

高千穂通り 道路空間再編計画 コンセプトシート

■-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~

空間の整備方針

交流がうまれる空間（わくわく交流）

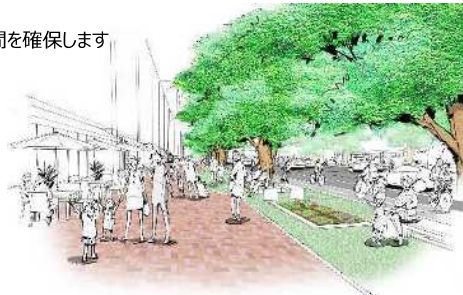
- ・沿道と一体となって多様な交流が生まれ、憩うことのできる空間を確保します
- ・多くの人が協働し、楽しめる場を提供します

歩きたくなる空間（安心・安全）

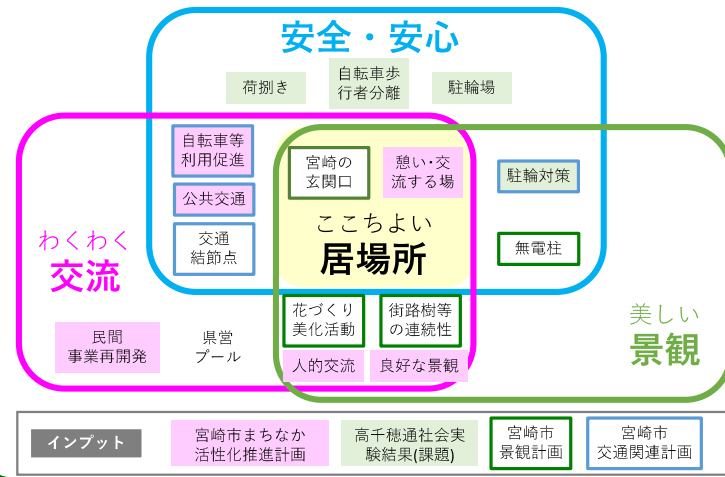
- ・安全、安心で歩きやすい歩行環境を形成します
- ・多様な交通手段が共存できる空間を創出します

花とみどりに包まれた居心地のよい空間（美しい景観）

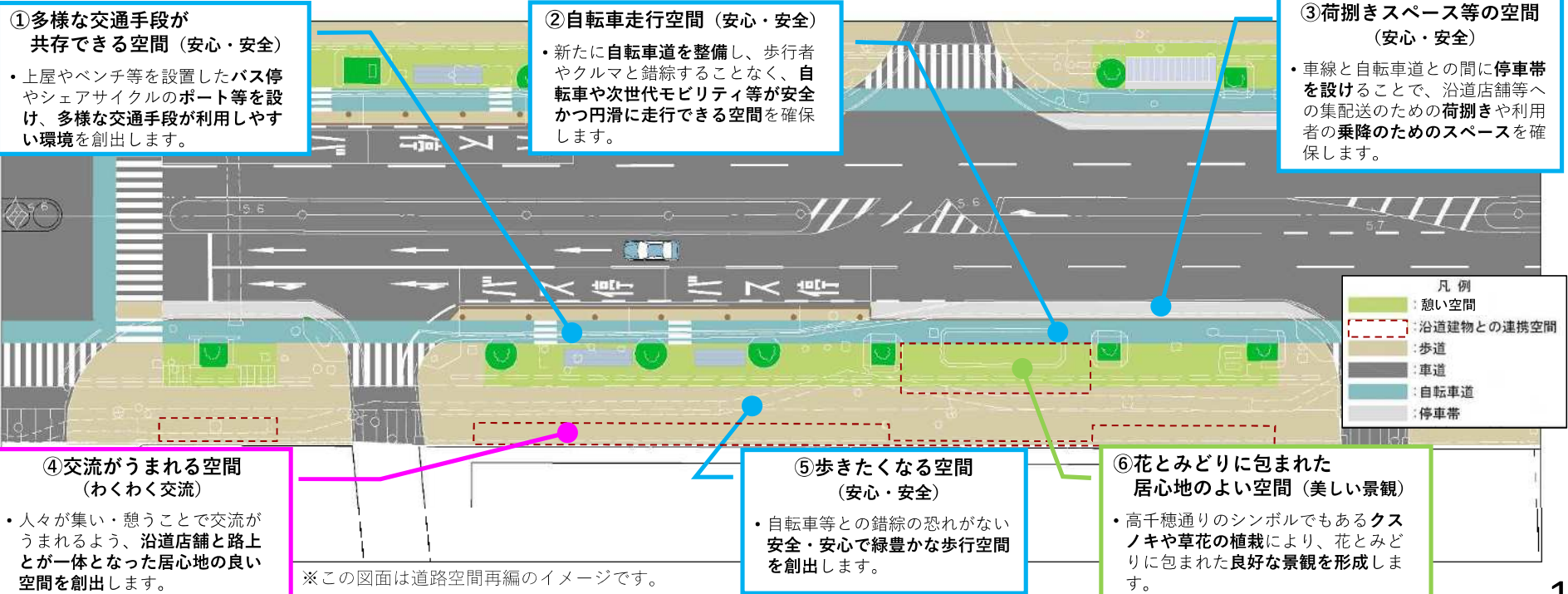
- ・緑陰の連続性によって魅力ある緑景観を形成します
- ・新しい顔としての宮崎らしい景観を創出します



■-道路空間再編のキーワード-





【道路空間再編の6つの視点】


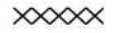
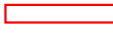


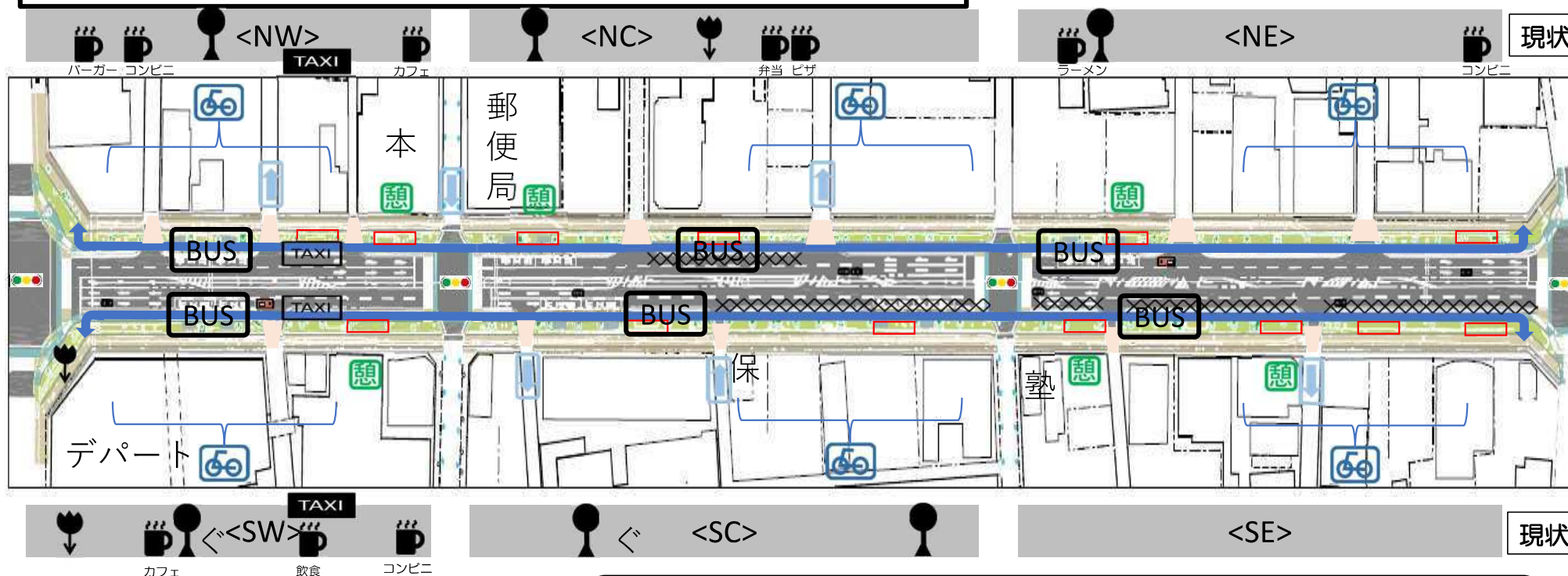
高千穂通り 道路空間再編計画 ゾーニング (案)

配置方針 (案)

- 【STEP1】 自転車道、停車帯
- 【STEP2】 バス停・タクシーベイ (交通安全上優位な位置)
- 【STEP3】 憩い・活動スペース (クスノキ間の広い空間) 
- 【STEP4】 駐輪スペース (信号交差点間に1ヶ所以上) 
- 【STEP5】 花壇 (適所)、水道・電気 (適所)

凡例

-  自転車道 W=2m以上
-  荷物50台/12h以上
-  筒間10m以上の箇所



このゾーニングをベースにしつつ、
右記を念頭にデザイン検討を進める

※ 本ゾーニングは、利用者協議等により
変更となる可能性があります

空間の整備方針

- ・交流の場 (わくわく交流)
- ・歩行者優先 (安心・安全)
- ・緑の連続性 (美しい景観)
- ・リユース
- ・維持管理

検討施設

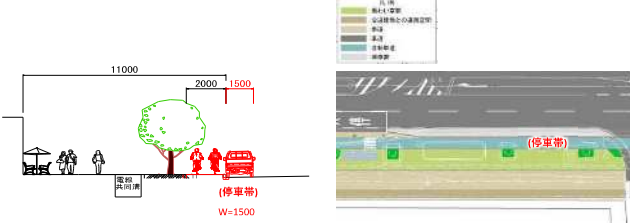
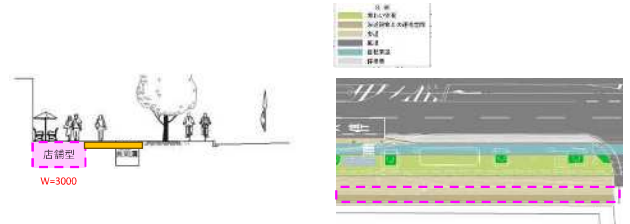

- ・ベンチ・照明
- ・サイン・花壇
- ・バス上屋
- ・駐輪施設
- ・パークレットetc

検討項目

- ・材質
- ・色
- ・利用のされ方
- ・運営体制
- ・ロゴマークetc

高千穂通り 道路空間再編計画 基本構造整理一覧

	前回までの決定事項及び意見	今回の審議事項
<p>① 多様な交通手段が共存できる空間</p>	 <p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テラス型バス停とし、車道と自転車道との間に乗降スペースとして交通島を設置する ・楠木下等の多目的スペースに上屋やベンチ等のバス乗客の待ちスペースを整備する ・歩道(待ちスペース)と交通島(乗降スペース)は同じ高さとし、横断部には横断歩道を設置する <p>【協議会意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通島には、強固な防護柵を設置する必要がある ・バスの待合所と交通島の導線を踏まえた設計とすべき ・ぐるっぴーのバス停は、同じバス停を使用するのか 	<p>1. バス停</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テラス型バス停を全てのバス停に適用する ・バス停を交通安全上優位な位置へ移設を検討する (図1) ・上屋を設置する ・交通島に十分な強度を有する防護柵を設置する ・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した構造とする <p>図1. バス停位置の検討</p>  <p>2. ぐるっぴー乗降場</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗降はバス停に隣接する箇所へ配置を検討 (デザイン検討会) <p>3. シェアサイクルポート</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿道利用の状況や公共交通機関との連携などを踏まえ、設置位置を検討する (デザイン検討会) <p>凡例 バス停 (現況) バス停 (提案) タクシーベイ</p>
<p>② 自転車走行空間</p>	 <p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車の通行空間として、歩道と車道との間に自転車専用道路 (以下、自転車道)を整備する ・幅員2.0m以上を確保し、双方方向通行とするが、将来的に通行状況や事故の状況などを勘案し、必要に応じて一方通行を検討 ・自転車道の構造形式 (マウントアップ形式/フラット形式/切下げ形式) は、試掘調査の結果を踏まえ決定する <p>【協議会意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駐輪対策は、全体を見据えたうえで議論する必要あり 	<p>1. 自転車道</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道 (幅員2.0m以上)を全線に適用する ・双方方向通行とし、状況に応じて一方通行を検討する <p>2. 自転車道の基本構造</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車道の構造形式は、試掘調査の結果を踏まえ、検討する (デザイン検討会) ・信号機あり交差点の構造 (図2) ・信号機なし交差点の構造 (図3) (ただし、起終点部は交差点の手前まで) (図3) (デザイン検討会) ・信号機なし交差点の構造 (図4) (交差点進入時に停止し通行) ・歩行者との分離方法 (参考資料参照) (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) <p>3. 駐輪スペース</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クス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する (デザイン検討会) (図5) ・駐輪対策については、宮崎市と連携して取り組んでいく。 (デザイン検討会) <p>図2. 信号機あり交差点</p>  <p>図3. 信号機あり交差点 (起終点部)</p>  <p>図4. 信号機なし交差点</p>  <p>図5. 駐輪スペース</p> 

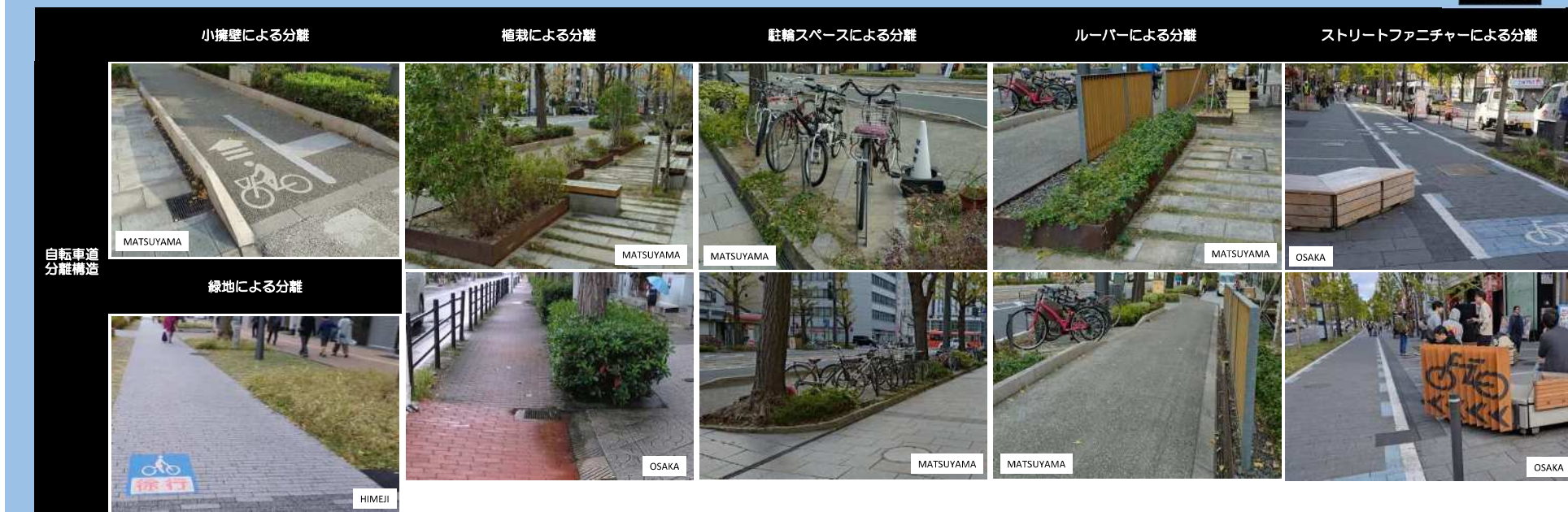
	前回までの決定事項及び意見	今回の審議事項
<p>③ 荷捌きスペース等の空間</p>	 <p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> バス停部を除く一般部では、荷捌きスペースとして車道と自転車道との間に停車帯(1.5m)を設置する <p>【協議会意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 荷捌きは、全体を見据えたうえで議論してゆくことが必要 荷捌きスペースを増やすか、荷捌き用車両に限り駐車禁止を解除するという交通規制にするか。 北側の荷捌きスペースで足りているか、運輸関係事業者が検討していただきたい。 停車帯は、駐車禁止であるため荷捌きエリアを検討して頂きたい。また、荷捌きのバリアフリーを検討してほしい。 	<p>1. 停車帯</p> <ul style="list-style-type: none"> 貨物配送中の車両の「駐車禁止」規制の除外（時間指定及びエリア）を検討する（県警・トラック協会） 荷捌きについては、引き続き停車帯を利用する <p>2. タクシーベイ</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用されている現状があることから、現位置付近に設置を検討する（デザイン検討会）
<p>④ 交流が うまれる 空間</p>	 <p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 店舗前でテラス営業を行う場合、最大W=3.0m程度まで占用できる 	<p>1. 利便増進誘導区域</p> <ul style="list-style-type: none"> 隣接事業者のニーズ等により区域を指定 NTT前から順次指定区域を拡大 ロゴマーク入り道路標等によりエリア表示を検討（デザイン検討会） 路面のデザイン等については隣接事業者との連続性も考慮する（デザイン検討会） <p>2. 水道・電気</p> <ul style="list-style-type: none"> 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する（デザイン検討会） <div style="text-align: right;"> <p>他県のロゴの例</p>  </div>

	前回までの決定事項及び意見	今回の審議事項
<p>⑤ 歩きたくなる空間</p>	<p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 歩道幅員は、W=3.5mを確保する 	<p>1. 歩道</p> <ul style="list-style-type: none"> 全線において歩道幅3.5mを確保 材質や色の検討（デザイン検討会） 点字ブロックを設置（デザイン検討会）
<p>⑥ 花とみどりに包まれた居心地のよい空間</p>	<p>【決定事項NTT前】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業所敷地に接して歩道を配置する場合は、最大W=5.5m程度まで占用できる <p>【協議会意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> 楠木と草花は分離して植栽した方がよい 	<p>1. 憩い・活動スペース</p> <ul style="list-style-type: none"> クスノキ間の広くとれる箇所へ憩い・活動スペースの設置を検討する（図6）（デザイン検討会） 活動等のニーズにより利便増進誘導区域の指定を検討する（デザイン検討会） <p>2. クスノキの植栽樹</p> <ul style="list-style-type: none"> 自転車道の整備により樹勢が衰えないよう植栽樹の東西方向への拡大や土壌の改善など必要な対策を検討する（デザイン検討会） 設計・施工に樹木医の意見を反映する <p>3. 花壇</p> <ul style="list-style-type: none"> 緑の連続性と管理体制を考慮しながら、配置について検討する（デザイン検討会） <p>4. オブジェ</p> <ul style="list-style-type: none"> 当該道路敷地内に移設を検討する（デザイン検討会） <p>5. 水道・電気（再掲）</p> <ul style="list-style-type: none"> 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する（デザイン検討会） <p>図6. 憩い・活動スペース</p>

※基本構造は測量結果や利用者協議等により変更になる可能性があります

自転車道の分離方法の例

参考資料



駐車・停車スペース確保の例



道路管理者による利便増進の例



◆高千穂通り・将来イメージバス ①鳥瞰



◆高千穂通り・将来イメージバス ②アイレベル (歩行者・緑化空間)



◆高千穂通り・将来イメージバス ③アイレベル (バス停)



◆高千穂通り・将来イメージバス ④アイレベル (自転車利用者)



※このイラストはイメージなので、変更になる場合があります

高千穂通りのクスノキ試掘について

目 的

令和5年12月18日に開催された高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会において、道路空間再編事業に伴いクスノキの根への影響が懸念される旨の意見があったことから、下のとおり現地にて試掘調査を行った。

調査日時：令和6年1月11日（木）、午前10時～11時
試掘箇所：高千穂通り鹿児島銀行前、中央郵便局前
調 査 員：弥永委員（樹木医）、都市計画課2名、宮崎土木事務所4名

調査結果

箇所 1 鹿児島銀行前



行き場がなく折り返している中太根

写真1)

木の根が地中で広がることができず、地表近くに隆起していた。平成8年工事前の側道や歩道がそのまま地中に埋まっており、アスファルト舗装や転圧された路盤層により根の生育が阻害され、“細根”が多方向に広がっている状況が確認された。



写真2)

路盤層の隙間にある土層に細根が伸びており、樹木医の弥永委員によると地中がすべて土であれば本来、太い根が生育していくはずであるが、太い根が伸びるスペースがなく細根のみとなっていることから、クスノキに十分な栄養が行き渡っていない状況にあるとのこと。根が南北方向に伸びることができないため、東西方向に伸びてきている状況も確認することができた。

弥永委員によると、今後のクスノキの生育を考えると自転車道が計画されている箇所については、切り下げることが避けてほしいとのこと。

写真3)

クスノキ下の土層の厚みについても調査を行ったが、90 cm下がりて基盤に到達した（前回の移植での床掘範囲と思われる）。当該箇所については、太根は下向きに入っており、栄養の高い土に向かって伸びている状況が確認できた。



写真4、5)

根の生育に適した土の土壌硬度は 15 mm~20 mm程度であるが、今回の鹿銀前の硬度は約 30 mm以上であった。現状では生育にはあまり適さない硬度である。

自転車道下を路盤にすることによって南北方向に根を伸ばすことが期待できない場合は、東西方向に根を伸ばすための地中の工夫が必要となることも助言いただいた。通常の路盤材は栄養がないことから、根が伸びていかない状況も確認できた。

箇所 2 中央郵便局前



写真 6)

木の根が大きく地表に隆起している状況だった。試掘箇所では、**地表付近に直径 13 cm 程度の木の根と直下に地下埋設物があることを示す埋設シートも確認された。**この箇所は高千穂通りのクス並木の中で特に根の隆起が激しく、地表付近にある根を守りながら自転車道を通す必要がある。

樹木医の弥永委員によると、木の生育のことを考えると本来は写真 6 の赤線で示している部分まで地中に埋まっている状態が好ましいとのこと。この箇所についてもこの高さから切り下げるのは難しく、特に地表付近にある**太い根を切断するのはできるだけ避けてほしい**ということだった。鹿銀前と同様に**切り下げは行わずに自転車道を整備することが望ましい。**

今後の方向性

以上の調査結果を踏まえ、**自転車道の設計を進めるとともに、自転車道の整備によりクスノキの樹勢が衰えないよう植栽柵の東西方向への拡大や土壌の改善など必要な対策を講じたい。**