

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（安居、山崎）Tel. 0796-21-9007

「駐停車抑制」の交通社会実験のご報告

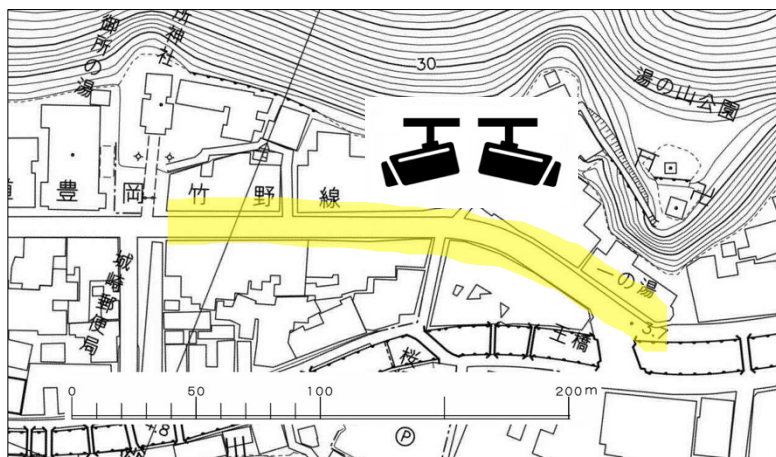
湯の里通りでの歩行者が多い時間帯に駐停車を抑制することにより、「より良い歩行空間」を確保することで「安心・安全なそぞろ歩き」を実現することをめざし、歩行者ピーク時間帯での駐停車抑制を行う交通社会実験を2019年9月11日（水）～15日（日）にかけて実施しました。

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、配達時間帯をずらしてもらってください。● 宅配便の発送の時間帯をずらしてください。
卸業	<ul style="list-style-type: none">● 客先と相談し、配達時間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、配達時間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。
配送業	<ul style="list-style-type: none">● 客先と相談し、配達時間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

実験中の外湯の入浴客総数を実験前のそれと比較すると約 1.26 倍となっており、交通量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	外湯 入浴者総数	実験中	特記	外湯 入浴者総数
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 但馬	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

※御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に比べ多い。

5. 交通量・駐停車・停滞等の状況

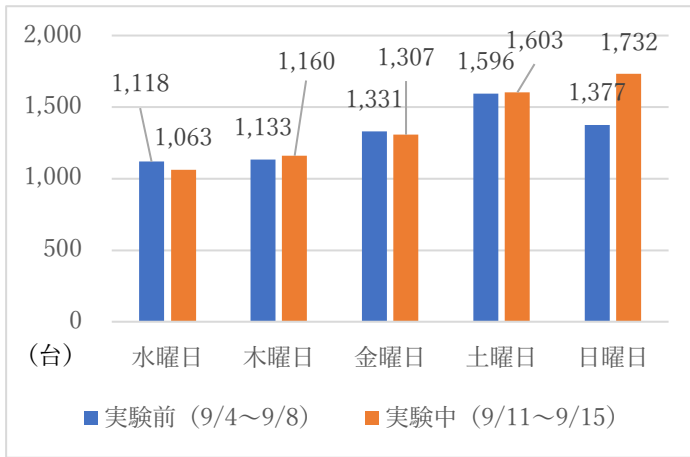
(1) 実験前・中の全体的比較

- 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、駐停車延べ時間は 37.9%減、停滞回数は 1.6%減となり、停滞延べ時間だけが 19.1%増となっている。（下表の赤丸・緑丸参照）
- また、自動車類 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。
- 観光入込み客数も実験中が多くなっていると推測されるなか、実験中の駐停車回数・同延時間値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ることができる。
- 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:分:秒）				自動車類1000台あたり 駐停車・停滞状況（回・時:分:秒）				歩行者100人あたり 停滞状況（時間:分:秒）	
		バス	自動車	自動車類計	歩行者	駐停車 回数	同左 延時間	停滞回数	同左 延時間	駐停車 回数	同左 延時間	停滞回数	同左 延時間	停滞回数	同左 延時間
計測数値	9月4日(水)	50	1,068	1,118	431	53	8:20:34	15	0:03:59	47.4	7.5	13.4	0:03:34	3.48	0:00:55
	9月5日(木)	52	1,081	1,133	925	49	4:22:08	19	0:03:39	43.2	3.9	16.8	0:03:13	2.05	0:00:24
	9月6日(金)	78	1,253	1,331	1,370	54	6:12:56	51	0:15:48	40.6	4.7	38.3	0:11:52	3.72	0:01:09
	9月7日(土)	70	1,526	1,596	2,280	61	8:07:12	78	0:34:19	38.2	5.1	48.9	0:21:30	3.42	0:01:30
	9月8日(日)	67	1,310	1,377	1,447	26	1:11:14	29	0:11:50	18.9	0.9	21.1	0:08:36	2.00	0:00:49
	実験前計	317	6,238	6,555	6,453	243	28:14:04	192	1:09:35	37.1	4.3	29.3	0:10:37	2.98	0:01:05
	9月11日(水)	57	1,006	1,063	916	31	1:53:18	7	0:02:02	29.2	1.8	6.6	0:01:55	0.76	0:00:13
	9月12日(木)	67	1,093	1,160	1,046	47	2:29:35	22	0:09:37	40.5	2.1	19.0	0:08:17	2.10	0:00:55
	9月13日(金)	56	1,251	1,307	1,243	51	5:25:11	12	0:05:29	39.0	4.1	9.2	0:04:12	0.97	0:00:26
	9月14日(土)	59	1,544	1,603	3,063	55	2:45:13	83	0:30:38	34.3	1.7	51.8	0:19:07	2.71	0:01:00
	9月15日(日)	60	1,672	1,732	3,608	40	4:58:25	65	0:35:08	23.1	2.9	37.5	0:20:17	1.80	0:00:58
実験中計	299	6,566	6,865	9,876	224	17:31:42	189	1:22:54	32.6	2.6	27.5	0:12:05	1.91	0:00:50	
合計	616	12,804	13,420	16,329	467	21:45:46	381	2:32:29	34.8	3.4	28.4	0:11:22	2.33	0:00:56	
実験前・ 中比較	9/11 ÷ 9/4	1.140	0.942	0.951	2.125	0.585	0.226	0.467	0.510	0.615	0.238	0.491	0.537	0.220	0.240
	9/12 ÷ 9/5	1.288	1.011	1.024	1.131	0.959	0.571	1.158	2.635	0.937	0.557	1.131	2.573	1.024	2.330
	9/13 ÷ 9/6	0.718	0.998	0.982	0.907	0.944	0.872	0.235	0.347	0.962	0.888	0.240	0.353	0.259	0.383
	9/14 ÷ 9/7	0.843	1.012	1.004	1.343	0.902	0.339	1.064	0.893	0.898	0.338	1.059	0.889	0.792	0.664
	9/15 ÷ 9/8	0.896	1.276	1.258	2.493	1.538	4.189	2.241	2.969	1.223	3.331	1.782	2.360	0.899	1.191
	(中)÷(前)	0.943	1.053	1.047	1.530	0.922	0.621	0.984	1.191	0.880	0.593	0.940	1.138	0.643	0.778

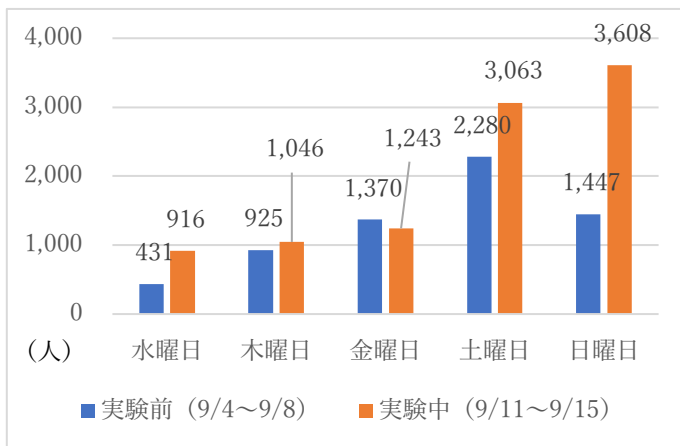
※表中の赤字は、実験中の値が実験前よりも減少していることを表す。

(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。

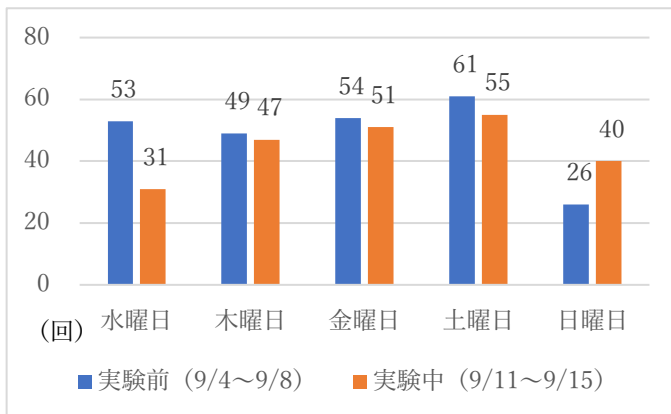
(3) 歩行者交通量



- 金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。

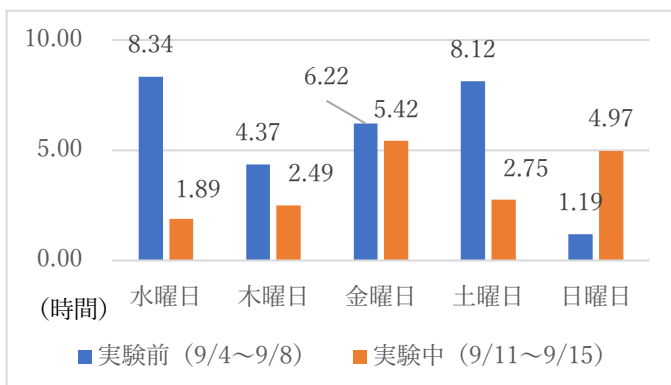
(4) 駐停車の状況

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

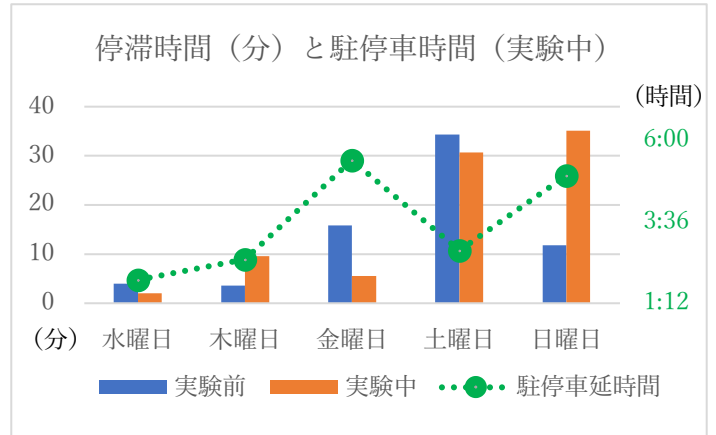
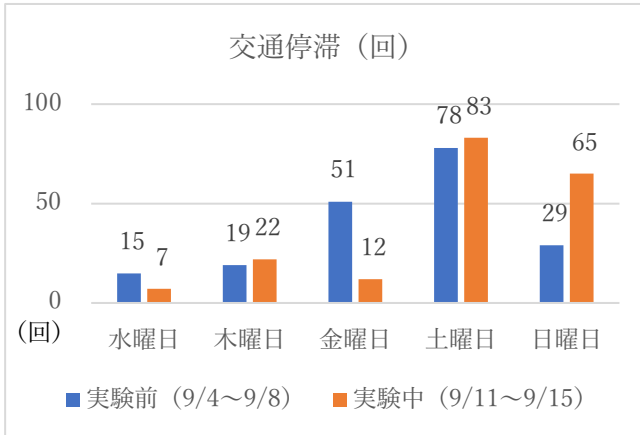


- 日曜日を除く各曜日とも、実験前に比べて実験中はハッキリと駐停車時間が減少していることから、1台あたりの駐停車時間を減ずることも含めて駐停車時間の短縮には大いに協力してもらえたことが推察できる。

(5) 交通停滞の状況

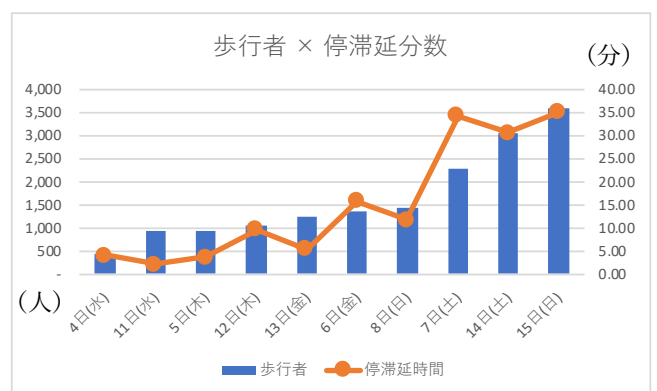
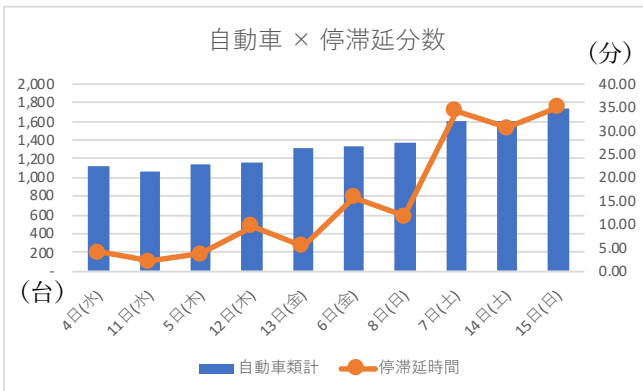
① 停滞回数と停滞時間

- 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、他の曜日とは違う傾向を示している。
- 駐停車延時間と交通停滞の関係性に一定の傾向は認められない。
- 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 (分数) 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)

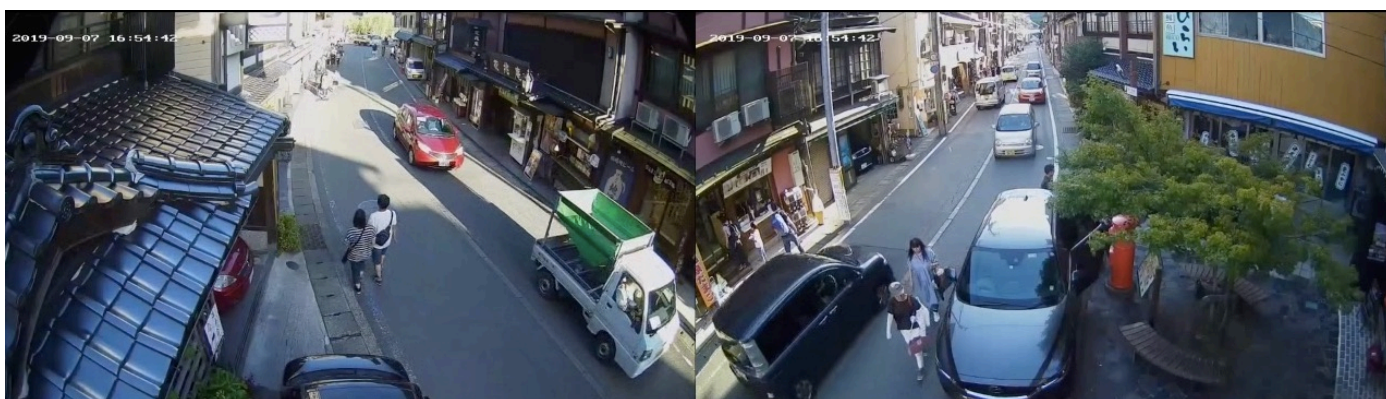
- 駐停車の理由として次のようなものが見られた。
 - ① 宅配・商品等の集配時。
 - ② 観光客が車を旅館前に停車し、駐車場の案内や荷物の搬入をするとき。
 - ③ 観光客が土産物店での買い物のために、店先に停めるとき。
 - ④ 従業員・家人の送り迎えのとき。
- 停滞状態になる原因として次のようなものが見られた。
 - ① 駐停車・歩行者・入出庫車などの「通行障害」があるときに、対向車があって反対側車線を通れないとき。(これが大多数)
 - ② 対向車に大型バスなどがあり、通常ので進めないとき。
 - ③ 観光客など外来の運転手が城崎の道路環境(幅員・歩行者の多さなど)に慣れておらず、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ことで停滞を抑制することができると考えられる。桃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>

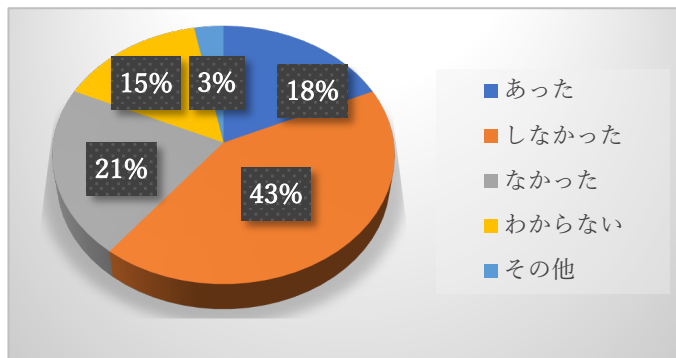
(以下パーセンテージの母数は 33 件である。)

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、店舗等の前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。

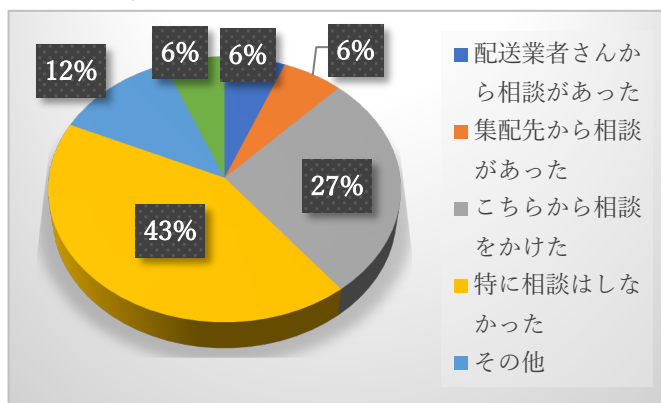
<問2で「1・あった」と回答された方に>

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最も多い。

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か。

- 「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%、「配送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。

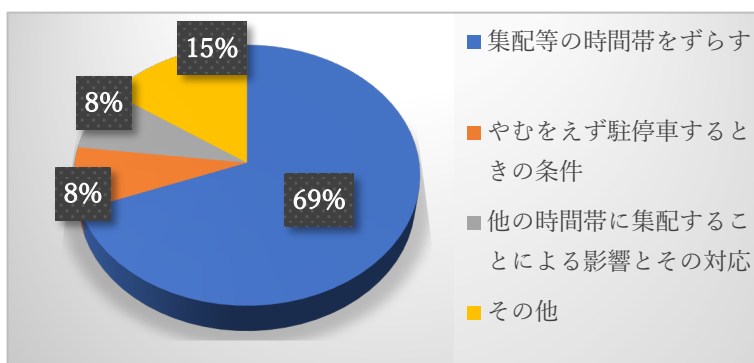


◆ 「その他」に書かれた意見

- 湯の里通りに面していない。
- 市内の業者さんなので知っておられた。
- 事前に午前中までには集配しに来ていただけるようお願いしています。
- 元々、午前中しか進入しない。

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。



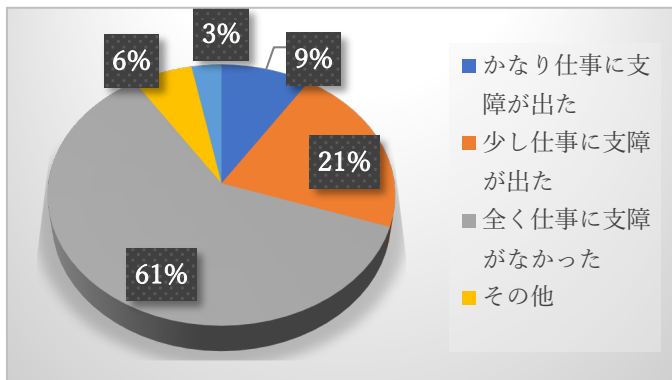
◆ 「その他」に書かれた意見

- 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ってこれまでに比べて業務に問題が生じたか。

- 「全く仕事に支障がなかった」との回答が 61%と最も多い。
- 「仕事に支障が出た」との回答はあわせて 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駐車スペース確保 = 7 件、②時間帯を短く = 2 件、③無回答 = 1 件

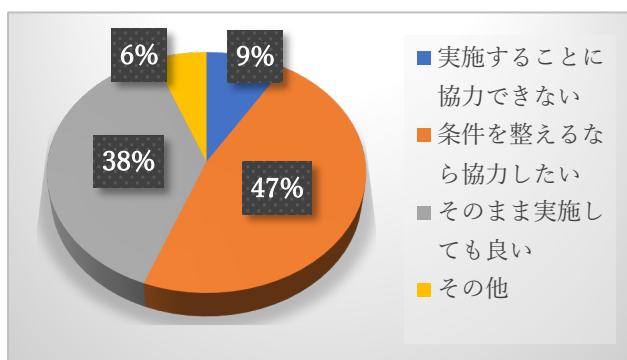


◆「その他」に書かれた意見

- 湯の里通りに面していない。
- 5日間業者さんの配送がなかったので良かったが、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「ゆっくり歩く環境を支えるための駐停車を減らす取組」を恒常的に実施することについてどう思いますか。

- 「条件を整えるなら協力したい」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

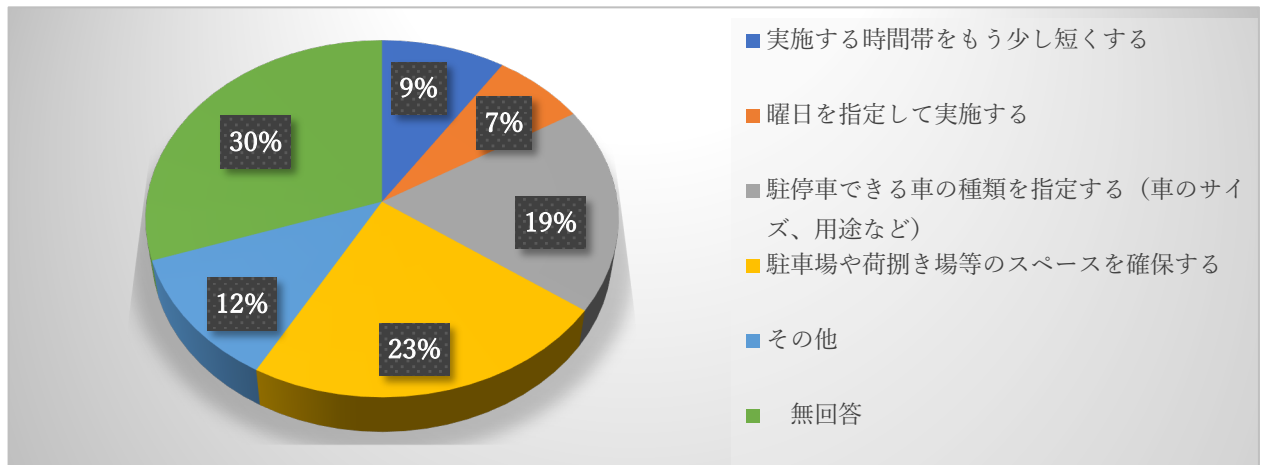
- 物産店とは違い、ほとんど影響はない。業種によっては大きなトラックが停まる所があり、歩く場合に危ない時がある。
- 根本的基本的な環境交通体制が必要。

◆協力できない理由

- 「旅館は除外」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」～「古まん」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でしょう？
- 恒常的に実施されると、木屋町通や路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。

- 「駐車場や・・・」の駐停車インフラに対する条件整備が最も多いが、圧倒的ではない。
- 直接的な駐停車対策の各選択肢とも回答数に大差はなく、この問題に対しては複数の対策を組み合わせることで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、時間を増やしたり、色々しないと実験とは言い難い。
- 実験期間と非告知期間との比較が肝要。
- 「店舗だけの」と「店舗兼住宅」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、どうしても時は短時間に、と心がけている。反対とは言わないが、するならばすべての道でしてほしい。

(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剣に取り組み評価して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、「駐車場や荷さばきスペースの確保」「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・意見聴取等を経て、上記検討項目等についての議論を深めていくことが必要である。

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集ください。

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