

追浜駅交通結節点整備 事業計画(案)

令和3年3月19日
国土交通省・横須賀市

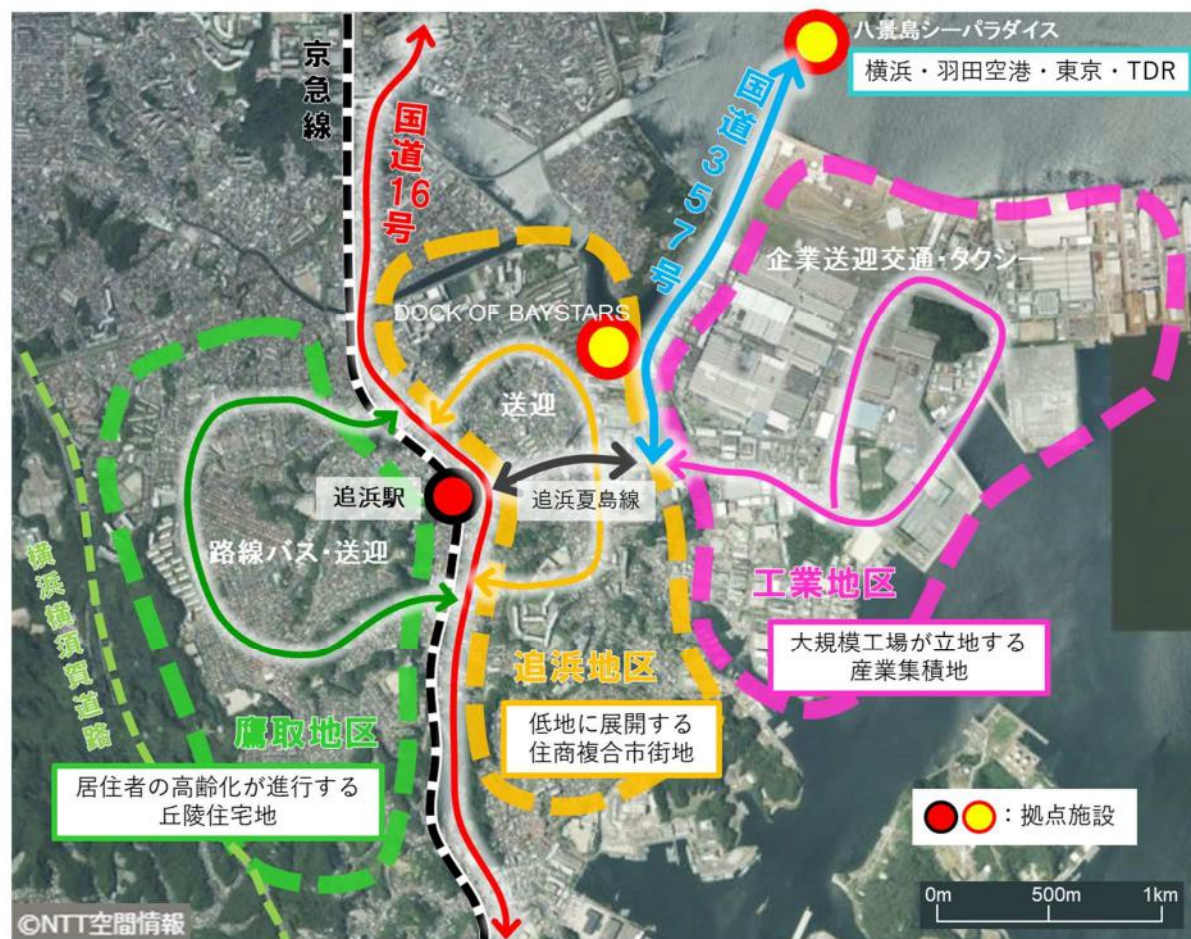
目次

1. 現況と課題	P. 2
2. 事業の基本コンセプト	P. 12
3. 事業の具体イメージ	P. 13
4. えき・まち・みち空間の整備の進め方	P. 25
5. 追浜駅交通結節点の将来の姿	P. 28
6. 交通結節点整備による整備効果	P. 32

1. 現況と課題

1-1. 道路網・鉄道網の現況

- 追浜駅周辺では、国道16号・357号・京急線が、広域道路網・鉄道網として主要動線になっています。
- 周辺は 鷹取地区・追浜地区・工業地区の各地区で、在住・在勤者や交通の性質が異なる特徴があり、交通結節点となる追浜駅は、それぞれが交流する場所となるポテンシャルをもっています。



< 広域道路網・鉄道網 >

国道 16号	南北方向の軸として路線バスや自動車交通の交通動線
国道 357号	横浜～羽田空港～東京～TDR等を連携する広域交通動線（事業中）
京急 線	東京～横浜～横須賀間を結ぶ鉄道路線

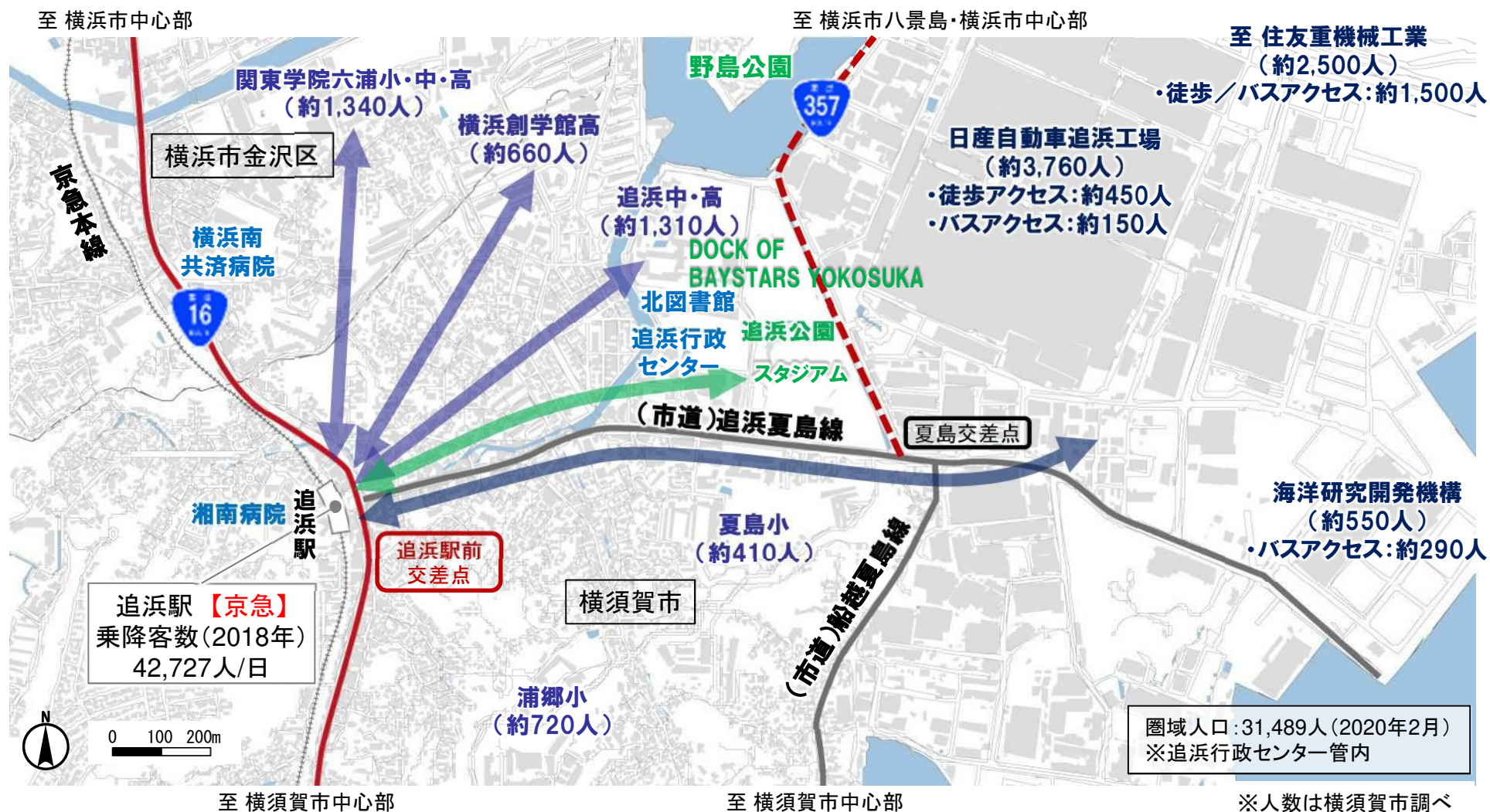
< 各地区の移動・交通の特徴 >

鷹取 地区	高齢化が進行する丘陵住宅地が存在し、高低差がある中で限られた路線バスルートのため徒歩や自転車でのアクセスとなっている
追浜 地区	低地に展開する住商複合市街地となっており、徒歩・タクシー・路線バス等が活用されている
工業 地区	臨海部に集積する大規模工場へ駅から就業者が企業送迎交通により通勤している

1. 現況と課題

1-2. 追浜駅周辺の施設立地状況

○追浜駅周辺には海側に大規模工場、駅の北側に高校が3校が立地し、通勤・通学をはじめとする多くの鉄道利用者が追浜駅を日常的に利用しています。



1. 現況と課題

1-3. スポーツタウン追浜

○追浜駅周辺には横浜DeNAベイスターズや横浜 F・マリノスの施設があり、商店街と連携した様々なイベントが催されています。



1. 現況と課題

1-4. 上位計画・周辺計画

○上位計画としては、「横須賀市都市計画マスタープラン」があり、「追浜地区のまちづくりの方針」に基づく各種事業が計画されています。

■ 横須賀市都市計画マスタープラン

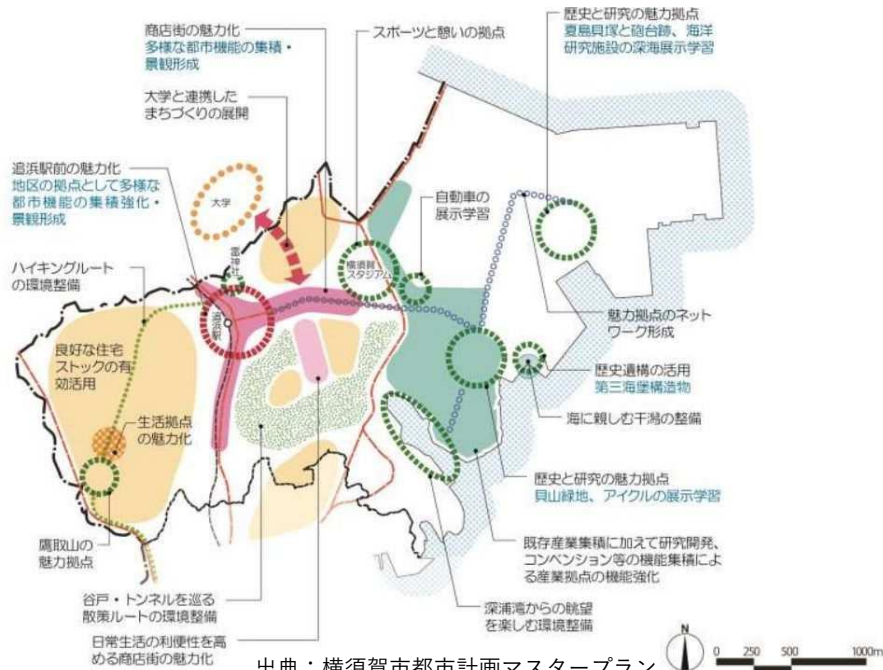
追浜地区のまちづくり方針（一部抜粋）

○交通網整備方針

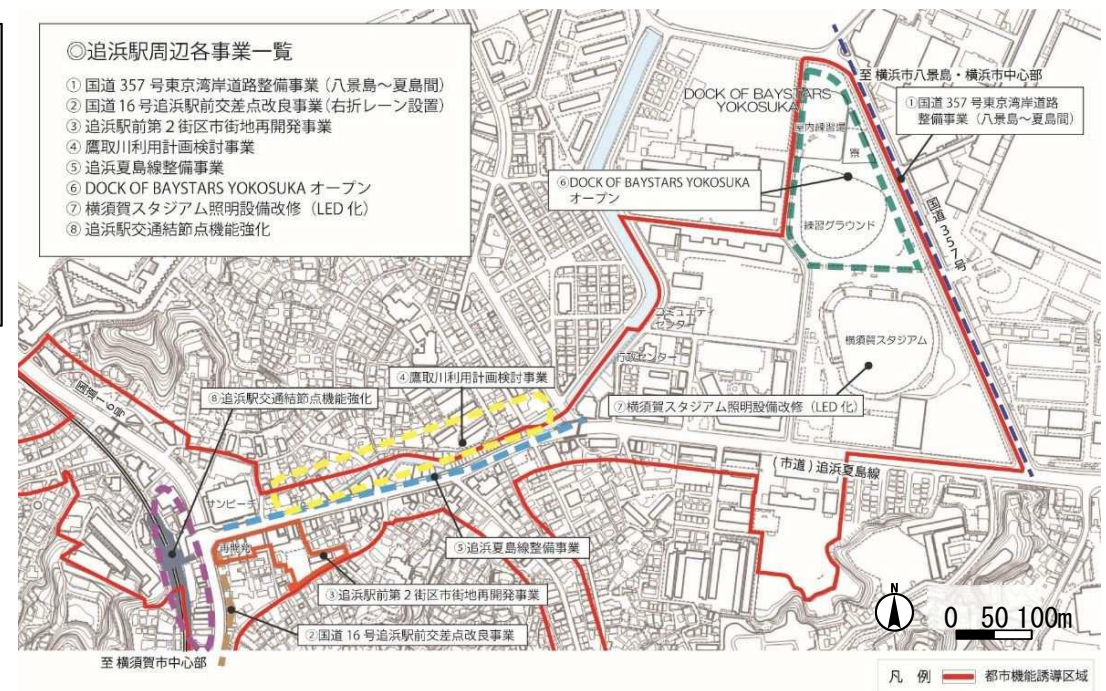
- ・ 追浜駅周辺の交通結節点機能を強化し、ユニバーサルデザインに配慮した環境整備を進めます。（バス、タクシー乗降場、歩行者空間・デッキ等の充実、駐車場・駐輪場の合理的な配置、駅施設の利便性の向上など）

○賑わい拠点の形成

- ・ 地元のまちづくり活動拠点と連携して、地区の個性を活かした魅力づくりを進めます。



■ 追浜駅周辺の事業

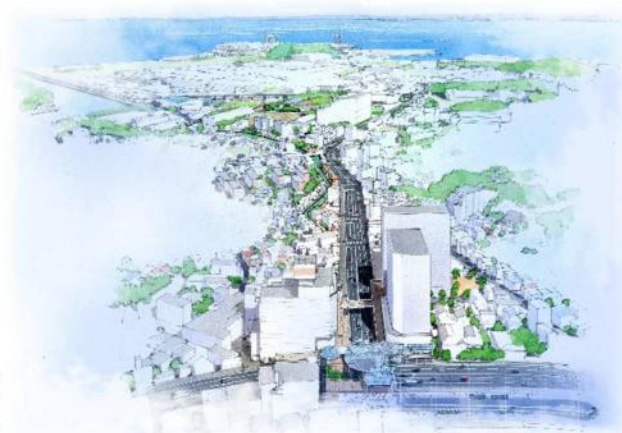


1. 現況と課題

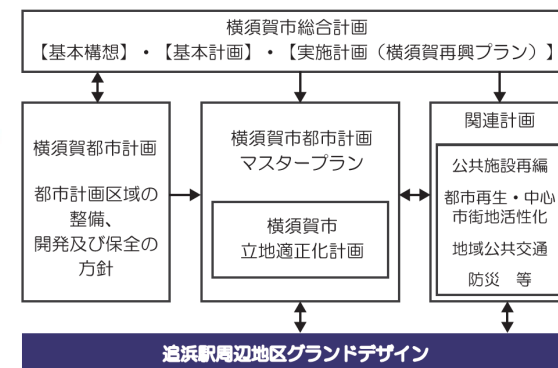
1-4. 上位計画・周辺計画

■ 追浜駅周辺地区グランドデザイン

○横須賀市では本年3月に、追浜駅周辺地区のまちづくり推進のための基本方針となる「追浜駅周辺地区グランドデザイン」を策定予定であり、そうした方針とも整合し検討を進める必要があります。



追浜駅周辺地区の将来イメージ

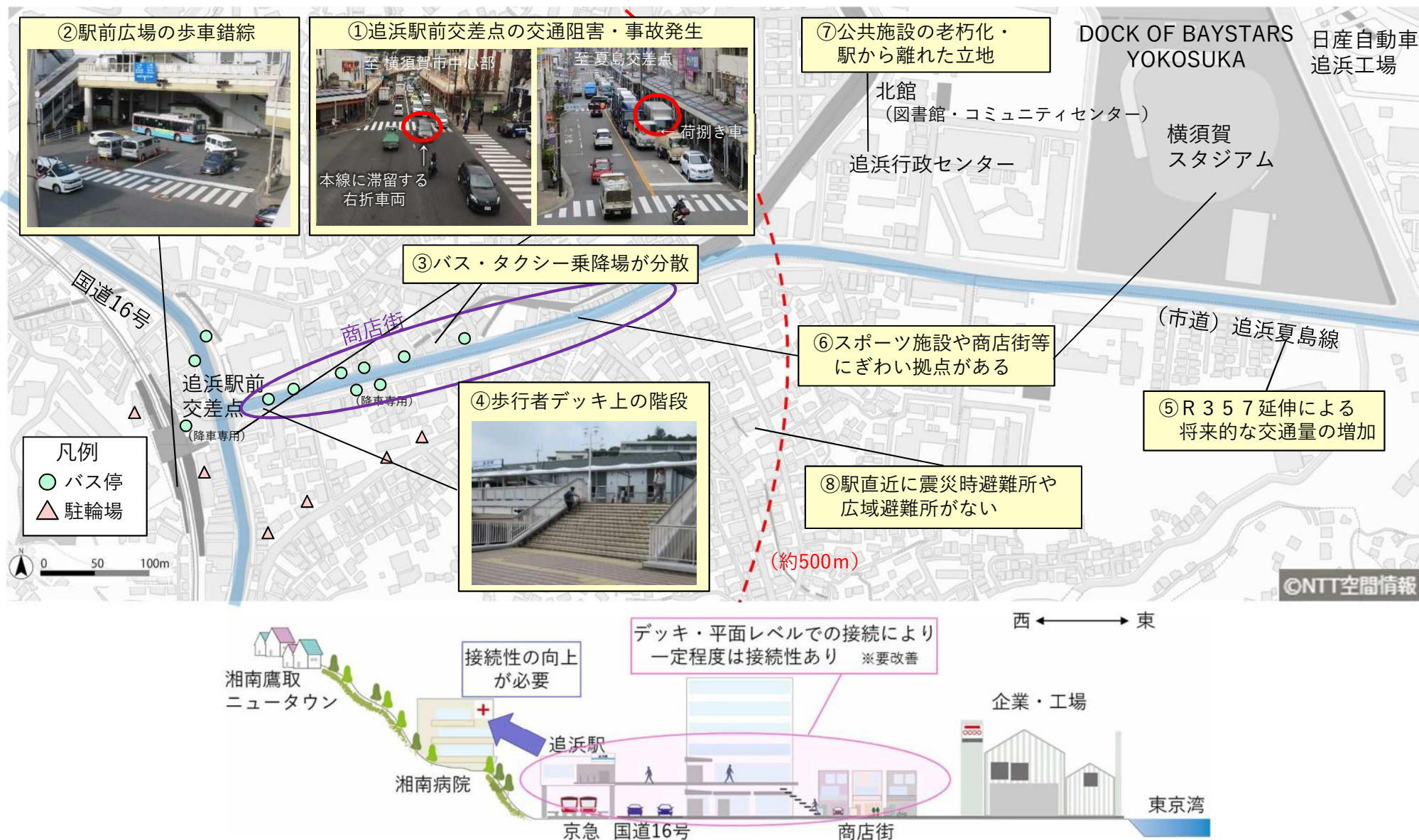


上位計画及び関連計画との関係

1. 現況と課題

1-5. 交通・まちづくりに関する現況と課題

○現況の追浜駅前は、ポテンシャルがある一方で、様々な交通・まちづくり上の課題があります。

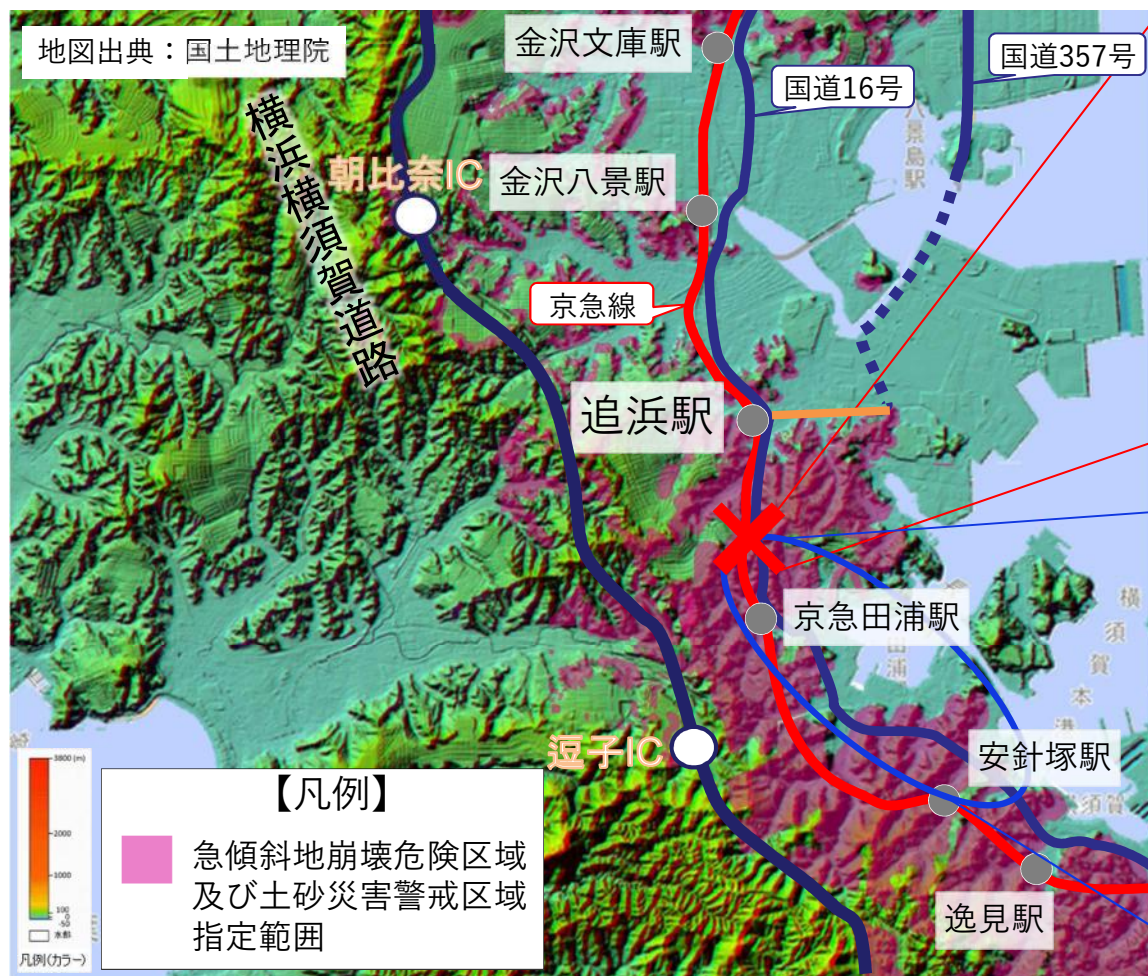


1. 現況と課題

1-6. 防災に関する現況と課題

- 京急線・国道16号の追浜駅以南は急傾斜地が多く、以北に比べ災害発生リスクが高くなっています。
- 過去にも土砂崩れによる京急線運休等が発生したことも踏まえ、南北に並行する国道16号と京急線による相互ネットワークの補完が、地域交通の面だけでなく、広域交通の面でも重要となります。

■追浜駅周辺の地形状況



■2012年の土砂崩れによる京急線運休時の様子



■老朽化したトンネル改修事業（国道16号横須賀地区トンネル改修事業）

- 横須賀市内の国道16号には、供用から40年以上経過したトンネルが多数（16箇所中15箇所）存在し、老朽化が進行
※京急線のトンネル数は同区間で13箇所（追浜駅～横須賀中央駅間）
- 抜本的な対策の必要性が高い4トンネルを対象に、改修整備を行い交通の安全性の確保や円滑化を図るもの



1. 現況と課題

1-7. 追浜駅周辺の利用実態・ニーズ調査結果

【調査目的】 利用者目線から現状・課題を抽出するとともに、駅前に求める機能を把握する

【調査対象】 直近1年以内に追浜駅を1回以上利用したことのある、満18歳以上の男女

【調査方法・時期】 WEBアンケート（R3.1.8～14）

【対象エリア・サンプル数】 追浜エリア(N=200)、東京・神奈川県エリア(N=300)

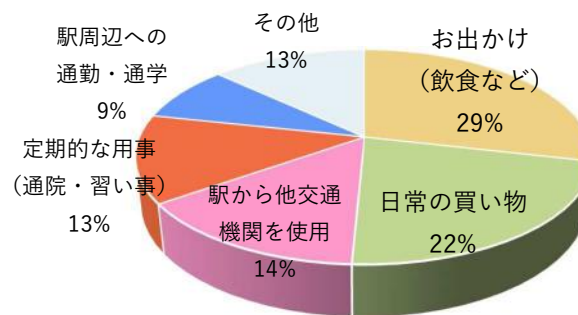
アンケート調査項目	
回答者に関する事項	① 性別 ② 職業 ③ 年齢 ④ 自動車の運転頻度
現状の追浜に関するご意見	① 追浜駅への来訪頻度 ② 来訪目的 ③ 来訪手段 ④ 利便性 ⑤ 利用する時間帯 ⑥ 追浜のまちの魅力
追浜駅前にほしい機能	① 駅前の施設に必要な機能 ② 災害時に備えるべき防災機能

■回答者に関する事項

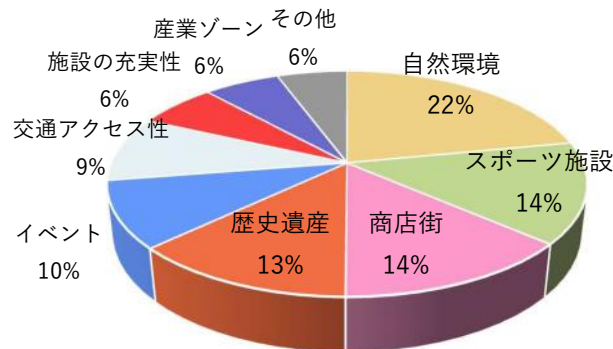
◆男女比率	男：女 = 7：3
◆職業内訳	
会社員	…56.0%
公務員	… 5.0%
自営業・自由業	… 6.6%
専業主婦・主夫	… 7.8%
学生	… 1.2%
パート・アルバイト	… 9.8%
無職	…12.2%
その他	… 1.4%

■現状の追浜駅前に関する意見

追浜駅前への来訪目的

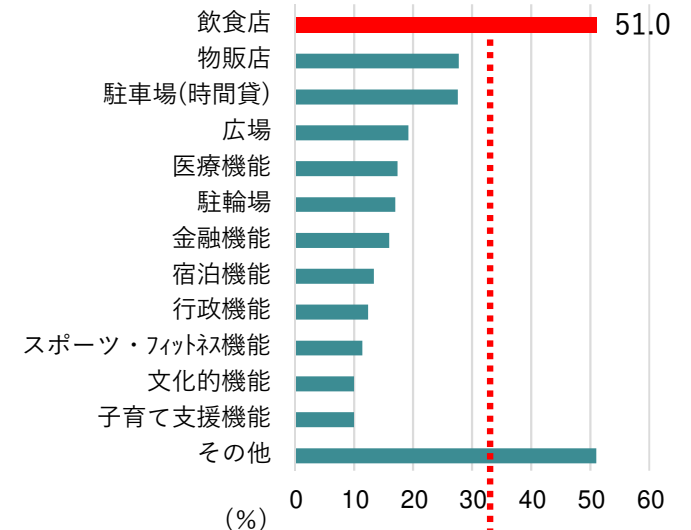


追浜の街の魅力は何か

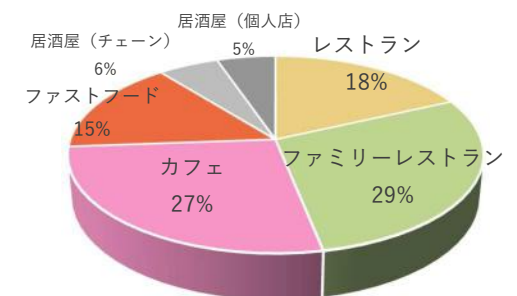


■将来の追浜駅前に関する意見

追浜駅前の施設に必要なだと思う機能



飲食店の内訳

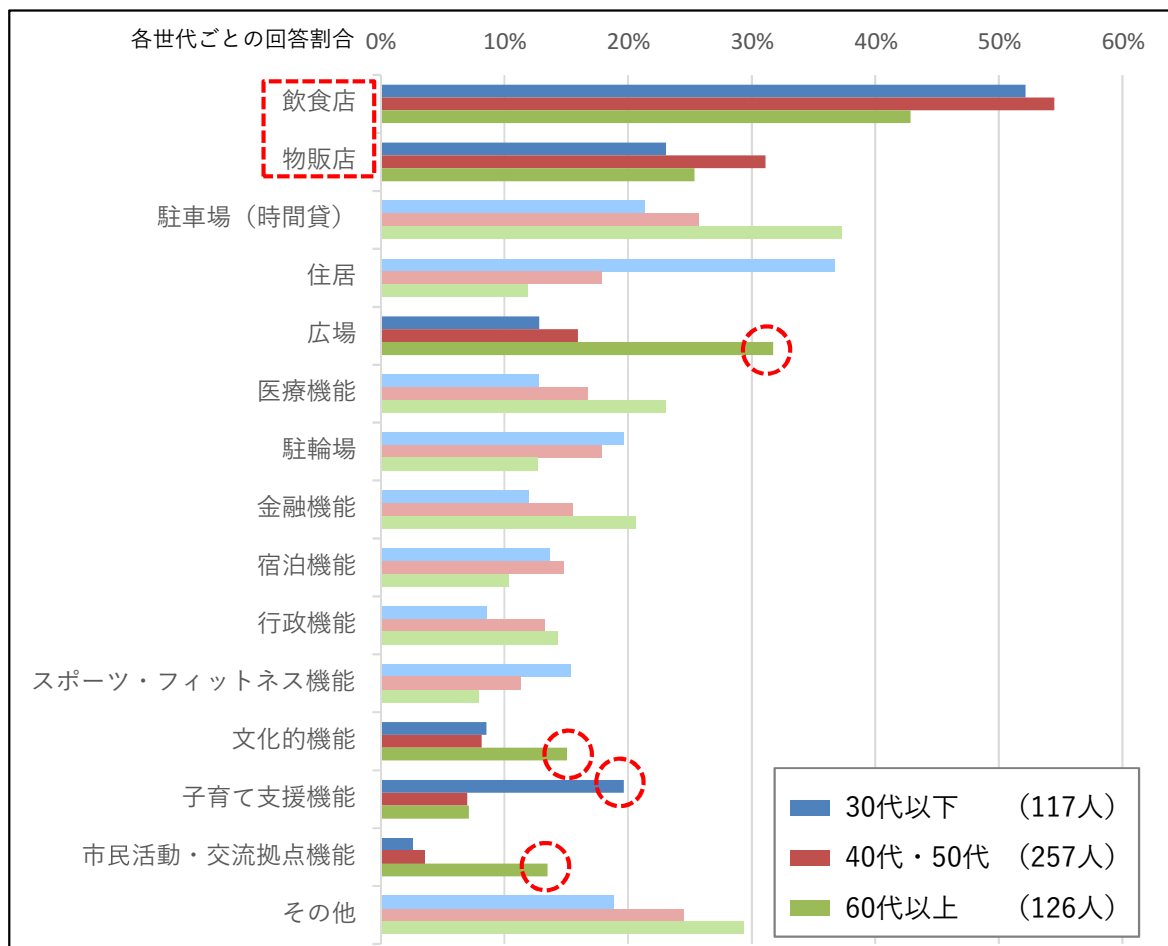


1. 現況と課題

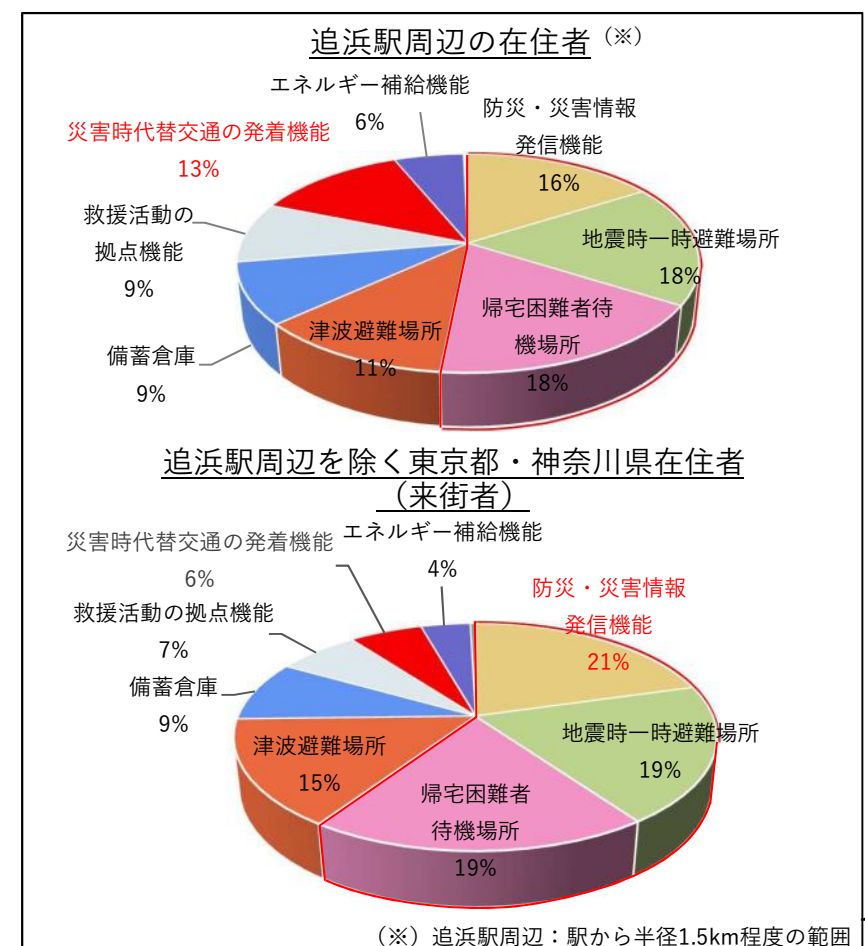
1-7. 追浜駅周辺の利用実態・ニーズ調査結果(クロス集計)

- 追浜駅周辺では、年代に関わらず「飲食店」「物販店」が、子育て世代の30代以下では「子育て支援機能」が多く求められています。
- 一方、60代以上では「広場、文化的機能、市民活動・交流拠点機能」が高い割合で求められている等、高齢者を中心に人々が交流できる空間を求めていることが推察されます。
- 防災機能に関しては、居住地に関わらず「防災・災害情報発信機能、地震時一時避難場所、帰宅困難者待機場所」へのニーズが高く、駅周辺の在住者は「災害時代替交通の発着機能」、来街者は「防災・災害情報発信機能」が比較的高いニーズを示しています。
- 駅利用者のより詳細なニーズ調査や、広域・詳細な交通実態の把握についても、引き続き検討を進めます。

■駅前の施設に必要な機能（年齢別分析）



■災害時に備えるべき防災機能（居住地別分析）

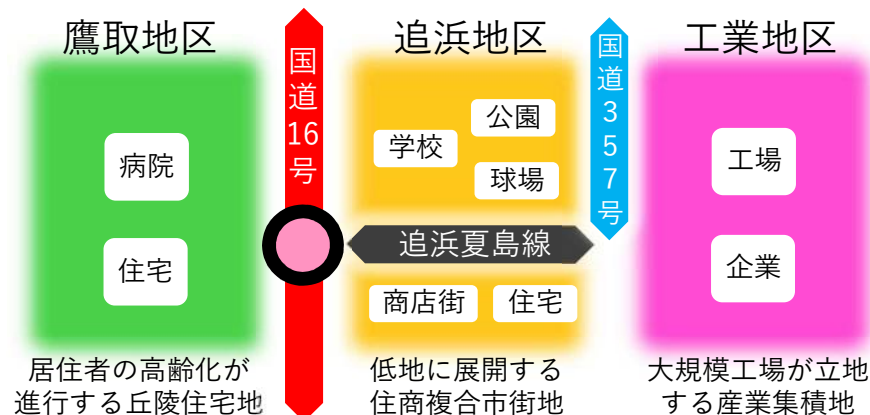


1. 現況と課題

1-8. 追浜のポテンシャルを活かす交流空間

- 追浜駅周辺は、複数の主要動線が重なる交通ネットワークの上に、地域特性の異なる地区が立地しています。
- 追浜を生活圏とする方（月1回以上来訪）では、飲食店や物販店、医療やスポーツなどの生活利便施設が望まれている一方、年に数回程度の来訪者については、広場や宿泊など滞在型の施設を望む声が多くなっており、生活や滞在など様々な機能が望まれていることが分かります。
- 追浜駅周辺に、生活者や来訪者が交流できる空間を創出し、新たな価値創造の場としていきます。

○駅周辺には特色の異なる地区があり、様々な施設が立地

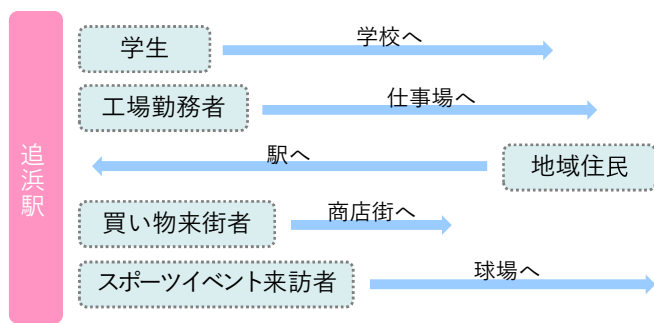


○追浜駅前に望む機能は、生活機能と滞在機能が多い

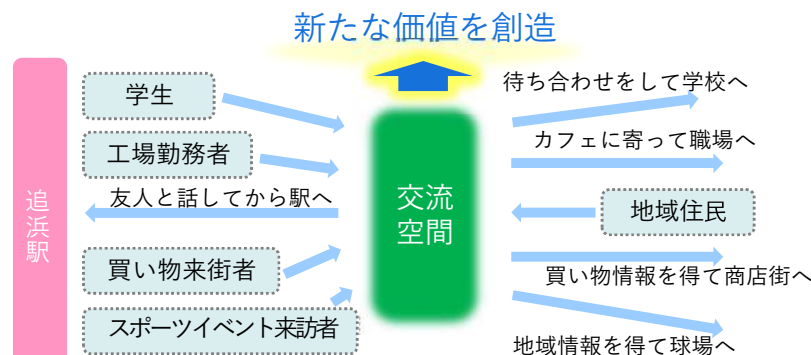
来訪頻度	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
週3回以上 (77人)	飲食店 (66.2%)	物販店 (40.3%)	スポーツ機能 (23.4%)	医療機能、時間貸し駐車場 (22.1% 同率4位)	
週1~2回以上 (61人)	飲食店 (37.7%)	物販店 (34.4%)	医療機能、駐輪場 (22.1% 同率3位)		時間貸し駐車場 (23.0%)
月に1回程度 (103人)	飲食店 (48.5%)	物販店 (33.0%)	時間貸し駐車場 (31.1%)	医療機能、駐輪場 (22.3% 同率4位)	
年に数回以下 (259人)	飲食店 (50.6%)	時間貸し駐車場 (29.0%)	広場 (24.3%)	物販店 (20.5%)	宿泊機能 (14.7%)

※この他、30代では子育て支援施設、70代では市民活動拠点や図書館等の文化施設を望む声が多い

現在 多種多様な人がいるが、目的地との移動のみ



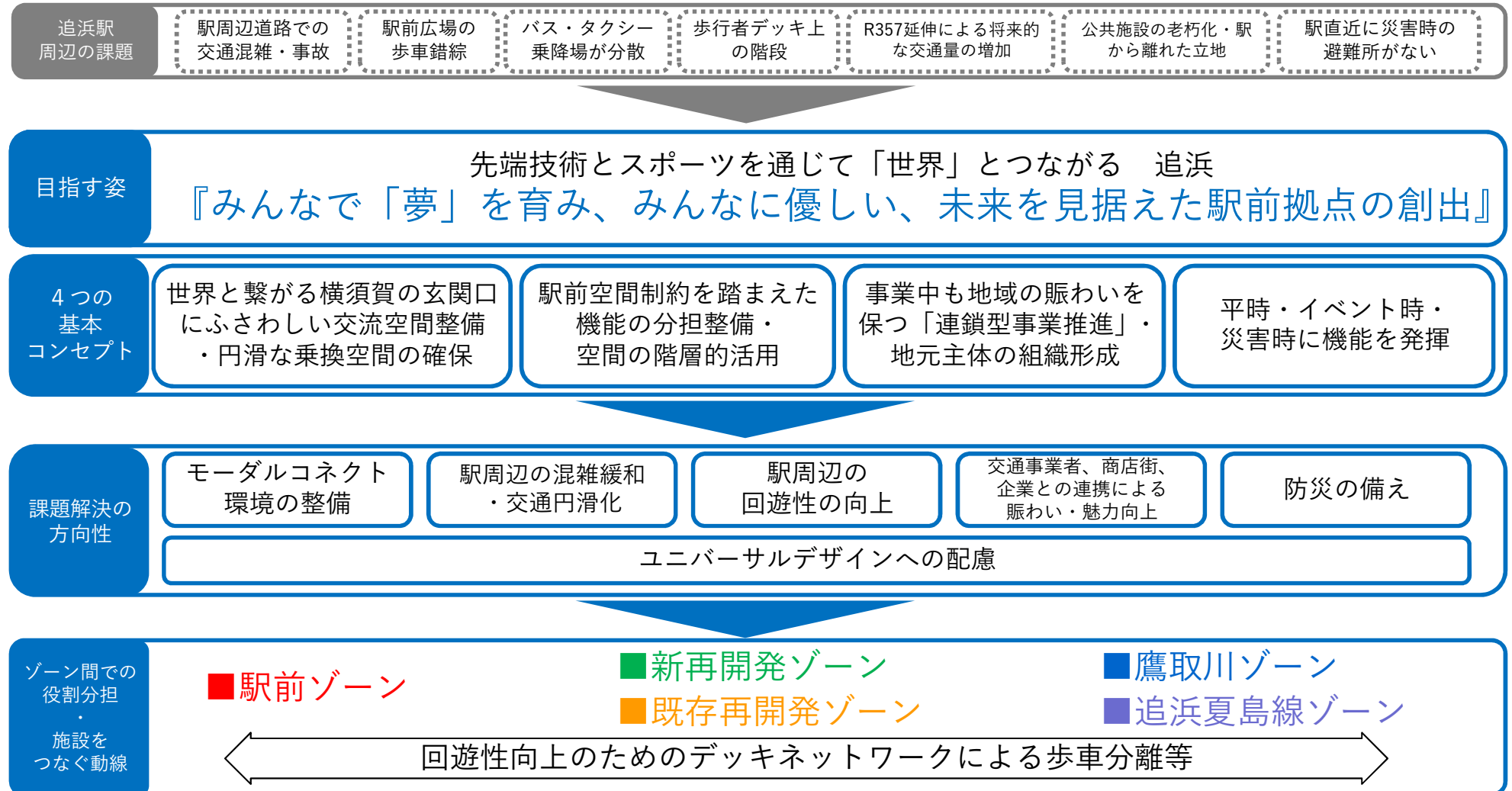
将来 多種多様な人が交流空間で混ざり合い、新たな価値を創造



2. 事業の基本コンセプト

2-1. 基本コンセプト

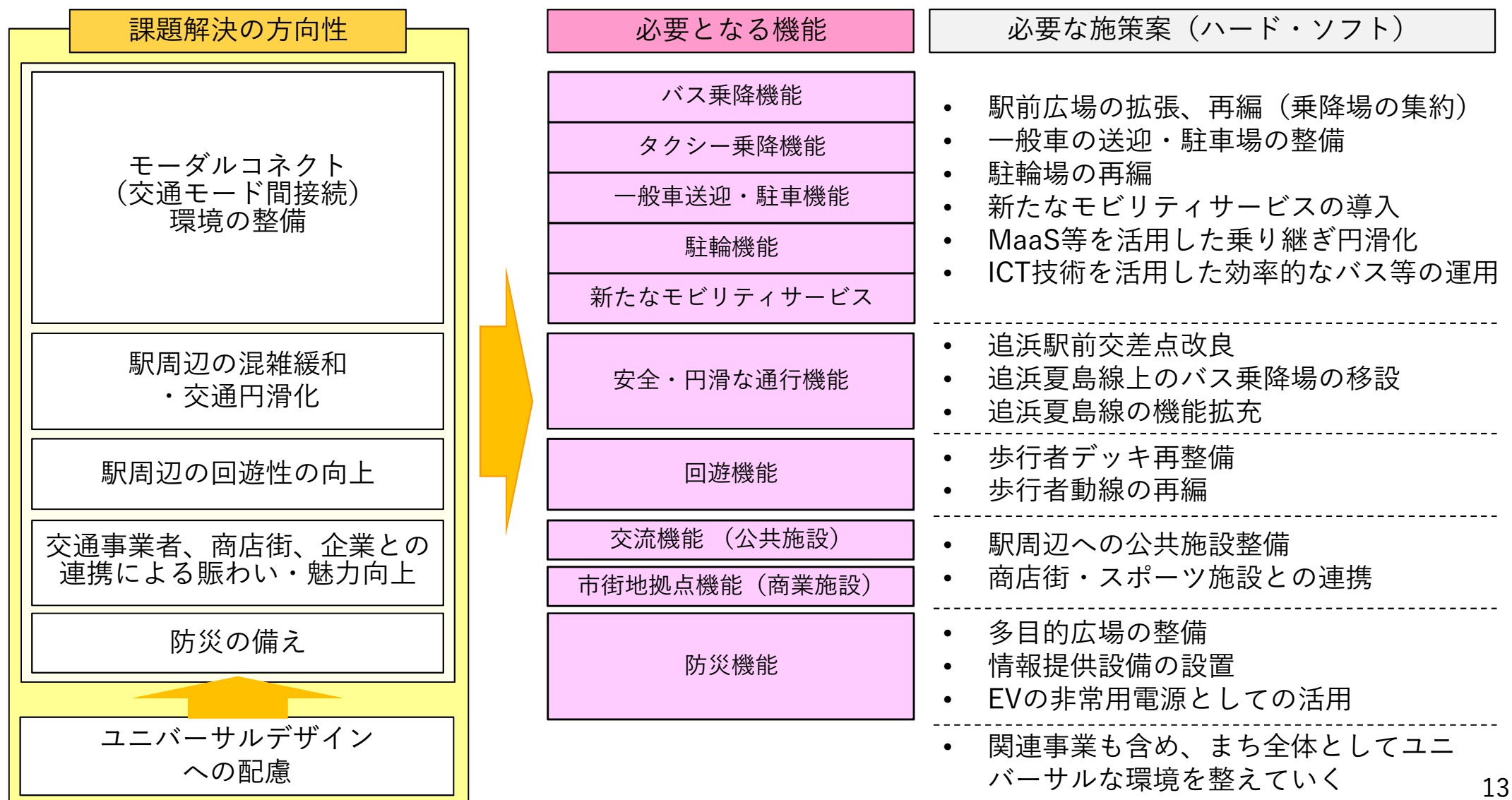
○本事業推進にあたり、4つの基本コンセプト、6つの課題解決の方向性に基づき、官民連携の上、計画の具体化を目指します。



3. 事業の具体イメージ

3-1. 備えるべき機能

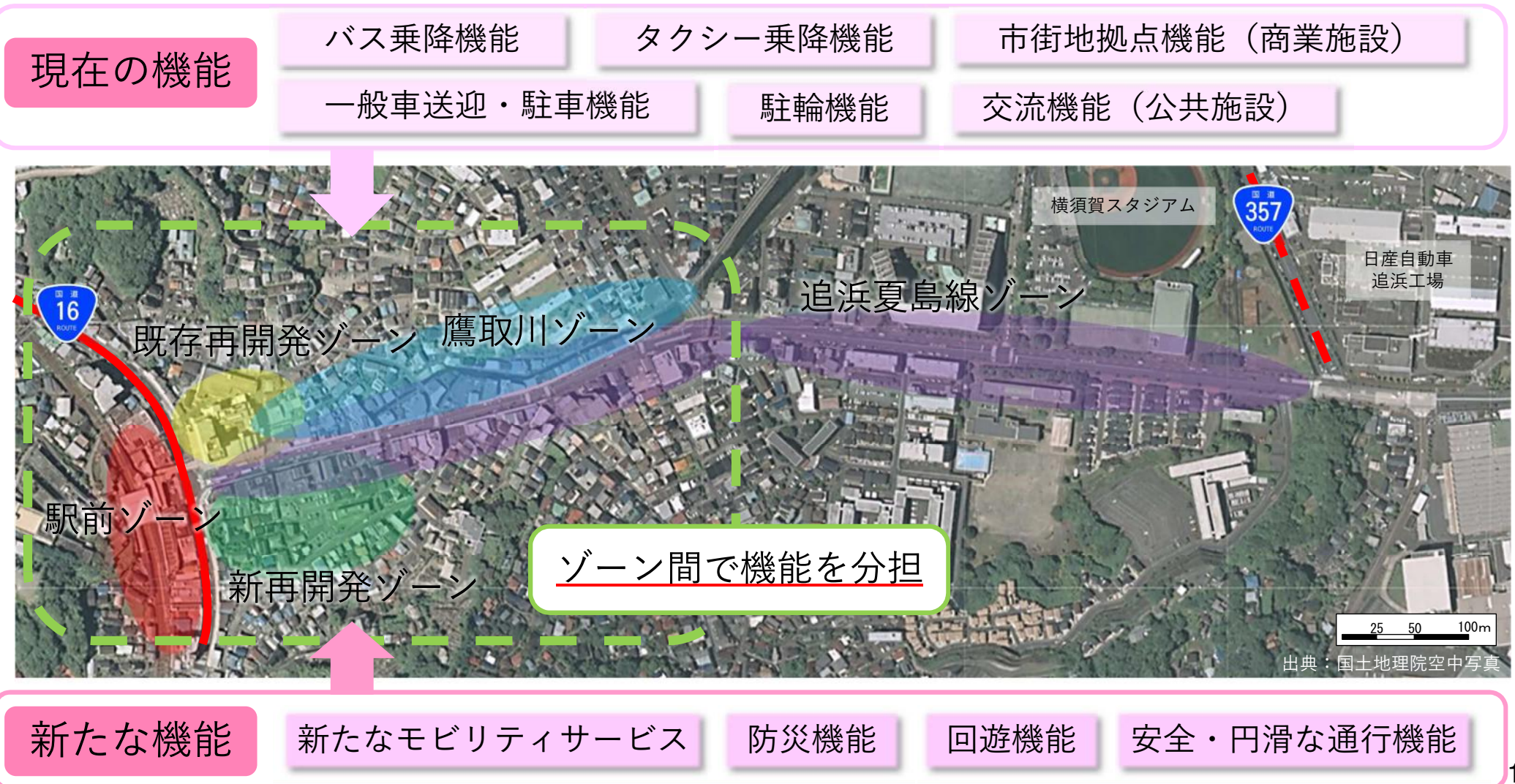
○追浜駅周辺における課題を踏まえ、必要となる機能の導入を図るため、限られた空間を有効活用しつつ、ハード・ソフトの両面から対策をとることが必要です



3. 事業の具体イメージ

3-2. 分担型整備の考え方

- 駅前空間の空間的制約により、必要な機能のすべてを駅前だけで受け持つことが難しい状況です。
- そのため、駅前空間に収まらない機能については、周辺の民間事業等と分担し、機能を確保していく必要があります。



3. 事業の具体イメージ

3-3. 事業の対象範囲

- 限られた駅前空間のため、再開発ゾーンとも役割分担をしながら、必要な機能を確保します。
- 具体的には、一般車乗降場、駐輪場等について、再開発ゾーン側での機能確保を想定し、検討を進めます。

駅前空間側での機能分担(案)

- ・ 交通ターミナル(バス・タクシー)
- ・ 商業施設
- ・ 多目的スペース(兼災害時滞留場所)
- ・ 公共施設(ex.子育て支援施設等)
- ・ 一般車乗降場(障害者等用) 等

再開発ゾーン側での機能分担(案)

- ・ 一般車乗降場
- ・ 駐輪場
- ・ 次世代モビリティ拠点(将来)
- ・ 商業施設
- ・ 公共施設(ex.図書館等)
- ・ まち再生の拠点(連鎖型事業) 等

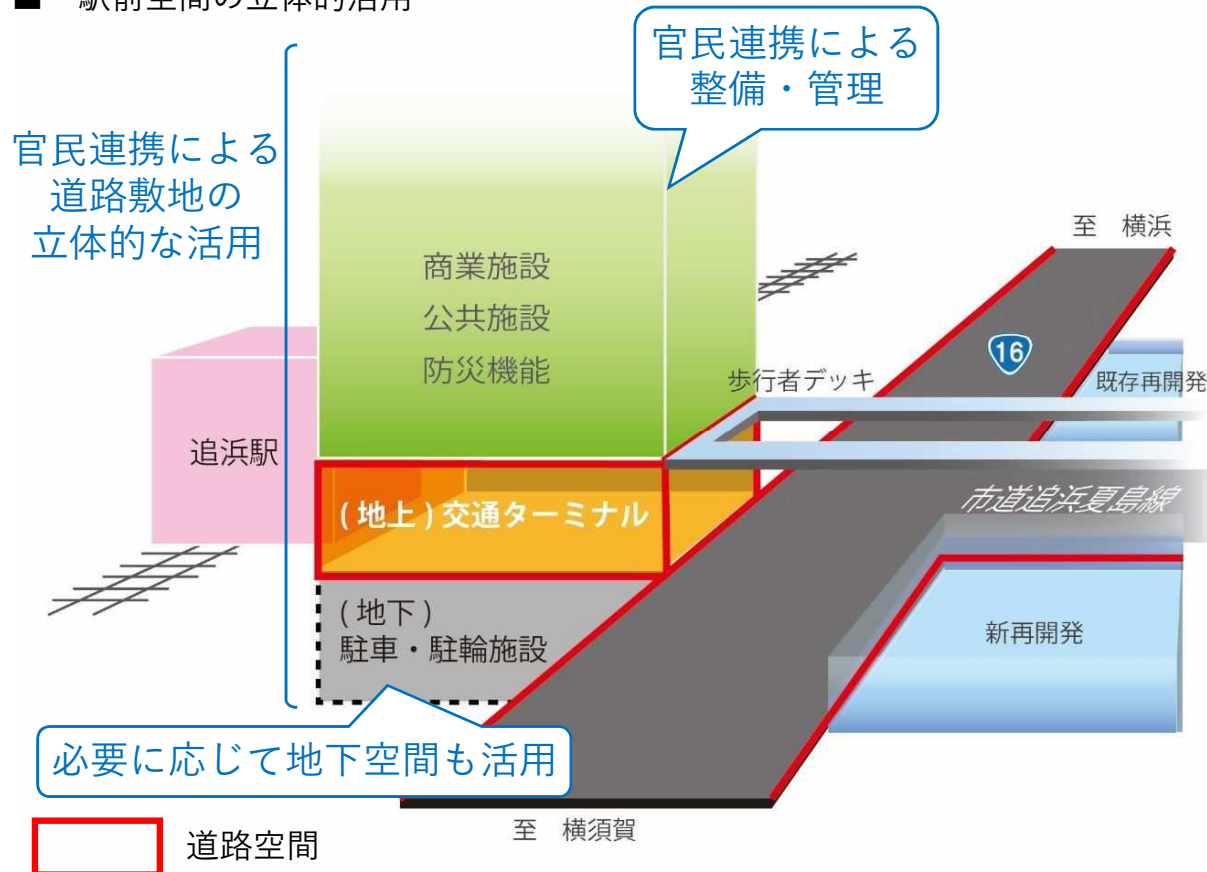
※ 対象範囲は現在の想定であり、今後の調整にて変更の可能性があります。

3. 事業の具体イメージ

3-4. 立体的空間活用

- 駅前に必要な機能を導入していくためには、狭い敷地を有効活用することが必要となります。
- そのため、交通結節点の整備においては、交通機能・交流機能・市街地拠点機能・防災機能を階層的に配置することで、敷地の有効活用を図ります。
- それでも必要となる機能をすべて導入するには、空間が不足すると想定されるため、駅周辺で面的に必要な機能を確保していきます。

■ 駅前空間の立体的活用



< 駅前空間の立体的活用 >

- 1階部分は道路空間とし、交通ターミナルを整備
- 2階以上の部分は交流機能（公共施設）・市街地拠点機能（商業施設）等として整備
- 必要に応じて地下空間の活用も検討



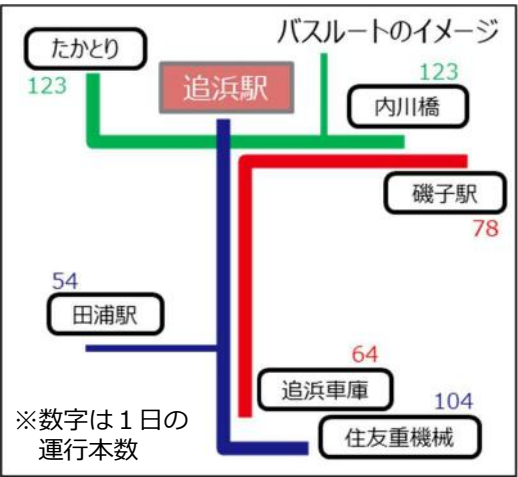
空間を立体的に活用することで、交通機能・交流機能・市街地拠点機能・防災機能を階層的に配置

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

3. 事業の具体イメージ

3-6. 交通ターミナル整備の考え方

- 追浜駅周辺の現在のバス時刻表等を元にとすると、6 バース程度のバスバースが必要となります。
- また、タクシーについても、2 台分程度の乗降スペースが必要と考えられます。
- なお、併せて必要と考えられるタクシーの待機場については、限られた空間にて確保することが難しいと考えられることから、ショットガン方式の導入等を検討します。



■将来のバス停案

バス停	主な行先	ピーク時	
		運行本数	時間帯
①	追浜車庫	6本	19時台
②	夏島・田浦駅	13本	7、8時台
③	住友重機械	13本	7、8時台
④	磯子駅 内川橋	15本	7、18時台
⑤	たかとり	10本	19時台
⑥	起終点バス 降り場	—	—

※ 現在のピーク時運行本数15本を超えないよう検討

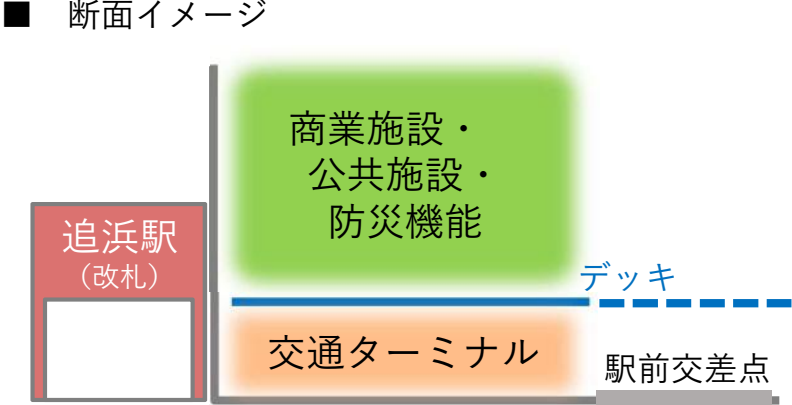
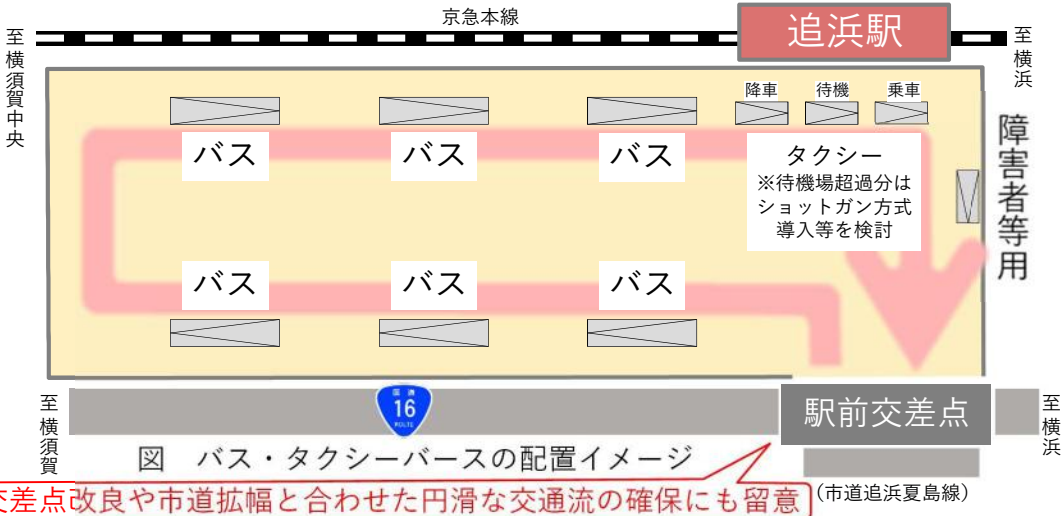
○バスバース
現行の時刻表を元に整理すると、6バース程度が必要と想定

○タクシーバース
駅前広場計画指針を元に算出すると、乗車1・降車1・待機5台程度が必要と想定

【参考】ショットガン方式でのタクシー乗降場の例

※待機場を出庫したタクシーのみ駅前の乗降場に入庫可能

出典：京都市タクシー協会HP



※ バス 6 バース + タクシー 3 バース + 障害者等用乗降場を整備するためには、最低約4,000㎡必要と想定されるが、具体的な交通ターミナルの整備内容は今後行う設計や関係機関協議等により決定予定

3. 事業の具体イメージ

3-7. 公共施設

- 追浜駅周辺の交通結節機能強化と併せて、こども園や図書館などの公益利便に資する交流機能（公共施設）や賑わいに資する市街地拠点機能（商業施設）などの導入も期待されます。
- また、多くの人が集まることから、イベントに活用できる多目的スペースや防災機能についても具備すべきと考えます。（防災機能は次頁で詳述）



こども園イメージ

出典：横須賀市HP



イベント広場イメージ
(ショッピングプラザ横須賀センターステージ)

出典：横須賀市HP



図書館イメージ（中央林間図書館）

出典：事務局撮影



イベント広場イメージ
(キッズベースボールフェスティバル2019の様子)

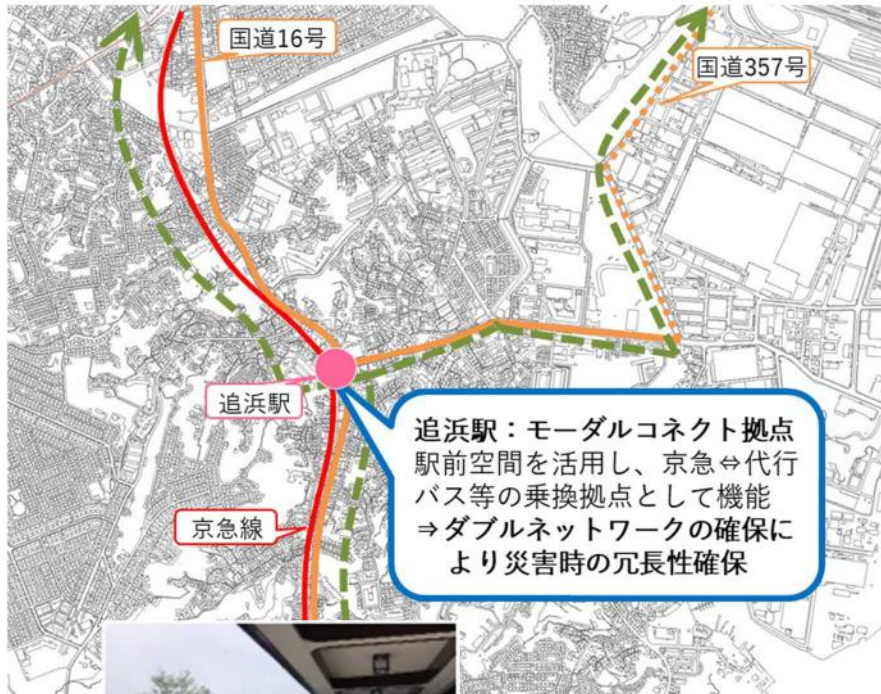
資料提供：横浜DeNAベイスターズ

3. 事業の具体イメージ

3-8. 防災機能

- 追浜駅は、京急線と並行・直交する広域道路網の接点に立地することから、災害により鉄道・道路が不通となった場合に対応した、代行バスの発着拠点としての機能が求められます。
- 上記を踏まえ、駅前空間を活用した災害時乗換拠点としての機能確保についても検討を進めます。
- また、追浜駅周辺の各避難地・避難所への安全・安心な避難行動等を支援するため、災害発生直後や復旧段階等における情報拠点としての機能導入を検討します。

■京急線と道路網による災害時の冗長性確保イメージ



地図出典：国土地理院 数値情報地図



代行バス（くま川鉄道 人吉温泉駅の状況） 出典：国交省HP

■交通結節点に導入する機能の災害時の活用例

- ・交通結節点の災害時交通マネジメント拠点としての活用
- ・イベントに活用できる多目的スペースを、災害時滞留場所として利用
- ・鉄道・バス等の乗り継ぎ案内情報板や、Wi-Fiを活用した情報提供
- ・EV車両の災害時の非常用電源としての活用
- ・次世代モビリティを活用した避難場所までの移動支援

災害時の避難者の行動イメージ

- ・追浜駅に行けば、リアルタイムな被災状況や避難場所の情報が確実に入手できるから安心
- ・追浜駅に行けば、知り合いや地域の人にも落ち合え、安心できる
- ・Wi-Fiも利用できるため、インターネットでの情報収集や家族等への連絡もスムーズ
- ・電気自動車を利用した携帯電話の充電ができ、安心して避難できる
- ・日常的に利用する次世代モビリティや自動運転車両を使って、避難ができるので、高齢者でも安心して避難ができる

■災害時の情報提供イメージ



■EV等を活用した携帯電話等の充電イメージ



出典：資源エネルギー庁ウェブサイト

(https://www.enecho.meti.go.jp/about/special/johoteikyo/xev_saigai.html)

3. 事業の具体イメージ

3-9. 災害時の三浦半島全体への支援・耐災害性強化イメージ

○追浜駅交通結節点の整備により、災害時における人やモノの移動、情報の集約・提供、災害復旧活動を支援し、三浦半島全体の耐災害性強化を図ります。

大雨・高潮等による「停電」「国道16号追浜駅北側での道路冠水」「追浜駅南側での土砂災害による京急線運休」の同時発災を想定

現状



追浜駅交通結節点整備後

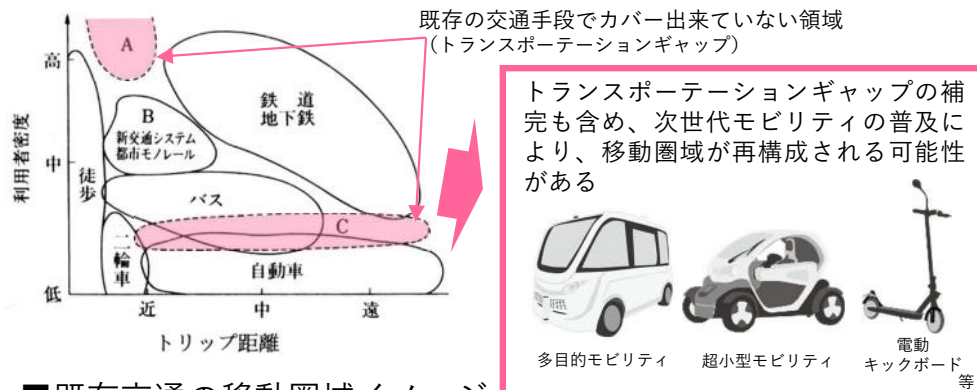


3. 事業の具体イメージ

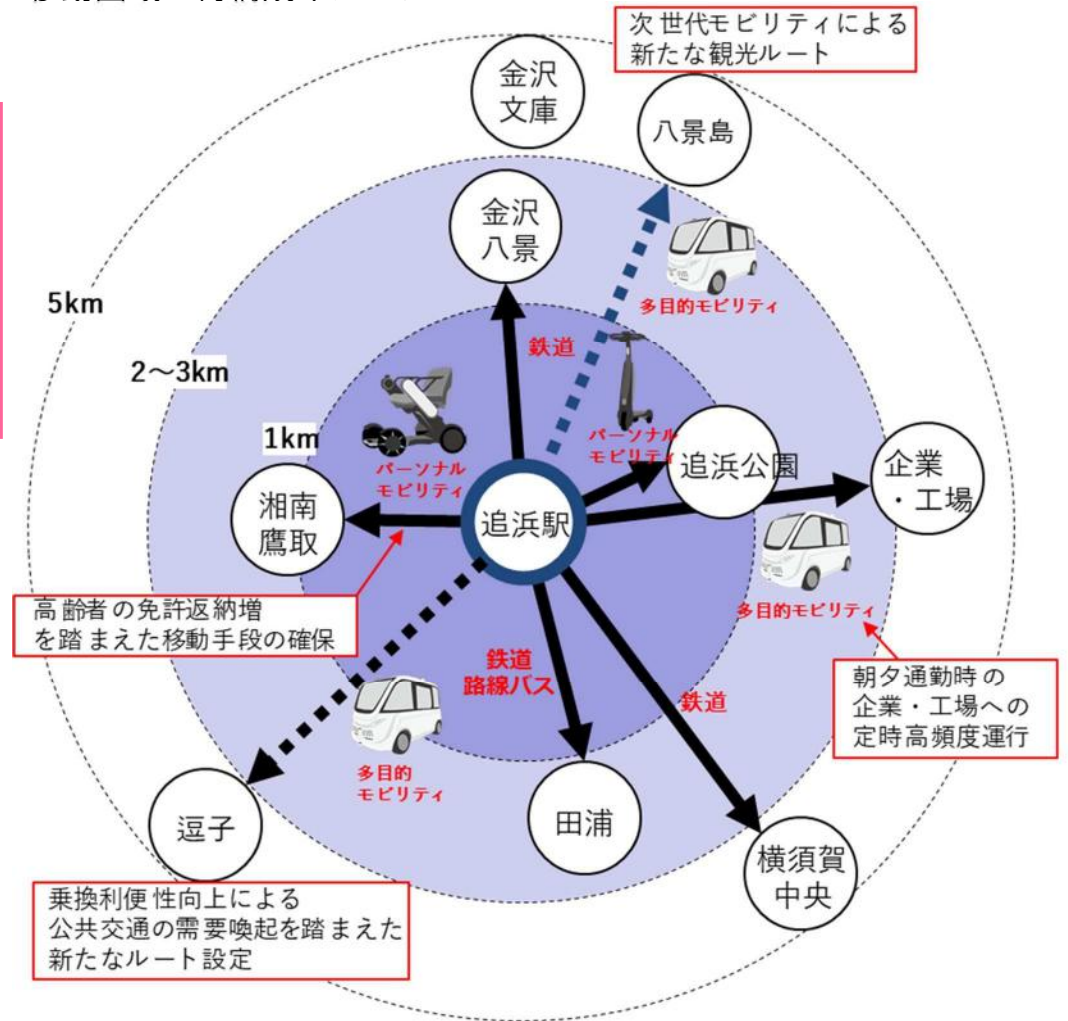
3-10. 次世代モビリティ

- 交通結節点整備による利便性向上・次世代モビリティの普及等も見据え、追浜駅周辺の移動圏域の再構成を検討します。
- 次世代モビリティにより、既存モビリティを補完することで、駅周辺の回遊性の向上を目指します。

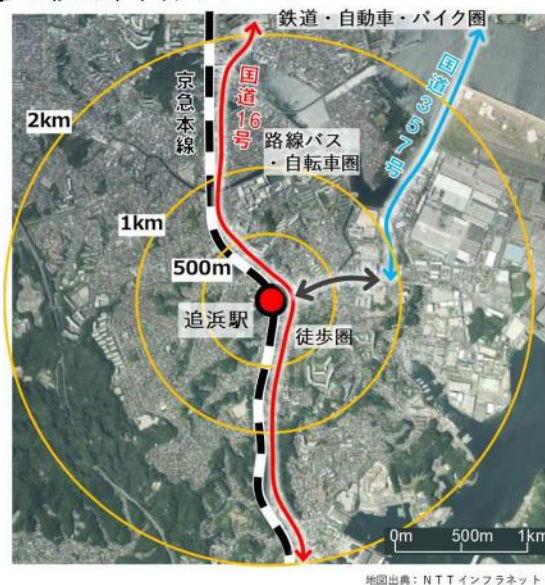
■次世代モビリティによる移動圏域の再構成



■移動圏域の再構成イメージ



■既存交通の移動圏域イメージ



3. 事業の具体イメージ

3-11. 市道追浜夏島線の整備の方向性

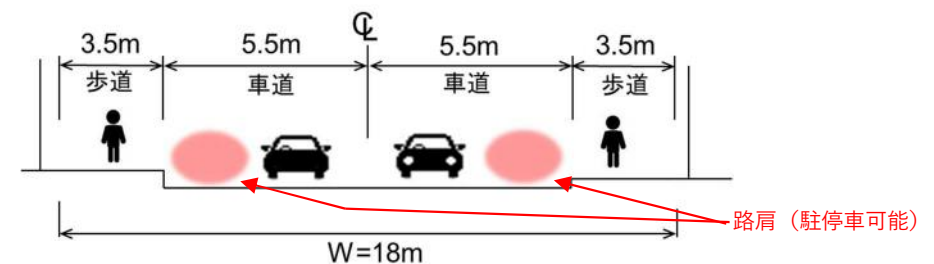
- 市道追浜夏島線は、国道16号及び延伸が計画されている国道357号に挟まれており、今後交通量増加が想定されます。
- また追浜駅周辺には商店が集積しており、サンビーチ追浜など大規模な建物があるとともに、市街地再開発も計画されています。

■位置図



出典：国土地理院空中写真

■市道追浜夏島線 現状の標準断面図 (A-A')



■検討に当たってのコンセプト



■路上駐車の様子



■11～15時まで駐車可能



■商店街の様子



まちづくり等と整合した追浜夏島線の整備形態の検討が必要

3. 事業の具体イメージ

3-12. 市道追浜夏島線の整備の方向性(断面構成)

- 現在の市道追浜夏島線は、広幅員の2車線道路となっており、朝夕のラッシュ時などを中心に渋滞が見られるほか、車道の一部がバス・タクシーの乗降場や路上駐車に使われています。
- 上記の課題や国道357号延伸、自転車通行といった観点も検討が必要です。
- さらに、将来的な次世代モビリティの普及やICT技術によるソフト対策等も視野に入れ、整備形態を考えていく必要があります。

	断面イメージ	備考
(参考) 都市計画 決定案 (S42)		・現況と道路幅員は変わらないが、「停車帯」の有無が異なる
現況		・片側1車線しか無く交通容量が少ない ・車道幅員・路肩が広く、バス・タクシーの乗降場としての利用や路上駐車が見られる ・鷹取川の上空を店舗が占有
4車線化案		・道路構造令等の基準を満たす4種1級として道路を整備し、片側2車線を確保。自転車は自転車専用通行帯を通行 ・南側を現況通りとした場合、鷹取川側の敷地を一部活用する必要あり ・路上駐車と車線運用のトレードオフが発生
次世代 モビリティ 導入案		・4種1級として道路を整備し、片側2車線を確保 ・車道端に自転車・次世代モビリティ通行レーンを整備 ・南側を現況通りとした場合、鷹取川側の敷地を活用する必要あり ・路上駐車と車線運用のトレードオフが発生

道路拡幅の幅員・鷹取川間で断面の取り合いが発生

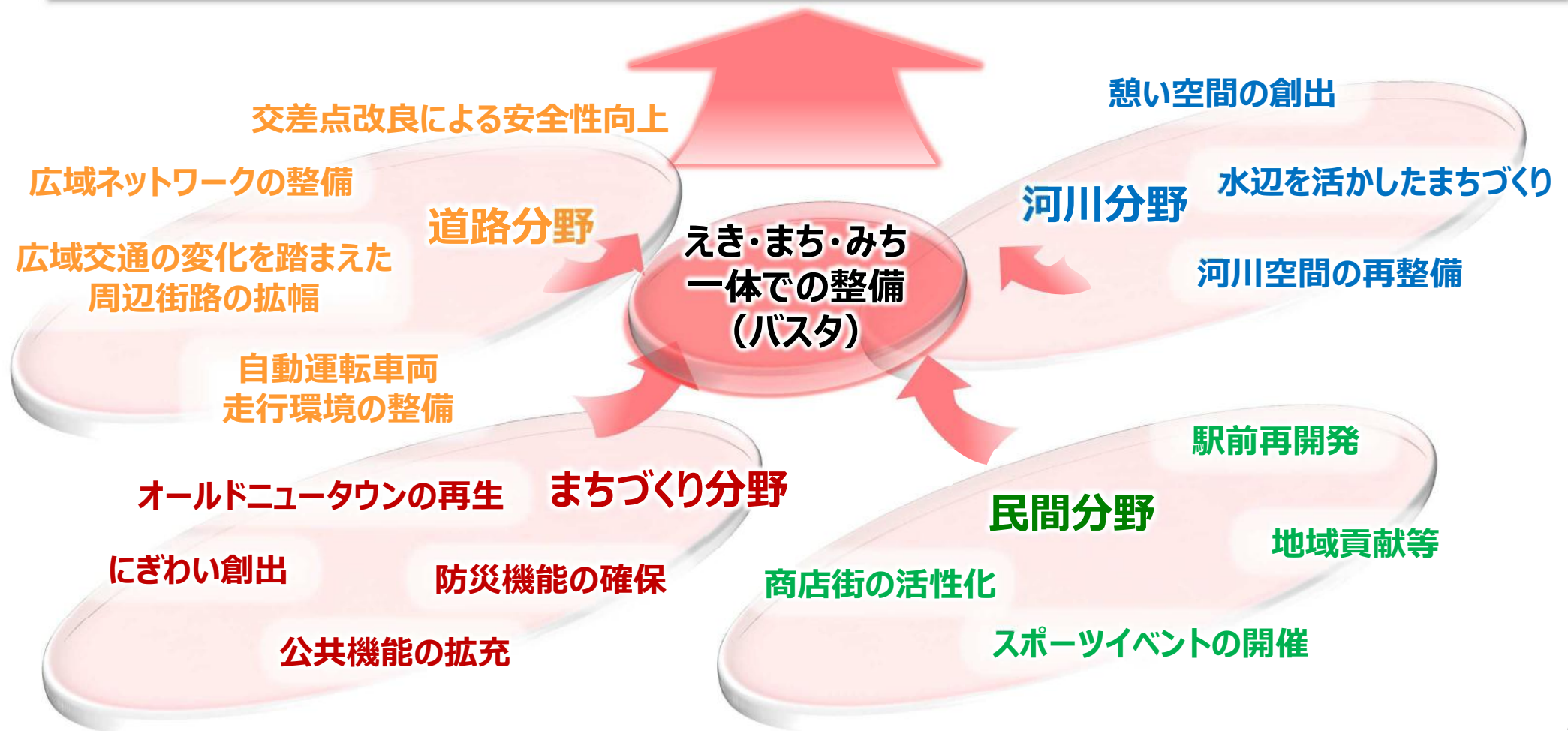
※ 鷹取川北側（図面左側）の店舗等のあり方についても、引き続き検討が必要

4. えき・まち・みち空間の整備の進め方

4-1. 施策総動員による課題解決

○交通結節点の整備を契機として、道路・河川・まちづくり・民間の各分野が連携、総力を挙げて、追浜駅周辺まちづくりに臨みます。

施策を総動員して課題を解決しながら、未来を見据えた駅前拠点創出

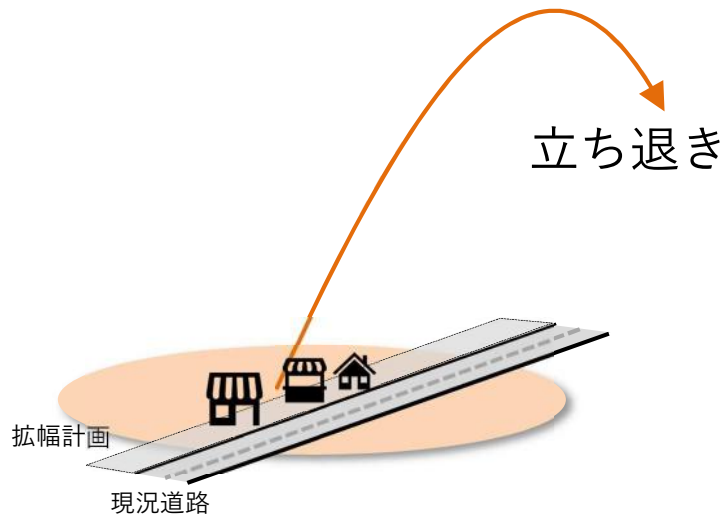


4. えき・まち・みち空間の整備の進め方

4-2. 連鎖的な事業推進

- 今後、追浜駅周辺にて施策を総動員しながら事業を進めるにあたり、途中段階では一部の店舗の方々に、移転等をお願いする可能性があります。
- その場合でも、「追浜駅周辺での営業継続の意思がある方」が残れるように、連鎖的な事業推進を検討します。

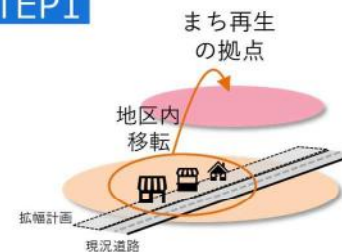
従来型道路事業



所有地に拡幅計画がかかる場合、立ち退きをせざるを得ない

連鎖型事業

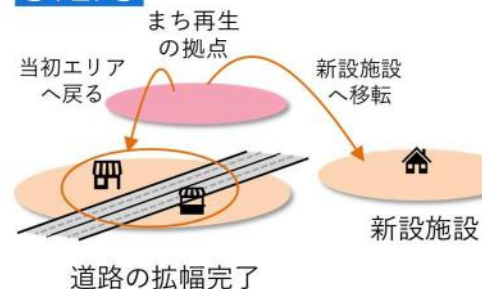
STEP1



STEP2



STEP3

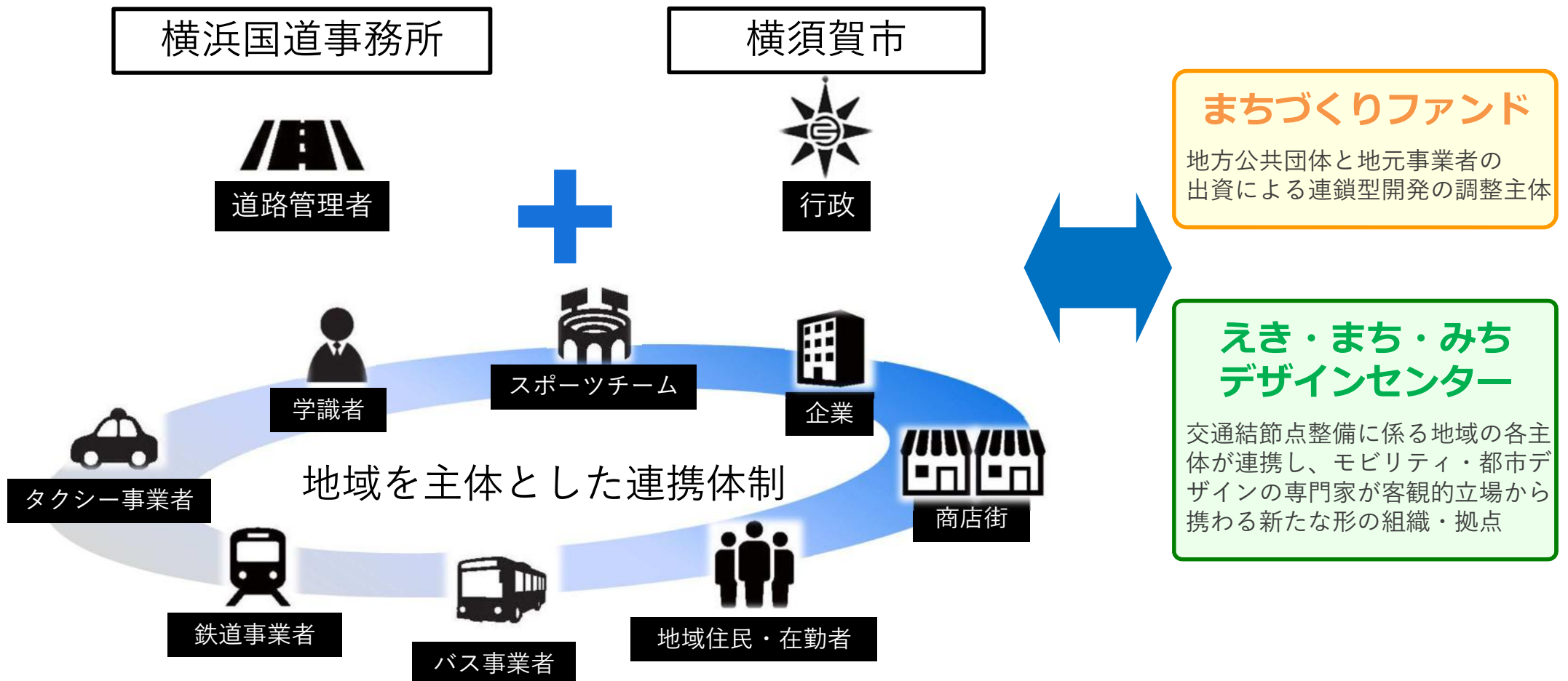


所有地に拡幅計画がかかっても、地域内の保留地を活用し、地域内で営業継続が可能

4. えき・まち・みち空間の整備の進め方

4-3. 地域主体による事業の推進

- 行政や市民まちづくりの枠組みを超え、地域に関わる様々なプレーヤーが連携することにより、地域内での営業を継続できる連鎖型の事業推進など、新たな方式の事業スキームを検討します。
- 交通ターミナル整備や災害時マネジメントなど、道路管理者としての役割を明確にしつつ、整備後の運営管理などの将来的なエリアマネジメントを見据えた連携体制を構築します。



5. 追浜駅交通結節点の将来の姿

5-1. 整備イメージ

先端技術とスポーツを通じて「世界」とつながる 追浜
『みんなで「夢」を育み、みんなに優しい、未来を見据えた駅前拠点の創出』

公共施設・防災施設



※1

平常時に市民の憩いの場、
災害時に情報拠点となる空間を設置

交通ターミナル



バス・タクシー乗降場等を駅前に配置し
乗り換え利便性を確保

歩行者デッキ



賑わい空間の創出や回遊性向上の
ためのデッキネットワークを整備

新たなモビリティネットワーク



※2

駅前や周辺の回遊性を向上させる
モビリティネットワークを構築

駅前再開発



※3

駅前と新・既存再開発ゾーン間で
必要な機能の役割分担を検討

市道追浜夏島線拡幅



交通量増加への対応のため、
周辺まちづくりと連動した拡幅を検討

※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

<出典>

※1：国道2号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)より

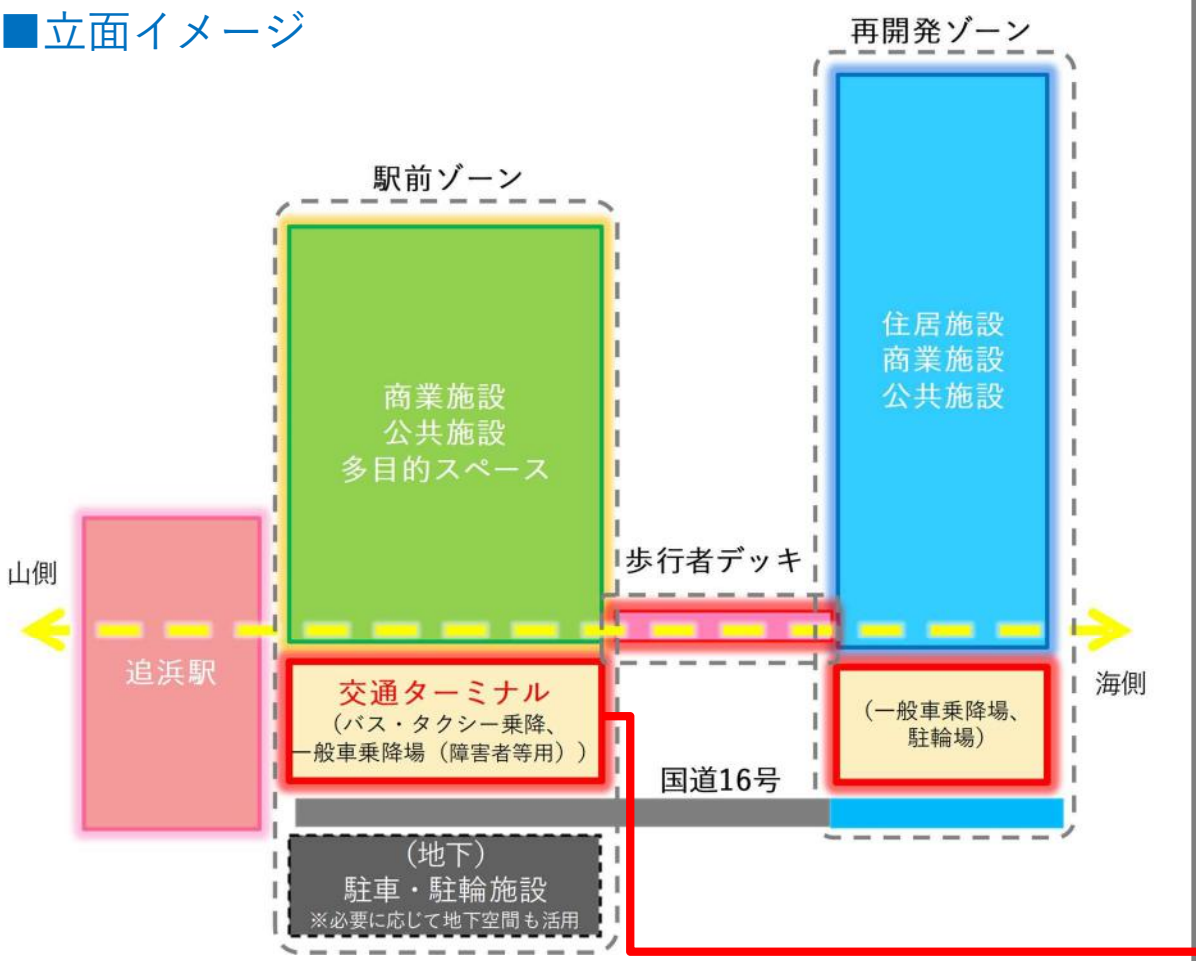
※2：国道15号品川駅西口広場事業計画より

※3：追浜駅前市街地再開発準備組合より

5. 追浜駅交通結節点の将来の姿

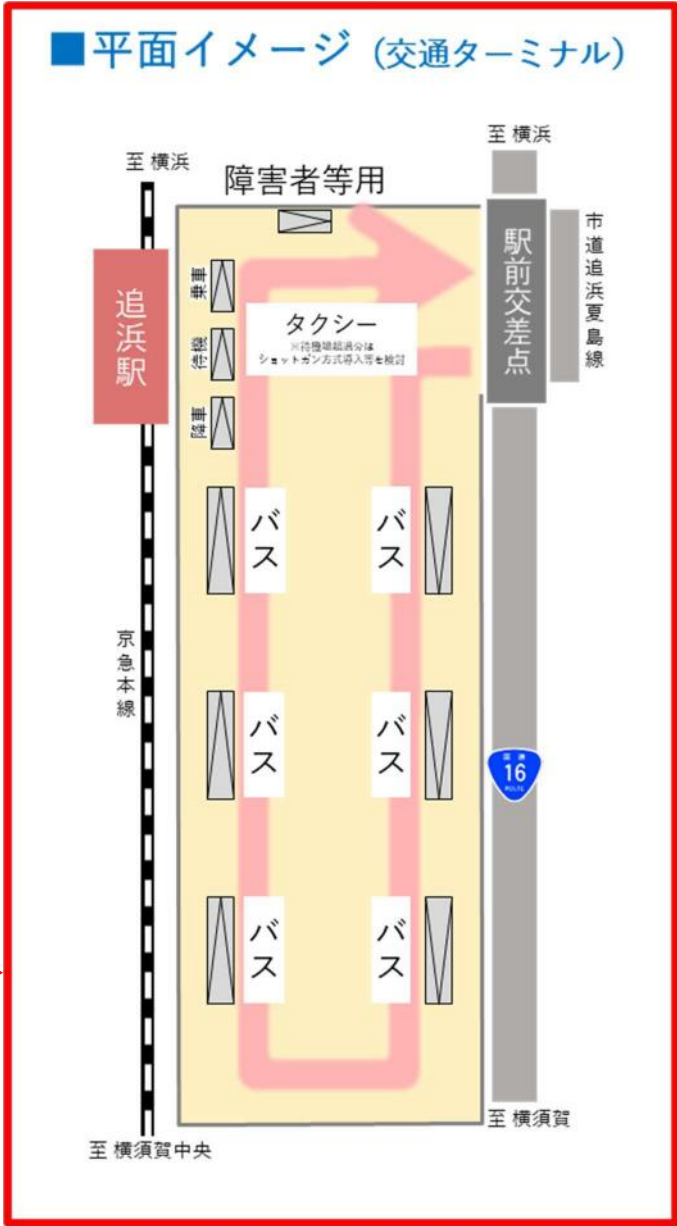
5-2. 施設配置と事業区分

■立面イメージ



主体	事業区分
国	交通ターミナル、一般車乗降場、歩行者デッキ 等
市	公共施設、多目的スペース、駐輪場、歩行者デッキ 等
民	駅ビル・再開発ビル（商業施設、住居施設、駐車場）、歩行者デッキ 等

■平面イメージ（交通ターミナル）



※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

5. 追浜駅交通結節点の将来の姿

5-3. 周辺関連事業と連携した段階的事業推進イメージ

○周辺の関連事業と連携し、段階的に事業を推進することで、空間の有効に活用するとともに、連鎖型開発を実現していきます。

■追浜駅周辺の段階的事業推進イメージ



出典：国道15号品川駅西口広場事業計画より

現在

将来

周辺事業と事業進捗を調整することで、段階的に空間を活用するとともに、連鎖型開発を実現



現在の駅前空間



出典：追浜駅前市街地再開発準備組合より

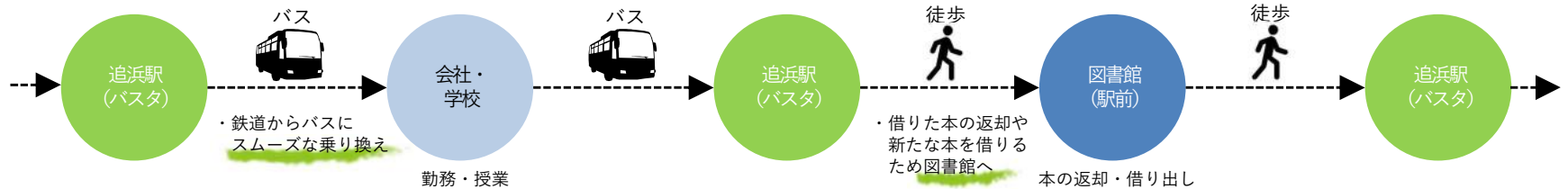


5. 追浜駅交通結節点の将来の姿

5-4. 将来の行動ストーリー

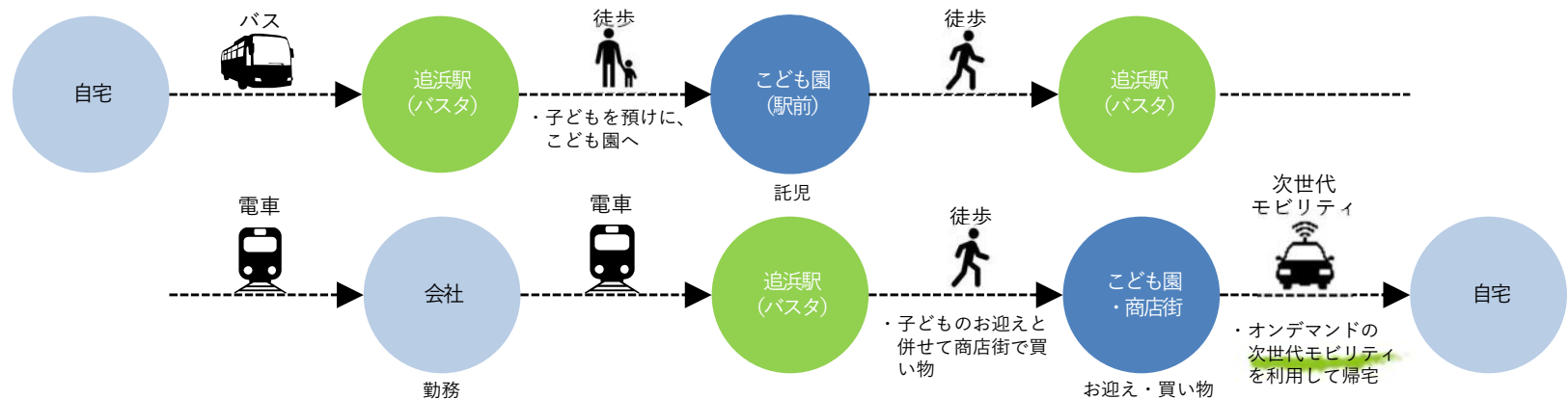
①通勤・通学者（追浜外⇒追浜内）

- 追浜外から追浜に通勤、通学する人の動き
- 駅前の図書館で本を借りて、電車内で読書しながら帰宅



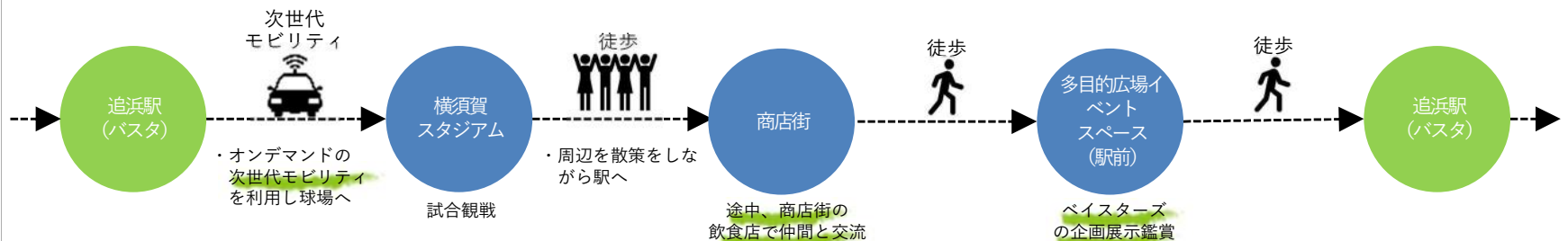
②子育て世代の通勤者（追浜内⇒追浜外）

- 追浜に居住し、子育てしている人の動き
- 駅前施設にこども園があり、朝の時間に余裕が生まれる
- 帰路では、子供と一緒に駅前商店街で買い物



③イベント時来街者（追浜外⇒追浜内）

- 野球等を観戦に来訪する人の動き
- バス乗車場所がわかりやすいので、初めての来訪でも迷わない
- 帰りは周辺を散策しながら商店街で飲食



6. 交通結節点整備による整備効果

6-1. 交通結節点整備による整備効果

- 交通結節点整備の評価としては、周辺道路の交通流円滑化、乗換の利便性や移動快適性の向上等について評価することが考えられます。
- 加えて、ネットワーク側への効果把握のため、「拠点間ペアの所要時間改善効果」を評価に活用します。

※ 関連事業及び将来交通量や周辺開発による駅利用者数の変化を加味

効果1.交通流円滑化効果・交通事故削減効果

○路上に停車するバスやタクシーによる交通障害の解消と歩行者デッキ整備等による交通円滑化と交通事故削減

■旅行速度 整備なし:29km/h⇒整備あり: 34km/h

貨幣換算

・走行時間短縮効果：25.9億円/50年

・走行経費削減効果：2.1億円/50年

■交通事故 整備なし:443件/億台キロ⇒整備あり:191件/億台キロ

貨幣換算

・交通事故減少効果：1.9億円/50年

※ 関連事業及び将来交通量や周辺開発による駅利用者数の変化を加味

効果2.利便性・移動快適性向上効果

○交通ターミナルへのバスやタクシー乗降場の集約による歩行者の移動時間短縮効果及び移動快適性の向上効果

■歩行者の平均移動時間 整備なし:約4.2分⇒整備あり: 約1.8分

(追浜駅改札～バス停)

■エスカレータ・エレベータによる上下移動の快適性向上

貨幣換算

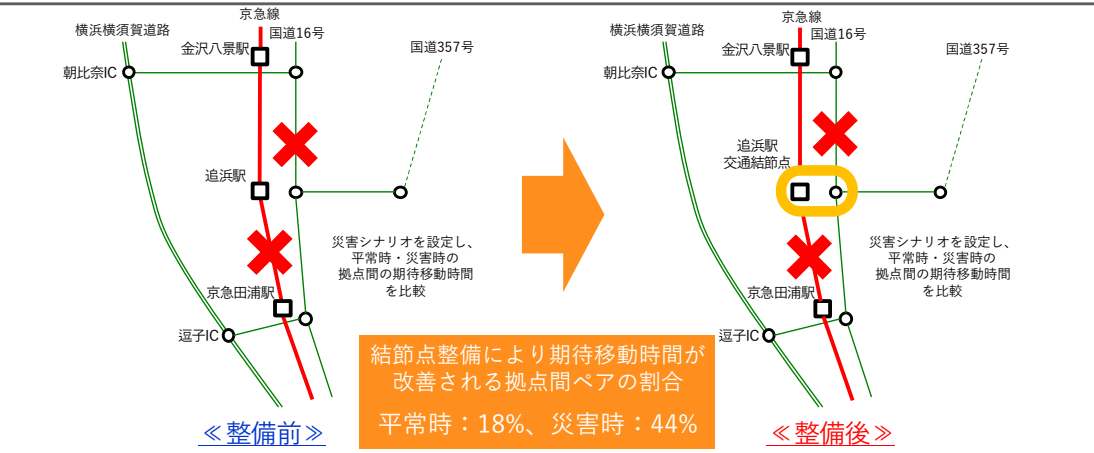
・乗換利便性向上効果：37.0億円/50年

・移動快適性向上効果： 3.6億円/50年

効果3. ネットワーク上の拠点間ペアの所要時間改善効果

防災機能評価により、拠点整備によるネットワーク上の「拠点間ペアの所要時間改善度」の差分を把握

交通結節点整備によるネットワーク側への効果を測定可能



効果4. 駅利便性向上による地価向上

○駅の乗換利便性向上による周辺市街地（商業地区・住宅地区）の地価向上 約169億円

※「土地区画整備事業における費用便益分析マニュアル案」をもとに、デッキ整備及び乗換利便性向上の効果が見込まれる駅東側地区(追浜町、追浜東町、追浜本町、浦郷町、夏島町)について、駅までの所要時間短縮に伴う地価向上効果を算出(地価公示・用途地域別面積をもとに算出)

6. 交通結節点整備による整備効果

6-2. 防災機能評価のシナリオ

- 「災害により追浜駅周辺の京急線及び国道16号が通行止めになった場合」の、追浜駅交通結節点の整備有無による効果を評価します。

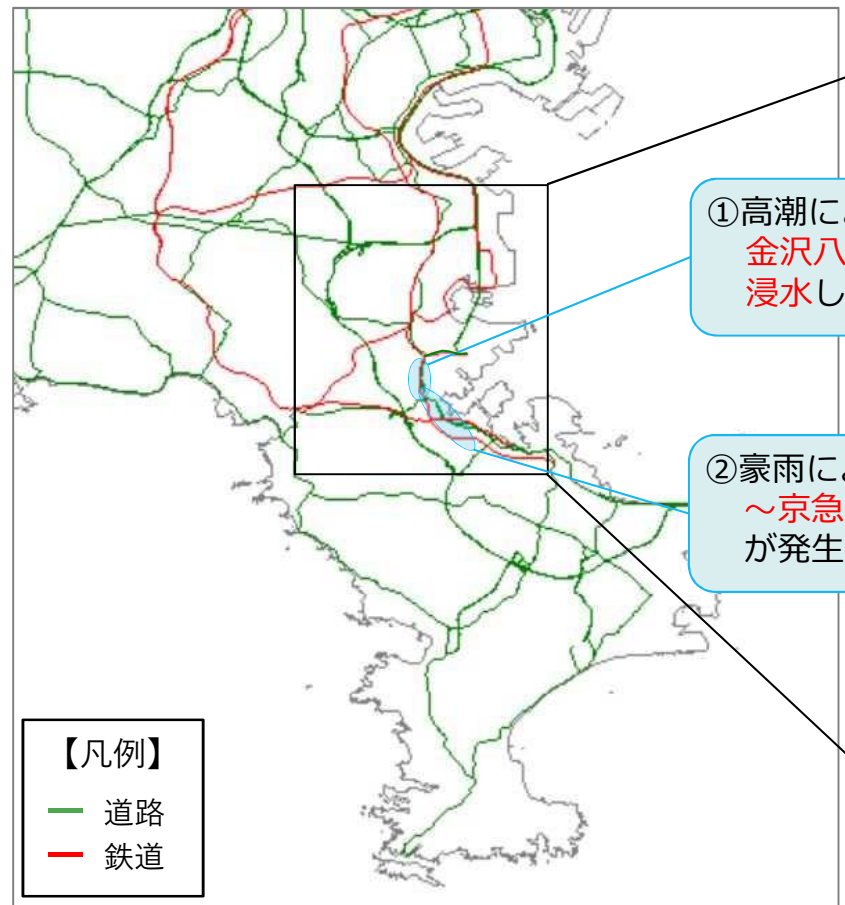
項目		今回評価での設定
対象エリア		横浜駅周辺と横須賀中央駅周辺を含む三浦半島エリア（追浜駅周辺を含む）
ネットワーク	道路	- 対象：<u>地方主要道（指定区道）レベル以上</u> + 市道追浜夏島線、国道357号八景島～夏島間（事業中区間） - 旅行速度（平常時）：<u>【平成22年センサス対象区間】平日ピーク時の平均旅行速度</u> <u>【平成22年センサス対象区間外】規制速度</u> - 旅行速度（災害時）：<u>平常時の旅行速度の3割減と想定</u>
	鉄道	- 対象：（追浜駅交通結節点整備後のみ）<u>横浜駅～横須賀中央駅の範囲内の全路線・全駅</u> - 旅行速度：<u>【京急本線】横浜駅～追浜駅、追浜駅～横須賀中央駅の特急の所要時間を区間距離で案分し算出</u> <u>【その他路線】対象範囲内の起点～終点の所要時間を区間距離で案分し算出</u> <u>平常時・災害時それぞれについて、運行間隔を踏まえた待ち時間を設定</u> （平常時：現在のダイヤ（8時台）、災害時：30分に1本と想定）
拠点ペア	拠点	地域防災計画に基づく拠点 + 追浜周辺の重要施設 + 鉄道駅（横浜駅・横須賀中央駅）
	拠点ペア	追浜以北（横浜駅周辺）、追浜駅周辺、追浜以南（横須賀中央駅周辺）の3つに分け、それぞれのエリア間の組み合わせになるように設定
災害シナリオ		<u>以下2つの事象が同時に起きたシナリオを想定</u> ①高潮により、国道16号の金沢八景駅～追浜駅間が浸水し、通行止になる ②豪雨により、京急本線の追浜駅～京急田浦駅間で土砂崩れが発生し、運休になる
政策評価		- 国道357号八景島～夏島間の整備有／無（平常時・災害時） - 追浜駅交通結節点の有／無（平常時・災害時）

6. 交通結節点整備による整備効果

6-3. 想定する災害シナリオ

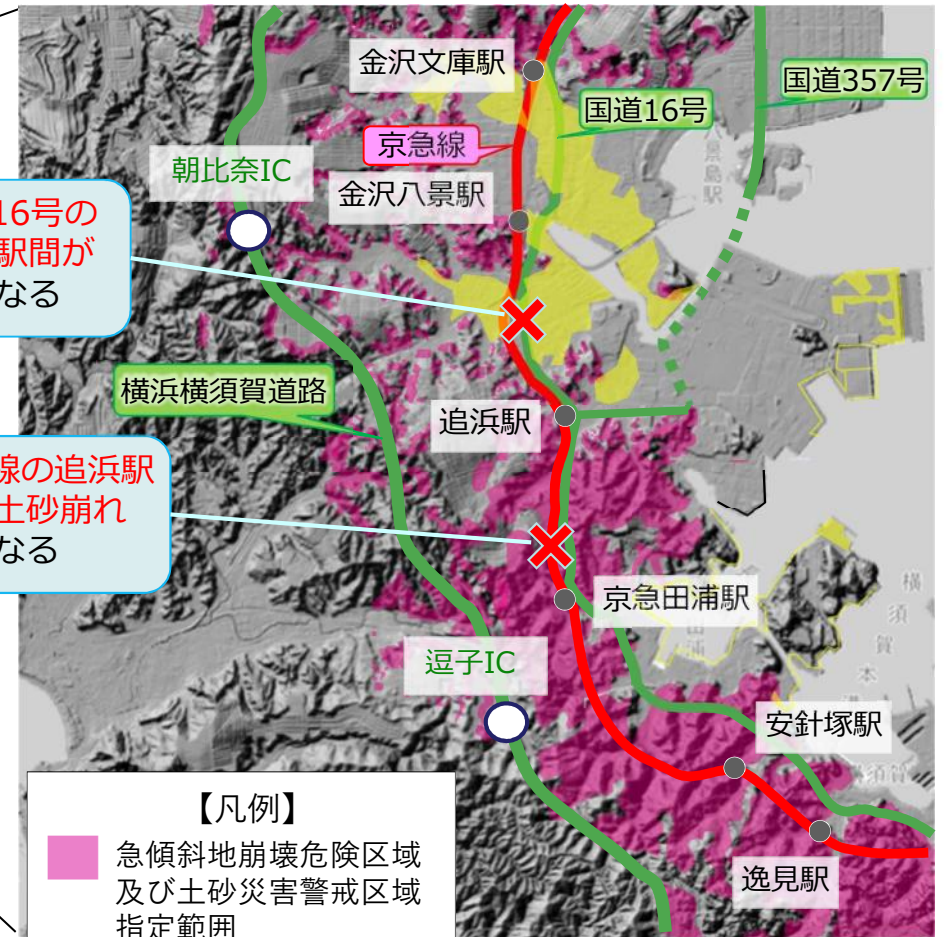
○想定される災害リスクを踏まえ、追浜駅周辺での被災シナリオを設定します。

■広域図



地図出典：国土地理院 国土数値情報に一部加筆

■拡大図



地図出典：国土地理院

※急傾斜地崩壊危険区域及び土砂災害警戒区域指定範囲は横須賀市・横浜市金沢区・逗子市の横浜横須賀道路周辺のみ図中に整理

①・②の組合せ（同時発災）を、追浜駅周辺で想定される代表的な災害として評価するものとする

6. 交通結節点整備による整備効果

6-4. 防災機能評価による拠点間ペアの所要時間改善効果

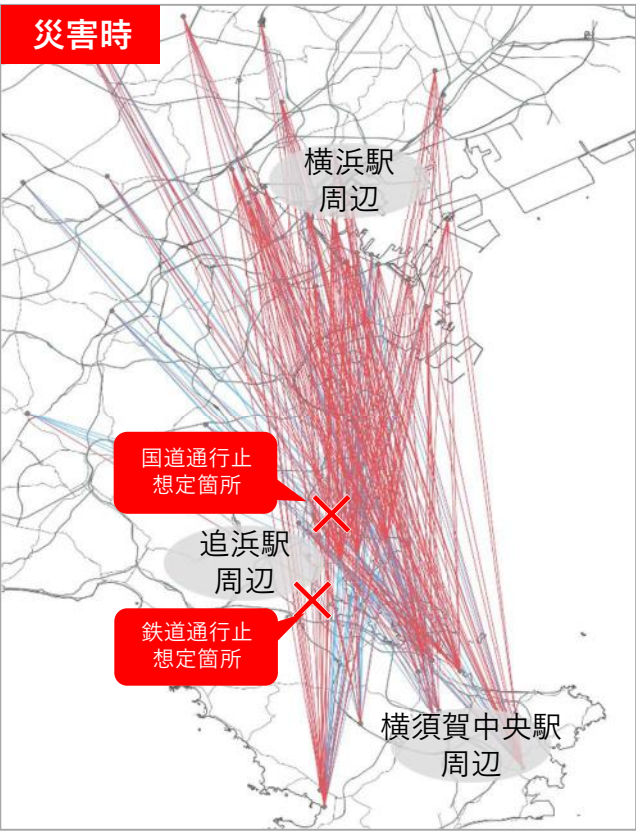
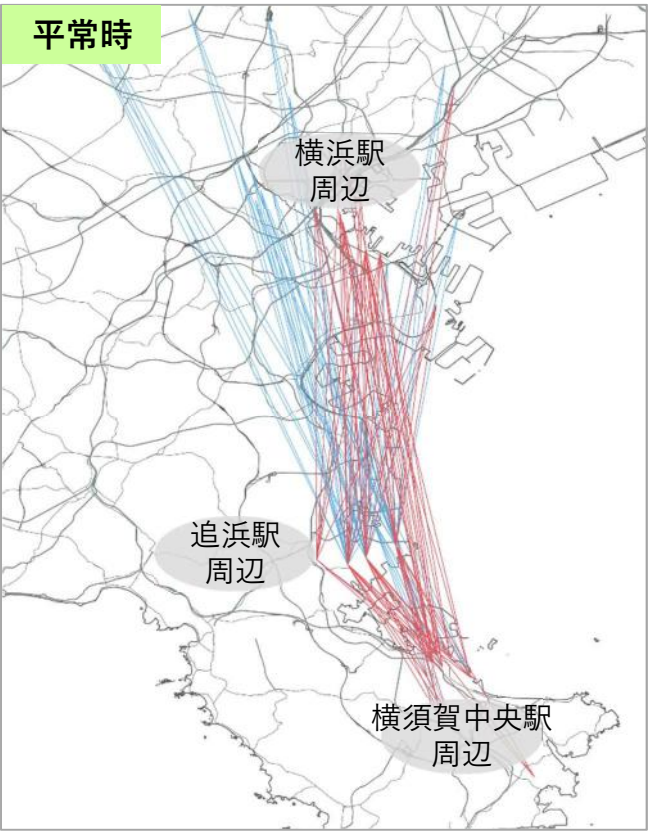
- 国道357号及び追浜駅交通結節点の整備により、平常時の横浜駅・追浜駅・横須賀中央駅周辺間の移動の所要時間短縮のほか、災害時における移動の所要時間短縮の効果が期待されます。
- 特に交通結節点整備により、平常時は約2割、災害時は約4割のリンクで所要時間改善が想定されます。

■拠点間ペア改善度（整備有無による各拠点間ペアの期待所要時間の改善度合い）

評価 レベル	解釈	平常時		災害時	
		結節点 整備 のみ	結節点+ 国道357 号整備	結節点 整備 のみ	結節点+ 国道357 号整備
A	改善度：1 整備により 不通を 解消	0	0	0	0
B	改善度：2/3～1 整備により到達時間 が短縮 （到達時間は整備 前比 1/3以下 ）	0	3 (1%)	0	6 (1%)
C	改善度：0～2/3 整備により到達時間 が短縮 （到達時間は整備 前比 1/3以上～1未満 ）	76 (18%)	140 (32%)	191 (44%)	307 (71%)
D	改善度：0 整備による 到達時間 の短縮はない	355 (82%)	288 (67%)	240 (56%)	118 (27%)
合計	—	431	431	431	431

※結節点+国道357号整備による改善度は、「現状の道路NW」と「結節点・国道357号双方整備後のNW」を比較した改善度を示す
※災害時として、以下2事象の同時発生シナリオを想定
①高潮による、国道16号金沢八景駅～追浜駅間の浸水・通行止
②豪雨による、京急線追浜駅～京急田浦駅間の土砂崩れ・運休

交通結節点整備により、
平常時約2割・災害時約4割の
リンクで所要時間短縮効果あり



【凡例】
— 結節点整備により所要時間の短縮が見られるOD
— 結節点・国道357号整備により所要時間の短縮が見られるOD

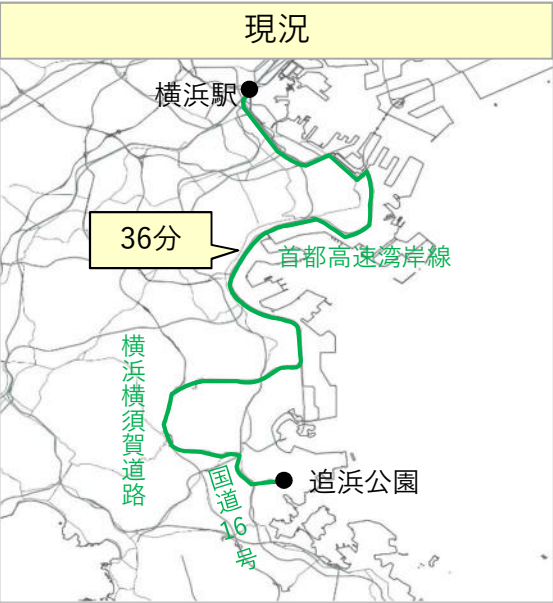
6. 交通結節点整備による整備効果

6-5. 結節点・国道357号整備による移動経路変化

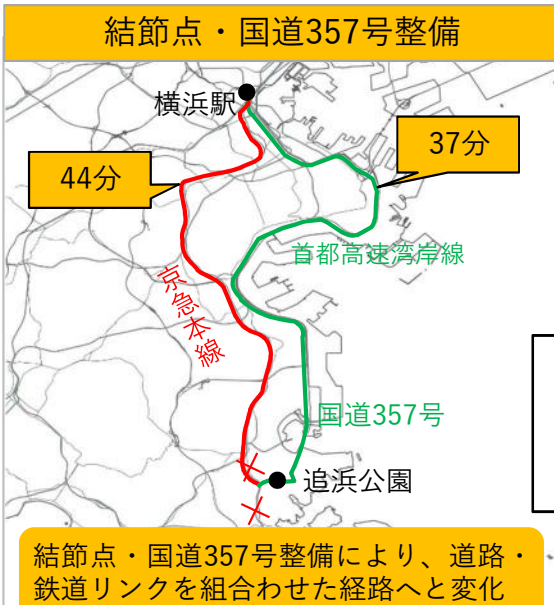
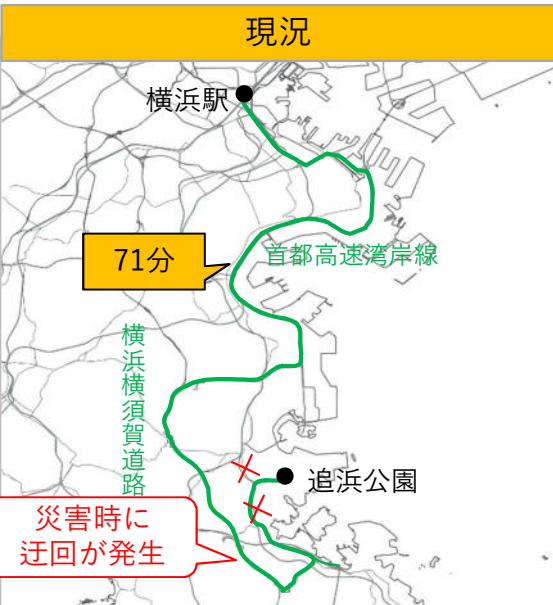
例) 横浜～追浜公園の移動における主な経路

※平常時・災害時について、下記の通りリンクの速度条件を変更している
道路：平常時は平日ピーク時の平均旅行速度（H22センサス区間）、規制速度（H22センサス区間外）。災害時は上記速度の3割減と想定
鉄道：平常時・災害時それぞれについて、運行間隔を踏まえた待ち時間を加味（平常時：現在のダイヤ（8時台）、災害時：30分に1本と想定）

【平常時】



【災害時】



【凡例】

- 道路
- 鉄道

おっぱま 国道16号 追浜駅交通ターミナル整備事業の整備効果について

追浜駅交通結節点整備
事業計画（概要）

- ・駅周辺に分散する11箇所のバス停を駅前空間に集約することで、円滑なモーダルコネクト環境を確保
- ・賑わいを備えた「えき・まち・みち空間」の創出により、世界と繋がる横須賀の玄関口にふさわしい空間を整備

1. 事業概要

- ・事業箇所：神奈川県横須賀市追浜町3丁目～追浜本町1丁目
- ・面積：約0.5ha
- ・事業費：約100億円
- ・事業内容：

- 交通ターミナル整備
(バス6バース、タクシー3バース、
障害者等用乗降場 等) (※1)
- 歩行者デッキ整備 等

追浜駅交通ターミナル整備事業

(※1) 具体的な交通ターミナルの整備内容は今後行う
設計や関係機関協議等により決定予定



図1 位置図

2. 課題

課題① バス・タクシー乗降場の分散による利便性の低下

- ・バス・タクシー乗降場が駅から離れた道路上に分散している為、乗り換えの利便性が低い(図2)

- バス停が道路上の11箇所に点在
(コミュニティバス、降車専用も含む)
- 追浜駅改札からバス停までの距離：最大約280m
- 既存バス停の歩道有効幅員：最小約2.9m
- 歩行者デッキ上に階段が存在 等



図2 バス停が道路上に分散
(市道追浜夏島線)

課題② 交通の錯綜

- ・追浜駅前広場・交差点において歩行者、自転車、及び自動車が錯綜(図3)

- 国道16号の交通量：約2.4万台/日(H30調査)
- 死傷事故率：441件/億台km
神奈川県平均の約7倍 等



図3 駅前広場・交差点の交通錯綜

3. 整備効果

効果① 交通ターミナル整備による交通流円滑化・交通事故削減

- ・道路上の乗降場解消と歩行者デッキ整備等により追浜駅周辺の交通円滑化と交通事故削減を実現(※2)

- 旅行速度の向上効果(国道16号) (※2)関連事業及び将来交通量や周辺開発による駅利用者数の変化を加味
整備なし：29km/h → 整備あり：34km/h
- 交通事故の減少効果
整備なし：443件/億台km → 整備あり：191件/億台km 等



図4 国道16号の渋滞状況

効果② 交通ターミナルの整備による利便性・移動快適性の向上

- ・バス・タクシー乗降場の集約により安全で利用しやすいモーダルコネクト環境を実現
- ・ユニバーサルデザインに配慮したデッキ整備により回遊性の向上と賑わいを創出

- 歩行者の移動時間(追浜駅改札～バス停)
整備なし：約4.2分(平均) → 整備あり：約1.8分(平均) 等



図5 駅前デッキのイメージ

効果③ 待合空間の快適性の向上

- ・道路上のバス停の集約により、交通ターミナル内で風雨がしのげる快適なバス待ち空間を実現

効果④ 防災機能効果の向上

- ・道路・鉄道NWの相互補完による災害時の乗換拠点としての機能
- ・情報拠点としての機能を確保

- 防災機能評価結果：結節点整備により、平常時約2割・災害時(※3)約4割の拠点間ペアで所要時間改善が想定される
- 交通結節点を災害時交通マネジメント拠点としての活用
- 案内情報板やWi-Fiを活用した情報提供
- EV車両の災害時の非常用電源としての活用
- 次世代モビリティを活用した避難場所までの移動支援 等



図6 交通ターミナルのイメージ

効果⑤ 地域経済の活性化

- ・空間を立体的に活用し、交通機能・交流機能・市街地拠点機能・防災機能を階層的に配置
- ・周辺の民間事業等と分担した機能確保及び、交通事業者、商店街、企業との連携により、「えき・まち・みち」が一体となった賑わい空間を創出

(※3) ①高潮による国道16号金沢八景駅～追浜駅間の浸水・通行止、②豪雨による京急線追浜駅～京急田浦駅間の土砂崩れ・運休の同時発災シナリオを想定

効果⑥ 新たな技術・サービスの発展

- ・新たなモビリティサービスの導入
- ・MaaS等を活用した乗り継ぎ円滑化、ICT技術を活用した効率的なバス等の運用 等