

2018.12.20 第6回推進会議資料

長門湯本温泉エリア交通計画

交通社会実験の検証結果と エリア交通計画（案）について

長門湯本温泉観光まちづくりデザイン会議
(交通担当：株式会社日本海コンサルタント)

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

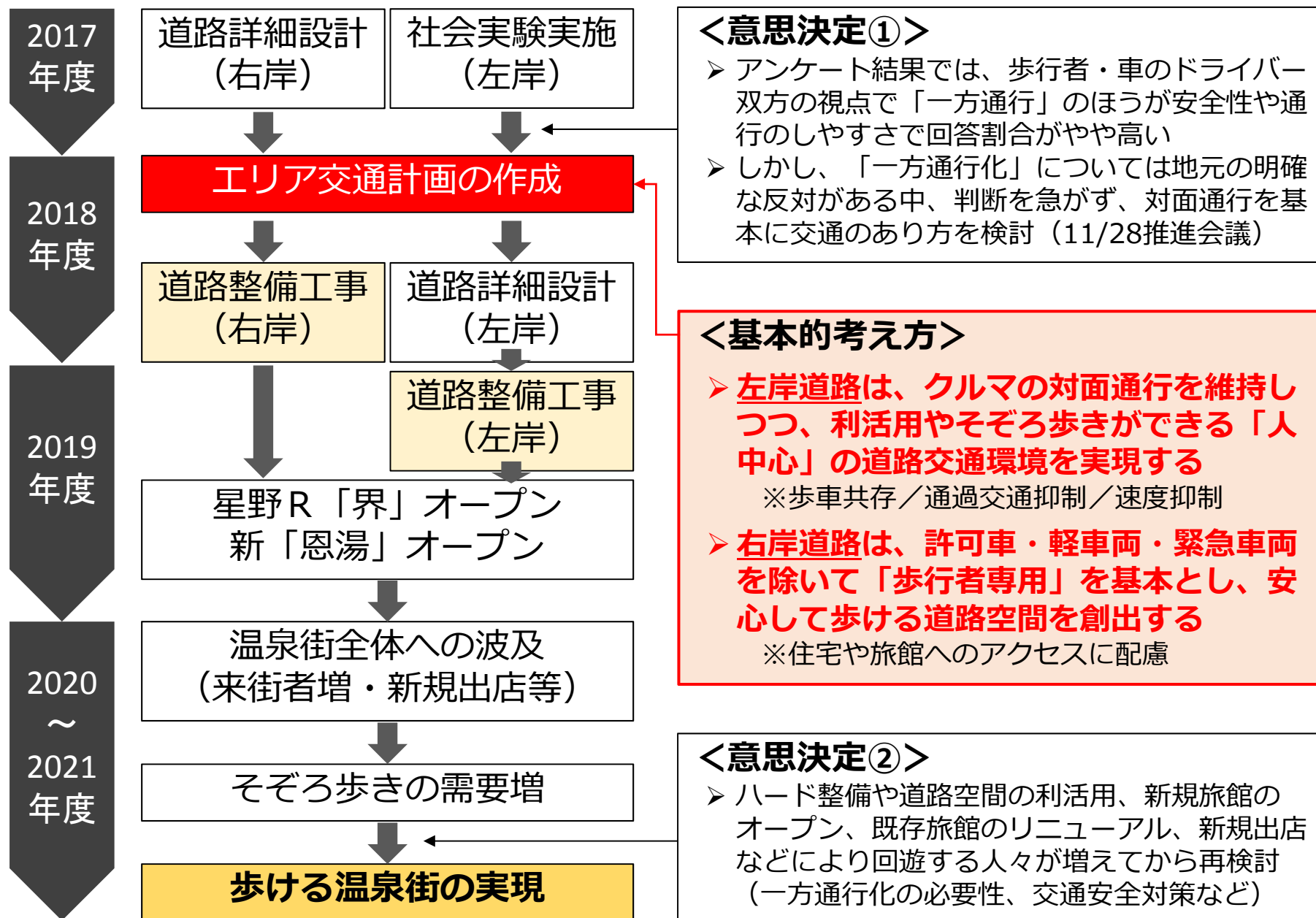
音信川の景観を活かし、安心して散策できる温泉街の形成を目指すため、地域住民や商店等の道路利用とどのように調和できるかの検証を重ねながら課題解決することが必要。

- 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、外からも移住してき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。



「歩ける温泉街」の形成に向けた基本的な考え方

4



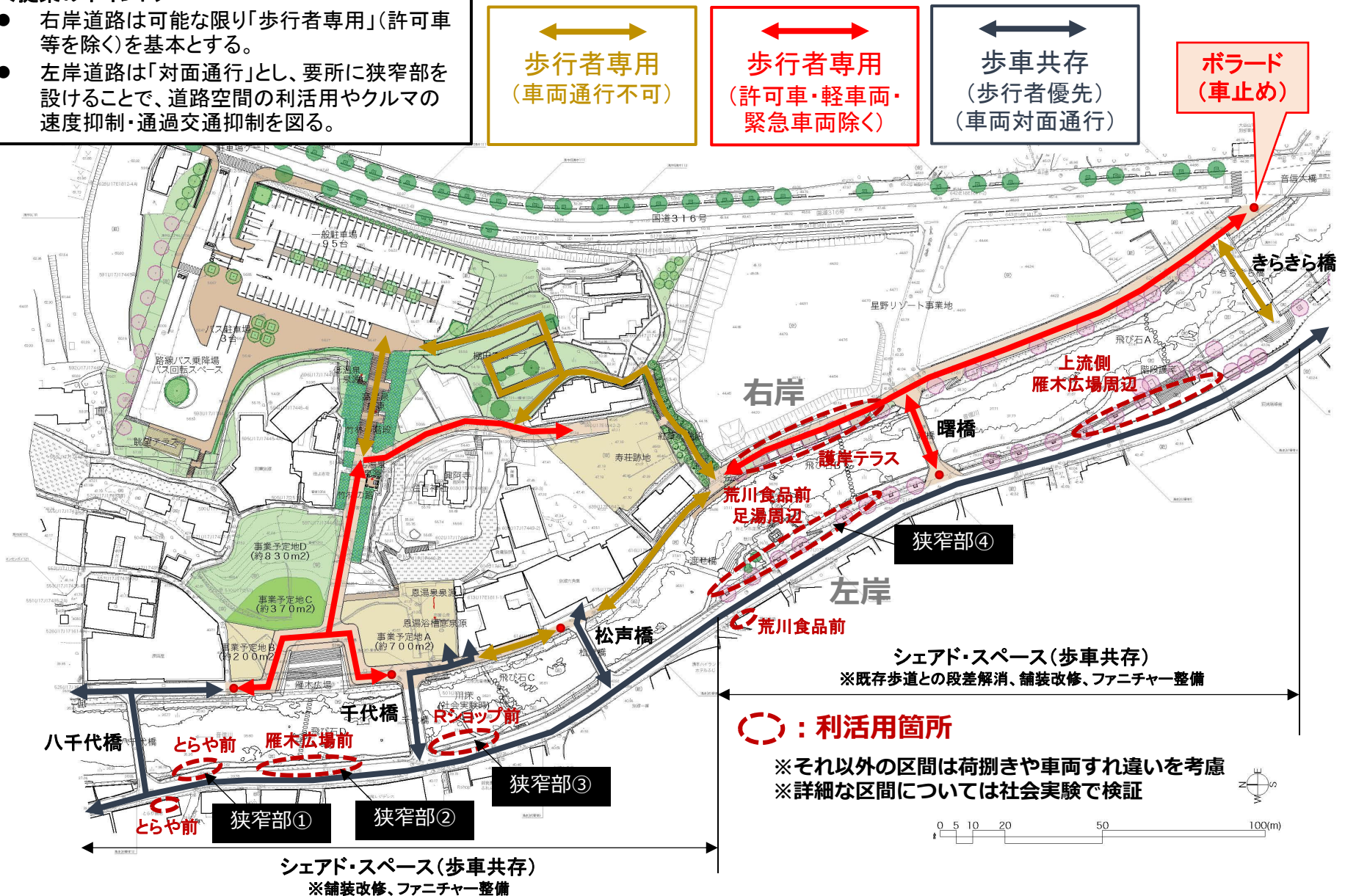
エリア交通計画の方向性

5

＜提案のポイント＞

- 右岸道路は可能な限り「歩行者専用」(許可車等を除く)を基本とする。
- 左岸道路は「対面通行」とし、要所に狭窄部を設けることで、道路空間の利活用やクルマの速度抑制・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

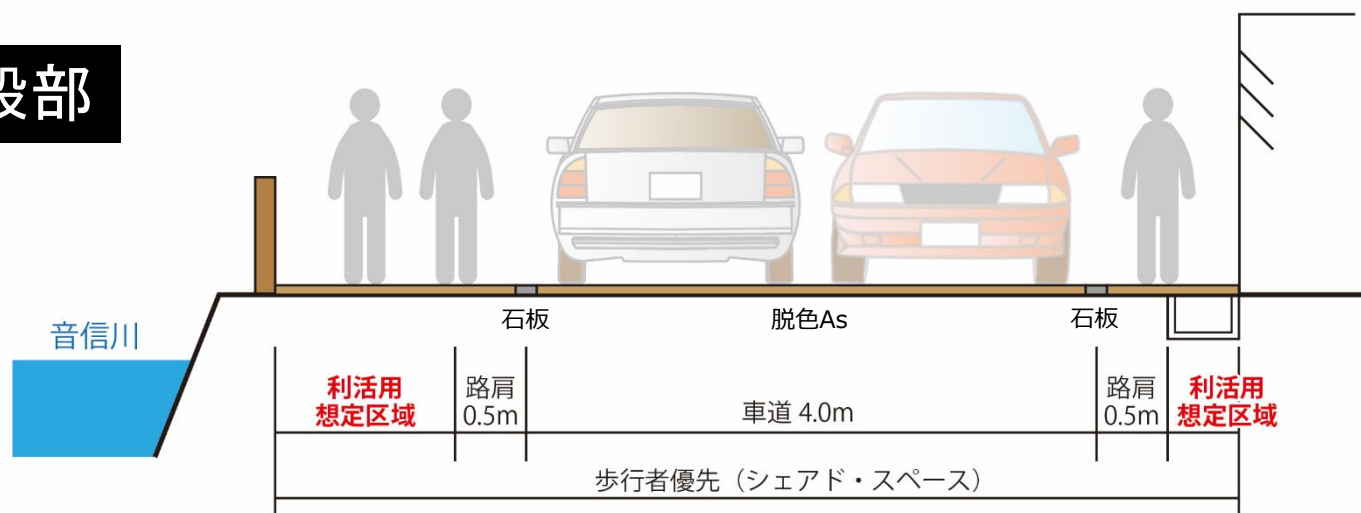


左岸道路（市道湯本線）の幅員構成

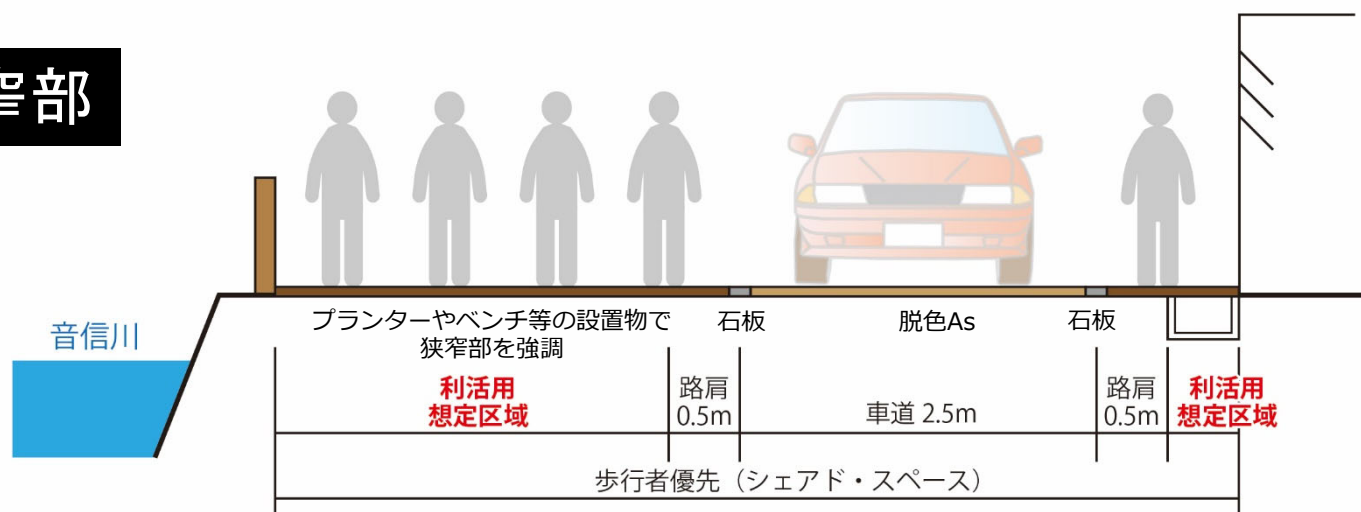
6

- ◆ 一般部は、クルマのすれ違いを考慮し、車道幅員「4.0m」とする
- ◆ 狭窄部は、クルマの速度抑制等を図るため、車道幅員「2.5m」とする
（両側路肩を含め3.5mとし、はしご車等の緊急車両の通行に配慮）

一般部



狭窄部



5/20(日)
13-15時

第4回 景観&交通 住民ワークショップ

- 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
- ③まとめ

済



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5回 景観&交通 住民ワークショップ

- ①前回の振り返り、今回の趣旨説明
- ②まち歩き（計画中の道路幅員を現地確認）
- ③意見交換
- ④まとめ

済



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、ビデオ撮影や現地観測、アンケート調査を実施予定）

11/18(日)
13-15時

第6回 景観&交通 住民ワークショップ

- ①社会実験による検証結果の説明
- ②実験結果を踏まえた計画（案）の説明
- ③意見交換
- ④まとめ

済

これまでの検討の流れ

8

第4回住民WS



第5回住民WS



第6回住民WS



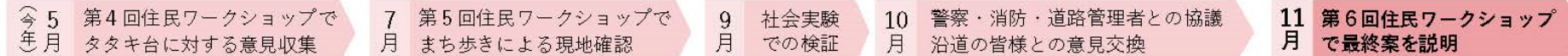
これまでの検討の流れ

9

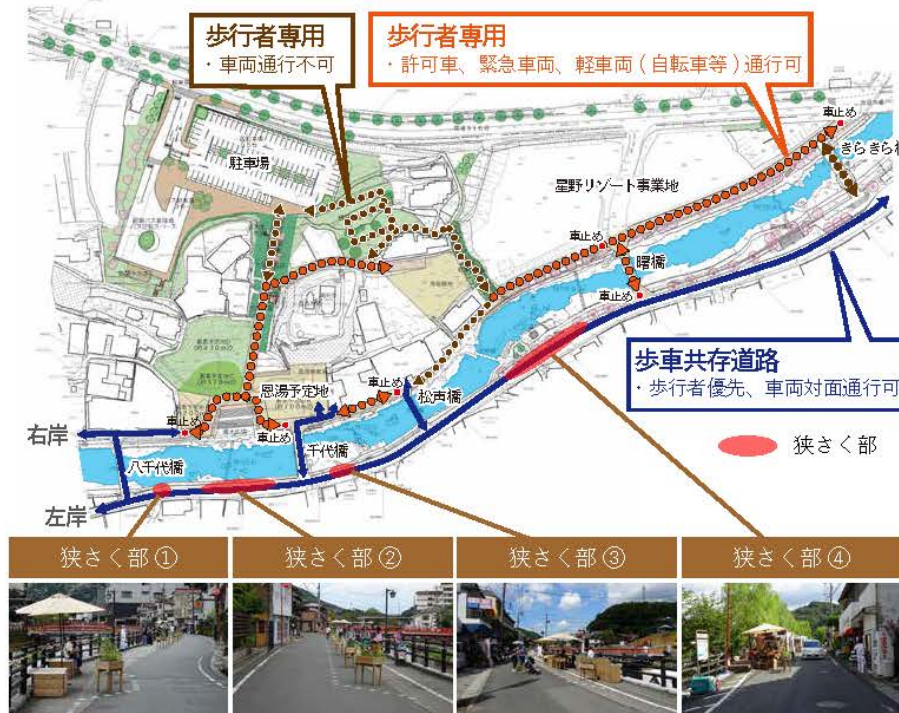
▼かわら版「ゆもと通信」(第6号)より

エリア交通計画のこれまでの流れ

道路空間再編については昨年度から、地域の皆様とともに、ワークショップや社会実験・アンケート・相談会などを重ねてきました。



社会実験時の取組



これまでのワークショップ等での主な意見

<前向きな意見>

- ◎狭さく部があると車が注意するので歩きやすい
- ◎路上駐車やスピードの抑制に効果がある
- ◎長門湯本の未来のために協力すべき
- ◎人中心の道になり、人が増えて賑わいが生まれる

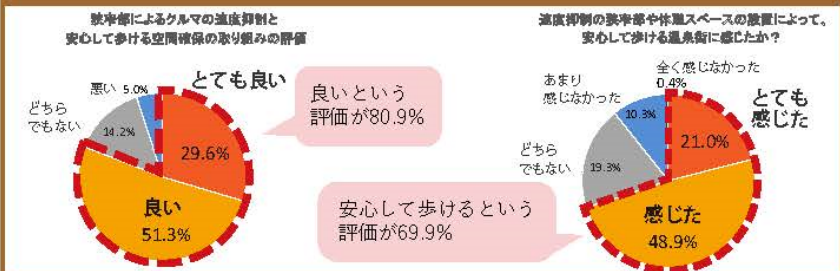
<将来の不安など>

- △沿道の生活者の意向を考慮してほしい
 - △緊急車両が何台も来たとき大丈夫なのか
 - △大型車が何台も来たときどうするのか
- ※沿道の皆様の意向、緊急車両や大型車の通行可否は
社会実験等で把握・検証し、問題がないことを確認

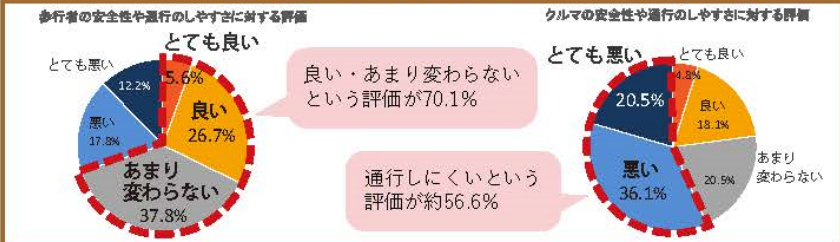
地域として「歩ける温泉街」の形成に向けて
道路空間の再編を進めることを確認しました

社会実験中の道路空間再編に関する評価(来街者・地域住民)

来街者の道路空間再編の取り組みに対する評価は高い



地域住民からは「歩行者の安全性や通行のしやすさ」に対する評価が高い
地域住民のドライバーからは「通行しにくい」という評価が多い
⇒ 通過交通の抑制やクルマの速度低減につながると考えられる



狭さく部の設置は「歩ける温泉街」の形成に効果あり
(人中心の道路空間づくり+賑わいを育む活用空間づくり)

「歩ける温泉街」の形成に向けた取り組み

- 狭さく部を設け、温泉街全体のクルマの交通量や速度を抑制
- 路上駐車禁止を徹底し、通行が必要なクルマ(地域住民・緊急車両・荷さばき等)が安全・円滑に通行できる道路空間を形成
- ゆずりあいの心で、安全・快適な通行に配慮する意識を醸成

社会実験時における狭窄部の様子

10

狭窄部①



狭窄部②



狭窄部③



狭窄部④





検証項目	調査方法
【視点①】 歩行者の安全性や通行のしやすさ	○ビデオ観測調査（事故やヒヤリハットの発生状況等） ○アンケート調査（地域住民や来街者の評価）
【視点②】 狭窄部の速度低減効果	○ビデオ観測調査（狭窄部区間での速度計測） ○アンケート調査（地域住民や来街者の評価）
【視点③】 狭窄部前後での離合（すれ違い）	○ビデオ観測調査（狭窄部への同時進入の発生状況等） ○アンケート調査（地域住民や来街者の評価）
【視点④】 狭窄部における緊急車両の通行	○はしご車の通行のしやすさ（狭窄部の試走）

- ビデオ観測調査：9/15（土）、9/16（日）、9/17（月祝）、9/18（火）、9/19（水）の5日間（7:00-21:00の14時間）
- アンケート調査：来街者アンケートは9/15～9/17のコア期間に実施、地域住民アンケートはコア期間終了後に実施



★社会実験結果の検証を踏まえ、下記の事項を決定

- ①左岸道路の幅員構成（狭窄部の配置を考慮した平面線形）
- ②狭窄部両端の設え（プランター等）
- ③設置物の配置（ベンチやワークショップブース等）

※路上駐車対策や車道外側線のデザイン対応については次の段階で議論

- ◆道路幅員構成の見直しによる「歩行空間の拡充」と「歩車共存」の考え方により、多くの歩行者が「そぞろ歩き」を楽しめる道路空間を実現。
- ◆狭窄部では、歩行者動線と自動車動線のすみ分けがなされ、歩行者の安全性や通行のしやすさは高まったものと考えられる。
(来街者や地域住民へのアンケート調査により評価を把握)
- ◆時間帯によっては道路全面を歩行者が回遊する状況となったが、クルマとの譲りあいにより、交通事故は発生しなかった。

▼狭窄部では、ゆとりある歩行空間が生まれ、歩行者とクルマの動線が明確となり、安全性や通行のしやすさが向上。



▼歩車の緩やかな区分と河川側の利活用により、「シェアードスペース」(歩車共存) = 人中心の道路空間が実現。



◆ 狹窄部におけるバスの通行についても、特に問題はなかった。

▼ 狹窄部におけるバスの通行状況（車幅2.5m＝大型車と同様）



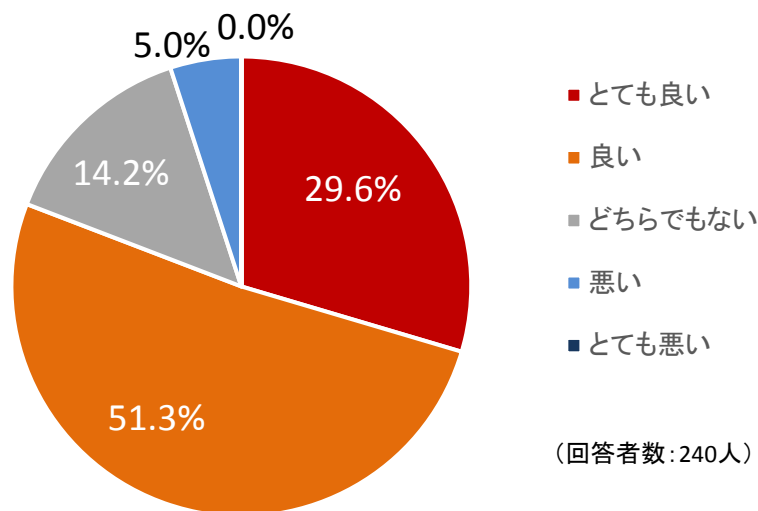
◆ 荷さばきトラックやゴミ収集車の通行についても、特に問題はなかった。

▼ 荷さばきトラックやゴミ収集車の通行状況

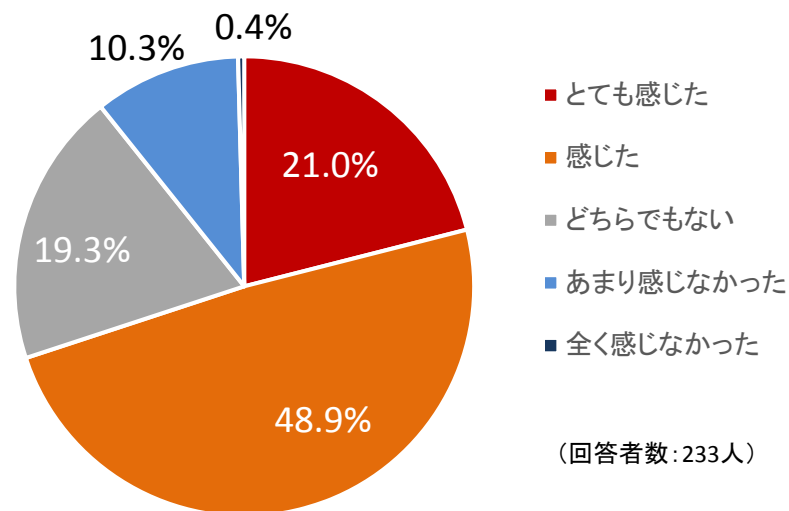


- ◆ 社会実験中に実施した来街者アンケート結果によると、今回の道路空間再編の取り組みについて「とても良い・良い」との評価が80.9%と高い割合を占める。
- ◆ 狭窄部等が「安心して歩ける温泉街に感じたか？」との問いに対しても、「とても感じた・感じた」との評価が69.9%を占める。
⇒ 今回の道路空間再編の取り組みに対する来街者の評価は総じて高く、「歩ける温泉街」の形成に効果的と受け止められている。

狭窄部によるクルマの速度抑制と
安心して歩ける空間確保の取り組みの評価

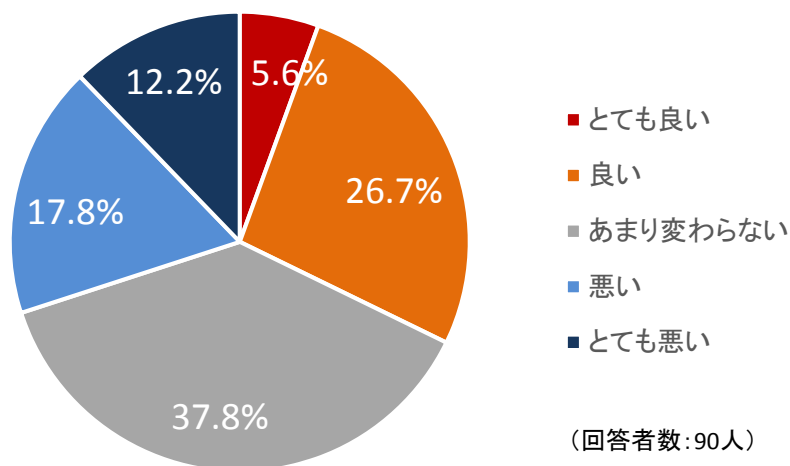


速度抑制の狭窄部や休憩スペースの設置によって、
安心して歩ける温泉街に感じたか？

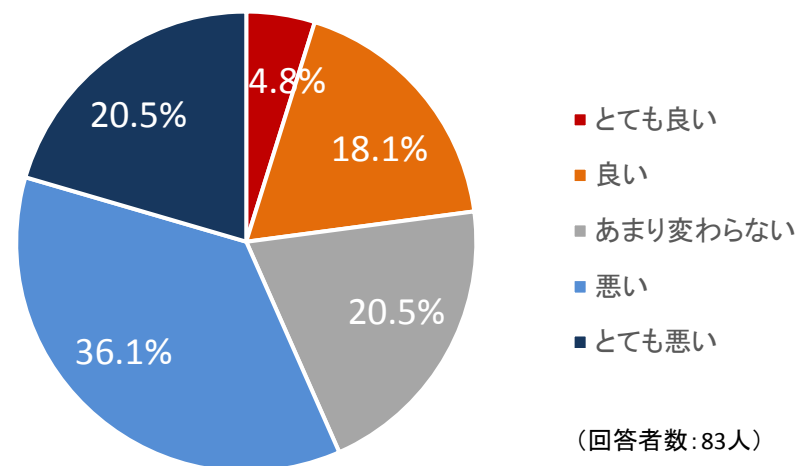


- ◆ 社会実験後に実施した地域住民アンケート結果によると、“歩行者”の安全性や通行のしやすさに対する評価は「あまり変わらない」が37.8%と最も多く、「とても良い・良い」32.3%、「悪い・とても悪い」30.0%となった。
- ◆ 一方、“クルマ”の安全性や通行のしやすさに対する評価は「悪い・とても悪い」が56.6%と多く、狭窄部の設置やイベント時の人通りの多さによる通行のしにくさを実感している。
⇒ 歩行空間を広げてクルマの通行を少し制限することで、通過交通抑制や速度抑制につなげる意図が評価に反映されている。

歩行者の安全性や通行のしやすさに対する評価



クルマの安全性や通行のしやすさに対する評価



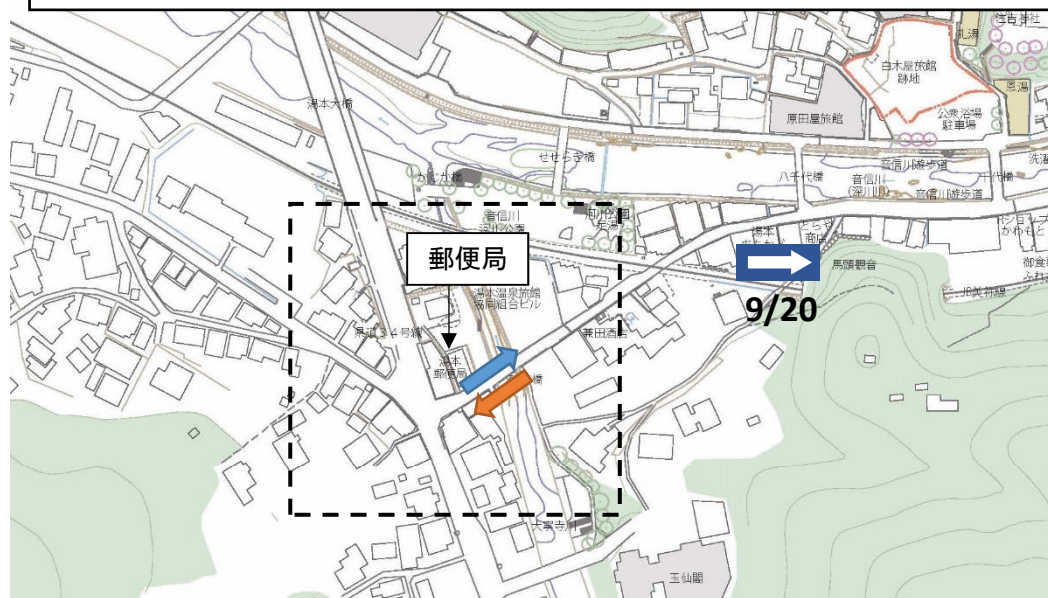
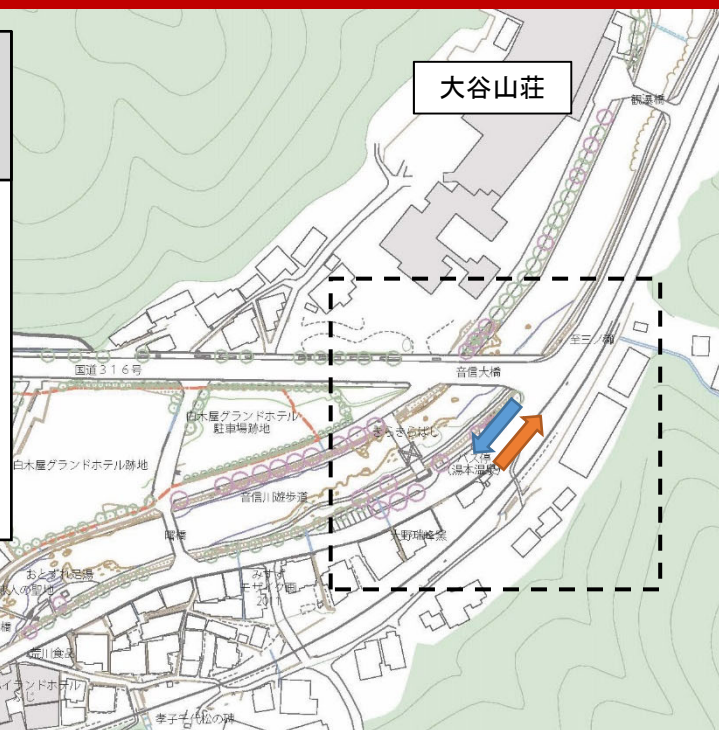
注) 社会実験期間中(9/1-9/28)に、クルマや徒歩、自転車で実際に通行した経験のある回答者を対象に集計

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**

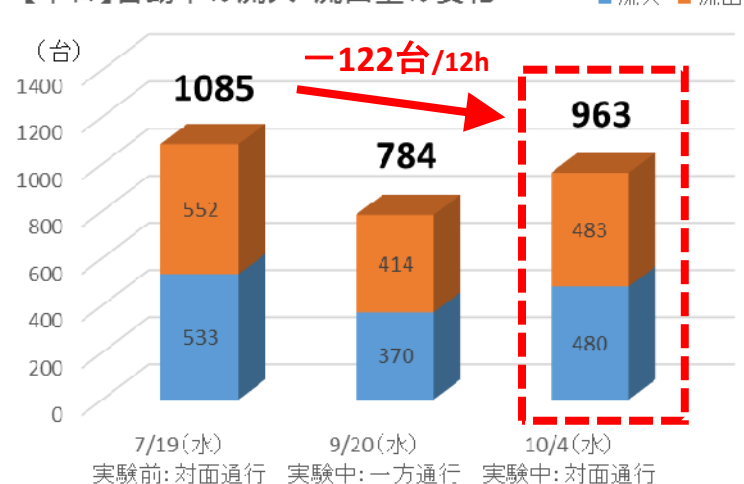
→ 人中心の道路空間創出に寄与



<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



- ◆実験前：2017.7.19（水）と実験後：2018.9.19（水）のビデオ画像をもとに、通行車両50台の通過時間を画面上で計測し速度を算出
- ◆現場工事の影響を受けにくいと考えられる朝8～9時台に絞って調査

▼区間1：八千代橋～千代橋間



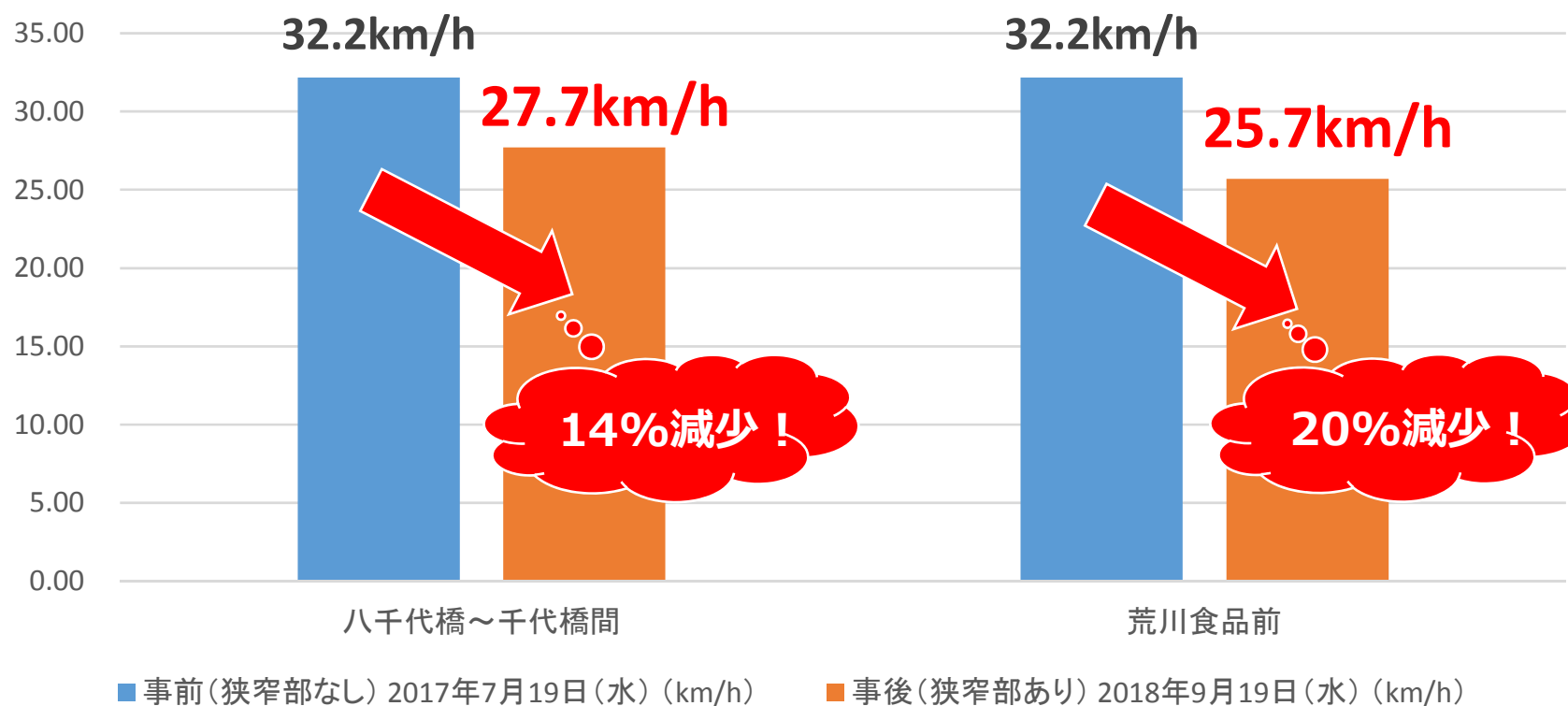
▼区間2：荒川食品前



◆ 狭窄部の設置により、クルマの平均速度が八千代橋～千代橋間で14%、荒川食品前で20%減少。

⇒ 「歩ける温泉街（人中心の道路空間）」の形成に効果あり

▼ 狭窄部による速度低減効果（サンプル50台の平均速度による比較）



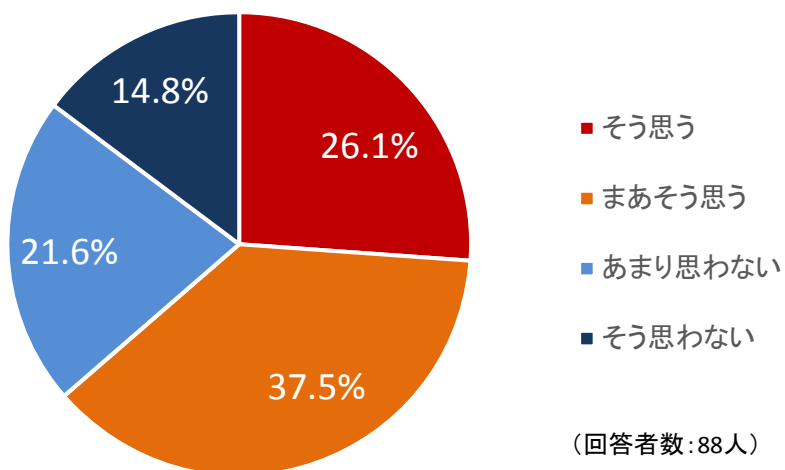
- ◆ 狭窄部の設置により、クルマの最高速度が八千代橋～千代橋間で8%、荒川食品前で15%減少。最低速度は両区間とも概ね半減。
⇒ 平均速度だけでなく、全体的な速度抑制に効果あり

▼ 狭窄部による速度低減効果（サンプル50台の最高・平均・最低速度の比較）

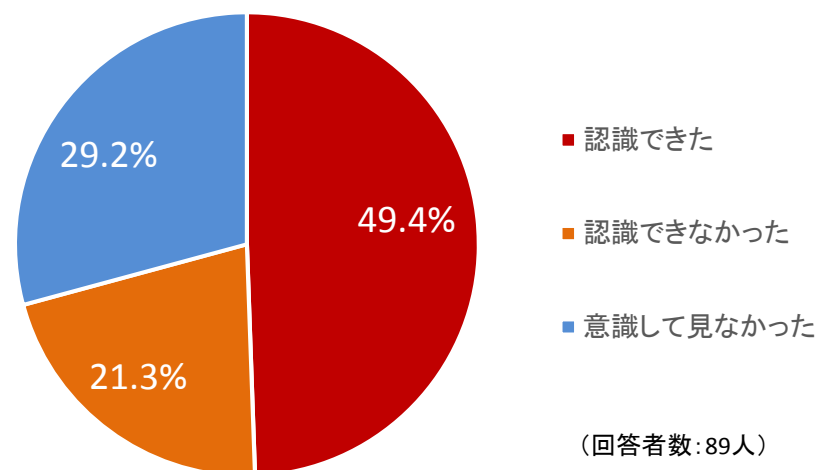
区間		事前（狭窄部なし） 2017.7.19（水） (km/h)	事後（狭窄部あり） 2018.9.19（水） (km/h)	速度差 (km/h)	速度低減率 (%)
八千代橋～千代橋間	最高	46.20	42.65	-3.55	-7.7
	平均	32.16	27.70	-4.46	-13.9
	最低	14.78	7.78	-6.99	-47.3
荒川食品前	最高	53.60	45.43	-8.17	-15.2
	平均	32.17	25.69	-6.49	-20.2
	最低	15.67	8.53	-7.14	-45.6

- ◆ 社会実験後に実施した地域住民アンケート結果によると、狭窄部によるクルマの速度低減効果について「そう思う・まあそう思う」との評価が63.6%と高い割合を占める。
 - ◆ 歩車の境界部の破線表示について、「認識できた」との回答が49.4%、「意識して見なかった」29.2%を占め、シェアドスペースとして緩やかに歩車を区分する方法としての有効性が確認できた。
- ⇒ 実際の速度低下に加え道路利用者の評価からも狭窄部の有効性を確認できた。法定外の破線表示でも狭窄部を認識できる可能性が高い。

狭窄部はクルマの速度低減に効果があるか？



歩車の境界部の破線表示は認識できたか？



注) 社会実験期間中(9/1-9/28)に、クルマや徒歩、自転車で実際に通行した経験のある回答者を対象に集計

- ◆社会実験コア期間においては、狭窄部に両端からクルマが進入するなどの通行障害はみられなかった（現地観測結果であり、ビデオ画像による全期間のチェックは未実施）
- ◆狭窄部前後の一般部において適切に離合が行われており、狭窄部のレイアウトや運用、設置物の配置等に大きな問題はないものと考えられる。（来街者や地域住民へのアンケート調査により評価を把握）

▼狭窄部手前で一旦停止し、対面するクルマの通過を待っている様子。譲りあいでの適切な運用がなされている。



▼狭窄部と狭窄部の間で離合するクルマ。一般部の配置が狙い通り機能している。

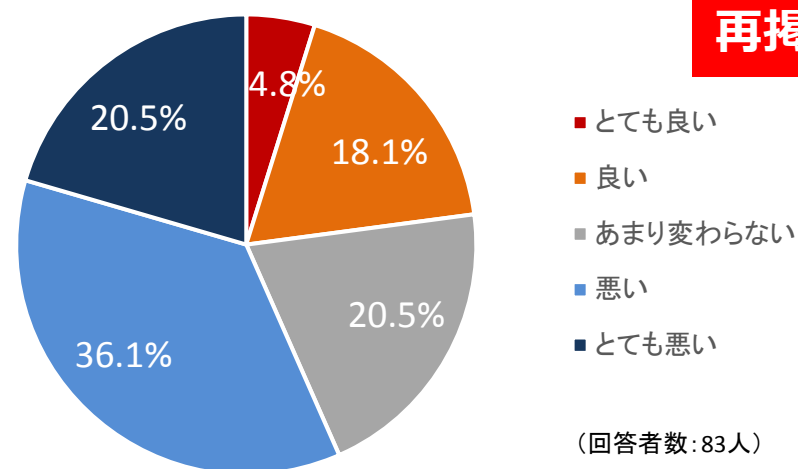


- ◆ 社会実験後に実施した地域住民アンケート結果によると、クルマの安全性や通行のしやすさに対する評価は低く、自由記述欄には狭窄部前後での「離合のしにくさ」に対する意見が数件みられる。
- ◆ 一方、来街者を含む歩行者の観点では概ね好評であり、自由記述欄でも前向きな意見がみられる。
⇒ 現地の様子を見る限りでは大きな問題はなく、「歩ける温泉街」の方向性としてポジティブに評価されていることを踏まえ、地元の皆様とコミュニケーションをとりながら狭窄部の配置を精査していく。

▼自由記述での主な意見

- 狭窄部があることで離合場所が少なく対向車と接触しそうになることもあった。
- 車道が狭くなったので、車のすれ違い時に困った。通行者とぶつかりそうになった。道の幅のことを考えてください。
- 車の離合がしにくい。
- そもそもが狭い道路なので、車のすれ違い場所などを明確にしないと渋滞の原因になりかねない。
- 歩行者は安心して通行できた。
- 歩行者にも車にも気を遣っている様子が理解できます。
- 一日通行量があまりないのでそんなに影響があると思えない。
- お互いに注意して安全を確保したいと思う

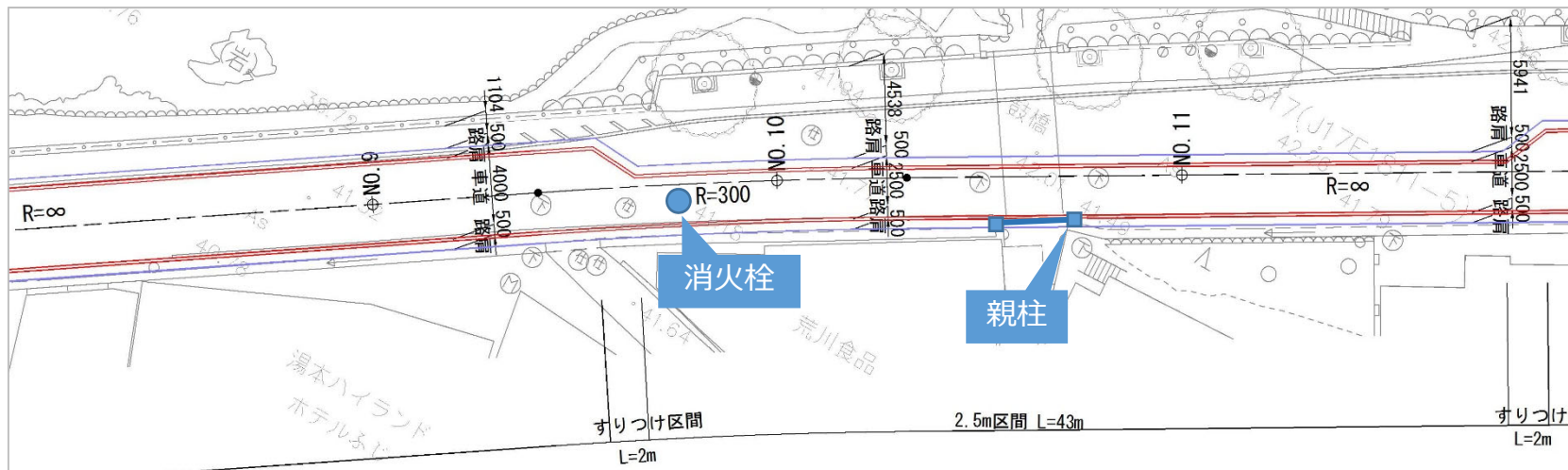
クルマの安全性や通行のしやすさに対する評価



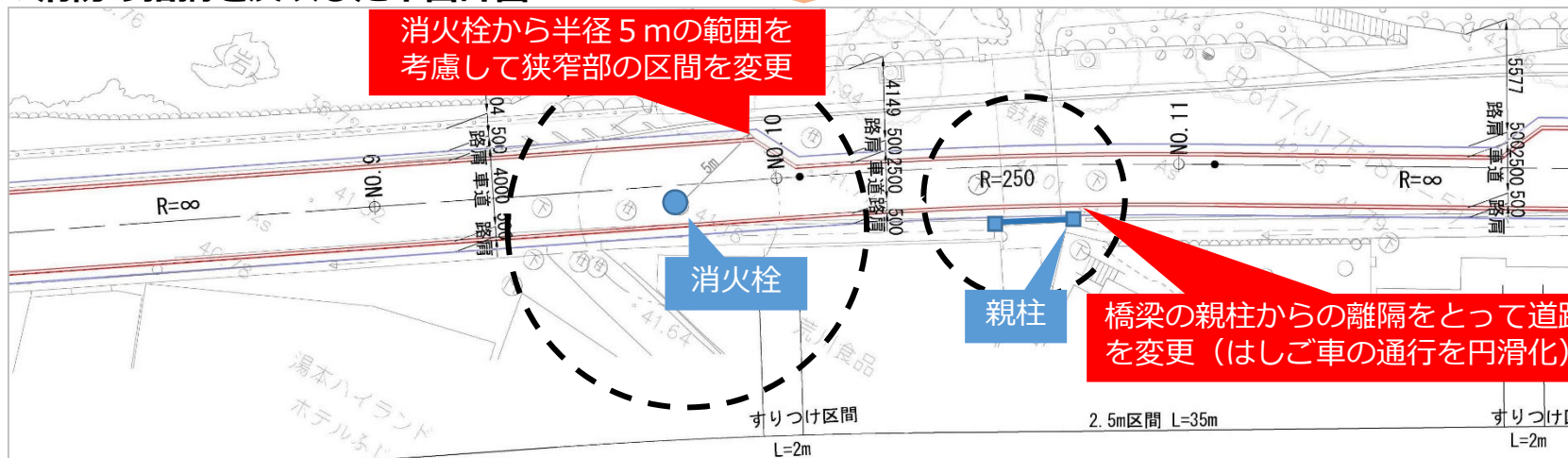
注) 社会実験期間中(9/1-9/28)に、クルマや徒歩、自転車で実際に通行した経験のある回答者を対象に集計

- ◆ 消防からの指摘を受け、はしご車の通行や消火栓の位置を考慮し、荒川食品前の狭窄部区間を見直すとともに、道路線形を一部変更。

▼ 社会実験時の平面計画



▼ 消防の指摘を反映した平面計画



検証項目	検証結果
【視点①】 歩行者の安全性や通行のしやすさ	○歩行空間の拡充により安全性や通行のしやすさが向上 ○通過交通の抑制にも一定の効果あり
【視点②】 狭窄部の速度低減効果	○クルマの速度低減に効果あり
【視点③】 狭窄部前後での離合（すれ違い）	○狭窄部前後の一般部において適正に離合
【視点④】 狭窄部における緊急車両の通行	○消防からの指摘を踏まえて狭窄部区間や道路線形を変更

狭窄部の設置は「歩ける温泉街」の形成に効果あり
（人中心の道路空間づくり＋賑わいを育む利活用空間づくり）

- 左岸道路では、**狭窄部を設置**することにより、
- ・ **クルマの通過交通や速度の抑制**を図り、**安心して歩ける道路空間**とする
 - ・ **音信川沿いの利活用**を図り、**賑わいある道路空間**とする

▼自由回答における主な意見と件数（類似意見の集約）

	前向きな意見 () 内の数字は回答数を示す	否定的な意見 () 内の数字は回答数を示す
歩行者 の立場	<ul style="list-style-type: none"> ● 狭窄部で車も注意し、歩行者も歩きやすい (1) ● 歩道がはっきり分かれているので安心して通れる (2) ● 歩行者天国感覚で歩いて良かった (1) ● 一日通行量が少なく影響があると思えない (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 車が駐車したり通行するので危ない、気になる (6) ● 通行に不便 (3) ● 歩車の境界をわかりやすくしないと危険 (2) ● イベント時は歩行者天国にすれば安心して利用できる (3)
クルマ の立場	<ul style="list-style-type: none"> ● 路上駐車減少で安全性が高まった (1) ● 車のスピードが落ち、注意深く運転する (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 狭窄部により車の離合場所が減少し、接触・渋滞等の原因となり不便 (5) ● 運転がしにくい (2) ● 歩道が広がったことで歩行者が車に注意しなくなった (1) ● 大型車の通行が不便 (1)
その他 意見	<ul style="list-style-type: none"> ● お互いに注意して安全を確保したい (1) ● 歩行者、車ともに気を遣っている (1) ● 実験することがいいことだと思う。結果を次回に生かしてほしい (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝、夕の入浴客が、自分勝手にプランターを移動し、マナーがとても悪い (1) ● イベント時と、平常時と分けて考えるべき (1) ● 救急車や消防車の通行の妨げになるので不安 (1) ● 常設する必要があるのか疑問、協議が必要 (2) ● 常設するなら住民との丁寧な協議が必要 (1)

▼自由回答による意見と対応方針

	否定的な意見 () 内の数字は回答数を示す	対応方針
歩行者 の立場	<ul style="list-style-type: none"> ● 車が駐車したり通行するので危ない、気になる (6) ● 通行に不便 (3) ● 歩車の境界をわかりやすくしないと危険 (2) ● イベント時は歩行者天国にすれば安心して利用できる (3) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 「歩ける温泉街」の理念を繰り返し説明し理解を得ていく必要がある ➤ 歩者共存は「お互いに譲り合う精神」が大切であることを周知していく必要がある。 ➤ 大型車については、通行できる最低限の空間を確保するとともに、国道316号への迂回や新たに整備される公共駐車場への誘導を徹底していく必要がある。
クルマ の立場	<ul style="list-style-type: none"> ● 狭窄部により車の離合場所が減少し、接触・渋滞等の原因となり不便 (5) ● 運転がしにくい (2) ● 歩道が広がったことで歩行者が車に注意しなくなった (1) ● 大型車の通行が不便 (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 狭窄部の配置については、今回の実験結果を踏まえて精査する必要がある。 ➤ 荷さばきについては、物流の効率化や沿道の民地の利活用による荷さばきスペース確保の可能性を検討していく必要がある。
その他 意見	<ul style="list-style-type: none"> ● 朝、夕の入浴客が、自分勝手にプランターを移動し、マナーがとても悪い (1) ● イベント時と、平常時と分けて考えるべき (1) ● 救急車や消防車の通行の妨げになるので不安 (1) ● 常設する必要があるのか疑問、協議が必要 (2) ● 常設するなら住民との丁寧な協議が必要 (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 路上駐車に対しては、警察との連携のもと、駐車場への適正な駐車を指導・誘導していく必要がある。 ➤ イベントの集客力が高いことから、一時的な歩行者専用規制も含め柔軟な対応を検討する必要がある。 ➤ 消防や警察、道路管理者との協議を踏まえて対応を検討する必要がある。 ➤ 道路空間利活用の運用については、日常的な対応も含め、オソト協議会を中心に検討する必要がある。

社会実験による道路空間再編（2017・2018）

道路空間再編による効果

クルマの速度低減

通過交通の抑制

歩行者の満足度向上

「歩ける温泉街」の形成へ

- ★狭窄部等による道路空間再編にあわせて、通過交通や公衆浴場への来場者を国道316号や公共駐車場へ適正に誘導し、温泉街全体としてクルマの交通量を軽減することで、「歩ける温泉街」を実現する。
- ★路上駐車の禁止を徹底することにより、必要なクルマ（地域住民、緊急車両、荷さばき車両等）が必要なときに安全・円滑に通れる道路空間とする。
- ★歩行者、自転車、クルマのそれぞれが「ゆずりあいの心」（歩車共存の精神）をもつことで、お互いの安全で快適な通行に努めるよう意識改革を図る。

※社会実験期間中、離合スペースや狭窄部の中で路上駐車が発生

⇒ 歩行者やクルマの「通行のしにくさ」に直結しており、道路空間再編にあわせた対策が必要！



