

1. レポートの対象地域とその選定理由

1-1. 対象地域とその選定理由

今回は神奈川県横須賀市を対象としてレポートを執筆する。私は東京在住で、横須賀市での居住歴はないが、同市は私の好きな都市の 1 つである。中学生の頃、横須賀市が好きなアニメーション作品の舞台となっており、それがもとで同市を初めて訪れた。その際、海沿いに発達する街の様子や、どこことなく溢れる異国情緒の雰囲気にとっても魅せられ、以後その作品関係なしに観光目的で何度も訪れるようになった。そのようなお気に入りの都市である横須賀市を対象地域として、今回はレポートを執筆したい。

1-2. 対象とするマスタープラン

「横須賀市都市計画マスタープラン」(平成 28 年 3 月改定)^[1]

2. 横須賀市における都市構造の特性の考察

2-1. 横須賀市の概況

横須賀市は三浦半島に位置する都市である。面積は 100.82 km²で^[2]、同半島の大部分を占めている。図 2.1 からわかるように、横須賀市は東京湾と相模湾の両方に面している一方で、平地は海沿いの一部地域に限られ、市内の多くは三浦丘陵と呼ばれる丘陵地帯である。前述の東京湾に面した狭い平地を中心に市街地が広がっているが、一部丘陵地にも市街化は進んでいる。

横須賀市には JR 横須賀線と京浜急行線の 2 つの路線が通っている。JR 線は市内に田浦、横須賀、衣笠、久里浜の 4 駅、京浜急行線は市内に 17 駅がそれぞれ存在しているが、どちらも主に市の東部を通過しており、西部には鉄道は存在していない。また、市の中心部を貫くように有料道路の横浜横須賀道路が通っており、東部の馬堀海岸 IC まで延びている。

また、横須賀市の推計人口総数は 389,302 人、世帯数は 167,756 世帯(2021/05/01 時点)となっている^[2]。この人口は神奈川県内では横浜、川崎、相模原、藤沢に次ぐ第 5 位(2020/09/01 時点)の多さである。しかし、横須賀市は現在人口減少が急激に進んでいる。2013 年には人口減少数が全国トップを記録した^[3]。図 2.2 から読み取れるように、1992 年には最大約 43.5 万人だった人口は、現在では約 38.9 万人にまで落ち込み、率としては約 10% の人口減少となっている^[4]。



図 2.1 横須賀市の地理
(Google Earth より引用・加工)

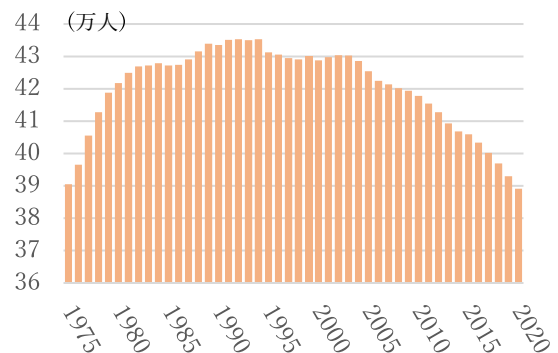


図 2.2 横須賀市の人口推移(1975~2020)^[4]

2-2.横須賀市の人口分布と都市圏

先に横須賀市の人口について述べたが、具体的な市内の人口分布はどのようになっているのか、都市構造可視化計画^[5]を用いて明らかにしたい。

図 2.3 は横須賀市の夜間人口の分布を可視化したものである。ここから見て取れるように、横須賀市の夜間人口の多くは東京湾に面した東部に集中しており、中でも横浜市境に近い北部の追浜地域西部、東中央部の横須賀中央駅周辺、南東部の大津地域に多いことがわかる。図 2.4 は大津地区のある地域の航空写真であるが、計画的に造成されたと思われる大規模な住宅地が広がっている。このような住宅地が鷹取、大津両地域には多く見られ、その影響で夜間人口も多くなっていることが予想できる。

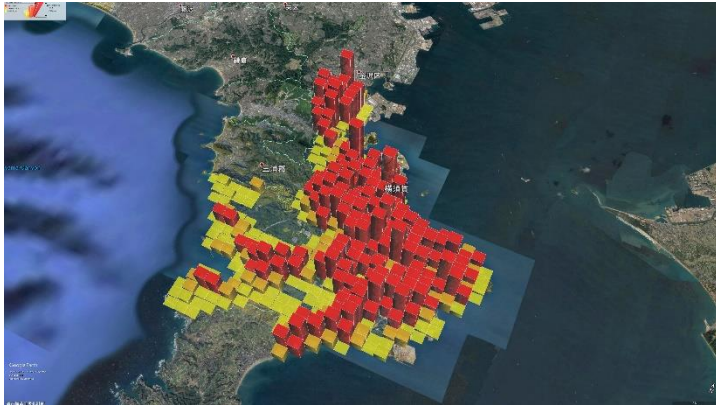


図 2.3 横須賀市の夜間人口の分布 (2015)

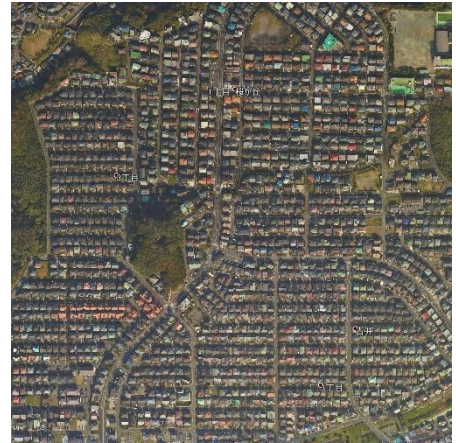


図 2.4 大津地域の航空写真(Google Earth より引用)

次に、図 2.5 は横須賀市の昼間人口の分布を可視化したものである。市の中心部、横須賀中央駅周辺で圧倒的に人口が多くなっている。この地域は商業施設や公共施設、大学、会社などが多く立地しており、その影響が色濃く表れていると考えられる。次点として、市の南東部の久里浜地区の人口が多い。久里浜地区は横須賀中央とは別に以前から市街地化が進んでおり、駅の規模もやや大きく、現在でも商業施設や港、研究所などが所在している。なお、市の中心部からやや北側に周辺地域に比べて突出して昼間人口が多くなっている区域が存在するが、ここには海上自衛隊横須賀基地業務隊があり、その影響で多くなっていると考えられる。

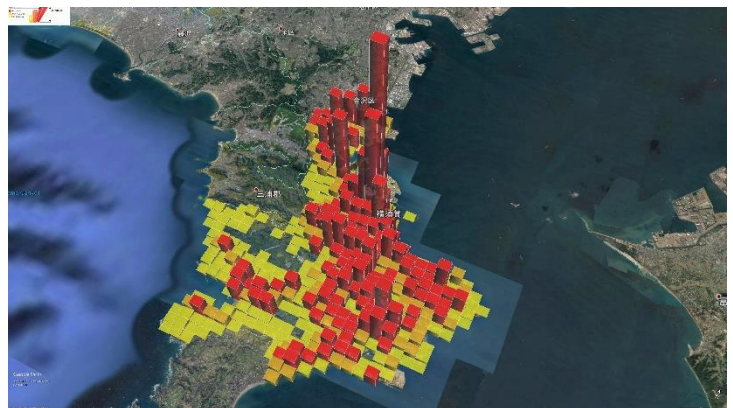


図 2.5 横須賀市の昼間人口の分布 (2015)

そして、図 2.6 が横須賀市の昼夜間人口比を示したものである(一部筆者加工)。今回は昼間人口よりも昼夜間人口比に注目したい為、かなり真上から投影した図になっている。ここから、黄色の丸枠で囲った横須賀中央

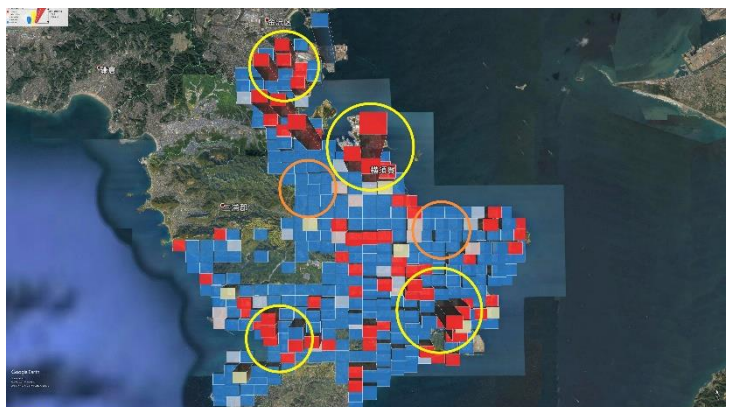


図 2.6 横須賀市の昼夜間人口比 (2015)

駅周辺、久里浜地区、北部の追浜地区、西部の武井地区などでは夜間人口よりも昼間人口の方が多くなっていることが分かる。この他にも昼夜間人口比が局地的に高い地域があるが、これは工場や学校、美術館など、何らかの人々が集まりやすい建物が所在しているためであると考えられる。一方で、橙色の丸枠で囲った浦賀地区や横須賀中央駅のやや南に位置する地区では昼間人口が夜間人口を大きく下回っており、やはり住宅地としての性格が強いことが見て取れる。

最後に、図 2.7、図 2.8 はそれぞれ 1995 年、2020 年における横須賀市の夜間人口の分布である。なお図 2.8 において、1995 年よりも夜間人口が増加した地域には、棒グラフの先端が黄緑色になるように筆者が行った。2つの図から、ほとんどの地域で人口減少が起こっており、特にその減少幅は人口が多かった地域で顕著に表れていることが見て取れる。人口が増加している地域もあるものの、ほとんどが局所的なものであるため、マンション建設など何らかの突発的要因があったと推測される。



図 2.7 横須賀市の夜間人口(1995)



図 2.8 横須賀市の夜間人口(2020)(一部加工)

2-3.横須賀市の公共交通

図 2.9 は通勤通学に公共交通を使う人の割合と人数を示したものである。棒グラフの高さが人数、色が割合をそれぞれ表している。市の東部ではほぼ全ての地域で公共交通利用率が 50%を超えており、なかでも横浜市に隣接した地域では 75%を超えている地域も存在する。その一方で、市の西部では多くの地域で公共交通利用率が 50%を下回り、また人口分布同様、公共交通利用者の絶対数も少なくなっている。



図 2.9 通勤通学に公共交通を使う人の割合と人数(2010)

図 2.10 は公共交通利用圏と人口分布を示したものである。赤色で示された、駅・バス利用圏が市の東部の大半を占める一方で、黄色で示されたバス利用圏が市の西部の大半を占めていることがわかる。市の西部の地域住民が公共交通を利用して市外へ出かける際には必ずバスの利用が必要となってくる。



図 2.10 横須賀市の公共交通利用圏と人口分布

また、通勤通学での公共交通利用率が 50%を下回る地域とバス利用圏は大きく重なっている。このことからバス利用は鉄道利用に比べて利便性はかなり低く、バスよりも自家用車の方が利便性が高いと考えられやすいということが推測される。

2-4.横須賀市の商業と産業

図 2.11 は横須賀市の販売額分布である。まず、横須賀中央駅周辺が圧倒的に高い。横須賀モアーズシティやコースカベイサイドなどの商業施設やどぶ板通りなどの有名商店街が存在しており、商業の中心地であることが窺える。一方で、第 2 の市街地である久里浜駅周辺や衣笠駅周辺、市の東西を縦断する県道 26,27 号両線沿いにも販売額が高い地域が見られる。

図 2.12、2.13 はそれぞれ第 2 次産業、第 3 次産業従業者数の分布を示したものである。第 2 次産業従業者数は北部の追浜地区と南部の久里浜地区に集中しており、そこに工場が立地していることが推測できる。また、第 3 次産業従業者数は横須賀中央駅周辺に圧倒的に集中していることがわかる。

2.5 横須賀市の都市構造の総括

横須賀市は、横須賀中央駅周辺（本庁地区）が商業や交通、サービス業等の大きな拠点となっている。そしてそこを中心に追浜、大津、浦賀等の東部一帯には大規模な住宅地が広がっている。また、久里浜は副市街地として成立しており、研究所や工場、商業施設がやや集積している。

また、横須賀市は東部と西部で様相が大きく異なっている。夜間人口、昼間人口ともに東部に集中している。また、公共交通利用圏や通勤通学での公共交通利用の様相も東部と西部で大きく異なっており、西部は公共交通の利便性が東部に比べて低いことがわかる。これらの情報を踏まえて、現状のマスタープランの検証を行っていききたい。

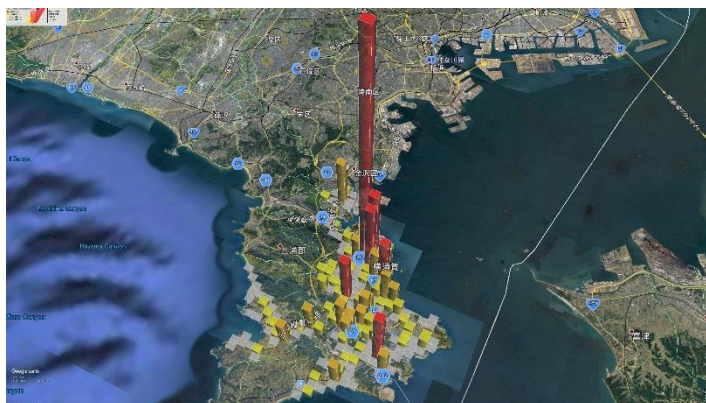


図 2.11 横須賀市の販売額分布(2007)



図 2.12 横須賀市の第 2 次産業従業者数

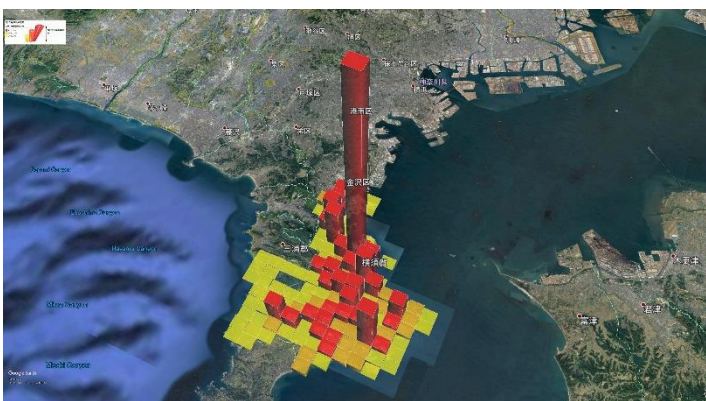


図 2.13 横須賀市の第 3 次産業従業者数

3.マスタープランの改善点の提案

3-1.「横須賀市都市計画マスタープラン」の基本的概要

まず、横須賀市のマスタープランの概要を紹介する。横須賀市は「豊かな暮らしと、いきいきとした交流をはぐくむ都市 ～都市魅力で選ばれるまち横須賀～」という都市づくりの目標に、以下の2つの軸で取り組みを考えている。1つが拠点ネットワーク型都市づくりである。「横須賀市都市計画マスタープラン」の言葉を引用すれば^[1]、無秩序な市街地を抑制し、拠点市街地や周辺市街地に集約化を図り、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するというものである。もう1つが都市魅力の創造である。子育てのしやすいまち、シニア世代がいきいきと暮らすまち、いろいろな住まい方ができるまち、いろいろな交流をはぐくむまち、地域力を活かした活力をはぐくむまちの5つを中心に都市の魅力化を図っている。

3-2.改善点の指摘と改善点の提案(1) 拠点市街地の設定について

人口減少が深刻な課題である横須賀市においては、拠点ネットワーク型都市づくりを進めることは必要不可欠であると感じる。しかし、現在のマスタープランによる都市づくり、特に拠点市街地の設定は実際の状況を踏まえてより改善することができるのではないかと考える。

図3.1は横須賀市都市計画マスタープランによる拠点の配置と連携の概要図である。これによれば、横須賀中央を都市拠点とし、追浜、田浦、衣笠、北久里浜、久里浜、浦賀、林、野比の8地点が地域拠点として挙げられている。ここで、図2.11の販売額分布を見ると、地域拠点の中で、追浜、衣笠、久里浜は他の5つの地域拠点に比べて面積当たりの販売額が大きくなっていることが読み取れる。また、図2.6の昼夜間人口比を見ると、地域拠点の中で、浦賀駅のある地点は106%、YRP野比駅のある地点に至っては57%と比較的低い値を示している。これらから、同じ地域拠点の中でも実際の拠点性には、



図 3.1 拠点の配置と連携の概要
(横須賀市都市計画マスタープラン^[1]より引用)

追浜、衣笠、久里浜 > 北久里浜、林 > 田浦 > 浦賀、野比

といった強弱があることが推測できる。このことから、現在の拠点設定では、例えば「自宅から一番近い地域拠点として設定されている地点は野比だけでも、普段よく利用している拠点は久里浜である」といったように、想定の利用の地域拠点と実際の利用の地域拠点が一致していない地域住民が多くいることが予想される。これでは、実際の住民の様子を十分に反映できておらず、推し進める拠点ネットワーク型都市づくりが上手く進まない可能性がある。

これに対して、地域拠点を追浜、衣笠、久里浜、林の4地点に限定することを提案する。確かに、地域拠点は横須賀市都市計画マスタープランによれば「主要鉄道駅等を中心とする拠点市街地を形成し、歩いて暮らせる生活圏を形成すべく、居住機能や生活利便施設などの様々な都市機能を集積する」とあり^[1]、この提案は「歩いて暮らせる生活圏」に反する。しかし、元の計画でも徒歩圏外に住む多くの住民がバスや鉄道、自家用車によって地域拠点到訪する必要があると予想されるので、大きな問題ではないと考える。それ以上に、地域拠点を4つに絞ることで前述の乖離は減少し、さらに4地点の拠点性が高まると考える。そして拠点性が高まることでそのネットワークも明瞭になり、より目に見えた拠点ネットワーク型都市づくり、コンパクトな都市づくりが可能になると考える。なお、外した残りの4拠点が衰退すればよいというわけでは勿論なく、階層としては1つ下の「地区の生活拠点」の1つとして考えていくのがよいと思われる。

3-3. 改善点の指摘と改善点の提案(2) 新市街地の土地利用

横須賀市では、人口減少が進んでいるにも関わらず、新市街地の造成を計画している。具体的には、図3.2の緑斜線で表された3つの地域で、北から順に、横須賀IC周辺地区、Y-HEART地区、横須賀リサーチパークである。横須賀IC周辺地区は流通業務拠点として、Y-HEART地区、横須賀リサーチパークはともに研究開発拠点として整備を進めようとしている^[5]。ここで指摘したいのは、3つの計画ともに、低密度住宅地の造成を計画している点である。図2.7、2.8の比較で指摘したように、横須賀市では人口が多い地域ほど人口の減少幅が大きくなっている。人口が多い地域というのは、すなわち以前に大規模な住宅地開発を行ってきた地域であり、それらの地域の衰退が始まっていることが推測できる。これらを踏まえると、新たに造成を進める同地域も、長期的な視点で見れば同じ道を辿るのではないかと考えられる。さらに、新たに住宅地を造成することは、前述の拠点ネットワーク型都市づくりにも悪影響が大きいと考える。

勿論、新市街地の造成には市だけではなく民間企業も協力しており、多くのステークホルダーが存在しているため、造成自体をやめることは現実的に考えて不可能に近いと考える。また、流通業務拠点や研究開発拠点として、新たな拠点を作ることには個人的にも賛同したい。しかし、新たな住宅地を平行して造成することについては再検討することを提案する。

例えば、横須賀リサーチパークの住宅地区の土地利用方針として「研究者及び就業者のための居住施設として、中高層住宅を適正に配置し、緑に囲まれた快適な居住環境の形成を図る。」とある^[6]。しかし、居住者の対象とする研究者や就業者の中で、元から横須賀市に住んでいた人は少なく、多くは他地域か

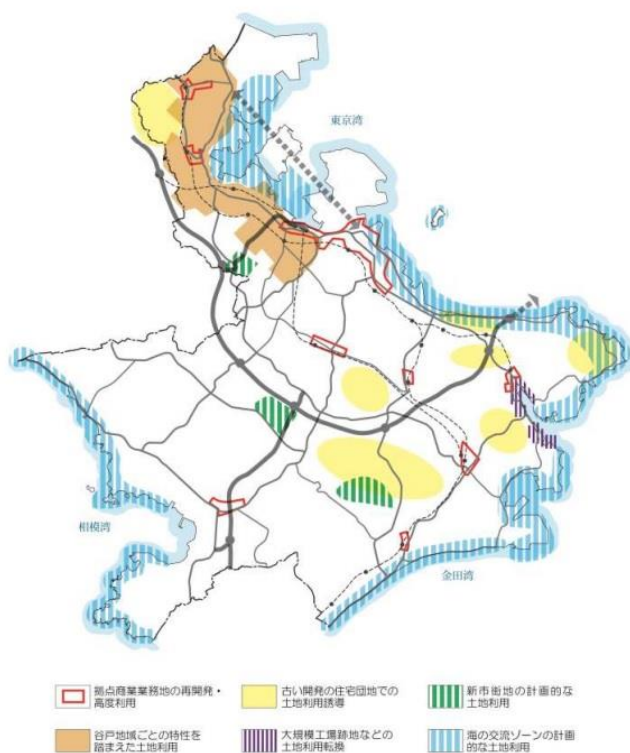


図 3.2 土地利用誘導方針図
(横須賀市都市計画マスタープラン^[1]より引用)

らやってくると思われる。そのため、それらの方々には新たな住宅地を提供するのではなく、空き家の提供などの既存ストックの活用を推進した方が、都市全体として効果が高いのではないかと考える。

4. 「都市構造可視化計画」サイトへの意見

最後に、今回使用したサイト、「都市構造可視化計画」について付加してほしい機能を述べる。今回利用して感じたのは、求めている情報が求めている情報と一緒に可視化されてしまう場合があるということである。今回、その地域の人口関係なしに昼夜間人口比のみを調べたいという時があった。しかし、昼夜間人口比を可視化した際には、棒グラフでその地域の昼間人口までが付随して表示されてしまい、とても扱いにくかった。この他にもいくつかそのような例があったので、基本的には色と棒グラフの高さで同じ情報を表現するように設定されているか、2Dによって1種類のみ情報が表示できるような機能が存在しているとありがたいと感じた。

5. 参考資料・引用資料

・ 谷口守, 入門 都市計画, 森北出版, 2014

- [1] 横須賀市, “横須賀市都市計画マスタープラン 本書”,
<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/4805/tokei/tosimasu/documents/webtosimasu.pdf>
- [2] 横須賀市, “横須賀市推計人口”, (2021/06/07 更新)
<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/data/toukei/suikei/now.html>, 【閲覧日:2021/06/12】
- [3] ascii, “東京から1時間の人口流出都市、横須賀の憂鬱と希望 第1回”, (2016/05/16)
<https://ascii.jp/elem/000/001/159/1159593/>, 【閲覧日:2021/06/12】
- [4] 横須賀市, “横須賀市の人口推移（明治41年以降）”, (2021/04/14 更新)
<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/data/toukei/suii/jinnkosuii.html>, 【閲覧日:2021/06/13】
グラフはデータを基に筆者作成
- [5] 都市構造可視化計画, <https://mieruka.city/>, 【最終閲覧日:2021/06/13】
- [6] 横須賀市, “地区計画”, (2021/02/25 更新)
https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/4805/tokei/siryohen/tikukeikaku_02.html, 【閲覧日:2021/06/13】