

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会

《第3回》 会議資料

平成26年10月23日（木）

於：第5博多偕成ビル10F 第1・第2会議室

国土交通省福岡国道事務所，福岡市，福岡県

資料目次

1. 前回意見と調査内容	1
2. 春吉橋周辺の利用実態について	2
(1) 歩行者・自転車24時間通行量調査	
(2) 歩行者路上アンケート調査	
(3) 春吉橋周辺利用におけるまとめ	
3. その他前回意見について	18
(1) 国体道路の事故発生リスク（昼間と夜間の違い）	
(2) 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	



1. 前回意見と調査内容

	前回意見	調査内容	頁
(1)	<p>○昼間と夜間の歩行者・自転車の通行特性は全く異なるので、2つの面から考えるべきではないか</p>	<p>○歩行者・自転車24時間通行量調査</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>日時：平日9/17（水）7：00～翌7：00 休日9/21（日）7：00～翌7：00 場所：春吉橋、中洲懸橋 手法：ビューポール（高所ビデオ撮影装置）によるビデオ撮影</p></div>	2
(2)	<p>○歩行者の行動目的や属性等についても調査する必要があるのではないか</p> <p>○国体道路の利用者が地下鉄中間駅が完成した後どのような行動変化を起こすのか調査すべきではないか</p>	<p>○春吉橋歩行者路上アンケート調査</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><p>日時：平日9/17（水）8～15時、19時～23時 休日9/21（日）8～15時、19時～23時 場所：春吉橋東、祇園町西交差点付近 手法：インタビュー形式によるアンケート ※回答者の属性は調査員が目視で確認した</p></div>	6

2. 春吉橋周辺の利用実態について

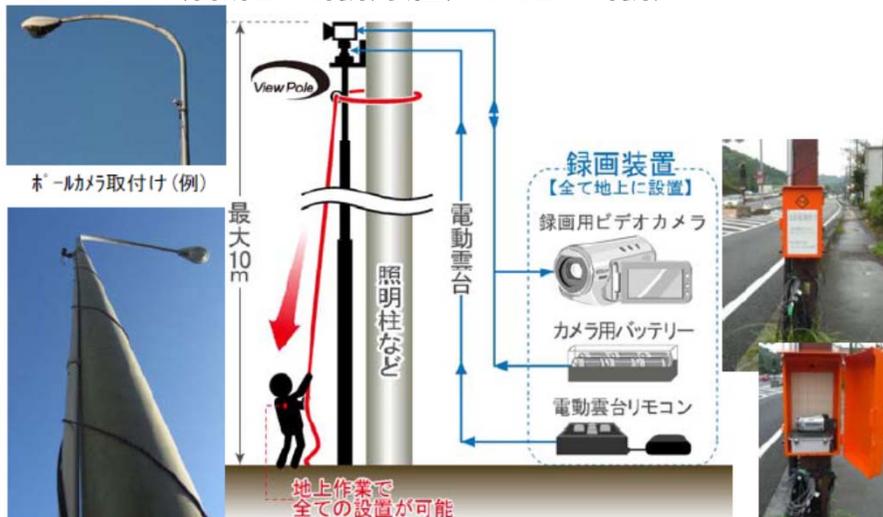
(1) 歩行者・自転車24時間通行量調査【調査方法】

■調査日時

- ・平日：2014年9月17日(水) 24時間(7:00～翌7:00)
- ・休日：2014年9月21日(日) 24時間(7:00～翌7:00)

■調査手法

・ビューポール(高所ビデオ撮影装置)によるビデオ撮影



ポールカメラ取付け(例)

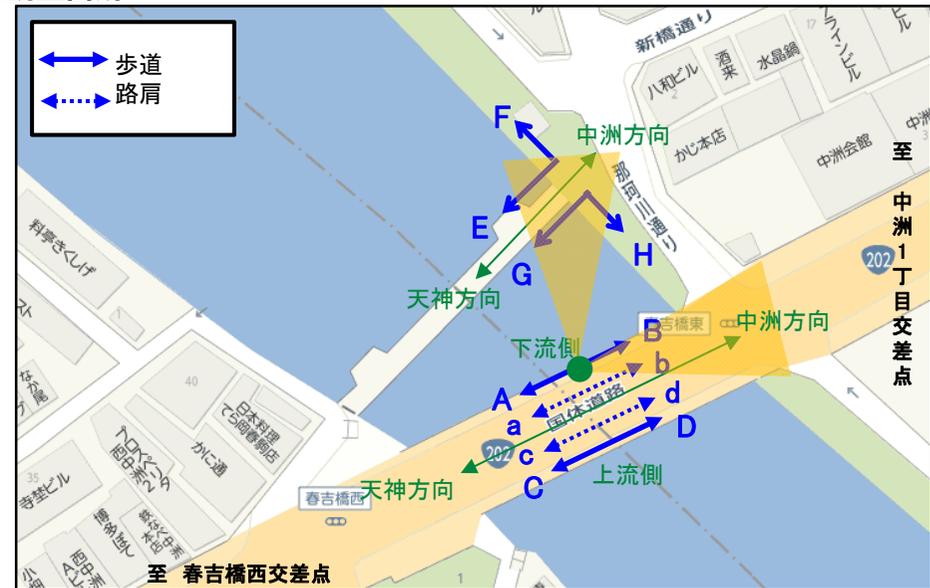
ビデオ収納ボックス(例)

▲高所ビデオ撮影装置による撮影【株式会社 道路計画】取扱説明書より引用

■調査内容

No.	調査箇所	調査内容
1	春吉橋(博多区)	歩行者・自転車(歩道部・車道部)
2	中洲懸橋(博多区)	歩行者・自転車(歩道部・車道部)
3	春吉橋(博多区)	歩行者・自転車(歩道部・車道部)
4	中洲懸橋(博多区)	歩行者・自転車(歩道部・車道部)

■調査箇所



■調査結果概要

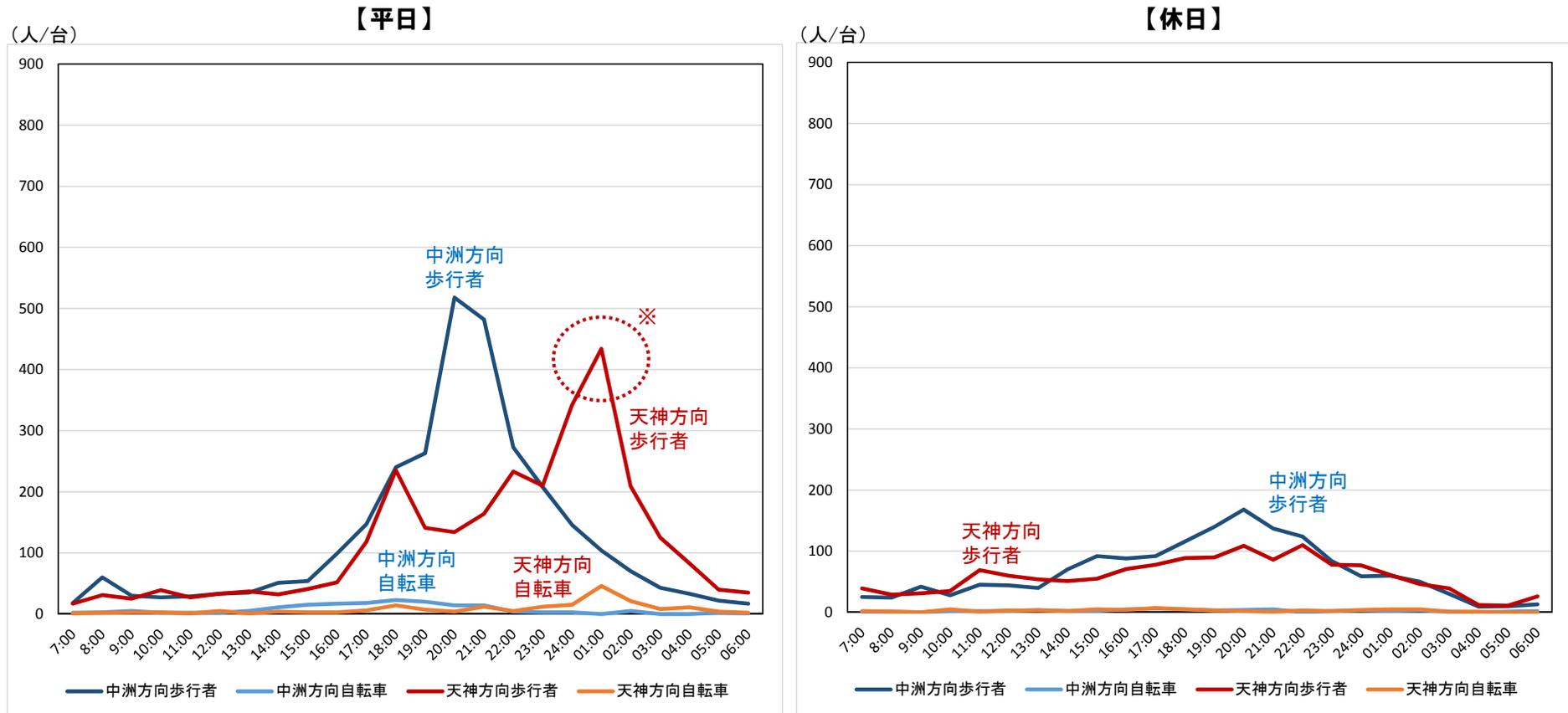
	平日(9/17)		休日(9/21)	
	歩行者(人)	自転車(台)	歩行者(人)	自転車(台)
中洲懸橋	5,839	364	2,996	123
春吉橋	下流側	4,609	4,440	2,149
	上流側	11,118	3,840	12,237
合計	21,566	7,334	19,673	5,454

2. 春吉橋周辺の利用実態について

(1) 歩行者・自転車24時間通行量調査【調査結果】

【中洲懸橋の歩行者・自転車通行特性】

- 平日には、天神方向の夜間(18~22時台)の歩行者通行量は少なく、1時台に通行量がピークとなった。中洲方向の歩行者は、20時台にピークとなった。
- 中洲懸橋では、平日に比べてピーク時の休日の歩行者・自転車通行量が少なかった。
- 自転車交通量について、平日・休日ともあまり通行量がみられなかった。



※タクシー協会へのヒアリングより

○18:00~0:00周辺で交通量が多いのは、中洲の店舗等への出入りのためが多いと考えれる。

○0:00周辺で中洲で帰宅客を乗せたタクシーが郊外に出て行くため交通量は減り、その後帰宅客を降ろしたタクシーが中洲に戻ってくるため、交通量が多くなっているものと考えられる。(営業が1:00までのお店が多い)

2. 春吉橋周辺の利用実態について

(1) 歩行者・自転車24時間通行量調査【調査結果】



2. 春吉橋周辺の利用実態について

(2) 歩行者路上アンケート調査【調査方法】

■調査日時

- ・平日：2014年9月17日(水) 8時～15時、19時～24時
- ・休日：2014年9月21日(日) 8時～15時、19時～24時

■調査手法

- ・インタビュー形式によるアンケート調査

■調査地点



■回収結果(票)

	春吉橋東		祇園町西	
	昼間 (8:00～ 15:00)	夜間 (19:00～ 24:00)	昼間 (8:00～ 15:00)	夜間 (19:00～ 24:00)
平日(9/17)	112	69	131	87
休日(9/21)	85	34	105	55
計	300票		378票	

※回答率は、平日昼間78%、平日夜間67%、休日昼間58%、休日夜間42%

■アンケート調査票

1. ここまでの徒歩の移動経路について教えてください。

(1)最後に出発した場所はどこですか。(どこから歩いてきたか)

①駅 ()	②バス停 ()	③タクシー ()	④自宅 ()	⑤店舗・事務所 ()	⑥その他 ()
--------	----------	-----------	---------	-------------	----------

(2)次の目的地はどこですか。(どこまで歩いていくか)

①駅 ()	②バス停 ()	③タクシー ()	④自宅 ()	⑤店舗・事務所 ()	⑥その他 ()
--------	----------	-----------	---------	-------------	----------

2. 移動目的について教えてください。

①通勤・通学、仕事	②買物	③飲食
④娯楽	⑤旅行・観光	⑥散歩
⑦帰宅	⑧その他 ()	

3. 徒歩による国体道路の利用頻度について教えてください。

①ほぼ毎日	②週に3～4回	③週に1～2回
④月に1～数回	⑤数ヶ月に1回	⑥年に1～数回
⑦その他 ()		

4. お住まいについて教えてください。

①福岡市 () 区 () 丁目 ()	②その他福岡県内 () 市・町 ()
③その他九州内 () 県 ()	④その他 ()

5. 地下鉄七隈線がキャナルシティ等に延伸されると、利用すると思いますか。

①よく利用する	②時々利用する	③めったに利用しない
④まったく利用しない	⑤わからない	⑥その他 ()

6. この(この先にある)天神と中洲に架かる橋の名前をご存知ですか。(地図を見せて)

①「春吉橋」と回答	②わからない、または違う名称を回答
-----------	-------------------

②と回答した人に対して、「春吉橋といますが、聞いたことがありますか?」と質問

①聞いたことがある	②わからない・知らない
-----------	-------------

(↓調査員が目視で判断)

性別 : 男性 / 女性
 年齢層 : 子ども (15歳未満) / 若者 (15～30歳未満) / 中年 (30歳～60歳未満) / 高齢者 (60歳以上)
 構成 : 一人 / 夫婦・カップル / グループ () 人 / 家族 () 人

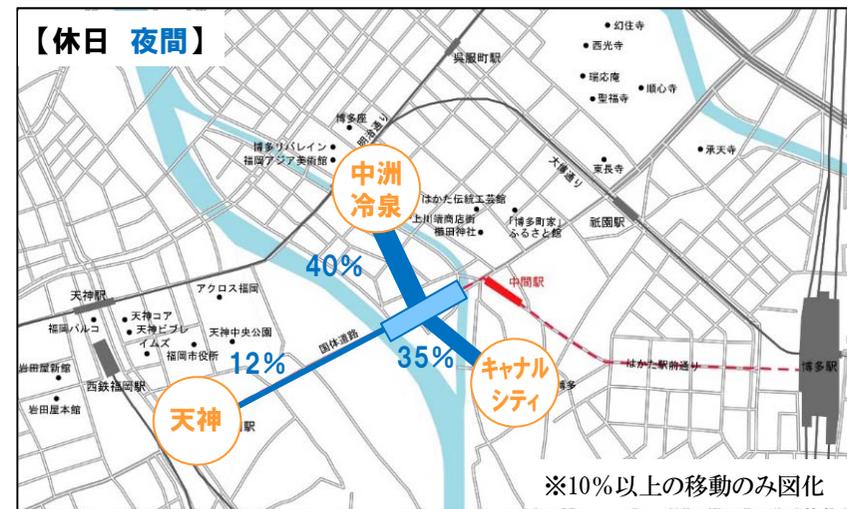
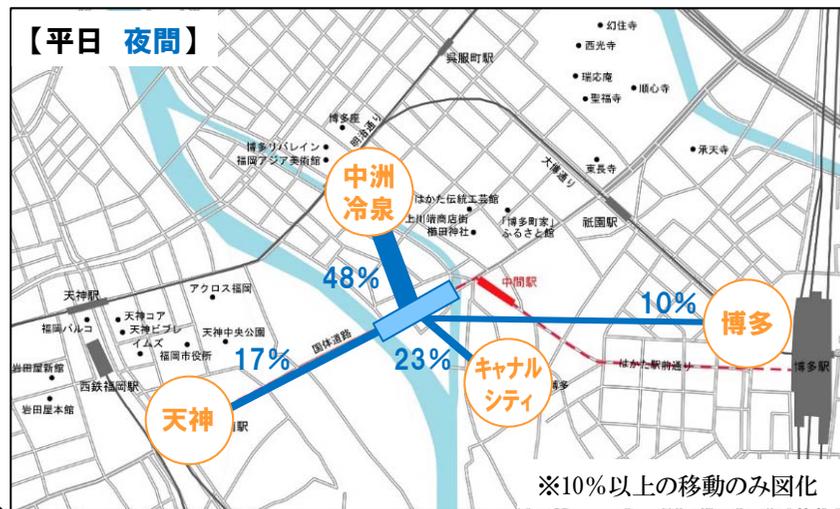
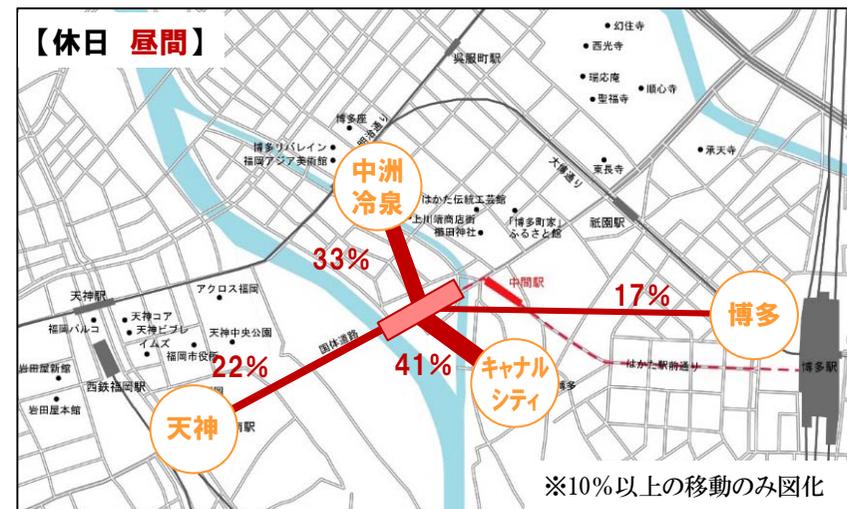
調査地点	春吉橋東 / 祇園西	調査日	平日 / 休日
調査時刻	8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 19, 20, 21, 22, 23 (時台)		
調査員名			

2. 春吉橋周辺の利用実態について

(2) 歩行者路上アンケート調査【調査結果】

- 国道道路を往来する移動として、回答で得られた出発地・目的地をエリアごとにプロットした。
- 国道道路周辺の歩行者について、平日・休日ともに昼間は中洲・冷泉(37%、33%)、キャナルシティ(34%、41%)との移動が多かった。
- 平日・休日ともに夜間は、中洲・冷泉(48%、40%)との移動が多く、さらに休日夜間では35%キャナルシティとの移動であった。

① 国道道路周辺歩行者の発着場所

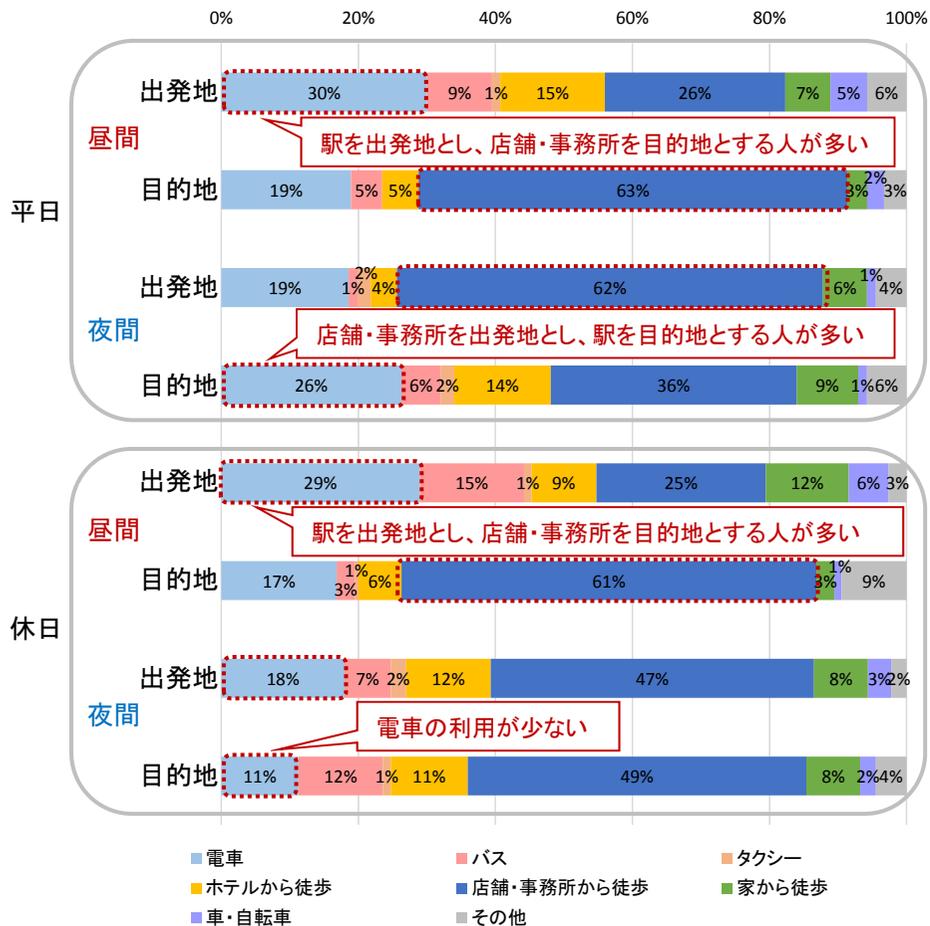


2. 春吉橋周辺の利用実態について

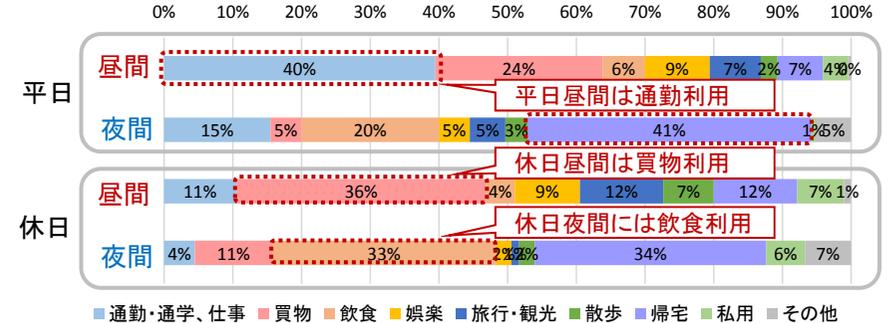
(2) 歩行者路上アンケート調査【調査結果】

- 国体道路周辺歩行者の交通手段について、平日・休日ともに昼間は駅を出発地とし、店舗・事務所を目的地とする人が多かった。平日夜間には、昼間とは逆に店舗・事務所を出発地とし、駅を目的地とする人が多かった。
- 国体道路周辺歩行者の発着場所について、平日・休日ともに昼間はキャナルシティが多く、夜間は平日・休日ともに中洲が多かった。
- 国体道路周辺歩行者の利用目的について、平日昼間は通勤利用、休日昼間は買物利用、休日夜間は飲食利用が多かった。
- 平日・休日ともに地下鉄中間駅の利用意向に大きな差はなかった。春吉橋の知名度は、平日・休日ともに昼間の方が高かった。

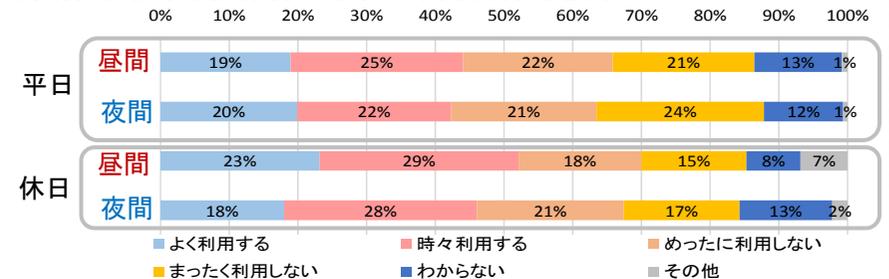
② 国体道路周辺歩行者の出発地・目的地(交通手段)



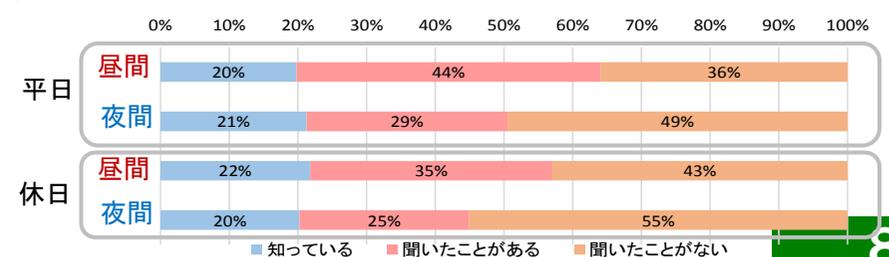
③ 国体道路周辺歩行者の利用目的



④ 国体道路周辺歩行者の地下鉄中間駅利用意向



⑤ 国体道路周辺歩行者の春吉橋の知名度



2. 春吉橋周辺の利用実態について

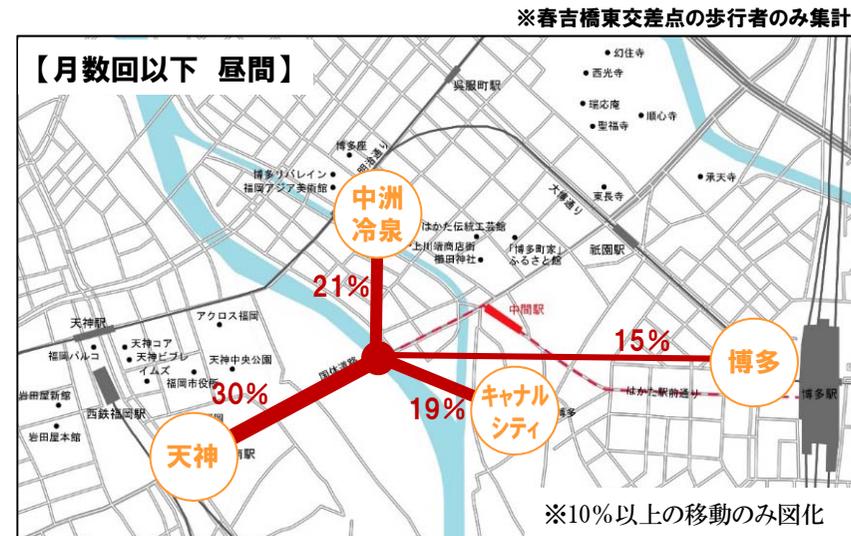
(2) 歩行者路上アンケート調査【調査結果】

○ 国体道路を往来する移動として、回答で得られた出発地・目的地をエリアごとにプロットした。

○ 国体道路の利用頻度の高い歩行者の昼間の発着地は、**天神(27%)、中洲・冷泉(30%)**の割合が多く、**利用頻度の低い歩行者には、博多への移動が15%発生しており、天神－博多間の移動がみられる。**

○ 利用頻度によって夜間の発着地に大きな差はなく、**中洲(42%、36%)**の割合が高い。**夜間の中洲への歩行者の集中がみられる。**

④ 春吉橋周辺歩行者の発着場所※

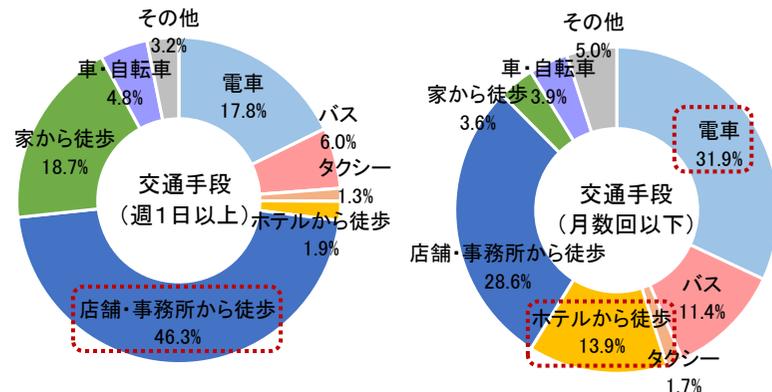


2. 春吉橋周辺の利用実態について

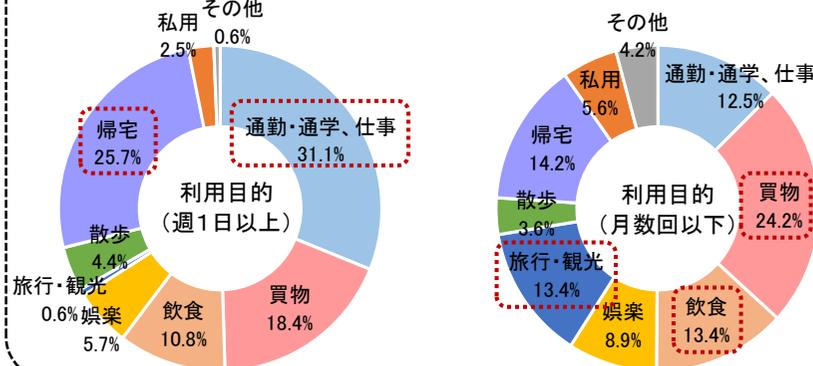
(2) 歩行者路上アンケート調査【調査結果】

- 国体道路までの交通手段について、利用頻度の高い歩行者は、店舗・事務所から徒歩(46%)・家から徒歩(19%)の割合が高く、利用頻度が低い歩行者は電車(32%)・ホテル(14%)・バス(11%)の割合が高くなっている。
- 国体道路の利用目的について、利用頻度の高い歩行者は通勤(31%)・帰宅(26%)・買物(18%)などで利用されており、利用頻度の低い歩行者は買物(24%)・旅行・観光(13%)・飲食(13%)などで利用されている。
- 地下鉄中間駅の利用意向について、利用頻度の高低に関わらず4割以上の歩行者がよく利用する・時々利用すると回答しており、地下鉄中間駅の供用により、国体道路の歩行者が増加することが見込まれる。
- 春吉橋の知名度について、利用頻度が高い歩行者はおよそ7割が知っている・聞いたことがあると回答した一方で、利用頻度が低い歩行者はおよそ6割が聞いたことがないと回答している。

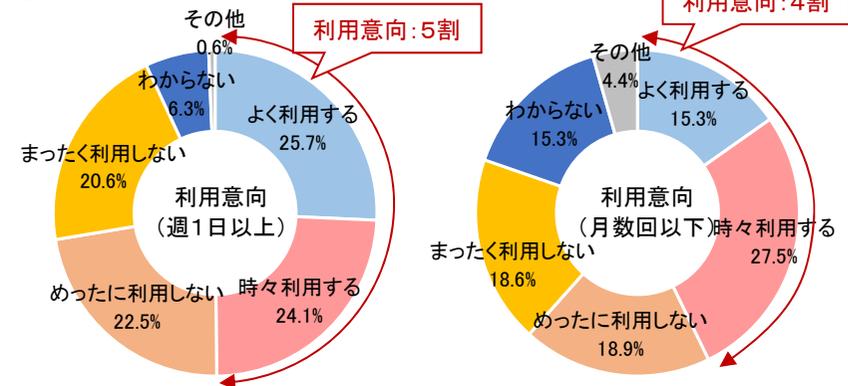
⑤ 国体道路までの交通手段



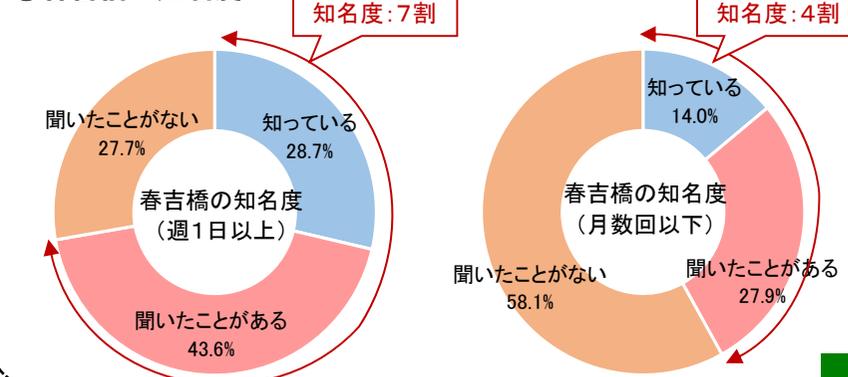
⑥ 国体道路の利用目的



⑦ 地下鉄中間駅の利用意向



⑧ 春吉橋の知名度

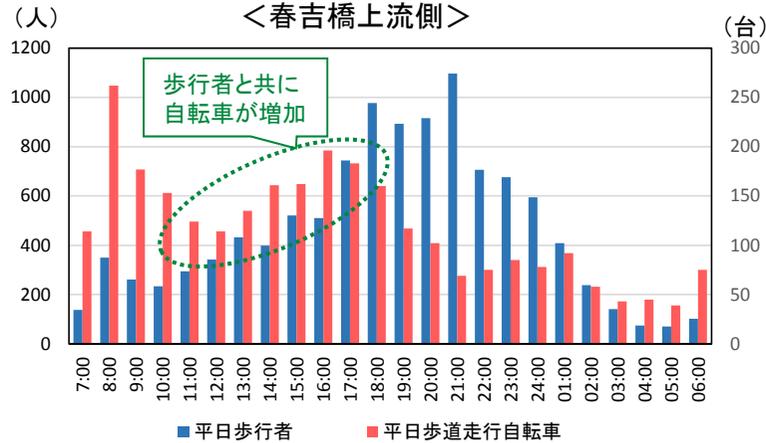


2. 春吉橋周辺の利用実態について

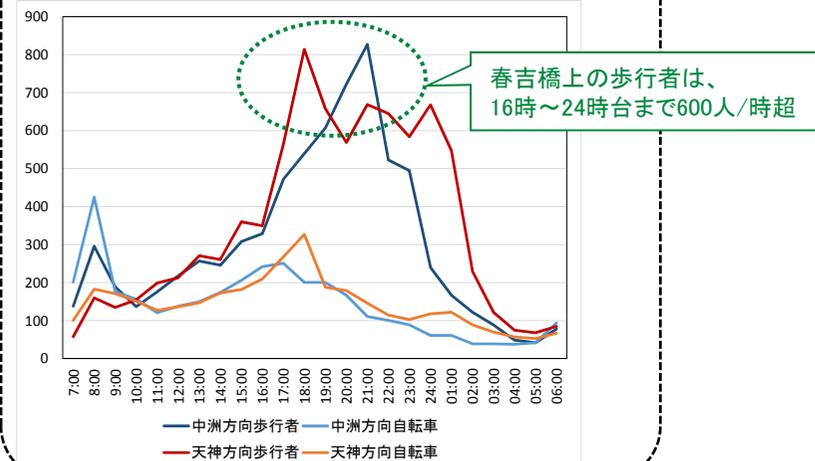
(3) 春吉橋周辺利用におけるまとめ

○春吉橋周辺は、昼間から夕方において歩道を走行する自転車が非常に多く、また夜間の歩行者やタクシー利用が多いという特徴を踏まえた、**安全性を確保できる空間**(照明、歩道幅員の拡充、タクシー乗降場等)とする必要があるのではないか。

■自転車が歩道を走行し、歩行者との錯綜が発生

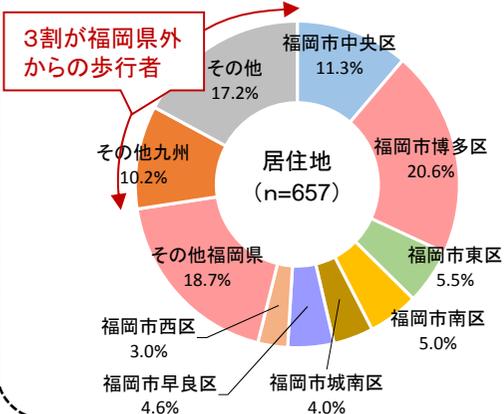


■600人/時超の歩行者が狭い歩道を通行

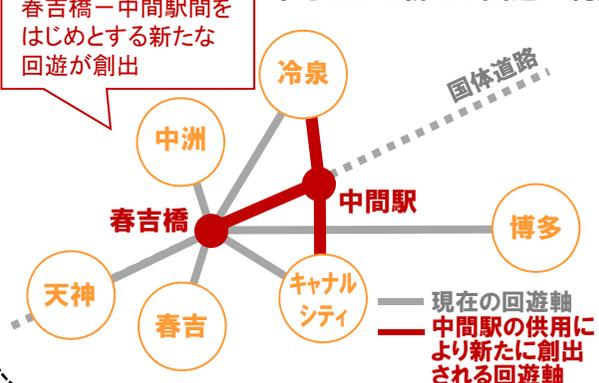


○春吉橋周辺は、福岡県外からの歩行者が多く、利用頻度に関わらず、多くの人が地下鉄中間駅を利用すると見込まれるため、特に中間駅と春吉橋間の導線となる空間は、**外国人も含め利用頻度も少ない人にも分かりやすい案内方法**が必要ではないか。

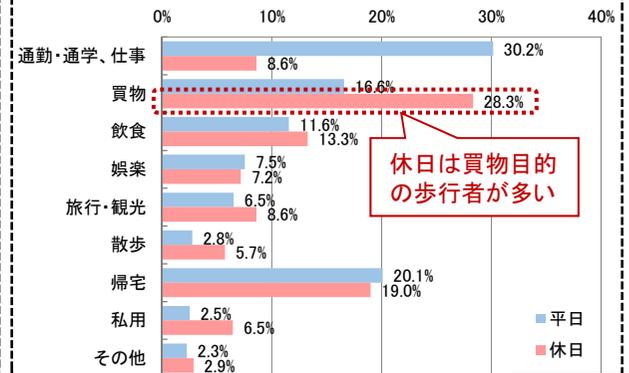
■春吉橋周辺歩行者の3割が県外客



■地下鉄中間駅の供用により、国体道路を中心とした新たな回遊が創出



■休日には、買物目的の歩行者が多い



2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

■自転車24時間通行量調査

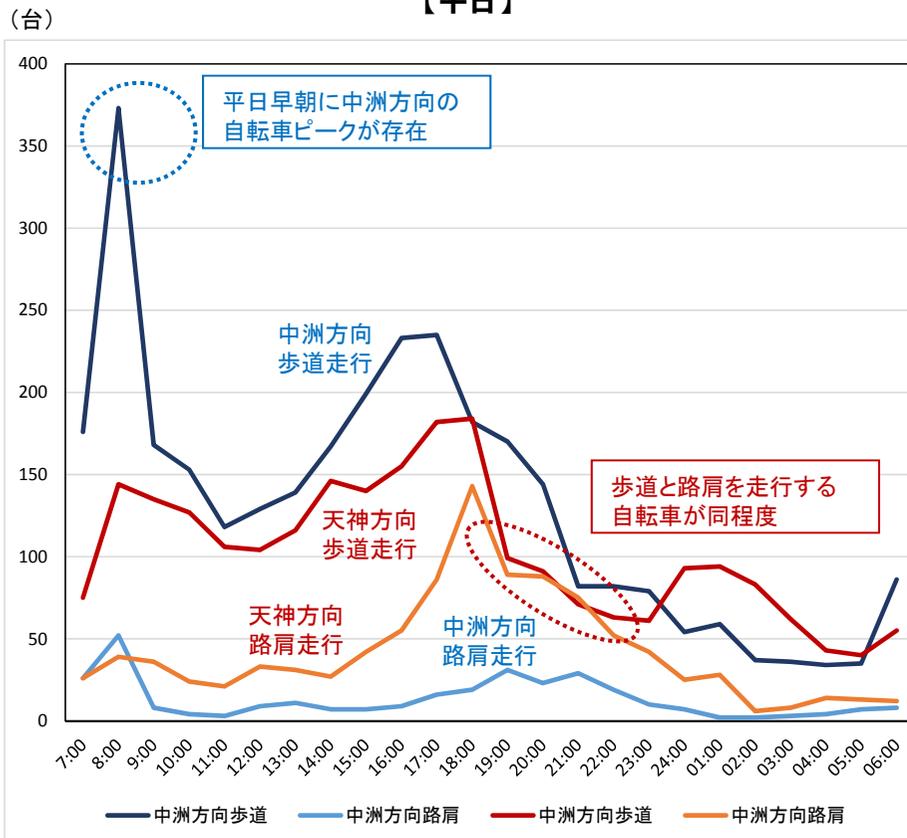
【春吉橋の自転車通行特性】

○平日には、8時台に中洲方向へ歩道を走行する自転車のピークがみられた。また、中洲方向は路肩よりも歩道を走行する自転車の割合が高く、天神方向の自転車は19時～22時台にかけて歩道と路肩を走行する自転車台数が同程度であった。

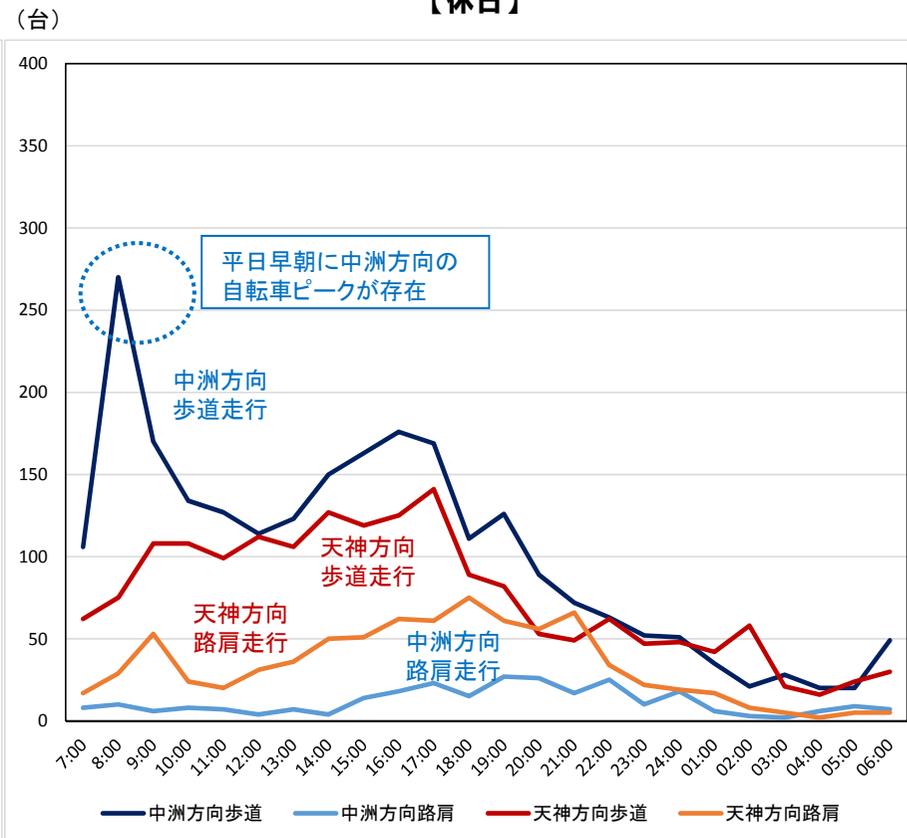
○休日には、8時台に中洲方向へ歩道を走行する自転車のピークがみられた。また、中洲方向は路肩よりも歩道を走行する自転車の割合が高かった。

○ピーク時の自転車交通量は、休日よりも平日の方が多かった。

【平日】



【休日】



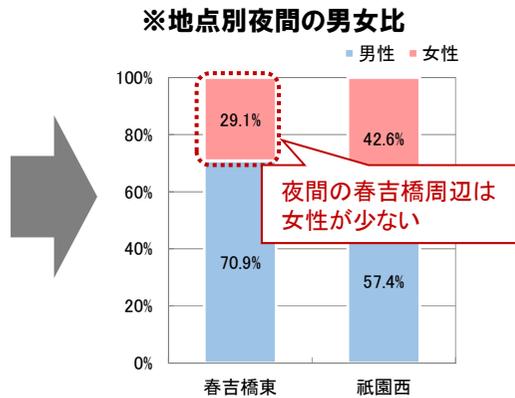
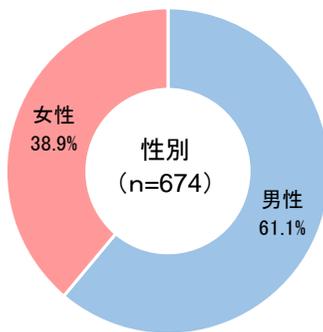
2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

■歩行者路上アンケート調査

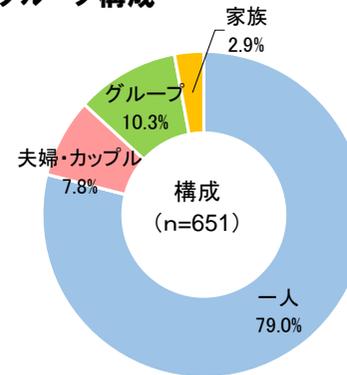
○回答者の性別は男性が6割、女性が4割となっている。**夜間に春吉橋周辺を歩行している女性は少ない。**
 ○年齢は若者層が4割、中年層が5割、高齢者層が1割となっている。昼間に比べて、**夜間は若者の割合が高く、高齢者の割合が少ない。**
 ○居住地は、中央区・博多区が3割、その他福岡市・福岡県が2割、その他九州が1割、その他が2割となっている。**およそ3割が福岡県外の歩行者**であり、県外からの観光客が多く見られるなど、多様な人に利用されている。
 ○グループ構成は、8割が一人で歩行しており、二人以上の歩行者は2割程度である。

■回答者の属性

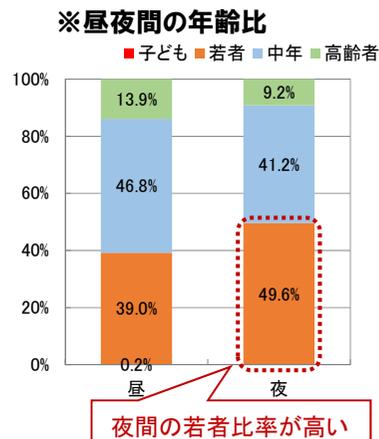
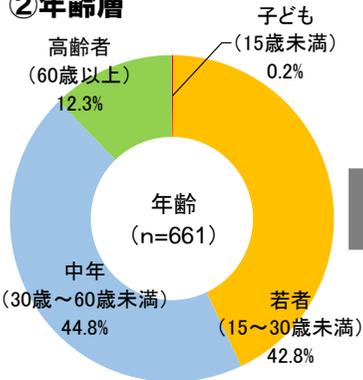
①性別



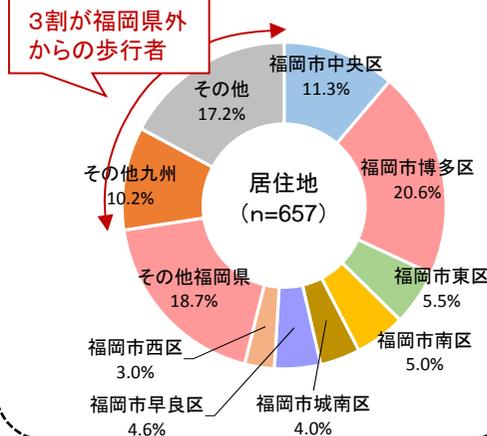
③グループ構成



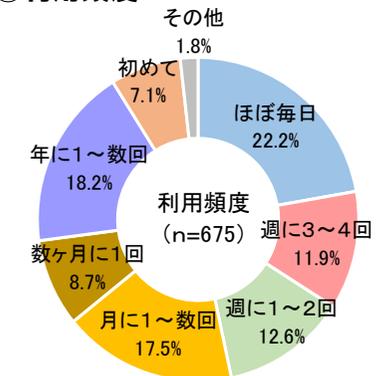
②年齢層



④居住地



⑤利用頻度

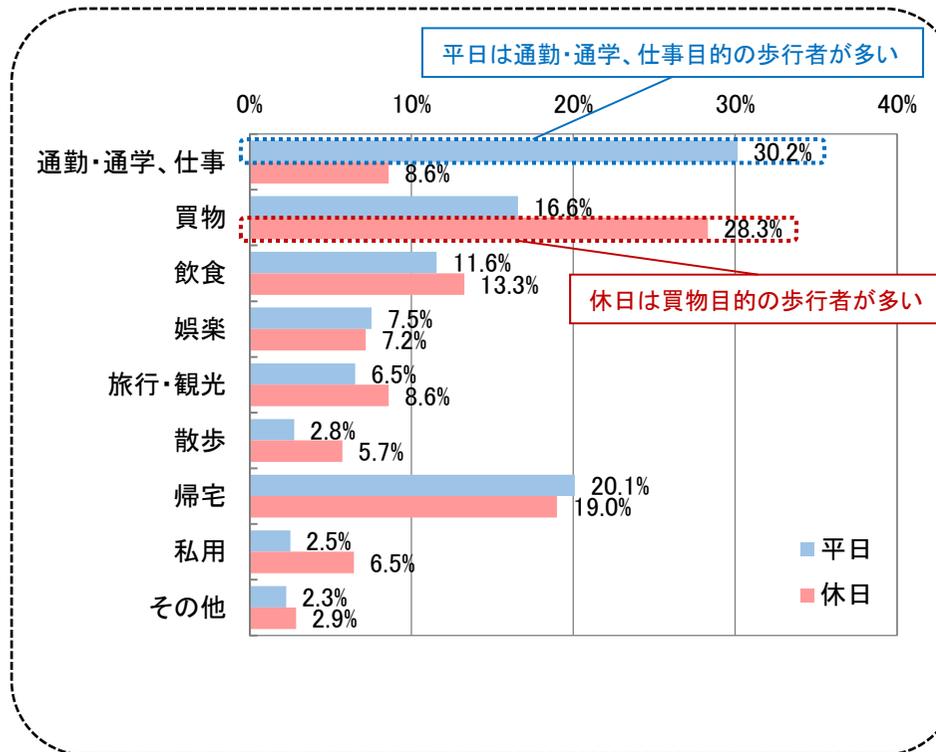


2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

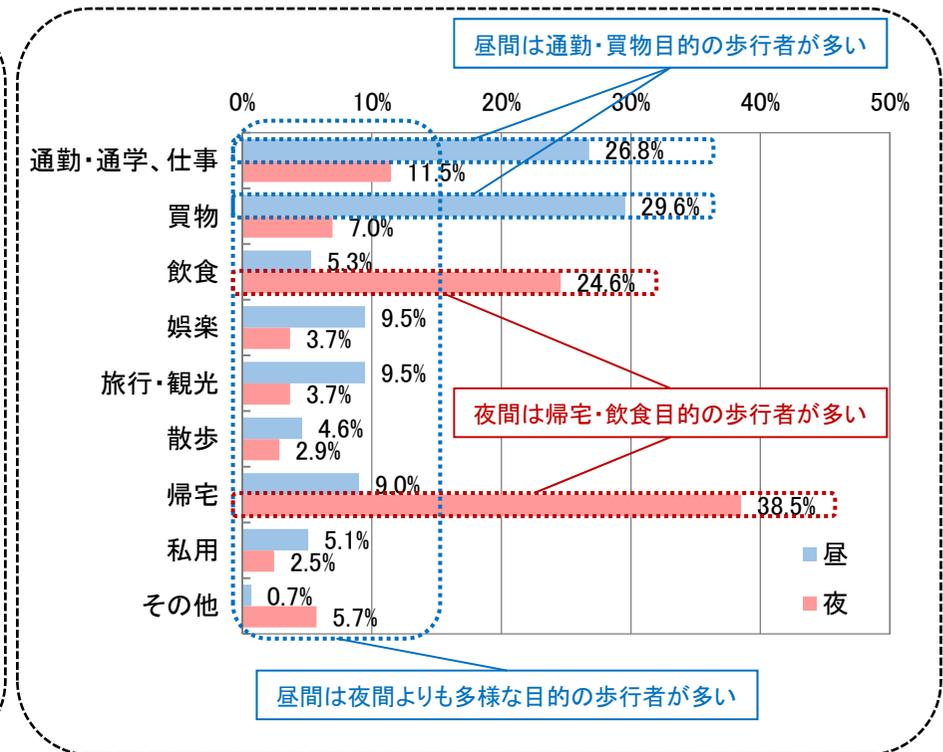
■歩行者路上アンケート調査

- 平日は通勤・通学、仕事目的の歩行者が3割を占めており、次いで帰宅目的が2割となっている。
- 休日は買物目的の歩行者が3割を占める。次いで帰宅目的が2割となっている。
- 昼間の歩行者の移動目的は買物が3割、通勤・通学、仕事目的が3割弱となっている。
- その他の昼間の移動目的としては娯楽、旅行・観光・帰宅などが1割程度を占めており、多様な目的で春吉橋が利用されている。
- 夜間の歩行者の移動目的は帰宅が4割、飲食が3割弱となっている。

■平日・休日 移動目的



■昼間・夜間 移動目的



2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

■歩行者路上アンケート調査

- 春吉橋周辺の歩行者は天神・中洲エリアを出発地としている人が多いのに対して、冷泉周辺の歩行者はキャナルシティ・博多エリアを出発地としている人が多い。
- 春吉橋周辺の歩行者は天神エリアを目的地としている人が多いのに対して、冷泉周辺の歩行者は冷泉・キャナルシティエリアを目的地としている人が多い。中洲エリアは、両地点から同程度、目的地として設定されている。
- 昼間の歩行者はキャナルシティ・博多エリアを出発地として、キャナルシティ・天神エリアを目的地とする人の流れがある。
- 夜間の歩行者はキャナルシティを出発地として、目的地は中洲エリアに集中している。

■出発地・目的地

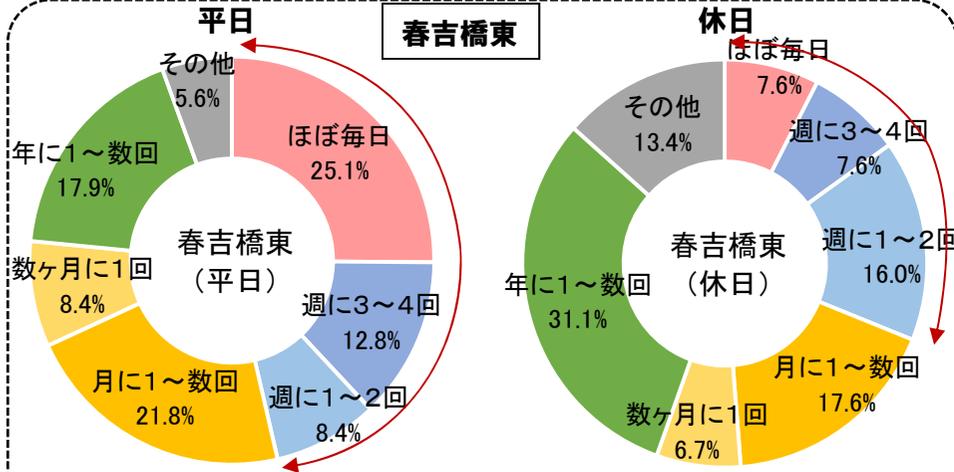


2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

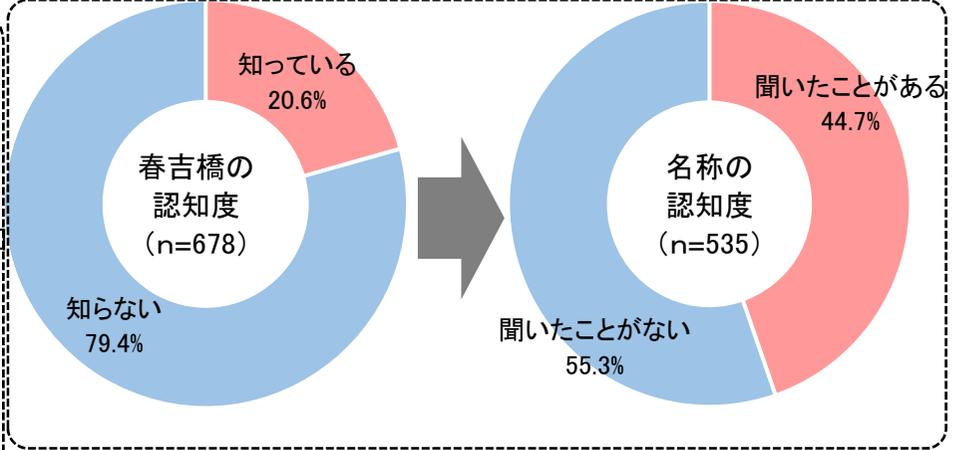
■歩行者路上アンケート調査

- 春吉橋周辺の平日の歩行者は週に1回以上利用する人が5割近くいたのに対し、休日の歩行者は3割程度であった。
- 祇園周辺の歩行者は、平日・休日共に春吉橋周辺の歩行者よりも週に1回以上の利用頻度が高い。
- 春吉橋の認知度について、「春吉橋」と回答できた人は2割存在した。また、「知らない」と回答した人でも、春吉橋の名前を「聞いたことがある」とした人は5割近く存在し、「知っている」「聞いたことがある」と回答した人は、**全体の5割以上**存在した。
- 中央区、博多区に居住する人は春吉橋を「知っている」人が多く、認知度が高かった。

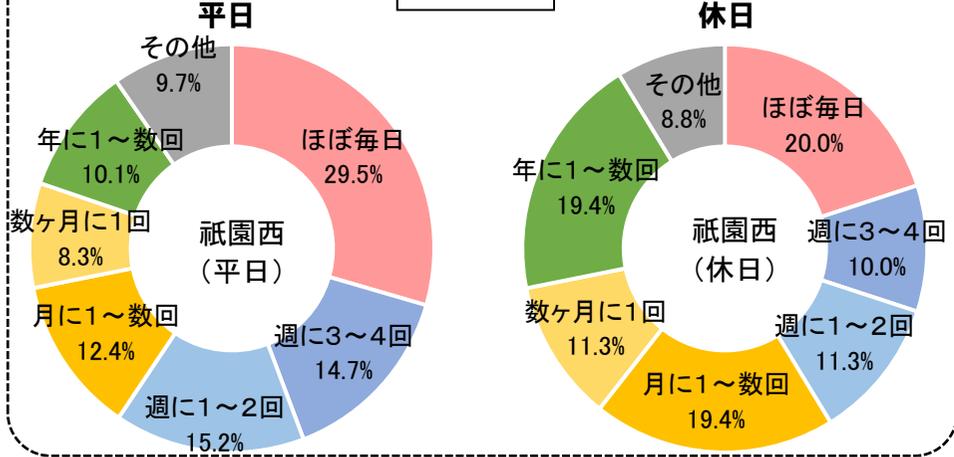
■国体道路の利用頻度



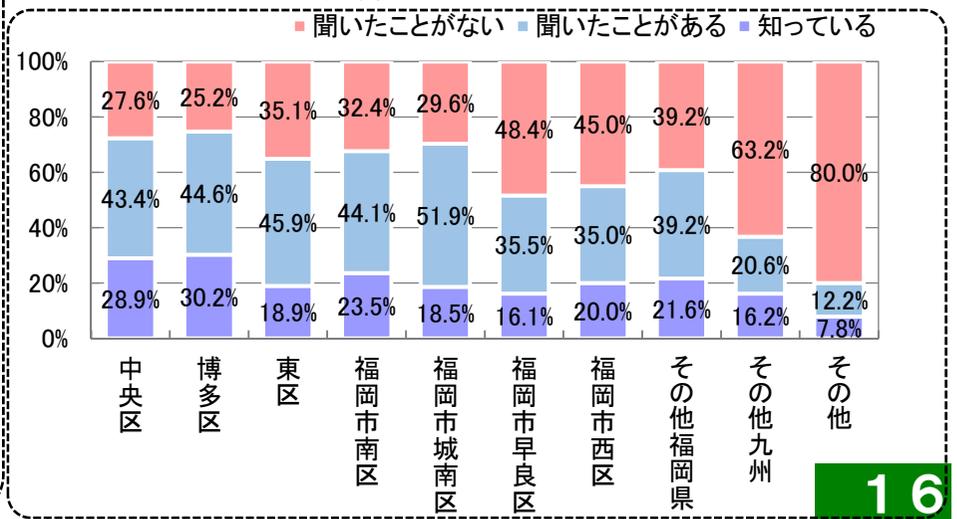
■春吉橋の認知度



■祇園町西



■居住地別 春吉橋の認知度

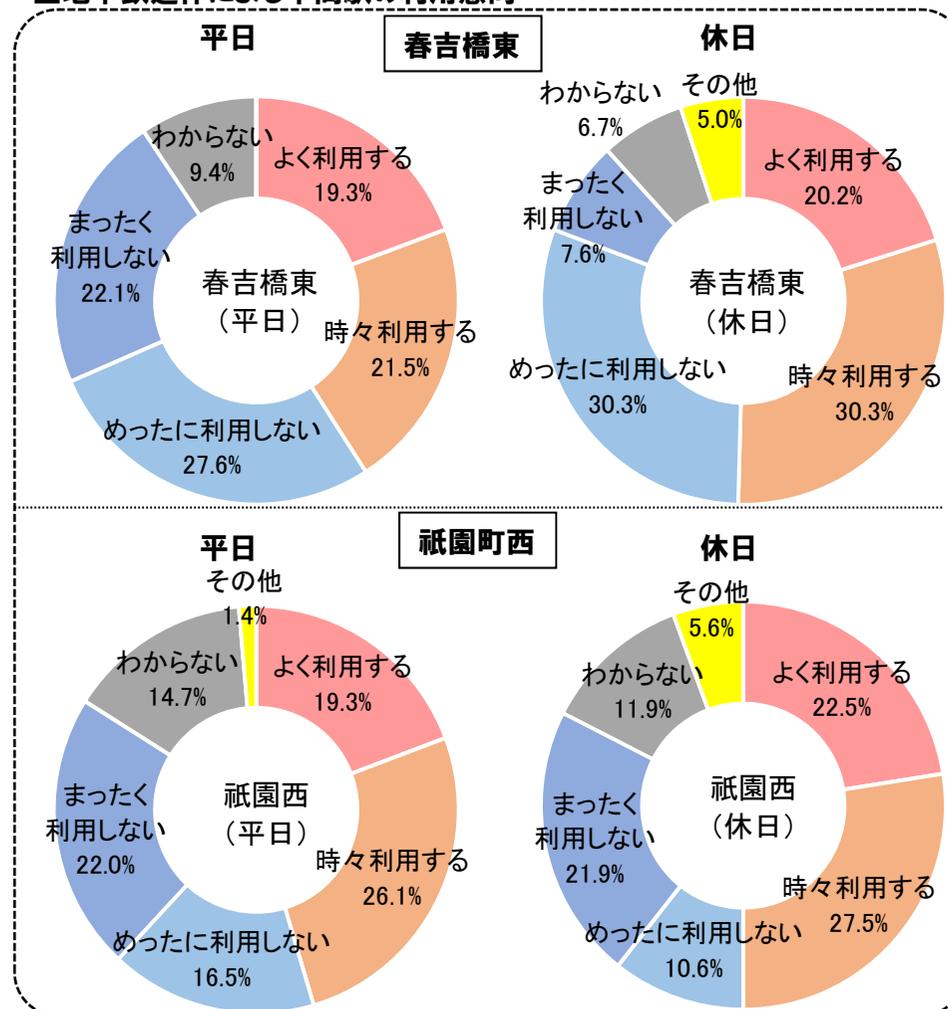


2. 春吉橋周辺の利用実態について【参考データ】

■歩行者路上アンケート調査

- ・地下鉄の延伸による中間駅の利用意向について、両地点において「よく利用する」「時々利用する」と回答した人は平日よりも休日の方が多く、5割が「よく利用する」「時々利用する」としている。
- ・国体道路の利用頻度が高い平日の歩行者では、「めったに利用しない」「まったく利用しない」と回答した人が4割～5割存在した。特に、中間駅から距離の離れた春吉橋周辺の歩行者は利用意向が低かった。

■地下鉄延伸による中間駅の利用意向



3. その他前回意見について

	前回意見	提示資料	頁
(1)	○昼間・夜間によって、国体道路上の事故の発生リスクも変わってくるのではないかと	○国体道路の事故発生リスク	19
(2)	○国体道路や春吉橋のイメージは、属性や利用頻度で変わってくるのではないかと	○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	20

3. その他前回意見について

(1) 国体道路の事故発生リスク(歩行密度について)

(1) 既往の研究成果(歩行の安全性・快適性を踏まえた歩行者密度)

本研究では、特に、歩行者交通量の変動が特徴的で、また歩道幅員を割増す可能性が高いと考えられる都心部について、関連データを紹介していく。(中略) 都心部については、それぞれ卓越する通行目的と時間帯があり、(中略) 中心業務地では朝方の通勤、繁華街では午後の買物が主要な通行目的と考えられる。本研究ではこの点も考慮しつつ、関連データを整理する。(中略)

サービスレベルの設定には、「自由歩行」できるかどうかが重要なキーになる。この点から見れば、サービスレベルは、歩行者密度の値で0.3(人/m²)以下とすべきと考えられる。これを越えた歩行者密度の採用は、当初から歩行者の通行に対して何らかの制約を想定することとなる。(中略) データは、1970年~80年代に紹介されたものであり、その後高齢社会を迎えたわが国においては、サービスレベルの設定時に、これらの歩行者密度よりももう一段小さな歩行者密度を用いることにより、余裕を持たせた歩道としていく方が良いかもしれない。

出典:国総研プロジェクト研究報告(H18.2) 第7号「道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究」P148より、原文まま

(2) 推測されること

都心部の朝の通勤や午後の買い物を想定した場合、歩行者密度が0.3人/m²を超えると、ぶつかったり・追い抜いたり等の「自由歩行」に制約が生じることが考えられる。

春吉橋では、見通しが悪い夜間に歩行者が集中すること、また、歩行者に速度の遅い酔客が含まれる等の特徴があるため、0.3人/m²よりも低い値を基準にしなければ、「自由歩行」を確保することができない可能性がある。

表-3・2・6 既存調査研究によるサービスレベル

歩行密度k(人/m ²)		0.5		1.0		1.5		2.0	
Fruin		自由歩行	正常歩行可能	自由度は制限 衝突率大	追い抜き、 衝突回避が 困難	すべての人は通常の歩行速度で歩けない、 ぎりぎりに近い			足り足
吉岡	通勤	A 自由歩行	B 自由歩行はやや制約	C 自由歩行は制約		D 自由歩行は困難	E 自由歩行はほぼ不可能	F 自由歩行は不可能	
	行事・催物	A 自由歩行	B 自由歩行は制約			C 自由歩行は困難	D 自由歩行はほぼ不可能	E 自由歩行は不可能	
	買物	A 自由歩行	B 自由歩行は制約			C 自由歩行は困難		D 自由歩行は不可能	

出典:国総研プロジェクト研究報告(H18.2) 第7号「道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究」P149

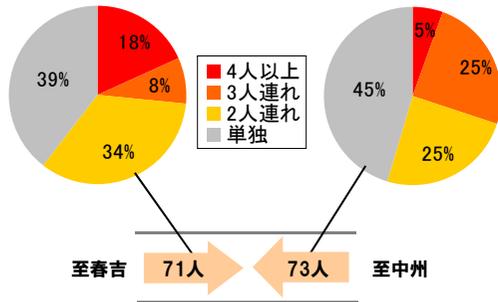
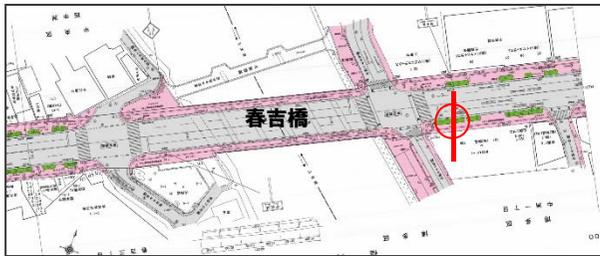
3. その他前回意見について

(1) 国体道路の事故発生リスク(昼間と夜間の違い)

- 夜間は通行量が多く、2人連れ以上で歩く人が6割以上を占めている。
- 歩道が狭い(W=3m)ため、歩行者・自転車が集中する夜間は、歩行者・自転車同士の衝突の危険性が高い。

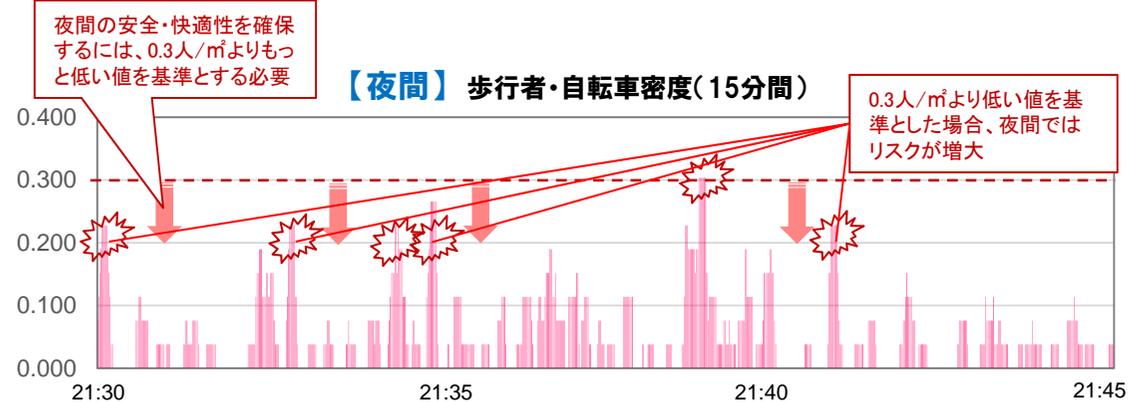
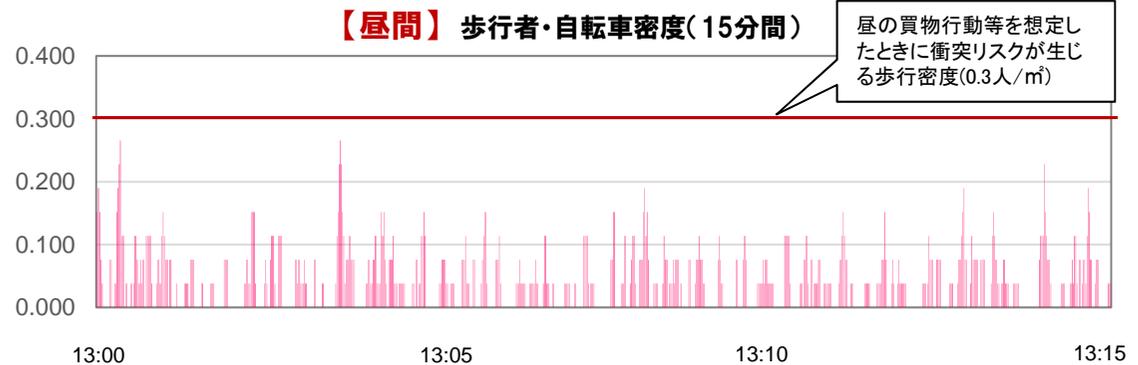
夜間は2人以上で連れ添って歩く人が多い

▼中洲(W=3m)下り側歩道の歩行特性



ビデオ観測日：平成24年2月27日(月)21:30~21:45

歩行者・自転車どうし衝突の可能性が生じるリスクが夜間に増大



ビデオ観測日：平成24年2月27日(月)

		(人、台)	
密度計測時間	歩行者	自転車	
昼間 13:00~13:15	106	29	
夜間 21:30~21:45	167	27	

3. その他前回意見について

(2)春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査【調査方法】



Press Release

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。

※参考資料

- 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(御幸川~遠辺道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良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とするためのアイデア・提案等を提出して下さい。

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?
・春吉橋周辺では旧跡をそのまま残し、昔ながら「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機能を持たせたら良いかを判断して下さい。

意見等

問5 その他(自由意見)
・春吉橋を含む旧跡・緑地の空間について、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. その他前回意見について

(2)春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査【調査結果】

【国体道路及び周辺で好きな場所】

○国体道路及び周辺で好きな場所として、「春吉橋」と答えた人は、性別では**男性の方が女性よりも多く**、年齢別では、40歳代、50歳代の人が多く、**60歳代の人意見はなかった**。居住地別では、**福岡市以外・福岡県外に居住している人の方が多かった**。

○利用頻度別では、あまり差がみられなかった。

