

# 国道202号 国体道路 の道路空間再編について 第2回協議会

令和7年9月19日  
福岡国道事務所  
福岡市

1. WISENETの概論 ..... P2

2. 第1回協議会の振り返り ..... P3

## 検討の時間軸について

3. 協議会の検討方針 ..... P4

## 面的な交通実態の把握について

4. 福岡都心部エリアの交通の実態 ..... P7

5. 将来の国体道路におけるニーズ調査 ..... P19

6. 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） ..... P21

7. 国道202号におけるサービス水準の現状 ..... P23

8. 国体道路の空間のあり方について ..... P25

# 1. WISENETの概論

## ■ WISENETの概論

- 国土交通省では、"2050年、世界一、賢く・安全で・持続可能な基盤ネットワークシステム"をWISENET※（ワイスネット）と位置づけ、その実現のための政策展開により、新時代の課題解決と価値創造に貢献するとしている。

※ WISENET:World-class Infrastructure with 3S(Smart, Safe, Sustainable) Empowered NETwork

- 具体的な政策として、「道路空間の再配分」や「パフォーマンス・マネジメント」によるサービスレベルの向上が示されている。

ワイスネット  
WISENETのコンセプト



## 道路空間の再配分

- 地方都市の環状道路など、高規格道路整備と合わせ、都市内の道路空間について、歩道や自転車道、バス専用レーン、賑わいのための空間など、**車道削減を含めた思い切った再配分**をセットで考えることが重要



無電柱化・まちづくりとの融合（新潟県南魚沼市）

## ノルウェー オスロ市

自家用車の市街地への流入抑制のため、段階的な課金とともに、市街地の自転車・公共交通利用環境を整備



シェアバイク

バイクレーン



LRTを導入して街区をトランジットモール化し、歩行者中心の空間を整備

プラハ市旧市街広場周辺  
(歩行者専用道路)

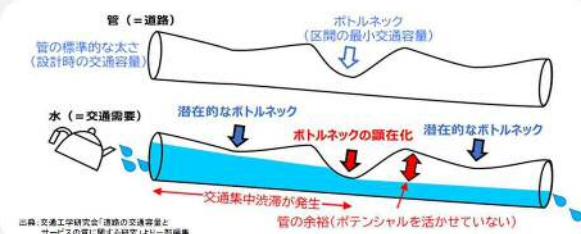
## パフォーマンス・マネジメント

資料: WISENET2050・政策集

- 時間的・空間的に偏在する交通需要や渋滞に対して、**データを活用したパフォーマンス・マネジメント**により、**ボトルネック対策を効率的・効果的に実施し、高規格道路ネットワーク全体のサービス向上を実現**

- サービスレベルをデータで評価し、効率的・効果的なサービス向上を図ります。

- ・スムーズな時の旅行速度（ボテンシャル性能）
- ・実際の平均旅行速度（パフォーマンス性能）
- ・最短時間経路が使えない場合の迂回率（多重性）
- ・通行止めリスク 等



道路のパフォーマンスの概念図

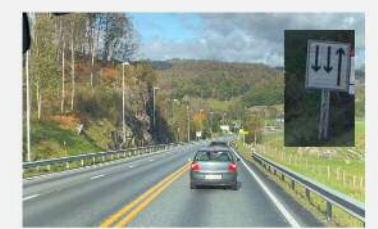
出典: 交通工学科研究会「道路の支障容量とサービスの質に関する研究」より一部編集

- 「時間別・箇所別・方向別」のデータからパフォーマンスが低い箇所のメカニズムを分析します。

- 今後、必要な基準等の整備を検討し、局所的・面的な渋滞対策や、既設の2車線道路に連続的・断続的に付加車線を設置する2+1車線化、環境負荷軽減に資するラウンドアバウトの活用など、新たな対策を機動的に実施します。



ラウンドアバウト（スタバングル ノルウェー）



2+1車線 (E39 ノルウェー)

## 2. 第1回協議会の振り返り

### ■協議会の目的

■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を中心の空間再編を実施・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。

### ■第1回協議会 国体道路(祇園町西～渡辺通4丁目)の交通実態と課題の「説明内容」について

	交通実態	課題
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度と比較して、<u>歩行者交通量が増加</u></li> <li>国体道路は、博多・天神の回遊と結びつきが強く、<u>博多～天神を周遊する歩行者は、約7割が国体道路を利用</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>博多天神地区平均と比較して、<u>幅員あたりの歩行者交通量が多く快適性が低い</u></li> <li>狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜するため、歩行者対自転車の事故件数が県内直轄国道の約60倍と著しく多く、<u>安全性が低い</u></li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和元年度と比較して、<u>自転車交通量が増加</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>矢羽根設置により<u>自転車の車道走行割合</u>が向上したものの、<u>依然約35%にとどまる</u></li> <li>自転車関連の事故件数が県内直轄国道と比較して著しく多く、<u>安全性が低い</u></li> </ul>
自動車	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまでの都市高の整備や地下鉄延伸等により、<u>交通量、バスともに約2割減少</u></li> <li>第一車線はバス停車や左折車両、第二車線は右折車両により、<u>車線が上手く機能していない</u></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>車線変更が頻発し、<u>交通の整流化が図られていない</u></li> <li>急減速は車線変更が頻発する箇所を中心に発生し、<u>事故のリスクが高まっている</u></li> <li>阻害車両を避けて走行するため、<u>車線の利用率に大きな偏り</u>が発生</li> </ul>

### ■主な委員意見

- 課題は定常的でなかったり、中長期的には更なる課題があつたりする中、本検討会の時間軸の整理が必要
- 博多天神間の面的な交通実態の把握が重要

### ■第2回協議会(今回)の内容

#### ■国体道路の空間のあり方について

- ・本協議会の時間軸を含めた検討方針を明確にし、国体道路の将来像の実現に向けた現況とのギャップ（課題）を把握するため、委員の方々からの意見等を参考として「実態」と「課題」を定量的に分析。また、委員の方々からの意見や過去の道路利用者へのアンケート調査結果を基に国体道路の道路空間へのニーズを把握し、空間のあり方を整理。

## 検討の時間軸について

---

### 3. 協議会の検討方針

- ・本協議会では、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。

#### ■段階的な道路空間の再編 イメージ図 ※図はウォーカブルポータルサイトより引用

資料:ウォーカブルポータルサイト(国土交通省)



※上記イメージ図は、検討会の手順をわかりやすくお示しするもので、今後の整備方針案を示したものではありません。

### 3. 協議会の検討方針

#### ■長期的な検討

- ・長期的には、エリア全体の賑わい創出を目指した検討を進める。

イメージ  
(別途長期継続検討)



資料: ウオーカブルポータルサイト(国土交通省)

※上記イメージ図は、検討会の手順をわかりやすくお示しするもので、今後の整備方針案を示したものではありません。

#### 具体的な空間再編のデザインパターン(イメージ)

トランジットモール



一般車両の通行を禁止し、公共交通と歩行者専用空間へ

歩行者モール



車両を完全排除し、歩行空間へ

シンボルロード



沿道の街並みと一体となった景観を整備  
都市の顔となる空間を創出

シェアドスペース



歩道と車道を分離せず、  
視覚的操作で自動車速度を抑制し、  
歩車共存環境を創出

クランク・スラローム・シイケン



屈曲や蛇行等により自動車速度を抑制し、  
歩車共存環境を創出

資料: まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド(H30.3 国土技術総合研究所)

# 面的な交通実態の把握について

---

## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

歩行者

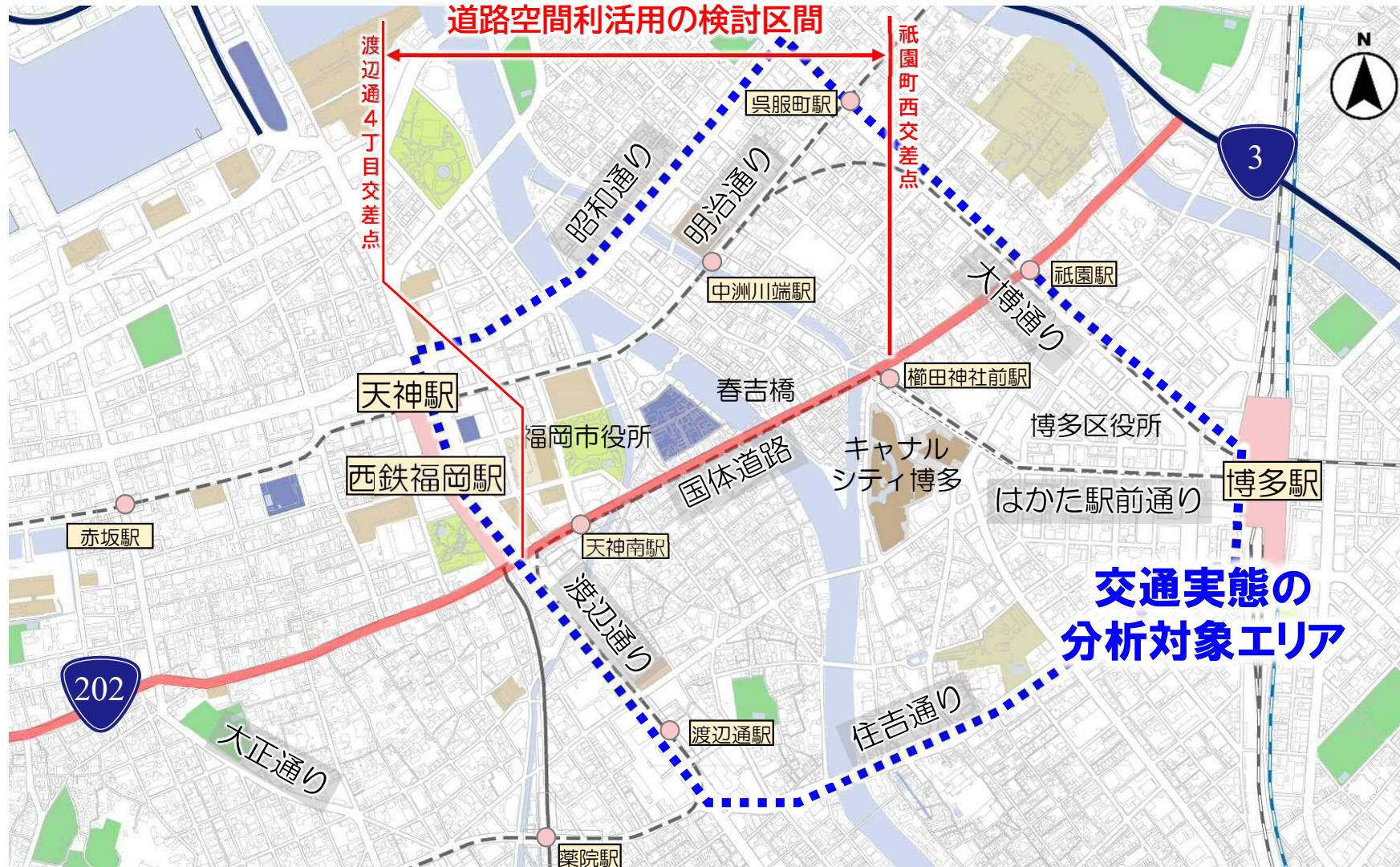
自転車

自動車

8

### ■検討エリアの設定

- 交通実態の分析は、大博通り、昭和通り、渡辺通り、住吉通りで囲まれるエリアを面的に分析し、国体道路の空間の在り方を検討する。



# 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

## ■ 交通量の経年変化



## <交通量集計断面>



## 凡例

H23	H28	R6
年度	年度	年度

- ・H23年度:H24年3月調査
- ・H28年度:H29年3月調査
- ・R6年度:R6年10～11月調査

資料:福岡市:都心部歩行者交通量等調査  
(7時～20時)

※1:昭和通り、渡辺通りは周辺ビル建て替えの影響で減少

## ■ 自転車が占める割合(R6年度)

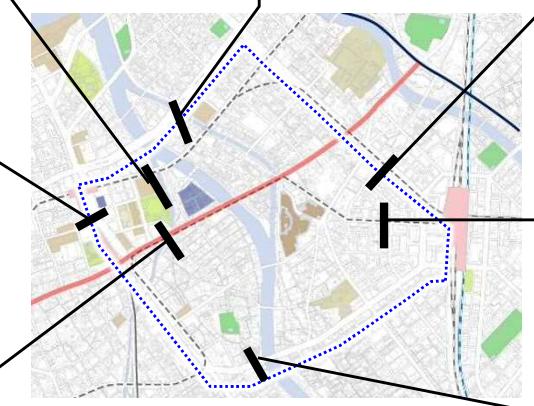
国体道路は自転車が占める割合が高く、歩行者と自転車の錯綜が起こりやすい

	国体道路①	国体道路②	昭和通り	明治通り	住吉通り	はかた駅前通り	大博通り	渡辺通り	平均
平日	14%	25%	8%	16%	13%	7%	5%	7%	11%
休日	12%	14%	10%	12%	13%	5%	5%	4%	9%

※自転車が占める割合 = 自転車交通量/(歩行者交通量 + 自転車交通量)

## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

### ■歩道、自転車走行空間の状況



## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

### ■時間帯別の交通量

平日

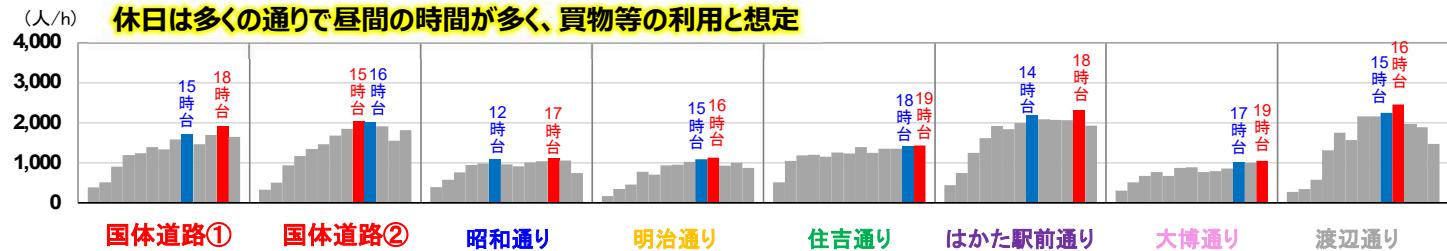
歩行者

休日

自転車

平日

休日

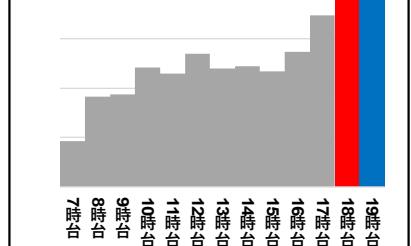


### <交通量集計断面>



#### 凡例

- 時間交通量が最多
- 時間交通量が2番目に多い



資料:福岡市:都心部歩行者交通量等調査

(7時~20時)

※R6年10~11月調査

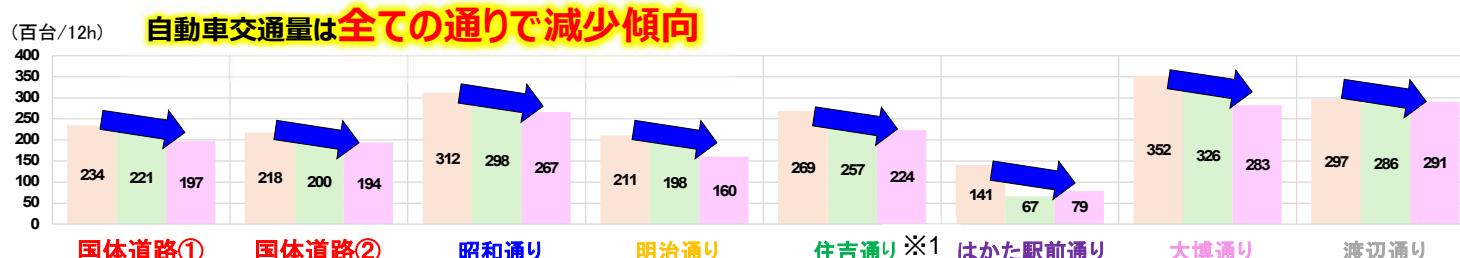
# 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

12



自動車

## ■交通量の経年変化

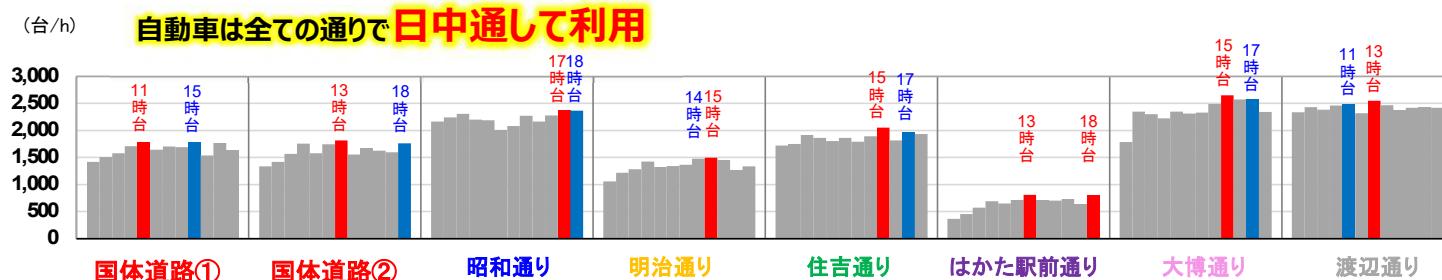


### 凡例

H23 年度  
H28 年度  
R6 年度

- ・H23年度:H23年秋季
- ・H28年度:H28年秋季
- ・R6年度:R6年秋季

## ■時間帯別の交通量



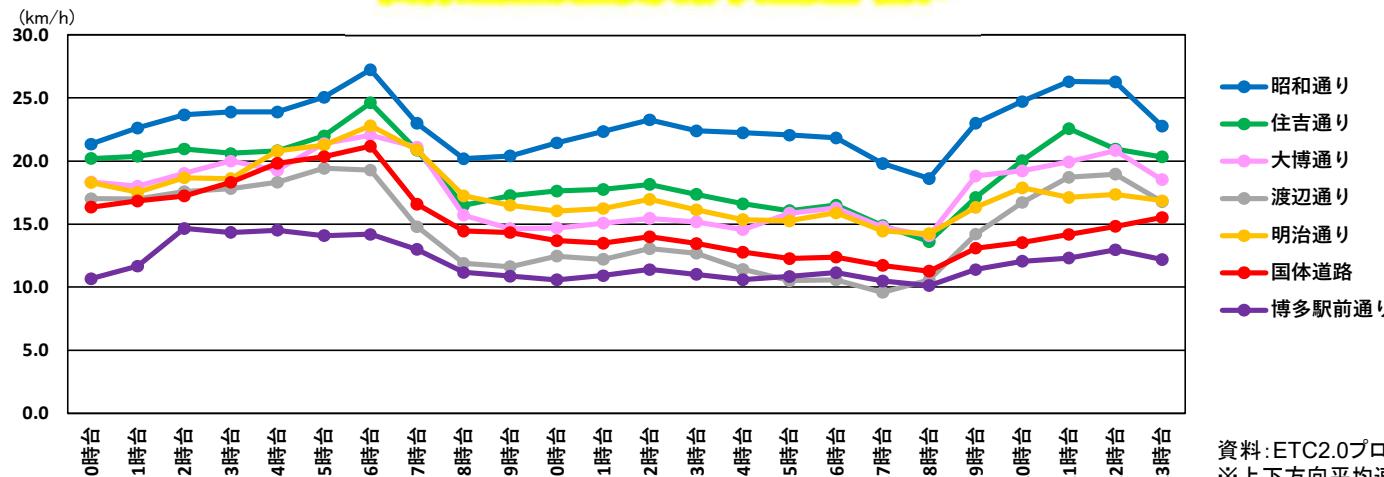
### 凡例

時間交通量が最多  
時間交通量が2番目に多い

7時台  
9時台  
11時台  
13時台  
15時台  
16時台  
18時台

## ■時間帯別の速度

国体道路は昼夜問わず速度が低い



## <交通量集計断面・速度集計区間>



資料:ETC2.0プローブデータ(R6年度平日平均)  
※上下方向平均速度

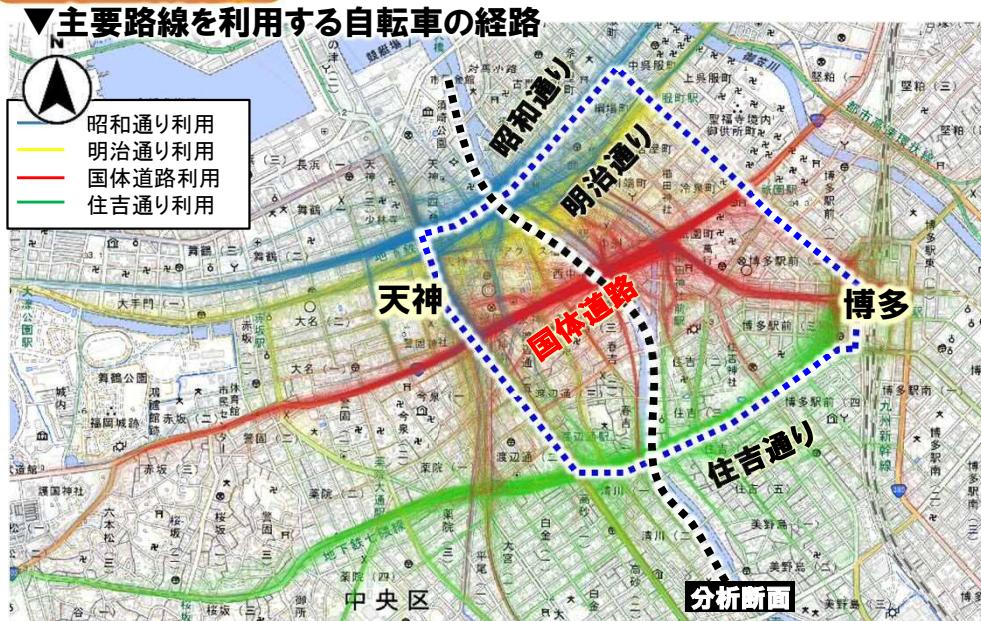
# 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

13

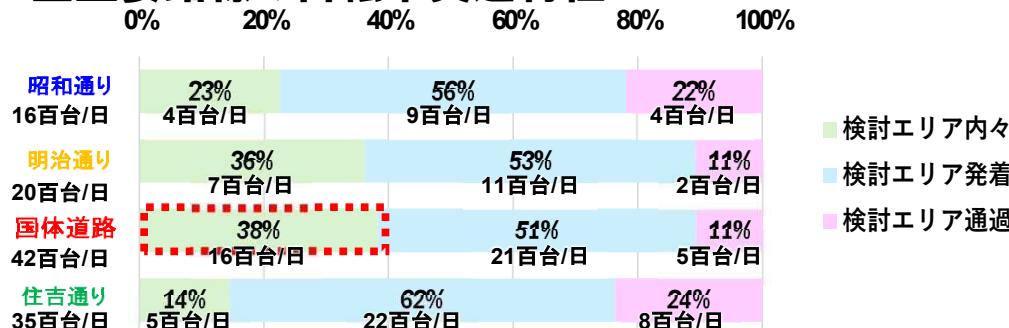
## ■自転車の回遊状況

- 国体道路の自転車利用者の約4割は検討エリア内々交通、沿線に目的地を持つ。
- また、分析対象エリア内ではシェアモビリティのポートの発着数が約1万回/日であり、国体道路やはかた駅前通り周辺での発着数が多い。

### 自転車

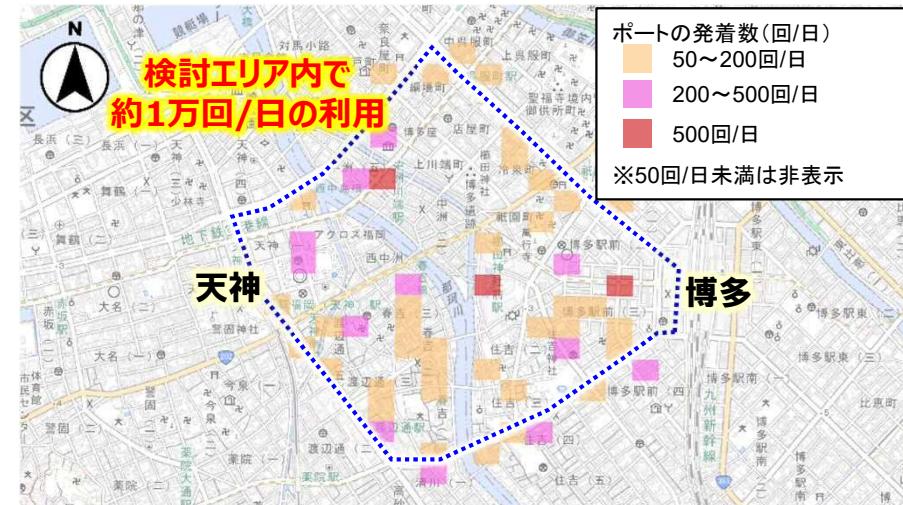


### ■主要路線の自転車交通特性



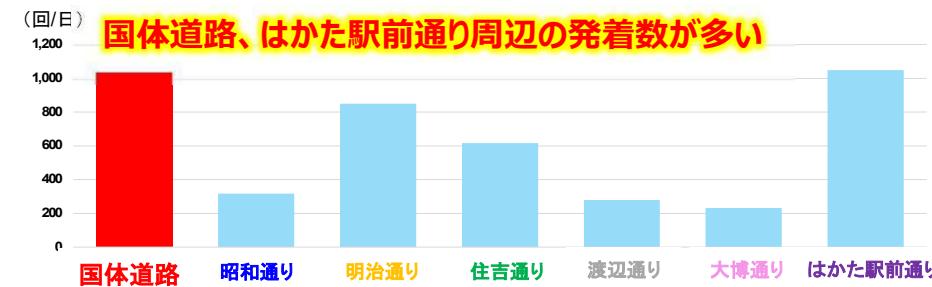
### シェアモビリティ

#### ■ポートの発着数



※福岡エリアにおけるシェアモビリティ事業者(2社)提供資料※2社の合計値を図示  
※令和7年7月平均

#### ■路線周辺のポートの発着数



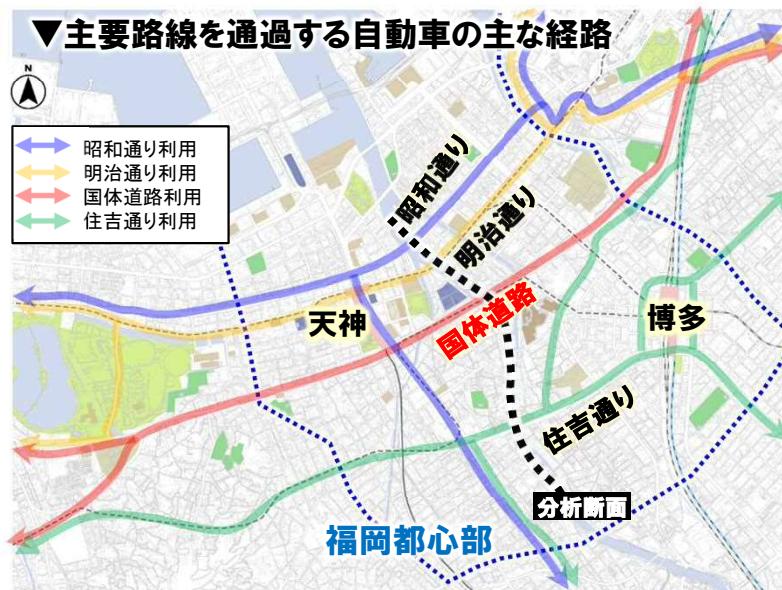
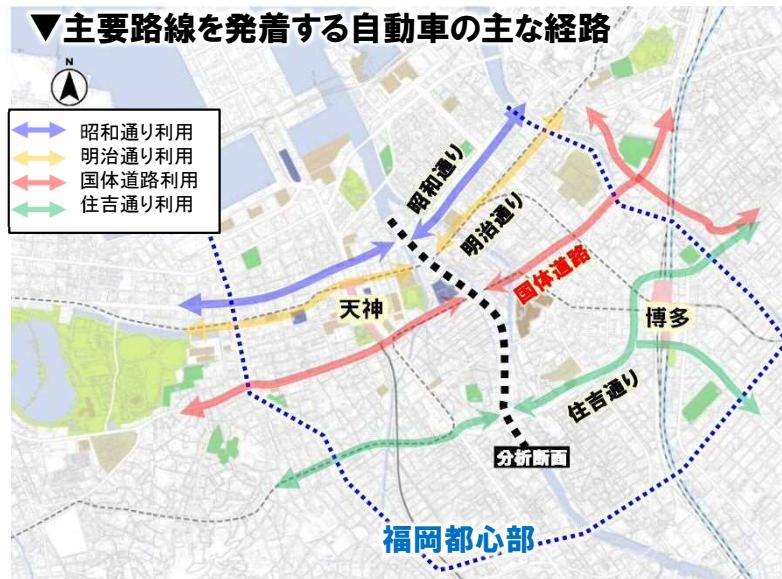
## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

### 自動車

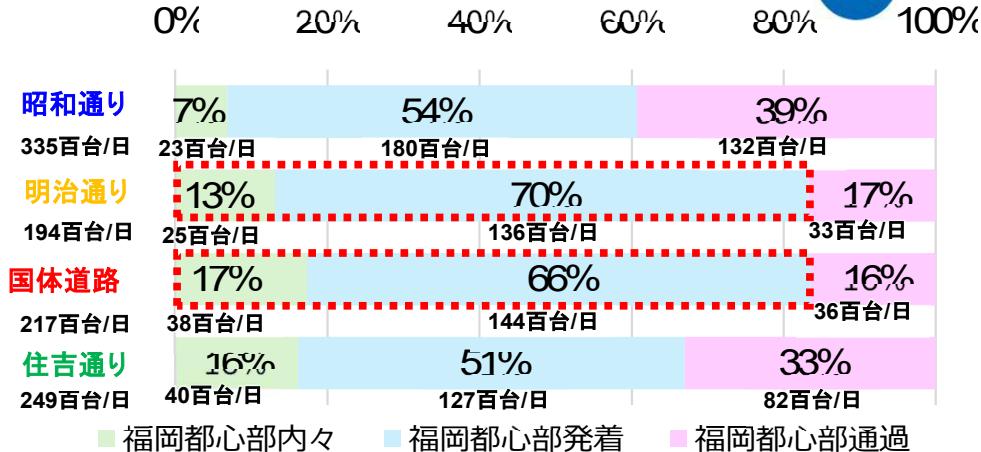
14

#### ■自動車の流動特性

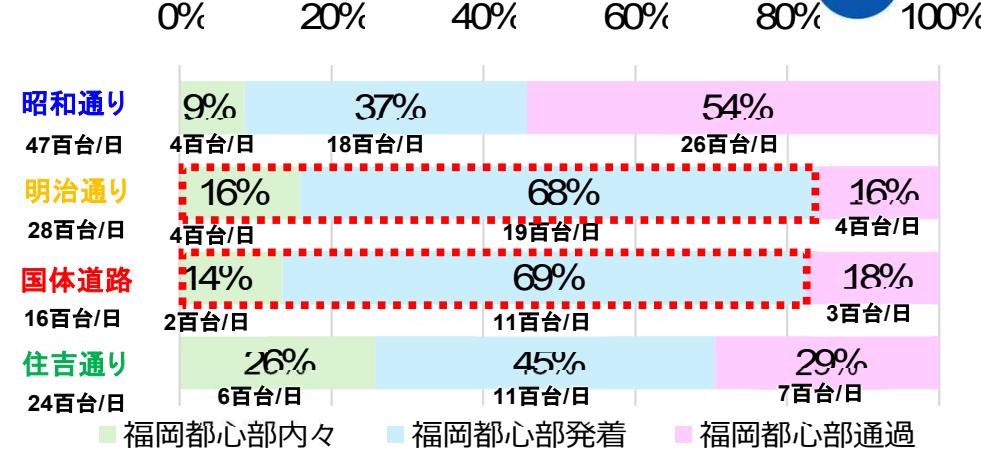
- 福岡都心部の主要な通りの交通流動において、国体道路・明治通りは都心部の内々・発着交通が約8割であり、沿線に目的を持った交通が大部分を占める。



#### ▼主要路線の自動車交通特性(小型車)



#### ▼主要路線の自動車交通特性(大型車)



※福岡都心部:福岡市都市計画マスターにて示されているエリアで定義

※交通量:全国道路・街路交通情勢調査(R3)  
※通過、発着・内々割合:ETC2.0プローブデータ(R6)  
※那珂川渡河部を通過した車両の発着地で分析

## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

歩行者

自転車

自動車

15

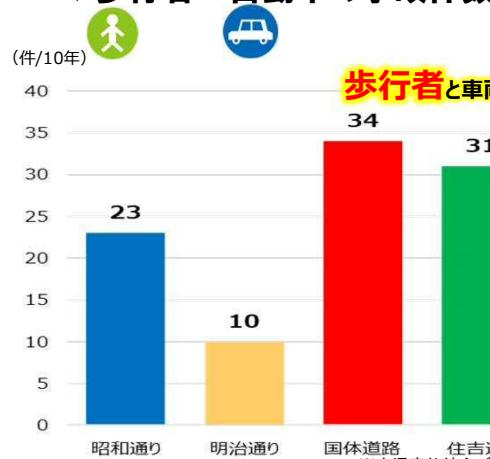
### ■事故発生状況

- ・福岡都心部の死傷事故率は10年前から全ての路線で減少傾向にあるものの、国体道路は死傷事故率の減少率が県平均に劣り、他の路線と比べると依然として事故の危険が高い。
- ・歩行者と自動車・自転車の事故が多く、また自動車の事故要因としては車線変更・追越・追抜が他の路線の約2倍。

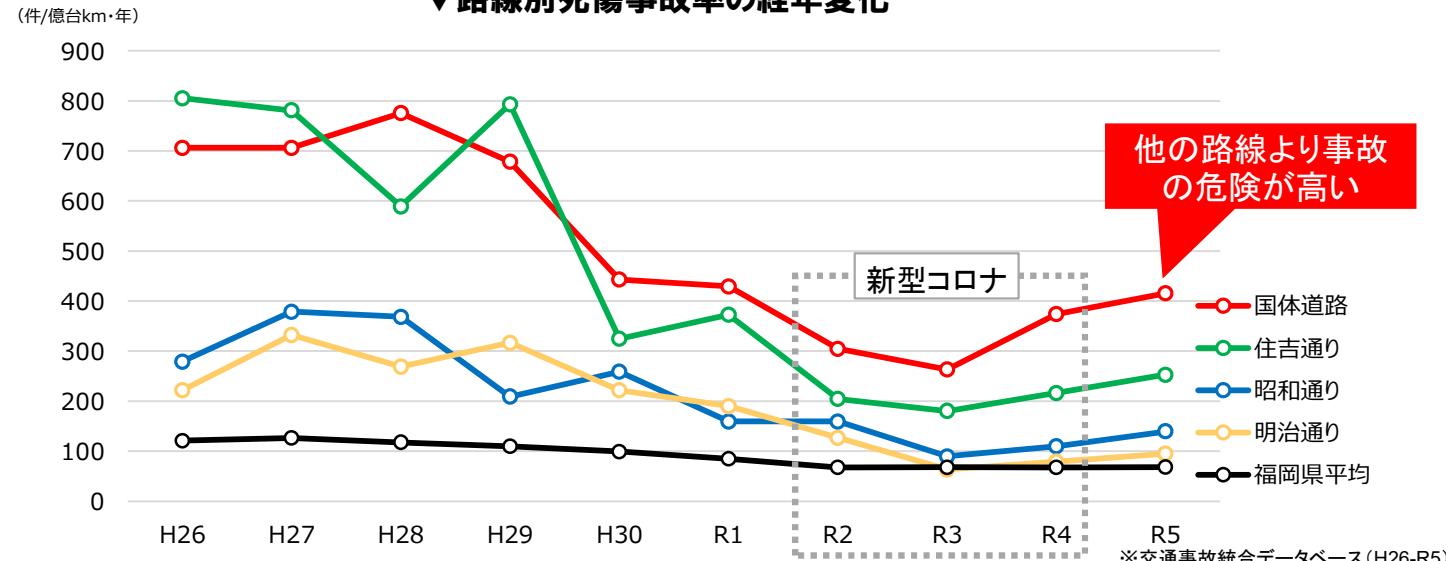
### ■対象区間



▼歩行者×自動車の事故件数



▼路線別死傷事故率の経年変化

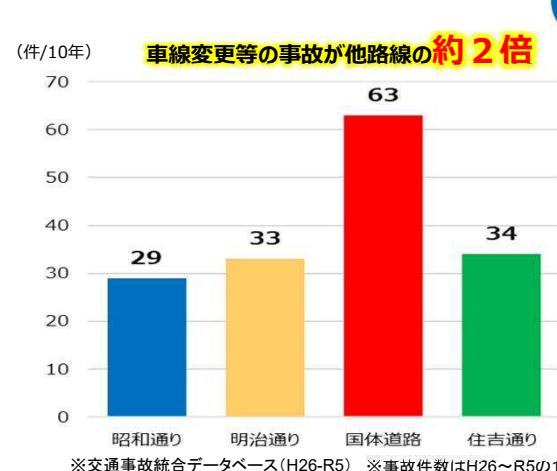


他の路線より事故の危険が高い

▼歩行者×自転車の事故件数



▼車線変更・追越・追抜の事故件数



## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

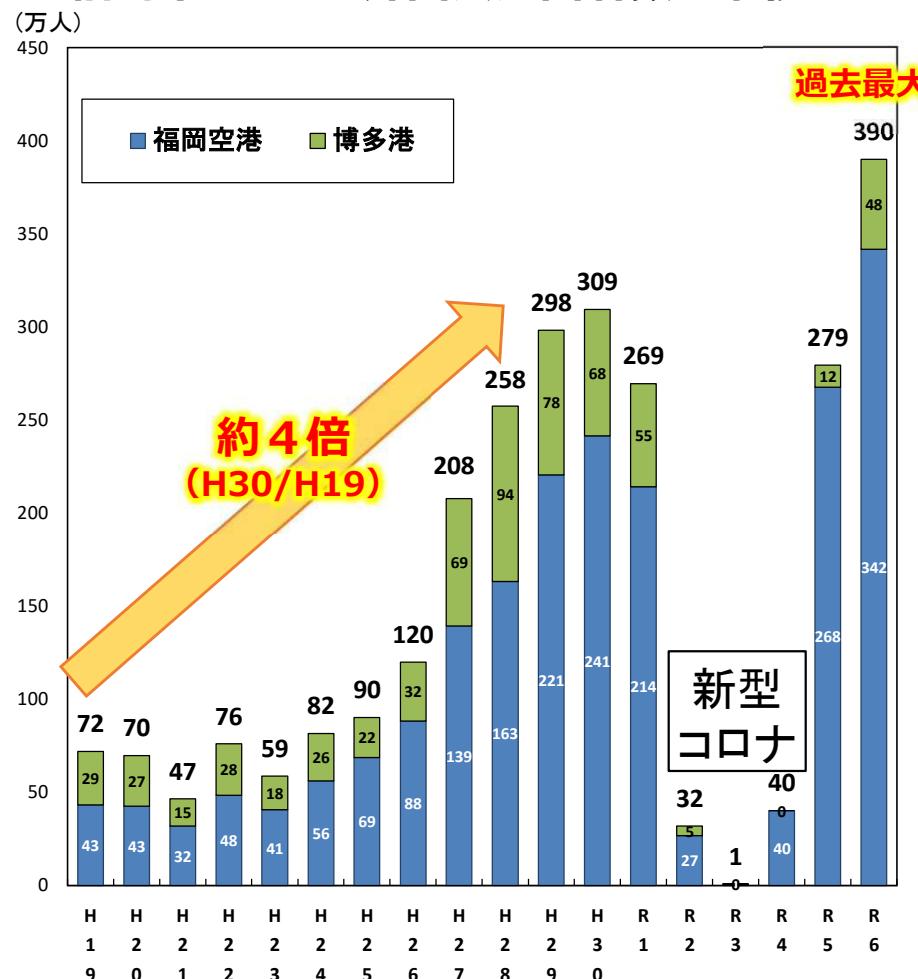
歩行者(インバウンド) 

16

### ■インバウンドの動向

- 福岡市への空港・港湾からの外国人入国者数はH19年～H30年にかけて約4倍増加。新型コロナにより、一時期減少したものの、R6年は過去最大。
- 外国人の歩行による流動は、キャナルシティを中心に国体道路の利用が想定される経路が多い。

### ■福岡市における外国人入国者数の推移



※法務省入国管理局「出入国統計」

### ■外国人の移動実態

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



※2 キャナル・上川端を立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)

※1 福岡市への外国人来訪者を対象

- ③キャナル、天神・博多界隈の外国人の歩行での観光流動※3※4※5



## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

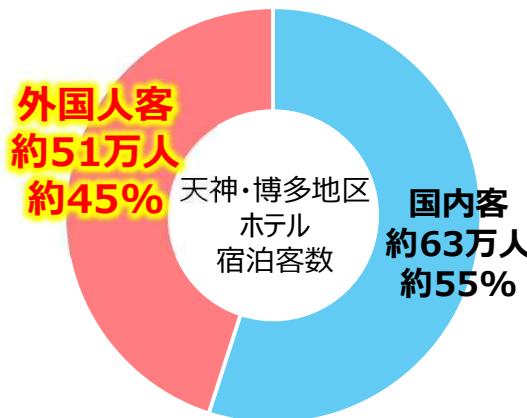
### 歩行者(インバウンド)

17

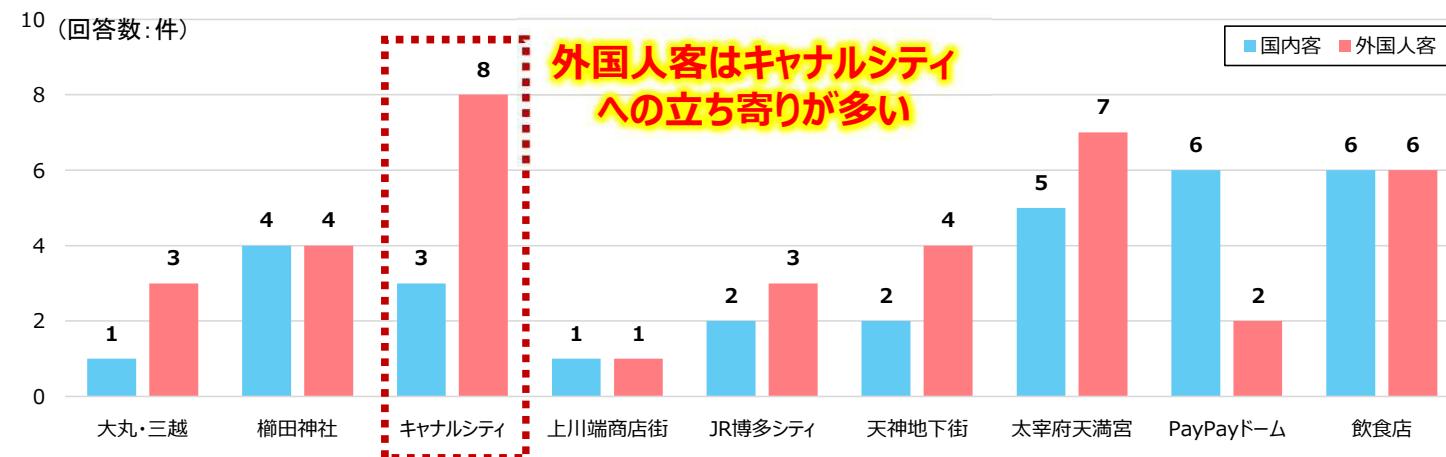
#### ■ホテルからのアンケート調査結果

- ・天神・博多地区のホテル宿泊客の約半数は外国人客となっている。
- ・外国人客の主な立ち寄り地はキャナルシティが最も多く、主な交通手段はタクシーや地下鉄である。
- ・国体道路の課題は、歩行者と自転車の接触、歩道の老朽化、狭く歩きづらい他、タクシー乗降が危険との声がある。

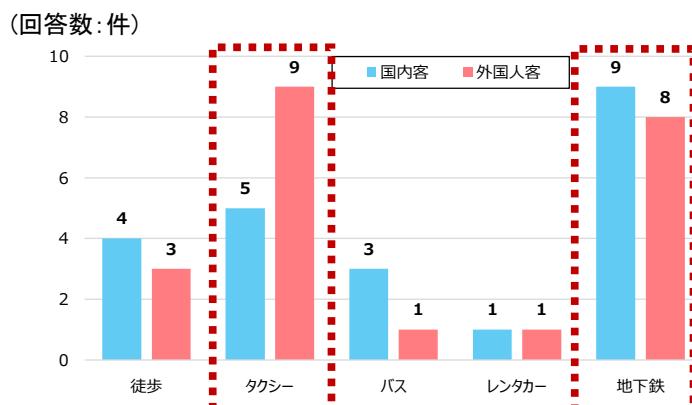
#### ■ホテル宿泊客数比率(R6年)



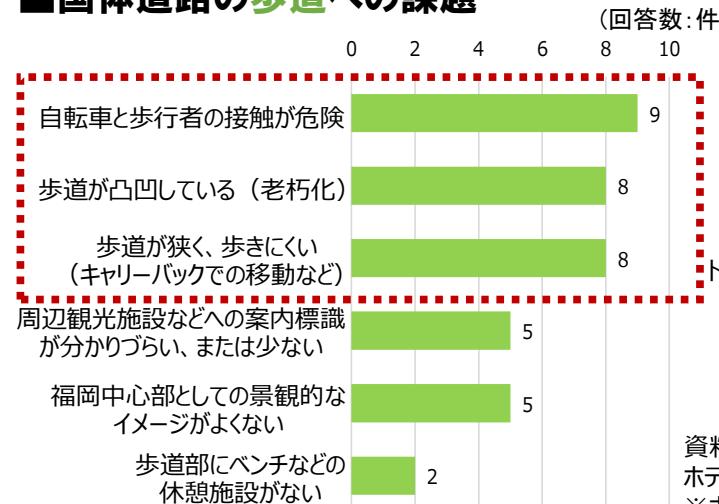
#### ■宿泊客の主要な立ち寄り地



#### ■宿泊客の移動手段



#### ■国体道路の歩道への課題



#### ■国体道路の車道への課題



資料：天神・博多地区ホテルアンケート結果 (R7.8)  
ホテル回答数：10件 (国体道路の沿線ホテルより回答)  
※ホテル宿泊客ではなく営業施設への調査結果

## 4. 福岡都心部エリアの交通の実態

18

### ■ 固体道路の交通実態まとめ

交通量	歩行者	自転車	自動車
交通量	歩行者 交通量急増 H23年度からR6年度にかけて平日休日ともに交通量が <u>1.5倍以上增加</u> 都心部の中でも増加割合が高い	自転車 交通量近年増加 都心部全体で減少傾向の中、 <u>近年交通量が増加</u> 都心部の中で自転車が占める割合が高い	自動車 交通量減少 都心部全体の傾向と同様、 <u>減少傾向</u>
交通特性	博多・天神を結ぶ主動線 <u>博多～キャナルシティ～天神を結ぶ主動線</u> として買物や飲食等を目的として利用されている	通勤の軸として利用 朝夕時間の利用が多く、通勤目的として利用されている 内々交通が多く、 <u>沿線に目的をもった利用</u>	発着交通が多い 約8割が都心部内々・発着交通であり、 <u>都心部に目的をもった利用</u>
快適性・安全性	快適性が低い 自転車が占める割合が高く、 <u>狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜</u> している 安全性が低い 都心部の主要な通りで <u>歩行者関連の事故が最も多い</u>	快適性が低い 自転車が占める割合が高く、 <u>狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜</u> している 安全性が低い 都心部の主要な通りで <u>自転車関連の事故が最も多い</u>	快適性が低い 昼夜問わず速度が低い 安全性が低い 都心部の主要な通りで <u>追越・追抜・車線変更の事故件数が最も多い</u>
その他	インバウンドが増加 R6年の外国人入国者が <u>過去最大</u> 周辺ホテル宿泊客の約半数は外国人	シェアモビリティ利用が多い 周辺のポート発着数が多い	

### ■ 福岡都心部における固体道路の特性

- ・(歩行者・自転車)博多・天神を結ぶ回遊の主動線である
- ・(自動車)都心部に目的をもった発着交通が主である路線

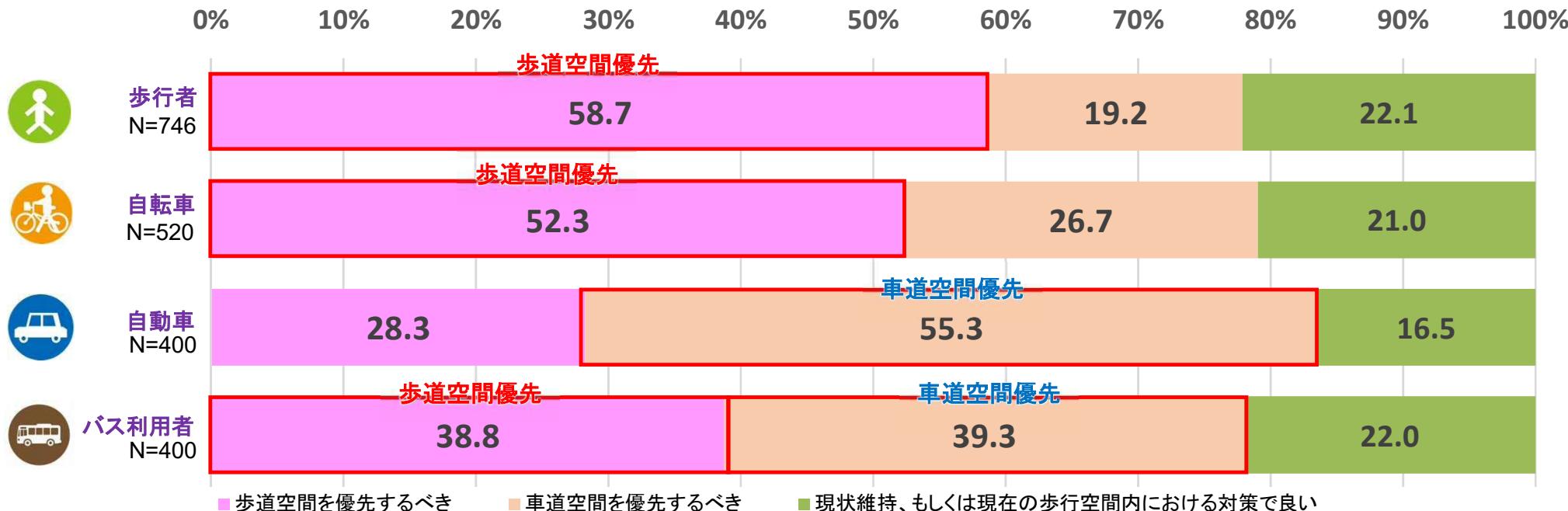
## 5. 将来の国体道路におけるニーズ調査

19

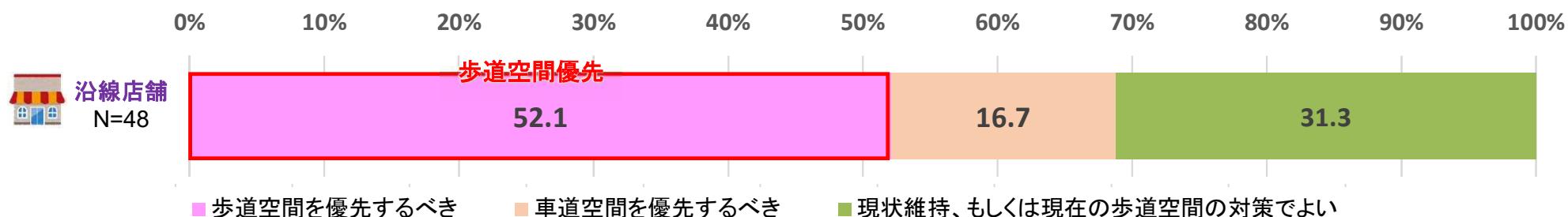
### ■歩道部と車道部の優先性

- 歩行者、自転車利用者、及び沿線店舗ヒアリングにおいては、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を優先するニーズが高い。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だと思いますか。



資料:国体道路を利用する方を対象としたアンケート調査結果(R元年)  
※歩行者:WEB調査(400票)と路上聞き取り調査(346票)の合計結果  
※自転車:WEB調査(400票)と路上聞き取り調査(120票)の合計結果  
※自動車とバスはWEB調査結果(各400票)



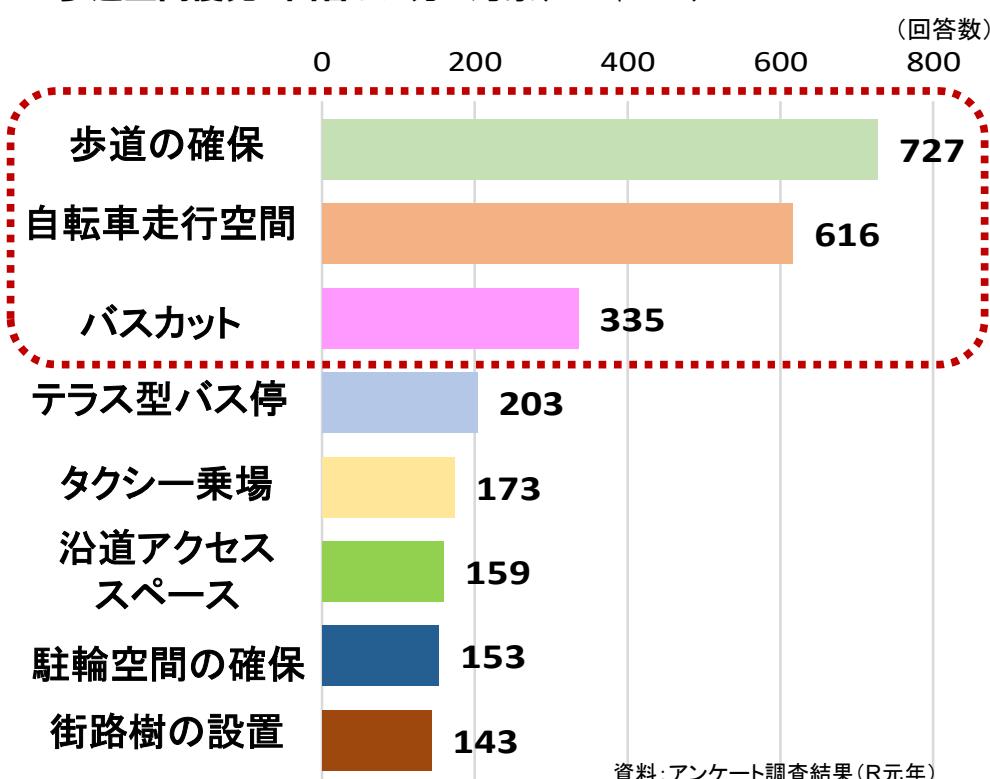
資料:国体道路の沿線店舗への聞き取り調査結果(R元年)

## 5. 将来の国体道路におけるニーズ調査

20

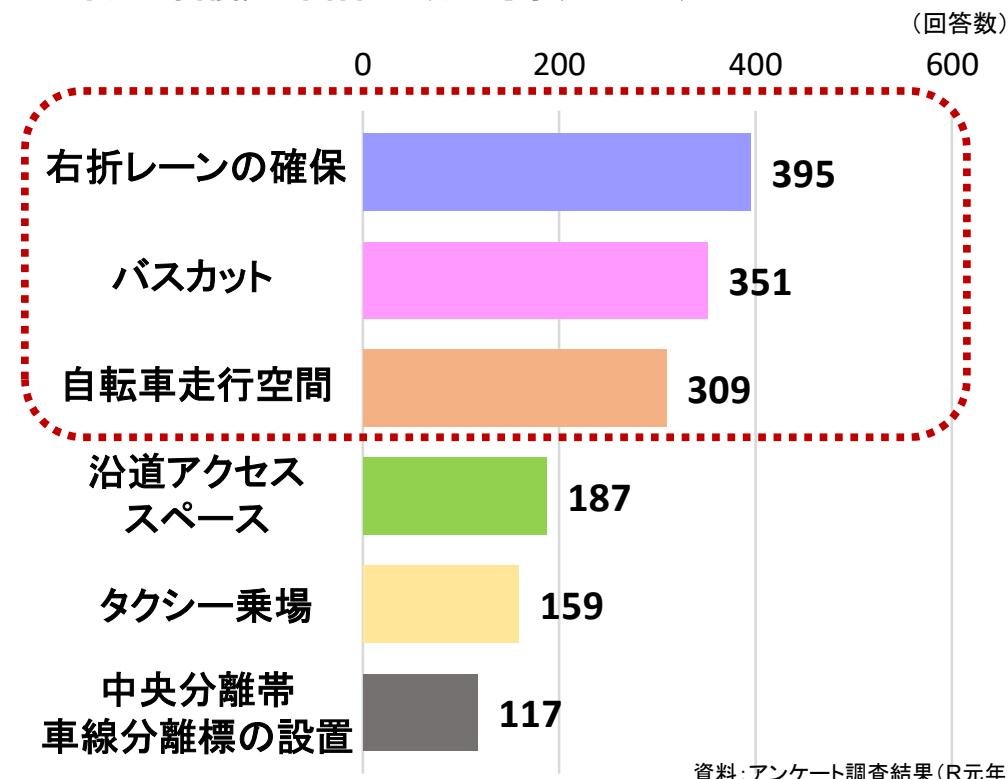
問:歩行空間で充実すべき交通機能(複数回答可)

※歩道空間優先と回答した方を対象(N=1,003)



問:車道空間で充実すべき交通機能(複数回答可)

※車道空間優先と回答した方を対象(N=668)



歩道空間優先の方のニーズ

歩道の確保

自転車走行空間の確保

バスカット

車道空間優先の方のニーズ

右折レーンの確保

## 6. 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

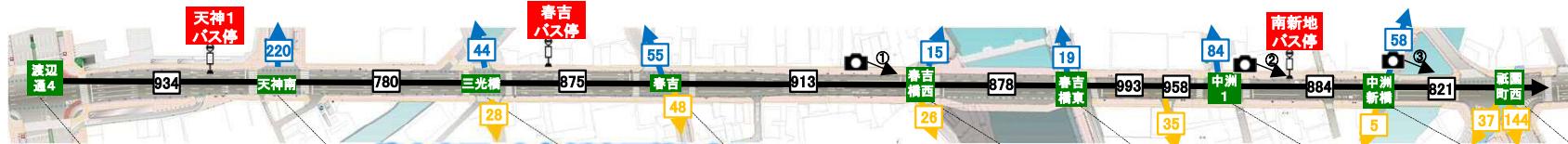
1時間に合計2,034回もの車線変更が発生し、交通の整流化が図られていない

## 第1回 国道202号国体道路の 空間利活用推進協議会資料再掲

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⇒博多方向

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



停止車両、右左折車両等による  
**交通滞留が多く発生**

※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

## 日例 : 第1車線での滞留発生時間

春吉橋西 (写真①)



## 右折車による阻害



車両番号	第2車線↓第1車線	第1車線
1	17	16
2	10	8
3	12	1
4	17	3
5	15	1
6	20	0
7	25	0
8	18	0
9	26	0
10	17	0
11	5	0
12	0	0
13	0	0
14	0	0
15	0	0
16	0	0
17	0	0
18	0	0
19	0	0
20	0	0
21	0	0
22	0	0
23	0	0
24	0	0
25	0	0
26	0	0
27	0	0
28	0	0
29	0	0
30	0	0

## 車線變更

## 車線變更

車線変更回数(回)	1車線	第1車線↓第2車線
0	17, 10, 12, 17, 15, 20, 25, 18, 26, 17, 5	16, 8, 1, 3, 1, 0, 1, 0, 1, 1, 0, 4
1		13, 16, 5, 6, 6, 8, 3

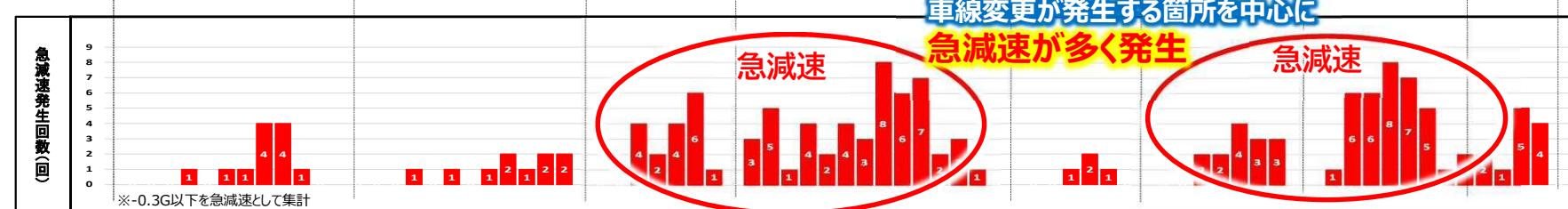
交通滞留が発生する箇所を中心には  
車線変更が多く発生

車線変更	17g
31	40
22	17
10	9
3	1
3	1

中洲 1 (写真②)



## 停止車両による阻害



資料：令和5年7月6日（木）ビデオ観測調査結果※11時台

# 6. 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)

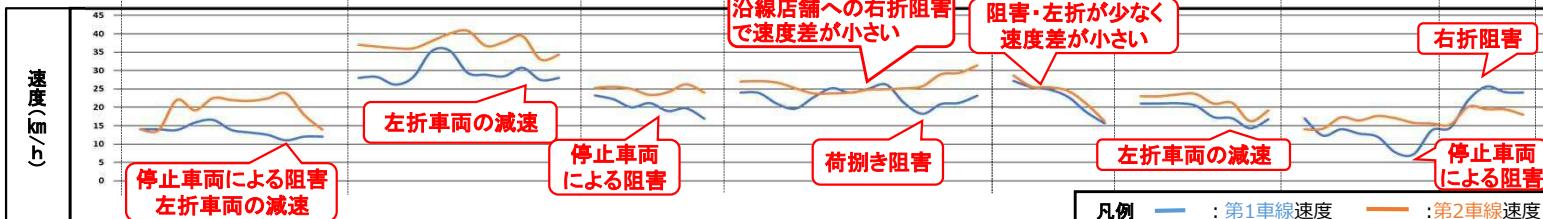
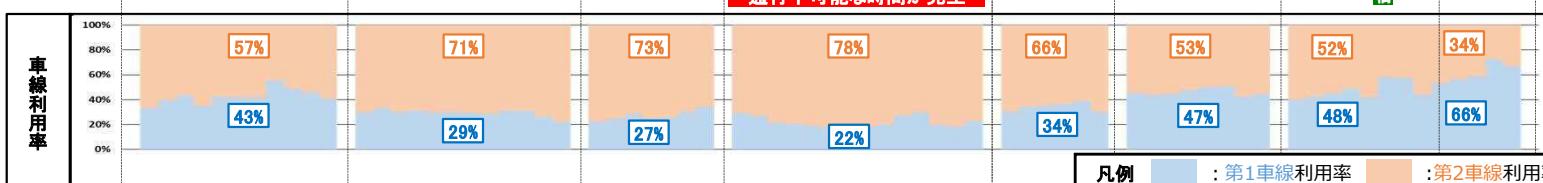
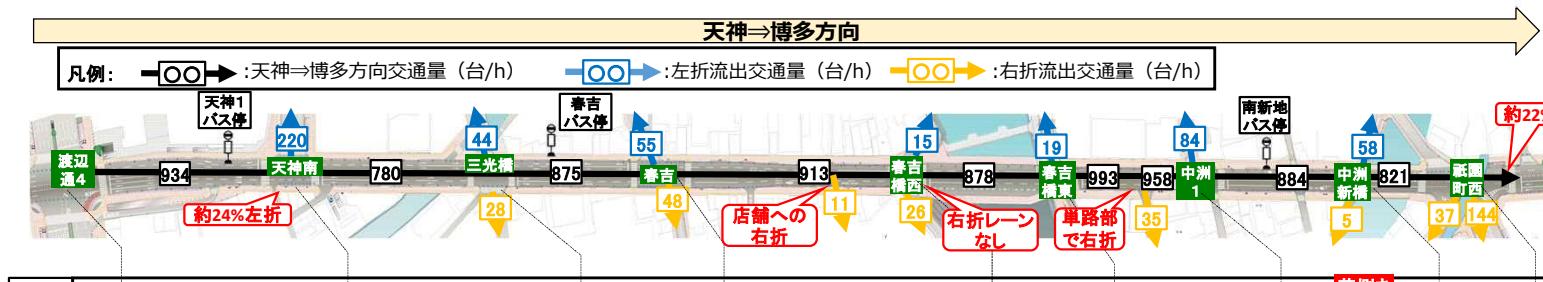
22

## 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

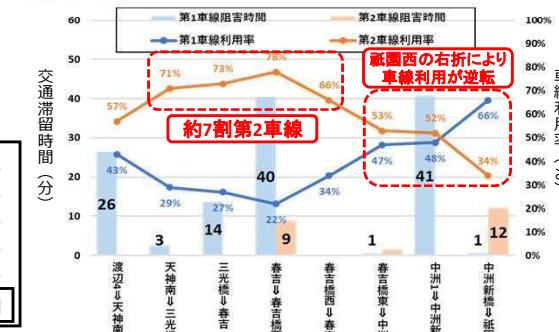
交通が集中する第2車線の方が走行速度が高い(速度差約5km/h)

第1回 国道202号国体道路の  
空間利活用推進協議会資料再掲



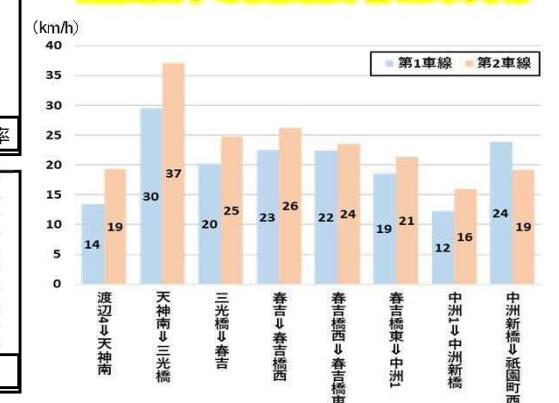
## ■区間別交通滞留発生時間と車線利用率

第1車線を中心長時間の滞留が発生  
第2車線の利用率が約7割



## ■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



資料: 令和5年7月6日(木)ビデオ観測調査結果※11時台

## 7. 国道202号におけるサービス水準の現状

23

### ■国道202号の特性

#### ◆平均旅行速度図 8時台



#### ◆平均旅行速度図 2時台



本協議会の対象区間である国体道路は、深夜2時においても旅行速度が20 km/h未満となっており、国道202号のボトルネックとなっている。

23

## 7. 国道202号におけるサービス水準の現状

### ■国道202号の特性

当該区間は、20 km/h未満の時間帯が19-24時間となっており、終日、旅行速度が低い区間となっている。要因として、信号交差点が連続していることや荷捌き等の停車車両が多いことが想定される。



## 8. 国体道路の空間のあり方について

25

### ■国体道路の交通実態

	<b>歩行者</b>	<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、買物・飲食等の利用</li><li>・<b>インバウンドが増加</b>し、観光流動としての需要が高まる</li><li>・狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜し、歩行者関連事故が多く<b>快適性・安全性が低い</b></li></ul>
	<b>自転車</b>	<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>・周辺ポート発着数が多く<b>シェアモビリティの利用が多い</b></li><li>・狭い歩道に歩行者・自転車が錯綜し、自転車関連事故が多く<b>快適性・安全性が低い</b></li></ul>
	<b>自動車</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>・<b>交通量減少</b></li><li>・<b>都心部に目的をもった発着交通が主</b>である路線</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>・停止車両等を避けるため、<b>第1車線の利用率が低い</b></li></ul>

### ■国体道路利用者のニーズ

#### 歩道空間優先の方のニーズ

歩道の確保

#### 車道空間優先の方のニーズ

自転車走行空間の確保

バスカット

右折レーンの確保