

福岡都市高速道路環状線における 循環バス導入のフィージビリティスタディ

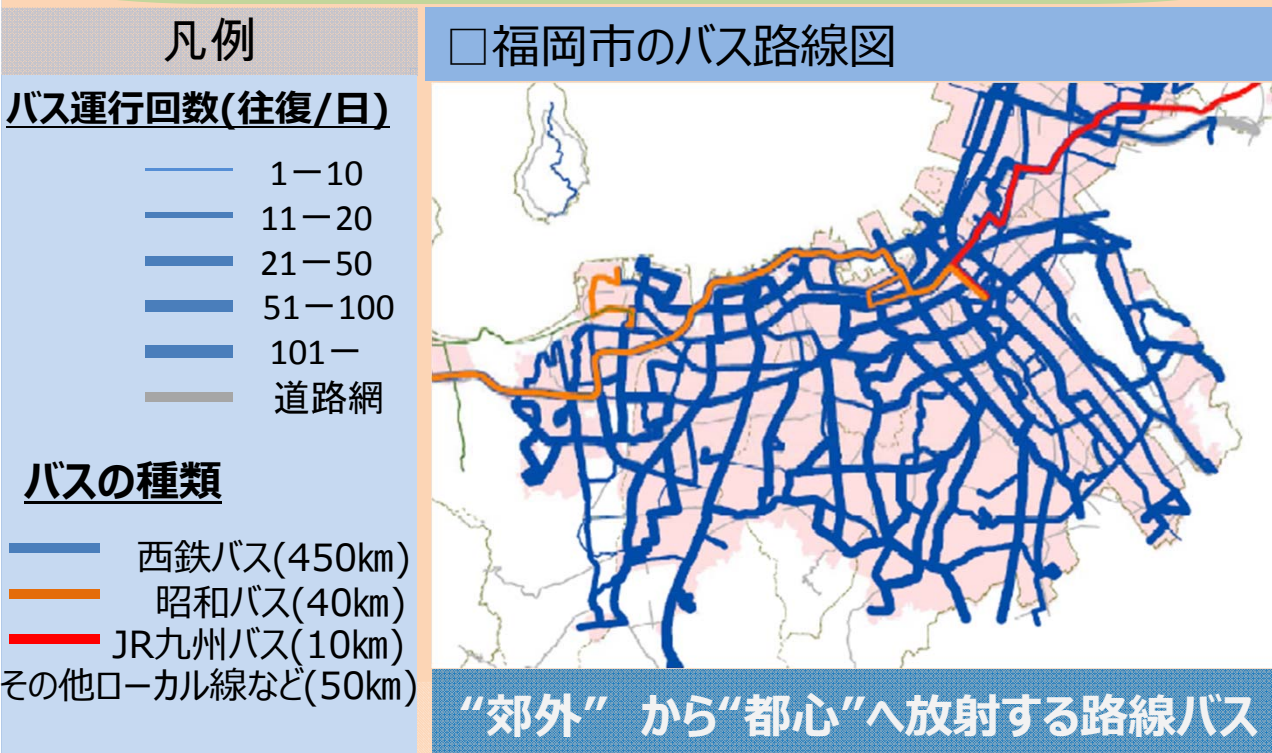
福岡大学工学部社会デザイン工学科 辰巳 浩, 堤 香代子, 藤原 祐太

Concept

□福岡市の公共交通は、地方都市としては比較的整備が進んでおり、特にバスサービスについては全国でもトップレベルの水準にある。しかしながら、それらの路線の多くは郊外部と都心部を結ぶものとなっており、放射状の公共交通ネットワークが形成されているといえる。一方、郊外部から郊外部への公共交通による移動についてみると、一度都心部へ行き、そこで乗換を行うことにより、目的地へ行く必要があるなど、決して容易であるとはいえないのが実情である。

そこで本研究は、平成24年の全線開通により環状線となる福岡都市高速道路を活用し、循環バスシステムを導入することを提案するものであり、そのためのフィージビリティスタディを行うことを目的とする。

□福岡市のバス事情



循環バス導入の目的



□循環バスの役割



Chapter.1:

□都市高速を利用する路線バス

□福岡市では短中距離輸送として経由する路線バスが数多く運行されている。この路線バスは都市高を利用し福岡市内各地から中心部の天神に向けて走るこれらの高速バスは鉄道ではカバーできない細かいニーズにこたえており、また高い速達性により広く利用されている。



▲野多目ランプに乗り入れる路線バス ▲天神北ランプに乗り入れる路線バス

都市高速を利用する路線バスは需要がある区間では既に走行している。

Chapter.3:

□都市高環状線に立地する主要施設

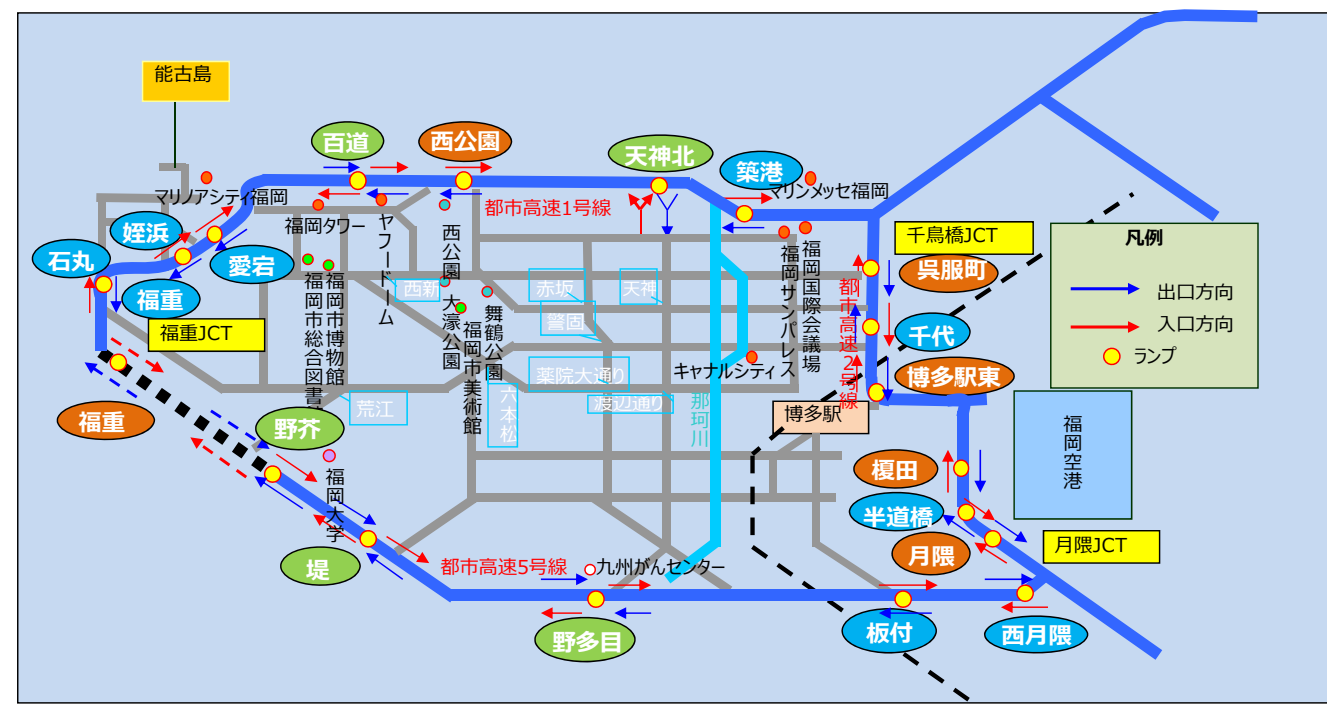
□都市高環状線沿線には、福岡市を代表する主要施設が多く立地している事がわかる。この施設へ乗り入れ、ニーズを高める。



Chapter.2:

□都市高環状線について

□都市高環状線における各ランプの出入り口については右図の通りである。ランプの出入り口が片方に設置されているランプ(姪浜・半道橋)を「ハーフランプ」、両方向に設置されているランプ(野芥・天神北)を「フルランプ」と呼んでいる。



▼都市高環状線の各ランプの構造

▲都市高環状線における各ランプの乗り降り方向

名所	フルランプ	ハーフランプ
構造の簡易図		
場所	野多目 堤 野芥 百道 天神北	石丸 愛宕 西月隈 半道橋 姪浜 西公園 千代 板付 榎田 呉服町 福重 月隈 博多駅東

Chapter.4:

□循環バス導入の提案方法

□循環バスは以下の通りに、都市高環状線を利用し巡回する。

循環バスは都市高環状線と一般道を走行

・一般道を走行する際は主要施設にアプローチを図る。

循環バスは外回り・内回りの2方向に巡回

・2方向に走行させることにより、多様な展開を図る。

バス停は一般道に既存のバス停を利用する

・バス停は一般道に既存のバス停を利用し人を乗降させる。

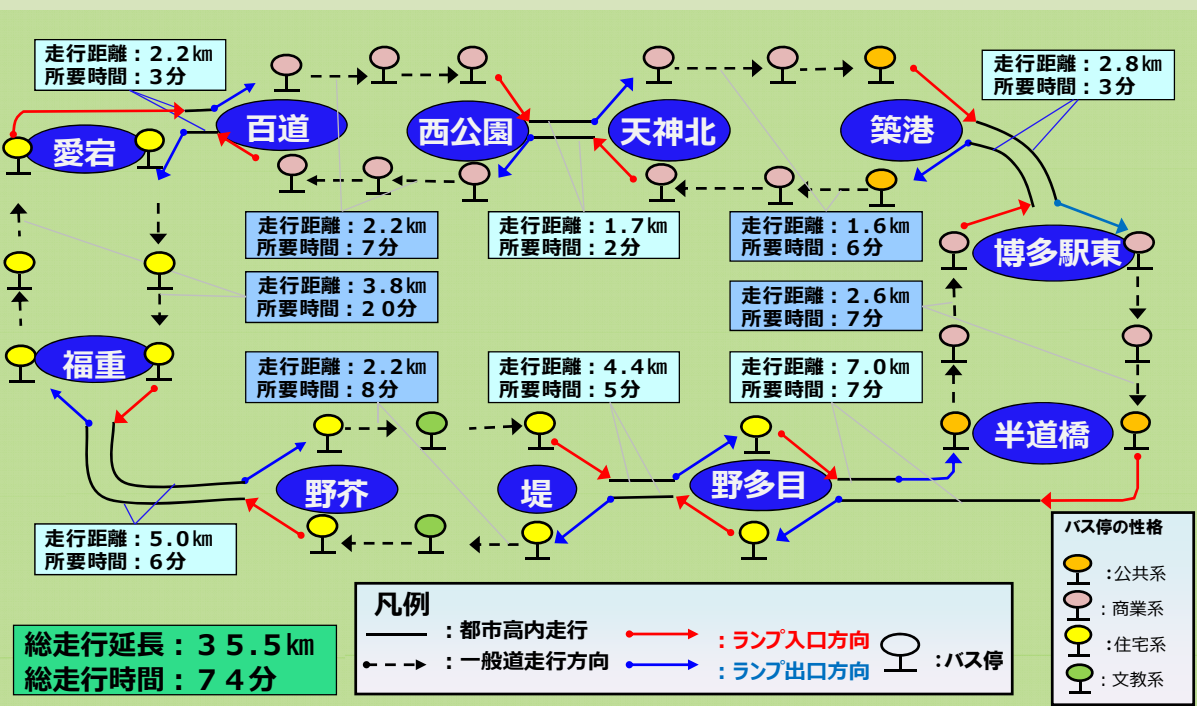
これらを踏まえ循環バスの走行ルートを提案する
ランプの構造を考慮し、どのランプが乗降り可能かを検討。走行ルートは需要が見込め、速達性を確保できるルート提案。

Proposal

□循環バス走行ルート

□都市高環状線における循環バスは、図に示したように走行する。ランプの出入り口方向、沿線に立地する主要施設などを考慮し需要などを考慮しルートを提案した。循環バスの走行距離・時間は東京のJR山手線にほぼ等しい値になっている。

▼循環バスの走行ルート



▼循環バス走行ルートの模式図



□循環バス導入における展開

□都市高環状線に循環バスを走行させ、乗降させるバス停・駅を交通結節点とすることで、右図のような公共交通網が形成される。

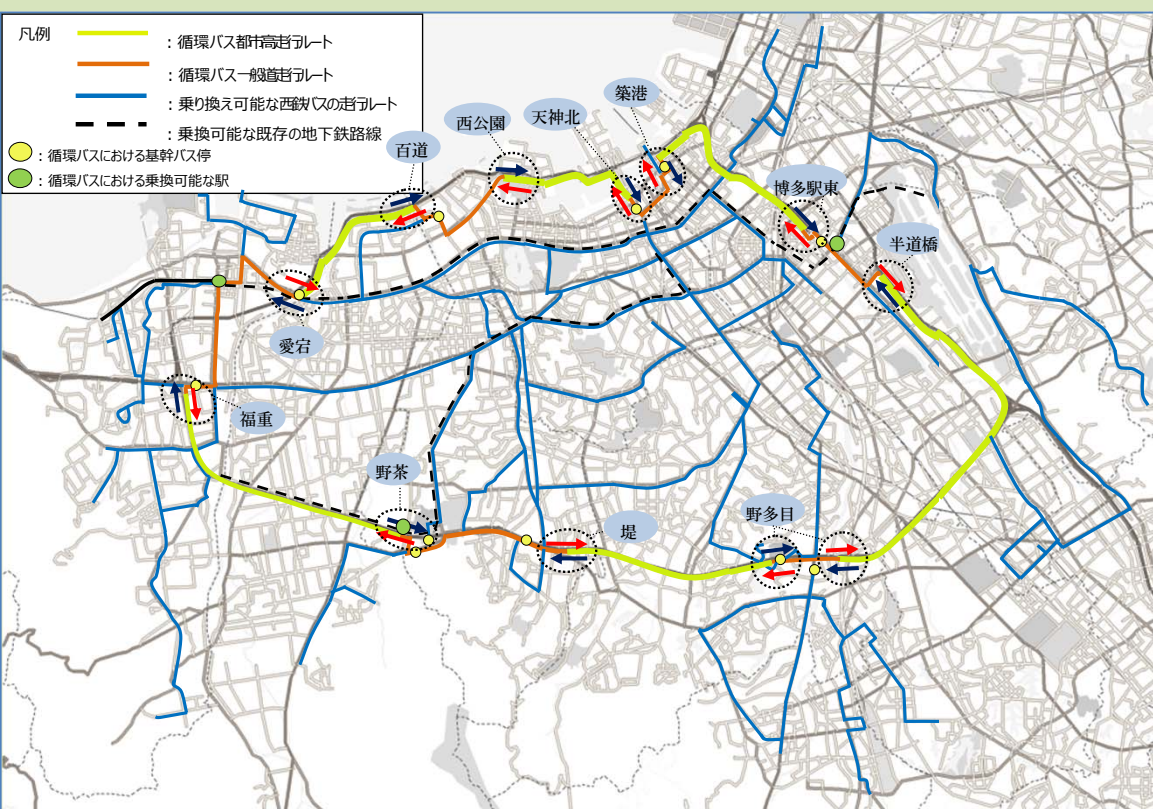
百道・天神北付近では、都市高速を走行する既存の路線バスは存在するが、野芥・野多目付近では公共交通の整備が遅れているため、循環バスの効果が大きいと考える。特に早良区や南区の路線バスを見ると都心部だけではなく郊外へ放射しており、循環バスと連結することで、都心部だけではなく郊外へも行けるようになり、利便性が高まることが考えられる。

□この循環バスの導入の効果は、公共交通の整備が遅れている地域で大きく期待される。早良区・城南区・南区を繋ぐ役割は特に大きい。右図は、循環バス導入により時間短縮を図ることができる区間の一例である。姪浜駅から福岡大学の行く場合これまで地下鉄を利用し、40分要していたが、循環バスを利用することで、12分の短縮効果が得られる。

□まとめ

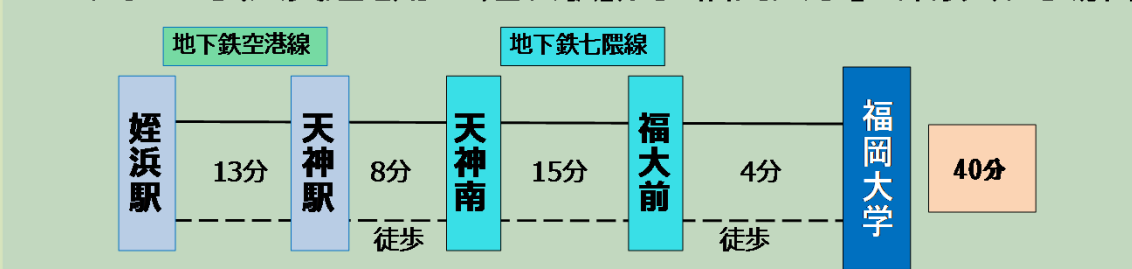
本研究は「福岡都市高速道路環状線における循環バス導入のフィージビリティスタディ」を行った。
□都市高環状線沿線には多くの福岡市を代表する施設が立地しているため、施設へアプローチすることで、需要を確保することが可能である。
循環バス導入の効果は公共交通の整備が遅れている地域で大きい。

▼循環バス導入により形成される公共交通網



▼循環バス導入による効果

・これまでの公共交通を用い「姪浜駅」から「福岡大学」に乗り入れる場合



・循環バスを用い「姪浜駅」から「福岡大学」に乗り入れる場合

