

# 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。

**効果1. 交通流円滑化効果・交通事故削減効果** (※) 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

○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

**効果2. 利便性・移動快適性向上効果** (※) 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

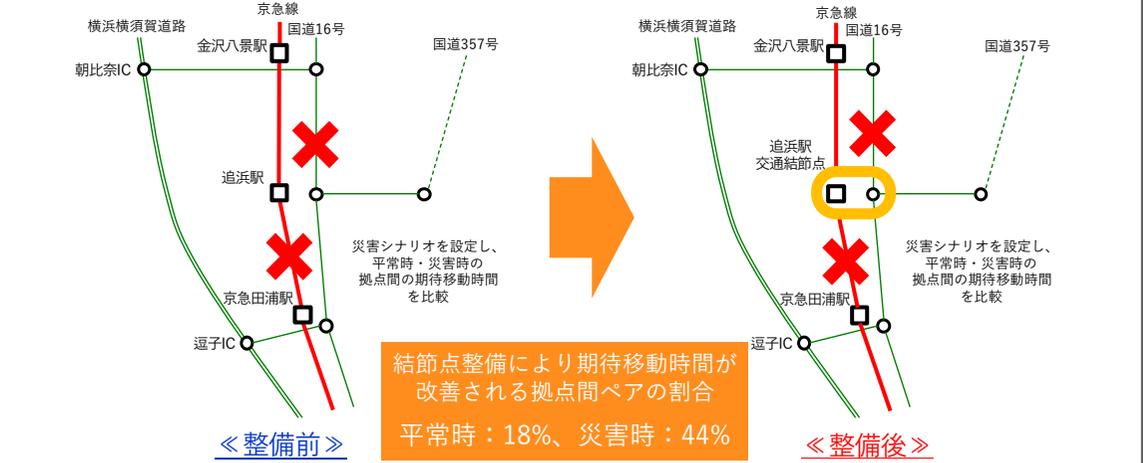
○交通ターミナルへのバスやタクシー乗降場の集約による歩行者の移動時間短縮効果及び移動快適性の向上効果

- 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。

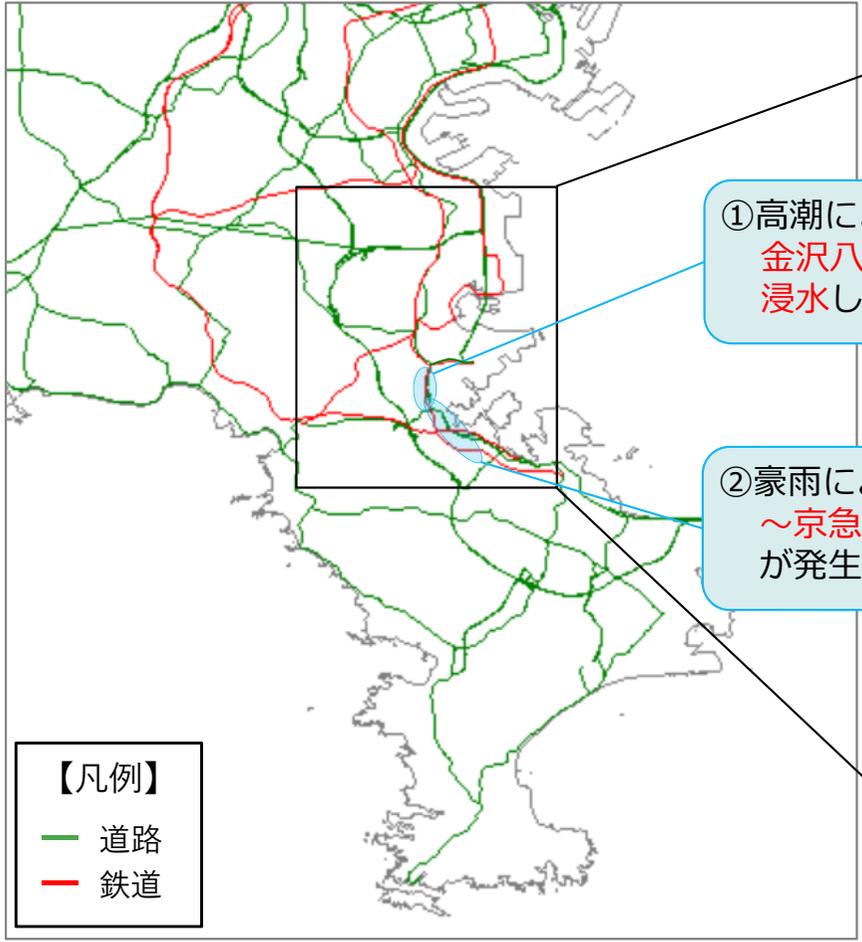
項目		今回評価での設定
対象エリア		<ul style="list-style-type: none"> <li>横浜駅周辺と横須賀中央駅周辺を含む三浦半島エリア（追浜駅周辺を含む）</li> </ul>
ネットワーク	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象：<u>地方主要道（指定区道）レベル以上</u> + 市道追浜夏島線、国道357号八景島～夏島間（事業中区間）</li> <li><u>旅行速度（平常時）：【平成22年センサス対象区間】平日ピーク時の平均旅行速度</u> <u>【平成22年センサス対象区間外】規制速度</u></li> <li><u>旅行速度（災害時）：平常時の旅行速度の3割減と想定</u></li> </ul>
	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> <li>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></li> <li>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></li> <li><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）</li> </ul>
拠点ペア	拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> </ul>
	拠点ペア	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
災害シナリオ		<p><u>以下2つの事象が同時に起きたシナリオを想定</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>
政策評価		<ul style="list-style-type: none"> <li>国道357号八景島～夏島間の整備有／無（平常時・災害時）</li> <li>追浜駅交通結節点の有／無（平常時・災害時）</li> </ul>

# 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。

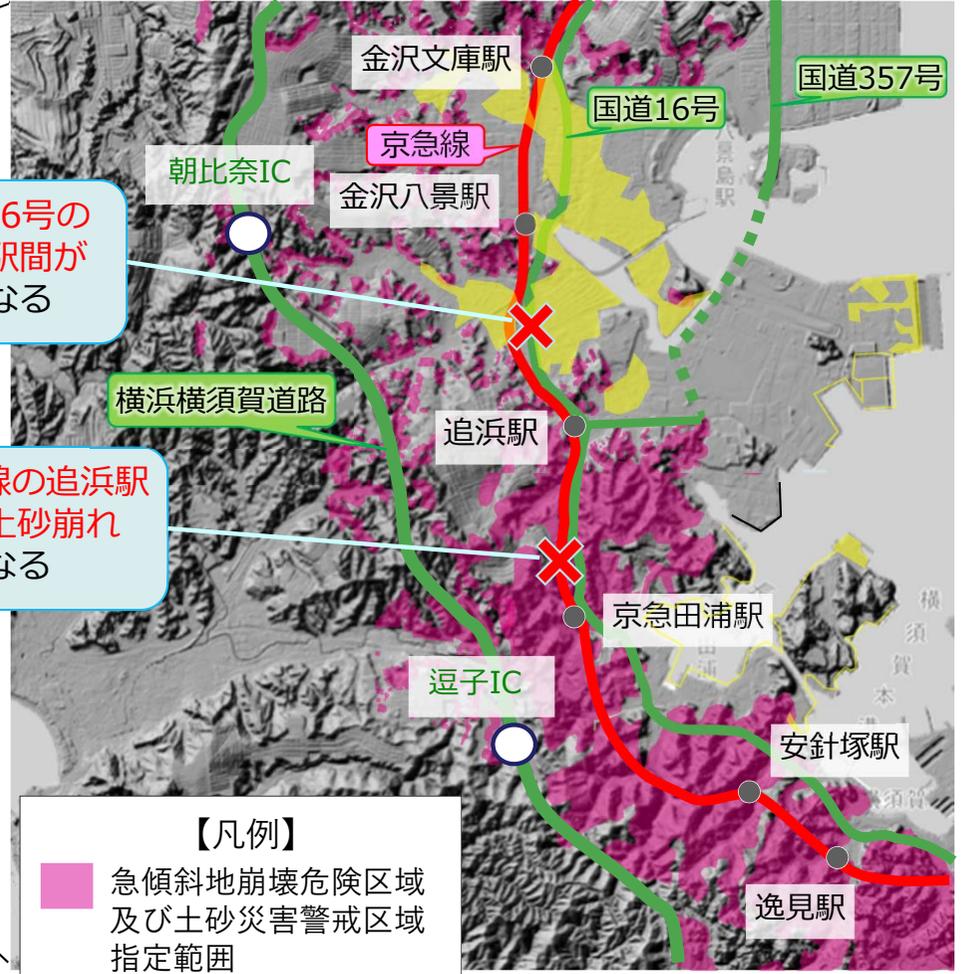
■ 広域図



【凡例】  
 緑線 道路  
 赤線 鉄道

地図出典：国土地理院 国土数値情報に一部加筆

■ 拡大図



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

【凡例】  
 〇 急傾斜地崩壊危険区域及び土砂災害警戒区域指定範囲  
 〇 高潮浸水想定区域

地図出典：国土地理院

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

※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

# 6. 交通結節点整備による整備効果

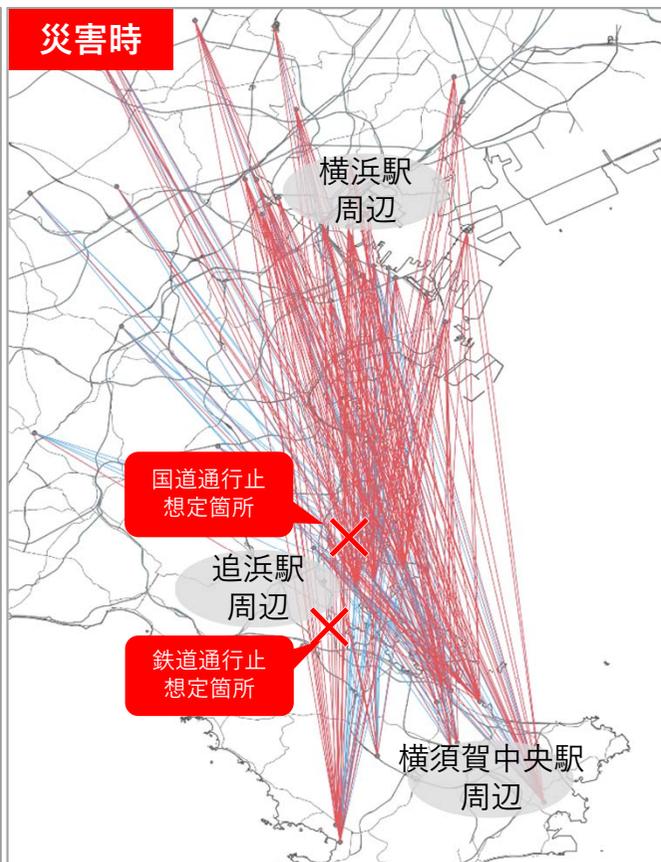
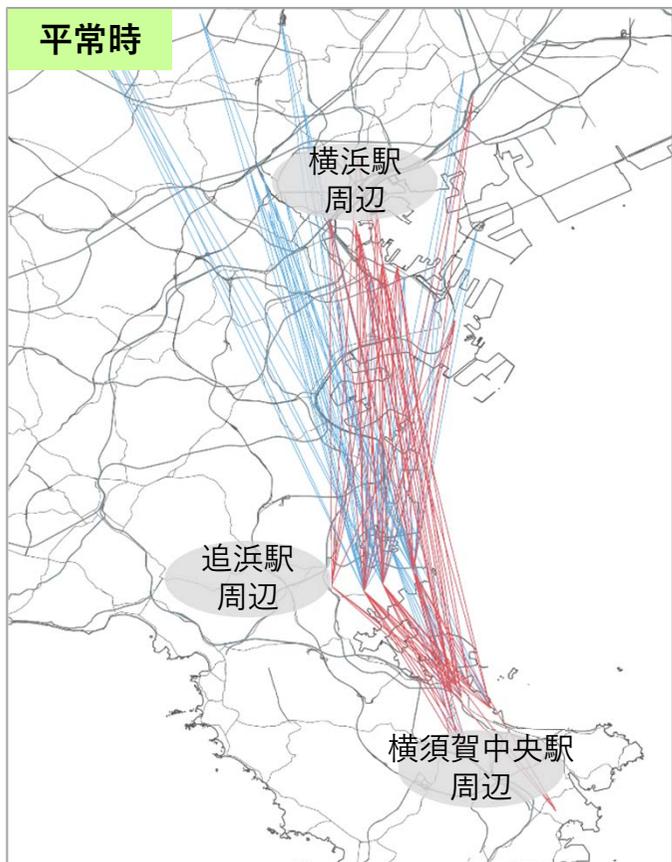
## 6-4. 防災機能評価による拠点間ペアの所要時間改善効果

- 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 <b>不通を解消</b>	0	0	0	0
B	改善度：2/3~1 整備により <b>到達時間が短縮</b> (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 <b>到達時間が短縮</b> (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 <b>到達時間の短縮はない</b>	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

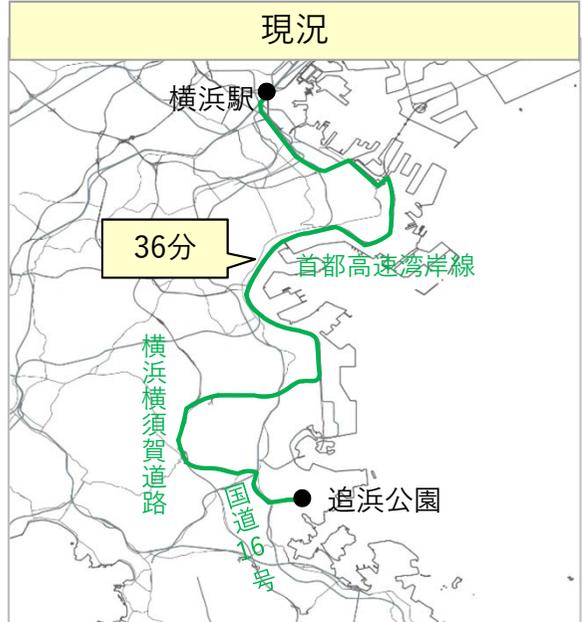
# 6. 交通結節点整備による整備効果

## 6-5. 結節点・国道357号整備による移動経路変化

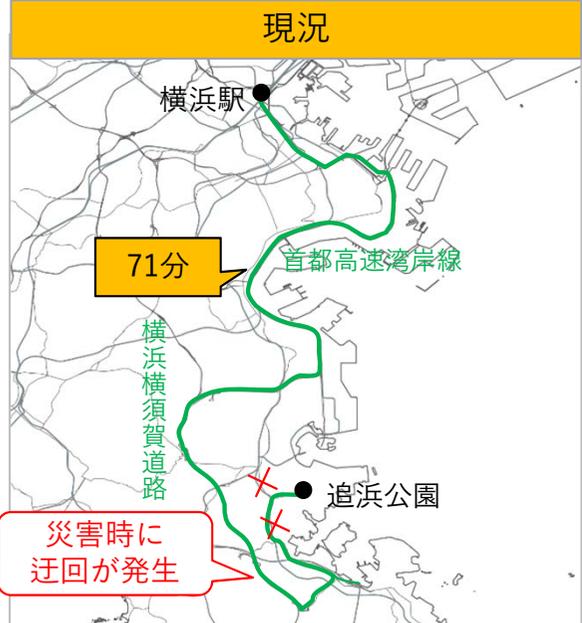
例) 横浜～追浜公園の移動における主な経路

※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

- ・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

よこすか おっばまちょう おっばまほんちょう  
 ・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)



図2 バス停が道路上に分散(市道追浜夏島線)

- 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

### 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)



図3 駅前広場・交差点の交通錯綜

- 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

## 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整備なし：29km/h → 整備あり：34km/h  
 開発による駅利用者数の変化を加味
- 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

※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・連休の同時発生シナリオを想定

・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

### 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