

バス運行の効率化に向けて

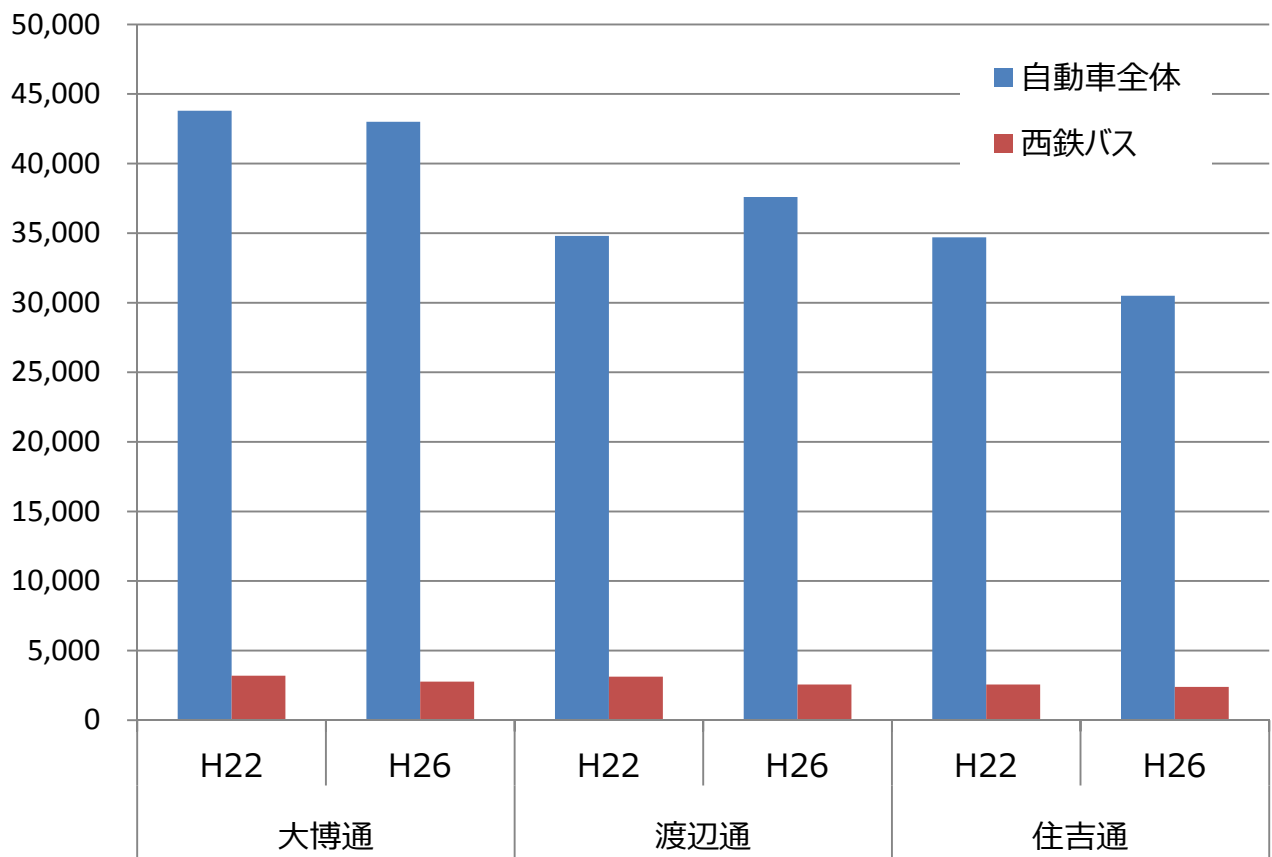
1. バスを含む都心部交通量の推移

西鉄大橋駅、地下鉄藤崎駅を拠点とした、幹線・支線バスネットワークの形成をはじめ、急行・快速便の比率の向上、天神に置ける停車回数削減等により、運行の効率化を推進してまいりました。

◆BRT運行予定区間における交通量の推移

通り名	年度	自動車全体		西鉄バス		バス比率
		交通量(台/日)	増減率	交通量(便/日)	増減率	
大博通	H22	43,800	-1.8%	3,194	-13.2%	7.3%
	H26	43,000		2,771		6.4%
渡辺通	H22	34,800	8.0%	3,120	-17.9%	9.0%
	H26	37,600		2,560		6.8%
住吉通	H22	34,700	-12.1%	2,567	-7.1%	7.4%
	H26	30,500		2,384		7.8%

※自動車全体交通量は、福岡市交通量調査結果より推定（12H交通量×昼夜率1.32）



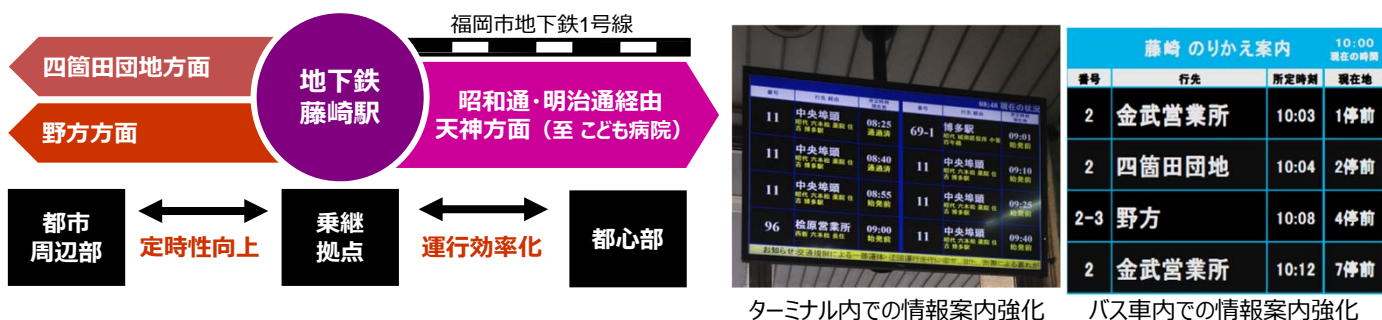
2. 先行施策の実施内容

西鉄大橋駅、地下鉄藤崎駅を拠点に、幹線・支線ネットワークの形成と、それに伴う乗継抵抗の低減施策をパッケージで実施。

①西鉄大橋駅を拠点としたバス路線再編【平成25年11月2日 実施】



②地下鉄藤崎駅を拠点としたバス路線再編【平成26年11月1日 実施】



目的	実施施策	
	西鉄大橋駅を拠点とした再編	地下鉄藤崎駅を拠点とした再編
定時性の向上	西鉄大橋駅 折返しダイヤの実施	地下鉄藤崎駅 折返しダイヤの実施
都心部バスの便数削減	渡辺通(天神～渡辺通1)：▲128便/日 住吉通(博多駅～渡辺通1)：▲164便/日	昭和通(天神～蔵本)：▲113便/日 大博通(博多駅～蔵本)：▲117便/日
バスのわかりやすさ向上	バス行き先番号の統一「W」	—
	バス車体カラーリングの統一	—
乗継抵抗の低減	乗継ポイント100pt の付与	乗継ポイント100pt の付与
	バス停上屋の拡充	ターミナル内各のりばに液晶案内モニター設置
	バス車内にて乗継情報を提供	バス車内にて乗継情報を提供
その他利便性向上	支線の拡充（系統新設）	西部方面からこども病院への直通便新設

3. 施策拡大における課題

幹線・支線ネットワーク化によるバス運行の効率化の推進に当たっては、既存のご利用者の利便性確保等の面で、様々な課題があるため、それらの課題を解決しながらパッケージとして施策を進めていく必要があります。

【主な課題】

1. 乗継抵抗の低減

現在のバスご利用者は、自宅の最寄バス停から都心部まで乗換えなく直通で行けるという点から、バスの利便性を評価いただき、継続的にご利用くださっているという側面がございます。

したがって、幹線・支線ネットワーク化によってバスの利便性が低下したと評価され、公共交通から離れてしまわないよう、物理的・心理的・経済的各側面からの乗継抵抗を最大限に緩和するとともに、市民の方々に、持続可能な公共交通ネットワーク作りのために必要な施策であることをご理解いただくためのコミュニケーション活動も積極的に行っていく必要があります。

2. 乗継拠点の整備・確保

幹線・支線ネットワークの構築には、幹線と支線を乗継ぐための拠点が欠かせません。現状の利用状況と整合するか、乗継負担感を高めないか、という視点から、「都心から一定程度離れた適正な位置」、「適正な規模」での拠点整備・確保が必要です。

3. 幹線の定時性向上に向けた走行環境の改善

幹線・支線ネットワークの構築によって、支線部分の定時性が向上することは、先行施策において確認しました。

しかしながら、単純に幹線・支線ネットワーク化をただけでは、都心部における定時性は向上せず、幹線部分における効率化効果は限定的です。

乗継抵抗の低減、都心部の運行効率化に向けた幹線の定時性向上のため、走行環境の改善が必要です。

4. 事業者間の収入配分

先行施策では、西鉄大橋駅における幹線・支線ネットワーク化において大きな効果を出すことが出来ましたが、これには、同じ西鉄が運営する天神大牟田線の駅であるという点が大きく寄与しています。

総合交通体系を構築していくためには、事業者の枠を超え、地下鉄とバスが相互に連携した幹線・支線ネットワーク化の推進が必要ですが、単純に地下鉄駅へのフィーダー路線化を行ったのでは、支線であるバス路線の収支が悪化し、末端のネットワークが維持できなくなってしまいます。推進には事業者間の収入配分のあり方の整理が不可欠です。