

## 第3回「県道 池田中町線を考える会」

### 議 事 次 第

日時：平成25年5月27日（月）13：00～15：00

場所：隠岐合同庁舎6F大会議室

開 会

挨拶（隠岐支庁県土整備局土木工務部 奥村部長）

議 事

1. 新委員等紹介
2. 県道 池田中町線の現状と課題について（復習）
3. 意見交換会報告（説明）
4. 意見交換  
・ 県道池田中町線のあるべき方向性について 等
5. まとめ

閉 会 （ 挨 拶 ）

第3回  
「県道 池田中町線を考える会」

平成25年5月27日(月)  
13:00~15:00

隠岐合同庁舎6F大会議室

## 第3回 「県道 池田中町線を考える会」

### ■開 会

### ■挨拶（隠岐支庁県土整備局土木工務部 奥村部長）

### ■議 事

1. 新委員等紹介
2. 県道 池田中町線の現状と課題について(復習)
3. 意見交換会報告(説明)
4. 意見交換
  - ・県道池田中町線のあるべき方向性について 等
5. まとめ

### ■閉 会

## 【検討の背景】

### 検討の背景

#### ●都市計画道路としての計画

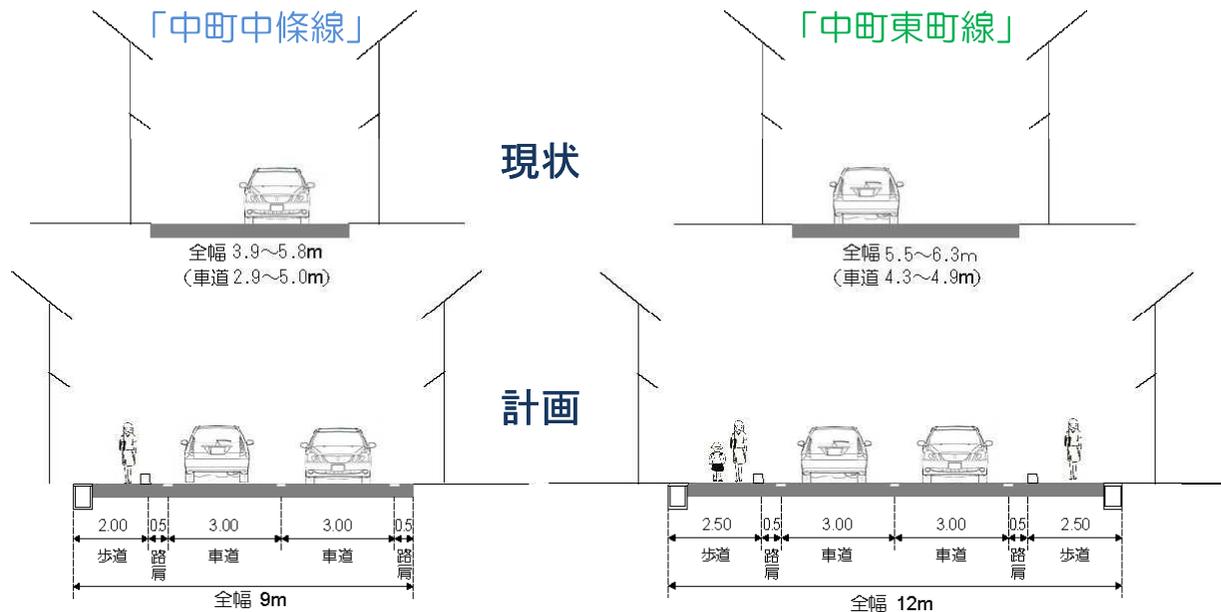
島根県では昭和37年に、県道池田中町線(中町中條線および中町東町線)を、都市の健全な発達と秩序ある整備を図るため、拡幅を行う都市計画道路のひとつとして位置づけました。

#### ●道路のあり方を検討する背景

社会情勢の変化や周辺道路の整備による環境の変化から、現在でも未改良の整備されていない道路となっています。

この未改良の区間について、より良い道路とするために、地域の皆様のご意見を伺いながら今後のあり方を検討しているところです。

### 都市計画道路▼



## 【検討の流れ】

意見交換会  
の  
位置づけ

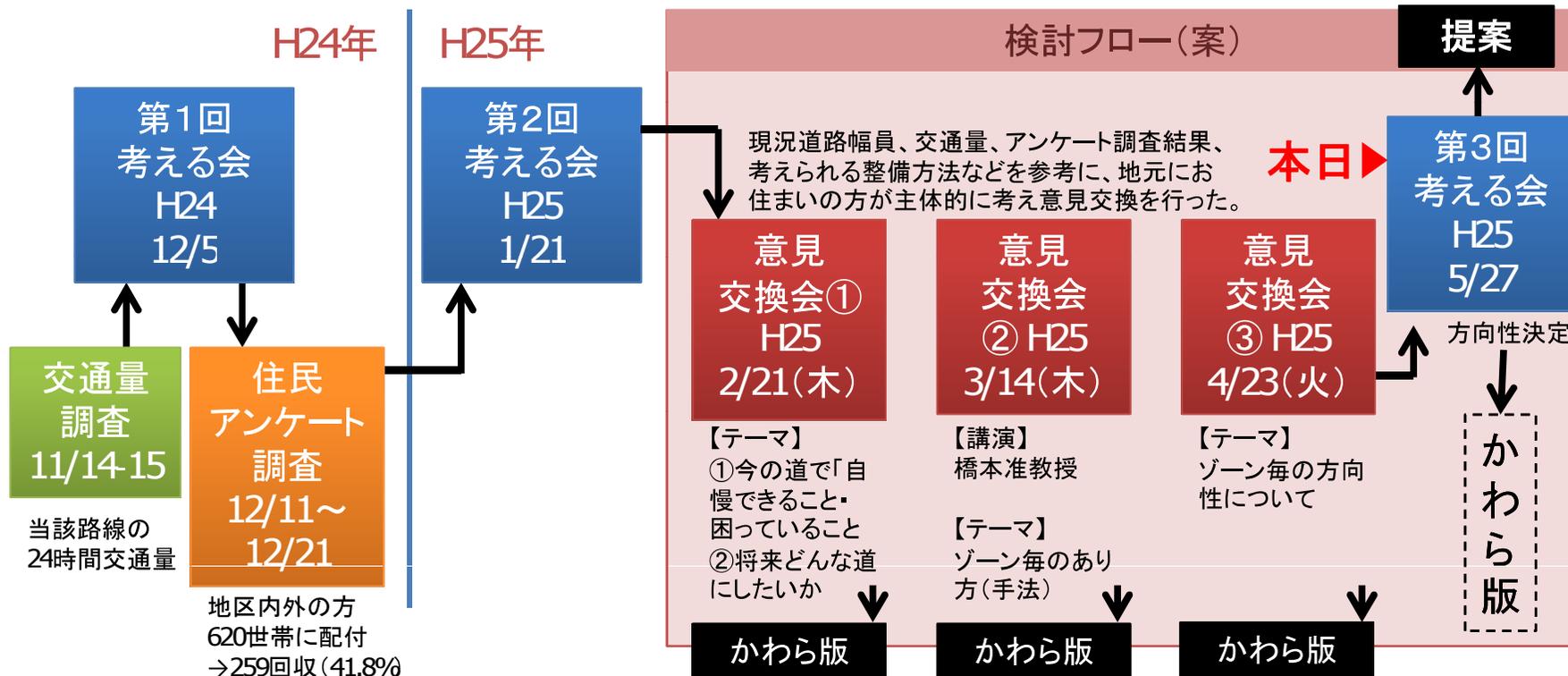
### ● 県道 池田中町線を考える会

地元関係者、隠岐の島町関係者、島根県関係者で組織し、基本的な考え方・進め方を、整理・共有・調整する場。

### ● 意見交換会(沿道の方を対象)

沿道の方を中心に道のあり方を意見交換する場。

スケジュール ▼



# 意見交換会報告.....【意見交換の方法】

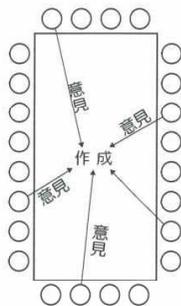
**方法** ワークショップ方式で行いました。

## ワークショップとは▼

- ワークショップは、参加者自らが、共同作業を行う中で提案や計画をまとめる手法です。
- ワークショップでは、参加者ひとりひとりが意見をより表現しやすくするため、少人数(7~9人程度)によるグループ作業が中心となります。

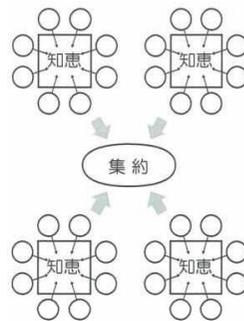
## 特徴と良いところ▼

### 従来の方法 (審議会方式)



- ・大人数の前では、言いたいことがなかなか言いにくい
- ・時間の制約により、全員の意見が出にくい(見えない)(全員が発言する時間がない)
- ・限られた声の大きい人の発言や意見に左右されがち

### ワークショップ



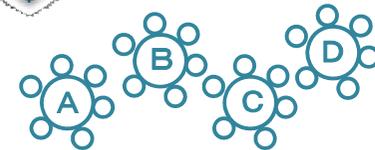
- ・小人数のグループ作業が中心なので**意見が言いやすい**
- ・小人数のグループに分かれて作業をするため**全員の意見が出せる(見える)**
- ・参加者**全員の意見をまとめる形**で結果を整理

## 進め方のイメージ▼

テーマを設定:「〇〇について考えよう」

### ■各グループ単位で検討

同一テーマのもとグループに分かれて検討作業を行い、成果をまとめます



### ■グループごとに成果を発表

各グループで話し合った結果を、それぞれみんなの前で発表します。



全体でまとめ

各グループの結果を全体で確認しながら、ひとつの成果にまとめ上げていきます。

# 意見交換会報告……………【意見交換の様子】

## ＜ワークショップの様子＞



説明を受けた後  
みんなで話し合いました



「生活道路の交通安全対策の考え方」

生活道路の交通安全対策の3つのポイント

① 交通量を減らす

環状道路の信号制御を上手くすれば、港までの時間が短縮され当該路線を抜け道として利用するメリットが無くなる  
→地元の人が利用する静かで歩きやすい道になる

② 速度を落とす(時速30キロ以内)

死亡またはひん死となる事故は、時速30キロで10% 時速50キロで85%発生する。  
→ 無意識に速度を落とす仕掛けを意識的につくることが重要(他の道路と違う違和感が大切)

③ 距離をとる(車と歩行者)

車は真ん中を走らせて、できるだけ車と歩行者の距離をとる。  
→ 出会い頭の事故が減る



- どれかひとつをやれば良いわけではない
- 組み合わせて考えることが大切
- 利便性を下げない。(他の方法で代替)



生活道路の交通安全対策について、国内外の事例を紹介しながら講演していただきました。

会場からの質問



考えられる方法の紹介▼

島根県内の事例紹介

■歩車共存道

「歩行者、自転車のサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する道路」



松江市内



海士町



奥出雲町

■カラー舗装による工夫



松江市内

■待避所と路面標示



松江市内

■ミラーや路面標示などによる工夫



歩行者の飛び出し防止

松江市内



当該路線

第1回意見交換会結果

どんな“まち”や“みち”にしたいかな

- 地域のコミュニティを維持
- 高齢者が歩いて用事ができるまち
- 将来を考え若者も住みやすい地区
- まちの賑わいを取り戻したい

望むのは

広くて安全な道

将来を考え



という意見もある

でも……

現実を考えると……。 「拡幅しない方法で工夫」

具体的には

- 所々に待避所
- 歩行者優先のみち
- 歩車共存道などで工夫

第2回意見交換会結果

今後のあり方を考える

共通して望むのは

- ✗ 車のための道ではない
- 歩行者があるきやすい道

を目指す

【ゾーン毎の考え方】

人と車がともに「安全」な空間を目指す。

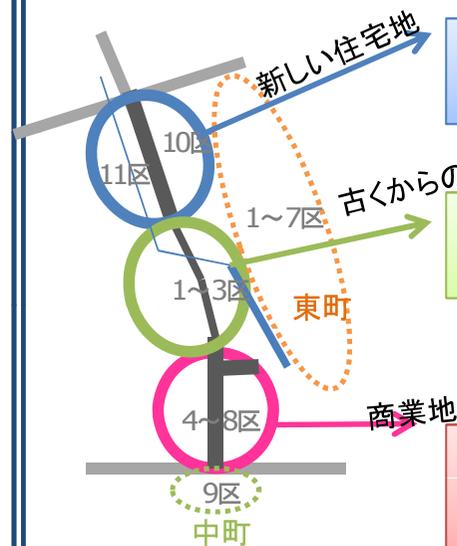
古くからの住宅地

現状を工夫することを基本とする。

(歩車共存道の場合、安全な道路幅員に対し、現況では不足している箇所がある)

まちの賑わいを考え、商業地に相応しい空間を目指す。

道やまちの特性から  
3つのゾーンに分類しました



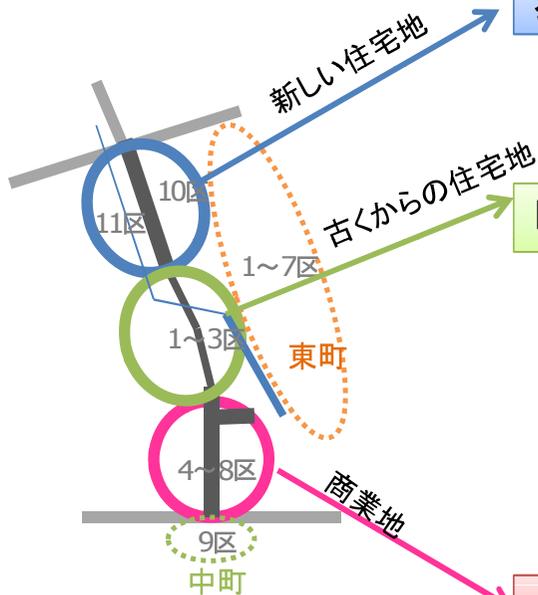
第3回意見交換会結果

共通事項として  
「実施できそうなこと」

- 車のスピードを抑える仕掛け(例:速度規制)
- 地区外の車への影響を最小限に(例:環状道路の信号連携)
- 路面を歩きやすく改善(例:凸凹、かまぼこ状、側溝のふた)
- 交通安全施設の設置(標識、照明等)

ゾーン毎の考えられる整備案

※歩車共存道:歩行者、自転車のサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する道路



歩車共存道.....両側歩行帯の意見が多いが、片側歩行帯の意見もあり。

- <交差点部について2つの意見>
- ・バスがすれ違えるように2車線確保
  - ・速度抑制、交通量抑制なら交差点で工夫を

「歩行者優先」は一致

歩車共存道が多いが、待避所や車道幅変更なし案もあり、沿道への影響(拡幅)の心配と、車道幅員は狭くても良いのではないか、という考えが背景としてある。

【主な意見】

- ・歩車共存道にしたいので、車道幅は3.5mにこだわらず、2.5m~3.0mでもよいのではないか
- ・地権者の方には申し訳ないが、一番狭いところだけ譲ってもらう
- ・待避所を設ける
- ・両側に歩行帯を設ける など

歩車共存道(両側歩行帯)

- ・景観に配慮

### 3. 意見交換会報告

総括

基本  
理念

車の走りやすい道ではなく、歩行者が歩きやすい道

— 高齢者、小学生・中学生、若者が安心して歩ける道 —

方向性

できるだけ「拡幅しない方法で工夫」

→ 歩車共存道、様々な工夫案で考える

考えられる  
整備案

道路形状や地区特性から3つのゾーンで検討

●新しい住宅地……歩車共存道。両側歩行帯の意見が多いが、片側歩行帯の意見もある。

●古くからの住宅地……「歩行者優先」が共通事項。

基本的には歩車共存道としたいが、最低車道幅員の考え方で2つの意見。

①現況のまま

②一部拡幅

●商業地……歩車共存道で両側歩行帯。商業地としての景観にも配慮。

地区内の交通安全を考え、実施したいこと。

共通事項として  
「実施できそうなこと」

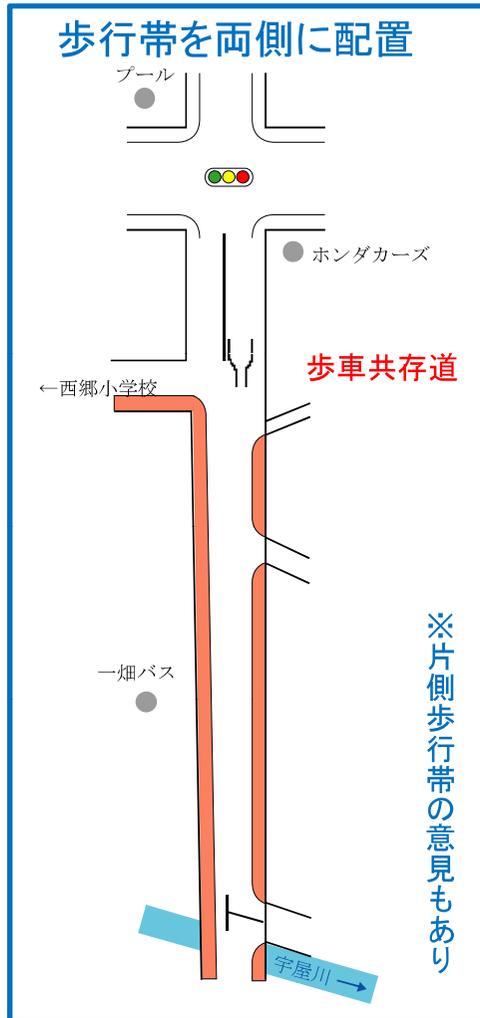
- 車のスピードを抑える仕掛け(例:速度規制 時速30キロ以内)
- 地区外の車への影響を最小限に(例:環状道路の信号連携)
- 路面を歩きやすく改善(例:凸凹、かまぼこ状、側溝のふた)
- 交通安全施設の設置(標識、照明等)

# 3. 意見交換会報告

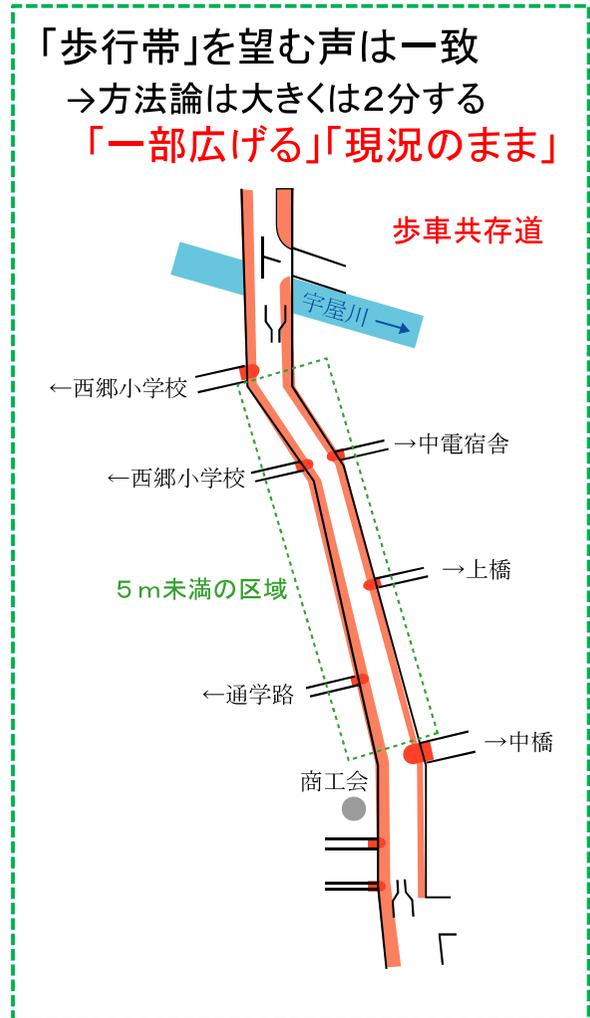
## 考える会としての方向性を検討

地元意見としては・・・

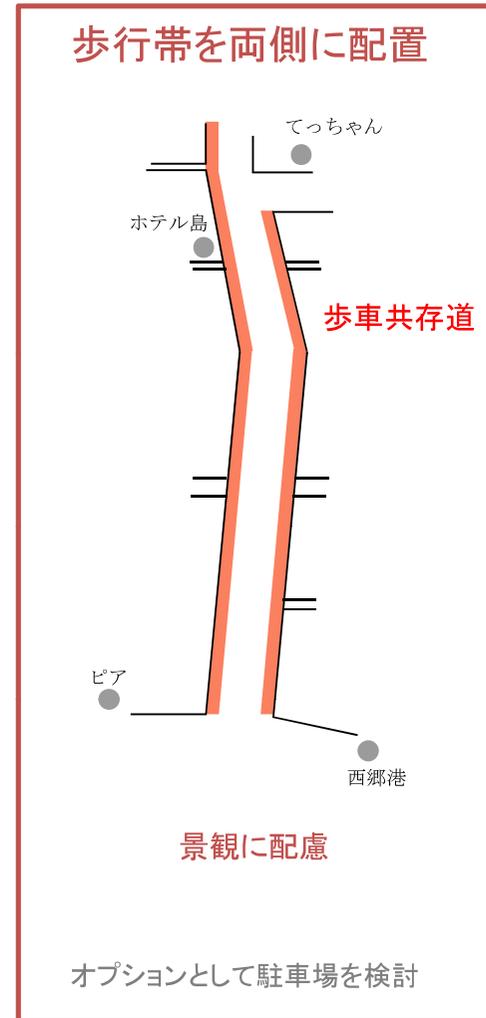
### 新しい住宅地での整備方法



### 古くからの住宅地での整備方法



### 商業地での整備方法



## 4. 意見交換

○地元との意見交換会結果について（質疑・応答）

○考えられる整備案について（意見交換）

- 都市計画決定の2車線道路はとりやめる
- 歩車共存道を基本とする
- 最低車道幅員の考え方→→→「現況のまま」 or 「一部拡幅」
- ゾーン別の留意事項に配慮した計画とする

## 5. まとめ

### 提案方法

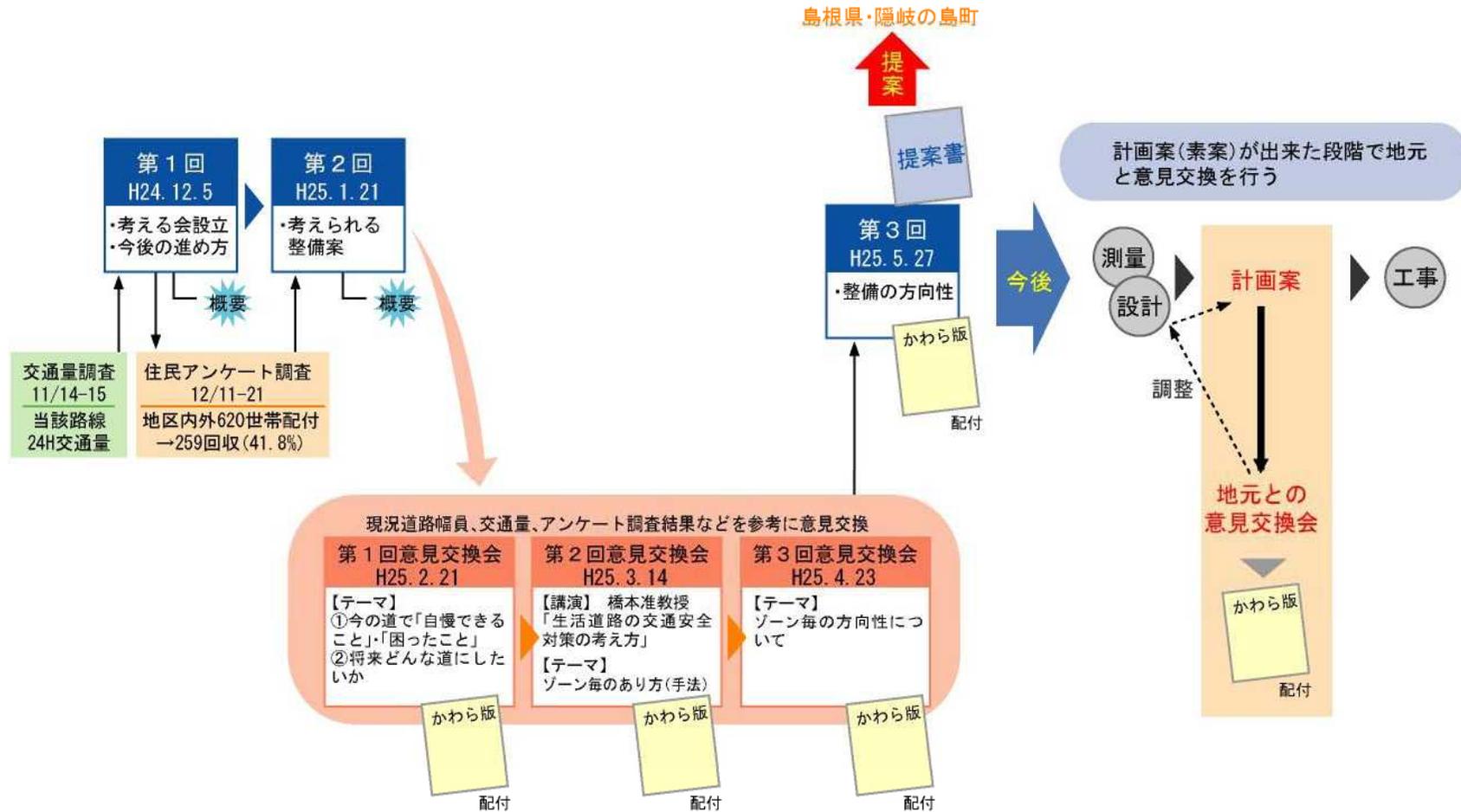
- ①提案書としてとりまとめる（案）
- ②提案書には  
「考えられる整備案」と「検討経過」を盛り込む

#### <提案書の構成(案)>

1. 検討の経緯 ……検討するに至った背景
2. 検討の流れ ……検討組織と検討結果
3. 考えられる整備案について
  - ・都市計画決定の2車線道路はとりやめる
  - ・歩車共存道を基本とする
  - ・最低車道幅員の考え方→→→「現況のまま」or「一部拡幅」
  - ・ゾーン別の留意事項に配慮した計画とする
4. 今後について

## 今後の流れ(案)

## 提案書に盛り込む内容(案)



---

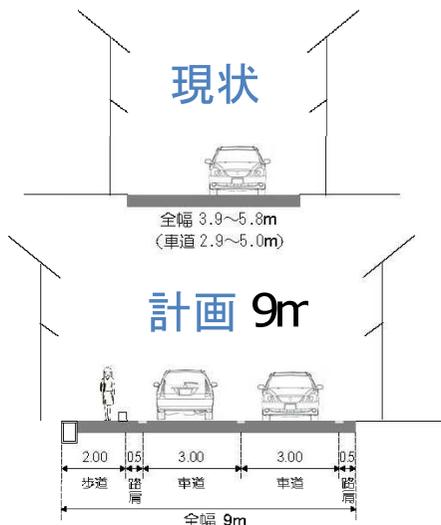
## 参考資料

---

- 歩車共存道の考え方
- アンケート調査結果(地区内外の意見)
- 交通量調査結果
- 地区内ゾーン別の道路現況
- 意見交換会資料(整備案)

## 【参考：歩車共存道の断面構成】

### 参考 都市計画道路「中條中町線」



- 車道部分 3m+3m
- 路側帯 0.5m+0.5m
- 歩道(片側) 2m

### 応用編 8.2m

- 車道部分 2.75m+2.75m
- 路側帯 0.5m+0.5m
- 歩道(片側) 1.7m

### 歩車共存道の考え方

#### ●道路幅 5m以上

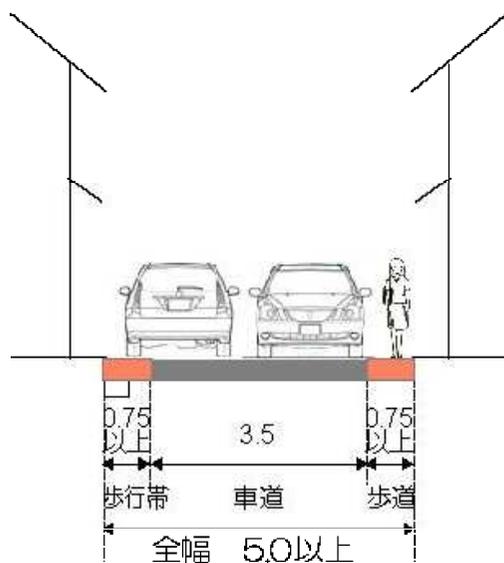
※ 道路の平面形状を考える時、角々した道とならないよう滑らかなカーブを描いていきます。このため、ところどころに5mを超える幅が必要なところが発生する場合があります。

#### ●車道部分 3.5m

#### ●歩道部分

【両側歩行帯の場合】

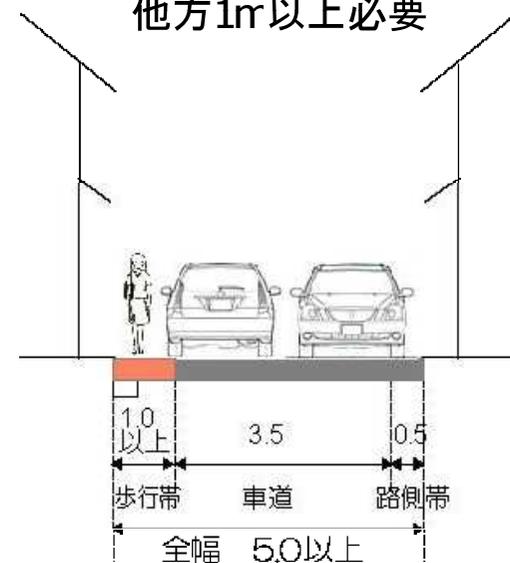
各0.75m以上必要



【片側歩行帯の場合】

一方0.5m

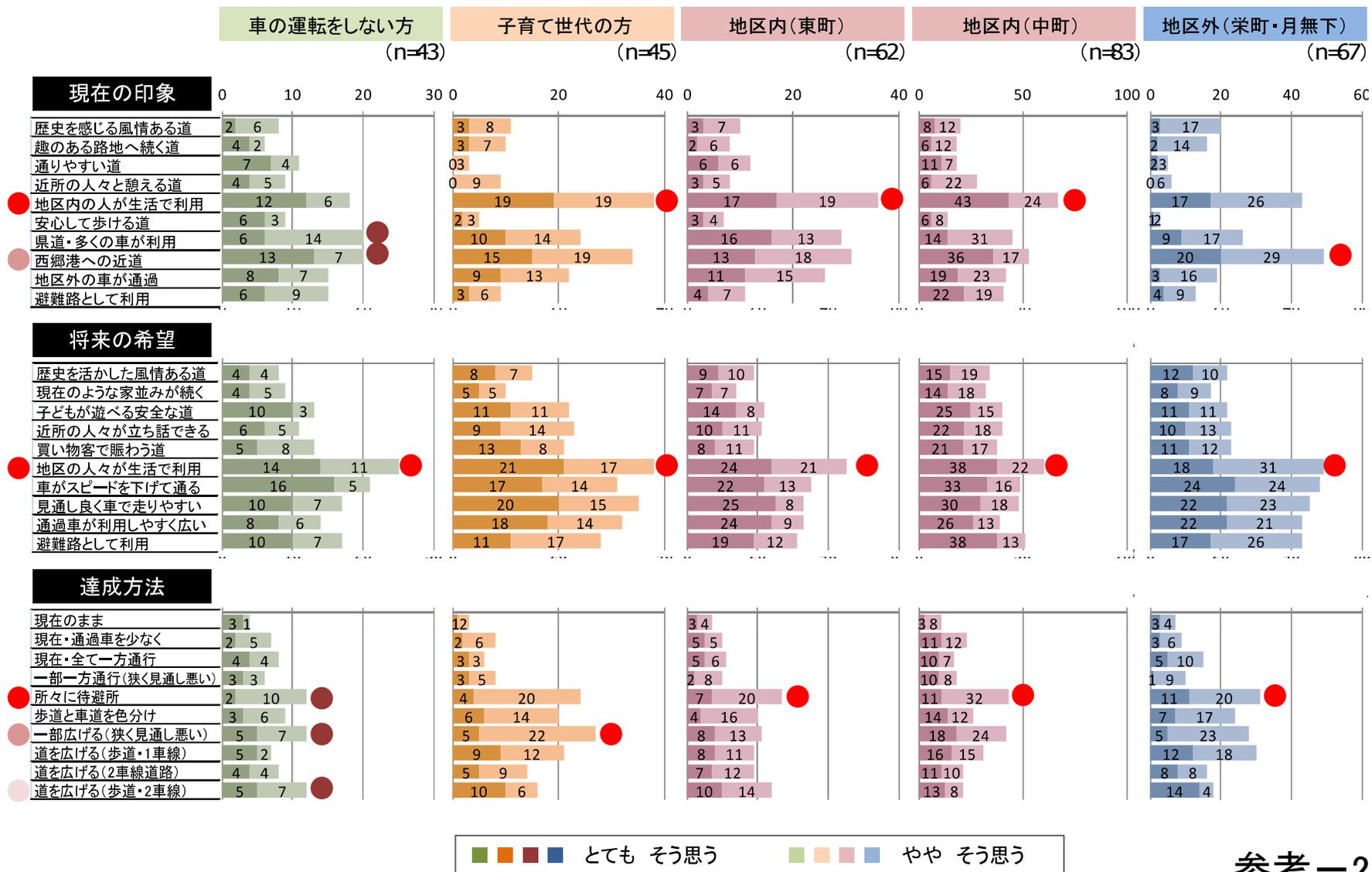
他方1m以上必要



# 【参考:アンケート調査結果】

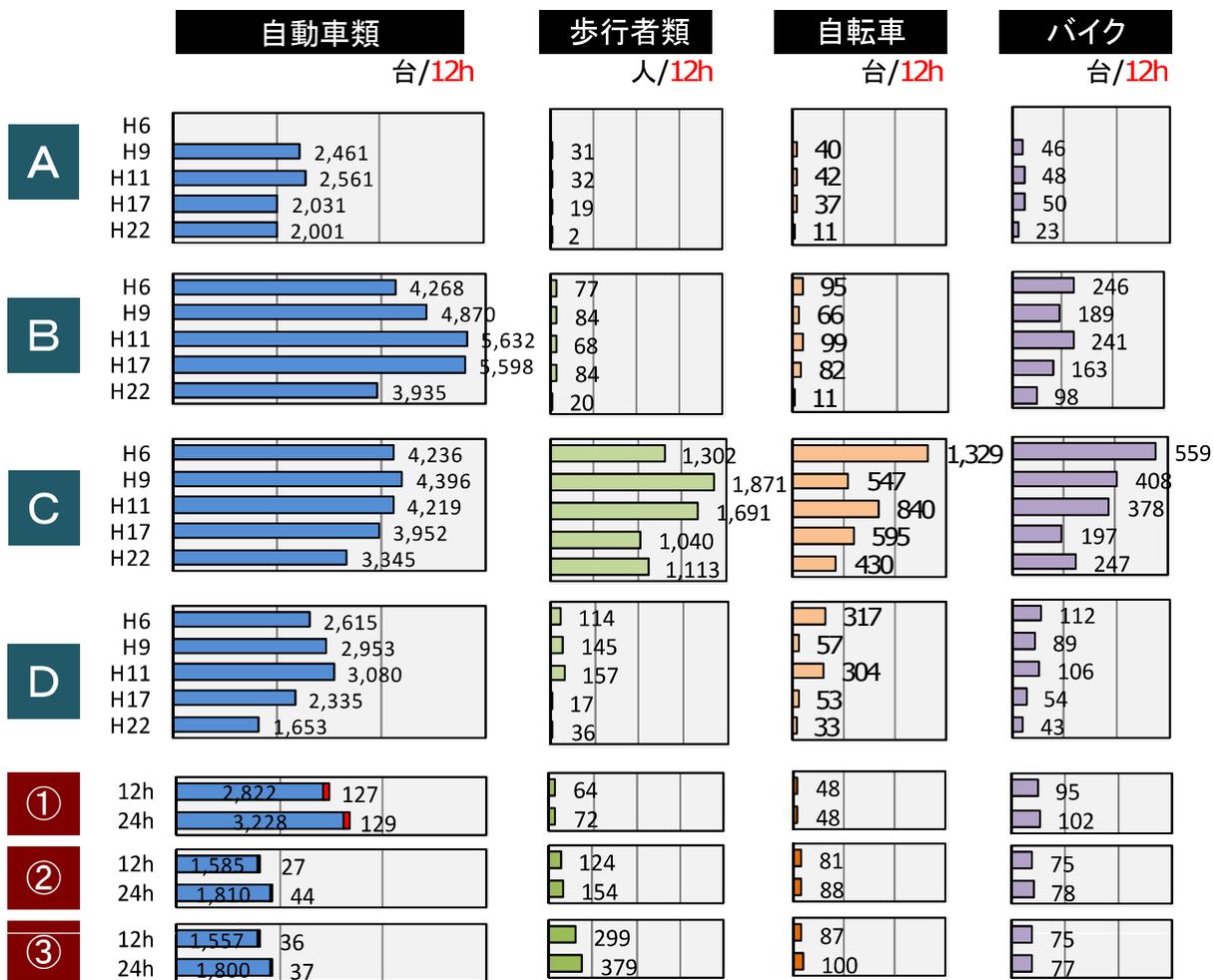
## アンケート概要

### 3. 道路に対する印象・期待 <地区内外別、運転されない方、子育て世代>



# 【参考：交通量調査結果】

## 交通量調査結果 ▼ A～Cは交通センサスより、①～③はH24年11月の調査結果



※b、dは平成17年度以前の観測地点

## 【ゾーン別の道路現況】

### ●新しい住宅地

◆距離: 325m ◆道路の幅 5.0~8.6m (車道のみ4.2~6.5m)

ホンダカーズ付近  
8.6(6.5) ▶



↑ホンダカーズ



↓ホンダカーズ



一畑付近  
◀ 5.0(4.2)



### ●古くからの住宅地

◆距離: 450m ◆道路の幅 3.9~6.0m (車道のみ2.9~5.0m) ※特に狭い(幅5m以下)ところ325m



小学校への道路付近 4.5(3.7)



住宅地内 4.7(3.5)



商工会前 6.0(5.0)

### ●商業地

◆距離: 178m ◆道路の幅 5.5~6.3m (車道のみ4.3~4.7m)

臨港道路への  
曲がり角  
奥5.5(4.3)  
手前6.0(4.9) ▶



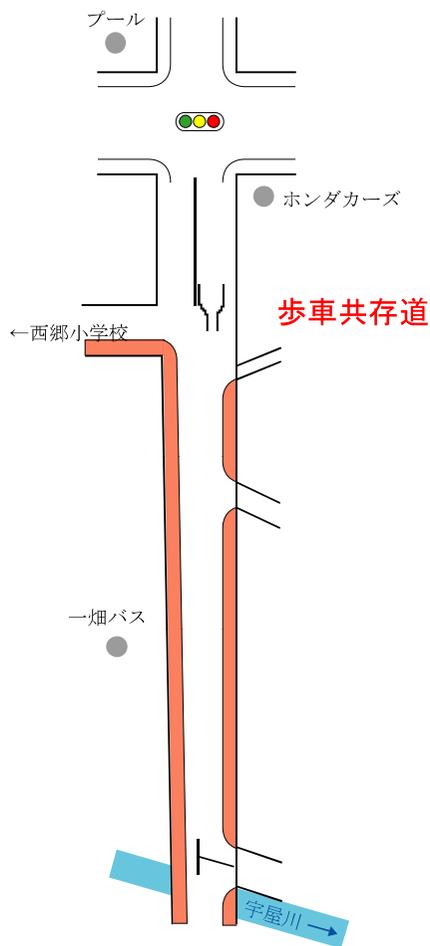
商業地内  
左6.3(4.7)  
◀ 右6.2(4.8)

新しい住宅地での整備方法

考えられる方法からこの区間に相応しい案を選んで下さい。

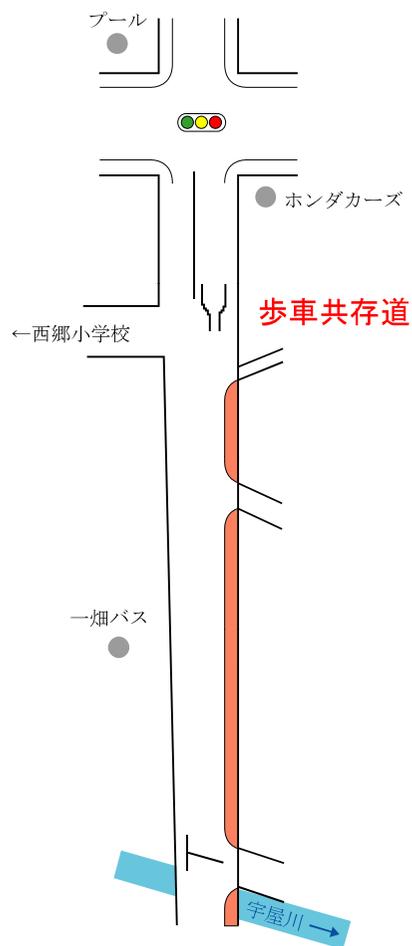
A: 車道を狭くする案

歩行帯を両側に配置

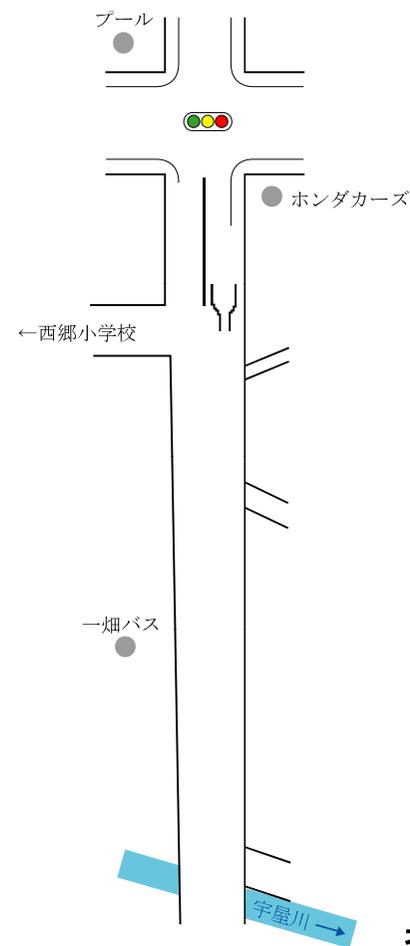


B: 車道を一部狭くする案

歩行帯を片側に集約



C: 車道幅変更なし案



その他

第3回意見交換会資料(整備案) ..... 【古くからの住宅地での整備方法】

古くからの住宅地での整備方法

考えられる方法からこの区間に相応しい案を選んで下さい。

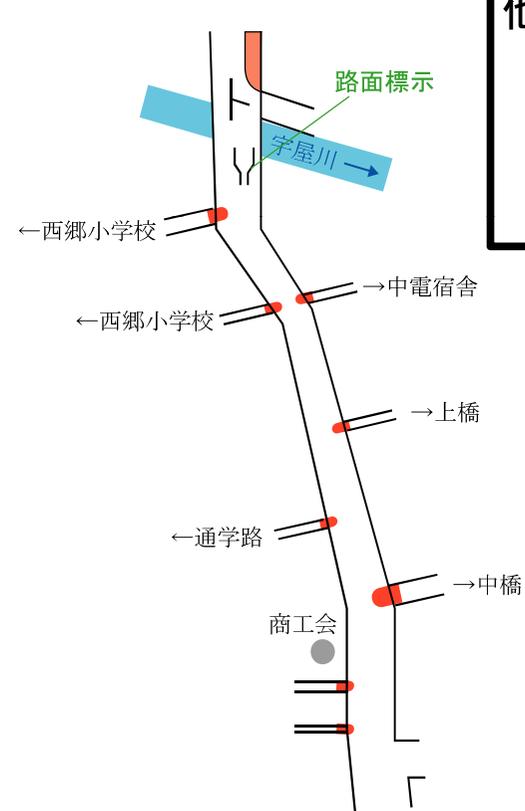
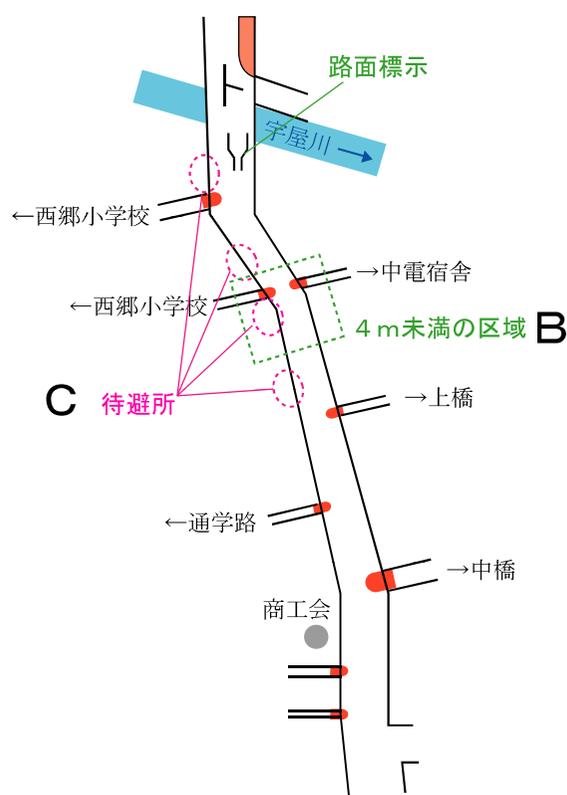
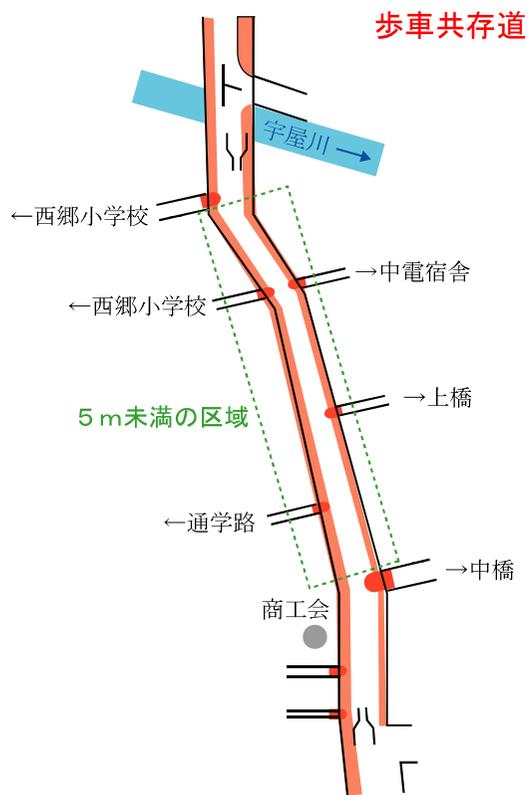
**A: 特に狭いところ (5m未満) を広げる案**

**B: 一番狭いところ (4m未満) や見通しの悪いところを広げる案**

**C: 一番狭いところ (4m未満) や見通しの悪いところに待避所案**

**D: 車道幅変更なし案**  
 ・路面標示  
 ・小路にカラー舗装  
 ・カーブミラー など

その他

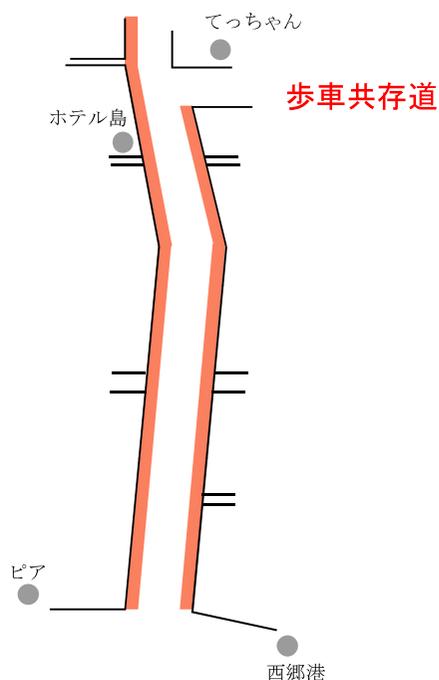


商業地での整備方法

考えられる方法からこの区間に相応しい案を選んで下さい。

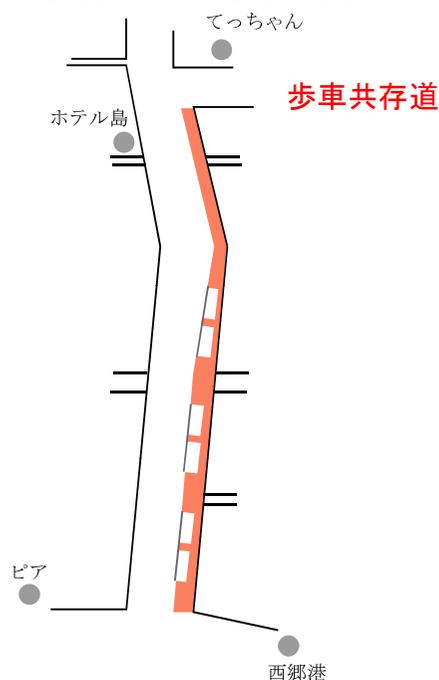
A: 車道を狭くする案

歩行帯を両側に配置

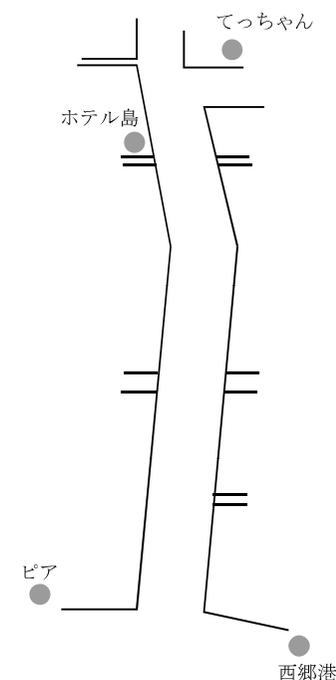


B: 停車空間をつくる案

歩行帯を片側に集約  
(歩行帯内に停車空間)



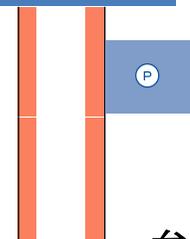
C: 車道幅変更なし案



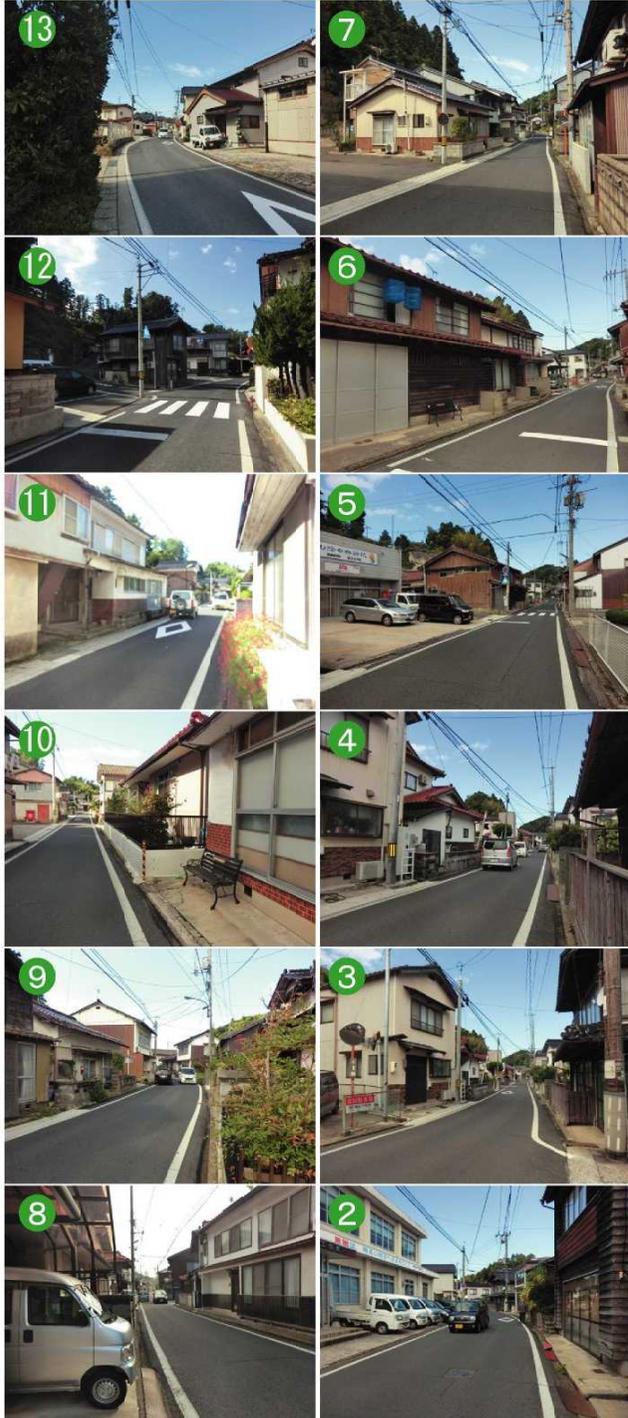
その他

オプション: 空地の活用

関係者との調整が必要となりますが、  
商業地としての活性化を考え、一部の空き地を活用して、共同の駐車場を確保する案



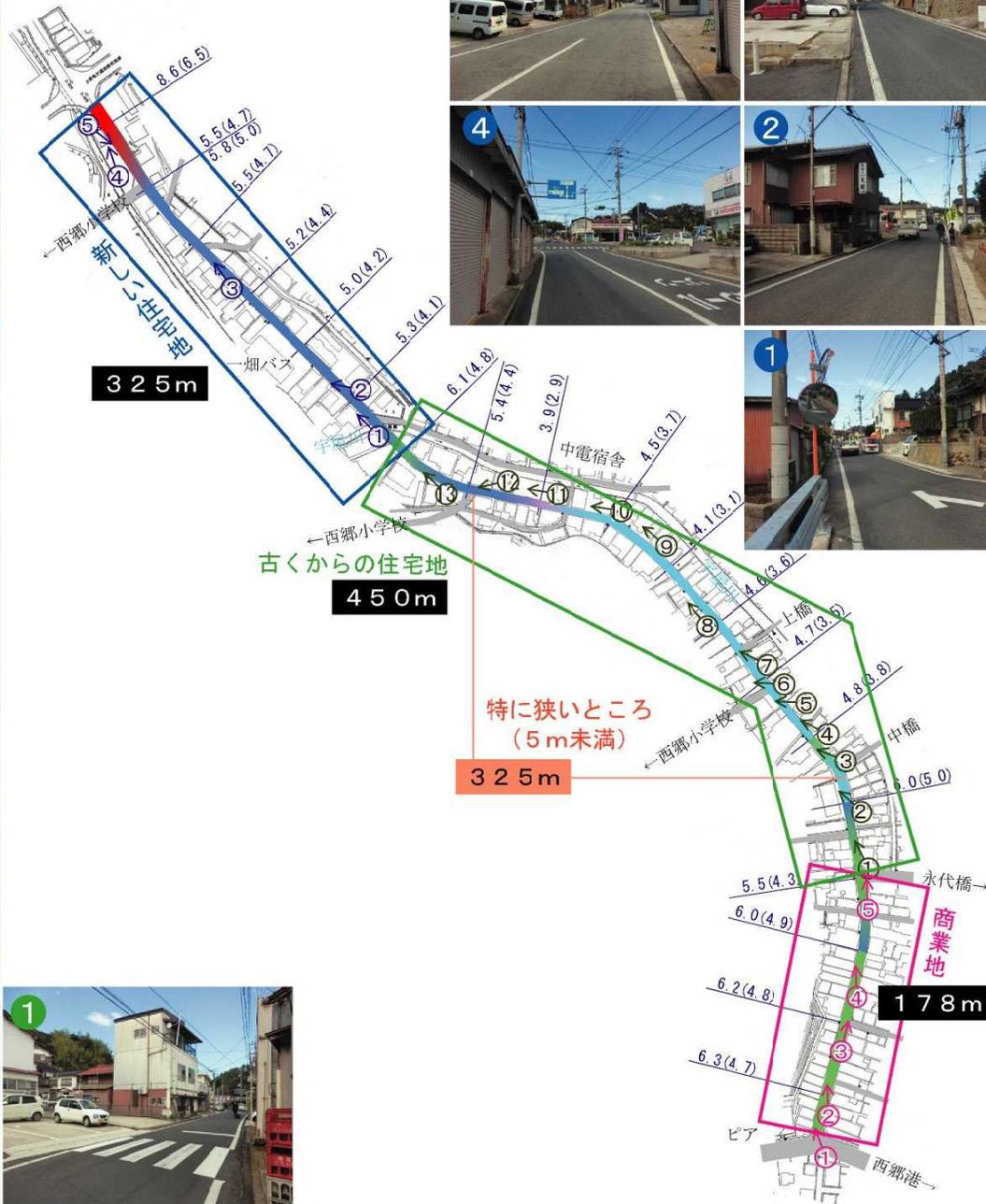
古くからの住宅地の様子



新しい住宅地の様子



商業地の様子



8m-	県道池田中町線
7m-	<現況>
6m-	
5m-	道路幅員:m
4m-	(車道部幅員:m)
3m-	

## 第3回「県道 池田中町線を考える会」

## 参加者名簿

## ■委員

氏名	役職	備考
大田 耕士	西郷中町連合会 会長	
門脇 範佳	西郷東町連合会 会長	
野村 吉秀	出雲結自治会 会長	交代
佐々木 隆	西郷小学校 校長	欠席
富田 信吾	西郷中学校 校長	交代・欠席
柳谷 英正	隠岐の島町商工会 事務局長	
黒澤 聡	隠岐広域連合消防本部 警防課警防係 消防指令補	
大田 和美	隠岐の島町警察署 交通係長	
奥村 恭	隠岐支庁県土整備局土木工務部 部長	
井川 善寿	隠岐の島町建設課 課長	

## ■アドバイザー

氏名	役職	備考
橋本 成仁	岡山大学大学院 環境生命科学研究科 准教授	
西尾 博	道路建設課道路環境整備グループ グループリーダー	
妹尾 圭人	都市計画課計画グループ グループリーダー	交代

## ■事務局

氏名	役職	備考
齋藤 康紀	道路建設課県道建設グループ 企画員	
伊藤 祐次	都市計画課開発・公園グループ 主任	
永見 健二	隠岐県土整備局企画調整スタッフ 企画幹	
錦織 等	隠岐県土整備局土木工務第二課長	
成相 剛	隠岐県土整備局土木工務第二課 係長	
田中 亮一	隠岐県土整備局土木工務第一課 主任	
石田 傑	隠岐の島町建設課 管理住宅係 主幹	
八幡 貴之	隠岐の島町建設課 管理住宅係 主幹	
鐘築 一雄	株式会社アテナ 代表取締役	
上田 泰子	株式会社アテナ 主任研究員	
塩田 暁伸	株式会社アテナ 研究員	

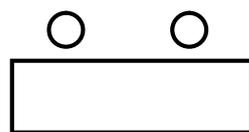
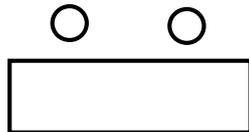
席 次

隠岐の島町  
商工会 事務局長  
柳谷 英正

出雲結  
自治会 会長  
野村 吉秀

西郷東町  
連合会 会長  
門脇 範佳

西郷中町  
連合会 会長  
大田 耕士



岡山大学大学院

准教授

橋本 成仁



県土整備局

土木工務部

部長

奥村 恭



隠岐の島町

建設課 課長

井川 善寿



都市計画課

計画GL

妹尾 圭人

(代理 伊藤祐次)



隠岐広域連合

消防本部

消防指令補

黒澤 聡



隠岐の島町

警察署

交通係長

大田 和美



道路建設課

道路環境整備 GL

西尾 博



事務局



事務局



事務局



事務局



# 県道池田中町線「中町工区」住民の意見を反映した“みちづくり”に向けての提案(案)



地区の人が安心して歩ける生活道路とするために———「県道池田中町線を考える会」

## 検討の経緯

島根県では昭和 37 年に、県道池田中町線の一部を、都市の健全な発達と秩序ある整備を図るために拡幅・改良を行う都市計画道路（中町中條線および中町東町線）として位置づけました。しかし、社会情勢の変化や周辺道路の整備による環境の変化から、現在でも当該区間は未改良で整備されていません。この未改良の区間について、「地域にとってどのようにすればより良い道路となるのか」、今後のあり方を検討することとしました。

## 検討の流れ

平成 24 年 12 月 5 日に設立した「県道 池田中町線を考える会」は、地元関係者、隠岐の島関係者、島根県関係者で組織し、基本的な考え方を調整する場として 3 回開催しました。この間、地区内外の人々がこの道をどれくらい利用し、どのような意見をお持ちか把握するため、交通量調査・アンケート調査を行いました。また、当該路線周辺にお住まいの方々や商売をなさっている方々との「意見交換会」を 3 回開催し、住民の意見を把握しながら検討してきました。

「考える会」 ①H24.12.5 / ②H25.1.21 / ③H25.5.27

「意見交換会」 ①H25.2.21 / ②H25.3.14 / ③H25.4.23



## 意見交換会での意見

### 意見交換会での意見

県道池田中町線を考えるにあたり、枠を設けずに、“現状の道路幅で工夫する案”から“拡幅する案”まで自由な発想で検討を始めました。

第 1 回意見交換会では、「どんな道にしたいか」をテーマに話し合い、「車が走りやすい道ではなく、歩行者が歩きやすい道」という結果になりました。

第 2 回意見交換会では、バスの通行もある「新しい住宅地」、一番狭いところのある「古くからの住宅地」、目貫通りとして栄えた「商業地」の 3 つのゾーンに分け、それぞれのあり方を検討しました。その結果、地域のコミュニティーを維持するためにも拡幅はしない方法で工夫することとなりました。また、まちの賑わいのためにも景観に配慮することとなりました。

第 3 回意見交換会では、ゾーン毎に考えられる整備案について検討したところ、全線において「歩車共存道」として整備し、車を優先するための道路ではなく、地区の人々が生活道路として「安心して歩けること」が優先されるよう、歩行帯をつくることで一致しました。しかし、道路全体の幅については、現在の道路幅は変えずに車道部を狭くするといった案と、一番狭いところは少し広げる案の両方となりました。

**基本理念** 車の走りやすい道ではなく、歩行者が歩きやすい道  
**整備方針** できるだけ「拡幅しない方法」で工夫する

**考えられる整備案は**  
**歩車共存道**「歩行者、自転車のサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する道路」

右の写真は、現況の道路幅員はそのままにして、「歩車共存道」として整備した場合のイメージ CG です。

歩行帯の幅、車道の幅、速度制限の 30 キロなどは仮の設定です。実際の幅や、一部拡幅しなければならないところは、今後調整する必要があります。

現況

整備イメージ



### 共通事項として「実施できそうなこと」

- 車のスピードを抑える仕掛け（例：速度規制）
- 地区外の車への影響を最小限に（例：環状道路の信号連携）
- 路面を歩きやすく改善（例：凸凹、かまぼこ状、側溝のふた）
- 交通安全施設の設置（標識、照明等）

### その他

- 下水道工事と道路工事を同時期に（効率・騒音等影響減少）

# 提 案 (案)

地区での意見交換会の結果を踏まえ、以下のことを提案する。

1. 基本理念 車の走りやすい道ではなく、歩行者が歩きやすい道
2. 整備方針 できるだけ「拡幅しない方法」で工夫する
3. 整備の方向性
  - ① 全線にわたり「歩車共存道」を目指す。
  - ② 地域のコミュニティーを維持するため、大規模な拡幅は行わない。
  - ③ 地区外の抜け道利用については、環状道路の信号連携で時間的に早くなるよう検討するとともに、迂回への協力を呼びかける。
  - ④ 測量を実施し、歩行帯のイメージや計画の素案ができたところで、地区のみなさんと再度意見交換をする。
  - ⑤ 下水道工事と施工調整を行い、コスト縮減や周辺への影響軽減を図る。

平成 25 年 5 月 27 日  
県道 池田中町線を考える会

## 県道 池田中町線を考える会 名簿

### ■委員

大田	耕士	西郷中町連合会	会長
門脇	範佳	西郷東町連合会	会長
野村	吉秀	出雲結自治会	会長
佐々木	隆	西郷小学校	校長
富田	信吾	西郷中学校	校長
柳谷	英正	隠岐の島町商工会	事務局長
黒澤	聡	隠岐広域連合消防本部	警防課警防係 消防指令補
大田	和美	隠岐の島町警察署	交通係長
奥村	恭	隠岐支庁県土整備局土木工務部	部長
井川	善寿	隠岐の島町建設課	課長

### ■アドバイザー

橋本	成仁	岡山大学大学院 環境生命科学研究科	准教授
西尾	博	道路建設課道路環境整備グループ	グループリーダー
妹尾	圭人	都市計画課計画グループ	グループリーダー

みんなで  
地域の道路を  
考える



H25年  
5月

第3号

# 意見交換会 かわら版

第3回

意見交換会を開催

## 地域ニーズは「歩車共存道」

※歩車共存道とは、歩行者、自転車のサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する道路のこと。

4月23日「ゾーン別の方向性について」というテーマで第3回意見交換会を行いました。

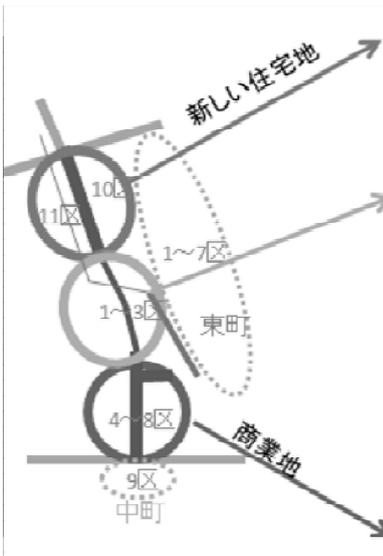
これまでの話し合いを基に、道や地区の特性から3つのゾーンに区分し、各ゾーンの整備案について検討しました。「車のための道ではなく歩く人のための道であるべき」といった基本姿勢の基、どうすれば安全な歩行空間をつくれるかといった視点で考えていきました。全体では「歩車共存道」の考え方を取り入れようという方向となりましたが、道路幅が5m以下のところを含む「古くからの住宅地」ゾーンでは、少し広げる案と、狭くてもできるだけ今のままでといった意見の両方が出る結果となりました。一定の道路幅があるところでは両側に歩行帯をとり、景観にも配慮しようという結果になりました。

今後開催する、「考える会」で方向性を調整し、島根県と隠岐の島町へ提案する予定です。

### 第3回意見交換会結果から・・・ゾーン毎の「考えられる整備案」について

#### ゾーン毎の考えられる整備案

※歩車共存道：歩行者、自転車のサービスを優先し、自動車に対するサービスを限定する道路



歩車共存道・・・両側歩行帯の意見が多いが、片側歩行帯の意見もあり。

- <交差点部について2つの意見>
- ・バスがすれ違えるように2車線確保
  - ・速度抑制、交通量抑制なら交差点で工夫を

「歩行者優先」は一致

歩車共存道が多いが、待避所や車道幅変更なし案もあり、沿道への影響（拡幅）の心配と、車道幅員は狭くても良いのではないかと、という考えが背景としてある。

#### 【主な意見】

- ・歩車共存道にしたいので、車道幅は3.5mにこだわらず、2.5m~3.0mでもよいのではないかと
- ・地権者の方には申し訳ないが、一番狭いところだけ譲ってもらう
- ・待避所を設ける
- ・両側に歩行帯を設ける など

歩車共存道（両側歩行帯）

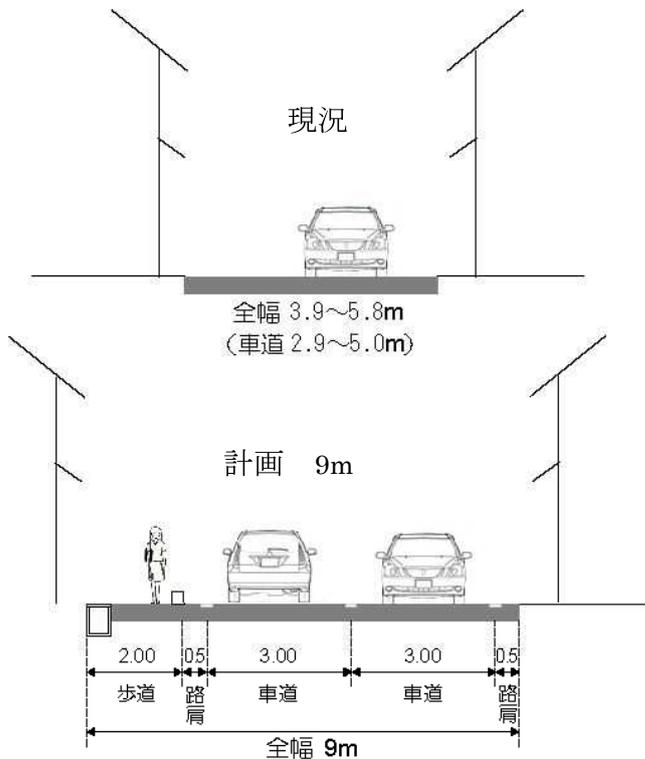
- ・景観に配慮

共通事項として  
「実施できそうなこと」

- 車のスピードを抑える仕掛け（例：速度規制 時速30キロ以内）
- 地区外の車への影響を最小限に（例：環状道路の信号連携）
- 路面を歩きやすく改善（例：凸凹、かまぼこ状、側溝のふた）
- 交通安全施設の設置（標識、照明等）

# 参考：標準的な歩車共存道の考え方

参考：都市計画道路「中條中町線」としての整備計画



【都市計画道路としての計画 9m】

- 車道部分 3m+3m
- 路側帯 0.5m+0.5m
- 歩道(片側) 2m

都市計画道路としての計画は道路幅 9m でしたが、これまでの「意見交換会」から“歩車共存道”として整備する方向に進んでいます。



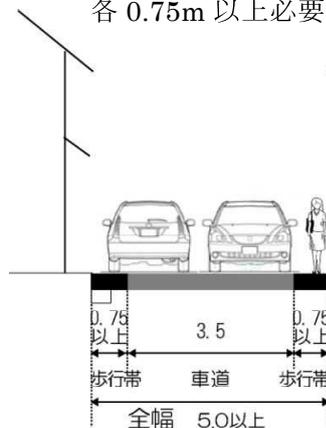
歩車共存として整備する場合

参考：標準的な歩車共存道の考え方

- 道路幅 5m 以上  
道路の平面形状を考える時、角々した道とならないよう滑らかなカーブを描いていきます。このため、ところどころに 5m を超える幅が必要となることが発生する場合があります。
- 車道部分 3.5m
- 歩道部分 両側歩行帯・片側歩行帯

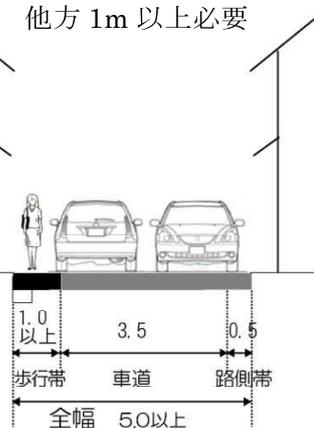
【両側歩行帯の場合】

各 0.75m 以上必要



【片側歩行帯の場合】

一方 0.5m  
他方 1m 以上必要



【お問い合わせ先】

島根県隠岐支庁県土整備局 企画調整スタッフ

TEL：2-9763 (担当：永見)