

シェアド・スペースを含む道路空間 の移動環境向上をめざして ～地域住民と観光客がシェアできる未来に～

出雲市 都市建設部 道路建設課

はじめに

今回、社会実験の舞台となった出雲市の大社地域は、縁結びの神様として親しまれている大国主神を祀った『出雲大社』を有し、古くから門前町として栄えた町です。また、年間 600 万人を超える観光客が訪れる全国でも有数の観光地となっています。

その大社地域の中心部である杵築地区は、出雲大社の参詣道として栄えた町並みの面影を残す風景が続き、昔ながらの小さな路地が縦横に走っています。この路地は、観光客にとってまち歩きが楽しめる道となっており、そのことによりこの路地を中心にまち歩きでの回遊が広がってきています。

一方、徒歩での移動が主であった昔ながらの町並みは、民家が空間を余すことなく軒を連ねており、徒歩中心で計画された道路は幅員が狭く、地元住民にとっては、普通車のすれ違いが困難であることに加え、自家用車の駐車場が確保できない等の悩みを抱える路地でもあります。また、過疎化の影響で高齢化率が高くなったことも相まって、この狭隘な道路は、高齢者の自家用車の運転や地元住民の生活に障がいとなっています。

市としては、観光客が増加する反面、地元住民の生活環境が悪くなってきている現状を打破し、ともにこの狭隘な道路をシェアすることができる方策を検討しました。

以下、その内容をご紹介します。



【出雲大社】



【弁天島】

1. 道路空間の移動環境向上

狭隘な道路空間を拡げるため、道路拡幅等による環境改善が真っ先に浮かぶところです。しかし、この地域は前述したとおり、徒歩中心であった頃に整備された昔ながらの町並みが残る古き良き住宅密集地であり、道路拡幅を計画すると多くの家屋移転が必要となるため、費用と生活実態を考慮すると整備は困難と考えました。よって、現在の状況で道路空間を有効利用する対策を考えていくこととしました。

まずは、移動環境向上策として、この地域で重要な二つの道路空間に着目して検討を行いました。

一つ目の道路空間は、多くの地元住民が活用する一方、「神迎の道」として多くの観光客も徒歩で往来する地域内生活道路です。当地域は高齢化率が高く、自動車を利用することができない高齢者が多いことに加え、道路に狭隘区間・離合困難な箇所が多数あることから、自動車等を運転することに対して、この空間自体が障がいとなっています。また、この状況に併せ、神様が通られる道として知られていることから、多くの観光客が徒歩により往来をしています。このことから、自動車を始めとする車両と徒歩通行者とが、危険と隣り合わせの状況で通行しています。そこで、この地域内道路において、自動車に代わる移動手段を検討することとしました。



【狭隘な生活道路】

二つ目は、多くの観光客が利用する神門通りです。この通りは平成22年に歩車共存道路、いわゆるシェアード・スペースとして整備されたことにより、まち歩き観光客が増加し、この区域を中心として観光における周遊エリアの拡大がみられています。しかし、高齢者や移動制約者においては、観光周遊を行うには観光スポット間に距離があるため、徒歩によるまち歩きが難しい状況となっています。そこで、観光スポット間の新しい移動手段を検討することとしました。



【シェアード・スペース】（神門通り）

加えて、観光客・地元住民が共に利用できるように、双方の運動能力等に応じた交通手段を用意することで、道路交通のユニバーサルデザイン化を図ることも検討することとしました。

2. グリーンスローモビリティ（GSM）の活用

検討の結果、前述した『地元住民と観光客が混在する狭隘な生活道路』と『神門通り』の二つの道路空間の移動環境を向上させるため、高齢者にとって安心して生活を送ることができ、また、誰もがまち歩き同様ゆっくりと景色を眺めることのできるグリーンスローモビリティ（以下、GSMと記載する。）に着目し、導入に向けた実験を実施することとしました。

定時定路線の運行とし、観光客が利用するであろうルートを中心に、地元住民も利用できる二つのルートを計画しました。

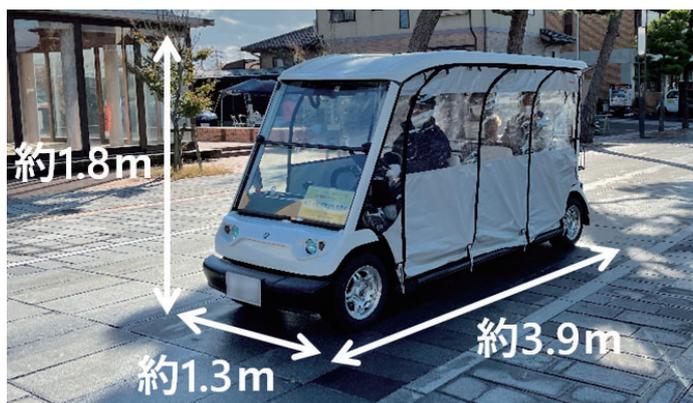
一つ目のルートは、旧暦の十月に全国から八百万の神々がお集まりになる神迎の地『稲佐の浜』から『出雲大社参道入口』の区間（神様が歩かれる道「神迎の道」）を中心に、多くの観光客がこの地を訪れる玄

関口となる一畑電鉄出雲大社前駅を結ぶルートとしました。

次に、二つ目のルートは、地元住民を対象とし、この圏内に居住する高齢者が利用しているショッピングセンター・診療所・行政センターなど生活に密着した拠点を通過するルートとしました。

運行期間は、多くの観光客や自動車が通過する中、GSMの通行の安全性を確認する必要があることから、特に観光客の多い時期である神迎祭（全国から八百万の神々がお集まりになる祭事）の期間を含む連続10日間で実施しました。地元利用者重視のコースを1日3往復の3日間、観光客利用者重視のコースを1日4往復の7日間としました。

この運行により、安全性、地域の受容性、地域の魅力度向上及び事業化の可能性について確認しました。以下、実験の結果について記述します。



【グリーンスローモビリティ（電動車）】



【神迎の道】

3. 利用状況

二つのルートを運行した結果、地元利用者重視のルートにおいても観光客の利用がほとんどであり、全体の利用者のうち約90%が観光目的の利用で、地元住民の利用はほとんど見られない結果となりました。

運行結果は下記のとおりです。

運行ルート	運行 日数 (日)	運行 便数 (便)	乗車 人数 (人)	日当り 乗車数 (人/日)	便当り 乗車数 (人/便)	乗車率
地元利用者重視	3	18	52	17.3	2.9	48.1%
観光客利用者重視	7	56	195	27.9	3.5	58.0%
合計	10	74	247	24.7	3.3	55.6%

乗車定員は6人（運転手を除く）です。三列シートで前列1名、中列2名、後列3名の乗車体制です。

予約制ではなく先着制としたため、相席を嫌がり乗車しないケースがあったり、また、乗車定員が少ないため満席で乗車できないケースがあったりしました。こうしたことから、1便当り乗車数は3.3人、乗車率が約56%と低調な結果になりました。

4. 運行検証結果

運行状況の結果から、その検証を以下のとおりまとめました。

(1) 安全性

運行車両の前方に搭載したビデオカメラにより観測した錯綜回数（衝突の危険性を感じて歩行者が回避行動をした回数）、PET 値（自動車・自転車が実験車両を認知し回避行動をとってから、実験車両が到達する時間）及びアンケート結果から、歩行者、車両それぞれで安全性が一定程度確認されました。

(2) 地域の受容性

アンケート結果から、観光客の利用意向は高い結果となりましたが、地域住民の利用意向や導入意向は、目標とする数値に達しない低い結果となりました。地元住民からは、決まったルートではなく、地域を面的に運行するルートが希望であることや、現在は運転免許があるため今すぐ GSM は不要であるなどの意見があり、受容性は低いと推察しました。

(3) 地域魅力度の向上

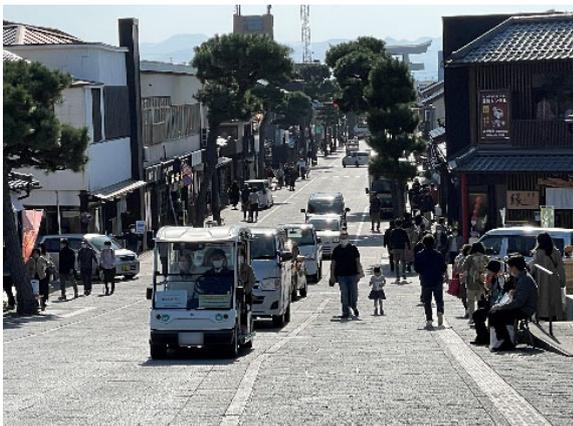
アンケート結果から、GSM が地域の魅力度向上に貢献できると感じた人が多い結果となりました。

(4) 事業性

GSM の乗客及び地元住民のアンケート結果から、支払意思額について約 80% の人が 300 円以下という結果となりました。この金額での事業化は難しいと思われ、付加価値を持たせることにより、GSM 自体の魅力を引き上げるなど、事業化可能な運賃を設定するための方策を検討する必要があることが分かりました。



【生活道路】



【シェアド・スペース（神門通り）】

おわりに

今回の試験運行により、狭隘な道路や徒歩移動者が多い道路で、自動車等の車両や人と GSM が共存することに関して、安全性は確認できました。

地元住民からは、目標としていた結果を得ることができませんでしたが、出雲大社を筆頭とする観光資源に興味を抱き来雲された観光客からは、市として満足のできる目標を上回る結果を得ることができたと感じています。

本市としては、地元住民と観光客が共に利用でき、多くの方々が満足いただけるような GSM を考えていることから、今回の試験運行で生じた課題を一つ一つ整理し、引き続き検討していきたいと考えています。

そのためには、地元住民・商店街等が一体となり、この GSM の運行を支えてもらう必要があると考えており、市の役割は、地元住民・商店街等の行動への後方支援であると考えています。

最後まで記事を読んでいただき、ありがとうございました。みなさまには、数年後に観光を兼ねて出雲市へお越しいただき、そのときに GSM が地域の魅力度を向上させているかどうかを確認していただくと喜びます。(島根の方言で、「助かります」といった意味です。)

