整備が続けられてきた。地理的には日本経済の中核をなす首都圏内にあり、首都圏整備の一翼を担う使命を帯びてきた。

横須賀は地形的に平地が少なく、その上中心部は過密状態であるため、前面海面を埋立造成し、都市再開発用地に充当していくこととなった。

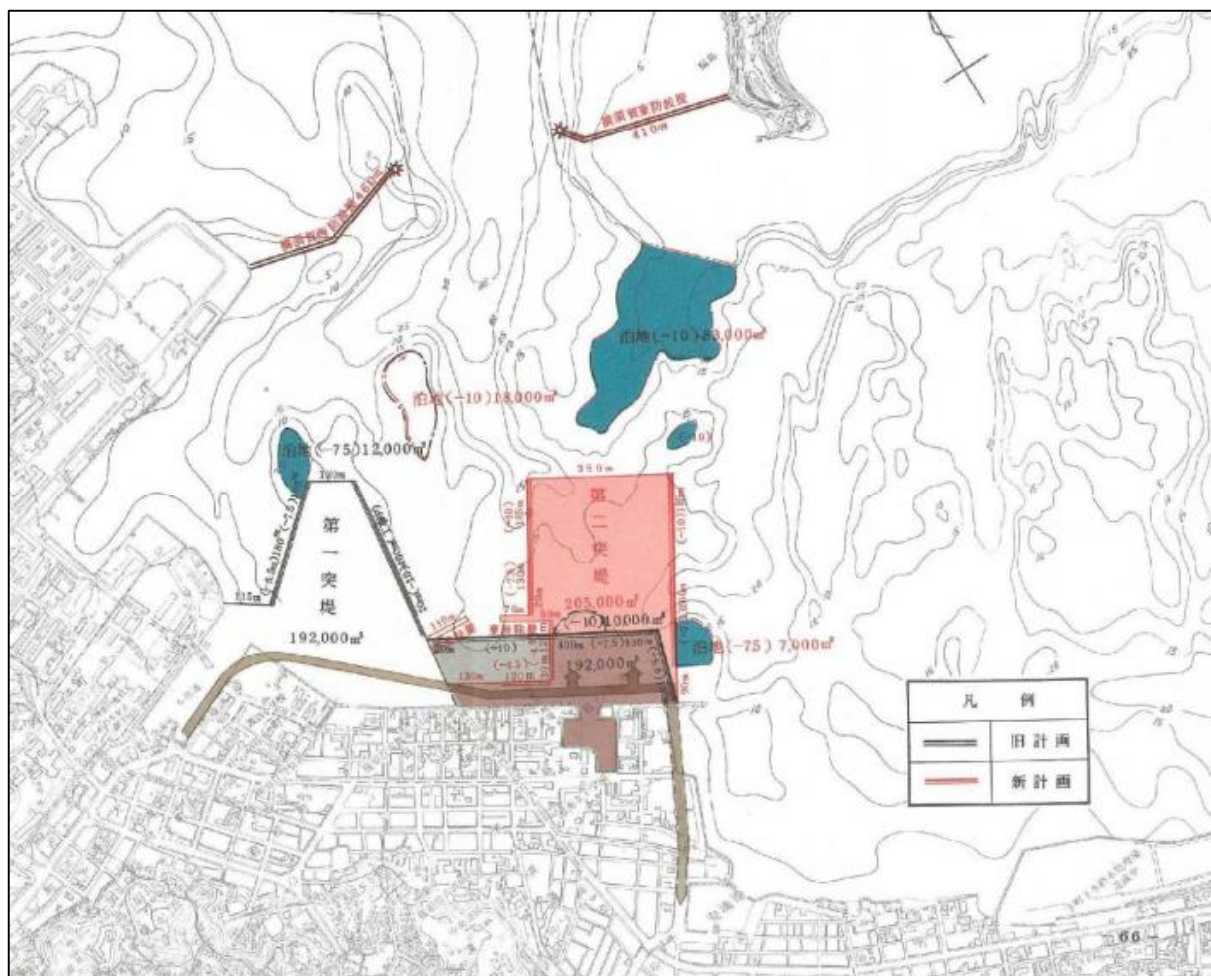
昭和 42 年（1967 年）策定



埋立地の造成は、港湾施設の整備拡充に対応する港湾機能用地並びに既に過密状態となっている既存市街地の都市再開発に寄与するための都市再開発用地を造成するものとした。

埋立地の利用に当たっては、港湾貨物の増大に対応するふ頭施設の機能発揮と既存市街地の再開発に資することを主眼とした。

昭和 48 年（1973 年）一部変更



港湾貨物も年々増加し、施設が次第に狭隘となる中、日本経済の進展に伴い東京湾地域の海送貨物の増大に対応するため整備が進められた新港地区第一突堤は、一部工事中を除いて大半が完成した。

第 2 期として日の出町先平行ふ頭に順次着手予定であったが、船だまりの必要性和ふ頭の有効的利用ならびに円滑な操船等を考慮して、平行式を突堤式に変更した。（第二突堤）

（※第二突堤の位置は今回事業と同じ位置）

昭和 57 年（1982 年）改訂



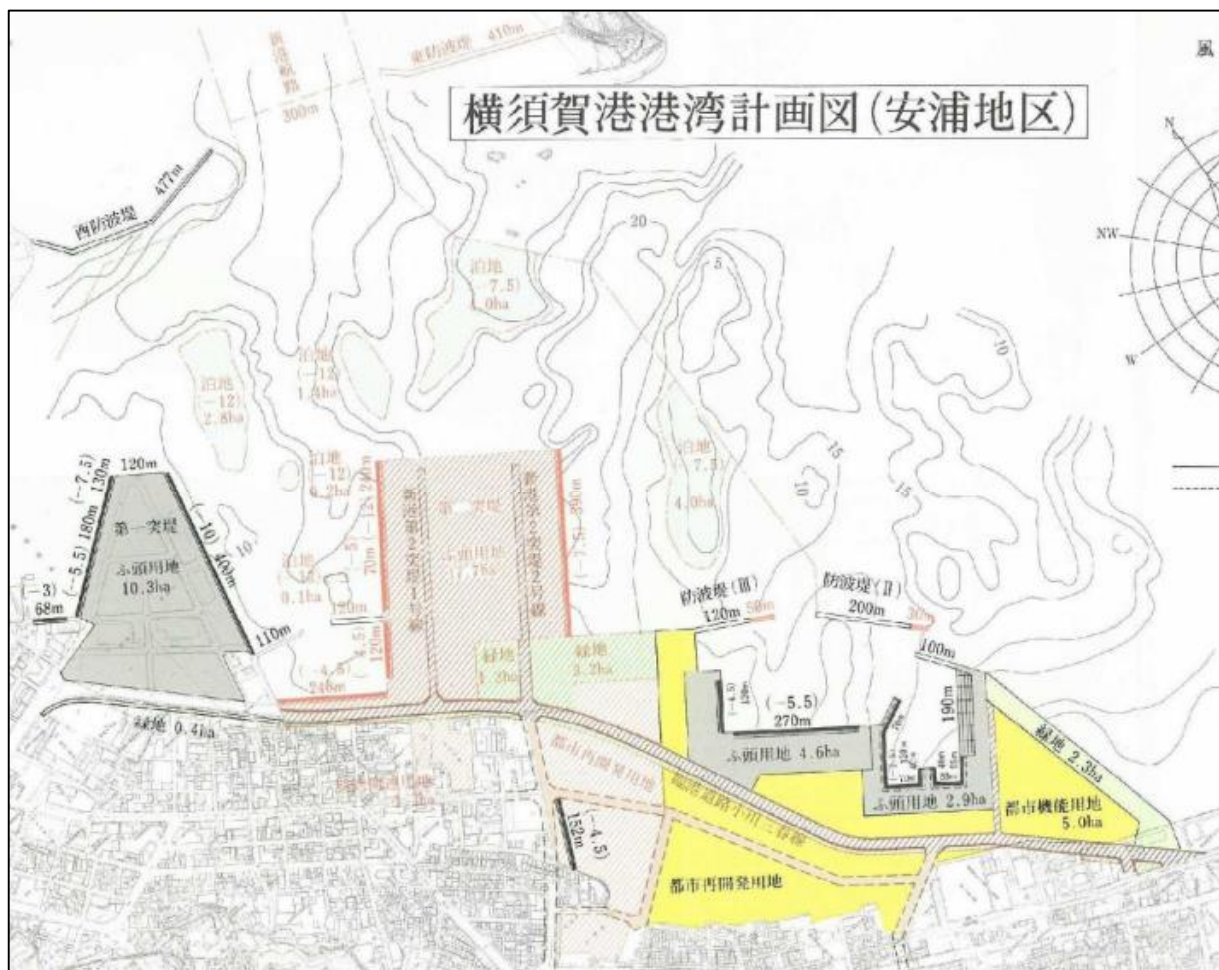
横須賀市、三浦市、湘南地方等を主たる背後圏とする物流拠点としての役割を果たすため、東京湾諸港との適正な機能分担のもとに商港機能の拡大強化を図った。

老朽化した港湾施設の更新、良好な港湾環境の形成、円滑な交通のための臨港交通施設整備、既存市街地における住工混在の解消等、都市的課題の解決に資した。

(※第二突堤の位置は今回事業と同じ位置)

(この改訂に基づき、第二突堤以外の箇所を埋め立てたものが安浦地区で、後に事業化する際に、県アセス手続きを行っている。)

平成3年（1991年）軽微な変更

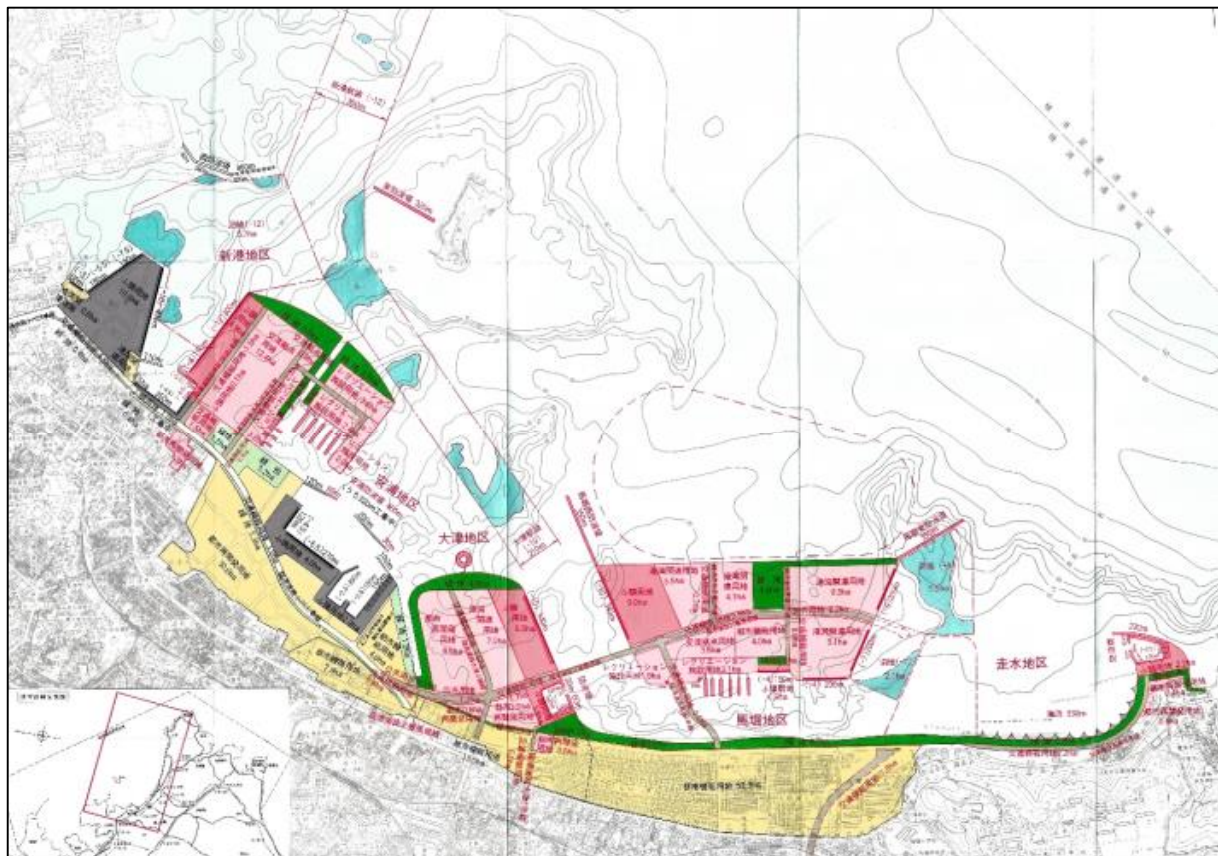


平成1号岸壁の利用において、主に小型船の利用が多いため、より安全な荷役作業を確保することを目的に、防波堤の延伸を計画した。

市が推進している海と緑の10,000mプロムナード起終点となるため、親水性を考慮した質の高い港湾緑地を配置した。

(※第二突堤の位置は今回事業と同じ位置)

平成 5 年（1993 年）改訂



昭和 59 年から行われた安浦地区の埋立は、平成 4 年に最終港区が完成し、緑地・臨港道路の整備の最中であつた。

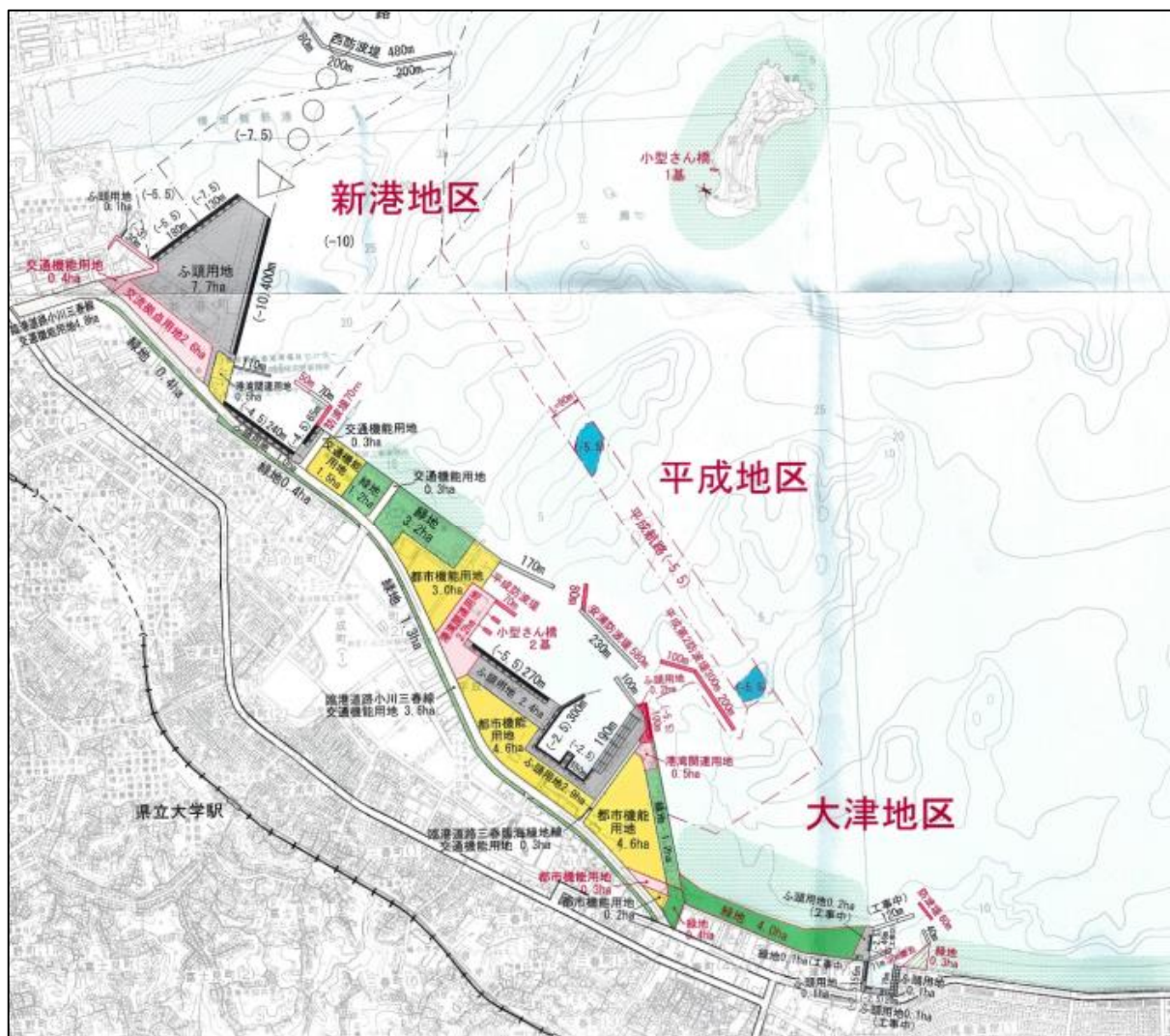
港湾取扱貨物量は、10 年間で約 2 倍に伸び、船舶の大型化も顕著となった。

市が独自の個性を発揮し、自立都市として発展していくためにも、海洋利用機能を中心に、臨海部の多面的な活用が求められ、物流・産業・生活の 3 つの機能が調和した総合的な港湾空間の創出として、物流拠点機能強化、産業機能と立地促進、海洋性レクリエーションの各需要に対応するため新港地区から走水地区までを「ポートフロンティア地区」として計画した。

新港地区第二突堤は、交流拠点ゾーンとして、その規模と形状を変更した。

（※第二突堤の位置は今回事業と同じ位置）

平成 17 年（2005 年）改訂



横須賀港は、港湾の発展空間を土地造成により確保するため、前回改訂で約 160ha の埋立を計画した。しかし、この 10 年余りの期間で経済社会情勢も変化した。

土地需要が低下し、環境保全の必要性も高まったことから、大型の埋立事業は成立しがたくなった。

また、経済が成熟期に入り、少子高齢化が具体的な問題として実感されるようになり、右肩上がりを想定した従来の計画の考え方ではなく、堅実な推計とした。

これらの状況を考慮し、横須賀港が果たすべき広域的な役割と地域への貢献を図るため、新港地区から走水地区において位置付けていた埋立計画を取りやめた。

（※第二突堤は計画から削除した。）