

令和5年度（2023年度） 第1回バス機能強化検討部会 議事録

I 日時等

1. 日 時：令和6年（2024年）1月15日（月）10:00～11:20
2. 場 所：桜の馬場 城彩苑 多目的交流施設

II 主な内容

1. 開会

2. 部会長挨拶

3. 議事

バスレーン導入効果の定量評価および今後の進め方等について

(事務局)

- ・事務局説明資料を用いて説明

(委員)

- ・産業道路においては、道路としてバスレーンを入れる余力があるのか。
- ・バスレーンの設定時間帯についてはどのように想定しているのか。

(事務局)

- ・混雑度の観点から、既存車線を減らしてまで入れる余力は無いと思われる。
- ・設定時間帯については、1日中ではなく朝夕ピーク時間を想定している。

(委員)

- ・現実的には、上下線の両側にバスレーンを入れるのは難しいのではないかと。
- ・既存道路区域内で車線を再配分する場合のイメージを教えてください。

(事務局)

- ・上下線両側に入れるハードルは確かに高いが、現時点で可能性をなくした訳ではない。
- ・例えば、既存の歩道や植樹帯のスペースも活用しながら、1車線あたりの幅員調整を行うイメージ（既存幅員3.25mを3.00mに見直すなど）

(委員)

- ・浄行寺～子飼の区間についての検討状況はいかがか。
- ・産業道路における電線地中化工事に合わせたバスレーン導入の検討状況はいかがか。

(事務局)

- ・現在のバス利用状況等を踏まえ、まずは優先2方面として「長嶺方面」「益城方面」を選定したところであるが、浄行寺～子飼の区間については、「菊陽方面」における重要な幹線道路であり、渋滞課題があることも認識している。この区間については道路拡幅も踏まえながら検討してまいりたい。

- ・産業道路における電線地中化に合わせたバスレーンについて、現段階で完了時期の明示はできないが、現在も引き続き検討を進めているところ。

(委員)

- ・浄行寺～子飼区間で導入する場合は、更なる用地買収が必要なのか。

(事務局)

- ・当該区間は都市計画道路事業として拡幅整備中であり、周辺の道路整備も今後進む中で交通量の変化が想定される。その状況も踏まえてバスレーン導入が必要となれば、基本的には道路用地内で検討を行うことになる想定している。
- ・導入するのであれば、現時点では道路幅員内を想定している。

(委員)

- ・当該区間については、継続的に交通状況を把握頂き、時期を見て積極的にバスレーン導入を進めて頂きたい。
- ・益城方面は、市電延伸とルートが異なるにも関わらず、なぜ今回検証から外したのか。

(事務局)

- ・ご指摘のとおりルートは異なるが、公共交通の利用圏域は同じであるため市電の効果検証を踏まえたうえで精査させて頂きたいと考えている。

(委員)

- ・市電延伸の有無に関わらず、バスレーン導入効果の検証は可能ではないかと感じたところ。可能な限り早めに検討を進めて頂きたい。

(委員)

- ・東部エリアにおける住宅の広がりや踏まえると、バスレーン区間は日赤病院より更に東側についても検討した方が良いのでは。
- ・右折車の直進阻害が渋滞の大きな原因と思われるため、右折レーンを拡大し滞留可能台数を増やすことが、渋滞緩和に大きな効果があるのではないかと。

(事務局)

- ・公共交通ランドデザインにおいて、長嶺方面の基幹公共交通強化は中心部～長嶺地区の区間で位置付けられており、その東側をフィーダーとして強化するのか、基幹として強化するのかについては、更なる検討が必要と考えている。
- ・渋滞対策としては、まず基幹公共交通を強化し利用転換を促すことで、自動車交通量の低減を図りたい。そのうえで、右折レーンの容量拡大も可能であれば、併せて検討することで最適な対策の組み合わせを精査してまいりたい。

(委員)

- ・パークアンドライド駐車場には十分なハブ機能を持たせることが必要ではないか。そのためには大きな用地が必要となる。例えば、長嶺中近辺の遊水地なども有効活用すると良いのでは。
- ・価格の面についても、利用しやすい駐車料金などを検討して頂きたい。

(部会長)

- ・先程のご意見は、現状課題に対する解決策としてだけでなく、今後の東部エリア発展も

見据えて、可能な限り先行投資する形で、さらに先の区間まで検討して頂きたいということかと思われる。

(事務局)

- ・現時点では、地域拠点である長嶺地区までの区間を検討しているが、ご指摘のとおり、今後の東部エリアにおける更なる発展も考慮する必要があるため、費用対効果を踏まえ検討してまいりたい。

(委員)

- ・パークアンドライドの位置として日赤病院を設定することは、むしろ渋滞を呼び込む形になるのではないかと。半導体企業進出の影響もあり、都市の重心が東部方面に動いていく中、例えばパークドームのような大きな施設まで検討拡大するなど、もっと広い視点で検討してはどうか。
- ・バス停箇所だけでもスペースを作る（バスベイ）だけで効果があるのではないかと。
- ・料金による心理的影響だけでなく、天候による心理的影響も踏まえると良いのでは。

(事務局)

- ・検討規模を広げる程、中心市街地に流入する自動車交通量の低減効果は大きいですが、それだけ費用が増大するため、費用対効果のバランスをみながら検討してまいりたい。
- ・また、バスレーンの起点だけでなく、沿線上にもパークアンドライドを置くことで更なるバス利用促進が期待できるため、この視点も併せて検討してまいりたい。
- ・費用面ではバスレーンよりもバスベイの方が安価であるため、バスベイによる渋滞緩和も含めて総合的に検討していく。
- ・天候による影響についても、可能な限り考慮したうえで検討してまいりたい。

(委員)

- ・現時点において、各関係機関との協議状況はいかがか。

(事務局)

- ・例えば、交通管理者に対しては、検討状況など適宜ご報告しているところであるが、現時点では具体的な内容が固まっておらず、良いか悪いかの判断も難しい段階ではないかと考えている。

(委員)

- ・渋滞課題への対応はスピード感が求められる中、どの程度の期間で目処を付けていくのか。

(事務局)

- ・現時点の目標としては、次年度中に本部会における方針をとりまとめたいたいと考えている。

(委員)

- ・10分・20分構想のような長期対策の完成を待つのではなく、バスレーン導入を短中期的な渋滞対策と捉え、本部会を通してさらなる進捗が図れると良い。

(委員)

- ・バス供給量の検討にあたっては、運転士不足の課題もあることから、接続バスも含めて検討して頂きたい。

- ・自動車からバスへの利用転換を促進するためには、例えば、モビリティマネジメントによる誘導策や運賃割引等の価格面での対策など、できるだけ費用をかけないソフト面での対策も併せて行う必要あるのではないかと。

(事務局)

- ・接続バスであれば、例えば、社会実験を行う中で交通事業者ご協力のもと、バスを2台連なって運行させるなどが考えられる。
- ・バスレーン導入だけでは、根本的な渋滞解決には至らないと思われる為、価格検討やモビリティマネジメントのようなソフト施策も含めて、様々な施策を組み合わせることが必要と考えている。

(委員)

- ・平成24年のパーソントリップ調査データは少し古いのではないかと。
- ・通勤や通学、通勤後の仕事による移動など、移動目的の分析も大事なのではないかと。
- ・維持費用が要らなくなるなど、自動車の保有台数が減った時のメリットを示すことも必要ではないかと。

(事務局)

- ・パーソントリップ調査は確かに古いデータであるが、現状で使用可能なデータはこれだけであることも踏まえ、新たにアンケート調査で把握した選好意識データも用いたモデル構築を行ったところ。
- ・パーソントリップ調査については、今年度調査がなされており、来年度にかけて新たなモデルが構築されると思われるため、我々の検証においても必要に応じてアップデートを図ってまいりたい。
- ・先程ご意見頂いた天候の面も含め、交通手段選択には様々な要因があるため、それらの検証可能性についても考えてまいりたい。

(部会長)

- ・バスレーンには、公共交通の利用者数増加や渋滞緩和といった効果もあるが、安定して移動時間の読めるバスを提供できるという面でも効果があるのではないかと。
- ・事務局には、各委員からご意見のあった様々な視点も踏まえて検討を進めて頂きたい。