

# ほこみち×はなみち

歩道  
自転車道  
バス停留所  
駐輪スペース  
照明  
交差点  
タクシーベイ  
サイン

植栽マス  
花壇

あずま屋  
憩い活動スペース  
ベンチ・スツール  
パークレット

## 高千穂通りデザイン検討会【資料1】

### ■-高千穂通り道路空間再編-コンセプト-

「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～

#### 交流が生まれる空間

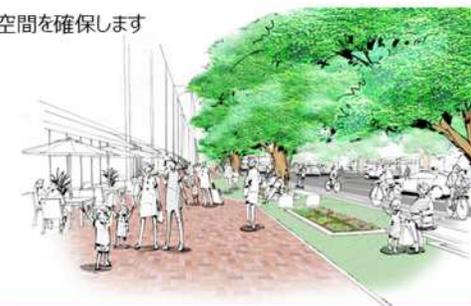
- ・沿道と一体となって多様な交流が生まれ、憩うことのできる空間を確保します
- ・多くの人々が協働し、楽しめる場を提供します

#### 歩きたくなる空間

- ・安全、安心して歩きやすい歩行環境を形成します
- ・多様な交通手段が共存できる空間を創出します

#### 花とみどりに包まれた居心地のよい空間

- ・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



歩行者優先

協働の場

整備方針

緑の連続性

リユース

維持管理

## ○ 本日の検討内容

- ・ 歩道（色等）
- ・ 歩道（材質）
- ・ 自転車道
- ・ バス停留所
- ・ 植栽マス（地上）
- ・ 植栽マス（地中）
- ・ 花壇

## < 検討状況報告 >

- ・ 駐輪スペース
- ・ あずま屋
- ・ 照明
- ・ 自転車道（交差点）

# 歩道（色等）

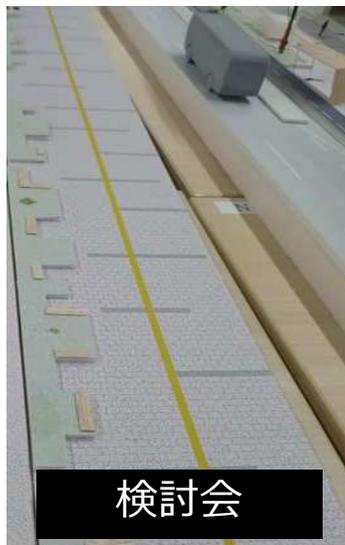
報告書①

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ 全線において歩道幅3.5mを確保
- ・ 材質や色の検討
- ・ 点字ブロックの検討
- ・ 路面のデザイン等については隣接事業者との連続性を検討

## ■ デザイン検討会（前回まで）

- ・ 大きめの平板ブロックを採用することにより**風格ある空間を創出**する
- ・ 現在は暗く感じるので、色は**明るめの資材**から選定する
- ・ 点字ブロックは、利用増進区域の2パターンいずれの場合にも直線が通る位置とする
- ・ 路面デザインについては、開発予定のある事業者<sup>※</sup>に随時情報を提供しながら進める
- ・ **視覚障がい者への確認**を行いながら進める



全盲の方への誘導確認



弱視の方への色彩確認



ワーキング(案)

宮崎県視覚障がい者センター、宮崎市視覚障がい者福祉会 協力



誘導ブロック横余裕幅は90cmを確保



輝度比を確保するために茶色ブロックを挟む

# 歩道（材質）

## ■デザイン検討会（前回まで）

- ・「居心地の良い空間」の創出の観点からもグリーンインフラの考え方を導入する
- ・**透水性素材**を活用することにより、涼しい空間の創出を図る
- ・色配置等については**見本を確認**し決定する
- ・既設材の**再利用を検討**する



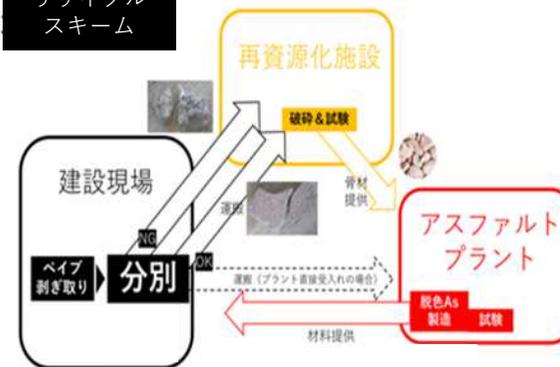
## 国土形成計画（H27.8閣議決定）

社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能（生物の生息・生育の場の提供、良好な景観形成、気温上昇の抑制等）を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進める**グリーンインフラに関する取組を推進**する。

## リユース（スツール、花壇等） リサイクル（舗装材など）



リサイクル  
スキーム



広場にて材質確認



検討状況



色合いや材質として決定

令和6年7月29日

第2回 高千穂通デザイン検討会

# 自転車道

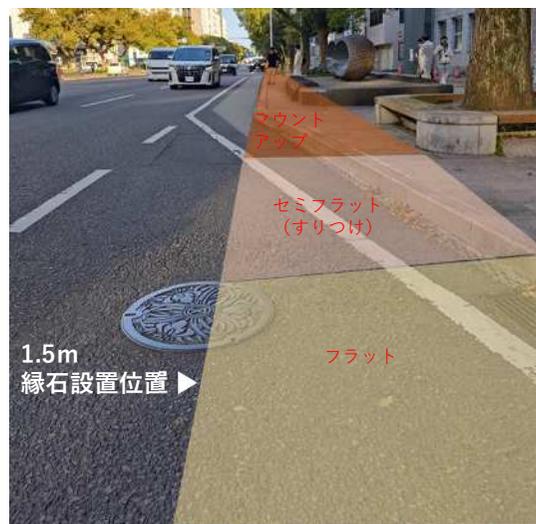
報告書②

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ 自転車道（幅員2.0m以上）を全線に適用
- ・ 双方向通行（状況に応じ一方通行を検討）
- ・ 自転車道の構造形式は、試掘調査の結果を踏まえ検討
- ・ 歩行者との分離方法を検討  
（小擁壁、植栽、駐輪スペース、ルーバー、ストリートファニチャー、緑地による分離）

## ■ デザイン検討会（前回まで）

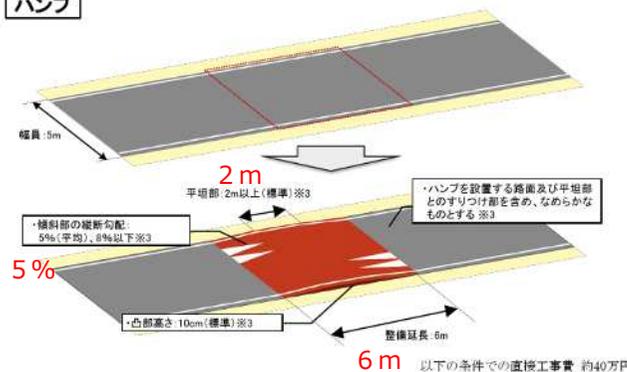
- ・ 地形や条件に合わせ、フラットとマウントアップ等を組み合わせる  
（切下部、マンホール部▶フラット）  
（バス乗り場、楠木近接▶マウントアップ）
- ・ 最急こう配は5%とするが、走行性を踏まえ、極力緩い勾配を確保する
- ・ 脱色アスファルトを活用することにより車道舗装との色の違いを出す



## ほこみち事例集より

【参考資料5】物理的デバイス設置の施工例

### ハンブ



※1 各物理的デバイスの概要は「多様なニーズに応える道路ガイドラインのP65～P92参照」。  
 ※2 直線工事費は調査であり、施工場所や地味、地形等により異なる場合がある。  
 ※3 直線工事費については、「凸部、緩急部及び緩急部の設置に関する検討書案（平成28年3月31日 都市局長・道路局長連発）」を参照してください。

# バス停留所

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ テラス型バス停を全てのバス停に適用
- ・ バス停を交通安全上優位な位置へ移設
- ・ あずま屋を設置
- ・ 交通島に十分な強度を有する防護柵を設置
- ・ 待合所と交通島間は、利用者の導線を踏まえ、自転車道内に横断歩道を設置するとともに、バリアフリーに配慮
- ・ ぐるっぴー乗降場はバス停に隣接する箇所へ配置を検討

## ■ デザイン検討会（前回まで）

- ・ 停車台数を2台分とする場合は**23m以上**を確保する
- ・ 自転車道横断箇所は各1箇所とする
- ・ ただし、車いす使用者の乗り入れを考慮し適切な位置に**4.0m**とする
- ・ ぐるっぴー乗り降り場所も統合する

令和6年7月29日

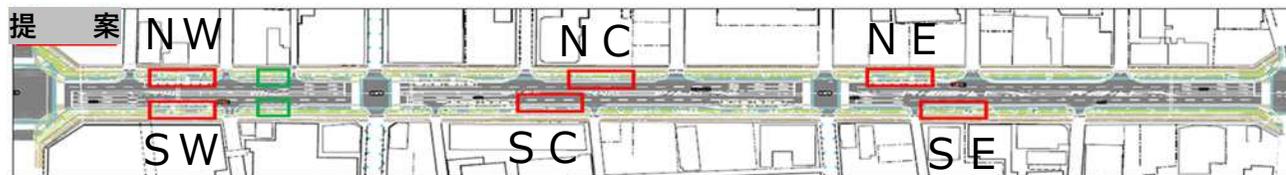
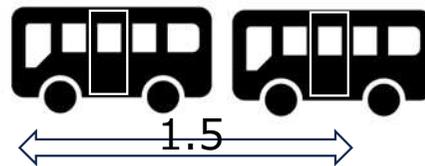


表9-5 バス停車帯の長さ（第3種、第4種）

設計速度 V (km/h)	第3種の道路				第4種の道路			
	80	60	50	40	60	50	40	
減速車線長 $l_1$ (m)	35 (95)	25	20	20	20	15	12	
バス停車帯線長 $l_2$ (m)	15	15	15	15	15	15	15	
加速車線長 $l_3$ (m)	40 (140)	30	25	25	25	20	13	
バス停車帯の長さ $l$ (m)	90 (250)	70	60	60	60	50	40	
織込み長 (m)	80	50	40	30	50	40	30	

注) ( )内は部分出入制限の場合の値を示す。

今回はテラス型を採用するため、停車台数2台分の場合の最小値は  
15m×1.5≒23mとする



広場にて形状確認

愛知の例

L=20m



広島県の例

L=18m



京都の例

L=15m  
× 3箇所



第2回 高千穂通デザイン検討会

# 植栽マス（地上）

模 型

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ 自転車道の整備により樹勢が衰えないよう植栽柵の縦断方向への拡大や土壌の改善など必要な対策を検討
- ・ 設計・施工に樹木医の意見を反映

## ■ デザイン検討会（前回まで）

- ・ 花壇と楠木は一定の距離を保ちつつ、一体の構造とする
- ・ 歩道とは20cm程度の高さを設け、ベンチと兼用した構造とする
- ・ 落ち葉清掃を考慮し、吹き溜まりの要因となる隅部の少ない構造とする
- ・ 利用者が使い方を創意工夫できるように、自由度をもたせた適度な間隔をとる
- ・ **方針・考え方として「おおらか案」を推奨**

A  
凸凹案



B  
曲線案



C  
おおらか案

前回検討会



ワーキング(改良案)



# 植栽マス (地中)

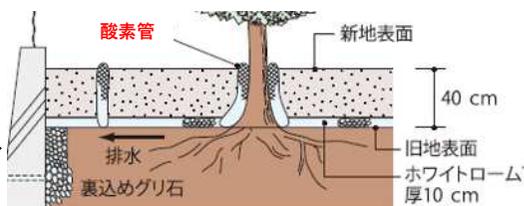
## ■デザイン検討会 (前回まで)

- ・道路縦断方向へ根を誘導するよう、生育に良い土壌への改善を行う
- ・上記スペースがない場合は、根上り対策を施した上で自転車道下に特殊路盤材の施工を行う
- ・楠木周りの過度な盛土には留意する

## 地表高変更時の対応工法

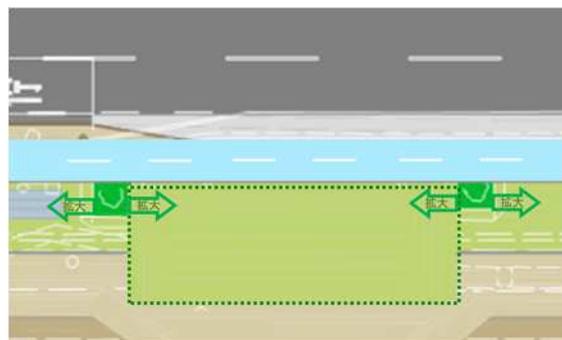


“呼吸できる盛土”  
グリーンインフラ  
技術例のひとつ



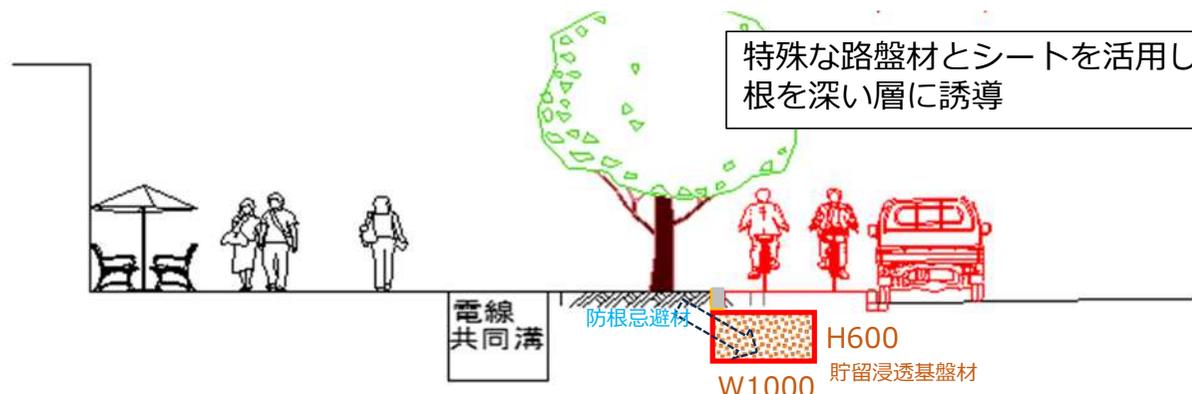
必要に応じて  
酸素管の導入

## 道路縦断方向にスペースがある場合



グリーンインフラ研究会員 監修

## 道路縦断方向にスペースがない場合



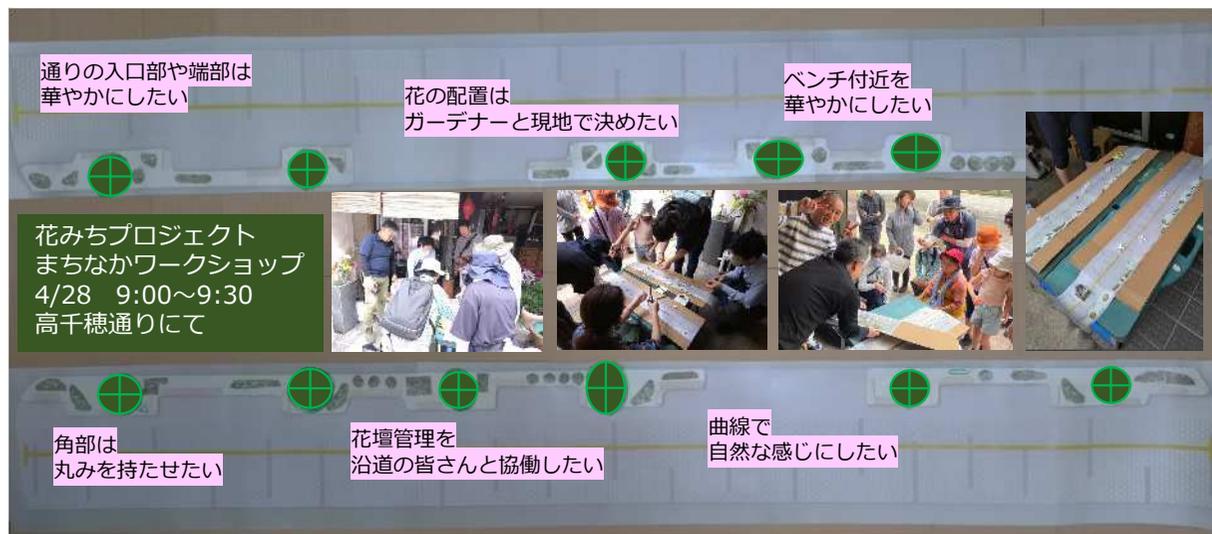
# 花壇

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- 宮崎駅交差点付近や高千穂通りの中間点付近にある程度まとまった数の植栽が可能な花壇を配置する方向で検討
- 緑の連続性と管理体制を考慮しながら、その他の花壇の配置について検討
- 楠木と分離もしくはは一定の距離が確保できる構造を検討
- 水道や電気設備は花壇の維持管理や占有者が見込まれる区域へ設置を検討

## ■ デザイン検討会（前回まで）

- 花壇の維持管理がしやすいレイズドベッド方式とする
- ブロックごとに水道施設を配置する
- 手入れ資材の収納スペースを確保する
- 花壇植栽等については駅西口も参考にする



<レイズドベッド例>

## 四季の変化が楽しめます♪



宮崎の四季  
の変化を感じる

花みちプロジェクト資料

# TAKACHIHOワークショップ 令和6年7月7日(日)



- ♪バスが見える角度は
- ♪花壇をどう見せるか
- ♪花が育つか
- ♪維持管理は



「おおらか改案」をベースに、実際に簡易ベンチをおいて見え方を意見交換

# 3Dによるデザインイメージ

動画によるデモンストレーション

令和6年7月29日

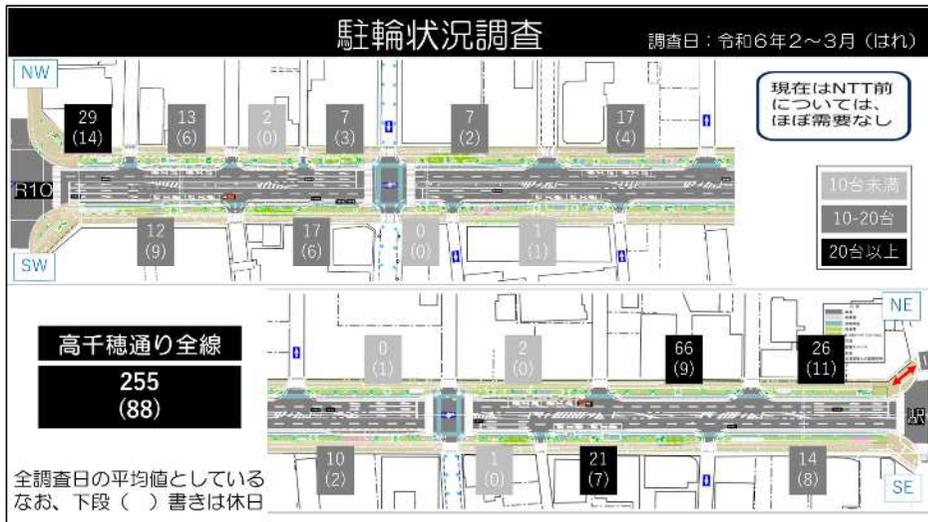
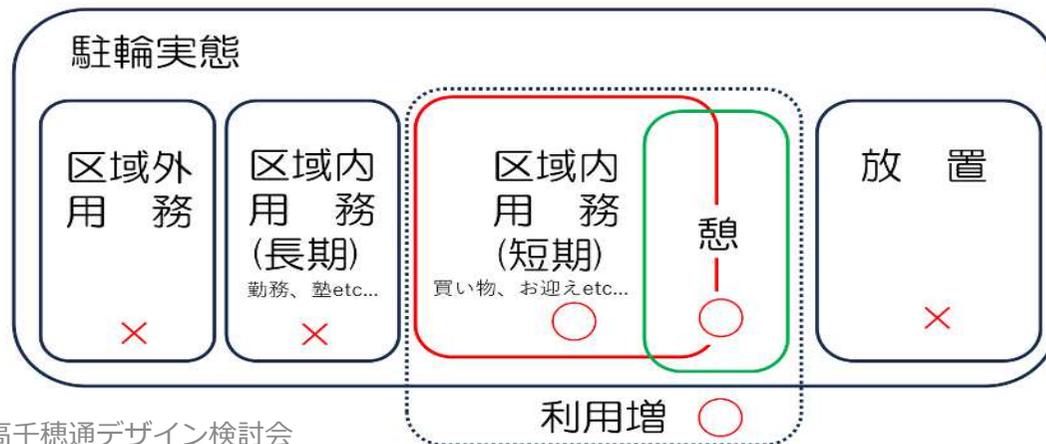
第2回 高千穂通デザイン検討会

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ 楠木の間に自転車道側からのみ出入可能な **駐輪スペース設置**を検討
- ・ 駐輪対策については、宮崎市と連携して取り組む
- ・ **シェアサイクルポート**は、沿道利用の状況や公共交通機関との連携などを踏まえ、設置位置を検討



## 駐輪SP確保の考え方整理



令和6年7月29日

第2回 高千穂通デザイン検討会

## ■ R6.3協議会までの決定事項

- ・バス停付近にあずま屋を設置

バス待人・運転手の視界の確保を工夫



交通事業者との協働による清掃・点検活動

デジタルサイネージの導入計画について  
将来、占用の可能性

## 県産材活用検討



参考資料

■ R6.3協議会までの決定事項

- ・ 特になし



参考資料

道路照明施設設置基準・同解説  
(平成19年10月：一般社団法人  
日本道路協会)

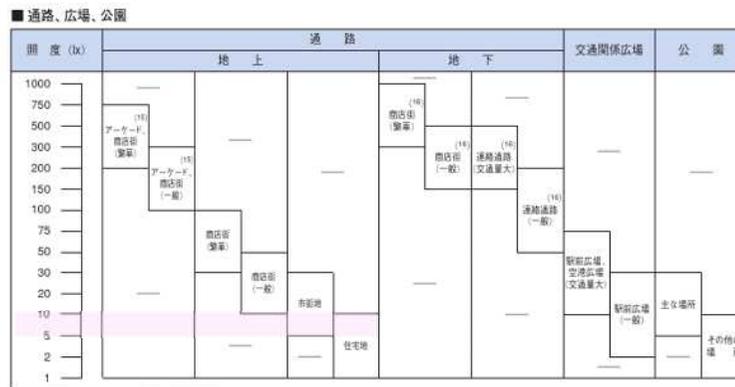
路面平均照度	5 lx
照度均斉度 (最小値/平均値)	0.2

また、「高齢者や障害者などの利用が多く、特に重要であると認められる箇所においては、「道路の移動円滑化整備ガイドライン」(一般財団法人国土技術研究センター)を参考にするとよい。」とあります。ガイドラインでは、高齢者や障害者等の特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして、交通量の少ない道路であっても最低限水平面照度10 lx以上を確保することが望ましく、さらに歩行者等の交通量が多い大規模駅や中心業務地区等では、それ以上の照度レベルを適用することが望ましい。

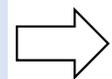
道路の移動円滑化整備ガイドライン (抜粋)

JIS Z 9111 道路照明基準を参考に、高齢者や身体障害者等に対する視認性を配慮して歩道路面上に必要な明るさを設定する必要がある。具体的には、重点整備地区は歩行者等の交通量が比較的多く、周辺環境が明るい商業地域が該当すると考えられることや、高齢者や身体障害者等の身体特性を考慮すると、安全・安心に移動の円滑な通行ができる明るさとして水平面照度10ルクス (単位: lx) 以上を確保することが望ましい。

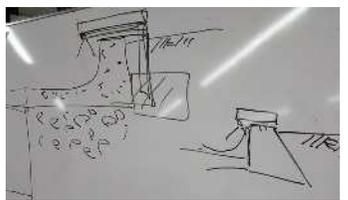
JIS照度基準



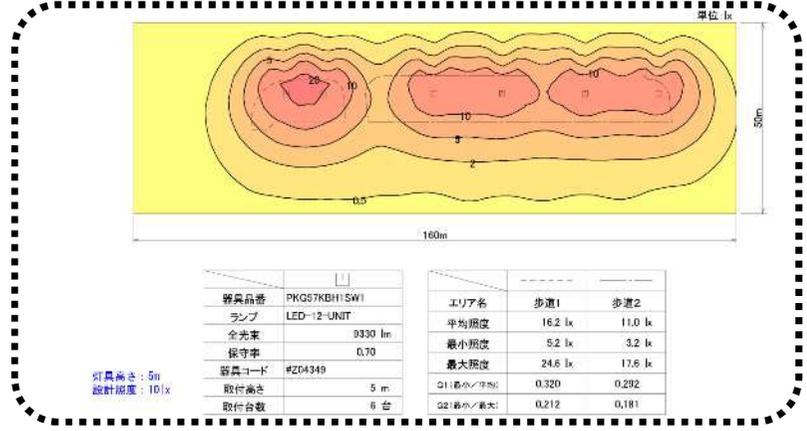
- 注意 (15) 歩道には、1/10~1/20の照度の積算地を設置する。  
 (16) 出入口部は、地上との道路標高を考慮して増設することが望ましい。交通量については、より高い照度とすることが望ましい。  
 備考 1. 歩道は、主として歩行者のための公共施設について規定したものである。  
 2. 歩道の歩道幅に相当する歩道に設置する歩道照明設備は、歩道で10lx以上の照度を確保すること。  
 3. 主として自動車交通を対象とした照明については、下記の基準による。  
 (1) 自動車交通の面に対する道路は、JIS Z 9111 (道路照明基準)。 (2) 自動車交通の面に対するトンネルは、JIS Z 9116 (トンネル照明基準)。  
 (3) 積算歩道は、JIS Z 9114 (道路照明基準)。  
 4. 道路には敷設を要する。



照度基準  
5~10 lx



ベンチ下には  
ライン照明を  
配置



令和6年7月29日

第2回 高千穂通デザイン検討会

# 自転車道（交差点）

## ■これまでの議論

- ・ 信号機なし交差点の構造検討（図1）  
（交差点進入時に停止し通行）
- ・ 信号機あり交差点の構造検討（図2）  
（起終点部は交差点の手前まで）（図3）

□データ・調査結果

□条件・基準・管理者意見

□参考写真・イメージ・カタログ



先進地交通管理者聞き取り in愛知



構造確認 in広島

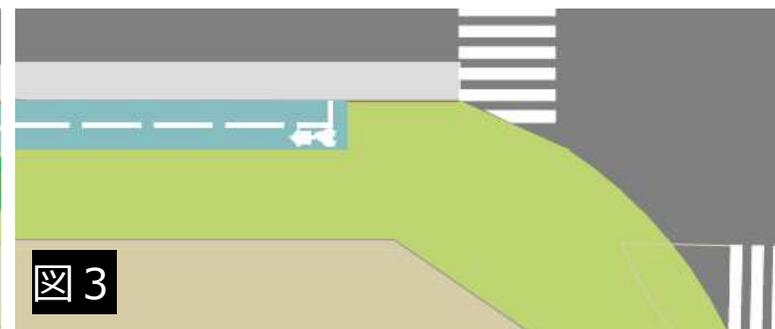
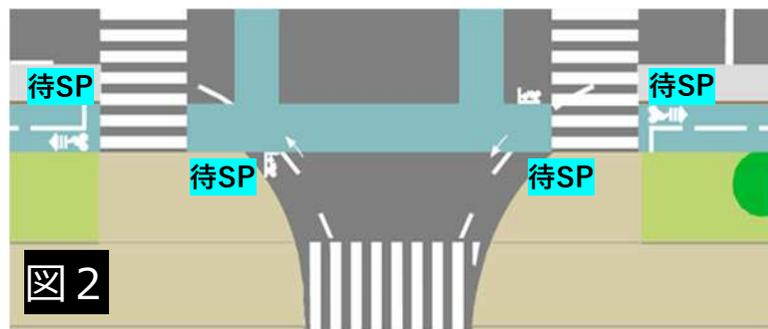
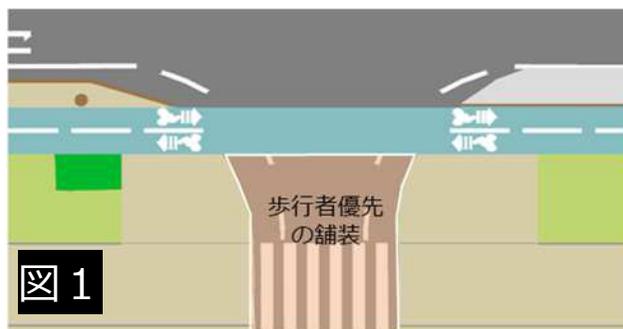
交通管理者  
意見を重視

### <他県の例>

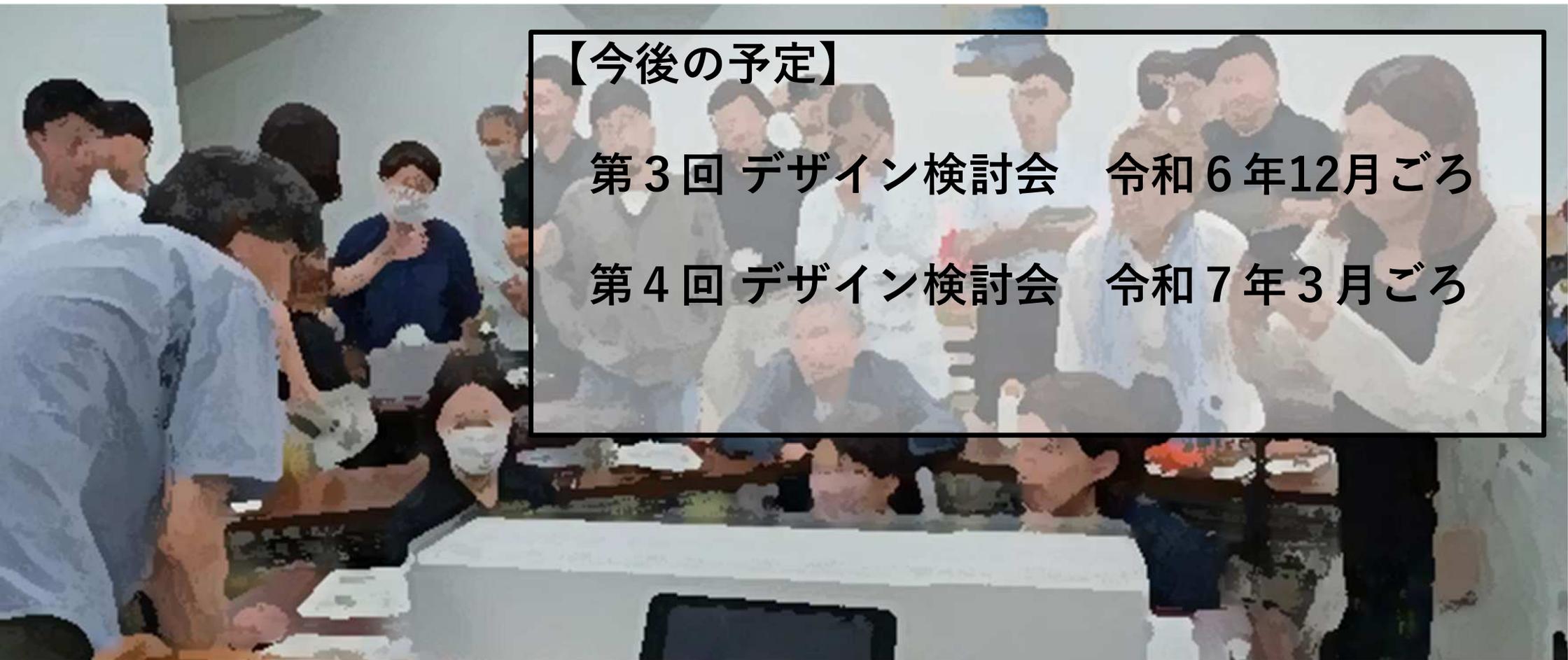
信号交差点4隅のみ、歩行者自転車通行可としている例 図3



先進地試走 in京都



information



**【今後の予定】**

**第3回 デザイン検討会 令和6年12月ごろ**

**第4回 デザイン検討会 令和7年3月ごろ**

令和6年7月29日

第2回 高千穂通デザイン検討会