

1. 都心部交通対策

■ 交通の現状と課題

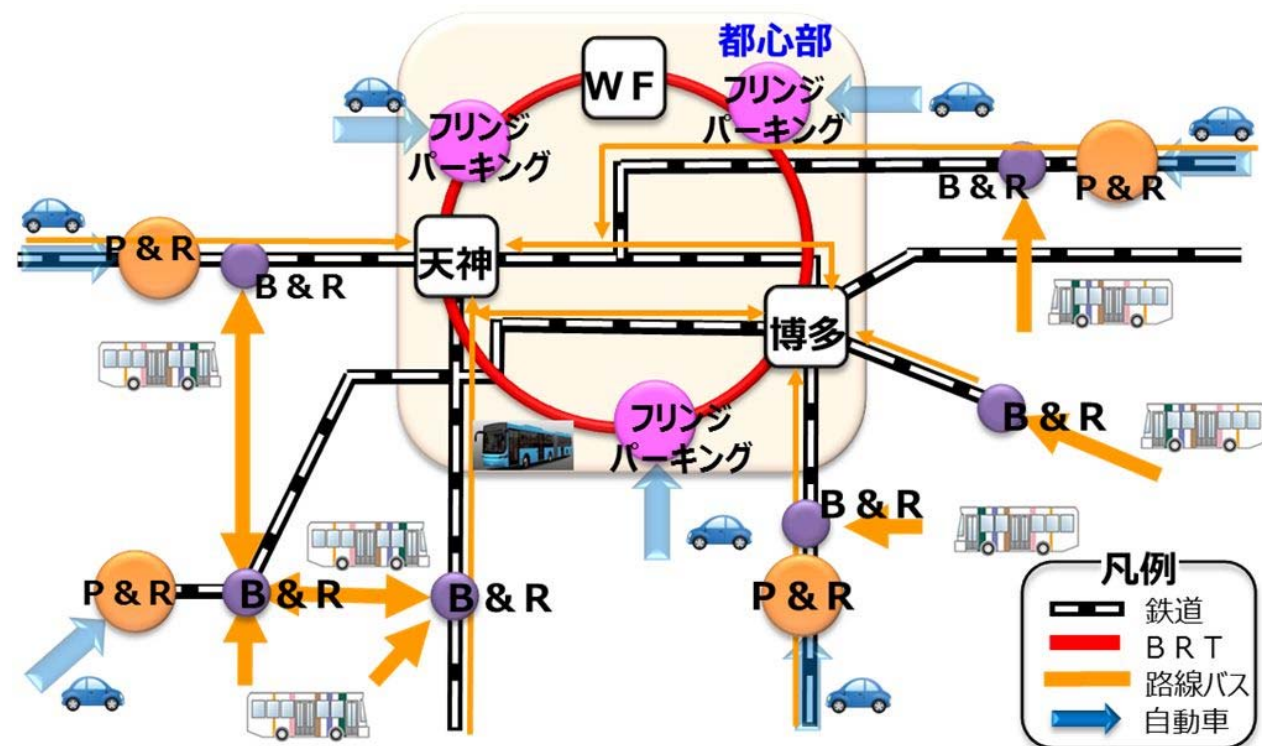
- ・都心部の交通の状況としては、道路ネットワークの整備に伴う都心部通過交通の分散や地下鉄整備によるマイカーからの利用転換により、平日における都心部への流入交通量は減少しつつある。
- ・一方、便利になった反面、道路環境が改善されたため、都心部を目的として直接流入するバス・自動車は多く、依然として道路交通混雑が見受けられる。
- ・都心部においては、天神ビッグバンやWF再整備など都市の活力をけん引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりの推進を契機として、陸・海の玄関口であり特色の異なる都心3拠点の機能強化とともに、拠点間の快適・円滑な移動の確保やネットワークの強化を図る必要がある。

■ 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促進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BRT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BRT

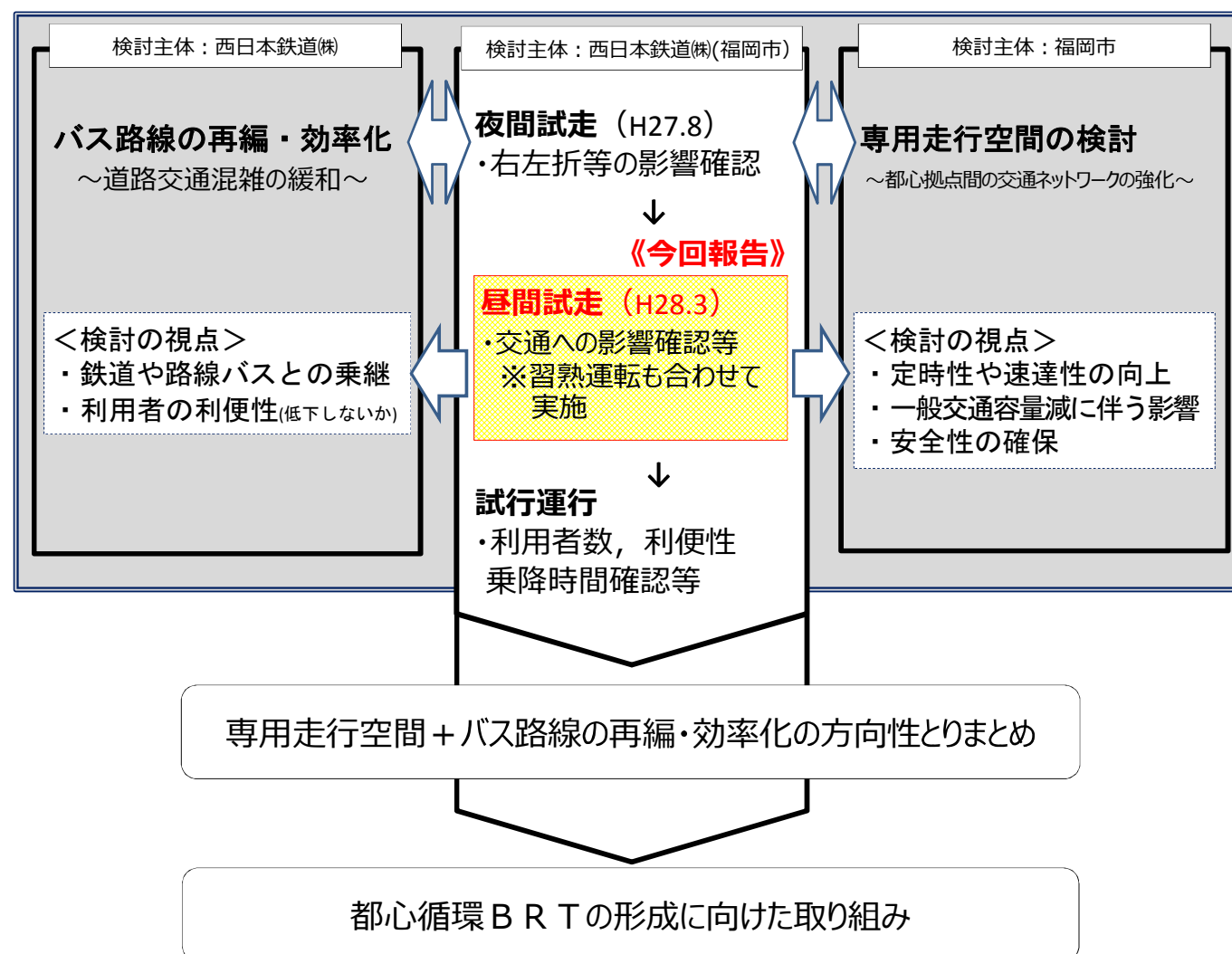
■ 目的

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、マイカーを都心周辺部の駐車場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。

■ 内容

幹線バスとしての連節バスの導入、わかりやすい停留所の整備、鉄道や路線バスとの乗継強化等に加え、専用走行空間を備えたシステム

■ 都心循環BRTの形成に向けた進め方



3. 昼間試走結果

- **目的**
昼間の試走による一般交通への影響を確認したもの。
- **試走日**
平成28年3月22日(火)~24日(木),26日(土)の4日間
- **試走時間帯**
平常時(日中), 朝・夕ピーク時, クルーズピーク時, WFイベントピーク時
- **結果**



表-昼間試走調査結果

項目	結果	
◆ 安全性	・事故なし ・交差点内での立ち往生なし	
◆ 車線変更	時間 ・博多駅前バス停～博多駅前3丁目交差点における車線変更に必要な時間・・・ → 路線バス平均5.9秒 ≒ 連節バス5.0秒 (※路線バスと同程度の時間で車線変更)	1
	距離 ・博多駅前バス停～博多駅前3丁目交差点における車線変更に必要な距離・・・ → 路線バス：平均23.2m < 連節バス：30m (※車長差7.0mと同程度)	1
◆ バス停接車	時間 ・第2通行帯から停車までに要した時間(天神2Aバス停)・・・ → 路線バス：平均13.4秒 < 連節バス：15.1秒 (※路線バスの第1通行帯から停車までに要する時間分布内)	2
◆ 交差点	軌跡 【連節バスはコンピューター制御によりコンパクトな右左折が可能】 ・博多船だまり東交差点左折時・・・ → 車両前方部の車両の区画線はみ出し範囲0.3m (※区画線はみ出し範囲0.3m≦余裕幅0.5m)	3
	時間 ・左折時における交差点通過時間(博多船だまり東交差点)・・・ → 路線バス：平均12.7秒 < 連節バス：平均14.3秒 (※路線バスの通過時間分布内)	3
	時間 ・合同庁舎西交差点右折時・・・ → 隊列を乱すことなく走行	4
◆ 渋滞時走行	直線 ・合同庁舎西交差点～博多船だまり東交差点・・・ → 渋滞の隊列を乱すことなく走行	5
	交差点 ・合同庁舎西交差点～博多船だまり東交差点(前後車両の離隔)・・・ → 前後車両との離隔に大差なし	5

- ⇒ 車長差の影響が見受けられるものの、特段の問題はないと考えられる。
- ⇒ 区画線のはみ出しなどについては、今後、乗務員の習熟により改善が可能と考えられる。

4. 今後の進め方

引き続き、「福岡BRTシステム検討会議」において、「専用走行空間の確保」や「バス路線再編・効率化」の検討を進めていく。

また、西日本鉄道(株)が実施する連節バスによる試行運行にあわせて、乗降に伴う一般交通への影響等を検証していく。

＜検討内容＞

- 都心循環BRTの形成
 - ・専用走行空間のあり方(年度内を目途にとりまとめ)
 - ・試行運行の検証
- バス路線の再編・効率化
 - ・西日本鉄道(株)が主体となり都心循環BRTの形成に併せた重複系統の整理、乗り継ぎ施策等を検討。

【参考】試行運行内容(案)

一般利用者を乗車させる試行運行を西日本鉄道(株)が実施予定。 ※開始時期は未定

＜目的＞

- 連節バス2台時の課題抽出 → 検証・検討
- 市民や来街者の認知や理解の醸成

＜実施主体＞

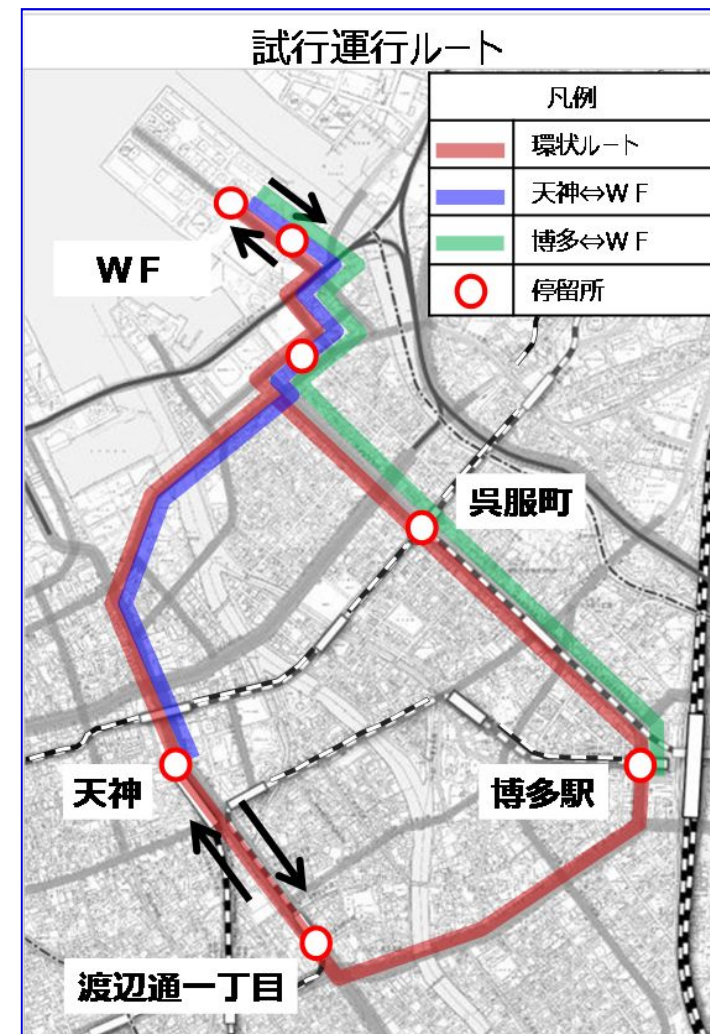
- 西日本鉄道(株)

＜運行内容＞

- 快速運行
- ・停車地区：
天神地区, 渡辺通地区, 博多駅周辺地区, 呉服町地区, WF地区
- 運行ルート
- ・環状ルート
- ・ピストン運行(WF地区イベント時等)
〔天神地区⇔WF地区, 博多駅周辺地区⇔WF地区〕
- 運賃・乗降方式・ダイヤ
- ・昼間の試走結果も踏まえ西鉄にて検討中

＜検証・検討内容＞

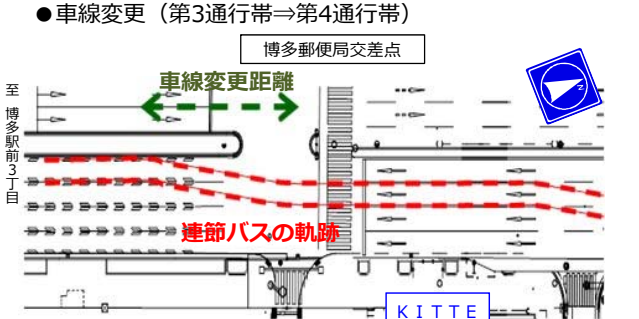
- 運行方法や時間帯などの差異の確認
- ・利用者数, 所要時間, 乗降時間
- 料金收受方法
- 将来的な停車位置 等



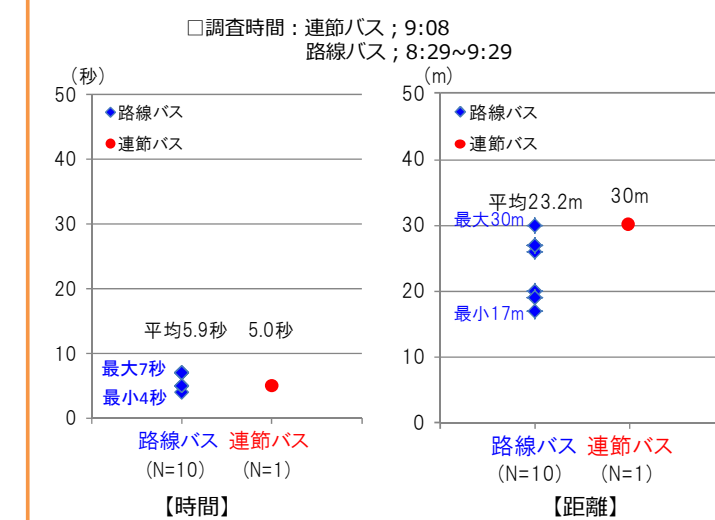


1 車線変更

博多駅前バス停 ~ 博多駅前3丁目交差点



【路線バスとの比較 (車線変更に必要な時間と距離)】

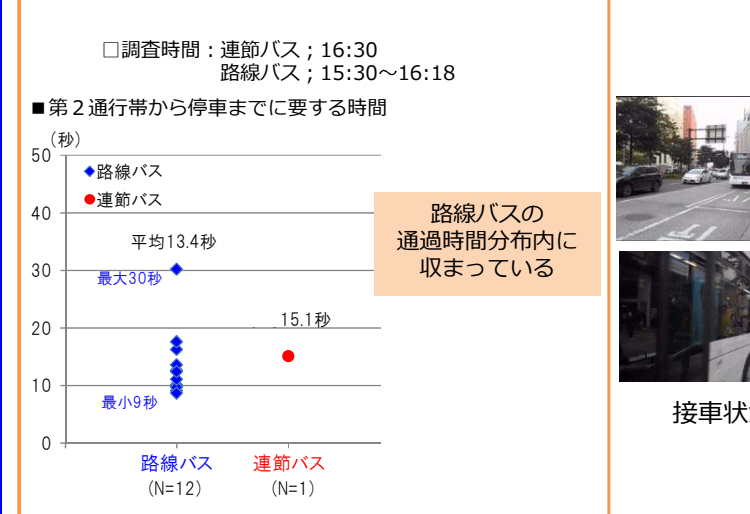


2 バス停接車

天神2Aバス停

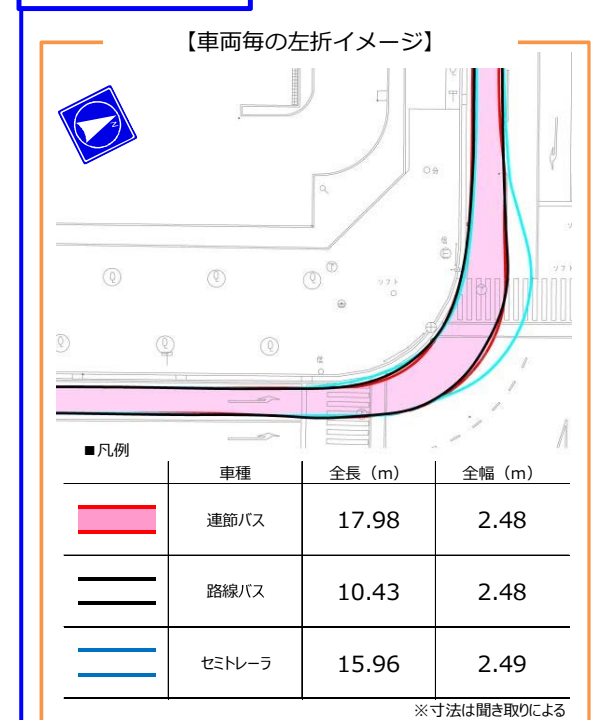


【路線バスとの比較 (車線変更に必要な時間)】

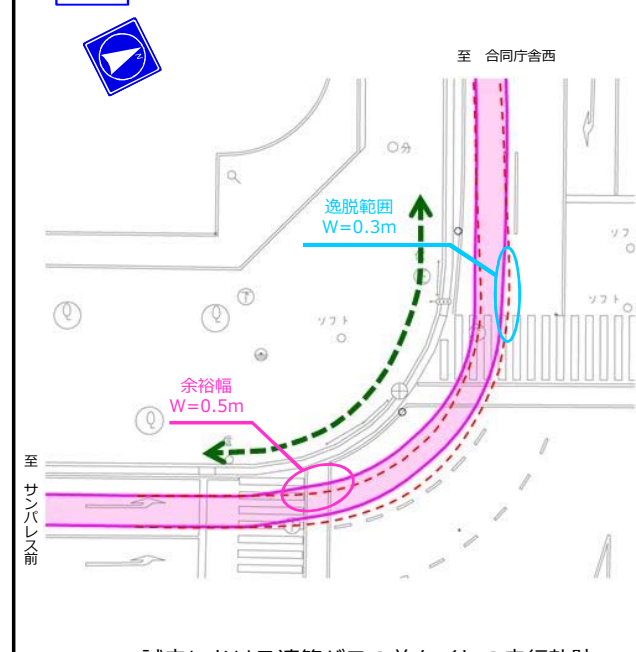


交差点

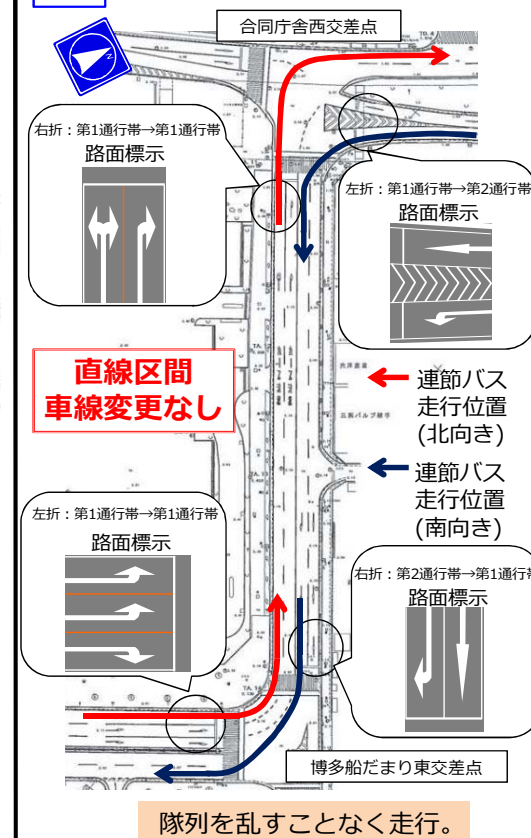
※連節バスはコンピューター制御によりコンパクトな右左折が可能であるため、路線バスと同程度



3 博多船だまり東交差点左折時



4 合同庁舎西交差点右折時



5 渋滞時走行

合同庁舎西交差点 ~ 博多船だまり東交差点

□調査時間：20:40~21:00 (イベント終了時)

・連節バスは、渋滞の隊列を乱すことなく走行。
また、連節バスと路線バスの前後車両の離隔についても大差は見られない。

直線走行状況について

博多船だまり東交差点



連節バスと一般バスの前方車両の離隔について

合同庁舎西交差点

