

# 第1回 ほこみち長崎未来検討委員会

令和5年11月21日

## 目次

1. 長崎市中心部を取り巻く状況 .....	1
2. 国道34号について .....	2
3. 歩行者利便増進道路(通称;ほこみち)制度について .....	6
4. 国道34号“ほこみち”の指定区間 .....	10
5. “ほこみち”の取り組み事例 .....	11
6. 今後の進め方(案) .....	15

# 1. 長崎市中心部を取り巻く状況

・長崎市中心部では、新幹線開業に伴う駅周辺の整備や県庁・市役所等の移転、大規模な民間開発の計画もあり、「100年に一度」と称されるまちづくりの変革期を迎えています。

- 松が枝埠頭2バース化完成  
長崎駅東口多目的広場完成 **令和7年**
- 長崎スタジアムシティ開業 **令和6年**
- 新駅ビル開業 **令和5年**
- 九州新幹線西九州ルート(武雄～長崎)開業  
新大工北街区完成  
新市庁舎完成 **令和4年**
- 新日見トンネル完成  
長崎自動車道完全4車線化完成  
出島メッセ長崎開業  
恐竜博物館開業 **令和3年**
- 在来線新駅舎完成  
新大工南街区完成 **令和2年**
- ローマ教皇来崎  
ラレー-W杯日本大会 **平成31年(令和元年)**
- 潜伏キリシタン関連遺産世界遺産登録 **平成30年**
- 出島表門橋架橋 **平成29年**
- 出島環状6橋完成 **平成28年**
- 産業革命遺産世界遺産登録 **平成27年**

年	観光客数
2007	258
2008	275
2009	285
2010	300
2011	315
2012	330
2013	345
2014	360
2015	375
2016	390
2017	405
2018	420
2019	435
2020	450
2021	465
2022	480
2023	495
2024	510

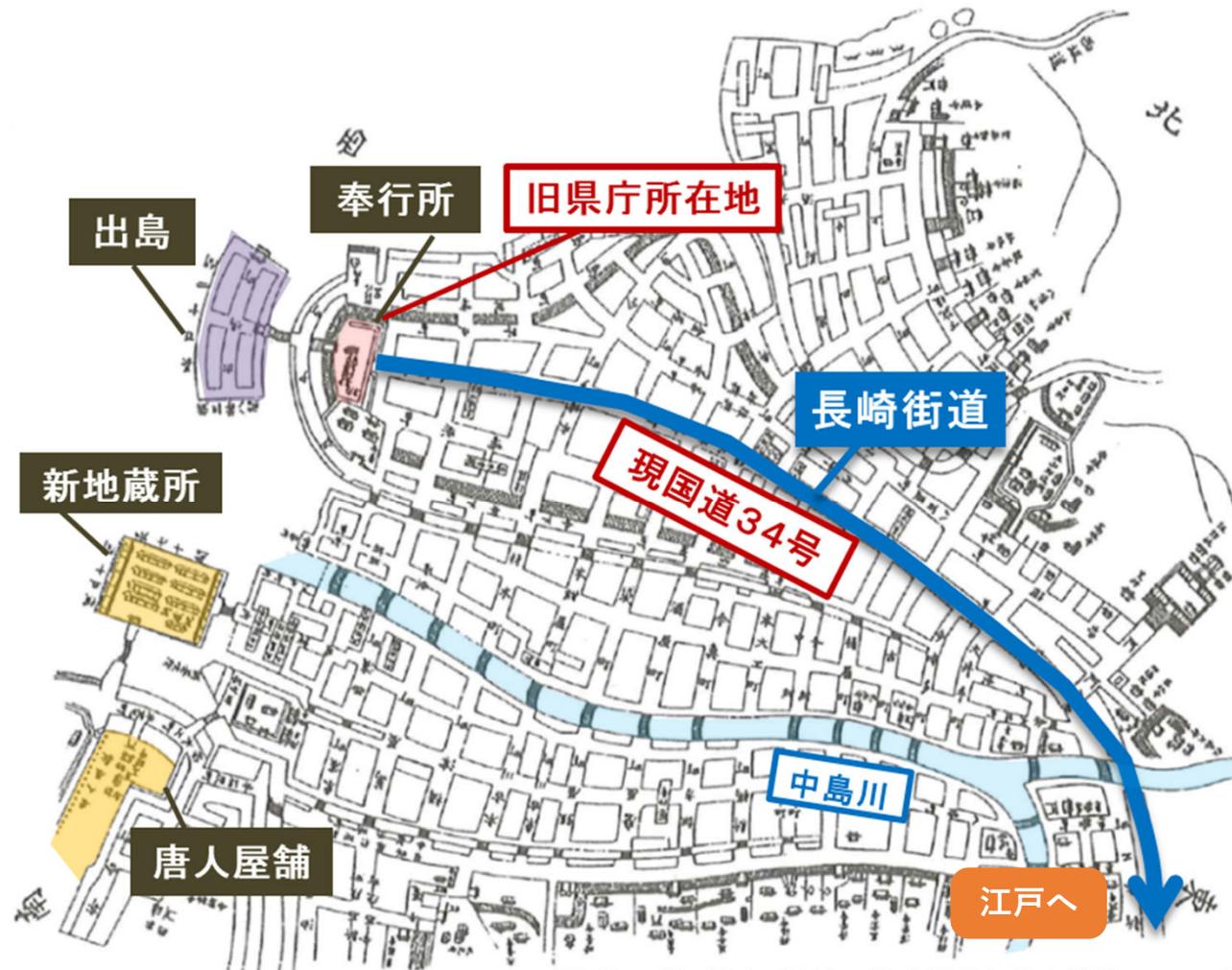
長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産  
明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業

経済波及効果  
会議等 約 114 億円!  
施設建設等 約 225 億円!

出典：長崎都心まちづくり構想検討委員会資料より引用

## 2. 国道34号について

- ・長崎は、室町時代より行われたポルトガルとの南蛮貿易の中心地として発展しました。
- ・江戸時代に長崎街道(現国道34号)が開通すると、鎖国下において日本唯一の外国への玄関口として、日本全国へ海外文化を伝達する役割を担っていました。



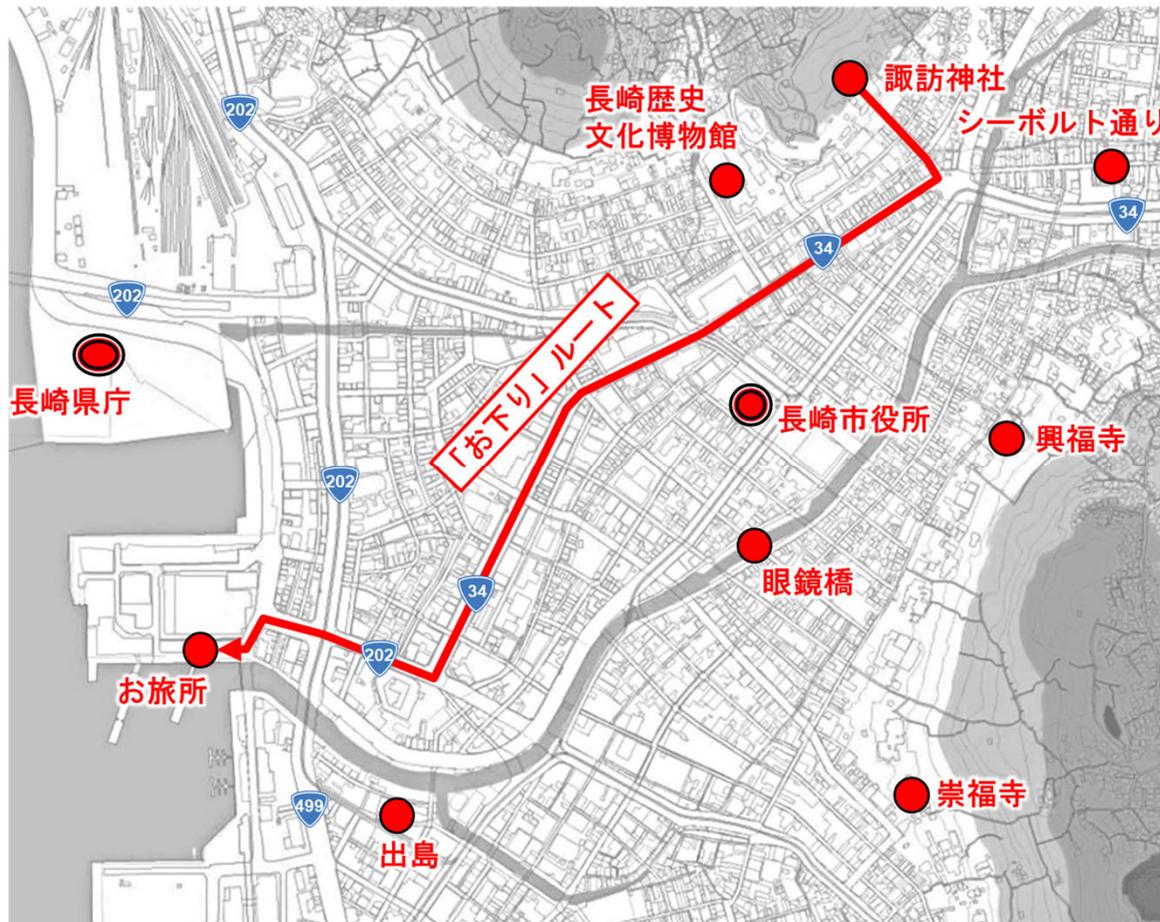
下図: 林一馬."港市・長崎の形成過程と都市構造"(2004)より

### 長崎街道(現国道34号)の年表

- 1601年  
長崎街道の開通
- 1885年  
内務省告示により長崎街道が「国道4号」となる
- 1920年  
旧道路法に基づく路線認定により「国道25号」となる
- 1952年  
新道路法に基づく路線指定により「一級国道34号」と指定される
- 1965年  
道路法改正により「一般国道34号」に名称変更

## 2. 国道34号について

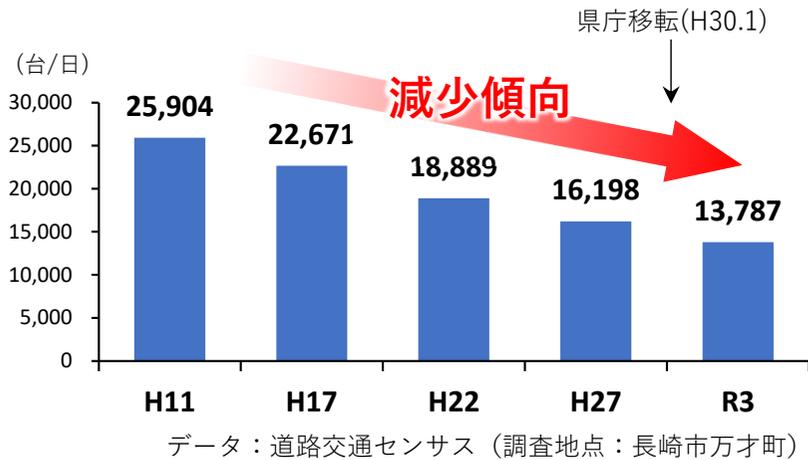
- ・長崎市中心部には数多くの**歴史的施設**が点在しています。
- ・秋に開催される「**長崎くんち**」では、諏訪神社からお旅所への神輿「お下り」行列のルートとして**国道34号**が使用されています。



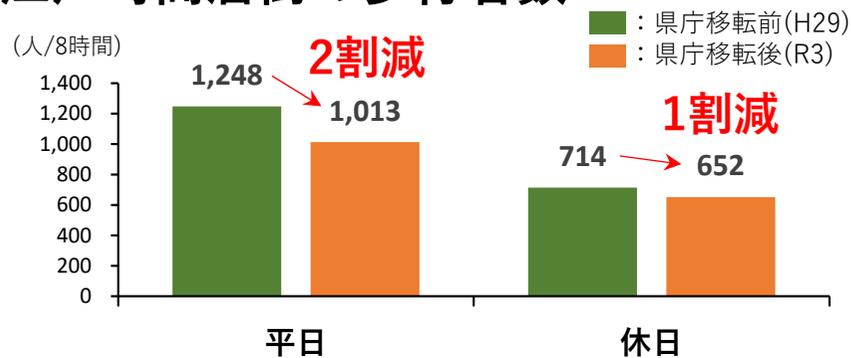
## 2. 国道34号について

- ・ 国道34号の自動車交通量は近年減少傾向にあり、付近の江戸町商店街の歩行者数も県庁移転前と比べて減少しています。

### ○ 国道34号の自動車交通量



### ○ 江戸町商店街の歩行者数



データ：長崎市の統計情報  
調査地点：江戸町商店街（月香園前）  
※午前10時から午後6時までの8時間

# 2. 国道34号について

## ■長崎都心まちづくり構想（案）での位置づけ

・ 国道34号は、エリア間の人の流れを生み出す都心部のポンプとしての位置づけを担う

**将来像** 目標期間：概ね30年後の2050年（令和32年）

多様な「活動」「つながり」「魅力」が豊かな時間をもたらす“賑わいと活力に溢れた都心”  
～ネットワーク型コンパクトシティを支える長崎のエンジン～

⇒大規模開発の周辺だけでなく、そこからまちなかまで多くの人が回遊し、経済効果が波及している。  
⇒市民・来訪者問わず、多様な人々によって、様々な都市活動が活発に行われている。  
⇒多様で高度な都市機能、産業の集積によって働きやすさと暮らしやすさが両立した質の高いコンパクトシティが形成されている。

## 各エリアの位置づけ

・ 地区の特徴、各種プロジェクトのまとまりを踏まえ、「4つのエリア」を設定  
・ 各エリアの賑わい向上とエリア相互間の連携による都心部全体の活性化

### ①長崎駅以北の浦上川に沿って市街地が拡大してきたエリア

- 陸の玄関口として、長崎駅を中心とした一大集客エリア
- スポーツ・レクリエーションなどの娯楽や余暇の充実
- 土地利用転換による、多様で柔軟な機能確保

川辺の  
エリア

### ②海の玄関口や市民の憩いの場となる長崎港に面したエリア

- 海の玄関口として、国内外との交流を進めていくエリア
- 親水性を活かした憩い・潤いの空間
- 港とまちの近接性を活かした、魅力ある都市環境の形成

海辺の  
エリア

### ③国道34号を中心とする長崎発祥のエリア

- エリア間の人の流れを生み出すポンプ
- 多くの昼間・関係人口が集積する都心部の骨格

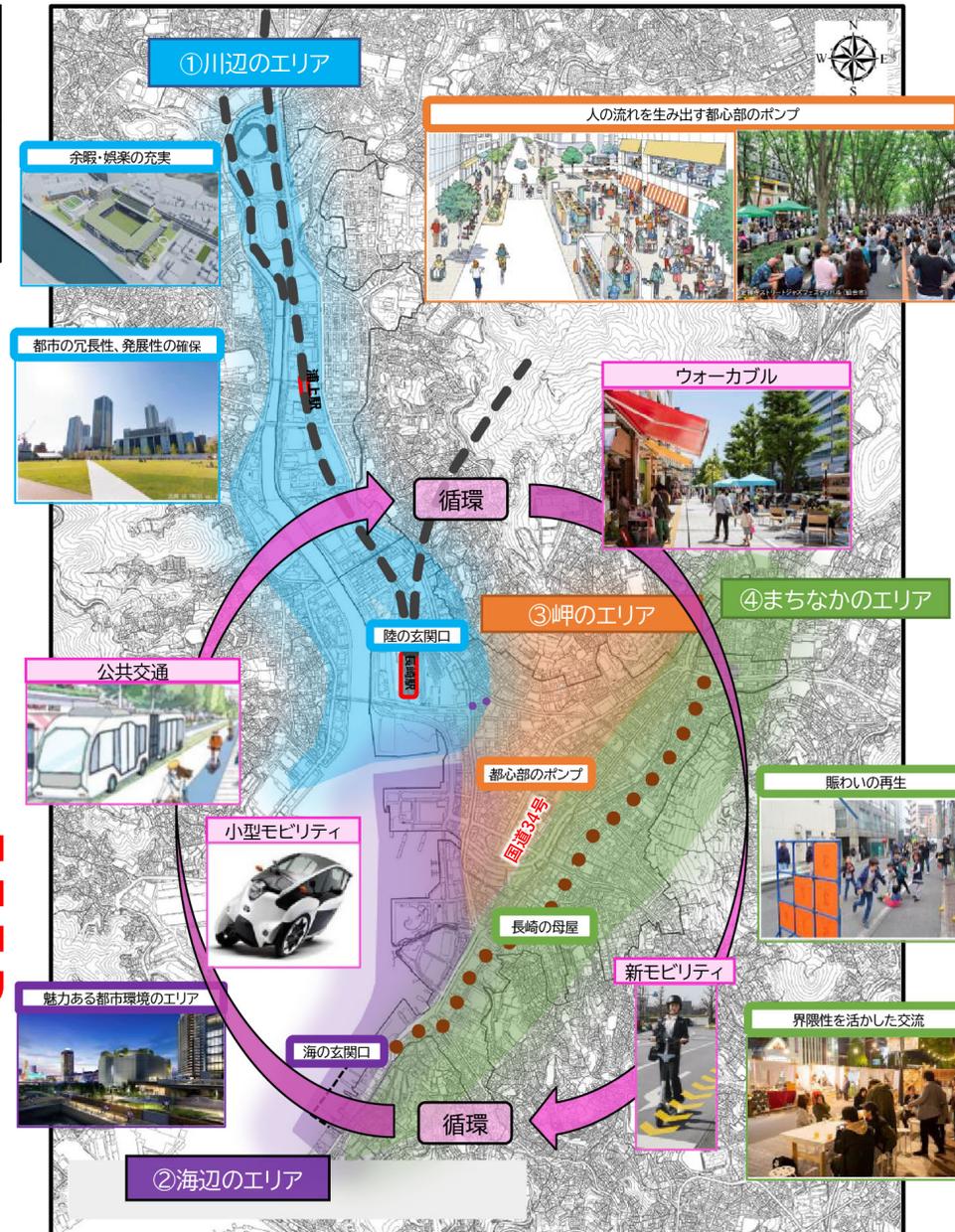
岬の  
エリア

### ④まちなか軸を中心としたエリア

- 歴史・文化や伝統に培われた長崎の母屋
- 長崎特有の魅力や新たな集客コンテンツによる賑わいの再生

まちなか  
エリア

## 長崎都心まちづくり構想(案) 将来の都市像



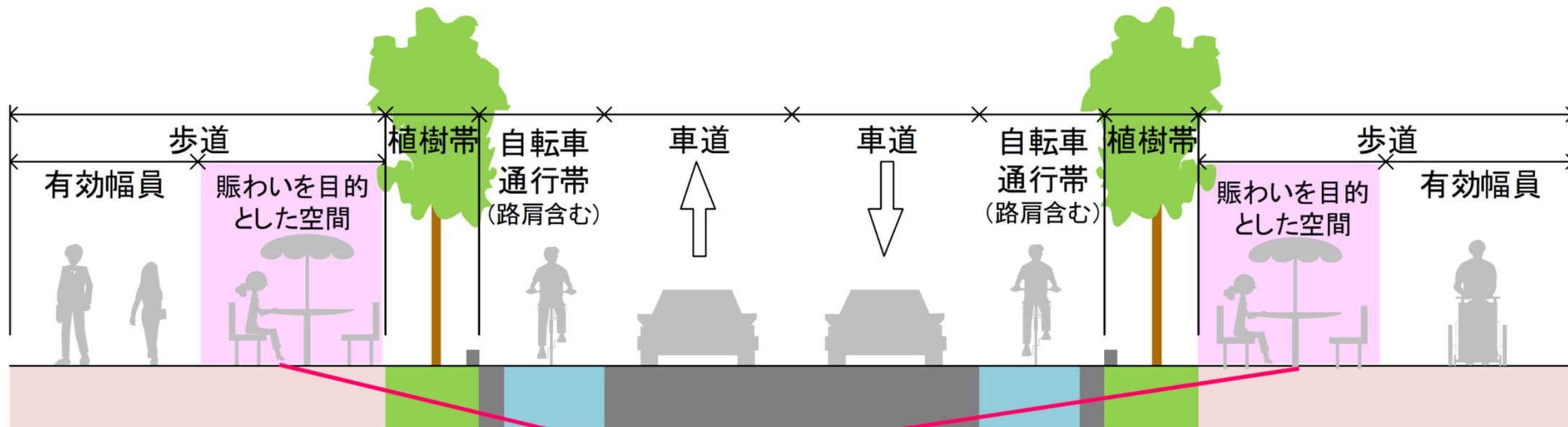
### 3. 歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度について

- ・“歩行者利便増進道路(通称;ほこみち)”は、「地域を豊かにする歩行者中心の道路空間の構築」を目指すものであり、歩行者の安全かつ円滑な通行及び利便の増進を図り、快適な生活環境の確保と地域の活力の創造に資する道路を指定するものです。
- ・道路法等の一部を改正する法律(R2.5.27公布、R2.11.25施行)により、賑わいのある道路空間を構築するための道路の指定制度を創設しました。

#### 【構造基準に関する特徴(メリット)】

- ・車線を減らして歩道を広げるなどして、歩道等の中に(通行区間とは別に)  
歩行者の滞留・賑わい空間を定めることが可能となります。

※道路構造の変更がなくても、ほこみちは指定可能です。



歩行者の利便増進を図る空間

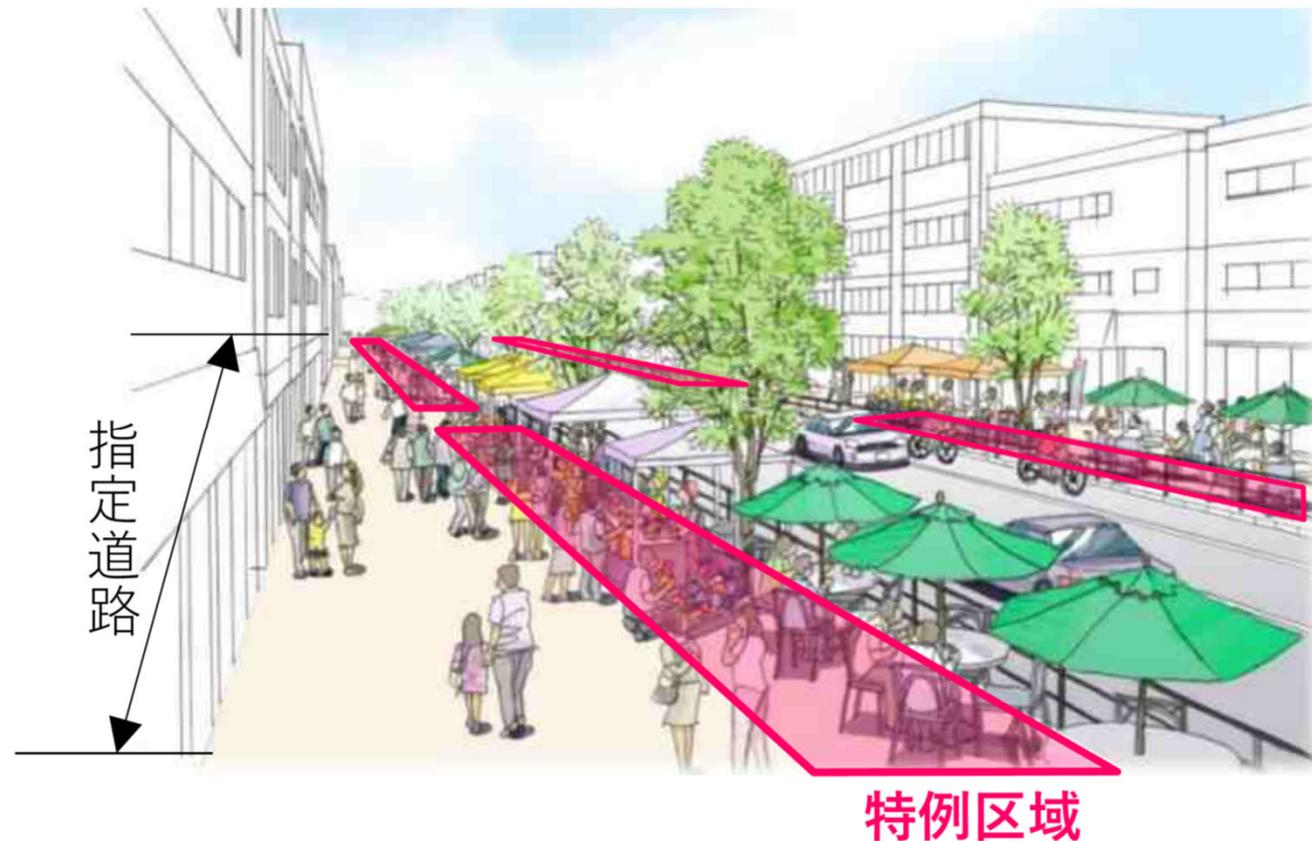
### 3. 歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度について

- ・ 歩行者利便増進道路のうち、**利便増進誘導区域（特例区域）**を指定した場合、**占用特例を認めること**としました。
- ・ 特例区域においては、公募により**複数の占用希望者（道路空間の活用を希望する者）からの提案を踏まえ、最長20年（通常は5年）**にわたり、より積極的に**占用許可を認めること**ができることとしました。

#### 【道路占用に関する特徴（メリット）】

- ・ 特例区域では、道路占用許可が柔軟に認められます。

- ⇒ カフェやベンチ等の**占用物件**が置きやすくなります。
- ⇒ 民間の**創意工夫**を活用した**空間づくり**が可能となります。
- ⇒ テラス付きの飲食店など、**初期投資**の高い施設も**参入しやすくなります**。



### 3. 歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度について

- ・ 利便増進誘導区域（特例区域）に設けられる施設の種類の種類、設置の要件が規定されています。（道路法施行令第16条の2関係）

#### ◆歩行者利便増進施設等の種類

- ・ 歩行者利便増進施設等は、歩行者の利便の増進に資する施設。
  - ア. 広告塔、看板
  - イ. ベンチ、街灯
  - ウ. 標識、旗ざお、幕、アーチ
  - エ. 食事施設、購買施設
  - オ. レンタサイクル用の自転車駐車器具
  - カ. 集会、展示会等、催しのために設けられるもの  
(広告塔、露店、商品置場、看板、旗ざお、幕、アーチ)

#### ◆歩行者利便増進施設等の要件

- ・ 歩行者利便増進施設等の占用特例が適用されるためには、全ての要件に該当必要。
  - ア. 利便増進誘導区域内に設けられるものであること
  - イ. 歩行者利便増進施設等の設置に伴い必要となる清掃などの措置が講じられていること
  - ウ. 道路法第33条第1項の政令で定める基準に適合すること



看板（デジタルサイネージ）（新宿区）



看板  
(三宮中央通り・神戸市)



ベンチ（神戸市）

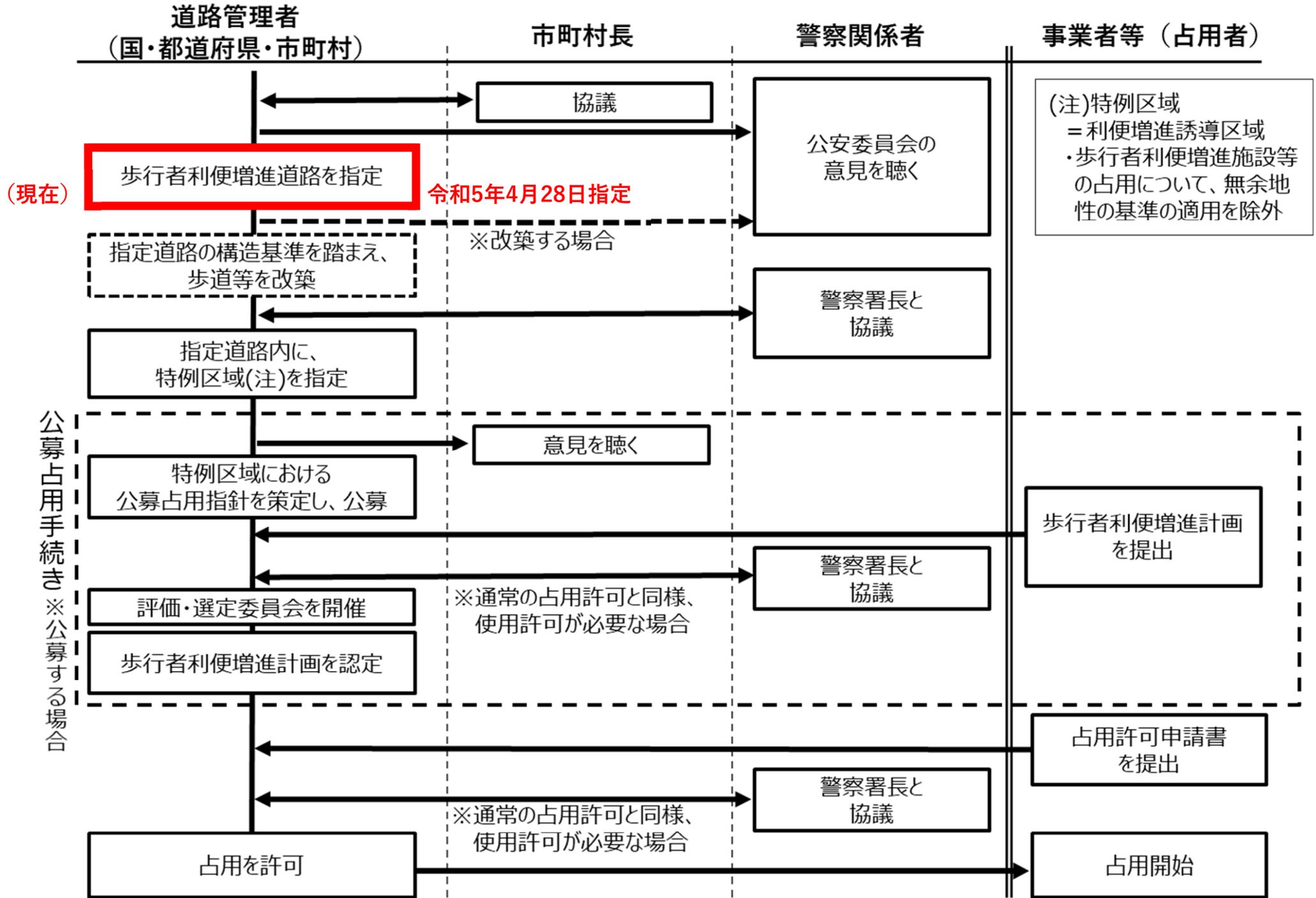


食事施設  
(すわろうテラス・札幌市)



自転車駐輪器具（新潟市）

# 3. 歩行者利便増進道路(通称:ほこみち)制度について



# 4. 国道34号“ほこみち”の指定区間



- 凡例
- : 直轄国道
  - : 補助国道
  - : 県道

指定区間

一般国道34号 L=749.3m

- ・道路管理者：九州地方整備局
- ・路線名：一般国道34号
- ・場所：長崎県長崎市桜町6番2から  
同市万才町5番6まで
- ・指定日：令和5年4月28日

R3調査結果  
 交通量：25,539台/24h  
 旅行速度：16.5km/h (上りピーク時)  
 12.5km/h (下りピーク時)  
 車線数：4車線 混雑度：1.10

R3調査結果  
 交通量：13,787台/24h  
 旅行速度：18.8km/h (上りピーク時)  
 15.3km/h (下りピーク時)  
 車線数：4車線 混雑度：0.47

ながさき  
長崎市



# 5. “ほこみち”の取り組み事例



指定している道路管理者数：44

指定している路線数：119 (R5.5現在)

## 国道25号(愛称:御堂筋)ー大阪市ー

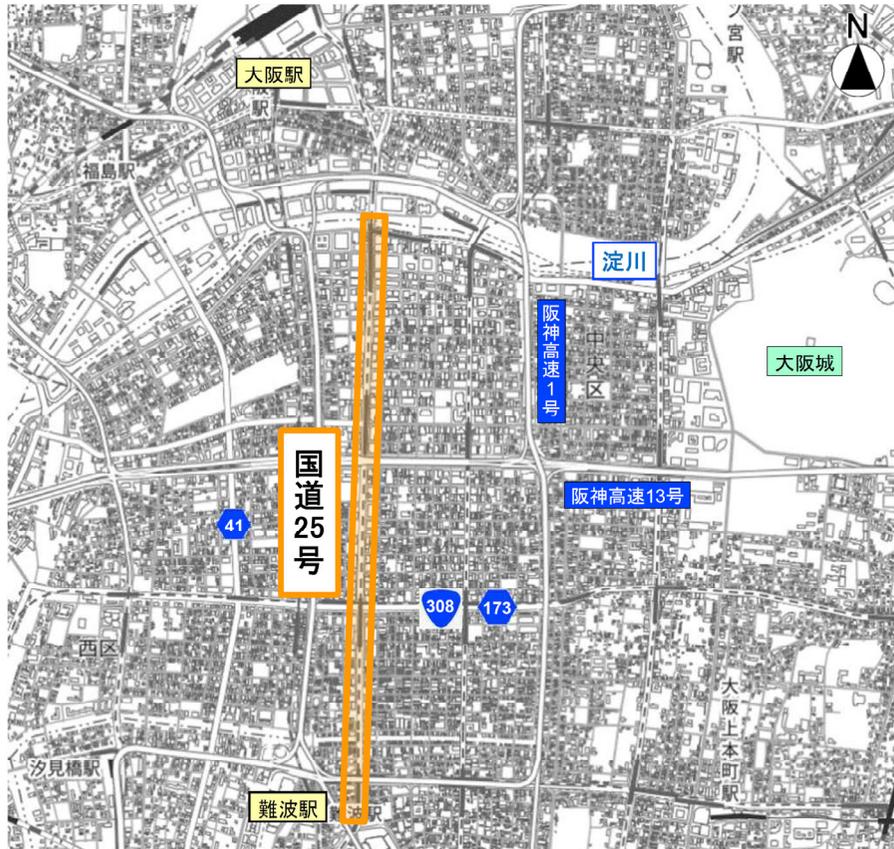
概要

【路線名】：国道25号  
 【道路管理者】：大阪市  
 【指定日】：令和3年2月12日  
 【区間】：大阪府中央区北浜3丁目4番  
 ～難波5丁目12番  
 (淀屋橋交差点～難波西口交差点)

【歩行空間】：4.0m以上 R4.8時点  
 【車線数】：4  
 【歩道の有効幅員】：11.8m  
 【誘導区域の指定】：指定済み  
 【占用物件】：広告塔、看板、ベンチ、標識、食事施設  
 【占用料】：無償 (道路協力団体が占用主体のため)

### ○位置図

※背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用

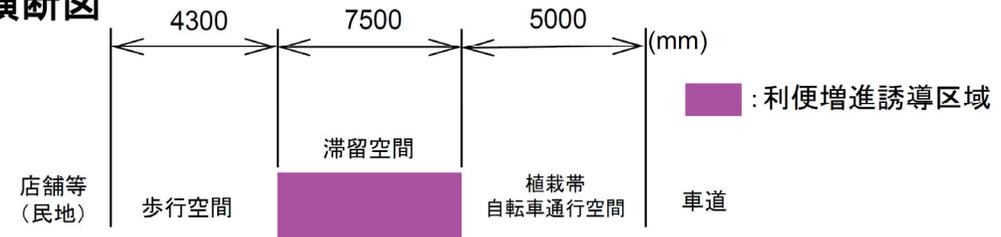


オレンジ: 歩行者利便増進道路

### ○写真



### ○横断面図



### ○取組状況

- ・R3.2 御堂筋を歩行者利便増進道路に指定
- ・R3.7 利便増進誘導区域を指定(難波三丁目地先)
- ・R4.4 利便増進誘導区域を指定(大阪府中央区北浜3交差点から今橋3交差点)

# 5. “ほこみち”の取り組み事例

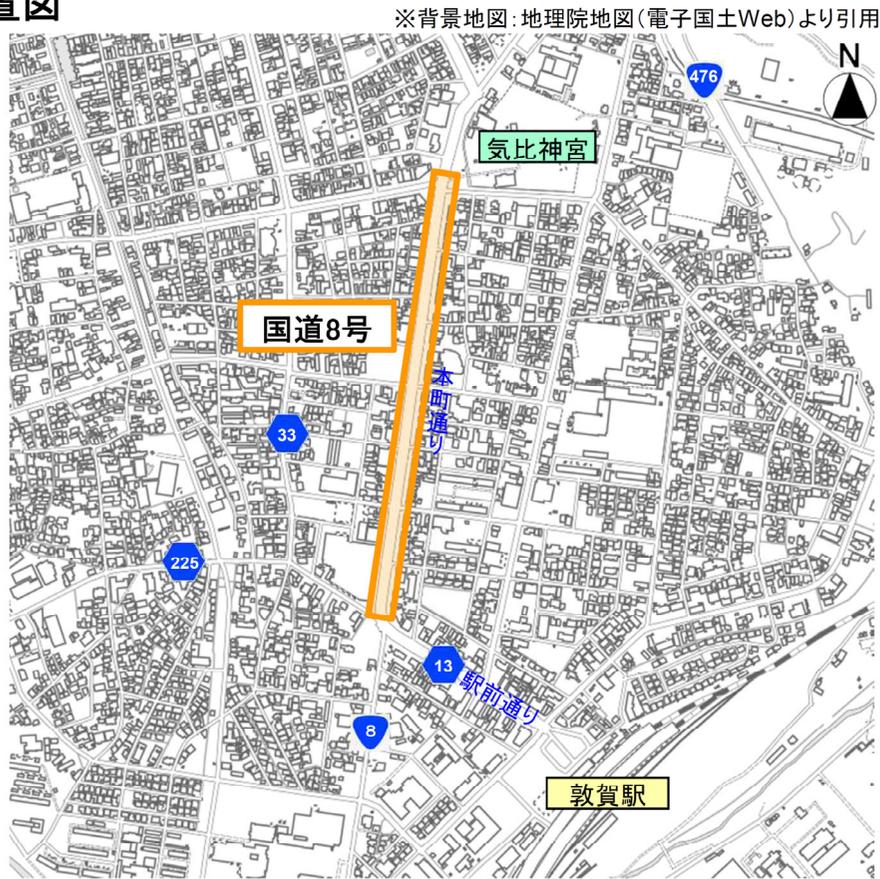
## 国道8号 – 福井県敦賀市 –

概要

【路線名】：国道8号  
 【道路管理者】：近畿地方整備局  
 【指 定 日】：令和4年4月1日  
 【区 間】：敦賀市曙町8番5～白銀町11番23

【歩 行 空 間】：約3.5m以上 R4.8時点  
 【車 線 数】：2  
 【歩道の有効幅員】：約4m～約11m  
 【誘導区域の指定】：指定済み  
 【利便増進施設】：ベンチ、食事施設、購買施設など  
 【占 用 料】：徴収なし（占用者：地方公共団体）

### ○位置図

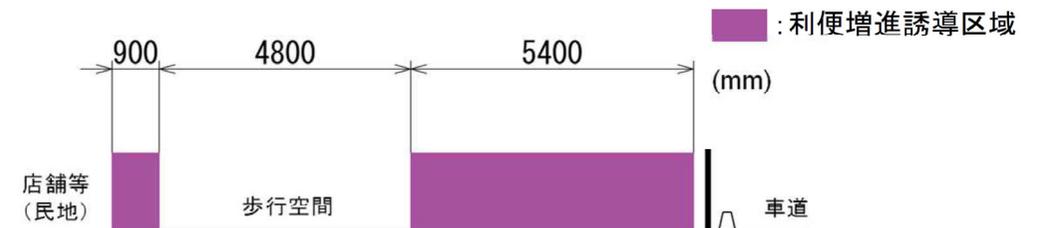


オレンジ：歩行者利便増進道路

### ○写真



### ○横断面



### ○取組状況

・食事スペース物販スペースとしてだけでなく、音楽イベントでの利用も実施中であり、まちの賑わい創出と適正な道路利用の両立を図っている。

# 5. “ほこみち”の取り組み事例

## 市道幹第1号線(愛称:大手前通り) —兵庫県姫路市—

概要	【路線名】：市道幹第1号線	【歩行空間】：3.9m以上	R4.8時点
	【道路管理者】：姫路市	【車線数】：4	
	【指定日】：令和3年2月12日	【歩道の有効幅員】：8.5m～14m	
	【区間】：姫路市西駅前町1番1 ～本町68番	【誘導区域の指定】：指定済み、 <u>公募</u> 占用	
		【利便増進施設】：椅子、テーブル、ベンチ、イベントスペース	
		【占用料】：90%減額	

### ○位置図

※背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用

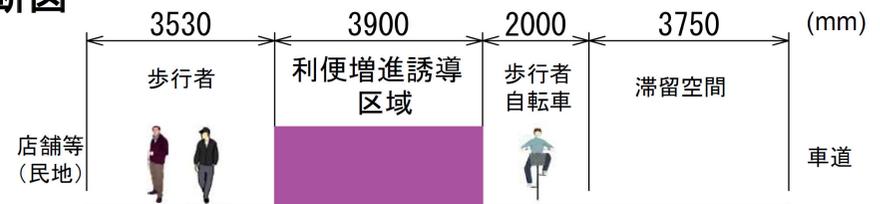


オレンジ: 歩行者利便増進道路

### ○写真



### ○横断図



### ○取組状況

・公募により占用者を決定し、令和4年8月より占用開始

# 5. “ほこみち”の取り組み事例

## 県道八日市停車場線(愛称:八日市駅前グリーンロード)ー滋賀県東近江市ー

概要

【路線名】：県道八日市停車場線  
 【道路管理者】：滋賀県  
 【指定日】：令和4年3月29日  
 【区間】：東近江市八日市浜野町535番地  
 ～八日市浜野町568番地

【歩行空間】：3.0m以上  
 【車線数】：2  
 【歩道の有効幅員】：4.0m～6.0m  
 【誘導区域の指定】：指定済み  
 【利便増進施設】：食事施設  
 【占用料】：90%減額

R4.8時点

### ○位置図

※背景地図:地理院地図(電子国土Web)より引用

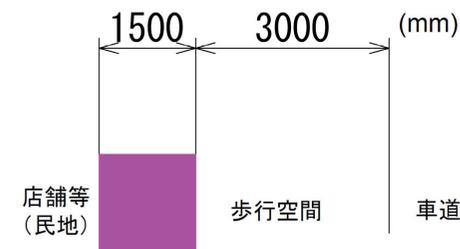


オレンジ: 歩行者利便増進道路

### ○写真



### ○横断面



### ○取組状況

・食事スペースとして、テーブル・椅子を設置。

## 6. 今後の進め方(案)

- ・ 検討委員会を通じて、各種調査や整備計画の検討、社会実験等を実施し、地元住民・団体・事業者や道路利用者等からの意見収集、周辺道路への影響等を検証
- ・ 問題が無ければ、道路改築・維持管理等の調整を行い、「特例区域」を指定して運用を開始  
(具体的な運用開始時期は未定)
- ・ 検討委員会と並行してワークショップを開催し、意見・要望・アイデア等を収集して、適宜、検討委員会へ提言

### ■ 今後の進め方 (案)

