

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会

《第2回》 会議資料

平成26年8月27日（水）

於：福岡国際ホール16F 志賀の間

国土交通省福岡国道事務所，福岡市，福岡県

資料目次

研究会規約、委員名簿	1
1. 技術研究会の目的・検討テーマ（前回資料）	2
2. これまでの意見の整理	3
(1) 福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方	
(2) 福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方	
(3) 持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方	
3. 意見に対する調査結果について	7
(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果	
(2) 国体道路の交通特性	
(3) 外国人の行動特性	

研究会規約

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会 規約

(名称)

第1条 本会名称は、春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会とする。
(以下「研究会」という。)

(目的)

第2条 研究会は、福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方、福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方、持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方について、方向性を検討しとりまとめるものである。

(組織)

第3条 研究会の構成は、別紙のとおりとする。

(運営)

第4条 1. 研究会には、委員長を置く。
2. 委員長は、委員の互選により選出し、研究会を統括する。
3. 委員長は、研究会を招集し、会の進行を努める。
4. 委員長は、必要に応じて臨時委員を参加させることが出来る。

(所掌事務)

第5条 研究会は、次の事項に関する事務を所掌するものとする。
1. 検討事項に関する内容の決定
2. その他研究会において必要が生じた事項

(事務局)

第6条 事務局は、九州地方整備局、福岡市、福岡県に置く。

(雑則)

第7条 この規約に定めるもののほか、研究会の運営に必要な事項は、委員長が定めるものとする。

(付則) この規約は、平成25年11月25日から施行する。

委員名簿

【委員】

委員長	坂口 光一	九州大学 教授
委員	井上 文彦	福岡県建設業協会 専務理事
委員	植松 岳	九州経済連合会 常務理事
委員	高木 直人	福岡経済同友会 常任幹事 事務局長
委員	立花 英樹	福岡商工会議所 常務理事
委員	辰巳 浩	福岡大学 教授
委員	帆足 リエ	元西日本リビング新聞社 統括編集長
委員	牧角 龍憲	九州共立大学 教授
委員	松永 千晶	九州大学 助教
委員	松本 法雄	元福岡アジア都市研究所 副理事長

【事務局】

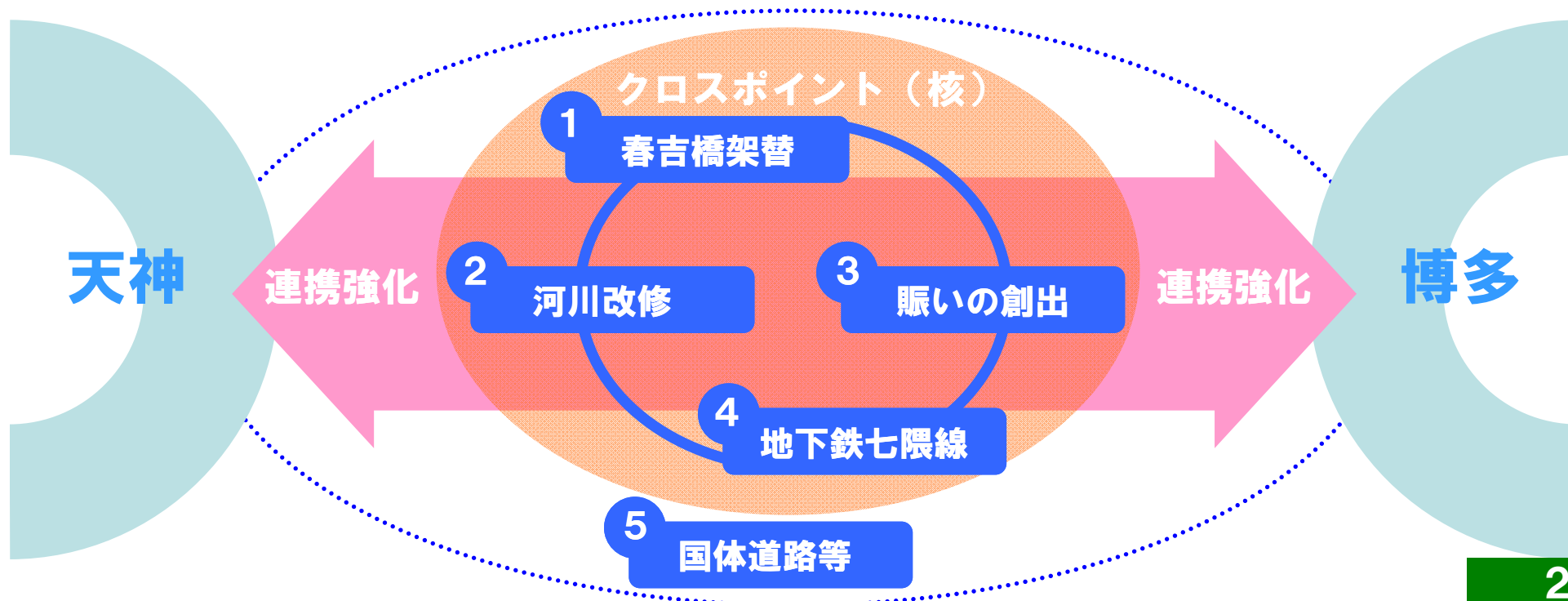
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所
福岡市
福岡県

1. 技術研究会の目的・検討テーマ（前回資料）

- 福岡市の都心中枢である「天神」と「博多」。この2つの都心が「競争と協調」によって共に発展していくためには、「回遊性」を高めることが重要な鍵となります。
- しかし、回遊性を支える国体道路やその周辺は、歴史遺産や世間遺産などが多く残され、多彩な市民の暮らしがある一方、賑わいや快適性に欠け、更に老朽化したインフラや建物、公共交通の低い利便性などの課題があります。このため、現在、“回遊のまちづくり”の実現に向けて、福岡市、福岡県、国土交通省が一体となって、地下鉄七隈線延伸や那珂川改修、春吉橋架替など様々なプロジェクトを始動しています。
- 今回、特に回遊のクロスポイントとなる『春吉橋』を核として、2020年頃を想定した空間利活用の将来ビジョンを技術的見地から検討し、福博連携のシンボルと呼ぶに相応しい空間づくりを産学官及び地域とが連携して推進するため「春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会」を設置します。

検討テーマ

- ・ 福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方
- ・ 福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方
- ・ 持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方



2. これまでの意見の整理

(1)福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方

(空間の意義)

- 新たな福岡のシンボルとしての立ち位置を分かりやすく見せていくべきではないか。
- 福岡連携のシンボルとなり、それにより人の交流や滞留を生むような空間とすべきではないか。
- 那珂川の魅力を活かした中で、春吉橋の位置付けをすべきではないか。
- 博多と天神の距離をもっと縮めるマグネット、触媒の様な役割を担う空間とすべきではないか。
- まち歩きに必要なものは「水、緑、一息つけるベンチ、魅力ある路面店、カフェ」という声が多い。福岡、博多をつなぐ春吉橋周辺が、憩いの場・空間として大きな役割を担う場所になるためには、都市生活者をひきつける、そこでしか得られない仕掛けや魅力が必要ではないか。
- 以前実施したアンケート「福岡で好きな風景」では、「春吉橋周辺の夜景」という声が多くあり、例えば、「この風景を見ると福岡に帰ってきたとほっとする」という。この風景を心象イメージとするなら、視覚はもちろん、聴覚、嗅覚などの五感、記憶、思いでなどの情緒に作用する空間づくりを行うことが、春吉橋の空間が福岡のシンボルとなりうる鍵となるのではないか。
- 聖福寺や承天寺といった文化伝承の地から九州の一大消費地を結ぶ橋、博多の商人街と侍の町を結ぶ橋、現代の福岡の賑わいを生む場所としての橋といったストーリーや現代の福岡の賑わいが感じられる場所空間とすべきではないか。
- 春吉近辺のどこで待ち合わせをしようかという時に、シンボルとなった春吉橋で待ち合わせをする。そのような空間とすべきではないか。

(新たなイメージ戦略)

- 人々のメンタルマップの中に春吉橋が刻みこまれる必要がある。誰もがイメージを想起できるように春吉橋の新しいイメージ戦略を固めるべきではないか。
- メンタルマップ上で「春吉橋」が「アクロス」「イムズ」「博多阪急」などと並ぶ存在感をもつためには、「〇〇の春吉橋」「春吉橋の〇〇」と誰しもがイメージ想起できるような代名詞や相性、キャッチコピーやシンボルが必要ではないか。

(空間活用の具体策)

- イルミネーションや夜景を活かした親水性のある取り組みを行うべきではないか。
- 四季折々の花を展示するなど、花と水辺を生かす取り組みをすべきではないか。
- 観光バスの発着・待機スペースを設け、市内観光の新たな拠点として活用すべきではないか。
- オープンカフェやイベントスペースとして活用すべきではないか。周辺の屋台について、衛生や治安上の課題を解決すべきではないか。
- 簡単な商業施設（カフェテラスなど）、博多の伝統工芸品の展示スペース、四季の花々に彩られた花の広場など、人が立ち止まる仕掛けをすべきではないか。
- 福岡に存在する多くの資源を活用できる空間として、様々な演出をすべきではないか。
- 海外のように橋自体が観光名所となるようにすべきではないか。
- 景観上、自転車交通や駐輪を制御すべきではないか。
- この空間を魅力あるものにするには、この視点場から河川上流に向けた都市景観も魅力あるものにする必要がある。

2. これまでの意見の整理

(2) 福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方

(空間の意義)

- 明治通り、昭和通りを使って福博間を歩くという発想はあまりないが、春吉橋をはさんだ国体道路沿いは、「歩きたくなる街」にすることが可能である。地域の人や暮らしとの交流を楽しむパッサージュとしての可能性があるのではないか。
- 国体道路は生活をつなぐ、いわば「ソウル・ストリート」。人いきれにふれ、路地(裏)を楽しみながら、まちの「物語」をたどっていく面白み方を「福博スタイル」として発信するべきではないか。
- 道路づくり・橋づくりには、住む人の暮らしやすさや観光客の快適性という観点からの意見を生かすことが必要ではないか。国体道路に対しては、歩道がデコボコしているうえ自転車がが多く歩きにくい、福岡の歴史を感じる施設はあるが、その通りが分かりづらいといった意見が多い。地域が愛せるようなまちづくりの視点が必要ではないか。
- 福岡の歴史と文化を観光資源とした街づくりをする中で、福博の文化や歴史的遺産が点在している状況を考えると、その点をつなぐ導線が必要である。旧冷泉小学校（博多伝統工芸館）から御供所町の寺院群に至る裏通りを一方通行にして歩行者がゆったりと歩ける博多の文化のにおいをする通りにするような取組みも必要ではないか。
- 人が歩くようにするには、回遊の動機（買い物、観光、散歩等）が必要。その動機づけとなるポイント、風景を抽出・整理、あるいは創造し、そこに行きやすいインフラを整備することが、福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方につながる。そのためには、春吉橋周辺の地域資源の掘り起こしが必要。歴史遺産はもちろん、まちづくりに取り組む団体と実施しているイベントなどを調査し、回遊を生む仕掛けをつないだり、新たな仕掛けづくりを創出したりする必要があるのではないか。

(空間再編の具体策)

- 都市街路は市民の理解や経済、観光の面から考えると統一感を持って整えるべきではないか。
- 国道と市道で色合い等を統一するといった道路空間の整備が必要ではないか。
- 防犯および体感治安改善策：監視性を確保するような街路および沿道づくり（窓・扉の向きや塀・壁による遮断の改善、人通りが途切れにくい街路空間づくり、防犯性能を考慮した街頭や植栽の設置など）が必要ではないか。
- 交差する街路と比較しても際だって歩道の照明が暗いため、観光・歓楽ルートとして家族連れの食事や散策目的で利用する歩行者も多いことを踏まえた照明とすべきではないか。
- 車道の照明が不足しており、特に祇園から西側は街路灯の間隔がまばらで、夜間に千代方面から向かうと暗い印象が免れない。縦軸道路から入る場合においても同様である。観光・歓楽ルートとして街路の明るさを確保すべきではないか。
- 自転車専用レーンの設置や適正な駐輪場の整備が必要ではないか。
- 歩車道区分柵が自転車係留柵になっており、かつ不規則に点在するため歩きにくく、景観を大いに阻害しているのではないか。
- 通勤時は自転車利用者が多い道路であり、車道に自転車ゾーンの整備が必要ではないか。対象区間を観光歓楽ルートに位置付け、車の速度制限など交通規制を徹底して空間利用のシンボリック存在にすれば市民の理解も得やすく実現可能ではないか。同時に随所に駐輪場整備を都市計画等で行えば、博多駅や地下鉄駅からのレンタル自転車などの普及も促進でき空間活用が効果的に行えるのではないか。

2. これまでの意見の整理

(2) 福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方

(つづき)

- 観光・歓楽ルートとしては街路の見通しが重要であるが不要な樹木が多すぎ、なおかつ樹木周りの外構が歩行を阻害しているのではないかと。
- 他の隣接する道路に比べて、歩道内で電力用共同ボックスが目立ちすぎるのではないかと。
- 道路の凹凸を減らす、歩車道分離信号の導入、細街路への車両進入の制限、標識やサインの整備等をする必要があるのではないかと。
- 大博通り等は日本人でさえ読めない人がいる。日本人にも分かりやすい案内標識も必要ではないかと。
- 国体道路を楽しむという視点でいくと春吉橋や川沿いが非常に大切になっていく。昔は川に降りていくことが出来て愛着を感じている方もいるので、そういった水辺を活かし親しみが持てるような工夫が必要ではないかと。
- 国体道路を福博の連携の軸とするためには歩道幅員が全体的に不足しているが、買収方式で歩道幅員を増加させることは事実上不可能であるため、街づくりの中で取り組むことを考えざるを得ない。そのためには地域の協力を得て、建て替えの機会をとらえて、2メートル程度の建築物のセットバックによる歩行者空間の確保を目指すべきではないかと。その際、一定間隔でポケットパークのような空間を確保しておくことも必要ではないかと。
- 春吉橋周辺の国体道路の歩道が狭く、補修工事の実施により歩きにくいことがマイナスイメージとなっている。歩道については、整備後5~10年程度で補修が生じるようなものでなく、30年間メンテナンスが不要となるような方策も検討するべきではないかと。
- 例えば、昼間はオープンカフェ方式で、夜間はお酒を飲んだ人たちの歩行空間というような社会実験で歩行者天国をやってみてはどうか。

(交通施策)

- 観光・歓楽ルートとして駐車場・駐輪場の整備が必要ではないかと。
- 地下鉄中間駅が数年後に出来ることを考慮して、対象区間の起終点を移動できるバス路線を充実するべきではないかと。また、現在のバス停はあまりに簡素すぎており、歩行者の休憩場所としても活用できる囲いのあるバス停が必要ではないかと。
- 観光客や女性が安全に通行できるママチャリゾーンが必要ではないかと。またレンタル自転車を導入すれば回遊性の向上に繋がる可能性があるのではないかと。
- 地下鉄、バスとの連携も十分に検討する必要があるのではないかと。
- 水上バスでいえば周遊だけでは集客が難しい。川端ぜんざいを振る舞える地点や、お団子を食べる地点をつくるといった仕掛けづくりが必要ではないかと。

2. これまでの意見の整理

(3) 持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方

- 春吉橋をはさんだエリアは、大衆性、界隈性をたっぷりもった、大名地区とまったく異なる魅力をもつ、いわば、福岡・博多の奥座敷である。こうしたソウル・ストリートの魅力向上は徹底して「民」の視点と活力が必要であり、「官」はサポート役にまわるべきではないか。また、歩きたくなる街の魅力づくりには「女性」の参画が必要ではないか。
- 今回の春吉橋の架け替えをきっかけに、空間づくりをどうするかが大切。行政的な手続きだけではなく、市民を巻き込んだプロセスに配慮することが必要である。
- 福博ならではの、持続的なまちづくりの仕組みを、まずは、この地区への思いをもつグループ、個人等に声をかけ、検討をスタートさせたらどうだろうか。
- 本会議を含め、産学官および地域やまちづくり協議会等との情報の共有、意見交換の場を設ける。
- 産学民とまちづくり協議会等が情報共有や意見交換をする場が必要である。
- 民間の力を借りて人を誘うような仕組みづくりをしていく必要がある。また女性をターゲットとした取組みがあったほうがよい。
- 国体道路沿いは古いものと新しいものが共存していて楽しい。路面店が面白そうという声がある。こういう観光資源を発掘するような仕掛けをつくるといったことが必要である。また年間を通してのイベント等のスケジュールの情報発信をしたほうがよい。
- 2020年東京オリンピックの年を「新春吉」の世界デビューの年と位置付けて進めるべきではないか。

3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(調査概要)

平成26年 4月14日

春吉橋を核とした空間利活用に関して皆様のご意見をお聞かせ下さい

春吉橋を核とした空間利活用に関しまして、地域の皆様をはじめ多くの皆様よりご意見をお伺いします。

1. オープンハウス方式による意見募集

地域の皆様の意見を幅広く聴取するため、オープンハウス(パネル展示等と合わせスタッフが説明)を開催します。

◆期間:平成26年4月15日(火)~4月16日(水)

◆時間:11時~18時

◆場所:福岡市役所1階ロビー(ふれあい広場側) (詳細は別紙-1)

2. ホームページによる意見募集

ホームページを開設し多くの皆様より意見を募集します。

◆期間:平成26年4月15日(火)~5月上旬

◆アドレス:<http://www.qsr.mlit.go.jp/fukukoku/haruyoshibashi/index.html>

3. 観光客等による意見募集

福岡観光コンベンションビューローと連携し、観光客や観光関連の皆様より意見を募集します。

◆期間:平成26年4月中旬~5月上旬

【春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会 事務局】

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所、福岡市、福岡県

〈問合せ先〉

国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所

電話 : 092-681-4731 (代表)

技術副所長 山口 隆 (内線 204)

担当課長等 船井 敏勝 (内線 451)



春吉橋の空間利活用に関して、3つの方法で市民から意見を募集

① オープンハウス方式 (H26.4.15~H26.4.16)

・回答数:186件

② ホームページ (H26.4.15~H26.5.12)

・回答数:4件

③ 観光客等 (H26.4.15~H26.5.12)

・回答数:40件

⇒全体で230件の意見について分析

春吉橋を核とした空間利活用に関して意見をお聞かせ下さい。

- ① 性別 男性 女性
 ② 年齢 20歳未満 20歳代 30歳代 40歳代 50歳代 60歳代 70歳以上
 ③ お住まい ・福岡市の方 博多区、中央区、東区、南区、城南区、西区、早良区
 ・福岡県(福岡市除く)の方 (市、町)
 ・福岡県以外の方 ()

図-1 国体道路および周辺の空間イメージ図(御堂川~渡辺通4丁目)



問1 国体道路(図-1参照)をどの程度利用していますか?

- ほぼ毎日 1週間に1回程度 1月に1回程度 1年間に数回 その他

問2 国体道路および周辺(図-1参照)で、好きな場所や改善したい方がよいと思う場所を教えてください。

- ・国体道路および周辺(図-1参照)には、風景、歴史・文化・商業施設等がありますが、好きな場所を教えてください。また空間等で改善が必要と思う場所があれば教えてください。(複数回答可)
 ・好きな場所 ()
 ・空間等で改善が必要な場所 ()

問3 国体道路の空間のあり方を今後どのようにしたら良いと思いますか?

- ・国体道路および周辺(図-1参照)に魅力を付与させるとともに、自転車、歩行者等の多様な利用者が安全・安心して共存できる空間にするためのアイデア・提案等を募集させていただきます。

意見等



問4 春吉橋の賑わい空間(図-2参照)にどのような機能を持たせたら良いと思いますか?
 ・春吉橋周辺では歩道をそのままだと、若者が「賑わい空間」として利用する予定で、賑わい空間ごとの機能を持たせたら良いかをアンケートさせていただきます。

意見等

問5 その他(自由意見)

・春吉橋を含む国体道路周辺の空間について、ご意見がありましたらご自由にご記入下さい。

意見等

ご協力ありがとうございました。

※本誌上で頂いた皆様からのご意見は、趣人が特定できないかたちで公表させていただきますので、予めご

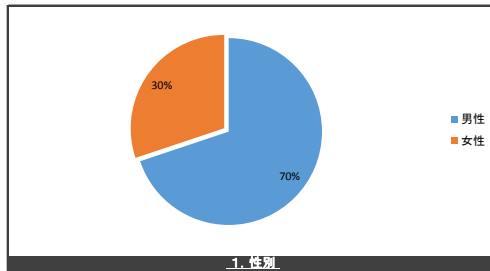
3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(基本属性等)

1. 性別

1. 性別【男性・女性】

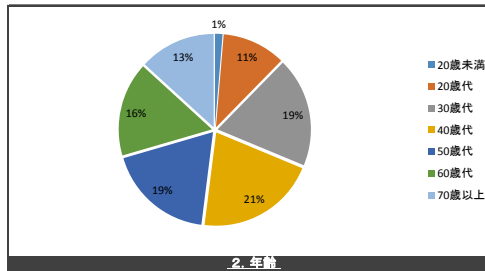
性別	人数(人)	割合(%)
男性	153	70%
女性	66	30%
計	219	100%



2. 年齢

2. 年齢【20歳未満・20歳代・30歳代・40歳代・50歳代・60歳代・70歳以上】

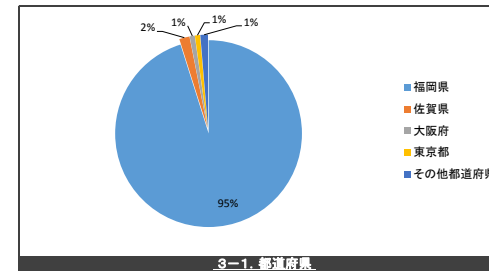
年齢	人数(人)	割合(%)
20歳未満	3	1%
20歳代	25	11%
30歳代	43	19%
40歳代	47	21%
50歳代	42	19%
60歳代	37	16%
70歳以上	30	13%
計	227	100%



3-1. 居住地(都道府県)

3-1. お住まい【都道府県】

都道府県	人数(人)	割合(%)
福岡県	215	95%
佐賀県	4	2%
大阪府	2	1%
東京都	2	1%
其他都道府県	3	1%
計	226	100%

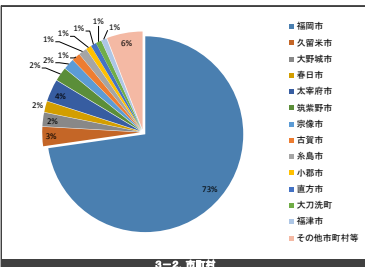


※其他都道府県は、以下のとおり
長崎県、兵庫県、長野県

3-2. 居住地(市町村)

3-2. お住まい【市町村】

市町村	人数(人)	割合(%)
福岡市	160	73%
久留米市	7	3%
大野城市	9	2%
春日市	4	2%
太宰府市	8	4%
筑紫野市	5	2%
深瀬市	4	2%
豆置市	3	1%
糸島市	3	1%
小郡市	2	1%
唐方市	2	1%
大刀洗町	2	1%
福津市	2	1%
其他市町村等	13	6%
計	220	100%

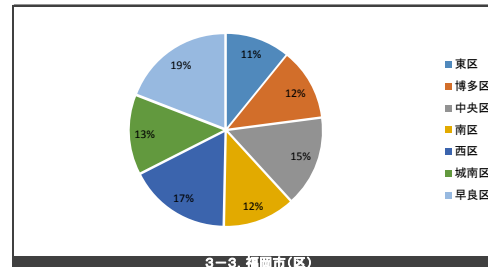


※其他市町村等は、以下のとおり
北九州市、飯塚市、粕屋町、恵免町、那珂川町、大川市、柳川市、大木町、佐賀市、鳥栖市、佐世保市、神戸市、福岡市出身 ロンドン在住

3-3. 居住地((福岡市)区)

3-3. お住まい【(福岡市)区】

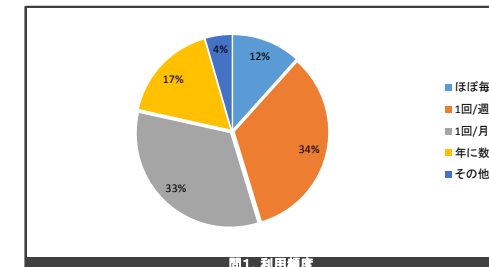
(福岡市)区	人数(人)	割合(%)
東区	17	11%
博多区	19	12%
中央区	24	15%
南区	19	12%
西区	27	17%
城南区	21	13%
早良区	30	19%
計	157	100%



問1. 利用頻度

問1. 国体道路をどの程度利用していますか？

利用頻度	人数(人)	割合(%)
ほぼ毎日	26	12%
1回/週	75	34%
1回/月	74	33%
年に数回	38	17%
その他	10	4%
計	223	100%



3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(好きな場所)

問2. 国体道路および周辺(図-1参照)で、好きな場所や改善した方が良くと思う場所を教えてください。

・好きな場所

好きな場所	回答数	割合(%)
1.櫛田神社	23	11%
2.キャナルシティ博多	20	9%
3.天神中央公園	16	8%
4.春吉橋	12	6%
5.大丸	11	5%
6.エルガーラ	11	5%
7.那珂川	8	4%
8.中洲	7	3%
9.アクロス福岡	7	3%
10.上川端商店街	7	3%
11.博多町家ふるさと館	7	3%
99.その他	82	39%
計	211	100%

※回答数には複数回答含む

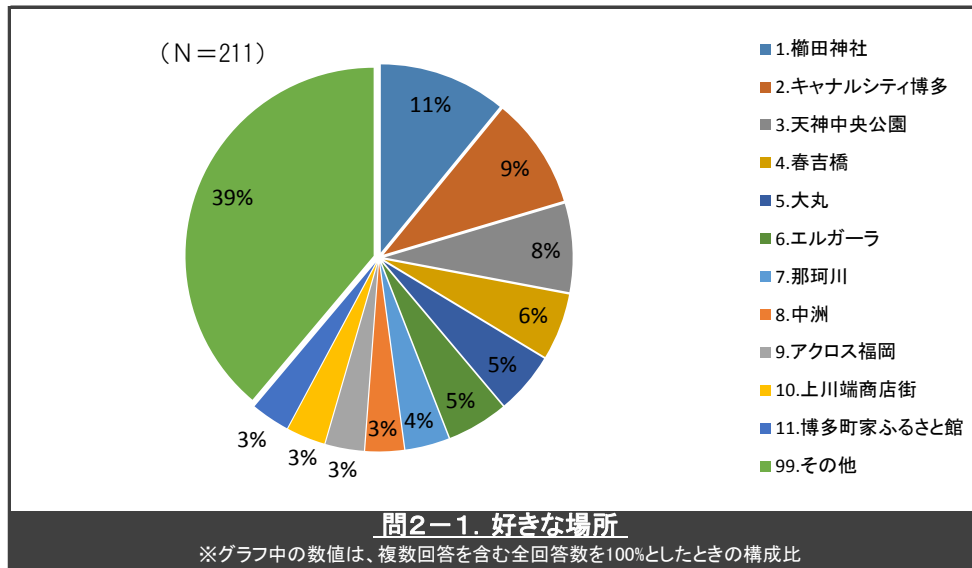
■ 国体道路周辺では、

- ・櫛田神社、キャナルシティ、天神中央公園、春吉橋などが人気。
- ・寺社、買物、公園など多様な目的での利用がみられる。

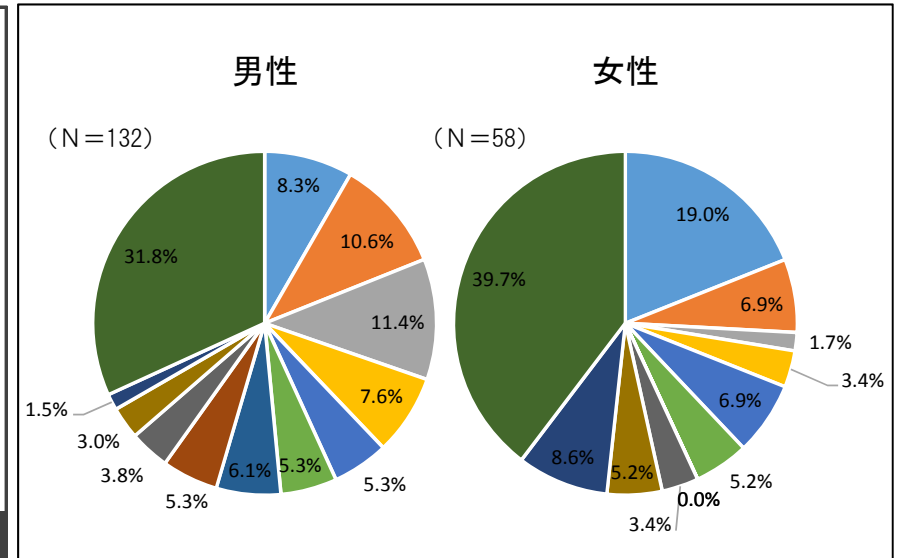
■ 男女別では、

- ・男性は、キャナルシティ、天神中央公園、春吉橋の回答割合が高い。
- ・那珂川、中洲については、男性のみ回答あり。
- ・女性は、櫛田神社、上川端商店街、博多町家ふるさと館の回答割合が高い。

◆全体集計



◆男女別集計



3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(改善したほうがいい場所)

問2. 国体道路および周辺(図-1参照)で、好きな場所や改善した方が良くと思う場所を教えてください。

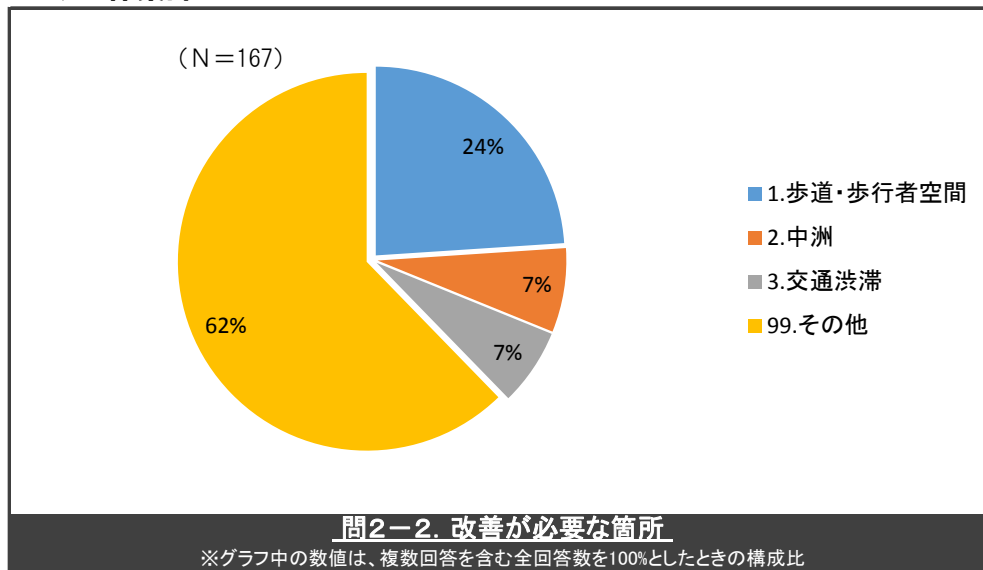
・空間等で改善が必要な箇所

箇所	回答数	割合(%)
1.歩道・歩行者空間	40	24%
2.中洲	12	7%
3.交通渋滞	11	7%
99.その他	104	62%
計	167	100%

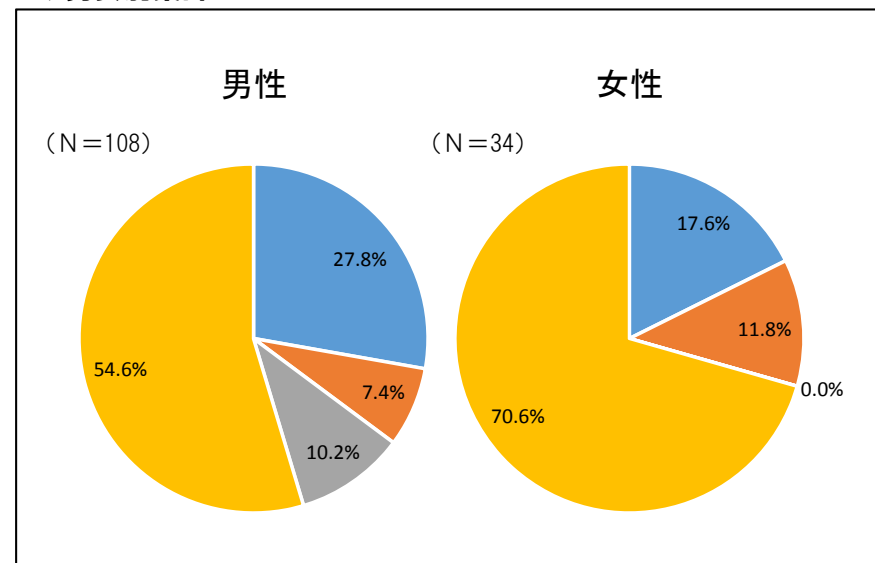
※回答数には複数回答含む

- 国体道路周辺では、
 - ・ 歩道・歩行者空間が問題点。
 - ・ 歩行空間に比べれば、交通渋滞を問題視する意見は少ない。
- 男女別では、
 - ・ 男性は、歩道・歩行者空間の回答割合が高い。
 - ・ 交通渋滞については、男性のみ回答あり。
 - ・ 女性は、中洲の回答割合が高い。

◆全体集計



◆男女別集計



3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(空間利活用の意見)

問3. 国体道路の空間のあり方を今後どのようにしたら良いと思いますか？

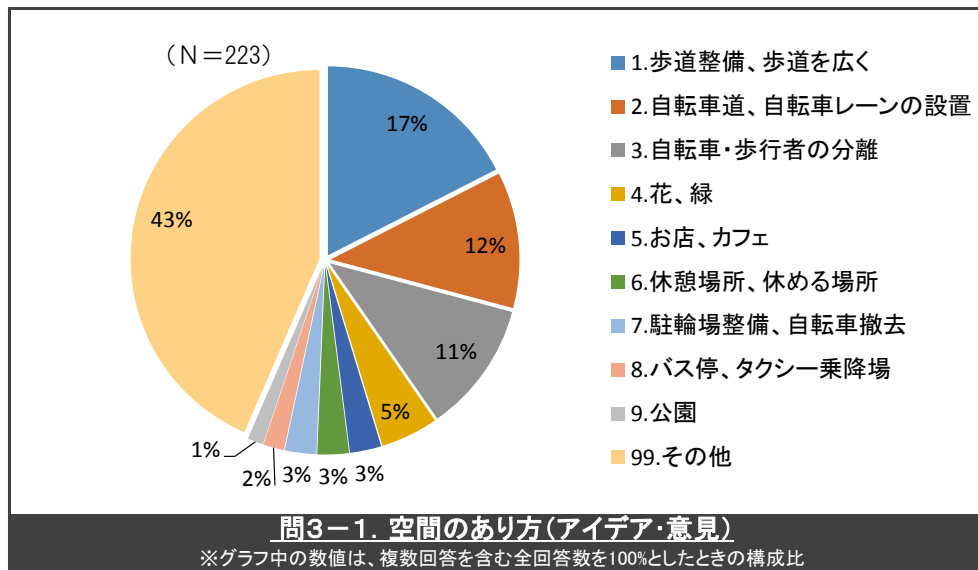
【アイデア・意見】

空間のあり方(アイデア・意見)	回答数	割合(%)
1.歩道整備、歩道を広く	39	17%
2.自転車道、自転車レーンの設置	26	12%
3.自転車・歩行者の分離	25	11%
4.花、緑	11	5%
5.お店、カフェ	6	3%
6.休憩場所、休める場所	6	3%
7.駐輪場整備、自転車撤去	6	3%
8.バス停、タクシー乗降場	4	2%
9.公園	3	1%
99.その他	97	43%
計	223	100%

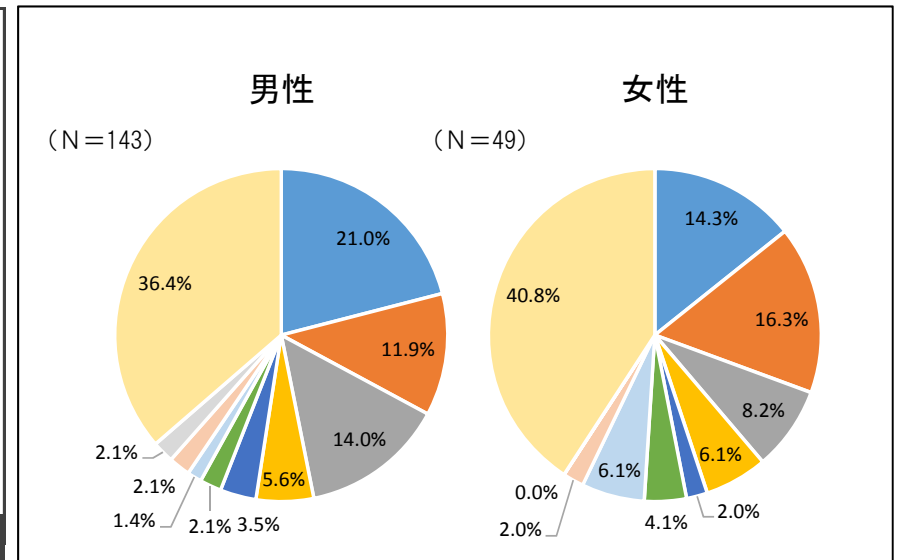
※回答数には複数回答含む

- 国体道路の空間利活用の意見として、
 - ・ 歩道整備、歩道拡幅の意見が最も多い。
 - ・ 次いで自転車レーンの設置、自転車・歩行者の分離が続く。
 - ・ 歩行者、自転車に対する交通施策の意見が4割を占める。
- 男女別では、
 - ・ 男性は、歩道整備、自転車・歩行者の分離の回答割合が高い。
 - ・ 公園については、男性のみ回答あり。
 - ・ 女性は、自転車レーンの設置、駐輪場整備の回答割合が高い。

◆全体集計



◆男女別集計



3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(空間の感想)

問3. 国体道路の空間のあり方を今後どのようにしたら良いと思いますか？

【感想】

空間のあり方(感想)	回答数	割合(%)
1.歩道が狭い	19	22%
2.イメージが良くない(暗い等)	7	8%
3.自転車と歩行者の接触危険	6	7%
4.歩きづらい	5	6%
5.交通渋滞	5	6%
99.その他	43	51%
計	85	100%

※回答数には複数回答含む

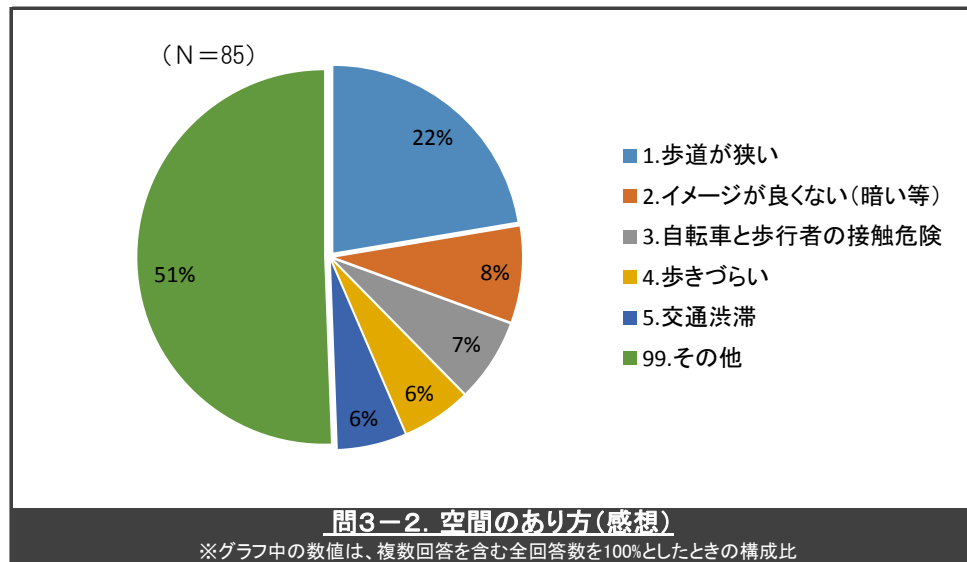
■ 国体道路の空間の感想として、

- ・歩道が狭いという意見が最も多い。
- ・その他、イメージが良くない、自転車と歩行者の接触危険、歩きづらい、交通渋滞と合わせると5割を占める。

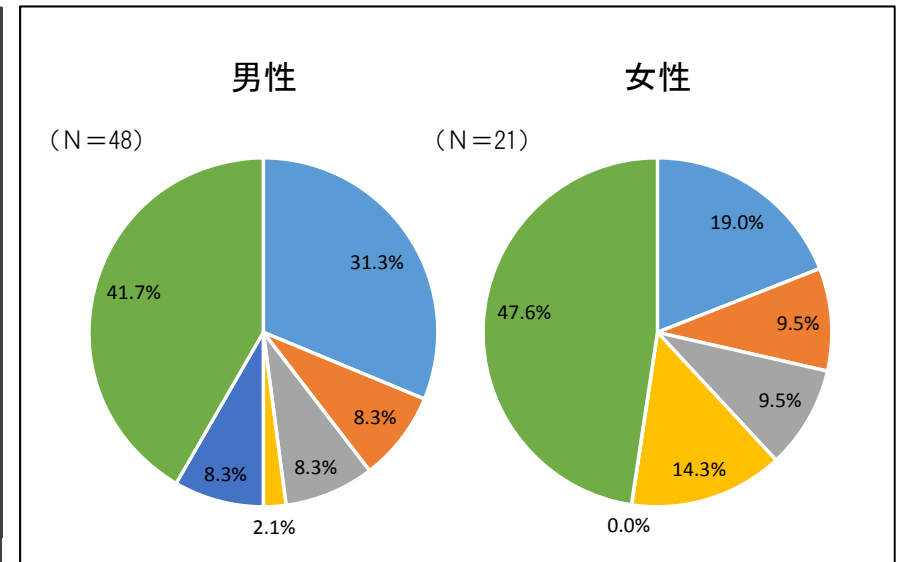
■ 男女別では、

- ・男性は、歩道が狭いという意見の回答割合が高い。
- ・交通渋滞については、男性のみ回答あり。
- ・女性は、歩きづらいという意見の回答割合が高い。

◆全体集計



◆男女別集計



3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(春吉橋活用の意見)

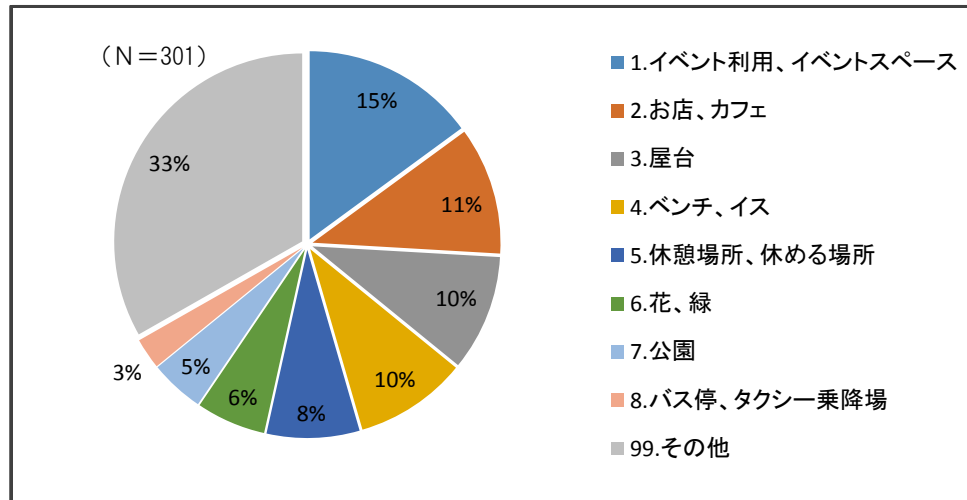
問4. 春吉橋の賑わい空間(図-2参照)にどのような機能を持たせたら良いと思いますか？

機能	回答数	割合(%)
1.イベント利用、イベントスペース	45	15%
2.お店、カフェ	33	11%
3.屋台	30	10%
4.ベンチ、イス	29	10%
5.休憩場所、休める場所	24	8%
6.花、緑	18	6%
7.公園	14	5%
8.バス停、タクシー乗降場	8	3%
99.その他	100	33%
計	301	100%

※回答数には複数回答含む

- 春吉橋活用の意見として、
 - ・ イベント利用、イベントスペースが最も多い。
 - ・ 次いで、お店、カフェ、屋台などの飲食スペース、ベンチ、イスなどの休憩スペースが続く。
 - ・ これらの機能を望む意見で、5割を占める。
- 男女別では、
 - ・ 女性は、カフェ、休憩スペース、花・緑を求める回答割合が高い。

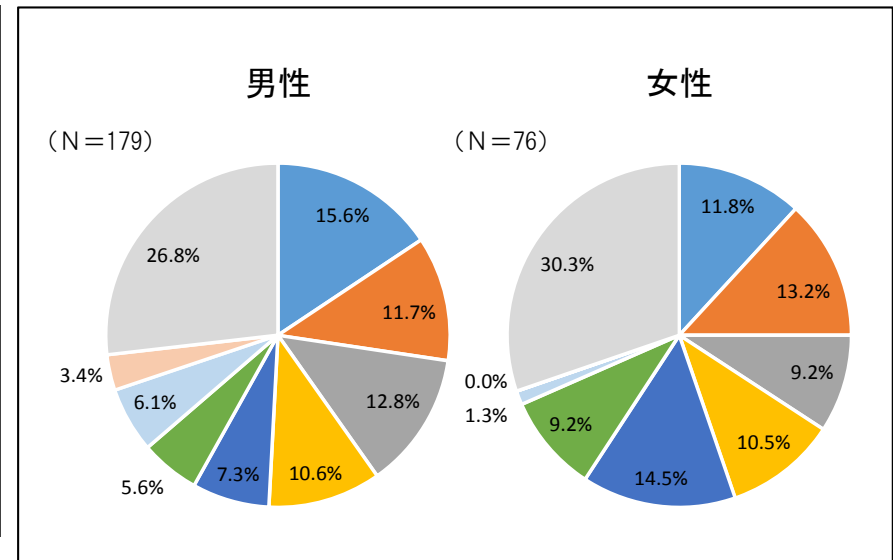
◆全体集計



問4. 賑わい空間の機能

※グラフ中の数値は、複数回答を含む全回答数を100%としたときの構成比

◆男女別集計



3. 意見に対する調査結果について

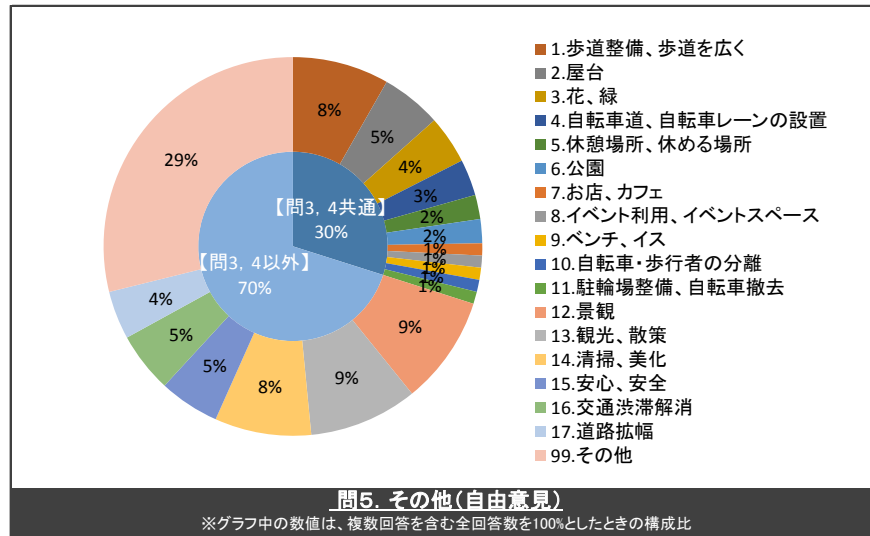
(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(自由意見)

問5. その他(自由意見)

【意見】

その他(意見)	回答数	割合(%)	合計(%)
【問3, 4共通】			30%
1.歩道整備、歩道を広く	8	8%	
2.屋台	5	5%	
3.花、緑	4	4%	
4.自転車道、自転車レーンの設置	3	3%	
5.休憩場所、休める場所	2	2%	
6.公園	2	2%	
7.お店、カフェ	1	1%	
8.イベント利用、イベントスペース	1	1%	
9.ベンチ、イス	1	1%	
10.自転車・歩行者の分離	1	1%	
11.駐輪場整備、自転車撤去	1	1%	
【問3, 4以外】			70%
12.景観	9	9%	
13.観光、散策	9	9%	
14.清掃、美化	8	8%	
15.安心、安全	5	5%	
16.交通渋滞解消	5	5%	
17.道路拡幅	4	4%	
99.その他	28	29%	
計	97	100%	100%

※回答数には複数回答含む

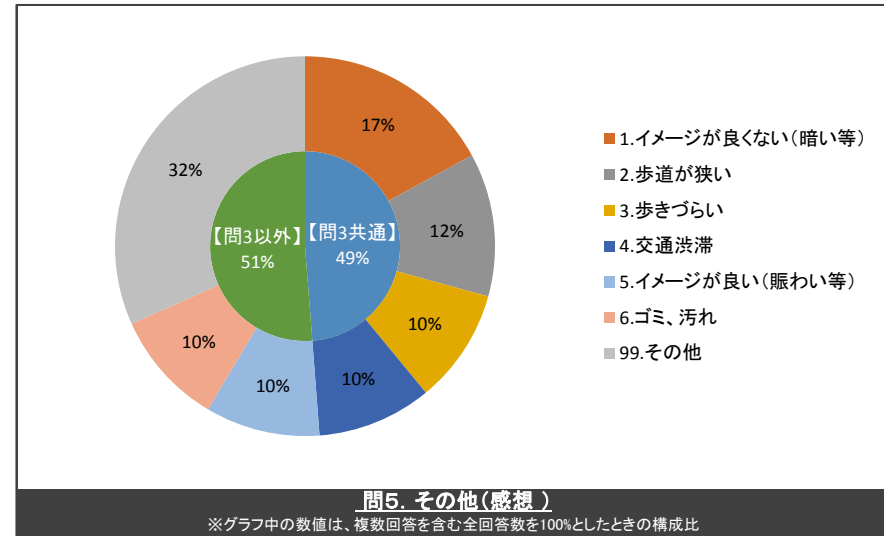


問5. その他(自由意見)

【感想】

その他(感想)	回答数	割合(%)	合計(%)
【問3共通】			49%
1.イメージが良くない(暗い等)	7	17%	
2.歩道が狭い	5	12%	
3.歩きづらい	4	10%	
4.交通渋滞	4	10%	
【問3以外】			51%
5.イメージが良い(賑わい等)	4	10%	
6.ゴミ、汚れ	4	10%	
99.その他	13	32%	
計	41	100%	100%

※回答数には複数回答含む

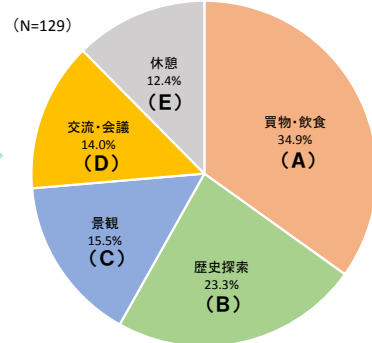
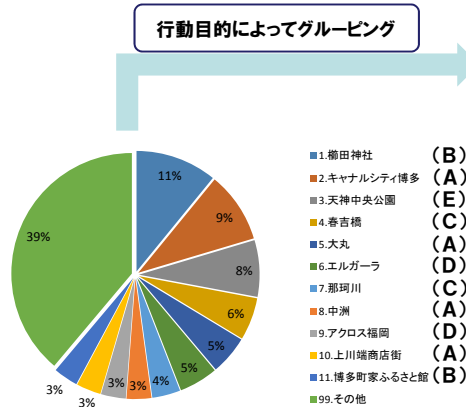


3. 意見に対する調査結果について

(1) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果(キーワード分析)

① 国道道路の現状認識

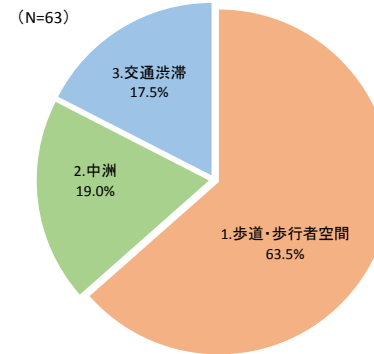
◆好きな場所(問2-1)



【認識されている機能・キーワード】
 ・買物・飲食などの「娯楽的空間」
 ・景観・休憩などの「くつろぎ空間」
 ・歴史探索などの「歴史的空間」
 ・交流・会議などの「文化的空間」

⇒多彩な都市機能、多様な利用者への対応

◆改善が必要な箇所(問2-2)



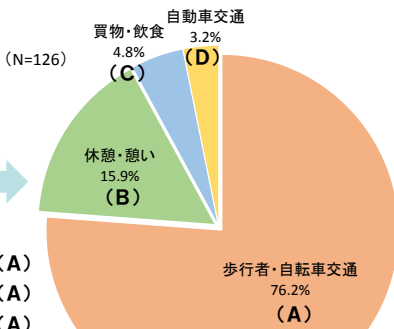
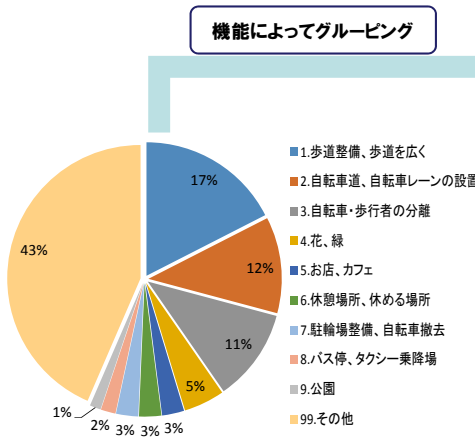
【欠如している機能】
 1位: 歩道、歩行者空間の利便性
 2位: 慢性的な渋滞の解消
 3位: 中洲の環境向上

⇒歩道・歩行者空間への不満の高さ

「多彩な都市機能を沿線に備えた 都心のシンボルロード」
 ※大型商業が集積する渡辺通り、オフィスビルが集積する大博・明治通りなどと違い、多様なターゲット(利用者)を対象とする必要のある多彩な魅力を持った国道道路

② 国道道路のあり方

◆道路空間の方向性(問3)

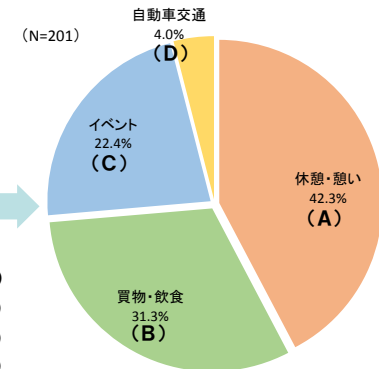
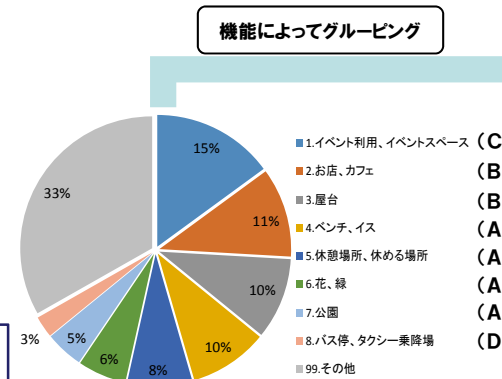


【目指すべき方向性】
 ・歩行者・自転車が主役のまち
 ・ほっと憩えるまち
 ・行きたくなる店のあるまち
 ※将来の方向性として円滑な自動車交通処理を求める意見は少数(3.2%)

「歩行者・自転車が主役の 誰もが安心して回遊できるプロムナード」

③ 春吉橋のあり方

◆賑わい空間の方向性(問4)



【導入すべき機能・キーワード】
 ・花や水辺を楽しみながら憩う 「ほっと一息の空間」
 ・カフェ、露店、屋台が集まる 「にぎわいの空間」
 ・イベントやパフォーマンスで賑わう「祭りの空間」

⇒「休憩・憩う」に加えて、

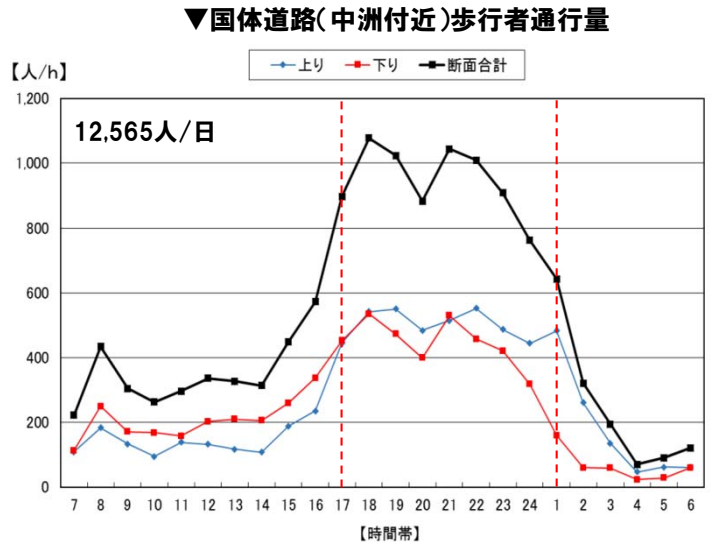
「今までの公共空間の枠を超える: 食べ歩きができるお祭り空間」

3. 意見に対する調査結果について

(2) 国体道路の交通特性(歩行者交通特性)

- 国体道路(中洲区間)の歩行者通行量は、上下ともに17時から深夜1時ごろまでピークがつづく。
- 夜間は2人連れ以上で歩く人が6割以上を占めており、歩道が狭い(W=3m)ため、歩行者同士の衝突の危険性が高い。
- 平行する明治通りや昭和通りと比べて、延長あたりの歩行者・自転車関連事故件数が高い。

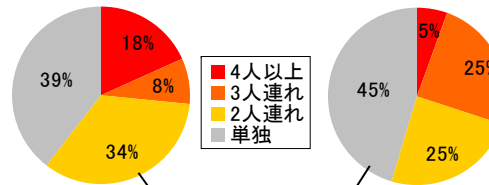
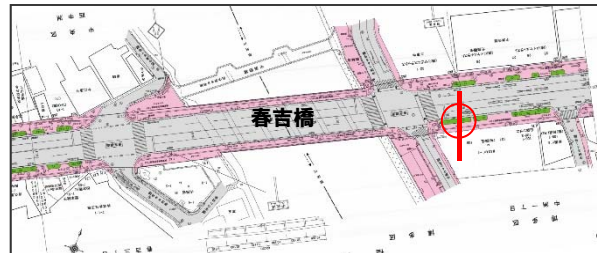
歩行者のピークが17時～深夜1時までつづく



※観測地点:中洲付近、観測日平成21年11月5日(木)

夜間は2人以上で連れ添って歩く人が多い

▼中洲(W=3m)下り側歩道の歩行特性



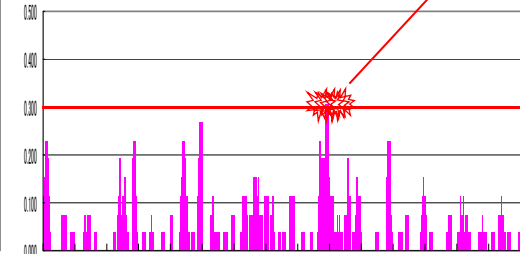
至春吉 71人 ← 73人 至中洲



ビデオ観測日:平成24年2月27日(月)21:30~21:45

歩行者どうし衝突の可能性が生じる 密度がピーク15分間に7回発生

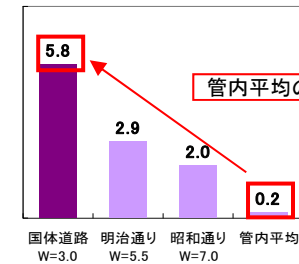
▼歩行者・自転車密度(15分間)



※歩行者密度0.3人/m²を超えると衝突の危険性が高まる。(国総研プロジェクト研究報告、「道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究」)

錯綜や密度計測に用いたピーク時(21:30~21:45)
歩行者167人/15分、自転車 27台/15分
ビデオ観測日:平成24年2月27日(月)

歩行者・自転車関連事故が多い



▲歩行者・自転車関連事故件数(件/4年/km)
※H19-22 歩行者・自転車関連死傷事故件数
国体道路(祇園~警固)
昭和・明治通り(赤坂~呉服町)

3. 意見に対する調査結果について

(2) 国体道路の交通特性(自動車交通特性)

■ 交通量調査概要

- 調査日：平成25年12月20日（金） 7時～翌7時（24時間観測）
- 調査項目：①方向別交通量調査（ビデオ撮影調査）・・・20箇所
- 調査対象地点位置図：



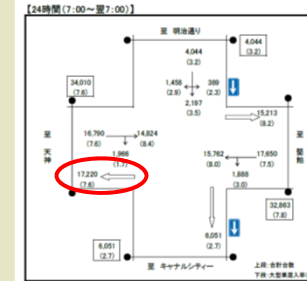
※ ○ : 交差点分析箇所
 ※ ← : 交通量分析方向

■ 調査結果概要（交差点別分析）

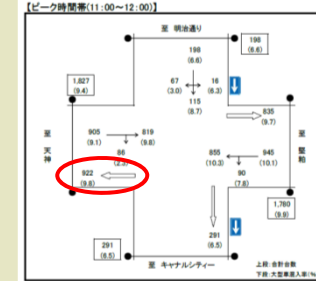
② 西大橋

- ・ 明治通りを代替する東西路線の代表地点

【24時間】



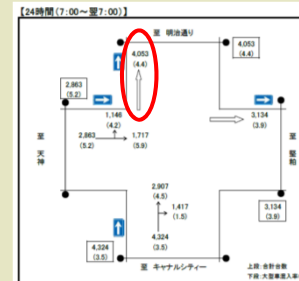
【ピーク時】



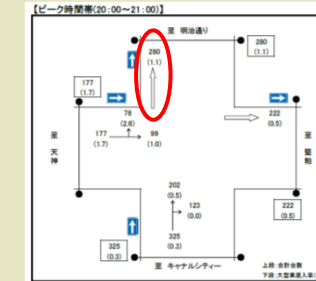
⑨ 仮) 中洲交番前

- ・ 中洲内を縦断する南北路線の代表地点

【24時間】



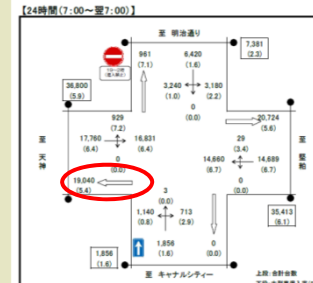
【ピーク時】



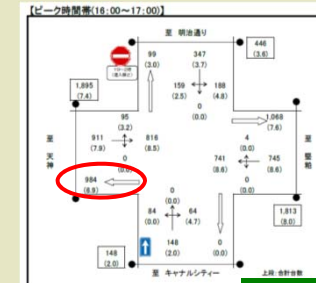
⑯ 春吉橋東

- ・ 国体道路の代表地点

【24時間】



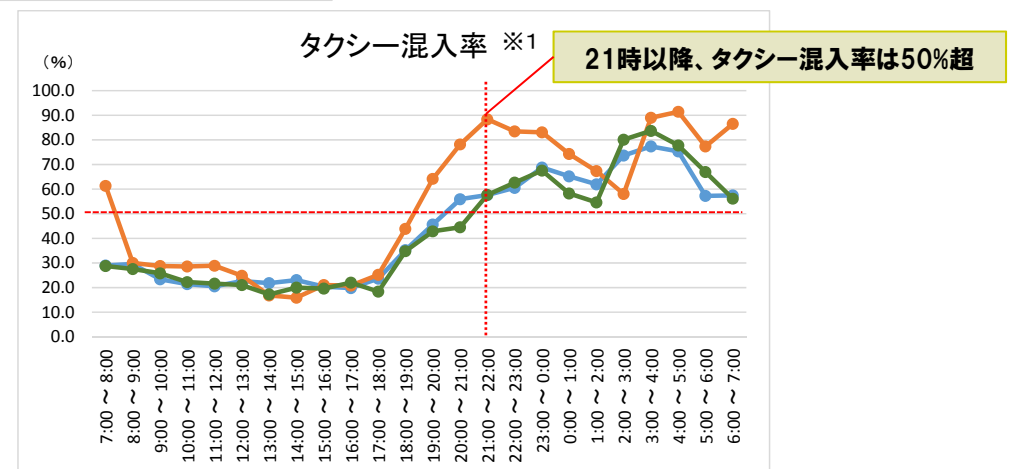
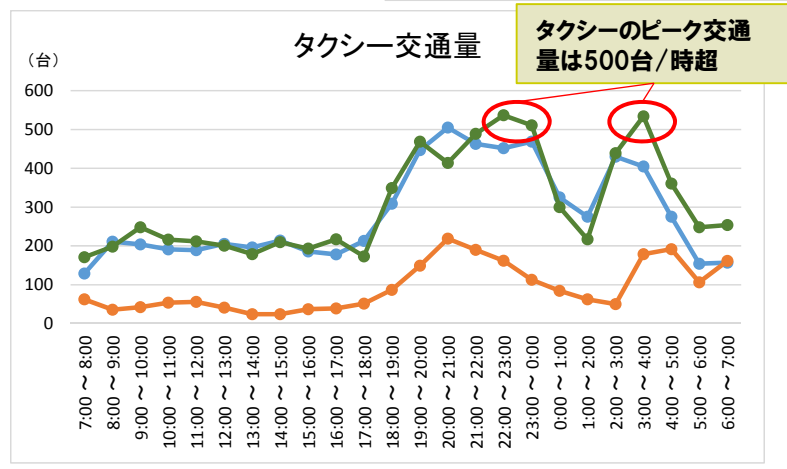
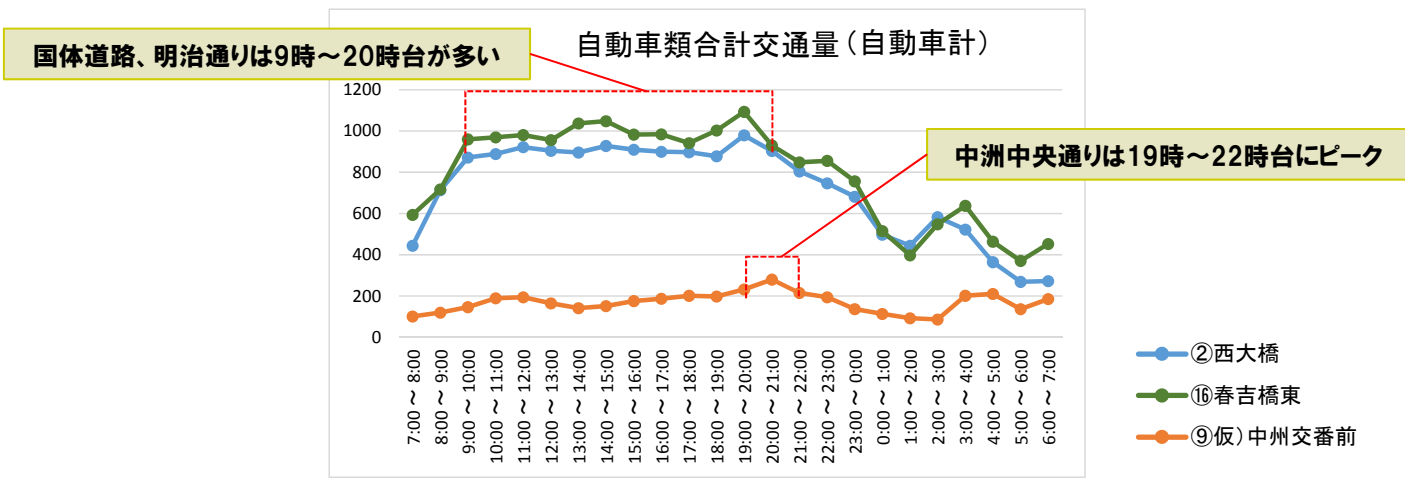
【ピーク時】



3. 意見に対する調査結果について

(2) 国体道路の交通特性(自動車交通特性)

- 春吉橋東(国体道路)、西大橋(明治通り)は9～21時に交通量が多く、中洲交番前(中洲中央通り)のピーク時は19～22時。
- 3路線とも18時以降にタクシー交通量が増加。中洲中央通りでは20時台に200台/時超。国体道路では22～24時と3時台には500台/時超。
- タクシー混入率は、中洲中央通りでは19時以降に50%を越え、ピーク時には90%を越える。国体道路、明治通りでは21時以降に50%を越える。



※1 全自動車類に占めるタクシーの割合

3. 意見に対する調査結果について

(3)外国人の行動特性

①福岡市観光案内ボランティアガイドへのヒアリング1

○外国人の国籍等について

- ・最も多いのはアジア系（韓国、中国）であるが、欧米系、東南アジア系の方も増えている。
- ・特に、近年ベトナム、タイの方が急増している（LCC就航の影響と思われる）。

○外国人が訪れる目的等について

- ・アジア系の方の旅行目的は主に買物である。
- ・欧米系の方は、歴史・文化、日本的なものを好んで観光している。
- ・日本食（寿司、ラーメン、うどんなど）や屋台は人気が高い。
- ・居酒屋は海外にない日本の文化であり人気がある。
- ・その他、清流公園からの景色、那珂川沿いを歩いて楽しんでいる方もいる。
- ・長期（一ヶ月程度）で来日している外国人は、特に明確な目的はなく、自国にはない雰囲気（街路樹の種類の違い、建物の違い、飲食店での接客の違いなど）を楽しみに来ている。

○外国人が訪れる場所等について

- ・買物目的のアジア系の方は大丸、三越などの百貨店に行く。
 - ・博多町屋ふるさと館や櫛田神社などは、ガイドブックにも掲載されているため、外国人が多い。
 - ・上川端商店街を抜けて明治通りを歩く観光客もみられる。
 - ・中洲を外国人に積極的に案内することはない。
- ⇒国体道路の天神周辺はアジア人が多い。キャナル～御供所方面は欧米人が多いのでは。その中間の中洲は外国人はあまり歩いていない。櫛田神社から川端商店街を抜けて明治通りに抜けている可能性がある。

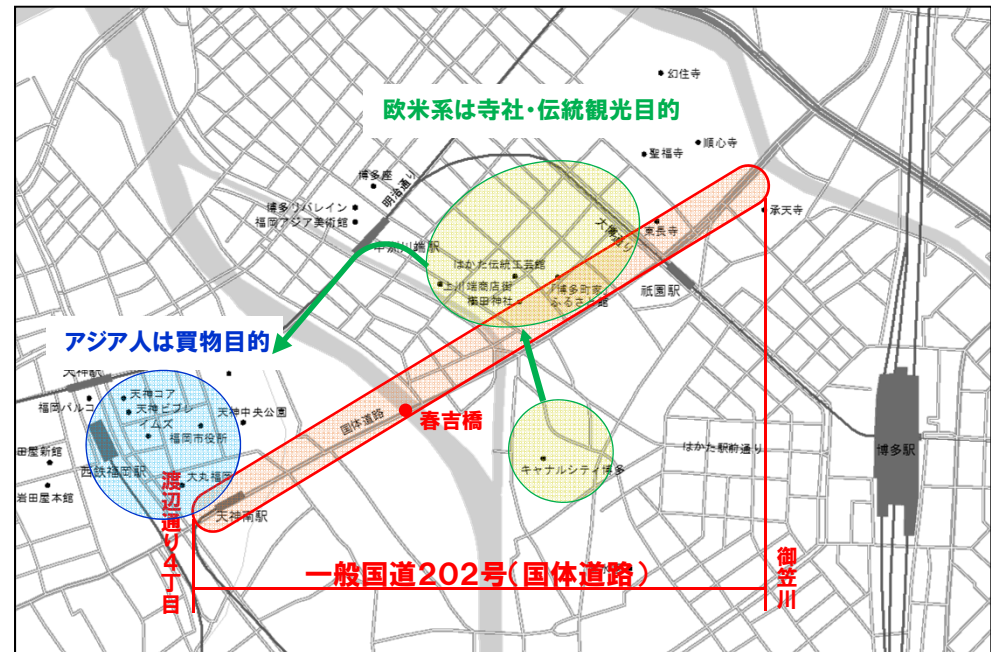
○福岡市での滞在時間について

- ・福岡市の滞在は1日程度が多く、長崎や別府など他都市に向かう方が多い。

○その他意見

- ・交通手段について、地下鉄は外国人でも比較的乗りやすいが、バスはハードルが高いように感じる。
- ・夜間に街を散策している外国人観光客は少ない印象がある。
- ・フランスの方が山笠のビデオ（博多町屋ふるさと館で上映）を見て、非常に感動していたのが印象的だった。

◆ヒアリング結果



※福岡城むかし探訪館へのヒアリングを2014/7/25に実施

3. 意見に対する調査結果について

(3)外国人の行動特性

②福岡市観光案内ボランティアガイドへのヒアリング2

○福岡市観光案内ボランティアガイドについて

- ・福岡市役所1F観光案内所、博多町家ふるさと館を拠点に、依頼に応じて外国人への観光ガイドを行なっている。
- ・外国人旅行者からガイドの依頼があった際に、事前に日時、人数、観光希望場所等についての打合せを行う。

○外国人の国籍等について

- ・欧米系の方を主に案内することが多い。
(来福する外国人観光客は韓国、台湾、中国が多いが、ヒアリングしたガイドさんについては主に欧米系の観光客へのガイドを行なうことが多いとのこと。)

○外国人が訪れる目的等について

- ・欧米系の観光客は、どちらかというと買い物よりも日本らしさを求めており、日本食、着物、山笠等の祭り、寺社等に対する関心が高い。

○外国人を案内する場所等について

- ・福岡では、大宰府、ももち浜（福岡タワー、ドーム）、キャナルシティが一般的に人気がある。
- ・国体道路周辺では、博多町家ふるさと館を拠点に、櫛田神社等の寺社を案内することが多い。
その周辺で、「ちょっと休憩できる公園はあるか」聞かれることがあるが、博多部には案内できるオススメの公園がない。
- ・中洲、西中洲、春吉については、まったく案内したことがない。
- ・天神については、買い物や日本食を求めている観光客に対して案内することがある。
- ・大宰府については、天神から西鉄で行くことを案内する。

○その他春吉橋架け替えに対する意見

- ・外国人向け観光案内サインについては、わかりにくい表記もあるため、充実をお願いしたい。
- ・春吉橋周辺は、観光の空白地帯となっているため、ここに立ち寄りスポットができると、都心周遊のバラエティが増えるのでは。

◆ヒアリング結果



※福岡市観光案内所へのヒアリングを2014/8/11に実施

3. 意見に対する調査結果について

(3)外国人の行動特性

③ボランティアガイド団体（福岡SGGクラブ）へのヒアリング

○福岡SGGクラブについて

- ・外国人旅行者に対して観光案内を行うボランティア団体であり、メンバーは約60人。
- ・70～80件/年程度（月に数件）のガイド依頼がある。
- ・外国人旅行者からガイドの依頼があった際に、事前に日時、人数、観光希望場所等についての打合せをメール等で行う。

○外国人の国籍等について

- ・韓国、台湾、中国でおよそ9割を占める。
- ・タイ、シンガポールなどの東南アジアも増えつつある。
- ・欧米系の方はまだまだ少ない（福岡－アムステルダムを結ぶ直行便には、外国人は16%しか搭乗していない）。

○外国人が訪れる目的等について

- ・買物目当てか、史跡めぐり目当ての大きく2つに分かれる。
- ・その他、松風園などの日本庭園を見に来る方もいる。
- ・博多人形、博多織などの伝統工芸品を目当てに来る方はあまりいない。

○外国人を案内する場所等について

- ・買物目当ての方には、博多駅、キャナルシティ、天神の3箇所を案内する。
- ・一般的によく案内するのは、博多駅～東長寺、承天寺、聖福寺など（大博通り）～櫛田神社、町屋ふるさと館（国道道路）～川端商店街～リバレイン、博多座、水鏡天満宮（明治通り）～天神という流れが多い。
- ・その他、柳橋連合市場の見学を希望する方もいる。
- ・案内や説明をする場所が豊富な明治通りは比較的良好よく歩く。
- ・博多－天神間で、国道道路を終始通って案内することはない。

○その他意見

- ・オープントップバスは比較的良好利用されているが、グリーンバスはやや不便だと感じる。
- ・街の標識や外国人向け観光地図を見ても、福岡はまだまだ外国人旅行者に不親切だと感じる。
- ・国道道路周辺の賑わいを創出していくなら、他の国道にはない特徴や魅力を作っていく必要があると思う。
- ・福岡を旅行し終わった方が、「福岡」を一言で表現できるような街にしていくべき（例えば、ロンドンの赤いダブルデッカー（二階建てバス）は誰にとっても印象的）。

※福岡SGGクラブへのヒアリングを2014/8/14に実施

◆ヒアリング結果

