

# 長門湯本温泉 エリア交通計画（タタキ台） について

長門湯本温泉観光まちづくりデザイン会議

## なぜ「エリア交通計画」が必要なのか？

### 長門湯本温泉エリア交通計画

「歩ける温泉街の形成」＝人中心の道路交通環境への転換による地域の魅力アップ

#### ハード整備による環境変化

- 恩湯の建て替えと周辺の広場化
- 駐車場～音信川をつなぐ動線整備
- 道路や河川の利活用 ...など



#### 道路交通面の課題

- 狭小な歩行空間、歩く魅力の不足
- 通過するだけのクルマの存在
- 慢性的な路上駐車が発生 ...など



### 長門湯本温泉観光まちづくり計画

音信川の景観を活かし、安心して散策できる温泉街の形成を目指すため、地域住民や商店等の道路利用とどのように調和できるかの検証を重ねながら課題解決することが必要。



## 「歩ける温泉街」とする意義

- 地域の方々やその子どもたち・孫たちが将来にわたって暮らすことができ、外からも移住してくてくれるエリアになるためには、ここで商売をして稼げることが重要。
- エリア全体として「歩行者専用あるいは優先」とすることで、そぞろ歩きができる魅力的な場所になり、歩きながら消費してもらえるエリアとなる＝移住や新規出店、持続可能な暮らしの基礎となる。



## 【事例】あつみ温泉かじか通り（山形県鶴岡市）

- 入湯客数の激減…H2：35万人→H22：12.6万人、旅館数の減少…ピーク時18件→9件
- 「**まちの魅力をつくってこなかったことが温泉街衰退の最大の原因**」（東大 堀教授）との指摘を受け、「歩いて楽しい温泉街」を将来像に設定し、河川や道路の整備を実施
- **歩ける温泉街への転換により、H22以降の入湯客数が増加（H28：19.8万人）**

### 【多面的な効果】

- ①温泉街としてのマイナス要因の低減（空き店舗の活用による滞留拠点整備等）
- ②温泉街イメージの向上（女性グループや若年層の来街増による地域の活性化）
- ③温泉旅館による活用（宿泊客に温泉街散策を薦めるように変化）
- ④ビジネスチャンス（これまでになかった客層へのアプローチが可能）
- ⑤地域への影響（3種の神器：迎客・集客・挨拶の各装置による賑わい創出）

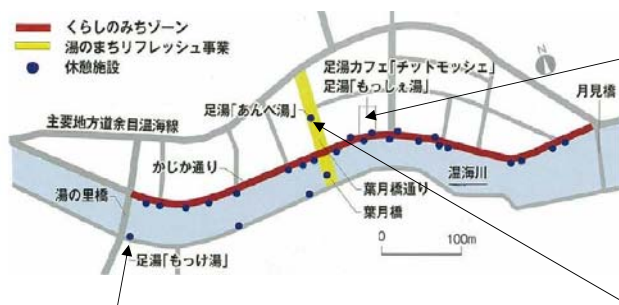




## 【事例】あつみ温泉かじか通り（山形県鶴岡市）

### ▼あつみ温泉マップ

※温海川の景観を活かし、川沿いや道路上に多くの休憩施設を配置



▼川沿いの足湯「もっけ湯」



▼足湯カフェ「チットモッシェ」（民間保養所をリノベ）



▼道路中央に整備された足湯「あんべ湯」



5

## 【事例】あつみ温泉かじか通り（山形県鶴岡市）

▼人中心の道路交通環境に転換した「かじか通り」



▼擬木の防護柵を撤去してスッキリとした景観



▼店舗前の道路上に休憩施設を配置



▼一方通行・30km/h規制・駐車禁止による自動車交通制御



6



# 「エリア交通計画」の作成に向けた主な論点（5本柱）

## 【論点1】歩きたくなる魅力の創出

- 道路や河川の利活用、魅力的なコンテンツの誘致等により、歩きたくなるまちに変えていく必要がある。



①音信川沿いの道路のどこをどのように利活用するか？

## 【論点2】クルマ中心から歩行者（人）中心への再編

- 歩車分離ではなく「歩車共存」（シェアド・スペース）の考え方を基本に、適切な交通規制のもと、安心して歩ける道路空間に変えていく必要がある。



②クルマの通行を認めつつ、いかに人中心としていくか？

## 【論点3】慢性的な路上駐車対策（荷捌き含む）

- 音信川左岸道路では、路上駐車が目立ち、歩行環境と道路景観を阻害していることから、これまでの慣習を変えていく必要がある。



③どのように路上駐車を解消・防止するか？荷捌き対策は？

## 【論点4】駐車需要への対応・駐車場の管理運営

- 新設駐車場、旅館組合駐車場、大寧寺駐車場の3つの大規模駐車場をエリア全体の公共的駐車場と捉え、満空情報の管理やクルマでの来街者に対する適切な案内等を行う必要がある。



④誰がどのように管理運営していくか？システムやコストは？

## 【論点5】回遊を支援するモビリティ

- 長門湯本温泉を起点とする大寧寺・三ノ瀬・門前・長門市街・仙崎間の回遊を支援するため、新しく魅力あるモビリティの導入を検討する必要がある。



⑤どのようなモビリティの導入が考えられるのか？

主にこの3点について議論

7

# 「歩ける温泉街」に向けた社会実験の様子（2017.9.16-10.9）

▼プランターで歩車道を区分（一方通行時）



▼整然と通行するクルマの車列（一方通行時）



▼道幅の狭い区間ではすれ違いが困難（対面通行時）



▼利活用区間では相互通行ですれ違い（対面通行時）



8

# 「歩ける温泉街」に向けた社会実験の様子 (2017.9.16-10.9)

▼道路空間の利活用により路上駐車がスッキリ

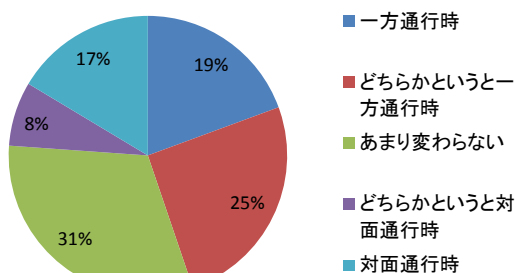


9

## 社会実験に対する評価 (道路交通関連)

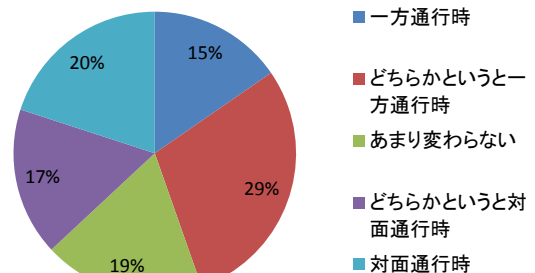
▼歩行者や車の通行を考えた場合、一方通行と対面通行のどちらの方が地域にとって良いと思いましたか？

### A. 歩行者の安全性や通行のしやすさ



道路空間を体験した人・見た人 N=67

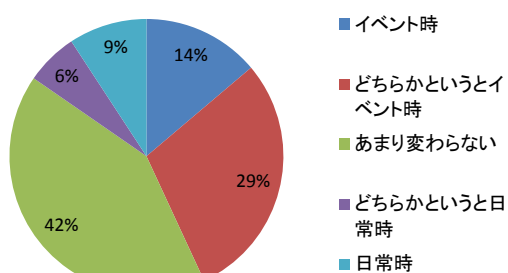
### B. 車の安全性や通行のしやすさ



道路空間を体験した人・見た人 N=65

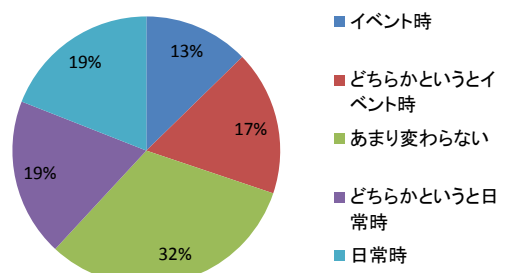
▼歩行者や車の通行を考えた場合、イベント時(9/16~18と10/7~9の6日間)と日常時(9/19~10/6の18日間)を比較して、どちらの方が地域にとって良いと思いましたか？

### A. 歩行者の視点



道路空間を体験した人・見た人 N=65

### B. 車の視点

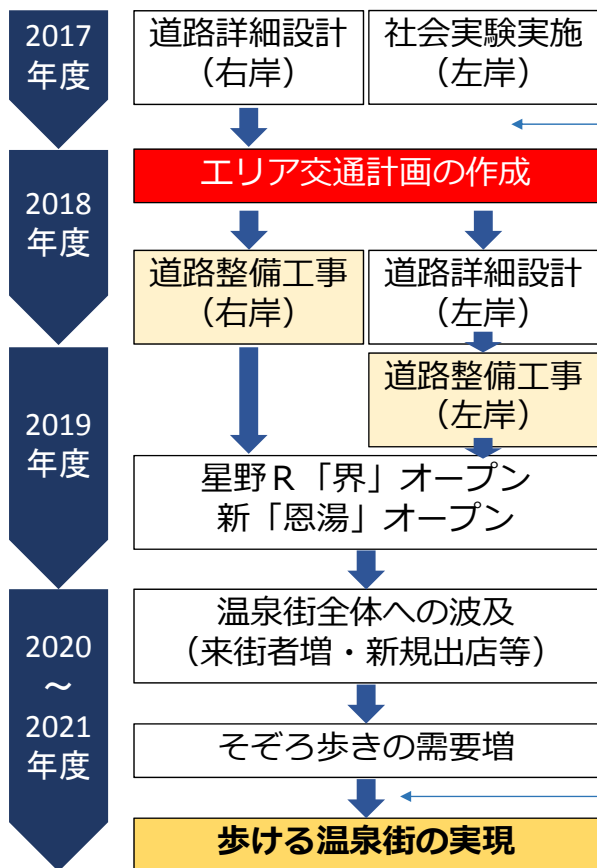


道路空間を体験した人・見た人 N=63

10



## 「歩ける温泉街」の形成に向けた基本的考え方



### ＜意思決定①＞

- アンケート結果では、歩行者・車のドライバー双方の視点で「一方通行」のほうが安全性や通行のしやすさで回答割合がやや高い
- しかし、「一方通行化」については地元の明確な反対がある中、判断を急がず、対面通行を基本に交通のあり方を検討 (11/28推進会議)

### ＜基本的考え方＞

- **左岸道路は、クルマの対面通行を維持しつつ、利活用やそぞろ歩きができる「人中心」の道路交通環境を実現する**  
※歩車共存／通過交通抑制／速度抑制
- **右岸道路は、許可車・軽車両・緊急車両を除き「歩行者専用」とし、安心して歩ける空間を創出する**  
※住宅や旅館へのアクセスに配慮

### ＜意思決定②＞

- ハード整備や道路空間の利活用、新規旅館のオープン、既存旅館のリニューアル、新規出店などにより回遊する人々が増えてから再検討 (一方通行化の必要性、交通安全対策など)

11

## 「歩ける温泉街」の将来イメージ

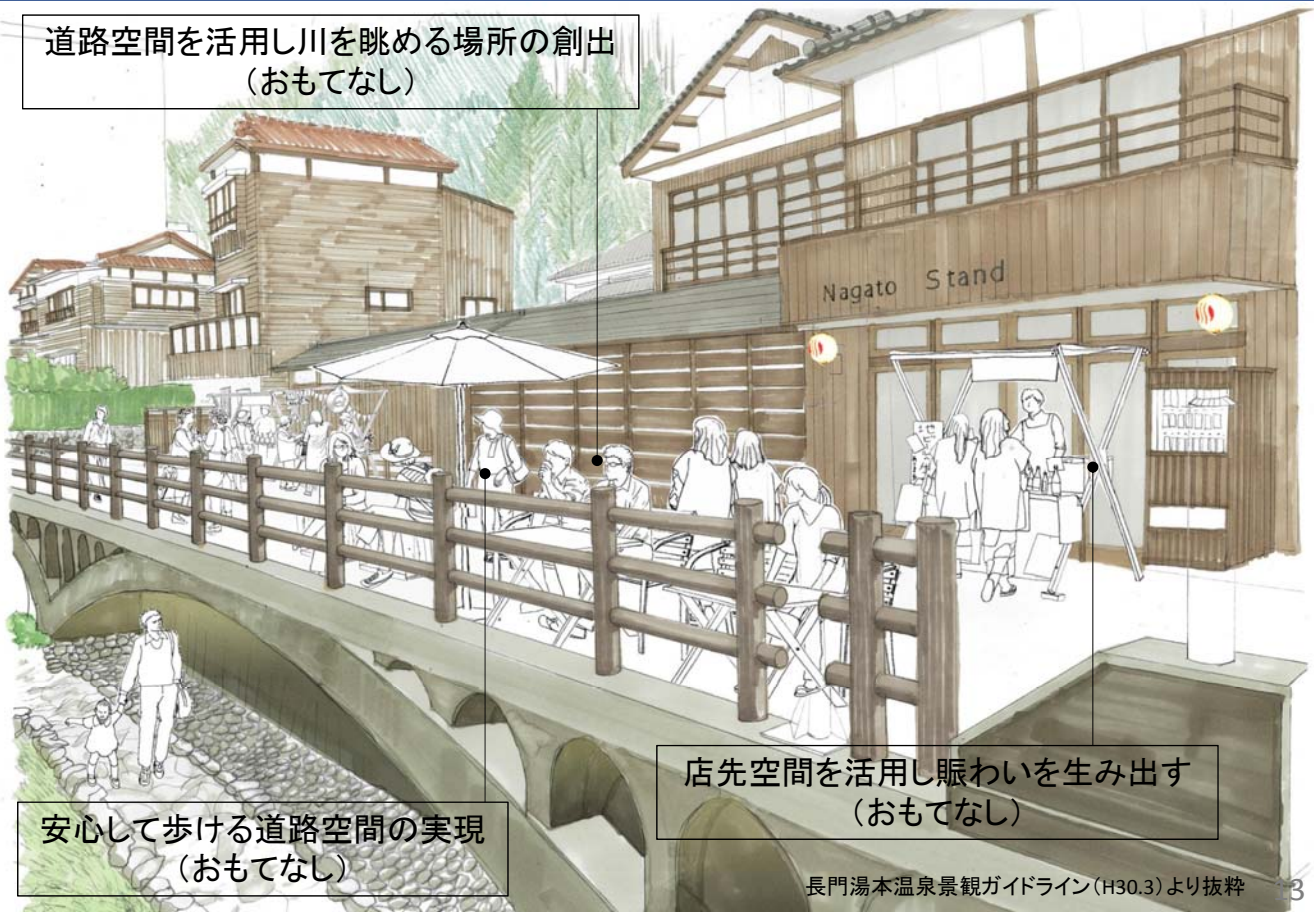


12



# 「歩ける温泉街」の将来イメージ

道路空間を活用し川を眺める場所の創出  
(おもてなし)



安心して歩ける道路空間の実現  
(おもてなし)

店先空間を活用し賑わいを生み出す  
(おもてなし)

長門湯本温泉景観ガイドライン(H30.3)より抜粋

## 人中心の道路空間構成 (案)

論点1・2への対応

### <提案のポイント>

- 右岸道路(国道～原田屋前)は歩行者専用化(許可車等を除く)を基本とする。
- 左岸道路は「対面通行」とし、道路上の利活用を図るとともに、シェアド・スペースとすることでクルマの速度抑制・通過交通抑制を図る。

【ベース図】第3回長門湯本温泉観光まちづくり推進会議資料より引用





## シェアド・スペースとは？

- ◆クルマ優先ではなく、歩行者や道路上の活動を優先する考え方
- ◆クルマ排除ではなく、道路利用者相互の「おもいやり」を重視
  - ・クルマは、歩行者に十分気を付けて、速度を最低限に落として通行
  - ・歩行者は、クルマが来たら速やかに道を譲る
  - ・道路空間利活用の際には、クルマが通行できる最低限の幅員を確保

▼ドイツ・ライプツィヒの住宅地内のシェアド・スペース  
(直感的にわかりやすい看板を設置して注意喚起…[長門湯本オリジナルの表示も今後検討](#))



15

## 舗装デザインイメージ

▼左岸道路（荒川食品前）



- ◆ 段差を設けないフラットなデザイン
- ◆ 景観に配慮した落ち着いたのある色彩
- ◆ 車道と路肩（人の空間）の境界部の工夫  
⇒区画線ではなく石材等で緩やかに区分



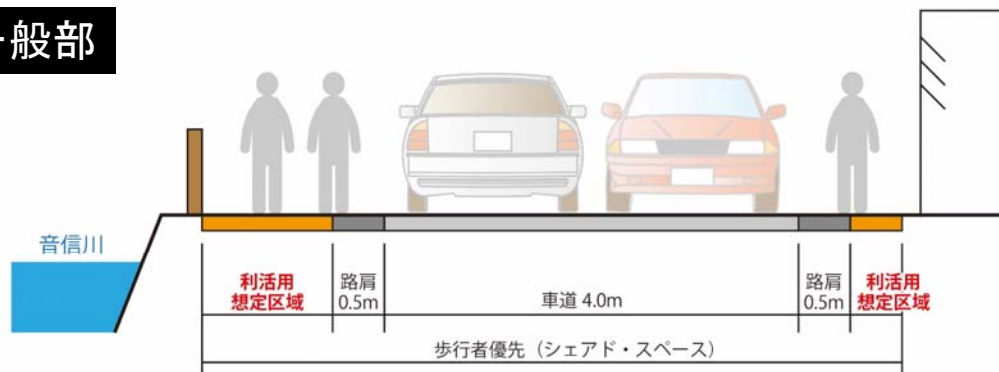
16



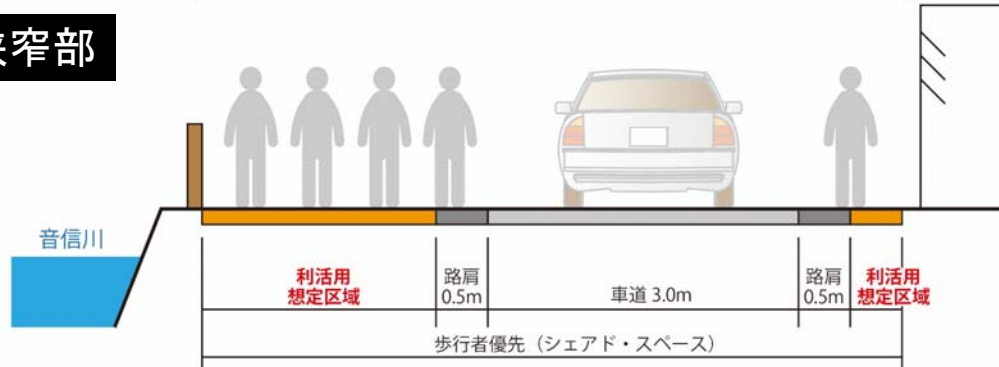
## 道路幅員の考え方

- ◆ 一般部は、クルマのすれ違いを考慮し、車道幅員「4m」とする
- ◆ 狭窄部は、車道幅員「3m」とし、車の速度抑制や通過交通排除を図る

### 一般部

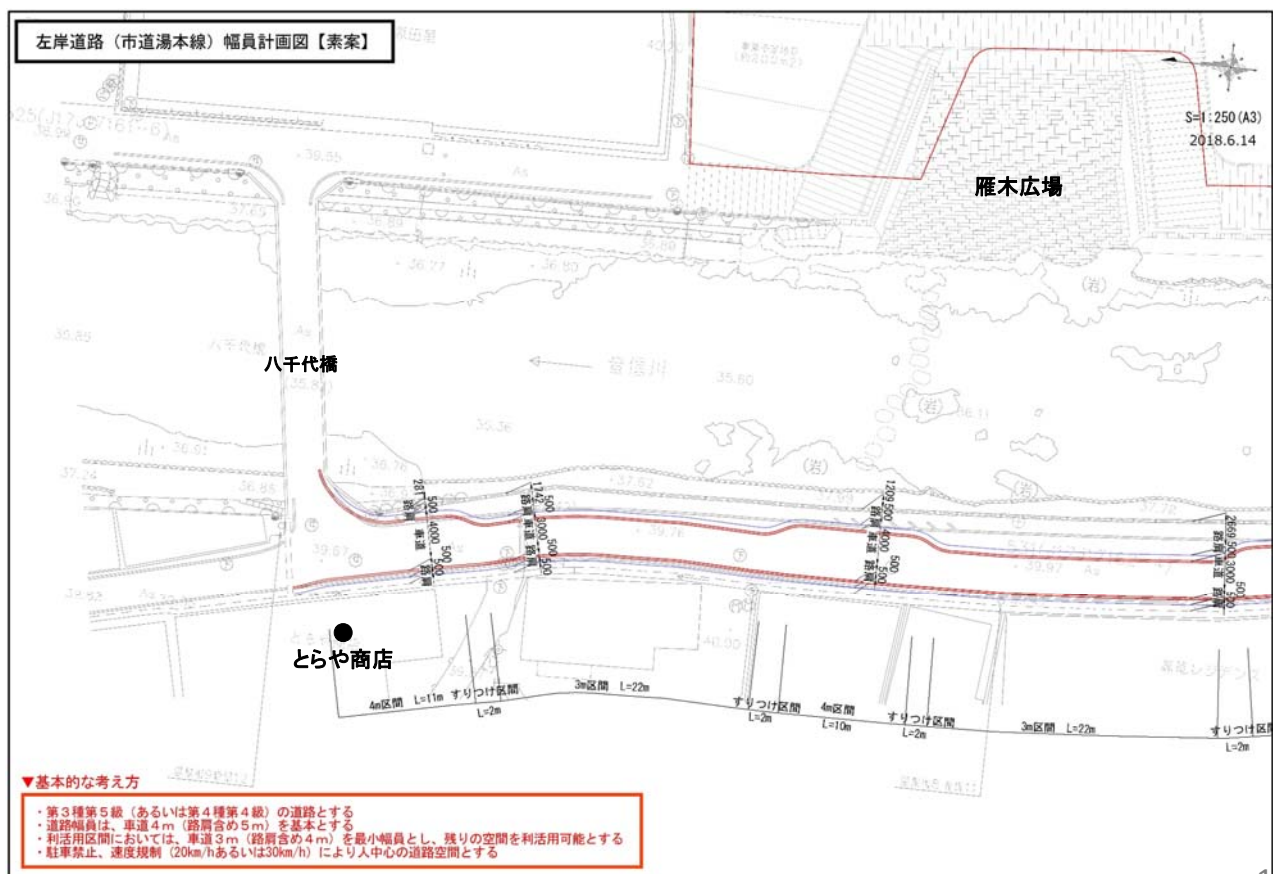


### 狭窄部



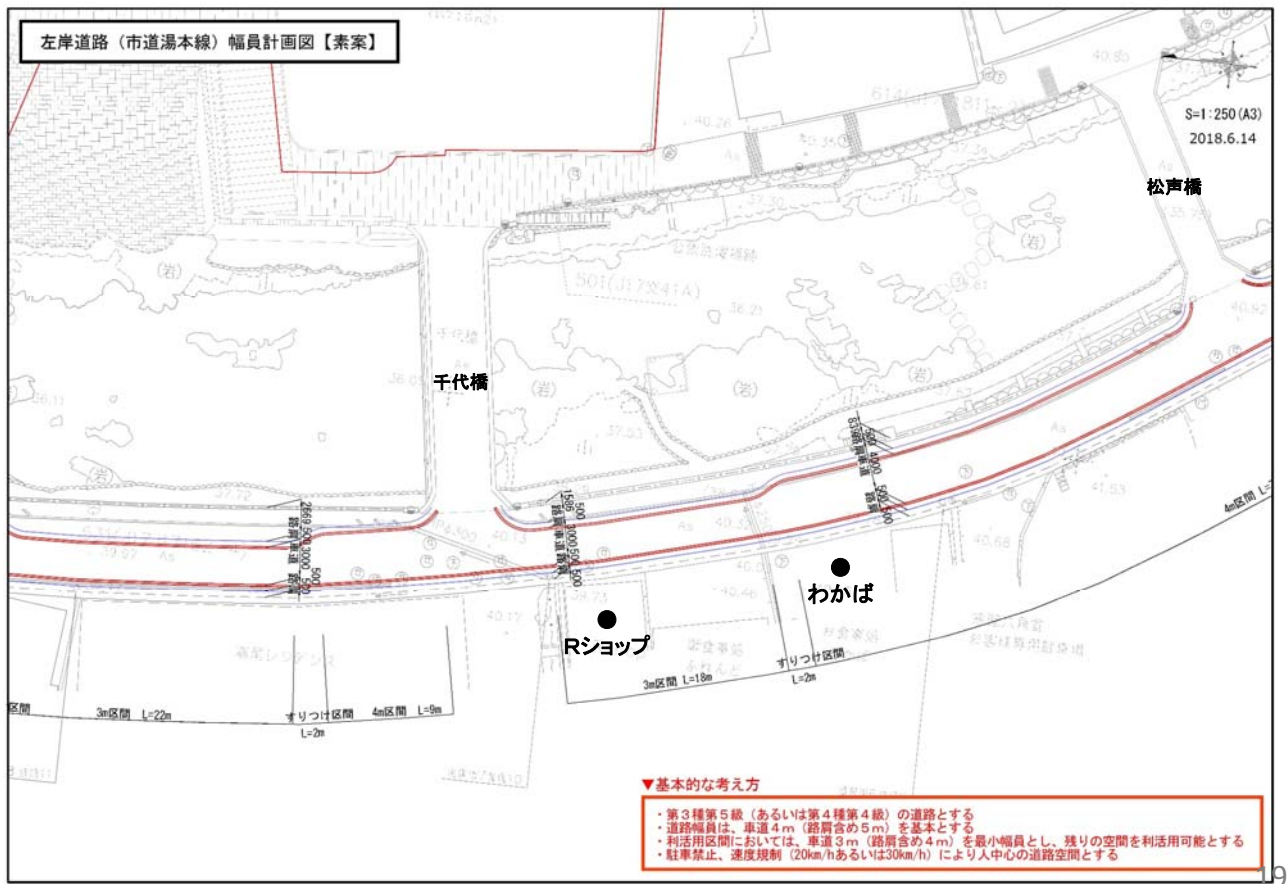
17

## 道路幅員の考え方 ～平面イメージ (1/6) ～



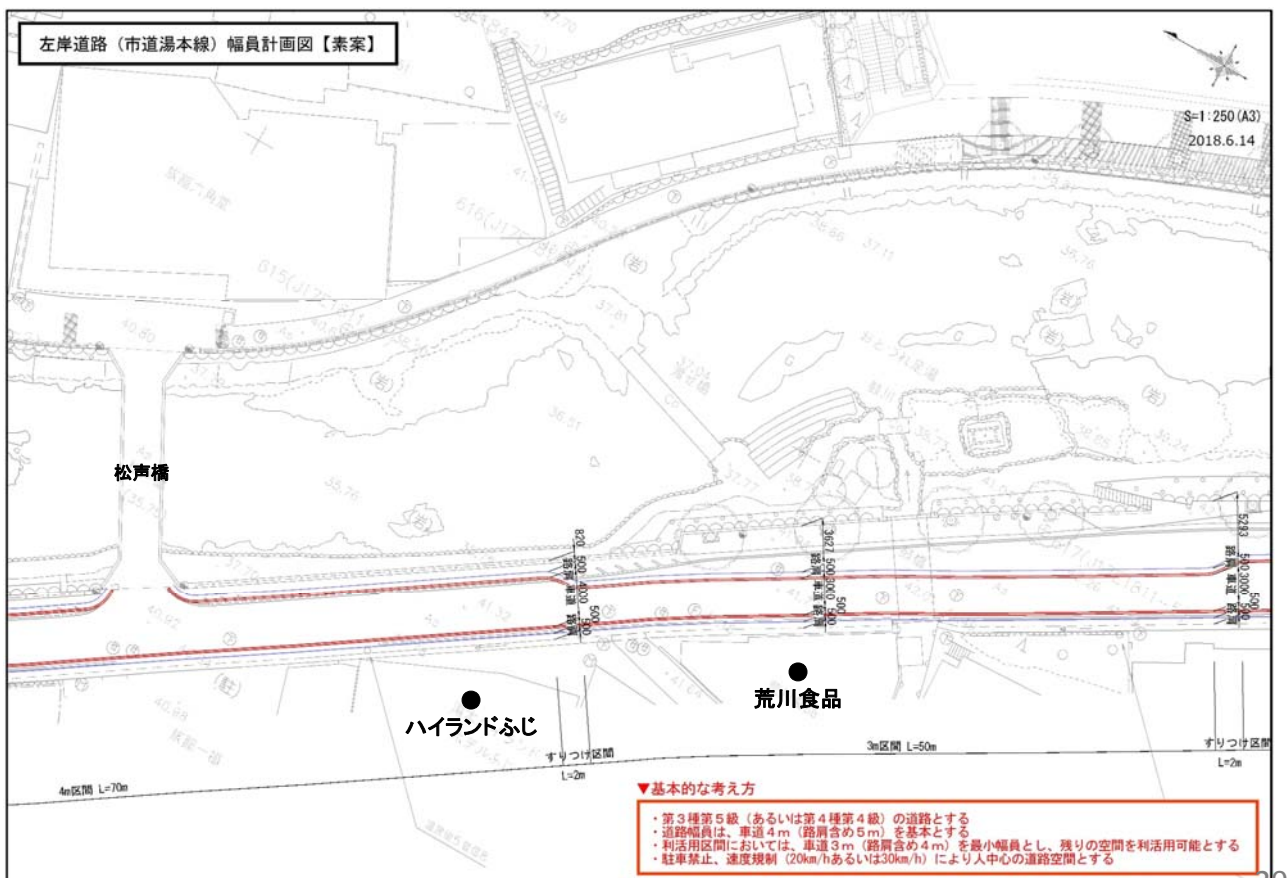
18

## 道路幅員の考え方 ～平面イメージ（2/6）～



19

## 道路幅員の考え方 ～平面イメージ（3/6）～



20



## 道路幅員の考え方 ～平面イメージ（4/6）～



## 道路幅員の考え方 ～平面イメージ（5/6）～



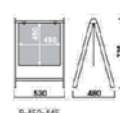


## ボラード（車止め）について

◆維持管理や運用のしやすさ、頑丈さ、経済性、意匠等を考慮して選定

※許可車の出入りや時間規制など、状況に合わせた柔軟な対応が必要

※今後、車止めの形態を確認し、道路幅に対する大きさや設置間隔等を検討





## 【対策1】新設駐車場など公共的駐車場への誘導

- 「歩ける温泉街」であることをエリア全体の価値とし、新たに整備される駐車場等にクルマを停めてエリア内は歩いて回遊してもらう（身体の不自由な方については施設側で駐車スペース等を確保）

## 【対策2】駐車禁止の規制導入

- 音信川沿いの道路の全区間において、駐車禁止の交通規制を導入する

## 【対策3】各自の車庫への駐車徹底

- 路上駐車車両の持ち主を確認し、各自の車庫への駐車を徹底してもらう

## 【対策4】道路空間の定常的な活用

- 音信川側にベンチやテーブル、花壇（モバイルグリーン）等のファニチャーを配置することで、路上駐車を物理的に防止する

## 【対策5】民地側での荷捌き用駐車スペースの確保

- 路上での荷捌きを極力減らして歩きやすくするため、沿道の旅館駐車場の一角などを活用し、共同の荷捌き場所とする

25

## 来街者の駐車需要への対応方針

論点4への対応



26

- 長門湯本温泉への来街者のほとんどが自家用車であることや、旅館組合等が実施する送迎サービスの利用実態を踏まえ、どのようなニーズがあるのかを調査・把握したうえで、新たなモビリティの必要性を検討。

※今年度は実態把握や事例調査を行い、次年度の社会実験の可能性等を検討予定

Uberの活用  
(京丹後市)



電気三輪車  
(有馬温泉)



電動カート  
(輪島市)



レンタサイクル  
(電動アシスト)



27

## 地元ワークショップの予定

5/20(日)  
13-15時

### 第1回地元ワークショップ

- ①交通面の現状・課題・対応方針（タタキ台）の説明
- ②タタキ台に対する意見収集（グループワーク形式）
- ③まとめ



沿道の方々への個別ヒアリング／警察との協議／社会実験内容の検討など

7/16(月祝)  
13-15時

### 第2回地元ワークショップ

- ①第1回の意見を踏まえた計画案及び社会実験の説明
- ②意見交換（スクール形式）
- ③まとめ



社会実験の準備・実施・効果検証／計画（最終案）の作成／関係者協議など（実験期間中、交通量調査やアンケート調査を実施予定）

11/18(日)  
13-15時

### 第3回地元ワークショップ

- ①社会実験結果の説明
- ②実験結果を踏まえた計画（最終案）の説明
- ③意見交換（スクール形式）
- ④まとめ

28



## 地元ワークショップの様子 (2018.5.20)



29

## 地元ワークショップの主な意見 (2018.5.20)

### ＜基本的な考え方＞

- 全体的な方向性、左岸道路・右岸道路の考え方について賛同を得た。

### ＜右岸道路について＞

- 歩行者専用（許可車等除く）とする方向でOK
- 恩湯前は安全にUターンできる工夫必要
- 身障者用駐車場や地権者用駐車場（利重旅館等）の検討が必要

### ＜左岸道路について＞

- フラットなシェアド・スペース（歩車共存）とする方向でOK
- 歩行空間をわかりやすく示す工夫が必要（看板、路面表示等）
- 路上駐車対策が必要（取締り強化、通報体制、恩湯周辺対策等）
- 荷捌きスペースが必要（「停車」の定義と周知）
- クルマの速度低減策が必要（看板、路面表示、常設物など物理的対策等）
- 国道316号との交差部の安全対策が必要（温泉街の出入りの円滑化）
- 郵便局側のエントランスとしてのわかりやすさが必要（来街者対応）
- 利活用区間をできるだけ長くとるべき（路上駐車防止、滞在時間延長）

### ＜全般・その他＞

- 案内サインの充実（駐車場への誘導、路上駐車禁止、許可車両のみ通行可など）
- 無電柱化の実施（道路空間の有効活用、良好な景観形成）
- 国道316号の歩行者横断対策（信号処理の必要性検討）
- 歩行者動線の検討が必要（色塗りされていない路地など）
- 新しいモビリティは5W1Hで要検討（駐車場を拠点としたカートによる回遊など）

30

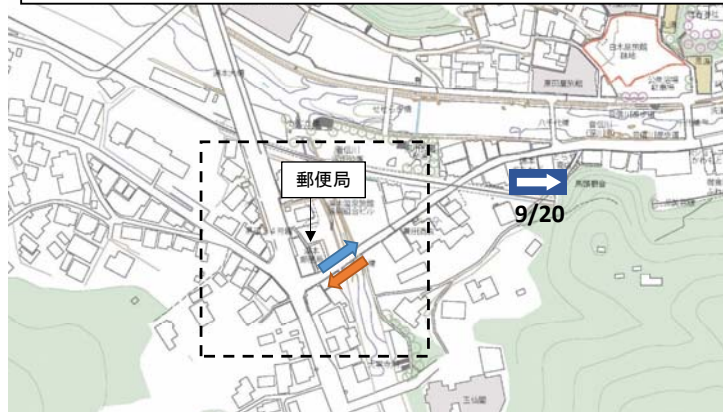
## 【参考】左岸道路一方通行化による通過交通抑制効果

### 音信川左岸道路における 自動車交通の流入・流出量の変化

平日

- 平常時と比較して一方通行時は3割減  
(通過交通が3割程度と予測される)
- 対面通行時も1割減の効果あり

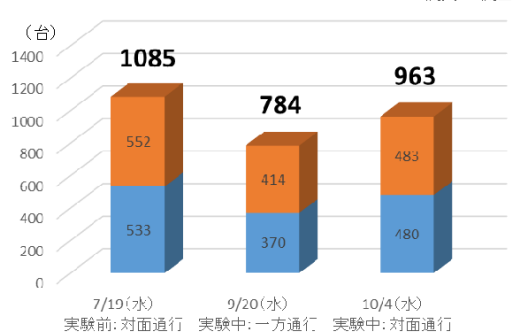
→ 人中心の道路空間創出に寄与



#### ＜実験前と実験中の変化＞

- 一方通行時784台－実験前1085台＝－301台（－28%）
- 対面通行時963台－実験前1085台＝－122台（－11%）

【平日】自動車の流入・流出量の変化



31

## 【参考】おとずれリバーフェスタによる集客効果

### 音信川左岸道路における 自動車交通の流入・流出量の変化

休日

- 平常時と比較してイベントのため増加  
一方通行時：2.5割増加  
対面通行時：3.6割増加
- 一方通行による通過交通抑制効果あり

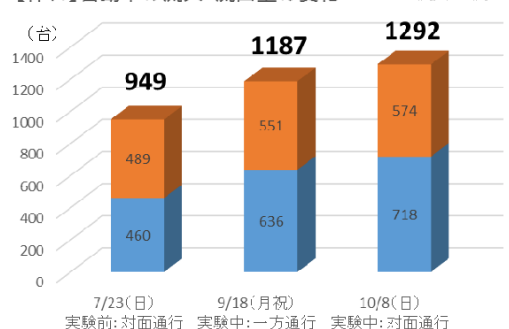
→ 集客力向上・賑わい創出に寄与



#### ＜実験前と実験中の変化＞

- 一方通行時1187台－実験前949台＝＋238台（＋25%）
- 対面通行時963台－実験前1085台＝＋343台（＋36%）

【休日】自動車の流入・流出量の変化



32



## 【参考】社会実験中の交通量（9/20：左岸道路一方通行）



## 【参考】社会実験中の交通量（10/4：左岸道路対面通行）





## 【参考】社会実験中の交通量（10/8：左岸道路対面通行）



## 【参考】道路構造令による種級区分

道路構造令及び現況交通量から、音信川沿いの道路は「第3種第5級」とみなす  
（地方部、市道、平地部、計画交通量500台/日未満）

※左岸道路では500台/日を超える断面があるが、通過交通排除を見据える

### <道路の区分>

（道路の区分）

第三条 道路は、次の表に定めるところにより、第1種から第4種までに区分するものとする。

道路の存する地域	地方部	都市部
高速自動車国道及び自動車専用道路又はその他の道路の別		
高速自動車国道及び自動車専用道路	第1種	第2種
その他の道路	第3種	第4種

### 三 第3種の道路

計画交通量 （単位：1日につき台）	20,000以上	4,000以上 20,000未満	1,500以上 4,000未満	500以上 1,500未満	500未満
道路の 種類	平地部	山地部	平地部	山地部	平地部
一般国道	第1級	第2級	第3級	第4級	第5級
都道府県道	第2級	第3級	第4級	第5級	
市町村道	第2級	第3級	第4級	第5級	

### <車道の幅員>

第3種第5級の普通道路の車道の幅員は4メートルとするものとする。ただし、当該普通道路の設計交通量が極めて少なく、かつ、地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合又は第三十一条の二の規定により車道に狭窄部を設ける場合においては3メートルとすることができる。

### <路肩>

道路には、車道に接続して、路肩を設けるものとする。第3種第5級の場合、車道の左右に0.5mの路肩が必要。

### <設計速度>

40km/h、30km/h、20km/hで選択可能

### <歩道>

歩道を設ける必要なし

※自動車交通量が少ない道路であることから「歩車分離」ではなく「歩車共存」を前提としている