

出雲大社「神門通り」のみちづくり ～官民一体となったにぎわいのある通りへの再生～

角 広幸

1. はじめに

「神門通り」は、明治45年に開業した国鉄大社駅から出雲大社までを直線で結ぶ参詣道として大正3年に整備され、沿道は門前町として栄えてきたが、モータリゼーションの進展や平成2年のJR大社線の廃止の影響を受け、人通りは激減し、かつてのにぎわいが失われていた（写真-1）。

平成25年に行われた60年に一度の出雲大社御本殿の大遷宮。この一大行事に合わせる形で、「神門通り」を出雲大社の門前にふさわしい風格とにぎわいのある通りへ再生させたい。安心して楽しみながら歩ける道とするための道路幅員構成の見直しや、石畳舗装化、官民一体となった沿道のまちなみの景観づくり、にぎわいづくりの取り組みについて、地域をあげて進めてきた経緯や効果、現状などを紹介する。



写真-1 閑散とする神門通り（平成22年頃）



図-1 位置図

2. 計画づくり ～神門通りのにぎわいを取り戻す～

2.1 整備前の状況と課題

整備前の神門通りは、全幅12mで車道が7m（3.5m×2）、両側2.5mの歩行空間があった。通りには、開通に合わせて寄進され歴史的にも貴重な松並木があり、参詣道を印象づける重要な景観の要素である反面、歩行可能なスペースが狭く、観光客が2列で歩けない状況であった。また、観光道路であるとともに住民の生活道路としても機能しており、1日約5千台以上の自動車交通量がある幹線道路としての役割も担っていた。そのため、神門通りの道づくりにあたっては、沿道住民の生活交通のための利便性と、観光客のためのにぎわいや安全性向上を両立させることが、神門通りの計画づくりに求められる必要条件であった。さらに、出雲大社参詣道にふさわしい良好な景観形成を図るためには、道路の修景だけではなく、沿道建築物が統一感のある調和したまちなみとするための取り組みが必要であった。

2.2 ワークショップによる合意形成

神門通りには、当初、全幅16mに拡幅する都市計画が決定されていたが、平成21年に市が実施した沿線住民アンケートの結果では、拡幅する案について過半数が「反対」と回答した。その理由として「今の姿が望ましい」、「松並木が守れない」などの意見が寄せられた。一方で、「仮に現在の道路幅で快適な通りとするとしたら」との問いには、「車道を狭くして歩道を広げる」と回答した方はわずか12%と少なく、多くの人が現在の車道幅のままでの改良を望んでいた。

「道路は拡幅しない」、「車道は狭くしない」、「歩道は広くしたい」、この相反する意見を集約して計画を策定するため、行政、民間、沿道住民が参加するワークショップ方式により合意形成を図ることとした。

整備計画策定にあたっては、交通、景観の学識

経験者らから構成する検討部会を設置し、ワークショップの議論や検討内容に専門的な観点から助言を与えるとともに、技術的な提案を行うものとした。さらに、ワークショップによる全体の事業コーディネートに関しては、合意形成が専門の学識経験者がその役割を担った（図-2）。

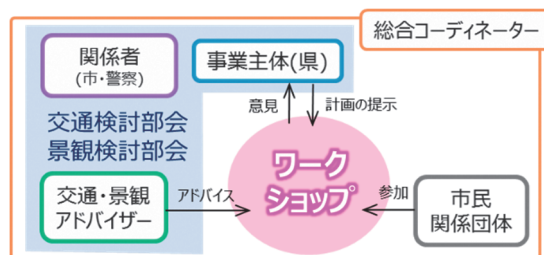


図-2 ワークショップの実施体制

2.3 整備方針

平成22年7月から平成23年12月にかけて、道づくりワークショップ、デザインワークショップを計9回開催し、ハード整備とソフト施策両面から様々な「工夫」を連携させ、車のスピードを落とし、観光客のまち歩きを誘発しながら「歩車共存道」により整備することを決定した。さらに、テーマである「にぎわい再生のため、安心して楽しみながら歩けるまちづくり」の実現のため、以下の整備方針を決定した。

(1) 歩車共存道として美装化

- ▶現況幅員の中で車道を狭めて歩道を拡幅
- ▶出雲大社までの参道にふさわしい美装化

(2) 松並木の保存

- ▶神門通りの松並木はすべて保存
- ▶工事期間中にも枯らさない対策

(3) 電線類の地中化

- ▶勢溜～大鳥居までの区間を地中化

(4) 出雲大社前駅付近の整備

- ▶ポケットパーク設置
- ▶県登録文化財にふさわしい景観対策
- ▶老朽化したトイレの更新・整備

2.4 交通社会実験

歩車共存道の有効性の確認、課題の抽出、利用者の意見の収集等を目的として、車道を7mから5mに狭め中央線を消去する社会実験を実施した(表-1)。幅員変更の効果確認調査の結果、自動車走行速度の低減(図-3)、横並び歩行者の増加(図-4)といった結果が得られた。

表-1 社会実験概要

実験時期	2010年11月25日～12月5日(11日間)
路面標示	中央線消去、幅員5.0mに外側線
歩行者空間	ボラード風にカラーコーン、歩道マーク設置、路上に縁台を設置
実験広報	ちらし(沿線地区への配布)、HP、市報、告知看板
事業PR館	事業PR、実験内容説明、アンケート

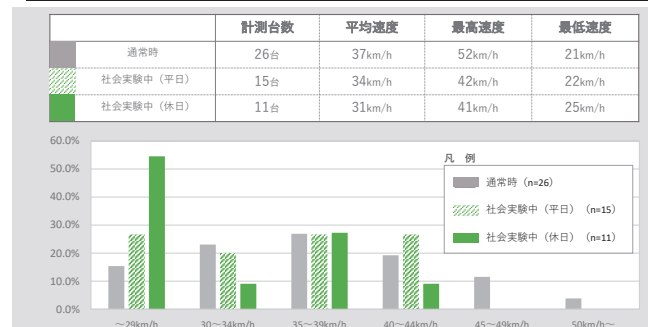


図-3 自動車の走行速度調査の結果

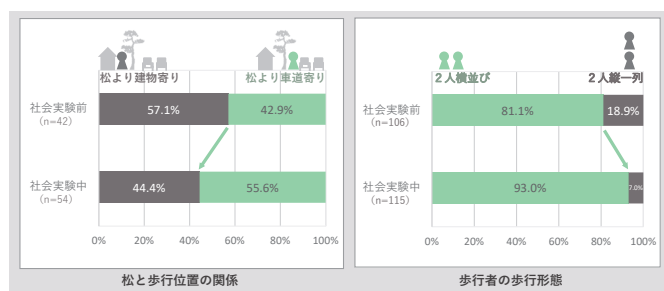


図-4 歩行者の動態調査結果



写真-2 交通社会実験時の大型車すれ違い状況

歩道を広くし車道を狭くする道路空間整備についてのアンケート調査の結果、観光客の9割近く、住民の6割近くが「賛成」または「どちらかと言えば賛成」と回答し、「歩きやすくなった」という声が多く支持された。

一方、反対された2割の方々の主な反対理由は「大型車同士のすれ違いの際に歩いていると怖い」という意見であったことから、大型車同士のすれ違いに対処する必要があった（写真-2）。

2.5 観光バスの北進一方通行化

大型車が歩行空間にはみ出してすれ違うことに
対する不安に対しては、大型車同士のすれ違いの
頻度を減らすことでこの不安を解消し、「安心し

て楽しみながら歩ける道」の実現を図ろうと、神門通りの「観光バスの北進一方通行」（路線バスを除く）を導入することとした。

出雲大社周辺の観光関係各社のほか、西日本各府県バス協会に対して協力依頼を行い、2011年4月より観光バス北進一方通行の自主規制（道路交通法による規制なし）を実施することで課題の解決を図った。

2.6 シェアド・スペース

神門通りにおける歩車共存道の計画にあたっては、ワークショップでの議論や社会実験の成果をもとに、「生活車両の利便性」と「観光客の安全性・快適性」を両立させるため、シェアド・スペースの考え方を取り入れた。シェアド・スペースとは、縁石、柵、段差などの歩行者と自動車を分離する構造をやめ、あえて両者を同じ空間に共存させることで、双方の安全意識を高め、注意を促すという考え方に基づいている。

神門通りでは、現道幅員12mの「使い方」を見直し、車道を7mから5mに狭めることで、片側3.5mの歩行空間を生み出した。さらに、歩行者との共存道路であることをドライバーに印象づけるため、中央線を消去したうえで、石畳化等の美装化によって他の幹線道路とは違う「異空間」を演出し、自動車の速度低減を図っている。（写真・3）。



写真・3 整備前後の幅員構成

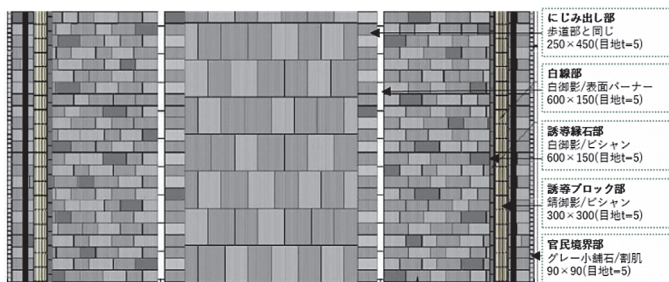


図-5 石畳の舗装パターン

2.7 石畳舗装パターンの工夫（にじみだし）

整備を補完する工夫として、歩行空間の石畳舗装パターンを車道ににじみ出させている。これは、ドライバーに実際よりも車道の幅を狭く感じさせ、

ここが歩車共存道であることを意識しながらゆっくり通行することを促している（図・5）。

2.8 駐車場の利活用促進

出雲大社を訪れる観光客が、神門通り周辺に車を停めて、時間を気にせず自由に周遊できるよう、公共施設や民間所有の駐車場を無料で開放する取り組みが行われている。これらの駐車場施策は、観光交通が神門通りへ流入することを抑制し、まち歩きを促す効果も期待している。

また、GWや年末年始等の混雑期には、事前広報と看板誘導により一畑電車雲州平田駅周辺駐車場などへ誘導し、パーク&ライドを活用することで、駐車場の空待ち渋滞の軽減を図る取り組みや、大社周辺の渋滞状況及び駐車場の満空状況を確認できる情報提供サイトを開設するなど、関係機関の協力により様々な渋滞対策が講じられている。

2.9 まち歩き案内看板

公共交通や車で訪れる観光客をスムーズに出雲大社や神門通りに誘導できるよう、駐車場、駅、バス停、通りの入口などに、マップ付きで神門通り周辺の観光スポットを紹介する「まち歩き案内看板」が整備されている。また、これらや街路灯、信号機などのストリートファニチャーは、色彩、デザインを統一させ、通り全体で一体感のある落ち着いた景観を創出している（写真・4）。



写真-4 まち歩き案内看板（左）と街路灯（右）

3. 事業効果 ～にぎわいを取り戻した神門通り～

3.1 沿道店舗の増加

神門通りでは、平成の大遷宮を契機に、沿道への新規店舗の出店が相次いだ。定番の「出雲そば」、出雲が発祥の地と言われる「ぜんざい」のほか、地産品を扱った飲食店や土産物店が数多く立地し、多くの観光客で賑わっている。

3.2 様々な経済効果

沿道店舗が増え、まち歩きが促進された結果、

観光客が神門通り周辺に滞在する時間、消費する金額も増加した。さらに、その効果は地価にも影響を及ぼしている。神門通り沿道の基準地価は、平成25年から令和2年に新型コロナウイルスの影響により横ばいに転じるまで6年連続で上昇している。このように、神門通りの取り組みは様々な経済効果も生み出している（図-6）。

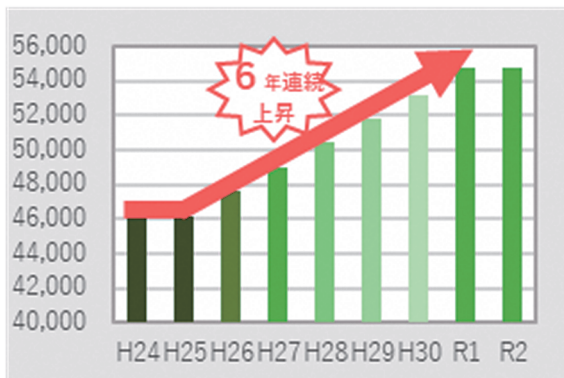


図-6 沿道における基準地価の推移

3.3 地域住民・観光客の評価

神門通りの整備や道づくり、にぎわいづくりは、地域住民や観光客からも大きな評価を得ている。一期工事完了後(勢溜交差点～出雲大社前駅)のアンケート調査の結果、地域住民からは、歩きやすさ、通りの魅力、賑やかさでいずれも約6割の方に高評価されており、整備前と比較して大きく増加したと言える（図-7）。また、観光客の満足度も整備前より向上し、訪れた観光客のほとんどの方に満足いただいていることが分かる（図-8）。

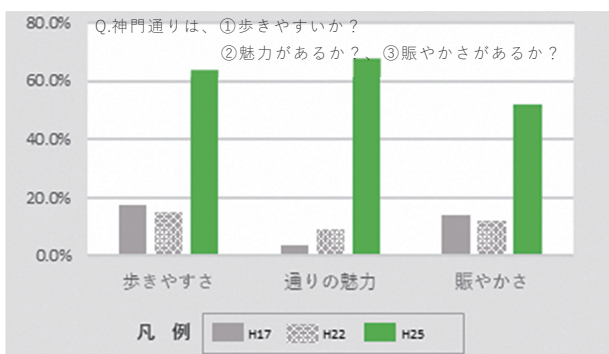


図-7 地域住民の評価

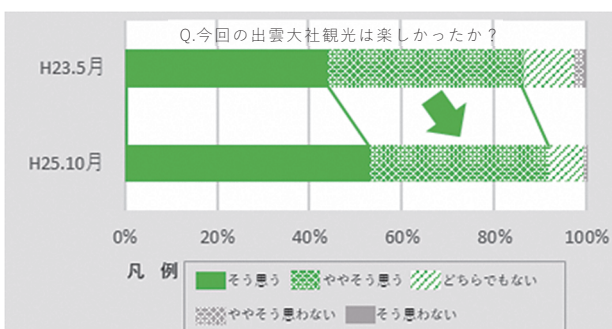


図-8 観光客の満足度

4. 2工区の整備 ～にぎわいをつなげるために～

現在、登録文化財である大鳥居の南側に架かる宇迦橋架替工事を含む神門通り最南端の整備を2工区として実施中である。

橋の架け替えの他、歩道の拡幅、無電柱化などの整備を計画している。2工区の計画づくりについても、1工区同様にワークショップを開催し、道づくりやまちづくりの意見交換を行い、施工済み区間や大鳥居との調和をポイントに橋のデザインや道路計画などを決定した。宇迦橋の高欄には引き続きシンボルとして擬宝珠を採用することとし、橋の南側に宇迦橋と大鳥居を眺めることのできる視点場の整備を計画している（図-9）。

令和6年度には2工区の整備が完了する予定であり、にぎわいの再生が2工区までつながっていくことが期待される。

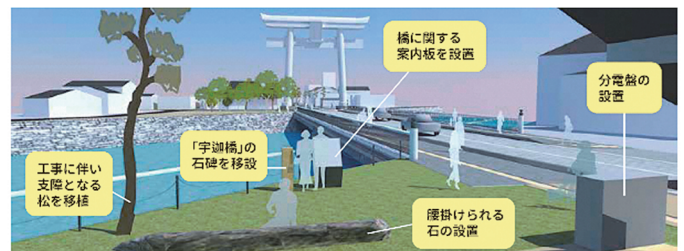


図-9 宇迦橋南側の視点からの眺望イメージ

5. まとめ

神門通りの道づくりは、行政と地元住民や沿道店舗の事業者など、官民間問わず多くの関係者が連携して取り組み、かつてのにぎわいの再生を実現し、多くの方々をお迎えしている。この取り組みを今後も皆で共有し、これからも愛され続ける神門通りであるように継承していきたい。

角 広幸



島根県土木部都市計画課
街路公園グループリーダー
SUMI Hiroyuki