

1. 前回検討会の振り返り

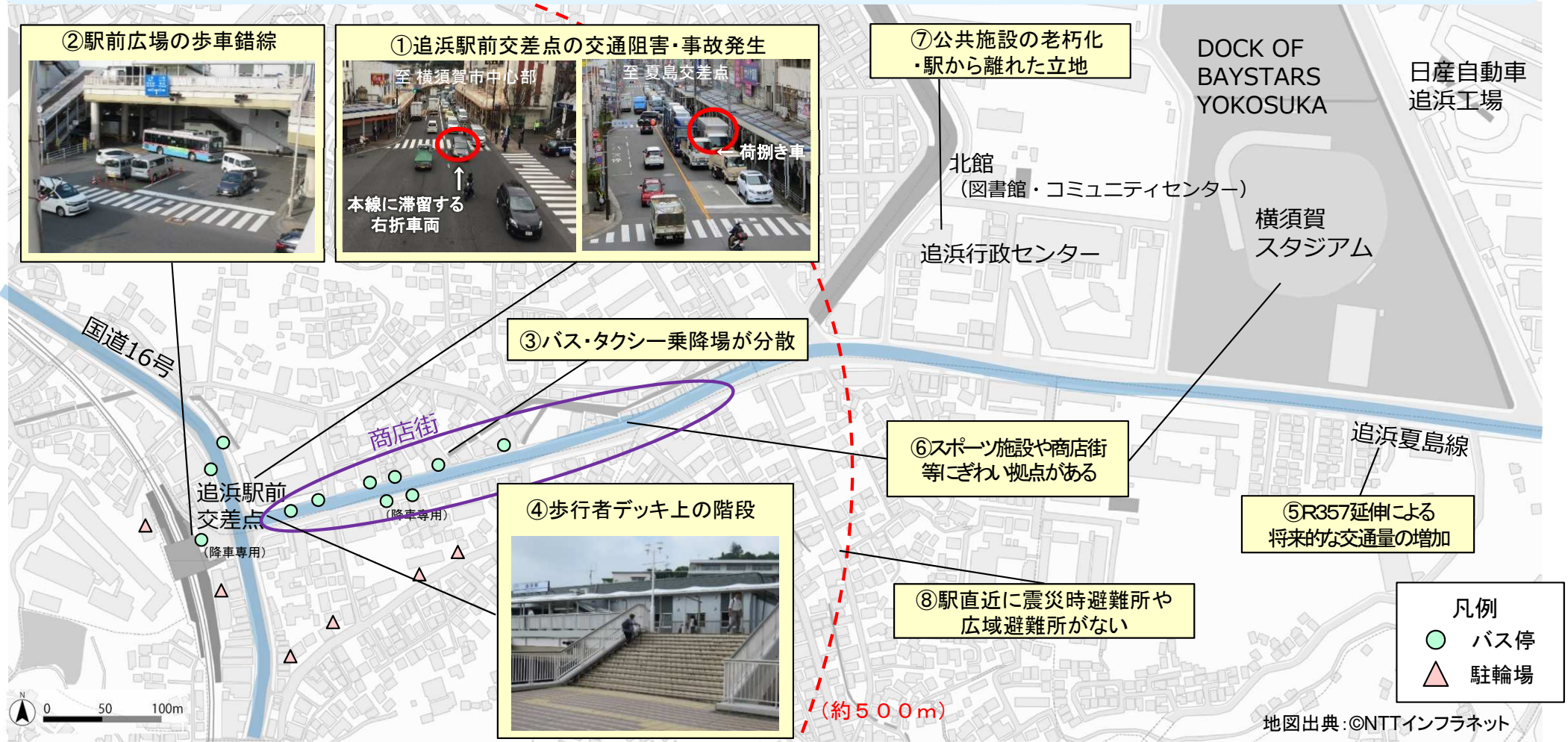
1. 前回検討会での主な意見と対応方針

分類	番号	主な意見	対応方針
機能配置 関連	1	・空間的な制約を踏まえ、 周辺事業との連携強化や機能分担を念頭 に、課題に対応すべきである	<ul style="list-style-type: none"> ・検討会での意見を踏まえ、「分担型配置」を基本とし、検討を深度化する ・空間だけでなく、時間的なシェアの概念も念頭に置きつつ、検討を進める ⇒詳細は資料2、3で説明
	2	・各種機能を駅前に集約することで、回遊性やにぎわいを損なう懸念があるため、駅前と周辺地域を 駅まち空間として一体で機能配置 を検討することが望ましい	
	3	・必要な機能に対する空間不足に対応するため、民間事業者等との連携による 計画範囲の拡大可能性 について検討する必要がある	
	4	・平日・休日・特異日の使われ方を踏まえ、 空間だけでなく時間的なシェア についても考える必要がある	
	5	・ 防災の観点 では、集約するよりも 分散 したほうがよい	
既存計画 関連	6	<ul style="list-style-type: none"> ・行政や再開発等の既存計画における整理内容に留意する必要がある ・場合によっては既存計画を軌道修正して進めていく必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・既存計画と相互調整をしながら、検討を進める ・計画当初からユニバーサルデザインを考慮したものとして進めていく ⇒詳細は資料1で説明
ユニバーサル デザイン	7	・ ユニバーサルデザイン を実現するうえで、計画当初段階から誰もが使える空間・システムにするための配慮をすることが重要である	
具体施設 関連	8	・バスや周辺施設の案内を明確にするため、 一体的かつ適切な案内サインの整備 が必要である	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の深度化に併せて検討する
	9	・コロナの影響による人流の変化を踏まえた 機能・空間 の議論が必要	
人流関連	10	・Wi-FiやGPSなどのデータにより 詳細な人の動きを把握 し、歩行空間の拡幅量の算定やMaaSのサービス・運用等の検討に活用してはどうか	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者を中心とした駅周辺での人の動きを調査・分析し、計画に反映する ⇒動線計画の詳細は資料3で説明
	11	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者の回遊性の観点から、地上レベルの機能配置が重要である ・駅前に集中する車両や人への対応として歩車分離などの検討が必要である 	
マネジメン ト関連	12	・ 地域のまちづくりの動きをマネジメントする機能 をもったアーバンデザインセンターのような組織が必要ではないか	<ul style="list-style-type: none"> ・官民連携によるマネジメント機能について、今後の深度化に併せてその具体を検討する ⇒詳細は資料6で説明

2. 追浜駅周辺の現況・課題①

○追浜駅周辺（主に東側）の現況・課題は以下の通りです。

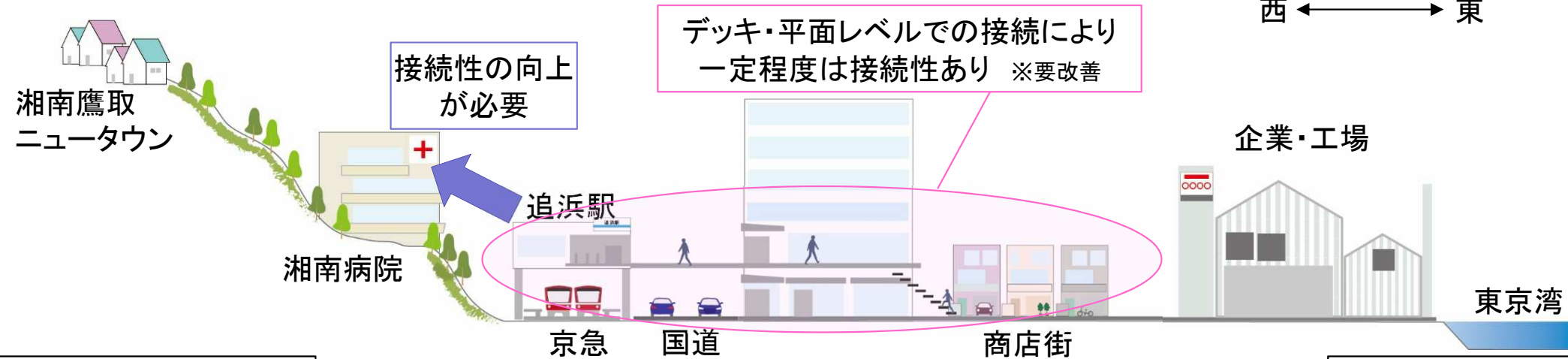
- 交通関連：①追浜駅前交差点の交通阻害・事故発生、②駅前広場における歩車錯綜、③乗降場の分散・駐輪場の分散、④バリアフリー未対応、⑤将来的な交通量増加
- まちづくり関連：⑥スポーツ施設や商店街等のにぎわい拠点の存在、⑦公共施設の老朽化・駅から離れた立地、⑧追浜駅直近には震災時避難所や広域避難所がない



2. 追浜駅周辺の現況・課題②

- 追浜駅東側は、国道16号を跨ぐデッキ等により駅とまちが接続されています
- 一方駅西側は、傾斜地の上に住宅や病院が立地していますが、東側に位置する駅やまちとの接続性について課題がある状況です

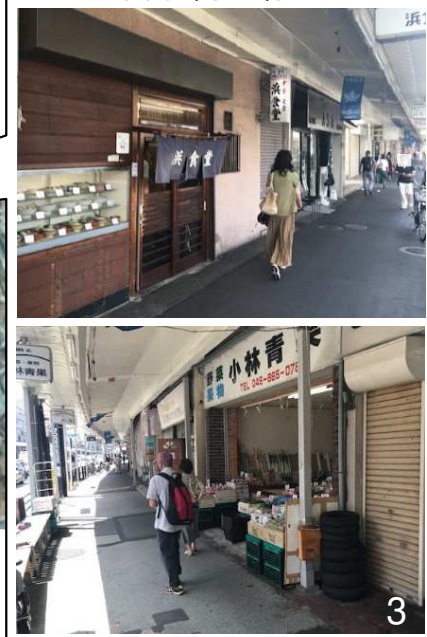
■ 駅東西方向の連携について



駅と湘南病院間のアクセス



商店街の様子

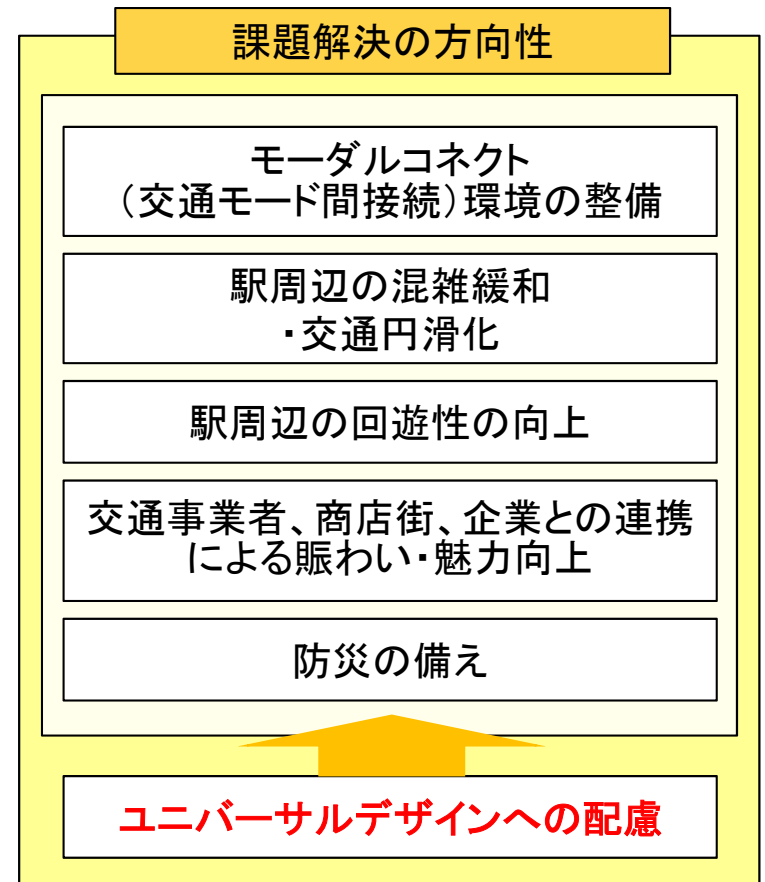
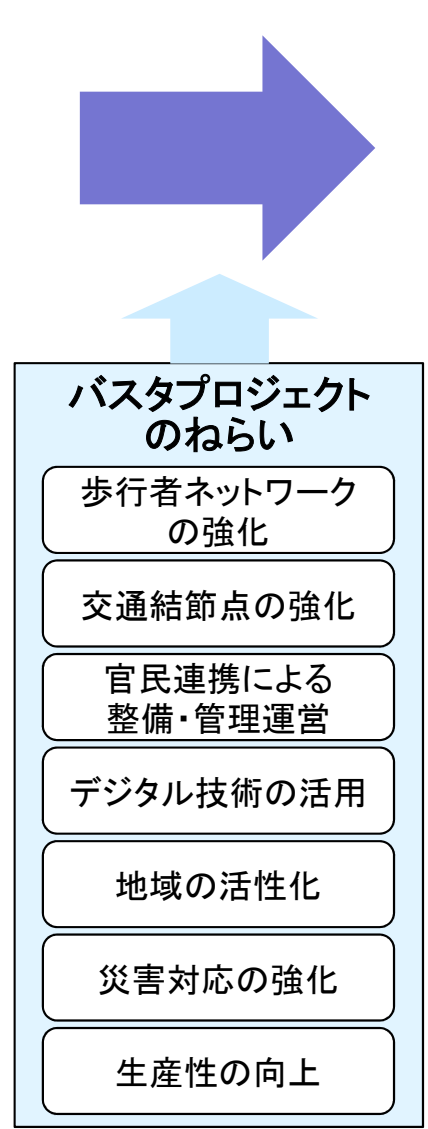


3. 追浜駅周辺のポテンシャルと課題・関連事業を踏まえた課題解決の方向性

- まちのポテンシャルや課題を踏まえつつ、関連事業と連携しながら、課題解決を図ります。
- 駅周辺の交通結節機能を高めるとともに、回遊性や賑わいの向上・防災力の強化を図ります。
- 関連事業も含め、まち全体としてユニバーサルデザインの思想を取り入れていきます。

■追浜駅周辺のポテンシャルと課題・関連事業との連携

「まち」のポテンシャル	
• 自動車や造船を中心とする産業が活発で、若い世代の人口が増加している地域	
• スポーツ施設や商店街等の賑わい拠点がある	
課題	
• 駅前広場が狭く、車両や歩行者が錯綜	
• バス・タクシー乗降場が道路上に分散	
• 駅直近駐輪場は満車、空き駐輪場は駅から遠い	
• 追浜駅前交差点周辺における右折待ち車両や荷捌き車両による交通阻害、高い事故率	
• 歩行者デッキ上の段差の存在	
• バスの待ち行列による商店街歩行空間の減少	
• 地域に点在する公共施設等の老朽化の進行	
• 避難所が駅から離れている	
• 駅東西方向の接続性・連携に課題あり	
関連事業との連携	
• 広域交通(R357)の利便性向上による交通量の増加	
• 再開発・スポーツ施設整備による来街者の増加	
• 交差点改良・市道追浜夏島線による道路空間の拡充	

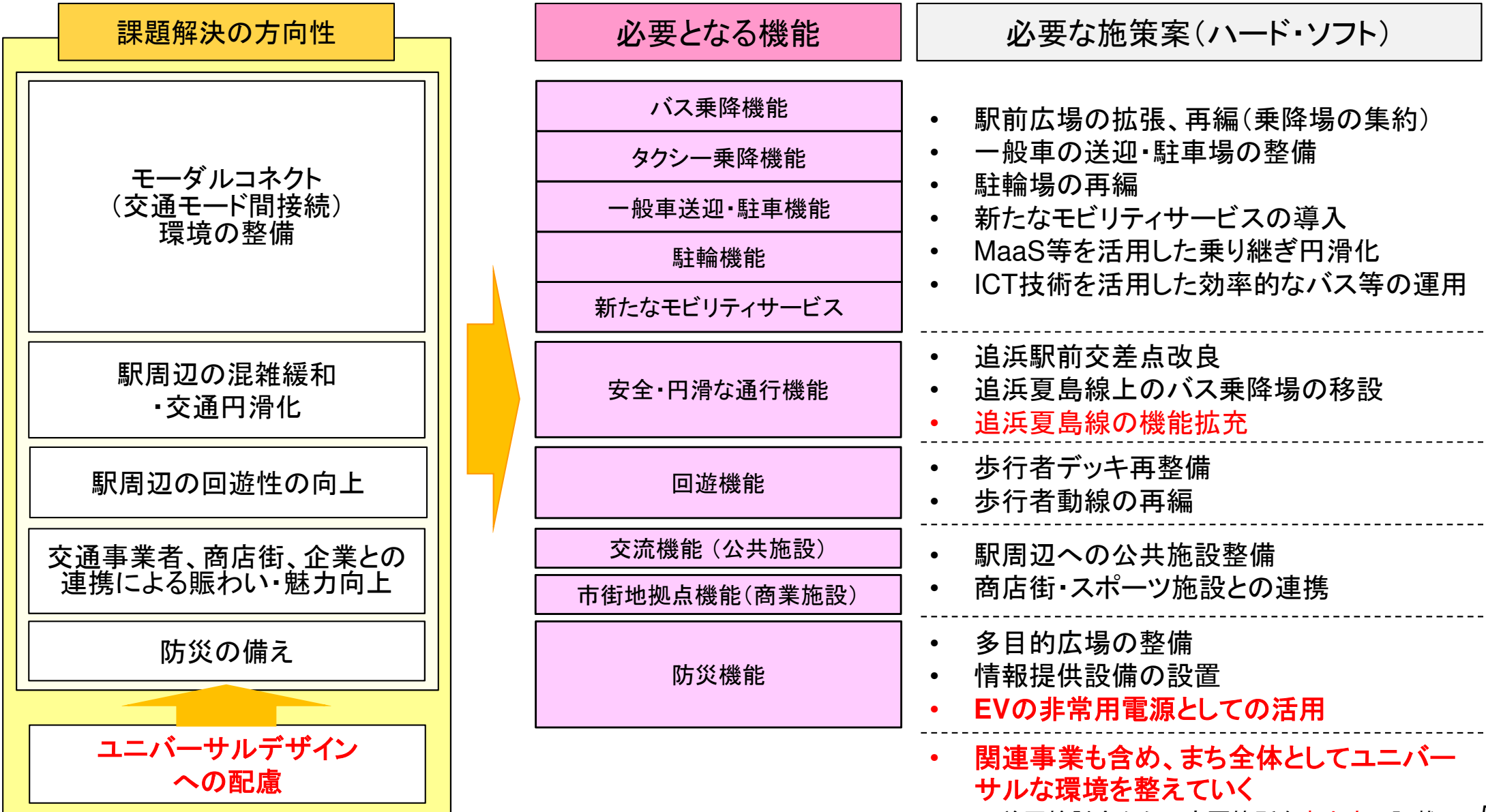


※課題解決にあたっては、先端技術の導入、官民連携での計画具体化にも留意

※前回検討会からの変更箇所を赤文字で記載

4. 追浜駅周辺に必要な機能と施策

○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



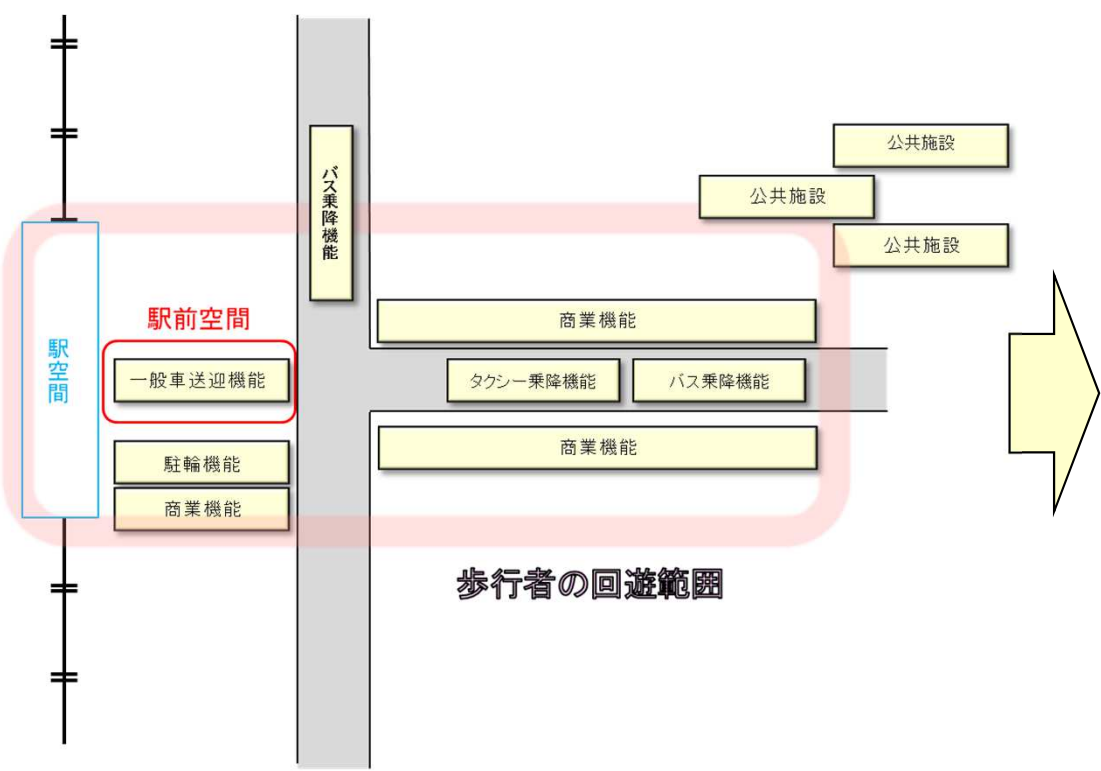
※前回検討会からの変更箇所を赤文字で記載

5. 分担型整備による機能配置

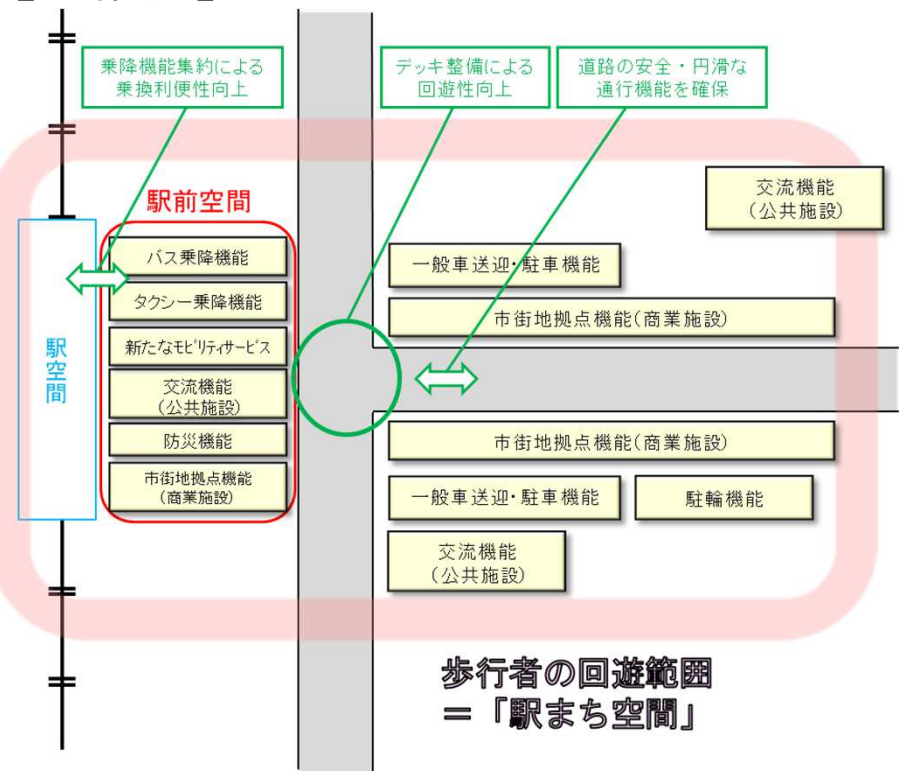
- 駅前空間の隣接地区と連携し、駅前に必要な機能を分担整備します。
- より公共性の高い「バス・タクシー等」を駅前空間に配置し、それ以外の機能（一般車・駐輪機能）は、隣接する開発街区等にて分担整備することなどが考えられます。

- <メリット>
- 「駅・まち・みち」が一体となった駅まち空間として整備することで、歩行者の回遊性が向上し、賑わいある「まち」づくりが図れる
 - 分担整備により、駅前空間に必要な面積を小さく出来る可能性あり
 - 整備前と比べ、利用者の乗り換えのわかりやすさ・利便性が向上するとともに、乗換え者の移動距離も短くできる

【整備前】



【整備後】



※上記は、論点の具体化のために記載したイメージであり、実際の計画を示すものではありません