

パブリック・コメント手続(意見募集)

「横須賀市都市計画マスタープラン」の見直し案について

意見募集期間

令和6年(2024年) 令和7年(2025年)

12月10日(火) ~ 1月7日(火)

お問い合わせ先：都市部都市計画課

電話 046-822-8305(直通)

横 須 賀 市



パブリック・コメント手続について

市政の透明化・公正化をすすめ、市民の皆さんが市政へ参画しやすくするために、市の重要な政策の決定に当たって、次の手順で行う一連の手続をいいます。

- (1) 市の基本的な政策決定に当たり、その内容等を事前に公表します。
- (2) 公表したものに対する市民の皆さんからのご意見の提出を受け付けます。
- (3) お寄せいただいたご意見の概要とご意見に対する市の考え方、公表した内容等を変更した場合はその内容を公表します。

パブリック・コメント手続に当たって

1 意見募集の趣旨

都市計画マスタープランは、おおむね20年後の都市の姿を展望するもので平成28年3月に改定していますが、上位計画である「YOKOSUKAビジョン2030」等の策定を受けて計画の見直しを行うもので、見直し案に対して市民の皆様からのご意見等を募集します。

2 計画見直しの目的

成長社会から脱成長・成熟社会への大きな転換期を迎えており、価値観を転換させながら都市づくりにおける課題に立ち向かう必要があるため、弾力的な都市づくりが求められています。本計画の役割を「都市を整備するための道筋を示す計画」から「都市をリノベーションしやすくするための方向性を示し、マネジメントするための計画」とするため計画を見直します。

3 計画期間

令和18年3月まで

4 目次

00都市計画マスタープランとは	・ ・ ・ ・ ・ 8
01都市づくりの目標・将来都市構造	・ ・ ・ ・ ・ 16
02都市づくりの方針	・ ・ ・ ・ ・ 32
2-1土地利用	・ ・ ・ ・ ・ 33
土地利用Ⅰ 横須賀らしい風景を支える都市環境の保全《保全》	
土地利用Ⅱ 都市の資産を活かしてまちをカスタマイズ《修復》	
土地利用Ⅲ 都市サービスの質を高める拠点づくり《整備》	
2-2インフラ	・ ・ ・ ・ ・ 45
インフラⅠ やわらかなグリーンインフラの創出	
インフラⅡ しっかりとしたグレーインフラの維持・更新	
2-3交通政策	・ ・ ・ ・ ・ 53
交通政策Ⅰ 誰もがおでかけしやすい交通環境《住民/地域》	
交通政策Ⅱ 来訪者をお迎えしやすい交通環境《来訪者/広域》	
交通政策Ⅲ 生活を支える交通環境《物流・サービス》	
03アクションプラン	・ ・ ・ ・ ・ 62

横須賀市都市計画マスタープラン 案

令和6年 12 月

横須賀市

00

都市計画 マスタープラン とは

この章では、都市計画マスタープラン見直しの経緯を整理し、都市計画マスタープランの役割や計画の位置づけ・構成などを提示します。
成長社会から脱成長・成熟社会において、都市計画が担うべき役割、都市計画マスタープランの枠組みでできることを整理しています。

(1) これまでの都市計画

これまで、都市計画により同時に複数の開発事業が展開される中でも無秩序な市街化が進まないよう、用途地域などの地域地区により望ましい市街地形成を誘導し、道路や公園などの都市施設を計画的に整備し、都市環境の機能を向上させてきました。

横須賀市においては、平成8年3月に横須賀市都市計画マスタープランをはじめて作成しました。当時はバブル崩壊から数年が経過し、高齢化社会への進展、価値観とライフスタイルの多様化などへの対応が課題として認識されはじめた頃ですが、湘南国際村、横須賀リサーチパーク、海辺ニュータウンの整備や、横浜横須賀道路延伸など広域幹線道路の整備など数多くの大規模な開発事業が進められている時代でした。

このような大規模事業が既存市街地とバランスを取りながら進められるよう、都市計画マスタープランでは、都市づくりの基本的方針と都市整備(ハード)分野の計画を先行検討し、民間事業者への規制と行政主体によるインフラ整備を主として都市づくりを進めてきました。

(2) 都市を取り巻く状況の変化

我が国の総人口は、2004年をピークに、今後100年間で100年前の明治時代後半の水準に戻る推計が出ています。この変化は、千年単位で見ても類を見ない極めて急激な人口減少となる予想です。

これまでの人口増加時代は、都市空間が不足するという「過密」な状態を解消するために区画整理や土地の高度利用などにより、合理的で健全な市街地が形成されるよう都市づくりを進めてきました。しかし、人口減少時代へ移行しても従来どおりの方法で都市づくりを進めてしまうと、都市空間にゆとりができる「疎」の状態になるだけでなく、不要な空間を整備してしまったり、余った空間の荒廃を招いてしまうこととなります。よって、従来の都市づくりの進め方、ルールではうまく進まない状況に陥ってしまいます。

さらに、自然災害の激甚化・頻発化、都市の暑熱環境の悪化など顕著に市民生活に影響を与えるリスクへの対応や、カーボンニュートラルの実現に向けた対応などが求められています。かつては投資・開発において経済的利益が優先されてきましたが、環境や社会に配慮して事業を行い、適切なガバナンス(企業統治)がなされている会社に投資しようというESG投資が広がりを見せており、持続可能な社会の実現に向けて経済成長と環境保全の両立も求められています。

(3) これからの都市計画とマスタープラン見直しの方向性

社会経済状況が大きく変化しているため、価値観を転換させながら都市づくりにおける課題に立ち向かう必要があります。具体的には、自然環境が本来持つ生成力を取り戻しながら都市の再生・修復を進めたり、テクノロジーの活用により都市の利便性や効率性の向上につなげていきます。

本計画は、「横須賀の未来」を考えながら、積極的に都市の課題解決に向き合うために、都市づくりの大きな方向性を示す「ビジョン編」と、気運を逃さず、都市づくりに資する事業に機動力を持たせるための枠組み「プラン編」の2編で構成します。

(1) 計画の役割

都市計画マスタープランは、主に次の役割を担います。

1) 都市づくりにおける戦略的な枠組みの提示

都市の「開発」の道すじを示す計画から、都市を「リノベーション」しやすくするための方向性とまちづくりをマネジメントするための「戦略的な枠組み」を示す計画とし、市民生活の質の向上につなげます。

2) 都市づくりの大きな方向性の提示

移り変わりが激しい時代や不確実な要素が多い状況下では、まちの様子や社会条件は刻々と変化していくため、現在見えている課題だけにとらわれず、長期的な視点に立って都市づくりの大きな方向性を示します

3) アクションプランによるまちづくりの円滑化

まちづくりには機動力、弾力性、実現性が求められるため、まちづくりの気運が高まったタイミングで取組を総合的・体系的に展開する行動計画（アクションプラン）を作成し、それを本計画の一部として運用します。

(1) 計画期間

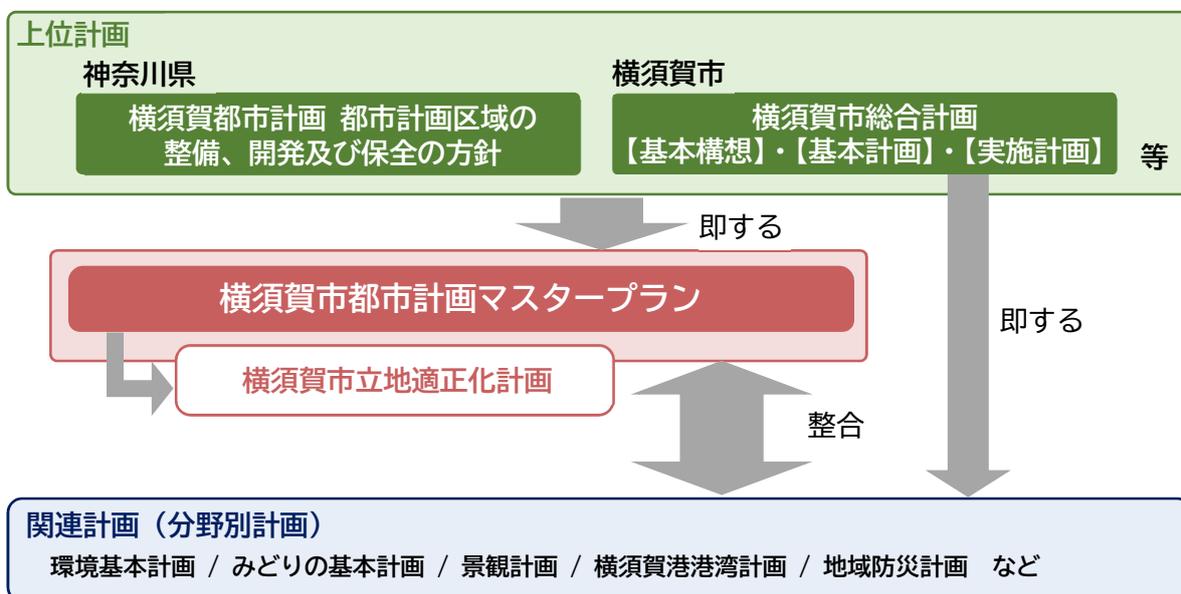
概ね 20 年後の都市の姿を展望し、本計画の計画期間は令和 17 年度（2036 年 3 月）までとします。

(2) 計画の位置づけ

都市計画マスタープランは、神奈川県が定める「横須賀都市計画都市計画区域の整備、開発、保全の方針（整開保）」や市の上位計画である総合計画に即し、関連する本市の分野別計画と整合を図っており、連携しながら計画を運用していきます。

なお、横須賀市立地適正化計画に示した住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針については、本計画の一部とします。

◆上位・関連計画との関係性



横須賀市都市計画マスタープランは、計画の基本的な事項を示す序章（本章；00）、都市づくりの大きな方向性を示すビジョン編（01・02）、まちづくりの気運を逃さず機動力を持たせるための枠組みプラン編（03）で構成します。

◆計画の構成

00 都市計画マスタープランとは ・都市計画マスタープランの役割、位置づけ、構成を示します。



ビジョン編

01 都市づくりの目標・将来都市像

・横須賀のまちの現状をふまえ、今後の 都市づくりの目標、将来都市構造について示します。

1-1 横須賀のまち

・位置と地形、都市づくりの歴史、地域ごとのまちなみについて示します。

1-2 都市づくりの目標

・都市づくりの目標・姿勢、都市マネジメントについて示します。

1-3 将来都市構造

・将来都市像構造、拠点・軸・ゾーンの配置について示します。



02 都市づくりの方針

・「土地利用」「インフラ」「交通システム」3つの分野で構成し、都市づくりの方針を示します。

2-1 土地利用

・保全・修復・整備をうまく組み合わせながら土地利用を進めます。

2-2 インフラ

・グリーンインフラとグレーインフラを組み合わせることで都市基盤づくりを進めます。

2-3 交通政策

・道路環境の整備に加えて交通に関する問題の緩和・解決に向けた政策に取り組み、人・モノ・サービスが自動に移動できる都市を目指します。



プラン編

03 アクションプラン

・まちづくりの気運を逃さず機動力を持たせるための枠組みを示します。

<文章中に出てくる用語の定義>

<p>保 全</p>	<p>現状をそのまま残すために手を加え、長所を活かして価値を高める行為 【含まれる用語】 保全、保守、維持 【例示】 自然資源の保全 施設立地の維持 など</p>
<p>修 復</p>	<p>現状に不具合があるため、部分的に手を加え、長所を活かして輝きを取り戻し、新たな価値を生み出す行為 / リノベーション 【含まれる用語】 修理、修復、改修、営繕、修繕、リノベーション、コンバージョン 【例示】 マンション等の修繕 空き家の改修 文化資源の修復 など</p>
<p>整 備</p>	<p>現状に課題がありコンディションを良好な状態するため、土地利用を見直し、新しいものを作る行為 【含まれる用語】 整備、開発 【例示】 土地の開発行為等 市街地再開発事業・土地区画整理事業等の面的な基盤整備 道路・公園等の都市施設整備 など</p>

01 都市づくりの 目標・ 将来都市構造

この章では、都市づくりの目標の実現に向けた基本的なスタンス「都市づくりの姿勢」を示し、本市が目指す都市の空間的な構造を拠点・軸・ゾーンごとに「将来都市構造」として提示します。

これまでに形成されてきた都市の基本的な構造を活かすために、都市空間の保全・修復・整備をバランスよく取り入れながら、これからの時代に即した都市構造を目指します。

(1) 位置と地形

本市は、神奈川県南東、三浦半島の中央部に位置し、東京から50km圏内、横浜から20km圏内に含まれる中核市です。

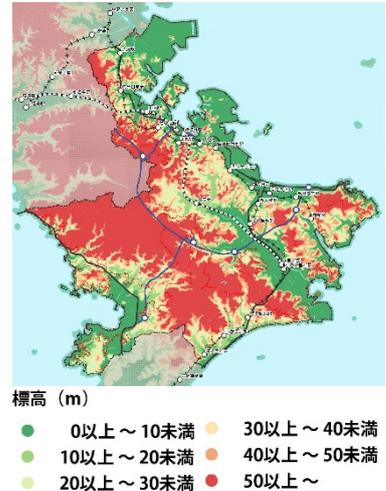
市域中央部には丘陵が連なっており、小さな河川の浸食によりできた谷戸地形が数多くみられます。

江戸時代末期から昭和初期にかけて大滝町から三春町付近まで徐々に埋め立てが行われました。新しくできた土地には商店、飲食店、劇場などができました。

◆広域的な位置特性



◆地形



出典：基盤地図情報

(2) 都市づくりの歴史

1) 中世（平安末期～戦国）：三浦一族の繁栄

○鎌倉幕府を源頼朝とともに開き、全国で活躍した三浦一族が支配していました。当時から漁村集落と農村集落が併存していたと考えられています。

2) 江戸末期～明治～昭和初期：軍港都市としての発展

○幕末、ペリー艦隊が浦賀に来航し、日本を開国へと導きました。

○明治4年（1871年）、横須賀村（現在の本町一帯）に軍艦の建造・修理の施設として「横須賀製鉄所」が完成し、明治17年（1884年）に横須賀鎮守府が置かれると軍港としての地位を確立し、海軍を中心とする施設が次々と設けられました。

○大正12年（1923年）の関東大震災後では大きな被害を受けましたが、軍主導で震災復興がいち早く行われ、その時に現在の横須賀中央の道路線形ができました。

3) 戦後（昭和中期）：復興と高度経済成長

○終戦とともに軍港都市としての役割を終え、昭和25年に旧軍港都市転換法が制定されたことで、旧軍財産の一部は市内小中学校などの公共施設、追浜や久里浜などの工業団地として利活用されることとなりました。

○日本の高度経済成長に伴い、昭和30年代後半から昭和50年代にかけて丘陵部や埋立地において大規模な住宅地の開発が行われました。

4) 平成：国際海の手文化都市としての都市づくり

○平成初期にかけては中高層の住宅地や、住宅地開発と併せて国際交流、研究開発、健康増進などを目的とした多機能型の都市開発が行われました。

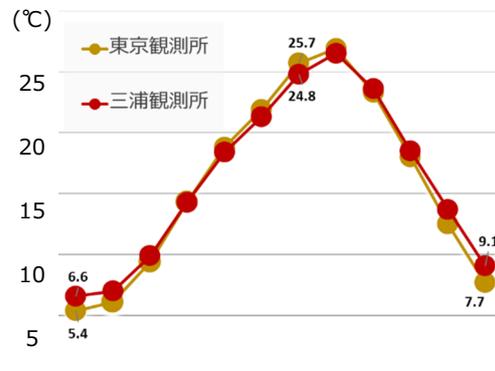
1-2 横須賀の個性と魅力

(1) 横須賀の特徴

1) 夏はやや涼しく、冬はやや暖かい

月平均気温を観測地点東京と三浦で比べると、8月は平均気温が0.9℃ほど涼しく、12月は平均気温が1.4℃ほど暖かいです。さらに、三方海に囲まれており、大楠山や武山などまとまった緑が残されていることから、生活の中での体感温度は夏涼しく、冬暖かく感じます。

◆月平均気温（1991～2020年）



1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月

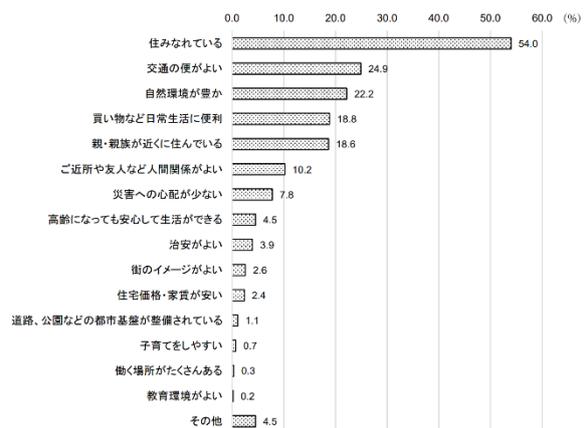
出典：気象庁ホームページ(平年値(年・月ごとの値))

2) 海の自然・山の自然・ 人のにぎわいがそろっているまち

横須賀中央など中心市街地などには商業、業務、高次医療、教育、福祉、文化施設がありにぎわいがある一方で、里山的環境や砂浜の残る自然海岸などが身近にあります。

また、横須賀から都内までは鉄道でも自動車でも1時間程度の距離にあり、通勤・通学・買い物などで東京・横浜へ出かけやすい位置にあることから、「人のにぎわい」、「自然の豊かさ」、「交通の便の良さ」がバランス良くそろっています。

◆住み続けたい、戻ってきたい理由



出典：横須賀市民アンケート報告書(令和2年6月)

3) 谷戸地形が織りなす 特徴的な景観と住環境

複雑に入り組んだ谷戸地形により、斜面緑地が多く、特徴的な景観を生み出しています。

また、谷戸地形は階段の昇り降りが必要ですが、海を見渡せ、鳥のさえずりやうるさいほどのセミの音が聞こえ、五感で自然を感じられる住環境があります。



田浦地域の谷戸地形

4) 豊富な住宅タイプと住宅環境

戸建て住宅、ワンルームマンション、県営・市営住宅、リゾート住宅など多様な住宅選択肢があり、ライフスタイルや家族構成に応じた住まいが選べる環境が整っています。また、鉄道駅から近い中心市街地やから自然豊かな郊外まで、住宅環境も様々です。



湘南国際村



市営住宅・本公郷ハイム

5) 人が集まる中心市街地、 コミュニティ力が高い各地域

軍港都市として発展とともに、明治時代から昭和初期にかけて村や町が合併して現在の横須賀市が形成されました。その中で横須賀中央は、三浦半島の中心地として栄えてきました。

また、かつての村や町ごとのまとまりや地形、歴史を由来としたコミュニティの単位ごとに祭礼などの行事が盛んに行われており、地域で支えあう力やつながりが強いです。

◆横須賀市域（明治40年2月）



6) まちなかで音楽とスポーツに親しめるまち

戦後ジャズ発祥の地でもあり、まちなかでストリートライブや音楽イベントが開催されています。市内には横浜 F・マリノスや横浜 DeNA ベイスターズの練習場などがあり、さらにウィンドサーフィン、BMX などの国際大会も開かれていることから、トップアスリートが戦う姿を間近に見ることが出来ます。



まちなかストリートライブ



ウィンドサーフィン



うみかぜ公園・BMX

7) 海と山の豊かな恵みから生まれる 食の魅力、海のアクティビティ

一年を通して多種多様な野菜が生産されており、相模湾と東京湾に面した立地から様々な種類の水産物が水揚げされているため、新鮮な地元食材を味わうことができます。



長井漁港



キャベツ畑

8) 日本の近代化に貢献した歴史、異国情緒漂う雰囲気

日本で唯一現存しているレンガ造りドックや、日本遺産に指定されている砲台跡など歴史を感じられる文化財が残されており、まちなかで横須賀の歴史を知ることができます。

また、どぶ板通りなどでは様々な文化が交じり合う光景が見られ、異国情緒が漂っています。



浦賀ドック



どぶ板通り

(2) 地域ごとのまちなみ

1) 北部地域 (追浜・田浦)

- 追浜駅は3つの都市拠点のうちの1つであり、本市における北の玄関口となっています。
- 海岸部は旧海軍航空飛行場の跡地で、現在は本市の中心的な工業地(夏島周辺)となっており、国道16号沿いの谷戸地域(追浜町～浜見台、船越町～長浦町 他)には比較的古くから市街化が形成されました。また、丘陵部の開発によりできた住宅地(湘南鷹取、港が丘)は地区計画、建築協定、緑地協定などにより良好な住環境が維持されています。
- 逗子市・葉山町側(鷹取山～県立塚山公園)には、都市の骨格と形成するみどりが残されています。

2) 東部地域 (逸見・本庁・衣笠・大津)

- 横須賀中央駅周辺は戦前から本市、三浦半島の中心地であり、開国から近代につながる歴史、文化の見どころが数多く点在しています。
- 谷戸地域や平作川沿いの広範囲(吉倉町～汐入町、坂本町、池上、平作～小矢部 他)において比較的古くから市街化が進んでいました。昭和40年代以降、海岸部(平成町、馬堀海岸)での埋め立て、丘陵部(池田町、桜が丘、公郷町、森崎、大矢部 他)の開発により住宅地が形成されました。
- 横浜横須賀道路沿い(山中町、平作、阿部倉町、衣笠町 他)に都市の骨格を形成するみどりが残されており、その多くが首都圏近郊緑地、風致地区に指定されています。

3) 南部地域 (浦賀・久里浜・北下浦)

- JR久里浜駅及び京急久里浜駅周辺は3つの都市拠点のうちの1つで、久里浜港は大型カーフェリーや高速ジェット船が発着する三浦半島の海の玄関口となっています。
- 開国から近代化をけん引した浦賀には近代産業遺産(浦賀ドック跡地、浦賀奉行所跡地、千代ヶ崎砲台跡、燈明堂)などが数多く点在しています。また、久里浜の旧海軍の軍需部倉庫群跡地等には工業地(神明町)があり、光の丘には研究開発や交流、人材育成機能が集積した研究開発拠点(横須賀リサーチパーク)もあります。
- 昭和40年代以降、丘陵部(ハイランド、粟田、岩戸、野比、グリーンハイツ 他)の開発により広く住宅地が形成されました。
- 武山周辺、くりはま花の国周辺、走水・観音崎周辺の浦賀半島には、まとまったみどりが残されており、首都圏近郊緑地や風致地区に指定されています。また、市内でも温暖な地域で、一年中観光農園(津久井)で収穫体験を楽しむことができます。

4) 西部地域 (大楠・武山・長井)

- 相模湾を望む自然海岸や三浦半島最高峰の大楠山が広がり自然が豊かな地域であることから、市内で最も農水産業が盛んな地域(長井、佐島、林、秋谷 他)で、日常生活の中で海と大地の豊かさを実感できます。また、大楠山を中心として、広く首都圏近郊緑地や風致地区に指定されています。
- 幹線道路沿い(武)と漁港付近(長井、秋谷)には比較的古くから住宅地が形成されています。
- 逗子・葉山から三浦へ続く海岸線の景色が美しいことから、リゾート感のあるエリアです。

(1) 都市づくりの目標

本計画の上位計画である横須賀市総合計画「YOKOSUKA ビジョン 2030」で謳っているように「変化を力に変えられるまち」となるよう、総合計画で掲げる「市の未来像」を都市づくりの目標とします。

すべてのひとが自分らしく輝けるまちへ

人も自然も共生するまちへ

やりがいとやりたいからしごとが生み出されるまちへ

じぶんごとの意識が未来の環境を守るまちへ

(2) 都市づくりの姿勢

人口減少、超高齢化などによる社会情勢の変化だけでなく、気候変動への対応や生物多様性の確保、Well-being の向上等に課題解決に向け、都市づくりの目標を実現するための基本的なスタンスを「都市づくりの姿勢」として示します。

1. 価値観を転換させる

災害が激甚化・頻発化し、人口減少・高齢化が進む社会において、経済性のみを重視した都市づくりは転換期を迎えつつあります。「環境」や「社会」の視点も重視しつつ、**“価値観の転換”により未来に期待が持てる都市づくり**を進めます。

2. 横須賀の個性と魅力を伸ばす

リモートワークや二拠点居住など多様な働き方や暮らし方ができる時代となり、生活の場を選ぶ基準も多様化しています。豊かな自然環境や地域コミュニティなど**横須賀の個性と魅力を伸ばし、住みやすく、選ばれる都市づくり**を進めます。

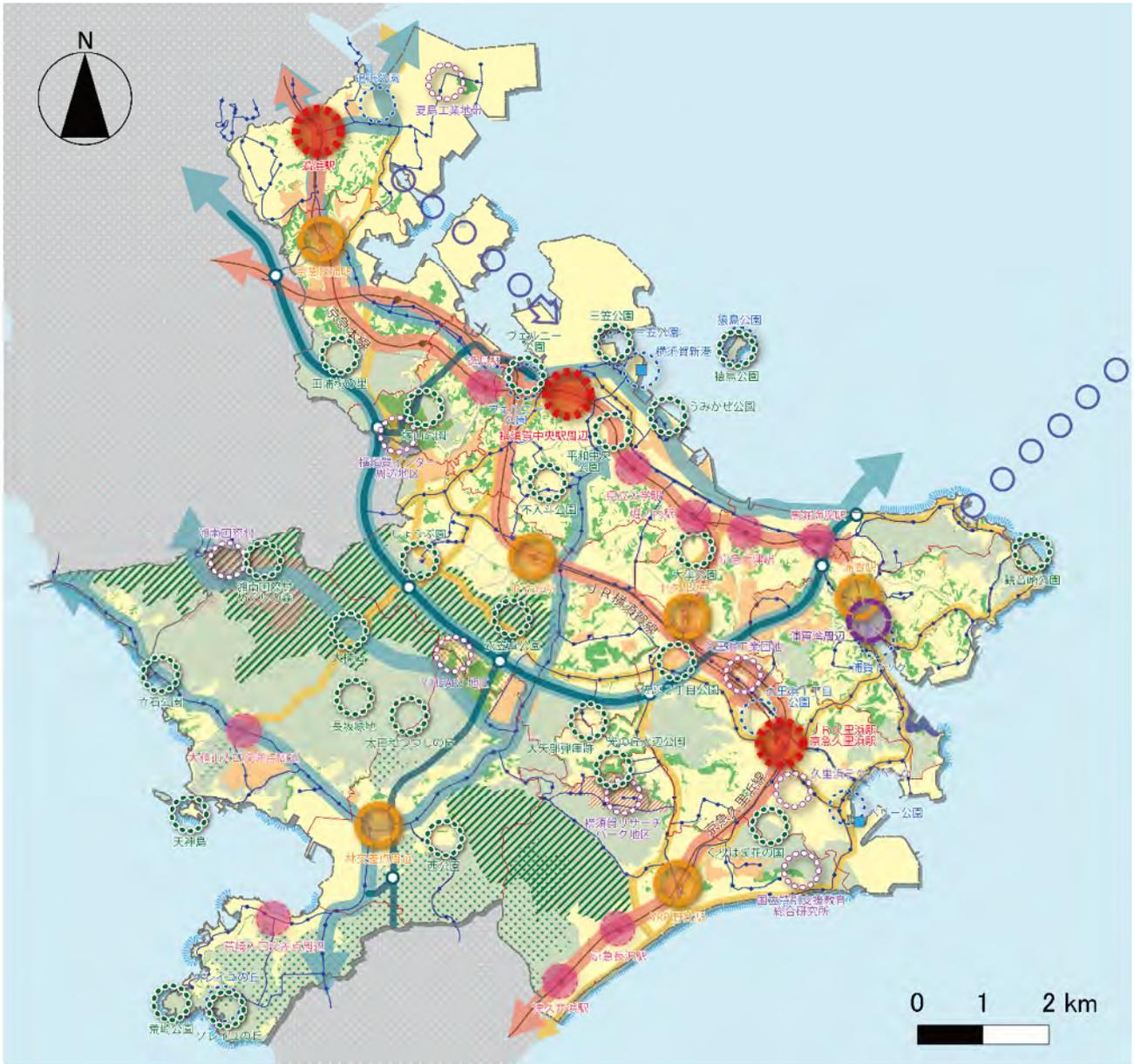
3. 都市の空間を創造的に保全・修復する

成熟社会を迎え、持続可能で地域特性や市民ニーズに応じた都市づくりが求められています。これまでつくり上げてきた都市空間を活かすための**保全・修復を行いながら、都市サービスを展開**します。

(1) 将来都市構造

これまで都市計画法等のもと規制や誘導を行いながら、国・県・市によりインフラ整備を行いながら都市づくりを進めてきました。これからは既存の都市計画を前提に、土地利用の現状や市民ニーズを踏まえ、規制やルールの見直しを行うとともに、誘導手法の活用により新たな都市機能の立地を呼び込みます。

◆将来都市構造図



凡例

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <p><境界・交通等></p> <ul style="list-style-type: none"> --- 行政界 市街化調整区域 生活圏 (12 地区) 近隣市町 海 高速道路・インターチェンジ 国道 県道 市道 鉄道路線・駅 バス路線・バス停留所 フェリー乗り場 | <p><拠点></p> <ul style="list-style-type: none"> 都市拠点 魅力活用・創造拠点 地域拠点 地区の生活拠点 自然との交流拠点 研究開発・産業・文化等の交流拠点 歴史・観光等の交流拠点 | <p><軸></p> <ul style="list-style-type: none"> 基幹的な公共交通軸 (鉄道) 主軸・縦軸幹線道路 横軸幹線道路 新たな交通軸 (構想道路) | <p><ゾーン></p> <ul style="list-style-type: none"> 市街化ゾーン (市街化区域) 計画的なまちづくりゾーン (臨港地区：見直し) 計画的なまちづくりゾーン (地区計画：整備済み) 計画的なまちづくりゾーン (地区計画：未着手) 計画的なまちづくりゾーン (地区計画：変更予定) 海辺の交流ゾーン (自然海岸・半自然海岸) 農業環境保全・活用ゾーン (農業振興地域) 緑地保全・活用ゾーン (首都圏近郊緑地保全地区・風致地区) 谷戸ゾーン (斜面緑地) |
|--|---|---|--|

(2) 拠点の配置

成熟社会においても都市施設の維持管理や医療・福祉サービスなどが持続的に提供できるよう、「拠点ネットワーク型都市づくり」を目指します。

地域ごとの特性、インフラの整備状況などをふまえ、交流の場となる都市の拠点を維持します。また、生活環境や産業の活力向上に向け、新たな交流拠点づくりも進めます。

1) 都市拠点

整備

- 商業、業務、高次医療、教育、福祉、文化、交流、行政など本市の重要な都市機能が集積しています。
- 横須賀中央駅を中心とした横須賀駅周辺から平成町にかけての都市拠点は、既存ストックを活用しながら、三浦半島の中心地としてふさわしい個性と魅力ある都市空間を目指します。
- 追浜駅周辺の都市拠点は、都市機能、居住機能の維持に加え、北の玄関口としてふさわしい交通結節機能を強化し、利便性の向上を目指します。
- 久里浜駅周辺の都市拠点は、既存ストックを活用しながらまちを更新し、本市南地域の日常生活を支える都市機能の維持を目指します。

2) 魅力再生・創造拠点

整備

- 横須賀の個性や魅力を活用し、多様な交流を生み出す都市空間を創造します。
- 浦賀湾周辺は、浦賀レンガドック等の活用と地域全体の活性化を目指します。

3) 地域拠点

修復

- 乗降客数が比較的多い鉄道駅や公共交通（バス路線）の主要結節点で、スーパーマーケット、銀行、診療所など日常的に利用する利便施設が幹線道路沿道に集積しており、生活圏の核となっています。
- 地域住民の日常生活を支える拠点として都市機能の維持・誘導を図ります。
- 徒歩・自転車・公共交通（バス等）により生活圏で生活する誰もがアクセスしやすい拠点を目指します。

4) 地区の生活拠点

修復

- 乗降客数が比較的小さい鉄道駅や幹線道路の結節点で、スーパーマーケット、診療所など日常的に利用する利便施設が集積しています。
- 地域住民の日常生活を支える都市機能の維持・誘導を図り、地域拠点を補完します。

5) 自然との交流拠点

保全

- 公園・緑地は、都市環境の保全や市民活動・憩いの場としてだけでなく、生物多様性の保全、都市の安全性・防災性の向上、地域の活性化など様々な役割を担っています。
- 本市の特徴的な都市景観を構成する大きな要素となっており、各地区の生活圏ごとに1か所以上の拠点となる公園（都市公園、港湾緑地）が位置付けられています。
- 公園・緑地が有する多様な機能を活用し、自然に親しむ場として保全・整備・活用を図ります。

6) 研究開発・産業・教育文化等の交流拠点

整備

- 本市には、研究開発、産業、教育文化の拠点となる地区が点在しています。
- 雇用機会の拡大や市内経済への波及効果を期待し、新たな企業の誘致や既存企業の持続・発展に向けて、研究開発、産業、文化等の拠点づくりを進めます。

7) 歴史・観光等の交流拠点

保全

整備

- 本市の海辺には、東京湾と相模湾それぞれの個性ある景観、マリンスポーツなどに適した環境、近代日本の礎となった歴史、国内外の物流拠点となる港、世界最先端の研究開発機関などがあります。
- 拠点ごとに有する資源や海辺景観を活かし、地域の魅力が感じられる拠点づくりを目指します。

(3) 軸の配置

市内と市外の広域圏をスムーズに移動できるようにするとともに、拠点間をネットワーク化し日常生活の利便性やスムーズな交流を支えます。

成熟社会においても都市施設の維持管理や医療・福祉サービスなどが持続的に提供できるよう、「拠点ネットワーク型都市づくり」を目指します。

地域ごとの特性、インフラの整備状況などをふまえ、交流の場となる都市の拠点を維持します。また、生活環境や産業の活力向上に向け、新たな交流拠点づくりも進めます。

1) 基幹的な公共交通軸（鉄道）

保 全

- 本市には、JR 横須賀線と京浜急行の2路線が走っており、東京・横浜方面など広域圏と結んでいます。
- 通学・通勤などの移手段の確保だけでなく、地域経済活動、交通の脱炭素化、まちづくりと連動した地域経済の活性化などの観点から、2路線を維持します。
- 駅前広場周辺の回遊性の向上や待合空間の快適性向上などによる、交通結節点機能の充実を図ります。

2) 主軸・縦軸幹線道路

保 全

整 備

- 都市の主軸である横浜横須賀道路、三浦縦貫道路と、縦軸となる主要幹線道には国道 16 号、国道 134 号があり、東京・横浜方面など広域圏と結んでいます。
- 圏央道の一部、横浜環状南線が横浜横須賀道路（横浜市・釜利谷 JCT）とつながる予定で、神奈川県央地域、東京都多摩地域、埼玉県とを結ぶ広域の道路ネットワークが形成されます。
- 交通量の分散による混雑緩和や大規模災害に備えリダンダンシー機能の強化を図るとともに、スマートインターチェンジの整備などにより交通結節点の強化を図ります。
- 国道 357 号（横浜市・八景島～夏島町区間）の延伸に伴い、交通量の増加が見込まれる追浜夏島線（夏島交差点～追浜駅前）は追浜駅周辺と併せて整備を進めます。
- 国道 134 号と並行し、中央丘陵部に展開する研究開発・国際交流等の交流拠点ゾーンを連絡する湘南国際村山科台線（三浦半島中央道路）の整備に向けて、県とともに検討します。

3) 横軸幹線道路

保 全

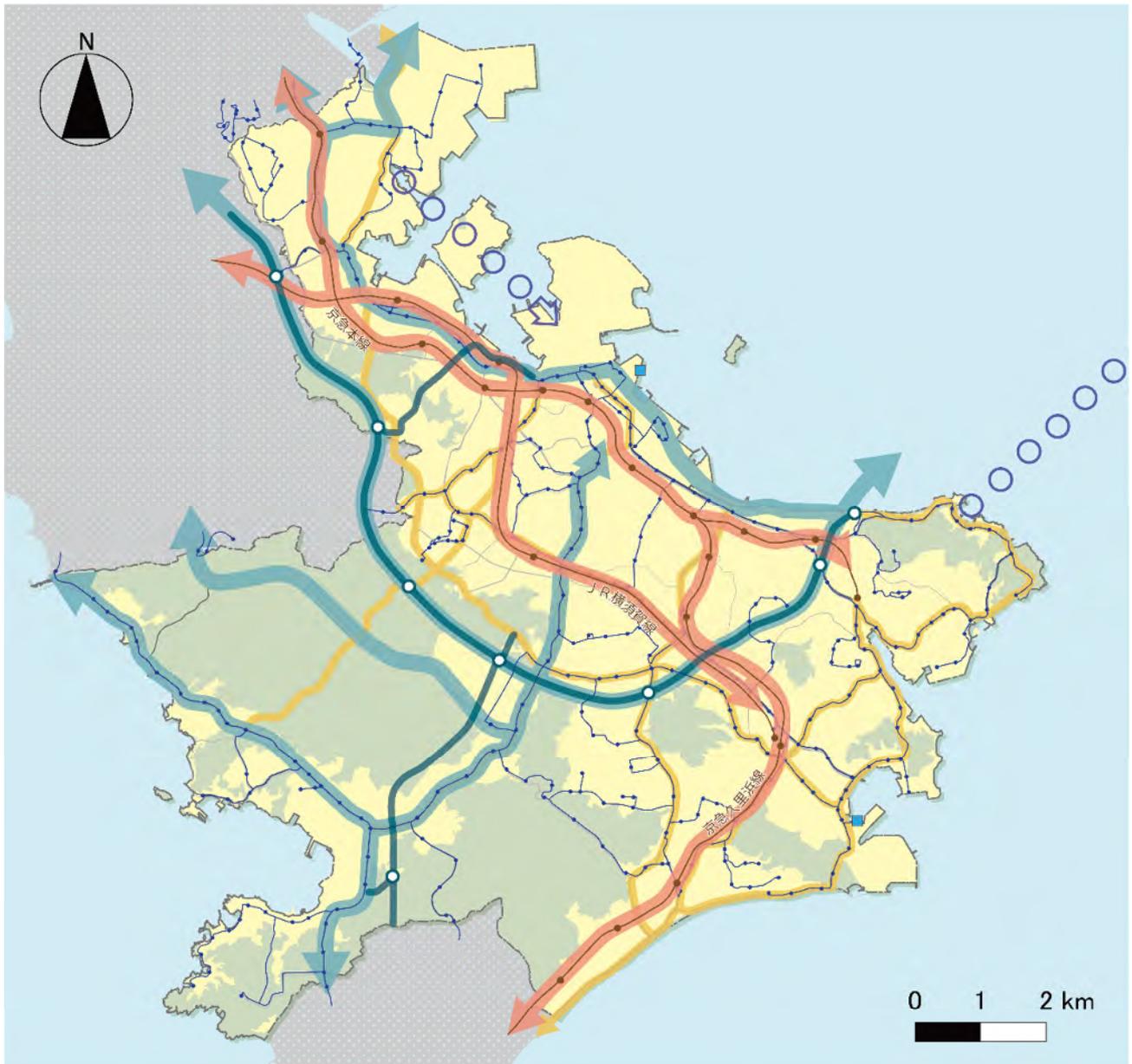
- 主軸と縦軸幹線道路を結び、市内外の連絡性を高めており、既に多くの路線が整備されています。
- 道路、トンネル、橋梁などの長寿命化に向けた適切な維持管理を図ります。

4) 新たな交通軸（構想道路）

整 備

- 新たな交通軸として、国道 357 号（夏島交差点以南）の延伸と東京湾口道路の構想がありますが、起終点やルートなどは決まっていないことから調整や検討が必要です。これらを含む首都圏構造に対応した広域幹線道路については、国・県や周辺自治体とともに検討します。

◆将来都市構造（軸）



凡例

<境界・交通等>

- 行政界
- 市街化区域
- 市街化調整区域
- 近隣市町
- 海

- 高速道路・インターチェンジ
- 国道
- 県道
- 市道
- 鉄道路線・駅
- バス路線・停留所
- フェリー乗り場

<軸>

- 基幹的な公共交通軸（鉄道）
- 主軸・縦軸幹線道路
- 横軸幹線道路
- 新たな交通軸（構想道路）

(4) ゾーンの配置

地形、まちの成り立ち、現在の土地利用から、今後の土地利用の大きな方向性を示すものです。「整備」だけでなく「修復」と「保全」を上手に取り入れることで横須賀らしい魅力が生きる土地利用を目指します。

地理的特性や歴史的背景を踏まえ、本庁及び全9か所の行政センターが所管する地域、そのうち比較的広い西行政センター管区については3つの中学校区にわけた生活圏があります(合計12か所)。その生活圏を基本とした中で、以下のゾーン区分により土地利用を形成しています。

1) 市街地ゾーン(市街化区域)

修復

- 日常生活に必要な生活利便施設が集積しているゾーンです。
- 本市の地形特性から大幅な土地利用転換は困難であるため、都市機能の維持を目指し、適切な更新を目指します。

2) 計画的なまちづくりゾーン

修復

整備

保全

(地区計画：整備済み/未着手/変更予定、臨港地区：見直し)

- 地区の目指すべき将来像の実現に向け、地区計画を定めています。概ね整備が完了している地区は、引き続き地区の目標、方針、地区整備計画に沿ってまちづくりを進めます。
- 未開発の土地を含む Y-HEART 地区、横須賀インター地区は、残された豊かな自然環境の保全とバランスをとりながら土地利用を検討します。
- すでに整備されている地区計画区域は、社会情勢や市民・事業者ニーズの変化を踏まえ、地区計画の見直し等により有効に土地利用を図ります。
- 浦賀湾周辺の活性化に向け、エリアのまちづくり方針に基づき、必要に応じて臨港地区(浦賀地区)等の都市計画を見直します。

3) 海辺の交流ゾーン(自然海岸・半自然海岸)

保全

- 東京湾・金田湾・相模湾を望む景観や、砂浜が残る自然海岸を保全し、本市の特徴的な都市景観を有するゾーンです。
- 既存産業機能の維持、広域交通利便性の維持、ニーズに即したレクリエーション機能の創出などにより、エリアに応じた土地利用を図ります。

4) 農業環境保全・活用ゾーン(農業振興地域)

保全

- 長井地区、北下浦地区の津久井、武山地区の須軽谷、大楠地区の一部に農業振興地域が広がっています。
- 農業集落地として農業環境を維持するとともに、農業と都市の交流の場としても活用します。

5) 緑地保全・活用ゾーン(首都圏近郊緑地保全区域)

保全

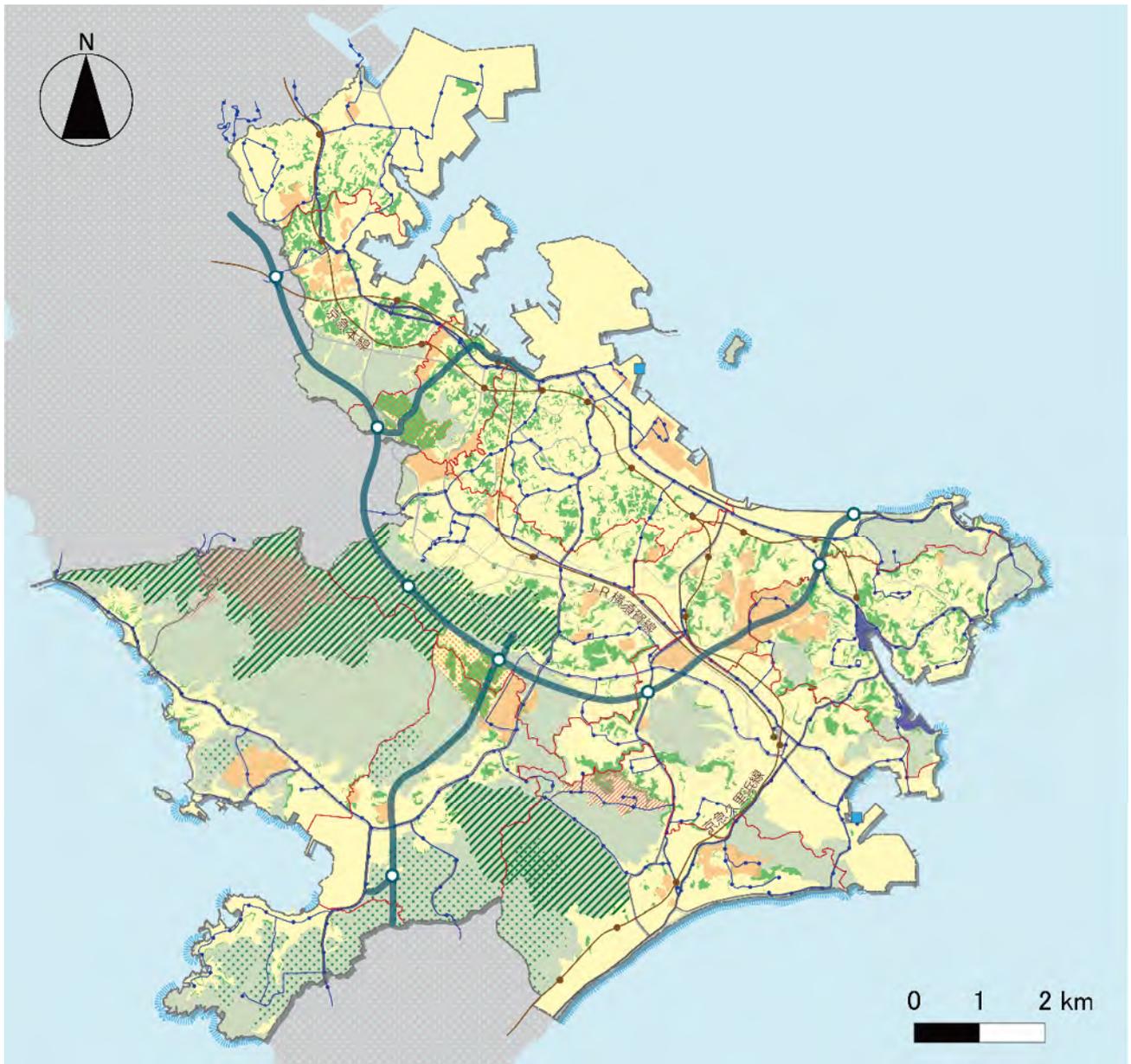
- 衣笠大楠山と武山は、首都圏近郊緑地保全区域に指定されています。
- 首都圏近郊緑地保全区域を中心とした一団の緑地は、積極的に保全・活用します。

6) 谷戸ゾーン(斜面緑地)

修復

- 市街地の中にありながら豊かな自然環境を有しており、横須賀の原風景の1つでもあります。しかし、斜面地に住宅地が形成されていることから、道が狭く、行き止まり道路や階段が多いです。
- 谷戸地域の中でも利活用の可能性が高い地域については、住宅地の新たな価値の創造を目指し、柔軟な空き家・空地の活用を目指します。

◆将来都市構造（ゾーン）



凡例

<境界・交通等>

- 行政界
- 市街化調整区域
- 生活圏（12地区）
- 近隣市町
- 海
- 高速道路・インターチェンジ
- 国道
- 県道
- 市道
- 鉄道路線・駅
- バス路線・バス停留所
- フェリー乗り場

<ゾーン>

- 市街化ゾーン（市街化区域）
- 計画的なまちづくりゾーン（臨港地区：見直し）
- 計画的なまちづくりゾーン（地区計画：整備済み）
- 計画的なまちづくりゾーン（地区計画：未着手）
- 計画的なまちづくりゾーン（地区計画：変更予定）
- 海辺の交流ゾーン（自然海岸・半自然海岸）
- 農業環境保全・活用ゾーン（農業振興地域）
- 緑地保全・活用ゾーン（首都圏近郊緑地保全地区・風致地区）
- 谷戸ゾーン（斜面緑地）

