

第2章

本市の現状と課題

第2章 本市の現状と課題

本章では、本計画を検討する上での前提となる都市構造に関する現状・将来見通しと、その状況を踏まえた課題の整理をしています。

2-1 本市の現状・将来見通し

(1) 本市の特性

1) 広域的な位置特性

- 本市は、神奈川県南東、三浦半島の中央部に位置しており、東京から50km圏内、横浜から20km圏内に含まれています。
- 東側は東京湾、西側は相模湾に面しており、横浜市、逗子市、葉山町、三浦市と接しています。

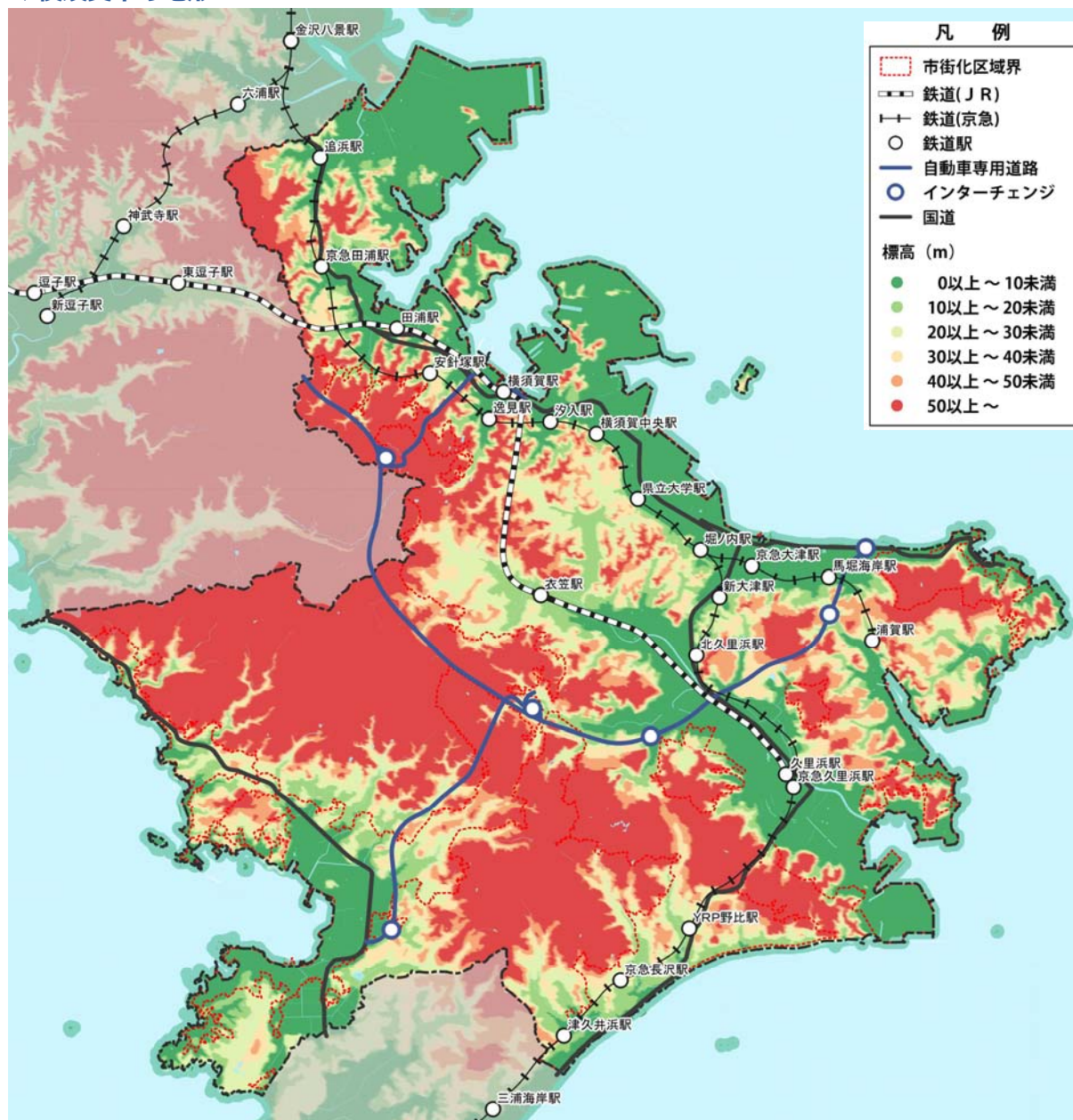
◆横須賀市の広域的な位置特性



2) 地形

- 本市の地形は、起伏のある丘陵地が多くあり、北地域の丘陵地等では、狭長な谷あいも見られます。
- 東京湾側は、一部、埋立地を含んだ低地が広がっており、中心市街地が形成されています。
- その他、相模湾側や、平作川沿いにもまとまった低地が広がっています。

◆横須賀市の地形



出典: 基盤地図情報

3) 都市づくりの経緯

○本市は、幕末以降、本国の近代化や国防の要所として栄え、戦後は、鉄道や自動車専用道路等の交通インフラの整備をもとに、都心や横浜等のベットタウンとして、人口流入とともに都市も発展してきました。

◆横須賀市の都市づくりの主なできごと

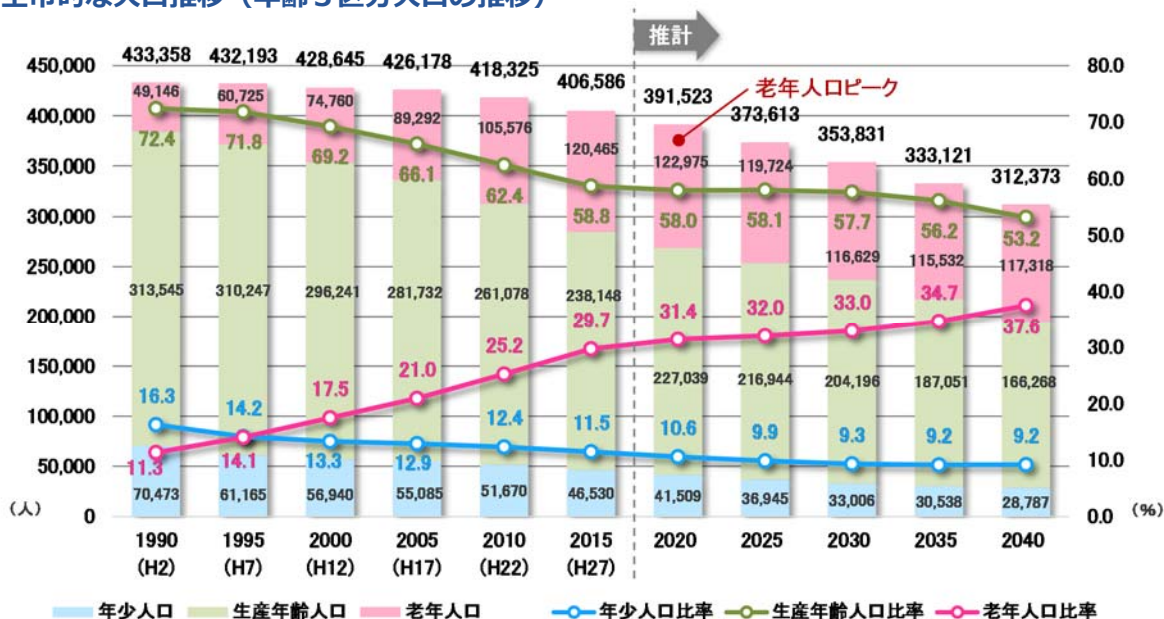
年	都市づくりの主なできごと
1860年代	・横須賀製鉄所建設 横須賀港開港
1870年代	・市制、町村制が施行され、現横須賀市域は2町8村となる
1880年代	・横須賀線の横須賀駅～大船駅間で開通
1900年代	・横須賀町が市制を施行し横須賀市が誕生
1920年代	・人口が10万人を突破
1930年代	・現・京急本線の黄金町駅～浦賀駅間で運転開始 ・衣笠村、田浦町を横須賀市に合併 ・久里浜村を横須賀市に合併
1940年代	・人口が30万人を突破 ・現・京急久里浜線の堀ノ内駅～京急久里浜駅間で開通 ・浦賀町、逗子町、大楠町、長井町、北下浦村、武山村を横須賀市に合併 ・横須賀線の横須賀駅～久里浜駅間で開通
1950年代	・横須賀市から逗子市が分離独立 ・旧軍港市転換法の施行によって、平和産業港湾都市へ転換
1960年代	・現・京急久里浜線の京急久里浜駅～YRP野比駅間で開通 ・現・京急久里浜線のYRP野比駅～三浦海岸駅間で開通
1970年代	・横須賀都市計画区域の線引き実施による本格的な都市計画の運用開始 ・市街化区域において8用途地域施行 ・人口が40万人を突破
1980年代	・横浜横須賀道路が逗子IC～衣笠IC間で開通 ・平成町の埋め立てが始まる
1990年代	・横浜横須賀道路が衣笠IC～佐原IC間で開通 ・横須賀リサーチパークの整備を開始 ・市街化区域において新用途地域(12区分)施行
2000年代	・三浦縦貫道路が衣笠IC～林IC間で開通 ・横浜横須賀道路が佐原IC～馬堀海岸IC間で開通(全線開通)

(2) 人口動向

1) 全市的な人口推移

- 国勢調査では、1990年(平成2年)をピークに徐々に減少傾向です(現住人口では1992年(平成4年)がピーク)。
- 将来的にも減少傾向の見込みであり、計画策定から約20年後の2040年には、現在から約2割減少する見込みです。
- その間、65歳以上の割合を示した老年人口比率は増加し、現在の約3割に対して、2040年には4割近くまで上昇する見込みですが、老年人口数は、2020年をピークに減少見込みです。

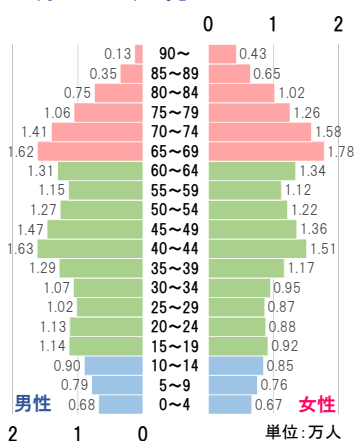
◆全市的な人口推移 (年齢3区分人口の推移)



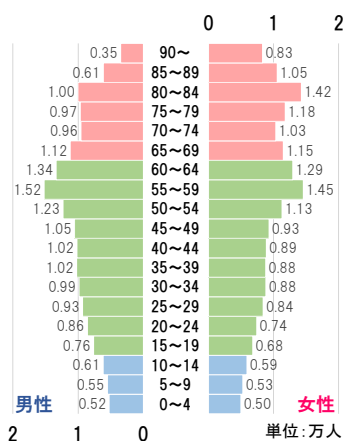
出典:H27年までは国勢調査、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所(以降「社人研」)推計
 ※総人口は年齢不詳含む。人口構成別割合は年齢不詳人口を除いて算出

◆全市的な人口推移 (人口ピラミッド)

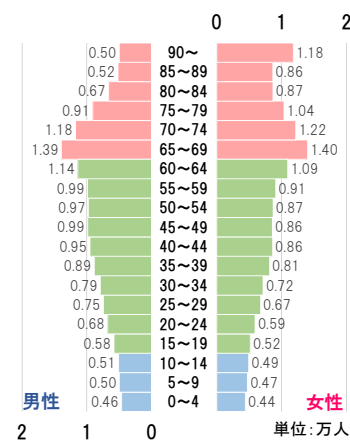
【2015年(平成27年)】
 (総人口) 約40.7万人



【2030年】計画策定後約10年
 (総人口) 約35.4万人



【2040年】計画策定後約20年
 (総人口) 約31.2万人



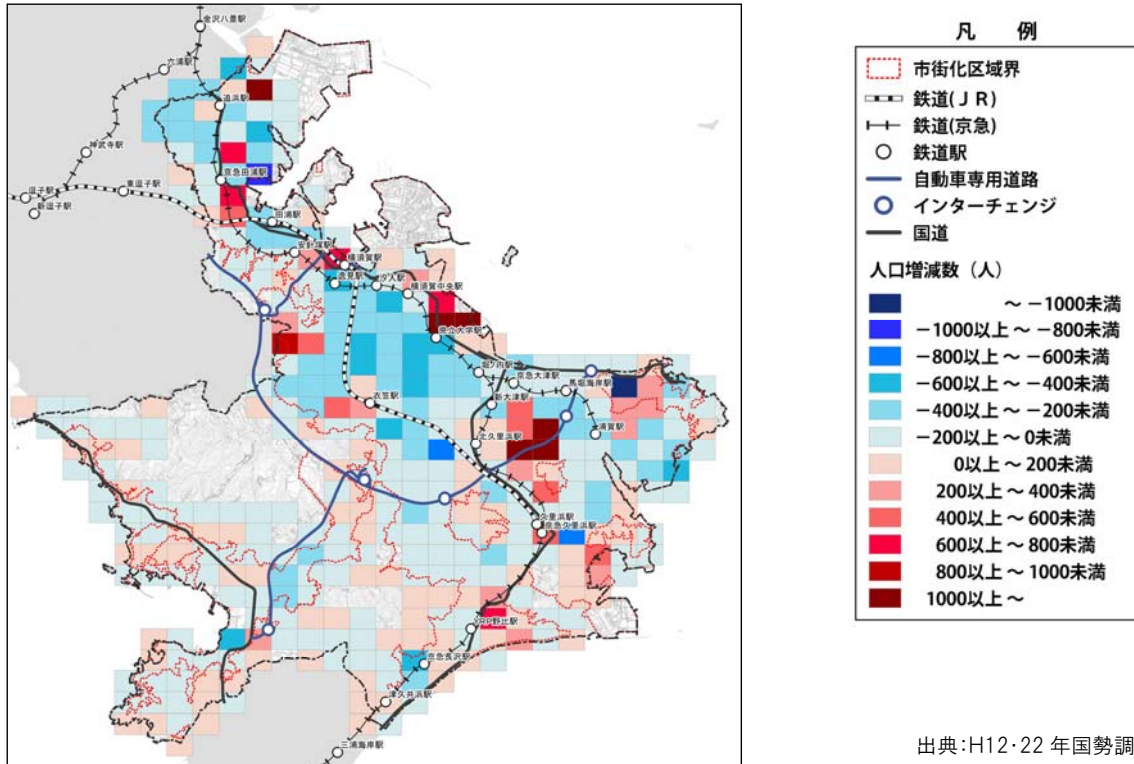
出典:H27年国勢調査、2030・2040年社人研推計

2) 人口増減

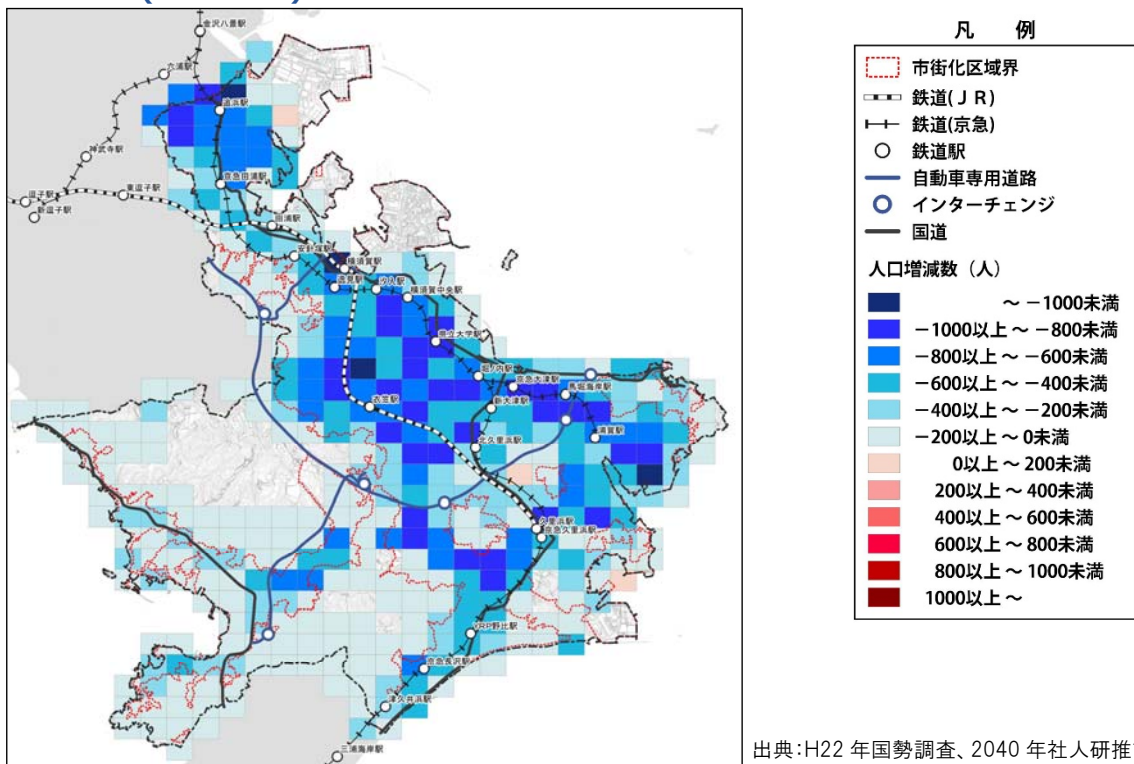
○2000年(平成12年)～2010年(平成22年)の人口増減数は、全市的な減少の中、一団の開発や大規模集合住宅が立地した平成町、北久里浜駅東側、追浜駅東側(夏島町)等で高い増加数を示しており、地区単位では増加傾向も見られます。

○2010年(平成22年)～2040年の人口増減数見込みは、増加を示す箇所は、北久里浜駅の東側の一帯(池田町3丁目、吉井)程度で増加を示していますが、その他の大半は、減少見込みです。

◆2000年(平成12年)～2010年(平成22年)の人口増減数



◆2010年(平成22年)～2040年の人口増減数



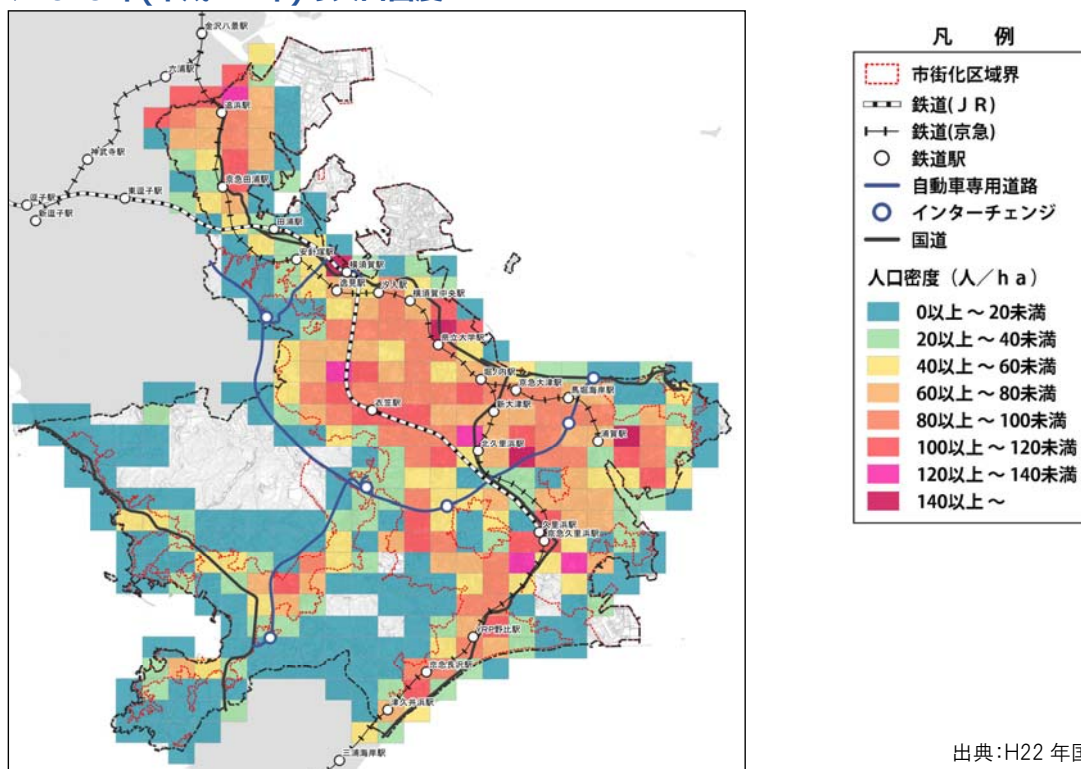
3) 人口密度

○2010年(平成22年)の人口密度は、大半で60人/ha以上を示す中、駅周辺では、100人/ha以上の高密度を示す箇所も見られます。

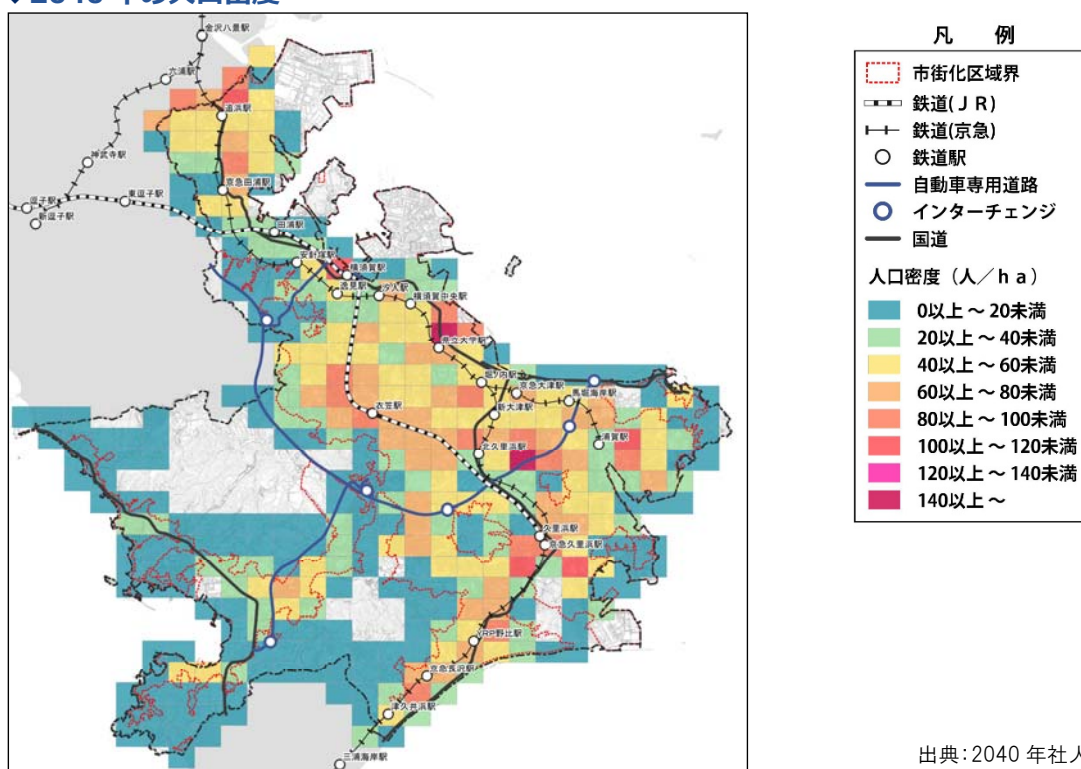
○2040年は、駅周辺を除き、60人/ha未滿を示す箇所が多くあり、市街化区域内においても、市街化区域の指定の目安とされる40人/haを下回る箇所も見られます。

※60人/ha:都市計画運用指針第8版 p.23 での住宅用地の基本とする人口密度

◆2010年(平成22年)の人口密度



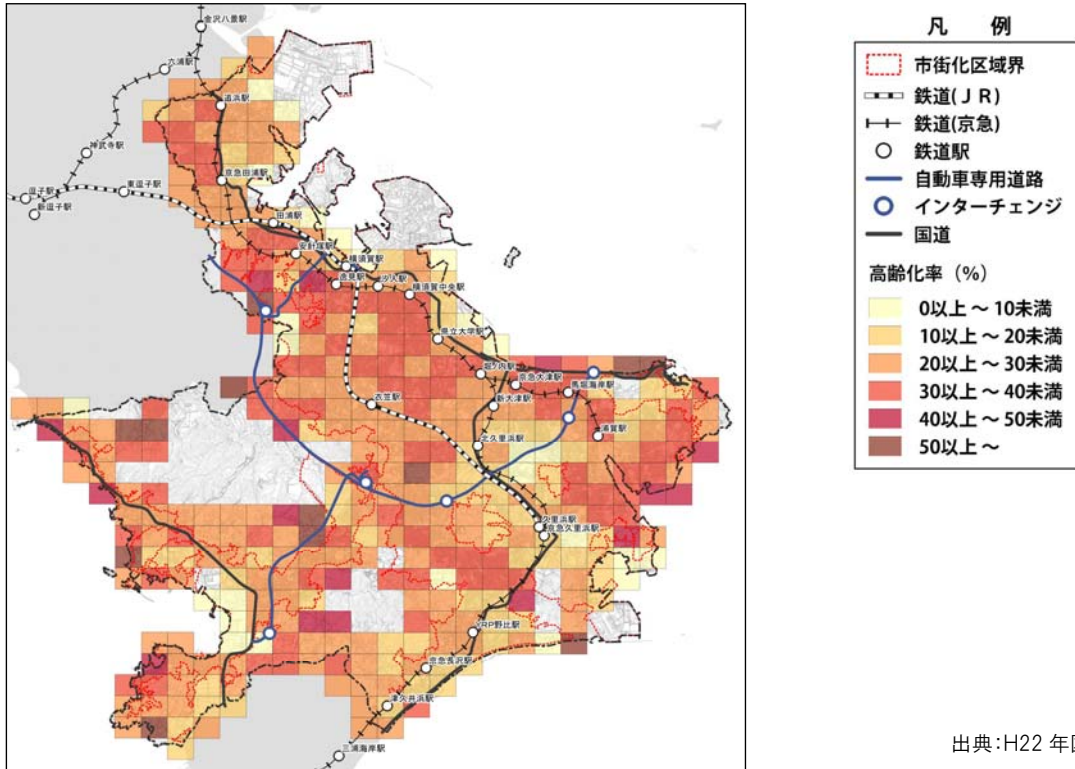
◆2040年の人口密度



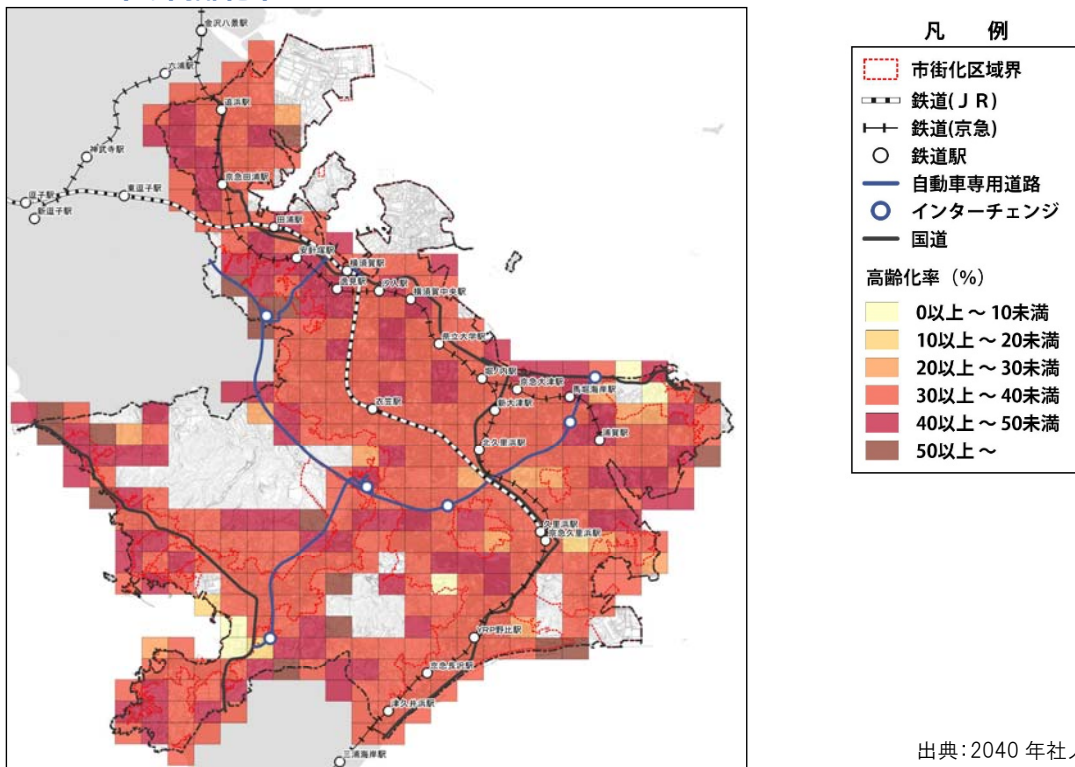
4) 高齢化率

○65歳以上の人口である老年人口数は、2020年に全市的なピークを迎え、65歳以上の人口割合を示す高齢化率は全市的に年々増加する見込みであり、2040年には大半の箇所が高い割合を示しています。

◆2010年(平成22年)の高齢化率



◆2040年の高齢化率



(3) 土地利用

1) DID地区の変遷と地区内人口密度の推移

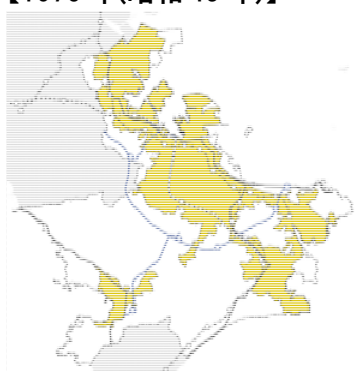
○DID※地区は、1970年(昭和45年)～1980年(昭和55年)にかけて、市域の南側の丘陵地(ハイランド・岩戸等)や京急久里浜線沿線、西地域沿岸部等で拡大しています。それ以降、縁辺部で拡大が進展していますが、2000年(平成12年)～2010年(平成22年)にかけて、平成町周辺や北久里浜駅東側周辺等でも拡大が進んでいます。

○DID地区の面積は、1980年(昭和55年)頃よりは概ね横ばいの状態ですが、DID人口密度は、1995年(平成7年)をピークに年々減少しており、都市の低密度化が進んでいます。

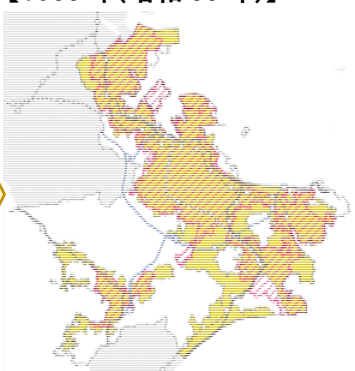
※DID:国勢調査の集計で設定される統計地域で、人口密度が4,000人/k㎡以上かつ合計人口が5,000人以上となる地域

◆DID地区の変遷

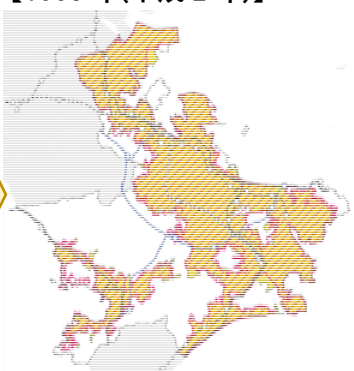
【1970年(昭和45年)】



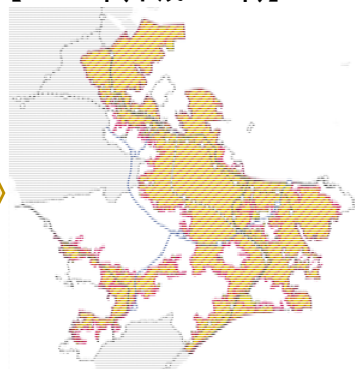
【1980年(昭和55年)】



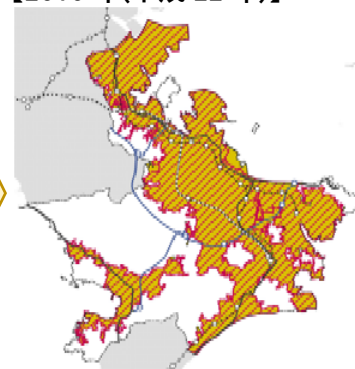
【1990年(平成2年)】



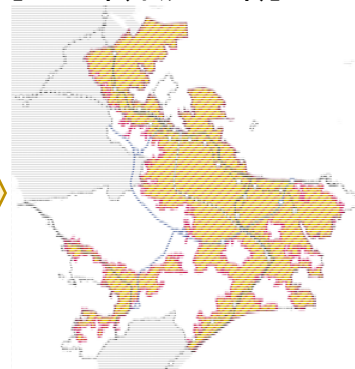
【2000年(平成12年)】



【2010年(平成22年)】

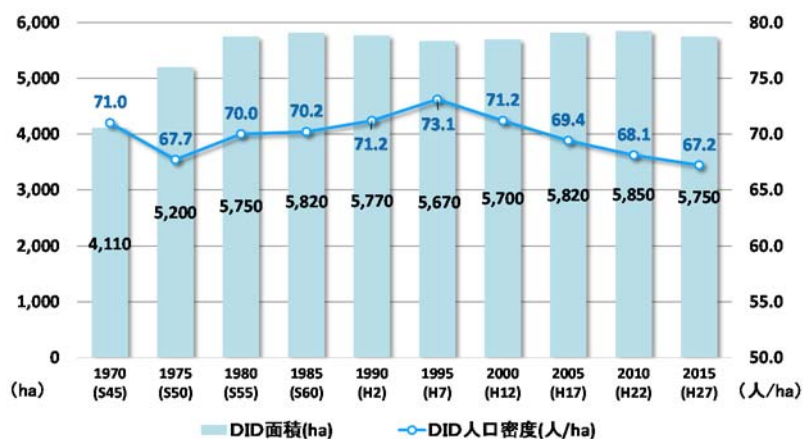


【2015年(平成27年)】



凡例

◆DID地区の面積と人口密度の推移



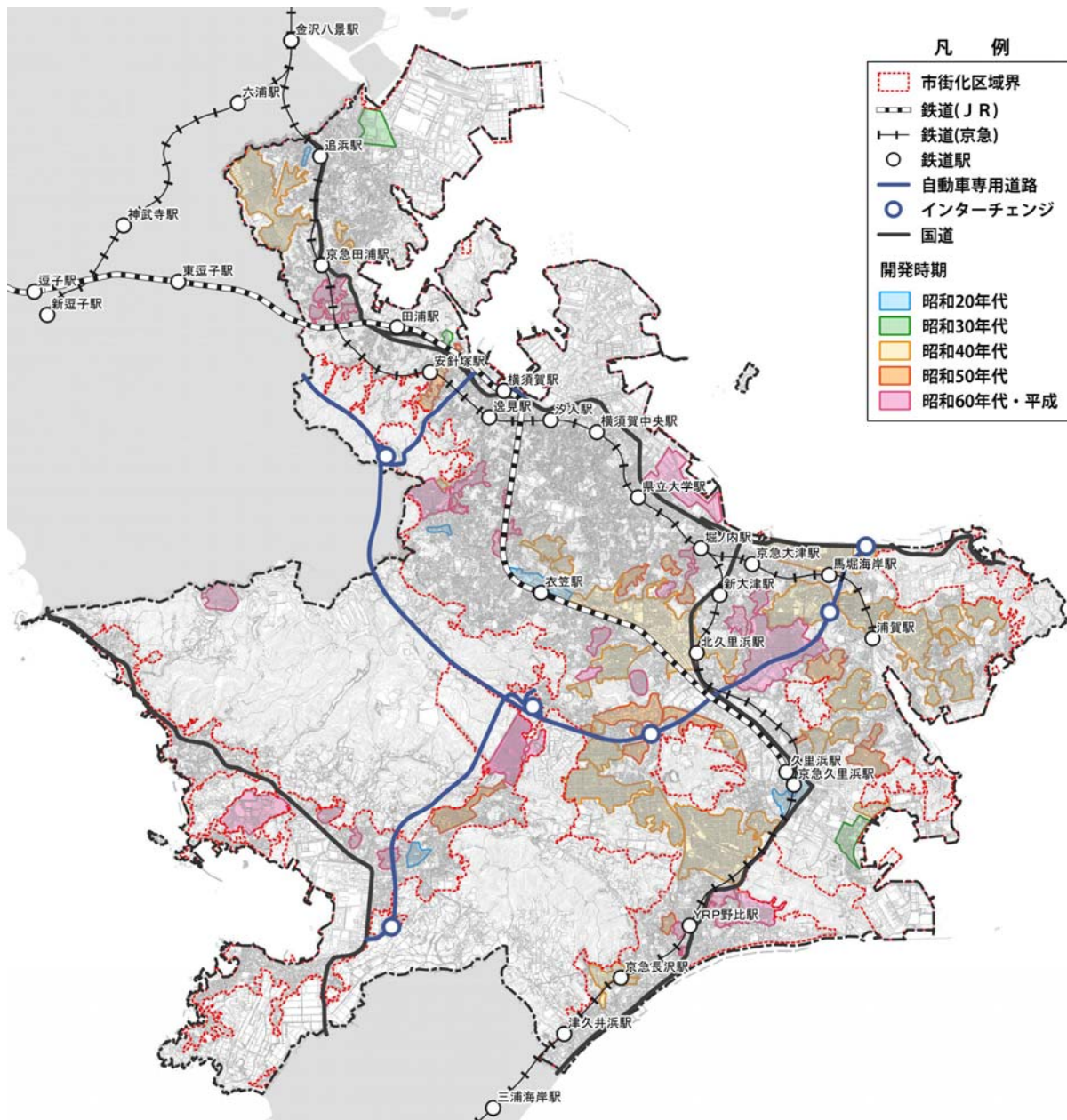
出典:国土数値情報

出典:国勢調査

2) 市街地拡大の変遷

- 一団の開発地単位での履歴を確認すると、昭和40年代は、南地域の浦賀駅周辺や丘陵地(ハイランド・栗田・岩戸等)等で特に宅地化が進みました。
- 昭和60年代以降は、北久里浜駅東側等での開発が行われたほか、平成町での街なか居住や、西地域の佐島の丘等の自然環境を重視した宅地開発等、様々な居住ニーズに対応した開発が行われました。

◆市街地拡大の変遷



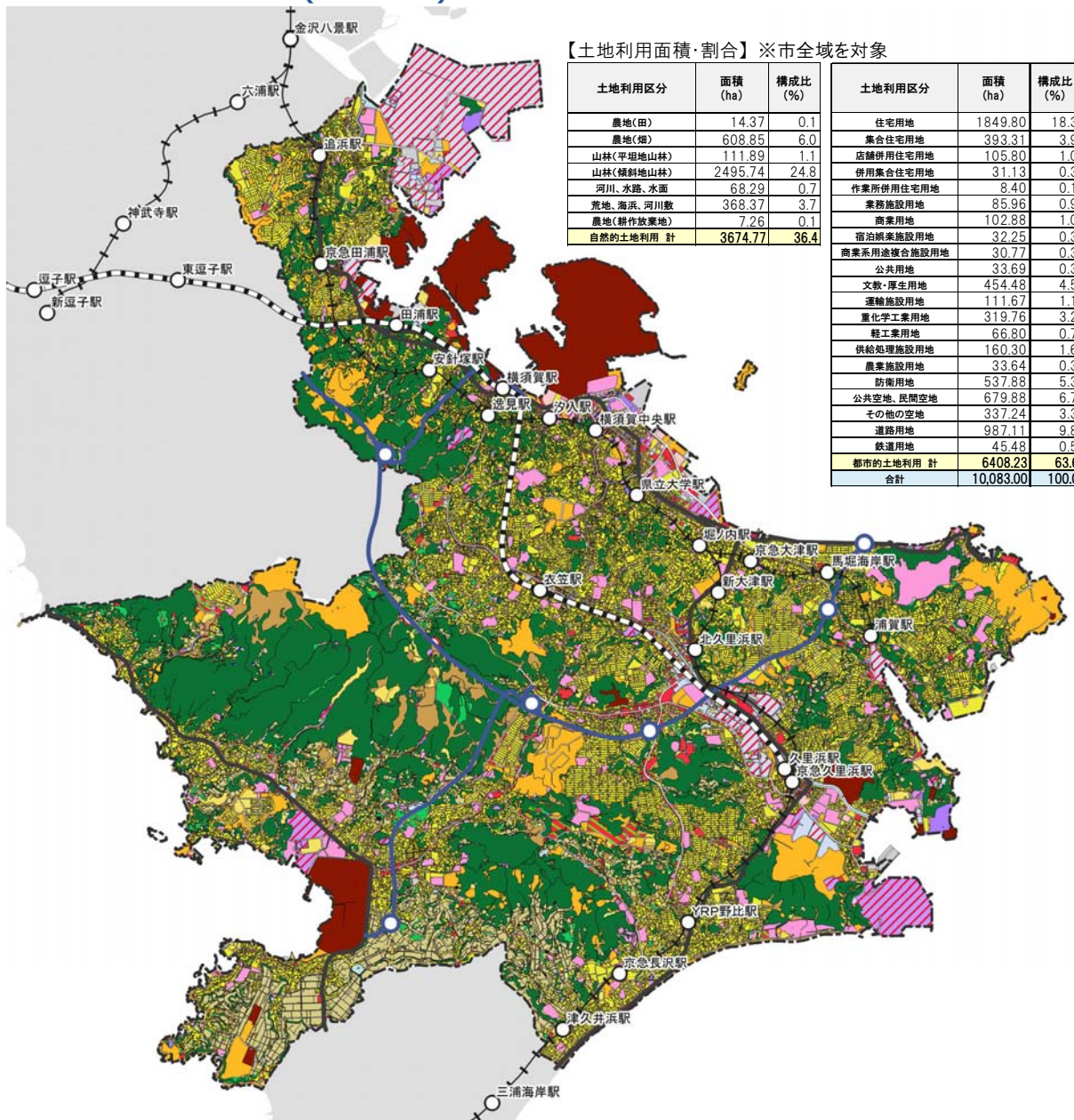
出典：横須賀市HP等より整理

3) 土地利用現況

○ワイハート地区(衣笠町ほか)等を除いた市街化区域内の大半の箇所で、住宅・商業を中心とした都市的土地利用がなされています。また、山林(傾斜地山林)が市内に多く分布していることも特徴的です。

○沿岸部を中心として、大規模な工業用地、防衛用地等が広がっています。

◆土地利用現況 (2015年(平成27年))



【土地利用面積・割合】※市全域を対象

土地利用区分	面積 (ha)	構成比 (%)	土地利用区分	面積 (ha)	構成比 (%)
農地(田)	14.37	0.1	住宅用地	1849.80	18.3
農地(畑)	608.85	6.0	集合住宅用地	393.31	3.9
山林(平坦地山林)	111.89	1.1	店舗併用住宅用地	105.80	1.0
山林(傾斜地山林)	2495.74	24.8	併用集合住宅用地	31.13	0.3
河川、水路、水面	68.29	0.7	作業所併用住宅用地	8.40	0.1
荒地、海浜、河川敷	368.37	3.7	業務施設用地	85.96	0.9
農地(耕作放棄地)	7.26	0.1	商業用地	102.88	1.0
自然的土地利用計	3674.77	36.4	宿泊娯楽施設用地	32.25	0.3
			商業系用途複合施設用地	30.77	0.3
			公共用地	33.69	0.3
			文教・厚生用地	454.48	4.5
			運輸施設用地	111.67	1.1
			重化学工業用地	319.76	3.2
			軽工業用地	66.80	0.7
			供給処理施設用地	160.30	1.6
			農業施設用地	33.64	0.3
			防衛用地	537.88	5.3
			公共空地、民間空地	679.88	6.7
			その他の空地	337.24	3.3
			道路用地	987.11	9.8
			鉄道用地	45.48	0.5
			都市的土地利用計	6408.23	63.6
			合計	10,083.00	100.0

凡例

市街化区域界	土地利用現況	住宅用地	商業用地	供給処理施設用地
鉄道(JR)	農地(田)	集合住宅用地	宿泊娯楽施設用地	農業施設用地
鉄道(京急)	農地(畑)	店舗併用住宅用地	商業系用途複合施設用地	防衛用地
鉄道駅	山林(平坦地山林)	併用集合住宅用地	公共用地	公共空地、民間空地
自動車専用道路	山林(傾斜地山林)	作業所併用住宅用地	文教・厚生用地	その他の空地 ※
インターチェンジ	河川、水路、水面	業務施設用地	運輸施設用地	道路用地
国道	荒地、海浜、河川敷		重化学工業用地	鉄道用地
	農地(耕作放棄地)		軽工業用地	

※その他の空地:屋外駐車場、資材置場、未建築用地

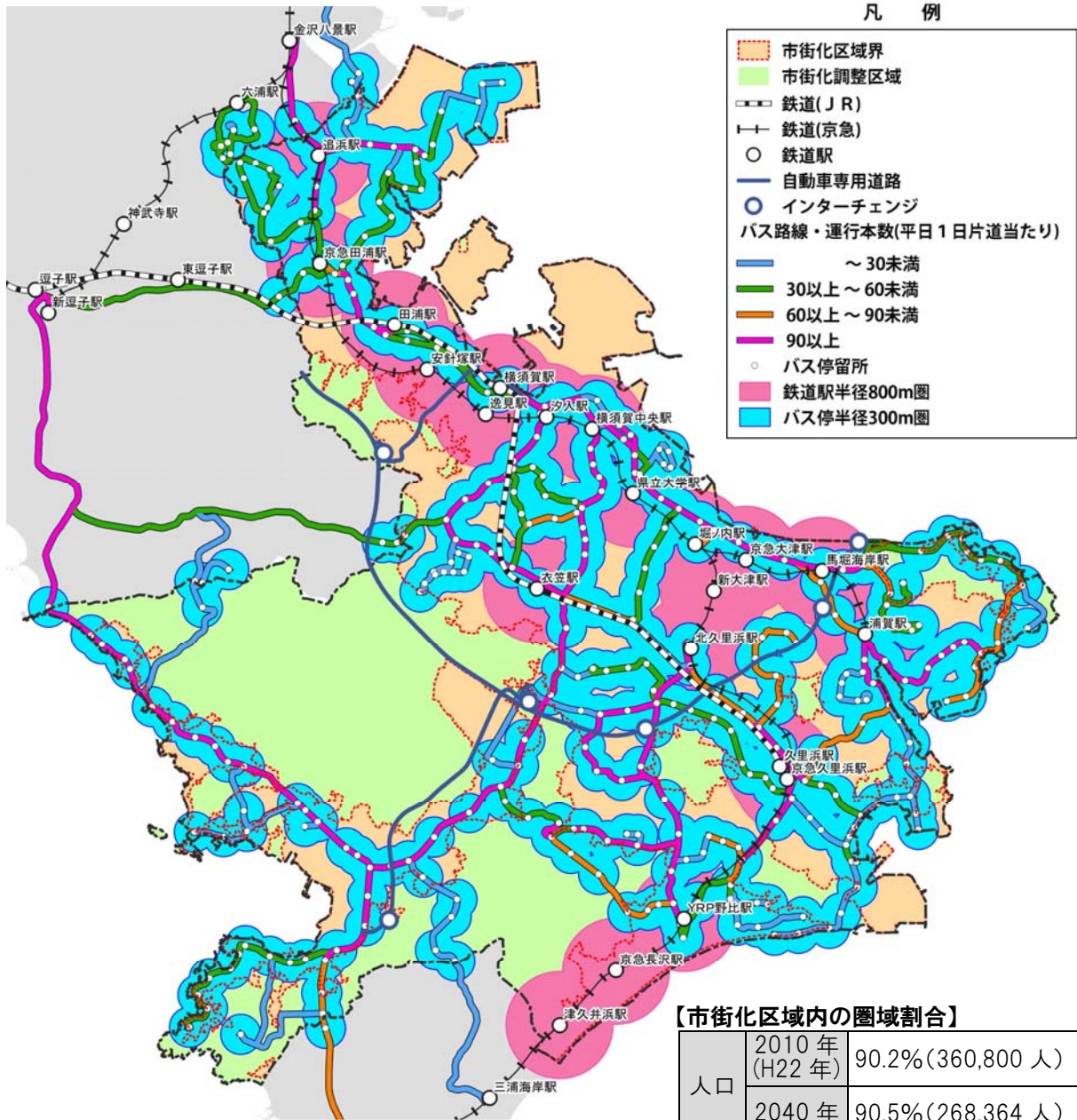
出典:都市計画基礎調査(H28年度)

(4) 公共交通

1) 公共交通の状況

- 市内の公共交通(鉄道、バス)の圏域(鉄道駅は半径 800m 圏、バス停は半径 300m 圏)は、市街化区域内の人口の約9割をカバーしており、大部分の住宅地で公共交通網が身近に利用できる環境が整っています。
- 利便性の高い路線(基幹的公共交通(鉄道及び平日1日片道当たり 60 本以上のバス))の圏域に限っても、市街化区域内の人口の約6割を偏ることなくカバーしていますが、湘南鷹取、県立大学駅南側、京急久里浜駅東側、長井等はまとまった圏域外となっています。
- 今後、基幹的公共交通の圏域内においても、高い人口減少が見込まれる箇所では、それに伴ったバス路線の運行本数及びルートの変更が懸念されます。

◆公共交通の圏域 (本市全域)



出典:国土数値情報、交通事業者HP等

2) 駅別の乗車人数の推移

○2012年度(平成24年度)～2016年(平成28年度)にかけて、全21駅中13駅で減少傾向にあり、うちJRの4駅全てが減少傾向にあります。

○京急では、堀ノ内駅～浦賀駅間が減少傾向にあり、その他、京急田浦駅やYRP野比駅で高い減少傾向にあります。一方、都市拠点周辺の駅(横須賀中央駅、県立大学駅)では微増し、近年、大規模集合住宅等の立地が進んだ追浜駅や北久里浜駅等では、大きな伸びを示しています。

◆市内鉄道駅別乗車人数の推移

事業者・駅		H24年度	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H24→28年度 増減数(人)	H24→28年度 増減率(%)
JR	田浦駅	2,530	2,504	2,372	2,353	2,304	-226	-8.9
	横須賀駅	5,761	5,573	5,518	5,583	5,421	-340	-5.9
	衣笠駅	9,146	9,155	8,807	8,874	8,757	-389	-4.3
	久里浜駅	7,320	7,127	6,798	6,767	6,684	-636	-8.7
京急	追浜駅	19,890	19,901	19,967	20,473	20,882	992	5.0
	京急田浦駅	6,886	6,942	6,651	6,630	6,490	-396	-5.8
	安針塚駅	2,461	2,428	2,409	2,421	2,435	-26	-1.1
	逸見駅	2,628	2,636	2,598	2,626	2,661	33	1.3
	汐入駅	10,843	10,900	10,790	10,848	10,679	-164	-1.5
	横須賀中央駅	33,581	33,036	33,015	33,615	33,842	261	0.8
	県立大学駅	6,262	6,221	6,186	6,264	6,285	23	0.4
	堀ノ内駅	6,371	6,454	6,290	6,328	6,327	-44	-0.7
	京急大津駅	2,679	2,648	2,596	2,553	2,549	-130	-4.9
	馬堀海岸駅	4,919	4,907	4,798	4,770	4,676	-243	-4.9
	浦賀駅	11,323	11,314	10,982	10,990	10,791	-532	-4.7
	新大津駅	3,260	3,404	3,344	3,472	3,449	189	5.8
	北久里浜駅	12,583	13,654	13,537	13,782	13,609	1026	8.2
	京急久里浜駅	21,789	21,880	21,350	21,641	21,891	102	0.5
	YRP野比駅	9,960	9,869	9,442	9,375	9,469	-491	-4.9
	京急長沢駅	3,665	3,670	3,620	3,658	3,621	-44	-1.2
津久井浜駅	3,174	3,242	3,191	3,272	3,240	66	2.1	
乗車人数計		187,031	187,465	184,261	186,295	186,062	-969	-0.5

※平成24年から28年の増減率において、増加率が高い上位3駅を赤塗り、減少率が高い上位3駅を青塗りとしている。

出典：横須賀市統計書

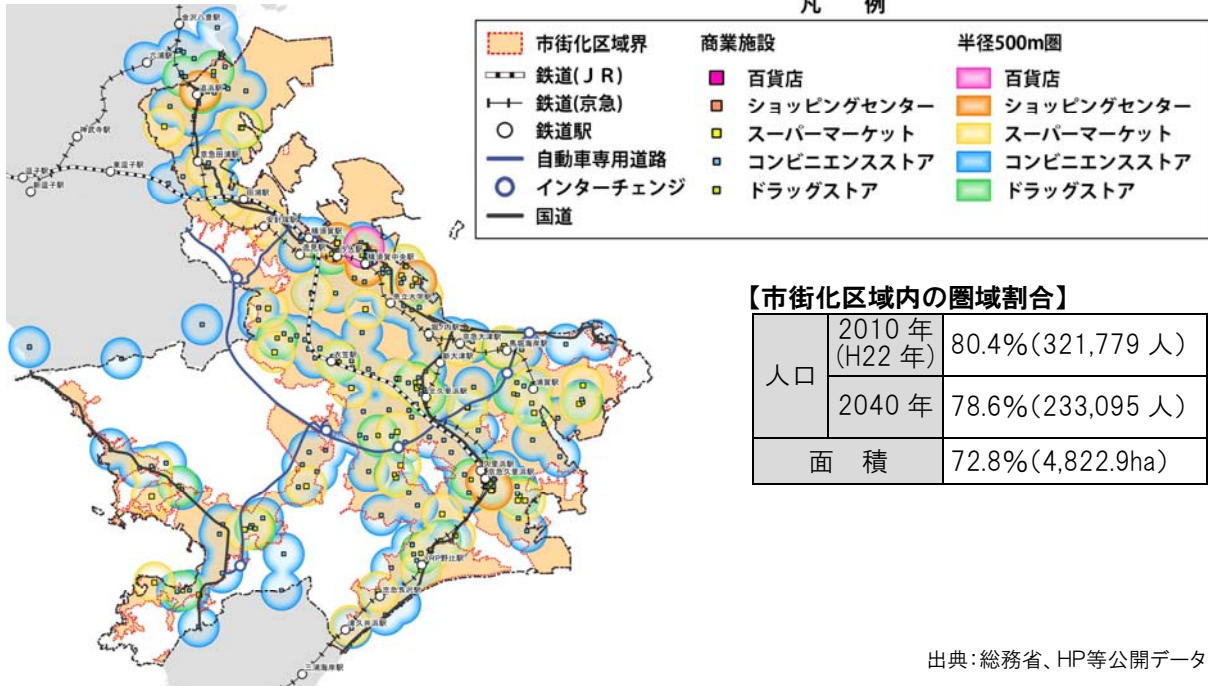
(5) 都市機能

1) 都市機能の分布状況

① 商業施設

○スーパーマーケット、コンビニエンスストア、ドラッグストアは、立地数に違いはあるものの、主に市街化区域内で分散して立地し、百貨店、ショッピングセンターなどの大型商業施設は、市の中心地である横須賀中央駅・平成町周辺、京急久里浜駅周辺、追浜駅周辺での立地がみられます。

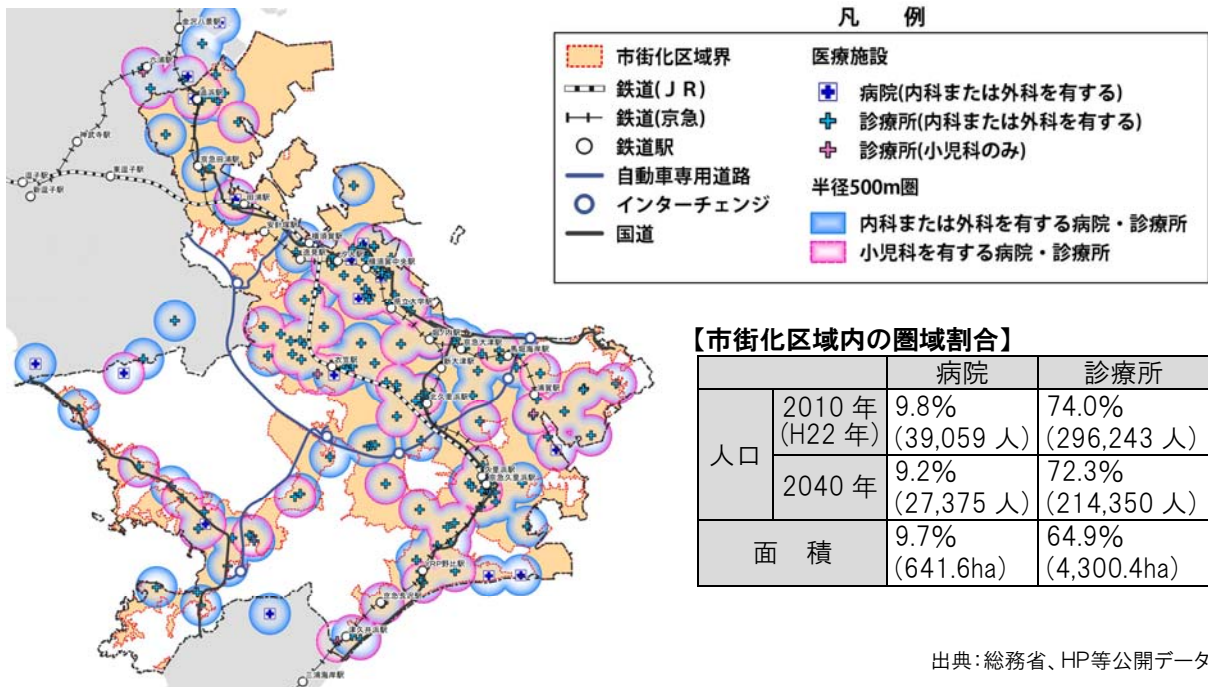
◆ 商業施設の圏域



② 医療施設

○内科・外科・小児科のいずれかの診療科目を有する病院、診療所などは分散して立地しており、横須賀中央駅、北久里浜駅、追浜駅、久里浜駅周辺で集中して立地しています。

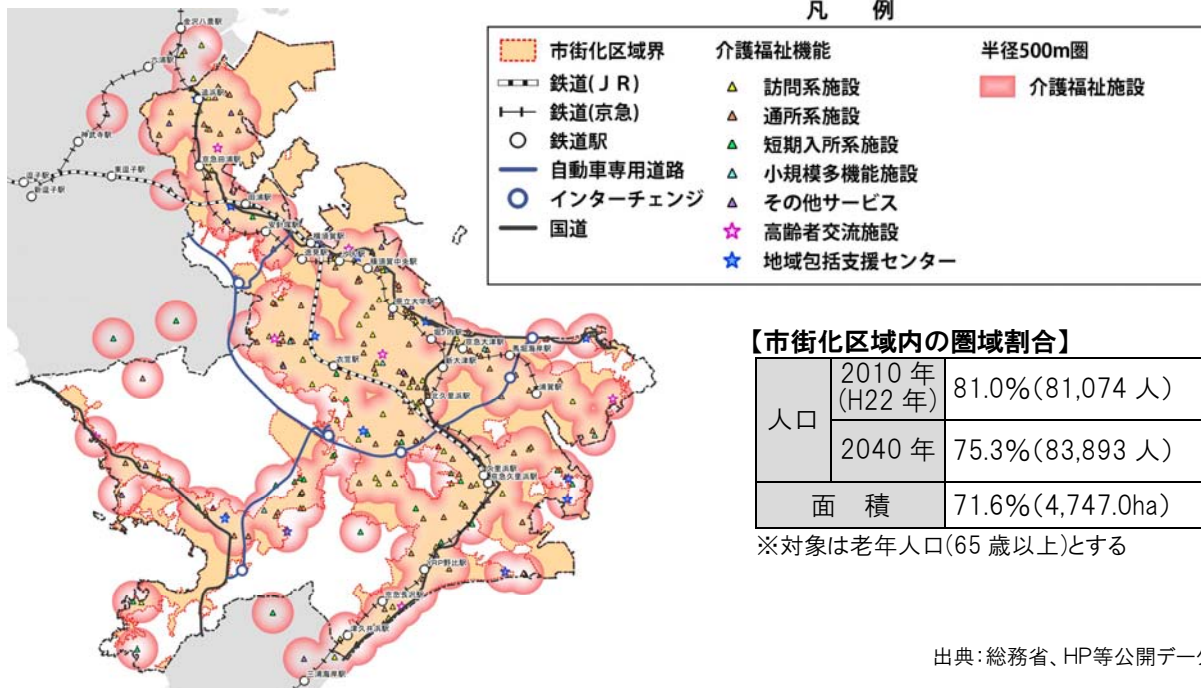
◆ 医療施設の圏域



③介護福祉施設

○日常的に利用する介護福祉施設(訪問系・通所系・短期入所系・小規模多機能)は、主に市街化区域内で分散して立地しています。

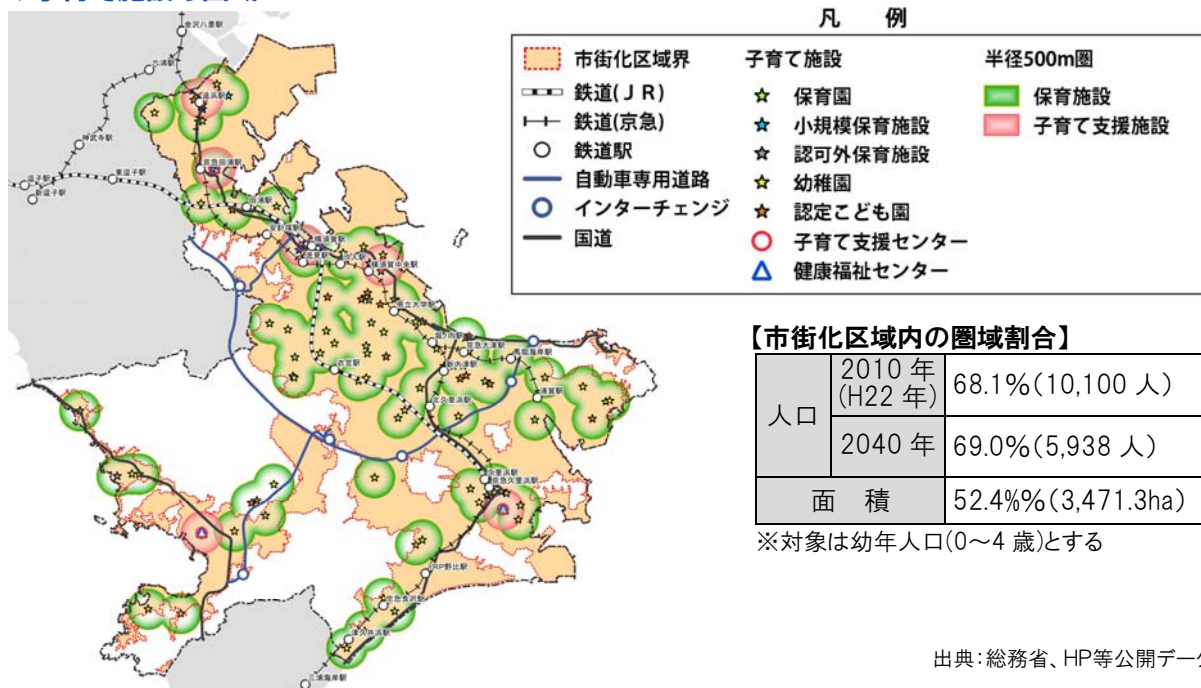
◆介護福祉施設の圏域



④子育て施設

○保育施設は、北・東地域の鉄道駅周辺を中心に多く立地し、地域内に分散しています。南地域では久里浜駅周辺に多く立地していますが、丘陵地にはあまり立地していません。

◆子育て施設の圏域



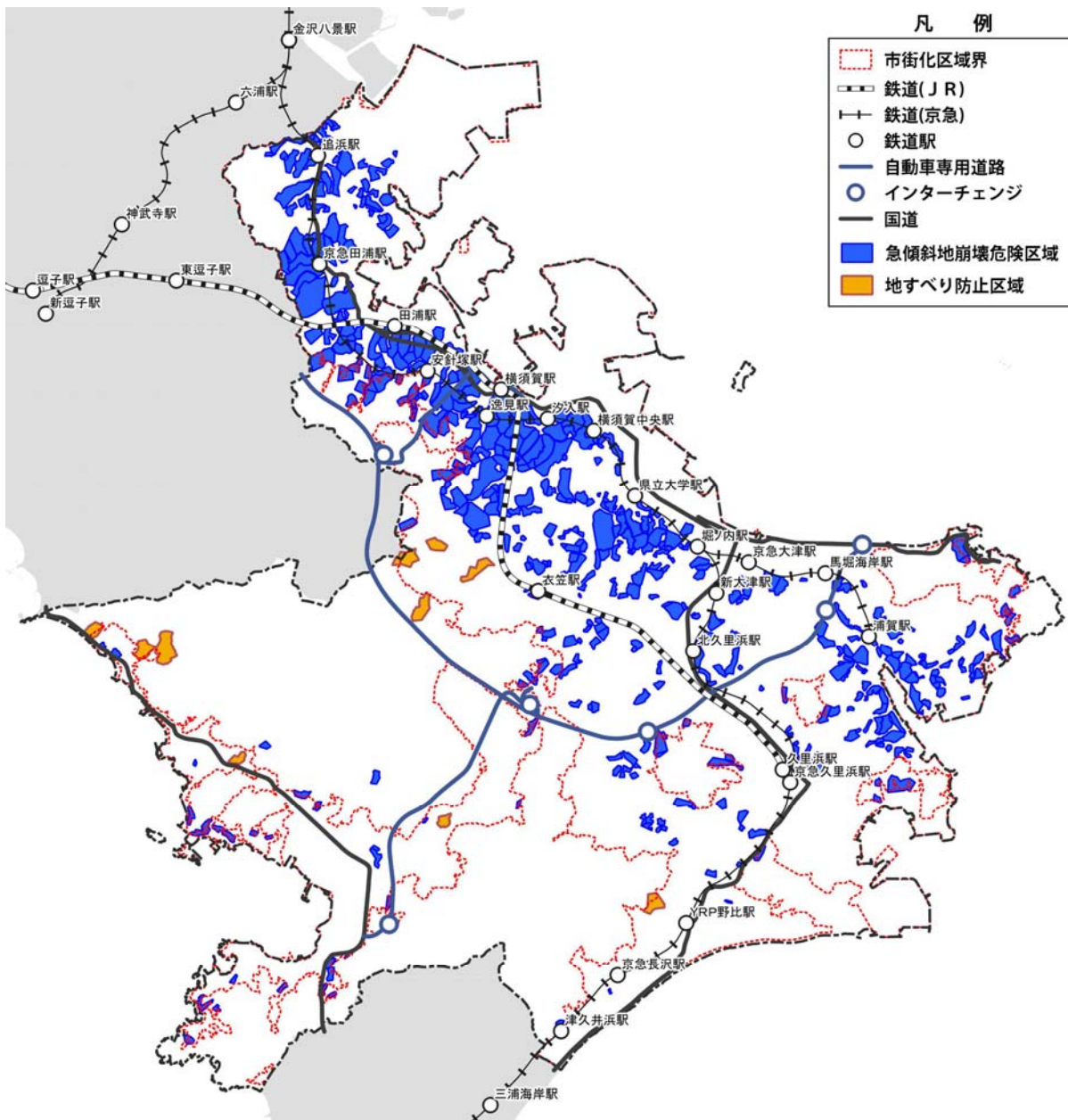
(6) 災害

1) 居住において考慮すべき箇所の存在

①急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域

- 急傾斜地崩壊危険区域は、北地域及び東地域の谷戸エリアを中心に広く指定されています。
- 地すべり防止区域は、西地域等において数箇所指定なされています。

◆急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域の指定状況

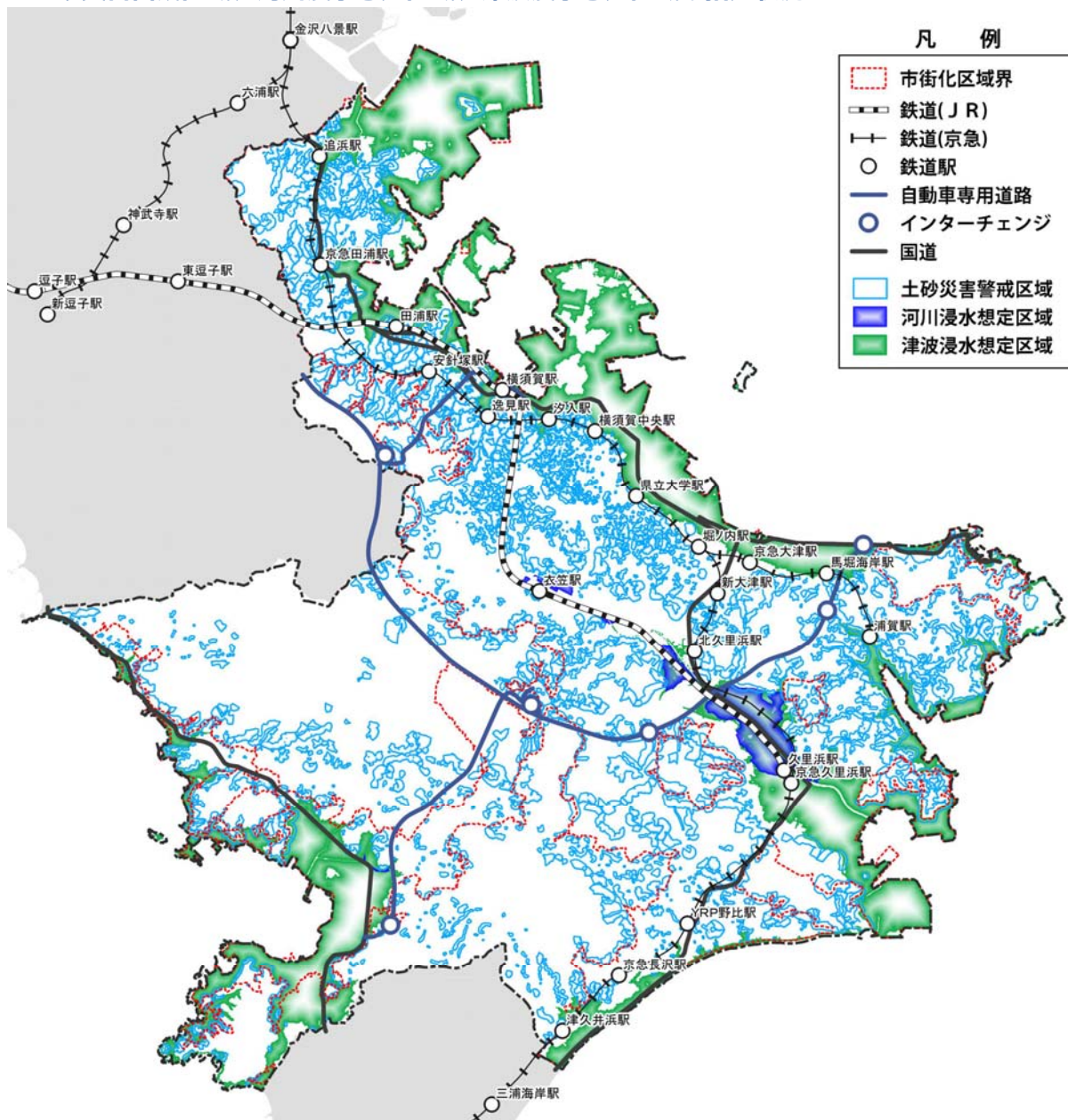


出典: 神奈川県資料

②土砂災害警戒区域、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

- 土砂災害警戒区域は丘陵地・斜面地に、津波浸水想定区域は低平地に広く指定されています。
- 河川洪水に伴う浸水想定区域は平作川及び竹川流域が指定されています。

◆土砂災害警戒区域、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域の指定状況



出典: 神奈川県資料

(7) 財政

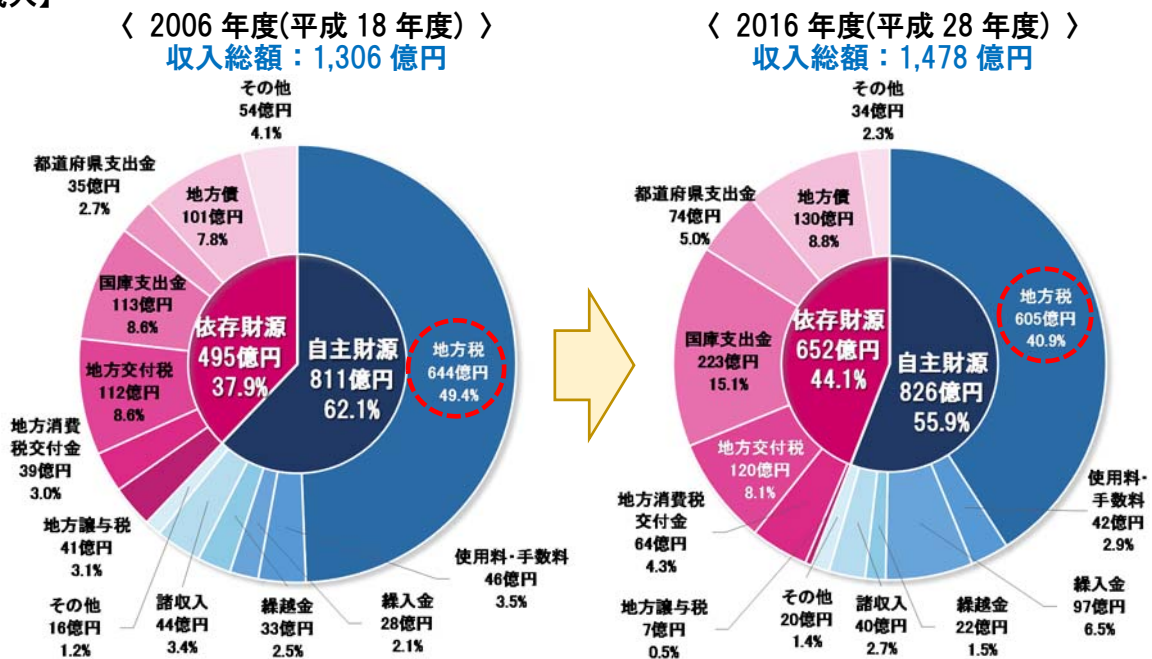
1) 本市の歳入歳出構造 (普通会計)

○2006年度(平成18年度)から2016年度(平成28年度)の10年間の歳入構造(普通会計)は、人口減少等に伴い地方税収入が減少しています。

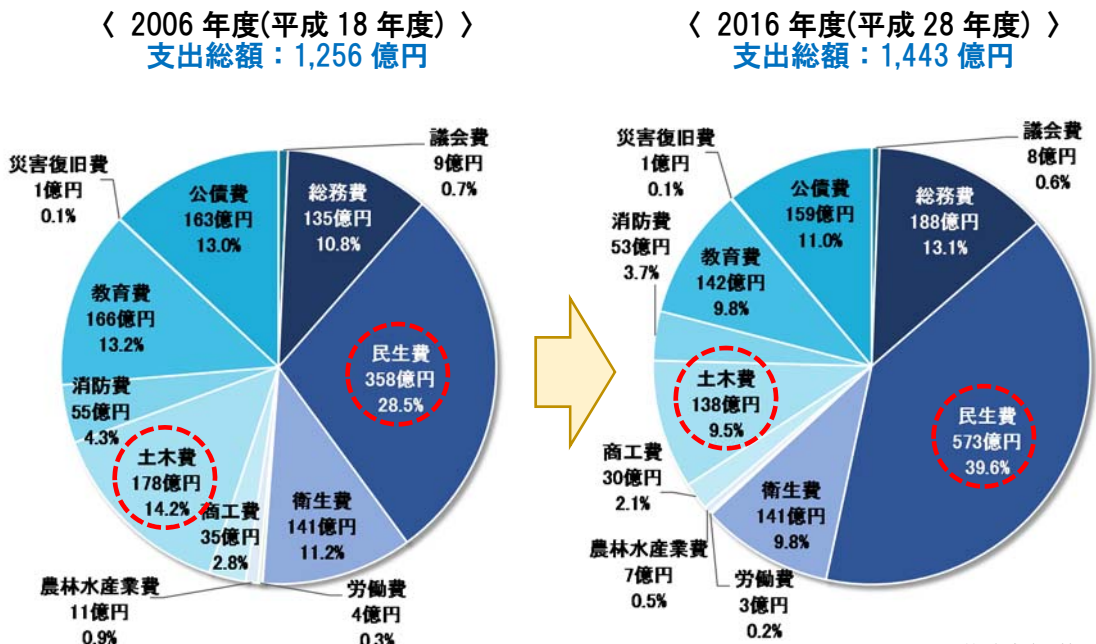
○2006年度(平成18年度)から2016年度(平成28年度)の10年間の歳出構造(普通会計)は、介護福祉等での支出である民生費が急激に増加しています。その一方、土木費が減少しており、今後、都市基盤の新規整備等につけられる費用はさらに限定される見込みです。

◆本市の歳入歳出構造

【歳入】



【歳出 (目的別)】

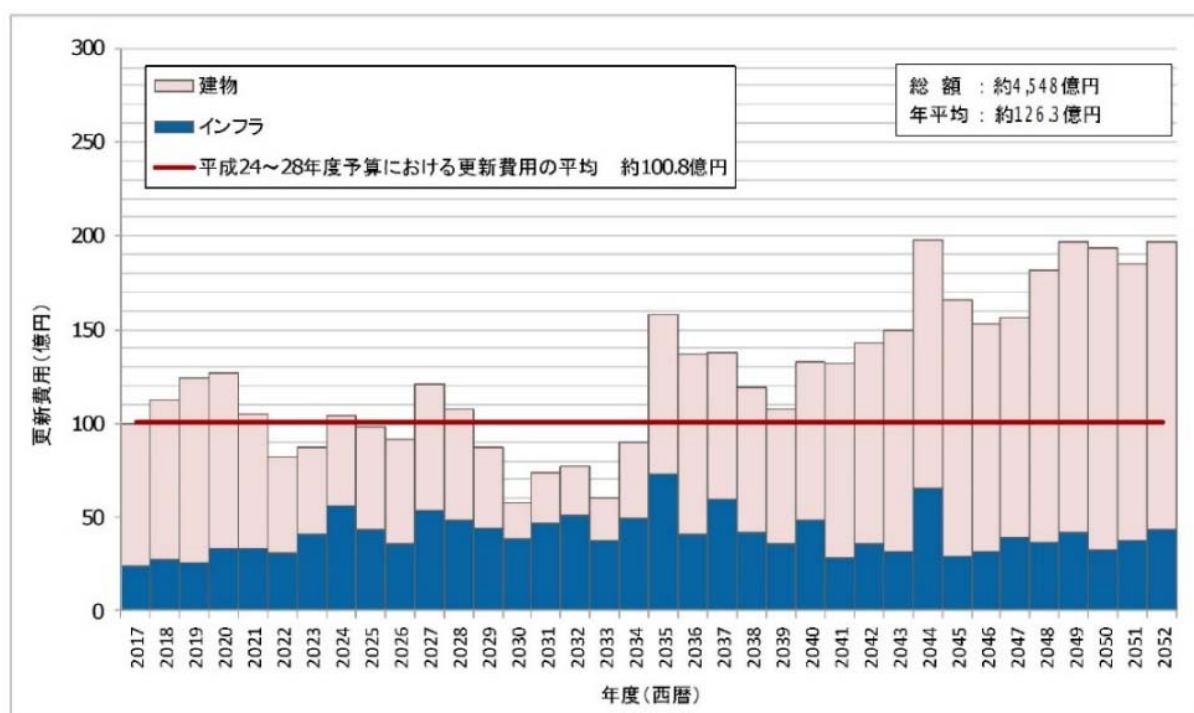


出典:総務省(決算カード)

2) 公共施設の更新費用の見通し

- 建物、道路・公園等のインフラ施設の更新費用推計の合計は、2017年度(平成29年度)～2052年度の36年間で約4,548億円であり、年平均で約126.3億円です。
- 2012年度(平成24年度)～2016年度(平成28年度)までの施設更新予算の平均額約100.8億円と比較すると、約25.5億円の増額が必要となる見込みです。
- 一般会計施設とは別の企業会計施設(水道・下水道施設)も同様に、将来的には費用が不足する見込みです。

◆建物・インフラ施設(普通会計の主な一般会計施設)の更新費用推計



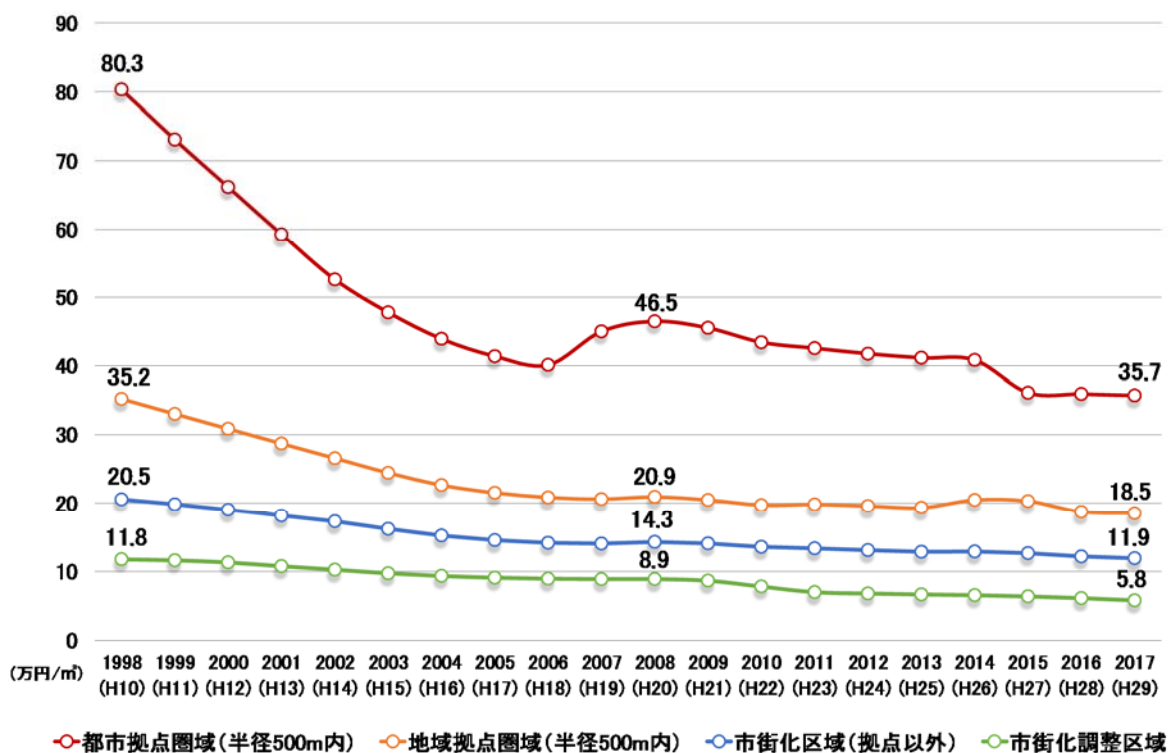
出典：横須賀市公共施設等総合管理計画

(8) 地域経済

1) 地価の動向

○市内4つのエリア毎の地価公示の平均値は、4つのエリア全てにおいて減少傾向にあります。特に、都市拠点圏域(半径 500m 内)は、一時期、増加傾向にあったものの、近年は横ばいの状況にはあり、20年前(1998年(平成10年))と比べると、半分以下の値を示しています。

◆市内の地価公示の過年度推移



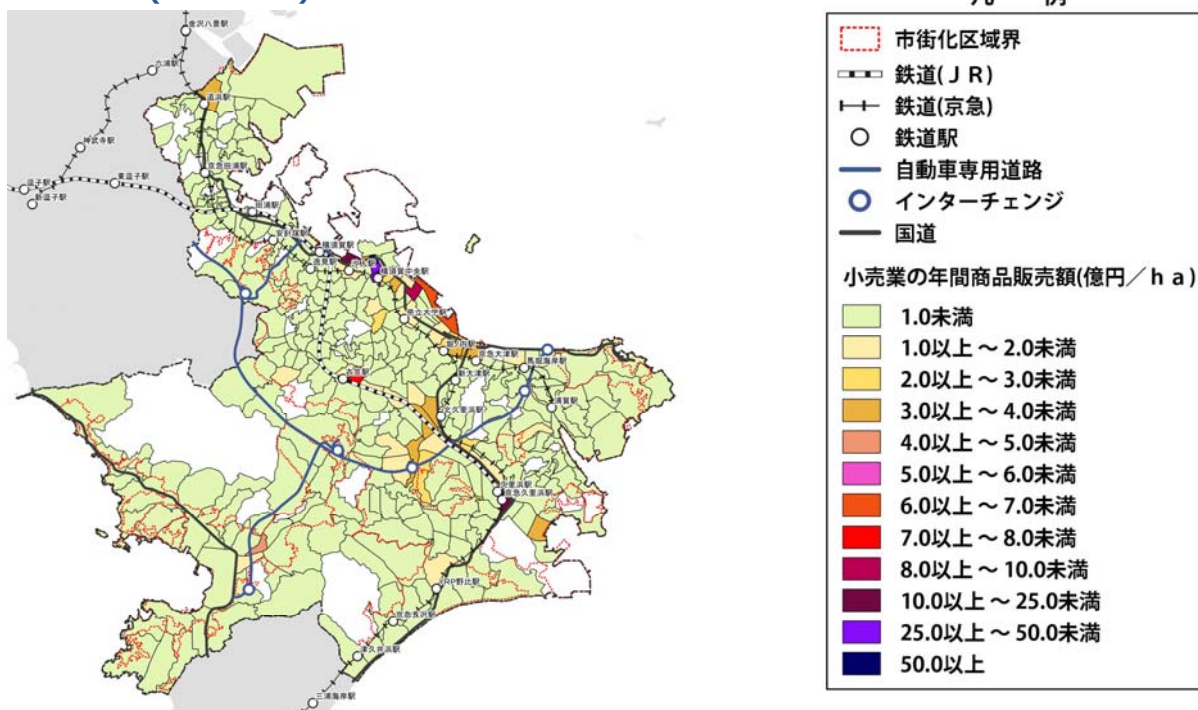
※各年における市内全ての地価公示の調査箇所について4つのエリアに区分し、平均値を算出

出典: 地価公示

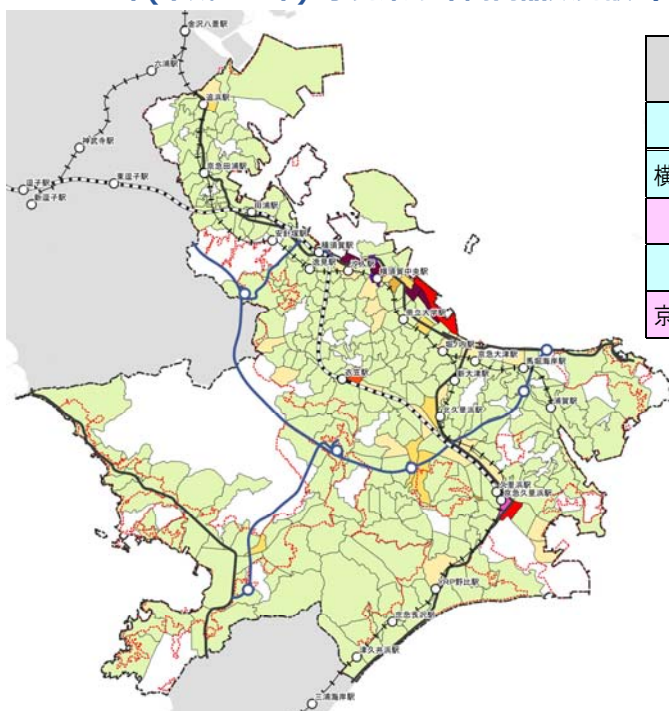
2) 小売業の年間商品販売額の推移

- 小売業の年間商品販売額は、2007年(平成19年)の3,900億円から2014年(平成26年)の3,225億円へと17.3%減少しています。
- 本市の中心市街地である横須賀中央駅周辺では、38.5%減少しており、市域全域と比べ2倍以上の減少率を示しています。一方、近接する平成町周辺では、49.4%増加しています。
- 追浜駅周辺では、大幅に減少しており、京急久里浜駅周辺は近年、大型商業施設が出店したため、エリア全体では21.4%増加を示しています。

◆2007年(平成19年) 小売業の年間商品販売額 (町丁目別)



◆2014年(平成26年) 小売業の年間商品販売額 (町丁目別)



【主要拠点の小売業の年間商品販売額の推移】

	2007年 (H19)	2014年 (H26)	増減率
市域全域	3,900億円	3,225億円	-17.3%
横須賀中央駅周辺	602億円	370億円	-38.5%
平成町周辺	310億円	463億円	+49.4%
追浜駅周辺	99億円	48億円	-51.5%
京急久里浜駅周辺	131億円	159億円	+21.4%

※対象町丁目

- ・横須賀中央駅周辺: 本町1丁目、大滝町1・2丁目、若松町1・2・3丁目
- ・平成町周辺: 平成町1・2・3丁目、日の出町3丁目
- ・追浜駅周辺: 追浜本町1丁目、追浜町3丁目
- ・京急久里浜駅周辺: 久里浜4・5丁目

出典: 経済産業省商業統計

2-2 都市計画マスタープランとの整合

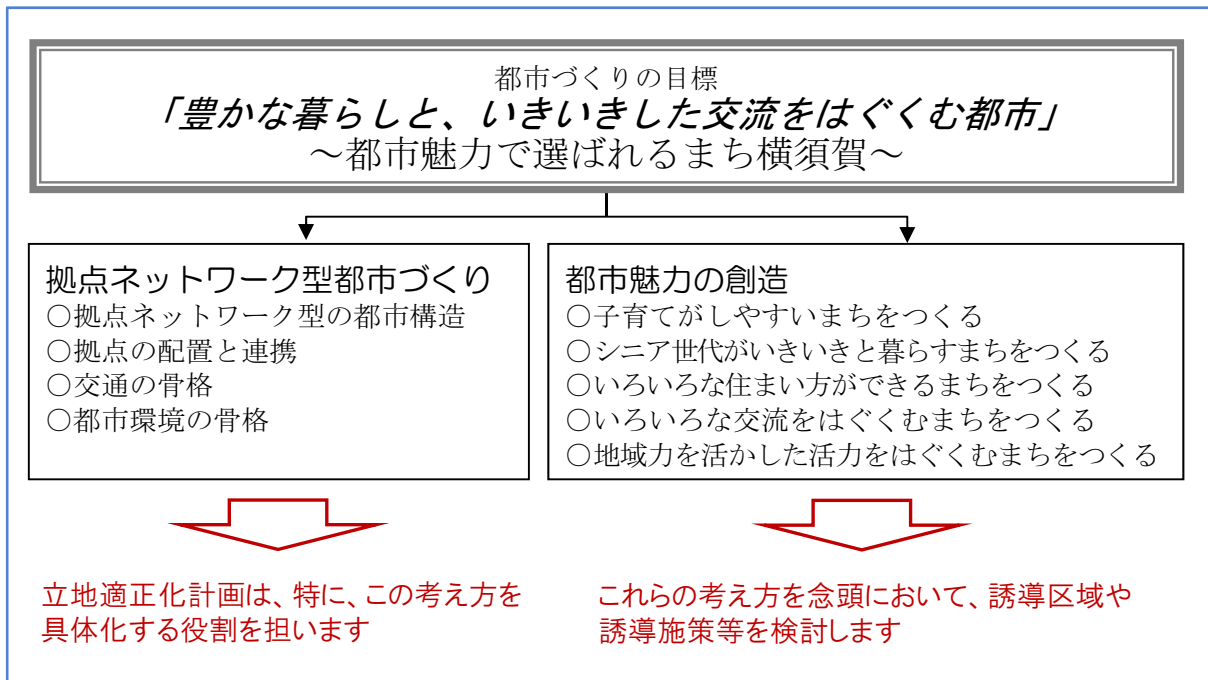
(1) 都市計画マスタープランに掲げる目標

平成28年3月に改定した本市の都市計画マスタープランでは、本市の総合計画(基本構想・基本計画・実施計画)に基づき、「都市づくりの目標」や、その目標を実現するための「取り組みの基本的な考え方」を2本の柱で設定しています。

本計画については、都市計画マスタープランで示す将来像を実現するためのアクションプランであることから、「取り組みの基本的な考え方」で示す内容を具体化する役割を担っています。

特に、「拠点ネットワーク型都市づくり」については、コンパクトな都市づくりを行う上での基本的な考え方を示しており、それを受けて、本計画では、両誘導区域・誘導施設・誘導施策等の設定を通じて、本市が目指すべき将来都市像をより明確にします。

◆「都市づくりの目標」と「取り組みの基本的な考え方」

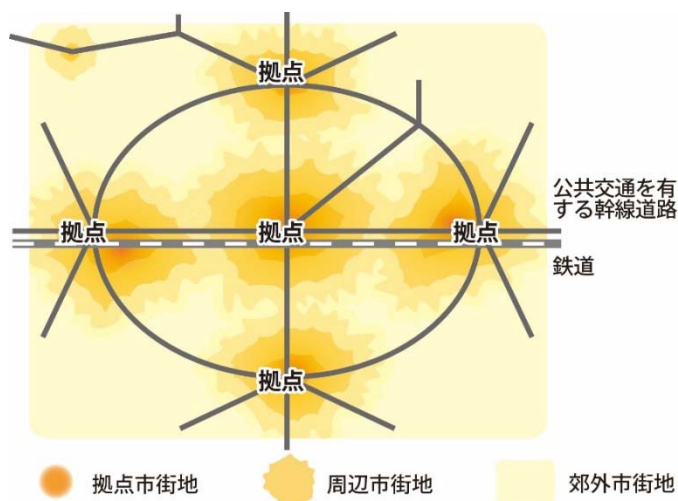


出典:横須賀市都市計画マスタープラン

◆拠点ネットワーク型都市づくりのイメージ

○市街地をコンパクト化し、拠点市街地間及び拠点市街地と周辺市街地をネットワークさせて、効率的で利便性の高い暮らしやすい都市づくりを目指します。

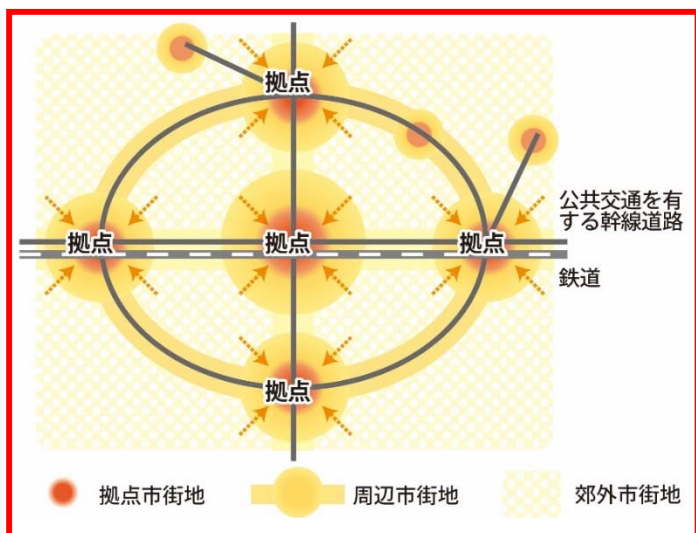
これまでの傾向で推移していくと…



人口減少の中で、従来の市街地の拡大傾向が続くと、市街地は希薄化していく

- 人口減少、少子高齢化の進行にともない、空き家の増加が見込まれ、特に郊外市街地での増加傾向が懸念される
- 拡散した都市施設の維持管理に必要なコストの増大が予測される

これからの都市づくりは……



拠点ネットワーク型都市づくりを目指す

- 無秩序な市街化を抑制し、拠点市街地や周辺市街地に集約化を図る
- 利便性の高い鉄道駅周辺等を中心に都市機能を集約
- 幹線道路や公共交通網により拠点市街地と周辺市街地の連絡を維持・強化
- 人口・世帯数が減少し、都市基盤施設が十分でない地区では長期的には縮退を検討

出典：横須賀市都市計画マスタープラン

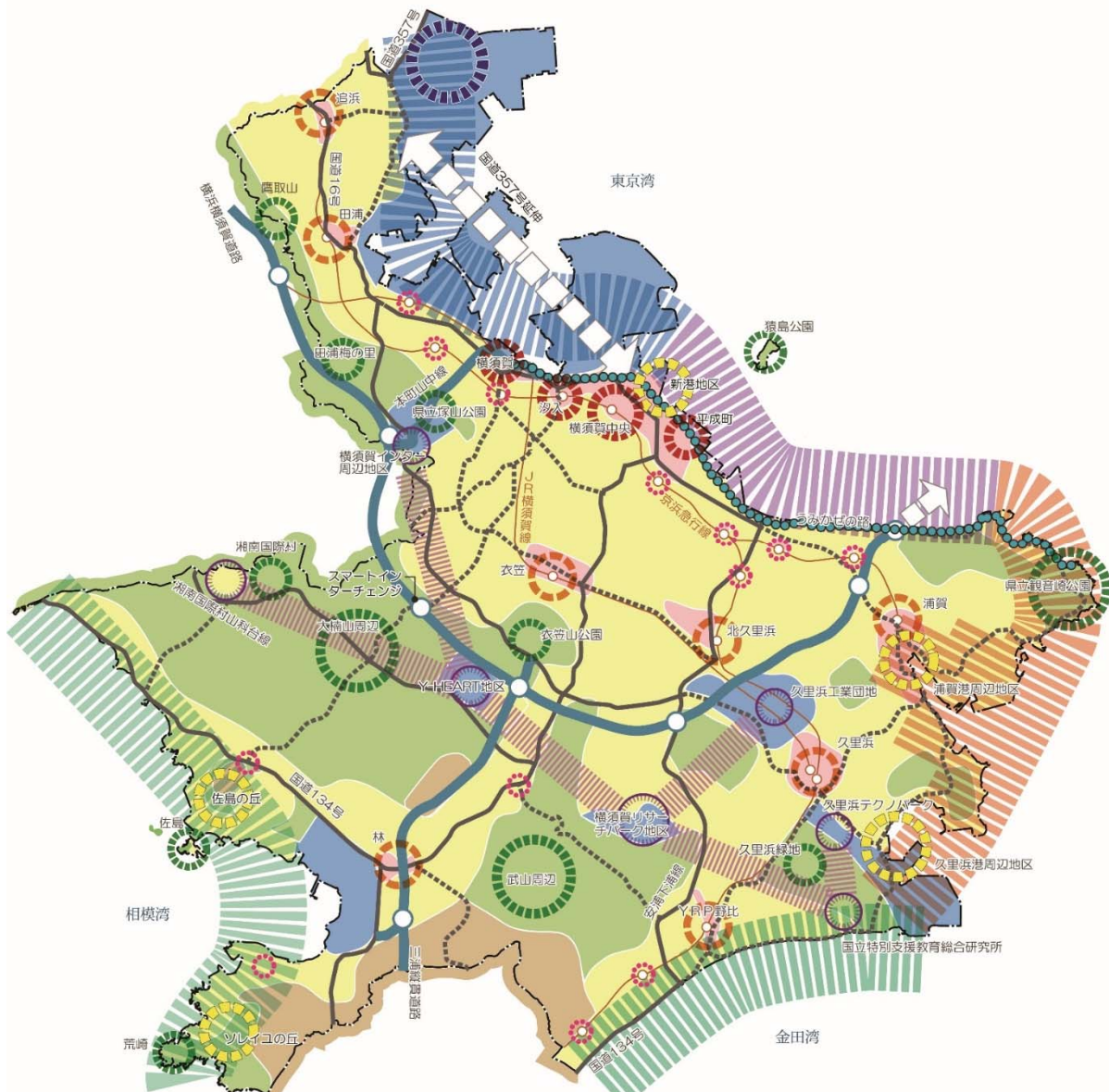
(2) 拠点の設定

1) 都市計画マスタープランにおける拠点

都市計画マスタープランでは、「拠点ネットワーク型都市づくり」に向け、各拠点において都市機能を集約し、「可能な限り、徒歩により日常的な用事を済ませることが出来る生活圏の形成」を目指しています。

地域の特性に応じて、都市拠点・地域拠点・地区の生活拠点を設定しています。

◆ 将来都市構造図



	商業・業務系市街地		都市拠点(中心市街地)		歴史と自然を活かしたリゾートゾーンと産業・交流拠点		都市の骨格となる幹線道路
	産業系市街地		地域拠点(拠点市街地)		良好な海辺の環境を活かしたリゾートゾーンと交流拠点		都市間を連絡する幹線道路
	住居系市街地		主要な地区の生活拠点		都市的な海辺に親しむ交流ゾーン		都市内を連絡する幹線道路
	農地・農業集落地		丘陵部の研究開発・産業・文化等の交流拠点とその連携		自然との交流拠点		鉄道・駅
	緑地ゾーン		臨海部の産業拠点とその連携		新たな交通軸となる幹線道路(構想路線)		うみかぜの路

出典: 横須賀市都市計画マスタープラン

◆拠点の定義と設定箇所

都市拠点	定義	商業、業務、行政、各種サービス、高次医療、教育、文化等、本市の枢要な都市機能の集積を図る市街地	
	箇所	①横須賀駅周辺 ②汐入駅周辺 ③横須賀中央駅周辺 ④平成町周辺の中心市街地	
地域拠点	定義	地域での自立性のある活動を支えるために必要な複合的な商業、業務、各種サービス、教育、文化等の機能や地域医療、地域福祉の機能などの都市機能の集積を図る市街地	
	箇所	①追浜駅周辺 ②京急田浦駅周辺 ③衣笠駅周辺 ④北久里浜駅周辺	⑤浦賀駅周辺 ⑥京急久里浜駅周辺 ⑦YRP野比駅周辺 ⑧林交差点周辺の拠点市街地
地区の生活拠点	定義	日常の買い物やサービスや診療など、日常生活の利便性を高める機能の集積を図る市街地	
	箇所	①上記以外の駅の周辺 ②団地のセンター地区 ③店舗等の利便施設の集積する地区	

立地適正化計画
での拠点に位置づけ

地域特性等を踏まえ
位置づけを整理

都市計画マスタープランにおける「都市拠点」及び「地域拠点」は、様々な都市機能の集約を優先的・戦略的に図る「都市機能誘導区域」に設定します。

都市計画マスタープランで「日常生活の利便性を高める機能の集約を図る市街地」として位置づけられている「地区の生活拠点」は、将来的に求められる役割等が箇所毎に異なるため、それらを改めて整理した上で本計画における拠点に位置づけます。

2) 本計画における拠点の考え方

①生活圏を考慮した拠点設定

都市計画マスタープランで設定した各拠点の位置づけをベースとして、生活圏毎に核となる場所の設定を行います。

◆本計画での生活圏の捉え方

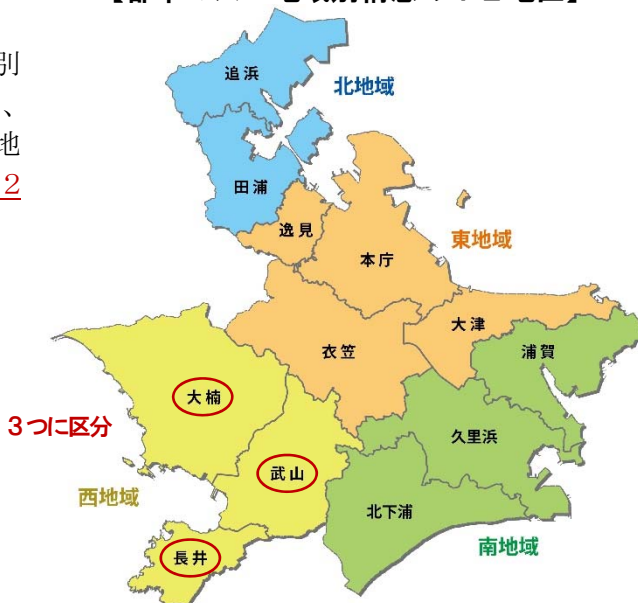
- ◆本市では、地理的特性や歴史的背景等を踏まえ「本庁および各行政センターが所管する地域」である市内を10区分しています。
- ◆高齢者の総合的な保健福祉に関する本市の計画をまとめた「横須賀高齢者保健福祉計画」においても、この10区分を介護保険法に基づく「日常生活圏域」として設定しており、区分毎に、医療と介護が連携し、住み慣れた地域で誰もが暮らし続けていけるよう、「地域包括ケアシステム」の構築が進められています。

【本庁及び各行政センターが所管する10区分】



【都市マス・地域別構想の12地区】

- ◆また、都市計画マスタープランの地域別構想では、この10区分をもとにしつつ、西地域が広大であることを考慮し、西地域内を3つの中学校区で区切り、計12地区にて検討を行っています。



○本計画では、都市計画マスタープラン・地域別構想で用いる12地区を「生活圏」として捉え、それら生活圏毎に核となる場所を設定していきます。

※ 大楠地区・長井地区の「生活圏の核」の形成に向けて

都市機能誘導区域の設定を行う「大楠山入口交差点周辺」と「荒崎入口交差点周辺」は、現況でスーパーマーケットやコンビニエンスストア等の施設が立地するのみです。

今後、人口減少が進展する中、「生活圏の核」として、将来的な施設誘導及び維持に向けては、周辺住民の利用だけでは立地を誘導・維持すること(=生活圏の核を形成すること)は難しいことが懸念されます。

一方、西地域一帯は、相模湾沿岸の自然環境や、ソレイユの丘等の観光資源が豊富にあり、コンビニエンスストア等、現在地区内に立地する施設は、それら来訪者による需要も含めることで、事業採算性が確保できているものと考えられます。

よって、西地域内での拠点形成においては、居住誘導を図ることのみならず、西地域での観光・交流に係る各種関連計画の推進による交流人口の増加が拠点形成と維持に繋がるため、立地適正化計画と観光・交流の施策が相互に補完しあうよう計画を推進します。

都市計画マスタープランにおいて、相模湾岸では「良好な海辺の環境を活かしたリゾートゾーンと交流拠点」が設定され、「佐島の丘」と「ソレイユの丘」を交流拠点に設定しています。

今後、これら資源の魅力を高めることで期待できる交流人口の増加によっても都市機能の誘導・維持を図っていきます。

【都市マス将来都市構造図（西地域抜粋）】



②既存の施設集積状況を考慮した拠点設定

「生活圏の核」として位置づける12地区の拠点以外の主要な地区の生活拠点においては、交通利便性が高く、商業系用途地域に指定されていることにより、既に一定の都市機能が見られる箇所があります。

これらの箇所については、生活圏の核でカバーしきれないエリアを副次的に補完する役割として都市機能誘導区域を設定します。

◆既存の施設集積状況を考慮した拠点設定箇所の条件

ア. 鉄道駅を中心とした拠点

⇒将来的においても交通利便性の高いエリアとして、その利便性を活かした拠点形成を図っていく。

イ. 商業系の用途地域が指定された箇所

⇒近隣商業地域等の商業系の用途地域が指定された箇所については、既に各種の都市機能が集積しているため、それら立地状況の維持等を図っていく。

この2つの条件を満たす箇所である、「鉄道駅に近接して商業系の用途地域に指定されている箇所」は、以下の7つの鉄道駅周辺が該当します。

- ①逸見駅周辺（京急本線）
- ②県立大学駅周辺（京急本線）
- ③堀ノ内駅周辺（京急本線）
- ④京急大津駅周辺（京急本線）
- ⑤馬堀海岸駅周辺（京急本線）
- ⑥京急長沢駅周辺（京急久里浜線）
- ⑦津久井浜駅周辺（京急久里浜線）

③その他の「地区の生活拠点」での拠点形成の考え方

都市計画マスタープランでの「地区の生活拠点」には、鉄道駅から離れているため交通の利便性は高くないものの、団地のセンター地区等、一定の都市機能の立地が見られる箇所があり、周辺住民の日常生活の利便性の確保に貢献しています。

徒歩利用を中心とした日常的な行動が可能となるよう、既存施設の立地の維持・保全を求める「都市機能保全区域」とします。

◆都市機能保全区域の設定箇所の条件

ア. 都市機能誘導区域を設定している拠点の概ね半径 500m、800m 圏外

⇒市内でのバランスのよい施設立地を図る観点より、都市機能誘導区域を設定している拠点からは、徒歩等で利用できない範囲であることを基本とする。

イ. 大規模小売店舗立地法の対象となる床面積 1,000 m²を超え、かつ生鮮食料品を扱う店舗

⇒各地区の主要な施設として日常的に利用されている施設を対象とする。

ウ. 住宅団地のセンター地区に立地する店舗

⇒郊外の大規模住宅団地の中央部に立地している日常的に利用されている施設は対象とする。

エ. 都市機能誘導区域を設定していない鉄道駅付近に立地する店舗

⇒交通の利便性を有した鉄道駅付近に立地している施設は対象とする。



アの条件を満たし、かつイ～エのいずれかの条件を満たす箇所として該当する以下の12箇所において、都市機能保全区域を設定します。

- | | |
|------------|----------|
| ①湘南鷹取団地 | ⑦湘南山手団地 |
| ②浦郷ポートパーク前 | ⑧佐原県道沿い |
| ③安針台 | ⑨岩戸団地 |
| ④湘南池上団地 | ⑩ハイランド団地 |
| ⑤鴨居県道沿い | ⑪通研入口交差点 |
| ⑥大矢部県道沿い | ⑫佐島の丘団地 |

2-3 都市構造上の課題の整理

現況・将来見通しを踏まえ、本計画を検討する上での都市構造上の課題を整理します。

✓ 人口動向：地区別の人口推計の違いに即した居住誘導の施策検討

◇全市的に人口減少見込みである中、地区別に確認すると、開発履歴等に起因した地区別人口の増減や、高齢者数の増減等に違いが見られるため、それらの地区別の人口推計を丁寧に把握し、それらに即した、予防策となる様な個別の居住誘導施策の検討が必要

✓ 土地利用：地形や開発履歴等を考慮した居住誘導の方向性の整理

◇北地域・東地域の駅から近い箇所で谷戸地域が広がる一方で、開発時期は古く丘陵地でありながら良好な都市基盤を備えた低層住宅地等も多く有するため、各地区の課題や今後の方向性を整理した上で居住誘導すべきか検討が必要

✓ 公共交通：サービス水準の確保と高齢者等に対応した公共交通網の形成

◇人口減少下でのバス路線のサービス水準維持や、将来的にも高齢者数が多いことが見込まれるエリア等での公共交通サービスの充実化等のあり方について、交通事業者と連携した取組が必要

✓ 都市機能：人口動向等に対応した適切な都市機能の誘導

◇今後の更なる人口減少に伴い、日常生活を支える施設の撤退も懸念され、それら施設の維持や集積のあり方について都市構造の面から検討が必要であると共に、高齢者の利便性向上や、子育て世帯に魅力ある住環境づくりに資する施設誘導等、現状施設の維持だけに寄らない、本市の魅力向上に貢献するテーマ性を持った施設誘導の検討も必要

✓ 災害：防災面を十分に考慮した都市機能・居住の誘導

◇災害の危険性のあるエリアについては、将来的に都市機能・居住の誘導等を図っていくか否かについての慎重な検討が必要

✓ 財政：持続可能な都市経営

◇歳入歳出構造の変化に伴い、都市基盤の新規投資も厳しくなることから、良好に開発された既存住宅地の都市基盤を最大限に維持・活用すること等に着眼して、持続可能な都市経営を念頭に置いた都市づくりの方向性の整理が必要

✓ 地域経済：中心市街地を始めとした拠点の求心力の低下

◇全市的な人口減少より、小売業の販売額が低下しており、特に横須賀中央駅等周辺でもその傾向が顕著に見られるため、本市の核である中心市街地として拠点性の維持・向上を図り、拠点としての魅力を低下させないことが必要

立地適正化計画により取り組むべき課題への対応

◇本市では、地形特性等によってまとまりのある市街地が形成されてきた経緯があり、コンパクトな居住地としての素地があるため、将来的な人口減少下において一定の人口密度の低下を許容しつつも、**現在の各拠点での利便性の高い都市機能と公共交通サービスについては、本市が有する多様な地域特性や地域資源を最大限に活用しながら各種取組を進めることで、居住地の規模と生活利便性の維持を目指します。**

