

第2回 博多と福岡を結ぶ 国体道路の空間活用検討会

国体道路の空間再配分検討

～目次～

1. 前回会議を踏まえた検討方針
2. 国体道路の方向性
3. 国体道路の交通状況
4. 現在の歩行空間における意向調査結果
5. 歩行空間再編に向けた方向性
6. 将来の国体道路における意向調査結果
7. 国体道路の空間再編に向けた方向性
8. 今後の空間再編の検討方針(案)
9. 調査の項目と内容(案)

令和2年 6月24日

1. 前回会議を踏まえた検討方針

■平成31年3月25日 第1回会議における主な意見

委員の意見	対応方針
<ul style="list-style-type: none"> ● 福岡市が国体道路沿線のまちづくりをどのように考えているのか、長期まちづくりビジョンや方向性を踏まえて道路空間のあり方を検討していくべき。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 国体道路に関連するまちづくりビジョン「地下鉄七隈線沿線まちづくりガイドライン」を踏まえ、国体道路の今後の方向性を整理 (P 2 ~ P 4)
<ul style="list-style-type: none"> ● インバウンドの状況も一変しているため、外国人の移動についても抑えるべきポイントと考える。 	<ul style="list-style-type: none"> ● インバウンドの動向を示すとともに、天神～博多エリアを周遊する外国人流動を整理 (P 8)
<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員が足りないのであれば、道路を拡幅するのが基本であるが、福岡都心部では道路用地買収が困難。 ● 自動車需要をコントロールするということも考えられるが、これは長期的なものとして考え、短期対策をどのように検討するか。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 限られた道路空間の中で、車道と歩道の優先性と必要な機能を各ユーザーへアンケート調査を実施し、短期、中長期対策の方向性を検討 (P 9 ~ P 31) ● 意見を踏まえ、検討
<ul style="list-style-type: none"> ● 国体道路の一部は歩行者と自転車を分離した矢羽根が整備されているが、途切れがあって危険であるため、連続性の確保が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● アンケート調査により、矢羽根設置の効果・ニーズを調査 (P 13)
<ul style="list-style-type: none"> ● 現在実施可能な歩行空間の短期対策は、長期的な道路空間の再編を見据えて検討が必要である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 現在の歩行空間における意向調査結果の内容を基に短期対策案を立案 (P 9 ~ P 20) ● 意見を踏まえ、検討

2. 国体道路の方向性

1. 国体道路沿線のまちづくりの目標

- 地下鉄七隈線(天神南～博多)沿線まちづくりガイドライン(福岡市)において、国体道路とはかた駅前通りを対象にまちづくり目標を設定。
- 具体には「地下鉄中間駅を活かしたまちづくり」「天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり」を目標として設定。

(1) 対象範囲

対象範囲を右図の「検討地区」と「周辺地区」に区分します。

検討地区

検討地区は、天神南駅と博多駅を結ぶ「国体道路」及び「はかた駅前通り」沿道とします。

周辺地区

周辺地区は、検討地区と連携することにより、まち全体の魅力を高めることができると考えられるエリアとします。

(2) まちづくりの目標

地下鉄七隈線延伸のインパクトを活かした都心部の活力と魅力の向上

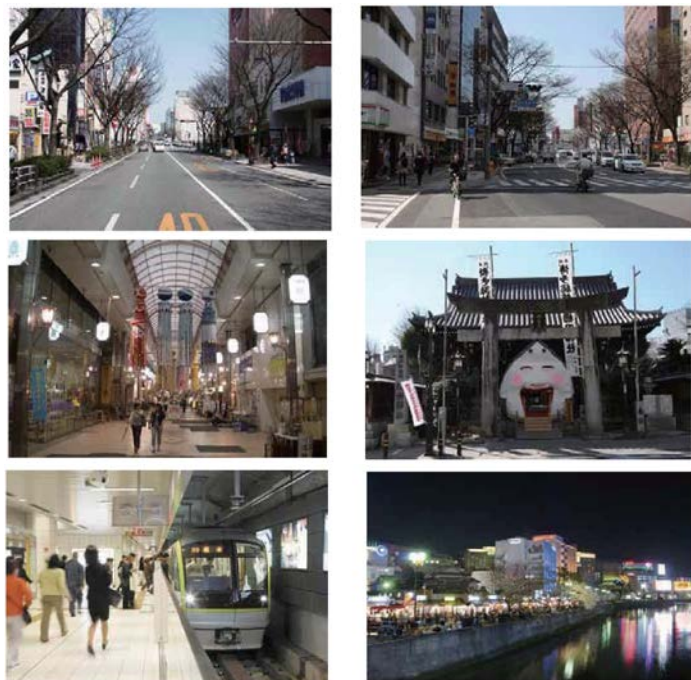
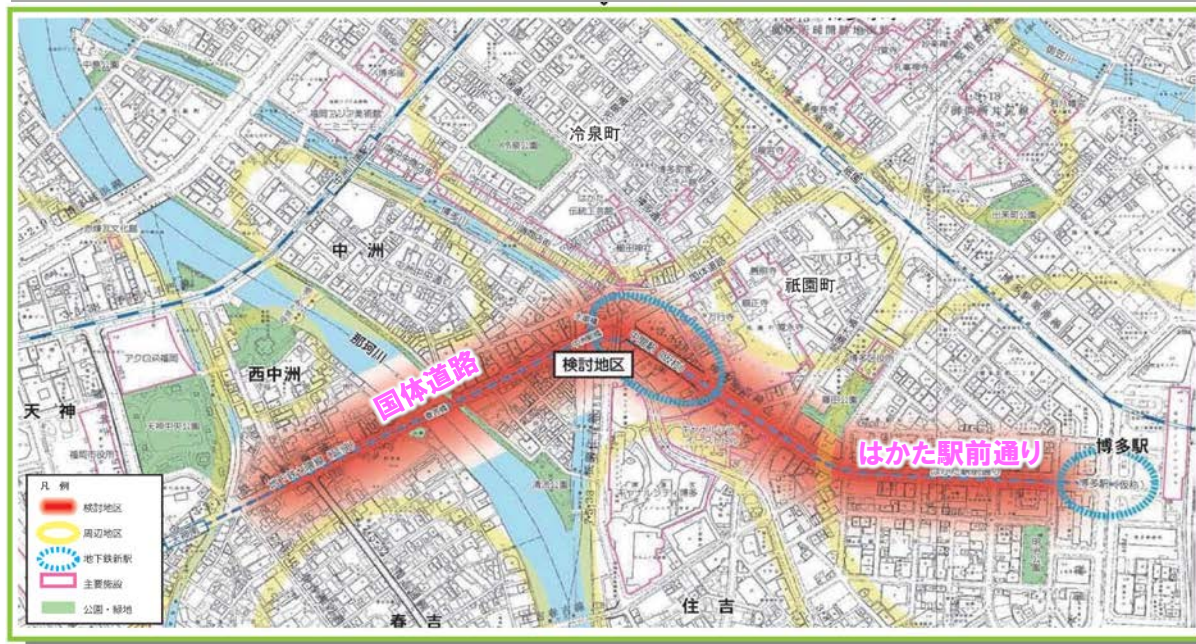
地下鉄七隈線延伸のインパクトを活かして、住民や事業者、行政等が一丸となってまちづくりを進めることにより、都心部の活力と魅力の向上を目指します。

①地下鉄中間駅を活かしたまちづくり

天神と博多駅の中央に位置する中間駅周辺では、交通利便性の向上と駅から周辺地区へ分かりやすく歩くことができるよう、地下鉄中間駅を活かしたまちづくりを目指します。

②天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

天神と博多駅間を多くの人々が楽しく・快適にまち歩きができるよう、中間駅周辺と天神、博多駅が連携した回遊性を高めるまちづくりを目指します。



出典：地下鉄七隈線沿線まちづくりガイドライン(福岡市)

2. 国体道路の方向性

2. まちづくりのテーマ

まちづくりの目標の実現に向けて、住民や事業者、行政などが一丸となって取り組むためのまちづくりのテーマを目標別に設定。

1 地下鉄中間駅を活かしたまちづくり

◇人が集い、駅からスムーズに歩き出せるまち

- ・来街者に分かりやすく、駅からまちへとスムーズに歩き出せるまち
- ・人が集まり、滞留する回遊の起終点となるまち

◇多様な交通機関が利用できる環境にやさしい便利なまち

- ・地下鉄、バス、タクシー、水上バスなど目的に合わせて利用できるまち
- ・スムーズ・快適に交通機関が利用できるまち

◇歴史や文化を活かしたまち

- ・櫛田神社、川端商店街など中洲・川端の歴史や文化を感じることができるまち



2 天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

◇楽しく自由に歩け、憩えるまち

- ・ゆったりと楽しくそぞろ歩きができ、公園や橋の上等で憩えるまち
- ・はじめて訪れても、地下鉄やバスなども便利に利用しながら自由に散策できるまち

◇魅力ある景観が連続し、いつ訪れても賑わいや新しい発見があるまち

- ・緑や花、アートに彩られた魅力と清潔感のある景観が連続するまち
- ・川岸、橋、建物、水上バスから昼も夜も那珂川や博多川、川沿いのまち並みの眺めを楽しめるまち
- ・個性的なショップや飲食店等が建ち並び、イベントも多く、訪れるたびに新しい発見や感動があるまち
- ・周辺地区と個性的で魅力を持った幾つものルートで繋がるまち

◇人にやさしい安全・安心なまち

- ・来街者が安全で安心に移動できるまち
- ・歩行者が安全に通行でき、自転車も利用しやすいまち
- ・明るいショーウィンドウや街路灯、賑やかな店舗が建ち並び、夜間でも安心なまち
- ・駅周辺を中心としながら災害時に対応できるまち



2. 国体道路の方向性

3. 沿線まちづくりを踏まえた国体道路の方向性

- まちづくり目標やテーマを踏まえ、はかた駅前通りは「人が主役となるまちづくり」を着実に推進。
- 一方で、国体道路は、狭い歩道幅員に歩行者と自転車が錯綜しており事故も多発。快適で安全な歩行空間を著しく阻害。

■国体道路の歩行空間の問題点

■歩行空間の問題点

1. 狭幅員、路面凹凸、不法占用等によるサービス性の低下
2. 天神と博多を結ぶ福岡の顔となる目抜き通りであるものの歩行者と自転車が錯綜し飽和状態
(歩行者交通量約12千人、自転車交通量約4千人)
3. 歩行者と自転車関連の事故が管内平均の9倍
(歩行者：9件/km4ヵ年、自転車：27件/km4ヵ年)
4. 路線バスは、バス待ち客により歩行空間を占有。
(バス利用者1日1.3万人利用※渡辺4丁目～祇園町西)
5. タクシーは並行道路と比較して平日夜間に乗降客が特に集中

■国体道路沿線のまちづくり方針

地下鉄中間駅を活かしたまちづくり

- ◇人が集い、駅からスムーズに歩き出せるまち
- ◇多様な交通機関が利用できる環境にやさしい便利なまち
- ◇歴史や文化を活かしたまち

天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

- ◇楽しく自由に歩け、憩えるまち
- ◇魅力ある景観が連続し、いつ訪れても賑わいや新しい発見があるまち
- ◇人にやさしい安全・安心なまち

資料：地下鉄七隈線沿線まちづくりガイドライン（福岡市）



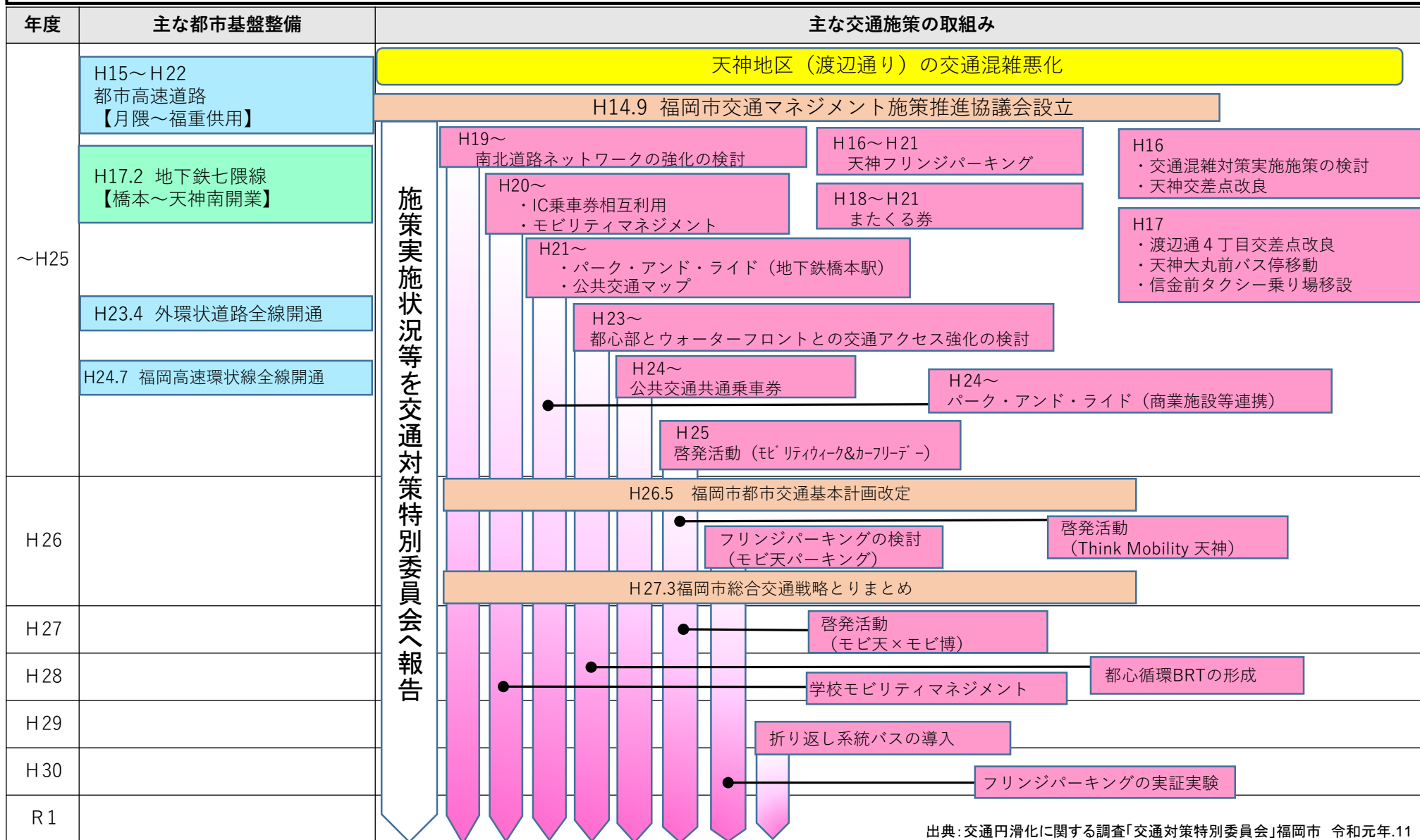
■国体道路の今後のあり方

都心部の目抜き通りを、歩行者が快適で安全に回遊でき、多様な交通機関が利用できる道路空間の構築

3. 国体道路の交通状況

4. 福岡都心部等の渋滞緩和に向けたこれまでの取り組み

●福岡市及び関係機関はこれまで、福岡都心部等の自動車交通削減に向け、ハードとソフトの施策を着実に推進。

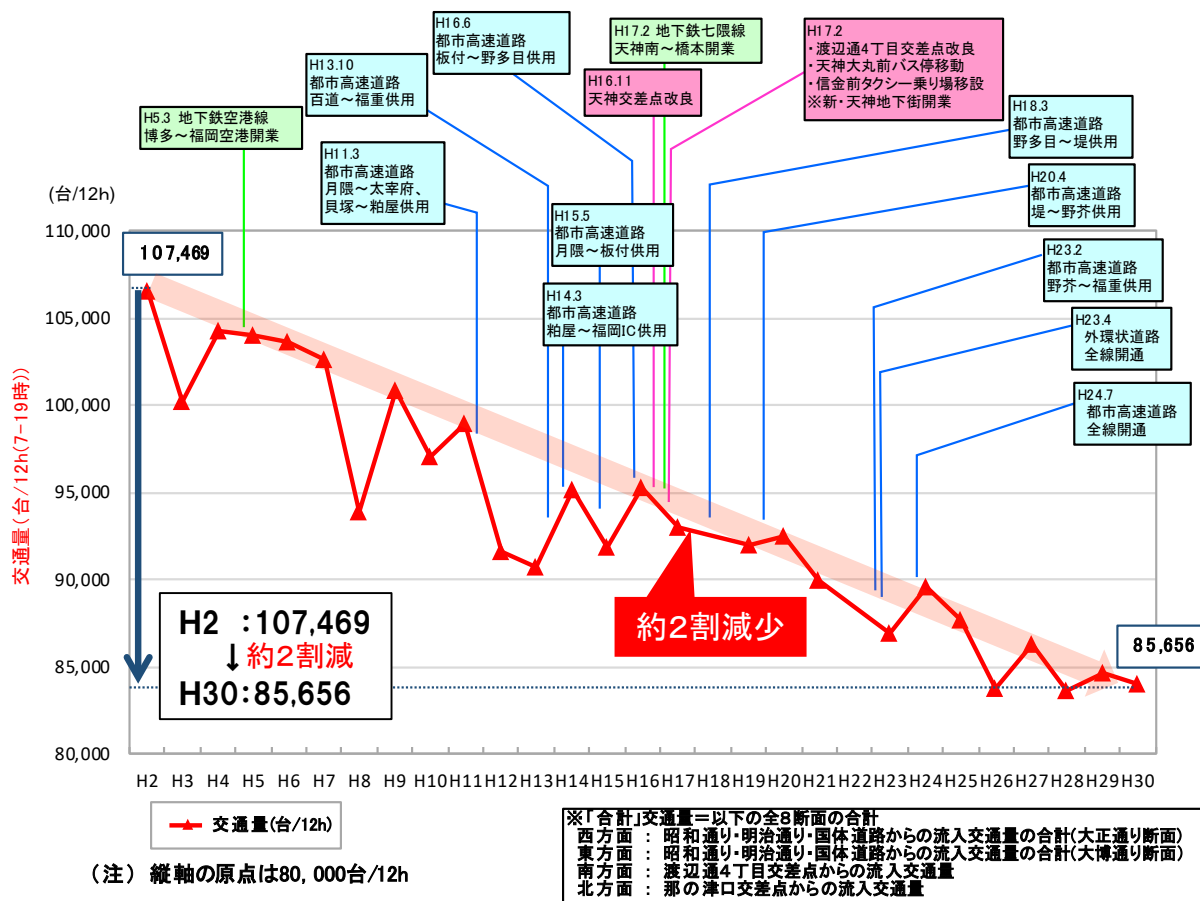


3. 国体道路の交通状況

5. 福岡都心、国体道路の交通量の変化

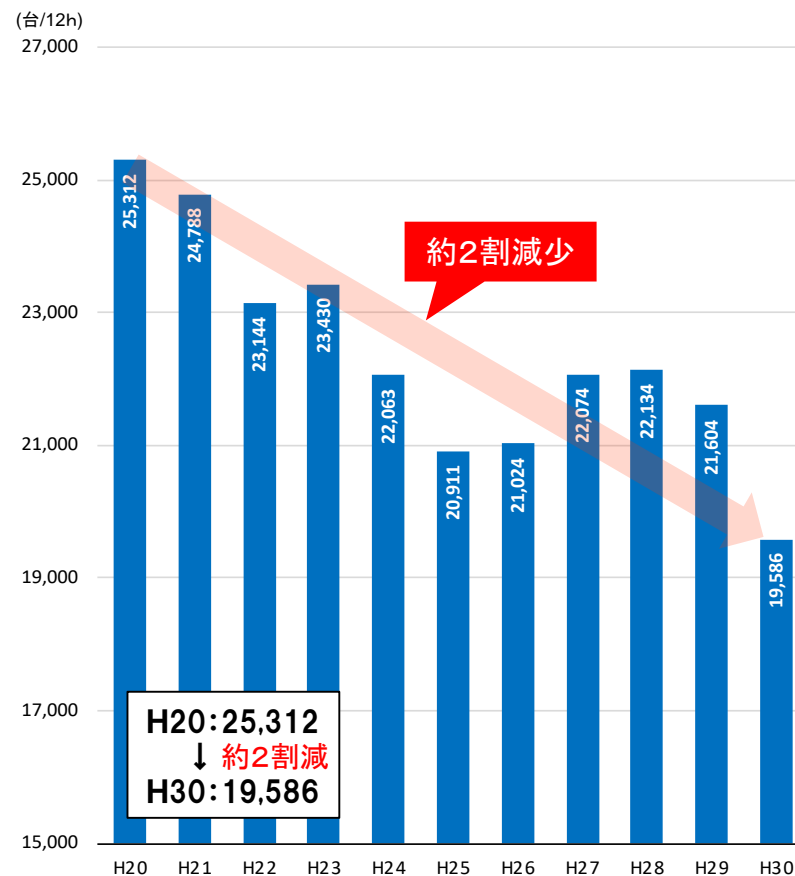
- 様々なハード・ソフト施策を実施してきた結果、福岡都心部流入交通は約30年で約2割減少。
- 国体道路においても、ここ10年で約2割減少しており、施策の実施効果が発現。

■ 福岡都心部流入交通量の変化



資料：交通円滑化に関する調査「交通対策特別委員会」福岡市 令和元年.11(交通量に関して抜粋)

■ 国体道路の交通量の変化



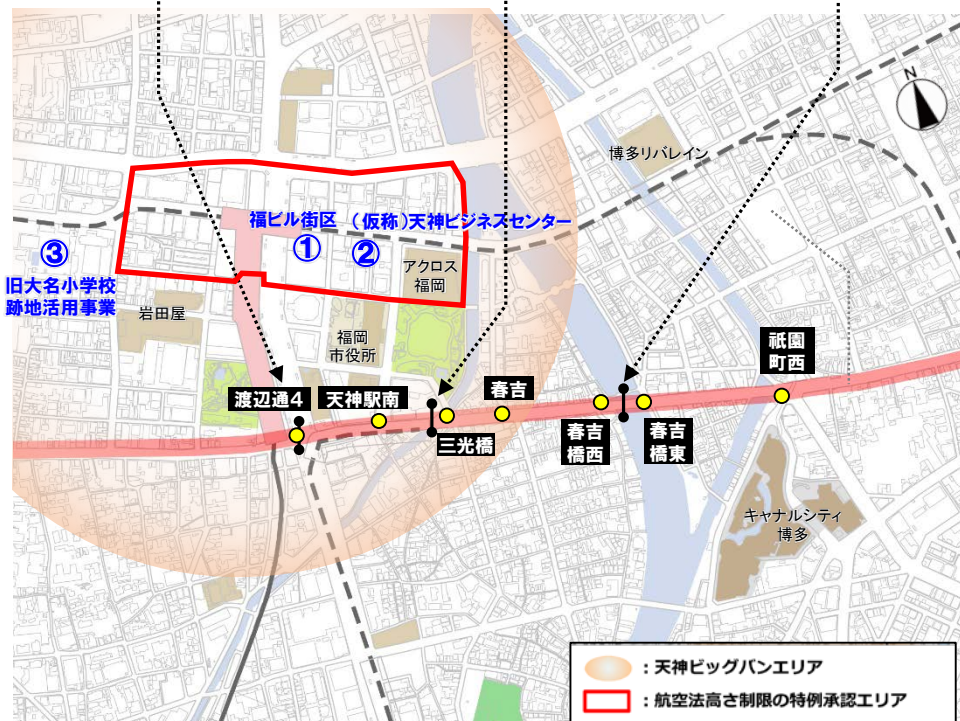
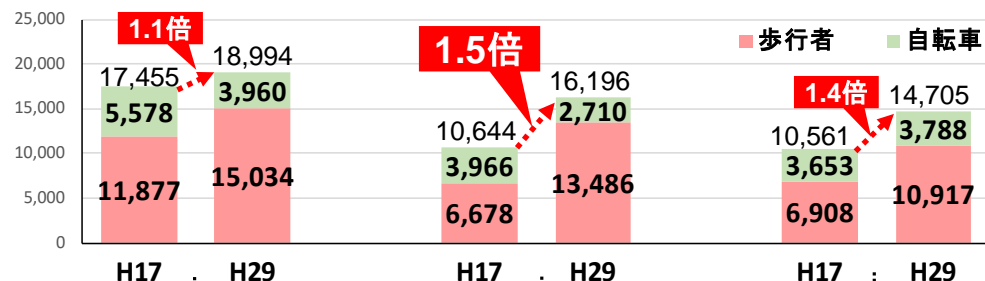
資料：福岡市交通量調査集計各年(渡辺通4丁目交差点東側断面)

3. 国体道路の交通状況

6. 国体道路の歩行者の推移と今後の増大要因

- 一方、歩行者・自転車通行量は、都心部の都市化の進展や人口増加により約1.5倍へ増加。
- 今後も、天神ビッグバンによる都心部の更なる高度利用や、地下鉄七隈線延伸事業により更なる歩行者の増大が予想される。

平日13時間(7時～20時)通行量(人/13h)



資料：福岡市通行量調査(H17、H29年度歩行者・自転車)、道路交通センサスH17

<天神ビッグバン> 引用：福岡市天神ビッグバン

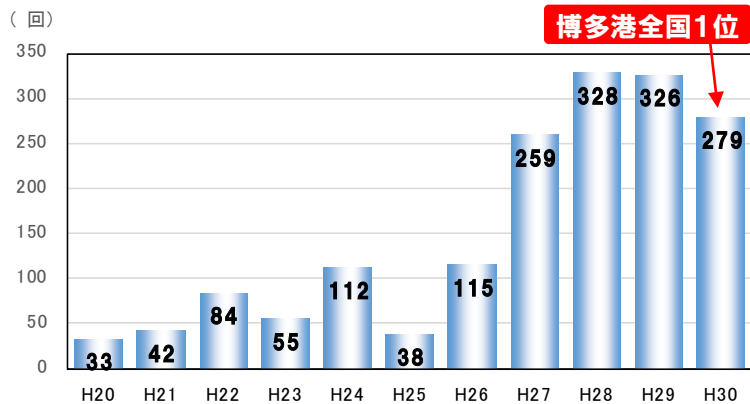


3. 国体道路の交通状況

7. インバウンドの増大と周遊状況

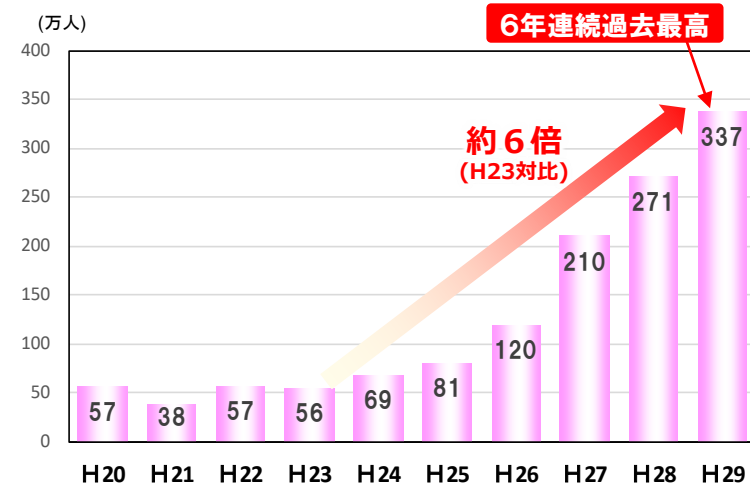
- 博多港へのクルーズ船寄港数は全国1位を維持。また福岡市の外国人宿泊客数は6年連続過去最高。
- これら外国人の都心部の徒歩による流動は、キャナルを中心に国体道路の利用が想定される上川端、中洲、天神や天神～博多駅相互が多い。

①福岡市来訪者のキャナル立ち寄り率※1 ②キャナル、上川端商店街の立ち寄り客の周遊状況※2



▲博多港へのクルーズ船寄港数

資料：九州クルーズ振興会議



▲外国人宿泊客数

資料：福岡市観光統計



※1 福岡市への外国人来訪者を対象

※2 キャナル・上川端を立ち寄った外国人が次に周遊した地区 (但し天神・博多外は除く)

③キャナル、天神・博多界隈の外国人の徒歩での観光流動※3 ※4 ※5

※3 1時間以上滞在した場所を発着地と設定

※4 50人以上の徒歩移動を图示

※5 天神・博多外(域外)を除く



①、②、③データ：NAVITIMEインバウンドデータ(H29)

4. 現在の歩行空間における意向調査結果

○現在の歩行空間（歩道部）に関するアンケートの実施



歩行者



自転車



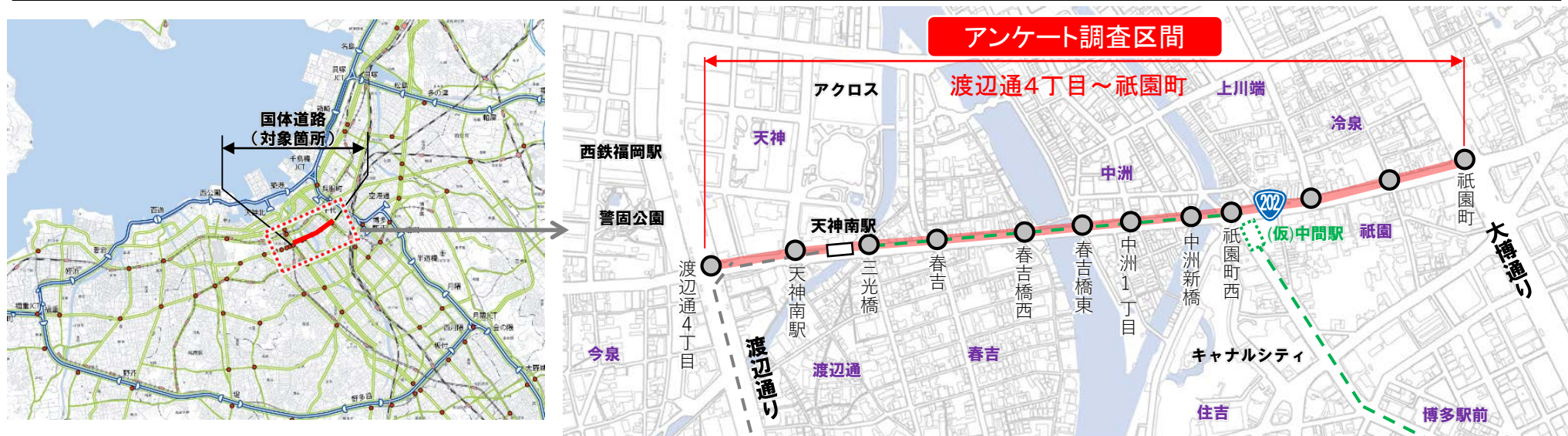
沿線店舗

■アンケートの概要

調査	目的	対象	実施期間	調査項目
現在の歩行空間に関するアンケート	現在の歩行空間の課題の把握	■WEB調査 歩行者：400票 自転車：400票	2019年8月27日（火）～9月9日（月）	※国体道路（渡辺通4丁目～祇園町）を通行したことがある人を対象に実施 ①歩行空間の快適性に関する満足度 ②歩行空間の安全性に関する満足度 ③矢羽根設置に対する効果やニーズ ④植栽等のニーズ ⑤歩行空間で改善が必要な事
		■路上聞き取り調査 歩行者：346票 自転車：120票	2019年8月25日（日） 2019年9月6日（金）	
		■沿線店舗聞き取り調査 沿線店舗：48票		

■アンケートの目的

- 現在の歩行空間における当面のあり方を検討するため、快適性や安全性に関する満足度、及び、歩行空間で改善が必要な事や矢羽根等対策に対する効果と今後のニーズを調査。

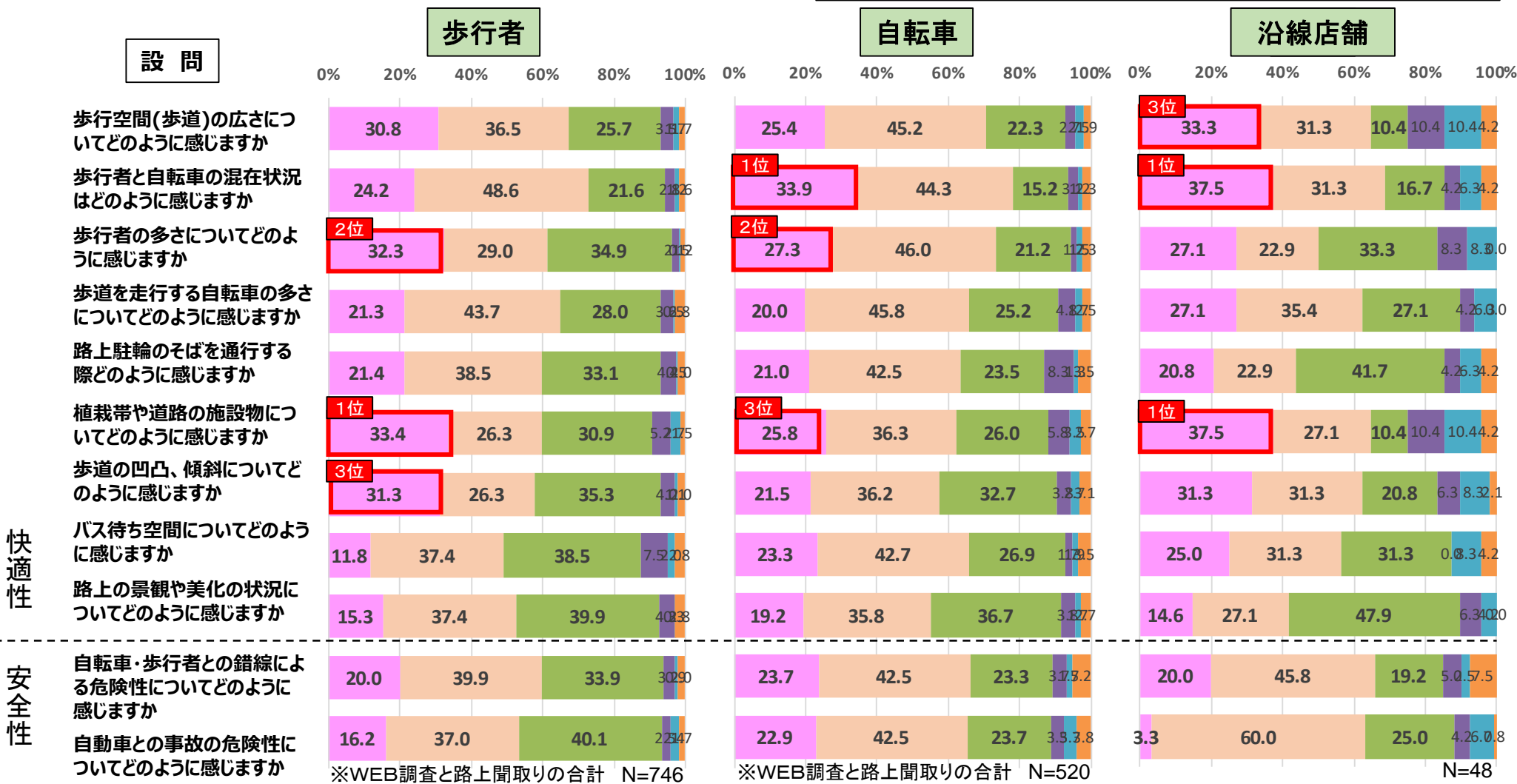


4. 現在の歩行空間における意向調査結果

①現在の歩行空間の問題点

- 歩行者は「植栽帯による空間阻害」「歩行者の多さ」「路面の凸凹」に不満が大きい。
- 自転車は「歩行者と自転車の混在」「歩行者の多さ」「植栽帯による空間阻害」に不満が大きい。
- 沿線店舗は「歩行者と自転車の混在」「植栽帯による空間阻害」「歩行空間の広さ」に不満が大きい。

問)現在の歩道の快適性や安全性についてどのように感じますか。



※WEB調査と路上聞取りの合計 N=746

※WEB調査と路上聞取りの合計 N=520

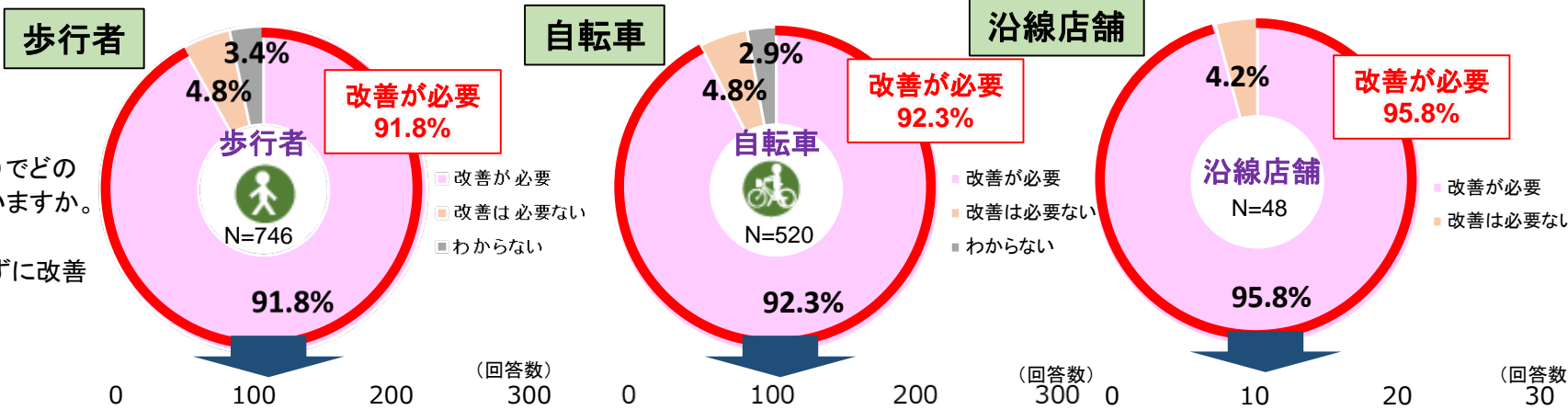
N=48

4. 現在の歩行空間における意向調査結果

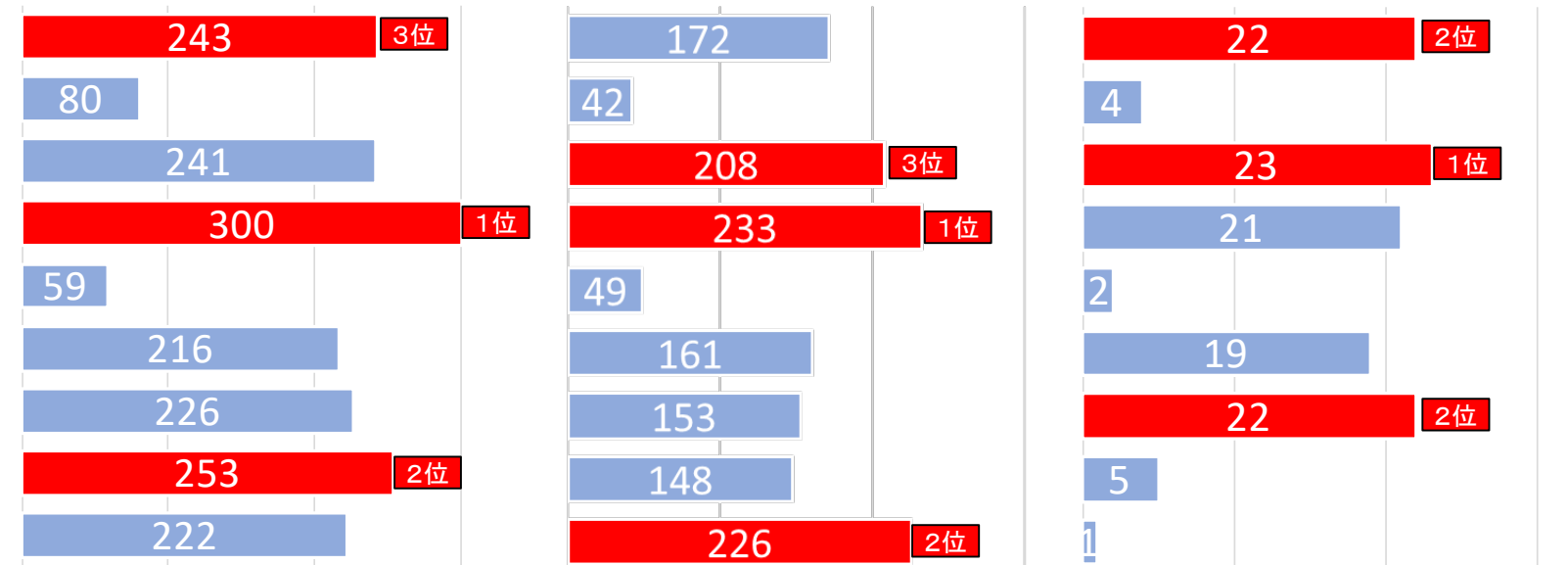
②現在の歩行空間の改善ニーズ

- 歩行者は、92%の方が歩道改善が必要と回答。「路面の凸凹」「都心部に相応しい景観」「植栽帯撤去による歩道の確保」の改善ニーズが高い。
- 自転車は、92%の方が歩道改善が必要と回答。「路面の凸凹」「横断時の安全性」「歩行者と自転車の分離」の改善ニーズが高い。
- 沿線店舗は、96%の方が歩道改善が必要と回答。「歩行者と自転車の分離」「植栽帯撤去による歩道の確保」「歩道の美化」の改善ニーズが高い。

問：現在の歩行空間(歩道)でどのような改善が必要と思いますか。(複数回答可)
 ※現在の歩道の幅を変えずに改善するものとします。



1. 植栽帯(柵)を撤去して歩道をより広くすること
2. 植栽帯(柵)を増やし、緑や景観をよくする
3. 矢羽根の設置区間を延伸して、歩行者と自転車を分離すること
4. 歩道の凹凸や傾斜をなくして通行を快適にすること
5. 休憩施設(ベンチ等)を設置すること
6. 歩道上の路上駐輪を減らすこと
7. 不法占拠物や看板、放置ゴミをなくして歩道の美化を図ること
8. 都心部に相応しい景観の統一性を図ること
9. 横断歩道の横断時に、右左折車との接触をなくすこと



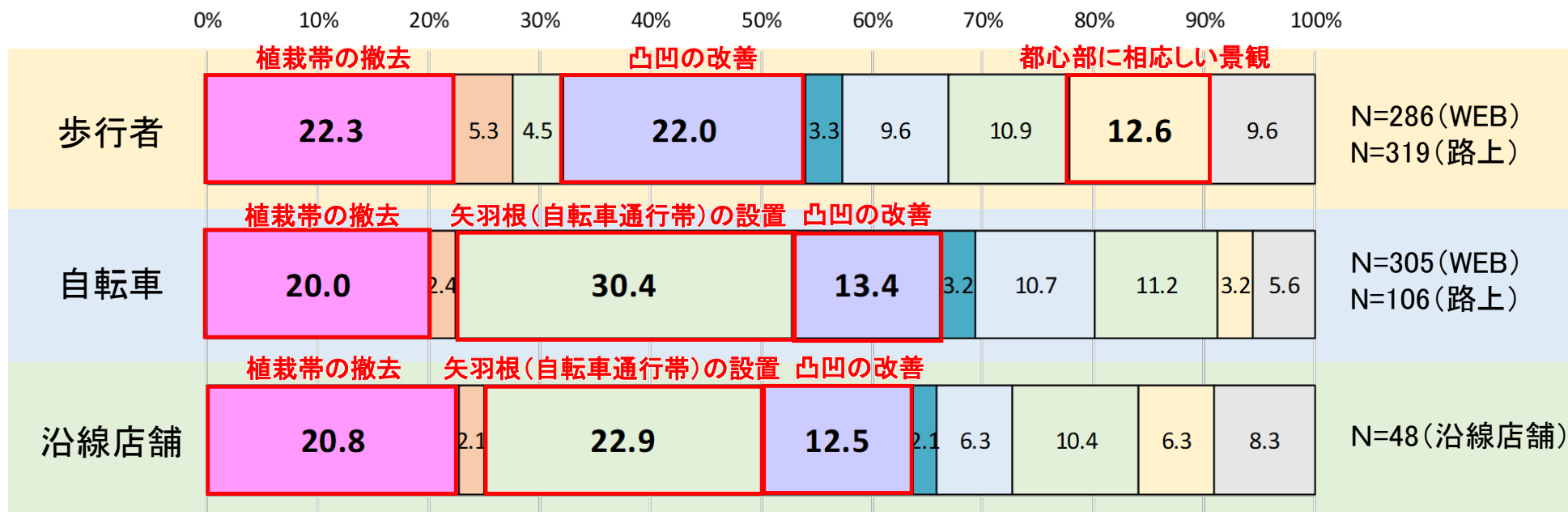
※WEB調査と路上聞き取りの合計 ※WEB調査は「改善ニーズが高い」。聞き取り調査は「改善が必要」と回答した方を対象

4. 現在の歩行空間における意向調査結果

③現在の歩行空間の改善ニーズ

- その中でも特に、「植栽帯の撤去」、「歩道の凸凹」、「都心部に相応しい景観形成」への改善ニーズが高い。
- 自転車と沿線店舗は、「矢羽根の設置」、「植栽帯の撤去」、「歩道の凸凹」への改善ニーズが高い。

問：改善の要望が「高い」とご回答されたものの中で、最も改善が必要と思われる事は何ですか。一つお答えください。



- 植栽帯(柵)を撤去して歩道をより広くすること
- 植栽帯(柵)を増やし、緑や景観をよくすること
- 矢羽根(自転車通行帯)の設置区間を延伸して、歩行者と自転車の分離区間を多くすること
- 歩道の凸凹や傾斜をなくして通行を快適にすること
- 休憩施設(ベンチ等)を設置すること
- 歩道上の路上駐輪を減らすこと
- 不法占用物や看板、放置ゴミをなくして歩道の美化を図ること
- 都心部に相応しい景観の統一性を図ること
- 歩行者や自転車利用者が横断歩道の横断時に、右左折車両との接触をなくすこと

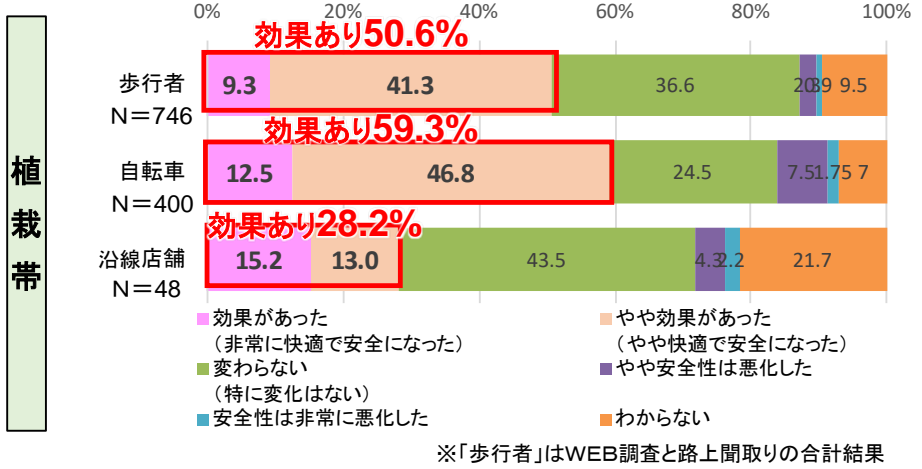
4. 現在の歩行空間における意向調査結果

④ 矢羽根の効果と今後の設置ニーズ

- 植栽帯撤去による安全性・快適性に効果があったと回答した歩行者は約51%、自転車は約59%、沿線店舗は28%。
- 矢羽根の設置による安全性・快適性に効果があったと回答した歩行者は約43%、自転車は71%、沿線店舗は31%。
- また、植栽帯は植栽柵または未設置のニーズが高い。矢羽根(自転車通行帯)は今後も延伸すべきとのニーズが高い。

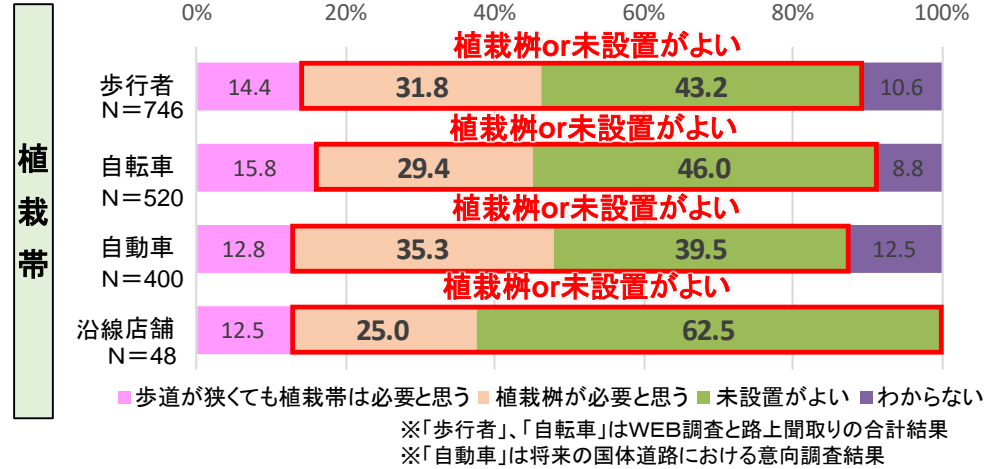
対策効果

問: 歩道を通行する際、植栽帯撤去による安全性や快適性の変化を教えてください

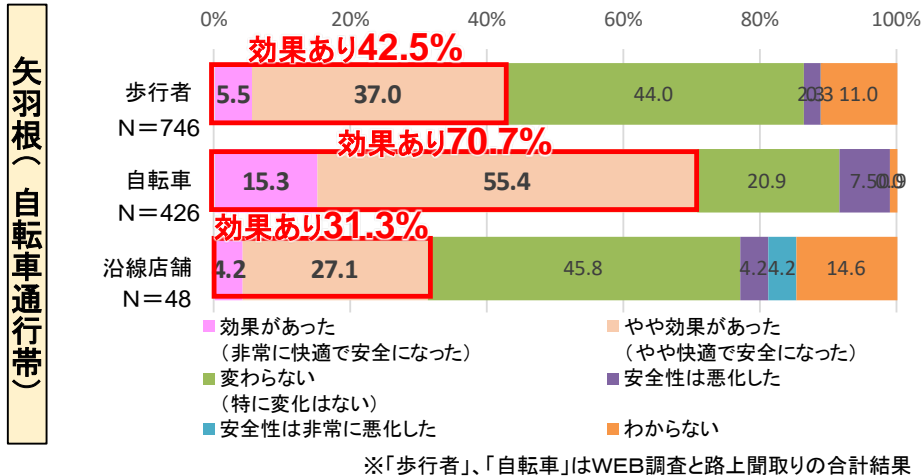


対策ニーズ

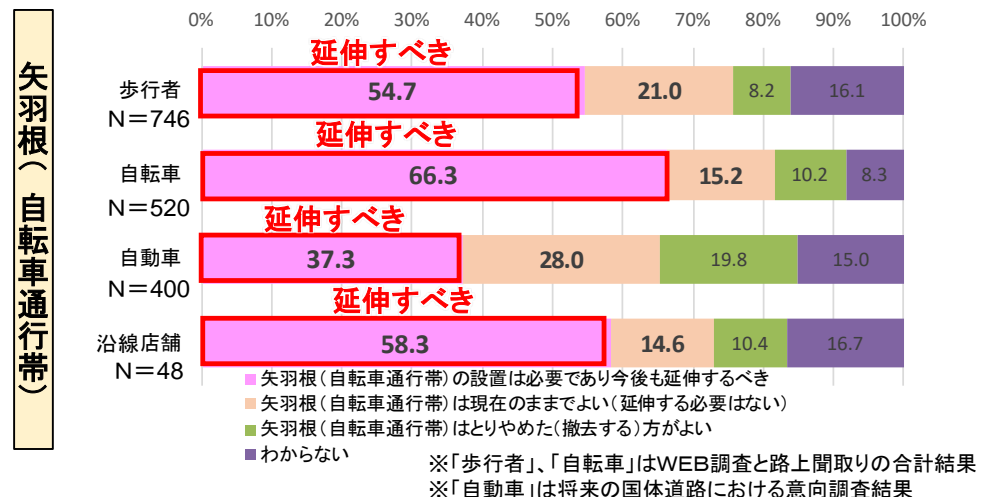
問: 植栽帯の設置ニーズについて教えてください



問: 矢羽根設置による安全・快適性の変化について教えてください



問: 矢羽根の設置ニーズについて教えてください



5. 歩行空間再編に向けた方向性

■国体道路の今後の方向性

都心部の目抜き通りを、歩行者が快適で安全に回遊でき、多様な交通機関が利用できる道路空間の構築

■現在の歩行空間の改善ニーズ

※改善が必要と回答した方の割合（％）

	快適性								安全性
	植栽帯を撤去して歩道を広く	植栽帯を増やして緑を確保	歩行者と自転車を分離	路面の凹凸や傾斜の改善	休憩施設の設置（ベンチ等）	路上駐輪の削減	歩道の美化（不法占拠、看板、放置ゴミ）	都心部に相応しい景観	自動車の危険性（横断歩道での右左折車との接触をなくす）
歩行者(N=746)	22.3	5.3	4.5	22.0	3.3	9.6	10.9	12.6	9.6
自転車(N=520)	20.0	2.4	30.4	13.4	3.2	10.7	11.2	3.2	5.6
沿線店舗(N=48)	20.8	2.1	22.9	12.5	2.1	6.3	10.4	6.3	8.3

歩行者

植栽帯撤去による空間確保

歩道路面の凹凸の改善

都心部に相応しい景観形成

自転車、沿線店舗

歩行者と自転車の分離

植栽帯撤去による空間確保

歩道路面の凹凸の改善

■現在の歩行空間の設置ニーズ(植栽帯、矢羽根)

※現在の歩行者空間の設置ニーズ(植栽帯、矢羽根・自転車通行空間)
※「自動車」は将来の国体道路における意向調査結果（％）

	植栽帯の設置				矢羽根・自転車通行帯の設置			
	植栽帯が必要	植栽帯が必要	未設置がよい	わからない	今後も延伸すべき	現在のままでよい	撤去する方がよい	わからない
歩行者(N=746)	14.4	31.8	43.2	10.6	54.7	21.0	8.2	16.1
自転車(N=520)	15.8	29.4	46.0	8.8	66.3	15.2	10.2	8.3
自動車(N=400)	12.8	35.3	39.5	12.5	37.3	28.0	19.8	15.0
沿線店舗(N=48)	12.5	25.0	62.5	0.0	58.3	14.6	10.4	16.7

植栽帯

植栽帯が必要

or

未設置がよい

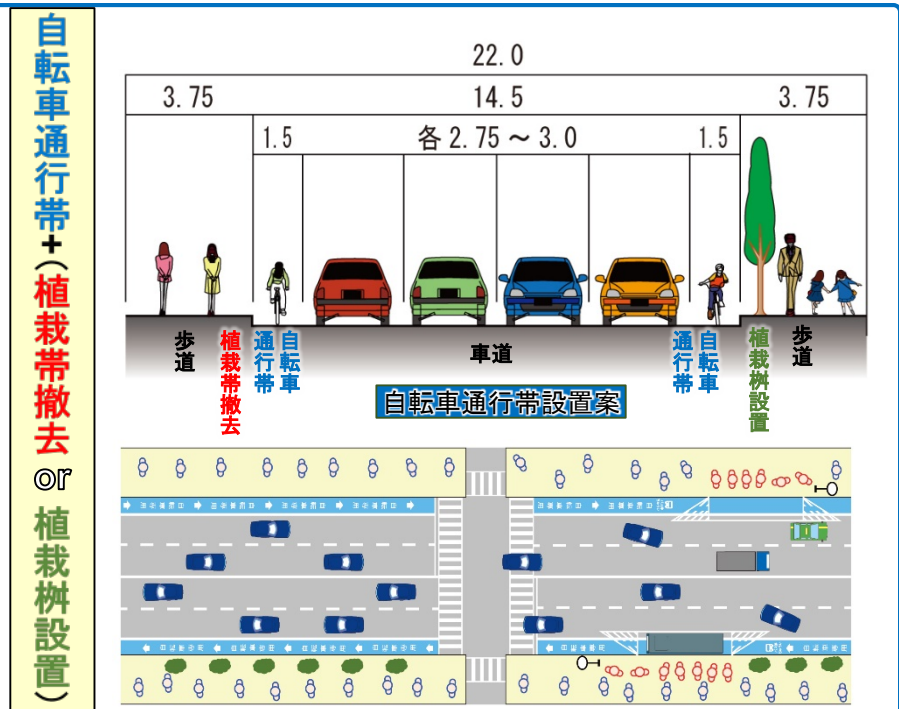
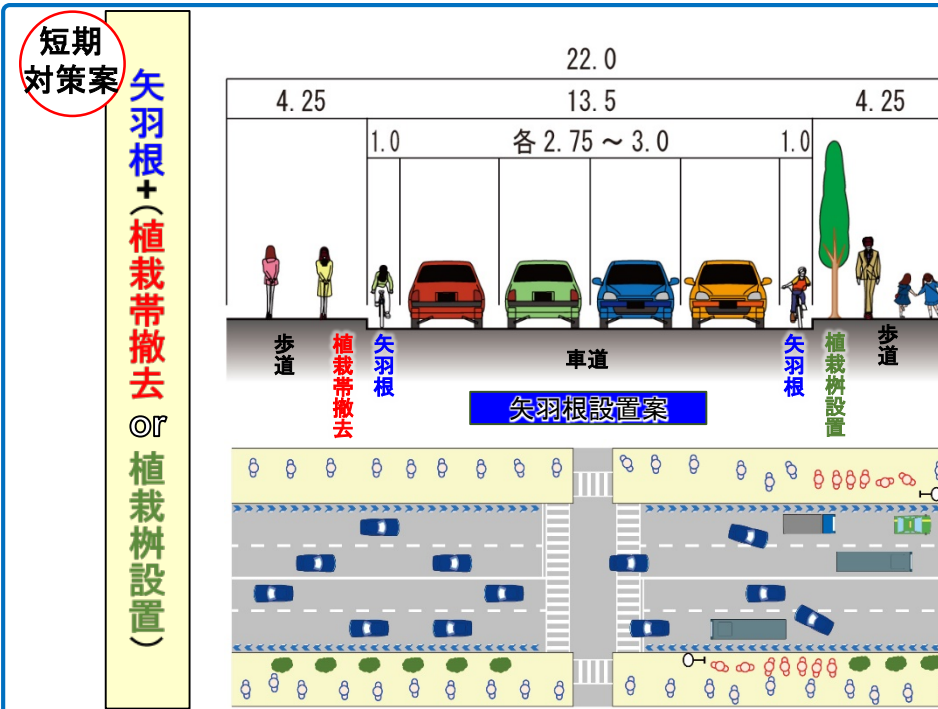
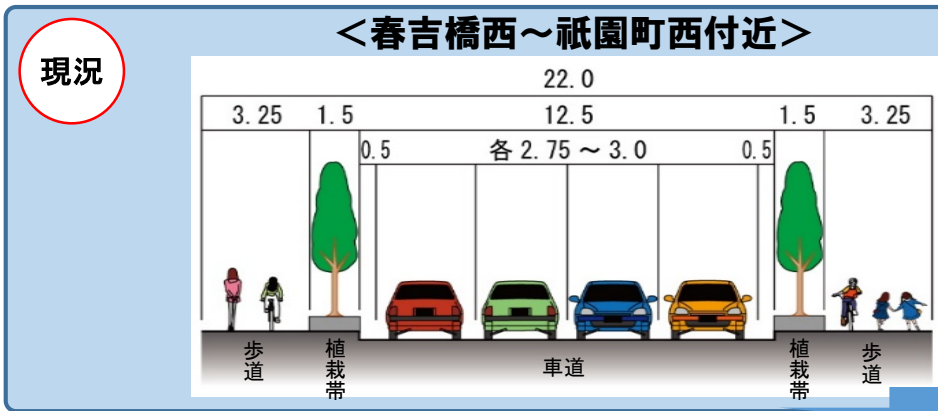
矢羽根・自転車通行帯

今後も延伸すべき

5. 歩行空間再編に向けた方向性

■短期対策案のパターンの検討

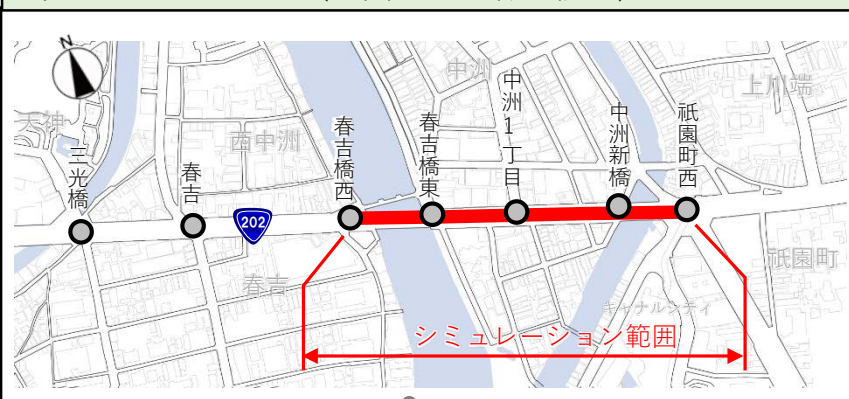
●短期対策案のパターンとして以下の4案を設定。具体には、植栽帯なしと植栽樹設置に対し、矢羽根と自転車通行帯を想定。



5. 歩行空間再編に向けた方向性

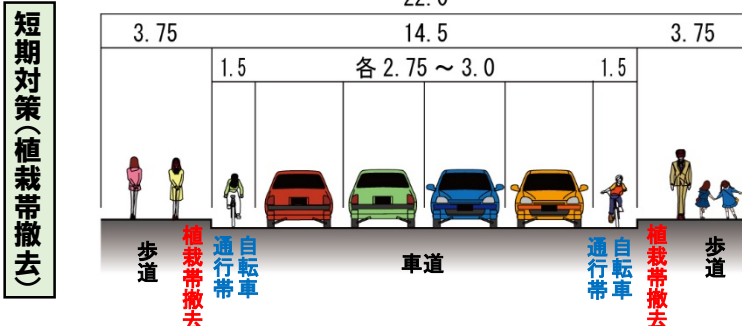
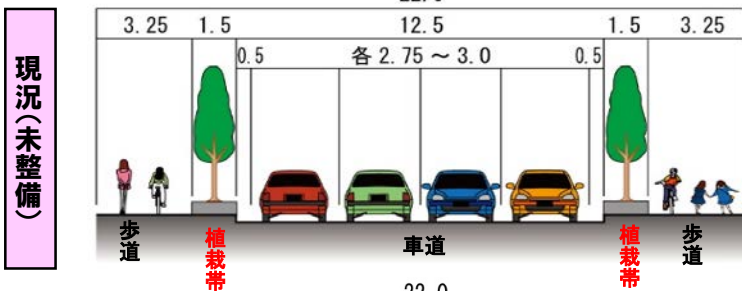
■歩行空間のシミュレーションによる影響分析手法

1. 検討対象の設定（祇園町西～春吉橋西）



2. 条件設定①（道路構造の設定）

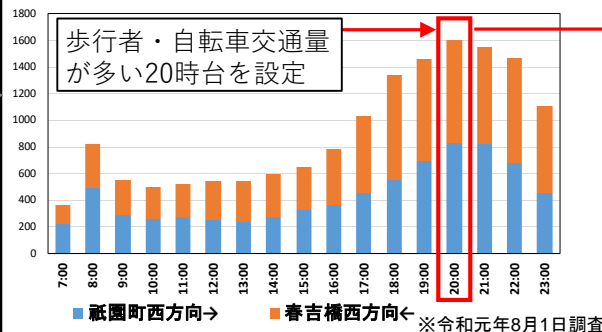
①横断面の設定：横断面の構成要素を設定



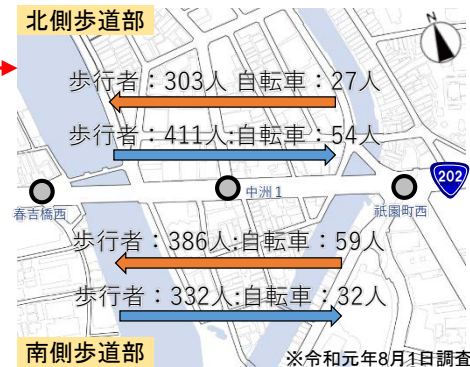
2. 条件設定②（歩行者・自転車交通量の設定）

②シミュレーション時間帯設定

・交通量が最大の20：00台を設定

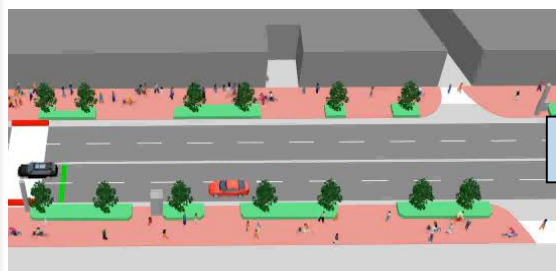


③方向別交通量の設定(20:00台)

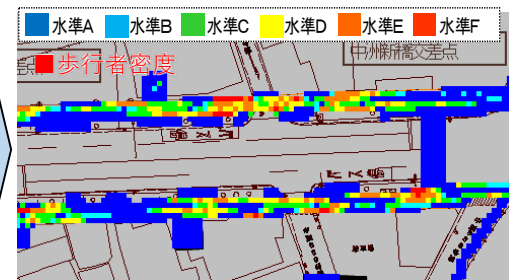


3. 現況、短期対策実施後のシミュレーション実施・分析

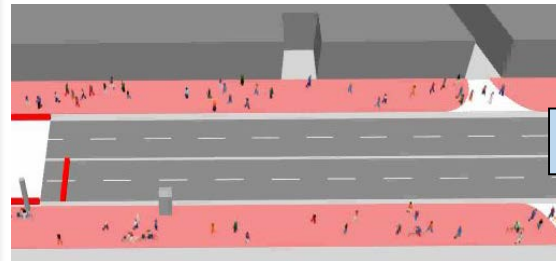
①現況シミュレーションの実施



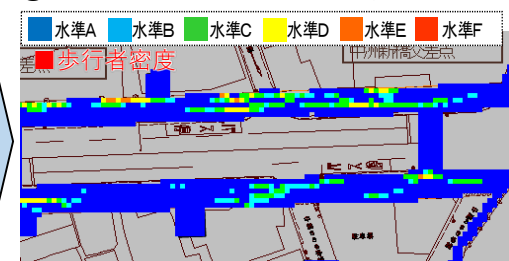
②現況の歩行者密度分析



①短期対策のシミュレーションの実施



②短期対策の歩行者密度分析



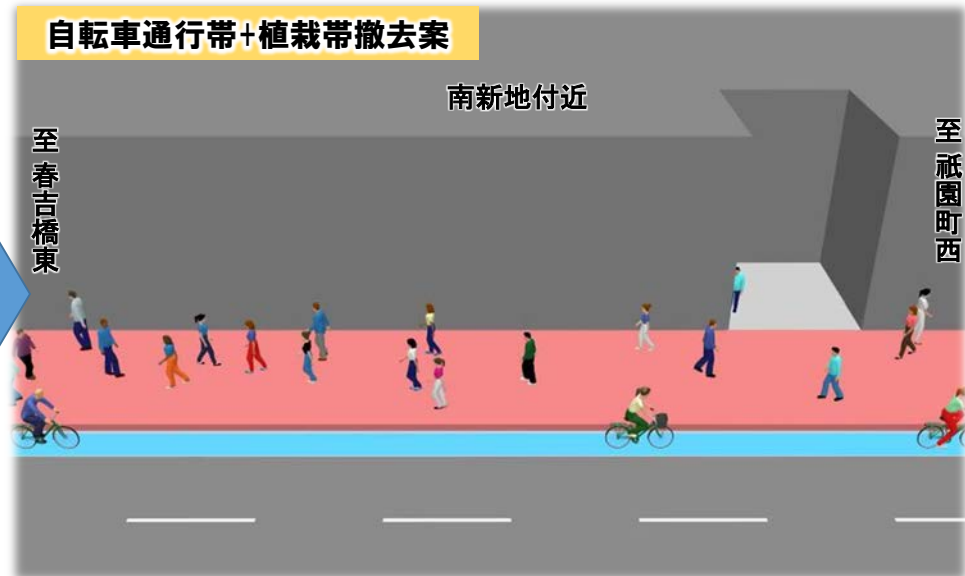
※歩行者と自転車は分離する

5. 歩行空間再編に向けた方向性

① 現況歩行空間のシミュレーション結果



② 自転車通行帯+植栽帯撤去後のシミュレーション結果

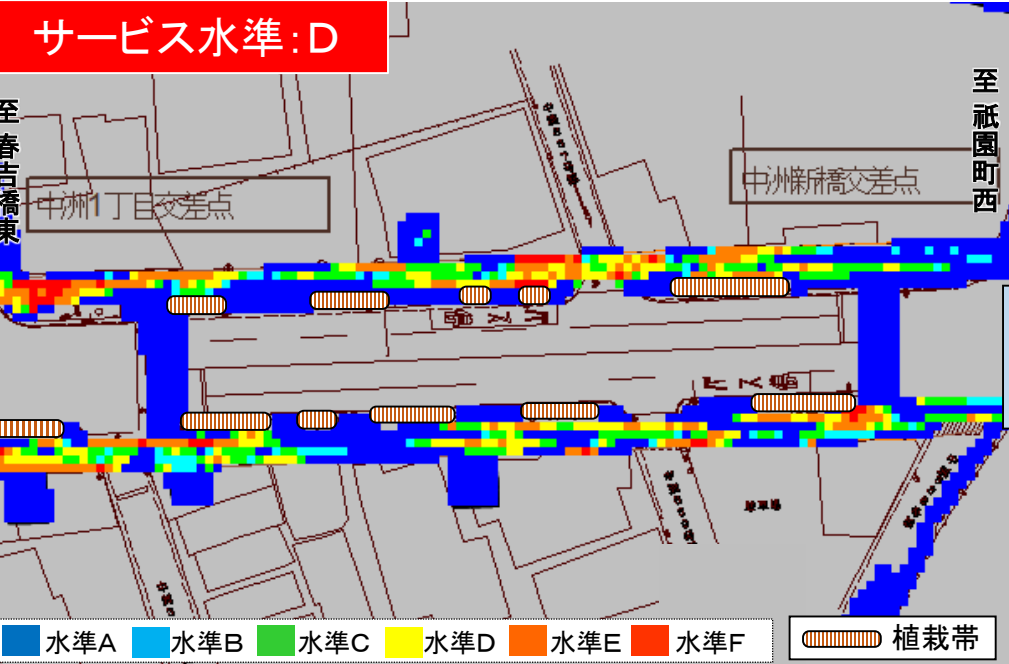


※「植栽樹設置案」は「植栽帯撤去案」と同じシミュレーション結果となる

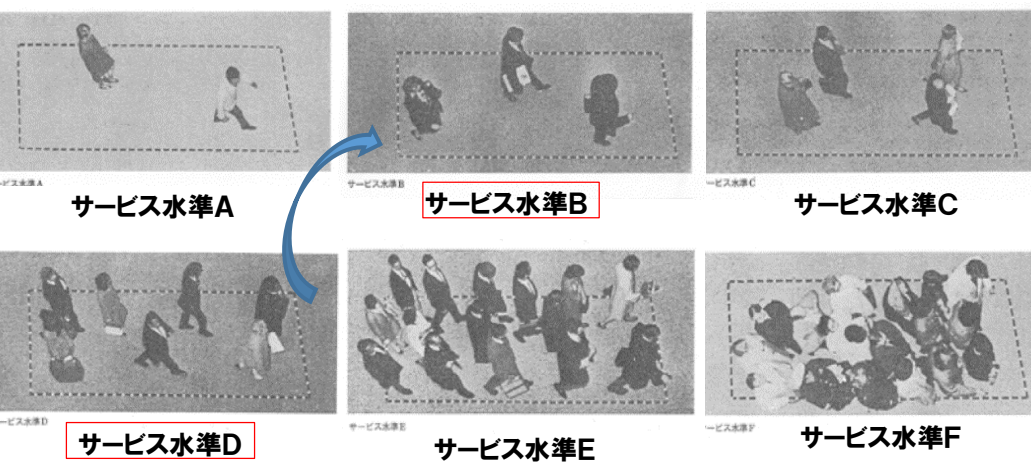
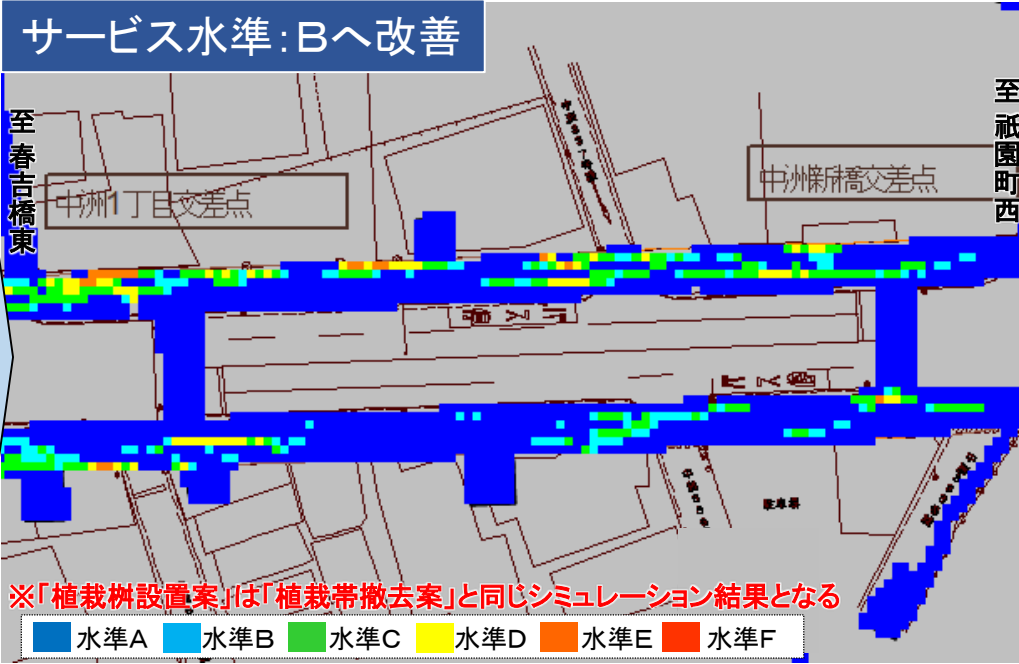
5. 歩行空間再編に向けた方向性

■歩行者シミュレーションによる歩行者密度の分析

① 現況の歩行者密度



② 自転車通行帯+植栽帯撤去後の歩行者密度



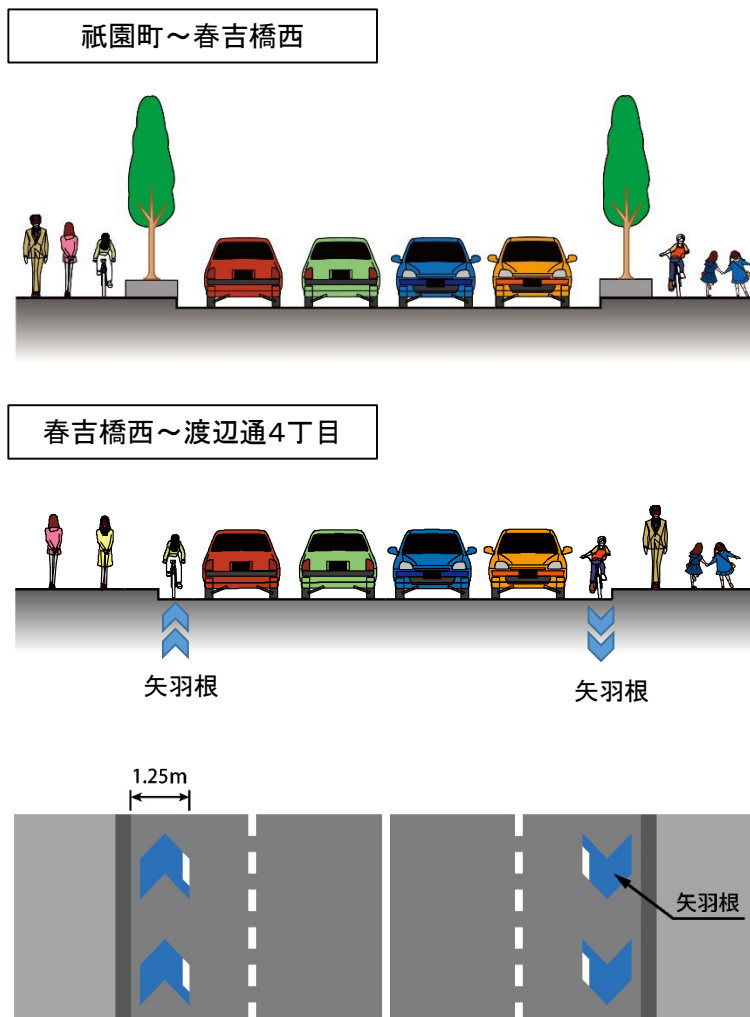
対象	サービス水準	単位占有面積 $M=1/\rho$ (m ² /人)	流動係数 f (人/m·s)	歩 行 状 態				適用範囲
				自由歩行速度の確保	追越しの自由度	衝突の可能性	その他の流動状態	
水	A	3.2以上	0.38以下	完全確保	自由	全くなし		混雑の時間的ピークや設計上空間的制約のない公共建物や広場など
	B	2.3~3.2	0.38~0.55	ほとんどの場合に確保	一方流なら自由	交差・対向流でわずかに生ずる		周期的にあまり厳しくない混雑のピークが生ずる公共建物・駅など
	C	1.4~2.3	0.55~0.82	ある程度の制限が生ずる場合がある	同左	交差・対向流の生ずる場でかなりある		設計上空間的制約があり、利用者のかなり多い公共建物・駅など
	D	0.9~1.4	0.82~1.10	大部分の歩行者が不可	ほとんど困難	かなりの高確率で生ずる	一時的にかなりの高密度部分が生ずる	最も混雑の激しい公共空間にのみ適用可
平	E	0.5~0.9	1.10~1.37	すべての人が不可	全く不可	極めて高い	流れの許容限界、流動停止も生ずる	短時間に大量移動の必要のある駅・球場などの特殊ケースのみ可
	F	0.5以下	最大1.37で変動大	極度の制約、前進はすり足	同上	接触なしの移動は不可	流動は制御不能で、麻ひ状態	歩行路の設計には不可

出典：道路空間の安全性・快適性の向上に関する研究(国土技術政策研究所)

〔参考〕 矢羽根設置、植栽帯撤去箇所

■国体道路における矢羽根未設置・植栽帯設置区間の事例

- 国体道路の一部区間(警固～春吉橋付近まで)の車道部の第1通行帯左側に自転車が行き可能な部分を明示する矢羽根を設置し、更に歩道部の植栽帯を撤去しているが、春吉橋西～祇園町においては矢羽根の設置がなく植栽帯がある区間である。



〔参考〕 植栽帯撤去と植栽樹設置の事例

■ 植栽帯撤去の事例



■ 植栽帯を撤去し、植栽樹を残した事例



6. 将来の国体道路における意向調査結果

○将来の国体道路（車道部や歩道部）に関するアンケート



自動車



歩行者



自転車



路線バス



店舗

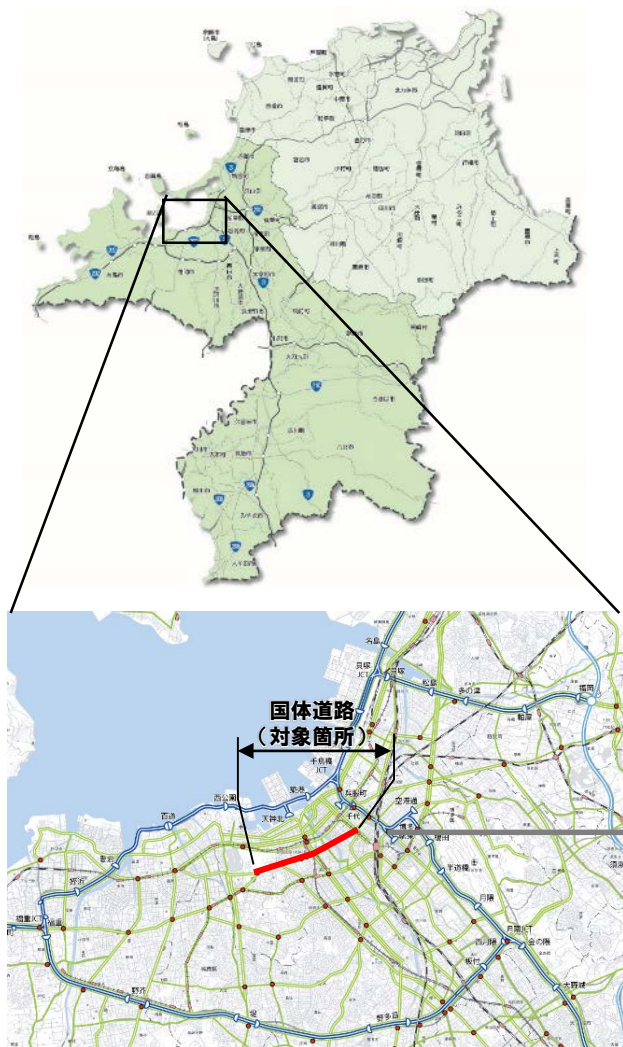
■アンケートの概要

調査	目的	対象	実施期間	調査項目
将来の国体道路（車道部や歩道部）に関するアンケート	国体道路に対する将来ニーズの把握	■WEB調査 歩行者：400票 自転車：400票 自動車：400票 バス利用者：400票	2019年8月27日（火） ～9月9日（月）	※国体道路（赤坂3丁目～祇園町）を通行したことがある人を対象に実施 ①道路空間の改善ニーズ（車道or歩道） ②車道と歩道で充実すべきと思う交通機能 ③矢羽根設置に対する効果やニーズ ④植栽等のニーズ ⑤公共交通への転換意向
		■路上聞き取り調査 歩行者：346票 自転車：120票	2019年8月25日（日） 2019年9月6日（金）	
		■沿線店舗聞き取り調査 沿線店舗：48票		
バス事業者ヒアリング調査	国体道路の課題とニーズの把握	■西鉄バス(株)	2019年9月20日（金）	①国体道路の路線バスの現状と問題点 ②国体道路に対する今後のニーズ
タクシー事業者ヒアリング調査	国体道路の課題とニーズの把握	■福岡市タクシー協会	2019年11月12日（火）	①国体道路のタクシー利用の現状と問題点 ②国体道路に対する今後のニーズ

6. 将来の国体道路における意向調査結果

■アンケートの目的

- 将来の国体道路の道路空間再編のあり方を検討するため、道路空間の改善ニーズの優先性(車道or歩道)、車道と歩道で充実すべき交通機能等について「歩行者」「自転車」「自動車」「路線バス」利用者へのアンケート及び、路線バス、タクシー事業者へのヒアリング調査を実施。

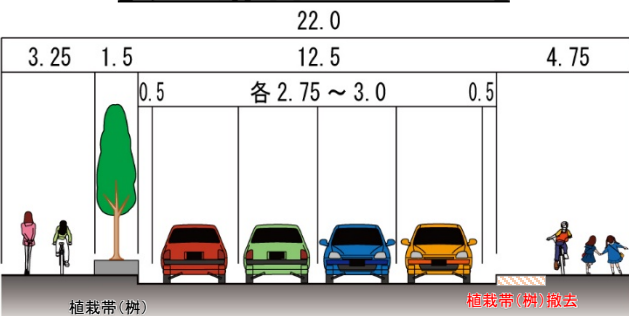


6. 将来の国体道路における意向調査結果

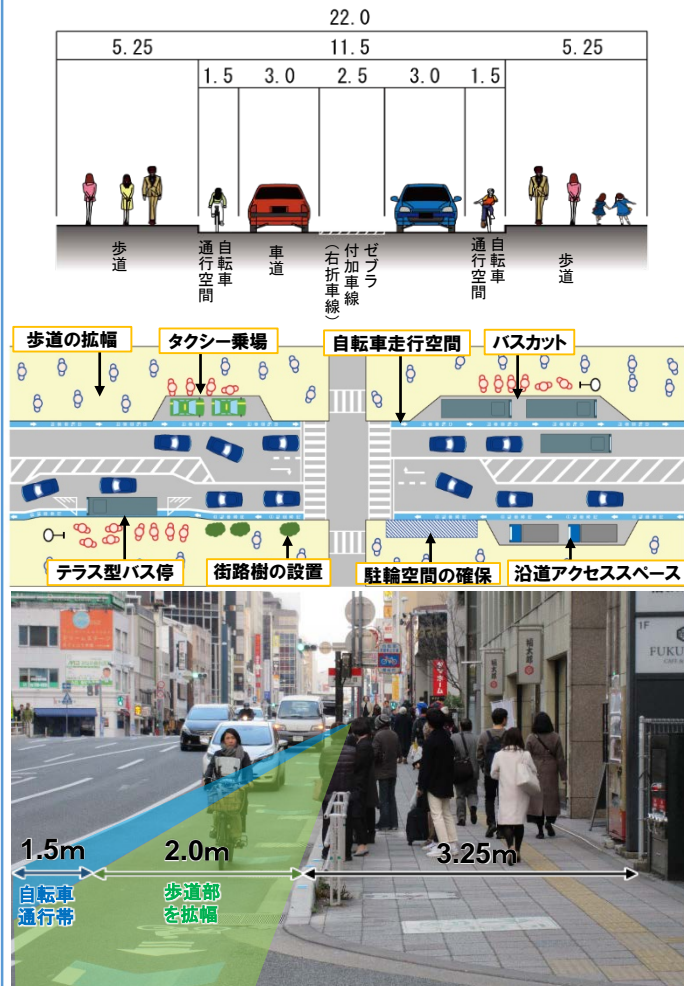
■将来の道路空間再編のイメージ

- ・国体道路は都心部の限られた空間である。
- ・この為、歩道空間か車道空間のどちらか一方を優先すれば、片方の空間は犠牲になることを前提に調査を実施。

【現状維持のイメージ】

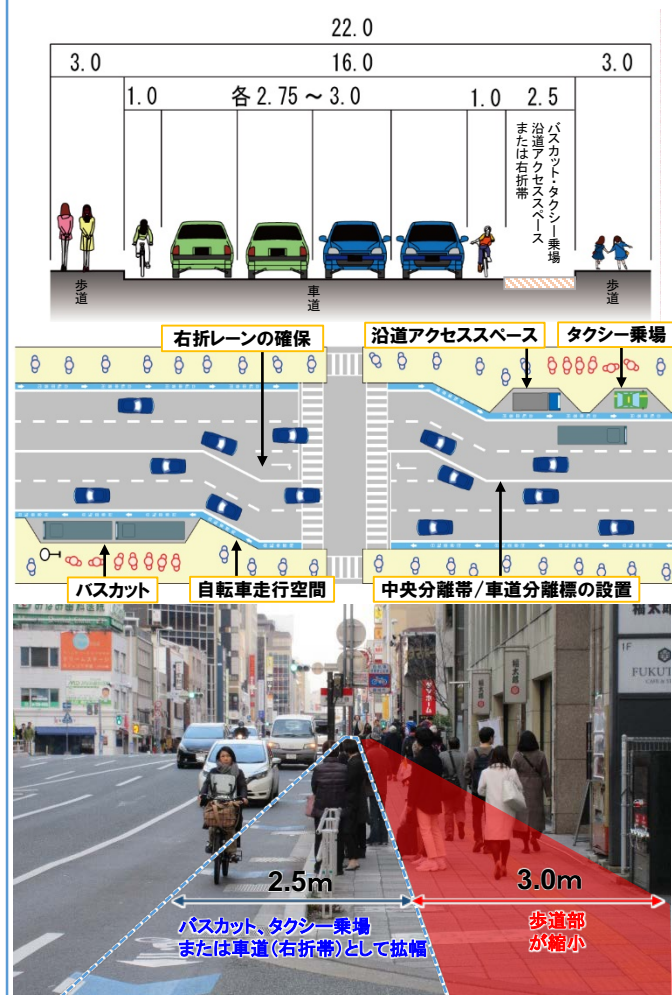


【歩道空間を優先するイメージ】



メリット	歩行者や自転車の安全で快適な歩行空間が確保されます 歩行空間へ様々な交通施設の設置が可能です
デメリット	自動車の渋滞が悪化し、利便性が低下します

【車道空間を優先するイメージ】



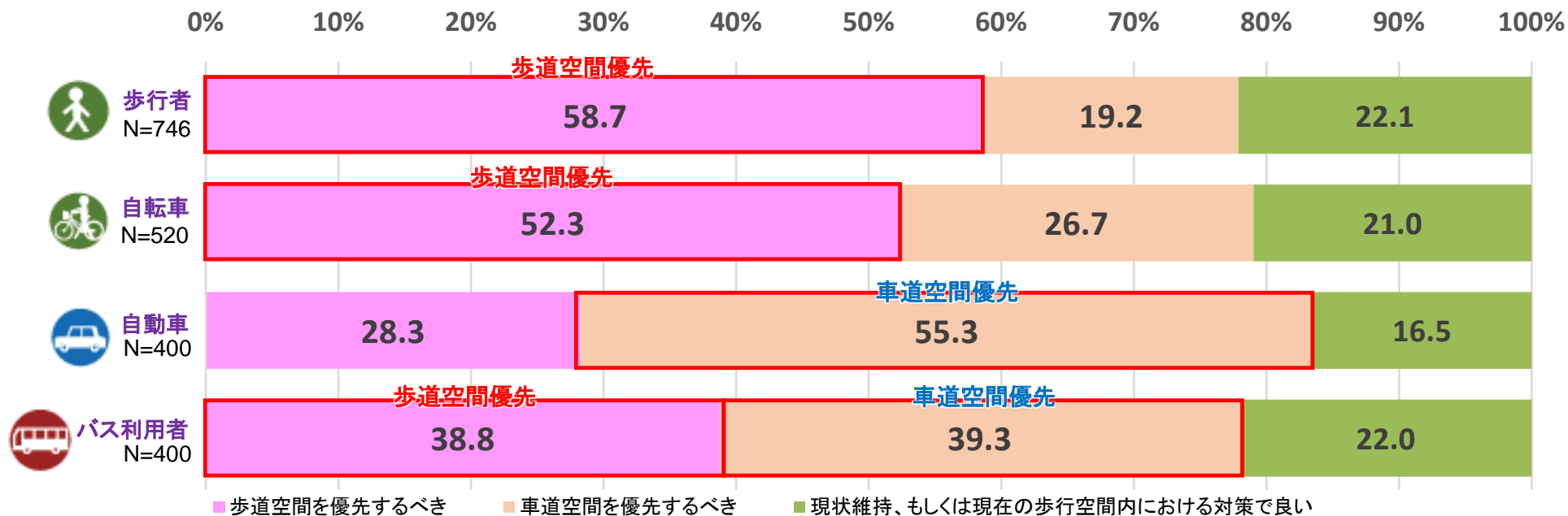
メリット	自動車の渋滞が緩和し、利便性が向上します
デメリット	狭い歩行空間が更に減少し、歩行者や自転車の安全性や快適性が大きく悪化します

6. 将来の国体道路における意向調査結果

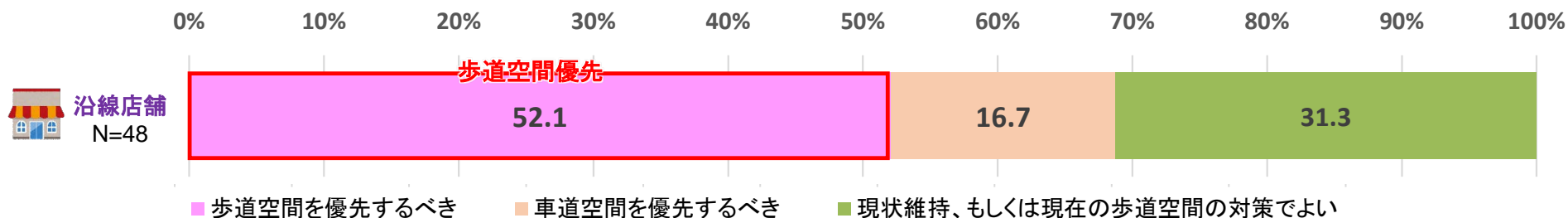
歩道部と車道部の優先性

- 歩行者、自転車利用者は、WEB調査、路上聞き取り、及び沿線店舗ヒアリングともに、歩道空間を優先するニーズが高い。
- 一方、自動車利用者は車道空間の優先性が高い。またバス利用者は歩道、車道の優先性は均衡。

問:どの交通空間を優先すべきと思いますか。



※歩行者と自転車はWEB調査と路上聞き取りの合計結果
 ※自動車とバスはWEB調査結果

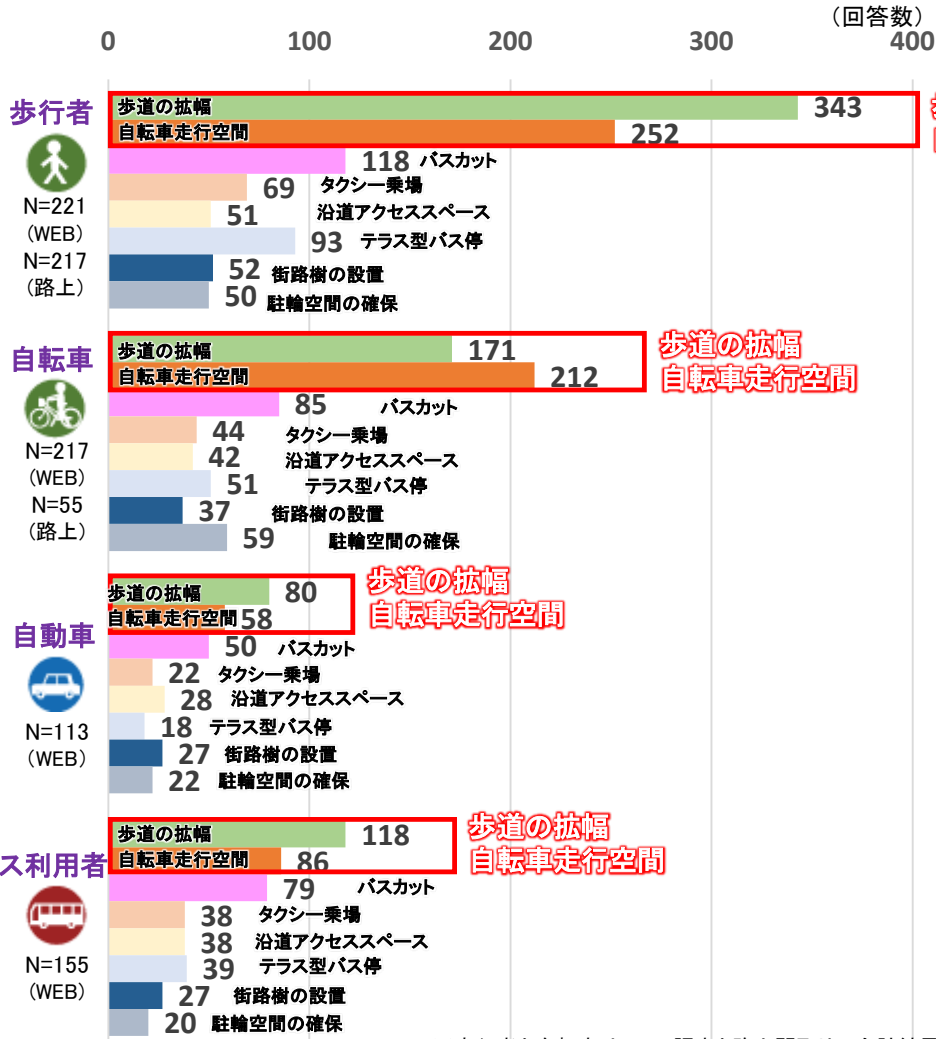


6. 将来の国体道路における意向調査結果

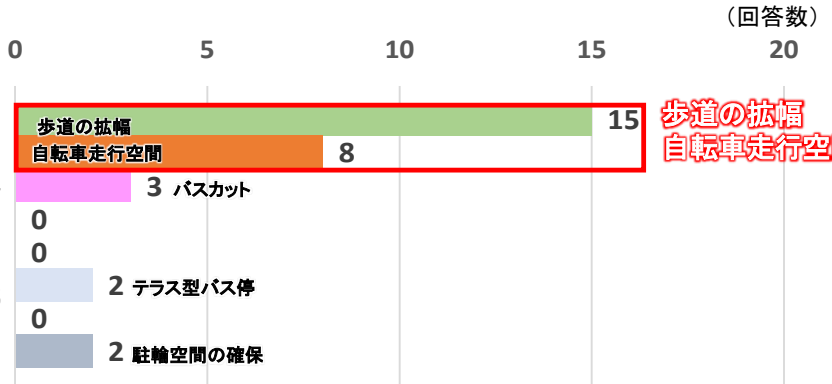
歩道空間において充実すべき交通機能

●歩道空間において充実すべき交通機能としては、WEB調査、路上聞取りの歩行者、自転車利用者、及び沿線店舗の方全てが「歩道の拡幅」「自転車走行空間」等の交通機能向上のニーズが高い。

問：歩行空間で充実すべき交通機能(複数回答可)



歩道の拡幅
自転車走行空間



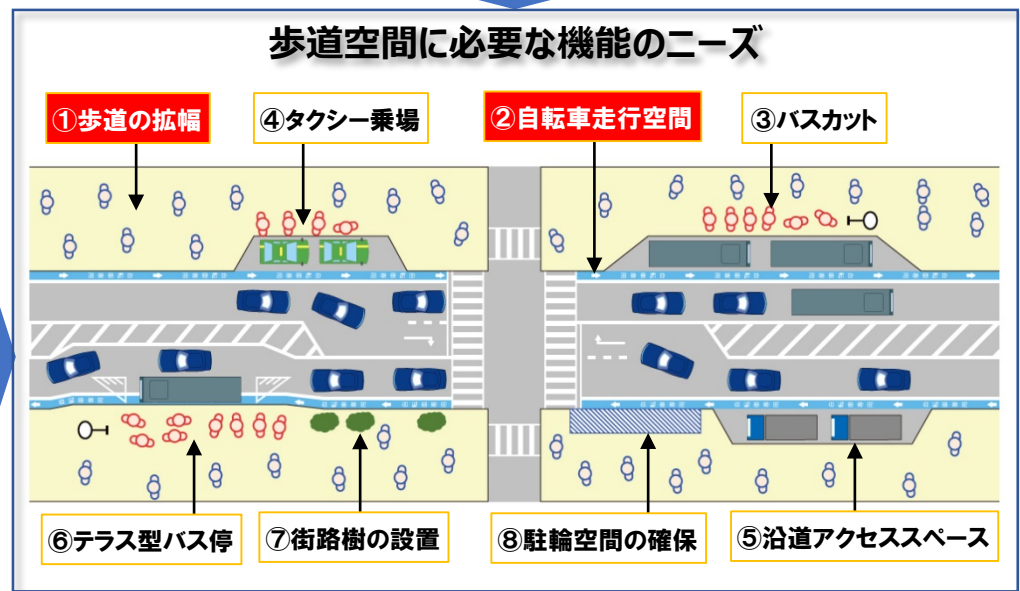
歩道の拡幅
自転車走行空間

歩道の拡幅
自転車走行空間

歩道の拡幅
自転車走行空間

歩道の拡幅
自転車走行空間

歩道空間に必要な機能のニーズ



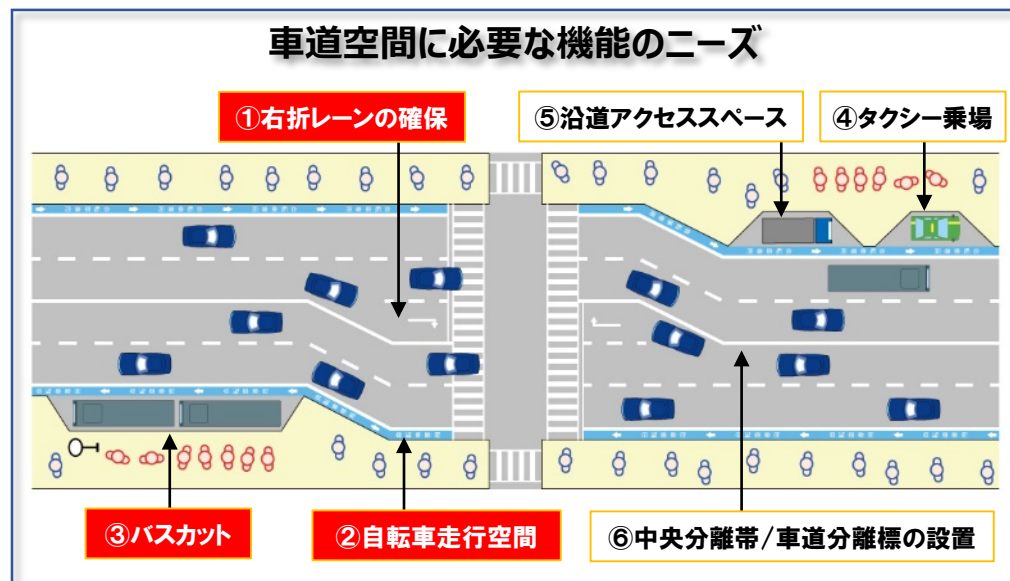
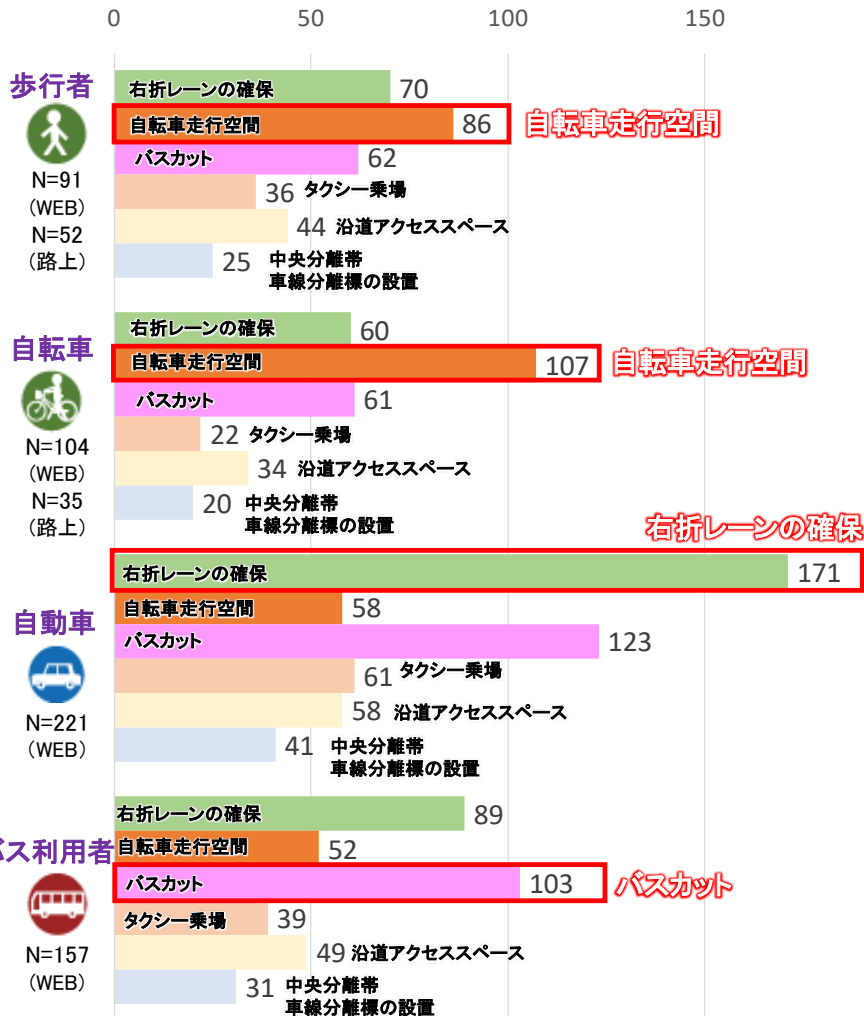
※歩行者と自転車はWEB調査と路上聞取りの合計結果
※自動車とバスはWEB調査結果

6. 将来の国体道路における意向調査結果

■車道空間において充実すべき交通機能

- 歩行者、自転車利用者及び沿線店舗は、充実すべき機能として「自転車走行空間」のニーズが高い
- また、自動車利用者は「右折レーン設置」、バス利用者は、「バスカット」のニーズが高い

問: 車道空間で充実すべき交通機能(複数回答可)



※歩行者と自転車はWEB調査と路上聞取りの合計結果
 ※自動車とバスはWEB調査結果

6. 将来の国体道路における意向調査結果

■車道空間において充実すべき交通機能

●バス事業者は、バス専用(優先)レーン化、タクシー事業者は国体道路へのタクシー乗場のニーズが高い。

問:【バス事業者】車道空間で充実すべき交通機能

事業者



優先度	施策	具体的な内容
高	バス専用レーン	ラッシュ時はバス専用レーン化
	バス優先レーン	その他時間は優先レーンの形式
	路上駐車対策	バス停に「バス」という路面標示
	自転車への対策	車線幅員が狭くならない矢羽根の設置
低	バスカット	広幅員と約3台程度の空間確保

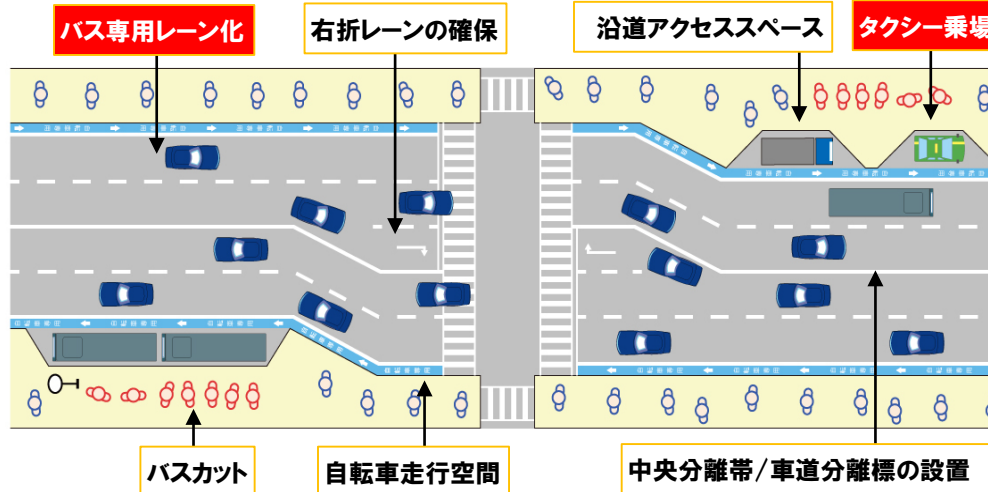
問:【タクシー事業者】車道空間で充実すべき交通機能

事業者



優先度	施策	具体的な内容
高	タクシー乗場 客待ちスペース	国体道路（春吉橋）
低	バスカット	停車バスが収まる空間の確保

車道空間に必要な機能のニーズ



〔参考〕 赤坂2丁目バス停(上り)バスカットの撤去について

■バスカットの撤去による歩行空間の確保

- バスカットにバスが収容できず、後方車両が追い越しできないなどバスカットの機能が十分にない。また、歩行空間はバスの待合いスペースの関係で十分な歩道幅員が確保できないなどの課題があった。
- このため、バスカット撤去工事を実施し、ゆとりある歩行空間を確保。



7. 国体道路の空間再編に向けた方向性

■国体道路沿線のまちづくり方針

都心部の目抜き通りを、歩行者が快適で安全に回遊でき、多様な交通機関の利便性が高い道路空間の構築

■将来の道路空間のニーズ ※機能を強化すべきと回答した方の割合

	歩行者	自転車	自動車	バス利用者	沿線店舗
歩道空間を優先	59%	52%	28%	39%	52%
歩道の拡幅	78%	63%	71%	76%	60%
自転車走行空間	58%	78%	51%	55%	32%
バスカット	27%	31%	44%	51%	12%
タクシー乗り場	16%	16%	19%	25%	0%
沿道アクセススペース	12%	15%	25%	25%	0%
テラス型バス停	21%	19%	16%	25%	8%
街路樹の設置	12%	14%	24%	17%	0%
駐輪空間の確保	11%	22%	19%	13%	8%

	歩行者	自転車	自動車	バス利用者	沿線店舗	路線バス事業者	タクシー事業者
車道空間を優先	19%	27%	55%	39%	17%	—	—
右折レーンの確保	49%	43%	77%	57%	63%	—	—
自転車走行空間	60%	77%	26%	33%	75%	—	—
バスカット	43%	44%	56%	66%	25%	—	○
タクシー乗り場	25%	16%	28%	25%	13%	—	○
沿道アクセススペース	31%	24%	26%	31%	25%	—	—
中央分離帯	17%	14%	19%	20%	0%	—	—
バス専用・優先レーン	—	—	—	—	—	○	—

歩道空間優先案

歩道の拡幅

自転車走行空間の確保

車道空間優先案

右折レーンの確保

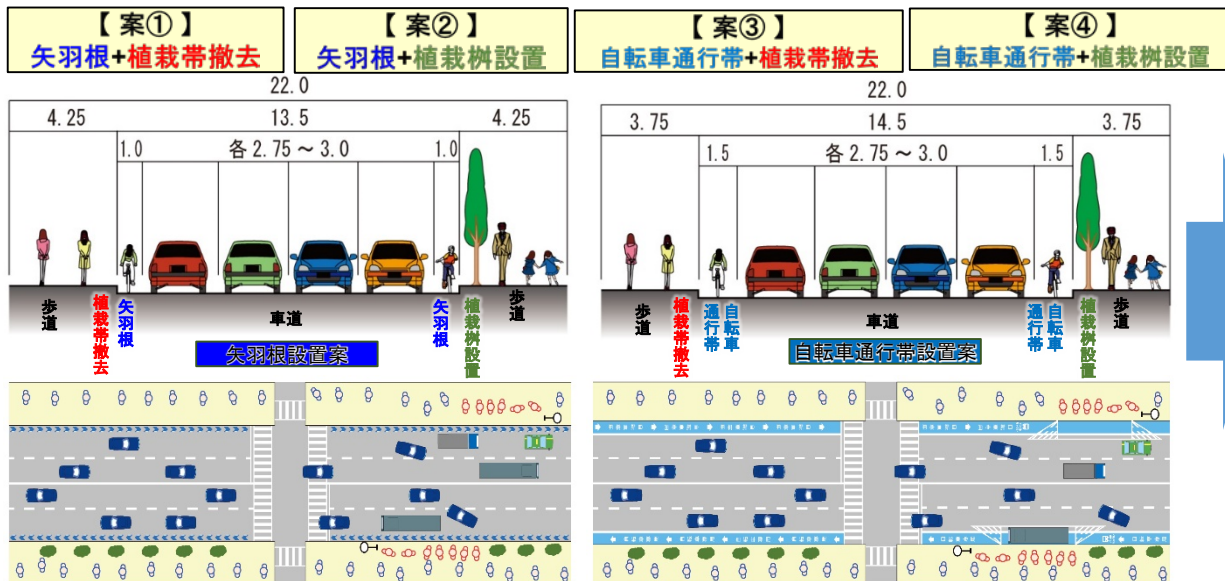
バス専用・優先レーン化

※バスカットの設置については今後の動向を踏まえ検討

7. 国体道路の空間再編に向けた方向性

■短期、長期対策の今後の検討方針まとめ

短期対策案



1. アンケート調査による意見収集

・短期対策案（4パターン）においては、道路利用者や地域住民等への意見を収集し、**地域ニーズを踏まえた対策案を抽出**

2. 景観検討 ※必要に応じ、外部有識者等へ意見聴取

・周辺環境や春吉橋賑わい空間と調和した**植栽、道路附属物の修景や舗装の美装化**に留意した景観検討を実施

長期対策案

将来の道路空間のニーズ

歩道の拡幅

自転車走行空間の確保

右折レーンの確保

バス専用・優先レーン化

■対策実施に向けた課題

- ① 対策内容（車線拡幅や減車線化など）、対象区間によっては、**国体道路及び周辺道路へ与える交通面の影響が大きい**
- ② 長期対策に対応した交通需要マネジメント施策なども検討が必要
- ③ 今回の検討範囲（祇園町～赤坂3）を超える議論を要するため、**本検討会での検討は難しい**
- ④ 短期対策の効果を踏まえた検討が必要

■別途検討協議会の立ち上げ

・対策実施に向けた課題の解決には**本検討会における委員以外の組織との調整が必要となり、長期に及ぶことが想定されることから、別途検討会を立ち上げて検討を実施**

8. 今後の空間再編の検討方針(案)

調査

国体道路の意向とニーズ

①利用者・事業者等の意向からみた課題把握

- ・道路利用者（歩行者、自動車、バス、タクシー等）が抱える国体道路の課題とニーズ

②まちづくり上の課題把握

- －歩行空間の質的課題（路上駐輪、植栽帯、歩道路面、バス待ち空間、矢羽根等）
- －沿道環境の課題（快適性、安全性、景観等）
- －改善事例の収集

③現況の道路交通課題把握

- 歩行者**：歩行者・自転車の交通量や今後の動向からみた課題
- 自動車**：都心部道路の交通実態や国体道路の利用状況からみた課題
- バス**：バス事業者が抱える課題

補足調査・手法

○意向調査

- ・歩行者・自転車聞き取り調査
- ・自動車利用者WEB調査
- ・バス事業者意向調査
- ・タクシー事業者意向調査

○交通実態調査

- ・歩行者、自動車交通量調査

第2回検討会 国体道路の空間再配分検討

①国体道路のニーズを踏まえた方向性

- －現在の歩行空間におけるニーズと方向性（短期）
- －将来の国体道路におけるニーズと空間再編に向けた方向性（長期）

②対策案の検証

- ・短期対策案における効果・影響分析

○対策案のシミュレーション

- ・国体道路への効果や影響、課題を定量的に分析するため、歩行者・自転車のマイクロシミュレーションを実施して検証

※以降の検討会については、短期対策について検討を進める

調査

短期対策案における意向調査

アンケート調査の実施

- ・各対策案に対する問題点の把握、最も望ましい対策案など

○意向調査

- ・道路空間再編案に対する意向や空間活用の利害関係を把握する調査（歩行者、自転車、沿線店舗、自動車、バス、タクシー、地元まちづくり団体）

第3回検討会 国体道路の空間再配分検討

対策案の評価、概略設計

- ・アンケート結果や横断面構成の課題を踏まえた空間再編案の比較評価
- ・道路空間再編案の概略設計（照明灯や横断防止柵など様々なパターンを含めた検討）

○意見聴取

- ・必要に応じて、外部有識者へ意見聴取

第4回検討会 国体道路の空間再配分検討

国体道路の景観検討

- ・沿線のまちづくりや賑わい空間の景観を踏まえた国体道路に相応しい景観コンセプトの検討

9. 調査の項目と内容(案)

■調査の概要

目的	調査内容	調査対象	調査方法	回収目標
抽出した現在の歩行空間の空間再編案（短期対策）に対するニーズと課題を把握し、利用者意向からみた対策案を抽出することを目的とする	<ul style="list-style-type: none"> ■各ユーザーに対して以下を調査 ①各ユーザーが考える各対策を実施した場合の問題点 ②各対策の中で最も望ましい対策案 ③望ましいと考える理由 ④最も望ましい対策案において期待される効果 ※必要に応じて区間を分けて実施（天神地区、中洲地区等）	歩行者 自転車	路上での間取り調査	合計400票
		自動車	WEB調査	合計400票
		沿線店舗	訪問調査	約50店舗
		バス事業者	ヒアリング調査	■西鉄バス(株)
		タクシー事業者	ヒアリング調査	■福岡市タクシー協会
		地元まちづくり団体	ヒアリング調査	■沿線まちづくり団体（約5箇所）

調査を実施する短期対策案(4案)

