

交通社会実験の検証結果 (途中報告)

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)

<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、要所に狭窄部を設けることで、道路空間の活用やクルマの速度抑制・通過交通抑制を図る。

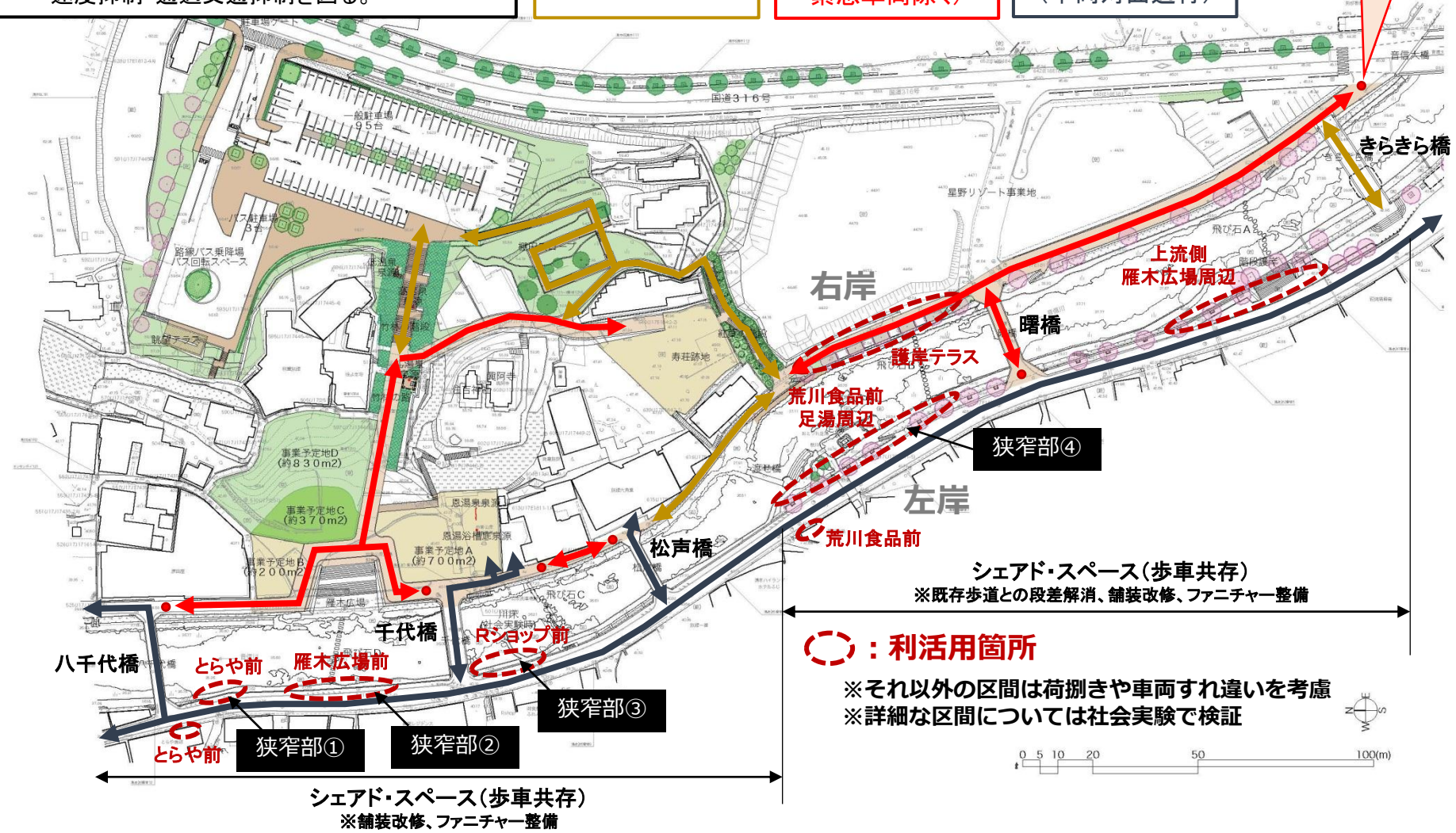
【ベース図】第3回長門湯本温泉観光まちづくり推進会議資料より引用

歩行者専用
(車両通行不可)

歩行者専用
(許可車・軽車両・
緊急車両除く)

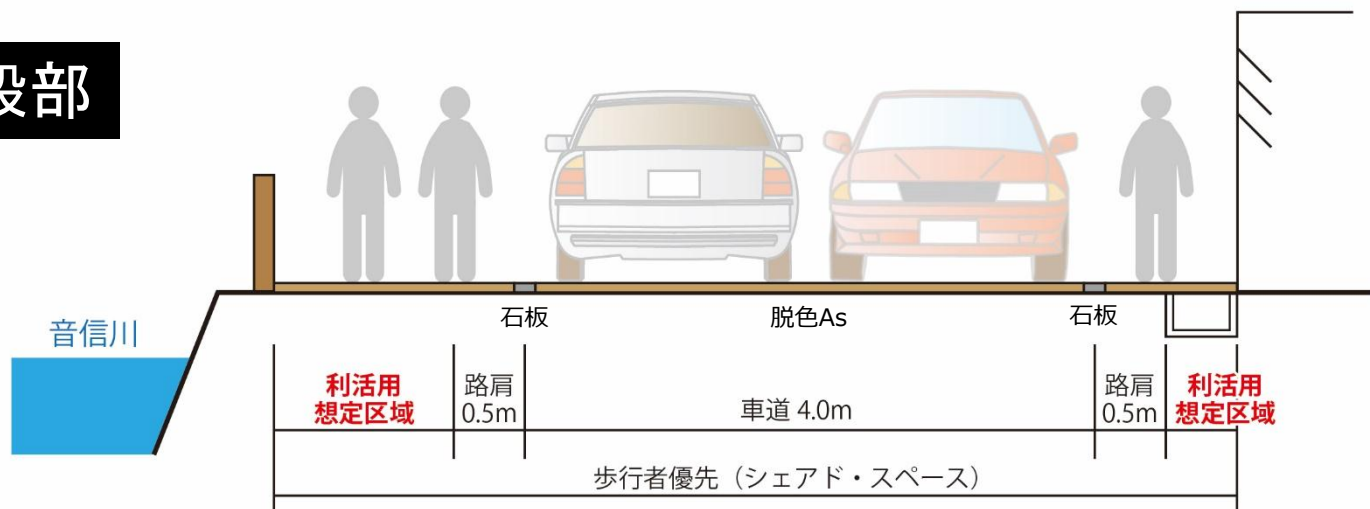
歩車共存
(歩行者優先)
(車両対面通行)

ポラード
(車止め)

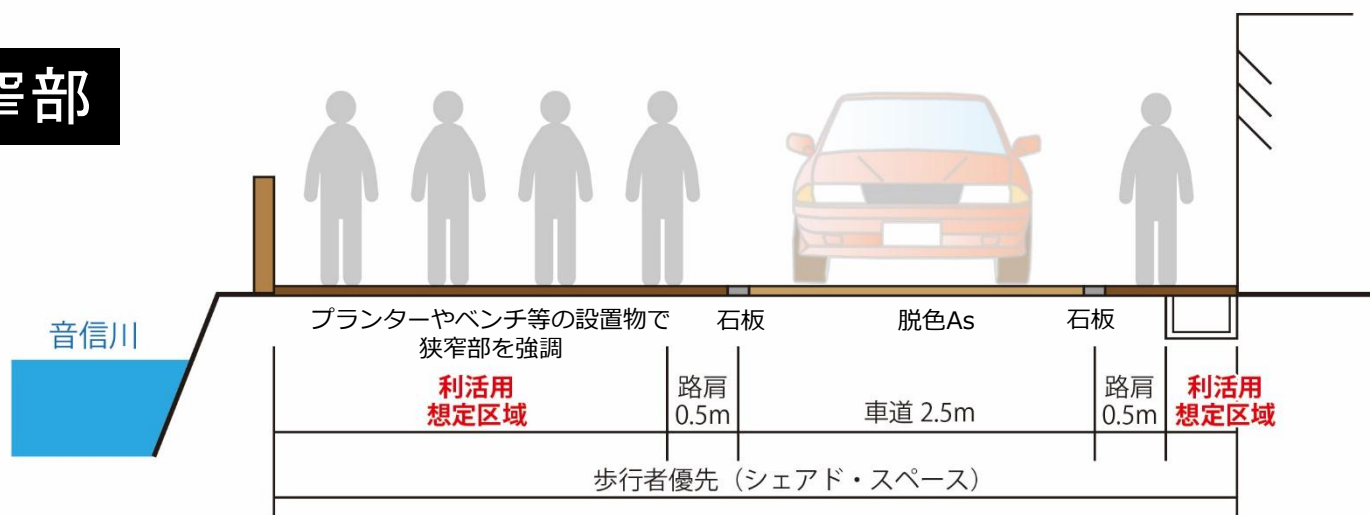


- ◆ 一般部は、クルマのすれ違いを考慮し、車道幅員「4.0m」とする
- ◆ 狭窄部は、クルマの速度抑制等を図るため、車道幅員「2.5m」とする
(両側路肩を含め3.5mとし、はしご車等の緊急車両の通行に配慮)

一般部



狭窄部



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（来街者や地域住民の評価）
【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（来街者や地域住民の評価）
【視点③】 狭窄部前後での離合	○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（来街者や地域住民の評価）
【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（10月中目途）

- 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。



▼時間帯によっては歩行者があふれ、その中をクルマが徐行。歩車共存による人中心の道路空間が実現。



- ◆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



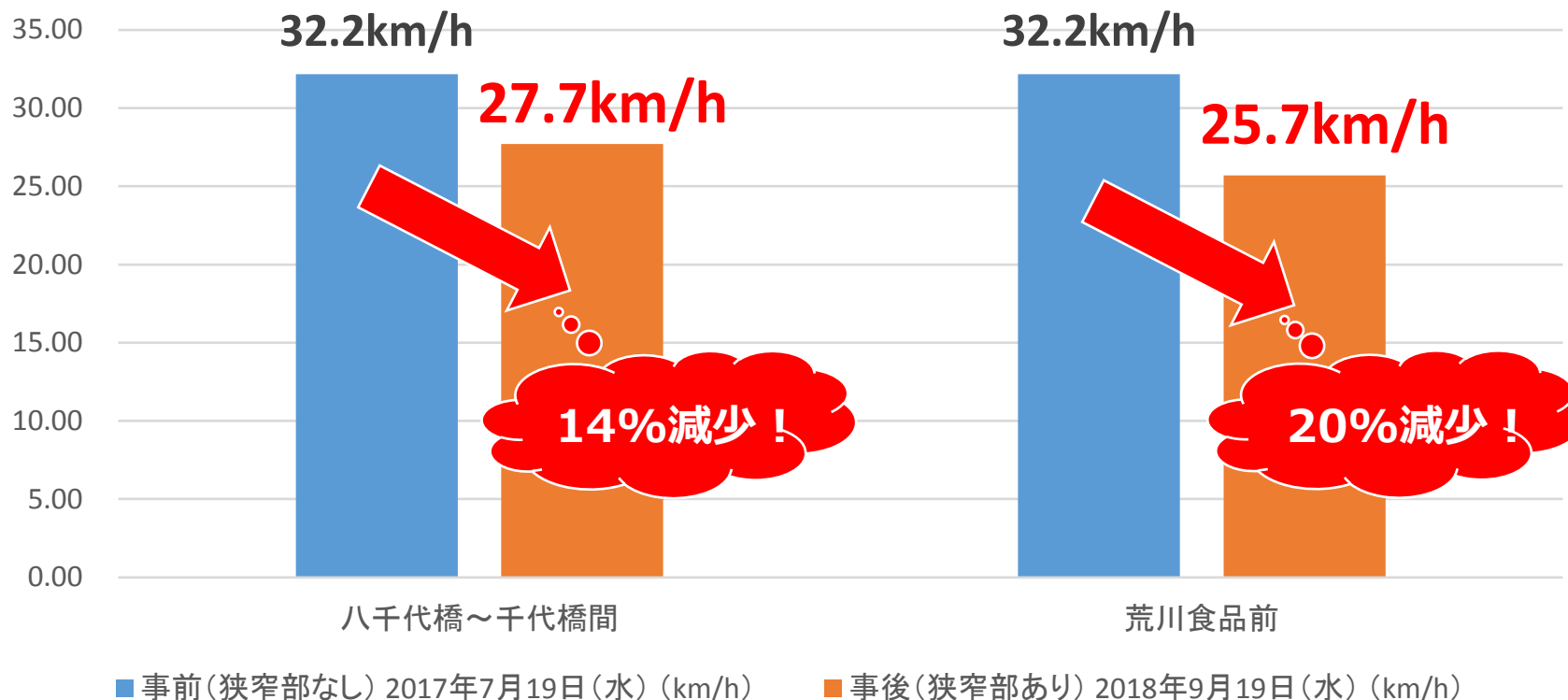
▼区間2：荒川食品前



- ◆ 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）」の形成に向けて効果あり

▼ 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。

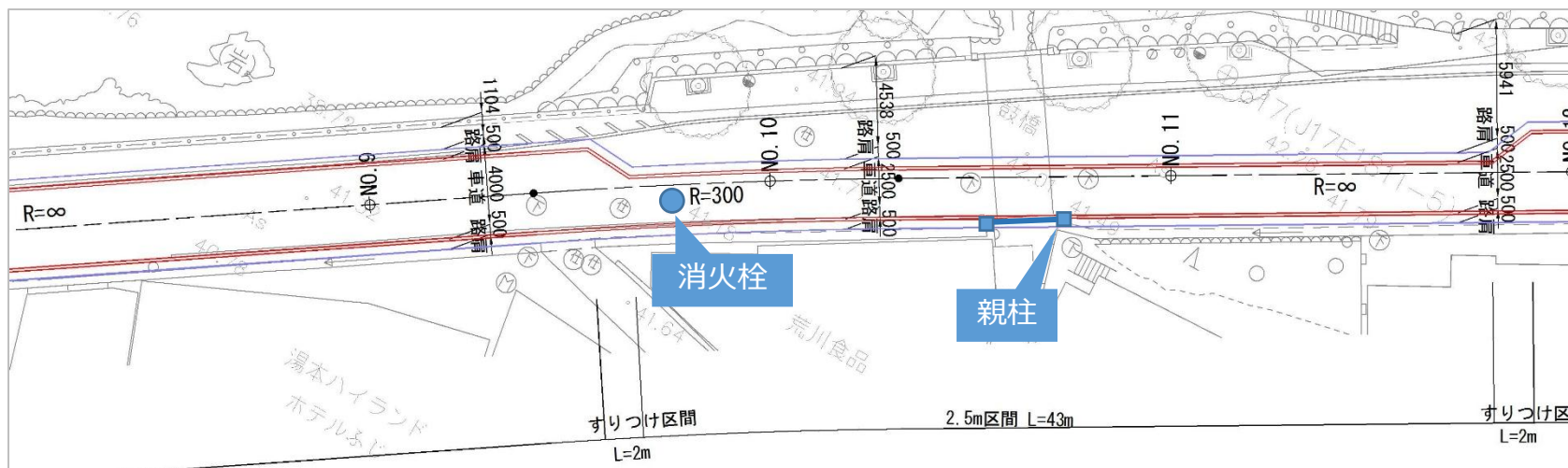


▼狭窄部と狭窄部の間で離合するクルマ。一般部の配置が狙い通り機能している。

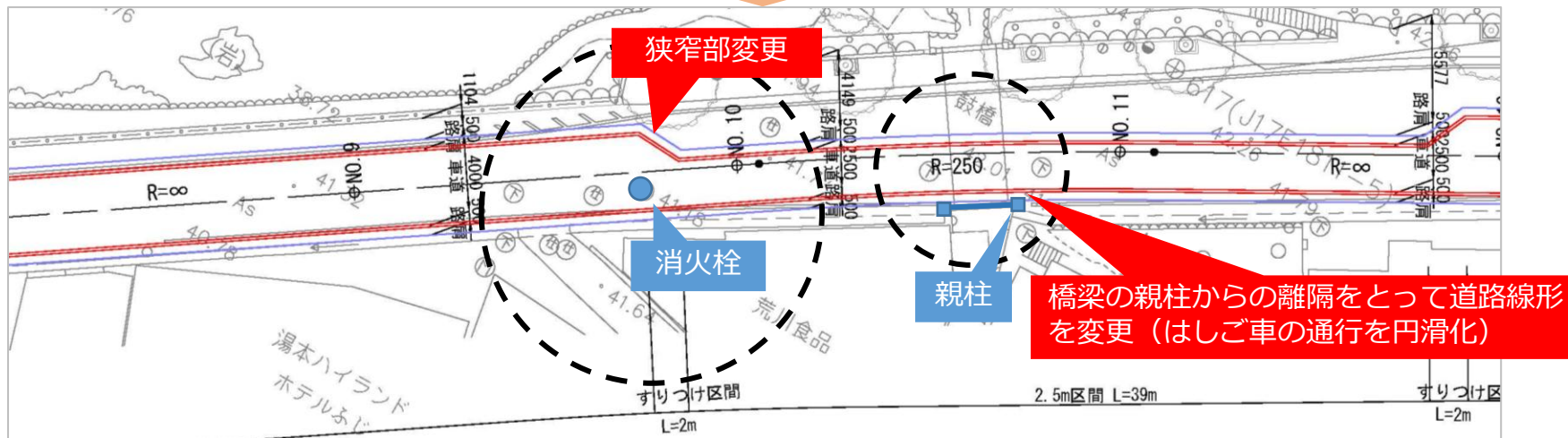


- ◆ 消防からの指摘を受け、はしご車の通行や消火栓の位置を考慮し、荒川食品前の狭窄部区間を見直すとともに、道路線形を一部変更。

▼ 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
【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	○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

※後日、来街者や地域住民へのアンケート結果を踏まえて再整理



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)



今後、警察・消防・道路管理者の協議を踏まえ
11/18住民WSにて合意形成を図る