

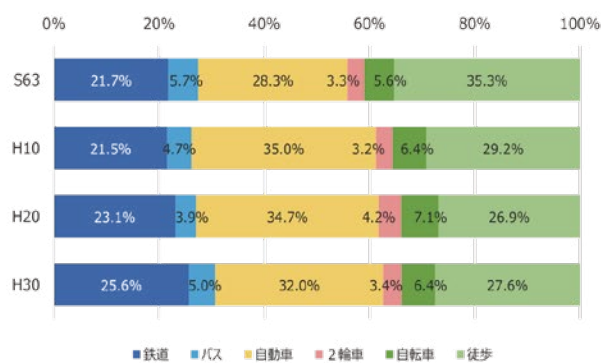
(4) 交通

1) 移動実態

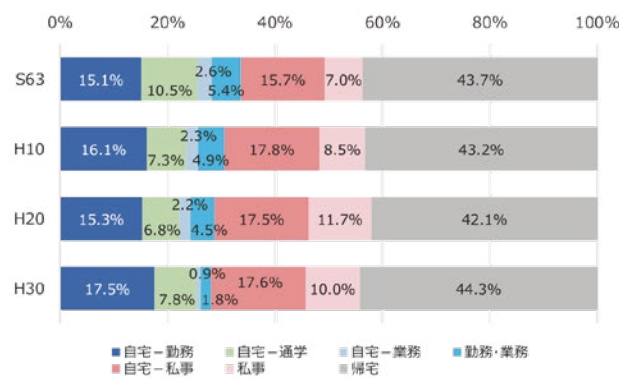
市全体の移動量は減少傾向にある中で、交通分担率の推移を見ると、公共交通（鉄道・バス）が微増、自動車・二輪車が微減しています。目的別の移動量は、通勤通学が微増傾向にあります。

公共交通利用が微増傾向にある中で、駅への移動手段は徒歩が最も多く、次いで路線バス・コミュニティバスが多くなっています。久里浜・京急久里浜駅など市南側に位置する駅においては、他の駅に比べて路線バス・コミュニティバスの利用割合が高く、かつ、自動車・自転車など様々な手段を利用する割合が高くなっています。

◆市全体の交通分担率の推移

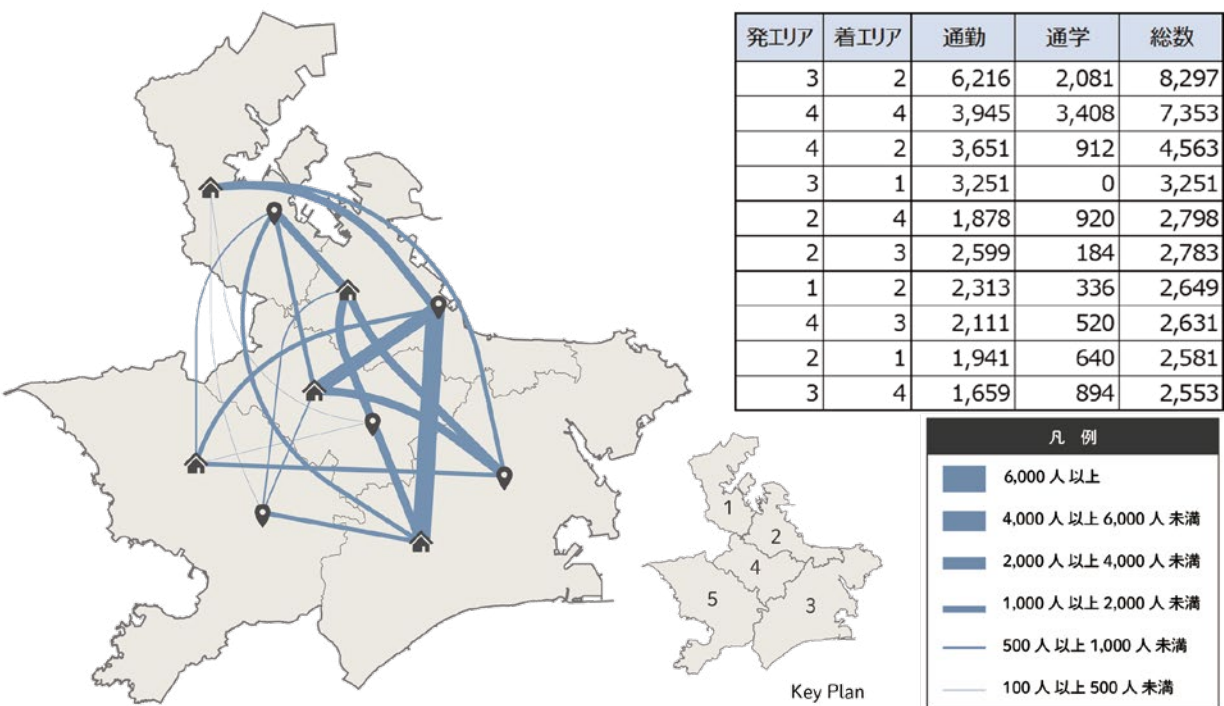


◆市全体の目的別移動量の推移



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

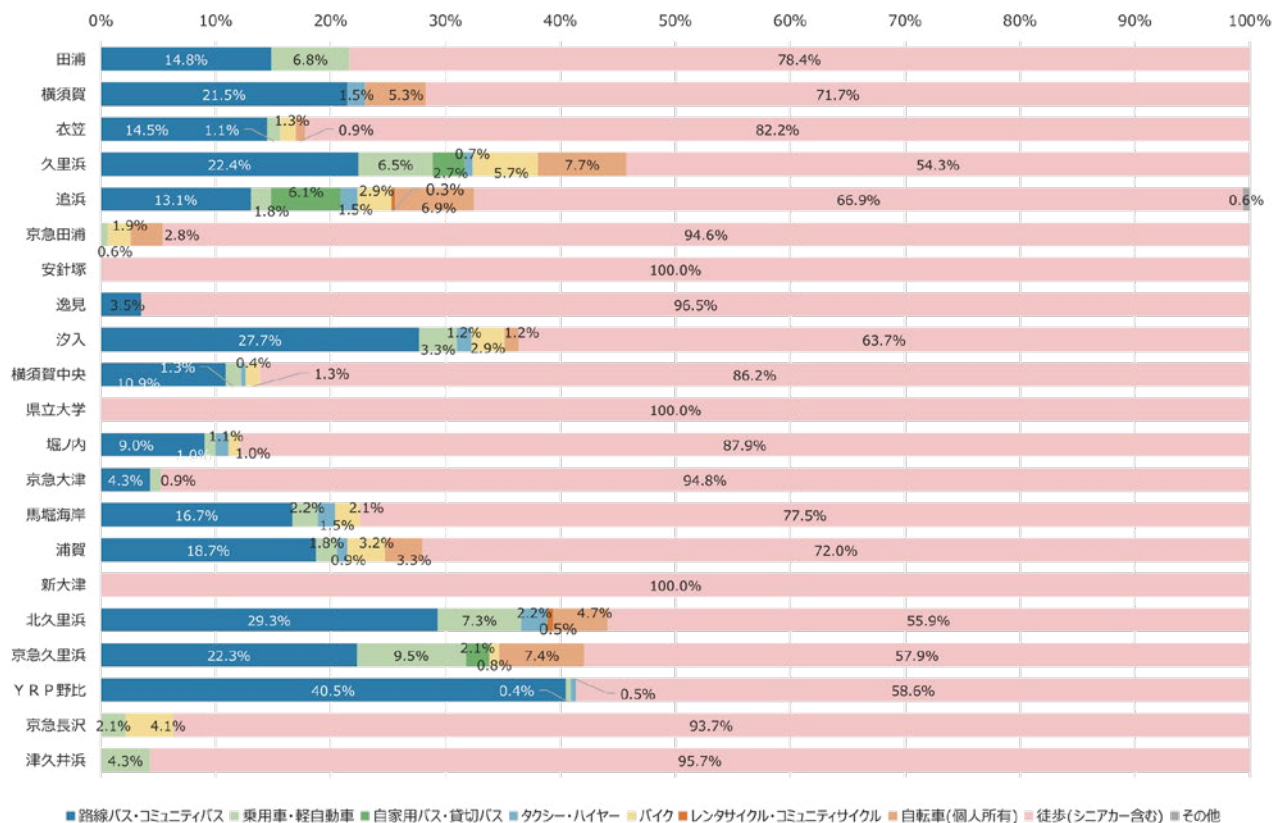
◆市内のゾーン別の移動量（発生集中交通量）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

3 本市の現況

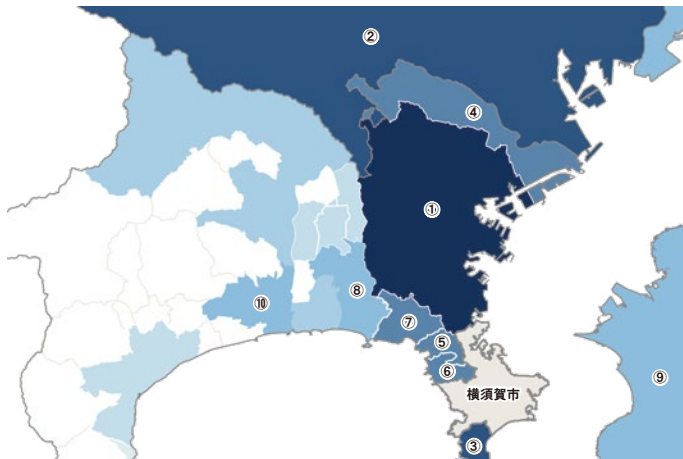
◆駅別のアクセス手段（末端交通手段）



出典：東京都市圏パーソントリップ調査

◆従業者・通学者数

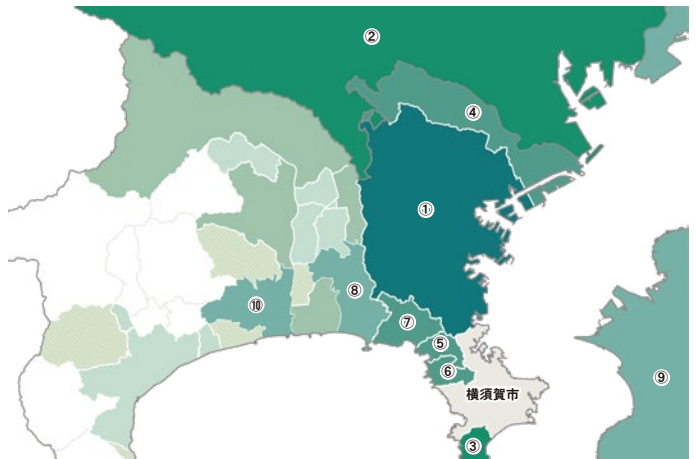
◆通勤・通学の流出状況



NO	都市名	流出人口	NO	都市名	流出人口
①	横浜市	73,345	⑥	葉山町	5,346
②	東京都	26,626	⑦	鎌倉市	5,044
③	三浦市	12,646	⑧	藤沢市	2,889
④	川崎市	5,802	⑨	千葉県	1,256
⑤	逗子市	5,786	⑩	平塚市	1,158

凡 例
50,000 以上
10,000 以上 50,000
5,000 以上 10,000
1,000 以上 5,000
500 以上 1,000
100 以上 500
100 未満
0

◆通勤・通学の流入状況



NO	都市名	流入人口	NO	都市名	流入人口
①	横浜市	74,237	⑥	葉山町	5,062
②	東京都	26,123	⑦	鎌倉市	5,042
③	三浦市	13,055	⑧	藤沢市	3,001
④	川崎市	6,431	⑨	千葉県	1,205
⑤	逗子市	5,587	⑩	平塚市	1,087

凡 例
50,000 以上
10,000 以上 50,000
5,000 以上 10,000
1,000 以上 5,000
500 以上 1,000
100 以上 500
100 未満
0

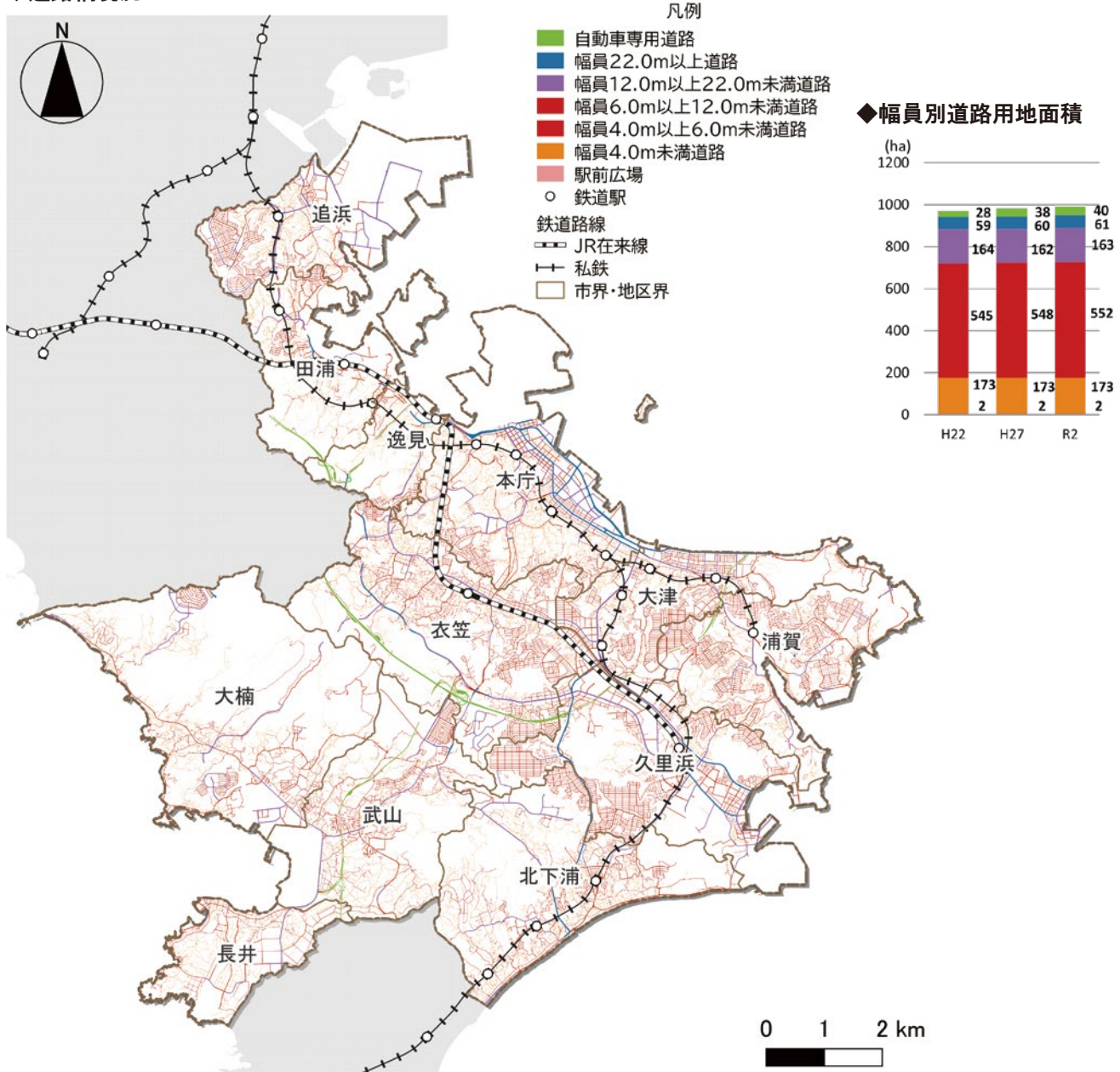
出典：国勢調査

2) 道路網

市内の道路網は、自動車専用道路や国道等の広幅員道路によって地域間及び隣接都市間が結ばれており、地域内の幹線的な経路は中程度の幅員の道路が担う段階的な構成になっています。

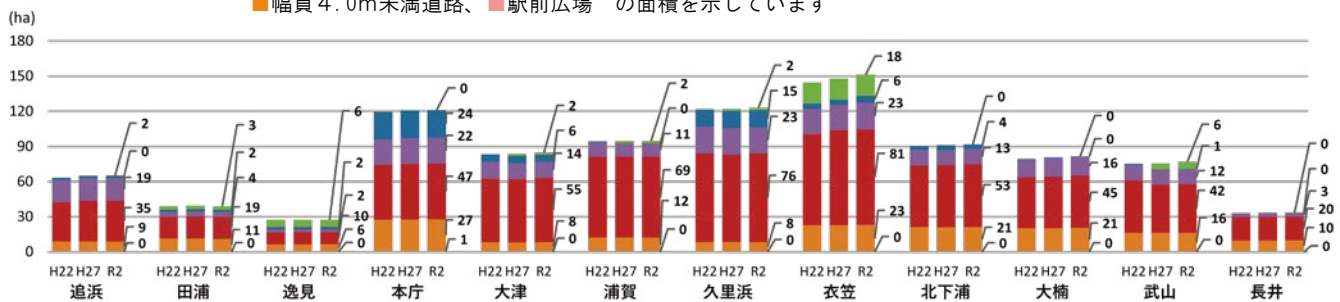
幅員4m未満の狭隘な道路は、本町・衣笠・北下浦地域等の谷戸地域が多い地域に多く分布しています。

◆道路網現況



◆地域別幅員別道路用地面積

※グラフの数値は上から、自動車専用道路、幅員22.0m以上道路、幅員12.0m以上22.0m未満道路、幅員4.0m以上12.0m未満道路、幅員4.0m未満道路、駅前広場の面積を示しています



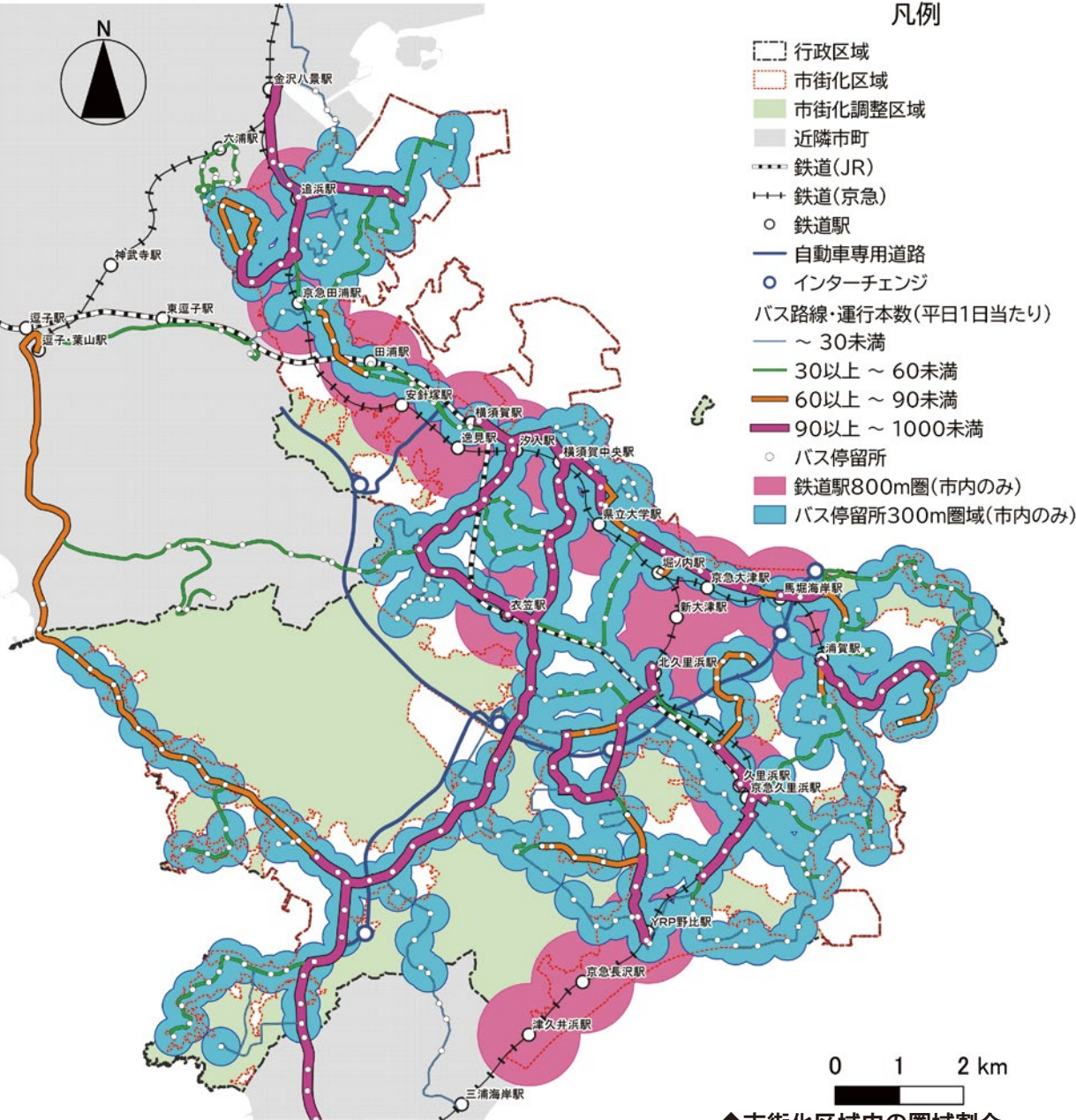
出典：都市計画基礎調査（平成22年度、平成27年度、令和2年度）

3 本市の現況

3) 公共交通網

市内の公共交通（鉄道、路線バス）の圏域（鉄道駅は半径 800m 圏、バス停留所は半径 300m 圏）は、市街化区域内の大半をカバーしており、大部分の住宅地で公共交通が身近に利用できる環境が整っています。

◆公共交通網と圏域



◆市街化区域内の圏域割合

人口	2015 年 (H27 年)	92.7% (369,700 人)
	2040 年 (R22 年)	93.6% (284,900 人)
面積		77.1% (5,113ha)

出典：令和22年社人研推計、国土数値情報、交通事業者HP等

4) 公共交通利用者数

新型コロナウイルス感染症の影響で 2019 年度（令和元年度）～ 2020 年度（令和 2 年度）にかけては、全鉄道駅の乗車人数が減少していましたが、その後 2023 年度（令和 5 年度）までにかけては徐々に増加傾向にあります。

新型コロナウイルス感染症の影響がない 2019 年度（令和元年度）と 2023 年度（令和 5 年度）の増減率を比較すると、多くの駅が -10% 程度の水準まで利用が回復してきている状況にあり、汐入駅については 10% 以上の増加が見られます。

◆市内鉄道駅別乗車人員の推移

事業者・駅		R1年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R1→R5年度 増減数(人)	R1→R5年度 増減率(%)
J R	田浦駅	2,232	1,816	1,938	1,962	1,978	-254	-11.4
	横須賀駅	4,845	3,796	4,196	4,513	4,591	-254	-5.2
	衣笠駅	8,369	6,475	6,874	7,155	7,405	-964	-11.5
	久里浜駅	6,338	4,958	5,235	5,416	5,577	-761	-12.0
京 急	追浜駅	21,044	16,061	16,902	18,020	18,940	-2105	-10.0
	京急田浦駅	6,529	5,001	5,244	5,633	5,747	-783	-12.0
	安針塚駅	2,309	1,815	1,928	2,054	2,138	-172	-7.4
	逸見駅	2,663	1,955	2,050	2,252	2,273	-391	-14.7
	汐入駅	8,893	7,946	8,755	9,713	10,499	1606	18.1
	横須賀中央駅	34,047	24,997	27,097	29,108	29,520	-4528	-13.3
	県立大学駅	6,208	4,524	4,945	5,323	5,438	-770	-12.4
	堀ノ内駅	6,190	4,801	5,103	5,467	5,562	-629	-10.2
	京急大津駅	2,460	1,899	2,073	2,203	2,214	-246	-10.0
	馬堀海岸駅	4,445	3,333	3,508	3,842	4,097	-349	-7.8
	浦賀駅	10,209	7,675	7,915	8,295	8,315	-1895	-18.6
	新大津駅	3,449	2,680	2,874	3,068	3,038	-411	-11.9
	北久里浜駅	12,778	9,939	10,553	11,100	11,457	-1322	-10.3
	京急久里浜駅	21,026	16,201	17,228	18,329	18,877	-2149	-10.2
	YRP野比駅	9,348	6,672	6,777	7,161	7,275	-2074	-22.2
	京急長沢駅	3,609	2,848	2,951	3,096	3,218	-391	-10.8
	津久井浜駅	3,170	2,511	2,724	2,951	3,012	-159	-5.0
乗車人数 計		180,161	137,903	146,870	156,661	161,165	-18996	-10.5

※令和元年度から令和 5 年度の増減率において、10%以上増加している駅を赤塗り、減少している駅を青塗りとしている。

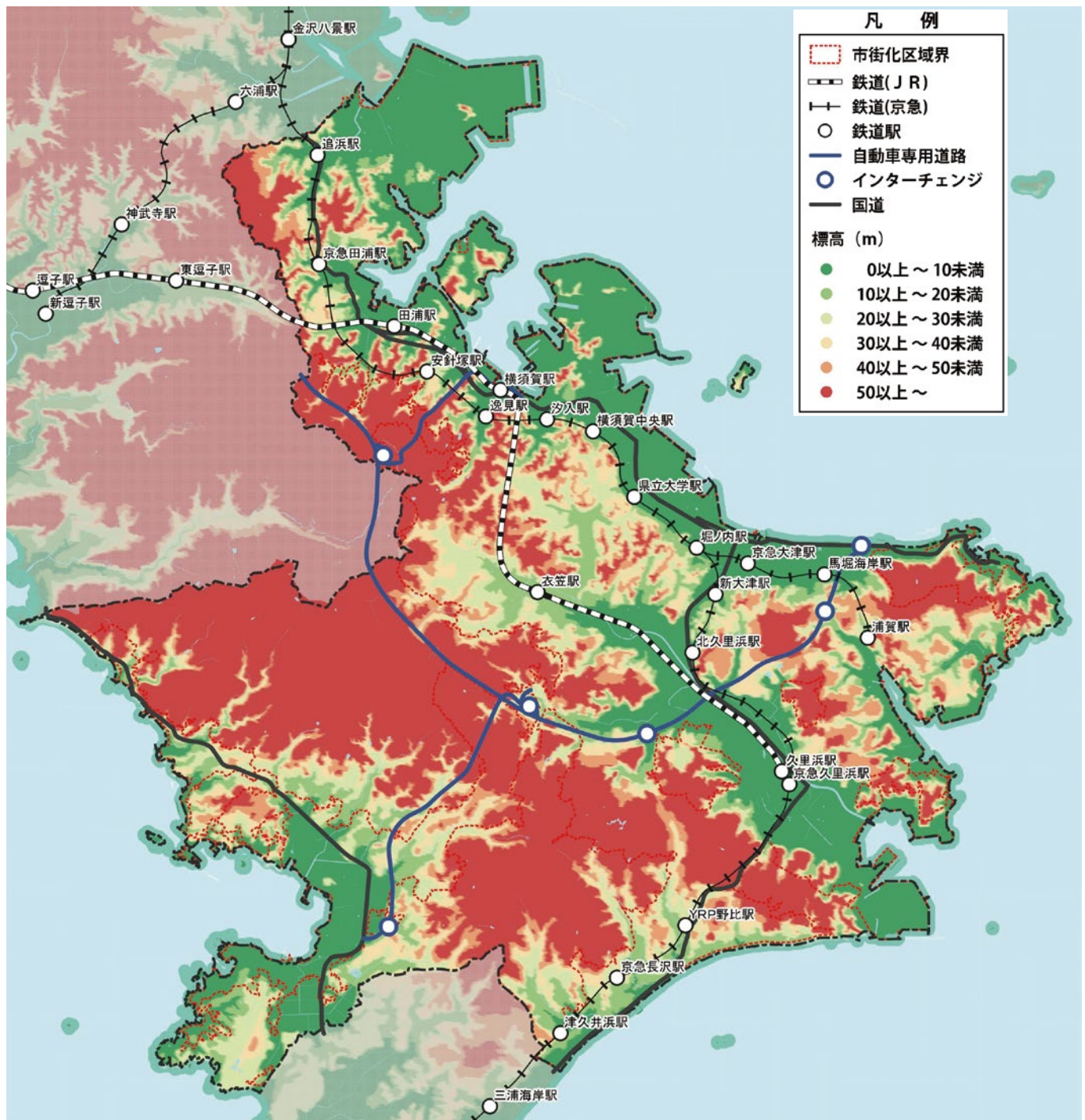
出典：横須賀市統計書、JR東日本HP、京急電鉄HP

(5) 公園・緑地

1) 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。

◆地形



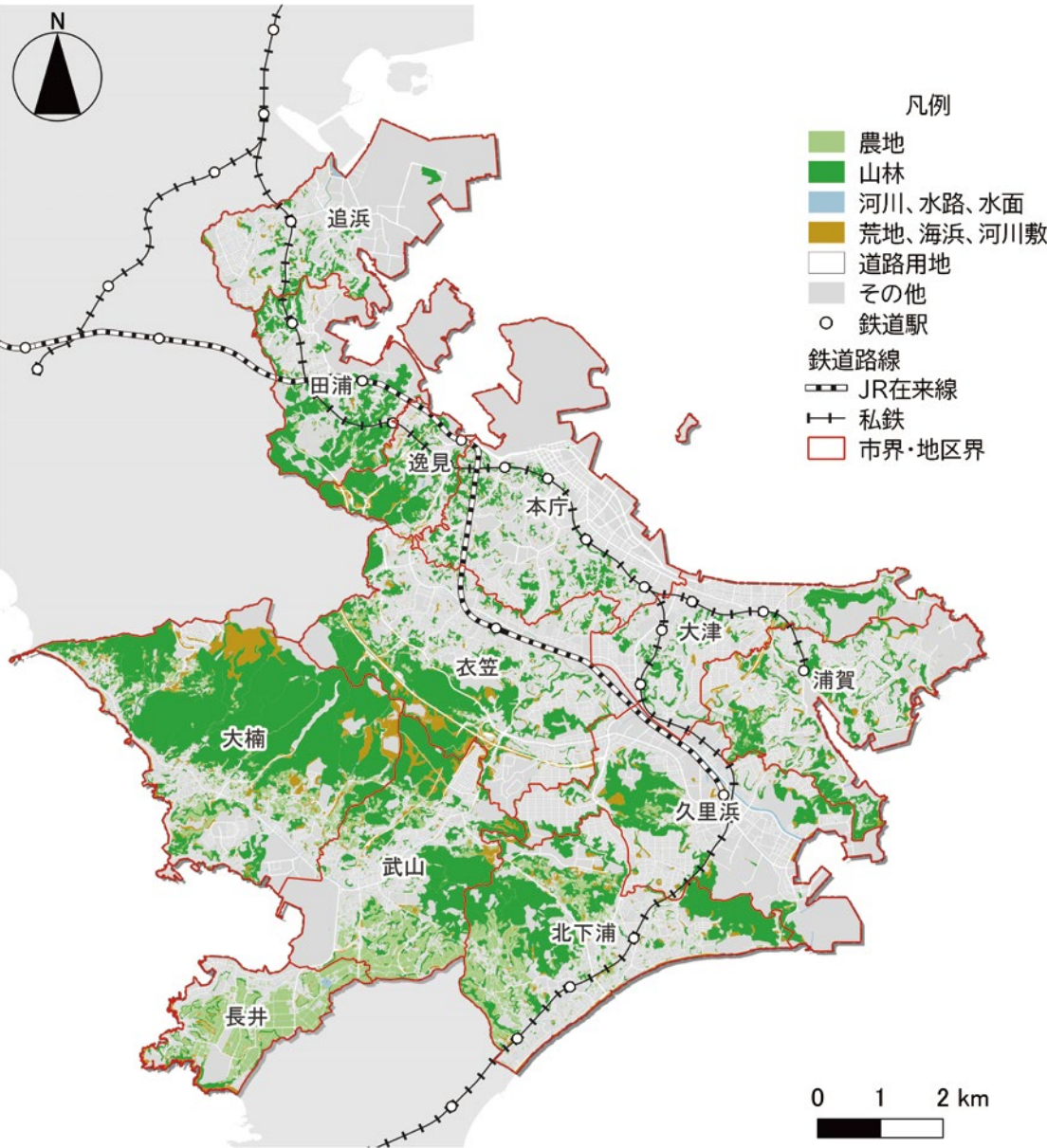
出典：基盤地図情報

2) 自然的土地利用

農地や山林等の自然的土地利用は、市西部に多く分布しており、大楠・北下浦・武山等の地域は特に面積が多い状況です。

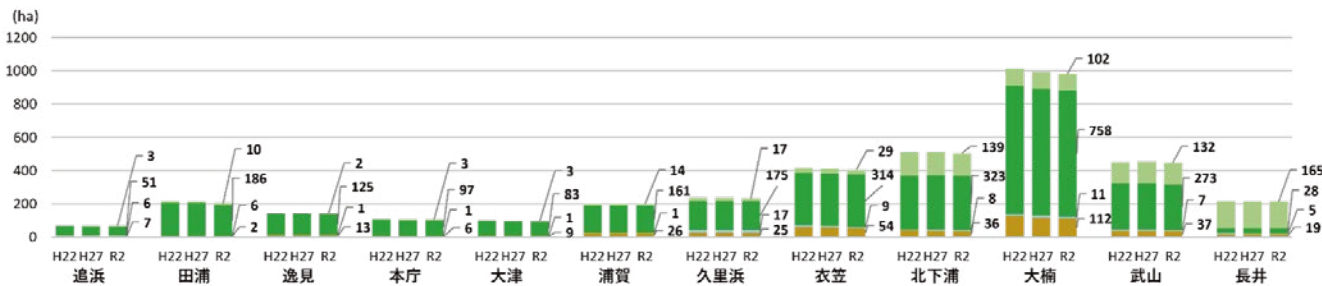
山林は、自然的土地利用の大半を占めており、市西部に加えて田浦・逸見等の地域においても多く分布しています。農地は、長井・北下浦地域等の市南部や大楠地域の里山などに多く分布しています。

◆土地利用現況（自然的土地利用）



◆地域別幅員別道路用地面積

※グラフの数値は上から、農地、山林、河川、水路、水面、荒地、海浜、河川敷の面積を示しています



出典：都市計画基礎調査（平成22年度、平成27年度、令和2年度）

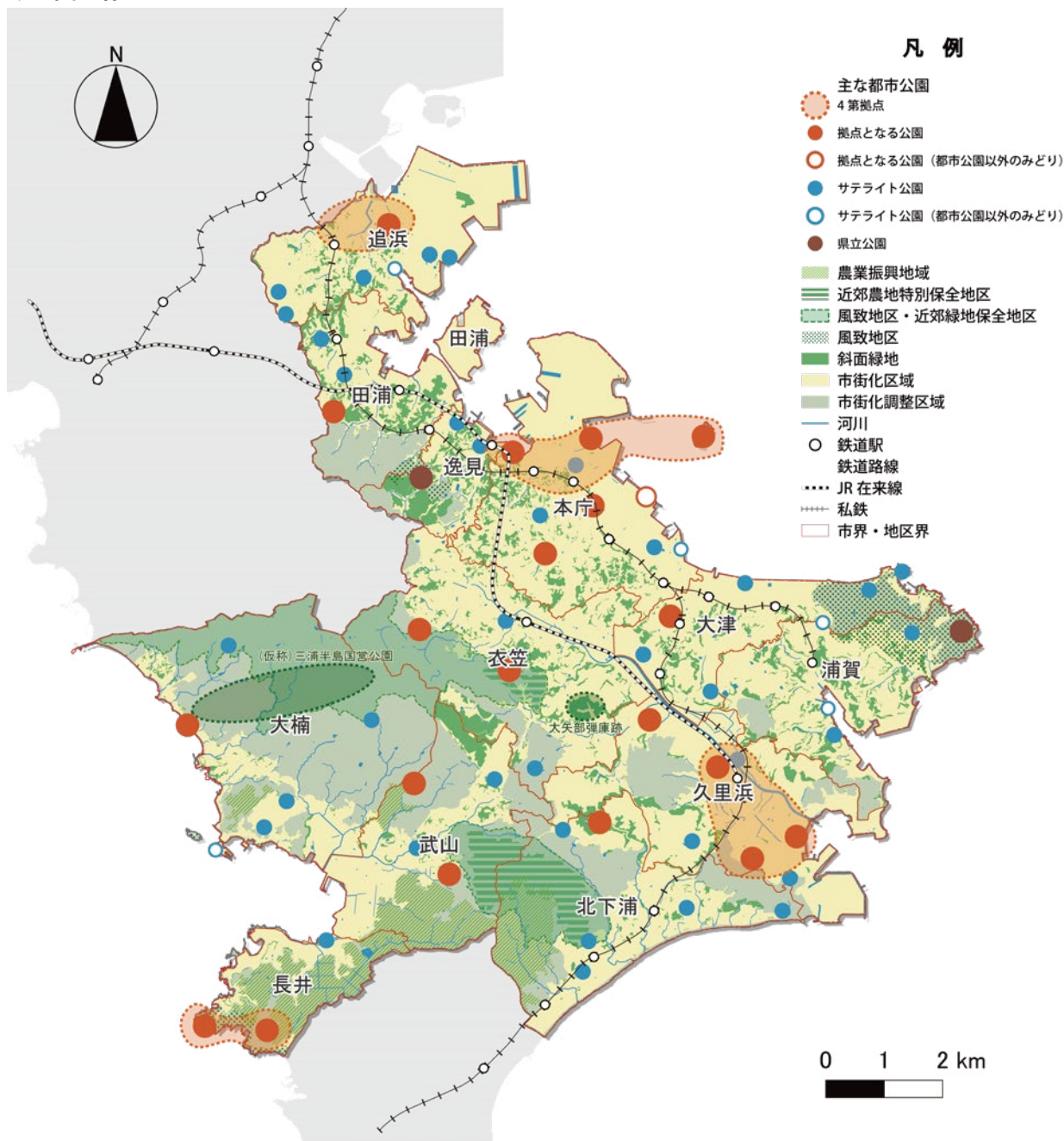
3 本市の現況

3) 公園・緑地

市内の公園は、市内外からの来園が見込まれ、特別な機能や施設を有する公園の利活用を目的に、市域を1つの単位とする「拠点となる公園」、地域の魅力向上や地域住民の快適性の向上を目的に12地区単位で配置される「サテライト公園」、コミュニティの単位で配置される「街区公園等」で構成されています。拠点となる公園とサテライト公園は12地区ごとに1公園以上あり、公園ネットワークが形成されています。

また、公園以外にも斜面緑地や風致地区・近郊緑地保全地区など身近な生活環境の中にみどりが存在しており、市全域でみどりを感じられる状況にあります。

◆公園・緑地



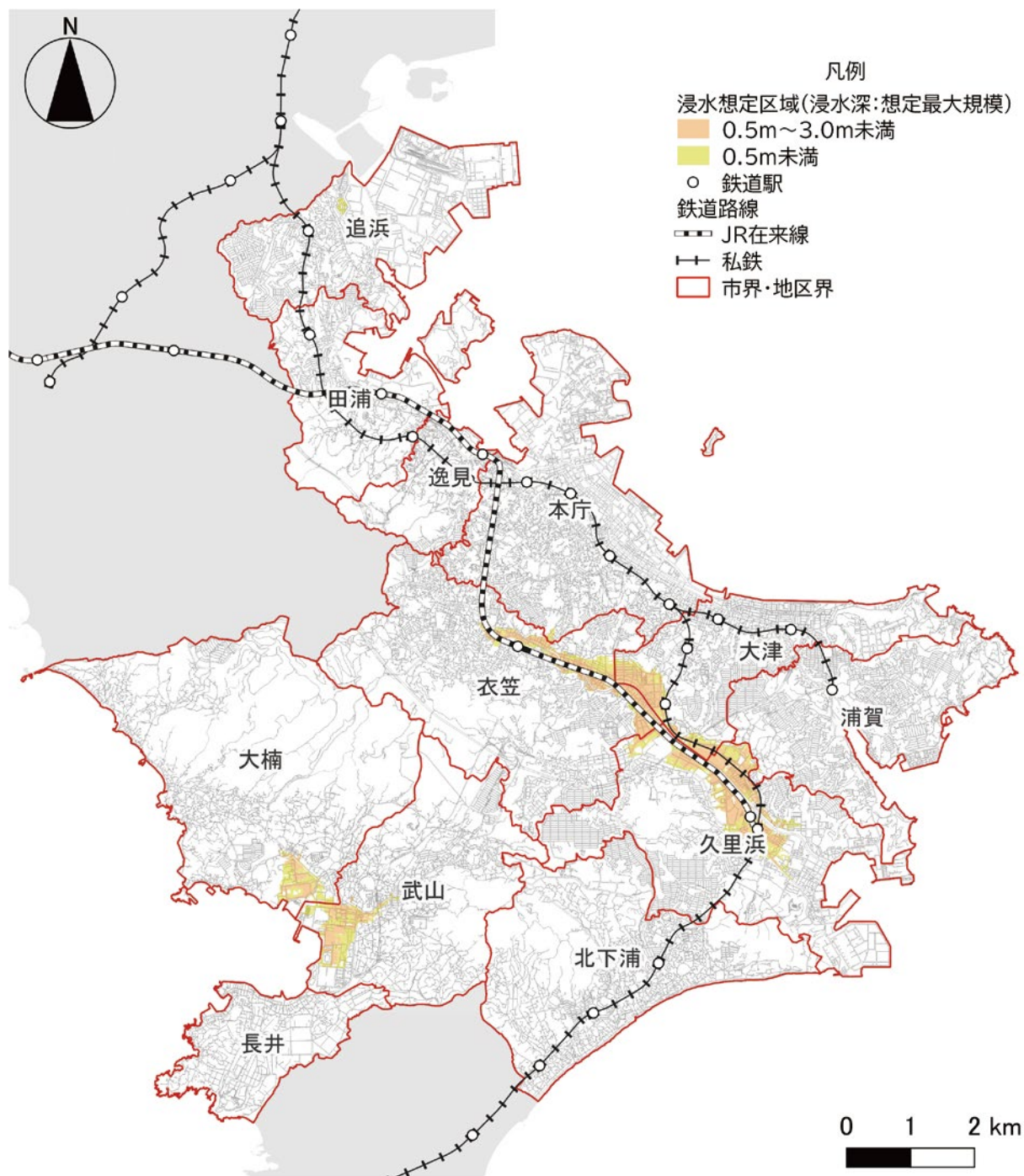
出典：都市計画基礎調査（令和2年度）、横須賀市都市公園の整備・管理の方針

(6) 災害ハザード

1) 浸水想定区域(浸水深: 想定最大規模)

平作川、松越川・竹川、鷹取川の河川(水位周知河川)の河岸一帯で想定されており、特に平作川では広範囲により0.5～3.0m未満の浸水深が想定されています。松越川・竹川においても、陸上自衛隊武山駐屯地や松越川右岸の事業所用地等で0.5～3.0m未満の浸水深が想定されています。

◆浸水想定区域(浸水深: 想定最大規模)



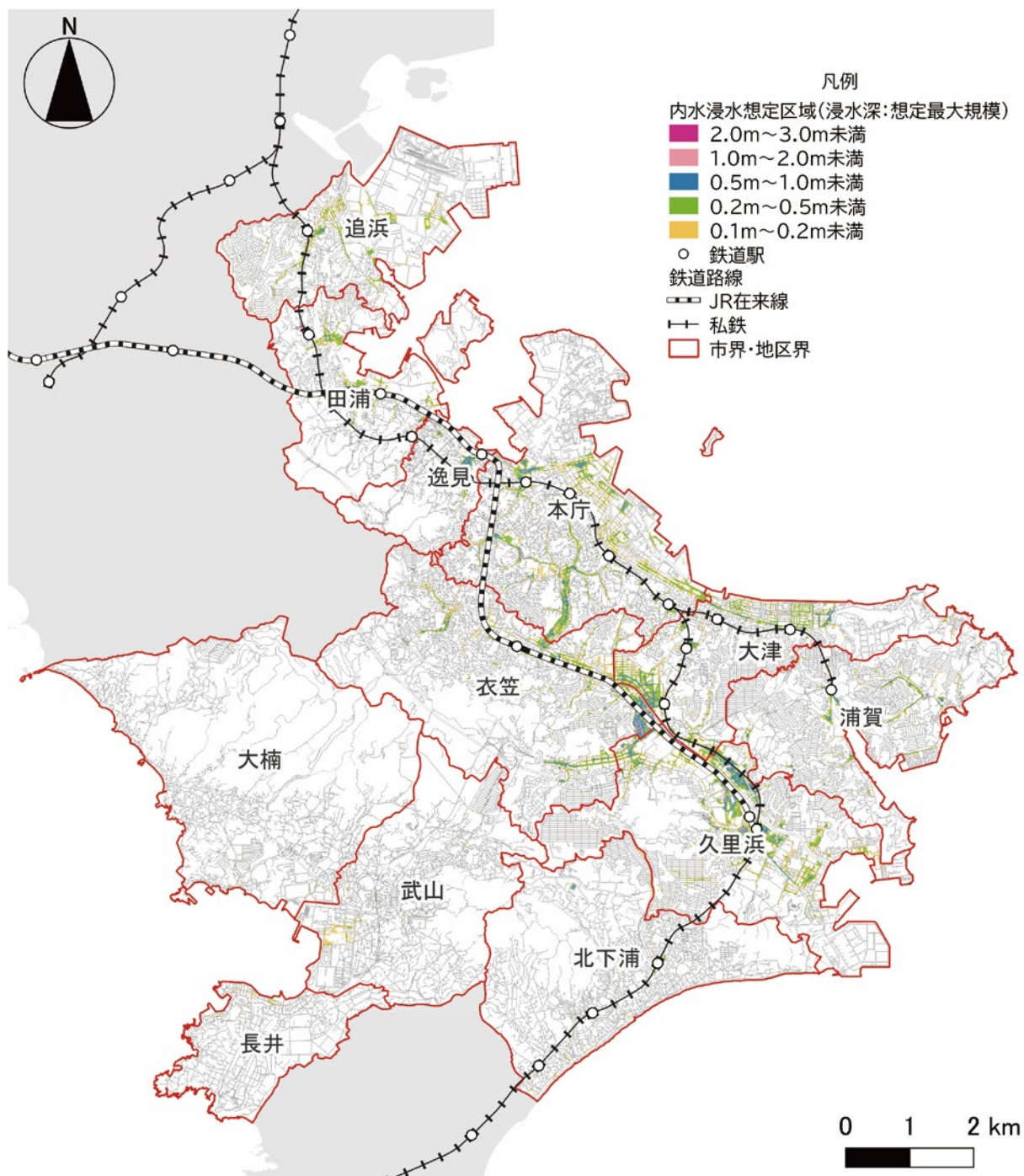
出典: 河川の氾濫による浸水想定区域(神奈川県)

3 本市の現況

2) 内水浸水想定区域 (浸水深: 想定最大規模)

海岸沿いの低平地、谷戸、河川両岸等を主として、広く想定されています。多くの箇所では0.5m未満の浸水深が想定されていますが、逸見駅や汐入駅の周辺や、平作川周辺等では0.5m以上の浸水深が想定されている箇所がまとまって存在しています。

◆内水浸水想定区域（浸水深：想定最大規模）

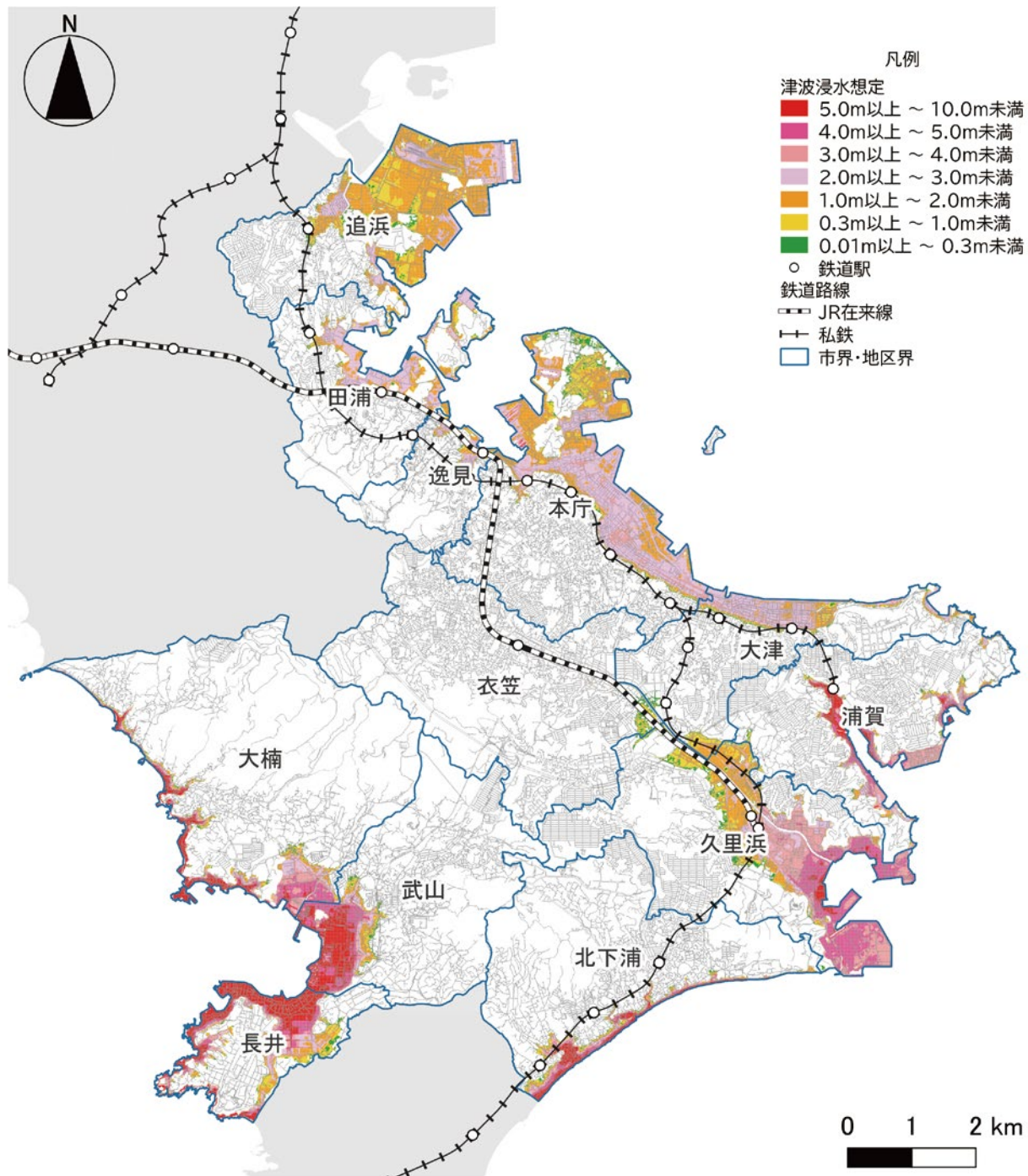


出典：内水浸水想定区域図（神奈川県）

3) 津波浸水想定

海岸沿い一帯のほか、東京湾側の京急線周辺まで広がる低平地、久里浜港から北久里浜駅周辺までの平作川周辺、相模湾側の林、長井周辺等の低平地で広く分布しています。相模湾側や浦賀港等では5.0～10.0m未満の浸水深が想定されています。

◆津波浸水想定



出典：津波浸水想定図（神奈川県）

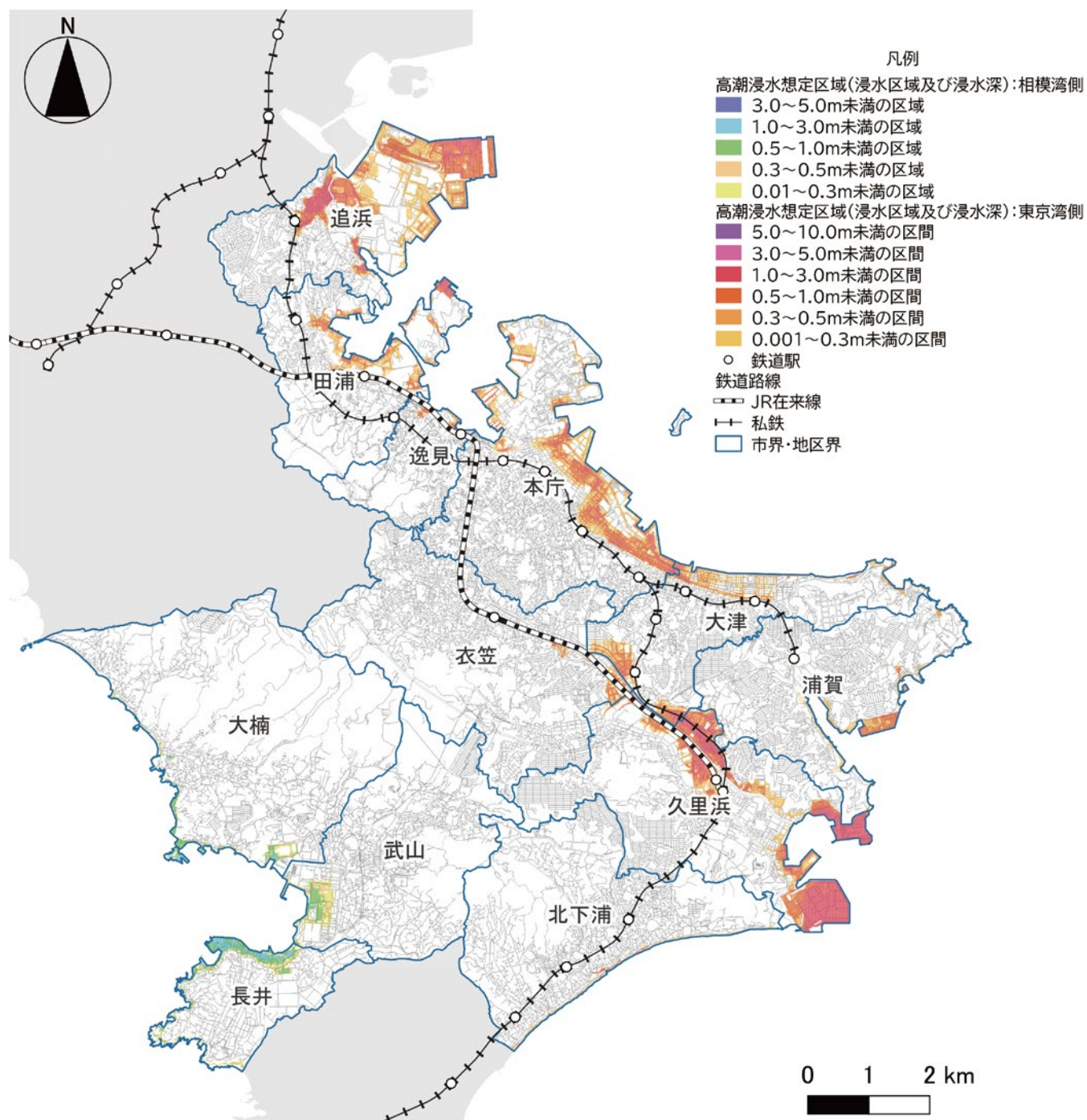
3 本市の現況

4) 高潮浸水想定区域（浸水区域及び浸水深）

相模湾側での高潮による浸水区域としては、長井周辺、陸上自衛隊武山駐屯地、佐島等で想定されており、それらエリアでは、最大で1.0～3.0m未満の浸水深が想定されています。

東京湾側での高潮による浸水区域としては、沿岸部の一帯で想定されており、それらエリアでは、概ね1.0m未満の浸水深が想定されていますが、平作川や鷹取川の河岸付近、夏島周辺、平成町周辺、横須賀火力発電所や港湾空港技術研究所周辺では、1.0～3.0m未満の浸水深も想定されています。

◆高潮浸水想定区域（浸水区域及び浸水深）

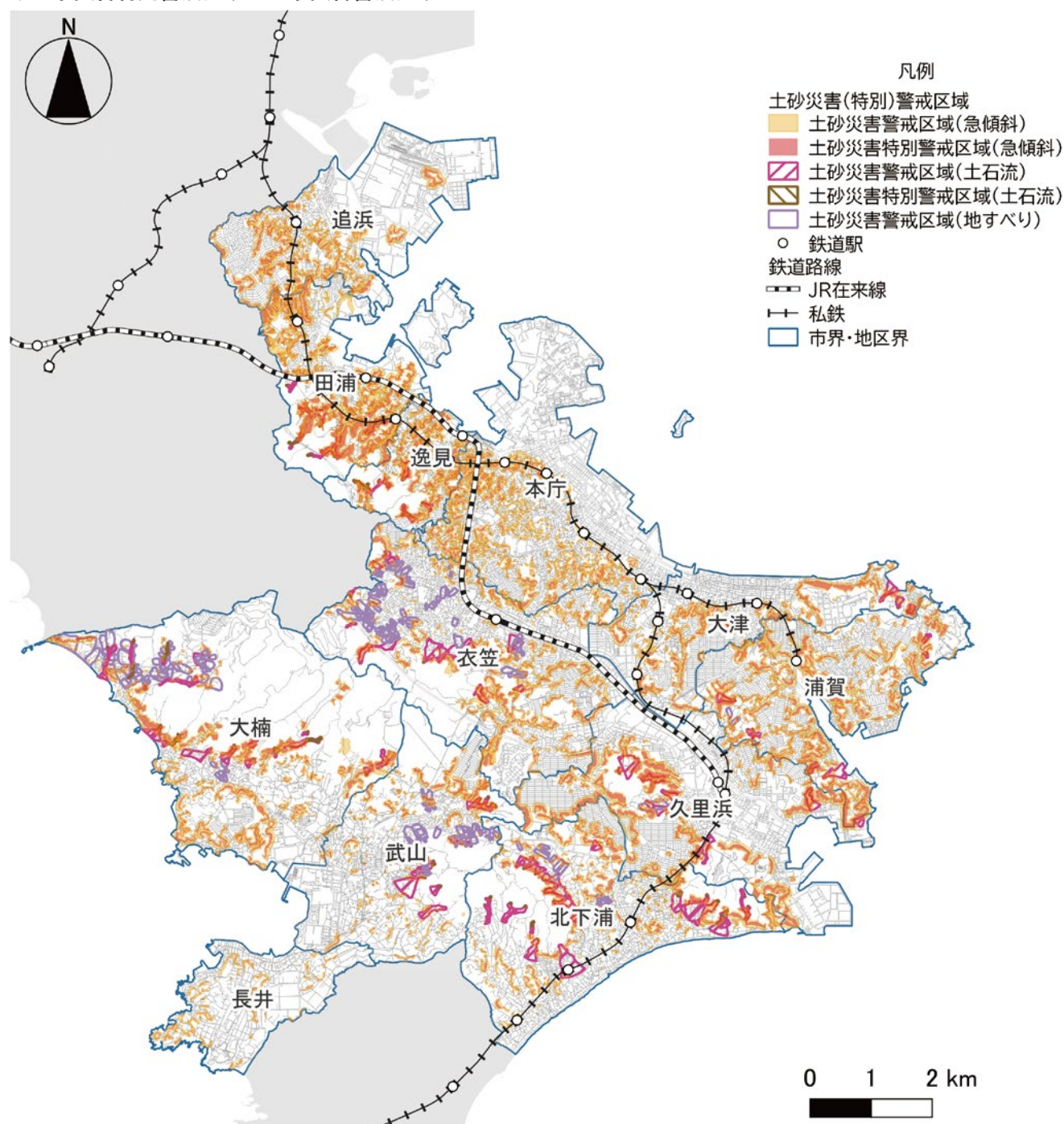


出典：相模湾沿岸における高潮浸水想定区域図（神奈川県）、高潮浸水想定区域図（神奈川県）

5) 土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域

北地域及び東地域の谷戸エリアや市内一帯の丘陵地の多くの斜面で指定されています。対象現象ごとの土砂災害警戒区域の箇所数は、土石流が110区域（うちレッドは84区域）、急傾斜地の崩壊が1,129区域（うちレッドは1,049区域）、地すべりが40区域（レッドはなし）となっています。なお、土砂災害特別警戒区域については、居住誘導区域から除外しています。

◆土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域



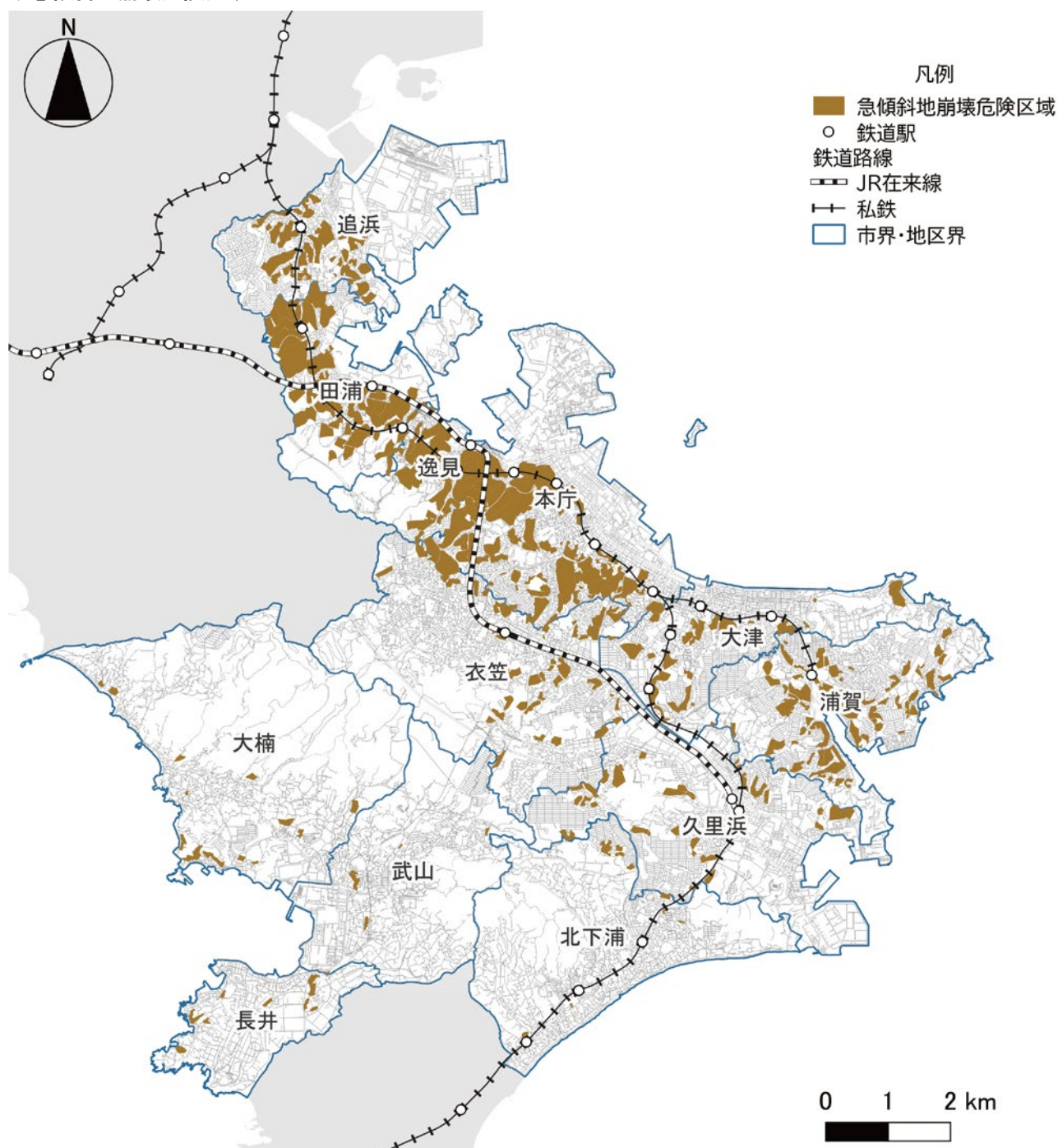
出典：神奈川県土砂災害警戒情報システム（神奈川県）

3 本市の現況

6) 急傾斜地崩壊危険区域

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。前項の土砂災害警戒区域と比べて、区域ごとに広範囲に指定されています。

◆急傾斜地崩壊危険区域

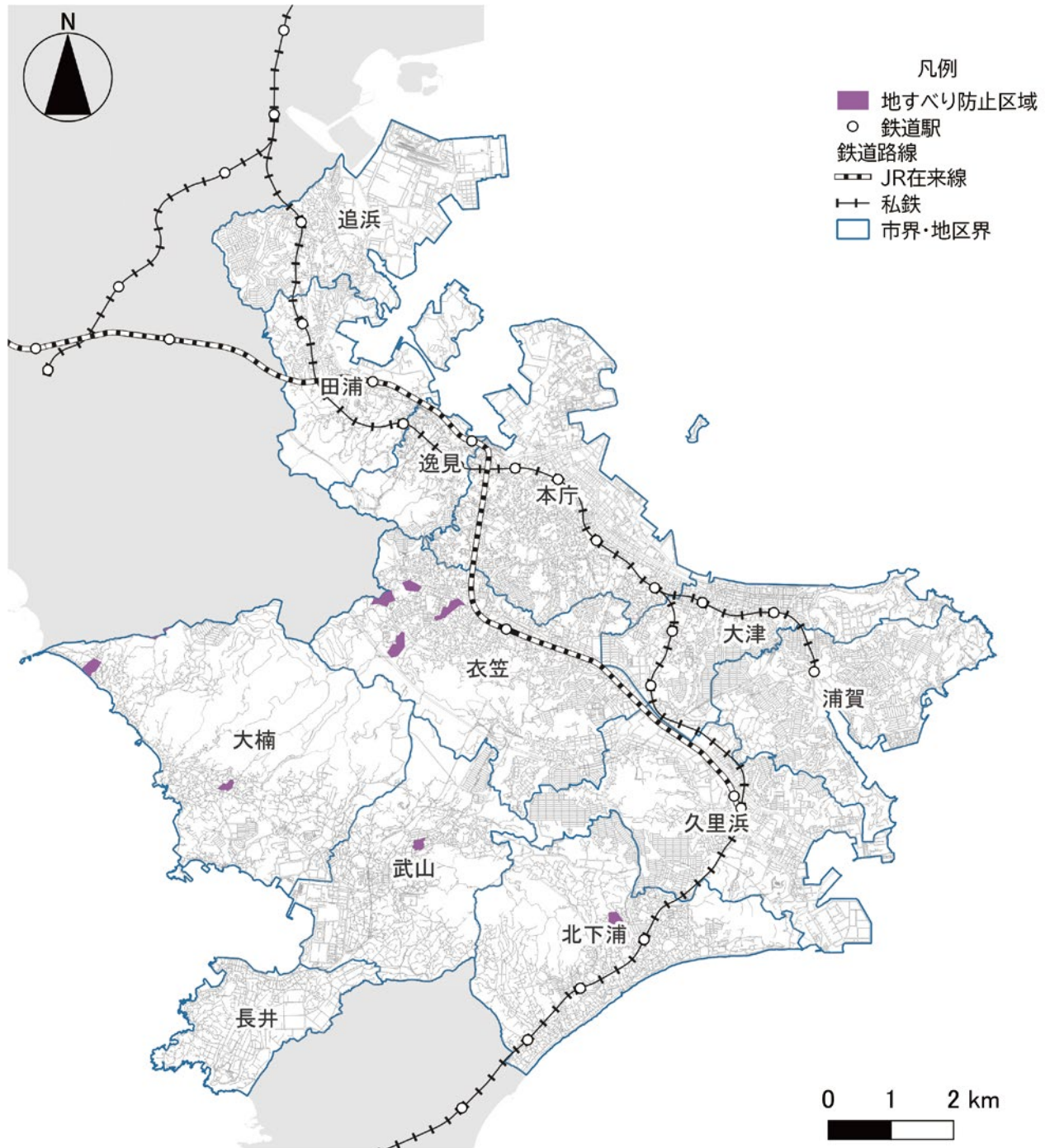


出典：神奈川県土砂災害特別情報システム（神奈川県）

7) 地すべり防止区域

衣笠駅西側や西地域の秋谷等の斜面地において指定されています。

◆地すべり防止区域



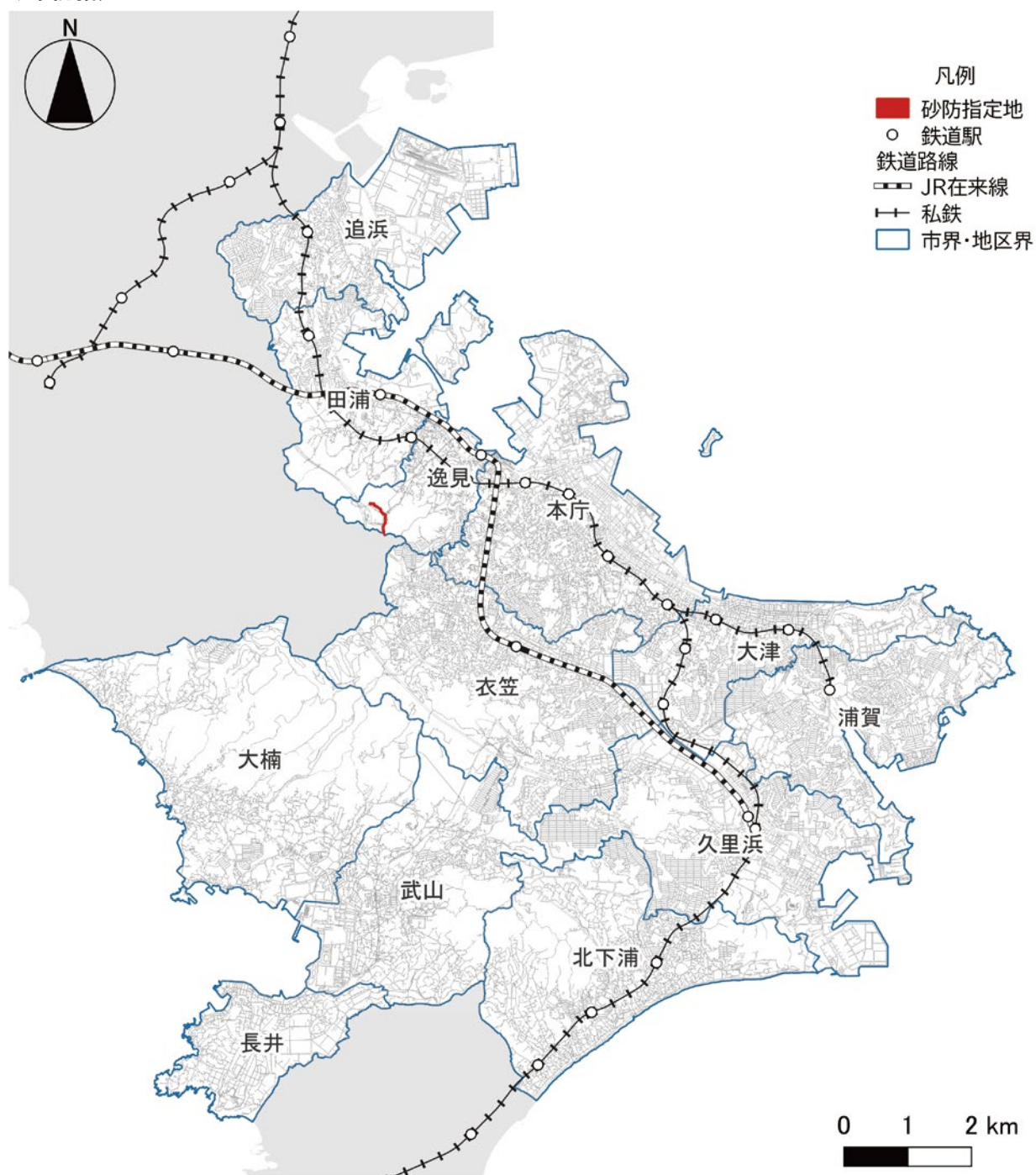
出典：横須賀市資料

3 本市の現況

8) 砂防指定地

山中町周辺に1箇所指定されています。

◆砂防指定地



出典：横須賀市資料

4 まちづくりの魅力資源

横須賀市都市計画マスタープラン（平成28年3月改定）に掲載していた「まちづくりの魅力資源」をもとに、地図上にプロットできる資源のみを掲載しています。ただし、令和7年3月時点で消失しているものは除きました。





資料編

5 都市づくりの変遷

1929

横須賀都市計画区域図

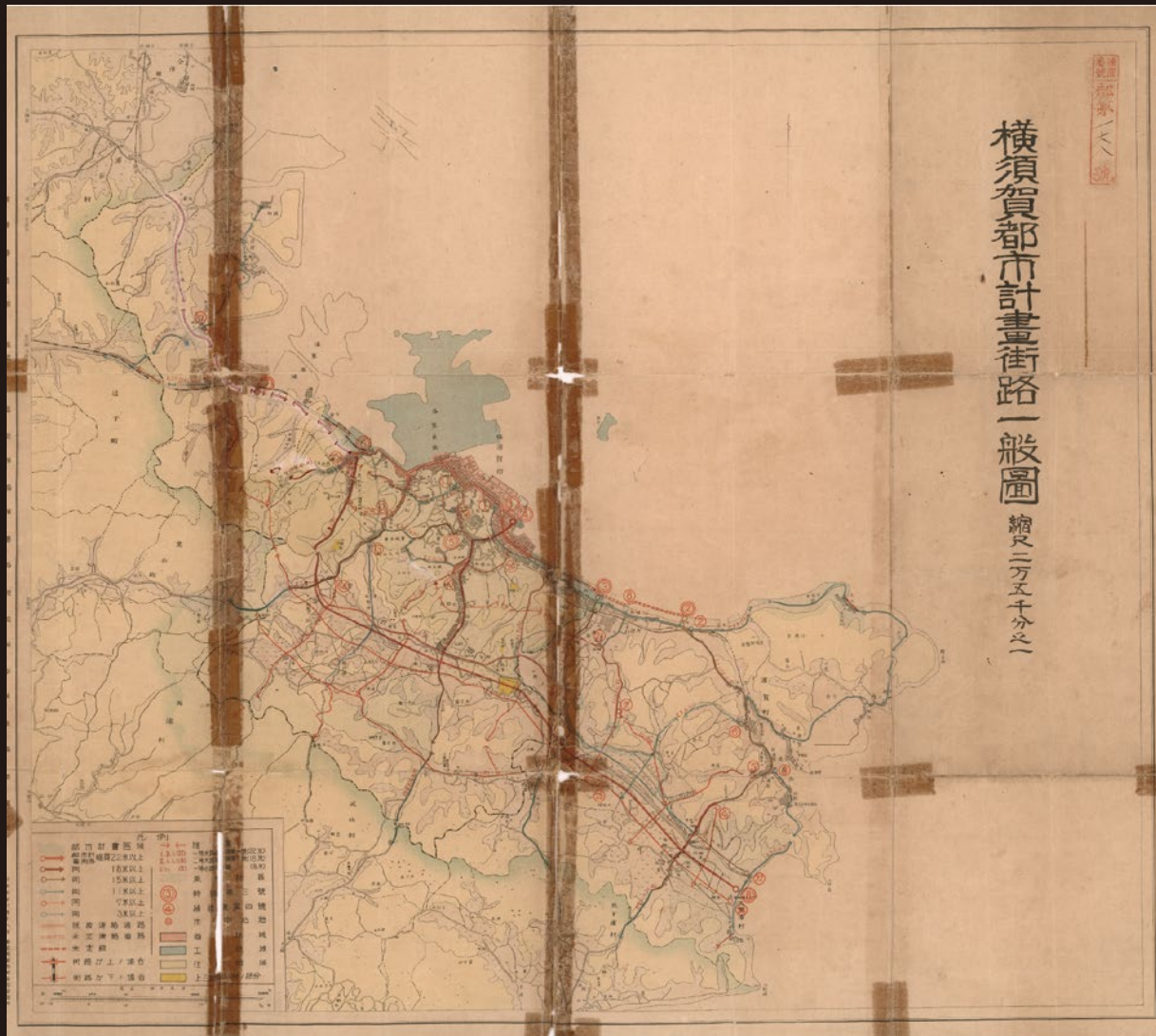
昭和4年6月8日都市計画公告



昭和4年6月8日に都市計画区域が決定されました。計画区域は当時の横須賀市域だけでなく、田浦町、衣笠村、浦賀町及び久里浜村を含む 5.381ha でした。市外を含めた理由として横須賀市の中心地からおよそ6 km、当時の交通機関で約60分で到達できることや、軍港を中心として発展してきた横須賀市にとって周辺の町村が既に切り離せない区域であることが挙げられています。

1934

横須賀都市計畫街路一般圖
昭和9年7月27日内務省告示第372号



昭和9年の横須賀市域は、田浦町と衣笠村が合併しており、周辺の浦賀町、久里浜村、武山村の一部、葉山町の一部を含んだ 5,566ha が都市計画区域でした。そのうち 893.1ha に用途地域を定めていました。

この図は都市計画街路一般図で、図中の◎は幹線を指しており以下の地点を結ぶ計画でした。

- 幹1 公郷町～安浦町～山崎町
- 幹2 浦賀町大津～尻コスリ坂～北下浦村野比（府縣道浦賀三崎線）
- 幹3 公郷町～根岸練兵場東～久里濱村佐原
- 幹4 安浦町～公郷町～武山村武（府縣道横須賀三崎線）
- 幹5 中里町～池上町～葉山町木古庭（府縣道横須賀葉山線）
- 幹6 逸見町～逸見町（三十一號國道）
- 幹7 長浦町國道～長浦町田浦
- 幹8 久里濱村八幡久里濱～小矢部～逸見町





1952

都市計画図

昭和 27 年 4 月 14 日建設省告示第 388 号



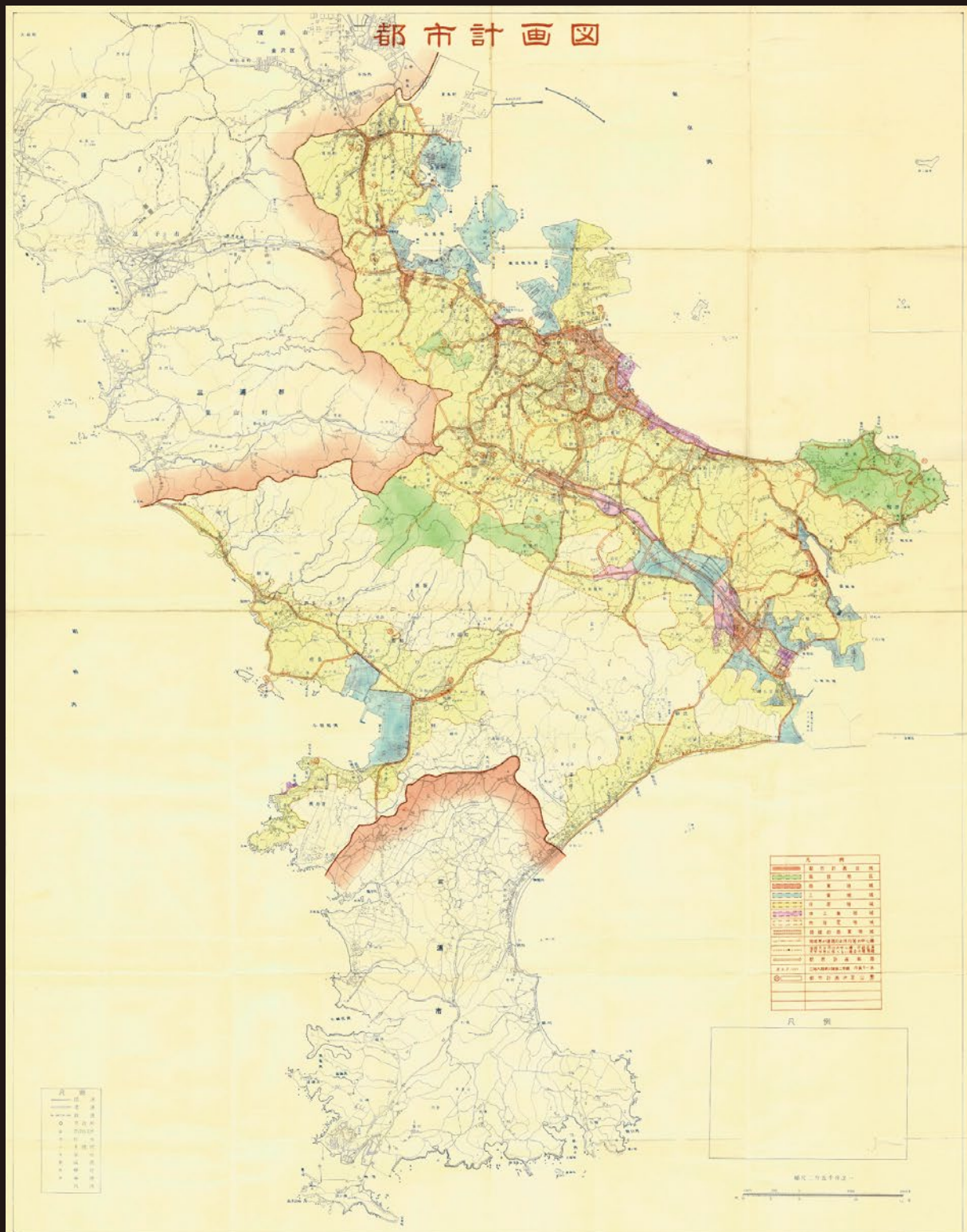
昭和 25 年に逗子町が分離してから現在の横須賀市域が形成されました。

昭和 27 年の用途地域の範囲は 5,586ha あり、昭和 24 年と比較しても範囲に大きな変更はありませんでした。日の出町から大津までの海岸沿いや久里浜の未指定地を準工業地域に指定しました。

1959

都市計画図

昭和 34 年 4 月 18 日建設省告示第 1043 号



昭和 27 年の都市計画変更の後、昭和 29 年にも変更してきましたが、その間も駐留軍接收地の解除並びに市勢の発展等、情勢の変化も著しかったため、全般的に再検討を加えて将来の発展に備えた変更を行いました。

野比から北下浦、大田和から西地区の沿岸、箱崎町・泊町・楠ヶ浦の米軍基地にかけて用途地域が定められるなど用途地域の範囲が昭和 27 年から 954ha 増加して 6,540ha となりました。

1970

横須賀都市計画図
昭和 45 年 6 月 23 日建設省告示第 552 号



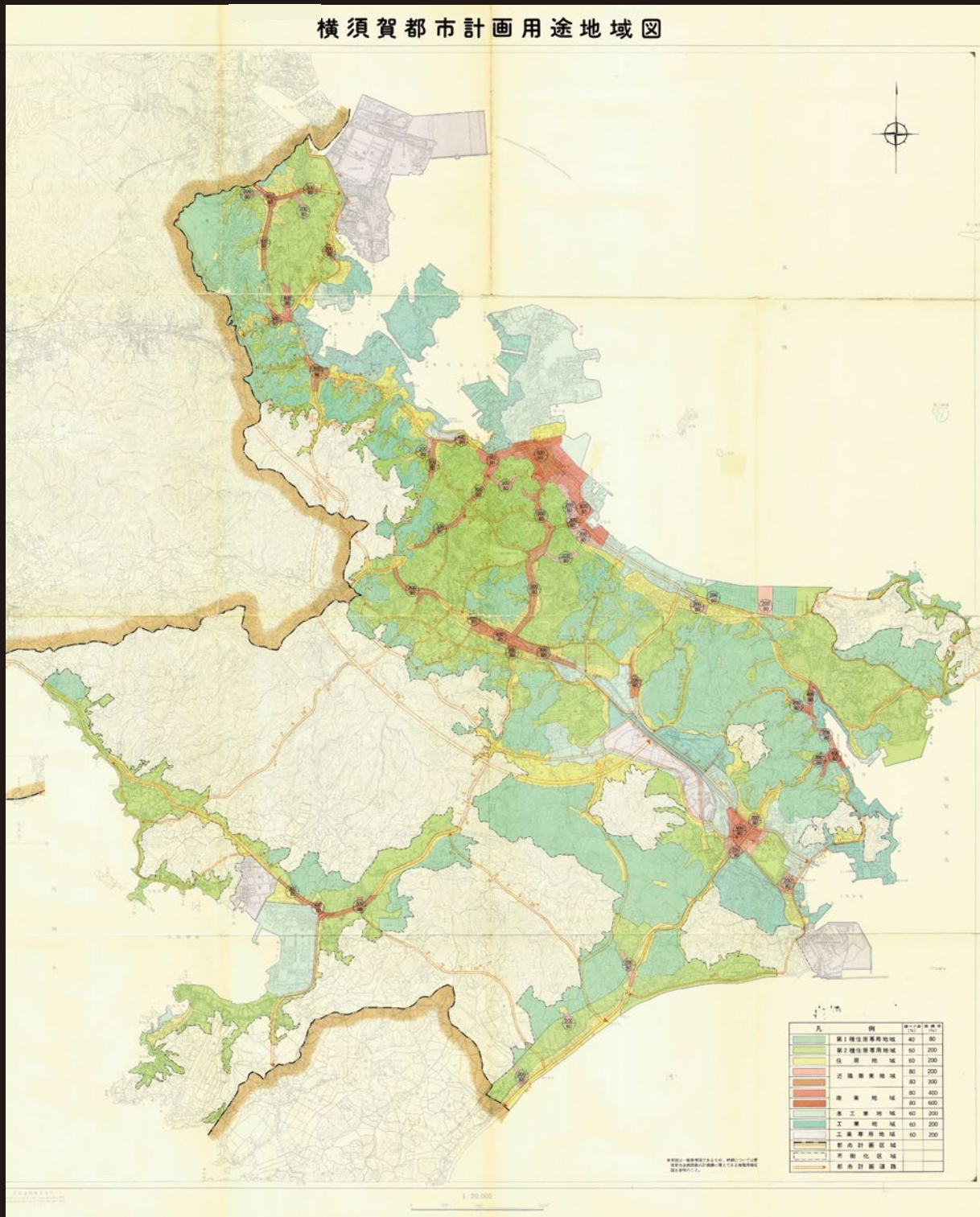
昭和 44 年の新都市計画法の施行に伴い都市計画行政は転換期を迎えており、市街化区域、市街化調整区域の区域区分および 8 用途地域の指定の検討を進めてきました。まずは、区域区分がほぼ決まったため、それに伴う用途地域の変更を行いました。

昭和 34 年から昭和 44 年の都市計画変更時まで、高度経済成長期により、住居地域や工業地域を中心に用途地域の範囲が 6,984.5ha まで増えましたが、昭和 45 年の変更では、住居地域だった山間部の用途地域を市街化調整区域に変更したため、用途地域の範囲が 6,048.1ha まで減少しました。

1973

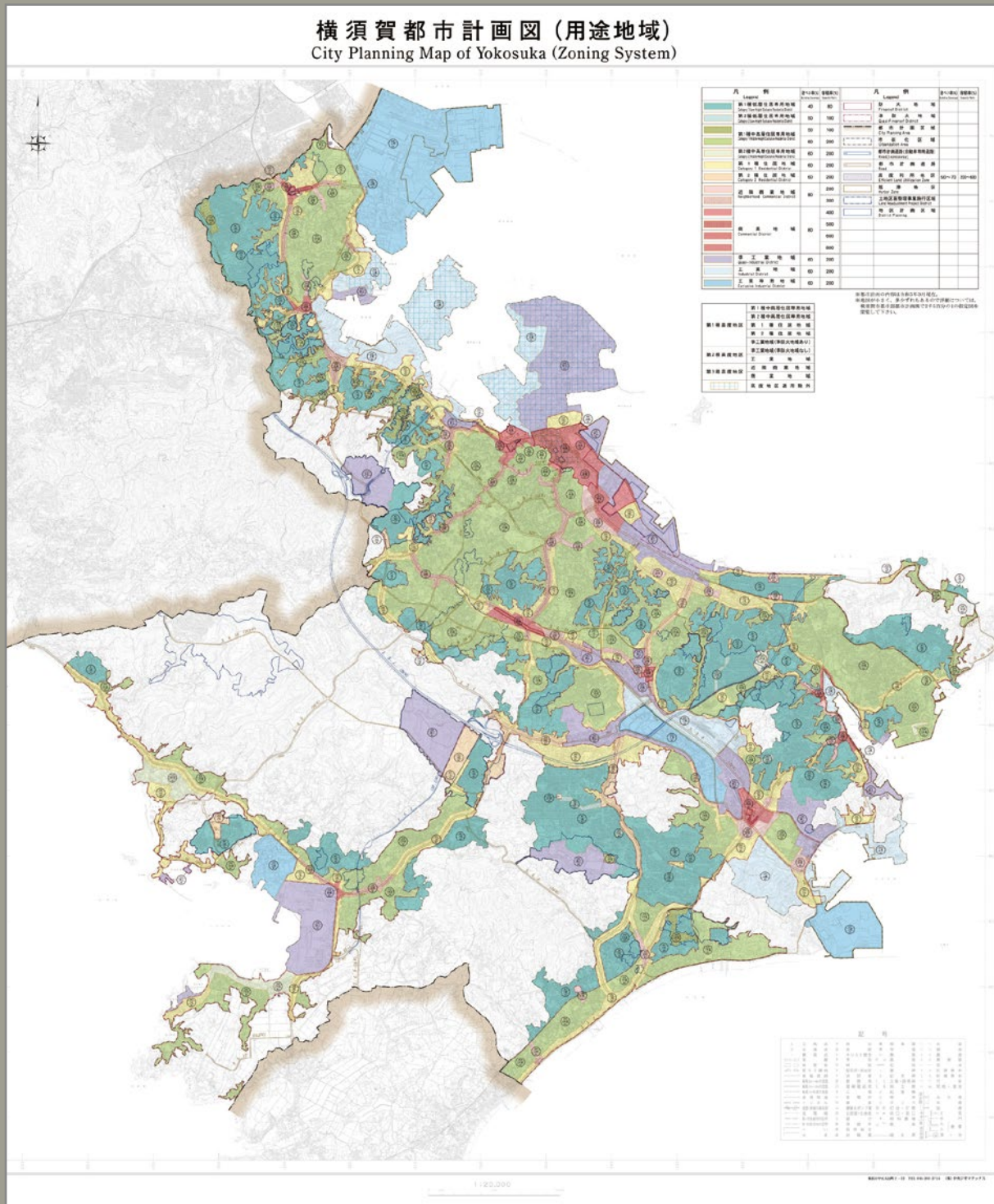
横須賀都市計画用途地域図

昭和 48 年 12 月 25 日県告示第 1023 号



新都市計画法の施行に伴い、調和のある環境の整備に努め、健全かつ秩序ある市街化を推進するため、これまで検討を行ってきた用途地域の指定について、4用途地域から8用途地域に変更されました。夏島や馬堀海岸などの公有水面埋立地に用途地域を定めたことにより、用途地域の範囲が6,234haに増えました。

2025

横須賀都市計画図（用途地域）
令和7年3月時点

昭和 48 年以降、横須賀リサーチパーク地区、海辺ニュータウン地区、山科台地区、池上地区、佐島の丘地区、横須賀インター周辺地区、ワイハート地区など市街化区域に編入し、令和 7 年時点の市街化区域のは 6, 627ha となっています。用途地域は平成 8 年に 11 種類に分類してから現在に至っています。