

必要性の整理

都心部の交通対策

- 目標とする将来の交通体系については、公共交通を主軸とし多様な交通手段が効率的に連携した総合交通体系の構築をめざすこととしている。
- 目標を実現するためには、引き続き地下鉄七隈線の延伸などによる鉄道ネットワークの強化や幹線道路ネットワークの形成、様々な交通マネジメント施策を推進するとともに、特に都心部において、鉄道ネットワークと連携した都心循環BRTの形成、バス路線の再編・効率化、都心周辺部駐車場（フリンジパーキング）の確保をパッケージ化した施策を柱として、自動車交通の削減・抑制や公共交通への利用転換を誘導していく。

BRTの特徴

■福岡市における都心循環BRTとは
 連節バスの導入、シンボリックなバス停整備、鉄道や路線バスとの乗継強化などにより、従来のバスよりも、速く、時間どおりに、たくさんの人を運ぶ、分かりやすく使いやすいシステム。

専用走行空間の必要性

- 都心部において総合的に交通対策に取り組むためには、都心循環BRTについては、識別性や効率的な輸送、快速運行に加え、定時性・速達性を更に向上させるために専用走行空間の導入が効果的と考えている。

『BRT専用走行空間』のあり方の検討が必要

導入条件の整理

- 既存道路幅員内の空間配分（用地買収はしない）
- 専用走行空間の導入によって道路混雑が悪化しない
- 専用走行空間は効率的な活用を図る（BRTの定時性や速達性が確保できる範囲）

路線毎の比較

評価指標の設定

- 評価指標を設定し、路線毎に専用走行空間の位置の利点と欠点について整理
- BRT（バス・ラピッド・トランジット）の特性である速達性・定時性の確保のほか、公共交通としての利用者の利便性・安全性に着目（重視）する。
- 現在の道路幅(車道内)にBRT空間を設けるため、他車線・他交通への影響に着目する。

<評価指標案>

・定時性・速達性	・輸送力	・他公共交通機関との乗継性	・他車線・他交通への影響	・走行上の安全性
・ユニバーサルデザイン	・沿道利用への影響	・柔軟性	・（参考）経済性	

評価

専用走行空間のあり方とりまとめ