横須賀港港湾計画資料
（その１）

― 改　訂 ―

令和６年６月

横須賀港港湾管理者

横須賀市

目　　次

Ⅰ　港湾計画の方針に関する資料 …… 1

1.港湾の沿革、現況 …… 1
1.1　港湾の位置 …… 1
1.2　横須賀港の沿革 …… 2
1.3　港湾の性格及び役割 …… 3
1.4　横須賀港周辺の交通網 …… 6
1.5　背後地域の現況 …… 7
2.港湾への要請 …… 9
2.1　横須賀港への要請 …… 9
2.2　横須賀港の将来像 …… 10
2.3　港湾計画の基本方針 …… 11
2.4　目標年次 …… 12
3.港湾計画の範囲及び港湾空間の利用 …… 13
3.1　港湾計画の範囲 …… 13
3.2　港湾空間利用ゾーニング図 …… 14

Ⅱ　港湾の能力に関する資料 …… 16

1.取扱貨物量 …… 16
1.1　取扱貨物量の推計方針 …… 16
1.2　外内別・公専別取扱量の推移 …… 17
1.3　品目別取扱量 …… 19
1.4　定期航路の現況等 …… 26
2.入港船舶隻数 …… 27
2.1　入港船舶隻数・総トン数の推移 …… 27
2.2　入港船舶隻数の推計方法 …… 29
2.3　入港船舶隻数の将来推計結果 …… 30
3.港湾利用者数 …… 31
3.1　港湾利用者数の推移 …… 31
3.2　港湾利用者数の推計方法 …… 31
3.3　港湾利用者数の将来推計結果 …… 31

Ⅲ　港湾施設の規模及び配置に関する資料 …… 32

1.公共埠頭計画 …… 32

1.1　公共埠頭の現況 …… 32
1.2　公共埠頭計画の必要性 …… 35
1.3　今回計画する公共埠頭の規模及び配置 …… 36
2.旅客船埠頭計画 …… 39
2.1　旅客船埠頭の現況 …… 39
2.2　旅客船埠頭計画の必要性 …… 39
2.3　今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置 …… 39
3.専用埠頭計画 …… 40
3.1　専用埠頭の現況 …… 40
3.2　今回計画する専用埠頭の規模及び配置 …… 41
4.水域施設計画 …… 42
4.1　航路計画 …… 42
4.2　泊地、航路・泊地計画 …… 44
5.外郭施設計画 …… 53
5.1　外郭施設計画の現況 …… 53
5.2　外郭施設計画の必要性 …… 53
5.3　今回計画する外郭施設計画の規模及び配置 …… 54
5.4　静穏度の検討 …… 55
6.小型船だまり計画 …… 58
6.1　小型船だまり計画の現況 …… 58
6.2　小型船だまり計画の必要性 …… 58
6.3　今回計画する小型船だまり計画の規模及び配置 …… 59
6.4　静穏度の検討 …… 61
6.5　プレジャーボート等について …… 64
7.臨港交通施設計画 …… 66
7.1　主要な臨港道路の現況 …… 66
7.2　臨港道路の必要性 …… 66
7.3　今回計画する臨港道路の規模及び配置 …… 66
7.4　将来交通量による必要車線数の検討 …… 68
Ⅳ　港湾の環境の整備及び保全 …… 69
1.自然的環境を整備又は保全する区域 …… 69
2.港湾環境整備施設計画 …… 70
2.1　緑地計画 …… 70
2.2　海浜計画 …… 73
Ⅴ　土地造成及び土地利用計画 …… 74

１.土地造成計画 ····· 74
1.1　土地造成の必要性 ····· 74
1.2　土地造成に係る土地利用の区分別面積 ····· 74
1.3　今回計画する土地造成計画の規模及び配置 ····· 75
２.土地利用計画 ····· 76
2.1　土地利用計画の変更理由 ····· 76
2.2　今回計画する土地利用計画の規模及び配置 ····· 78
３.臨港地区の範囲 ····· 79

Ⅵ　港湾の効率的な運営に関する事項 ····· 80

１.港湾の効率的な運営に関する事項 ····· 80

Ⅶ　その他重要事項 ····· 81

１．国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として
機能するために必要な施設 ····· 81
２.大規模地震対策施設計画 ····· 83
2.1　緊急物資用の拠点として機能するために必要な施設 ····· 83
2.2　幹線貨物用の拠点として機能するために必要な施設 ····· 85
３.港湾の再開発 ····· 86
3.1　利用形態の見直しの検討が必要な区域 ····· 86
４.その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項 ····· 87
4.1　将来の港湾整備を検討する区域 ····· 87

Ⅷ　その他の資料 ····· 88

１.港湾区域の範囲 ····· 88
２.港湾の周辺条件 ····· 89
2.1　経済的・社会的条件 ····· 89
2.2　自然条件 ····· 91
３.港湾の沿革 ····· 106
４.港湾施設の現況 ····· 107
4.1　係留施設 ····· 107
4.2　荷捌き・保管施設 ····· 109
4.3　水域施設 ····· 110
4.4　外郭施設 ····· 110
4.5　臨港交通施設 ····· 111
５.過去の港湾計画一覧 ····· 112
６.地方港湾審議会委員名簿 ····· 134

Ⅰ　港湾計画の方針に関する資料

１．港湾の沿革、現況

1.1　港湾の位置

横須賀港は、三浦半島の東側、東京湾の湾口部に位置し、北は追浜地区から南は野比地区まで 13 地区により構成され、港湾区域 5,525ha、臨港地区約 283ha、海岸線延長約 61km を有する重要港湾である。

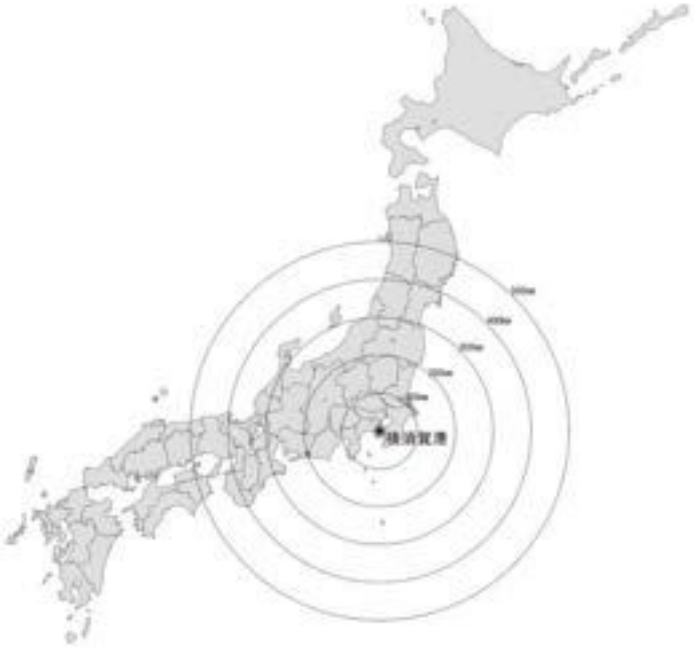
また、横須賀港は、東京湾内の港湾の中で最も南に位置する重要港湾であり、観音崎以南はその中で唯一「浦賀水道航路」を通過せずに寄港ができ、航行時間の短縮が見込めるなど立地に恵まれた港湾である。

表Ⅰ-1-1　横須賀港と主要港湾との海上距離

（単位：海里）

港名	海上距離	港名	海上距離
浜金谷	6	北九州	533
横浜	10	博多	592
東京	20	苅田	524
千葉	27	大分	484
清水	109	苫小牧	537
御前崎	105	小樽	713
名古屋	197	新潟	746
大阪	349	敦賀	862
神戸	345	仙台塩釜	268
徳山下松	493	那覇	871

資料：日本沿岸航海最短距離計算



図Ⅰ-1-1　横須賀港の位置

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。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る。

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。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てされ、市の発展に寄与してきた。

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監部を初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）に初めて港湾計画を策定した。その後、港湾計画は、昭和 57 年（1982 年）、平成５年（1993 年）、平成 17 年（2005 年）に「改訂」を行っているが、現在は最後の「改訂」から 15 年以上が経過しており、国や市を取り巻く社会情勢の変化に伴い、港湾に求められる役割も変わり続けている。このことから、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」を策定したところである。

※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。

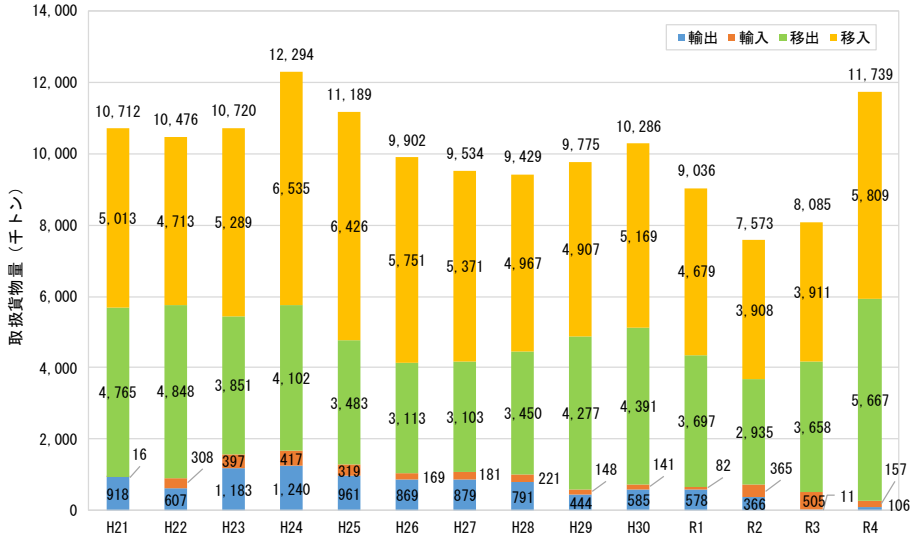
1.3　港湾の性格及び役割

北は追浜地区から南は野比地区まで 13 地区により構成され、地域産業の生産活動を支える物流基盤として、また、房総半島や北九州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いる。

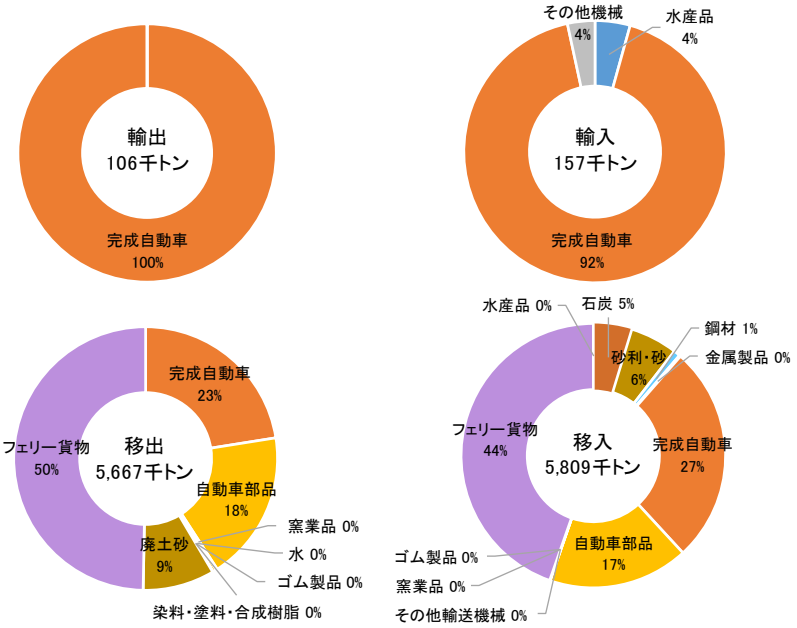
（１）取扱貨物量の現状

横須賀港における取扱貨物量は新型コロナウイルス蔓延等（以降、コロナ禍）により落ち込みはあったが、令和３年（2021 年）からは北九州とのフェリー航路開設もあり増加に転じ、令和４年（2022 年）には約 1,174 万トンまで増加している。

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る。



図Ⅰ-1-2　横須賀港の取扱貨物量の推移



図Ⅰ-1-3　主要品目別貨物量（令和４年）

（２）各地区の現況

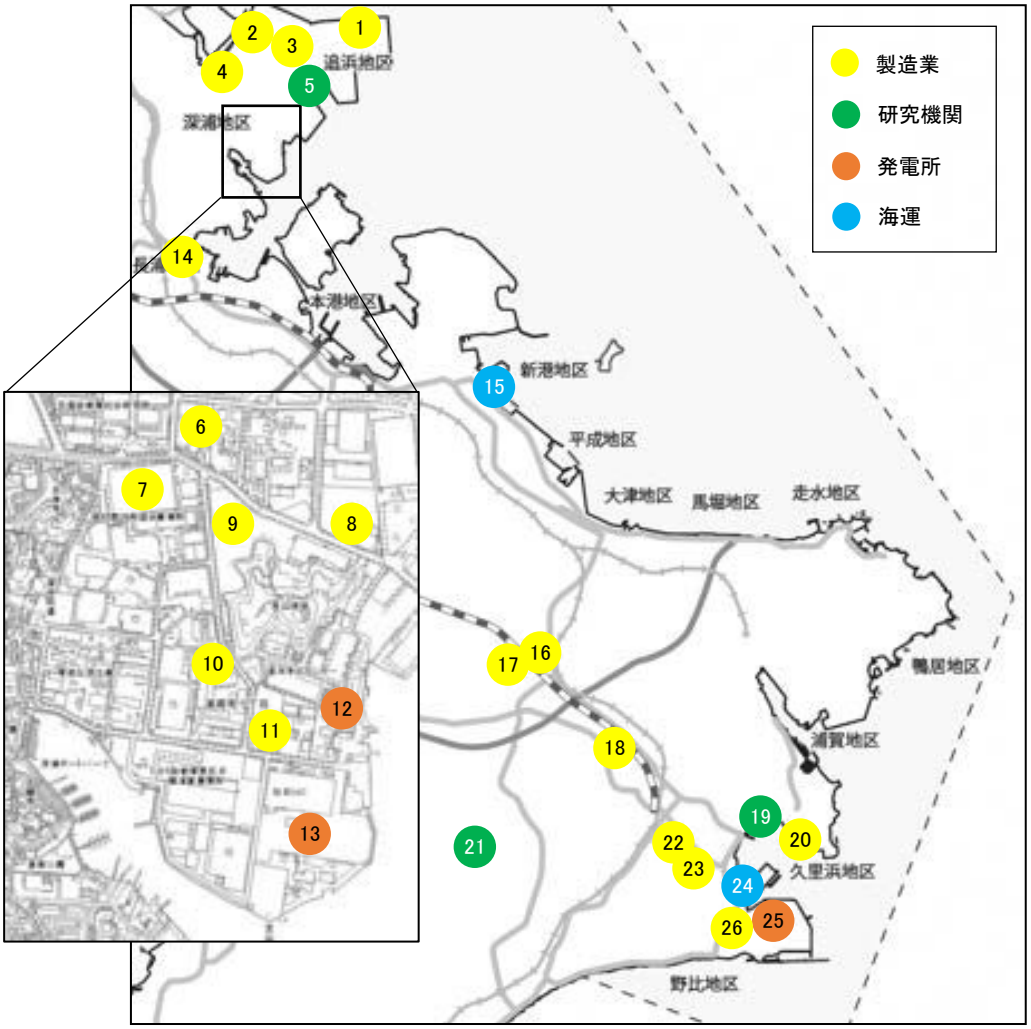
各地区の現況は以下に示すとおりである。

表Ⅰ-1-2　各地区の現況

地　区	現　　況
追浜	・自動車産業、研究機関、造船所などが立地し、主に完成自動車の輸出入が行われている。
深浦	・各種工場、造船所が立地している。また、プレジャーボートの係留のため深浦ボートパークが整備されている。
長浦	・戦後初期に整備が進められた地区で、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る。
本港	・横須賀製鉄所の建設の始まりとともに、横須賀港の港湾としての利用が始まった地区であり、現在は主に海上自衛隊や米軍が利用している。また、軍港めぐりクルーズやルートミュージアムの拠点である「ヴェルニー公園」内には「よこすか近代遺産ミュージアム　ティボディエ邸」が開館している。
新港	・完成自動車や輸入マグロが取扱われているほか、2021（令和 3）年には北九州との間に新規フェリー航路が開設している。横須賀港随一の規模を誇る国際埠頭であり、市街地に隣接し、猿島や三笠公園などの観光地とも近く、猿島への航路が運航されている。
平成	・「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る。バーベキューを楽しめる芝生広場やスケートボードなどを楽しめるスポーツ広場などがある、「うみかぜ公園」が整備されている。
大津	・漁業用の施設背後に住居、商業施設が立地している。また、後背地の安全・安心を確保するため、高潮対策護岸が整備されている。
馬堀	・親水性を備えた高潮対策護岸が整備されており、護岸上部は親水施設として歩くことができるプロムナードとなっている。
走水	・自然の海浜があるほか、漁業用の施設が整備されている。背後の「横須賀美術館」周辺には砲台跡があるなど、自然と歴史を感じられる場所である。
鴨居	・漁業用の施設が整備されている。背後には自然豊かな観音崎公園があり、園内に日本初の洋式灯台である「観音崎灯台」が存在している。また、東京湾の安全を支える観音崎レーダー局がある。
浦賀	・江戸時代から中継貿易港として栄えた歴史ある港である。西浦賀みなと緑地の一部の整備が完了し、プロムナード機能が確保されている。また、浦賀の東西を結ぶ渡船「愛宕丸（あたごまる)」が運航している。
久里浜	・東京湾の入口に位置し、船で混雑する浦賀水道航路を入らずに入港でき、耐震強化岸壁も整備されている。首都圏各地からの陸路のアクセス性に優れるほか、房総半島を結ぶフェリーや伊豆諸島への定期航路もある。
野比	・約 5km の砂浜が広がっており、海岸侵食による後背地への被害を防ぐため、離岸堤などの整備が進められている。

（３）立地企業

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る。



1	輸送用機械器具	住友重機械工業㈱ 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㈱
2	輸送用機械器具	マレリ㈱　追浜工場	15	フェリー	東京九州フェリー㈱ 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㈱　追浜工場	16	生コンクリート	草川沼家生コン㈱
4	はん用機械器具	㈱やまびこ　横須賀事業所	17	食料品製造業	丸大食品㈱　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	㈱グローバル・ニュークリア・フュエル・ ジャパン
6	輸送用機械器具	日本プラスチックス・テクノロジーズ㈱ 神奈川工場	19	海洋・港湾・空港	（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
7	家具・装備品	㈱オカムラ　追浜事業所	20	生コンクリート	平川宇部生コンクリート㈱
8	食料品製造業	戸田フーズ㈱　追浜工場	21	ICT	横須賀リサーチパーク※
9	食料品製造業	戸田フーズ㈱　追浜第2工場	22	業務用機械器具	㈱ニコン　横須賀製作所
10	化学工業	東邦化学工業㈱　追浜工場	23	電子部品・デバイス・	JVCケンウッド㈱ 久里浜事務所　横須賀事務所
11	ゴム製品	シンジーテック㈱　横須賀事業場	24	フェリー	東京湾フェリー㈱
12	火力発電	㈱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	㈱タケエイグリーンリサイクル	26	化学工業	生化学工業㈱　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Ⅰ-1-4　横須賀港背後の主な立地企業

1.4　横須賀港周辺の交通網

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る。

広域交通網としては、圏央道の整備が進められており、今後は、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ある。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る。

図Ⅰ-1-5　交通網図

注）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 号となっている。

1.5　背後地域の現況

（１）横須賀港の背後地域

横須賀港の背後地域は、「横須賀市、鎌倉市、逗子市、三浦市、葉山町」の４市１町を対象とする。

図Ⅰ-1-6　横須賀港の背後地域

（２）人口動向

横須賀港の背後地域における人口は 692 千人（令和２年）であり、神奈川県全体は増加傾向にある中、減少傾向にあり、特に横須賀市の令和２年の人口は平成 12 年に比較して約１割減の 388 千人となっている。

表Ⅰ-1-3　横須賀港背後地域における人口推移

（単位：千人）

地域＼年次		H12	H17	H22	H27	R2	R2/H12
神奈川県		8,490	8,792	9,048	9,126	9,237	1.09
背後地域	横須賀市	429	426	418	407	388	0.90
	その他	308	311	314	308	303	0.98
	計	736	737	732	714	692	0.94

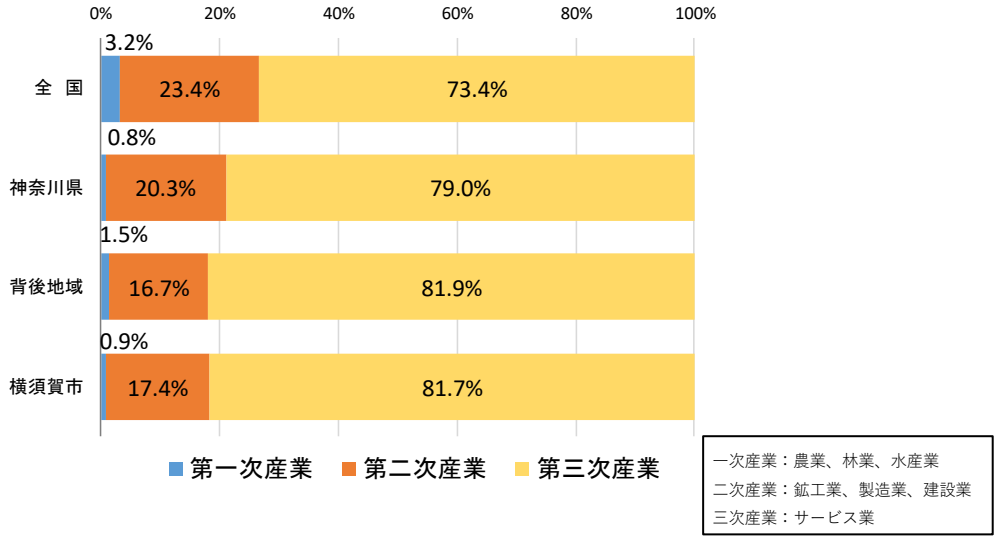
注）端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも一致しない。

資料：国勢調査（総務省）より作成

（３）産業動向

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る。

また、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る。



図Ⅰ-1-7　産業別就業人口の割合（令和２年）

資料：国勢調査（総務省）より作成

表Ⅰ-1-4　横須賀港背後地域における製造品出荷額等の推移

（単位：百億円）

地域＼年次		H22	H25	H28	R1
神奈川県		1,725	1,723	1,629	1,775
背後地域	横須賀市	70	54	52	64
	その他	38	33	31	29
	計	108	87	82	93

注）端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも一致しない。

資料：工業統計調査（経済産業省）より作成

２．港湾への要請

2.1　横須賀港への要請

横須賀港を取り巻く情勢は大きく変化してきており、全国的なトラックドライバーの不足やＣＯ$_2$の排出量抑制に起因するモーダルシフトの進展を背景に、令和３年７月には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るなど、関東・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。

また、公共埠頭での完成自動車輸出も近年順調に取扱量を増加させてきた経緯があり、北九州港とを結ぶフェリー就航により、取扱量が減少しているものの、引き続き利用ニーズが高い。

他方、海に囲まれた美しい自然環境・景観や歴史的な資産なども多数有している。

このような中、本港は、東京湾の湾口部に位置するといった地理的優位性や整備が進む広域高規格幹線道路ネットワークの整備と併せ、「首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」として、時代のニーズに適応した展開を図っていくことが期待されている。

物流・産業機能を効果的に発揮させる観点では、今後更なる貨物量の増加や船舶の大型化への対応、埠頭の集約・再編による荷役の効率化のほか、臨海部への港湾関連産業の誘致などへの対応が必要である。

交流・環境機能の充実という観点では、美しい自然環境・景観や歴史的な資産を活用し、海辺とまちが連携し、人流の維持・拡大を図るとともに、港湾環境の改善への対応が必要である。

安全・安心な港づくりという観点では、大規模地震発生時における緊急物資等の輸送のための耐震機能の強化や港湾施設の老朽化などへの対応が必要である。

これらの横須賀港への要請、地域の発展方向や港湾を取り巻く環境変化を踏まえると、横須賀港の課題は次のとおりである。

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

2.2　横須賀港の将来像

横須賀港は、自動車産業や造船産業等の物流・産業拠点として地域経済の発展を支えてきた。また、海に囲まれた美しい自然環境・景観や歴史的な資産などを有し、豊かな市民生活に欠かせない役割も担っている。

他方、横須賀港は東京湾の湾口部に位置し、海上アクセスの容易性は物流機能に限らず湾内他港と差別化できる立地上の優位性がある。また、広域高規格幹線道路ネットワーク整備の進展により、陸上アクセスも大幅に改善している。

これらの特徴を踏まえて、**「地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」**を横須賀港の将来像を示す基本理念とする。

この基本理念の下、現状の課題等を踏まえ、将来像実現のための分野別の将来像を以下のとおりとする。

基本理念

～地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担うみなと～

将来像（基本方針）

物流・産業

東京湾口部の立地を活かして地域産業の活力を支え
物流の効率化に貢献するみなと

交流・環境

三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして
新たな海辺交流を創造するみなと

安全・安心

防災力を強化し市民生活や港湾活動に
安全・安心をもたらすみなと

2.3　港湾計画の基本方針

横須賀港が地域経済や市民生活の向上に貢献するとともに、首都圏背後との結びつきをより強めることで、人・物が集まり、「物流・産業」、「交流・環境」、「安全・安心」の３つの機能が融合した活気あるみなと実現し、「地域の活力を支え、首都圏港湾機能の一翼を担うみなと」を目指し、以下の方針で港湾計画を改訂する。

【物流･産業】東京湾口部の立地を活かして地域産業の活力を支え物流の効率化に貢献するみなと

横須賀市臨海部には、物流産業、建設関連産業、リサイクル産業など、地域の経済活動を支える産業とともに、自動車産業や造船業等の基幹産業が立地している。

横須賀港は、外内貿物流機能により、産業活動の効率化や競争力の強化等の一助となっており、公共埠頭で取り扱う貨物の半分を占めるバルク貨物とともに、地域の活力の維持・発展に不可欠な存在である。また、完成自動車の輸出や水産品の輸入など、品目により広域物流拠点としての役割もある。

近年の港湾における課題として、地球環境問題への対応やトラック運転手不足への対応等が挙げられ、課題解決のため海運へのモーダルシフトが推進されている。横須賀港では、新たに新港地区と北九州港を結ぶフェリーが就航したが、交通アクセスの利便性の高い新港地区は首都圏の内貿ユニットロード航路の拠点となる高いポテンシャルがあると考えられる。また、東京湾の湾口部に位置する久里浜地区への就航は、埠頭内のバルク貨物の移転・集約が必要となるが、航行時間の短縮効果が大きな強みとなる。

このような状況を踏まえて、外内貿物流機能の再編・強化として、完成自動車輸送機能の強化、輸入水産品受入機能の強化に取り組む。また、モーダルシフトの受け皿としての機能強化として、内航フェリー輸送機能の強化、内貿ユニットロード航路の拠点形成に取り組む。さらに、バルク物流機能の集約・効率化として、バルク貨物取扱埠頭の集約・再編、静脈物流機能の集約・再編、エネルギー関連貨物輸送機能の確保に取り組む。こうした取組みに合わせて、港湾・物流ＤＸの推進を図りつつ、物流の効率化のほか、港湾の適切な管理・運営、安全・セキュリティ向上などに取り組む。

【交流･環境】三浦半島の豊かな自然や近代化遺産を活かして新たな海辺交流を創造するみなと

三浦半島の東に位置する横須賀港は、丘陵が海岸線まで迫る天然の良港であり、横須賀港製鉄所の建設に始まり、明治期以降は海軍港として発展し、関連する多くの歴史遺産がある。現在でも、米海軍や海上自衛隊の施設が立地している。

また、丘陵が海岸線まで迫り、平地が狭隘なため、港湾機能や都市機能等の空間を臨海部の埋め立てにより確保してきた。それとともに、海が感じられる賑わいづくりを目指した「１０，０００ｍプロムナード」などのプロジェクトが進められ、横須賀ならではの海辺空間が形成されてきた。現在では、「よこすかルートミュージアム」により、新たな賑わいの創出を進めている。

歴史遺産に加えて、観音崎や猿島では、海辺の美しい自然景観が楽しめるといったさまざまな観光資源も豊かであるため、そのような特徴を活かす観点から、近年需要が高まっている大型のプレジャーボートの受入れにより、我が国を代表する交流拠点となるようなポテンシャルを有しているものと考えられる。

このような状況を踏まえて、大型のプレジャーボート拠点の形成として、大型プレジャーボート受入機能の強化、まちづくりと連携した拠点整備に取り組む。また、賑わいと憩いの海辺交流空間の形成として、拠点間ネットワークの強化、海洋性レクリエーションの振興と漁業との共存及び人流機能の維持・強化に取り組む。さらに、カーボンニュートラルポート（ＣＮＰ）の形成に向け、環境に配慮した港湾施設の整備として、再生可能エネルギー関連貨物輸送機能の確保、環境負荷の少ない機器・電源への転換などに取り組む。

【安全･安心】防災力を強化し市民生活や港湾活動に安全･安心をもたらすみなと

横須賀港は、大規模災害時には緊急物資等の海上輸送の拠点としての役割が期待されており、所要の耐震強化岸壁を適切に配置・整備する必要がある。

また、港湾施設の適切な維持管理に加えて、ライフサイクルコスト縮減のため、施設の統廃合を含むストックマネジメントを戦略的に進めていくことが重要である。

一方、港湾整備や災害復旧等に不可欠な作業船等の係留については、周辺環境及び利用との調和を考慮し、住民生活の安心のため集約・配置していく必要がある。

このような状況を踏まえて、災害対応力の強化として、耐震強化岸壁の整備、港湾ＢＣＰの継続的な改善及び静穏度向上に向けた取組の推進に取り組む。また、戦略的な維持管理の推進として、予防保全型の維持管理の実施、既存ストックの利用転換・再編に取り組む。さらに、小型船等係留施設の集約・確保として、作業船係留施設の適切な配置・集約、陸域の放置艇対策の実施に取り組む。

2.4　目標年次

横須賀港への要請や諸情勢の変化に的確に対応するため、計画目標年次を令和 10 年代後半とする。

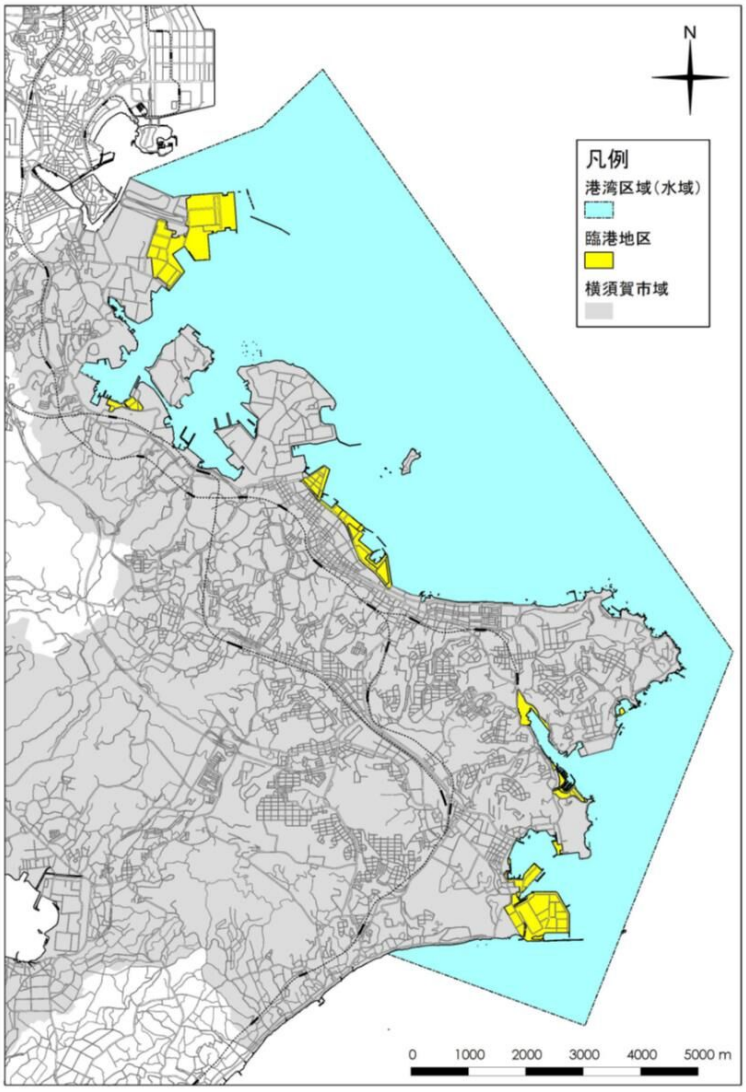
３．港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

3.1　港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は、水域（港湾区域）5,525ha、陸域（臨港地区）283ha である。

表Ⅰ-3-1　港湾計画の範囲

区分	範囲	面積
水域	横須賀市夏島町地先最北端（北緯 35 度 19 分 49 秒、東経 139 度 38 分 26 秒）の地点、同地点から 63 度 50 分 2,470 メートルの地点、同地点から 46 度 30 分 1,450 メートルの地点、観音崎灯台（北緯 35 度 15 分 22 秒、東経 139 度 44 分 43 秒）から 90 度 1,000 メートルの地点及び同地点から海獺島灯標（北緯 35 度 12 分 43 秒、東経 139 度 44 分 07 秒）を見透し 7,000 メートルの地点を順次に結んだ線、同地点から 290 度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面	5,525ha
陸域	追浜、深浦、長浦、本港、新港、平成、大津、馬堀、走水、鴨居、浦賀、久里浜、野比の 13 地区	283ha



図Ⅰ-3-1　港湾計画の範囲

3.2　港湾空間利用ゾーニング図

横須賀港が長期的に目指す将来像の実現に向けて、各地区特性を踏まえ、基本方針に基づき、調和のとれた空間利用が実現するよう空間利用計画（ゾーニング）を設定する。

ゾーニングは、「物流関連ゾーン」、「生産・エネルギー関連ゾーン」、「緑地・交流拠点ゾーン」、「環境ゾーン」、「船だまり関連ゾーン」の５つを設定する。

＜物流関連ゾーン＞

既存の港湾施設の配置、専用施設の配置、利用のニーズ等を踏まえて、追浜地区、長浦地区、新港地区、久里浜地区に配置する。

＜生産・エネルギー関連ゾーン＞

専用施設の配置を踏まえて、追浜地区、久里浜地区に配置する。

＜緑地・交流拠点ゾーン＞

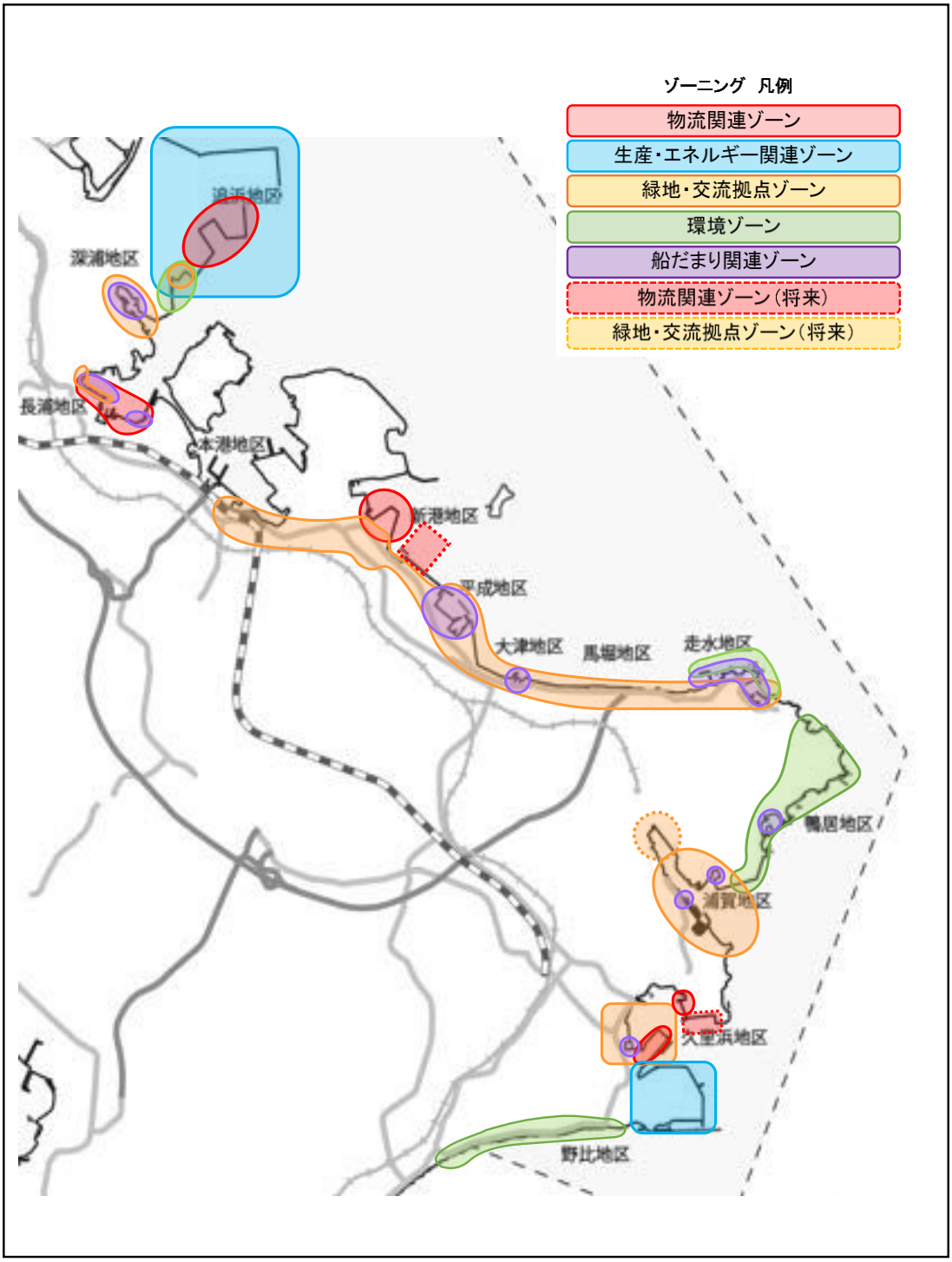
10,000ｍプロムナードやみなとオアシス、その他の海洋レクリエーション施設の立地を踏まえ、追浜地区、深浦地区、長浦地区、本港地区、新港地区、平成地区、大津地区、馬堀地区、走水地区、浦賀地区、久里浜地区に配置する。

＜環境ゾーン＞

藻場や港湾緑地の立地を踏まえ、追浜地区、走水地区、鴨居地区、野比地区に配置する。

＜船だまり関連ゾーン＞

漁業用施設や作業船係留施設の立地を踏まえ、深浦地区、長浦地区、平成地区、大津地区、走水地区、鴨居地区、浦賀地区、久里浜地区に配置する。



図Ⅰ-3-2　横須賀港の将来ゾーニング

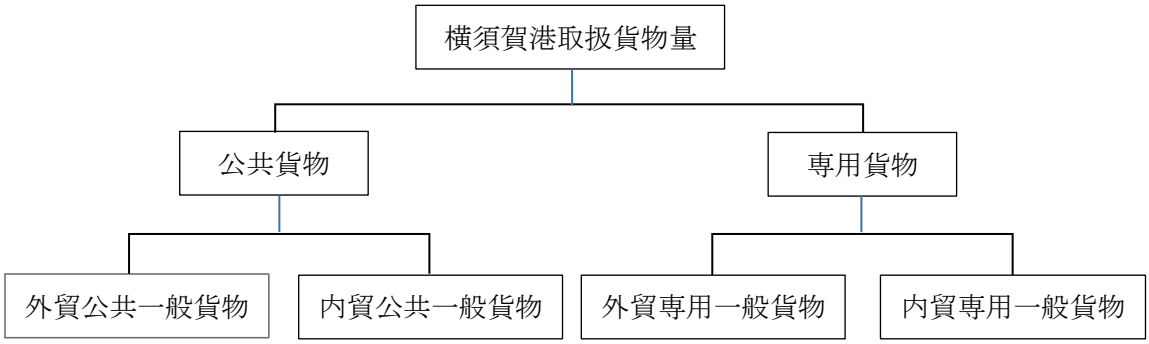
Ⅱ　港湾の能力に関する資料

１．取扱貨物量

1.1　取扱貨物量の推計方針

（１）貨物分類

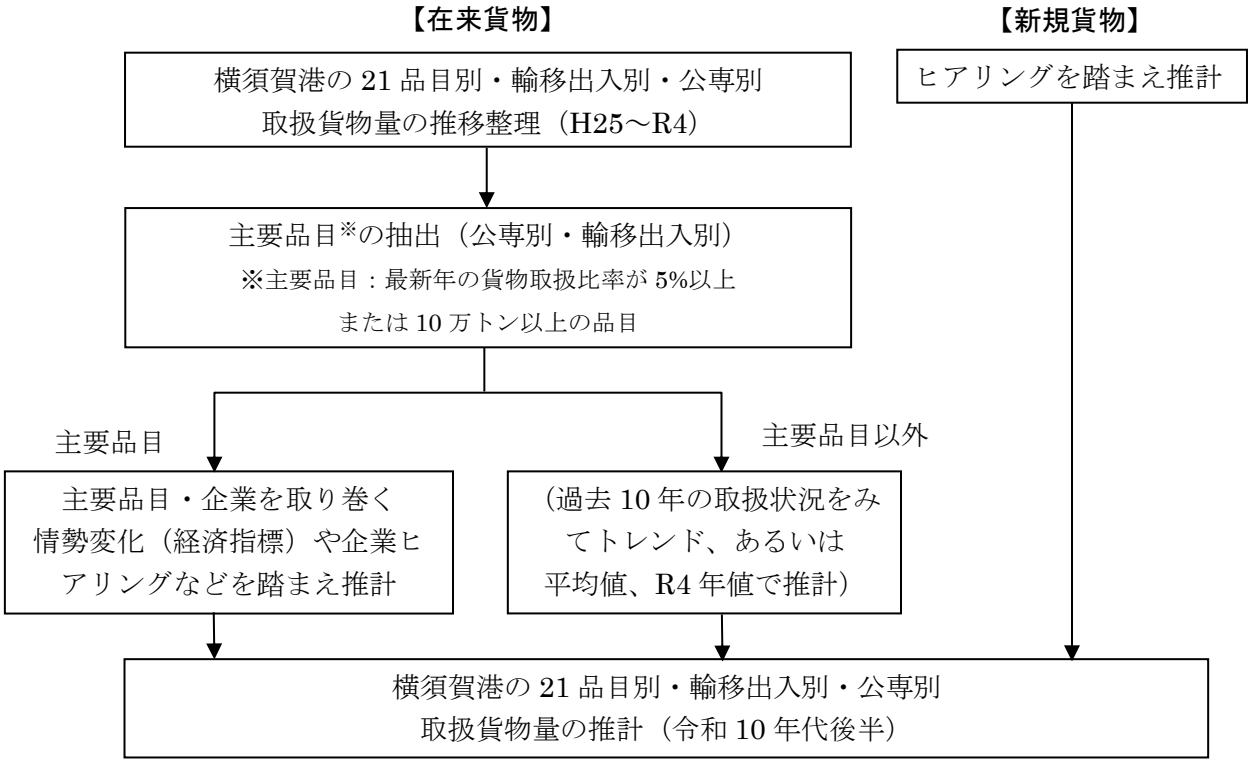
貨物の分類は以下のとおりとする。



図Ⅱ-1-1　貨物の分類

（２）取扱貨物量の推計フロー

取扱貨物量の推計フローは以下に示すとおりである。



図Ⅱ-1-2　取扱貨物量の推計フロー

1.2　外内別・公専別取扱量の推移

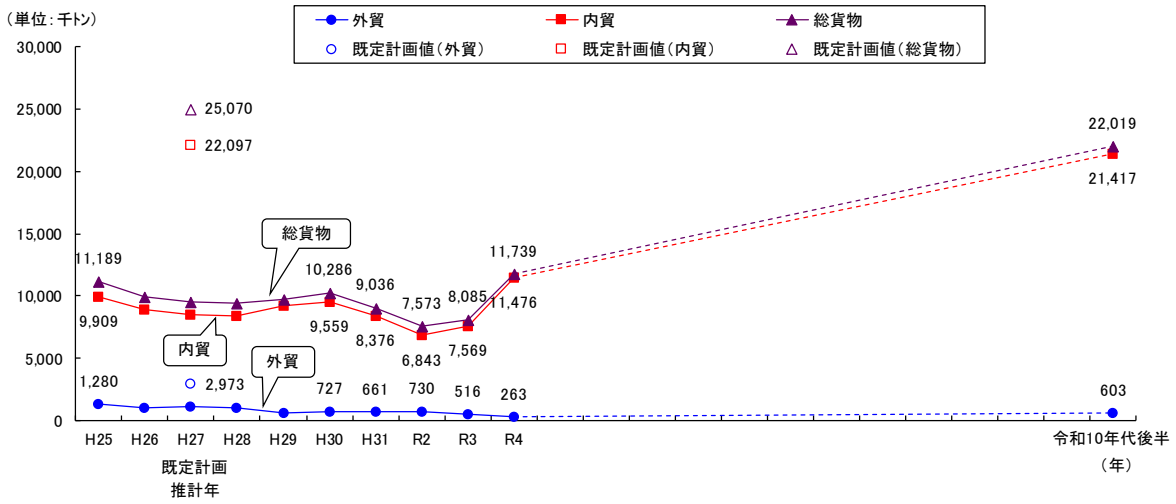
平成 25 年から令和４年までの 10 年間における、横須賀港の取扱貨物量の外内貿・公共専用別の貨物量の推移及び目標年次における将来貨物量の推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-1　横須賀港取扱貨物量の推移及び推計結果

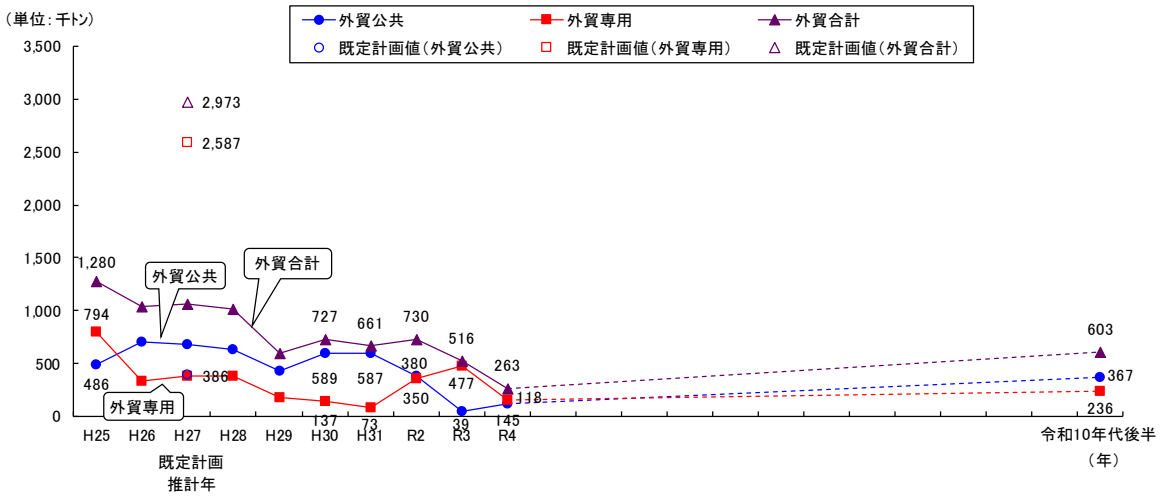
（千トン）

外内別		公専別	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
外貿		公共	486	707	681	634	420	589	587	380	39	118	386	367
		専用	794	331	380	377	172	137	73	350	477	145	2,587	236
		計	1,280	1,038	1,060	1,011	592	727	661	730	516	263	2,973	603
内貿		公共	538	532	456	428	637	757	603	892	1,802	4,768	9,902	10,279
		専用	9,371	8,333	8,018	7,989	8,546	8,803	7,773	5,951	5,767	6,709	12,195	11,138
		計	9,909	8,864	8,474	8,418	9,184	9,559	8,376	6,843	7,569	11,476	22,097	21,417
	フェリー除	公共	538	532	456	428	637	757	603	892	662	761	1,694	810
	フェリー除	専用	7,791	6,753	6,428	6,459	6,987	7,251	6,349	4,920	4,680	5,306	8,251	9,736
	フェリー除	計	8,329	7,285	6,884	6,887	7,624	8,008	6,953	5,812	5,342	6,067	9,945	10,545
	フェリー	公共									1,140	4,007	8,208	9,469
	フェリー	専用	1,579	1,579	1,590	1,530	1,559	1,551	1,423	1,030	1,087	1,402	3,944	1,402
	フェリー	計	1,579	1,579	1,590	1,530	1,559	1,551	1,423	1,030	2,227	5,409	12,152	10,872
合計		公共	1,024	1,238	1,137	1,062	1,057	1,346	1,190	1,272	1,841	4,886	10,288	10,646
		専用	10,165	8,664	8,397	8,367	8,718	8,940	7,846	6,301	6,244	6,853	14,782	11,373
		計	11,189	9,902	9,534	9,429	9,775	10,286	9,036	7,573	8,085	11,739	25,070	22,019
	フェリー除	公共	1,024	1,238	1,137	1,062	1,057	1,346	1,190	1,272	701	879	2,080	1,176
	フェリー除	専用	8,585	7,085	6,808	6,837	7,158	7,389	6,423	5,271	5,157	5,451	10,838	9,971
	フェリー除	計	9,610	8,323	7,945	7,899	8,216	8,735	7,613	6,543	5,857	6,330	12,918	11,148

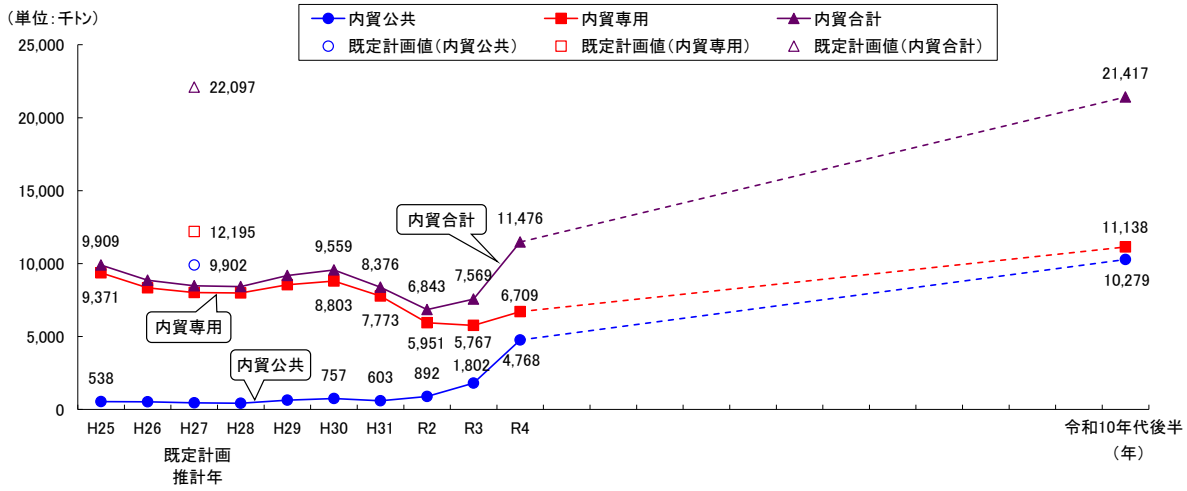
注）端数処理のため、内数と和は必ずしも一致しない。



図Ⅱ-1-3　横須賀港取扱貨物量の推移及び推計結果



図Ⅱ-1-4　外貿貨物量の推移と推計結果



図Ⅱ-1-5　内貿貨物量の推移と推計結果

1.3　品目別取扱量

（1）外貿貨物

外貿貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-2　外貿貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	輸出												
		輸入											5	
		計											5	
	水産品	輸出												
		輸入	11	10	12	11	6	8	9	9	9	7	24	7
		計	11	10	12	11	6	8	9	9	9	7	24	7
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
林産品	原木	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
鉱産品	石炭	輸出												
		輸入												
		計												
	砂・砂利・石材	輸出												
		輸入												
		計												
	原油	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入											1	
		計											1	
金属機械工業品	鉄鋼	輸出												
		輸入												
		計												
	その他金属類	輸出												
		輸入												
		計												
	輸送機械	輸出	950	860	871	791	444	585	578	366	11	106	2,919	360
		輸入	308	159	169	209	142	133	73	350	477	145	23	236
		計	1,259	1,019	1,041	1,000	585	719	652	716	488	251	2,942	596
	その他機械	輸出												
		輸入								5	19	5	1	
		計								5	19	5	1	
化学工業品	石油類	輸出												
		輸入												
		計												
	セメント	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
軽工業品		輸出												
		輸入												
		計												
雑工業品		輸出												
		輸入												
		計												
特殊品		輸出	11	9	8									
		輸入												
		計	11	9	8									
分類不能		輸出												
		輸入							0					
		計							0					
合計		輸出	961	869	879	791	444	585	578	366	11	106	2,919	360
		輸入	319	169	181	221	148	141	82	365	505	157	54	243
		合計	1,280	1,038	1,060	1,011	592	727	661	730	516	263	2,973	603

（２）外貿公共貨物

外貿公共貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-3　外貿公共貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	輸出												
		輸入											5	
		計											5	
	水産品	輸出												
		輸入	11	10	12	11	6	8	9	9	9	7	24	7
		計	11	10	12	11	6	8	9	9	9	7	24	7
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
林産品	原木	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
鉱産品	石炭	輸出												
		輸入												
		計												
	砂・砂利・石材	輸出												
		輸入												
		計												
	原油	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入											1	
		計											1	
金属機械工業品	鉄鋼	輸出												
		輸入												
		計												
	その他金属類	輸出												
		輸入												
		計												
	輸送機械	輸出	465	688	661	622	414	581	578	366	11	106	355	360
		輸入				0								
		計	465	688	661	622	414	581	578	366	11	106	355	360
	その他機械	輸出												
		輸入								5	19	5	1	
		計								5	19	5	1	
化学工業品	石油類	輸出												
		輸入												
		計												
	セメント	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
軽工業品		輸出												
		輸入												
		計												
雑工業品		輸出												
		輸入												
		計												
特殊品		輸出	11	9	8									
		輸入												
		計	11	9	8									
分類不能		輸出												
		輸入							0					
		計							0					
合計		輸出	476	697	669	622	414	581	578	366	11	106	355	360
		輸入	11	10	12	12	6	8	9	14	28	12	31	7
		合計	486	707	681	634	420	589	587	380	39	118	386	367

（３）外貿専用貨物

外貿専用貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-4　外貿専用貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	輸出												
		輸入												
		計												
	水産品	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
林産品	原木	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
鉱産品	石炭	輸出												
		輸入												
		計												
	砂・砂利・石材	輸出												
		輸入												
		計												
	原油	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
金属機械工業品	鉄鋼	輸出												
		輸入												
		計												
	その他金属類	輸出												
		輸入												
		計												
	輸送機械	輸出	485	172	210	168	30	4					2,564	
		輸入	308	159	169	209	142	133	73	350	477	145	23	236
		計	794	331	380	377	172	137	73	350	477	145	2,587	236
	その他機械	輸出												
		輸入												
		計												
化学工業品	石油類	輸出												
		輸入												
		計												
	セメント	輸出												
		輸入												
		計												
	その他	輸出												
		輸入												
		計												
軽工業品		輸出												
		輸入												
		計												
雑工業品		輸出												
		輸入												
		計												
特殊品		輸出												
		輸入												
		計												
分類不能		輸出												
		輸入												
		計												
合計		輸出	485	172	210	168	30	4					2,564	
		輸入	308	159	169	209	142	133	73	350	477	145	23	236
		合計	794	331	380	377	172	137	73	350	477	145	2,587	236

（４）内貿貨物

内貿貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-5　内貿貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	移出												
		移入												
		計												
	水産品	移出				0								
		移入	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	6	1
		計	3	3	3	4	3	2	2	2	2	1	6	1
	その他	移出												
		移入												
		計												
林産品	原木	移出												
		移入												80
		計												80
	その他	移出												
		移入												
		計												
鉱産品	石炭	移出												
		移入										272		3,600
		計										272		3,600
	砂・砂利・石材	移出	2			14	3			1	0			
		移入	584	531	400	367	369	472	454	625	446	336	1,270	466
		計	586	531	400	381	372	472	454	626	446	336	1,270	466
	原油	移出												
		移入	103	77									260	
		計	103	77									260	
	その他	移出											2	
		移入			18	32	30	19					4	
		計			18	32	30	19					6	
金属機械工業品	鉄鋼	移出												
		移入	34	45	43	56	57	62	59	63	54	46	80	56
		計	34	45	43	56	57	62	59	63	54	46	80	56
	その他金属類	移出	0											
		移入	0					1	0	4	27	10		0
		計	0					1	0	4	27	10		0
	輸送機械	移出	2,332	2,245	2,297	2,665	3,237	3,310	2,777	2,044	2,219	2,316	3,663	2,533
		移入	4,005	4,090	3,992	3,638	3,556	3,726	3,360	2,629	2,245	2,549	3,185	2,902
		計	6,336	6,335	6,290	6,304	6,793	7,036	6,137	4,673	4,464	4,864	6,848	5,435
	その他機械	移出	2	0	0		1				0		2	
		移入	1	1	1	1	0	1	3	4	2			2
		計	2	1	1	1	1	1	3	4	3		2	2
化学工業品	石油類	移出												
		移入	427	0									630	
		計	427	0									630	
	セメント	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出	23	28	9	11	3	8	1	3	10	12		454
		移入										2	3	50
		計	23	28	9	11	3	8	1	3	10	14	3	504
軽工業品		移出	22	22	27	27	26	24	25	23	21	24	30	23
		移入												
		計	22	22	27	27	26	24	25	23	21	24	30	23
雑工業品		移出	0	0	0	1	2	2	1	1	2	1		1
		移入	0	0	0	1	2	0	0		1	0		0
		計	0	0	0	2	3	2	1	1	3	1		2
特殊品		移出	419	150	91	65	332	378	271	413	313	498	810	375
		移入	372	91	3	5	4	4						
		計	792	241	93	70	336	382	271	413	313	498	810	375
分類不能		移出							0					
		移入												
		計							0					
フェリー		移出	683	667	679	667	674	668	623	449	1,093	2,817	5,958	5,167
		移入	896	912	911	864	885	883	801	582	1,134	2,593	6,194	5,704
		計	1,579	1,579	1,590	1,530	1,559	1,551	1,423	1,030	2,227	5,409	12,152	10,872
合計		移出	3,483	3,113	3,103	3,450	4,277	4,391	3,697	2,935	3,658	5,667	10,465	8,554
		移入	6,426	5,751	5,371	4,967	4,907	5,169	4,679	3,908	3,911	5,809	11,632	12,862
		合計	9,909	8,864	8,474	8,418	9,184	9,559	8,376	6,843	7,569	11,476	22,097	21,417

（５）内貿公共貨物

内貿公共貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-6　内貿公共貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	移出												
		移入												
		計												
	水産品	移出				0								
		移入	3	3	3	3	3	2	2	2	2	1	6	1
		計	3	3	3	4	3	2	2	2	2	1	6	1
	その他	移出												
		移入												
		計												
林産品	原木	移出												
		移入												80
		計												80
	その他	移出												
		移入												
		計												
鉱産品	石炭	移出												
		移入												
		計												
	砂・砂利・石材	移出	2			14	3			1	0			
		移入	412	392	304	270	232	318	303	448	313	236	1,110	324
		計	414	392	304	283	235	318	303	449	313	236	1,110	324
	原油	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出											2	
		移入			18	32	30	19					4	
		計			18	32	30	19					6	
金属機械工業品	鉄鋼	移出												
		移入			0									
		計			0									
	その他金属類	移出												
		移入						1	0		0			0
		計						1	0		0			0
	輸送機械	移出								0				
		移入		0										
		計		0						0				
	その他機械	移出	0	0	0		1				0		2	
		移入	0	0	0		0	0	0	0				0
		計	0	0	0		1	0	0	0	0		2	0
化学工業品	石油類	移出												
		移入												
		計												
	セメント	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出	20	28	9	11	3	8	1	3	10			4
		移入												
		計	20	28	9	11	3	8	1	3	10			4
軽工業品		移出	22	22	27	27	26	24	25	23	21	24	30	23
		移入												
		計	22	22	27	27	26	24	25	23	21	24	30	23
雑工業品		移出	0	0	0	1	2	2	1	1	2	1		1
		移入	0	0	0	0	2	0	0		1	0		0
		計	0	0	0	1	3	2	1	1	3	1		2
特殊品		移出	79	73	91	65	332	378	271	413	313	498	540	375
		移入		13	3	5	4	4						
		計	79	86	93	70	336	382	271	413	313	498	540	375
分類不能		移出							0					
		移入												
		計							0					
フェリー		移出									618	2,218	4,104	4,569
		移入									523	1,790	4,104	4,901
		計									1,140	4,007	8,208	9,469
合計		移出	123	124	127	118	366	412	298	442	964	2,740	4,678	4,972
		移入	415	407	329	310	272	344	305	450	838	2,027	5,224	5,307
		合計	538	532	456	428	637	757	603	892	1,802	4,768	9,902	10,279

（６）内貿専用貨物

内貿専用貨物の品目別取扱量の平成25年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-7　内貿専用貨物の品目別取扱量の推移と推計結果

（千トン）

品目		出入	実績値										既定計画値	今回推計値
			H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
農水産品	米穀類	移出												
		移入												
		計												
	水産品	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出												
		移入												
		計												
林産品	原木	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出												
		移入												
		計												
鉱産品	石炭	移出												
		移入										272		3,600
		計										272		3,600
	砂・砂利・石材	移出												
		移入	172	139	95	98	137	154	151	177	133	100	160	143
		計	172	139	95	98	137	154	151	177	133	100	160	143
	原油	移出												
		移入	103	77									260	
		計	103	77									260	
	その他	移出												
		移入												
		計												
金属機械工業品	鉄鋼	移出												
		移入	34	45	43	56	57	62	59	63	54	46	80	56
		計	34	45	43	56	57	62	59	63	54	46	80	56
	その他金属類	移出	0											
		移入	0							4	26	10		
		計	0							4	26	10		
	輸送機械	移出	2,332	2,245	2,297	2,665	3,237	3,310	2,777	2,044	2,219	2,316	3,663	2,533
		移入	4,005	4,090	3,992	3,638	3,556	3,726	3,360	2,629	2,245	2,549	3,185	2,902
		計	6,336	6,335	6,290	6,304	6,793	7,036	6,137	4,673	4,464	4,864	6,848	5,435
	その他機械	移出	2											
		移入	1	1	0	1	0	0	3	4	2			2
		計	2	1	0	1	0	0	3	4	2			2
化学工業品	石油類	移出												
		移入	427	0									630	
		計	427	0									630	
	セメント	移出												
		移入												
		計												
	その他	移出	3									12		450
		移入										2	3	50
		計	3									14	3	500
軽工業品		移出												
		移入												
		計												
雑工業品		移出												
		移入				1								
		計				1								
特殊品		移出	341	77									270	
		移入	372	78										
		計	713	155									270	
分類不能		移出												
		移入												
		計												
フェリー		移出	683	667	679	667	674	668	623	449	476	599	1,854	599
		移入	896	912	911	864	885	883	801	582	612	803	2,090	803
		計	1,579	1,579	1,590	1,530	1,559	1,551	1,423	1,030	1,087	1,402	3,944	1,402
合計		移出	3,360	2,989	2,976	3,332	3,911	3,978	3,399	2,493	2,694	2,927	5,787	3,582
		移入	6,010	5,344	5,042	4,657	4,635	4,824	4,373	3,458	3,073	3,782	6,408	7,556
		合計	9,371	8,333	8,018	7,989	8,546	8,803	7,773	5,951	5,767	6,709	12,195	11,138

（７）フェリー貨物

１）内貿公共

フェリー貨物（内貿公共）の平成 25 年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-8　フェリー貨物（内貿公共）の推移と推計結果

（千トン）

航路方面別	出 入	実 績 値										既定計画値	今回推計値
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
北　九　州	移出									618	2,218	4,104	4,569
	移入									523	1,790	4,104	4,901
	計									1,140	4,007	8,208	9,469

２）内貿専用

フェリー貨物（内貿専用）の平成 25 年以降の推移及び目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-1-9　フェリー貨物（内貿専用）の推移と推計結果

（千トン）

航路方面別	出 入	実 績 値										既定計画値	今回推計値
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	H20年代後半	R10年代後半
浜　金　谷	移出	683	667	679	667	674	668	623	449	476	599	1,854	599
	移入	896	912	911	864	885	883	801	582	612	803	2,090	803
	計	1,579	1,579	1,590	1,530	1,559	1,551	1,423	1,030	1,087	1,402	3,944	1,402

1.4　定期航路の現況等

１）内貿公共フェリー定期航路

内貿公共フェリー定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-10　内貿公共フェリー定期航路

航路方面名	主要寄港地	船　社	寄港頻度	その他備考	
				主要船型	開設年月
福岡	北九州	東京九州フェリー㈱	6便/週	15,515G/T	R3.7

２）内貿専用フェリー定期航路

内貿専用フェリー定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-11　内貿専用フェリー定期航路

航路方面名	主要寄港地	船　社	寄港頻度	その他備考	
				主要船型	開設年月
千葉	浜金谷	東京湾フェリー㈱	7～14便/日（季節による）	3,580G/T 3,351G/T	S35.5

３）内貿専用RORO船定期航路

内貿専用 RORO 船定期航路の主要寄港地、寄港頻度等の現況は、次のとおりである。

表Ⅱ-1-12　内貿専用 RORO 船定期航路

航路方面名	主要寄港地	船　社	寄港頻度	その他備考	
				主要船型	開設年月
福岡	苅田	プリンス海運㈱	2便/週	11,454G/T	―
北海道	苫小牧	プリンス海運㈱	3便/週	7,971G/T （2隻）	―
愛知	苅田	日藤海運㈱	2便/週	10,083G/T 10,109G/T	―
岡山	苅田	日藤海運㈱	4便/週	11,483G/T 11,514G/T	―

２．入港船舶隻数

2.1　入港船舶隻数・総トン数の推移

横須賀港における平成 25 年から令和４年の過去 10 か年の入港船舶隻数及び船舶総トン数の推移は以下に示すとおりであり、入港船舶隻数、総トン数ともに減少傾向にある。

表Ⅱ-2-1　入港船舶隻数の推移

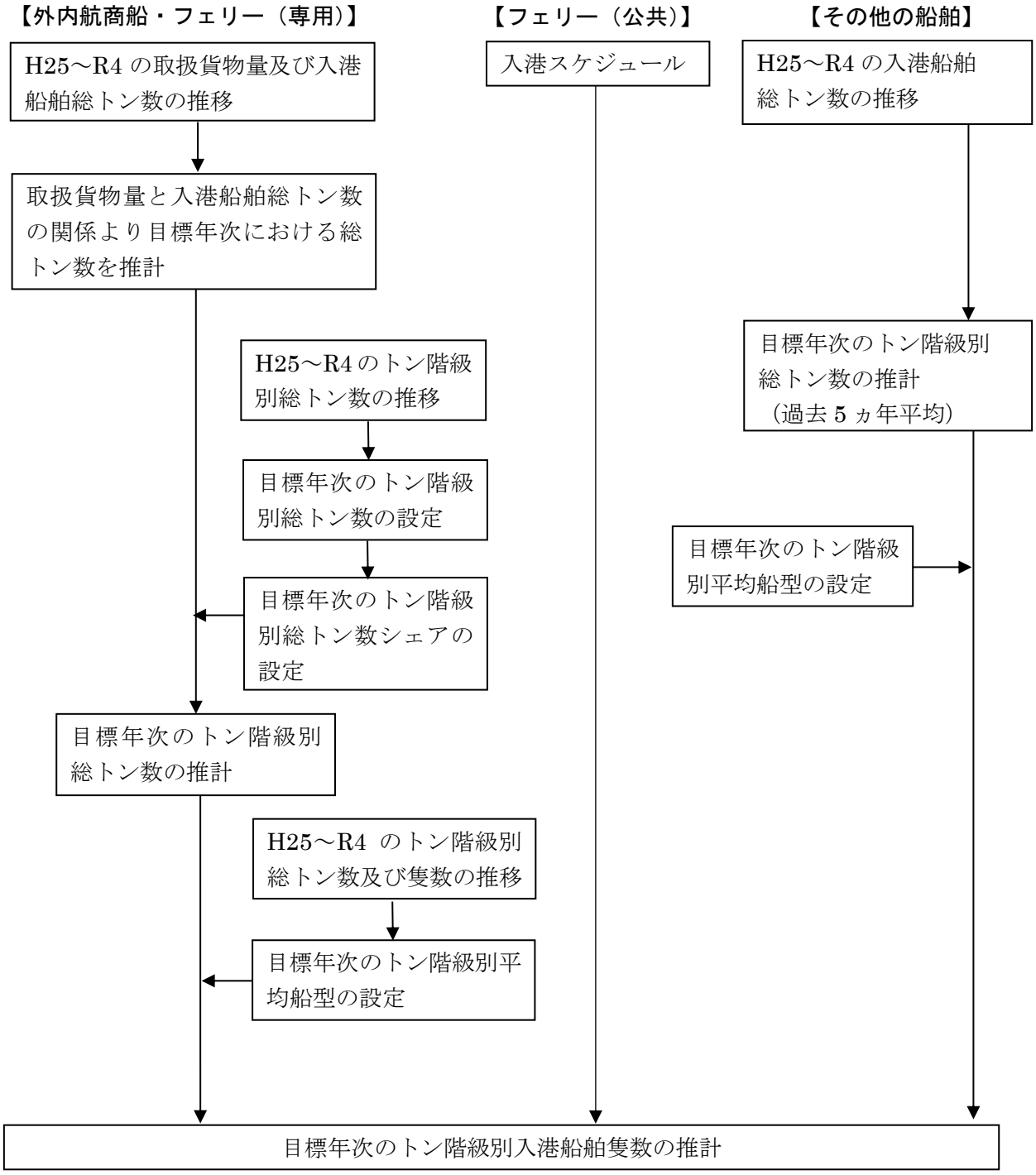
		隻数(隻)									
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4
外航商船	合　計	197	171	158	174	104	106	102	99	83	61
	5～　100総トン未満										
	100～　500総トン未満		1	1	1	1	1	1		1	
	500～　1,000総トン未満	1	2	1			2				1
	1,000～　3,000総トン未満	14	12	11	5	10	4	6		4	1
	3,000～　6,000総トン未満	37	25	32	36	24	29	22	23	26	16
	6,000～ 10,000総トン未満	5	7	5	8	3	4	7	12	7	5
	10,000総トン以上	140	124	108	124	66	66	66	64	45	38
内航商船	合　計	3,361	3,031	2,854	2,818	2,953	3,111	3,019	3,061	2,716	2,963
	5～　100総トン未満	1	20	7	6	12	17	5	39	39	60
	100～　500総トン未満	2,405	2,284	2,134	2,042	2,118	2,355	2,229	2,291	1,998	2,061
	500～　1,000総トン未満	248	133	129	205	210	171	224	208	177	274
	1,000～　3,000総トン未満	111	21	6	3	13	15	19	6	4	17
	3,000～　6,000総トン未満	111	147	184	157	80	31	26	28	4	5
	6,000～ 10,000総トン未満	153	87	58	74	156	140	138	132	144	197
	10,000総トン以上	332	339	336	331	364	382	378	357	350	349
フェリー	合　計	4,749	4,709	4,261	4,354	4,428	4,380	4,271	4,080	4,268	4,812
	5～　100総トン未満										
	100～　500総トン未満										
	500～　1,000総トン未満										
	1,000～　3,000総トン未満										
	3,000～　6,000総トン未満	4,749	4,709	4,261	4,354	4,428	4,380	4,271	4,080	4,114	4,509
	6,000～ 10,000総トン未満										
	10,000総トン以上									154	303
その他	合　計	7,829	7,904	8,054	8,078	7,878	7,822	7,699	7,732	7,776	7,401
	5～　100総トン未満	654	703	803	791	854	791	718	1,013	1,183	953
	100～　500総トン未満	6,233	6,211	6,384	6,400	6,310	6,302	6,298	6,238	6,118	5,923
	500～　1,000総トン未満	201	212	167	162	178	204	236	134	55	124
	1,000～　3,000総トン未満	270	296	233	225	135	156	85	94	99	108
	3,000～　6,000総トン未満	381	402	391	422	345	315	290	216	219	221
	6,000～ 10,000総トン未満	65	63	54	52	36	23	48	18	71	43
	10,000総トン以上	25	17	22	26	20	31	24	19	31	29
合計	合　計	16,136	15,815	15,327	15,424	15,363	15,419	15,091	14,972	14,843	15,237
	5～　100総トン未満	655	723	810	797	866	808	723	1,052	1,222	1,013
	100～　500総トン未満	8,638	8,496	8,519	8,443	8,429	8,658	8,528	8,529	8,117	7,984
	500～　1,000総トン未満	450	347	297	367	388	377	460	342	232	399
	1,000～　3,000総トン未満	395	329	250	233	158	175	110	100	107	126
	3,000～　6,000総トン未満	5,278	5,283	4,868	4,969	4,877	4,755	4,609	4,347	4,363	4,751
	6,000～ 10,000総トン未満	223	157	117	134	195	167	193	162	222	245
	10,000総トン以上	497	480	466	481	450	479	468	440	580	719

表Ⅱ-2-2　入港船舶総トン数の推移

		総トン数（総トン）									
		H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4
外航商船	合　計	4,362,408	3,566,596	3,309,287	4,101,468	2,283,909	2,462,685	2,404,300	2,397,871	1,863,602	1,318,557
	5～　100総トン未満										
	100～　500総トン未満		379	379	379	379	379	379		379	
	500～　1,000総トン未満	999	1,998	999			1,110				844
	1,000～　3,000総トン未満	27,670	24,654	25,790	10,949	23,844	8,648	12,140		8,431	1,590
	3,000～　6,000総トン未満	167,872	111,883	144,012	156,782	105,874	128,231	101,692	103,087	115,378	71,004
	6,000～10,000総トン未満	35,023	45,882	32,742	53,155	19,650	26,208	46,012	78,789	45,796	32,794
	10,000総トン以上	4,130,844	3,381,800	3,105,365	3,880,203	2,134,162	2,298,109	2,244,077	2,215,995	1,693,618	1,212,325
内航商船	合　計	6,530,228	6,032,270	5,868,075	5,860,366	6,439,583	6,375,366	6,326,661	6,134,329	5,953,361	6,606,893
	5～　100総トン未満	19	296	109	94	276	430	89	768	819	1,167
	100～　500総トン未満	873,068	849,762	796,240	757,548	805,027	901,686	854,413	896,040	753,896	731,304
	500～　1,000総トン未満	211,173	101,146	98,951	153,471	155,277	128,059	167,464	154,325	132,105	205,241
	1,000～　3,000総トン未満	199,565	40,875	14,615	8,575	26,595	34,903	40,831	13,727	9,708	27,462
	3,000～　6,000総トン未満	502,150	752,563	938,549	825,725	330,506	119,239	92,660	108,672	15,597	20,777
	6,000～10,000総トン未満	1,172,247	641,569	407,250	543,835	1,229,791	1,115,940	1,099,998	1,052,172	1,147,824	1,631,292
	10,000総トン以上	3,572,006	3,646,059	3,612,361	3,571,118	3,892,111	4,075,109	4,071,206	3,908,625	3,893,412	3,989,650
フェリー	合　計	16,455,026	16,325,108	14,745,084	15,088,787	15,343,860	15,178,432	14,793,250	14,150,232	16,638,362	20,480,011
	5～　100総トン未満										
	100～　500総トン未満										
	500～　1,000総トン未満										
	1,000～　3,000総トン未満										
	3,000～　6,000総トン未満	16,455,026	16,325,108	14,745,084	15,088,787	15,343,860	15,178,432	14,793,250	14,150,232	14,249,052	15,650,786
	6,000～10,000総トン未満										
	10,000総トン以上									2,389,310	4,829,225
その他	合　計	4,274,974	4,229,523	4,186,567	4,513,315	3,790,357	3,821,846	3,654,185	2,880,094	3,497,055	3,258,296
	5～　100総トン未満	26,861	29,051	30,733	29,750	30,616	29,730	29,088	33,336	36,862	30,481
	100～　500総トン未満	1,189,782	1,187,667	1,225,774	1,258,247	1,236,392	1,250,465	1,234,282	1,228,398	1,212,918	1,169,850
	500～　1,000総トン未満	134,348	143,300	115,717	111,327	120,450	140,030	168,973	101,580	46,389	91,601
	1,000～　3,000総トン未満	447,583	467,013	363,162	414,055	269,364	302,904	161,012	152,287	155,057	190,493
	3,000～　6,000総トン未満	1,640,400	1,686,892	1,683,831	1,849,601	1,514,235	1,400,068	1,295,995	935,837	980,415	967,171
	6,000～10,000総トン未満	501,850	490,050	412,200	399,335	285,300	180,100	366,835	142,156	559,900	341,200
	10,000総トン以上	334,150	225,550	355,150	451,000	334,000	518,549	398,000	286,500	505,514	467,500
合計	合　計	31,622,636	30,153,497	28,109,013	29,563,936	27,857,709	27,838,329	27,178,396	25,562,526	27,952,380	31,663,757
	5～　100総トン未満	26,880	29,347	30,842	29,844	30,892	30,160	29,177	34,104	37,681	31,648
	100～　500総トン未満	2,062,850	2,037,808	2,022,393	2,016,174	2,041,798	2,152,530	2,089,074	2,124,438	1,967,193	1,901,154
	500～　1,000総トン未満	346,520	246,444	215,667	264,798	275,727	269,199	336,437	255,905	178,494	297,686
	1,000～　3,000総トン未満	674,818	532,542	403,567	433,579	319,803	346,455	213,983	166,014	173,196	219,545
	3,000～　6,000総トン未満	18,765,448	18,876,446	17,511,476	17,920,895	17,294,475	16,825,970	16,283,597	15,297,828	15,360,442	16,709,738
	6,000～10,000総トン未満	1,709,120	1,177,501	852,192	996,325	1,534,741	1,322,248	1,512,845	1,273,117	1,753,520	2,005,286
	10,000総トン以上	8,037,000	7,253,409	7,072,876	7,902,321	6,360,273	6,891,767	6,713,283	6,411,120	8,481,854	10,498,700

2.2　入港船舶隻数の推計方法

横須賀港の令和 10 年代後半の入港船舶隻数は、以下のフローに従い、推計する。



図Ⅱ-2-1　入港船舶隻数の推計の考え方

2.3　入港船舶隻数の将来推計結果

入港船舶の目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-2-3　入港船舶隻数の推計結果

単位：隻

		合計	10,000GT以上	6,000～10,000GT未満	3,000～6,000GT未満	1,000～3,000GT未満	500～1,000GT未満	100～500GT未満	5～100GT未満
R4実績	外航商船	61	38	5	16	1	1		
	内航商船	2,963	349	197	5	17	274	2,061	60
	フェリー	4,812	303		4,380				
	その他船舶	7,401	29	43	221	108	124	5,923	953
	合　計	15,237	719	245	4,622	126	399	7,984	1,013
R10年代後半推計値	外航商船	98	61	8	25	3	1		
	内航商船	4,963	605	251	31	20	352	3,651	53
	フェリー	5,135	626		4,509				
	その他船舶	7,401	29	43	221	108	124	5,923	953
	合　計	17,597	1,321	302	4,786	131	477	9,574	1,006

表Ⅱ-2-4　入港船舶総トン数の推計結果

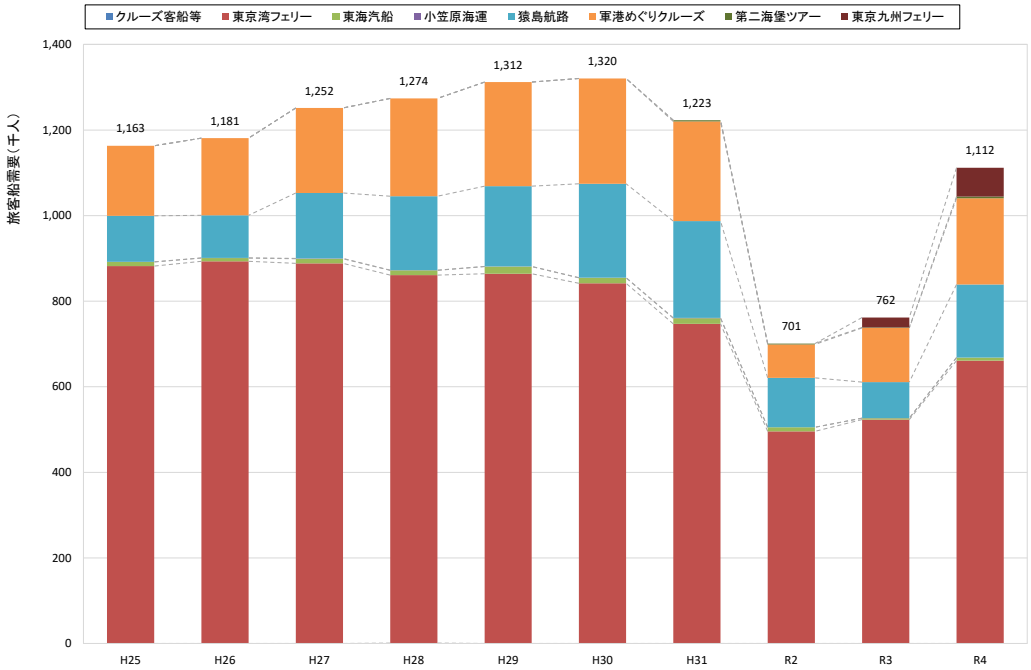
単位：千総トン

		合計	10,000GT以上	6,000～10,000GT未満	3,000～6,000GT未満	1,000～3,000GT未満	500～1,000GT未満	100～500GT未満	5～100GT未満
R4実績	外航商船	1,319	1,212	33	71	2	1		
	内航商船	6,607	3,990	1,631	21	27	205	731	1
	フェリー	20,480	4,829		15,651				
	その他船舶	3,258	468	341	967	190	92	1,170	30
	合　計	31,664	10,499	2,005	16,710	220	298	1,901	32
R10年代後半推計値	外航商船	2,269	2,099	50	113	7	0		
	内航商船	10,471	6,650	2,017	119	42	263	1,380	1
	フェリー	25,667	10,016		15,651				
	その他船舶	3,258	468	341	967	190	92	1,170	30
	合　計	41,665	19,232	2,408	16,850	239	355	2,550	32

３．港湾利用者数

3.1　港湾利用者数の推移

横須賀港における平成 25 年から令和４年の過去 10 か年の港湾利用者数の推移は以下に示すとおりであり、コロナ禍の影響を受け一時的に利用者数は落ち込んだが、近年、回復傾向にある。



図Ⅱ-3-1　港湾利用者数の推移

3.2　港湾利用者数の推計方法

横須賀港の令和 10 年代後半の港湾利用者数は、コロナ禍の影響を受けた令和２年～令和４年の港湾利用者を除外し、コロナ禍以前の港湾利用者数の５か年平均値を主としている。

また、事業者ヒアリングや貨物量推計の考え方を踏襲し、算出を行っている。

3.3　港湾利用者数の将来推計結果

港湾利用者の目標年次における推計結果は以下に示すとおりである。

表Ⅱ-3-1　港湾利用者数の推移と推計結果

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	R2	R3	R4	…	R10年代後半
クルーズ客船等	163	0	0	959	87	0	0	0	0	0		0
東京湾フェリー	881,718	893,271	888,600	859,974	863,968	841,795	746,898	495,598	523,301	660,980		660,980
東海汽船	9,653	7,312	10,613	11,277	16,752	12,665	13,369	9,610	3,287	7,190		12,935
小笠原海運	619	637	693	245	545	467	561	0	251	0		502
猿島航路	107,312	99,675	153,129	172,849	187,485	219,514	226,489	115,591	84,135	170,858		191,893
軍港めぐりクルーズ	163,654	180,342	198,563	228,490	243,333	246,053	232,976	78,219	126,573	201,601		229,883
第二海堡ツアー	0	0	0	0	0	0	2,699	1,712	1,195	4,026		4,026
東京九州フェリー	0	0	0	0	0	0	0	0	23,170	67,124		96,000
新規フェリー	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		96,000
合計	1,163,119	1,181,237	1,251,598	1,273,794	1,312,170	1,320,494	1,222,992	700,730	761,912	1,111,779		1,292,219

Ⅲ　港湾施設の規模及び配置に関する資料

１．公共埠頭計画

1.1　公共埠頭の現況

公共埠頭の現況は、以下に示すとおりである。

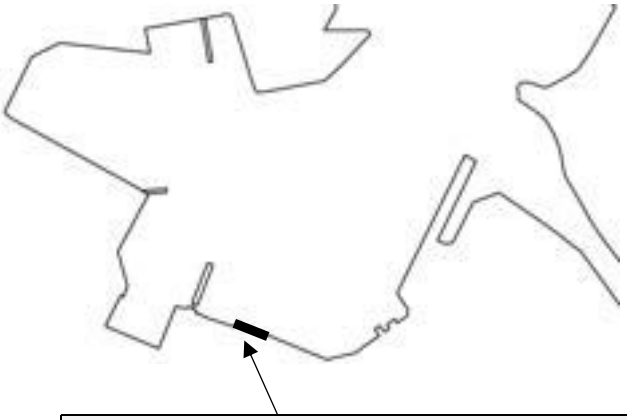
表Ⅲ-1-1　公共埠頭の現況

地区名	埠頭名	施設諸元	主要取扱貨物等		その他定期航路等
追　浜	夏島埠頭	-4.5m×120m(1B)			
長　浦	長浦埠頭	-3.0m×73m	ゴム製品	0.8千トン	
			廃土砂	113千トン	
			合計	114千トン	
新　港	新港埠頭	-10.0m×400m(2B)	水産品	3千トン	
			完成自動車	106千トン	
			水	7千トン	
			ゴム製品	0.5千トン	
			フェリー貨物	4,007千トン	内貿フェリー航路
			合計	4,124千トン	（北九州　６便/州）
		-7.5m×130m(1B)	水産品	4千トン	
			水	1千トン	
			合計	5千トン	
		-5.5m×180m(2B)			
平　成	平成埠頭	-5.5m×270m(3B)	水	1千トン	
			合計	1千トン	
		-4.5m×120m(2B)	砂利・砂	164千トン	
			合計	164千トン	
浦　賀	西浦賀埠頭	-4.0m×178m			
久里浜	久里浜埠頭	-7.5～-9.0m×260m(1B)	水産品	0.1千トン	
			その他機械	5千トン	
			水	3千トン	
			合計	8千トン	
		-6.5m×220m(2B)	水	3千トン	
			合計	3千トン	
		-2.5m×20m(2B)	廃土砂	216千トン	
			水産品	1千トン	
			合計	217千トン	
	長瀬埠頭	-4.5m×140m(2B)	砂利・砂	73千トン	
			廃土砂	169千トン	
			合計	241千トン	

注）端数処理により値が異なる場合がある。

貨物量については、令和４年の値を採用。

【長浦地区】



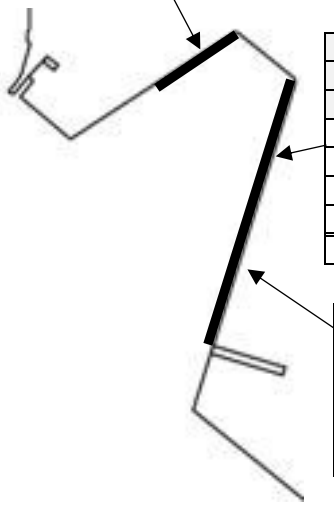
（トン）

長浦１号物揚場							
水深	-3 m		延長	73 m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
ゴム製品	770				770	516	254
廃土砂	113,321				113,321	113,321	
合計	114,091				114,091	113,837	254

【新港地区】

（トン）

新港３号桟橋							
水深	-7.5 m		延長	130 m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
水産品	3,968	3,968		3,968			
水	1,096				1,096	1,096	
合計	5,064	3,968		3,968	1,096	1,096	



（トン）

新港１号岸壁							
水深	-10.0 m		延長	200 m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
完成自動車	106,140	106,140	106,140				
水	3,290				3,290	3,290	
ゴム製品	477				477	477	
フェリー貨物	4,007,185				4,007,185	2,217,580	1,789,605
合計	4,117,092	106,140	106,140		4,010,952	2,221,347	1,789,605

（トン）

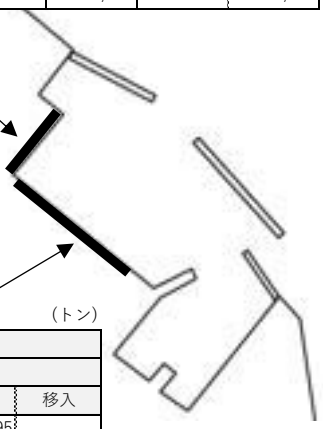
新港２号岸壁							
水深	-10.0 m		延長	200 m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
水産品	2,684	2,684		2,684			406
水	3,459				3,459	3,459	
合計	6,143	2,684		2,684	3,459	3,459	406

図Ⅲ-1-1（１）　公共埠頭の利用状況

【平成地区】

（トン）

平成１号岸壁							
水深	-4.5　m		延長	120　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
砂利・砂	163,730				163,730		163,730
合計	163,730				163,730		163,730



（トン）

平成２号岸壁							
水深	-5.5　m		延長	270　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
水	1,095				1,095	1,095	
合計	1,095				1,095	1,095	0

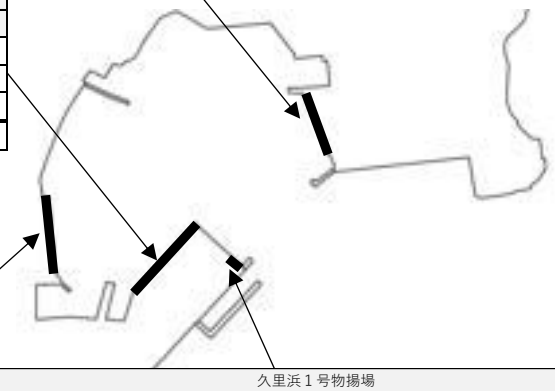
【久里浜地区】

（トン）

長瀬岸壁							
水深	-4.5　m		延長	140　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
砂利・砂	72,600				72,600		72,600
廃土砂	168,705				168,705	168,705	
合計	241,305				241,305	168,705	72,600

（トン）

久里浜１号岸壁							
水深	-7.5～9　m		延長	260　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
水産品	138	138		138			
その他機械	5,310	5,310		5,310			
水	2,650				2,650	2,650	
合計	8,098	5,448		5,448	2,650	2,650	



（トン）

久里浜１号物揚場							
水深	-2.5　m		延長	20　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
廃土砂	216,132				216,132	216,132	
水産品	898				898		898
合計	217,030				217,030	216,132	898

（トン）

久里浜岸壁							
水深	-7.5～9　m		延長	260　m			
品目	合計	計	輸出	輸入	計	移出	移入
水	2,544				2,544	2,544	
合計	2,544				2,544	2,544	

図Ⅲ-1-1（２）公共埠頭の利用状況

1.2　公共埠頭計画の必要性

（１）外貿貨物輸送需要への対応

新港地区においては、今後も安定的に完成自動車や水産品といった外貿貨物の取扱いが見込まれる中、岸壁利用の輻輳や水深の不足、用地の逼迫などにより非効率な運用を強いられている状況にある。

今後も７万ＧＴ級の自動車専用船等の利用が想定されており、横須賀港最大の公共埠頭である新港ふ頭においても効率的な荷役・輸送は困難であることが予想されるため、こうした従前からの課題に対応し、新港地区に-12m岸壁等を計画する。

（２）フェリー等貨物輸送需要への対応

横須賀港は、東京湾口部の立地や交通アクセスの利便性などを踏まえて、首都圏の内貿ユニットロード拠点となるポテンシャルが高く、北九州港と結ぶフェリー航路に加え、他の港とのフェリー・ＲＯＲＯ航路開設についても需要が高まってきている。

一方で、既存埠頭では用地が逼迫している状態にあり、今後のモーダルシフトの受け皿として、これ以上の航路開設は不可能であるため、我が国の社会課題に対応し、新港地区に-９ｍ岸壁等を計画する。

（３）地域産業を支える貨物輸送需要への対応

背後地域の産業活動に必要なバルク貨物を取り扱う既存施設については、整備されてから長期間が経過し老朽化が進むとともに、船舶の大型化に対応できていない状況にある。また、市街地や賑わい施設の近くにある埠頭については、騒音や埃、景観などの苦情も発生しており、対応が迫られている。

そのため、船舶の大型化や老朽化への対応に加え、バルク貨物を扱う埠頭の集約に対応し、長浦地区、久里浜地区において公共埠頭の見直しを計画する。

1.3　今回計画する公共埠頭の規模及び配置

（１）必要水深及び必要バース数

今回計画する公共埠頭の必要水深及び必要バース数は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-1-2　公共埠頭の必要水深及び必要バース数

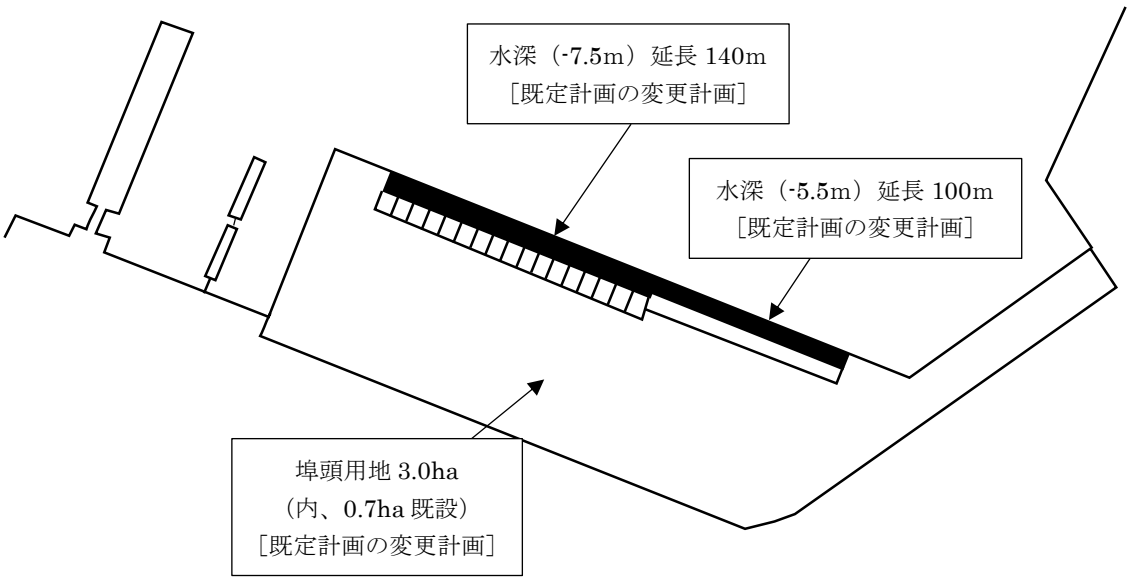
地区名	水深（m）	バース数	延長（m）	今回計画での対応	水深別バース数の設定の考え方
長浦	-7.5	1	140	既定計画の変更計画	将来の岸壁利用を踏まえ、発電燃料を輸送する 6,000DWT 級貨物船（全長 108m、満載喫水 6.5m）に対応する。
	-5.5	1	100	既定計画の変更計画	将来の岸壁利用を踏まえ、砂利・砂等を輸送する 2,000DWT 級貨物船（全長 77m、満載喫水 4.6m）に対応する。
新港	-12	1	290	新規計画（外貿埠頭）	将来の岸壁利用を踏まえ、70,000GT 級の自動車専用船（全長 230m、満載喫水 10.9m）に対応する。
	-9	1	260	新規計画（内貿ユニットロード埠頭）	将来の岸壁利用を踏まえ、20,000GT 級のフェリー等（全長 222m、満載喫水 7.4m）に対応する。
平成	-5.5	1	100	既定計画の削除	将来の岸壁利用を踏まえ、バルク貨物の集約により既定計画を削除する。
久里浜	-7.5	2	280	新規計画	将来の岸壁利用を踏まえ、廃土砂等を輸送する 6,000DWT 級貨物船（全長 108m、満載喫水 6.5m）に対応する。
	-5.5	1	100	既定計画の変更計画	将来の岸壁利用を踏まえ、砂利・砂等を輸送する 2,000DWT 級貨物船（全長 77m、満載喫水 4.6m）に対応する。

（２）公共埠頭の規模及び配置

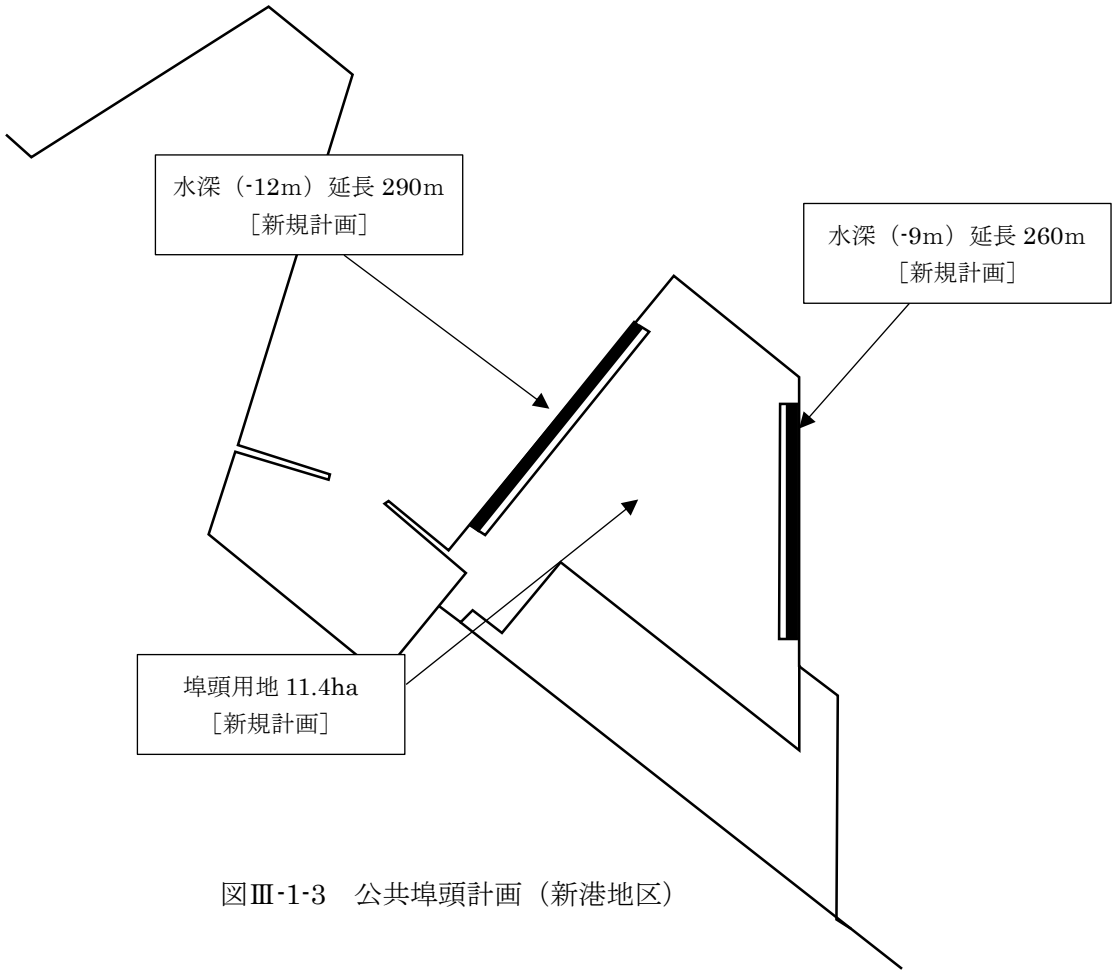
今回計画する埠頭用地の配置及び埠頭用地面積は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-1-3　公共埠頭の配置及び埠頭用地面積

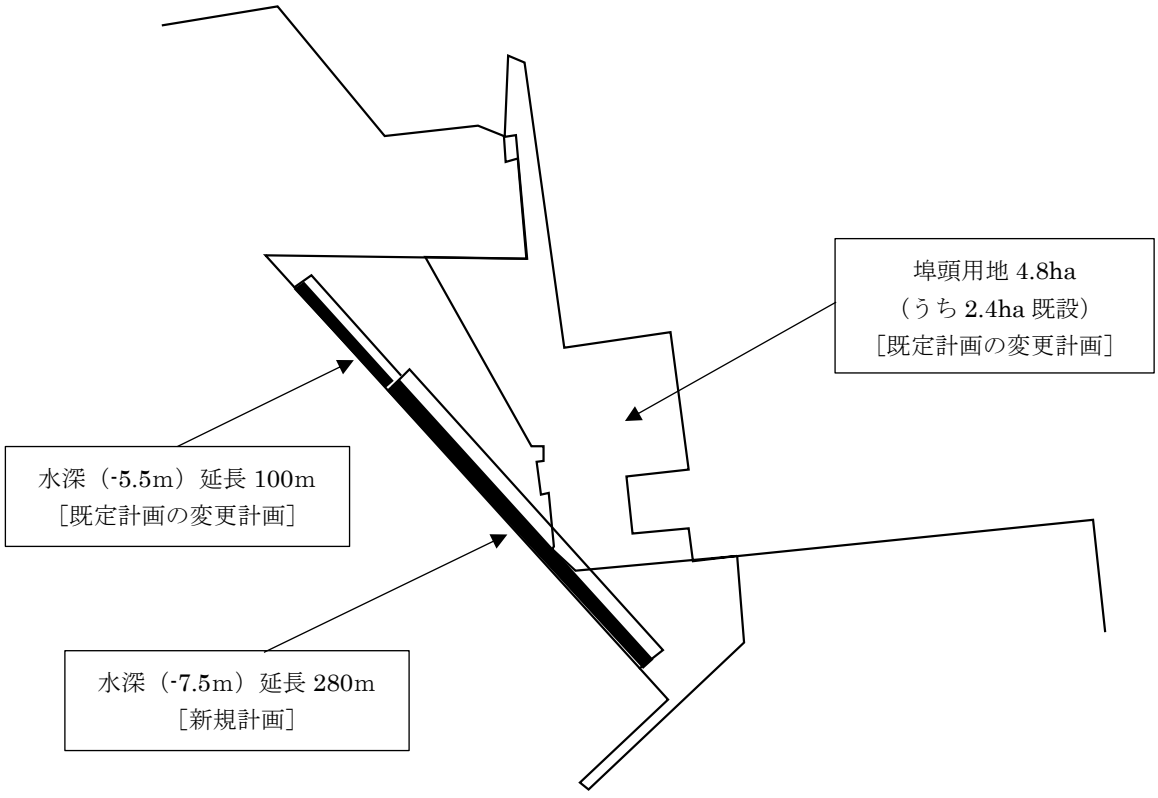
地区名	水深（m）	延長（m）	埠頭用地面積（ha）	埠頭用地面積の考え方
長浦	−7.5 −5.5	140 100	3.0 （内、0.7ha 既設）	発電燃料や砂利・砂等の荷捌き・保管用地として必要な面積を確保する。
新港	−12 −9	290 260	11.4	完成自動車やフェリー等の荷捌き・保管用地として必要な面積を確保する。
平成	−5.5	100	0.2	埠頭の再編により、既定計画を削除
久里浜	−7.5 −5.5	280 100	4.8 （内、2.4ha 既設）	廃土砂や砂利・砂等の荷捌き・保管用地として必要な面積を確保する。



図Ⅲ-1-2　公共埠頭計画（長浦地区）



図Ⅲ-1-3　公共埠頭計画（新港地区）



図Ⅲ-1-4　公共埠頭計画（久里浜地区）

２．旅客船埠頭計画

2.1　旅客船埠頭の現況

旅客船埠頭の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-2-1　旅客船埠頭の現況

地区名	施設名称	水深（m）	延長（m）	施設
本港	本港さん橋	-2	25	小型桟橋
新港	三笠園さん橋	-2	25	小型桟橋
	猿島さん橋	-2	25	小型桟橋
走水	観音崎物揚場	-2	28	物揚場

2.2　旅客船埠頭計画の必要性

港における賑わい空間を形成し、良好な景観を楽しむ場などとして、旅客船埠頭を計画している。

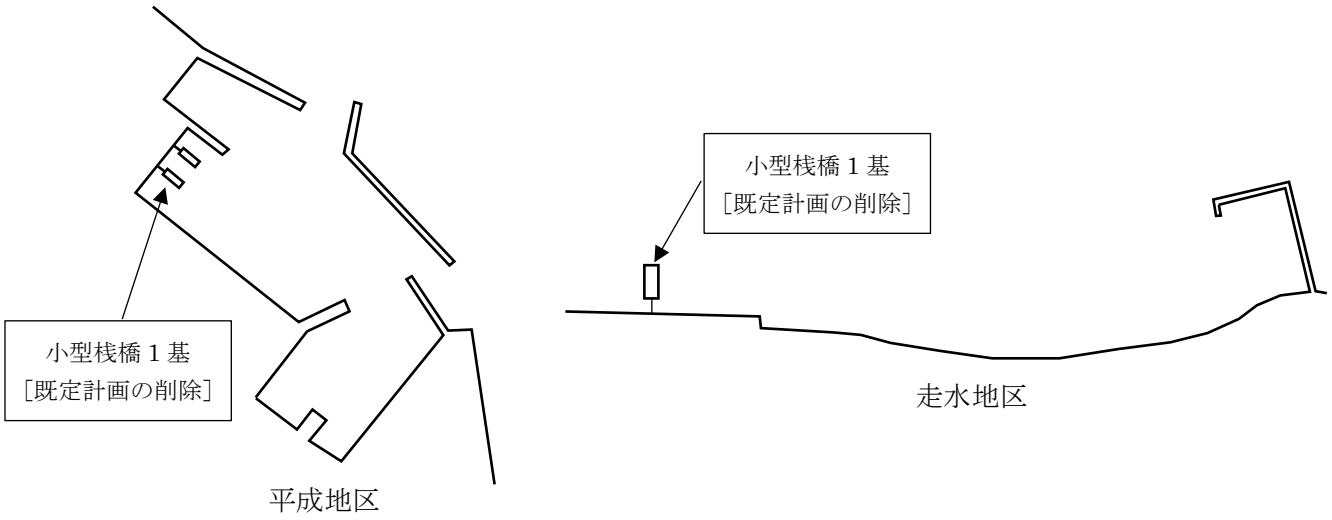
今回計画については、港内クルージング需要などの変化に対応するため、既定計画を削除する。

2.3　今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置

今回計画する旅客船埠頭の規模及び配置については、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-2-2　旅客船埠頭の規模及び配置

地区名	水深（m）	延長（m）	区　分	施設規模	対象船舶
平成	-2	25	既定計画の削除	小型桟橋１基	―
走水	-2	25	既定計画の削除	小型桟橋１基	港内遊船船



図Ⅲ-2-1　旅客船埠頭計画

３．専用埠頭計画

3.1　専用埠頭の現況

専用埠頭の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-3-1　専用埠頭の現況

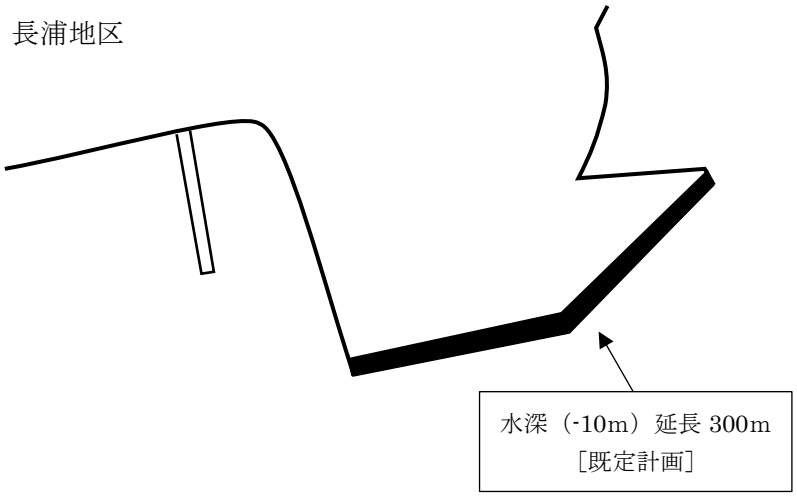
地区名	名称	管理者	水深（m）	延長（m）	接岸能力（D/W）	船席
追浜	住重横須賀製造所艤装岸壁	住友重機械工業㈱	−9	656	200,000 300,000	2
	住重横須賀製造所水切岸壁		−6	60	700	1
	海洋研究開発機構岸壁	海洋研究開発機構	−8	220	8,637GT	2
	日産１・２号桟橋	日産自動車	−12	435	34,000GT	2
	日産３・４号桟橋		−7.5～ −10	260	15,000	2
	日産５号桟橋		−5.5	90	2,000	1
	日産６号桟橋		−10	185	18,000	1
長浦	海上保安部５号浮桟橋	第三管区海上保安本部	−4.8	60	―	2
本港	本港１号浮桟橋	㈱トライアングル	−5	38	―	2
浦賀	サニーサイドマリーナ岸壁	湘南サニーサイドマリーナ㈱	−5	47	1,000	1
	サニーサイドマリーナ中突堤		−5	38	700	1
	住重浦賀工場１号ドック岸壁	住友重機械工業㈱	−5	50	1,000	3
	住重浦賀工場東岸岸壁		−6.5～ −9	545	33,000	1
	住重浦賀工場機関艤装岸壁		−5	60	2,000	1
久里浜	東電Ｂ岸壁	東京電力フュエル＆パワー㈱	−5	100	1,000	1
	東電Ｃ岸壁		−9	416	10,000	2
	東電Ｄ岸壁		−11.5	282	10,000	1
	東京湾フェリー㈱1 号桟橋	東京湾フェリー㈱	−5.5	74	3,580GT	1
	東京湾フェリー㈱2 号桟橋		−5.5	71	3,580GT	1

3.2　今回計画する専用埠頭の規模及び配置

今回計画する専用埠頭の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-3-2　専用埠頭の規模及び配置

地区名	水深 （m）	延長 （m）	今回計画 での対応	規模及び配置の考え方
長浦	−10	300	既定計画どおり	きり型の護衛艦に対応する。



図Ⅲ-3-1　専用埠頭計画の位置

４．水域施設計画

4.1　航路計画

（１）主要な航路の現況

主要な航路の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-4-1　主要な航路

地区名	名称	水深（m）	幅員（m）	状況
長浦	長浦航路	-11.5	248	工事中
新港	新港航路	-10.0	350	既設
浦賀	浦賀航路	-9.0	80	既設
久里浜	久里浜航路	-9.0	190	工事中

（２）航路計画の必要性

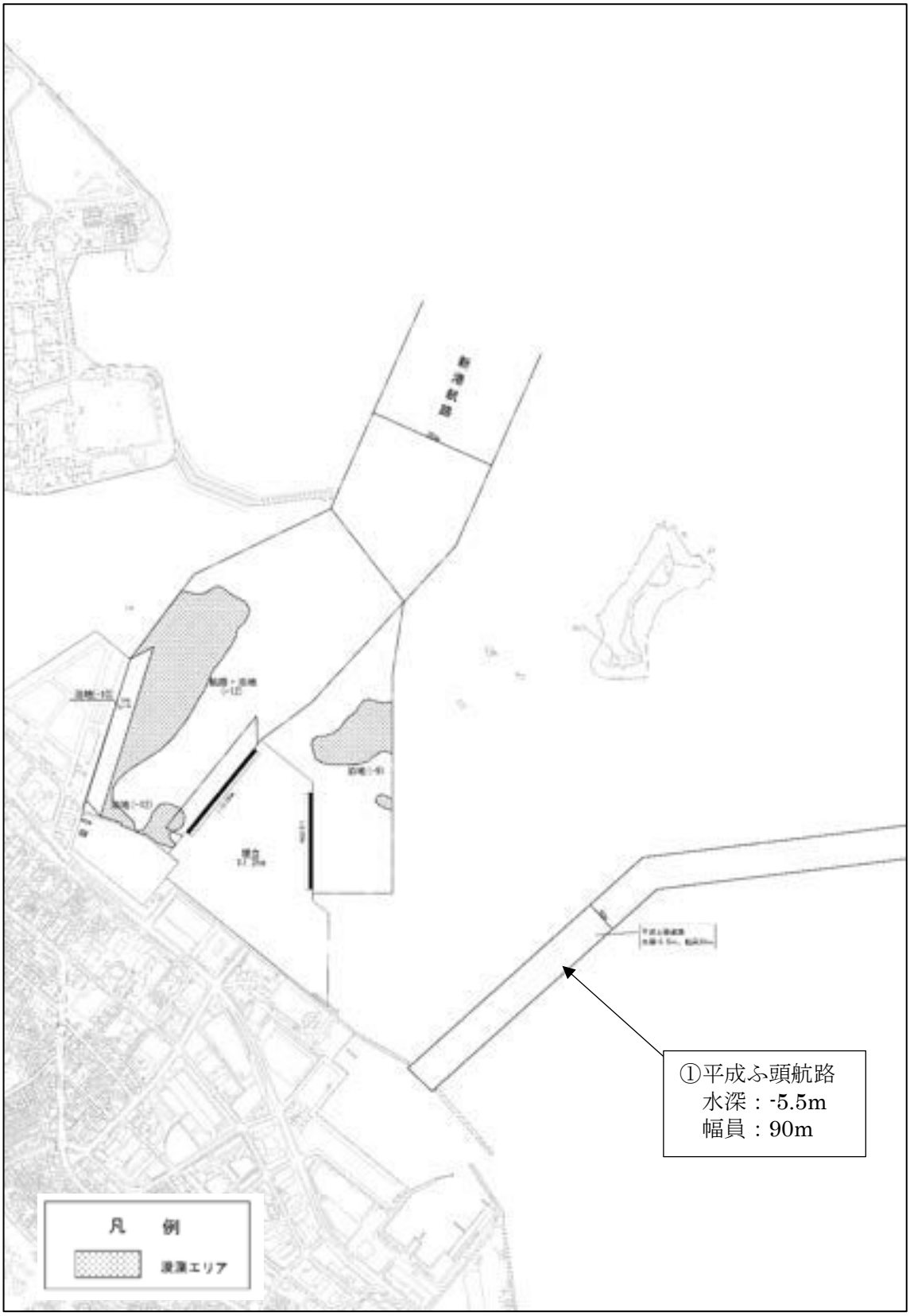
新港地区における公共埠頭計画の新規位置付けにより、平成地区への船舶の航行を想定した平成航路及び平成ふ頭航路の既定計画については、航行に支障が出る可能性があることから、船舶が安全に航行できるよう水域施設計画の航路を変更する必要がある。

（３）今回計画する航路の規模及び配置

今回計画する航路の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-4-2　今回計画する航路の規模及び配置

地区名	NO.	名称	水深（m）	幅員（m）	今回計画 での対応
平成	―	平成航路	-5.5	90	既定計画の削除
	①	平成ふ頭航路	-5.5	90	既定計画の変更計画



図Ⅲ-4-1　航路計画の位置

4.2　泊地、航路・泊地計画

（１）主要な泊地、航路・泊地の現況

主な泊地の現況は、次のとおりである。

種 別	地　区	名 称	面積(㎡)	水 深
被覆内	追浜地区(第3区)	夏島泊地	229,100	-12.0
	長浦地区(第2区)	長浦1号泊地	102,900	-5.0
		長浦2号泊地	293,000	-10.0
	本港地区(第1区)	本港1号泊地	217,000	-10.0
	新港地区(第3･5区)	新港泊地	593,700	-10.0
	浦賀地区(第6区)	浦賀2号泊地	20,250	-5.0
		浦賀3号泊地	101,550	-8.5
	久里浜地区(第7区)	久里浜1号泊地	476,200	-9.0
		久里浜2号泊地	40,778	-7.5
		久里浜3号泊地	68,222	-9.0
被覆外	第4区(検疫錨地)	港外泊地	6,136,050	-9.0
	浦賀地区(第6区)	浦賀1号泊地	239,130	-6.5
	久里浜地区(第7区)	久里浜A錨地B錨地	207,300	-35.0
計			8,725,180	

資料：横須賀港港湾台帳より

（２）泊地、航路・泊地計画の必要性

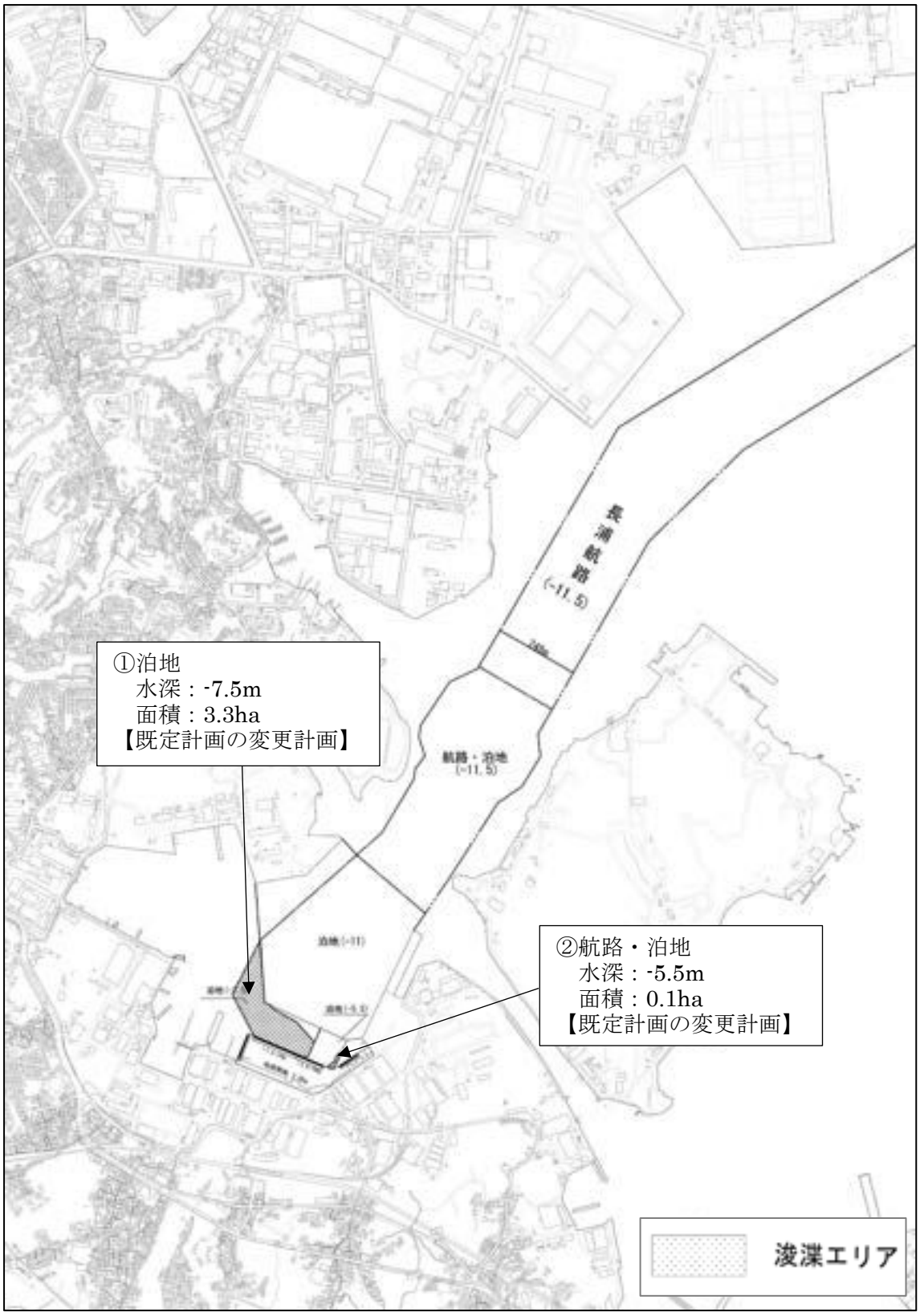
長浦地区、新港地区、久里浜地区においては、公共埠頭計画に対応した泊地、航路・泊地を計画する必要がある。

（３）今回計画する泊地、航路・泊地の規模及び配置

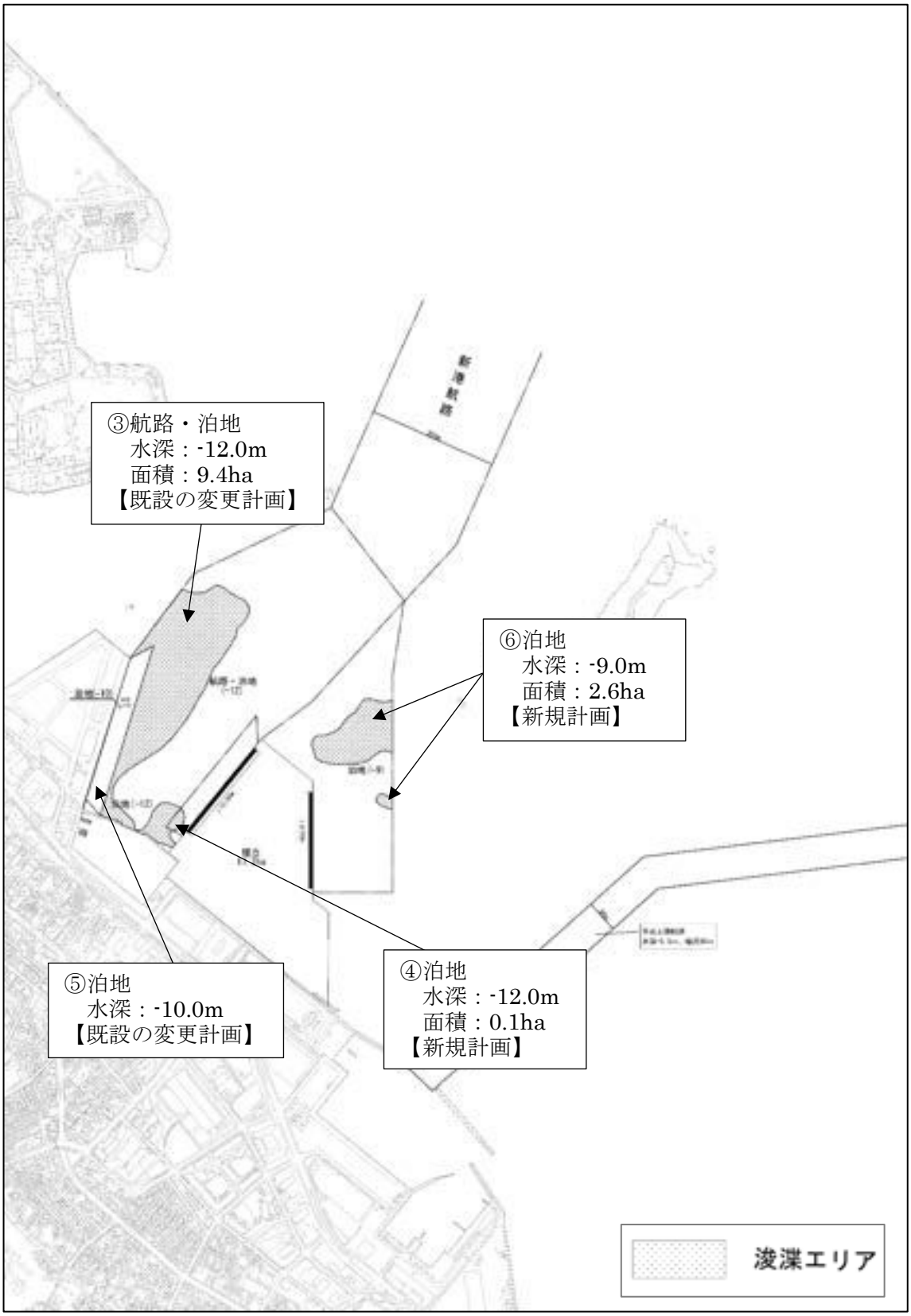
今回計画する泊地、航路・泊地の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-4-3　今回計画する泊地、航路・泊地の規模及び配置

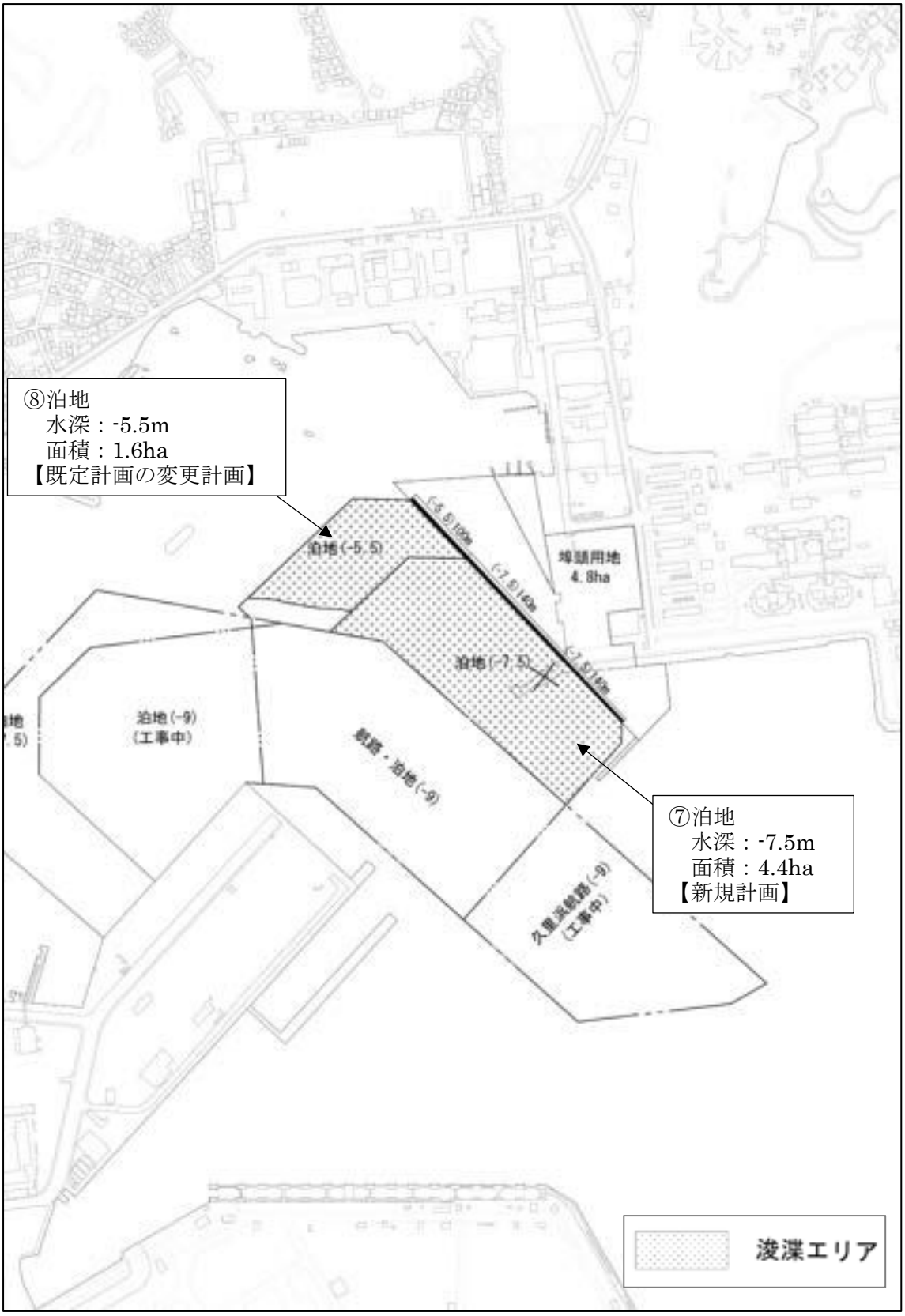
地区名	NO.	水深（m）	面積（ha）	今回計画での対応	規模及び配置の考え方
長浦	①	-7.5	3.3	（泊地） 既定計画の変更計画	岸壁前面に 6,000DWT 級の一般貨物船のための係留泊地及び回頭に利用する泊地を確保する。
	②	-5.5	0.1	（泊地） 既定計画の変更計画	岸壁前面に 2,000DWT 級の一般貨物船のための係留泊地及び回頭に利用する泊地を確保する。
新港	③	-12	9.4	（航路・泊地） 既設の変更計画	岸壁前面に 70,000GT 級の自動車専用船が回頭に利用する航路・泊地を確保する。
	④	-12	0.1	（泊地） 新規計画	岸壁前面に 70,000GT 級の自動車専用船のための係留泊地を確保する。
	⑤	-10	―	（泊地） 既設の変更計画	大型船が回頭に利用する航路・泊地を確保するため、既設を変更する。
	⑥	-9	2.6	（泊地） 新規計画	20,000GT 級の新規フェリーのための係留泊地を確保する。
久里浜	⑦	-7.5	4.4	（泊地） 新規計画	岸壁前面に 6,000DWT 級の一般貨物船のための係留泊地及び回頭に利用する泊地を確保する。
	⑧	-5.5	1.6	（泊地） 既定計画の変更計画	岸壁前面に 2,000DWT 級の一般貨物船のための係留泊地及び回頭に利用する泊地を確保する。



図Ⅲ-4-2　泊地、航路・泊地の位置（長浦地区）



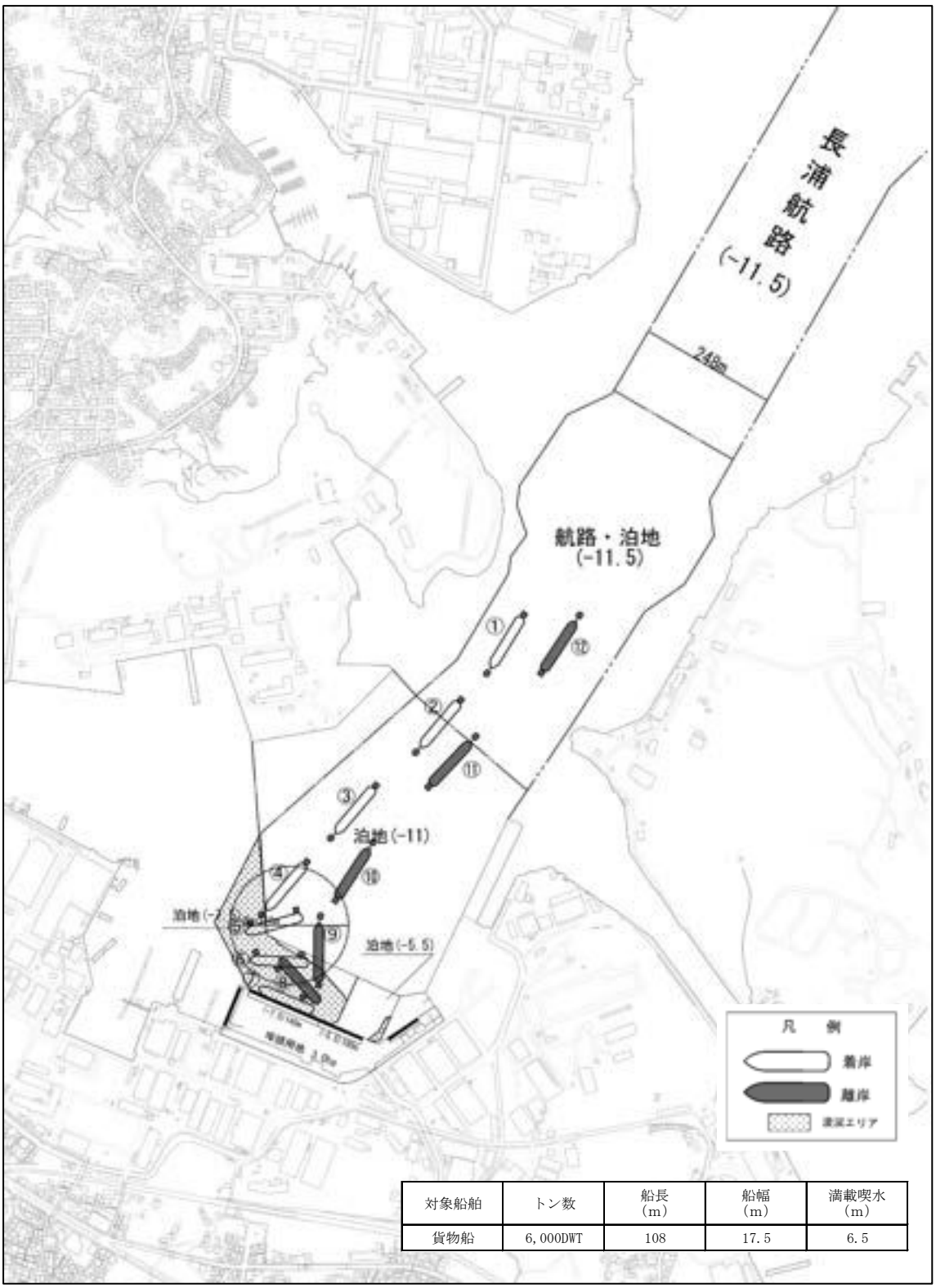
図Ⅲ-4-3　泊地、航路・泊地の位置（新港地区）



図Ⅲ-4-4　泊地、航路・泊地の位置（久里浜地区）

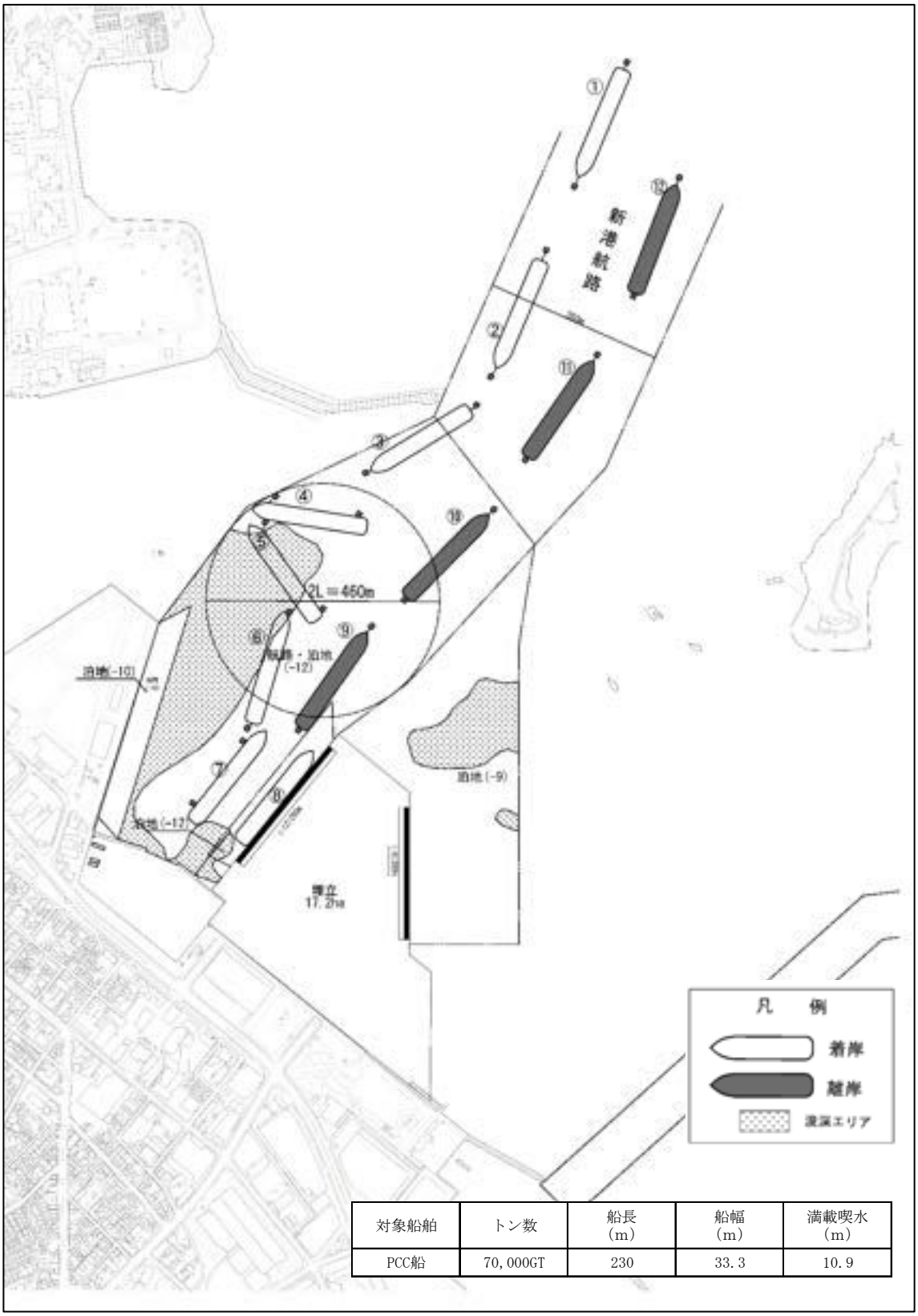
（４）操船例図

今回新たに計画する水域施設計画に係る操船例図は、以下に示すとおりである。



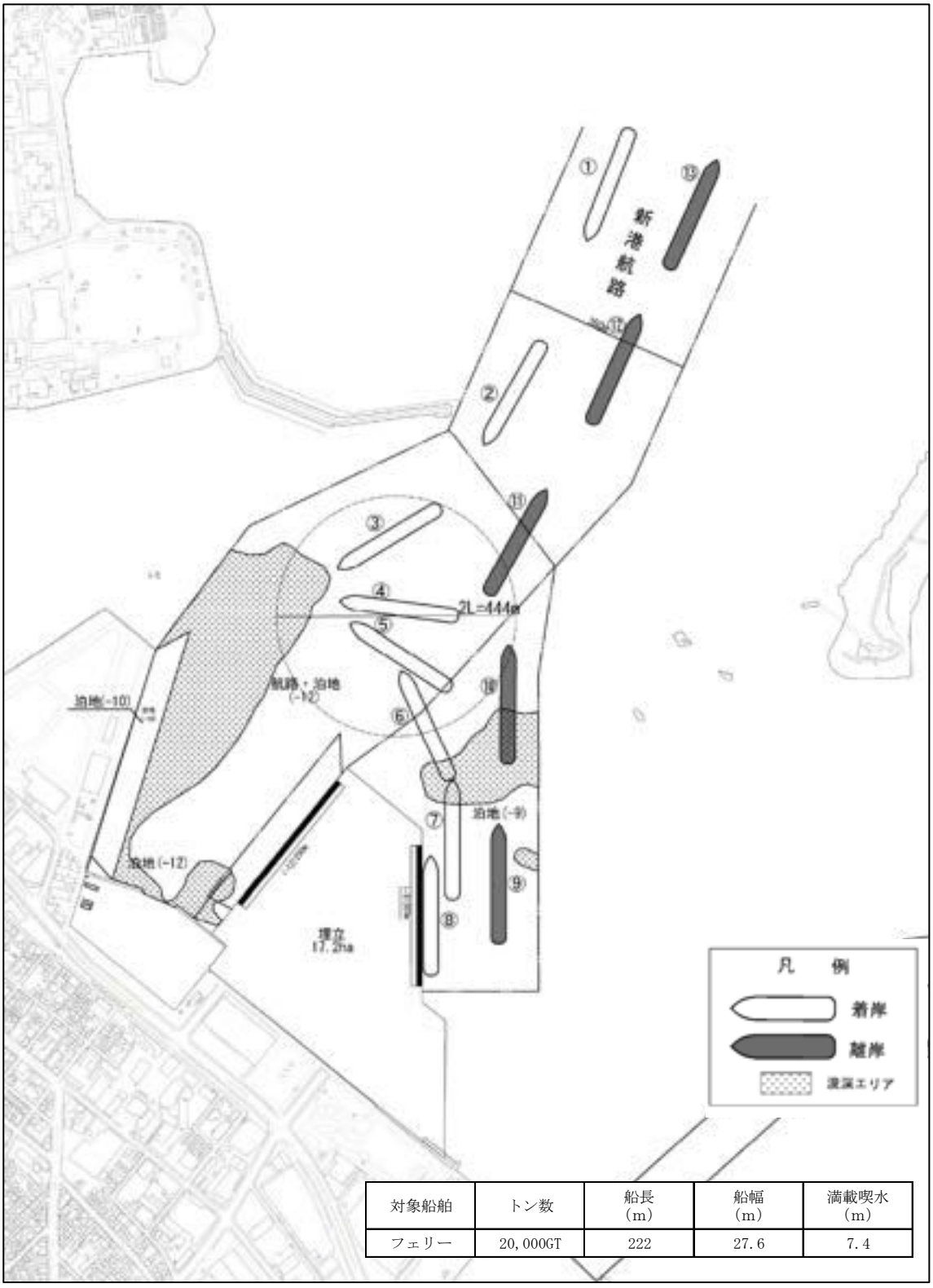
対象船舶	トン数	船長（m）	船幅（m）	満載喫水（m）
貨物船	6,000DWT	108	17.5	6.5

図Ⅲ-4-5　操船例図（長浦地区）



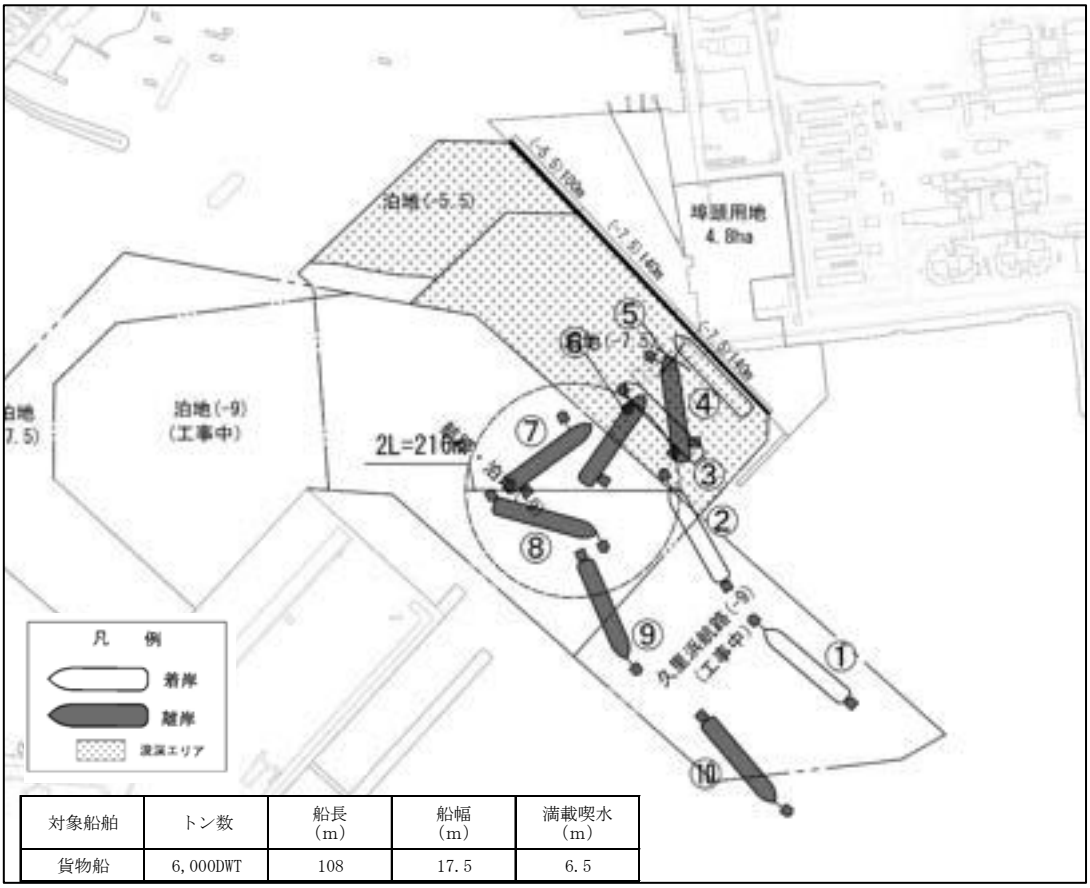
対象船舶	トン数	船長（m）	船幅（m）	満載喫水（m）
PCC船	70,000GT	230	33.3	10.9

図Ⅲ-4-6　操船例図（新港地区（-12m）岸壁　PCC 船）

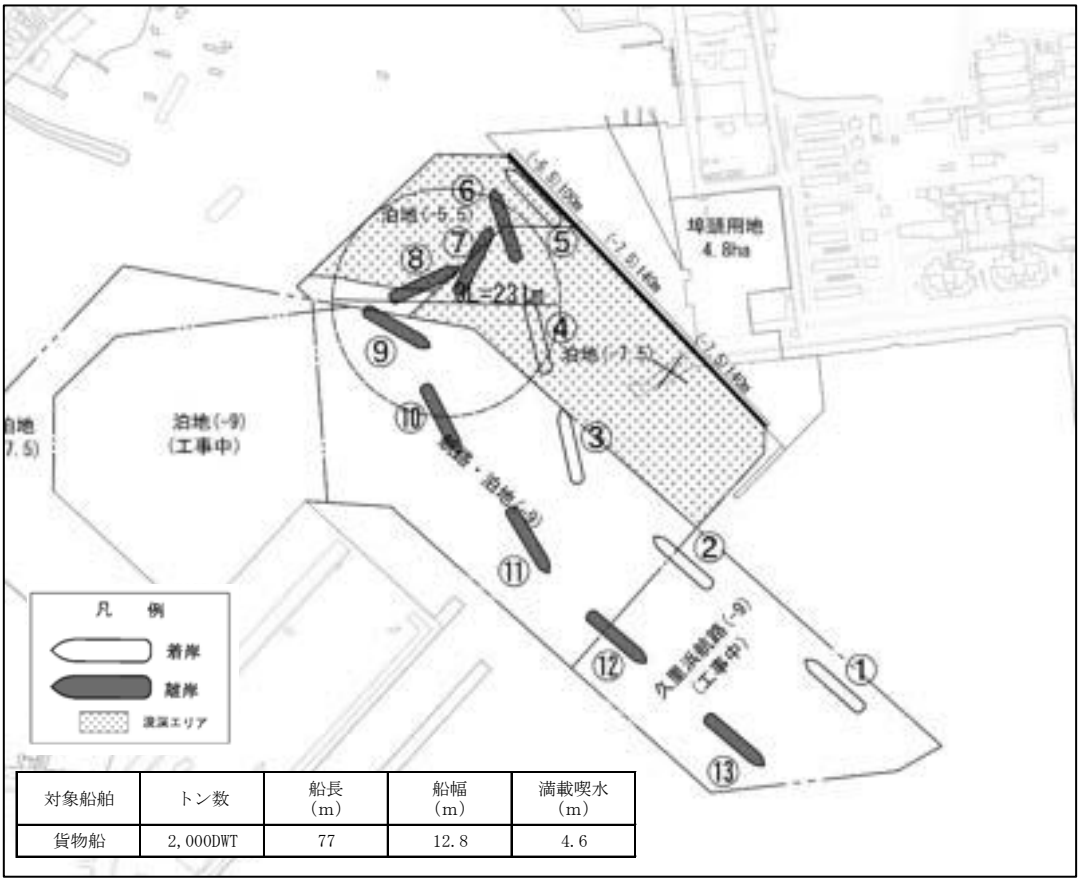


対象船舶	トン数	船長（m）	船幅（m）	満載喫水（m）
フェリー	20,000GT	222	27.6	7.4

図Ⅲ-4-7　操船例図（新港地区（-9m）岸壁　フェリー）



対象船舶	トン数	船長（m）	船幅（m）	満載喫水（m）
貨物船	6,000DWT	108	17.5	6.5



対象船舶	トン数	船長（m）	船幅（m）	満載喫水（m）
貨物船	2,000DWT	77	12.8	4.6

図Ⅲ-4-8　操船例図（久里浜地区）

５．外郭施設計画

5.1　外郭施設計画の現況

主な外郭施設の現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-5-1　主な外郭施設の現況

地区名	名称	延長(m)
追浜	東北防波堤	1,175
新港	新港西防波堤	480
	新港1号防波堤	110
	新港2号防波堤	190
平成	安浦防波堤	500
大津	大津1号防波堤	120
	大津港口防波堤	60
走水	走水7号防波堤	25
	走水物揚場防波堤	90
	走水防波堤	199
	走水本港港口防波堤	100
鴨居	鴨居北防波堤	130
	鴨居西防波堤	195
	鳥ヶ崎防波堤	89
浦賀	西浦賀1号防波堤	85
	南防波堤	230
	北防波堤	200
久里浜	久里浜貯油所防波堤	85
	久里浜1号内防波堤	30
	久里浜2号内防波堤	270
	久里浜外防波堤	656
その他(民間)		849

5.2　外郭施設計画の必要性

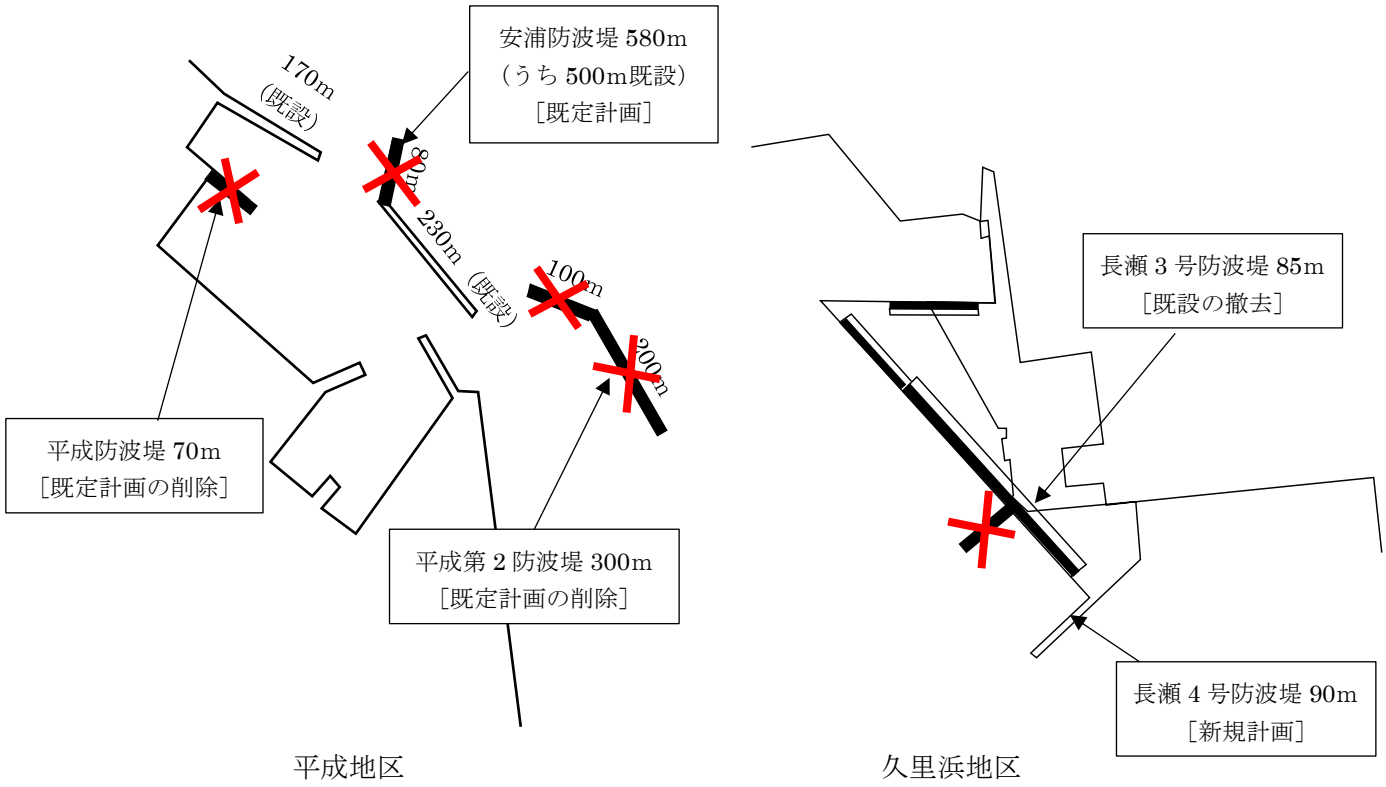
平成地区においては、公共埠頭計画の削除、旅客船埠頭計画及び小型船だまり計画の小型桟橋の削除、久里浜地区においては、公共埠頭計画の変更に伴い、それぞれ外郭施設計画を変更する必要がある。

5.3　今回計画する外郭施設計画の規模及び配置

今回計画する防波堤の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-5-2　今回計画する防波堤の規模及び配置

地区名	NO.	施設名	延長（m）	今回計画での対応	規模及び配置の考え方
平成	①	安浦防波堤	580（うち 500m既設）	既定計画の削除	小型桟橋及び公共埠頭計画を削除したことにより、静穏性を確保する必要がなくなったため、計画を削除する。
	③	平成防波堤	70	既定計画の削除	
	③	平成第 2 防波堤	300	既定計画の削除	
久里浜	④	長瀬 3 号防波堤	85（既設）	既設の撤去	公共埠頭の造成により既設を撤去する。
	⑤	長瀬 4 号防波堤（仮称）	90	新規計画	久里浜地区（長瀬）の公共埠頭の静穏性及び船舶航行の安全を確保する。



図Ⅲ-5-1　外郭施設の位置（平成地区、久里浜地区）

5.4　静穏度の検討

（１）通常時の目標

通常時の静穏度の目標は、次に示すとおりである。

表Ⅲ-5-3　静穏度の目標

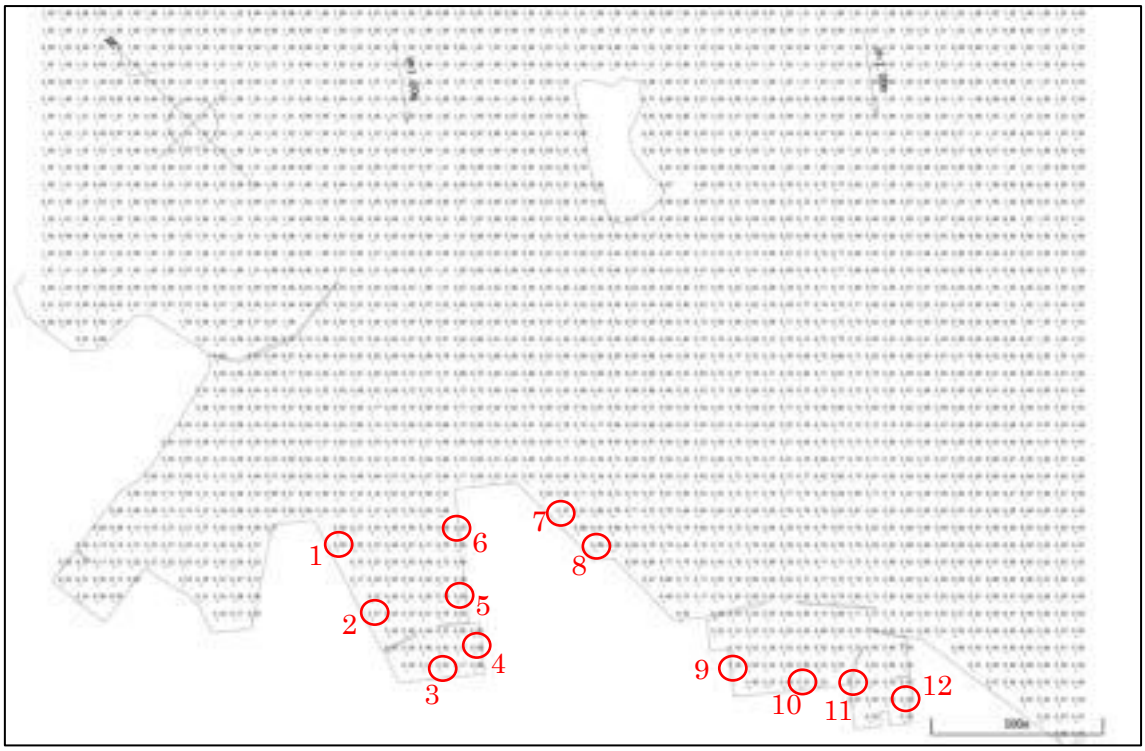
通常時	
荷役限界波高（岸壁）	0.5m
荷役限界波高（物揚場）	0.3m
稼働率	通年：97.5%

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説（H30 日本港湾協会）より

（２）検討結果

検討結果については、次に示すとおりである。

①新港・平成地区

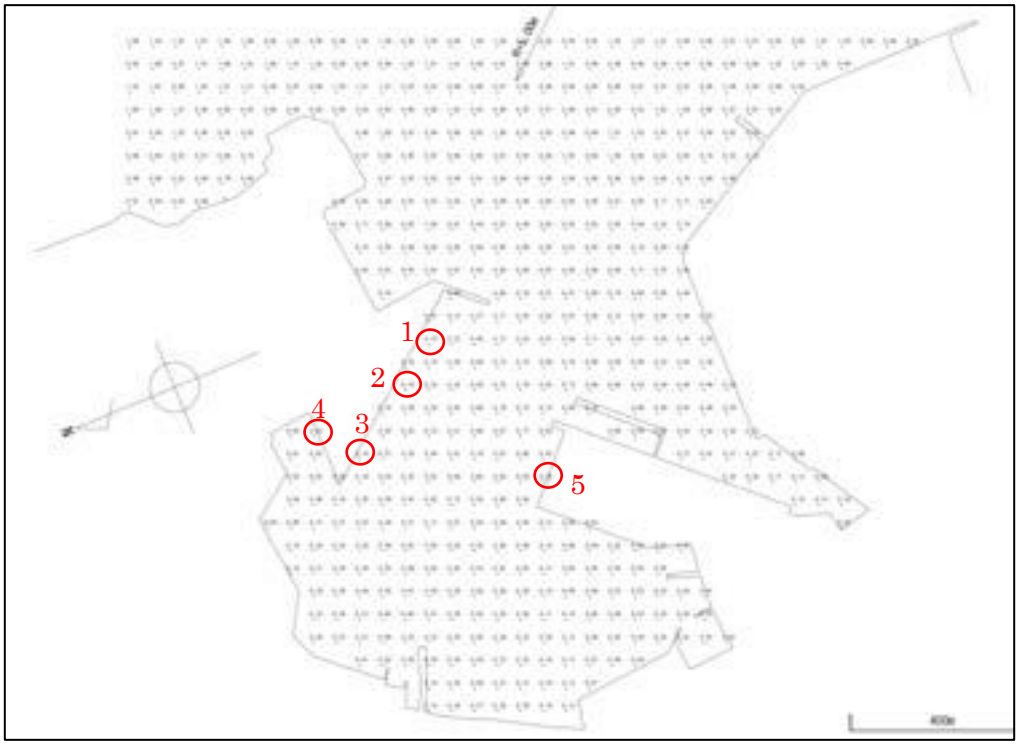


図Ⅲ-5-2　新港形の波高比分布（NE）

表Ⅲ-5-4　施設別稼働率

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	常時							
					波高比					限界	稼働率	判定
					N	NNE	NE	ENE	E	波高（m）	(%)	
	新港地区（R4港形）	1	公	新港1号岸壁-10m	0.58	0.53	0.26	0.48	0.79	0.5	98.41	OK
		2	公	新港2号岸壁-10m	0.55	0.38	0.27	0.75	0.57	0.5	97.76	OK
		3	公	新港3号岸壁-4.5m	0.12	0.13	0.53	0.16	0.10	0.5	99.82	OK
		4	公	新港4号岸壁-4.5m	0.06	0.04	0.08	0.11	0.05	0.5	100	OK
		5	公	岸壁-12m（PCC船バース）	0.18	0.50	0.63	0.13	0.29	0.5	98.38	OK
		6	公	岸壁-12m（PCC船バース）	0.16	0.57	0.22	0.09	0.40	0.5	99.70	OK
		7	公	岸壁-9m	0.51	0.56	0.57	0.83	0.70	0.5	97.74	OK
		8	公	岸壁-9m	0.48	0.57	0.59	0.88	0.74	0.5	97.63	OK
	平成地区（現況）	9	公	平成1号岸壁-4.5m	0.15	0.13	0.34	0.47	0.23	0.5	99.92	OK
		10	公	平成2号岸壁-5.5m	0.24	0.15	0.52	0.23	0.25	0.5	99.82	OK
		11	公	平成2号物揚場-2.5m	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.3	100	OK
		12	公	平成5号物揚場-2.5m	0.02	0.03	0.04	0.15	0.03	0.3	100	OK

②久里浜地区



図Ⅲ-5-3　新港形の波高比分布（SSE）

表Ⅲ-5-6　施設別稼働率

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	常時							
					波高比					限界波高(m)	稼働率(%)	判定
					E	ESE	SE	SSE	S			
久里浜	久里浜地区（新港形）	1	公	岸壁-7.5m-1	0.14	0.14	0.18	0.15	0.16	0.5	100	OK
		2	公	岸壁-7.5m-2	0.19	0.14	0.25	0.18	0.25	0.5	100	OK
		3	公	岸壁-5.5m	0.20	0.13	0.26	0.14	0.22	0.5	100	OK
		4	公	久比里物揚場(仮称)	0.01	0.02	0.01	0.02	0.01	0.3	100	OK
		5	公	岸壁-6.0m	0.41	0.36	0.40	0.30	0.27	0.5	99.82	OK

（３）異常時の目標

異常時については、限界波高 1.5m（物揚場は 0.5m）に設定し、検討を行った。
以下の検討により、所要の静穏度が確保できる結果となった。

①新港・平成地区

表Ⅲ-5-5　施設別限界波高

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	異常時（３０年確率波）							
					有義波高$H_{1/3}$（m）					最大	限界波高（m）	判定
					N	NNE	NE	ENE	E			
新港・平成	新港地区（R4）	4	公	新港1号岸壁-10m	1.12	1.26	0.74	0.40	0.55	1.26	1.5	OK
		5	公	新港2号岸壁-10m	1.14	0.77	0.38	0.52	0.99	1.14	1.5	OK
		6	公	新港3号岸壁-4.5m	0.22	0.33	1.05	0.73	0.35	1.05	1.5	OK
		7	公	新港4号岸壁-4.5m	0.15	0.09	0.16	0.17	0.12	0.17	1.5	OK
		8	公	岸壁-12m（PCC船バース）	0.40	0.96	1.45	0.39	0.17	1.45	1.5	OK
		9	公	岸壁-12m（PCC船バース）	0.39	0.79	0.65	0.30	0.18	0.79	1.5	OK
		10	公	岸壁-9m	1.39	1.22	1.46	1.05	1.08	1.46	1.5	OK
		11	公	岸壁-9m	1.20	1.25	1.41	0.93	1.13	1.41	1.5	OK
	平成地区（現況）	1	公	平成1号岸壁-4.5m	0.17	0.39	0.72	0.57	0.59	0.72	1.5	OK
		2	公	平成2号岸壁-5.5m	0.38	0.41	0.97	0.60	0.43	0.97	1.5	OK
		3	公	平成2号物揚場-2.5m	0.01	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.5	OK
		4	公	平成5号物揚場-2.5m	0.03	0.04	0.06	0.04	0.03	0.06	0.5	OK

②久里浜地区

表Ⅲ-5-6　施設別限界波高

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	異常時（30年確率波）							
					有義波高$H_{1/3}$（m）					最大	限界波高（m）	判定
					E	ESE	SE	SSE	S			
久里浜	久里浜地区（新港形）	1	公	岸壁-7.5m-1	0.24	0.30	0.63	0.78	0.54	0.78	1.5	OK
		2	公	岸壁-7.5m-2	0.33	0.37	0.99	1.02	0.81	1.02	1.5	OK
		3	公	岸壁-5.5m	0.36	0.27	0.77	0.76	0.57	0.77	1.5	OK
		4	公	久比里物揚場（仮称）	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.07	0.5	OK
		5	公	岸壁-6.0m	0.99	0.92	1.21	1.32	0.87	1.32	1.5	OK

６．小型船だまり計画

6.1　小型船だまり計画の現況

主な小型船だまりの現況は、次のとおりである。

表Ⅲ-6-1　主な小型船だまりの現況

地区名	施設名	対象船舶（既定計画）	
追　浜	船だまり	タグボート パイロットボート等	1隻 4隻
深　浦	船だまり	漁船	12隻
	ボートパーク	クルーザーヨット モーターボート	121隻
新　港	船だまり	貨物船 タグボート 官公庁船	6隻 4隻 4隻
長　浦	長浦船だまり	－	－
平　成	安浦船だまり	漁船	208隻
大　津	船だまり	漁船	27隻
走　水	本港船だまり		79隻
	小型船だまり	漁船	52隻
鴨　居	船だまり	漁船	72隻
浦　賀	第1船だまり	漁船・作業船等	16隻
	第2船だまり	漁船	29隻
	第3船だまり	遊漁船等	3隻
	ボートパーク	クルーザーヨット モーターボート	9隻 63隻
久里浜	第1船だまり	漁船	36隻
	第2船だまり	タグボート	6隻
	第3船だまり	作業船	1隻
	第4船だまり	－	－
	長瀬船だまり	漁船	19隻

6.2　小型船だまり計画の必要性

長浦地区及び久里浜地区においては、公共埠頭計画の変更による作業船の船だまりを確保する必要があることや、全国的に作業船の休憩バースが不足していることを踏まえて小型船だまり計画を位置づける。

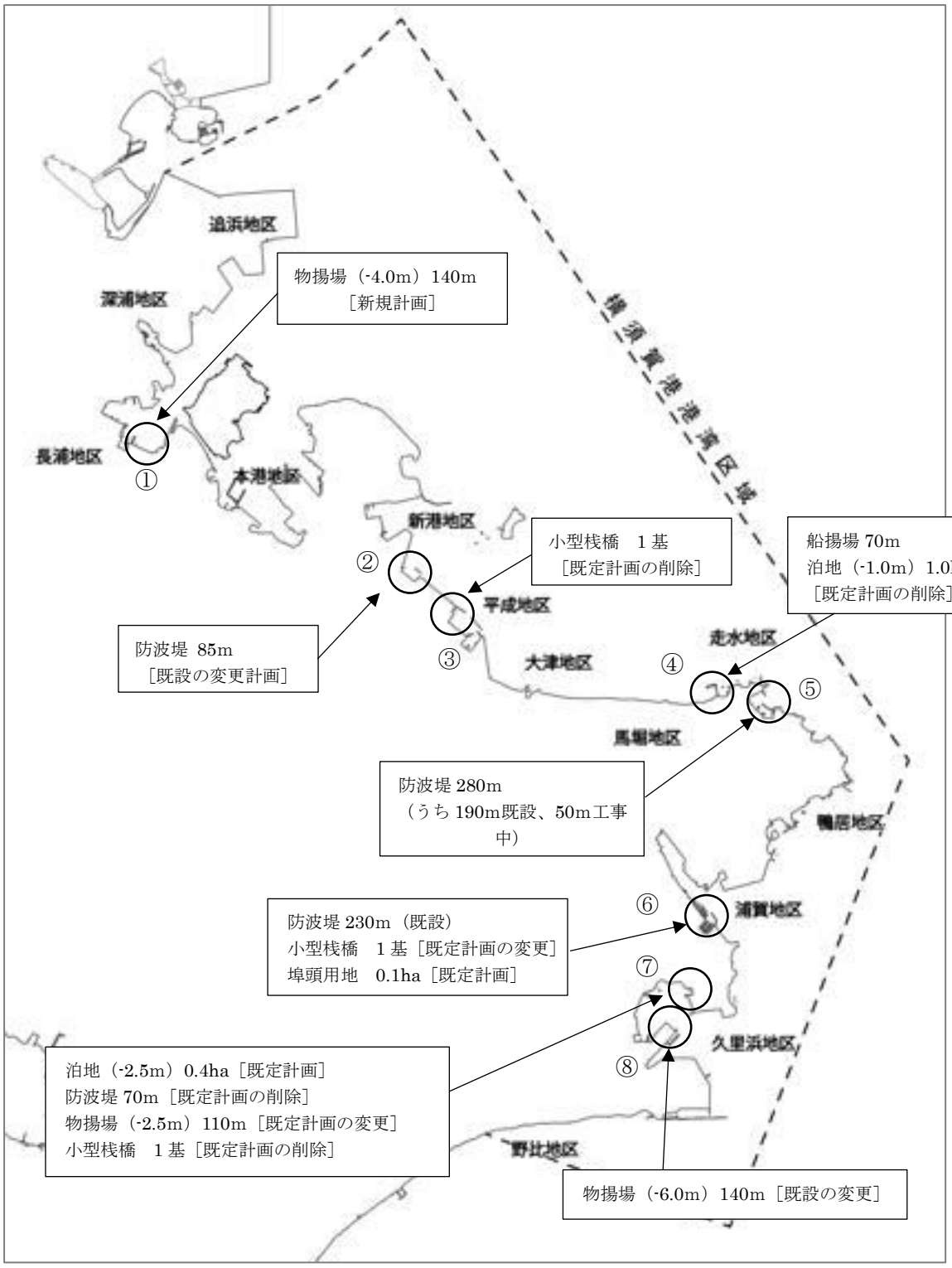
なお、利用者のニーズやプレジャーボート需要の変化等に対応し、平成地区の小型桟橋、走水地区の船揚場、浦賀地区の小型桟橋（１基）、久里浜地区の小型桟橋については計画から削除する。

6.3　今回計画する小型船だまり計画の規模及び配置

今回計画する小型船だまりの規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-6-2　今回計画する小型船だまりの規模及び配置

地区名	NO.	施設概要	今回計画での対応	規模及び配置の考え方
長浦	①	物揚場　水深 4.0m　延長 140m（65m、75m）	新規計画	官公庁船、作業船等の安全な係留を確保する。
新港	②	防波堤　延長 85m	既設の変更計画	埠頭の再編に対応するため、計画を変更する。
平成	③	小型桟橋　1 基	既定計画の削除	需要の変化に対応するため、計画を削除する。
走水	④	船揚場　延長 70m 泊地　水深 1.0m　面積 1.0ha	既定計画の削除	利用者のニーズ等に対応するため、計画を削除する。
	⑤	防波堤　延長 280m（うち 190m 既設、50m工事中）	既定計画	船だまりの静穏性を確保する。
浦賀	⑥	防波堤　延長 230m（既設） 小型桟橋　1 基 埠頭用地　0.1ha	既定計画の変更計画	需要の変化に対応するため、計画を変更する。
久里浜	⑦	泊地　水深 2.5m　面積 0.4ha 防波堤　延長 70m（削除） 物揚場　水深 2.5m　延長 110m 小型桟橋　1 基（削除）	既定計画の変更計画	漁船の安全な係留を確保するため、計画を変更する。
	⑧	物揚場　水深 6.0m　延長 140m	既設の変更計画	作業船等の安全な係留を確保する。



図Ⅲ-6-1　小型船だまり計画

6.4　静穏度の検討

（１）通常時の目標

通常時の静穏度の目標は、次に示すとおりである。

表Ⅲ-6-3　静穏度の目標

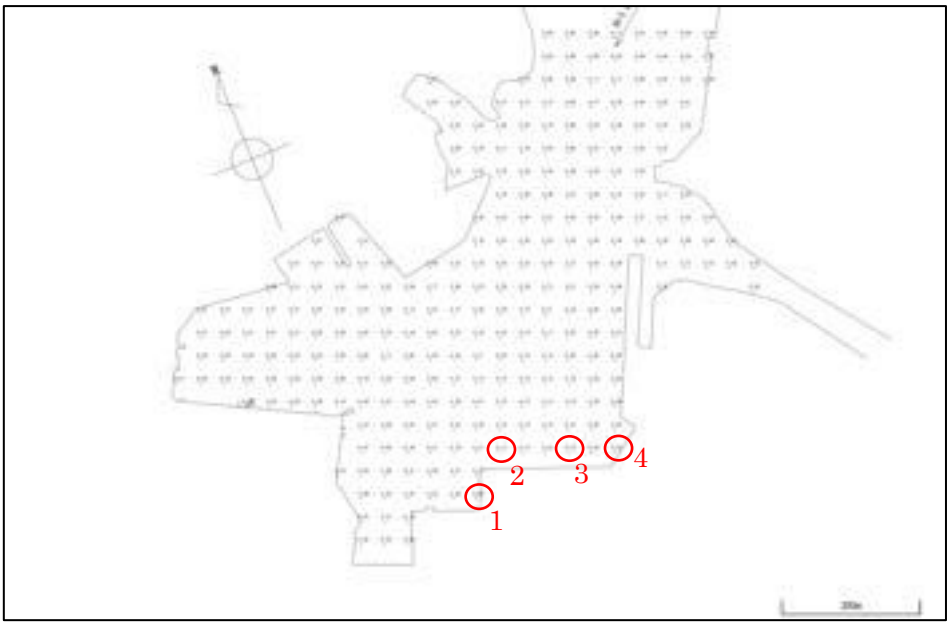
通常時	
荷役限界波高（岸壁）	0.5m
荷役限界波高（物揚場）	0.3m
稼働率	通年：97.5%

資料：港湾の施設の技術上の基準・同解説（H30 日本港湾協会）より

（２）検討結果

検討結果については、次に示すとおりである。

①長浦地区

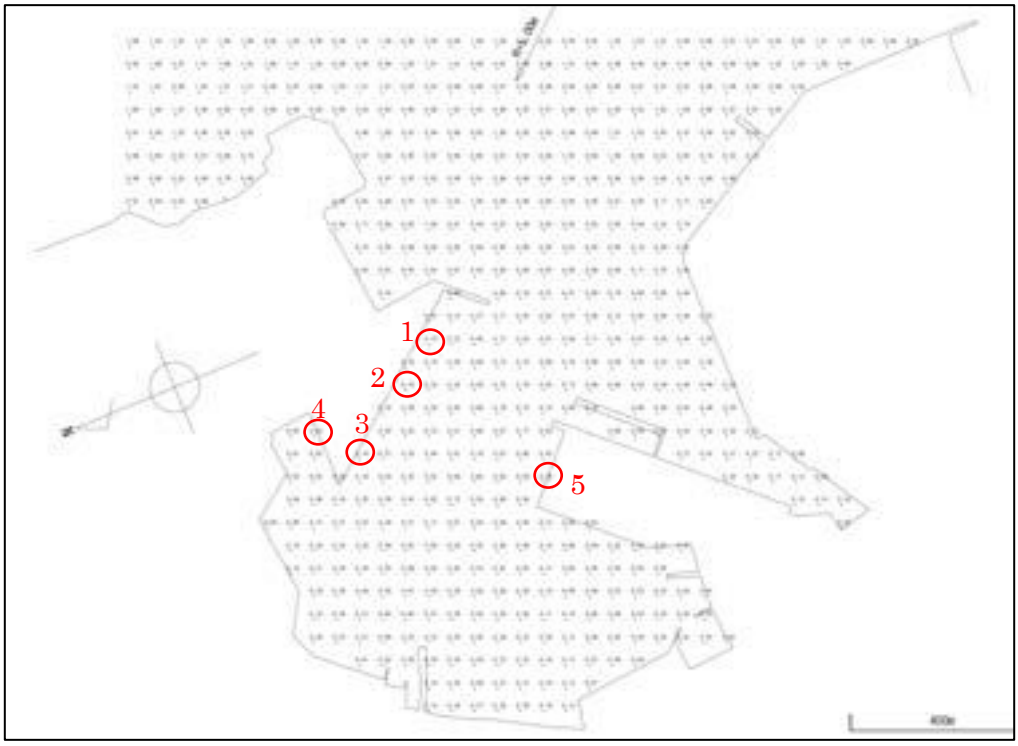


図Ⅲ-6-2　新港形の波高比分布（ENE）

表Ⅲ-6-4　施設別稼働率

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	常時							
					波高比					限界波高(m)	稼働率(%)	判定
					N	NNE	NE	ENE	E			
長浦	長浦地区（新港形）	1	公	長浦物揚場(仮称)	0.06	0.06	0.05	0.05	0.05	0.3	100	OK
		2	公	新長浦岸壁-7.5m	0.20	0.20	0.12	0.12	0.12	0.5	100	OK
		3	公	新長浦岸壁-5.5m	0.19	0.19	0.18	0.15	0.25	0.5	100	OK
		4	公	長浦物揚場(仮称)	0.31	0.31	0.57	0.62	0.55	0.3	100	OK

②久里浜地区



図Ⅲ-6-3　新港形の波高比分布（SSE）

表Ⅲ-6-5　施設別稼働率

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	常時							
					波高比					限界波高(m)	稼働率(%)	判定
					E	ESE	SE	SSE	S			
久里浜	久里浜地区（新港形）	1	公	岸壁-7.5m-1	0.14	0.14	0.18	0.15	0.16	0.5	100	OK
		2	公	岸壁-7.5m-2	0.19	0.14	0.25	0.18	0.25	0.5	100	OK
		3	公	岸壁-5.5m	0.20	0.13	0.26	0.14	0.22	0.5	100	OK
		4	公	久比里物揚場(仮称)	0.01	0.02	0.01	0.02	0.01	0.3	100	OK
		5	公	岸壁-6.0m	0.41	0.36	0.40	0.30	0.27	0.5	99.82	OK

（３）異常時の目標

異常時については、限界波高 1.5m（物揚場は 0.5m）に設定し、検討を行った。
以下の検討により、所要の静穏度が確保できる結果となった。

①長浦地区

表Ⅲ-6-6　施設別限界波高

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	異常時(30年確率波)							
					有義波高$H_{1/3}$(m)					最大	限界波高(m)	判定
					N	NNE	NE	ENE	E			
長浦	長浦地区（新港形）	1	公	長浦物揚場(仮称)	0.03	0.04	0.05	0.05	0.05	0.05	0.5	OK
		2	公	新長浦岸壁-7.5m	0.11	0.12	0.15	0.15	0.14	0.15	1.5	OK
		3	公	新長浦岸壁-5.5m	0.08	0.12	0.11	0.33	0.30	0.33	1.5	OK
		4	公	長浦物揚場(仮称)	0.18	0.21	0.24	0.12	0.11	0.24	0.5	OK

②久里浜地区

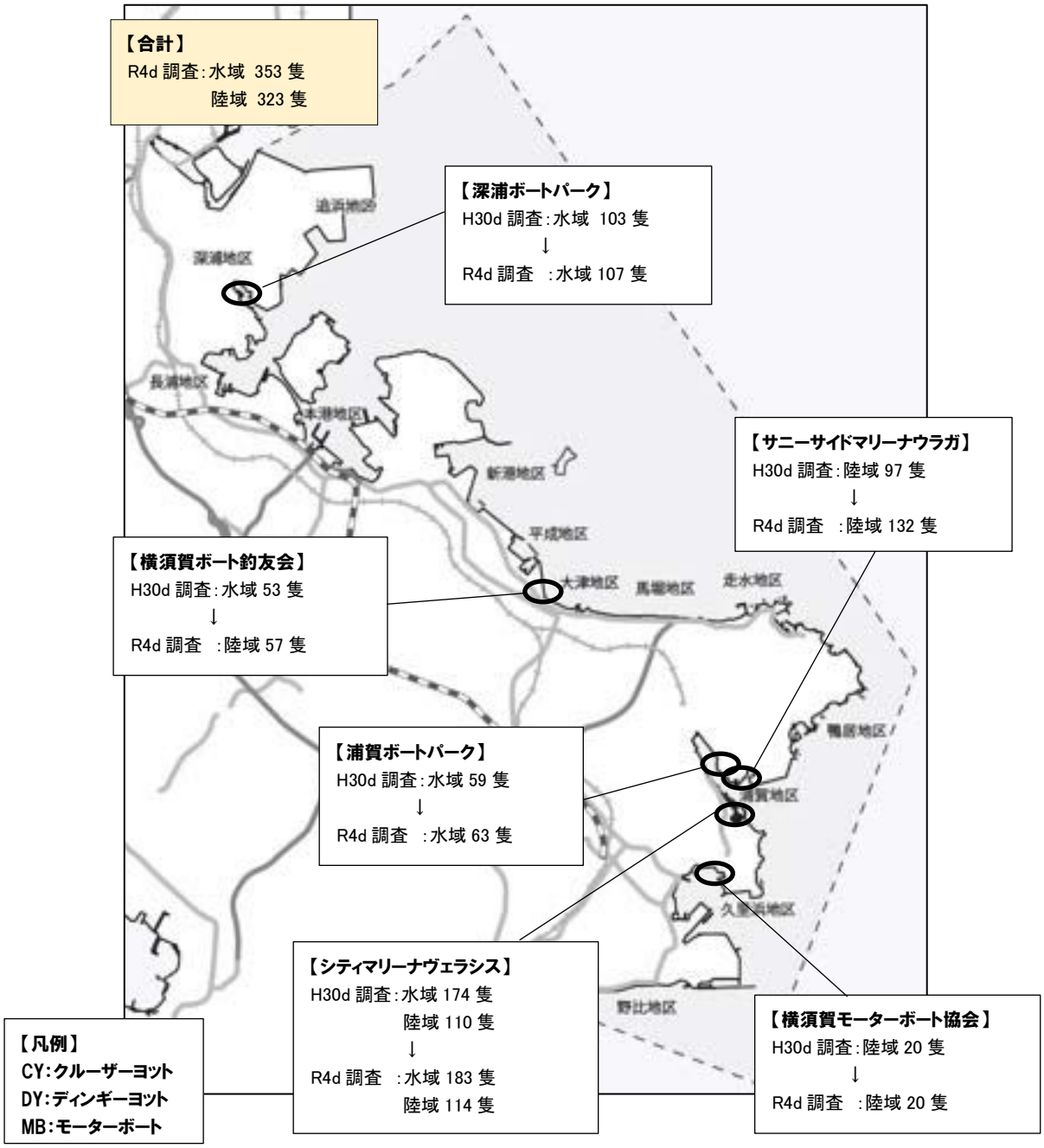
表Ⅲ-6-7　施設別限界波高

計算モデル	地区名	番号	公/専	岸壁名称等	異常時（30年確率波）							
					有義波高$H_{1/3}$（m）					最大	限界波高（m）	判定
					E	ESE	SE	SSE	S			
久里浜	久里浜地区（新港形）	1	公	岸壁-7.5m-1	0.24	0.30	0.63	0.78	0.54	0.78	1.5	OK
		2	公	岸壁-7.5m-2	0.33	0.37	0.99	1.02	0.81	1.02	1.5	OK
		3	公	岸壁-5.5m	0.36	0.27	0.77	0.76	0.57	0.77	1.5	OK
		4	公	久比里物揚場（仮称）	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.07	0.5	OK
		5	公	岸壁-6.0m	0.99	0.92	1.21	1.32	0.87	1.32	1.5	OK

6.5　プレジャーボート等について

（１）プレジャーボート等隻数の現況

現況における横須賀港の係留・保管艇の隻数は、以下のとおりである。



施設名称		H30					R4				
		CY	DY	MB大	MB小	計	CY	DY	MB大	MB小	計
深浦ボートパーク	水域	38		35	30	103	43		35	29	107
	陸域										
浦賀ボートパーク	水域	8		22	29	59	5		26	32	63
	陸域										
横須賀モーターボート協会	水域										
	陸域			1	20	21			9	11	20
横須賀ボート釣友会	水域										
	陸域				53	53				57	57
サニーサイドマリーナウラガ	水域										
	陸域	23	2	42	30	97	30	2	70	30	132
シティマリーナヴェラシス	水域	91		83		174	83		100		183
	陸域	30		78	2	110	27		87		114
合計	水域	137		140	59	336	131		161	61	353
	陸域	53	2	121	105	281	57	2	166	98	323

（２）プレジャーボート等への対応

横須賀港では、これまでにプレジャーボート等の放置艇の適切な収容のため、“規制措置と係留・保管能力の向上とを両輪とする対策”を推進してきた。具体的には、深浦地区及び浦賀地区に市営ボートパークを設置し、受け皿を確保した上で、横須賀港港湾区域全域をプレジャーボート等の放置禁止区域に指定し、適切な施設への移動や撤去を促してきた。

こうした取組により、令和４年度プレジャーボート全国実態調査結果によると、横須賀港水域における放置艇・廃船隻数は０隻となっている。

今後は、全国的にプレジャーボート隻数が減少傾向にあることを踏まえ、新たな係留・保管施設の整備は行わず（久里浜地区小型桟橋［既定計画］の削除）、既存施設を有効活用し、規制措置等の対策を実施することとする。

○収容の考え方

放置艇

・　既存のボートパークやマリーナなどの係留・保管施設への移動や自主撤去を促す。

廃船

・　「神奈川県プレジャーボート対策要綱」を根拠として、廃船となったプレジャーボート等の所有者に対して、速やかな処理を求めるとともに、所有者が明らかでなく、廃棄物として判断される場合には、強制撤去等の措置を検討する。

表Ⅲ-6-5　プレジャーボート隻数の推計結果

		R4		R17	
		CY/DY	MB	CY/DY	MB
係留･保管艇	水域	131	222	112	194
	陸域	59	264	51	230
	計	190	486	163	424

７．臨港交通施設計画

7.1　主要な臨港道路の現況

主要な臨港道路の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-7-1　主要な臨港道路の現況

種　別	施設名	起　点	終　点	車線数	状況
臨港道路	小川三春線	新港町	国道 16 号	4	既設
	三春臨海緑地線	臨港道路小川三春線	臨海緑地	2	既設
	鴨居線	市道 5181 号線	鴨居物揚場	2	既設
	久里浜岸壁線	県道久里浜港線	久里浜岸壁北側突端	2	既設
	久里浜線	県道久里浜港線	久里浜ふ頭	4	既設
その他道路	国道 16 号	横須賀市走水町	横須賀市三春町	4	既設
		横須賀市三春町	横須賀市船越町	4	既設
	県道久里浜港線	久里浜	野比	2	既設

7.2　臨港道路の必要性

港内の円滑かつ安全な交通を確保するため、臨港道路を計画する。

今回計画で位置付ける地区としては、長浦地区、新港地区の２地区としている。

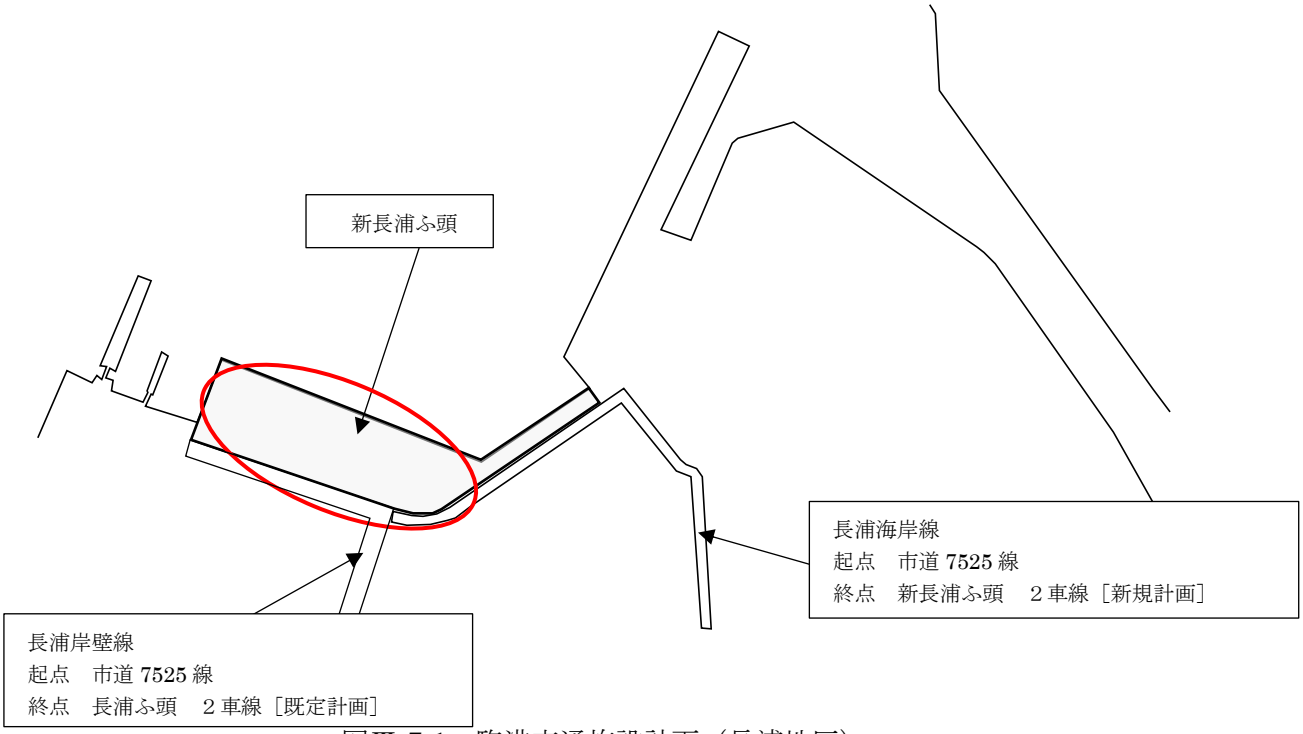
長浦地区及び新港地区については、新規埠頭に繋がる臨港道路を位置付けることを計画している。

7.3　今回計画する臨港道路の規模及び配置

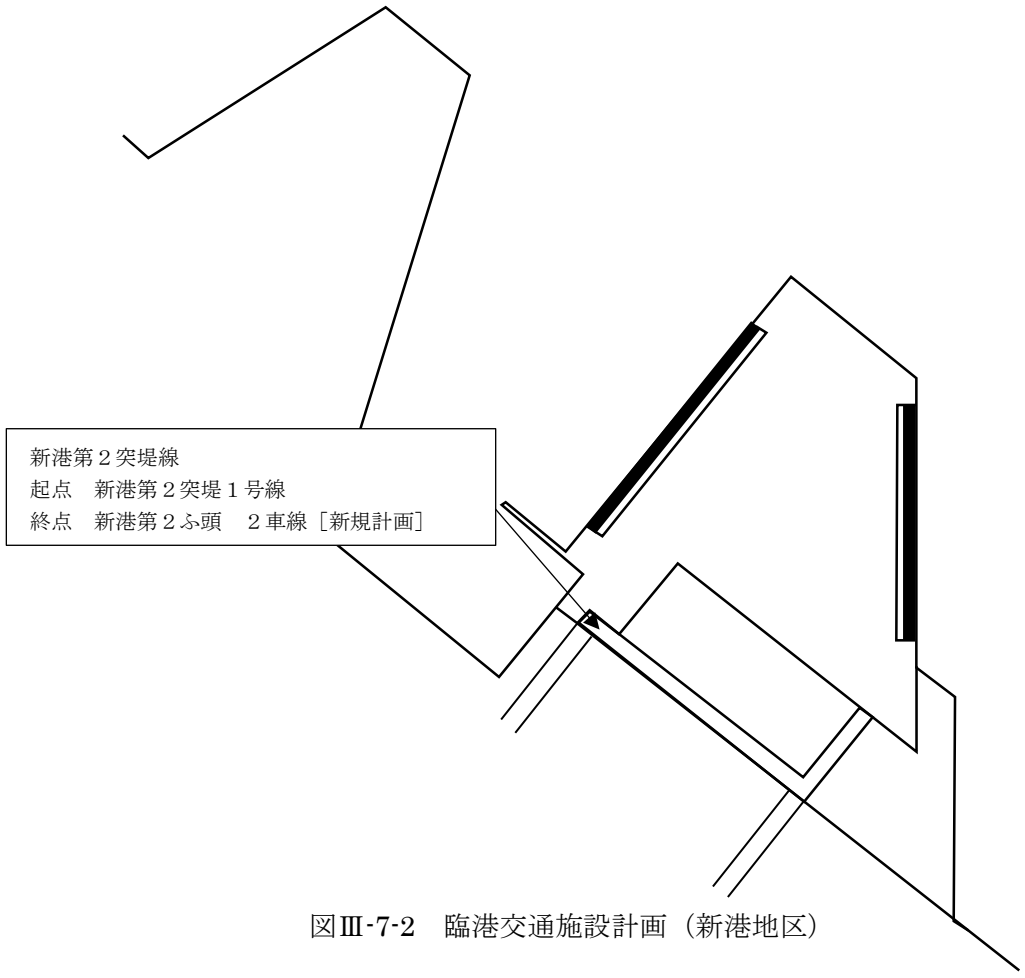
今回計画する臨港道路の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-7-2　今回計画する臨港道路の規模及び配置

施設名	起　点	終　点	車線数	今回計画での対応
長浦海岸線	市道 7525 線	新長浦ふ頭	2	新規計画 （既存道路の拡幅）
新港第 2 突堤線	新港第 2 突堤 1 号線	新港第 2 ふ頭	2	新規計画



図Ⅲ-7-1　臨港交通施設計画（長浦地区）



図Ⅲ-7-2　臨港交通施設計画（新港地区）

7.4　将来交通量による必要車線数の検討

今回計画する臨港道路の必要車線数は、以下に示すとおりである。

表Ⅲ-7-3　今回計画する臨港道路の車線数

地点	発生交通量（台/日）					係数			時間交通量	設計基準交通量	車線数	
	合計	大型車	小型車	大型車混入率	修正交通量	乗用車換算係数	k 値	D 値	片側（台/時）	台/時/車線	片側	両側
新港地区（平日）	993	488	505	49.1%	1,481	2.0	9%	60%	80	600	1	2
新港地区（休日）	1,553	-	1,553	0.0%	1,553	2.0	9%	60%	84	600	1	2
長浦	423	148	275	35.0%	571	2.0	9%	60%	31	350	1	2
久里浜	2,347	837	1,510	35.7%	3,184	2.0	9%	60%	172	350	1	2

Ⅳ　港湾の環境の整備及び保全

１．自然的環境を整備又は保全する区域

横須賀港の自然海岸及び自然海浜において、人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図り、海域環境の向上、海の利用の拡大及び東京湾環境の向上に資するための「自然的環境を整備又は保全する区域」を定める。

図Ⅳ-1-1　自然的環境を整備又は保全する区域

２．港湾環境整備施設計画

2.1　緑地計画

（１）緑地の現況

緑地の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅳ-2-1　緑地の現況

地区名	施 設 名	種　別	状　況	面　積 (ha)
追　浜	追浜緑地	その他緑地	既　設	4.9
深　浦	深浦南緑地	その他緑地	既　設	0.6
	深浦みなと緑地	休息緑地	既　設	0.2
本　港	－	その他緑地	既　設	2.7
新　港	横須賀新港地区緑地	道路沿緑地	既　設	0.8
平　成	うみかぜ公園	シンボル緑地	既　設	4.4
	横須賀市立海辺つり公園	修景緑地	既　設	1.6
	横須賀港平成地区緑地	道路沿緑地	既　設	1.3
大　津	大津親水緑地	親水緑地	既　設	0.1
浦　賀	西浦賀みなと緑地	歴史的環境保全緑地	既　設	0.4
	西浦賀みなと緑地（その 2）	休息緑地	既　設	0.7 (うち、0.4ha 工事中)
久里浜	久里浜みなと緑地	休息緑地	既　設	0.3
計				18.0

（２）緑地計画の必要性

横須賀市のシンボルである「10,000m プロムナード」は、市内外の人々に愛される施設である。近年、当施設の周辺において、新港ふ頭のフェリー就航や、三笠ターミナルの開設、よこすかポートマーケットのリニューアルなど、海に関する様々な集客施設等の立地が進んでいる。

訪れた人が各施設を周遊し、横須賀市の海の魅力を感じられる空間が求められている一方、新港地区における公共埠頭計画に伴い、既存の緑地前面の海域が埋立造成されることを踏まえて緑地を配置転換し、10,000m プロムナードの一部として、既存緑地と一体的に新たな賑わいを創出するための緑地を平成地区に計画する。

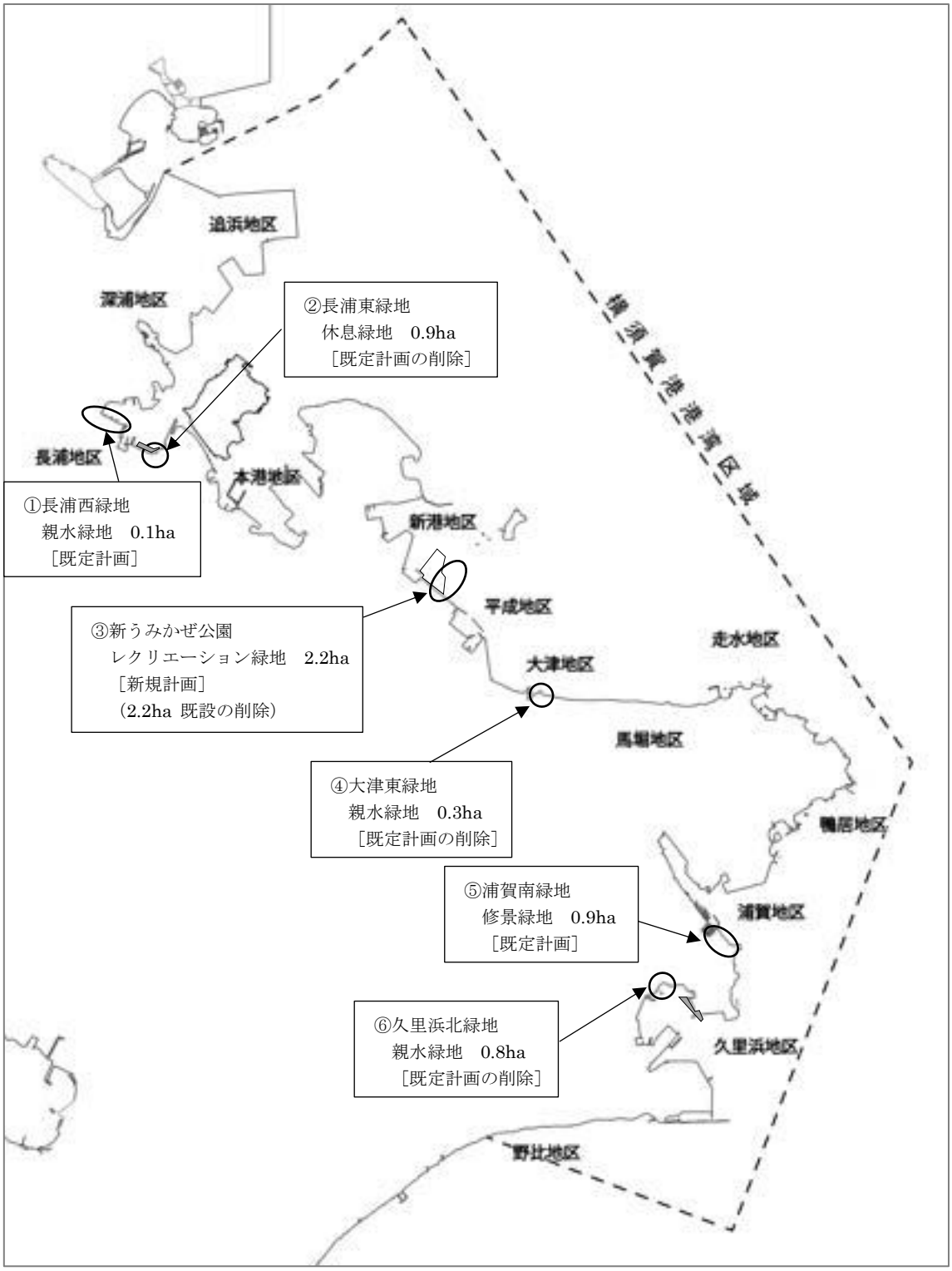
なお、長浦地区の長浦東緑地は、今回バルク貨物を集約・再編する地区として物流の機能強化を図る地区であることから、既定計画を削除する。また、大津地区の大津東緑地は、同地区の高潮対策護岸や馬堀地区の高潮対策護岸などが既に竣工され、周遊性等が確保され市民の憩いの場として利用されていることから土地利用を見直し、既定計画を削除する。さらに、久里浜地区の久里浜北緑地は、計画位置が久里浜湾内では貴重な岩礁帯であることを勘案し、土地造成による緑地計画を削除し、自然環境を保全する地域に指定する。

（３）今回計画する緑地の規模及び配置

今回計画する緑地の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅳ-2-2　今回計画する緑地の規模及び配置

地区名	NO.	施 設 名	種　別	面　積 (ha)	今回計画 での対応	規模及び 配置の考え方
長浦	①	長浦西緑地	親水緑地	0.1	既定計画	護岸敷を活用し、市民に開放する緑地として確保する。
	②	長浦東緑地	休息緑地	0.9	既定計画の削除	公共埠頭計画に伴い、削除する。
平成	③	新うみかぜ公園（仮称）	レクリエーション緑地	2.2	新規計画	今回計画により、減少する既設の緑地面積を埋立により確保する。（増減なし）
大津	④	大津東緑地	親水緑地	0.3	既定計画の削除	土地利用の見直しに伴い、削除する。
浦賀	⑤	浦賀南緑地	修景緑地	0.9	既定計画	良好な景観を有する場として必要な規模を確保する。
久里浜	⑥	久里浜北緑地	親水緑地	0.8	既定計画の削除	自然環境を保全するため、削除する。


追浜地区
深浦地区
②長浦東緑地
休息緑地　0.9ha
［既定計画の削除］
長浦地区
本港地区
①長浦西緑地
親水緑地　0.1ha
［既定計画］
新港地区
③新うみかぜ公園
レクリエーション緑地　2.2ha
［新規計画］
（2.2ha 既設の削除）
平成地区
走水地区
大津地区
馬堀地区
④大津東緑地
親水緑地　0.3ha
［既定計画の削除］
鴨居地区
⑤浦賀南緑地
修景緑地　0.9ha
［既定計画］
浦賀地区
⑥久里浜北緑地
親水緑地　0.8ha
［既定計画の削除］
久里浜地区
野比地区

図Ⅳ-2-1　緑地計画

2.2　海浜計画

（１）海浜の現況

海浜の現況は、以下に示すとおりである。

表Ⅳ-2-3　海浜の現況

地区名	施設名	規模(m)	状況
追　浜	追浜人工海浜(干潟)	180	既　設

（２）海浜計画の必要性

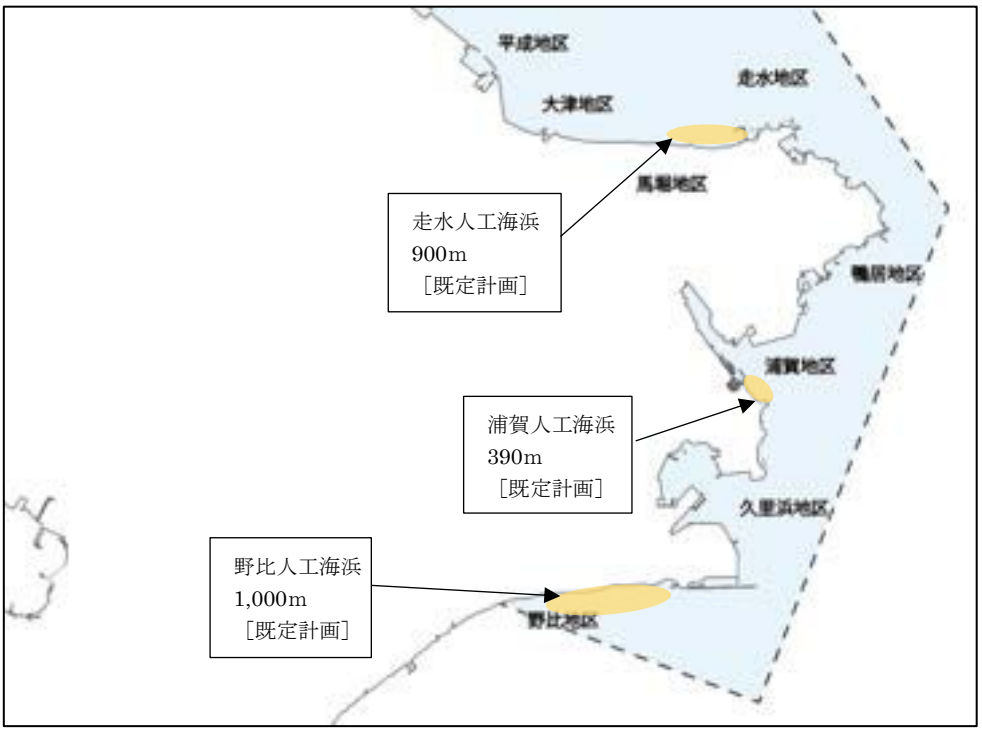
海浜計画については、市民に憩いの場を創出する役割と侵食対策となる役割があることから、既定計画どおりとする。

（３）今回計画する海浜の規模及び配置

今回計画する海浜の規模及び配置は、以下に示すとおりである。

表Ⅳ-2-4　今回計画する海浜の規模及び配置

地区名	施設名	規模(m)	今回計画での対応
走水	走水人工海浜	900	既定計画
浦賀	浦賀人工海浜	390	既定計画
野比	野比人工海浜	1,000	既定計画



図Ⅳ-2-2　海浜計画

Ⅴ　土地造成及び土地利用計画

１．土地造成計画

1.1　土地造成の必要性

長浦地区においては、砂利・砂、原木等の荷捌地、保管用地等を確保するため、用地を造成する。

新港地区においては、完成自動車やフェリー等の貨物の保管用地を確保するため、新規埠頭として用地を造成する。また、この新規埠頭計画と一体的に市民の憩いの場を創出するため、平成地区において、緑地整備のための用地を造成する。

平成、大津地区においては、土地利用の見直しに対応するため既定計画を削除する。

久里浜地区においては、バルク貨物の集約を図り荷捌地及び保管用地を確保するため、用地を造成する。また、自然環境を保全するため、既定計画である緑地整備のための土地造成を削除する。

1.2　土地造成に係る土地利用の区分別面積

土地造成に係る土地利用の区分別面積とその主な内容及び配置の考え方は、以下に示すとおりである。

表Ⅴ-1-1　土地造成に係る土地利用の区分別面積とその主な内容及び配置の考え方

地区名	既定計画		今回計画		面積及び配置の考え方
	土地利用区分	面積(ha)	土地利用区分	面積(ha)	
長　浦	埠頭用地	1.5	埠頭用地	2.3	バルク貨物の再編・集約及び新規貨物の取扱いに伴い、土地造成計画を変更する。
	緑地	0.1	緑地	－	
	計	1.6	計	2.3	
新　港	－	－	埠頭用地	11.4	完成自動車等の効率的な荷役及び新規フェリー等への対応、物流施設等の土地需要への対応及び憩いの空間の確保のため、土地造成計画を変更する。
			港湾関連用地	2.8	
			交通機能用地	0.8	
			計	15.0	
平　成	埠頭用地	0.1	－	－	貨物の集約に伴い、土地造成計画を削除する。 レクリエーション緑地を確保するため土地造成計画を変更する。
	－	－	緑地	2.2	
	計	0.1	計	2.2	
大　津	緑地	0.3	緑地	－	土地利用の見直しに対応するため、土地造成計画を削除する。
	計	0.3	計	－	
久里浜	埠頭用地	0.2	埠頭用地	2.4	バルク貨物の再編・集約に伴い、土地造成計画を変更する。
	緑地	0.8	－	－	
	計	1.0	計	2.4	
計	埠頭用地	1.8	埠頭用地	16.1	－
	－	－	港湾関連用地	2.8	
	－	－	交通機能用地	0.8	
	緑地	1.2	緑地	2.2	
	計	3.0	計	21.9	

1.3　今回計画する土地造成計画の規模及び配置

今回計画する土地造成計画については、以下に示すとおりである。

表Ⅴ-1-2　土地造成計画

用途／地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
追浜								
深浦								
長浦	(2.3) 2.3							(2.3) 2.3
本港								
新港	(11.4) 11.4	(2.8) 2.8				(0.8) 0.8		(15.0) 15.0
平成							(2.2) 2.2	(2.2) 2.2
大津								
馬堀								
走水								
鴨居								
浦賀								
久里浜	(2.4) 2.4							(2.4) 2.4
合計	(16.1) 16.1	(2.8) 2.8				(0.8) 0.8	(2.2) 2.2	(21.9) 21.9

注）(　)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、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

２．土地利用計画

2.1　土地利用計画の変更理由

土地利用の区分別面積と変更理由は以下に示すとおりである。

表Ⅴ-1-3　土地利用計画の変更理由

地区名	既定計画		今回計画		変更理由
	土地利用区分	面積(ha)	土地利用区分	面積(ha)	
長浦	埠頭用地	4.3	埠頭用地	5.3	・バルク貨物の再編・集約及び新規貨物の取扱いに伴い、土地利用計画を変更する。
	港湾関連用地	6.8	港湾関連用地	7.1	
	都市機能用地	5.6	都市機能用地	5.6	
	交通機能用地	0.7	交通機能用地	1.1	
	緑地	1.0	緑地	0.1	
	計	18.4	計	19.2	
本港	埠頭用地	1.0	埠頭用地	1.0	・土地利用形態の変更に伴い、その他緑地を削除する。
	都市機能用地	0.3	都市機能用地	0.3	
	交通機能用地	0.2	交通機能用地	0.2	
	緑地	2.7	緑地	－	
	計	4.2	計	1.5	
新港	埠頭用地	8.7	埠頭用地	19.1	・完成自動車等の効率的な荷役及び新規フェリー等への対応、物流施設等の土地需要への対応及び憩いの空間の確保のため、土地利用計画を変更する。
	港湾関連用地	0.5	港湾関連用地	3.3	
	交流厚生用地	2.6	交流厚生用地	3.6	
	都市機能用地	1.5	都市機能用地	1.5	
	交通機能用地	5.5	交通機能用地	6.3	
	緑地	0.8	緑地	0.8	
	計	19.6	計	34.6	
平成	埠頭用地	5.2	埠頭用地	5.0	・公共埠頭計画の削除等に伴い、土地利用計画を変更する。
	港湾関連用地	2.7	港湾関連用地	3.8	
	都市機能用地	12.6	都市機能用地	13.3	
	交通機能用地	4.6	交通機能用地	4.6	
	緑地	7.3	緑地	7.8	
	計	32.4	計	34.5	
浦賀	埠頭用地	0.7	埠頭用地	0.7	・浦賀レンガドックを活用した地域活性化を図るため、また、土地利用の変化に対応して、土地利用計画を変更する。
	交流厚生用地	8.9	交流厚生用地	11.4	
	工業用地	9.3	工業用地	6.7	
	都市機能用地	1.2	都市機能用地	1.3	
	交通機能用地	1.5	交通機能用地	1.5	
	緑地	2.0	緑地	2.0	
	計	23.6	計	23.6	

地区名	既定計画		今回計画		変更理由
	土地利用区分	面積 (ha)	土地利用区分	面積 (ha)	
久里浜	埠頭用地	8.3	埠頭用地	10.5	・バルク貨物の再編・集約に伴い、土地利用計画を変更する。 ・需要の変化に対応するため、緑地を削除する。 ・土地利用の変化に対応して、土地利用計画を変更する。
	港湾関連用地	5.4	港湾関連用地	5.4	
	工業用地	70.4	工業用地	67.6	
	都市機能用地	―	都市機能用地	2.8	
	交通機能用地	1.8	交通機能用地	1.8	
	緑地	1.1	緑地	0.3	
	計	87.0	計	88.4	

注）変更した地区のみを記載

2.2　今回計画する土地利用計画の規模及び配置

今回計画する土地利用計画については、以下に示すとおりである。

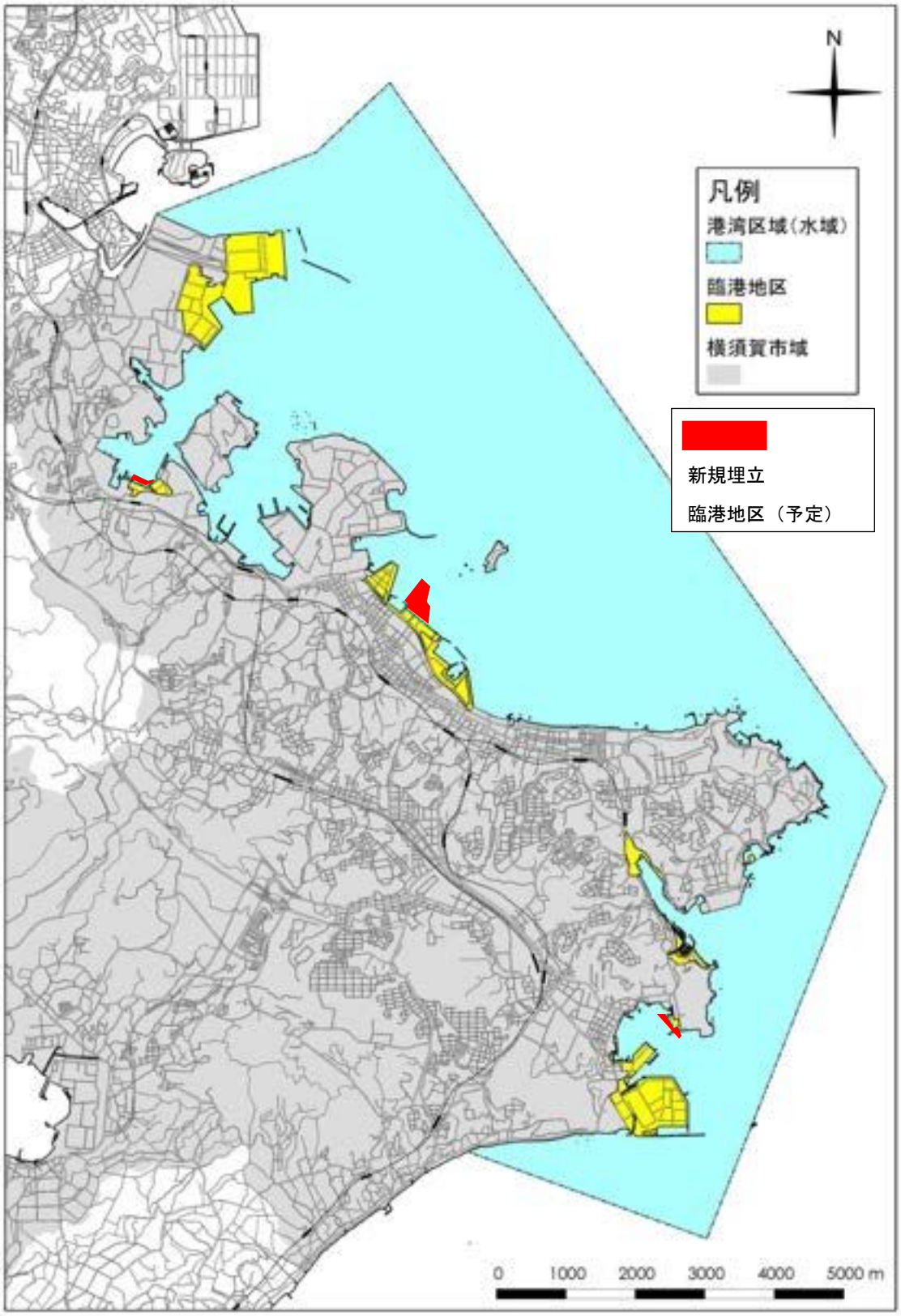
表Ⅴ-1-4　土地利用計画

用途／地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	緑地	合計
追浜	0.3			(144.8) 144.8			4.9	(144.8) 150.0
深浦	(0.7) 0.7						(0.2) 0.8	(0.9) 1.5
長浦	(5.3) 5.3	(7.1) 7.1			5.6	(1.1) 1.2	(0.1) 0.1	(13.6) 19.3
本港	(1.0) 1.0				0.3	(0.2) 0.2		(1.2) 1.5
新港	(19.1) 19.1	(3.3) 3.3	3.6		1.5	(6.3) 6.3	(0.8) 0.8	(29.5) 34.6
平成	(5.0) 5.0	(3.8) 3.8			13.3	(4.6) 4.6	(7.8) 7.8	(21.2) 34.5
大津	(0.5) 0.5						(0.1) 0.1	(0.6) 0.6
馬堀								
走水	(1.0) 1.0							(1.0) 1.0
鴨居	(1.3) 1.3					(0.1) 0.1		(1.4) 1.4
浦賀	(0.7) 0.7		(11.4) 11.4	(6.7) 6.7	1.3	(0.1) 1.5	(2.0) 2.0	(20.9) 23.6
久里浜	(10.5) 10.5	(5.4) 5.4		(67.6) 67.6	2.8	(1.8) 1.8	(0.3) 0.3	(85.6) 88.4
合計	(45.1) 45.4	(19.6) 19.6	(11.4) 15.0	(219.1) 219.1	24.8	(14.2) 15.6	(11.3) 16.8	(320.7) 356.3

注）(　)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、特に密接に関連する土地利用計画で内数である。

３．臨港地区の範囲

横須賀港の臨港地区の範囲は、以下に示すとおりである。



図Ⅴ-3-1　横須賀港の臨港地区

Ⅵ　港湾の効率的な運営に関する事項

１．港湾の効率的な運営に関する事項

新港地区及び久里浜地区において、市街地に隣接することを踏まえ、客船寄港やイベントなど交流・観光分野のニーズを十分把握し、物流との両立を図るため、安全かつ効率的な運営体制の確立に取り組む。

Ⅶ　その他重要事項

１．国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

今回、新たに計画されている施設及び既に計画されている施設のうち、横須賀港が　国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設は以下のとおりである。

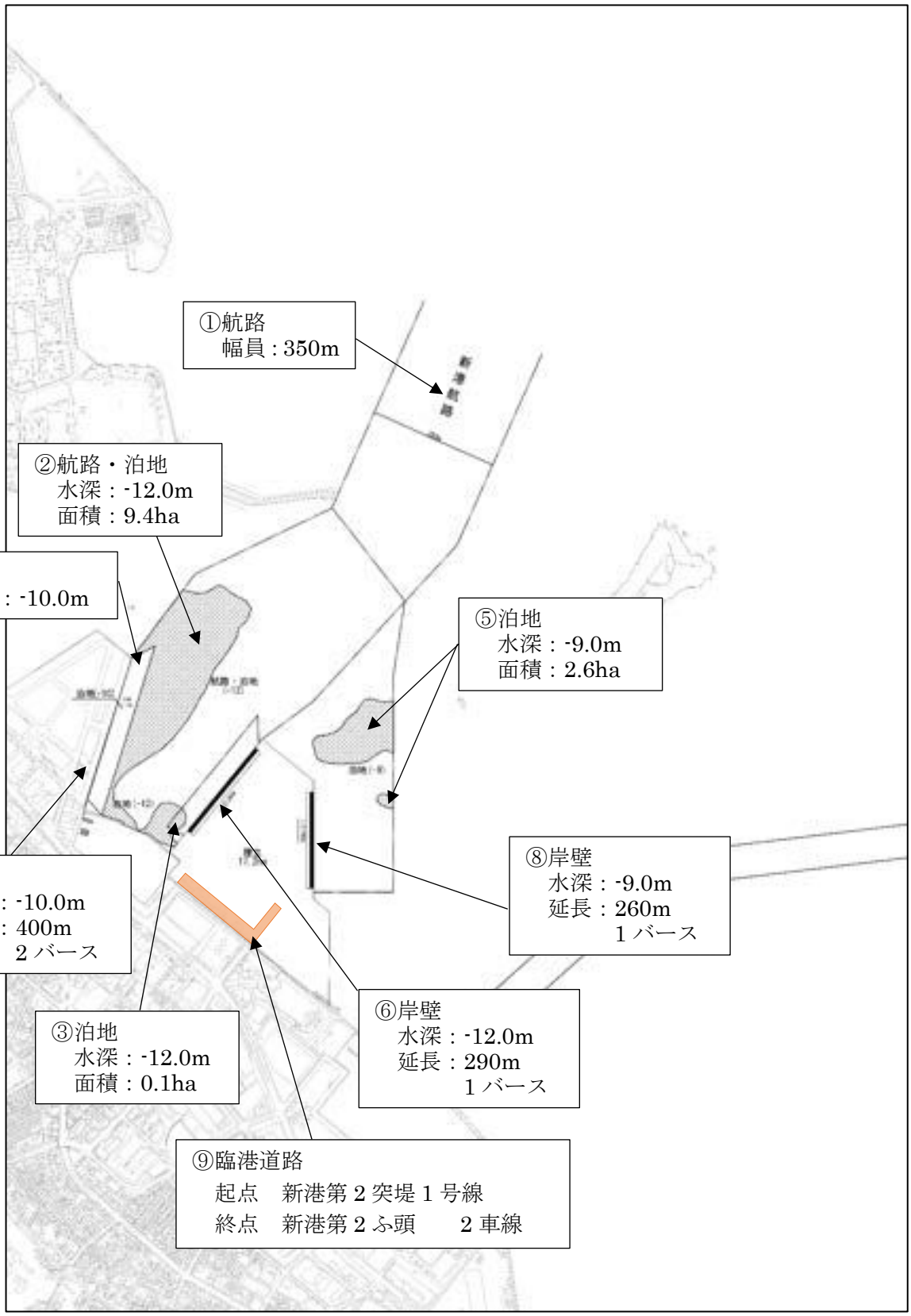
【今回計画】

表Ⅶ-1-1　国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

地区	NO.	施設	規　模
新港	①	新港航路	幅員 350m［既設］
	②	航路・泊地	水深（-12m）　面積 9.4ha［既設の変更計画］
	③	泊地	水深（-12m）　面積 0.1ha［新規計画］
	④	泊地	水深（-10m）［既設］
	⑤	泊地	水深（-9m）　面積 2.6ha[新規計画]
	⑥	岸壁	水深（-12m）　延長 290m　1 バース[新規計画]
	⑦	岸壁	水深（-10m）　延長 400m　2 バース［既設］
	⑧	岸壁	水深（-9m）　延長 260m　1 バース[新規計画]
	⑨	臨港道路 新港第 2 突堤線	起点　新港第 2 突堤 1 号線 終点　新港第 2 ふ頭　　2 車線[新規計画]

【既設】

地区	NO.	施設	規　模
久里浜	⑩	久里浜航路	水深（-9m）　幅員 190m（工事中）
	⑪	泊地、 航路・泊地	水深（-7.5～9m）　面積 11ha（工事中）
	⑫	岸壁	水深（-7.5～9m）　延長 260m　1 バース



図Ⅶ-1-1（1）　国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

２．大規模地震対策施設計画

今回計画している施設及び既に計画されている施設のうち、大規模地震が発生した場合に物資の緊急輸送等に供するとともに、必要な国内海上幹線物流機能を維持するための大規模地震対策施設を計画する。

2.1　緊急物資用の拠点として機能するために必要な施設

（１）必要岸壁数

大規模地震時における横須賀港背後地域に必要な緊急物資輸送量より必要岸壁数を算定する。

なお、緊急物資量は「臨海部防災拠点マニュアル」（改訂版）（案）（平成 28 年 3 月　国土交通省港湾局）に準拠し、算定した。

表Ⅶ-2-1　緊急物資量の算定

項目				横須賀市	備考
避難者数	避難者数	①	人	187,370	「神奈川県地震被害想定調査報告書
（4日目～7日目）	うち要介護3以上の要介護者	②	人	6,810	（平成27年3月）」の大正型関東地震
上水道の被害（断水人口）		③	人	237,900	
緊急物資必要量	食料	④	kg/人・日	4.8	「港湾投資の評価に関する解説書
原単位	毛布・衣服・布団	⑤	kg/枚	5.4	2011」「臨海部防災拠点マニュアル
	日用品	⑥	kg/人	2	（H28.3）」より
	おむつ	⑦	kg/枚	0.1	1枚あたり50gより
	携帯トイレ	⑧	kg/回	0.03	100回分3.0kgより
各比率	0歳人口比率	⑨	%	0.5%	横須賀市人口R5.4.1
	0～2歳人口比率	⑩	%	1.5%	
1日あたり	食料	⑪	トン/日	1079	（①×④×1.2）/1,000
緊急物資必要量	毛布	⑫	トン/日	1012	（①×⑤）/1,000
	日用品	⑬	トン/日	375	（①×⑥）/1,000
	育児用調整粉乳	⑭	トン/日	0.13	（①×⑨×152g）/1,000,000
	乳児・小児用おむつ	⑮	トン/日	2.24	（①×⑦×8枚×⑩）1,000
	大人用おむつ	⑯	トン/日	5.45	（②×⑦×8枚）/1,000
	携帯トイレ	⑰	トン/日	35.7	（③×⑧×5回）/1,000
	小計	⑱	トン/日	2,509	⑪＋⑫＋⑬＋⑭＋⑮＋⑯＋⑰
	合計	⑲	トン/日	2,509	横須賀市⑱

表Ⅶ-2-2　必要岸壁数の算定

項目		単位	数量	備考
緊急物資必要量	①	トン/日	2,509	
海上を経由して輸送する緊急物資必要量	②	トン/日	502	港湾分担率を20%と設定
耐震強化岸壁1バースあたりの取扱能力	③	トン/日	240	「臨海部防災拠点マニュアル（改訂版）」人力のみでの荷役より
必要バース数	④	バース	2.09	=②/③
			3バース	

以上より、必要な耐震強化岸壁数は 3 バース（2.09 バース）と算定されるが、横須賀港内には平成地区と久里浜地区の既設の耐震強化岸壁が 2 バース整備されていることから、計画岸壁数としては、1 バースとする。

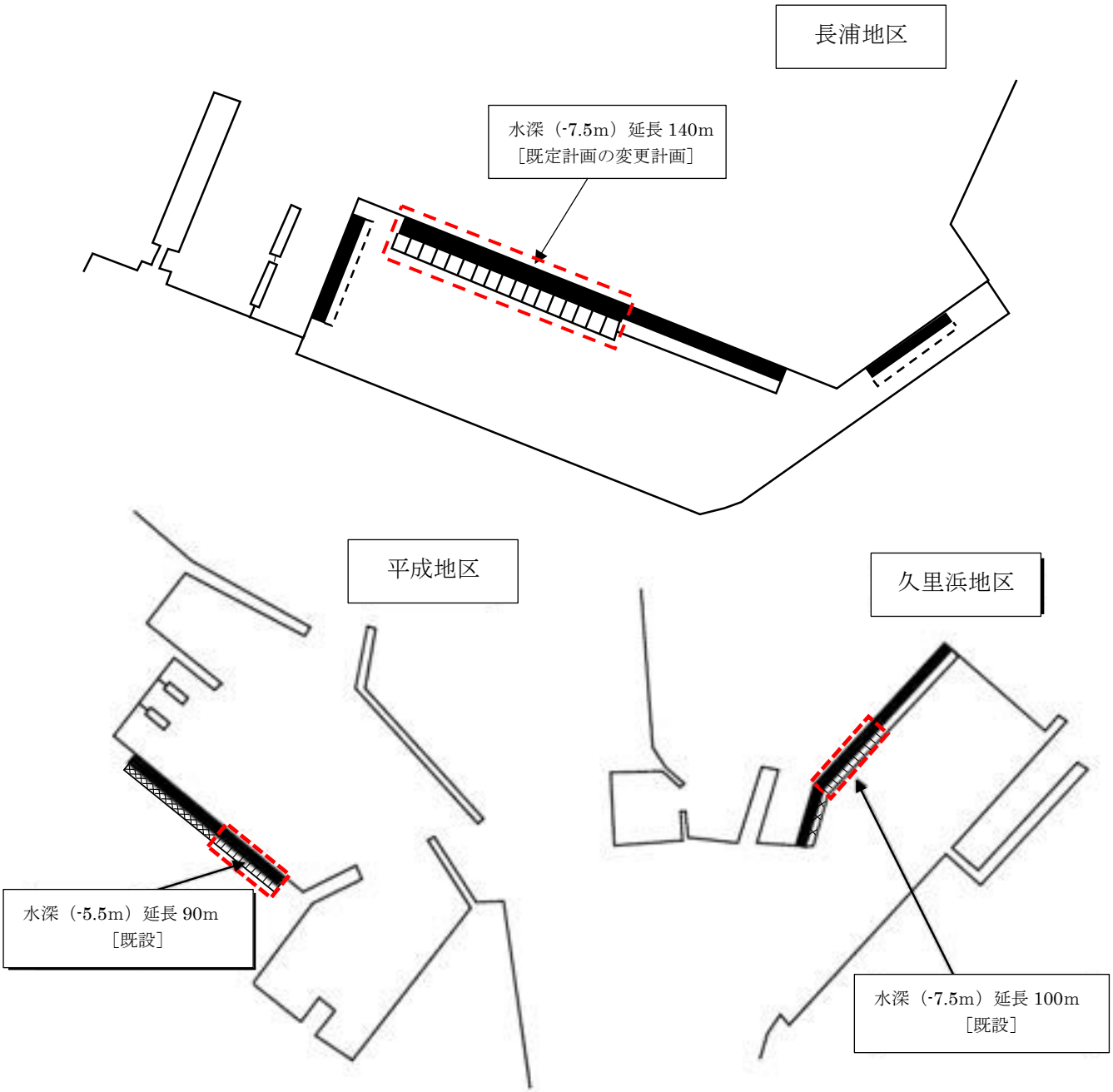
（２）耐震強化岸壁の配置の考え方

以下の事項を考慮し、耐震強化岸壁を既定計画とおり長浦地区に配置する。

・横須賀港北部に位置し、既設の耐震強化岸壁（平成・久里浜地区）との分散配置ができる。

・神奈川県指定の第一次緊急輸送道路に近接している。

・早期に対応が求められている埠頭整備に合わせた対応が可能である。



図Ⅶ-2-1　耐震強化岸壁の位置（緊急物資輸送）

2.2　幹線貨物用の拠点として機能するために必要な施設

（１）幹線貨物輸送ターミナルの必要性

横須賀港は、東京湾の湾口に位置し、その立地上の優位性や背後の広域高規格道路ネットワーク性を活かした、首都圏の産業や生活を支える重要な役割を果たしている。

このような横須賀港のポテンシャルを踏まえ、被災による経済活動や市民生活への影響を最小限とするため、幹線貨物輸送ターミナルが必要である。

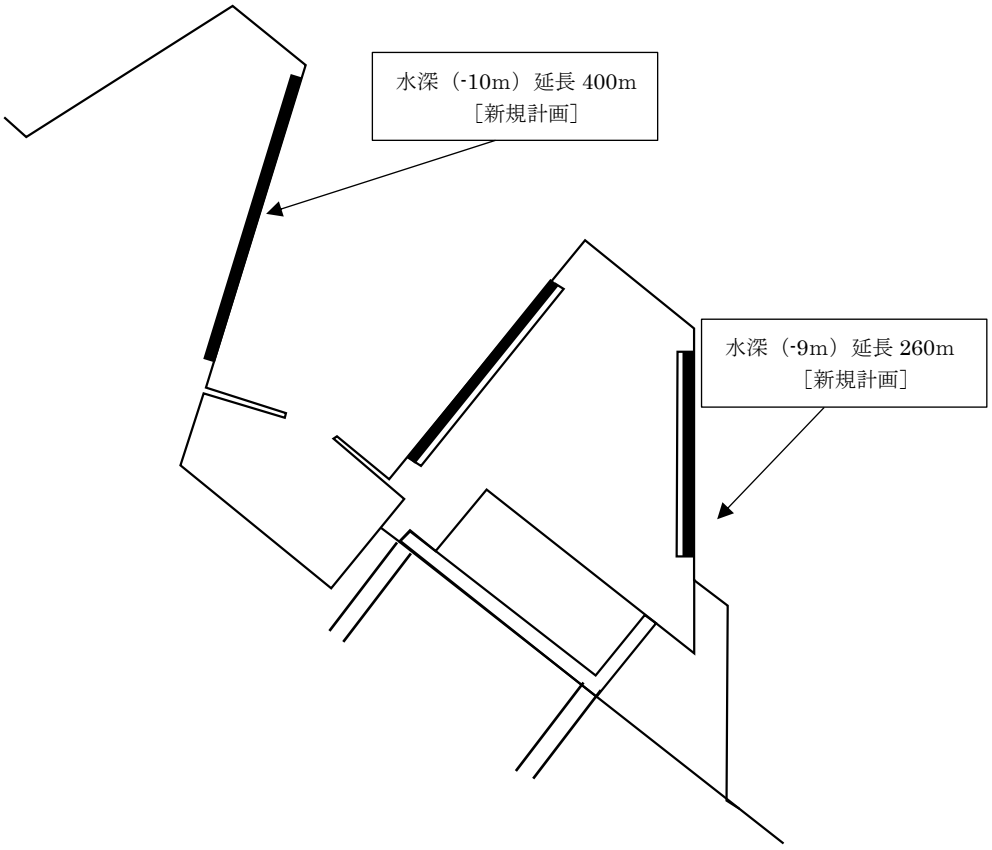
新港地区においては、東京九州フェリーが就航しており、幹線貨物として重要な役割を担っており、また、今回計画において、新規埠頭の新規フェリーを計画していることから、上記役割を果たすため、耐震強化岸壁（幹線貨物）を位置づける。

（２）今回計画する幹線貨物輸送ターミナル

今回計画する幹線貨物輸送ターミナルは、以下に示すとおりである。

表Ⅶ-2-3　幹線貨物輸送ターミナル

地区名	施設名	水深（m）	延長（m）	バース数	今回計画での対応
新港	岸壁	-10	400	2	新規計画
		-9	260	1	新規計画



図Ⅶ-2-2　幹線貨物輸送ターミナルの位置（新港地区）

３．港湾の再開発

3.1　利用形態の見直しの検討が必要な区域

浦賀地区においては、平成 15 年３月に造船所が操業を停止し、令和３年３月にはその一部である浦賀レンガドック周辺部の土地が横須賀市へ寄附された。

同寄附地については、現在多くのイベントが開催されるなど、交流・賑わいの空間として利活用されており、今回計画においては交流厚生用地に変更するが、残りの工業用地についても、令和６年３月に浦賀駅周辺地区の利活用に関する協定を締結したため、今後、一体的な検討を進めていくことを踏まえ、引き続き「利用形態の見直しの検討が必要な区域」を位置付ける。

４．その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項

4.1　将来の港湾整備を検討する区域

東京湾口部に位置する特徴を活かし、首都圏における国内物流の一端を担うため、今後、将来の横須賀港における内貿ユニットロード拠点の充実、拡大を図ることとし、久里浜地区において、引き続き「将来の港湾整備を検討する区域」を位置付ける。

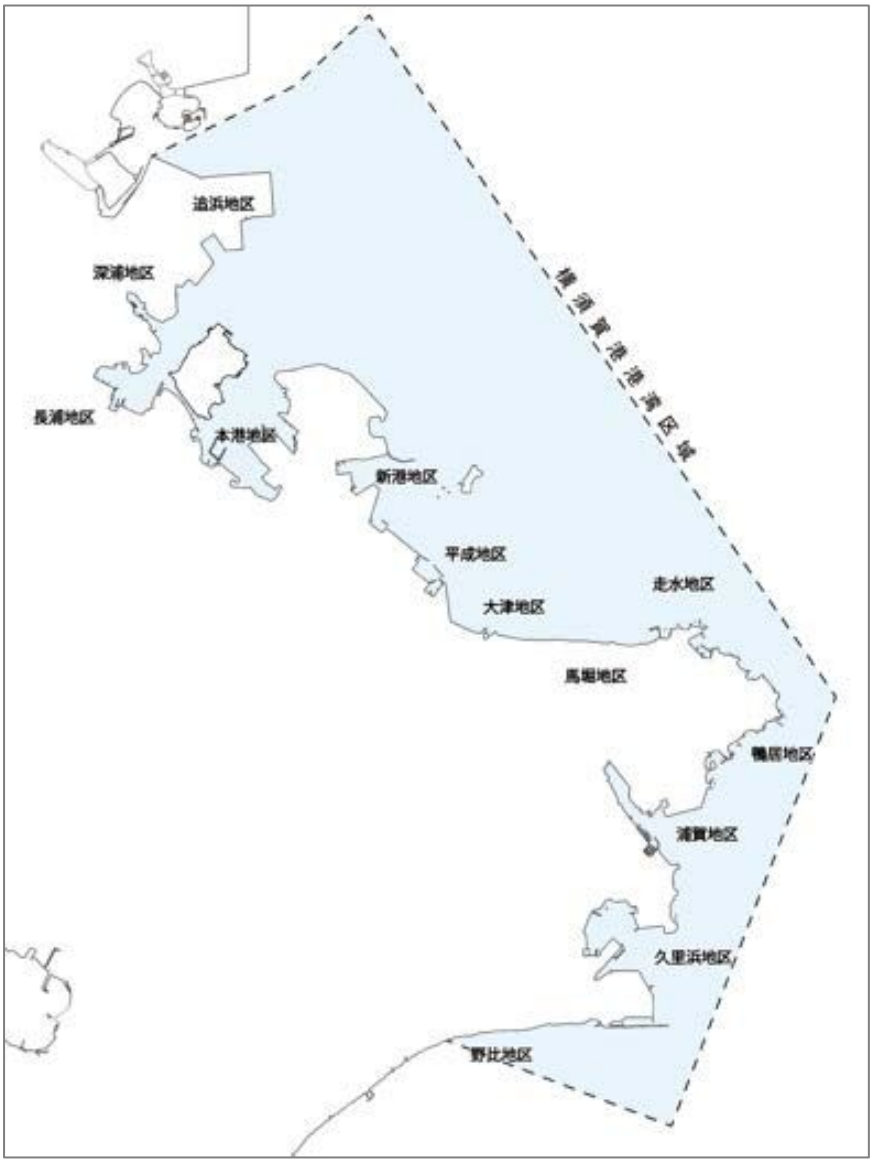
具体的には、ポートセールスにより首都圏と各地を結ぶ航路の需要を掘り起こすとともに、新規航路の誘致を強力に推進し、フェリー・RORO 船航路の拠点として横須賀港の地位を確立する。既存施設を有効活用した暫定供用など柔軟な運用も視野に入れて整備コスト削減に努めつつ、港湾整備の実現性の向上を図るものとする。

Ⅷ　その他の資料

１．港湾区域の範囲

現在設定されている港湾区域は、以下に示すとおりである。

区分	範囲	面積
水域	横須賀市夏島町地先最北端（北緯 35 度 19 分 49 秒、東経 139 度 38 分 26 秒）の地点、同地点から 63 度 50 分 2,470 メートルの地点、同地点から 46 度 30 分 1,450 メートルの地点、観音崎灯台（北緯 35 度 15 分 22 秒、東経 139 度 44 分 43 秒）から 90 度 1,000 メートルの地点及び同地点から海獺島灯標（北緯 35 度 12 分 43 秒、東経 139 度 44 分 07 秒）を見透し 7,000 メートルの地点を順次に結んだ線、同地点から 290 度に引いた線並びに陸岸により囲まれた海面	5,525ha



図Ⅷ-1-1　横須賀港港湾区域図

２．港湾の周辺条件

2.1　経済的・社会的条件

（１）人　口

横須賀港の背後地域における人口は 692 千人（令和 2 年）であり、神奈川県全体は増加傾向にある中、減少傾向にあり、特に横須賀市の令和 2 年の人口は平成 12 年に比較して約 1 割減の 388 千人となっている。

表Ⅷ-2-1　横須賀港背後地域における人口推移

（単位：千人）

地域＼年次		H12	H17	H22	H27	R2	R2/H12
神奈川県		8,490	8,792	9,048	9,126	9,237	1.09
背後地域	横須賀市	429	426	418	407	388	0.90
	鎌倉市	168	171	174	173	173	1.03
	逗子市	57	58	58	57	57	1.00
	三浦市	52	50	48	45	42	0.81
	葉山町	30	32	33	32	32	1.07
	計	736	737	732	714	692	0.94

注）端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも一致しない。

資料：国勢調査（総務省）より作成

（２）産　業

横須賀港の背後地域の製造品出荷額等は、平成 28 年まで減少傾向にあったが、以降は増加傾向にある。

また、横須賀市は背後地域の中で製造業を支える地域であることから、横須賀市の出荷額が背後地域全体の推移に大きく関わっている。

表Ⅷ-2-2　製造品出荷額等の推移

（単位：十億円）

地域＼年次		H22	H25	H28	R1
神奈川県		17,247	17,226	16,288	17,746
背後地域	横須賀市	701	541	518	640
	鎌倉市	370	317	285	268
	逗子市	2	1	1	1
	三浦市	9	14	19	21
	葉山町	1	1	1	1
	計	1,082	874	823	931

注）端数処理の関係により、個々の計と合計は必ずしも一致しない。

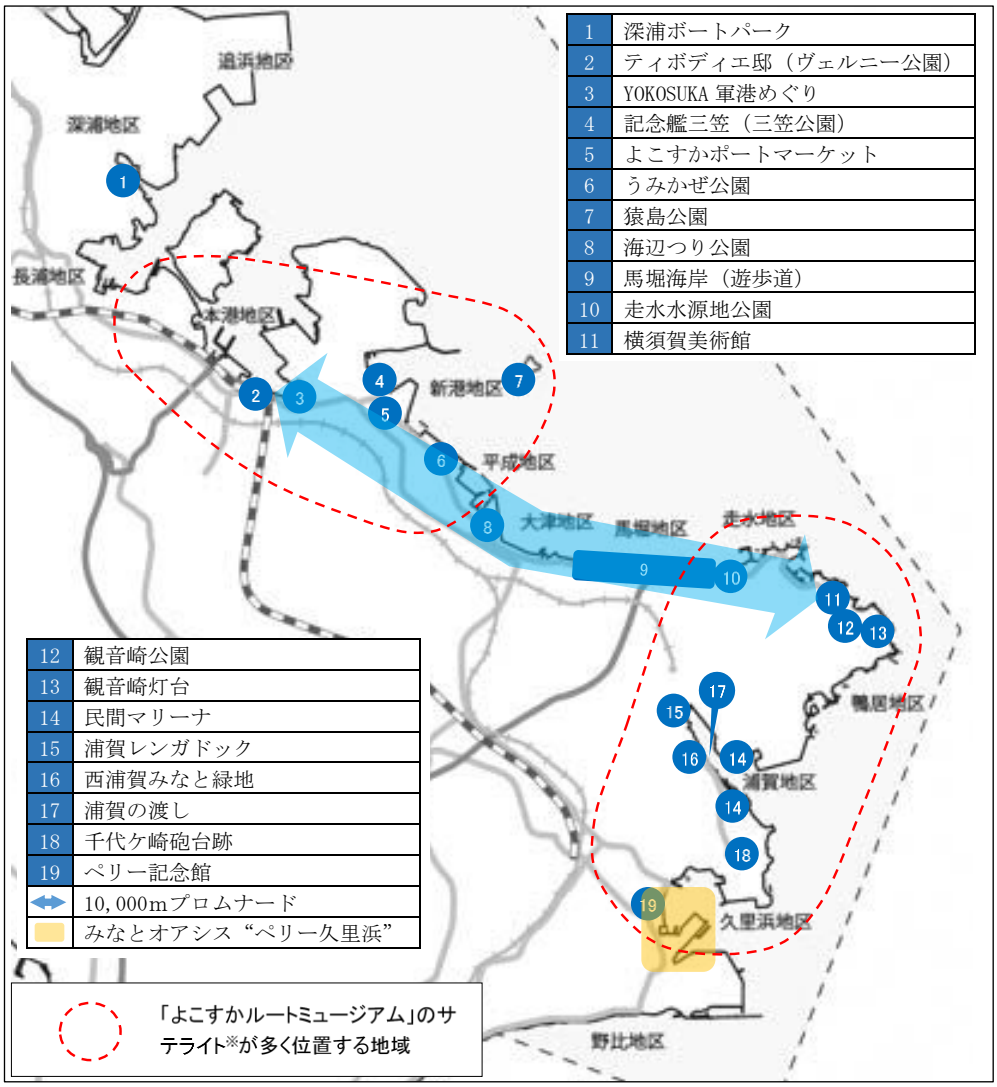
資料：工業統計調査（経済産業省）より作成

（３）観光レクリエーション

横須賀港内には、「うみかぜ公園」、「海辺つり公園」、「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、賑わいを見せている。

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る。

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、「猿島」航路や、「YOKOSUKA 軍港めぐり」など、観光航路も充実している。



※「よこすかルートミュージアム」のサテライト：
横須賀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のこと。「よこすかルートミュージアム」は、各スポットを「ルート」でつなぎ、市内全体を大きな博物館に見立てるもの。

図Ⅷ-2-1　横須賀港周辺の観光スポット

2.2　自然条件

（１）地　勢

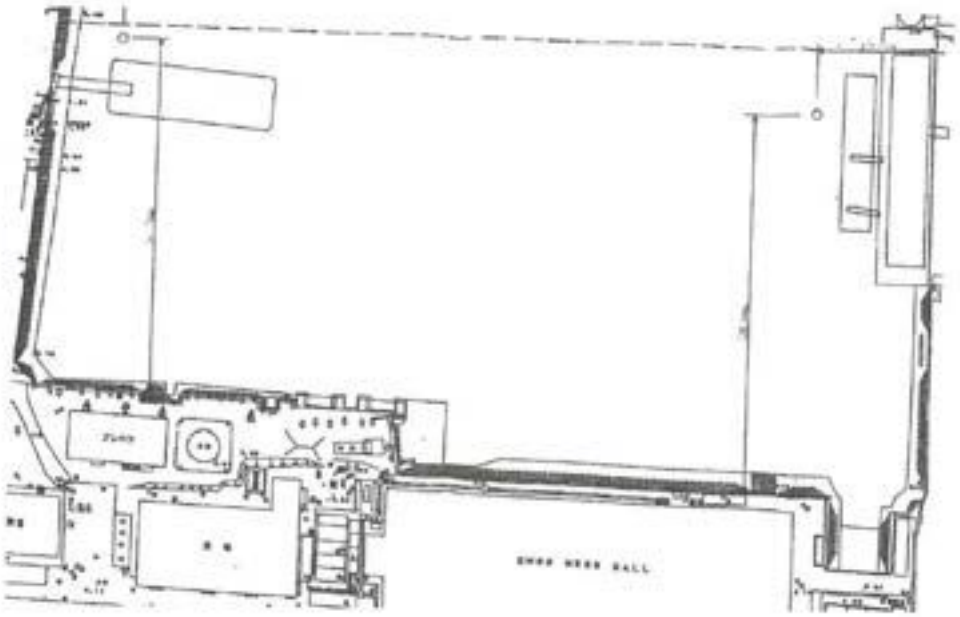
横須賀港は、神奈川県中央部より東南へ突き出した三浦半島の東岸にあり、海岸線は多数の入江を形成し、水際近くまで水深が深い。

背後は高さ 50～100m前後の起伏ある丘陵に囲まれ、開口部は、防波堤が巡らせており、天然の良港である。

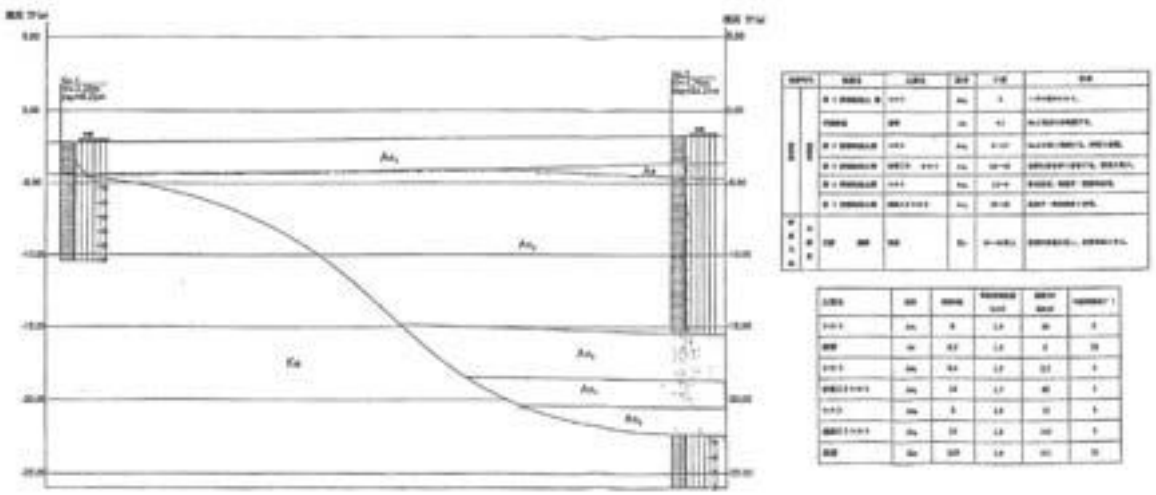
港内は常時、穏やかであり、また湾奥は外海に面した相模湾や東京湾奥に比べ、台風時にあっても極めて安全な泊地条件に恵まれ、船舶の出入りに適している。

（２）地　質

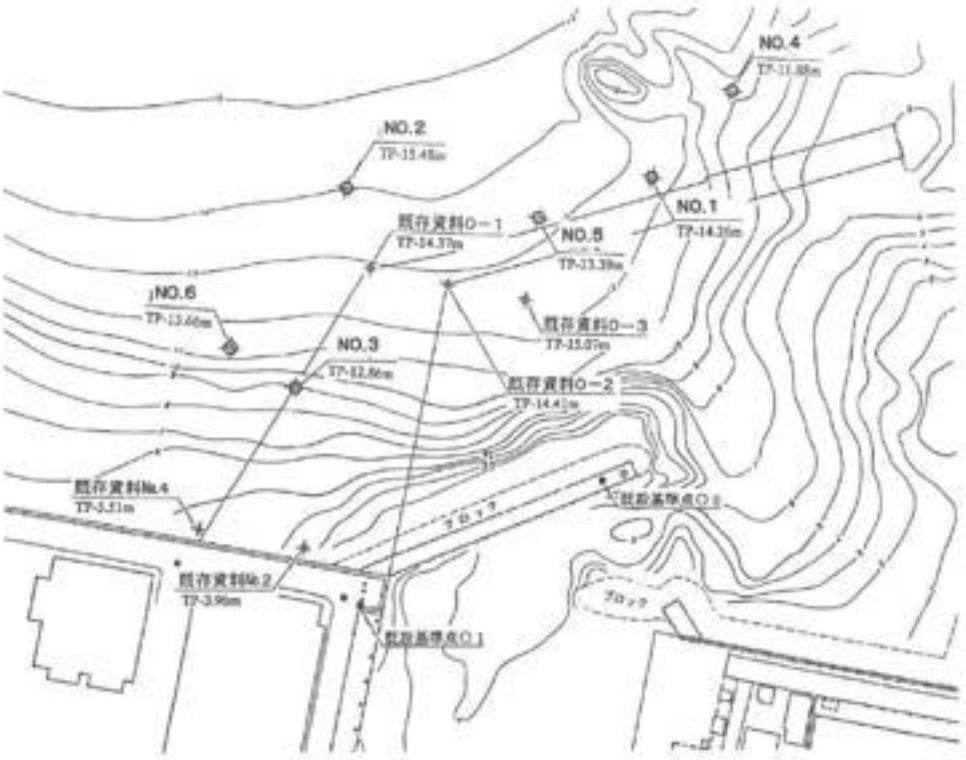
横須賀港における土質調査位置及び結果は以下に示すとおりである。



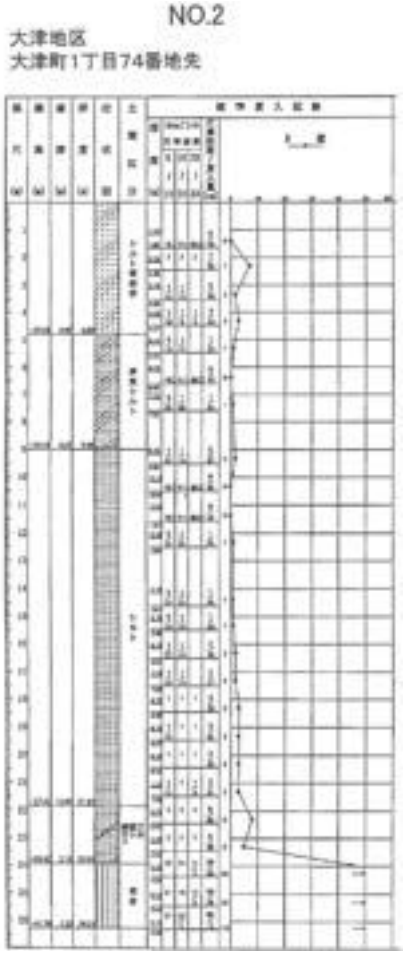
図Ⅷ-2-2　土質調査位置図（長浦地区）



図Ⅷ-2-3　柱状図（長浦地区）



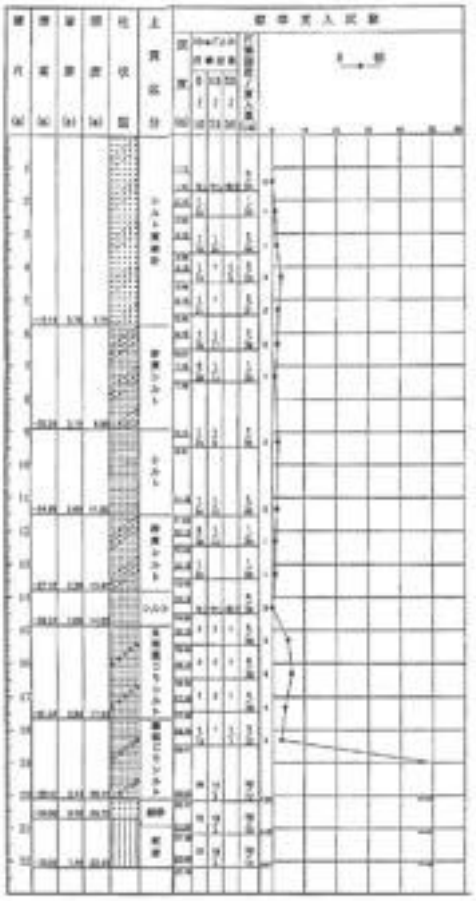
図Ⅷ-2-4　土質調査位置図（大津地区）



図Ⅷ-2-5（1）　柱状図（大津地区）

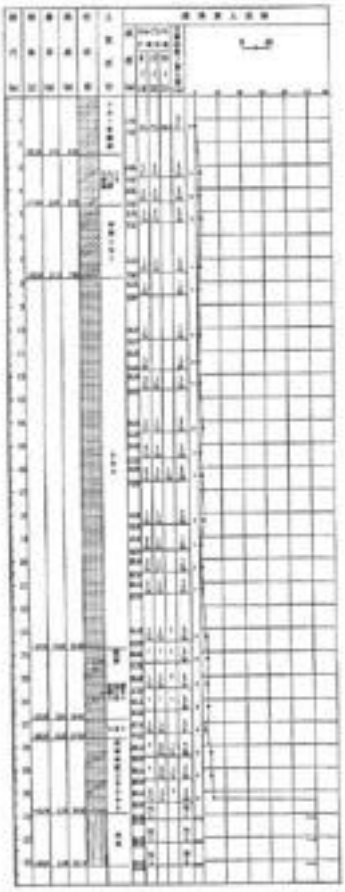
NO.3

大津地区
大津町1丁目74番地先



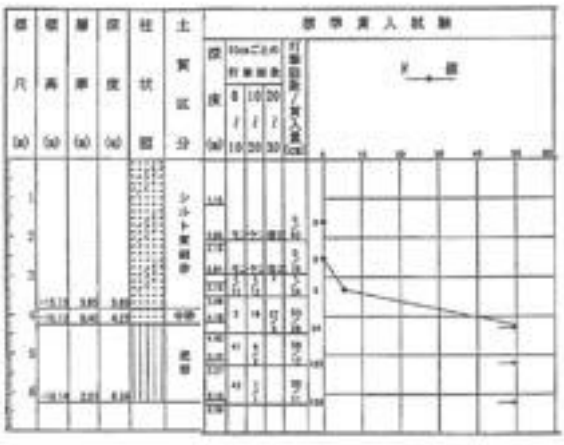
NO.5

大津地区
大津町1丁目74番地先



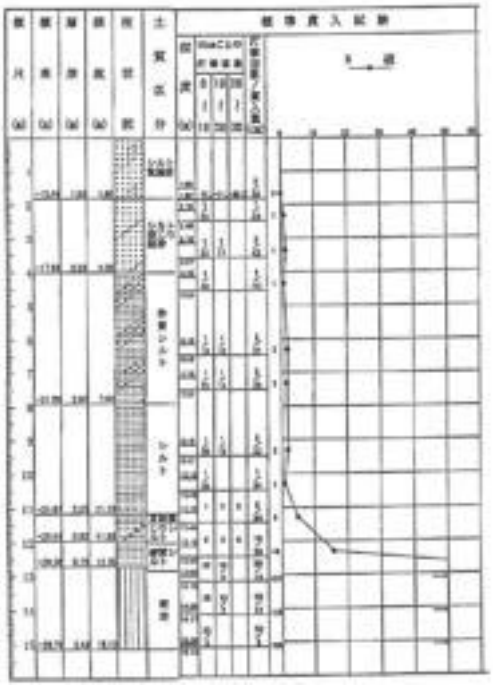
NO.4

大津地区
大津町1丁目74番地先

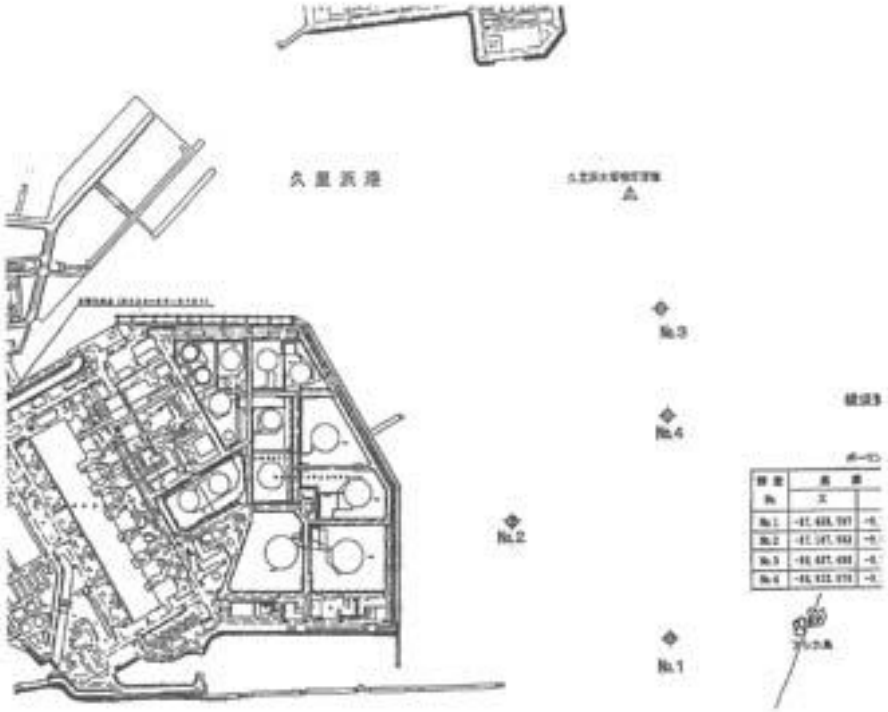


NO.6

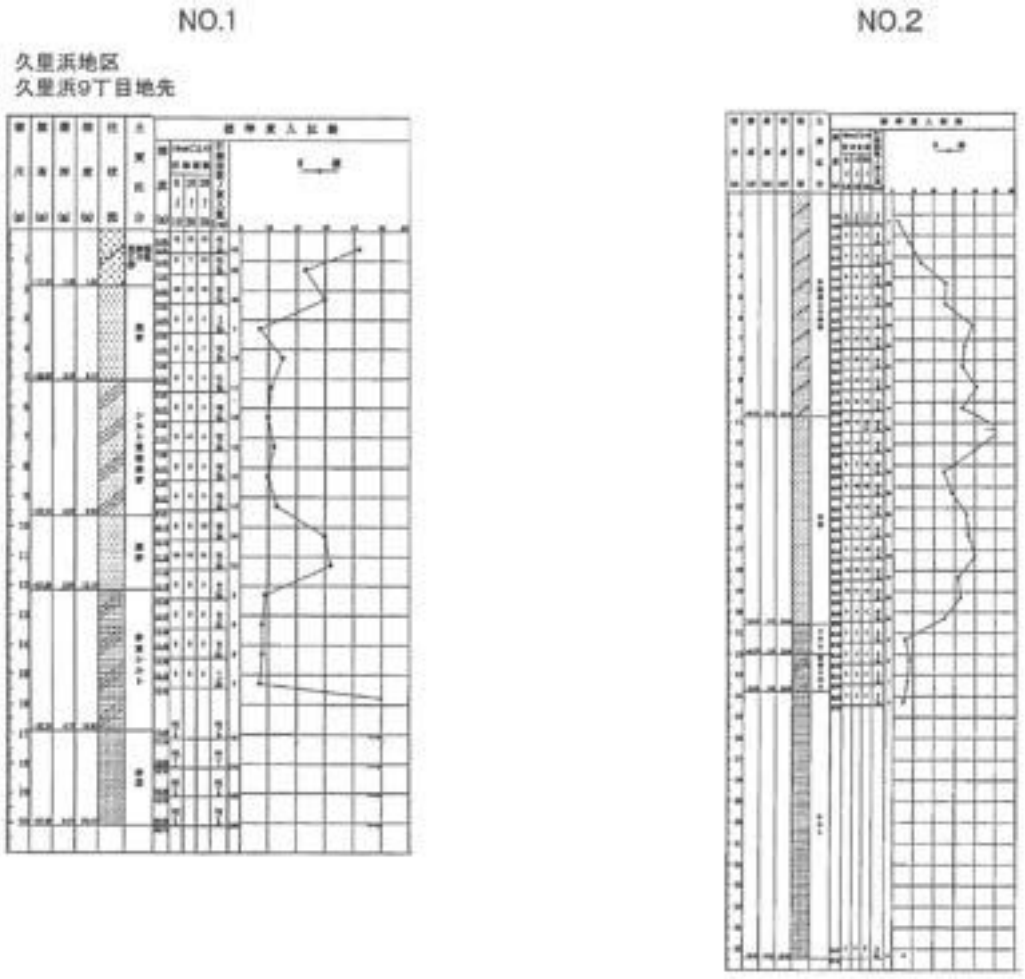
大津地区
大津町1丁目74番地先



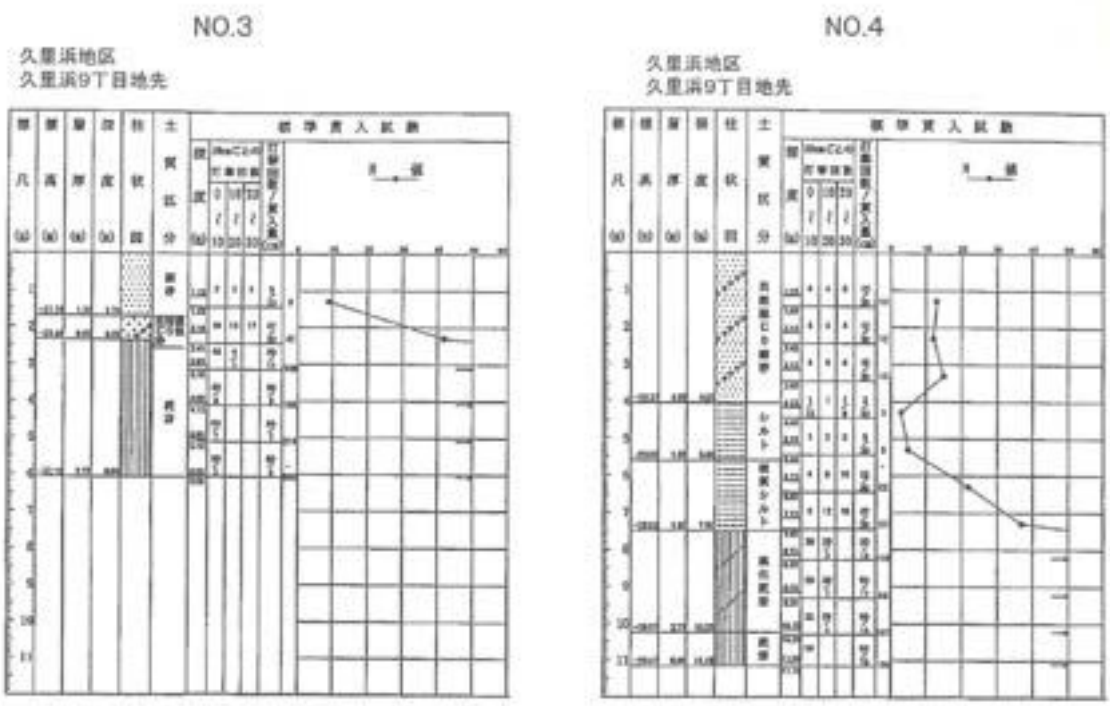
図Ⅷ-2-5（2）　柱状図（大津地区）



図Ⅷ-2-6　土質調査位置図（久里浜地区）



図Ⅷ-2-7（1）　柱状図（久里浜地区）



図Ⅷ-2-7（2）　柱状図（久里浜地区）

（３）気象

1）気温、降水量

横須賀市は太平洋側に面し、三方が海に囲まれているため、比較的温暖な気候である。

表Ⅷ-2-3　横須賀市の気温、降水量

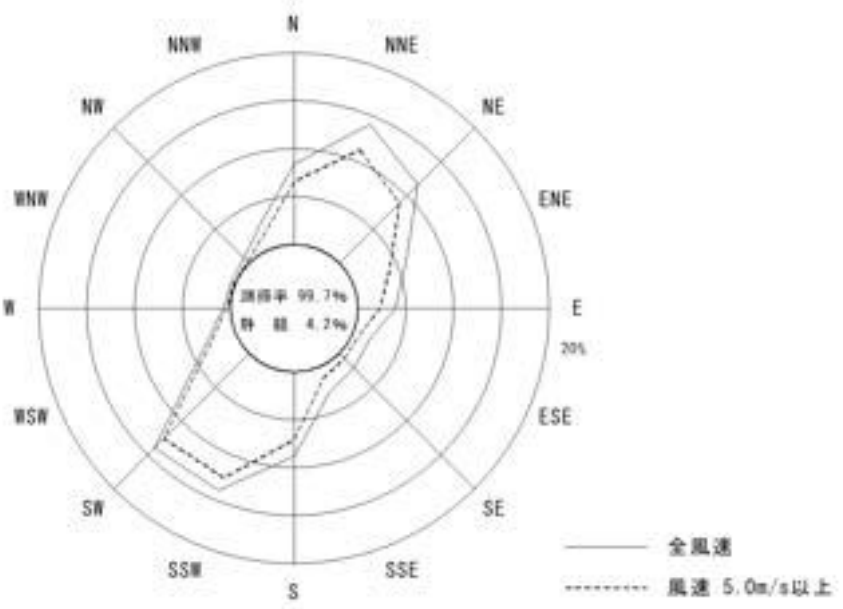
年次	気温（℃）			降水量
	平均	最高平均	最低平均	(㎜)
1 月	7.1	15.9	-0.5	63.8
2 月	7.7	18.8	0.3	52.5
3 月	11.1	20.6	1.9	153.2
4 月	15.5	24.3	5.7	143.6
5 月	20.0	29.2	11.2	137.5
6 月	22.1	30.3	15.3	196.3
7 月	22.5	34.5	20.1	160.1
8 月	23.5	36.1	20.7	135.6
9 月	21.3	32.1	17.4	353.6
10 月	18.2	29.7	12.0	220.7
11 月	15.3	22.5	4.4	108.1
12 月	12.3	21.0	1.5	77.7
平均	16.4	26.2	9.2	－
合計	－	－	－	1,802.8

注）H28～R1 年の平均

資料：横須賀市統計書より作成

2）風　況

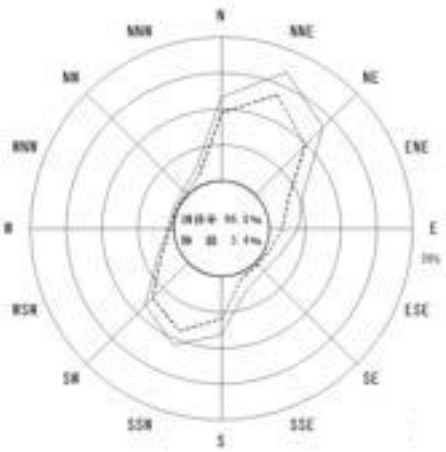
風速(m/s) ＼ 風向	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計
0.0 ～																	607	607
2.0 ～	220	216	103	147	110	142	156	130	121	106	57	24	24	51	102	155		1854
4.0 ～	456	422	219	164	103	93	139	254	224	217	53	25	18	23	104	218		2732
6.0 ～	502	450	225	145	37	48	78	328	385	359	69	11	8	17	83	328		2972
8.0 ～	339	311	143	78	11	17	21	325	436	394	56	12	3	5	39	191		2384
10.0 ～	208	155	64	21	3	6	13	147	224	283	59	12	2	1	37	170		1602
12.0 ～	128	81	20	4	1		3	66	220	224	66	8		1	9	149		976
14.0 ～	75	26	4	1		2	3	16	157	184	43	4		1	9	67		592
16.0 ～	8	2					1	6	57	144	31			2	3	24		276
18.0 ～	1							2	37	51	27				2	7		128
20.0 ～								4	24	22	18				1	1		71
22.0 ～							1	1	7	10	3				1			23
24.0 ～							1	1	6	8								16
26.0 ～								4	2	2								8
28.0 ～									2									2
30.0 ～																		0
32.0 ～																		0
34.0 ～																		0
36.0 ～																		0
38.0 ～																		0
40.0 ～																		0
合計	3078	1667	883	559	244	308	614	1264	2005	2009	483	106	65	107	390	1210	607	14394



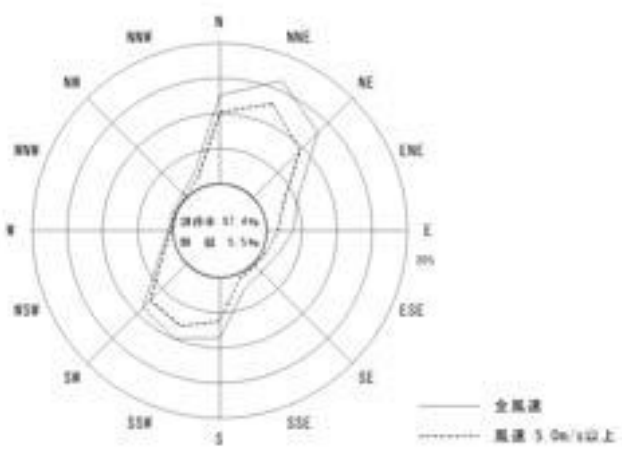
図Ⅷ-2-8　第２海堡風配図（2010 年～2019 年）

風観測地点

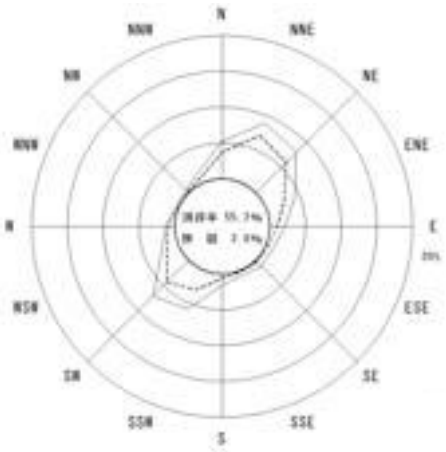
（出典：沿岸海上気象データ/日本海洋データセンターに横浜を追記）



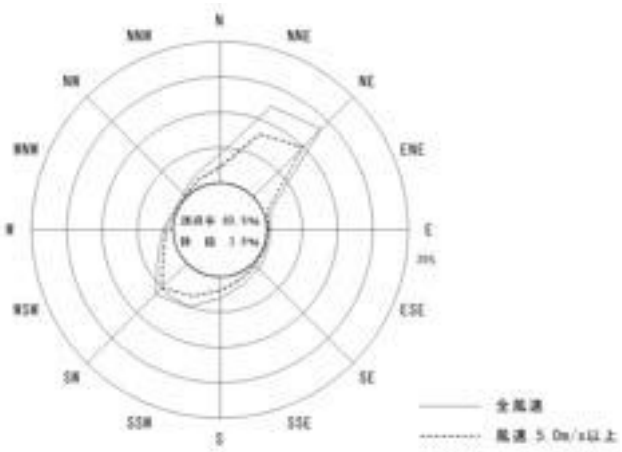
第二海堡(2004-2019)



浦賀水道(2004-2019)



観音崎(2004-2019)

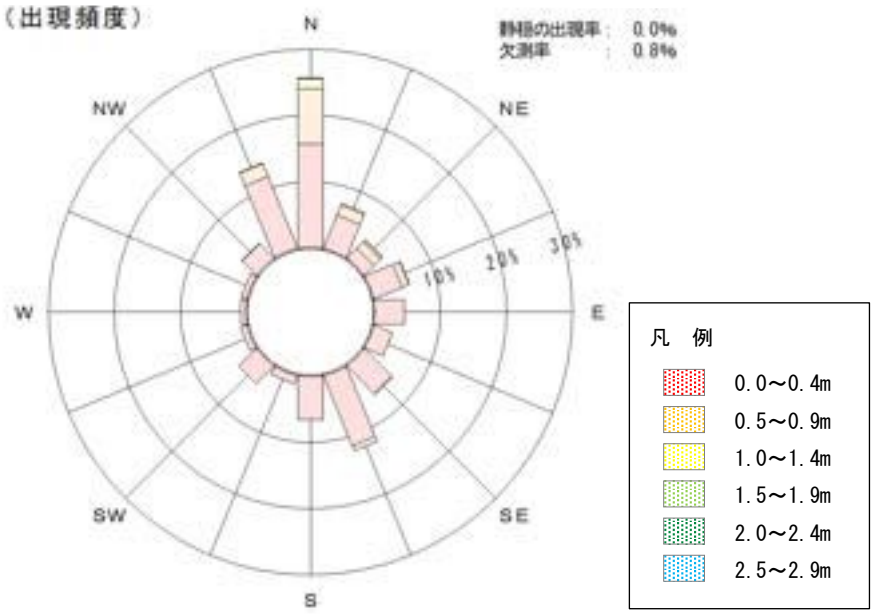


釵埼(1978-2019)

図Ⅷ-2-9　風配図

（４）海　象

1）波　浪

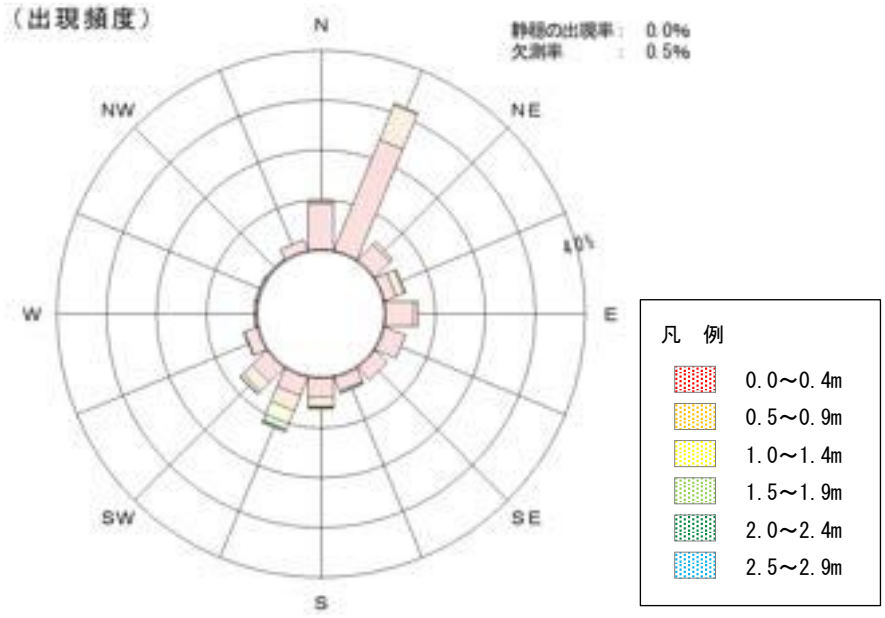


規定回数：173928.　測定回数：173010（ 99.5%）,　欠測：　918（ 0.5%）

	0.0 ～ 0.4	0.5 ～ 0.9	1.0 ～ 1.4	1.5 ～ 1.9	2.0 ～ 2.4	2.5 ～ 2.9	3.0 ～ 3.4	3.5 ～ 3.9	4.0 ～ 4.4	4.5 ～	合計
N	15551 9.1	1190 0.7	3 0.0								16744 9.8
NNE	41237 23.9	12978 7.5	680 0.4	9 0.0	1 0.0						54905 31.8
NE	7465 4.3	1419 0.8	40 0.0	1 0.0	1 0.0						8926 5.1
ENE	4105 2.4	2977 1.7	437 0.3	17 0.0	2 0.0						7538 4.4
E	9937 5.7	1404 0.8	18 0.0								11359 6.5
ESE	7673 4.4	86 0.0									7759 4.4
SE	5803 3.4	77 0.0	7 0.0	3 0.0							5890 3.4
SSE	4786 2.8	652 0.4	140 0.1	10 0.0	3 0.0	4 0.0					5595 3.3
S	6810 3.9	2874 1.7	689 0.4	135 0.1	37 0.0	10 0.0	3 0.0	2 0.0	1 0.0		10561 6.1
SSW	6814 3.9	5506 3.2	4839 2.8	2234 1.3	643 0.4	146 0.1	24 0.0	2 0.0		2 0.0	20210 11.7
SW	7048 4.1	4392 2.5	1192 0.7	389 0.2	80 0.0	8 0.0					13109 7.5
WSW	4417 2.6	327 0.2	19 0.0	2 0.0							4765 2.8
W	661 0.4	2 0.0									662 0.4
WNW	693 0.4	9 0.0	1 0.0								703 0.4
NW	368 0.2	2 0.0	2 0.0								372 0.2
NNW	3826 2.2	85 0.0									3911 2.2
合計	127194 73.7	33980 19.5	8067 4.7	2800 1.6	767 0.4	168 0.1	27 0.0	4 0.0	1 0.0	2 0.0	173010 100.0

※注　表中の上段は出現回数，下段は出現率（%）

図Ⅷ-2-10　波向別波高出現頻度表（新港沖：SMB 法による波浪推算）



規定回数：173928、 測定回数：173010（ 99.5%）、 欠測： 918（ 0.5%）

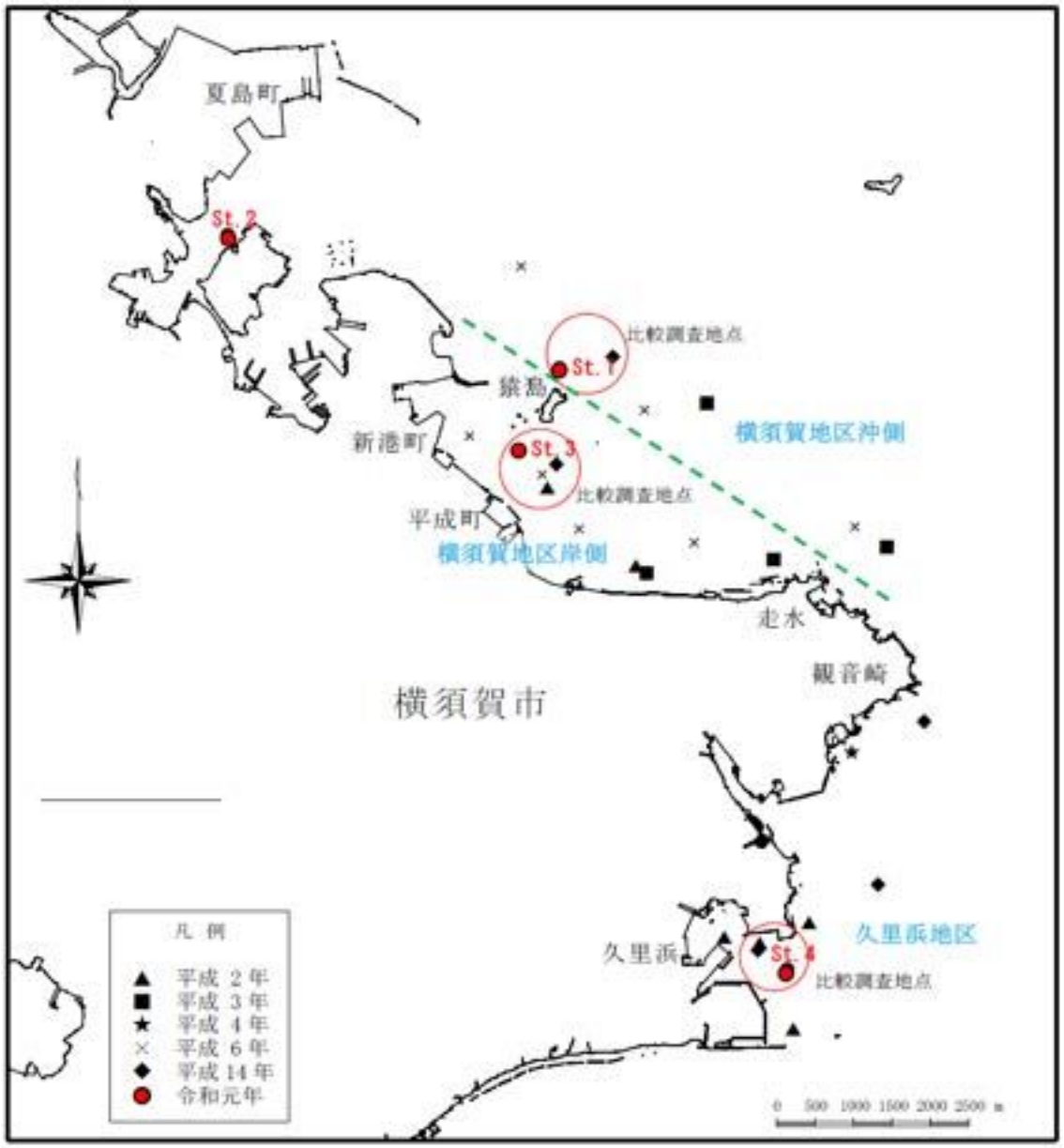
	0.0 ～ 0.4	0.5 ～ 0.9	1.0 ～ 1.4	1.5 ～ 1.9	2.0 ～ 2.4	2.5 ～ 2.9	3.0 ～ 3.4	3.5 ～ 3.9	4.0 ～ 4.4	4.5 ～	合計
N	15551 9.1	1190 0.7	3 0.0								16744 9.8
NNE	41237 23.9	12978 7.5	680 0.4	9 0.0	1 0.0						54905 31.8
NE	7465 4.3	1419 0.8	40 0.0	1 0.0	1 0.0						8926 5.1
ENE	4105 2.4	2977 1.7	437 0.3	17 0.0	2 0.0						7538 4.4
E	9937 5.7	1404 0.8	18 0.0								11359 6.5
ESE	7673 4.4	86 0.0									7759 4.4
SE	5803 3.4	77 0.0	7 0.0	3 0.0							5890 3.4
SSE	4786 2.8	652 0.4	140 0.1	10 0.0	3 0.0	4 0.0					5595 3.3
S	6810 3.9	2874 1.7	689 0.4	135 0.1	37 0.0	10 0.0	3 0.0	2 0.0	1 0.0		10561 6.1
SSW	6814 3.9	5506 3.2	4839 2.8	2234 1.3	643 0.4	146 0.1	24 0.0	2 0.0		2 0.0	20210 11.7
SW	7048 4.1	4392 2.5	1192 0.7	389 0.2	80 0.0	8 0.0					13109 7.5
WSW	4417 2.6	327 0.2	19 0.0	2 0.0							4765 2.8
W	661 0.4	2 0.0									663 0.4
WNW	693 0.4	9 0.0	1 0.0								703 0.4
NW	368 0.2	2 0.0	2 0.0								372 0.2
NNW	3826 2.2	85 0.0									3911 2.2
合計	127194 73.7	33980 19.5	8067 4.7	2800 1.6	767 0.4	168 0.1	27 0.0	4 0.0	1 0.0	2 0.0	173010 100.0

※注 表中の上段は出現回数，下段は出現率（%）

図Ⅷ-2-11 波向別波高出現頻度表（久里浜沖：SMB 法による波浪推算）

2）潮　流

潮流については、下図のとおり調査を実施している。



資料：令和元年度　横須賀港港湾環境現況調査業務委託　報告書　令和２年３月

図Ⅷ-2-12　調査場所

①横須賀地区沖側

横須賀地区沖側では、上下層で 10～30cm/s の潮流成分により、上げ潮流は沿岸地形に沿って湾奥へ流入する北西流、下げ潮流に湾口へ放出する南東流の往復流の傾向を示す。しかし、上層で 10～20cm/s の南東方面への恒流により南東流の出現が多い。この傾向は上層がより強く、下層では岸沖方向の往復流や北東方向への恒流もみられる。

本調査では、上層で北西～南東方向へ 10～15cm/s の潮流成分と、約 10cm/s の南東方向への恒流成分が観測され、南東流の出現が多い。下層では上層に比べて流速も弱く、岸沖方向の往復流がみられた。

②横須賀地区岸側

走水側では上下層ともに 15～20cm/s の潮流成分により、上げ潮流は沿岸地形に沿って湾奥へ流入する西流、下げ潮時に湾口へ流出する東流の往復流の傾向を示し、約 10cm/s の東方向への恒流により東流の出現が多い。猿島近傍では潮流成分、恒流成分ともに弱く、流出入の往復流と岸沖の往復流が混在し、特に下層では地形的制限で調査年度・季節によって異なる結果となっていた。

本調査では、夏季の上層では北北西～南南東、夏季の下層と冬季の上下層では東西方向の 5～10cm/s の潮流成分を観測し、恒流は微弱であった。

③久里浜地区

久里浜地区では 20～40cm/s の潮流成分により、上げ潮流は沿岸地形に沿って湾奥へ流入する北北東流、下げ潮時に湾奥へ流出する南南東流の往復流の傾向を示し上下層で類似している。また、海域北部では北方向、南部では南方向へ 5～10cm/s の恒流がみられ、それぞれ若干偏った流況がみられる。調査年度によって久里浜港内で弱い東西流がみられた。

本調査では、北北東～南南西の約 10cm/s の潮流成分と 5cm/s 弱の南南西方向への恒流成分が観測され、夏季の下層では東西流もみられた。

【夏季】

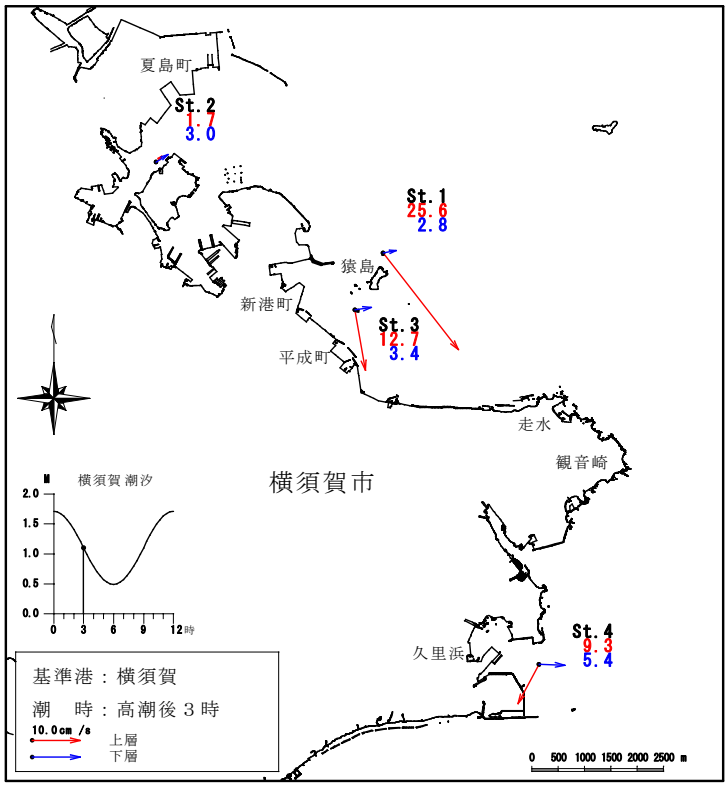
	年度	測点	上層				下層			
			スカラー平均流速 (cm/s)	最大流速			スカラー平均流速 (cm/s)	最大流速		
				起時	流向 (°)	流速 (cm/s)		起時	流向 (°)	流速 (cm/s)
横須賀地区岸側	平成２年（平成２年調査）	10	9.7	1990/07/21 18:10	114.9	30.8	5.4	1990/07/21 13:30	267.7	33.0
	平成６年（平成６年調査）	6	5.6	1994/10/21 10:10	187.0	31.3	5.0	1994/10/17 01:50	280.0	27.8
	平成14年（平成14年調査）	2	8.7	2002/08/23 18:50	126.0	34.2	5.0	2002/08/25 16:20	266.0	34.2
	令和元年（令和元年調査）	3	10.6	2019/08/16 15:20	283.0	38.2	5.5	2019/08/15 07:20	114.0	27.2
横須賀地区沖側	平成14年（平成14年調査）	1	18.1	2002/08/26 09:50	161.0	64.4	17.0	2002/08/22 15:50	298.0	59.8
	令和元年（令和元年調査）	1	15.5	2019/08/18 08:40	165.0	50.9	5.3	2019/08/18 09:30	86.0	25.9
久里浜地区	平成２年（平成２年調査）	14	4.4	1990/07/24 19:50	91.5	20.7	3.5	1990/07/21 18:40	131.6	16.8
	平成14年（平成14年調査）	5	4.4	2002/08/22 17:20	104.0	19.8	4.3	2002/08/24 17:20	281.0	17.0
	令和元年（令和元年調査）	4	11.7	2019/08/13 16:10	208.0	60.5	6.3	2019/08/14 04:30	122.0	31.9

【冬季】

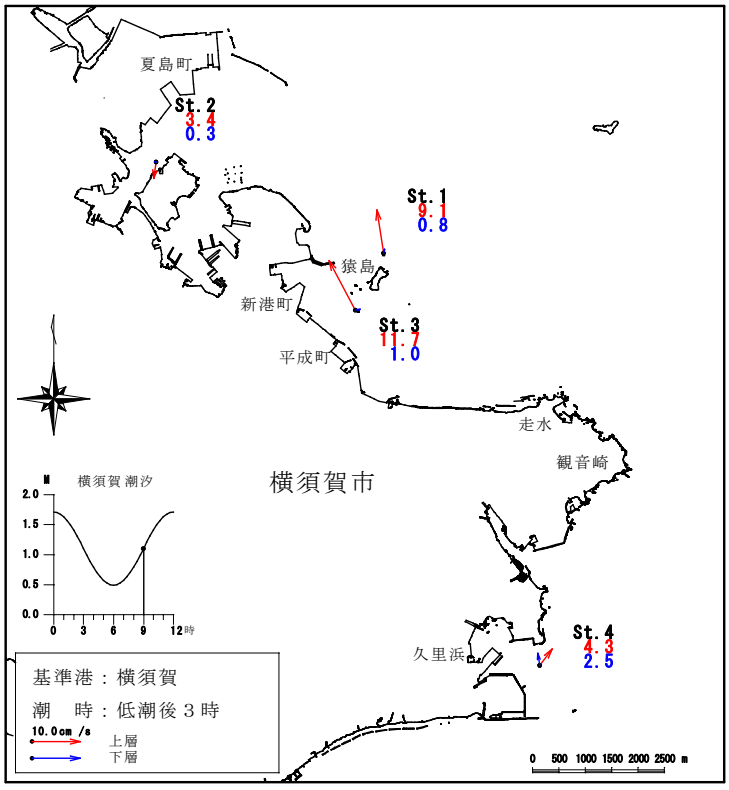
	年度	測点	上層				下層			
			スカラー平均流速 (cm/s)	最大流速			スカラー平均流速 (cm/s)	最大流速		
				起時	流向 (°)	流速 (cm/s)		起時	流向 (°)	流速 (cm/s)
横須賀地区岸側	平成２年（平成２年調査）	10	6.3	1990/03/13 15:00	303.7	26.5	5.3	1990/03/12 02:00	323.9	22.1
	平成６年（平成７年調査）	6	4.4	1995/03/05 15:20	337.0	21.1	5.0	1995/03/03 14:20	318.0	19.7
	平成14年（平成15年調査）	2	8.7	2003/01/18 19:40	60.0	29.8	6.4	2003/01/18 19:50	55.0	24.3
	令和元年（令和２年調査）	3	7.5	2020/01/28 03:20	262.0	25.9	8.1	2020/01/26 19:10	42.0	25.0
横須賀地区沖側	平成14年（平成15年調査）	1	21.6	2003/01/18 20:20	166.0	57.7	19.5	2003/01/19 20:40	149.0	57.1
	令和元年（令和２年調査）	1	15.7	2020/01/26 19:10	147.0	39.2	10.0	2020/01/27 19:40	102.0	29.0
久里浜地区	平成２年（平成２年調査）	14	3.4	1990/03/24 16:50	121.1	12.8	3.5	1990/03/12 10:50	267.7	12.5
	平成14年（平成15年調査）	5	3.4	2003/01/29 13:30	110.0	16.8	3.1	2003/01/27 22:00	274.0	21.1
	令和元年（令和２年調査）	4	8.6	2020/01/18 01:30	212.0	28.0	8.0	2020/01/26 01:10	312.0	23.1

資料：令和元年度　横須賀港港湾環境現況調査業務委託　報告書　令和２年３月

図Ⅷ-2-13　平均流速及び最大流速



図Ⅷ-2-14　平均大潮時流況図（下げ潮時　夏季）

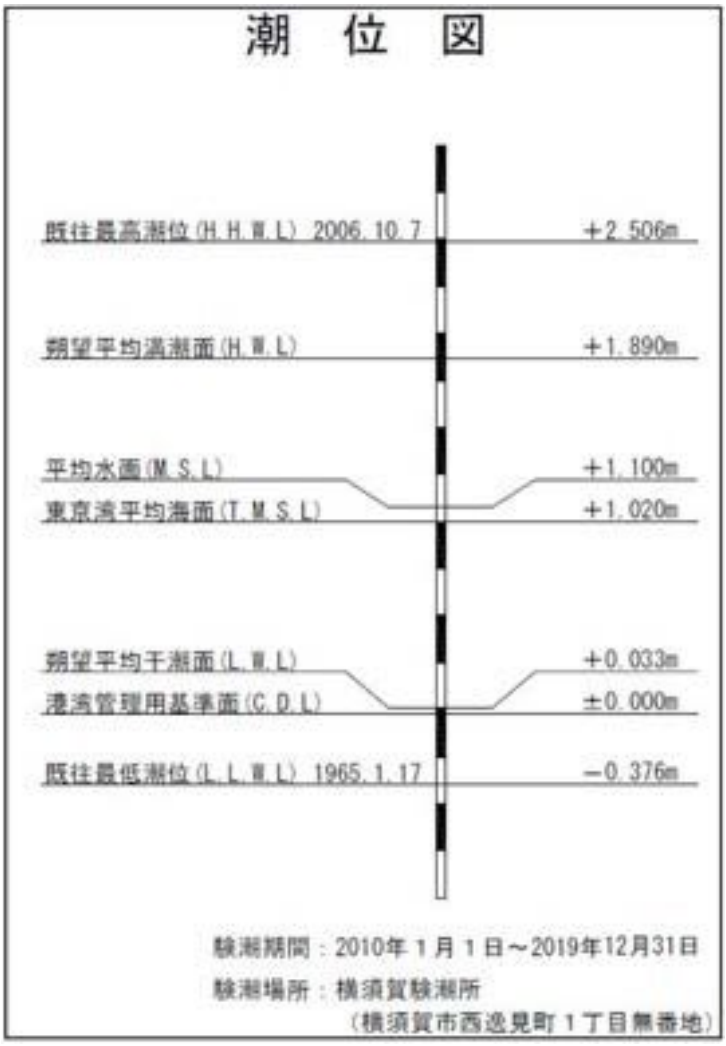


図Ⅷ-2-15　平均大潮時流況図（上げ潮時　夏季）

資料：令和元年度　横須賀港港湾環境現況調査業務委託　報告書　令和２年３月

3）潮　位

横須賀港の潮位は以下に示すとおりである。



図Ⅷ-2-16　潮位図

３．港湾の沿革

横須賀港の生成と発展過程の概要は、以下に示すとおりである。

嘉永	6	(1853)	黒船が浦賀に来航、ペリーが久里浜に上陸
慶応	元	(1865)	横須賀製鉄所設立（横須賀港の起源）
明治	17	(1884)	横須賀鎮守府が設置、以降軍港として発展
明治	40	(1907)	横須賀市制施行
大正	4	(1915)	横須賀港開港50周年
昭和	23	(1948)	開港指定
昭和	26	(1951)	重要港湾に指定される 国内産業開発上特に重要な港湾（準特定重要港湾）に指定
昭和	28	(1953)	横須賀市が港湾管理者となる
昭和	35	(1960)	横須賀港（久里浜）と浜金谷港（金谷）間にフェリー就航
昭和	40	(1965)	横須賀港開港100周年
昭和	49	(1974)	米国ロサンゼルス港、ロングビーチ港と姉妹校提携
昭和	57	(1982)	日産自動車㈱の専用ふ頭が整備され、市最大の臨海工業団地を形成
平成	4	(1992)	平成地区埋立完成
平成	7	(1995)	久里浜地区再整備開始
平成	8	(1996)	平成町に「うみかぜ公園」完成、臨港道路小川三春線開通
平成	10	(1998)	久里浜地区1-1工区竣功
平成	11	(1999)	浦賀・鴨居地区竣功
平成	12	(2000)	馬堀海岸高潮対策事業着工
平成	13	(2001)	久里浜地区1-2工区、2-1工区竣功、西浦賀緑地竣功
平成	15	(2003)	横須賀港港湾管理者50周年、「帆船フェスタよこすか」開催
平成	16	(2004)	横須賀港（久里浜）と大分港（大在）間に高速フェリー就航（～平成19年）
平成	17	(2005)	港湾計画改訂、港湾環境計画策定、馬堀海岸高潮対策護岸竣工
平成	19	(2007)	横須賀市制100周年
平成	20	(2008)	久里浜3工区埋立竣功、大津1工区埋立竣功
平成	21	(2009)	野比地区侵食対策事業着手
平成	22	(2010)	本港地区埋立竣功、横須賀港が重点港湾の指定を受ける
平成	24	(2012)	大津地区高潮対策事業着手
平成	27	(2015)	新港地区に裁判所や警察署などの官公署の移転が完了
令和	3	(2021)	横須賀港（新港地区）と北九州港（新門司）間にフェリー就航

４．港湾施設の現況

4.1　係留施設

表Ⅷ-4-1　係留施設一覧（公共）

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
	新港	新港1号岸壁	〃	200	-10.0	15,000	1
		新港2号岸壁	〃	200	-10.0	15,000	1
		新港3号岸壁	〃	240	-4.5	700	4
		新港4号岸壁	〃	65	-4.5	700	1
		新港1号桟橋	〃	90	-5.5	2,000	1
		新港2号桟橋	〃	90	-5.5	2,000	1
		新港3号桟橋	〃	130	-7.5	5,000	1
	平成	平成1号岸壁	〃	120	-4.5	700	2
		平成2号岸壁	〃	270	-5.5	2,000	3
		平成突堤式桟橋	〃	71	-6.5	-	-
	久里浜	久里浜岸壁	〃	220	-6.5	3,000	2
		久里浜1号岸壁	〃	260	-7.5～-9.0	16,000G/T	1
		久里浜2号岸壁	〃	80	-5.0	1,000	1
		長瀬岸壁	〃	140	-4.5	700	2
		長瀬1号桟橋	〃	26	-6.7	-	-
	計			2,322			22

※水深（-4.5m）以上

表Ⅷ-4-2　係留施設一覧（専用）

種別	地区	名称	管理者	延長(m)	水深(m)	接岸能力(D/W)	船席
専用	追浜	住重追浜造船所艤装岸壁	住友重機械工業㈱	656	-9	300,000/200,000	2
		住重追浜造船所水切岸壁	〃	60	-6	700	1
		海洋研究開発機構桟橋	海洋研究開発機構	220	-8	8,687GT	2
		日産1･2号桟橋	日産自動車㈱	435	-12	34,000GT	2
		日産3･4号桟橋	〃	260	-7.5～-10	15,000	2
		日産5号桟橋	〃	90	-5.5	2,000	1
		日産6号桟橋	〃	185	-10	18,000	1
	長浦	海上保安部5号桟橋	第三管区海上保安本部	60	-4.8	-	2
	本港	本港1号浮桟橋	㈱トライアングル	38	-5	-	2
	浦賀	サニーサイドマリーナ岸壁	湘南サニーサイドマリーナ㈱	47	-5	1,000	1
		サニーサイドマリーナ中突堤	〃	33	-5	700	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
		住重浦賀工場東岸岸壁	〃	545	-6.5～-9	33,000	1
		住重浦賀工場機関艤装岸壁	〃	60	-5	2,000	1
	久里浜	東電B岸壁	東京電力フュエル＆パワー㈱	100	-5	1,000	1
		東電C岸壁	〃	416	-9	10,000	2
		東電D岸壁	〃	282	-11.5	10,000	1
		東京湾フェリー㈱1号桟橋	東京湾フェリー㈱	74	-5.5	3,580GT	1
		東京湾フェリー㈱2号桟橋	〃	71	-5.5	3,580GT	1
	計			3,682			28
その他　米軍･防衛省				6,049			53

表Ⅷ-4-3　物揚場・桟橋・浮桟橋・船揚場一覧（-4.5m 未満）

施設別＼施設数と延長		合　計	
		施設数	延長(m)
公共用	物揚場	34	2,494
	桟橋	12	314
	浮桟橋	13	203
	船揚場	13	1,015
	計	72	4,026
専用	物揚場	11	953
	桟橋	15	513
	浮桟橋	32	3,996
	船揚場	5	308
	計	63	5,770
合　計		135	9,796

※米軍・防衛省含む、ボートパークを除く

4.2　荷捌き・保管施設

（１）荷捌地

表Ⅷ-4-4　荷捌地一覧

所在地	経営者	面積(㎡)
浦　郷	横須賀市	1,902
深　浦	〃	591
長　浦	〃	5,989
新　港	〃	15,437
平　成	〃	30,568
西浦賀	〃	2,919
長　瀬	〃	17,822
久里浜	〃	16,316
計		91,544

（２）野積場

表Ⅷ-4-5　野積場一覧

所在地	経営者	面積(㎡)
新　港	横須賀市	36,130
久里浜	〃	28,348
計		64,478

（３）上屋及び倉庫

表Ⅷ-4-6　上屋及び倉庫一覧

種　別		名　称	所在地	経営者	棟　数	総床面積(㎡)	構　造	
							主要用材	階　数
上屋	公共	新港上屋	新港ふ頭	横須賀市	1	2,312	鉄骨鉄筋コンクリート	一部2階
	専用			民間	1	280		
倉庫	専用			民間	26	71,727		

4.3 水域施設

（１）航　路

表Ⅷ-4-7　航路一覧

地区名	名称	水深(m)	航路幅(m)	状況
長浦	長浦航路	-11	248	工事中
新港	新港航路	-10	350	
浦賀	浦賀航路	-9	80	
久里浜	久里浜航路	-9	190	工事中

（２）泊地

表Ⅷ-4-8　泊地一覧

種 別	地　区	名 称	面積(㎡)	水 深
被覆内	追浜地区(第3区)	夏島泊地	229,100	-12.0
	長浦地区(第2区)	長浦1号泊地	102,900	-5.0
		長浦2号泊地	293,000	-10.0
	本港地区(第1区)	本港1号泊地	217,000	-10.0
	新港新港地区(第3･5区)	新港泊地	593,700	-10.0
	浦賀地区(第6区)	浦賀2号泊地	20,250	-5.0
		浦賀3号泊地	101,550	-8.5
	久里浜地区(第7区)	久里浜1号泊地	476,200	-9.0
		久里浜2号泊地	40,778	-7.5
		久里浜3号泊地	68,222	-9.0
被覆外	第4区(検疫錨地)	港外泊地	6,136,050	-9.0
	浦賀地区(第6区)	浦賀1号泊地	239,130	-6.5
	久里浜地区(第7区)	久里浜A錨地B錨地	207,300	-35.0
計			8,725,180	

4.4 外郭施設

表Ⅷ-4-9　外郭施設一覧

地区名	名称	延長(m)
追浜	東北防波堤	1,175
新港	新港西防波堤	480
	新港1号防波堤	110
	新港2号防波堤	190
平成	安浦防波堤	500
大津	大津1号防波堤	120
	大津港口防波堤	60
走水	走水7号防波堤	25
	走水物揚場防波堤	90
	走水防波堤	199
	走水本港港口防波堤	100
鴨居	鴨居北防波堤	130
	鴨居西防波堤	195
	鳥ヶ崎防波堤	89
浦賀	西浦賀1号防波堤	85
	南防波堤	230
	北防波堤	200
久里浜	久里浜貯油所防波堤	85
	久里浜1号内防波堤	30
	久里浜2号内防波堤	270
	久里浜外防波堤	656
その他(民間)		849

4.5 臨港交通施設

表Ⅷ-4-10　臨港交通施設一覧

種　別	施設名	起　点	終　点	車線数
臨港道路	小川三春線	新港町	国道16号	4
	三春臨海緑地線	臨港道路小川三春線	臨海緑地	2
	鴨居線	市道5181号線	鴨居物揚場	2
	久里浜岸壁線	県道久里浜港線	久里浜岸壁北側突端	2
	久里浜線	県道久里浜港線	久里浜ふ頭	4
その他道路	国道16号	横須賀市走水町	横須賀市三春町	4
		横須賀市三春町	横須賀市船越町	4
	県道久里浜港線	久里浜	野比	2

５．過去の港湾計画一覧

計 画 年 月	計画名	地区名	計　画　内　容
昭和12年	横須賀港港湾計画 （神奈川県）	平　成 （旧安浦）	・公共ふ頭：岸壁　115m 桟橋　幅員　12m×100m 桟橋　幅員　7m×40m ・外郭施設：東防波堤　260m ・浚渫：（-7.3）10,000m3 ・上屋・道路 ・埋立：3,800m3 ・航路標識（灯台付）
昭和42年9月	第30回計画部会 （新　　規）	長浦	・公共ふ頭：岸壁（-4.5）5B　350m ・土地利用：ふ頭用地　0.5ha
		新港	・公共ふ頭：岸壁（-4.5）4B　800m 岸壁（-7.5）2B　260m 岸壁（-5.5）4B　360m ・浚渫：（-10～-7.5）4.0ha ・外郭施設：西防波堤　460m 東防波堤　410m ・埋立：32.0ha
		三春・馬堀	・埋立造成：70.0ha
		久里浜	・公共ふ頭：岸壁（-6.5）1B　220m ・浚渫：（-6.5）2.0ha ・土地利用：ふ頭用地　1.2ha
昭和48年3月	第54回計画部会 （一部変更）	追浜	・水域施設：泊地（-11）9.0ha　泊地（-9）7.0ha ・臨港交通施設 ・用地造成：工業用地　86.1ha 都市再開発用地　5.8ha 公共用地　0.4ha 緑地　4.9ha
		新港	・公共ふ頭：岸壁（-10）2B　370m 岸壁（-7.5）3B　390m 岸壁（-4.5）4B　240m ・水域施設：泊地（-10）　8.0ha 泊地（-7.5）　1.0ha ・臨港交通施設：臨港道路 ・土地利用：ふ頭用地　19.0ha ・用地造成：緑地
昭和48年9月	地元審議会 （軽易な変更）	新港	・外郭施設：西防波堤　475m

計画年月	計画名	地区名	計画内容
昭和49年6月	地元審議会 （軽易な変更）	追浜	・水域施設：泊地（-9）4.0ha ・外郭施設：住友船舶艤装防波堤　365m 東北防波堤　75m撤去
昭和50年11月	第3回地方港湾審議会 （軽易な変更）	鴨居	・小型船だまり：防波堤　96.2m 消波堤　60m撤去
昭和53年3月	第81回計画部会 （一部変更）	長浦	・公共ふ頭：けい船浮標　2基　撤去
		本港	・公共ふ頭：けい船浮標　18基　撤去 ・専用ふ頭：桟橋（-10）4B ・水域施設：泊地（-10）8.0ha
		鴨居	・用地造成：都市機能用地　1.0ha
		浦賀	・用地造成：都市機能用地　1.0ha
昭和54年3月	第85回計画部会 （一部変更）	深浦	・港湾環境整備施設：緑地　0.6ha
		鴨居	・小型船だまり：船揚場　195m 泊地（-1.5）0.5ha ふ頭用地　0.4ha
		浦賀	・小型船だまり：物揚場（-1.5）　20m 防波堤　35m 泊地（-1.5）0.1ha ふ頭用地　0.1ha
昭和54年11月	第88回計画部会 （一部変更）	追浜	・専用ふ頭：岸壁（-5.5）　250m ・水域施設：泊地（-11）　9.0ha 泊地（-9）　7.0ha 泊地（-5.5）　1.0ha ・土地利用：工業用地　0.4ha
昭和57年8月	第99回計画部会 （改　　訂）	追浜	・専用ふ頭：（-10）185m ・水域施設：泊地（-10）4.0ha ・小型船だまり：岸壁（-4.5）　120m ふ頭用地　1.0ha ・土地造成：工業用地等　17.0ha
		長浦	・公共ふ頭：岸壁（-4.5）5B　350m ・土地利用：ふ頭用地　1.0ha
		新港	・公共ふ頭：岸壁（-12）1B　240m 岸壁（-7.5）3B　390m 岸壁（-5）1B　70m ・水域施設：新港航路（-12）　幅員300m 泊地（-12）5.0ha 泊地（-7.5）8.0ha ・小型船だまり：岸壁（-4.5）　360m 防波堤　120m ・臨港道路：小川三春線（4車線） 新港第2突堤1号・2号線（2車線） ・土地造成：緑地等　4.0ha

計画年月	計画名	地区名	計画内容
昭和57年8月	第99回計画部会 （改　訂）	平成 （旧安浦）	・公共ふ頭：岸壁（-5.5）3B　270m 岸壁（-4.5）2B　120m ・外郭施設：安浦防波堤　420m ・小型船だまり：物揚場（-2.5）　450m 船揚場　190m 防波堤護岸　61m ふ頭用地　3.0ha ・臨港道路：小川三春線（4車線） 三春臨海緑地線（2車線） ・土地造成：都市再開発用地等　44.0ha ・土地利用：ふ頭用地　5.0ha
		久里浜	・公共ふ頭：岸壁（-6.5）1B　110m ・土地利用：ふ頭用地　1.0ha
昭和57年10月	第100回計画部会 （一部変更）	浦賀	・専用ふ頭：岸壁（-9）　185m ・水域施設：浦賀航路（-9）　幅員80m 泊地（-9）4.0ha ・土地利用：工業用地　1.0ha
昭和58年12月	第9回地方港湾審議会 （軽易な変更）	久里浜	・小型船だまり：波除堤　30m
昭和59年11月	第10回地方港湾審議会 （軽易な変更）	長浦	・土地利用：都市機能用地等　1.0ha
昭和60年8月	第11回地方港湾審議会 （軽易な変更）	本港	・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha
昭和62年10月	第12回地方港湾審議会 （軽易な変更）	本港	・土地利用：都市再開発用地　1.0ha
昭和63年4月	第13回地方港湾審議会 （軽易な変更）	鴨居	・小型船だまり：鴨居西防波堤　195m
平成元年11月	第129回計画部会 （一部変更）	浦賀	・小型船だまり （浦賀第一船だまり）：泊地（-2.5）1.0ha 物揚場（-4）　230m 物揚場（-2.5）　70m ふ頭用地　1.0ha （浦賀第二船だまり）：泊地（-2）1.0ha 波除堤　85m 物揚場（-2）　35m 船揚場　70m ふ頭用地　1.0ha （浦賀第三船だまり）：泊地（-2）1.0ha 防波堤　230m 小型さん橋　2基 ふ頭用地　1.0ha

計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成元年11月	第129回計画部会 （一部変更）	浦賀	・マリーナ：泊地（-4）3.0ha 防波堤　200m 小型さん橋　10基 レクリエーション施設用地　12.0ha ・臨港道路：西浦賀緑地線（2車線） ・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha 海浜　390m
平成3年9月	第15回地方港湾審議会 （軽易な変更）	本港	・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha
		平成 （旧安浦）	・外郭施設：防波堤　400m
平成4年3月	第16回地方港湾審議会 （軽易な変更）	深浦	・小型船だまり：小型さん橋　1基 船揚場　8m ふ頭用地　1.0ha ・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha
		鴨居	・小型船だまり：物揚場（-2）　195m 泊地（-2）1.0ha ふ頭用地　1.0ha ・臨港道路：鴨居線（2）
平成5年6月	第145回計画部会 （改　　訂）	追浜	・水域施設：泊地（-10）4.3ha
		深浦	・小型船だまり：（既定計画どおり） 小型さん橋　3基 船揚場　8m ふ頭用地　0.2ha ・港湾環境整備施設：緑地　0.2ha
		長浦	・公共ふ頭：既定計画削除 係船浮標6基撤去
		本港	・港湾環境整備施設：緑地　1.3ha
		新港	・旅客船ふ頭：岸壁（-12）1B　300m 岸壁（-6）1B　150m（耐震） 岸壁（-5.5）1B　70m（小型船対象） ・水域施設：新港航路（-12）　幅員350m 泊地（-12）5.7ha ・外郭施設：東防波堤　320m ・小型船だまり：岸壁（-4.5）　360m（350m既設） 防波堤　50m ・マリーナ：小型さん橋　8基 レクリエーション施設用地　7.6ha ・臨港道路：新港第2突堤1号線（4車線） 新港第2突堤2号線（4車線） ・港湾環境整備施設：緑地　6.9ha
		平成	・外郭施設：安浦防波堤　400m（320m工事中）

計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成5年6月	第145回計画部会 （改　訂）	大津	・公共ふ頭：岸壁（-10）2B　340m ・水域施設：大津航路（-10）　幅員210m ・小型船だまり：防波堤　90m 物揚場（-2.5）220m 船揚場　100m ・臨港道路：大津ふ頭線（4車線） 大津1号線（2車線） ・港湾環境整備施設：緑地　7.0ha 魚釣桟橋　1基 ・土地利用：ふ頭用地　6.5ha
		馬堀	・公共ふ頭：岸壁（-10）2B　340m ・旅客船ふ頭：物揚場（-4）　150m（公共）（小型船） ・専用ふ頭：（-9）200m　（-7）200m　（-4）200m ・水域施設：泊地（-9）5.5ha　泊地（-7）2.1ha ・外郭施設：馬堀西防波堤　350m 馬堀東防波堤　350m ・マリーナ：小型さん橋　1基 船揚場　15m レクリエーション施設用地　5.0ha ・臨港道路：三春馬堀線（4車線） 馬堀1号線（4車線） 馬堀2号線（2車線） 馬堀3号線（2車線） 馬堀走水線（4車線） ・港湾環境整備施設：緑地　12.3ha ・土地利用：ふ頭用地　9.5ha
		走水	・小型船だまり：防波堤　340m 小型さん橋　1基 物揚場（-2.5）120m 船揚場　80m 泊地（-2.5）1.0ha ふ頭用地　2.2ha ・港湾環境整備施設：緑地　3.7ha 海浜　930m
		鴨居	・小型船だまり：泊地（-2）1.4ha 物揚場（-2）195m ふ頭用地　0.9ha ・臨港道路：鴨居線（2車線）

計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成5年6月	第145回計画部会 （改　訂）	浦賀	・水域施設：浦賀航路（-9）　幅員80m 泊地（-9）4.1ha ・小型船だまり （浦賀第一船だまり）：泊地（-2.5）0.1ha 物揚場（-4）　230m 物揚場（-2.5）　70m （浦賀第二船だまり）：泊地（-2）0.2ha 防波堤　85m（25m工事中） ふ頭用地　0.4ha （浦賀第三船だまり）：泊地（-4）0.1ha 小型さん橋　2基 防波堤　230m（200m工事中） ふ頭用地　0.1ha ・マリーナ：泊地（-4）3.2ha 防波堤　200m 小型さん橋　10基 レクリエーション施設用地　11.8ha ・臨港道路：西浦賀緑地線（2車線） ・港湾環境整備施設：緑地　1.4ha　海浜　390m
		久里浜	・公共ふ頭：岸壁（-7.5）2B　260m 物揚場（-2.5）20m ・フェリーふ頭：岸壁（-5.5）2B　220m（専用） ・水域施設：久里浜航路（-7.5）　幅員170m 泊地（-7.5）6.1ha ・外郭施設：久里浜内防波堤　30m ・小型船だまり （久里浜第1船だまり）：泊地（-2.5）0.4ha 防波堤　70m ふ頭用地　0.7ha 波除堤　30m撤去 （久里浜第2船だまり）：防波堤　270m 物揚場（-4）200m ふ頭用地　0.2ha （久里浜第3船だまり）：岸壁（-5）80m ・臨港道路：久里浜線（4車線） ・港湾環境整備施設：緑地　0.3ha
		野比	・港湾環境整備施設：海浜　1000m ・開発空間の留保
平成5年11月	第147回計画部会 （一部変更）	本港	・専用ふ頭：（-11）205m（変更） ・水域施設：泊地（-11）2.4ha（追加）
平成8年3月	第21回地方港湾審議会 （軽易な変更）	長浦	・専用ふ頭：（-5.5）185m（追加） （-5）59m（追加） ・水域施設：泊地（-5.5）1.6ha（追加） ・土地造成：都市機能用地　1.2ha（追加） ・土地利用：都市機能用地　1.4ha（追加）

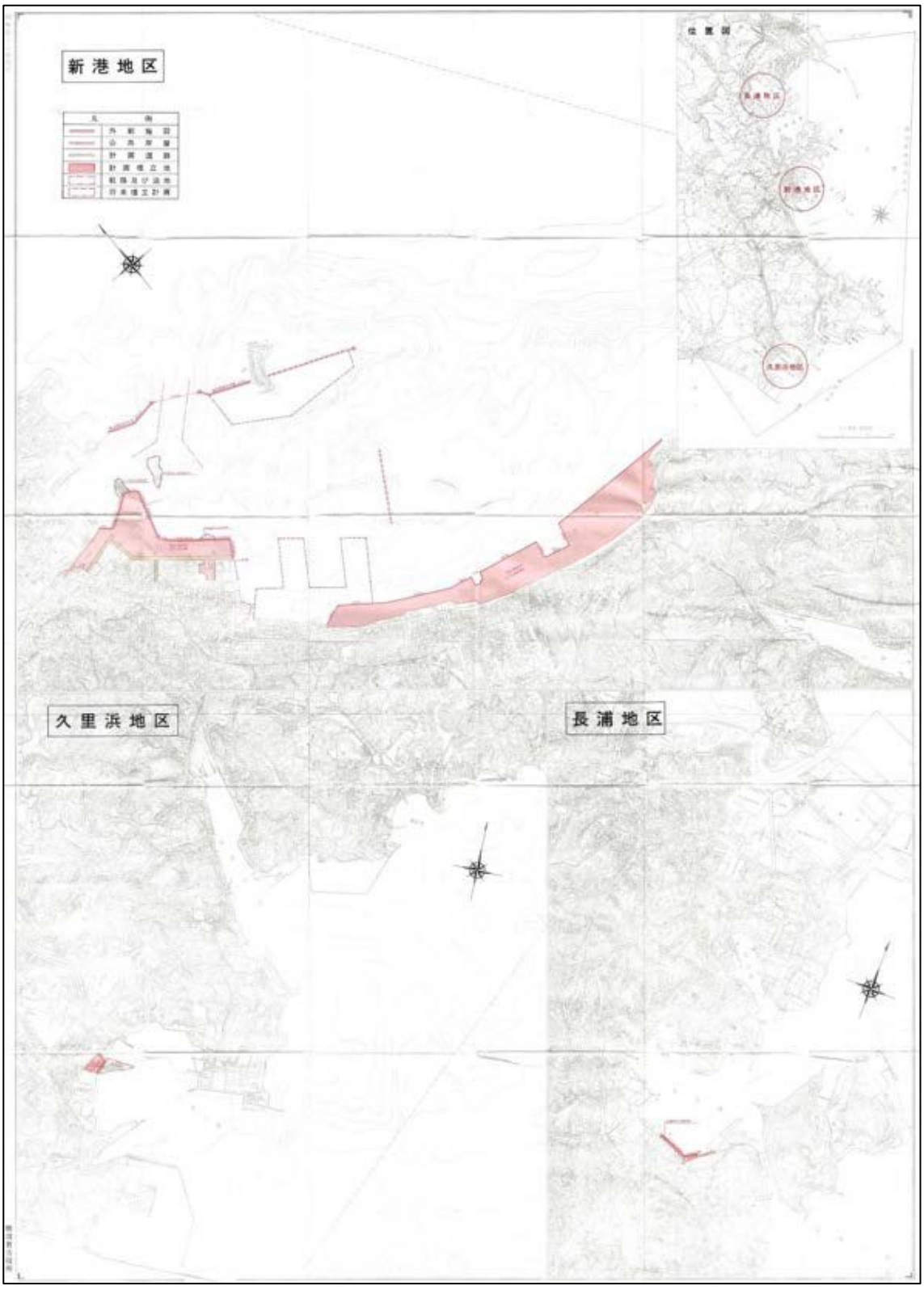
計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成8年11月	第161回計画部会 （一部変更）	浦賀	・マリーナ：小型さん橋　10基（変更）
		久里浜	・公共ふ頭：岸壁（-9）1B　160m（変更） 岸壁（-5.5）1B　100m（変更） ・水域施設：久里浜航路（-9）　幅員　190m（変更） 泊地（-9）6.4ha（変更） ・耐震強化岸壁：（5.5）1B　100m（追加）
平成9年9月	第23回地方港湾審議会 （軽易な変更）	浦賀	・小型船だまり（変更） （浦賀第1船だまり）：泊地（-2.5）0.1ha 物揚場（-2.5）50m ふ頭用地　0.1ha （浦賀第2船だまり）：ふ頭用地　0.4ha ・港湾環境整備施設：緑地　1.3ha（変更）
平成12年3月	第24回地方港湾審議会 （軽易な変更）	大津	・小型船だまり：防波堤　50m（変更） 物揚場（-2.5）66m（変更） 物揚場（-2）56m（既設）（追加） 船揚場　70m（既設）（追加） ふ頭用地　0.4ha（0.1既設）（追加） 防波堤　30m撤去 ・臨港道路：大津1号線（2車線）（削除） ・港湾環境整備施設：緑地　6.1ha（変更） ・土地利用：ふ頭用地等　38.2ha（変更） ・土地造成：38.1ha（変更）
		走水	・小型船だまり （走水本港船だまり）：防波堤　240m（内50m既設）（追加） 防波堤　25m（変更） 物揚場（-2.5）126m（変更） 船揚場　70m（変更） 泊地（-2.5）0.5ha（追加） ふ頭用地　0.4ha（変更） ・港湾環境整備施設：緑地　1.7ha（変更） 海浜　600m（変更） ・土地利用：ふ頭用地等　3.9ha（変更） ・土地造成：2.7ha（変更）
平成13年11月	第2回港湾分科会 （一部変更）	久里浜	・公共ふ頭：（-7.5～-9）1B　260m ・水域施設：泊地（-9）6.8ha 泊地（-7.5）4.1ha
平成14年7月	第26回地方港湾審議会 （軽易な変更）	長浦	・専用ふ頭：（-11）355m ・水域施設：泊地（-11）6.0ha ・土地造成：都市機能用地　0.8ha
		本港	・土地造成：ふ頭用地等　1.2ha
平成15年7月	第27回地方港湾審議会 （軽易な変更）	深浦	・小型船だまり 小型さん橋　5基 ふ頭用地　0.4ha

計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成17年3月	第13回港湾分科会 （改　訂）	追浜	・専用ふ頭：岸壁（-8）　220m ・水域施設：泊地（-8）　3.0ha ・土地利用：都市機能用地等　6.0ha
		長浦	・公共ふ頭：（-7.5）1B　130m（耐震） （-5.5）1B　100m ふ頭用地　2.0ha ・専用ふ頭：岸壁（-11）　353m 岸壁（-10）　300m 岸壁（-5）　200m（既設） ふ頭用地　2.0ha（うち1.0ha既設）（地震対策） ・水域施設：長浦航路（-11）　幅員248m 泊地（-11）　17.0ha 泊地（-10）　3.0ha 泊地（-7.5）　4.0ha ・港湾環境整備施設：緑地　2.0ha ・土地利用：港湾関連用地等
		本港	・旅客ふ頭：小型さん橋　1基（公共） ・水域施設：泊地（-11）　6.0ha（既定） ・土地利用：都市再開発用地　削除等
		新港	・旅客ふ頭：既定計画削除 小型さん橋　1基（公共） ・水域施設：新港航路（-12）　幅員350m（既設） 泊地（-12）6.0ha（削除） ・外郭施設：東防波堤　320m（削除） ・小型船だまり：新港船だまり　防波堤　190m （うち70m既設、50m既定計画） 岸壁（-4.5）　10m（削除） ・マリーナ：既定計画削除 ・臨港道路：新港第2突堤1号線（4車線） 新港第2突堤2号線（4車線） ・土地造成：既定計画削除 ・物資補給需要等：岸壁（-7.5）1B　130m 岸壁（-5.5）2B　180m 岸壁（-4.5）4B　240m 岸壁（-4.5）1B　65m
		平成	・公共ふ頭：（-5.5）1B　100m ふ頭用地　1.0ha ・旅客ふ頭：小型さん橋　1基 ・水域施設：平成航路（-5.5）　幅員90m ・外郭施設：安浦防波堤　580m（うち500m既設） 平成防波堤　70m 平成第2防波堤　300m ・小型船だまり：小型さん橋　1基 ・土地造成：既定計画削除 ・物資補給需要等：岸壁（-5.5）3B　270m

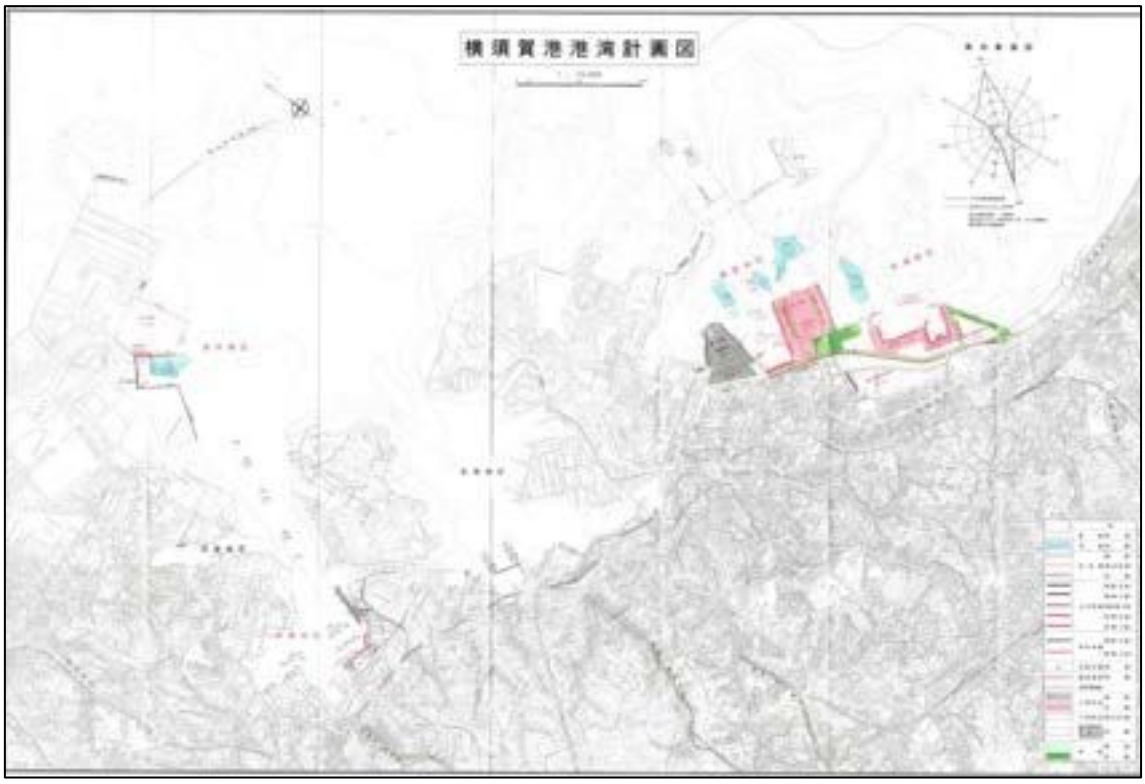
計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成17年3月	第13回港湾分科会 （改　訂）	大津	・公共ふ頭：既定計画削除 ・水域施設：大津航路（-10）　幅員210m ・小型船だまり：防波堤　60m 防波堤　30m（撤去）（既定計画） ・港湾環境整備施設：緑地　4.0ha（うち1.0ha既定計画） ・土地造成：既定計画削除
		馬堀	・公共ふ頭：既定計画削除 ・旅客ふ頭：既定計画削除 ・専用ふ頭：既定計画削除 ・水域施設：泊地（-9）　6.0ha（削除） 泊地（-7）　2.0ha（削除） ・外郭施設：馬堀西防波堤　350m（削除） 馬堀東防波堤　350m（削除） ・マリーナ：既定計画削除 ・土地造成：既定計画削除
		走水	・旅客ふ頭：小型さん橋　1基 ・小型船だまり：防波堤　340m（うち150m既定、90m工事中） ・港湾環境整備施設：海浜　900m（うち600m既定計画） ・土地造成：既定計画削除
		浦賀	・小型船だまり：小型さん橋　3基 ・臨港道路：西浦賀緑地線（2車線） ・環境整備施設：緑地　1.0ha（既定） 海浜　390m（既定） ・土地造成：既定計画削除
		久里浜	・公共ふ頭：（-5.5）2B　200m ふ頭用地　3.0ha（うち1.0ha既設） ・水域施設：泊地（-5.5）2.0ha ・小型船だまり：泊地（-2.5）1.0ha 防波堤　70m 物揚場（-2.5）　115m 小型さん橋　1基 ・環境整備施設：緑地　1.0ha ・土地造成：ふ頭用地　2.0ha ・国内海上輸送網の拠点：岸壁（-7.5～-9）1B　260m（既設） 久里浜航路（-9）　幅員190m 泊地（-7.5～-9）11ha ・物資補給需要等：岸壁（-5）1B　80m
		野比	・環境整備施設：海浜　1000m（既定）

計画年月	計画名	地区名	計画内容
平成18年12月	第29回地方港湾審議会 （軽易な変更）	浦賀	・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha（既設） ・土地造成：緑地　0.4ha ・土地利用：工業用地　9.3ha 緑地　2.0ha
平成21年3月	第30回地方港湾審議会 （軽易な変更）	浦賀	・小型船だまり （浦賀第2船だまり）：防波堤　100m 小型さん橋　1基
平成22年3月	第31回地方港湾審議会 （軽易な変更）	大津	・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha ・土地利用：緑地　1.0ha
平成23年8月	第32回地方港湾審議会 （軽易な変更）	平成	・土地利用：都市機能用地等
		走水	・小型船だまり （走水本港船だまり）：防波堤　280m （うち90m既設、100m工事中） ・土地利用：都市機能用地等
平成25年2月	第33回地方港湾審議会 （軽易な変更）	本港	・専用ふ頭：シーバース（-11）1B シーバース（-7）1B ・水域施設：（-11）1.0ha
平成28年2月	第37回地方港湾審議会 （軽易な変更）	追浜	・自然的環境を整備又は保全する区域 （自然環境と共生するゾーン） ・港湾環境整備施設：海浜（干潟）　180m
		長浦	・臨港道路：船越臨港道路（2車線） 長浦岸壁線（2車線） ・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha ・土地造成：ふ頭用地　1.5ha 緑地　0.1ha ・土地利用：緑地、港湾関連用地等 ・大規模地震対策施設：岸壁（-7.5）1B　130m ふ頭用地　1.0ha 臨港道路　長浦岸壁線（2車線） ・物資補給等のための施設：物揚場（-1.2）　54m
		本港	・旅客ふ頭：小型さん橋　1基（専用）
		新港	・旅客ふ頭：小型さん橋　1基（公共） 物揚場（-3）　30m（撤去・廃止） ふ頭用地　1.0ha（撤去・廃止） ・土地利用：ふ頭用地（削除）

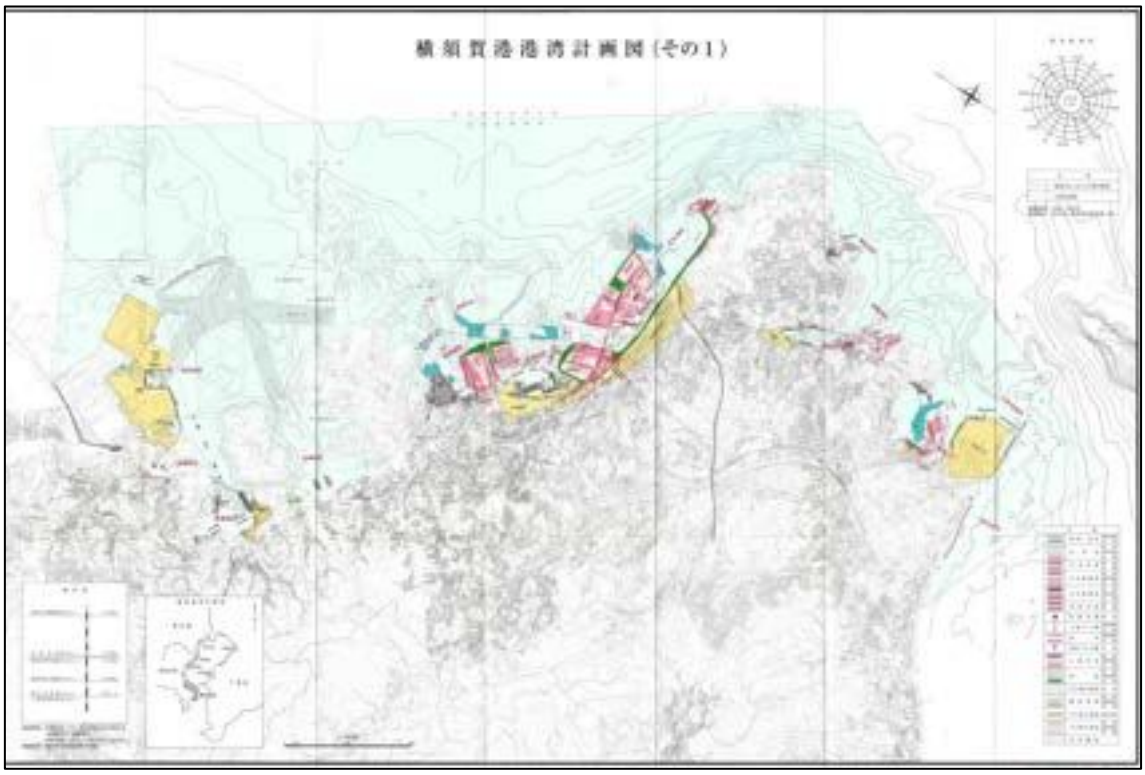
計 画 年 月	計画名	地区名	計　画　内　容
平成28年2月	第37回地方港湾審議会 （軽易な変更）	平成	・水域施設：平成ふ頭航路（-5.5）　幅員50m ・臨港道路：平成臨港道路（2車線） ・土地造成：ふ頭用地　0.1ha ・土地利用：ふ頭用地、都市機能用地 ・大規模地震対策施設：岸壁（-5.5）1B　90m ふ頭用地　1.0ha 臨港道路　平成臨港道路（2車線）
		走水	・港湾環境整備施設：海浜　900m
		浦賀	・港湾環境整備施設：海浜　390m
		野比	・港湾環境整備施設：海浜　1000m
平成29年2月	第38回地方港湾審議会 （軽易な変更）	深浦	・公共ふ頭：物揚場（-1.5）　33m ふ頭用地　1.0ha ・土地利用：ふ頭用地　1.0ha ・物資補給等のための施設：物揚場（-1.5）　33m
		浦賀	・港湾環境整備施設：緑地　1.0ha ・土地利用：緑地　1.0ha
令和3年2月	第39回地方港湾審議会 （軽易な変更）	長浦	・水域施設：長浦航路（-11.5）　幅員248m 泊地（-11） 泊地（-10） 航路・泊地（-11.5）　4.0ha
令和5年10月	第40回地方港湾審議会 （軽易な変更）	本港	・水域施設：泊地（-11）　2.0ha



港湾審議会第 30 回計画部会（昭和 42 年 9 月：新規）

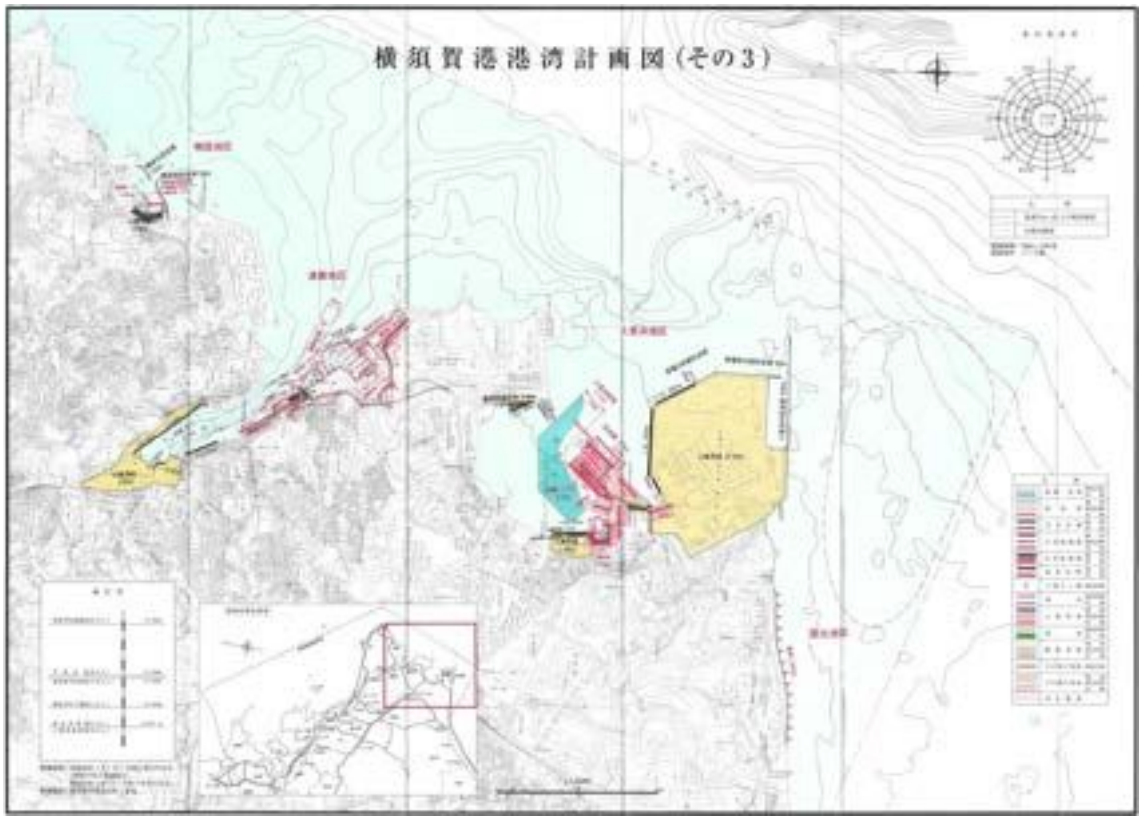


港湾審議会第 99 回計画部会（昭和 57 年 8 月：改訂）

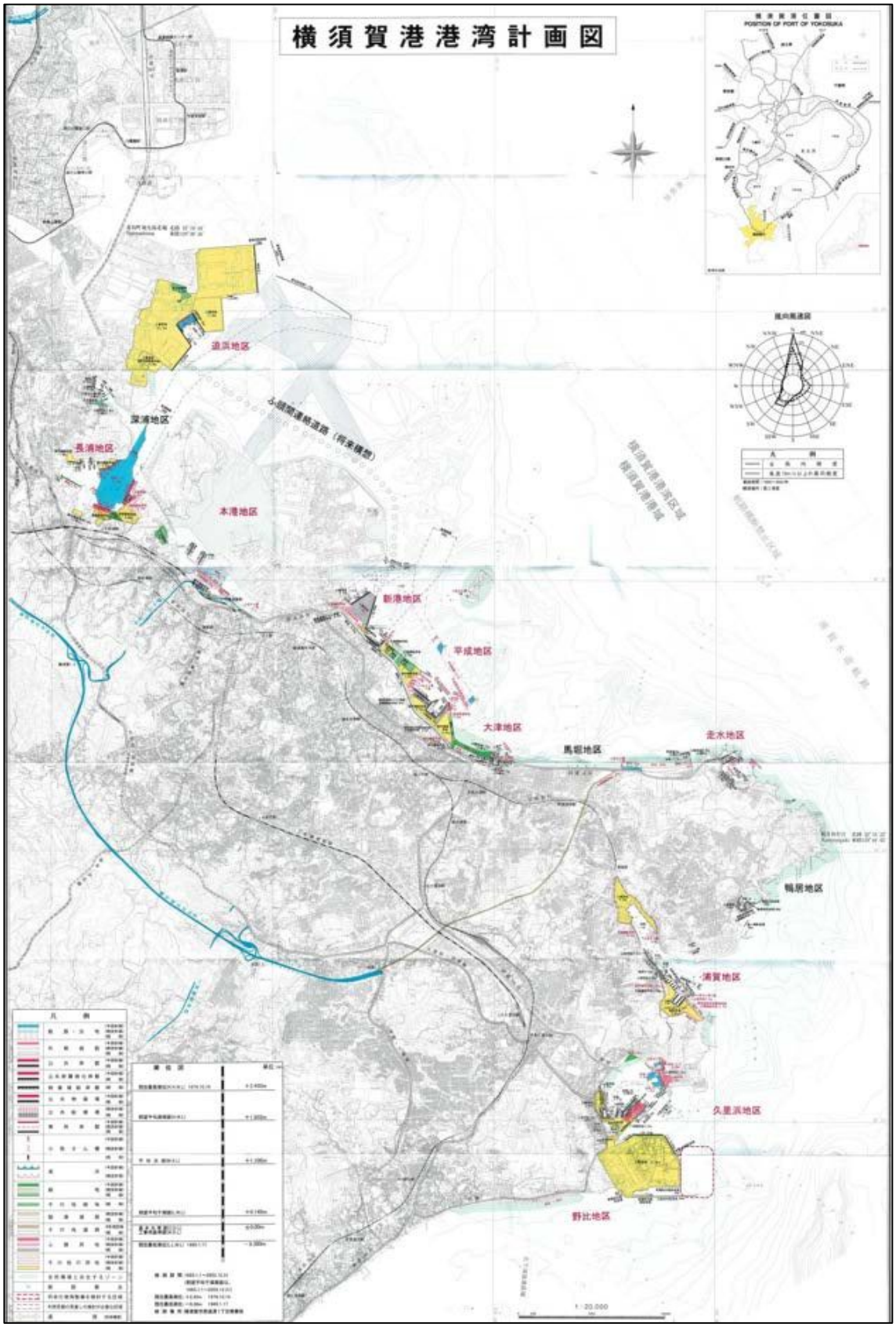


港湾審議会第 145 回計画部会（平成 5 年 6 月：改訂（その 1））

港湾審議会第 145 回計画部会（平成 5 年 6 月：改訂（その 2））



港湾審議会第 145 回計画部会（平成 5 年 6 月：改訂（その 3））



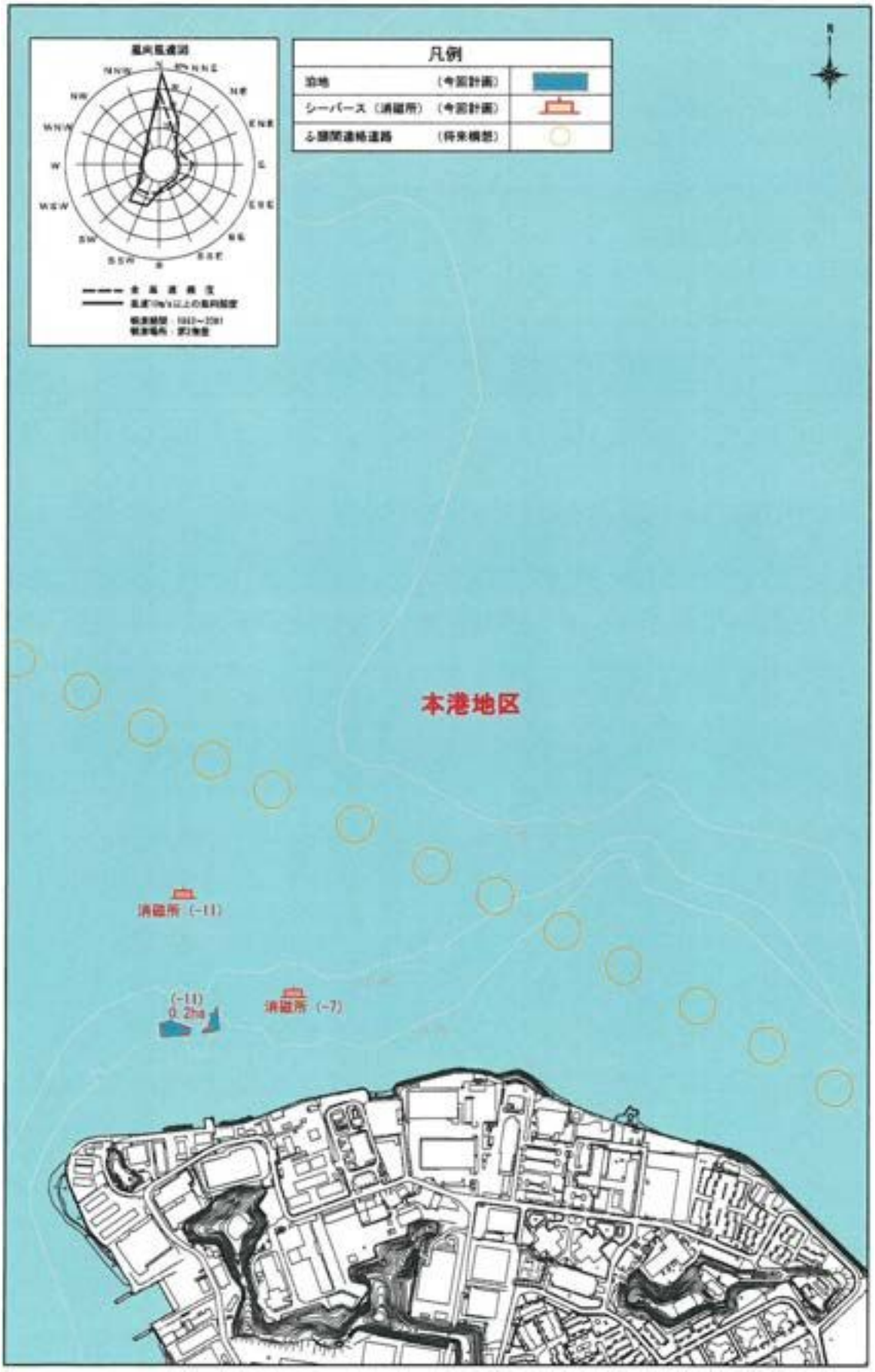
交通政策審議会第 13 回港湾分科会（平成 17 年 3 月：改訂）

第 29 回横須賀市港湾審議会（平成 18 年 12 月：軽易な変更）

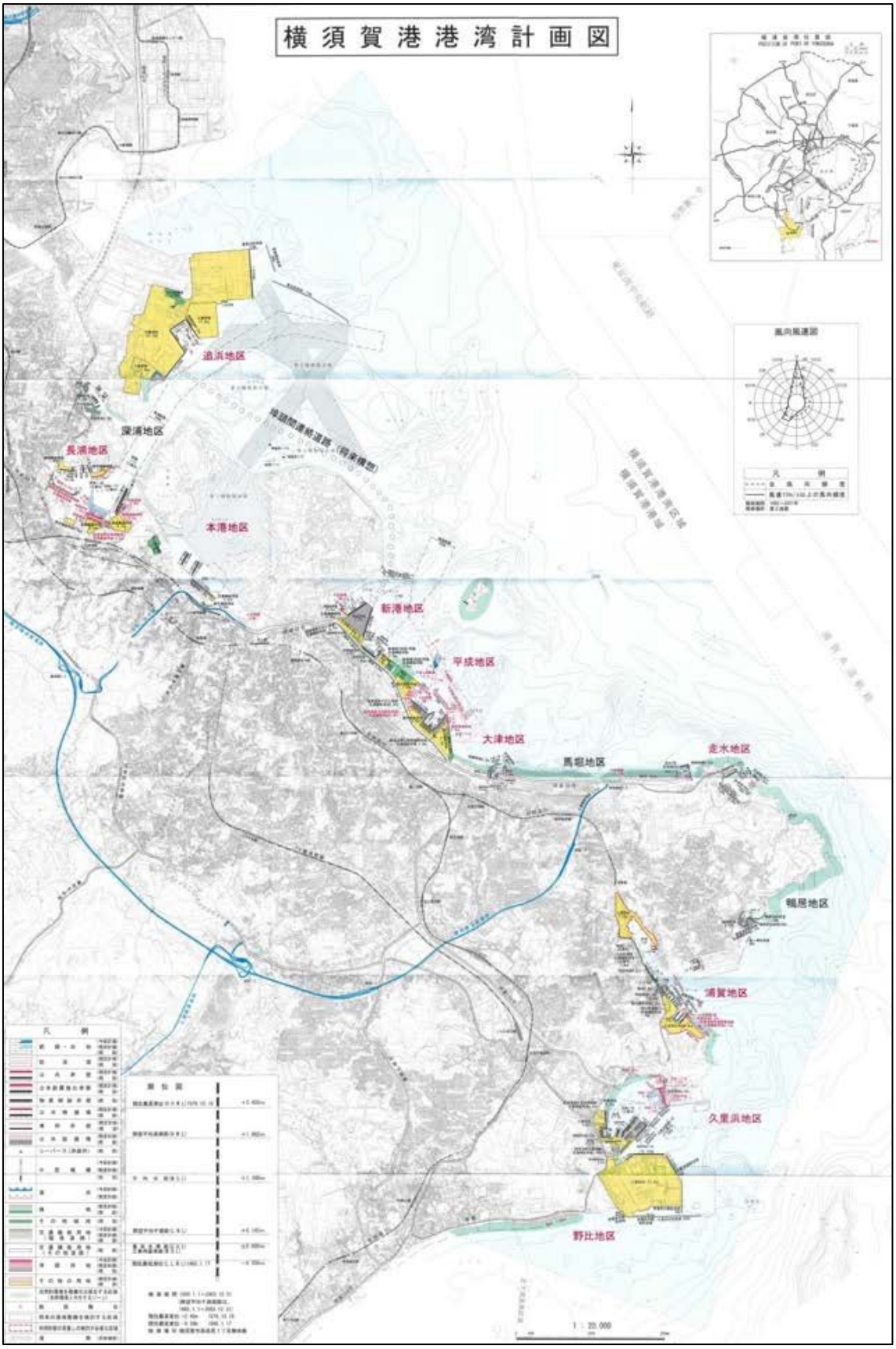
第 30 回横須賀市港湾審議会（平成 21 年 3 月：軽易な変更）

第 31 回横須賀市港湾審議会（平成 22 年 3 月：軽易な変更）

第 32 回横須賀市港湾審議会（平成 23 年 8 月：軽易な変更）



第 33 回横須賀市港湾審議会（平成 25 年 2 月：軽易な変更）



第 37 回横須賀市港湾審議会（平成 28 年 2 月：軽易な変更）

第 38 回横須賀市港湾審議会（平成 29 年 2 月：軽易な変更）

第 39 回横須賀市港湾審議会（令和 3 年 2 月：軽易な変更）

第 40 回横須賀市港湾審議会（令和５年 10 月：軽易な変更）

６．地方港湾審議会委員名簿

令和６年６月現在（敬称略、本市関係者以外五十音順）

１ 学識経験者

須野原　豊	一般社団法人ウォーターフロント協会会長
平松　廣司	横須賀商工会議所会頭
三浦　由理	ナレッジトラスト代表

２ 港湾関係者

足立　和也	東京湾水先区水先人会会長
大滝　恒	三浦半島地域連合
小菅　君明	横須賀市東部漁業協同組合代表理事組合長
鈴木　稔	横須賀港運協会会長
日高　努	一般社団法人日本船主協会

３ 市議会議員

松岡　和行	横須賀市議会都市整備常任委員長

４ 市　民

小林　宏美	公募市民

５ 国の地方行政機関

惠谷　修	横須賀港長
栗田　誠	横浜税関横須賀税関支署長
内藤　孝	関東地方整備局港湾空港部長
吉村　学	関東運輸局交通政策部次長

６ 関係地方公共団体

藤崎　伸二郎	神奈川県県土整備局河川下水道部長
田中　茂	横須賀市副市長