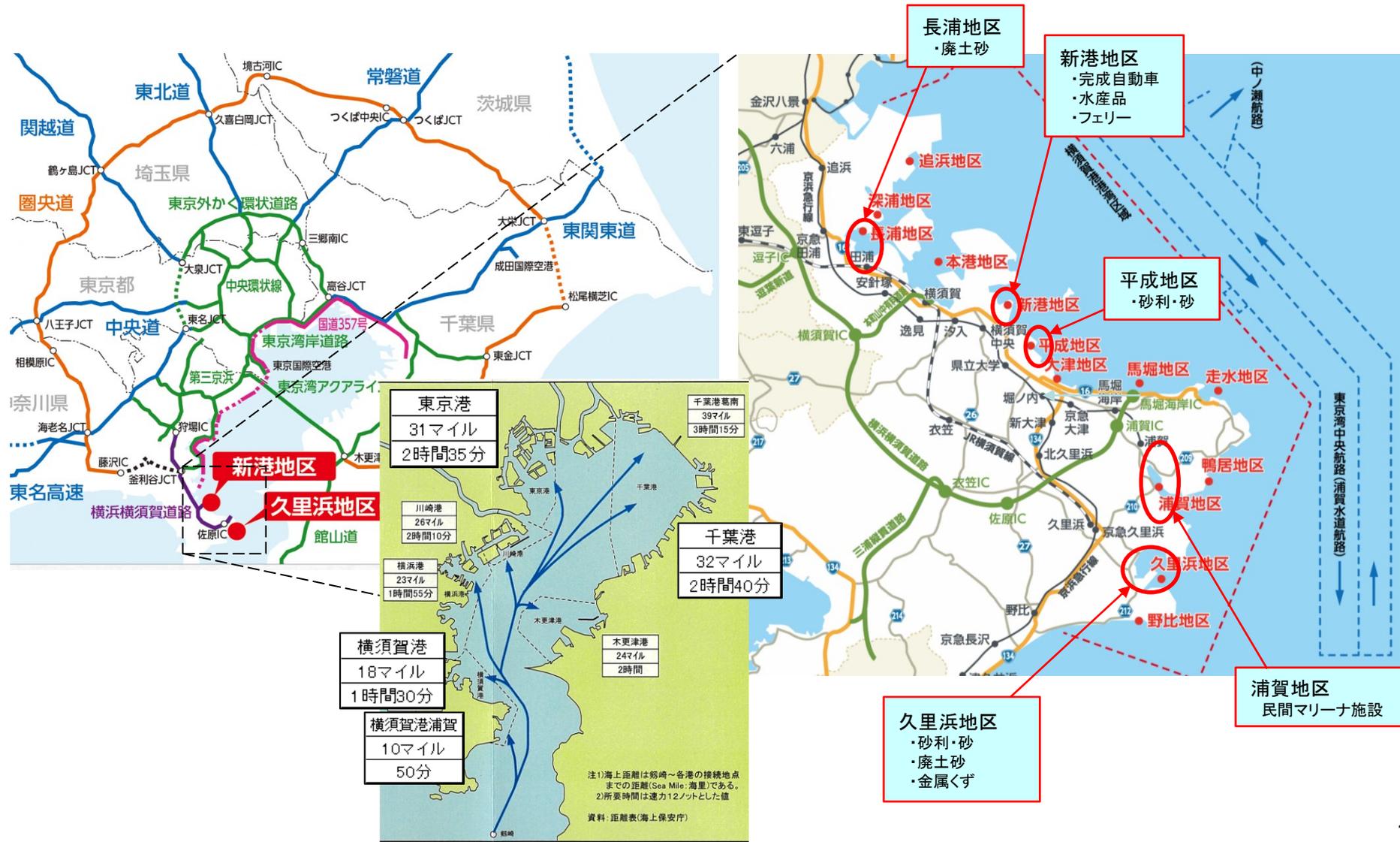


横須賀港(改訂)

横須賀港 港湾計画 改訂

前回改訂：平成17年3月(目標年次：平成20年代後半)
 今回改訂：令和6年7月(目標年次：令和10年代後半)

- 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、湾奥までの航行時間の短縮が見込めるなどの立地特性を有する港湾である。
- また、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るとともに、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。



横須賀港が担う役割(産業・物流)

- 自動車工場や火力発電所等が立地し、基幹産業の材料調達及び製品出荷のための物流拠点の役割を担う。
- コンテナ貨物以外の内貿ユニットロード(フェリー・RORO船)を強化し、東京湾口の立地特性を活かした物流拠点としての役割を担う。
- 横須賀を取り巻く高速道路網の整備が進んでおり、物流や人流の大動脈を支える重要な結節点としての役割を担う。

新規フェリー航路(2021年7月～)

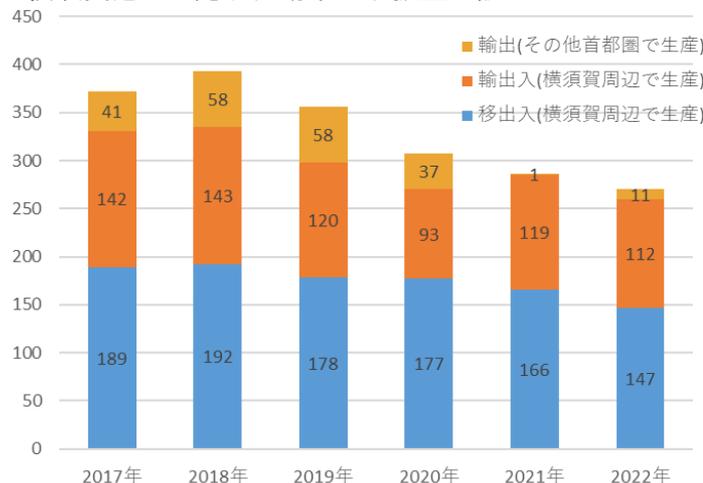
(横須賀港→北九州港:宅配便貨物等、北九州港→横須賀港:農産物等)

【横須賀港～北九州港(新門司地区)】 <<週6便>>

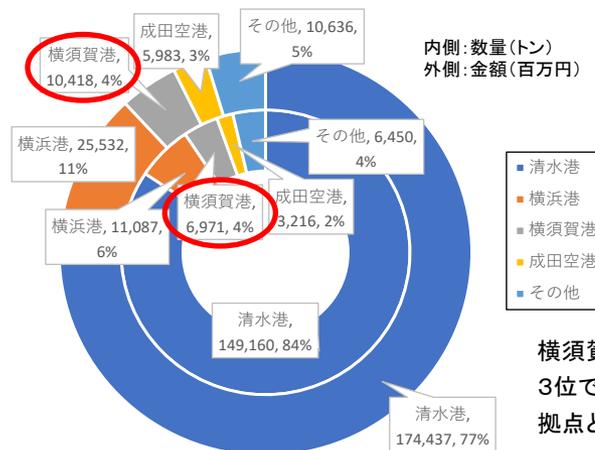
既存RORO船航路 (完成自動車、自動車部品)

- ①【横須賀港～神戸港～苅田港】 <<週2便>>
- ②【川崎港～横須賀港～仙台港～苫小牧港～八戸港】 <<週3便>>
- ③【横須賀港～川崎港～名古屋港～豊橋港～神戸港～坂出港～玉島港～広島港～苅田港】 <<週2便>>
- ④【横須賀港～神戸港～苅田港～玉島港】 <<週4便>>

○ 横須賀港での完成自動車の取扱量内訳



○ 全国の港別マグロ輸入実績(2022年)



横須賀港は、マグロ輸入量が全国3位であり、全国的にも重要な輸入拠点となっている。

既存RORO船航路

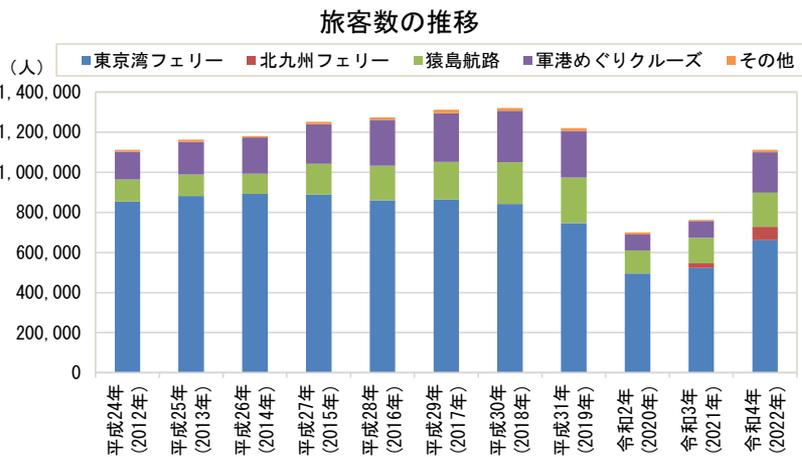
フェリー航路



- 房総半島(浜金谷港)と横須賀港を結ぶ東京湾フェリーが12~14便/日運航され、主に観光等に資する交通手段となっている。また、季節運航として伊豆諸島への航路が運航されている。
- 東京湾に浮かぶ唯一の自然島「猿島」と結ぶ港内航路である「猿島航路」、日米艦船を見られる日本唯一のクルーズである「YOKOSUKA軍港めぐり」が人気を博している。また、第二海堡上陸ツーリズムの発着場として利用されている。
- 平成30年に登録された「みなとオアシス“ペリー久里浜”」は、東京湾フェリー久里浜ターミナルを代表施設に、ペリー公園、ペリー記念館、飲食・温浴施設、食品工場直売所などで構成され、にぎわい空間の創出を担っている。



東京湾フェリー、伊豆諸島航路の航路図



猿島航路・軍港めぐりの航路図



猿島(左上)・軍港めぐり(左下)・第二海堡(右)



ペリーふ頭黒船朝市



久里浜ペリー祭

横須賀港が担う役割(安全・安心)

- 横須賀港は、災害時における横須賀市の緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っている。
- 横須賀港では、平成地区と久里浜地区の2か所に耐震強化岸壁が整備されている。
- 耐震強化岸壁は、3バース必要とされており、長浦地区に1か所計画(平成17年3月)されている。
- 風水害対策としては、台風等による高潮の被害を受けた経緯のある馬堀地区と大津地区において、高潮対策護岸が整備されている。



横須賀市の起伏図と耐震岸壁位置図 地理院地図より

- 物資受入港(耐震強化岸壁)で受け入れた救援物資は物資配送拠点へ輸送
- 市安全対策部が、県知事より示された配給基準に基づいて避難所における救援物資の配給計画を作成。それを基に、物資配送拠点で救援物資を配分
- 物資配送拠点から各避難所(全ての市立小中学校)へ物資を輸送

「横須賀市地域防災計画」を基に作成

◆高潮対策の状況



高潮対策護岸【大津地区】



高潮対策護岸【馬堀地区】



耐震強化岸壁【久里浜地区】

◆横須賀市地域防災計画(R6.3) (抜粋)

本市の地勢から、陸上の輸送路が被害を受ける可能性が高く、緊急援助物資や応急復旧資機材などの陸揚げや、帰宅困難者の海上輸送などの応急対策に、港湾施設は重要な役割を果たすことが期待される。

このことから港湾施設の整備については、岸壁の耐震強化を進めるとともに、物資等の一時保管や応援部隊等の拠点などとしての防災機能が向上するよう、ふ頭用地及び港湾緑地の空間を確保する。

横須賀港の目指す姿

【横須賀港のこれまでの役割】

<物流・産業>

- 自動車輸出拠点
- 地域産業の物流拠点
- 内貿ユニットロード貨物取扱拠点

<交流・環境>

- 地域の海上交通拠点
- にぎわい空間

<安全・安心>

- 緊急物資輸送の拠点

課題及び要請

物流 産業	<ul style="list-style-type: none"> ■ 船舶の大型化に対応する岸壁 ■ 荷役の効率化を図るためのヤード(埠頭)の拡張 ■ 静脈物流の集約
交流 環境	<ul style="list-style-type: none"> ■ 人流・交流の充実化を目的とした「海洋都市」としての開発 ■ 荷役等による騒音への対応 ■ 脱炭素社会の実現
安全 安心	<ul style="list-style-type: none"> ■ 災害発生時に緊急物資を輸送する耐震強化岸壁の整備

【横須賀港の目指す将来像】

<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

- ・完成自動車輸送機能の強化
- ・内貿ユニットロード航路の拠点形成
- ・バルク貨物取扱埠頭の集約・再編
- ・輸入水産品受入機能の強化
- ・内航フェリー輸送機能の強化

<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

- ・大型プレジャーボート受入れ機能の強化
- ・まちづくりと連携した拠点整備
- ・カーボンニュートラルに向けた港湾機能の高度化

<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

- ・耐震強化岸壁の整備

1. 現在横須賀港が担っている役割

- 関東エリアにおいて、横須賀港は自動車産業の生産・輸出拠点という役割を担っている。
- 横須賀港の背後圏の特徴として、首都圏という大きな経済圏を抱えていることが挙げられる。また、背後地域の特徴としては、主力産業である自動車工場や製造業企業が立地しており、横須賀港は、製造業の原材料の調達や製品の輸出等の物流拠点という役割を担っている。
- コンテナ貨物以外の内貿ユニットロード(フェリー・RORO船等)を強化することで、東京湾口の立地特性を活かした物流拠点の役割を担っている。
- 千葉・伊豆大島等への航路は、主に観光等に資する交通手段となっており、地域の海上交通拠点、にぎわい空間としての役割を担っている。
- 災害時における横須賀市の緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っている。

2. 今後の国・背後地域の発展・振興に向けた横須賀港の戦略

- 我が国においては、今後人口減少に伴うトラックドライバー不足などの対応としてモーダルシフトを推進しており、新規内航フェリー・RORO船の就航により海上輸送への機能強化を図る。
- 背後地域においては、引続き自動車産業を支えるとともに、将来の圏央道の横浜横須賀道路への接続や新規内航フェリー・RORO船の就航により、物流や人流の大動脈を支える結節点としての機能強化を図る。
- 交流人口の増加に貢献するためのにぎわい拠点において、新たな海辺交流への機能強化を図る。

3. 横須賀港の現状の課題とその対応方策

- 7万GT級PCC船が満載で入港するには係留施設の水深が不足しており、効率的な荷役を可能とする新規岸壁及び用地造成を計画する。
- 近年就航したフェリー航路による岸壁利用の逼迫化やヤード不足に対応するため、既存の港湾利用とフェリー航路の利用を分離し、それぞれ効率的な荷役を可能とする新規岸壁及び用地造成を計画する。
- 砂利・砂等を取扱う埠頭が、にぎわい施設と近接することから人流・交流の充実化に対応するため、バルク貨物の集約・再編を可能とする新規岸壁及び用地造成を計画する。
- 大規模地震時に背後地域において必要となる緊急物資の海上輸送需要等に対応するため、また、内貿幹線貨物の物流を継続させるため、耐震強化岸壁を計画に位置付ける。

横須賀港港湾計画改訂（案）の概要

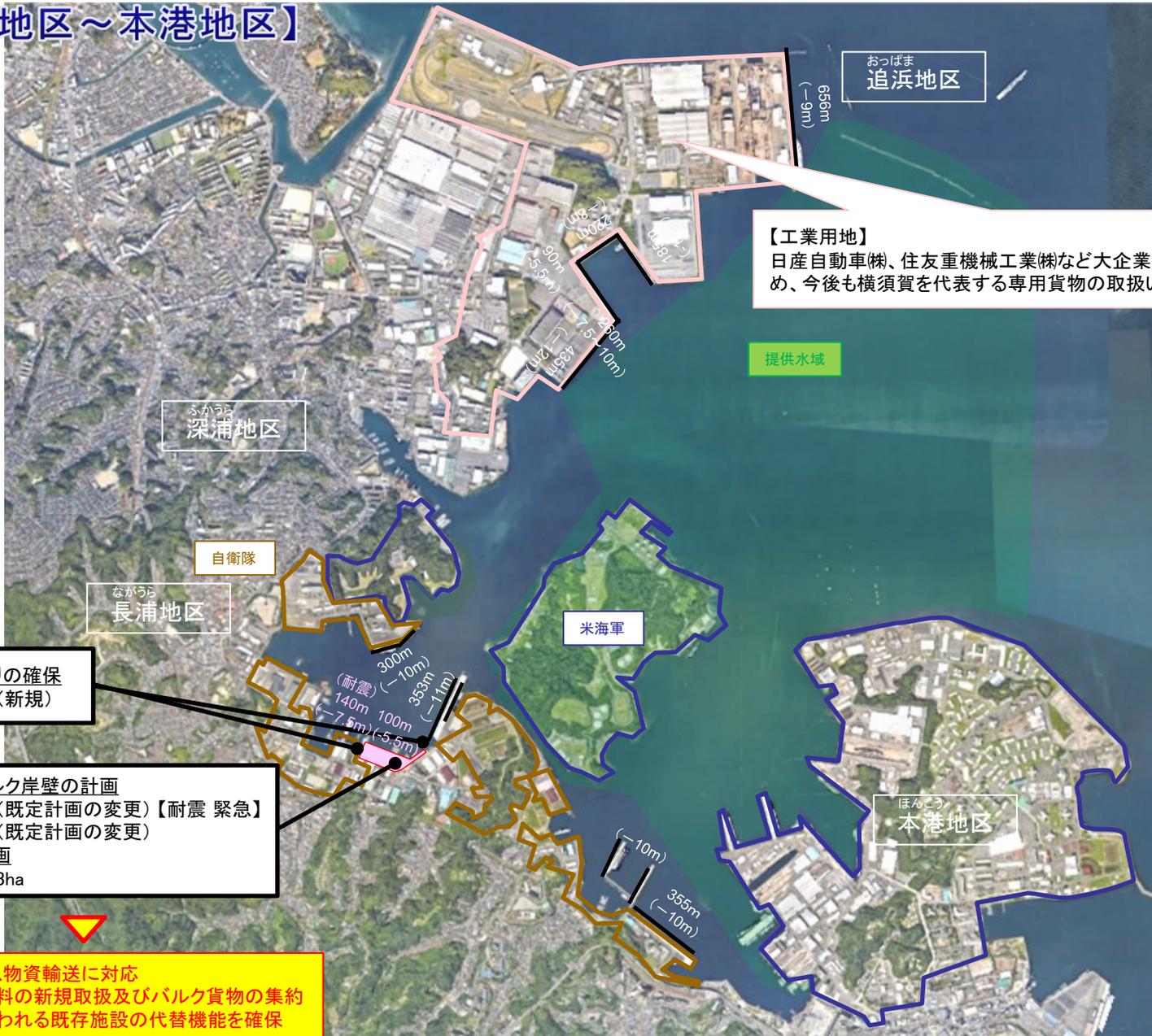
【新港地区～走水地区】



横須賀港港湾計画改訂（案）の概要

おっぱま ほんこう

【追浜地区～本港地区】



【工業用地】
日産自動車㈱、住友重機械工業㈱など大企業が立地しているため、今後も横須賀を代表する専用貨物の取扱いが見込まれる。

⑥小型船だまりの確保
・(-4.0) 140m (新規)

⑦間伐材、バルク岸壁の計画
・(-7.5) 140m (既定計画の変更) 【耐震 緊急】
・(-5.5) 100m (既定計画の変更)

⑧土地造成計画
・ふ頭用地 2.3ha

○災害時の緊急物資輸送に対応
○バイオマス燃料の新規取扱及びバルク貨物の集約
○埋立により失われる既存施設の代替機能を確保

- 凡例**
- : 既設岸壁
 - : 今回計画
 - : 米海軍
 - : 自衛隊
 - : 民間企業

横須賀港港湾計画改訂（案）の概要

かもい のび

【鴨居地区～野比地区】

【工業用地】
 ・住友重機械工業㈱が平成15年に操業を停止して現在も操業を停止している状況。
 ・浦賀地区の特徴を活かし、官民連携して大型プレジャーボートの受入や、マリンレジャーの活性化を想定

⑨土地利用変更
 ・工業用地→交流厚生用地



○海洋レクリエーションを推進
 ○交流・賑わい空間の創出

⑩土地利用変更
 ・交流厚生用地（一部）→都市機能用地



○土地利用の変化に対応

⑪土地利用変更
 ・工業用地→都市機能用地



○土地利用の変化に対応

⑫小型船だまりの確保
 ・(-6.0) 140m(既設の変更)



○作業船等の安全な係留を確保

放置艇対策
 浦賀ボートパークの継続的利用

⑬小型船だまりの変更
 ・小型棧橋 1基(削除)

【シティマリーナ・ヴェラシス】
 ・現在、ホテルなどを含めたマリーナと一体的な整備を予定している

⑭バルク貨物の集約
 ・(-7.5) 280m(既定計画の変更)
 ・(-5.5) 100m(既定計画の変更)
 ⑮土地造成計画
 ・ふ頭用地 2.4ha

○在来貨物輸送の効率化・機能強化
 (バルク貨物)

凡例
 〓: 既設岸壁
 〓: 今回計画
 〓: 民間企業



主な計画内容【フェリー・PCC等に関する新規埠頭】

- 新港地区においては、東京九州フェリーが就航しており、現状の401万トンから、令和17年には478万トンまで増加が見込まれ、シャーシ置場等の再編が必要となる。
- 既存の新港1・2号岸壁は、東京九州フェリーに加え、完成自動車輸出のためのPCC船と水産品輸入のための冷凍貨物船が利用しているが、PCC船と冷凍貨物船は、フェリー着岸時には、離岸の必要が生じたり、PCC船については水深不足による減載入港など、非効率な運用が生じている。
- また、今後モーダルシフトが進展することによりフェリー貨物の取り扱いが増加することが見込まれるが、荷捌地や岸壁が不足している。
- このため、既存岸壁において東京九州フェリーの利用を継続するとともに、新規埠頭においてPCC船・冷凍貨物船のための-12m岸壁(290m)と、新規フェリーのための-9m岸壁(260m)、港湾関連用地、緑地、臨港道路を計画する。

○ フェリー就航前後のヤードの利用状況の変化

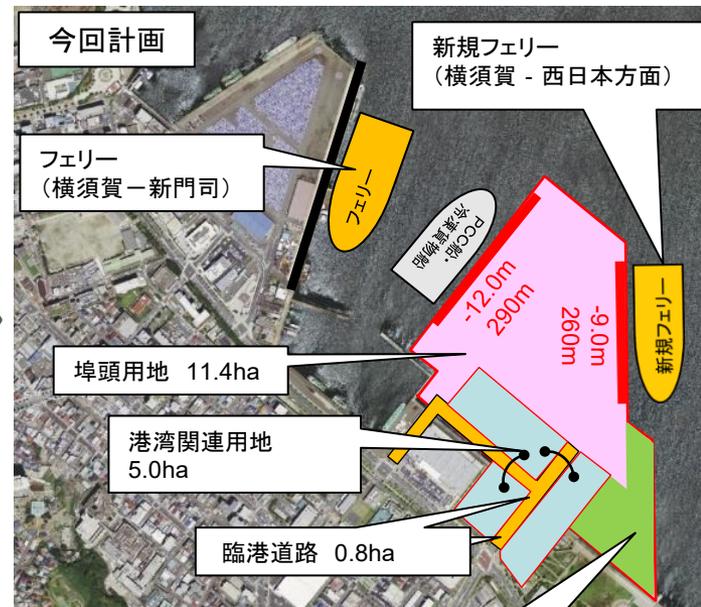


フェリー就航前 (令和2年)



フェリー就航後 (令和5年)

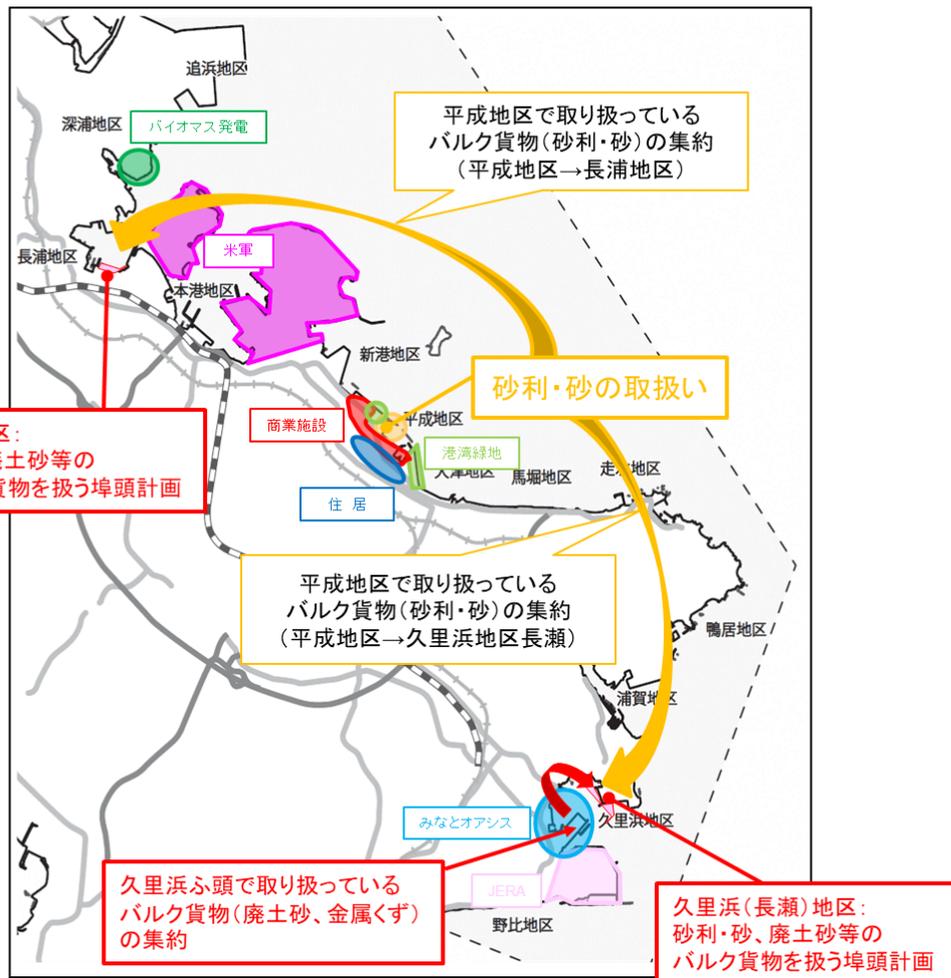
Google Earthより



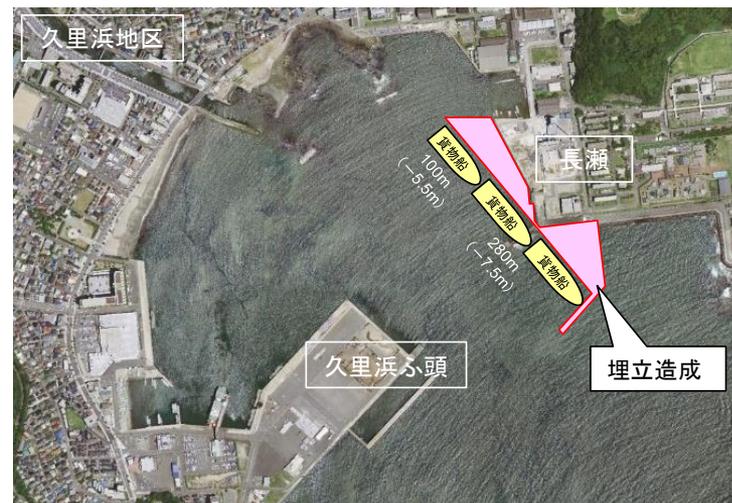
主な計画内容【バルク貨物に関する埠頭再編】

- これまで砂利・砂を取り扱っている平成地区は、商業施設や緑地、住宅等と近接しており、荷役時の騒音・粉塵の発生により、荷役に制約が生じる場合があることから、砂利・砂の取扱機能を長浦地区と久里浜(長瀬)地区の2つの地区に移転する。
- 長浦地区においては、平成地区で取り扱う砂利・砂の移転・集約に合わせて、主要貨物である廃土砂を長浦地区内で移転する。また、新たにバイオマス発電燃料の間伐材の受入を行う。
- 久里浜地区(長瀬)においては、平成地区で取り扱う砂利・砂の移転・集約に合わせて、久里浜ふ頭で取り扱っている廃土砂及び金属くずを長瀬へ移転する。

・バルク貨物移転の考え方

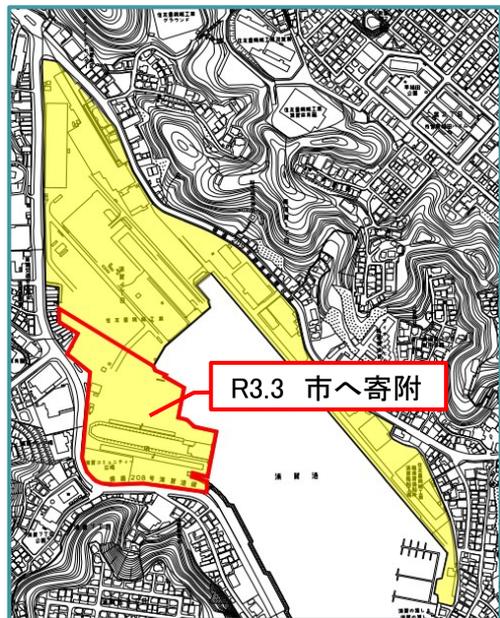


・再編案



主な計画内容【浦賀地区での賑わいの創出】(交流)

- 明治32年から平成15年まで操業していた住友重機械工業株のレンガドック周辺部が、令和3年3月に横須賀市へ寄附された。令和6年3月には、寄附地以外の土地も含めた浦賀駅前周辺地区の活性化に関する協定を締結するなど、「海洋都市横須賀」実現に向けた一体的な利活用についての検討を進めており、土地利用計画の変更を行う。
- 民間マリーナ「シティマリーナ ヴェラシス」に隣接する水域において、小型栈橋を1基削除し、大型プレジャーボートの受け入れ環境を整え、民間と連携しながら賑わいの創出を図る。



＜浦賀レンガドック＞



⇒ 浦賀レンガドックは、現存する日本唯一のレンガ式ドライドック



小型栈橋を1基削除し、大型プレジャーボート受入環境を整える。

＜シティマリーナ ヴェラシス＞



ヴェラシスHPより

主な計画内容【防災】(安全・安心)

- 横須賀港は、災害時における横須賀市の緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っている。
- 横須賀港では、平成地区と久里浜地区の2か所に耐震強化岸壁が整備されている。
- 耐震強化岸壁は、3バース必要なため、長浦地区に配置する。
- 災害時の幹線貨物輸送への対応として、今回の改訂において、新港地区(新規埠頭及び既存埠頭)に耐震強化岸壁を位置付ける。

横須賀市の起伏図と耐震岸壁位置図



地理院地図より

東京九州フェリー株式会社との防災協定

横須賀市内に地震などの大規模災害が発生した際の支援協力について、東京九州フェリー株式会社と協定を締結(R3.6.15)

【支援協力内容】

- ・船舶による輸送等の業務
- ・帰宅困難者一時滞在施設の使用



出典:東京九州フェリー株式会社

横須賀フェリーターミナル

横須賀フェリーターミナルは、津波等の災害発生時の一時避難場所としての機能や防災上有効な施設として、非常用発電施設及び防災備蓄倉庫を確保している。

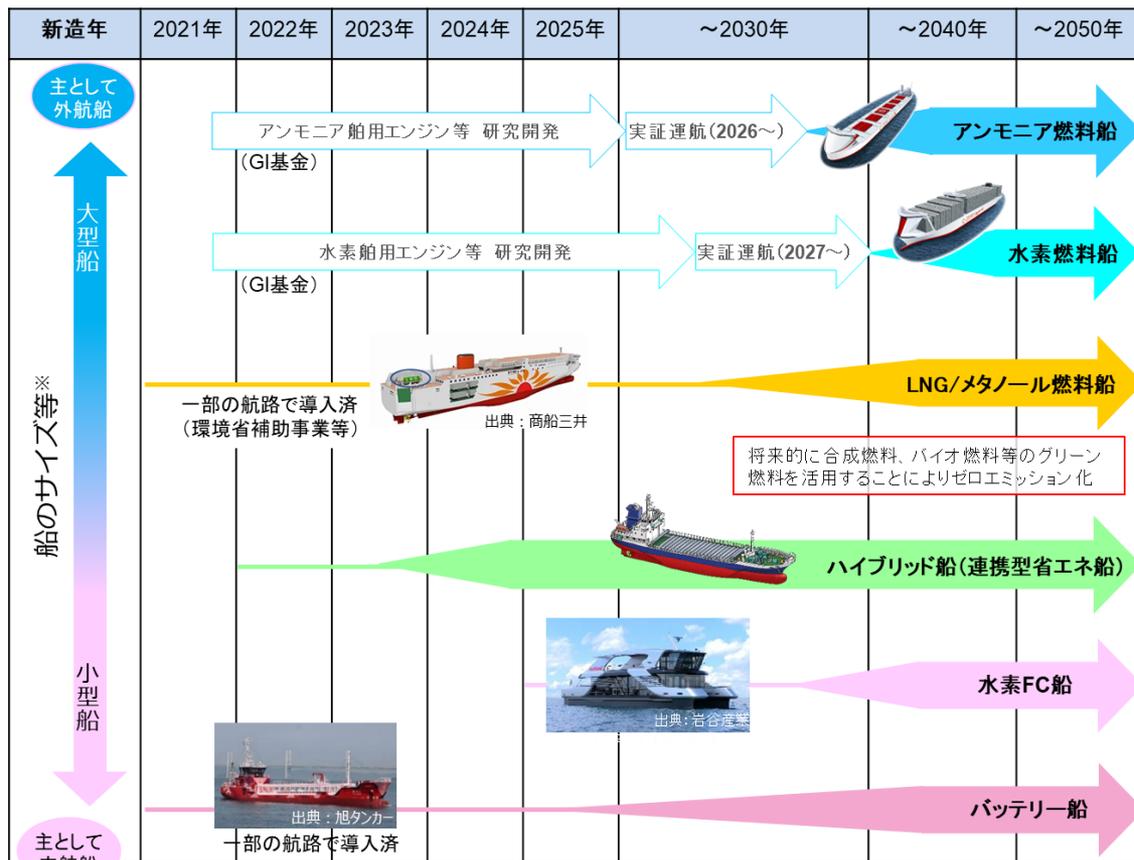


出典:東京九州フェリー株式会社

【参考】船舶燃料の低・脱炭素化に対応した取組(環境)

- 東京湾においては、コンテナ船やPCC(自動車専用)船の将来的な燃料転換に対応していくため、エコバンカー SHIPPING(株)において Ship to Ship方式によるLNGバンカリングの実証事業等を進めている。
- 横須賀港についても燃料供給の対象区域となっていることから、将来の同港へ入港する船舶へのLNGやメタノール等の燃料供給については、東京湾のバンカリング事業者が対応する方向で検討を進めており、また横須賀港においても、将来的な陸上給電設備の導入や環境負荷の少ない機器への転換を検討しており、東京湾内の近隣港湾と連携して低・脱炭素化に対応した取組を進めていく。

船舶の新燃料等の適用



注) 給電や燃料補給施設等のインフラや経済合理性等の条件も実際の適用可能性に大きく影響

※出典：海事局資料

東京湾におけるLNGバンカリングの対象区域

「横須賀港を含む東京湾内各港については、将来的には、エコバンカー SHIPPING(株)によるSTSバンカリングを見込む。」



横須賀における環境負荷の低減化の取組

・環境負荷の少ない機器への転換



ヤード照明のLED化

出典：ユニエックスNCT HP



照明灯

※：船種、航路等により適用可能性は大きく異なる

地方港湾審議会(令和6年5月20日)における主な議論内容

○関係者調整について

(意見)

漁業を取り巻く環境は非常に厳しく、温暖化による食害や東部の産業であったタコやカレイの漁獲が減少している中で、港湾計画の改訂が行われる。計画を進めるにあたって、今後も意見交換を続けていただきたい。

(回答)

事業化に向けた具体的な検討を進めさせていただきながら、引き続き、定期的なコミュニケーションを取り、色々漁業のことを教えていただきながら、市として何かできることがないのかということも考えながら進めさせていただきたい。

○土地利用について

(意見)

港の整備は点ではなく面と線で考えるべきであり、背後のアクセス道路について都市整備部門と協議しているか。

(回答)

貨物量が増えた場合の背後の道路についても検討を行っており、十分に既存の道路でも捌けることは確認している。

○防災対策について

(意見)

まほり馬堀地区やはしりみず走水地区はすず能登半島の珠洲市の状況に似ており、国道が沿岸を走っているが、横に繋がる道路が発達していない。過去に大型台風により護岸が崩壊するというような事例もあるため、整備についてどのように考えているか。

(回答)

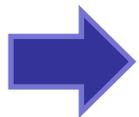
背後道路については、道路管理者として緊急輸送道路を指定して整備等を行われている。港湾としては、万が一孤立するような地域が出た時にも、港を使って緊急物資を入れることができる体制を作ることがとても大事だと認識している。

(意見)

横須賀港全体において、既存の耐震岸壁が少ない。耐震岸壁の整備は、早急に行っていただきたい。

(回答)

整備スケジュールは今後検討していき、早期に事業化できるよう取り組んでいく。

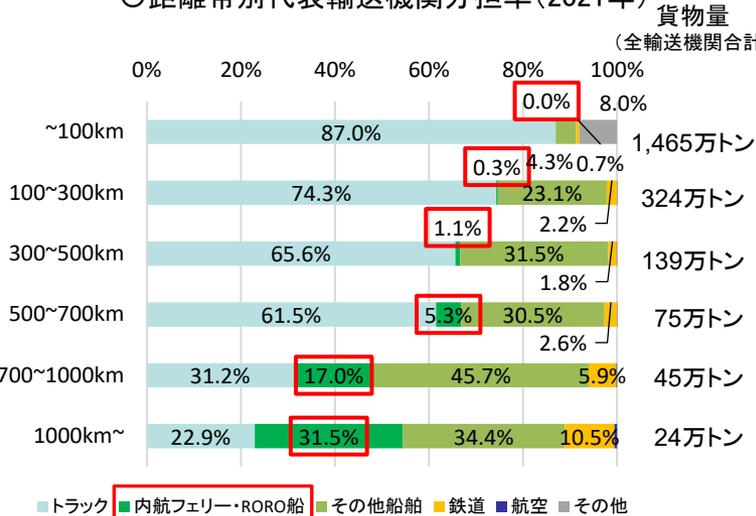


【答申】横須賀港港湾計画改訂の改訂案について、原案のとおり適当と答申を頂いた。

モーダルシフトを踏まえた港湾の機能強化

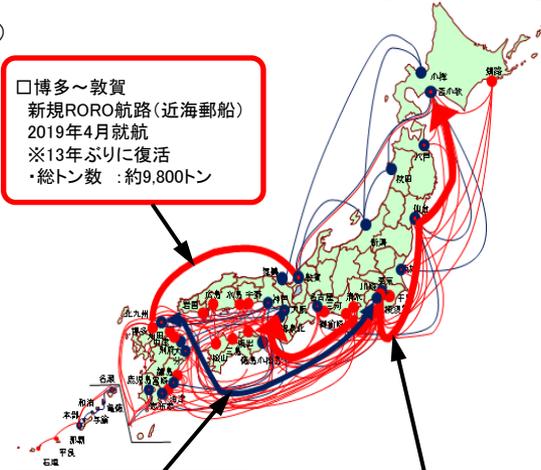
- 内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000km以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の貨物量を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な輸送手段であり、災害時に緊急輸送手段となるなど国内物流を維持する上で極めて重要。
- 「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性があることから、港湾の機能強化、物流の効率化を図る必要がある。

○距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



出典: 全国貨物純流動調査(3日間調査)

○内航フェリー・RORO船の就航状況



○内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーシ積載台数	95台	131台	約1.4倍

RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーシ積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

○「物流の2024年問題」等により不足する営業用トラック輸送量

	2024年度	2030年度
不足する輸送量	4.0億トン	9.4億トン
不足する輸送量割合	14.2%	34.1%

出典: 「持続可能な物流の実現に向けた検討会」における(株)NX総合研究所試算

「経済財政運営と改革の基本方針2024」(令和6年6月21日閣議決定) (抜粋)

第2章 社会課題への対応を通じた持続的な経済成長の実現

5. 地方創生及び地域における社会課題への対応

(持続可能で活力ある国土の形成と交通の「リ・デザイン」)

～(中略)～港湾、空港等の物流・人流ネットワークの早期整備・活用、モーダルコネクトの強化、航空・海運ネットワークの維持・活性化、造船業の競争力強化等を推進するとともに、担い手の確保・育成に取り組む。～(中略)～物流の持続的成長を図るため、物流拠点・ネットワークの機能強化、モーダルシフトや物流DX・標準化等による効率化、商慣行の是正、荷主・消費者の行動変容、改正物流法等の執行体制の構築等の抜本的・総合的な対策を一体的に進める。

横須賀港の役割

- 横須賀港は、東京湾口部の立地から、東京湾内の混雑を避けた輸出入・移出入が可能であり、横須賀港背後の高速道路網の整備も進んでいることから、物流や人流の大動脈を支える結節点として重要な物流拠点となっている。
- 特に、フェリーは北九州港向けに6便/週の就航があり、さらに、西日本方面への新規就航も見据えており、今回の改訂で新たに計画する新港地区の新規埠頭は国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築に貢献する。

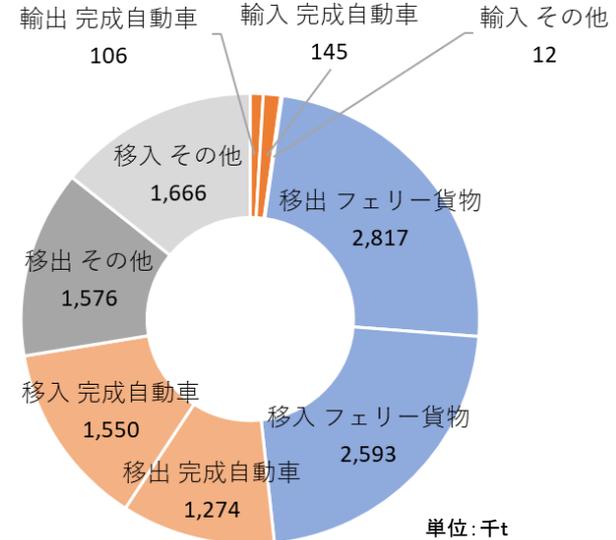
○首都圏の物流網



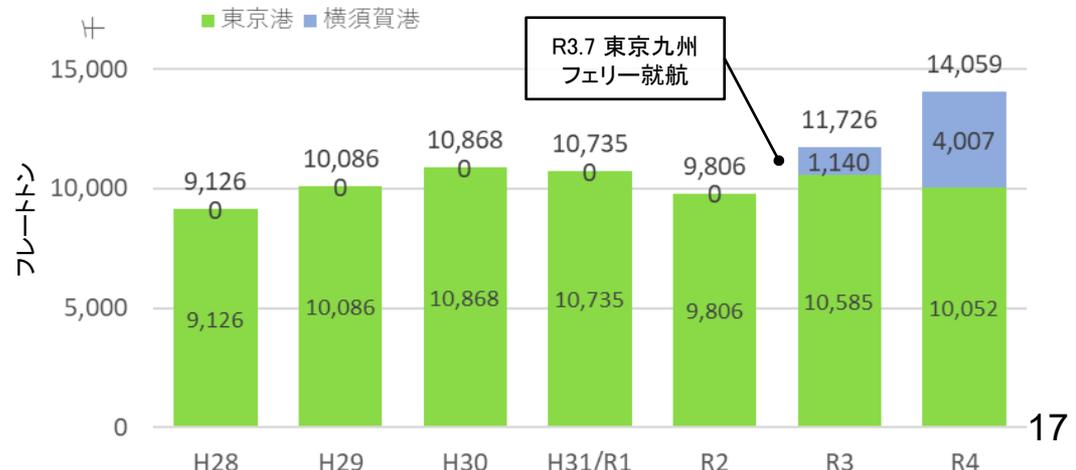
○首都圏発着のフェリー航路一覧



○横須賀港輸移出入別貨物構成(R4年度)



○東京湾発着の西日本向けフェリー貨物量の推移



高速道路(横浜横須賀道路・横須賀IC)と横須賀港新港地区とは、片側2車線以上の道路(*)で結ばれており、貨物輸送の観点でもアクセス性が確保されている。
 * : 県道28号、国道16号、市道7185号(通称:よこすか海岸通り)

横須賀港の目指す姿と基本方針との適合

目指す姿【前回改訂時】

- ①暮らしの豊かさと安心の向上
 - ・生活環境の向上をめざしたみなとづくりや交流人口の増加による都市活性化の推進
 - ・交流・アメニティ空間を創出し、周辺の土地利用についての見直しを行うとともに、緑地や港内遊覧船への対応等の必要な施設の整備
 - ・地域の防災に必要な緊急物資輸送のための岸壁を計画するため、新たに耐震強化岸壁を推進
- ②環境施策の充実と推進
 - ・自然の島や海岸線、藻場などの良好な海域環境について、自然環境と共生するゾーンとして位置づけ、必要に応じて各地区において、市民が海辺に親しむことができる緑地を計画
- ③物流機能の強化と再編
 - ・老朽化した施設の改修とともに、岸壁の集約化と大型船対応岸壁を整備
- ④活力ある産業空間の形成
 - ・物流機能の再編等によって、既存産業の活動を支援するとともに新たな観光産業を育成

目指す姿【今回改訂】

- 【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
 - ・基幹産業である自動車産業を支えるとともに、事業者による港湾活動の基盤となり、地域の活力を向上させる完成自動車輸送機能の強化
 - ・内航フェリー・RORO船の安定的な就航のため、新規埠頭の整備による既存貨物の移転、並びに既存貨物との共同利用への取組みを行い、内貿ユニットロード航路の拠点形成を推進
- 【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
 - ・静脈物流貨物の集約化を進め、まちづくりと連携した拠点づくりを推進し、賑わいと憩いの海辺交流空間を形成
- 【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
 - ・大規模災害時の緊急物資等の円滑な受入のため、耐震強化岸壁を整備
 - ・被災による経済活動等への影響を最小限とするため、フェリー等が就航する幹線貨物の輸送対応として既設岸壁等の耐震化について検討

【港湾の基本方針】

港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

- 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
 - ・国内複合一貫輸送網の機能強化
- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成
 - ・物流機能・産業空間・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
- 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
 - ・みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成
- 災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
 - ・災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルート of 構築及び航路等の啓開体制の強化

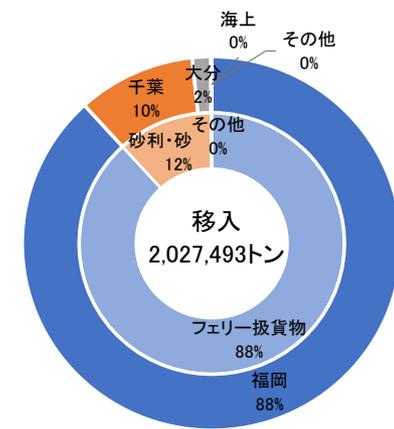
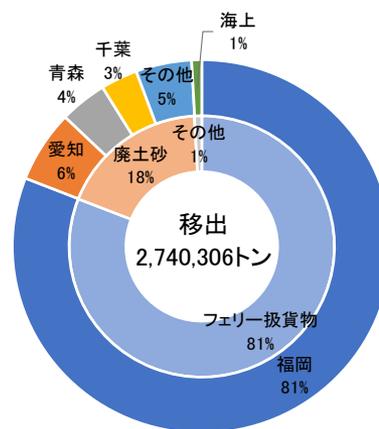
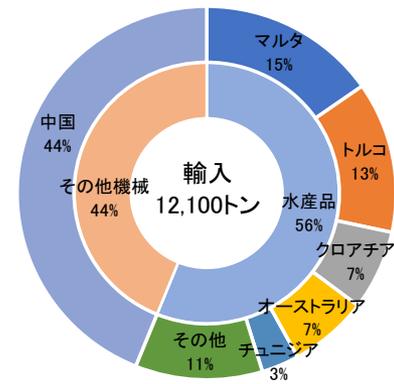
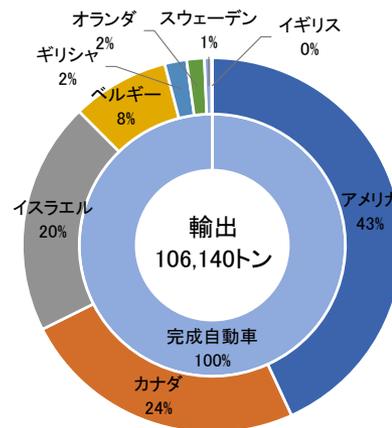
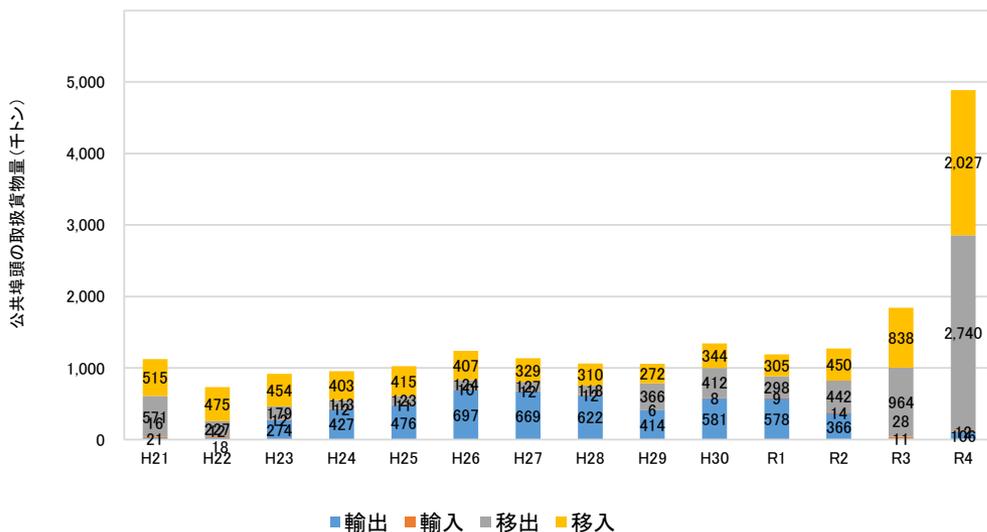
【今回計画での主な対応】

- 
 <物流>
 - ・モーダルシフト等による内貿貨物の増加に対応するため、新港地区に新たなフェリー・RORO船による内貿ユニットロード拠点を計画
- 
 <物流>
 - ・基幹産業である完成自動車輸送に必要な自動車専用船の出入港に対応した岸壁及びヤードの整備
- 
 <人流・賑わい>
 - ・人流と物流の混在を解消するため、砂利・砂などの静脈物流貨物の集約化を計画
- 
 <安全・安心>
 - ・大規模地震発生時の緊急物資輸送やフェリー・RORO船の国内における海上幹線物流機能を維持するため、耐震強化岸壁を計画

貨物取扱状況(公共)

- 令和4年の取扱貨物量(公共)は4,886千トン。
- 近年の取扱貨物量は、ほぼ横ばいで推移してきたところ、令和3年7月に北九州港と結ぶフェリー航路が開設されたため、令和3~4年と大きく増加。
- 完成自動車輸出の主な相手地域は北米(アメリカ、カナダ)。
- 廃土砂の移出、砂利・砂の移入ともに、主な相手県は千葉県。

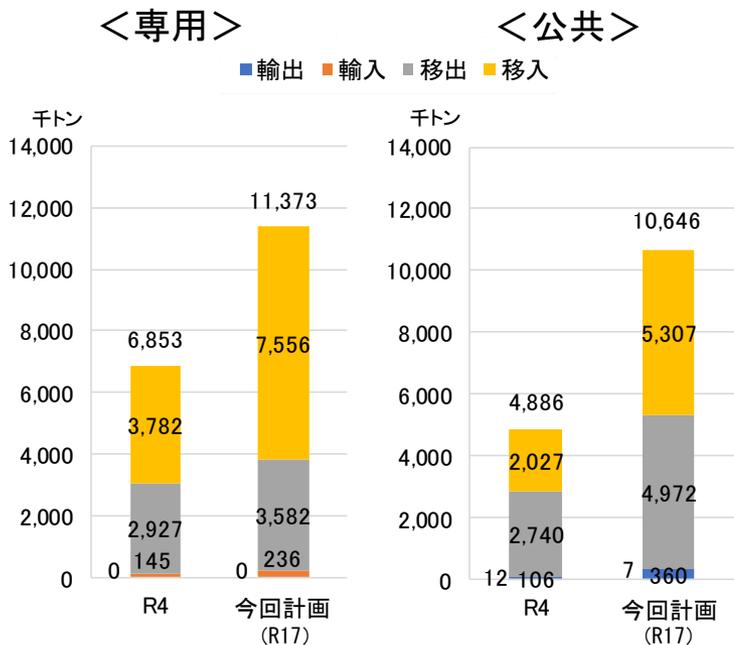
○ 取扱い貨物量の推移



R4横須賀市港湾統計

計画貨物量の設定

- 新規フェリーの就航により、フェリー貨物の移出入の増加が見込まれる。
- 火力発電所のリプレースの完了に伴い、石炭等の移入の増加が見込まれる。(1号機、2号機ともに稼働)



【増加の要因】

<専用>

	品類・品種	R4	今回計画	差分
移入	石炭	272	3,600	3,328
移入	化学工業品	2	50	48
移出	化学工業品	12	450	438

※火力発電所のリプレース完了に伴う運転開始による新規取扱

単位：千トン

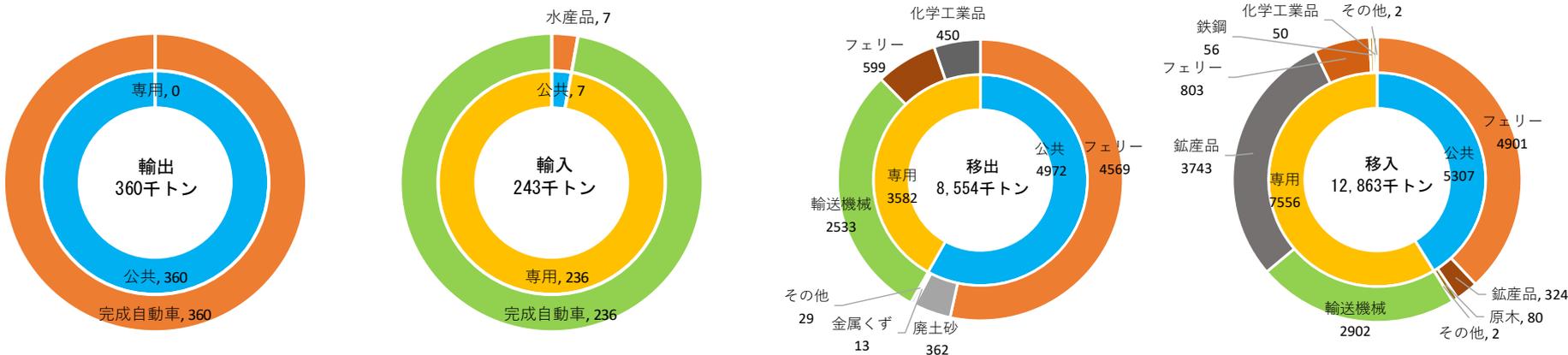
<公共>

	品類・品種	R4	今回計画	差分
移入	原木	0	80	80
移入	フェリー	1,790	4,901	3,111
移出	フェリー	2,218	4,569	2,351
輸出	輸送機械	106	360	254

※立地企業の要望による新規取扱
 ※横須賀－北九州間を結ぶフェリー及び横須賀－中京地域等を結ぶフェリーの就航による新規取扱
 ※企業の経営計画を根拠とした取扱増

単位：千トン

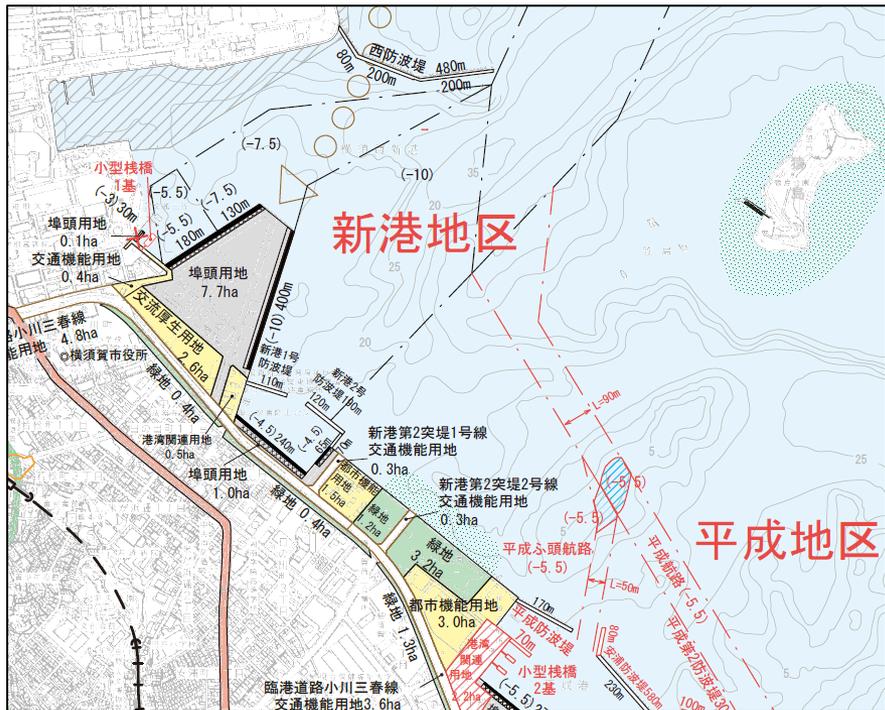
今回計画の貨物内訳



※端数処理により、内訳の和と計が必ずしも一致しない。

計画変更内容(新港地区)

【既定計画】



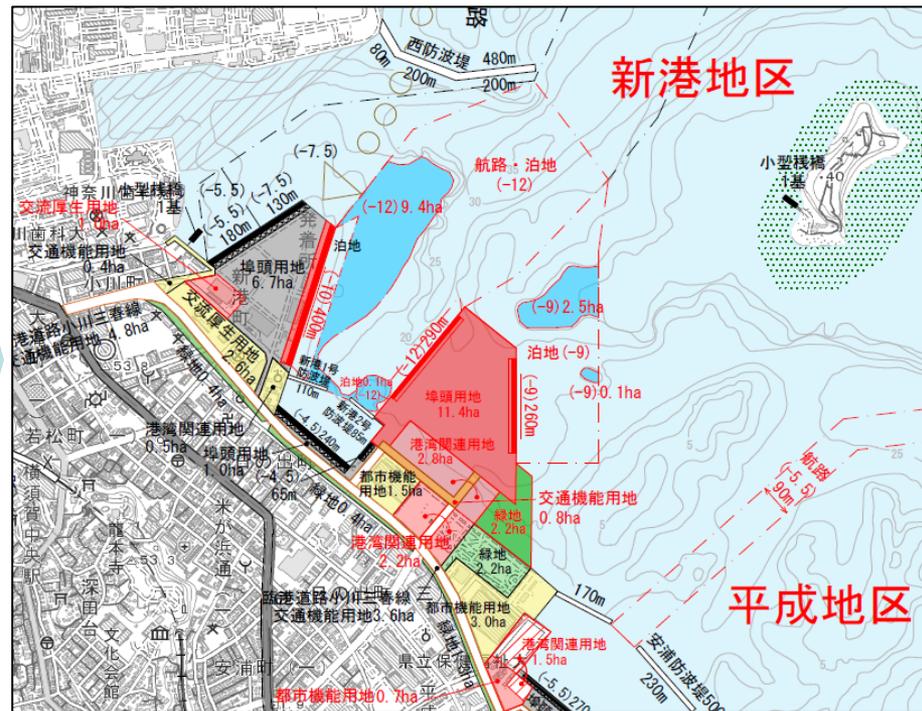
旅客船埠頭計画

小型棧橋 1基(既設)

水域施設計画

新港航路 幅員350m(既設)

【今回計画】



公共埠頭計画

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]

埠頭用地 11ha[新規計画]

水域施設計画

泊地 水深12m 面積1ha[既設の変更計画]

泊地 水深9m 面積3ha[新規計画]

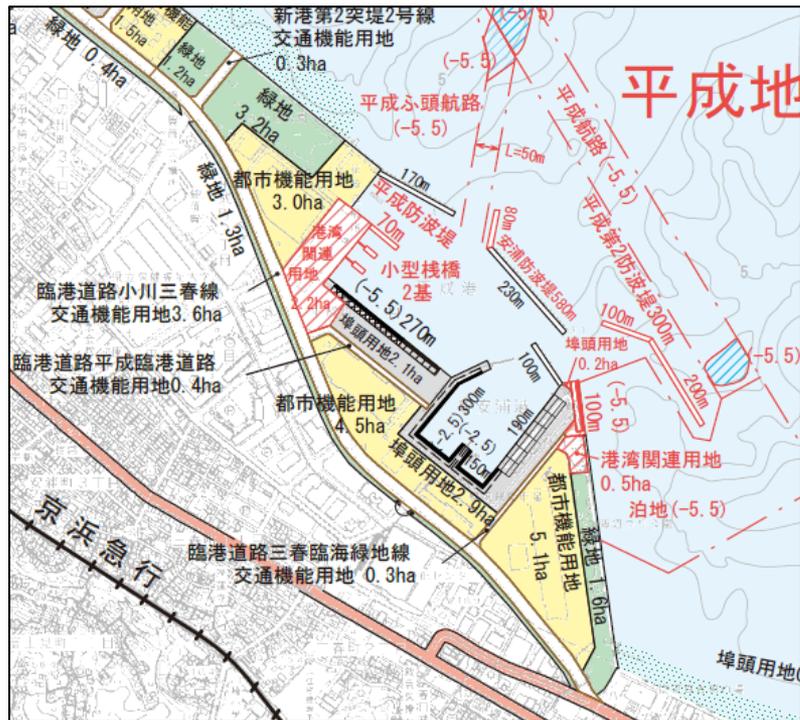
航路・泊地 水深12m 面積9ha[既設の変更計画]

臨港交通施設計画

臨港道路 0.8ha[新規計画]

計画変更内容(平成地区)

【既定計画】



公共埠頭計画

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m

心頭用地 1ha

旅客船埠頭計画

小型棧橋 1基

水域施設計画

平成航路 水深5.5m 幅員90m

平成心頭航路 水深5.5m 幅員50m

外郭施設計画

安浦防波堤 延長580m(うち500m既設)

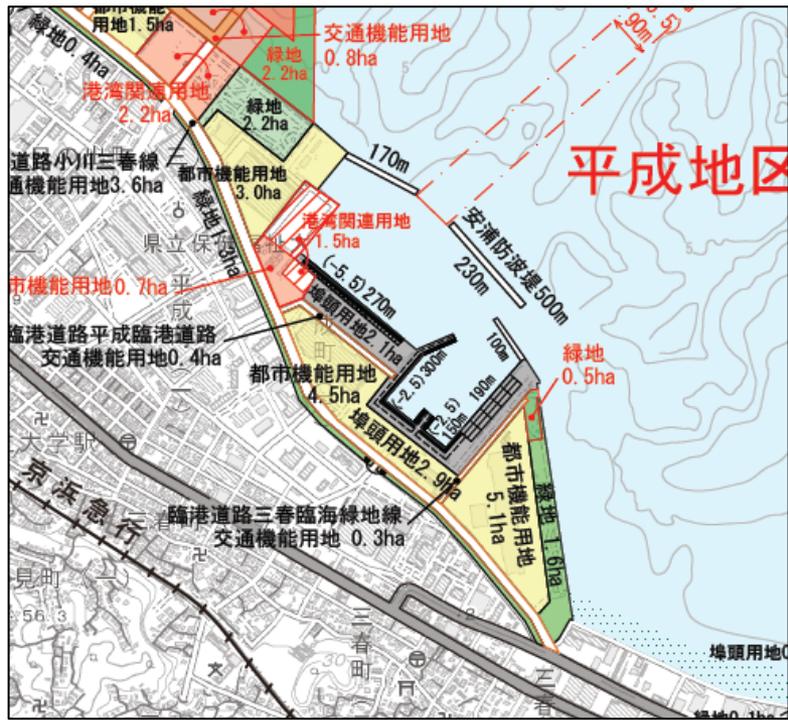
平成防波堤 延長70m

平成第2防波堤 延長300m

小型船だまり計画

小型棧橋 1基

【今回計画】



公共埠頭計画

水深5.5m 岸壁1バース 延長100m[削除]

埠頭用地 1ha[削除]

旅客船埠頭計画

小型棧橋 1基[削除]

水域施設計画

平成航路 水深5.5m 幅員90m[削除]

平成心頭航路 水深5.5m 幅員90m[既定計画の変更計画]

外郭施設計画

安浦防波堤 延長500m(既設) 延長80m[削除]

平成防波堤 延長70m[削除]

平成第2防波堤 延長300m[削除]

小型船だまり計画

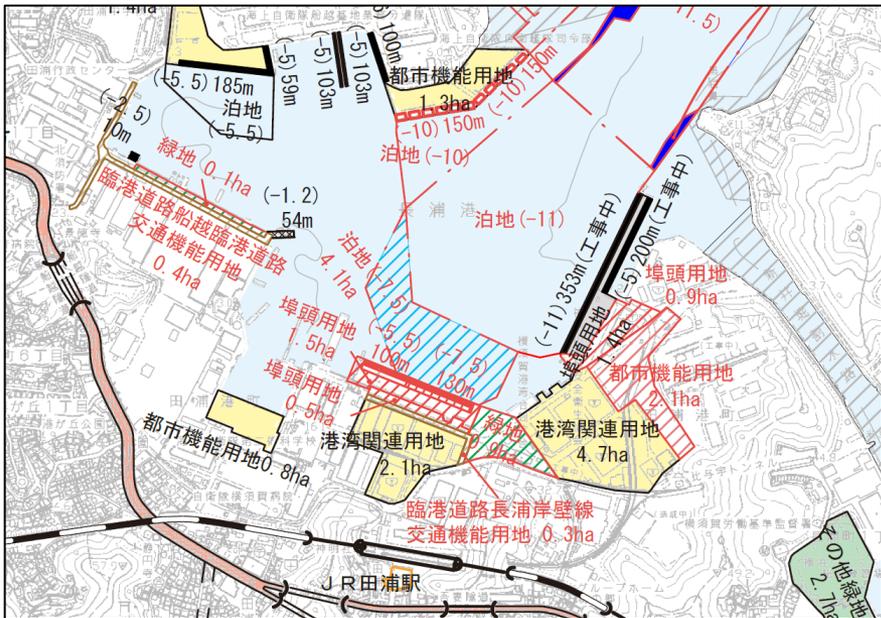
小型棧橋 1基[削除]

港湾環境整備施設計画

緑地 2ha[新規計画]

計画変更内容(長浦地区)

【既定計画】



公共埠頭計画

- 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

水域施設計画

- 泊地 水深7.5m 面積4ha

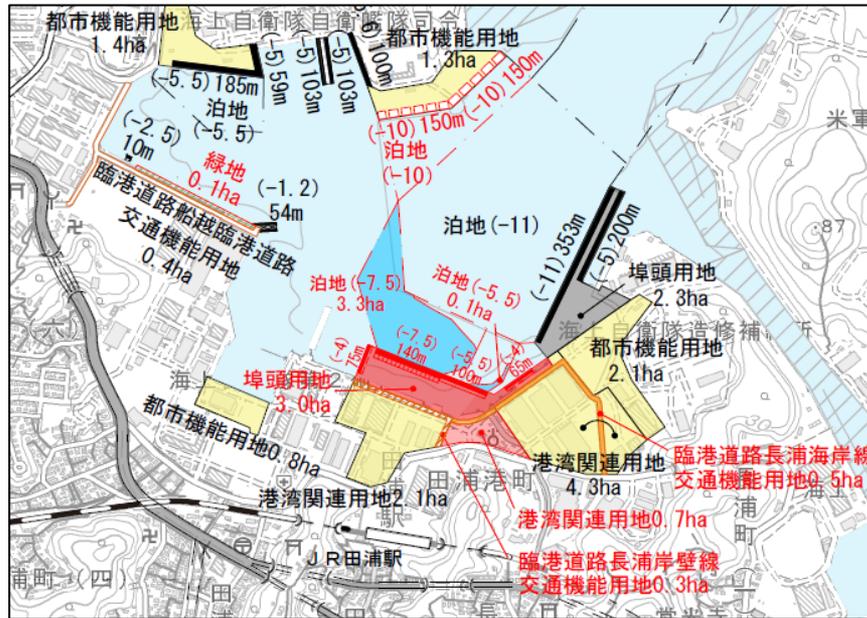
港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha

臨港交通施設計画

- 臨港道路 0.3ha

【今回計画】



公共埠頭計画

- 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[既定計画の変更計画]

水域施設計画

- 泊地 水深7.5m 面積3ha[既定計画の変更計画]
- 泊地 水深5.5m 面積1ha[新規計画]

港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha[削除]

小型船だまり計画

- 物揚場 水深4.0m 65m、75m[新規計画]

臨港交通施設計画

- 臨港道路 0.5ha[新規計画]

計画変更内容(久里浜地区)

【既定計画】



公共埠頭計画

- 水深5.5m 岸壁2バース 延長200m
- 埠頭用地 3ha(うち2haは既設)

水域施設計画

- 泊地 水深5.5m 面積2ha

小型船だまり計画

- 泊地 水深2.5m 面積1ha
- 防波堤 延長70m
- 物揚場 水深2.5m 延長115m
- 小型棧橋 1基

港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha

将来の港湾整備を検討する区域

【今回計画】



公共埠頭計画

- 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(うち2haは既設) [既定計画の変更計画]

水域施設計画

- 泊地 水深7.5m 面積4ha[新規計画]
- 泊地 水深5.5m 面積2ha[既定計画の変更計画]

外郭施設計画

- 防波堤 延長90m[新規計画]

小型船だまり計画

- 泊地 水深2.5m 面積1ha[既定計画]
- 防波堤 延長70m[削除]
- 物揚場 水深2.5m 延長110m[既定計画の変更計画]
- 小型棧橋 1基[削除]
- 岸壁 水深6.0m 延長140m[既設の変更計画]

港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha[削除]

計画変更内容(浦賀地区)

【既定計画】



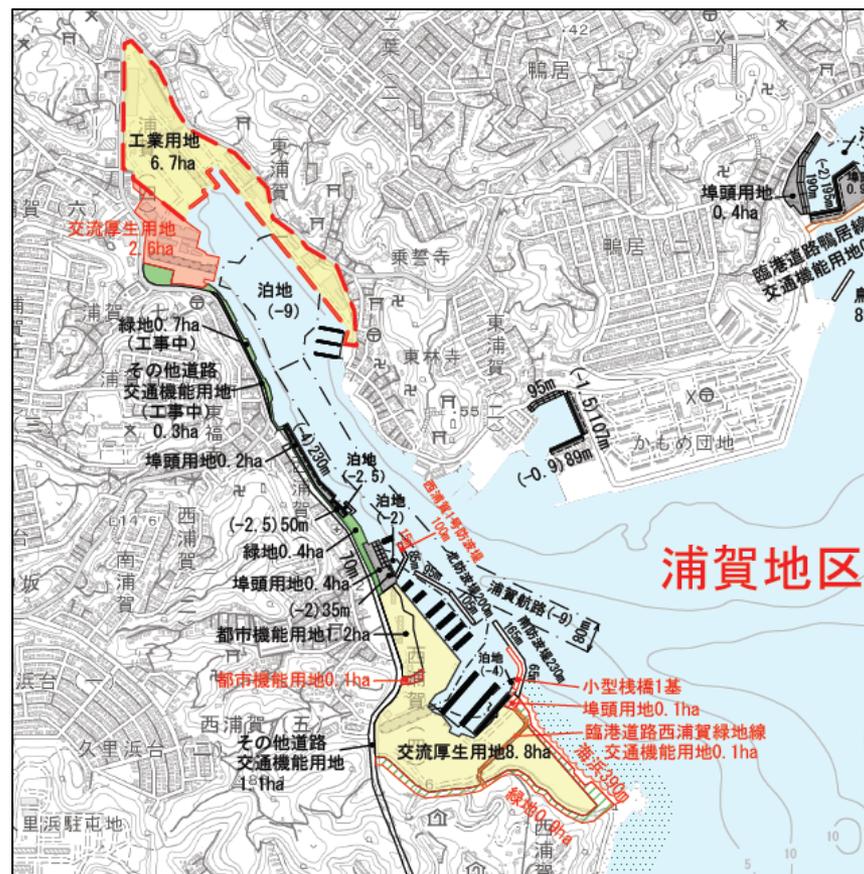
小型船だまり計画

- 防波堤 延長230m(既設)
- 小型棧橋 2基
- 埠頭用地 1ha

港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha
- 海浜 390m

【今回計画】



小型船だまり計画

- 防波堤 延長230m(既設)
- 小型棧橋 1基[既定計画の変更計画]
- 埠頭用地 1ha[既定計画]

港湾環境整備施設計画

- 緑地 1ha[既定計画]
- 海浜 390m[既定計画]

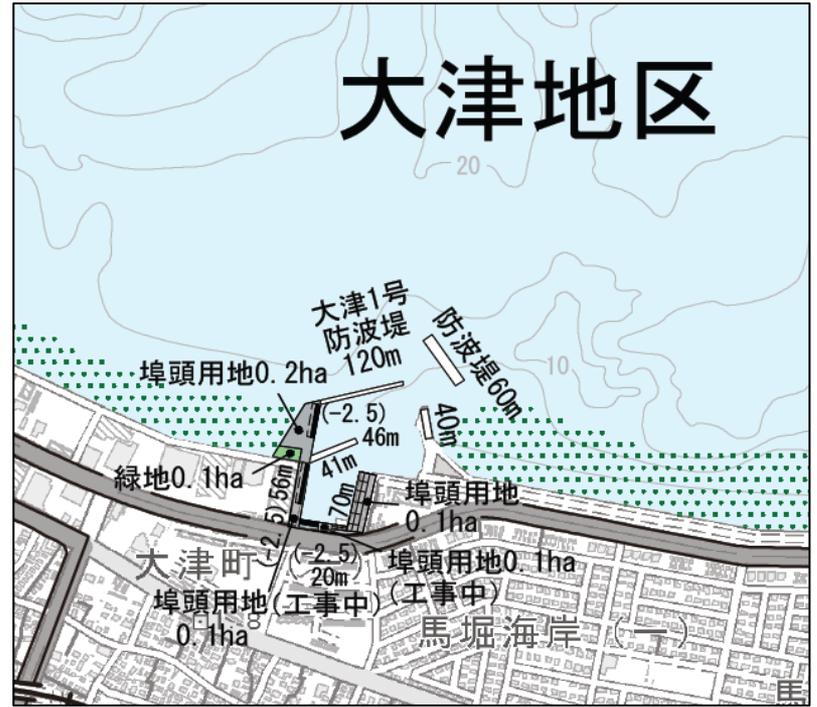
計画変更内容(大津地区)

【既定計画】



港湾環境整備施設計画
緑地 1ha

【今回計画】



港湾環境整備施設計画
緑地 1ha[削除]

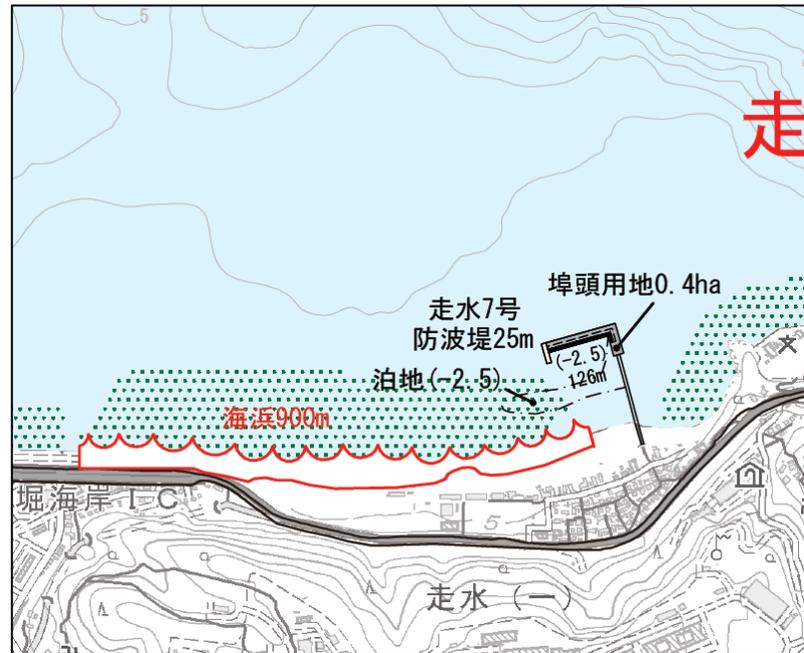
計画変更内容(走水地区)

【既定計画】



- 旅客船埠頭計画
- 小型棧橋 1基
- 小型船だまり計画
- 船揚場 延長70m
- 泊地 1ha
- 港湾環境整備施設計画
- 海浜 900m

【今回計画】



- 旅客船埠頭計画
- 小型棧橋 1基[削除]
- 小型船だまり計画
- 船揚場 延長70m[削除]
- 泊地 1ha[削除]
- 港湾環境整備施設計画
- 海浜 900m[既定計画]