

平成29年12月議会
第4委員会報告資料

都心循環BRTの検討について

平成29年12月18日

住 宅 都 市 局

都心循環 B R T の検討について

1. 都心部交通対策

■ 交通の現状と課題

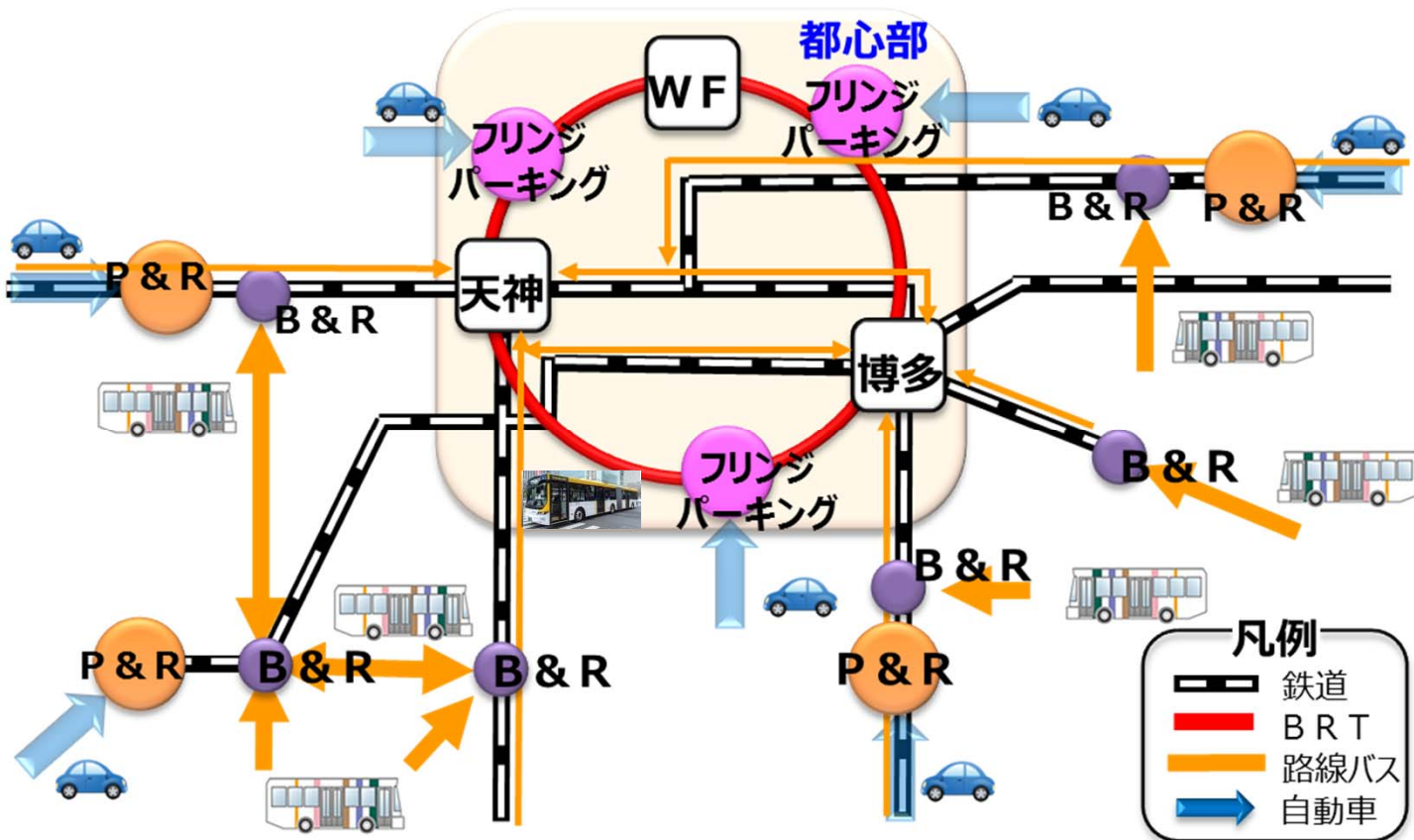
- ・都心部の交通の状況としては、道路ネットワークの整備に伴う都心部通過交通の分散や地下鉄整備によるマイカーからの利用転換により、平日における都心部への流入交通量は減少しつつある。
- ・一方、道路環境が改善され便利になった反面、都心部を目的として直接流入するバス・自動車は多く、依然として道路交通混雑が見受けられる。
- ・都心部においては、天神ビッグバンやWF再整備など都市の活力をけん引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりの推進を契機として、陸・海の玄関口であり特色の異なる都心 3 拠点の機能強化とともに、拠点間の快適・円滑な移動の確保やネットワークの強化を図る必要がある。

■ 課題解決に向けた方向性

「過度に自動車に依存しない、ひとを中心とした歩いて出かけたいまち」を目指し、「道路交通混雑の緩和」や「都心拠点間の交通ネットワークの強化」を図るため、マイカーから公共交通への転換や自動車交通を削減・抑制する様々な交通対策を総合的に取り組んでいく。

<主な交通対策>

- ・都心循環 B R T の形成
- ・バス路線の再編・効率化
- ・フリンジパークイングの確保
- ・天神通線等の検討・整備
- ・地下鉄七隈線の延伸
- ・パークアンドライドの推進 など



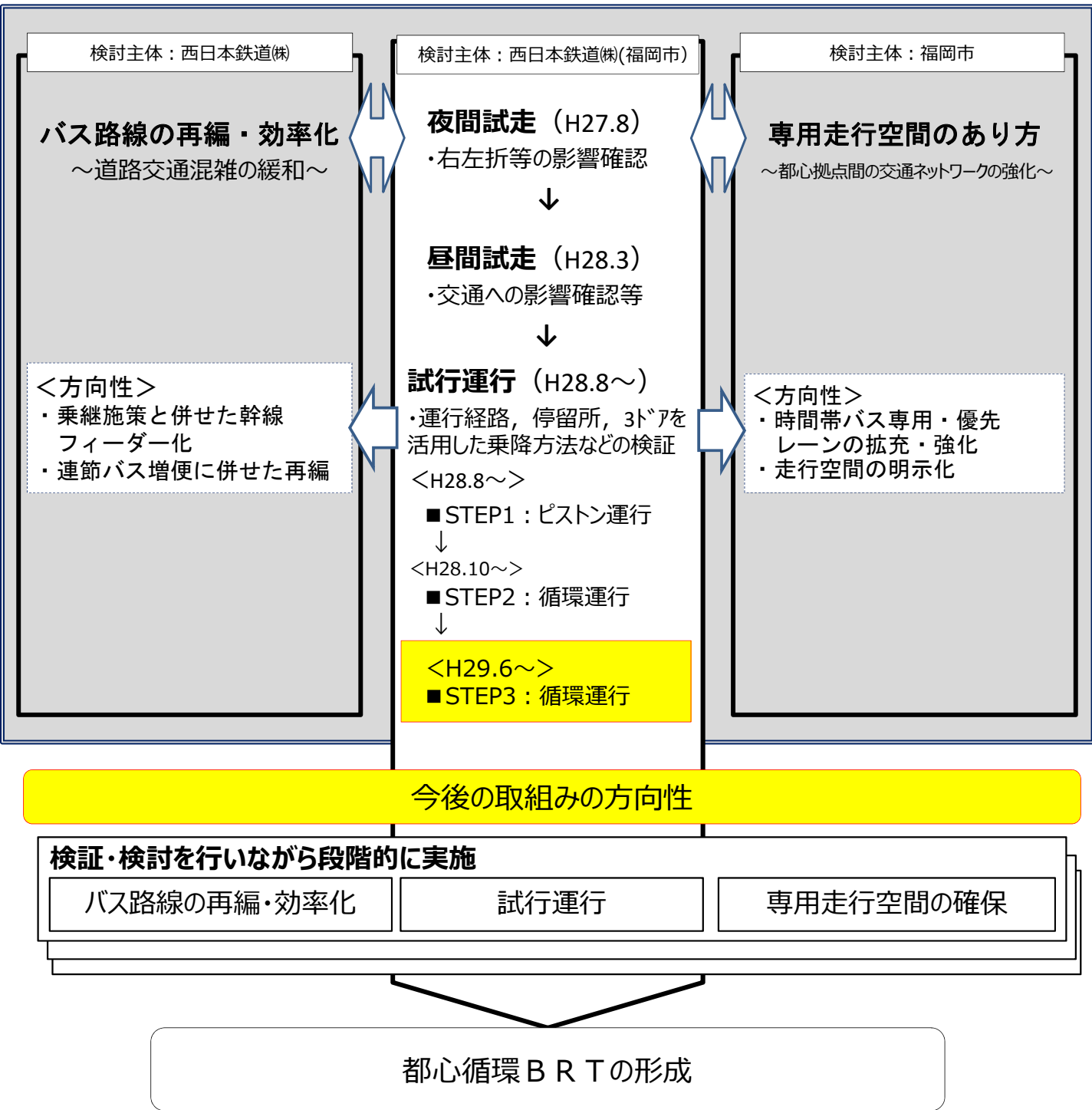
2. 都心循環 B R T の形成に向けた進め方

■ 目的

都心部におけるマイカーの削減・抑制や公共交通の利用促進を図るため、マイカーをフリンジパークイングで受け止めるとともに、地下鉄等の鉄道ネットワークと連携しながら、天神・博多・WFの都心 3 拠点間を効率よく繋ぐことでスムーズに移動できる、新たな交通プロジェクトとして取り組むもの。

■ 都心循環 B R T の形成に向けた進め方

今回報告



3. 都心循環BRTの形成に向けた検討状況

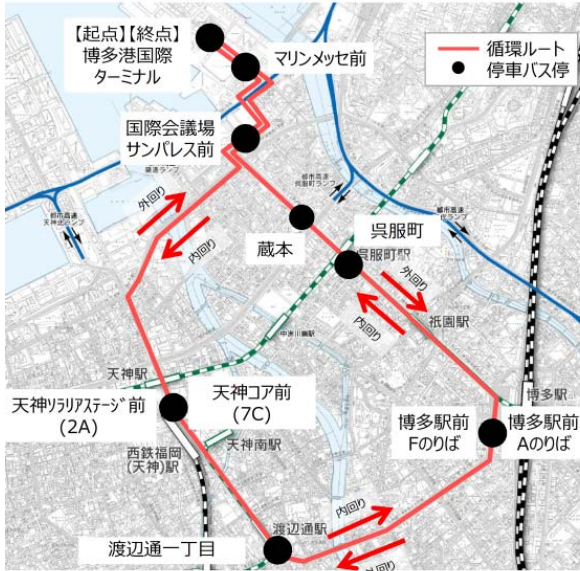
試行運行【主体：西鉄】

■目的
走行上の安全性や一般交通への影響の確認とともに、利用者が乗降するなかで確認すべき運行上の課題等について検証・検討するもの

・STEP1【ピストン運行】
H28.08-10

・STEP2【循環運行】
H28.10-H29.06
(約100～110分間隔運行)
(12便/日)

・STEP3【循環運行】
H29.06～
(約20分～30分間隔運行)
(62便/日)



運行ルート(STEP3)

■試行運行STEP3の状況

- ・利用者数：約3,500名/日(STEP2から約3,000名増)
- ・利用者の乗降や走行上の安全性に特段の問題なし
- ・快速運行によって速達性向上(最大5分^[WF地区⇄博多駅等])
- ・3ドア活用による円滑な乗降

<アンケート結果>

- ・連節バスの認知度：約7割が走行していることを認知
- ・利用に必要な事項：
「運行頻度」「乗り場がわかりやすい」「時間通りの運行」
「他の手段よりも安い」「座れる」が上位意見
※STEP2とほぼ同様の意見
- ・必要な運行頻度：
「15分に1便以上」を望む意見が約8割

バス路線の再編・効率化【主体：西鉄】

■目的
郊外部のサービス水準を極力低下させずに都心部の交通負荷を低減することを基本としたバス路線の再編・効率化に取り組むもの

■幹線・フィーダー化等による再編・効率化の取組み状況

・西鉄大橋駅や地下鉄藤崎駅を拠点とした、バス路線の幹線・フィーダー化による再編・効率化等

通り名	年度	自動車全体		路線バス(西鉄のみ)		バス比率
		交通量(台)	増減率	交通量(便)	増減率	
大博通り (祇園町交差点南)	H24	44,900	▲4.7%	3,000	▲10.0%	6.7%
	H27	42,800		2,700		6.3%
渡辺通り (天神交差点南)	H24	39,300	▲0.3%	2,800	▲10.7%	7.1%
	H27	39,200		2,500		6.4%
住吉通り (博多駅前3丁目交差点西)	H24	34,700	▲2.9%	2,500	▲8.0%	7.2%
	H27	33,700		2,300		6.8%

日交通量：福岡市調査

⇒今後も乗継施策と併せた幹線・フィーダー化の継続とともに、七隈線延伸・供用等に伴う路線合理化を推進



■都心循環BRTの検証・検討に伴う再編・効率化の取組み状況

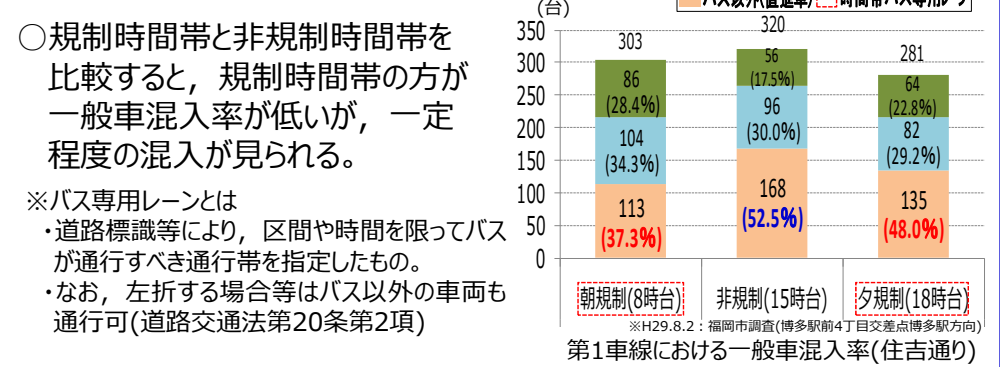
通り名	STEP1 H28.3.6	STEP2 H28.10	STEP3 H29.3.6	計
大博通り	▲約30便	▲約20便	▲約200便	▲約250便
渡辺通り	▲約80便	▲約20便	▲約140便	▲約240便

⇒今後も連節バスの増便に併せて、運行ルート上の路線バスを削減

専用走行空間のあり方【主体：福岡市】

■目的
現時点での独立型専用レーンの確保は、道路交通混雑の悪化が懸念されることから(H29.2報告)、都心循環BRTを含めたバスの定時性・速達性の確保による公共交通の利便性を向上させるため、時間帯バス専用レーンの拡充・強化等を検討するもの

■現状の時間帯バス専用レーン状況



⇒現状の時間帯バス専用レーンにおける交通規制の順守とともに、定時性・速達性の向上にむけた、交通規制の拡充・強化に取り組む

○交通規制順守の事例

札幌市(カラー舗装)



堺市(カラー舗装ドット柄)



○時間帯バス専用レーンの拡充・強化



■凡例■
— 現状の時間帯バス専用レーン
— 交通規制の拡充・強化検討

※現状の時間帯バス専用レーン
大博通り：双方7～9,17～19
住吉通り：双方7～9,17～19
渡辺通り：北向き7～9, 南向き17～19

4. 今後の取組みの方向性

- 試行運行：試行運行を通じて走行の安全性等に特段の課題は生じていないため、今後とも利用者動向等に応じた様々な検証・検討のもと、広報・案内の充実や運行頻度の向上にむけて取り組んでいく。
- バス路線の再編・効率化：引き続き、西鉄において、乗り継ぎ施策と併せたバス路線の幹線・フィーダー化や、連節バス増便に併せた再編・効率化等に取り組んでいく。
- 専用走行空間のあり方：時間帯バス専用レーンについて、走行空間の明示化や区間・時間帯の段階的な拡充・強化など、交通管理者等と協議をしながら実現に向け取り組んでいく。

試行運行の状況報告

STEP3：循環運行（H29.6.10～）

（１）運行内容

- ①ルート：3拠点間の循環運行
※内・外回りで各31便/日 計62便/日
※約20～30分間隔で運行
- ②運賃：現行運賃(100, 190, 230円区間)
- ③停留所：8停留所(右図参照)

（２）検証項目

- ・利用者数, 運行上の安全性, 乗降方法, 定時性, 速達性, 利用者の声 など

（３）検証状況

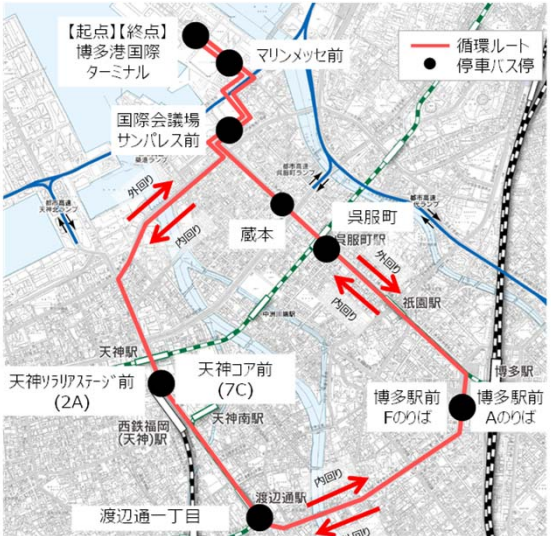
- ①利用者数：約1,500名～約6,700名/日程度
(1日平均約3,500名 STEP2から約3,000名増)
※8時台(朝ラッシュ時):
最大約90名/便「天神・博多駅→WF地区」
※イベント開始時:
100名以上/便「天神・博多駅→WF地区」
※国際航路フェリー到着時:
最大111名/便「WF地区→天神・博多駅」
※天神⇄博多駅間;
内回り(天神→博多駅) 約580名/日, 外回り(博多駅→天神) 約780名/日
- ②安全性：利用者の乗降や走行上, 特段の問題なし
- ③乗降方法：2扉からの乗降により乗降時間は通常の路線バスと比較して遜色なし
- ④定時性：運行時刻の遅れが全体的に短縮
※定時運行が難しい時間帯や日があるものの, これまでの運行実績を踏まえた運行時刻へ変更することにより, 遅れ時分が全体的に短縮
- ⑤速達性：快速運行の優位性確認
・同一路線の路線バスと比較すると最大5分(WF地区⇄博多駅等)早く到着
- ⑥運行経路：快速運行の優位性や走行上に特段の問題ないことを確認

表 STEP2とSTEP3の運行内容の比較

内容	STEP 2 (H28.10.25～H29.6.9)	STEP 3 (H29.6.10～)
ルート	循環運行	循環運行
運行間隔	約100分～110分間隔	約20分～30分間隔
連節バス運行台数	2台	7台
運行便数	12便/日	62便/日
運行時間	始発7:34, 終発16:36	始発7:40, 終発20:08
停留所	7停留所	8停留所(蔵本追加)
利用者数	1日平均 約500名 1便あたり 約40名	1日平均 約3,500名 1便あたり 約57名 ※H29.6.10～10.31



＜試行運行中の連節バス＞



＜運行ルート(STEP3)＞

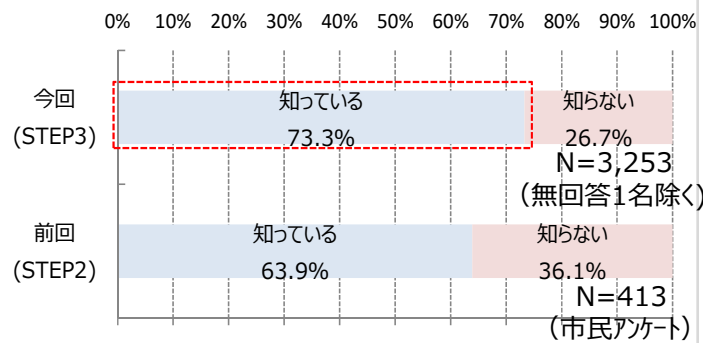
⑦市民や来街者等の声：意見数3,254名

- ・市民アンケート
期 間:H29.7.7～11
対 象:市内在住の免許保有者
手 段:web
意見数:2,000名
- ・連節バス利用者アンケート
期 間:H29.7.10～11
対 象:連節バス利用者
手 段:聞き取り調査
意見数:384名
- ・M I C E利用者アンケート
期 間:H29.7.5～6,23,8.5
対 象:展示会・コンサート来場者
手 段:聞き取り調査
意見数:870名

■アンケート結果(抜粋)

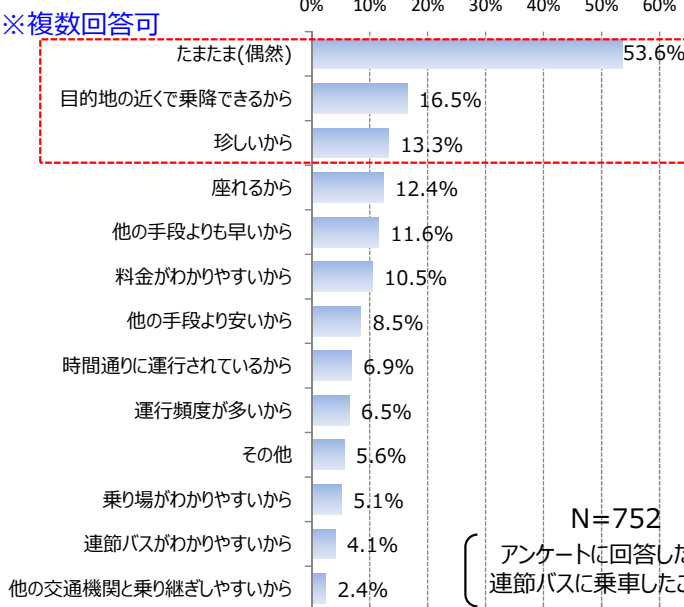
○連節バスの認知度

○約7割が連節バスが走行していることを認知



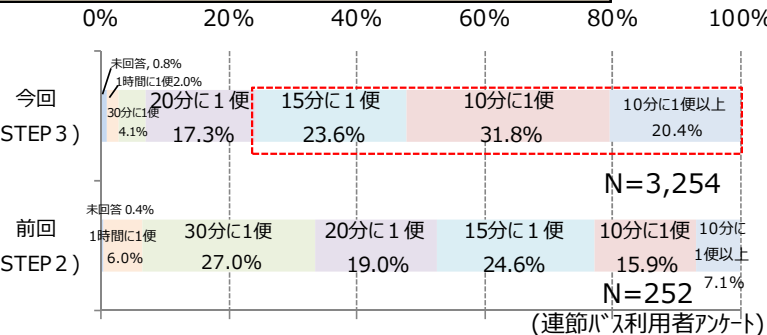
○連節バス利用理由

○「たまたま(偶然)」「目的地の近くで乗降できるから」「珍しいから」が上位。



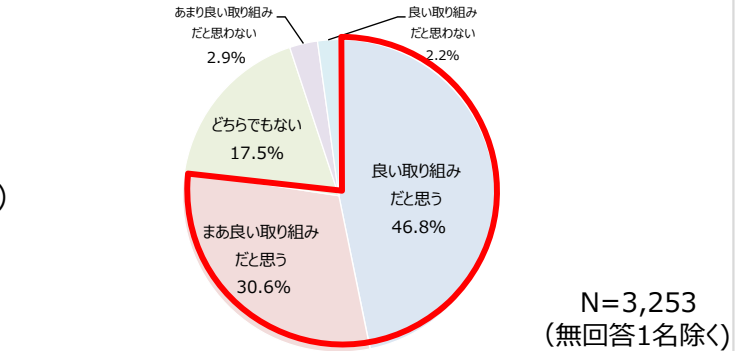
○必要な運行頻度

○約8割が「15分に1便」以上を望む。



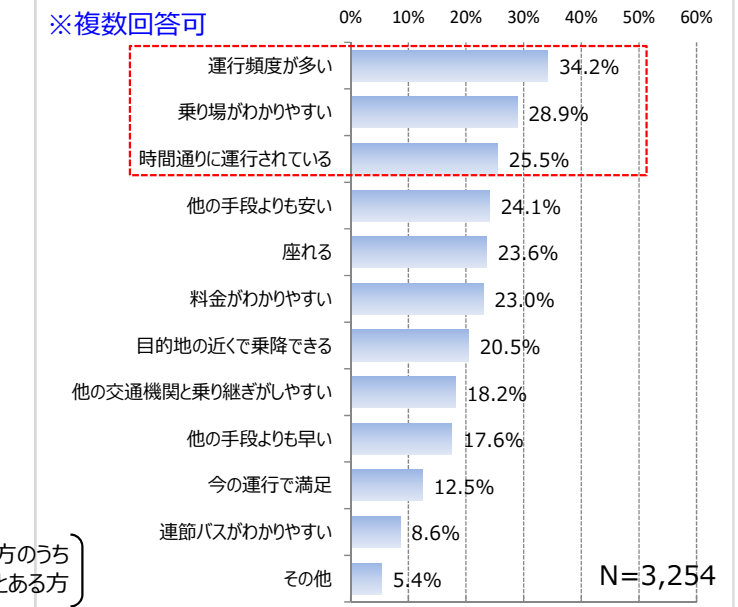
○都心循環BRTの取組み

○約8割が肯定的な意見



○連節バスを今後さらに利用するために必要な事項

○「運行頻度が多い」「乗り場がわかりやすい」「時間通りに運行されている」が上位。



○試行運行に関する主な意見・要望

・「広報や案内の充実を図ってほしい」「渋滞緩和に期待している」「運行便数を増やしてほしい」が上位

内容	件数
広報や案内の充実を図ってほしい	659
渋滞緩和に期待している	333
運行便数を増やしてほしい	208
乗ってみたい	195
交通環境への影響を懸念	194