

# 第3回 博多と福岡を結ぶ 国体道路の空間利活用検討会

## 国体道路の空間再配分検討

～目次～

1. 前回会議の意見と対応方針
2. 国体道路の方向性
3. 国体道路の交通状況
4. 国体道路の道路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. 国体道路の空間再編に向けた方向性
7. 短期対策案の意向調査
8. 短期対策案の比較評価
9. 短期対策案の方向性
10. 今後の空間再編の検討方針(案)

令和3年 6月

# 1. 前回会議の意見と対応方針

## ■令和2年6月24日 第2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"> <li>・矢羽根と自転車通行帯について、矢羽根（幅員1.0m）の場合、多くの方が歩道を走っているのではないか。自転車通行帯で幅員1.5mが確保できれば、車道上に多くの自転車を促すことが可能となる。ルールを遵守する場合と実態の違いを認識した上で検討を進めるべき。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 矢羽根遵守率を調査して確認した</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・自転車の走行について、車道の端を自転車が走行するのではなく、歩道を広げて歩道部分で自転車を走行させる方が安心して通行できるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 自転車は軽車両扱いであるため、車道を通行することが基本となる</li> <li>● また、歩行空間に自転車専用レーンを設ける場合には、歩道空間の抜本的な改良が必要となるため、長期対策を合せて検討を進める</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・国体道路の歩道部分には中洲地区に3～4本の樹木が残っており、地元としては数年前から撤去を求めている。中洲は酔客の方が多く、歩道が狭いと、植栽帯があって危ない。また、植栽柵でも引っかかって転ぶことがある。その点を十分に配慮して検討して頂きたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 短期対策二一ス調査等も踏まえて検討した</li> </ul>

## 今後の進め方について

短期対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・優先検討区間（祇園町西交差点～渡辺通4丁目交差点）における歩行空間の短期対策案については、事務局から示された4パターンにて検討を進める</li> </ul>
長期対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検討区間（祇園町交差点～赤坂3丁目交差点）における国体道路の空間再編である長期対策案については、自動車交通の広域的な配分による周辺道路への影響が大きいことなどから、関連する関係機関や事業者等を入れて別途検討する</li> </ul>

# 2. 国体道路の方向性(第2回検討会)

## ■沿線まちづくりを踏まえた国体道路の方向性

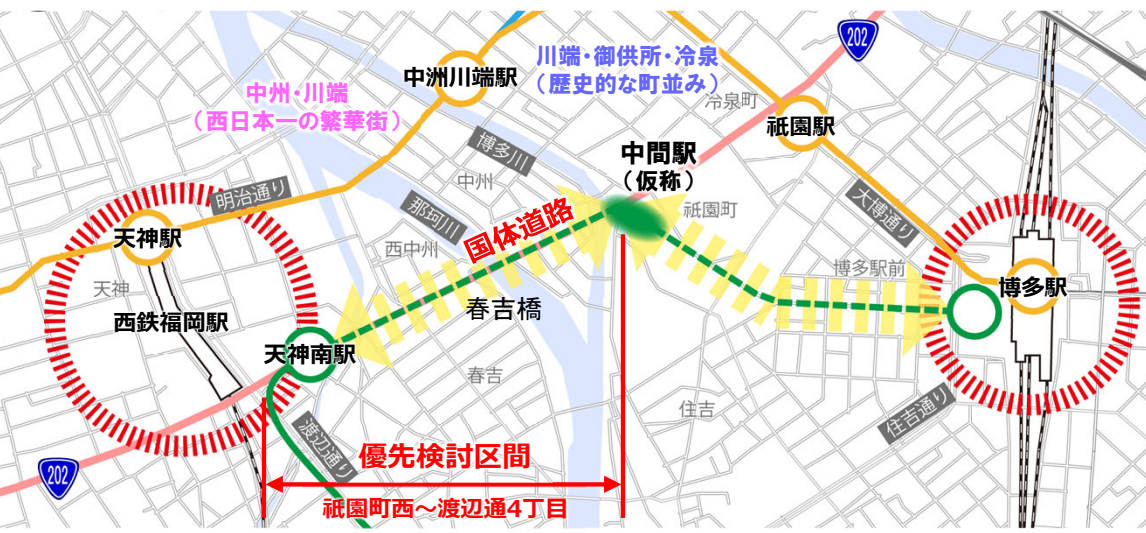
- まちづくり目標やテーマを踏まえ、はかた駅前通りは「人が主役となるまちづくり」を着実に推進。
- 一方で、国体道路は、狭い歩道幅員に歩行者と自転車が錯綜しており事故も多発。快適で安全な歩行空間を著しく阻害。



## ■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

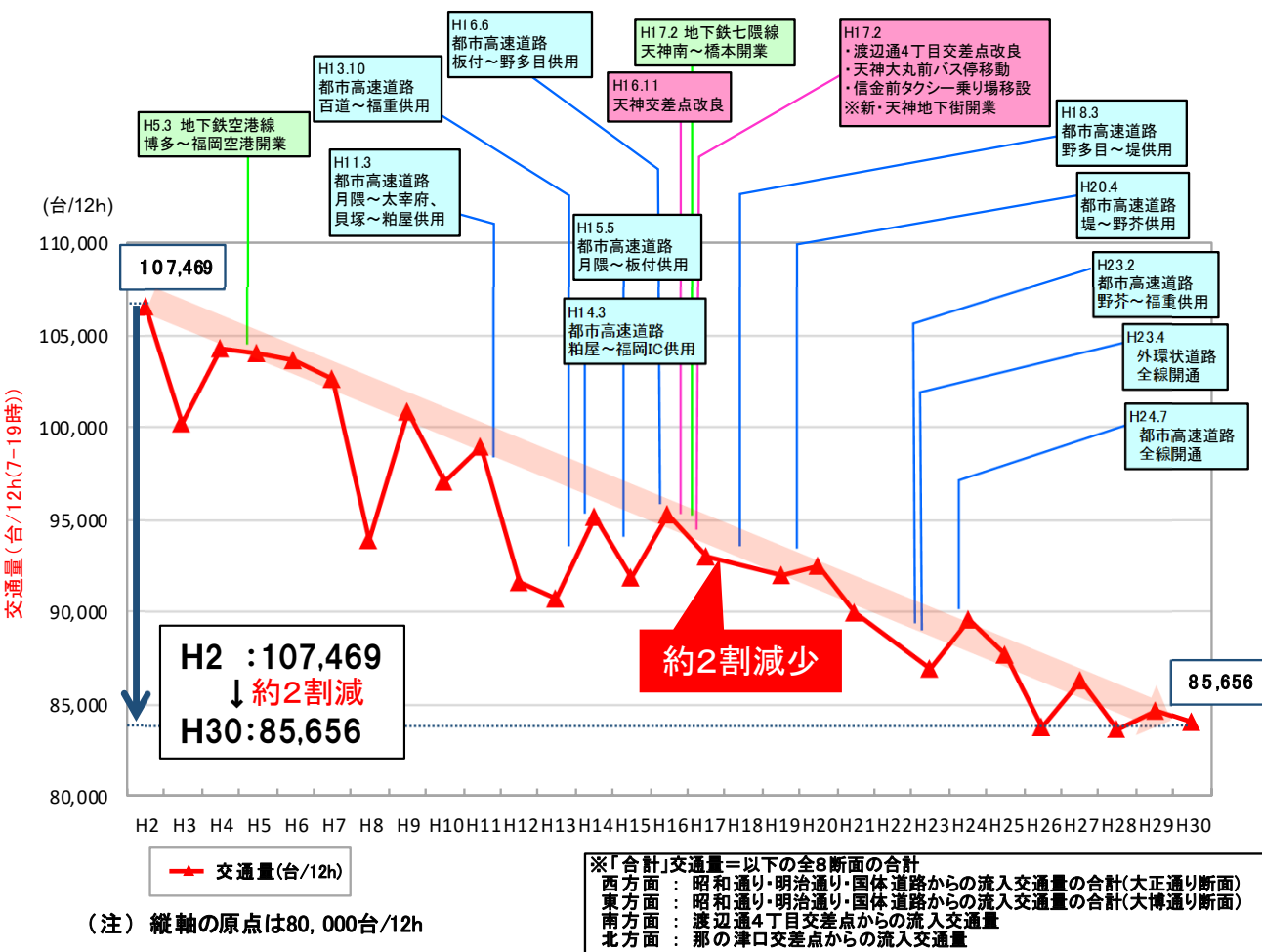
都心部の目抜き通りを、歩行者が快適で安全に回遊でき、多様な交通機関が利用できる道路空間の構築

# 3. 国体道路の交通状況(第2回検討会)

## 1. 福岡都心、国体道路の交通量の変化

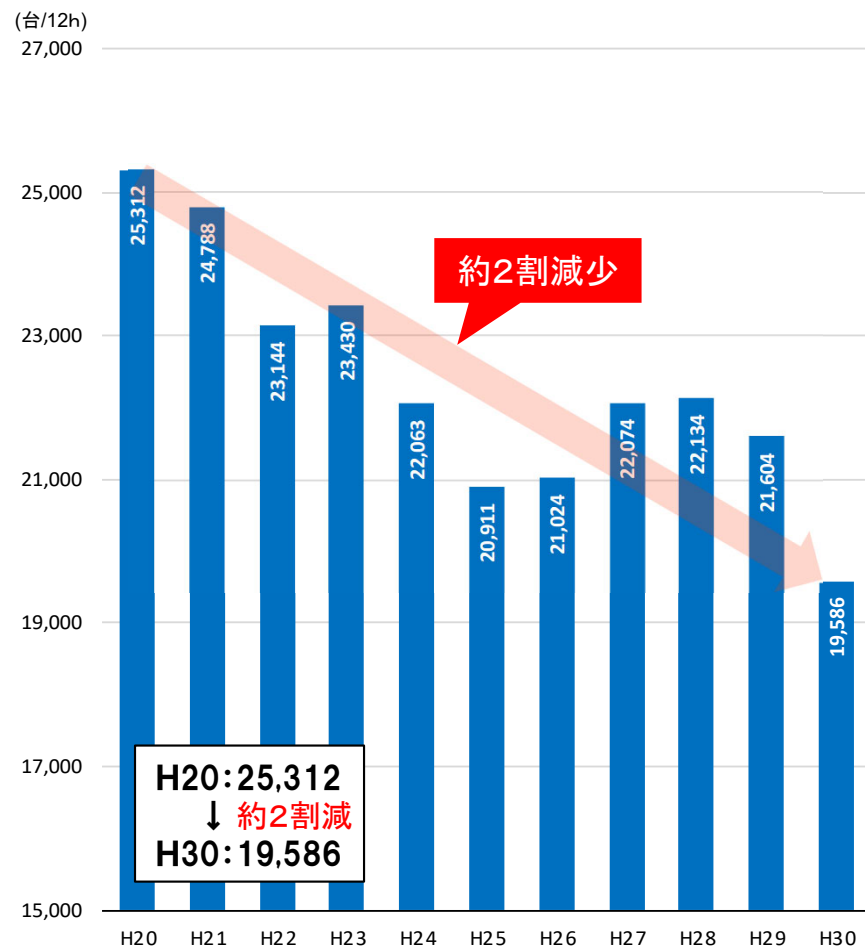
- 様々なハード・ソフト施策を実施してきた結果、福岡都心部流入交通は約30年で約2割減少。
- 国体道路においても、ここ10年で約2割減少しており、施策の実施効果が発現。

### 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



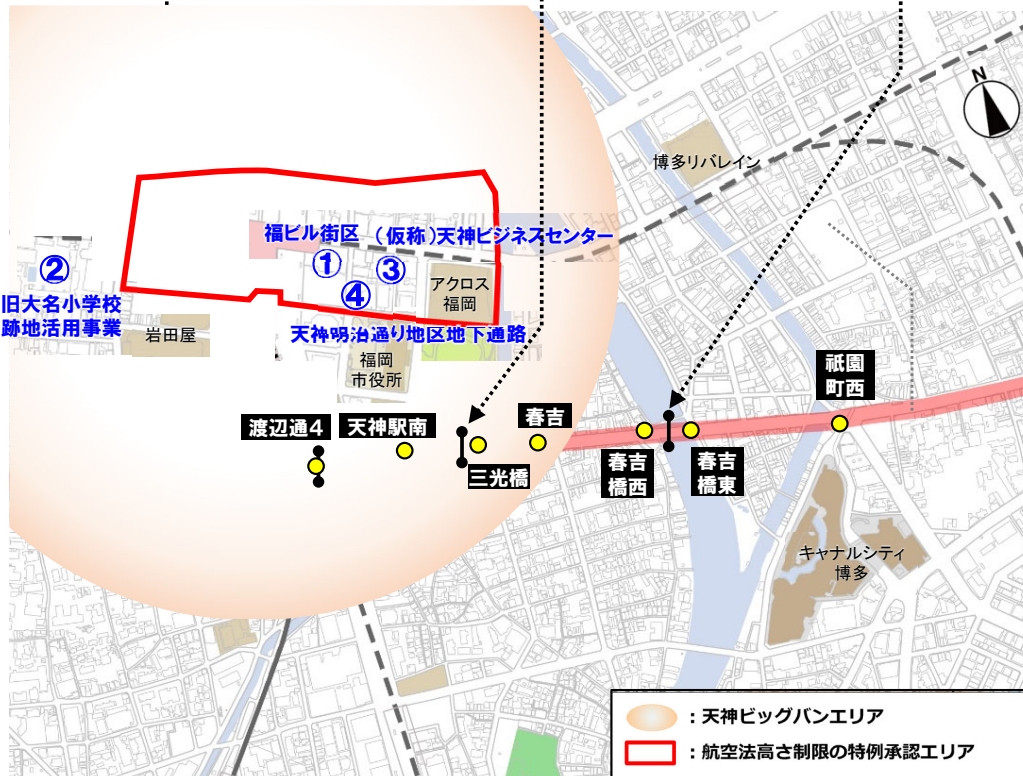
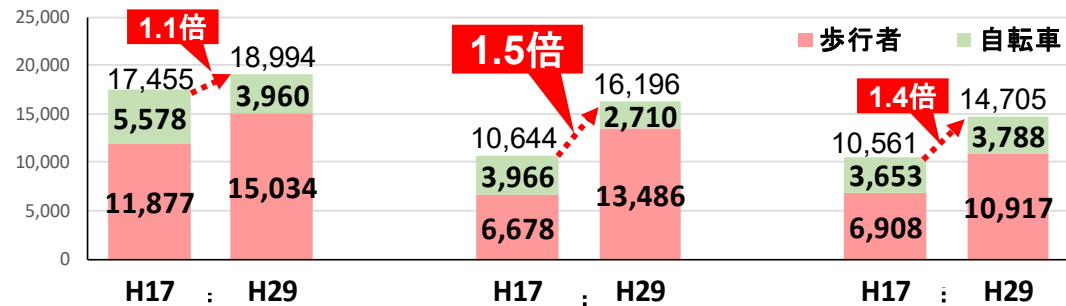
資料:福岡市交通量調査集計各年(渡辺通4丁目交差点東側断面)

# 3. 国体道路の交通状況(第2回検討会)

## 2. 国体道路の歩行者の推移と今後の増大要因

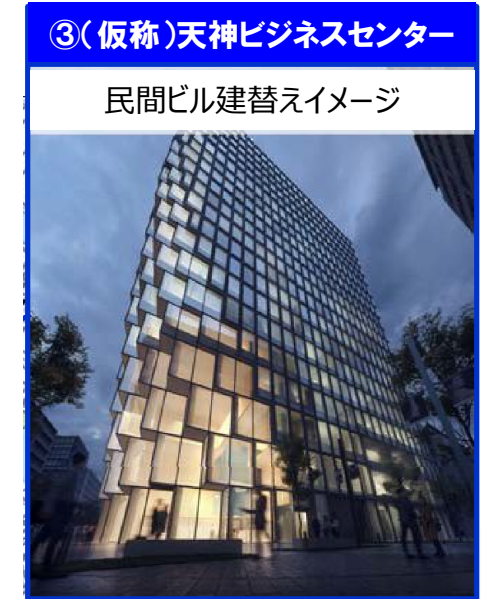
- 一方、歩行者・自転車通行量は、都心部の都市化の進展や人口増加により約1.5倍へ増加。
- 今後も、天神ビッグバンによる都心部の更なる高度利用や、地下鉄七隈線延伸事業により更なる歩行者の増大が予想される。

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

# 4. 国体道路の道路空間における意向調査結果(第2回検討会)

○国体道路の道路空間に関するアンケート

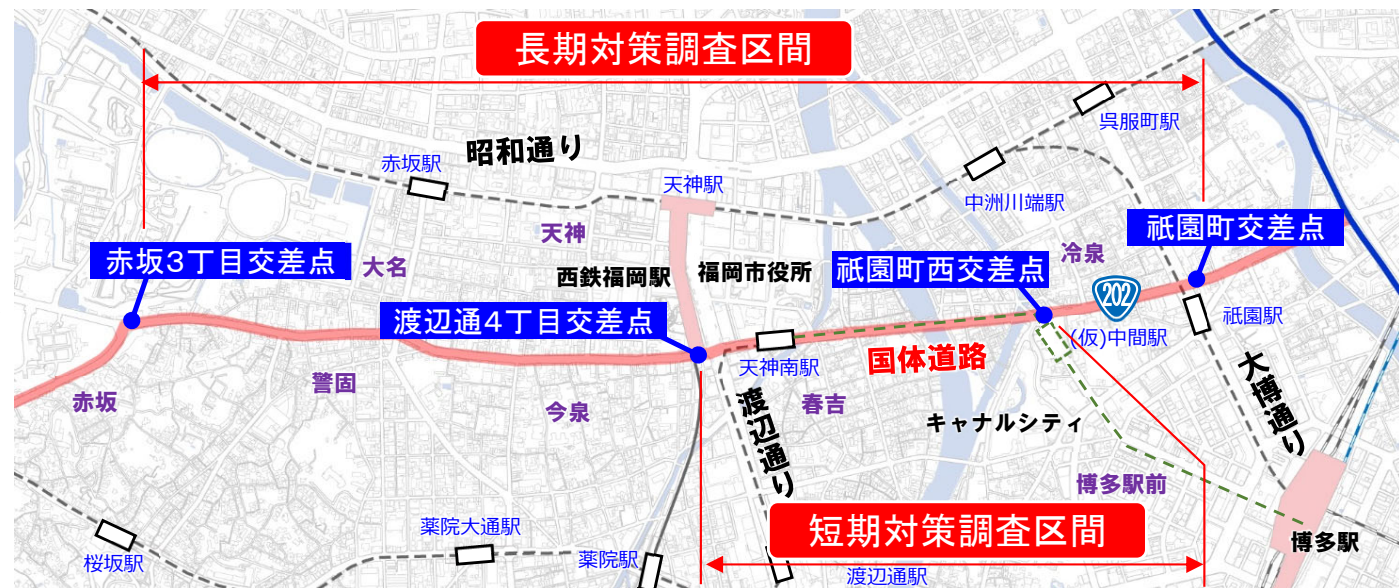


## ■アンケートの概要

調査	対象	実施期間	調査項目
現在と将来の国体道路に関するアンケート	<b>■WEB調査</b> 歩行者：400票 自動車：400票 自転車：400票 バス：400票	2019年8月27日（火） ～9月9日（月）	※国体道路を 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
	<b>■路上聞き取り調査</b> 歩行者：346票 自転車：120票	2019年8月25日（日） 2019年9月6日（金）	
	<b>■沿線店舗聞き取り調査</b> 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。



# 5. 歩行空間再編に向けた方向性(第2回検討会)

## ■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(不法占拠物、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

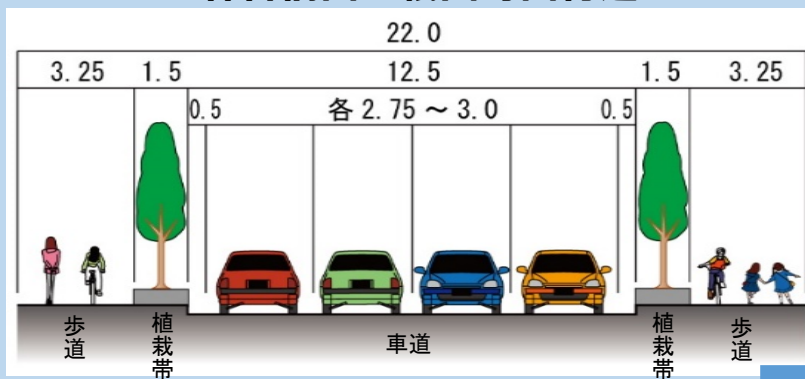
# 5. 歩行空間再編に向けた方向性(第2回検討会)

## ■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。

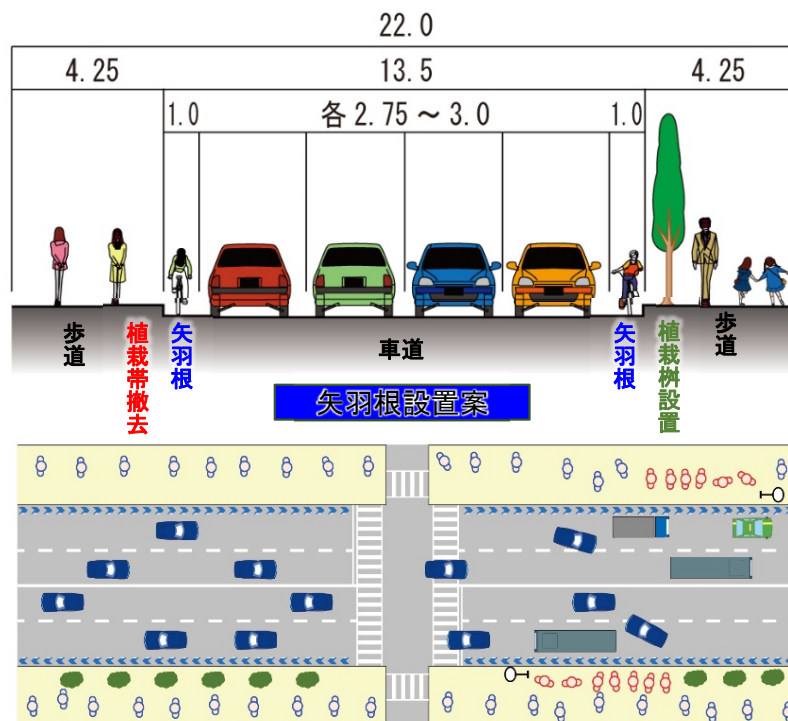
現況

<春吉橋西～祇園町西付近>

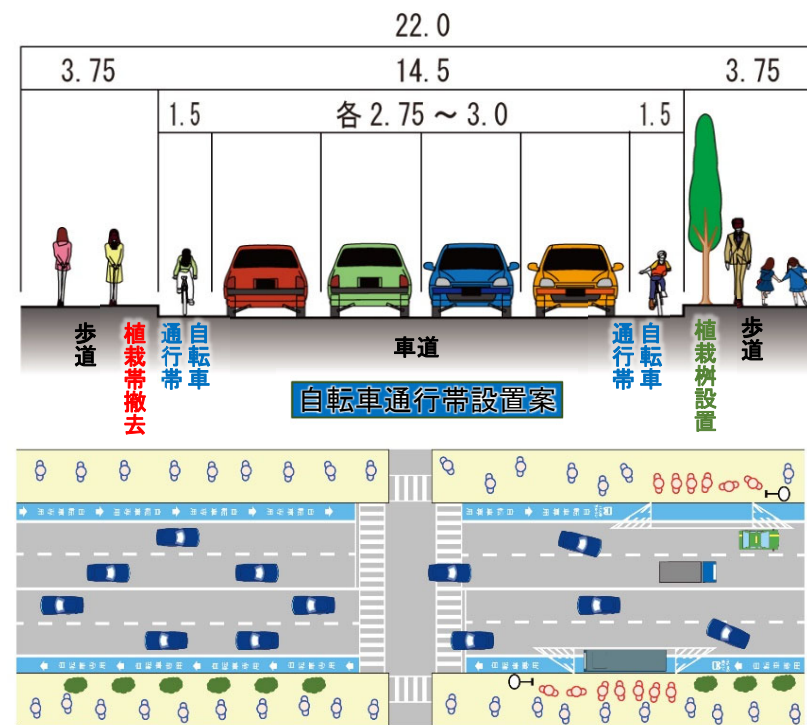


短期  
対策案

矢羽根+  
(植栽帯撤去  
OR  
植栽樹設置)



自転車  
通行帯+  
(植栽帯撤去  
OR  
植栽樹設置)





# 6. 国体道路の空間再編に向けた方向性(第2回検討会)

## ■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

## ■長期対策(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	—	—	—	—	—	○	—

## ■利用者ニーズからみた長期対策案の導入機能案

### 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

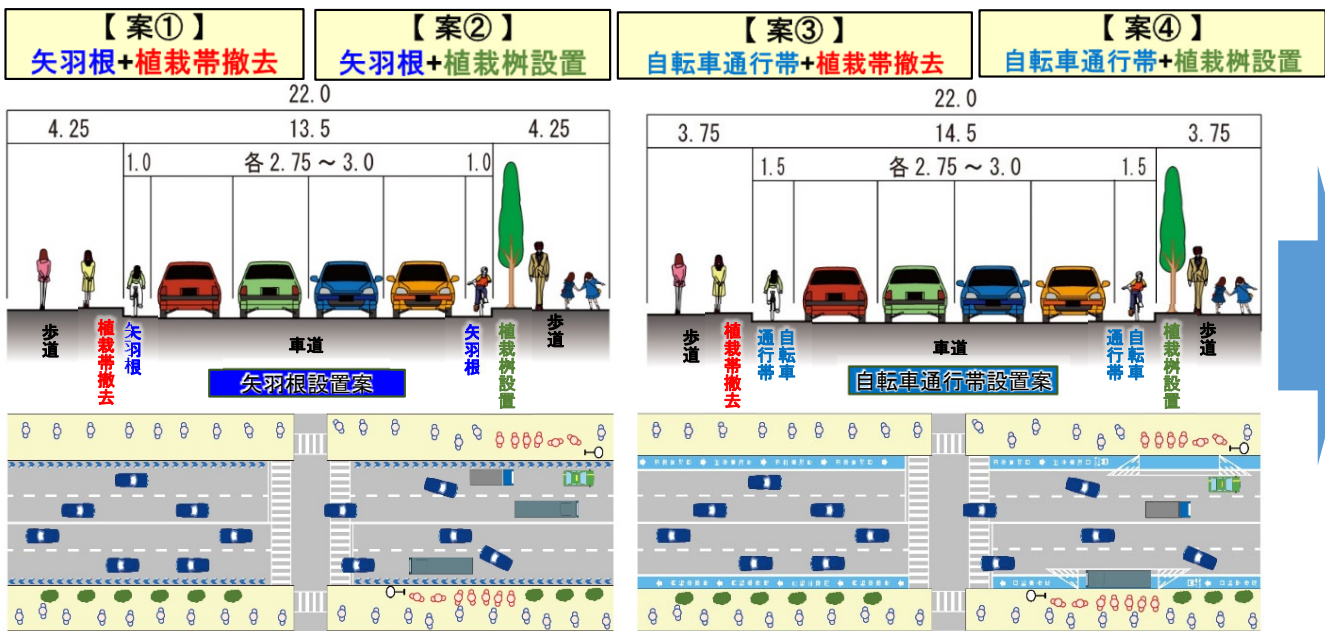
バス専用・優先レーン化

※バスカットの設置については今後の動向を踏まえ検討

# 6. 国体道路の空間再編に向けた方向性(第2回検討会)

## 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
- 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**
  - 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
  - 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**
  - 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**

# 6. 国体道路の空間再編に向けた方向性(第2回検討会)

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、沿線まちづくり団体）
- ・必要に応じて、外部有識者へ意見聴取

## 第3回検討会 国体道路の空間再配分検討

### 対策案の評価、景観検討

- ・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
- ・国体道路（春吉橋）の景観方針の検討

## 第4回検討会 国体道路の空間再配分検討

### 提言素案とりまとめの確認

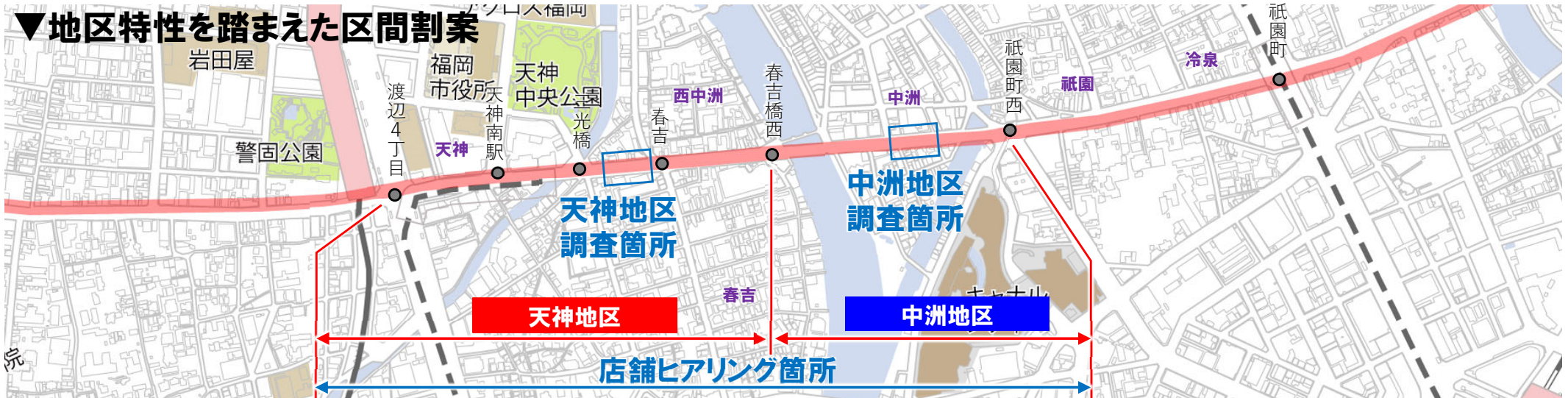
- ・国体道路の短期対策に向けた提言（素）、今後の進め方 等

# 7. 短期対策案の意向調査（1）アンケート調査概要

## ① アンケート調査の回収状況

調査対象	調査方法	昼間回収数		夜間回収（参考）	
		天神地区	中洲地区	天神地区	中洲地区
歩行者	路上聞き取り調査	418票	408票	59票	55票
自転車	路上聞き取り調査	109票	110票	—	—
	WEB調査	400票	400票	—	—
歩行者・自転車合計		1,845票		114票	
自動車	WEB調査	400票	400票		
自動車合計		800票			
沿線店舗		45票		11票	
沿線まちづくり団体		7票		—	
交通事業者		バス事業者：1票、タクシー事業者：54票		—	

■ アンケート調査日時：路上での聞き取り調査【令和2年12月21日～28日、令和3年1月13日】  
WEB調査【令和3年1月26日～2月2日】



# 7. 短期対策案の意向調査 (1) アンケート調査の概要

## ② アンケート調査の概要

● 調査実施時は、調査目的、調査箇所、調査箇所の地域特性を回答者へ認識いただいた上で実施。

### 本調査の目的

◇ 今回の調査は、「**自転車走行空間**」と「**歩道部の植栽や景観**」を**どのようにしていくべきか意見を収集することを目的とします。**

歩道幅が狭くイライラしたことはありませんか？



国道202号(天神南駅交差点付近)

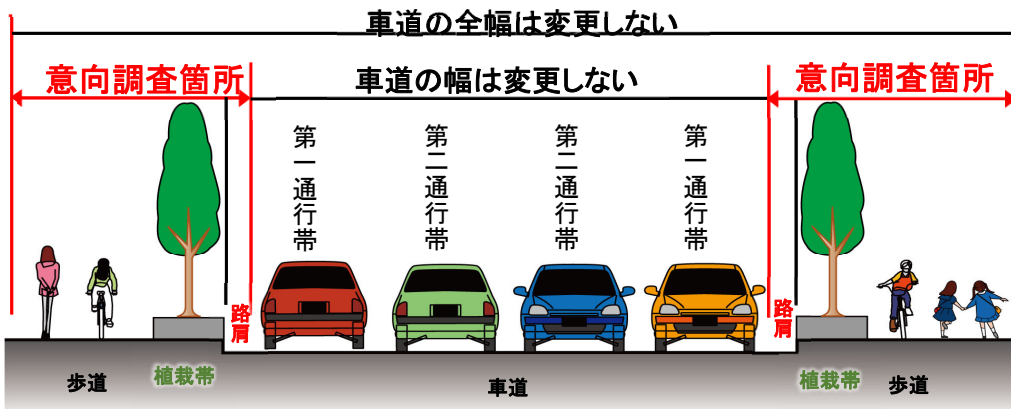
自転車走行空間がなく自転車で車道を走りにくいと思ったことはありませんか？



国道202号(中洲新橋交差点付近)

### 調査箇所

◇ 都心部の限られた空間であるため、道路の全幅や、車道の幅は変更せずに、**歩道部と路肩の幅の中でどのようにすべきか**



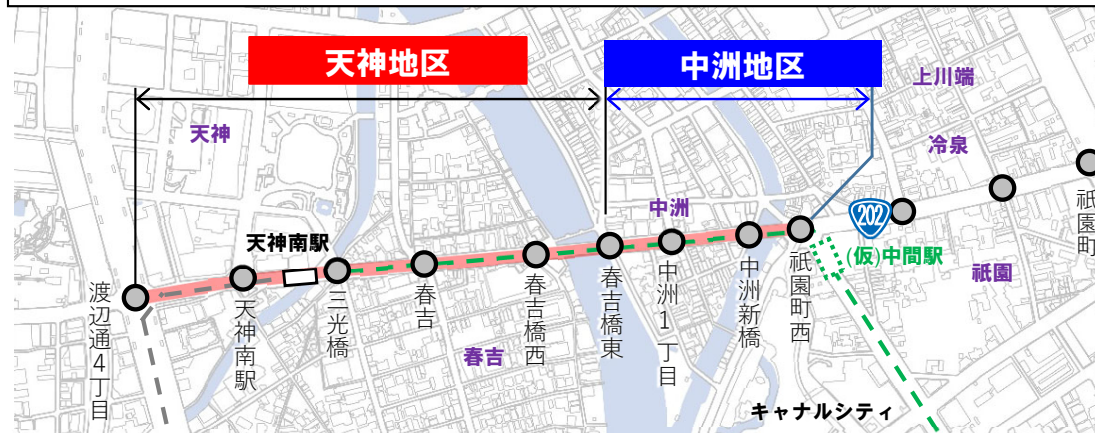
### 地域特性

#### 《天神地区の特性》

- ・福岡最大の繁華街天神を横断しており、高次商業・業務機能が集積
- ・現在、天神ビッグバンによるオフィスビル等の再開発が行われている
- ・交通拠点が集約し、昼間は幅広い年代の人で賑わう
- ・百貨店や地下街などがあり、買い物客が多い

#### 《中洲地区の特性》

- ・天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸の中間に位置する九州有数の歓楽街
- ・福岡市一の集客がある大規模商業施設キャナルシティや、歴史的名所である櫛田神社などがある
- ・居酒屋が多く、昼間より夜間に多くの人で賑わう
- ・キャナルシティ～上川端間における外国人来訪者の行き来が多い



天神地区：植栽なし、矢羽根設置



中洲地区：植栽あり、矢羽根未設置



# 7. 短期対策案の意向調査 (1) アンケート調査の概要

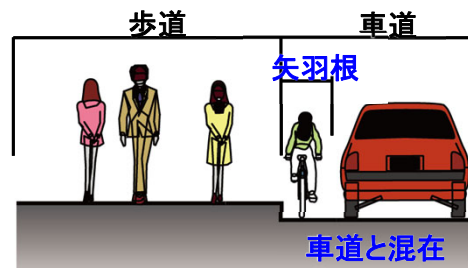
## ③ アンケート調査の質問概要

問: 自転車走行空間は、どちらが良いか教えてください。

① 矢羽根がよい

② 自転車通行帯がよい

### 矢羽根



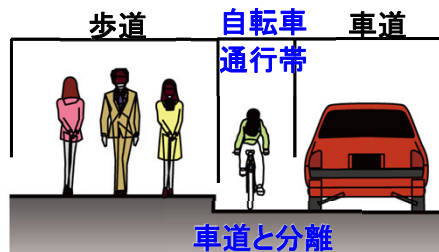
メリット

- ・自転車が車道内で混在することを自動車に注意喚起することができる
- ・今の歩道幅を変えずに、車道内に自転車を混在させるため、歩道を広く確保できる

デメリット

- ・車道内に自転車を混在させるため、自転車と自動車の距離が近い

### 自転車通行帯



メリット

- ・車道とは別に自転車通行帯を設けるため、矢羽根に比べて安全性が高い

デメリット

- ・歩道幅が約1m程度縮小し、今よりも歩道が狭くなる

問: 当該地区における歩道空間の植栽は、どちらが良いか教えてください。

① 植栽なし (植栽樹・植栽帯撤去) がよい

② 植栽あり (植栽樹設置) がよい

### 植栽なし (植栽樹・植栽帯撤去)



メリット

- ・連続した広い歩道を確保できる
- ・落ち葉や不法投棄による周辺の清掃等日常管理が不要となる

デメリット

- ・植栽による日陰空間がなくなる
- ・道路施設物 (地上機、街灯等) が裸で残る

国体道路 (春吉付近)

### 植栽あり (植栽樹設置)



メリット

- ・植栽 (みどり) による潤いにより、歩行空間の快適性が向上する
- ・ヒートアイランド現象など、大気浄化機能としての効果が期待できる

デメリット

- ・植栽がある箇所では、歩道が部分的に狭くなる
- ・植栽によっては落ち葉が生じ、また、雑草の繁茂が多く、除草等の植栽管理が必要となる
- ・植栽により、歩行者の視認性が低下する

筑紫口通り (音羽付近)

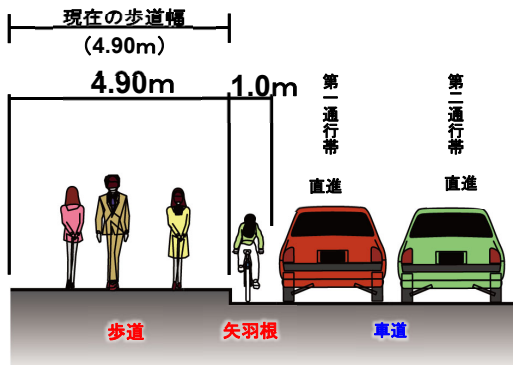
# 7. 短期対策案の意向調査 (1) アンケート調査の概要

中洲地区

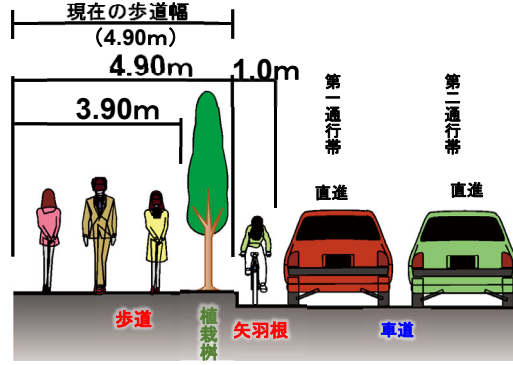
問: どの組合せが望ましいか教えてください。

※国体道路の歩道幅は歩行者交通量より3.5m以上必要(道路構造令)

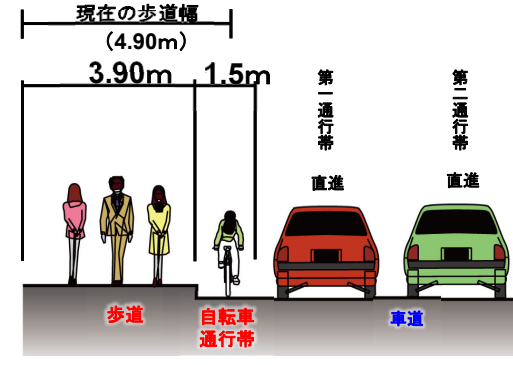
案①: 矢羽根+植栽なし



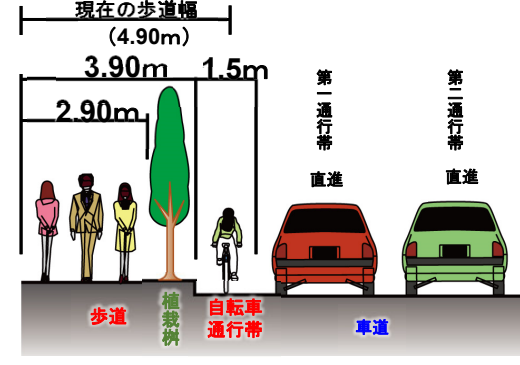
案②: 矢羽根+植栽あり



案③: 自転車通行帯+植栽なし



案④: 自転車通行帯+植栽あり



メリット	歩行空間	・今の歩道幅を変えずに、車道内に自転車を混在させるため、歩道を広く確保できる
	自転車空間	・自転車が車道内で混在することを自動車に注意喚起することができる
	植栽	・落ち葉による周辺の清掃等日常管理が不要となる
デメリット	自転車空間	・自転車を車道内で混在させるため、自転車と自動車の距離が近い
	植栽	・植栽による日陰空間がなくなる
	景観	・道路施設物(地上機、街灯等)が裸で残る

メリット	歩行空間	・植栽樹はあるが、今の歩道幅は変わらない
	自転車空間	・自転車が車道内で混在することを自動車に注意喚起することができる
	植栽	・植栽(みどり)による潤いにより、歩行空間の快適性が向上する ・ヒートアイランド現象など、大気浄化機能としての効果が期待できる
デメリット	歩行空間	・植栽がある箇所では、歩道が部分的に狭くなる
	自転車空間	・自転車を車道内で混在させるため、自転車と自動車の距離が近い
	植栽	・落ち葉が生じ、また、雑草の繁茂が多く、除草等の植栽管理が必要となる

メリット	歩行空間	・普通に歩行できる
	自転車空間	・車道とは別に自転車通行帯を設けるため、矢羽根に比べて安全性が高い
	植栽	・落ち葉による周辺の清掃等日常管理が不要となる
デメリット	歩行空間	・現在の歩道幅から1m程度縮小し、歩道が狭くなる
	植栽	・植栽による日陰空間がなくなる
	景観	・道路施設物(地上機、街灯等)が裸で残る

メリット	歩行空間	・植栽樹部分以外は普通に歩行できる
	自転車空間	・車道とは別に自転車通行帯を設けるため、矢羽根に比べて安全性が高い
	植栽	・植栽(みどり)による潤いにより、歩行空間の快適性が向上する
デメリット	歩行空間	・現在の歩道幅から1m程度縮小し、歩道が狭くなる ・植栽がある箇所では、歩道が部分的に狭くなる
	植栽	・落ち葉が生じ、また、雑草の繁茂が多く、除草等の植栽管理が必要となる

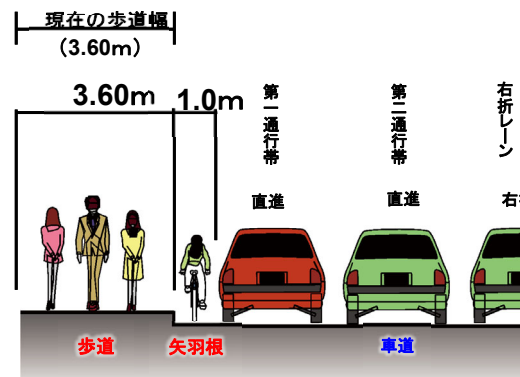
# 7. 短期対策案の意向調査 (1) アンケート調査の概要

天神地区

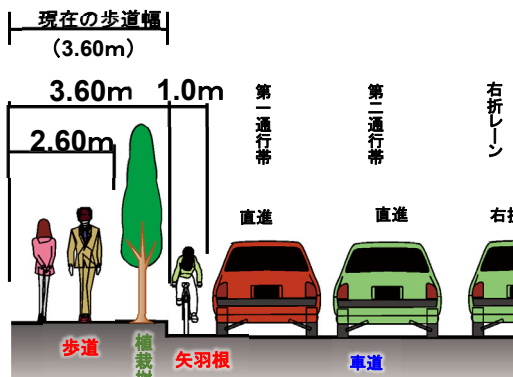
問: どの組合せが望ましいか教えてください。

※国体道路の歩道幅は歩行者交通量より3.5m以上必要(道路構造令)

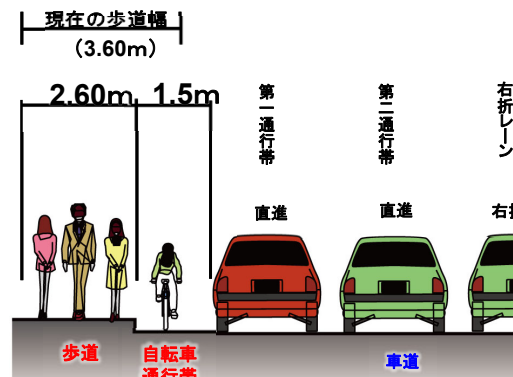
案①: 矢羽根+植栽なし



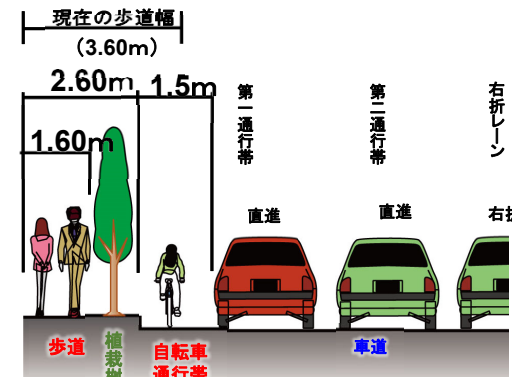
案②: 矢羽根+植栽あり



案③: 自転車通行帯+植栽なし



案④: 自転車通行帯+植栽あり



メリット	歩行空間	・今の歩道幅を変えずに、車道内に自転車を混在させるため、歩道を広く確保できる
	自転車空間	・自転車が車道内で混在することを自動車に注意喚起することができる
	植栽	・落ち葉による周辺の清掃等日常管理が不要となる
デメリット	自転車空間	・自転車を車道内で混在させるため、自転車と自動車の距離が近い
	植栽	・植栽による日陰空間がなくなる
	景観	・道路施設物(地上機、街灯等)が裸で残る

メリット	歩行空間	・植栽はあるが、今の歩道幅は変わらない
	自転車空間	・自転車が車道内で混在することを自動車に注意喚起することができる
	植栽	・植栽(みどり)による潤いにより、歩行空間の快適性が向上する。また、ヒートアイランド現象など、大気浄化機能としての効果が期待できる
デメリット	歩行空間	・植栽がある箇所では、歩道が部分的に狭くなる
	自転車空間	・自転車を車道内で混在させるため、自転車と自動車の距離が近い
	植栽	・落ち葉が生じ、また、雑草の繁茂が多く、除草等の植栽管理が必要となる

道路構造令では、歩行者の安全性や快適性の観点から国体道路における歩道幅は3.5m以上必要であるため、この組み合わせは選べません。こちらを選んだ方は、理由を教えてください。

理由

道路構造令では、歩行者の安全性や快適性の観点から国体道路における歩道幅は3.5m以上必要であるため、この組み合わせは選べません。こちらを選んだ方は、理由を教えてください。

理由



# 7. 短期対策案の意向調査 (1) アンケート調査概要

## ④ 路上アンケート調査手法

- ・中洲地区は「南新地バス停付近」、天神地区は「春吉交差点」付近で実施した
- ・各案における歩道幅員の縮小状況を、白線にて再現して聞取りを行った

### 天神地区：春吉交差点付近

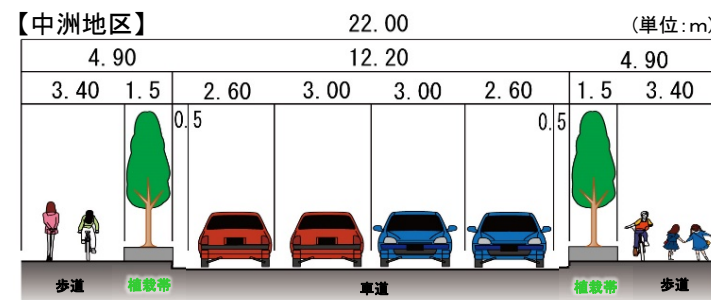


### 中洲地区：南新地バス停付近



# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

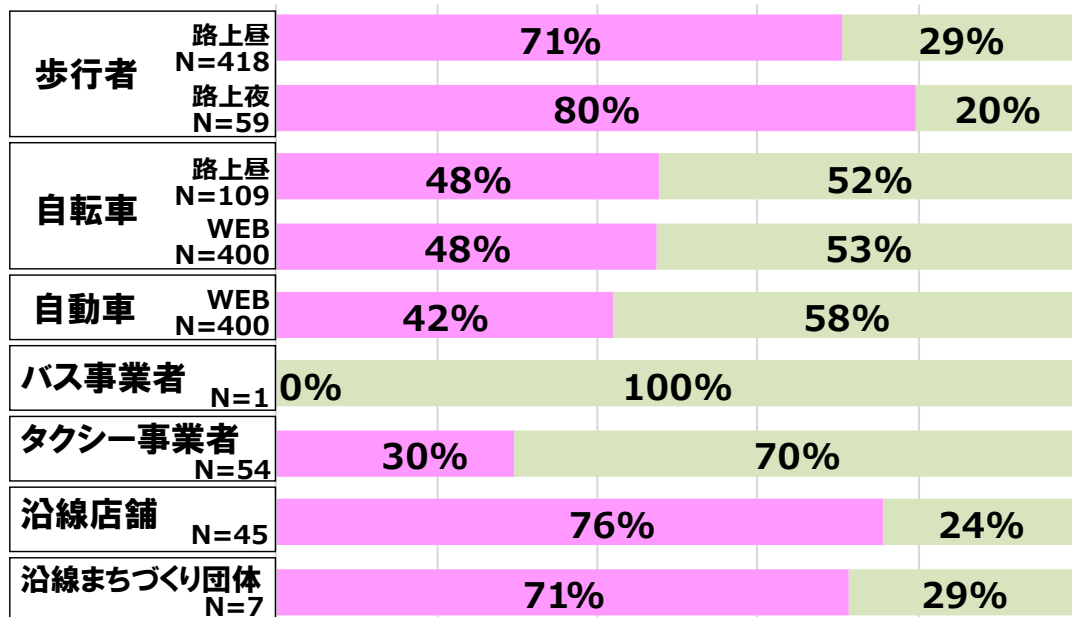
## ① 自転車通行空間の意向結果



問: 自転車走行空間は、どちらが良いか教えてください。

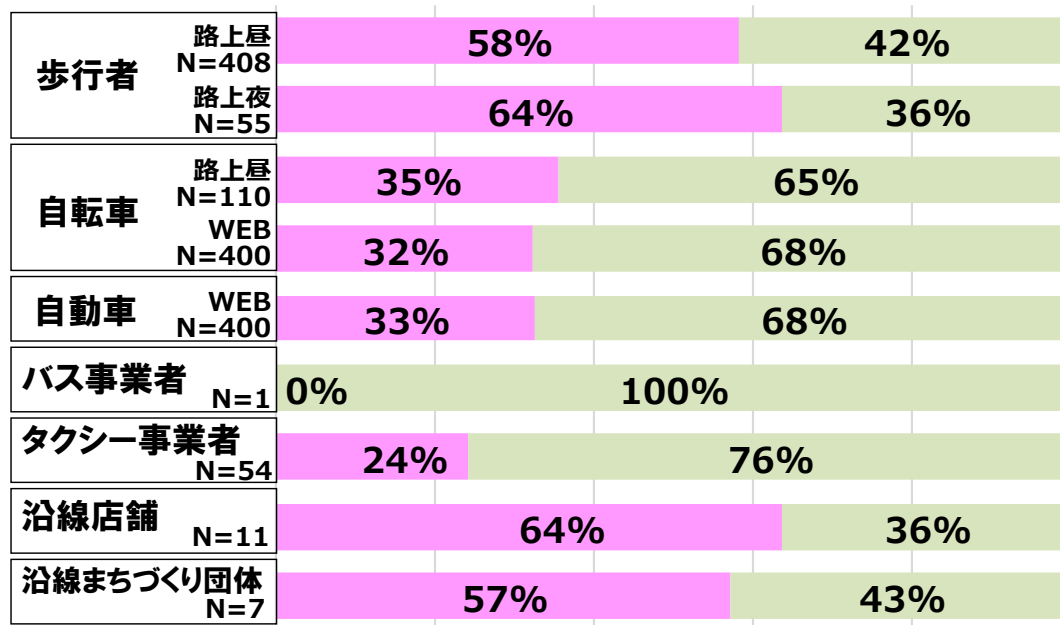
### 天神地区

■ 矢羽根がよい ■ 自転車通行帯がよい



### 中洲地区

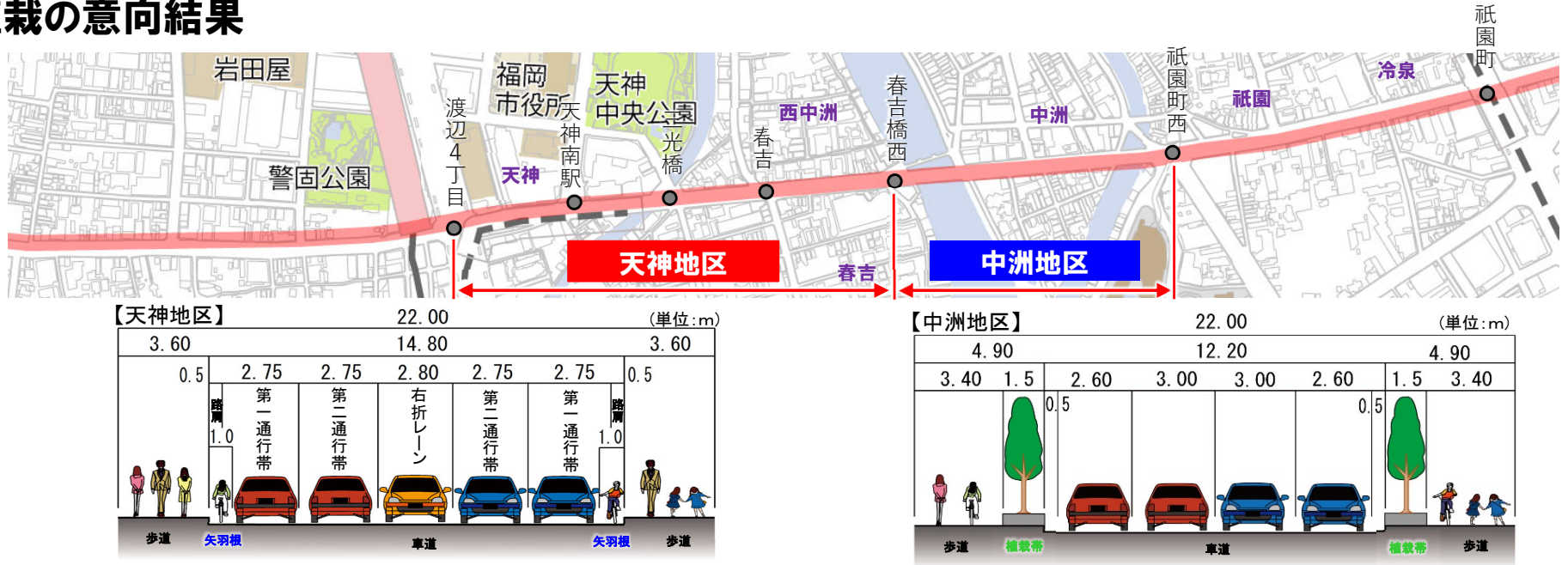
■ 矢羽根がよい ■ 自転車通行帯がよい



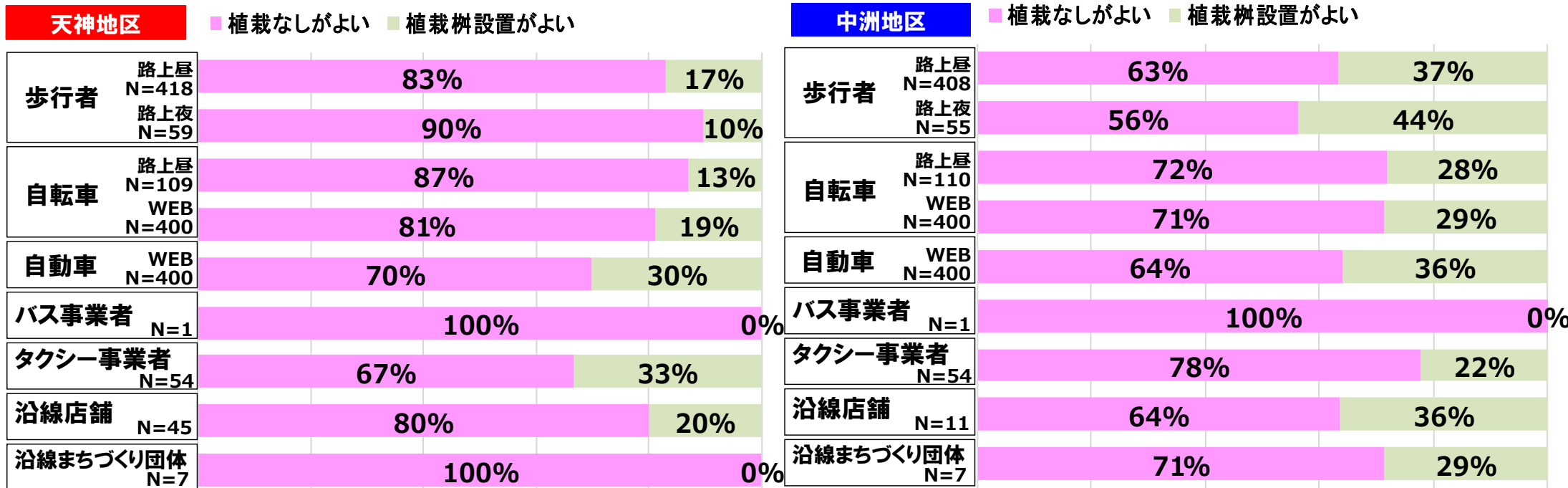
※合計は、表示桁数の関係で100%とならない場合がある

# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

## ② 歩道空間の植栽の意向結果



問: 道路空間の植栽はどちらがよいですか。

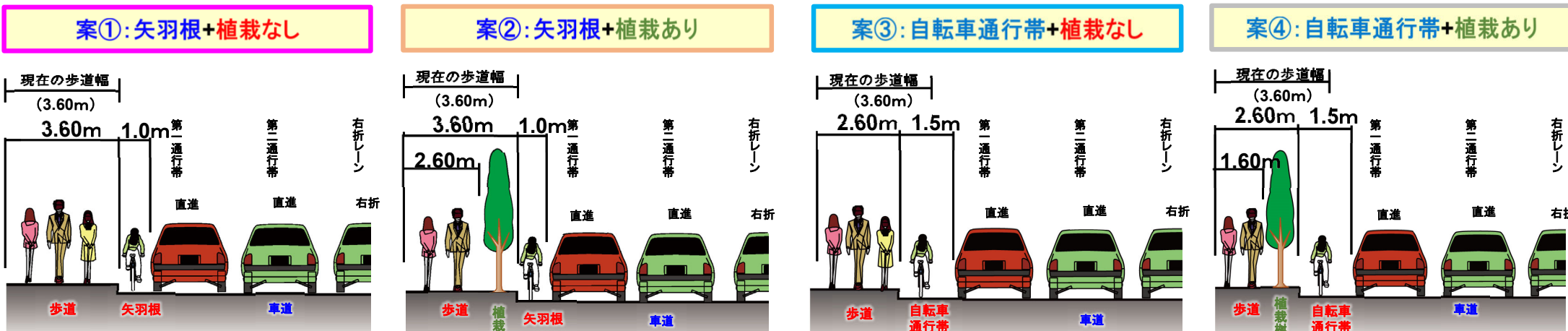


※合計は、表示桁数の関係で100%とならない場合がある

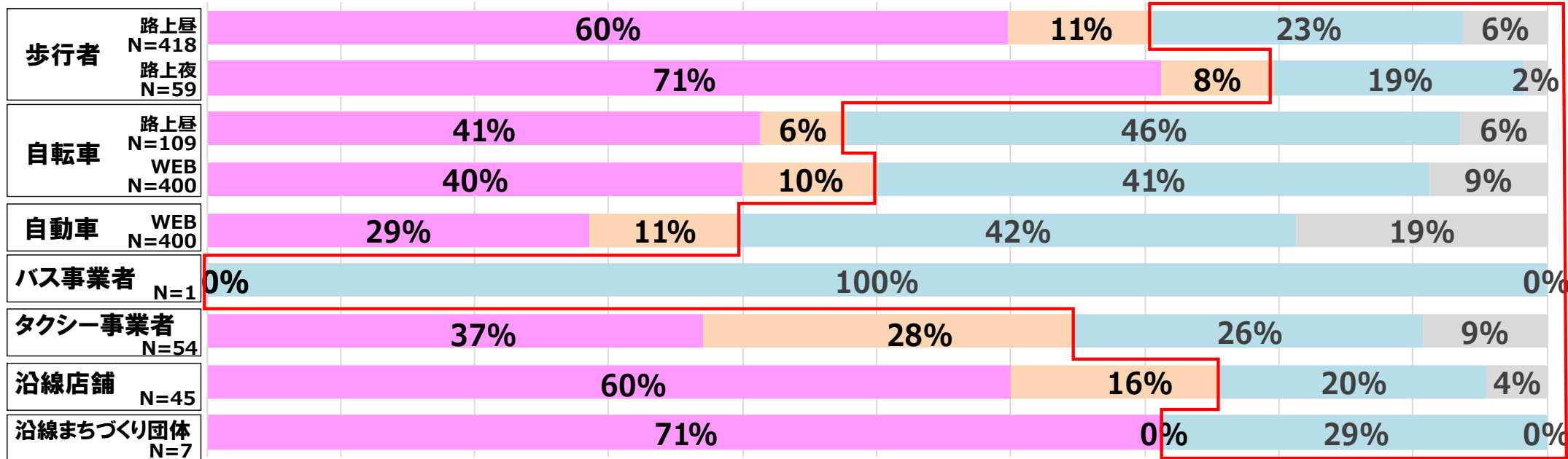
# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

## ③ 天神地区における4パターンのニーズ

- ・歩行者とタクシー事業者、沿線店舗、沿線まちづくり団体は、案①矢羽根+植栽なしのニーズが高い
- ・その他、自転車と自動車利用者、バス事業者の方は、案③自転車走行帯+植栽なしのニーズが高い



※代表断面の幅員延長であり、箇所によって異なる場合がある  
 ※案③、④は歩行者の安全性や快適性の確保が困難(道路構造令より)

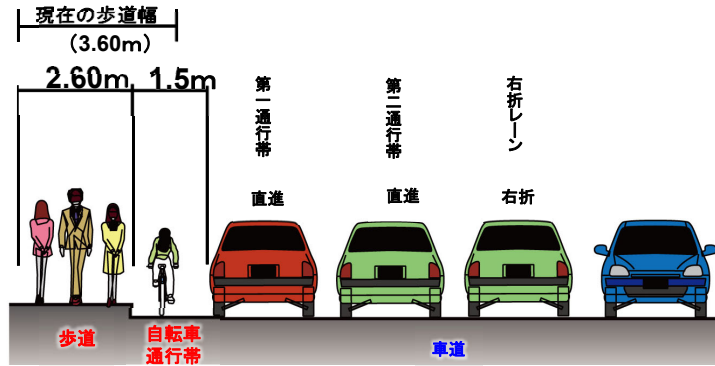


■ 矢羽根+植栽なし ■ 矢羽根+植栽あり ■ 自転車走行帯+植栽なし ■ 自転車走行帯+植栽なし ※合計は、表示桁数の関係で100%とならない場合がある

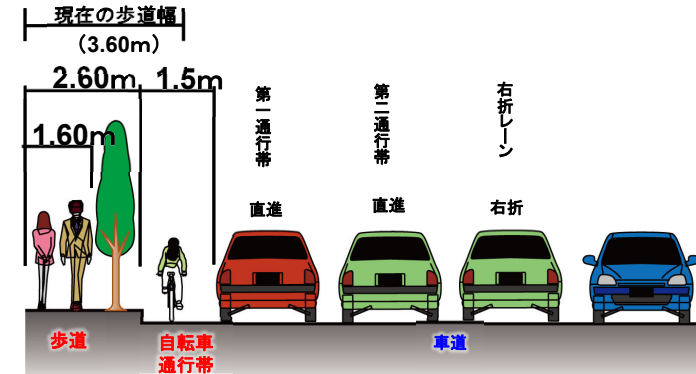
# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

## ④ 天神地区における案③と案④を選んだ理由

案③: 自転車通行帯+植栽なし



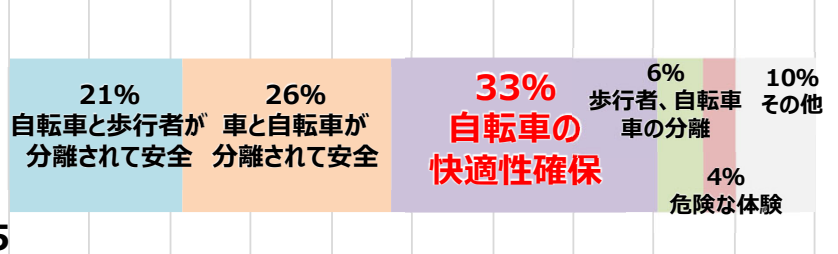
案④: 自転車通行帯+植栽あり



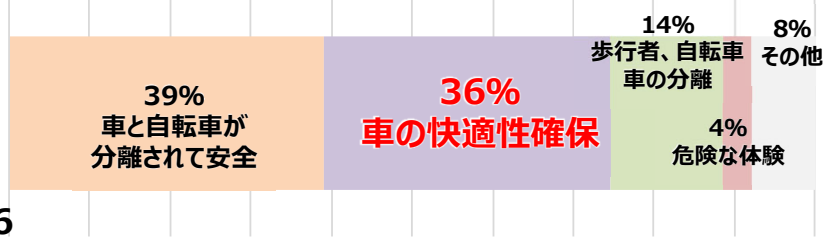
**歩行者**  
(23%)  
路上 N=108



**自転車**  
(42%)  
路上 N=50  
WEB N=215



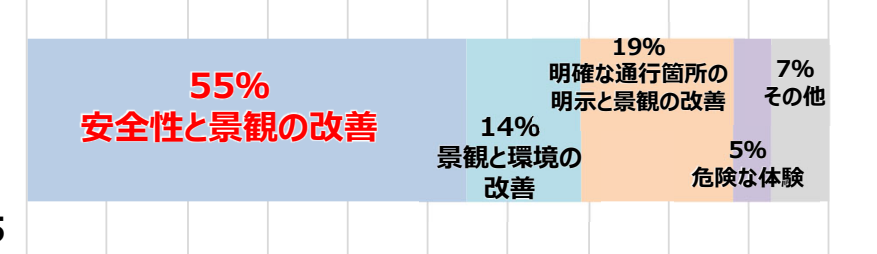
**自動車**  
(42%)  
WEB N=166



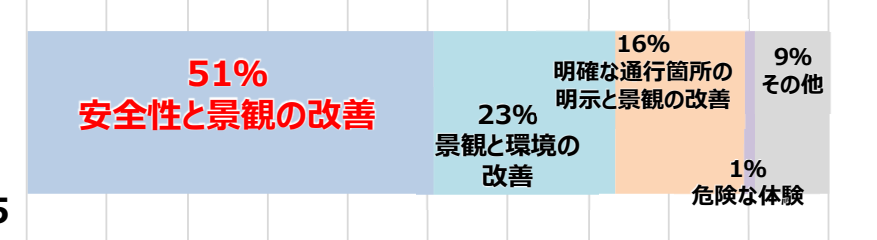
**歩行者**  
(6%)  
路上 N=27



**自転車**  
(8%)  
路上 N=7  
WEB N=35



**自動車**  
(19%)  
WEB N=75



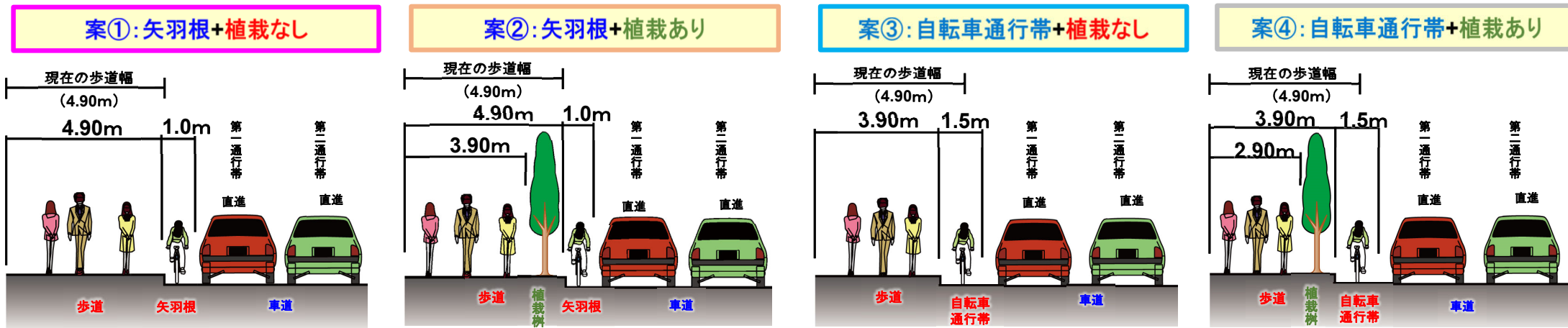
※アンケート票数の多い3つのユーザーの回答理由

※合計は、表示桁数の関係で100%とならない場合がある

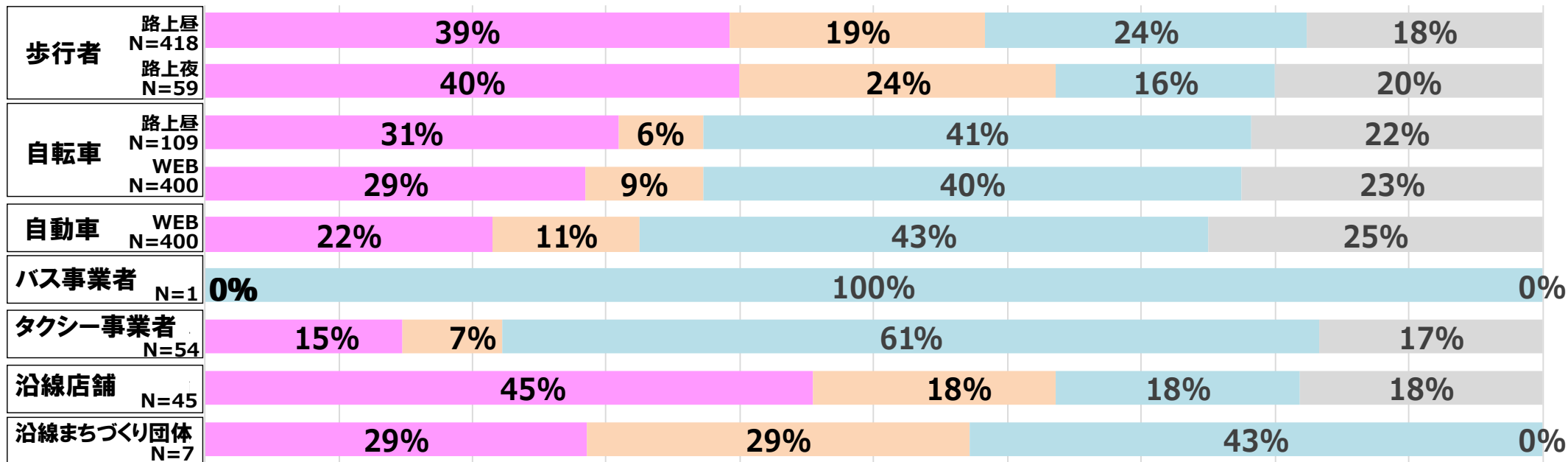
# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

## ⑤ 中洲地区における4パターンのニーズ

- ・歩行者と沿線店舗は、案①矢羽根+植栽なしのニーズが高い
- ・その他、自転車と自動車利用者、バス、タクシー事業者、まちづくり団体の方は、案③自転車走行帯+植栽なしのニーズが高い



※代表断面の幅員延長であり、箇所によって異なる場合がある



■ 矢羽根+植栽なし ■ 矢羽根+植栽あり ■ 自転車走行帯+植栽なし ■ 自転車走行帯+植栽あり ※合計は、表示桁数の関係で100%とならない場合がある

# 7. 短期対策案の意向調査 (2) アンケート調査結果

## ⑥4パターンのニーズ整理

### ■現在の歩行空間の改善ニーズ

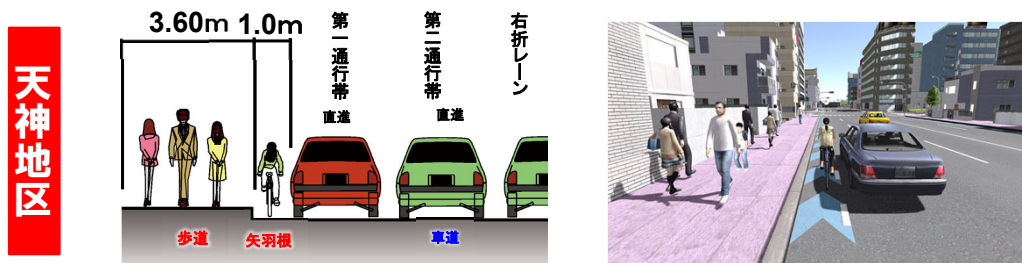
	天神地区			
	案① 矢羽根 +植栽なし	案② 矢羽根 +植栽あり	案③ 自転車通行帯 +植栽なし	案④ 自転車通行帯 +植栽あり
歩行者(N=477)	61%	10%	23%	6%
自転車(N=509)	40%	9%	42%	8%
自動車(N=400)	29%	11%	42%	19%
バス事業者(N=1)	-	-	○	-
タクシー事業者(N=54)	37%	28%	26%	9%
沿線店舗(N=45)	60%	16%	20%	4%
沿線まちづくり団体(N=7)	71%	0%	29%	0%

	中洲地区			
	案① 矢羽根 +植栽なし	案② 矢羽根 +植栽あり	案③ 自転車通行帯 +植栽なし	案④ 自転車通行帯 +植栽あり
歩行者(N=463)	39%	20%	23%	18%
自転車(N=510)	29%	8%	40%	22%
自動車(N=400)	22%	11%	43%	25%
バス事業者(N=1)	-	-	○	-
タクシー事業者(N=54)	15%	7%	61%	17%
沿線店舗(N=11)	45%	18%	18%	18%
沿線まちづくり団体(N=7)	29%	29%	43%	0%

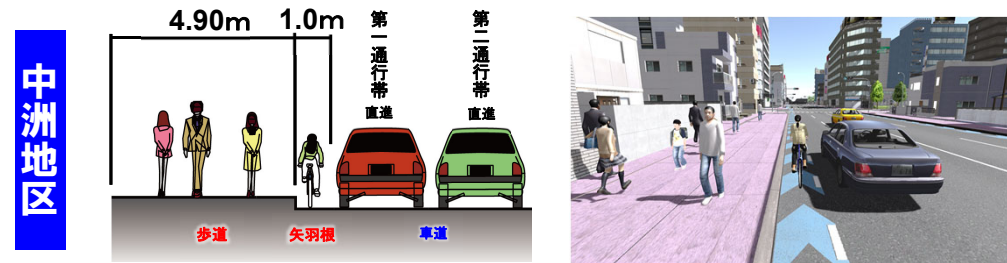
※歩行者は昼間と夜間、自転車はWEB調査と路上聞き取り調査の合計値  
※表示桁数の関係で100%とならない場合がある

### 案①：矢羽根+植栽なし

#### 天神地区 歩行者、タクシー事業者、沿線店舗、沿線まちづくり団体のニーズ

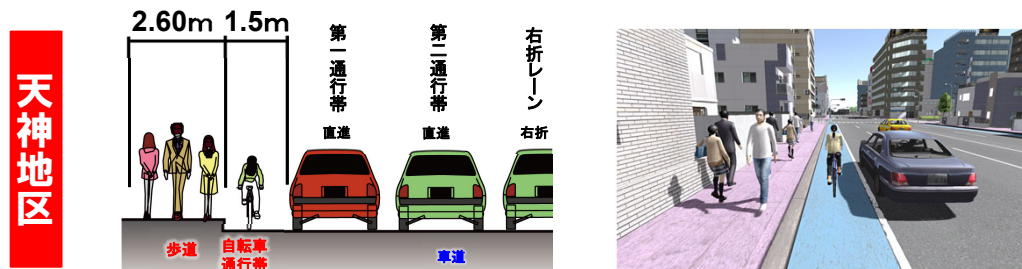


#### 中洲地区 歩行者、沿線店舗のニーズ

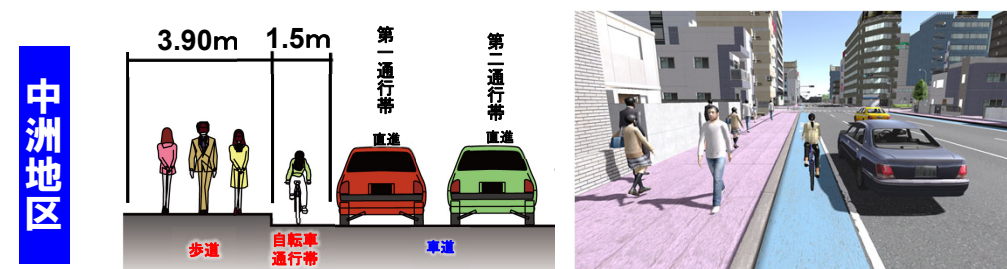


### 案③：自転車走行帯+植栽なし

#### 天神地区 自転車、自動車、バス事業者のニーズ



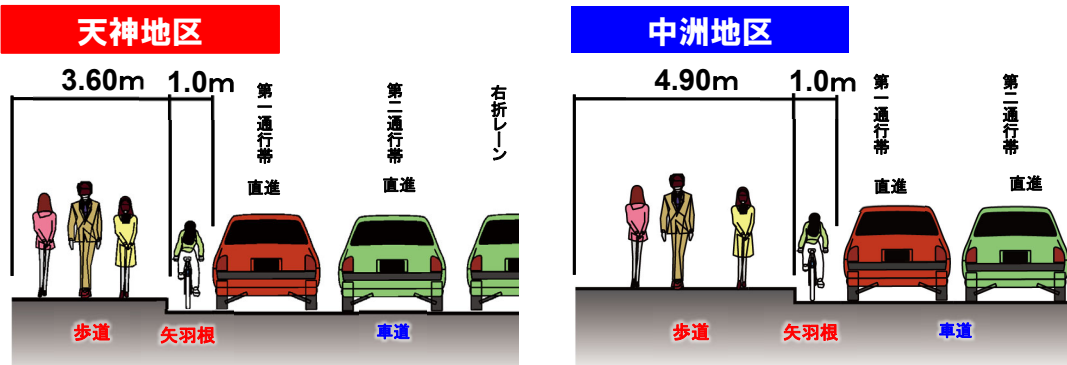
#### 中洲地区 自転車、自動車、バス、タクシー事業者、沿線まちづくり団体のニーズ



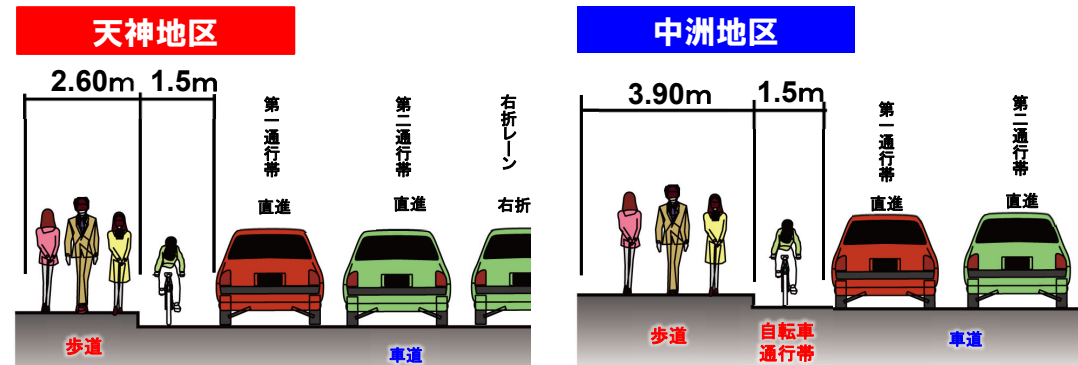
# 8. 短期対策案の比較評価

## ■ニーズが高い対策案の評価

### 案①：矢羽根+植栽なし



### 案③：自転車走行帯+植栽なし



※国体道路の歩道幅は歩行者交通量より3.5m以上必要(道路構造令)

		歩行者、沿線店舗ニーズ		自転車、自動車ニーズ	
		案①：矢羽根+植栽なし		案③：自転車通行帯+植栽なし	
沿線開発に合わせた対応	歩行空間の確保	◎	・天神地区は現在の歩行空間を確保 ・中洲地区は歩行空間が拡大	(×)	・天神地区は1.0m程度縮小、現在の道路幅員では歩道部において道路構造令を満足しない区間が存在
	事業期間	◎	短期	▲	長期化
	地下鉄七隈線開業に合わせた整備	◎	早期対応が可能	▲	対応困難
安全性	歩行者と自転車の安全性	○	天神地区は現状と同じ 中洲地区は現状より向上	◎	全区間向上
事業費	事業費	○	約0.4億円	▲	約1.6億円
	課題	○	・車道舗装、側溝の整備が必要	▲	・車道舗装、側溝の整備、及び地上機の移設が発生



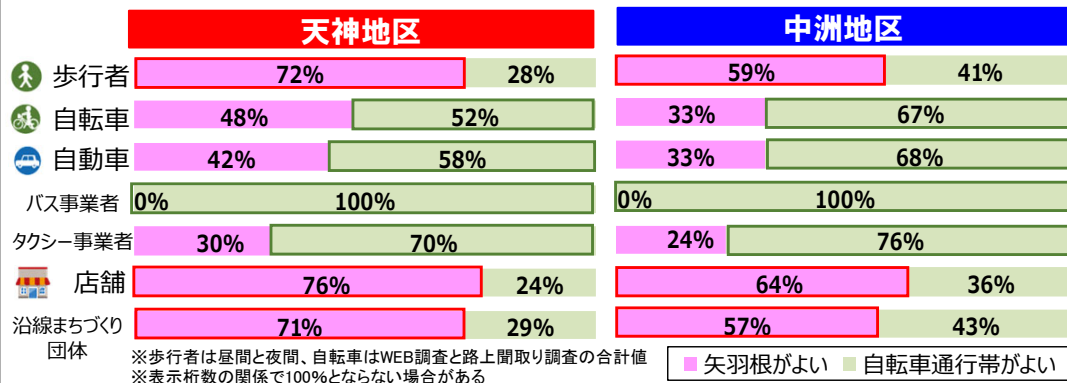
# 9. 短期対策の方向性 (1)短期対策方針案

## ■沿線の課題

・令和4年の地下鉄七隈線の開業により、国体道路に接する**中間駅（仮称）**の利用者により**歩行者が増加**する見込み。これにより、**歩行空間のサービス水準が更に悪化**する。

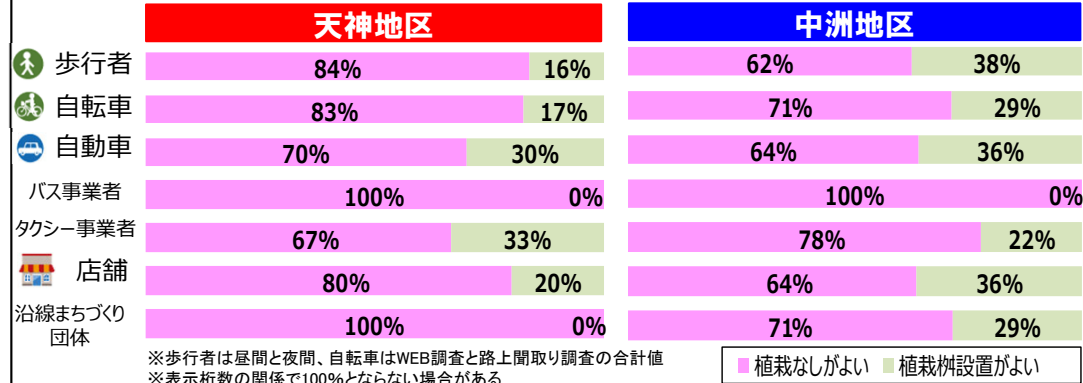
## ■自転車通行空間の方向性

- ・歩行者と沿道店舗、沿線まちづくり団体は「矢羽根」のニーズが高く、自転車と自動車利用者及び、まちづくり団体、自動車、自転車、バス・タクシー事業者は「自転車通行帯」のニーズが高い。
- ・地下鉄七隈線開通に伴う歩行者増加に対応するためには、事業期間が短かつ歩行空間の確保が可能な「矢羽根」の延伸が望ましい。



## ■植栽の方向性

- ・全ての道路利用者が「植栽なし」のニーズが高い。
- ・地下鉄七隈線開通に伴う歩行者増加に対応するためには、事業期間が短かつ歩行空間の確保が可能な「植栽なし」が望ましい。



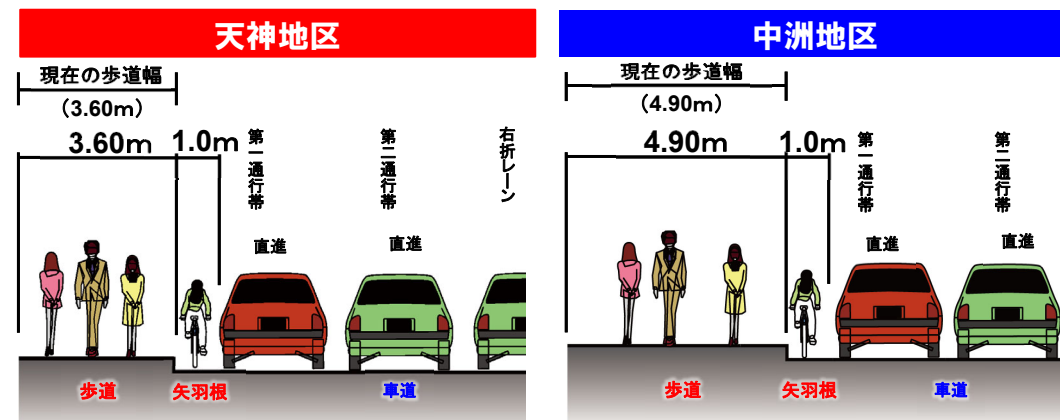
## ■短期対策方針(案)

地下鉄中間駅開業等ともなう歩行者増加に対応するため、**歩道幅員を維持しつつ、歩行者と自転車の分離をはかる必要がある。**

このため、自転車通行空間は**矢羽根を延伸し、歩道空間は植栽帯を撤去する暫定的な処置を提案。**

なお、ニーズの高かった「**自転車通行帯**」については、天神と博多を結び回遊性を高めるまちづくりを目標とすることから、はかた駅前通りとの連続性を踏まえ、**長期対策検討に併せて引き続き検討を行う。**

### 【奨励案】案①: 矢羽根+植栽なし



# 【参考】はかた駅前通り

## ■はかた駅前通りの歩行者中心のまちづくり状況



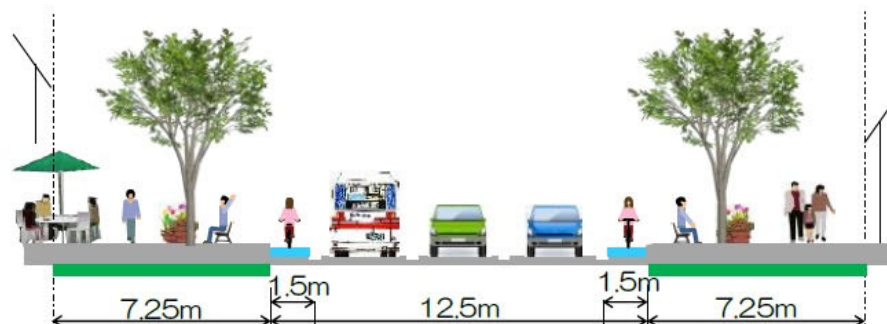
【整備前】

車中心



【整備後】

歩行者中心



# 10. 今後の空間再編の検討方針(案)

