

# 宮崎市高千穂通りにおける道路空間 利活用に向けた社会実験について

宮崎県 県土整備部 都市計画課（街路・まちづくり担当）

## 1. はじめに

宮崎市中心市街地のシンボルロードである高千穂通り（主要地方道宮崎停車場線）は、宮崎市の陸の玄関口である「JR 宮崎駅」と、商業集積地である「橋通り」の二つの拠点を連絡する幹線道路であり（図-1、写真-1）、延長700m、道路幅員40m（うち、片側自歩道部11m）の4車線道路である（図-2）。また、沿道にはオフィスビルが建ち並び、沿道施設への荷捌き車両の駐停車や路上駐輪等が存在している。

令和2年秋の宮崎駅西口の民間開発（写真-2）や来街者の回遊性向上に向けたグリーンスローモビリティ（ぐるっぴー）の運行（写真-3）開始にとともに、地域の民間事業者を中心に中心市街地の活性化への機運が高まっており、出張販売やイベント開催など、にぎわい空間としての新たな利活用が期待されている。



図-1 高千穂通り位置図



写真-1 高千穂通り

本稿では、国土交通省 九州地方整備局 宮崎河川国道事務所の支援のもと、宮崎県と宮崎市が実施主体となり、令和3年度から令和4年度までの

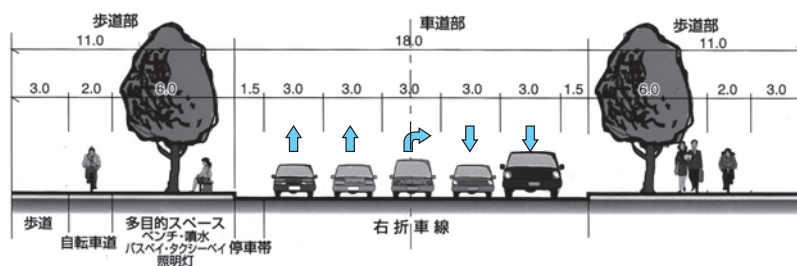


図-2 高千穂通り横断面



写真-2 宮崎駅西口でのイベント開催状況



写真-3 グリーンスローモビリティ（ぐるっぴー）

2カ年にわたり実施した道路空間をにぎわい空間として活用する社会実験について紹介する。

## 2. 社会実験の概要

### (1) 実験課題

高千穂通りの歩道部を新たににぎわい空間とし

て活用する際に生じる以下の4項目の課題に着目し、実験を実施した(図-3)。

#### ① にぎわい創出

歩道部でのにぎわい空間の使い方

#### ② 荷捌き

荷捌きとにぎわい空間の重複

#### ③ 駐輪抑制

路上駐輪とにぎわい空間の重複

#### ④ 自転車通行空間

歩道部での自転車、歩行者とにぎわい空間の重複

### (2) 実施内容

#### ① にぎわい創出

##### 【目的】

居心地が良く歩きたくなる道路空間を創出するため、高千穂通りの自歩道空間を活用した社会実験を実施し、効果を検証した。

##### 【概要】

協議会(国、県、宮崎市及び民間にて構成)担当者とコーディネーターが協力し、NTT西日本宮崎支店前付近において、月1回程度の日常型イベントを6日間、3日間連続の日常型イベントを1回開催した。

また、南側全線において、週末の午後など日時を限定したイベントを想定し、大規模なにぎわい創出の取組(非日常型イベント)を1回実施した(図-4、表-1、写真-4)。

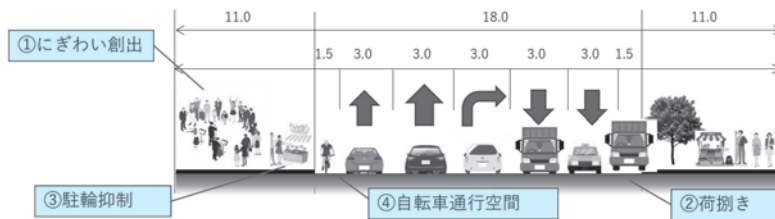


図-3 実験課題のイメージ図

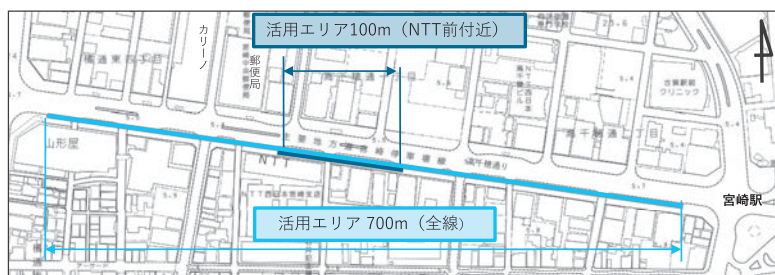


図-4 活用エリア

表－1 にぎわい創出実施内容

No	日時	日別	時間帯	活用エリア	実験内容
1	R3.11.14(日)	休日	昼	100m(NTT前付近)	占用範囲の抽出等
2	R3.12.5(日)	休日	昼	700m(全線)	フラワーマーケット
3	R4.4.28(木)	平日	夜	100m(NTT前付近)	露店(行列あり)
4	R4.5.22(日)	休日	昼	100m(NTT前付近)	露店+JC(宮崎青年会議所)+はなみちプロジェクト (ポール設置、ガイドライン作成)
5	R4.7.22(金)	平日	夜	100m(NTT前付近)	露店+キッチンカー(7店舗)
6	R4.8.5(金)	平日	夜	100m(NTT前付近)	露店+キッチンカー(10店舗)
7	R4.11.9(水)~11(金)	平日	昼	100m(NTT前付近)	キッチンカー(3~5店舗)
8	R4.11.20(日)	休日	昼	100m(NTT前付近)	露店+音楽ライブ(11:00~18:00)



写真－4 昼のイベント(左)と夜のイベント(右)

【検証方法】

- ・にぎわい空間の創出前後に歩行者数を調査
- ・占用者や来街者へのアンケート

【評価基準(実験を検証する上での目標値)】

- ・歩行者数3割増
- ・占用者、来街者満足度4以上(5段階評価)

【検証結果】

実験時の歩行者数は全般的に増加しており、通常時の3~4倍となる場合もあった。

この結果から、高千穂通りは、にぎわい創出の取組を実施すれば、来街者の増加が見込める環境であることが分かった。

表－2 歩行者数と満足度

No	実験内容	歩行者数			満足度(5段階)	
		実験時	(通常時)	増減	占用者	来街者
1	占用範囲の抽出等	2,634人	2,142人	1.2倍	－	4.7
2	フラワーマーケット	6,712人	1,486人	4.5倍	4.5	4.8
3	露店(行列あり)	1,745人	596人	2.9倍	－	4.6
4	露店+JC+はなみちプロジェクト	2,581人	1,725人	1.5倍	4.5	4.4
5	露店+キッチンカー(7店舗)				4.6	4.6
6	露店+キッチンカー(10店舗)	2,274人	655人	3.4倍	4.6	4.6
7	キッチンカー(3~5店舗)	11/9:767人 11/11:1,025人	11/9:1,164人 11/11:1,164人	0.7倍 0.9倍	4.6	4.4
8	露店+音楽ライブ				5.0	4.6

また、アンケート調査では、満足度が4.4～4.8となり、当初の目標4.0を上回った(表-2)。

その一方で、占有者からは、来場者が多すぎても公道であることから来街者が歩道に滞留し、歩行者や自転車と錯綜する場面が見られ、安全性を危惧する意見があった。

② 荷捌き

【目的】

停車帯において、荷捌き車両とイベント設営車両が重複することから、荷捌きエリアの集約による荷捌きエリアとにぎわい空間との棲み分けの可能性について検証した。

【日時】

令和4年7月12・13日、8月5日

【概要】

高千穂通り南側の停車帯に荷捌き集約エリアを3カ所(L=20m/1カ所)設置した(図-5、写真-5)。

【検証方法】

- ・利用実態調査
- ・ドライバーへのアンケート調査



写真-5 荷捌き集約エリア利用状況

【検証結果】

集約実験では、利用した割合が高い集約エリア(エリア②:平均58%)と低い集約エリア(エリア①:平均12%)があり、各エリアとも実験が進むにつれ集約エリアの利用割合が高くなった(図-6)。

この結果から、集約エリアの設置には、荷捌き業務の実態に応じた集約エリアを設定すること及び集約エリアの周知が必要であることが分かった。

また、アンケート調査では、集約エリアの利用について運送事業者の約5割から「業務に支障を感じなかった」との回答があり、荷捌きエリアの集約に対する可能性が確認できた。

③ 駐輪抑制

【目的】

にぎわい空間と重複する路上駐輪の解消

【日時】

令和4年10月11日～11月10日

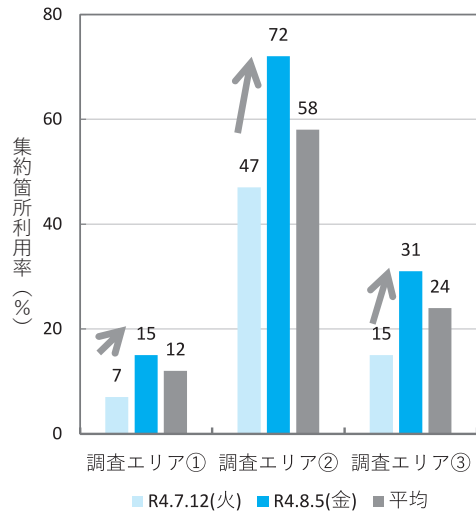


図-6 集約箇所利用率

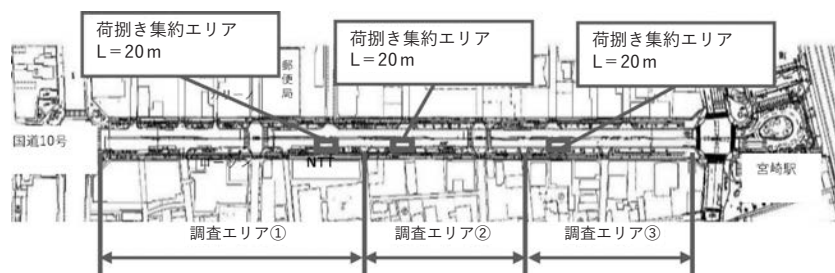


図-5 荷捌き集約エリア配置図

## 【概要】

高千穂通り沿道近隣に仮設駐輪場を3カ所設置・運営した（図－7、写真－6）。

その際、路上駐輪が多い場所に誘導看板を設置し、仮設駐輪場への駐輪を促した。

## 【検証方法】

- ・ 仮設駐輪場の設置前後に路上駐輪台数を調査

## 【評価基準】

- ・ 路上駐輪台数の 20% 減少

## 【検証結果】

仮設駐輪場の利用台数は、459 台 / 月（15 台 / 日）、利用率は 15.3% となり、実験期間中における路上駐輪自転車の減少台数は 10.9% に留まった（平日：平均 102 台→平均 90 台、休日：平均 54 台→平均 49 台）。

この結果から、仮設駐輪場が路上駐輪エリアか

ら遠いと利用される見込みが低いことが想定される。そのため、仮設駐輪場の設置については、設置場所の再検討及び利用者への周知が必要であることが分かった。

## ④ 自転車通行空間

### 【目的】

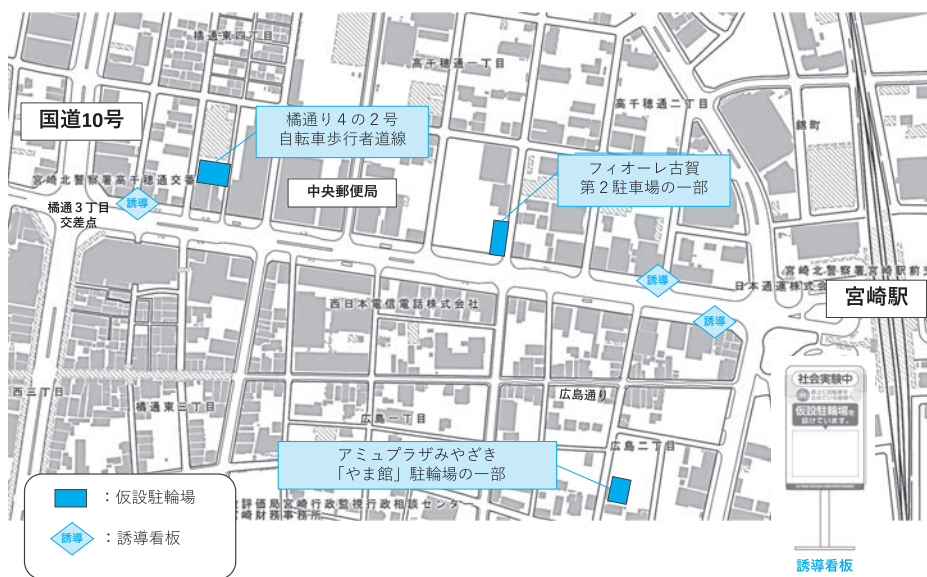
自歩道を活用したイベント開催時等における安全性・走行性の確保に向け、自転車通行機能の停車帯等への移行・運用の可能性について検証した。

### 【概要】

停車帯等での自転車通行について、双方向、片方向、矢羽根の設置など、3種類の走行実験を実施した（写真－7～9）。

### 【日時】

- ・ 双方向 令和3年12月5日
- ・ 片方向 令和4年11月9日



図－7 仮設駐輪場配置図



写真－6 路上駐輪状況（左）と仮設駐輪場設置状況（右）



写真-7 双方向（左）と車道の混雑状況（右）



写真-8 片方向



写真-9 矢羽根の設置

・矢羽根 令和4年10月11日～11月8日

【検証方法】

- ・自転車通行空間の自転車交通量を調査
- ・自転車利用者アンケート

【評価基準】

- ・自転車通行空間利用率 30%

【検証結果】

- ・双方向実験では、自転車通行量が141台/289台（休日）、利用率が48.8%であった。利用者の7割が「走りやすい」との回答をしたが、車道を1車線減らしての走行実験であったことから、追越車線にて車両の混雑が見受けられた。
- ・片方向実験では、自転車通行量は97台/144台（平日）、利用率が67.3%であり、利用者の9割が「走りやすい」との回答であった。
- ・矢羽根実験では、自転車通行量が11台/549台（平日）、16台/500台（休日）、利用率が2.0%（平日）、3.2%（休日）であった。利用者からは、停車帯でのバス・トラックとの混在や走行可能な広い自歩道があることを理由

に「矢羽根は走行しにくい」との回答があった。また、バス・トラックなど関係者の約6割は、自歩道の走行を希望していることが分かった。

### 3. おわりに

社会実験の結果、「にぎわい創出」では、歩行者と自転車との安全確保、「荷捌き」では、エリアごとの利用実態に応じた対応、「駐輪抑制」では、エリアごとの駐輪対策への対応、「自転車通行空間」では、自転車通行帯の位置設定によって、通行時の安全確保や車道の混雑発生など、さまざまな課題が明らかとなった。

オフィス街である高千穂通りの道路空間が利活用され、「居心地が良く歩きたくなる空間」となることを目指し、国、宮崎市、民間などの関係機関から意見を伺いながら今後も課題解決に取り組んでいきたい。

最後に、社会実験の実施にご尽力いただきました高千穂通り周辺地区の道路空間利活用協議会の皆さまに深く感謝申し上げます。