

第2回 海浜プロムナード（人道橋）基本設計検討委員会 議事録

日時：平成19年12月26日（水） 10:00～12:15

場所：市役所15階 第4会議室

出席者 <委員>

- ・委員長 日野 伸一 (九州大学工学研究院教授)
- ・ 佐藤 優 (九州大学大学院芸術工学研究院教授)
- ・ 柳 哲雄 (九州大学応用力学研究所教授)
- ・ 坂井 猛 (九州大学新キャンパス計画推進室教授)
- ・ 大谷 鮎子 (NPO九州キラキラみなとネットワーク理事長)
- ・ 青木 武 (東区自治組織等連絡協議会会長)

<行政メンバー>

- ・ 古賀 一光 (東区総務部長)
 - ・ 阪下 進 (港湾局計画部長)
 - ・ 逸見 廣治 (港湾局建設部長)
 - ・ 馬場崎 正博 (港湾局環境対策部長)
- ※欠席：松崎 勝美 (港湾局アイランドシティ経営計画部長)

<事務局>

福岡市港湾局アイランドシティ経営計画部事業計画課

【議事概要】

◎委員長 ○委員 △事務局

(1) 本体形状に関する再検討

・ 休憩スペースの規模と位置、縦断線形

- 休憩スペースを約50m間隔に配置するのは、数的にも配置的にも適当だと思います。
- ◎ 車いすの体験を通して、事務局案の縦断勾配はどうでしょうか？
- 3%未満であれば特に問題はないようです。また、電動式であれば勾配は関係ないようです。
- ◎ 反対意見がないようですので、事務局案のとおり修正することとします。

・ 橋桁の形式、橋脚（受梁）の形状

- 資料では、鋼鈹桁はコンクリートホロー桁と比べると、ほとんどの項目で不利となっていますが？
- ◎ 一般的には、鋼鈹桁は強くて軽いので、支間長が長いときにメリットがあります。しかし、この人道橋は、環境負荷を軽減する工法を採用するために支間長が短くなり、資料のような結果となっています。反対意見がないようなので、事務局案どおりとします。

(2) 人道橋が潮流に与える影響の検討

- 海水交換が滞り水質が低下することが心配でしたが、影響は少なく問題はないと言えます。
- ◎ 大きな問題はないようですので安心しました。

(3) 歩行空間の検討

・高欄

- 車いすの方などの低い視点に配慮し、上部形状を軽く薄くし、透過性を高めた方がいいと思います。また、中柱も大きすぎるので、同様に、上部を軽量化するのがいいと思います。
- 中柱の上面がフラットだと、物などを置いて、それが海に落ちてしまう恐れがあるので、上面を斜めにするなど、デザイン的な工夫が必要だと思います。
- 橋長が 400m あるので、手摺を追加した方がいいと思います。
- 金属製の高欄は、眩しい箇所もあるので、反射しないように工夫してほしいです。
- 色をシルバーではなく、ブロンズなどにすれば良いのではないのでしょうか？
- △ いただいた意見を元に再検討し、次回委員会で提示いたします。

・照明

- 夜間の防犯面から、足下だけではなく、前から来た人の顔も見えるように設定すべきと思います。
- △ 人の顔を照らすのは、中柱に設置する照明で対応したいと考えています。
- 利用者は目が慣れてくるので、橋の中央に比べて、橋だまりを明るくすると良いと思います。
- ◎ 基本的に異論はないようですので、事務局案の方向で進めていきたいと思います。

・橋面舗装

- 事務局推薦案では、自転車通行帯を中央に設けるようですが、人道橋なので、歩行者通行帯を最優先にしてもらいたいです。
- ウォーキングなどの使用が中心だと思うので、自転車には降りて歩いてもらうのが良いと思います。
- ◎ 幅員を 5m としているのは、歩行者通行帯と自転車通行帯の併用のためですね？
- △ はい、そうです。
- この人道橋には、自転車通行帯を必ず設けなければいけないのですか？
- △ いいえ。通行帯を区分しないという考え方もあると思っています。
- 周辺の整備状況はどうなっていますか？
- △ 区分されていません。
- ◎ 自転車通行帯を設けると、自転車のスピードの出し過ぎによる事故の心配もありますから、安全性を重視すると、通行帯を区分せず、全体を歩行者専用と位置づけるのが良さそうです。
- それでも自転車に乗って通行する人もいると思うので、それに備えて、視覚・心理的なスピード抑制を図るために、路面の色や素材を変えるといいと思います。
- ◎ 皆さんの意見では、歩行者通行帯と自転車通行帯を明確に区分しない方が良いとのことですので、舗装の色や素材を変化させる案で、事務局で再検討し、次回委員会で提示して下さい。
- 石張り舗装は、目地の段差や不陸のために、車いすには辛かったり、地面が固いため、女性のハイヒールには優しくなかったりすることがありますので、休憩スペースについても、アスファルト舗装にするのがいいと思います。
- 目地の処理を適切に行い、大きな平板タイプの石を用いるなどすれば、石張り舗装でも、あまり問題ないと思います。休憩スペースは、利用者がくつろげるような空間とするのが良いと思うので、アスファルト舗装では、暖かみを感じられなくなってしまい、適当ではないと思います。
- ◎ 通行における快適性と、暖かみを感じる空間演出については、両極の意見が出ていますので、そのバランスについては、次回委員会でしっかり検討したいと思います。

- ゴムチップ舗装は、耐久性・信頼性は大丈夫でしょうか？また、特殊な素材は、維持補修面を考えると、何年か経って問題がでた時に、材料が安定供給されるか不安が残ります。
- ◎ なぜ素材を変えているのですか？
- △ 歩行者通行帯については、歩きやすいように、少し柔らかめの素材が良いと考え、ゴムチップを提案しております。一方で、自転車通行帯については、そのような配慮も必要ありませんし、歩行者通行帯と差を出すためにアスファルトを提案しています。しかし、歩行者と自転車の通行帯を区分しない方が良いとのご意見ですので、それを踏まえて、次回委員会までに再検討いたします。

・休憩スペースおよびベンチ

- ベンチは「後付感」が出ないように配慮してほしいです。
- △ デザインの統一感を図るなど工夫をいたします。
- ◎ 前回委員会では、休憩スペースと通行帯に、段差を設けた方がいいとの意見でした。事務局案では、通行帯とフラットの箇所もあるようですが、段差についての意見はありますか？
- Bタイプは、狭いため段差による空間演出は難しいでしょうから、不要だと思います。
- ◎ 特に反対意見がないようなので、事務局案の方向で進めていきたいと思います。

・橋だまり

- 車両が人道橋に進入することへの対応は考えていますか？
- △ 人道橋にアクセスするのは、兩岸とも遊歩道なので、車両が進入することはないと考えています。
- 端部には、大きくなって構わないので、シンボルになる親柱は必要だと思います。
- 監視カメラや、台風時などに進入を遮断するゲートがあると良いと思います。ただし、監視カメラは管理体制についての問題もあるでしょうから、録画タイプにするなど、何か工夫が必要でしょう。