

先端技術とスポーツを通じて「世界」とつながる 追浜
『みんなで「夢」を育み、みんなに優しい、未来を見据えた駅前拠点の創出』

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

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

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

市道追浜夏島線拡幅



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号等 神戸三宮駅前空間の事業計画(国土交通省・神戸市)より

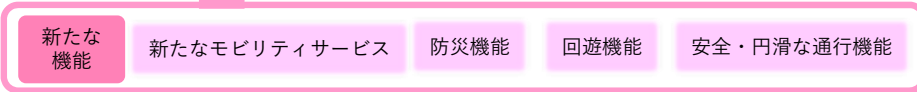
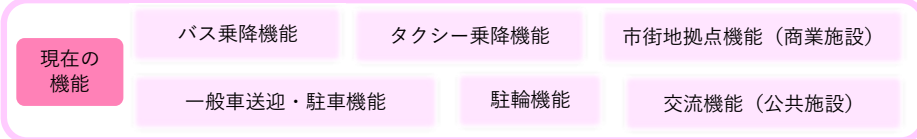
※2：国道15号品川駅西口広場事業計画より

※3：追浜駅前市街地再開発準備組合より

施設配置計画と官民の事業区分

追浜駅の周辺状況

・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ため、周辺の民間事業等と分担し機能を確保します



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)

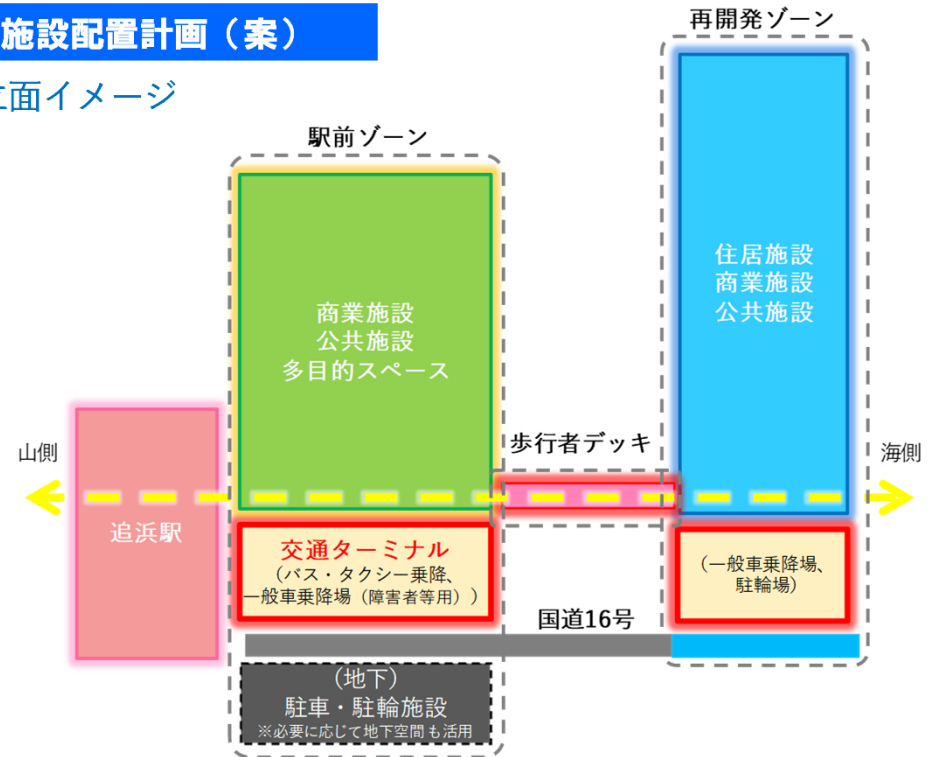
- ・一般車乗降場
- ・駐輪場
- ・次世代モビリティ拠点(将来)
- ・商業施設
- ・公共施設(ex.図書館等)
- ・まち再生の拠点(連鎖型事業) 等

※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

・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、追浜駅周辺のまちづくりに臨みます

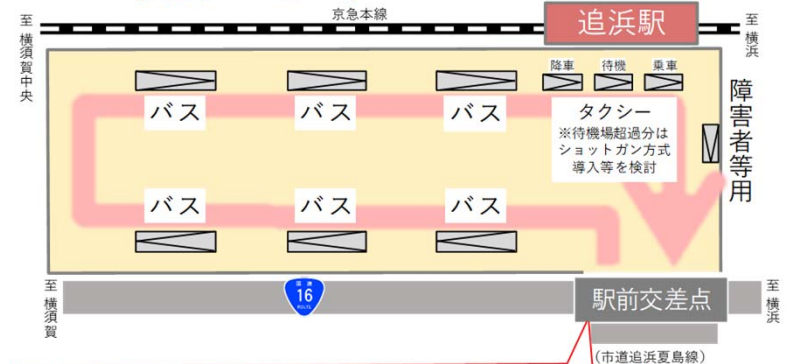
施設配置計画（案）

■立面イメージ



主体	事業区分
国	交通ターミナル、一般車乗降場、歩行者デッキ 等
市	公共施設、多目的スペース、駐輪場、歩行者デッキ 等
民	駅ビル・再開発ビル（商業施設、住居施設、駐車場）、歩行者デッキ 等

■平面イメージ（交通ターミナル）



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

※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

- 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、連鎖型開発を実現していきます。
- 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します。

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



現在

追浜駅前交差点の改良



将来

交通ターミナル整備



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

駅前再開発イメージ



市道追浜夏島線拡幅

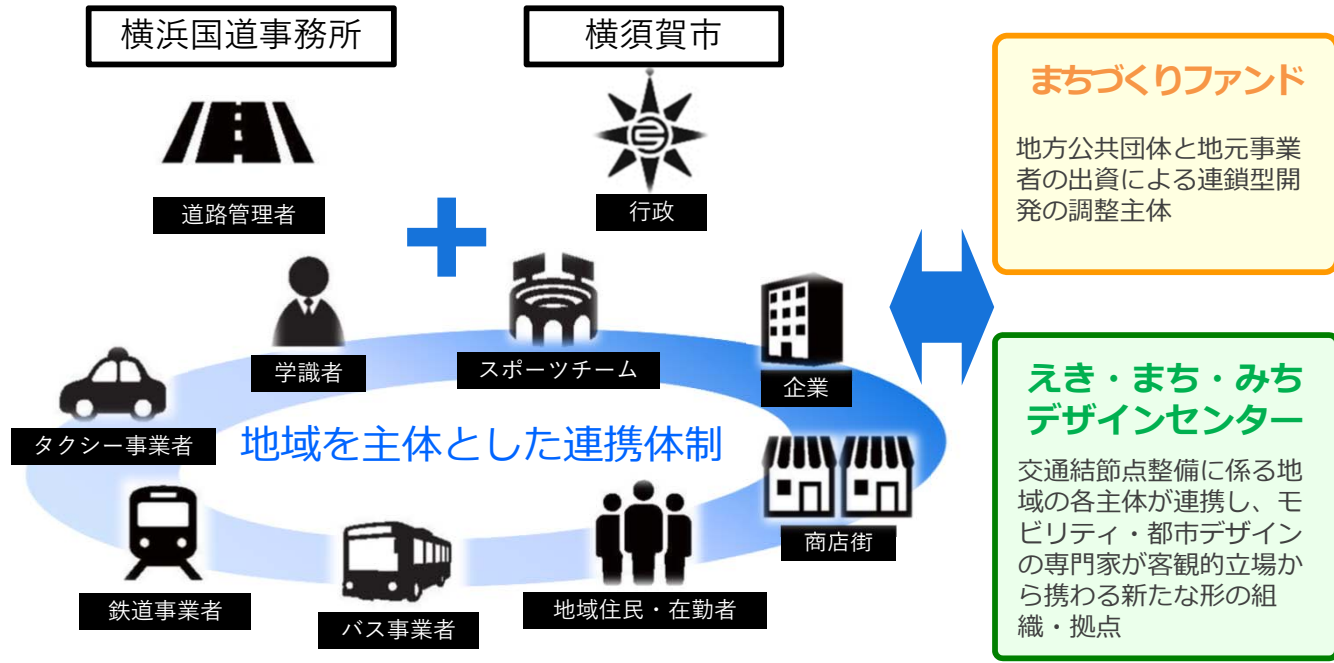


国道357号の延伸



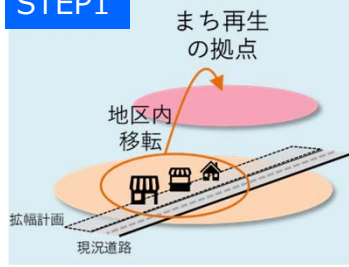
出典：国道15号品川駅西口広場事業計画より

地域主体による事業の推進

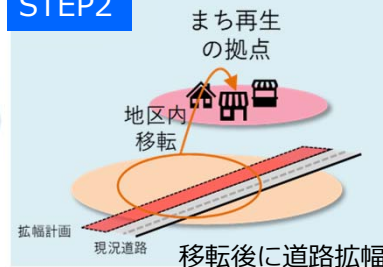


連鎖型事業のイメージ

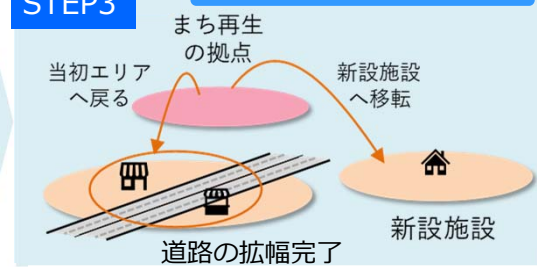
STEP1



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

※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

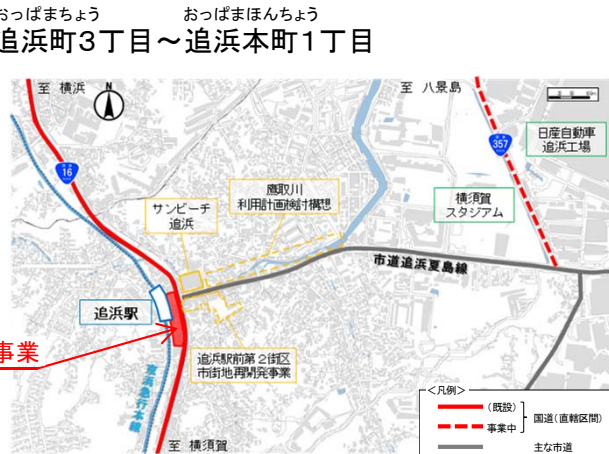


図1 位置図

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
 ・周辺の民間事業者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