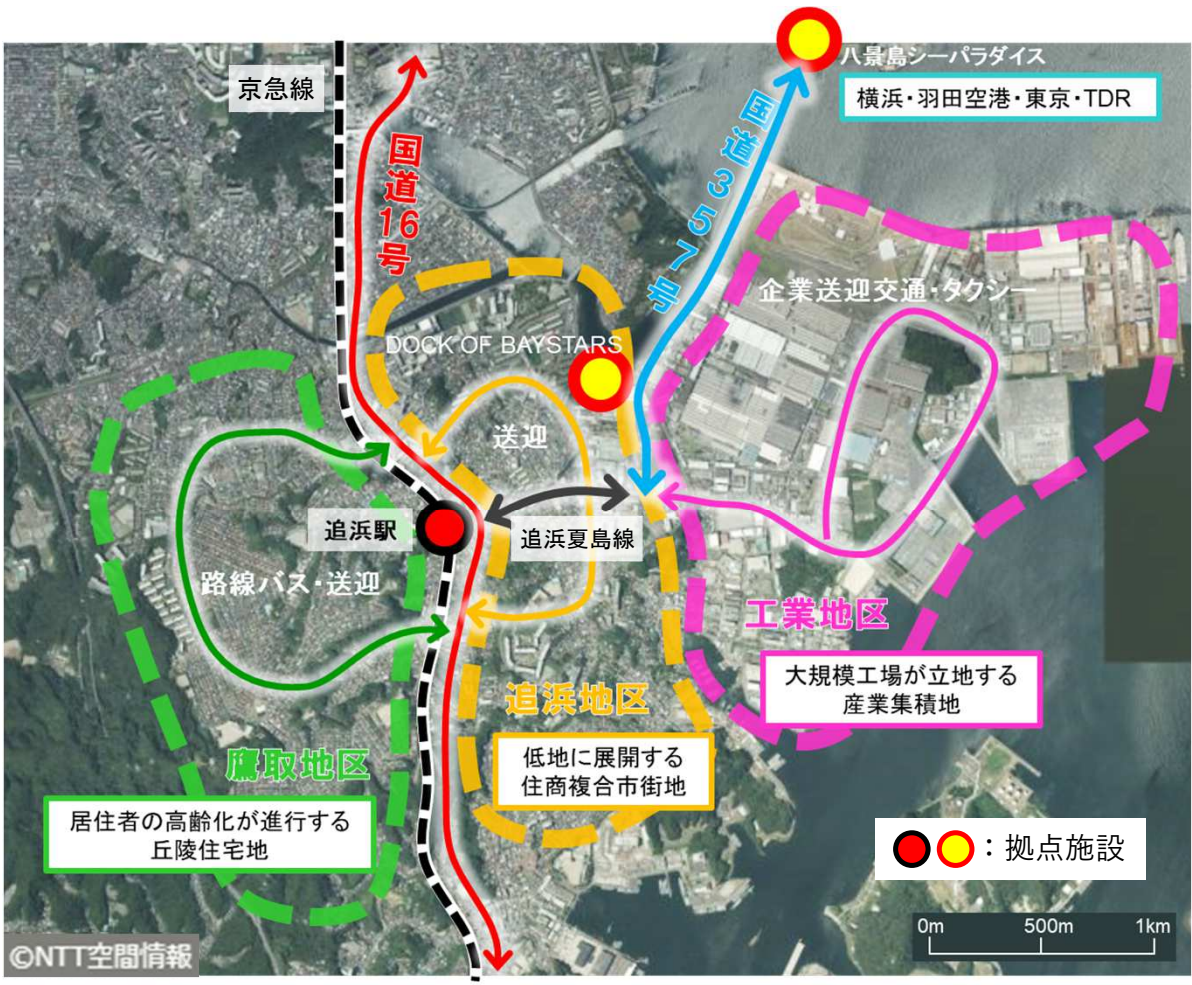


3. 動線計画

1. 駅周辺の交通特性

- 追浜駅周辺は 鷹取地区・追浜地区・工業地区 それぞれで在住・在勤者や交通の性質が異なる特徴を持っています。
- 追浜駅周辺においては、国道16号・357号・市道追浜夏島線が、交通の主要動線になっています。



鷹取地区
高齡化が進行する丘陵住宅が存在し、高低差がある中で限られた路線バスルートとなっており徒歩や自転車でのアクセスとなっている

追浜地区
低地に広がる住商複合市街地となっており、徒歩・タクシー・路線バス等が活用

工業地区
臨海部に集積する大規模工場へ駅から就業者が企業送迎交通により通勤

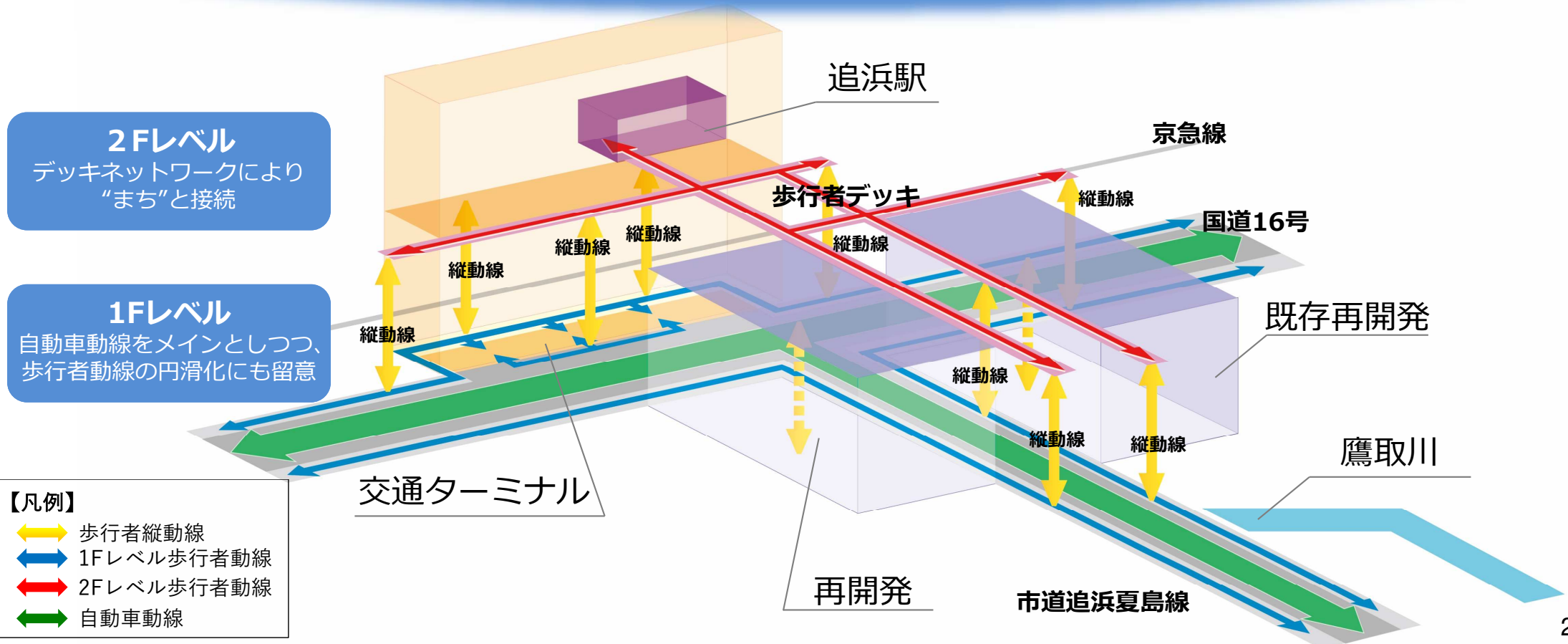
国道16号
南北方向の軸として路線バスや自動車交通の交通路線

国道357号
横浜～羽田空港～東京～TDR等を連携する広域交通路線

2. デッキを活用した動線計画

- 「交通結節点」と「まち」をスムーズな歩行者動線で接続することで、駅・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など、まちを活性化していくことを検討します。
- 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、安全で快適な空間を確保していきます。
- 地上とデッキレベルの縦方向の歩行者の移動についても、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きます。

コンセプト：①歩車動線を階層的に分離し、安全かつ快適な空間を確保
②駅・まち・みち・水辺の回遊性を向上し、滞在したくなる空間を確保



3. 追浜駅周辺の移動圏域の再構成

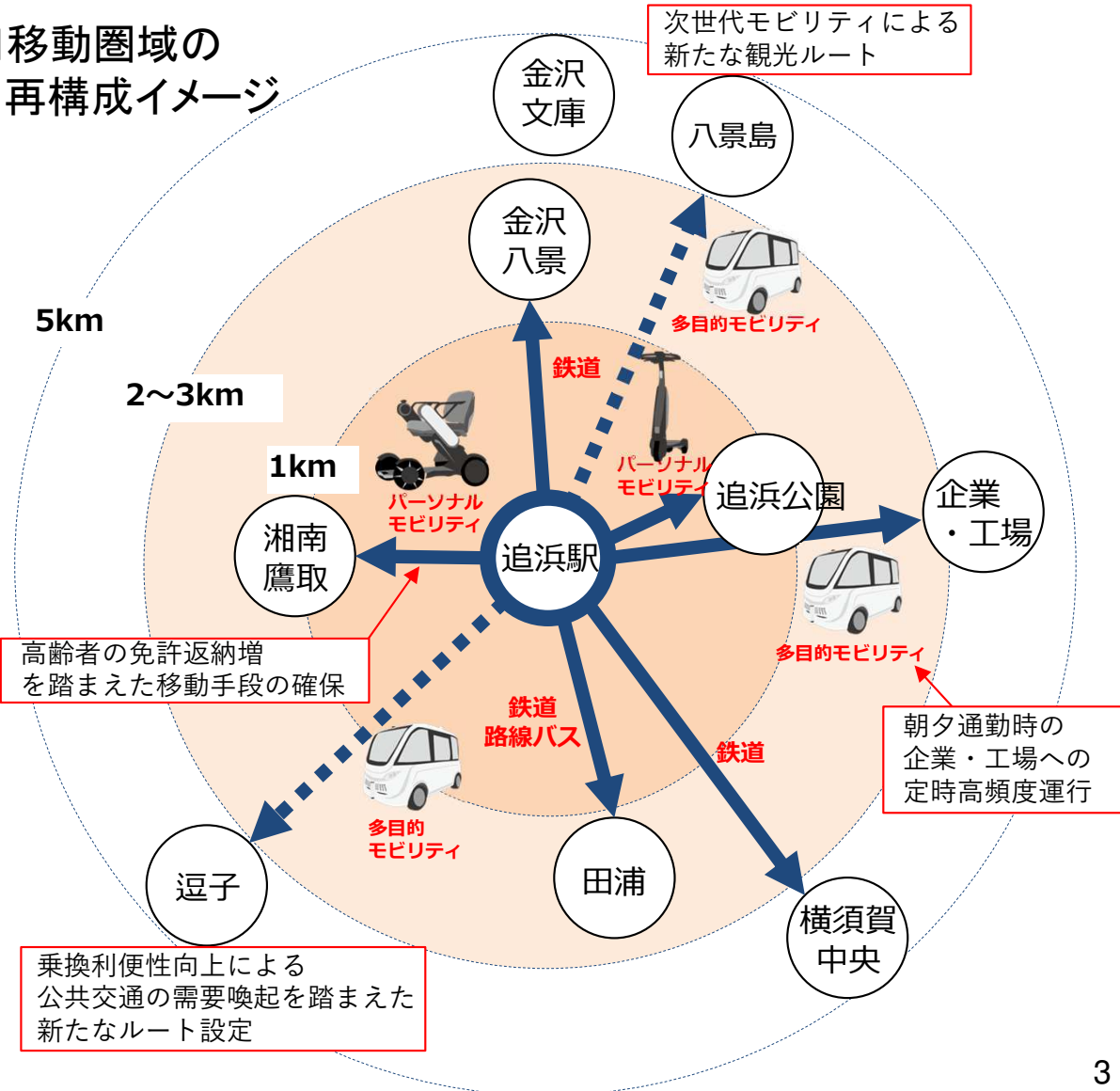
- 交通拠点整備による利便性向上・次世代モビリティの普及等も見据え、追浜駅周辺の移動圏域の再構成を検討します。
- 次世代モビリティにより、既存モビリティを補完することで、駅周辺の回遊性向上を検討します。

■既存交通の移動圏域イメージ



地図出典:NTTインフラネット

■移動圏域の再構成イメージ



4. 将来の道路断面構成イメージ

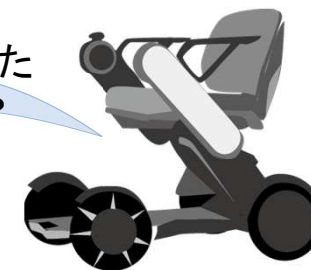
○追浜駅周辺の交通特性や次世代モビリティの普及を念頭に置き、交通結節点の整備や周辺のまちづくりと併せて、適切な交通動線及び断面構成を確保していく必要があります。



次世代モビリティ

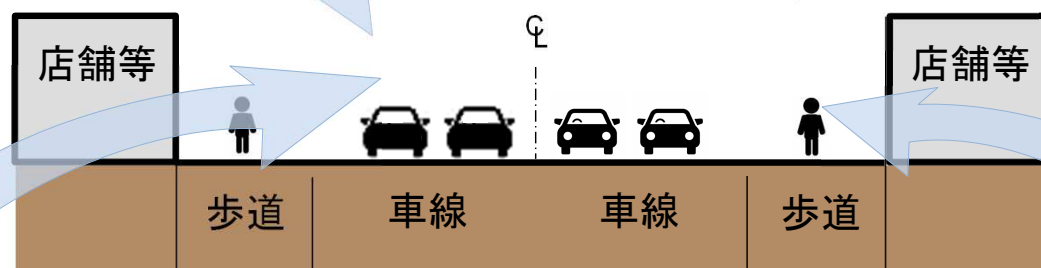
専用レーンが必要？

シニアカーの通行を加味した歩道幅員の拡幅が必要？



シニアカー

複数の交通モードを考慮



自転車と共存が可能？

自転車通行空間が必要？



電動キックボード



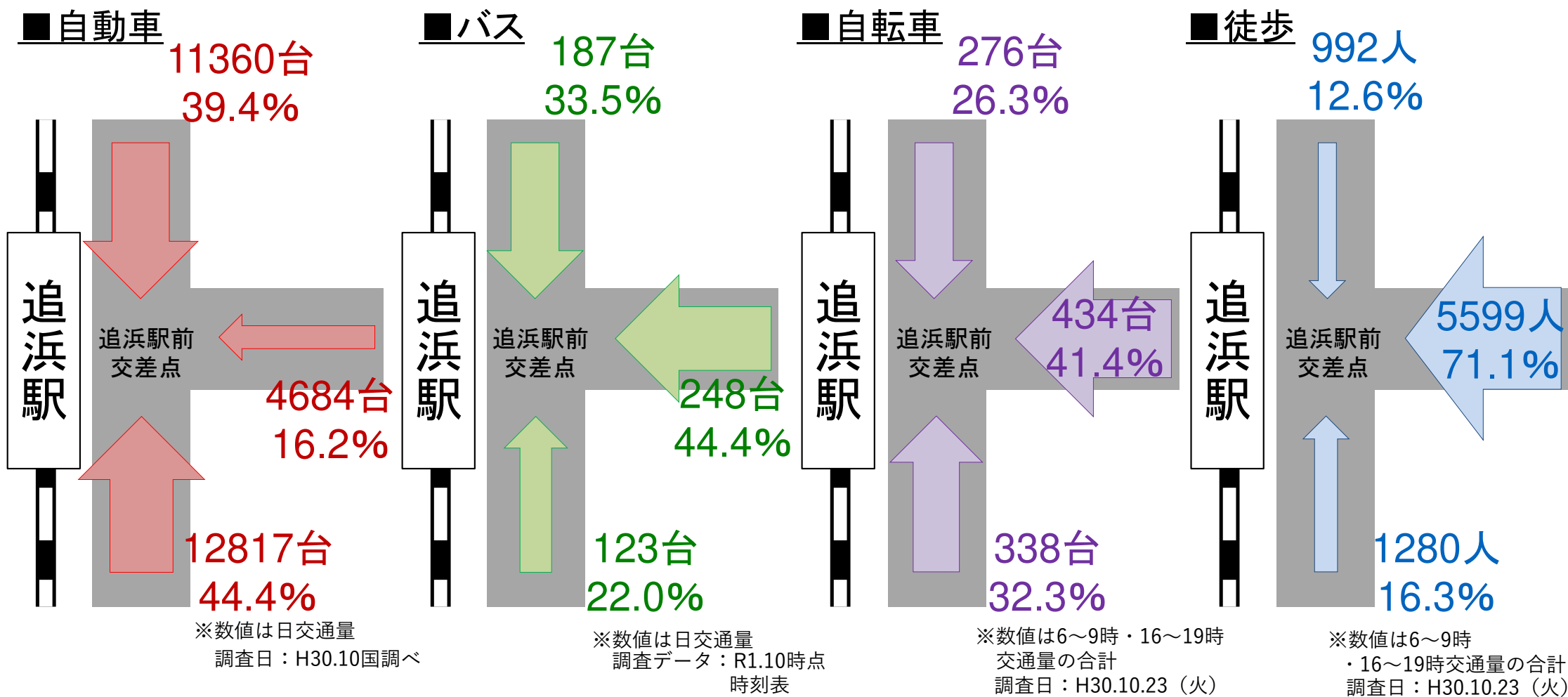
自転車

安全・円滑な通行の確保やまちづくりと連動した交通動線を検討

※市道の機能拡充と駅前空間整備との整合

(参考) 駅周辺の交通アクセスの現状

- 追浜駅周辺は、南北方向を通行する自動車に加え、東西方向を通行する自転車・歩行者も多く見られるため、それらの安全・円滑な通行の確保のために、交通動線を整序化することが必要です。
- また、併せて適正な位置に駐輪場・駐車場を確保することが望まれます。



⇒より広域・詳細な交通実態の把握についても、引き続き検討 (Wi-Fiセンシング・PP調査等)

(参考)Wi-Fiセンシングの事例

- 仙台市において、仙台駅から定禅寺通までの歩行者の回遊経路の傾向を把握するために、まちなかの主要な地点（11箇所）にWi-Fiセンサーを設置し、歩行者の人数、移動経路、頻度等を計測。分析しています。
- 分析されたデータは、効果的な歩行空間・沿道施策等の検討に活用されています。

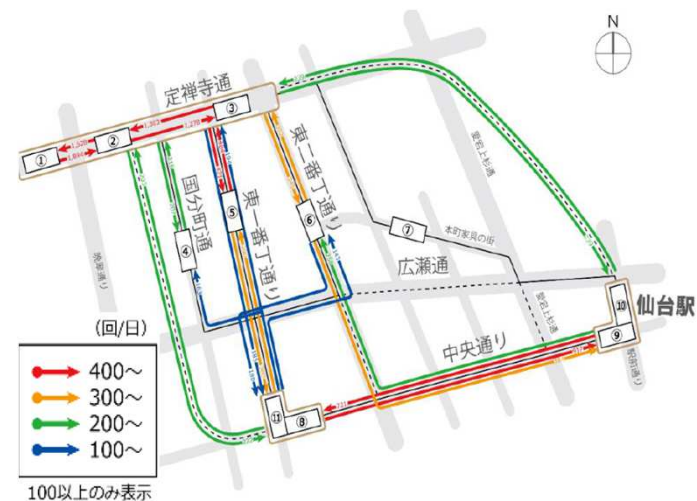
■Wi-Fi調査のイメージ



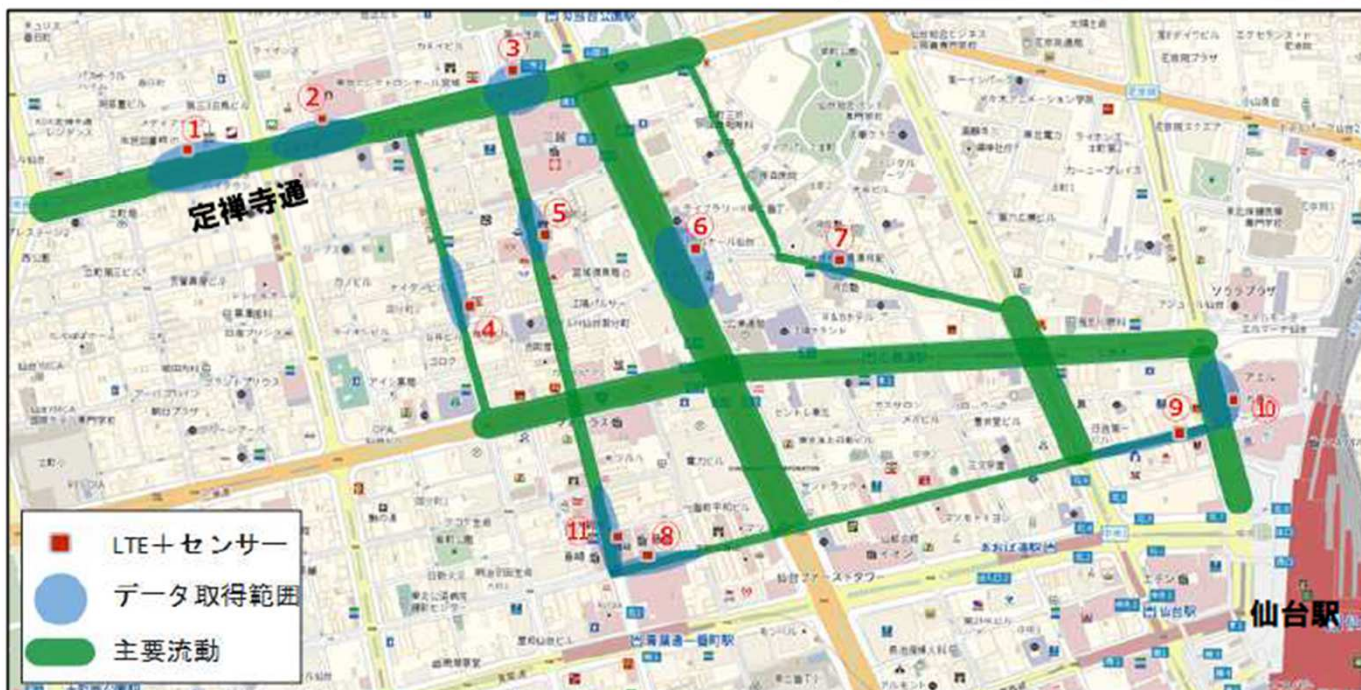
■Wi-Fi調査機器(参考)



■歩行者移動経路・回数(休日)



■調査箇所



■時間帯別地点移動回数(休日 13時台)

| | A | ④ | ⑤ | ⑥ | B | ⑦ | C | 計 |
|---|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| | 定禅寺通周辺 | 国分町通 | 東一番丁通 | 東二番丁通 | 一番町周辺 | 本町 | 仙台駅周辺 | |
| A | 28 (5%) | 188 (10%) | 59 (9%) | 74 (12%) | 5 (11%) | 44 (9%) | 398 (10%) | |
| ④ | 25 (5%) | 18 (5%) | 4 (4%) | 22 (6%) | 0 (7%) | 5 (5%) | 75 (5%) | |
| ⑤ | 163 (8%) | 17 (4%) | 27 (9%) | 224 (11%) | 2 (12%) | 24 (9%) | 456 (9%) | |
| ⑥ | 60 (8%) | 5 (4%) | 29 (8%) | 44 (11%) | 15 (9%) | 54 (8%) | 208 (9%) | |
| B | 55 (10%) | 18 (4%) | 194 (10%) | 37 (11%) | 4 (12%) | 300 (10%) | 609 (9%) | |
| ⑦ | 5 (9%) | 1 (9%) | 1 (8%) | 17 (7%) | 4 (9%) | 13 (9%) | 42 (8%) | |
| C | 39 (8%) | 8 (5%) | 28 (9%) | 45 (8%) | 270 (10%) | 12 (9%) | 401 (9%) | |
| 計 | 346 (8%) | 77 (5%) | 459 (9%) | 189 (9%) | 639 (10%) | 39 (10%) | 440 (9%) | 2,188 (9%) |