

追浜地区の特徴を踏まえた 追浜駅交通結節点事業計画の策定

下地 涼大

関東地方整備局 横浜国道事務所 調査課 (〒221-0855 神奈川県横浜市神奈川区三ツ沢西町13-2)

追浜駅周辺は、横須賀市の玄関口であり、交通結節点としてのポテンシャルを持つ一方で、駅前の空間的制約がある等の課題を抱えている。このような地区の課題や上位計画におけるまちづくりの方向性を踏まえ、周辺の民間事業等と連携して必要な機能を確保する分担型整備や連鎖型事業等、追浜地区の特徴を踏まえた交通結節点事業計画を策定した。

キーワード 交通結節点、官民連携、分担型整備、連鎖型事業、まちづくり

1. はじめに

京急追浜駅周辺は、横須賀市の玄関口と位置付けられており、スポーツ施設や商店街といったにぎわい拠点を有するほか、今後も駅前の再開発事業等、複数の事業が予定されている。また、駅周辺には住宅地や住商複合市街地、工業地区が存在しており、交通結節点となる追浜駅は様々な人々が滞在・交流する場となるポテンシャルを持っている。

2. 現況と課題

(1) 交通面での課題

現況の追浜駅の駅前広場は関東地方で2番目に狭く、歩車錯綜が見受けられ、バスやタクシーの乗降場は国道16号沿道や周辺商店街沿道に分散している。

また、追浜駅前交差点における交通阻害・事故発生



図-1 追浜駅前の現況・課題

といった安全面での課題や、バス待ち環境の課題、歩行者デッキ上に階段があるなどバリアフリーの面での課題など、様々な交通課題が存在している。(図-1)

(2) 防災面での課題

防災に関しても、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い状況となっており、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である。(図-2)



図-2 追浜駅周辺の地形の状況

2. 事業のコンセプトと必要となる機能

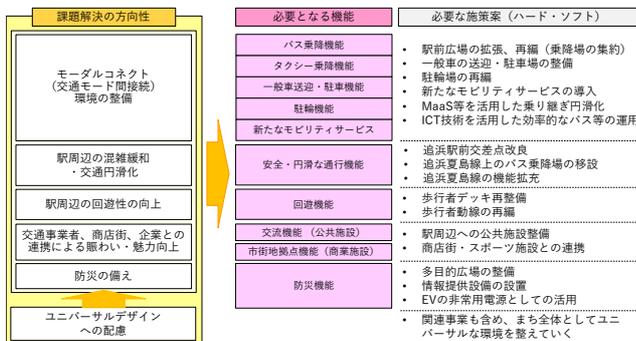
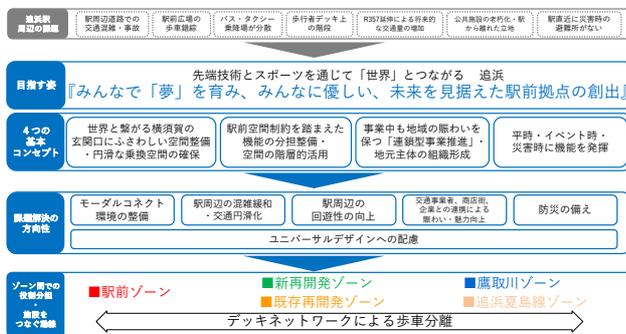
(1) 事業の基本コンセプト

様々な課題を解決し、交通・防災機能を高めるとともに、まちのにぎわい創出の起爆剤として交通結節点を整備すべく、事業推進の基本コンセプトおよび課題解決の方向性を整理した。具体的には、「玄関口にふさわしい空間整備・円滑な乗換空間の確保」、「機能の分担整備・空間の階層的活用」、「事業中の賑わいの確保（連鎖型事業推進・地元主体の組織形成）」、「平時・イベント時・災害時の機能発揮」を掲げ、今後の事業を進めることとした。（図-3）

(2) 必要となる機能

モーダルコネクト環境の整備から、バス乗降機能やタクシー乗降機能、一般車送迎・駐車機能、駐輪機能、新たなモビリティサービス等、様々な交通機能を整えていくことが必要であるとともに、駅周辺の混雑緩和・交通円滑化や回遊性向上等の観点から、交通・防災・まちづくりに関わる多種多様な機能を整備していく必要がある。また、これらすべての機能の導入に際してはユニバーサルデザインへの配慮も必要となる。

これらの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・ソフトの両面から幅広い施策を抽出・整理した。（図-4）



3. 事業の具体イメージ

事業のコンセプトや必要となる機能、追浜駅前の空間的制約を踏まえた上で、事業の具体イメージを検討した。

(1) 分担型整備

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にある。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することで機能の確保を目指すこととした。

駅前空間には、公共性の高いバスやタクシー等の乗降機能を配置することで、利用者の乗り換えの分かりやすさ・利便性を向上させるとともに乗換時の移動距離も短くする一方、民間事業等において、一般車乗降場、駐輪場等の機能を確保することを想定し、検討を進めている。

分担型整備により、「駅・まち・みち」が一体となり駅まち空間を整備することで、連続性のある空間整備や機能確保が可能となり、その結果歩行者の回遊性向上や賑わいあるまちづくりなど、まち全体の機能強化につながると考えている。（図-5、図-6）



(3) 施設配置

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る。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・市街地拠点機能・防災機能を階層的に配置することで、敷地の有効活用を図る。それでも必要となる機能をすべて導入するには、空間が不足すると想定されるため、駅周辺で面的に必要な機能を確保する。

また、駅前広場の交通ターミナル整備にあたっては、バス・タクシーの必要な乗降スペースを確保するとともに、タクシー待機場については限られた空間にて確保することが難しいと考えられることから、ショットガン方式の導入等も検討する。(図-7)



図-7 施設配置計画案

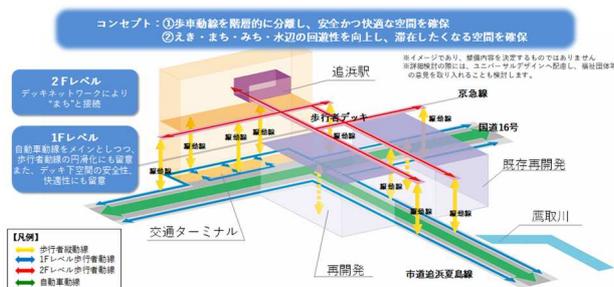


図-8 交通動線

(4) 交通動線

「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する。

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的に分け、利便性と安全性がどちらも確保された空間を確保する。

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く。(図-8)

(5) 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、追浜駅交通結節点の整備により、道路と鉄道のダブルネットワークを構築し、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る。

具体的には、駅前空間を活用した代行バスの発着など、災害時の乗換拠点としての機能確保の検討を進めるほか、追浜駅周辺の各避難場所・避難所への安全・安心な避難行動等を支援する情報拠点としての機能導入、EVなどの非常用電源としての活用等について検討を進めていく。(図-9)

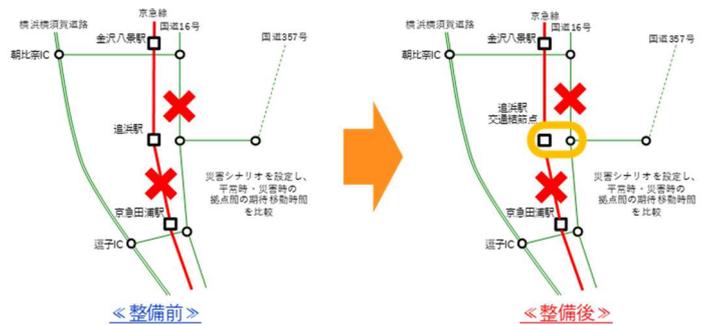


図-9 交通結節点整備による整備効果

4. 事業の進め方

交通結節点の整備のほか、鷹取川整備、駅前の再開発事業など、周辺に複数の事業が想定されることから、様々な連携・調整の上で事業を進めていく。

(1) 施策総動員による課題解決

交通結節点の整備を中心に、道路・河川・まちづくり・民間の各分野が連携・総力を挙げて、総合的に追浜駅周辺まちづくりに臨むことで、「駅・まち・みち」が一体となった駅まち空間を創出していく。

(2) 官民連携による事業推進

「駅・まち・みち」が一体となった駅まち空間を整備・持続し、より良くして行くためには、地域に関わる様々なプレーヤーが連携し、まちづくりを行っていくことが必要となる。

そこで、「まちづくりファンド」や「えき・まち・みちデザインセンター」等、地域主体で事業を推進する新たな方式の事業スキームや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の構築に向けた検討を進めていく。(図-10)

(3) 連鎖型事業

事業の途中段階においても、駅周辺に必要な機能や周辺地域の賑わいを確保し続けるために、関連事業と連携しつつ空間を有効活用しながら、段階的に事業を推進していく。(図-11)

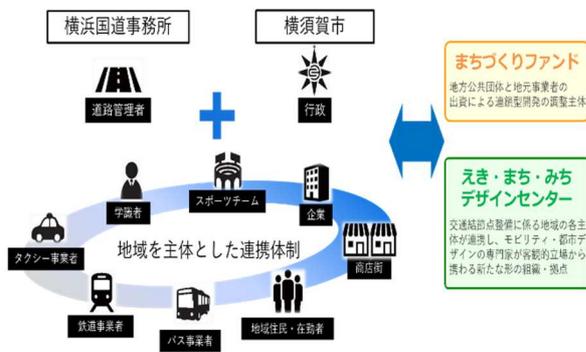


図-10 官民連携による事業推進

5. おわりに

本事業の将来の姿としては、図-12の通り関連事業とともに、未来を見据えた駅前拠点創出を目指す。本事業も含めた交通結節点事業は、各国道事務所が進めてきた既存の道路事業と比較すると、関係者が多い、事務所にノウハウが少ない、地元や関係事業者との丁寧な対話プロセスが必要、など様々な点で進め方が異なっている。

しかしながら、本事業の醍醐味は、新たなスキーム・プロセスを世の中に対し提案していける部分であると考えており、今後は、今般取りまとめた事業計画をもとに、スピード感を持って事業を進めて参りたい。

謝辞：最後に、本稿の追浜駅交通結節点整備事業計画検討会（座長：羽藤英二東大大学院教授）での議論を踏まえ、取りまとめたものである。委員各位のご意見・ご指導に際し、この場をお借りして感謝の意を表したい。

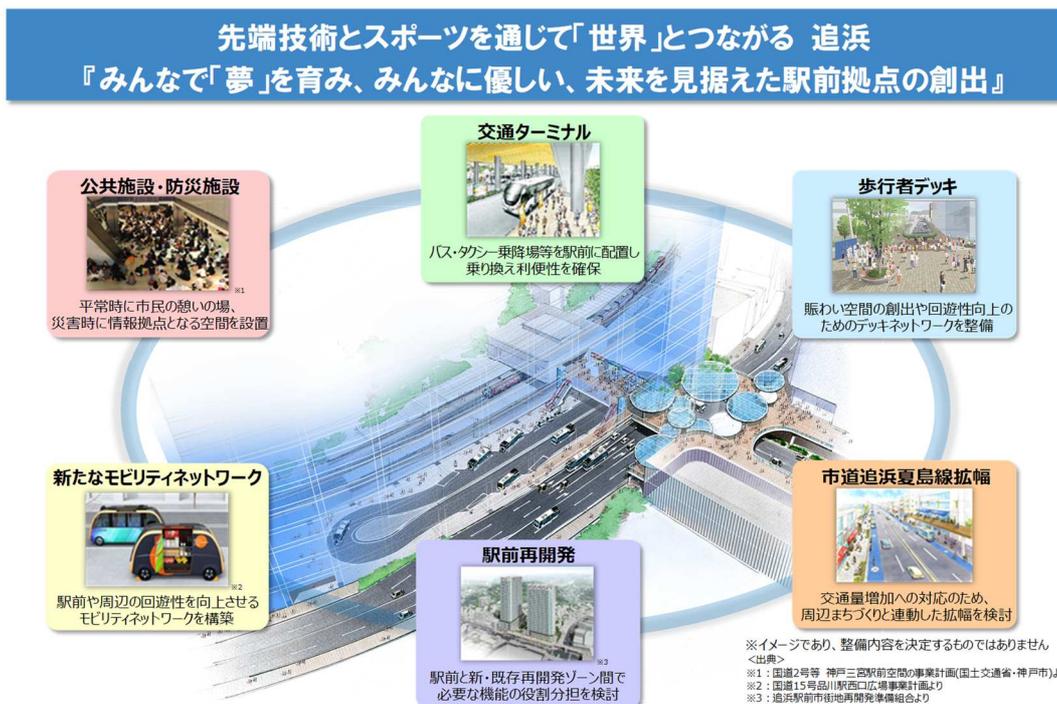


図-11 追浜交通結節点の将来の姿