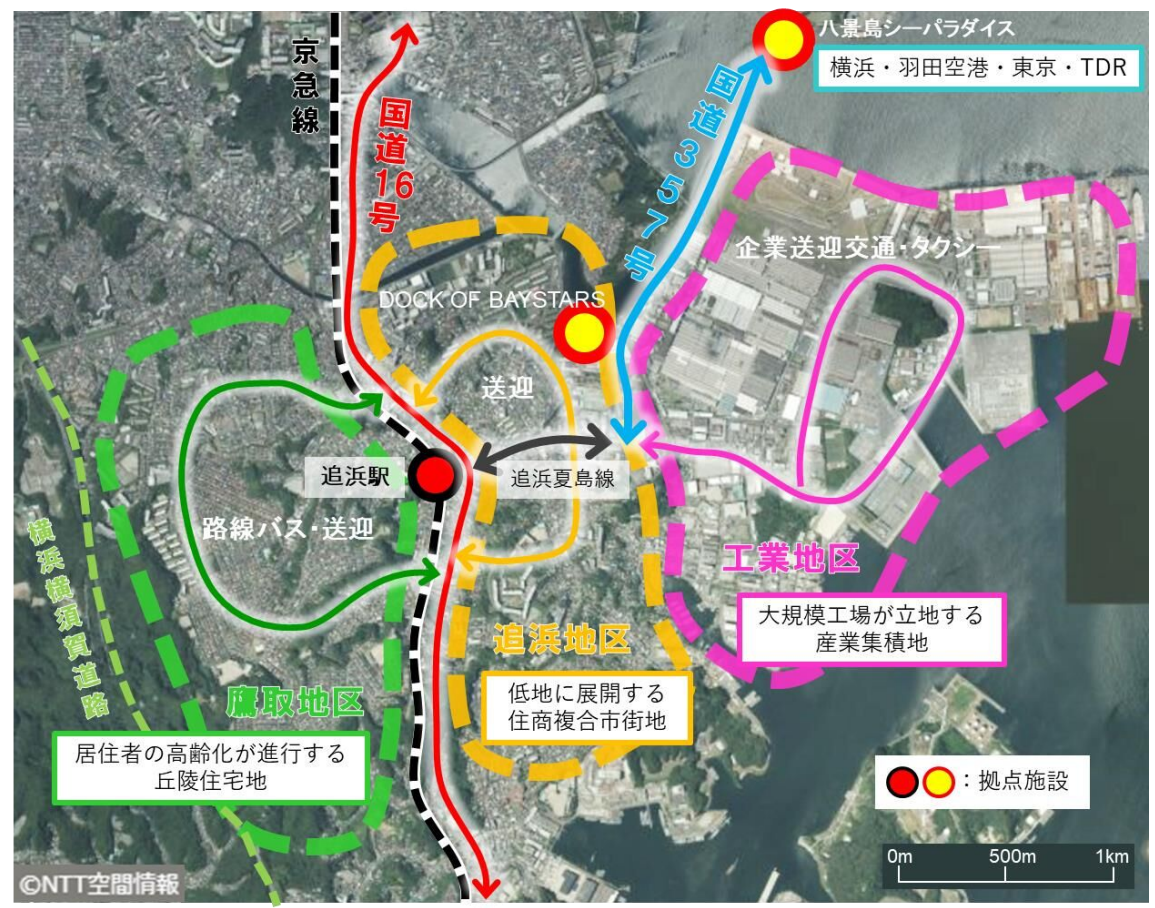


2. 現況と課題

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

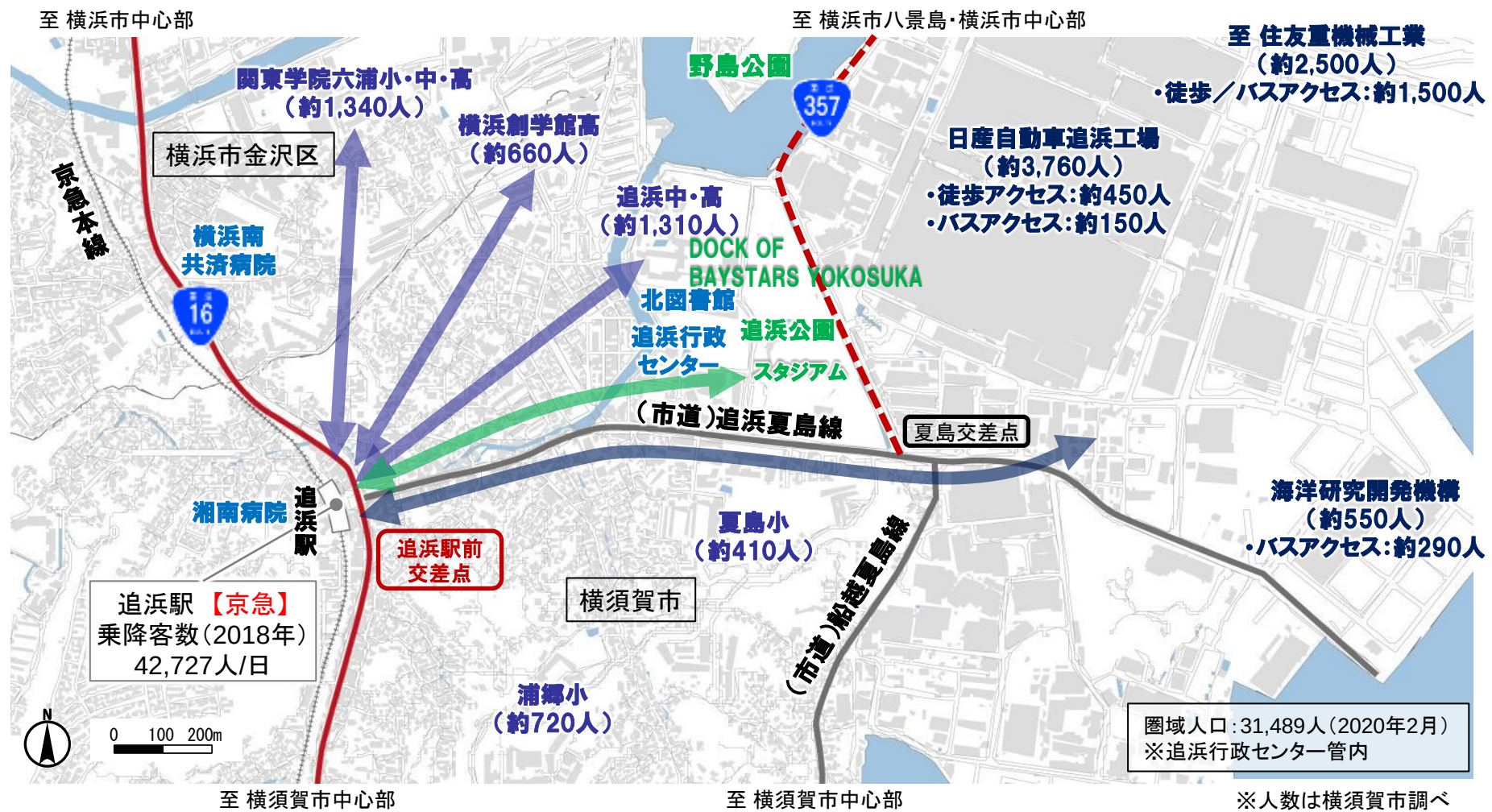
<各地区の移動・交通の特徴>

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。

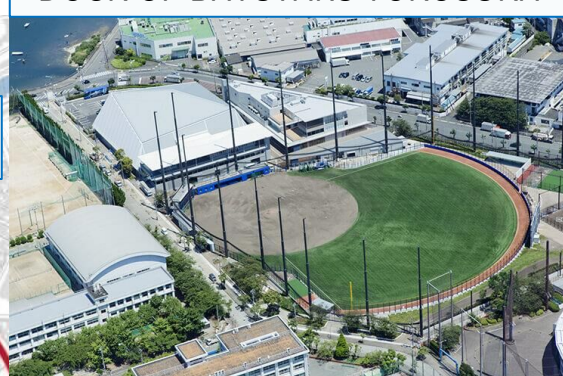


2. 現況と課題

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

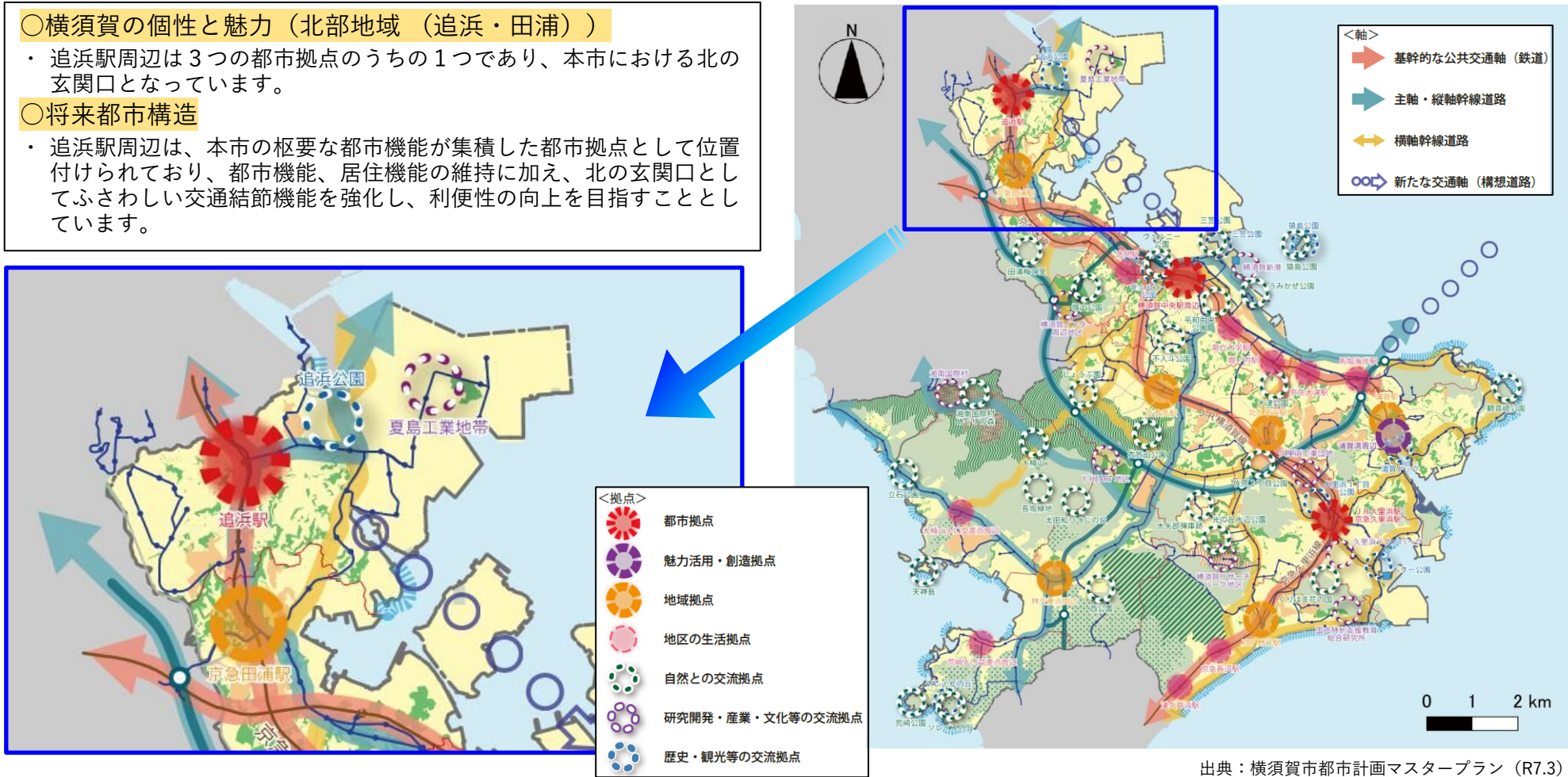
■ 横須賀市都市計画マスタープラン

○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、本市の枢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

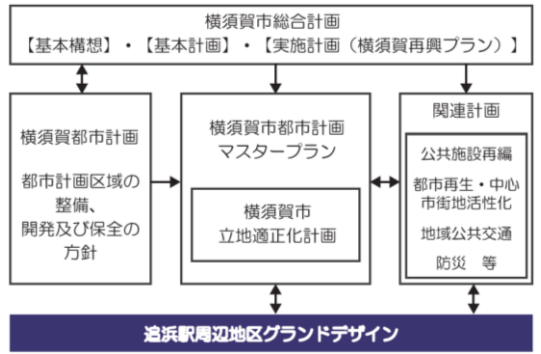
2-4. 上位計画・周辺計画

■ 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」を策定しており、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



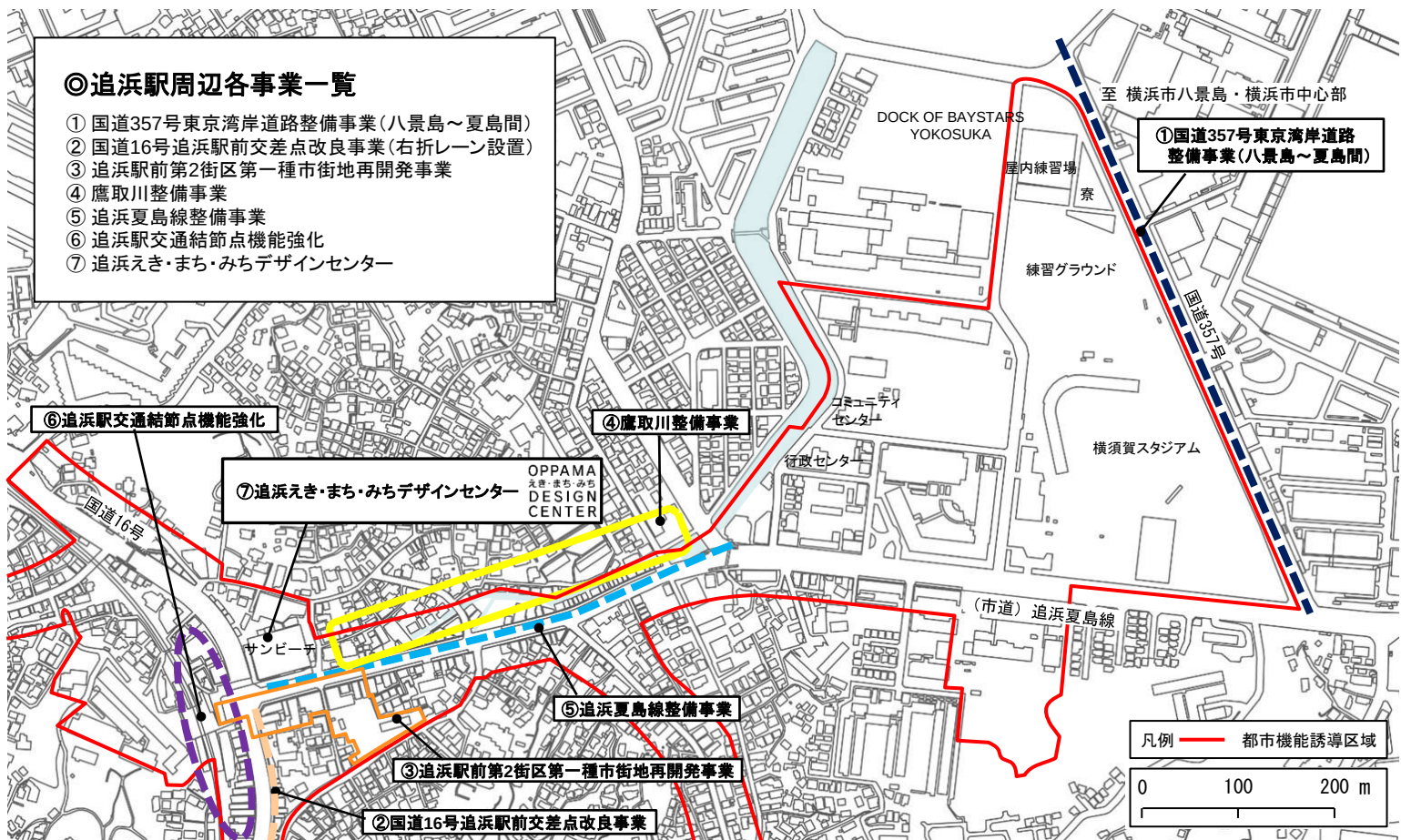
上位計画及び関連計画との関係

2. 現況と課題

2-5. 周辺事業

○追浜駅周辺地区では、上位計画として、「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



至 横須賀市中心部

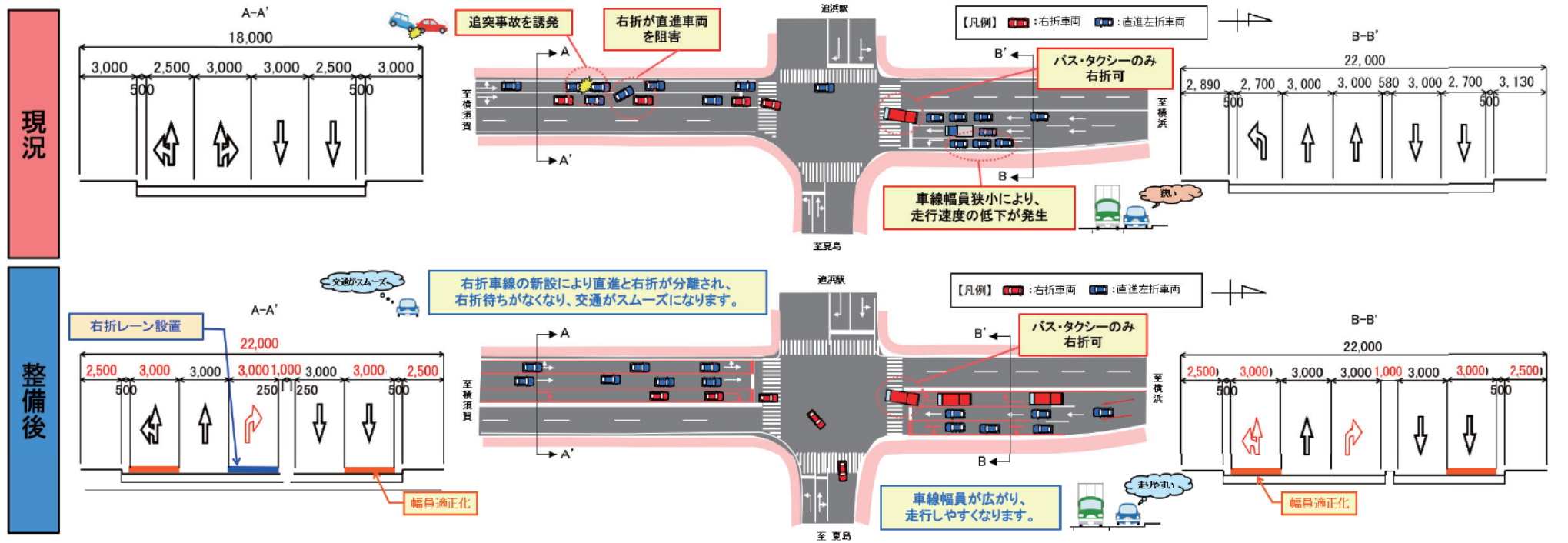
地図出典：国土地理院 基盤地図情報を基に作成

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

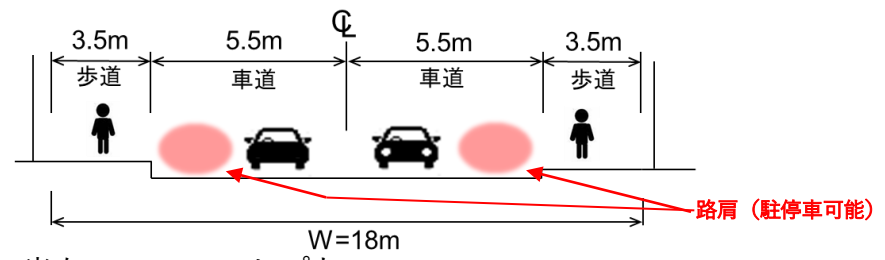
- 市道追浜夏島線は、国道16号及び延伸が計画されている国道357号に挟まれており、今後交通量増加が想定されます。
- また追浜駅周辺には商店が集積しており、サンビーチ追浜など大規模な建物があるとともに、市街地再開発も計画されています。

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

②次世代モビリティの通行空間

③自転車の通行空間

④鷹取川の水面利用方法

⑤国道357号延伸も踏まえた交通容量の確保

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

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

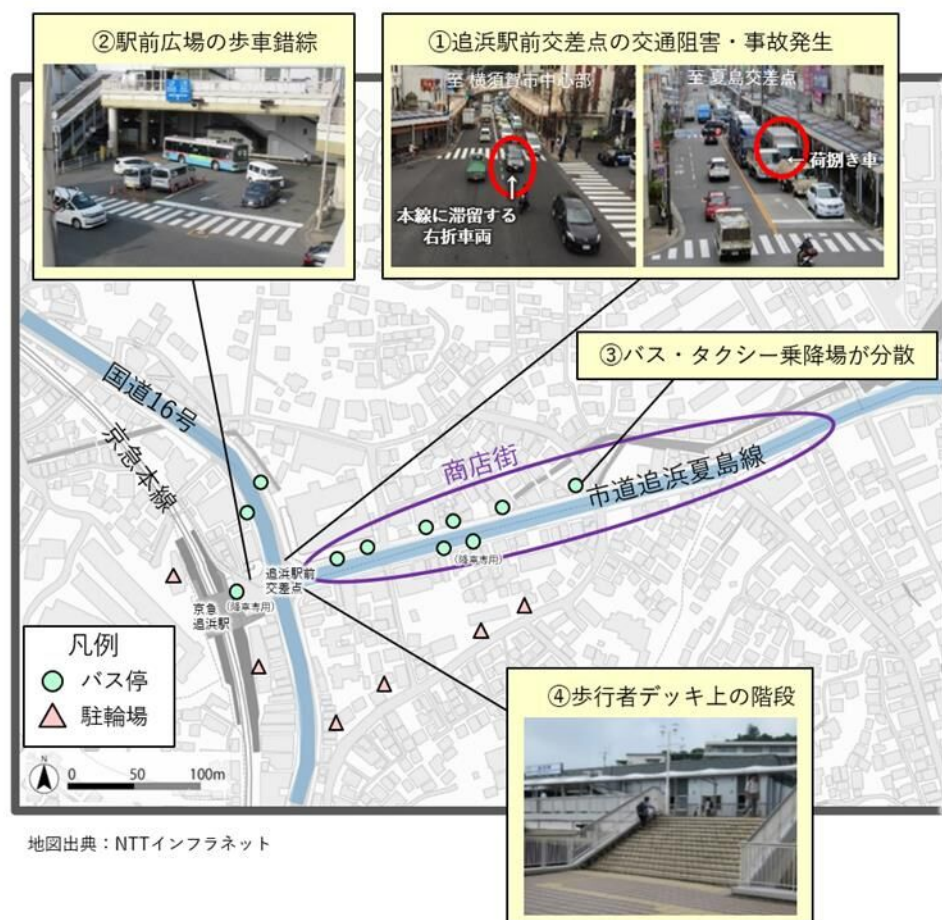


▲「追浜駅前第2街区第一種市街地再開発事業」外観イメージ

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。

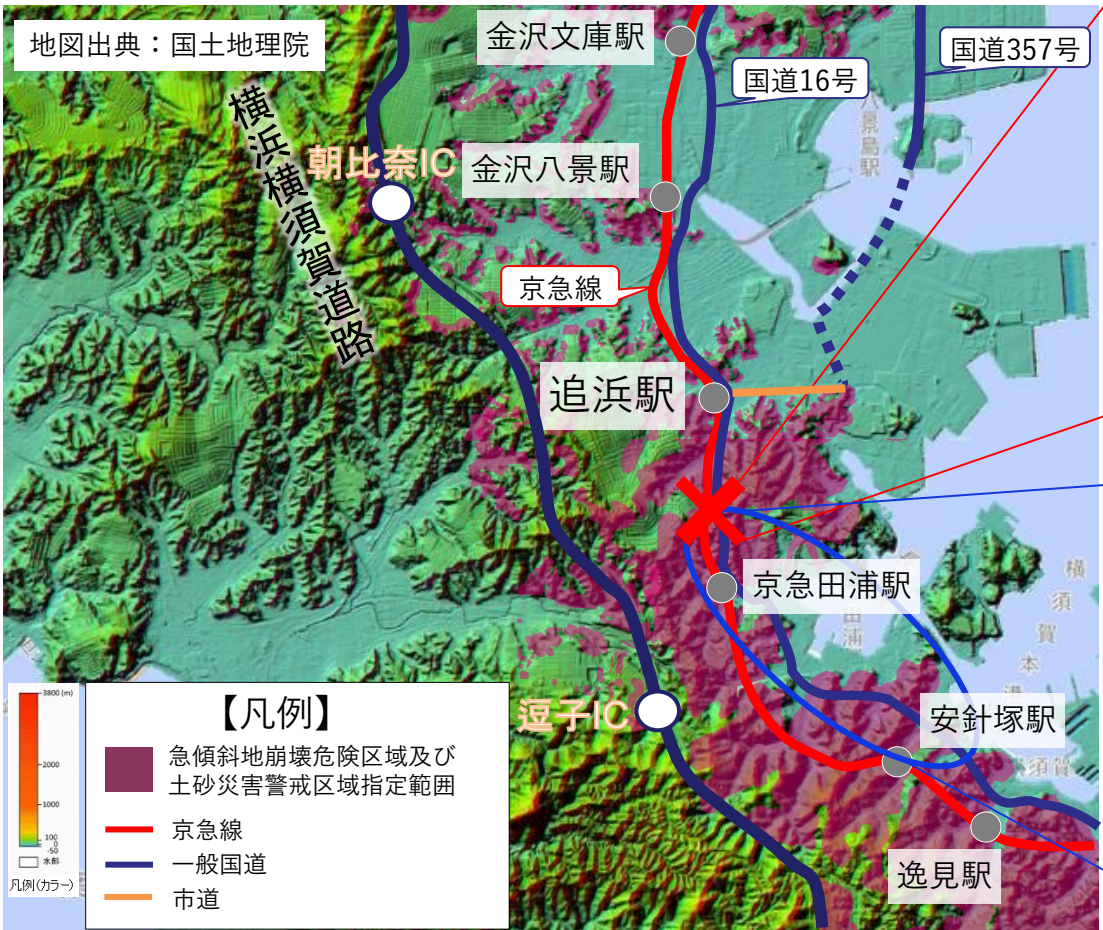


2. 現況と課題

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

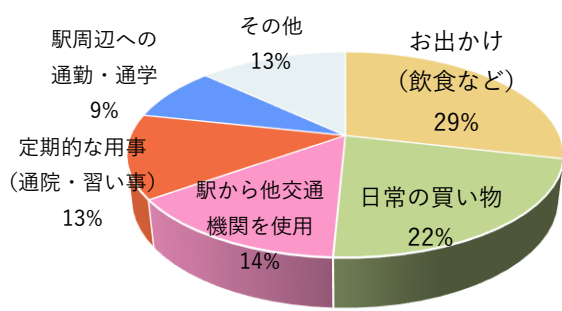
回答者に関する事項	① 性別 ② 職業 ③ 年齢 ④ 自動車の運転頻度
現状の追浜に関するご意見	① 追浜駅への来訪頻度 ② 来訪目的 ③ 来訪手段 ④ 利便性 ⑤ 利用する時間帯 ⑥ 追浜のまちの魅力
追浜駅前にほしい機能	① 駅前の施設に必要な機能 ② 災害時に備えるべき防災機能

回答者に関する事項

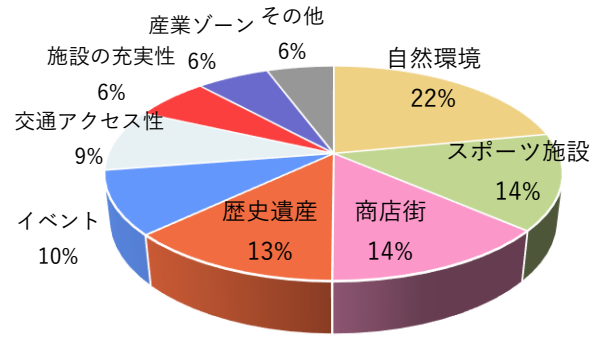
◆男女比率	男：女 = 7：3
◆職業内訳	会社員 … 56.0% 公務員 … 5.0% 自営業・自由業 … 6.6% 専業主婦・主夫 … 7.8% 学生 … 1.2% パート・アルバイト … 9.8% 無職 … 12.2% その他 … 1.4%

現状の追浜駅前に関する意見

追浜駅前への来訪目的

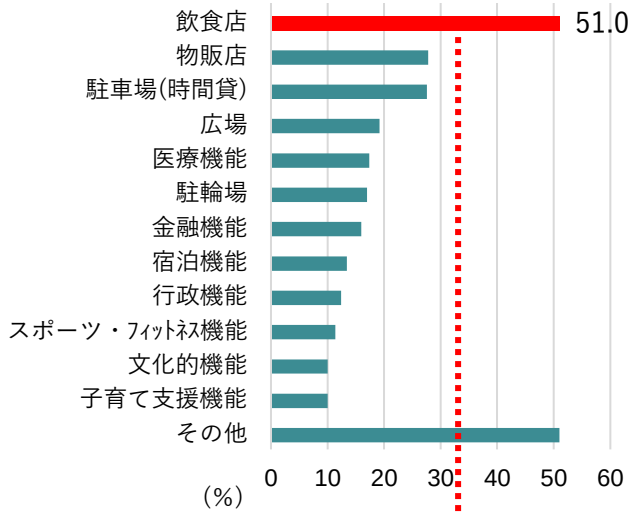


追浜の街の魅力は何か

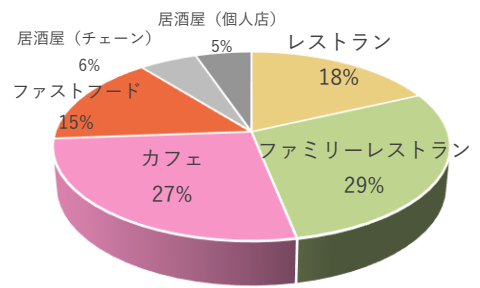


将来の追浜駅前に関する意見

追浜駅前の施設に必要なだと思う機能



飲食店の内訳

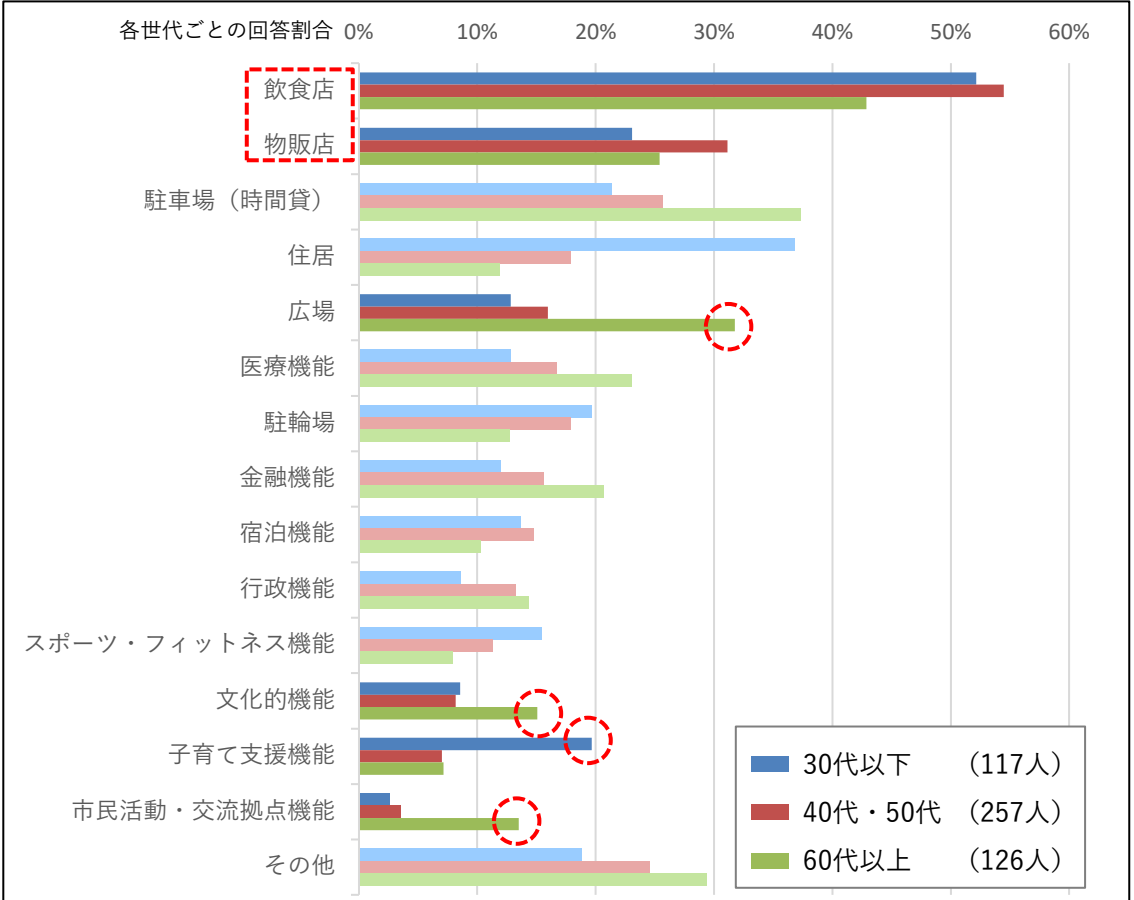


2. 現況と課題

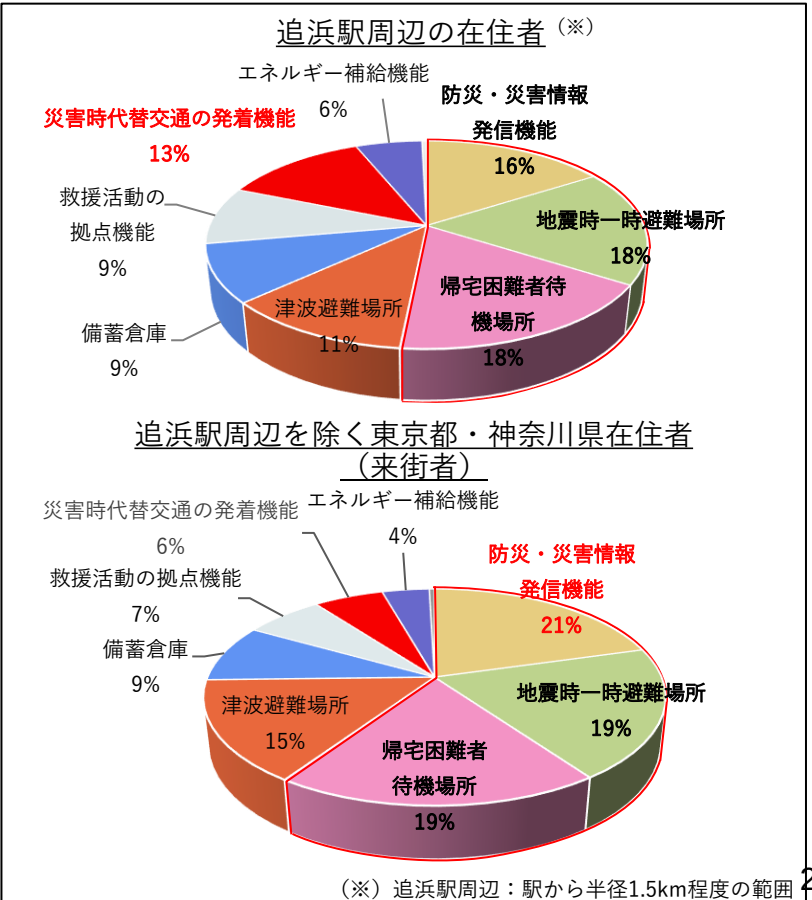
2-8. 追浜駅周辺の利用実態・ニーズ調査結果(クロス集計)

- 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）

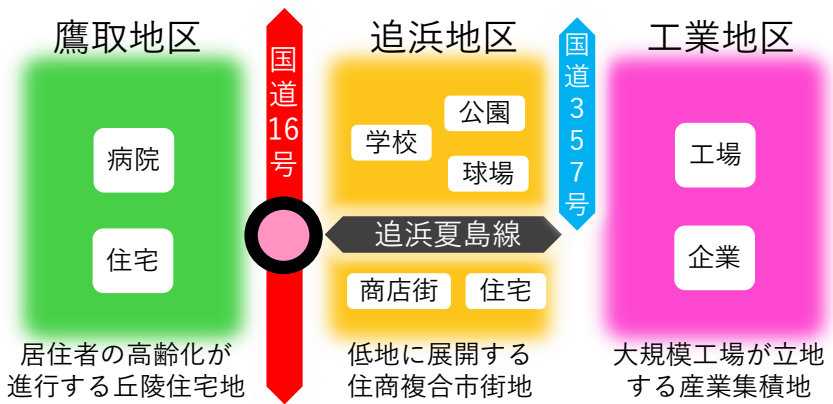


2. 現況と課題

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

