

第4回 追浜駅交通結節点事業計画検討会 議事概要

■日時 令和3年2月16日(火) 15:00~17:10

■場所 WEB(リモート)会議

■出席者

【座長】	東京大学大学院 教授	羽藤 英二
【委員】	横浜国立大学大学院 准教授	野原 卓
	中央大学研究開発機構 准教授	稲垣 具志
	東京理科大学 講師	柳沼 秀樹
	東京大学大学院 特任助教	三浦 詩乃
	京浜急行電鉄(株)	
	執行役員 鉄道本部 鉄道統括部長	櫻井 和秀
	京浜急行電鉄(株)	
	生活事業創造本部 開発統括部長	島 由紀子
	京浜急行バス(株)	
	専務取締役 経営企画部長	野村 正人
	神奈川県タクシー協会 横須賀支部 支部長	市川 壽一
	日産自動車(株) 渉外部 担当部長	永澤 実
		(代理:山本 浩一郎)
	日産自動車(株) 追浜工場	黒須 隆
	(株)横浜DeNAベ이스ターズ	
	事業本部 ホールパークオペレーション担当	箕輪 忠行
	神奈川県 田浦警察署長 警察署長	原 一夫
		(代理:廣山 茂)
	神奈川県 県土整備局 都市部長	関矢 博己
	神奈川県 県土整備局 道路部長	大島 伸生
		(代理:山田 直也)
	横須賀市 副市長	田中 茂
	横須賀市 まちづくり政策担当部長	羽布津 仲雄
	国土交通省 関東地方整備局 道路部長	高松 諭
	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長	鈴木 祥弘

(※順不同、敬称略)

【事務局】横須賀市 経営企画部 まちづくり政策課
国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所 調査課

■議事

- ・「前回検討会の振り返り」、「追浜駅交通結節点整備事業計画（案）」、「今後の検討の進め方」について、事務局より説明し、議論を行った。
- ・引き続き検討を進め、早期に「事業計画」を策定・公表することを確認。

<委員からの主な意見>

(追浜駅周辺における人流の把握、WEB アンケート調査結果などについて)

- ・ Web アンケート調査では、買い物利用が多いという結果も出ているので、この結果をフィードバックしながら、追浜駅周辺における人流の把握の調査について、範囲を広げることも考慮したい。
- ・ 回答者の中に日常利用者と年数回の来街者が混在していることに留意し、今後クロス分析が必要である。回答者の属性別の分析が出来ると、バスタ施策によって誰にどんなインパクトがあるのか判る。
- ・ 飲食店などが属性の異なる人々を結ぶハブになる可能性もある。ファミリー層・2次産業従事者など、様々な人の効用を相乗効果で上げていく計画が作れるとよい。
- ・ 自然環境と歴史遺産について、これまで検討会では十分に取り上げてなかったが、市民から魅力として感じられていることに配慮する必要がある。

(災害時の交通結節点の活用について)

- ・ 先日の東北での地震の際にも、バスタ新宿から東北に向けて代行バスが運行された。追浜でも災害時の活用が重要である。
- ・ 平常時・災害時の両面で活躍できるバスタを目指し、情報の一元化と提供の仕組みをしっかりと考えていくべき。
- ・ 災害への対応を想定すると、バース数等の機能面について、少し余裕を持たせることも検討したほうがよい。余剰を見込むことでコストも大きくなるため、何をどれだけ盛り込むかよく検討が必要。
- ・ 過去の事例からも、一般的に道路の方が鉄道に比べて復旧が早く、リダンダンシーという側面でいうと、拠点が鉄道の近くにあることは非常に心強い。
- ・ バスは比較的災害に強いが、「どこを走っているのか」、「どの程度時間がかかるのか」等の情報や、緊急時も運転手がバスに辿り着ける仕組みが重要である。また、バスは移動以外にも一時の避難場所になることも考えられる。

- 今回の分析ではマクロ的な視点のみであるため、今後は災害のタイムライン・拠点運用のシナリオ等を如何に設定し分析に反映していくかが大切である。
- 過去の災害時の対応を踏まえ、市民の方が整備によってどう救われるのかを示すなどして、市民の方にも納得性の高い計画にしていってはどうか。
- 整備効果について、wi-fi 調査を活用し、歩行者目線での評価（CO2 削減、QOL の向上など）もいれてはどうか。
- 例えば横浜駅から横須賀中央まで移動する車椅子利用者が、バスタによってどのようにシームレスな移動ができるようになるかの評価があってもいいのではないか。

（事業計画（案）について）

- 追浜駅周辺は、利用者や地域別、時間帯別に様々な顔をもっており、それらが縦軸・横軸でうまく連携してまちづくりを進める必要がある。
- 商店街にとっては、横須賀スタジアムから駅に向かう人がどちらの歩道を通るかの影響が大きいいため、市道追浜夏島線の整備の検討にあたっては商店街の分断が起こらないように配慮が必要である。
- 歩行者動線について、駅まで急ぐ歩行者など、実際のニーズとすり合った動線にしないと、安全性の懸念もある。空間配置や信号制御等も含め、1 F レベルの動線の工夫方法について、引き続き検討して欲しい。また、デッキ下が暗くならないよう、照明等も今後考えていく必要がある。
- 市道追浜夏島線の断面構成について、「将来」の時点によって、また平日・休日の違いで必要なものが変わるのであれば、分離帯を可動式で考えること等も考えられるかもしれない。
- 自転車の交通安全について、駅前交差点の設計を行う際には、国道 16 号の自転車の右左折ルート等を考えなければならない。また、自転車は駐輪場の位置に影響を受けるため、再開発の計画も含めた整理が重要である。
- 災害時の情報については提供だけでなく、障害者等の当事者側が持つニーズをいかに把握するか、双方向の情報収集が大事である。
- 追浜駅で降りた人は、まず、まっすぐに伸びる市道追浜夏島線を眺めることになるため、電線の地中化等、景観面の配慮も必要ではないか。
- 交通ターミナルの中に様々なものがあると、緊急時に使いにくくなってしまふ。できるだけ空間を広くとるように整備してほしい。

- 今の追浜の問題解決だけではなく、少し広範囲の役割や機能などを説明できるとよいと思う。賑わい・活性化と交通整流化はトレードオフになる部分もあるので、それをどう両立させるかを意識していくことも大切だ。
- 様々な主体が関わる話なので、分かりやすさも大切だと思う。地域の方にとってのメリット、関係者のメリット、広域圏の方のメリットが取り合いにならず、お互い win-win になるようにしていくことが大切だ。
- 次世代バスタということを考慮すると、ユニバーサルデザインは必要な機能だと思う。どこまで高い目標を掲げるのかの検討が必要である。

(今後の検討の進め方について)

- ユニバーサルデザインについて、福祉団体など当事者団体の意見をどのように取り入れていくのかについて、事前に考えておく必要がある。

以 上