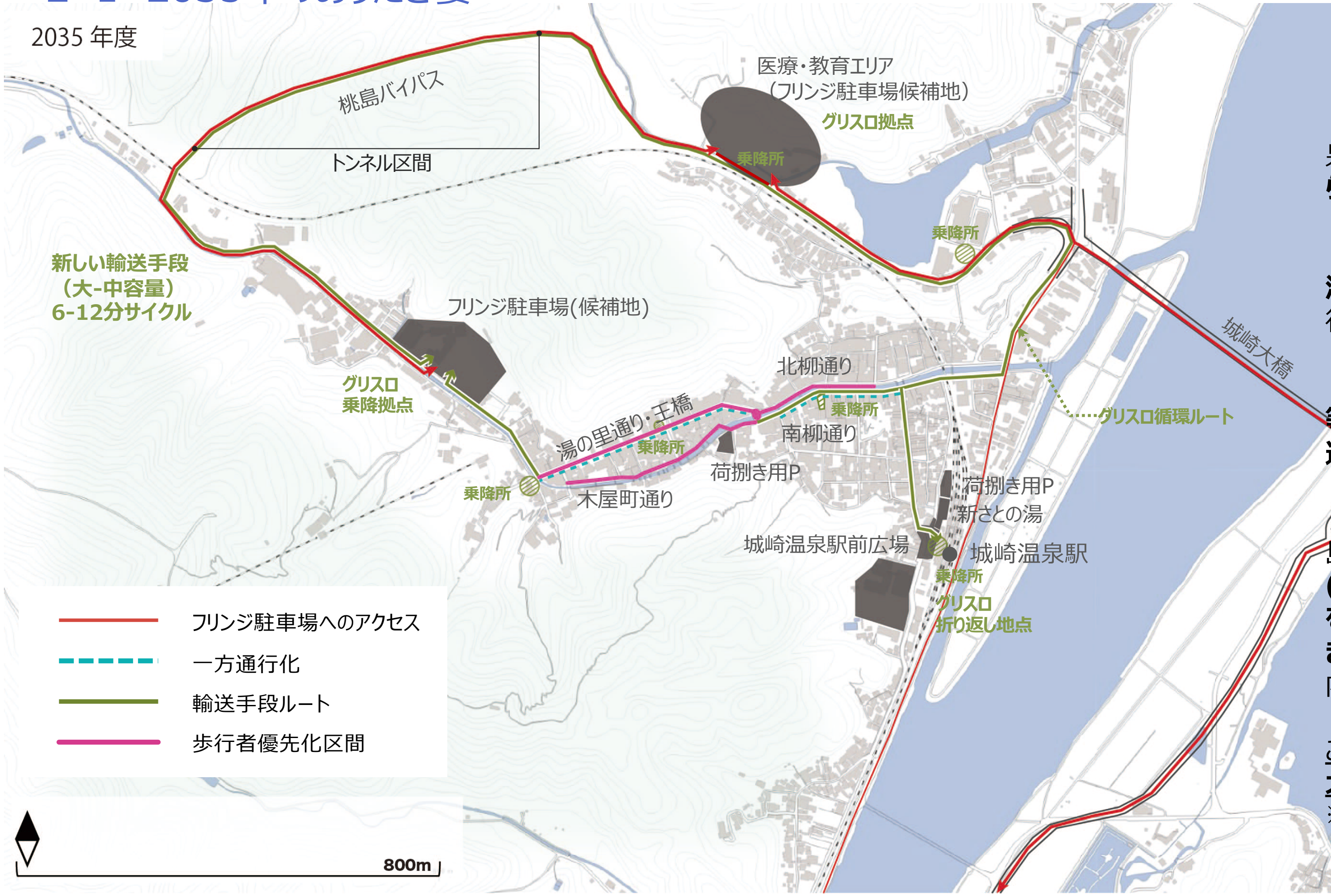
2. ビジョンの実現に向けた長期目標

2-1 2035年のありたき姿



1）桃島バイパス開通までに、鉄道駅と新たに整備するフリンジ駐車場(有料)を**温泉街の２つの玄関口として整備。**

2）月見橋付近から地蔵湯橋付近の城崎温泉街**中心部エリアは、交通体系を変更。西から東へ向かう車道を一方通行化する。**

3） ２つの玄関口を結ぶ、道路(北柳通り・湯の里通り等)を歩行者優先に整備・更新を行う。

4）さらに**湯の里通り(一部区間)、北柳通り等に車両通行制限時間帯を設定し、歩行者通行・そぞろ歩きを優先にする。**

5）城崎温泉街の主要スポットに停車し、桃島エリア→バイパスと循環する**新しい輸送手段(グリーンスローモビリティ・自動運転システム)を導入。**観光客はもとより、地元住民も**移動できるサービスを無償で提供。**車以外で温泉街内と周辺を快適に移動できるようにする。

<u>これらの取り組みによって、**車両交通の総量を大幅に抑制**する。</u>

※フリンジ駐車場の候補地に関しては、
上記を踏まえて、**２エリアのうち、いずれか**を想定

4. エリアマネージメント基本計画(全体図)

4-1　段階的な計画実施とフェーズ

年度		基本計画に関係する事業の実施	想定される変化・社会実験でできること
2025年	**Phase1**　(~2025) • 円山川右岸ルートからのアクセスができることを想定/生かした実験	• 豊岡南IC開通　城崎大橋の開通 • 交通社会実験①実施(11月)	• 円山川右岸からのアクセスが容易になる • 社会実験で楽々浦に臨時駐車場を設置できる
2026年		• エリマネ団体設立 • 都市再生整備計画策定	• 整備計画策定提案や財源の受皿となる組織づくり • 継続的な社会実験を行うフレームを作る
2027年	**Phase2**　(~2029) • エリマネを常時運用できる仕組みづくり • 駅前の人流変化を想定した実験 • 自動運転を含む、環境型移動モビリティ活用を想定した実験	• 交通社会実験②実施	• 技術進歩や法令整備で、自動運転運用を想定した実験
2028年		• さとの湯の再開業(2029年春)	• 駅前広場整備や、人・車の流れが変化する可能性
2029年		• 城崎温泉駅前広場 再整備実施 • 城崎小・中 (義務教育学校へ)の再編 • 交通社会実験③実施	・一定期間、城崎小学校/中学校跡地を全面臨時駐車場として活用した実験を実施
2030年	**Phase3**　(~2032) • 負荷や諸条件を変え実験を実施 • バイパス開通後に向けた道路や駐車場等の環境整備 • バイパス開通後のシステム運用の準備期間として実験を実施	• フリンジ駐車場の整備計画策定 • 温泉街内歩行者優先道路整備(北柳)	
2031年		• 交通社会実験④実施 • フリンジ駐車場の整備完了・本開業 • グリスロ型バス*の運行開始 *グリスロ＝グリーンスローモビリティ • 温泉街内歩行者優先道路整備(木屋町)	• フリンジ駐車場のオープン前に、運用テストを兼ねた実験 • 元薬師エリア等に整備されたフリンジ駐車場を活用して、2033年以降のありたき姿に近い形でエリマネ運用できるようになる。
2032年		• 温泉街内歩行者優先道路整備(湯の里) • 市営駐車場(2箇所)の荷捌き場へ再整備	• 温泉街内を2033年以降のありたき姿に近い形でそぞろ歩きできるようになる
2033年	**Phase4**　(2033~) 目指す将来像の実現へ	• 桃島バイパス開通	• 温泉街を通過せず、西側にアクセス可能になる • 温泉街の一方通行化による域内通行量の大幅削減

※2024年度には地方創生推進計画の改訂策定（企業版ふるさと納税導入）、2025年度には過疎地域持続的発展計画の延長策定が予想され、以降に城崎エリマネの財源とできる可能性がある

8. 段階的な社会実験計画・目標

8-1　2025年度 社会実験①

○城崎温泉・交通/道路社会実験2025の概要

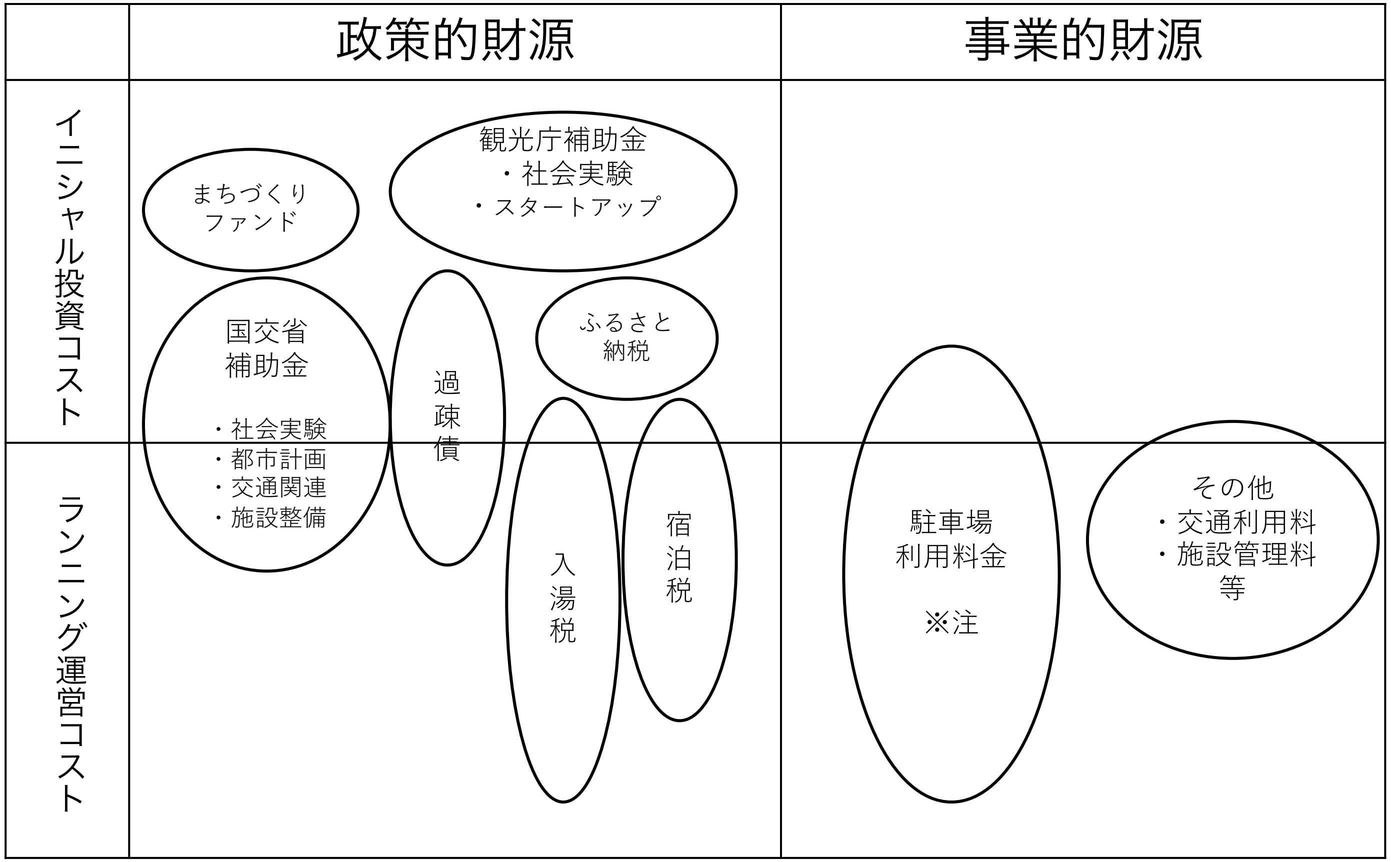
実施予定時期　2025年11月13日(木)-17日(日)

対象の社会実験		実施時間
I. 楽々浦臨時駐車場の設置・営業	円山川右岸に300台程度の駐車場設置	8時台-19時
II.「楽々浦臨時駐車場⇔温泉街」の来街者送迎	【バスルート①】楽々浦P～温泉街～鴻の湯	８時台-19時
III.まちなかの車両交通規制	北柳通り	10時-22時
	湯の里通り　（迂回路：木屋町通）	17時-22時
	南柳通り　（迂回路:文芸館通）	19時-22時
	【バスルート②】駅通り～温泉街～鴻の湯	19時-22時
IV. QoI調査	歩行者優先区間の動線調査等	終日

※ビックデータによる交通実態調査や荷捌き場の設定による搬入の仕組みづくりも実験予定

9. 財政計画

9- 1　多様な財源と組み合わせ



【エリアマネージメントと財源】

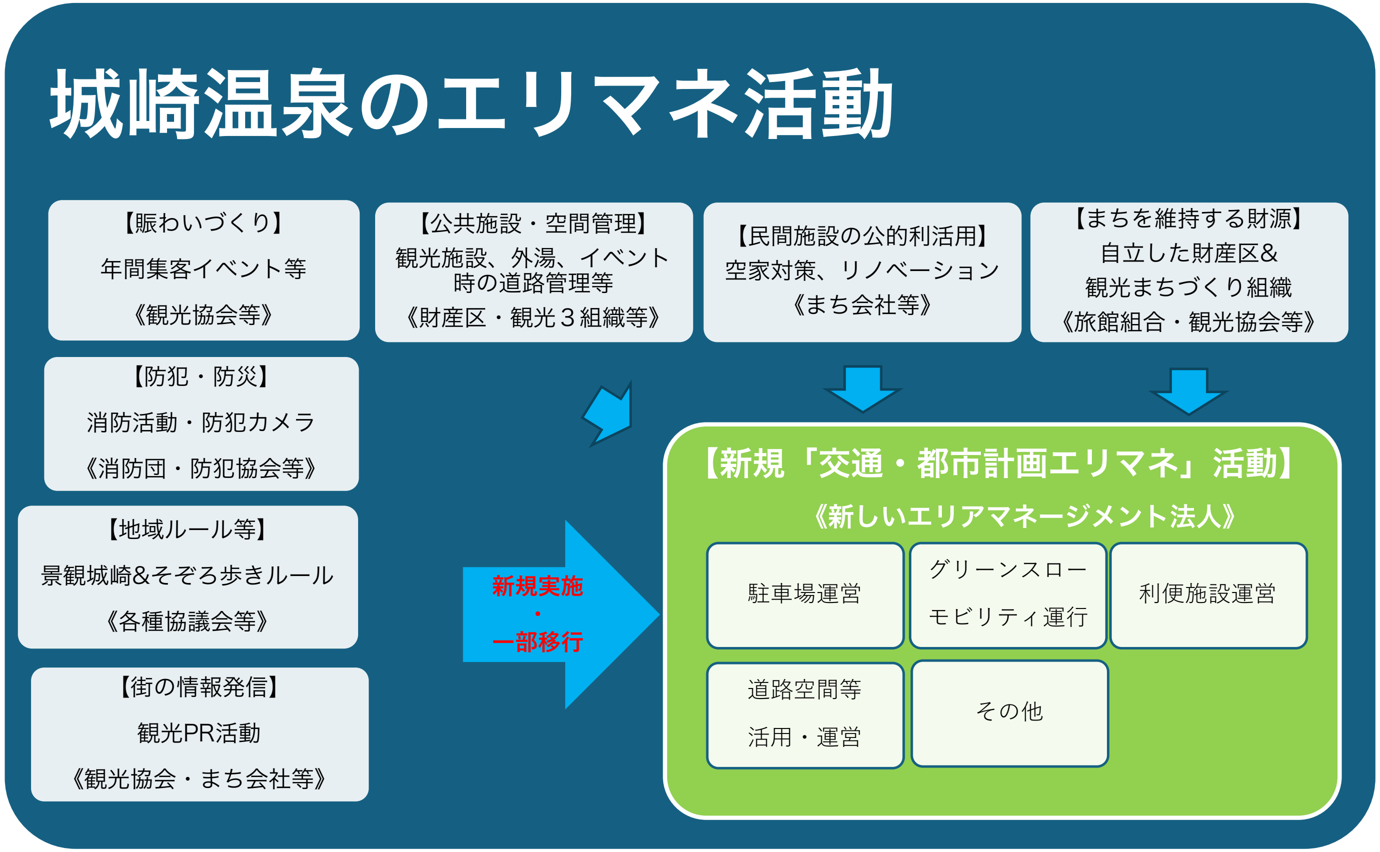
大規模なエリアマネージメントでは、単純に１事業の収入をその事業＋経常的な経費に充てる考え方では行き詰まるため、事前に組み合わせる提案を行う。

①政策的な財源
- 主に行政がエリマネ環境整備に対する政策的な意思決定により確保する財源。
- 準備期間の社会実験やハード整備など、一時的なイニシャルの投資が主な利用箇所
- 住民ではなく、観光客など便益者から直接得られる税(入湯税・宿泊税)は、ランニング・運営に回すこともあらかじめ設計しておく必要がある。

②事業的な財源
- エリマネ法人が直接的に行う事業・活動から得られる収入の財源。
- 事業開始後に発生するため、主にランニング運営コストに充当される。事業採算性が重要となる。通常、エリマネで推奨される道路や広場の管理運営による収入だけでは成り立たない。
- 今回は大規模駐車場収入を事業的財源の柱として安定財源を確保。次いで、一部のイニシャルコストの投資償還や広く収益を市民にも還元するところまでをカバーしたい。

10. 組織体制

10-1　城崎型エリアマネージメント



【本格的なエリアマネジメント】

- 城崎温泉街では、エリマネの活動として推奨されている様々な活動が民間の個別団体によって積極的に行われている。
- 新しく「交通・都市空間」のエリアマネージメントを軸にしたエリマネ法人を作り、活動の内容を一部集約・整理し、より効率的なエリマネ活動を行う。

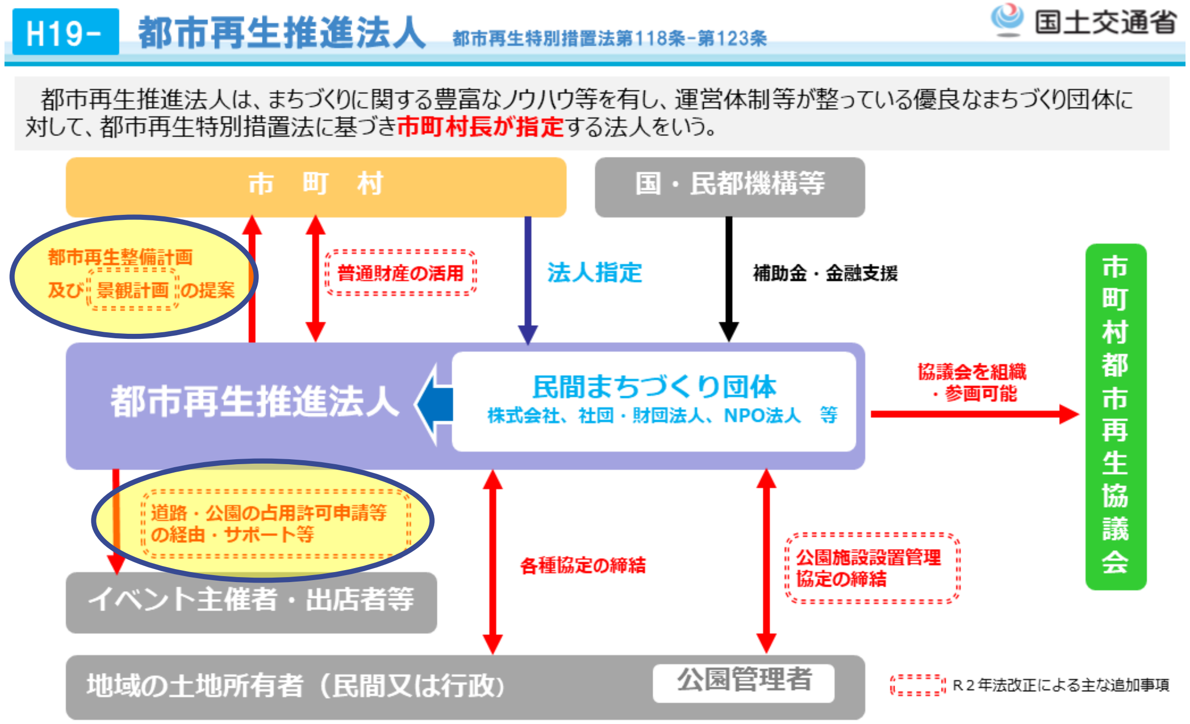
【事業・活動組み換え方針】

- 市営駐車場など公的な駐車場の運営は、新法人に集約・整理する。
- 温泉街の新しい移動体系を整理し、新法人に集約する。
- 道路や広場の管理や活用を市民や民間で行いやすい仕組みを導入する。
- エリア全体のマネージメントを広く行う仕組みから景観保全や防犯活動(一部)のマネジメント行う。

8. 組織体制

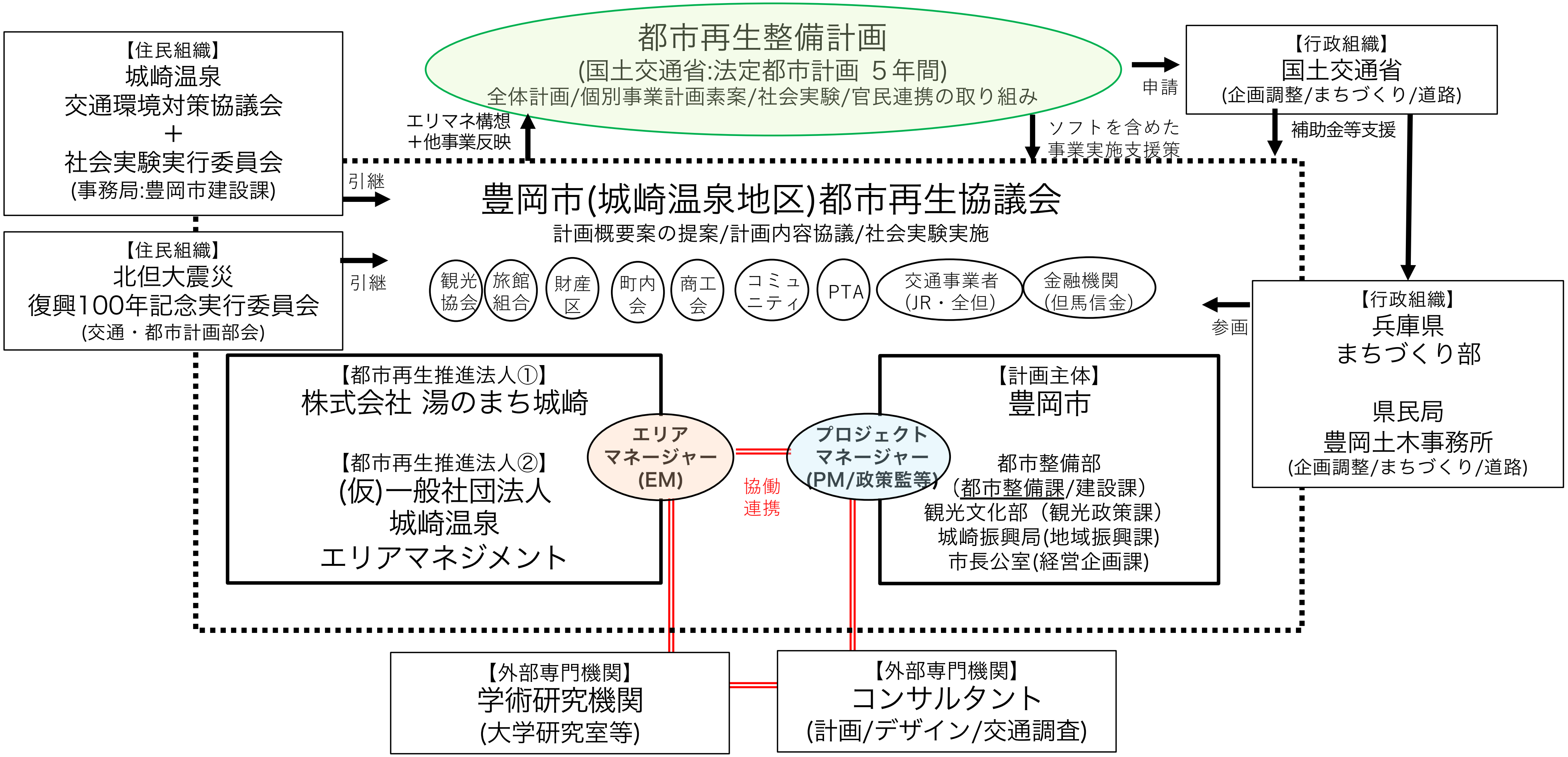
8-2 都市再生整備計画(マスタープラン)と都市再生推進法人(エリマネ団体)

豊岡市は全域が都市計画区域で、そのうち城崎温泉街は用途地域が指定されている。そのため、中期にわたる都市整備については、都市計画的な制度を使って計画的に行うことが求められる。現在、国土交通省の制度では、一定のエリアで面的なハード整備を継続して行うマスタープランとして「都市再生整備計画」があり、官民協働で完成後の都市施設の運用も含める仕組みとして「都市再生推進法人」の指定が仕組み化されている。フリンジ駐車場や義務教育学校の整備、道路や広場等の都市施設を整備するには、5-10年程度でコンパクトな投資を国や県の支援を受けながら、段階的に実施していくことが望まれる。



★ 法に基づく指定を受けることにより、団体の信用度・認知度の向上及び公平性の担保
★ 指定された団体は、まちづくり活動のコーディネーターや推進主体としての役割を期待

☆印は、都市再生推進法人が道路や広場の利活用をしやすくなる

都市再生整備計画の立案とエリマネ組織体系のイメージ

官民連携での事業実施に向けた、エリアマネジメントの仕組み