

第2回 高千穂通りデザイン検討会 議事録

1. 会議議事

- 日時：2024年7月29日 13:30～15:00
- 場所：宮崎県自治会館 大会議室
- 出席者：別紙出席者名簿を参照

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2回高千穂通りデザイン検討会」を開会いたします。

まず、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 高千穂通りデザイン検討会
- ・報告書1 屋外デザインワーキング
- ・報告書2 自転車道先進地事例の報告
- ・報告書3 高千穂通りの駐輪状況調査について

資料は以上ですが、不足している資料はございませんでしょうか。

それでは、開会にあたり、会長に御挨拶をいただきます。

よろしくお願いいたします。

(2) 会長挨拶

■ 会長

みなさんこんにちは。

昨年度の協議会からの流れで、高千穂通りの具体的なデザインについて、この検討会やワーキングの方で作業を進めています。前回の検討会を受けて、ワーキングで議論されてきた成果が本日の検討会での審議事項となっています。模型や3D動画を準備しているようですので、会員の皆様から幅広いご意見をいただいて、次なるステップに進めていきたいと思っております。ご協力をお願いいたします。

■ 事務局

ありがとうございました。

ここからの進行につきましては、検討会設置要綱第5条第3項の規定により、会長に議事の進行をお願いいたします。

(3) 議事

a) 第1号議案高千穂通りのデザイン検討について

■ 会長

それでは、第1号議案「高千穂通りの道路空間再編について」、事務局より説明をお願いします。

■ 事務局

事務局の宮崎土木事務所でございます。

それでは、第1号議案「高千穂通りのデザイン検討について」ご説明いたします。
お手元の「資料1」をご覧ください。

目次に記載のとおり、7つの検討事項を説明させていただき、ご審議いただきたいと考えております。残る4つについては、現在の検討状況を報告させていただきます。

今回事務局案を作成するにあたり、広く意見を聴く場としてワーキングを6月28日、7月10日の2回に分けて開催しております。

事務局案はワーキングでのご意見を踏まえておりますので、各検討事項の説明の前に、そのワーキングの報告をさせていただきます。

報告書1をご覧ください。

デザインを決めていくにあたり、特に現地での確認が必要な事項について、3つのブースを準備し、屋外ワーキングを実施しました。

まずは、バス停留所の形状確認です。
広場に実寸大を示して、自転車道の幅員、バス停の乗降具合を体感していただいたところ です。

ご意見としては、バス停留所の長さは今回提案している23mあれば十分であること、自転車道の横断幅は4mあれば、交通事業者の運用と組み合わせることで、交通島内での人同士の交錯が生じないようにできる、交通島と自転車道の間には、横断防止の構造物を設け、バスを待つ人と自転車が接触しないような構造物の設置をお願いしたいという意見がありました。

続きまして、平板ブロックの材質・色についてです。
前回の検討会で決まった明るめの色、大きめのサイズの平板ブロックと点字ブロックを用意し、弱視者の方にも確認いただいたところ です。

点字ブロックについては、蛍光色の方が見やすいという意見もいただきましたが、それぞれで得意不得意な色があるということで、周囲の平板ブロックとの輝度比での定量的な判断をお願いしたいということでした。

最後に、視覚障がい者誘導ブロックの配置になります。
バス停付近の点字ブロックの配置を示して、全盲の方や弱視者の方、それぞれの立場

でご意見をいただきました。

弱視者の方から、色合いで点字ブロックを探しあてて、点字ブロックに到達した後は凸凹を確認しながら歩かれているとのことでした。また、色合いでは、点字ブロックは黄色の認識が高く、他の色合いにされると歩道の模様の一部というように勘違いしてしまうというようなご意見がありました。

全盲の方から、点字ブロックから歩道端までの余裕幅については、ガイドラインに規定されている 60 cm 程度ではなく、90 cm 程度は欲しいというご意見がありました。また、バス待合スペースから自転車道を横断するときに、この先に自転車道があるということを確認できる工夫ができないかというご意見がありましたが、その後視覚障がい者団体の方で、自転車道の存在を周知していくことで対応可能というご意見をいただいております。

それでは、資料 1 の 1 ページに戻っていただいて、検討事項についてご説明いたします。

まず、歩道の色合いについてですが、ワーキングで確認いただいたとおり、資料の赤枠囲みで掲載している組み合わせで考えています。

また、点字ブロックの歩道端からの余裕幅については、ご意見を踏まえ、90 cm 程度を確保する構造にしていきたいと考えております。

続きまして 2 ページをご覧ください。歩道の材質になります。

歩道の材質については、前回検討会でお示ししたとおり、グリーンインフラの考えを取り入れ、透水機能を持たせることとしており、ワーキングで確認いただいた平板ブロックはこの透水機能を有した素材となっております。今回の会場にもワーキングで使用した見本を展示しておりますので、後ほどご確認いただきたいと思います。前回の検討会では、既設材のリユースの検討をご意見いただいておりますが、既設の舗装平板を、ストリートファニチャーの一部への活用や自転車道の舗装材料としてリサイクルするような検討を進めております。

続きまして、3 ページをご覧ください。自転車道になります。

双方向の自転車道は県内初ということで、他県の先進地を視察してまいりましたので、ここで報告をさせていただきます。

報告書 2 をご覧ください。

6 月 24 日から 25 日にかけて、自転車施策の先進地である愛知県、京都府、広島県を訪問し、交通管理上の問題や整備にあたっての留意事項の聞き取りを行うとともに、実際に整備されている自転車道を自転車で走行して問題点等を確認してきました。

お話を伺えた愛知、広島では、今のところ大きな事故やトラブル等はないとのことでした。整備された自転車道を確認したところ、センターラインが標示されており、バス停留所付近では、バス停留所があることを知らせる注意喚起や徐行を促す路面標示がされており、車両の乗り入れ部は舗装に着色を施すなどの工夫がされていきました。

自転車道の起終点には、形状は各都市で違いましたが、自転車道であることの標識が設置されていました。また、広島では、縁石に自転車のペダルが当たらない形状が採用されておりました。交差点部では、どの都市においても、交差点の手前で歩道に合流させ、自転車横断帯で交差点を横断させておりました。実際に自転車で試走したときですが、信号待ちの際、待機場所が分からず、横断してくる自転車や歩行者と錯綜することがあり、待機スペースの明確化や確保が必要と感じました。駐輪場については、市が民間に委託するなどして設置しており、30分まで無料だがその後は有料というような運用がされていました。また、自転車道から駐輪場へ直接乗り入れできるようになっており、駐輪場から歩道へ通り抜けできない工夫がされていました。

報告書2は以上になります。

資料1の3ページにお戻りください。

他県の視察の結果、今回と同様の形態で整備されている他県を視察したところ、大きな危険やトラブルは発生していないということで、3ページに記載のとおり、現在設定している条件で自転車道の設計を進めていきたいと考えております。

また、経年劣化を考慮して、舗装のペイントではなく、舗装の色合いで誘導できるようにしたいと考えております。

次に、4ページをご覧ください。バス停留所です。

先ほどの報告書1でご説明したとおり、4ページに記載の条件で設計を進めていきたいと考えております。

次に5ページをご覧ください。植栽柵の地上部になります。

植栽柵の形状、デザインについては、引き続き熊本大学の方で模型を作成いただいて、ワーキングで議論を深めてきたところです。前回の検討会では「おおらか案」が採用されたところですが、その後のワーキングにおける維持管理等のご意見を踏まえ、さらなる改良を加えたところです。

詳細については、後ほど熊本大学の星野先生に解説をいただきたいと思います。

次に、6ページをご覧ください。植栽柵の地中部になります。

前回検討会において、過度な盛土に留意するというご意見をいただきましたが、グリーンインフラ技術例の一つとして、酸素管を導入した事例がありましたので、紹介として掲載させていただきました。

次に、7ページをご覧ください。

花壇については、日常の維持管理がしやすいレイズドベッド方式を採用する方針としております。ここで8ページをご覧ください。

7月7日に、はなみちプロジェクトさんとワークショップを行い、NTT前の街区にベンチを配置して、バスの見え方の検証を行ったところです。また、あずま屋と点字ブロックの位置関係も確認していただくなど、道路利用者の視点で幅広くご意見をいただいたところです。

以上が、本日の検討会において審議いただきたい項目になります。

■ 会長

ありがとうございました。

それでは、模型もありますので、星野先生からデザインの内容について解説をいただきたいと思います。是非会員の皆様も模型の近くをお願いします。

■ 会員

前は3案提示させていただいて、おおらか案という比較的シンプルな案をベースにという形だったが、シンプル過ぎてつまらないなというのもあるとあって、曲線案の考え方も取り入れてワーキングでさらに議論をしたところです。

考え方としては、植栽桝の一番小さい場所でも、2.5m×2.5m以上の大きさになるようにしています。また、交差点に近いところの植栽桝は、小さいと土の保水力や環境的な問題でなかなか育ちづらいというご意見をいただいたので、そのような小さい管理しづらい植栽桝はまとめていくという考えでいます。

特徴的なのは、植栽桝の中に白いベンチを組み込んでいますが、この高千穂通りの中ではクスノキの緑陰が快適なところと考えておりまして、歩道を歩いている人や建物からの視線を考慮して、道路の軸上から少し外して斜めに座れるような、ゆったりできるような空間を持たせています。

先ほど事務局からも説明があった点字ブロックですが、ワーキングでのご意見を踏まえて、前回の模型から車道側へ30cmずらしています。30cmずらすことによって、店舗側が3mいっぱいほこみちで占用しても、90cmは離隔が取れるので、歩行者、特に視覚障がい者の通行空間の安全性は確保できると考えています。点字ブロックについても、平板ブロックのベースが白っぽい色合いなので、濃い茶色をかませることで、輝度比が十分に取れるということでワーキングの中で選んでいただきました。

ベンチの下が赤くなっているかと思いますが、全てを変えるのではなく、現状の平板ブロックをリサイクルして活かすという考えも取り入れています。ベンチの下はライン照明を組み込む予定でして、夜中暗くて歩きにくいというご意見もいただいておりますので、安全性の面からも座るところがほんのりと明るくできて、現状の舗装材も照らし出されるとデザイン的に色っぽくて良いなと考えています。

バス待ちスペースのベンチですが、はなみちプロジェクトさんのワークショップでバスの見え方を検証いただきましたが、うまく組み込めない状況でしたので、現在高千穂通り内にある石材の円柱状のスツールを再利用して、どの角度からも座れるようにしたらどうかと考えています。バスを見たい人はそちらを向けば良いし、店舗側を見たい人はそちらを向いて座れば良いので、自由な座り方ができるのかなと考えています。また、記憶の継承という点でも現状のスツールを再利用するのは良いと思っています。

バス停留所の安全性ですが、車道側や自転車道側から突っ込んでこないような防護

柵もこんな感じになりますということで模型に設置させてもらいました。

私からの説明は以上になります。

■ 会長

ありがとうございました。

これまでの説明にご質問等があればお願いします。

■ 会員

バス停留所のところですが、自転車道がクスノキの植栽柵に寄っている。仕方ないだろうが、今回提案いただいているように、土壌の改良であったり、そのようなところをどのように施工していくのか重要な問題だと考えています。

■ 事務局

自転車道の位置によっては、植栽柵に40cm程度かかってくる場所もあります。丁寧な施工が必要と考えており、土に根を誘導できるようにしていくこととしております。

■ 会員

植栽柵の高さについては、柵の中に頻繁に入られるのもいけないので、15cm程度高くしている。前回の模型ではもっと高さをあげて、ベンチを縁の上に置くだけで考えていたが、今回は植栽柵の縁とベンチは別々にしています。

■ 会員

照明の配置場所を次に議論していかないといけない。歩行者の邪魔になるところに置いていけないし、クスノキの根の問題もあるので、どの位置に建てるのかポイントになってくる。ただ、照明の基準を守って配置をしていくと結構な本数が建つことになる。考え方としては、まずは点字ブロックの部分をしっかり和明くするイメージ。車道や自転車道は既存の道路照明があるので、歩道の照明の照らし方をどうするかというところが議論かなと思っています。

■ 会員

ベンチについても、現在は木質のベンチもあるが、経年劣化して汚くなり、誰も座っていないという状況が見られる。今回は、長く使えて、維持管理もしやすいコンクリート製のスルツとした素材を想定しています。

ただ、木質というのも目に入る部分にあると温かみがあつて、宮崎らしさというのも出せるので、例えばシェルターの一部を木質化できると良いと思います。

■ 会員

舗装材で透水性の機能を持たせるので、現状より歩きやすく、良い環境になると思います。

■ 会長

ありがとうございました。

事務局の方で、先ほど説明いただいた歩道の色合いや自転車道、植栽柵の形状、高

さをイメージしやすくした3D動画を作成しているようですので、事務局の方から動画の紹介をお願いします。

■ 事務局

先ほど説明しました検討事項と熊本大学の方で製作いただいた模型を基に、立体的にイメージしやすくなるよう3Dで表現した動画を作成しました。今からご覧いただきたいと思います。

こちらは、実際に歩行者の目線で動いたときの動画になります。

次に、自転車道を自転車で走行している目線での動画になります。

■ 会員

補足ですが、歩道舗装の色合いは、コンクリートの打ちっぱなしに近い色で表現されていますが、もう少し濁った感じになると思います。

模型も高千穂通り全体の700mを作成することできないので、これまで議論してきたことを全体に展開したときに、通り全体としてどのような風景になってくるか、それをみなさんと共有できるツールとしてこの3D動画は大事になってくると思う。

このクスノキは現状のものでしょうか。鳥瞰的な視点でも取れますか。

■ 事務局

実際に現地で生きているクスノキを点群データで取ったもので、全てのクスノキをデータで落としています。緑陰も現状のものに近いものです。角度は変えられるので、鳥瞰的な視点でどのような通りになるか見える化することができます。

■ 会員

自転車道がクスノキの植栽柵に寄っているところは、自転車道が整備されると根が目視で確認できなくなる恐れがある。もしクスノキに異常があつて、根に問題があるとなると、直接確認できないというのは良くないと思う。構造的に、人間で持ち運びできるような、例えばグレーチングのようなもので蓋をして、5年後10年後にも確認できるような状態にしておく方が良いと思います。

■ 事務局

構造的にどこまでできるか、確認しながら進めていきたい。

■ 会員

ベンチの向き、すごく良いなと感じています。

ベンチの足元に赤い平板ブロックを再利用して赤く演出するということですが、少し唐突に感じるので、何か種類があるとか、もう少し検討が要るかなと思った。

また、バス待合スペースのところのデジタルサイネージについて、直交向きで置いているが、橋通り側から自転車が走ってきたときに、ぶつからないかなあと思った。シェルターからぶら下げるといった検討も必要ではないかと思った。

■ 会員

サイネージに関しては、シェルターの設計の中でもセットで考えないといけない。

ただそのためには、バスとしてどのような情報を、どのように出したいのかということも大事と思う。現在の模型には、駅前広場に置いてあるようなフルスペックの大きいものをとりあえず置いてみたが、ちょっと大げさかなと感じている。

ベンチ下の赤いデザインですが、全てのベンチでは採用するというイメージではない。どこに採用するのかは、慎重に議論していきたいと考えている。

■ 会員

クスノキは3月4月になると、集中的に落葉が発生する。重たい葉なので、なかなか風が吹いても飛んでいかないが、植栽柵で囲うと、その中に溜まるのではないかな。

■ 事務局

クスノキの葉については、現在もボラティアの方とも協力しながら清掃しております。整備前後で落葉の量が変わることはなく、逆に柵があることで集めやすくなるではと期待している。引き続き維持管理していくことで考えています。

■ 会員

植栽柵の形状やベンチが、とても緩やかな流れになっていて、今よりも優しい感じの道になるようで、とてもわくわくさせていただいた。

南側はどうしても日陰が多いエリアになるので、グリーンベースの植栽になるかと思うが、日向のエリアも多少はあるので、そういったところに季節の花や彩りが入ってくると、この通りを歩く楽しさも出てくると思います。

■ 会員

道路沿いで造園するときに、民地側が硬いイメージがあるという話が出る。高千穂通りでは、民地側の方に植栽帯を設けている事業者もあるが、ある程度緑が民地側にもあると、相当豊かな空間になっていくのではと思います。

■ 会員

バス停留所のところで自転車道が若干曲がっているが、もう少し車道側に寄せることができれば、クスノキへの影響も少なくなると思うが、検討はできるのか。

また、自転車道の縁石の高さについて、3Dだと低く感じるが、どのようになっているか伺いたい。

■ 事務局

自転車道については、線形を曲げる際のシフト長が決まっており、最低限はその値を満足するように設計している。全体的には、自転車の走行性が落ちないように、なるべく緩やかになるようにしていく。

自転車道の縁石については、15cmという規定があるので、その高さを採用している。15cmというのは、自転車のペダルがあたらない高さとなっている。

■ 会長

他にご質問等ありませんでしょうか。

今回審議いただいた検討事項について、事務局の案で設計検討を進めるということ

でよろしいでしょうか。

■ 会員

異議なし。

■ 会長

ありがとうございます。

続いて、報告事項について、事務局からお願いします。

■ 事務局

報告事項になります。8ページをご覧ください。

駐輪スペースについては、現在停まっている自転車のどれだけを確認するのか、議論が分かれるところと思っています。こちらについては、県の方で駐輪状況の調査をしましたので、報告書3にて報告をさせていただきます。

報告書3の1ページをご覧ください。

調査は、令和6年2月から3月にかけて、平日及び休日で実施しました。図1に記載しておりますとおり、平日で平均して255台の駐輪が確認されました。特に、北東ブロック、南東ブロック、北西ブロックの駐輪が多い傾向にあることが確認できました。

2ページをご覧ください。

こちらは、停めた人がどういう目的で駐輪したのか調査した結果になります。高千穂通りの区域外に用務があつて駐輪するという割合も一定数確認されました。また、放置自転車も2～4割近く存在することも確認できました。

今後の方向性としましては、高千穂通りだけでなく、エリア周辺一帯となって駐輪対策を検討する必要があると考えており、駐輪施策を実施する宮崎市さんとも連携して、総力戦で高千穂通りを良い空間にしていきたいと考えています。

報告書は以上です。

続きまして、9ページをご覧ください。

バスの待合スペースともなるシェルターについては、使われ方はもちろんですが、維持管理も踏まえた上で、高千穂通りのシンボルとなるようなオリジナルデザインにしていきたいと考えております。シェルターについては、今後、建築士会のお力もお借りしていきたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。また、バス事業者の方とも連携した日常の維持管理の取り組みについても展開していきたいと考えております。

続きまして、10ページをご覧ください。

先ほどご説明がありましたが、照明の設置基準を守った上で、配置について検討を進めていきたいと考えております。

続きまして、11ページをご覧ください。

報告書2で自転車道先進地の事例を報告させていただきましたが、交差点部の設計

検討については、交通管理者との協議が非常に重要と考えております。

報告は以上になります。

■ 会長

ありがとうございました。

他にご意見、ご質問等ありませんでしょうか。

■ 会員

シェルターの設計検討については、建築士会の方でもしっかり協力していきたいと考えています。

■ 会員

にぎわいを創出していくということで、自転車があると、付近にも自転車が溢れてしまうことになるので、駐輪対策を十分にやっていかないといけないと思っている。歩道上に駐輪するというのは、歩行者の安全上さらに景観上も良くないので、県と協議をさせていただきたいと考えています。

駐輪禁止区域の拡大の話もありましたが、拡大すると自転車で来にくくなるという課題もあると思いますので、バランスを見ながら引き続き協議をお願いしたい。

■ 会長

先ほどの調査結果では、高千穂通りの区域内だけでなく、区域外や放置自転車の割合が高いように感じる。限りある道路空間の秩序ある利用が必要だと思いますので、線の高千穂通りではなく、ぜひ面的な考え方で十分に将来を見据えて議論を進めていただきたいと思います。

■ 会長

他にご意見、ご質問等ありませんでしょうか。

ないようでしたら、議事を終了し、事務局の方へ進行をお返ししたいと思います。

(4) 閉会

■ 事務局

議事の進行ありがとうございました。

また、会員の皆様、長時間のご審議ありがとうございました。

今回ご審議いただいた内容を踏まえながら、NTT前の街区について、早期の工事着手と完成に向けて進めていきたいと考えております。

次回、第3回検討会については、具体的な日程、審議内容等が決まりましたらお知らせしますので、ご協力をお願いいたします。

それでは、以上を持ちまして、第2回高千穂通りデザイン検討会を閉会いたします。皆様ありがとうございました。