

第3回 ほこみち長崎未来検討委員会

目次

1. “第1回 ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況	1
2. “第2回 ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況	3
3. ワークショップを踏まえた”通りのコンセプト”	6
4. 道路交通状況	7
5. 空間再配分に向けた幅員設定	12
6. 指定区間の空間再配分のパターン	15
7. 各案の比較まとめ	22
8. 今後の進め方(案)	23

令和6年12月6日

1. “第1回 ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況

- ・ 国道34号長崎市桜町～万才町の区間（約749m）が歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）に指定されたことを踏まえ、国道34号周辺（岬のエリア）の活用方法について、地域の皆様と共に考えていくための「第1回 ほこみち長崎未来ワークショップ」を開催

【日 時】 2024年3月19日(火) 18:30～20:30

【場 所】 長崎商工会議所 2階ホール

【参加人数】 23名

主な内容

①岬のエリアの活動紹介

登壇者：中川 進吾 氏

（新興善地区連合自治会長／ほこみち長崎未来検討委員会委員）

地域の声として、新興善地区連合自治会長であり、また、ほこみち長崎未来検討委員会委員でもある中川進吾氏より、ほこみちに関する想いを述べていただきました。

登壇者：安元 哲男 氏（ながさきのさきプロジェクト）

「岬のエリア」の暮らしや営みなど目に見えない記憶を集めることにより、まちの根底にある魅力を探っていくことを目的として活動されている安元哲男氏より、国道34号周辺の歴史や記憶について説明いただき、ながさきのさきプロジェクトの活動を踏まえたほこみちの活用方法について意見をいただきました。



▲岬のエリアの活動紹介の様子（中川氏）



▲岬のエリアの活動紹介の様子（安元氏）

1. “第1回 ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況

- ・ワークショップを通じて、国道34号周辺のいいところ、イマイチなところ、道路等を使ったアイデアについて様々な意見をいただきました

②ワークショップ

テーマ：みんなで国道34号周辺について語ろう

コーディネーター：平山広孝氏、岩本諭氏（ほこみち長崎未来検討委員会委員）

「国道34号周辺のいいところ（資源）、イマイチなところ（課題）、道路等を使ったアイデア」について、各班に分かれて意見交換を行い、その結果を発表しました。

「歴史を感じる石垣や石碑がある」「通りの『抜け感』がある」といった資源の一方、「生活感に乏しい」「目的地が少ない」といった課題が挙げられました。アイデアとして、「日時によって車道⇔歩道が変わる柔軟な活用を」「起業したい人のチャレンジスペースとして」など、ほこみちの活用方法について様々な意見をいただきました。



▲ワークショップの様子

▼主な意見

国道34号周辺のいいところ （資源）

- ・長崎発祥の地であり、歴史を感じる石垣や石碑がある
- ・長崎では少ないまっすぐな通りで、旧県庁もなくなり見通しがよく、『抜け感』がある
- ・長崎の特徴である“坂の町”をまちなかで感じられる場所がある など

イマイチなところ（課題）

- ・以前はビジネス街で活気があったが、県庁や市役所が移転し、人通りも少なくなった
- ・目的地となる場所が少ない
- ・石碑は多いがあまり知られておらず、重要度も分からない
- ・ベンチなど休むところがない など

道路等を使ったアイデア

- ・日時によって車道⇔歩道が変わったり、コンセプトが変わるような柔軟な活用
- ・起業したい人のチャレンジスペースとしての活用
- ・本が読めるブック屋台や、カフェ、マルシェなど、滞在できる空間としての活用 など



▲各班の発表の様子

2. “第2回ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況

国道34号長崎市桜町～万才町の区間（約749m）が歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）に指定されたことを踏まえ、国道34号周辺（岬のエリア）の活用方法について、地域の皆様と共に考えていくための、「第2回ほこみち長崎未来ワークショップ」を開催しました。

【日 時】 令和6年9月27日(金) 18:30～20:30

【場 所】 長崎商工会議所 2階ホール

【参加人数】 19名



主な内容

①これまでの振り返り

ほこみち制度の概要や、これまで実施したシンポジウム・ワークショップの内容について、ほこみち長崎未来検討委員会委員であり、また、今回のワークショップのコーディネーターでもある岩本諭氏より説明を行いました。

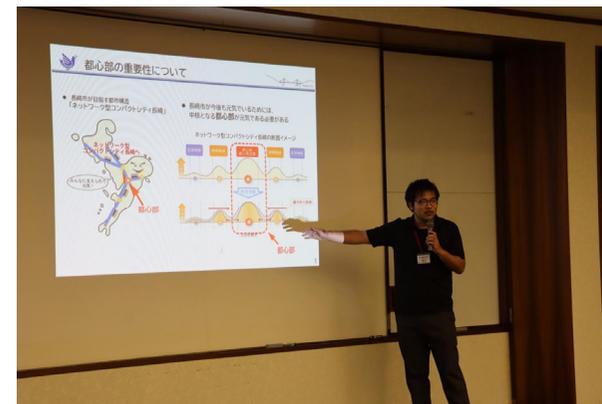


▲これまでの振り返り（岩本氏）

②都心まちづくり構想について

令和6年4月に策定した「長崎都心まちづくり構想」について、長崎市まちづくり部都市計画課より説明を行いました。

ほこみち指定区間が位置する岬のエリアは都心部の中心であり、「まちなか」「海辺」「川辺」のそれぞれのエリアをつなぐ場所であること、かつ、エリア間の人の流れを生み出すポンプとなるべき中心軸であること等の重要性を示したうえで、岬のエリアにおける各種構想・計画など、今後の都心まちづくりの方向性が示されました。



▲都心まちづくり構想の説明（長崎市）

2. “第2回ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況

3. ワークショップ

テーマ: 第1回ワークショップの意見の共有／通りの将来像を考えよう／通りの過ごし方を考えよう

- 各班に分かれて、第1回ワークショップの議論（資源・課題・アイデア）を振り返り、気づきの共有や、新たな視点について意見交換を行いました。
- その上で、「通りの将来像（国道34号で大事にしたい価値観・キーワード）」と、「通りの過ごし方（理想の過ごし方や、活用のアイデア等）」について意見交換を行いました。
- 「通りの将来像」については、多くの班が「歴史」や「岬」をキーワードに、「過去と未来をつなぐ道」や「岬ストリート」などが挙げられました。「通りの過ごし方」については、「ゆっくり休む」「読書をする」「四季を感じる」「歴史を学ぶ」「休日はイベントを実施して平日と休日で過ごし方を変える」など、アイデアあふれる、理想の過ごし方に関する様々な意見が挙げられました。



▲ワークショップ風景（一部加工しています）

2. “第2回ほこみち長崎未来ワークショップ”の開催状況

各班の発表

- A班・将来像：**ミサキ(サキ・シキ・キキ)ストリート**・・・岬の「サキ」、**四季を感じる「シキ」**、「キキ」を乗り越える防災
- ・キーワード：**長崎街道**、**並木道**、**木陰**に集うイベント、**季節**を感じる、**文化交流**、防災の道、**溜まり場**、チャレンジ
 - ・過ごし方：**ゆっくり休憩**、ベンチに座って読書する、**並木の下で風を感じる**、休日に朝市（歩行者天国）、防災イベントの開催、など
 - ・必要なもの：ベンチ、テーブル、**芝生**、**コーヒーショップ**、**並木道**、トイレ、防災グッズ、イベントができる適度なスペース、など
- B班・将来像：**歴史と文化(キーワード)／“昔”と“今”をつなぐ道／“みなと”と“まち”をつなぐ道／文化の風の道／長崎の風の道**
- ・キーワード：**ゆっくり**できる、**歴史**を体感、映える道、つなぐ、周りを引き立てる
 - ・過ごし方：**のんびり歩きながら時々休む**、勉強できる、**歴史探検**、34号写真コンテスト、若者も楽しめるような映える道（ライトアップ）など
 - ・必要なもの：ベンチ、テーブル、Wi-Fi、など
- C班・将来像：**“長崎”のはじまりを知る通りとして、記憶を人の営みをつむぎ続ける「見崎(みさき)・岬」**
- ・キーワード：**起源**、生み出す場所、営み、**ひとやすみ**、**歴史**を紡ぐ、営み、先端、子どもの声、挑戦、**安らぎ**の場。
 - ・過ごし方：コーヒーを飲みながら**本を読む**、県外の友人とまち歩き、蚤の市や朝市、電動キックボードで移動したい、など
 - ・必要なもの：日陰、ベンチ（パラソル付き）、テーブル、店舗、**歴史**を伝える**アート看板**、音楽、Wi-Fi、電動キックボード、など
- D班・将来像：**2つの顔をもつ道 “ハレ”と“ケ” “終わり”と“始まり” “古さ”と“新しさ”**
- ・キーワード：**歴史**、**長崎発祥**、自由に過ごす、**緑**などほっとするもの、始まり、終着点、地元の人も観光の人も楽しめる、
 - ・過ごし方：おしゃれにランチ、リモート会議、テラスでコーヒーを飲む、**散歩**して**時々休む**、**おくんち**で屋台フードを楽しむ、など
 - ・必要なもの：ベンチ、テーブル、パラソル、Wi-Fi、電源、ゆとりのあるスペース、コーヒースタンド、キッチンカー、など
- E班・将来像：**歴史を辿り過去と未来をつなぐ～岬ストリート～**
- ・キーワード：歩くだけでなく**留まれる**、**街路樹**、**オリジン**、岬、出発点、発祥、**散歩**、安心安全
 - ・過ごし方：読書、**散歩(夜も)**、**歴史を感じる**、**季節の花を愛でる**、24時間複数人で勉強できる、長崎の県産品を集めたマルシェ、など
 - ・必要なもの：ベンチ、テーブル、日よけ、テント、トイレ、店舗、**季節に応じた花や木**、印象的な照明設備、**歴史的な街灯**・**石畳**、Wi-Fi、など

【方向性（キーワード）】

歴史と文化（長崎のはじまり、昔と今） / **四季・緑**（季節・風・並木道・花） / **快い**（休む・散歩・のんびり）

3. ワークショップを踏まえた“通りのコンセプト”（素案）

これまでのワークショップを踏まえ、ほこみち指定区間である国道34号桜町～万才町間の“通りのコンセプト”（素案）を以下のように設定します。

歴史を生かし新たな文化を創造する、季節感じるシンボルストリート ～長崎四季快道～

【コンセプトに込めた想い】

「岬のエリア」は長崎発祥の場所であり、幾多の歴史や文化・交流を育んできた道です。この歴史を継承し、新たな文化を創造する現代のシンボルストリートとして発展させていきます。そして、四季折々の緑と伝統行事が織りなす風景の中で、人々が心地よく行き交う“長崎四季快道”を目指します。この通りを舞台に、長崎の新たな文化や景色を生み出し、未来へ歴史を紡いでいきます。

ほこみち活用の具体例

まちなかにいながらも、歴史と緑を感じゆっくりたたずむ・くつろぐ、といった「静」の使い方や、人と人が行き交い、新しい活動や交流が生まれる「動」の使い方など、日や時間帯によって姿を変えることで、長崎の新しい文化を創造していきます。

【歴史・文化】のイメージ

- 伝統行事の発表の場
- エリアの歴史を案内する看板の設置
- 歴史・文化をモチーフとしたモニュメント、アート、マンホールの設置
- 岬のエリアの歴史探検さるくで、地域内外の人々と交流 など

【四季】のイメージ

- 四季を感じられる植栽の設置
- 季節ごとの伝統行事が楽しめる（おくんち、ランタン、等）
- 木陰、日陰をつくる
- ライトアップによる景観演出により、夜の散策・滞在スポットとしても発信 など

【快い】のイメージ

- 通りを散歩し、合間にベンチに座ってランチやひとやすみ
- 図書館で本を借りて、通りでコーヒーを飲みながら青空読書
- オフィスワーカー同士で、たまには通りで異業種交流会
- 日曜朝市で旬な県産品を堪能 など

沿線住民・沿線事業者へのアンケート・ヒアリングによるニーズの把握（予定）



第3回ワークショップによる、試験運用に対する意見・アイデアの把握（予定）

試験運用を実施し、道路空間利活用に関する、効果の把握と課題への対応策を検討（令和7年実施予定）

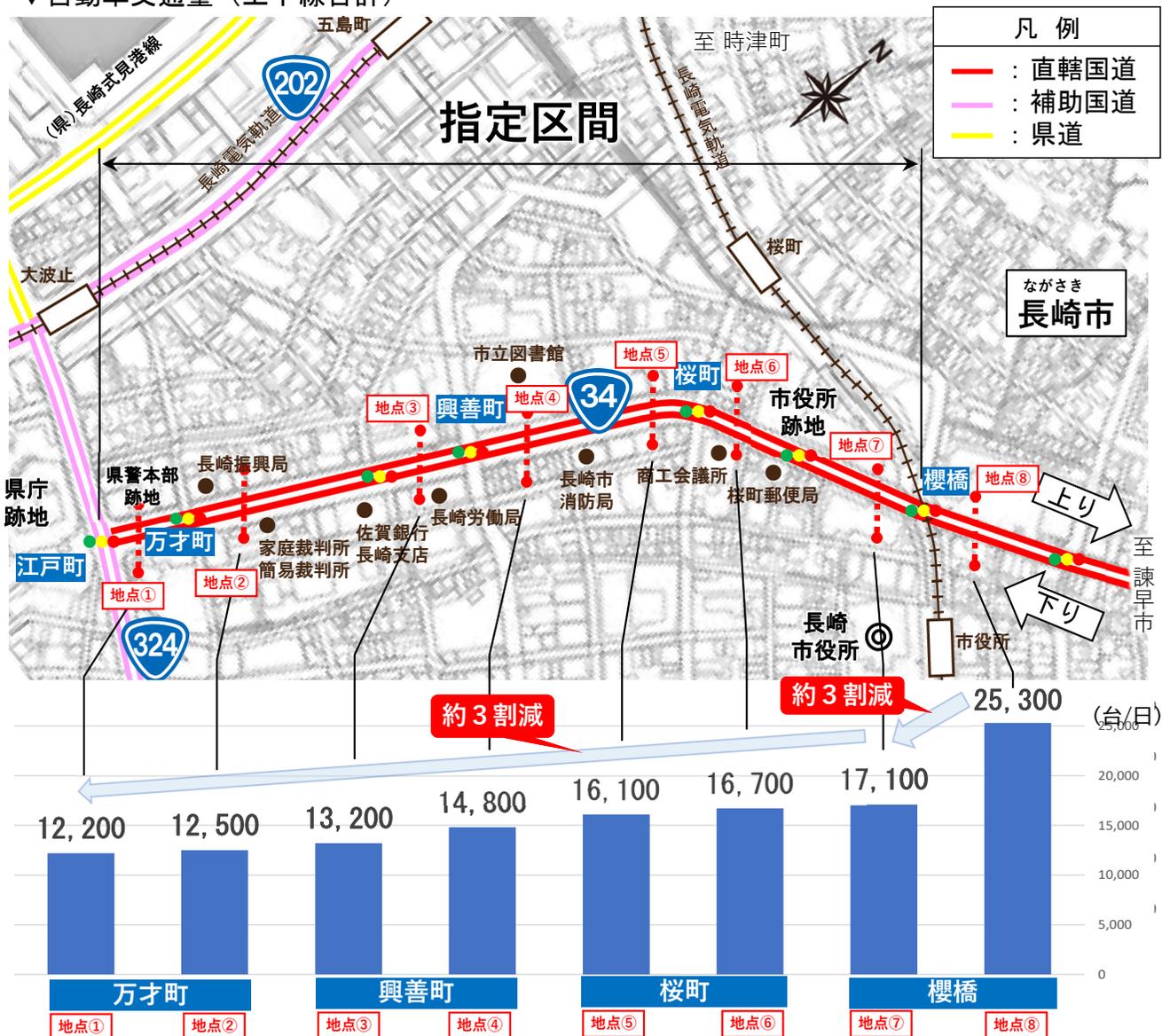
※試験運用を進める上での留意点について、本検討委員会で確認（試験運用の詳細は次回提示予定）

4. 道路交通状況 (自動車交通量)

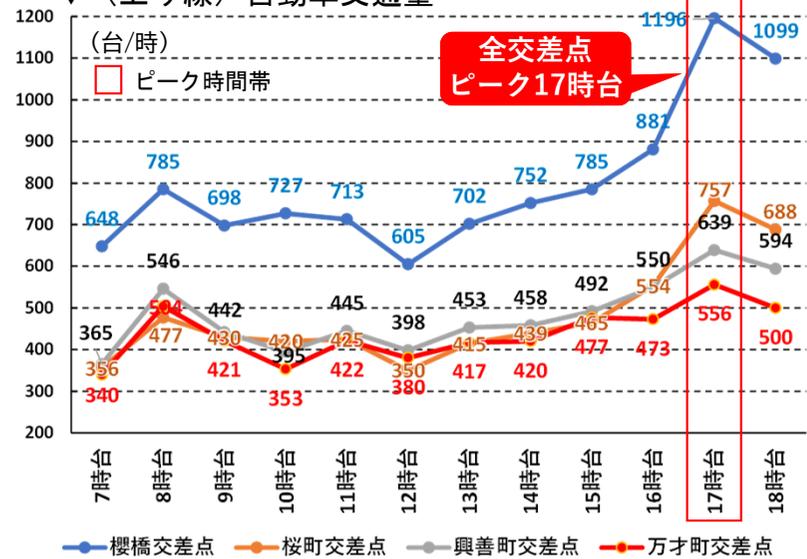
① 断面交通量、時間別交通量

- 指定区間の自動車交通量は、櫻橋交差点を境に約3割減少し、江戸町交差点に向けて更に約3割減少
- 上り線のピーク時間帯は17時台、下り線のピーク時間帯は午前中に発生

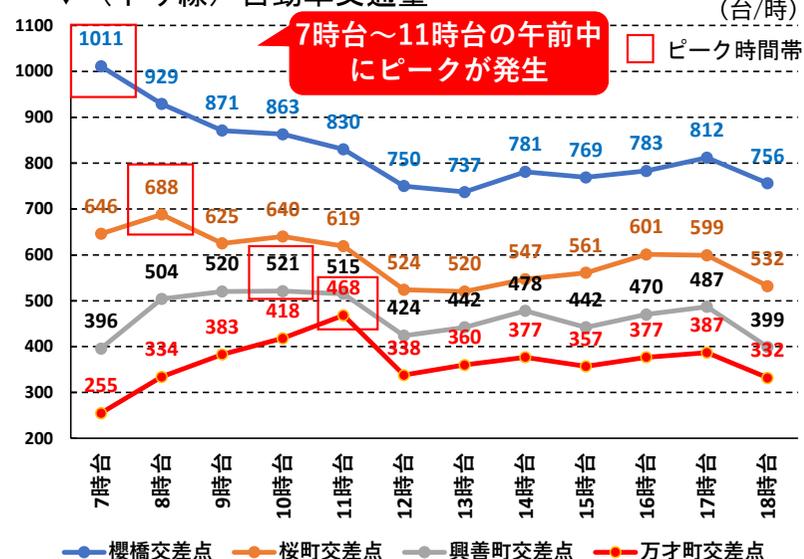
▼自動車交通量 (上下線合計)



▼ (上り線) 自動車交通量



▼ (下り線) 自動車交通量



データ: 令和6年7月3日(水)実態調査結果 昼夜率(令和3年度 道路交通センサス)を考慮して日交通量を設定

データ: 令和6年7月3日(水)実態調査結果

② 上下線別交通量

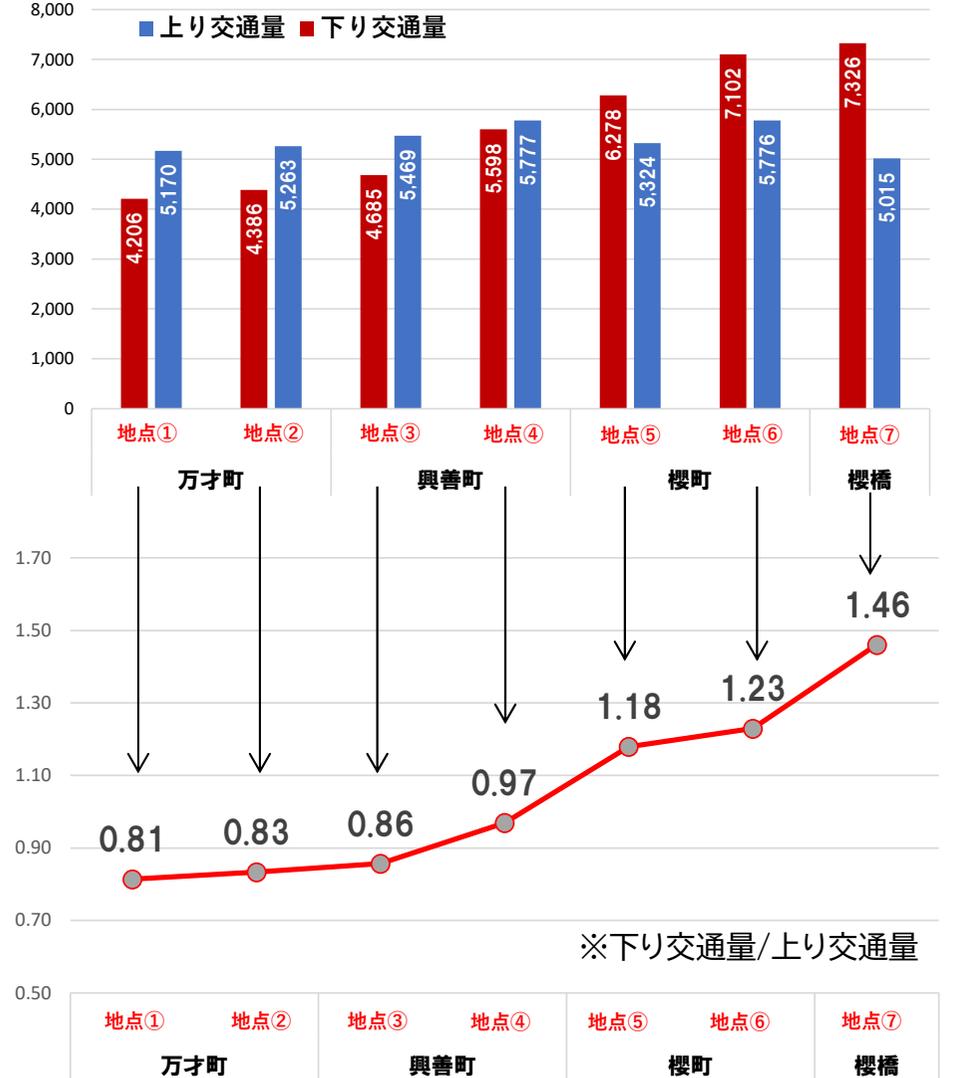
- ・ 指定区間の上下線別交通量は、櫻橋～桜町南側までは下り線が多いが、興善町北側では横這いになり、興善町南側から万才町までは上り線が多い
- ・ 中でも、上下の交通量比（重方向）は櫻橋では約1.5倍と高い

▼自動車交通量（上下線合計）



▼上下線別交通量

(台/12h)



▲上下線の交通量比率

4. 道路交通状況 (渋滞)

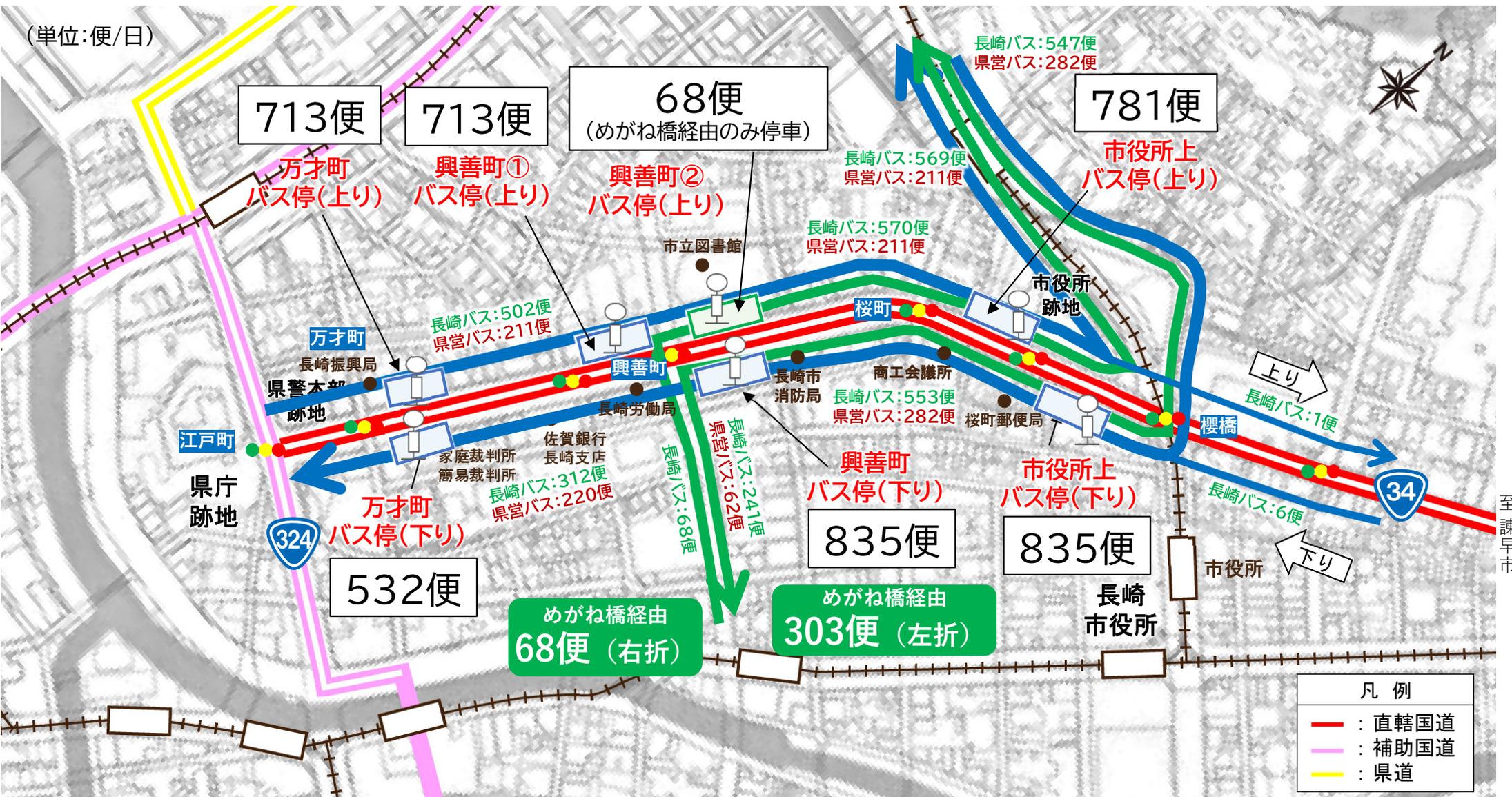
- ・ 国道34号の下り線では、櫻橋交差点を先頭に朝8時台で大きな渋滞が発生
- ・ その他の箇所は、一部の方向で渋滞がみられるが大きな交通阻害は発生していない



4. 道路交通状況 (路線バス)

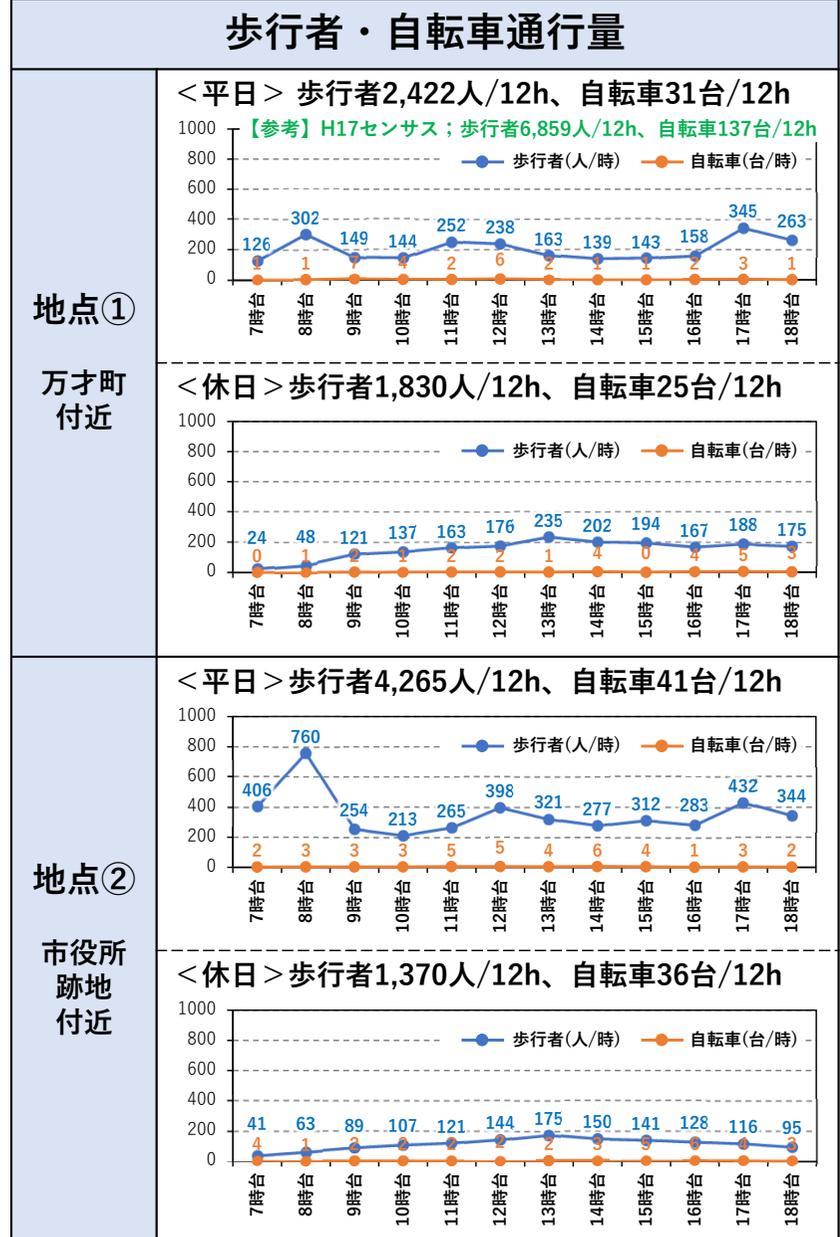
- ・指定区間には、上下線それぞれで一日700便以上の路線バスが運行しておりバスの需要が高い路線となっている。
- ・そのため、バス停にバスが連続して停車する時間帯も発生している状況

(単位:便/日)



データ:長崎バス、長崎県営バス時刻表(R6.10)より作成

・歩行者数は約1,400~4,300人/12hで、休日に比べて平日(特に通勤時間帯)の方が多く通行



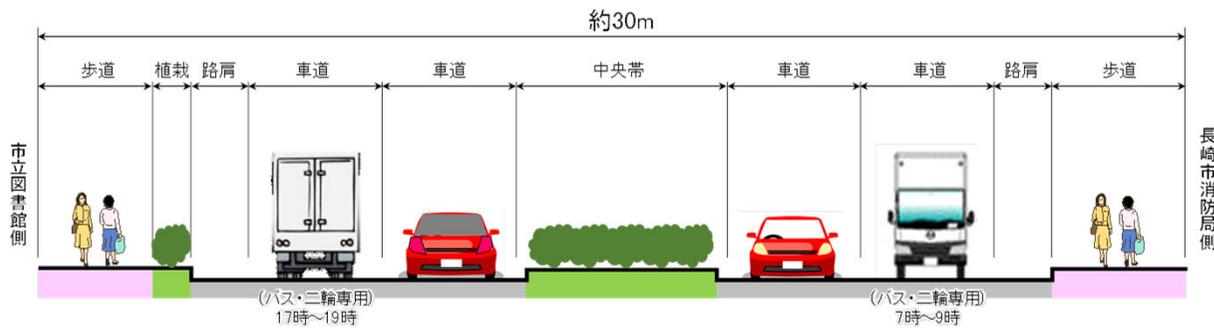
データ：通行量調査 (平日：R6.1.30(火)、休日：R6.2.12(月祝))

① 現況の幅員構成

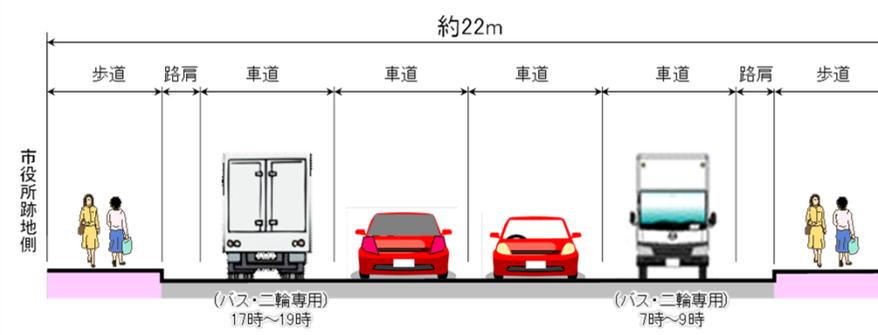
- 指定区間の車線数は4車線で、中央帯が有る幅員が広い区間と中央帯が無い幅員が狭い区間が存在
- 歩道は、歩行者等が通行するために必要最低限の幅員であることから、道路交通状況等を踏まえながら、賑わい空間の創出に向けた工夫・調整が必要



現況横断図（中央帯が有る区間：市立図書館付近）



現況横断図（中央帯が無い区間：市役所跡地付近）



5. 空間再配分に向けた幅員設定

③道路空間再配分の考え方

ケース①：4車線のまま中央帯等の幅員を縮小して道路空間を再配分するケース

ケース②：車線数を4車線から3車線に減少させて道路空間を再配分するケース

ケース③：車線数を4車線から2車線に減少させて道路空間を再配分するケース

道路規格：第4種第1級（都市部・交通量1万台以上）

自転車：歩行者が多いため、歩行者が優先になるよう歩行者と自転車を分離する自転車通行帯を想定

歩行空間 するが、**現地の交通状況等を鑑みながら今後要調整**

④幅員設定

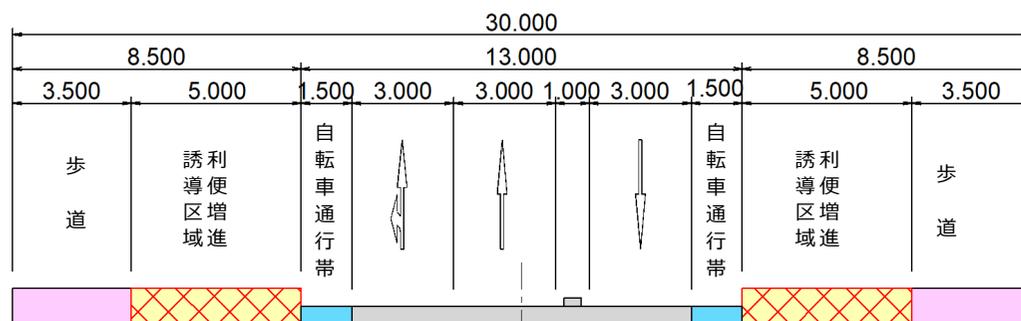
項目	ケース①（4車線）		ケース②（3車線）	ケース③（2車線）
	幅員設定	設定条件	幅員設定	設定条件
車道空間	車線数	4車線	・現況の車線数を維持	ケース②：3車線 ケース③：2車線 ・車線数を減らして道路空間を再配分
	車線幅員	3.00m	・第27条平面交差点における車道幅員の最小値を採用	同左
	中央帯	1.00m	・現況で中央帯がある区間に設置	ケース②：1.00m ケース③：未設置 ・2車線の場合は省略
	路肩	—	・自転車通行帯を設置するため省略	
自転車通行空間	自転車通行部	1.50m (自転車通行帯)	・道路構造令に準拠して自転車通行帯を設置 ※歩行者通行量：500人以上 ※規制速度：50km/h ※自転車交通量：41台(12h)	同左
歩行空間	歩道部	3.50m	・歩行者の交通量が多い ※歩行者通行量：500人以上	

ケース②：4車線から3車線に空間再配分した場合

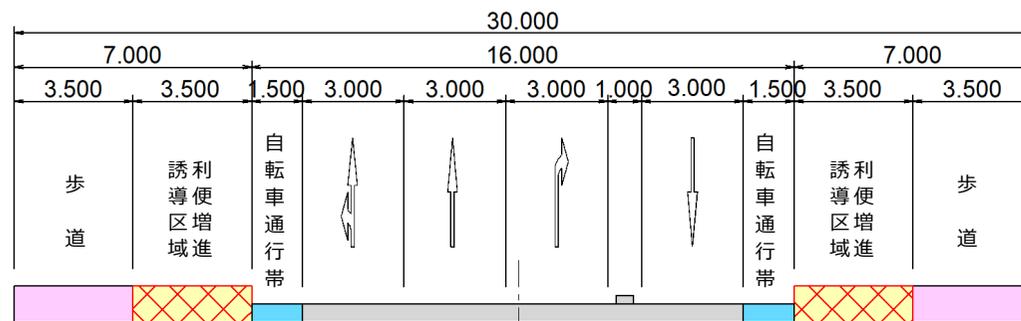
- ・中央帯がある区間では、**標準部（単路部）**において5m程度、**交差点部**において3.5m程度の利便増進誘導区域の確保が可能
- ・中央帯がない区間では、利便増進区域が確保できない

中央帯が有る区間

<標準部>

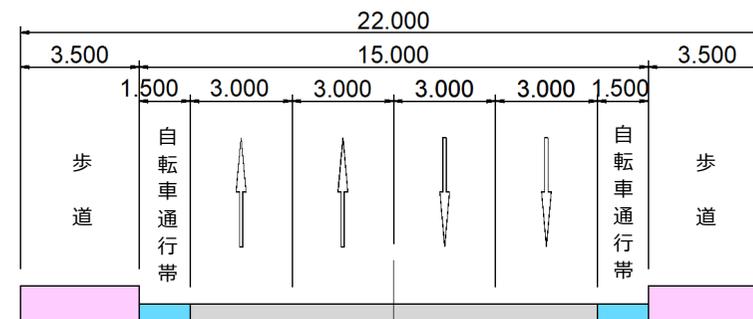


<交差点部>

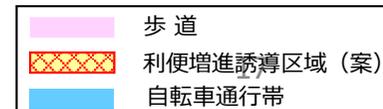
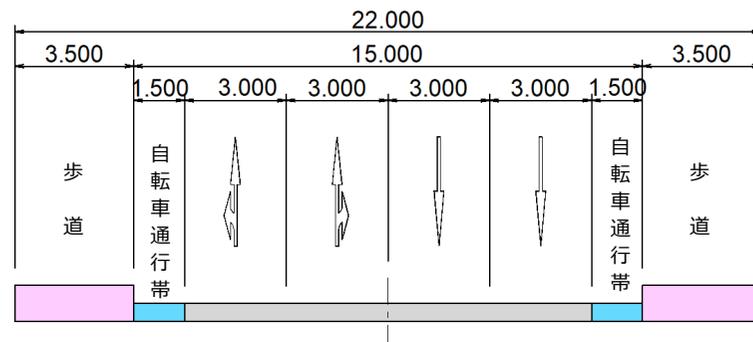


中央帯が無い区間

<標準部>



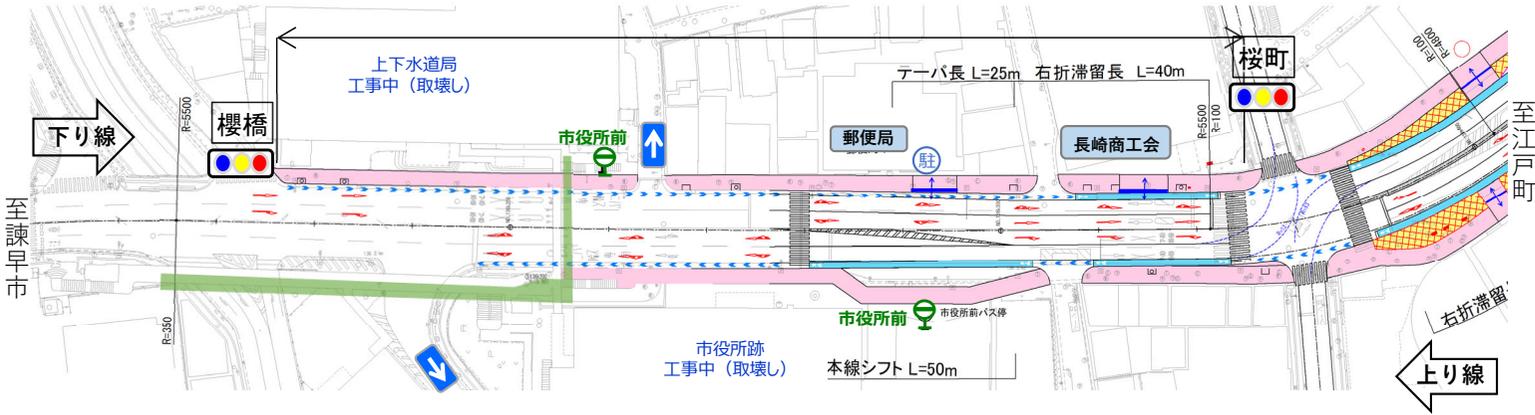
<交差点部>



6. 指定区間の空間再配分のパターン

ケース②：4車線から3車線に空間再配分した場合

- ・ 上り側では、最大で長崎市立図書館前において、1.9m~5.9mの利便増進誘導区域が確保
- ・ 下り側では、長崎家庭裁判所前において、2.8m~4.9mの利便増進誘導区域が確保



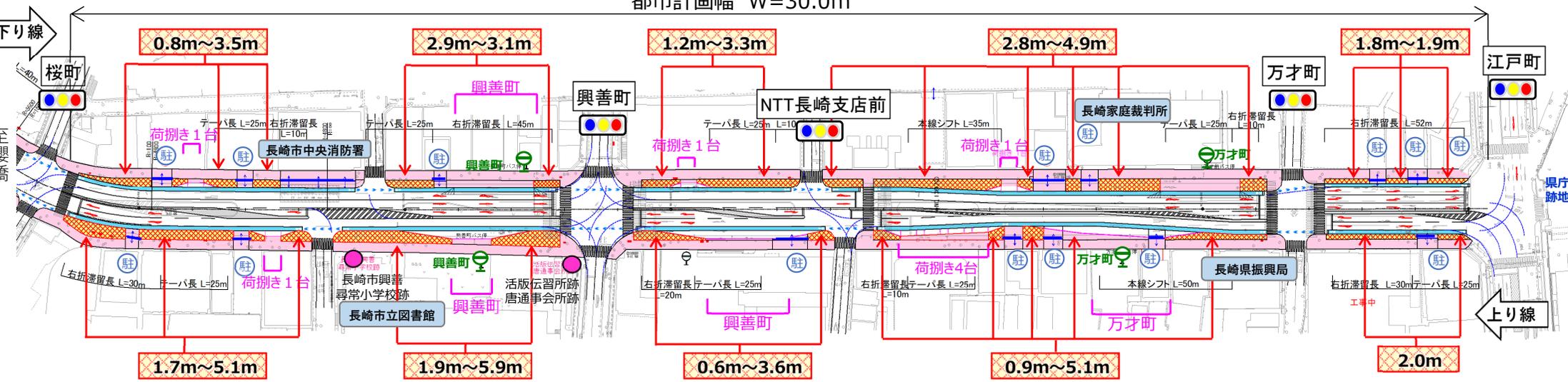
凡例

	歩道		記念碑
	利便増進誘導区域 (案)		バス停 (既設)
	自転車通行帯		乗り入れ部
			駐車場
	横断歩道橋		

■代表地点の利便増進誘導区域の幅員

桜町~興善町	(下り)0.8~3.5m
	(上り)1.7~5.9m
興善町~NTT長崎支店前	(下り)1.2~3.3m
	(上り)0.6~3.6m
NTT長崎支店前~万才町	(下り)2.8~4.9m
	(上り)0.9~5.1m
万才町~江戸町	(下り)1.8~1.9m
	(上り)2.0m

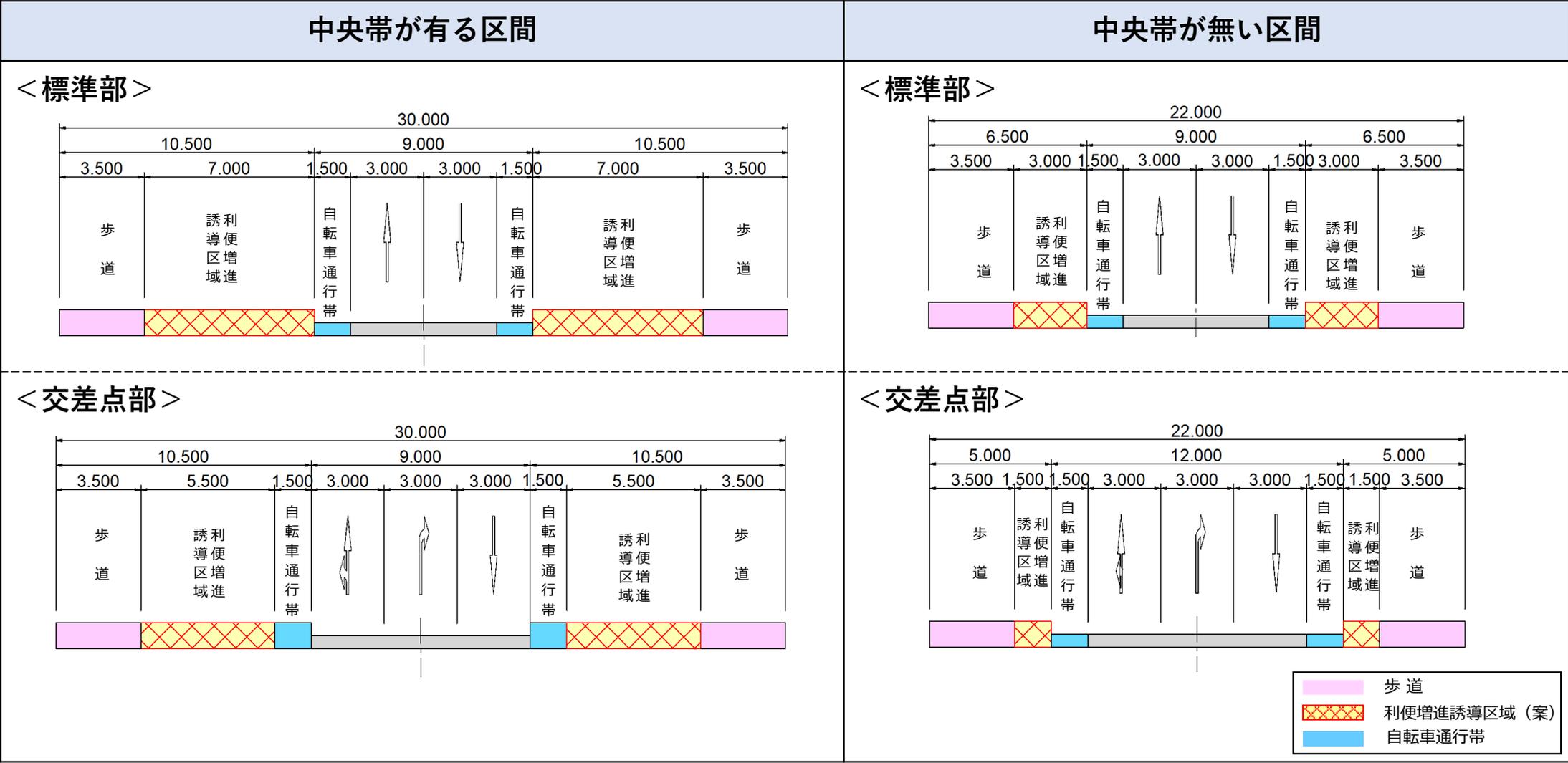
都市計画幅 W=30.0m



6. 指定区間の空間再配分のパターン

ケース③：4車線から2車線に空間再配分した場合

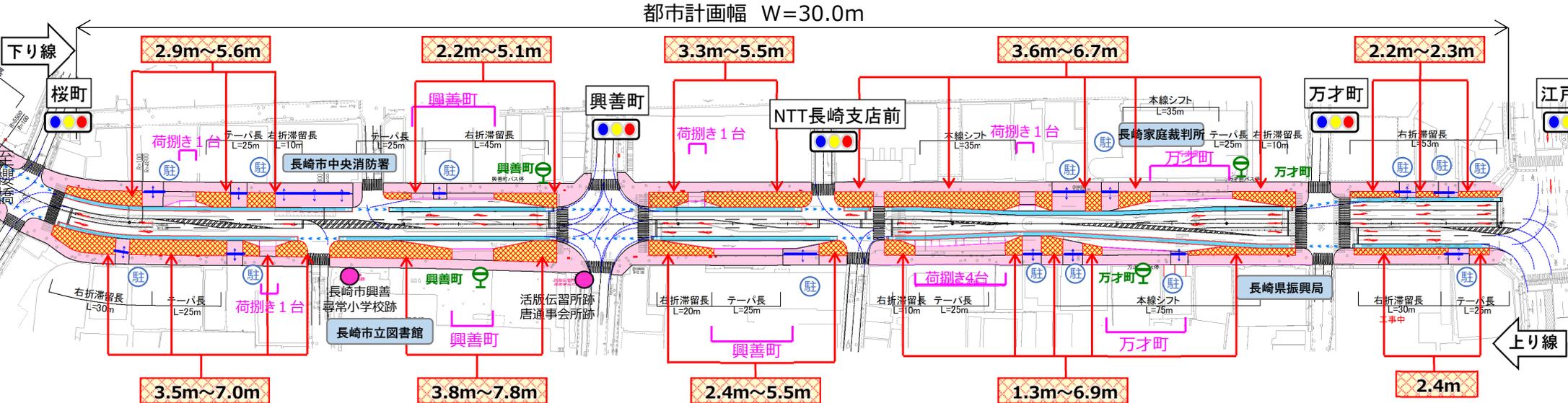
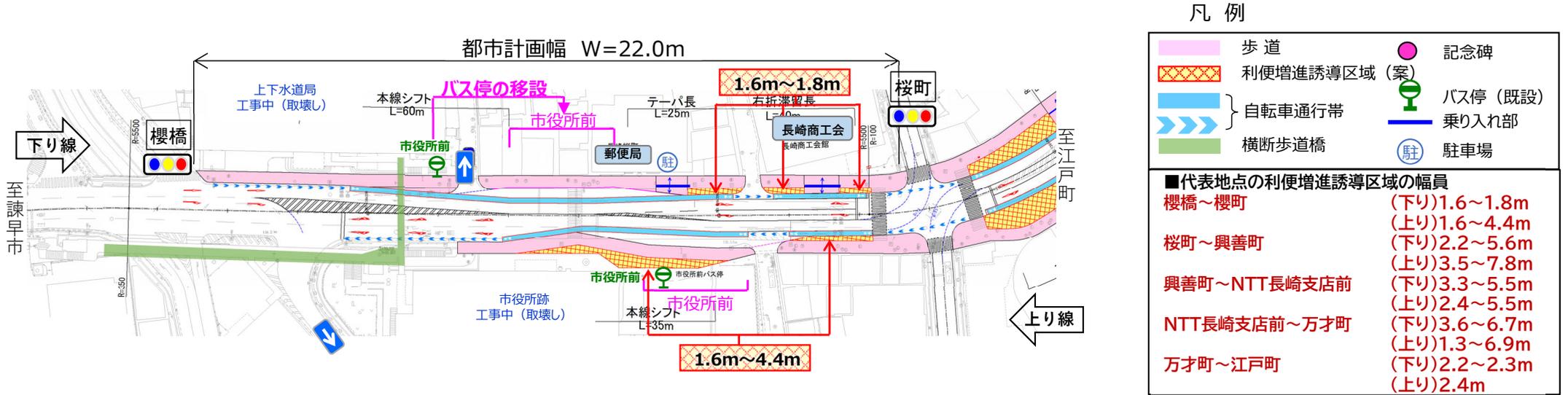
- 中央帯がある区間では、標準部（単路部）において7m程度、交差点部において5.5m程度の利便増進誘導区域の確保が可能
- 中央帯がない区間においても、標準部（単路部）において約3m程度、交差点部において約1.5m程度の利便増進区域の確保が可能



6. 指定区間の空間再配分のパターン

ケース③：4車線から2車線に空間再配分した場合

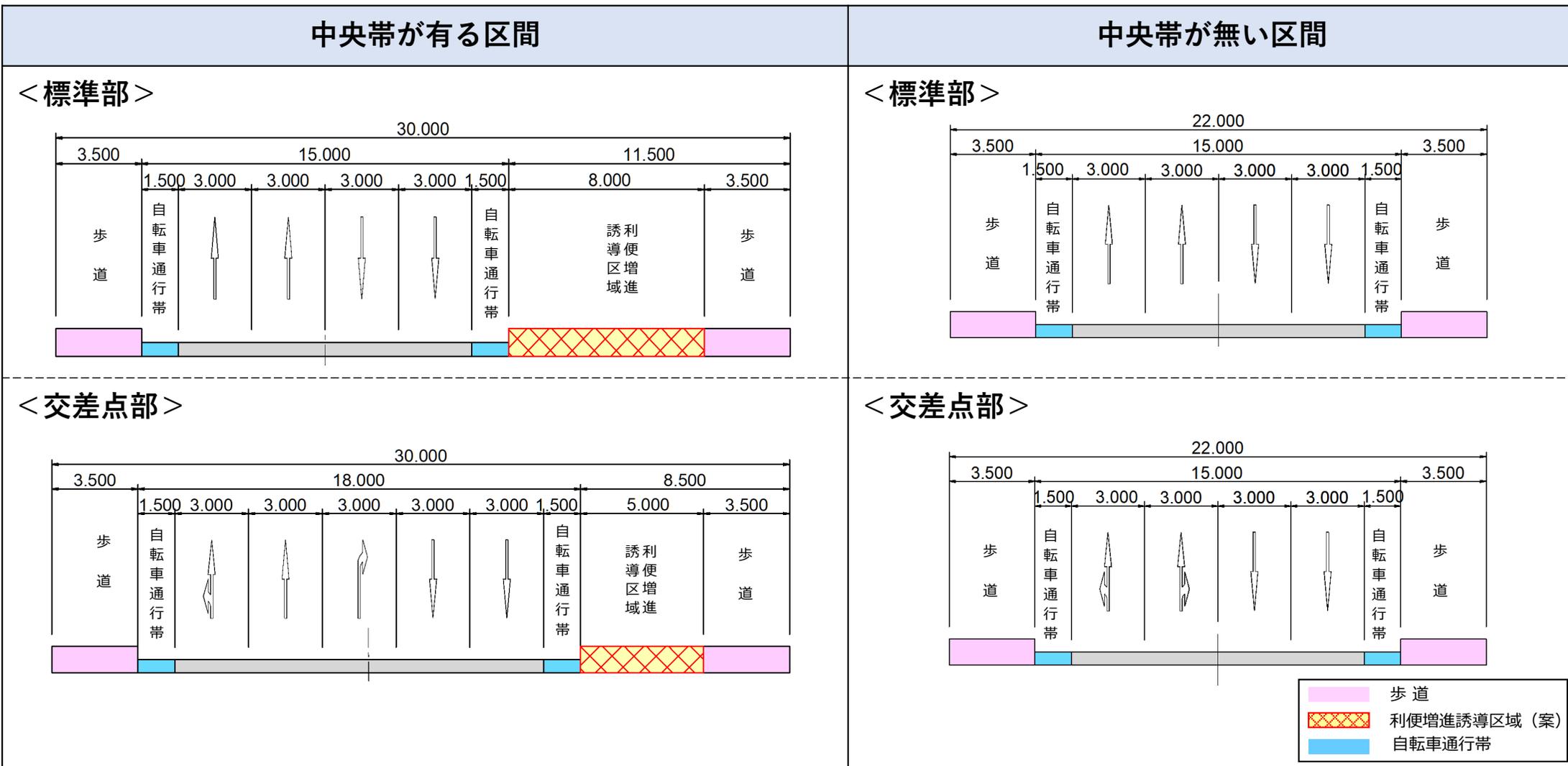
- ・ 上り側では、最大で長崎市立図書館前において、3.8m~7.8mの利便増進誘導区域が確保
- ・ 下り側では、長崎家庭裁判所前において、3.6~6.7mの利便増進誘導区域が確保



6. 指定区間の空間再配分のパターン

ケース④：その他

- ・その他、パターンとして、車線は4車線を確保して**中央分離帯を未設置とし、利便増進誘導区域を片側に寄せた案**
- ・これにより片側においては、**利便増進誘導区域が最大幅員を確保可能**



- 4車線のまま道路空間を再編した場合、利便増進誘導区間は最も狭いが幅員は1.6m～4.4m確保可能
- 3車線や2車線に車線数を減らした場合、利便増進誘導区間は広がるが、**渋滞悪化に伴う安全性や公共交通、救急への影響が大きいことが予想**

項目		ケース① (4車線)	ケース② (3車線)	ケース③ (2車線)	ケース④ (その他)	
歩道空間	誘導区域	【最も狭い】 ・1.6m～4.4m(桜町～江戸町)	【車道2車より狭い】 ・1.5m～5.6m(桜町～江戸町)	【両側では最も広い】 ・1.9m～7.6m(桜町～江戸町) ・1.3m～4.4m(桜橋～櫻町)	【片側では最も広い】	
	幅員	3位	2位	1位	2位	
車道空間	一般車への影響	渋滞の発生 ※交通シミュレーション	【影響なし】 ・現況と同じ	【渋滞悪化】 ・江戸町交差点(国道324号) :0m⇒160m ※国道34号先詰まり	【渋滞悪化】 ・櫻橋交差点(下り) :200m⇒450m ※興善町バス停の後続車阻害 ・江戸町交差点(国道324号) :0m⇒160m ※国道34号の先詰まり	【影響なし】 ・現況と同じ
		安全性	【影響なし】	【安全性低下】 ・4車線より低下	【安全性低下】 ・4車線より低下	【安全性低下】 ・中央帯がないため4車より低下
	公共交通への影響	バスの利便性	【影響なし】 ・現況と同じ	【利便性低下】 ・通勤時間帯のバスの定時性低下(国道324号)	【利便性低下】 ・通勤時間帯のバスの定時性低下(国道34号、国道324号) ・市役所上バス停移設による利用者の利便性低下	【影響なし】 ・現況と同じ
		緊急車両への影響	救急車の走行	【影響なし】 ・現況と同じ	【影響あり】 ・渋滞区間の通過に影響(国道324号)	【影響あり】 ・渋滞区間の通過に影響(国道34号、国道324号) ・救急車両の出入りに影響

※○：現況を維持または影響なし △現況より悪化または影響あり

■今後の進め方(案)

