

第6回 高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会 議事録

1. 会議議事

日時：2023年12月18日 15:00～16:30

場所：宮崎県庁本館 講堂

出席者：別紙参照

2. 議事録

(1) 開会

事務局

定刻となりましたので、これより「第6回高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会」を開会いたします。

まず、会議に先立ちまして、資料の確認をさせていただきます。

本日お配りしております資料は

次第

出席者名簿 配席図

資料1 高千穂通りのコンセプトについて

資料2 高千穂通りの道路空間再編について

参考資料 高千穂通りの道路空間再編について（参考資料）

資料3 高千穂通りにおける「歩行者利便増進道路（ほこみち）」と「まちなかウォークブル推進事業」について

資料4 高千穂通りの整備スケジュールについて

資料5 花みちプロジェクト「高千穂通りを花で元気に」について

資料は以上ですが、不足している資料等はありませんでしょうか。

それでは、開会にあたり、出口会長にご挨拶をいただきます。

よろしくお願いいたします。

出口会長

みなさん、こんにちは。

今日は年末のお忙しい中、当協議会に出席していただきましてありがとうございます。

ご承知の通り、全国で道路空間が今までの自動車優先から人優先それから、沿道の土地利用と一体となって、整備されてきております。

そのような中、高千穂通り周辺地区におきましても、NTTビルの再開発や広島通りの再整備などで一体的にこの空間が整備されようとしております。そういう意味でこの高千穂通りの道路空間の再整備がにぎわい、それから高千穂通りの人通りの導線にどう繋がるかの重要なポイントなのではないかと思っております。

その中で、協議会は今までどのような構成にすれば良いか、どういう空間にすれば良いかを議論してきており、ほぼほぼ形が固まりつつあるかと思っております。

今日の協議会は、この高千穂通りが、県内の核「シンボルロード」として、この高千穂通りの整備が延岡市や都城市に波及していったようにモデル地区になるのではないかと考えております。

また、この中で、ほこみち指定とか色々重要なポイントがでておりますので、本日はこの中に次の時

代に繋がる、そういう空間に出来るように皆様から忌憚のないご意見を伺ってよりよいものにしていき
たいと思いますのでよろしくお願ひいたします。

事務局

出口会長、ありがとうございました。

ここから先の進行につきましては、協議会会則第 8 条第 2 項の規定により、出口会長に議長
をお願いいたします。

出口会長

よろしくお願ひします。座って進行させていただきたいと思います。

今日は議事が四つとその他ということになっております。

逐次事務局の方からご意見説明をしていただいて、それに対しての皆様のご意見をいただき
たい。

それでは、第 1 号議案「高千穂通りのコンセプト」について、事務局より説明をお願いしま
す。

(2) 議事

a) 第 1 号議案 高千穂通りのコンセプトについて

事務局

宮崎県都市計画課の三角です。

それでは、第 1 号議案「高千穂通りのコンセプトについて」ご説明いたします。

前方のスクリーンと同じ資料を「資料 1」としてお配りしておりますので、必要に応じてご
覧ください。

説明にあたりましては、高千穂通りの概要、周辺道路と役割分担、現状および利用実態、高
千穂通りをとりまく社会情勢の変化、空間再編に向けたコンセプトの順で御説明いたします。

1 ページを御覧ください。

こちらは、当協議会会則の抜粋でございます。

高千穂通りのコンセプトを定めるにあたりましては、ここに記載しておりますとおり、
多様なニーズに対応した安全で快適な道路空間を創出することにより、多様な主体が自由に活
動・交流できる環境をつくり、まちなかの価値向上に寄与するものとなるよう検討を進めまし
た。

2 ページを御覧ください。

まず、はじめに、高千穂通りの概要についてご説明します。

現在の高千穂通りは、平成 8 年に、緩速車道を廃止し、車道部 18 m、歩道部 22 mへ再整
備したものであり、クスノキが立ち並ぶ緑豊かな道路は、宮崎市景観計画において、道路景観
軸に指定されております。

3 ページを御覧ください。

次に、道路ネットワークの位置づけであります。

高千穂通りは、宮崎駅や沿道の事業所並びに商業施設を目的地とする交通のアクセス道路と
しての機能を有しております。

また、市内の東西方向を結ぶ幹線道路としての機能も担っており、平日に高千穂通りを通過
する車両の約 6 割は、宮崎駅周辺を発着地としております。

4 ページを御覧ください。

また、沿道に複数のオフィスビルがあり、事業所や商業機能が集積している高千穂通は、宮崎市まちなか活性化推進計画において、中心市街地区域を繋ぐ「まちなかの骨格軸」であるとともに、「商業・業務エリア」として指定されております。

5 ページを御覧ください。

次に、最近の動向や取組みであります。

高千穂通り沿道では、グルッピーの運行や、NTT ビルのリニューアル計画など、中心市街地活性化の気運が高まっています。

また、昨年度までに実施した社会実験では、歩道空間での憩い空間の需要が高いことが確認された一方、歩行者と自転車の混在を危惧する声があるなど、道路空間の課題も明らかになっております。

6 ページを御覧ください。

次に、周辺道路と役割分担についてであります。

宮崎駅と橋通りを東西に結ぶ2つの中心道路について、沿道の施設や利用実態を踏まえ、それぞれの役割分担を整理いたしました。

緑の破線で囲んでおります「高千穂通りエリア」は、幹線道路としての機能を維持しつつ、歩行者のほか自転車やバスなど複数のモードの交通機能を確保する空間とするとともに、沿道で働く方や回遊する来街者の「憩い・交流の空間」と位置づけ、黄色の破線で囲んでおります「あみーろーど・広島通り・若草通りエリア」は、宮崎駅前から橋通り間を回遊するための歩行空間であり、来街者が滞在する「賑わいの空間」と位置づけます。

7 ページを御覧ください。

次に、高千穂通りの現状および利用実態について、8項目上げております。

高千穂通りは、歩行者や自転者、自動車など、様々な道路利用者が多く利用しており、バスの運行本数が1日に約300本と多く、通りそのものが交通結節点機能を有していること。

また、主要な幹線道路で朝夕は渋滞も発生していることや、平日には、荷捌き車両のほか一般車両の駐停車が多数存在している状況にあります。

8 ページを御覧ください。

次に、高千穂通りをとりまく社会情勢の変化についてであります。

冒頭にご説明した高千穂通りの再整備から約25年が経過し、その間、景観法の制定や、イベント会場としての活用など、高千穂通りをとりまく社会情勢に変化が生じていることや、宮崎市では、高千穂通りを含む中心市街地を「車中心から人中心の空間へ」と再構築し、官民一体となって、ウォーカブルなまちづくりを推進していることなどから、高千穂通りの道路空間再編を検討する必要性が生じております。

9 ページを御覧ください。

それでは、これより、空間再編に向けたコンセプトについてご説明します。

こちらは、宮崎市の関連計画や社会実験の課題から高千穂通りに求める役割について、キーワードを抽出し、安全・安心、わくわく・交流、美しい景観の3つの視点で、継続するものと変えてゆくものに分類したものであります。

10 ページを御覧ください。

こちらは、先ほど、関連計画から抽出したキーワードをもとに、高千穂通りに求められる役

割を整理したイメージ図です。

3つの視点が交わった所が「こちよい居場所」であり、高千穂通りに求められる役割であると考えました。

11ページを御覧ください。

以上を踏まえまして、「通る」から「居場所」となる高千穂通りへ。

「人が安心してくつろぐ空間の創出」というコンセプト案を作成いたしました。

また、このコンセプトを実現するため、空間整備の方針を3つ掲げております。

1つ目に、交流が生まれる空間とします。具体的には、
沿道と一体となって多様な交流が生まれ、憩うことのできる空間を確保します
多くの人々が協働し、楽しめる場を提供します

2つ目に、歩きたくなる空間とします。具体的には、
安全、安心で歩きやすい歩行環境を形成します
多様な通行手段が共存できる空間を形成します

3つ目に、花とみどりに包まれた居心地のよい空間とします。具体的には、
緑陰の連続性によって魅力ある緑景観を形成します
新しい顔としての宮崎らしい景観を創出します
高千穂通りのコンセプトについての説明は以上であります。

出口会長

皆様いかがでしょうかご質問ご意見等ありましたらよろしくお願ひいたします。

でしょうか。

ではご質問ご意見等を最後では第1号議案につきましてこのコンセプトを原案通りしてよろしいでしょうか。

委員

はい。(同意の声あり)

出口会長

ありがとうございます。

それでは1号議案につきましては、このコンセプトで進めさせていただきたいと思ひます。

引き続き、2号議案の高千穂通りの道路空間再編について、事務局の方からご説明をお願ひいたします。

b) 第2号議案 高千穂通りの道路空間再編について

事務局

それでは、第2号議案「高千穂通りの道路空間再編について」ご説明いたします。

前方のスクリーンと同じ資料を「資料2」としてお配りしておりますので、必要に応じてご覧ください。

説明にあたりましては、空間再編における留意事項、空間再編の検討の順で御説明いたします。

1ページを御覧ください。

まず、はじめに、空間再編における留意事項についてであります。

こちらは、先ほど資料1でご説明しました高千穂通りの現状をふまえ、中程に関連する各種計画、右側に空間を再編する際の留意事項、6項目を示したものです。

2 ページを御覧ください。

まず、留意事項 歩行者と自転車の分離についてであります。

高千穂通りについては、歩行者と自転車の混在に不安を感じている人がおり、自転車の車道走行を望む声もあります。

また、自転車関連事故も多発していることから、自転車指導啓発重点路線に指定されております。

3 ページを御覧ください。

高千穂通りは、平日、休日ともに自転車利用が多く、北側・南側とも双方向通行となっており、宮崎市の自転車ネットワークを構成する路線にも位置づけられております。

4 ページを御覧ください。

次に、留意事項 憩い・交流の空間の創出についてであります。

高千穂通りについては、ゆったりできるベンチや椅子の設置など、日常的な憩いの空間やオープンカフェなど、にぎわいや溜まりなど交流の空間を求める声があります。

5 ページを御覧ください。

次に、留意事項 楠並木の維持についてであります。

楠並木は、歴史的にも大変価値のあるもので、クスの木の景観を高千穂通りの良いところとして挙げている人が多いようであります。

そのクスの木ですが、生育が良く、根上がりしている箇所もあることから、道路空間再編にあたっては、適切な対応が必要となっております。

ちなみに、2 段落目に記載しておりますとおり、クスは、昭和 43 年 9 月に宮崎市の木に指定されています。

6 ページを御覧ください。

次に、留意事項 車道部 車線数の維持についてであります。

高千穂通りの自動車交通量は、1 日約 20,000 台と多く、2 車線道路の設計基準交通量を大きく超えており、また、主要渋滞箇所にも指定されていることから、現在の 4 車線を 2 車線に減少させることは困難な状況であります。

7 ページを御覧ください。

また、現在の車道幅員は、本来であれば 3.25 m 必要なところを、特例により、3.0 m に縮小しているものであり、車道幅員の減少も困難な状況にあります。

8 ページを御覧ください。

次に、留意事項 バス停の安全性確保についてであります。

高千穂通りは、1 日に約 300 本の路線バスが走行することから、バス停における安全性の確保についても留意する必要があります。

9 ページを御覧ください。

次に、留意事項 荷捌きスペースの確保についてであります。左側の棒グラフをご覧ください。

こちらは、～ までの区間の駐停車の状況を示したものです。

全ての区間で駐停車が確認されておりますが、オレンジ色で示す荷捌き車両よりも黄色で示す一般車の駐停車が多いことが判ります。

10 ページを御覧ください。

次に、空間再編の検討にあたっての要件整理についてであります。

まずは、求められる機能や利用者の声から、冒頭にご説明した6つの留意事項のうち、留意事項の「歩行者と自転車の分離」との「楠並木の維持」を前提条件とし、自転車の通行空間を検討します。

次に、現状及び求められる機能を維持するため、留意事項の「車道部の車線数を維持」することを制約条件とし、横断面構成を検討します。

また、利用実態を踏まえ、留意事項の「バス停の安全性の確保」、の「荷捌きスペースの確保」、の「憩い・交流の空間の創出」を配慮事項とし、検討する横断面構成（案）を評価します。

11ページを御覧ください。

次に、自転車通行空間の整備形態についてであります。

これは、歩行者と自転車を分離する際の自転車通行空間の整備形態3パターンを示したものです。

Aの車両混在は、矢羽根型路面標示を設置することで、自転車が車道の左側を一方通行で走行するものであります。

Bの自転車通行帯は、車道内に通行帯を着色することで自転車と自動車を視覚的に分離し、一方通行で走行するものであります。

Cの自転車道は、縁石や柵で自転車と自動車を構造的に分離することで、自転車にとって最も安全性が高くなる整備形態で、双方向通行も可能となります。

12ページを御覧ください。

左下の表は、国による自転車通行空間の整備形態の選定の考え方を示したもので、自転車と自動車の多い高千穂通りでは、自転車通行帯もしくは自転車道が該当します。

社会実験では、自転車道は、走りやすいという声が多く、安全性を実感した人の割合が多い結果でありました。

13ページを御覧ください。

次は、憩い・交流の空間の創出についてであります。

通りに隣接する企業との協働を期待し、沿道店舗前に交流（溜まり）空間やクスの木周辺に憩いの空間を創出することを検討します。

憩いや交流の空間の創出にあっては、維持管理の容易性や継続性も考慮するなど、将来を見据えたものといえます。

14ページを御覧ください。

こちらは、先ほどご説明した自転車通行空間の整備形態3パターンについて、より詳細に比較検討した資料です。

先ほどお示したA～Cの3パターンのうち、Bの自転車通行帯とCの自転車道については、荷捌きスペースとしても活用可能な停車帯を残した場合と残さなかった場合の2パターンとしたため、計5ケースでの比較表となっております。

幹事会では、自転車の走行性などを考慮し、ケース4の自転車道切り下げ案を推奨案として、提示いたしましたが、幹事より、「クスノキの生育に影響を及ぼす恐れもあり、慎重な検討が必要」との意見があり、マウントアップか切り下げかについては、今後、詳細設計を進める中で、クスノキ周辺の試掘の結果なども勘案しながら、検討してまいりたいと考えております。

なお、自転車道については、構造基準に基づき、幅2mで整備いたします。この場合、自転車は双方向通行又は一方通行での走行が可能です。

はじめは双方向通行にしておき、将来的に、自転車の通行状況や事故の発生状況などを総合的に勘案しながら、交通管理者と協議の上、一方通行にするという方法もあろうかと考えています。

15ページを御覧ください。

こちらは、バス停部の構成パターンを示したものです。

主に3パターンが考えられますが、バス交通が多い高千穂通りにおきましては、自転車の走行性に優れ、バス停付近への一般車両の停車を防止できるほか、楠並木への影響も少なく出来るテラス型をベースに、今後、詳細設計を進める中で、バス事業者の御意見を伺いながら、検討して参りたいと考えております。

本日は、道路空間の検討のため、星野委員の研究室の学生さん達に製作いただいた模型をご用意しております。

それでは、これから、模型を用いまして、自転車通行帯の整備形態とバス停部の構成について、御説明いたします。

みなさま、模型の周りにお集まりください。

A 委員

バス停のデザインはどうなる？

B 委員

今後の検討要素になると思う。バリアフリーのことを考えると交通島(乗降スペース)は歩道と同じ高さになると思う。

バス停の位置を移動しても良いのではないかと個人的には思っているが、いずれにしても詳細については今後の検討が必要である。

C 委員

現地の樹木の根は外の方に広がっており、底部はデコボコし既に痛めている状況と考えられ、この植樹空間ではクスノキは生きながらえない状況になっている。

そのため、植栽マスをもう少し長くするなど様々な工夫をしていただき、まずは緑地空間があり、どれだけ底部が必要で、また植栽マスの空間をどれだけ確保できるかについて検討することも重要ではないかと思う。

B 委員

ご指摘のとおりであり、クスノキの位置は変えられない。ただ、植栽マスについては大きさや形は自由に変更することができる。

今後、ほこみちなど民間の方が自由に利用できるスペースとあわせて、植栽マスの大きさ等についても再度検討することが必要と考える。

D 委員

本道路を利用される方の安全性を確保する点から考えると事務局案が警察としては最も良い案だと考えている。自転車道を設置すると自転車は必ず自転車道を通行することになり、歩道から自転車を排除することができる。

また、宮崎市内でも電動キックボードが走行しているが、これらも自転車道を通行することができるため、クルマと電動キックボードとの事故も防げるし、歩行者との接触も防げる。

バス停の形態もテラス型が一番安全だと思う。

利用者の待合スペースが交通島にあれば、バス乗降時における自転車との接触事故を防ぐこともできる。その代り交通島にはクルマが突っ込んできても良いように強固な防護柵を設置する必要はあると思う。

事務局

バスの乗降スペースについても、今後詳細に検討を進めていきたいと思う。

B 委員

基本、現在の横断面構成で良いと思うが、幅員の狭い交通島で 30 分など長時間バスを待つていただくのもどうかと思う。

広い歩道側でゆっくり待ち、バスが到着したら自転車道を横断して交通島で少し待つといった、歩道部と連動した設計をしないといけないと思う。

歩道も含めた一体的となったデザインが議論されると良いと思う。

E 委員

本事務局案は非常によくできていると思う。ただ 1 点確認したい点がある。

現状のバスベイ型からテラス型に変更することとなるが、20,000 台/日の交通量があるなか渋滞・混雑が更に悪化する恐れはないか？

事務局

テラス型にすることでバス停の前方に停車することができなくなるため、現在、信号で連なる停車車両によりバスが本線に戻れないという状況が解消され、バスの定時性が向上すると考えている。

このようなバスの定時性が向上するといったメリットも考えながら検討していきたい。

B 委員

高千穂通りはすごく多機能な道路であるが、歩行者を中心としながらどのようにデザインしていくのかということが、現在、皆さんと議論している点だと思っている。

その際、公共交通は大事なポイントである。クルマと公共交通どちらを優先するかはトレードオフの関係であるため、どちらを良くし、また負荷をかけるのか？というバランスの問題だと思う。

公共交通にとっては定時性が一番大事だと思う。熊本で道路整備を検討する際には、複数車線がある場合、バスベイ型はやめてストレート型とするように推奨している。

20,000 台/日の交通量なので、混雑時は詳細に検討しなければいけないかもしれないが、ほとんどの時間帯ではストレスを感じない状況になるのではないかと思う。

出口会長

高千穂通りには、信号交差点が複数あり現状でもクルマ側に停止が生じているものと考えられる。

そのため多少の停止だとドライバーに許容されるのではないかという期待もある。橘通りで実施しているため、警察の方にも分析等を実施してもらえば良いかとも思う。

A 委員

ぐるっぴーも同じバス停を使用することになるのか？

事務局

同じようなルートを通るため、バス停にどういう止め方するのか？ということも含め、今後

検討していきたい。

出口会長

事務局案である資料 p14 の案 4、そしてバス停はテラス型という方針で今後進めていただきたい。

なお、植栽マスなど詳細部分については今後具体的に検討していくということをお願いしたい。

c) 第3号議案 高千穂通りにおける「歩行者利便増進道路（ほこみち）」と「まちなかウォークアブル推進事業」について

出口会長

それでは、第3号議案 高千穂通りにおける「歩行者利便増進道路（ほこみち）」と「まちなかウォークアブル推進事業」について、事務局より説明をお願いします。

事務局

宮崎県都市計画課の村上です。

それでは、高千穂通りにおける「歩行者利便増進道路（ほこみち）」と「まちなかウォークアブル推進事業」について御説明いたします。

前方のスクリーンと同じ資料を「資料3」としてお配りしておりますので、必要に応じてご覧ください。

1ページを御覧下さい。

ほこみちとは、にぎわいのある道路の構築のための道路の指定制度であります。

制度のポイントは、3つあります。中央の横断図をご覧ください。

1つ目のポイントは、歩道にピンクで着色している歩行者の利便増進を図る空間を定めることが可能となります。

次に、右下のイメージ図をご覧ください。

2つ目のポイントは、道路内に設定した特例区域では、道路空間の活用を柔軟に許可できます。

3つ目のポイントは、道路空間を活用する者に対し、通常は5年間の占用許可を、公募した場合は、最長で20年の占用が可能となります。

2ページを御覧下さい。

次に、歩行者利便増進道路の構造基準についてであります。

まず、はじめに、道路そのものを「歩行者利便増進道路」に指定いたします。

イメージ図にピンク色で着色している箇所が、民間事業者などによる占用が可能となる「利便増進誘導区域」で、沿道の建物の前面や街路樹の周辺などに設定できます。

図中に赤字で記載しております休憩施設や横断歩道接続部、視覚障害者誘導用ブロック、乗合自動車停留所につきましては、バリアフリーにすることが求められます。

3ページを御覧下さい。

次に、歩行者利便増進施設等の道路占用の取扱いについてであります。

占用が可能な施設等は、写真にありますとおり、看板やベンチ、食事施設など、歩行者の利便の増進に資する施設として定めるものとなっています。

また占用特例が適用される要件としては、

- ・ 利便増進誘導区域内に設けられるものであること
- ・ 施設の設置に伴い必要となる清掃が実施できること
- ・ 道路法第33条第1項（道路占用の許可基準）に適合すること

これら、全ての要件に該当する必要があります。

4ページを御覧下さい。

次に、高千穂通りの歩行者利便増進道路、通称「ほこみち」の指定についてであります。

指定については、路線を指定することとなるため、図中にありますとおり、宮崎駅交差点から、橘通3丁目交差点、通称「デパート前交差点」間の指定を想定しております。

5ページを御覧下さい。

次に、利便増進誘導区域の指定についてであります。

歩道内に利便増進誘導区域を指定する場合は、必要となる歩道幅員について、高千穂通りでは3.5m以上を確保した上で、区域を指定することとなります。

また、バス停や右折レーンなどにより、歩道幅員が変化する区間については、歩行者の円滑な通行を確保する観点から、導線を阻害しないよう区域を指定します。

6ページを御覧下さい。

こちらは、利便増進誘導区域の指定イメージ（A案）です。

歩道の中央付近に幅3.5mの歩行者通行帯を確保し、民地側、車道側に、それぞれ利便増進誘導区域を指定するケースです。

先ほど、資料2において、推奨案としてご説明した自転車道と停車帯を整備するケースでは、クスノキ周辺の誘導区域の幅は右下の横断図に示すとおり、幅2.5mとなります。

このような形で、高千穂通り全線の区域指定を行った場合、現在、週末などにミニコンサートなどが行われているカリノ前のTテラスでの活動や、住友生命ビル前で花みちプロジェクトさんが実施しているガーデニング講座の実施、さらには、社会実験の際、NTT前で実施したようなミニコンサートの開催などが難しくなることが考えられます。

7ページを御覧下さい。

こちらは、利便増進誘導区域の指定イメージ（B案）です。

利便増進誘導区域を民地側に設定する区域がある一方、歩道として最低必要な3.5mを民地側に設け、残る区域全てを利便増進誘導区域とすることで、最大5.5m幅の占用が可能となる案です。

クスノキ周辺の多様な活用が可能となり、憩いと交流の場の創出につながることを期待されます。

利便増進誘導区域の指定あたっては、沿道の利用状況やこれまでの道路の利活用状況なども勘案しながら、先ほど提案したA案とこのB案を組み合わせるような形にしたいと考えております。

なお、この図をもってNTT前の利便増進誘導区域を決めるという意図で作成したものではありませんので、その点は誤解の無いようお願いいたします。

これで、高千穂通りにおけるほこみち指定の方針についての説明を終わります。

8ページを御覧下さい。

次に、まちなかウォークブル推進事業についてご説明します。

まちなかウォークブル推進事業は「滞在快適性等向上区域（通称ウォークブル区域）」内に

において県や市が整備する道路・広場などの公共施設、民間事業者が整備する広場、公開空地等の公共的施設に補助金が活用できたり、民間事業者では税控除が受けられるなどの制度です。

9ページを御覧下さい。

こちらが滞在快適性等向上区域の説明になっています。

10ページを御覧下さい。

高千穂通りを含むオレンジ色のエリアを宮崎市が「滞在快適性等向上区域」と定め、まちなかウォークアブル推進事業として、広島通りにおける電線地中化やカラー舗装等に取り組んでおり、この区域内では県も事業主体となり、まちなかウォークアブル推進事業を用いて、街路空間の再構築や公共空間の高質化に取り組むことが可能となっています。

11ページ～12ページを御覧下さい。

こちらは、まちなかウォークアブル推進事業で実施可能な支援メニューの例です。

道路の改修や街路空間の利活用、公共空間の利活用に必要な各種施設の整備が可能となっています。

13ページを御覧下さい。

これは、歩行者利便増進道路と滞在快適性等向上区域を併用し、官民一体で「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出を推進するイメージ図です。

赤色で示す「ほこみち」によるカフェやベンチの占用と青色で示すウォークアブル区域での民間によるオープンスペース提供、まさしく、現在、NTTさんが取り組まれている北棟のリノベーションがこの事業によるものなので、両制度を併用することにより、エリア内のまちづくりが行いやすくなります。

高千穂通り周辺地区においても、この両制度を活用することにより、官民一体となって「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出に取り組んでまいります。

高千穂通りにおける「歩行者利便増進道路（ほこみち）」と「まちなかウォークアブル推進事業」についての説明は以上です。

F 委員

歩行者の空間の活用については、今までは歩道と建物とをきっちり区切られていたが、今後はそこを賑やかにしていきたいし、先ほどのバス停で待たれる方もいかに快適に過ごせるか？

バスの接近を見通せるだけでなく気づかせる仕組みも含めて空間を創っていかねばいけなないと改めて感じた。

資料 p6、p7 で民地側の方に寄せたほうが良いのか？それとも交互にした方が良いのか？という案があがっているが、先ほどの植樹の範囲をどのように構成するのか？歩道のカラーリングはどうするのか？などもふまえて、賑やかさが出せるようになれば良いと考えている。

本制度を是非活用させていただき、できるだけ良いものを継続的に運営していけるよう考えていきたい。

G 委員

利便増進誘導区域は、事業者が占有できる区域だと思うが、事業者が占有する際の責務はどのようなものになるのか？

また、現状では歩道上に放置自転車があるといった課題があるが、そのような点への対応についてはどのような考え方となるのか？

事務局

維持管理面については利用主体が実施していただくこととなる。

本協議会で決定したコンセプトにそって利用されることを期待している。

一方、放置自転車の対策については、駐輪関係の対応を考えられている宮崎市と協議し今後議論していきたいと思う。

出口会長

基本的に占有する領域については占有する民間が責任をもつ。

但し、それだけでは対応できない点については、道路管理者や市などの関連する事業とあわせて議論していくということで良いか。

H 委員

利便増進誘導区域により、建物の賑わいを道路に滲み出していくということで、本方針をどんどん進めていただきたい。

なお、今回、利便増進誘導区域として A 案、B 案の 2 案を提示されているが、歩行者利便増進道路指定範囲の全区間を対象としているのか？一部を対象とするのか？そのあたりの方針を教えてほしい。

事務局

道路として指定したうえで、具体的には希望する事業者と調整しながら部分的に指定し少しずつ広げていくことを想定している。

沿道の方の意向を確認しながら広げていきたい。

F 委員

資料 p3 に、看板やサインージ等の設置があがっているが、この通りの全体の統一感ということで、広告収入などを作るような仕組みなど何か統一されたデザインなど考えているのか？

事務局

高千穂通りとして統一感のある景観を維持したうえで、その広告収入を運営に廻していくことを今後考えていかないといけないと思う。

このあたりの方針については、本通りを利用される方の意見をふまえていく流れになると思う。

B 委員

道路の改修にあわせて今後どうしていくのか？ということで本議論が始まっているが、それがエリアマネジメントなどの団体の発足に繋がっていくと素晴らしいと思う。

組織作りと、それをどう運営していくのか？維持管理費用をどう捻出していくか？という議論に今後発展していければ良いと思う。

ただ、景観計画と整合するように広告を入れられるかはポイントとなると思う。

この高千穂通りを運営していく組織作りに繋がると素晴らしいと思う。

I 委員

利便増進誘導区域がどう使われるのか？民間任せになると難しいと思う。

距離が長く全部を俯瞰的に見てサインデザインや利用する民間も含めて全体をマネジメントすることが一番難しいことではないかと思う。

その部分についてこれから議論していくことは良いことだと思う。

出口会長

非常に重要なポイントであるが、ここで議論すると終わらないものであり、これから議論をスタートするというので、今後の宿題としたいと思う。

引き続き検討していただければと思う。

本議案については、高千穂通りに歩行者利便増進道路という制度を導入すること、そして誘導地域については A 案、B 案等を交えながら具体的に進めていくこととしていただきたい。

d) 第 4 号議案 高千穂通りの整備スケジュールについて

出口会長

それでは、第 4 号議案 高千穂通りの整備スケジュールについて、事務局より説明をお願いします。

事務局

宮崎県都市計画課の椎葉です。

それでは、第 4 号議案「高千穂通りのスケジュールについて」御説明いたします。

資料 - 4 を御覧ください。

まずは、上段の協議会の欄を御覧ください。

来年 3 月の第 7 回協議会では、本日の協議会での議論を踏まえ、高千穂通りのコンセプトについての最終報告、高千穂通り全体の自転車通行空間やバス停及び停車帯の整備方針、後ほどご説明しますデザイン検討会の設置と

今後のスケジュールについて、ご審議いただく予定としております。

次に、その下、(仮称)高千穂通りデザイン検討会につきましては、

高千穂通りにおいて人中心の道路空間を整備するにあたり、デザインに関する情報及び意見の交換を行うことを目的として設置するもので、構成員としましては、表中に記載しておりますとおり、国、県、市の関係課長及び学識経験者、樹木医のほか、関係事業者及び関係団体として、カネック、NTT、宮交、トラック協会、花みちプロジェクトを想定しております。

会則など、詳細については、今後、具体的に検討を進めて参ります。

第 1 回検討会で、検討会の進め方や検討事項の確認、スケジュールについて議論いたしまして、第 2 回検討会で、NTT 前の平面レイアウトとデザインを決定するほか、全体のデザインの約束事(デザインコード)を確認する予定です。

第 3 回検討会で、NTT 前の成果に基づき、高千穂通り全体の平面レイアウトとデザインを決定し、第 4 回検討会で、全体計画のとりまとめを行う予定です。

この間、随時、担当者によるワーキング会議を実施することとしております。

また、NTT 前における平面レイアウト、デザイン決定時と全区間の計画をとりまとめた後には、それらの計画を協議会委員へ報告する予定としております。

次に、その下にあります宮崎県の高千穂通り整備につきましては、

現在実施しておりますコンセプト検討及び基本計画を 3 月までにとりまとめます。

1 2 月から来年 1 月にかけて計画しているクスノキ周辺の試掘調査については、幹事会での議論を踏まえ、追加したものでありまして、この試掘調査の結果なども踏まえながら、NTT 前の詳細設計を行った後、令和 6 年度に全体の詳細設計を行います。

また、来年度下半期には、NTT 前の工事を、令和 7 年度以降は、NTT 前以外の工事に順次着

手できるよう取り組んでまいります。

ほこみち制度につきましては、本日、審議いただきました基本的な方針を踏まえつつ、N T T ビルの開業も見据えながら、令和6年度中に導入できるよう取り組んでまいります。

なお、具体的に指定する利便増進誘導区域につきましては、協議会委員へ報告する予定としております。

最後に、N T T ビルの再開発につきましては、令和6年秋頃に広島通りに面する南棟が、令和7年春には高千穂通に面する北棟が開業する予定と伺っております。

高千穂通りの整備スケジュールについての説明は、以上です。

B 委員

今年度3月に計画が決まり、設計していくこととなるが、まだ議論が足りていないと思う部分がある。

まずは、駐輪対策をどうしていくのか？あとは、荷捌きも停車帯を残しているが、全体を見据えたうえで議論していくことが必要であると思う。

駐輪と荷捌きについてはもう少し議論したいと思う。その方が、その後の設計にすんなりいけると思う。

D 委員

参考資料に荷捌き可能スペースが示されているが、これで足りるのが気になる。

現状では、この地域すべて駐車禁止がエリアとなっている。

方法は2つあると思っている。

荷捌きスペースを増やすか？もしくは、駐車禁止を一部解除し、荷捌き用車両を除くという交通規制に変更するか？という対応である。

そして、現状で高千穂通りの北側に荷捌きスペースが確保できているとのことであるが、実際それで本当に容量が足りているのかが気になる。

これについては運輸関係の事業者の方とこれから先検討していただきたいと考える。

J 委員

高千穂通りにこれだけ人が集まると、今まで以上に物流が増える可能性がある。いかに効率的にラストワンマイルを対応するか？ということが課題であり、先ほど警察より指摘があった荷捌きスペースが2箇所では厳しいかと思う。

また、社会実験中のアンケートでも半数程度が少ないと回答しているように十分ではないと思う。

現状、停車帯はあるが実際には駐車禁止であり、そのあたりについて検討していただければと思う。また、歩道と停車スペースの段差もあり、バリアフリーの部分もあった方が良い。

いろいろな課題があり、今後議論をさせていただければと思う。

事務局

参考資料の掲載内容は、社会実験時の停車帯をなくし路肩を50cmにした場合の例であり、その際に荷捌きスペースを集約する案として提示したものである。

現状では、停車帯を残すという方向となっており、停車はこれまで通り利用できると理解していただきたい。ただ、今後進めていく上では、交通規制の在り方についても議論していきたい。

出口会長

ではこのスケジュールで今後、先ほどいただきました検討課題も含めて進めていくということで、了承したいと思います。

e) その他

- ・はなみちプロジェクトの最近の取組み状況について報告があった。

f) 閉会

出口会長

以上で予定の議事は全て終了しましたが、これまでのことも含め、他にご意見、ご質問等はありませんか。

特にないようですので、以上で議事を終了いたします。

議事進行にご協力いただき、ありがとうございました。

それでは、事務局にマイクをお返しします。

事務局

出口会長、議事の進行ありがとうございました。

また、委員の皆様、長時間のご審議、ありがとうございました。

それでは以上をもちまして、高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会を閉会いたします。皆様お疲れ様でした。