

湯河原町
駅前広場整備構想策定業務委託
報告書

平成22年3月

都市計画センター

湯河原町 駅前広場整備構想策定業務委託 報告書

目 次

序 業務遂行にあたって

1. 業務の目的	1
2. 業務の対象区域	1
3. 業務の構成とその内容	1

現況と課題の整理

1. 現状把握	
1) 現地踏査	3
2) 湯河原駅乗車人員の推移	7
3) バス交通の状況	8
2. 上位・関連計画における位置づけ	
1) 湯河原町都市マスタープラン	10
2) 湯河原町景観計画	10
3. 意向調査の結果	
1) 意向調査の概要とその結果	11
2) 「交通空間機能」からみた意向	13
3) 「環境空間機能」からみた意向	17
4. 整備課題の整理	
1) 駅前広場の規模・機能配置について	20
2) 駅前広場の環境整備について	20
3) その他配慮すべき事項について	20

整備構想の立案

1. 整備目標の検討	
1) 目標とすべき役割	21
2) 確保すべき空間機能	21
3) 施設配置の基本的な考え方	22
2. 整備構想の検討	
1) 駅前広場の必要規模	
将来の乗降客数	24
「48年式」による算定	24
必要規模確保のためのケーススタディ	32
2) 駅前広場の整備構想	
整備構想のケーススタディ	36
整備構想検討に係る計画諸元	37
ケーススタディの結果	38
3. 実現化方策の検討	54

序 業務遂行にあたって

1. 業務の目的

- ・本業務は、多様な交通の集中が予想される交通集中地として、また、湯河原町の玄関口として位置づけられる湯河原駅駅前広場において、鉄道と各種交通機関との乗り継ぎ性、交通動線の円滑化及び高齢者を含めた駅利用者の利便性の向上、さらには緑のある質の高い文化的環境を有する都市空間の創出等に配慮した整備構想を作成する上で必要な事項について調査・検討することを目的とする。

2. 業務の対象区域

- ・本業務は、JR東海道本線湯河原駅駅前広場（都市計画決定面積約3,200㎡、都市計画道路3・6・1湯河原箱根仙石原線に含む）を対象とする。

3. 業務の構成とその内容

- ・本業務は、次に示す構成とその内容をもって進めるものとする。

現状と課題の整理

- ・現地踏査を行なうとともに、既存資料の分析や関係各課とのヒヤリング等により、湯河原駅駅前広場の現状について把握する。
- ・上記の現況調査の結果並びに総合計画・都市マスタープラン等の上位計画・関連計画における位置づけを踏まえながら、今後対応すべき課題を整理する。

整備構想の立案

整備目標の検討

- ・湯河原駅駅前広場の整備にあたって、目標とすべき役割とそれに対応した機能・空間像等について検討する。

整備構想の検討

- ・整備目標の実現に向けて取り組むべき基本的な方向性として、駅前広場として必要な規模、利用者の動線のあり方、交通処理施設（バス、タクシー、一般車等）や環境施設（緑化・休息・修景施設等）の配置とその整備方針等について検討する。

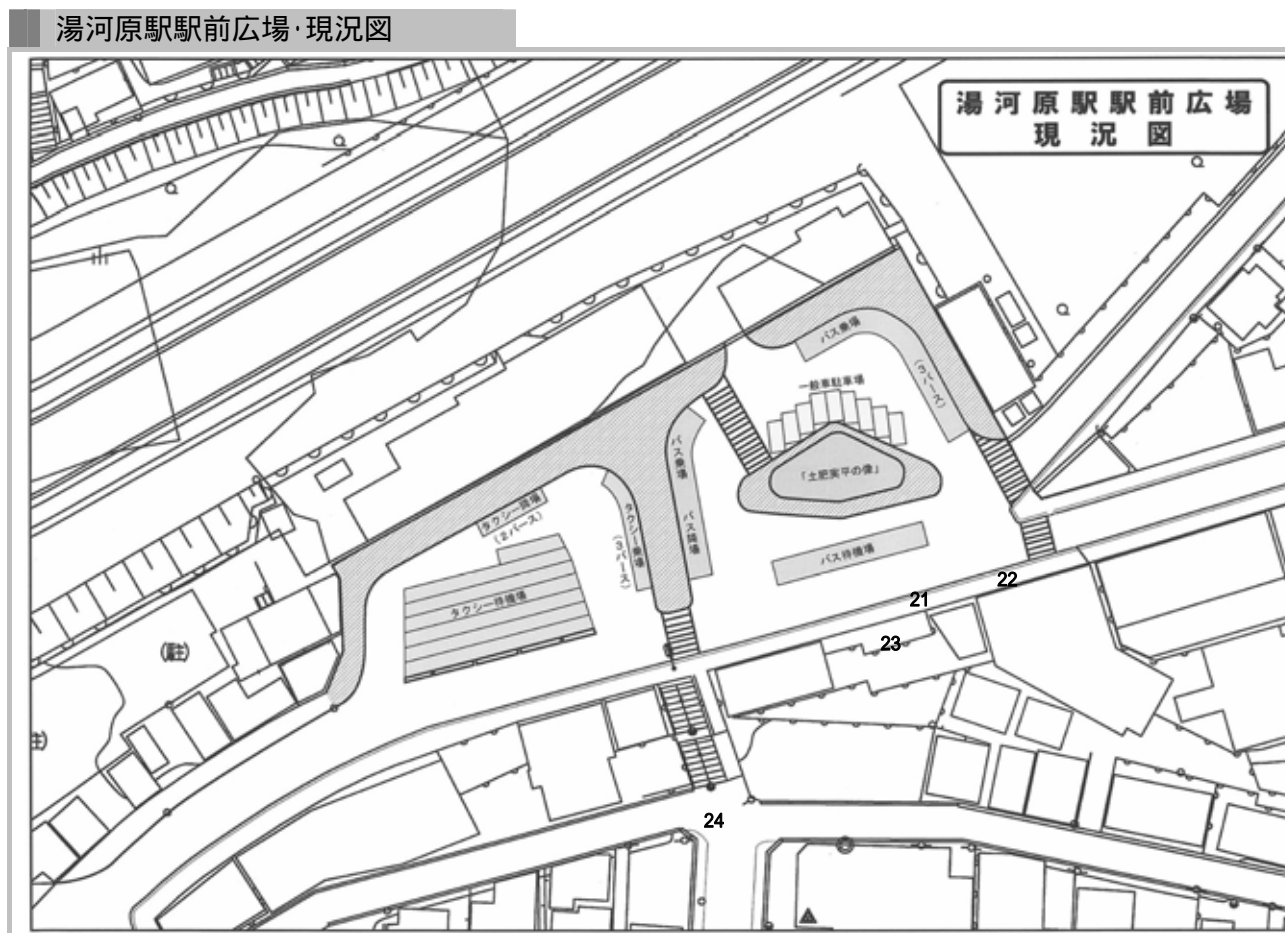
実現化方策の検討

- ・先に検討した整備構想の実現化方策として、今後の段階的な取り組みにあたっての基本的なスキーム（整備手法・主体・時期等）を明らかにするとともに、活用できる補助制度等を整理する。

現況と課題の整理

1. 現状把握

1) 現地踏査



：駅前広場西端・タクシー入口部



：タクシー降車場付近通路



：タクシー待機場



：タクシー乗車場



：駅前広場西側～タクシー降車場



：月極有料駐車場入口



：タクシー降車場



：駅前広場中央通路



：駅前広場中央通路



：バス乗車場（3番乗場）



：バス乗車場（2番乗場）



：バス乗車場（4番乗場）



：横断歩道～自家用車駐車場



：駅前広場東側



：駅前広場東側～バス乗降場



：駅前広場東端



：「土肥実平の像」周辺ポケットパーク



：「土肥実平の像」



：「土肥実平の像」周辺ポケットパーク



：県道側から駅前広場を望む



21：県道側から駅前広場を望む



22：県道側から駅前広場を望む



23：県道側から駅前広場を望む



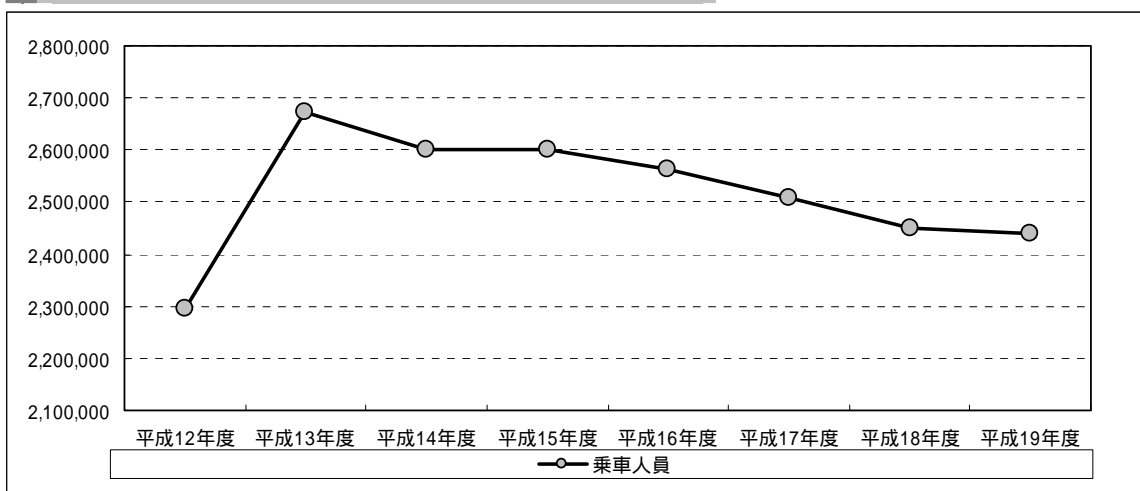
24：駅下側への階段・エレベーター



2) 湯河原駅乗車人員の推移

- ・本町の鉄道網は、ＪＲ東海道本線及びＪＲ東海道新幹線により構成されている。
- ・ＪＲ東海道本線は、町内に湯河原駅が設置されているが、ＪＲ東海道新幹線は、小田原駅及び熱海駅で接続し、利用が可能となっている。
- ・湯河原駅における平成12年度から平成19年度にかけての年間乗車人員の推移をみると、平成13年度をピークに減少傾向にあり、現在は、約240万人程度となっています。
- ・また、ＪＲ東海道本線の運行状況を見ると、上り71本、下り72本となっているが、平成6年と比較すると、上り下りとも10本程度減少している。
- ・なお、ピーク時の運行本数は、上り下りとも5本（約12分間隔）という状況にある。

湯河原駅乗車人員の推移



資料：湯河原町統計要覧等

ＪＲ東海道本線の運行状況

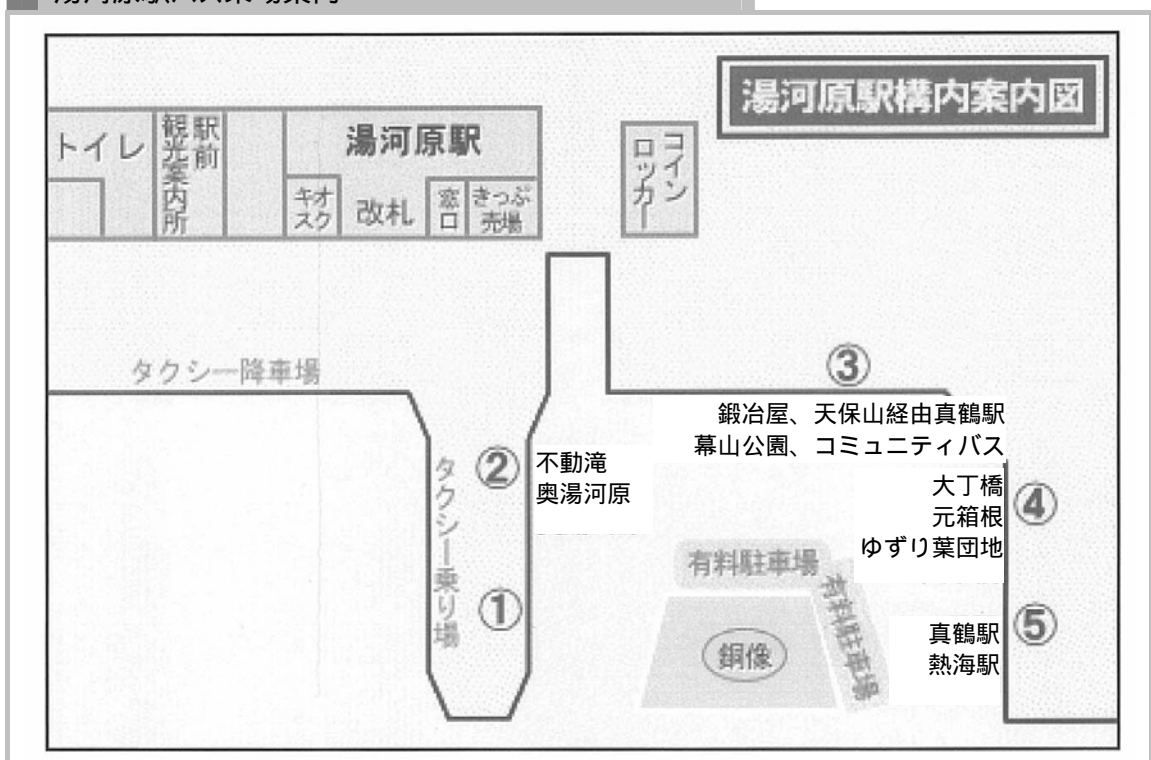
	上り（東京方面）			下り（熱海方面）		
	普通	快速 アクティ	踊り子号	普通	快速 アクティ	踊り子号
平成6年12月	63	9	9	68	7	8
平成20年9月	57	9	5	61	7	4
増減数	6	0	4	7	0	4

資料：ＪＲ時刻表

3) バス交通の状況

- ・本町のバス交通は、箱根登山バス、伊豆箱根バス、伊豆東海バスの3社により運行されている。
- ・運行系統は、不動滝、奥湯河原、鍛冶屋、天保山経由真鶴駅、幕山公園、ゆずり葉団地、大丁橋、元箱根港、真鶴駅（以上、箱根登山バス）、不動滝、奥湯河原、元箱根、真鶴駅（以上、伊豆箱根バス）、熱海駅（以上、伊豆東海バス）により構成されており、その他定期観光バスが運行されている。
- ・平成12年から湯河原駅～真鶴駅間における交通不便対策としてコミュニティバスの定期運行（運行管理：箱根登山バス）が実施されており、運行便数は1日11往復22便、平成19年度の利用者数は、約8万5千人という状況にある。

湯河原駅バス乗場案内



湯河原駅発 バス運行系統・本数			
乗場	行き先	本数 (改正日)	運行ルート
	不動滝	32 (2008.6.1)	
	奥湯河原	54 (2008.6.1)	
	鍛冶屋	30 (2009.3.14)	
	天保山經由真鶴駅	12 (2009.3.14)	
	幕山公園	4 (2009.3.14)	
	コミュニティバス	11 (2009.4.1)	
	大丁橋	2 (2008.12.15)	
	元箱根	8 (2008.12.1) (2007.8.1)	
	ゆずり葉団地	13 (2008.12.15)	
	真鶴駅	28 (2009.8.31)	
	熱海駅	11 (2009.7.16)	

2. 上位・関連計画における位置づけ

1) 湯河原町都市マスタープラン(平成21年3月)

- ・本計画は、湯河原町を取り巻く社会環境を踏まえ、概ね20年後の2025(平成37)年を展望し、都市づくりの基本理念として「“湯河原らしさ”を大切にした都市づくり、“豊かさ”と快適さ”を実感できる都市づくり、“町民主体”の協働の都市づくり」を掲げ、町の目指すべき将来都市像・地域像やその実現化方策を内容として策定されたものである。
- ・以下、本地区及びその周辺地域に係る事項を整理すると次のようである。

交通集中地の整備方針

- ・駅前広場については、鉄道とバス・タクシー・自家用車との乗り継ぎ性や、交通動線の円滑化、高齢者を含めた駅利用者の利便性を向上させるため、広場内設置施設(タクシープール、バスバース、バス・タクシー乗降場、観光客の滞留場所、歩道等)の改良整備に努めます。
- ・本町の玄関口としてふさわしい場として、緑のある質の高い文化的環境を有する都市空間を創出するため、駅前広場の修景整備に努めるとともに、駅舎の建替えを促進します。

2) 湯河原町景観計画(平成19年3月)

- ・本計画は、県や周辺地域の景観関連の動向を見据えながら、相乗的な効果が得られるよう関連する計画と整合・調整を図り、町の多彩な資源を最大限活かし、「景観法」に基づく計画を策定したものであり、湯河原町全域を景観計画区域とし、良好な景観の形成に関する方針や景観の骨格などを定め、各地区の特性に応じた具体的な規制・誘導などを行うものである。
- ・以下、本地区及びその周辺地域に係る事項を整理すると次のようである。

個性ある拠点の景観づくり

湯河原駅拠点

- ：湯河原町の玄関として、特色ある自然・歴史・文化を表すと同時に、出会いの場として賑わいを演出する景観形成を図る拠点(海・山への眺望確保や中高層建築物の景観的向上のルールづくり)

3. 意向調査の結果

1) 意向調査の概要とその結果

- ・湯河原駅駅前広場の整備にあたり、庁内関係各課及び関係機関・団体等に対する意向調査を以下に示すとおり実施した。

意向調査の概要

調査の対象

- ・湯河原町商工会、社団法人湯河原温泉観光協会、東日本旅客鉄道株式会社横浜支社、箱根登山バス株式会社、伊豆箱根バス株式会社、湯河原ハイヤー組合、観光ボランティア
- ・地域政策課、観光課、農林水産課、温泉課、水道課、土木課、下水道課、環境課

調査の方法

- ・調査票の配布・改修

設問の内容

- ・駅前広場及びその周辺の印象や問題点（特に充実すべき点や改善すべき点）について
- ・駅前広場及びその周辺で現在実施中の事業及び実施が予定されている事業について
- ・駅前広場の整備にあたってのご意見・ご要望について

- ・駅前広場の有する機能として「交通空間機能」及び「環境空間機能」の面から、意向調査の結果を取りまとめると次のとおりである。

意向調査の結果

(交通空間機能の面)

バス・一般車ロータリー部は、通勤・通学時や帰宅時間帯の交通量（あるいはタクシーロータリー部の交通量）に比してスペースが狭く、円滑な集散・走行を阻害している。

自家用車駐車場（コイン式）の利用や「土肥実平の像」の見学の際、歩行者が車路を横断するため危険である。

乗降部分がバリアフリーになっていないとともに、上屋の庇の長さが不十分なため、利用者が降雨にさらされている。

車路舗装路面の劣化（平坦性の欠如等）により走行性が阻害されている。

県道への出口部分において、植え込み等により視界（視距）が不良であり、交通事故の危険性がある。

駅前広場へのアクセス道路となる県道部において、店舗への商品搬入車の停車や歩道が狭隘な箇所（駅下側の信号機前）の存在により、円滑で安全な交通流を阻害している。

駅前広場周辺における駐車場の場所がわかりにくい、あるいは数が少ないため、路上駐車が多く見られる。

(環境空間機能の面)

「観光地」「温泉の町」の玄関口としてふさわしい環境・景観（シンボルがない・暗い（上屋）・らしくない・雰囲気がない・風情がない、観光案内等情報発信の不足・未整備、駅舎・周辺商店街の問題等）を有していない。

交通空間機能が主体で、町民や観光客にも配慮した開放的な空間が不足している。

既存のポケットパークが活用されておらず、また、「土肥実平の像」の設置（位置、方向等）が適切ではない。

広場内の環境・美化を阻害している要因（浮浪者や不良少年、清掃が不備な箇所等）が見受けられる。

2) 「交通空間機能」からみた意向

駅前広場の現状と問題点・課題		駅前広場整備に対する意見・要望
A	送迎者の駐車スペースが少なく、バス・乗用車とも円滑な走行が困難である。	タクシープールを縮小（商工会館付近に待機スペースを確保）する。 バス乗降場（貸切バス・送迎車両含む）を整備する。（停車レーン・走行帯レーンの設置等）
B	車両の出入が非常に多いが、スペースが狭く、混在して使用している。 自家用車用駐車場（コイン式）の利用者が車路を横断し非常に危険であり、路線バスの運行に支障をきたしている。	
C	路面が変形し平らでないことから、走行が不安定である。 雨天時にタクシー乗降客から苦情がある。	タクシー乗降客の快適性を高めるため、上屋あるいは縁石を改修する。
	県道への出口部において、植え込みにより視界（視距）が不良であり、事故の危険性がある。	
D	県道部において、店舗前に商品搬入車が停車しており、危険であるとともに、交通流を阻害している。	
	車路を横断しなければ「実平像」まで行けなく、危険である。また、設置されているベンチが活用できない。	
	タクシー及びその利用客の数に対してバスの発着スペースが狭い。	現在、バスの発着スペースと共用している旅館の送迎車をタクシースペースへ移す。

駅前広場の現状と問題点・課題		駅前広場整備に対する意見・要望	
E	観光	バス乗り場の案内（方面）がないためバスで移動する観光客にとっては分かりにくい。 駐車場の場所が分かりにくい。駐車場が少ない。	
	生活	朝夕の通勤・通学時や帰宅時間帯の送り迎えの車でバスロータリー側が混雑する。	
		路上駐車が多い。	
		駅下側の信号前の歩道が狭い。 駅前のエレベーターは、障がい者、老人にとっては便利である。	
F	雨天時において、上屋の庇の部分の長さが不十分で乗車時に利用者が降雨にさらされている。 乗降部分がバリアフリーになっていないため危険である。	上屋の庇の延伸には莫大な費用がかかるため、乗降場所の形状変更（乗降場所の拡幅・バリアフリー）を2箇所のロータリー（バス、タクシー）で行う。	
G	通勤通学時の電車発着時刻など、送迎のためのマイカーと路線バスにより駅ロータリーが混在する時間帯がある。	混雑する時間帯におけるタクシーロータリーを含めた整備、棲み分けを検討する。	
H		乗合タクシー（梅の宴の時）の運行時期を拡大する。	

3) 「環境空間機能」からみた意向

駅前広場の現状と問題点・課題		駅前広場整備に対する意見・要望
A	駅舎自体が観光地らしくない。	観光地としてふさわしい駅舎へと改築する。
	交通処理（タクシープール・乗降場、バスターミナル）が主体となった駅前広場となっている。	一般の利用者や観光客にも配慮した開放的な駅前広場（小イベント等の開催）へと再整備を図る。
	温泉に触れ合うことができるポケットパークが活用されていない。	ポケットパークの活用を促進させる案内を充実する。
	「土肥実平の像」の設置（位置、方向等）が適切ではない。	温泉観光地としてふさわしいモニュメント、憩いの広場的な活用を図る。
B	観光地（温泉場）としての玄関口としての風情がまるでない。	温泉駅としてふさわしい景観及び施設（足湯等）を設置する。
	観光案内標識が少なく、観光客を迎える姿勢に欠ける。	観光案内版標識（アクセス方法、アクセス時間など来訪者にとって親切な表示内容）を整備する。
	浮浪者や不良少年が滞在しており、来訪者への印象が悪い。 エレベーター（階段脇）内外の清掃が不備（汚い）である。	交番の設置又は警察の定期的な巡回を実施する。 公衆トイレの美化（景観重視、民家風等） 分煙による喫煙スペースを整備・確保する。
C	降車客が温泉地に来訪したことを実感できる雰囲気づくりをする。	
D	駅周辺の掃除・美化、四季折々の花を装飾し休憩できる場所を整備する。	
E		バス等交通機関の移転（駅下）によるホスピタリティあふれる快適空間（温泉モニュメント、温泉ミュージアム、湯河原ブランドの紹介、石畳、こぼれ陽を楽しむ等）を整備する。
		観光案内標識等の整理（障がい者、外国人等への配慮）を図る。

駅前広場の現状と問題点・課題		駅前広場整備に対する意見・要望
F	観光客が湯河原を訪れた際に「温泉の町・湯河原」としてイメージできるようなシンボリックなものがない。 湯河原駅に着いて思うのは、改札を出た辺りが上屋の影響で暗いイメージがある。 周辺商店街がシャッター通りとなっている。	-
G	駅を降りた際の印象として「観光地に来た感じがしない」「温泉地という雰囲気がない」という意見が挙げられている。	熱海駅前にあるような温泉モニュメント等で湯煙りがあがっているような演出（見て楽しい、触れても楽しい、思わず記念写真を撮りたくなるようなもの）が必要である。 観光と生活が一体となった駅前広場として、観光客だけでなく町民にとっても話題性のある施設（温泉モニュメント、コイン式温泉スタンド等）を整備する。
H		立地条件を活かし、観光客及び住民に対して多種イベントを順次開催できるスペースを確保する。
I		観光立町として駅前において温泉を愛でられる（触れられる）施設整備（配湯可能量毎分3.6 ）を推進する。
J	今の駅前には、人が滞留でき憩える場所がない。	ポケットパークの有効利用（足湯等）を図る。 観光案内所での名産品の紹介（今もやっているのであれば、その強化「観光案内所に足を運んでもらえるよう、看板・旗などでPR」） 観光案内所にてクーポン券を配布する。 桜
	アーケードからの雨漏りがみられる。	駅全体にアーケードを設置する。
	-	足湯の設置 観光資源の宣伝 警察官の立寄り所等の設置

4. 整備課題の整理

1) 駅前広場の規模・機能配置について

交通空間及び環境空間の需要に応じた適正規模の確保

- ・駅前広場の拡張整備（交通空間機能(特にバス・一般車ロータリー部)や環境空間機能(広場・修景空間)の不足への対応）
- ・既存の駅前広場内での対応（タクシープールの縮小による全面改修、バス・一般車ロータリー部内の再配置による部分改修、既存の機能配置・規模を前提とした修復整備）

駅前広場内所要施設の再配置

- ・広場内施設配置の基本的な留意事項への対応（人の動線と車の動線との交差をできるだけ少なくする、歩道は人の自然の流れに逆らわないようにする、各種目的を持った人々の動線の交錯を少なくする、車道は右回り一方通行を原則とし動線を単純化する、・・・）
- ・現在の問題点・課題への対応（バスと一般車の錯綜、自家用車駐車場（コイン式）及び「土肥実平の像」へのアクセス時の車路横断、「観光地」「温泉の町」としてふさわしい環境空間の配置、等）

2) 駅前広場の環境整備について

環境空間の基本的な構成要素の計画的な配置

- ・広場空間、観光施設、モニュメント、ストリートファニチャー、緑地・植樹帯・樹木、・・・等

現在の問題点・課題への対応

- ・「土肥実平の像」の再配置・再整備（周辺ポケットパークも含む）、・・・等

環境空間のデザイン・施設整備の工夫

- ・「観光地」「温泉の町」としてふさわしい広場のデザイン（歴史と文化、水と緑、ゆかりの人・・・）、観光施設のアイデア（足湯、・・・）、等

3) その他配慮すべき事項について

現在の問題点・課題への対応

- ・県道のアクセス性の向上、周辺駐車場の整備、観光案内の充実、駅舎の建替えの促進、周辺商店街の活性化、広場内の環境・美化の推進、・・・等

整備構想の立案

1. 整備目標の検討

1) 目標とすべき役割

- ・駅前広場の役割は、以下に示すとおり、都市交通対策上の重要な施設であり、また、交通結節点を中心とした市街地の形成の促進にも寄与するものである。

駅前広場の役割

交通結節点に関わる交通の円滑化 公共交通による移動全体のサービスレベルの向上
結節点地区の拠点性の向上 都市の再生・再構築

2) 確保すべき空間機能

- ・前述した目標とする駅前広場の役割を踏まえ、次に示すような空間機能を確保するものとする。

確保すべき駅前広場の空間機能

空間機能

…交通空間機能

～交通結節点としての便利で安全な交通処理空間()の確保～

通行空間：歩道、車道

乗降・滞留空間

：一般車乗降場（キス・アンド・ライド）、駐車場（パーク・アンド・ライド）

：バス・送迎車乗降場

：タクシー（ハイヤー）乗降場・プール

：自転車駐車場

関連空間：駅舎・鉄道、アクセス道路、（自転車駐車場）

- ・交通空間機能のために確保すべき面積（交通空間基準面積）

：駅前利用者の交通処理のための面積であり、駅前広場における各種交通機関別の必要施設量の総和として求められる

…環境空間機能

～都市の顔・玄関口としての魅力ある環境空間()の確保～

広場空間

：待ち合わせ、休憩・休息、観光、情報発信、イベント・集会・コミュニケーション等の場

修景空間

：モニュメント、ストリートファニチャー、緑地・植栽帯・樹木等の設置スペース

関連空間

：店舗・自動販売機、観光案内所、公共公益施設（派出所、トイレ、金融機関ATM等）等

- ・環境空間機能のために確保すべき面積

：当該広場に導入すべき環境空間機能に見合った施設について確保されるべき面積である。この面積は、交通空間基準面積の歩行空間（歩道、バスなどの乗降用歩行スペース）と空間を共有する面積と、環境機能の確保のために別途追加すべき面積から構成される。

3) 施設配置の基本的な考え方

- ・駅前広場内施設の配置にあたっては、次に示す考え方に配慮するものとする。

歩 道

- ・人と車の動線は極力平面的に、場合によっては立体的に分離することとし、平面交差（横断歩道）はできる限り少なくする。
- ・横断歩道を設置する場合は、直線部の見通しの良い位置とし、交差角度を直角に近づけることにより、車道の横断距離が短くなるようにする。
- ・人の動きは自由度が高く、ランダムな状態となりやすいことから、人の動線についてはできる限り整流化し、円滑な流れになるように歩道を配置する。
- ・人の動線とバス、タクシーの待ち合わせ客や横断歩道の滞留空間とが交錯しないように工夫する。
- ・歩行においては、目的地の方向に向かって最短距離を通行しようとする性質がある。歩道の位置がこのような自然の流れに対して無理があると、最短距離を通るために歩行者が車道を横断する場合が見受けられる。このようなことを避けるため、利用者に迂回感を感じさせないスムーズな線形で歩行者空間を確保する必要がある。

車 道

- ・駅前広場内の車道は右回り一方通行を原則とし、広場内を走行する自動車の交差、分合流はできるだけ少なくなるように計画する。
- ・広場と接続する街路への広場内車道からの出入口は、広場内の分合流を少なくする点からも、その箇所を少なくすることが望ましい。特に、接続道路が幹線街路の場合には、幹線街路側の交通機能の確保の観点から、出入口の箇所を少なくすることが重要である。
- ・広場内には、通過交通が進入しないように計画することが望ましい。

バス乗降場

- ・鉄道との乗り換えの利便性を確保するためには、駅舎前面もしくはその付近に配置されることが望ましい。特に、郊外の通勤駅などで、通勤・通学利用が主である場合には、このような配置をとることが適切である。
- ・バス乗降場と駅舎出入口が広場内を隔てて設けられる場合には、その間の連絡が安全かつ容易になるように、交通安全施設や立体施設の設置などの対策について検討を行なう必要がある。

タクシー乗降場

- ・タクシーの利用者は、手荷物を持った人、地理不案内な人、急いでいる人、何らかのハンディキャップを持った人などが多い。これらの利用者の立場からみると、可能な限り駅改札口との距離を小さくすることが望ましい。
- ・タクシープールを設ける場合には、バス、一般自動車交通と錯綜しないように配置する。待機のタクシーが乗降場のタクシーの動きを容易に把握することができ、直ちに乗降場に行けるような位置に計画する。
- ・タクシー乗降場の車道部分は、他の自動車交通の支障とならないように停車車線を走行車線と分離して設け、歩道部分においてもタクシー待ちの乗客が滞留する空間に対し、通行する歩行者に支障とならないように歩道幅を広げておくことが望ましい。

自動車駐車場、パーク・アンド・ライド用施設を含む

- ・駅前広場内に自動車駐車場を配置する際には、広場内の車道や広場外の接続街路に対し駐車場利用車両が円滑に出入でき、また駐車場利用者広場内を横断しないか、あるいは横断しても危険でないような位置であることが望ましい。
- ・一般通行者の歩行において、駐車場が障害とならないよう配置を検討する。

キス・アンド・ライド用施設

- ・キス・アンド・ライド用施設を設ける場合には、基本的にタクシー乗降場の配置と同様な点に留意する。
- ・また、ピーク時への対応策として、終バス以降のバス乗降場の空間を活用する際には、専用のキス・アンド・ライド用施設と一体的な検討を行い配置を検討する。

2. 整備構想の検討

1) 駅前広場の必要規模

将来の乗降客数

- ・湯河原駅の鉄道乗車人員は減少傾向にあり、平成19年度で2,439,141人という状況にあり、平成13年度の2,674,355人をピークに減少傾向にある。
- ・将来的には人口減少により乗車人員が現在より増加することは想定しづらいが、駅を基点とした周辺観光・レクリエーション地の活性化を考慮し、現在の乗車人員を維持することを前提に、将来の乗降客数を13,400人/日（平成19年度乗車人員：2,439,141人÷365日×2）と設定する。

「48年式」による算定

- ・この算定式は、昭和48年、都市計画協会内に「駅前広場整備計画調査委員会」が設置され、そこで検討され、提案されたものである。
- ・それまでは、「28年式」が広く活用されていたが、時代の推移に伴う都市や鉄道の使われ方の変化、駅及び駅前広場の性格の変化、広場内の施設の必要度合の変化など、駅前広場の計画、設計にあたって考慮すべき要因が変わってきたため、検討されたものである。
- ・この算定式は、駅前広場内に設けられる施設を歩道、車道、モード別乗降停車バース、駐車場、その他などの面積に分類し、これらの各施設の利用者、または利用する車両のピーク時の量によってその施設の規模を決定し、各施設別面積の合計をもって広場面積とするものである。
- ・この算定式を使用して面積算定を行なうには多くの外生変数を必要とし、検討対象の駅前広場に十分適応した外生変数を得られるかどうかの問題がある。
- ・以下、「48年式」による湯河原駅駅前広場について算定結果を示す。
- ・なお、ケース1については、“鉄道乗降客数を13,400人/日とした場合”、ケース2については、“現在のバス・タクシー・一般車に係る所要施設を維持した場合”、以上2つのケースについて算定した。

算定結果

- ・ケース1については約4,400㎡、ケース2については約5,200㎡と算定された。
- ・現在の駅前広場の規模は約3,200㎡であり、ケース1・ケース2の算定結果と比べて小規模であることから、必要規模を満たしていないこととなる。
- ・なお、ケース2は現在のバス・タクシー・一般車に係る所要施設を維持した場合の算定値であり、ケース1の鉄道乗降客数に基づく算定結果より800㎡ほど大きいことから、現在の所要施設が利用者に比べてやや過大であると判断される。

ケース1・外生変数

項目		記号	設定値	設定根拠
鉄道乗降客数		P R	13,400	H19・13,365人/
駅前広場利用者数/鉄道乗降人員			1.50	1.5~2.5
モード分担率	バス	R M 1	0.235	1
	タクシー	R M 2	0.020	1
	自家用車	R M 3	0.057	1
	徒歩・自転車	R M 4	0.688	1
モード別乗客比率	バス	R O N 1	0.379	1
	タクシー	R O N 2	0.214	1
モード別乗客ピーク率	バス	P K O N 1	0.200	2
	タクシー	P K O N 2	0.130	2
モード別降客ピーク率	バス	P K O F 1	0.200	2
	タクシー	P K O F 2	0.130	2
モード別ピーク率	自家用車	P K 3	0.170	2
	徒歩・自転車	P K 4	0.170	2
列車本数×サービス時間(T M 60)		T M	60	5本×12
サービス時間		S T M	12	1時間/5本
モード別平均乗車人員	バス	P B A R 1	40	2
	タクシー	P B A R 2	1.2	2
	自家用車	P B A R 3	1.2	2
モード別平均乗車所要時分	バス	T M O N 1	5	3
	タクシー	T M O N 2	0.167	3
モード別平均降車所要時分	バス	T M O F 1	0.034	3
	タクシー	T M O F 2	0.500	3
滞留所1人当り面積		U S C	0.83	1.2人/m ²
自家用車の駐車率		R P K G	0.5	小浪式参考値
自家用車の平均駐車時分		T P K G	15	小浪式参考値
自家用車の平均停車時分		T S T P	1	3
歩道幅員パラメータ	歩道容量	C ₁	2000	
	余裕幅員	C ₂	2	
1車線当り1時間可能交通量		Q M A X	800	
車線幅員		E ₁	3	
余裕幅員		E ₂	2	
モード別乗降バース単位	バス	U S B 1	45	小浪式参考値
	タクシー	U S B 2	20	小浪式参考値
	自家用車	U S B 3	35	小浪式参考値
モード別駐車原単位	タクシー	U S P K 2	20	小浪式参考値
	自家用車	U S P K 3	35	小浪式参考値
歩道延長/対角線延長		E W P	2.774	
車道延長/対角線延長		E W V	2.774	
広場の横延長/広場の縦延長		A	1.500	1.5/1.0
広場面積に対するその他面積の比率			0.200	0.200~0.300

1：平成20年パーソントリップ調査
2：「48年式」地方中心駅
3：「平成10年 駅前広場計画指針」参考値

ケース1・算定の流れと結果(その1)

2-1	駅広利用者数 $P = \quad \times PR$	20,100
2-2	モード別駅広利用者数 $PM1 = P \times RM1$ $PM2 = P \times RM2$ $PM3 = P \times RM3$ $PM4 = P \times RM4$	4,724 バス 402 タクシー 1,146 自家用車 13,829 徒歩・自転車
2-3	モード別ピーク時乗客数 $PMHON2 = PM2 \times RON2 \times PKON2$	358 バス 11 タクシー
2-4	モード別ピーク時降客数 $PMHOF1 = PM1 \times (1 - RON1) \times PKOF$ $PMHOF2 = PM2 \times (1 - RON2) \times PKOF$	587 バス 41 タクシー
2-4	モード別最大利用客数 $PMX1 = \text{Max}\{PMHON1, PMHOF1\}$ $PMX2 = \text{Max}\{PMHON2, PMHOF2\}$	587 バス 41 タクシー
2-5	モード別ピーク時利用者数 $PMH3 = PM3 \times PK3$ $PMH4 = PM4 \times PK4$	195 自家用車 2,351 徒歩
2-6	対象歩行者数(歩道幅員算定) $PDS = (PMX1 \cdot 2 + PMH3 \cdot 4) \times 60/TM$	3,173
2-7	モード別サービス時間乗客数 $PMSON1 = PMHON1 \times STM/TM$ $PMSON2 = PMHON2 \times STM/TM$	72 バス 2 タクシー
2-8	モード別ピーク時乗客用車台数 $QON1 = PMHON1/PBAR1$ $QON2 = PMHON2/PBAR2$	9 バス 9 タクシー
2-8	モード別ピーク時降客用車台数 $QOF1 = PMHOF1/PBAR1$ $QOF2 = PMHOF2/PBAR2$	15 バス 34 タクシー
2-9	モード別ピーク時車台数 $QMX1 = \text{Max}\{QON1, QOF1\}$ $QMX2 = \text{Max}\{QON2, QOF2\}$	15 バス 34 タクシー
2-10	対象車台数(車道幅員算定) $VH = (2 \times QMX1 + QMX2 + Q3) \times 60/TM$	226

ケース1・算定の流れと結果(その2)

3-1	バス乗車バス数 $BAON1 = PMSON1 / PBAR1$	2
3-2	バス降車バス数 $BAOF1 = TMOF1 \times PMHOF1 / 60$	1
3-3	バス乗降バス面積 $ASB1 = USB1 (BAON1 + BAOF1)$	135
3-4	バス乗場滞留面積 $SPC1 = USC \times PMSON1$	59
4-1	タクシー乗車バス数 $BAON2 = TMON2 \times PMSON2 / TM$	1
4-2	タクシー降車バス数 $BAOF2 = TMOF2 \times PMHOF2 / 60$	1
4-3	タクシー乗降バス面積 $ASB2 = USB2 (BAON2 + BAOF2)$	40
4-4	タクシー乗場滞留面積 $SPC2 = USC \times PMSON2$	2
4-5	タクシー駐車場容量 $NPKG2 = PMSON2 / PBAR2$	2
4-6	タクシー駐車場面積 $ASPK2 = USPK2 \times NPKG2$	40
5-1	ピーク時自家用車台数 $Q3 = PMH3 / PBAR3$	162
5-2	自家用車停車バス数 $BA = Q3 \times TSTP / 60$	3
5-3	自家用車乗降バス面積 $ASB3 = USB3 \times BA$	105
5-4	自家用車駐車台数 $QP = Q3 \times PRKG$	82
5-5	自家用車駐車場容量 $NPKG3 = QP \times TPKG / 60$	21
5-6	自家用車駐車場面積 $ASPK3 = USPK3 \times NPKG3$	735

ケース1・算定の流れと結果(その3)

6	歩道幅員 $WP = PDS / C_1 + C_2$	4
7-1	車線数 $NV = VH / QMAX$	1
7-2	車道幅員 $WV = NV \times E_1 + E_2$	5
8-1	対角線延長 $LA = (A + 1/A) AS$	98
8-2	歩道延長 $LP = LA \times EWP$	273
8-3	車道延長 $LV = LA \times EWV$	273
8-4	歩道面積 $AW = WP \times LP$	1,091
8-5	車道面積 $AV = WV \times LV$	1,364
8-6	その他面積 $AO = AS \times$	893
8-7	総面積 $AS = ATB + ATPK + ATC + AW + AV + AO$	4,464
	$ATB = ASB 1 \cdot 2 \cdot 3$	280
	$ATPK = ASPK 2 \cdot 3$	775
	$ATC = SPC 1 \cdot 2$	61
	$CA = (WP \times EVP + WV \times EWV) \times (A + 1/A)$	37
	$(A + 1/A) =$	1
	$CB = ATB + ATPK + ATC$	1116
	$D = ZBB^2 - 4 \times ZAA \times ZCC$	6644879
	$D =$	2578
	$ZAA = (1 -)^2$	1
	$ZBB = 2 \times CB(1 -) + CA^2$	3136
	$ZCC = CB^2$	1246106
	$AS = (ZBB + D) / (2 \times ZAA)$	4464

ケース2・算定の流れと結果(その1)

2-1	駅広利用者数 $P = \quad \times PR$	20,100
2-2	モード別駅広利用者数 $PM1 = P \times RM1$ $PM2 = P \times RM2$ $PM3 = P \times RM3$ $PM4 = P \times RM4$	5,085 バス 462 タクシー 362 自家用車 14,191 徒歩・自転車
2-3	モード別ピーク時乗客数 $PMHON2 = PM2 \times RON2 \times PKON2$	539 バス 42 タクシー
2-4	モード別ピーク時降客数 $PMHOF1 = PM1 \times (1 - RON1) \times PKOF$ $PMHOF2 = PM2 \times (1 - RON2) \times PKOF$	478 バス 18 タクシー
2-4	モード別最大利用客数 $PMX1 = \text{Max}\{PMHON1, PMHOF1\}$ $PMX2 = \text{Max}\{PMHON2, PMHOF2\}$	539 バス 42 タクシー
2-5	モード別ピーク時利用者数 $PMH3 = PM3 \times PK3$ $PMH4 = PM4 \times PK4$	62 自家用車 2,412 徒歩
2-6	対象歩行者数(歩道幅員算定) $PDS = (PMX1 \cdot 2 + PMH3 \cdot 4) \times 60/TM$	3,055
2-7	モード別サービス時間乗客数 $PMSON1 = PMHON1 \times STM/TM$ $PMSON2 = PMHON2 \times STM/TM$	108 バス 8 タクシー
2-8	モード別ピーク時乗客用車台数 $QON1 = PMHON1/PBAR1$ $QON2 = PMHON2/PBAR2$	13 バス 35 タクシー
2-8	モード別ピーク時降客用車台数 $QOF1 = PMHOF1/PBAR1$ $QOF2 = PMHOF2/PBAR2$	12 バス 15 タクシー
2-9	モード別ピーク時車台数 $QMX1 = \text{Max}\{QON1, QOF1\}$ $QMX2 = \text{Max}\{QON2, QOF2\}$	13 バス 35 タクシー
2-10	対象車台数(車道幅員算定) $VH = (2 \times QMX1 + QMX2 + Q3) \times 60/TM$	113

ケース2・算定の流れと結果(その2)

3-1	バス乗車バース数 $BAON1 = PMSON1 / PBAR1$	4
3-2	バス降車バース数 $BAOF1 = TMOF1 \times PMHOF1 / 60$	1
3-3	バス乗降バース面積 $ASB1 = USB1 (BAON1 + BAOF1)$	225
3-4	バス乗場滞留面積 $SPC1 = USC \times PMSON1$	89
4-1	タクシー乗車バース数 $BAON2 = TMON2 \times PMSON2 / TM$	3
4-2	タクシー降車バース数 $BAOF2 = TMOF2 \times PMHOF2 / 60$	2
4-3	タクシー乗降バース面積 $ASB2 = USB2 (BAON2 + BAOF2)$	100
4-4	タクシー乗場滞留面積 $SPC2 = USC \times PMSON2$	7
4-5	タクシー駐車場容量 $NPKG2 = PMSON2 / PBAR2$	36
4-6	タクシー駐車場面積 $ASPK2 = USPK2 \times NPKG2$	720
5-1	ピーク時自家用車台数 $Q3 = PMH3 / PBAR3$	51
5-2	自家用車停車バース数 $BA = Q3 \times TSTP / 60$	1
5-3	自家用車乗降バース面積 $ASB3 = USB3 \times BA$	35
5-4	自家用車駐車台数 $QP = Q3 \times PRKG$	26
5-5	自家用車駐車場容量 $NPKG3 = QP \times TPKG / 60$	9
5-6	自家用車駐車場面積 $ASPK3 = USPK3 \times NPKG3$	315

ケース2・算定の流れと結果(その3)

6	歩道幅員 $WP = PDS / C_1 + C_2$	<input type="text" value="4"/>
7-1	車線数 $NV = VH / QMAX$	<input type="text" value="1"/>
7-2	車道幅員 $WV = NV \times E_1 + E_2$	<input type="text" value="5"/>
8-1	対角線延長 $LA = (A + 1/A)AS$	<input type="text" value="106"/>
8-2	歩道延長 $LP = LA \times EWP$	<input type="text" value="293"/>
8-3	車道延長 $LV = LA \times EWV$	<input type="text" value="293"/>
8-4	歩道面積 $AW = WP \times LP$	<input type="text" value="1,174"/>
8-5	車道面積 $AV = WV \times LV$	<input type="text" value="1,467"/>
8-6	その他面積 $AO = AS \times$	<input type="text" value="1,033"/>
8-7	総面積 $AS = ATB + ATPK + ATC + AW + AV + AO$	<input type="text" value="5,165"/>
	$ATB = ASB1 \cdot 2 \cdot 3$	<input type="text" value="360"/>
	$ATPK = ASPK2 \cdot 3$	<input type="text" value="1035"/>
	$ATC = SPC1 \cdot 2$	<input type="text" value="96"/>
	$CA = (WP \times EVP + WV \times EWV) \times (A + 1/A)$	<input type="text" value="37"/>
	$(A + 1/A) =$	<input type="text" value="1"/>
	$CB = ATB + ATPK + ATC$	<input type="text" value="1491"/>
	$D = ZBB^2 - 4 \times ZAA \times ZCC$	<input type="text" value="8265626"/>
	$D =$	<input type="text" value="2875"/>
	$ZAA = (1 -)^2$	<input type="text" value="1"/>
	$ZBB = 2 \times CB(1 -) + CA^2$	<input type="text" value="3736"/>
	$ZCC = CB^2$	<input type="text" value="2224466"/>
	$AS = (ZBB + D) / (2 \times ZAA)$	<input type="text" value="5165"/>

必要規模確保のためのケーススタディ

- ・先に算定したとおり、駅前広場の必要規模は現在の約3,200㎡と比較して拡張整備が必要となる結果となった。
- ・ここでは、以下に示すとおり、駅前広場整備にあたっての6つのケーススタディを行い、今後の取り組みの方向を検討する。

必要規模確保のための6つのケーススタディ

ケース1～3

- ：駅前広場を拡張整備する場合（交通空間機能(特にバス・一般車ロータリー部)や環境空間機能(広場・修景空間)の不足への対応）

ケース4～6

- ：既存の駅前広場内で対応する場合（タクシープールの縮小による全面改修、バス・一般車ロータリー部内の再配置による部分改修、既存の機能配置・規模を前提とした修復整備）

検討結果

- ・駅前広場整備にあたっての6つのケーススタディについては、意向調査に基づく「交通空間機能面」の7つの視点（1）、及び「環境空間機能面」の4つの視点（1）により評価した。
- ・その結果、駅前広場を拡張整備する『ケース1～3』が上記評価の視点から望ましいと考えられるが、拡張整備にあたっての用地確保の諸条件を整えるのが難しい（町の財政的な制約、地権者等の合意形成や拡張整備に伴う周辺土地利用の再編の困難性、等）ことから、『ケース4』が評価の視点から次善策として望ましい案であると設定したものである。

1:「交通空間機能面」の7つの視点

バス・一般車ロータリー部は、通勤・通学時や帰宅時間帯の交通量（あるいはタクシーロータリー部の交通量）に比してスペースが狭く、円滑な集散・走行を阻害している。
 自家用車駐車場（コイン式）の利用や「土肥実平の像」の見学の際、歩行者が車路を横断するため危険である。
 乗降部分がバリアフリーになっていないとともに、上屋の庇の長さが不十分なため、利用者が降雨にさらされている。
 車路舗装路面の劣化（平坦性の欠如等）により走行性が阻害されている。
 県道への出口部分において、植え込み等により視界（視距）が不良であり、交通事故の危険性がある。
 駅前広場へのアクセス道路となる県道部において、店舗への商品搬入車の停車や歩道が狭隘な箇所（駅下側の信号機前）の存在により、円滑で安全な交通流を阻害している。
 駅前広場周辺における駐車場の場所がわかりにくい、あるいは数が少ないため、路上駐車が多く見られる。

2:「環境空間機能面」の4つの視点

「観光地」「温泉の町」の玄関口としてふさわしい環境・景観（シンボルがない・暗い(上屋)・らしくない・雰囲気がない・風情がない、観光案内等情報発信の不足・未整備、駅舎・周辺商店街の問題等）を有していない。
 交通空間機能が主体で、町民や観光客にも配慮した開放的な空間が不足している。
 既存のポケットパークが活用されておらず、また、「土肥実平の像」の設置（位置、方向等）が適切ではない。
 広場内の環境・美化を阻害している要因（浮浪者や不良少年、清掃が不備な箇所等）が見受けられる。

必要規模確保のための6つのケーススタディ(その1)

必要規模確保のためのケーススタディ			意向調査による評価の視点											
			交通空間機能の面							環境空間機能の面				
			1	2	3	4	5	6	7	1	2	3	4	
駅前広場を拡張整備する場合	ケース1	<p>民地側・鉄道側への拡張</p> <ul style="list-style-type: none"> 必要とする交通空間・環境空間を確保するにあたって、最も望ましい案である。 また、駅舎の建替えの促進、周辺商店街の活性化への寄与も期待できる。 ただし、拡張する用地の所有者（JR東日本、一般地権者）の協力が不可欠であり、また、既存建築物の建替え（集約化に伴う立体的整備）や移転等、多額の費用負担が発生する。 		○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	
	ケース2	<p>鉄道側のみ拡張</p> <ul style="list-style-type: none"> ケース1に比較して、必要とする交通空間・環境空間の確保の自由度は劣る。（ケース3と同様） ただし、拡張する用地の所有者がJR東日本のため、ケース3と比較して協力が得られやすいと考えられる。 		○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	
	ケース3	<p>民地側のみ拡張</p> <ul style="list-style-type: none"> ケース1に比較して、必要とする交通空間・環境空間の確保の自由度は劣る。（ケース2と同様） ただし、拡張する用地の所有者が一般地権者のため、ケース2と比較して協力を得るためのインセンティブを付与する必要がある。 		○	○	○	○	-	-	○	○	○	-	

必要規模確保のための6つのケーススタディ(その2)

必要規模確保のためのケーススタディ			意向調査による評価の視点											
			交通空間機能の面						交通空間機能の面					
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	
既 存 の 駅 前 広 場 で 対 応 す る 場 合	ケース4	<p>タクシーロータリー部の縮小による全面改修</p> <ul style="list-style-type: none"> ・タクシーロータリー部を縮小（待機場の縮小あるいは一部地区外移転）して確保した余剰空間を、バス・一般車ロータリー部及び環境空間として活用するものである。 ・しかし、交通空間・環境空間の規模の確保に係る問題点・課題への対応にあたっては、ケース1～3に比較して工夫が必要と考えられる。 		△	○	○	○	○	-	-	○	△	○	-
	ケース5	<p>バス・一般車ロータリー部内の再配置による部分改修</p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存のバス・一般車ロータリー部及び環境空間の再配置により、交通空間・環境空間の規模の確保に係る問題点・課題への対応を図るものであるが、ケース4と比較してさらなる工夫が必要と考えられる。 		△	△	○	○	○	-	-	○	△	○	-
	ケース6	<p>既存の機能配置・規模を前提とした修復整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通空間・環境空間の規模の確保に係る問題点・課題に対応することができず、主として交通・環境空間の質の向上に資する修復整備のみ図ることが可能である。 		×	×	○	○	○	-	-	○	×	○	-

2) 駅前広場の整備構想

整備構想のケーススタディ

- ・ここでは、駅前広場の整備構想について、先に検討した「必要規模確保にあたってのケーススタディ」で設定した『ケース4』（タクシーロータリー部の縮小による全面改修）をもとに、次に示す基本的な考え方によりケーススタディを行った。

ケーススタディの基本的な考え方

A 案

- ・バス・一般車ロータリー部の規模・機能配置を変更せず、タクシーロータリー部の規模を縮小し、環境空間（町民・来訪者広場）を新たに創出する。
- ・環境空間については、駅改札口正面・駅前広場のほぼ中央に配置する。

B 案

- ・バス・一般車ロータリー部の規模は変更せず、車路におけるバスと一般車（特に駐車車両）の錯綜を解消するため、各種施設の配置を変更する。（ B-1～4案）

B-1案

：一般車駐車場とバス待機場（送迎車の停車・乗降スペースを含む）を一体化した案

B-2案

：一般車通行帯を新設し、バス通行帯と分離した案

B-3案

：一般車駐車場、バス待機場、送迎車乗降場をそれぞれ分離した案

B-4案

：B-3案を基本に、タクシー待機場を可能な限り最大規模確保した案

- ・タクシーロータリー部は、A案と同様に規模を縮小し、環境空間（町民・来訪者広場）を新たに創出する。
- ・環境空間については、A案と同様に、駅改札口正面・駅前広場のほぼ中央に配置する。

C 案

- ・B案と同様にバス・一般車ロータリー部の規模は変更せず、バスと一般車の錯綜を解消するため、一般車駐車場の配置を変更する。
- ・タクシーロータリー部は、A案・B案と同様に規模を縮小し、環境空間（町民・来訪者広場）を新たに創出する。
- ・環境空間については、交通空間（バス・一般車ロータリー部、タクシーロータリー部）と分離し、駅前広場西端に配置する。

整備構想検討に係る計画諸元

・駅前広場の整備構想検討に係る計画諸元（駅前広場における交通処理施設の規格等）は、次に示すとおりである。

整備構想検討に係る計画諸元			駅前広場整備構想・計画諸元		
駅前広場における交通処理施設の規格等			駅前広場整備構想・計画諸元		
施設名称	一般値:m	現況諸元	A案・採用値	B案・採用値	C案・採用値
構内車路（バス）	3.0（計画指針原単位）	3.0以上	現況値	4.0m	
構内車路（一般車）	3.0（計画指針原単位）	3.0以上	3.0m		
路 肩	0.5（道路構造令）		0.5m		
停車帯（バス）	3.25×12（計画指針原単位） パース間：6m	4×12（乗車・1パース） 4×22（乗車・2パース） 4×28（乗車+降車2パース）	4×12（乗車場・1パース） 4×22（乗車場・2パース） 4×28（乗車場+降車場・2パース）		
停車帯（送迎車）			3.25×12 （乗降場・1パース、B-3案・4案のみ） B-1・2案は、現在と同様に特に送迎車の停車帯は設けず、バス待機場及び車路の空スペースを活用する。		
停車帯（タクシー・一般車）	2.25×5（計画指針原単位） パース間：3m	2.25×18（乗車・3パース） 2.25×13（降車・2パース）	2.25×18（タクシー乗車場・3パース） 2.25×13（タクシー降車場・2パース） 2.25×5（身障者用乗降場・1パース）		
駐車場（タクシー・一般車）	2.25×5.0（道路構造令）	2.25×5.0 （タクシー約36台、一般車9台）	2.25×5.0 （タクシー12台～18台、一般車8～9台）		
駐車場車路	6.0（道路構造令）		6.0m		
歩 道	3.5（道路構造令）	3.5～5.0	乗場・降場の歩道部：歩道+シェルター=3.5+2.0=5.5 その他の歩道部：歩道+ツリーサークル+横断防止柵等=3.5+1.5+0.5=5.5 駅前広場西側歩道部：歩道+横断防止柵等=3.5+0.5=4.0		
自転車歩行車道	4.0（道路構造令）				
シェルター・上屋(歩道内)	2.0（道路構造令）				
植樹帯（並木）	1.5（道路構造令）				

ケーススタディの結果

- ・ケーススタディについては、意向調査に基づく「交通空間機能面」の7つの視点、及び「環境空間機能面」の4つの視点により評価し、その結果については、次のとおりである。

検討結果

- ・『A案』については、バス・一般車ロータリー部の規模・機能配置を変更しないことから、『B案』及び『C案』と比較していくつかの評価の視点（自家用車駐車場を利用する歩行者の安全性の確保や既存ポケットパーク（「土肥実平の像」）の利活用）で劣ることとなる。
- ・『B案』及び『C案』については、『A案』で存続する課題をそれぞれ解消し、異なる部分としては、“町民・来訪者広場”が『B案』では駅前広場の中央に、『C案』では駅前広場の西端に配置されることである。
- ・“町民・来訪者広場”は、機能的に利用者に安らぎや憩いの場を提供するばかりでなく、空間的にも駅前広場のシンボルとなる場としての役割を有することから、そのシンボル性をより一層表現できる『B案』を軸に駅前広場の整備に取り組んでいくことが望ましいと考えられる。

整備構想のケーススタディ(その1)

◎：課題の解消、△：課題の軽減化、×：課題の存続、－：該当なし

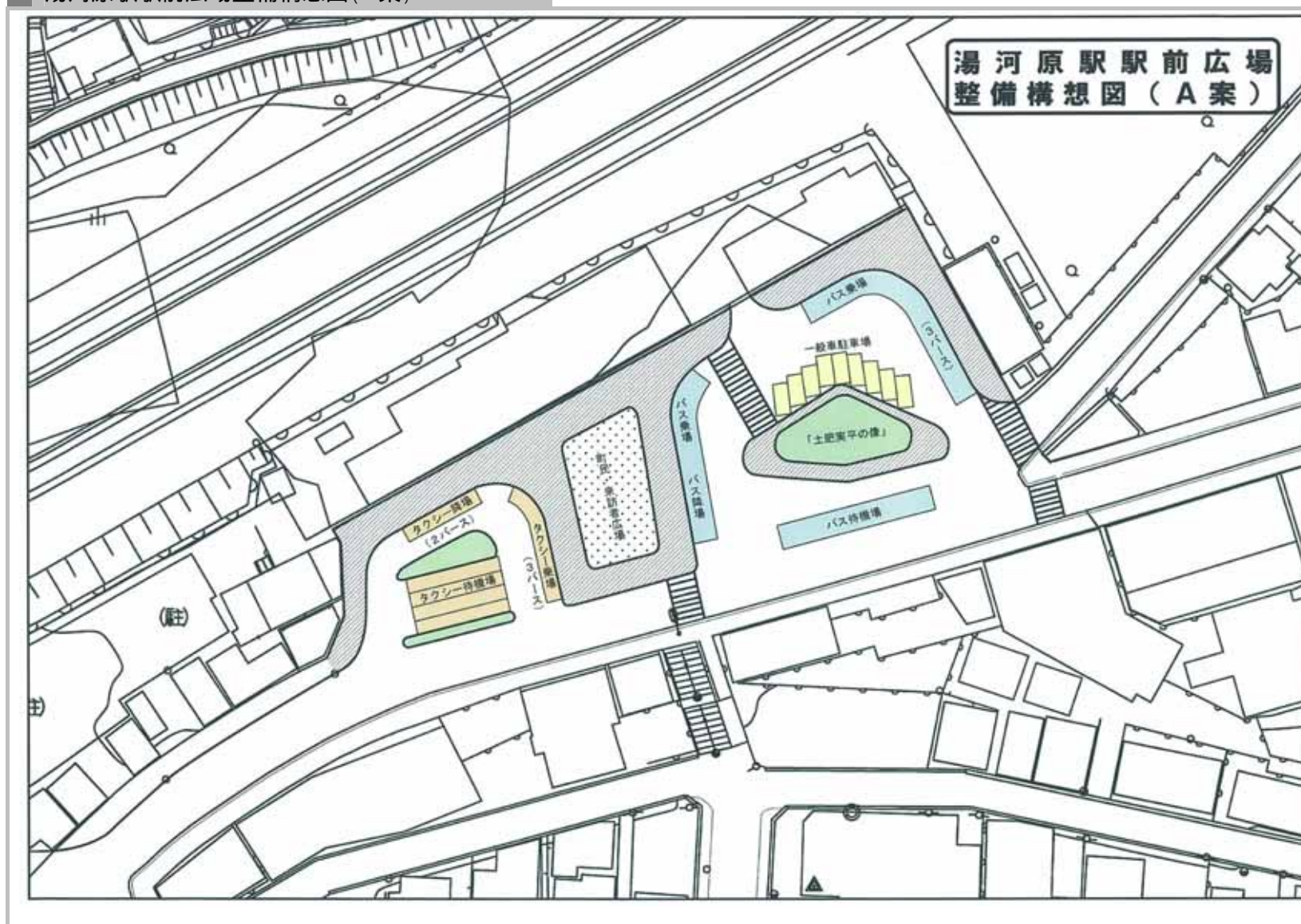
		駅前広場整備構想		
		A案	B-1～4案	C案
意向調査による評価の視点	交通空間機能の視点			
	バス・一般車ロータリー部は、通勤・通学時や帰宅時間帯の交通量（あるいはタクシーロータリー部の交通量）に比してスペースが狭く、円滑な集散・走行を阻害している。	(×) ・バス・一般車ロータリー部の機能配置は変更しないことから、課題として残る。	(◎) ・一般車駐車場の再配置により課題は解消される。	(◎) (B案と同様)
	自家用車駐車場（コイン式）の利用や「土肥実平の像」の見学の際、歩行者が車路を横断するため危険である。	(×) (同上)	(△) ・一般車駐車場等の再配置により、車路横断の距離を短縮することから、危険性が軽減される。	(△) (B案と同様)
	乗降部分がバリアフリーになっていないとともに、上屋の底の長さが不十分のため、利用者が降雨にさらされている。	(◎) ・乗降部分のバリアフリー化、上屋の改修・新設により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)
	車路舗装路面の劣化（平坦性の欠如等）により走行性が阻害されている。	(◎) ・車路舗装面の改良により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)
	県道への出口部分において、植え込み等により視界（視距）が不良であり、交通事故の危険性がある。	(◎) ・視界不良箇所の改良により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)
	駅前広場へのアクセス道路となる県道において、店舗への商品搬入車の停車や歩道が狭い箇所（駅下側の信号機前）の存在により、円滑で安全な交通流を阻害している。	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)
	駅前広場周辺における駐車場の場所がわかりにくい、あるいは数が少ないため、路上駐車が多く見られる。	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)	(－) (※駅前広場区域外での対応課題)

整備構想のケーススタディ(その2)

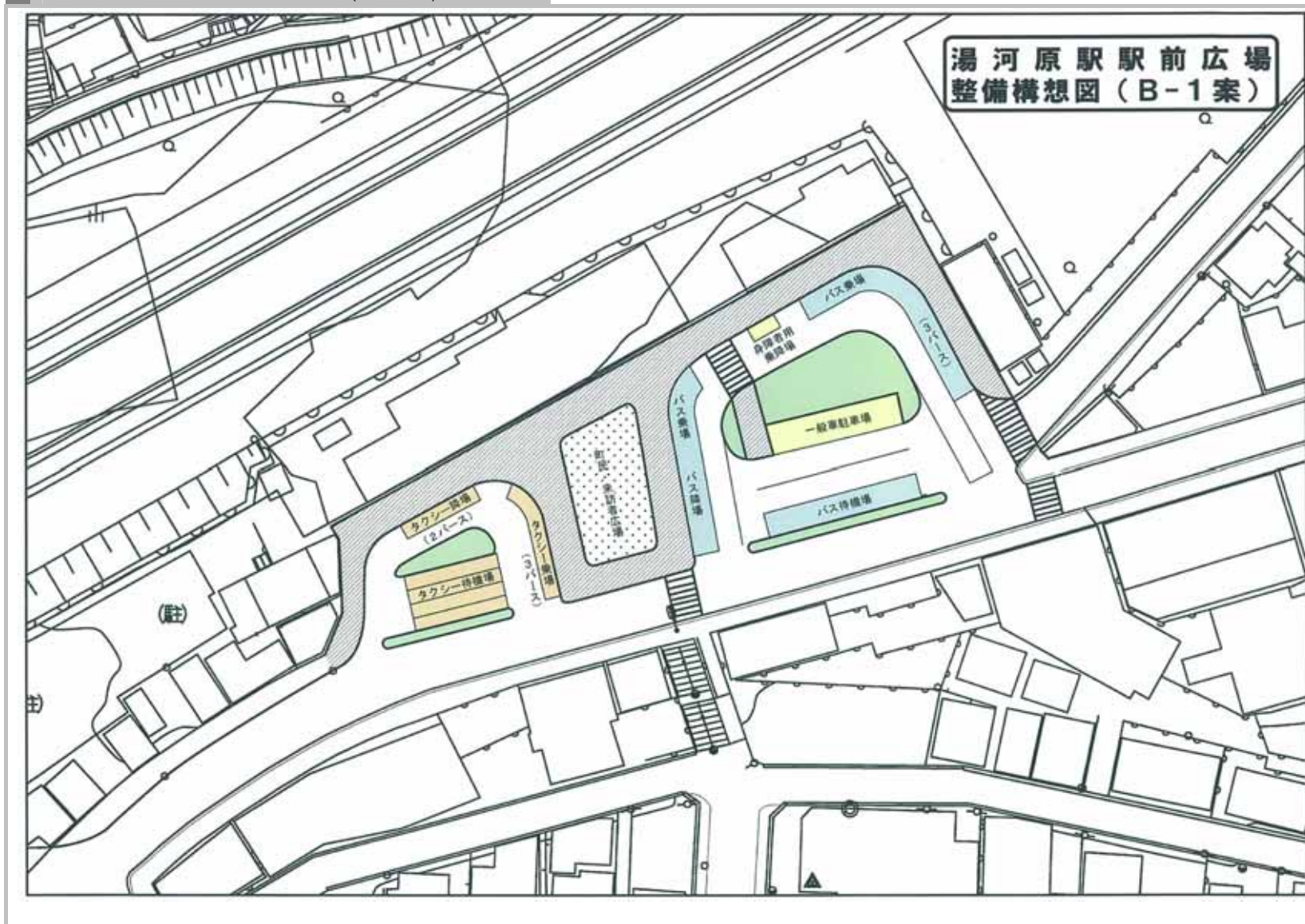
◎：課題の解消、△：課題の軽減化、×：課題の存続、－：該当なし

		駅前広場整備構想		
		A案	B-1～4案	C案
意向調査による評価の視点	環境空間機能の面			
	「観光地」「温泉の町」の玄関口としてふさわしい環境・景観（シンボルがない・暗い（上屋）・らしくない・雰囲気がない・風情がない、観光案内等情報発信の不足・未整備、駅舎・周辺商店街の問題等）を有していない。	(◎) ・駅前広場の環境整備により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)
	※主な環境整備（新設・改良）の内容 ・車道・歩道部の舗装、歩道部のバリアフリー化（車道との段差解消） ・アーケード（歩道上屋） ・案内板・サイン、ストリートファニチャー（照明、車止め、ベンチ・スツール・・・等） ・緑化（植樹帯、シンボルツリー、花壇・・・等） ・ゲート、モニュメント、オブジェ、レリーフ、イルミネーション（「土肥実平の像」「足湯」・・・等）			
	交通空間機能が主体で、町民や観光客にも配慮した開放的な空間が不足している。	(◎) ・環境空間（町民・来訪者広場）の確保により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)
	既存のポケットパークが活用されておらず、また、「土肥実平の像」の設置（位置、方向等）が適切ではない。	(×) ・「土肥実平の像」の位置等の変更しないことから、課題として残る。 (※既存のポケットパークの活用については、駅前広場区域外での対応課題)	(◎) ・「土肥実平の像」の位置等の変更により課題は解消される。 (※既存のポケットパークの活用については、駅前広場区域外での対応課題)	(◎) (B案と同様) (※既存のポケットパークの活用については、駅前広場区域外での対応課題)
	広場内の環境・美化を阻害している要因（浮浪者や不良少年、清掃が不備な箇所等）が見受けられる。	(◎) ・駅前広場の環境整備により課題は解消される。	(◎) (A案と同様)	(◎) (A案と同様)

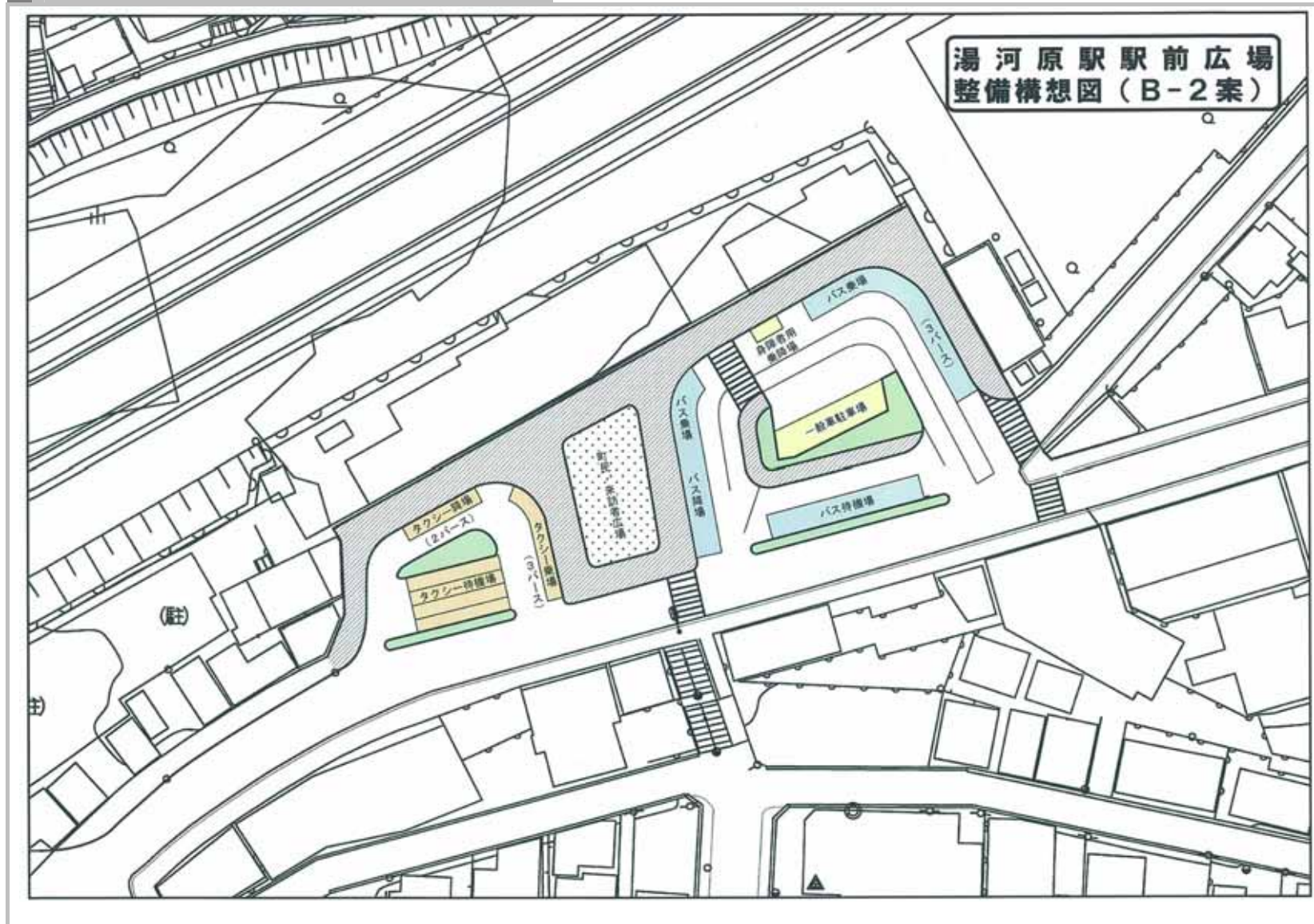
湯河原駅駅前広場整備構想図(A案)



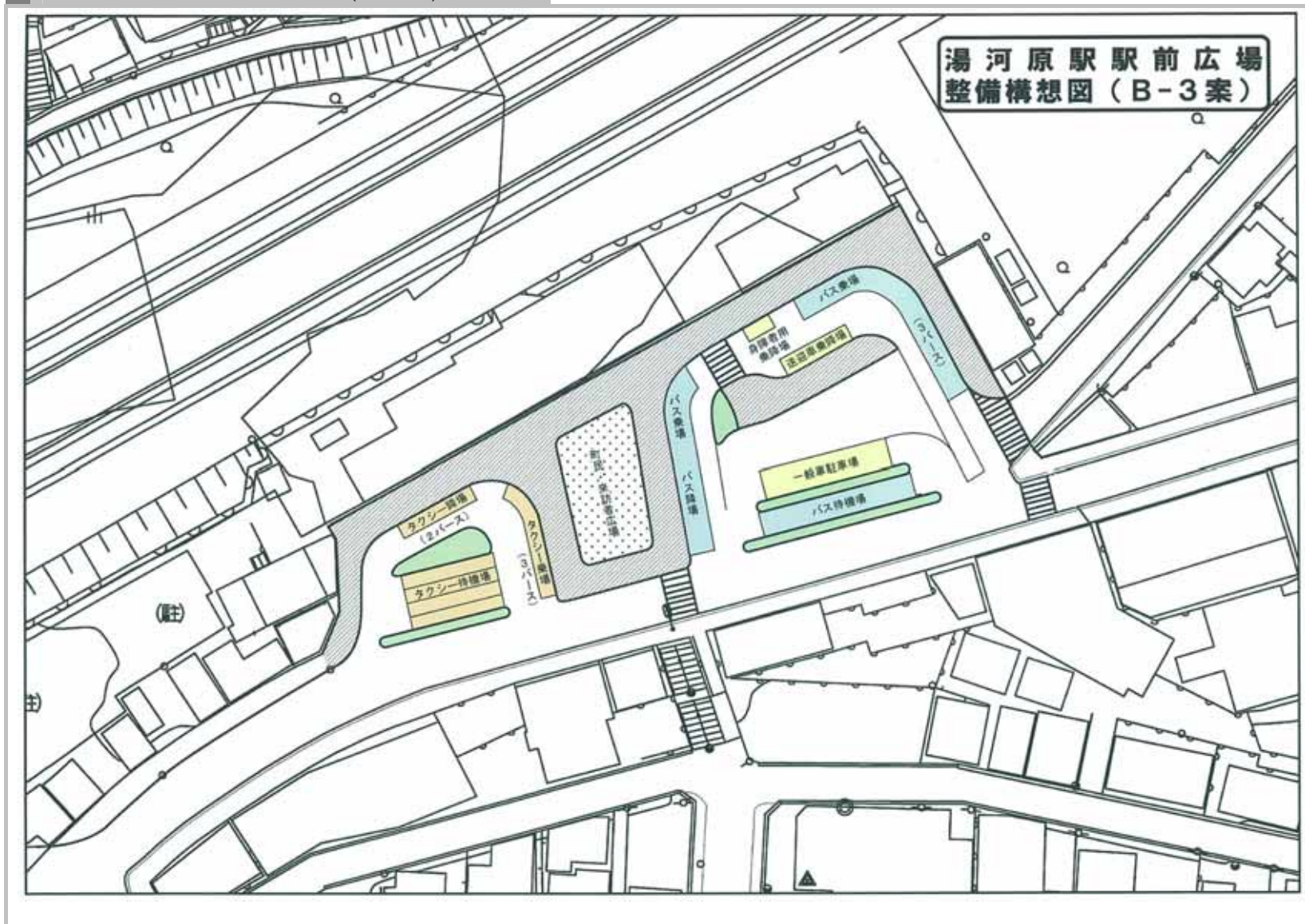
湯河原駅駅前広場整備構想図(B-1案)



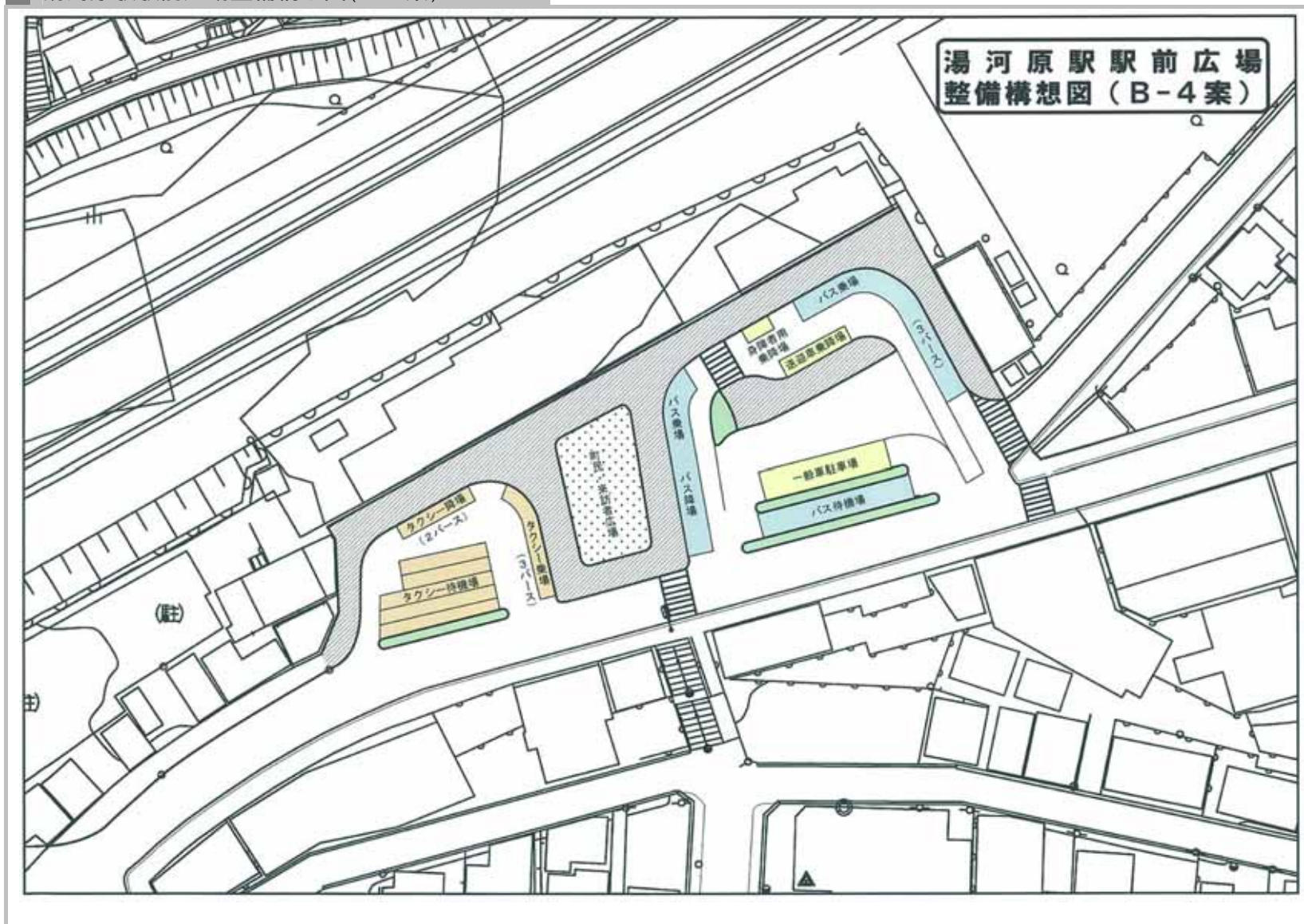
湯河原駅駅前広場整備構想図(B-2案)



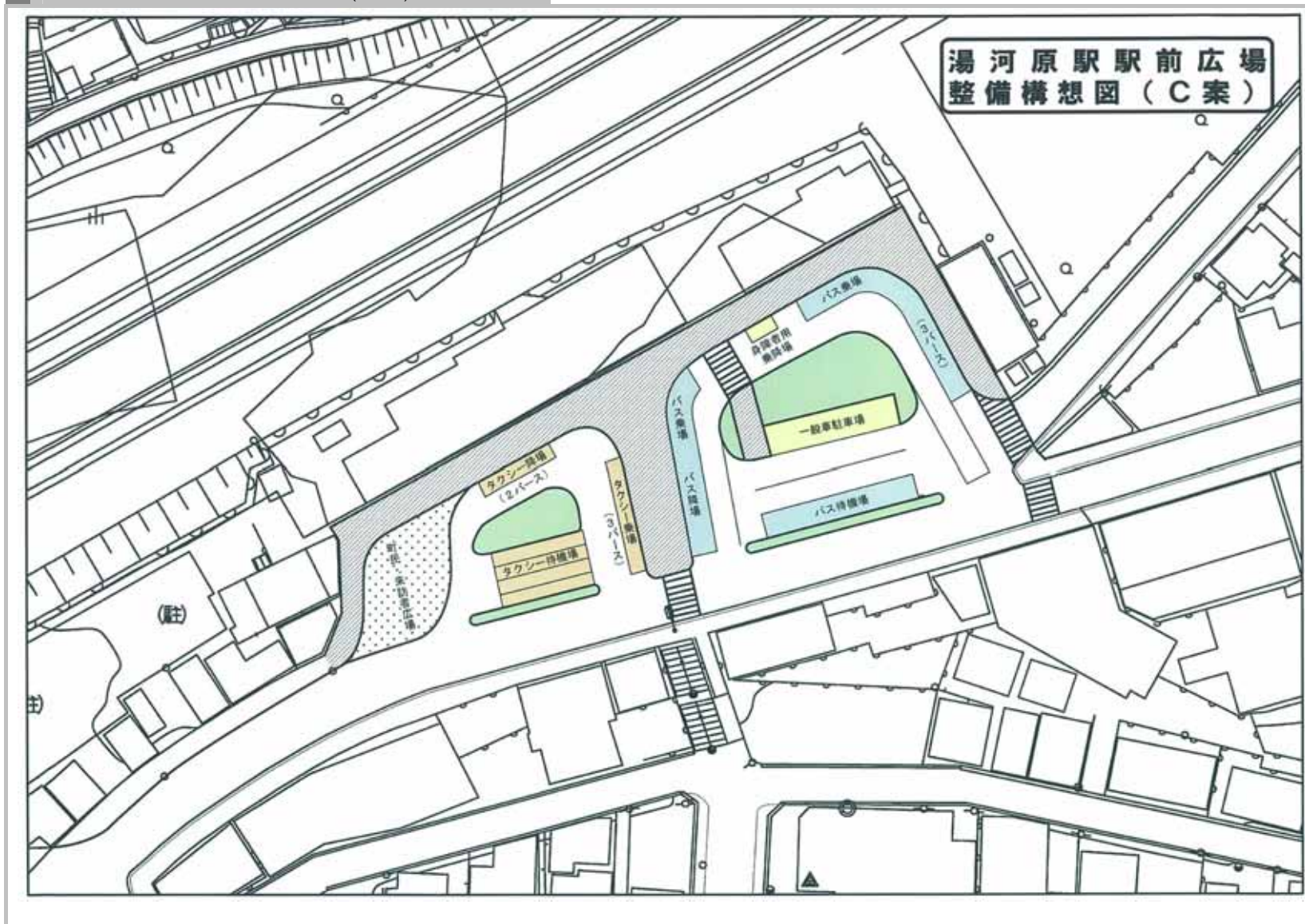
湯河原駅駅前広場整備構想図(B-3案)



湯河原駅駅前広場整備構想図(B-4案)

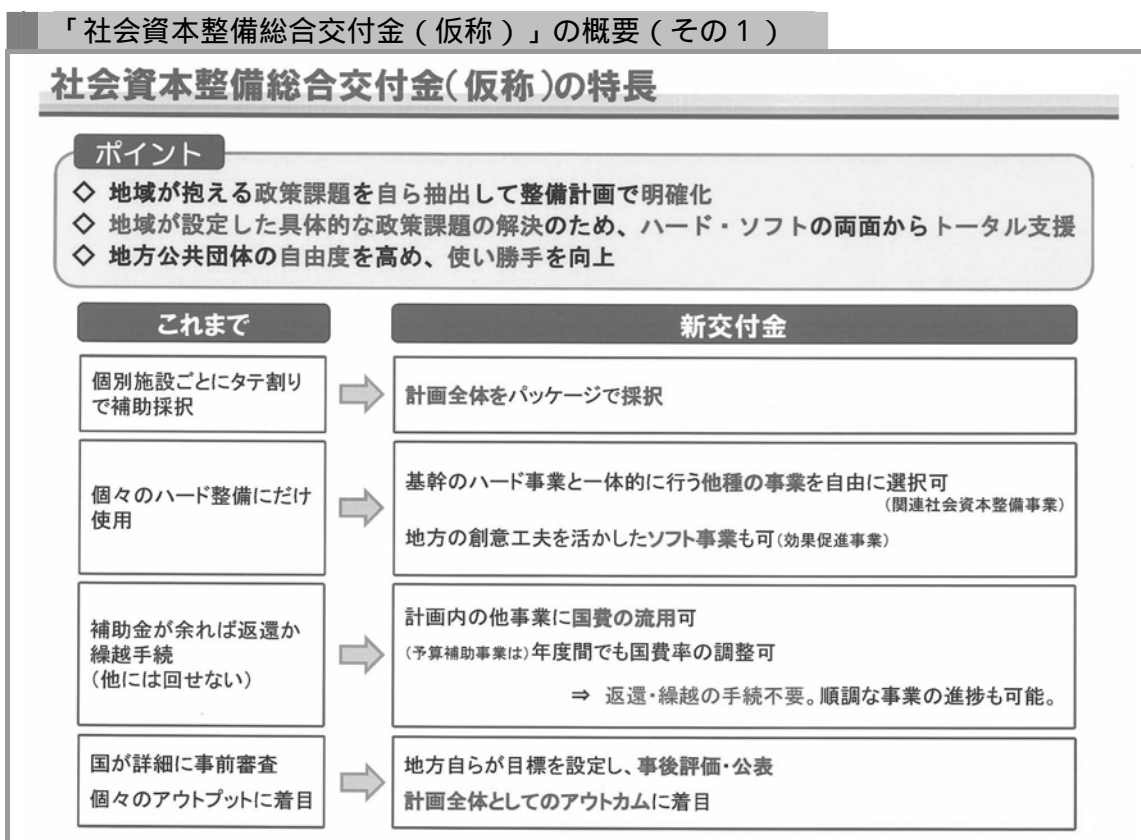


湯河原駅駅前広場整備構想図(C案)



3. 実現化方策の検討

- ・ここでは、湯河原駅前広場の整備にあたって、活用できる補助制度等を検討する。
- ・駅前広場の整備は、町の玄関口・顔づくりに向けて、重要度の高い取り組みであるが、その波及効果は、駅周辺のまちづくりに大きな影響を与えるものである。
- ・そのため、駅前広場整備を単独で実施するのではなく、その整備による波及効果を見定めながら、湯河原駅周辺のまちづくり全般に係る施策を総合的に実施する必要がある。
- ・このような駅前広場整備を軸（基幹事業）としながら、これと合わせて関連する社会資本の整備や基幹事業の効果を一層高める事業を一体的に支援する以下に示す「社会資本整備総合交付金（仮称）」が平成22年度より創設される予定である。



「社会資本整備総合交付金（仮称）」の概要（その2）

多様な事業を総合的にバックアップ

整備計画に掲げる政策目標の達成（成果指標で事後評価）

住宅・社会資本の整備

基幹事業

- ◎ 活力創出基盤整備
(道路、港湾)
- ◎ 水の安全・安心基盤整備
(治水、下水道、海岸)
- ◎ 市街地整備
(都市公園、市街地、広域連携等)
- ◎ 地域住宅支援
(住宅、住環境整備)

関連社会資本整備事業

- ・ 各種「社会資本整備事業」
(社会資本整備重点計画法)
- ・ 「公的賃貸住宅の整備」

効果促進事業

- 計画の目標実現のため
基幹事業一体となって、基幹事業の効果を一層高めるために必要な事業・事務（ソフト事業を含む）
- 全体事業費の2割以内
(例) 基幹事業が「道路」の場合
・ コミュニティバス車両の購入
・ アーケードモールの設置・撤去
・ 離島航路の船舶の改良(省エネ化等)
・ 観光案内情報板の整備
・ 社会実験(レンタサイクル、自転車乗り捨てシステム…)
・ 計画検討(無電柱化、観光振興…)

市街地整備事業・都市公園事業を基幹事業とした整備計画のイメージ(中心市街地の再生)

【基幹事業】

都市機能の更新・高度化



【関連社会資本整備事業】

治水対策・親水空間の創出



浸水被害軽減のための河道整備と遊歩道の整備

【効果促進事業】

移動の利便性の確保
市民活動の支援



中心市街地の循環バスの整備



オープンカフェ(社会実験)への支援

※写真はいずれもイメージ

多様なまちづくりの取り組みを一体的に実施し、効果的な中心市街地の活性化を推進

- ・湯河原駅駅前広場の整備にあたり、この「社会資本整備総合交付金（仮称）」を導入する場合、次のような事業構成が考えられる。

基幹事業	関連事業	
	関連社会資本整備事業	効果促進事業
・湯河原駅駅前広場整備事業	<ul style="list-style-type: none"> ・既設道路の改築、維持・修繕に関する事業 ・交通安全施設等に関する整備事業 ・既設公園の改築に関する事業 <p style="text-align: right;">等々</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・観光施設（足湯等）の整備 ・観光案内情報版の整備・統一化 ・観光ボランティアの支援 ・観光商品の開発・普及 ・駅前商店街の街並み整備 <p style="text-align: right;">等々</p>

社会資本整備重点計画法第2条第2項第1～13号に掲げる事業（以下、抜粋）又は公的賃貸住宅の整備に関する事業

- 1 道路法に規定する道路の新設、改築、維持及び修繕に関する事業
- 2 交通安全施設等整備事業の推進に関する法律に規定する交通安全施設等整備事業
- 3 鉄道事業法に規定する鉄道施設の建設又は改良に関する事業
- 4 空港法に規定する空港及び飛行場の設置及び改良に関する事業並びに空港の周辺における航空機の騒音により生ずる障害の防止等に関する事業
- 5 港湾法に規定する港湾施設の建設又は改良に関する事業及びこれらの事業以外の事業で港湾その他の海域における汚泥その他公害の原因となる物質の堆積の排除、汚濁水の浄化その他の公害防止のために行うもの並びに開発保全航路の開発及び保全に関する事業
- 6 航路標識法に規定する航路標識の整備に関する事業
- 7 都市公園法に規定する都市公園その他政令で定める公園又は緑地の新設又は改築に関する事業及び都市における緑地の保全に関する事業
- 8 下水道法に規定する公共下水道、流域下水道及び都市下水路の設置又は改築に関する事業
- 9 河川法に規定する河川に関する事業
- 10 砂防法に規定する砂防設備に関する事業
- 11 地すべり等防止法に規定する地すべり地域又はぼた山に関して指定された地すべり防止区域又はぼた山崩壊防止区域における地すべり防止工事又はぼた山崩壊防止工事に関する事業
- 12 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律に規定する急傾斜地崩壊防止工事に関する事業
- 13 海岸法に規定する海岸保全施設に関する事業及び海岸環境の整備に関する事業