

浦賀駅前エリアを中心とした
新しいまちづくりの方針
(横須賀市都市計画マスタープラン
浦賀湾周辺土地利活用アクションプラン)

令和8年9月

横須賀市

目次

1. はじめに.....	2
2. アクションプランについて.....	2
(1)目的	2
(2)位置づけ	2
(3)対象範囲	3
(4)計画期間	3
3. 現状と課題.....	4
(1)位置・地形	4
(2)歴史・地域資源	5
(3)人口・定住意向	8
(4)商業.....	10
(5)土地利用の現状.....	11
(6)交通.....	14
(7)災害リスク	19
(8)現状を踏まえた整備の考え方	20
4. 浦賀湾周辺のまちづくりビジョン.....	22
(1)将来像.....	22
(2)基本方針	22
5. アクションプラン.....	24
(1)浦賀駅前エリア	25
(2)みかん山エリア	31
6. おわりに	33
(1)今後の進め方	33
(2)アクションプランの見直し等	34

1. はじめに

浦賀は、ペリー来航の地であり、誰もがその名を知る、日本近代化へのターニングポイントとなった場所です。

開国後は、明治30年(1897 年)に浦賀船渠が設立されるなど、造船のまちとして発展してきました。この地では、これまでに1,000 隻以上の船の建造や修理が行われてきましたが、平成15年(2003 年)に、住友重機械工業株式会社旧浦賀艦船工場が工場統廃合・生産拠点の再編のため閉鎖されました。

以降、20 年間まちに大きな動きがない中で、令和3年(2021年)に横須賀市は、住友重機械工業株式会社から浦賀ドックを含めた所有地の一部の寄附を受けました。

これを機に、同社と浦賀工場跡地等と市有地を一体的に活用した賑わいづくりに向けた協定を結び、令和7年(2025年)には、浦賀ドックとその周辺地区の開発、活性化を担う事業者を選定しました。

このように、浦賀湾周辺では造船所跡地の土地利用を中心にした大きな転換点を迎えていることから、新たなまちづくりに向けたアクションプランを作成しました。

2. アクションプランについて

(1)目的

本アクションプランは、横須賀市都市計画マスタープランに基づき、浦賀湾周辺におけるこれからのまちづくり、土地利用の基本的な方針を示すものです。

このまちづくりの羅針盤となる「アクションプラン」は、市民・事業者の皆さんと、浦賀エリアが抱える課題などを共有し、未来に向けた快適かつ魅力的な都市空間の実現、持続的なまちの更新を図っていくために作成するものです。

(2)位置づけ

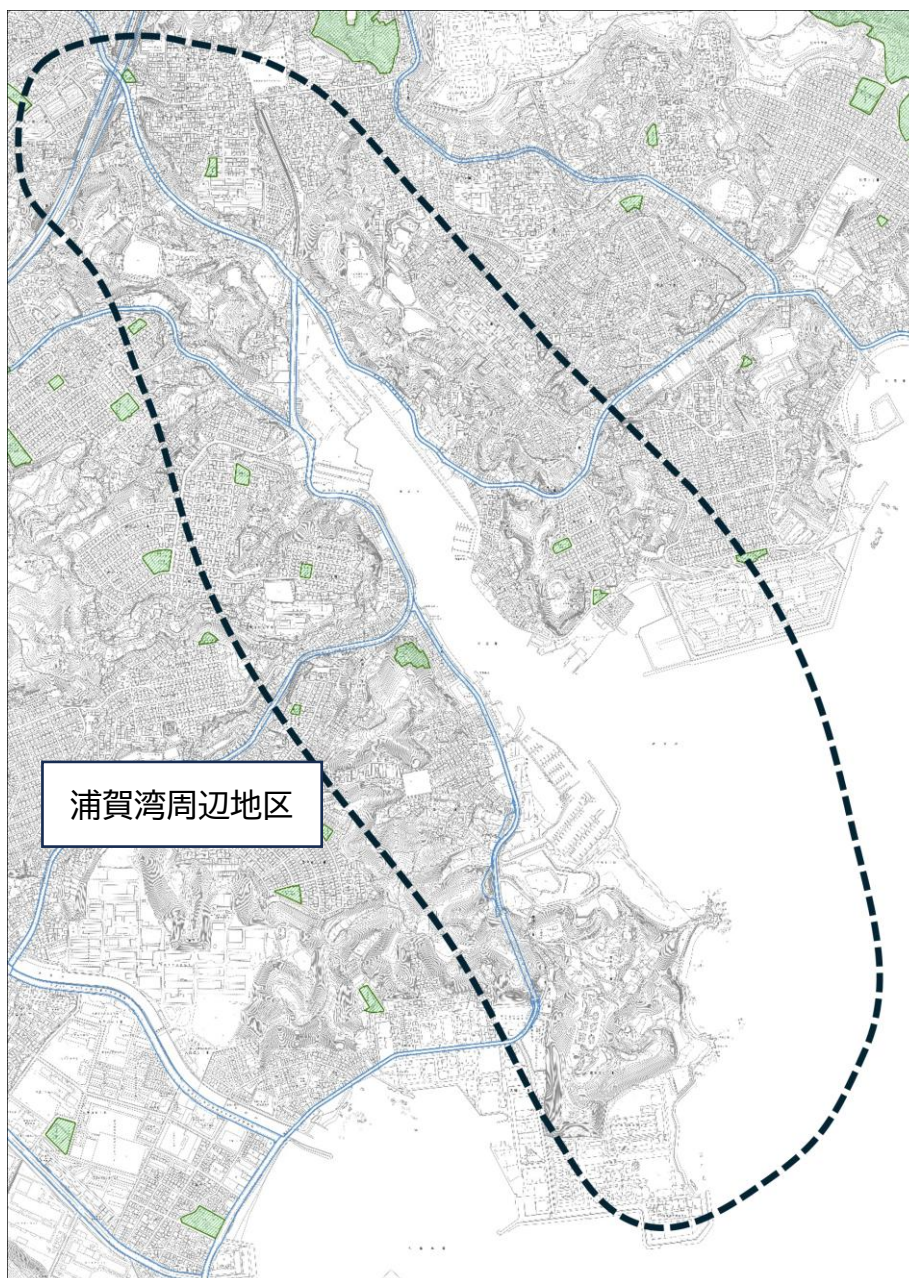
アクションプランは、横須賀市都市計画マスタープラン(令和7年3月策定)における地区別のまちづくり方針です。

浦賀湾周辺地区は、同プランの将来都市構造において「魅力再生・創造拠点」として位置づけられており、「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する」という方向性が示されています。

なお、浦賀地区は、横須賀港港湾計画(令和6年6月)において、既存用地の有効な利用が図られるよう「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とされています。

(3)対象範囲

浦賀湾周辺地区



(4)計画期間

令和 17 年度(2036 年3月)までとします。

(現行の都市計画マスタープランの計画期間と同様)

※アクションプランの計画期間・内容等については、まちづくりの進捗等を踏まえ、必要に応じて見直しを図ります。

3. 現状と課題

(1)位置・地形

浦賀湾は、横須賀市の東部に位置し、東京湾口部、浦賀水道に面した、細長く奥深い入り江です。外洋のうねりが直接入りにくく静穏度の高さが大きな特徴といえます。そのため、古くから船舶の往来する港町として栄え、避難港としても利用されていました。

また、湾周辺は、丘陵が海岸近くまで迫っており、平坦地が少なく、そこに住宅地や商業地が密集しているのが特徴です。

浦賀湾の位置



出典:地理院地図

浦賀湾周辺



出典:よこすか わが街ガイド



出典:横須賀市 HP



出典:横須賀市 HP

(2)歴史・地域資源

① 歴史

享保5年(1720 年)、浦賀に奉行所が置かれ、江戸湾における海の関所としての役目を担うなど、鎖国下における海防の重要拠点でした。嘉永6年(1853 年)ペリー艦隊が浦賀湾沖に投錨し、初めての日米交渉が行われました。こうした背景から、同年 11 月に江戸幕府が浦賀艦船工場(浦賀造船所)を開設し、安政元年(1854 年)、中島三郎助¹指揮のもと、鳳凰丸が建造されました。

明治 30年(1897年)、当時の農商務大臣 榎本武揚らにより、民間会社として浦賀船渠が創設され、その2年後には浦賀ドックが建造されました。

戦後2年間は引揚港として、南方や中国大陆などから約 56 万人を受け入れ、その足跡として、記念碑が残されています。

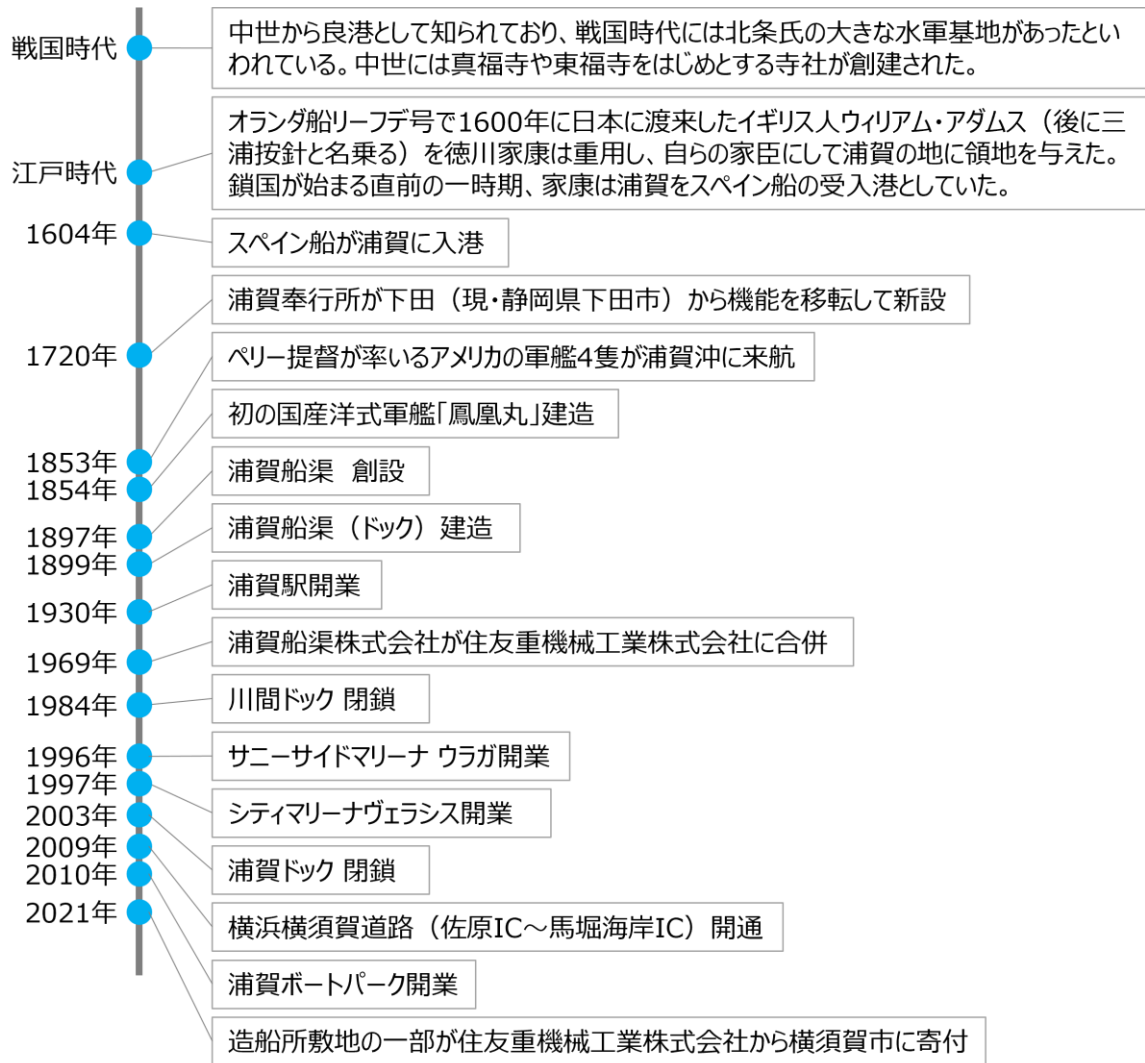
昭和44年(1969年)には、浦賀船渠の流れを汲んだ浦賀重工業株式会社が住友機械工業株式会社と合併し、住友重機械工業株式会社となりました。

その後、帆船日本丸・護衛艦・旅客船などの船舶を建造し、造船のまちとして発展し続けてきましたが、諸外国の台頭等により、平成 15 年(2003 年)、旧浦賀艦船工場は工場統廃合・生産拠点の再編のため閉鎖されました。



¹ 中島三郎助は浦賀奉行所の与力で、ペリーが浦賀に来航した際に黒船に乗り込み、交渉にあたりました。また、我が国最初の洋式軍艦鳳凰丸を完成させ、幕府海軍の近代化に尽力しました。

浦賀地区の歴史経緯



②地域資源

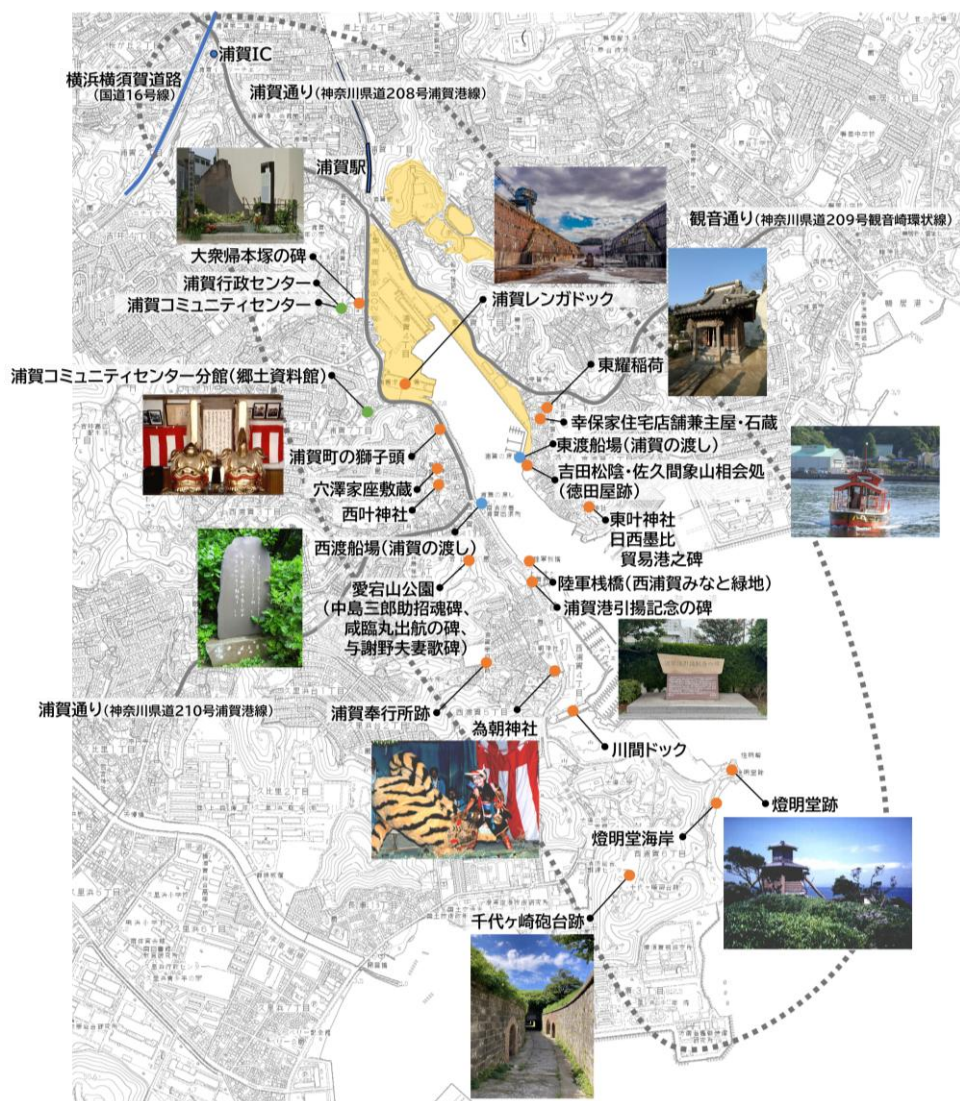
浦賀湾周辺には、以下のような多様な歴史遺産、文化財等が点在しています。

今後はこれまで以上に、こうした地域資源を繋ぎ合わせ、周遊を促進するための取り組みが求められます。

(歴史遺産・文化財の一例)

- ・平安時代末期に源氏の勝利を祈願して建立された叶神社をはじめとする寺社仏閣
- ・江戸時代に栄えた干鰯問屋が貯蔵のために作った蔵、海の関所として設置された浦賀奉行所跡、東京湾口の灯台の役割を果たした燈明堂跡
- ・明治期から昭和期にかけて建立された「中島三郎助の招魂碑」「咸臨丸出航の碑」「与謝野鉄幹・晶子夫妻の歌碑」や、浦賀湾を眼下に一望できる愛宕山公園

浦賀地区の主な地域資源等



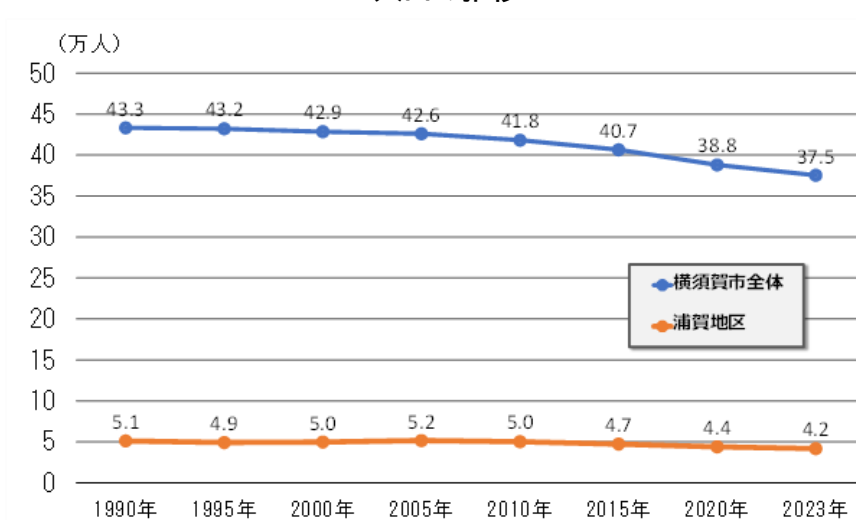
(3)人口・定住意向

①人口推移

浦賀は、都心へのアクセスが比較的良く、高度経済成長期の住宅需要の増加とともに、丘陵地への宅地開発が進み、市街地が拡大し、地区の人口は、平成17年(2005年)には、最大5.2万人まで増加しました。

以降、横ばいから減少傾向に転じ、現在の浦賀地区の人口は4.2万人となっています。

人口の推移



出典:令和5年度版横須賀市統計書から作成

②定住意向

令和4年度に実施した市民アンケートでは、市全体の定住意向は約8割で、その理由としては、「気候が温暖」「海や緑などの自然が豊か」の割合が高くなっています。

これを地区別でみても同様の傾向が見られますが、浦賀地区では特に「海や緑などの自然が豊か」の割合がすべての地区の中で最も高く、このことが、地域の皆さんに強い魅力として認識されているものと考えられます。

居住地域×定住意向(生活環境)

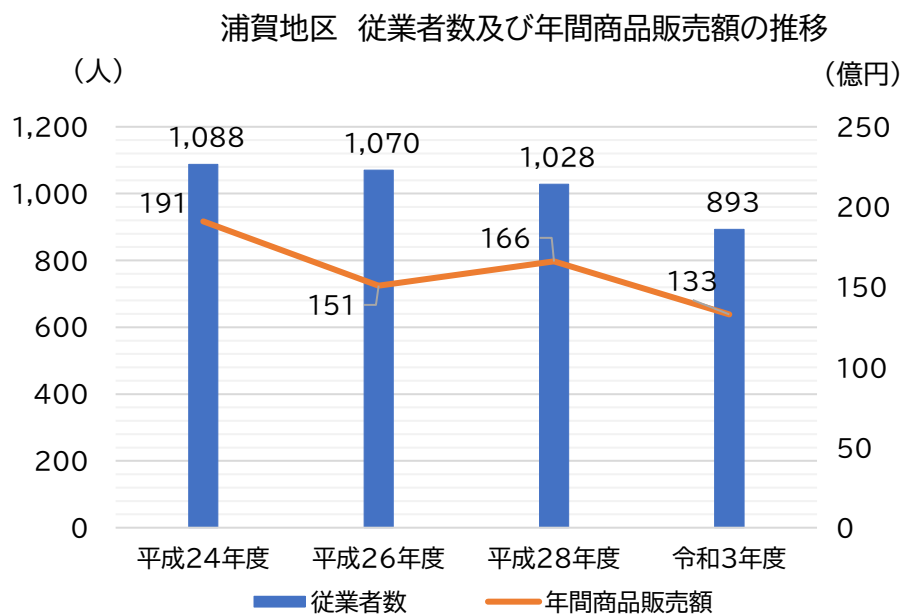
	本庁地域（161人）	%	追浜地域（85人）	%	田浦地域（54人）	%	逸見地域（33人）	%	衣笠地域（169人）	%
1位	気候が温暖	57.8	海や緑などの自然が豊か	56.5	気候が温暖	53.7	気候が温暖	63.6	気候が温暖	63.9
2位	海や緑などの自然が豊か	55.9	静かな周辺環境で過ごしやすい	51.8	静かな周辺環境で過ごしやすい	53.7	海や緑などの自然が豊か	60.6	海や緑などの自然が豊か	40.2
3位	交通の便が良い	50.9	気候が温暖	50.6	海や緑などの自然が豊か	48.1	交通の便が良い	57.6	周辺に日常的な買い物ができる店が充実している	35.5
4位	周辺に日常的な買い物ができる店が充実している	42.2	交通の便が良い	34.1	交通の便が良い	48.1	静かな周辺環境で過ごしやすい	36.4	静かな周辺環境で過ごしやすい	34.9
5位	静かな周辺環境で過ごしやすい	34.8	治安が良い	30.6	治安が良い	35.2	周辺に日常的な買い物ができる店が充実している	33.3	交通の便が良い	31.4

	大津地域（133人）	%	浦賀地域（131人）	%	久里浜地域（149人）	%	北下浦地域（81人）	%	西地域（88人）	%
1位	気候が温暖	73.7	気候が温暖	74.0	気候が温暖	67.1	気候が温暖	66.7	海や緑などの自然が豊か	64.8
2位	海や緑などの自然が豊か	64.7	海や緑などの自然が豊か	67.9	海や緑などの自然が豊か	59.7	海や緑などの自然が豊か	61.7	気候が温暖	60.2
3位	交通の便が良い	46.6	静かな周辺環境で過ごしやすい	45.0	交通の便が良い	46.3	静かな周辺環境で過ごしやすい	51.9	静かな周辺環境で過ごしやすい	50.0
4位	静かな周辺環境で過ごしやすい	42.9	治安が良い	31.3	周辺に日常的な買い物ができる店が充実している	39.6	交通の便が良い	30.9	治安が良い	31.8
5位	周辺に日常的な買い物ができる店が充実している	32.3	交通の便が良い	26.0	静かな周辺環境で過ごしやすい	34.9	治安が良い	30.9	地震や風水害、土砂崩れなどの自然災害が少ない	23.9

出典:横須賀市民アンケート報告書(令和6年(2024年)3月)

(4)商業

浦賀地区の事業所(卸売業・小売業)の従業者数と年間商品販売額は、ともに減少傾向にあり、地域内の商業活動は縮小しています。



出典:横須賀市統計書から作成

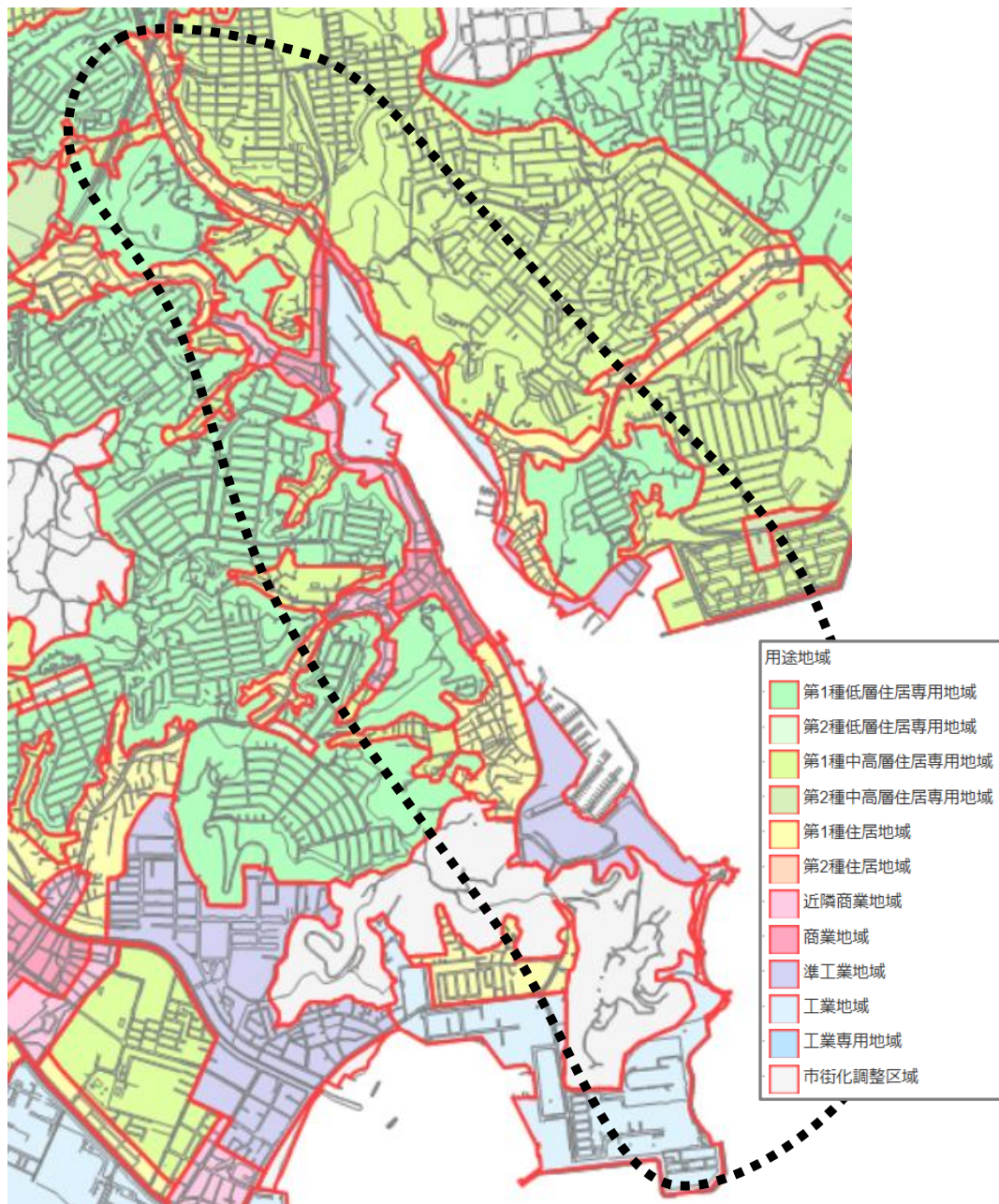
(5)土地利用の現状

①横須賀都市計画用途地域²

浦賀湾の沿岸部は、主に工場・倉庫・店舗などが建築可能な工業系地域、住宅や店舗・小規模の工場が建築可能な商業系地域に指定されています。

また、沿岸部から離れた陸側は各種住居系地域に指定されています。

用途地域

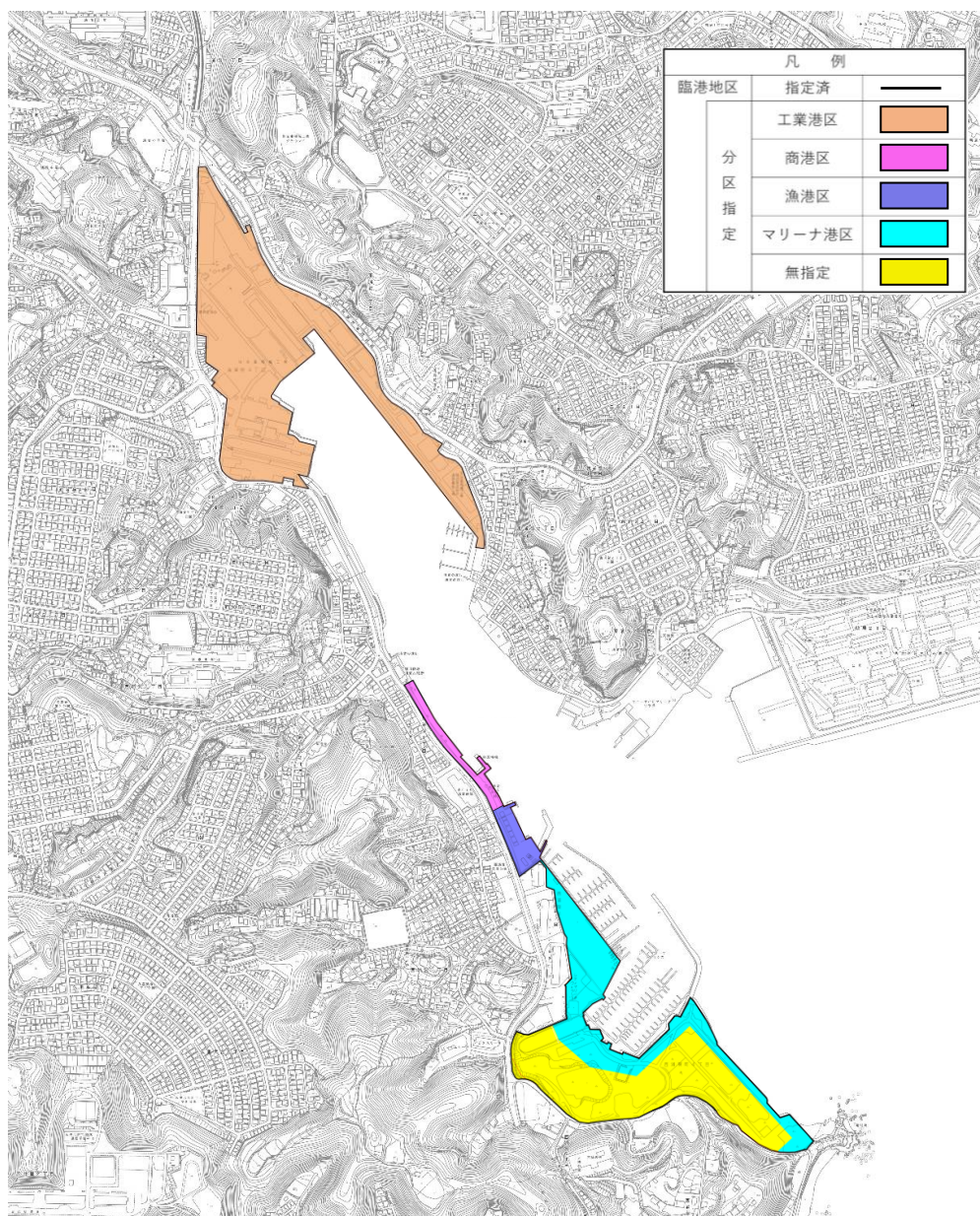


出典:よこすか わが街ガイド(用途地域)

² 都市計画法に基づき、都市環境の維持および土地利用の増進を図るために定めた地域地区。

また、浦賀地区は、港湾法及び都市計画法で、臨港地区³に指定されています。臨港地区の土地利用分類として、駅に近い湾奥部は、工場や工場関連施設を設置・運営することを目的とした工業港区に、湾口部は、商港区・漁港区・マリーナ港区・無分区に指定されています。

臨港地区(浦賀地区)



出典:横須賀市 HP「臨港地区(地区別)」を元に作成

³ 港湾機能を維持向上させるため、港湾区域に隣接する陸域に指定されるもの。

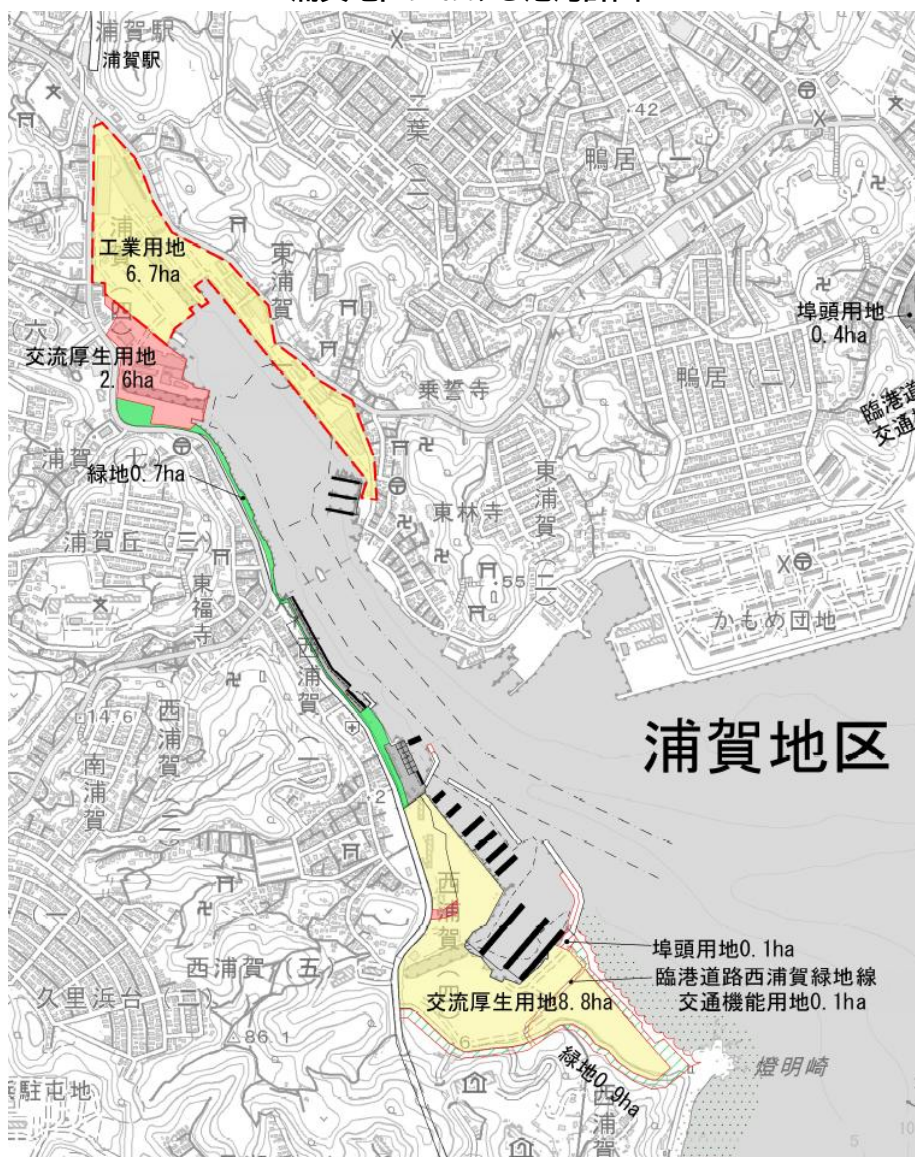
②横須賀港港湾計画における位置づけ

浦賀地区は、横須賀港港湾計画(令和6年6月)において、「工業用地」「交流厚生用地」「緑地」等に指定されています。

ただ、新たなまちづくりの計画が予定されていることから、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」として位置づけています。

今後、令和7年10月に選定した活性化事業の事業者提案を踏まえ、利用形態の見直しを図っていきます。

浦賀地区における港湾計画



出典：横須賀港港湾計画図(令和6年6月改訂)から一部抜粋

(6)交通

①道路

i) 広域道路ネットワーク

浦賀地区は、横浜横須賀道路の浦賀 IC があり、首都圏や関東全域を含めた広域的な幹線道路ネットワークで結ばれています。浦賀 IC から羽田空港までは約 50 分の所要時間です。

現在、圏央道の一部である横浜環状南線の整備が進んでおり、東名道や中央道など、より広域的な道路へのアクセスが向上し、今後さらに利便性が高まる地域と言えます。

広域的な交通ネットワーク



出典：三浦半島地域広域幹線道路整備促進期成同盟「首都圏広域幹線ネットワーク図」

ii)周辺道路

浦賀地区の東側には都市計画道路「3.6.2 観音崎環状線」が、西側には「3.4.1 大津長沢線」と「3.6.5 浦賀舟倉線」など、複数の県道が整備されています。

その主要結節点である浦賀駅前交差点は、令和4年まで、神奈川県内の主要道路における渋滞ポイント⁴として位置づけられていました。直近の調査結果によると、各方面合わせて日中の交通量は3.3万台前後となっており、ピーク時⁵に比べて1割程度減少しています。

他方、広域的道路である横浜横須賀道路の浦賀 IC、馬堀海岸 IC と合わせた利用台数は、一日平均約 6,600 台で、開通当初の 5,500 台に比べて約2割増加しています。

浦賀地区周辺の道路



⁴ 神奈川県主要渋滞道路(一般道)位置図及び一覧表

⁵ 横須賀市平成16年度交通量調査:各方面合計約37,000台

浦賀駅前交差点の自動車交通量

交通量調査結果総括表（交差点観測地点）

自動車類合計：台／12h（7:00-19:00）

調 査 地 点 名	方 向	平成16年度			令和3年度		
		流入	流出	合計	流入	流出	合計
浦賀駅前交差点	馬堀	5,355	5,732	11,087	5,146	5,980	11,126
	鴨居・観音崎	5,909	5,654	11,563	5,025	4,763	9,788
	西浦賀・久里浜	7,270	7,148	14,418	6,421	5,849	12,270
合計		18,534	18,534	37,068	16,592	16,592	33,184

出典：横須賀市「平成16年度交通量調査」「令和3年度交通量調査」より作成

横浜横須賀道路馬堀海岸方面の交通量

横浜横須賀道路交通量（単位 台）

年 次	浦賀IC・馬堀海岸IC 合計	
	総 数	1日平均
平成22年(2010年)	2,064,043	5,556
令和5年(2023年)	2,400,362	6,576

出典：横須賀市統計書より作成

② 鉄道

地区内には京浜急行本線の浦賀駅が設置され、東京都心や横浜市中心部と結ばれ、品川駅まで1時間程度、横浜駅までは40分程度でアクセスが可能です。

平日の発本数は113本、着本数は117本で、日中は概ね10分おきの発着となっています。一日平均乗客数は、令和5年度は8,315人で、浦賀工場の閉鎖時である平成15年度⁶と比較して、約4割減少しています。

また、直近5年間でみると、新型コロナウイルス感染症の影響などから大幅に減少しています。その後、回復傾向にはありますが、リモートワーク等の影響もあり、流行前の状況には戻っていません。

京浜急行本線 浦賀駅 発着本数

発着時刻	浦賀駅発本数			浦賀駅着本数		
	平日	土曜	休日	平日	土曜	休日
4時台	1	1	1	0	0	0
5時台	5	4	4	4	3	3
6時台	7	6	6	7	5	5
7時台	6	6	6	7	6	6
8時台	6	5	5	5	6	6
9時台	5	6	6	6	6	6
10時台	6	6	6	6	6	6
11時台	6	6	6	5	5	5
12時台	6	6	6	6	6	6
13時台	6	6	6	6	6	6
14時台	6	6	6	6	6	6
15時台	7	6	6	7	6	6
16時台	6	6	6	6	6	6
17時台	6	6	6	6	6	6
18時台	6	6	6	6	6	6
19時台	6	6	6	6	6	6
20時台	6	6	6	6	7	7
21時台	6	6	6	7	6	6
22時台	6	5	5	6	6	6
23時台	3	3	3	5	4	4
0時台	1	0	0	4	4	4
合計	113	108	108	117	112	112

出典：京浜急行時刻表より作成

京浜急行本線 浦賀駅 乗客数の推移

浦賀駅一日当たり乗客数（人）					R元⇒R5 増減数	R元⇒R5 増減率
R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度		
10,209	7,675	7,915	8,295	8,315	▲ 1,895	-18.6%

出典：横須賀市統計書、京浜急行 HP より作成

⁶ 平成15年 京浜急行浦賀駅乗客数 13,135人 横須賀市統計書

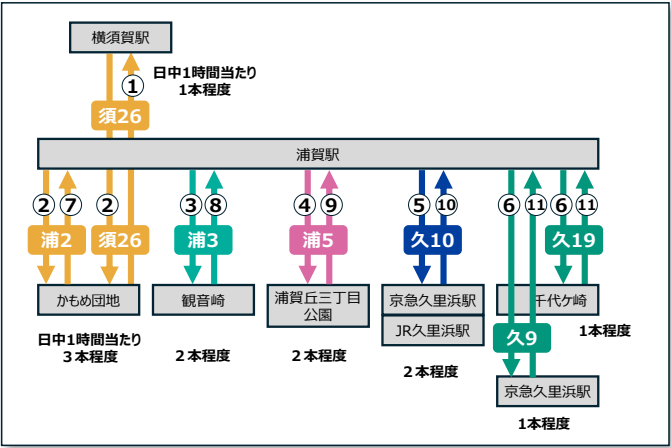
③ バス

浦賀駅からは、浦賀湾東側のかもめ団地、観音崎方面、浦賀湾西側の京急久里浜駅、千代ヶ崎方面及び北側の横須賀駅方面の各方面別に路線バスが運行されています。運行本数は、系統ごとに毎時1～3本程度の運行となっています。

2009年には、浦賀丘エリアと浦賀駅をつなぐ路線も整備されています。

また、堀ノ内駅からは、鴨居・二葉地区につながる路線が整備されています。

浦賀駅を中心とした乗合バス路線



方面	平日	土曜	休日	該当する系統
横須賀駅方面	14	7	7	須26 (①)
かもめ団地、 観音崎方面	189	168	168	浦2 (②⑦)、浦3 (③⑧)、須26 (②)
京急久里浜駅、 千代ヶ崎方面	160	151	151	浦5 (④⑨)、久9・久19 (⑥⑪)、久10 (⑤⑩)

時間帯	平日	土曜	休日
5時台	8	4	4
6時台	26	18	18
7時台	29	22	22
8時台	27	25	25
9時台	22	21	21
10時台	23	22	22
11時台	20	20	20
12時台	17	18	18
13時台	21	20	20
14時台	20	21	21
15時台	23	23	23
16時台	26	22	22
17時台	21	18	18
18時台	21	18	18
19時台	18	19	19
20時台	16	16	16
21時台	15	13	13
22時台	9	5	5
23時台	1	1	1



出典:京浜急行バス バス路線系統図

(7)災害リスク

海岸近くまで迫っている湾周辺の丘陵は、横須賀市土砂災害ハザードマップ⁷において、急傾斜地の崩壊(土砂崩れ)に警戒すべき区域に指定されています。

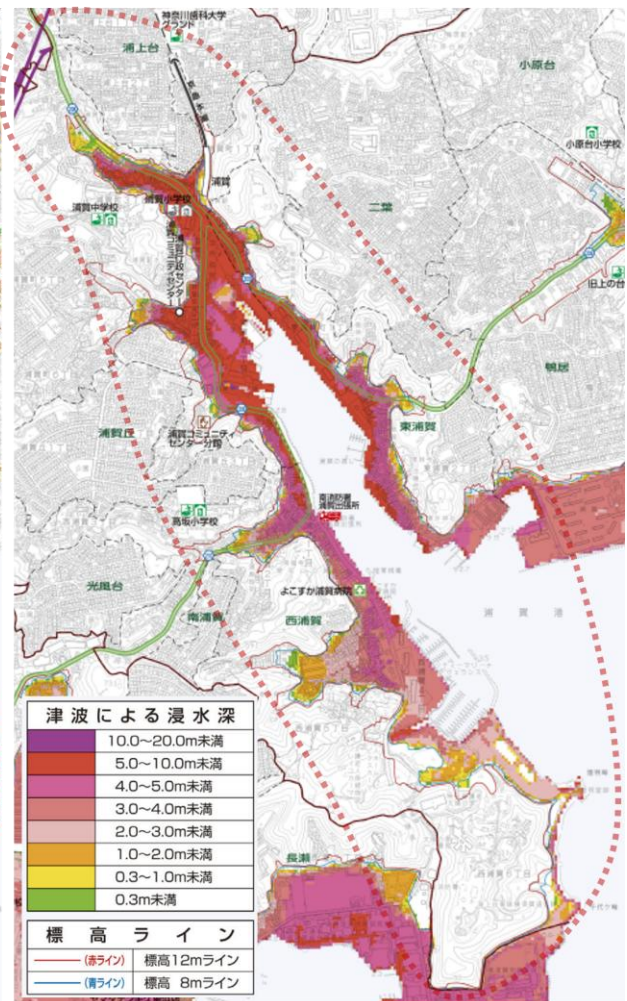
また、横須賀市津波ハザードマップ⁸では、浦賀駅前周辺は津波による浸水深が5～10mに及ぶ可能性のある区域となっています。

土砂災害ハザードマップ



出典:横須賀市土砂災害ハザードマップ

津波ハザードマップ



出典:横須賀市津波ハザードマップ

⁷ 令和7年度横須賀市作成(市長室危機管理課)

⁸ 令和4年度横須賀市作成(市長室危機管理課)

(8)現状を踏まえた整備の考え方

○時代環境の変化に対応した、持続可能なまちづくりの推進

造船のまちとして発展してきた浦賀は、そのシンボルであった造船所が閉鎖されて以降、まちに活力が失われ、人口の減少傾向も続いています。こうした状況下において、まちの特性を生かした新たな土地利活用による、持続的なまちづくりを推進する必要があります。

○歴史・伝統の保全や地域資源の積極的な活用

浦賀は、江戸時代に奉行所が置かれました。明治期からは海外からの新しい技術や文化も取り入れながら、大型船舶の造船・修船を行う、ものづくりの拠点として、我が国の近代化を支えてきました。新たなまちづくりを進めるにあたっては、こうした浦賀地区の歴史を踏まえるとともに、世界に類を見ないレンガドックや、近接する海など、豊かな地域資源を積極的に活用する必要があります。

○恵まれた立地特性を活かした交流、活性化の推進

浦賀は都心や空港からも近く、鉄道やバス、高速道路、航路などの多様な交通手段が整備されており、アクセス性の良さが特徴です。今後、圏央道の整備などにより、広域ネットワークが強化され、さらなる多様な交流・集客が期待できることから、地域の商業施設の活性化を図るとともに国内外に開かれた拠点の形成を推進する必要があります。

○新たなまちづくりを推進するインフラの整備

浦賀駅は、京浜急行本線の起点の駅であり、乗客数は一日平均約8千人にのぼります。

また、浦賀駅前の交差点は、一時期よりも交通量は減少傾向にあるものの、広域的な道路の利用は増えている傾向が見られます。

今後、集客交流拠点の整備など、新たなまちづくりを進めていくうえでは、地域の方々の移動の円滑化はもとより、地域内外からの交流の活性化をより一層図るため、駅と一体となった整備や、既存道路の拡幅、東西を結ぶ新たな道路の整備、バリアフリー化など、誰もが快適に過ごせるような利便性の高いインフラ整備を進めていく必要があります。

○自然や地域資源と調和した景観形成と次世代に向けた環境づくり

浦賀湾はみどりの稜線に囲まれており、市民アンケートの結果が示すように、自然環境の良さに強い魅力が感じられています。このような湾全体の囲み感やゲート性は浦賀らしい魅力的な景観を生み出しており、レンガドックや燈明堂などの歴史的建造物が織りなす独自の景観と合わせて浦賀を特徴づける大切な要素となっています。

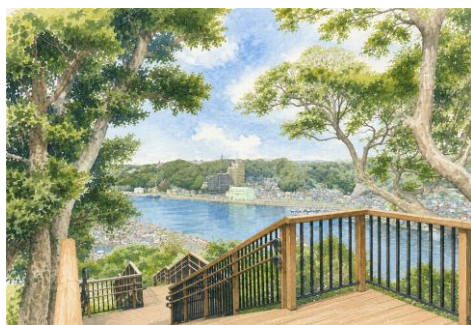
こういった良好な環境と共に持続可能な社会を目指すためには、自然環境の保全に配慮し、地域資源と調和した次世代に向けた環境景観の形成、脱炭素社会の実現に向けたまちづくりを進める必要があります。

○災害とリスクから人とまちを守る取り組み

浦賀は海辺に立地し、浦賀湾周辺は急傾斜地が多いなど、自然災害のリスクが想定される地域です。水害や土砂崩れ等の災害対策、災害に強いまちづくりが求められます。

「整備の考え方」の基盤となる浦賀の魅力

- 近代化産業遺産であるレンガドックをはじめとする様々な歴史的資源
- 江戸時代から続く蔵や、町家、路地などが織りなす港町らしい趣のあるまちなみ
- 静穏で細長い湾、背後の緑豊かな丘陵地が一体となって生み出す、浦賀ならではの地形・景観



4. 浦賀湾周辺のまちづくりビジョン

(1) 将来像

新しい都市拠点の形成による「第二の開国」の実現

日本の開国の地であるとともに、日本の造船の発祥の地となった場所であり、日本の近代化に大きく貢献、造船業とともに浦賀のまちは発展した経緯があります。日本で唯一現存するレンガ造りのドライドックを中心として、新たに世界に開かれた集客交流の場となる都市拠点の形成を図ります。

我が国における「開国の地」としてのこれまでの歴史や伝統を踏まえながら、将来にわたって国内外から多様な観光客が訪れる、地域と共に成長する都市拠点の形成を目指します。

(2) 基本方針

① 海から世界につながる浦賀

浦賀は、その沖にペリーが来航して以来、海洋を通じて日本が世界につながるきっかけとなった地です。浦賀湾から浦賀水道を通じ、太平洋、さらに世界へつながる海洋都市としての特徴や資源を最大限に活用しながら世界へ開かれ、情報発信できる拠点の形成を図ります。

② 歴史を継承し未来を切り拓く浦賀

浦賀は、江戸時代には奉行所が置かれた海防の重要拠点として栄えた地であり、また、造船業発祥の地として日本の近代化の礎を築き、ものづくりの拠点として我が国の発展を支えてきた先進気鋭の地です。歴史遺産・文化財等が点在する浦賀の歴史や伝統を継承・保全しながらも、これまでにない新たな価値を創出し、未来志向の拠点形成を図ります。

③ 多様な交流により国内外に開かれた浦賀

我が国における開国の地である浦賀には、港湾の整備や造船所の設置等を通じて、国内外から多くの人々が集まり、技術が集積し、産業が根付いてきました。この地に根付いた市民の暮らしや産業ともつながりながら、多様な交流・集客が生まれる、国内外に開かれた拠点の形成を図ります。拠点においては、限られた土地を高度利用も含めて有効に活用します。

④ 誰もがアクセスしやすく回遊性の高い浦賀

浦賀には、京急本線浦賀駅があり、駅を中心にバス網が張り巡らされています。また、市内各方面につながる県道や、横浜横須賀道路のICが至近にあり、広域圏へアクセスしやすい道路網も整備されています。地域住民はもとより地域外からもアクセスしやすく、地域内外の人々が回遊しやすい都市空間の形成を図ります。

⑤ 自然環境と調和したまちなみの浦賀

浦賀は大都市近郊にありながら、美しい水辺の環境と豊かな緑に恵まれた地域です。地域住民の方々からもこうした環境が強い魅力として認識されています。これら風景資産や浦賀湾の地形的条件を活かし、水と緑の景観軸に配慮した、浦賀らしい魅力的な空間形成を推進します。

⑥ ゼロカーボンシティの実現をめざした環境にやさしい浦賀

水と緑にあふれた自然環境を保全するとともに、ゼロカーボンシティの実現に向けた市民や企業等の様々な取組みやグリーンインフラの創出など、次世代に向けた環境にやさしいまちづくりを推進します。

⑦ 災害に強く安心して暮らせる浦賀

浦賀は、東京湾に面した海辺に立地し、また急傾斜地も多いなど、自然災害のリスクが想定される地域です。水害や土砂崩れ等の災害対策を徹底するとともに、市民や事業者などが主体的となった防災活動を推進するなど、災害に強く安心して暮らせるまちづくりを展開します。



5. アクションプラン

浦賀湾周辺のまちづくりビジョンに示した将来像及び基本方針の実現に向け、造船所跡地など大規模な低利用地において民間活力を最大限に取り入れ、民官連携によるまちづくりを先導的に推進することにより、エリアの活性化が求められています。

各エリアの現状と課題を踏まえ、今後のエリア別の整備方針を示します。

各エリアの位置



※川間エリアについては、土地利用の計画を検討しています。決まり次第、アクションプランに追加する予定です。

(1)浦賀駅前エリア

浦賀駅前エリアにおけるエリア方針については以下のとおりです。

※以下のパースについては現時点での整備イメージであり、変更となる可能性があります。

方針(i) 世界に開かれたマリーナ及び親水空間の整備

【対応する基本方針:1. 海から世界につながる浦賀 3. 多様な交流により国内外に開かれた浦賀】

浦賀湾に開かれた立地を活かして、浦賀地区における世界に開かれた拠点としてのマリーナ及び親水空間の整備を図ります。新たな拠点の形成によって浦賀と海をつなぎ、地域の魅力を最大限発揮することで国内外からの来訪者を受入れ、賑わいを創出します。

- 海洋都市の新たな拠点としてのマリーナの整備
- エリアの魅力を堪能できる広場の整備(レンガドックと一体的に利用できる広場)
- 市内外の多くの人々が水辺に集い、憩うことができるオープンスペースの整備



方針(ii) レンガドックを中心に、周辺地域とも連携した歴史・文化の体験機能の整備

【対応する基本方針:2. 歴史を継承し未来を切り開く浦賀】

歴史的な価値の高いレンガドックの歴史を継承し、かつ新しい価値を創出することで次世代へ浦賀の歴史・文化を継承する拠点を形成します。さらに、周辺地域の豊富な歴史資源との連携により、周辺エリアとの回遊性の向上を図ります。

- 造船の歴史を次世代に継承するための体験交流施設の整備
- レンガドックの保全と活用による「新しい価値」の創出
- 愛宕山公園や浦賀奉行所跡地公園など史跡の保全・継承
- 浦賀地域の歴史・文化を回遊して体験できる魅力的なゾーン形成



方針(iii) 地域内外に開かれた集客交流拠点としてのまちづくりの推進

【対応する基本方針:3. 多様な交流により国内外に開かれた浦賀】

地域に開かれた交流拠点として、宿泊や居住、商業施設等の集客機能を誘致することにより、周辺住民のほか、国内外から数多くの人々が来訪し、滞在する魅力的なエリアへと再生します。それに先立ち、現在、海に関わる工業系の土地利用しか行えない部分は、商業施設や住居が建てられる用途地域や、限られた土地を有効に活用できる高さ規制など、交流拠点として活用できるように土地利用規制の見直しを行います。

- 宿泊施設、商業施設、住宅等の様々な都市機能の集積
- にぎわいや多様な交流を創出する広場の整備
- 土地利用の見直し(臨港地区・用途地域・高度地区等の見直し、地区計画の策定)
- 周辺の商店会や既存コミュニティとの連携体制の構築



方針(iv) アクセス性・回遊性を高める移動環境の整備

【対応する基本方針:4. 誰もがアクセスしやすく回遊性の高い浦賀】

駅前の整備も含め、地域内外からの本エリアへのアクセス向上を図るとともに、渋滞の抑制、解消を図ります。また、新たな賑わい施設の整備により増加する歩行者および自動車の安全で快適な移動を実現し、回遊性を高めます。

- 駅直結のペDESTリアンデッキや、敷地内、周辺道路に面した歩行者空間の整備などウォークアブルなまちづくりの推進
- 東西を結ぶ敷地内貫通道路の整備
- 浦賀駅前における、スムーズな移動や乗換え等が可能な交通広場の整備

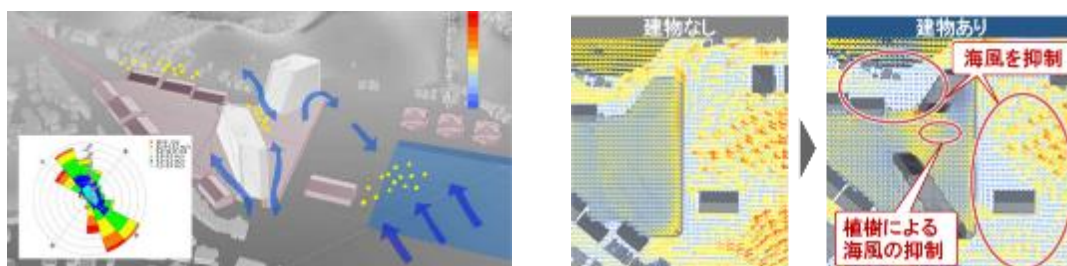


方針(v) 自然環境と調和した海辺の景観形成

【対応する基本方針:5. 自然環境と調和したまちなみの浦賀】

浦賀の特徴である穏やかな入り江と緑豊かな山並みに配慮しつつ、水と緑にあふれた自然環境を保全するとともに、柔らかな海風・山風を地域に導く環境に配慮した建物計画とするなど、次世代に向けた環境にやさしいまちづくりを推進します。

- 稜線に合わせた建物高さや周辺環境と調和したランドスケープデザインの導入
- 浦賀湾の風環境を活かしたパッシブデザインの採用



方針(vi) 持続可能な環境にやさしい空間整備

【対応する基本方針:6. ゼロカーボンシティの実現をめざした環境にやさしい浦賀】

最先端技術による最大限の省エネや、再生可能エネルギーの導入、高耐久性素材の活用により環境負荷抑制を推進し、環境共生型のまちづくりを目指します。

- 高断熱・高気密建材等の導入による建築物の省エネ化
- 太陽光・風力発電など再生可能エネルギーの導入
- 道路緑化・緑地創出による暑熱対策や雨水の貯留・浸透・保水機能の向上



方針(vii) 津波や高潮被害に対応した十分な防災対策の推進

【対応する基本方針:7. 災害に強く安心して暮らせる浦賀】

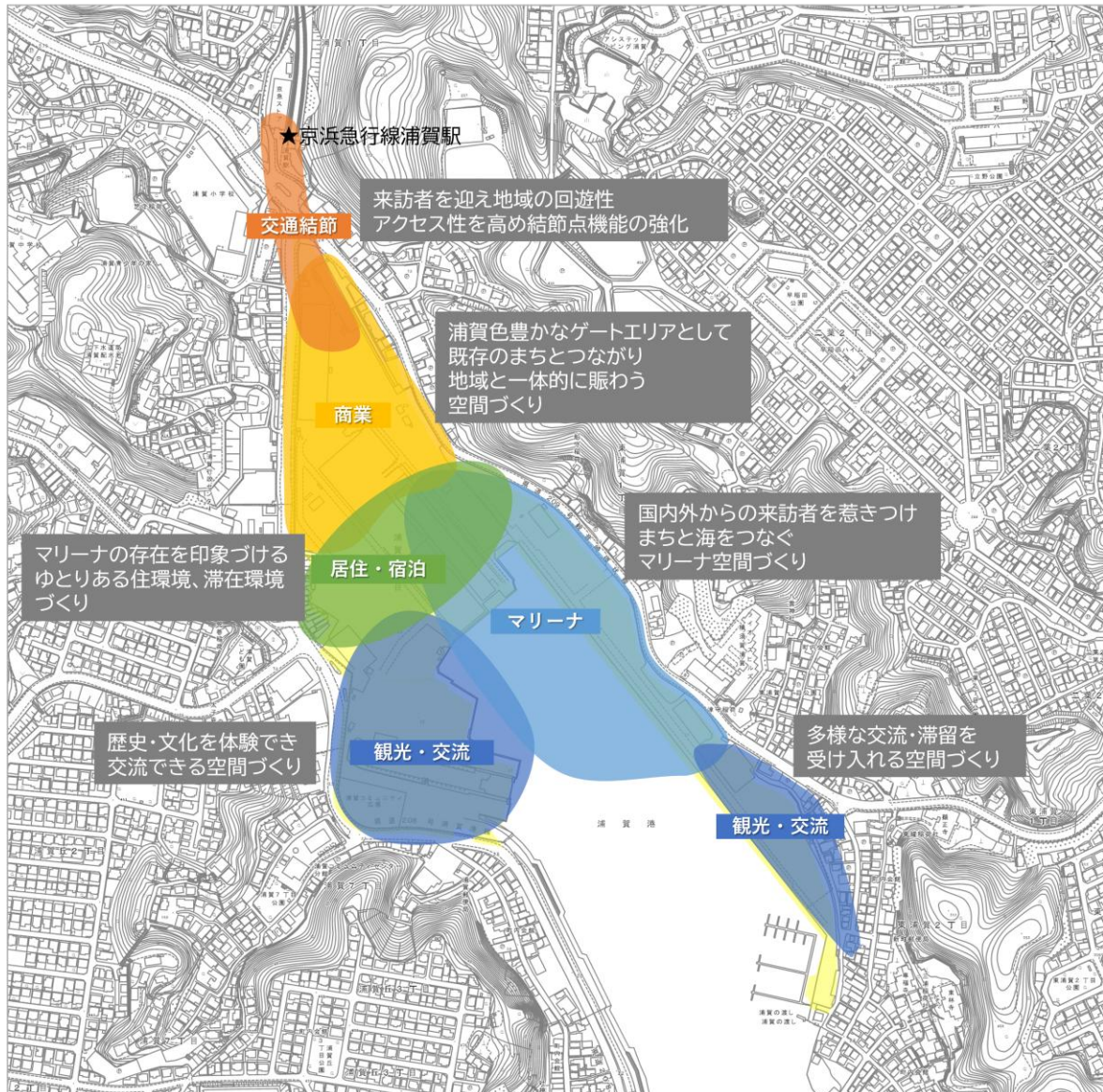
浸水想定高さを踏まえた建築計画や災害時一時避難場所等、安全・安心に過ごすことのできる防災対策を推進します。

- 避難場所としても機能する展望デッキや広場の整備など防災対策の推進
- 民間施設を一時避難場所とする災害協定等の推進



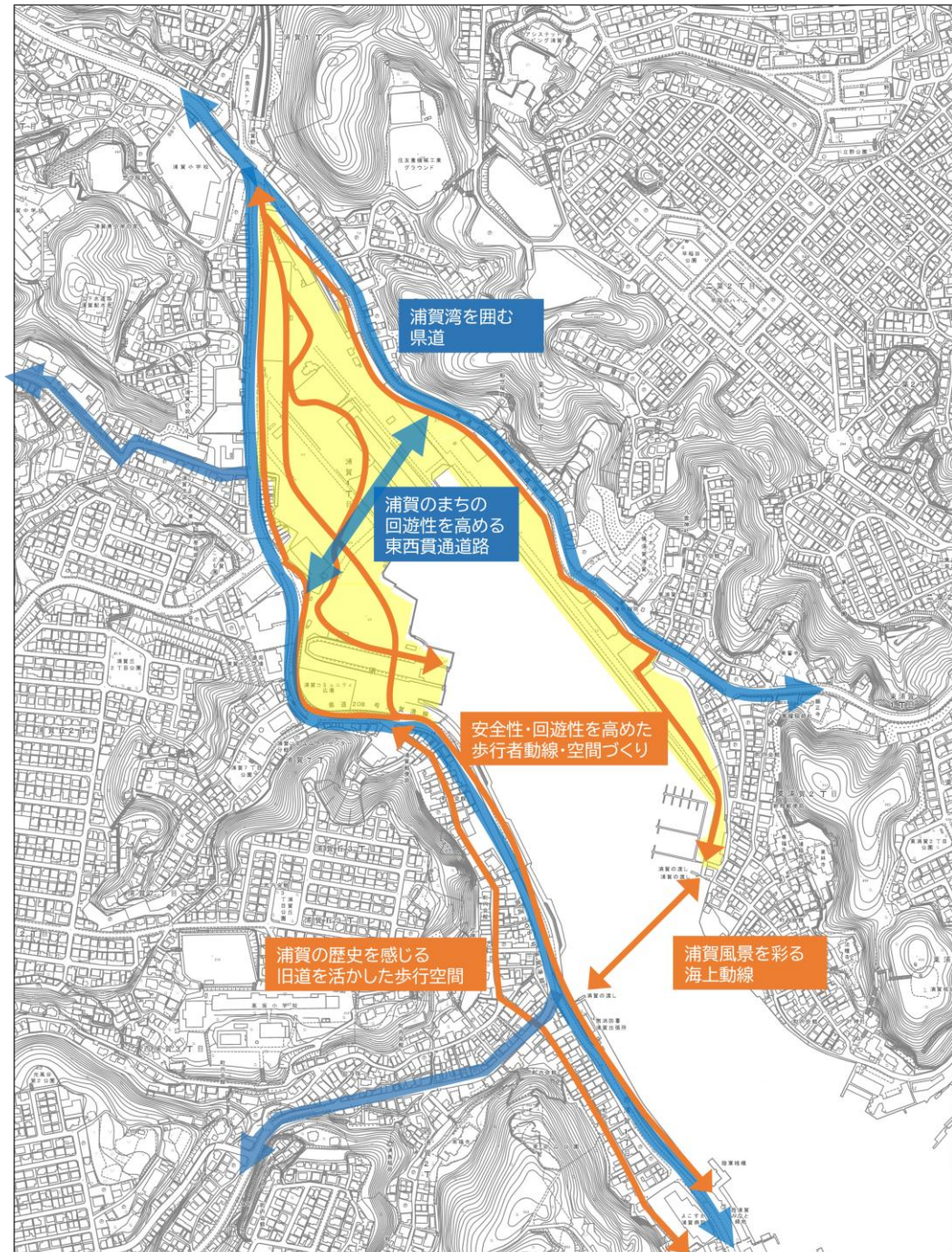
ゾーニング図(浦賀駅前エリア)

ゾーニング方針図

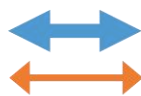


動線図(浦賀駅前エリア)

軸の方針図



凡 例



車動線：浦賀のまちを東西につなぎ回遊性を高める

歩行者動線：安全性・回遊性を高めた歩行者動線・空間づくり

(2)みかん山エリア

みかん山エリアにおけるエリア整備方針については以下のとおりです。

方針(i) 駅から近い立地を活かした新たな交流拠点の整備の推進

【対応する基本方針:3. 多様な交流により国内外に開かれた浦賀】

駅から近い立地を活かして、若者から高齢者までの世代間交流を促進することのできる新たな交流拠点を整備します。

- 多世代が安心して暮らせる地域の新たな交流拠点の整備

方針(ii) 浦賀駅前からのアクセスの充実

【対応する基本方針:4. 誰もがアクセスしやすく回遊性の高い浦賀】

高低差があり、浦賀駅前からの円滑なアクセス動線が不足している本エリアにおいて、誰でも快適にアクセスができる歩行者動線について検討します。

- 安全・安心に移動できる歩行者動線のあり方の検討

方針(iii) 周辺環境に配慮した整備の推進

【対応する基本方針:5. 自然環境と調和したまちなみの浦賀】

丘上の解放感を確保しつつ、周辺の住宅環境に配慮した整備の推進を図ります。

- 周辺の自然環境、住環境と調和した土地利用の推進

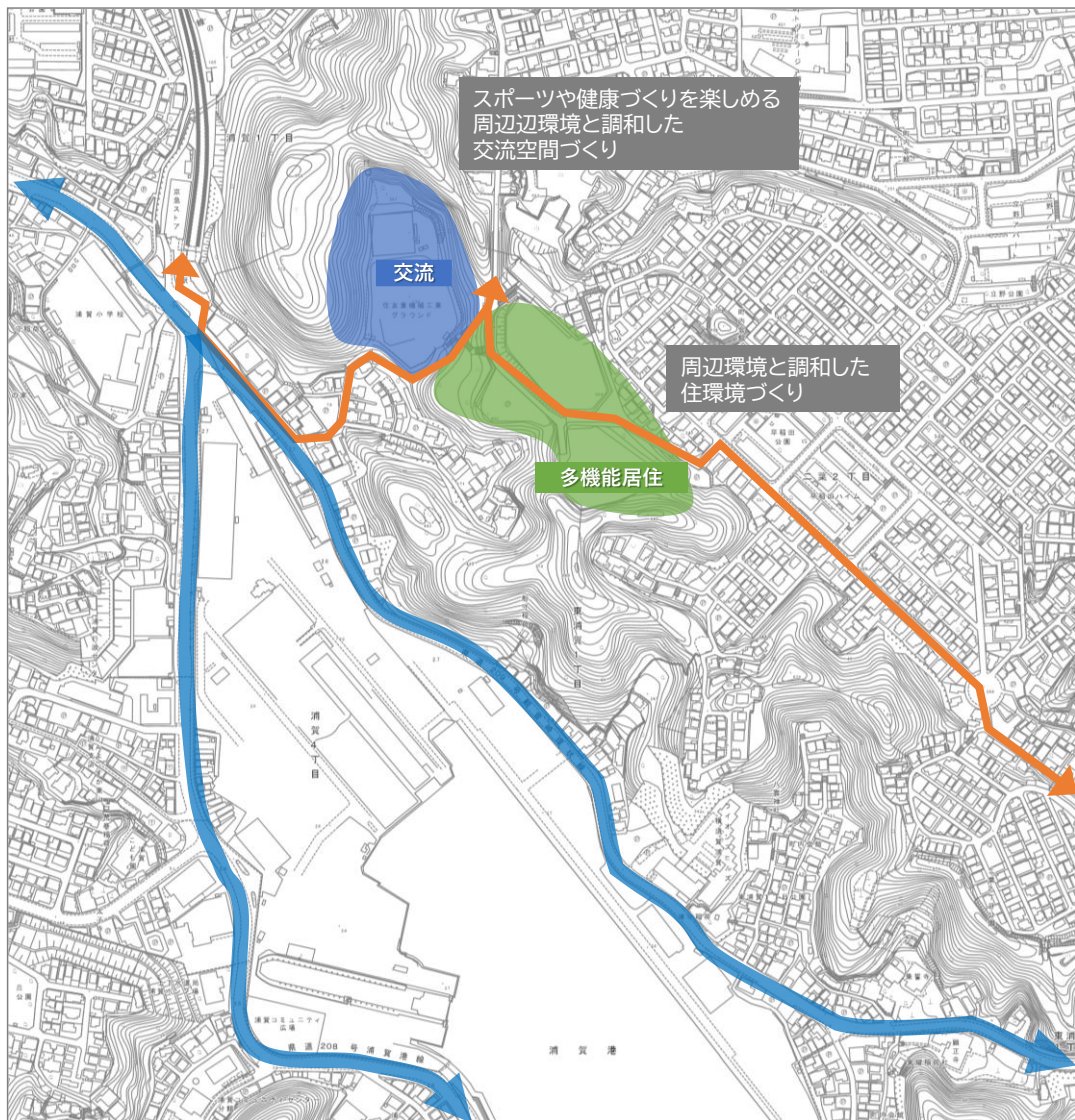
方針(iv) 土砂災害の発生に対応した十分な防災対策の推進

【対応する基本方針:6. 災害に強く安心して暮らせる浦賀】

一部が土砂災害特別警戒区域に指定されていることから、十分な対策を行ったうえでの整備を実施します。また、浦賀駅前エリアとの防災連携など、ハード面とソフト面の両面から防災対策を推進します。

- 土砂災害等の災害対策の強化

ゾーニング及び動線図(みかん山エリア)



6. おわりに

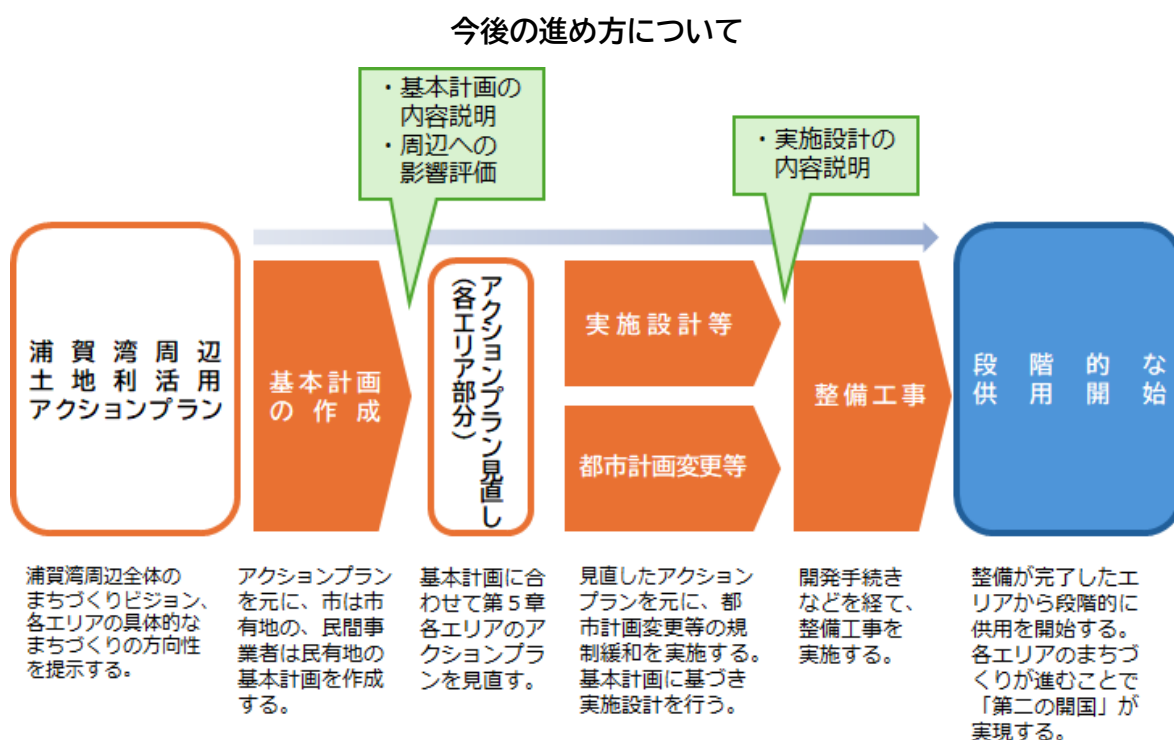
(1) 今後の進め方

本アクションプランでは、浦賀湾周辺全体のまちづくりビジョン、及びエリアごとの具体的なまちづくりの方向性を示しました。

今後は、新たなまちづくりの実現に向けて、土地利用の見直しなどの必要な規制緩和を推進するとともに、開発実施に係る必要な手続き、準備等を推進します。

開発事業者は、工事など開発実施の各段階において、市との協議・調整のもと、地域への説明会を開催するなど、意見を伺う場を設け、地域の理解を得ながら進めていきます。

これまで示した各エリアにおけるまちづくりの推進により、浦賀湾周辺における「新しい都市拠点」の形成による『第二の開国』の実現を目指します。



■ 事業推進に向けた役割(民有地について)

民間:活力と資本を活用した開発推進・ネガティブな影響を最小化させるための努力

市:民間開発が周辺地域に及ぼすポジティブな影響を最大化させるためにコーディネート

(2)アクションプランの見直し等

浦賀湾周辺の各エリア部分は、それぞれの事業主体がアクションプランを元に基本計画を作成し、基本計画が及ぼす周辺への影響を評価したものによりアクションプランを見直します。その後、市は見直したアクションプランを元に都市計画変更等の規制緩和を行い、各事業主体は実施設計等を行います。