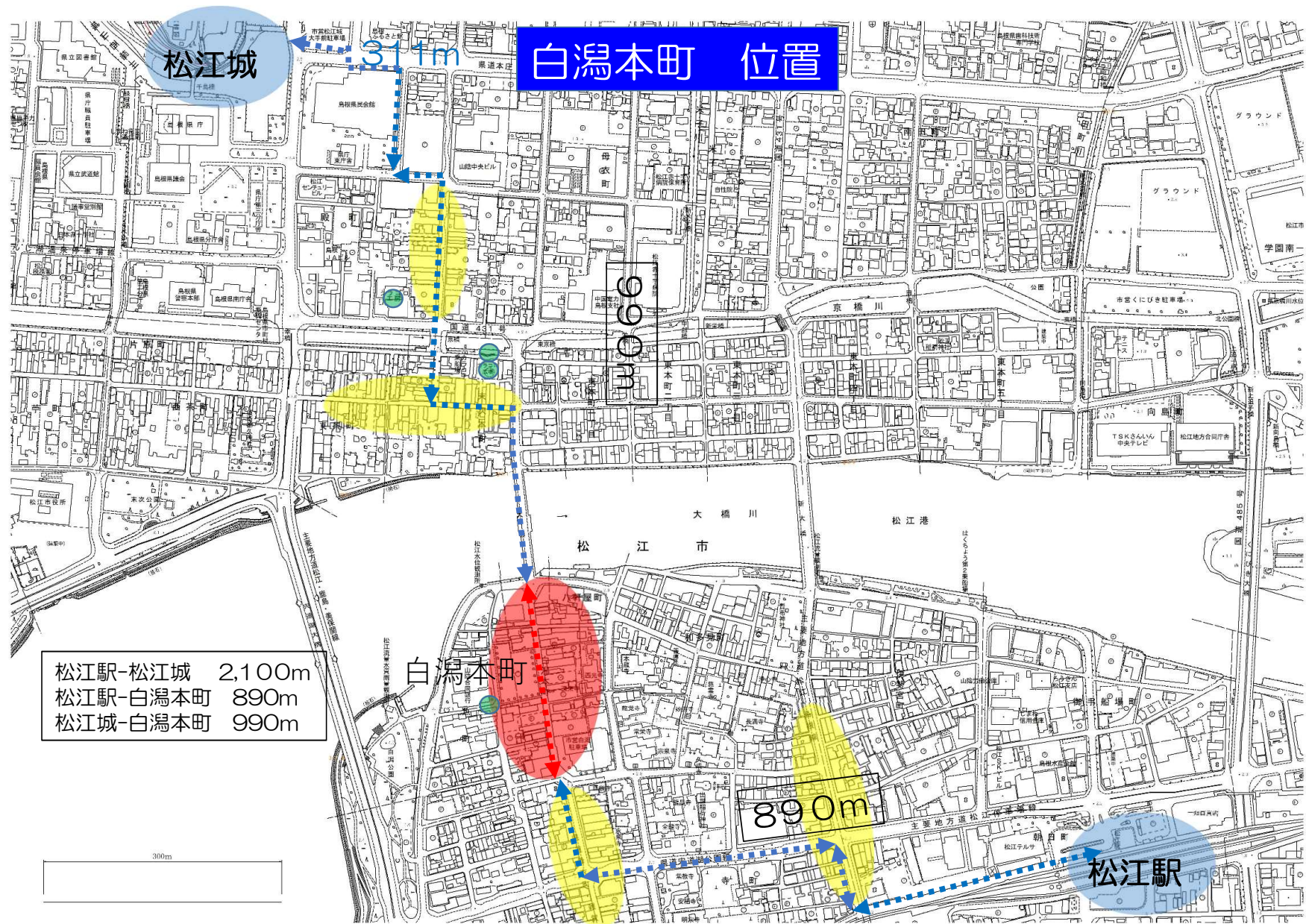
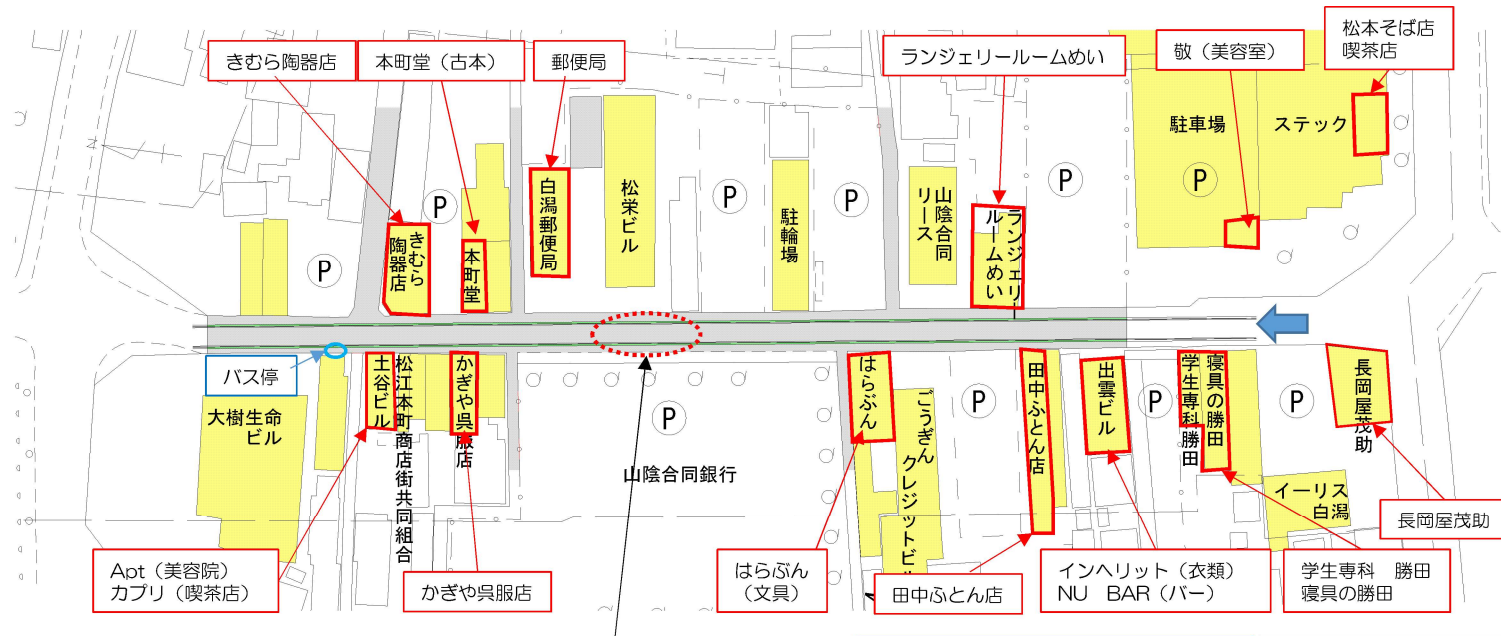


白潟本町通りについて





○白潟本町の現状



制限速度40km/h
北進一方通行 (21:00~7:00は相互通行)



交通量調査
平日 (令和3年10月15日5時~21時)
歩行者 625人 (北324、南301)
自転車 652台 (北355、南297)
自動車 2235台 (平均速度31.2km/h)
休日 (令和3年10月15日5時~21時)
歩行者 246人 (北130、南116)
自転車 126台 (北 75、南 51)
自動車 1247台 (平均速度32.6km/h)

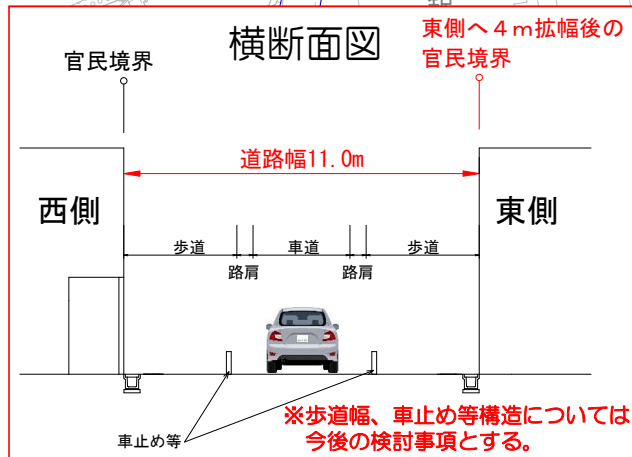
バス停平日 239台 (市111~畑128)
始 6:39 終21:11
土日休168台 (市81 一畑87)
始 6:57 終21:11
バス乗降数 (推計)
平日 54人 (乗17 降37)
土日休8人 (乗4 降4)

2022年3月 住民基本台帳
世帯数 34世帯
人口 46人 (男25人、女21人)
0~14歳 0人 (男0人、女0人)
15~64歳33人 (男19人、女14人)
65歳~ 13人 (男6人、女7人)
H26年経済センサス
事業所 69事業所
従業員数 590人
(男319人、女271人)

白潟本町通り 整備の方向性

白潟本町通りの計画(素案)

- 道路幅: 11m(東側へ4m拡幅)
- 1車線(北進一方通行)
- 歩道幅をしっかり確保する



道路の使い方(イメージ)

片側の歩道を広くして、歩行空間を楽しむ道路



【出典】WEB防災情報新聞:国交省のポストコロナ「2040年、道路の景色が変わる」

【今後の取組み予定】

道路幅を拡げた後も現在と同じように北進一方通行の1車線道路としたうえで、歩道幅を広くとり、歩きやすい環境を整え、お店などが連なる、賑わいのある通りとすることを基本に、引き続き、社会実験などを通して課題を検証しながら、当該地域・市民の皆様から広くご意見を伺い、関係機関と一緒に実現に向け検討を進める。

白潟本町通りに関するアンケート結果概要

① <令和3年3月4日>白潟本町通りの住民・地権者・沿線商店【n=27】

問：1車線の一方通行と2車線の対面通行のどちらがよいですか？



問：歩道の多目的利用（飲食・休憩スペース）について



② <令和3年10月18日～11月13日>白潟本町通り社会実験（第1弾 社会実験HELLO! SHIRAKATA）

来場者【n=329名】

全くよくない・よくない（1%）

問：車道を1車線とし、歩道を広くした社会実験をどう思われますか？



③ <令和3年12月20日～令和4年1月17日>社会実験後（第1弾）アンケート実施

問：拡幅後も車道を現状の北進一方通行とし、歩道を広く設け、歩きやすい白潟本町通りとすることについて、どう思いますか？

周辺住民（白潟本町を除く白潟公民館区町内）【n=413】



沿線事業所（ごうぎん・関連会社ほか23事業所）【n=37】※Webアンケートによる

違う計画のほうがよい



白潟本町通り社会実験(第1弾)で実施した内容

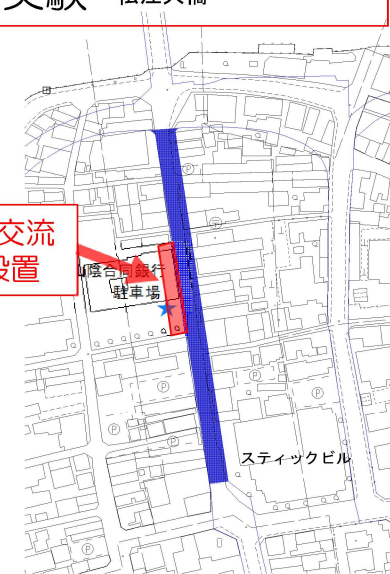
歩道を広く確保し、キッチンカーやアート空間の演出による交流空間を創出することで、まちの賑わい創出につながる、との仮説を立てて社会実験 松江大橋

【期間】 令和3年10月18日(月)～11月13日(土)

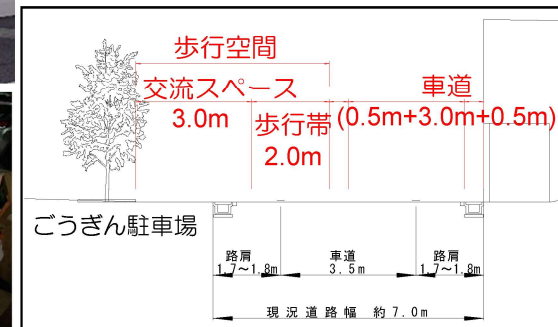
【内容】 ①現行3.5mの車道幅を3mに狭めた(終日)

②5mの歩行空間(ごうぎん駐車場付近)に、ベンチのほか交流スペースを設置。期間中の金・土曜日はキッチンカーによる飲食提供、アート空間演出

歩行者交流
空間設置

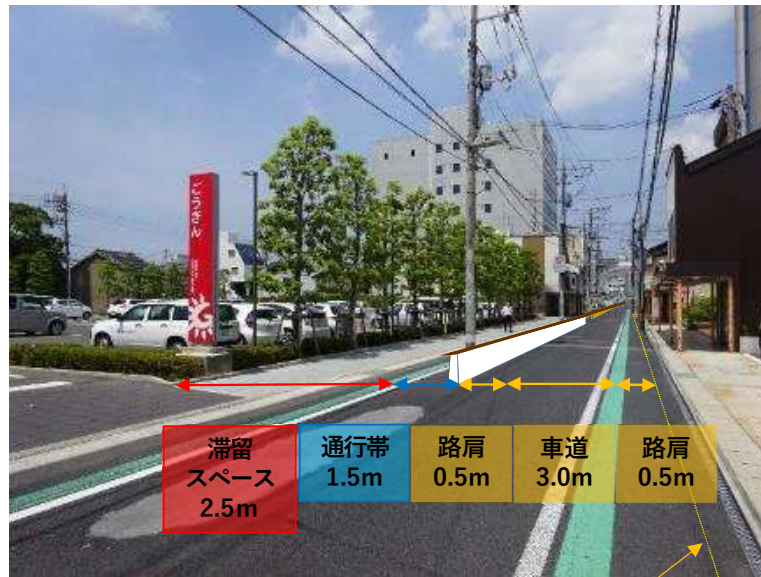


社会実験の状況



白潟本町通り社会実験(第1弾)

社会実験【横断図】



※路肩には電柱を含めない
(電柱の端から路肩0.5mを始める)

※バリケードは通行帯側に収める

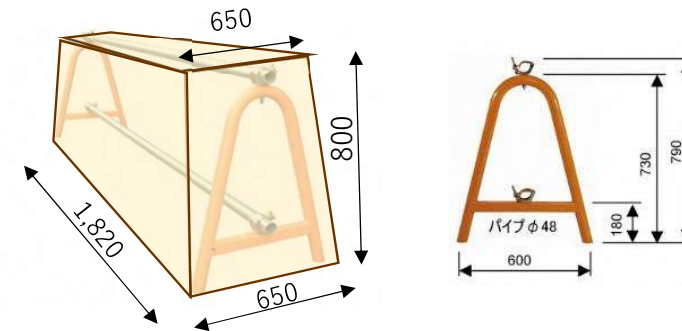


社会実験【構造図】

道路構造は変更なし

※穴開け、埋め戻し等もなし

【バリケード（構造）】



※単管延長1,500、木材カバー延長1,820

※A型バリケードは組んだものを搬入

※木材カバーは塗装などデザイン済のものを搬入

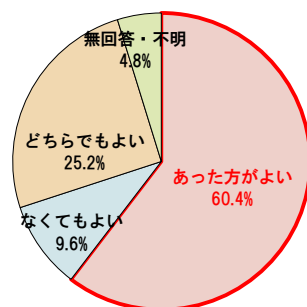
白潟本町通い社会実験(第1弾)アンケート結果

歩行者滞留空間について

歩行者滞留空間(キッチンカー、飲食、休憩広場)についてどう思うか。

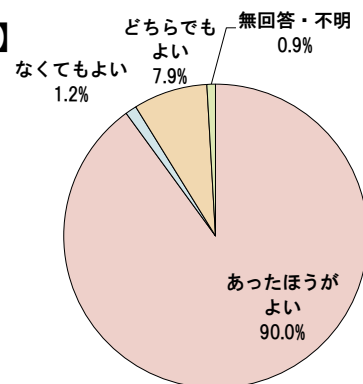
【白潟地区 住民アンケート結果】

白潟公民館区(回答者数:543)



【来訪者アンケート結果】

(回答者数:329)

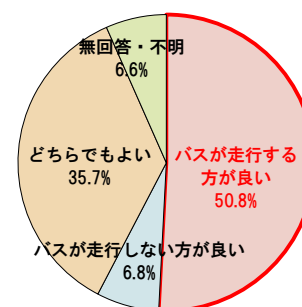


路線バスの走行について

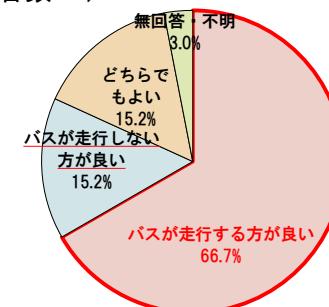
路線バスの走行についてどう思うか。

【白潟地区 住民アンケート結果】

白潟公民館区(回答者数:543)

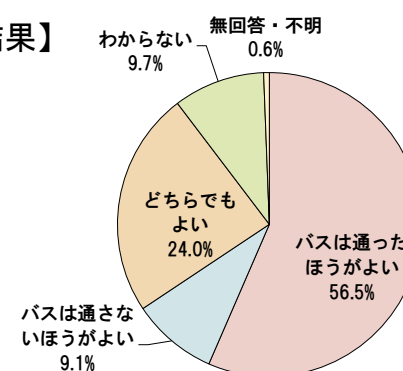


白潟本町の住民・地権者
(回答者数:33)



【来訪者アンケート結果】

(回答者数:329)



白潟本町通り社会実験(第2弾)の検証内容

前回の社会実験の実施結果

【検証①】歩道に交流空間を創出

➤地域住民や沿線事業所では歩道を広く設ける案に賛成意見が約7割。

【検証②】歩道と車道を完全分離

➤沿道の商店や事業所などの荷捌きスペースの確保が課題。

【検証③】車道幅を3mに縮小

➤バスの運行と、歩行者や自転車の安全確保の両立が課題。

今回の社会実験の実施内容

【検証①】歩行者の交流空間の拡大

➤歩行者交流空間を拡大。ごうぎん駐車場の一部を活用して、お店などが連なる賑わいのある通りを創出。

【検証②】沿道に配慮した交通規制

➤歩車道を分離せず、沿道の商店や事業所などの荷捌きスペースを確保。

【検証③】路線バス運行ルートの変更

➤路線バスが通る場合と通らない場合を実験し、バスの運行が歩行者や自転車の通行に与える影響を把握。

「安心して歩ける歩行空間の創出」に向けた課題と手法を検証します。

シラカタコトコプロジェクト～白潟本町通り社会実験(第2弾)～



【交通社会実験の内容】

交通規制の変更 (軽車両を除く)

- 9月20日(火)から10月15日(土)まで
- ・終日橋北方面の一方通行
- ・制限速度40km/hを30km/hに
- ・車道幅員を3mに縮小(3箇所の狭窄部)

路線バス運行ルートの変更

- 10月1日(土)から10月15日(土)まで

歩行者交流空間の創出

- 9/25(日)、10/2(日)、10/9(日) 11:00～14:00
- 10/10(月・祝) 11:00～16:00
- 9/30(金)、10/1(土)、7(金)、8(土)、14(金)
11:00～14:00／17:00～20:00

9/25(日)は「おかげ天神」、10/10(月・祝)は「しらかた楽市」と「肉フェス×酒まつり」との同時開催。

凡 例

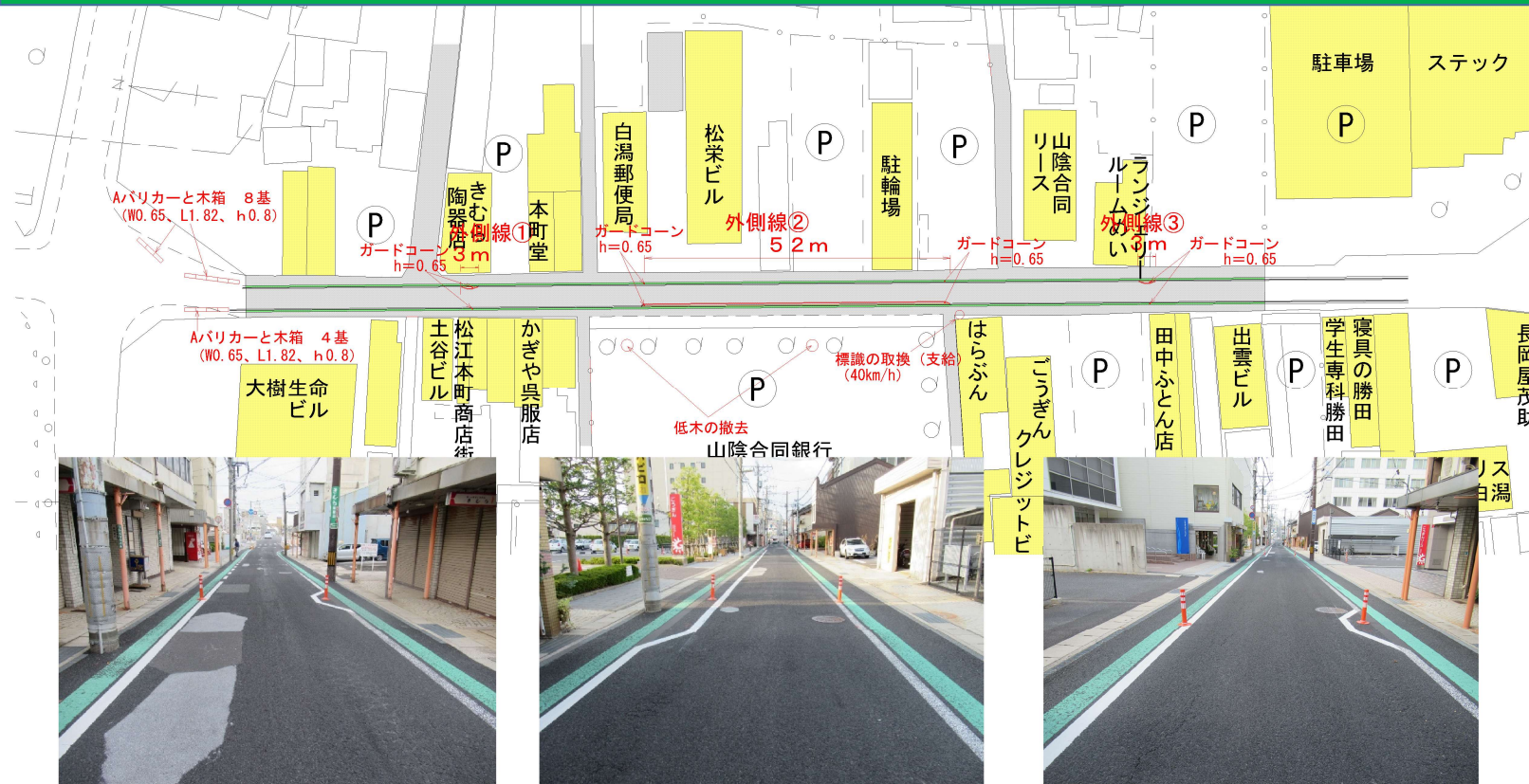
 歩行者交流空間

路線バスの運行ルート(北進)について

●●● 9/20(火)～30(金)までの運行ルート

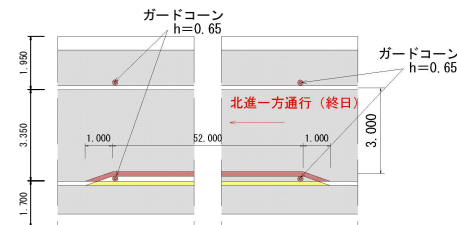
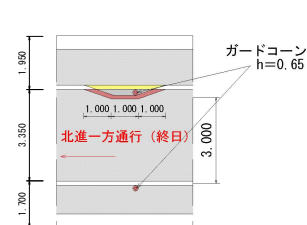
→→→ 10/1(土)～15(土)までの運行ルート

白潟本町通り社会実験(第2弾)の実施内容



外側線①、③

外側線②



白潟本町通社会実験(第2弾)の交通量(通常時と社会実験の比較)

平日(金曜日) 5時～21時

通常時 : 令和3年10月15日(金) 晴れ

社会実験 : 令和4年10月7日(金) 雨のち曇り

1. 歩行者

通常時 625人(北324:南301)

社会実験 637人(北307:南330)

2. 自転車

通常時 652台(北355:南297)

社会実験 335台(北195:南140)

3. 車

通常時 2235台

(普通1890,貨物30,バイク77,バス238)

社会実験 1915台

(普通1830,貨物36,バイク49,バス迂回)

4. 車の速度

通常時 平均速度 31.2km/h

社会実験 平均速度 31.8km/h

※外側線のみの狭さく

休日(土曜日) 5時～21時

通常時 : 令和3年10月16日(土) 雨

社会実験 : 令和4年10月8日(土) 晴れ

1. 歩行者

通常時 246人(北130:南116)

社会実験 660人(北295:南365)

2. 自転車

通常時 126台(北75:南51)

社会実験 393台(北228:南165)

3. 車

通常時 1247台

(普通1041,貨物8,バイク29,バス169)

社会実験 1227台

(普通1176,貨物16,バイク35,バス迂回)

4. 車の速度

通常時 平均速度 32.6km/h

社会実験 平均速度 31.8km/h

※外側線のみの狭さく

白潟本町通り社会実験(第2弾)の交通量(昨年度の社会実験との比較)

平日 社会実験

前回 令和3年11月5日(金) 晴れ

今回 令和4年10月7日(金) 雨のち曇り

平日(7時~20時) (前回) → (今回)

1. 歩行者 1047人 → 611人
(11時~14時) 446人 → 126人
(17時~20時) 232人 → 191人

2. 自転車 608台 → 314台

3. 車 1996台 → 1831台
(※今回はバス迂回225台)

4. 車の速度
平均速度 26.6km/h → 31.8km/h
(11時~14時 24.5km/h → 29.9km/h)
※通常 30.5km/h
(17時~20時 25.9km/h → 33.5km/h)
※通常 32.4km/h

休日 社会実験

前回 令和3年11月6日(土) 晴れ

社会実験 令和4年10月8日(土) 晴れ

休日(7時~20時) (前回) → (今回)

1. 歩行者 437人 → 596人
(11時~14時) 128人 → 145人
(17時~20時) 146人 → 200人

2. 自転車 246台 → 370台

3. 車 1336台 → 1173台
(※今回はバス迂回165台)

4. 車の速度
平均速度 25.5 km/h → 33.9km/h
(11時~14時 32.4km/h → 32.7km/h)
※通常 33.8km/h
(17時~20時 25.9km/h → 33.7km/h)
※通常 30.8km/h

その他 令和3年10月5日(金) 21時から7時まで 南進車両65台

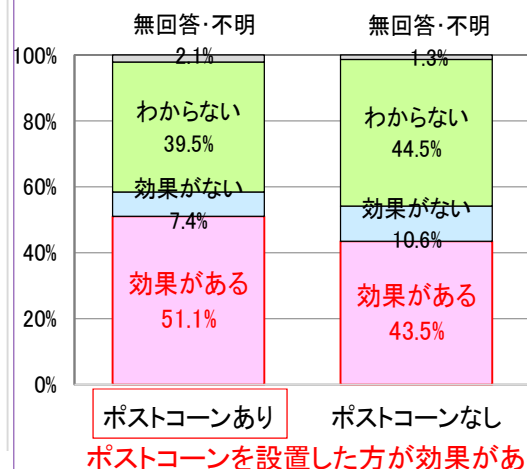
白潟本町通り社会実験(第2弾)アンケート結果①(来訪者)

交通規制の実験について

狭窄部による車両速度低減効果の検証

【来訪者アンケート】 (回答者数:500)

速度を抑制するための車線幅の減少をどう思うか。



ポストコーン

【(参考)自動車速度調査(ポストコーンなし)】

	(金曜日)	(土曜日)
平常時	31.2km/h	32.6km/h
実験時	32.8km/h	33.9km/h

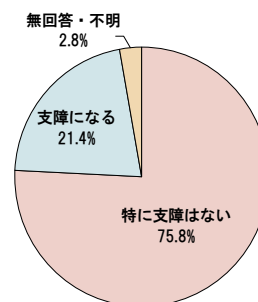
→外側線のみでは速度低減効果なし。

路線バス運行ルートの実験について

路線バスのルート変更に対する意識調査

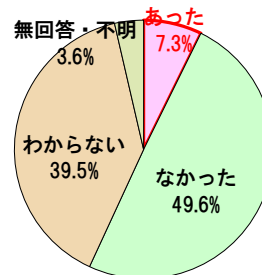
【来訪者アンケート】 (回答者数:500)

白潟本町通りを楽しく歩く上で、路線バスは支障になるか。



※【住民アンケート結果】 (回答者数:385)

バスルート変更により、生活や営業に影響があったか。



白潟本町・天神町の商店街、和多見町・北寺町の迂回ルート沿線の一部住民から、現在のバスルートの継続を望む意見あり。

白潟本町通り社会実験(第2弾)のアンケート結果②(出店・来訪者)

歩行者交流空間の創出

白潟本町通りの整備の方向性を踏まえ、歩道に設けた飲食・休憩スペース、キッチンカーや出店が連なる賑わい空間を創出。

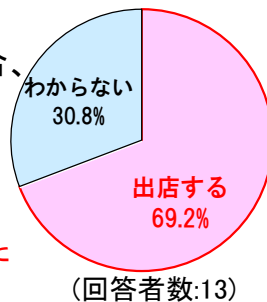
(来場者総数:約600人)



【出店者アンケート】

次回も開催した場合、出店されますか。

次回も機会があれば、出店したいと回答された出店者は約7割に上る



(回答者数:13)

※来場者総数

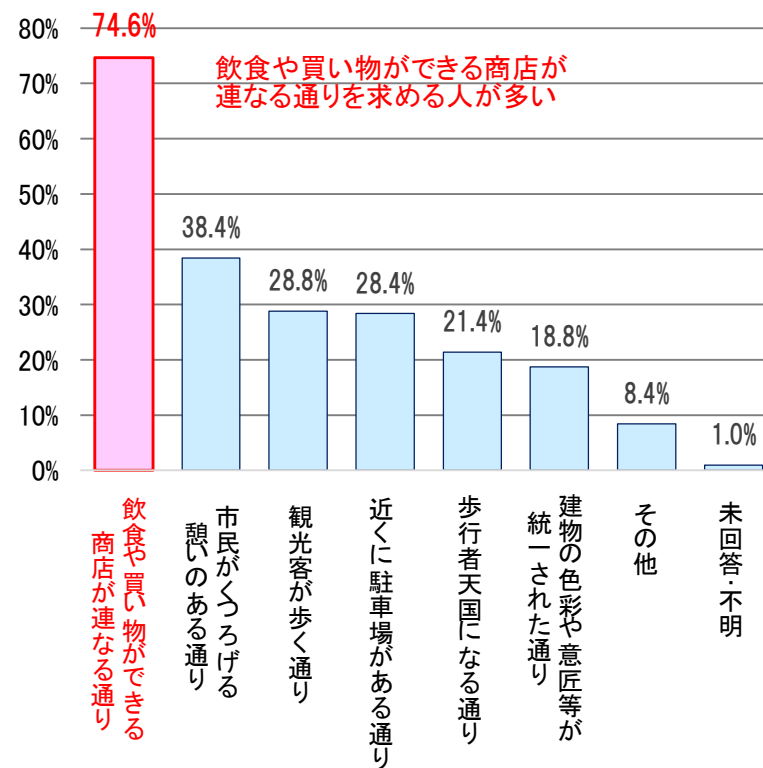
R4:約600人

(肉フェス:約1300人)

R3:567人

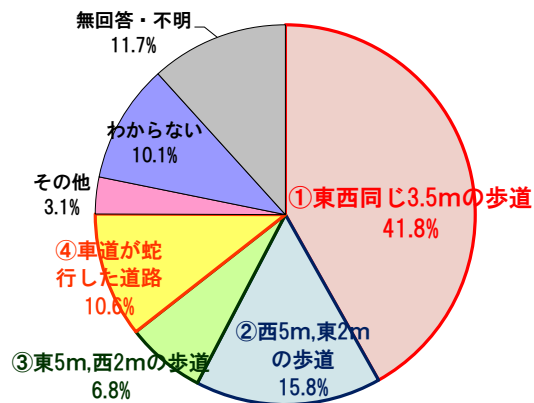
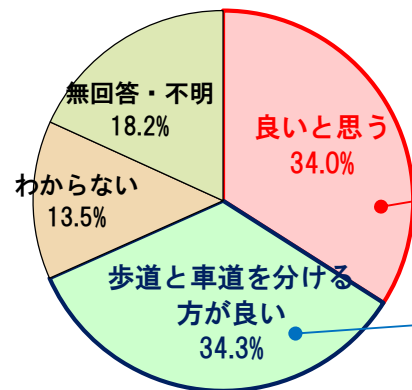
【来訪者アンケート】

白潟本町通りがどんな通りだと歩きたくなり、まちが活性化すると思いますか。(複数回答)



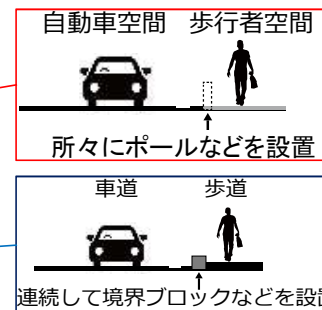
白潟本町通社会実験(第2弾)のアンケート結果③(住民)

白潟公民館区
(回答者数:385)

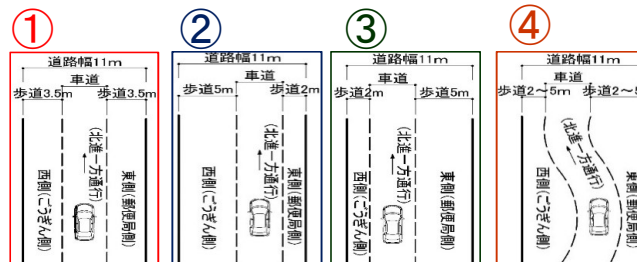


将来の白潟本町通りの形について

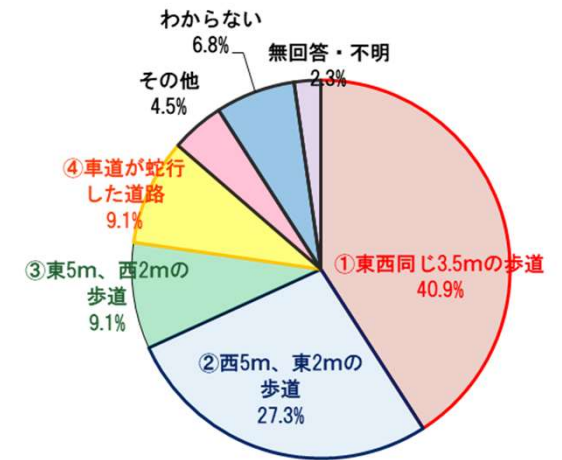
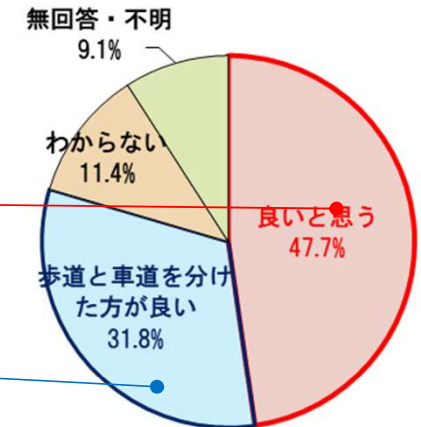
歩道と車道を分けない、歩車共存の道路をどう思うか。



将来の通りの形はどれがよいか。

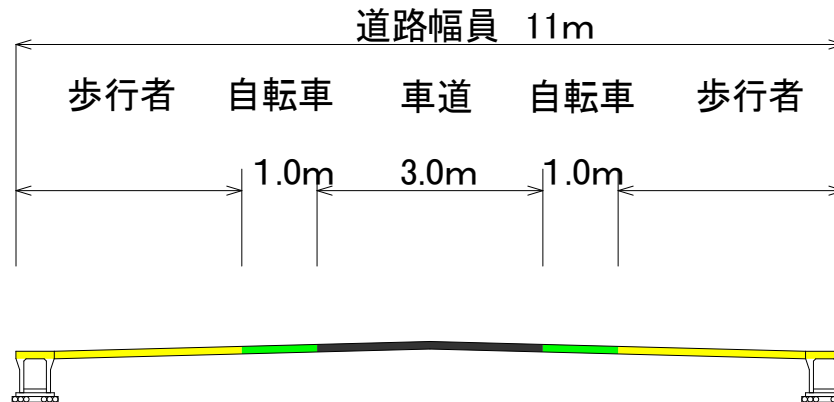


白潟本町(住民、商店街、事業所)
(回答者数:44)



白潟本町通い意見交換 ①道路の構成について

歩行者 + 自転車 + 車道（自動車）



- 自動車と自転車の一定のすみ分け
- 幅員が5mになると、
夜間交互通行が可能
緊急車両の追い越しが可能
災害時の交互通行が可能

その他

- 制限速度40km/h ⇒ 30km/h
(ゾーン30などのエリア指定)
- 無電柱化（電線共同溝の整備）



イメージ
岡山市

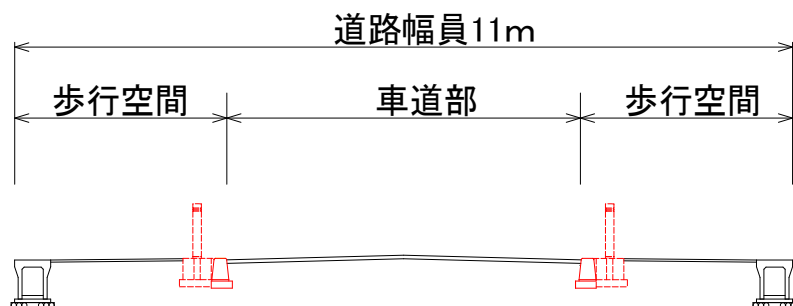
※添付写真の道路には歩道と車道に
多少の段差があります。

白潟本町通い意見交換

②歩道の形状について

歩車分離型

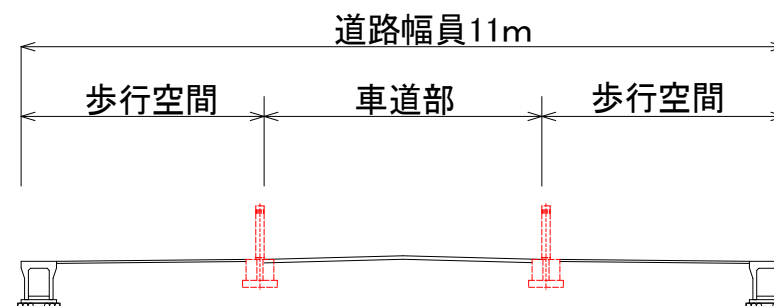
歩車道境界ブロックを連続的に設置
(高さ2cmのタイプ及び部分的なボラードなどを設置)



イメージ
松江市東本町

歩車共存型

歩道と車道に段差はなく
部分的に、ボラードなどを設置、車を誘導

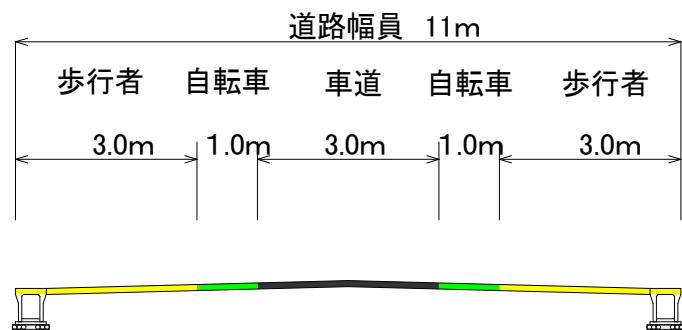


イメージ
防府市

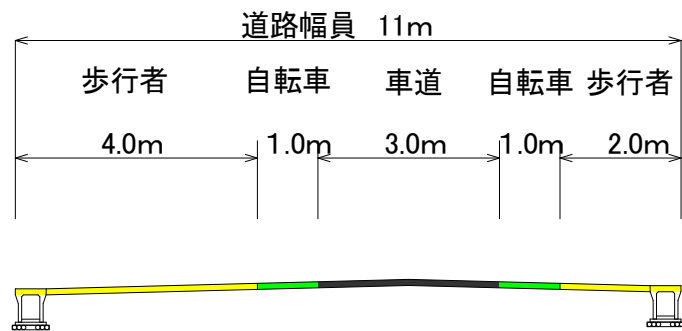
※こちらの写真の道路は歩道と車道
がフラットになっている。

白潟本町通い意見交換 ③歩道幅員

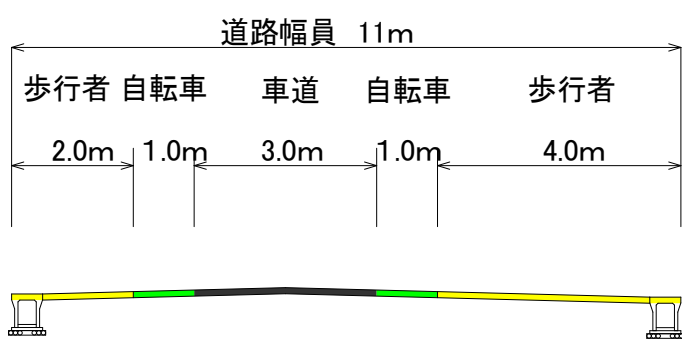
パターン①
両側を均等に
3.0mの歩道



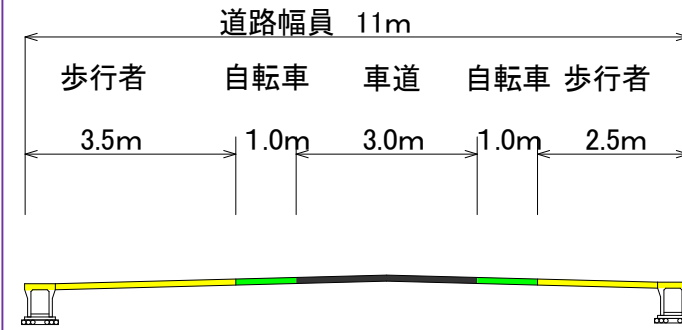
パターン②
西側(左)4.0m
東側(右)2.0m
の歩道



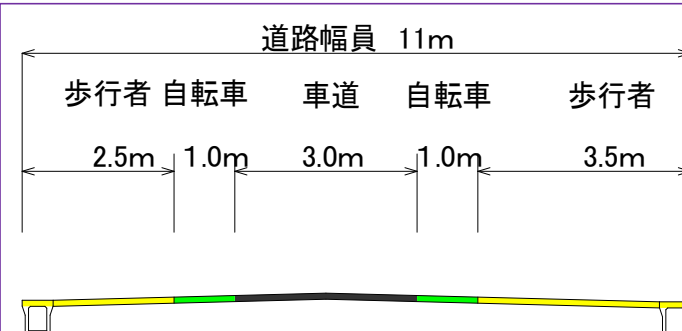
パターン③
西側(左)2.0m
東側(右)4.0m
の歩道



パターン④
西側(左)3.5m
東側(右)2.5m
の歩道

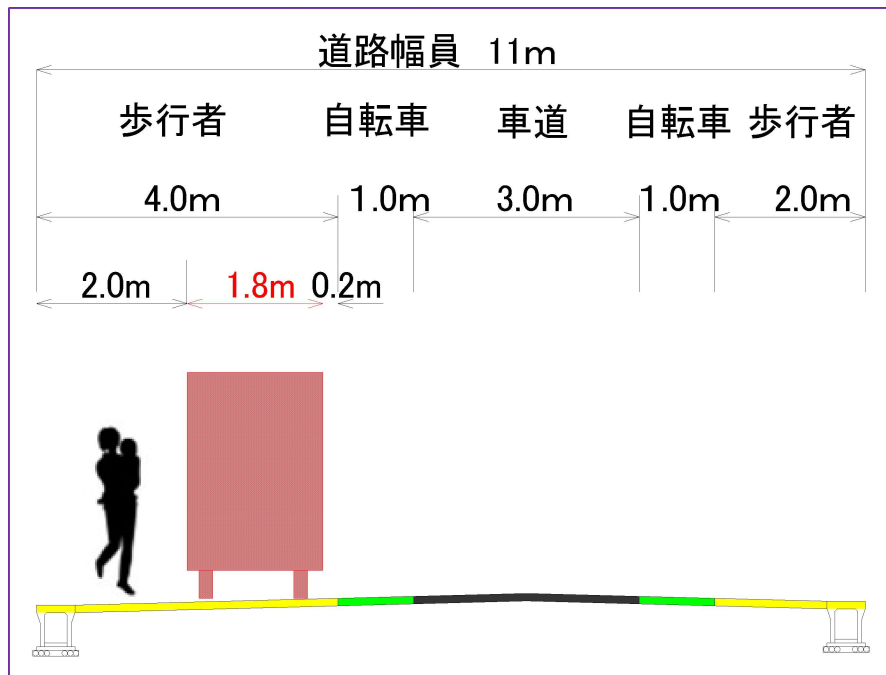


パターン⑤
西側(左)2.5m
東側(右)3.5m
の歩道



最低の歩道幅員 2.0m

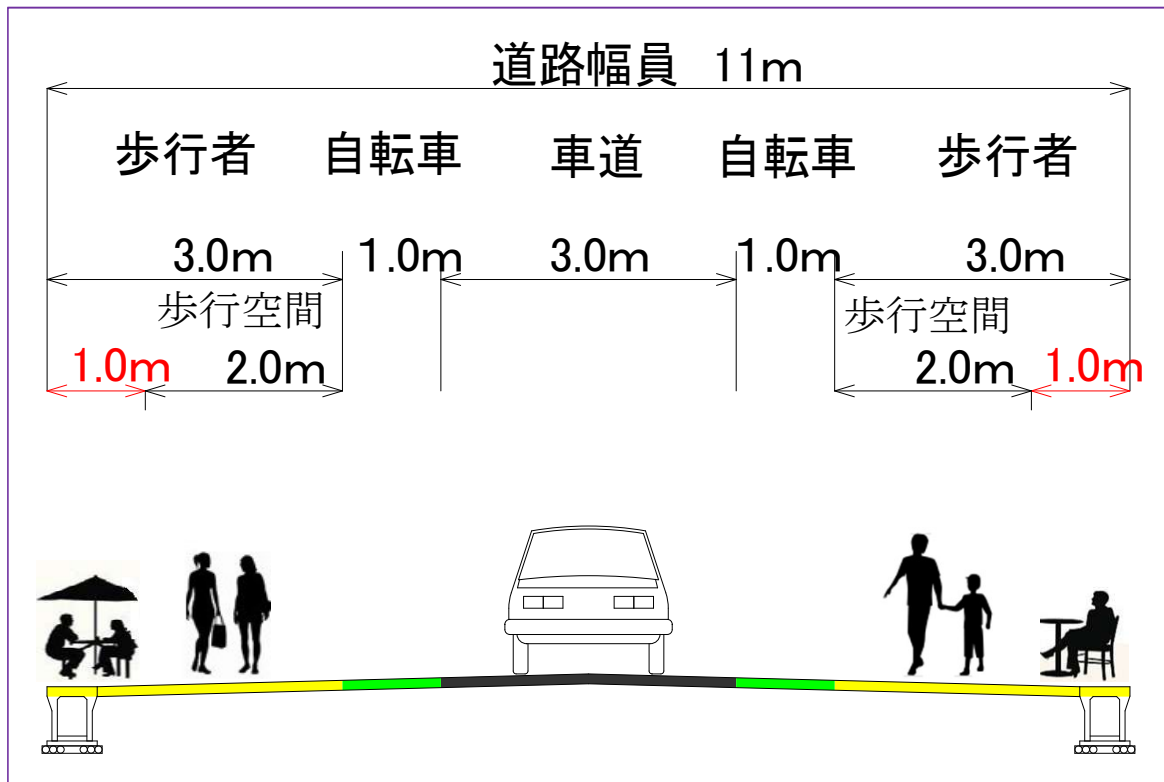
白潟本町通い意見交換 ④-1歩道の利活用(キッチンカー)



- キッチンカーを置くためには2.0mの歩行空間が必要
(4mの歩道が必要)
- キッチンカーの売店は助手席側(進路方向の右側)が多い。
- キッチンカーを日常的に設置するためには、地元住民の合意、ルール作り、特別区のようなエリア指定が必要



白潟本町通り意見交換 ④-2歩道の利活用(多目的な利用ができる空間)



道路占用等の規制緩和

- ・沿道商店などの仮設テーブル・ベンチの設置



中心市街地エリアビジョン (市民と共有する「L字ライン」の未来地図)

江戸期の歴史・文化を今に伝える 「松江城周辺ゾーン」

- ▶統一感のある歴史的街並みの保存と形成
- ▶江戸期文化の発信と体験
- ▶大手前駐車場の交流広場化

全体コンセプト ～車中心から人中心のまちなかへ～

- ①豊かな日常の中に、松江ならではの歴史・文化が薫るまちなかへ
- ②歴史・文化・水辺を活かした、居心地が良く、年中歩きたくなるまちなかへ
- ③若い世代が活躍する松江のまちなかへ

「L字ライン」の骨格

- ①歴史・文化・水辺を活かす6つの交流ゾーン
- ②人々の交流を生む拠点
- ③各交流拠点を結ぶ、ストーリー性のあるまち歩きルートと多様な移動手段

近代建築群を活かした、 新たな挑戦が生まれる 「殿町周辺ゾーン」

- ▶近代建築物を巡るまち歩きエリア
- ▶安心して歩ける歩行空間の創出
- ▶空き地の有効活用推進
- ▶魅力的な体験ができる目的地の創出

- 交流拠点
- ▲ まち歩き動線

人が集い、湖畔を楽しむ 「湖畔ゾーン」

- ▶新庁舎と一体となった湖畔の整備
- ▶日常的な水辺空間の利活用の推進
- ▶松江しんじ湖温泉駅から殿町方面へ安全に歩くことができる歩道の整備
- ▶健康づくりの活動拠点

日常の営みが水面に映える 「かわ・まち回遊ゾーン」

- ▶水辺に親しむ空間づくり
- ▶対岸から美しく映える街並みの形成
- ▶日常的な水辺空間の利活用
- ▶大橋川の水面を活用したアクティビティと水上交通の創出

松江しんじ湖温泉駅周辺湖畔

歴史・文化を活かした、新たな挑戦が生まれる 「白潟周辺ゾーン」

- ▶遊休不動産を活用した多様なコンテンツの集積と世代間交流の促進
- ▶安心して歩ける歩行空間の創出
- ▶お茶や和菓子、蔵やお寺に親しむ機会の創出

松江駅前

多くの来訪者が憩い集う松江の玄関 「松江駅周辺ゾーン」

- ▶南北駅前広場の機能の再配置
- ▶駅から歩きたくなる空間・店舗の繋ぎの創出
- ▶伊勢宮町において、夜間の歩行者専用道路化
- ▶市民が集う松江の食の台所