

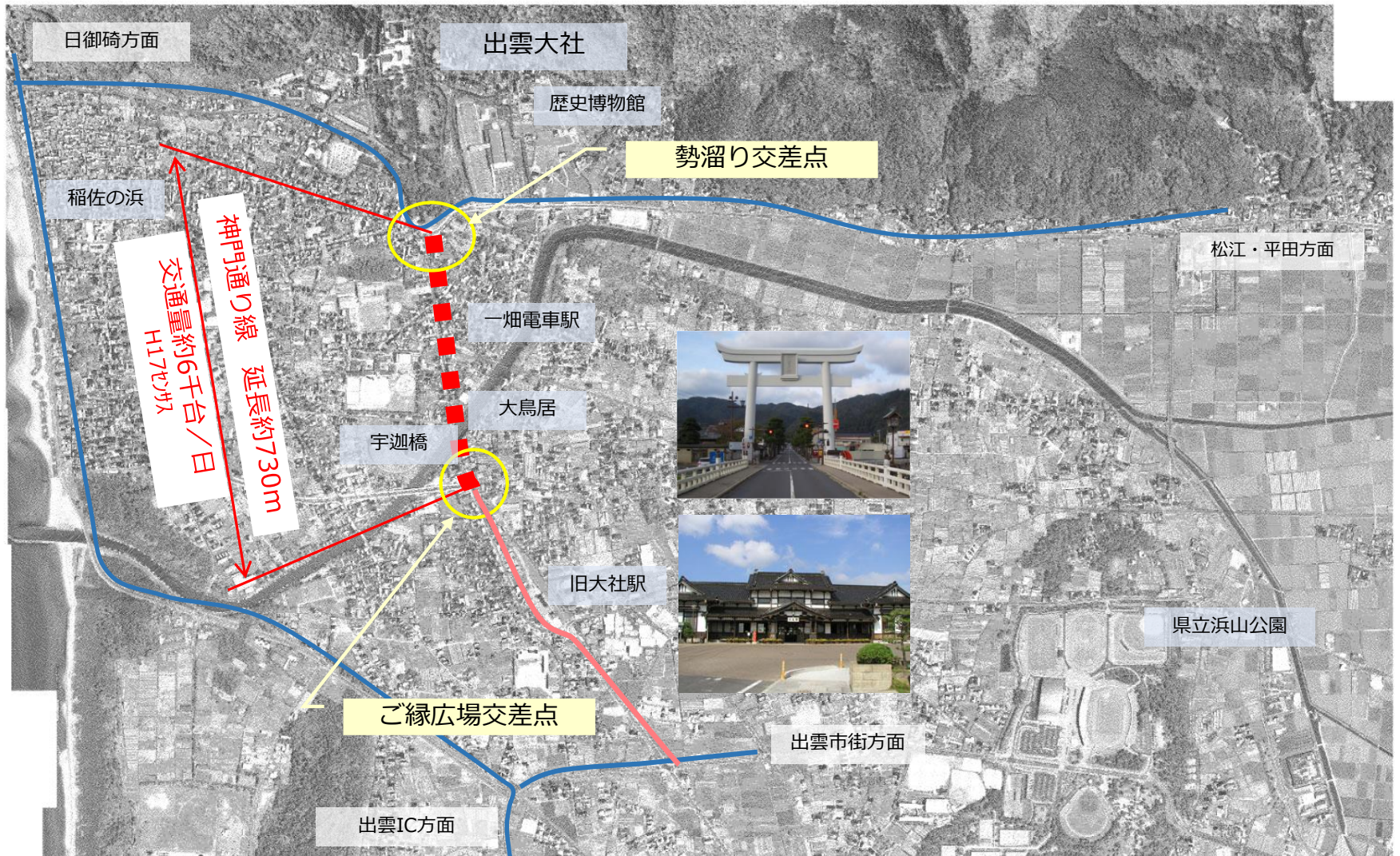
出雲大社 神門通り整備について



島根県・出雲市

中電技術コンサルト山陰支社 西村成人

位置図



神門通りは、国鉄大社駅から出雲大社への参詣道として整備され、かつては参拝者で賑わいましたが、モータリゼーションの進展で人通りが途絶え、まちの賑わい再生が長年の課題となっていました

出雲大社遷宮（平成25年）を契機に ワークショップによる住民参加の計画づくりがスタート

計画策定手法の設計

一般的な手法	例
任意の専門委員会	景観検討委員会、環境検討委員会など
ワークショップ	まちづくりワークショップなど
法令・条例に基づく審議会	〇〇市景観審議会など

専門委員会や審議会が決めるのではなく、住民の皆さんと行政が共に考え、方針を決定し、道づくりの目標と成果を皆で共有するしくみがつくりたい



■協働の場づくり・・・まちづくりへの参加につなげる

住民・商業者・有識者・行政機関が参加するワークショップを中心に据えて、計画づくりを進めた

■積極的情報発信

広報紙・PR館・マスコミを通じて、ワークショップに参加できない住民や、関心のある県民への情報発信に努めた

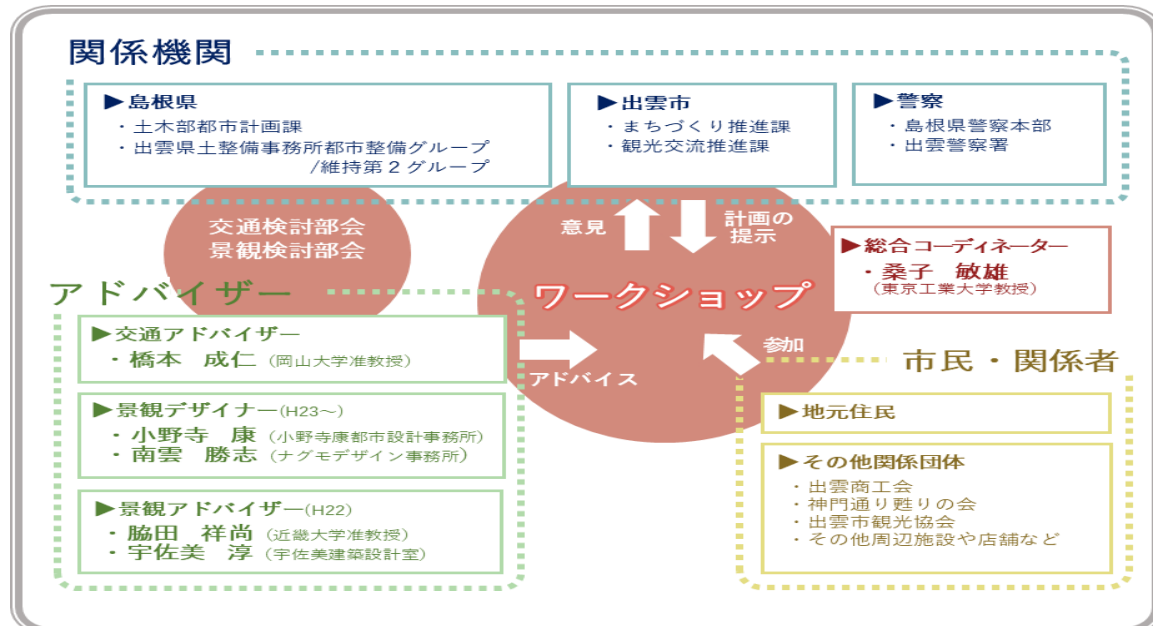
計画づくりスタート

平成22年度 道づくりワークショップ

	日付	話し合った内容
第1回	平成22年7月25日	まち歩き、通りの課題の抽出
第2回	9月6日	道路の使い方（歩車共存）
第3回	10月4日	通りの景観（道の景観）
第4回	11月1日	通りの景観（街並み景観）
社会実験	11月25日～12月5日	
第5回	11月29日（社会実験中）	通りの今後（賑わいづくり）を考える
第6回	平成23年3月29日	道路の整備方針の成果報告



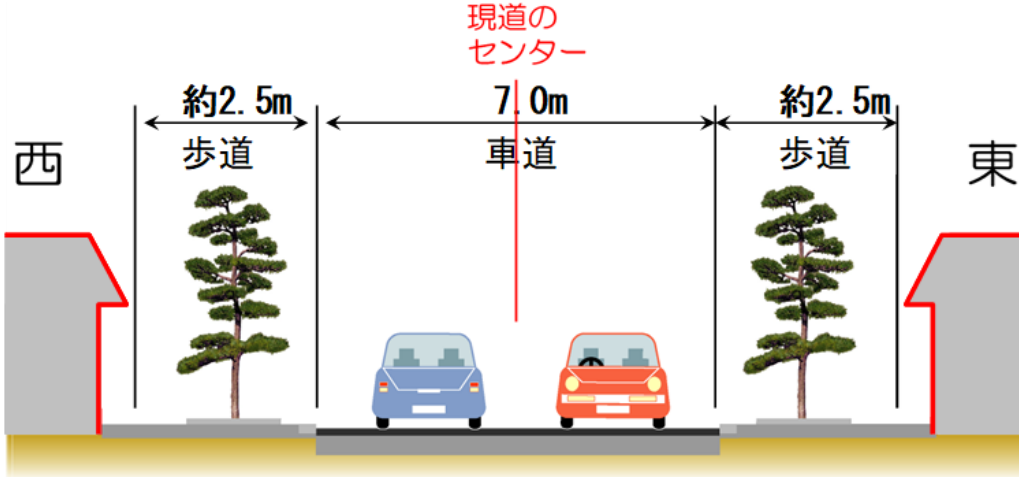
通りの課題を話し合う



事業実施前の神門通り

歩いてみると・・・

ワークショップ参加者の意見



車の速度が速くて怖い
道の途中で横断する人にも安全にしたい

歩道が狭くて歩きにくい



神門通りをどんな空間にするべきか？

ワークショップでの地域の意見も踏まえて・・・

景観が良いだけでは駄目で、

目標は 安心して歩ける空間（道）にする
楽しんで歩ける空間（道）にする

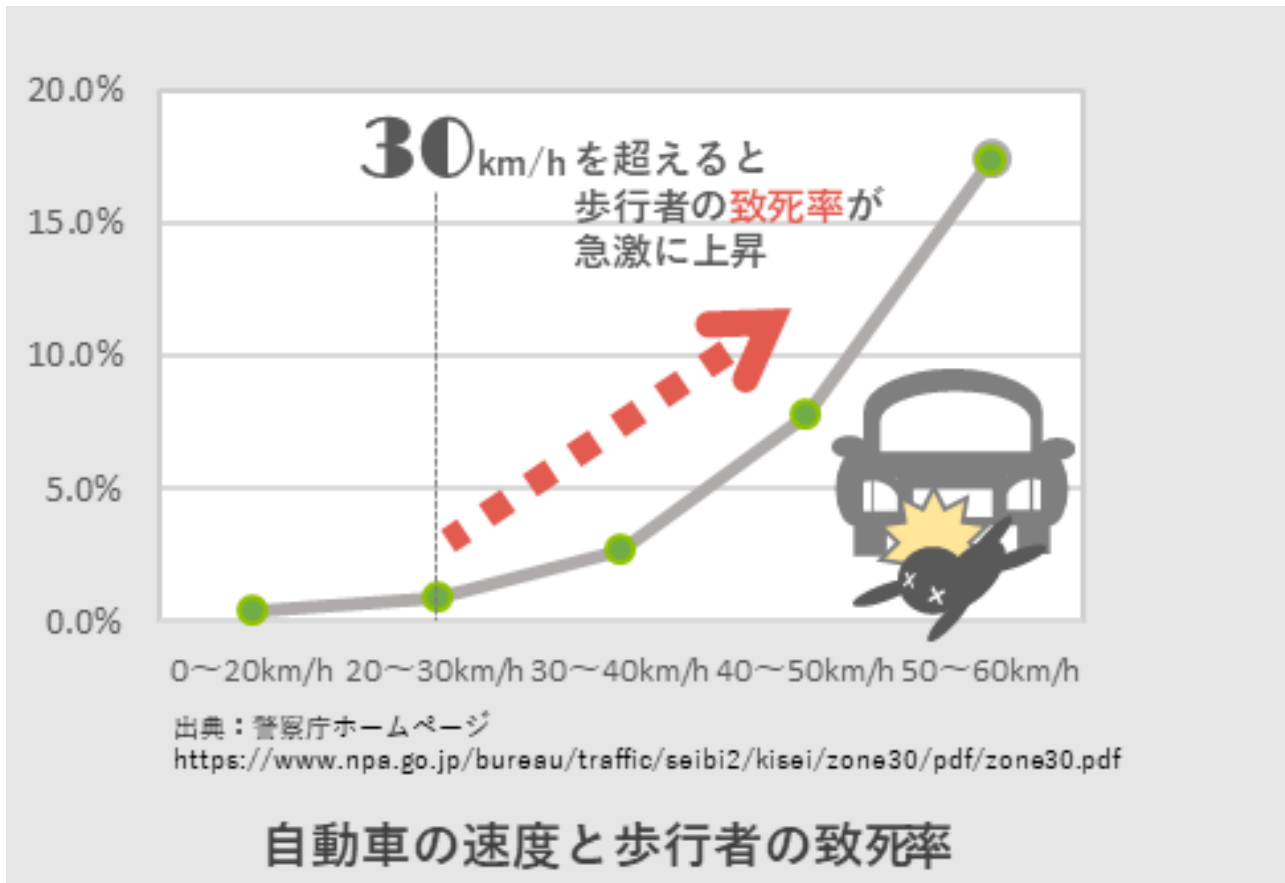


安心して歩ける道にする

安心して歩ける道とは？

車のスピードを下げるのが大切

車の走行速度が30km/h以下であれば、致命的な事故となる確率が大幅に減る



歩車共存道路の検討

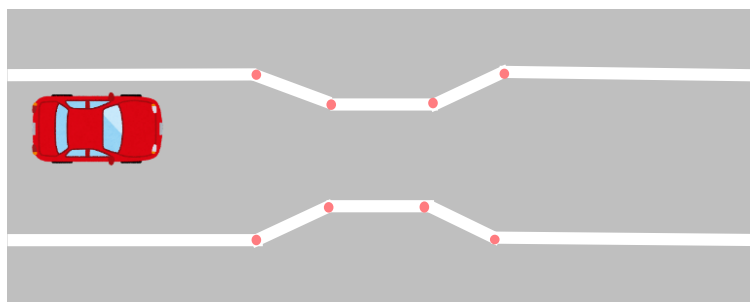
■ 道路構造令の規定

- 通過交通の排除・自動車の速度抑制を目的としたハンプ（凸部）、狭窄部、屈曲部等を設置し、歩行者にとって安全安心な通行空間とした道路
- 主に交通量500台/日未満の道路で適用

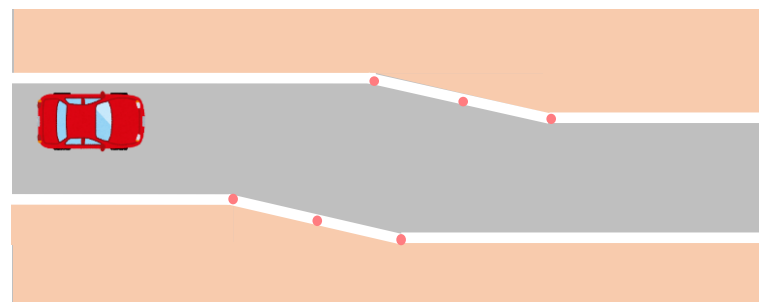
ハンプ・凸部



狭窄部



屈曲部



→ 交通量6000台/日を超える神門通りでは使えない・・・

交通量1万台の歩車共存道路を探す

どうやって車の速度を落とすのか？



シェアドスペース（共有空間）

縁石や防護柵など物理的な境界をなくし、一体化
人と車の専用意識を排除



相互の危険意識が高まり
安全な行動を促す



人と車が
お互い譲りあって通る道



ドイツ・ブレマー通り

シェアスペース化の素案を提案

- 車道を2m狭めて、歩道を1mずつ広げる
- 縁石や防護柵は設置せず、歩道と車道は一体化
- 松並木を保全する

→社会実験※を行い
意見を聴くこと
にした

※白線を引き直し、
車道を狭めて歩道を広げ
センターライン消す



安心して歩けるか？社会実験で体験

社会実験の目的と、道の将来イメージをPR

- ①空き店舗にPR館を設置し、紹介しながらアンケート
- ②周辺に出かけて戸別訪問し、紹介しながらアンケート
- ③地元小・中学校へ出前講座
- ④テレビや新聞に報道の呼びかけ



PR館で社会実験や整備の目的を紹介



出前講座のあとで現地を体験

社会実験の結果

- 車の速度が低下 かつ、普通車の通行には支障なし

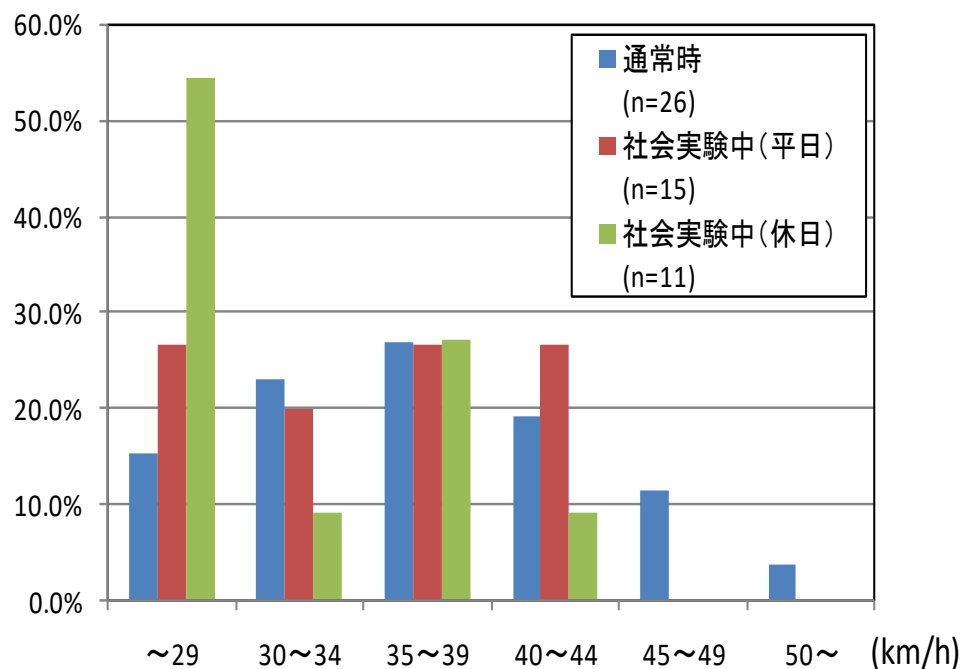
平均速度 37km/h→31km/h 6 km/h減

最高速度 52km/h→41km/h 11km/h減

- 歩きやすくなった歩行空間

並んで歩く人が増えた

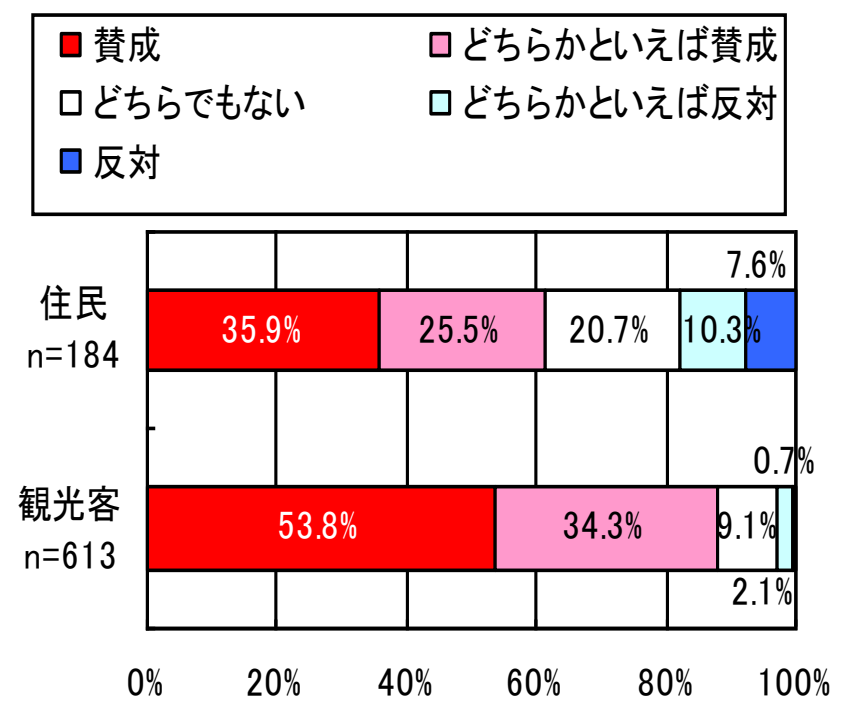
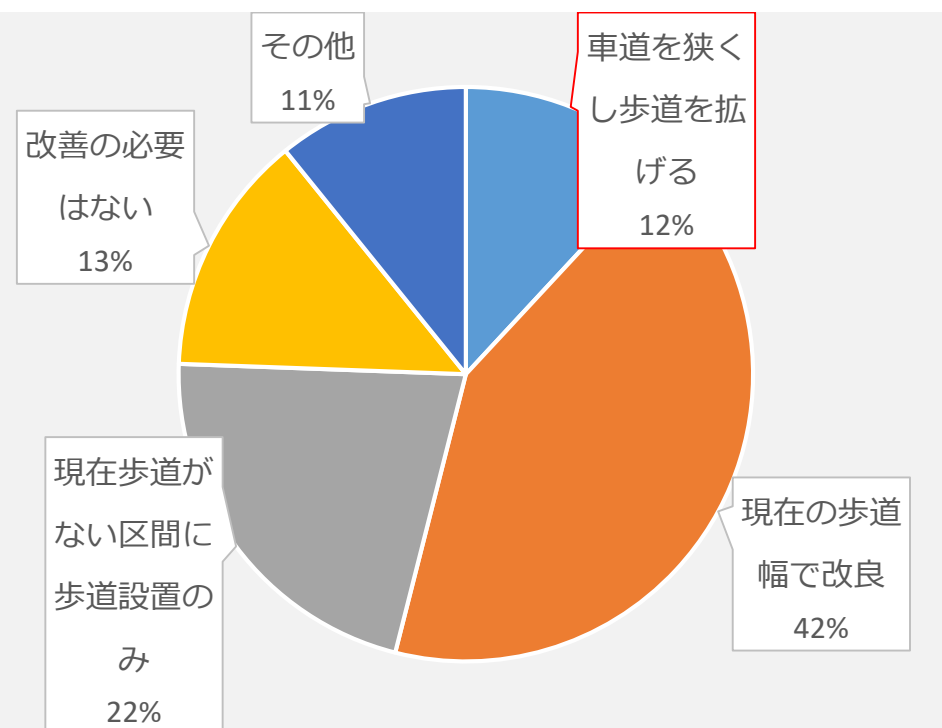
松の木の内側（車道側）を歩く人が増えた



アンケート結果

観光客の9割、住民の6割が
「歩道を広げて車道を狭める道路整備」に賛成

実験の1年前 → 実験後 (歩道広げ車道狭めることへの賛否)



少数意見を切り捨てない

反対意見を丁寧に聞き取り、できることを考える

「歩道を広げ車道を狭める道路整備」に反対した方に理由を聞いた多くの方が「大型バスのすれ違い時に歩道部にはみ出るのが怖い」という回答だった

→大型バスのすれ違いを減らせば、きっと賛成してもらえる



車道を5mにすると、大型バスのすれ違いは窮屈

観光バスの北進一方通行 導入

出雲大社周辺の観光バス受け入れ施設とバス会社の協力で実現
(自主規制)

来訪時は南から出雲大社へ進入
帰路は稲佐の浜や、歴博方面
へ迂回して帰る



通行規制の実現により

歩道を広げ車道を狭める・シェアドスペース化が決定

道路の景観も、体験しながら決める

平成23年度 デザインワークショップ

	日付	話し合った内容
第1回	平成23年6月24日	通りのデザインを考える
第2回	平成23年8月27日	石畳・照明を考える（現地で「見試し」）
第3回	平成23年12月10日	デザイン検討の成果報告



石畳化でシェアスペースの効果をも高める

石畳の意義

「異空間」を演出し、ドライバーの安全意識向上と車の速度低下を促す
参道にふさわしい景観づくりにも寄与



楽しんで歩ける道にする

地元と行政が一体となって、通りの魅力づくりに取り組んだ

行政

- 通りを歩く人を増やす工夫をする（交通施策）
- 道路の景観を整える
- 休憩場所やトイレをつくる
- まちの案内を充実させる（案内所・案内看板）

地元と行政

- 沿道の建物の景観を整える
- 店先で休めるようにする

地元

- 店舗の魅力を向上させる（新規出店・改修）
- みんながまちづくりに参加する

通りを歩く人を増やす工夫をする

交通施策全体イメージ

- コンセプト
 周辺の駐車場に車を停めて
 歩いて観光してもらう
- 案内看板設置



休憩場所やトイレをつくる

一畑電車駅を活用したポケットパークとトイレを整備
通りを歩く人の休憩場所として利便向上を図る



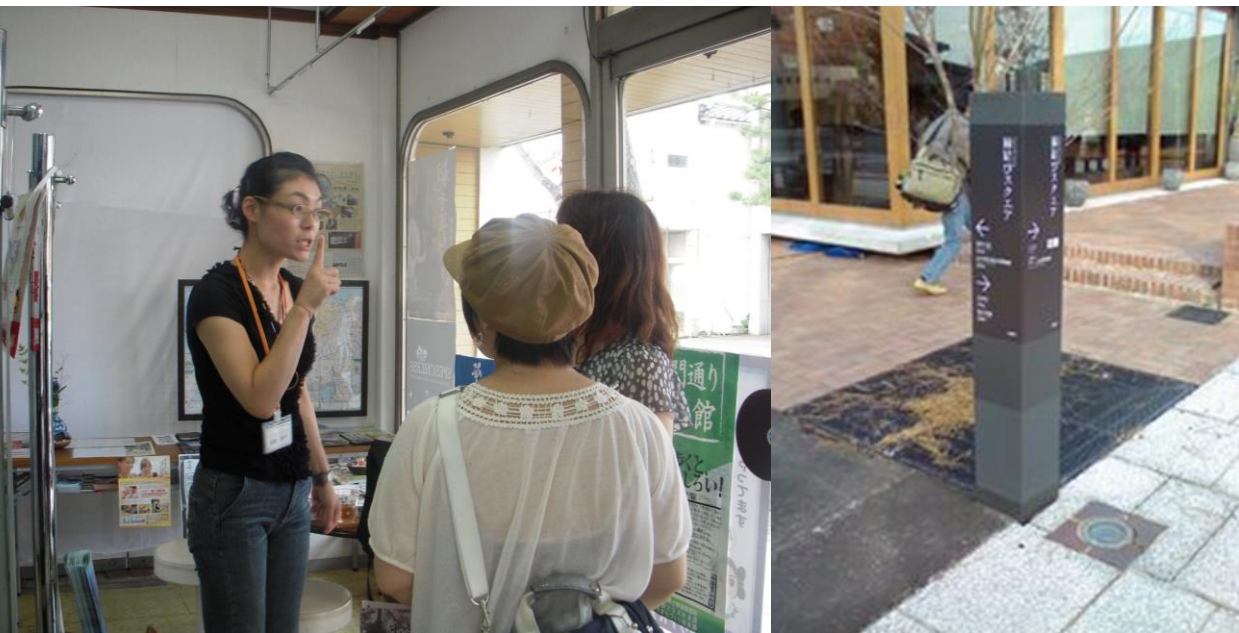
まちの案内を充実させる (案内所・案内看板)

PR館 (おもてなしステーション)

食事処、お土産、観光スポット、
参拝マナーなどをナビゲーターが
口コミで伝える

まち歩き案内看板

周辺の観光スポットの紹介と
案内を充実させた



沿道の建物の景観を整える

- ・ 街並みの統一のため修景基準を策定（地元と出雲市）
- ・ 出雲市が補助制度を整備



■ 修景基準（抜粋）

建築物

- 高さ 概ね2階以下
- 屋根 切妻等の和風屋根・日本瓦
- 軒庇 街並み連続性に配慮
- 外壁 漆喰塗・板張りなど和風
色は白・灰色・茶
- 開口 引き違い戸・必要に応じ格子
- 設備等
- 広告 街並みに調和

など



店先で休めるようにする

かつて参拝者をおもてなしした置座（縁台）を復活

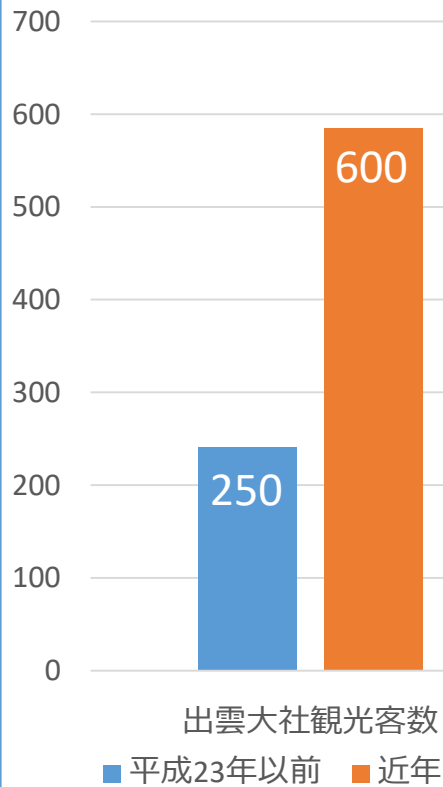
- ・地域の店舗が協力して日常の管理をする
- ・県は占用許可の柔軟対応で応援



置座（縁台）で一休み

現在

観光客の推移



島根県観光動態調査より 単位：万人



神門通りのふりかえり

- ①まちの魅力向上・賑わい再生のために、シェアスペースによる歩きやすい環境づくりが有効だった
- ②道路整備だけでなく、交通施策（バスや車の誘導・駐車場活用）を併用したことで、歩きやすい環境づくりができた

神々のふるさと 出雲の国の神門通り

譲り合いの心を いつまでも大切に