

国道202号 国体道路 の道路空間再編について

令和7年5月30日
福岡国道事務所
福岡市

国道202号 国体道路の空間利活用推進協議会 の設立及び規約について

1. 国道202号国体道路の空間利活用推進協議会の設立

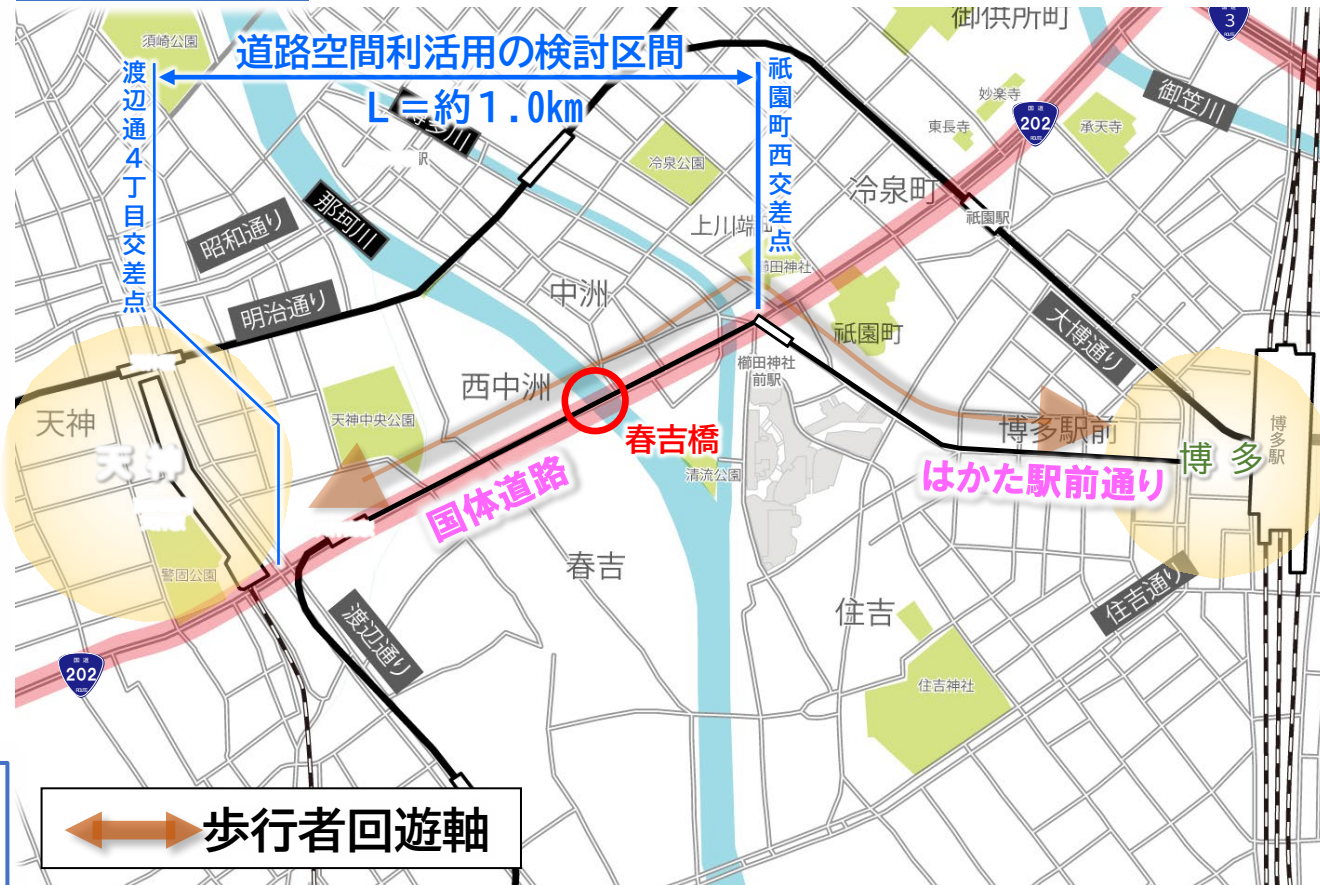
1. 背景

- 福岡市の都心部の中枢である「博多」と「天神」が共に発展するためには、二つの拠点を結ぶ回遊軸である国体道路の魅力向上させ「回遊性」を高めることが重要である。
- しかしながら、その回遊性を支える国体道路は、高度に集積した九州最大の繁華街や歴史的まちなみがあり、多彩な市民の暮らしがある一方で、歩行者・自転車等の快適性や安全性に欠け、更に老朽化したインフラや建物、道路の著しい交通混雑、公共交通の定時性低下などの多様な課題がある。

2. 目的

- 国道202号国体道路（祇園町西交差点～渡辺通4丁目交差点）における交通の課題を把握し、また更なる増加が見込まれる歩行者や自転車等への対応や、都心部における回遊性向上によるまちの活力維持・強化を目的として、歩行者・自転車等と自動車交通が共存できる人中心の空間再編を実施及び推進することを検討するため、協議会を設立するものである。

3. 検討範囲



■国体道路の状況



■はかた駅前通りの状況



1. 国道202号国体道路の空間利活用推進協議会の規約(案)

(名 称)

第1条 本会名称は、国道202号国体道路の空間利活用推進協議会とする。

(以下「協議会」という。)

(目 的)

第2条 協議会は、国道202号国体道路（祇園町西交差点～渡辺通4丁目交差点）における、交通の課題を把握し、また更なる増加が見込まれる歩行者や自転車等への対応や、都心部における回遊性向上によるまちの活力維持・強化を目的として、歩行者・自転車等と自動車交通が共存できる人中心の空間再編を実施及び推進することを目的とする。

(組 織)

第3条 協議会の構成は、別紙のとおりとする。

(運 営)

第4条 1. 協議会には、委員長を置く。

2. 委員長は、委員の互選により選出し、協議会を統括する。

3. 委員長は、協議会を招集し、協議会の進行を努める。

4. 委員長が必要と認める場合は、構成員以外の出席を求めることが出来る。

(事務局)

第5条 協議会の事務局は、九州地方整備局福岡国道事務所及び福岡市に置く。

(雑 則)

第6条 この規約に定めるもののほか、協議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、令和7年5月30日から施行する。

	氏 名	所 属・役 職
委 員	坂口 光一	九州大学 名誉教授
委 員	松永 千晶	福岡女子大学 准教授
委 員	片田江 由佳	福岡地域戦略推進協議会 ディレクター
委 員	案浦 浩二	福岡経済同友会 事務局次長
委 員	中芝 督人	福岡商工会議所 理事
委 員	林田 浩一	(社)福岡県バス協会 会長
委 員	安川 哲史	(社)福岡市タクシー協会 会長
委 員	檜崎 慶司	We Love 天神協議会 会長
委 員	澤亀 慎司	博多まちづくり推進協議会 会長
委 員	南原 茂	中洲町連合会 会長
委 員	竹ヶ原 政徳	博多校区冷泉自治協議会 会長
委 員	永吉 眞治	春吉校区自治協議会 会長
委 員	内林 潤一	大名自治協議会 会長
委 員	高木 俊廣	警固校区自治協議会 会長
オブザーバー	松島 浩司	福岡県警察本部 交通規制課長
オブザーバー	清末 佳之	福岡県博多警察署長
オブザーバー	松岡 法之	福岡県中央警察署長
オブザーバー	永松 靖二	九州運輸局福岡運輸支局長

国道202号国体道路の検討経緯及び現状について

2. 国体道路の空間再編の検討経緯

■国体道路沿線のまちづくり道路空間の課題

- 当該地域では、地下鉄七隈線（天神南～博多）沿線まちづくりガイドライン（H25.3.25 福岡市）に基づき、**国体道路とはかた駅前通りを対象に地下鉄七隈線延伸計画に合わせて歩行者の回遊性を高めるまちづくりを推進**
- これを踏まえ、**はかた駅前通りでは、車道部を減車線化し「車から人中心」の歩行空間の形成が完了**
- 一方で、**国体道路では狭い歩道空間に歩行者・自転車が錯綜しており、福岡の目抜通りとして魅力が低下**

■国体道路沿線のまちづくり方針

①地下鉄中間駅を活かしたまちづくり

天神市街地と博多駅の中央に位置する中間駅（櫛田神社前駅）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。

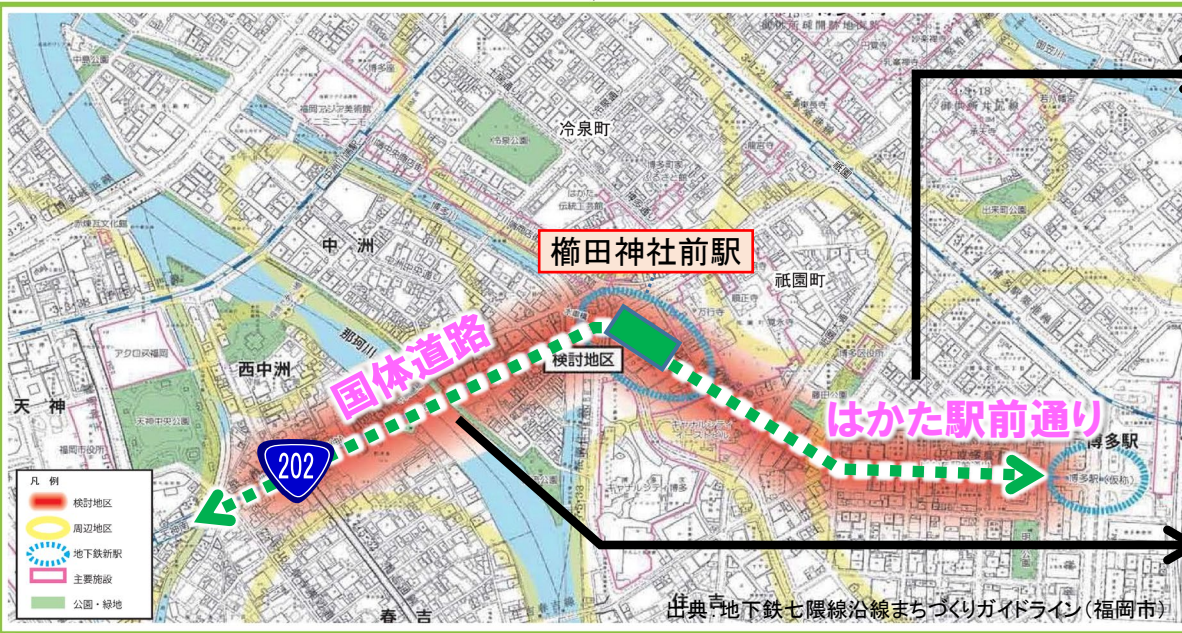
②天神市街地と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり

天神市街地と博多駅間を多くの人が楽しく・快適にまち歩きができるよう、中間駅周辺と天神市街地、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。

■はかた駅前通りの状況



■国体道路の状況



2. 国体道路の空間再編の検討経緯

■博多と福岡を結ぶ国体道路の空間利活用検討会（提言書） 令和3年8月 ※抜粋

博多と福岡を結ぶ
国体道路の空間利活用検討会

提言書

令和3年8月

委員名簿

【委員】

委員長	坂口光一	九州大学名誉教授
委員	辰巳浩	福岡大学教授
	原口唯	九州大学客員准教授
	縄田真澄	福岡経済同友会事務局長
	立花英樹	福岡商工会議所常務理事
	中芝督人	福岡商工会議所理事
	倉富純男	一般社団法人福岡県バス協会会長
	林田浩一	一般社団法人福岡県バス協会会長
	安川哲史	一般社団法人福岡市タクシー協会会長
	檜崎慶司	We Love 天神協議会会長
	松下琢磨	博多まちづくり推進協議会会長
	南原茂	中洲町連合会会長
	竹ヶ原政徳	冷泉自治協議会会長
	楠下広師	春吉校区自治協議会会長
	平間和俊	春吉校区自治協議会会長
	三原哲彦	大名自治協議会会長
	内林潤一	大名自治協議会会長
	遠藤市郎	警固校区自治協議会会長
	野田孝恵	警固校区自治協議会会長

【オブザーバー】

久保田靖彦	九州運輸局福岡運輸支局長
藤木信司	福岡県警察本部交通規制課長
大森浩明	福岡県博多警察署長
棟杉邦哉	福岡県中央警察署長
富田信雄	福岡県土整備事務所長
山本恭久	福岡市交通局理事
駒井正樹	九州地方整備局道路計画第一課長
佐伯康夫	九州地方整備局道路計画第二課長

【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

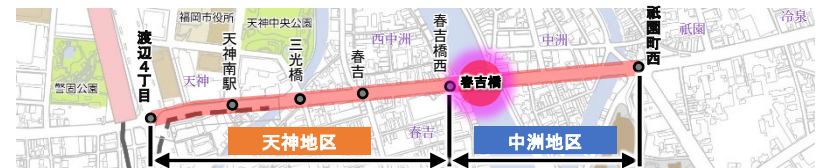
【提言1】 国体道路の空間再編のあり方

道路空間再編の方向性について

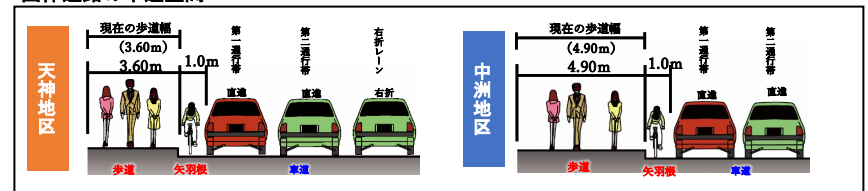
歩行者通行量の増大や、回遊性向上によるまちの活力の維持強化に向け、安全で快適な歩行者・自転車空間の形成を図るため、道路空間再編について提言いたします。

（1）短期対策として【実施済】

- ・ 祇園町西交差点から渡辺通り4丁目交差点までの間において、より快適な歩行空間を確保する。
- ・ 歩行者と自転車の分離を促すための矢羽根を延伸する。
- ・ 植栽帯を見直すなど、十分な歩行空間を確保する。（中洲地区）
- ・ 春吉橋周辺の交通課題に対応するため、バス乗場等の交通結節機能の強化を図る。
- ・ 春吉橋については、歩道舗装・道路付属物はダークグレーを基調、高欄・親柱は鋳鉄製とするなど、周辺空間と調和した落ち着いた品格のある空間となるよう景観に配慮する。



国体道路の車道空間

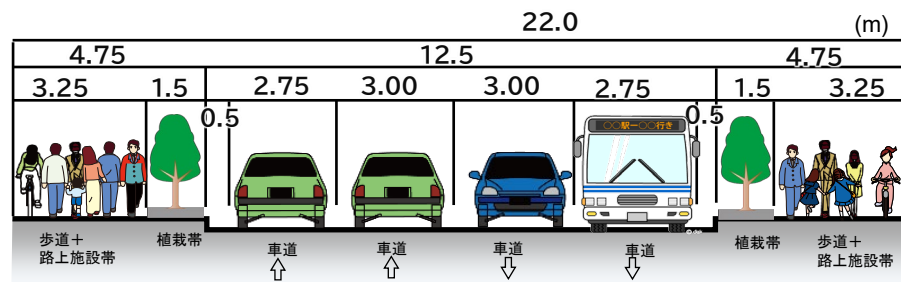


（2）長期対策として

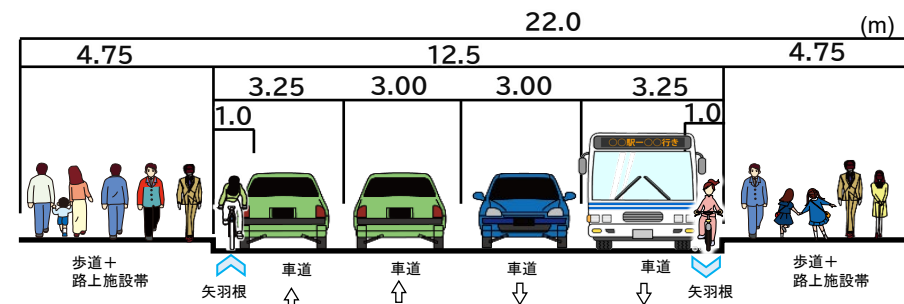
車道幅員拡幅や減車線化などによる諸問題への対応や地下鉄七隈線櫛田神社前駅の開業を契機とした回遊性の向上などを議論するため、別途協議会を立ち上げ、「博多」～「天神」間（国体道路～はかた駅前通り）における人を中心とした道路空間の利活用を検討する。

3. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の空間活用状況

従前 (R5.3まで)



現在 (短期対策済み)



- ・植栽帯を撤去し、歩行空間の確保を実施
- ・歩行者と自転車の分離を促すため、矢羽根を設置

3. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の空間利活用状況

～春吉橋賑わい空間について～

■博多と福岡を結ぶ国体道路の空間利活用検討会（提言書） 令和3年8月 ※抜粋

【提言2】 春吉橋賑わい空間のあり方

春吉橋賑わい空間は、「博多」と「天神」の中間に位置する貴重なオープンスペースとして高いポテンシャルを有しており、その効果を最大限に引き出すことが重要です。平成25年から27年にかけて開催された「春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会」での検討内容に加え、本検討会で実施した地域、周辺店舗、イベント事業者などへのヒアリング調査および民間事業者へのサウンディング調査の結果を踏まえて、これからの春吉橋賑わい空間のあり方について、「方向性」および「重視すべき視点」を提言いたします。

春吉橋周辺の空間イメージ

都心部におけるオープンスペースを最大限活用することで、ポストコロナを見据えた公共空間の有効活用を図る。また、可変性のあるコンテンツの導入による運用面での柔軟性や地域が求める賑わい・回遊促進にも寄与する立地的なポテンシャルを活かした「賑わい空間」の創出を目指す。



▲昼間の空間イメージ

賑わい空間の方向性について

5つのテーマ	賑わい空間の方向性
結びつく (マグネット)	昼：街歩きを誘発する磁場として、人々が集い、憩い、交わる空間 夜：人々が夜景を楽しみ、集い、憩い、交わる空間 ・街なかで憩い、安らげる休憩機能（ベンチ等） ・夜景を楽しみながら飲食のできる空間 ・国体道路、清流公園や周辺地区への人の流れを誘発する溜まり空間
目で楽しむ (フォトジェニック)	昼：水辺景観と福岡の景色を楽しむ空間 夜：景観を楽しむとともに、橋そのものが中洲の代表景を引き立てる空間 ・那珂川の水面と川沿いの自然や風景を眺められる視点場としての機能 ・中洲のネオン風景を眺められる視点場としての機能 ・春吉橋及び賑わい空間そのものが景観を引き立てるようなデザインやライトアップ等 ・シンボリックな外観 ・中洲の代表景を引き立てつつ、春吉橋自体が那珂川や清流公園と一体的に福岡の顔となるような景色
心が躍る (エンターテインメント)	昼・夜：賑わいを生み出す核となる、多様なイベントが開催される空間 ・中洲や屋台といった地域性を活かしたイベントの開催 ・夜は来訪者のナイトライフを充実 ・賑わい、交流を生み出す参加型イベントも実施できる広場 ・朝、昼、夜のシーンに応じた日常的賑わい空間としての活性化
情に溢れる (ソウルフル)	昼・夜：人間くささや界隈性にあふれる中洲や春吉の街への入り口として機能する空間 ・老若男女が春吉橋に来たくなる、春吉橋から出発したくなるような玄関口として回遊を誘発 ・バス乗降所やシェアサイクル等の交通結節機能 ・来訪者の回遊を支援する観光案内機能
賑わい溢れる (バザール)	バザールの賑わいが年中たえない空間 ・地域の人々が様々な特産品を提供、新たなビジネスをアピールするなど、積極的な賑わいが年中絶えないバザールの空間としての機能 ・移動コンテンツ等を基調とし、テーマやコンテンツが時間や季節に応じて入れ替わり、絶えず話題性のある物販・イベントで賑わう空間

3. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の空間活用状況

～清流公園整備・管理運営事業について～

事業概要

春吉橋架替えに伴い整備された迂回路橋については、令和4年に福岡国道事務所より引き継ぎが完了し、隣接する清流公園の公園区域の一部として供用を開始している。

清流公園の整備や管理運営事業については、公園利用者の利便性向上や公園の魅力向上等を目的とし、公募設置管理制度(Park-PFI)を活用した事業者公募を実施しており、現在、令和8年4月の管理運営開始に向け、事業者による整備が進められている。

○事業者 清流リバーフロントコンソーシアム

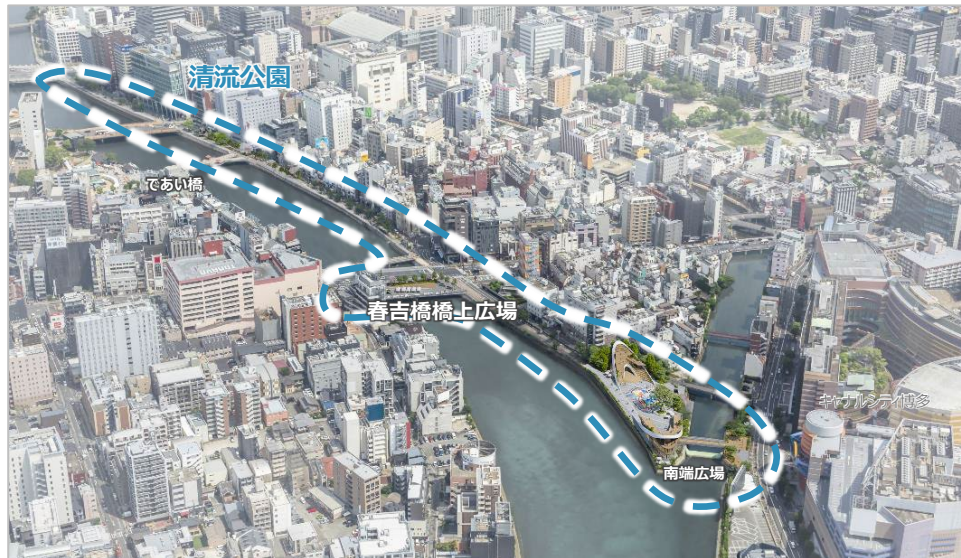
代表企業 福岡地所

構成企業 エフ・ジェイエンターテインメントワークス、梓設計、復建エンジニアリング、サン・ライフ、スタジオ・ゲンクマガイ、筑系建設、安藤造園土木、日新産業

○スケジュール

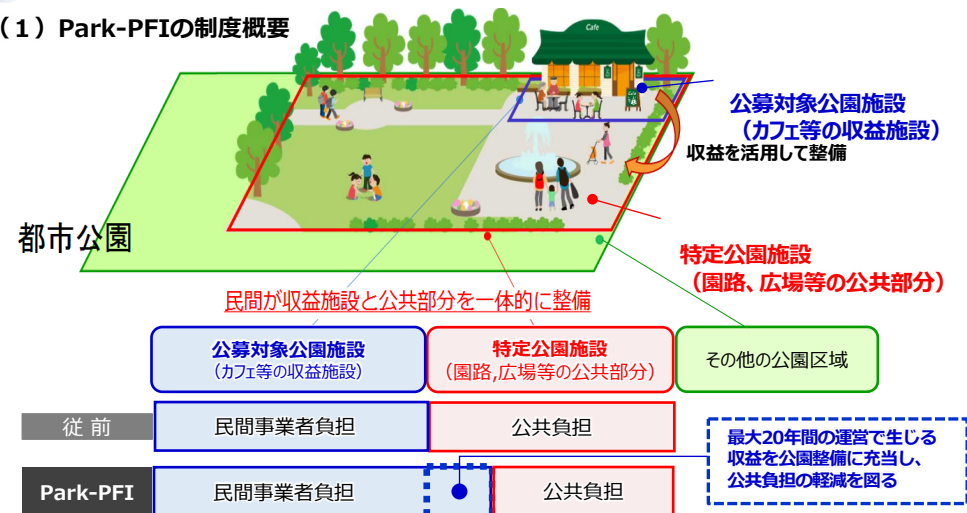
令和5年 3月 公募開始
8月 優先交渉権者の決定
令和6年10月 橋上広場(迂回路橋)工事着手
令和8年 4月 管理運営開始(予定)

○清流公園範囲



参考) 事業スキーム

(1) Park-PFIの制度概要



【市HP】清流公園整備・管理運営事業

URL: https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutoku-toshi/park-pfi/shisei/seiryu_seibikanrriunneijigyou.html



3. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の空間利活用状況

～清流公園整備・管理運営事業について～

事業の基本方針

- ・貴重なリバーフロント環境を活かした都心部ならではの憩える場を創出し、リバーフロントNEXTの実現に貢献する創造的な取り組みを実施
- ・福岡から発信する新しいカルチャーを生む多様な活動の場や、そこから生まれる賑わいの場、継続的に魅力のある集客力の高いイベント運営を実現

橋上(迂回路橋)整備の特色

- ・公園利用者を迎え入れる玄関口としてふさわしい、緑あふれる憩いの空間を整備
- 様々なイベントに対応する広場、一部稼働式の各種ファニチャーを設置し、川を眺めながら公園利用者が思い思いに滞在できる場を提供
- ・小規模なテイクアウトに特化した飲食店を設置

〇イメージパース

春吉橋橋上広場から南端部広場を望む



イベントと憩いの場が融合した橋上エリア

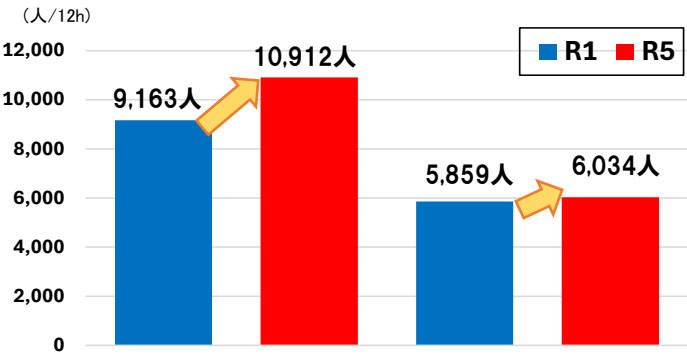


※提案時における事業者の主な提案内容であり、今後の協議等により変更になることがあります。

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(歩行者)

【実態①】交通変化

令和元年度と比較して歩行者交通量が増加



国体道路の歩行者交通量の推移

※福岡国道事務所調査(R1.8.1、R5.7.6)
※昼間12時間(7時～19時)交通量

課題

歩行者密度が高く混雑した歩行空間に自転車等が混在しており、歩きづらい

歩道幅員



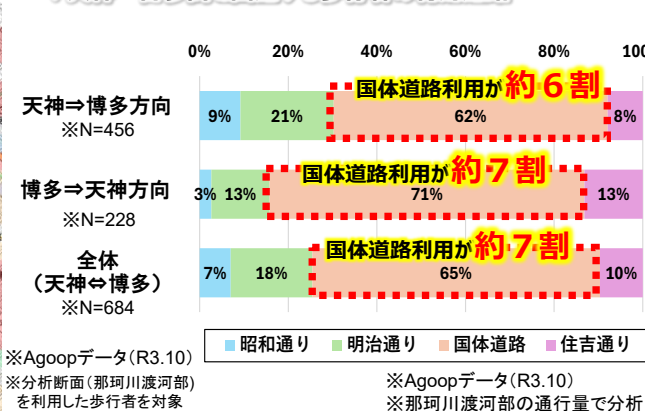
【実態②】都心を周遊する通行の実態

国体道路は博多・天神の回遊と結びつきが強く、
博多～天神を周遊する歩行者は、約7割が国体道路を利用

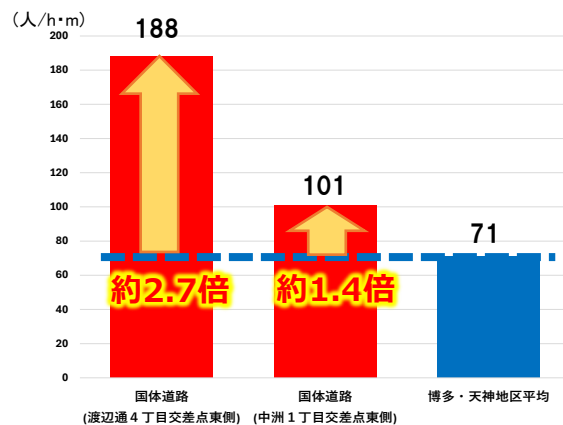
▼主要路線を利用する歩行者の発着箇所



▼天神～博多間を回遊する歩行者の利用道路



歩道幅員あたり歩行者交通量



※国体道路:福岡国道事務所調査(R5)
博多・天神地区平均:福岡市交通量調査(R3年度)

春吉橋西付近の状況

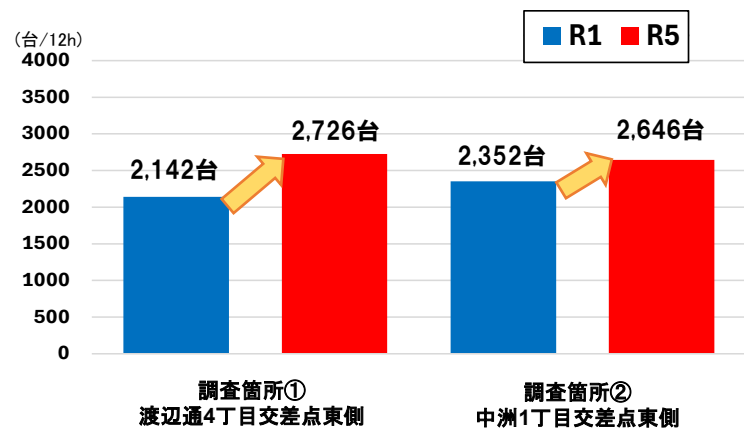


写真: R5.9

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自転車)

【実態①】交通変化

令和元年度と比較して、**自転車交通量が増加**

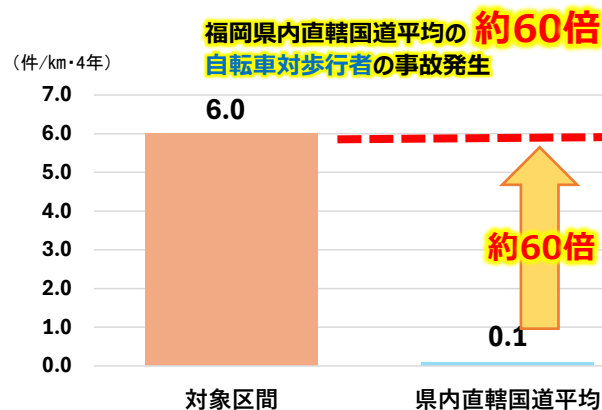


国体道路の自転車交通量の推移

※福岡国道事務所調査(R1.8.1、R5.7.6)

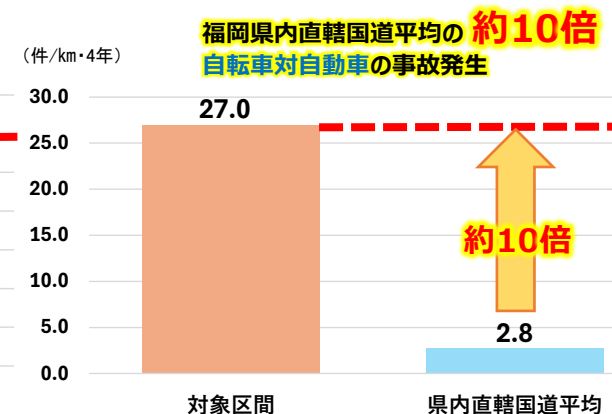
【実態②】対象区間の自転車事故

自転車関連の事故件数が、県内直轄国道平均と比較して**著しく多い**



▲自転車対歩行者の事故件数

※福岡県内直轄国道R2-R5イタルデータ

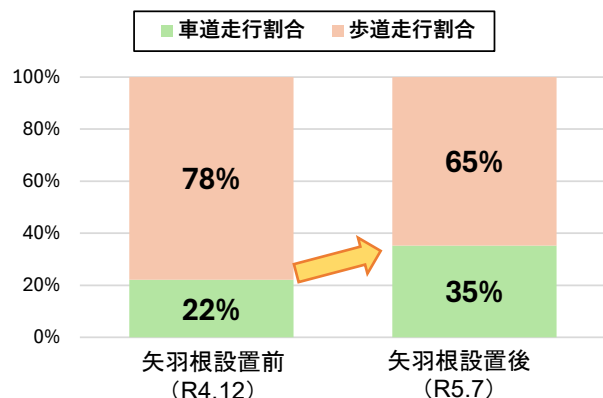


▲自転車対自動車の事故件数

※福岡県内直轄国道R2-R5イタルデータ

課題

自転車の車道走行割合が向上したものの、**依然約35%にとどまる**



▲自転車の走行箇所の変化(中洲1丁目交差点東側)

※福岡国道事務所調査

■はかた駅前通りの状況

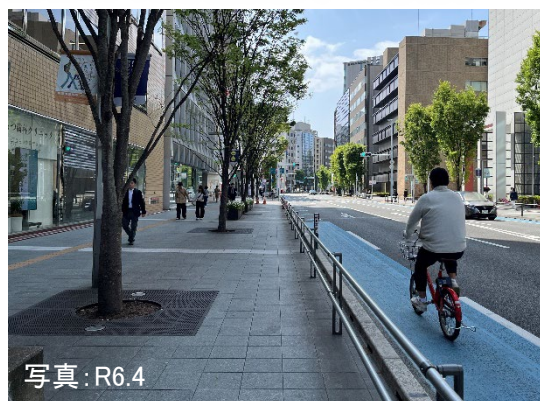


写真: R6.4

■国体道路の状況



写真: R5.8

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自動車)

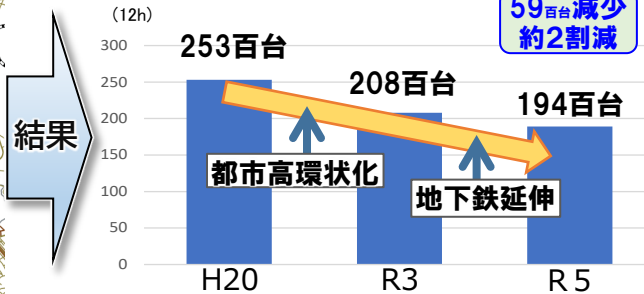
【実態①】交通変化

これまでの都市高の整備や地下鉄延伸等により、**交通量、バスともに約2割減少**



■都市高速環状線の整備 (H24)

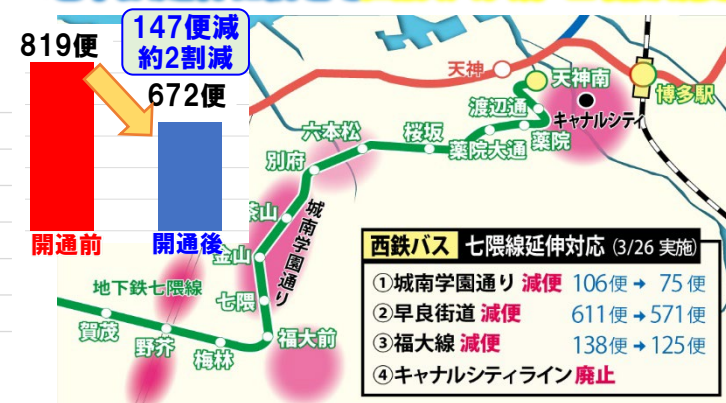
都市高環状化・地下鉄延伸等により、**国体道路の交通量が2割減少**



※H20、R3: 福岡市交通量調査
※R5: 福岡国道事務所調査

■国体道路の交通量の推移 (渡辺通4東側付近)

地下鉄延伸に併せて**西鉄バスが2割減便**



西鉄バス 七隈線延伸対応 (3/26 実施)

※国体道路のバス本数: 西鉄バスヒアリング
※図: RKBテレビ

【実態②】車道利用の実態

第一車線は停止車両や左折車両、第二車線は右折車両により「**車線が上手く機能していない**」

第一車線: 29% 第二車線: 71%

※ R5.7_11時台

渋滞要因: 停止車両、左折の停車

第一車線: 70% 第二車線: 30%

渋滞要因: 右折の停車

渋滞要因: 停止車両、左折の停車

第一車線: 32%

第二車線: 68%

※ R5.7_11時台



停止車両等により、
第一車線が
利用されていない

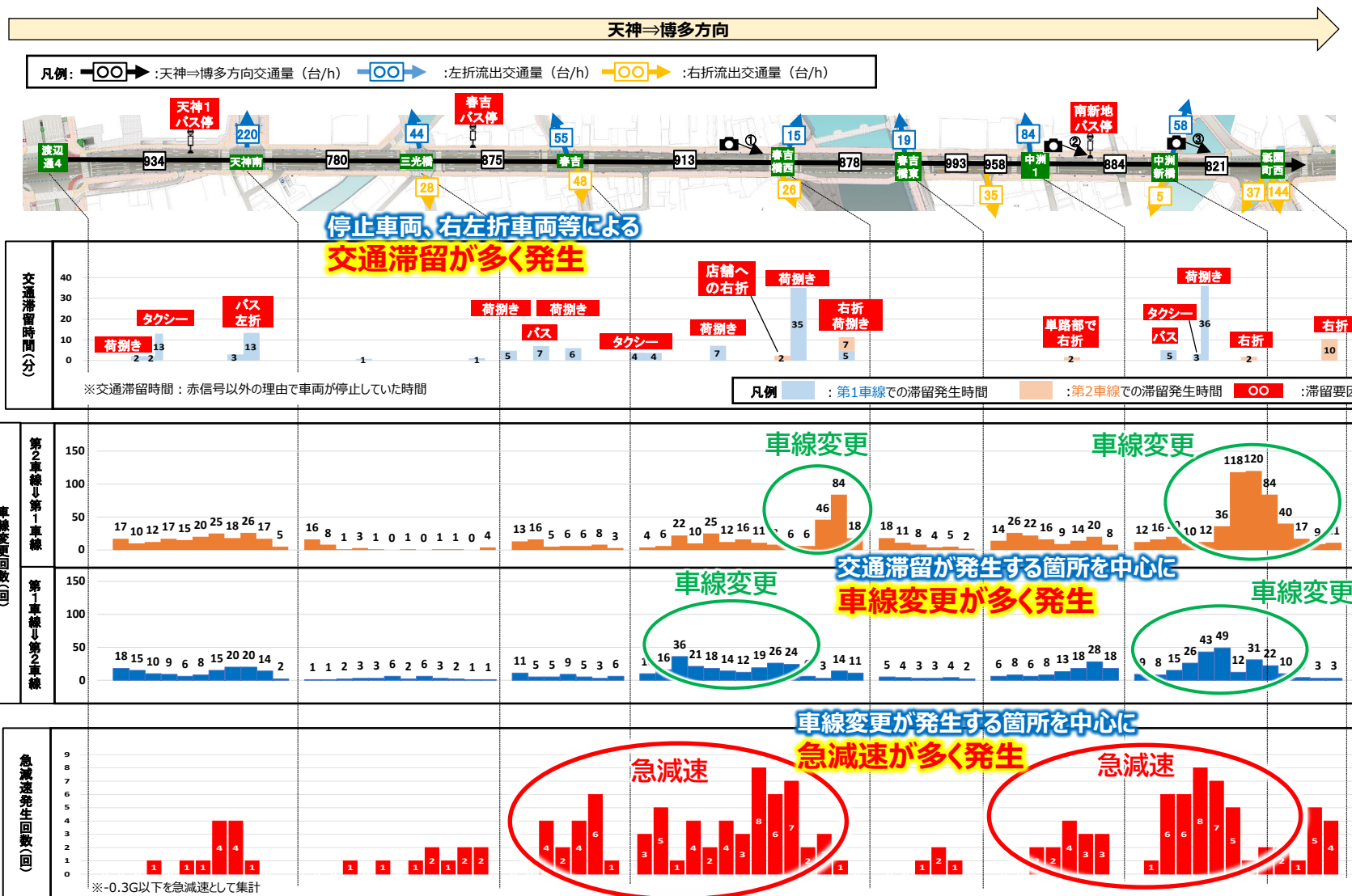
春吉橋～三光橋(R5.7)

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自動車)

課題

1時間に合計2,034回もの車線変更が発生し、**交通の整流化が図られていない**

急減速は車線変更が頻発する箇所を中心に発生し、**事故のリスクが高まっている**



春吉橋西 (写真①)



右折車による阻害

中洲1 (写真②)



停止車両による阻害

祇園町西 (写真③)



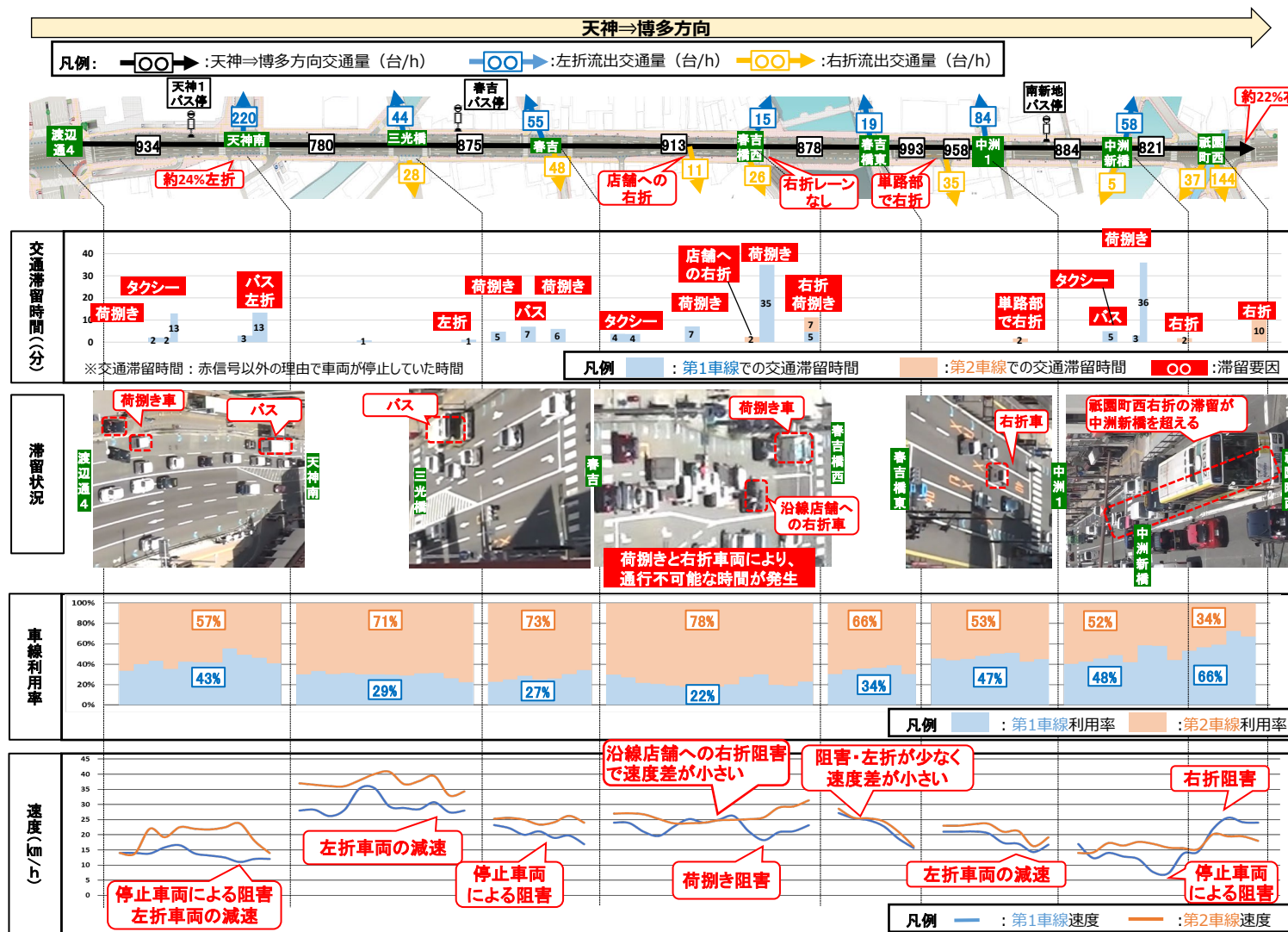
右折車による阻害

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自動車)

課題

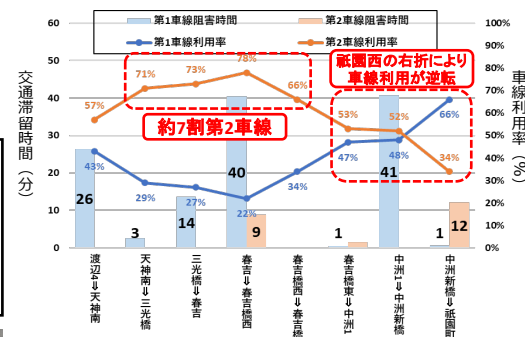
停止車両等を避けて走行するため、**車線の利用率に大きな偏りが発生**

交通が集中する第2車線の方が走行速度が高い (速度差約5km/h)



■区間別交通滞留発生時間と車線利用率

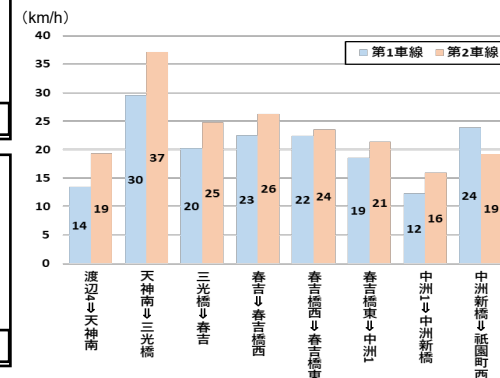
第1車線を中心に長時間の滞留が発生
第2車線の利用率が約7割



※交通滞留時間: 赤信号以外の理由で車両が停止していた時間
※区間内に2台以上同時に停止した車両がある場合は重複を除く

■区間別車線別平均速度

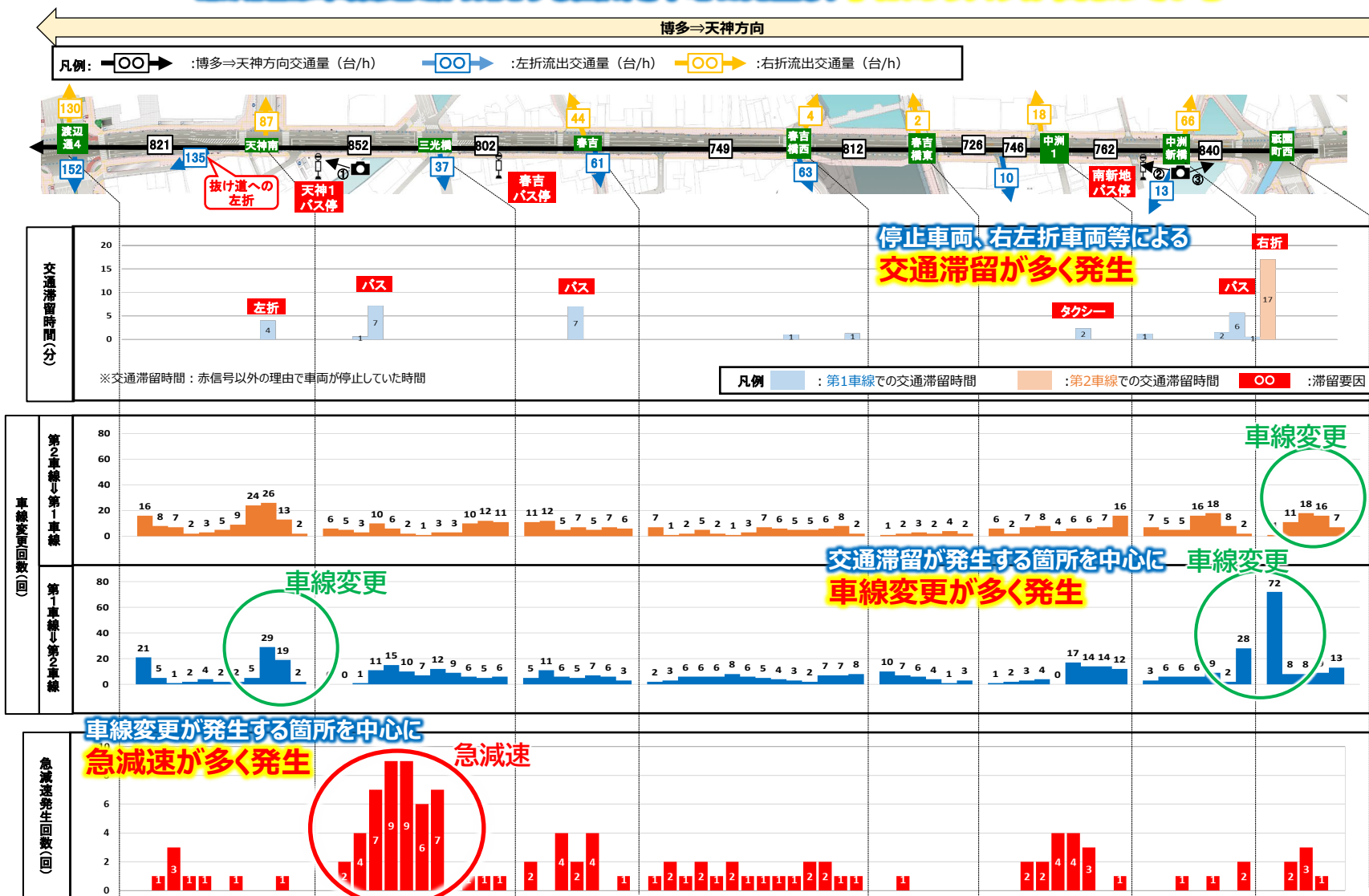
交通が集中する車線の速度が速い
速度低下の要因は、停止車両等



4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自動車)

課題

1時間に合計1,048回もの車線変更が発生し、**交通の整流化が図られていない**
急減速は車線変更が頻発する箇所を中心に発生し、**事故のリスクが高まっている**



天神南 (写真①)



停止車両による阻害

中洲新橋 (写真②)



停止車両による阻害

中洲新橋 (写真③)



右折車による阻害

4. 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題(自動車)

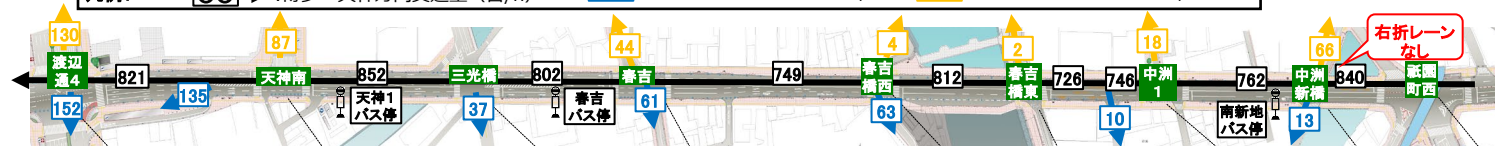
課題

停止車両等为了避免而走行するため、車線の利用率に大きな偏りが発生

交通が集中する第2車線の方が走行速度が高い(速度差約5km/h)

博多⇒天神方向

凡例: : 博多⇒天神方向交通量(台/h) : 左折流出交通量(台/h) : 右折流出交通量(台/h)



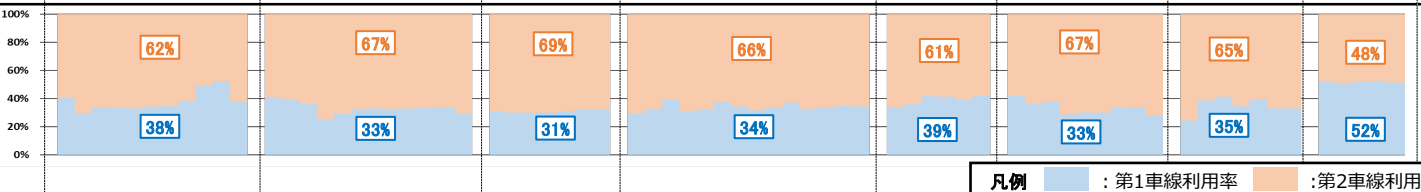
交通滞留時間(分)



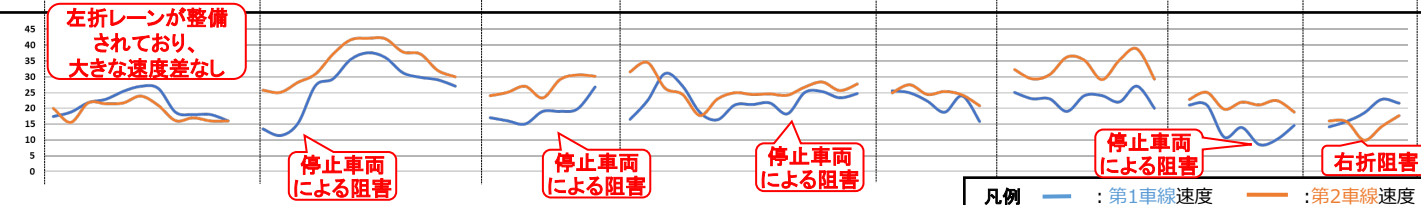
滞留状況



車線利用率

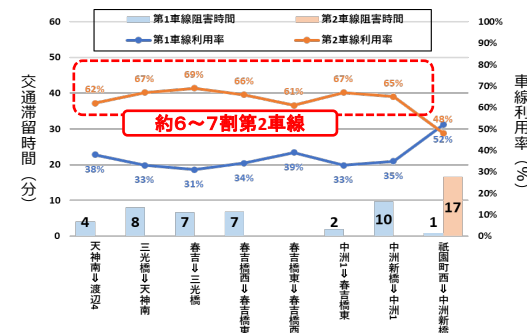


速度(km/h)



■区間交通滞留時間と車線利用率

第1車線を中心に長時間の滞留が発生
第2車線の利用率が約6～7割



※交通滞留時間: 赤信号以外の理由で車両が停止していた時間
※区間内に2台以上同時に停止した車両がある場合は重複を除く

■区間別車線別平均速度

交通が集中する車線の速度が速い
速度低下の要因は、停止車両等

