

## 裁判所通りの整備が必要

このため、このような道路体系の都市では、中心部での混雑を緩和するため、環状道路の整備が急務となっています。

松江市でも、内循環・外循環の2本の環状道路整備を予定していき、裁判所通りは、内循環線の一部として、非常に重要な路線となるわけです。

### 裁判所通りの整備が必要なわけ

**A:** どうして、裁判所通りの整備を早くに進める必要があるのですか。

**B:** それは、内循環線の整備が一番整備効果が高く、必要性が高いからです。

内循環線は、中心市街地への通行を円滑にするとともに、中心部の細街路を通過する交通を減少させる機能もあわせて持つことができ、いわば一石二鳥の効果があります。

一方外循環線は、通過交通を中心市街地へ入れない機能だけで、周辺に大都市があり通過交通の量が多い場合は効果があるのですが、松江市の北側にはこのような大きな流れはないので、内循環線の方が必要性が高くなるわけです。

**A:** 内循環線の位置はここでなくても良いのではないのですか。

**B:** 内循環線は、中心市街地の外郭を形成するもので、現在の土地利用と、将来の活性化による市街地の規模を踏まえて、位置を決めています。

また、特に裁判所通りに関しては、殿町の商業地区や松江城との関わりが大きいと考えられます。

殿町の商業地区は、デパートが撤退するなど停滞しており、再活性のためのアクセス道路として考えると、この位置に整備することが望ましいのです。

また、松江城へ続く位置にあるため、観光ルートとして誘導するためにも、適切な位置であると考えられます。

**A:** 昔は、京橋川の位置に整備する予定があったと、聞いていますが。

**B:** 確かに昭和33年の都市計画決定においては、京橋川にフタかけして拡幅整備する計画がありました。

この時期、東京では河川の上に高速道路を整備しており、道路として利用しても良い空間と考えられていたためです。

その後河川に対する考え方が変わり、貴重な自然空間として、市民の憩いや景観を楽しむの場として活用すべきであるという考え方になったのです。

この水辺空間は、水の都である松江市にとっては、非常に重要であり、この時期に計画だけで整備が進まなかったことは、幸運であったといえます。

### 裁判所通りの整備によって地域の人たちの生活はどう変わるのか

**A:** 4車線道路ができると生活環境が悪化するのではないのですか。

**B:** 確かに4車線化によって、交通量や車のスピードアップが考えられますが、今まで沿道民家の軒先すれすれを通過していたものが、十分な幅員の歩道整備によって、距離が離れるため、沿道の騒音や振動は、現況よりむしろ低減します。

特に問題となる大型車については、北側に大きな都市や、工場などがいないため、大きく増加するとは考えられません。

また、今は歩道がないため、歩行者が殆ど歩いていませんが、ゆったりとした歩道が整備されると、歩行者が安全・快適に歩けるようになり、沿道には賑わいの空間ができるものと思います。

# まちづくり便り

～21世紀の営みを創る“まちづくり・みちづくり”～

Jan. 1998

## No.3

編集・発行  
松江市役所  
都市計画課  
TEL(0852)-55-5373

## 12月までの検討経緯の報告

### 第3回検討委員会が開催されました

新春あけましておめでとうございます。本年も市民の皆様方が、より良い生活を送れますよう、私どもも努力させて頂く所存でありますので、なにとぞ市政に対するご理解、ご協力をお願い致します。

さて、昨年来検討中の「沿道環境計画調査検討委員会」は、去る11月25日に第3回委員会が開催されまして、裁判所通りの拡幅整備について、地区代表の方や、市民代表の方からも貴重なご意見を頂きつつ、活発な論議がされました。

今回のテーマは、道路構造の検討と修景計画で、特に道路構造については、道路の幅員や、交差点の配置、くにびき道路などとの交差構造、交通処理の検討など、裁判所通りの構造に関する基本的な事項について討議されました。

また、修景計画については、デザインに関する基本的な考え方と、デザイン案についての意見を交換したものであり、今後直接係わる住民の方々の意見を十分に取り入れながら、長年にわたり皆様に愛される裁判所通りとなるよう、慎重に検討いたしたいと思っております。

### より広く住民の方々のご意見をうかがうため、地区懇談会を開催しています

住民の方々のご意見を、より広くうかがうため、6月7日と8月28日の2回にわたり、地区懇談会を開催させて頂きました。

懇談会のメンバーは、裁判所通りに係わるいろいろな人の意見をお聞きしたいと考え、沿道の各町内の代表の方や、商業者の方、居住者の方などに、お集まり頂きました。

会議は、お集まり頂く皆様のご都合を考え、夜に開催しましたが、遅い時間にも係わらず、予定の時間を過ぎて続けられるなど、住民の皆様のご関心の高さがうかがえました。

裁判所通りの整備は、地区の皆様により良い生活と、地区の賑わいの再生、将来の市の道路交通網を支える最も重要な路線であると考えております。

路線の整備に当たっては、地区の皆様方のご理解と、ご協力が必要であり、懇談会でのご指摘、ご意見は、貴重なご提言として受け止めさせて頂きます。



## 第3回「沿道環境計画調査検討委員会」の検討内容

### 計画の前提条件

裁判所通りは、平成 22 年に 1 日当たり約 2.7 万台の交通量が予想されており、これに対応するためには、4 車線道路とする必要があります。

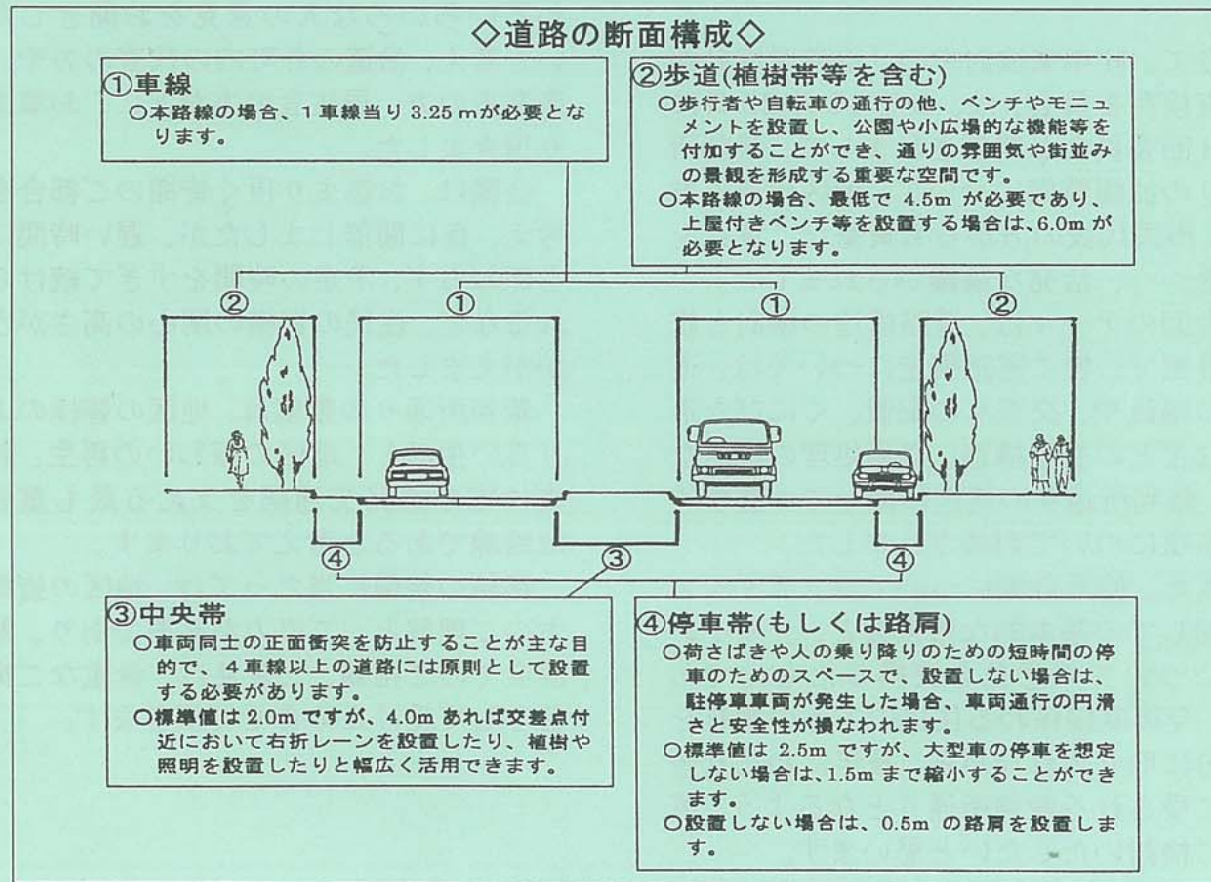
### 道路の幅員

道路幅員を決める要素としては、①車線②歩道(植樹帯を含む)③中央帯④停車帯(もしくは路肩)の 4 つの機能で構成され、それぞれの機能について必要な幅員を検討しました。

委員会では、28~43m までの案を検討しましたが、以下のような理由から幅

員 34m が望ましいという意見が強く出されました。

- ①車線：1 車線当り 3.25m が必要です。
- ②歩道：松江城のシンボルロードとして、植栽などを配置して優れた景観を形成する必要があることや、地区の歩行者が安心して歩ける空間とするため、6.0m を確保することが望ましいです。
- ③中央帯：安全で円滑な交通処理とするためには、交差点の右折レーンが必要であり、これを中央帯の部分を使って設置するためには、4.0m が必要です。
- ④停車帯：沿道には、商業系の土地利用を想定していますので、短時間の乗り降りや、荷物の積み下ろしのために、2.5m を確保することが望ましいです。



### くにびき道路などとの交差方法 (車道)

より円滑な交通処理とするため、立体構造とすることも検討しましたが、平面構造でも交通処理が可能であることや、沿道環境、地域形成などの面から、平面構造とすることが望ましい。

### 交差点の配置

幹線道路としての機能を高めるため、いくつかの交差点を統合することを検討しましたが、この地区では、地区内部に東西方向の道路がないため、現状において統合を図った場合、地区の方々の日常交通に対する影響が大きいことが考えられます。

このため、現時点においては、ほぼ現況通りに交差点を配置する方針とし、今後、地区内において、歩行者が安心して歩ける道路作りに取り組み、地区内部の東西道路の整備と、地元の方々の同意が得られれば、統合を図ることを考えていきます。

### 施設の配置

#### バス停

既存の「裁判所前」「南田町」バス停を、現況をなるべく近い位置に配置します。

バス停には、利用者の人が快適に使えるよう、屋根付きのバス待ちスペースを

設置します。

また、上下線の位置が離れている「南田町」バス停は、1ヶ所にまとめて配置することもでき、現在利用している人のことを考えると、特に移動する必要はないと考えられますが、今後、地元からの要望があれば検討します。

#### ポケットパーク

ポケットパークは、以下の 4ヶ所に配置します。

- ①島根県物産会館の交差点角：松江城の眺望と、観光的要素。物産会館の改築を行う場合は、一体的な整備を図ります。
- ②米子川との交差点南側：堀川遊覧船の船着き場を配置することも、今後検討します。
- ③田町川との交差点北側：橋を拡幅して、河川の景観を楽しめるスペースを設置します。
- ④くにびき道路交差点南西角：交差点の隅切りを大きく取り、スペースを確保します。

#### 電線類

電線類は、C.C.BOX などにより、全て地中化します。

#### 立体横断歩道

くにびき道路との交差点は、歩行者の横断距離が長く交通量も多いため、歩行者の安全確保と、より円滑な交通処理のため、立体横断施設を設置することが望ましいので、今後更に検討します。



### 平面線形計画案

以上のような検討を踏まえた計画案を作成中であり、来年度中には、関係する皆様にご提示する予定です。

### 修景計画

修景計画については、基本的な考え方と、デザイン案について意見を交換しましたが、長年にわたり住民の皆様にあふれる裁判所通りとするため、今後皆様のご意見を十分にお聞きしながら、慎重に検討いたします。

### 基本的な考え方

地区のまちづくり目標である「歴史と文化の流れの中で 人々が集い住まう古くて新しい魅力的な街づくり」のテーマにふさわしい修景を行います。

①修景の方向性: 機能面では、“新しさ”である時代のニーズに合った生活や商業のバックアップに対応し、**修景やデザインによって“古さ”である歴史資産との調和の取れた街並みや、河川の風景、緑豊かな潤いのある空間を形成することによって対応することが望ましい。**

②基本的な考え方: 以上のような考え方に基づいたデザインとしては、例えば松江城から連続したイメージによって、歴史の重みを感じさせる石材風の舗装や、歴史的な風景に調和する松の植栽、城からイメージする象形として、天守の屋根や石垣を図案化したもの

を使用することなどが考えられます。

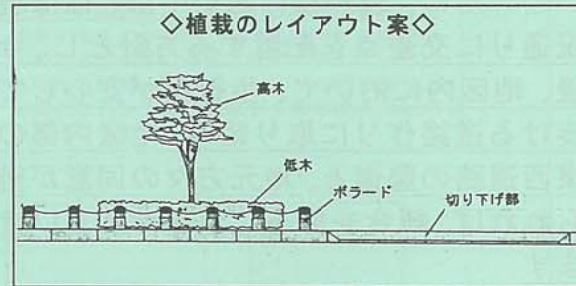
ただし、これらのテーマをモチーフとしたデザインの使用は、地区住民の方々に長年愛される通りとするため、機能面などに十分配慮したデザインとすることなどが必要であると考えられるため、地区住民の方々の意見も十分にお聞きしながら、適宜用いることとします。

### 植栽

シンボルロードとしての豊かな量感と、潤いのある緑の空間を表現することが望ましいが、維持管理を考慮して樹種を選定する。

切り下げによる沿道アクセスを確保しながら、シンボルロードとしての量感を保つため、高木に脇添えの低木を組み合わせ配置するレイアウトが望ましい。

◇植栽のレイアウト案◇



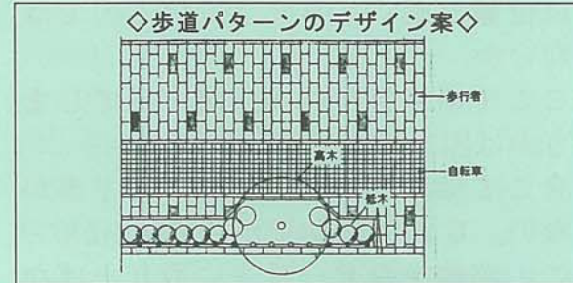
### 歩道の舗装

歴史的な重みと、落ち着いた街並みとの調和の取れたデザインとすることが望ましい。

松江城の石垣から連続するイメージと、コスト面から考えると、インターロッキングブロックや石材風タイルの利用が考えられます。

舗装パターンの切り替えによって、歩行者部と自転車部を視覚的に分離することが望ましく、デザインについては、今後更に検討します。

◇歩道パターンのデザイン案◇



### 照明

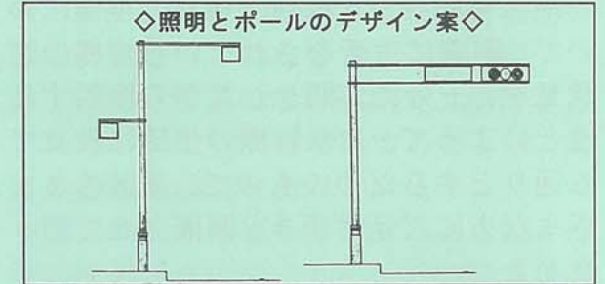
夜間において道路交通の安全性を確保するとともに、人々のやすらぎ感と、静かで落ち着いた環境を演出するものが望ましい。

照明柱は、通りの両側に車道用と歩道用とを組み合わせ配置し、歩道部にはポール照明と組み合わせ、フットライトなどにより演出することも考えられます。

また、ポールのデザインは、景観と調

和したもので、信号柱などとデザインを統一します。

◇照明とポールのデザイン案◇



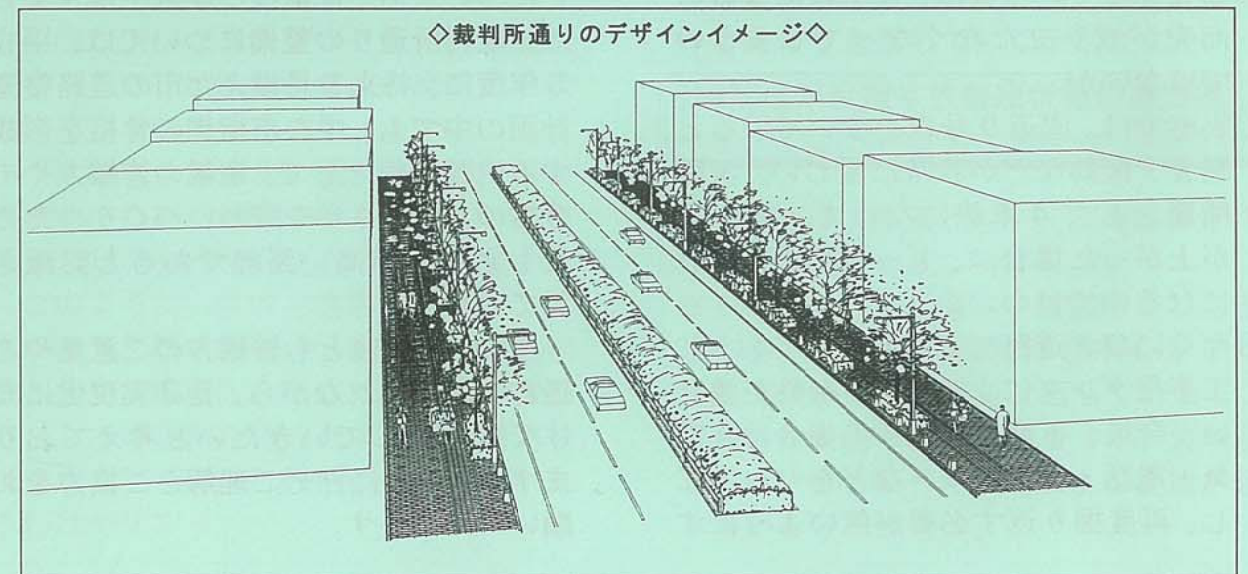
### 地球環境対策への提言

地球環境対策へのPRとモニュメントとしての機能を組み合わせ、ポケットパークの照明を小型風力発電機によってまかなうことが考えられます。

### ポケットパークの修景

ポケットパークには、人々の憩いの場として、ベンチ・パーゴラ・ゴミ箱・吸い殻入れ・モニュメント・照明灯(風力発電)・植栽などを配置し、道路空間との一体性を持たせたデザインとすることが望ましい。

◇裁判所通りのデザインイメージ◇





## 地区懇談会の内容

6月7日、8月28日

### 地区懇談会の目的

地区懇談会は、裁判所通りの整備について、実際に生活をされている皆様のご意見を、十分にお聞きしながら検討することによって、より皆様の生活に役立つ通りとするためのもので、地区のさまざまな方にご足労頂き、開催させて頂きました。

### 主なご意見

懇談会では、地区の方々の実感としての貴重なご意見を数多く頂戴いただきましたが、主要な一部について、以下に紹介させていただきます。

- 交通量が増えるからといって、ここだけを4車線にするのではなく、南側や北側にも整備すれば、2車線で済むのではないか。
- この計画をやるのであれば、みんなが安心して移転できるよい場所を検討して欲しい。
- 商売をしている者は、4車線になると、商売が成り立たなくなってしまうのではないか。
- 実感では、国道9号線を歩いていると、騒音・振動などが非常に激しい。実際問題として4車線になってスピードが上がった場合は、もっとひどいことになるのではないか。
- 今くにびき道路で工事を行っており、工事用ダンプによる騒音・振動が激しい。今後、道路を新設する場合は、電気・電話・水道・ガスなどをセットにし、再度掘り返す必要が無いようにす

ることはできないのか。

- 一部の地域だけが負担するのではなく、城東地域のみんなが平等に負担したらどうか。
- 市の骨格を形成する内環状線としては位置が南に寄りすぎているのではないか。
- ここでの意見で計画が決まってしまうのは困る。
- 今ここは車が多いので人は殆ど歩かない。6mもの歩道が必要なのか。
- この路線をなぜ一番先に取り上げなければならないのか。北循環線を先にやれば緩和するのではないか。
- 普門院や京橋川は、昭和33年に出ているのに、なぜ最後に出てきたここが一番優先順位が高くなるのか。

### 懇談会でのご提言をうけて

2回の懇談会では、市全体の道路計画の中における裁判所通りの位置付けや、必要性について多くの質問が寄せられたのを始めとして、道路整備のあり方などについても、貴重なご提言を頂きました。裁判所通りの整備については、平成5年度に、将来を見据えた市の道路整備計画の中でも、中心市街地の骨格を形成する内循環線として、地域の皆様方や市全体の、街づくりや賑わいづくりのため、最も必要性が高い路線であると認識されています。

市では、今後とも皆様方のご意見やご提言を取り入れながら、是非実現化に向けて取り組んでいきたいと考えておりますので、なにとぞご理解とご協力をお願いいたします。

## なぜ、今、みちづくりが必要なのか

### なぜ道路が必要なのか

**A:** 道路整備は、本当に必要なのですか。  
**B:** 都市というのは“集まり”によってできていると考えられます。

何が集まっているのかというと、“人”や“物”で、もう少し細かく言うと、人は、住んでる人、買物に来る人、働きに来る人、物は、住んでる人の食料や、生活用品、商店の商品などです。

これらを運ぶものが道路であり、人間でいうなら血管のようなものです。

**A:** 必要性は分かりましたが、新しく道路を作ると、その分自動車が増えて結局混雑するのではないのですか。

**B:** 市では松江市の将来像を考え、必要な道路を整備する計画を持っています。

その必要量の中には、都市活動の活性化や、モータリゼーションの進展に伴う自動車の増加などが見込まれています。

**A:** 今の生活ができれば、商業や産業を活性化する必要は無いのではないのですか。

**B:** 果たして商業や産業の活性化なしで、今の生活が保てるのでしょうか。

極端な例になりますが、産業が衰退してしまった、九州や北海道の炭坑市の状況はどうなっているのでしょうか。

人々は働く場を失い離れ、行政は税収の減少のため、教育や福祉などに、十分なサービスを行えなくなっています。

このように、都市と産業には密接な関係があり、松江市では、国際文化観光都市として、将来にわたって地域の中核都市としての役割を担うため、更に商業や観光などの産業を活性化する必要があります。そのためには、

### 人と車をどう考えるのか

**A:** 自動車が増えると歩行者の安全性が損なわれるのではないのでしょうか。

**B:** 確かに歩道のない道路で、歩行者と自動車と同じ空間を利用することは、常に事故の危険性を持っています。

市民の安全な暮らしを守ることは、行政の役割ですので、市としては安全な道路とするため、次のように考えています。

道路には様々な種類のものがあって、このうち主要幹線道路と幹線道路については、都市の活動を支えるための自動車交通を円滑に流す必要があります。

このため、十分な幅員の歩道を整備し、歩行者と自動車を分離することによって、安全性を確保します。

一方、生活道路は、地区に住む人たちが日常的な生活に使う地先道路であり、歩行者と自動車との共存の中で、安全性を確保する必要があります。

このため、市では今後、通過交通が入りにくい構造や、自動車の速度を遅くする構造などを取り入れつつ、安心して歩ける道作りを進めていく予定です。

### 松江市が目指す放射環状型の道路網

**A:** 市では、将来どのような道路網を作る予定ですか。

**B:** 松江市は、地域の中核都市として理想とされている市街地部を中心とした放射環状型の道路網を計画しています。

最も代表的な例は東京ですが、欠点としては、中心部への集中による混雑が起り易いという点です。