

(案)

追浜駅交通結節点整備 事業計画(改定)

令和7年5月
国土交通省・横須賀市

目次

1. 事業計画改定の背景	P. 2
2. 現況と課題	P. 6
3. 事業の基本コンセプト	P. 22
4. 事業化後の実現に向けた取組	P. 25
5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ	P. 40
6. 追浜駅交通結節点の将来の姿	P. 53
7. 交通結節点整備による整備効果	P. 57

【参考】

「追浜えき・まち・みちデザインセンター」によるまちづくりの取組み

1. 事業計画改定の背景

1-1. 事業計画策定時の考え方

- 事業計画策定時には、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、新たな事業スキームの検討を進めることとしており、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することを目指しておりました。
- また、周辺の関連事業とも連携し、段階的に事業を推進することで、空間を有効に活用するとともに、連鎖型開発の実現を目指しておりました。

追浜駅周辺の段階的事業推進イメージ

○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



追浜駅前交差点の改良



交通ターミナル整備



次世代モビリティの通行空間



現在

将来

駅前再開発イメージ



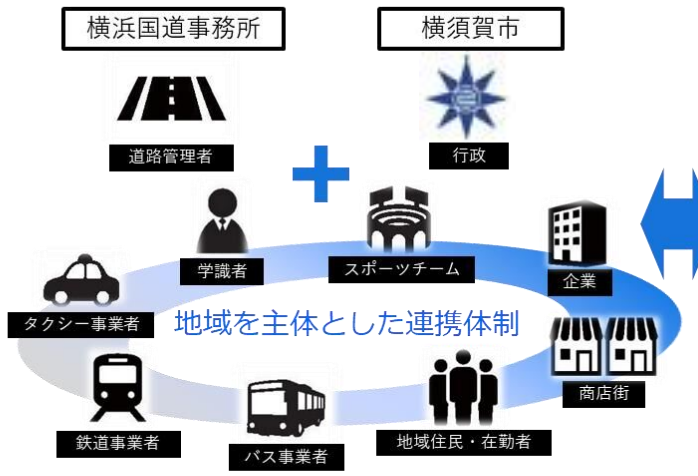
市道追浜夏島線拡幅



国道357号の延伸



地域主体による事業の推進



まちづくりファンド
地方公共団体と地元事業者の出資による連鎖型開発の調整主体

えき・まち・みちデザインセンター
交通結節点整備に係る地域の各主体が連携し、モビリティ・都市デザインの専門家が客観的立場から携わる新たな形の組織・拠点

連鎖型事業のイメージ

STEP1

まち再生の拠点

地区内移転



STEP2

まち再生の拠点

地区内移転

移転後に道路拡幅



STEP3

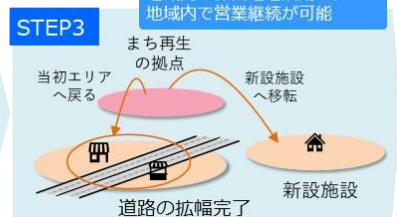
まち再生の拠点

当初エリアへ戻る

新設施設へ移転

道路の拡幅完了

新設施設



所有地に拡幅計画がかかって、地域内の保留地を活用し、地域内で営業継続が可能

※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

1. 事業計画改定の背景

1-2-1. 事業計画策定後の世の中の動きとガイドラインの策定

- 令和3年3月の追浜駅交通結節点整備事業計画の策定以降、バスタプロジェクトの全国展開の推進に向け「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」が、令和3年4月に国土交通省から発出されました。
- 「附属編」においては、設計車両や構造耐力などの「特定車両停留施設の構造及び設備の基準を定める省令」の解説を始めとした技術基準や参考事例等が整理されています。
- 加えて、令和2年1月からの新型コロナウイルス感染症の流行に伴う外出制限により、バス利用者の減少が見られ、現状でもコロナ流行以前の水準には戻っていない状況です。
- 働き方改革により、令和6年4月以降、自動車運転者の労働時間が改善されたことで、これまでの人手不足がより深刻な状態になり、全国的に路線バスのダイヤ見直しなどの動きが見られています。

■ 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン

■ 特定車両停留施設の設計車両





バス



諸元	値	備考
長さ	12m	
幅	2.5m	
高さ	3.8m	
最小回転半径	12m	
前端～前車軸	2m	道路構造令の「普通自動車」は1.5m
軸距	6.5m	
荷重	196kN (20t)	長さ・幅・高さを最大とした際の車両総重量
視線高さ	1.7m	

タクシー



諸元	値	備考
長さ	6m	
幅	2m	
高さ	2.8m	
最小回転半径	7m	
前端～前車軸	1m	
軸距	3.7m	
荷重	30kN (3t)	
視線高さ	1.2m	

自動車ターミナル法政令と同様
(与道路構造令での「普通自動車」)

道路構造令での「小型自動車等」

図 1-2 設計車両の諸元

1. 事業計画改定の背景

1-2-2. 追浜駅周辺のまちづくりの機運醸成

- 令和5年2月、サンビーチ追浜4階に「追浜えき・まち・みちデザインセンター」が開設されました。
- 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」は、地域の各主体（地域住民・地元企業・交通事業者・学識経験者等）が連携し、地域主体の組織としてまちづくりを推進する取組を行っています。

■追浜えき・まち・みちデザインセンター

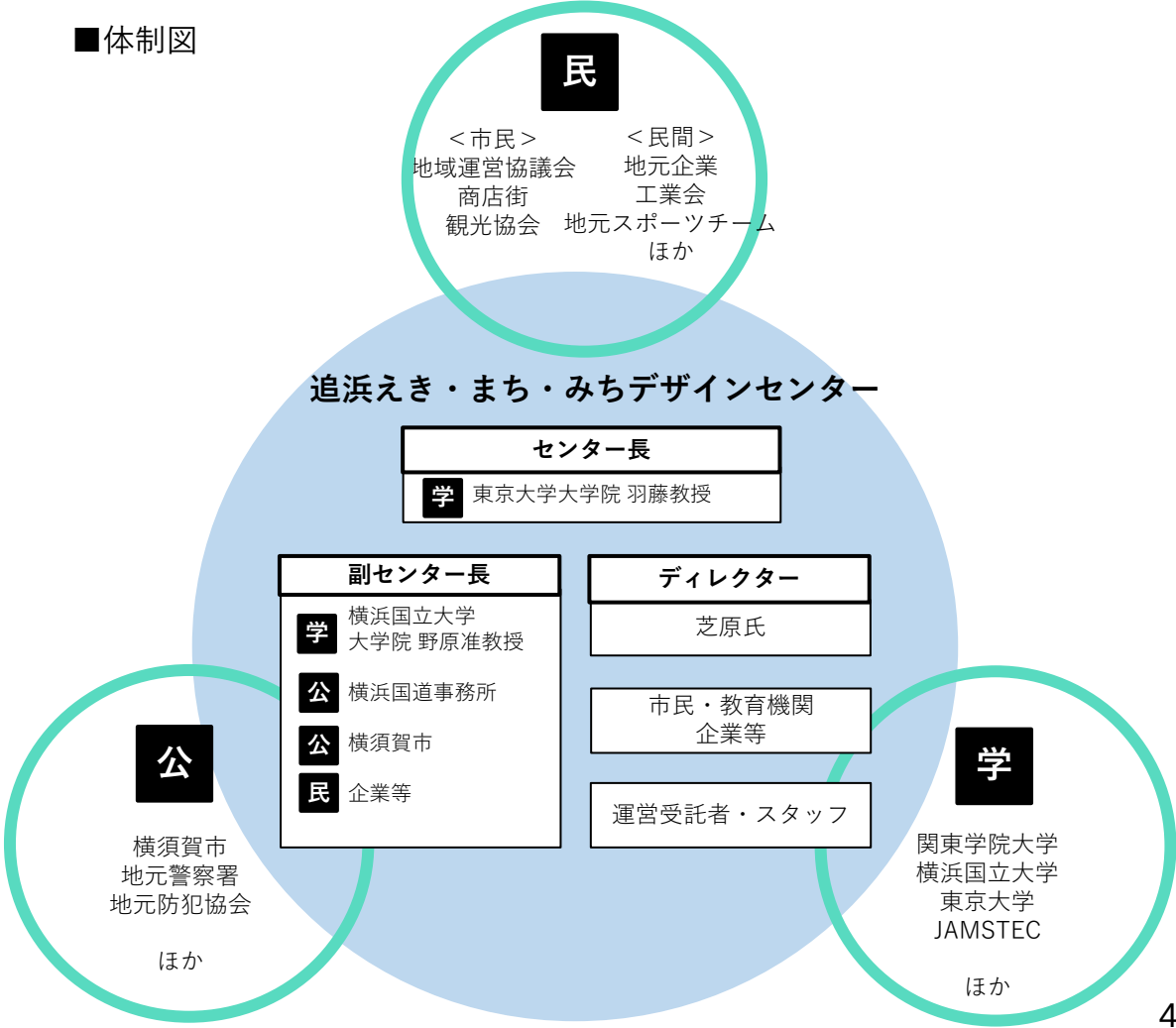
■体制図

火・木・金・土・日曜日 10:00～17:00 ※祝日を除く

【場所】サンビーチ追浜4階
(追浜本町1-28-5 サンビーチ追浜内)

地域のまちづくりに関する相談窓口・情報発信

OPPAMA
えき・まち・みち
DESIGN
CENTER



1. 事業計画改定の背景

1-3. 事業計画改定の方針

○このような背景や交通ターミナルの安全性、自動運転やBRTなどの将来技術への対応等も踏まえて、追浜駅交通結節点整備事業の推進を図るべく、先般策定した事業計画について、現状に合わせた改定を行うこととしました。

事業計画策定後の変化	概要
「バスタガイドライン」の策定	・バスタガイドラインにおけるバスタプロジェクトの検討項目の整理 ・他バスタの事業計画の策定
コロナによる社会情勢の変化	・コロナによる路線バスの運行便数や利用者の変化
働き方改革	・人手不足に伴う路線バスのダイヤ見直し
交通事業者との意見交換 及び交通管理者との調整	・ターミナル出入口部の安全性の確保 ・将来技術導入やバス運行計画の考慮
まちづくりの機運醸成	・「追浜えき・まち・みちデザインセンター」の設立

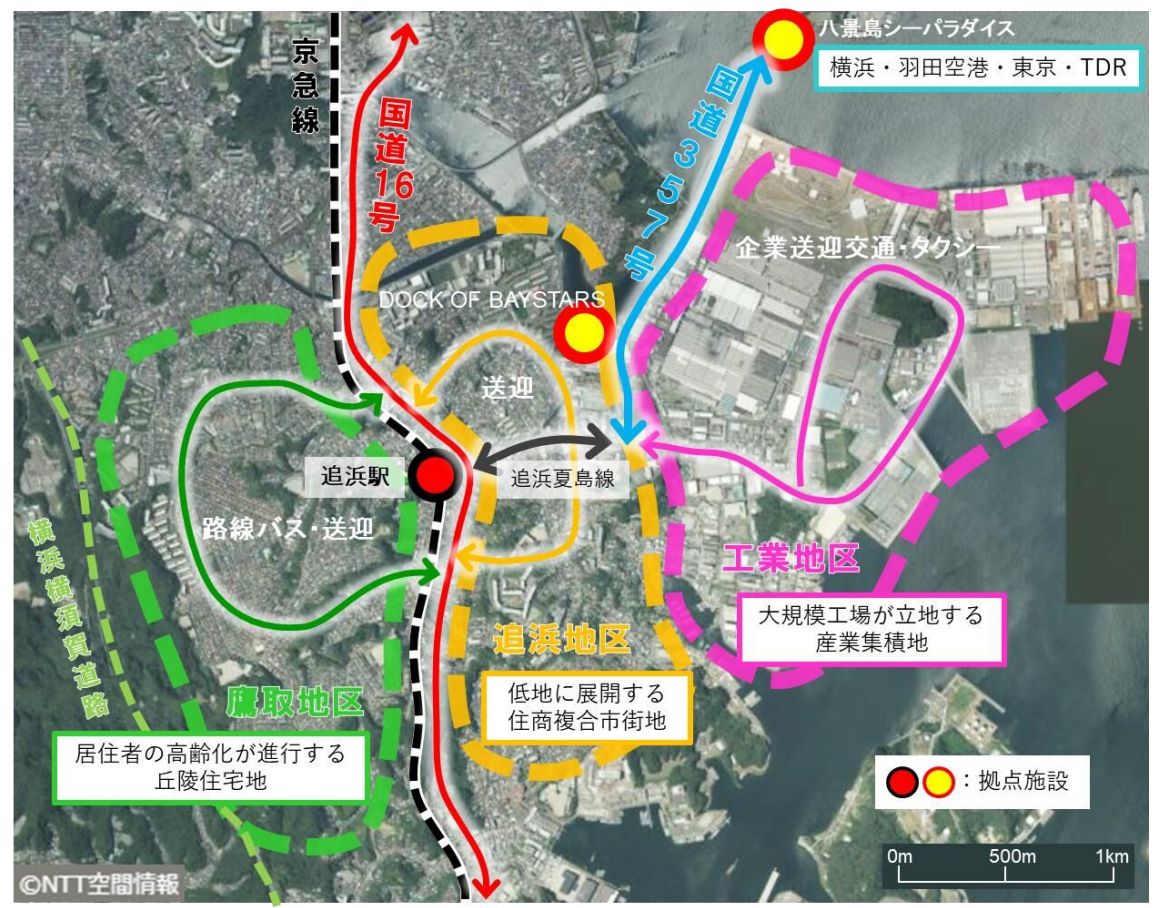
■ 改定の方針

- バスタガイドラインの検討項目との整合
- 他バスタ事業計画を踏まえた検討内容の深化・発展
- 交通事業者との意見交換や、コロナ及び働き方改革の影響を含めたバス運行状況を踏まえたターミナル形状の見直し
- 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」と連携し、交通ターミナル整備を推進するとともに、道路管理者としての役割を明確にしつつ、災害時マネジメントを含めた、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体制を構築

2. 現況と課題

2-1. 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

2. 現況と課題

2-2. 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。



2. 現況と課題

2-3. 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。令和6年には、15年ぶりに「日産自動車硬式野球部」が復活しました。

DOCK OF BAYSTARS YOKOSUKA



プロ野球イースタンリーグ48試合開催
観客数：延べ48,694人（2019年）

至 横浜市八景島

DOCK OF BAYSTARS YOKOSUKA

横須賀
スタジアム

日産自動車
追浜工場

日産自動車硬式野球部



横浜F・マリノス
サッカースクール

（市道）追浜夏島線

追浜駅

追浜マラソン



参加者数：約2,000人（2019年）

横浜F・マリノスサッカースクール



年間利用者数：延べ36,000人
年間利用日数：323日（2019年）

日産カップ追浜チャンピオンシップ



参加者数：56人、応援・ボランティア：約3,000人（2019年）



0 100 200m

地図出典：国土地理院地図
写真出典：横須賀市
※人数は横須賀市調べ

2. 現況と課題

2-4. 上位計画・周辺計画

横須賀市都市計画マスタープラン

○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、「都市づくりの目標・将来都市構造」が示されています。

都市づくりの目標・将来都市構造（一部抜粋）

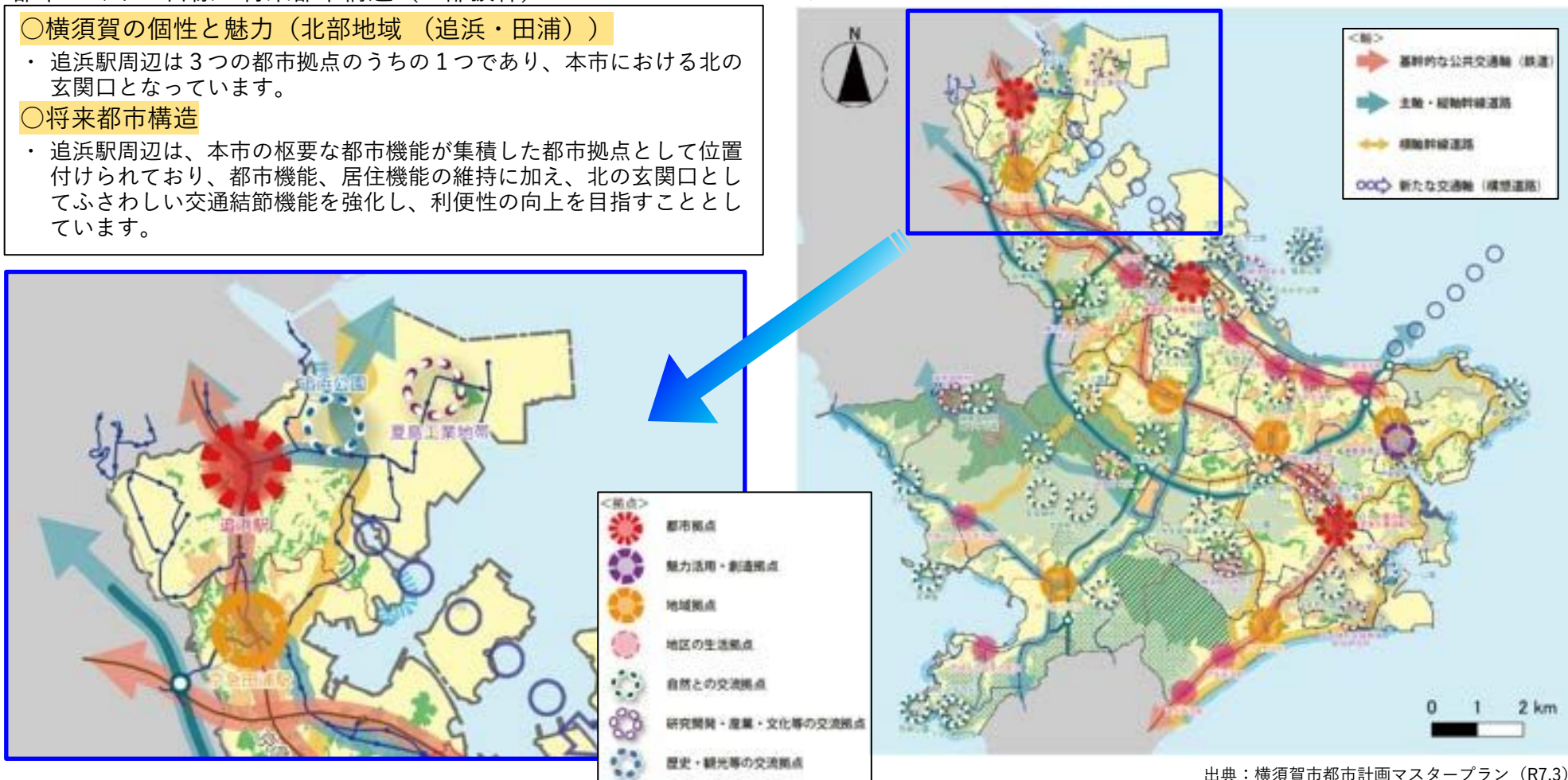
○横須賀の個性と魅力（北部地域（追浜・田浦））

- ・ 追浜駅周辺は3つの都市拠点のうちの1つであり、本市における北の玄関口となっています。

○将来都市構造

- ・ 追浜駅周辺は、本市の重要な都市機能が集積した都市拠点として位置付けられており、都市機能、居住機能の維持に加え、北の玄関口としてふさわしい交通結節機能を強化し、利便性の向上を目指すこととしています。

◆将来都市構造図



2. 現況と課題

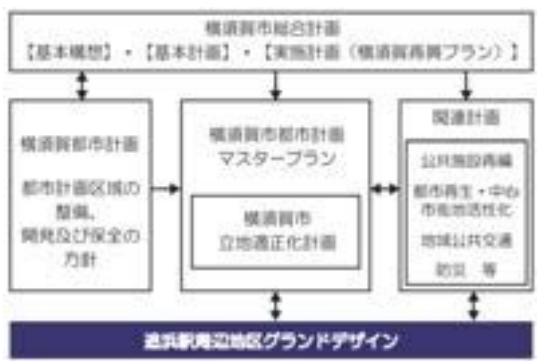
2-4. 上位計画・周辺計画

■ 追浜駅周辺地区グランドデザイン

○横須賀市では令和3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」を策定し、この方針とも整合した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



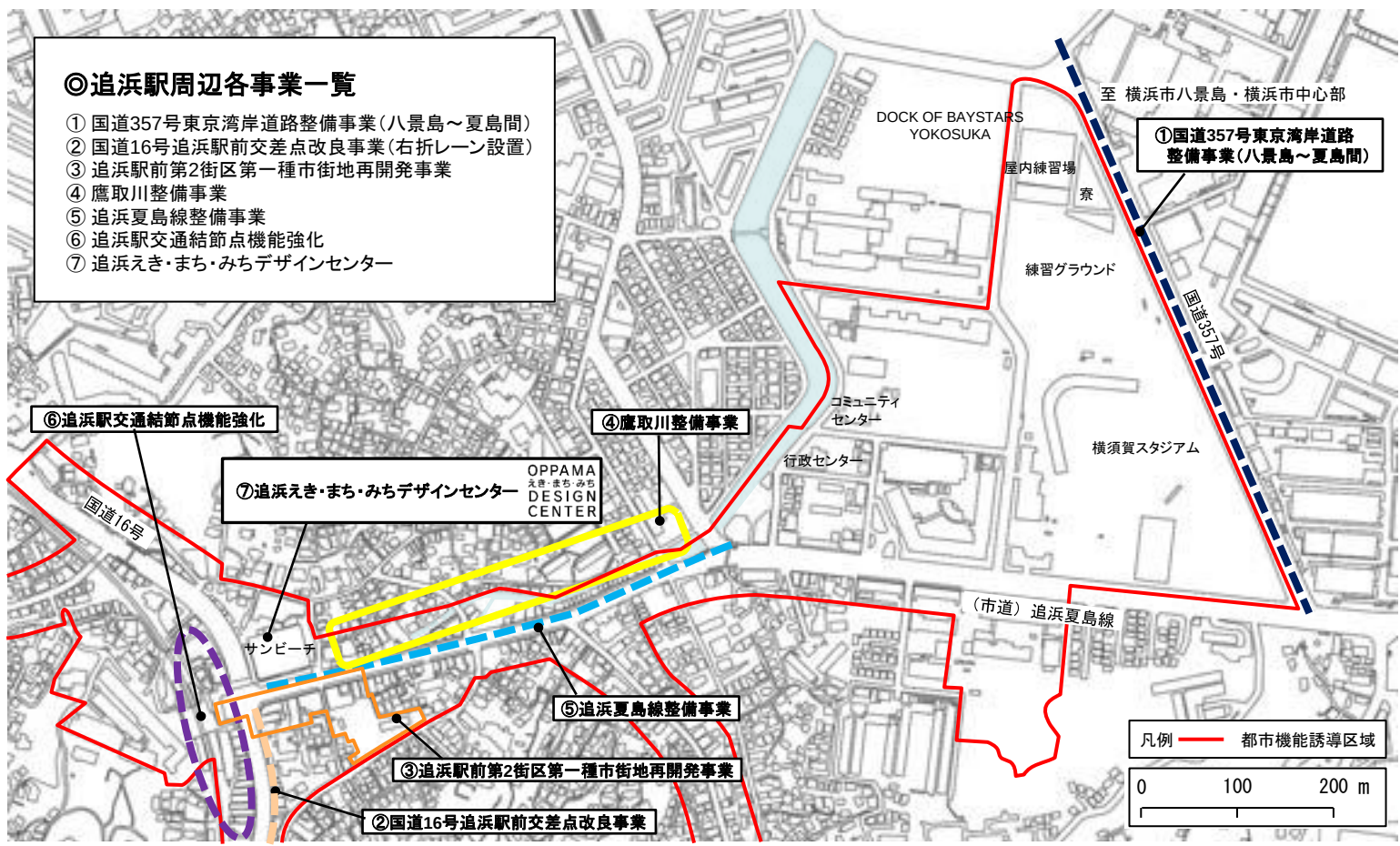
上位計画及び関連計画との関係

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

○上位計画として追浜駅周辺地区では、「横須賀市都市計画マスタープラン」及び「追浜周辺地区グラ
ンドデザイン」に基づく各種事業が計画されています。

■ 追浜駅周辺の事業



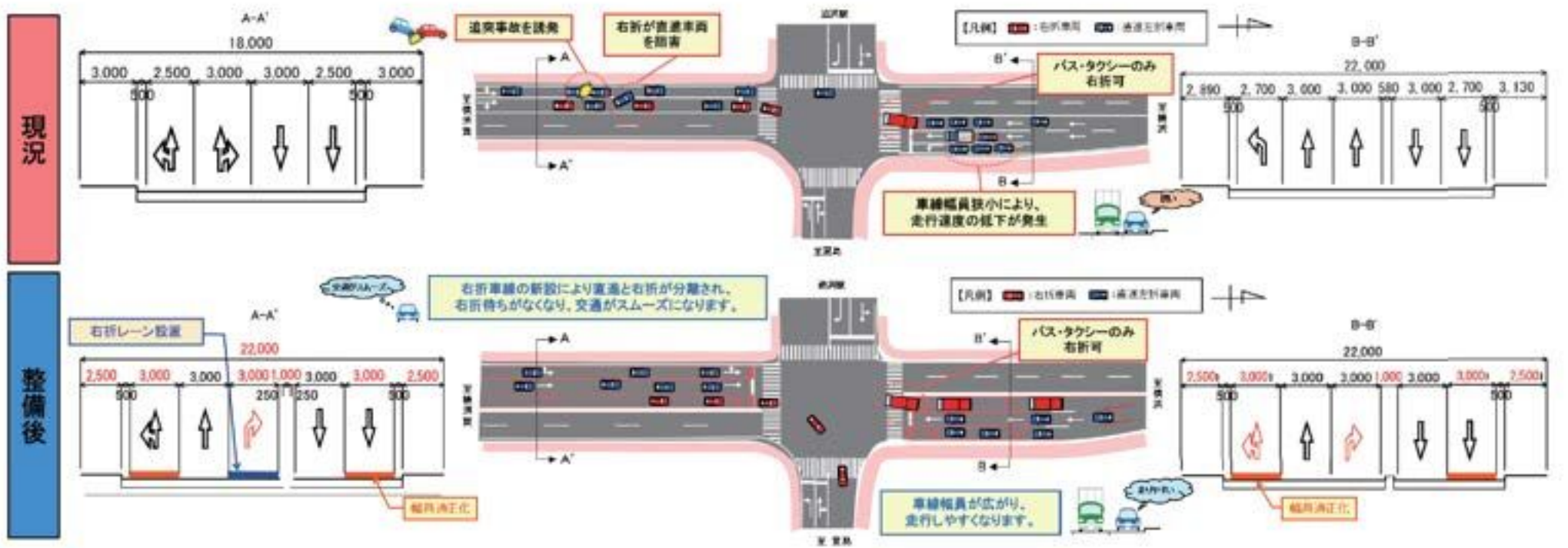
地図出典：国土地理院 基盤地図情報を基に作成

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

■ 追浜駅前交差点改良事業（国道16号）

○追浜駅前交差点に右折レーンを設置するとともに、一部の車線幅員を広げることで、慢性的な混雑や追突事故等を緩和することを目的とした事業を行っています。



※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

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

市道追浜夏島線・鷹取川

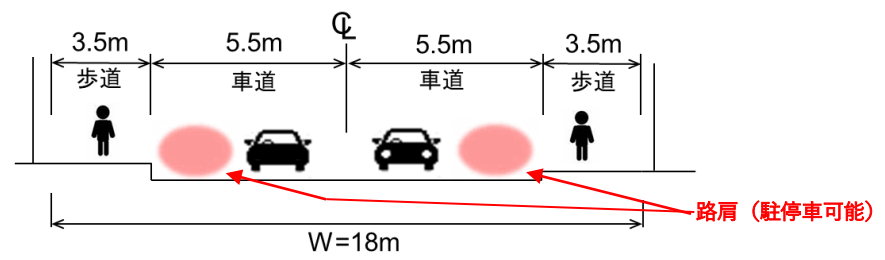
- 市道追浜夏島線は、国道16号及び延伸が計画されている国道357号に挟まれており、今後交通量増加が想定されます。
- また追浜駅周辺には商店が集積しており、サンビーチ追浜など大規模な建物があるとともに、市街地再開発も計画されています。

■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

①商店街と道路の関係性

出典：事務局撮影

②次世代モビリティの通行空間

出典：国道15号品川駅西口広場事業計画より

③自転車の通行空間

出典：事務局撮影

④鷹取川の水面利用方法

出典：事務局撮影

⑤国道357号延伸も踏まえた交通容量の確保

出典：横浜国道事務所「B's」外観「付」2020より

■路上駐車の様子



路上駐車車両

■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

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

市道追浜夏島線・鷹取川

- 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（鷹取川活用区間）	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

※ 市道追浜夏島線北側（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

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

■ 追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業

- 追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業は、追浜駅の南東側に位置する約0.8haを施行面積とする2地区からなる高層建築物であり、低層階の商業、業務施設と、防災性・利便性の高い都市型住宅のほか、図書館及び公共駐輪場が計画されています。
- また、駅と施設並びに施設間を連絡するペDESTリアンデッキを整備する計画となっています。

	階	主要用途	備考
A地区	PH	塔屋	高さ:約98m
	5~24	住宅	その他施設:
	4	住宅共用・店舗共用	・駐車場 住宅48台 店舗0台
	3~1	店舗	・駐輪場 住宅201台 店舗27台
	B1	駐輪場	・バイク置場 住宅5台 店舗9台
B地区	PH	塔屋	高さ:約100m
	5~27	住宅	その他施設:
	4	住宅共用・店舗共用	・駐車場 住宅64台 店舗9台
	3	図書館	・駐輪場 住宅263台 店舗26台
	2、公輪3	店舗・公共駐輪場	・バイク置場 住宅19台 店舗14台
	公輪2	公共駐輪場	公共123台(原付)
	1	店舗・公共駐輪場等	・荷捌き 3台
	B1	駐輪場・受水槽等	

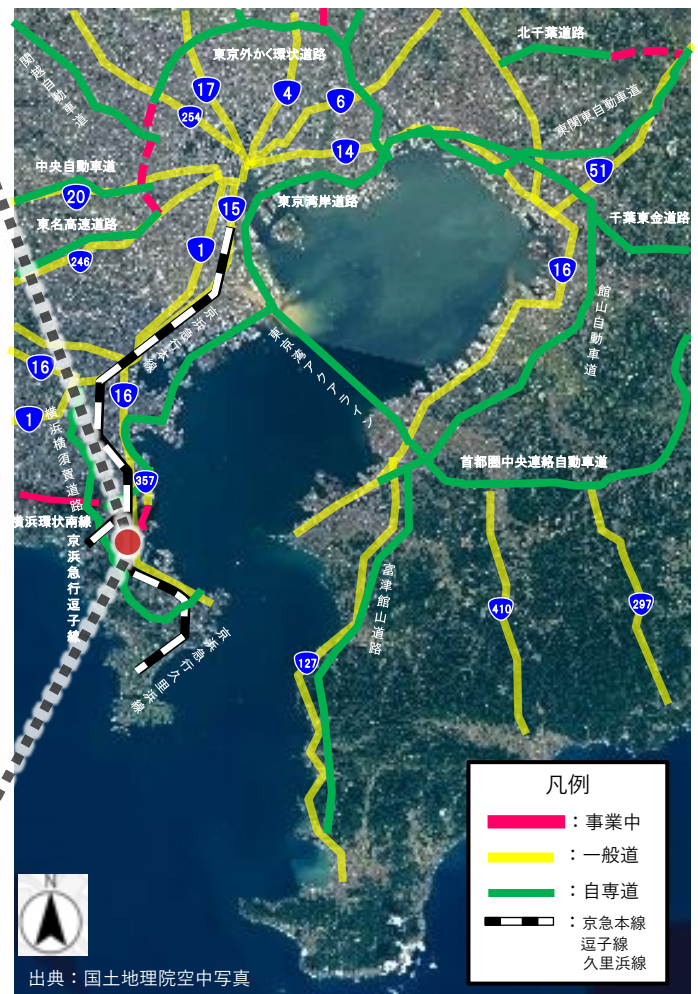
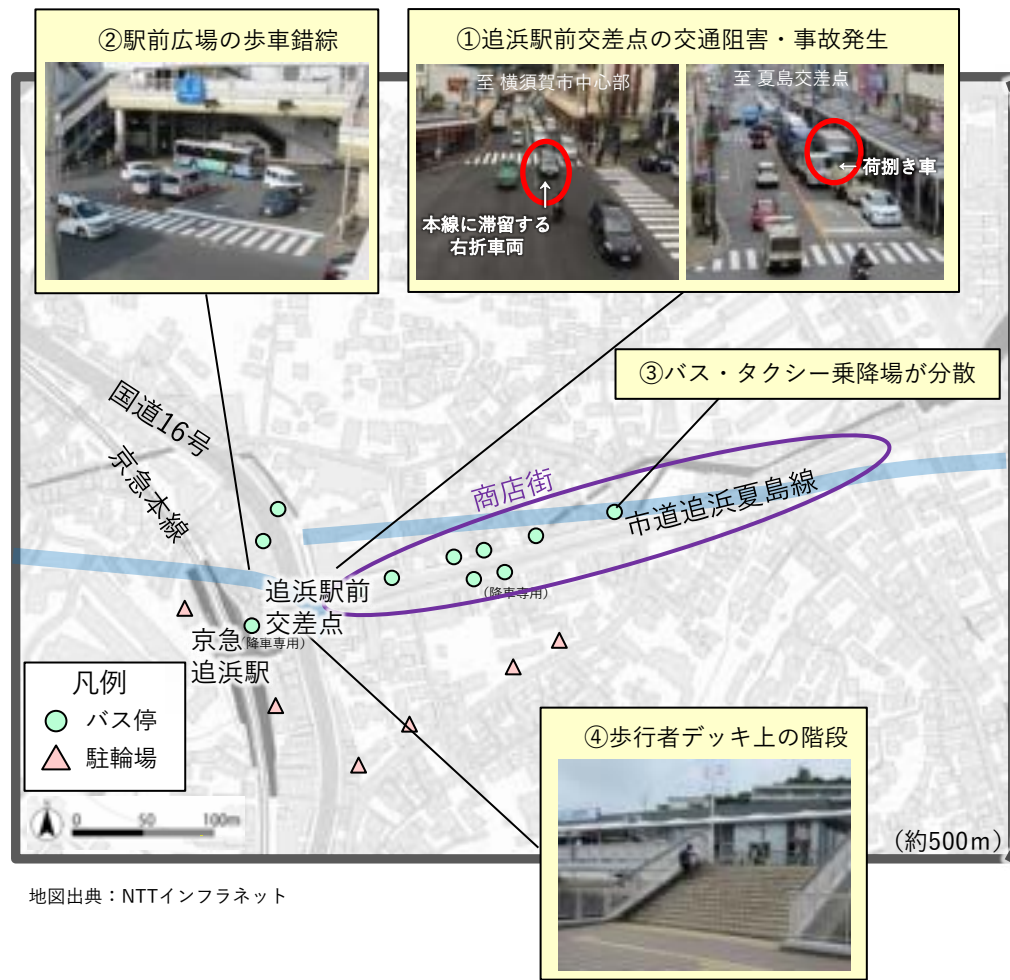


▲「追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業」外観イメージ

2. 現況と課題

2-6. 交通・まちづくりに関する現況と課題

- 三浦半島エリアへのアクセスは、横浜横須賀道路、国道16号、国道357号、京急本線が主要動線となっており、追浜地区は三浦半島方面の玄関口として重要な地域となっています。
- 特に追浜駅周辺では国道16号と京急本線が近接しており、交通結節点機能を軸としたまちづくりのポテンシャルがあると同時に交通混雑等の課題があります。



地図出典：NTTインフラネット

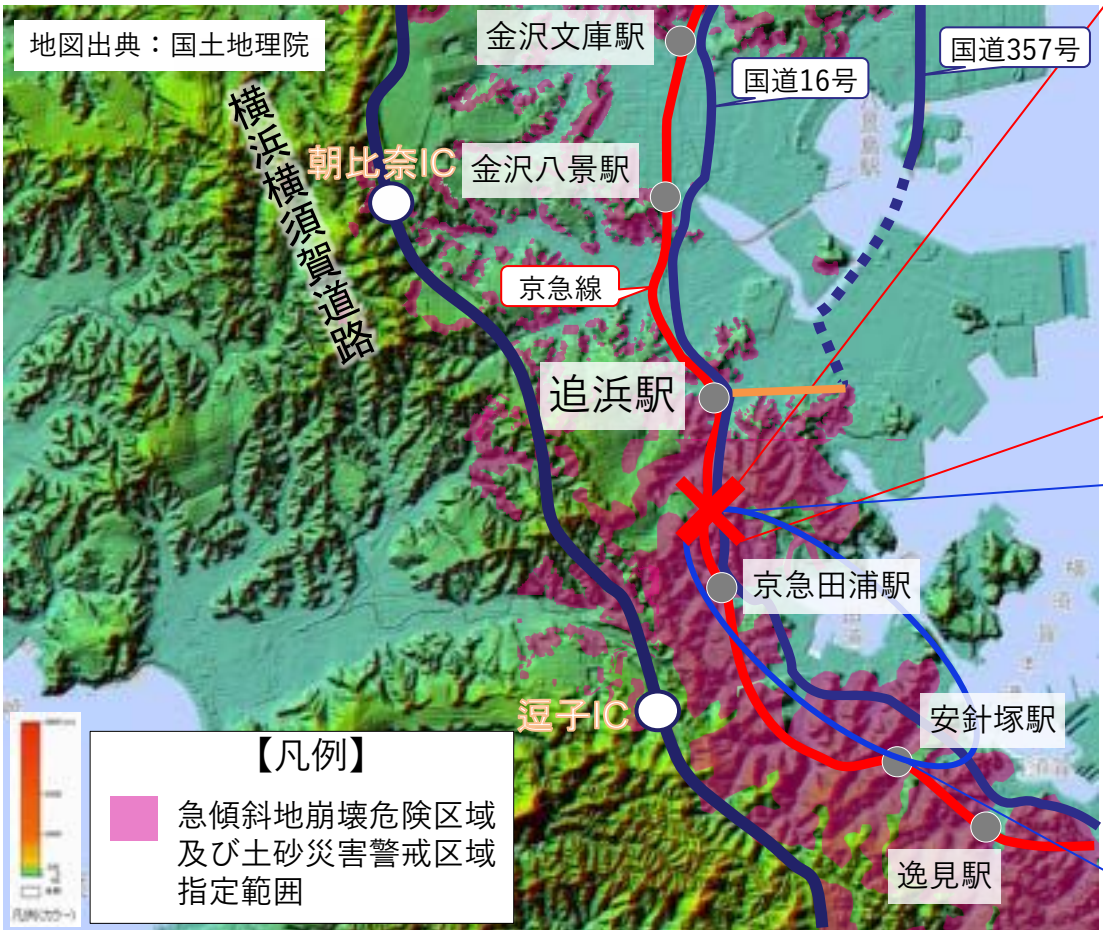
出典：国土地理院空中写真

2. 現況と課題

2-7. 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。
- 令和6年能登半島地震も踏まえ三浦半島においても災害時における交通結節機能の強化が必要となります。

■追浜駅周辺の地形状況



※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

■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



2. 現況と課題

2-8. 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がある、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

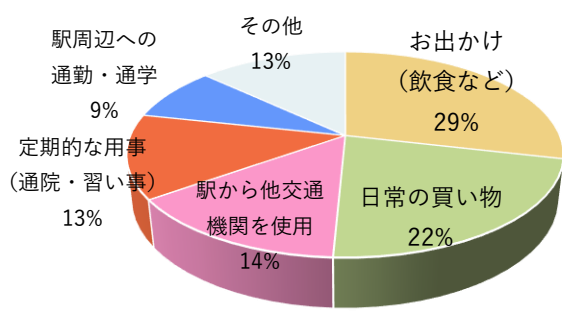
回答者に関する事項	① 性別 ② 職業 ③ 年齢 ④ 自動車の運転頻度
現状の追浜に関するご意見	① 追浜駅への来訪頻度 ② 来訪目的 ③ 来訪手段 ④ 利便性 ⑤ 利用する時間帯 ⑥ 追浜のまちの魅力
追浜駅前にほしい機能	① 駅前の施設に必要な機能 ② 災害時に備えるべき防災機能

回答者に関する事項

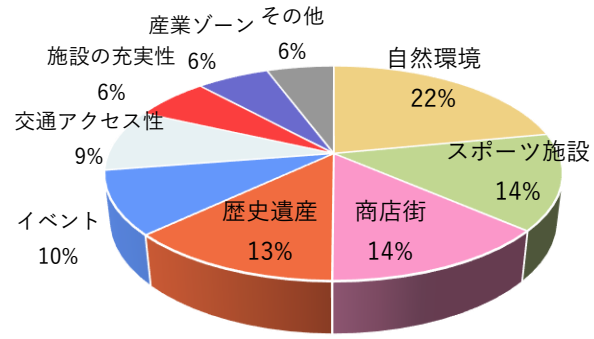
◆男女比率	男：女＝7：3
◆職業内訳	会社員 …56.0%
	公務員 … 5.0%
	自営業・自由業 … 6.6%
	専業主婦・主夫 … 7.8%
	学生 … 1.2%
	パート・アルバイト … 9.8%
	無職 …12.2%
	その他 … 1.4%

現状の追浜駅前に関する意見

追浜駅前への来訪目的

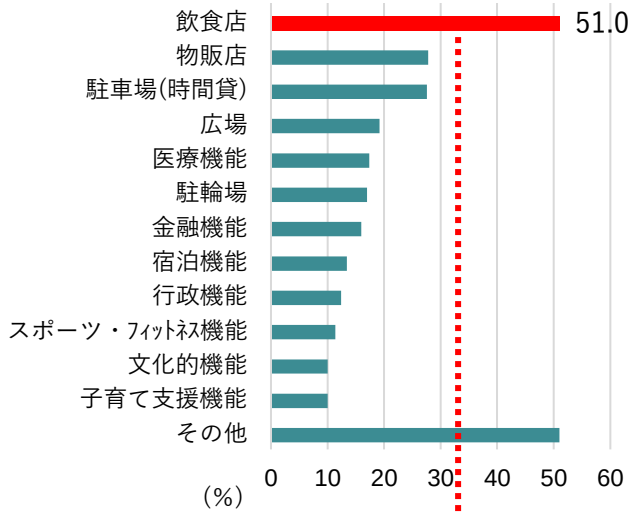


追浜の街の魅力は何か

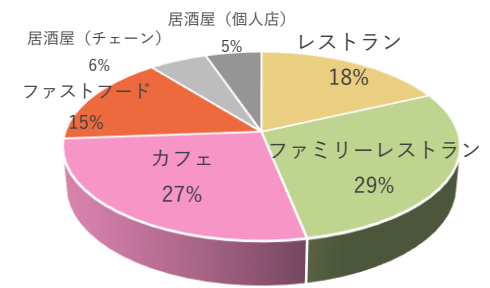


将来の追浜駅前に関する意見

追浜駅前の施設に必要なだと思う機能



飲食店の内訳

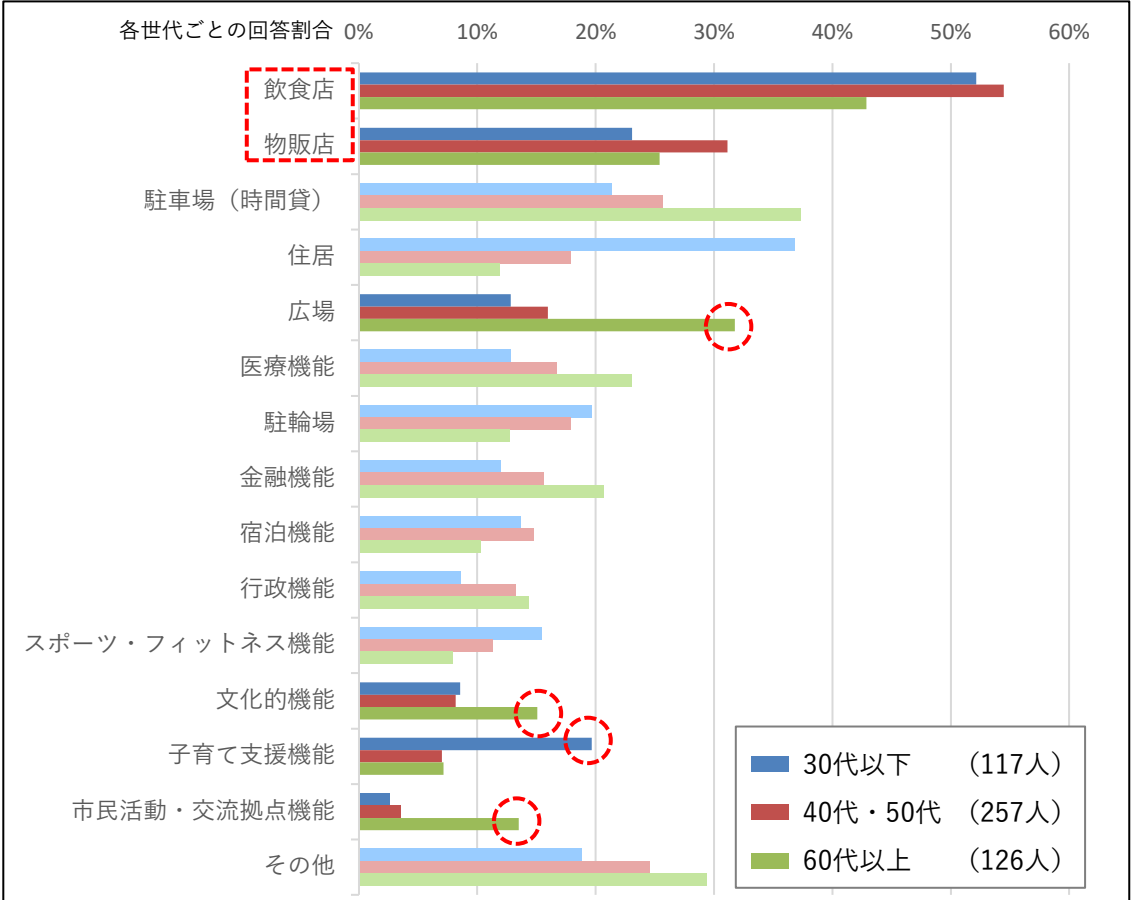


2. 現況と課題

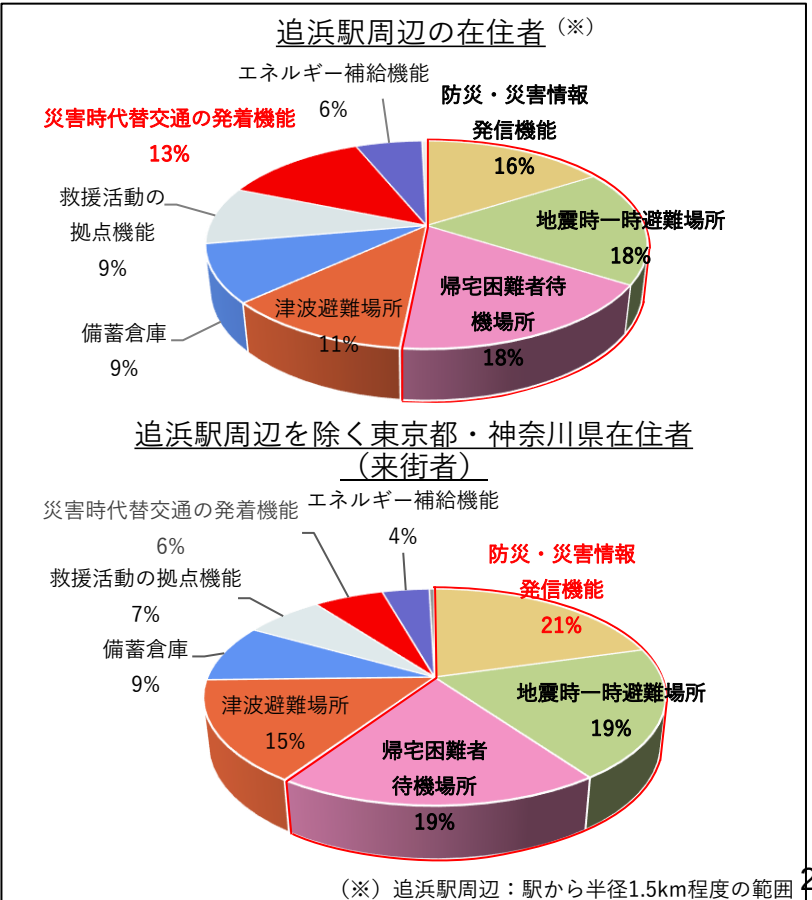
2-8. 追浜駅周辺の利用実態・ニーズ調査結果(クロス集計)

- 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）

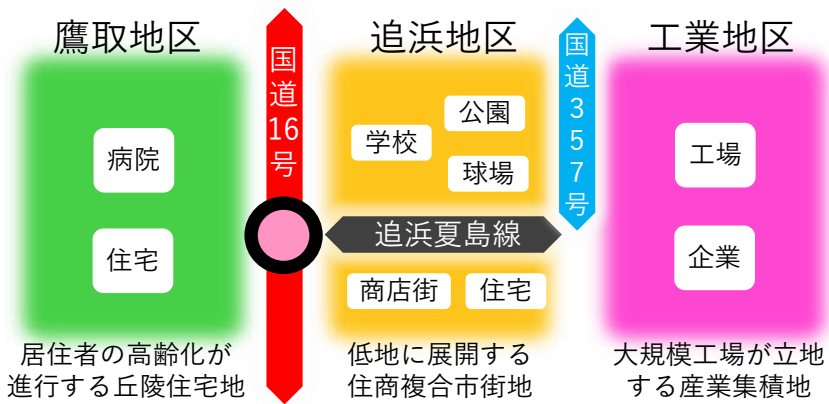


2. 現況と課題

2-9. 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。

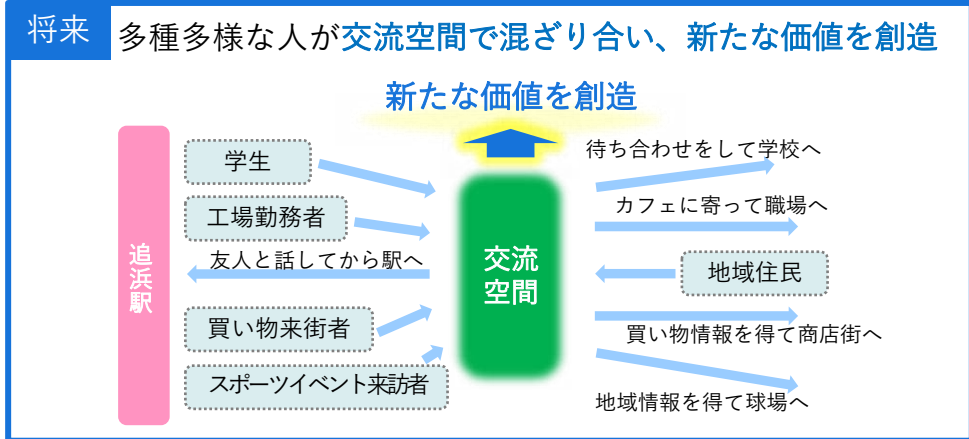
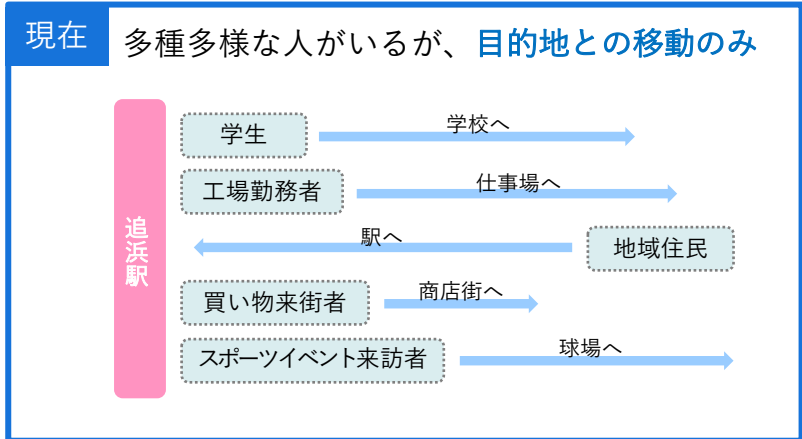
○駅周辺には特色の異なる地区があり、様々な施設が立地



○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%)

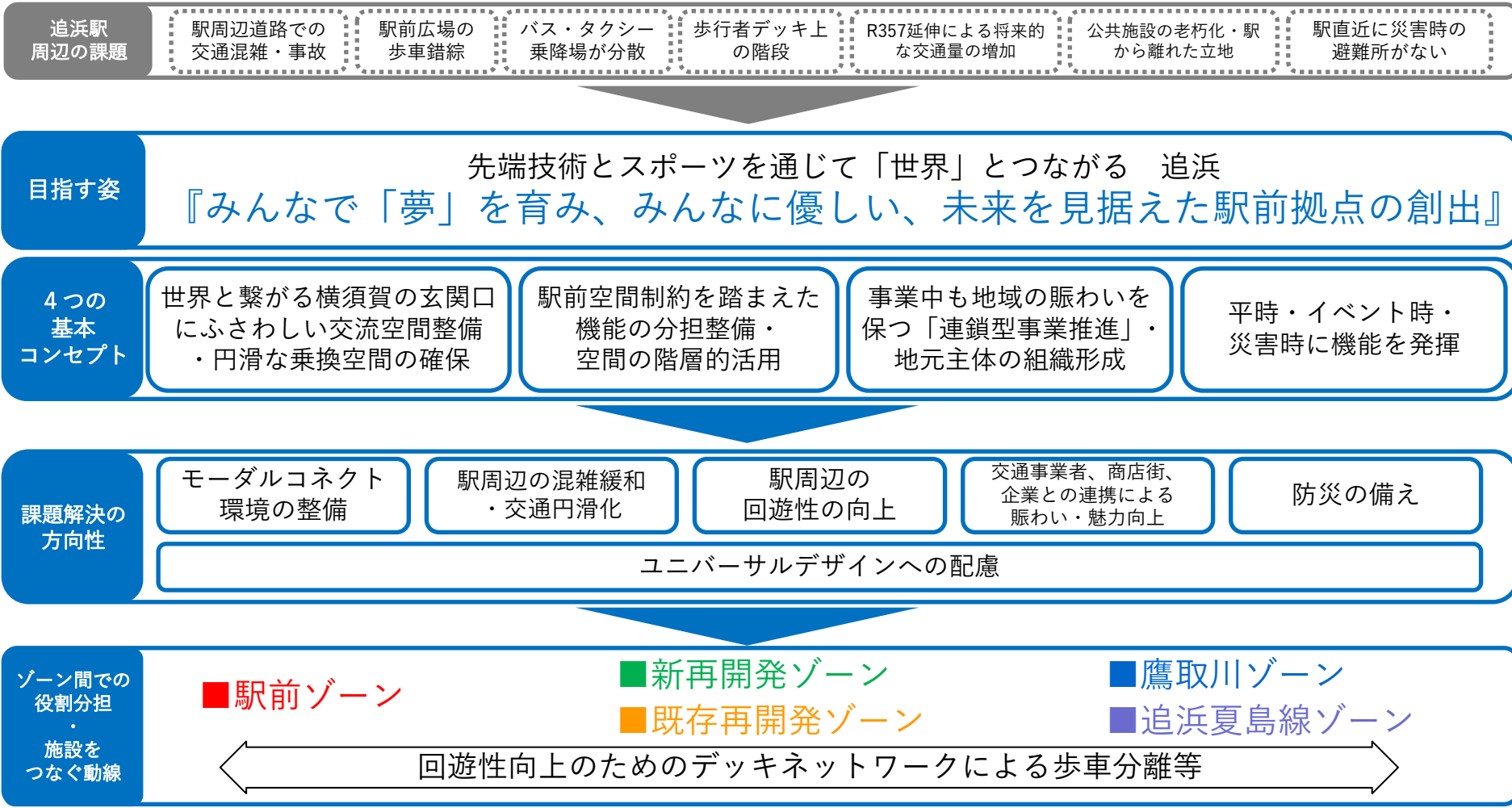
※この他、30代では子育て支援施設、70代では市民活動拠点や図書館等の文化施設を望む声が多い



3. 事業の基本コンセプト

3-1. 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。

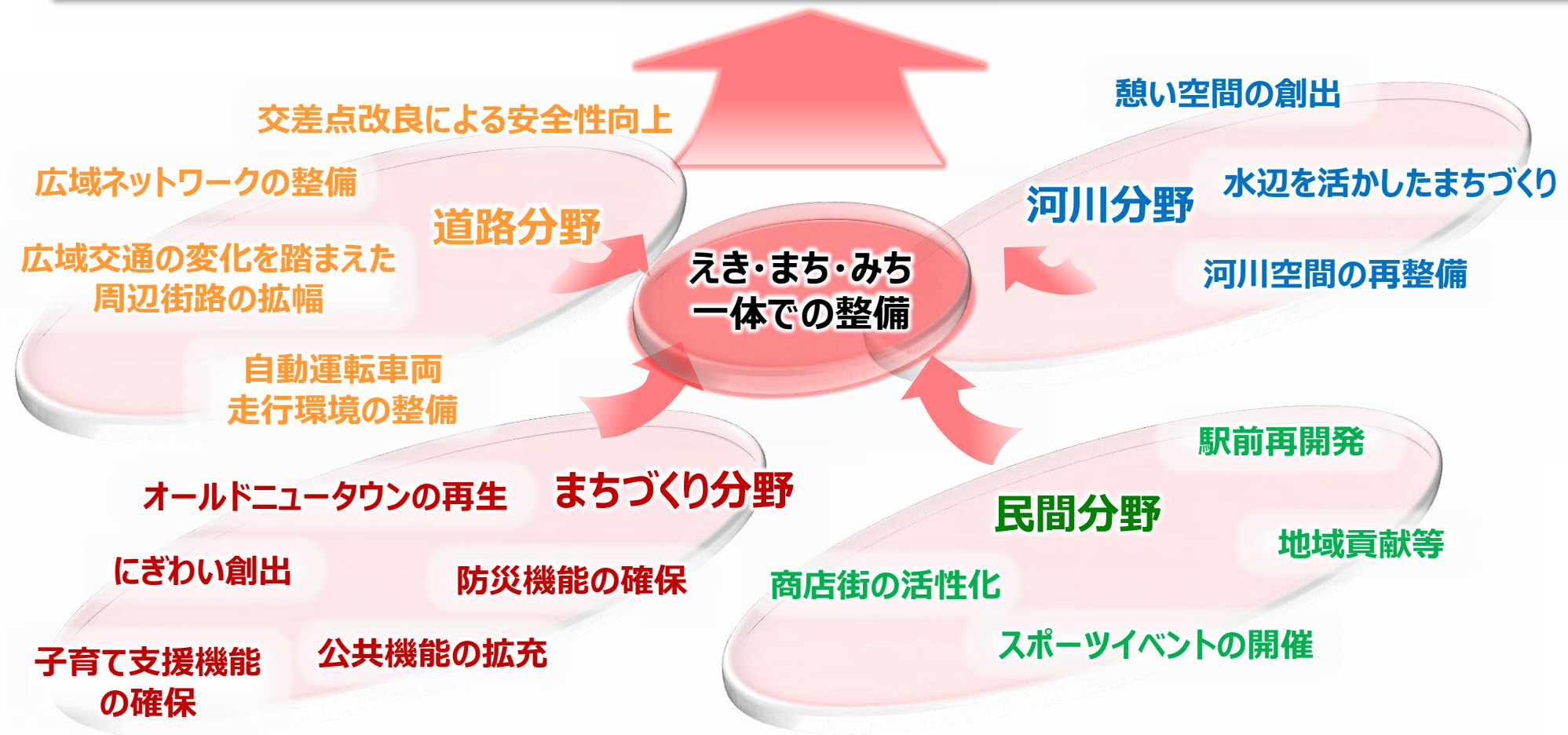


3. 事業の基本コンセプト

3-2. 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を創出

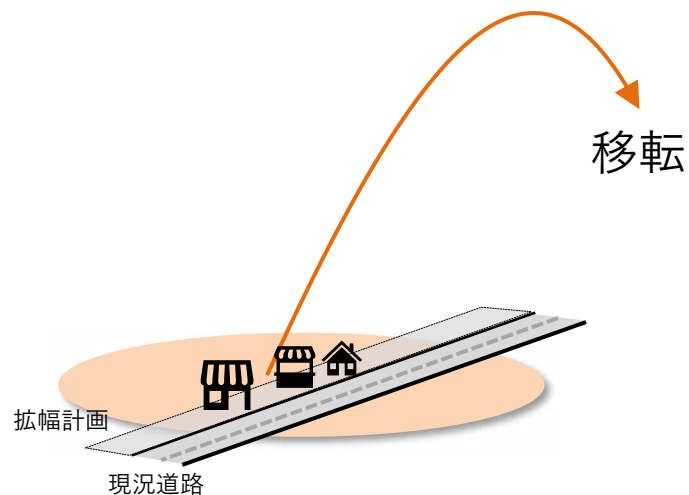


3. 事業の基本コンセプト

3-3. 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。

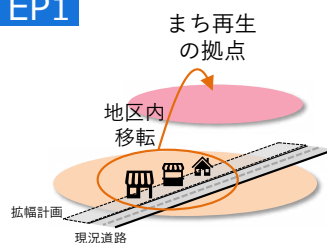
従来型道路事業



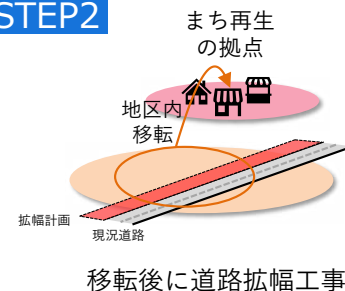
所有地に拡幅計画がかかる場合、
移転していただく必要があります

連鎖型事業

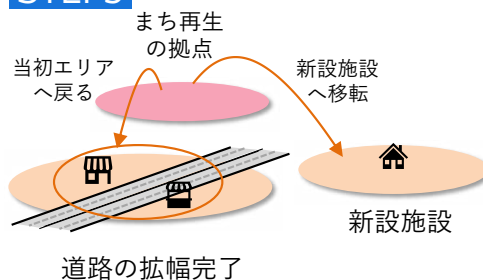
STEP1



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. 事業化後の実現に向けた取組

4-1. まちづくりに関するアンケート調査

- 令和6年3月に、追浜駅周辺住民に対する駅周辺のまちづくりに関するアンケート調査を実施しました。
- その結果、動線・アクセスに関する課題として「交差点部分における交通危険性」や「違法な駐車・駐輪」など、期待する事項として「歩行者・自転車・自動車の動線分離」などが挙げられました。
- また空間活用・用途については、「憩いの場所不足」などが課題であり、「ゆっくり滞在できる施設」や「日常生活に必要な施設」などについて、期待されていることが分かりました。

●調査対象・方法
追浜駅周辺住民を対象に郵送・ポスティング・駅掲示を行い、調査票またはQRコード読み取りによる回答（※イベント時の配布集計も含む）

●調査期間

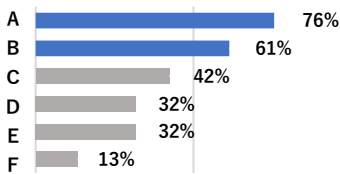
令和6年3月1日～3月12日（12日間）

●回答状況

配布数	回答総数	回答率
525	308	59%

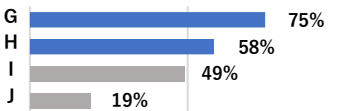
動線・アクセスの課題（複数選択可）

- A) 駅前交差点、サンビーチ交差点での歩行者/自転車/バイク/自動車の交通が錯綜しており危険を感じる。
- B) 駅前に駐車場/駐輪場が少ないため、違法駐車/駐輪が多い。
- C) 駅舎・サンビーチ間のデッキに段差があるため、利用をためらう（デッキに上るよりも地上の横断歩道レベルの利用を優先しがちだ）
- D) 東西の行き来がしづらい（東【湘南病院/鷹取方面⇄西【商店街側】）
- E) 乗り換えが不便（バス/タクシー⇄鉄道等）
- F) 自宅/目的地と駅のアクセス手段が悪い（バスが不通・バス停が遠い等）



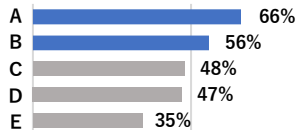
動線・アクセスへの期待（複数選択可）

- G) 駅周辺まちづくり地区における歩行者と自転車・自動車の動線分離
- H) ユニバーサルデザインを導入したデッキ整備による回遊性・利便性向上
- I) 公共交通の利便性の向上
- J) 新たな交通手段の導入



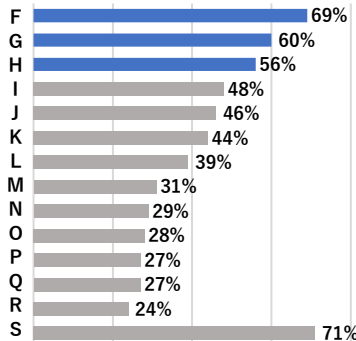
空間活用・用地の課題（複数選択可）

- A) 憩いの場所が不足している。
- B) 自分のニーズに合ったお店がない。
- C) 日常生活に必要な施設（スーパー・コンビニ等）が不足している。
- D) まちなみに統一感がないため、まちとしての一体感を感じづらい。
- E) 子どもの遊ぶ場所が少ない・子どもをどこに連れていくか迷う。



空間活用・用地への期待（複数選択可）

- F) ゆっくり滞在できる施設
- G) 日常生活に必要な施設
- H) 災害時に駅利用者や周辺住民が一時的に滞在可能なスペース
- I) 周辺環境と調和した魅力あるまちなみの創出
- J) 災害時に利用できる非常用電源や Wi-Fi などを活用した情報提供機能
- K) 緑を感じる空間の演出
- L) 短時間気軽に利用できる施設
- M) 高齢者支援施設
- N) 遊興施設
- O) 多様な使い方ができる公共施設
- P) 子育て支援施設
- Q) 地域の特産品やお土産を販売できる施設
- R) 健康増進施設
- S) その他



4. 事業化後の実現に向けた取組

4-2. 追浜駅交通結節点事業計画推進会議の設置

○事業計画策定以降の社会情勢の変化や関連計画の進捗など、追浜駅の周辺環境の変化への対応や、事業計画実施に向けた課題への対応をすべく、事業計画を改定し、追浜駅交通結節点整備事業を着実に推進するため、追浜駅交通結節点事業計画推進会議を設置しました。

【開催概要】

第1回
(2024/8/6)

【主な議題】

- ・事業計画改定の必要性
- ・社会情勢の変化を踏まえたターミナル形状変更方針
- ・周辺開発を踏まえたデッキ整備方針
- ・道路上空の立体的活用に向けた整備方針

第2回
(2024/12/23)

【主な議題】

- ・ターミナルにおいて実施すべき安全対策
- ・デッキ整備範囲及びデッキ基本高さの設定
- ・整備すべき都市機能
- ・現権利者に配慮した整備手法

第3回
(2025/4/23)

【主な議題】

- ・交通ターミナル及び上部空間の整備範囲・整備事業手法等
- ・事業計画改定(案)

【追浜駅交通結節点事業計画推進会議委員】

	氏名	所属等
座長	羽藤 英二	東京大学大学院 教授
委員	野原 卓	横浜国立大学大学院 都市イノベーション研究院 准教授
	四宮 浩	京浜急行電鉄株式会社 鉄道本部 鉄道統括部長
	坂齋 素彦 (谷井 健)	京浜急行電鉄株式会社 生活事業創造本部 開発建設部長 (〃 まちづくり推進部長)
	近藤 修宏	神奈川県 県土整備局 技監 兼 都市部長
	中丸 博史 (池田 一紀)	神奈川県 県土整備局 道路部長 (〃 技監 兼 道路部長)
	田中 茂	横須賀市 副市長
	工藤 久幸	横須賀市まちづくり政策担当部長
	水澤 良幸 (石倉 丈士)	国土交通省 関東地方整備局 道路部 交通拠点調整官
	宮本 久仁彦	国土交通省 関東地方整備局 横浜国道事務所長
	芝原 貴史	追浜えき・みち・まちデザインセンター ディレクター

※ ()は第1回及び第2回時点の委員

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-1. 民間活力の導入に向けた市場調査

市場調査について

- えき・まち・みちが一体となった空間を官民連携で具体化し、未来を見据えた駅前拠点を実現していくため、官民連携開発の需要把握を目的とし、市場調査を実施しました。
- 頂いた意見をもとに民間事業者の参画可能性を検証し、今後より具体的な事業形式や公募条件の設定にあたっての意見聴取を目的としたマーケットサウンディングを行うなどを予定しております。

■市場調査の流れ

1. WEBアンケートの実施

官民連携開発の需要等について意見収集する。

2. ヒアリングの実施

WEBアンケートの結果に基づき、参画(投資)意欲がある民間事業者に対して、さらに詳細について聴取する。

今後、事業進捗状況を踏まえマーケットサウンディングを実施し、「企画提案の公募」の募集要領に、導入機能、事業形式等を反映

■市場調査概要

市場調査概要	
目的	・道路事業単独での実施を前提とした事業形式仮案について、民間事業者の参画可能性があるかを検証する。 ・令和8年度以降のマーケットサウンディング開始に向けて、事業前提条件を整理するための基礎情報を収集する。
確認内容	・参画(投資)意欲について ・導入機能について ・事業形式について ①交通ターミナルの事業方式 ②交通ターミナル、公共施設及び民間施設の官民役割分担について ③事業期間について ・想定される事業リスク ・その他
調査対象	・不動産関連、神奈川県建設・商業・交通関連の諸団体より声がけし応募のあった企業 ・ホームページから応募のあった企業
期間	2025年1月24日～3月21日

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-1. 民間活力の導入に向けた市場調査

- 官民連携開発の需要把握を目的とし、各団体に属する民間事業者へWEBアンケートを実施した。
- 64社から回答があり、交通ターミナル/公共施設/民間施設のいずれかに参画(投資)意欲のある企業は、4社であった。

実施概要

- 調査対象: 右記9団体に所属する約49,227社。
※ホームページから申し込みのあった企業にも配布
- 調査期間: 2025年1月24日～3月21日
- 調査内容: 参画(投資)意欲、導入機能、事業スキーム、
想定される事業リスク、その他自由意見

＜協力いただいた各業界団体＞

対象既定の考え方	対象となる団体
県内の交通利便性 やにぎわい創出に 関連する団体	(一社)神奈川県バス協会
	神奈川経済同友会
	横須賀商工会議所
	神奈川県商工会議所連合会
都市開発・ PPP/PFIに関連す る団体	(一社)神奈川ビルディング協会
	神奈川県建設業協会
	日本建設業連合会
	(特非)日本PFI・PPP協会
	(一社)不動産協会

ヒアリング調査概要

- 調査対象: 交通ターミナル/公共施設/民間施設の
いずれかに参画(投資)意欲のある企業が中心
- 調査期間: 2025年2月15日～3月24日
- 調査方法: オンライン方式
- 調査内容: 参画(投資)に関する条件、導入機能への意見、
事業スキームへの意見

実施結果

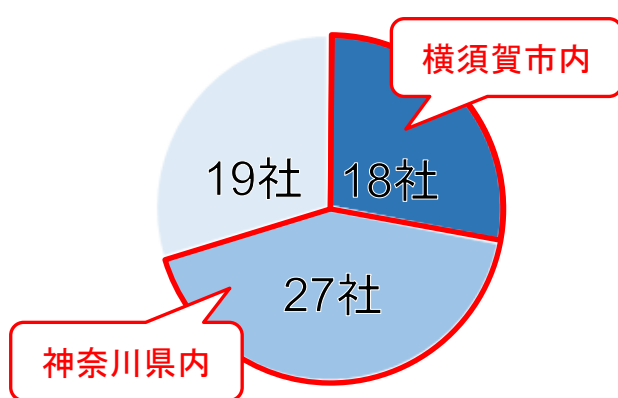
- 交通ターミナル/公共施設/民間施設のいずれかに参画(投資)意欲のある企業は4社※であった。
(※交通ターミナル(利便増進施設を含む)への参画(投資)意欲あり4件、公共施設(子育て支援施設等)への参画(投資)意欲あり2件、民間施設への参画(投資)意欲あり2件 ※複数回答あり)

4. 事業化後の実現に向けた取組

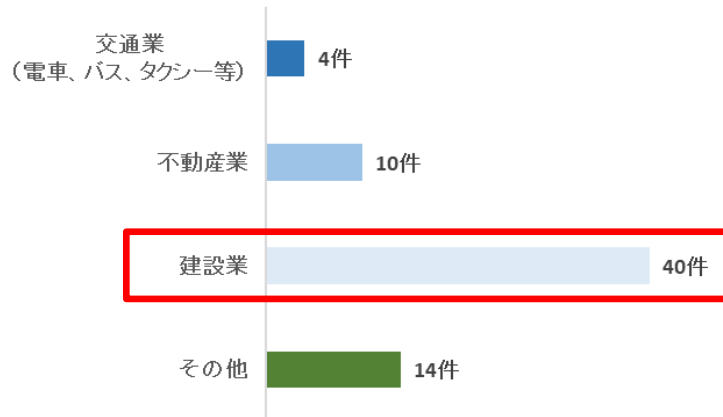
4-3-2. 市場調査の結果(回答者の属性)

- 回答企業の本社所在地は、神奈川県内(横須賀市外)、神奈川県外、横須賀市内の順に多く、業種では建設業が過半数を占め、次いで不動産業が多い。
- PFI事業の実績が無いと回答した企業は43社であり、PFI事業の実績が無い企業が大半であった。

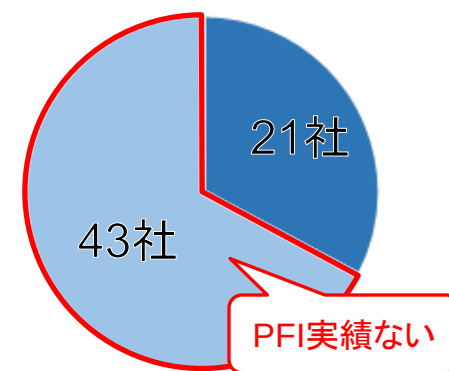
本社所在地



業種 ※複数選択可



PFI事業の実績の有無



回答欄	回答数	割合
1.横須賀市内	18社	28.1%
2.神奈川県内(横須賀市外)	27社	42.2%
3.神奈川県外	19社	39.7%
有効回答計	64社	-

回答欄	回答数	割合
1.交通業	4件	6.3%
2.不動産業	10件	14.3%
3.建設業	40件	63.5%
4.その他	14件	21.9%
有効回答計	68件	-

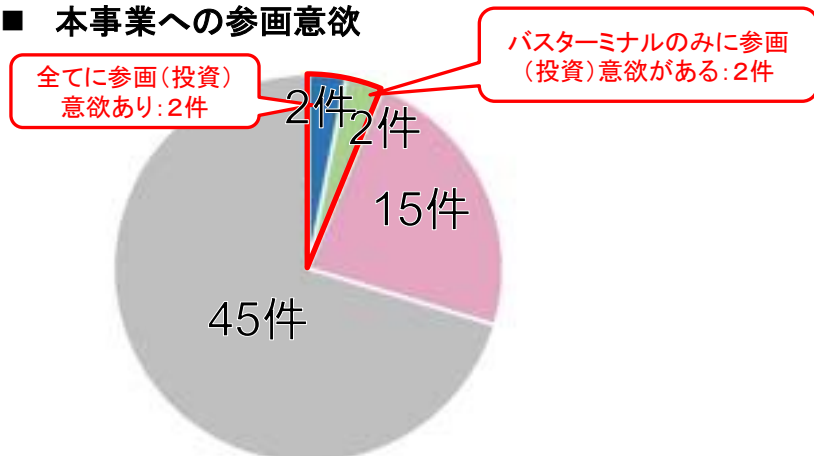
回答欄	回答数	割合
1.ある	21社	32.8%
2.ない	43社	67.2%
有効回答計	64社	-

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-3. 市場調査の結果(参画(投資)意欲)

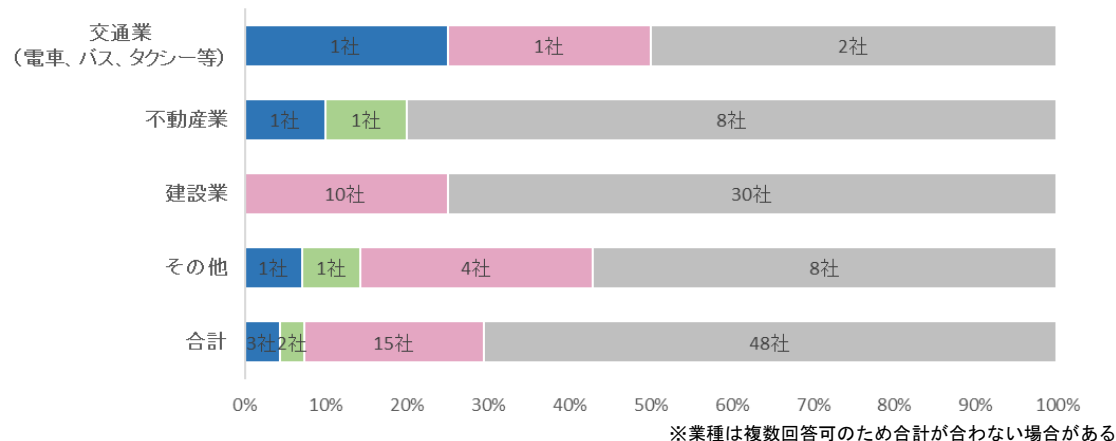
- WEBアンケートおよびその後の個別ヒアリングの結果、「全てに参画(投資)意欲がある」とした回答は2件、「交通ターミナルのみに参画(投資)意欲がある」とした回答は2件であった。
- 「参画(投資)意欲がない」とした回答が15件である一方、「わからない」と回答が45件あり、より詳細な条件が必要等の意見があった。

■ 本事業への参画意欲

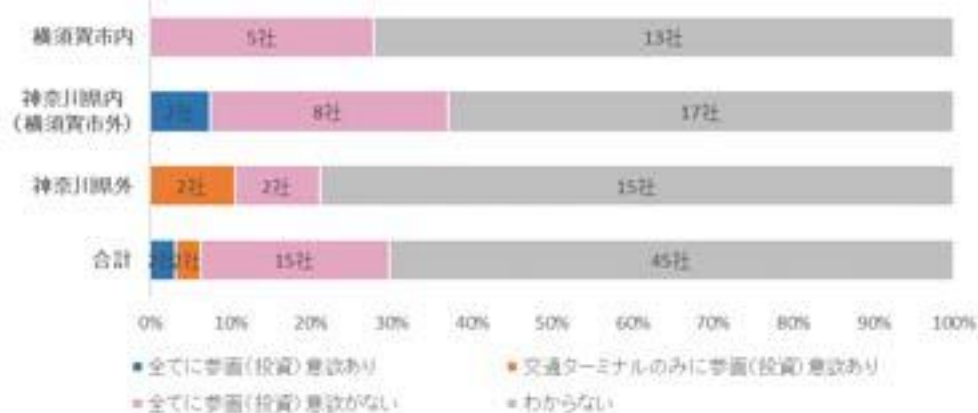


回答欄	回答数	割合
1.全てに参画(投資)意欲あり。	2件	3.1%
2.交通ターミナル+公共施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
3.交通ターミナル+民間施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
4.公共施設+民間施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
5.交通ターミナルのみに参画(投資)意欲あり	2件	3.1%
6.公共施設のみに参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
7.民間施設のみに参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
8.全てに参画(投資)意欲がない	15件	23.4%
9.わからない	45件	70.3%
有効回答計	64件	-

■ 業種 × 参加意欲



■ 本社所在地 × 参加意欲

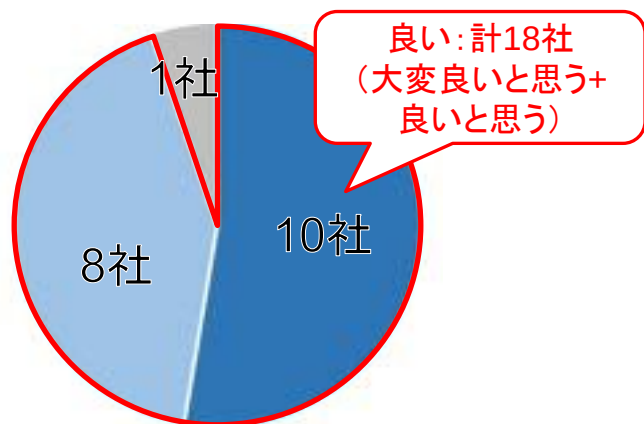


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-4. 市場調査の結果(導入機能(交通ターミナル))

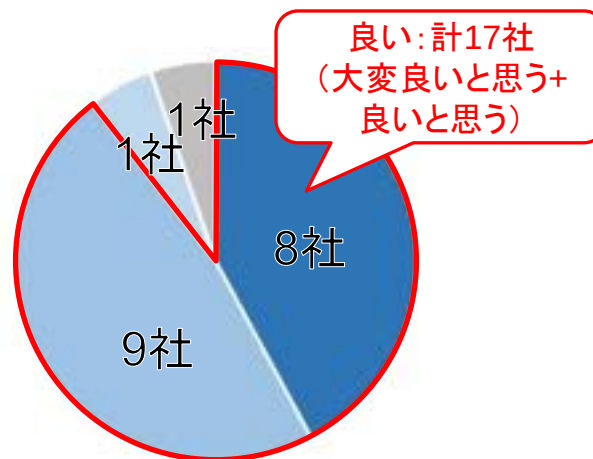
○ 交通ターミナルへの導入機能のうち、コンビニ、カフェ、コインロッカー、自動販売機等の「利便増進施設」及び観光案内所、デジタルサイネージの「情報発信施設」について「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答が約9割であった。

■ コンビニ、カフェ、コインロッカー、自動販売機等の「利便増進施設」について



回答欄	回答数	割合
1.大変良いと思う	10社	52.6%
2.良いと思う	8社	42.1%
3.良くないと思う	0社	0.0%
4.全く良くないと思う	0社	0.0%
(矛盾回答者)	1社	5.3%
有効回答計	19社	-

■ 観光案内所、デジタルサイネージの「情報発信施設」について



回答欄	回答数	割合
1.大変良いと思う	8社	42.1%
2.良いと思う	9社	47.4%
3.良くないと思う	1社	5.3%
4.全く良くないと思う	0社	0.0%
(矛盾回答者)	1社	5.3%
有効回答計	19社	-

■ その他の導入機能として挙げた意見

【利便増進施設】
レンタカー・レンタサイクル
図書返却ポスト
荷物受け取りサービス
時間貸駐輪場・駐車場
携帯充電器
など

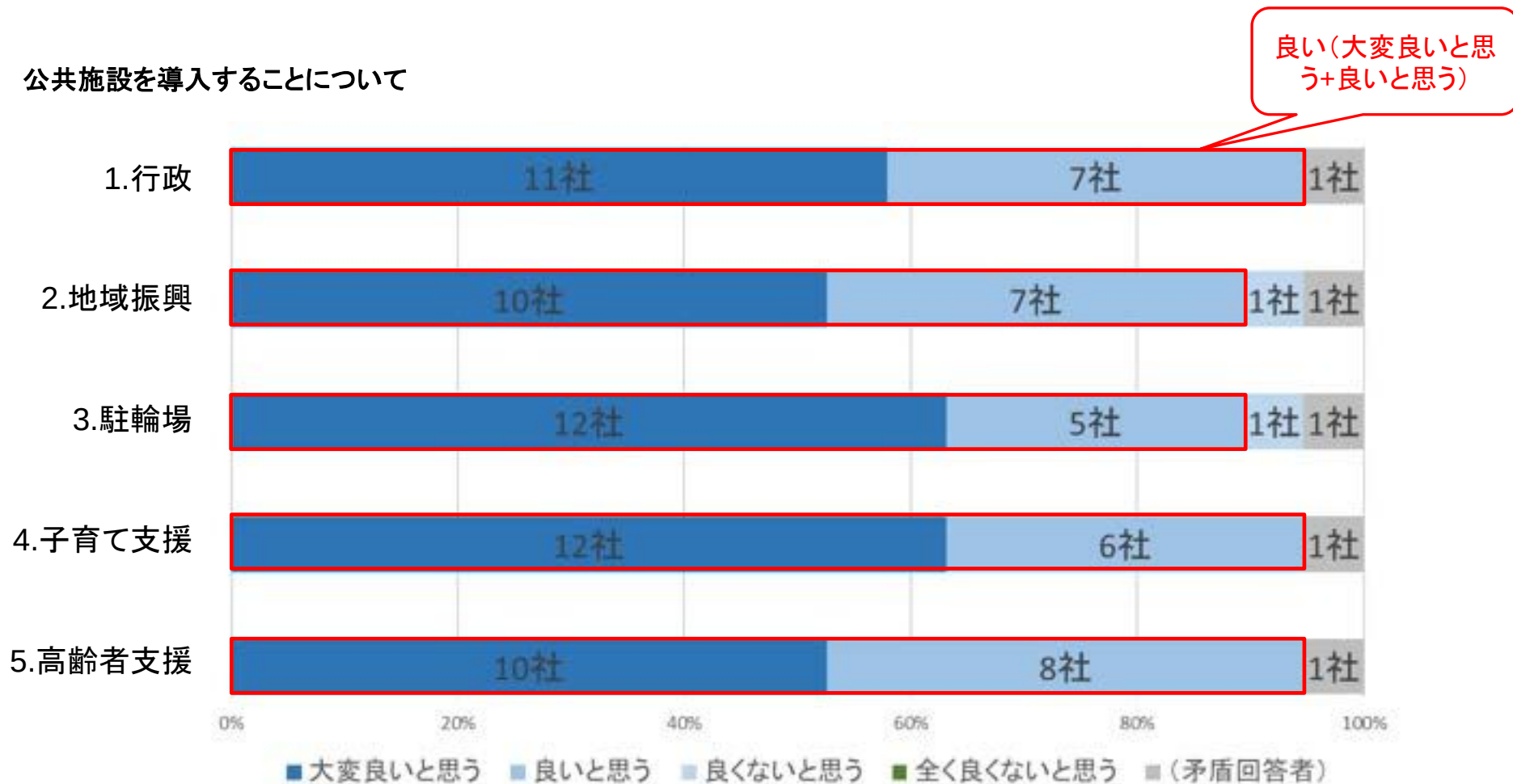
【情報発信施設】
地域のラジオ局や地元企業との連携施設
など

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-5. 市場調査の結果(導入機能(公共施設))

○ 公共施設としての導入機能について、全ての項目で「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答が約9割を占めた。

■ 公共施設を導入することについて

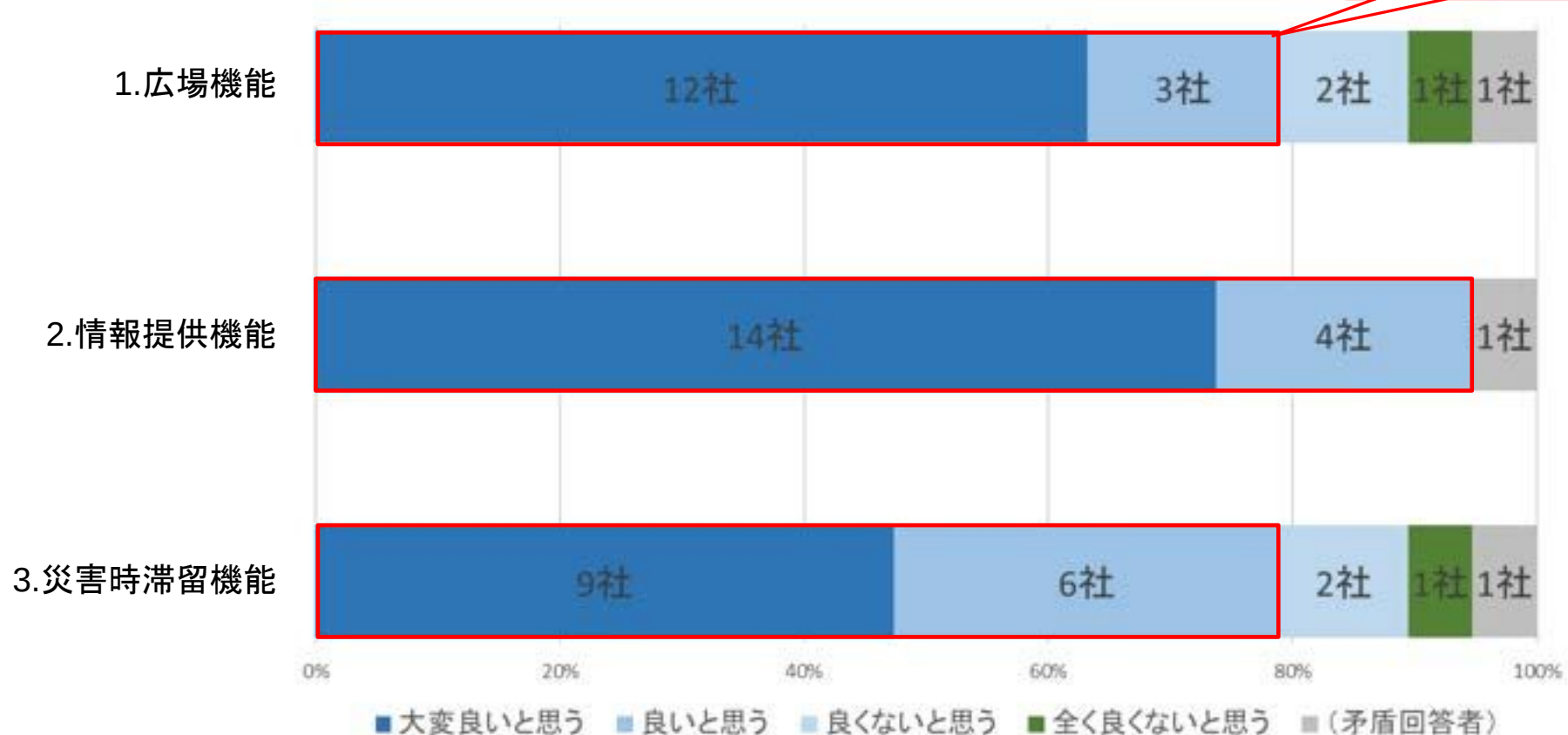


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-6. 市場調査の結果(導入機能(防災施設))

- 防災施設としての広場機能、災害時滞留機能について「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答が約8割を占めた。
- 防災施設としての情報提供機能について「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答は約9割を占めた。

■ 防災施設を導入することについて

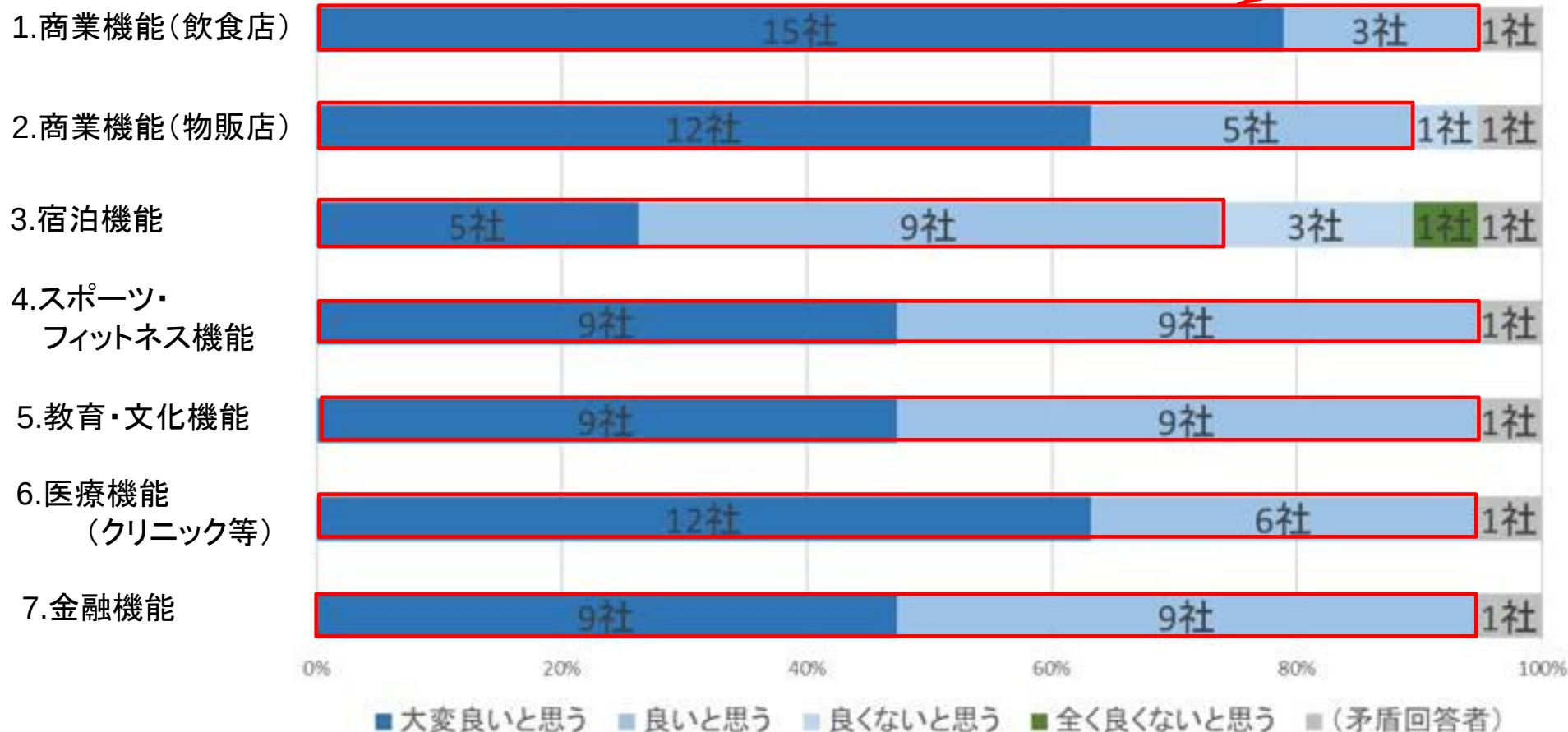


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-7. 市場調査の結果(導入機能(民間施設))

○ 民間施設としての各導入機能について、「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答が多数を占めた。

■ 民間施設を導入することについて

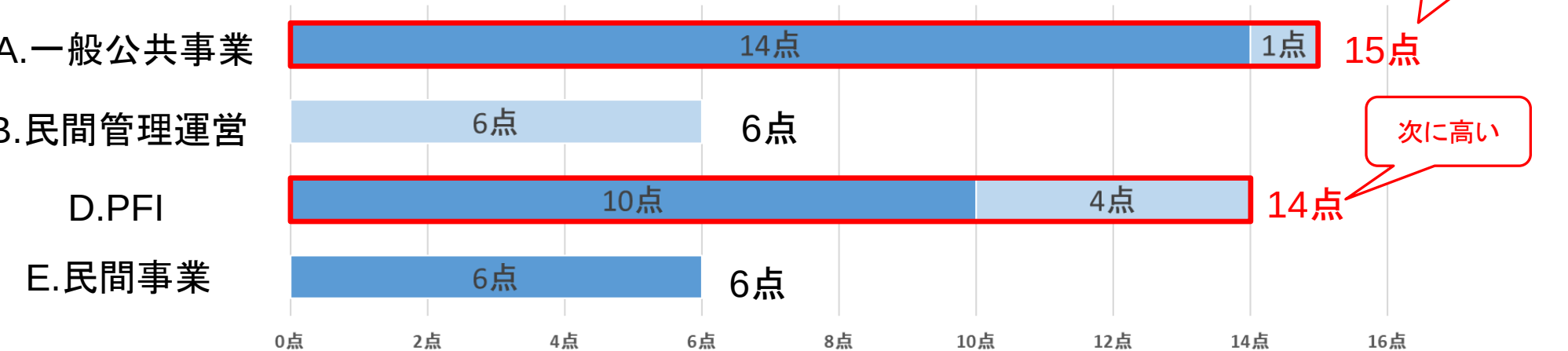


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-8. 市場調査の結果(事業スキーム)

○ 交通ターミナルの事業方式について、「一般公共事業」のポイントが最も高く、次に「PFI」のポイントが高い結果となった。

■ 交通ターミナルの事業方式



回答欄	ポイント			回答数		
	最も良いと考える方式	次に良いと考える方式	合計	最も良いと考える方式	次に良いと考える方式	合計
A.一般公共事業	14点	1点	15点	7件	1件	8件
B.民間管理運営	0点	6点	6点	0件	6件	6件
C.協定による施行	0点	0点	0点	0件	0件	0件
D.PFI	10点	4点	14点	5件	4件	9件
E.民間事業	6点	0点	6点	3件	0件	3件
わからない	-	-	-	3件	3件	6件
次に良いと考える事業方式がない	-	-	-	-	4件	4件
矛盾回答者	-	-	-	1件	1件	2件
有効回答計/無回答	30点	11点	41点	19件	19件	38件

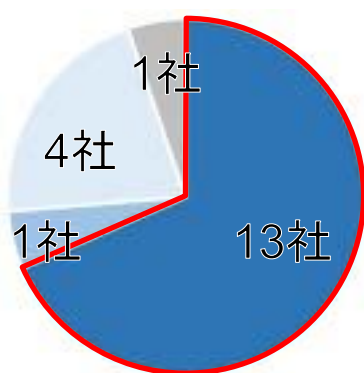
※回答への重み付けとして「最も良いと考える方式」× 2点、「次に良いと考える方式」× 1点として算出した。

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-9. 市場調査の結果(官民連携分担について)

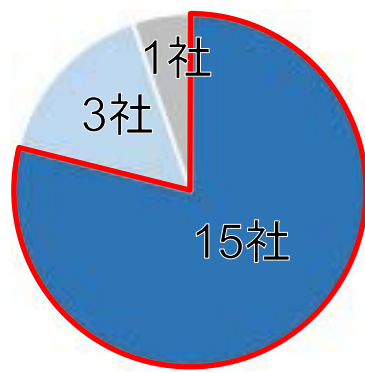
- 交通ターミナルの資金調達について、「道路管理者が調達すべき」とした回答は約7割、公共施設の資金調達について、「公共施設管理者が調達すべき」とした回答が約8割を占めた。
- 交通ターミナルにおいて設計～運営で民間ノウハウを「取り入れるべき」とした回答が6割を超えており、公共施設において設計～運営で民間ノウハウを「取り入れるべき」とした回答が5割を超える結果となった。

■ 交通ターミナルの資金調達について



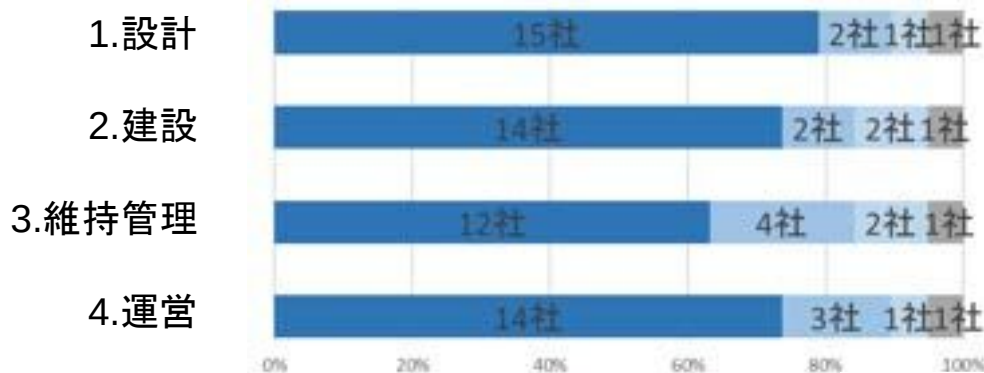
回答欄	回答数	割合
1.道路管理者が調達すべき。	13社	68.4%
2.民間事業者が調達すべき。	1社	5.3%
3.どちらともいえない。	4社	21.1%
矛盾回答者	1社	5.3%
有効回答計/無回答	19社	-

■ 公共施設の資金調達について

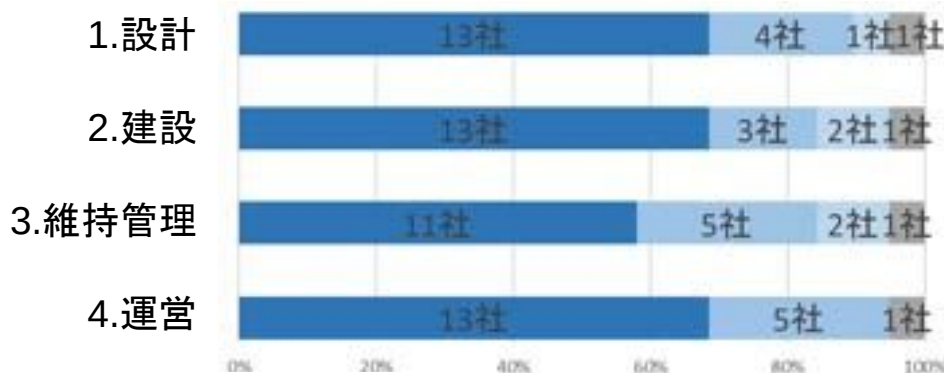


回答欄	回答数	割合
1.公共施設管理者が調達すべき。	15社	78.9%
2.民間事業者が調達すべき。	0社	0.0%
3.どちらともいえない。	3社	15.8%
矛盾回答者	1社	5.3%
有効回答計/無回答	19社	-

■ 交通ターミナルの民間ノウハウの導入について



■ 公共施設の民間ノウハウの導入について



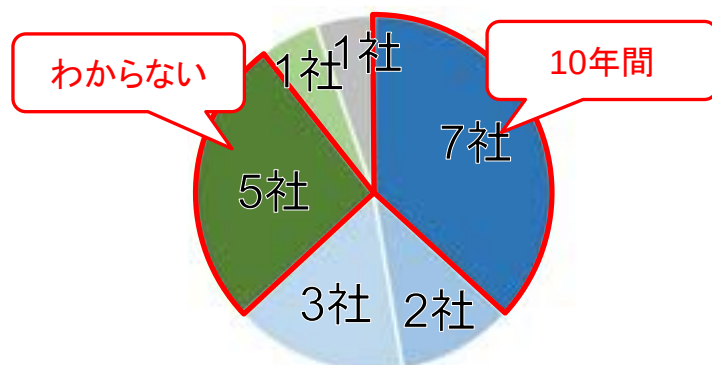
■ 取り入れるべき。 ■ どちらともいえない。 ■ 必要なし（通常通り、道路管理者が個別に発注して対応） ■ （矛盾回答者）

4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-10. 市場調査の結果(事業期間)

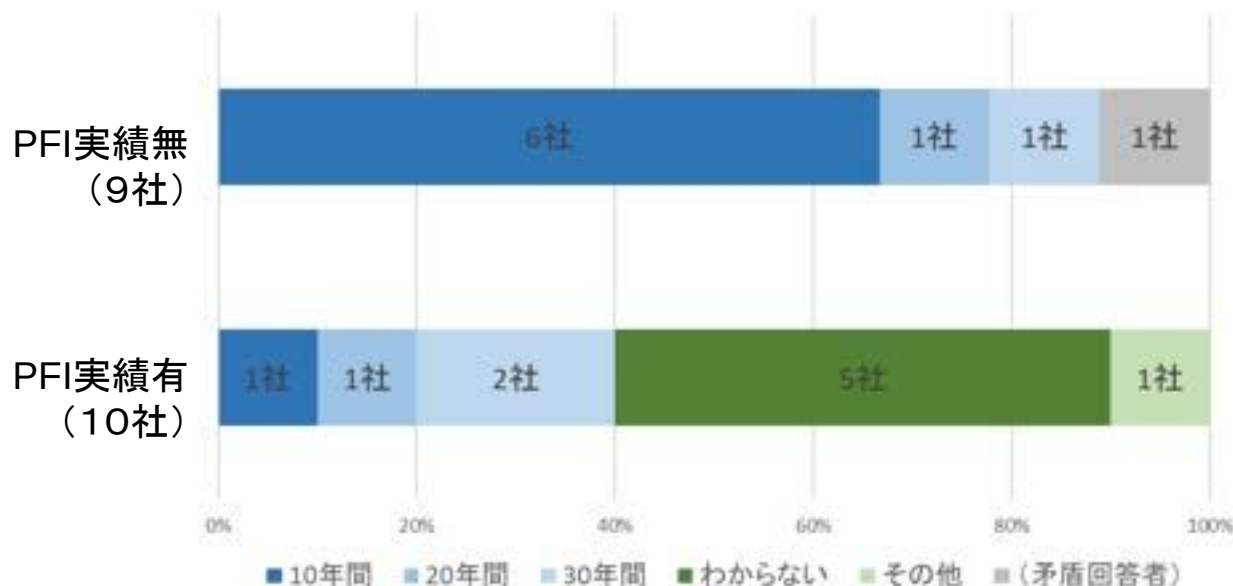
- 事業期間について「10年間」とした回答が最も多く、次に「わからない」とした回答が多く見られた。
- PFI実績の有無により分けた場合は、PFI実績なしの場合は「10年間」とした回答が最も多く、PFI実績ありの場合は「わからない」とした回答が最も多くなった。

■ 事業期間について



回答欄	回答数	割合
1. 10年間	7社	36.8%
2. 20年間	2社	10.5%
3. 30年間	3社	15.8%
4. わからない	5社	26.3%
5. その他	1社	5.3%
(矛盾回答者)	1社	5.3%
有効回答計/無回答	19社	-

■ PFI実績の有無×事業期間



4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-11. 市場調査の結果(想定される事業リスク・その他意見)

○「想定される事業リスク」及び「その他意見」として、下記の意見が挙げられた。

■ 想定される事業リスクへの意見

- 物価高騰に係るリスクや建設人員確保に係るリスク、事業スケジュールの遅延リスク、需要変動リスク、金利上昇リスク、大規模災害リスクが挙げられた。
- 隣接区で先行する再開発事業との利害調整や民間事業者に委ねることに対する公共サービスの品質低下に関する懸念も挙げられた。

■ その他意見

- 地元建設業から、工事発注の際の地域要件の設定要望や地元建設業が元請となれるような発注形態への要望が挙げられた。
- 津波対策に対する要望、交通ターミナルから路線バスが横須賀方面に出る場合の事故防止策への要望、技術革新を見据えた対応への要望が挙げられた。
- 附置義務駐車場への対応方策や建物完成後の追浜駅の駅舎建物の接道確保策、既存デッキや新設デッキとの関係調整、路線バス事業の持続性や旅客利便性を考慮した運用面に関する交通事業者との調整などへの要望も挙げられた。

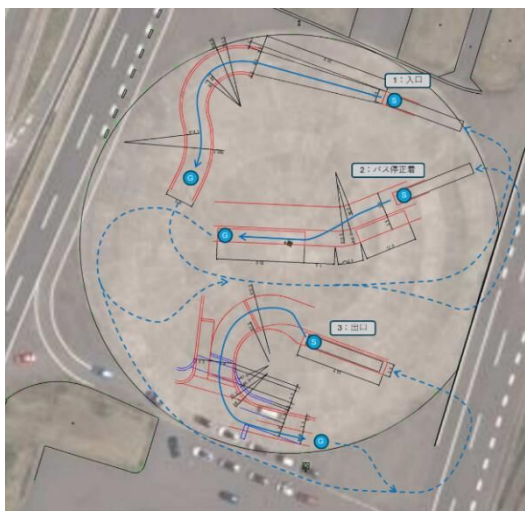
4. 事業化後の実現に向けた取組

4-4. 実走実験

- 令和6年3月に、交通ターミナルレイアウト(案)を日産自動車(株) 追浜工場のテストコース【GRANDRIVE】をお借りして再現し、将来導入の可能性のある連節バスをテスト走行させ、交通ターミナルの安全性・走行性等を確認しました。
- 併せて乗り場も再現し、乗降性の問題やバス待ちの必要スペースなどの検証も行いました。

【開催概要】

- 日程： 2025年3月8日(土) 8:00-17:00
- 場所： 日産自動車(株) 追浜工場のテストコース【GRANDRIVE】
- 内容
- 試乗実験**
 - ・再現コースの試乗体験
 - ・乗車時間及び待合空間等の評価
 - 実走実験**
 - ・再現コースの安全性、走行性等の検証
 - ・ドライバーへのヒアリング調査
- 協力 日産自動車株式会社追浜工場
川崎鶴見臨港バス株式会社
京浜急行バス株式会社



地図出典：NTTインフラネット

社会実験に使用した連節バスと交通ターミナルの再現状況

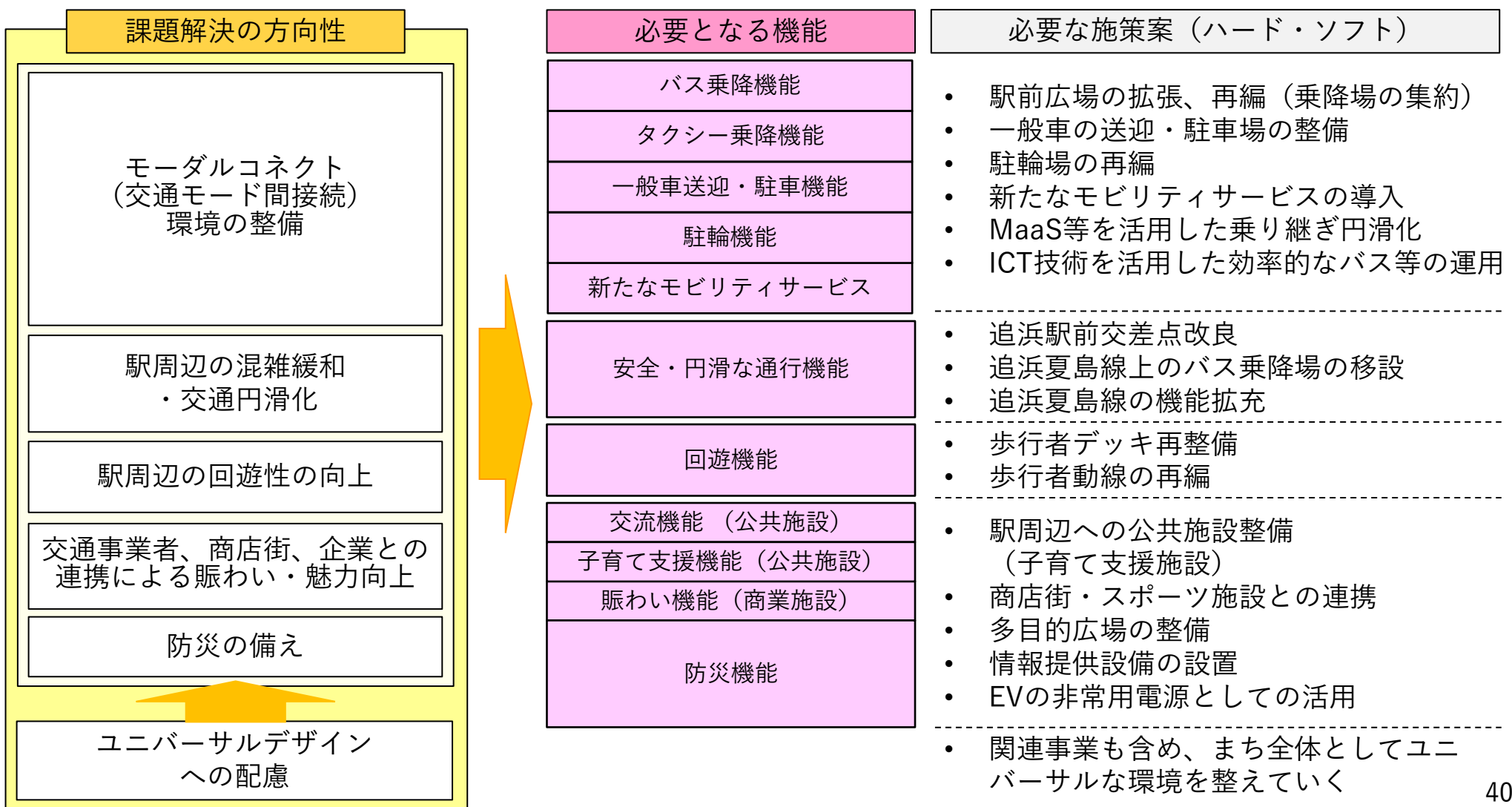
【開催結果】

- 試乗実験の結果
 - ・再現したバス停前の空間から、参加者15名が30秒程度で問題なく連節バスに乗車できることが確認された。
 - ・バス待機列の快適性に関する評価では、1m間隔の待機列に対する評価が高く、「1m間隔は広すぎると感じるが、80cm間隔は圧迫感がある」「90cm位が丁度良さそうな感じである」などの意見が得られた。
 - ・再現コース体験（連節バス及びコースの安全性）に関する評価では、連節バスの乗り込みやすさや発進時・転回時・停車時の安定性、全体を通した連節バスの乗り心地に対して、参加者の75%以上が満足している。
- 実走実験の結果
 - ・再現コースを連節バスで実走し、概ね問題ないことが確認されたが、連節バスとの離隔が狭い箇所などの改善が必要な箇所も確認された。
 - ・実験に参加されたドライバーへのヒアリングにより、今後の整備に向けた留意点を把握することが出来た。
 - 交通ターミナル内のバス停は、連節バスの車両特性から、駐車マス後端の歩車道境界を歩道側にセットバックした方がよい
 - 追浜南町交差点の信号機が、交通ターミナル上部空間の使い方により、交通ターミナルの出口から見えにくい場合、補助信号機の設置が必要である
 - 国道16号の中央線にバスの運転席から目視できるポストコーン等の目印が設置されると、交通ターミナル出口部の安全性が高まる

5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-1. 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



5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-2. 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。



5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-3-1. 事業の対象範囲

○限られた駅前空間のため、追浜駅前第2街区にて整備される機能を踏まえ、駅前空間側に必要な機能を確保します。

駅前空間側での機能配置(案)

- ・ 交通ターミナル
(バス・タクシー・一般車乗降場)
- ・ 賑わい空間 (商業施設等)
- ・ デッキ (兼災害時滞留場所)
- ・ 公共施設(ex.子育て支援施設等)
- ・ 待合・利便施設、情報発信施設

等

追浜駅前第2街区側での機能配置(案)

- ・ 一般車駐車場
- ・ 駐輪場
- ・ 商業施設
- ・ 公共施設(ex.図書館)

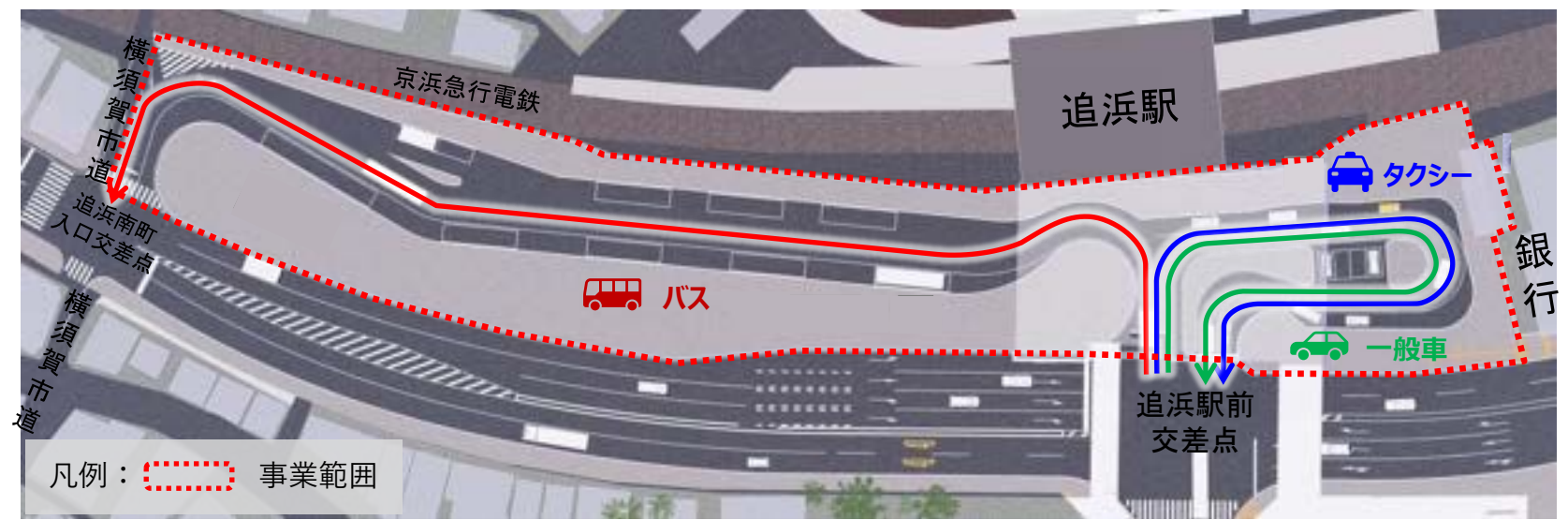
等

※厳密な用地買収範囲を示すものではありません。

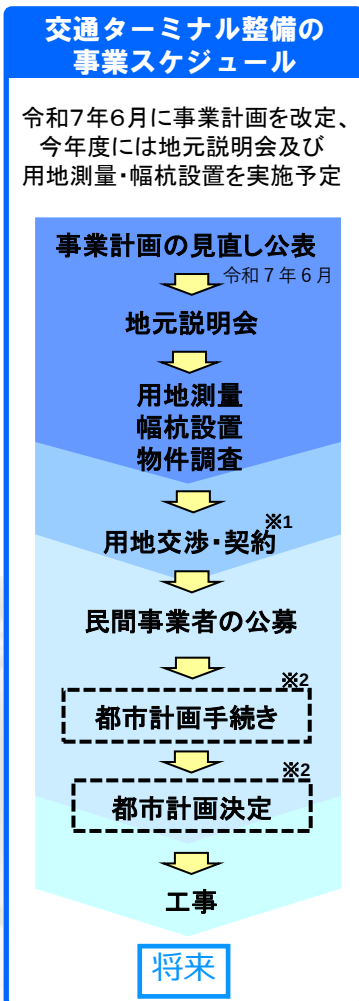
5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-3-2. 事業の対象範囲及び事業スケジュール

- 交通事業者等との意見交換及び交通管理者との調整を踏まえ、出入口部の安全対策、将来的な連節バス導入可能性、交通事業者の負担や旅客サービスへの影響を加味し交通ターミナルの形状を具体化しました。
- 今後は事業スケジュールに従い、必要な手続き等を進めて参ります。



※厳密な用地買収範囲を示すものではありません ※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



※1 今後、時間を要した場合に備えた検討も必要
※2 民間事業者から都市計画の提案等があった場合

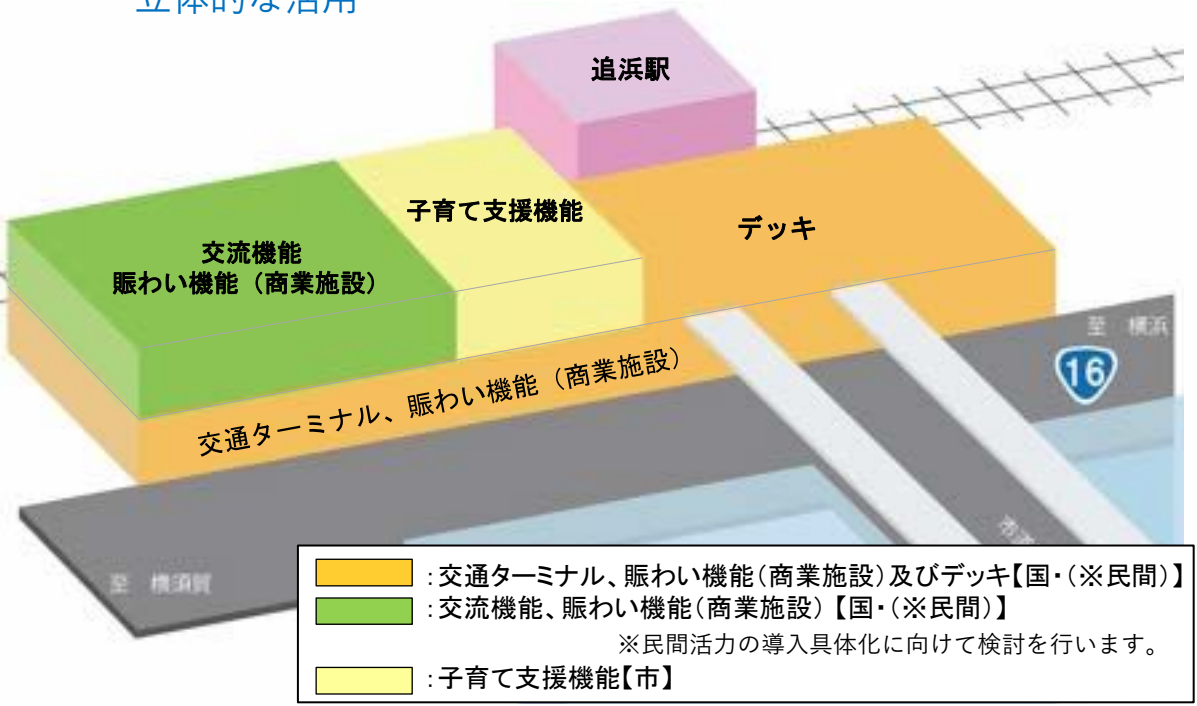
5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-4. 事業スキーム(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・子育て支援機能・賑わい機能・防災機能を階層的に配置することで、空間の有効活用を図ります。

■ 駅前空間の立体的活用

官民連携による道路空間の
立体的な活用



※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。

< 駅前空間の立体的活用 >

- 1 階と2 階は道路空間として国が交通ターミナル、賑わい機能（商業施設）及びデッキ等を整備
- 2 階以上の部分は交流機能・子育て支援機能・賑わい機能（商業施設）等を整備



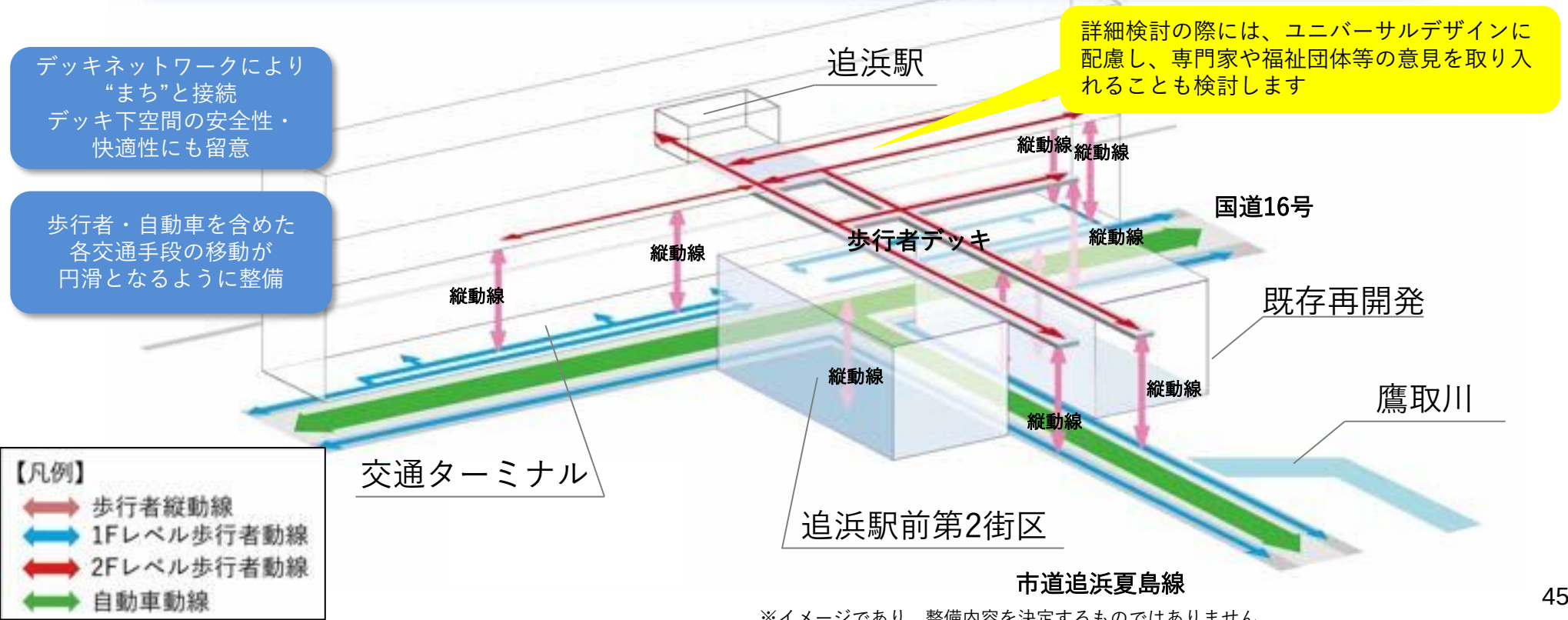
空間を立体的に活用することで、交通機能・交流機能・子育て支援機能・賑わい機能・防災機能を階層的に配置

5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-5. 動線ネットワーク

- 「交通結節点」と「まち」をスムーズに歩行者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化し、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

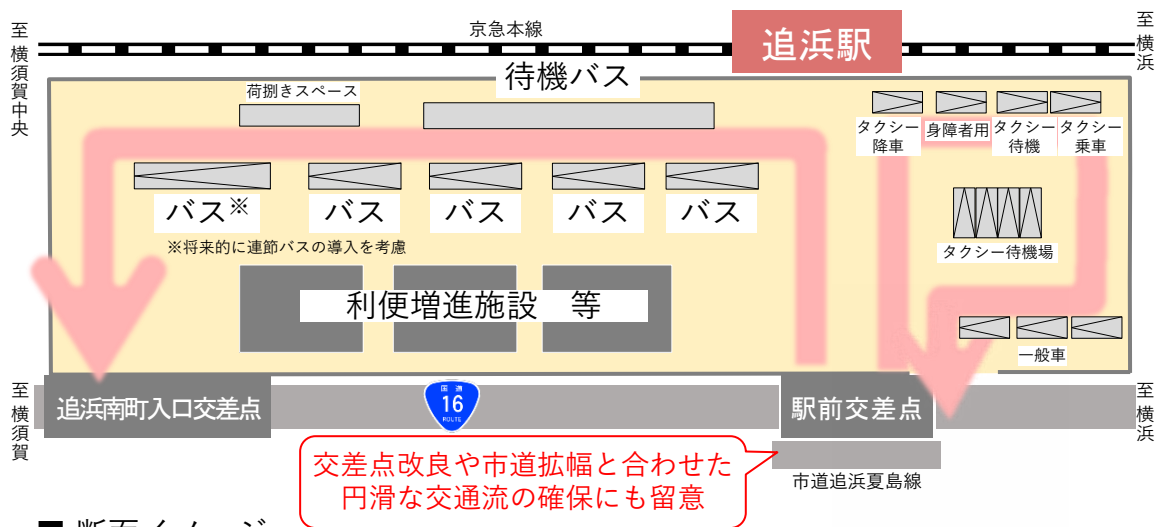


5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

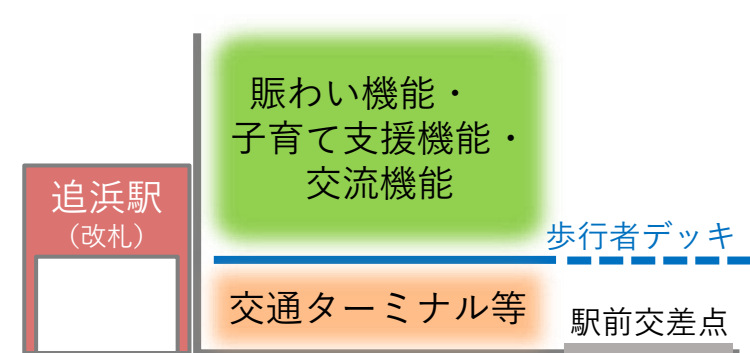
5-6. 交通ターミナル整備の考え方

- 追浜駅周辺の事業計画策定時の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、**各1台分の乗降場**および**5台程度の待機場**が必要と考えられます。
- 円滑なバス・タクシー運行のため、運行調整を行い配置を検討していく必要があります。
- これらの調整役等については、関係各所との調整の上、今後決定していく必要があります。

■ 平面イメージ

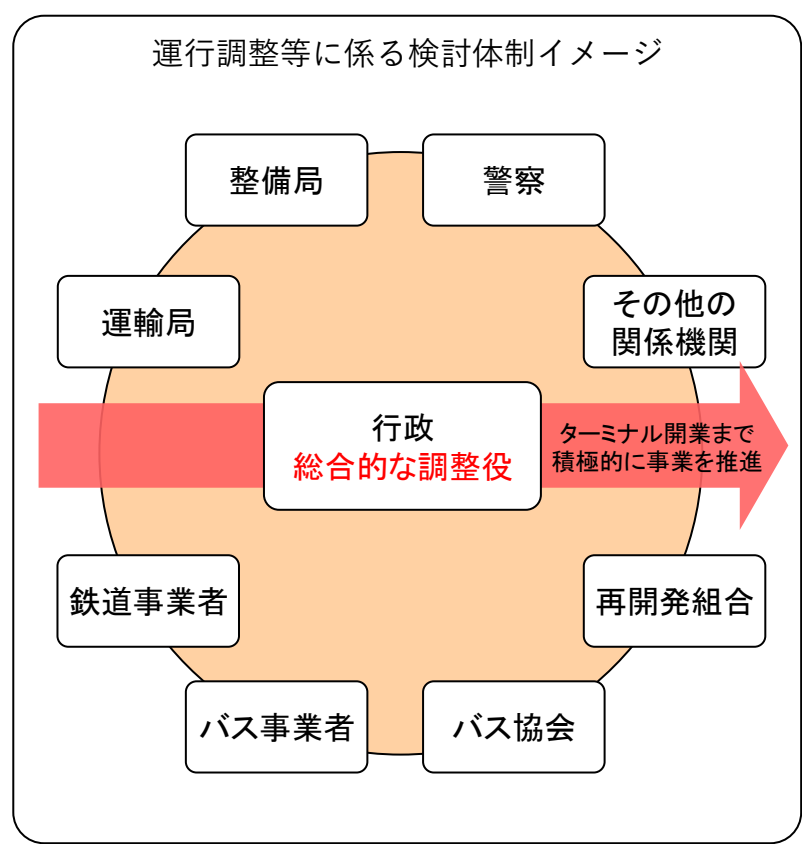


■ 断面イメージ



※ 交通ターミナルの整備内容については、今後関係機関調整にて詳細を決定

■ 検討体制イメージ



5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-7. 公共施設

- 交通結節点の整備では、子育て支援施設などの公益利便に資する子育て支援機能や賑わい機能（商業施設）などの導入が期待されます。先行する追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業で計画されている図書館の整備と併せて駅前空間に必要な機能を確保します。
- 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。



子育て支援施設イメージ 出典：旭市多世代交流施設おひさまテラスHP



イベント広場イメージ（泉マルシェ2017の様子） 出典：泉マルシェHP



図書館イメージ（那須塩原市図書館）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

5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-8. デッキ空間

- 追浜駅交通結節点とまちを接続するユニバーサルデザインに配慮した歩行空間として、周辺街区（サンビーチ追浜、追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業）との間を2階レベルで接続するペデストリアンデッキを整備します。
- 駅前広場としての交通手段の利用や乗り換え、待ち合い等の空間としてだけでなく、市民や来訪者が集い、くつろぎ、賑わう空間として活用します。
- また、災害時にも一時的な避難場所やバス待機者の受け入れ空間などとして活用可能な機能を導入します。

■デッキの導入機能

導入機能(想定)	内容
歩行機能	・ユニバーサルデザインを確保した歩行者動線 ・追浜駅を中心とした東西南北方向のシームレスな移動
賑わい機能	・多目的(イベント)スペース ・休憩施設 など
防災機能	・災害時の一時的な避難場所 ・バス待機者の受け入れ空間 ・災害時の情報提供、非常用電源等の提供 など
次世代モビリティ	・次世代モビリティの乗降空間 など

■デッキ整備イメージ



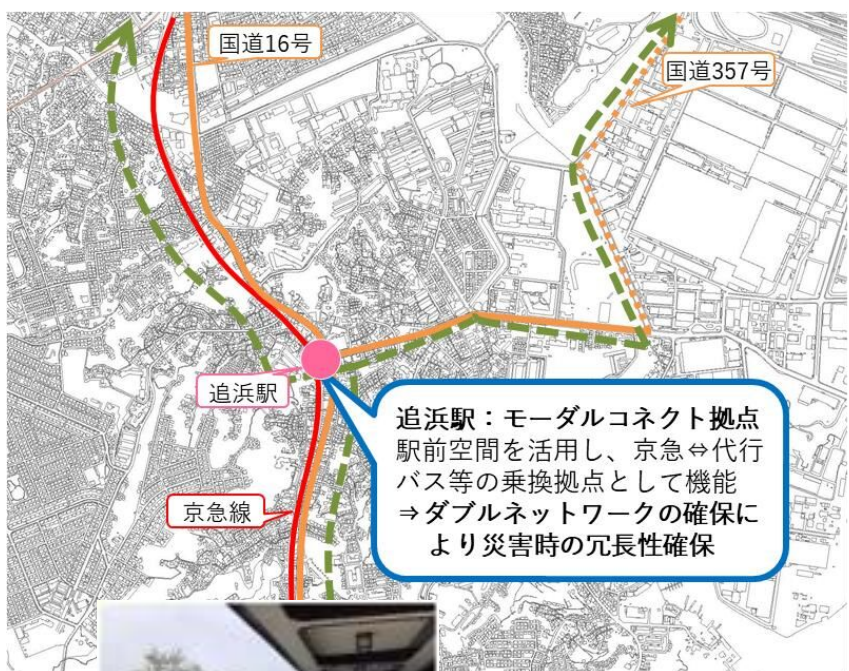
※イメージであり、整備内容を決定するものではありません

5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-9. 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

5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-10. 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

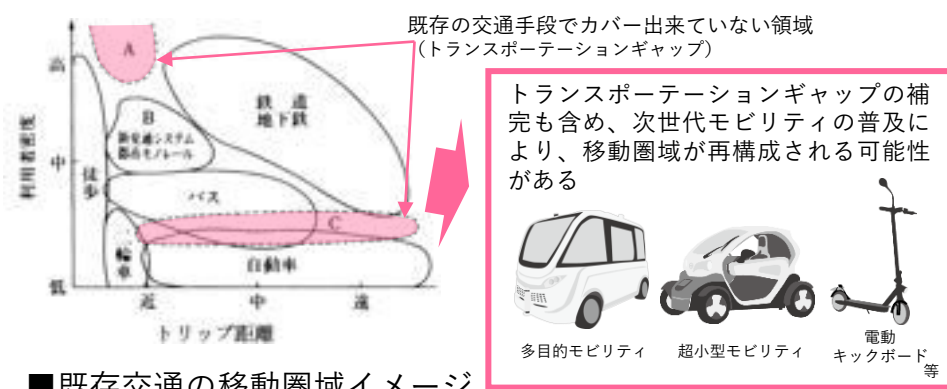


5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-11. 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。

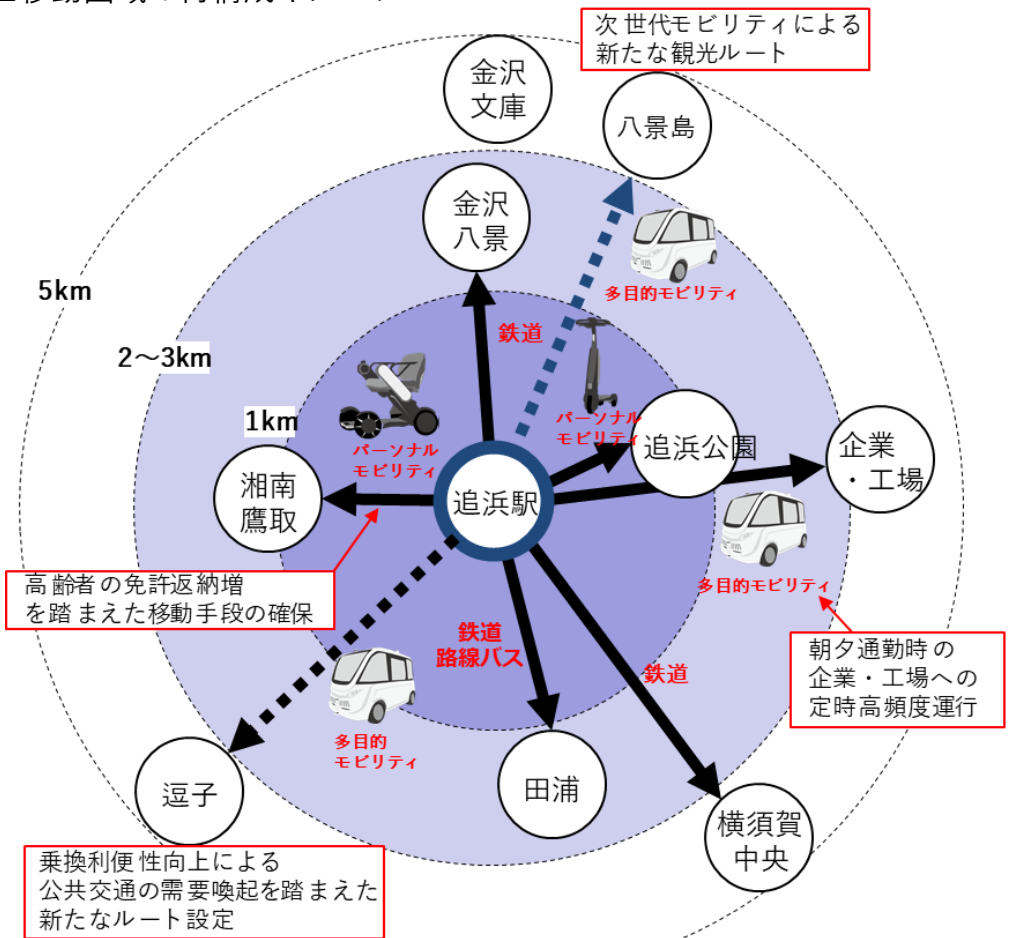
■次世代モビリティによる移動圏域の再構成



■既存交通の移動圏域イメージ



■移動圏域の再構成イメージ

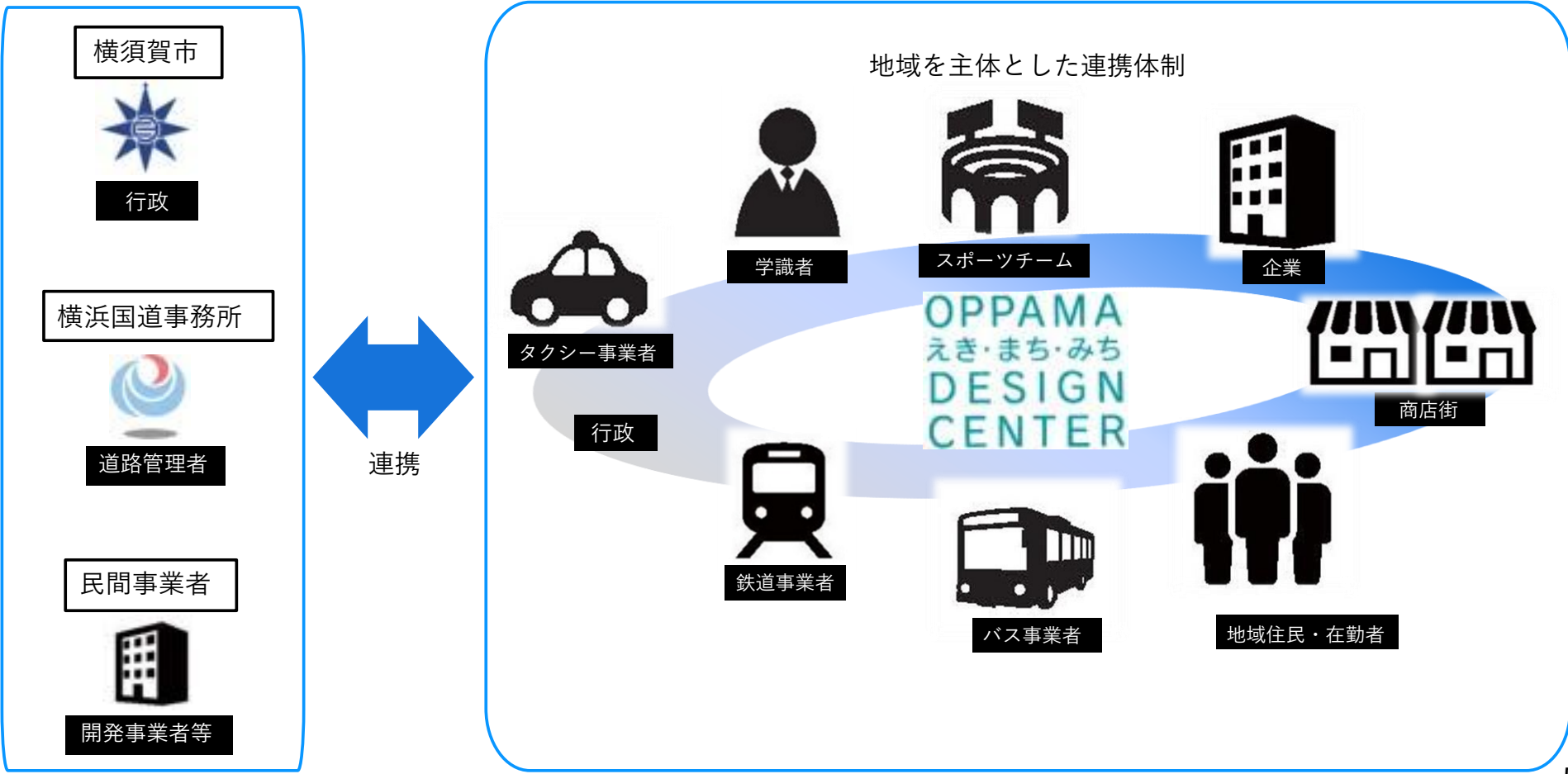


5. 追浜駅交通結節点整備事業の具体イメージ

5-12. 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」と連携した事業の推進

○ 「追浜えき・まち・みちデザインセンター」と連携し、交通ターミナル整備を推進するとともに、道路管理者としての役割を明確にしつつ、災害時マネジメントを含めた、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体制を構築します。

■ 地域と連携した事業の推進



6. 追浜駅交通結節点の将来の姿

6-1. 追浜駅交通結節点整備等により実現する機能

- 追浜駅交通結節点整備等により、交通ターミナル、歩行者デッキ、公共施設・防災施設等の機能が追浜駅周辺に実現し、平常時には賑わい空間として、災害時には防災拠点として追浜のまちづくりに寄与します。
- これらの機能の実現のためには追浜駅交通結節点整備の他、市道追浜夏島線拡幅、鷹取川改修、駅前再開発事業や周辺の直轄事業と一体的に整備を推進します。

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

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

国道16号・357号



追浜周辺の道路ネットワークの機能強化

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・鷹取川



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 神戸三宮駅前空間の事業計画（国土交通省・神戸市）より
- ※2：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～より
- ※3：追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業 事業計画書、三菱地所レジデンスHPより

6. 追浜駅交通結節点の将来の姿

6-2. 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：2040年、道路の景色が変わる～人々の幸せにつながる道路～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：追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業 事業計画書、三菱地所レジデンスHP



6. 追浜駅交通結節点の将来の姿

6-3. まちづくりと一体となった追浜駅周辺の将来の姿



※1

交通ターミナル整備イメージ



※1

歩行者デッキ整備イメージ



※1

交通ターミナル整備イメージ



※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>

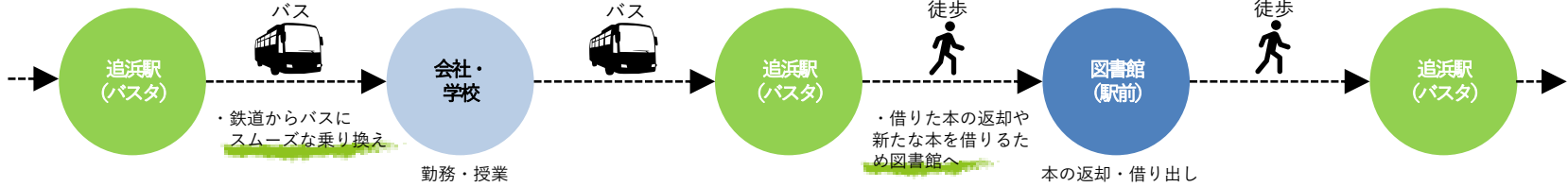
※1：追浜えき・まち・みちビジョンより

6. 追浜駅交通結節点の将来の姿

6-4. 将来の行動ストーリー

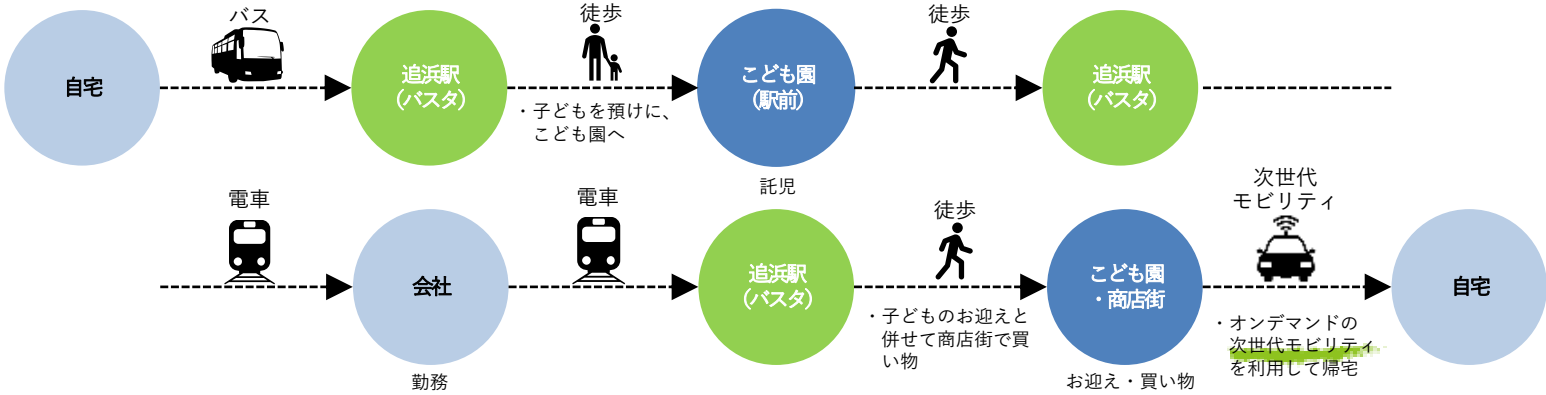
①通勤・通学者（追浜外⇒追浜内）

- 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



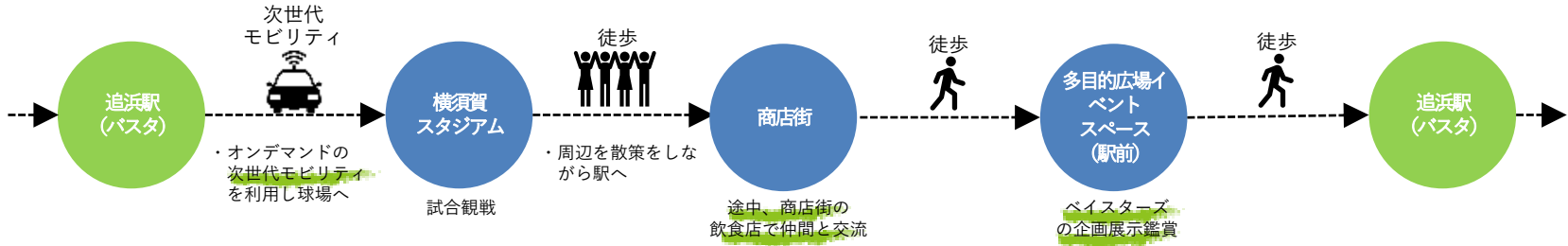
②子育て世代の通勤者（追浜内⇒追浜外）

- 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



7. 交通結節点整備による整備効果

7-1. 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

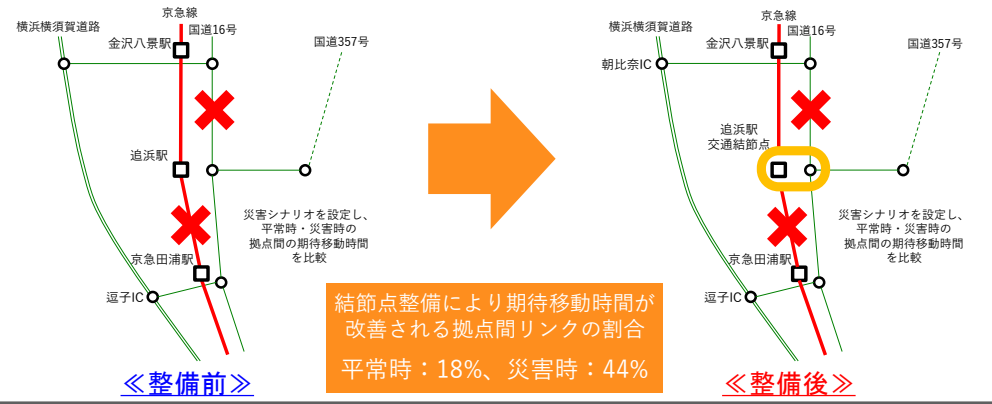
■歩行者の平均移動時間 整備なし:約4.2分⇒整備あり: 約1.8分
(追浜駅改札～バス停)

■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

7. 交通結節点整備による整備効果

7-2. 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。

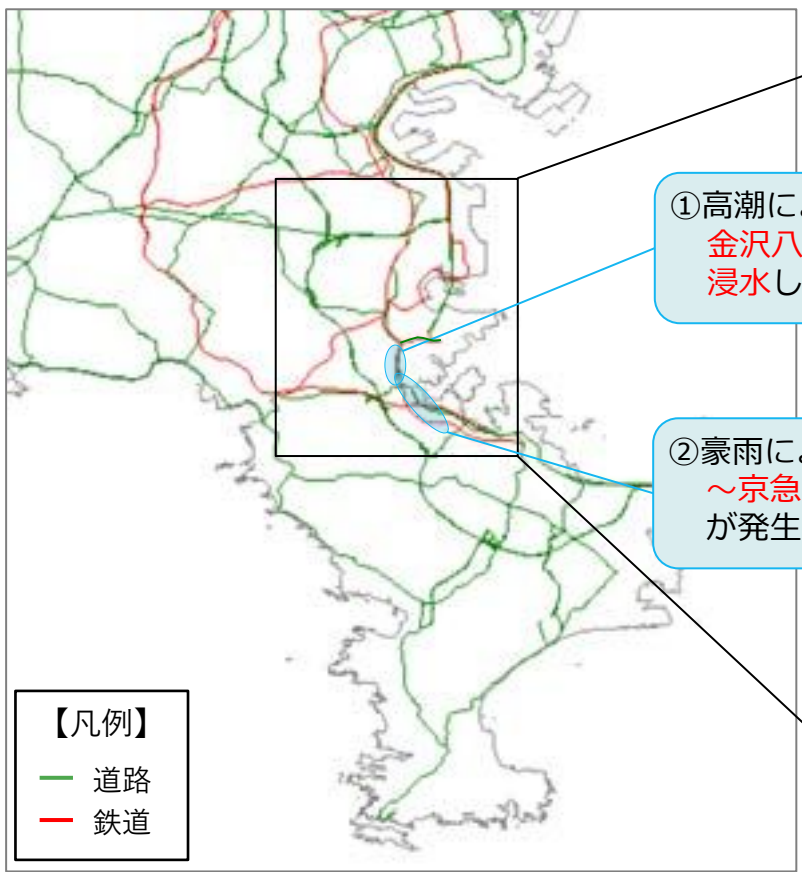
項目		今回評価での設定
対象エリア		横浜駅周辺と横須賀中央駅周辺を含む <u>三浦半島エリア（追浜駅周辺を含む）</u>
ネットワーク	道路	- 対象：<u>地方主要道（指定区道）レベル以上</u> + 市道追浜夏島線、国道357号八景島～夏島間（事業中区間） <u>旅行速度（平常時）：【平成22年センサス対象区間】平日ピーク時の平均旅行速度</u> 【平成22年センサス対象区間外】規制速度 <u>旅行速度（災害時）：平常時の旅行速度の3割減と想定</u>
	鉄道	- 対象：（追浜駅交通結節点整備後のみ）<u>横浜駅～横須賀中央駅の範囲内の全路線・全駅</u> - 旅行速度：【京急本線】横浜駅～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 【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>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）

7. 交通結節点整備による整備効果

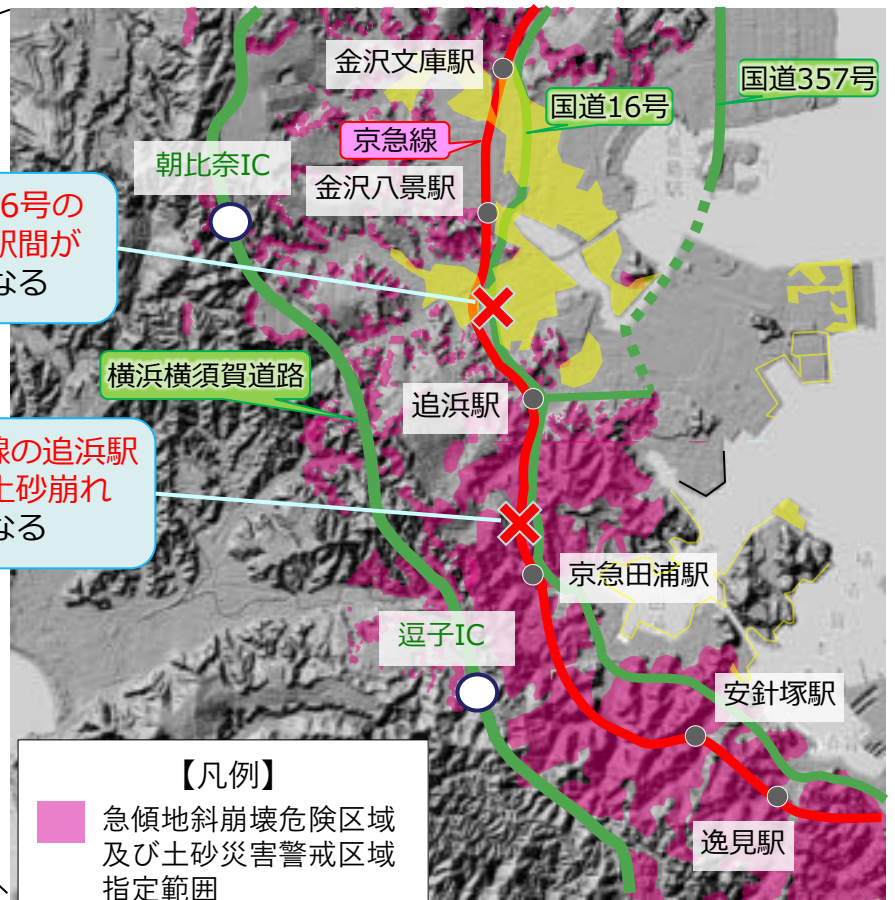
7-3. 想定する災害シナリオ

○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



■ 拡大図



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

※急傾地斜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

7. 交通結節点整備による整備効果

7-4. 防災機能評価による拠点間ペアの所要時間改善効果

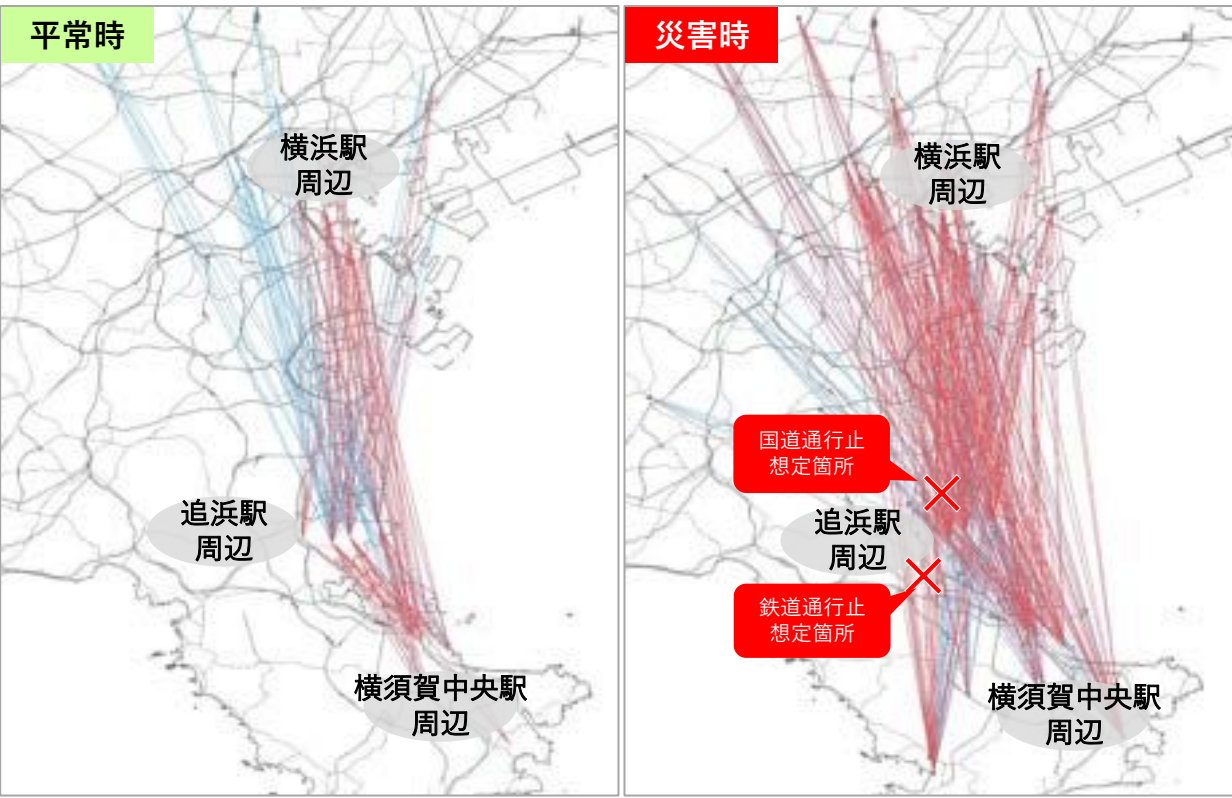
- 国道357号及び追浜駅交通結節点の整備により、平常時の横浜駅・追浜駅・横須賀中央駅周辺間の移動の所要時間短縮のほか、災害時における移動の所要時間短縮の効果が期待されます。
- 特に交通結節点整備により、平常時は約2割、災害時は約4割のリンクで所要時間改善が想定されます。

■ 拠点ペア改善度（整備有無による各拠点ペア間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事象の同時発災シナリオを想定
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

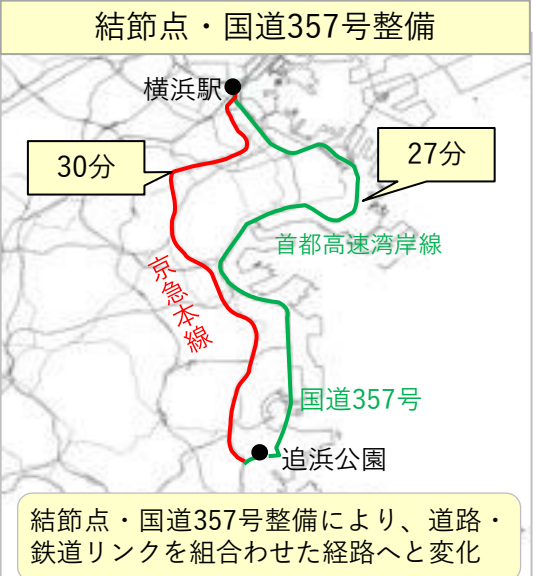
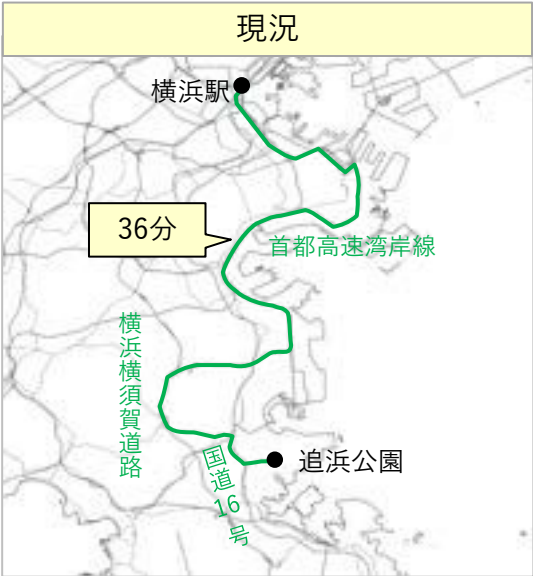
7. 交通結節点整備による整備効果

7-5. 結節点・国道357号整備による移動経路変化

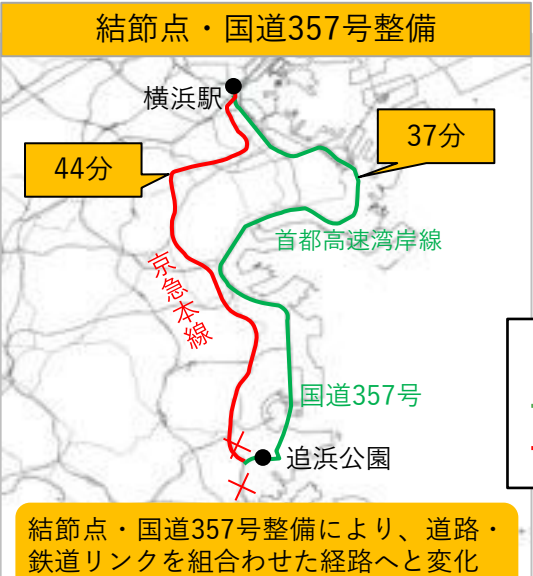
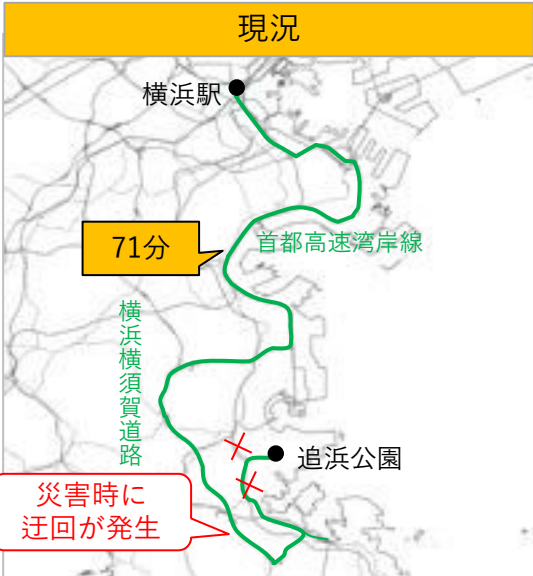
例) 横浜～追浜公園の移動における主な経路

※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、世界とつな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0.7ha
- ・事業費：約140億円（※1）
- ・事業内容：
 - 交通ターミナル整備
（バス6バス、タクシー7バス、障害者等用乗降場 等）（※2）
 - 歩行者デッキ整備



図1 位置図

（※1）民間活力の導入等により見直すことがあります
（※2）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

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交差点改良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（※3）

- 旅行速度の向上効果（国道16号）（※3）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

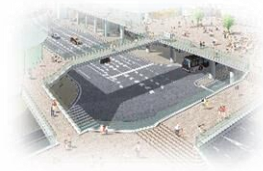


図5 駅前デッキのイメージ

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（※4）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

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

（※4）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・運休の同時発生シナリオを想定

追浜 未来のまちづくりシンポジウムの開催

- 令和6年1月、追浜駅周辺で様々な事業が推進されている中、まちの既存ストックや将来イメージを地域の皆様と共有する場として、追浜未来のまちづくりシンポジウムが開催されました。
- パネルディスカッションには、追浜駅周辺の地元町会や観光協会、地元関連企業の代表者などがパネリストとして参加され、熱量の高いディスカッションが行われました。

開催概要

- 日時：令和6年1月21日（日） 14時～16時
- 会場：追浜コミュニティセンター北館・集会室
- 参加者数：約320名
- 次第：
 - 【第一部】・事業紹介「追浜駅周辺の事業紹介」（横須賀市・横浜国道事務所）
・基調講演「追浜のまちづくりとこれからの都市デザイン」（横浜国立大学 野原准教授）
 - 【第二部】・パネルディスカッション「まちの課題とまちづくりへの期待」

- パネルディスカッションでの主な意見
 - ・現状の不足を補完し、周辺と一体感のあるまちづくりを行うべき
 - ・スポーツを中心としたまちづくりへ積極的に連携すべき
 - ・追浜の魅力は人であり、災害時にも役立つ人の繋がりを構築すべき
 - ・まちづくりへ貢献する、地域が笑顔になるイベントが必要
 - ・再開発事業と国道16号交差点改良事業は同時に進めるべき
 - ・横須賀市、企業、町内会の3者の連携が必要であり、市には行政として積極的な連携・支援を期待
 - ・交通事業者も、交通利便性の向上に向け、社会実験等を通じ地域と連携していくことが必要
 - ・子育てしやすく住みやすい町の認知のためには、住居供給が必要
 - ・地域との密着が非常に重要であり、住民や企業との連携が重要
 - ・絶好の転換期にあり、地域住民・企業などの資源の活かし方についても積極的に意見を拝聴し検討を進めていくべき



シンポジウムのパンフレット



基調講演



特設展示

【参考】「追浜えき・まち・みちデザインセンター」によるまちづくりの取り組み

社会実験「OPPAMA DECK WEEK」を開催

○令和6年10月、将来的な空間の在り方や活用方針の検討材料とするため、滞留空間の設置、地域企業等による活動紹介パネルの設置、飲食物販のマーケット実施からなる社会実験「OPPAMA DECK WEEK」が、1週間にわたり実施されました。

【開催概要】

目的： 将来的な空間の在り方や活用方針の検討材料とする。
また、実施過程で地域主体と連携することや、実施によってまちの変化の機運を高めることも目指す。

日程： 2024年10月19日(土)～25日(金) 10:30-18:00
最終日は17:00まで

場所： 追浜駅前デッキ

内容 ●日常の居場所づくり(オッパマデッキプレイス)
：10月19日(土)～25日(金)

- ・市民が自由に休憩したり、軽く飲食のできる
滞留空間を設置する。
 - > 電車やバスの待ち時間に休憩できる
 - > 子どもも滞在しやすく自由な使い方ができる
 - > 集まって飲食できる
 - > 一人で仕事や勉強ができる
- ・地域の企業による簡易的な活動紹介のパネル展示を行う。
- ・学生による追浜の魅力紹介・意見収集、本棚設置を行う。

後援：横須賀市経営企画部まちづくり政策課

協力：追浜観光協会、国立研究開発法人海洋研究開発機構（JAMSTEC）、
京浜急行電鉄株式会社、日産自動車株式会社追浜工場、
株式会社横浜DeNAベイスターズ

●マーケットによる賑わいづくり(オッパマデッキマーケット)
：10月19日(土)、20日(日)

- ・追浜観光協会等との連携により、地域関係者が出店する
飲食・物販のマーケットを実施する。

【開催結果】

来場者数： 平日 約100人/日 休日 約220人/日
※平日は10/22(火)・24(木)・25(金)の平均値、休日は10/20(日)の数値

アンケート結果： (回答数144件)

- ・将来のデッキに滞在スペースがあると良いか
→「とても思う・思う」：96%
- ・あったらいいと思うアイテム
→「長方形のベンチ」「芝生」ほか
- ・追浜駅前で企業や学生の情報発信が出来るとういか
→「とても思う・思う」：82%
- ・今後マーケットが開催されたら利用したいか
→「とても思う・思う」：77%

その他の意見

- ・バリアフリーなデッキになるとよい
- ・雨風だけでなく気温にも左右されず過ごしたい ほか



ポスター



社会実験の様子

【参考】「追浜えき・まち・みちデザインセンター」によるまちづくりの取り組み

「追浜えき・まち・みちビジョン」の策定

○令和7年3月、「追浜駅周辺地区グランドデザイン」を具体化・深度化し、追浜のまちづくりの方向性を示す「追浜えき・まち・みちビジョン」が策定されました。

追浜えき・まち・みちビジョンの検討経緯

○まちの声の収集

本ビジョンは、追浜えき・まち・みちデザインセンターの拠点に寄せられた声や、シンポジウム・社会実験で実施したアンケートなどの「まちの声」をふまえて検討を行っている。



追浜えき・まち・みちデザインセンター



2024年1月21日シンポジウム



2024年10月19日(土)～25日(金)社会実験

○ビジョン検討の流れ

- ・追浜地域のみなさまとまちの将来像について検討を行うため、「ビジョン検討委員会」「ビジョン検討ワーキング」を開催した。
- ・「ビジョン検討委員会」で本ビジョンの方向性に関する議論を行い、「ビジョン検討ワーキング」ではワークショップ形式でビジョン案を深度化した。



ビジョン検討委員会の様子



ビジョン検討ワーキングの様子

○追浜えき・まち・みちビジョン

本ビジョンのコンセプトである「OPPAMA STEP」には、追浜が積み重ねてきたステップである「多様な活動と人のつながり」の継承、そして新たなステップとなる「人々のチャレンジ」を応援することにより、一歩ずつ**ステップアップ**していこうという思いを込めている。



追浜えき・まち・みちビジョン
表紙



追浜えき・まち・みちのコンセプト
(ビジョンより抜粋)