

1.背景

- <現状>
- ✓ マイカー文化の定着(59.3%➡67.0%に増加)

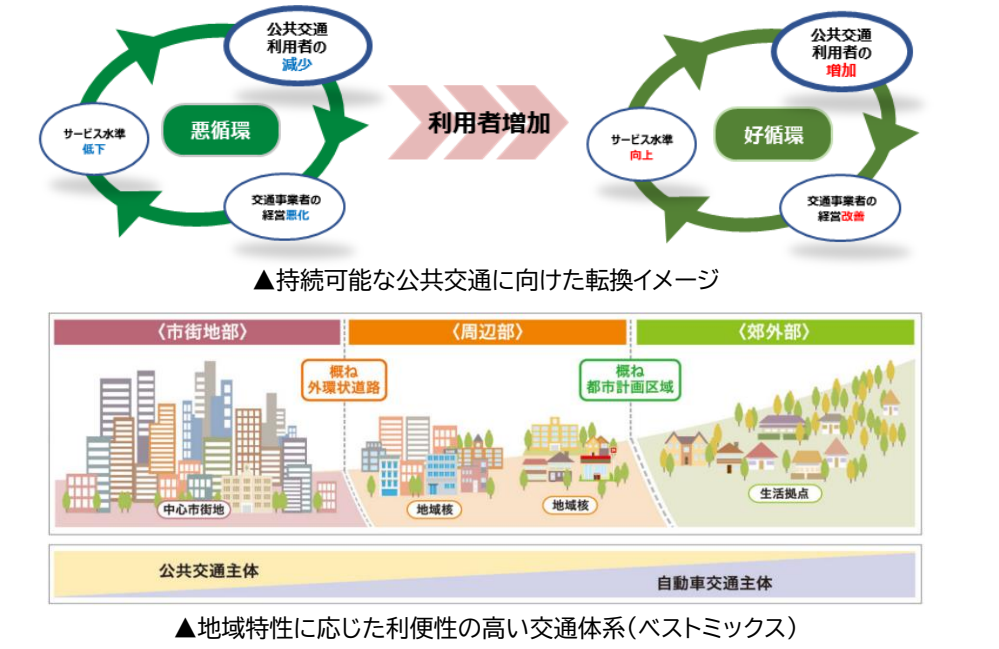
※平成9年と令和5年の

✓ バス交通分担率の減少(バス4.1%➡2.8%減少)

P T調査データを比較

✓ 減便、路線の廃止等によるサービス水準の低下
- <目的>
- ✓ 誰もが安心して移動できる持続可能な公共交通の実現

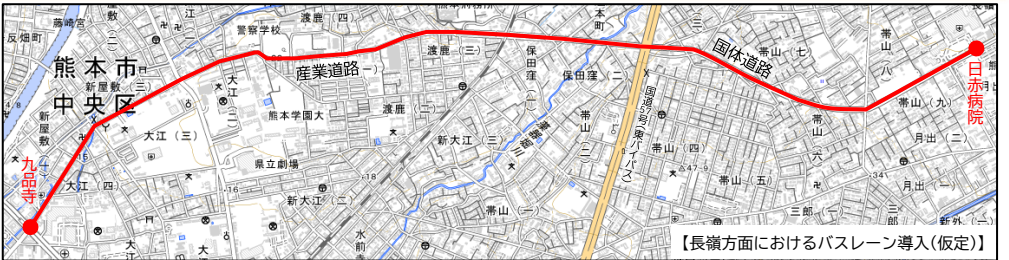
✓ 基幹公共交通軸の機能強化を図るとともに、公共交通の利用促進に向けた取組を行う



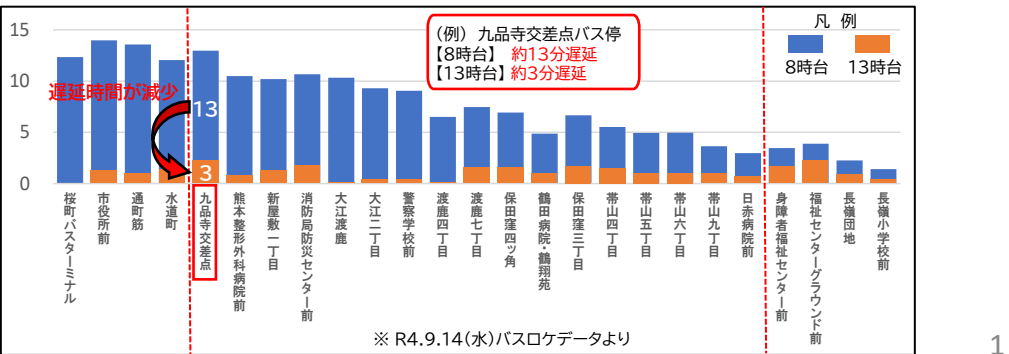
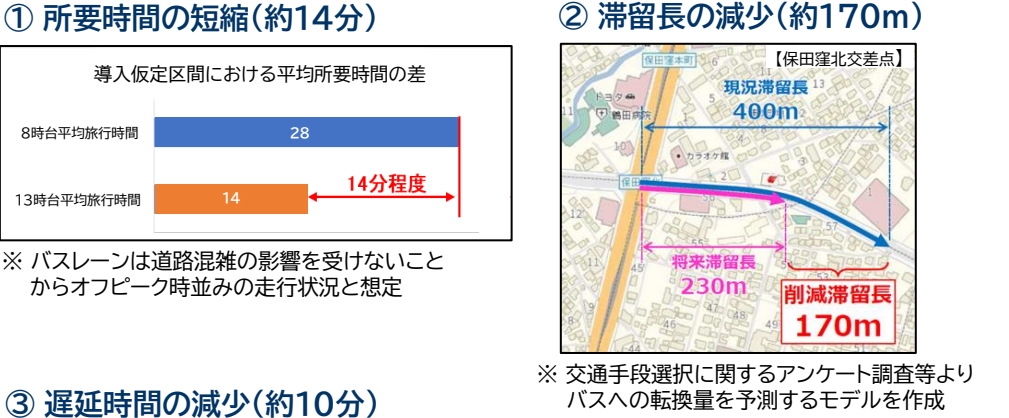
2.昨年度までの検討状況

<バスレーン導入効果の定量評価>

- ✓ 「長嶺方面」及び「益城・空港方面」を優先的に検討する方面として選定
- ✓ 長嶺方面にバスレーン導入を仮定した場合の効果について定量評価を実施



<区間全体に導入すると仮定した場合の効果(見込み)>



<取組の方向性>

バスの走行環境を改善し、定時性・速達性等の向上を図る

バスが利用しやすい環境構築

バスレーンの導入について

3.バスレーン導入の課題

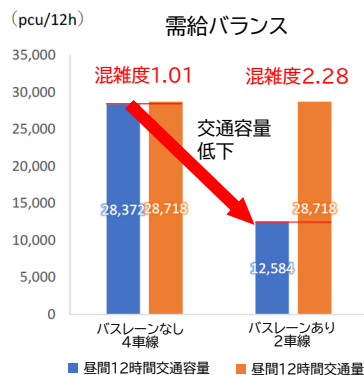
【産業道路】

① 現道(現車線数)での整備

- ✓ 現道(現車線数)でバスレーンを導入した場合、交通容量が低下し、道路混雑度が約2倍となる



- ✓ 既存車線に新たに車線を追加する形でバスレーン導入を検討する



産業道路渋滞状況(警察学校前)



② 事業期間や事業費の増大

- ✓ 車線追加に伴う用地買収や道路構造物移設等が必要であり、事業期間及び事業費が増大



・用地取得
・車線追加

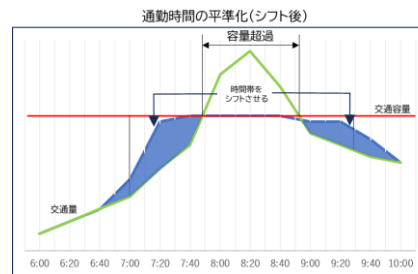


- ✓ 引き続きバスレーン導入に向けて検討を進めるとともに、バスの走行環境改善に資する短中期対策を併せて検討する

4.対応策(案)

<短期対策>

① 時差出勤等



ピーク時交通量の分散

② サイクル&ライド



バス停へのアクセス性向上

<中期対策>

① パーク&ライド



街なかへの自動車流入を抑制

② 交差点改良

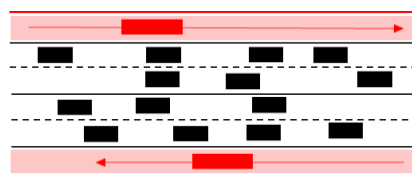
- ✓ ボトルネックとなる交差点改良



定時性、速達性の向上

<長期対策>

① バスレーン導入



定時性、速達性の向上

- ✓ バスの走行環境改善に向けた対応策及び事業効果等を検討