

福岡 BRT システム検討会議（第3回）議事要旨

日時：平成29年1月26日（木）14:00～16:00

場所：福岡ビル6階6C会議室

■議題

①本会議について 《別紙1》

- ・特になし

②バス路線の再編・効率化について 《別紙2》

- ・効率化の目標値としては、連節バス導入に併せた路線バスの削減(連節バス運行便数×1.5(便))と、独立型専用レーン確保に併せた路線バスの削減がある。
- ・効率化の手法としては、連節バスの運行ルートと重複する路線バスの整理(連節バスの回送の営業化を含む)や、路線バスや高速バスの走行を独立型専用レーンに振り替える手法などがあり、これらの手法を組み合わせながら利用者への影響を最小限とした効率化を図る。

③BRT専用走行空間の検討状況について 《別紙3》

- ・独立型専用レーンは、一般交通に与える影響が大きいため、慎重に考えるべきであり、現実的に都心部の交通量が減少し、BRTの需要が高まってきた段階で、改めて独立型専用レーンの設置可否を考える必要がある。
- ・一方で、今後のまちづくりの動向等を踏まえると、公共交通の受け皿が無いと、一般車が増加する要因にもなることから、先行的に専用走行空間による機能強化も必要と考えられる。
- ・独立型専用レーンにおける定時性・速達性の評価については、サイドの場合、沿道利用者や路線バスの停車等の影響もあることから、センターの方が優位と考えられる。
- ・混雑度1.0については、達成すべき絶対値ではなく、あくまでも目安であることから、長期的な視点を踏まえつつ、現状より定時性や速達性を向上させるための短期的な手法について検討する必要がある。

④その他

- ・連節バスの認知度や利便性を向上させるために、運行頻度を上げ、連節バスに乗る機会を提供する必要がある。
- ・乗継利便性向上の観点から、バスからバスへの乗り継ぎや、地下鉄やバスとの乗り継ぎについても検討する必要がある。

⑤まとめ

- ・専用走行空間のあり方として、BRTの定時性や速達性の観点からは、独立型専用レーンの確保が望ましいが、現時点における独立型専用レーンの確保は、道路交通混雑が悪化する結果となるため、引き続き、都心部交通対策に取り組むことによって、交通量の削減・抑制を図る必要がある。
- ・一般車から公共交通への利用転換を図るため、長期の時間軸での対応を引き続き検討するとともに、できるものから確実に実行していく必要がある。
- ・今後の方向性としては、一般交通への影響を最小限にしつつ、都心循環BRTの定時性や速達性を向上させるため、まずは、時間帯専用・優先レーンの拡充・強化等の検討を進めていく。
- ・バス路線の再編・効率化については、これまで、乗継拠点の整備による幹線・支線ネットワークの形成や快速便の比率向上、連節バス導入に伴う効率化などに取り組んできた。今後も利用者の利便性に最大限配慮しながら、引き続き、効率的な運行に取り組んでいく。
- ・公共交通同士の乗継利便性向上についても、引き続き議論していく。
- ・来年度以降も引き続き、検討を進めていき、その検討状況等に応じて、適宜、本検討会議を開催していく。