

城崎温泉交通環境改善計画



“安全・安心なそぞろ歩き”の実現をめざして



2021年 7月

城崎温泉交通環境改善協議会

目次

第1章 計画の概要

- (1) 計画策定の背景と目的1
- (2) 計画の構成2
- (3) 計画の位置づけ2
- (4) 計画の対象区域4

第2章 城崎温泉の概況

- (1) 温泉街の概況5
- (2) 人口の推移5

第3章 城崎温泉の課題

- (1) 交通の課題6
 - ① 交通事故の特徴6
 - ② 自動車交通等の特徴7
 - ③ 歩行スペースの確保8
 - ④ 交通環境の改善に向けた社会実験の結果9
- (2) 防災の課題10
- (3) 観光の課題11

第4章 施策の内容

- (1) 施策の方向性12
- (2) 施策の体系13
- (3) 地域住民・関係事業者の協力と意識改革14
 - ① 「そぞろ歩きルール」創設の背景と目的14
 - ② 「そぞろ歩きルール」の内容15
 - ③ 「そぞろ歩きルール」の啓発15
- (4) そぞろ歩きの安全性の向上施策16
 - ① 湯の里通り「東行き」一方通行17
 - ② 地蔵湯前と大谿橋北から「西行き」大型車両通行禁止18
 - ③ 木屋町通りの安全対策18
- (5) 温泉街への車両の流入抑制施策19
 - ① フリッジパーキング検討の目的19
 - ② フリッジパーキング検討の手順19
 - ③ 城崎温泉街の駐車場の状況19
 - ④ フリッジパーキングを整備する将来像21
- (6) 公共事業の促進への協力22
- (7) 施策の計画行程24

第5章 施策の推進方法

- (1) 今後の取り組み25

参考資料 城崎温泉交通環境改善協議会の活動

- (1) 協議会の構成26
- (2) 施策の検討と意見収集26
- (3) 活動の経過27
- (4) 活動広報誌29

(1) 計画策定の背景と目的

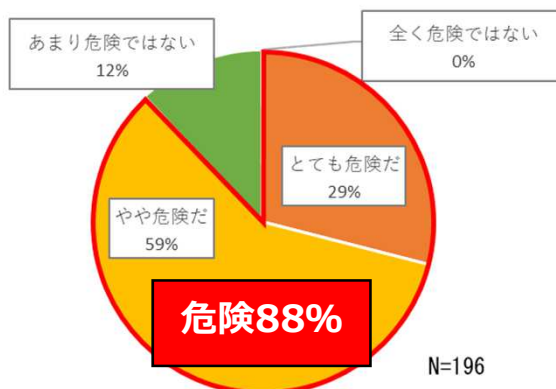
現 状

城崎温泉では、自動車交通と、外湯めぐりや街歩きなどの歩行者が狭い道路上で集中し、混雑するため、歩行者等の安全確保が課題となっています。

特に観光客にとっては、城崎温泉来訪の目的である外湯巡りを快適に行うことが難しくなっています。



Q.自動車と歩行者が混在していますが、危険だと感じますか？



<出典：2012年、城崎温泉まちなか賑わい再生研究事業での宿泊者アンケート>

地域住民・関係事業者による取組み

この交通問題を解決し“安全・安心なそぞろ歩き”を実現するため、地域住民、関係事業者団体、学識経験者、兵庫県、豊岡市で構成する交通環境改善のための「城崎温泉交通環境改善協議会」（以下、協議会）を設置しました。

協議会で温泉街の交通実態の調査や意見収集を行い、地域住民・関係事業者と課題を共有した上で、交通環境を改善するための協力や、意識改革を促す城崎温泉独自のルールをつくることなど、地域でできることから取組みをはじめています。

交通環境改善計画の策定

2019年3月、「桃島バイパス」は兵庫県の社会基盤整備プログラムに位置付けられ、整備方針が示されました。

桃島バイパスが整備されれば、城崎温泉に来訪する自動車交通を温泉街から迂回することを可能にするため、このバイパスを活用したメイン通りの一方通行化や、フリンジパーキングの整備等により温泉街の交通量を大きく削減し、歩行者の安全性を向上させることができます。

このため協議会は、桃島バイパスを活用した交通施策と、交通課題の解決に向けた地域住民・関係事業者の取組みを示し、来訪者・地域住民の“安全・安心なそぞろ歩き”を実現することを目的とした「城崎温泉交通環境改善計画」を策定します。

(2) 計画の構成

計画は、交通課題を解決するため、次の4つの施策に取り組むことを示しています。

1. 地域住民・関係事業者の協力や意識改革
2. そぞろ歩きの安全性の向上施策
3. 温泉街への車両流入抑制施策
4. 公共事業の促進

(3) 計画の位置づけ

策定者＝地域住民・関係事業者

「城崎温泉交通環境改善計画」は、協議会が交通社会実験等を通じて城崎温泉街の交通特性を分析し、交通課題とその解決方法について、地域住民、関係事業者と共に考え、話し合いを重ねてつくった計画です。

既存計画との関わり

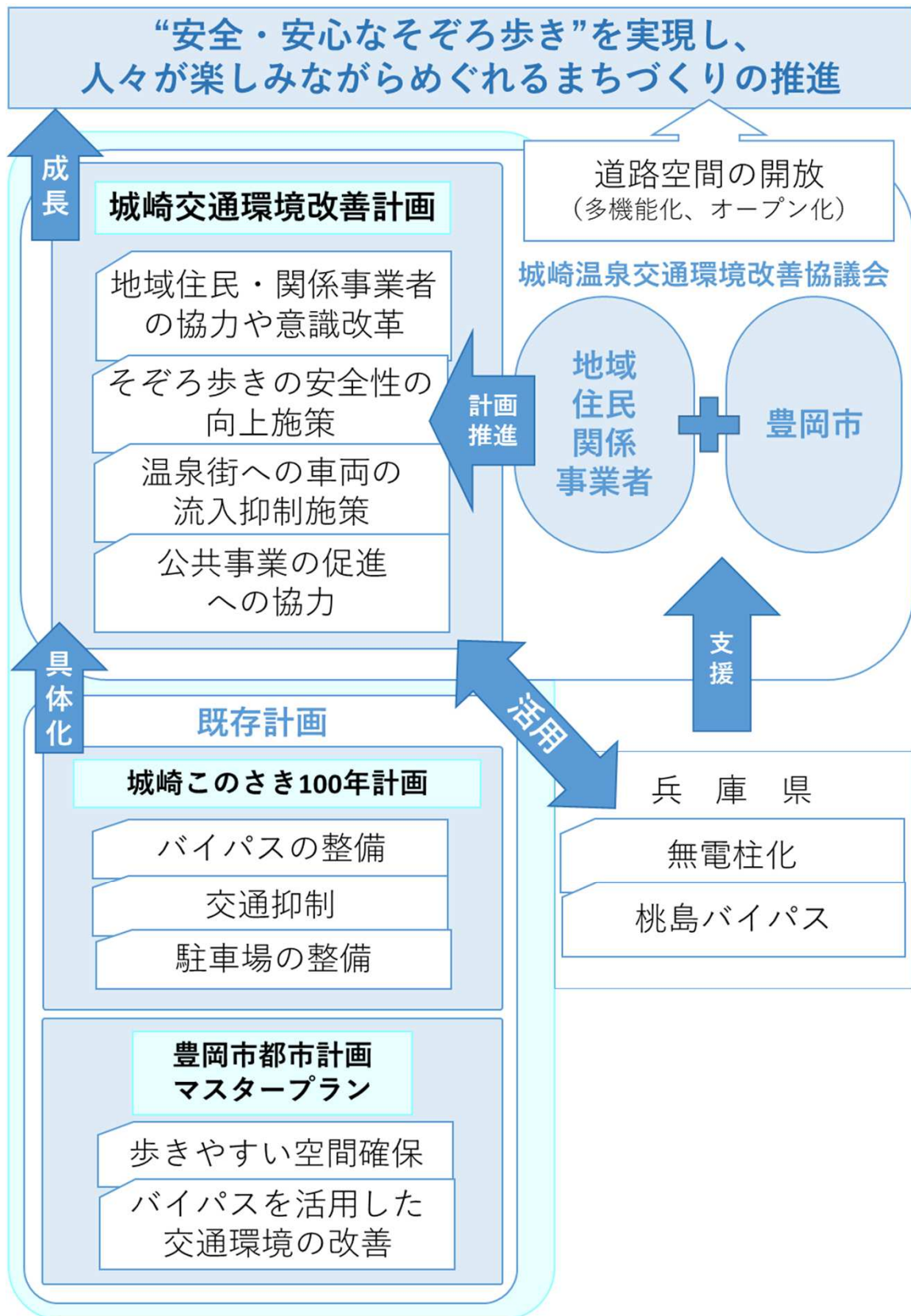
地域住民が主導し、城崎温泉街の活性化策をまとめた「城崎このさき100年計画」（平成16年12月 策定）では、「人がめぐれるまちをつくる」ということを計画目標に掲げており、温泉街中心部を迂回するバイパスの整備、交通抑制、駐車場の整備などについて、地域住民・関係団体・TMO（まちづくり会社）などが計画の実施と進行管理を進めていく方針を示しています。

また、「豊岡市都市計画マスタープラン」では、城崎温泉街の魅力向上と、来訪者、住民にとって利便性の高い都市基盤の充実を図るため、(主)豊岡竹野線等での無電柱化による歩きやすい歩行空間の確保や、桃島バイパスの早期事業化を促進し、バイパスを活用した交通環境の改善に取り組むこととしています。

計画の役割

「城崎温泉交通環境改善計画」は上記の既存計画に掲げる交通環境の改善策を具体化したものであり、計画の実施に向け、地域住民、関係団体が連携して取り組みを進める指針となります。

計画の位置付け概要図



(4) 計画の対象区域

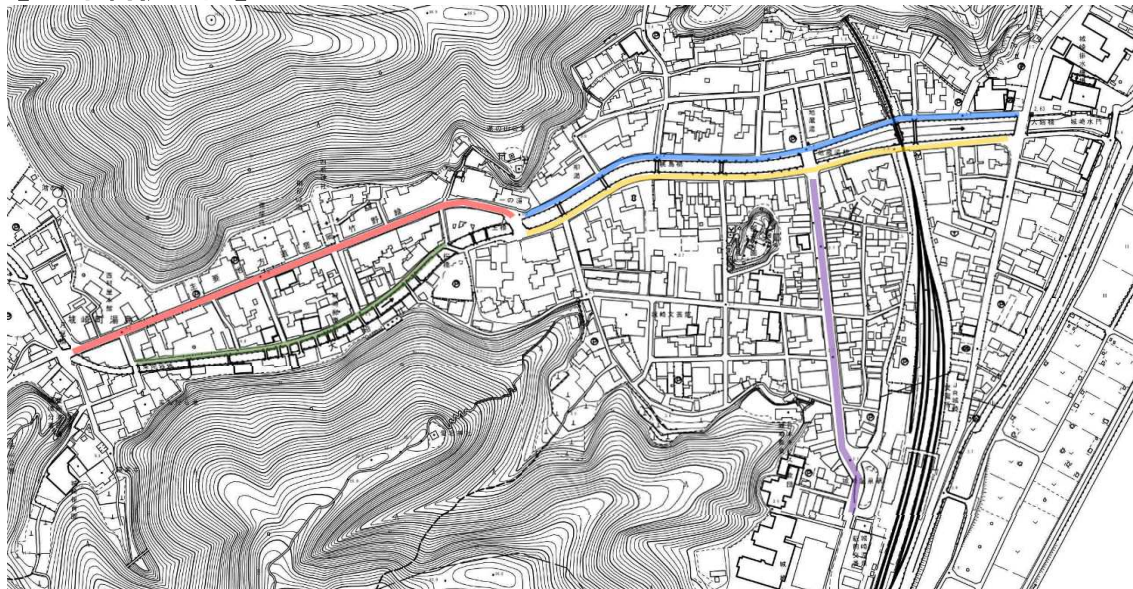
計画の対象とする区域は、城崎大橋の架け替えや桃島バイパスの整備を見据えた影響範囲を考慮し、城崎温泉街全域を対象とします。

その中でも、観光客及び地域住民が安心して「そぞろ歩き」を楽しむことを実現したい区域として、多くの旅館や商店が立地し、7つの外湯をめぐる範囲を中心とした、湯の里通り、南柳通り、北柳通り、駅通り、木屋町通りを「歩行者中心の街路を構築すべきエリア」として定めます。

【計画の対象区域図】



【温泉街拡大図】



【凡例】

- 湯の里通り
- 木屋町通り
- 北柳通り
- 南柳通り
- 駅通り

(1) 温泉街の概況

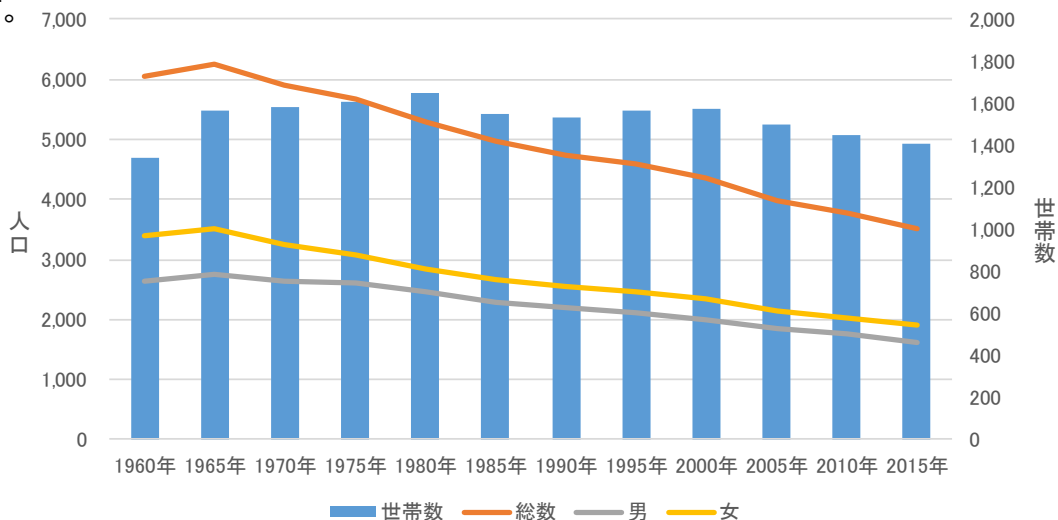
城崎温泉は、山陰海岸国立公園の東側、兵庫県の北東部に位置しており、京阪神からは特急・車で2時間から3時間の距離にあります。

約1300年の歴史を有し、一の湯や王橋、また大谿川沿いの太鼓橋、柳並木、木造三階建て旅館の町並みは、城崎を代表する風景として知られ、駅通りは土産店などで賑わっており、近年では多くの外国人観光客が来訪しています。



(2) 人口の推移

城崎地域の人口は1965年の6,262人をピークに、その後は緩やかに減少しており、人口減少と共に生産年齢人口の比率低下による地域経済の疲弊が懸念されます。



<国勢調査より>

(1) 交通の課題

① 交通事故の特徴

歩行者が多いエリアの交通事故データから特徴を整理すると、交通量の増加と共に事故が増加していることが分かります。円滑な交通と歩行者の安全確保が課題となっています。

・ 事故の発生場所	= 湯の里通り、地蔵湯前交差点周辺に集中
・ 事故の発生件数	= 年平均5件程
・ 事故の発生時期	= 冬が47%
・ 事故の発生曜日	= 週末（土曜日、日曜日）が47%
・ 事故の発生時間帯	= 昼間の時間帯（11時～17時）が多い
・ 事故の程度	= 軽傷事故が88%
・ 事故の当事者分類	= 歩行者と自動車の事故が56%

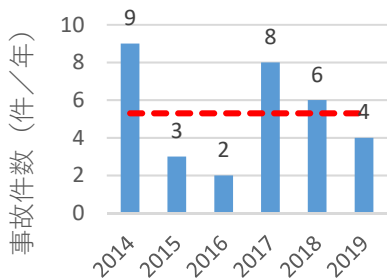


<交通事故分析範囲（2014年～2019年）>

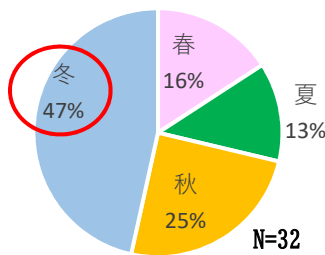


<出典：ETC2.0プローブ情報 2019.3月～8月（6ヵ月）>

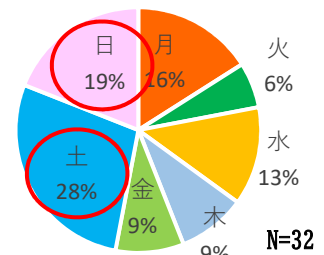
【事故の発生件数】



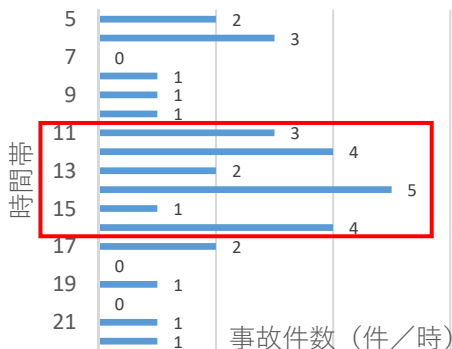
【事故の発生時期】



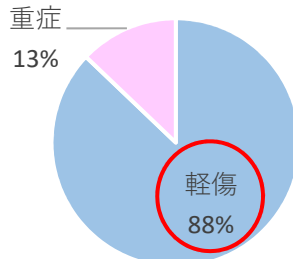
【事故の発生曜日】



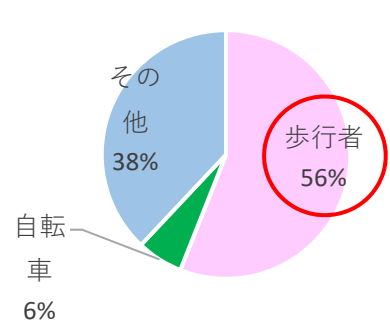
【事故の発生時間帯】



【事故の程度】



【事故の当事者】

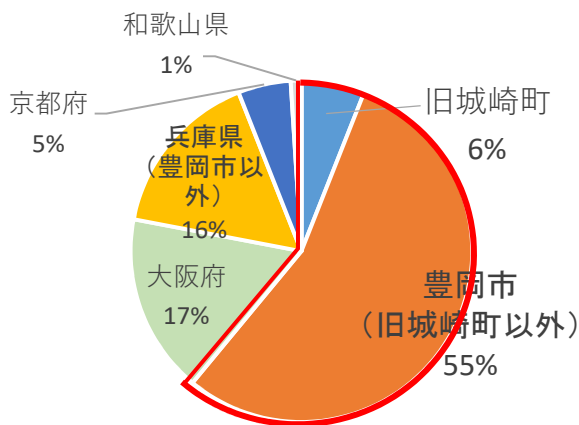


② 自動車交通等の特徴

交通量調査等の結果から城崎温泉の自動車交通の特徴を整理すると、自動車交通の多くは市内を発着し、温泉街の中を移動する内々交通が多いことが分かります。交通量増加時における地元関係車両の削減や、地区外から流入する自動車交通を桃島バイパスに転換することで、交通環境の改善につながると考えられます。

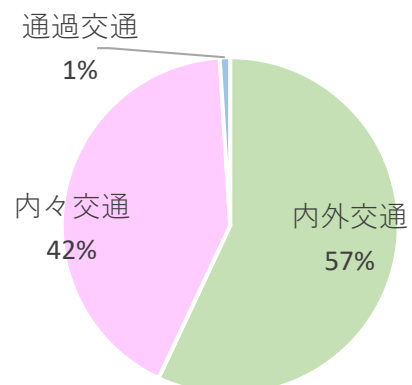
- ①交通流動の発着地：豊岡市内を発着とする交通が61%
- ②城崎温泉への出入り交通：
 - ・城崎温泉地区内での移動（内々交通）が42%
 - ・城崎温泉と竹野の通過交通は1%
- ③時間帯別交通量：12時に減少し、その後14～17時台にかけて増加する
- ④地点別交通量：御所の湯前（湯の里通り）の交通量が最多

【交通流動の発着地】



<出典：2010年 近畿圏パーソントリップ調査>

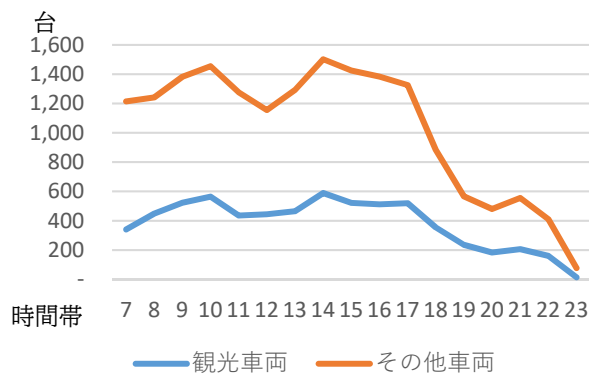
【城崎温泉の出入り交通】



種類	解説
通過交通	温泉街を通過する交通
内々交通	温泉街の中を移動する交通
内外交通	温泉街とその他の地区を移動する交通

<集約0D量の内訳（2019.11.16（土））>

【時間帯別交通量】



<車両交通量の推移（2019.11.16（土））>

【地点別交通量】

地点 (路線名)	自動車交通量	歩行者交通量
鴻の湯前	3,783台	2,035人
御所の湯前 (湯の里通り)	4,990台	5,305人
柳湯橋北 (北柳通り)	1,117台	3,985人
柳湯橋南 (南柳通り)	4,578台	2,509人
地藏湯橋北 (北柳通り)	1,007台	1,105人
地藏湯橋南 (南柳通り)	4,250台	795人

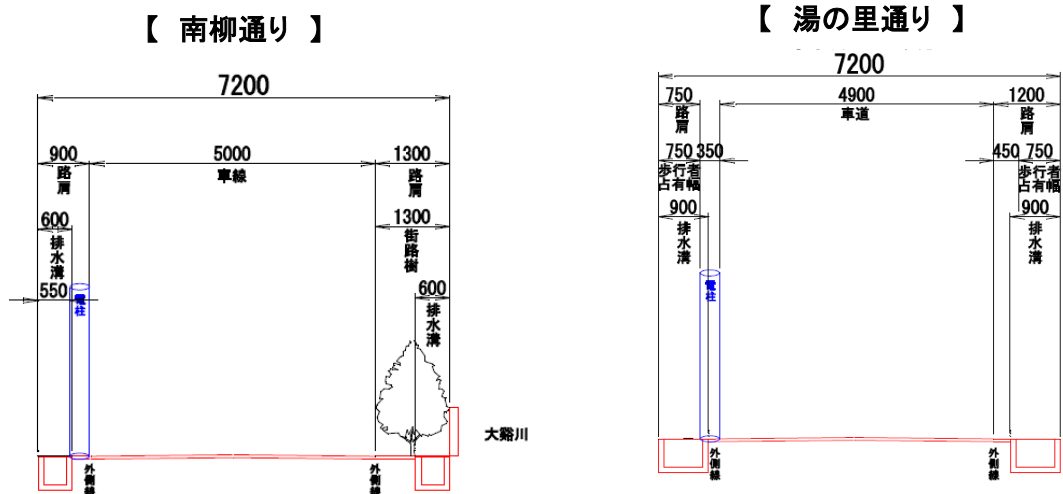
<自動車、歩行者交通量（2015年8月10日(月)）>

③ 歩行スペースの確保

駅通りを除いて、主要な道路の道幅は7m程度であり、車道はセンターラインの無い相互交通となっています。そのため、バスなどの大型車同士がすれ違う際や、路上駐車が発生により道幅が狭くなると停滞し、車列ができることとなります。その結果、安全で快適な走行が妨げられることとなります。

また、路肩には電柱が多く、温泉街の景観を損ねていることに加え、歩行者スペースに設置されているため、そぞろ歩きを楽しむ人々の障害となっています。

現在事業中の無電柱化により電柱を撤去すると共に、桃島バイパスの整備に併せてメイン通りを一方通行化することで歩行スペースを確保することができ、歩行者の安全性の向上につながります。

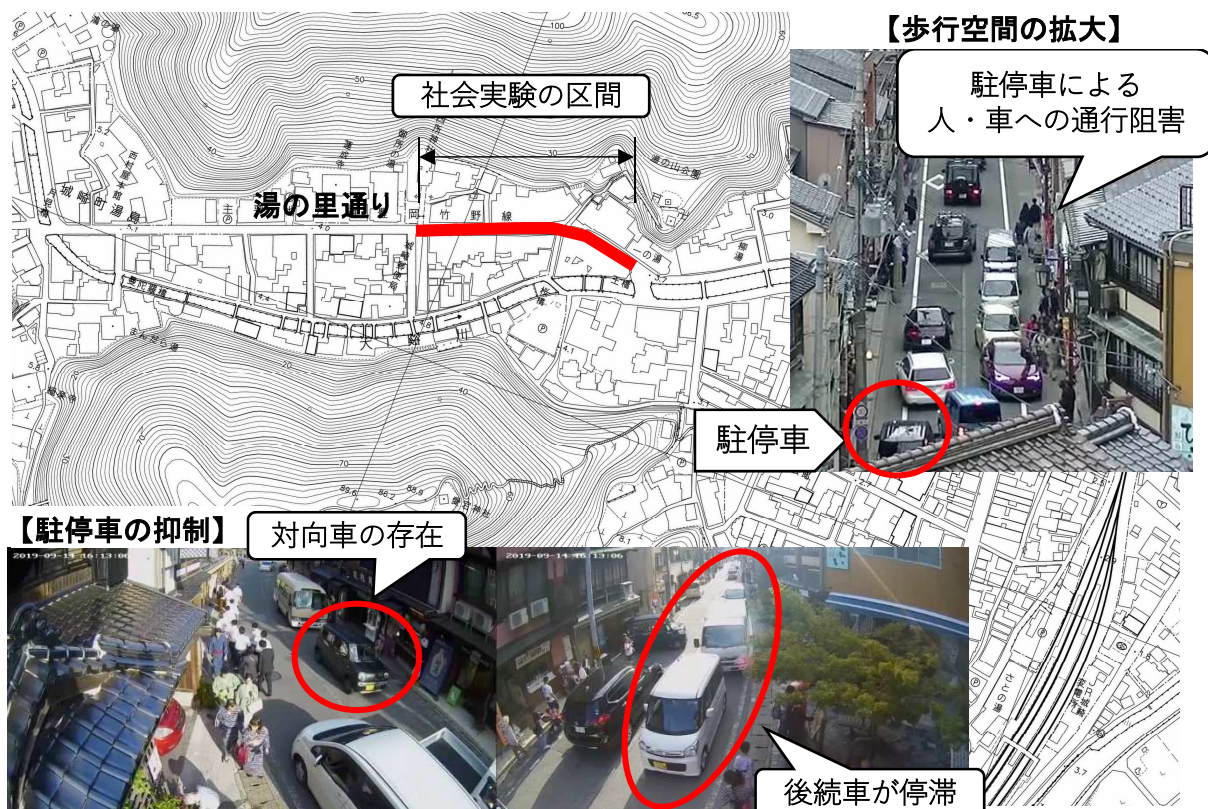


<湯の里通りの電柱の状況>

④ 交通環境の改善に向けた社会実験の結果

城崎温泉街の交通環境を改善する施策を検討するため、「歩行空間の拡大社会実験」と「駐停車の抑制社会実験」を実施し、交通環境の改善につながる効果を検証すると共に、今後の取り組み方針を検討しました。

	歩行空間の拡大 (2018.2.21~3.22)	駐停車の抑制 (2019.9.11~9.15)
実験の内容	・区画線を内側に50cm絞り込み、歩行空間を拡げる。 (車道幅員で合計で1m狭くする)	・交通量ピーク時間帯(14時~18時)の駐停車を控えるよう、地域住民・関係事業者に協力を依頼。
実験の目的	・通行車両の速度減少など、歩行者の安全につながる効果を検証する。	・駐停車の減少や、交通環境の改善につながる効果を検証する。
実験の結果	・自動車交通への影響(走行速度、停滞)は実験前後で大きな差はなかった。 ・並んで歩ける人数が2人から3人に増えたが、路上駐車存在により観光客及び地域住民は危険であると感じており、安全面に課題がある。	・自動車・歩行者交通量は増加したが、駐停車回数・時間は減少したため、協力を呼びかけることで駐停車を抑制する効果があった。 ・駐停車、対向車、歩行者の位置などが交通停滞に影響する。 ・歩行者数の増加と共に自動車の停滞時間は長くなる。
その他 考察など	・路肩への駐停車が歩行者や車の通行障害の要因になっていることを確認した。	・停滞原因の多くに対向車の存在があり、一方通行化することで停滞の発生を抑制できる可能性が高い。



(2) 防災の課題

城崎温泉の人々を引き付ける和風情緒の古い町並みは、多くの災害を乗り越えて形作られました。

大正14年5月23日の北但大震災では街がほぼ全焼し、多くの死傷者が出る大災害となりました。その後の復興では、将来の自動車交通や水害への対策として、拡幅された道路・河川、防火帯を構成する鉄筋コンクリート造構築物が整備されました。

しかし、大規模化する災害により、交通網の弱さも露になってきました。

平成16年の台風23号は但馬全域に猛烈な雨をもたらし、円山川の下流域に位置する城崎温泉は、増水によって陸の孤島となりました。

平成27年には、城崎町湯島大火（全焼8棟、半焼4棟、焼損約2,200平方メートル）が発生しました。緊急車両は現場にたどり着くのに時間を要し、迂回路が少ないことも相まって、城崎温泉の交通網はマヒ状態に陥りました。

これらの苦い経験から、緊急時に円滑で効率的な輸送体制を確保できるよう、道路ネットワークの整備・強化を図る必要があります。

課題	対策の方向性
緊急時における円滑な輸送道路の確保	道路ネットワークの整備と、代替性の高い道路網の構築を行政と連携して推進する。



<北但大震災 地蔵湯付近から眺めた城崎温泉大焼跡>



<平成16年 台風23号 JR山陰本線>



<平成27年 城崎町湯島大火>

(3) 観光の課題

観光市場は成長率の高い産業セクターであり、海外の観光客数の増加により、今後も成長が期待されています。

城崎地域にとって観光は基幹産業であり、今後も観光振興を強化する必要があります。

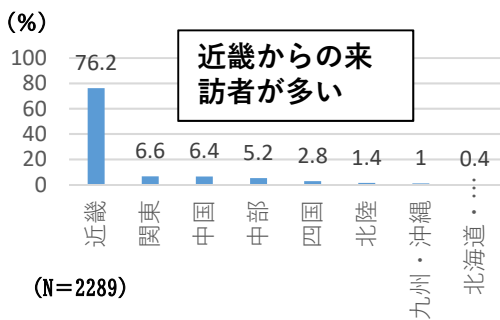
観光来訪者に関するデータからは、下表のとおり今後の城崎温泉の観光課題が見えてきます。この課題に対する取り組みを進めるためには、無電柱化や桃島バイパスを活用した交通環境の改善策を通じて、“安全・安心なそぞろ歩き”を実現し、まち全体の魅力を高めることが重要です。

課題	取り組み方針
国内旅行の大半が関西圏からの来訪であり、持続的な成長が困難	縮小する関西圏市場への依存から脱却し、新規市場を開拓する
外国人宿泊者数が近年、鈍化傾向にある	重点的にインバウンドの宿泊誘客を行う
繁忙期と閑散期の差が大きい	閑散期の需要を喚起し、年間を通じた安定的な雇用を創出する



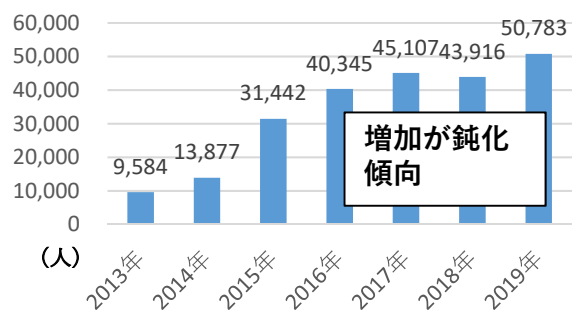
“安全・安心なそぞろ歩き”の実現が不可欠

【豊岡市観光来訪者の居住地域】



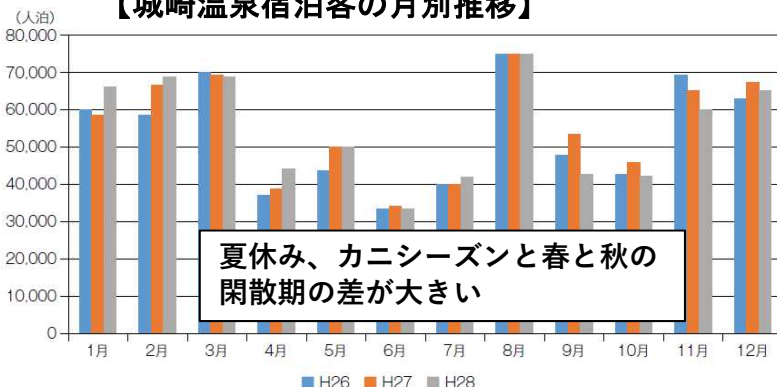
<出典：豊岡観光イノベーション（来訪者アンケート）2019.4～2020.3>

【城崎温泉外国人観光客延べ宿泊者数の推移】



<出典：豊岡市所管データ>

【城崎温泉宿泊客の月別推移】



<出典：豊岡市所管データ>

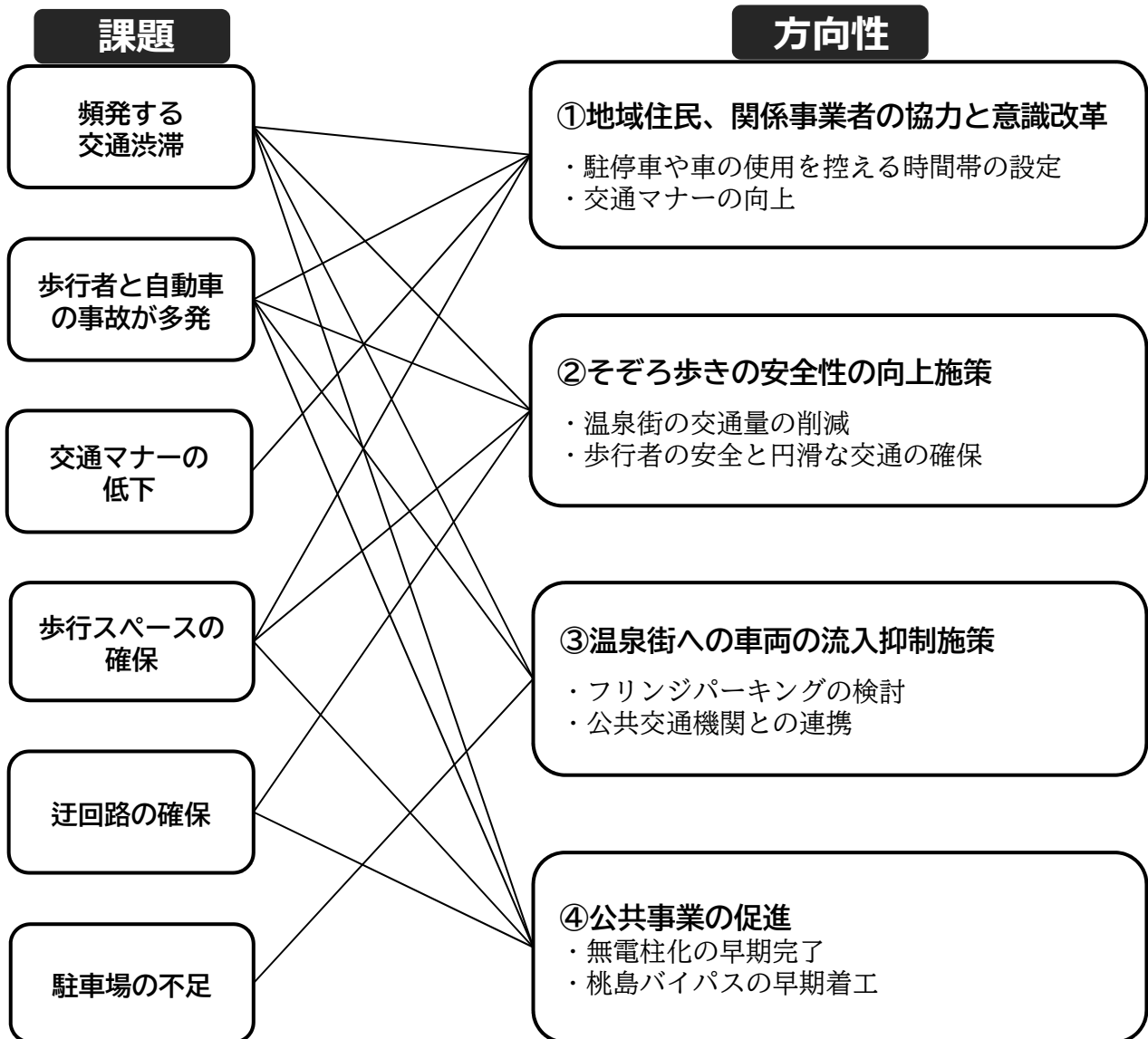


(1) 施策の方向性

城崎温泉における課題を踏まえて、「安全・安心なそぞろ歩き」を実現し、人々が楽しみながらめぐるまちづくり」を推進することを基本理念に置き、次のとおり取り組む施策の方向性を定めます。

基本理念

“安全・安心なそぞろ歩き”を実現し、
人々が楽しみながらめぐるまちづくりの推進



(2) 施策の体系

基本理念を実現するための方向性を基に施策の概要をまとめています。
次項より、施策の具体的な内容を示していきます。

基本理念	方向性	施策概要
人々が安心して歩けるまちづくりの推進 “安全・安心なそそろ歩き”を実現し、	地域住民、関係事業者の協力と意識改革	• 交通量が多い時間帯の駐停車の抑制
		• 交通量が多い時間帯の車の使用を控える
		• 町内駐車場の利活用
		• 道路交通法施行規則の再認識
	そそろ歩きの安全性の向上施策	• 桃島バイパスの整備による通過交通の排除
		• 湯の里通りの一方通行化
		• 地蔵湯前と大谿橋北から「西行き」大型車両進入禁止
		• 木屋町通りの安全対策
	温泉街への車両の流入抑制施策	• フリンジパークの整備適地、規模の検討
		• フリンジパークの運営方法の検討
		• フリンジパークから温泉街への送迎システムの検討
		• 公共交通の利便性の向上
	公共事業の促進	• 無電柱化事業
		• 桃島バイパス

(3) 地域住民・関係事業者の協力と意識改革

① 「そぞろ歩きルール」創設の背景と目的

協議会では、交通社会実験等を実施し、温泉街の交通実態を調査した上で有効な対策等について検討を行ってきました。

その結果等から、交通環境の改善には、交通量が多い時間帯において交通渋滞の発生原因となる駐停車を削減することや、地域住民や事業者で車の使用を控え、地区内を移動する車を削減することが有効であると分かりました。

今後は、地域住民・関係事業者の一人一人が地域全体のことを考え、より良い地域づくりのために取り組んでいくことが重要です。城崎温泉の「共存・共栄」の精神に基づき、地域住民・関係事業者による交通課題の解決に向けた取り組みを「そぞろ歩きルール」として明文化し、城崎温泉独自の交通ルールとして地域の生活に浸透することにより、“安全・安心なそぞろ歩き”を実現することを目指します。

【交通課題における現状把握と対策】

現状	原因	課題	対策
駐停車車両が自動車、歩行者の通行を妨げ、歩行者が車道にはみ出す	交通量が多い時間帯に運送業、卸業等の車両が路肩に停車し集配を行っている	歩行者交通量ピーク時における駐停車車両の削減	15時～18時の駐停車を控える
温泉街で交通渋滞が頻発	交通量の約4割が地元関係車両による「内々交通」である	歩行者交通量ピーク時における地元関係車両の削減	15時～18時の車の使用を控える
交通量増加時に、温泉街メイン通りで自動車と歩行者による事故が増加	狭小な道路幅員、歩行者の多さ、駐停車車両などの交通障害の存在	常態化する交通違反の削減	自動車運転マナーの再認識



地域住民・関係事業者による交通課題解決に向けた取り組みが必要



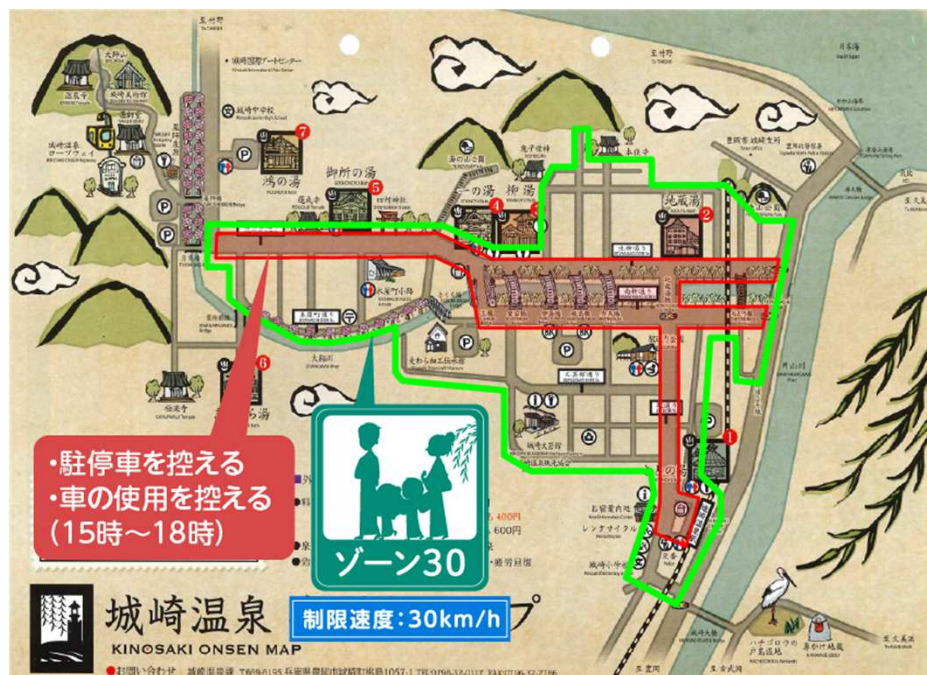
「そぞろ歩きルール」の創設
(2020年12月1日から実施中)

②「そぞろ歩きルール」の内容

「そぞろ歩きルール」は以下の内容で実施しています。

- ① 15時～18時の間、湯の里通り、南北柳通り、駅通りでの
 - ◆ 駐停車を控える
 - ◆ 車の使用を控える
- ② 町内駐車場の利活用
 - ◆ 路上駐車は控え、町内駐車場を活用する
- ③ 交通違反をしない（交通マナーの向上）
 - ◆ 見通しの悪い場所や、長時間の駐停車をしない。
 - ◆ 反対（右側）駐車をしない。
 - ◆ 走行速度を守る（温泉街は30km/h以下）

【そぞろ歩きルールの概要図】



③「そぞろ歩きルール」の啓発

ルールを風化させない取組みとして、地域住民・関係事業者の理解を深めるための啓発活動を継続的に行います。

（啓発活動例：・ルールを掲載した活動広報誌の配布
・城崎温泉の各組合間で連絡調整の促進 など）

この取組みを継続することで、観光来訪者に対する公共交通機関の利用促進など施策に繋げることや、桃島バイパスの完成時における円滑な交通の確保への効果が期待できます。

(4) そぞろ歩きの安全性の向上施策

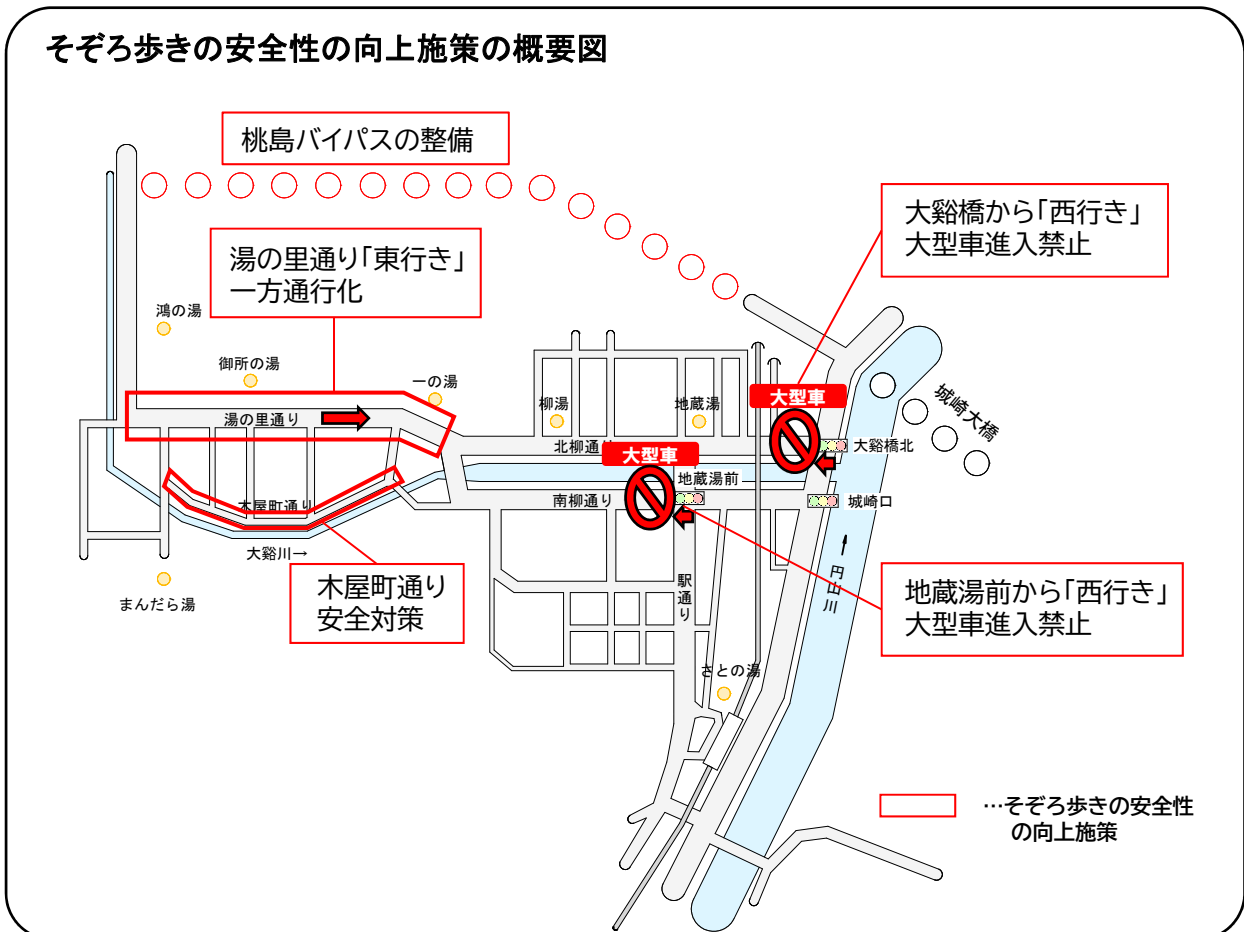
桃島バイパスが整備されると、現在の通過交通は温泉街の交通量から排除できるようになると共に、メイン通りで一方通行化を取り入れることが可能になります。

「桃島バイパス」+「交通環境の改善策」により『温泉街の交通量の削減』『歩行スペースの確保』『円滑な交通の確保』を行うことで“そぞろ歩き”の安全性が向上し、城崎温泉の更なる発展の基盤となります。

このため、“そぞろ歩き”をより安全で快適なものにするための施策として、桃島バイパスの活用方法を以下のとおり定めます。

- ① 湯の里通り「東行き」一方通行
- ② 地蔵湯前と大谿橋北から「西行き」大型車進入禁止
- ③ 木屋町通りの安全対策

そぞろ歩きの安全性の向上施策の概要図



※温泉街全体が「安全で使いやすい道路」になるよう、今後も地域住民・関係者と桃島バイパスの活用方法について協議を継続します。

※次項より、各施策の考え方を示します。

① 湯の里通り「東行き」一方通行

- ①湯の里通りは自動車及び歩行者交通量が最も多いため、一方通行化により交通量を削減すると共に、渋滞の発生原因である「対向車」の存在を無くし、歩行スペースを確保することで歩行者の安全性を高めることができます。
- ②旅館、商店、遊技場などが立ち並び、最も賑わいのある湯の里通りの安全性を高めることで、まち全体の魅力が向上します。
- ③所要時間や交差点での滞留などの影響を「東行き」「西行き」で比較したとき、「東行き」の方が円滑な交通となります。
- ④城崎大橋の架け替えや、基幹道路の整備による道路の将来的なネットワークを見据え、円滑な交通経路を確保します。

【交通シミュレーション結果による湯の里通り一方通行の方向比較】

		「東行き」	「西行き」
路線別 交通量	桃島バイパス	約860台/3h	約1000台/3h
	湯の里通り	約510台/3h 参考 { 現況=約1,090台/3h 桃島バイパスのみ=約720台/3h	約600台/3h
最大 滞留長	大谿橋交差点	北部流入部で最大120m	北部流入部で最大190m
区間別 所要時間	月見橋⇒城崎温泉駅	3分13秒	9分34秒
	城崎温泉駅⇒月見橋	8分49秒	3分48秒
メリット		王橋以西の旅館から駅に送迎する際、最短距離で移動でき、到着時間も読みやすい。	温泉街への経路が現在と変わらない。
デメリット		温泉街への経路が変わり、桃島バイパスを通して温泉街の裏からのアクセスとなる。	王橋以西の旅館から駅に送迎する際、大谿橋交差点の滞留により到着時間が読めない。

【湯の里通り「東行き」一方通行】



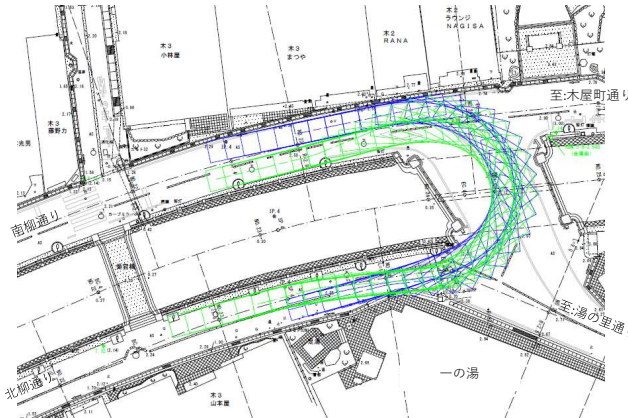
【湯の里通り「西行き」一方通行】



凡例： → 城崎温泉に到着する際のルート → 城崎温泉から出発する際のルート

② 地蔵湯前と大谿橋北から「西行き」大型車進入禁止

- ① 湯の里通りの「東行き」一方通行に伴い、一の湯前は一方通行と相互交通が変則的に分かれる交差点となるため、大型車のUターン等による交通障害の発生を防ぎます。
- ② 道路幅員の狭い場所や、積雪時における大型車両の離合が無くなることで、交通渋滞の発生を防止する効果が期待できます。



<一の湯前交差点の大型車軌跡>



<大型車の離合状況（湯の里通り）>

③ 木屋町通りの安全対策

- ① 湯の里通り一方通行の迂回路として推奨するのではなく、なるべく使わないよう地域住民、関係事業者に呼びかけを行い、生活道路としての安全及び散策路としての風情を守ります。
- ② 通学路の安全性を見直し、湯の里通りへの変更を視野に入れ検討します。
- ③ 観光客に対してはカーナビの案内に関する団体への要望や、注意看板の設置などの対策を検討します。
- ④ 上記の対策を講じた上でも交通環境の悪化が見られる場合、沿道の住民及び事業者の許可車両以外の車両を進入禁止にすることを検討します。
- ⑤ 木屋町通りに限らず、文芸館通りや桃島区内道路等においても迂回車両の増加が予想されるため、視野を広げて安全対策を検討します。



<木屋町通りの状況>

(5) 温泉街への車両の流入抑制施策

① フリンジパーキング検討の目的

フリンジパーキングは温泉街の外縁部に駐車場を設置し、温泉街への車両の流入を抑制するものです。

車両の流入を抑制し、歩行空間を広げることで、徒歩・自転車・公共交通機関等の利便性の向上を図り、歩行者や公共交通を優先したまちづくりを行うことが目的です。

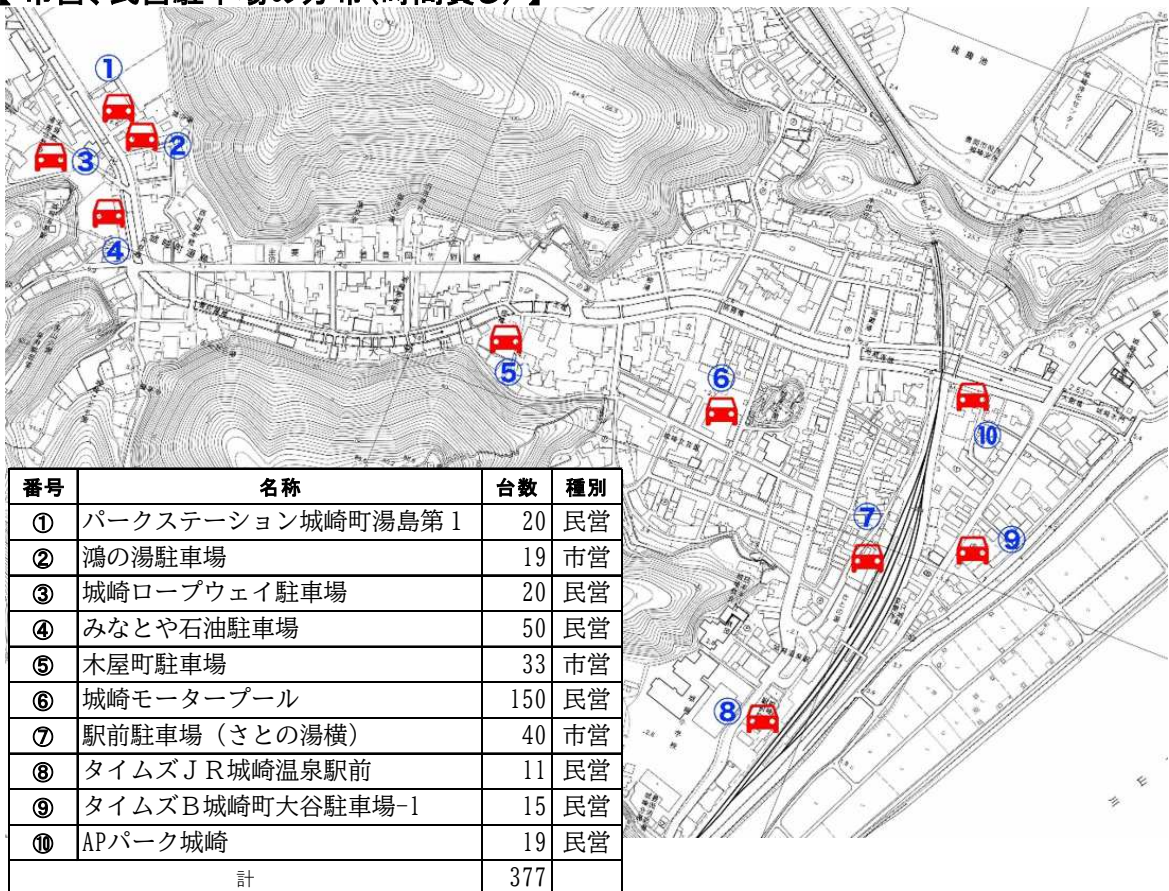
② フリンジパーキング検討の手順

フリンジパーキングの検討にあたっては、城崎温泉の駐車場の供給量、需要量を把握した上で整備位置及び整備に伴う交通規制を行った場合の交通量予測を行い、整備効果が高い場所や規模等について調査する必要があります。

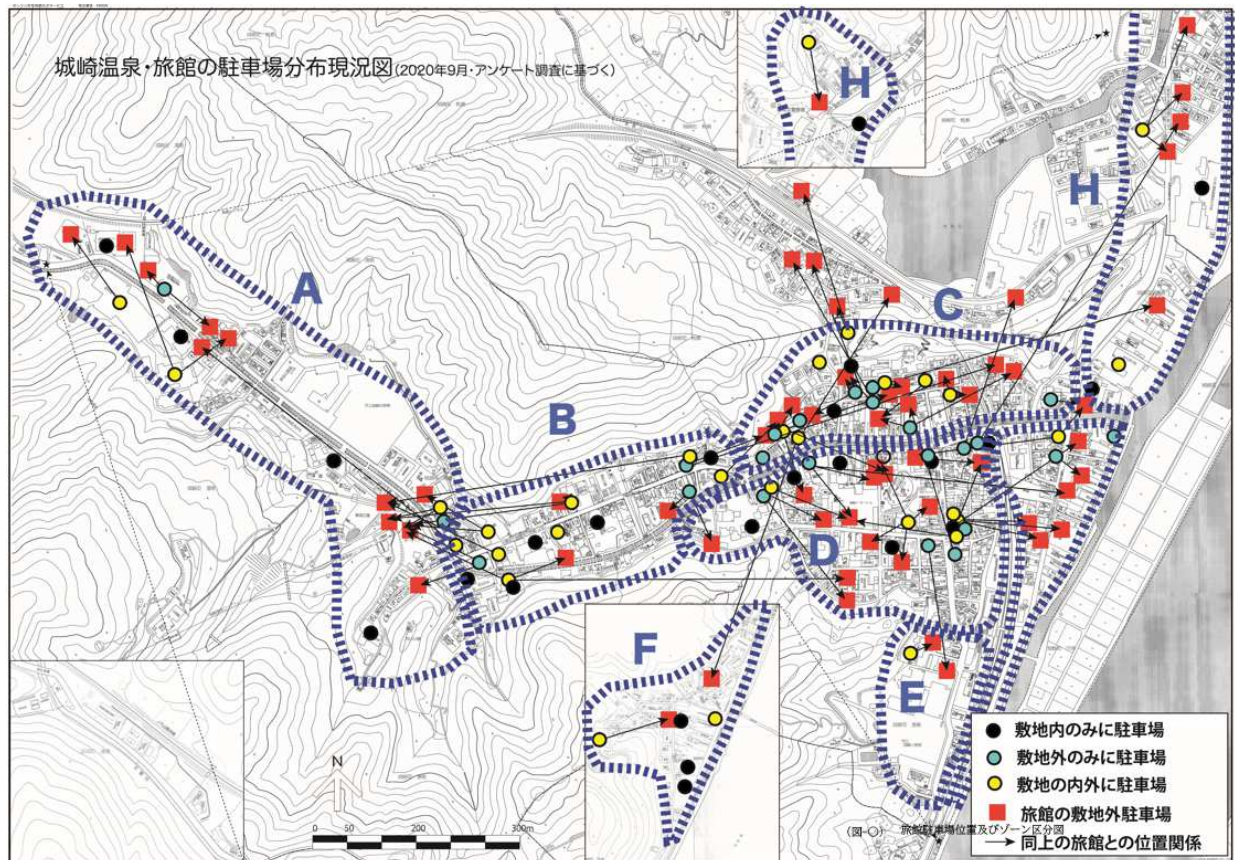
今後、フリンジパーキングの整備や運営方法などについて城崎温泉関係者と協議を進め、城崎温泉の魅力をさらに高めるためのフリンジパーキングのあり方について議論を深めていきます。

③ 城崎温泉街の駐車場状況

【市営、民営駐車場の分布(時間貸し)】



【旅館駐車場の分布】



旅館駐車場の分布図からは、温泉街での慢性的な駐車場不足から様々な場所に駐車場が配置されていることが分かります。旅館～駐車場間を往復する車両の増加や、温泉街の様々な場所において自動車の入出庫が発生するため、歩行者の安全性が脅かされることが懸念されます。

【旅館駐車場の台数】

ゾーン	旅館数	敷地内			敷地外			合計		
		お客様用	従業員等	計	お客様用	従業員等	計	お客様用	従業員等	計
A	12	169	77	246	12	54	66	181	131	312
B	13	101	42	143	76	22	98	177	64	241
C	18	64	14	78	93	50	143	157	64	221
D	21	75	24	99	72	40	112	147	64	211
E	1	13	0	13	4	0	4	17	0	17
小計	65	422	157	579	257	166	423	679	323	1,002
F	5	63	23	86	3	2	5	66	25	91
G	2	0	0	0	10	1	11	10	1	11
H	7	303	36	339	20	92	112	323	128	451
小計	14	366	59	425	33	95	128	399	154	553
計	79	788	216	1,004	290	261	551	1,078	477	1,555

【旅館の 駐車場保有状況】

「敷地外のみ」又は「敷地内外」に駐車場を保有している旅館は49件で、全体の68%に及びます。多くの旅館で敷地内に駐車スペースが無いため、旅館から離れた場所に駐車場を確保する必要が生じています。

	軒数	軒数比	台数	台数比
敷地内のみ	23	32%	589	38%
敷地外のみ	23	32%	262	17%
敷地内外	26	36%	704	45%
計	72	100%	1,555	100%

【各ゾーンの駐車場台数】

城崎温泉全体で約1,500台分の来訪者用駐車台数が存在します。

対象	旅館駐車場	市営・民営駐車場	合計
A～Eゾーン	679台	343台	1,022台
城崎温泉全体	1,078台	377台	1,455台

【フリンジパーキング面積の試算】

現況の駐車場台数からフリンジパーキングの面積を試算すると、A～Eゾーンの全観光客を対象とした場合、約20,000㎡、日帰り観光客のみとした場合は約7,000㎡となります。いずれにしても広大な面積が必要になるため、需要量の適正化を図り、真に必要な駐車場面積を把握する必要があります。

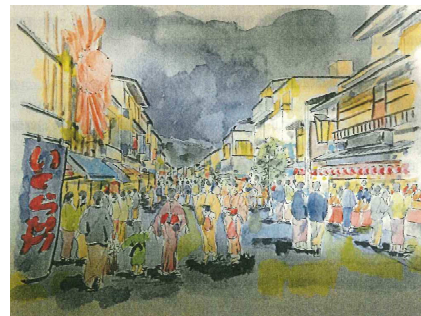
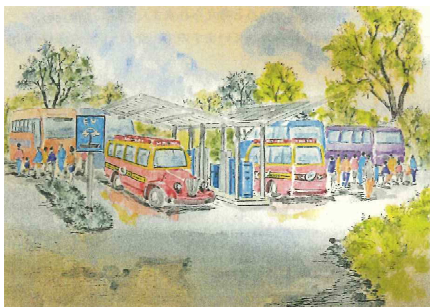
対象	旅館お客様用		市営・民営駐車場 (時間貸し)		合計	
	台数	面積㎡	台数	面積㎡	台数	面積㎡
A～Eゾーン	679	13,580	343	6,860	1,022	20,440
城崎温泉全体	1,078	21,560	377	7,540	1,455	29,100

※乗用車1台当たりの必要面積=20㎡（駐車場設計・施工指針より）

④ フリンジパーキングを整備する将来像

駐車場は、交通や賑わいなど、まちづくりそのものを大きく左右するため、目指すべき将来像を明確にした上で、歩行者中心の街路を構築する区域や駐車場の配置位置を検討する必要があります。整備・管理・運営計画等についても地域住民、関係事業者と協力しながら十分に検討すると共に、公共交通機関との施策の連携を深めることが重要となります。

今後の人口減少やIT通信のさらなる進化により、交通利用者のニーズは多様化するものと思われます。景観や環境への配慮、移動弱者のための対策、より安全で快適な交通関連施設のあり方など、単なる輸送手段を超えた社会の多様なニーズに応えるまちづくりの視点が求められています。



<出典：城崎温泉まちなか賑わい再生研究事業
パークアンドライドの実現と歩行者で賑わう城崎温泉街のイメージ>

(6) 公共事業の促進への協力

無電柱化事業

城崎温泉街は道路上に電柱が多く、景観の改善、防災力の向上、歩行者の安全確保のため、平成13年度より、県道及び市道の無電柱化が実施されています。

城崎温泉では景観形成基準を設け、地域で協力して景観を守ってきました。城崎温泉がさらに素晴らしい景観となり、訪れる人々に感動していただけるよう、事業の早期完成に向けて地域で協力していきます。

【無電柱化による良好な景観形成(駅通り)】

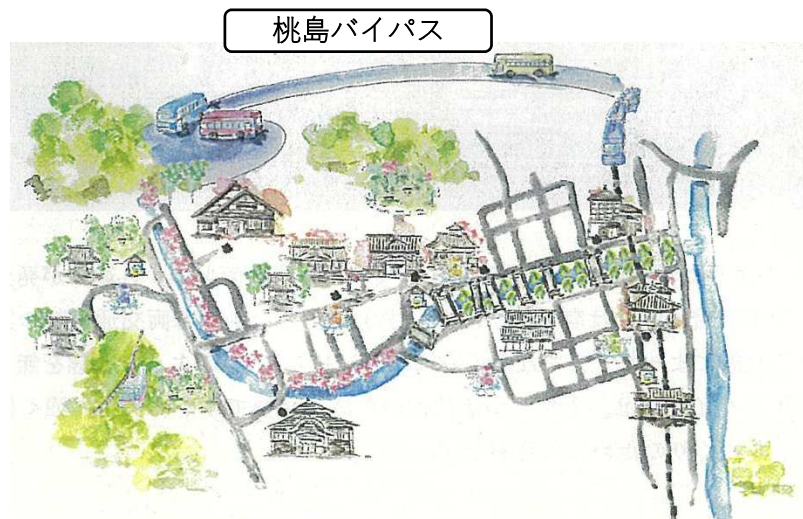


桃島バイパス

桃島バイパスの整備により、安全な迂回路を確保すると共に、温泉街の通過交通の排除と、メイン通りでの一方通行化が可能となります。これにより温泉街の交通量を大きく削減し、“安全・安心なそぞろ歩き”の実現に向けて着実に歩みを進めることができます。

また、バイパス沿線の桃島地区に住宅地を提供することができれば、温泉街の発展と連動して定住人口を増やし地域全体の活性化につなげることが期待できます。

桃島バイパスの実現は「未来への責任」と捉え、早期着工に向けて地域で協力していきます。



<参考：城崎地域で実施または計画されている道路整備事業について>

城崎大橋架け替え

現在の城崎大橋の狭小な幅員（4.5m）と大型車通行制限（10t）が解消されることで、円滑な交通を確保すると共に、橋脚が多く低い橋桁である現在の城崎大橋を撤去することで治水安全度が向上します。

また、円山川の増水時に冠水することがある（主）豊岡瀬戸線の代替路を確保することでアクセスが強化されます。

地域の防災及び活性化に多大な効果を発揮する城崎大橋の早期完成に向けて、地域で協力していきます。

【現在の城崎大橋】



【城崎大橋完成イメージ図】



基幹道路の整備

北近畿豊岡自動車道及び山陰近畿自動車道の整備による広域交通ネットワークの形成によって観光集客力が増し、観光産業の発展が期待できます。

さらに、災害時の代替路、緊急医療機関への搬送時間の短縮など、地域の安全・安心な暮らしを支える基盤となります。

城崎地域への基幹道路の早期実現に向け、地域で協力していきます。



<山陰近畿自動車道、北近畿豊岡自動車道の整備状況>

(7) 施策の計画行程

施策を実施していくにあたって、施策の実施時期を短期・中期・中長期に分類し、目安となる計画行程を定めます。

取り組む施策	施策概要	短期	中期	中長期
		(5年以内)	(5～10年)	(10年以上)
地域住民、関係事業者の協力と意識改革	「そぞろ歩きルール」の設定・実施	●————→	————→	————→
	「そぞろ歩きルール」の啓発	●————→	————→	————→
そぞろ歩きの安全性の向上施策	湯の里通りの一方通行化	-----●————→	-----●————→	————→
	地蔵湯前と大谿橋北から「西行き」大型車両進入禁止	-----●————→	-----●————→	————→
	木屋町通りの安全対策	-----●————→	-----●————→	————→
温泉街への車両の流入抑制施策	フリンジパーキングの検討	●————→	————→	————→
	フリンジパーキングの整備	-----●————→	-----●————→	————→
	フリンジパーキングから温泉街への送迎システム	-----●————→	-----●————→	————→
	公共交通機関との施策の連携	●————→	————→	————→
公共事業の促進	無電柱化事業	●————→	————→	————→
	桃島バイパス	●————→	————→	————→

(1) 今後の取り組み

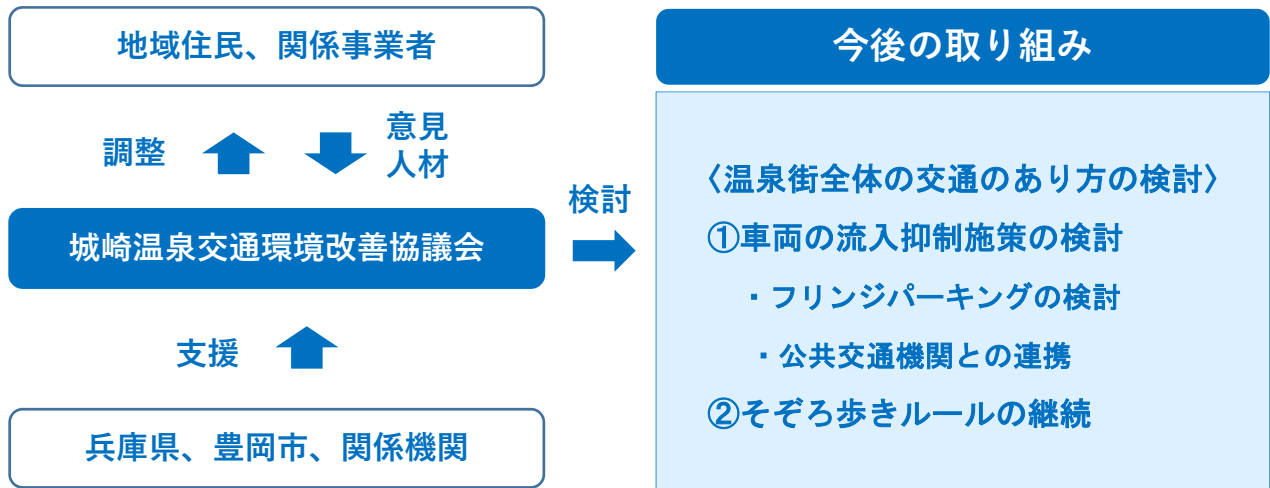
協議会は、地域住民・関係事業者と連携し、検討課題に対して柔軟に対応できる体制をつくり、温泉街全体の交通のあり方について議論を深めていきます。

歩行空間を拡大し「そぞろ歩き」をより安全で快適なものにするため、温泉街の車両の流入を抑制するフリンジパーキングの整備や、公共交通機関との連携による公共交通の利便性の向上などについて検討を進めます。

また、2020年12月1日からスタートした「そぞろ歩きルール」の取り組みを促進するため、ルールの啓発活動を継続的に行います。

今後も、必要に応じて行政、関係機関と連携し、実行力ある協議会の運営を目指します。

【今後の取り組みフロー図】



(1) 協議会の構成

城崎温泉交通環境改善協議会は2016年6月に設置し、下記の地域住民及び関係事業者団体、アドバイザー、オブザーバー、事務局で構成されています。

【地域住民・城崎温泉関係事業者団体】

城崎このさき100年会議、城崎温泉観光協会、城崎温泉旅館協同組合、豊岡市商工会城崎支部、市城崎消防団、城崎中学校PTA、城崎小学校愛育会、城崎こども園、商業組合、城崎町工業会、城崎鮮魚商組合、城崎温泉飲食店組合、城崎温泉物産組合町内会長会、御所町内会、宮本町内会、元町町内会、柳町内会、喜多町内会、南上町内会、駅前町内会、桃島町内会、

【アドバイザー】

土井勉氏（工学博士・元京都大学特定教授）

【オブザーバー】

兵庫県県土整備部交通政策課・但馬県民局豊岡土木事務所

【事務局】

豊岡市都市整備部建設課

(2021年3月現在)

(2) 施策の検討と意見収集

ワークショップによる計画の立案

2016年に住民によるワークショップを開催し、“安全・安心なそぞろ歩き”についての意見出しや取組の絞り込みなどを行い、住民の意志が詰まった計画づくりを実施しています。

意見交換会の開催

施策の策定過程において地域住民・事業者を対象とした「意見交換会」を開催しています。出された意見を踏まえて協議を行い、施策を検討しています。

活動広報誌(そぞろ歩きニュース)の発行

取組み状況や検討内容を地域住民・関係事業者に周知するため、「そぞろ歩きニュース」を発行しています。協議会の活動をオープンにすることで、地域住民・関係事業者の当事者意識を醸成し、意見を出しやすい環境づくりを行っています。

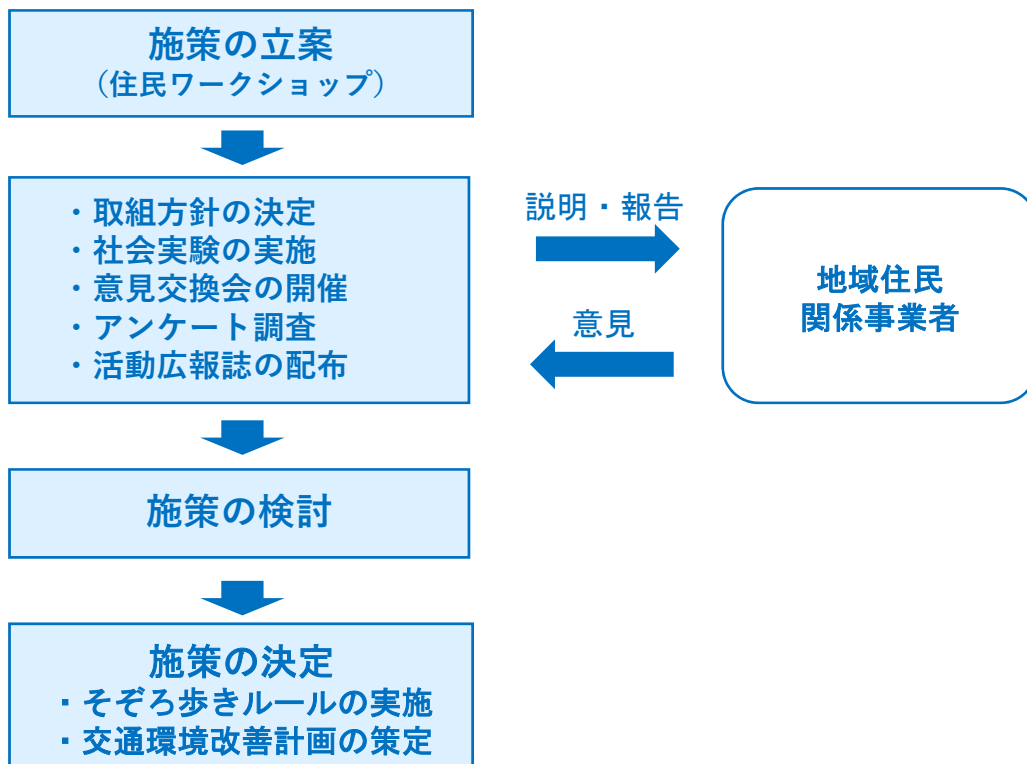
(3) 活動の経過

協議会では民官学で課題等を共有し、アドバイザー・オブザーバーから専門的な助言を得ながら地域の交通課題解決に向けた検討を行っています。

【協議会の主な活動実績】

年度	主要テーマ	概要
2016年度 (平成28年度)	協議会設立 ワークショップの実施	・安全・安心なそぞろ歩き実現のための意見収集
		・温泉街での“安全・安心なそぞろ歩き”への取組みの大枠検討
2017年度 (平成29年度)	歩行空間拡大の社会実験 の実施	・歩行者及び自動車交通の実態把握
2018年度 (平成30年度)	歩行空間拡大の社会実験 の効果検証	・路肩への駐停車がそぞろ歩きと自動車交通の障害になることを確認
2019年度 (令和元年度)	駐停車抑制の社会実験の 実施と効果検証	・地域住民・事業者の協力で実験時間中の駐停車が減少
		・対向車の存在が停滞の原因になることを確認
2020年度 (令和2年度)	そぞろ歩きルールの実施	・地域住民、関係事業者の交通ルールを設定
	交通環境改善計画の策定	・桃島バイパスを活用した交通施策等の方針決定

【協議会の活動フロー図】



【協議会会議の開催状況】

2016（平成28年）年度

実施日	会議等名	内容
2016.08.22	ワークショップ（第1回）	そぞろ歩きしたい通りは？（参加者22人）
2016.10.27	ワークショップ（第2回）	そぞろ歩き実現の効果と課題（参加者14人）
2016.11.21	ワークショップ（第3回）	そぞろ歩きの道を実現するには？（参加者17人）
2017.01.27	協議会（第1回）	ワークショップの報告

2017（平成29年）年度

実施日	会議等名	内容
2017.05.29	協議会（第1回）	安全なそぞろ歩き促進のための実施施策の検討
2017.06.02	検討部会（第1回）	安全なそぞろ歩きの実現に向けた施策の絞り込み
2017.06.05	検討部会（第2回）	路線毎の実験の実現性についての検討
2017.06.15	検討部会（第3回）	行動素案の検討
2017.06.19	協議会（第2回）	湯の里通りでの外側線引き直し社会実験の検討
2017.09.19	検討部会（第4回）	行動素案の検討と地元説明会についての調整
2017.10.04	協議会（第3回）	湯の里通りでの社会実験実施の調整
2017.11.28	地元説明会	行動計画案の説明

2018（平成30年）年度

実施日	会議等名	内容
2018.07.31	検討部会（第1回）	歩行空間拡大の社会実験結果の検証と確認
2018.08.10	協議会（第1回）	歩行空間拡大の社会実験結果の報告
2018.10.19	検討部会（第2回）	社会実験の報告会、駐停車対策などについて検討
2018.11.18	社会実験報告会	社会実験の報告と今後の活動計画について説明
2019.01.31	検討部会（第3回）	報告会の結果と駐停車対策などについて検討

2019（令和元年）年度

実施日	会議等名	内容
2019.06.17	検討部会（第1回）	駐停車対策と桃島バイパスの活用施策について
2019.07.24	検討部会（第2回）	駐停車の抑制社会実験について検討
2019.08.19	協議会（第1回）	駐停車の抑制社会実験について実施内容決定
2019.10.31	検討部会（第3回）	駐停車の抑制社会実験の結果確認と対策の検討 交通環境改善計画の検討
2019.11.12	協議会（第2回）	駐停車の抑制社会実験の結果の報告と対策協議 交通環境改善計画の方向性の確認
2020.01.17	意見交換会	駐停車の抑制社会実験の結果の報告 ルール（そぞろ歩きルール）の必要性 桃島バイパスを活用した交通施策の方針
2020.02.28	検討部会（第4回）	そぞろ歩きルールの内容の検討 桃島バイパスを活用した交通施策の方針検討
2020.03.05	協議会（第3回）	そぞろ歩きルールの内容の確認 桃島バイパスを活用した交通施策の方針確認

2020（令和2年）年度

実施日	会議等名	内容
2020.04.07	旅館組合理事会	そぞろ歩きルールについて説明
2020.06.26	検討部会（第1回）	意見交換会と交通環境改善計画について協議
2020.07.30	意見交換会	そぞろ歩きルールの内容 桃島バイパスを活用した交通施策の考え方
2020.09.04	検討部会（第2回）	そぞろ歩きルールの実施について検討 交通シミュレーションの結果報告と施策の検討
2020.09.25	旅館組合理事会	桃島バイパスを活用した交通施策について説明
2020.10.01	協議会（第1回）	そぞろ歩きルールの実施について検討 交通シミュレーションの結果報告と施策の方針確認
2020.10.18	意見交換会	そぞろ歩きルールの実施について賛否を確認 桃島バイパスを活用した交通施策の方針を説明
2020.12.04	検討部会（第3回）	桃島バイパスを活用した交通施策の方針確認 フリンジパーキングの整備に向けた課題の検討
2020.12.21	協議会（第2回）	桃島バイパスを活用した交通施策の方針決定
2021.01.25	そぞろ歩きルール連絡会議	事業者間でルールの取組について協議
2021.03.11	地元説明会	桃島バイパスを活用した交通施策について説明
2021.03.11	検討部会（第3回）	交通環境改善計画の概要確認



<2016.10.27 ワークショップ>



<2018.11.18 取組報告会>



<2020.1.17 意見交換会>



<2020.10.18 意見交換会>

(4) 活動広報誌

①城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース① (2016年9月)

城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース 第1号

2016年10月 発行：城崎温泉交通環境改善協議会

城崎温泉街で観光客や地域住民が安心・安全にそぞろ歩きができる交通環境を整えるための取り組みを考えるワークショップを開催しています。第1回のワークショップでは、城崎温泉街の交通環境の現状を把握し、そぞろ歩きができる環境の実現のために課題となることについて話し合いました。

ワークショップの開催趣旨
 城崎温泉街の交通環境改善のために地域住民、事業者、行政が協力してどんなことが出来るかを話し合い、現状把握から課題の発見、取り組みの実施体制などを検討します。ワークショップの結果は「城崎温泉交通環境改善協議会」へと報告します。

日時：平成28年8月21日（月）10：30～12：30
 場所：豊岡市役所城崎庁舎 参加者：22名

1. ワークショップの趣旨説明と豊岡市からの報告
 はじめに、城崎温泉交通環境改善協議会より、今回のワークショップの開催趣旨の説明がありました。
 また、豊岡市より平成27年度に行われた交通環境改善のための調査・アンケート結果について報告があり、城崎温泉街の交通環境の現状を把握しました。

2. グループワーク そぞろ歩きの「時間空間」を考えよう
 グループワークでは、4つのグループに分かれて、城崎温泉街の中で、そぞろ歩きをするのに良いと思うルートについて意見を出し合いました。それぞれのルートの良さや魅力とそぞろ歩きをするために障害になるものについて話し合いました。

3. グループワークの結果発表
 グループで話し合った内容を発表しました。主に「梁の垂通り」「北柳通り」「木屋町通り」がそぞろ歩きには良いのではないかという意見でした。また、温泉街の中だけでなく、眺望が楽しめるルートの際案もありました。（詳細は次ページ以降に）

ワークショップの実施日
 第1回 8月21日（月）【終了】
 第2回 10月27日（木）【予定】
 第3回 11月21日（月）【予定】
 時間：10：30～12：30
 場所：豊岡市役所城崎庁舎

グループの検討内容



4. 本日のまとめ・土井先生のお話
 第1回ワークショップのまとめとして大阪大学准教授の土井 勉先生より、本日の内容についてコメントをいただきました。

- ・歩道は旅館が邪魔、通りが断下という発表があった。旅館で歩道を通すのではなく、外に出て、まちを歩いて楽しむ。回避して楽しめるまち。
- ・各組の発表の中で、橋の欄干や梁の上で休憩をしているが、温泉街全体では休憩する場所が少ない事がわかった。そぞろ歩きの中で、休憩スペースについても今後、検討できると良いと思う。
- ・ハイパスは重要ですが、この集会所や旅館への送迎などのクルマと歩行者との危険については今から対応を考えておくことで、将来はもっと楽なまちになる。
- ・皆さん、今日はとても楽しく意見交換をしていたのが良かった。次回も楽しく参加してほしい。

そぞろ歩きのイメージ写真



次回ワークショップの予定
 次回は、そぞろ歩きができる交通環境をどのように実現できるかについて話し合います。
城崎温泉街交通環境改善ワークショップ第2回
 「安心・安全にそぞろ歩きができる道をどうして実現しよう？」
 そぞろ歩きができる道を実現するための方策を具体的に考えます。
 日時：平成28年10月27日（木）10：30～12：30
 場所：豊岡市役所城崎庁舎

城崎温泉街でそぞろ歩きたい道・区間

グループの検討内容をまとめました



湯の里通り
 良い点・魅力
 ・外湯めぐりの人が必ず通るメインストリート的なエリア。
 ・スマートボールやお土産屋などお店が並び賑わいがある。
 ・一年中そぞろ歩きに伺っている。
 ・夏場はイベントが盛ん。
 問題・障害となること
 ・交通量が多く、通行止めはほぼ不可能。
 ・冬場は消費税率道が滑って歩きにくい。
 ・商店街を歩送るクルマが停車していると歩行が難しい。
 ・電柱が支障となり歩きにくい。(注)

北柳通り
 良い点・魅力
 ・川と柳が絵になる通り。
 ・本蔵など写真スポットがある。
 ・柳やパラソルなどに腰をかけて休憩する人が多い。
 ・おしゃれなお店がある。
 問題・障害となること
 ・タカは、車が多く歩きにくい。
 ・道幅がせまい。
 ・商品を搬送するクルマが停車していると歩行が難しい。(注)

東山公園への散策ルート
 良い点・魅力
 ・ロープウェイができる前はメインだった。
 ・ほつれがない歩道あり。
 ・360°のパノラマ。海も見える！
 ・城崎温泉の街が一望できる穴場。
 問題・障害となること
 ・街灯がなく暗い。歩道等が未整備。

温泉寺への散策ルート
 良い点・魅力
 ・樹、樫の木が多く森林浴ができる。
 ・展望が良い。
 ・石仏や参道に文学碑がある。
 問題・障害となること
 ・夜は外灯がない。蚊が出る。
 ・少し山登り（15～30分）

南柳通り
 良い点・魅力
 ・最近、お酒系のお店ができた。
 ・柳の木が歩行者を守っている。
 問題・障害となること
 ・バスなど大型車両の通行。
 ・電柱が支障となり歩きにくい。(注)

駅前通り
 車が多く渋滞する。

木屋町通り
 良い点・魅力
 ・春は桜。夏はホテルが楽しめる。
 ・桜並木とぼんぼりが気持ちの良い。
 ・車通りが少なく、カッパルが手をつないで歩ける。
 問題・障害となること
 ・道幅がせまい。車1台通るのがやっと。
 ・外灯が暗い。

温泉街全体のこと
 ・旅館が邪魔、通りが断下。外でまちを歩いてほしい。
 ・昼以外で休憩する場所など、外を楽しむ工夫が必要。
 ・メイン通り以外に「どろぼう道」など楽道も楽しめ。
 ・街路樹と歩行者、車との距離に注意が必要。
 ・外灯の切り替えは改善が必要。
 ・大型車の駐車確保、パーク＆ライドなど考える。

大岡山自然歩道
 良い点・魅力
 ・昔は子供達の通るルートだった（40分位）
 問題・障害となること
 ・夏は蚊が多い。飲み物は持参する必要がある。
 ・熊が出るかもしれない。

(注) 南柳通り及び湯の里通りで支障となっている電柱については現在、兵庫県及び豊岡市により無電柱化事業として、取り組みを進めています。

②城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース② (2016年11月)

城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース②

2016年12月 発行：城崎温泉交通環境改善協議会

城崎温泉街で観光客や地域住民が安心・安全にそぞろ歩きができる交通環境を整えるための取り組みを考えるワークショップを開催しています。第2回のワークショップでは、城崎温泉街でそぞろ歩きを実現するためにどのような良いか話し合いました。

日時：平成28年10月27日(木) 10:30～12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎 参加者：14名

1. 前回ワークショップのふりかえり

はじめに、第1回ワークショップ(8月22日)の内容をふりかえりました。前回は、城崎温泉街でそぞろ歩きをするのに良いと思うルートとその魅力や問題点を話し合いました。

2. グループワーク そぞろ歩きのイメージ共有と実現のアイデア出し

グループワークでは、4つのグループに分かれて、前回考えたルートごとに、そぞろ歩きをする時間帯や対象者、またいろいろな立場からの利点や問題点をあげていきました。それを確認した上で、そぞろ歩きを実現するにはどうすればよいか具体的な対策を考え、そぞろ歩きをしたい通りの優先順位を考えました。

3. グループワークの結果発表

グループで話し合った内容を発表しました。「湯の里通り」「北柳通り」「木屋町通り」がそぞろ歩きには良いのではないかと意見でした。また、温泉街の中だけでなく、眺望が楽しめるルートの提案もありました。(詳細は次ページ以降に)

ワークショップの実施日

第1回 8月22日(月)
第2回 10月27日(木)
第3回 11月21日(月)
時間：10:30～12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎

※第1号ニュースでは、第1回開催日を8月21日と記載しましたが、8月22日と訂正させていただきます。

そぞろ歩きを実現したい通りの優先順位は・・・

各グループで考えた、そぞろ歩きの道の優先順位を整理した結果です。

路線	1班	2班	3班	4班	合計	順位
1.木屋町通り	4	4	2	4	14	4
2.湯の里通り	1	1	2	1	5	1
3.北柳通り	3	2	1	4	10	2
4.南柳通り	5	5	5	2	17	5
5.駅通り	2	3	6	2	13	3
6.市道湯の元神主谷線	6	6	4	6	22	6
7.温泉寺への道	6	9	7	6	28	8
8.大師山自然歩道	6	7	9	6	28	8
9.東山公園への道	6	8	7	6	27	7

各グループの優先度を足して、数字が少なかった方が順位が上になります。

4. 本日のまとめ・土井先生のお話

第2回ワークショップのまとめとして大阪大学特任教授の土井 勉先生より、本日の内容についてコメントをいただきました。

- ・そぞろ歩きの時間帯について、歩行者の多い時間や自動車の多い時間について意見がたくさん出た。自動車については、旅館の送迎や物資の配達車、観光客など、どんな属性の車によって走っている時間帯がちがっているの、それも考慮して対策を検討してみると良い。
- ・通りごとにそぞろ歩きを実現したい順位をつけていたが、1位の湯の里通りは「頑張って実現したい」という意味合いがあるように感じる。緊急性や重要性など意味合いがいろいろと混在しているように感じた。リピーターの増える様なよりよい城崎温泉街を目指してほしい。
- ・木屋町周辺では、旅館が廃業した跡に駐車場ができていてという話があった。このまましておく現状の環境を維持出来なくなるので、なんらかの対策が必要。
- ・湯の元神主谷線にも変化があると良いのではないかと。
- ・次回は、そぞろ歩きの実現に向けて、地域の皆さんがどのように動くか、何を取り組むかを具体的に検討しましょう。

次回ワークショップの予定

次回は、そぞろ歩きができる交通環境をどのように実現していくかについて話し合います。

城崎温泉街交通環境改善ワークショップ第3回【最終】

「そぞろ歩きができる道を実現する具体的な方策を考えよう」
そぞろ歩きを実現する上で、重点的に実施する方策、住民・事業者・行政の役割分担などを考えます。
日時：平成28年11月21日(月) 10:30～12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎

-1-

-4-

そぞろ歩きの道をどうやって実現しよう？

4つのグループで検討した内容をまとめました。

湯の里通り

どんなスタイル・目的で？
観光客・日帰り客、インバウンド観光客も多い

時期・時間は？
毎日、6:00～23:00
夕食後20:00～外湯が終わる23:00まで
・通年、朝夕(9:00～12:00、15:00～18:00、20:00～22:30)

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・行先方面から帰って来る人が出る。・他に道がない。・地元の人には朝が大変。
・時間指定の宅配物が受け取れない。
・町並みに店が多く、観光客の子供の飛び出しが多い。

観光客にとって
・夜は歩行者天国にした方が良い。
・交通量が多い。・夜遅くまでのお店が多い。
・遅いチェックインの人が車で来れないと困る。
・チェックアウト後(午前)お土産を購入するお客も多い。

旅館・店舗等にとって
・旅館の仕事後に帰る人が出る。・車の大型で寝合が難しくなっている。
・お祭りの期間は 都交通規制をうけていないが、長い期間の実施は難しいのでは。

実現したい度 第1位

北柳通り

どんなスタイル・目的で？
・次の散歩・橋の上で花火を見る。・そぞろ歩き

時期・時間は？
・今も通行止めを実施、四季折々、一日中・月金21:00～10分ほど
・夏の夜・夏がおススメ(花火7月中旬～9月20:00～21:30)
・朝夕9:00～12:00、14:00～18:00、20:00～22:00

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・車との関係で通りにくい(特に夕方～夜)

観光客にとって
・歩きやすい。・祭りの時は屋台が並び、歩行者専用となる。
・地ビールやフレッシュジュースが飲めて、そぞろ歩きは最高です！
・車が通るのが問題

旅館・店舗等にとって
・車線を通りにとめているのが問題。

実現したい度 第2位

駅通り

どんなスタイル・目的で？
・外国人は日中が多い

時期・時間は？
・カニのシーズンは日帰り客が多い。
・昼間は人が多い。・お店は夕方まで。
・通年日中9:00～17:00

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・路線バスは止められない。
・観光客にとって
・日中開いているお店が多い。
・城崎温泉街の運転は難しい。旅行者には迂回路は通り抜けられない。
・交通量が多い。・そぞろ歩きという感じではない。

旅館・店舗等にとって
・JRで来た人を旅館まで送迎する車が多い。
・迂回路があるが大型車は通れない。

実現したい度 第3位

市道湯の元神主谷線

時期・時間は？
・極の時期が良いが、通行止めになくてもよい。
・木屋町とは違う程が見られる。

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・お店がない。
・地元民のウォーキングコース。
・車道と歩道が分かれていないので安全。
・沿道に商店がなく、暗いのが問題。

観光客にとって
・最近では旅行先でジョギングやウォーキングする人がいる。
・地元民オススメのウォーキングコースにする

実現したい度 第6位

木屋町通り

どんなスタイル・目的で？
・地元の人たちの近湯、湯の里通りの抜け道、お蕎麦祭り、ウォーキング、通学路

時期・時間は？
・春は一日中良い。春は夜(桜のぼんぼり)。夏は夕方から夜間・秋は昼間
毎日5:00～22:00頃

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・近道、抜け道として活用できる。・自転車、歩きの人が安全に通れる。
・暗いのが問題。・道路が狭い。車が通るたびに人がよける。
・子ども車の送迎が多い。・通学時7:30～8:30通行規制。下校時は無し。

観光客にとって
・桜の時期限定で良い。・子どもが安心して歩けるようになる。
・車が通るたびに人がよける。・車1台通るのがやっと。間違えて進入する車も。

旅館・店舗等にとって
・特定の旅館はお客さんが遅れなくなると思う。
・月極駐車場に契約している人が出る。・廊下が少ない。旅館1件、店1件。

実現したい度 第4位

南柳通り

どんなスタイル・目的で？
・コンビニを利用(農産物に配達して茶色の外観だからチャマムと呼ばれる。)

時期・時間は？
朝9:00～終日・銀行が2軒あり、販売や仕事がメインの通り

そぞろ歩きを実施する効果や問題点
日常生活で
・大型車が多い。
・混合がしにくい。それに忌むる。

観光客にとって
・おしゃべりなお店ができてきた。
・交通量が多い。・そぞろ歩きのイメージがない。
・川沿いを歩く人が柳の木と木の間に運道。通り過ぎると車道に出てくるが、すぐに後続車が来るので大変危険。柳があることでかえって危険なことも。
・大まな駐車スペースに観光バスが駐車している。日帰りの観光客がここで降りて南柳通りへ出てくる。一こわい危険な。

旅館・店舗等にとって
・大きな旅館に向かう観光バスが通る。・夜は多少歩行者は減る。
・足湯などのツアーの駐車場があり、団体客が少く、13:00～14:00
・夕方～夜は外湯通りの送迎車が多い。一旅館同士の協定で南柳通りを通す。

実現したい度 第5位

東山公園への散策ルート

実現したい度 第7位

温泉寺への散策ルート

実現したい度 第8位

-2-

30

③城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース③ (2016年12月)

城崎温泉街交通環境改善ワークショップニュース ③

2016年12月 発行：城崎温泉交通環境改善協議会

ワークショップの流れ

第1回
そろそろ歩きたい道は？
8月22日(月)
時間：10:30~12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎

第2回
そろそろ歩き実現の効果と課題
10月27日(木)
時間：10:30~12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎

第3回
そろそろ歩きの実現するには？
11月21日(月)
時間：10:30~12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎

城崎温泉街で観光客や地域住民が安心・安全にそろそろ歩ける交通環境を整えるための取り組みを考えるワークショップを開催しています。最終回となる第3回のワークショップでは、城崎温泉街でそろそろ歩きを実現したい道に、時期・時間や実施する方法を具体的に考えました。

日時：平成28年11月21日(月) 10:30~12:30
場所：豊岡市役所城崎庁舎 参加者：17名

1. 前回ワークショップのふりかえり

はじめに、第2回ワークショップ(10月27日)の内容をふりかえりました。前回は、城崎温泉街でそろそろ歩きを実現するにはどうすれば良いか、具体的な対策を考え、実現したい道の優先順位などを話し合いました。

2. グループワーク そろそろ歩きの実現するために

グループワークでは、4つのグループに分かれて、それぞれ検討を担当する道を決めて、そろそろ歩きの実現するための方法を検討しました。

検討するポイントについて、土井先生より以下のようなお話がありました。

検討のポイント

- ・時間と空間をシェア分かち合う方法。車とそろそろ歩きの人がどうやって分かち合っているかを考えよう。
- ・そろそろ歩きの実現は、プラス面もあるが困る人も出てくる。いろいろな立場で考え方がちがう。地域で意見を話し合っ考えを出そう。答えが出なくても、それをみんなで共有する事が大事。
- ・実際の取り組みは、行政だけでは動けない。地域の人がまとまって出した答えに対しては、住民の協力も得やすい。
- ・明日からできること、ちょっと先でできそうなことから取り組んでいく事になると思う。長期的な課題の解決を待つのではなく、できるだけ早いうちに今の魅力を高めながら取り組みが必要。まずは、そろそろ歩きの道を具体的にしていくための意見を出し合おう。

3. グループワークの結果発表

グループで話し合った内容を発表しました。前回のワークショップで優先度が高かった湯の里通りと北柳通りを中心に検討しました。(詳細は次ページ以降)

ワークショップの開催趣旨

城崎温泉街の交通環境改善のために地域住民、事業者、行政が協力してどんなことが出来るかを話し合い、現状把握から課題の発見、取り組みの実施体制などを検討します。ワークショップの結果は「城崎温泉交通環境改善協議会」に報告します。



市道湯の元神主谷線の整備を考えよう

ワークショップの参加者で、「市道湯の元神主谷線」がどんな名前だったかを考えました。

上(かみ)の桜小路 ・ 志賀直哉の道 ・ 芸術の道(路) ・ 上(かみ)の径 ・ 湯の鳥通り
 ・ 温泉寺通り ・ 志賀直哉の散歩道 ・ 思泉の道 ・ 桜吹雪とおり
 ・ 湯の元通り ・ 坂の小径 ・ 湯の小道 ・ せせらぎの小径

たくさん案が出ました。今後、地域の皆さまのご意見を踏まえて決めていきます。

4. 本日のまとめ・土井先生のお話

今回のワークショップのまとめとして大阪大学特任教授の土井 勉先生よりコメントをいただきました。

- ・みなさんの活発な議論を聞いて、どんなことでもいいたいこと、実現したいという思いで、できそうな気がしてきました。
- ・発表のなかで「城崎の宝石箱」という言葉がありました。宝石箱を目指すために、実現するにあたって出てくるリスクをどう克服していくかを考える必要がある。
- ・今回のワークショップはこれで最終回ですが、引き続きみなさんのパワーと知恵と地域のネットワークで、「宝石箱」を実現し、それを育てていく仕組みを作りましょう。

今後の予定

城崎温泉交通環境改善協議会に報告
 この3回のワークショップの結果を1月27日(金)に開催予定の「城崎温泉交通環境改善協議会」に報告し、協議会での検討材料としていただく予定です。
 このワークショップを良い機会として、城崎温泉街での「安心・安全なそろそろ歩き」が一日も早く実現することを期待します。

※市広報の配布日程の関係で、ニュース2号3号を同時にお届けしています。

そろそろ歩きの道を実現するために！！

4つのグループで検討した内容をまとめました。優先順位の高かった、「湯の里通り」と「北柳通り」はより深く検討を行い、多様な意見が集まりました。

「湯の里通り」でそろそろ歩きの道を実現するには

- ・そろそろ歩ける道と城崎のために最も効果が高い道。
- ・無道でもあり、自動車を遮断することは難しいが、通行規制など工夫することで安全安心なそろそろ歩きの環境を実現することが望まれる。

案1
どんな道を目指す(キャッチフレーズ)
 「メインの道でそろそろ歩きの道」
そろそろ歩きの時期・時間(時間のかち合い)
 時期：繁忙期(夏休み、カニシーズンの週末)
 時間帯：15:00~18:00
 20:00~22:00(休日22:30)
 ・天候での対応は？雨天に台風の配送は大変。
 ・朝は夕方に比べると外湯の利用者は少ない。
 ・通学路ではない。

実現するための対策

- ・湯の里通りは城崎の動脈、車を完全に止めるのは無理。
- 【車輛の通行規制】
 - ・片側のみ相互通行にする。(交通整理する人件費など問題もある。)
 - ・配送業者は、時間を決めてもらう。通行止めは配送車を駐車場に入れてもらう。電気自動車レンタルで使って配送できるようにする。
- 【歩行者・歩行空間について】
 - ・歩行者も歩道に歩けないようにしてほしい。歩行者優先ゾーンを道路に色を付けて明示して欲しい。
 - ・できるだけ路上にモノを置かず、歩行者空間を広くしたい。電柱をなくする。(市道では事業が進んでいない。)
 - ・外側線を引き直し、歩道部に着色を行う。(今より歩道部を広く)
- 【駐車場整備】
 - ・駐車場を民営を増やさないように、時期によって変わる駐車場の案内をする。
 - ・大型バスが路上停車するのを解消したい。
- 【広域的な交通体系を考える】
 - ・石見山などのパークアンドライド実施事例を参考にしたい。
 - ・将来的な城崎のまちを考えると、バイパスは必要。

「北柳通り」でそろそろ歩きの道を実現するには

- ・大船川沿いでそろそろ歩きたくなる。すでに花火の時期など部分的に実施できている。
- ・そろそろ歩きの時間帯などを拡大する工夫が望まれる。

案1
どんな道を目指す(キャッチフレーズ)
 「理想は歩行者専用の道！」みんなで理想も利益も不要なシェア
そろそろ歩きの時期・時間(時間のかち合い)
 ・まず歩行者の統計調査(シーズン毎)
 ・「車」が通れる時間を決める。
 9:00~11:00
 15:00~17:00
 23:00~7:00

実現するための対策

- 【もしもココにしたら】
 - ・北柳のホコ天が桃島地区への通行車輻との調整が必要。
 - ・奥に道があるが細くてすれ違えない。
 - ・配送の車が通れなくなる？急遽さんがいる。
- 【案その1】
 - ・まずは半分(一の湯〜桃島)でやってみては？問題も見えてくるのでは。
- 【その他の事例】
 - ・北柳と湯の里通りには使わない。
 - ・子供も遊ぶ通りに見えておきながら、この風に乗るかな？
 - 【その他の事例】
 - ・パーク&ライド例：緑山コトピアのバス(1時間13~4本)が理想だが。
 - ・許可制だと警備員の人件費がかかる。
 - ライティングロード(自動機)の設置。

「木更町通り」

どんな道を目指す(キャッチフレーズ)
 『よる道』
 ・昼→夜 サクラ→桜 ・ みんなが「寄る」道
そろそろ歩きの時期・時間(時間のかち合い)
 季節：春の桜、夏の秋、秋の紅葉を楽しむように
 時間：4:45~8:30 早朝ウォーキングを含めた時間帯
 3月下旬~4月初旬の夜間(ポンパ)がつく時期
 7:45~8:30は通学路の時間規制(実施済み)

実現するための対策

- 【「道の格」を上げる】
 - ・道のための植込みの実観を上げる。
 - ・格をなくする。
 - ・空家対策。
 - ・道沿神や灯籠があるのうまく活かす。
 - ・植栽の草花の種類がバラバラなので一休観を出す。
 - ・道の格を上げる標識、看板等。例：『道の格』のために〇〇しています。
 - ・このような対策により、事業者や店が増加する。
 - ・道の格」が上がる。「湯の里通り」との循環が生まれる。

「市道湯の元神主谷線」

どんな道を目指す(キャッチフレーズ)
 「芸術の道(路)」
そろそろ歩きの時期・時間(時間のかち合い)
 ・春の桜の時期
実現するための対策

- ・その問題は感じられない。
- ・湯の里の道の格がある歩行者の動線が良くなる。

31

④そぞろ歩きニュース (2019年3月)

城崎そぞろ歩きニュース 2019年3月
～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～

発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村聡一郎、検討部会長：富田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（関市、糸崎）Tel. 0796-21-9007

「城崎温泉交通環境改善のための報告会」を開催しました

日時：2018(平成30)年11月8日(木) 午後1時～3時
場所：豊岡市城崎振興局 2階大会議室
出席者：10人、豊岡市7人、兵庫県2人、土井勉大阪大学特任教授(アドバイザー)、コンサルタント3人
内容：平成29年度の取り組み報告、平成30年度の活動計画

◆意見交換の様子

報告会では、西村会長からの挨拶、富田検討部会長からの趣旨説明と事務局からの詳細説明への質疑に続き、課題として抽出された湯の里通りでの駐車スペースや橋島バイパスの整備に向けての地元として取り組むべき事項についての意見交換がなされました。

西村会長の挨拶要旨
城崎の交通環境については、城崎大橋の整備に引き続いた形で橋島バイパスが実現されるため、来年の社会基盤整備プログラムにも乗るよう、地域としても努力していく必要があります。今日のような地産活動が兵庫県にも広まることが大切です。
また、このような事業は「地産地消、各論反対」といったことがあがるが、将来的に次世代に地域を伝えていくために、交通の課題は我々の世代で解決しておきたいものです。

富田部会長の趣旨説明要旨
今日は、交通社会実験の実績と分析を報告させていただき、地域の皆さんからのご意見や感想をお伺いして、次ににつなげていきたいと思います。そのため、意見交換の場も設けている。バイパスについては、できることだけですが、城崎の町民がどういう街の姿を描けるかが問われています。
しかし、協議会や検討部会での少人数の活動だけではこのような取り組みを全うすることは困難で、町民の皆様のご意見の多くを反映させながら取り組まなければなりません。

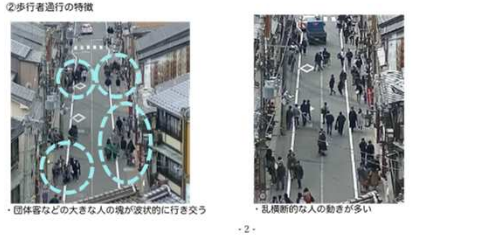
1. 平成29年度の交通社会実験の内容
目的：城崎温泉街でのより快適な「そぞろ歩き」の実現のために、「四所神社前～の湯の間」間の直線区間で歩行者空間の拡大の効果を検証する。
実施内容：両側の区画線（白線）を内側に50cm移動して車線を狭く絞り、歩行者空間を拡大する
実施時期：2月21日(水)～3月22日(木)



2. 実験結果の概要

(1)城崎温泉街の交通の特性
①歩行者交通量の多い時間帯は、午後2～5時台であった。
②歩行者通行の特徴
・中核市の主要駅前商店街である姫路市御幸通商店街に匹敵するほど歩行者が多い(休日：6～8千人/12時間)
・団体客などの大きな人の塊が波状的に行き交うとともに乱横断が多い
③路肩への駐車車が、そぞろ歩きと他の自動車の通行を阻害している。

(2)区画線引き直し社会実験から見えたこと
④歩行空間が増え、並んで歩ける人数が2人から3人となった。
⑤自動車も走行速度や停車には、影響はなかった。
⑥路肩への駐車車回数や時間には、影響はなかった。
⑦住民からは、慎重に取組を進めることを望む声が多かった。
⑧対向車との兼ねが困難など、自動車の運転が難しくなったとの指摘がある。



③路肩への駐車車が、そぞろ歩きと他の自動車の通行を阻害していることがわかった。(主に営業車)

・車道側を歩かざるを得ない
・駐車による人・車への通行阻害
・駐車スペースを歩かせる
・対向車にも影響があり危険度が増す

・駐車車があると歩行者が多いことがわかる。(右図)

◆時期別駐車車数別平均歩数時間グラフ

④歩行空間が増え、ゆっくり並んで歩ける人数が2人から3人となった。

今まで 白線内幅員：1.0m
実験中 白線内幅員：1.5m

⑤自動車交通への影響(停滞)は、実験前後で大きな差はなかった。
・停滞回数は時間帯及び4時間トータルとも実験中(3月3日)の方が少ないが、問題となるのは回数より時間である。
・停滞時間を、14時台と15時台は実験中の方が長い、16時台と17時台は実験中の方が短くなっており「車道が狭くなることにより交通停滞が激しくなる」とは言えない。

調査日	14時	15時	16時	17時	計
停車回数	26	17	23	14	80
3月31日	30	21	32	23	106
停滞時間	0:29:36	0:24:12	0:17:52	0:08:33	1:20:13
3月31日	0:13:46	0:11:19	0:30:21	0:12:58	1:08:24

注：赤字は停滞回数・時間が多しを示す。

⑥路肩への駐車車(回数や時間)は、実験前後で大きな差はなかった。
・交通が最も滞る時間帯(14時～18時)での実験区間の駐車状況は下表のとおりである。
・4時間トータルで見ると、念のため、念のため、駐車台数は実験中(3月2日)が実験後(3月30日)より多いが駐車時間は逆に実験中の方が短く、一方、土曜日は、実験中(3月3日)の方が駐車台数も少なく、駐車時間も短くなっている。この傾向は、時間帯別で見ても同様である。
・歩道を広げることにより駐車が増える」とは言えないことになる。

調査日	14時	15時	16時	17時	小計
駐車台数	9	11	3	3	26
3月30日(金)	6	7	3	4	20
3月31日(土)	5	7	6	9	27
3月31日(土)	8	13	7	3	31
駐車時間	0:30:35	1:11:40	0:22:49	0:12:03	2:17:07
3月30日(金)	1:39:19	0:28:47	0:09:46	0:11:57	2:29:49
3月31日(土)	0:16:36	0:09:30	0:15:59	0:30:28	1:12:33
3月31日(土)	0:42:48	0:51:16	0:27:28	0:06:41	2:08:13

注：赤字は駐車台数・時間が多しを示す。

3. アンケート調査結果

(1)観光客へのシール貼りアンケート
観光客の意見を聞くために、御所の湯前でシール貼りアンケートを実施しました。
日時：平成30年3月13日(水) 15時～19時
場所：御所の湯前のあずま屋
天候：晴れ、最高気温23.4℃(豊岡市)

<シール貼りから読み取れた観光客の意識>
・車が多く危険と感じ、安全・安心感に乏しいながら、気持ちよく歩けた。

問1. 安全・安心に歩けましたか

問2. 気持ちよく歩けましたか

問3. 車が多いと思いましたが

問4. 車が危険と感じましたか

(2) 海の車通り周辺住民アンケート

①実施概要
配布: 300通・平成30年2月19日(月)
回収: 105通・3月20日(火)まで
回収率: 35%

②集計概要
ア・実験時の自動車の走行スピードは変わったと感じたか
イ・実験時は音程に比べて、歩行者の様子
ウ・今回の実験を本格的に進めることについて

③自由意見
次のような意見が寄せられました。
・実験内容は歩行者にとっては良いと感じた
・自転車の通行に注意を怠らず
・路上駐車が増えた、増えそう
・歩行者のマナーに問題がある
・あまり変化を感じなかった

④アンケートのまとめ

- ・自動車の通行については、速度がやや遅くなったという意見もあるが、特に変化がないという意見が多数を占めている。
- ・歩行者の通行の様子は、変化がないという回答が半数でその歩き方についての意見もばらばらしており、定まった傾向は見られない。
- ・取り組みの実施については、慎重に選ぶべきとの意見が多い。

4. 桃島バイパスについて
県からは、桃島バイパス整備の可能性が示されましたが、完成時にバイパスを利用して街中を迂回する車両数が少なく、安全・安心なそそ歩きが実現しないという課題が指摘されました。
桃島バイパスと同時に成崎温泉街での交通規制などの対策を実施しないと整備効果が十分に発揮されないことが指摘されました。

第2部 意見交換の概要

1. 報告事項への質疑応答

(1) 事故について
質問: 実験中に人と車の軽い接触事故等があったが、聞いています?
回答: 報告は受けていない。
意見: 車のサイドミラーが外に出ていて、歩行者と接触することが複数回あった。実験については、車道を探めることがよいのかどうか再考してもらおうとともに、3月よりも車の多い夏のような時期がよいのではないかと。実験区間も、旅籠の多い部分に拡大してもよいのではないかと。地元住民からも、慎重にやってほしいとの意見が多い。実験のやり方については、協力していくので、十分話し合っただけで進めていただきたい。

(2) 調査項目について
質問: 狭くなった分運転が難しくなったという感想がある。大型車の影響が大きいと思われるので、今後の調査では車のサイズにも着目して進行阻害をみてほしい。
回答: 運転の難しさといった心理的なことについては調査できておらず、課題としたい。進行阻害については、車のサイズよりも駐車容量も大きな要因であることはビデオからも明らかになっている。

(3) 桃島バイパスについて
質問: バイパスができた地域としてはどうするの、県から聞かれていると思う。創的な変化を実現するために、地域が多少の不便を我慢するといった取り組みが必要ではないか。
回答: バイパスができた地域としてはどうするの、県から聞かれていると思う。創的な変化を実現するために、地域が多少の不便を我慢するといった取り組みが必要ではないか。

(4) ビデオについて
質問: ビデオには大型車の通行シーンが写ってなかったが、どんな状態だったのか?
回答: 大型バスなどは対向車がなければ流れている。全但バスは停留所があるので1分程度停車したりして、当然後ろの車は停滞している。旅籠送迎バスは、既に海の車通りでは止まらないようにして、交通環境改善のためにご協力いただいているようだ。
意見: 街の中に大型車両が入ることが必要なかどうか疑問だ。旅籠の前にバスを止めたいという欲求はあるから、一方通行や時間規制などの対策も取りうるのではないかと。

2. 意見交換

(1) 旗揚げアンケート

参加者の実験に対する受け止め方等を伺い、参加者の傾向を共有した。
・複数回答のため、参加者数と回答数は一致しない。
・多くの参加者が歩行・車両で通行した。
・歩きやすくなっているとともに、自動車の運転に支障があると指摘している。
・実験への理解度は高いが、そそ歩きの充実には、さらに工夫が必要である。

番号	内容	人数
1	歩いて通行した	13
2	車で通行した	11
3	通行しなかった	2
4	その他	0

問2・実験で広がった歩行空間とそそ歩き

番号	内容	人数
1	自分で歩いてみて、そそ歩きがやりやすくなった	6
2	観光客でゆったりと歩く人が増えた	9
3	自動車の運転がやりやすくなった	8
4	子ども達が歩きやすくなった	1
5	実験前と変わらなかった	4
6	その他	1

③実験の車道についてどう感じましたか?

番号	内容	人数
1	実験の意図が分からなかった	1
2	意図はニュースなどで分かっていた	9
3	この取組みに共感できる	9
4	もっとそそ歩きができるような工夫がほしい	14
5	現状で十分だと思う	1
6	その他	0

② 人や車の通行のしやすさの他に気がついたことは?

- ・不法駐停車対策には、駐車場の適切な利用がなされる必要がある。
- ・歩行者、車の通行マナーの併発が必要である。
- ・歩行者の多い時間帯に駐停車を減らすアイデアを出してください。
- ・旅籠や土産物店等に関係する車両通行の時間規制により、歩行者の多い時間帯に通行車両を減らすことを考えるべき。ただし、業界でも一定の時間規制への取り組みがある。
- ・パーク＆ライドによる車両の流入抑制を導入することが考えられるが、何らかの移動手段の確保が必要である。
- ・桃島バイパスに通過交通以外の車を流すための手段は?
- ・海の車通りの一方通行化により、桃島バイパスへの車の誘導が可能となるが、どの区間を一方通行化するかの検討が必要である。
- ・パーク＆ライドについては、以前の観光客へのアンケートでは拒否感は無かったが、実験面での質のわしは否めないので注意が必要。

3. 報告会・意見交換のまとめ

- ・海の車通りでの歩行者空間の拡大についての交通社会実験は、一定の効果があることが確認できた。
- ・車の通行・運転に難しさが増すといった課題が指摘された。
- ・課題を克服する手段として、以下があげられた。
 - ① 自動車の通行規制による自動車交通量の低減
 - ② 歩行者を周辺観光施設や道路へ分散させ海の車通りの歩行者交通量を低減
 - ③ 無電柱化による道路空間の拡大
- ・環道路空間では、自動車や歩行者の交通量減少が課題を克服し社会実験の効果が最大限発揮できると考える。
- ・区画線の引き直しにより自動車と歩行者の道路空間利用の再配分は、バイパスの実現により交通量が減ったあとに実施することが効果的であると解される。

＜今後の取組み方針＞

- ・そそ歩きを楽しむための城崎ルールについて検討していく。
- ・今年度は、海の車通りでの駐停車を対策に取り組みを検討することとし、配送業者や卸小売業者、旅館等への調査等を行い搬出の実態を把握した上で対策を検討する。
- ・桃島バイパス整備を視野に入れ検討を進める。
- ・海の車通りでの歩行者空間の拡大については、桃島バイパスの使い方の交通対策と一体で検討を継続する。

城崎温泉交通環境改善協議会検討部会からのお願い

この協議会と検討部会は、安全・安心にそそ歩きを愉しめる街を目指して対策を考えています。
例えば駐停車といった道路の使い方も、今までに城崎の中で作りあげられてきたルールをもう一度見つめなおし、ニーズに合わせていく必要があると考えています。
桃島バイパスもその取組の一つと捉えています。課題もあつたため地域の皆さんと一緒に考え、解決していきたいと思つています。
取り組みへのご協力や感じたことなどのご意見をよろしくお願ひいたします。

⑤そぞろ歩きニュース (2019年6月)

城崎そぞろ歩きニュース 2019年6月

～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～

発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村総一郎、検討部会長：富田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（安居、山崎）Tel. 0796-21-9007

桃島バイパス 県の社会基盤整備プログラムに記載される！
～温泉街での交通環境改善への取組が必須条件～

城崎温泉では、かねてより安心・安全なそぞろ歩きをめざし温泉街の交通環境の改善のための諸検討に取り組んできました。その中で大きな比重を占める事項に「桃島バイパスの整備」があげられていましたが、この度改定された社会基盤整備プログラムに桃島バイパスが初めて記載されました。

同プログラムでは、10年間の計画期間のうち後期の2024～2028年に桃島バイパスの着手が位置づけられています。また、裏面の説明資料のとおり、城崎温泉街での「地域の皆さんの主体的な交通環境改善への取組み」がますます必要となってきます。

城崎温泉交通環境改善協議会会長 西村 総一郎

「そぞろ歩き」を楽しめるまちの実現を目指して多くの皆様にご協力をいただきました。努力の結果、抜本的な解決方法として掲げていた桃島バイパスが、兵庫県が10年間で取り組む事業として今年3月に掲載されました。

復興後、城崎温泉が現在のまちの姿となった北但大震災から2025年で100年となります。次の100年のために今後共々協力を宜しくお願い申し上げます。

城崎温泉交通環境改善協議会アドバイザー

元京都大学特定教授 土井 勉

我が国は既に人口減少社会に突入しています。でも人口減少を嘆くよりも、世界から多くの人々を呼び込むまちづくりを行うことで、まちの活力を維持することが可能となります。

城崎温泉では、地域全体を一つの大きな旅館に見立てて、まちの魅力を世界に発信されています。その効果があり、多くの人々が訪れる地域となっています。

ただ、この温泉の「廊下」である道路をのんびり散策しようとしても、自動車との接触の危険や駐車車両があることで車道側を歩かざるを得ないなど、困った状況が目立ちます。

そこでこの問題を解決するために、城崎交通環境改善検討協議会の皆さんを中心に旅館・事業者の方々だけでなく、お住まいをされている方々にとっても安全で魅力ある道路を実現するための取組が進められています。さらに皆さんが力を合わせて魅力ある城崎を創っていかれることを期待しています。

- 但馬地域社会基盤整備プログラムとは、計画的かつ効率的に社会基盤整備を進め、「あしたのふるさと但馬」の実現を目指すとともに緊急かつ重要な事業を盛り込み、前プログラム（平成26～35年度）を見直したものです。
- 近々、温泉街の事業者の皆様を対象にアンケート調査を実施します。また、市民の方につきましては今後ご意向を伺うことがありますので、その折にはよろしくご協力ください。

「桃島バイパス」



「桃島バイパス」+「交通環境改善」で
「城崎温泉」の更なる発展

1 「但馬の地域創生」を牽引する城崎温泉

外国人観光客が急増！【城崎温泉】

年次	外国人観光客の増加数(人)
2011	1,118
2012	4,732
2013	10,487
2014	15,231
2015	34,318
2016	44,648
2017	50,800

外国人観光客の声

満足

- ・城崎は「おもてなし」が素晴らしい。
- ・京都は作れずぎているが、城崎温泉は「隠れ家」です。
- ・美しい自然を堪能しました。
- ・素敵な写真がたくさん撮れました。
- ・友達には、来ると良いと伝えています。

出典：豊岡市大交直課による外国人観光客インタビュー

2 「SOZORO歩き」の実現

（そぞろ歩きに関する声）

満足

- ・温泉街の街歩きは楽しい。
- ・団体での「そぞろ歩き」も多く見かけました。
- ・歩くことで、お店の売り上げにも貢献できると思います。

不満

- ・車が通行するため危険で、開放感が半減。
- ・ゆがんだ「そぞろ歩き」に、自動車やバスなどの乗り物は似合わない。

＜地域の取組＞

- 平成28年度～「交通環境改善協議会」：14回（部会含む）
- 平成28年度「交通改善ワークショップ」：3回
- 平成29年度 社会実験（路肩を拡大）

出典：豊岡市大交直課による観光客インタビュー

3 周辺整備との相乗効果発現



⑥そぞろ歩きニュース (2019年8月)

城崎そぞろ歩きニュース 2019年8月
 ～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～
 発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村聡一郎、棟野部会長：高田健太郎
 事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（安原、山崎）Tel. 0796-21-9007

湯の里通りでの「より良い歩行空間」を確保することをめざして、ピーク時における駐停車を抑制する社会実験を実施します！
 皆様に5日間のご協力をお願いします。

日 程：9月11日(水)～15日(日)の5日間
時間帯：14時～18時
場 所：王橋北詰～四所神社前（別図参照）
内 容：実験区間での駐停車抑制のため、下記の協力を依頼します。
 ・荷捌き、集配の時間を調整する
 ・駐車場を利用し、台車等により荷物を運搬する
 ・お客様の店舗前での駐停車を控えてもらうよう声掛けする

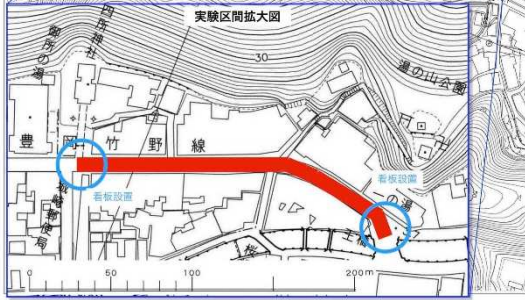
平成28年度の社会実験結果から、「駐停車」がそぞろ歩きや車両の通行を妨げていることがわかりました。今年度のアンケート調査での皆様のご意見を踏まえ、駐停車対策の社会実験の内容を検討しました。各業種が時間帯ごとに道路をシェアする独自の「城崎ルール」策定を目指し、皆様のご協力を得て有意義な社会実験としたいと考えています。

アンケート調査報告（結果概要は中ページ参照）

<アンケートのまとめ>

- (1) 駐停車の実態
- 目的：荷物の集配が多数を占めている。
 - 時間帯：午前が午後よりも多い。
 - 時間：5分以下が多い。
 - 頻度：日に複数回が多い。
- (2) 社会実験について
- 「協力できる」「他の場所に停める」の回答は65%になる。
 - 「協力できない」との回答者も、「旅館・店舗等と配達する業者間での話し合いにより可能」との判断がある。

◆このような状況をなくしたい

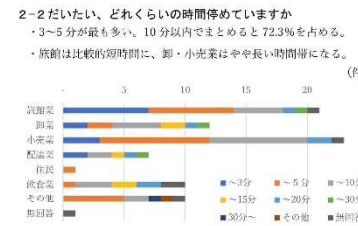


駐停車実態アンケート整理

◆実施：2019年7月
 ◆配布・回収状況（7月31日現在）

	湯の里通	湯の里通以外	城崎以外	不明	合計
配布数	66	171	13	—	237
回収数	23	39	—	16	78
回収率	34.8%	22.9%	—	—	32.9%

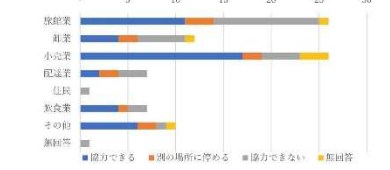
～湯の里通りの回収率がやや高い。



3. 温泉街の道路における駐停車対策の実現可能性

3-1 この対策は実施に協力していただけますか？

- 約50%が「協力できる」と回答し、「別の場所に停める」ことで対応する回答を加えると約65%になる。
- 「協力できない」は1/3あるが、「配達業」「卸業」などでは「配達先の協力があるなら可能」とのコメントが見られる。



3-3 協力できない理由（主なもの）

- 荷物の集配ができなくなる。
- 営業上の支障が生じる。
- 得意先の注文が対策を行うとする時間帯にあたる。

4. すでに行っている取り組み
- ① 駐停車の時間帯を考慮して配達を行っている（8件）
 - ② 駐車場の有効活用している（6件）
 - ③ 徒歩・自転車など車を扱わない工夫をしている（7件）
 - ④ 歩行者に配慮して通行・駐停車をしている（3件）
 - ⑤ その他の取り組み（9件）

5. 歩行環境をもっと良くするための提案
- ① 駐車場開設（7件）
 - ・配送用の駐車を作る。パークアンドライドの実現。
 - ② 観光バスの早期実現（3件）
 - ③ 送迎バス関連（2件）
 - ・観光バスの駐停車を考慮。旅館の送迎バスを少なくする。
 - ④ 配送系（8件）
 - ・顧客と配達業者の相互協力が重要。
 - ⑤ 配達等の時間規制
 - ・観光客の滞在時間との時間軸で規制する。時期によって規制時間帯を変動させる。
 - ⑥ 湯の里通りを一方通行にする（2件）
 - ⑦ 歩行者・観光客のマナー啓発（4件）
 - ⑧ 全般的な心替えや対応策（9件）
 - ・将来の城崎を考えて行動する。日頃から気配りが必要。

⑦そぞろ歩きニュース (2019年12月)

城崎そぞろ歩きニュース 2019年12月
 ~安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり~
 発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村総一郎、検討部会長：富田健太郎
 事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（安原、山崎）Tel. 0796-21-9007

「駐停車抑制」の交通社会実験のご報告

湯の里通りでの歩行者が多い時間帯に駐停車を抑制することにより、「より良い歩行空間」を確保することで「安心・安全なそぞろ歩き」を実現することをめざし、歩行者ピーク時間帯での駐停車抑制を行う交通社会実験を2019年9月11日（水）～15日（日）にかけて実施しました。

実験の有無による交通状況を比較するために、実験前の9月4日（水）～8日（日）と上記実験中の交通状況を2台のビデオカメラにより録画しました。この報告は、そのビデオ解析による検証結果を皆様にお知らせするものです。

1. 実験時期・時間
 ・9月11日（水）～9月15日（日）の5日間、各日とも14時～18時の4時間

2. 撮影場所とカメラ設置状況（黄色が実施区間）



3. 実験関係者へ依頼した内容

旅館	<ul style="list-style-type: none"> ● 来客の駐停車を無くす必要はありませんが、時間をできるだけ短くする工夫や努力をしてください。 ● 出入りの業者等と相談し、配達の時帯をずらしてもらってください。 ● 宅配便の発達の時帯をずらしてください。
卸業	<ul style="list-style-type: none"> ● 客先と相談し、配達の時帯をずらすことについての了解を得てください。 ● やむなく配達する場合は、市営駐車場に停めて台車等を利用して配達してください。
小売業 飲食業	<ul style="list-style-type: none"> ● 出入りの業者等と相談し、配達の時帯をずらしてもらってください。 ● お客様には店舗前の駐車をやめてもらうように声をかけてください。併せて駐車場の案内をしてください。
配達業	<ul style="list-style-type: none"> ● 客先と相談し、配達の時帯をずらすことについての了解を得てください。 ● やむなく配達する場合は、市営駐車場に停めて台車等を利用して配達してください。
住民	<ul style="list-style-type: none"> ● ご自分の車や来客の車の駐停車はできるだけ限り避けてください。

4. ビデオ撮影時期の城崎の状況

実験中の外連の入浴客数を実験前のそれと比較すると約1.26倍となっており、交通にも影響があると思われる。また、15日（日）は3連休の中間日で入浴客が土曜日よりも多くなっている。

実験前	特記	外連入浴者数	実験中	特記	外連入浴者数
4日（水）		1,960人	11日（水）		2,524人
5日（木）		3,019人	12日（木）		2,851人
6日（金）		3,741人	13日（金）		3,221人
7日（土）		5,906人	14日（土）		7,465人
8日（日）	コウノトリチャレンジライド in 熊鷹	5,199人	15日（日）	3連休の中日	8,894人
実験前計		19,825人	実験中計		24,955人

※観所の湯は施設破損のため8月から休館中。実験中週末は3連休で観光客が実験前より多くなる。

5. 交通量・駐停車・停滞等の状況

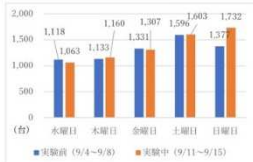
(1) 実験前・中の全体的比較

- 実験前に比べ実験中の自動車交通量の合計値は5.3%増加し、歩行者は53%増加しているが、駐停車回数は7.8%減、駐停車延滞時間は37.9%減、停滞回数は1.6%減となり、停滞延滞時間が19.1%増となっている。（下表の赤丸・緑丸参照）
- また、自動車1,000台あたりに換算した各指標も実数と同様の傾向を示し、かつ実験中の低減傾向は強くなっている。歩行者100人あたり換算でもその傾向は更に強くなっている。
- 観光入浴客も実験中が多くなっていると推測されるが、実験中の駐停車回数・同延滞時間が低減していることは、実験内容が駐停車を抑制する効果があったと認められる。
- しかし、停滞時間には改善が見られなかったことから、他の交通施策を取り入れ、対策を行う必要があると考えられる。

交通量(台・人)	駐停車・停滞状況(回・時間)		自動車交通量(1000台あたり)		歩行者交通量(100人あたり)									
	回数	時間	回数	時間	回数	時間								
9/4(水)	55	1,066	1,318	431	53	8,204.4	15	6,033.9	47.4	7.5	13.4	6,033.4	3.48	0.0552
9/5(木)	52	1,081	1,323	825	48	4,220.6	19	6,033.9	49.2	3.9	16.8	6,033.1	2.05	0.0524
9/6(金)	76	1,203	1,881	3,270	54	6,129.6	61	6,129.6	40.6	4.7	18.8	6,129.1	3.72	0.0578
9/7(土)	70	1,526	1,586	2,280	61	6,071.2	78	6,344.8	38.2	5.1	48.8	6,213.6	3.42	0.0536
9/8(日)	87	1,210	1,277	1,447	26	1,111.4	29	6,119.0	18.0	0.9	21.1	6,068.8	2.00	0.0549
実験前	337	8,238	6,515	6,463	243	28,740.4	180	1,009.0	27.1	4.2	29.3	6,103.7	2.96	0.0520
9/11(水)	57	1,006	1,263	914	41	1,631.8	7	6,002.0	29.2	1.8	6.8	6,010.0	6.76	0.0613
9/12(木)	87	1,089	1,340	1,546	47	2,294.5	23	6,093.7	40.1	2.1	18.0	6,061.7	2.10	0.0554
9/13(金)	56	1,283	1,207	1,243	51	5,261.1	12	6,020.9	29.0	4.1	8.2	6,044.0	6.97	0.0626
9/14(土)	39	1,644	1,603	3,063	63	2,403.2	63	6,030.8	34.5	1.7	31.8	6,103.7	2.71	0.0512
9/15(日)	60	1,872	1,732	3,458	40	4,545.5	65	6,355.0	23.1	2.9	37.5	6,021.7	1.80	0.0518
実験中	299	8,366	6,805	8,874	228	17,312.7	189	1,225.4	32.6	2.6	27.0	6,124.0	1.91	0.0546
前	46.6	12,804	12,420	16,280	46.7	6,036.6	261	2,222.0	34.8	2.4	28.4	6,112.0	2.33	0.0606
9/11-9/15	3,140	9,342	6,991	8,125	6,989	6,225	4,467	6,010	6,015	6,238	6,491	2,937	6,200	6,244
9/12-9/15	1,288	1,611	1,024	1,131	6,959	6,571	1,158	2,655	6,037	6,557	1,131	2,573	1,024	2,330
9/13-9/15	6,718	9,988	6,982	9,907	6,984	6,972	6,235	6,247	6,982	6,888	6,240	6,253	6,259	6,263
9/14-9/15	6,062	1,612	1,004	1,343	6,067	6,229	1,064	1,063	6,064	6,238	1,008	6,089	6,702	6,644
9/15-9/15	6,088	1,246	1,258	2,482	1,541	4,189	1,241	2,262	1,223	1,331	1,782	2,360	6,089	1,181
9/16(前)	6,243	1,092	1,047	1,026	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243	6,243

※表中の赤字は、実験中の値が実験前よりも減少していることを表す。

(2) 自動車交通量(バスを含む)



- 水曜日から土曜日までは、実験前と実験中に大きな差はない。
- 日曜日は、実験中が増加している。これは、実験中の9月15日が3連休の中日でありこの影響の可能性が高いと思われる。

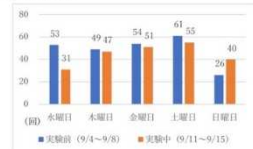
(3) 歩行者交通量



- 全曜日以外は実験中の方が多い。
- 実験前・実験中とも水曜日から土曜日まで徐々に増加している。
- 日曜日は実験中が大きく増加している。

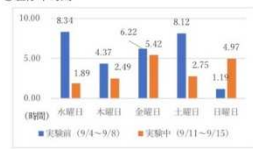
(4) 駐停車の状況

① 駐停車回数



- 水曜日から土曜日まで、実験中の方が駐停車台数が減少している。
- 日曜日だけ実験中のほうが多い。

② 駐停車時間

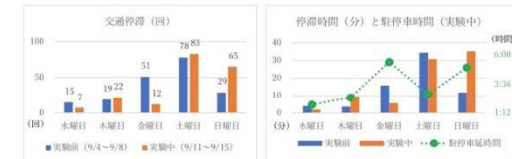


- 日曜日を除く各曜日とも、実験前比べて実験中はハッキリと駐停車時間が減少していることから、1台あたりの駐停車時間を減らすことも含めて駐停車時間の短縮には大いに協力してもらえたことが観察できる。

(5) 交通停滞の状況

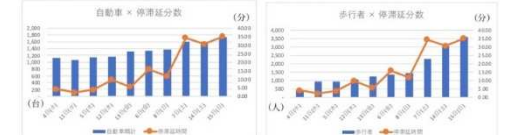
① 停滞回数と停滞時間

- 水、金、土曜日は実験中の停滞時間が減少しているが、木、日曜日は増加している。土曜日の停滞回数は実験中に増加しているのに対し停滞時間はむしろ減少しており、他の曜日は違う傾向を示している。
- 駐停車延滞時間と交通停滞の傾向に一定の相関性は認められない。
- 交通停滞は、駐停車のほか、歩行者や対向車などとの関係で見えていく必要がある。



② 停滞時間と歩行者交通量の関係

- 停滞時間(分)と自動車・歩行者交通量との関係を見ると双方とも交通量の増加に伴い停滞時間も増加しているが、歩行者交通量の方が関係が強いことがわかる。



6. 実験のまとめ

(1) ビデオ解析による検証結果の概要(14時～18時の状況)

- 駐停車の理由として次のようなものが見られた。
 - ① 宅配・商品等の集配時。
 - ② 観光客が車を旅館前に停車し、駐車場の案内や荷物の搬入をするとき。
 - ③ 観光客が土産物店での買い物のために、店先で待てるとき。
 - ④ 従業員・家人の送り迎えのとき。
- 停滞状態の原因として次のようなものが見られた。
 - ① 駐停車・歩行者・入浴客などの「通行障害」があるときに、対向車があって反対側車線を通れないとき。(これが大多数)
 - ② 対向車に大型ノズルがあり、通常の速度で進めないうとき。
 - ③ 観光客など外來の運転手が城崎の道路環境(幅員・歩行者の多さなど)に慣れておらず、慎重になって速度を落として運転するとき。

(2) まとめ

- ① 実験中は車両と歩行者交通量が増加したが、駐停車回数及び時間は減少した。協力を呼びかけることで、駐停車を抑制する効果があったと考えられる。
- ② 実験に関係なく、歩行者数の増加とともに停滞時間が長くなる傾向にある。
- ③ 駐停車と交通停滞の関係は単純につながらない。駐停車・対向車・歩行者の位置などが交通停滞に関係すると推測される。
- ④ 対向車の存在を無くすることで停滞を抑制することができると考えられる。橋島バイパスの整備を見据えた交通施策として、主要な路線での一方通行を取り入れることで、交通環境を改善できる可能性が高い。

7. ビデオ画像例

- ・駐停車と対向車があると停滞が発生し、「はみ出し歩行」も発生する



8. 交通社会実験 2019 後のアンケート整理

(1) アンケートの実施概要

- ① 目的：駐停車抑制社会実験の当事者からの感想や意見を収集する。
- ② 実施日程：令和元年 9 月 25 日配布 10 月 15 日最終回収
- ③ 配布回収数

配布数	回収数	回収率
55	33	60%

(2) 回答の集計 <実験期間中について>

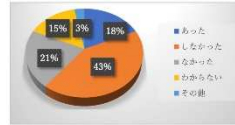
(以下パーセンテージの母数は 33 件である。)

問 1. 今回の社会実験について事前にお知らせ等を行いました。実験内容や期間等について知っていらっしゃいましたか？

- ・交通社会実験の周知度は 100% と非常に高かった。

選択肢	回答数	比率
(1) 知っていた	33	100.0%
(2) 知らなかった		0.0%
(3) その他		0.0%
計	33	100.0%

問 2. 実験期間・時間中 (14 時～18 時) に、店舗等の道路に駐停車がありましたか？



- ・「しなかった、なかった」が 64% で、回答者には駐停車の当事者は少ない。
- ・「あった」は 18% で、回答者以外の駐停車がある程度はあったとの認識である。

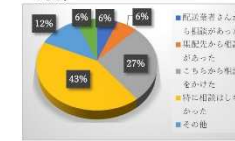
<問 2 で「1・あった」と回答された方に>

問 3. どのような駐停車でしたか。分かる範囲で裏面の表に記入してください。

- ・記入があったのは 5 例で、宿泊客によるものが 7 件、店舗の客が 1 件、デイサービスが 1 件、従業員 1 件、家族 1 件が駐停車したと記入されている
- ・記入例の中では宿泊客による駐停車回数が多い。

問 4. 実験の実施にあたって、事前に入りに業者さん等と荷物の集配の時間について相談をしましたが、

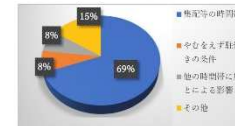
- ・「特に相談をしなかった」が 43% で最も多い。
- ・「こちらから相談をかけた」積極的な対応をした回答が 27%、「配達業者や集配先から相談があった」受身的な対応が 12% で、事前の相談があったのは合わせて 39% となる。
- ・「その他」に書かれた意見のうち 3 件を「事前の相談」に準ずるとカウントした場合 48% (16 件) となる。



- ◆「その他」に書かれた意見
 - ・湯の里通りに直していない。
 - ・市内の業者さんなので知っておられない。
 - ・事前に午前中までには集配しに来ていただくようお願いしています。
 - ・元々、午前中しか運入しない。

問 5. 前問での「相談」はどのような内容でしたか？

- ・「無回答」が 21 で最多で、回答があったのは半分以下の 13 件である。
- ・相談内容で最も多かったのは「集配等の時間をずらす」のであるが、無回答を除く相談件数 (13 件) の約 70% を占めることになる。

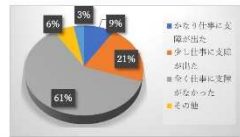


- ◆「その他」に書かれた意見
 - ・当店の駐車場を利用してもらうよう伝えた。
 - ・歩いての配達になるので時間のずれ等がある。

<実験の感想などについて>

問 6. 実験期間中に、車の駐停車ができないことによりこれまで比べて業務に問題が生じましたか。

- ・「全く仕事に支障がなかった」との回答が 61% と最も多い。
- ・「仕事に支障があった」との回答は合わせて 10 件、約 30% で無視できない数値である。
- ・支障があった事業者はどのような条件を望んでいるか。(問 8 より)
- ① 駐停車スペース確保 = 7 件、夜間時間帯 = 2 件、③ 無回答 = 1 件



- ◆「その他」に書かれた意見
 - ・物販店とは違い、ほとんど影響はない。
 - ・5 日用業者さんの配達がなかったのが良かったが、重なっていたらわからない。

問 7. 実験のような時間帯での「みっくり歩く環境を支えるための駐停車を流す車組」を積極的に実施することについてどう思いますか。

- ・「条件を整えたら協力したい」47% と「そのまま実施しても良い」39% を合わせると 86% となり、実験内容に対する評価は高いと判断できる。
- ・一方、「協力できない」は 3 件、9% である。ただ、理由を見ると駐停車抑制方法についての意見が主である。
- ・その他意見等での具体的な指摘もあり、実施するにしても条件面の調整が必要であることは確かである。



- ◆「その他」に書かれた意見
 - ・物販店とは違い、ほとんど影響はない。業務によっては大きなトラックが停まる所があり、歩く場合に危ない時がある。
 - ・根本的・本格的な環境整備が必要。
- ◆協力できない理由
 - ・「流すは除外」との事だが、この主旨の取組なら、全ての車を対象にすべきだと思う。
 - ・「小林屋」～「吉まん」ぐらいの道で実施されては？ 今回の範囲だけでは意味がないと思う。
 - ・何故湯の里通りだけなのだろうか？
 - ・恒常的に実施されると、本居町通りや湯地の駐停車が増えると思います。

問 8. 前問で (2) と回答された方にお伺いします。どのような条件なら実施しても良いでしょうか。

- ・「駐車場・・・」の駐停車インフラに対する条件整備が最も多いが、圧制的ではない。
- ・直接的な駐停車対策の各選択肢とも回答数が見えなく、この問題に対しては複数の対策を組み合わせて効果を確認していくといった方向性が見える。



- ◆「その他」に書かれた意見
 - ・お客様への車の数分の停車は確保して頂きたい。
 - ・規制する範囲を広げる。
 - ・範囲を広げたり、時間を短くしたり、色々しないと実験とは言えない。
 - ・実験期間と非告知期間との比較が可哀。
 - ・「店舗だけの」と「店舗番付宅」とではやはり違うと思う。普段からも極力駐停車は控えて、どうしても時は加給期間、と心にかけている。反対とは言わないが、するならばこの道でほしい。

(3) アンケートのまとめ

- ・住民や各事業者が実験に協力的で真摯に取り組んでいただけたことがわかった。
- ・地域の皆さんから、実験期間中の駐停車の抑制に多くの協力を得たことが確認できた。
- ・実験内容の恒常的な実施については、「駐停車や荷置きスペースの確保」「駐停車ができる車種の指定」など条件整備も含めると支持する意見が多数を占めている。
- ・しかし、今回の実験内容では実際の業務に差し支えがあったとする回答もあり、実施については、日程 (曜日) ・エリア ・時間帯 ・宿泊客の扱い等の課題があることも明らかになった。
- ・今後は、実験結果の地元への報告・意見聴取を経て、上記検討項目等についての議論を深めていく必要がある。

報告会を開催します

今回の社会実験や今後の取組み等について、地域の皆様にご報告する会を下記のとおり開催しますので、お繰り合わせの上ご参加ください。

日時：2020 年 1 月 17 日 (金) 午後 1 時～3 時頃
場所：城崎振興局 2 階大会議室

⑧そぞろ歩きニュース (2020年3月)

城崎そぞろ歩きニュース 2020年3月
～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～
発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村総一郎、検討部会長：高田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（安居、山崎）Tel. 0796-21-9007

**城崎温泉街の安全な「そぞろ歩き」の実現を目指して
「交通環境改善策の意見交換会」を開催しました**

2020年1月17日、城崎庁舎大会議室にて地域住民や事業者約60人が参加し、湯の里通りでの駐停車を抑制した社会実験の結果報告を行いました。
実験結果から考えられる温泉街での交通ルールづくりや、桃島バイパスの整備を見据えた交通環境の改善策について話し合いました。

主な意見

- 【城崎ルール（歩行空間を改善するための交通ルール）】
 - ・交通量ピーク時間（14～18時）の駐停車を避けることは可能。
 - ・15時までの時間帯の駐停車規制は困るが、安全、安心を最優先に考えているので協力したい。
 - ・地域の理解が得られる「城崎ルール」であれば協力したい。
- 【桃島バイパス整備を見据えた交通環境改善計画の方向性】
 - ・安全な「そぞろ歩き」を実現するために一方通行を取り入れることが有効であるが、一方通行の賛否について参加者の挙手で確認を行った。
（賛成）＝15人、「反対」＝2人、「どちらとも言えない」＝11人
 - ・送迎バスを運行している旅館との調整もあるが、パークアンドライドには賛成。
 - ・一方通行にせよパークアンドライドにせよ、細かな課題がある。地域住民や関係者は、自分の問題として一つ一つ解決に向けて取り組んでいく必要がある。

今後の方針

- ・2020年度中に、「城崎ルール」を含めた「交通環境改善計画」を策定します。
- ・地域の皆様のご意見と、ご協力をいただきながら、取り組みを進めていきます。



- 1 -

意見交換会の感想と今後の取組みに向けて

- ◇協議会アドバイザー 元京都大学特任教授 土井勉先生
 - ・まちづくりは、100%自分のことだけを考えれば矛盾が生じます。少し自分のことを遠慮して地域が良くなる事を考えることが大切です。
 - ・「城崎ルール」では、お客様とのやり取りの中でも「城崎はこんなルールがありますよ」と言えるためファンクション置くこととなります。良いまちを作るための道具として活用できます。
 - ・桃島バイパスが完成するまでにはまだ時間がかかります。その間、今の交通問題を放っておけるものではありません。今できることを地域の皆さんで取り組む必要があります。
 - ・桃島バイパスを見据えた交通改善計画では、交通量のデータをもとに計画を考えていくことで望ましい方向についての議論ができます。
 - ・JRで城崎温泉駅に到着した際、車内放送でも「そぞろ歩きを愉しんでください」と案内がありました。「そぞろ歩き」という言葉は協議会の中で作り上げてきたもので、それが定着してきました。
 - ・協議会の人達は地域のためにやっています。地域主体の取組みであり、皆さんの積極的な参加によって、素晴らしい城崎のまちができると思います。
- ◇協議会アドバイザー 兵庫県豊岡土木事務所
 - ・城崎大橋は2022年（令和4年）の完成を目指して、工事を進めています。
 - ・兵庫県では、城崎大橋の完成から切れぬない「桃島バイパスの着手」を目指しています。しかし、桃島バイパスを作るだけでは、城崎の温泉街の混雑は解消しません。
 - ・バイパスをどう活用し、城崎温泉をどのようなまちにしたいのか、地域の皆さんで城崎温泉街の未来を描いて頂きたい。
 - ・あわせて、今からできる取組み（城崎ルール）を考え、まちの皆さんと取組んで頂きたい。

**安心・安全な「そぞろ歩き」の実現に向けた、交通環境改善計画を策定するために
地域の皆様のご協力が必要です。力を合わせて、共に頑張らしましょう！**

駐停車を抑制した社会実験の結果

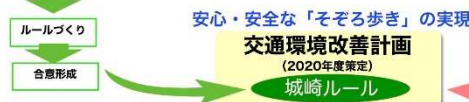
- ・歩行者の増加とともに車両は停滞し、歩行者が多くなるほど停滞時間は長くなる。
- ・対面交通時に駐停車や歩行者が存在すると、交通停滞が発生する。



- 4 -

城崎ルール（歩行空間を改善するための交通ルール） 【短期的取組み】	
城崎ルール	意見
・駐停車を控える 時間の設定	《配送・卸業》 ・午前中に配達を済ませ、交通量ピーク時間（14～18時）の駐停車を避けることは可能。 ・遠方からの配送に時間がかかるため、15時までの時間帯に駐停車を規制されると困るが、安心安全を最優先に考えているので協力したい。 《郵便局》 ・業務に支障はない。地域の理解が得られるものであれば協力したい。
・市営駐車場の利活用	《旅館業》 ・チェックアウトしたお客さんが土産物屋の前などで、20～30分、路上駐車をすることがある。運転手のマナーの問題だが、駐車場案内の努力次第で改善できる。
・路線バス運行時間の適正化	《バス事業者》 ・時間帯ごとの利用率を考慮したダイヤ編成は、他路線との調整により対応は可能。 ・高齢者など、交通弱者への配慮をお願いしたい。
・大型車の小型化	《配送・卸業》 ・小型車での配送は業務に遅れが生じるため実施は困難。 《バス事業者》 ・ピーク時の乗車人数に合わせたバスを使用しているのが現状だが、今後、検討したい。
・荷物スペース、 駐車場の確保	《配送・卸業》 ・駐車場から荷物を小運搬するのは時間がかかり、コストが高くなる。 ・雨天時に困る。 ・カートなどに積み替えて運搬する場合、荷物置き場の拠点が数箇所必要になる。

その他の意見	
・岐阜県白川郷では、連休中などで許可車両以外通行止めしている。他の観光地の取組みを参考にしてはどうか。	
・道路交通法に違反して駐停車する運転手が多い。違反車両が無くなるだけでも街の雰囲気は変わると思う。	
・誰のため、何のための取組みなのかを、皆さん考えてほしい。	
・個人の意見を主張するのではなく、地域のことを考え、覚悟を持って取り組んでいかなければならない。	



- 2 -

桃島バイパス整備を見据えた交通環境改善計画の方向性 【中期的取組み】	
桃島バイパス整備を見据えた交通環境改善計画の方向性	意見
・温泉街の主要な路線での一方通行	《配送・卸業》 ・安全面を考慮すれば、一方通行にしていたら有り難い。 《バス事業者》 ・一方通行になれば、車の流れが循環型になるため、運行時間の見直しが必要。
（一方通行の賛否について挙手で確認）	「賛成」 → 15人 「反対」 → 2人 「どちらとも言えない」 → 11人
・駐車場と送迎システムの整備 （パークアンドライド）	《協議会》 ・駐車場についてはバイパス側（桃島）に整備することも考えられる。流動的に検討していく必要がある。 ・パークアンドライドによって旅館の駐車場が空けば、工業系の車両の駐車場に活用できるのではないかと。 《旅館業》 ・パークアンドライドは賛成。 ・送迎バスを運行している旅館もあり、調整が必要。 ・すべてのお客さんに対し、パークアンドライドにすることも考えられる。 《町内会》 ・パークアンドライドは採算が合わないとも成立しない。 ・荷物置き場は誰が管理するのか。細かな問題を一つ一つ解決しなければならない。

その他の意見	
・土地利用について、今後、小学校、中学校の生徒数が減少していくことも考えていく必要がある。	
・地域住民や関係者は、自分の問題として取り組んでいく必要がある。	



- 3 -

⑧そぞろ歩きニュース (2020年8月)

城崎そぞろ歩きニュース 2020年8月
 ～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～
 発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村裕一郎、検討部会長：富田健太郎
 事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（鶴手、山崎）Tel. 0796-29-0010

城崎温泉街の安全な「そぞろ歩き」の実現を目指して「交通環境改善のための意見交換会」を開催しました

2020年7月30日、町内会長や事業者の約40人が参加し、城崎温泉街における交通環境を改善するための意見交換会を行いました。地域全体が良くなるために、地域住民や事業者が多少の不便を共有して取り組む「城崎ルール」の内容や、「桃島バイパスを活用した交通施策」について話し合いました。

主な意見

- 【城崎ルール】※城崎ルールの詳細はP2を参照
 - ・実施可能で良いルールだと思う。15時～18時の規制であれば対応は可能。
- 【桃島バイパスを活用した交通施策】
 - ・湯の里通りの一方通行化については、木屋町通りの交通量が増えることが予測されるため、安全対策が必要。
 - ・パークアンドライドについての検討を進めるべきではないか。

今後の進め方

- 【城崎ルール】
 - ・ルールの確定に向け地域住民、関係者の意見収集を進めます。
 - ・ルールの周知活動や、外部への発信方法を検討します。
- 【桃島バイパスを活用した交通施策】
 - ・詳細な交通シミュレーションを実施し、具体的な施策(一方通行など)を検討します。
 - ・地域にとって使いやすい道路になる方法を議論し、検討を進めます。
 - ・パークアンドライドの実現について検討を行っていきます。
- 【今後の方針】
 - ・地域の皆様のご意見と、ご協力をいただきながら、取り組みを進めていきます。
 - ・2020年度中に、「城崎ルール」と「桃島バイパスを活用した交通施策」を取りまとめ、「交通環境改善計画」を策定します。



短期的取組み ～「城崎ルール」の説明概要

1. 地域全体を考えた交通ルール (努力目標であり、罰則はありません)
 《地域住民や事業者が多少の不便を共有して交通課題解決に取り組みます》

- ① 駐車車を抑制する (時間：15時～18時)
- ② 車の使用を控える (区域：南北柳通り～湯の里通り)
- ③ 町内駐車場を利活用する (短時間の所用であっても町内駐車場を利用し、交通障害となる路上駐車を防止します。)

2. 交通違反をしない
 《地域住民や事業者で交通ルールを再認識します》

- ① 継続的な路上駐車をしない (駐車禁止区域では継続的に停止することや、車両を離れて、ただちに運転できない状態にしません。)
- ② 見通しの悪い場所では駐車車をしない (駐車禁止区域である横断歩道や交差点、曲がり角から前後5メートル以内の部分では、駐車及び停車はしません。)
- ③ 進行方向とは逆向きに駐車車をしない (反対駐車(右側駐車)は対向車と交錯する恐れがあり、大変危険です。周囲の安全に配慮して、身勝手な停車はしません。)
- ④ 走行速度を守る (温泉街は「ゾーン30区域」となっており、歩行者を優先するという意味です。自動車は歩行者に気を付けて、最大走行速度30km/h以内で走行します。(下図参照))

「城崎ルール」説明図

地域住民、事業者が不便を共有して取り組むこと
 ・ 駐車車を抑制する (15時～18時)
 ・ 車の使用を控える
 ・ 町内駐車場を利活用

事業者の努力や行政などの連携による取組み
 ・ 町内駐車場の案内
 ・ 大型車の小形化
 ・ 路肩/バス通行時間適正化
 ・ 両開きスペースの確保

ゾーン30区域
 ・ 走行速度30km/h以下を守る

交通違反をしない
 ・ 継続的な路上駐車をしない
 ・ 見通しの悪い場所では駐車車をしない
 ・ 進行方向とは逆向きに駐車車をしない

城崎ルール	意見
<駐車車を抑制する> 時間：15時～18時 ※曜日指定なし 区域：南北柳通り～湯の里通り	《物産店》- 実施可能で良いルールだと思う。15時～18時の規制であれば対応は可能。 観光客や観光バスなど外部に対する発信方法について検討が必要。 《配達業》- 15～18時の駐車車の抑制は対応できる。
<車の使用を控える> 時間：15時～18時 ※曜日指定なし 区域：南北柳通り～湯の里通り	意見なし
<町内駐車場を利活用する>	意見なし

中期的取組み

◆桃島バイパスを活用した交通施策について

湯の里通りを一方通行化 (方向例：月見橋→湯)

湯の里通りを一方通行化したときの効果

- ① 渋滞の発生を抑え、円滑な交通を確保できる
- ② 歩行空間が広がり、歩行者の安全性が向上する
- ③ 歩行者の滞在時間が長くなり、消費の喚起につながる

桃島バイパスを活用した交通施策	意見
湯の里通りの一方通行化	《町内会》 ・個人的には一方通行に賛成。 《配達業》 ・配送は左側停車が原則のため、一方通行では右側の配送が難しくなるが、対応は可能。 《卸業》 ・一方通行で右側に停めると違反になる。かといって左に停めて右側に配送するのはマナー的に問題がある。荷動きスペースがあればありがたい。 《物産店》 ・物産店への荷前ではあれば組合でルールを考えてはどうか。他の業種との調整は難しいかもしれないが、同じ組合内であれば調整できる。
一方通行化の方向について挙手で確認	東向き(月見橋→湯)がよいとする考え方 《西向き(月見橋→湯)がよいとする考え方》 ・西向きではチェックアウト後のお客さんがすぐに温泉街を出てしまう。東向きだと滞在時間を延ばし、お土産を買ってもらいやすくなるというメリットがある。 《西向き(月見橋→湯)がよいとする考え方》 ・お客さんは駅から上向きに移動する。まず温泉街を一望したいのではないかと。一方通行だと上向きが難しいという意見。 ・木屋町通りに車が集中し、混雑する可能性がある。狭い道のため交通量が増えると怖い。 ・バイパスで迂回することになれば送迎に時間がかかり、お客さんが不便になる。 ・出入り業者が荷物を運ぶのに苦労することや、木屋町通りに過学路であることなど検討課題が多いため、現状のままで良い。
その他	《パークアンドライドに関する意見》 ・桃島バイパスの完成とパークアンドライドはセットで考えるのでは。駐車場をどこに、何箇所作るかなど、パークアンドライドの実現をシミュレーションすることを進めるべきではないか。 《協議会》 ・実現すれば各旅館の駐車場スペースを有効活用することができる。 ・パークアンドライドは桃島バイパスとセットだと考えている。ランニングコストや用地の問題など、課題は多いが向き合っており取り組んでいきたい。

「城崎ルール」と交通施策の検討の流れ

取組み	確認した主なこと	対策
社会実験の実施 歩行空間拡大 (2018.3) 駐車車の抑制 (2019.9)	交通量ピーク時間 □ 14時～18時 交通渋滞の発生原因 □ 対向車の存在	地域独自の交通ルール「城崎ルール」
意見交換会の開催 (2020.1.17)	地域のことを考えて発信を持って取り組む 運転マナーの向上	桃島バイパスを活用した交通施策 (一方通行)
交通実態の把握 ナンバープレート調査	温泉街の中を移動する交通 - 42% 温泉街の外を移動する交通 - 57% 温泉街を通過する交通 - 1%	パークアンドライド

意見交換会の感想

◇協議会アドバイザー 元京都大学特任教授 土井勉先生
 ・先道地では車道を減らして歩行者や自転車優先の動きが広がり、都市戦略が変わってきている。城崎ルールも時代の流れに乗っています。
 ・早くルールを確定し、外に発信する必要がある。城崎ルールに基づいて、ゆくりそぞろ歩きができる良いまちであることを世界中に発信していけます。
 ・駐車場は物だけじゃもうまくいかない。誰が、どのように管理・運営していくのか、マネジメントの面を検討していく必要があります。

◇協議会オプザーバー 兵庫県豊岡土木事務所
 ・皆さんの自然な議論により、地域を良くしようという思いが伝わってきました。

交通問題は必ず解決できます。
 小さな取り組みが広がることで、より暮らしやすく、魅力的な城崎温泉を創る一歩になります。
 「できることからはじめよう」を合言葉に、共に頑張りましょう。

お願い

「城崎ルール」と「桃島バイパスを活用した交通施策 (一方通行など)」について、皆様のご意見をお聞かせください。添付のアンケート用紙に必要事項をご記入の上、事務局または城崎振興局へお送りください。

【事務局】 豊岡市役所 都市整備部 建設課 (担当：山崎、中島)
 [FAX: 0796-24-8254, TEL: 0796-29-0010]
 [E-mail: hiromi-yamazaki@city.toyooka.lg.jp]
 城崎振興局 地域振興課 (担当：橋本)
 [TEL: 0796-21-9065]

⑨そぞろ歩きニュース (2020年10月)

城崎そぞろ歩きニュース

2020年11月

～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～

発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村総一郎、検討部会長：吉田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市役所都市整備部建設課（橋手、山崎）Tel. 0796-29-0010

城崎温泉街のより良い歩行空間の確保を目指して、12月1日から下記の「そぞろ歩きルール」を実施します。ルールの実施にあたり、荷捌きや集配時間の調整・車を使用する時間帯の配慮など、皆様のご協力をお願いします。

そぞろ歩きルールの内容

- 1 15時～18時の間、湯の里通り、南北柳通り、駅通りでの駐停車を控える 車の使用を控える
- 2 町内駐車場を活用する 路上駐車を控え、駐車場を活用する
- 3 交通違反をしない 見通しの悪い場所や、長時間の駐停車をしない 反対（右側）駐車をしない 走行速度を守る（温泉街は30Km/h以下）

そぞろ歩きルールの概要図

交通違反に該当しないものに罰則はありません。

より良い地域づくりのために、できることから取組みをはじめましょう。皆様のご協力をお願いします。

<湯の里通り>

<北柳通り>

そぞろ歩きルールについて

アンケートや意見交換会でいただいた主な意見と対応方針

意見	対応方針
【ルール全般】 ○ 町外に就労している住民の理解 ○ 観光客や旅行者など、外部への周知 ○ 宿泊客のチェックイン対策に工夫が必要	・継続的に周知活動を行います。
【駐停車の抑制】 ○ 時間指定（16～18時）の荷物集配ができない	・各組合や事業者で協力し、調整をお願いします。
【車の使用を控える】 ○ 通勤、こども園の送迎についてはどうか	・通勤や送迎はルールの対象外ですが、可能な限り協力をお願いします。
【町内駐車場の利活用】 ○ 平日は良いが、連休中は満車状態になる	・駐車場不足の対策を検討します。利用可能な限り車の使用を控えるなど工夫してください。

城崎温泉交通環境改善協議会会長 西村 総一郎

城崎温泉の魅力は何といってもまちなみです。もう10年前になりますが、NIKKEIプラスワンの何でもランキングでは「そぞろ歩きの楽しい温泉街」として全国1位となりました。私たちの悲願である桃島バイパスの事業化が具体的に進みつつありますが、まだまだ時間があまります。その前に私たち自身の力でできることから取り組んでいきたいと思えます。是非ともご協力をお願いいたします。

「まちの魅力向上で、何度も訪れたい城崎温泉へ」
 一般社団法人グローカル交流推進機構 理事長、元京都大学大学院特任教授 土井 勉

城崎温泉はまち全体が一つの大きな旅館で、各旅館は客室、お土産屋は売店、外湯が大浴場で、道路は崖下だとよく言われることがあります。この中で道路は自動車と歩行者の動きが重なることが多く、歩みにくいなど様々な問題がありました。今回実施されることになった「そぞろ歩きルール」は、ゆっくりとまちを愉しむことを大切にするため、時間を限定して自動車の駐停車をひかえることをルールとするものです。まちでこうした取り決めをすることで自分が我が町で極めて先進的なものです。また、こうした交通環境の改善はお客様だけでなく、まちで生活する皆様にとっても魅力的なものであることが期待されます。そぞろ歩きルールをベースにさらに魅力あるまちづくりに取り組んでいきましょう。

桃島バイパスを活用した交通施策について

桃島バイパスの整備や、湯の里通りを一方通行にすることで城崎温泉街の交通形態がどのように変化するのかを確認し、施策を検討するため、交通量データを基にした交通ケース別のシミュレーションを実施しました。

- 桃島バイパスの整備のみの場合（交通規制なし）
アクセラメントを分散でき、湯の里通り・南柳通りの交通量を削減できるが、車両すれ違い時の停滞発生状況は改善されない。
- 桃島バイパスの整備と湯の里通りを一方通行にした場合
湯の里通りの交通量をさらに削減することができ、対向車の存在がなくなることで停滞の発生を抑えることができる。
- 湯の里通り一方通行「東行き」「西行き」の特徴
①月見橋～城崎温泉駅への所要時間を比較すると、東行きの所要時間が短くなる傾向にある。
②西行き一方通行の場合、大船橋交差点の北方向から右折する車が増加する。
その先の踏切遮断の影響もあり滞留長が長くなる。
（玉橋以西の旅館から駅に送迎する際、所要時間が読めない）

● シミュレーション実施結果のまとめ

	湯の里通り・東行き一方通行	湯の里通り・西行き一方通行	
路線別	桃島バイパス	約 860 台/3h	約 1,000 台/3h
交通量	湯の里通り	約 510 台/3h	約 600 台/3h
最大滞留長	大船橋交差点	北流入部で最大 120m	北流入部で最大 190m
区間別	月見橋～城崎温泉駅	3分13秒	9分34秒 ※大船橋交差点の滞留により長くなる
所要時間	城崎温泉駅～月見橋	8分49秒	3分48秒
メリット	玉橋以西の旅館から駅に送迎する際、最短距離で移動でき、到着時間を読みやすい。	温泉街への経路が現在と変わらない。	
デメリット	温泉街への経路が変わり、桃島バイパスを通過して温泉街の裏からのアクセスとなる。	玉橋以西の旅館から駅に送迎する際、大船橋交差点の滞留により時間が読めない。	

【湯の里通り・東行き一方通行】

【湯の里通り・西行き一方通行】

凡例： → 城崎温泉に到着する際のルート ← 城崎温泉から出発する際のルート

シミュレーションの結果からは、一方通行の方向は「東行き」が利用者にとって使いやすと考えられる

桃島バイパスを活用した交通施策について

アンケートや意見交換会でいただいた主な意見と対応方針

主な意見	対応方針
【一方通行の方向】 「東行き」の場合、温泉街への経路が変わるためお客さんが混乱するのでは？	・温泉街へ経路を分かりやすく表示した案内看板の設置や周知の徹底
【安全対策】 木屋町通りの交通量増加や、造字路の安全対策は？ 通字路を湯の里通りに変更	・木屋町通りの通行禁止時間の変更や許可車両前制の導入 ・通字路を湯の里通りに変更
【時間帯の設定】 終日ではなく、交通量ピーク時に合わせて規制しては？	・安全面や景観面などに課題があり、時間帯の設定は難しい
【路線の規制】 南北柳通りも一方通行にすべきでは？	・周囲への影響を調査しながら検討を継続する
【配送、卸業者の停車】 右側への配送する際のルールづくりが必要では？	・荷捌き場の設定やルールについて検討を継続する
【その他】 「東行き」でやってみて、問題があれば「西行き」に変更しては？	・交通規制の変更は混乱を招くため、現段階で考えられる最善策を検討する

交通シミュレーションや意見交換会の結果を踏まえた交通施策案の取りまとめを行い、2020年度中に「城崎温泉交通環境改善計画」を策定します。

<今後のスケジュール>

- 2021年1月…城崎温泉交通環境改善計画の説明会
- 2021年2月…城崎温泉交通環境改善計画の策定
- 2023年…桃島バイパス事業化？

歩行者や公共交通を優先した道路空間へ転換し
まちの主役を「人間中心」に！
「訪れたいまちは住みたいまち」を目指して、頑張りましょう！

「そぞろ歩きルール」「桃島バイパスを活用した交通施策」などについて、ご不明な点やご意見がありましたら、お気軽に協議会事務局または城崎振興局へお問い合わせください。

【事務局】 豊岡市役所都市整備部建設課（担当：山崎、中島）
TEL：0796-29-0010、FAX：0796-24-8245
E-mail：hiromi-yamazaki@city.toyoka.lg.jp
城崎振興局 地域振興課（担当：橋本）
TEL：0796-21-9065

⑩そぞろ歩きニュース (2021年2月)

城崎そぞろ歩きニュース 2021年2月

～安心・安全にそぞろ歩きができるまちづくり～

発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村純一郎、検討部会長：富田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（鏡手、山崎）Tel. 0796-29-0010

交通環境の改善のための「そぞろ歩きルール」と「桃島バイパスを活用した交通施策」に関する城崎温泉事業者の連絡会議を開催しました。

2021年1月25日、城崎温泉の事業者約40人が参加し、「そぞろ歩きルール」と「桃島バイパスを活用した交通施策」の取り組み状況や課題などについて意見交換を行い、今後の進め方を確認しました。



そぞろ歩きルールについて

- ・各事業者の取り組み事例が紹介されるなど、少しずつ地域の生活に浸透しています。
 - ・今後も、各組合などを通じて連携していただくよう、皆様のご協力をお願いします。
- 取り組み事例**
 <卸 業>・ルールに合わせ、配達時間は15時までにすることを取引先に周知している。
 <物産店>・午前中に多く仕入れることで、夕方仕入れを無くしている。

- 主な意見**
- ・お客様の要望により、15時～18時に配達を行う（または依頼する）ことがある。その際は配達せざるを得ないが、可能な限りルールに対応したい。
 - ・後日配達などの仕組みがあれば、ルールの取組をさらに進めることができる。
 - ・組合として、ルールの周知は未だ充分ではない。今後、取り組みを進めたい。

皆様にご協力いただきたいこと

- ① 荷捌き、集配等の業務時間の調整
- ② 車を使用する時間帯の配慮
- ③ 町内駐車場を活用し、路上駐車を削減することへの配慮
- ④ 駐停車や走行速度などの交通マナーについて、従業員の方々も含めた再認識

そぞろ歩きルールの概要図



ルールの内容 (2020年12月1日から実施中)

- ① 15時～18時の間、湯の里通り、南北柳通り、駅通りでの
 - ・ 駐停車を控える
 - ・ 車の使用を控える
- ② 町内駐車場を活用する
 - ・ 路上駐車を控え、駐車場を活用する
- ③ 交通違反をしない
 - ・ 見通しの悪い場所や、長時間の駐停車をしない
 - ・ 反対（右側）駐車をしない
 - ・ 走行速度を守る（温泉街は30km/h以下）

桃島バイパスを活用した交通施策について

・湯の里通りの一方通行化に伴う「一の湯前の安全対策」「歩行者帯の表示」「案内標識の設置」などの安全対策について、今後も意見収集をしながら検討を進めます。

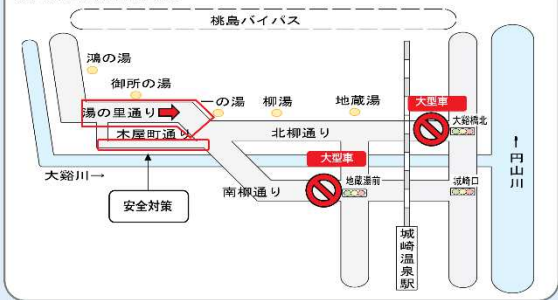
主な意見

- ・一方通行は住民の意思によるもので、理解は得られると思う。
- ・一方通行に伴い、案内標識等による一の湯前の安全対策を検討する必要がある。
- ・一方通行の「東行き」「西行き」の方向については、決定された方向に従い協力したい。
- ・安全対策などは生活している人の意見をバランス良く吸い上げてほしい。
- ・歩行者と車の接触事故を減らすため、南北柳通りの一方通行化も検討すべきでは。

交通施策の方針

- ① 湯の里通り「東行き」一方通行
- ② 地藏湯前と大鷲橋北から「西行き」大型車通行禁止
- ③ 木屋町通りの安全対策

交通施策の方針概要図



<今後の進め方>

- ・令和2年度中に「城崎温泉交通環境改善計画」を策定します。
- ・桃島バイパスの活用方法については、温泉街全体が「安全で使いやすい道路」になるよう、今後も継続して検討を行います。

「そぞろ歩きルール」「桃島バイパスを活用した交通施策」などについて、ご不明な点やご意見がありましたら、お気軽に協議会事務局または城崎振興局へお問い合わせください。

【事務局】 豊岡市役所都市整備部建設課（担当：山崎、中島）
 [FAX: 0796-24-8245、TEL: 0796-29-0010]
 [E-mail: hiromi-yamazaki@city.toyooka.lg.jp]
 城崎振興局 地域振興課（担当：橋本）
 [TEL: 0796-21-9065]

⑩そぞろ歩きニュース (2021年4月)

城崎そぞろ歩きニュース 2021年4月

～安全・安心にそぞろ歩きができるまちづくり～

発行：城崎温泉交通環境改善協議会 会長：西村総一郎、検討部会長：富田健太郎
事務局・お問い合わせ先：豊岡市都市整備部建設課（山崎、中島）Tel. 0796-29-0010

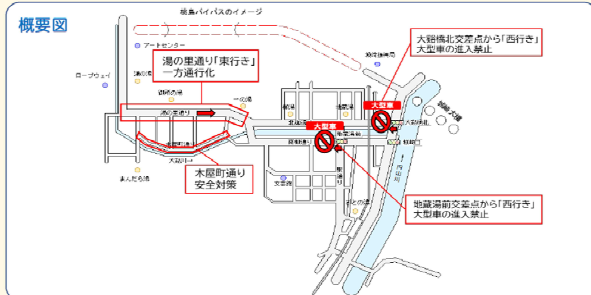
交通環境の改善のための「桃島バイパスを活用した交通施策」等に関して、町内会長の皆様への説明会を開催しました。

2021年3月11日、町内会長の皆様に、協議会が検討している「桃島バイパスを活用した交通施策」の方針と「そぞろ歩きルール」の取り組み状況についての説明会を開催し、今後の進め方について意見交換を行いました。



桃島バイパスを活用した交通施策

- 協議会の方針
- ① 湯の里通り「東行き」一方通行
 - ② 地藏湯前交差点と大船橋北交差点から「西行き」大型車進入禁止
 - ③ 木屋町通りの安全対策



<主な意見>

- Q1. この交通施策の町内住民の理解度は？
- Q2. 観光客のことばかりではなく、生活道路としての役割はどうあるべきか？

<回答>

- A1. 理解を深めていただくため、ニュースの配布や意見交換会の開催を通じて、活動の周知や意見収集をしています。
- A2. この交通施策は、観光客だけでなく、地域の方も安心して歩ける環境をつくるものです。

<今後の進め方>

- ・桃島バイパスの活用方法や城崎温泉の交通のあり方については、温泉街全体がさらに「安全で使いやすい道路」になるよう、今後も検討を継続していきます。

そぞろ歩きルール (2020年12月1日から実施中)

ルールの内容

- ① 15時～18時の間、湯の里通り、南北柳通り、駅通りでの
 - ・駐停車を控える
 - ・車の使用を控える
- ② 町内駐車場を活用する
 - ・路上駐車を控え、駐車場を活用する
- ③ 交通違反をしない
 - ・見通しの悪い場所や、長時間の駐停車をしない
 - ・反対（右側）駐車をしない
 - ・走行速度を守る（温泉街は30km/h以下）

15時～18時は人も車も多い時間帯です。車で出かけるときは、ちょっと時間をずらすなど工夫をしてみてください。

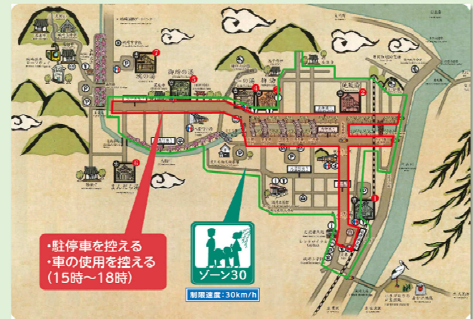


そぞろ歩きルールについて



観光協会 市役所

そぞろ歩きルールの概要図



<主な意見>

- Q1. 車の使用を制限するのは難しいのでは？

<回答>

- A1. 車の使用時間をずらす工夫や、自転車や徒歩での代用などできる限りご協力をいただきたいです。

地域の皆様にご協力いただきたいこと

- ① 車を使用する時間帯の配慮
- ② 町内駐車場を活用し、路上駐車を削減することへの配慮
- ③ 車の走行速度など、交通マナーについての再認識



安心して「そぞろ歩き」を楽しめるようになるといいね。

「桃島バイパスを活用した交通施策」「そぞろ歩きルール」などについて、ご不明な点やご意見がありましたら、お気軽に協議会事務局または城崎振興局へお問い合わせください。

【事務局】 豊岡市役所都市整備部建設課（担当：山崎、中島）
[FAX: 0796-24-8245、TEL: 0796-29-0010]
[E-mail: hiromi-yamazaki@city.toyooka.lg.jp]
城崎振興局 地域振興課（担当：橋本）
[TEL: 0796-21-9065]