

ほこみち×はなみち

歩道
自転車道
交差点
バス (あずま屋)
駐輪スペース
照明
サイン
タクシーベイ

植栽マス
花壇
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

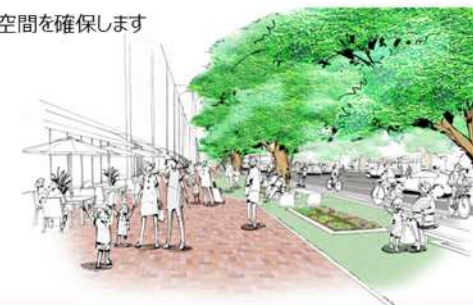
- ・沿道と一体となって多様な交流が生まれ、憩うことのできる空間を確保します
- ・多くの人々が協働し、楽しめる場を提供します

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

○ 本日の検討事項

- ・ 歩道（色等）
- ・ 歩道（材質）
- ・ 自転車道
- ・ バスベイ
- ・ 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
- ・ バス（あずま屋）
- ・ 照明

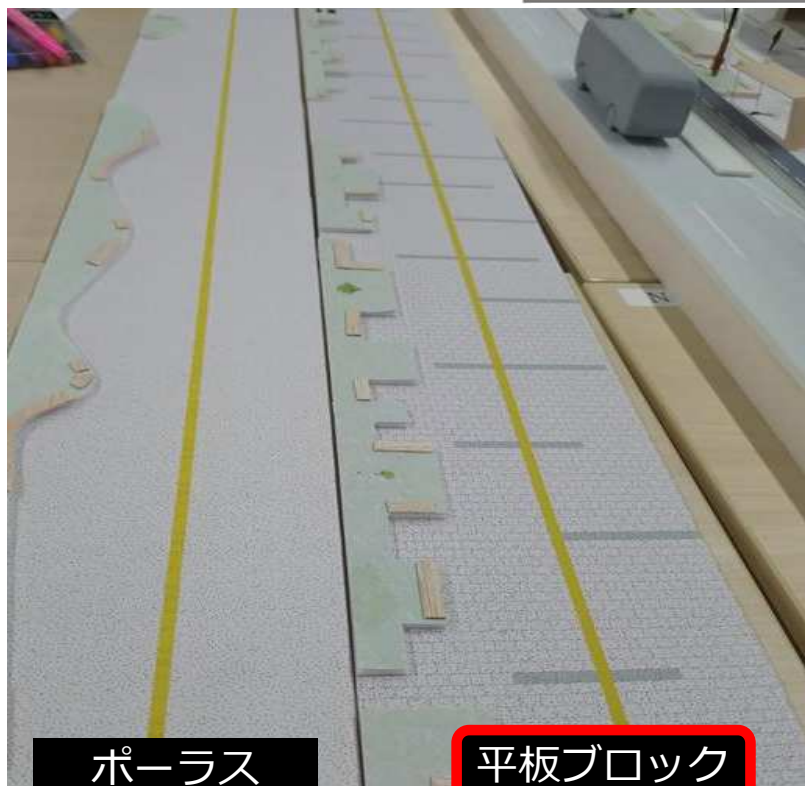
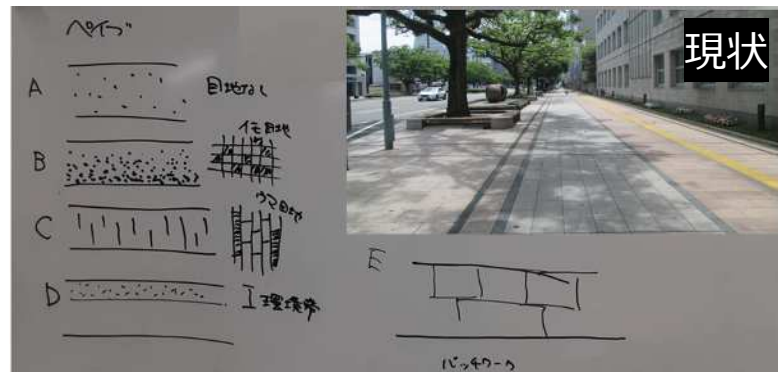
歩道（色等）

■ 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

■ ワーキング等を踏まえた(案)

- ・ 大き目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^①に随時情報を提供しながら進める



平板ブロック

ワーキング

令和6年5月8日

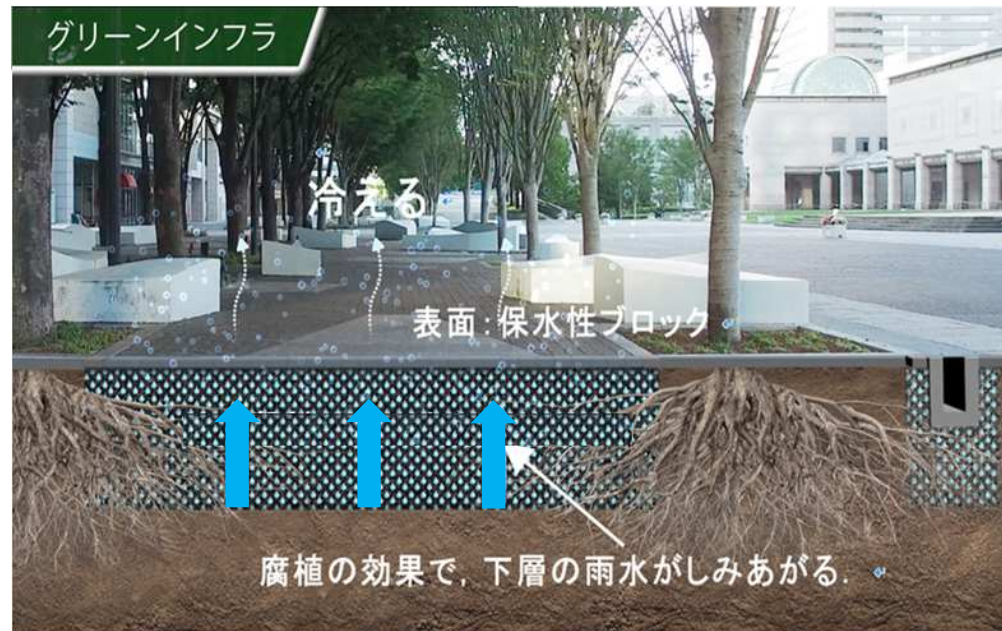
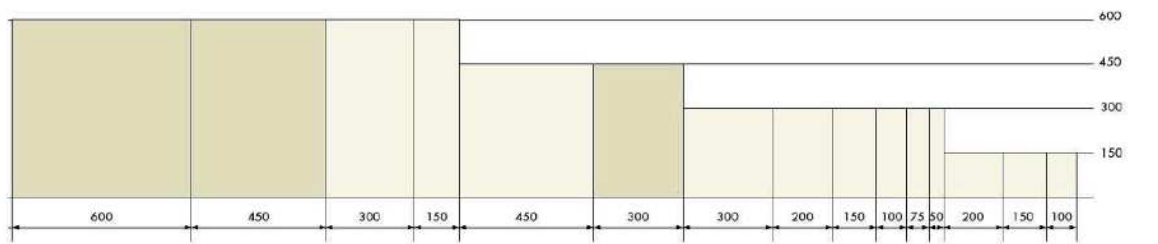
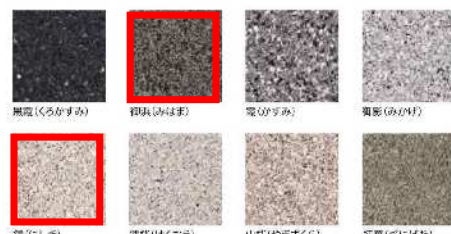
第1回 高千穂通りデザイン検討会

歩道（材質）

■ワーキング等を踏まえた(案)

- ・「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

宮崎駅西口事例



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。

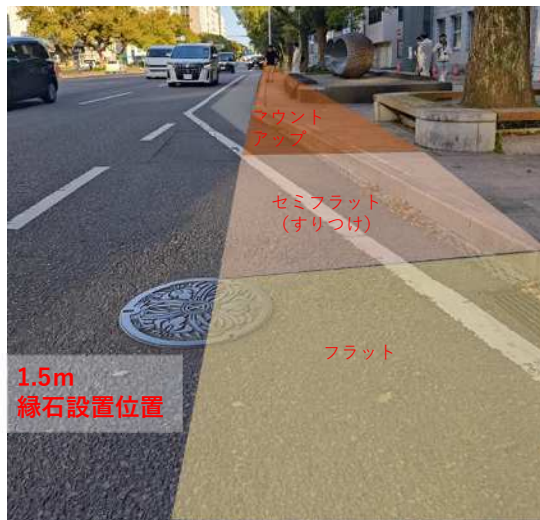
自転車道

■ 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)

■ ワーキング等を踏まえた(案)

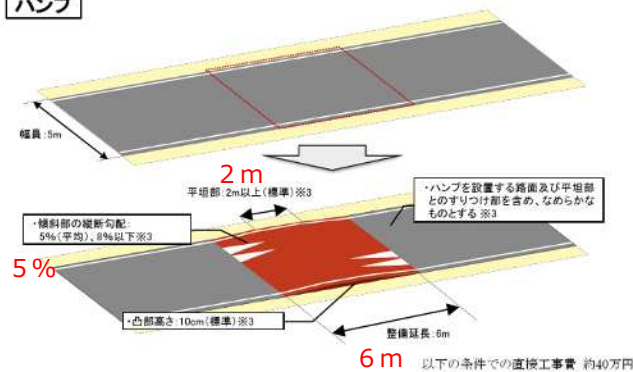
- ・ 地形や条件に合わせ、フラットとマウントアップ等を組み合わせる
(切下部、マンホール部▶フラット)
(バス乗り場、楠木近接▶マウントアップ)
- ・ 最急こう配は5%とするが、走行性を踏まえ、極力緩い勾配を確保する
- ・ 脱色アスファルトを活用することにより車道舗装との色の違いを出す



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 直轄工事費は別表であり、施工条件や地域、時期等により異なる場合がある。
 ※3 直轄工事費については、「凸部、鉄骨筋及び軽曲脚の設置に関する技術要綱(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。

バスベイ

■ 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

■ ワーキング等を踏まえた(案)

- ・ 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を確保する
- ・ ぐるっぴー乗り降り場所も統合する

令和6年5月8日

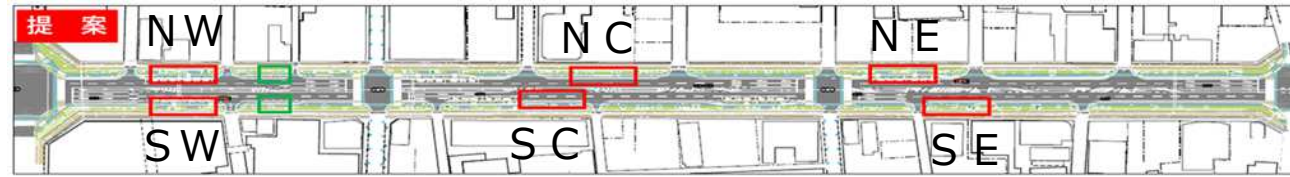


表9-5 バス停車帯の長さ(第3種, 第4種)

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	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	
横断歩道長 (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。

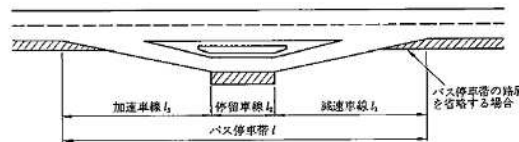
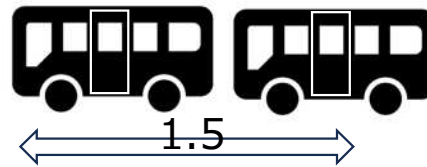
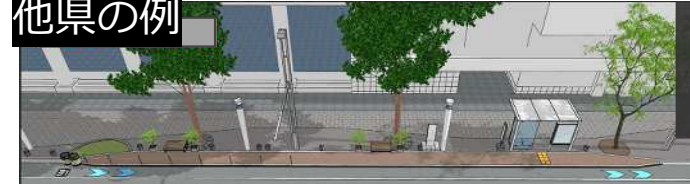


図9-17 バス停車帯の各部名称(第3種, 第4種の道路)

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
 $15\text{m} \times 1.5 \div 23\text{m}$ とする



他県の例



他県の例



植栽マス（地上）

■ 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 **植栽木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

■ ワーキング等を踏まえた(案)

- ・ 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20-30cm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

ワーキング



植栽マス (地中)

■ワーキング等を踏まえた(案)

- 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

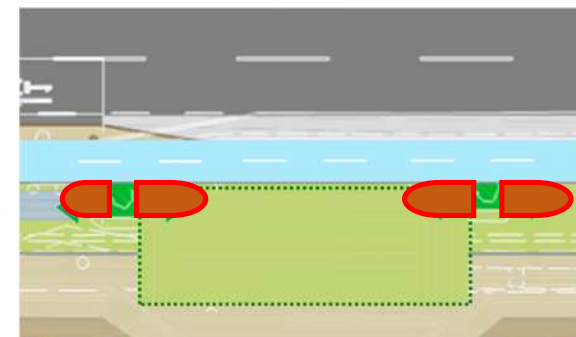
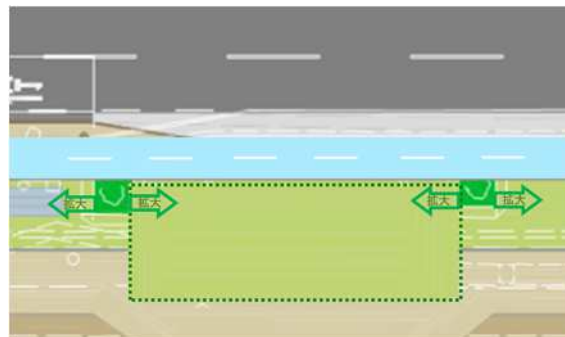
留意事項 (地表高)



Good

令和6年5月8日

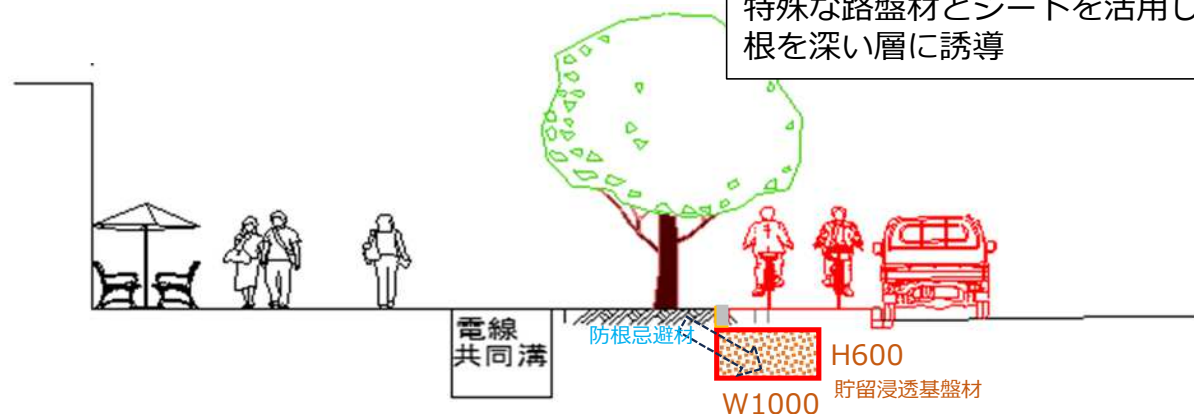
道路縦断方向にスペースがある場合



植栽マスを拡大or連結し、生育に良い客土に置き換え (深さ600mm程度)

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



特殊な路盤材とシートを活用し、根を深い層に誘導

第1回 高千穂通りデザイン検討会

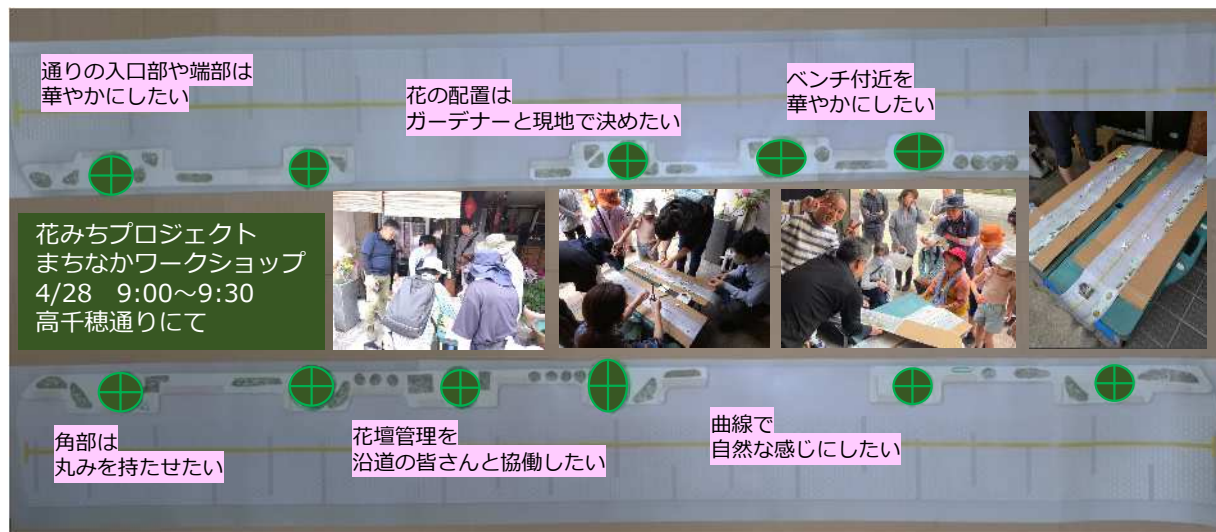
花壇

■ 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

■ ワーキング等を踏まえた(案)

- 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



<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

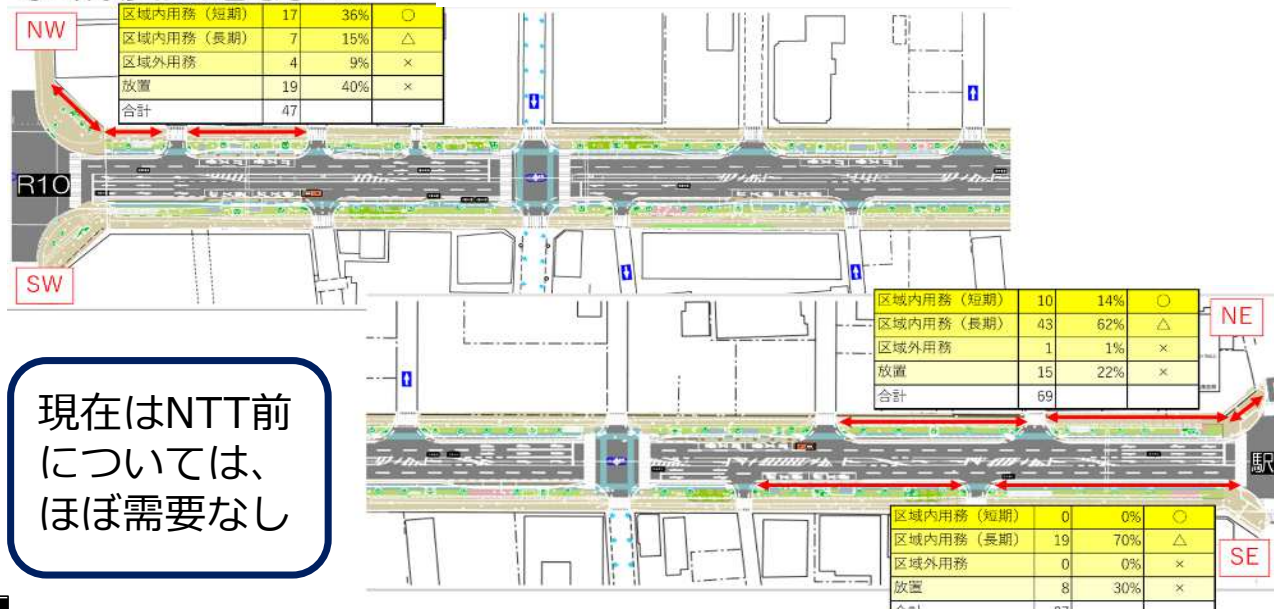
花みちプロジェクト資料

■ 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

駐輪後実態調査

調査日：令和6年4月17日（水）7:00-9:00（平日、はれ）



現在はNTT前については、ほぼ需要なし

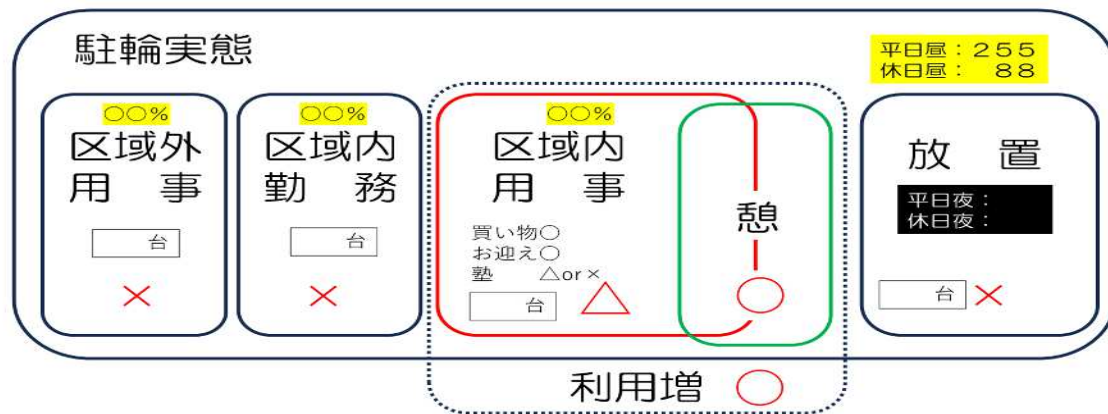
駐輪状況調査

調査日：令和6年2～3月（はれ）



駐輪SP確保の考え方整理（案）

エリア毎に整理



検討状況報告 バス（あずま屋）

■ 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
将来、占用の可能性



CLT・県産材
オリジナル品



■ 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)

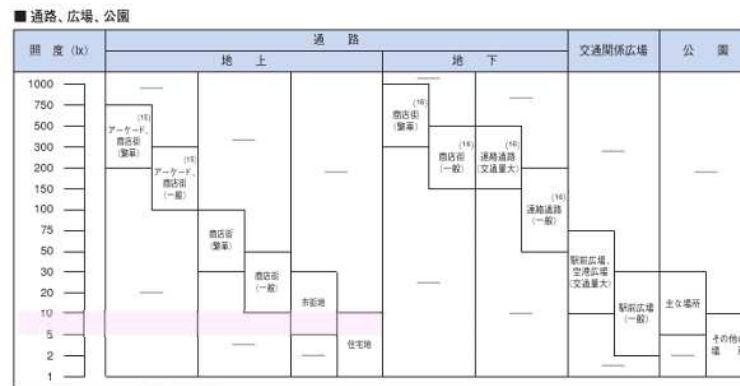
路面平均照度	5 lx
照度均斉度(最小値/平均値)	0.2

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10lx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。

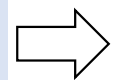
道路の移動円滑化整備ガイドライン(抜粋)

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。

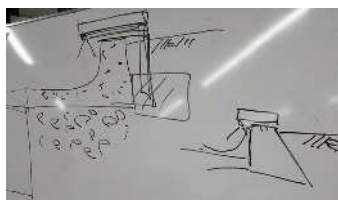
JIS照度基準



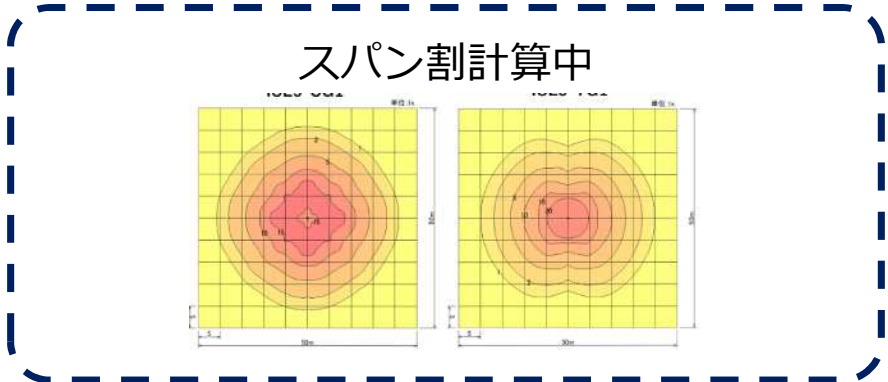
注意 (19) 歩道には、100~1200の照度の積算値を設置する。
(16) 出入口部は、地上との連続性を考慮して増設することが望ましい。交通路については、より高い照度とすることが望ましい。
備考 1. 歩道は、主として歩行者のための公共施設について規定したものである。
2. 地下の歩道上に設ける歩道は、歩道が10m以上の照度を確保すること。
3. 主として自動車交通を対象とした照明については、下記の基準による。
(1) 自動車交通のみに供する道路は、JIS Z 9111(道路照明基準)。 (2) 自動車交通のみに供するトンネルは、JIS Z 9116(トンネル照明基準)。
(4) 道路には施設を含む。



照明基準
5~10 lx



ベンチ下には
ライン照明を
配置



令和6年5月8日

第1回 高千穂通りデザイン検討会