

2. 施設配置計画

2-1. 駅周辺の施設配置計画

1. 駅周辺における機能分担の考え方

- 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です。
- 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し、機能を確保していく必要があります。

現在の機能



ゾーン間での機能分担
について検討が必要

地図出典：NTTインフラネット

新たな機能

- 自転車通行空間
- 新たなモビリティサービス
- 防災機能
- 回遊機能
- 安全・円滑な通行機能

1. 駅周辺における機能分担の考え方

○駅前空間に優先的に確保すべき機能については、**必需性・公益性・拠点間連結性**の観点から検討が必要と考えます。

分類		必需性	公益性	拠点間連結性	優先度評価(案)	考え方
交通機能	バス	○	○	○	◎	・分散している乗降場を集約し、利便性を向上すべき
	タクシー	○	○	△	◎	・左記の観点から 駅前 に設けるべき。一部の待機バースは空間制約も踏まえ、周辺での確保も検討
	一般車送迎	-	-	△	△	・ 身障者用乗降場は駅前 に設けるべきだが、一般車は駐車場化する事を防ぐため、空間制約等を加味し検討
	駐車場	-	-	△	△	・ターミナル上部に商業施設を設ける場合、附置義務が必要となるが、 隔地・地下化も視野に検討
	駐輪場	-	○	△	○	・鉄道等との乗換利用者を考慮し、駅前への設置が望ましい
	新モビリティ	技術開発・環境変化等に応じて整理			○	・新モビリティの形態(乗合or私用)により異なるため、今後検討が必要
交流機能	市街地拠点機能(商業施設)	○	-	-	○	・ 駅前空間の拠点としての賑わい向上 の観点から、駅前への設置が望ましい
	交流機能(公共施設)	○	○	-	◎	・左記の観点から 駅前 に設けるべき。公共施設の規模によっては、分散配置もあり得る
防災機能		○	○	-	◎	・災害時の避難場所等として、 人が集まる駅前への設置が望ましい

< 観点の解説 >

- ※必需性：市民が社会生活を営む上で必要かどうか
- 公益性：公共性が高く、民間による提供が難しいかどうか
- 拠点間連結性：交通ネットワークとして拠点間を結ぶ機能を向上させるかどうか（交通機能のみ）

2. 駅前空間に必要な機能

2.1 駅前空間に必要な交通機能

- 追浜駅周辺の現在のバス時刻表等を元にするると、6バース程度のバスバースが必要となります。
- また、タクシーについても、2台分程度の乗降スペースが必要と考えられます。
- なお、併せて必要と考えられるタクシーの待機場場については、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を検討します。
- 併せて、将来的に導入が進むと想定される次世代モビリティへの対応も加味します。

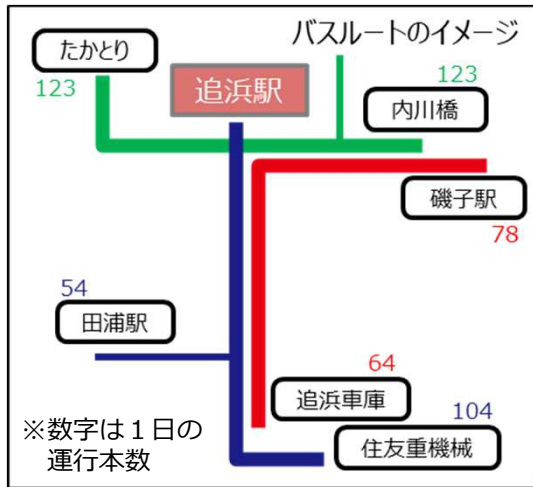


表 将来のバス停案

バス停	主な行先	ピーク時	
		運行本数	時間帯
①	追浜車庫	6本	19時台
②	夏島・田浦駅	13本	7、8時台
③	住友重機械	13本	7、8時台
④	磯子駅 内川橋	15本	7、18時台
⑤	たかとり	10本	19時台
⑥	起終点バス 降り場	—	—

※ 現在のピーク時運行本数15本を超えないよう検討

<ショットガン方式でのタクシー乗降場の例>



待機場を出庫したタクシーのみ駅前の乗降場に入庫可能
出典：京都府タクシー協会HP

<次世代モビリティのイメージ>



出典：国道15号品川駅西口駅前広場事業計画より

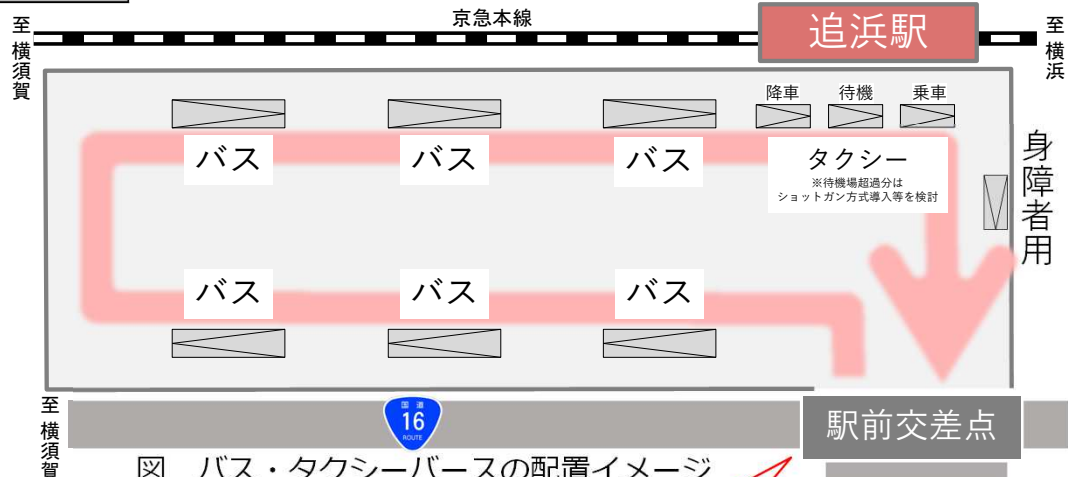


図 バス・タクシーバースの配置イメージ

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 (市道追浜夏島線)

○バスバース
現行バス時刻表を元に整理すると、6バース程度が必要と想定

○タクシーバース
駅前広場計画指針を元に算出すると、乗車1・降車1・待機5台程度が必要と想定

2. 駅前空間に必要な機能

2.2 駅前空間に必要な交流機能・防災機能

- 追浜駅周辺の交通結節機能強化と併せて、こども園や図書館などの公益利便に資する交流機能（公共施設）や賑わいに資する市街地拠点機能（商業施設）などの導入も期待されます。
- また、多くの人が集まることから、イベントに活用できる広場空間や防災機能についても具備すべきと考えます。（防災機能は資料5で詳述）



こども園イメージ

出典：横須賀市HP



イベント広場イメージ
(ショッピングプラザ横須賀センターステージ)

出典：横須賀市HP



図書館イメージ（中央林間図書館）出典：事務局撮影



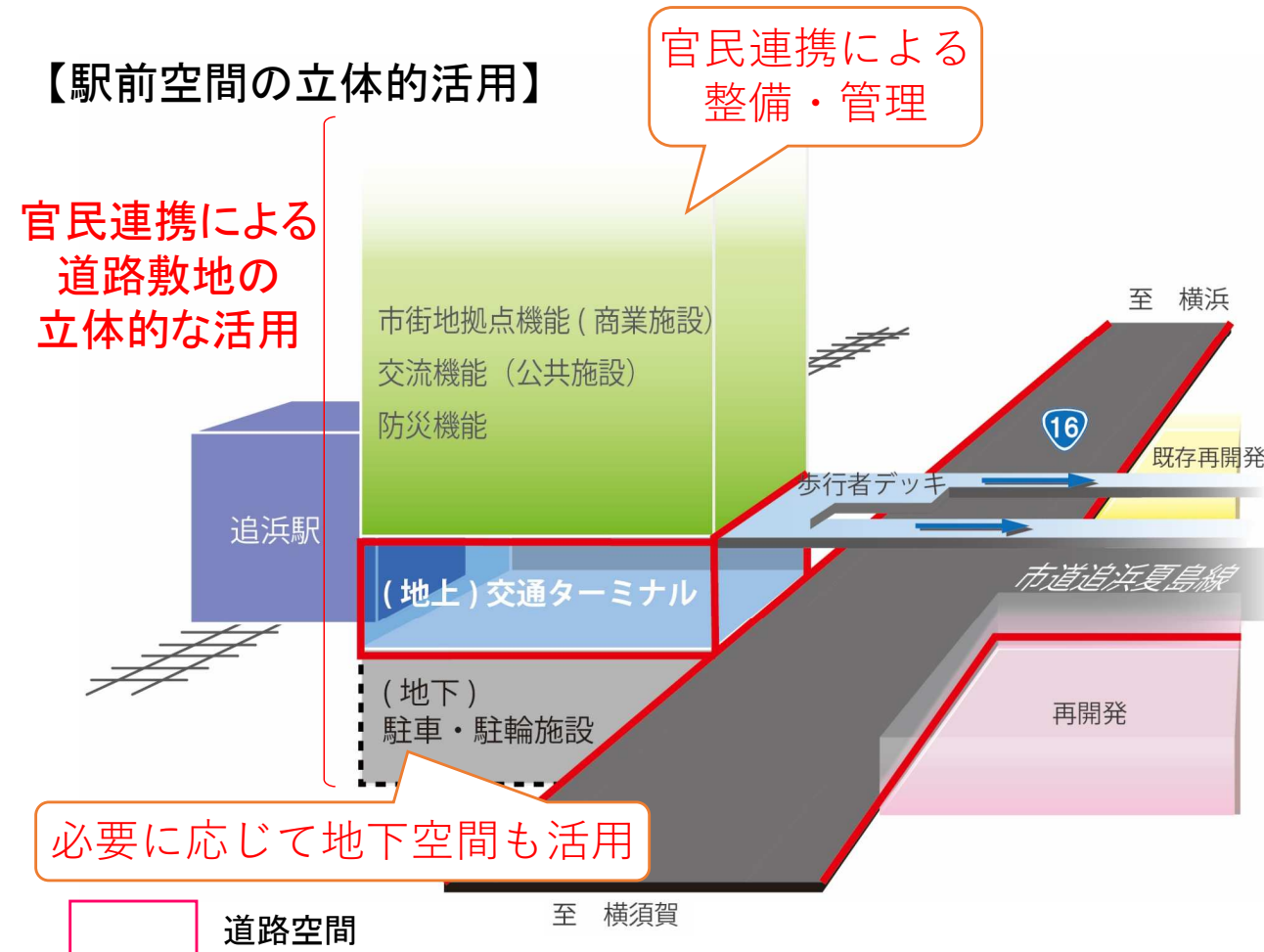
イベント広場イメージ
(キッズベースボールフェスティバル2019の様子)

資料提供：横浜DeNAベイスターズ

3. 駅前空間の立体的活用

- 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ります。
- 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・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ります。
- 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していきます。

【駅前空間の立体的活用】



< 駅前空間の立体的活用 >

- 1階部分は道路空間とし、交通ターミナルを整備
- 2階以上の部分は交流機能 (公共施設)・市街地拠点機能 (商業施設) 等として整備
- 必要に応じて地下空間の活用も検討

空間を立体的に活用することで、交通機能・交流機能・防災機能を階層的に配置

2. 施設配置計画

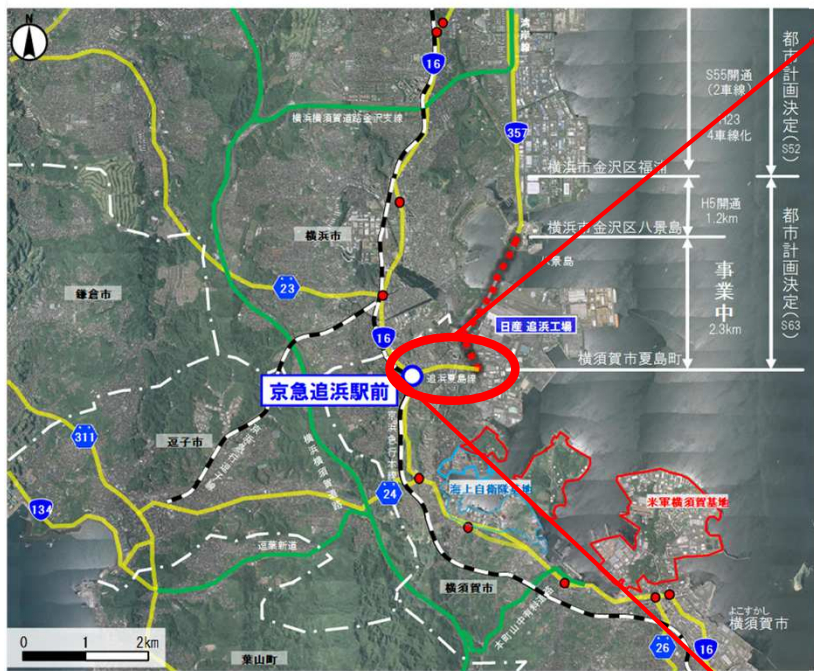
2-2. 市道追浜夏島線の機能拡充

1. 市道追浜夏島線の現状(広域ネットワーク・拡大図)

○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。

■広域図



- 凡例
- : 事業中
 - : 主要渋滞箇所
 - : 一般道
 - : 自専道

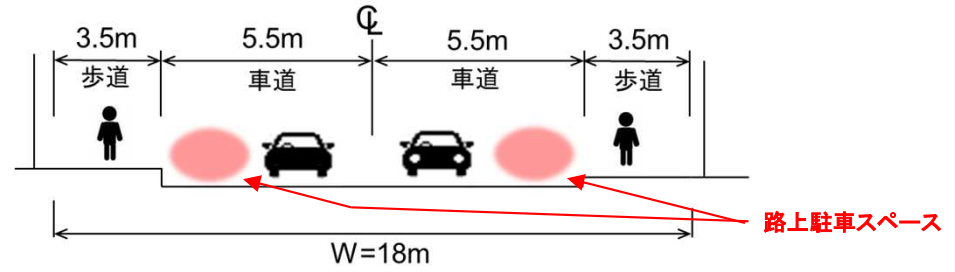
■拡大図



■路上駐車の様子 ■11~15時まで駐車可能 ■商店街の様子

出典：国土地理院空中写真

■市道追浜夏島線 標準断面図 (A-A')



2. 市道追浜夏島線の整備の方向性

2.1 断面構成

- 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も視野に入れ、道路整備を考えていく必要があります。

	断面イメージ	備考
(参考) 都市計画決定案 (S42)		<ul style="list-style-type: none"> ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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用
4車線化案		<ul style="list-style-type: none"> ・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走行 ・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		<ul style="list-style-type: none"> ・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

※ 鷹取川北側 (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. 市道追浜夏島線の整備の方向性

2.2 まちづくりとの連携

○整備の検討に際しては、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確保等を踏まえ、検討する必要があります。

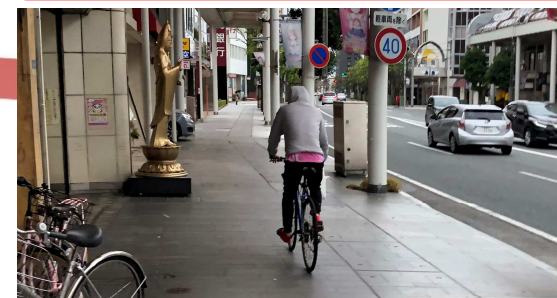
○そのため、まちづくりとの整合を図った上で、今後検討を深めていく必要があります。

②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

③自転車の通行空間



出典：事務局撮影

①商店街と道路の関係性



出典：事務局撮影

⑤国道357号延伸も踏まえた交通容量の確保



出典：横浜国道事務所「D'エトガ'ト」2020より

④鷹取川の水面利用方法



出典：事務局撮影

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

(参考)河川空間の活用事例

- 広島県の京橋川では、河川敷地占用に関する規制緩和により、最長6年間の河川占用を認めています。
- これにより、河畔空間を活用した民間企業によるオープンカフェの出店やイベントの開催等が可能となり、にぎわいのある水辺が創出されています。

■河川空間の活用事例（広島県京橋川）

