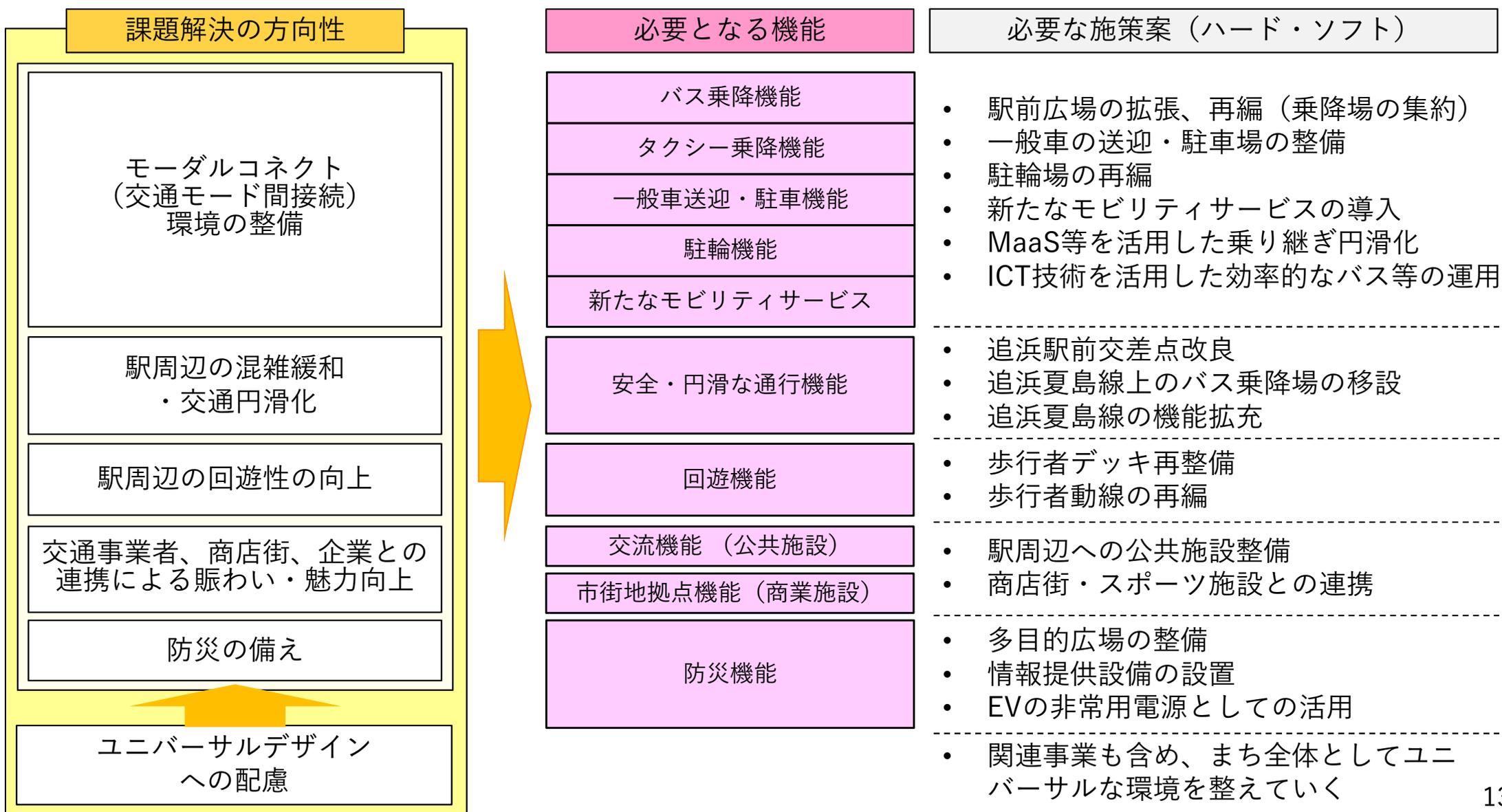


3. 事業の具体イメージ

3-1. 備えるべき機能

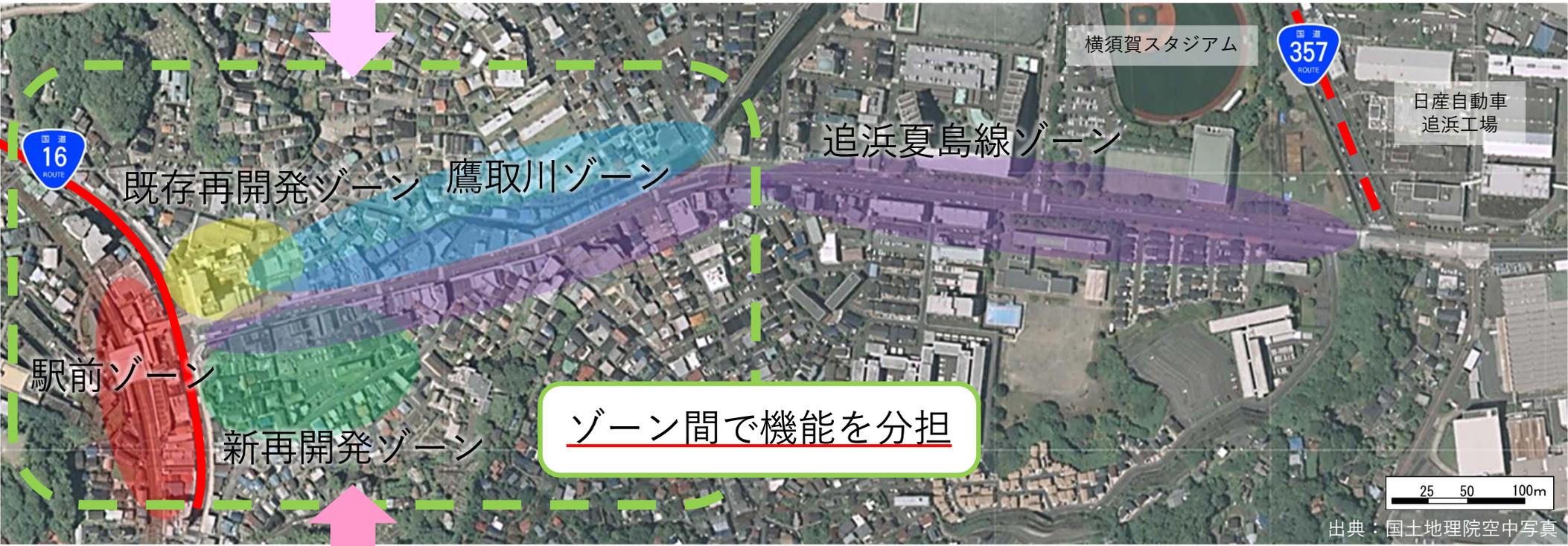
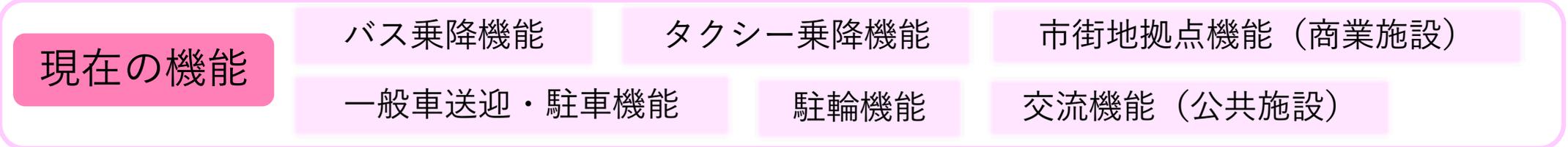
○追浜駅周辺における課題を踏まえ、必要となる機能の導入を図るため、限られた空間を有効活用しつつ、ハード・ソフトの両面から対策をとることが必要です。



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

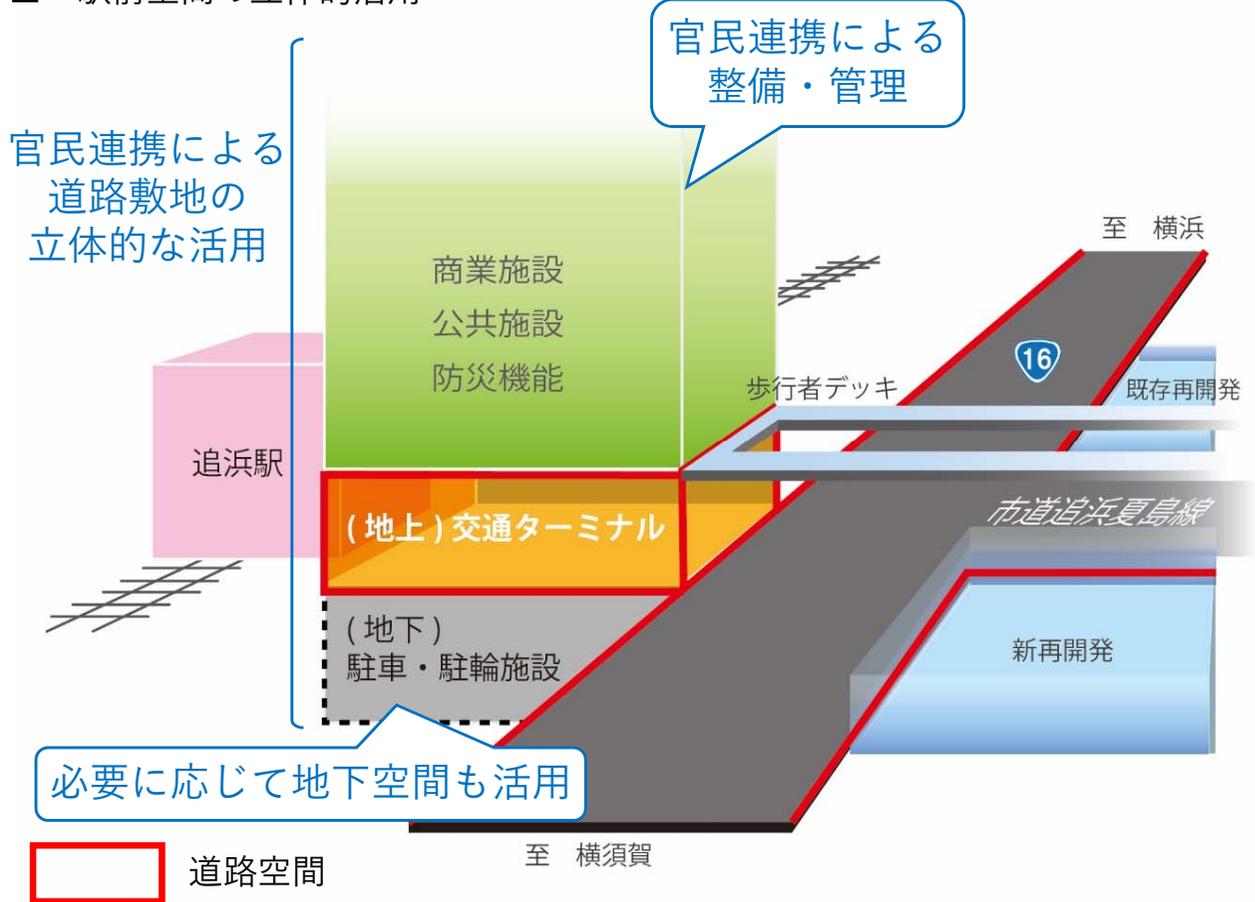
※ 対象範囲は現在の想定であり、今後の調整にて変更の可能性があります。

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

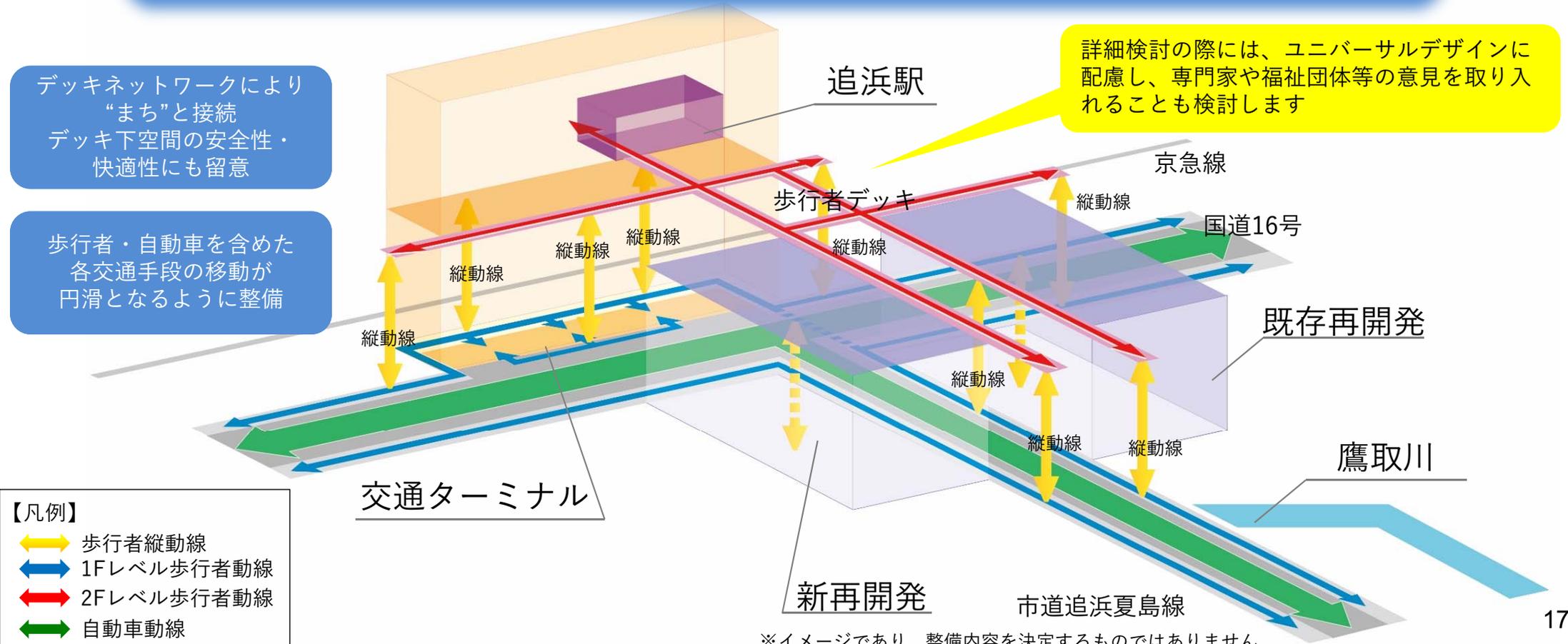
※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

3. 事業の具体イメージ

3-5. 動線ネットワーク

- 「交通結節点」と「まち」をスムーズな動線で接続することで、えき・まち・みち・水辺の回遊性を向上し、滞在したくなる空間を創出します。
- 駅前再開発等との連携により歩行者デッキを整備することで、歩行者と車・自転車の動線を階層的に分け、利便性と安全性がどちらも確保された空間を確保していきます。
- 縦方向の移動についても、民間開発と連携し、分かりやすく便利な動線を構築していきます。

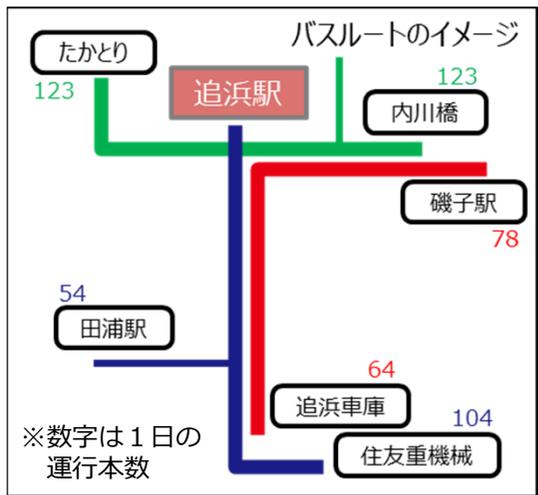
コンセプト：①歩車動線を階層的に分離し、安全かつ快適な空間を確保
②えき・まち・みち・水辺の回遊性を向上し、滞在したくなる空間を確保



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するると、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：京都府タクシー協会HP

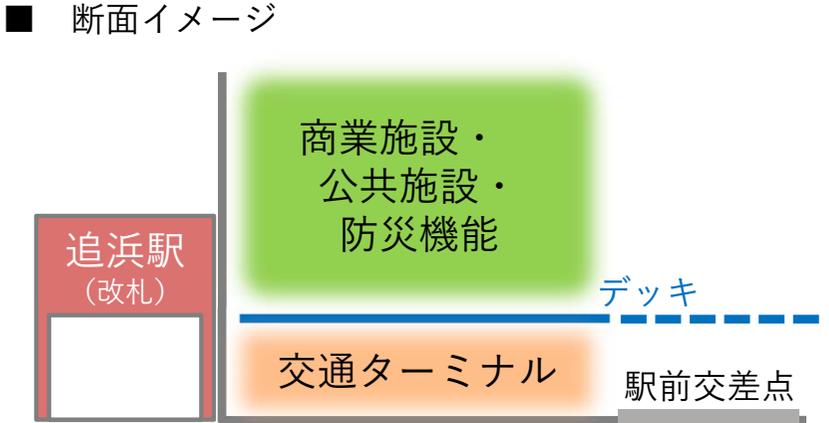
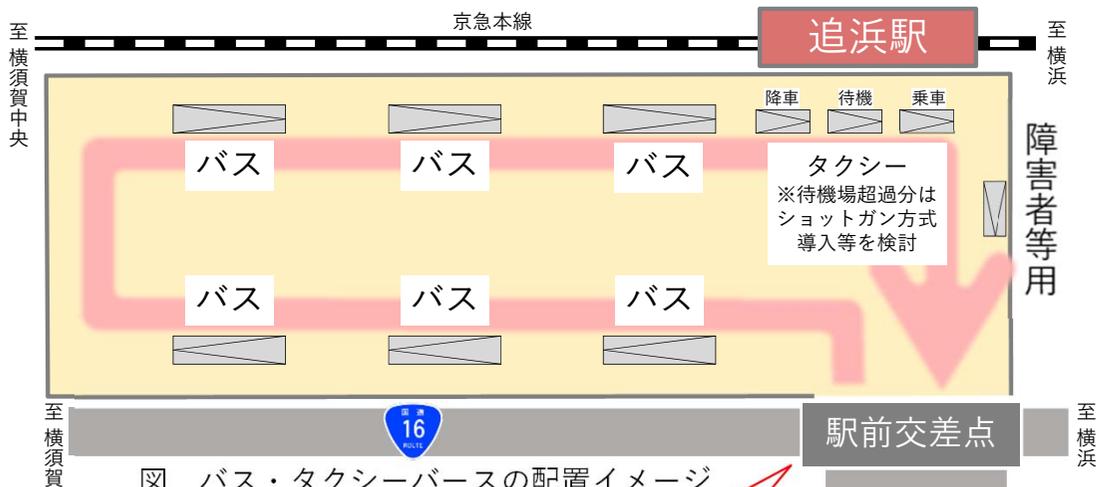


図 バス・タクシーバースの配置イメージ

交差点改良や市道拡幅と合わせた円滑な交通流の確保にも留意 (市道追浜夏島線)

※ 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 出典：横須賀市HP
(ショッピングプラザ横須賀センターステージ)



図書館イメージ（中央林間図書館） 出典：事務局撮影



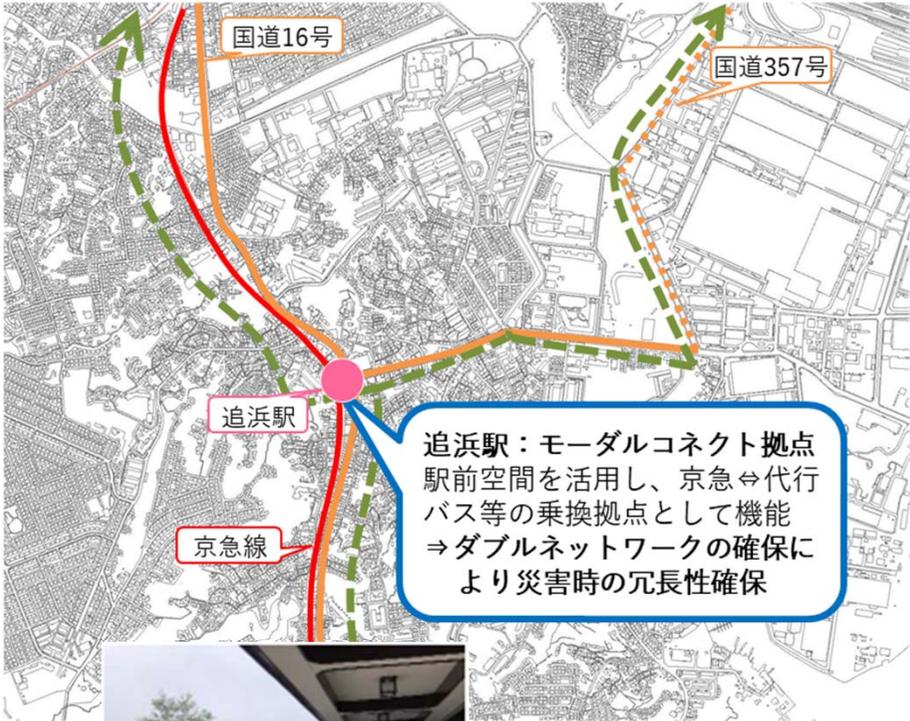
イベント広場イメージ 資料提供：横浜DeNAベイスターズ
(キッズベースボールフェスティバル2019の様子)

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

国道16号
国道357号
追浜駅
京急線の運休
横須賀中央駅
馬堀海岸IC
浦賀駅
衣笠IC
佐原IC
京急久里浜駅
三崎口駅

図 東日本大震災時の仙台駅
出典：よみがえれ！みちのくの鉄道（東北運輸局）

図 過去の土砂災害時の様子
出典：鉄道事故調査報告書（運輸安全委員会）

- ・テレビ・ラジオでは、地域の災害情報入手が難しい
- ・停電で携帯の充電が心配
- ・安定した代行バスの運行が難しい
- ・鉄道復旧までの移動が困難
- ・交通集中による渋滞や啓開遅延が発生
- ・渋滞が原因で効率的な物資輸送が難しい

地図出典：国土地理院

追浜駅交通結節点整備後

国道357号
追浜駅交通結節点
京急線の運休
国道16号
横須賀中央駅
馬堀海岸IC
浦賀駅
衣笠IC
佐原IC
京急久里浜駅
三崎口駅

図 EVによる給電
出典：資源エネルギー庁ウェブサイト

図 シャトルバスの運行状況（台原駅）
出典：よみがえれ！みちのくの鉄道（東北運輸局）

- ・交通結節点や国道357号等の整備により、災害に強い道路ネットワークを形成
- ・モーダルコネクト・緊急輸送の拠点として、交通結節点を活用
- ・地域の災害・交通情報の入手や携帯が充電可能
- ・代行バスの定期的運行により移動支援
- ・道路・鉄道のダブルネットワークで安心して移動可能
- ・代行バス運行による自家用車交通量の削減により、渋滞削減
- ・迅速・効率的な輸送、啓開作業が可能

地図出典：国土地理院

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)		<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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用
4車線化案		<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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