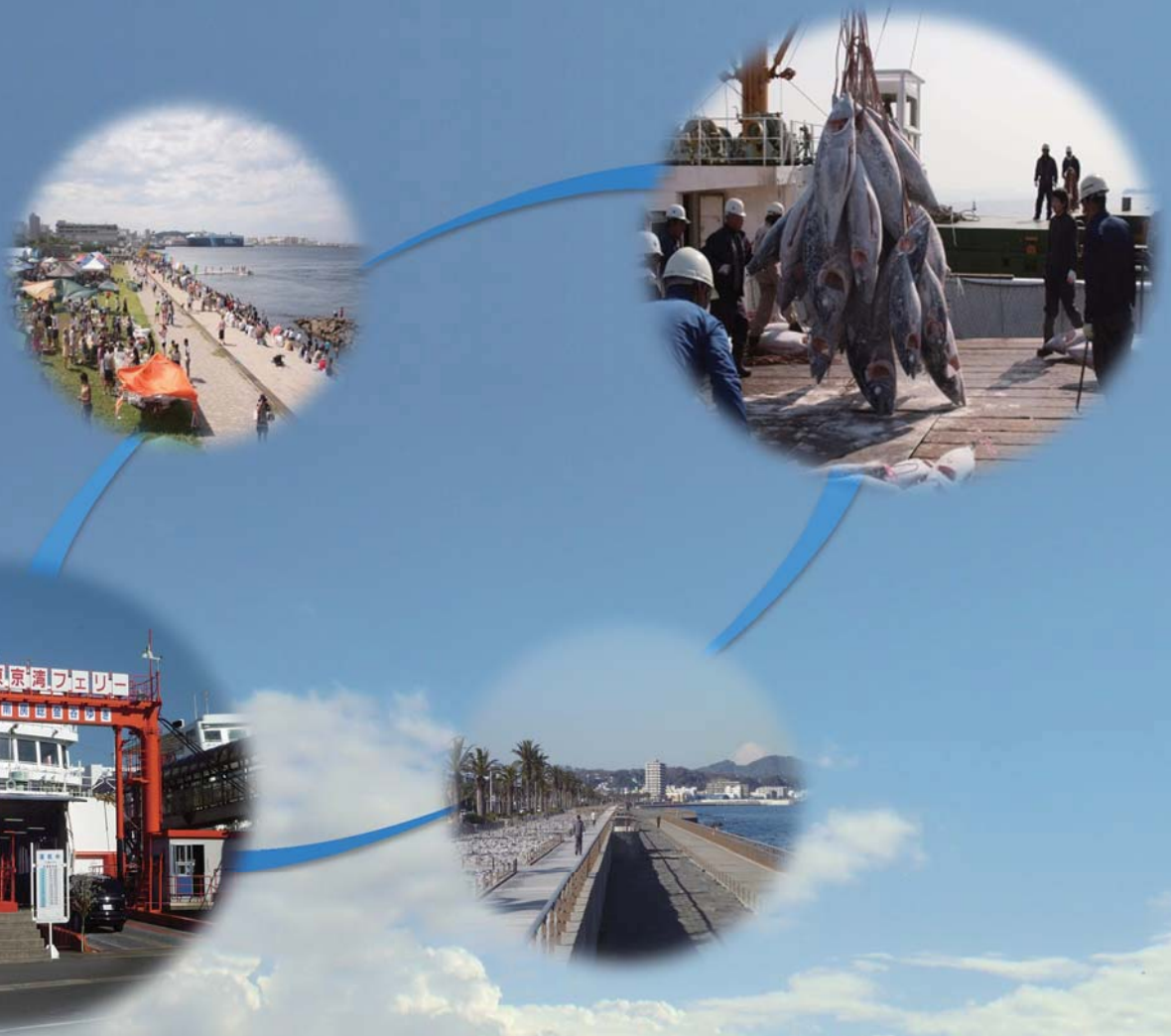


# 横須賀港港湾計画



平成28年(2016年)3月改定(一部見直し)

横須賀市





## はじめに

---

横須賀港港湾計画（以下、「本計画」という。）は、横須賀港の規模・能力や施設整備の方針を示した港湾法に基づく法定計画であり、横須賀市では昭和42年に計画を策定し、計画に基づき港湾施設整備を推進してきました。

本計画は、これまで必要に応じて計画の変更を行ってきましたが、平成17年3月に大きな変更となる「計画改訂」、その後変更規模の小さい「軽易な変更」を行ってきました。

平成17年3月の計画の改訂から概ね10年が経過したこと、目標年次を平成20年代後半としていること、また、国内外の社会経済状況や港を取り巻く状況の変化への対応が必要になったことから、平成26、27年度にかけて横須賀市港湾審議会での審議を経て、市の行政計画として計画を改定（一部見直し）しました。

計画改定（一部見直し）に当たっては、本市の基本計画である横須賀市基本計画の見直しが予定されている平成33年度に合わせて本計画も全面的な見直しを行う予定であることから、「港湾計画の方針」や「港湾の能力」など基本的事項については維持することとしたため、文章表現や内容は平成17年3月の計画改訂時のままとし、施設整備計画を中心とした一部見直しとしています。

なお、今回の計画見直しは港湾法に基づく「計画改訂」ではなく、市の行政計画として見直しを行ったことから「計画改定」の表現（「改訂」と「改定」の使い分け）を使用しています。



# 目 次

<b>I 港湾計画の方針</b> .....	<b>1</b>
1 沿革と役割 .....	1
2 横須賀港を取り巻く状況及び要請の変化 .....	1
3 港湾計画の方針 .....	2
<b>II 港湾の能力</b> .....	<b>5</b>
<b>III 港湾施設の規模及び配置</b> .....	<b>6</b>
1 公共埠頭計画 .....	6
2 旅客船埠頭計画 .....	7
3 専用埠頭計画 .....	8
4 水域施設計画 .....	9
5 外郭施設計画 .....	9
6 小型船だまり計画 .....	10
7 臨港交通施設計画 .....	12
<b>IV 港湾の環境の整備及び保全</b> .....	<b>13</b>
1 港湾環境整備施設計画 .....	13
2 自然環境との共生 .....	14
<b>V 土地造成及び土地利用計画</b> .....	<b>15</b>
<b>VI その他重要事項</b> .....	<b>16</b>
1 大規模地震対策施設計画 .....	16
2 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 .....	16
3 船舶の物資補給需要等への対応 .....	17
4 公共埠頭の安全かつ効率的運営 .....	17
5 船舶の適正な収容 .....	17
6 利用形態の見直しの検討が必要な区域 .....	18
7 将来の港湾整備を検討する区域 .....	18
<b>VII 施設配置計画</b> .....	<b>19</b>
1 旅客船埠頭計画 .....	19
2 水域施設計画 .....	19
3 臨港交通施設計画 .....	20
4 港湾環境整備施設計画 .....	21
<b>資料編</b> .....	<b>22</b>
1 港湾審議会委員 .....	22
2 横須賀港港湾計画改訂（平成17年3月）以降の計画変更の経緯 .....	23
3 諮問・答申 .....	24



## I 港湾計画の方針

### 1 沿革と役割

横須賀港は、三浦半島の東、東京湾の入口に位置する港湾区域約 5,500ha、海岸線延長約 60km の港湾である。湾口の浦賀は江戸期から干鰯の交易等で栄えた歴史を持ち、近代港湾としては、1865 年に江戸幕府が横須賀製鉄所を建設した時を起源としている。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、輸送機械輸出を中心とする物流拠点になった。現在は、これらの産業の拠点であることはもとより、房総半島と結ぶフェリー基地など物流、交通において重要な役割を果たし、平成 16 年 4 月には、大分港を結ぶフェリー航路が開設され、東京湾口部に位置する本港の優位性を活かした、首都圏の内貿ユニットロード基地としての役割を担うこととなった。

また、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土地造成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、産業空間などが造成され、市の発展に寄与してきた。

さらに、本港地区、長浦地区には、在日米海軍基地及び海上自衛隊横須賀地方総監部を始めとする自衛隊施設があり、これらも本港が担っている役割の一つである。

平成 14 年の入港船舶数は、外航・内航合わせて 28,339 隻を数え、取扱貨物量は、外貿 262 万トン、内貿 1,387 万トン（うちフェリー 394 万トン）、合計 1,649 万トンに達している。

外貿の主要貨物は、輸送機械、水産品であり、内貿では、砂利・砂、廃土砂及びフェリーとなっている。

### 2 横須賀港を取り巻く状況及び要請の変化

平成 5 年改訂の港湾計画では、物流の強化、交流の推進、レクリエーション振興等の諸要請に対応するため、新港地区から走水地区に大規模な土地造成を伴う総合的な港湾空間整備を計画したが、この 10 年余りの経済社会情勢は大きく、土地需要の低下、産業の合理化等に伴う遊休地の発生などが起こり、加えて環境保全の要請の高まりや地域活性化の方向性にも変化が見えており、土地造成に依存した港湾空間整備の見直しが必要となっている。

経済的側面では、近年、経済や産業のグローバル化、アジア経済の急速な成長等社会情勢の変化が著しく、本港においても、輸送機械製造業等において企業の拠点集約やスリム化が進み遊休地の発生など影響が生じている。その一方、こうした企業の自助努力に伴い生産量の回復も始まってきている。また、国際貿易においては、東アジアの港湾の台頭等によって競争が激化し、国内物流においても限りある物流量を安価に確実に輸送する必要が生じるなど、これまで以上に物流機能の適切な配置が求められている。こうした背景の

もと、本港においても、地域産業の振興を支援するとともに、首都圏港湾の一員として、東京湾口部に位置する本港の特徴を活かした物流機能の適正な配置が求められている。

一方、我が国では、近年、急速に高度情報化、高齢化・人口減少の時代を迎えつつあり、市民の生活様式の変化や価値観の多様化が進み、物質的な豊かさとともに、精神的な豊かさの充足が求められている。海は、現代社会において「精神的な潤いや安らぎを与える重要な空間」であることから、自然環境の保全を図るとともに、水際線の開放とくつろぎ空間の創出を進め、市民に「癒し、ゆとり」の提供、海を楽しむ場の提供、さらには海と陸のネットワークの構築などが求められている。これらに加え、安心・安全な市民生活を確保するため、大規模地震に備えた緊急輸送への対応が必要と考えられている。

さらに、東京湾再生という広域的な環境保全の必要性から、残された自然環境の保全や積極的な環境修復が求められている。

こうした経済・社会情勢の変化に対応しつつ、多様な要請に応え、港湾と地域の活力を維持してゆくためには、港湾間における適切な機能分担を進めるとともに、大規模土地造成計画の見直しによって地域資源である海を一層活かし、個性ある地域の発展を達成しなければならない。

これらを踏まえ、横須賀港は、本港の持つ特徴を活かし、「地域の発展と安定を支える港湾としての役割」及び「首都圏港湾としての広域的役割」を果たすため、平成20年代後半を目標とする港湾計画を次の基本理念及び方針のもと改訂する。

### 3 港湾計画の方針

#### (1) 基本理念

横須賀港は、大規模港湾が集積する東京湾にあって、これらの港湾との適切な機能分担のもと、その個性を最大限に活かして、首都圏経済の活力の維持・向上に貢献していくとともに、豊かな自然との共生を目指す。

さらに、横須賀の個性である海と港を活かして、海に開かれた空間を形成していくことにより、市民の暮らしに豊かさを提供するとともに、観光基盤の強化によって、観光産業の育成と新しい産業構造への転換に貢献していく。

#### (2) 港湾計画の方針

##### 1) 暮らしの豊かさと安心の向上

本港は、港とまちが非常に近接しており、港がまちの中にあって、埠頭を一步出るとすぐに人々が暮らす日常の空間になっている。従って、まちづくりにおいて、港湾が与える影響が大きく、市民の暮らしの豊かさの向上をめざしたみなどづくりが必要である。

一方、首都圏において早期に高齢化、人口減少が進むと考えられている横須賀市では、他地域からの来訪者、交流人口の増加によって、都市活力を維持、拡大していこうと考えている。

これらに応えるため、横須賀港の魅力である海を活用し、海辺の魅力アップ、海陸交通の結節とネットワークの強化、クルーズ船の誘致、港内・湾内遊覧船の就航、水際線



の開放などを進め、市のもう一つの資源である歴史性と連携し、市民はもとより、首都圏住民が楽しめる個性ある海辺空間の創出を目指す。

また、港湾の適切な管理とくらしの安心を確保するため、港内における放置プレジャーボートの収容を進めるとともに、将来において起こりえる大規模地震に対応するため、耐震強化岸壁を適切に配置する。

## 2) 環境施策の充実と推進

東京湾の環境は、排水流入負荷の削減などの努力により改善が進んでいるが、大規模な背後圏人口や浅海域の減少等によって、水底質の向上、生物生息環境の改善はやや減速しつつあり、さらなる再生への取り組みが必要である。

本港は、東京湾において比較的良好な水環境を維持しつつ、自然海岸、藻場などが残されている。これらの自然は、東京湾の再生において今後大きな役割を果たすと期待されるとともに、横須賀の資源である海の魅力を一層向上させるものである。

このため、既定計画で位置づけられた土地造成計画を見直すとともに、港内に残された自然の保全に努め、港湾の利用と調和を図りつつ多様な生物が生息できる場や市民が海と触れあえる場の創出、景観の形成に努力する。また、これらの環境に係る施策の実現に向けては、市民との協働による取り組みを進める。

## 3) 物流機能の強化と再編

物流は、安価で確実な輸送を提供し、我が国の産業の国際競争力の確保に資する必要があるため、港湾間における適切な機能分担と連携が求められている。本港は、東京湾内の他港との機能分担を踏まえ、国際海上コンテナへの対応は当面行わないこととし、従来からの貨物の取り扱いを継続するとともに、東京湾口部に位置する地理的特徴を活かした内貿ユニットロードの強化を目指すものである。

在来の貨物については、今後大きな増加は想定できないが、老朽化施設の更新、交流機能と物流機能の分離、防災機能への対応などを進めるため、一部埠頭の整備を推進する。

一方、首都圏は、我が国の産業・物流の中核であり、国内各地域を結ぶ交通基盤は非常に重要であるが、海上輸送の中心である東京湾は、船舶が輻輳し、湾口からの距離が長く航行に時間を要することが課題となっている。湾口部に位置する横須賀港は、船舶の輻輳する東京湾を通過しないため、海上輸送時間を短縮することが可能であり、この時間差が、コスト、リードタイム、定時性を重視する国内輸送、とりわけ内貿ユニットロードにおいて大きな利点になり、首都圏物流において重要な役割を果たすと考えている。今後は、平成16年4月に就航した大分航路の拡充を進めつつ、新規航路開設に向け努力するとともに、長期的には臨港交通体系整備を検討し、首都圏に対する海陸の利便性の向上を目指していくものとする。この将来の内貿ユニットロード基地の発展を意図し、開発空間等を設定するものである。

#### 4) 活力ある産業空間の形成

物流機能の再編や長距離フェリー航路の充実により、既存産業の活動を支援するとともに、交流機能の強化、自然環境の保全などを通じた、広域レクリエーション港湾の実現により、新たな観光産業の育成を進め、観光を一つの核とした産業構造への転換を促す。

また、良好な自然環境を背景にはば港内全域で操業されている水産業においても、これまで同様に漁業振興を図り、さらには観光漁業への一層の取り組みを進めるため、安全な操業環境の確保を図る。

- 港湾における快適な環境の創出を図る親水空間の充実及び地域住民等の交流に寄与する交流空間の形成を図る。
- 地域住民及び観光客等の利便性の向上、横須賀港の魅力向上に資する内航旅客船埠頭を整備する。
- 東京湾内で貴重となった自然環境や横須賀固有の歴史・文化を保全するとともに、海域環境の再生を図る。
- 港湾背後企業の物流の効率化、輸送コストの削減、環境負荷の低減のため、湾口地区における複合一貫輸送機能等の整備による物流機能の充実・強化を図る。
- 大規模地震に対処するため、緊急避難及び緊急物資輸送のための耐震性の高い港湾施設を整備する。
- 効率性、安全性、快適性の高い空間を形成するため、陸域 350ha、水域 5,500ha からなる港湾空間を以下のように利用する。
  - ・ 長浦地区、新港地区、平成地区、久里浜地区は物流関連ゾーンとする
  - ・ 新港地区、平成地区、浦賀地区は交流拠点ゾーンとする
  - おっぱま
  - ・ 追浜地区は生産ゾーンとする
  - ・ 久里浜地区発電所周辺はエネルギー関連ゾーンとする
  - ・ 深浦地区、長浦地区、平成地区、大津地区、馬堀地区、浦賀地区は緑地レクリエーションゾーンとする
  - はしりみず
  - ・ 走水地区、鴨居地区、久里浜地区は船だまり関連ゾーンとする
  - ・ 猿島、走水地区、鴨居地区、久里浜地区、野比地区の海域は自然環境保全ゾーンとする

## II 港湾の能力

目標年次における取扱貨物量、入港最大標準船型、港湾利用者数を次のように定める。

取 扱 貨 物 量	外 貿	300万トン
	内 貿 (うちフェリー)	2,210万トン (1,220万トン)
	合 計	2,510万トン
入 港 最 大 標 準 船 型		30万D/W級※
港湾利用者数	旅客施設利用者数	170万人

※入港最大標準船型は、造船所の艀装岸壁において係留可能（建造可能）な最大船型を示す

### III 港湾施設の規模及び配置

港湾の能力に適切に応じるとともに、物流の効率化、交流・レクリエーション機能の充実を図り、多様な機能が調和し、連携する高質な港湾空間を形成するため、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、新たに港湾施設の規模及び配置を以下のとおり計画する。

#### 1 公共埠頭計画

##### 1-1 長浦地区

砂利・砂、米穀類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。

既定計画			
水深 7.5 m	岸壁 1 バース	延長 130 m	
水深 5.5 m	岸壁 1 バース	延長 100 m	
埠頭用地	2 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)		

既設			
水深 3 m	物揚場	延長 151 m	

以下の施設を廃止する。

既設			
水深 3 m	物揚場	延長 109 m	
水深 2.5 m	物揚場	延長 129 m	
水深 2 m	物揚場	延長 63 m	

##### 1-2 平成地区

砂利・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。

既定計画			
水深 5.5 m	岸壁 1 バース	延長 100 m	
埠頭用地	1 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地)		

##### 1-3 久里浜地区

砂利・砂、金属くず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。

既定計画			
水深 5.5 m	岸壁 2 バース	延長 200 m	
埠頭用地	3 ha (荷捌施設用地及び保管施設用地) (うち 1 ha 既設)		

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

既設			
水深 4.5 m	岸壁 1 バース	延長 140 m	

## 2 旅客船埠頭計画

首都圏の観光、海洋性レクリエーション拠点として、横須賀の特有の自然、歴史、港の景観を海から楽しみつつ、横須賀市の観光スポットを海路で巡る「海の回廊」を整備するとともに、東京湾内の観光船誘致を推進するため、旅客船埠頭を計画する。

### 2-1 本港地区

港におけるにぎわい空間を形成するとともに、横須賀らしい港の景観を楽しむ場を提供するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

小型栈橋 1 基 (専用) [既設の変更計画]

既設			
小型栈橋	1 基	(公共)	

### 2-2 新港地区

既存の栈橋の老朽化、利便性の向上及び海の回廊に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

小型栈橋 1 基 (公共) [新規計画]

なお、これに伴い、既設の物揚場及び埠頭用地 1 h a を撤去・廃止する。

既設			
水深 3 m	物揚場	延長 30 m	
埠頭用地	1 h a	(旅客施設用地)	

### 2-3 平成地区

利便性の向上及びクルージング需要に対応し、港における賑わい空間を形成するとともに、海の回廊に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

既定計画			
小型栈橋	1 基	(公共)	

なお、これに伴い、以下の施設を廃止する。

既設			
水深 4.5 m	岸壁 2 バース	延長 120 m	(公共)

2-4 走水地区

港における賑わい空間を形成するとともに海の回廊に対応するため、旅客船埠頭を次のとおり計画する。

既定計画		
小型栈橋	1基	(公共)

3 専用埠頭計画

3-1 長浦地区

艦艇の大型化に対応するとともに、防衛機能の集約統合を図り港湾空間を効率的に利用するため、公共埠頭の専用埠頭への転換及び増進を行う。

既定計画			
水深 11m	岸壁	延長 353m	(工事中)
水深 10m	岸壁	延長 300m	
水深 5m	岸壁	延長 200m	(工事中)
埠頭用地	2ha	(荷捌施設用地及び保管施設用地) (うち 1ha 既設)	

なお、それに伴い、以下の施設を廃止する。

既設			
(公共埠頭)			
水深 10m	岸壁	延長 200m	
水深 9m	岸壁	延長 153m	
水深 5m	岸壁	延長 200m	
埠頭用地	1ha	(荷捌施設用地及び保管施設用地)	
(専用埠頭)			
水深 8m	岸壁	延長 300m	

3-2 本港地区

艦艇の消磁のための専用埠頭を次のとおり計画する。

既設			
水深 11m	シーバース (消磁所)	1バース	(係船杭 10基)
水深 7m	シーバース (消磁所)	1バース	(係船杭 4基)

4 水域施設計画

係留施設の計画に対応して、航路及び泊地を次のとおり計画する。

4-1 航路

平成地区 平成ふ頭航路 水深 5.5 m 幅員 50 m [新規計画]

既定計画  
 長浦地区 長浦航路 水深 11 m 幅員 248 m (工事中)  
 平成地区 平成航路 水深 5.5 m 幅員 90 m

既設  
 新港地区 新港航路 幅員 350 m

4-2 泊地

既定計画  
 長浦地区 水深 11 m 面積 17 ha (工事中)  
 水深 10 m 面積 3 ha (工事中)  
 水深 7.5 m 面積 4 ha  
 久里浜地区 水深 5.5 m 面積 2 ha

既設  
 追浜地区 水深 8 m 面積 3 ha  
 本港地区 水深 11 m 面積 6 ha  
 水深 11 m 面積 1 ha

5 外郭施設計画

港内の静穏及び船舶航行の安全を図るとともに、航路、泊地等の埋没を防止するため、外郭施設を次のとおり計画する。

既定計画  
 防波堤  
 平成地区 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

6 小型船だまり計画

6-1 平成地区

クルージング需要に対応し、プレジャーボートのための係留施設として、小型船だまりを次のとおり計画する。

〔 既定計画  
小型栈橋 1基 〕

6-2 大津地区

船だまりとしての安全性を確保するため、小型船だまりを次のとおり計画する。

〔 既定計画  
大津船だまり 防波堤 延長60m (工事中) 〕

6-3 走水地区

走水小型船だまり

既定計画どおりとする。

〔 既定計画  
泊地 水深 1m 面積1ha  
船揚場 延長 70m 〕

走水本港船だまり

漁船のための小型船だまりを次のとおり計画する。

〔 既定計画  
防波堤 延長280m (うち90m既設、100m工事中) 〕

6-4 浦賀地区

浦賀第2船だまり

浦賀地区において港湾の水域の適正な管理を図るため、漁船のための小型船だまりを次のとおり計画する。

〔 既定計画  
防波堤 延長100m (うち85m既設) 〕



既設			
泊地	水深	2 m	面積 1 h a
防波堤	延長	85 m	
物揚場	水深	2 m	延長 35 m
小型栈橋		1 基	
船揚場	延長	70 m	
埠頭用地		1 h a	

浦賀第3船だまり

既定計画どおりとする。

既定計画	
小型栈橋	2 基
埠頭用地	1 h a

既設	
防波堤	延長 230 m

6-5 久里浜地区

長瀬船だまり

漁船の係留、及びプレジャーボートの適正な係留・保管のための小型船だまりを次のとおり計画する。

既定計画			
泊地	水深	2.5 m	面積 1 h a
防波堤	延長	70 m	
物揚場	水深	2.5 m	延長 115 m
小型栈橋		1 基	

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	船越臨港道路		
起点	市道6360号	市道21号	
終点	長浦西緑地	2車線	[既設]
臨港道路	長浦岸壁線		
起点	市道7525号		
終点	長浦ふ頭	2車線	[既設]
臨港道路	平成臨港道路		
起点	臨港道路小川三春線		
終点	平成ふ頭	2車線	[既設]

(	既定計画		
	臨港道路	西浦賀緑地線	
	起点	浦賀第3船だまり	
	終点	市道4823号	2車線

(	既設		
	臨港道路	新港第2突堤1号線	
	起点	臨港道路小川三春線	
	終点	新港船だまり	4車線
	臨港道路	新港第2突堤2号線	
	終点	うみかぜ公園	4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、市民のくらしに安らぎとうるおいを提供し、まちづくりにも貢献する港「エコタウンポート」の形成を目指す。

具体的には、自然環境の保全、生物の多様性に配慮した環境の再生を図るとともに、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、海とのふれあいの場となる親水性の高い港湾施設により水際線の約3割を市民に開放するため、各地区の特性を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 港湾環境整備施設計画

追浜地区及び長浦地区は、主として工業・物流や防衛利用がなされ、市民に開放された水際線が不足していることから、以下の海浜及び緑地整備を行い水際線の開放及び憩いの空間の創出を図る。

追浜地区	海浜（干潟）	1 8 0 m	[新規計画]
長浦地区	緑地	1 h a	[既定計画の変更計画]

〔	既定計画	〕
	緑地 2 h a	

新港地区から走水地区に至る大津湾は、中心市街に接するとともに、猿島、走水海岸の自然が残される海域であり、市民の憩いと観光・レクリエーション機能の充実に求められることから、以下の緑地、海浜整備を行い、大津地区から走水地区に至る約3 kmの連続した水際線の開放、生物の多様性への配慮、海とふれあう場、憩いの場の創出及び良好な景観の形成を図る。

大津地区	緑地	1 h a	(既定計画)
走水地区	海浜	9 0 0 m	(既定計画)

浦賀地区において整備の進む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に図るため、緑地及び海浜を整備する。

浦賀地区	緑地	1 h a	(既定計画)
	海浜	3 9 0 m	(既定計画)

浦賀地区においてプロムナード機能の充実に図るため、緑地を次のとおり計画する。

浦賀地区	緑地	1 h a	(既定計画) (工事中)
------	----	-------	--------------

〔	既設	〕
	緑地 1 h a	

市民に海や生き物とふれあう場を提供するとともに、久里浜地区において自然海岸と調和のとれた緑地を整備する。

久里浜地区 緑地 1 h a (既定計画)

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、侵食の進む野比海岸を整備する。

野比地区 海浜 1, 0 0 0 m (既定計画)

## 2 自然環境との共生

東京湾西岸部で貴重となった自然海岸の保全と港湾利用の調和を図るとともに、積極的な環境再生を進め、人と自然が共生する良好な港湾の環境の形成を図るため、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）を位置づける。

横須賀港には、猿島、走水海岸、観音崎、野比海岸など自然の島、海岸線があり、また、その周辺海域の一部には、アラメ、カジメ、アマモなどの藻場が確認され、良好な海域環境が維持されている。横須賀市は、海の環境を地域の貴重な資源と考え、暮らしの豊かさと安心の向上に貢献するみなとづくりにおいて、市民との良好なパートナーシップを築きつつ、海、自然との共生（保全、修復、復元）に努め、もって横須賀の海域環境の向上、海の利用の拡大及び東京湾環境の向上に寄与する。

## 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、土地利用及び海浜を次のとおり計画する。

## 土地造成及び土地利用計画

単位：ha

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	その他緑地	計
追浜	1			145				5	150
深浦	1						1	1	1
長浦	(2) 4	7			6	1	(1) 1		(2) 18
本港	1				1	1		3	4
新港	9	1	3			5	1		18
平成	(1) 5	3			14	5	7		(1) 34
大津	1						(1) 1		(1) 1
馬堀						2			2
走水	1								1
鴨居	1					1			1
浦賀	1		9	9	1	(1) 2	(1) 2		(1) 24
久里浜	(1) 8	5		70		2	(1) 1		(1) 87
合計	(2) 32	15	12	225	21	(1) 16	(2) 13	8	(4) 342

注1) ( ) 内は、土地造成を伴う土地利用計画で内数である。

注2) 端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはならない。

## 海浜計画

単位：m

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

注1) ( ) 内は、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海浜計画で内数である。

## VI その他重要事項

## 1 大規模地震対策施設計画

今回計画している施設のうち、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、住民の避難等に供するため、大規模地震対策施設として計画する。

## 長浦地区

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 130 m [既定計画]

埠頭用地 1 ha [新規計画]

## 道路

臨港道路 長浦岸壁線 [新規計画]

起点 市道 7525号

終点 長浦ふ頭 2車線

なお、これに伴い、次の既定計画を削除する。

( 既定計画  
緑地 1 ha )

## 平成地区

水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 90 m [既設]

埠頭用地 1 ha [既設]

## 道路

臨港道路 平成臨港道路 [新規計画]

起点 臨港道路小川三春線

終点 平成ふ頭 2車線

## 2 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

今回計画している施設、既に計画されている施設及び既存施設のうち、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次のとおりである。

## 久里浜地区

岸壁 水深 7.5～9 m 岸壁 1 バース 延長 260 m (既設)

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)

### 3 船舶の物資補給需要等への対応

横須賀港は、入江が深く静穏な水域を有していることから荒天時における避難等に利用されている。また、港湾が市街地に非常に近接しているという特徴があるため、東京湾奥港湾の入港船の待機や湾内で活動する貨物船等の物資補給需要が高い。このため、既存施設を有効活用し、物資補給岸壁としての利用を図る。

#### 長浦地区

水深 1. 2 m	物揚場	延長 5 4 m
-----------	-----	----------

#### 新港地区

水深 7. 5 m	岸壁 1 バース	延長 1 3 0 m
-----------	----------	------------

水深 5. 5 m	岸壁 2 バース	延長 1 8 0 m
-----------	----------	------------

水深 4. 5 m	岸壁 4 バース	延長 2 4 0 m
-----------	----------	------------

水深 4. 5 m	岸壁 1 バース	延長 6 5 m
-----------	----------	----------

#### 平成地区

水深 5. 5 m	岸壁 3 バース	延長 2 7 0 m
-----------	----------	------------

#### 久里浜地区

水深 5. 0 m	岸壁 1 バース	延長 8 0 m
-----------	----------	----------

### 4 公共埠頭の安全かつ効率的運営

新港地区は、大型岸壁及び埠頭用地を持つ外貿埠頭である一方、市の中心市街地に隣接するため、客船寄港やイベントなど交流・観光への対応も求められている。今後、横須賀港のあり方が、物流だけでなく交流・レクリエーションの比重を高くすることから、新港地区においては、埠頭用地の一部について都市機能と連携した利用を進め、岸壁は港湾保安計画による安全を確保しつつ、水産品、輸送機械の取扱いを継続するとともに、これらの利用との整合を図りクルーズ客船の寄港拠点としてイベント等への対応ができるよう安全かつ効率的な港湾運営を行うものとする。

### 5 船舶の適正な収容

港湾区域を適切に管理するため、港湾区域内及び流入河川等において顕在化する放置艇への対応として、横須賀港の全域に放置等禁止区域を設定し、深浦地区、浦賀地区において簡易な係留施設を配置して放置艇対策を推進してきた。

港湾法の改正により、陸域部の放置艇対策も必要となってきたことから、今後は陸域の放置艇への対応を検討し、放置艇減少に向けて取り組むものとする。

## 6 利用形態の見直しの検討が必要な区域

浦賀地区については、平成15年3月に造船所が撤退し、遊休地となっており、これに合わせて行政、市民、企業の協働による「浦賀港周辺地区再整備・事業化プラン」が検討され、このプランの中で先導的整備として、これまで港湾緑地の一部や小型船だまりの整備を通じ、快適な水辺空間の創出を図ってきた。

今後は、工業用地利用の見直しを中心に、長期的には歴史的産業遺産の保存・活用や市民の憩いの場の確保等を視野に入れた地域の活性化に資する再開発計画を検討していく。

## 7 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。

具体的には、九州－関東間の貨物需要を把握し、関東、九州の物流、産業関係者と協力して南九州や横須賀港背後圏（神奈川県の中央・湘南方面）に潜在する貨物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する。その一方で、既存地の有効活用など整備コスト削減に努め、港湾整備の実現性の向上を図るものとする。

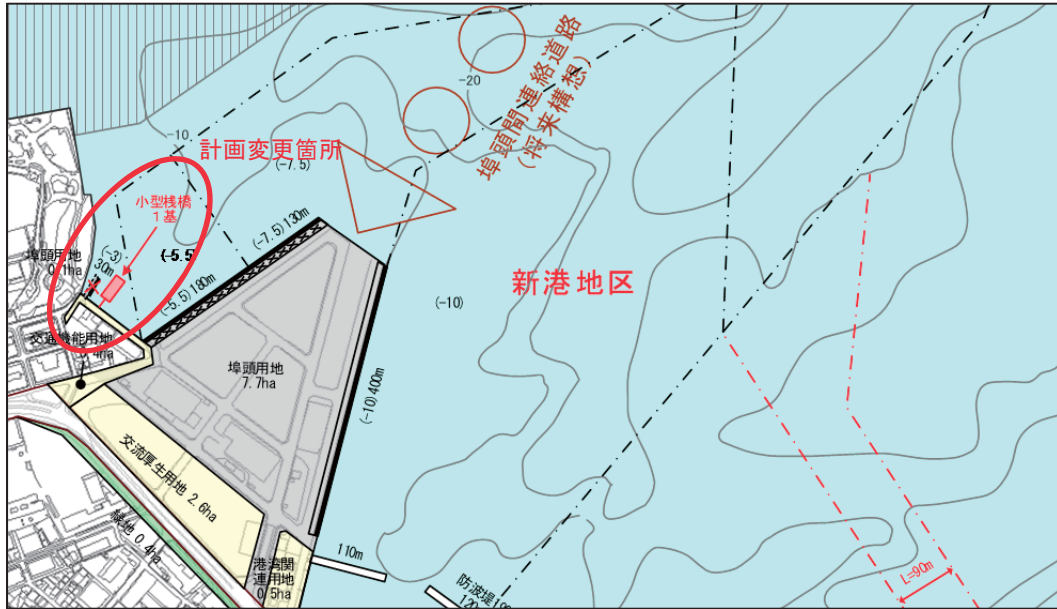


## VII 施設配置計画

## 1 旅客船埠頭計画

## (1) 新港地区：小型棧橋1基（公共）

⇒猿島航路の三笠園棧橋の老朽化により、早期の再整備が必要のため、  
小型棧橋を新規に位置付ける。（既設の物揚場・埠頭用地を撤去・廃止）



## 2 水域施設計画

## (1) 平成地区：平成ふ頭航路（水深5.5m、幅員50m）

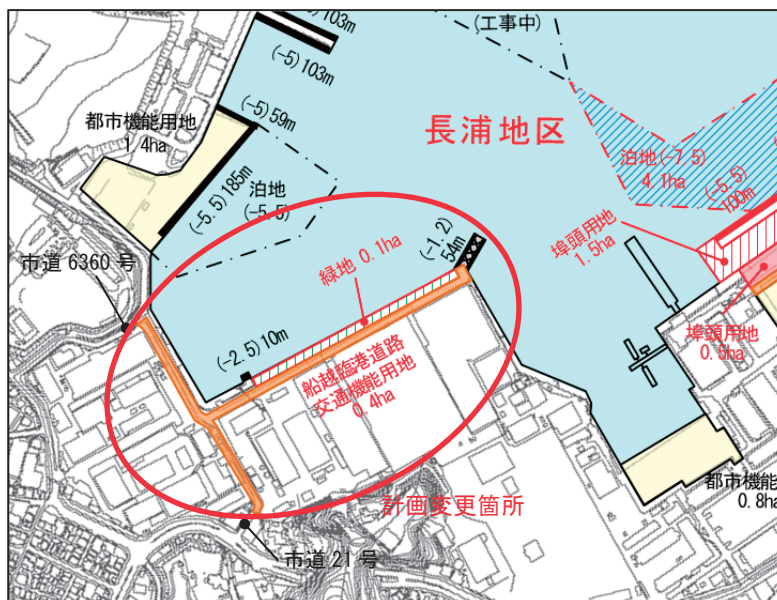
⇒平成1号、2号岸壁（既設）に離着岸する船舶の安全かつ円滑な航行  
を図るための航路を新規に位置付ける。



3 臨港交通施設計画

(1) 長浦地区：交通機能用地（0.4ha）

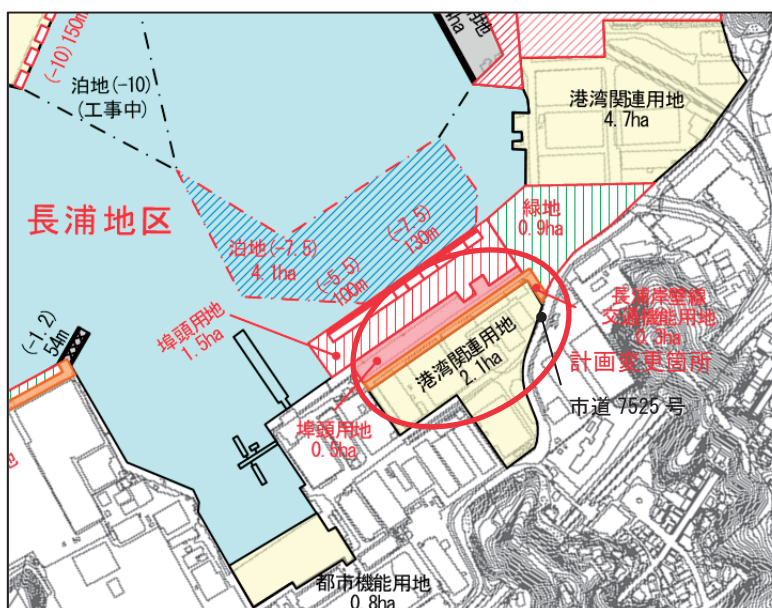
⇒背後企業の輸送効率化を図り、先端物揚場への通路を確保するため、  
緑地の一部を臨港道路に変更する。



(2) 長浦地区及び平成地区：交通機能用地（0.3ha、0.4ha）

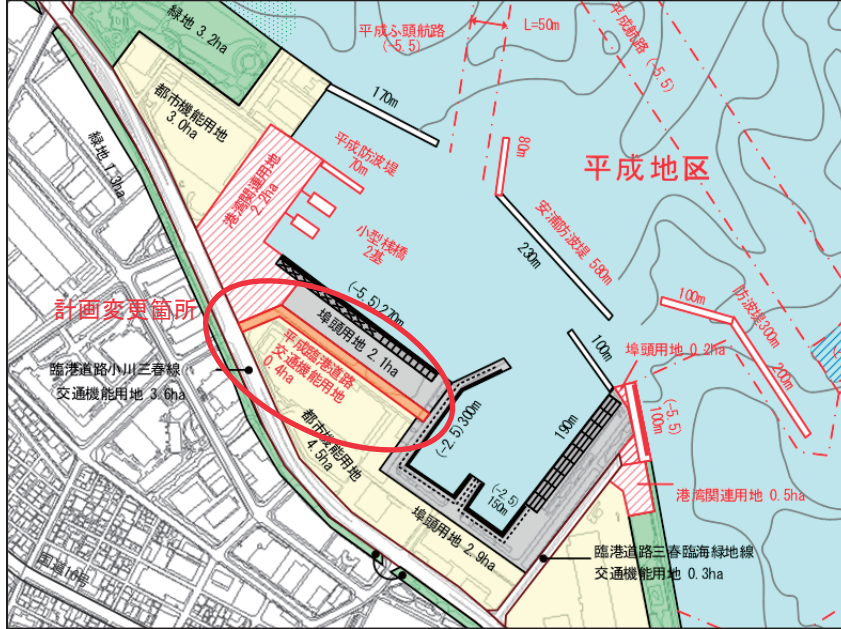
1) 長浦地区

耐震強化岸壁への適切なアクセスを確保するため、港湾関連用地及び緑地の一部を臨港道路に変更する。



2) 平成地区

耐震強化岸壁への適切なアクセスを確保するため、埠頭用地及び都市機能用地の一部を臨港道路に変更する。



4 港湾環境整備施設計画

(1) 追浜地区：海浜 180m

⇒浅海域保全・再生事業の整備の目途が立ったため、当該地区に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）及び海浜180mを新規に位置付ける。



## 資料編

## 1 港湾審議会委員

(敬称略、順不同)

	役 職 名	氏 名	在任期間※
学 識 経 験 者	公益社団法人 日本港湾協会理事長	◎須野原 豊	平成26年7月1日～
	横須賀商工会議所名誉会頭	○小沢 一彦	平成26年7月1日～
	ナレッジトラスト代表	三浦 由理	平成26年7月1日～
港 湾 関 係 者	横須賀港運協会会長	三枝 実	平成26年7月1日～
	東京湾水先区水先人会会長	石橋 武	平成26年7月1日～
	横須賀市東部漁業協同組合代表理事組合長	斎藤 浩昌	平成26年7月1日～
	三浦半島地域連合幹事	奈良 章	平成26年7月1日 ～平成27年12月31日
		柏原 陽一	平成28年1月1日～
	関東船主会会長	今野 洋一	平成26年7月1日 ～平成27年3月31日
小磯 潮		平成27年4月1日～	
市 議 会 議 員	横須賀市議会都市整備常任委員長	石山 満	平成26年7月1日 ～平成27年5月1日
		伊藤 順一	平成27年5月18日～
市 民	公募市民	立木 正昭	平成26年7月1日～
国 の 地 方 行 政 機 関	財務省横浜税関横須賀税関支署長	阿部 登	平成26年7月1日 ～平成27年3月31日
		馬場 義盛	平成27年4月1日～
	国土交通省関東運輸局交通政策部次長 (組織改編前： 国土交通省関東運輸局交通環境部次長)	宮本 健児	平成26年7月1日 ～平成27年3月31日
		山崎 耕一	平成27年4月1日～
	国土交通省関東地方整備局港湾空港部長	松永康 男	平成26年7月1日 ～平成27年9月30日
		加藤 雅啓	平成27年10月1日～
横須賀港長	永山 哲弘	平成26年7月1日～	
関 係 地 方 公 共 団 体	神奈川県県土整備局河川下水道部長	志村 知昭	平成26年7月1日～
	横須賀市副市長	田 神 明	平成26年7月1日～

◎：委員長 ○：委員長職務代理者

※在任期間は計画改定（一部見直し）の検討期間である平成26年7月～平成28年3月について記載しています

## 2 横須賀港港湾計画改訂（平成 17 年 3 月）以降の計画変更の経緯

軽易な変更	
第 29 回横須賀市港湾審議会 （平成 18 年 12 月）	1. 海と親しむプロムナードづくりの推進等による快適な水際空間を創出し、港湾の環境の整備を図るため、浦賀地区において港湾環境整備施設計画を変更 2. 港湾環境整備施設等の計画に対応するため、浦賀地区において土地造成及び土地利用計画を変更
第 30 回横須賀市港湾審議会 （平成 21 年 3 月）	浦賀地区において港湾の水域の適正な管理を図るため、漁船のための小型船だまり計画を変更
第 31 回横須賀市港湾審議会 （平成 22 年 3 月）	大津地区において、早急に高潮対策として護岸整備を行う必要が生じたため、緑地の一部を削除し、港湾環境整備施設計画を変更
第 32 回横須賀市港湾審議会 （平成 23 年 8 月）	1. 走水地区において港湾の水域の適正な管理を図るため、小型船だまり計画を変更 2. 平成地区において土地利用需要の変化に対応するため、土地利用計画を変更
第 33 回横須賀市港湾審議会 （平成 25 年 2 月）	本港地区において、「海上自衛隊横須賀造修補給所消磁所」として、艦艇の磁気測定及び消磁を安全に行うため、専用埠頭計画及び水域施設計画を変更
計画改定（一部見直し）	
第 34 回横須賀市港湾審議会 （平成 26 年 7 月 24 日）	港湾計画改定（一部見直し）についての市長からの諮問及び基本的事項や方向性及び検討項目について審議
横須賀市港湾審議会委員への照会 （平成 27 年 3 月 11 日）	港湾計画改定（一部見直し）の検討内容及び経過等について港湾審議会委員に意見照会
第 35 回横須賀市港湾審議会 （平成 27 年 7 月 31 日）	港湾計画改定（一部見直し）の検討結果及び横須賀港における課題とその対応について審議
第 36 回横須賀市港湾審議会 （平成 27 年 10 月 19 日）	港湾計画改定（一部見直し）の了承
港湾審議会からの答申 （平成 27 年 11 月 12 日）	港湾計画改定（一部見直し）についての市長への答申
パブリック・コメント手続 （平成 27 年 12 月 11 日 ～平成 28 年 1 月 6 日）	港湾計画改定（一部見直し）について、市民から意見を募集
企画調整会議 （平成 28 年 2 月 3 日）	港湾計画改定（一部見直し）の内容について決定
第 37 回横須賀市港湾審議会 （平成 28 年 2 月 8 日）	港湾計画改定（一部見直し）に伴う「軽易な変更」の実施

3 諮問・答申

(1) 諮問



横港企第 17 号  
平成 26 年（2014 年）7 月 24 日

横須賀市港湾審議会  
委員長 須野原 豊 様

横須賀港港湾管理者 横須賀市  
代表者 横須賀市長 吉田 雄



横須賀港港湾計画の改定（一部見直し）について（諮問）

横須賀市では、平成 17 年 3 月に改訂した横須賀港港湾計画について、計画の目標年次を平成 20 年代後半としていることから、これまでの社会・経済の状況や横須賀港における港湾利用の現状などを踏まえ、現行計画を改定（一部見直し）することといたしました。

つきましては、横須賀港に関する重要事項であることから、横須賀港港湾計画の改定（一部見直し）について、貴審議会の意見を求めます。

## (2) 答申

平成 27 年 (2015 年) 11 月 12 日

横須賀港港湾管理者 横須賀市  
代表者 横須賀市長 吉田 雄人 様

横須賀市港湾審議会

委員長 須野原 豊

## 横須賀港港湾計画の改定 (一部見直し) について (答申)

平成 26 年 7 月 24 日付横港企第 17 号により諮問のありました「横須賀港港湾計画の改定 (一部見直し)」については、平成 26 年 7 月から 3 回にわたり横須賀市港湾審議会において審議した結果、別添案のとおり、適当と認めます。

なお、今回の横須賀港港湾計画改定 (一部見直し) は行政計画の位置付けであることから、改定 (一部見直し) に基づく港湾法上の計画変更が必要なものについては、今後法定手続きを進めていただきたい。

別添：横須賀港港湾計画改定 (一部見直し) について (案)  
横須賀港港湾計画改定 (一部見直し) (案)

---

## 横須賀港港湾計画

平成 28 年（2016 年）3 月 改定（一部見直し）

発行 横須賀市港湾部港湾企画課

神奈川県横須賀市小川町 1 1 番地

TEL : 046-822-9621 FAX : 046-826-3210

E-mail : pp-ph@city.yokosuka.kanagawa.jp









本印刷物は、グリーン購入法に基づく平成 27 年度横須賀市グリーン購入調達方針の判断基準を満たす紙を使用し、かつ、印刷用の紙へのリサイクルに適した材料 [A ランク] のみを用いて作成しています。



この冊子は 250 部作成し、1 部あたりの印刷経費は 1,190 円です。