ISSN 1346-7328
国総研資料 第８７９号
平 成 27 年 12 月

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of
National Institute for Land and Infrastructure Management

No.879 December 2015

みなとまちの地域資源である「海と船が見える坂道」に関する研究

吉田 秀樹

A Study on “Ocean-and-ship-Viewing Slopes”,
a regional revitalizing resource of port towns

Hideki YOSHIDA

国土交通省 国土技術政策総合研究所

National Institute for Land and Infrastructure Management
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

国土技術政策総合研究所資料
No. 879　　2015 年 12 月
(YSK-N-322)

みなとまちの地域資源である「海と船が見える坂道」に関する研究

吉田秀樹*

要　旨

近年，地方における人口減少･少子高齢化問題に対処するため，地方創生が叫ばれ，「まち・ひと・しごと創生総合戦略」の中で「地方への新しい人の流れをつくること」が，「国土のグランドデザイン2050－対流促進型国土の形成－」の中で「国の光をみせる観光立国の実現」として，「美しい景観，歴史・文化に根ざした景観，美しく魅力ある地域つくり」が必要となっている．港湾所在市町村においても，地域資源の発掘，活用によって地域の魅力向上が図ることができると考えられる．本研究では，みなとまちにおける地域資源の一つである「海と船が見える坂道」に着目し，ケーススタディとして横須賀を選んだ．横須賀市東京湾側の12地区の坂道を踏査し，その成り立ちから①広域道（浦賀道・国道16号線等），②寺社（近世），③住宅地内（近代・現代），④台地・平地連絡路（近代・現代）の４類型とその他に分類した．横須賀は150年前の開港以来，平地の少ない場所に都市が発展してきた．臨海部には工場，海軍が立地し，戦後は東京圏が拡大し、人口増のため丘陵・谷戸に宅地開発が行われた．その結果，丘陵や谷戸の住宅内やその間を結ぶ坂道が発達したと考えられる．また「海と船が見える坂道」に関する広報・情報発信活動を行ったのでそれについても紹介する．

キーワード：海と船が見える坂道，みなとまち，景観，視点場，坂道，近代化

*管理調整部長
電話：046-844-5002　Fax：046-844-6019　　e-mail: yoshida-h89bn@mlit.go.jp

目　次

1. はじめに ····· 1

2. 「海と船が見える坂道」定義・分類等 ····· 1
2.1 「海と船が見える坂道」の定義と特徴 ····· 1
2.2 港の発達史と地形的に見た港の分類と坂道 ····· 2
2.3 港の景観や坂道等に関する既往の研究 ····· 3
2.4 「海と船が見える坂道」の類型 ····· 4
2.5 「海と船が見える坂道」のみなとまちづくりに与える効果 ····· 5
2.6 プレ研究としての北九州港での活動 ····· 6

3. 調査対象としての横須賀港選定理由 ····· 6
3.1 横須賀港選定理由 ····· 6
3.2 谷戸や坂道に関する既往の研究と新たな取り組み ····· 9

4. 横須賀港「海と船が見える坂道」マップ作成と物理的分析 ····· 9

5. 横須賀港「海と船が見える坂道」の地域的分析 ····· 12
5.1 横須賀港全体の「海と船が見える坂道」の特徴 ····· 12
5.2 地区ごとの「海と船が見える坂道」の特徴とおすすめの「海と船が見える坂道」····· 12
5.3 「海と船が見える坂道」の地域的分析 ····· 18

6. 横須賀港「海と船が見える坂道」の広報・情報発信活動 ····· 18

7. 「海と船が見える坂道」の活用方法の提案 ····· 19

8. まとめ ····· 19

9. おわりに ····· 20

参考文献 ····· 20

付録 A 横須賀港の地域資源の紹介事例（広報・情報発信活動で使用したものを抜粋）····· 22
付録 B 横須賀港「海と船が見える坂道」マップ····· 31
付録 C 横須賀港「海と船が見える坂道」分析表····· 62

1. はじめに

現在，地方都市にとっては人口減少，生産人口減少，少子高齢化が進み，中心市街地の空洞化も進む一方，これらを克服するために地方創生が叫ばれている．地方自治体は，地方創生のため「まち・ひと・しごと創生総合戦略」を策定することとなるが，その中では，基本目標の一つに「地方への新しい人の流れをつくること」があり，そのためには地方の魅力を向上させる必要がある．さらに，平成26年策定された「国土のグランドデザイン2050－対流促進型国土の形成－」の基本戦略の中で，「国の光をみせる観光立国の実現」「美しく，災害に強い国土」が盛り込まれ，美しい景観，地域独自の歴史・文化に根ざした景観，美しく魅力ある地域づくりがうたわれている．また，地域のまちづくりには，平成16年の景観法，平成20年の通称歴史まちづくり法などが制定され，各地方自治体で景観計画がつくられている．

地方創生のため，港湾所在市町村（以下，「みなとまち」と呼ぶ．）においても，地域資源の発掘，活用による地域の魅力向上を図ることが望まれる．

そこで本研究では，みなとまちにおける重要な地域資源の一つとして坂道に着目した．これは，みなとまちが天然の良港に立地し坂道を有することが多いと考えられること，また，それらの坂道が海や船を見る視点場となっている可能性が高いことによる．まず，北九州市でプレ現地調査を実施した後に，横須賀市で現地調査を行った．現地調査実施後，坂道を分類，考察を加えた．また，北九州市，横須賀市において坂道マップを作成し，広報・情報発信活動を行ったのでその紹介をする．

なお，本研究におけるみなとまちつくりと「海と船が見える坂道」との関係を図-1に示す．

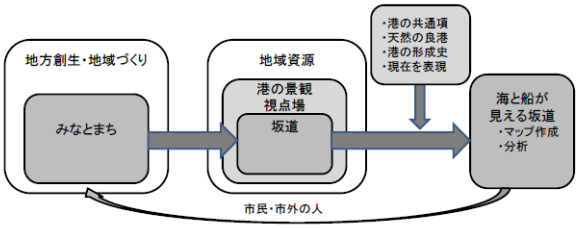


図-1　みなとまちつくりと「海と船が見える坂道」との関係

2. 「海と船が見える坂道」定義・分類等

本章では，「海と船が見える坂道」の定義と分類，港の景観・視点場及び坂道に関する既往の研究，さらに「船と海が見える坂道」への取り組みがみなとまちづくりに与えるであろう効果をまとめた．また，この研究を行うにあたり大きく役立った北九州港での取り組みについてもまとめた．

2.1 「海と船が見える坂道」の定義と特徴

本研究では，「現時点において，坂道から，坂道を通してもしくは，坂道の視点場から，海や船もしくは海が見える坂道」を「海と船が見える坂道」と呼ぶこととする．例えば，図-2のように港の背後の山や丘の坂道から，海や船が見えることとなる．東京では，「富士見坂」と名がついている坂が多数ある．過去は富士山が見えたが，現在では，富士山が見えない坂道がほとんどである．本研究では，「現在」においてみなとまちへの来訪者にとって、「海や船」もしくは「海」が見えるか否かを判断

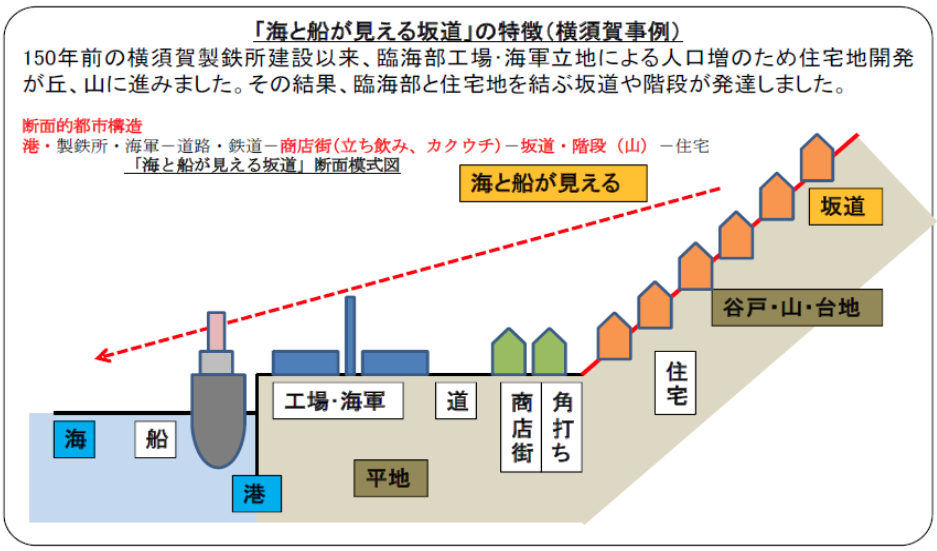


図-2　「海と船が見える坂道」断面模式図

して「海と船が見える坂道」とする.

基本的成立要因は，後ほど分類の中で述べるが，その大半の場合は,幕末･明治以降のわが国の近代化の中で,臨海部における港・工場の発達に伴う人口増加である.平野では人口増を吸収できないため，住宅地が丘や山につくられ，結果的に工場から住宅への坂道が発達する.（**図-2**参照） その他，近代以前の港湾における平地と山・丘の境界に立地する寺社等の参道としての坂道・階段も存在する.

特徴としては，「過去の遺産」ではなく，「現在の資産」であるということである.つまり，過去の歴史が今も生きていて，そこには生活があり，経済があり，動きがあるということである.坂道を歩くことにより，そのまちの発展の歴史をある一つの方向（坂道）から理解でき，まちの現状を説明でき，これからのあるべき方向も考えられる.そこにはまだ人が住んでいる，生活感がある,住民が生活している,住民とすれ違う,子供がいる,海には人のスケールは全く違う大きな船が動くのが見える.それらを味わえるのが「海と船が見える坂道」である.

2.2 港の発達史と地形的に見た港の分類と坂道

(1) 港の発達史

「海と船が見える坂道」の形成と分類に関しては，港の発達史と深い関連があることから，港の発達史について簡単にまとめると以下の通りとなる.

a. 奈良時代,瀬戸内五泊制（室（室津），川尻(尼崎)，韓泊(福泊)，魚住(明石)，大輪田(兵庫)）と大陸との貿易

b. 平清盛による対宋貿易と大輪田泊の整備.

c. 室町，戦国，安土時代の流通の発達，在郷町や各種町の発達．堺など.

d. 秀吉による大坂の整備や太閤検地，江戸時代の商品経済・コメの流通・地域産業の発達による内陸水運・沿岸海運,北前船の拠点.まちの発達.明治中期まで.

e. 幕末以降の近代化，開港，製鉄所等産業と一体となった臨海部開発による港整備．これは明治大正，昭和さらに戦後へと続く.

(2) 港を地形的に見た場合の分類と坂道

港を地形的に見た場合の分類については，土木学会(1991)の「港の景観設計」や陣内ら(2013),岡本ら(2008)によりなされている.

「港の景観設計」では，港の空間構造として，天然の良港は部屋のような空間を備え外海から保護されているとしている．そして部屋を造る地形的特徴が景観的違いを生じさせ，その地形を山，島及び砂丘・砂州に三大別し,天然の良港の類型を７つに分けている.具体的には,①崎山型，②入江型，③瀬戸型，④河口型，⑤洲本型，⑥砂嘴型，⑦前島型に分けている.

また，陣内ら(2013)は，立地，形態から見た水都（水辺都市類型）の分類を行い，海の入り江，入口が大きな湾，海に直面，河口デルタ，河口を少し上った位置，川港などに分類し,背後に山･丘があるとしている.また,みなとまちの形成史として岡本ら（2008）は，近代みなとまちのルーツである近代以前のみなとまちの構成として以下のようにまとめている.古代のみなとまちの形は,瀬戸内・北九州など海に面する斜面地の中程に神社があり，神社・海に参道の軸・砂浜がある．古代から中世へと変化するみなとまちは,みなとまちと漁村が一体化し,自然の地形に即したみなとまちとなっている．近世のみなとまちの形は，寺社参道の軸沿いと水際線に沿って線的にみなとまちの拡大した水平軸の道と倉庫からなりたっている.

以上，既往の研究を参考に，港を地形的に見た場合の分類，及びみなとまちの詳細配置をまとめると，**図-3**,**図-4**の通りとなる．この分類については，戦後外洋埋立が行われる以前の港の分類である.

図-3，**図-4**のように，幕末，近代以前の内陸水運，沿岸海運のための港は，海峡，河川，河口，そして，瀬戸内や日本海沿岸の潮待ちのためや避難のための静穏な湾・入り江につくられ，河川の場合には，河岸などとして段丘や自然堤防上にまちが，河口の場合には，砂州や自然堤防上に，入江の場合にはその背後にまちが作られた．大きな産業も未発達のため，住宅等はその程度の土地の中で十分であり，まちに坂道はそれほど発達していなかったものと考えられる．坂道が発達する場所は，まちの一部地域であり，海岸直背後の土地，自然堤防，砂州等の中でも，特に標高の高いところ，つまり，日和山や寺社として利用される部分に発達したものと思われる.参考までに，**図-3**に江戸における坂道発達の模式図を載せる．江戸においては，台地（武家屋敷）と平地の境界部に発達している.

港の発達史の前項（1）e.以降の港の発達においては,**図-3**，**図-4** の地形的分類の中で，港は海に，人口増加による住宅等は背後の山・丘に発達してゆき，坂道はさらに山・丘に発達することとなる.

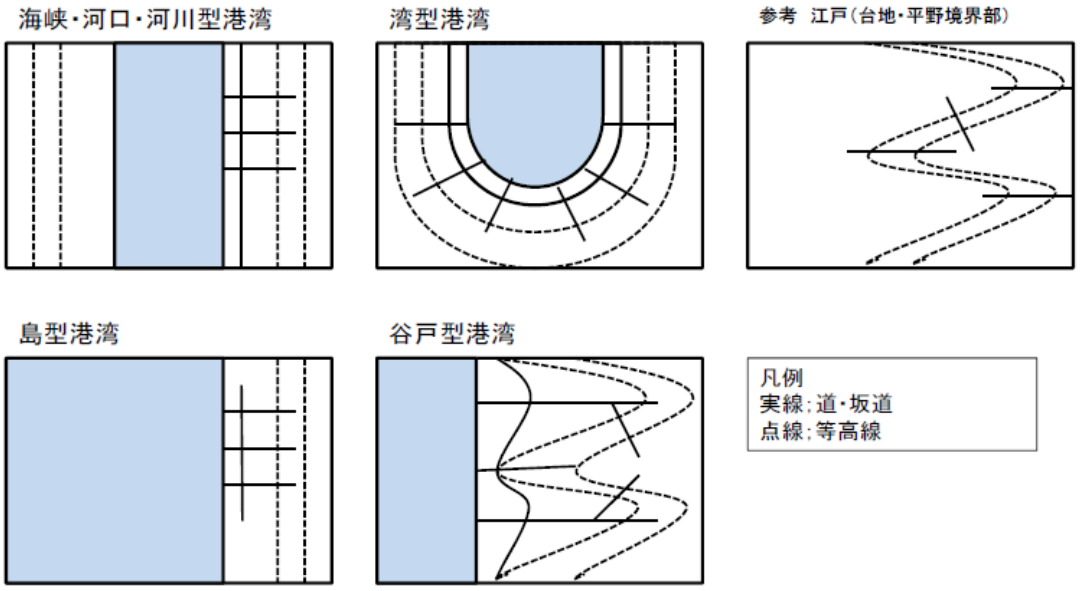


図-3 港の地形的分類

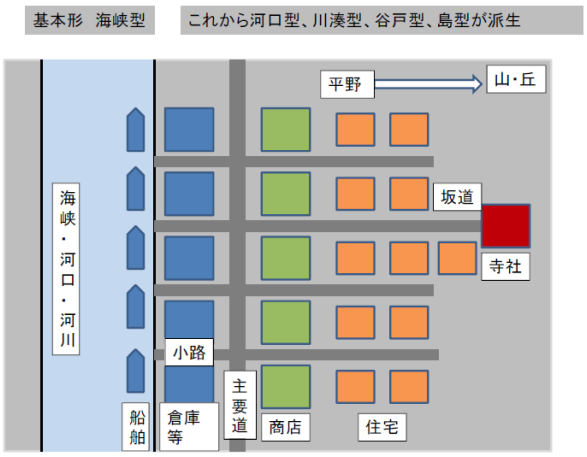


図-4 みなとまちの詳細配置

2.3 港の景観や坂道等に関する既往の研究

(1) 港の景観に関する既往の研究

港の景観に関する既往の研究については，土木学会(1991)の「港の景観設計」や運輸省港湾技術研究所(1992)の「美しい港湾景観の形成を目指して」に体系的にまとめられている．

「港の景観設計」では，景観上，坂道の重要性として，地形的シンボルと港の景観との関係で，港の背景としての山並みの山頂や中腹，あるいは山裾の坂道は，港を背後から鳥瞰する格好の視点となる場合が多いとしている．

また，港の景観とまちとの関係から，まちと港が近接しているとそれぞれが互いに前景・背景を受け持つ独特の風景が生まれ，港に面した斜面を下る坂道などは，まちなかから垣間見える港の風景を提供する可能性があるとしている．

さらに，みなとまちの景観計画において，港とまちの視覚的一体性が重要であり，まちから港が見える，港からまちが見える，港とまちが同時にみえることである．人間活動上の一体性もあわせて重要であるとしている．

「美しい港湾景観の形成を目指して」は，その考え方と港湾景観計画のポイントの中で，視点資源の候補として，標高が高く対象資源を含む港湾全体が俯瞰できる場所，対象資源の視覚特性に照らして有利な位置にある場所などを候補としてあげ，具体的に日和山・汐見坂・船見坂または事実上これに類し水域などが眺められるような陸域の場所などをポテンシャルの高い場所としている．

その他，港の景観に関する研究としては，上島ら（1990）により，港の景観構成に関する研究がなされている．港湾景観計画の中で，①抽出すべき景観資源，②景観上のテーマ，③港湾緑地配置の定性的指標に関する研究として，写真コンテストの作品を分析し，港の景観要素としての船舶に対する視点場の事例の整理を行い，視点場として遠方の高所，内陸の高所，囲ぎょう水域が俯瞰できる高所，港口に近い高所を挙げている．また，内陸の視点場として，視点が高く港の水域が俯瞰できる場合など 3 種類を明らかにした．この研究から港の船の景観の視点場として，高所が重要であることがわかる．

また，東島ら（1993）により，船舶の鑑賞方向の適性

に関する研究がなされ，港の船の景観の適性な場所として，高所が挙げられ，特に，客船の場合俯角が大きい高所がよいとの分析がなされている．

その他，港の景観に関する研究としては，東島ら（1994）による水路の景観構成に関する研究により運河等水路の護岸上道路または建物からの景観の研究が，また，上島ら（1999）による水への一体性を確保した水際空間の構成原理とデザインに関する研究により，水際線空間の最適化研究がなされ，海の見え方としては，海への距離の 1／4 以上の高さが必要との結論が導き出されている．

(2) 視点場に関する既往の研究

視点場に関する研究として，加藤ら（2008）により，高所からの眺望景の特徴に関する研究がなされ，高所から景色を眺めることは，それだけでも地上から見ることのできない図を確実に１つ以上見ることができ，高所からの眺望景の価値が高い１つの要因である．印象に残る眺望景とはいかに通常見ることができない図を明確に見られるかということであると結論づけられている．

(3) 坂道からの景観に関する既往の研究

港の概念から離れて「坂道」の景観の観点からの既往の研究についてみると，赤塚ら（2010）による大阪上町台地における坂道景観に関する研究がなされ，シーン景観・シークエンス景観から坂道景観の特徴とその要因になる空間構成の分析をしている．

(4) みなとまち周辺の神社に関する既往の研究

みなとまちにおいて，寺社は重要な構成要素であるとともに，近代以前のみなとまちにおいては最も標高の高いところであるとともに視点場である．これらに関する研究として，萩原（2005）による，明治期の福岡の名所図会について神社の立地・眺望特性・景観特性の分析によると，海辺型は福岡では 46%と多く，その形態は，海辺立地型，海辺山麓立地型，岬立地型，の３つであり，寺社からの景観が名所の理由となるのは，「海を眺めること．」「山頂に立地し平野を俯瞰できること．」であり，たとえば，海辺に向かう鳥居やその先に名山や港が見えることである．あるときは視点場，あるときは視対象として活用されると記述している．

ここで，近世以前の寺社からの参道が，つまり坂道・階段が「海が見える」として景観上導き出せる．

また，宮坂ら（2012），尾崎ら（2012）により，東日本大震災での被害状況から地形に着目した寺社の立地特性について分析し，浜列堤，自然堤防上の微高地，高台に神社が立地していることを明らかにしている．

以上，港の景観や坂道等に関する既往の研究についてまとめたが，みなとまちの地域資源の一つである「海と船が見える坂道」の重要性・価値が確認できた．

2.4 「海と船が見える坂道」の類型

2.1 で定義された「海と船が見える坂道」の類型を行う．類型は，**図-5** に示す 4 類型とする．なお，この類型については，後ほど 3. 以降において対象とする横須賀の港の形成史を考慮したものとなっているが，全国の近代港湾の多くは，近代以前の湊を基礎に発展した港もあるものの，近代以降港が整備され人口増加し「海と船が見える坂道」が発達したであろうことを考えると全国の多くの港湾に共通に使える類型である．**図-2** の説明でも明らかなように，**図-5** において，基本形となる坂道は類型③である．それ以外はそのみなとまちの特徴により該当しない場合も考えられる．

以下，**図-5** の各類型を解説する．

① 広域道

港は地域と広域道でつながっている．この広域道がここでは「海と船が見える坂道」となる．後ほど詳細に説明する横須賀港の場合には，近世，浦賀湊が東海道保土ヶ谷宿と浦賀道で結ばれ，その途中に集落がが多数存在した．また現代では，国道 16 号線が沿岸部を通っている．これらの広域道については，山越え，丘越えなどもあり，これら広域道から海や船が見えることとなる．

近世以前，近代以降現代でも該当する類型である．

② 寺社型（近世）

みなとまちや港において寺社につながる参道が「海と船が見える坂道」となる．2.2 や 2.3 でまとめたように，近世以前においては，みなとまちや港は寺社参道を軸に発達し，寺社は海や川に面した斜面地の中腹に位置する．さらに，寺社からの景観は「海を眺めること」など視点場として重要であることが多い．このことから，寺社への参道が「海と船が見える坂道」となる．

近世以前に成立した坂道の類型である．

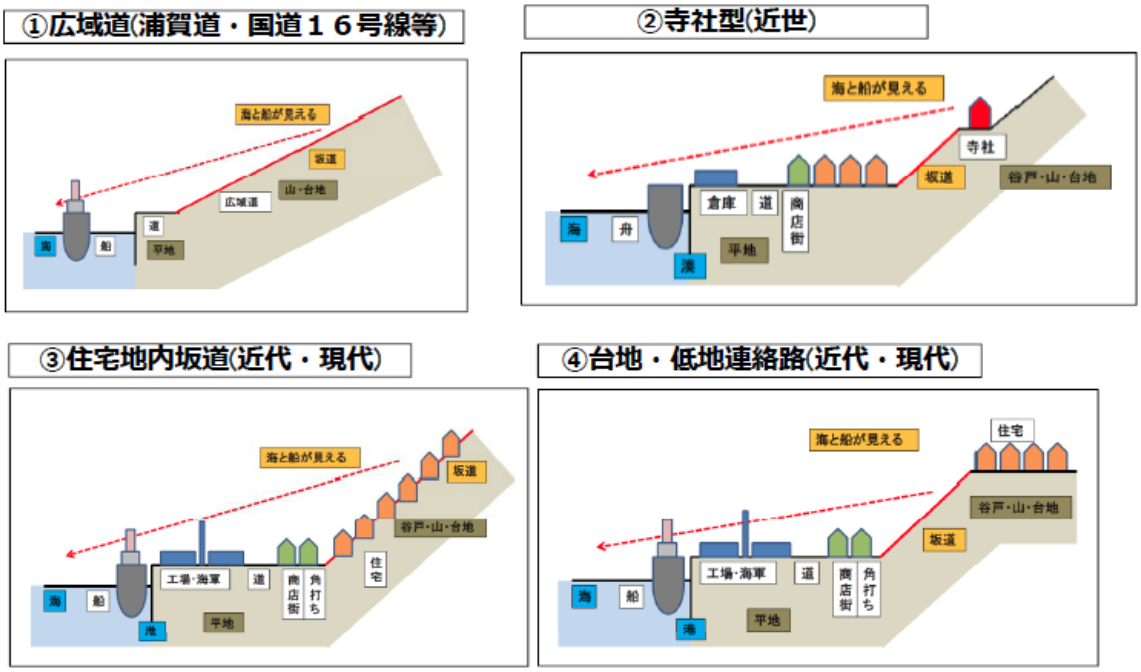


図-5　「海と船が見える坂道」の４類型

③住宅地内坂道（近代・現代）

近代以降，臨海部に港や工場が発達し，人口増を平野で吸収できず，山の斜面地に立地したため，その住宅地内に坂道が発達したものである．その坂道が平地からまっすぐに発達することが多いため「海と船が見える坂道」となる．この坂道の類型が，今回の「海と船が見える坂道」の基本形となる．

近代以降に成立した坂道の類型である．

④台地・低地連絡路（近代・現代）

③の派生型と言うべき坂道である．港の発達による人口増の場合，斜面ではなく背後の台地もしくは丘陵の上に住宅ができる場合がある．その場合港のある平地と台地・丘陵とを連絡する通路としての坂道である．

また，戦後，大都市や大都市近郊都市圏では，人口集中による住宅用地としての台地・丘陵地開発が大規模になされた．この場合通勤手段としての鉄道や町の中心は沿岸部の平地にあることが多く，その中心地への連絡通路としての坂道である．

近代以降特に戦後に成立した類型である．

2.5 「海と船が見える坂道」のみなとまちづくりに与える効果

「海と船が見える坂道」のみなとまちづくりに与える効果について考える．

「海と船が見える坂道」を現在の資産として見つめ直し，その存在を認識することの意義は，①市民にとっての意義と②地方創生に資する市外の人に対する意義の両面考えられる．（**図-1** 参照）

①　市民にとっての意義

一部のみなとまちを除き，多数のみなとまちでは，坂道は，市民にとってはこれまで全く認識されず，逆に坂道ということで日常生活のうえで支障となるもの，マイナスなものとのイメージがある．それが，現在の資産という観点で見つめ直しかつその形成の歴史がまちの発展の歴史であることを認識できることは，みなとまちのアイデンティティーを明確にさせるものであり，マイナスをプラスに転換し，市民の誇りにさせるものであると考えられる．

②　市外の人にとっての意義（地方創生に資する）

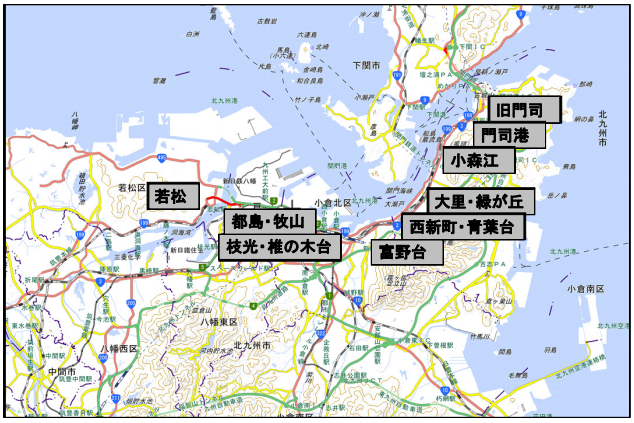
市外の人にとっては，みなとまちにおいて，港の発展の歴史を代表し，かつ現在もみなとまちを見渡せる視点場，さらには，観光ポイントを結ぶルートとして，地方創生に資するものであると考えられる．

2.6 プレ研究としての北九州港での活動

(1) 北九州港「海と船が見える坂道」マップ作成

本研究を実施するに当たり，九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所勤務時代（平成 23 年 4 月より 24 年 9 月まで），みなとまちの地域資源として「海と船が見える坂道」に着目した．北九州港は，明治時代の中頃関門海峡や洞海湾に面する門司港や若松港の石炭基地や工場群，さらには，洞海湾の官営八幡製鉄所の操業など我が国の 4 大工業地帯として発達し，それにあわせて人口が爆発的に増大した．人口増に対応するため，北九州港の背後の斜面地に住宅が開発され，そこに「海と船が見える坂道」が発達した．一部の坂道については，テレビや映画の撮影舞台となることも多々ある．

そこで，北九州港を**図-6** に示す地区について，月 1 回程度の割合で計 8 回，地元 NPO と現地踏査し，北九州港「海と船が見える坂道」としてまとめた．なお，この坂道マップについては，踏査図と写真からなる坂道マップであり特段の分析はしていない．



国土地理院地図に加工して作成

図-6 北九州港「海と船が見える坂道」マップ作成地区

(2) 北九州港湾・空港整備事務所での広報活動

北九州港湾・空港整備事務所勤務時代における広報活動について紹介する．

① 事務所広報紙「直轄北九港」での連載

地元北九州港関連関係者及び港湾利用者向けの情報紙「直轄北九港」において「海と船が見える坂道」を連載シリーズとして計 9 回掲載した．（平成 24 年 2 月から 10 月）

② 海の日イベント等での展示

平成 24 年 7 月北九州港海の日イベントで展示，8 月には「関門海峡ライブ館」で展示した．

③ ウォーキングの実施

平成 24 年 10 月，市民対象に「海と船が見える坂道」を歩いてもらうために，まちづくりの NPO とも連携し，地元 NPO 主催でウォーキングを実施した．

④ 港湾関係団体のメールマガジンへの連載

平成 24 年 10 月から平成 25 年 8 月まで，一般社団法人ウォーターフロント開発協会のメールマガジン「みなとまちづくり通信」において「海と船が見える坂道」（北九州港編）を連載した．そこでは**図-6** に示す地区の「海と船が見える坂道」の紹介は当然のこと，坂道が形成された港の発展期に由来するみなとまち文化などもあわせて紹介した．

⑤ マスコミ等の取材

上記活動を通しての成果として，一般新聞地元版掲載 3 回，地元民放テレビ取材 1 回あった．

北九州港でのプレ研究・活動を通して，みなとまちの文化・歴史・現在を的確に表現する「海と船が見える坂道」の切り口がいかに新鮮であるかが確認された．

3. 調査対象としての横須賀港選定理由

2. では「海と船が見える坂道」の定義・分類，さらに，既往研究との関係を述べ，「海と船が見える坂道」への取り組みを始めるきっかけとなった北九州港湾・空港整備事務所勤務時代の活動状況について紹介した．3. から 6. では，北九州港での取り組みを踏まえ，「海と船が見える坂道」のマップ作成方法，分析方法，さらにみなとまちづくりへの活用方法を体系化すべく横須賀港での取り組みを紹介する．

まず本章では，横須賀港選定理由と横須賀港形成の歴史を紹介する．

3.1 横須賀港選定理由

今回横須賀港を「海と船が見える坂道」の研究対象として選定した理由は以下の通りである．港の発展の歴史，坂道が発達する地形，みなとまちづくりに必要な独特のみなとまち文化がそろっていること，一方，市民の意識，最近の観光の傾向から，近代以降発展した港で「海と船が見える坂道」を有する典型的みなとまちであり，対象とするには最適と判断したからである．

① 横須賀港発展の歴史

横須賀及び横須賀港の発達の歴史を**表-1** に示す．また，横須賀市の人口の推移を**図-7** に示す．横須賀港は，江戸時代には，浦賀湊を除けば，東京湾岸沿岸には小さな漁村もしくは小さな港があるのみで，150 年前，

幕末の横須賀製鉄所建設以降，急激に工業化・港湾が発展した．さらに，明治以降海，軍横須賀鎮守府，海軍工廠，海軍航空隊，海軍航空技術廠など海軍関係施設の充実により人口が急増した．戦後は，平和産業港湾都市への転換により，港湾の民間利用，自動車産業等立地，東京都市圏拡大による人口集中が進み，近年は高齢化・産業構造の変化により人口が横ばいから減少に転じている．

表-1　横須賀及び横須賀港の歴史

西暦・年	年号・年	歴史的事項
1720	享保 3	浦賀に浦賀奉行所
1865	慶応 1	横須賀製鉄所建設開始
1884	明治 17	横須賀鎮守府設置
1907	明治 40	横須賀市誕生
1916	大正 3	追浜に海軍航空隊開設
1945	昭和 20	米軍駐留
1951	昭和 26	横須賀港重要港湾
1977	昭和 52	横須賀市人口 40 万人越える

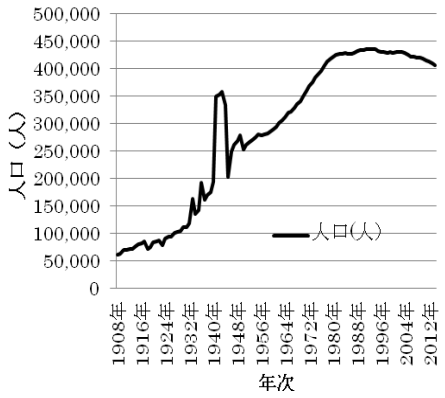


図-7　横須賀市の人口の推移

② 横須賀の地形

横須賀の地形は，横須賀市教育委員会(2004)の「郷土横須賀」によると，標高 100～200m内外の起状の多い丘陵及び山地が３列に並び，これらの山地や丘陵の間を縫って河川，低地が配列され，地形は山地や丘陵が多く，広い平地が少ない．横須賀北部(長浦湾，横須賀湾)は，リアス式海岸の溺れ谷で，幕末横須賀製鉄所の適地となり，**写真-1** のように谷戸(山と山の間に開けた細長い平地)が発達し住宅が谷戸に集中している．

写真-1　横須賀の谷戸と住宅

なお，東洋経済オンライン(2014)によると横須賀市内には谷戸は 79 地区ある．走水，観音崎は自然海岸で隆起海食台地となっている．浦賀湾はリアス式海岸である．なお，「谷戸」に関しては過去景観に関する研究や谷戸再生に向けた取り組みも見られるので 3.2. でのべる．

浦賀湊には浦賀奉行所が設けられた，それ以前からも浦賀湊は沿岸海運の拠点港として栄えていた．陸路として，**図-10** に示すように，東海道の保土ヶ谷宿から，金沢八景，そして，横須賀北部の山地・丘陵・谷戸を越え横須賀を通り浦賀に至る広域道としての浦賀道がある．この広域道及びそれに至る道についても上り下りが多い．浦賀道について今も生活道として利用され，**写真-2** のように一部「浦賀道」を紹介する案内標識もある．

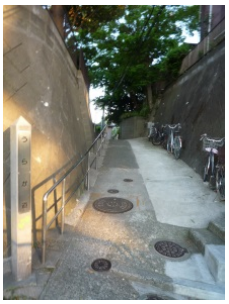


写真-2　浦賀道と案内標識

①②を勘案すると，横須賀港は，平地が少ない中で，近代以降港が発達し人口集中により谷戸などに住宅が集中した「海と船が見える坂道」が形成される典型的なパターンである．

③ みなとと関係ある横須賀の独特の文化

このような地形とみなとまちの形成の歴史に関係して，どのみなとまちも港と関係ある独特の文化を育んでいると思われる．横須賀における現地踏査の過程で筆者が抽出した港と関係ある横須賀独特の文化と考えられるものとして，ソフトフランスパン(横須賀製鉄所と関係あると言われている．)，カクウチ立ち飲み文化(酒販店内で立食により飲酒するシステムで，臨海部産業と関係ある場合が多い．)，米国文化(戦前の横須賀鎮守府・海軍工廠に戦後駐留する米軍基地に由来．)の３つを挙げたい．

なお，みなとと関係ある独特の文化は，横須賀の独特の地域資源の事例紹介として「海と船が見える坂道」も含めて各々を関連づけて紹介することが重要であり，実際の紹介事例を参考までに**付録 A.** に示す．また，独特の文化としてソフトフランスパンについて一

例としてここで紹介する．

写真-3 に示すように，一般に認識されている細長く硬いフランスパンと異なり，直径 10cm 程度丸く柔らかく甘いパンである．新横須賀市史(2013)によると明治時代から作られている．現在でも，市内の８店舗（筆者確認）のパン屋で作られている（**付録 A** 参照）．名前は，150 年前フランスの協力で横須賀製鉄所が建設されたこととも関係しているとの説もあり，港の形成史と関係する横須賀の独特の文化であると考えられる．

写真-3　ソフトフランスパン

④　横須賀市民の関心

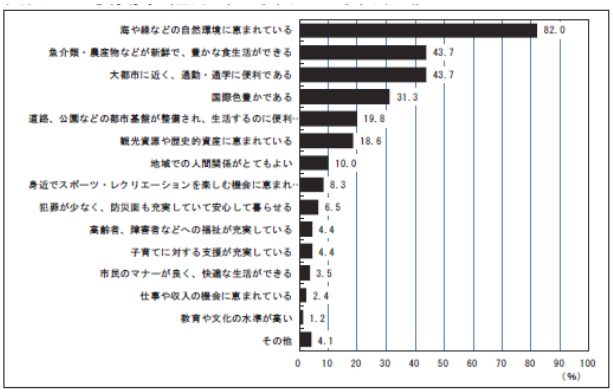
横須賀市民の「坂道」に関する関心は薄いと考えられる．横須賀には坂道が多数あり，**3.2** で述べるが，一時地元新聞でも連載されたりしたが，東京などのように，各所に**写真-4** の様な「坂道標」は見かけない．また，名前のある坂道もあるのだろうが，実際歩いてみてもほとんど名前はわからない．

写真-4　東京に見られる坂道標（東京港区南部坂）

また，**図-8** のように，横須賀市が実施した，横須賀市民に対する意識調査において，(a)横須賀の魅力というプラスに関する調査では坂道という語句すら入ってこない．逆に(b)住まいや周辺環境における不便や困り事というマイナスイメージとして，「坂や階段の上り下りが大変」が項目のトップになっており，日常生活の不便さとして挙がってくる．

また，横須賀の特徴とし，国際色には関心があるが，港や歴史文化に対する関心はまだまだ低い．

しかしながら，今後港や歴史文化に対する市民の意識が大きく変わる可能性が高いと感じたために横須賀港を今回の調査対象とした．



「総合計画市民アンケート」から作成　回答数：339 件

(a)横須賀の魅力（20 歳代から 40 歳代市民）

出典　横須賀市(2014)

(N=930、複数回答)

選択項目		回答割合（%）	
		65歳以上	うち75歳以上
住居について	維持管理が大変（掃除や家の修繕について）	27.4	28.0
	トイレ、風呂場、物干し場などに段差や階段があって大変	8.0	8.9
	狭い（自分や夫婦専用の部屋がないなど）	2.9	1.3
	日当たりや風通しが悪い、騒音がひどい	6.1	5.4
	古くなって安全性に不安	19.4	20.8
	家賃やローンが高い	4.0	4.0
環境について	公共機関が近くにない（市役所、行政センター、公民館、図書館など）	21.2	26.4
	商業施設が近くにない（銀行、郵便局、スーパー、飲食店など）	14.2	13.2
	医療機関や介護サービスが近くにない	6.6	8.6
	交通の便が悪い	12.0	10.2
	坂や階段の昇り降りが大変	28.4	30.7
	車で家の前までは入れない	10.8	10.0
その他	知り合いが少なくなっている	12.6	16.7
	近くに頼りになる人がいない	12.5	12.7
	その他（自由記入）	2.2	2.4
	特にない	46.2	41.0

出所）横須賀市（2013）「横須賀市高齢者福祉に関するアンケート調査」をもとに作成

(b)住まいの周辺環境における不便や困り事

出典　横須賀市(2015)

図-8　横須賀市意識調査

⑤　最近の横須賀市の地域づくりへの取り組み

横須賀市は，これまで近代以降特に戦前の横須賀製鉄所・海軍立地の歴史を消極的に扱ってきたが，最近は積極的に観光客誘致に利用しようとしている．

海軍カレーを再現したのをはじめ，近年では，横須賀ネイビーバーガー，さらに，YOKOSUKA 軍港巡り等，旧海軍，現在の横須賀港をめぐる観光による地域活性化がようやく進みだした．

この状況のもと，「海と船が見える坂道」を更なる地域資源として活用し，これら観光資源と連携し，もしくは観光資源を連絡するルートとして活用できる可能性が高いと思われるので調査の対象にした．

⑥　研究対象の近接性

当研究所は横須賀市久里浜にあり，横須賀港が調査

対象として最も近いことが今回対象とした理由でもある．今回マップを 12 か所つくったが，頻繁に調査するためにはやはり近接性が重要である．

3.2　谷戸や坂道に関する既往の研究と新たな取り組み

横須賀における谷戸や坂道に関する既往の研究と新たな取り組みについて述べる．

(1)坂道に関する取り組み

横須賀における坂道への関心は低く，「坂道標」もほとんどないことは 3.1 で述べたところであり，さらに，名前のついた坂道は少ない．しかしながら，過去横須賀の坂道について地元新聞に連載された例がある．横須賀の郷土史家石井昭が，1991 年から 1994 年にかけて地元新聞で「坂道風土記・三浦半島」として連載している．141 回の連載で 103 の坂道を紹介している．三浦半島の名前のある坂道，著名な場所と坂を合わせて「○○の坂」と名付けた坂道の 2 パターンの坂が紹介されている．名前のある坂道は基本的にこの「坂道風土記・三浦半島」に網羅されている．内陸の坂もあれば海沿いの坂もあり，そのすべてが「海と船が見える坂道」ではない．なお，本研究においては，「海と船が見える坂道」として確認した坂道が，どの程度「坂道風土記」の中で紹介されているのか 5.1 で分析している．

(2)谷戸に関する研究と新たな取り組み

横須賀の谷戸については 79 地区あるが，谷戸の景観に関する研究が森ら(2005)によりなされている．横須賀北部田浦・長浦地区の 30 地区の谷戸を対象に，谷戸地域の景観保全を促進するために，通称地名と景観との関わりを分析している．その中で，仰瞰景として谷戸内部での奥に向かって三方を丘陵に囲まれた眺望，俯瞰景として丘陵上部を視点場として海や谷戸に抱え込まれる宅地の眺望の重要性を述べている．特に後者については，「海と船が見える坂道」につながる研究結果である．

谷戸に関する実態調査が横須賀市(2011)によりなされている．谷戸地域の空き家率は 7.9%(横須賀市 7.5%)と高く，車を横付けできない建物の空き家率 12%，階段がある建物空家率 14%と高く，高齢者が増え，種々のサービスが不便となっている．新たな動きとして，東洋経済オンライン(2014)によると，谷戸の空き家率上昇･住民減少に対応するため，横須賀市は谷戸地域の空き家対策として，空き家解体費用一部補助，学生入居に対する家賃補助，さらに空き家バンクを 2014 年より開始した．その中で，特に，谷戸地域の自然と眼下の海の眺望をアピールしているという．ここでも，「海が見える」点がポイントとなっている．

このことからも，「海と船が見える坂道」として横須賀を調査対象とする妥当性がわかる．

4. 横須賀港「海と船が見える坂道」マップ作成と物理的分析

3. で述べた理由で横須賀港を調査対象にしたが，本章では実際の「海と船が見える坂道」マップ作成とマップから得た物理的情報からの分析について述べる．

今回，本研究で提案し実際横須賀港で実施したマップ作成と物理的分析全体の流れを**図-9** に示す．

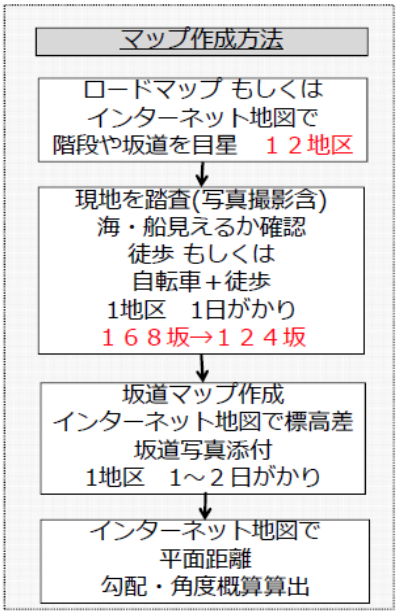


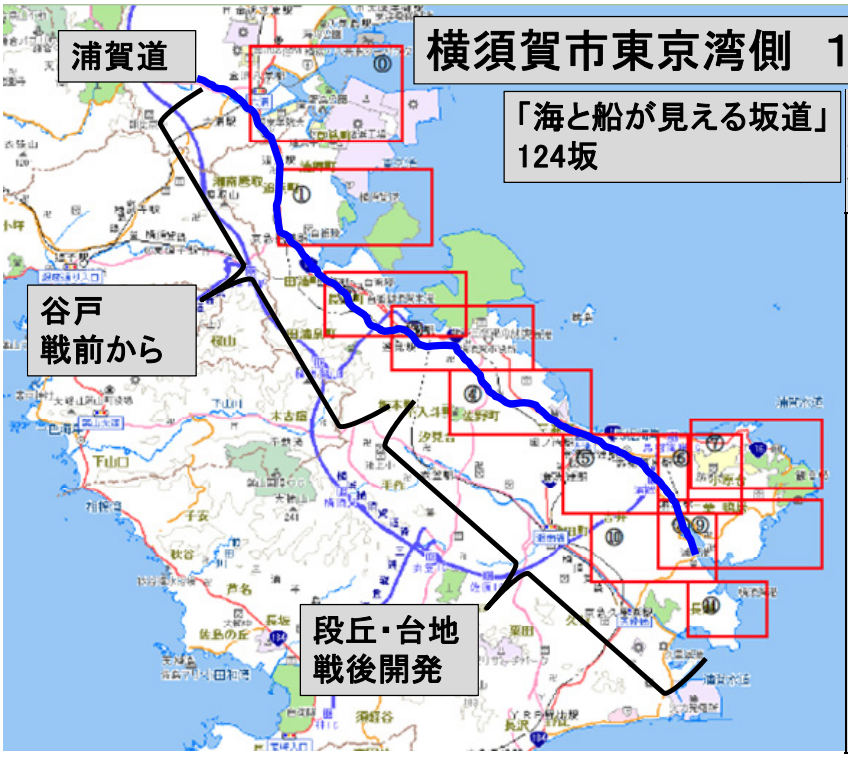
図-9　マップ作成と物理的分析の流れ

手順として

①　ロードマップもしくはインターネット地図で階段や坂道の目星を付ける．

今回は，1 万分の 1 の道路地図及び 3 千分の 1 の住宅地図から，海が見えそうな海に向かう坂道や階段の目星を付けた．特に階段については，地図において階段表示がされているので参考になる．

図-10 に示す通り，横須賀市東京湾側を，横浜市金沢区地域である No.0 野島－追浜地区から，No.11 西浦賀－川間地区までの 12 地区に分けた．なお，これら地区は，横須賀港の近代以降の形成史において重要な役割を果たした東京湾側に面した地域であり，かつ浦賀までの広域道である浦賀道が通る地域である．



マップ番号	地区名	坂数
No.0	野島−追浜	4
No.1	追浜ー田浦	13
No.2	田浦ー逸見	11
No.3	逸見・汐入ー県立大学	11
No.4	県立大学ー堀之内	12
No.5	大津ー馬堀海岸	13
No.6	馬堀海岸ー浦賀	11
No.7	馬堀海岸ー観音崎	13
No.8	鴨居	9
No.9	東浦賀	10
No.10	西浦賀	6
No.11	西浦賀ー川間	11

「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

図−10　横須賀のマップ作成 12 地区と浦賀道

② 写真撮影を含む現地踏査を実施する．

海もしくは船が見える坂道か確認し，「海と船の見える坂道」の 4 類型のどれに該当するか確認する．徒歩もしくは自転車・徒歩併用がよい．なおこの時点で坂道の類型の分類を行うのがよい．

今回は，基本的に 1 地区 1 日かけて現地踏査した．まず自転車で現地にゆき，その後，斜路の場合は自転車で上り下り，階段の場合は歩いて上り下りする．場合によっては，片道だけ自転車で行き次の坂道へ移動することもある．写真を撮り海もしくは船が見えるか確認する．12 地区全体で 168 坂を踏査し，うち 124 坂が「海と船が見える坂道」であることを確認した．

また，今回の場合，現地踏査・マップ作成の段階では明確な 4 類型を考えていなかったためマップには類型は反映できなかった．類型は分析の時点で分類作業を行った．

③ 踏査結果等から坂道マップ・分析表を作成する．

今回は，横須賀市 HP の「よこすかわが街ガイド　標高マップ」を台紙に使い，その上に，坂道の場所，番号，「海と船が見える坂道」であるかの判別，坂上・坂下の標高，坂道の写真，コメントを載せた．本来ならば，この時点で坂道の類型，物理的分析も載せられるとよい．

標高については，google map，Yahoo!Japan 地図などで調べた．あくまでインターネットの地図での調査なので精度はそれほどよくない．精度を確保するためには，再度詳細に調べる必要がある．

参考までに，事例として，**図−11** にマップ 3（汐入-県立大学）の一部を載せるが，それぞれのマップについては　**付録 B.** 横須賀港「海と船が見える坂道」マップ　を参照されたい．

④ 「海と船が見える坂道」の勾配・角度を算出し，各坂道の分析表を作成する．

図−12 の方法で勾配を算出し，さらに，角度に換算する．具体的には，google map，Yahoo!Japan 地図などインターネット地図から各坂道の平面距離を算出し，同じく算出した標高差より，勾配･角度を算出する．

一般に道路の場合は，傾斜は道路標識に勾配（%）で表示される．勾配が小さい範囲はよいが，勾配が急になると勾配では理解しにくくなる．一方，傾斜がきつくなるとスキー場の場合のように角度(度)表示の方がわかりやすいので両方併記とした．

例えば，**図−12** に示すように，角度 45 度は理解しやすいが，勾配 100%はイメージしにくい．

以上の作業から，各地区坂道分析表を作成する．参考

までに，事例として，**表-2** にマップ 11（西浦賀-川間地区）を載せるが，それぞれの地区の分析表については **付録 C.**横須賀港「海と船が見える坂道」分析表　を参照されたい．

図-11　坂道マップの事例（横須賀港坂道マップ 3）

今回は，分析項目については，石井昭(1991-1994)の「坂道風土記」で紹介されたか否かの記述，坂道に階段が含まれているか否かについての記述も追加している．

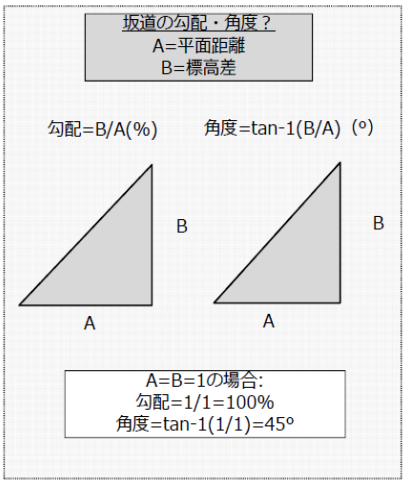


図-12　勾配と角度の算出方法と両者の関係

表-2　各地区坂道分析表事例　マップ 11（西浦賀－川間地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表　　凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名　強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類					海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類		坂道の物理特性						
					①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他			斜路	階段（斜路含）	坂上高度A（m）	坂下高度B（m）	標高差 C=A-B（m）	平面距離L（m）	備考 登ってる *2	勾配 tan=C/L（%）	斜度（度）
11	西浦賀－川間	①	西浦賀2の坂	④③			△	○		○		○		47	4	43	361		11.9	6.8
		②	久里浜台2の坂	③④			○	△				○		45	37	8				
		③	久里浜台2の坂	③			○					○		50	33	17				
		④	西浦賀5の坂	④				○		○		○	○	43	5	38	363		10.5	6.0
		⑤	**西浦賀5の新坂**	③④			○	△		○		○		60	5	55	479		11.5	6.6
		⑥	愛宕山の坂	⑤					○	○		○	○	60	3	57	85		67.1	33.8
		⑦	軍道の坂	①③	○		△			○	○	○		15	2	13	121		10.7	6.1
		⑧	西浦賀4県道の坂	①	○					○		○		13	3	10	358		2.8	1.6
		⑨	西浦賀5の坂	④				○		○		○		56	14	42	370		11.4	6.5
		⑩	灯明堂への坂	⑤					○	○		○		13	6	7	103	○	13.6	7.7
		⑪	灯明堂	ー						○										
		⑫	**西浦賀6千代ヶ崎砲台の坂**	④				○		○		○		60	12	48	374		12.8	7.3
		⑬	西浦賀6の坂	⑤					○	○		○		60	50	10	46		21.7	12.3
		⑭	長瀬トンネルの坂	①	○					○		○		20	7	13	87		14.9	8.5
		坂数	13		3	0	3	4	3	13	1	11	2							
		割合(%			23	0	23	31	23	100	8	85	15							
	海と船が見える坂道	坂数	11		3	0	1	4	3	11	1	9	2							
		割合(%			27	0	9	36	27	100	9	82	18							
		平均勾配 (%)										12.4	38.8							
		平均角度（°）										7.0	19.9							

5. 横須賀港「海と船が見える坂道」の地域的分析

本章においては，**4.** で作成した横須賀港「海と船が見える坂道」マップ及び分析表から，横須賀港全体および各地区の概要と「海と船が見える坂道」の特徴を分析する．

5.1 横須賀港全体の「海と船が見える坂道」の特徴

横須賀「海と船が見える坂道」各地区の特徴**表-3** に示す．横須賀港全体として，「海と船が見える坂道」は 124 坂存在する．以下**表-3** の各項目について整理する．

(1) 坂道分類

坂道の分類の特徴として，近代以降の坂道である類型③住宅地内坂道 22%，類型④台地・低地連絡路坂道 48%が多く両者合計で 70%になる．特に，戦後の住宅開発の特徴である，類型④の坂道が多いことがわかる．一方，近代以前の類型②は 11%である．また，浦賀道等人口・住宅と関係ない類型①，⑤は各々10%程度である．

(2) 坂道風土記との関係

石井昭(1991-1994)の「坂道風土記」で坂道が紹介されている割合は，14 坂で「海と船が見える坂道」全体の 11%である．

(3) 坂道の種類

階段のある坂道が 56%，階段の無い斜路が 44%とほぼ同じ割合である．

(4) 坂道の平均勾配・平均角度

平均勾配ではイメージしにくいので，平均角度で調べると，斜路は 5 度程度，階段の場合は 15 度程度と，階段のある場合の方が 3 倍程度傾斜が急であることがわかる．

5.2 地区ごとの「海と船が見える坂道」の特徴とおすすめの「海と船が見える坂道」

地区ごとに分析するが，**表-3**，**付録 B**，**付録 C** もあわせて参照されたい．坂道分類については，**図-5** の類型とする．また，**写真-5** から**写真-16** に各地区おすすめの「海と船が見える坂道」を紹介する．

なお，おすすめの「海と船が見える坂道」は，海や船の見え方，坂道や階段の形状・延長・勾配，坂道歴史等が，他の坂と比較し特徴的なもので，各地区原則 2 坂選んでいる．

(1)野島-追浜地区(マップ 0)

a)地区の概要

近代に入り埋め立てられた地区である．地形的には，リアス式海岸の名残として，和田山，室の木，野島がある．埋立地に 1916 年(大正 5 年)海軍追浜航空隊が設置され，飛行場として利用され，野島の頂上に砲台，海岸部には掩体壕(えんたいごう)が整備された．戦後は，日産自動車など機械製造業が立地している．フランスパンを製造販売する商店やカクウチ立ち飲みがいまだに存在する．和田山については近年住宅地開発がなされている．

表-3 横須賀「海と船が見える坂道」各地区の特徴

マップ番号	地区名	地区の坂の特徴	坂数	坂道分類					坂道風土記記述	坂道の種類		坂道 平均勾配		坂道 平均角度	
				①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他		斜路	階段（斜路含）	斜路	階段（斜路含）	斜路	階段（斜路含）
		単位	坂	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	度	度
No.0	野島-追浜	最近開発された和田山と砲台のあった野島	4	0	0	0	50	50	0	50	50	8.8	22.1	5.0	12.0
No.1	追浜－田浦	戦前からの人口集中と戦後の宅地開発	13	0	0	23	69	8	0	38	62	6.3	13.0	3.6	7.4
No.2	田浦－逸見	山岳部を通る浦賀道とそれに連絡する坂道	11	27	0	18	36	18	36	45	55	11.2	22.2	6.4	12.5
No.3	逸見･汐入－県立大学	山岳部を通る浦賀道とそれに連絡する坂道及び人口集中による坂道	11	18	18	36	27	0	9	0	100		23.8	0.0	13.3
No.4	県立大学－堀之内	平野部と丘陵部の境界海蝕崖部の連絡道	12	0	0	33	67	0	17	25	75	6.9	25.3	3.9	13.8
No.5	大津－馬堀海岸	戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道	13	8	8	23	62	0	15	54	46	5.5	17.4	3.1	9.8
No.6	馬堀海岸－浦賀	戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道	11	0	0	27	73	0	9	55	45	10.2	22.0	5.8	12.2
No.7	馬堀海岸－観音崎	近世型坂道と砲台への連絡坂道	13	15	15	15	23	31	8	77	23	10.3	44.7	5.9	23.9
No.8	鴨居	戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道	9	0	0	33	56	11	0	56	44	6.3	30.4	3.6	16.5
No.9	東浦賀	戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道と近世型坂道	10	0	70	10	20	0	20	10	90	10.5	55.0	6.0	27.7
No.10	西浦賀	戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道と近世型坂道	6	0	33	17	50	0	0	33	67	14.2	30.5	8.0	16.7
No.11	西浦賀－川間	砲台等戦前型坂道と住宅開発型坂道	11	27	0	9	36	27	9	82	18	12.4	38.8	7.0	19.9
	全体(No.0-11)		124	9	11	22	48	10	11	44	56	9.3	28.1	5.3	15.1
参考	全体(No.0-11)	坂数 単位:坂	124	11	14	27	59	13	14	55	69				
凡例；全体平均値に比べ値が															
大きい				″+10%	″+10%	″+10%	″+10%	″+10%	″+10%	″+10%	″+10%	″+4%	″+20%	″+2度	″+20度
やや大きい				″+5%	″+5%	″+5%	″+5%	″+5%	″+5%	″+5%	″+5%	″+2%	″+10%	″+1度	″+10度

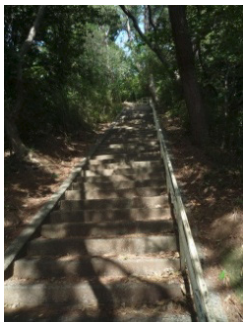
b)「海と船が見える坂道」の特徴

近年開発された和田山と砲台の設置された野島の坂道が特徴である．

坂道は 4 坂あり，和田山については戦後型の類型④，野島については砲台へつながる坂のためどの類型にも合致せず類型⑤である．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-5** 参照)

「⑤野島公園の急階段」がおすすめである．戦前は，野島頂上に砲台があったが．今は野島公園からの頂上の公園への階段となっている．戦前から存在する階段であると思われること，直線でかつ急階段が特徴的である．



⑤野島公園の急階段

写真-5 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(2)追浜－田浦地区(マップ 1)

a)地区の概要

地形的にはリアス式海岸と谷戸，深浦湾・長浦湾が特徴の地区である．明治以降海軍工廠，大正以降海軍航空隊等が立地した．そのため谷戸を中心に人口増加し住宅が建てられた．戦後は，海軍跡地に自動車産業など製造業が立地し，また，戦後は東京圏に近いことから，丘陵地の住宅開発が盛んに行われている．また，広域道である浦賀道については，追浜駅と京急田浦駅の間を結ぶ谷戸を通り山越えとなっている．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

戦前からの人口集中と戦後の宅地開発によりできた坂道が特徴である．

坂道は 13 坂あり，谷戸が多く，人口増加による丘陵・山地へ人口集中・住宅開発から，近代以降特に戦後以降の類型④が 7 割と特に多く，類型③も平均程度存在する．尾根筋を通る坂道もあり，階段がある坂道も多い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-6** 参照)

「②浦郷町 3.4 の坂」は，低地から登り尾根筋を登る類型④の坂であり，延長が長いことと，東京湾，深浦湾を見通せることが特徴的である．

また，「⑧浦郷町 2 の坂」は斜面の住宅を上る坂道で類型③であるが，途中から尾根沿いの坂道となり，長浦湾に面した丘陵の住宅地に出る．この坂道は延長が長いことと東京湾，長浦湾が見えること，更に住宅地，雑木林を通ることが特徴的である．

②浦郷町 3.4 の坂

⑧浦郷町 2 の坂

写真-6 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(3)田浦－逸見地区(マップ 2)

a)地区の概要

地形的にはリアス式海岸と谷戸の地区である．JR 田浦駅，京急逸見駅付近には，明治以降海軍工廠や海軍施設が立地した．一方で，追浜ほど埋立は進んでいない．人口は谷戸に集中している．近年住宅開発も一部進んでいる．この地区の特徴は，広域道の浦賀道が，リアス式地形及び谷戸の奥，山地丘陵を通っていることである．この浦賀道については，谷戸と山地を貫く現在の国道 16 号線ルートができる昭和初めまで国道の位置づけだった．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

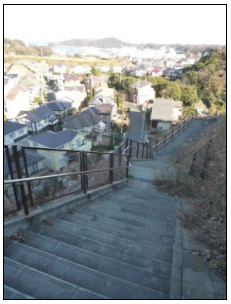
山岳部を通る浦賀道とそれに連絡する坂道が特徴である．

坂道は 11 坂あり，浦賀道が山岳部を通ることから，類型①が 27%と横須賀港平均 9%に比較し特別高く，浦賀道と平地部を連絡する類型④が 36%と多い．

当地区の特徴として，坂道風土記に記載された名前のある坂道が 4 坂 36%と平均 11%の 3 倍以上である点である．近代以前の坂道も多いことから名前がついているものと推測される．また階段のない斜路の勾配が平均より大きい．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-7** 参照)

「①港が丘の坂」は，山地を平地化した新しい住宅団地にある坂道で 234 段あり，どの類型にも属さない類型⑤の坂道だが，直線かつすべて階段の坂道，長浦湾，東京湾を見渡せることが特徴的である．また，「⑪十三峠の坂」は，浦賀道の坂道であること，延長が長いこと，東京湾，米軍基地などを見通せることが特徴的な，類型①の坂である．



①港が丘の坂　　⑪十三峠の坂

写真-7　おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(4)逸見・汐入－県立大学地区(マップ 3)

a)地区の概要

地形的にはリアス式海岸と谷戸の地区となっている．汐入駅から横須賀中央駅にかけての平野部は，150 年前の横須賀製鉄所建設時から埋め立てなどにより形成され，港や造船所，後に海軍横須賀鎮守府，海軍工廠が立地した．逸見駅付近には，明治以降海軍施設が立地した．横須賀中央駅から県立大学駅にかけては，民間により埋め立てられ商店街や繁華街となった．背後の谷戸や丘陵地には人口増に伴い住宅等が立地した．戦後は，海軍用地は米軍用地となっている．さらに東京から近い都市圏のため丘陵地等は住宅開発がさらに進んだ．浦賀道については，谷戸とリアス式海岸の山地先端部を通り起伏がある．

文化的に見ると横須賀港や横須賀の中心だけあり，ソフトフランスパンの製造販売店，カクウチ立ち飲みは多い．また，米軍基地の近くにどぶ板通りもあり，米軍文化も身近である．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

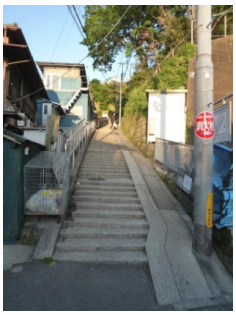
山岳部を通る浦賀道とそれに連絡する坂道及び山や丘への人口集中による坂道が特徴である．

坂道は 11 坂あり，浦賀道が丘陵部を通ることから，類型①が 18%あり平均 9%に比較し高く，幕末以降の横須賀製鉄所に始まる人口集中により，住宅地内坂道類型③の割合が 36%と 12 地区の中で最も高い．特に汐入地区周辺の丘陵地に向かって住宅が密集しているからである．この地区の特徴は，坂道全てに階段が含まれていることである．車社会になる以前にできた坂道の証拠である．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-8** 参照)

「①稲荷山の坂」は，逸見駅から汐入駅に向かう浦賀道で，その山道の登り口の坂道である．類型は，広域道類型①に該当する．浦賀道の坂道であること，坂道風土記での記載が特徴的である．

また，「⑤一国坂」は浦賀道と基地周辺の平地を結ぶ類型④の坂であり，150 年前に建設開始されたわが国最古の西洋式ドライドックや米軍基地を望むことができること，坂道風土記に記載されていること，すべてが階段で急勾配かつ九十九折りの階段であることが特徴的である．



①稲荷山の坂　　⑤一国坂

写真-8　おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(5)県立大学-堀之内地区(マップ 4)

a)地区の概要

地形的には海食崖部の前面の海岸部分と背後の丘陵地から成り立ち他地区とは大きく異なる．崖前面の海岸低地部に浦賀道が走っているのも他地区とは異なるところである．明治以降に崖前面の埋立が行われている．また，平成時代に入りさらに前面の大規模埋立が行われ，大規模マンション建設が進み横須賀市の人口維持に貢献した．背後の丘陵地の住宅開発も行われている．

県立大学駅周辺にはカクウチ立ち飲みもある．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

平野部と丘陵部の境界である海食崖部の連絡道が特徴である．

坂道は 12 坂あり，台地・低地連絡路である類型④が 2/3 を占めている．坂道風土記に記述のある坂道が 2 坂ある．また階段を含む坂道が 3/4 を占めている．近年埋立地に高層マンションが多数立っているため，海や船の眺望はやや悪い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-9** 参照)

「③三春町 6 の坂」「⑦富士見町 1 の坂」がおすすめであり，この 2 坂については海岸線の平地と丘陵地帯とを結ぶ崖部通る典型的な類型④の坂であること，坂下の住宅地，埋め立て地の住宅地，更に東京湾を望めることが特徴的である．．

⑦富士見町 1 の坂　　③三春町 6 の坂

写真-9　おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(6)大津－馬堀海岸地区(マップ 5)

a)地区の概要

地形的には北部のリアス式海岸･谷戸の発達と異なり，隆起的海食崖と小さい谷戸が特徴といえる．浦賀道は崖前面の低地上を走っている．戦後，台地上の住宅開発が大規模に行われ，かつ前面の海域埋立による住宅開発が行われている．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

戦後住宅開発された丘陵部との連絡路としての坂道が特徴である．

坂道は 13 坂あり，台地・低地連絡路である類型④が約 2/3 を占めている．坂道風土記に記述のある坂道が 2 坂ある．戦後に開発されできた坂道が多いため階段のない斜路の方が多い．勾配・角度は平均と比較した場合かなり小さく緩やかである．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-10** 参照)

おすすめの坂は「⑥桜ヶ丘 1 の坂」と「⑦桜が丘 1 の大坂」である．⑥桜ヶ丘 1 の坂」は谷戸部を通って丘陵地帯の住宅団地に上る坂道で類型④であり，団地開発前は，丘陵の畑へ上る坂道だった可能性もある．谷戸の斜面の坂道かつ，東京湾と谷戸の眺めが特徴的である．

⑦桜が丘 1 の大坂　　⑥桜ヶ丘 1 の坂

写真-10 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

また，「⑦桜が丘 1 の大坂」は延長が長く一直線に東京湾に向かう幅広の車道であり，戦後できたものではあるが，典型的な住宅地内坂道類型③である．直線と延長が特徴的であり，非常にダイナミックな坂道である．

(7)馬堀海岸－浦賀地区(マップ 6)

a)地区の概要

地形的には北面は東京湾側，南面はリアス式海岸の浦賀湾に向かう隆起的海食台丘陵地が広がる．東京湾側は昭和の埋立以前には砂浜が広がっていた．浦賀道は丘陵地の鞍部を通って浦賀に至る．丘陵地は一部戦前には東京湾防衛の砲台として利用され，谷戸部は砲兵学校として利用された．戦後は，砲台跡は防衛大学として利用されるとともに，戦後住宅開発が行われている．前面の海岸は戦後埋立てられ住宅地となっている．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

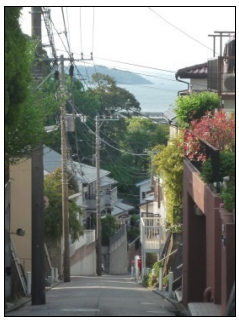
戦後住宅開発された丘陵部との連絡としての坂道が特徴である．

坂道は 11 坂あり，台地・低地連絡路である類型④が 73%を占めている．12 地区の中で類型④の割合が最も高い．戦後に開発されできた坂道が多いため階段のない斜路の方が 55%と多い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-11** 参照)

おすすめの坂は「⑥馬堀町 4 の坂」と「⑧防大の坂」である．「⑥馬堀町 4 の坂」は，狭い住宅地内でかつ台地上の住宅団地との連絡路で類型④の坂であるが，車道幅に対し勾配が 10%と急で前面に東京湾，猿島が見えることが特徴的である．シーン景観，シークエンス景観上おすすめの坂道である．

「⑧防大の坂」については，防衛大学に続く 2 車線の広い車道で有り，東京湾が気持ちよく望むことができ，類型④の坂道である．延長，直線性，東京湾の眺望，「坂道風土記」の記載が特徴的である．



⑥馬堀町 4 の坂　　⑧防大の坂

写真-11 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(8)馬堀海岸－観音崎地区(マップ 7)

a)地区の概要

地形的には走水付近の海食崖部分と観音崎のリアス式

海岸の部分から成り立っている．走水伊勢町，走水地域は昔からの漁村であり，台地との境界に寺社も多い．台地上には,戦前は砲台,戦後は防衛大学が立地している．観音崎地区は，戦前は，東京湾要塞観音崎砲台がつくられ，戦後は公園となっている．

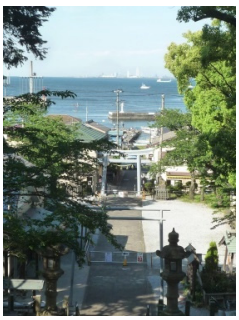
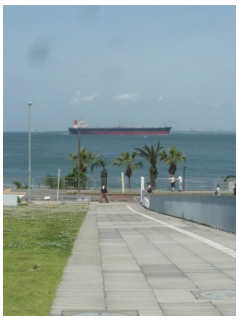
b)「海と船が見える坂道」の特徴

寺社型坂道と砲台への連絡坂道が特徴である．坂道は13坂あるが，どの類型にも該当しないその他型の類型⑤が4坂ある．一方で，近世以前から漁村があったことから寺社型の類型②も2坂ある．広域道型の類型①も同程度ある．階段のない斜路の坂道が8割あり他地区に比較し倍近く多い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-12** 参照)

おすすめの坂は「⑨走水神社の坂」と「⑫横須賀美術館の坂」である．「⑨走水神社の坂」は，歴史ある走水神社内の階段であり，東京湾に向かい真っ直ぐに下る階段である．典型的な寺社型の坂道であり，類型②に分類される．分類，歴史，東京湾の眺望が特徴的である．

「⑫横須賀美術館の坂」は今回の坂道の中では特殊な坂道であり,平成19年に開館した横須賀美術館のエントランスの坂道である．東京湾に向かって緩い芝生内の坂道となっている．浦賀水道を通る大型船舶のダイナミックな動きを見ることができることが特徴的である．

⑨走水神社の坂　　⑫横須賀美術館の坂

写真-12 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(9)鴨居地区(マップ8)

a)地区の概要

地形的には隆起海食台地から成り立っている．近世以前から鴨居港があった．戦後は，海食台地の住宅開発がなされ,開発土砂により前面の埋立も合わせて行われた．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

戦後の住宅開発された丘陵部との連絡道が坂道となっている．

坂道は9坂あるが，5坂は台地と低地の連絡路である類型④,さらに3坂が住宅地内坂道である類型③であり，新しい坂道である．階段のない斜路の坂道の方が多い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-13** 参照)

おすすめの坂は「①東浦賀２の坂」と「⑧鴨居港の坂」である．本地区の多数は類型④の坂であり，「①東浦賀２の坂」もそれに該当する．「①東浦賀２の坂」は，直線の階段，東京湾の眺望が特徴的である．また，「⑧鴨居港の坂」も類型④に該当するが，台地上に墓地がありかなり以前からの坂道と思われる．雰囲気，鴨居港の景観が特徴的でありこの坂道がおすすめである．

①東浦賀2の坂　⑧鴨居港の坂

写真-13 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(10)東浦賀地区(マップ9)

a)地区の概要

地形的には浦賀湾はリアス式海岸の部分である．湾の両側は台地となっている．浦賀湊は，歴史的には，江戸時代より，外国との貿易，鎖国後は沿岸海運の江戸への入り口港，干鰯の物流港として発展した．寺社が多数台地との境界に立地している．明治以降は，造船所が立地し人口が集中した．住宅は海岸沿いを中心に立地し，戦後は,両側の台地上に住宅開発が行われ人口が集中した．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

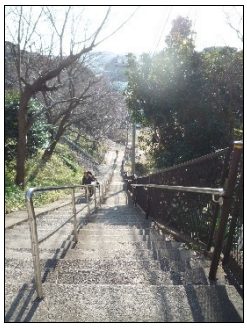
戦後の住宅開発された丘陵地との連絡道と寺社等の近世型坂道が特徴である．

坂道は，10坂あるが，江戸時代からのみなとまちであることから，寺社型類型②の坂道が7坂を占めている．背後の台地との連絡台地類型④の坂道も2坂ある．さらに，寺社型坂道が多いので，階段のある坂道が90%，そして歴史あるみなとまちであるため，坂道風土記に記載された名前ある坂が2坂ある．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-14** 参照)

おすすめの坂は「①東浦賀1の坂」と「⑩恵仁志坂」である．「①東浦賀1の坂」は，浦賀ドックと丘陵地の浦賀ドックの宿舎やグラウンドを結ぶ直線上の階段坂道で類型④に属する．直線の長い階段，標高差が特徴的である．「⑩恵仁志坂」は東叶神社の「⑨叶神社の坂」から「⑪産寧坂」に接続し浦賀城に続く坂道である．浦賀

湾および西浦賀がよく見える．横須賀風土記でも紹介され坂道標も存在している由緒ある坂道であることが特徴的である．．



①東浦賀 1 の坂　　⑩恵仁志坂

写真-14 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(11)西浦賀地区(マップ 10)

a)地区の概要

東浦賀地区と同様，地形的にはリアス式海岸の部分である．湾の両側は台地となっている．歴史的には，江戸時代より，外国との貿易，鎖国後は沿岸海運の江戸への入り口港，干鰯の物流港として発達し，特に，西浦賀には，18 世紀には浦賀奉行所が置かれた．寺社が多数台地との境界に立地している．また，浦賀道については，西浦賀の海岸沿いに通っている．住宅は東浦賀地区と同様明治以降，海岸沿い，谷戸を中心に立地し，戦後は，両側の台地上に住宅開発が行われ人口が集中した．

みなとまち文化についてはソフトフランスパン製造販売店や旧造船所に対応したカクウチ立ち飲みもいまだ存在する．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

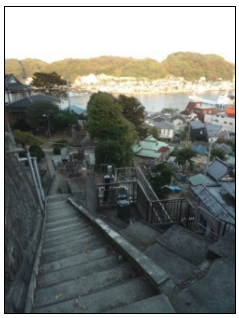
戦後の住宅開発された丘陵地との連絡道と寺社等の近世型坂道が特徴である．

坂道は，6 坂あるが，東浦賀地区と違い寺社型類型②の坂道は 2 坂しかないが割合は高い．一方，背後の台地との連絡型である類型④の坂道は 3 坂ある．階段のない斜路の坂道については，勾配 14 度と全地区の中で最も急である．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-15** 参照)

おすすめの坂は「①東福寺の坂」と「⑥浦賀３の坂」である．

「①東福寺の坂」は，東福寺境内から背後墓地を通って背後の台地の住宅地につながる坂道である．東福寺内には，浦賀地区に多数存在する鰹絵（こてえ）も残っている．標高差も大きく，坂道からは浦賀湾，浦賀水道，さらに房総半島まで見通せることが特徴的である．また，「⑥浦賀３の坂」は浦賀ドック奥の丘陵地の住宅内を通る急な坂道で，類型④に属する．標高差，住宅都内の坂道の状況が特徴的である．



①東福寺の坂　　⑥浦賀 3 の坂

写真-15 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

(12)西浦賀－川間地区(マップ 11)

a)地区の概要

地形的にはリアス式海岸である．湾の両側は台地となっている．歴史的には，江戸時代より，18 世紀には浦賀奉行所が置かれた．浦賀道については，浦賀奉行所が終点となる．明治以降は，川間に造船所が立地し，住宅は海岸沿い，谷戸を中心に立地した．戦後は，背後の台地上に住宅開発が行われ人口が集中した．また，千代が崎砲台が明治時代につくられ，国の史跡に指定された．

b)「海と船が見える坂道」の特徴

砲台等への連絡路としての戦前型坂道と戦後の住宅開発型坂道が特徴である．

坂道については，11 坂ある．砲台への連絡路や沿岸道路など類型①が 3 坂 27%と最も高く，背後の台地への連絡路として類型④が 4 坂ある．この地区の特徴として，階段のない斜路の坂道が 8 割と 12 地区の中では最も高い．

c)おすすめの「海と船が見える坂道」(**写真-16** 参照)

おすすめの坂は「⑤西浦賀の新坂」と「⑫千代ヶ崎砲台の坂」である．

「⑤西浦賀の新坂」は，近年斜面上の住宅開発のために作られた坂道である．住宅をさらに斜面上に作る予定であったのか，山の中腹まで坂道が続いており，浦賀湾，東京湾そして浦賀の街などが一望できる．標高差，延長，東京湾の眺望が特徴的である．

「⑫千代ヶ崎砲台の坂」は，平成 27 年国の史跡に指定された千代ヶ崎砲台への連絡路として戦前につくられた直線上の車道の坂道であり，坂道からは浦賀湾が見える．直線性，延長，さらに歴史が特徴的である．

⑤西浦賀の新坂　　⑫千代ヶ崎砲台の坂

写真-16 おすすめの坂道（坂道番号は**付録-B．C** に対応）

5.3.「海と船が見える坂道」の地域的分析

図-10 と**表-3** から「海と船が見える坂道」の地域的分析を行う．

浦賀道がリアス式海岸の山地・丘陵や谷戸を通過する横須賀北部については，類型①広域道型が比較的多く，類型④台地･低地連絡型の坂道は他地区に比較し少ない．また幕末以降の横須賀製鉄所，海軍鎮守府，海軍工廠，海軍航空隊，航空技術廠などの立地により，戦前，谷戸に人口集中が起きた地域では，類型③住宅内坂道の割合が高く階段のある坂道の割合が高いことがわかる．

一方，戦後開発された住宅団地が多い横須賀中部から浦賀にかけては，類型④台地・平地連絡型の坂道の割合が多く，階段の無い斜路の坂道の割合が高い．

みなとまちや漁村としての歴史が古い浦賀，走水付近については，類型②寺社型の坂道が多く，階段のある坂道が多い．またその角度も大きいことがわかる．

このように，横須賀港の「海と船が見える坂道」については，その地区の形成された時代・歴史と強い関係があることがわかる．

6. 横須賀港「海と船が見える坂道」の広報・情報発信活動

本章では，横須賀港の「海と船が見える坂道」について広報活動・情報発信活動を行ったので，紹介する．

(1)市民への広報

当研究所では，毎年夏に一般公開を実施している．来訪者は 8 割近くが横須賀市民であることから，一般公開の機会を利用して，平成 25 年，26 年，27 年，横須賀港「海と船が見える坂道」の展示を行った．平成 25 年の一般公開では，12 地区のうち，汐入から県立大学まで，平成 26 年は，12 地区全体のマップ，平成 27 年は，12 地区のマップとともに各地区の物理的分析結果等を作成し展示した．市民にとっては，新たな視点にたった展示であり，興味を持って見てもらった．**写真-17** に一般公開時の様子を示す

写真-17　一般公開風景（平成 27 年 7 月 25 日）

また，本研究を進めるに当たり，地域振興に係る研究を行っている沿岸海洋・防災研究部が企画した平成 27 年 7 月開催の「歴史と風景から「みなとヨコスカ」の魅力を探る講演会」(国土技術政策総合研究所，関東地方整備局湾口航路事務所主催)（**写真-18**）において，今回の研究成果を「海と船が見える坂道－横須賀の地形と歴史が生み出した風景－」として発表する機会を得た．300 人近い聴講者があり市民の関心の深さが確認できた．

写真-18　講演会チラシ

(2)市外一般への広報

市外一般の人にも「海と船が見える坂道」を通して横須賀のみなとまちとしての発展の歴史と文化を紹介した．

手段としては，平成 25 年 10 月から平成 27 年 3 月まで，一般社団法人ウォーターフロント開発協会のメールマガジン「みなとまちづくり通信」において「海と船が見える坂道」（横須賀港編）を連載した．その中で，横須賀

の坂道紹介と横須賀のみなとまち文化の紹介を行った．

また，関係者への情報紙（メールマガジン）「国総研横須賀」(平成 27 年 1 月より 2 か月おきに作成)において，横須賀のみなとまち文化について連載している．

(3)広報活動結果の事例紹介

広報活動結果の事例としては以下のとおりである．

平成 26 年 8 月に一般紙の横須賀版において「海と船が見える坂道」が紹介された．

また，横須賀市においては，パンフレット「横須賀坂道めぐり」(発行　横須賀集客促進実行委員会)(**写真-19**)が作成され，京浜急行沿線の各駅や横須賀 YY ポートにおかれている．

写真-19　パンフレット「横須賀坂道めぐり」

7.「海と船が見える坂道」の活用方法の提案

横須賀港での活動を通して以下の課題も明らかとなった．

①坂道のリストだけでなくおすすめの坂道を明示する．

坂道マップを見た人にとってどの坂道を優先的に訪れればよいのかわからない．そのためにも各地区１坂から２坂お勧めの坂道を提示することが大切である．

②坂道の名前を付ける．

横須賀では，「坂道風土記・三浦半島」において名前がつけられている坂道もあるものの，ほとんどが名前がない．少なくともおすすめの「海と船が見える坂道」については名前をつくることが必要である．

坂道の名前が住所代わりとなってきた東京(江戸)の坂道や観光都市として有名な長崎・尾道・横浜・函館の坂道に比較し，横須賀の坂道は名前がない．それは住民にとってその坂道がわざわざ名前を付けるほどの坂道でなく，住所を表すのに必要の坂道ではないからであろうと思われる．横浜では市民の公募で坂道の名前を付けた場合もあると聞く．横須賀においても地元や地域の住民に積極的に関与してもらい坂道の名前を付けてもらい，その坂道に親しみを感じてもらうことが必要である．

③住民や NPO を巻き込む必要がある．

北九州港でのプレ調査の場合には，NPO の人と共同で坂道踏査をした．地元住民，地域の住民，NPO の人々の協力が，活動の機動性，歴史文化への理解の点で坂道調査への奥行き・深みを与える効果がある．

以上の課題を踏まえ，「海と船が見える坂道」を通してのみなとまちづくりの手法を以下の通り提案する．

①「海と船が見える坂道」のあるみなとまちか否か確認する．

もし「海と船が見える坂道」がなければそれに代わる地域資源や港の視点場がないか調べる．

②「海と船が見える坂道」と関連あるみなとまちの特徴を調査する．

ただ坂道を紹介するだけでなくみなとまちの個々の特徴と関連付けることが重要であり効果的である．横須賀港の場合，歴史・地形・食べ物・風俗などであったが，各みなとまちにとってはそれぞれ独特の特徴があるはずであり，その特徴を探し出すことが重要である．

③紹介方法・活用方法を検討し実行する．例えば，坂道マップを作り分析する．

みなとまちの特徴を調査した後は紹介方法・活用方法を検討する．今回の場合は，マップ作成の事例紹介であるが，個々の場合に対応し方法は工夫すればよいと思われる．とにかく最近の地形ブーム，各種報道を見てもそうだが，同じ関心を持っている人を巻き込んで楽しみながら行うことが大切である．もしくは，一人で地道に実施することも一つの方法である．

留意点としては，おすすめの坂道をピックアップするとともに，名前を付けてそのみなとまちの特徴と関連つけて紹介するとよい．

④市内外の人に PR する．

成果物ができたら市内外の人に PR する．特にこの場合，住民，NPO，行政を巻むと実施しやすい．

8. まとめ

本研究は，みなとまちの重要な地域資源として港の視点場に着目し，全国の多くのみなとまちに共通の要素として，みなとまちの形成の歴史上，背後に丘や山がありその前面に港が発展している場合が多く，そこに坂道が発達し港の視点場となる可能性があることから，「海と

船が見える坂道」を定義しその分類を行い，既往研究からその重要性を確認し，坂道探査方法について提案し，実際横須賀港を対象に「海と船が見える坂道」の現地踏査を実施し坂道マップ作成，物理的分析を実施したものである.あわせて,みなとまちづくりへの貢献が可能か，一般への広報活動を行いその可能性を検討したものである．本研究で得られた成果を以下に示す.

① みなとまちつくりと「海と船が見える坂道」との関係を検討した.
② みなとまちの重要な地域資源として，天然の良港である全国の多くのみなとまちの共通の要素として，「海と船が見える坂道」の定義を「現時点において，坂道（の一部）から，坂道を通してもしくは，坂道の視点場から，海や船もしくは海が見える坂道」とした.
③ 港の発達史と地形的に見た港の分類を行った．特に，港の地形的分類については，海峡・河口・河川型港湾，湾型港湾，島型港湾，谷戸型港湾に分類し，みなとまちの中の坂道を明らかにした.
④ 港の景観や坂道等に関する既往の研究から，みなとまちの地域資源の一つである「海と船が見える坂道」の視点場としての重要性・価値が明らかになった.
⑤ 「海と船が見える坂道」の類型として 4 類型，①広域道型，②寺社型(近世)，③住宅地内坂道(近代・現代)，④台地・低地連絡路(近代・現代)を提案した.
⑥ 「海と船が見える坂道」のみなとまちづくりに与える効果を市民にとっての意義と市外の人にとっての意義でまとめた.
⑦ 「海と船が見える坂道」マップ作成方法と物理的分析方法について手法を提案し,プレ作業として北九州港,本調査として横須賀港で作業を行った.

横須賀港の選定理由を，港の歴史や地形とともにみなとまちとしての発達史とそこから派生した独特の文化などからまとめた.

マップ作成について横須賀港を 12 地区に分けてマップを作成し，各々物理的分析を行い，各地区の概要と「海と船が見える坂道」の特徴をまとめた.
⑧ 横須賀港の「海と船が見える坂道」の地域的分析を行い，横須賀港全体としては類型③住宅内坂道と類型④台地･低地連絡路坂道があわせて 70%を占めていること，横須賀北部は，類型①広域道型が多く，類型④台地・低地連絡型の坂道は比較的少なく，類型③住宅内坂道の割合が高く階段のある坂道の割合が高いこと，一方，横須賀中部から浦賀にかけては，類型④台地・平地連絡型の坂道の割合が多く，浦賀，走水付近については，類型②寺社型の坂道が多いことを明らかにし，「海と船が見える坂道」については，その地区の形成された時代・歴史との関係あることを明らかにした.
⑨ 横須賀港「海と船が見える坂道」のみなとまちづくりへの活用方法について，実際行った市民への広報，市外一般への広報を紹介した．その結果「海と船が見える坂道」が非常に魅力的な資源であることがわかった.

9. おわりに

現在，地方都市は，人口減少，高齢化，中心市街地の空洞化で厳しい状況にある．港湾所在都市についても同様である．一方で，地方創生も叫ばれている．その中で重要となるのは，その町，みなとまちの歴史を知りアイデンティティーは何なのかをはっきり知ることだ．それを知り，地元の人が地元を愛し，自慢に誇りに思えるようにならなければ地方創生などおぼつかない.

これまで，みなとまちとして，新潟，三国，下関，北九州，神戸，名古屋，横須賀，船橋などに住み，また，全国のいろんなみなとまちを見る機会を得てきた．その中で漠然とみなとまちのイメージを感じていたが，北九州港湾・空港整備事務所勤務中に何か明らかになった．それは，多くのみなとまちには「海と船が見える坂道」があるということである．また，近世からみなとまちであることが多く，近代以降は近代港湾として発達し，その地形的特徴としては天然の良港であること，背後に山や丘陵であるみなとまちが多いということである．そして，住宅は背後の山や丘まで張り付いていてそこに坂道ができている．これは多くのみなとまち共通の資源なのである．坂道をうまく利用しているみなとまちとして，長崎，尾道，神戸，横浜，函館などがあるが，一方で，生活に不便なものとしてネガティブなものにもなっている．ぜひ坂道をみなとまちの歴史を刻んだ誇らしいものとしてとらえてもらいたく「海と船が見える坂道」を定義し研究を始め，実際横須賀において現地調査を実施した.

最後に，今回の研究内容について不十分な点もあり今後とも研究を続けてゆきたい.

参考文献

赤塚寛樹,嘉名光市(2010)：上町台地における坂道景観に関する研究,景観・デザイン研究論文集,No.9, pp37-48.
石井昭(1991-1994)：「坂道風土記・三浦半島」横須賀版

連載, 神奈川新聞.
上島顕司, 加藤寛, 斎藤潮(1990):港の景観構成に関する, 研究港湾技術研究所報告, Vol29. No. 3.
上島顕司, 善見政和, 斎藤潮(1999):都市と水辺の一体性を確保した水際空間の構成原理とデザイン, 港湾技研資料, 第 940 号.
運輸省港湾技術研究所計画基準研究室(1993):美しい港湾形成を目指してーその考え方と港湾景観計画のポイントー, p24.
岡本哲志, 日本のみなとまち研究会(2008):みなとまちの近代　門司・小樽・横浜・函館を読む, 学芸出版社, pp10-16.
尾崎信, 金井雄太, 中井祐(2012):三陸地方沿岸における神社立地の特徴ー津波常習地帯の集住地に関する一考察ー, 景観・デザイン研究講演集, No. 8, pp227-234.
加藤雪子, 天野光一(2008):高所からの眺望景の特徴に関する基礎的研究, 景観・デザイン研究講演集, No. 4, pp197-202.
陣内秀信, 高村雅彦(2013), 水都学Ⅰ　水都ベネチアの再考察, 法政大学出版局, pp149-152.
東洋経済オンライン(2014. 8. 19), 横須賀市で限界集落が生まれた理由, 東洋経済オンライン.
土木学会編(1991), 港の景観設計, 技報道出版, pp10-13. pp33-34. pp85-86.
萩原哲(2005):名所空間の発見, 九州大学出版会.
東島義郎, 竹下正俊(1993):船舶の鑑賞方向の適正に関する研究, 港湾技研資料, 第 762 号.
東島義郎, 竹下正俊, 小林亨(1994):水路の景観構成に関する研究, 港湾技研資料, 第 793 号.
宮坂知成, 中井祐, 尾崎信(2012):微地形に着目した仙南平野の神社立地特性, 景観・デザイン研究講演集, No. 8, pp235-240.
森貴規, 横内憲久, 岡田智秀(2005):通称地名から見た谷戸の景観構成と視覚構造に関する研究, 日本都市計画学会　都市計画論文集, No. 40-3, pp871-876.
横須賀市(2013):新横須賀市史　別編　民族, 横須賀市.
横須賀市教育委員会(2004):郷土横須賀, 横須賀市教育委員会.
横須賀市政策推進部(2014):横須賀市都市イメージ創造発信アクションプログラム, 横須賀市政策推進部, p23.
横須賀市都市部都市計画課(2011):谷戸地域空家等実態調査報告書.
横須賀市都市政策研究所(2015):横須賀の将来予測と対応すべき政策課題の研究, 横須賀市都市政策研究所, p66.

(2015年11月16日受付)

付録

付録－A 横須賀港の地域資源の紹介事例（広報・情報発信活動で使用したものを抜粋）

海と船が見える坂道（横須賀港編＋全国の主な港の坂道）

外から見た横須賀の魅力とは？

横須賀近代の歴史と風情（横須賀の発展とともに今もあるもの）

海と船が見える坂道、＋パン、立ち飲み、米国文化

自己紹介・平成 7 年仕事の関係で横須賀に勤務し、その後平成 14 年から横須賀に自宅を構えることとなりました。その後単身赴任で、神戸、下関、新潟、北九州と単身赴任で全国の港町に住みました。そうするとその土地その土地のいいところ特徴がわかるとともに、横須賀の魅力も再認識したところです。またその共通項が「海と船が見える坂道」であることがわかりました。今回私が再認識した横須賀の魅力をご紹介できればと思います

横須賀の魅力とは？　では横須賀の魅力とはなんでしょう？

→それは、横須賀の街の発展の歴史と現在も残っている風景、文化でしょう。

具体的にはなんでしょうか？　　そして今も残る風景、文化は？

→「幕末横須賀造船所の建設、そして明治の海軍鎮守府、それに伴い人口増、町の発展」、「戦後は米軍の存在、軍転法による平和産業の立地」、でしょう。

→そして今も残る風景、文化としては、

① **「海と船が見える坂道」**　　←地形（崖、谷戸）としての風景
② **独特パン屋・ソフトフランスパン**　　←港・近代産業からの食文化
③ **立ち飲み「角打ち」**　　←港・軍・工場に続く商店街風情
④ **米国文化**

→①～④は近代の港町の発展と密接にかかわっています。そのことも踏まえてこれからご紹介します。

参考

まとめると、

・幕末、フランスの援助により横須賀造船所が建設されこれをきっかけに横須賀の発展は始まります。そして明治 17 年海軍鎮守府設置等海軍造船の港町として発展します。港の部分に工場等が立地するためそれに合わせて人口が増加します。商店街も発達します。人口増に対しては、横須賀の谷戸や段丘上に発達します。商店街については、港の近くの埋め立て地に発達します。

・工場や海軍で働く人のために「パン」を作る文化が発達し、増産するために短時間生産の「ソフトフランス」ができます。働く人は工場帰りに酒店で飲むために立ち飲み『カクウチが』発達します。

・港の工場かと谷戸や段丘の住宅地を行き来するために「坂道・階段」が発達し、港に面するため自然「海と船が見える坂道」となります。（特に横須賀北部から中部にかけて）

戦後も「海軍」が「平和産業」「海上自衛隊」「米軍」に変わったためその構造にあまり変化なく受け継がれています。

付け加わったことは「米軍」の存在による米国文化の付加です。

他の港との比較

実は、この特徴は、九州北九州市とほとんど同じです。

違いは、北九州市が「八幡製鉄所」「石炭」など民生産業で発達したのに対し、横須賀は戦前は「海軍」が中心だというだけです。

①③はどちらにもあります。

①「海と船が見える坂道」（横須賀編）

横須賀「海と船が見える坂道」の特徴（横須賀北－中部）

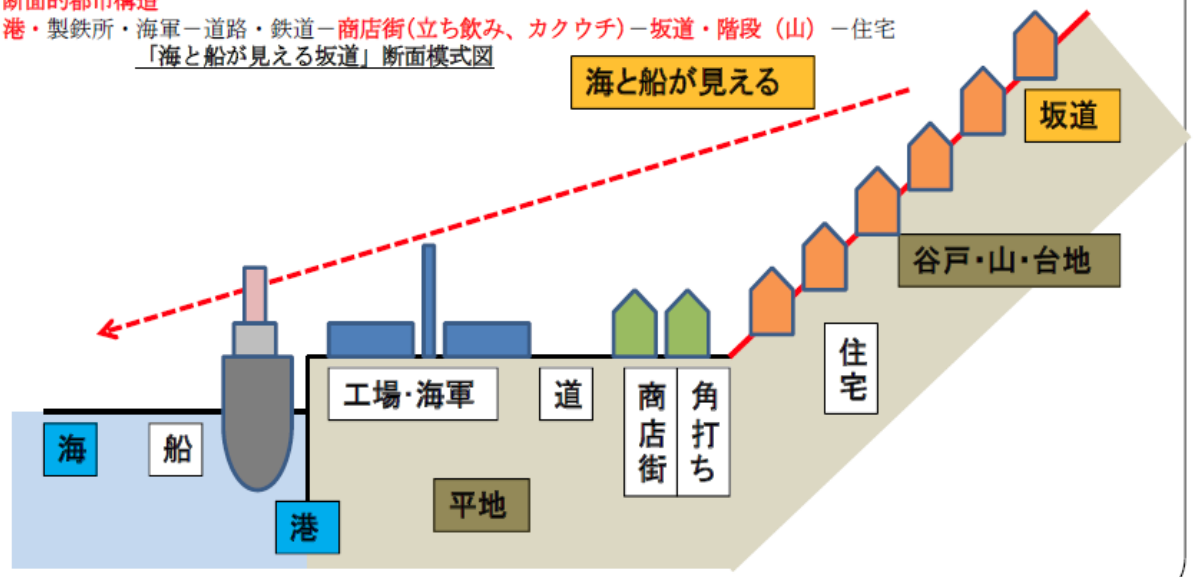
「海と船が見える坂道」の特徴（横須賀事例）

150年前の横須賀製鉄所建設以来、臨海部工場･海軍立地による人口増のため住宅地開発が丘、山に進みました。その結果、臨海部と住宅地を結ぶ坂道や階段が発達しました。

断面的都市構造

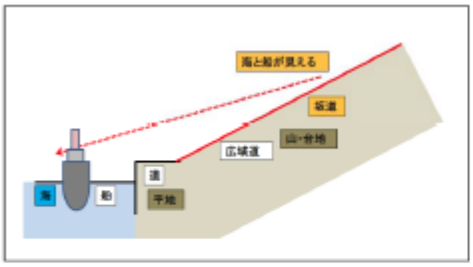
港・製鉄所・海軍－道路・鉄道－商店街（立ち飲み、カクウチ）－坂道・階段（山）－住宅

「海と船が見える坂道」断面模式図

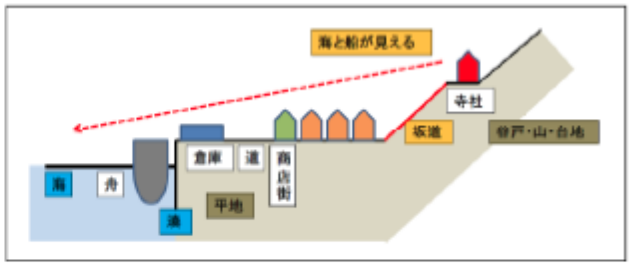


「海と船が見える坂道」を機能的に分類すると

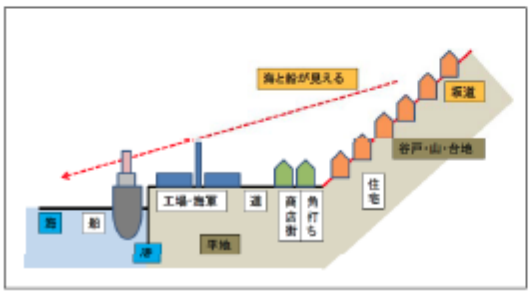
①広域道（浦賀道・国道１６号線等）



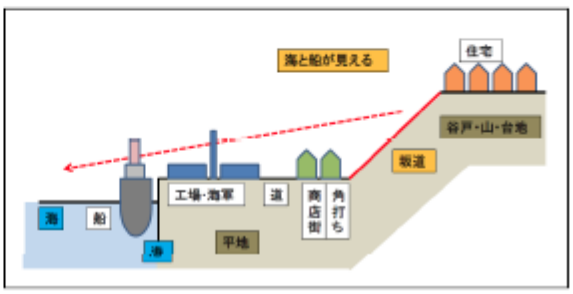
②寺社型（近世）



③住宅地内坂道（近代・現代）



④台地・低地連絡路（近代・現代）



②　独特パン屋・（ソフト）フランスパン

なぜ横須賀のパンに興味を持ったのか？

よく「海軍カレーパン」と言っていますが、食文化では、横須賀ではやはり、市内に多い小さいパン屋と「ソフトフランスパン」でしょう。横須賀に引っ越してきてスーパーでこのパンを買ったときは衝撃でした。**フランスパンのイメージと全く違います。**よその土地で横須賀の紹介をするときには必ずこのパンの紹介をします。また、**市内のパン屋はそれぞれ歴史も古く個々の店で個性を出しています。**これも横須賀に来てまず最初に驚いた点です。　私がこれまで尋ねたいくつかの店をご紹介します。

③　立ち飲み「角打ち」

「角打ち」って何ですか？

→お酒を売る酒屋で立ってお酒を飲むことです。横須賀にたくさんあります。横須賀の独特文化でしょう。

なぜ「角打ち」に興味持ったのですか？

→昨年、北九州からの単身赴任から戻ってきました。北九州と横須賀は製鉄所と海軍を除けば雰囲気はそっくりです。北九州には「カクウチ」と呼ばれる立ち飲みが多数あります。要は、居酒屋が発達していない時代、港の工場からの帰りに、「カクウチ」で軽く飲んで「谷戸」にある住宅に坂道を登って帰ることのようです。横須賀にも昔はたくさんあったようです。今でもまだまだあります。そのいくつかをご紹介します。

④　米国文化

米国文化はどこで味わえますか？

・米国海軍横須賀基地の一般開放や『日米歴史ツアー』が年数回行われます。このとき基地内の飲食店などを利用することができます。まさに横須賀にある米国です。通貨、そこで売っているハンバーガーなど全く米国そのものです。食べ物は若干ヘビーですが。

・現在、どぶ板でドルを使うイベント行われていますが、米軍内の商店を米軍内もしくは米軍外に作り特区として日本人も常時利用できるように指定はいかがでしょうか？

米軍基地の中に近代化遺産はたくさん残っています。

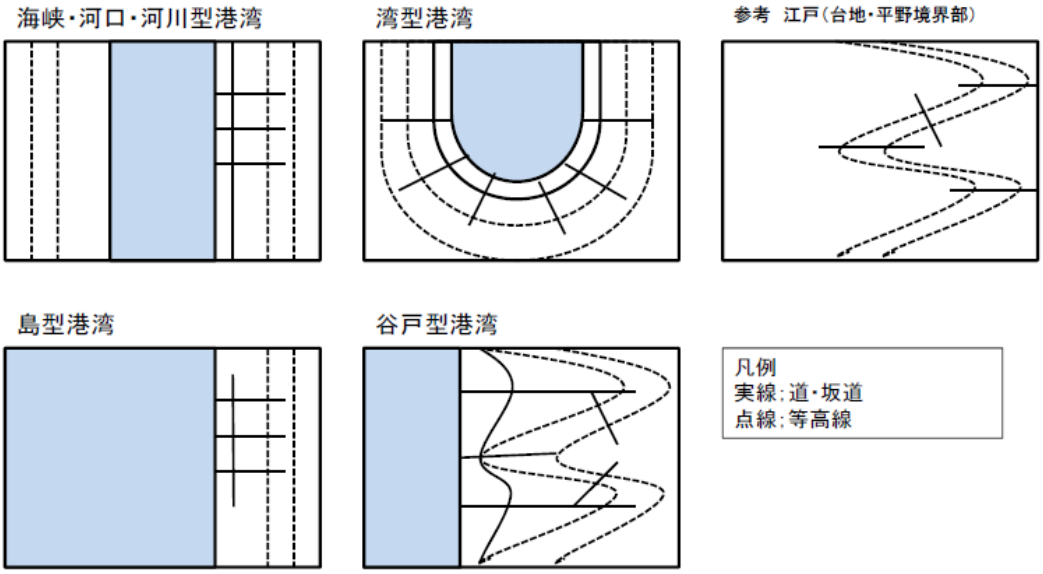
・米国海軍横須賀基地内には近代化遺産が多数残っています。**横須賀造船所ドライドック（幕末明治初期建設）、旧横須賀鎮守府庁舎、旧横須賀海軍病院**などが残っています。さらに驚くべきことは、これらが今も現役で使われていることです。

・一方、我が国では、古い施設はどんどん壊されています。たとえば、**長浦港のガントリークレーン**については、関東大震災以前に作られましたが、解体が始まっていて風前の灯火となっています。

参考資料　全国の「海と船が見える坂道」

各みなとまちの坂道平面模式図

（参考として江戸東京の坂道模式図を含む）



「海と船が見える坂道」を有する港町の分類

海との関係の観点から見ると

① 湾型。　自然の湾に港が発達。背後の山・丘に向かい坂道が発達。　函館港、長崎港、平戸港、呉港
② 海峡型。海峡に面して港が発達。背後の山・丘に向かい坂道が発達。北九州港、尾道港
③ 島型。　島の港。背後の山・丘に向かい坂道が発達。　御手洗港、
④ その他。

背後の陸地の形状の観点から見ると

① 山岳型。背後が山岳になっている。緩やか～急な坂に。　神戸港、長崎港、別府港、呉港
② 谷戸型。入り組んだリアス式地形に発達。　横須賀港、
③ 崖・段丘型。背後が崖・段丘になりその崖部には上池が発達。　横須賀港、杵築港、佐渡相川港
④ その他

坂道周辺の土地利用の観点から見ると

① 住宅地に存在。（近代型坂道）　神戸港、横須賀港、北九州港、呉港
② 神社、寺院に存在。（近世型坂道）　鞆の浦港、尾道港、木江港
③ その他

参考資料　全国の「海と船が見える坂道」

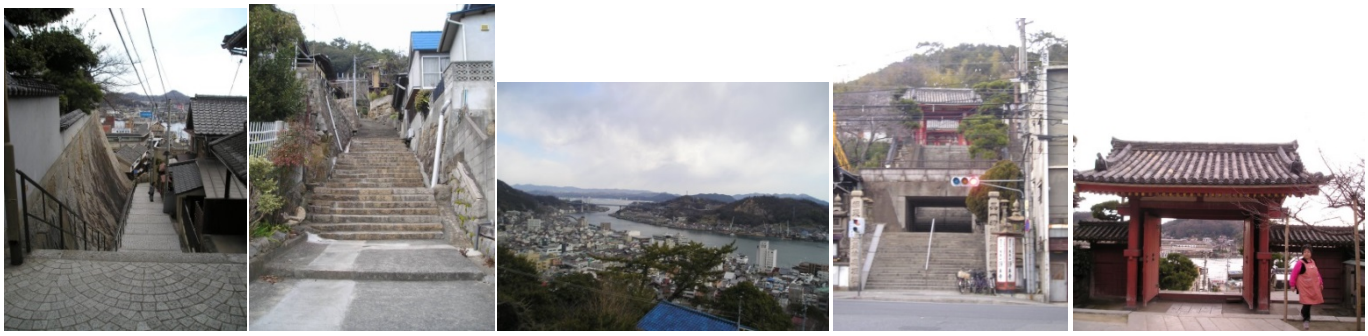
北九州港（福岡県）

下関港（山口県）

神戸港（兵庫県）

琵琶湖疏水　内陸水運　インクライン（京都府－滋賀県）

宮島港　（広島県）



尾道港（広島県）

鞆の浦港（広島県）

長崎港（長崎県）

忠海港（広島県）

御手洗港（広島県）

大長港（広島県）

木江港（広島県）

竹原港（広島県）

呉港（広島県）

倉敷（岡山県）

平戸港（長崎県）

別府港（大分県）

臼杵港（大分県）

杵築港（大分県）

佐世保港（長崎県）

佐渡相川港（新潟県）　　佐渡赤泊港（新潟県）

付録－B 横須賀港「海と船が見える坂道」マップ

坂道マップの例　マップ3（汐入ー県立大学）

坂道リスト　凡例
赤字　海と船が見える坂道
黒字　その他
下線　横須賀風土記記載
（　）　坂上･坂下の標高

個別坂道説明
風景･坂道の様子等の坂道説明

個別坂道写真
坂上･坂下から見た写真、海や船の風景等特徴的な写真を掲載

基本広域道
黒線;浦賀道
保土ヶ谷ー浦賀

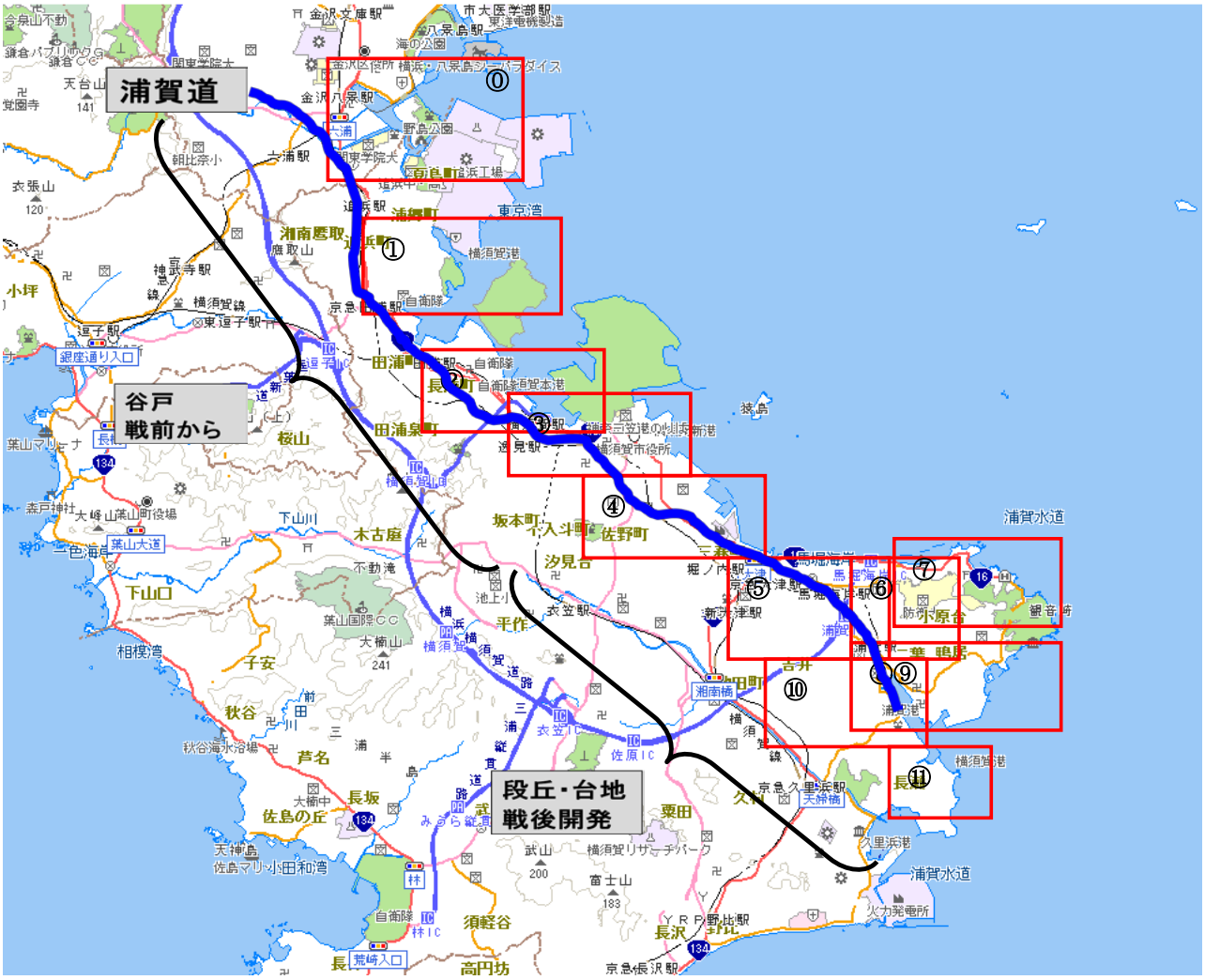
ルート設定
坂道箇所とおすすめルート設定
赤線;坂道
点線；ルート

1

横須賀「海と船が見える坂道」マップ番号対照図

横須賀「海と船が見える坂道」マップは横須賀北部から順次作成している。
各マップの坂道はその特徴から以下のパターンに分類できる。

・パターン１　①－④　⑦　主に幕末以降の横須賀の産業・軍都発展に伴う人口増による谷戸中心の坂道。
・パターン２　③－⑥　⑧－⑩　⓪　主に戦後の段丘・台地上の住宅地開発による坂道。
・パターン３　⑦　主に近世における集落内及び東京湾要塞群の坂道。



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

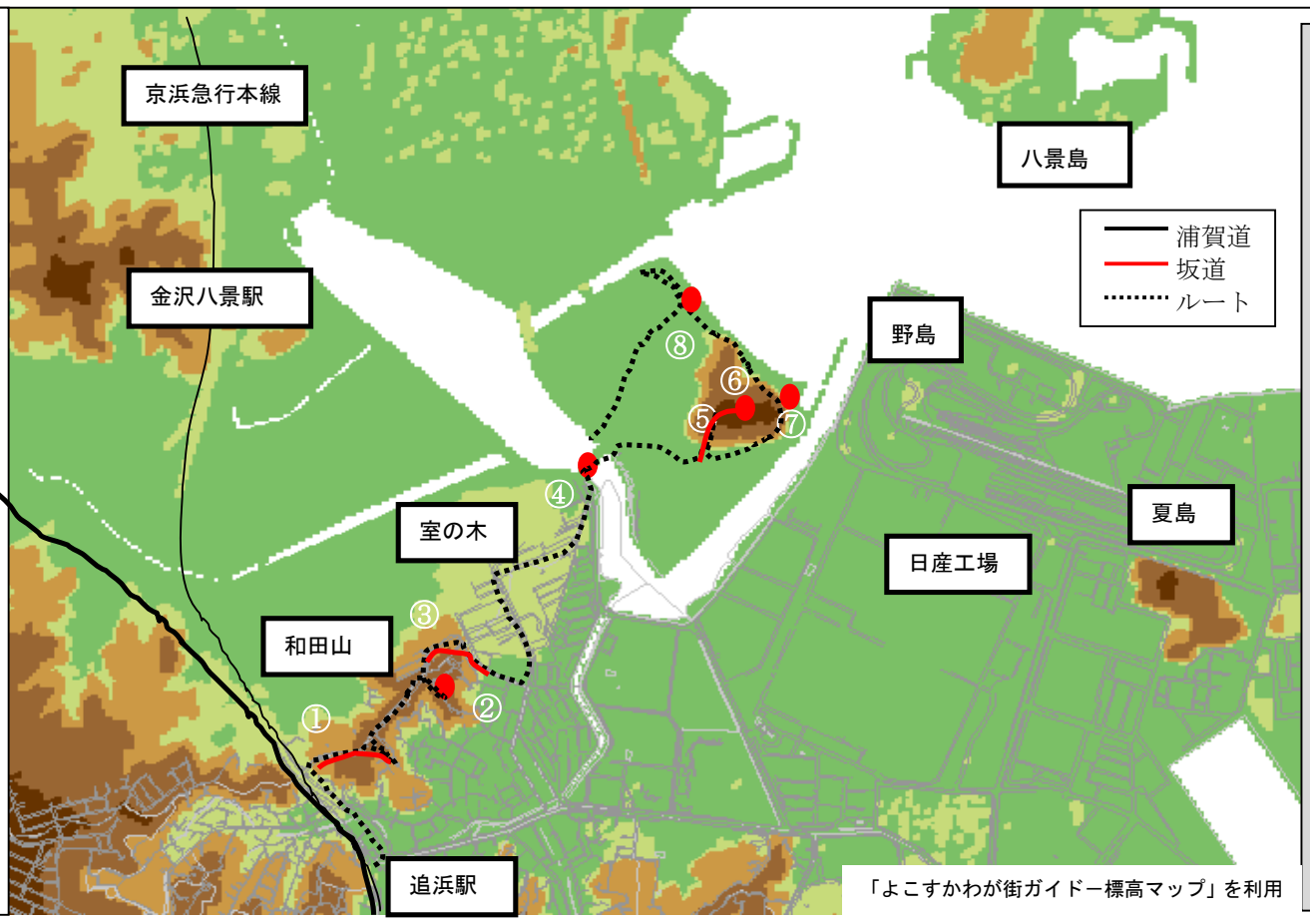
横須賀　「海と船が見える坂道」マップ０（追浜ー野島）

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 追浜本町１・和田山の急坂(27-7)
② 追浜本町１の視点場(27)
③ 六浦東１の坂(27-7)
④ 夕照橋と平潟湾
⑤ 野島公園の急階段(50-3)
⑥ 野島公園展望台(55)
⑦ 海岸線と戦争遺跡
⑧ 伊藤博文別荘

赤字；海と船が見える坂道
（　）；坂上と坂下の標高



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

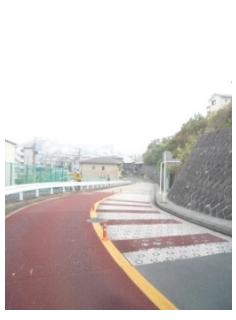
追浜から野島にかけては、横須賀北部と横浜金沢区との境界に位置します。入り組んだ海岸線と、和田山・室の木の半島、野島・夏島の島部、空に囲まれた静穏な海域で、金沢八景となっています。大正以降、海軍の飛行場や航空機工廠として埋め立てられ、戦後は日産自動車などの製造業の拠点となっています。一方横浜側は、住宅地として埋立が進んでいます。坂道は、和田山や野島にあります。

スタート
追浜駅駅
京急本線の駅。16 号線を横浜に向かって歩くと、カクウチ「安井商店」、北原製パン。そして和田山を上る交差点に六地蔵があります。

① 追浜本町１・和田山の急坂(27-7)
和田山に登る坂道です。超急な坂で優に１０％超え。まっすぐ結構な勾配です。坂上からは夏島方面が見えます。

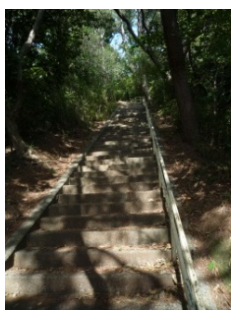
② 追浜本町１の視点場(27)
和田山を海に進と、右側に入ったところに視点場が。野島、東京湾、横須賀港が見える。

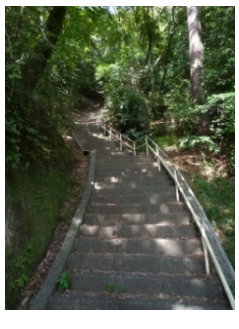
③ 六浦東１の坂(27-7)
和田山から室の木の方におりる坂道です。急な下り坂です。



④ 夕照橋と平潟湾
室の木宿舎の前は夕照橋。金沢八景の一つ「野島夕照」。平潟湾と野島が見えます。この水路は、戦後横須賀市と横浜市で境界争いがありました。

⑤ 野島公園の急階段(50-3)
野島に上る急階段です。一気に 50m 登ります。野島には戦前、横須賀海軍警備隊野島浦高角砲台が設置されていました。この階段から、鎌倉方面侍従川がみえます。





⑥ 野島公園展望台(55)
砲台跡は頂上展望台です。展望台からは、追浜、日産工場・テストコース、八景島シーパラダイス、海の公園がよく見えます。夕日の富士山も最高です。

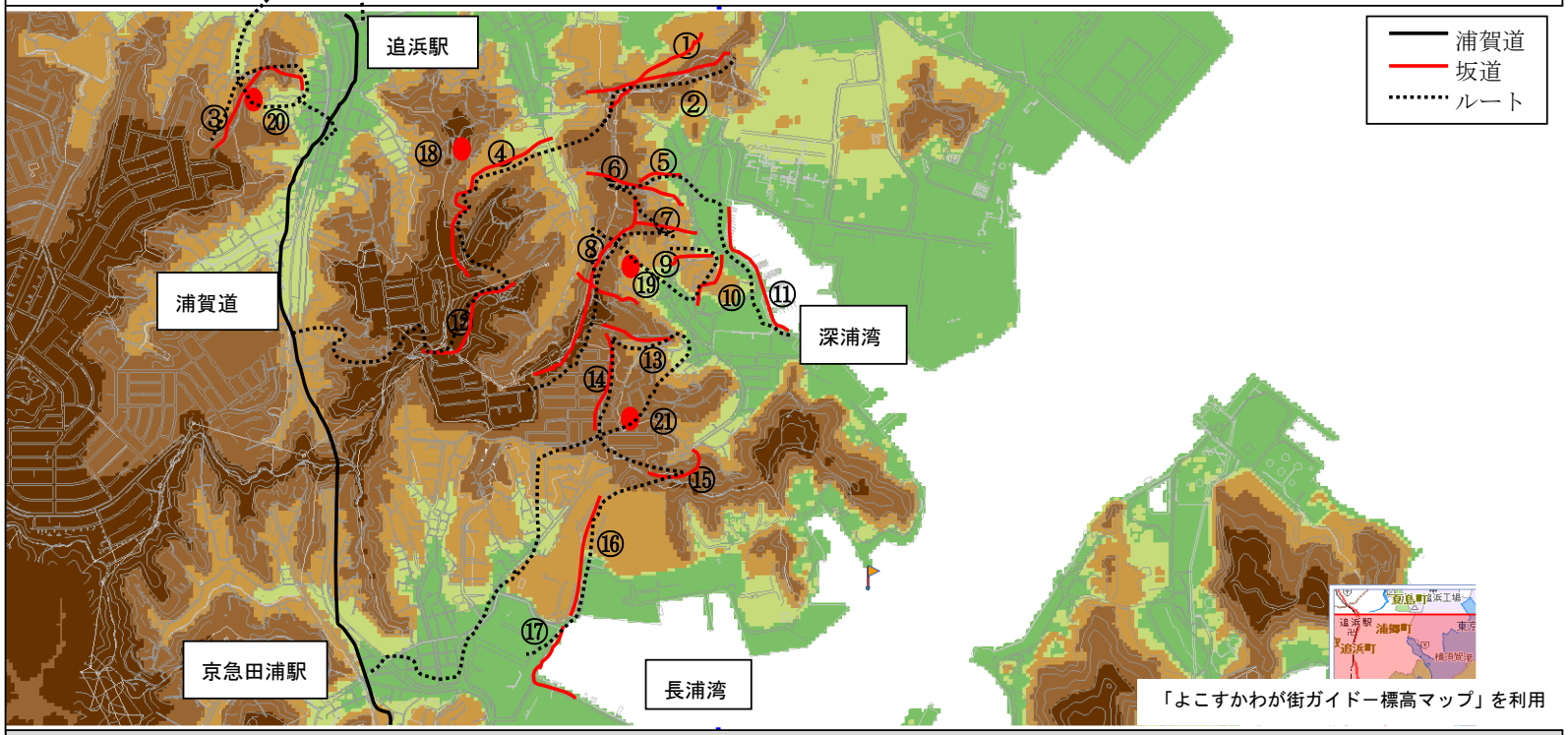
⑦ 海岸線と戦争遺跡
横須賀海軍航空隊、わが国最大の掩体壕があります。さらに進むと横浜では唯一の砂浜である野島海岸につきます。

⑧ 伊藤博文別荘
最近きれいに改修されました。是非訪れてください。

ゴールは、金沢八景駅がいいでしょう。

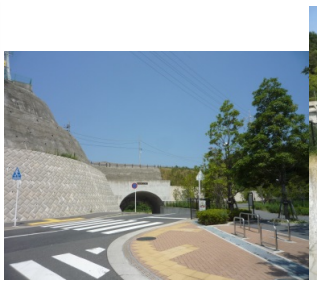
横須賀「海と船が見える坂道」マップ１（追浜ー田浦）
-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って
① 浦郷町 4(31-9)
② 浦郷町 3・4(38-8)
③ 追浜南町 1・鷹取 1 (43-9)
④ 追浜東町 2(53-6)
⑤ 浦郷町 3(19-7)
⑥ 浦郷町 3(46-7)
⑦ 浦郷町 3(36-8)
⑧ 浦郷町 2(40-19)
⑨ 浦郷町 2・3(13-8)
⑩ 浦郷町 3(20-8)
⑪ 深浦湾
⑫ 追浜東町 1(64-46)
⑬ 浦郷町 21(47-16)
⑭ 船越町 8(40-33)
⑮ 船越町 7(40-30)
⑯ 船越町 7・8(27-3)
⑰ 長浦湾
⑱ 平六トンネル 90m
⑲ 筒井トンネル 68m
⑳ 向坂トンネル 67m
㉑ 梅田トンネル 204m
赤字;海と船が見える坂道
（ ）; 坂上と坂下の標高

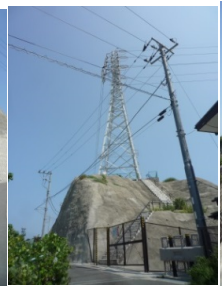


京急追浜から京急田浦にまでの浦賀道は一番尾根の低いところを通ります。そのため、浦賀道沿いには「海と船が見える坂道」はありません。一方で、明治以降、田浦・船越地区に海軍工廠等、さらに大正以降追浜・浦郷地区に海軍航空隊等が立地し合わせて人口も急増しています。そのため、住宅地等が複雑な地形の谷戸などに立地。「海と船が見える坂道」が発達しています。でも名前はありません。

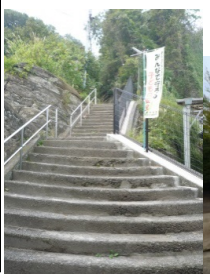
① 浦郷町 4 (31-9)
山頂付近のマンション開発で新たにできた道。深浦湾につながる谷戸に降りる階段あり。トンネルの上は②の坂道。



② 浦郷町 3・4 (38-8)
①の坂道から進入可。東京湾、深浦湾、マンション群、坂道①を臨める。

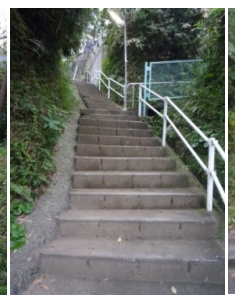


③ 追浜南町 1・鷹取 1 (43-9)
追浜駅の裏にある坂道。坂道を登りきると尾根道となり湘南鷹取団地に至る。下には向坂トンネル。



④ 追浜東町 2(53-6)
マンション開発によるできた新しい坂道。県営団地の坂道⑫とつながる。海は見えないが追浜が見える。

⑤ 浦郷町 3 (19-7)
PM2.5 の時に踏査したので海は見えなかった。しかししっかりした石垣に階段。上質な坂道。



⑥ 浦郷町 3(46-7)
追浜田浦の中でも推奨の坂道の一つ。深浦湾から山越えで追浜東町の谷に降りる山越えルート。山頂部破砕機なマンション開発されている。

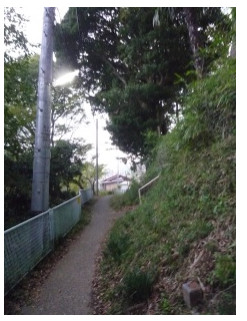
⑦　浦郷町 3(36-8)

この坂道もいい。割と真っ直ぐな坂が続く。登りきると⑧の坂道につながる。東京湾や深浦湾、夏島が望める。道路からの入り口は地味であるが、畑も見られる。

⑧　浦　郷　町 2(40-19)

北側基点から鞍部十字路まで

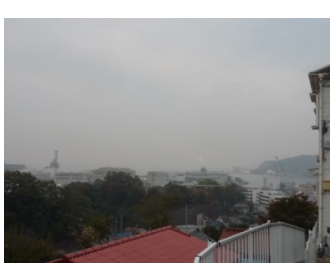
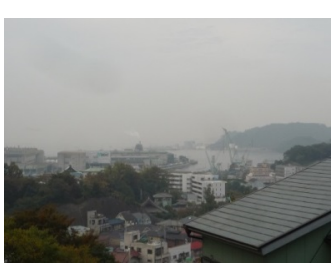
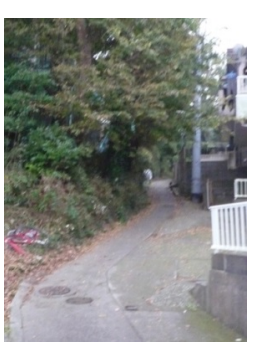
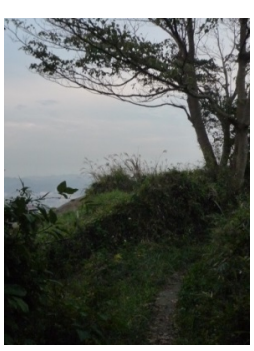
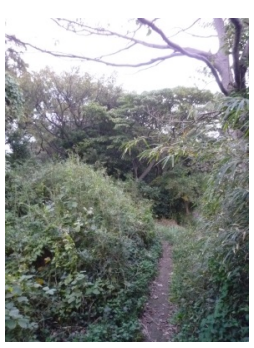
⑥の坂道から鞍部十字路まで歩く。坂水戸もあるが意外とゆるい坂道や平坦路。左手には東京湾、右手には観音寺。

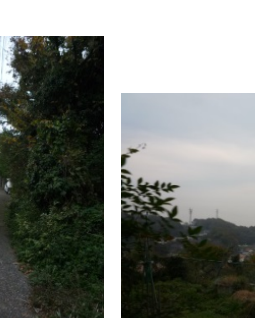


浦郷町 2(40-19)

鞍部十字路から坂道南端送電鉄塔まで。

　十字路からは東京湾、箱崎が望める。ここから尾根道を登る。東京湾の眺めがよい。地道の坂道をゆくと船越の鉄塔に至る。そこからは東京湾、長浦湾の眺めが最高。



浦郷町 2(40-19)

鞍部十字路から深浦湾側へ。

　十字路からは深浦湾に降りる。十字路からは東京湾、箱崎が望める。この坂道はきれいな坂道である。この十字路の下には筒井トンネルがある。

浦　郷　町 2(40-19)

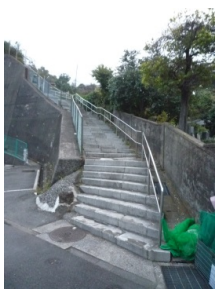
鞍部十字路から追浜東町へ。

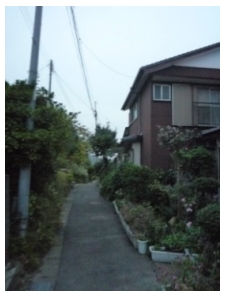
　急な階段である。自転車でも上がれる。

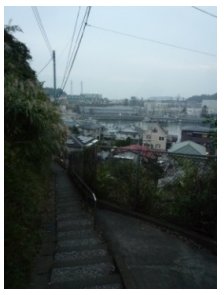
⑨　浦郷町 2・3(13-8)

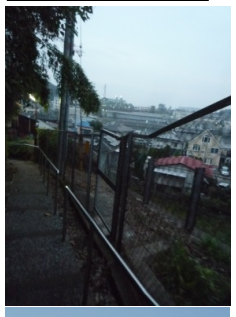
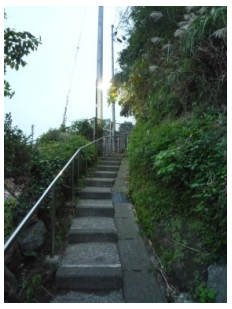
深浦湾から榎戸山に登る坂道です。深浦湾がよく見えます。

⑩ 浦郷町３
(20-8)
この坂も榎戸山に登る坂道です。能栄治の墓の中を登っていき降りるときに深浦湾が見えます。

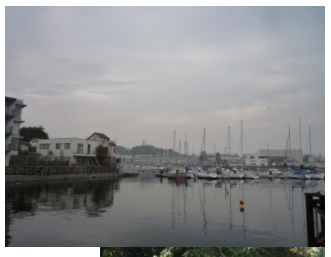






⑪ 深浦湾
②の坂道から見た深浦湾のボートパークを歩いてみました。静穏な海域で、水辺の遊歩道もあり、ボートも係留しいい雰囲気です。

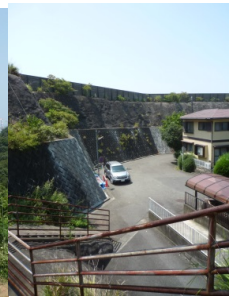


⑫ 追浜東町１
(64-46)
トンネルを２つ抜けると県営住宅に入りそこにある公園からは東京湾がよく見えます。近くにはマンション開発も見えます。

⑬ 浦郷町２・１
(47-16)
谷戸の坂道です。東京湾がよく見えます。戦後開発された団地と坂道⑭でつながっています。

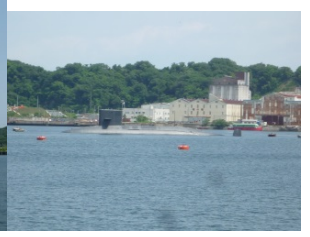
⑭ 船越町８
(40-33)
⑬の坂道と船越の団地とを結ぶ道です。東京湾見えます。

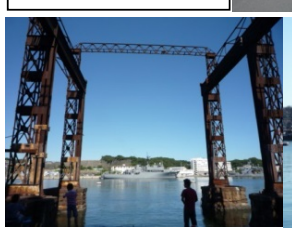
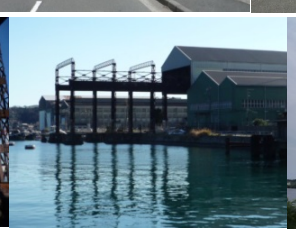
⑮ 船越町７
(40-30)
戦後開発された団地ですが、東京湾が見えます。この台地の下は自衛隊の基地となっています。



⑯ 船越町７・８
(27-3)
14 の団地から長浦湾の自衛隊基地に降りる坂です。以前は栄光学園や関東自動車も立地していました。長浦湾が見えます。

⑰ 長浦湾
戦前は海軍工廠がありましたが、戦後は、海上自衛隊、公共ふ頭、工場が立地しました。今は海上自衛隊に集中化しています。大小に作られたガントリークレーンはなくなりました。



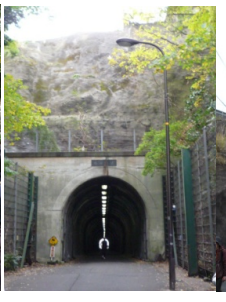



⑱
平六ﾄﾝﾈﾙ
90m
昭和 14 年

⑲
筒井ﾄﾝﾈﾙ
68m
明治 38 年

⑳
向坂ﾄﾝﾈﾙ
67m
昭和 8 年

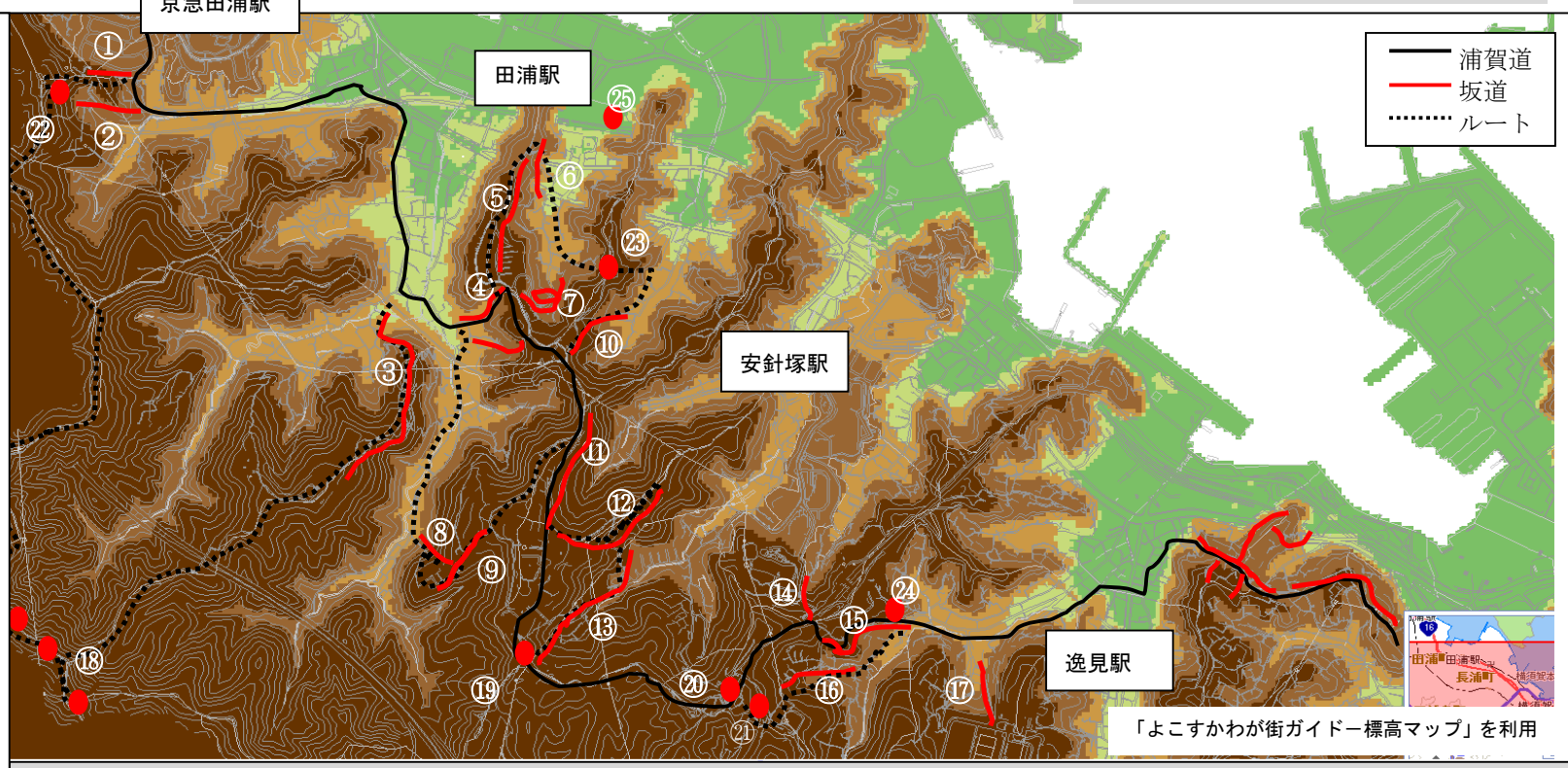
㉑
梅田ﾄﾝﾈﾙ
204m
明治 20 年



横須賀　「海と船が見える坂道」マップ２（田浦ー逸見）

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って
① 港が丘(70-39)
② 赤坂(53-41)
③ 梅林の坂(120-20)
④ 太田坂(55-14)
⑤ しろんだの坂(60-45)
⑥ 田浦１の坂(41-10)
⑦ のの字坂(40-23)
⑧ 田浦泉町の坂(55-20)
⑨ 田浦泉町の坂(107-73)
⑩ 長浦町５の坂(72-19)
⑪ 長浦町４の坂、
十三峠の坂(120-85)
⑫ 長浦町 4.3 の坂(114-90)
⑬ 長浦町３の坂
(96,122-37)
⑭ 吉倉町２の坂(82-57)
⑮ 琵琶首坂(82-23)
⑯ 柿の谷の坂(73-30)
⑰ 逸見浄水場の坂(62-8)
⑱ 乳頭山(205m)等
⑲ 十三峠
⑳ 港が見える丘公園
㉑ 按針塚展望台
赤字；海と船が見える坂道
（ ）；坂上と坂下の標高
____;坂道風土記掲載の坂



横須賀中央から北部は平地がなくリアス式海岸となり、浦賀道は山道となっています。幕末の横須賀製鉄所の建設以降、海軍が集積し、戦後は平和産業が立地しました。その中で、人口増に対応し、住宅が山特に横須賀では「谷戸」と呼びますが「谷戸」に立地しました。そのため縦横に坂道が発達し、「海と船が見える坂道」もあります。

トンネルなど
㉒ 田浦山トンネル
盛福寺トンネル
海軍境界石
㉓ ながかまﾄﾝﾈﾙ
㉔ 西逸見防災ﾄﾝﾈﾙ
㉕ 七釜トンネル

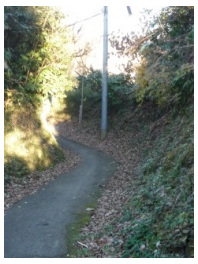
① 港が丘
(70-39)
港が丘から階段が 234 段。東京湾、長浦がよく見える。

② 赤坂
(53-41)
港が丘開発で一部なくなる。トンネルは海軍水道。

③ 梅林の坂道
(120-20)
梅林のタワー、坂道から東京湾、海自がよく見える。

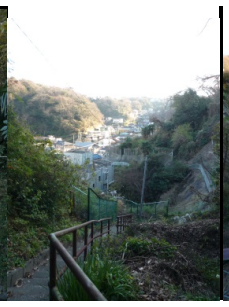
④ 太田坂
(55-14)
田浦からの登り坂。登りきると海が見える。南側にも別の階段がある。

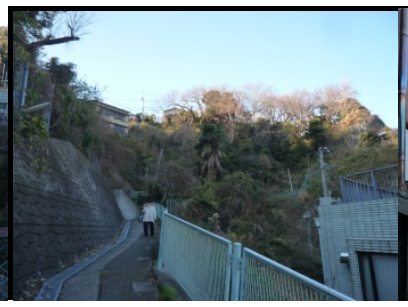
⑤ しろんだの坂
(60-45)
太田坂上の浦賀道から尾根筋に長浦港に向かう坂道。市営住宅を通り尾根道に。途中東京湾がよく見える。



⑥ 田浦 1 の坂 (41-10)

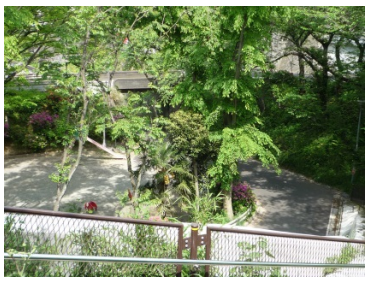
しろんだの坂から 16 号線トンネルの上を通り谷戸に一気に下りる。





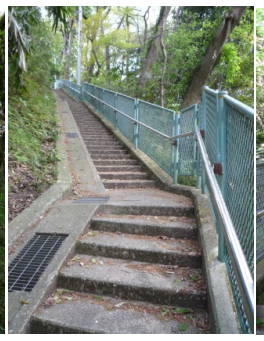
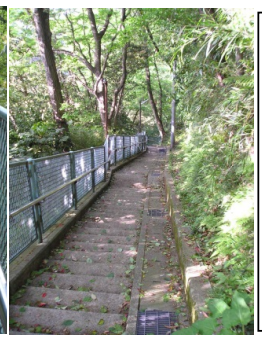
⑦ ののの字坂 (40-23)

陸軍による物資輸送のため造られる。ループ式。



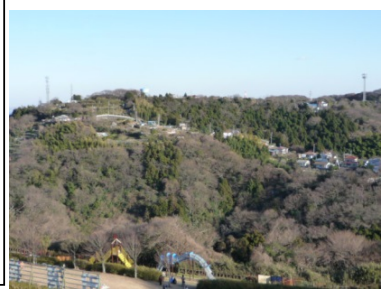
⑧ 田浦泉町の坂 (55-20)

横須賀市水道取水系統有馬系統上にある。真っ直ぐの急階段。住民により利用されるもかなり怖い。

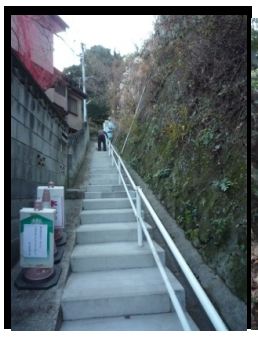
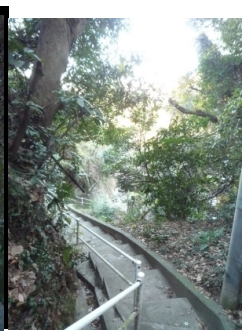
⑨ 田浦泉町の坂 (107-73)

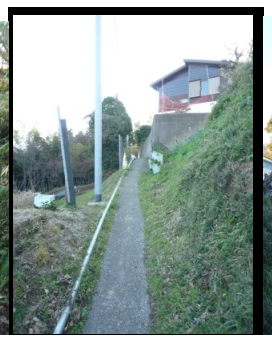
⑧の坂を登りきると真っ直ぐの坂道に沿って集落が。登りきると長浦湾が見える。



⑩ 長浦町 5 の坂 (72-19)、

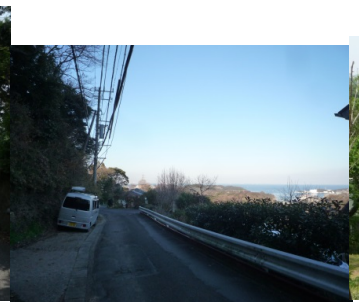
長浦町 5 から浦賀道に登る道。国道ができるまではこの道を使って主要道浦賀道に出た? 坂上から海が見える。



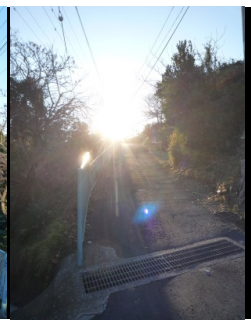
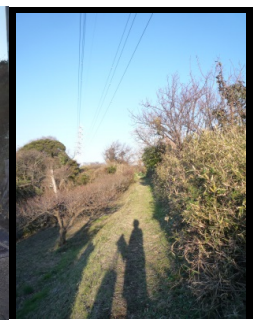
⑪ 長浦町 4 の坂、十三峠の坂(120-85)

太田坂から、十三峠まで登り坂が続く。浦賀道沿いに戦後開拓される。長浦湾の海自、そして米軍も見える。



⑫ 長浦町 4.3 の坂 (114-90)

浦賀道から尾根伝いに海に向かう。途中から畑道となる。按針塚駅に降りるには、⑬長浦町 3 の坂を下りる。東京湾絶景。

⑬ 長浦町３の坂
(96-37)
⑫の坂道から、一気に下り長浦町３の市営住宅に。真っ直ぐ進むと按針塚駅に。

長浦町３の坂
(122-37)
坂道を下りて別の坂道を登る。長い坂道。途中開発中止の宅地もある。登りきると 13 峠。海がよく見える。

⑭ 吉倉町２の坂
(82-57)
浦賀道から按針塚に降りる坂道。彼方に東京湾。

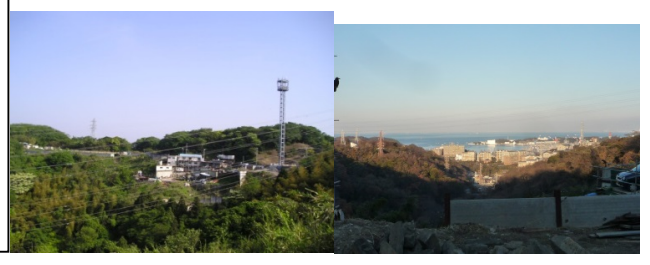
⑮ 琵琶首坂
(82-23)
逸見に向かって真っすぐ坂と階段で降りる。海は見えないが楽しい坂。

⑯ 柿の谷の坂
(73-30)
塚山公園展望台から西逸見町２に下る。⑮琵琶首坂より痛んでいる。

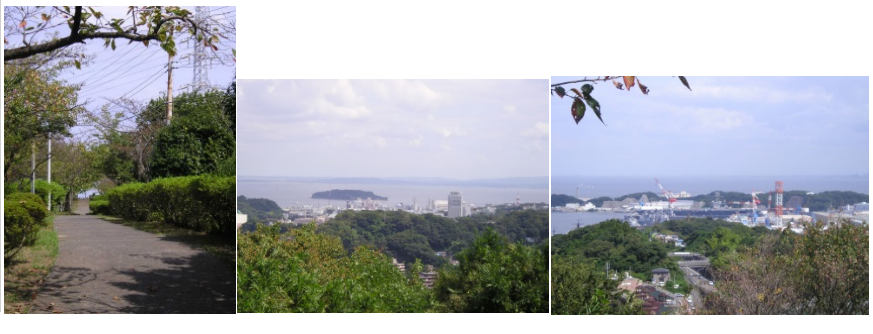
⑰ 逸見浄水場の坂
海軍水道の終点。ここから造船所に浄水が供給。真っ直ぐの坂道と浄水場の建物が魅力的。海軍境界石も。

⑱ 乳頭山等
港が丘から「三浦アルプス」を歩く。尾根道から東京湾、米軍などがよく見える。陸軍の境界石も。

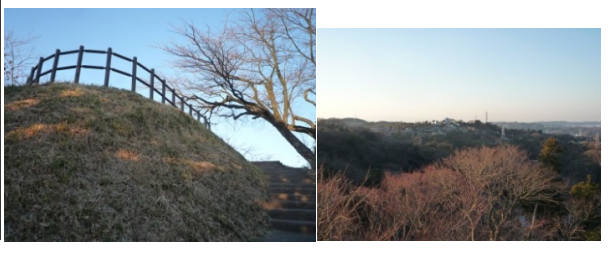
⑲ 十三峠
太田坂から塚山公園にかけての地域。東京湾等がよく見える。

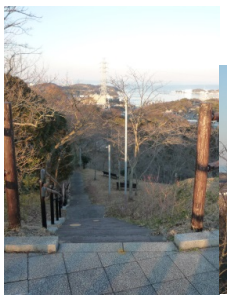


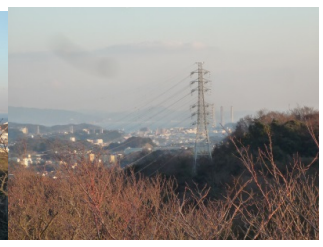
⑳ 港が見える丘公園
県立塚山公園内にある。海自、米軍が一望。桜の名所。



㉑ 按針塚展望台
県立塚山公園内にある。海自、米軍、三浦アルプスが一望。360 度の景色。







主なトンネルなど

㉒　田浦山トンネル

海軍水道トンネル。大正 11 年　90m。通れるが急坂。

盛福寺トンネル

海軍水道トンネル。大正 11 年? 146m。通れない。大正 11 年から 10 年間は人は通行可。

海軍境界石

海軍水道の境界石。鎌倉、藤沢、さらに水源半原まで海軍水道が通る。現在は横須賀市所管。

㉓　ながかまﾄﾝﾈﾙ

横須賀市には谷戸と谷戸をつなぐ防災ﾄﾝﾈﾙが存在。田浦町 1-長浦町 5 を結ぶ。

平成 8 年、214m。

㉔ 西逸見防災ﾄﾝﾈﾙ

吉倉町 2 と西逸見町 2 を結ぶ。

昭和 60 年、214m。

㉕ 七釜トンネル

明治２２年、

大正１３年、

昭和１８年

97m。

番外編

番外編

貝山緑地

追浜地区の工業団地内に。戦前は海軍向上や飛行場。

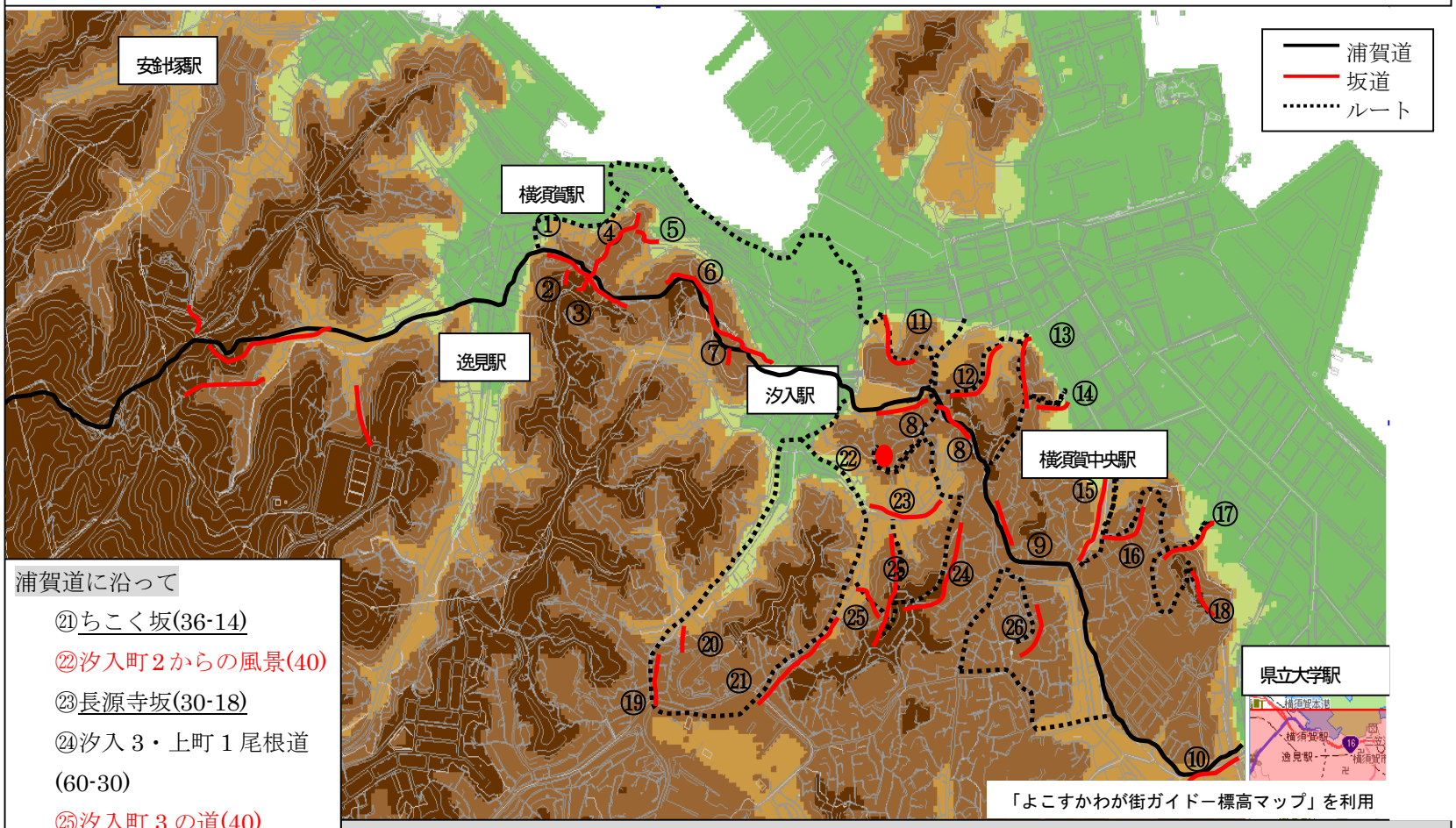
横須賀　「海と船が見える坂道」マップ３（汐入ー県立大学）

-浦賀道に沿って-

浦賀道に沿って

① 稲荷山の坂(40-9)
② 山王大日神社の坂(62-38)
③ 東逸見町１の坂(53-42)
④ 海自一望の道
⑤ 一国坂(40-4)
⑥ 汐入町の坂(50-5)
⑦ 汐入町の坂(46-37)
⑧ 谷町の坂(28-10)
小屋の坂(50-28)
⑨ うぐいす坂(50-32)
⑩ 聖徳寺坂(21-2)
⑪ 諏訪公園の坂(48-3)
⑫ 良長院の坂(42-7)
⑬ 緑ヶ丘の坂(32-6)
⑭ 徳得寿院の坂(42-5)
⑮ 平坂(25-5)
⑯ 若松町３の坂(45-14)
⑰ 裏坂(32-3)
⑱ 深田台砲台跡(50)
⑲ 坂本の坂(27-13)
⑳ 坂本町２の坂(35-19)

____;坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

浦賀道に沿って

㉑ちこく坂(36-14)
㉒汐入町２からの風景(40)
㉓長源寺坂(30-18)
㉔汐入３・上町１尾根道(60-30)
㉕汐入町３の道(40)
㉖読書公園の坂(45-25)

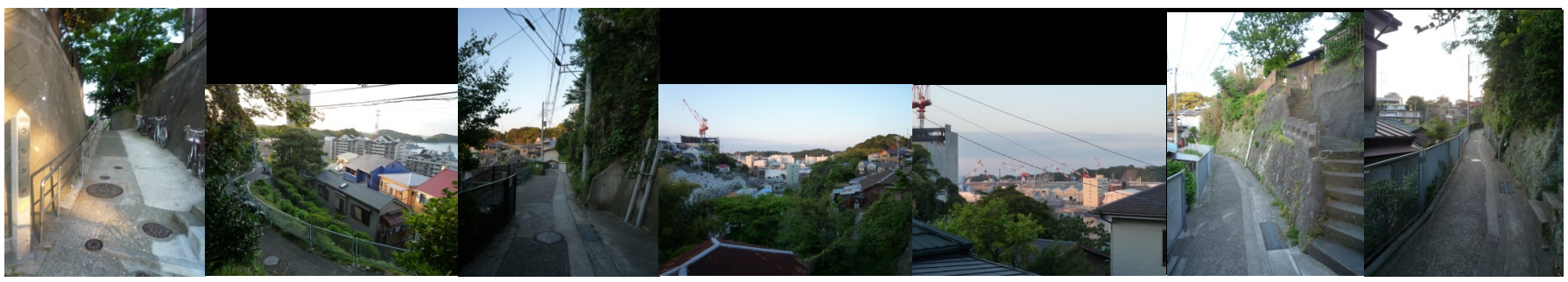
赤字；海と船が見える坂道

（　）；坂上と坂下の標高

横須賀中央から北部は平地がなくリアス式海岸となり、浦賀道は山道となっています。幕末の横須賀製鉄所の建設以降、工場、商業地の埋立も始まり、背後の山・「谷戸」の地域には、人口増に対応し、住宅や陸軍が立地しました。そのため縦横に坂道が発達し、「海と船が見える坂道」もあります。今は、埋立て、高層ビル立地が進み海ははるか遠くに見えます。

① 稲荷山の坂(40-9)

逸見から汐入への山岳ルートの登り部分。米軍基地がよく見える。おすすめルート。



② 山王大日神社の坂(62-38)

浦賀道の枝道にある神社。無人の様子。

③ 東逸見町１の坂(53-42)

浦賀道の枝道の階段。横須賀港がよく見える。

④ 海自一望の道

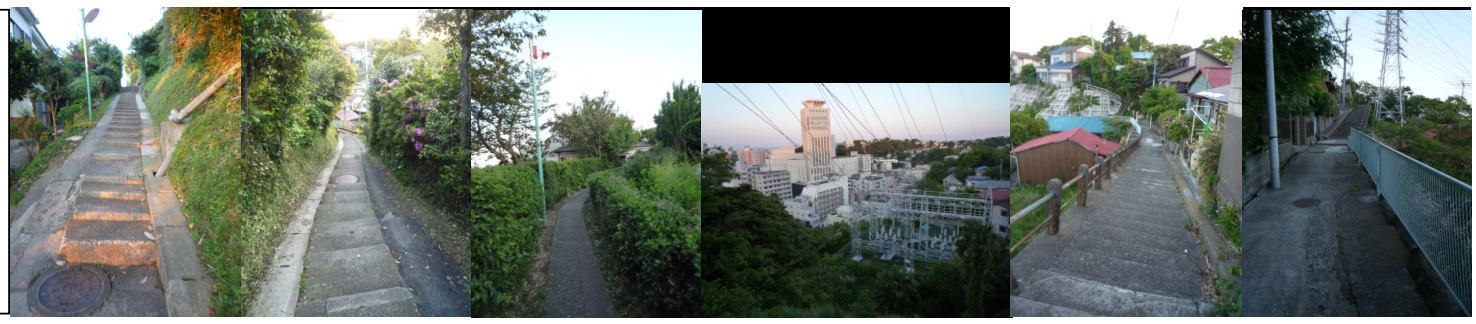
海と船を見る最高おすすめポイント。
現在突き当りにマンション建設中。
非常に目障り。

⑤ 一国坂(40-4)

浦賀道から海軍基地に降りる急階段。米軍のドライドックがよく見える。「一国」は旅館の名前。

⑥ 汐入町の坂(50-5)

尾根道と汐入に降りるルート。長い道。米軍が見える。海軍境界石や関東大震災のレンガがれきも見れる。



⑦ 汐入町の坂(46-37)

浦賀道からの枝道。米軍がよく見える。

⑧ 谷町の坂(28-10)

汐入から上町への山道の入口。ヨゼフ病院・諏訪神社からの坂道と合流

小屋の坂(50-28)

谷町の坂に続く坂道。左に大勝利山を見る。海は見えないが眺望良好。

⑨ うぐいす坂(50-32)

浦賀道の坂道。尾根道から上町の商店街に降りるところ。

⑩ 聖徳寺坂(21-2)

上町から安浦に降りる坂道。平成町マンションのために海は見えず。途中庄屋跡を見る。

⑪ 諏訪公園の坂(48-3)

どぶ板通りから、幼稚園、緑ヶ丘高校を通り諏訪公園に彼方に海を見れる。

⑫ 良長院の坂(42-7)

本町と浦賀道をつなぐ道。浦賀道側の坂道は眺望がいいが、海はかすかに見える程度。

⑬ 緑ヶ丘の坂(32-6)

本町から背後の海蝕崖を通る坂道。ビルも多いが海も見える。

⑭ 徳得寿院の坂(42-5)

大滝町から豊川稲荷の階段を上る急階段。市役所の向こうに東京湾が見える。

⑮ 平坂(25-5)

中央にある有名な坂。上町と埋立地の繁華街を結ぶ。横須賀の有名書店の名前にも。

⑯ 若松町３の坂(45-14)

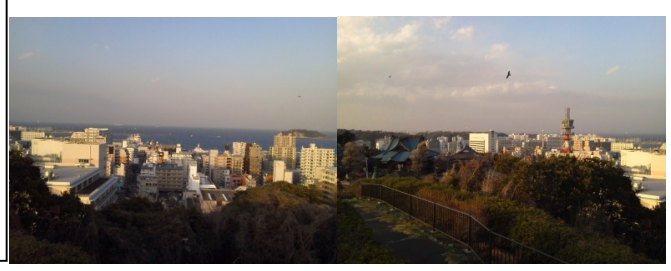
滝本寺から中央平坂に降りる坂道。かなり急。下から見た坂上の住宅は驚き。

⑰ 裏坂(32-3)

横須賀共済病院と深田台を結ぶ坂道。民間資金で作ったらしく寄付金を刻んだプレート石が坂上にある。

⑱ 深田台砲台跡(50)

戦前は砲台。今は中央公園。ほとんど遺構はない。市街地があるもスカイライン制限で海は見える。



⑲ 坂本の坂(27-13)

汐入から坂本に登る坂道。改良が進んだ道。

⑳ 坂本町２の坂(35-19)

坂本の坂のもう一つの坂道。この道の方が本道か？

㉑　ちこく坂
(36-14)
汐入から坂本に登る緩やかな坂道。戦前坂本の陸軍兵舎に急いで帰るためにのこの名に

㉒ 汐入町２からの風景(40)
小屋の坂からの枝道。途中海軍天文台も見える。さらに進むと汐入・海自基地が見える。

㉓　長源寺坂
(30-18)
汐入から上町に登るもう一つのルート。写真に道路改良以前の坂。

㉔　汐入３・上町１尾根道
(60-30)
長源寺坂の頂上からは山の尾根道が走る。道路改良後は、長源寺坂に降りるためには急な階段がある。この宅地はレンガ山と言われ、関東大震災後瓦礫のレンガで宅地造成。

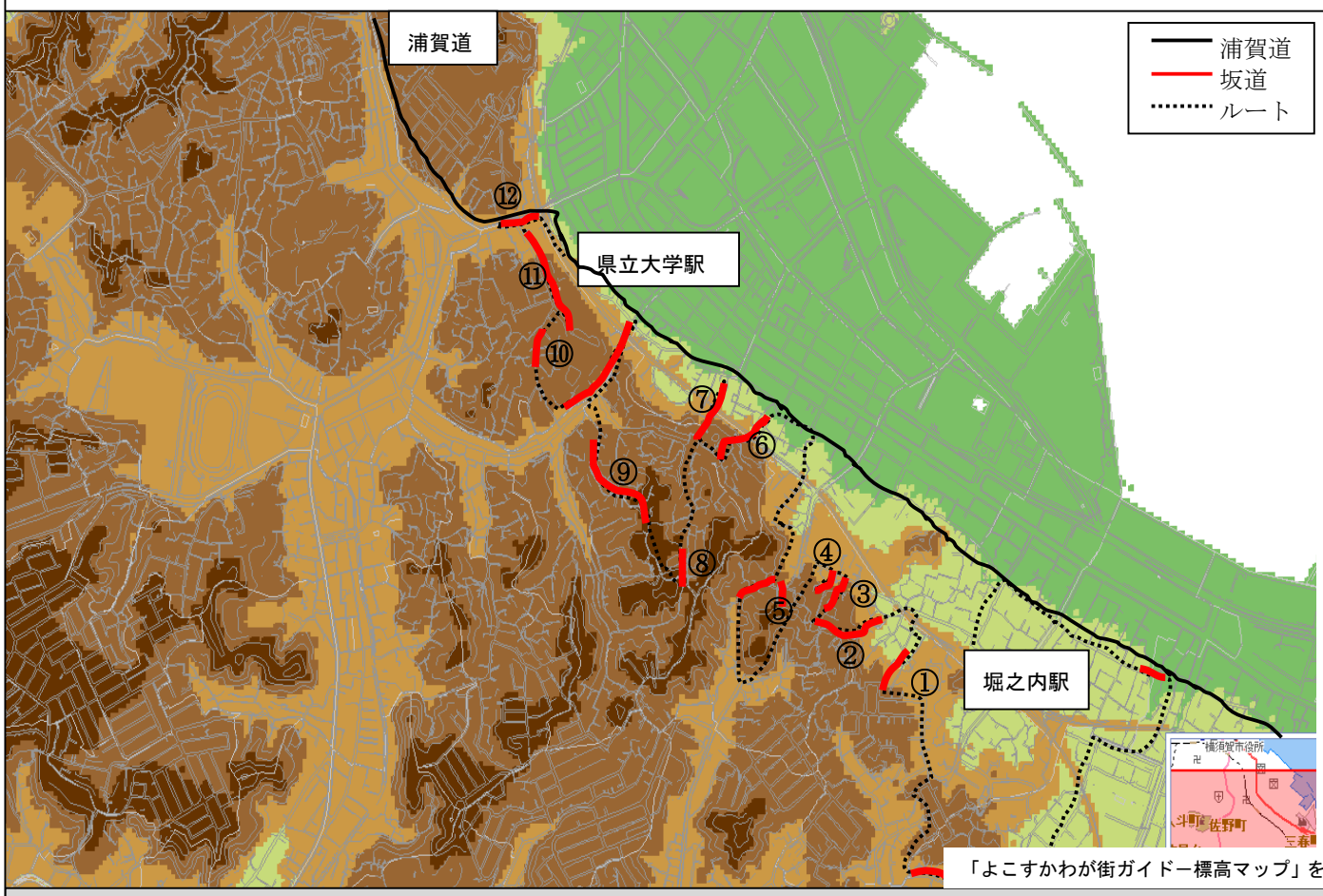
㉕　汐入町３の坂道
(40)
尾根道とちこく坂の間に広がる坂道・階段・道。典型的な「谷戸」に広がる坂道。眺望もよく海自基地も見える。

㉖　読書公園の坂
(45-25)
緒明山に登るために急な坂道。戦前は配水池。現在は中央図書館と読書公園。見晴らしは良いが海は見えない。

横須賀　「海と船が見える坂道」マップ４（堀之内－安浦）

-浦賀道に沿って-

堀之内－（浦賀道）－
砂坂(6-3)・砂坂地蔵尊－（古東海道）
天神坂(17-8)・藍染稲荷神社－
大津町・三春町５丁目の階段－
金堀トンネル（信号有り）－
① 三春町５丁目坂道(25-8)－
② 三春町56丁目坂道(40-8)－
三春町５６階段－
③ 三春町６坂道(41-14)－
④ 三春町６階段(27-14)－
山崎ふれあいトンネル－
山神稲荷大明神－
モチン坂(27-16)・庚申塔－
⑤ 三春町６階段(41-24)－
⑥ 富士見町１坂道(32-6)－
⑦ 富士見町１坂道(28-4)－
⑧ 富士見町２階段(53-38)－
⑨ 富士見町２坂道(50-22)－
どうみき坂(23-6)－
⑩ 田戸台坂道(40-32)－
⑪ 長官邸の坂(36-18)－
⑫ 聖徳寺坂(18-2)－県立大学
赤字①；(海と船が見える坂道)
（　）；(坂上標高－坂下標高)
____;坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

この付近は明治以前は海岸崖が発達しその下に浦賀道が走っていました。明治以降海軍基地や安浦の埋立など横須賀の発展とともに海岸崖の台地にも住宅が立地しました。埋立地、浦賀道と背後台地とを連絡するための道が「海と船が見える坂道」となります。今は、埋め立てが進み海ははるか遠くに見えます。

砂坂　浦賀道に沿っている。

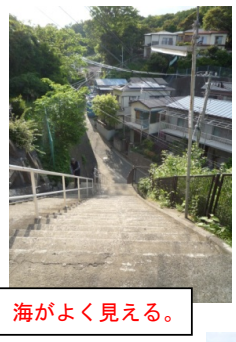
天神坂　古東海道にある。

① 三春町５丁目坂道(25-8)　小学生の通学路。彼方に海が見える。

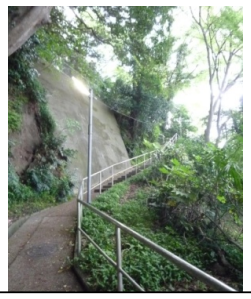
② 三春町56丁目坂道(40-8)　崖をの彫りきる長い坂道。坂上で海が見える。

④ 三春町６坂道(41-14)　学校の通学路。海がよく見える。

③ 三春町６階段(27-14)　行き止まりの坂道だが海がよく見える。



⑤ 三春町６階段(41-24) 山崎トンネル近くの枝道。海がよく見える。



⑥ 富士見町１坂道(32-6) 京急線からも見える階段で林の中だが海は見える。

どうみき坂(23-6) 県立大学に降りる坂。魅力的。

⑦ 富士見町１坂道(28-4) 京急線からも見える階段で林の中だが海は見える。

⑧ 富士見町２階段(53-38) 奥の直線階段であるが海がよく見える。

⑨ 富士見町２坂道(50-22) 山頂からどうきみ坂に降りる長い坂道。海が見える。

どうみき坂(23-6) 県立大学に降りる坂。魅力的。

⑩ 田戸台坂道(40-32) 田戸台頂上から下る坂道。海見える。

⑪ 長官邸の坂(36-18) 旧鎮守府超海底から下る坂道。最近まで裁判所あり。海見える。

⑫ 聖徳寺坂(18-2) 頂上からかすかに海が見える。

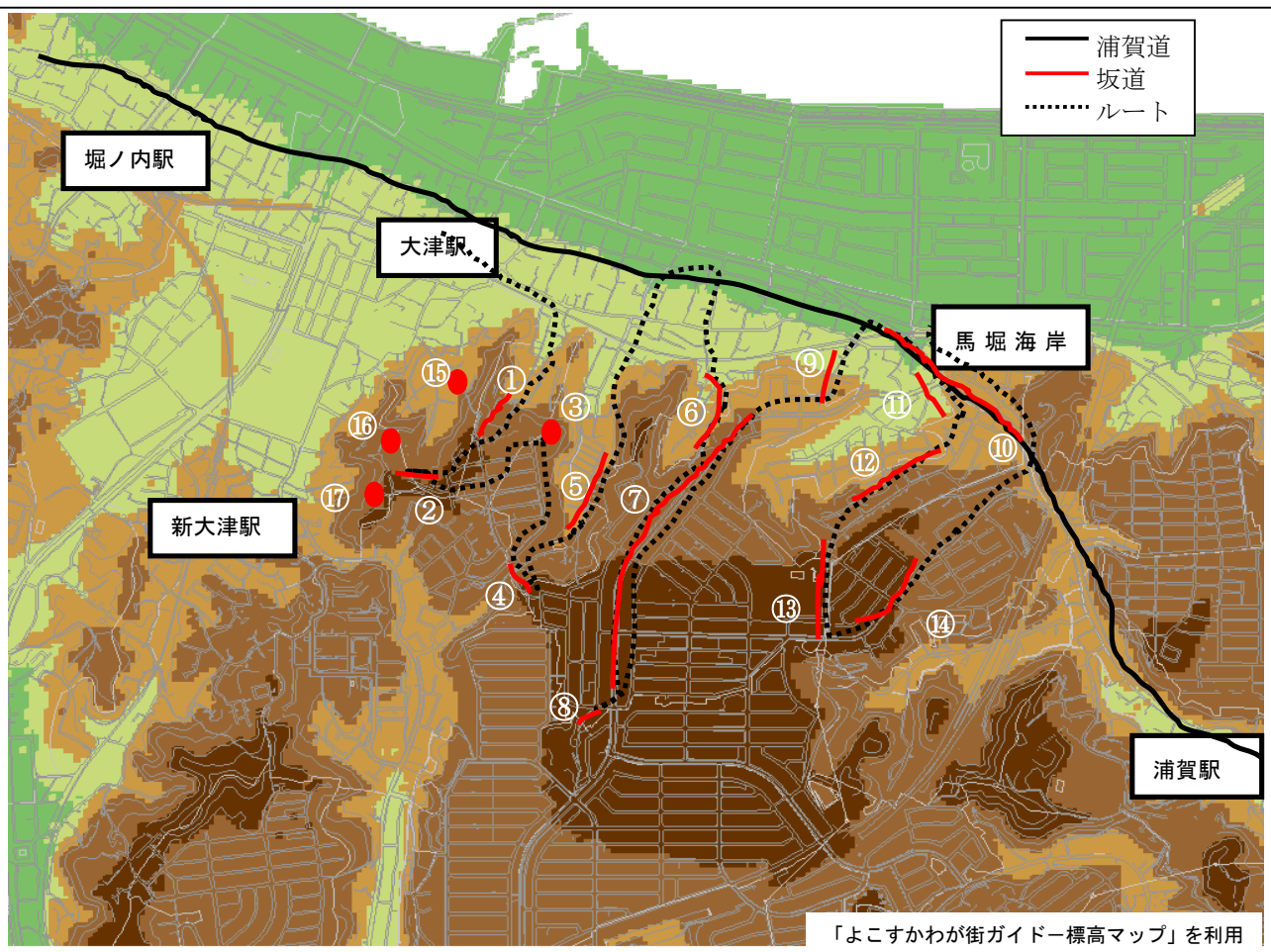
横須賀　「海と船が見える坂道」マップ５（大津－馬堀海岸）

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 大津町２の坂(43-17)
② 大津町３の坂(53-47)
③ 池田町１の展望台(40)
④ 馬堀町１の坂(51-38)
⑤ 馬堀町１の坂(38-19)
⑥ 桜ヶ丘１の坂(35-9)
⑦ 桜ヶ丘１の大坂(60-20)
⑧ 安房口神社の坂(60-50)
⑨ 馬堀町２の坂(20-5)
⑩ 矢ノ津坂(30-5)
⑪ 桜ヶ丘２の坂(8-3)
⑫ 桜ヶ丘２の坂(45-15)
⑬ 桜ヶ丘２の坂(55-45)
⑭ 桜ヶ丘２の坂(55-40)
⑮ 信楽寺
⑯ 信誠寺
⑰ 諏訪神社

赤字；海と船が見える坂道
（　）；坂上と坂下の標高
；坂道風土記掲載の坂

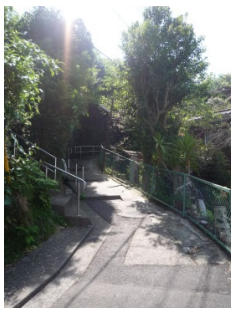
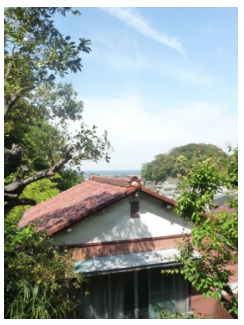


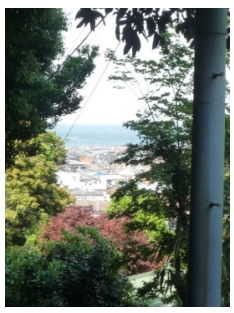
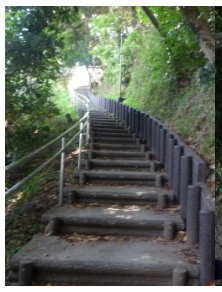
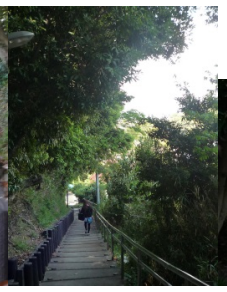
「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

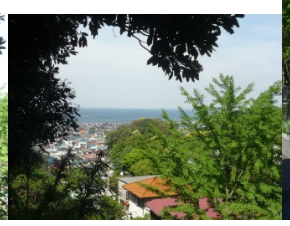
横須賀東部は、横須賀北部が谷戸が発達しているのと比較し、東京湾側は谷戸が発達していません。もっぱら台地との間に崖が発達しています。戦前には東京湾要塞の砲台、戦後は住宅及び教育施設として開発が進んでいます。海岸・丘間に坂道が発達しています。
一方で、南側に向かっては、浦賀では深く入り込んだ浦賀湾が発達し、平作川流域では谷戸が発達しています。
今回は、主に台地上の住宅地への接続坂道となっていて、東京湾と船がよく見えます。

スタート
京急大津駅
京急本線の駅。宿守稲荷がとなりにある。

① 大津町２の坂(43-17)
台地上の住宅地と駅を結ぶルート。ふりかえると東京湾が見えます。階段、手すりあり。地元の皆さんに使われている。途中

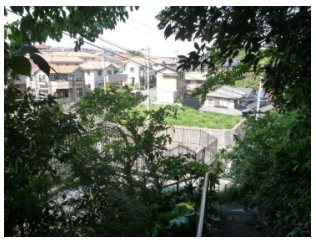
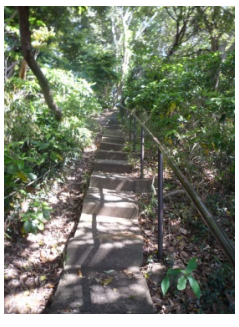




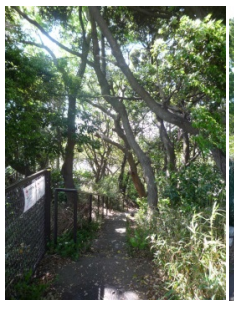


② 大津町３の坂(53-47)
台地上の団地内にある緩い坂道。向井正方の墓あり。東京湾がよく見える。ただし道路にはひび割れが?

③ 池田町１の展望台(40)
台地上の団地「大津の丘」の一角にある展望台。東京湾の絶景が。猿島、第二海保がよく見える。おすすめ。

④ 馬堀町１の坂(51-38)
「大津の丘」団地と池田町の団地を結ぶ坂道。林の中の階段。木々の間からかすかに海が見える。

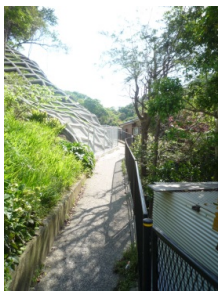





⑤ 馬堀町１の坂(38-19)
「大津が丘」団地と馬堀を結ぶ坂道。大きな谷の道で昔からの道だろう。市営住宅もあり、海もよく見える。おすすめ。

⑥ 桜ヶ丘１の坂(35-9)

桜が丘の団地に登る人道の坂道。自転車もひけるように階段の端には斜路が。海もよく見える。おすすめ。

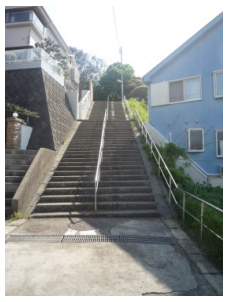
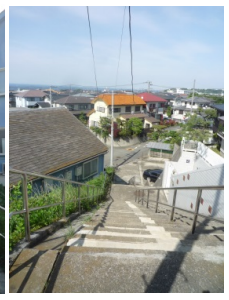


⑦ 桜ヶ丘１の大坂(60-20)

桜が丘団地内の道路でかつ海に直角の坂道。海に向かっていく坂道。超おすすめ。

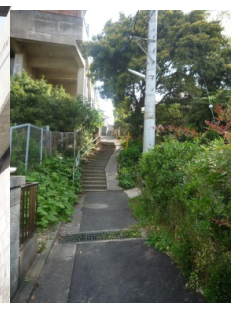
⑧ 安房口神社の坂(60-50)

むかしからある神社に団地内から登る坂道。東京湾、猿島がよく見える。ここもおすすめ。

⑨ 馬堀町２の坂(20-5)

⑦桜丘１の大坂の坂道から途中崖下に降りる人道坂道。かすかに海がみえる。

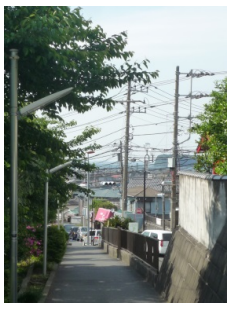


⑩ 矢ノ津坂(30-5)

浦賀道の浦賀の入る際に越える最後の峠。今は、車道が拡幅されている。車道、京急線の向こうに東京湾が見える。

⑪ 桜ヶ丘２の坂(8-3)

矢の津坂から途中右側にまっすぐ続く坂道。気になっていた坂道。坂上からと東京湾が見える。短いが、おすすめ。

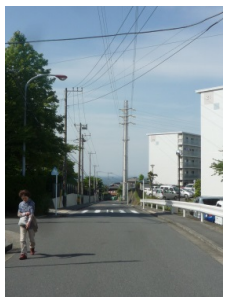


⑫ 桜ヶ丘２の坂(45-15)

馬堀海岸駅から馬堀台団地に登る坂道。右側の住宅の間から海が見える。

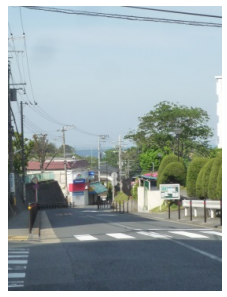
⑬ 桜ヶ丘２の坂(55-45)

⑫の坂道から続く坂道。坂道を登りきると左側に馬堀台団地、右側は望洋台小学校。名前の通り海が見える。



⑭ 桜ヶ丘２の坂(55-40)

浦賀道とまぼり大団地を結ぶ坂道。海がよく見える。



ゴール

馬堀海岸駅

ゴールは意外と商店が多い。

⑮ 信楽寺

しんぎょうじ。坂本竜馬の妻「おりょう」の墓碑あり。

⑱ 信誠寺

しんじょうじ。

⑯ 諏訪神社

大津村の総鎮守。結構立派。白色の藤棚もきれい。

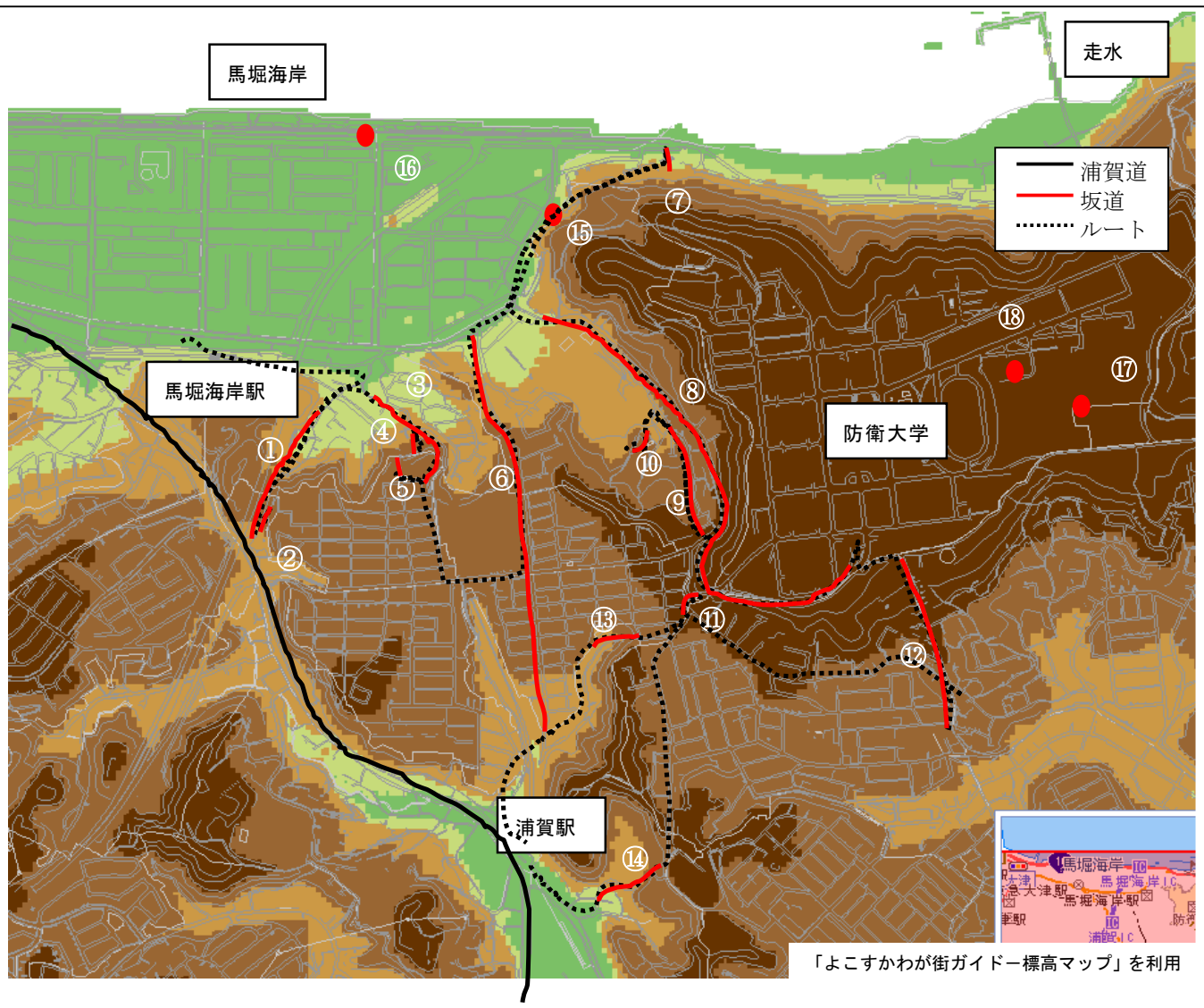
横須賀　「海と船が見える坂道」マップ６（馬堀海岸ー浦賀）

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 馬堀町３の坂(27-10)
② 浦賀１の坂(37-25)
③ 馬堀町３の坂(37-7)
④ 馬堀町３の坂(28-15)
⑤ 浦上台１の坂(42-37)
⑥ 馬堀町４の坂(42-4)
⑦ 走水１の坂(8-3)
⑧ 防大の坂(84-53-4)
⑨ 馬堀町４の坂(58-12)
⑩ 自然教育園の坂(51-24)
　稜威(みいず)神社
⑪ 馬堀町４の坂(72-56)
⑫ 二葉２の坂(74-30)
⑬ 浦賀１の坂(45-15)
⑭ 東浦賀１の坂(51-2)
⑮ 走水トンネル
⑯ 馬堀海岸

赤字；海と船が見える坂道
（　）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

横須賀東部は、横須賀北部が谷戸が発達しているのと比較し、東京湾側は谷戸が発達していません。もっぱら台地との間に崖が発達しています。戦前には東京湾要塞の砲台、戦後は住宅及び教育施設として開発が進んでいます。海岸と丘の間に坂道が発達しています。
一方で、南側に向かっては、浦賀では深く入り込んだ浦賀湾が発達し。平作川流域では谷戸が発達しています。
今回は東京湾側の海蝕崖の坂道及び浦賀湾奥の坂道を紹介します。
戦前の放題戦後の防衛大学及び台地の住宅開発により出来た坂道で、海がよく見えます。

スタート
馬堀海岸駅
観音崎への拠点。意外と商店が多い。

① 馬堀町３の坂(27-10)
浦賀道につながる坂道。坂上から東京湾が見える。近くを横浜横須賀道路が走る。近くには東京湾要塞の標識石も。

② 浦賀１の坂(37-25)
①の坂道から浦上台に登る坂道。

③ 馬堀町３の坂(37-7)
馬堀海岸駅から浦上台団地に登る坂道。浦賀にもぬけられる。かなり急。東京湾がよく見える。おすすめ。

④ 馬堀町３の坂(28-15)
②の坂道より左に分かれる階段。左側には庚申塔が。振り向くと真っ直ぐ海が。おすすめ。

⑤ 浦上台１の坂(42-37)
浦上台団地にある坂道。以前は④の坂道とつながっていたのではないか?東京湾、第二海保、船がよく見える。

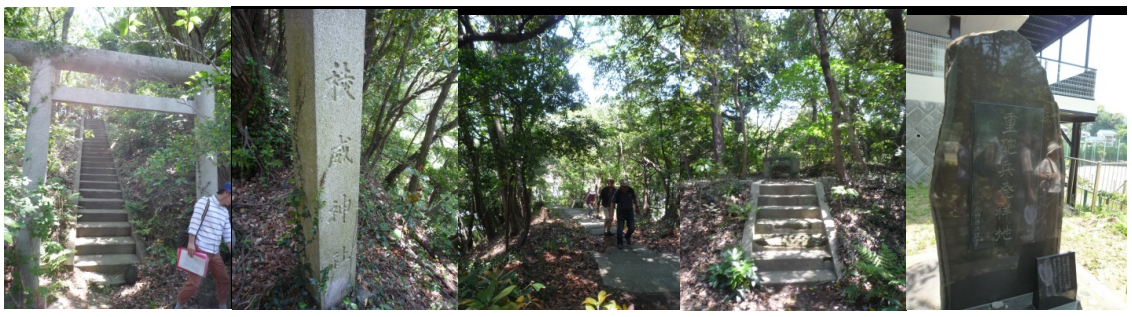
⑥ 馬堀町４の坂(42-4)
浦上台団地と崖下のまぼり小学校を結ぶ坂道。狭い車道でとても急。坂上及び坂の途中から見る東京湾、船は格別。
超おすすめ。

⑦ 走水１の坂(8-3)
走る水水道トンネルの走水川にある小さい坂道。海が目の前に。

⑧ 防 大 の 坂
(84-53-4)
今回の坂道の中では一般車道ながら「海と船が見える坂道」としてはお勧めの坂。防衛大学に続く長い坂であるが海がよく見える。視界も広い。超おすすめ。

⑨ 馬堀町４の坂
(58-12)
⑧坂道の途中にあり、馬堀自然教育園、馬堀小中を結ぶ坂道。⑧の坂の旧道か?最後の急な階段は最高。
おすすめ。

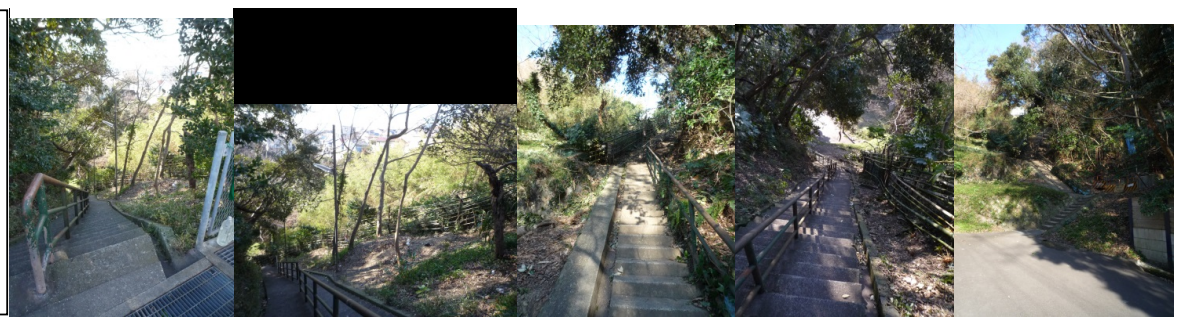
⑩ 自然教育園の坂(51-24)
馬堀自然教育園の中の坂道。もともとは、陸軍砲兵学校。弾薬倉庫が現在も残る。稜威(みいず)神社跡が残る。



⑪ 馬堀町４の坂(72-56)
⑧の防大坂から、浦賀に向かう時に水道タンクの近くにある階段。防大制は浦賀駅に向かう時に近道として使っている模様。

⑫ 二 葉 ２ の 坂
(74-30)
防大から小原台、鴨居に向かう一直線の坂道。ゆうに３００ｍあり。向こうには久里浜方面が見える。天気良ければ海も彼方に見える。楽しい坂道。近くに庚申塔あり

⑬ 浦 賀 １ の 坂
(45-15)
浦上台から浦賀駅に向かう坂道。階段で一気に３０メートル降りる。足がすくんで怖い階段。でも住民防大生は利用。



⑭ 東浦賀１の坂
(51-2)
浦上台から住友重機械のグラウンドを経て旧造船所に向かう階段。真っ直ぐな階段。むかしは造船所従業員がこの階段で通勤したのだろう。

ゴール
浦賀駅
⑬の坂道から浦賀駅のガード下をくぐって浦賀駅に。

⑮ 走水トンネル
もともとは海軍水道トンネルとして明治１５年、１６年に作られる。もともとは３２０メートル１本のトンネル。レンガはフランス積み。

⑯ 馬堀海岸
平成１８年に直轄事業として進められ完成した。海も船もよく見えて市民の憩いの場所。

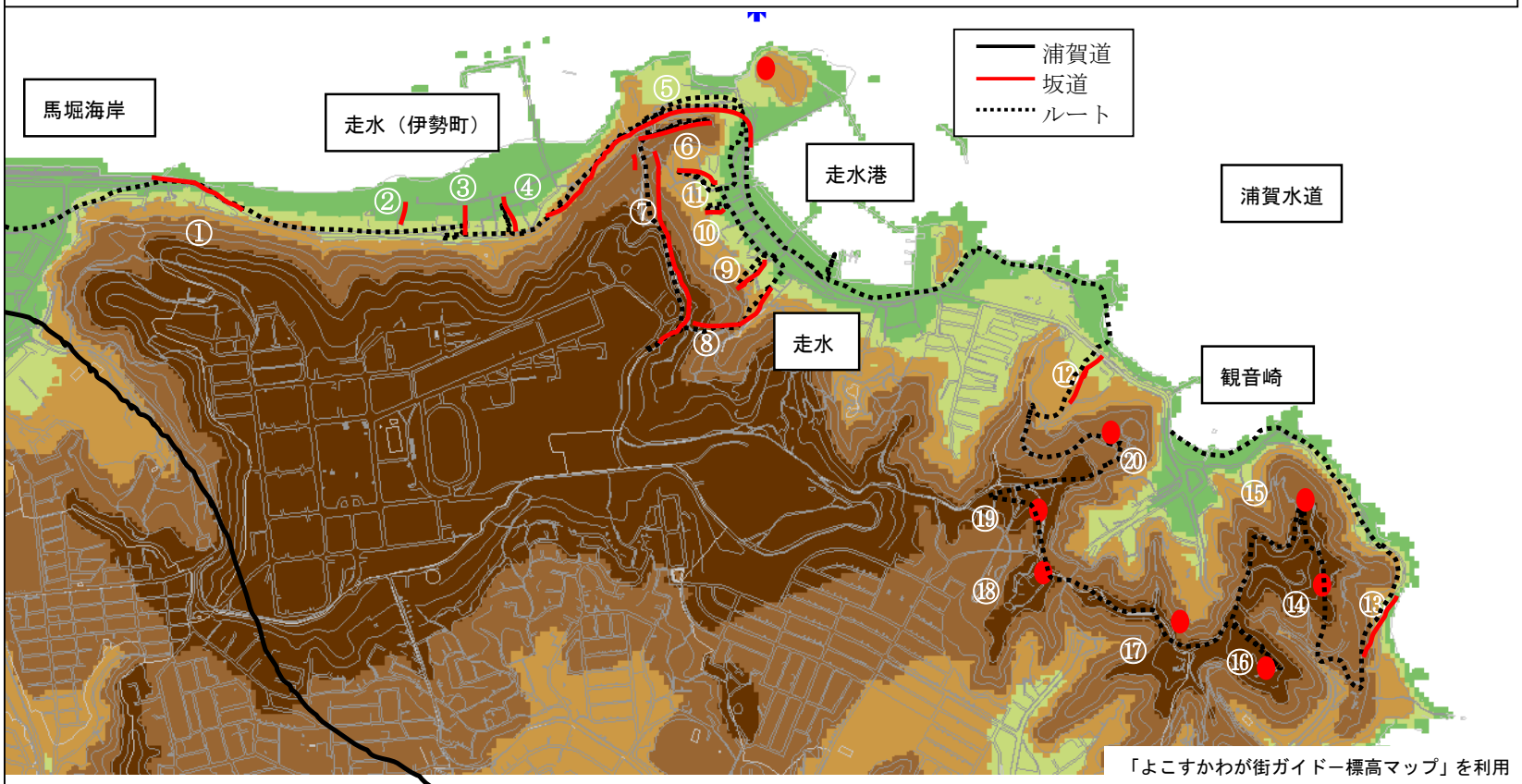
横須賀　「海と船が見える坂道」マップ７（馬堀海岸ー観音崎）

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 走水１国道の坂(11-3)
② 走水駐車場の坂(8-2)
③ 走水１の坂(8-2)
④ 走水１路地の坂(9-2)
⑤ 走水２国道の坂(20-2)
⑥ 走水２走水荘の坂(32-22)
⑦ 走水防大への坂(80-20)
⑧ 三百段階段(68-5)
⑨ 走水神社の坂(22-3)
⑩ 覚栄寺の坂(11-3)
⑪ 走水２の坂(18-4)
⑫ 横須賀美術館の坂(10-6)
⑬ 鴨居４観音崎の坂(18-8)
⑭ 第一砲台(40)
⑮ 第二砲台(50)
⑯ 第三砲台(65)
⑰ 公園の中の坂(57)
⑱ めがね橋(50)
⑲ 公園の中の坂(50)
⑳ 三軒家砲台(35)

赤字；海と船が見える坂道
（　）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂

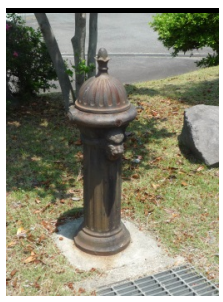


「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

横須賀東部は、横須賀北部が谷戸が発達しているのと比較し、東京湾側は谷戸が発達していません。山でなく台地であるため谷が深くありません。もっぱら台地との間に崖が発達しています。観音崎付近は地形が入り組んでいます。観音崎には戦前には東京湾要塞の砲台があり今は公園となっています。また坂道は、昔からの集落である走水、伊勢町に町なか、丘・山との境界に位置する寺社、さらには、沿岸道路に発達しています。このため、「海と船が見える坂道」の成り立ちは横須賀北部と大きく異なります。

① 走水１国道の坂(11-3)
国道１６号線の緩やかな小さな坂道。東京湾に向かって下る。

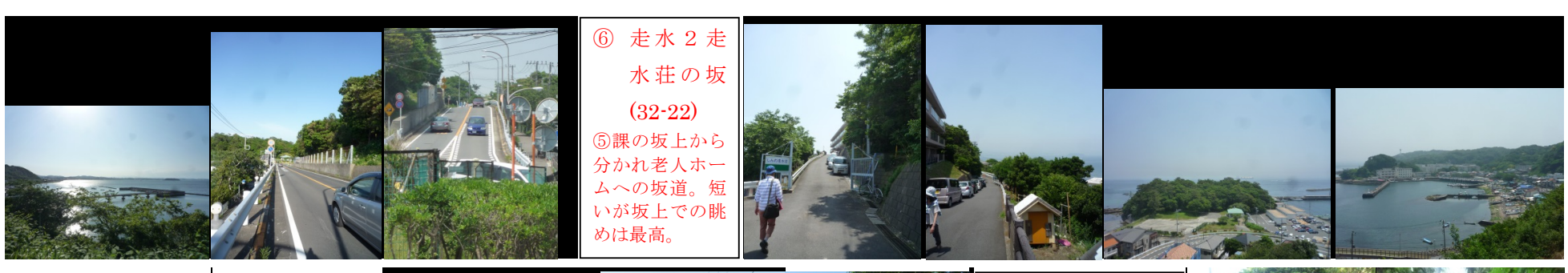
② 走水駐車場の坂(8-2)
国道から海に向かって下る小さな坂道。近代化遺産が多数存在。



③ 走水１の坂(8-2)
写真　欠

④ 走水１路地の坂(9-2)
漁村であった走水(伊勢町)部落内の路地。典型的な漁村集落。趣あり

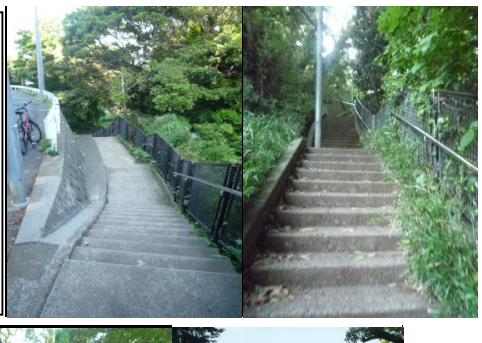
⑤ 走水２国道の坂(20-2)
国道とともにできた坂道。約２０メートルの坂上から両側に急こう配の坂が続く。馬堀海岸と夕日がきれい。



⑥ 走水２走水荘の坂(32-22)
⑤課の坂上から分かれ老人ホームへの坂道。短いが坂上での眺めは最高。

⑦ 走水防大への坂(80-20)
⑤の坂上から分かれる坂道。防衛大学に続く坂道。頂上で車道は行き止まり山道に。戦前は小原台砲台、走水高砲台への道路?眺め最高おすすめ。

⑧ 三百段階段(68-5)
⑦の坂上から、崖下の走水への階段。走水港に防衛大のボート基地があり、防大生がよく利用。海は坂下の部分で見えるのみ。戦前は走水高砲台への階段?



⑨ 走水神社の坂(22-3)
走水の部落内神社。祭神は日本武尊。部落と背後の山の境界に立地。典型的な江戸時代タイプの坂道。階段は海に向かっているため眺めは最高。奥の院からの眺めも最高。おすすめ。

⑩ 覚栄寺の坂(11-3)

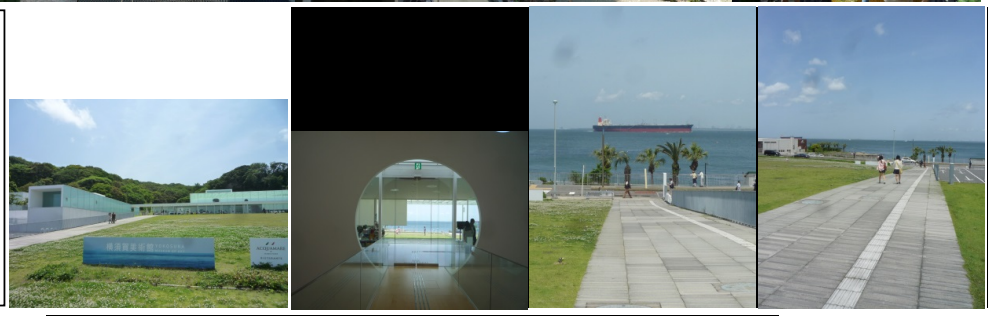
走水にある。走水神社と同じく、部落と背後山の境界。境内から海が見える。明治２８年海軍水道貯水池が作られる。近くに滝の井戸あり。

⑪ 走水２の坂(18-4)

走水２と走水１(伊勢町)を結ぶ旧道か?しっかりした路地で奥まで続く。海も見える。

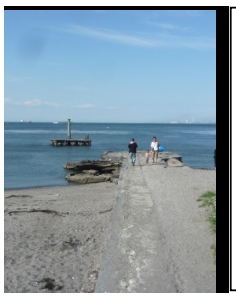
⑫ 横須賀美術館の坂(10-6)

平成１９年に開館した市立美術館。低層ガラス張りできれい。美術館から海に坂道が続く。おすすめの坂



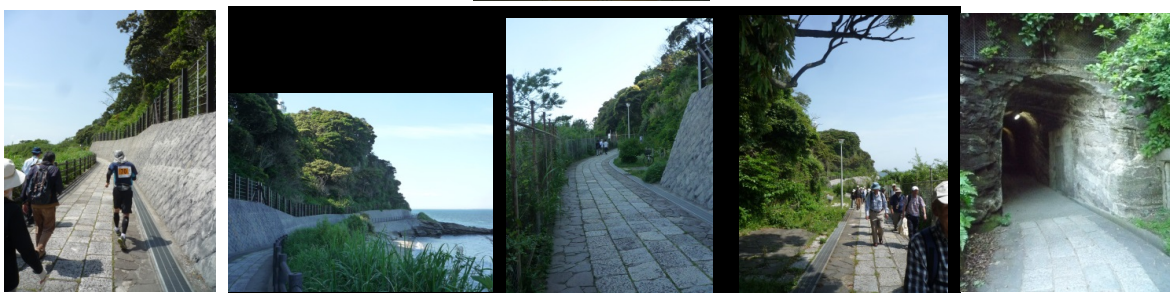
観音崎

戦前の砲台の物資搬入桟橋が残る。



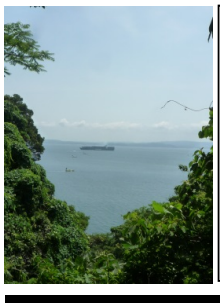
⑬ 鴨居４観音崎の坂(18-8)

観音崎から手掘りのトンネルに向けて続く坂道。素掘りのトンネルも坂道。トンネル内は地層も見える。海峡が見える。



⑭ 第一砲台(40)

明治１７年完成。わが国最初の近代砲台。カノン砲２基。第２砲台への道から海が見える。

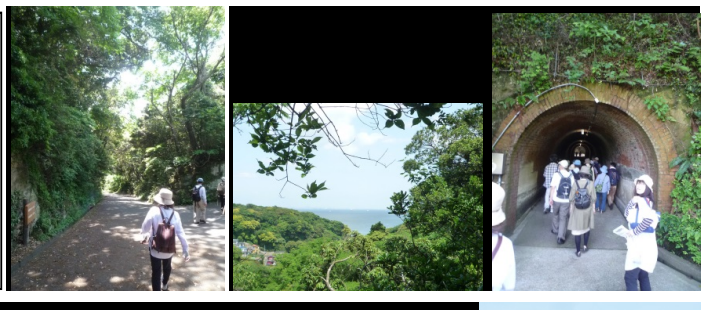


⑮ 第二砲台(50)

東京湾海上交通センターが立地。明治１７年完成。カノン砲６基。

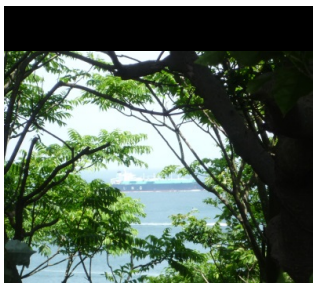
⑯ 第三砲台(65)

第２砲台より海の見える坂道、レンガ積みの第３砲台隧道を通る。榴弾砲４基。
今は、「海の見晴らし台」。海がよく見える。



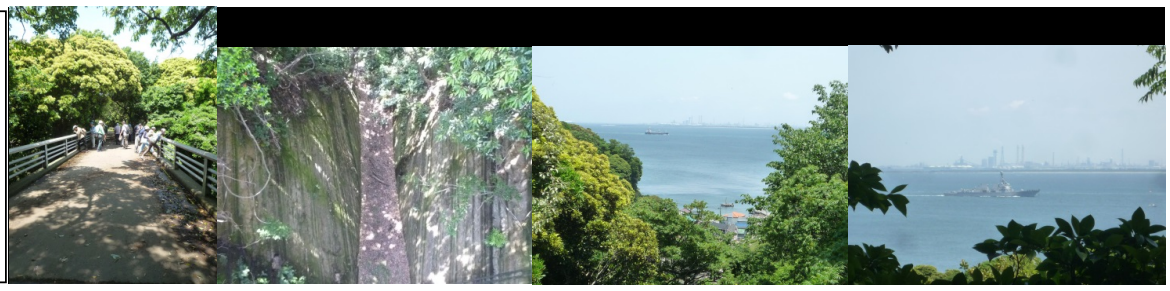
⑰ 公園の中の坂(57)

第３砲台からめがね橋への道。「大浦堡塁砲台」付近は東京湾が見える。



⑱ めがね橋(50)

高は２０メートルの切り通しにかかる橋。鴨居トンる目ができる前は切り通しが道路。
東京湾や船がよく見える。

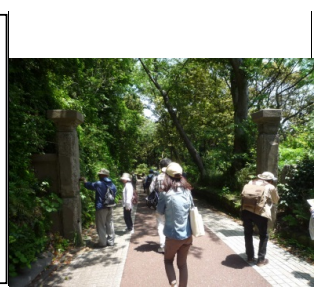


⑲ 公園の中の坂(50)

観音崎公園内には、陸軍の標識石が多数。左手にはお小楠山から富士山。右側は東京湾が見える。

⑳ 三軒家砲台(35)

明治２９年完成。砲台には迷彩色も見える。そのまま歩くと海を見ながら坂道、横須賀美術館。

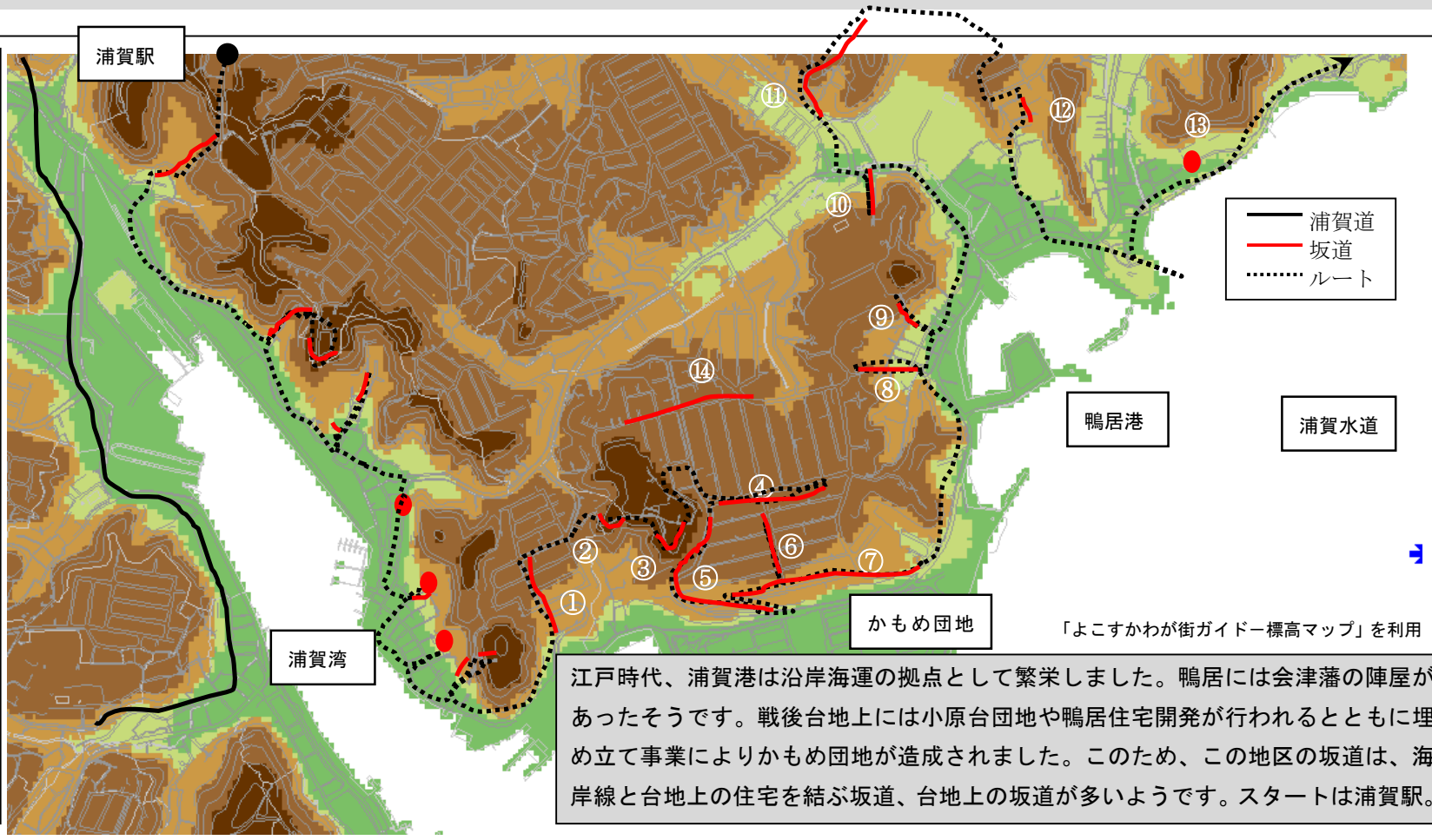


横須賀　「海と船が見える坂道」マップ８（鴨居）−浦賀道に沿って−

（浦賀道）に沿って

① 東浦賀２の坂(30-3)
② 東浦賀２の坂(52-28)
③ 鴨居２の坂(62-45)
④ 鴨居３の坂(40-35)
⑤ 鴨居２の大坂(40-4)
⑥ 鴨居２の坂(36-23)
⑦ 鴨居２の坂(17-5)
⑧ 鴨居港の坂(32-6)
⑨ 鴨居２の坂(34-11)
⑩ 百段階段(35-5)
⑪ へび坂(48-10)
⑫ 鴨居３の坂(23-13)
⑬ 廻船問屋
⑭ 鴨居２の坂(45-27)

赤字；海と船が見える坂道
（　）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

江戸時代、浦賀港は沿岸海運の拠点として繁栄しました。鴨居には会津藩の陣屋があったそうです。戦後台地上には小原台団地や鴨居住宅開発が行われるとともに埋め立て事業によりかもめ団地が造成されました。このため、この地区の坂道は、海岸線と台地上の住宅を結ぶ坂道、台地上の坂道が多いようです。スタートは浦賀駅。

① 東浦賀２の坂(30-3)

浦賀駅から浦賀湾に左側をひたすら歩くとたどり着く。最初は階段の坂道だ、団地内は直線の車道となっている。浦賀水道を臨む。おすすめ。

② 東浦賀２の坂(52-28)

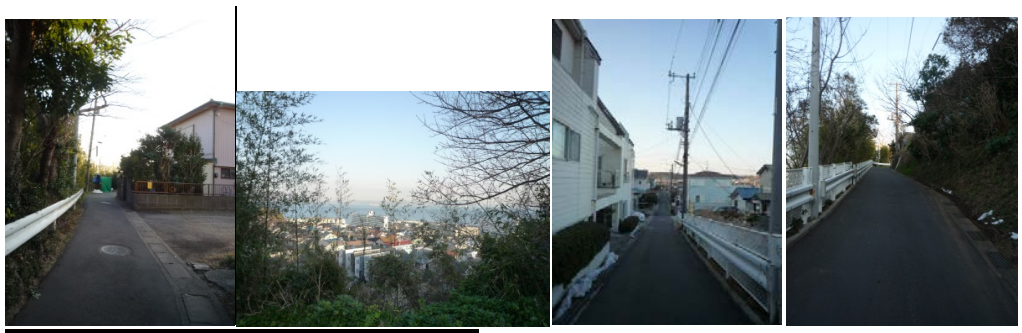
東浦賀２と鴨居２の団地を結ぶ坂。以前からあった坂と思われる。ただし登り始めは階段で団地開発(S40 代?)で作られた？

③ 鴨居２の坂(62-45)

東浦賀２と鴨居２の団地を結ぶ坂の続き。途中浦賀水道がよく見える。お勧め。コース的には逆の方がお勧め。感動的。

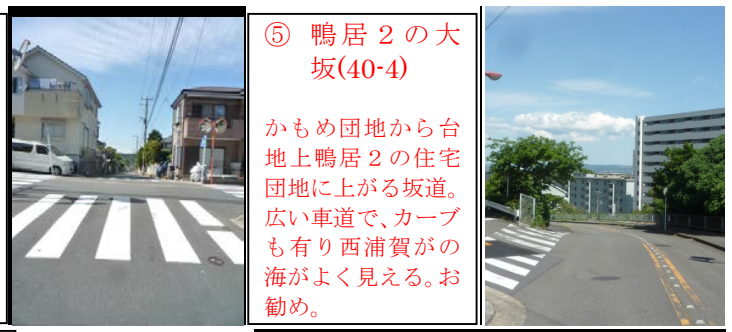
④ 鴨居３の坂(40-35)

大住宅団地内の坂。鴨居方面の海が見えるかと思ったが見えず。



⑤ 鴨居２の大坂(40-4)

かもめ団地から台地上鴨居２の住宅団地に上がる坂道。広い車道で、カーブも有り西浦賀がの海がよく見える。お勧め。



⑥ 鴨居２の坂(36-23)

鴨居２の住宅団地（S30 代開発？)を海に向かって下る急坂。一部かもめ団地が邪魔だが、海に突っ込む感じ。

⑦ 鴨居２の坂(17-5)

鴨居２住宅団地海側の崖上の坂道。海の景色は良好。両側から崖下におりられるが、東側に下りる坂は景色良好。お勧め。

⑧ 鴨居港の坂(32-6)

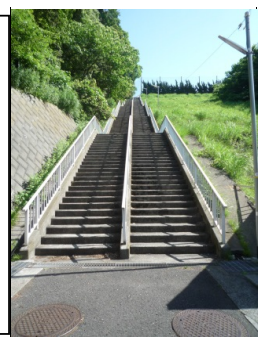
鴨居港の集落から背後の山に登る道。頂上部にはお墓がある。多分そのあたりが背後山との境界と思われるが、今は鴨居２の住宅団地に。鴨居港がよく見える。おすすめ。

⑨ 鴨居２の坂(34-11)

鴨居港から山に登る坂道の一つ。坂上にはＳ４０代？に学校が建てられ今は廃校になっているが、その通学路として整備されたと思われる。途中稲荷がある。海はかすかに見える。

⑩ 百段階段(35-5)

⑨と同様に台地上の学校への通学階段。まっすぐに伸びる。ゆうに１５０段以上ある？
グラウンド部活で利用されている。また学校が出来る前は畑。さらにここでは古代の集落遺跡があったが、その上に学校が建った。



⑪ へび坂(48-10)

Ｓ４０代？に行われた鴨居３団地開発で出来た団地との連絡坂。小原台小学校の通学路。それ以前は台地上の畑への道か？くねくね曲がった長い道。蛇のよう。

⑫ 鴨居３の坂(23-13)

鴨居３の新しい住宅団地と昔からの鴨居集落を結ぶ坂道。標高差１０メートル程度の一直線階段。海も見える。

⑬ 廻船問屋

たたら浜にある豪商の館。多々良浜と言えばクサフグの産卵地、ゴジラの上陸地点として有名。立派な石積みがある。横須賀中央の若松を埋め立てた家だとか。

⑭ 鴨居２の坂(45-27)

コースから外れているが。彼方に海とフルが見える坂道。おすすめ。

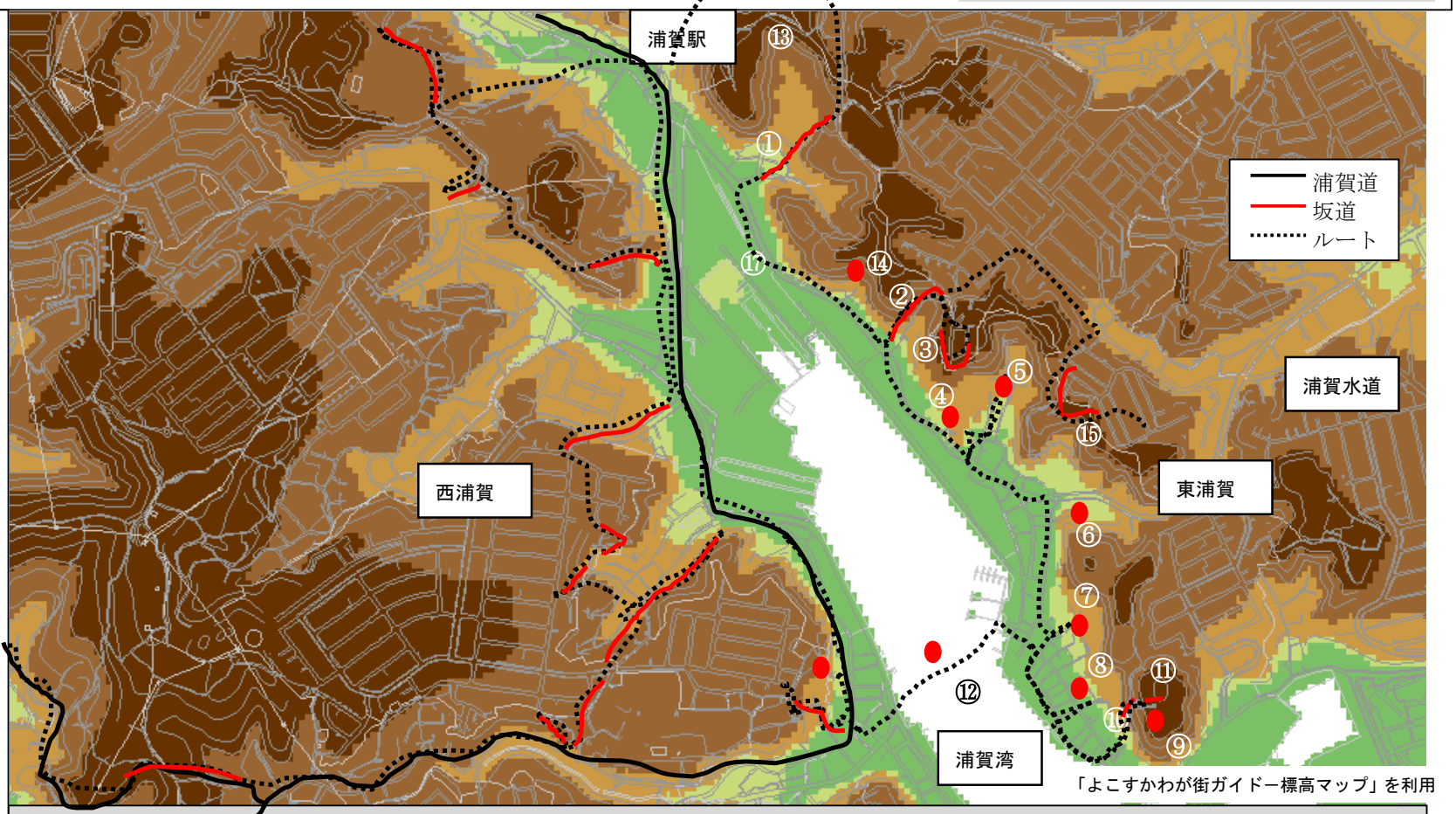
横須賀「海と船が見える坂道」マップ９（浦賀－北久里浜）東浦賀

-浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 東浦賀１の坂(51-2)
② 東浦賀１の坂(45-3)
③ 二葉２の坂(56-45)
④ 津守稲荷神社の坂(12-4)
⑤ 八雲神社の坂(15-6)
⑥ 東耀稲荷の坂(6-3)
⑦ 東林寺の坂(13-3)
⑧ 法瞳寺の坂(11-3)
⑨ 叶神社の坂(10-3)
⑩ 恵仁志坂(28-10)
⑪ 産霊坂(55-28)
⑫ 浦賀の渡し
⑬ 浦賀１の坂(45-15)
⑭ 船守稲荷神社(11-3)
⑮ 二葉２の坂(50-23)

赤字；海と船が見える坂道
（ ）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

浦賀は、江戸時代より、外国との貿易、鎖国後は沿岸海運の江戸への入口港、検査港、干鰯の物流港、奉行所も置かれ国防の拠点として栄えました。明治以降は造船所が立地し浦賀の発展を支えました。住宅は、海岸沿い、谷戸に立地し、戦後は以後の台地に住宅開発で住宅が立地し坂道が発達します。その他の坂道は、町と背後台地の境界にある湊町時代からの寺社の坂道です。マップ⑩とセット。

⑬ 浦賀１の坂(45-15)

マップ⑥　坂番号⑬再掲。
浦賀駅から浦上台に向かう坂道。階段で一気に３０メートル降りる。足がすくんで怖い階段。でも住民防大生は利用。

① 東浦賀１の坂(51-2)

二葉２の住宅団地と造船所を結ぶ坂道。周辺は造船所のグラウンドや体育館。階段は一気におりる。

⑭ 船守稲荷神社(11-3)

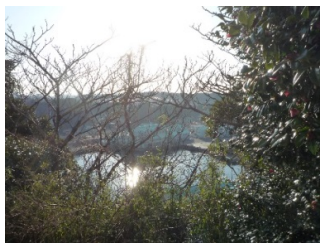
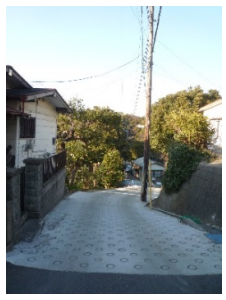
浦賀には、船守稲荷と津守稲荷がある。湊町である。坂上からは裏が湾が見える。江戸期？近世型坂道。

② 東浦賀１の坂(45-3)

造船所と二葉２の台地上住宅団地（s30 代）を結ぶ坂道。急な階段で一気に 40m。浦賀湾も見える。お勧め。

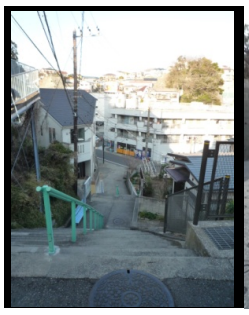
③ 二葉２の坂(56-45)

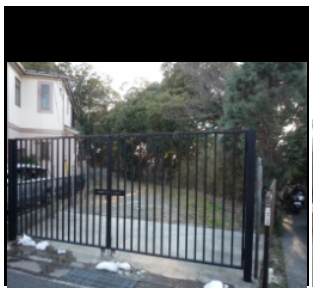
②の坂に続く坂道。積雪時スリップ止めもある急勾配。坂の両側に住宅。浦賀湾もよく見える。おすすめ。

⑮ 二葉２の坂(50-23)

二葉２の住宅団地は大きい。幾何学的な道路。その中でさらに山に登る住宅地が有りその坂道。地図上では、崖下の乗誓寺におりる道があるが門が有りおりられず。鴨居方面に視界開ける。





④ 津守稲荷神社の坂(12-4)

湊を守る稲荷。1826創建とのこと。階段を上り境内からは浦賀湾がよく見える。近世型坂道。

⑤ 八雲神社の坂(15-6)

江戸時代は修験の寺、明治期廃仏棄却で神社に。確かにお寺のよう。本堂には流の鰻絵（こてえ）がある。また、近くには、ワインが詳しい酒屋みやまさ。坂上からの浦賀湾が見える。近世型坂道。

⑥ 東耀稲荷の坂(6-3)

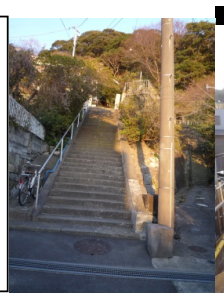
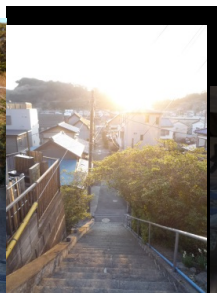
小さい割には立派な稲荷。ソテツも立派、浦賀湾は見えない。

⑦ 東林寺の坂(13-3)

欠

⑧ 法幢寺の坂(11-3)

叶神社近く。本堂には鰻絵（こてえ）有り。本堂から一直線に浦賀湾が。夕日きれい。近世型坂道。おすすめ。

⑨ 叶神社の坂(10-3)

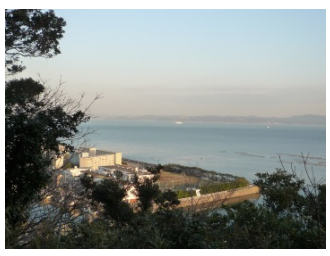
東叶神社として有名。ソテツがきれい。本堂から鳥居をみて浦賀湾。お勧めの坂道。近世型坂道。おすすめ。

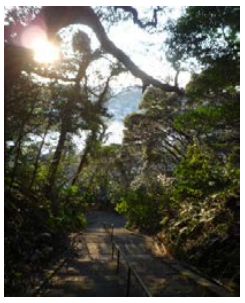
⑩ 恵仁志坂(28-10)

叶神社本堂左側にある。坂の石柱有り。坂上から浦賀が湾が見える。⑨⑩⑪で１セット。近世型坂道。おすすめ。

⑪ 産霊坂(55-28)

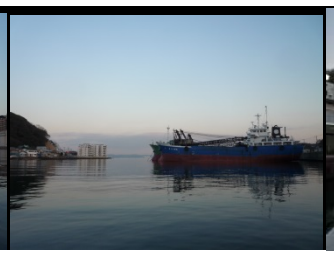
⑩恵仁志坂をさらに登る坂道。よみは「うぶすな」。坂上は浦賀城あと。戦国時代の城。さすが浦賀湾や海がよく見える。近世型坂道。おすすめ。





⑫ 浦賀の渡し

市営の渡し。道路の一部として運営。ベルを鳴らすと対岸からやってくる。さっと乗り込んで対岸へ。



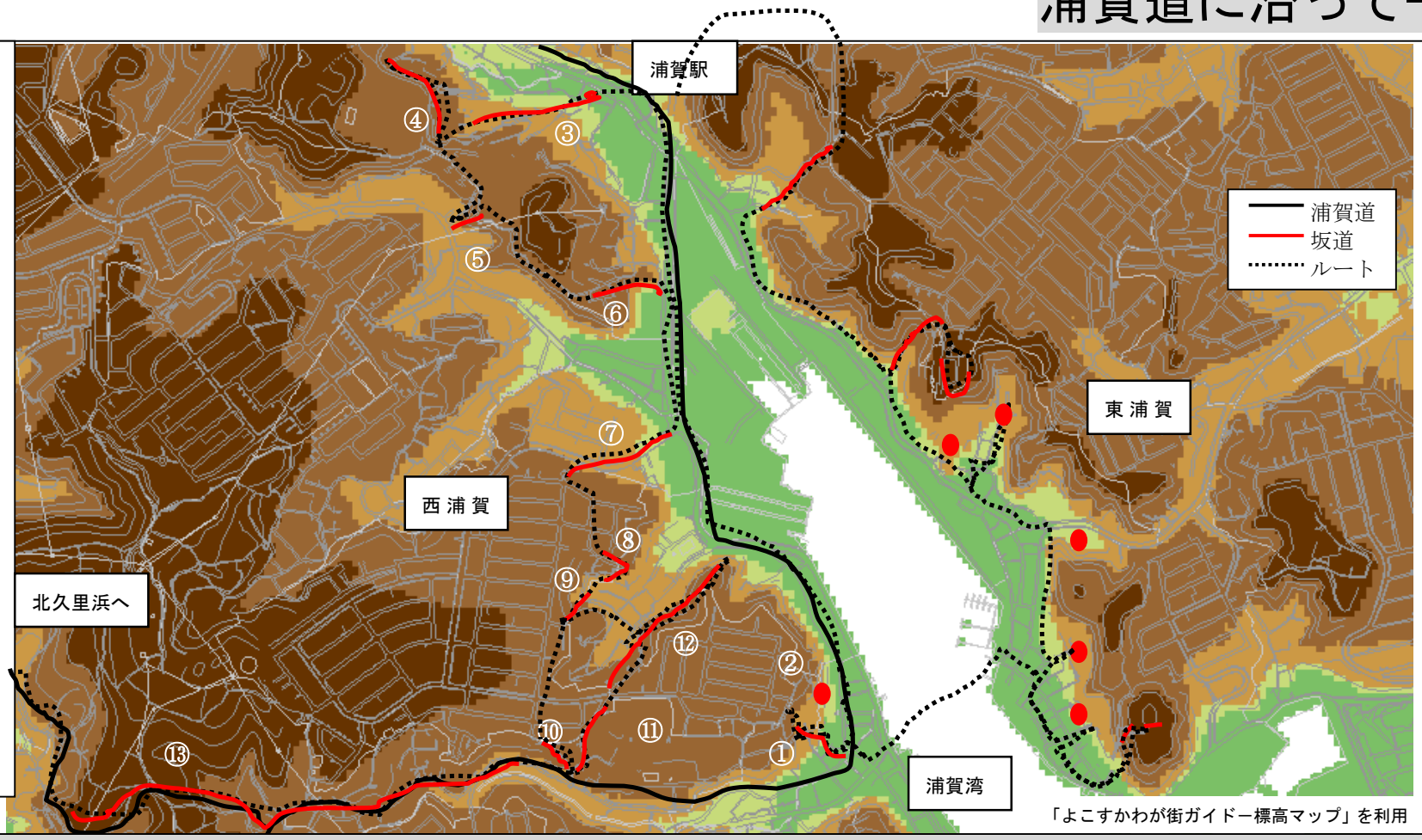
横須賀「海と船が見える坂道」マップ 10（浦賀−北久里浜）西浦賀

浦賀道に沿って−

（浦賀道）に沿って

① 東福寺の坂(47-2)
② 叶神社の坂(8-3)
③ 浦賀３の坂(40-3)
④ 浦賀３の坂(40-12)
⑤ 浦賀中の階段(35-12)
⑥ 浦賀３の坂(45-2)
⑦ 浦賀丘２の坂(41-3)
⑧ 浦賀丘２の坂(41-21)
⑨ 浦賀丘２の坂(44-21)
⑩ 西浦賀３の坂(46-26)
⑪ 西浦賀３の坂(46-20)
⑫ 浦賀７の坂(46-3)
⑬ 御林の坂(63-20)
⑭

赤字；海と船が見える坂道
（ ）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂



「よこすかわが街ガイドー標高マップ」を利用

浦賀は、江戸時代より、外国との貿易、鎖国後は沿岸海運の江戸への入口港、検査港、干鰯の物流港、奉行所も置かれ国防の拠点として栄えました。明治以降は造船所が立地し浦賀の発展を支えました。住宅は、海岸沿い、谷戸に立地し、戦後背後の台地に住宅開発で住宅が立地し坂道が発達します。その他の坂道は、町と背後台地の境界にある湊町時代からの寺社の坂道です。マップ⑨とセット。

⑨の続きで渡しに乗るところから。

昔ながらの建物、カクウチ、そして綿の栽培。

① 東福寺の坂(47-2)

このお寺本堂までの階段とそこから左に曲がりお墓周辺を登る坂道から構成。どちらも坂の途中、坂上から海と船がよく見える。坂上は浦賀丘３の住宅地。
超おすすめ。

② 叶神社の坂(8-3)

西叶神社。海辺から神社が見える、かつ神社から鳥居通して浦賀湾が。お勧め。残念なことに写真の廻船倉庫が取り壊される。

③ 浦賀３の坂(40-3)

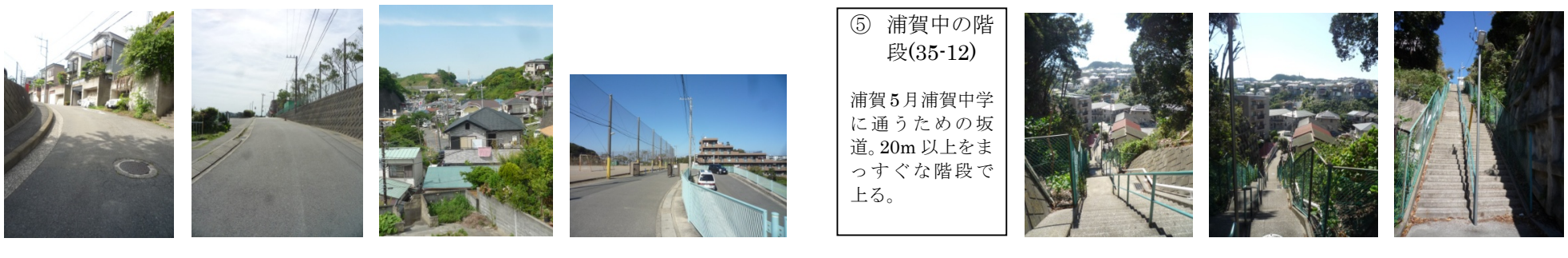
浦賀駅に戻り、浦賀中学に登る坂道。車は無理。坂上からは東京湾と猿島が見える。

④ 浦賀３の坂(40-12)

矢ノ津坂から浦賀中学に上る車道。台地上の開発により出来る。矢ノ津坂と東京湾・猿島が見える。

⑤ 浦賀中の階段(35-12)

浦賀５月浦賀中学に通うための坂道。20m 以上をまっすぐな階段で上る。



⑥ 浦賀３の坂(45-2)

浦賀中学から、尾根道、住宅を通り造船所に下る坂道。急な坂道、浦賀湾奥部が見える。おすすめ。

⑦ 浦賀丘２の坂(41-3)

造船所から浦賀丘２に登る坂道。かすかに浦賀湾が見える。

⑧ 浦賀丘２の坂(41-21)

浦賀丘２から浦賀7，行政センターに下りる坂。

⑨ 浦賀丘２の坂(44-21)

まっすぐに浦賀丘２から行政センター、造船所に降りる階段。こけたら怖い。

⑩ 西浦賀３の坂(46-26)

浦賀丘２から西浦賀３、浦賀道におりる坂道。以前は台地上の畑への道か？

⑪ 西浦賀３の坂(46-20)

西浦賀から山を越えて浦賀７造船所に向かう坂道。台地上の住宅開発前からの坂道と思われる。

⑫ 浦賀７の坂(46-3)

⑪に続いて、浦賀７、行政センター、造船所におりる坂道。途中庚申塔などがある。浦賀湾も少し見える。おすすめ。

⑬ 御林の坂(63-20)

浦賀から北久里浜に向かう浦賀道。ダラダラ登坂が続き最後に急坂。峠を越えると「御林」。風情あり。坂下は真福寺。歩く価値あり。

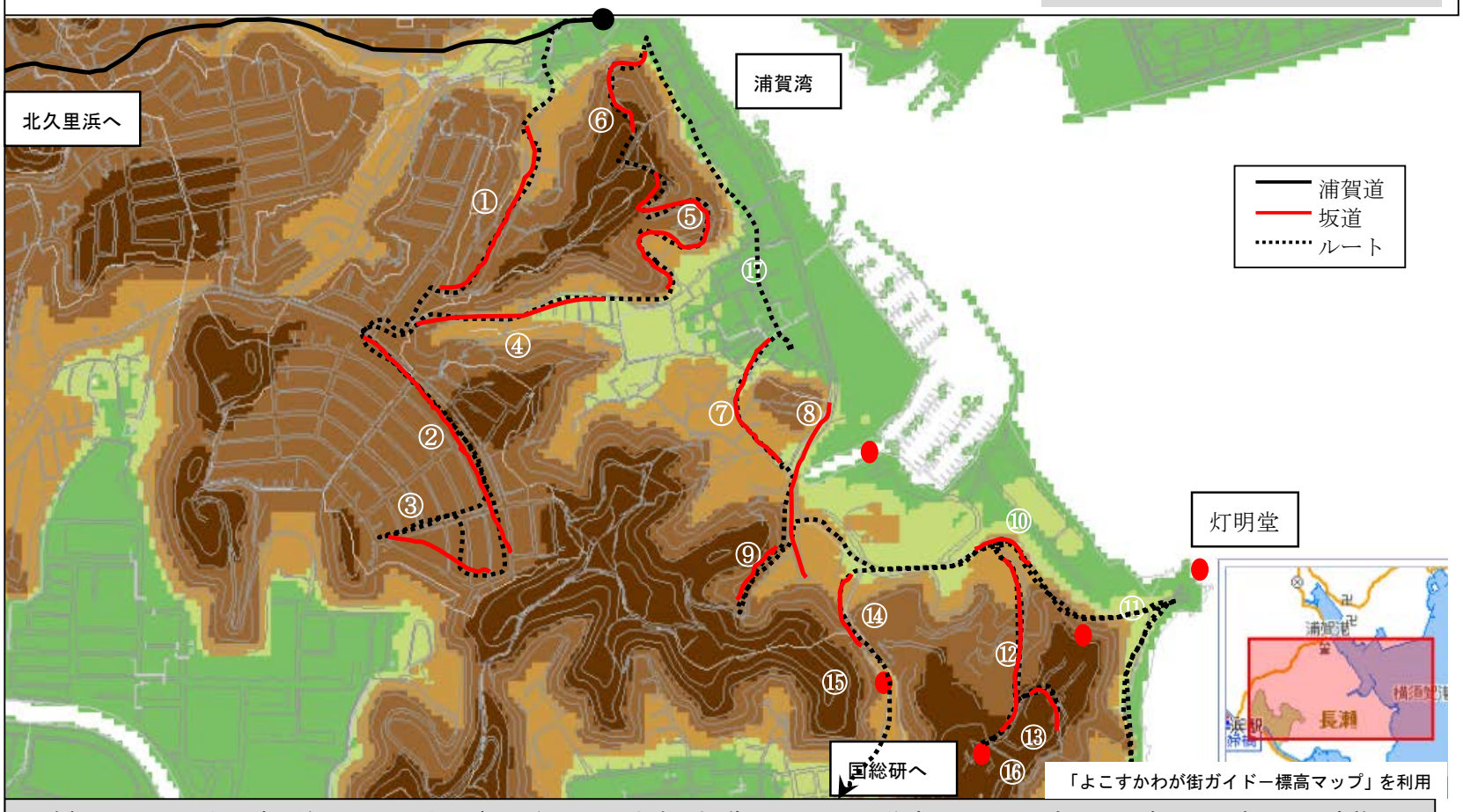
横須賀「海と船が見える坂道」マップ 11（西浦賀-川間）

浦賀道に沿って-

（浦賀道）に沿って

① 西浦賀２の坂(47-4)
② 久里浜台２の坂(45-37)
③ 久里浜台２の坂(50-33)
④ 西浦賀５の坂(43-5)
⑤ 西浦賀５の新坂(60-5)
⑥ 愛宕山の坂(60-3)
⑦ 軍道の坂(15-2)
⑧ 西浦賀４県道の坂(13-3)
⑨ 西浦賀５の坂(56-14)
⑩ 灯明堂への道の坂(13-6)
⑪ 灯明堂
⑫ 西浦賀６の坂(60-12)
⑬ 西浦賀６の坂(60-50)
⑭ 長瀬トンネルの坂(20-7)
⑮ 長瀬トンネル
⑯ 千代ヶ崎砲台

赤字；海と船が見える坂道
（ ）；坂上と坂下の標高
＿＿；坂道風土記掲載の坂



西浦賀から川間、灯明堂に向かっては地形が入り組んでいます。坂道については、住宅開発によるもの、旧来からのもの、軍事施設のためのものいろいろあります。場所的には国総研に近くなっています。坂も東京湾に近くなり見通しのよい坂となっています。渡しから出発して最後国総研の方向に行ってみましょう。

① 西浦賀２の坂(47-4)

渡し近くの浦賀道から分かれて南浦賀の台地上の住宅地に着きます。浦賀湾奥部が坂上から見えます。
おすすめ。

② 久里浜台２の坂(45-37)

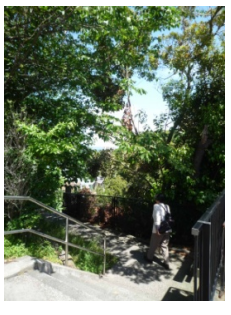
Ｓ４０代？に作られた久里浜台２重宅地内の坂道です。

③ 久里浜台２の坂(50-33)

久里浜台２の坂道で、眼下に久里浜の陸自駐屯地、通信学校が見えます。

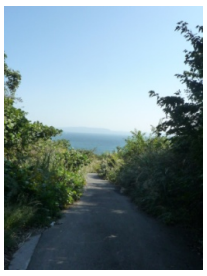
④ 西浦賀５の坂(43-5)

久里浜台住宅地から浦賀奉行諸あとを通り浦賀湾にいたる坂道です。浦賀湾もよく見え、快適な坂道です。おすすめ。



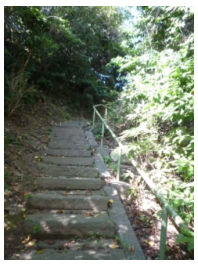
⑤ 西浦賀５の新坂(60-5)

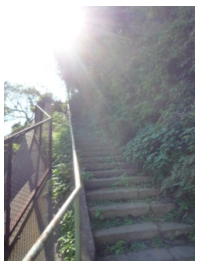
西浦賀に10年くらい前に出来た住宅へ至る坂道です。坂下から坂上の道が見えます。また途中から東京湾、浦賀湾がよく見えます。宅地開発には少し考えるところがありますが、最高の坂道です。おすすめ。



⑥ 愛宕山の坂 (60-3)

明治 24 年横須賀で最初の公園です。浦賀湾、投棄を右腕がよく見える坂道です。おすすめ。



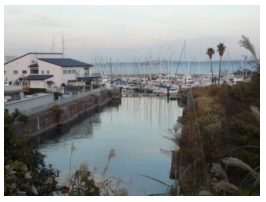


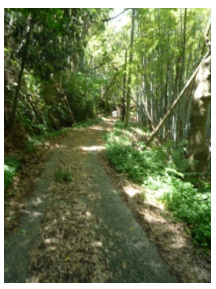
⑦ 軍道の坂 (15-2)

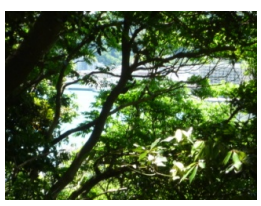
陸軍による物資輸送のため造られ坂道。古い石垣も有り。浦賀湾が少し見える。

⑧ 西浦賀４県道の坂 (13-3)

川間トンネルから、川間マリーナを通り浦賀湾に至る坂道。煉瓦ドックも残っている。







⑨ 西浦賀５の坂(56-14)

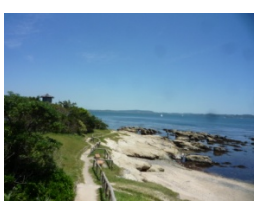
⑧の坂から分かれる幅の狭い坂道。でも東京湾はしっかりと見える。道の奥はやや怪しげ。頂上部は鶏舎跡。

⑩ 灯明堂への道の坂 (13-6)

灯明堂に至るとき、⑫の坂道が分かれる峠。坂を越えると東京湾が広く見える。

⑪ 灯明堂

灯明堂の砂浜からは川間の造船所跡、浦賀湾、東京湾、長瀬がよく見える。是非行ってみてください。



⑫ 西浦賀６千代ヶ崎砲台の坂 (60-12)

⑩の坂道から分かれ、一直線に登る坂道。千代ヶ崎砲台へ続く坂道。浦賀湾へ向かっておりる。最高。お勧め。

⑬ 西浦賀６の坂 (60-50)

⑫の坂道から分かれてさらに登る坂道。坂上を超えるとの内におりる坂道。海がよく見える。お勧め。後は立ち入り禁止。

⑭ 長瀬トンネルの坂 (20-7)

久里浜に向かう旧道長瀬トンネルに続く坂道。振り返ると浦賀湾。

⑮ 長瀬トンネル

昭和 5 年。このトンネルを越えると、国総研。

⑯ 千代ヶ崎砲台

⑫の坂道を登り切り通しを越えると千代ヶ崎砲台。重要な文化財だとか。

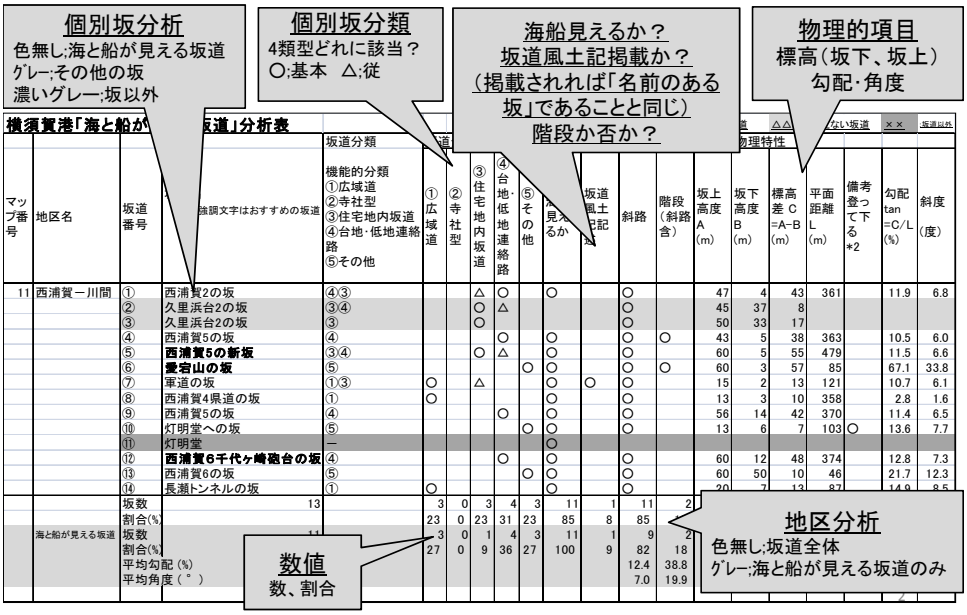
付録－C 横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

表－C.1　マップ 0（野島-追浜地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表　　凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地・低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地・低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C=A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan=C/L (%)	斜度 (度)
0	野島−追浜	①	追浜本町1．和田山の急坂	④③			△	○		○		○		27	7	20	221		9.0	5.2
		②	追浜本町1の視点場	③			○			○		○		27		27				
		③	六浦東1の坂	④				○		○		○		27	7	20	234		8.5	4.9
		④	夕照橋と平潟湾	ー						○										
		⑤	**野島公園の急階段**	⑤					○	○			○	50	3	47	113		41.6	22.6
		⑥	野島公園展望台	⑤					○	○			○	55	50	5	190		2.6	1.5
		⑦	海岸線と戦争遺跡	ー						○										
		⑧	伊藤博文荘	ー						○										
	坂道全体	坂数	5		0	0	1	2	2	5	0	3	2						1.0	1.0
		割合(%			0	0	20	40	40	100	0	60	40							
	海と船が見える坂道	坂数	4		0	0	0	2	2	4	0	2	2							
		割合(%			0	0	0	50	50	100	0	50	50							
		平均勾配 (%)										8.8	22.1							
		平均角度（°）										5.0	12.0							

坂道分析表　例　マップ11（西浦賀－川間）



表－C．2　マップ１（追浜－田浦地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
1	追浜－田浦	①	浦郷町4	④				○		○		○	○	31	9	22	384		5.7	3.3
		②	**浦郷町3･4**	④				○		○		○		38	8	30	323		9.3	5.3
		③	追浜南町1･鷹取1	④				○		○		○	○	43	9	34	364		9.3	5.3
		④	追浜東町2	④				○				○		53	6	47				
		⑤	浦郷町3	③④			○	△					○	19	7	12				
		⑥	浦郷町3	③④			○	△		○		○	○	46	7	39	212		18.4	10.4
		⑦	浦郷町3	④③			△	○		○			○	36	8	28	162		17.3	9.8
		⑧	**浦郷町2**	③⑤			○		△	○		○	○	40	19	21	486	○	8.6	4.9
		⑨	浦郷町2･3	④③			△	○		○		○		13	8	5	90		5.6	3.2
		⑩	浦郷町3	④③			△	○		○		○	○	20	8	12	182	○	13.2	7.5
		⑪	深浦湾	―						○		–		–	–					
		⑫	追浜東町1	④				○		○		○		64	46	18	403		4.5	2.6
		⑬	浦郷町2･1	③④			○	△		○			○	47	16	31	264		11.7	6.7
		⑭	船越町8	④				○		○		○		40	33	7	311		2.3	1.3
		⑮	船越町7	⑤					○	○			○	40	30	10	50		20.0	11.3
		⑯	船越町7･8	④				○		○		○		27	3	24	241		10.0	5.7
		⑰	長浦湾	―						○		–		–	–					
		坂数	15		0	0	4	10	1	15	0	6	9							
		割合(%			0	0	27	67	7	100	0	40	60							
	海と船が見える坂道	坂数	13		0	0	3	9	1	13	0	5	8							
		割合(%			0	0	23	69	8	100	0	38	62							
		平均勾配 (%)										6.3	13.0							
		平均角度（°）										3.6	7.4							

表－C．3　マップ２（田浦－逸見地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
2	田浦－逸見	①	**港が丘**	⑤					○	○			○	70	39	31	134		23.1	13.0
		②	赤坂	③①	△		○				○		○	53	41	12				
		③	梅林の坂	⑤					○	○	○	○		120	20	100	497		20.1	11.4
		④	太田坂	①④	○			△		○	○	○	○	55	14	41	231		17.7	10.1
		⑤	しろんだの坂	③			○			○		○		60	45	15	362		4.1	2.4
		⑥	田浦1の坂	④				○					○	41	10	31				
		⑦	のの字坂	③			○				○	○		40	23	17				
		⑧	田浦泉町の坂	④				○					○	55	20	35				
		⑨	田浦泉町の坂	③			○			○		○		107	73	34	257		13.2	7.5
		⑩	長浦町5の坂	④③			△	○		○		○	○	72	19	53	231		22.9	12.9
		⑪	**長浦町4の坂、十三峠の坂**	①③	○		△			○	○	○		120	85	35	506		6.9	4.0
		⑫	長浦町4.3の坂	④③			△	○		○		○		114	90	24	208		11.5	6.6
		⑬	長浦町3の坂	④				○		○		○	○	122	37	85	404		21.0	11.9
		⑭	吉倉町2の坂	④				○		○			○	82	57	25	85		29.4	16.4
		⑮	枇杷首坂	①	○						○	○	○	82	23	59				
		⑯	柿の谷の坂？	①	○					○	○	○	○	73	30	43	224		19.2	10.9
		⑰	逸見浄水場の坂	④					○			○		62	8	54				
		⑱	乳頭山	―						○				205	–					
		⑲	十三峠	―						○										
		⑳	港が見える丘公園	―						○										
		㉑	按針塚展望台	―						○										
		坂数	17		4	0	4	7	2	17	7	7	10							
		割合(%			24	0	24	41	12	100	41	41	59							
	海と船が見える坂道	坂数	11		3	0	2	4	2	11	4	5	6							
		割合(%			27	0	18	36	18	100	36	45	55							
		平均勾配 (%)										11.2	22.2							
		平均角度（°）										6.4	12.5							

表－C．4　マップ３（逸見・汐入－県立大学地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂:海と船が見える坂道　△△坂:見えない坂道　××:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段(斜路含)	坂道の物理特性 坂上高度A(m)	坂下高度B(m)	標高差C=A-B(m)	平面距離L(m)	備考 登って下る*2	勾配 tan=C/L(%)	斜度(度)
3	逸見･汐入－県立大学	①	**稲荷山の坂**	①③	○		△			○	○	○	○	40	9	31	250		12.4	7.1
		②	山王大日神社の坂	②		○				○			○	62	38	24	71		33.8	18.7
		③	東逸見町1の坂	③			○			○			○	53	42	11	41		26.8	15.0
		④	海自一望の道	－						○										
		⑤	**一国坂**	④③			△	○		○			○	40	4	36	114		31.6	17.5
		⑥	汐入町の坂	①③	○		△			○		○	○	50	5	45	456		9.9	5.6
		⑦	汐入町の坂	③			○			○			○	46	37	9	26		34.6	19.1
		⑧	谷町の坂･小屋の坂	①③	○		△				○		○	50	10	40				
		⑨	うぐいす坂	①③	○		△				○	○		50	32	18				
		⑩	聖徳寺坂	④				○			○	○		21	2	19				
		⑪	諏訪公園の坂	③			○				○		○	48	3	45				
		⑫	長良院の坂	④				○		○		○	○	42	7	35	211		16.6	9.4
		⑬	緑が丘の坂	④				○		○		○	○	32	6	26	179		14.5	8.3
		⑭	徳得寿院の坂	②		○				○			○	42	5	37	91		40.7	22.1
		⑮	平坂	④			○				○	○		25	5	20				
		⑯	若松町3の坂	④			○			○			○	45	14	31	123		25.2	14.1
		⑰	裏坂	④			○				○	○		32	3	29				
		⑱	深田台砲台跡	－						○				50	－					
		⑲	坂本の坂	④			○				○	○		27	13	14				
		⑳	坂本町2の坂	④			○						○	35	19	16				
		㉑	ちこく坂	④③			△	○			○	○		36	14	22				
		㉒	汐入町2のからの風景	－						○				40	－					
		㉓	長源寺坂	④③			△	○			○	○	○	30	18	12				
		㉔	汐入3／上町1尾根道	③			○					○	○	60	30	30				
		㉕	汐入町3の坂道	③④			○	△		○			○	58	16	42	269		15.6	8.9
		㉖	読書公園の坂	③④			○	△			○	○		45	25	20				
		坂数	23		4	2	11	6	0	23	11	7	16							
		割合(%			17	9	48	26	0	100	48	30	70							
	海と船が見える坂道	坂数	11		2	2	4	3	0	11	1	0	11							
		割合(%			18	18	36	27	0	100	9	0	100							
		平均勾配(%)											23.8							
		平均角度(°)											13.3							

表－C．5　マップ４（県立大学－堀之内地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂:海と船が見える坂道　△△坂:見えない坂道　××:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段(斜路含)	坂道の物理特性 坂上高度A(m)	坂下高度B(m)	標高差C=A-B(m)	平面距離L(m)	備考 登って下る*2	勾配 tan=C/L(%)	斜度(度)
4	県立大学－堀之内		砂坂	①	○						○	○		6	3	3				
			天神坂	①③	○		△				○	○		17	8	9				
		①	三春町5の坂	④				○		○			○	25	8	17	57		29.8	16.6
		②	三春町56の坂	④				○		○		○	○	40	8	32	171		18.7	10.6
		③	**三春町6の坂**	④				○		○			○	41	14	27	158		17.1	9.7
		④	三春町6の階段	③④			○	△		○			○	27	14	13	93		14.0	8.0
			モチン坂	①	○						○	○		27	16	11				
		⑤	三春町6の階段	④				○		○			○	41	24	17	25		68.0	34.2
		⑥	富士見町1の坂	④				○		○			○	32	6	26	185		14.1	8.0
		⑦	**富士見町1の坂**	④				○		○			○	28	4	24	111		21.6	12.2
		⑧	富士見町2の階段	④				○		○			○	53	38	15	43		34.9	19.2
		⑨	富士見町2の坂	③④			○	△		○		○		50	22	28	353		7.9	4.5
			とうきみ坂	④				○			○	○		23	6	17				
		⑩	田戸台の坂	③			○			○		○	○	40	32	8	86		9.3	5.3
		⑪	長官邸の坂	③			○			○	○	○		36	18	18	266		6.8	3.9
		⑫	聖徳寺坂	④				○		○	○	○		18	2	16	267		6.0	3.4
		坂数	16		3	0	4	9	0	16	6	7	9							
		割合(%			19	0	25	56	0	100	38	44	56							
	海と船が見える坂道	坂数	12		0	0	4	8	0	12	2	3	9							
		割合(%			0	0	33	67	0	100	17	25	75							
		平均勾配(%)										6.9	25.3							
		平均角度(°)										3.9	13.8							

表－C．6　マップ５（大津－馬堀海岸地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
5	大津－馬堀海岸	①	大津町2の坂	④				○		○		○	○	43	17	26	162		16.0	9.1
		②	大津町3の坂	③			○			○		○		53	47	6	56		10.7	6.1
		③	池田町1の展望台	－						○				40	－					
		④	馬堀町1の坂	④				○		○			○	51	38	13	76	○	34.2	18.9
		⑤	馬堀町1の坂	④③			△	○		○		○		38	19	19	364		5.2	3.0
		⑥	**桜ヶ丘1の坂**	④				○		○		○	○	35	9	26	196		13.3	7.6
		⑦	**桜ヶ丘1の大坂**	③			○			○		○		60	20	40	800		5.0	2.9
		⑧	安房口神社の坂	②		○				○	○		○	60	50	10	46		21.7	12.3
		⑨	馬堀町2の坂	④				○		○		○	○	20	5	15	120		12.5	7.1
		⑩	矢ノ津坂	①③	○		△			○	○	○		30	5	25	487		5.1	2.9
		⑪	桜ヶ丘2の坂	③			○			○		○	○	8	3	5	75		6.7	3.8
		⑫	桜ヶ丘2の坂	④③			△	○		○		○		45	15	30	261		11.5	6.6
		⑬	桜ヶ丘2の坂	④				○		○		○		55	45	10	227		4.4	2.5
		⑭	桜ヶ丘2の坂	④				○		○		○		55	40	15	212		7.1	4.0
		坂数	13		1	1	3	8	0	13	2	7	6							
		割合(%			8	8	23	62	0	100	15	54	46							
	海と船が見える坂道	坂数	13		1	1	3	8	0	13	2	7	6							
		割合(%			8	8	23	62	0	100	15	54	46							
		平均勾配 (%)										7.0	17.4							
		平均角度（°）										4.0	9.8							

表－C．7　マップ６（馬堀海岸－浦賀地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
6	馬堀海岸－浦賀	①	馬堀町3の坂	④③			△	○		○		○	○	27	10	17	341		5.0	2.9
		②	浦賀1の坂	④				○		○			○	37	25	12	61		19.7	11.1
		③	馬堀町3の坂	④				○		○		○		37	7	30	316		9.5	5.4
		④	馬堀町3の坂	④				○		○			○	28	15	13	28		46.4	24.9
		⑤	浦上台1の坂	③			○			○		○		42	37	5	54		9.3	5.3
		⑥	**馬堀町4の坂**	④③			△	○		○		○		42	4	38	348		10.9	6.2
		⑦	走水1の坂	③			○			○		○		8	3	5	37		13.5	7.7
		⑧	**防大の坂**	④				○		○	○	○		84	4	80	1100		7.3	4.2
		⑨	馬堀町4の坂	④③			△	○		○		○	○	58	12	46	225		20.4	11.6
		⑩	自然教育園の坂	②⑤		○			△		○	○	○	51	24	27				
		⑪	馬堀町4の坂	④				○					○	72	56	16				
		⑫	二葉2の坂	③④			○	△		○		○		74	30	44	413		10.7	6.1
		⑬	浦賀1の坂	④				○					○	45	15	30				
		⑭	東浦賀1の坂	④				○		○			○	51	2	49	268		18.3	10.4
		⑮	走水トンネル	－																
		⑯	馬堀海岸	－						○										
		坂数	14		0	1	3	10	0	14	2	6	8							
		割合(%			0	7	21	71	0	100	14	43	57							
	海と船が見える坂道	坂数	11		0	0	3	8	0	11	1	6	5							
		割合(%			0	0	27	73	0	100	9	55	45							
		平均勾配 (%)										10.2	22.0							
		平均角度（°）										5.8	12.2							

表－C．8　マップ７（馬堀海岸－観音崎地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
7	馬堀海岸－観音崎	①	走水1国道の坂	①	○					○		○		11	3	8	190		4.2	2.4
		②	走水駐車場の坂	⑤					○	○		○		8	2	6	55		10.9	6.2
		③	走水1の坂	④				○		○		○		8	2	6	98		6.1	3.5
		④	走水1路地の坂	③			○			○		○		9	2	7	78		9.0	5.1
		⑤	走水2国道の坂	①	○					○		○		20	2	18	438		4.1	2.4
		⑥	走水2走水荘の坂	⑤					○	○		○		32	22	10	62		16.1	9.2
		⑦	走水防大への坂	④				○		○		○		80	20	60	541		11.1	6.3
		⑧	三百段階段	④				○		○	○		○	68	5	63	212		29.7	16.6
		⑨	**走水神社の坂**	②		○				○			○	22	3	19	35		54.3	28.5
		⑩	覚栄寺の坂	②		○				○			○	11	3	8	16		50.0	26.6
		⑪	走水2の坂	③④			○	△		○		○		18	4	14	54		25.9	14.5
		⑫	**横須賀美術館の坂**	⑤					○	○		○		10	6	4	67		6.0	3.4
		⑬	鴨居4観音崎の坂	⑤					○	○		○		18	8	10	104		9.6	5.5
		⑭	第一砲台	－						○				40	－					
		⑮	第二砲台	－										50	－					
		⑯	第三砲台	－						○				65	－					
		⑰	公園の中の坂	⑤					○	○		○		57	－		156		####	####
		⑱	めがね橋	－						○				50	－					
		⑲	公園の中の坂	⑤					○	○		○		50	－		133		####	####
		⑳	三軒家砲台	－						○				35	－					
		坂数	13		2	2	2	3	4	13	1	10	3							
		割合(%			15	15	15	23	31	100	8	77	23							
	海と船が見える坂道	坂数	13		2	2	2	3	4	13	1	10	3							
		割合(%			15	15	15	23	31	100	8	77	23							
		平均勾配 (%)										10.3	44.7							
		平均角度（°）										5.9	23.9							

表－C．9　マップ８（鴨居地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段（斜路含）	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C =A−B (m)	平面距離L (m)	備考 登って下る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
8	鴨居	①	**東浦賀2の坂**	④③			△	○		○		○	○	30	3	27	231		11.7	6.7
		②	東浦賀2の坂	⑤					○			○	○	52	28	24				
		③	鴨居2の坂	⑤③			△		○	○		○		62	45	17	217		7.8	4.5
		④	鴨居3の坂	③			○					○		40	35	5				
		⑤	鴨居2の大坂	④③			△	○		○		○		40	4	36	407		8.8	5.1
		⑥	鴨居2の坂	③			○			○		○		36	23	13	191		6.8	3.9
		⑦	鴨居2の坂	③			○			○		○		17	5	12	420		2.9	1.6
		⑧	**鴨居港の坂**	④				○		○			○	32	6	26	123		21.1	11.9
		⑨	鴨居2の坂	④				○		○			○	34	11	23	77		29.9	16.6
		⑩	百段階段	④				○			○		○	35	5	30				
		⑪	ヘビ坂	④				○			○		○	48	10	38				
		⑫	鴨居3の坂	④				○		○			○	23	10	13	22		59.1	30.6
		⑬	廻船問屋	－						○										
		⑭	鴨居2の坂	③			○			○		○		45	27	18	348		5.2	3.0
		坂数	13		0	0	4	7	2	13	2	6	7							
		割合(%			0	0	31	54	15	100	15	46	54							
	海と船が見える坂道	坂数	9		0	0	3	5	1	9	0	5	4							
		割合(%			0	0	33	56	11	100	0	56	44							
		平均勾配 (%)										6.3	30.4							
		平均角度（°）										3.6	16.5							

表-C.10　マップ9（東浦賀地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂:海と船が見える坂道　△△坂:見えない坂道　××:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段(斜路含)	坂道の物理特性 坂上高度A(m)	坂下高度B(m)	標高差C=A−B(m)	平面距離L(m)	備考 登って下る*2	勾配 tan=C/L(%)	斜度(度)
9	東浦賀	①	**東浦賀1の坂**	④				○		○			○	51	2	49	261		18.8	10.6
		②	東浦賀1の坂	④				○		○			○	45	3	42	160		26.3	14.7
		③	二葉2の坂	③			○			○		○		56	45	11	105		10.5	6.0
		④	津守稲荷神社の坂	②		○				○			○	12	4	8	9		88.9	41.6
		⑤	八雲神社の坂	②		○				○			○	15	6	9	19		47.4	25.3
		⑥	東耀稲荷の坂	②		○							○	6	3	3				
		⑦	東林寺の坂	②		○							○	13	3	10				
		⑧	法瞳寺の坂	②		○				○			○	11	3	8	18		44.4	24.0
		⑨	叶神社の坂	②		○				○			○	10	3	7	12		58.3	30.3
		⑩	**恵仁志坂**	②		○				○	○		○	28	10	18	44		40.9	22.2
		⑪	産寧坂	②		○				○	○		○	55	28	27	30		90.0	42.0
		⑫	浦賀の渡し	―						○				―	―					
		⑬	浦賀1の坂	④				○					○	45	15	30				
		⑭	船守稲荷の坂	②		○				○			○	11	3	8	10		80.0	38.7
		⑮	二葉2の坂	③④			○	△				○		50	23	27				
		坂数	14		0	9	2	3	0	14	2	2	12							
		割合(%			0	64	14	21	0	100	14	14	86							
	海と船が見える坂道	坂数	10		0	7	1	2	0	10	2	1	9							
		割合(%			0	70	10	20	0	100	20	10	90							
		平均勾配(%)										10.5	55.0							
		平均角度(°)										6.0	27.7							

表-C.11　マップ10（西浦賀地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂:海と船が見える坂道　△△坂:見えない坂道　××:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段(斜路含)	坂道の物理特性 坂上高度A(m)	坂下高度B(m)	標高差C=A−B(m)	平面距離L(m)	備考 登って下る*2	勾配 tan=C/L(%)	斜度(度)
10	西浦賀	①	**東福寺の坂**	②④		○		△		○			○	47	2	45	134		33.6	18.6
		②	叶神社の坂	②		○				○			○	8	2	6	12		50.0	26.6
		③	浦賀3の坂	④				○		○		○	○	40	3	37	169		21.9	12.3
		④	浦賀3の坂	④				○		○		○		40	12	28	319		8.8	5.0
		⑤	浦賀中学の階段	④				○					○	35	12	23				
		⑥	**浦賀3の坂**	③④			○	△		○		○		45	2	43	220		19.5	11.1
		⑦	浦賀丘2の坂	④				○		○		○	○	41	3	38	230		16.5	9.4
		⑧	浦賀丘2の坂	④③			△	○				○	○	41	21	20				
		⑨	浦賀丘2の坂	④				○					○	44	21	23				
		⑩	西浦賀3の坂	④③			△	○				○	○	46	26	20				
		⑪	西浦賀3の坂	①④③	○		△	△				○	○	46	20	26				
		⑫	浦賀7の坂	①④③	○		△	△				○	○	46	3	43				
		⑬	御林の坂	①	○						○	○		63	20	43				
		坂数	13		3	2	1	7	0	13	1	3	10							
		割合(%			23	15	8	54	0	100	8	23	77							
	海と船が見える坂道	坂数	6		0	2	1	3	0	6	0	2	4							
		割合(%			0	33	17	50	0	100	0	33	67							
		平均勾配(%)										14.2	30.5							
		平均角度(°)										8.0	16.7							

表-C.12　マップ11（西浦賀－川間地区）

横須賀港「海と船が見える坂道」分析表

凡例:坂道個表について　○○坂 :海と船が見える坂道　△△坂 :見えない坂道　××　:坂道以外

マップ番号	地区名	坂道番号	坂道名 強調文字はおすすめの坂道	坂道分類 機能的分類 ①広域道 ②寺社型 ③住宅地内坂道 ④台地･低地連絡路 ⑤その他	坂道分類 ①広域道	②寺社型	③住宅地内坂道	④台地･低地連絡路	⑤その他	海が見えるか	坂道風土記記述	坂道の種類 斜路	階段(斜路含)	坂道の物理特性 坂上高度A (m)	坂下高度B (m)	標高差 C=A−B (m)	平面距離L (m)	備考 っ て下 る *2	勾配 tan =C/L (%)	斜度 (度)
11	西浦賀－川間	①	西浦賀2の坂	④③			△	○		○		○		47	4	43	361		11.9	6.8
		②	久里浜台2の坂	③④			○	△				○		45	37	8				
		③	久里浜台2の坂	③			○					○		50	33	17				
		④	西浦賀5の坂	④				○		○		○	○	43	5	38	363		10.5	6.0
		⑤	**西浦賀5の新坂**	③④			○	△		○		○		60	5	55	479		11.5	6.6
		⑥	愛宕山の坂	⑤					○	○		○	○	60	3	57	85		67.1	33.8
		⑦	軍道の坂	①③	○		△			○	○	○		15	2	13	121		10.7	6.1
		⑧	西浦賀4県道の坂	①	○					○		○		13	3	10	358		2.8	1.6
		⑨	西浦賀5の坂	④				○		○		○		56	14	42	370		11.4	6.5
		⑩	灯明堂への坂	⑤					○	○		○		13	6	7	103	○	13.6	7.7
		⑪	灯明堂	ー						○										
		⑫	**西浦賀6千代ヶ崎砲台の坂**	④				○		○		○		60	12	48	374		12.8	7.3
		⑬	西浦賀6の坂	⑤					○	○		○		60	50	10	46		21.7	12.3
		⑭	長瀬トンネルの坂	①	○					○		○		20	7	13	87		14.9	8.5
		坂数	13		3	0	3	4	3	13	1	11	2							
		割合(%			23	0	23	31	23	100	8	85	15							
	海と船が見える坂道	坂数	11		3	0	1	4	3	11	1	9	2							
		割合(%			27	0	9	36	27	100	9	82	18							
		平均勾配 (%)										12.4	38.8							
		平均角度(°)										7.0	19.9							

国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of ＮＩＬＩＭ

No. 879　　December 2015

編集・発行　©国土技術政策総合研究所

本資料の転載・複写のお問い合わせは
〒239-0826 神奈川県横須賀市長瀬 3-1-1
管理調整部企画調整課　　電話:046-844-5019