

1. 第2回協議会の振り返り…………… P2

## 国体道路の空間パターンについて

2. 考えられる空間パターン…………… P4

3. 歩行者・自転車の利用実態と考えられる空間パターン…………… P5

4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン…………… P8

5. 可変的な交通運用…………… P14

## ソフト施策・社会実験について

6. ソフト施策の事例整理…………… P16

7. 社会実験の事例整理…………… P21

# 1. 第2回協議会の振り返り

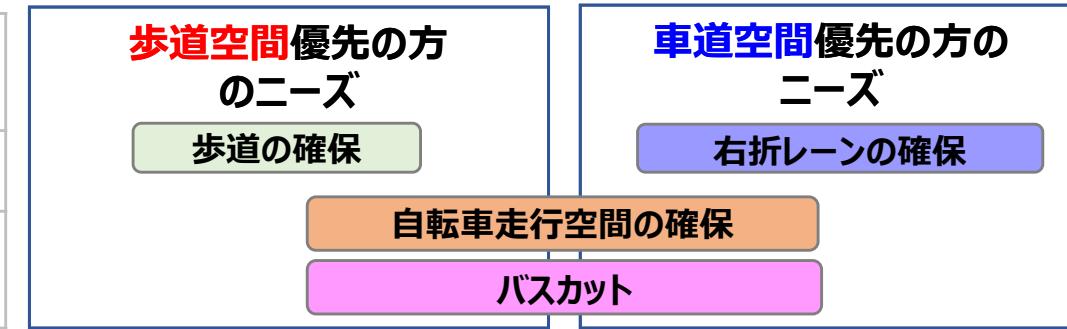
## ■第2回協議会の「説明内容」について

- 現況の実態・課題を詳細に分析した上で多様な交通のサービスレベル向上に向けた道路空間再編対策の実施を検討することを確認。
- 福岡都心部エリアの交通実態や将来の国体道路におけるニーズから、国体道路の空間のあり方を下記の通り示した。

## ■国体道路の交通実態

歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>交通量急増</b>。都心部の中でも増加割合が大きい</li> <li>・<b>博多～天神を結ぶ主動線</b>として、買い物・飲食等の利用</li> <li>・狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜し、<b>快適性・安全性が低い</b></li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心部の交通量が減少する中、<b>近年増加</b></li> <li>・自転車関連事故が多く、安全性が低い</li> </ul>
自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>交通量減少</b></li> <li>・<b>車線変更を繰り返すジグザグ走行</b>により、安全性が低い</li> <li>・停止車両を避けるため、<b>第1車線がほとんど利用されていない</b></li> </ul>

## ■国体道路利用者のニーズ



## ■主な委員意見

- 第1車線を歩行者滞留、自転車、バス、タクシー、荷捌き等で活用することが良いのではないか。（その他空間再編案多数）
- ソフト施策も併せて考えていくことが重要。
- 実証運行等により、空間再編の影響を評価すべき。

## ■第3回協議会(今回)の内容

### ■国体道路の空間パターンについて

- ・第2回協議会にて委員の皆様からいただいた意見を基に、国体道路の利用実態の解像度を上げて、**求められる役割や機能を整理**した上で、**空間パターンを検討**。

### ■ソフト施策・社会実験について

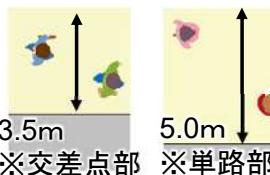
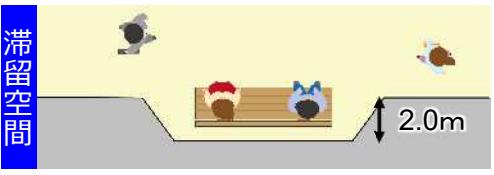
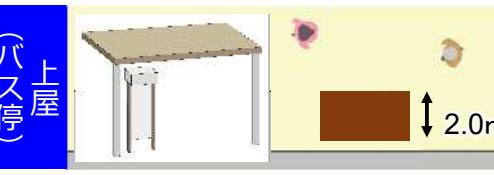
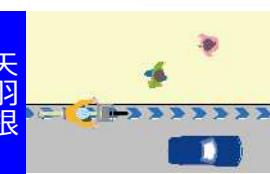
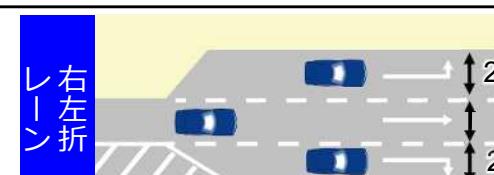
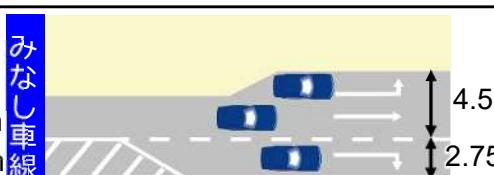
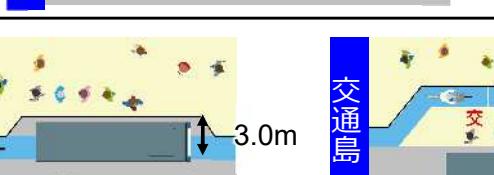
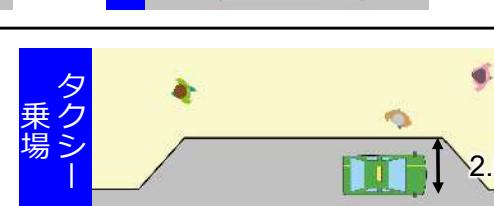
- ・ソフト施策や空間再編に関わる社会実験の事例を整理

# 国体道路の空間パターンについて

---

## 2. 考えられる空間パターン

### ■第2回協議会における委員意見を参考とした空間パターン

現況標準断面	単路部		交差点部		
	現況	空間パターン	現況	空間パターン	
歩行者	 <p>3.5m ※交差点部</p> <p>5.0m ※単路部</p>	 <p>拡幅</p> <p>幅員: 現況 + <math>\alpha</math></p>	 <p>滞留空間</p> <p>2.0m</p>	 <p>バス停</p> <p>上屋</p>	 <p>2.0m</p>
自転車	 <p>矢羽根</p>	 <p>通行帯</p> <p>自転車</p> <p>※車道に設置</p> <p>1.5m</p>	 <p>自転車道</p> <p>※縁石等で車道と構造的に分離</p> <p>2.0m</p>	 <p>通行帯</p> <p>自転車</p> <p>※歩道上に設置</p> <p>1.5m</p>	
自動車	 <p>※交差点部</p> <p>レーン左折</p>	 <p>右折</p> <p>車道</p> <p>2.75m</p> <p>3.0m</p> <p>2.75m</p>	 <p>みなし車線</p> <p>2.75m</p> <p>4.5m</p> <p>2.75m</p>		
バス	 <p>ストレート型</p>	 <p>バス専用</p> <p>3.0m</p>	 <p>バスカット</p> <p>3.0m</p>	 <p>交通島</p> <p>1.5m</p>	 <p>テラス型</p> <p>2.5m</p>
その他		 <p>荷捌き場</p> <p>2.0m</p>		 <p>タクシートラック</p> <p>2.0m</p>	

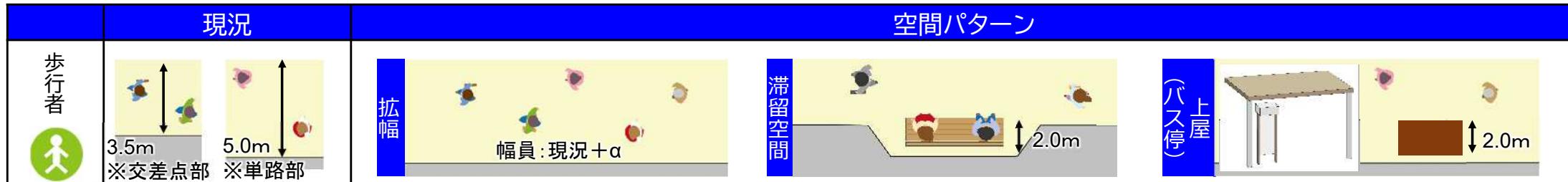
※空間パターンの幅員は標準的な幅員を記載

### 3. 歩行者・自転車の利用実態と考えられる空間パターン

歩行者



5



## ■歩行者の利用実態

- 周辺において、「春吉橋の整備」「七隈線延伸」「はかた駅前通りの空間整備」が実施され、国体道路（祇園町西～渡辺通4丁目）の歩行者交通量が増加しているが、歩道が狭く、快適性・安全性が低い状況。
- 今後、清流公園整備も予定されており、更なる都市の賑わい創出が予想される状況。

### 国体道路の状況

#### 国体道路の歩行者交通量の推移 (百人/13h)



※福岡市:都心部歩行者交通量等調査(7時～20時)

### 整備済みの主な周辺事業



### 今後の周辺事業

○イメージパース  
春吉橋橋上広場から南端部広場を望む

#### 清流公園整備・管理運営事業



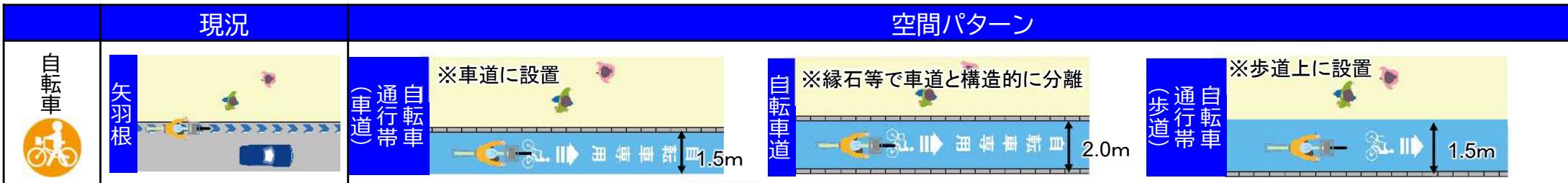
※提案時における事業者の主な提案内容であり、今後の協議等により変更になることがあります。

### ■委員意見 ※協議会での発言

- 単に移動のみではなく、通りの中で回遊して過ごすことの楽しみを増やす体験できるようになればよい。それを支える滞留のための設備や空間を確保することについて議論できればよい。
- 歩道空間を十分に広げて上屋(バス停)とベンチを設置することが望ましい。



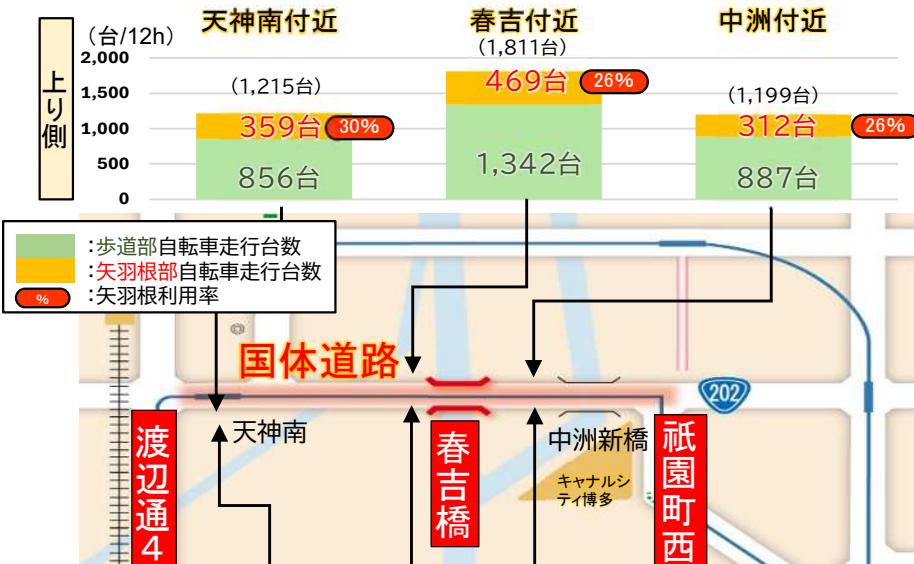
### 3. 歩行者・自転車の利用実態と考えられる空間パターン



#### ■自転車の利用実態

- 国体道路は矢羽根が整備されているものの、利用率は3~4割程度であり、過半数以上は歩道部を利用。
- 委員からも車道左側走行の原理原則を遵守するために走行空間を確保し安全性向上が必要との意見が多数あった。
- シェアサイクル利用も15,000台/月以上と多く、東西方向の通過や都心部内各地へ多様なルートが利用。

#### ■国体道路における自転車の走行状況



※R5.7ビデオ観測調査

#### ■シェアサイクルの交通量

国体道路は15,000台/月以上の利用



資料:シェアサイクル事業者提供データ(R7.9)

#### ■国体道路(祇園町西～渡辺通4)を利用したシェアサイクルの経路



資料:シェアサイクル事業者提供データ(R7.9)

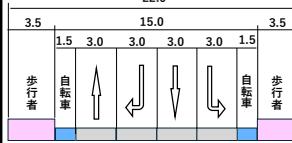
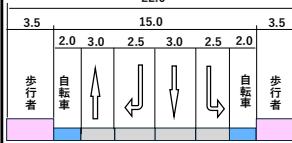
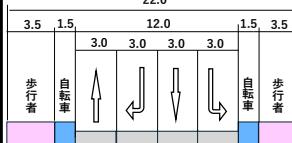
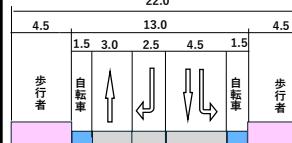
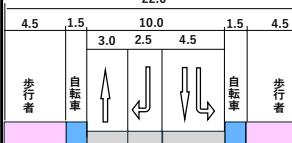
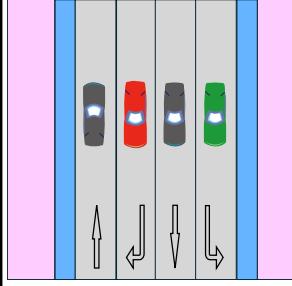
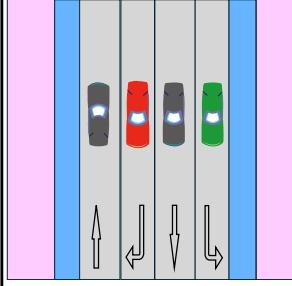
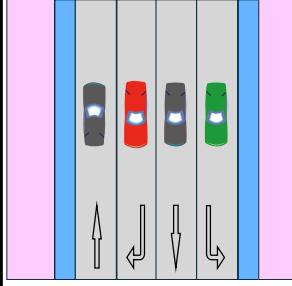
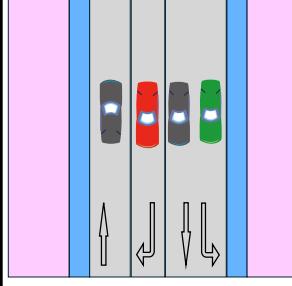
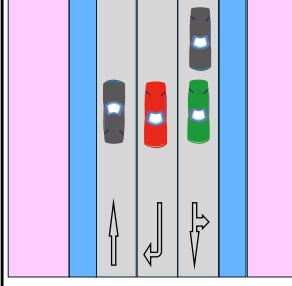
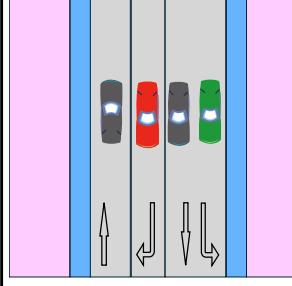
#### ■委員意見 ※協議会での発言

- 自転車が歩道を走るか車道を走るかどっちつかずで危険。
- 歩行者、自転車、自動車の区分を明確にすればスムーズに行き来できる。
- 自転車のスペース確保は前提として議論を進めた方がよい。
- 自転車は車両であり、車道を走る原理原則が重要。
- 自転車は車道の左側走行を遵守して安全性を高めることが必要。
- シェアサイクルのGPSデータの分析もできないか検討が必要。

### 3. 歩行者・自転車の利用実態と考えられる空間パターン

#### ■歩行者・自転車空間のパターン別の幅員構成

- 右左折レーンの設置が望ましい交差点部を対象として歩行者・自転車空間パターン別の幅員構成を整理。

	パターン①	パターン②	パターン③	パターン④	パターン⑤	パターン⑥	
歩道幅員	現況幅員(3.5m)			拡幅(4.5m)			
自転車	自転車通行帯 (車道(1.5m))	自転車道(2.0m)	自転車通行帯 (歩道(1.5m))	自転車通行帯 (車道(1.5m))	自転車道(2.0m)	自転車通行帯 (歩道(1.5m))	
幅員構成							
イメージ図							
歩行者	快適性	現況幅員のまま	現況幅員のまま	現況幅員のまま	歩行空間拡大	歩行空間拡大	歩行空間拡大
安全性	自転車と分離	自転車と分離	自転車と分離	自転車と錯綜の懸念	自転車と分離	自転車と分離	自転車と錯綜の懸念
自転車	自動車と錯綜の懸念	構造的に分離され安全性が高い	歩行者と錯綜の懸念	自動車と錯綜の懸念	構造的に分離され安全性が高い	歩行者と錯綜の懸念	
自動車	右折	適切に確保可能	狭幅員で確保可能	適切に確保可能	狭幅員で確保可能	適切に確保可能	狭幅員で確保可能
	左折	適切に確保可能	狭幅員で確保可能	適切に確保可能	みなし左折	左折レーンは不可	みなし左折

好み

可能

懸念事項

不可

# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

自動車 

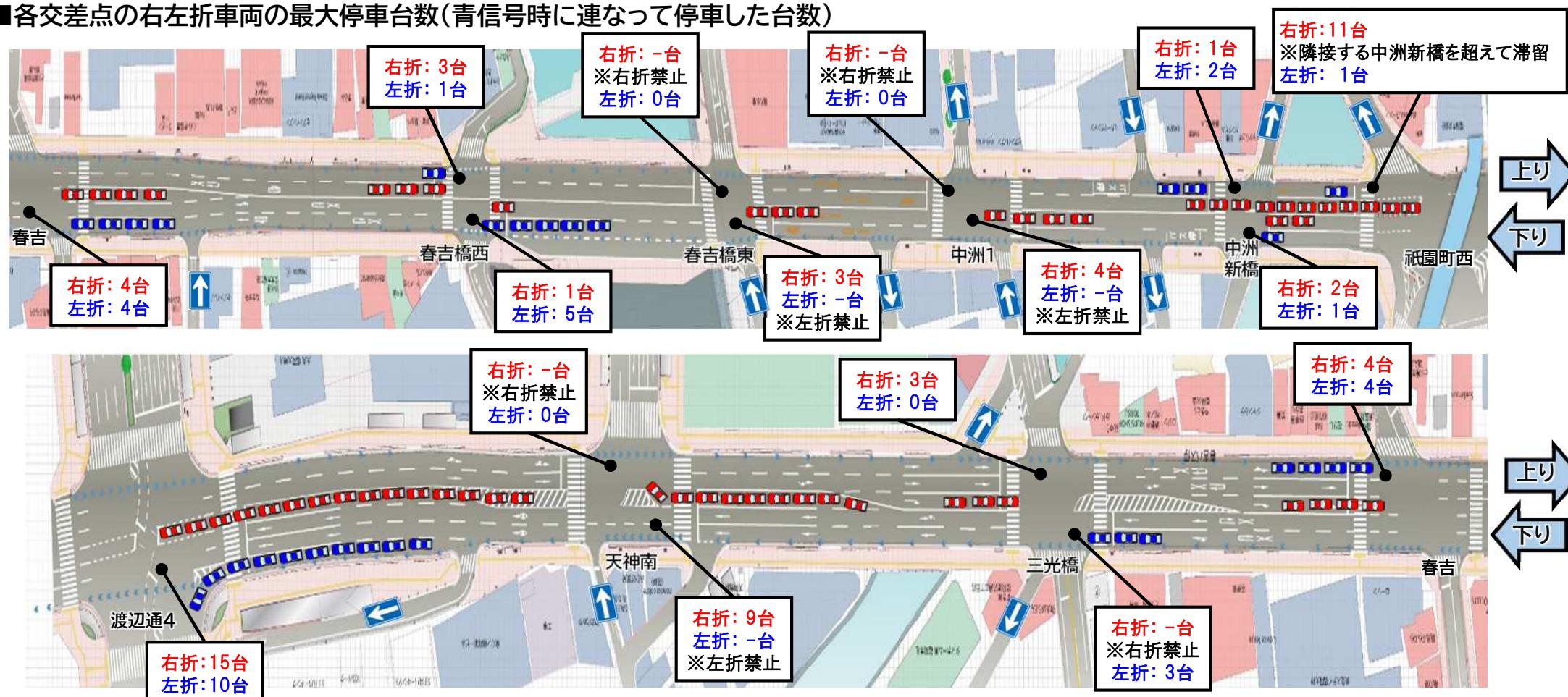
8

	現況	空間パターン
自動車 	<p>※交差点部</p>  <p>レーン左折</p>	 <p>2.75m 3.0m 2.75m</p> <p>みなし車線</p> <p>4.5m 2.75m</p>

## ■右左折車両の利用実態

- 各交差点において一定程度右左折車両が停車する状況が発生している状況。

## ■各交差点の右左折車両の最大停車台数(青信号時に連なって停車した台数)

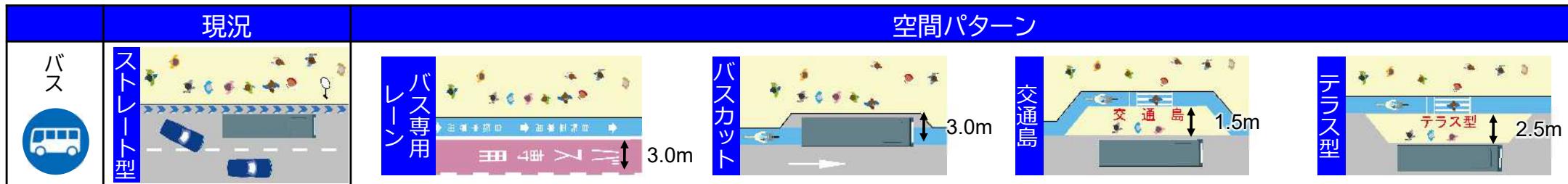


# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

バス

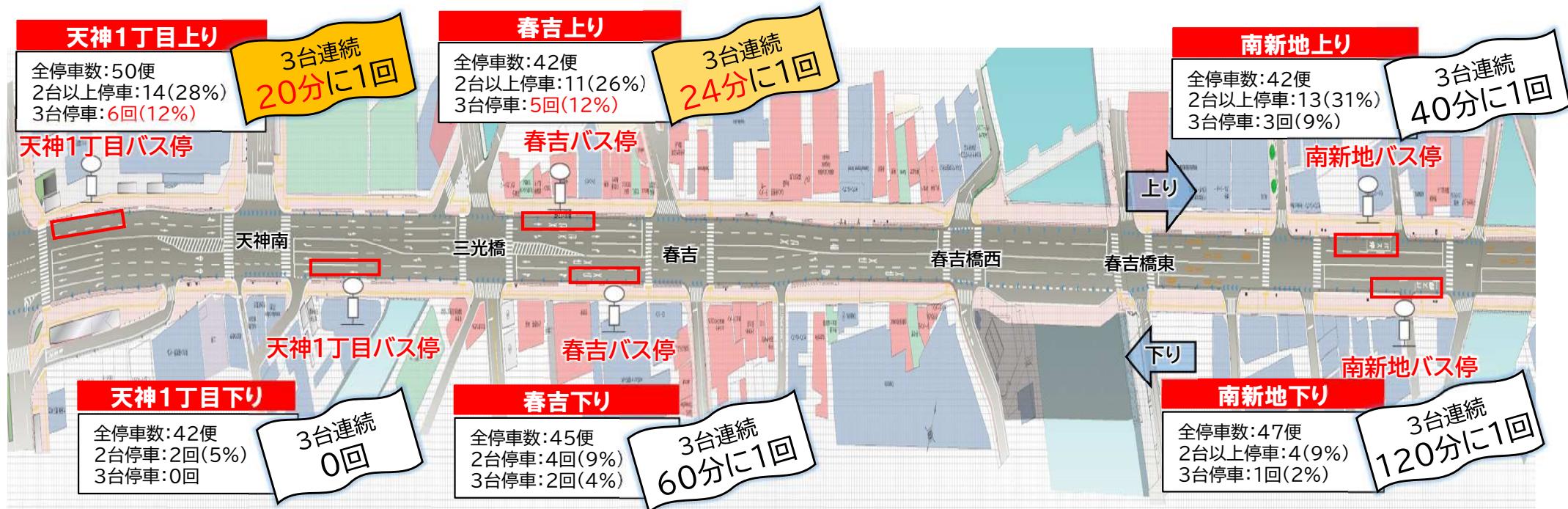


9



## ■バス利用実態

- 全バス停において2台以上の連続停車が発生。特に、天神1丁目、春吉バス停上り線において、3台連続停車が約20分に1回の頻度で発生している状況。
- 委員からはバスカットによる運行阻害等を懸念する意見があった。



## ■委員意見

- バス停の位置を影響が少ない場所に移設できないか。
- バスカットは自転車との錯綜の問題や、普通車の停車誘発による運行阻害の課題があるため反対である。
- バスカットは他の停車車両が入ると正着できないため反対である。

R5.7.6実態調査(バス便数ピーク8~9時台)

# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

バス



10

## ■バス停の運用パターン別の幅員構成

### ①自転車通行帯(車道)パターン

バス停の運用パターン別に、下記検討条件による幅員構成を整理。

- 【検討条件】 ①現況以上の歩道幅員を確保 ②自転車通行空間を確保 ③バス待ち環境改善のために上屋を設置  
④バス停車時的一般車のすり抜け空間を確保 ⑤交差点部の右折車両の滞留空間を確保

	パターン①ストレート型	パターン②バス専用レーン	パターン③バスカット	パターン④交通島	パターン⑤テラス型
幅員構成					
イメージ図					
バス運行	すり抜け車両と錯綜が懸念	バス運行はスムーズ	円滑発進できない懸念 一般車が停車する懸念	すり抜け車両と錯綜が懸念	一般車がすり抜けできず 混雑が懸念
歩行者 (バス待ち環境)	上屋の設置可能	上屋の設置不可	上屋の設置可能	上屋の設置可能 自転車と錯綜が懸念※1	上屋の設置可能
自転車	バスと自転車の錯綜	バスと自転車の錯綜	バスと自転車の錯綜	円滑な走行が可能	円滑な走行が可能
自動車走行 (バス停車時の影響)	バス停部の車線幅員を 広くとりすり抜け	独立走行可能	独立走行が可能	バス停部の車線幅員を 広くとりすり抜け	すり抜け困難※幅員不足
自動車走行 (右折車の影響)	右折レーンにより 円滑な走行	右折車による阻害発生	右折レーンにより円滑な 走行	みなし右折	みなし右折
バス停移設の 必要性	なし	なし	バス停移設が必要	なし	なし



可能



懸念事項



不可

※1:バス待ち人数が多く、上屋から人が溢れた場合において  
自転車と錯綜する懸念がある

# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

バス



11

## ■バス停の運用パターン別の幅員構成

### ②自転車通行帯(歩道)パターン

バス停の運用パターン別に、下記検討条件による幅員構成を整理。

- 【検討条件】 ①現況以上の歩道幅員を確保 ②自転車通行空間を確保 ③バス待ち環境改善のために上屋を設置  
④バス停車時的一般車のすり抜け空間を確保 ⑤交差点部の右左折車両の滞留空間を確保

	パターン①ストレート型	パターン②バス専用レーン	パターン③バスカット	パターン④交通島	パターン⑤テラス型
幅員構成	<p>22.0</p>	<p>22.0</p>	<p>22.0</p>	<p>※自歩道の場合はなし</p>	<p>22.0</p>
イメージ図					
バス運行	すり抜け車両と錯綜が懸念	バス運行はスムーズ	円滑発進できない懸念 一般車が停車する懸念		一般車がすり抜けできず 混雑が懸念
歩行者 (バス待ち環境)	上屋の設置可能 自転車と錯綜が懸念※1	上屋の設置不可	上屋の設置可能		上屋の設置可能
自転車	円滑な走行が可能	バス乗降客との錯綜	バスと自転車の錯綜		円滑な走行が可能
自動車走行 (バス停車時の影響)	バス停部の車線幅員を 広くとりすり抜け	独立走行可能	独立走行が可能		すり抜け困難※幅員不足
自動車走行 (右折車の影響)	みなし右折	右折車による阻害発生	右折レーンにより円滑な 走行		みなし右折
バス停移設の 必要性	なし	なし	なし		なし

※1:バス待ち人数が多く、上屋から人が溢れた場合において  
自転車と錯綜する懸念がある



可能



懸念事項

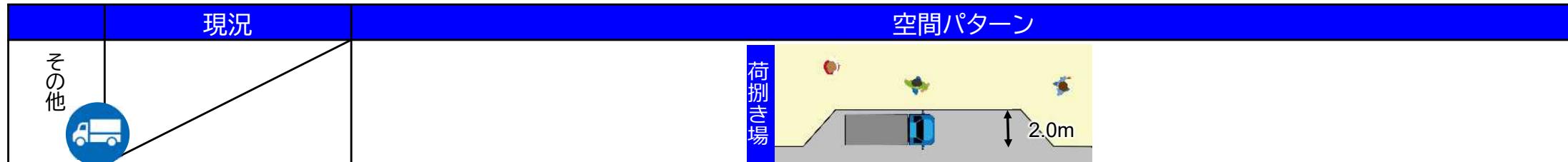


不可

# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

荷捌き 

12



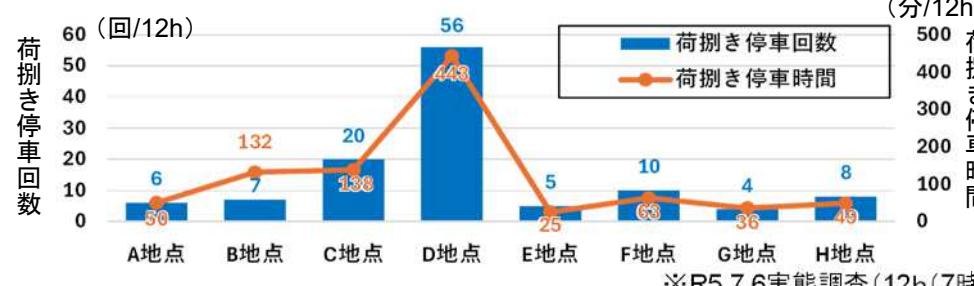
## ■荷捌き車両の利用実態

- 国体道路では、沿線店舗への荷捌き車両の停車が多く、特に春吉橋西～春吉区間（C、D地点）において停車が多い。
- 委員（トラック協会）からは、従道路や裏の通りに荷捌きスペース設置のニーズがある。

## ■荷捌き車両の停車状況



## ■荷捌き停車回数



## ■委員意見(福岡県トラック協会)

- 荷捌きスペースもしくは有料の貨物専用パーキングメータが必要。
- 博多駅前通りでは、空間再編のタイミングでパーキングメータを1本裏の通りに移設され、結果的によかつた。
- 国体道路は、バス・タクシーが多く、また自転車との錯綜の事故リスクもあるため、博多駅前通りと同様に、従道路や裏の通りに荷捌きスペースを設置することが望ましい。

※協議会での発言及び個別ヒアリング

# 4. 自動車の利用実態と考えられる空間パターン

タクシー 

13

その他	現況	空間パターン
	春吉橋に天神方向のみ設置	タクシーホーム
		

## ■タクシーの利用実態

- 祇園町西～春吉橋西区間においては、タクシー乗車禁止区間であった。
- このため、春吉橋架け替えと合わせて、春吉橋へ天神方向のタクシー乗場を設置し、利便性が向上。
- ただし、博多方向のタクシーの利便性が依然として低いため、無理にタクシーを止めるなど利用者の危険な行動が発生しており、博多方面への利便性確保の検討が必要。



## ■委員意見(福岡市タクシー協会)

- 深夜の公共機関はタクシーのみになるため、タクシーの利用しやすい環境も議論が必要。
- 春吉橋に天神方向のタクシー乗場が設置されて、利便性は上がったが、博多方向は祇園町西まで客を乗せることができないので、無理にタクシーを止めるといった危険な行為が、依然としてある。

# 5. 可変的な交通運用

## ■可変的な交通運用の可能性

- ・秋葉原・銀座地区（中央通り）・新宿地区は休日の特定時間帯のみ歩行者専用道路として運用されている。
- ・また、ボラードの移動により時間帯に応じて歩行者空間と荷捌きスペースの使い分けの実施や、社会実験として可変的な運用を行った事例がある。

## ■委員意見

- ・交通状況を勘案し、平日は自動車優先、休日は歩行者優先といった可変的な空間利用もできるのではないか。

## ■休日のみ歩行者専用道路の事例（東京都）

秋葉原（中央通り）の休日の様子



※R7年10月12日（日）撮影

銀座（中央通り）の休日の様子



※R7年10月12日（日）撮影

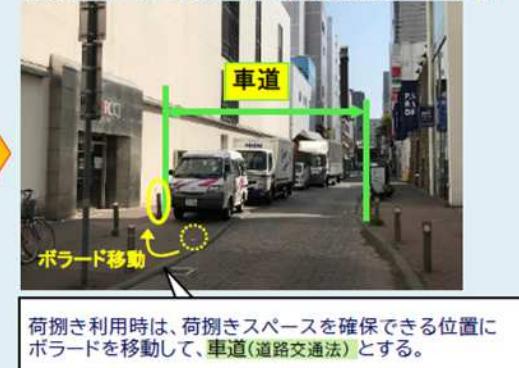
## ■さっぽろシャワー通り（札幌市）の事例（本格実施）

「歩行者空間」として活用（11:30～21:30）



平常時は、歩行者空間を広く確保できる位置にボラードを設置して、歩道（道路交通法）とする。

「荷捌きスペース」として活用（21:30～11:30）



出典：歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン（国土交通省）

## ■南1条通（札幌市）の事例（社会実験）

荷捌きスペースとして利用（午前）



タクシー乗り場として利用（午後）



荷物の一時保管場所として利用（午前）

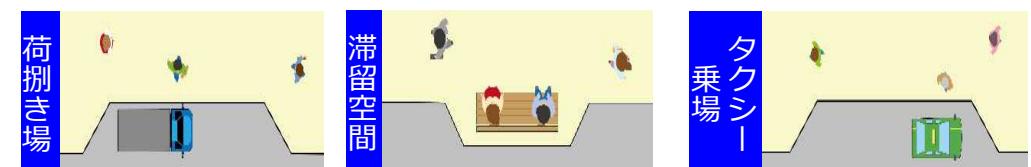


歩行者滞在空間として利用（午後）



出典：歩道と路肩等の柔軟な利活用に関するガイドライン（国土交通省）

## 可変的な運用が考えられる空間



## ソフト施策・社会実験について

## 6. ソフト施策の事例整理

- ・第1回、第2回協議会においてソフト施策に関する意見が多数挙げられた。
- ・委員意見を参考に国体道路周辺及び全国の取組事例を収集。
- ・安全面に関わる取組や各種施策への理解醸成を促すための広報の事例について次ページ以降に詳細を整理。

### ■ソフト施策に関する委員意見(1/2)※安全面に関わる取組や各種施策の理解醸成への意見

項目	第1回、第2回協議会でのソフト施策に対する委員意見	取組事例
自転車マナー	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車に乗っている方の意識を変えていくことも重要なテーマである</li> <li>・当事者意識をもってルール・モラルを遵守してもらうことも必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡県警による自転車指導啓発重点地区に指定</li> <li>・愛知県にて、AIによる危険行為検知＆注意喚起の実証実験を実施</li> </ul>
公共交通転換 (自動車の流入抑制)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・代替経路を見つけるのは難しいため、公共交通等の転換が良いのではないか</li> <li>・国体道路は歩行者やタクシー・運搬車(バス・荷捌き)等をメインとし、一般の方は地下鉄等を利用するなど交通モードの体系づくりも考えられるのではないか</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡市において自動車流入抑制施策を実施</li> </ul>
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス・タクシー・インバウンドの観光需要等の多様なニーズに応えるためにソフト的な施策や理解醸成の施策もセットで議論が必要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・理解醸成のための広報手法として路上変圧器へのデジタルサイネージの設置</li> </ul>

## 6. ソフト施策の事例整理

- ・第1回、第2回協議会においてソフト施策に関する意見が多数挙げられた。
- ・委員意見を参考に国体道路周辺及び全国の取組事例を収集。
- ・安全面に関する取組や各種施策への理解醸成を促すための広報の事例について次ページ以降に詳細を整理。

### ■ソフト施策に関する委員意見(2/2)※まちあるきや荷捌き等に関する意見

項目	第1回、第2回協議会でのソフト施策に対する委員意見	取組事例
回遊促進 (インバウンド含む)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・多様な目的の歩行者がいるため、インクルーシブな<b>バリアフリーやユニバーサルデザイン</b>の視点が盛り込めないか</li> <li>・アートやデザインを絡めた回遊を支える仕組み、しきけなども考えていくことよい</li> <li>・街歩きを通じてマナーアップや街を学べるような誘導の検討が必要</li> <li>・道案内はアプリに依存しているため、アプリの開発元と一体になって、優先順位等をサービスに埋め込むことよい</li> <li>・多言語表示等、<b>外国人目線で歩きやすい観点</b>での整理も必要</li> <li>・外国人への道案内等は物理的な対応が難しいため、きめ細やかな環境や雰囲気づくりが重要</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・博多旧市街で音声AR案内アプリを活用した街歩き促進を実施</li> <li>・全国各地でAR等の技術を活用して、街歩きや観光促進を目的としたアプリが実用</li> <li>・福岡市において「Fitness Cityプロジェクト」として大博通りの西側歩道において「ひと駅分の歩きを促す、歩いて楽しい空間づくり」を実施</li> </ul>
キャリーケース関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>キャリーケースの空間占有が大きく、人の動きと荷物の動きを分けることも必要</b></li> <li>・キャリーケースの一時預かりやホテルへの配送サービスは福岡市内でも一部実施している</li> <li>・<b>キャリーケースでも歩きやすい道など、行動変容を促す歩道の在り方も考えられる</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福岡空港と福岡市中央区・博多区の各ホテル間の手荷物配送等を実施</li> </ul>
荷捌き関連	<ul style="list-style-type: none"> <li>・<b>共同配送やラストワンマイルの集約化</b>等の、ソフト面の試行錯誤も必要</li> <li>・<b>バスの副業として、貨物輸送</b>もあるのではないか</li> <li>・中山間地域の過疎地では、路線バスでの貨物配送も実施している。<b>都心部</b>では物流事業者との棲み分けが難しい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沖縄等で渋滞緩和を目的とした共同配送を実施</li> <li>・都心部では難しいため検討対象外とした</li> </ul>

# 6. ソフト施策の事例整理

自転車



18

## ■自転車のマナーアップ

- 福岡県では自転車指導啓発重点地区・路線を選定しており、集中的・重点的な指導啓発等が実施されている。
- 国体道路（祇園町西～渡辺通4丁目）も重点地区に含まれる。

- 愛知県刈谷市においてAIカメラにて危険行為を検知し、音声と光でアラートを発出する社会実験を実施。

## ■自転車指導啓発重点地区・路線概要

福岡県では

### 「自転車指導啓発重点地区・路線」 対策を推進中！

#### ◇ 自転車指導啓発重点地区・路線とは？

自転車の通行量、自転車事故の発生状況、地域住民の要望等を踏まえ、現に自転車事故が発生し、又は発生のおそれのある地区・路線です。



#### ◇ そこで何をするの？

- 自治体、関係機関、団体等と連携した自転車利用者に対する指導啓発
- 自転車の交通違反に対する積極的な指導警告及び警告に従わないなど、悪質・危険な自転車運転者の確実な検挙措置

を集中的・重点的に行います。

#### ◇ どんなところが選ばれる？

自転車の通行量、自転車対歩行者の交通事故その他の自転車事故の発生状況、交通ルールの遵守状況、地域住民の苦情・要望の状況、自転車の通行環境の整備状況等を踏まえて選定します。

#### ◇ 県内の選定状況は？

最新情報は県警ホームページに掲載しています。  
ぜひ一度ご確認ください！

福岡県 自転車重点地区・路線

検索



交通ルール・マナーを守りましょう！

福岡県警察

## ■国体道路（祇園町～渡辺通4）の自転車指導啓発重点地区

### ■博多地区

博多駅周辺（博多・堅粕・東住吉小学校区）には商業施設が多数存在し、自転車交通量が多い箇所である。

### ■天神・大名・舞鶴地区

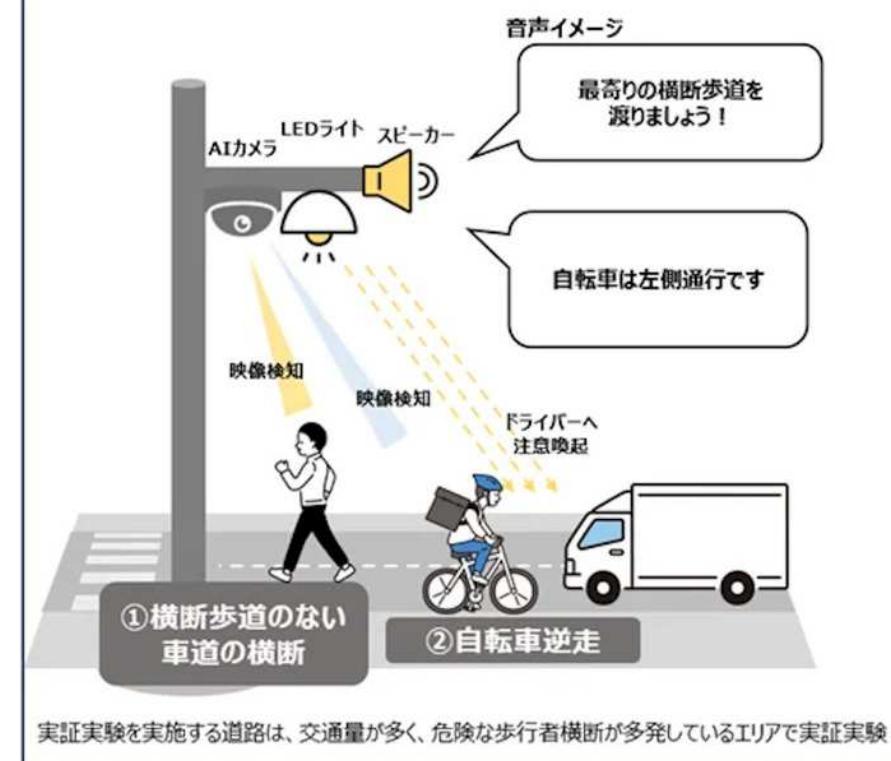
自転車関連事故が多く、通勤・買い物等の自転車利用者が多い

### ■春吉・清川地区

自転車関連事故及び取締り要望も多い地区で自転車利用者も多い

## ■AIによる危険行為検知＆注意喚起の実証実験イメージ

### 実証実験イメージ



出典: NTT西日本

# 6. ソフト施策の事例整理

令和7年度第1回福岡県交通渋滞対策協議会資料を基に作成

自動車 

19

## ■自動車流入抑制(福岡市で実施中の取組フリンジパーキング)

○福岡市では、都心部の自動車の流入を抑制し、道路交通混雑の緩和を図るため、都心周辺部の駐車場でマイカーを受け止めるフリンジパーキングを実施している。

### ●対策概要

- ・福岡市都心部の天神地区では、これまで、にぎわいイベントや初売り時に合わせて、天神フリンジパーキングの社会実験を実施。
- ・平成31年3月から天神地区、令和5年4月から博多駅地区で、福岡市とWe Love 天神協議会(天神地区)、博多まちづくり推進協議会(博多駅地区)が協力し運用開始。

### ●フリンジパーキング実施箇所



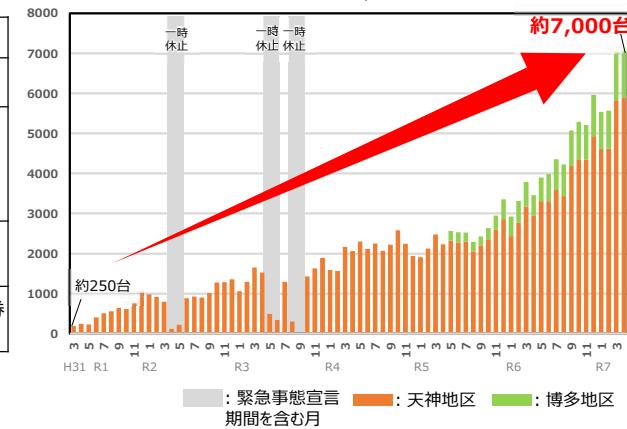
フリンジパーキングによる  
流入抑制が期待される路線

### ●フリンジパーキングの取組状況

#### 概要

- ・令和7年7月現在、天神地区において4か所、博多駅地区において2か所の駐車場を活用。
- ・開始以降、利用者は増加傾向にあり、令和7年4月の月間利用台数は約7,000台。

	天神地区	博多駅地区
実施期間	平成31年3月～	令和5年4月～
対象駐車場	ポートレース福岡 アキラパーキング グランドパーキング セシオパーク大名	住吉パーキング グランドパーキング
駐車料金	天神に行く方限定 最大500円	博多に行く方限定 最大500円
利用特典	乗車人数分のバス・地下鉄片道乗車券 進呈	



#### 利用促進

- ・フリンジパーキングの周知のため、天神・博多駅の両地区で街路灯バナー広告を掲示しているほか、市政だよりへの掲載やチラシ配布、各種SNSを活用した発信などを実施。



街路灯バナー（博多駅地区）



市政だより

チラシ

#### 現在の取組み

- ・令和7年10月1日から令和8年3月31日まで更なる利用拡大に向けた社会実験として、一部の駐車場の料金を最大500円から300円へ下げ、利用動向などの効果検証を実施予定。

# 6. ソフト施策の事例整理

## ■理解醸成のための広報手法

- ・令和2年7月に占用許可基準が緩和され、デジタルサイネージを路上変圧器の上に設置可能となった。
- ・道路利用者への直接的な理解醸成を促す広報手段として有効な手段の一つと考えられる。

## ■占用許可基準緩和の概要

**路上変圧器に設置する  
「防災・観光デジタルサイネージ」等の占用許可基準を緩和**

国土交通省では、路上変圧器にデジタルサイネージ等を設置し、防災・観光情報等の提供に関する実証実験を行ったところですが、安全面に問題がないこと等が確認できたことを踏まえ、この度、占用許可基準を緩和することとしましたのでお知らせします。

### 1. 実証実験の結果(概要)

地域	設置場所	設置数	検証結果
さいたま市	大宮駅周辺	デジタルサイネージ2基	・防災情報について、約7割以上が役に立つと評価
岐阜市	柳ヶ瀬地区	デジタルサイネージ1基 ラッピングのみ10基	・通行者が滞留して交通の妨げになることはなかった等
東京都港区	虎ノ門地区	デジタルサイネージ2基 ラッピングのみ5基	

※実証実験の結果(概要)については別紙1も併せてご参照ください

### 2. 占用許可基準の緩和の概要

- ・デジタルサイネージを路上変圧器の上に設置可とすること
- ・以下を条件に商業広告の発信も可とすること
  - ①公共情報と併せて提供する
  - ②商業広告の収入をデジタルサイネージの維持管理に充てる
- ・広告物を設置することにより、道路景観を著しく損うものでないこと 等

※設置については福岡市屋外広告物条例に適合する必要がある

出典:国土交通省記者発表資料

## ■デジタルサイネージ等の設置場所

(ア) 路上変圧器上部へのデジタルサイネージ設置	(イ) 路上変圧器壁面へのラッピング等の広告板又はデジタルサイネージ設置	(ウ) 路上変圧器上部へのデジタルサイネージ設置及び路上変圧器壁面へのラッピング等の広告板設置



# 7. 社会実験の事例整理

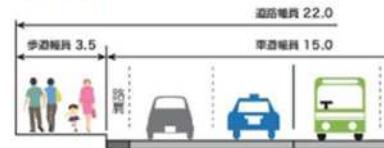
## ■四条通(京都府京都市)の空間再編事例(社会実験を経て本格実施)

### 取組概要

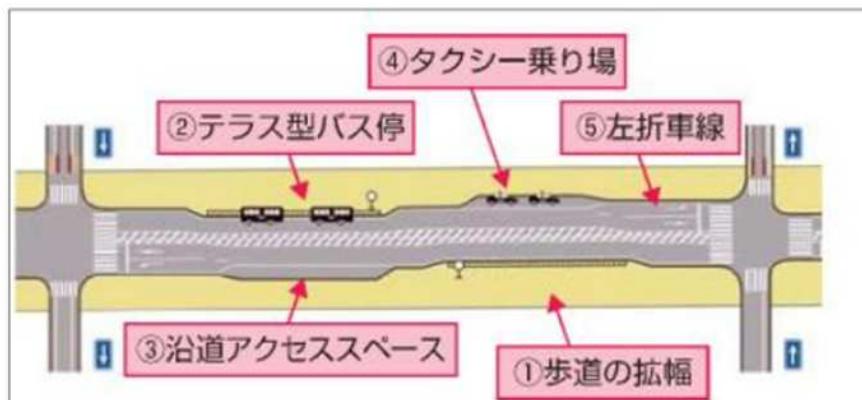
- ・街路空間を再構築して歩道を拡幅(3.5m⇒6.5m)
- ・街路空間を交通結節点(ターミナル)として考え、路線バスと鉄道との乗継利便性や沿道商業施設へのアクセス機能を向上(バス停の集約、タクシー乗場、沿道アクセススペースの設置)
- ・交通混雑悪化を避けるため看板誘導等によるマイカーの流入抑制、パークアンドライド駐車場の整備を実施



Before



After



### 対策効果

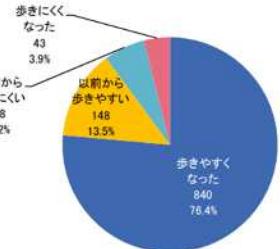
#### 〈歩行者交通〉

- ・整備後、歩行者交通量は増加傾向
- ・来訪者ヒアリングから歩きやすさが向上し、歩道環境が改善

#### ▼四条通歩行者交通量の推移



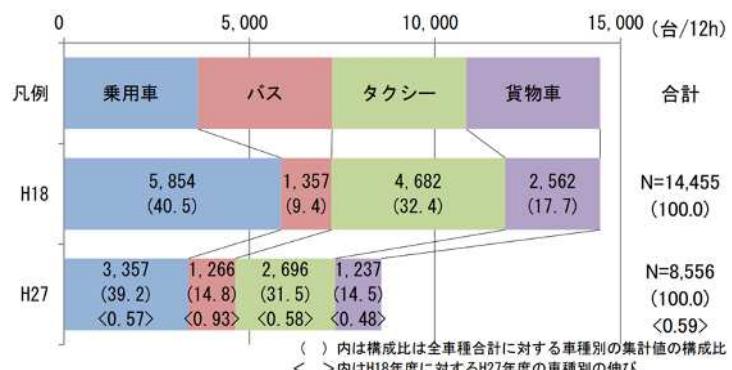
Q1.整備前と比べて四条通の歩道は歩きやすくなりましたか？



#### 〈自動車交通〉

- ・マイカー流入抑制施策等を推進したことにより、自動車交通が大きく減少

#### ▼四条通自動車交通量の変化



# 7. 社会実験の事例整理

## ■市道川原町長町南線(宮城県仙台市)の空間再編事例(社会実験)

### 取組概要

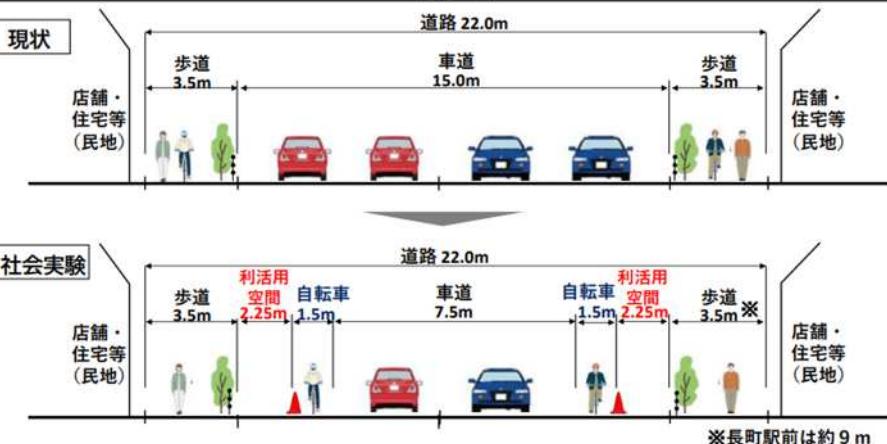
#### <交通>

- ・歩行環境の向上と空間利活用による賑わいの創出に向けて、将来的な道路再整備のあり方を検討するため、「2車線化・自転車通行空間設置」等の実験を行い、交通への影響を検証する。

#### <利活用>

- ・長町駅西口広場とリップルロードを拠点とし、その間の沿道において規制により新たに生まれた空間を飲食販売や休憩・滞留スペースとして利活用することにより、歩行者の回遊促進効果を検証する。

断面図



### 社会実験の実施状況

社会実験の実施状況



### 社会実験の結果

#### <歩行者の安全性>

- ・自転車と歩行者の分離により、自転車の車道走行率が上昇とともに、歩行者・自転車の錯綜回数が減少し、歩行者の安全性向上

#### <賑わい創出>

- ・公共空間への利活用コンテンツ設置等により、歩行者通行量が増加したことに加え、各エリアの満足度も高く、賑わい創出への効果がみられた。

#### <自動車交通量・渋滞の課題>

- ・社会実験に伴う4車線から2車線への車線規制に当たり、事前周知や広報等を実施したが、当該道路の車両交通量は減少したものの、大幅な減少には至らず、特に初日平日の朝に渋滞が発生した。