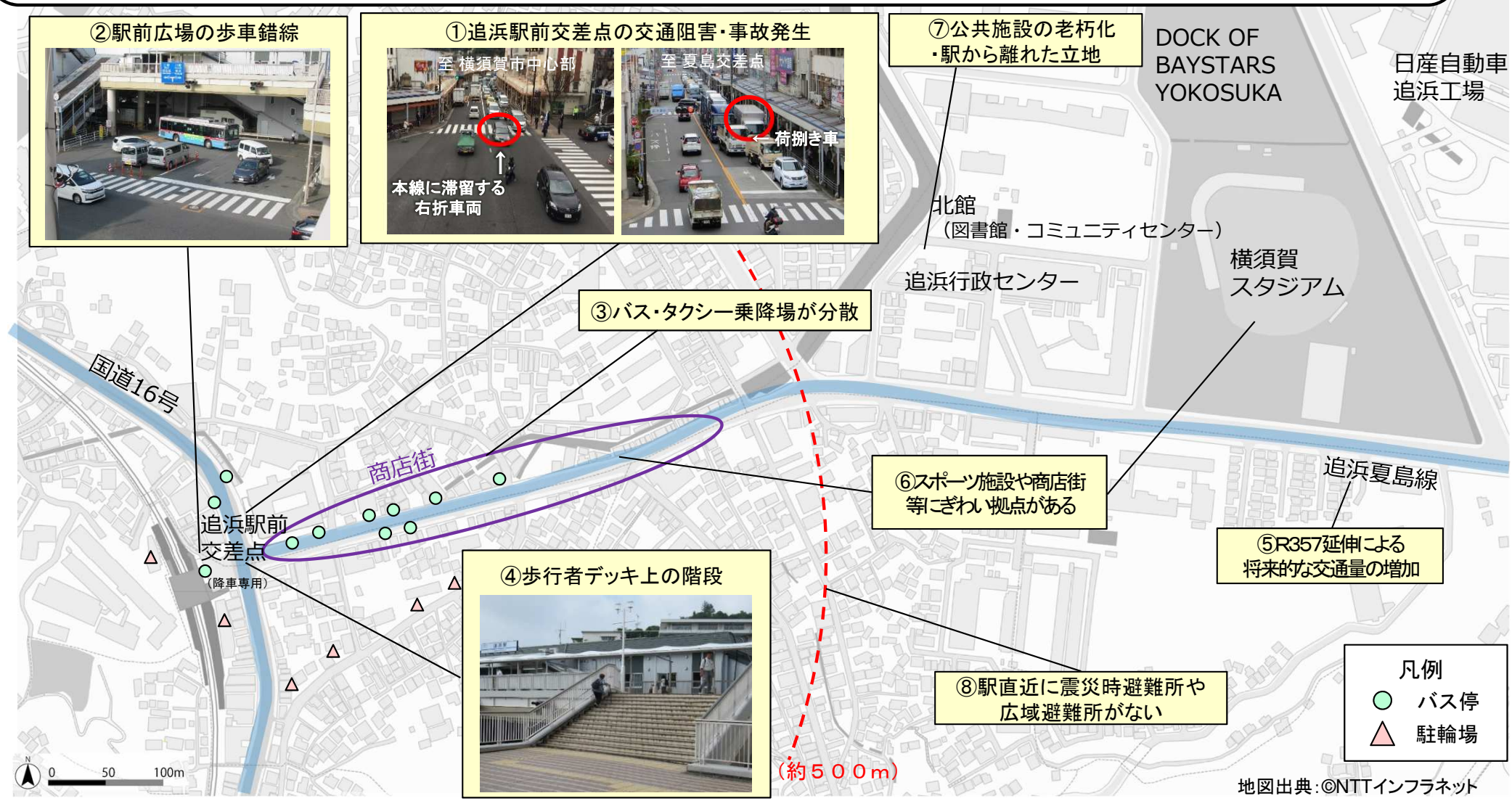
１．前回検討会の振り返り

1. 前回の主な意見と対応方針

	主な意見	対応方針
1	追浜駅前は交通需要の割にスペースが少ないという典型的な問題があり、どのように機能や施設を配置していくかが重要である。	機能配置の考え方を整理 **⇒詳細は資料4で説明**
2	限られた空間の中で機能を分担し、新たな機能を付加していくことを考えると、地域の中で機能・役割のトレードオフが発生することから、地域の相互理解が非常に重要になってくる。	
3	各交通手段の駅前空間の利用割合とそれぞれが実際に輸送している人数、つまり現況の交通手段別総処理人数を調べた上で、特定の交通手段ユーザーが不公平を被らないように、見ていくべきではないか。	追浜駅利用者の現況の交通手段分担率や想定される将来交通量の増加を踏まえ、駅前に必要な機能・施策を検討 **⇒詳細は資料1で説明**
4	横須賀スタジアム、DOCK OF BAYSTARSの玄関口になる駅であることを考えると、1日あたり千人の観客が利用する。あらゆる交通モードで移動できることが必要ではないか。	
5	交通機能を集約し便利にするだけでなく、付加価値の高いまち・駅とするべきではないか。	関連事業の動きを踏まえ、「駅」「まち」「みち」が一体となった「駅まち空間」としての導入機能・機能配置を検討 **⇒詳細は資料4で説明**
6	湾岸部からの交通流入を考慮した拡幅や適切な車線数の確保について関係者で検討をして頂きたい。	追浜夏島線の拡幅等、関連事業との連携の仕方を検討 **⇒詳細は資料5で説明**
7	事業の計画段階から、多様な利用者の意見を取り入れることが重要であり、特に移動に配慮が必要な高齢者、障害者等の当事者参加について、意識的に向き合うことによって、ユニバーサルな環境の構築が期待できる。	今後、障害者団体等の意見を聞き計画に反映
8	限られた空間をいかにシェアしていくかを考えると、一つの空間を時間帯や平日休日によって使い分けていくような観点もあるのではないか。	追浜駅周辺地域に導入すべき機能を整理したうえで、必要な施策についてハード・ソフト両面から検討 **⇒詳細は資料3で説明**
9	行動変容をもたらすため、ハード整備に先行して取り組めるMaaSのようなソフト面の施策も検討してもよいのではないか。	
10	自動運転車の走行を考慮したハード整備も考える必要があるのではないか。	
11	災害時のEV車両の活用等も議論しては良いのではないか。	

2. 追浜駅周辺の現状（旅客の利便性・安全性）

- 交通関連　　：①追浜駅前交差点の交通阻害・事故発生、②駅前広場の歩車錯綜
  ③乗降場の分散、駐輪場の分散、④バリアフリー未対応、⑤将来的な交通量増加
- まちづくり関連：⑥スポーツ施設や商店街等のにぎわい拠点が存在、⑦公共施設の老朽化・駅から離れた立地、⑧追浜駅直近には震災時避難所や広域避難所がない

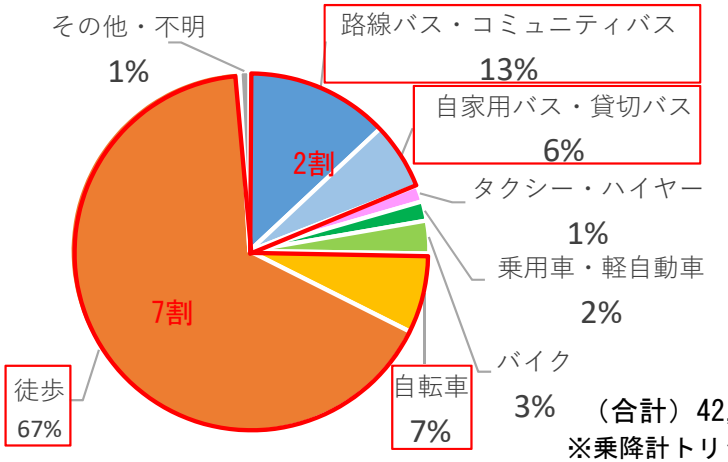


2. 追浜駅周辺の現状（交通量関連）

➢ 交通量関連

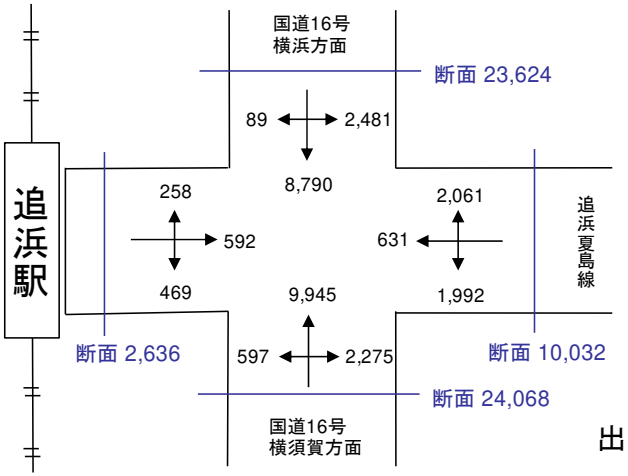
- 追浜駅利用者の交通手段分担率は、徒歩・自転車が7割強、バス（自家用バス・貸切バスを含む）が2割弱
- 追浜駅前の時間帯別歩行者交通量は、朝夕にピークがあり、通勤通学用途が多い
- 自動車交通量については、国道16号で約24,000台／日、市道追浜夏島線で約10,000台／日となっている。

■追浜駅利用者の交通手段分担率



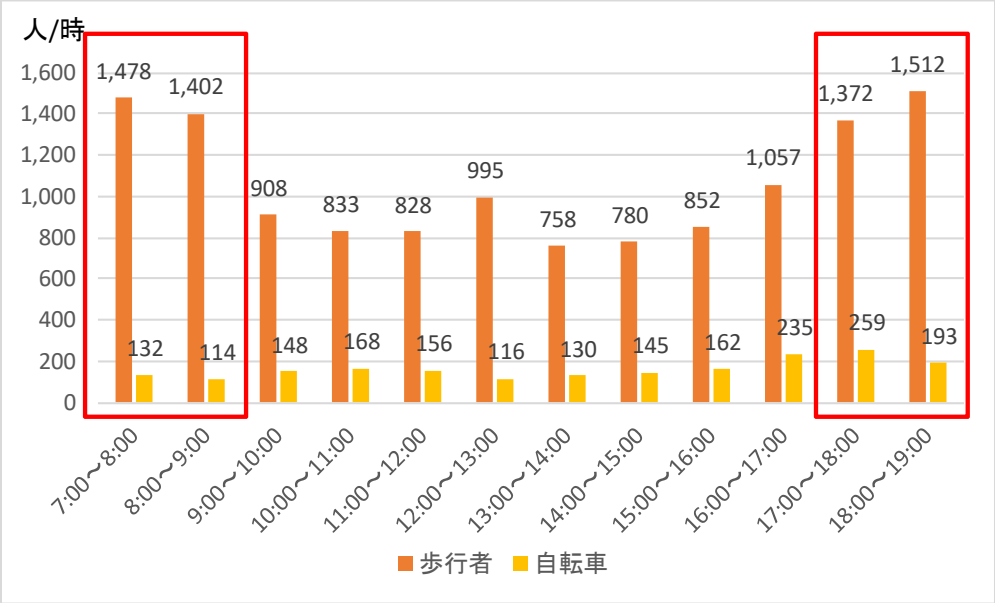
（合計）42,184トリップ／日
※乗降計トリップ数をもとに整理
出典：平成30年 パーソントリップ調査

■追浜駅前交差点　自動車交通量（方向別 台/日）



出典：平成30年10月 国調べ

■追浜駅前（追浜夏島線）時間帯別歩行者・自転車交通量



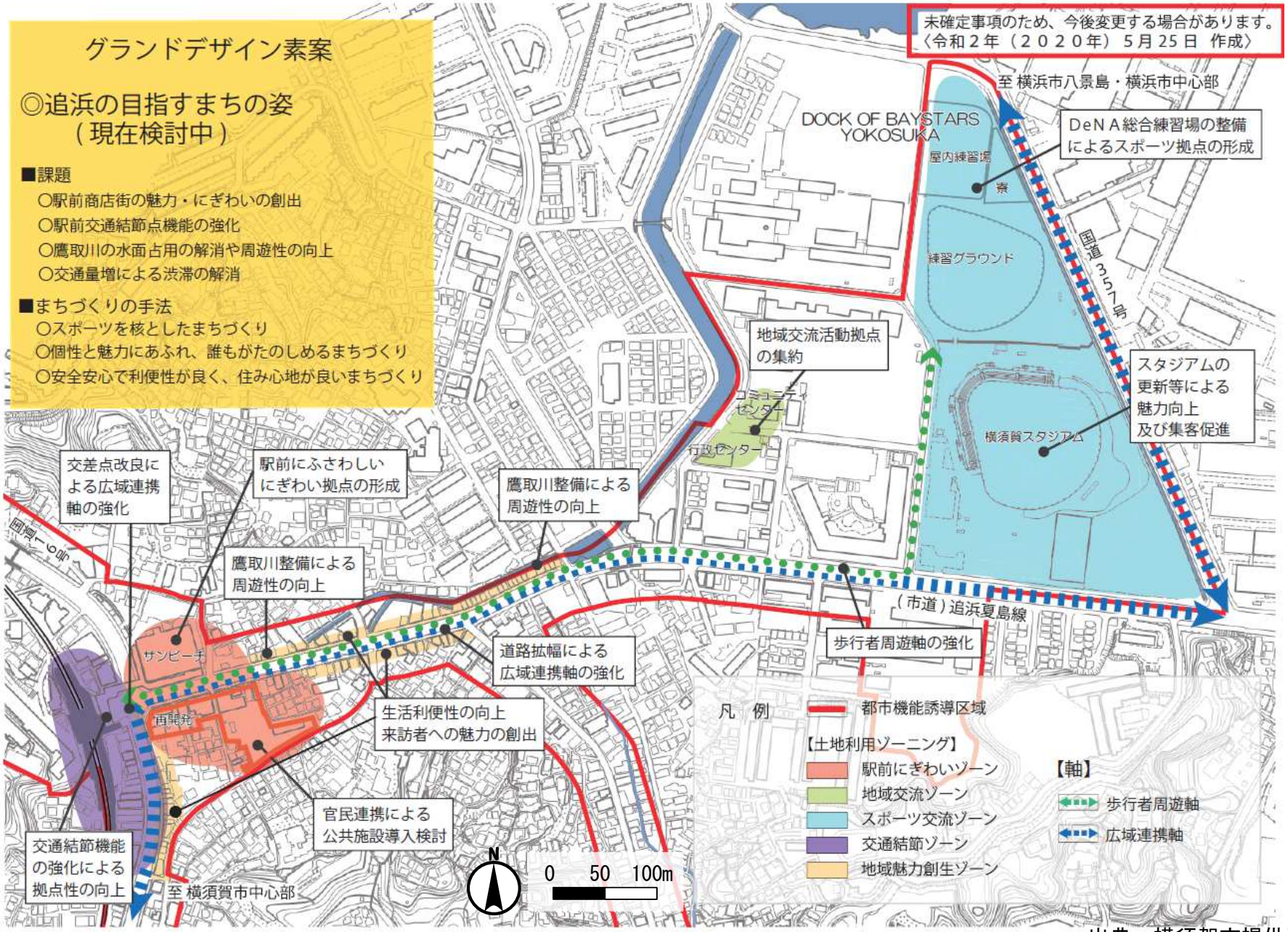
※北側及び南側の夏島線歩道交通量の合計値

【調査日】　平成28年7月12日（火）　7-19時
（合計）歩行者　12,775人、自転車　1,958台

出典：平成28年 歩行者・自転車交通量調査報告書（横須賀市）
調査地点「追浜銀座通り商店街　北側・南側」

3. 追浜駅周辺のまちづくりの方針

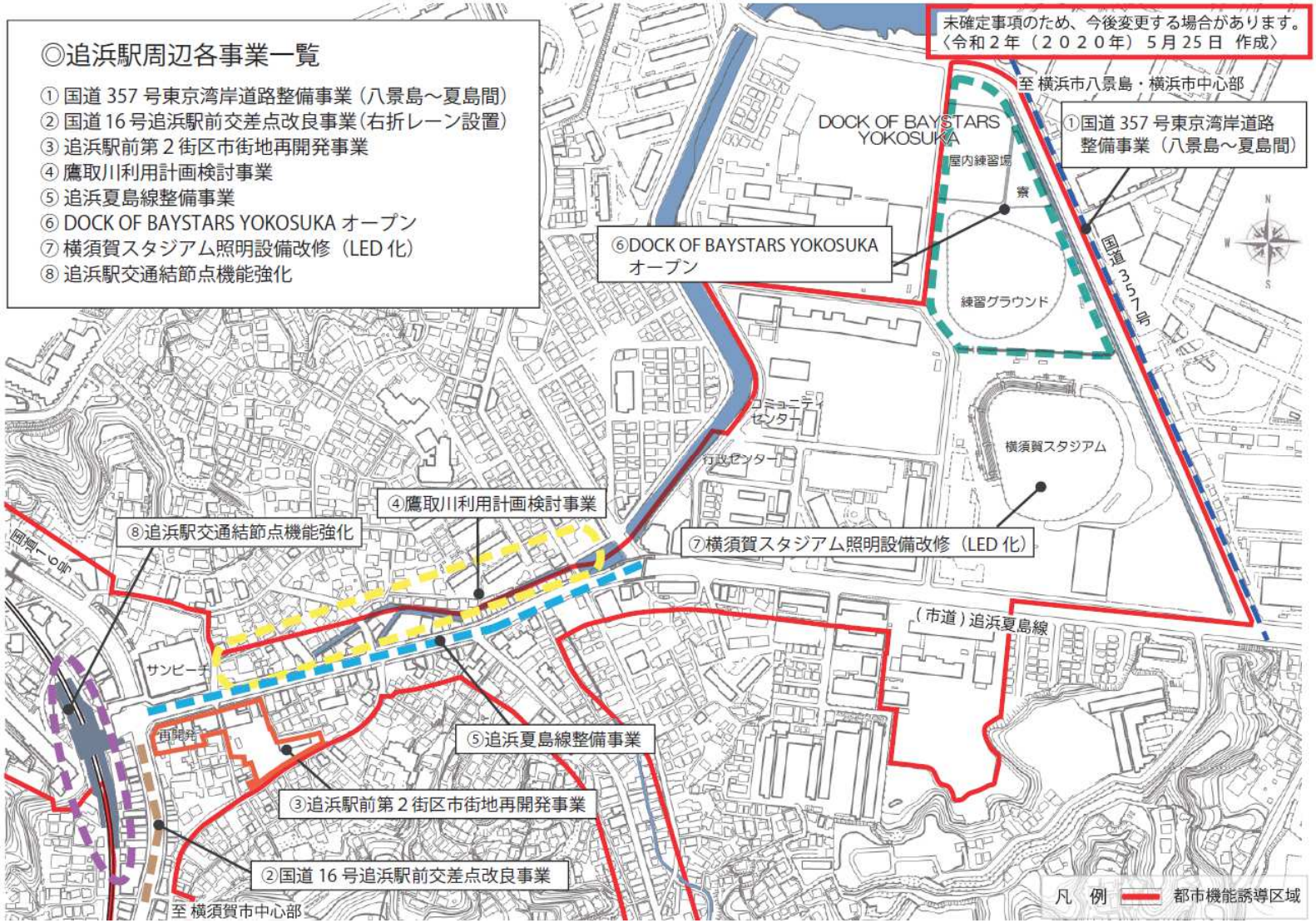
➢ 横須賀市では、追浜の目指すまちの姿を示すものとして、グランドデザインを策定中



出典：横須賀市提供資料

4. 関連事業の動き

- 国道357号の整備や、駅前再開発・スポーツ施設の整備等により、来街者の増加が想定されるため、増加する需要を踏まえた交通結節点の整備が必要
- 交差点改良や、鷹取川・追浜夏島線における道路空間の整備を踏まえ、道路空間を有効活用した機能分担を検討



出典：横須賀市提供資料

5. 追浜駅交通結節点の整備方針（１）

1. 駅前広場の拡張・再整備を行うことで、分散するバスやタクシー乗降場を集約化するなど、安全で利用しやすいモーダルコネクト環境を整えます。また、国道16号追浜駅前交差点改良、市道追浜夏島線の改良計画などと整合を図ることで、追浜駅周辺の混雑の緩和、交通の円滑化を図ります。

2. 駅周辺の限られた土地の効率的・効果的な利用を図るため、立体道路制度を活用し、地域に点在する公共施設再編との連携や、駅施設の改良など官民協働による都市基盤整備に取り組みます。また、総合練習施設のあるプロ野球球団や地元企業などとの連携も視野に、賑わいと魅力ある「まち」づくりを進めます。

3. 再開発事業等と連携し、ユニバーサルデザインに配慮した歩行者デッキの整備を行うなど、「まち」を利用するすべての方にとって、やさしい歩行者空間を創出します。

4. 老朽化が進む駐輪場を利用しやすい施設に再整備するとともに、EVなど環境に配慮したモビリティの推進、ICT技術を活用した効率的なバス等の運用、技術開発が進む自動運転バスなども見据えた駅前広場及び道路空間の整備を図ります。また、災害時の情報提供機能の確保など、防災機能も付加します。

この方針（案）に基づき、民間事業者等の知見を広く取り入れながら、官民連携で計画の具体化を図ります。

5. 追浜駅交通結節点の整備方針（2）

ポテンシャル

- 自動車や造船を中心とする産業が活発で、若い世代の人口が増加している地域
- プロ野球球団の拠点施設や、地元企業のスポーツイベント等、スポーツタウンとしての賑わい

写真提供：日産自動車（株）

写真提供：（株）横浜DeNAベイスターズ

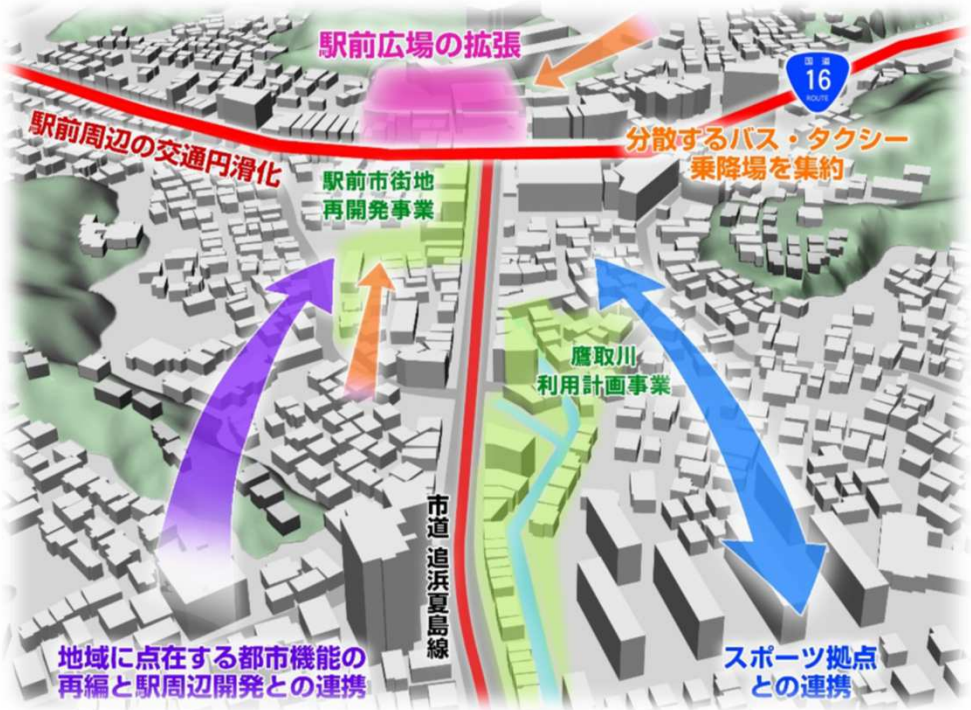
課　題

- 駅前広場が狭小で、バスやタクシーの乗降場が分散
- 駅周辺道路での交通混雑
- デッキ等がバリアフリー化されておらず、歩行者の回遊性に課題

駅前広場が狭小でバスと一般車が錯綜

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』



①歩行者回遊性の向上

・ユニバーサルデザインに配慮した歩行者デッキの整備　等

②防災機能の強化

・周辺住民や帰宅困難者等を考慮した防災情報提供施設の整備　等

③先端技術導入による移動効率化

・次世代モビリティなど先端技術の導入を見据えた駅前広場の整備　等

④まちづくりとの連携

・駅前再開発等と連携した整備　等