

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

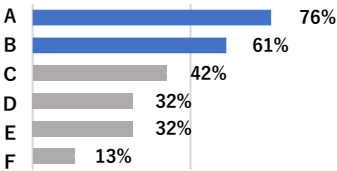
- 令和6年3月に、追浜駅周辺住民に対する駅周辺のまちづくりに関するアンケート調査を実施しました。
- その結果、動線・アクセスに関する課題として「交差点部分における交通危険性」や「違法な駐車・駐輪」など、期待する事項として「歩行者・自転車・自動車の動線分離」などが挙げられました。
- また空間活用・用途については、「憩いの場所不足」などが課題であり、「ゆっくり滞在できる施設」や「日常生活に必要な施設」などについて、期待されていることが分かりました。

●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	●回答状況		
	配布数	回答総数	回答率
令和6年3月1日～3月12日（12日間）	525	308	59%

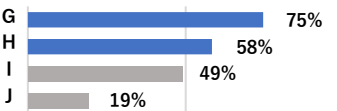
動線・アクセスの課題（複数選択可）

- 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）



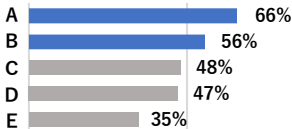
動線・アクセスへの期待（複数選択可）

- 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



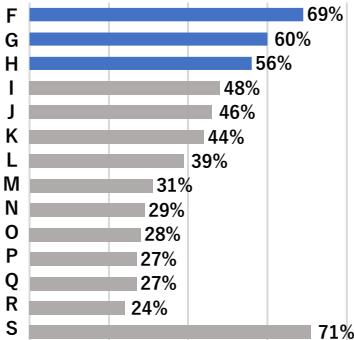
空間活用・用地の課題（複数選択可）

- 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留可能なスペース
- 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 開発事業部長 (〃 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、神奈川県の実業・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

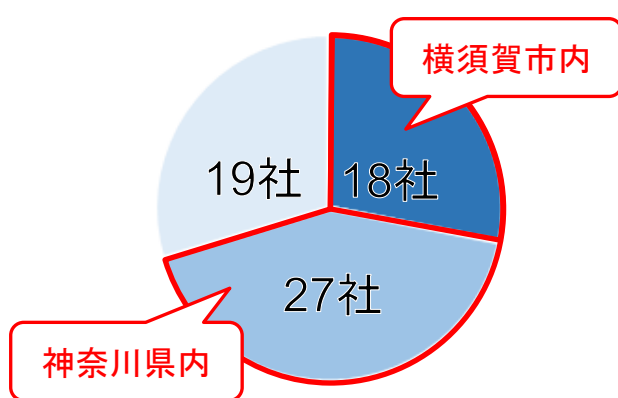
- 交通ターミナル/公共施設/民間施設のいずれかに参画(投資)意欲のある企業は4社※であった。
(※交通ターミナル(利便増進施設を含む)への参画(投資)意欲あり4件、公共施設(子育て支援施設等)への
参画(投資)意欲あり2件、民間施設への参画(投資)意欲あり2件 ※複数回答あり)

4. 事業化後の実現に向けた取組

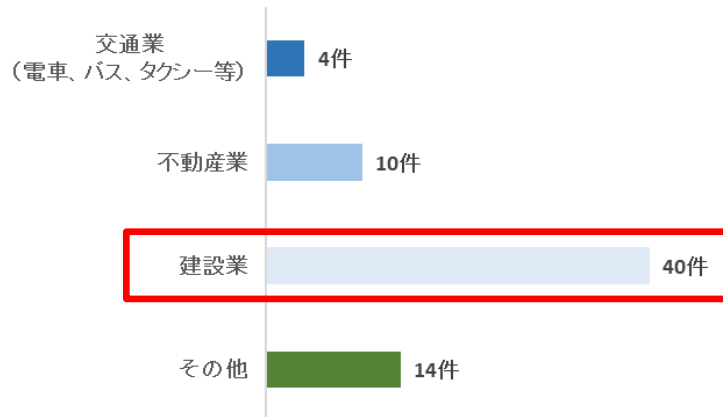
4-3-2. 市場調査の結果(回答者の属性)

- 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。

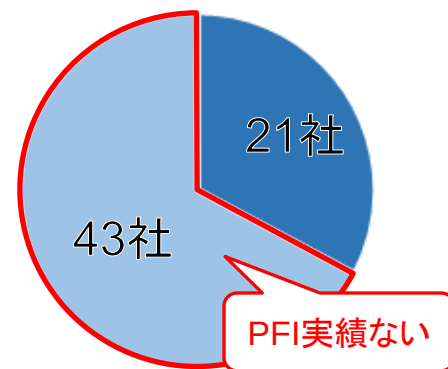
本社所在地



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	-

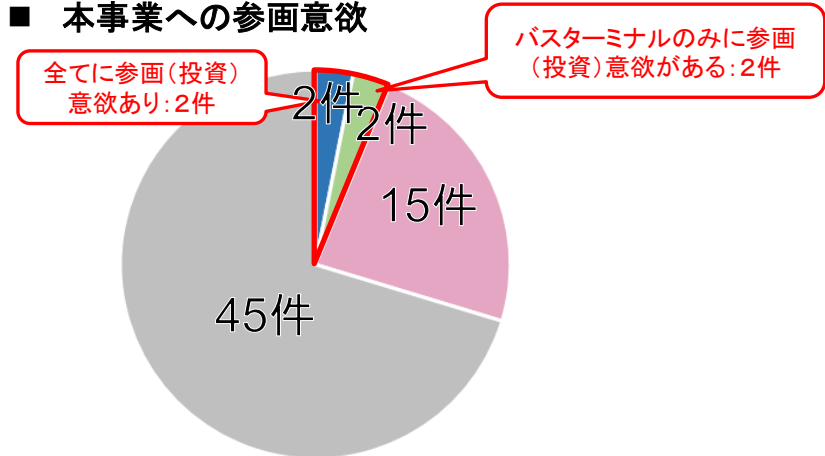
回答欄	回答数	割合
1.ある	21社	32.8%
2.ない	43社	67.2%
有効回答計	64社	-

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)

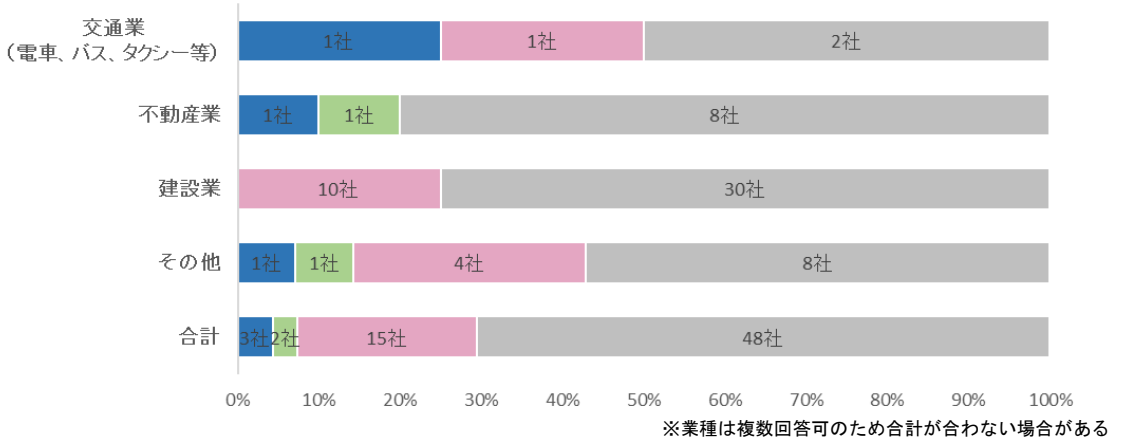
- WEBアンケートおよびその後の個別ヒアリングの結果、「全てに参画(投資)意欲がある」とした回答は2件、「交通ターミナルのみに参画(投資)意欲がある」とした回答は2件であった。
- 「参画(投資)意欲がない」とした回答が15件である一方、「わからない」と回答が45件あり、より詳細な条件が必要等の意見があった。

■ 本事業への参画意欲

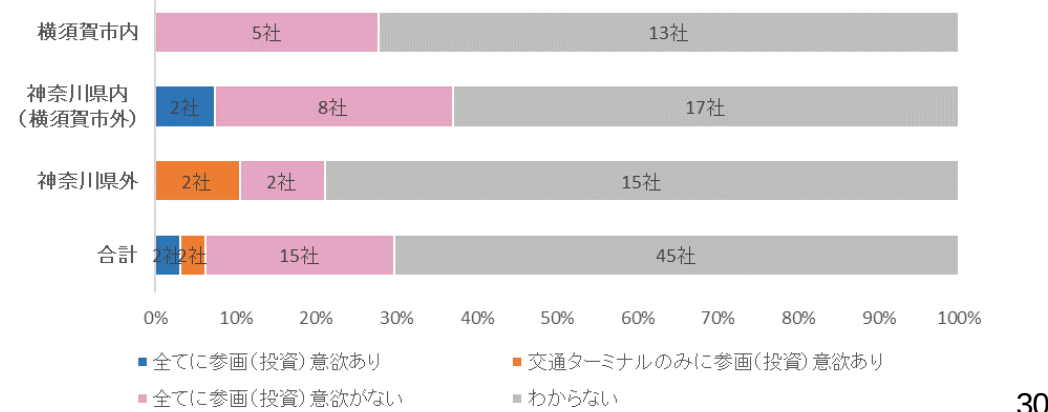


回答欄	回答数	割合
1.全てに参画(投資)意欲あり。	2件	3.1%
2.交通ターミナル+公共施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
3.交通ターミナル+民間施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
4.公共施設+民間施設に参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
5.交通ターミナルのみに参画(投資)意欲あり	2件	3.1%
6.公共施設のみに参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
7.民間施設のみに参画(投資)意欲あり	0件	0.0%
8.全てに参画(投資)意欲がない	15件	23.4%
9.わからない	45件	70.3%
有効回答計	64件	-

■ 業種 × 参加意欲



■ 本社所在地 × 参加意欲

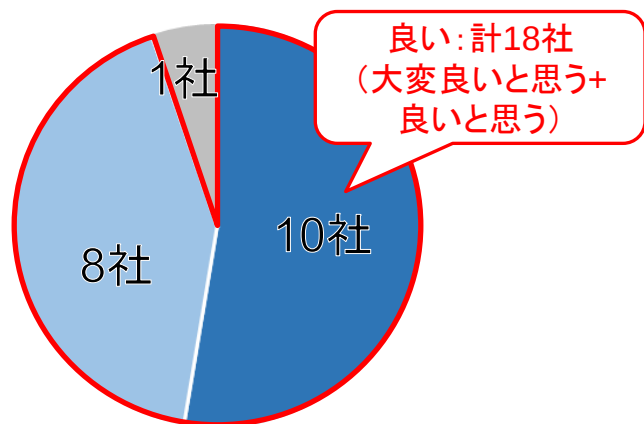


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-4. 市場調査の結果(導入機能(交通ターミナル))

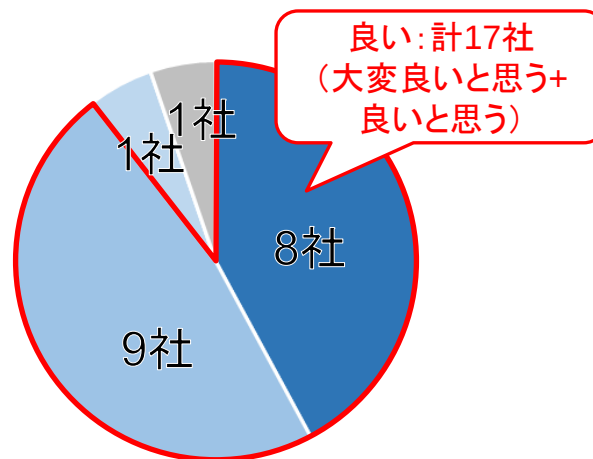
○ 交通ターミナルへの導入機能のうち、コンビニ、カフェ、コインロッカー、自動販売機等の「利便増進施設」及び観光案内所、デジタルサイネージの「情報発信施設」について「大変良いと思う」及び「良いと思う」とした回答が約9割であった。

■ 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

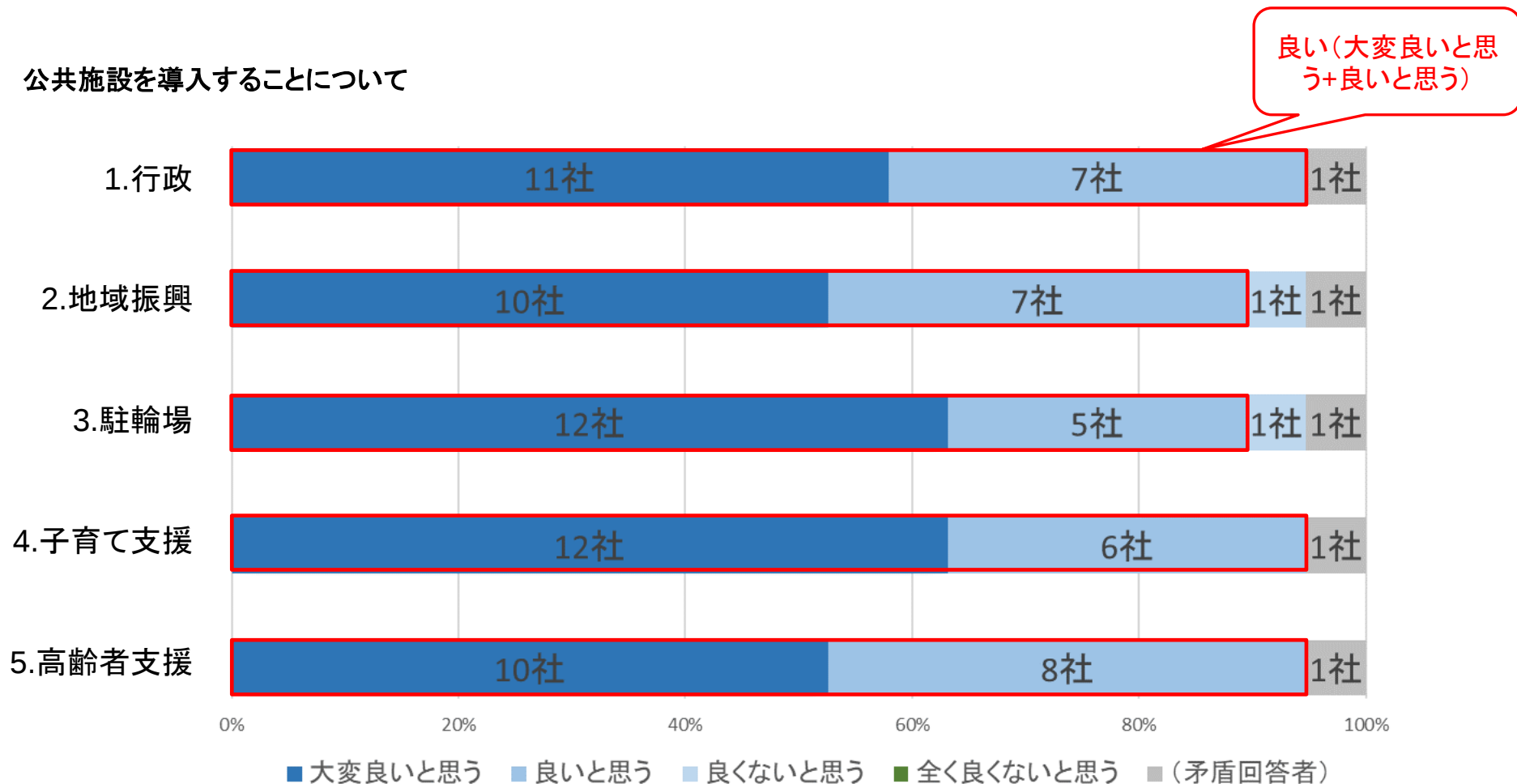
【情報発信施設】
地域のラジオ局や地元企業との
連携施設
など

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

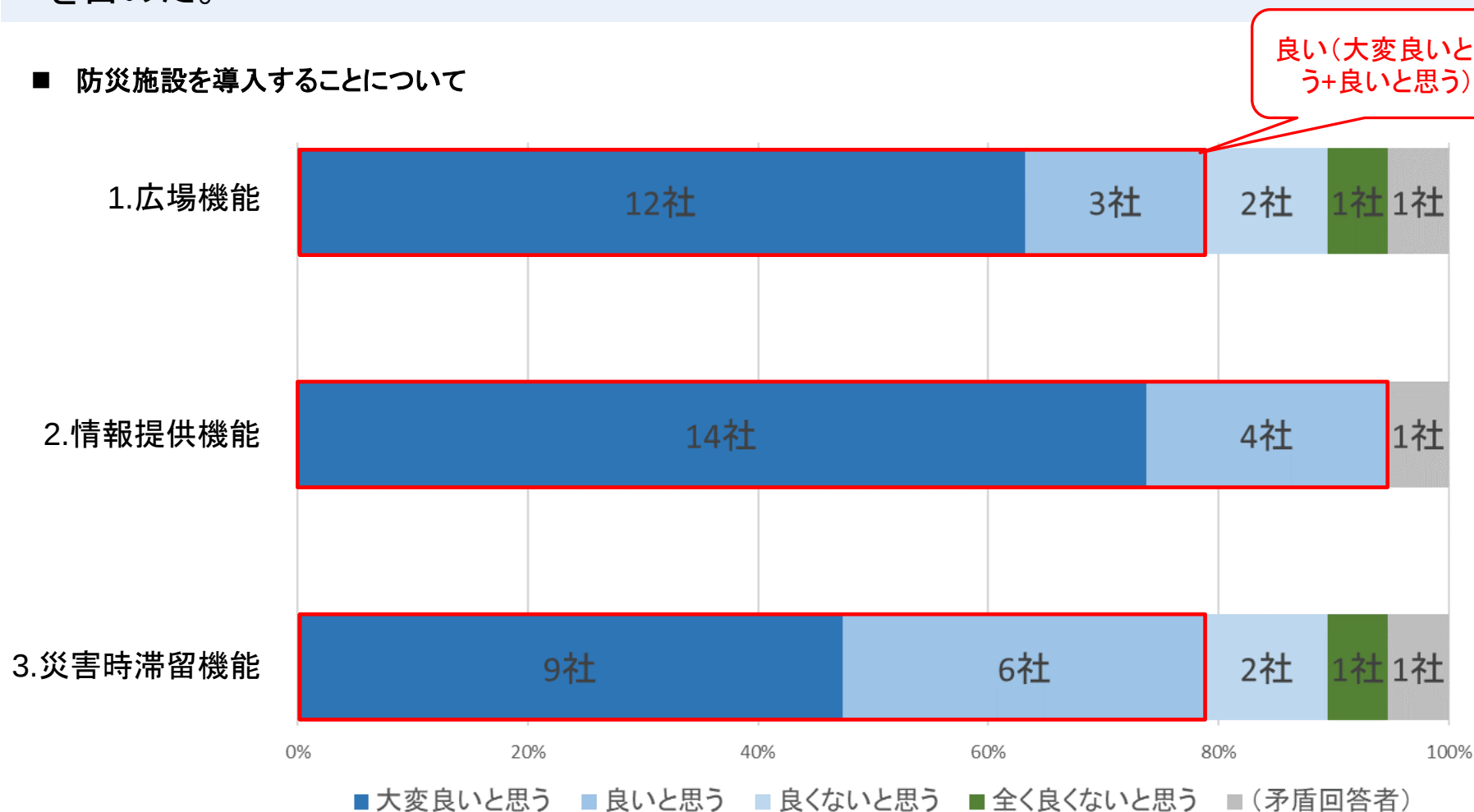


4. 事業化後の実現に向けた取組

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

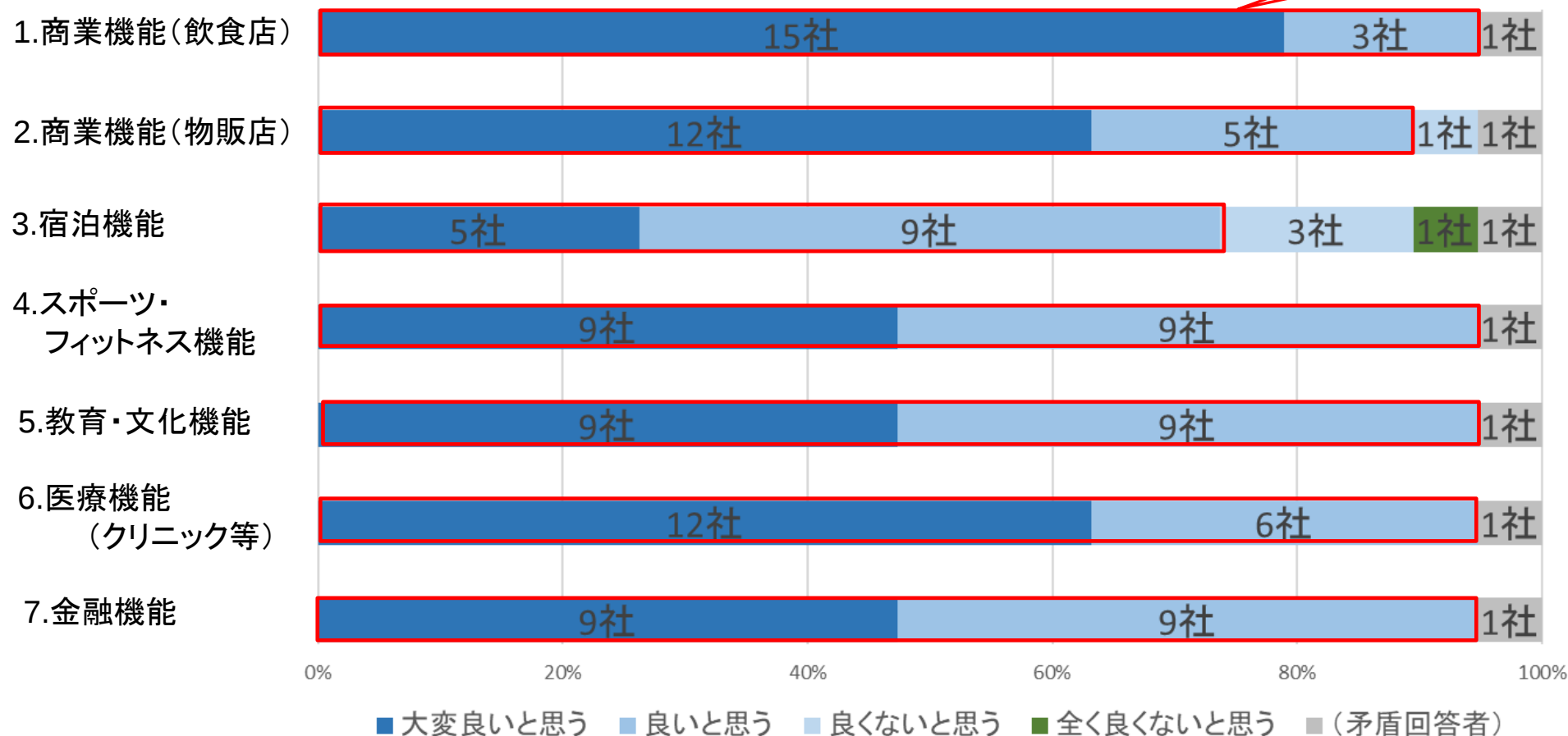


4. 事業化後の実現に向けた取組

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

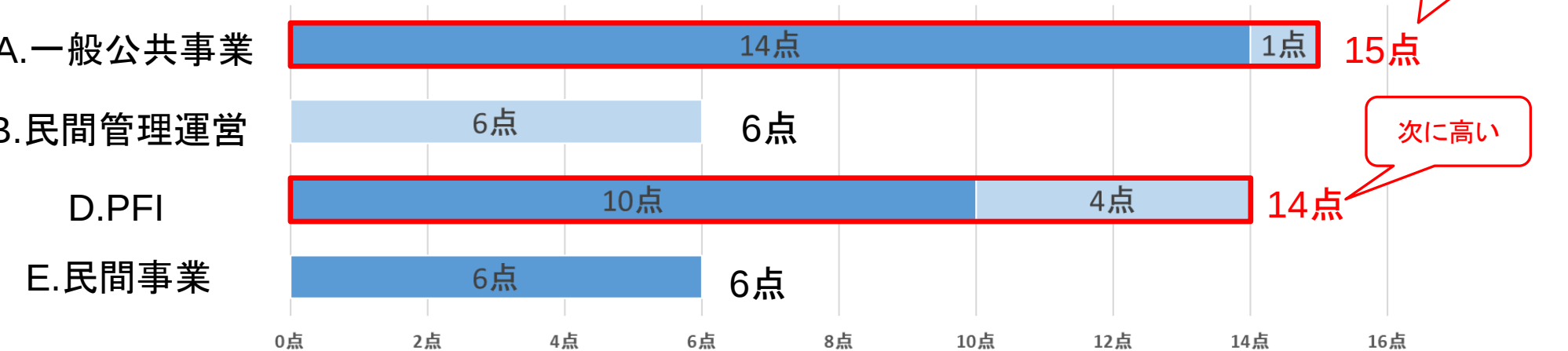


4. 事業化後の実現に向けた取組

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

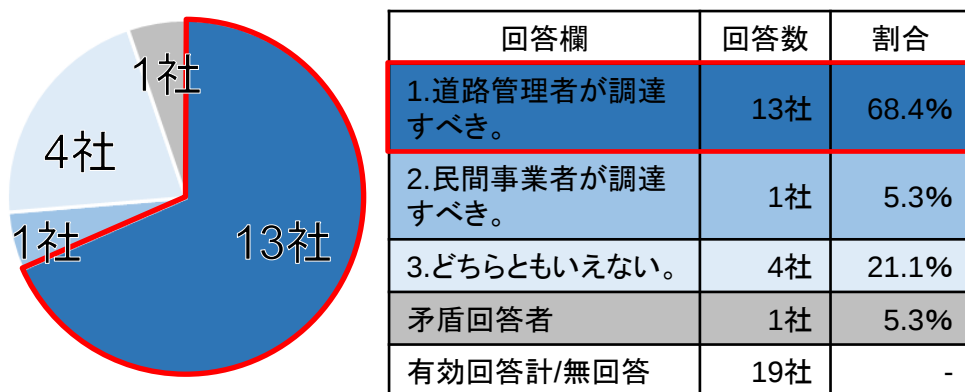
※回答への重み付けとして「最も良いと考える方式」× 2点、「次に良いと考える方式」× 1点として算出した。

4. 事業化後の実現に向けた取組

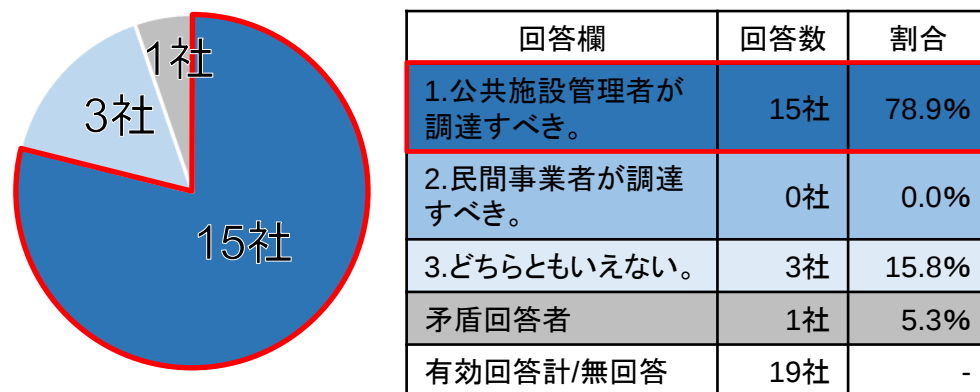
4-3-9. 市場調査の結果(官民連携分担について)

- 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。

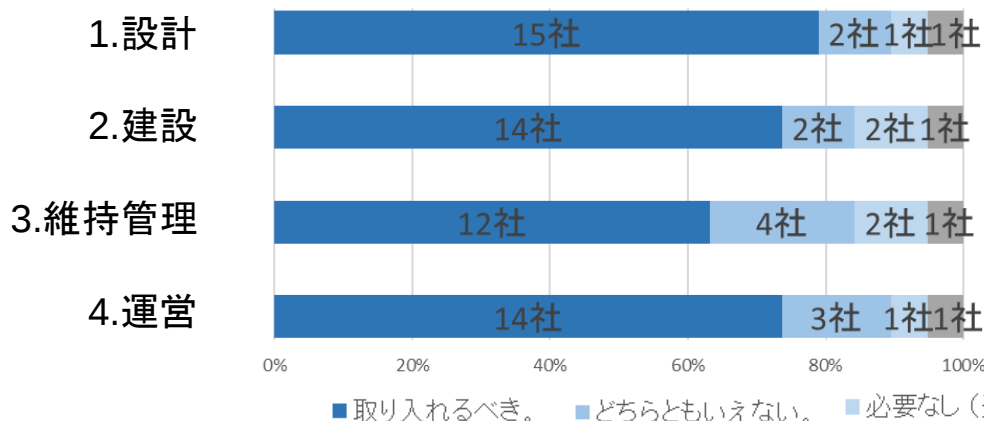
■ 交通ターミナルの資金調達について



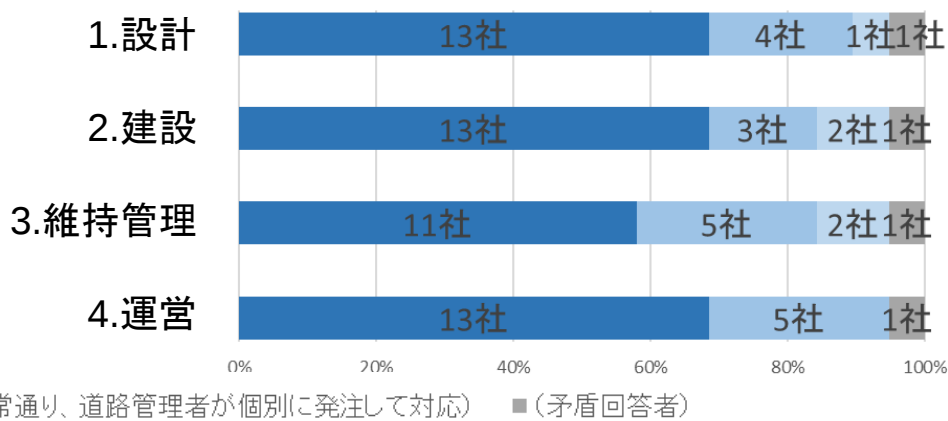
■ 公共施設の資金調達について



■ 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

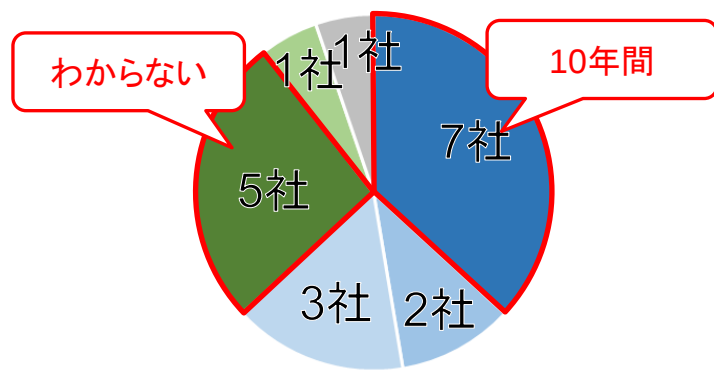


4. 事業化後の実現に向けた取組

4-3-10. 市場調査の結果(事業期間)

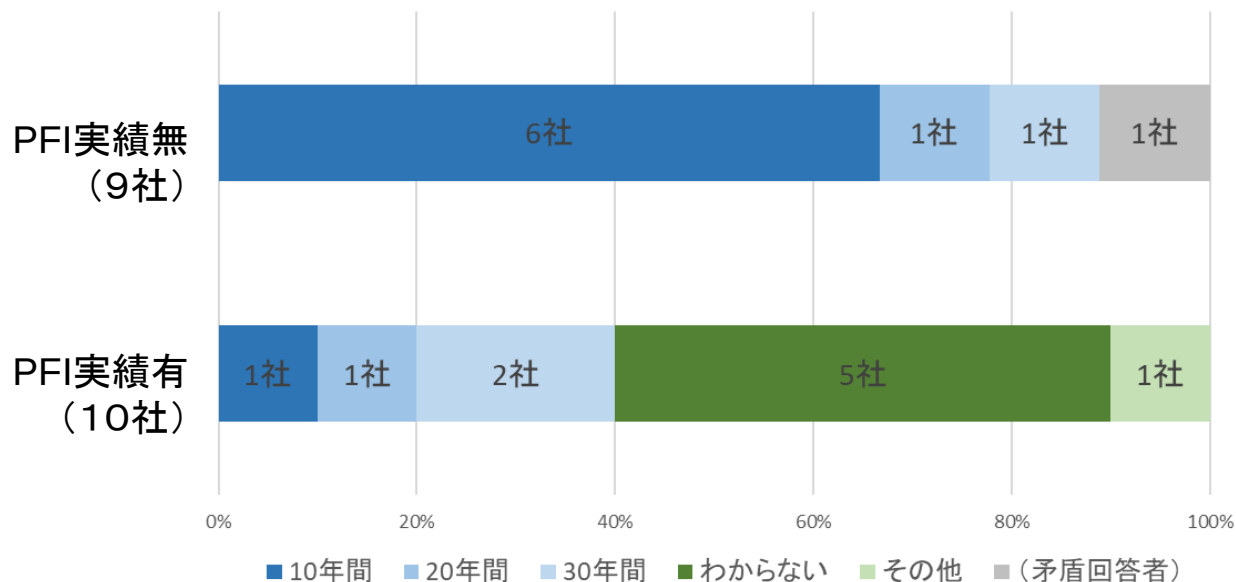
- 事業期間について「10年間」とした回答が最も多く、次に「わからない」とした回答が多く見られた。
- PFI実績の有無により分けた場合は、PFI実績なしの場合は「10年間」とした回答が最も多く、PFI実績ありの場合は「わからない」とした回答が最も多くなった。

■ 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。

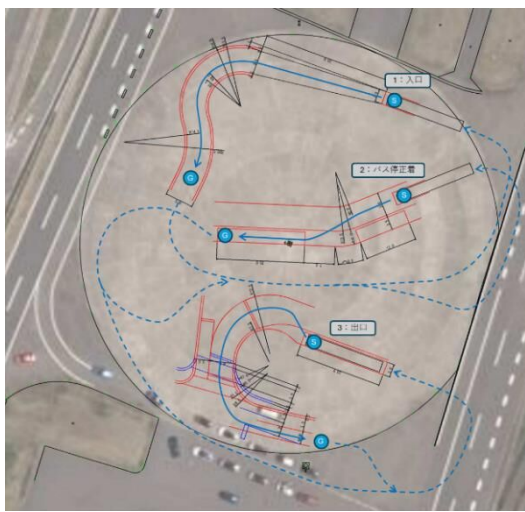
4. 事業化後の実現に向けた取組

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
 - 追浜南町入口交差点の信号機が、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