

道路の構造を議論

神門通りの道づくり

其の

二

平成22年
9月24日

島根県
出雲県土整備事務所
都市整備グループ
電話：30-5666

第二回ワークショップ開催

シエアド・スペース：岡山大学橋本准教授が紹介

九月六日の夜に出雲商工会において、第二回神門通りの今後の整備を考えるワークショップを開催しました。

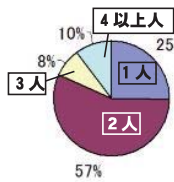
プログラムの冒頭では、現在の神門通りでは横断歩道以外での歩行者の横断が多いという実態のもと、「比較的交通量の多い自動車と歩行者が共存する道路空間の構築」が交通処理の基本方針として示されました。次に歩行者の本事業のアドバイザーであり、岡山大学の橋本成仁准教授から、車と歩行者、自転車と歩行者の道路整備のあり方として、近年ヨーロッパを中心に広がりを見せている「シエアド・スペース」(共

有空間)が紹介され、神門通りにおいて、車道と歩道をどのような構造にすればよいか六種類のアナウンスをグループごとに議論しました。ワークショップの参加者からは、「車の通行スピードをできるだけ落とすような道路にして」「シエアド・スペースで安全になるのか実感できない」「いろいろな立場の人の声がきけてよかった」などの意見が出されました。



■歩行者挙動調査(岡山大学橋本研究室による)

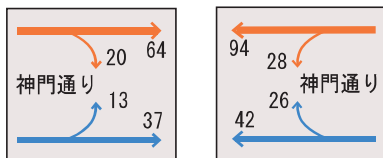
◎歩行者は何人で歩いているか



- 歩行者は、1人・2人のグループが多い
- 2人連れであっても縦1列で歩くグループもある

◎歩行者の道路横断の状況

(交通広場北側・ぜんざい学会前付近)



単位：グループ

- 横断歩道以外での横断が多いことが分かった

■自動車交通量調査

実施日	自動車交通量 (台/12時間)	歩行者交通量 (人/12時間)
2009/10/29 (平日)	4,094	1,297
2009/11/8 (休日)	4,280	3,103
2010/3/5 (平日)	3,222	844

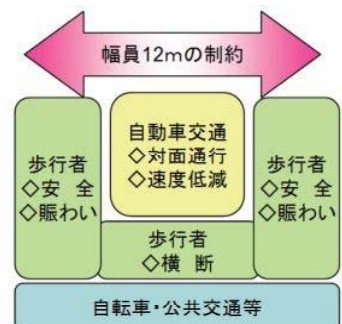
- 自動車交通は、9時～17時において平休日ともに、時間帯による極端なピークがなく、大きな交通量の変動が無い。方向別もほぼ同じ交通量。
- 歩行者通行量は、勢溜りで最も多く、次いで小学校入口、それより南側では非常に少ない
- 休日の13時台を中心に自動車と歩行者の錯綜が多い状況にある。

神門通りの課題

- 比較的交通量の多い自動車交通と歩行者の共存が可能な道路整備が必要
 - ・自動車の対面通行の確保
 - ・観光客の歩行時の安全性、比較的自由的な横断を確保
- 自動車の走行速度を抑制する施策が必要
- 自転車や公共交通にも配慮した道路整備が必要
- 出雲大社の参詣道としてふさわしい景観創出を行う必要がある

神門通り整備の方針

比較的交通量の多い自動車と歩行者が共存する道路空間の構築



道路の断面構成6つの案に対する意見 (抜粋)

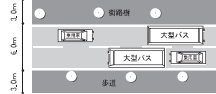
A 案 車道6m・歩道3m

既存計画

中央線：あり 外側線：あり



大型バスすれ違い可能



<中央線はない方がよい>

- ・センターラインはない方がよい。スピードが上がる。→中央線があるとスピードが出やすい。
- ・白線があると、空間を独占してしまっ、車だとスピードが出る。
- ・車のスピードが速いままなのでだめ。
- ・車優先は、観光地であることを考え不要な考えと思われる。→中央線はない方が景観はよい。

<歩道が狭い>

- ・歩道は広くしたほうがいいが、松の木があるので何人も並んで歩くのは難しい。
- ・松並木と車道の間隔が狭いため歩行者として歩きにくい。
- ・6mの車道では歩道が狭い。→歩道が3mでも松の木があるのでせまい。

<その他>

- ・どの案でも大型バス同士がすれ違うのはむずかしい。
- ・中央線、外側線があるのは安心だけど歩道を広げないと生活者（子供・老人）など危険。
- ・部分的、必要なところは道路の拡張、拡幅が必要では。

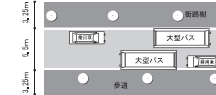
B 案 車道 5.5m・歩道 3.25m

セミシェアド・スペース

中央線：なし 外側線：あり



大型バスがぎりぎりすれ違う



<ラインの有無と歩道の舗装色>

- ・中央線がない方が広くすっきりとしてみえる。スピードがおさえられるような気がする。
- ・ラインがあるとスピードの抑制にはつながりにくい。
- ・中央線なしだが、歩道と車道の間白線を。
- ・外側線が無いと夜が不安。地元でウォーキングする人などがいる。
- ・歩道と車道の色を変える。

<バスのすれ違いができる車道幅>

- ・車道はバスのすれ違うことのできる幅があるといい。

<駐車スペース>

- ・両サイドにある商店の駐車スペースが必要（一般家の停車スペースも）

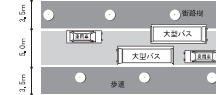
C 案 車道 5m・歩道 3.5m

セミシェアド・スペース

中央線：なし 外側線：あり



大型バスがすれ違いで車道から出る



<外側線>

- ・外側線があると車のすれ違いに支障が出る。

<車道の幅員>

- ・車道 5～5.5mがよい。
- ・外側線があることで車はできるだけスピードをひかえると思うが、バスには狭い。
- ・大型観光バスの通行が多いため 5mの車道は無理がある。
- ・車道の幅について運転手に聞いてみたい。
- ・この案を支持。専用空間を明確にせず、車の通行スペースが一番狭い案。

<自転車の通行スペース>

- ・自転車のスペースはどうなるのか？

<法的な観点から>

- ・事故があった場合の法的な観点を考慮しておく（車対車、車対歩行者）。
- ・観光客にシェアド・スペースの認識が有るか？歩く人も車も。
- ・シェアド・スペースでは、事故した時に歩行者が悪者になる。
- ・路側帯がないと、原則歩行者・自転車は片方向というのは問題。

<交通制限>

- ・夜の安全を確保するために昼夜で交通ルールを変えるとか？
- ・速度の 30km/h 制限は地元の方も抵抗感ないと思う。
- ・バスのすれ違いができなければ、観光バスは一方に。観光バスは北進のみに規制する。

<夜の対応>

- ・夜間のシェアド・スペースの効果は？不安。→夜は車のスピードが更に上がる。
- ・夜は暗い。夜間の明るさを確保して安全性を高める。→松で街灯が隠れていて暗い。

<大型バス対応>

- ・山陰道、出雲 IC 開通後、大型バスが神門通りに多く入ってくる。
- ・観光バスはそう多くない。もっとゆっくり走らせる。

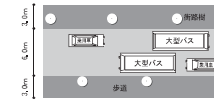
D 案 車道6m・歩道3m

シェアド・スペース

中央線：なし 外側線：なし



大型バスすれ違い可能



<車がスピードを出す>

- ・車道が広いのは反対である。中央線、外側線がなくても車側はスピードを出してしまうと思う。
- ・車がスピードを落とす可能性が低いためよくない。
- ・自転車の位置づけが不明確。

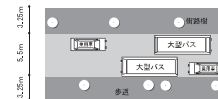
E 案 車道 5.5m・歩道 3.25m

シェアド・スペース

中央線：なし 外側線：なし



大型バスがぎりぎりすれ違う



<車のスピード抑制>

- ・スピードの抑制とともに歩行スペースの確保ができる。

<安全な歩行空間の確保>

- ・松があるのである程度、歩行者空間は安全に確保できる。
- ・歩行者が自由に横断できる方がよい。大型車がすれ違える。
- ・歩道スペースを出るだけ広く取りたい。車道は最小限で低スピードとすると 5.5m 案位かと思う。
- ・2人は安心して歩ける幅としたい。

<外側線の扱い>

- ・道路構造令より最小幅員を確保しており 1 番いい。外側線は松が目安となっているので不要。
- ・法律の面から道路全体が車道扱いということであれば外側線があった方がよい。
- ・線は無しとして、歩・車道の区分はカラーで違える。

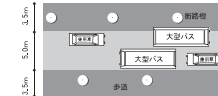
F 案 車道 5m・歩道 3.5m

シェアド・スペース

中央線：なし 外側線：なし



大型バスすれ違いは歩道にはみ出る



<外側線>

- ・ラインなし（道路の横断可とするなら）。
- ・車道が広いとスピードが出やすいので、狭い方がよい。歩道との境もない方がよい。歩行者優先。
- ・外側線もないのも良いと思う。白線がない方が、景観上よい。
- ・外側線のないセミシェアドでも、歩行者は何となく圧迫感を感じる。

<車道の幅>

- ・大型の通行量は少ないので車道の幅員を狭くする。
- ・5mだと大型とはすれ違えない。
- ・車道幅は路線バスが安全にすれ違う幅は必要！
- ・ドライバーの認知がしっかりしていれば道幅は狭くても OK では。
- ・路線バスや生活者がスムーズに通らなければならない幅。

<車のスピード抑制>

- ・車のスピードが落ちるのは間違いないと思う。歩行者にとっては安全なのではないか。
- ・自転車の速度を低くするなら車道 5m でも良いのでは。
- ・初めて通る人でも速度を落とす策が必要。

<歩行空間の確保>

- ・歩道は 3.5m ないと松をよけて歩きにくい。

<その他>

- ・歩行者や自転車の人が横になって邪魔になりそう。
- ・バスの離合はゆっくりでよい。観光地だし、まっすぐで見通しもよく問題ない。
- ・通りの入口に注意看板等で注意喚起「シェアド・スペースにつき気をつけて」をつける。
- ・観光客のために安全性を配慮した考え方がいる。
- ・自転車の位置づけが不明確。

<その他>

- ・周囲に学校が多く、学生の自転車が危険。→生活者は通行可の歩行者天国に（車道バイパスつくる）。
- ・白線をなくすと小さい子には危ない。孫には「白い線から出ちゃだめだよ」と言ってる。
- ・観光客には路肩に停車する人がいる。すべてフリーでは交通安全面で問題がある。
- ・観光客は白線があろうがなかろうが、自由に歩いている。→点字ブロックをどう配置するか。
- ・勢溜りに信号機は嫌だ。→5.5mか5.0mか実感で決めにくい。
- ・石畳の場合、路面の滑りやすさが心配。→松の木が死角になっている。

シェアド・スペース
についての
疑問・不安

グループの発表から

第1班

- ・A案は既存とほとんど変わらない。
- ・E案が一番良いと思う。理由は歩道の確保がしっかりしている。大型トラック等がすれ違えるし、スピードの抑制ができるので良い。



第3班

- ・シエアド・スペースは、外側線が無い場合車道として扱われ歩行者は右側通行時が大変ではないか。外側線があった方がよいのではないかと思う。
- ・松並木は残すほうがよい。木の陰から人が出てくるのではないかとということで車気がつけるのではないか。

- ・車はゆっくり走ってほしい。歩行者の安全確保を優先する。
- ・白線がなくなると子供に教育しにくい。
- ・白線があると歩車道が分離されるので歩行者は安心ではないか。

第5班

- ・違う機会は少ないので5mでよい。
- ・外側線のある、なしは以下の通り意見が分かれている。
- ・外側線があったほうが歩きやすいのではないか。
- ・外側線がないところで事故になったら歩行者の過失のなるのではないか。
- ・外側線がない事によって片一方しか通れないなら外側線があったほうがいい。
- ・警察はそんなことで捕まえないでしろから外側線はないほうがいい。
- ・外側線がなければ景観上スマートで良いのではないか。
- ・外側線があるとその中を歩かなくてはいけないという圧迫感がある。

第2班

- ・シエアド・スペースで本当に安全になるのか実感ができない。
- ・自転車と並列で走ると車道にはみ出るのがシエアド・スペースでどうなるのか。
- ・外側線があると小さい子供に線より内側を歩きなさいと教育しやすい。
- ・白線が無いと全部車道の扱いになり法律的に自転車も歩行者も一方通行になる。

第4班

- ・中央線は要らない。
- ・観光バスも増えてきているので車道の幅は五、五mあつたほうが良いのでは。歩道が広い方が良いし観光バスがすれ
- ・車道が広いと車がスピードを出して危険ではないか。
- ・白線が無いと景観上スマートでよいのではないか。

- ・三十分口の速度制限がよい。
- ・道路の素材は滑りにくいものがよい。
- ・夜見えにくいので外側線はあつたほうが良いのではないかと思う。
- ・夜は人通りが無いのでそんな心配は要らない
- ・松並木の内側に並列歩行ができるだけの幅がいい。

※記載されていた「路側線」という言葉は、正式名称である「外側線」に変更しています。

シエアド・スペース (共有空間) とは



整備前



整備後

シエアド・スペース (共有空間) は交通事故削減の効果的対策として注目されています。車道、歩道、自転車道、沿道空間までを一体的な都市空間と捉え、信号、標識、標示、その他障害物 (縁石、防護柵等) を無くし、段差を設けない「広場」のような空間です。

自動車・歩行者等の専用空間は存在せず、利用者から空間の「専用意識」を排除し、相互の危険意識を高めることで、双方が安全に配慮した交通行動を取ることを促します。

オランダの Hans Monderman 氏 (1945-2008) が提唱し、2004 ~ 2008 年に EU5ヶ国の 6 都市と 1 地方が参加してモデルプロジェクトが実施されています。欧州の他都市においても整備の動きが進んでいます。

■ドイツ・ボームテの事例 (左写真)

- ・歩道・車道ともにすべて赤色系のブロック舗装に変更
- ・歩車道境界の構造物や中央線、横断歩道は抹消
- ・区域内の交差点 (2ヶ所) はラウンドアバウトのようなブロック舗装 →ラウンドアバウトとしての通行が求められているわけではなく、右側優先のルールだけに従う
- ・整備後の歩道相当空間は 2.0 ~ 4.0m、車道相当空間が 5.5mに変更
- ・歩道相当空間と車道相当空間は、ブロックの大きさや向きに違いを持たせており、それぞれの空間が認知
- ・整備効果: 交通事故件数の変化をみると、整備前 30 ~ 40 件/年に対して、整備後は完成後 3ヶ月時点で 0 件と激減

郵便はがき

6 9 3 8 7 9 0

065

料金受取人払郵便

出雲支店
承認

1596

差出有効期間
平成 23 年
3 月 31 日まで
切手はらずに
お出しください

出雲市大津町1139番地
島根県出雲県土整備事務所
土木工務部 都市整備グループ 行



該当するものに○をつけてください

- ①住所 a. 神門通り近隣 b. 大社町内 c. 大社町外
- ②性別 a. 男性 b. 女性
- ③年齢 a. 20 歳未満 b. 20 歳代 c. 30 歳代
d. 40 歳代 e. 50 歳代 f. 60 歳以上
- ④職業 a. 会社員 b. 自営業 c. 農業
d. 公務員 e. 主婦 f. 学生 g. その他 ()

※以下は記入されなくても結構です

〒 _____ 電話 _____
名前 _____ 住所 _____

スケジュール

第 1 回 神門通り整備を考える
H22 年 7 月 25 日 (日)

今回 第 2 回 神門通りの使い方を考える
H22 年 9 月 6 日 (月)

次回 第 3 回 神門通りの景観を考える～ 1
H22 年 10 月 4 日 (月)

第 4 回 神門通りの景観を考える～ 2
H22 年 11 月 1 日 (月)

第 5 回 神門通りの今後を考える
H22 年 11 月 29 日 (月)

白線（外側線）の有無による法的取扱の違い



神門通りの整備イメージ（外側線あり）



神門通りの整備イメージ（外側線なし）

外側線があると、白線から外側は路側帯として扱われますが、白線がないと道路全体が車道として取り扱われます。この場合、厳密には、歩行者は右側通行が義務づけられます。

ただし、津和野町や伊勢市などでは、同様な考え方で外側線の無い道路整備が行われています。



津和野町 本町祇園丁通り

■橋本研究室による調査の様子



自動車走行速度調査



歩行者挙動調査

アンケート 答用紙

質問① 神門通りについてのご意見を下さい

質問② ワークショップや計画の進めかたについて
ご意見ください

質問③ ご自由に意見を下さい

交通アドバイザー 橋本成仁准教授の略歴



1969年高知県生まれ。

東京大学大学院（都市工学専攻）助手、財団法人豊田都市交通研究所を経て、2008年より現職。博士（工学）、技術士（建設部門）。

岡山大学大学院 環境学研究科 社会基盤環境学専攻
都市環境創成学講座 社会システム計画学研究室

専門分野：都市交通計画，地区交通計画，公共交通計画

研究テーマ：安全・安心な生活環境の形成に関して、実務経験を生かして研究を進めている。安全性の確保と自動車でのアクセス性の維持という対立しがちな課題に取り組むとともに、バリアフリー、公共交通利用可能性などの視点も含めた地域の総合的な居住環境を向上させるための方策について研究している。

著書：

『「安全・安心のまちづくり」まちづくり教科書 第7巻』（日本建築学会編）2005

『コミュニティ・ゾーンの評価と今後の地区交通安全

— 交通事故半減のヒントと商業系地区への展開 —』（社）交通工学研究会 2004 他