

平成 27 年（2015 年）11 月 5 日

市 議 会 議 員 様

都 市 部 長

パブリック・コメント手続における意見募集の実施について

平成 27 年 10 月 30 日付けでお知らせしたとおり、下記の案件について、横須賀市市民パブリック・コメント手続条例に基づき、意見募集を実施いたしますので、資料を送付します。

記

- 1 案件名称  
横須賀市都市計画マスタープランの改定について
- 2 意見等の募集期間  
11 月 6 日（金）～12 月 4 日（金）
- 3 問い合わせ先  
都市部都市計画課 羽布津、石井 内線 2531 直通 046-822-8133

# 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改定について

## 意見募集期間

平成27年（2015年）

11月6日（金）～12月4日（金）

お問い合わせ先：横須賀市都市部都市計画課

電話046-822-8133（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。

## 【意見募集にあたって】

「横須賀市都市計画マスタープラン」は、平成8年3月に策定しました。その後、社会経済情勢の変化をふまえ、平成22年3月に改訂を行いました。本マスタープランは、平成27年度に目標年度を迎えることから、平成26年度から2ヵ年で改定作業を進めています。

このたびのパブリック・コメント手続は、本市の現況と都市づくりの課題を踏まえて検討し改定する「横須賀市都市計画マスタープラン」について、その素案に対してご意見を伺うものです。

### 1 横須賀市都市計画マスタープラン（案）の構成

序章 都市計画マスタープランとは

第1章 都市づくりの課題

第2章 都市づくりの目標

第3章 都市づくりの方針

第4章 地区別のまちづくり方針

第5章 推進方策

### 2 検討経過

横須賀市都市計画マスタープランの検討にあたって、住民意見を反映させるため、平成26年8月から平成27年1月までの間に地区別意見交換会を14回開催しました。

また、学識経験者、公募市民等で構成する横須賀市都市計画マスタープラン見直し検討会議（委員19名）を設置し、平成26年11月から平成27年10月までの間に7回の検討会議を開催しました。

なお、この素案は庁内での検討を経た上で作成しています。

## 意見の提出方法

1 提出期間 平成27年(2015年)11月6日(金)から12月4日(金)まで

2 あて先 都市部都市計画課

3 提出方法

○書式は特に定めておりません。

○住所及び氏名を明記してください。なお、市外在住の方の場合は、次の項目についても明記してください。

- (1) (市内在勤の場合) 勤務先名・所在地
- (2) (市内在学の場合) 学校名・所在地
- (3) (市内に納税義務のある場合) 納税義務があることを証する事項
- (4) (当該意見募集案件に利害関係を有する場合) 利害関係があることを証する事項

○次のいずれかの方法により提出してください。

(1) 直接持ち込み

- ・都市部都市計画課(横須賀市役所分館4階)
- ・市政情報コーナー(横須賀市役所2号館1階)
- ・各行政センター

(2) 郵送

〒238-8550

横須賀市小川町11番地

横須賀市役所 都市部都市計画課

(3) ファクシミリ

046-826-0420

(4) 電子メール

cip-pc@city.yokosuka.kanagawa.jp

個々のご意見等には直接回答いたしませんので、予めご了承ください。  
ご提出いただいたご意見等とこれに対する考え方は、意見募集期間終了後、とりまとめまして公表いたします。

## ◆都市計画マスタープラン改定の概要

本市の都市計画マスタープランは、人口減少・少子高齢化などの社会経済情勢の変化を踏まえ、平成 21 年度に見直しを行い、コンパクトで、歩いて暮らせる「拠点ネットワーク型都市づくり」を標榜しました。

今回の改定ではこの方向性は踏襲しつつ、今後縮小していく都市においても快適さや活力が生まれるように、本市の都市魅力を最大限に活用し創造することで多様な世代の人々にも選ばれる都市づくりを目指します。

### ◎ 全体構想

#### 《都市づくりの課題》

人口減少・少子高齢化の進行、大規模災害への備えなどを踏まえ、5つの課題に整理します。

#### 《都市づくりの目標》

現行プランの目標を踏襲し、サブタイトルとして「都市魅力で選ばれるまち横須賀」を追加します。

#### 《取り組みの基本的な考え方》

「拠点ネットワーク型都市づくり」と「都市魅力の創造」を2本の柱として設定します。

#### 《将来人口》

本市の推計に基づき、平成 47 年度の人口を約 34 万人と設定します。

#### 《都市づくりの方針》

##### ● 土地利用の方針

- ① 拠点ネットワーク型の都市構造の形成に向けた土地利用の推進（拠点ネットワーク型都市づくり）
- ② 地域の個性を活かしたきめ細かな土地利用誘導（都市魅力の創造）
- ③ 自然環境の計画的な保全と活用
- ④ 自然と調和した潤いのある土地利用への誘導
- ⑤ 職住近接の土地利用構造の実現
- ⑥ 多様性のある居住環境の形成

##### ● 環境共生型都市づくりの方針

自然環境の保全の方針からタイトルを変更し、新たに「低炭素型都市づくり」を追加します。

##### ● 都市空間の魅力づくりの方針

都市景観の形成方針からタイトルを変更し、新たに地域資源を活かした都市空間の魅力づくりについて追加します。

##### ● 災害に強い都市づくりの方針

新たなタイトル項目として、被害を最小限に食い止める減災への取り組みなどを記載します。

##### ● 住宅地整備の方針

新たなタイトル項目として、空き家問題や住宅地整備の重点的な取り組みなどを記載します。

### ◎ 地区別構想

- ① 平成 26 年度に実施した地区別意見交換会による市民意見等を反映します。
- ② 4地域別まちづくり方針を削除し、12地区別の特徴を踏まえた都市魅力の創造方針を追加します。

### ◎ 推進方策

- ① 拠点ネットワーク型都市づくりと都市魅力の創造の取り組みについて推進の考え方を記載します。
- ② まちづくり諸制度の柔軟な活用について、特別用途地区などの活用イメージを記載します。
- ③ 適切な時期に見直しを実施することを記載します。

## ◆都市計画マスタープランの構成

<p>序章 都市計画マスタープランとは</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市計画マスタープランとは</li> <li>2. 改定の必要性</li> <li>3. 都市計画マスタープランの役割</li> </ol> <p>第1章 都市づくりの課題</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現況と都市づくりの問題点             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 急速な人口減少社会・少子高齢社会の到来</li> <li>(2) 大規模災害への備え</li> <li>(3) 産業構造の変化による都市活力の衰退</li> <li>(4) 新たな土地利用への対応</li> <li>(5) 交通問題への対応</li> <li>(6) 多様な視点からの自然環境の保全</li> <li>(7) 本市の自然や歴史を活かした都市魅力の創造</li> </ol> </li> <li>2. 都市づくりの課題             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 都市活力の維持</li> <li>(2) 都市魅力の創造</li> <li>(3) 暮らしやすい環境の形成</li> <li>(4) 安全で安心な都市づくり</li> <li>(5) 市民、企業等の参加による都市づくり</li> </ol> </li> </ol> <p>第2章 都市づくりの目標</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 都市づくりの目標             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 都市計画マスタープランにおける都市づくりの目標の位置づけ</li> <li>(2) 都市づくりの目標</li> <li>(3) 将来人口</li> </ol> </li> <li>2. 将来都市構造             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 拠点ネットワーク型都市づくり</li> <li>(2) 骨格的な都市構造</li> <li>(3) 都市魅力の創造</li> <li>(4) 将来都市構造図</li> </ol> </li> </ol> <p>第3章 都市づくりの方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 土地利用の方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 土地利用の基本的な考え方</li> <li>(2) 土地利用の種類と配置方針</li> <li>(3) 重点的土地利用誘導の方針と整備方策</li> </ol> </li> <li>2. 交通体系整備の方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 総合的な交通体系整備の基本的な方針</li> <li>(2) 道路整備の方針</li> <li>(3) 公共交通の整備方針</li> <li>(4) その他の交通施設の整備方針</li> </ol> </li> <li>3. 環境共生型都市づくりの方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 市街化調整区域の自然環境について</li> <li>(2) 市街化区域の緑地について</li> <li>(3) 低炭素型都市づくりの方針</li> </ol> </li> <li>4. 都市空間の魅力づくり方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 横須賀の自然、歴史等の資源を活かした魅力空間の形成</li> </ol> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>(2) 良好な眺望の保全</li> <li>(3) 地域にふさわしい魅力的な街並み形成</li> </ol> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. 災害に強い都市づくりの方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 自助・共助・公助による防災対策</li> <li>(2) 減災への取り組み</li> <li>(3) 災害に強い都市基盤の整備</li> </ol> </li> <li>6. 住宅地整備の方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 多様な都市機能の中での利便性の高い住宅地整備</li> <li>(2) 市街地の特性を活かした住宅地整備</li> <li>(3) 住宅地整備の重点的な取り組み</li> </ol> </li> <li>7. その他の都市づくりの方針             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 公園・緑地</li> <li>(2) 上水道</li> <li>(3) 下水道</li> <li>(4) 河川</li> <li>(5) その他の施設等</li> </ol> </li> </ol> <p>第4章 地区別のまちづくり方針</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 追浜地区のまちづくり方針</li> <li>2. 田浦地区のまちづくり方針</li> <li>3. 逸見地区のまちづくり方針</li> <li>4. 本庁地区のまちづくり方針</li> <li>5. 衣笠地区のまちづくり方針</li> <li>6. 大津地区のまちづくり方針</li> <li>7. 浦賀地区のまちづくり方針</li> <li>8. 久里浜地区のまちづくり方針</li> <li>9. 北下浦地区のまちづくり方針</li> <li>10. 大楠地区のまちづくり方針</li> <li>11. 武山地区のまちづくり方針</li> <li>12. 長井地区のまちづくり方針</li> </ol> <p>第5章 推進方策</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 拠点ネットワーク型都市づくりの推進             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 本市が目指す拠点ネットワーク型都市構造のイメージ</li> <li>(2) 公共交通への備え</li> <li>(3) 効果的な公共施設整備の推進</li> <li>(4) 民間施設の適切な誘導</li> </ol> </li> <li>2. 魅力創造の取り組み             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) 多様な参加主体によるまちづくり</li> <li>(2) 地区の魅力を活かしたまちづくりの推進</li> </ol> </li> <li>3. まちづくり諸制度等の柔軟な活用             <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) まちづくり諸制度等の活用イメージ</li> <li>(2) 緩和型の地区計画制度の活用イメージ</li> <li>(3) 特別用途地区の活用イメージ</li> </ol> </li> <li>4. 都市計画マスタープランの適切な見直し</li> </ol>
--	--

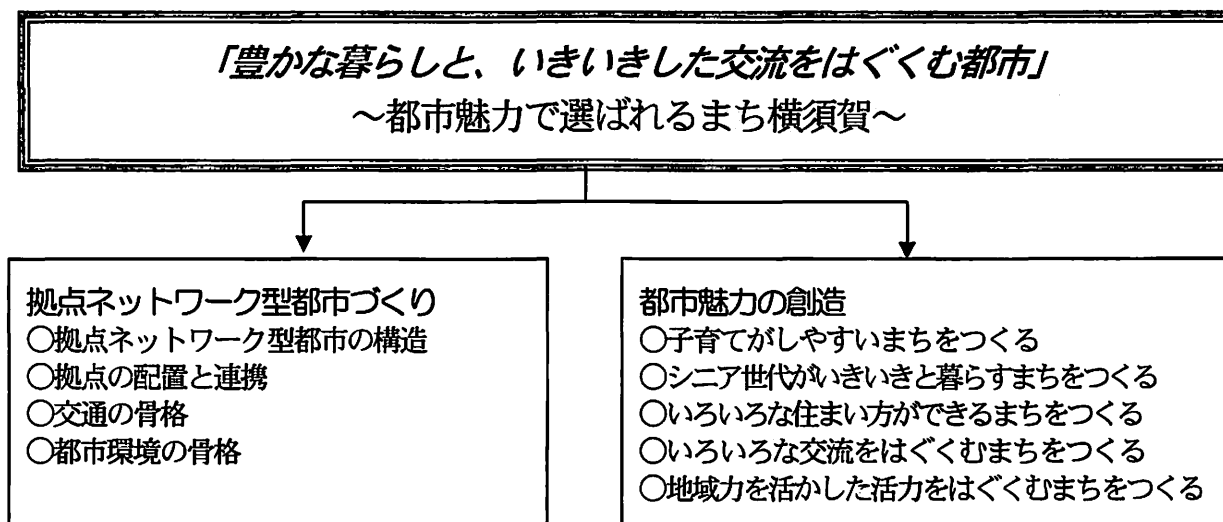
## 第1章 都市づくりの課題

【現行】	【改定】
<b>現況の問題点</b> (1) 人口減少と少子高齢化の進行 (2) 土地利用 (3) 自然環境・景観形成 (4) 交通ネットワーク (5) 産業活動	<b>現況と都市づくりの問題点</b> (1) 急速な人口減少社会・少子高齢社会の到来 (2) 大規模災害への備え (3) 産業構造の変化による都市活力の衰退 (4) 新たな土地利用への対応 (5) 交通問題への対応 (6) 多様な視点からの自然環境の保全 (7) 本市の歴史や自然を活かした都市魅力の創造
<b>都市づくりの課題</b> (1) 拠点ネットワーク型の都市づくり (2) 総合的な交通網づくり (3) 環境共生の都市づくり (4) にぎわいの都市づくり (5) 市民主体の都市づくり	<b>都市づくりの課題</b> (1) 都市活力の維持 (2) 都市魅力の創造 (3) 暮らしやすい環境の形成 (4) 安全で安心な都市づくり (5) 市民、企業等の参加による都市づくり

## 第2章 都市づくりの目標

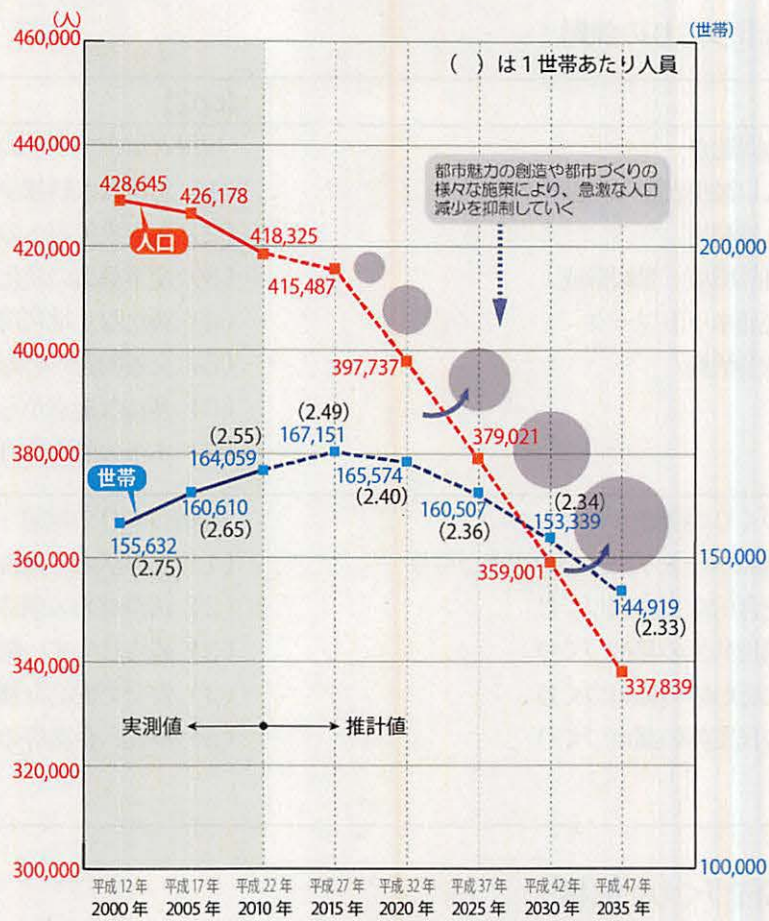
- 人口減少、少子高齢社会の更なる進展を見据え、現行プランにおける都市づくりの目標『豊かな暮らしと、いきいきした交流をはぐくむ都市』を継承します。
- 今後とも、活力ある横須賀を実現するためには、「交流人口」を促進し、横須賀の海や山の豊かな自然環境、新鮮で安全な食材、日本の近代をつくってきた歴史など、横須賀のもつ魅力を地域資源として活かすことで、訪れる場、暮らす場として選ばれるような取り組みが重要であるため、都市づくりの目標に、「都市魅力で選ばれるまち横須賀」のサブタイトルを追加します。

### ◆都市づくりの目標と取り組みの基本的な考え方





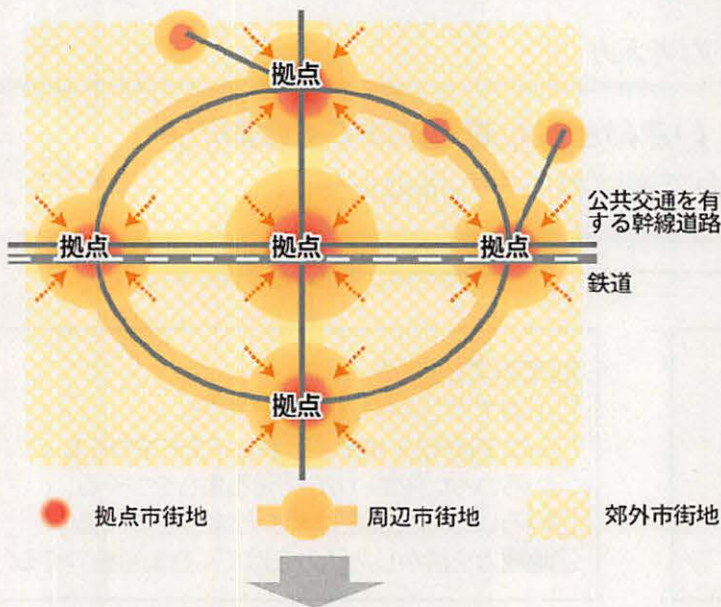
◆将来推計人口と世帯数



(横須賀市都市政策研究所による推計)

●都市政策研究所の将来推計人口を基に平成 47 年度 (2036 年 3 月) 人口を約 34 万人と設定し、都市魅力の創造や都市づくりの様々な施策により、急激な人口減少を抑制する方向性を示します。

◆拠点ネットワーク型都市づくりのイメージ



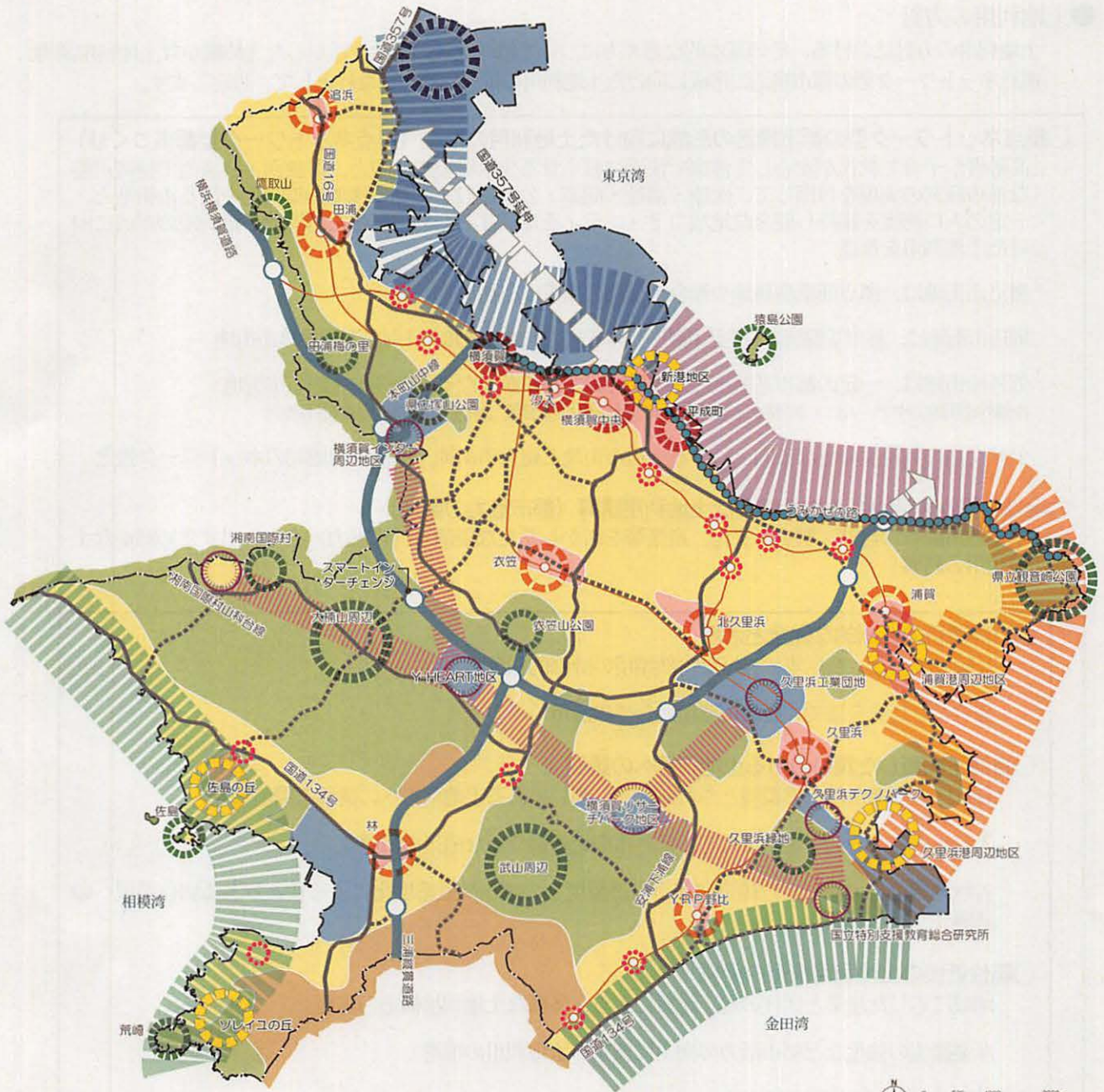
拠点ネットワーク型都市づくりを目指す

- ・ 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を図る
- ・ 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強化
- ・ 人口・世帯数が減少し、都市基盤が未整備な市街地では長期的には縮退を検討

○ 今後、国の都市づくりの施策などを踏まえ、都市全体の構造を見渡しなが、住宅、医療、福祉、商業、その他の居住に関連する機能の誘導と、それと連携した公共交通網の整備を進めることにより、拠点ネットワーク型都市づくりを推進していきます。



◆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		都市の背骨となる幹線道路
	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

### 第3章 都市づくりの方針

#### ●土地利用の方針

土地利用の方針における、その基本的な考え方については「地域の個性を活かしたきめ細かな土地利用誘導」、  
「拠点ネットワーク型の都市構造の形成に向けた土地利用の推進」を大きな柱として、設定します。

#### ○拠点ネットワーク型の都市構造の形成に向けた土地利用の推進（拠点ネットワーク型都市づくり）

高齢者や子育て世代が安心して健康で快適に暮らせる生活環境の実現と、財政面・経済面で持続可能な都市経営の実現を目指して、医療・福祉・商業・公共施設等の都市機能の集約化を図る市街地と、一定の人口密度を維持し健全な地域コミュニティを形成するために居住を誘導する市街地の形成に向けた土地利用を推進

拠点市街地は、拠点商業業務地や複合市街地の高密度市街地

周辺市街地は、都市基盤施設や生活利便施設が整備された中密度市街地及び低密度市街地

郊外市街地は、一定の都市基盤施設が整備されているが更なる低密度化を図る市街地

※郊外市街地の中で、人口・世帯数が減少している基盤施設の未整備な地区では市街地の縮退も検討

公共交通の利便性の更なる向上による周辺市街地と拠点市街地、拠点市街地間のネットワーク強化

#### ○地域の個性を活かしたきめ細かな土地利用誘導（都市魅力の創造）

横須賀市固有の自然、歴史、文化、産業等を活かし新たな価値（都市魅力）を生み出すきめ細かな土地利用の誘導

#### ○自然環境の計画的な保全と活用

丘陵のみどり、海岸等の良好な自然環境の計画的保全

暮らしと交流をはぐくむ都市環境としての活用

#### ○自然と調和した潤いのある土地利用への誘導

身近にある豊かな自然環境とふれあえる、潤いのある土地利用への誘導と環境整備

人口減少社会の到来を踏まえて、郊外市街地の緩やかな縮退の誘導

谷戸地域などの緩やかな縮退に伴う自然環境との調和や低密度化によるゆとりある居住環境への誘導

#### ○職住近接の土地利用構造の実現

地域に応じた産業と居住の適正配置による、多様な土地利用構造の実現

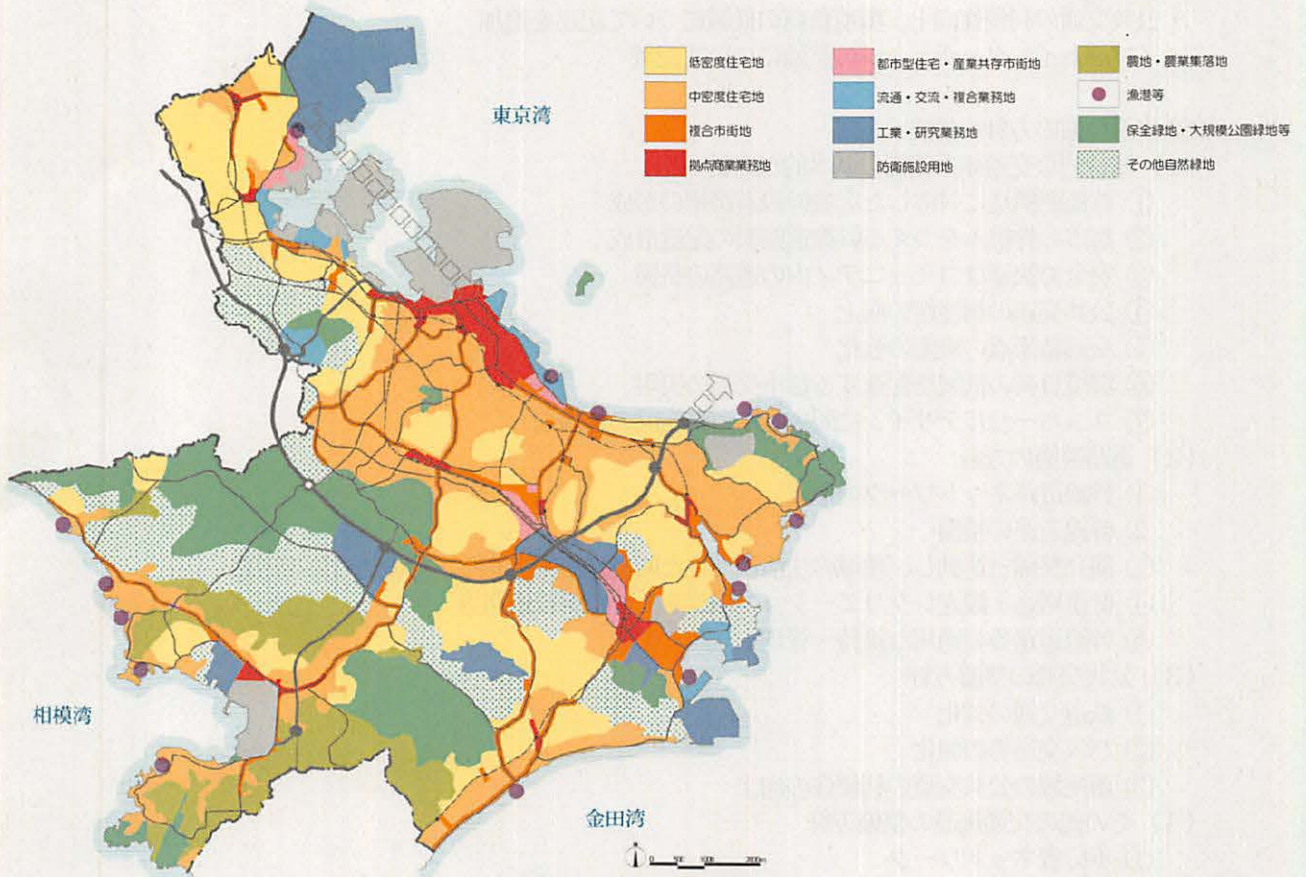
産業機能の強化など都市活力の向上に資する土地利用の推進

#### ○多様性のある居住環境の形成

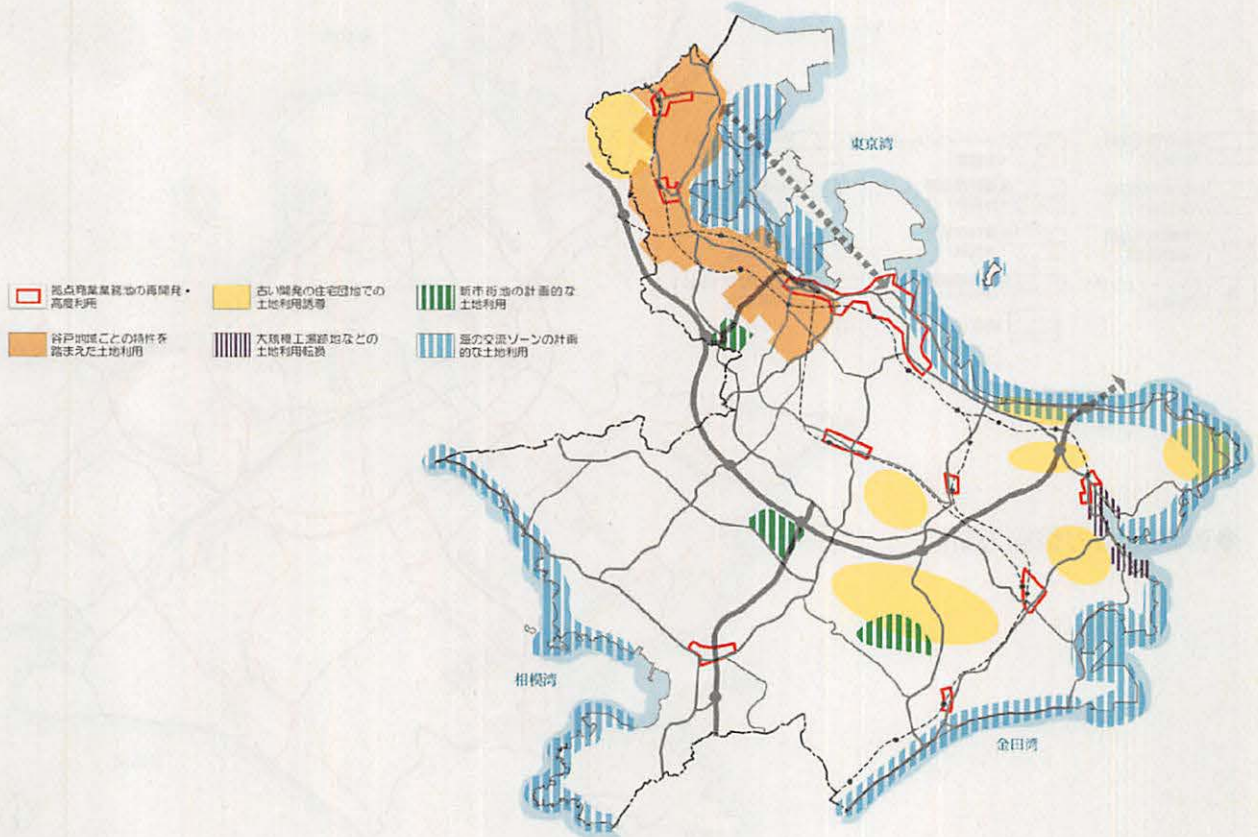
利便性の高い居住の場、リゾート環境を活かした居住の場、閑静な環境の居住の場、農地やみどりに親しむ居住の場など、地域特性を活かした多様性のある居住環境の形成



◆土地利用方針図



◆重点的土地利用誘導方針図





## ●交通体系整備の方針

### ※主な変更点

- ・公共交通の利便性向上、環境負荷の低減について記述を追加
- ・スマートインターチェンジの整備について記載

### 交通体系整備の方針の構成

#### (1) 総合的な交通体系整備の基本的な方針

- ① 首都圏構造に対応した広域幹線道路網の形成
- ② 都市の骨組みをつくる幹線道路網の配置形成
- ③ 安全で快適なコミュニティ内の道路の整備
- ④ 公共交通の利便性の向上
- ⑤ 交通結節点の機能の強化
- ⑥ 環境負荷の低減を促進する都市交通の実現
- ⑦ ユニバーサルデザインに配慮した道路空間の整備

#### (2) 道路整備の方針

- ① 幹線道路ネットワークの形成
- ② 幹線道路の整備
- ③ 開発整備と連動し、地域の生活利便性と防災性を向上する、その他の幹線道路
- ④ 健康増進・観光レクリエーション機能をもった幹線道路等
- ⑤ 幹線道路等の適切な維持・管理

#### (3) 公共交通の整備方針

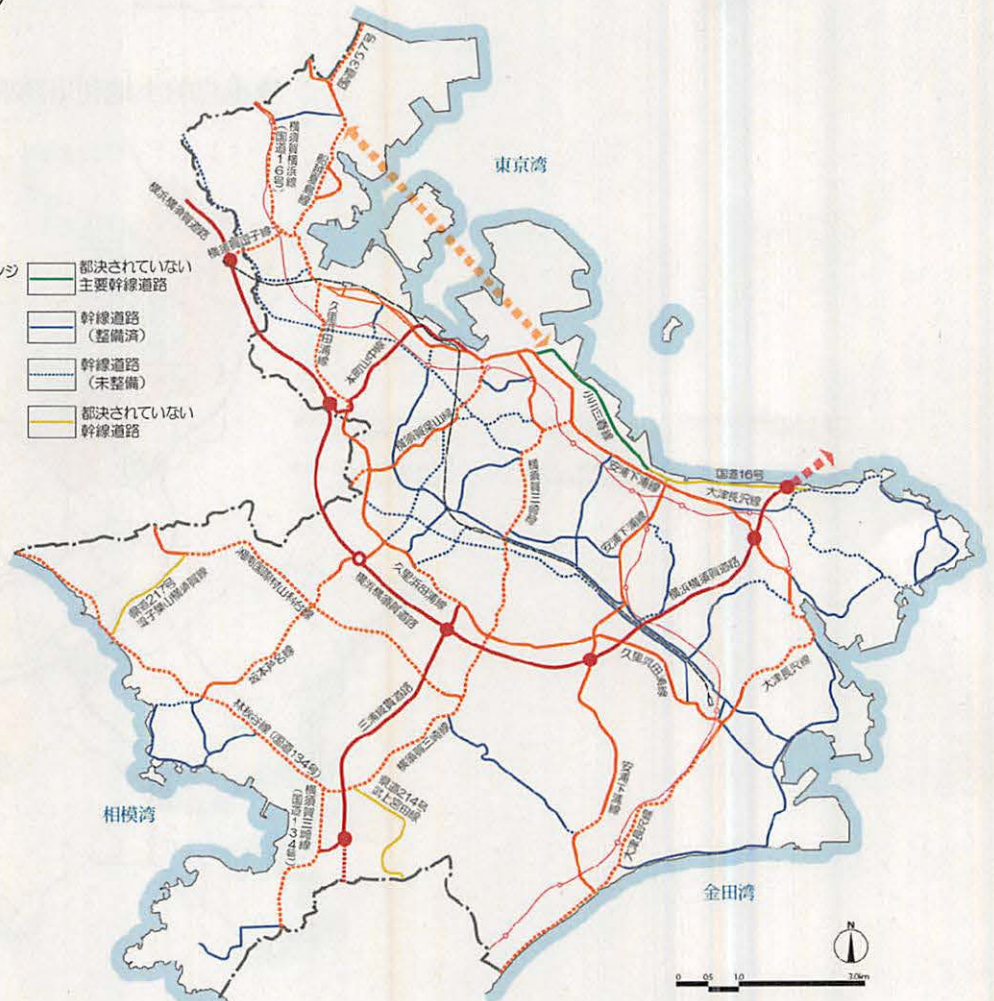
- ① 鉄道交通の強化
- ② バス交通等の強化
- ③ 西地域の公共交通の利便性の向上

#### (4) その他の交通施設の整備方針

- ① 歩行者ネットワーク
- ② 自転車
- ③ 駐車場等
- ④ 港湾

自動車専用道路 (整備済)	スマートインターチェンジ (未整備)	都決されていない 主要幹線道路
自動車専用道路 (未整備)	主要幹線道路 (整備済)	幹線道路 (整備済)
自動車専用道路 (構想路線)	主要幹線道路 (未整備)	幹線道路 (未整備)
インターチェンジ (整備済)	主要幹線道路 (182.800.04)	都決されていない 幹線道路
	鉄道・駅	

## ◆幹線道路の整備方針図



## ●環境共生型都市づくりの方針

### ※主な変更点

- ・従来の「自然環境の保全の方針」を「環境共生型都市づくりの方針」に変更
- ・「低炭素型都市づくりの方針」を追加

### 環境共生型都市づくりの方針の構成

- (1) 市街化調整区域の自然環境について
  - ① 中央丘陵の緑地の保全《保全緑地・大規模公園緑地等》
  - ② 中央丘陵に連なる緑地の保全《その他自然緑地》
  - ③ 特色ある自然海岸と後背丘陵緑地の保全
  - ④ 農業環境の保全・活用
  - ⑤ 水域の環境の保全・整備
- (2) 市街化区域の緑地について
  - ① 谷戸地域の斜面緑地の保全
  - ② 既存住宅団地周辺の緑地の保全
  - ③ きめ細かな緑化の推進
- (3) 低炭素型都市づくりの方針
  - ① 拠点ネットワーク型都市づくりと環境負荷の低減
  - ② 再生可能エネルギーの導入・省エネルギーの推進
  - ③ 循環型都市の形成
  - ④ 都市のみどりづくりの推進

## ●都市空間の魅力づくり方針

### ※主な変更点

- ・「都市景観の形成の方針」を「都市空間の魅力づくり方針」に変更
- ・景観に加え、都市空間の魅力づくりについて記載を追加

### 都市空間の魅力づくりの方針の構成

- (1) 横須賀の自然、歴史等の資源を活かした魅力空間の形成
  - ① 魅力のある都市景観の形成
  - ② 都市の顔としての魅力あるウォーターフロントの形成
  - ③ 近代日本の発祥の地の歴史を活かした交流空間の整備
  - ④ 北下浦海岸・西海岸での海を楽しむリゾート空間の整備
  - ⑤ 山林、里山的環境、農地の保全活用
  - ⑥ 河川の保全
- (2) 良好な眺望の保全
- (3) 地域にふさわしい魅力的な街並み形成

## ●災害に強い都市づくりの方針

### ※主な変更点

- ・東日本大震災を踏まえ、「災害に強い都市づくりの方針」を追加

### 災害に強い都市づくりの方針の構成

- (1) 自助・共助・公助による防災対策
  - ① 自助の取り組み、② 共助の取り組み、③ 公助の取り組み
- (2) 減災への取り組み
  - ① 水害防止、② 高潮や津波による災害の防止、③ 地震被害の拡大防止、④ 災害時の安全性の向上、⑤ 災害に強い谷戸地域のまちづくり、⑥ 災害復興のまちづくり、⑦ 平時における広報活動
- (3) 災害に強い都市基盤の整備
  - ① ライフラインの強化、② 津波対策等

## ●住宅地整備の方針

### ※主な変更点

- ・空き家問題などに対応するため、「住宅地整備の方針」を追加

### 住宅地整備の方針の構成

- (1) 多様な都市機能の中での利便性の高い住宅地整備
  - ① 都市拠点、地域拠点
  - ② 地域の商店街、幹線道路沿道地区
  - ③ 臨海部・平作川沿いの工業地及び周辺地区
- (2) 市街地の特性を活かした住宅地整備
  - ① 開発・造成された住宅団地
  - ② 木造住宅の密集地区
  - ③ 谷戸地域の住宅地
  - ④ 西地域等の別荘などの立地する海岸沿いの住宅地
  - ⑤ 新市街地の開発
- (3) 住宅地整備の重点的な取り組み
  - ① ファミリー世帯への重点的な対応
  - ② 超高齢社会における住宅市街地整備
  - ③ 空き家の有効活用
  - ④ 公民連携による市営住宅の有効活用
  - ⑤ 居住を誘導する区域等の検討

## ●その他の都市づくりの方針

### ※主な変更点

- ・「主要課題別の都市づくりの方針」は「その他の都市づくりの方針」とし、項目を整理

### その他の都市づくりの方針の構成

- (1) 公園・緑地
  - ① 身近な場所での公園・緑地
  - ② 健康・スポーツの拠点となる公園・緑地
  - ③ 都市のシンボルとなる公園・緑地
  - ④ 総合的なみどりの環境づくり
- (2) 上水道
- (3) 下水道
- (4) 河川
- (5) その他の施設等
  - ① その他の都市施設
  - ② 福祉のまちづくり
  - ③ 安全で安心なまちづくり



## 第4章 地区別のまちづくり方針

	概況	まちづくりの目標	土地利用の方針
追浜地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>海岸部の埋め立てによる海軍航空隊飛行場の跡地が自動車・造船を中心とする産業用地となり、本市の中心的な産業ゾーンを形成している。追浜駅前から産業ゾーンに至る商店街が形成されて、住宅団地の開発も進んでいる。一時期は人口減少の地区であったが近年は若い世代の人口増加が生じている。</p>	<p>「住まいと職場の魅力を高めるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鷹取山から塚山に至る丘陵上部は、都市のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 追浜駅周辺地区は、多様な都市機能の集積を図る拠点市街地とする。</li> <li>3. 夏島や浦郷などの工業地は、多様な産業機能の集積強化を図る産業拠点とする。</li> </ol>
田浦地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>長浦湾沿岸に立地した海軍工廠などが戦後は民間企業に払い下げられ、工場と商店・飲食店が京急線と港湾の間に集積して賑わいのあるまちであったが、近年は空き店舗も増加している。地区の西側は逗子市・葉山町につながる谷戸と丘陵であり、丘陵の一部では住宅開発も行われている。</p>	<p>「交通を整え谷戸の自然と調和し安心して暮らすことのできるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 鷹取山から塚山公園に至る丘陵上部は、都市のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 京急田浦駅から船越町交差点周辺地区は、多様な都市機能の集積を図る拠点市街地とする。</li> <li>3. 緑地環境と調和し、利便性向上や防災性の向上など谷戸地域の環境改善に繋がる優良な開発については、適切な誘導を図る。</li> <li>4. 谷戸地域は、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導する。</li> </ol>
逸見地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>丘陵が海に迫る地形で平坦地の少ない市街地であり、早くから斜面地での住宅地が形成されてきた。近年は安針台、ウェルシティ、逸見が丘等での一団の住宅開発も行われ、高齢化率は市平均を下回っている。離れた谷戸を結ぶ防災トンネル等による地区内のネットワークも図られている。</p>	<p>「海と丘陵を結び谷戸の生活環境を改善するまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 塚山公園周辺の丘陵地の緑地は、田浦梅の里や阿部倉・大楠山に連なる都市の骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 横須賀駅周辺は、汐入駅周辺から横須賀中央駅周辺につながる本市の都市拠点として、多様な都市機能の集積を図る。</li> <li>3. 谷戸地域は、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導する。</li> </ol>
本庁地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>戦前から本市の中心商業地として形成された横須賀中央駅周辺や、新たに形成された汐入駅周辺や平成町一帯は、本市の都市拠点として多様な機能が集積し、歴史・文化を伝える資源も多い。</p>	<p>「海にひらかれた横須賀の都市文化の発信拠点を形成するまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 横須賀駅周辺から汐入駅周辺・横須賀中央駅周辺・平成町にかけての地区は、高次都市機能の集積する本市の都市拠点とする。</li> <li>2. 京急線以南等の丘陵部の市街地は、低密度の住宅地とした土地利用を進める。</li> <li>3. 幹線道路沿道等に形成された市街地は、地区の日常生活の利便性を支える店舗と住宅が併存する複合市街地とする。</li> </ol>
衣笠地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>三浦半島の中央に位置し、大楠山につながる丘陵地が地区の多くを占め、平坦地は平作川沿いの一部である。衣笠駅周辺に商業地が形成され、丘陵地では住宅団地の開発が進められてきた。本庁地区に次いで人口が多い地区であり、高齢化率は概ね全市平均と同様である。</p>	<p>「みどりと歴史を活かし新たな生活文化をはぐくむまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 衣笠山公園、衣笠城跡から大楠山に連なる一団の樹林地は、都市のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 衣笠駅周辺地区は、多様な都市機能の集積を図る拠点市街地とする。</li> <li>3. 丘陵上部に開発された住宅団地は、低密度の住宅地とし、谷戸地域は、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導する。</li> </ol>
大津地区	<p>【地区の特徴】</p> <p>古代の歴史を伝える走水神社や丘陵地の古墳、幕末から開国にまつわる歴史などが残されている地区である。昭和40年代以降、海岸部での埋め立てや丘陵地での開発により、新しい住宅地が形成されたが、うらが道などの旧街道沿いや斜面地などでは古くからのまちが形成されている。</p>	<p>「良好な住環境を保全・形成しつつ広域交通の要となるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 走水周辺の自然海岸と周辺の樹林地は、県立観音崎公園に連なるみどりのゾーンとする。</li> <li>2. 北久里浜駅周辺は、多様な都市機能の集積を図る拠点市街地とする。</li> <li>3. 海岸部や丘陵上部で開発された住宅団地は、低密度の住宅地とする。</li> <li>4. 京急沿線の谷戸地域は、それぞれの特性に応じた土地利用を誘導する。</li> </ol>



交通網整備の方針	都市魅力の創造方針
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大津長沢線から浦賀インターチェンジを経て横浜横須賀道路により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 大津長沢線、浦賀野比線、観音崎環状線、馬堀鴨居線等により、都市内でのネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【日本の近代発祥の地】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 浦賀湾を挟んだ歴史的な資源について、周遊ルート of 環境整備を進める。</li> <li>2. 浦賀ドック跡地一帯は、再整備による新たな観光・交流機能の導入を検討する。</li> <li>3. 二葉、鴨居などの住宅団地は、良好な住環境を活かした活力づくりを進める。</li> <li>4. 浦賀湾周辺は、親水性の高い水辺空間や歴史・文化を感じる個性ある景観の形成を進める。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 佐原インターチェンジから横浜横須賀道路により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 久里浜田浦線、根岸久里浜線、安浦下浦線、大津長沢線、浦賀野比線により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. JR久里浜駅及び京急久里浜駅周辺を拠点として、公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【港湾機能を活かした交流・産業拠点強化】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 京急久里浜駅周辺地区、くりはま花の国ゾーン、久里浜湾周辺地区の3つの拠点で、ネットワークを形成する。</li> <li>2. 久里浜湾周辺地区は、交流拠点としての機能を強化する。</li> <li>3. ハイランド、岩戸などの住宅団地は、良好な住環境を活かした活力づくりを進める。</li> <li>4. 久里浜湾の砂浜海岸線周辺は、ペリー上陸の地を活かした歴史と文化の感じられる環境整備、景観形成を図る。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大津長沢線、安浦下浦線により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 大津長沢線、安浦下浦線、野比北武線、浦賀野比線により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. YRP野比駅を拠点として、公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【海を間近に感じるリゾート環境と住まい】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 温暖な気候と、海や山の豊かな自然環境を活かし、様々なライフスタイルに応じた暮らしの場の魅力づくりを進める。</li> <li>2. 北下浦海岸は良好な海辺景観を保全し、海を身近に感じる環境整備を進める。</li> <li>3. 粟田などの住宅団地は、良好な住環境を活かした活力づくりを進める。</li> <li>4. 観光農業等による交流の場づくりや都市型農業の振興を図る。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 湘南国際村山科台線、林秋谷線（国道134号）及び坂本芦名線からスマートインターチェンジにより、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道134号、佐島環状線、湘南国際村に至る県道217号（豆子葉山横須賀線）により、都市内でのネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【海と山のリゾート環境と住まい】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 佐島公園一帯を交流拠点として、西海岸の魅力を連続させるネットワークづくりを進める。</li> <li>2. 湘南国際村とY-HEART地区の連携を強化して、国際的な交流拠点づくりを目指す。</li> <li>3. 温暖でリゾート感のある西海岸の特性を活かして、様々な住まい方ができる居住環境を整える。</li> <li>4. 長者ヶ崎から佐島にかけての海岸沿いの市街地は、本市の特徴的な海辺の景観として保全・整備する。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 三浦縦貫道路、湘南国際村山科台線、国道134号により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道134号、横須賀三崎線、野比北武線により、都市内でのネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【みどりに囲まれた快適な暮らしの場】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Y-HEART地区と湘南国際村との機能連携により、国際性のある賑わい拠点づくりを目指す。</li> <li>2. Y-HEART地区から太田和つつじの丘を巡る散策路や、水辺空間を活用した散策路の環境整備を進める。</li> <li>3. 林交差点から一騎塚周辺にかけては、拠点市街地に相応しい賑わいと魅力のある都市景観の形成を図る。</li> <li>4. 里山的環境に親しむ場づくりや市街地に身近な樹林地の保全活用を図る。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国道134号により広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 長井海の手公園通りと、これにつながる地区内のバス通りにより、都市内でのネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【海と大地の豊かさを実感できるまち】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ソレイユの丘、荒崎公園、長井漁港周辺を観光交流拠点として魅力化を図り、西海岸の魅力を連続させるネットワークづくりを進める。</li> <li>2. 温暖でリゾート感のある西海岸の特性に加え、食材に恵まれた環境を活かして、様々な住まい方ができる居住環境を整える。</li> <li>3. 横須賀の海の魅力を実感する、民泊の環境づくりを進める。</li> <li>4. 農業集落の区域は、良好な農業環境の保全と育成を図り、交流の場づくり、地産地消を推進する。</li> </ol>

交通網整備の方針	都市魅力の創造方針
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国道 16 号及び国道 357 号の都市計画決定区間の早期整備と南下延伸の構想ルートにより、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 追浜夏島線、船越夏島線、国道 16 号により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. 追浜駅周辺を拠点として公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【便利で活気のあるまち】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 商店街や歴史遺産など、地区の魅力拠点を回遊するルートを整備する。</li> <li>2. 追浜駅周辺は、拠点市街地にふさわしい賑わいと魅力のある都市景観を形成する。</li> <li>3. 谷戸地域は、斜面緑地の景観の保全や散策ルートを整備する。</li> <li>4. 海に親しむ場として、散策ルートの環境整備や干潟の整備を進める。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国道 16 号、横須賀逗子線から逗子インターチェンジを経て横浜横須賀道路により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道 16 号、船越夏島線、久里浜田浦線により、都市内でのネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【谷戸の魅力発信】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 海の眺望や倉庫群など、地区の魅力資源を巡るネットワークを形成する。</li> <li>2. 特徴ある海の風景などを魅力拠点としていく。</li> <li>3. 京急田浦駅から船越交差点周辺地区は、賑わいと魅力のある都市景観を形成する。</li> <li>4. 谷戸地域は、斜面緑地の特徴ある景観の保全や散策ルートの環境を整備する。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国道 16 号、本町山中線を経て横浜横須賀道路により、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道 16 号、市内環状線、根岸東逸見線により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. 横須賀駅を拠点として、公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【谷戸と海と歴史の魅力の発信】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 塚山公園周辺におけるハイキングルートの環境を整備する。</li> <li>2. ウェルシティ周辺は、拠点として商業・健康などの機能を集積する。</li> <li>3. 横須賀インター周辺地区は、流通業務機能を中心とした土地利用を推進する。</li> <li>4. ヴェルニー公園は、海辺景観を活かした潤いのある公園として利便性の向上を図る。</li> <li>5. 谷戸地域は、斜面緑地の特徴ある景観の保全や散策ルートの環境を整備する。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 国道 16 号、本町山中線を経て横浜横須賀道路、国道 357 号南下延伸構想ルートにより、広域のネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道 16 号、市内環状線、坂本芦名線、横須賀三崎線、安浦下浦線、根岸東逸見線、小川三春線等により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. 横須賀駅周辺、汐入駅周辺、横須賀中央駅周辺を拠点として、公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【独特な要素をプラスに転換して中心市街地の賑わいを演出】 【1万mプロムナード（うみかぜの路）による海と街の魅力をつなぐ】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 魅力資源を活かした都市型観光の拠点ゾーンを形成する。</li> <li>2. 都市拠点である横須賀中央駅周辺で、再開発等に合わせた住宅・宿泊などの機能を強化する。</li> <li>3. 横須賀中央駅周辺で、中心市街地における個性ある魅力的な都市景観を形成する。</li> <li>4. 谷戸地域は、斜面緑地の特徴ある景観の保全や散策ルートの環境を整備する。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 横浜横須賀道路の衣笠インターチェンジとスマートインターチェンジにより、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 久里浜田浦線、根岸東逸見線、横須賀三崎線、坂本芦名線等により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. 衣笠駅を拠点とした公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【鎌倉幕府の礎を築いた三浦一族の歴史を伝える】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 衣笠山公園や三浦一族ゆかりの寺院を巡る散策路などの環境整備を進める。</li> <li>2. 衣笠駅前からのアーケード商店街は、観光や交流拠点としての商業地づくりを進める。</li> <li>3. 衣笠山公園は、桜の名所として環境を整備する。</li> <li>4. Y-HEART地区は、健康スポーツ拠点として交流機能の導入を図る。</li> <li>5. 谷戸地域は、斜面緑地の特徴ある景観の保全や散策ルートの環境を整備する。</li> </ol>
<p>【交通網の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 横浜横須賀道路の馬堀海岸インターチェンジと浦賀インターチェンジにより、広域とのネットワークを形成する。</li> <li>2. 国道 16 号、安浦下浦線、根岸久里浜線、大津長沢線等により、都市内でのネットワークを形成する。</li> <li>3. 北久里浜駅を拠点として公共交通のネットワークを形成する。</li> </ol>	<p>【海が見える市街地をアピール】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. うみかぜの路により、様々な海の魅力を感じる魅力拠点のネットワークの環境整備を進める。</li> <li>2. 北久里浜駅周辺の商店街は、観光や交流拠点としての商業地づくりを進める。</li> <li>3. 馬堀海岸などの住宅団地は、良好な住環境を活かした地区の活力づくりを進める。</li> <li>4. 谷戸地域は、斜面緑地の特徴ある景観の保全や散策ルートの環境を整備する。</li> </ol>

	概況	まちづくりの目標	土地利用の方針
浦賀地区	<p>【地区の特徴】 浦賀湾は東京湾の湾口部に位置し、中世から海運の要衝として栄え、江戸時代に浦賀奉行所が置かれた。 平坦地は少なく、丘陵が海に迫っている。かつての浦賀造船所は2003年に閉鎖され、跡地利用計画が検討されている。丘陵部では早くから住宅団地の開発が進み、現在は世帯の高齢化が進んでいる</p>	<p>「地区の歴史と文化を活かして快適に安心して住み続けられるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 浦賀半島風致地区及び県立観音崎公園の樹林地西浦賀6丁目一帯及び吉井1丁目一帯の樹林地はの骨格を形成するみどりとする。</li> <li>2. 浦賀駅周辺は、地区の拠点市街地として、多様な都市機能の集積を図る。</li> <li>3. 浦賀ドック跡地は、商業、業務、文化、交流等能を中心とする再整備を検討する。</li> </ol>
久里浜地区	<p>【地区の特徴】 平作川沿いの平坦地とこれを囲む丘陵の地形であり、丘陵部では住宅開発が進んだが、一部にまとまった樹林地が残されている。 京急久里浜駅周辺にはアーケード商店街と大型店舗が集積し、生活に便利な地区であり、近年も集合住宅開発が行われている。</p>	<p>「地区の歴史と活力を活かして職・住・遊の交流をはぐくむまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 佐原、久村の一団の丘陵地やくりはま花の国（浜緑地）は、都市のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 久里浜工業団地及び久里浜テクノパーク一帯は、業拠点とする。</li> <li>3. JR久里浜駅及び京急久里浜駅周辺は、多様な都市機能の集積を図る拠点市街地とする。</li> </ol>
北下浦地区	<p>【地区の特徴】 三浦市に続く海岸線が特徴で、かつては遠浅の砂浜であったが、近年は砂の流出の影響がみられる。丘陵部は武山の樹林と畑地による自然豊かな風景が広がっている一方、丘陵部でYRPの開発が行われ、情報産業等の集積が進んでいる。</p>	<p>「自然の広がりの中でゆとりある生活環境を築くまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 武山周辺の樹林地は、都市のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. YRP野比駅周辺地区は、多様な都市機能の集積を図る地区の拠点市街地とする。</li> <li>3. YRP地区は、情報通信産業を中心に機能集積するとともに、都市活力の向上に資する交流・生活等の複合機能の拠点づくりを進める。</li> <li>4. 津久井の農地と農業集落の区域は、良好な農業の保全と育成を図る。</li> </ol>
大楠地区	<p>【地区の特徴】 大楠山に連なる樹林地と相模湾に面する海岸部からなる、自然の豊かな地区で、温暖な気候と美しい風景を背景に多様な住まい方ができる地区である。 本庁方面とはバス・乗用車などの自動車交通でネットワークしている。</p>	<p>「豊かな自然と穏やかな暮らしが人々に安らぎを与えるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大楠山一帯の樹林地は三浦半島丘陵部のみどりの骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 子女や長坂等の集落地は、緑地ゾーンと調和した業環境ゾーンとする。</li> <li>3. 林秋谷線（国道134号）沿道で日常生活の利便性を高める商業業務機能等の立地を誘導し、坂本芦名線の交差点周辺で、地区の生活拠点としての機能集積を図る。</li> </ol>
武山地区	<p>【地区の特徴】 衣笠方面と相模湾岸を結ぶ横須賀三崎線を軸として形成されてきた地区であり、市街地は国道134号との交差点である林周辺から横須賀三崎線沿いに広がっている。 海岸部は自衛隊の基地や学校などが立地している。</p>	<p>「自然の中の快適な暮らしをはぐくむまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 大楠山と武山の樹林地は、三浦半島丘陵部の骨格を形成する緑地ゾーンとする。</li> <li>2. 横須賀三崎線沿道、国道134号沿道は、日常生活利便施設の立地を誘導し、林交差点から一騎塚周辺は拠点市街地として多様な都市機能の集積を図る。</li> </ol>
長井地区	<p>【地区の特徴】 相模湾に面した漁村型の集落と、広がりのある畑地に点在した農村型の集落を基にして形成された地区である。 海岸部は自然の良港に恵まれ、古くから海運の拠点として栄えた。 荒崎の海岸は荒々しいリアス海岸の景勝地である。</p>	<p>「漁業・農業と暮らしの活力を高め、安全に暮らせるまちづくり」</p>	<p>【土地利用の骨格形成】</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 相模湾岸沿いは、漁港施設に加えて住宅を中心とする住宅ゾーンとする。</li> <li>2. 住宅ゾーンに接する高台は、畑や農家住宅を中心とする農業ゾーンとする。</li> <li>3. 住宅ゾーンの中を走るバス通りの沿道は、日常生活利便性を高める各種店舗等の集積するゾーンとする。</li> </ol>



## 第5章 推進方策

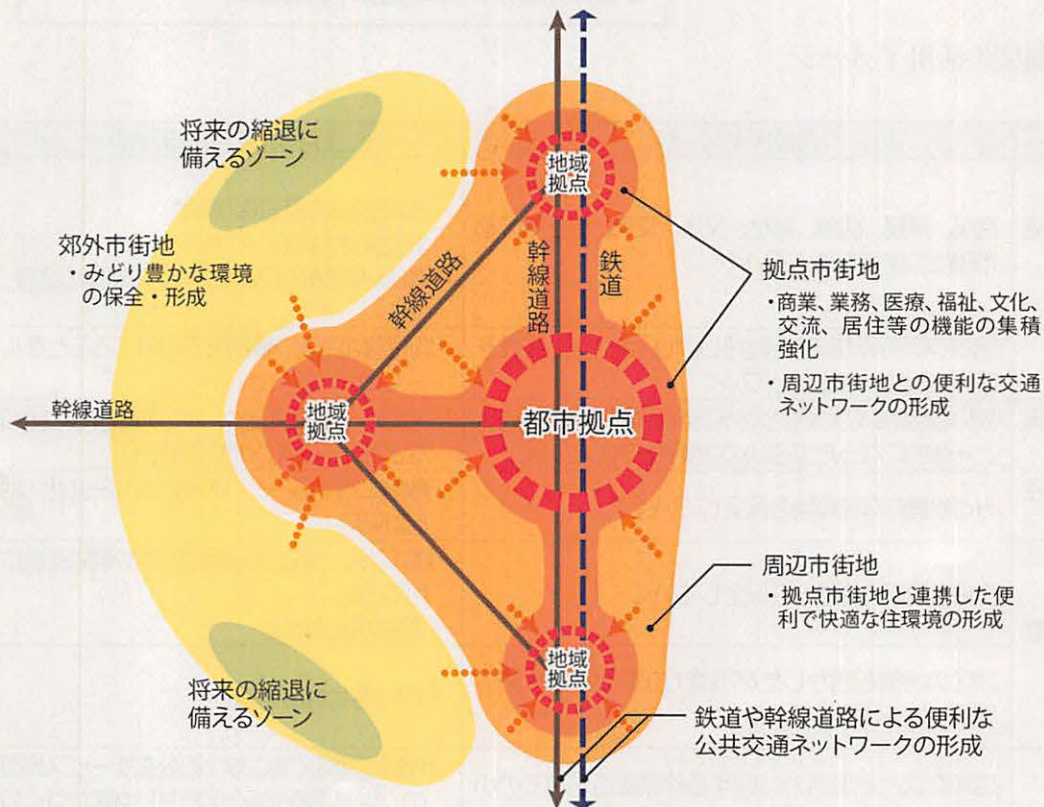
●進捗管理及び適切な見直しに対応するため、「推進方策」の章を追加し、「1. 拠点ネットワーク型都市づくりの推進」、「2. 魅力創造の取り組み」、「3. まちづくり諸制度等の柔軟な活用」、「4. 都市計画マスタープランの適切な見直し」の4項目について記載しました。

●魅力創造の取り組みについて、都市魅力をまちづくりに活かしていく視点で記載しました。

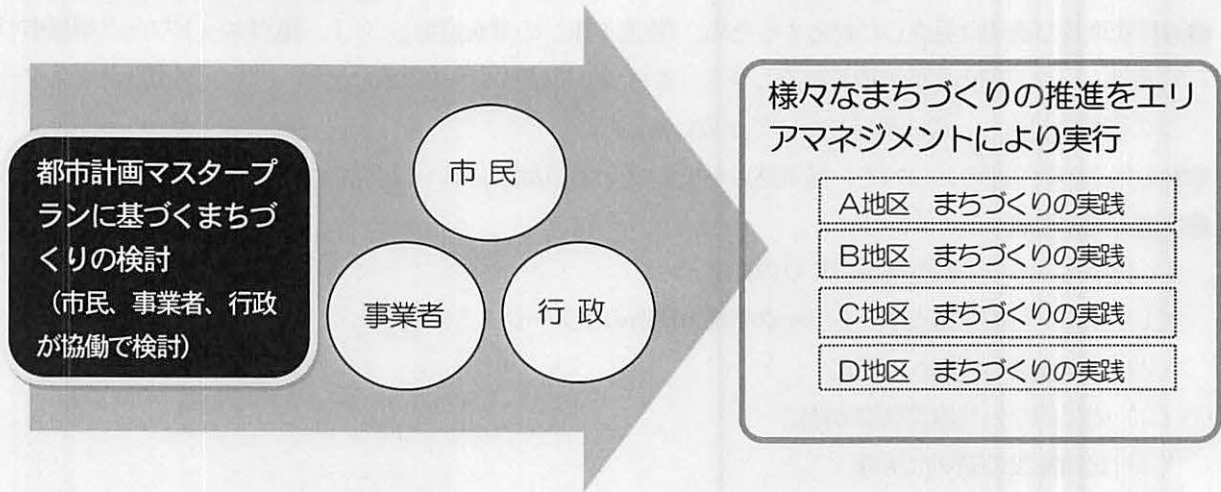
### ●推進方策の構成

1. 拠点ネットワーク型都市づくりの推進
  - (1) 本市が目指す拠点ネットワーク型都市構造のイメージ
  - (2) 公共交通の再編への備え
  - (3) 効果的な公共施設整備の推進
  - (4) 民間施設の適切な誘導
2. 魅力創造の取り組み
  - (1) 多様な参加主体によるまちづくり
  - (2) 地区の魅力を活かしたまちづくりの推進
3. まちづくり諸制度等の柔軟な活用
  - (1) まちづくり諸制度等の活用イメージ
  - (2) 緩和型の地区計画制度の活用イメージ
  - (3) 特別用途地区の活用イメージ
4. 都市計画マスタープランの適切な見直し

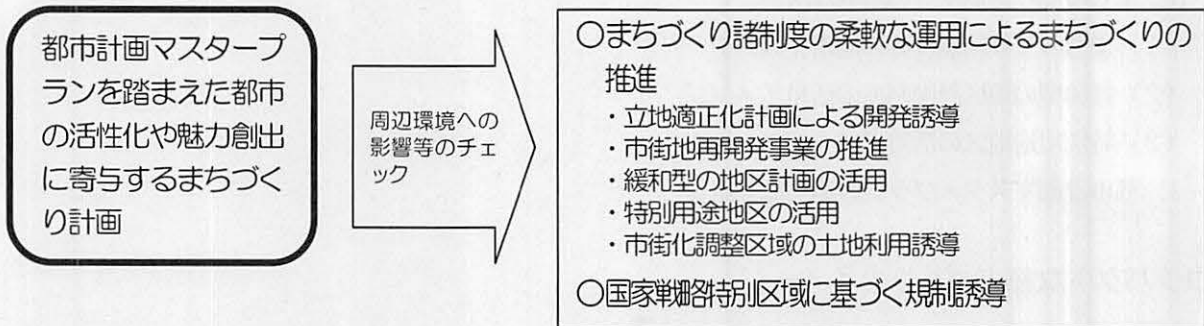
### ◆コンパクトな都市づくりのイメージ



◆多様な参加主体によるまちづくり



◆まちづくり諸制度等の柔軟な活用



◆まちづくり諸制度の活用イメージ

地区イメージ	将来像イメージ	主なまちづくり手法等
都市拠点、地或拠点	商業、業務、医療、福祉、文化、交流、居住等の都市機能の集積を高めていく	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能誘導区域の指定</li> <li>特別用途誘導区域の指定</li> <li>市街地再開発事業等の共同化事業の誘導</li> </ul>
商店街の活性化	店舗や事務所の集積を維持し、地区の生活利便性を確保し賑わいを創出していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>低層階は店舗や事務所で利用することをルール化（地区計画等）</li> </ul>
道路の狭い密集した市街地	狭い道路沿いで建替え時に壁面後退をして、道路と一体的になった歩道状の空間を拡充していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>建築時の壁面後退や、道路路線制限の緩和などをルール化（地区計画等）</li> </ul>
みどりの多い住宅地	みどり豊かな住環境を保全していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>敷地に対するみどりの割合をルール化（地区計画等）</li> </ul>
特徴的な都市魅力の創出	良好な景観や街並みを保全していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>景観計画で眺望景観保全区域や景観推進地区の指定</li> <li>景観地区の指定</li> </ul>
	地区の特徴を活かした都市魅力を創出するための施設立地を誘導していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>特別用途地区の指定</li> </ul>
市街化調整区域	広域交流と地域活力に資する幹線道路沿道での小さな拠点づくりを誘導していく	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化調整区域における沿道サービス施設の立地基準を地区の活性化や魅力づくりの面から緩和</li> </ul>

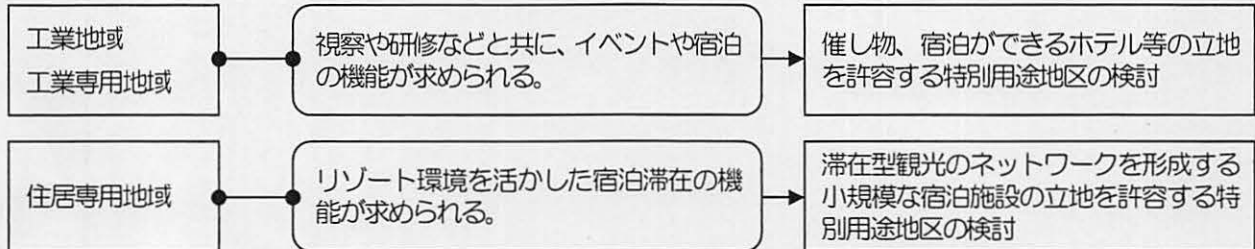
※まちづくり諸制度等は、地元でのまちづくりの気運に応じて様々な活用を検討する



◆特別用途地区の活用イメージ

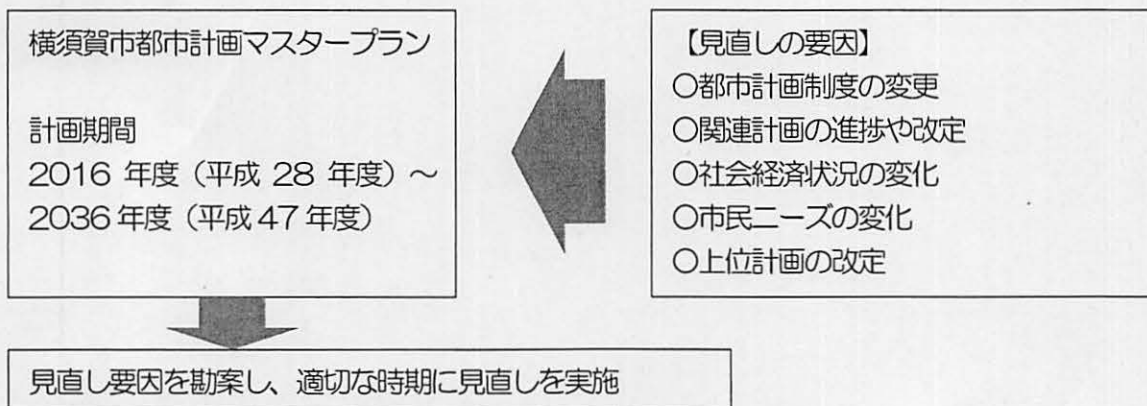
【まちづくりの目的の例】

- 現在の用途地域では立地できない施設であるが、都市の活性化や魅力創造に寄与する施設で、周辺市街地環境へ影響を及ぼさないものを整備
- 地区の住民が求めるまちづくりに寄与するものを整備

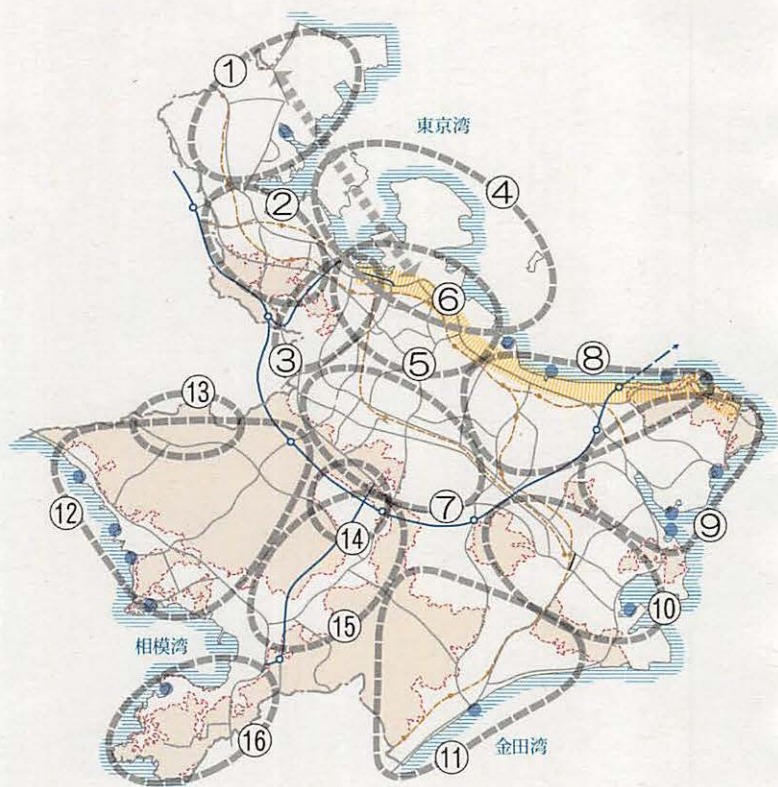


※特別用途地区の指定は地区の意見を十分に聴取して検討していく。

◆都市計画マスタープランの適切な見直し



◆地区の個性を活かした都市魅力の創造の考え方



① 便利で活気のあるまち

海軍航空発祥の地の歴史、明治憲法起草の地、鷹取山の自然、賑わいのある商店街、産業拠点など多様性をもつ便利な住環境の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】

商店街の維持、駅周辺の再開発、良好な住宅地整備、産業と調和した土地利用誘導、など

② 谷戸の魅力発信

長い階段、独特の街並み、閑静な環境など、ヨコスからしい風景として魅力創造

⇒【まちづくりの展開】

谷戸の空き家斡旋（空き家バンク）  
自治会等による空き家の管理の支援（空き家マップ作成、見回り）、など

③ 谷戸と海と歴史の魅力の発信

谷戸のもつ魅力を活かしたまちづくりと、特徴的な海の景観を楽しむ、三浦按針の歴史に親しむ交流の場の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】

谷戸の空き家斡旋（空き家バンク）、学生の参加によるコミュニティの活性化、景観づくり、など

④ 独特な要素をプラスに転換

軍港めぐり、ベースのあるまち、潜水艦や軍艦が見える独特の風景の魅力創造

④ 港湾機能を活かした交流・産業拠点

中心市街地に近接した港湾での物流拠点と交流拠点の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】

景観づくり、眺望点の充実・アピール、など

⑤ 中心市街地の賑わいを演出

ドルの使えるまち、アメリカイメージの街並み、街なかパフォーマンス、「都心から最も近いアメリカ」、横須賀の食の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】

景観づくり、再開発、店舗集積、広場、都市居住、安心して街なかに出られる環境、ユニバーサルデザインの環境整備、など

⑥ 1万メートルプロムナードによる海と街の魅力の連携  
多様な海の景観の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
景観づくり、「海」をコンセプトとした開発誘導、  
など

⑦ 鎌倉幕府の礎を築いた  
三浦一族の歴史を伝える

衣笠城跡を核とした歴史的環境やしょうぶ園等  
の自然環境が身近にあるまちの魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
景観づくり、散策路、休憩広場、農地を活かした  
ゆとりある住宅地づくり、など

⑧ 海が見える市街地をアピール

海に囲まれた横須賀を代表する「海を身近に感  
じるまち」の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
景観づくり、良好な住宅地の維持、建替え、密集  
地の環境改善、など

⑨ 近代日本の発祥の地

浦賀、久里浜から観音崎一帯を、近代日本の発祥  
の地として魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
景観づくり、交流拠点とネットワークづくり、など

⑩ 港湾機能を活かした交流・産業拠点強化

混雑する東京湾に入らないで対応できる物流拠  
点と産業拠点の魅力創造、また、フェリーなどの  
交流拠点としての魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
港湾機能の強化、物流加工機能の集積、駅周辺  
の再開発、交流拠点とネットワークづくり、など

⑪ 海を間近に感じるリゾート環境と住まい

海、山を楽しむ、ゆったりとした時間消費型生活  
の場としての魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
良好な風致の保全、地域拠点や生活拠点の機能  
強化、中心市街地との便利なネットワーク、山と  
海を廻る散策路やハイキング・サイクリングル  
ート、マリンスポーツ拠点の整備、など

⑫ 海と山のリゾート環境と住まい

相模湾に面する海の魅力と、大楠山の麓に広がる  
樹林地の魅力を活かせる暮らしの場の魅力  
創造

⇒【まちづくりの展開】  
良好な風致の保全、地域拠点や生活拠点の強化、  
山と海を廻る散策路やハイキング・サイクリング  
ルート、マリンスポーツ拠点の整備、など

⑬ 国際交流拠点

自然環境の保全と復元、緑陰滞在型の学術研究、  
産・学・公の連携による人材育成、技術交流、文  
化交流の国際交流拠点としての魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
景観づくり、散策路、文化交流施設の整備、など

⑭ 健康・スポーツ拠点

計画開発による健康スポーツ拠点施設の整備と、  
トップアスリート育成による魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
拠点施設の整備、交流施設の整備、など

⑮ みどりに囲まれた快適な暮らしの場

大楠山や武山に連なる豊かな自然と四季の変化  
に出会える暮らしの場の魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
良好な風致の保全、地域拠点や生活拠点の強化、  
中心市街地との便利なネットワーク、みどりの中  
の散策路やハイキングルートの整備、など

⑯ 海と大地の豊かさを実感できるまち

荒崎の景観、長井漁港などの海の幸、ソレイユの  
丘や周辺に広がる野菜畑など、日常生活の中で  
海と大地の豊かさを実感できる魅力創造

⇒【まちづくりの展開】  
リゾート性や漁港を活かした魅力施設の充実・  
地産地消の誘導、民泊の環境整備、海岸を活か  
した景観づくり、など



市の海と山の豊かな自然環境や歴史文化を活かして、ライフスタイルに応じた暮らしの場を選択できる居住環境整備を、都市の魅力づくりとして推進します。

④ いろいろな交流をはぐくむまちをつくる

本市には、日々の暮らしの中で豊かな自然を感じる環境や外国文化を感じる環境があり、それら様々な体験が出来る環境を活かして、いろいろな楽しみ方が出来るまちづくりを進めます。

⑤ 地域力を活かした活力をはぐくむまちをつくる

様々な特徴をもった地区が各所にあり、それらをネットワーク化することで全市的な都市魅力となるため、歴史・自然・食などの魅力を重層的に感じることのできる、都市の魅力づくりを進めます。