横須賀港港湾計画書

— 改訂 —

令和6年6月

横須賀港港湾管理者

横須賀市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき、

- ・平成17年1月 第28回横須賀市港湾審議会
- ・平成17年3月 交通政策審議会第13回港湾分科会

の議を経、その後の変更については

- ・平成18年12月 第29回横須賀市港湾審議会
- ・平成21年 3月 第30回横須賀市港湾審議会
- ・平成22年 3月 第31回横須賀市港湾審議会
- ・平成23年 8月 第32回横須賀市港湾審議会
- ・平成25年 2月 第33回横須賀市港湾審議会
- ・平成28年 2月 第37回横須賀市港湾審議会
- ・平成29年 2月 第38回横須賀市港湾審議会
- ・令和 3年 2月 第39回横須賀市港湾審議会
- ・令和 5年10月 第40回横須賀市港湾審議会

の議を経た横須賀港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	7
III	港湾施設の規模及び配置	8
1	公共埠頭計画	8
2	旅客船埠頭計画	11
3	専用埠頭計画	12
4	水域施設計画	13
5	外郭施設計画	16
6	小型船だまり計画	17
7	臨港交通施設計画	20
IV	港湾の環境の整備及び保全	21
1	自然的環境を整備又は保全する区域	21
2	港湾環境整備施設計画	22
V	土地造成及び土地利用計画	24
1	土地造成計画	24
2	土地利用計画	25
3	海浜計画	26
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	27
1	港湾の効率的な運営に関する事項	27
VII	その他重要事項	28
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	28
2	大規模地震対策施設計画	29
3	港湾の再開発	31
4	その他港湾の開発、利用及び保全に関する事項	32

I 港湾計画の方針

(1) 横須賀港の沿革・要請

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ている重要港湾であり、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きた。

今日の横須賀港は、浦賀地区の造船所の操業停止（平成15年）や、久里浜地区と大分港との高速フェリーの撤退（平成19年）など、地区によって水際線の利用の低下がみられ、取扱貨物量も減少傾向で推移してきた。

一方で、全国的なトラックドライバーの不足やCO₂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、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。

以上のような情勢に対処すべく、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、令和10年代後半を目標年次として、以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂するものである。

(2) 港湾計画の方針

1) 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

横須賀市の臨海部には、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多く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、バルク貨物取扱ふ頭の集約・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。

2) 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、受入機能の強化や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。

3) 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。

(3) 港湾空間のゾーニング

以上の方針のもと、「物流・産業」「交流・環境」「安全・安心」の多様な機能を配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成するため、港湾空間を以下のように利用する。

1) 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。

2) 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。

3) 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。

4) 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。

5) 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。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（令和10年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿	60万トン
	内 貿 (うちフェリー)	2,142万トン (1,087万トン)
	合 計	2,202万トン
船舶乗降旅客数等		129万人

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 長浦地区

原木、廃土砂等の内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深7.5m 岸壁1バース 延長140m

[既定計画の変更計画]

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m

[既定計画の変更計画]

埠頭用地 3ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち1ha既設) [既定計画の変更計画]

既定計画

水深7.5m 岸壁1バース 延長130m

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m

埠頭用地 2ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち1ha既設)

1-2 新港地区

完成自動車、フェリー貨物等の外内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深12m 岸壁1バース 延長290m [新規計画]

水深9m 岸壁1バース 延長260m [新規計画]

(フェリー・RORO 船用)

埠頭用地 11ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

[新規計画]

1-3 平成地区

埠頭の再編に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m

埠頭用地 1ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

1-4 久里浜地区

砂利・砂、廃土砂等の内貿貨物を取り扱うため、公共埠頭を次のとおり計画する。

水深7.5m 岸壁2バース 延長280m

[新規計画]

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m

[既定計画の変更計画]

埠頭用地 5ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち2ha既設) [既定計画の変更計画]

既定計画

水深5.5m 岸壁2バース 延長200m

埠頭用地 3ha (荷さばき施設用地及び保管施設用地)

(うち2ha既設)

2 旅客船埠頭計画

2-1 平成地区

港内クルージング需要の変化に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画
小型棧橋 1基

2-2 走水地区

港内クルージング需要の変化に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画
小型棧橋 1基

3 専用埠頭計画

3-1 長浦地区

既定計画どおりとする。

既定計画
水深10m 岸壁 延長300m

4 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応して、航路、泊地及び航路・泊地を次のとおり計画する。

4-1 航路

平成地区

埠頭の再編に対応するため、水域施設を次のとおり計画する。

平成ふ頭航路 水深5.5m 幅員90m

[既定計画の変更計画]

既定計画
平成ふ頭航路 水深5.5m 幅員50m

埠頭の再編に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画
平成航路 水深5.5m 幅員90m

4-2 泊地

長浦地区

埠頭の再編に対応するため、水域施設を次のとおり計画する。

水深7.5m 面積3ha [既定計画の変更計画]

水深5.5m 面積1ha [新規計画]

既定計画

長浦地区

水深7.5m 面積4ha

新港地区

埠頭の再編に対応するため、水域施設を次のとおり計画する。

水深12m 面積1ha [既設の変更計画]

水深9m 面積3ha [新規計画]

久里浜地区

埠頭の再編に対応するため、水域施設を次のとおり計画する。

水深7.5m 面積4ha [新規計画]

水深5.5m 面積2ha [既定計画の変更計画]

既定計画

久里浜地区

水深5.5m 面積2ha

4－3 航路・泊地

新港地区

埠頭の再編に対応するため、水域施設を次のとおり計画する。

水深12m 面積9ha [既設の変更計画]

5 外郭施設計画

港内の静穏性及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

5-1 平成地区

公共埠頭計画等の見直しに伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画

安浦防波堤 延長 580 m (うち 500 m 既設)

平成防波堤 延長 70 m

平成第2防波堤 延長 300 m

5-2 久里浜地区

埠頭の再編に対応するため、外郭施設を次のとおり計画する。

長瀬4号防波堤 延長 90 m [新規計画]

埠頭の再編に対応するため、以下の外郭施設を撤去する。

長瀬3号防波堤 延長 85 m 撤去 [既設]

6 小型船だまり計画

6-1 長浦地区

官公庁船、作業船等のための小型船だまりを次のとおり計画する。

物揚場 水深4.0m 延長65m [新規計画]

物揚場 水深4.0m 延長75m [新規計画]

6-2 新港地区

新港船だまり

埠頭の再編に対応するため、小型船だまりを次のとおり計画する。

防波堤 延長 85m [既設の変更計画]

6-3 平成地区

需要の変化に伴い、以下の既定計画を削除する。

(既定計画
小型栈橋 1基)

6-4 走水地区

走水小型船だまり

利用者のニーズ等に対応するため、以下の既定計画を削除する。

既定計画

船揚場 延長70m

泊地 面積1ha

走水本港船だまり

既定計画どおりとする。

既定計画

防波堤 延長280m (うち190m既設、50m工事中)

6-5 浦賀地区

需要の変化に伴い、以下の既定計画を変更する。

浦賀第3船だまり

小型栈橋 1基 [既定計画の変更計画]

埠頭用地 1ha [既定計画]

既定計画

防波堤 延長230m (既設)

小型栈橋 2基

埠頭用地 1ha

6-6 久里浜地区

漁船及び作業船の係留等のための小型船だまりを次のとおり計画する。

長瀬船だまり

泊地 水深2.5m 面積1ha [既定計画]

物揚場 水深2.5m 延長110m [既定計画の変更計画]

既定計画

泊地 水深2.5m 面積1ha

物揚場 水深2.5m 延長115m

小型栈橋 1基

防波堤 延長70m

久里浜第4船だまり

岸壁 水深6.0m 延長140m [既設の変更計画]

既設

物揚場 水深2.5m 延長20m

7 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域とを結ぶため、臨港交通施設を次のとおり計画する。

7-1 道路

臨港道路	長浦海岸線[新規計画]	
	起点	市道7525号
	終点	新長浦ふ頭
		2車線

既定計画どおりとする。

臨港道路	長浦岸壁線	
	起点	市道7525号
	終点	新長浦ふ頭
		2車線

臨港道路	新港第2突堤線[新規計画]	
	起点	新港第2突堤1号線
	終点	新港第2ふ頭
		2車線

IV 港湾の環境の整備及び保全

港、海、自然、文化、歴史等の横須賀の独特で多様な環境を活かしつつ、都市環境とも調和した横須賀港特有の沿岸域環境を形成することにより、市民の暮らしに安らぎと潤いを提供し、まちづくりにも貢献する港「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」の形成を目指す。

具体的には、土地造成計画を見直し、自然環境の保全、生物の多様性に配慮し、環境との共生を図るとともに、既存の港湾施設の良好な維持管理とその有効利用を図りつつ、親水性の高い港湾施設や陸上電気等を用いた環境に配慮した港湾施設を整備し、港湾の脱炭素に向けて十分に考慮した港湾の環境の整備及び保全を次のとおり計画する。

1 自然的環境を整備又は保全する区域

横須賀港において、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。

2 港湾環境整備施設計画

本港において良好な港湾の環境の形成を図るため、港湾環境整備施設計画について次のとおり計画する。

- (1) 海と親しむ快適な水際空間を創出するための緑地を次のとおり計画する。

長浦地区 緑地 1 h a [既定計画]

土地利用の変更に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画
長浦地区 緑地 1 h a

- (2) 市民の憩いと観光・レクリエーション機能、連続した水際線の開放の充実を図るための緑地を次のとおり計画する。

平成地区 緑地 2 h a [新規計画]

走水地区 海浜 900 m [既定計画]

土地利用の変更に伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画
大津地区 緑地 1 h a

- (3) 既存の民間マリーナとともに、海洋性レクリエーション機能の充実を図るための緑地等を次のとおり計画する。

既定計画どおりとする。

既定計画		
浦賀地区	緑地	1 h a
浦賀地区	海浜	390 m

- (4) 土地利用の見直しに伴い、以下の既定計画を削除する。

既定計画		
久里浜地区	緑地	1 h a

- (5) 自然環境の保全、国土保全及び海洋性レクリエーション機能の充実を図るための緑地等を次のとおり計画する。

既定計画どおりとする。

既定計画		
野比地区	海浜	1,000 m

V 土地造成及び土地利用計画

港湾施設の計画に対応するとともに、多様な機能が調和し、連携する質の高い港湾空間の形成を図るため、土地造成計画及び土地利用計画及び海浜計画を次のとおり計画する。

1 土地造成計画

(単位：ha)

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交通機能用地	緑地	合計
長 浦	(2) 2				(2) 2
新 港	(11) 11	(3) 3	(1) 1		(15) 15
平 成				(2) 2	(2) 2
久里浜	(2) 2				(2) 2
合 計	(16) 16	(3) 3	(1) 1	(2) 2	(22) 22

注1) ()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造成計画で内数である。

注2) 今回の変更に係る地区についてのみ記述した。

注3) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

2 土地利用計画

(単位：ha)

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	1			(145) 145			5	(150) 150
深浦	(1) 1						(1) 1	(1) 2
長浦	(5) 5	(7) 7			6	(1) 1	(1) 1	(14) 19
本港	(1) 1				1	(1) 1		(1) 2
新港	(19) 19	(3) 3	4		2	(6) 6	(1) 1	(30) 35
平成	(5) 5	(4) 4			13	(5) 5	(8) 8	(21) 35
大津	(1) 1						(1) 1	(1) 1
走水	(1) 1							(1) 1
鴨居	(1) 1					(1) 1		(1) 1
浦賀	(1) 1		(11) 11	(7) 7	1	(1) 2	(2) 2	(21) 24
久里浜	(11) 11	(5) 5		(68) 68	3	(2) 2	(1) 1	(86) 88
合計	(45) 45	(20) 20	(11) 15	(219) 219	25	(14) 16	(11) 17	(321) 356

注1) ()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。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

3 海浜計画

既定計画どおりとする。

(単位：m)

地区名 \ 用途	海浜
追浜地区	(180) 180
走水地区	(900) 900
浦賀地区	(390) 390
野比地区	(1,000) 1,000
合計	(2,470) 2,470

注1) ()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。

注2) 端数整理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

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

今回新規に計画する施設、既に計画されている施設及び既存施設のうち、本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。

新港地区

新港航路 幅員 350 m [既設]

航路・泊地 水深 12 m 面積 9 ha [既設の変更計画]

泊地 水深 12 m 面積 1 ha [既設の変更計画]

泊地 水深 10 m [既設]

泊地 水深 9 m 面積 3 ha [新規計画]

岸壁 2 バース 水深 10 m 延長 400 m [既設]

岸壁 1 バース 水深 12 m 延長 290 m [新規計画]

岸壁 1 バース 水深 9 m 延長 260 m [新規計画]

臨港道路 新港第2突堤線 [新規計画]

起点 新港第2突堤1号線

終点 新港第2ふ頭 2車線

既定計画

久里浜地区

久里浜航路 水深 9 m 幅員 190 m (工事中)

泊地 水深 7.5～9 m 面積 11 ha (工事中)

岸壁 1 バース 水深 7.5～9 m 延長 260 m (既設)

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、以下の施設について、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、大規模地震対策施設として計画する。

(1) 緊急物資輸送の拠点として機能するために必要な施設

長浦地区

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 140 m

[既定計画の変更計画]

埠頭用地 1 ha

[既定計画の変更計画]

道路

臨港道路 長浦海岸線

[新規計画]

起点 市道 7525 号

終点 新長浦ふ頭

2 車線

(2) 幹線貨物輸送の拠点として機能するために必要な施設

新港地区

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 260 m [新規計画]

道路

臨港道路 新港第2突堤線 [新規計画]

起点 新港第2突堤1、2号線

終点 新港第2ふ頭 2車線

水深 10 m 岸壁 2 バース 延長 400 m [新規計画]

道路

臨港道路 小川三春線 [新規計画]

起点 国道16号

終点 新港ふ頭 4車線

3 港湾の再開発

本港の既存用地の有効な利用が図られるよう、港湾の再開発について以下のとおり計画する。

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

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。

また、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。