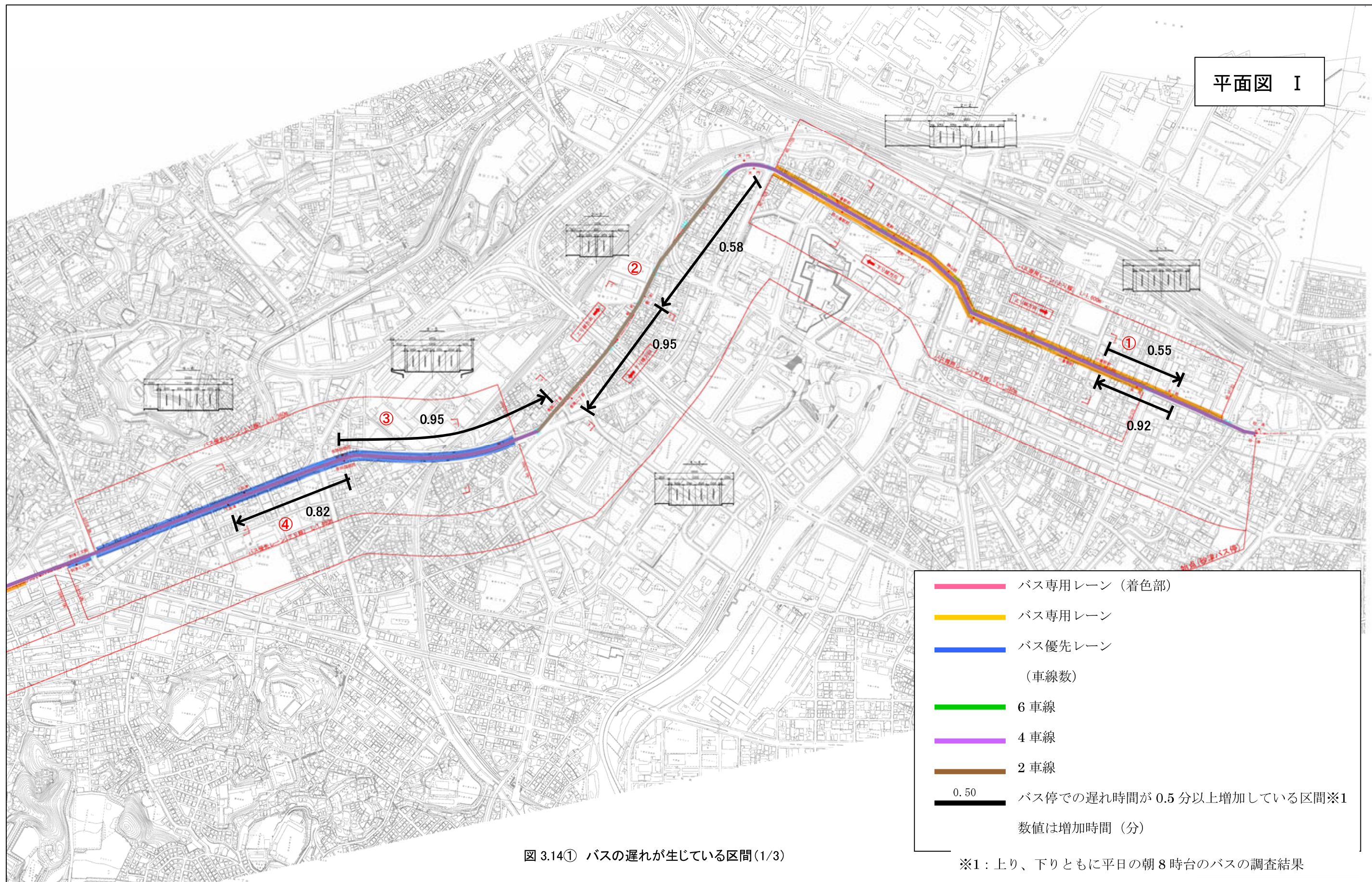
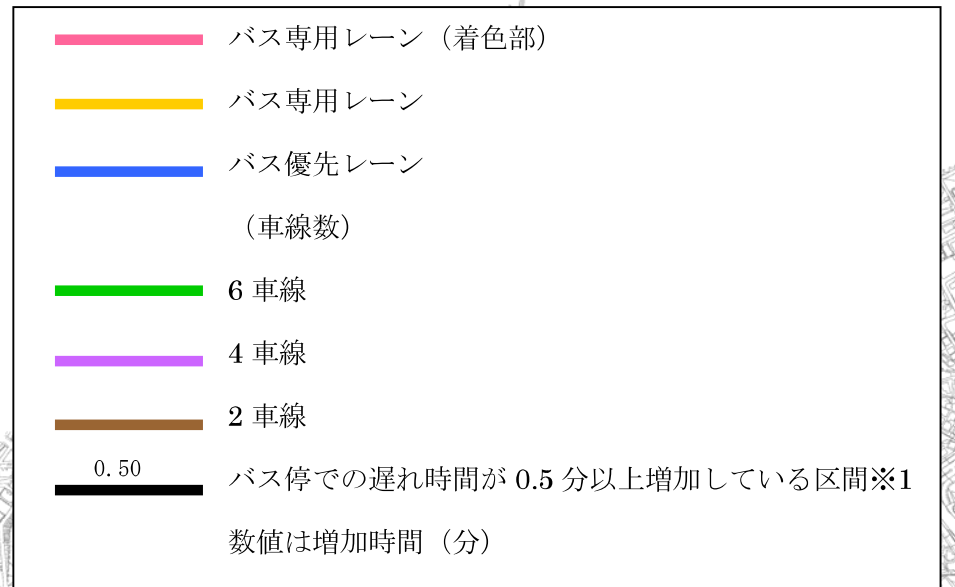




現況平面図 S=1/5,000
西鉄バス（砂津～西鉄黒崎バスセンター）



※1：上り、下りともに平日の朝8時台のバスの調査結果

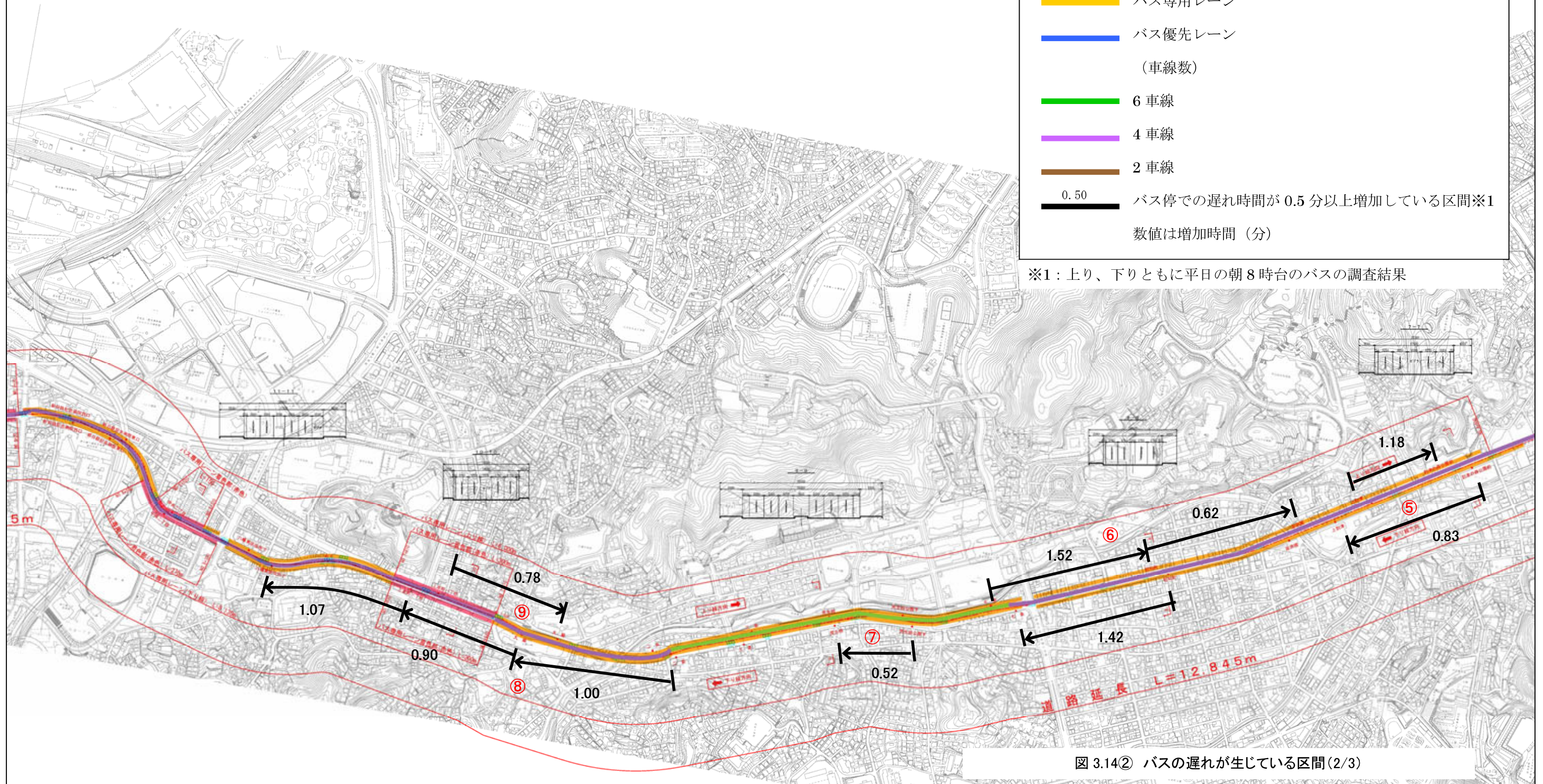
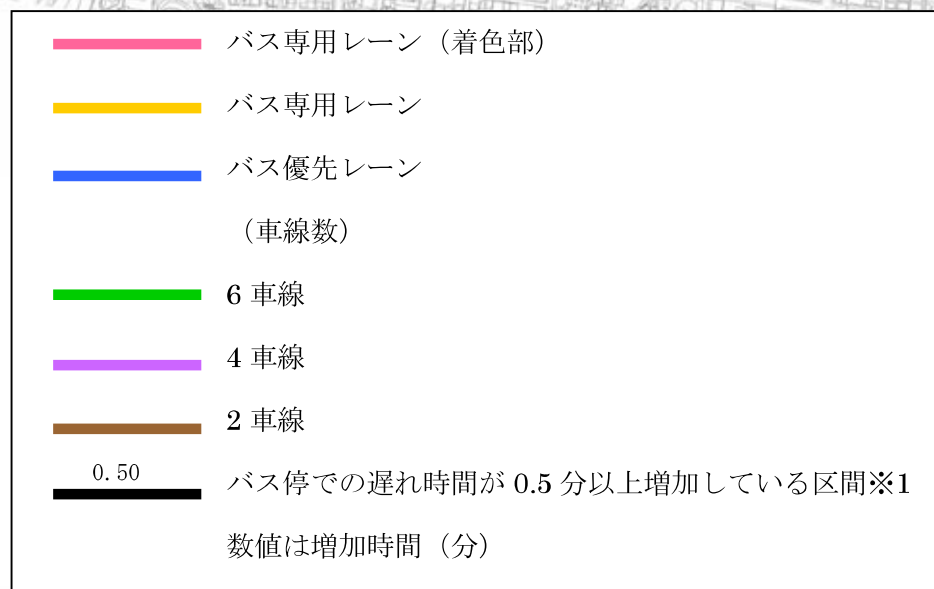


図 3.14② バスの遅れが生じている区間(2/3)

平面図 Ⅲ



※1：上り、下りともに平日の朝8時台のバスの調査結果

図 3.14③ バスの遅れが生じている区間(3/3)

（４）現状の課題整理

先に示した、調査対象区間の道路状況把握、バスの運行状況調査結果に基づく現状の課題を以下に示す。

＜現状把握のまとめ＞

現在、調査対象区間 12.8km において、バス専用・優先レーンが、下り約 10.9km、上り約 10.5km 指定されている。しかし、着色された専用レーンは、下り約 3.0 km、上り約 2.5 km にとどまっている。

一方、走行調査結果から、バスの遅れは（表定到着時刻と実到着時刻の差）は、ばらつきはあるものの、5 分前後である。また、朝、昼、夕の時刻による差も少ないのが特徴である。

次に、遅れが生じている箇所であるが、小倉都心・黒崎副都心付近の自動車交通が輻輳する区間のみではなく、調査対象区間全線（各バス停）において遅れが生じていることが見受けられる。

遅れの要因については、「バス停の空き待ち」、「渋滞」、「幹線道路との交差点での待ち」が主な要因と考えられる。

「バス停の空き待ち」については、特快バスの場合、普通バスとバス停で到着が重なる場合、普通バスの空き待ちが遅れの要因となっているケースが多く、場所については、調査対象としてバスによって異なる。

「渋滞」については、朝 7 時台、8 時台、11 時台の普通バスおよび 8 時台の特快バスで観測されており、朝のピークで渋滞が遅れの要因となっていると判断できる。また、2 車線の狭隘区間での遅れが連続して生じていることから、交通容量の不足、自動車交通との交錯が遅れの要因となっていると判断できる。

「幹線道路との交差点での待ち」については、バス停間での遅れの増減値および現況の道路状況からの判断に基づく。調査結果からみると、幹線道路との交差点前での遅れが生じる傾向にあり、慢性的な渋滞によるものではなく、赤信号での街による遅れが影響していると考えられる。

上記の現状把握に基づき、現状の課題を下記のように考える。

① バス専用レーンの拡充

バスの定時性を向上させるために、現状のバス専用レーンの拡充を図り、より有効に運行されるような整備を進める必要がある。2 車線区間を除き、4 車線区間についてバス専用レーンの整備を行うことで、バスの走行環境を向上させることを検討する。

また、都心部等においては、バス優先レーン内での駐停車車両も見受けられ、バス走行の妨げとなるケースもある。このような状況の解消のためにも、バス専用バスレーンの着色による、自動車利用者への注意喚起、レーン内への進入回避を進めることが必要と考えられる。

② 信号交差点におけるバス優先化

バスの遅れの要因のひとつに信号交差点での停車をあげることができる。調査対象区間内には信号交差点が 79 箇所あり、赤信号での停車が遅れの要因になっていると考えられることから、速達性を高め、定時性を向上させるために、信号交差点でのバス優先化を検討することが必要と考えられる。

から、速達性を高め、定時性を向上させるために、信号交差点でのバス優先化を検討することが必要と考えられる。

③ 渋滞箇所の解消

調査対象区間内における渋滞発生箇所について、基盤整備、道路ネットワーク整備等により渋滞解消に関する検討が必要と考える。

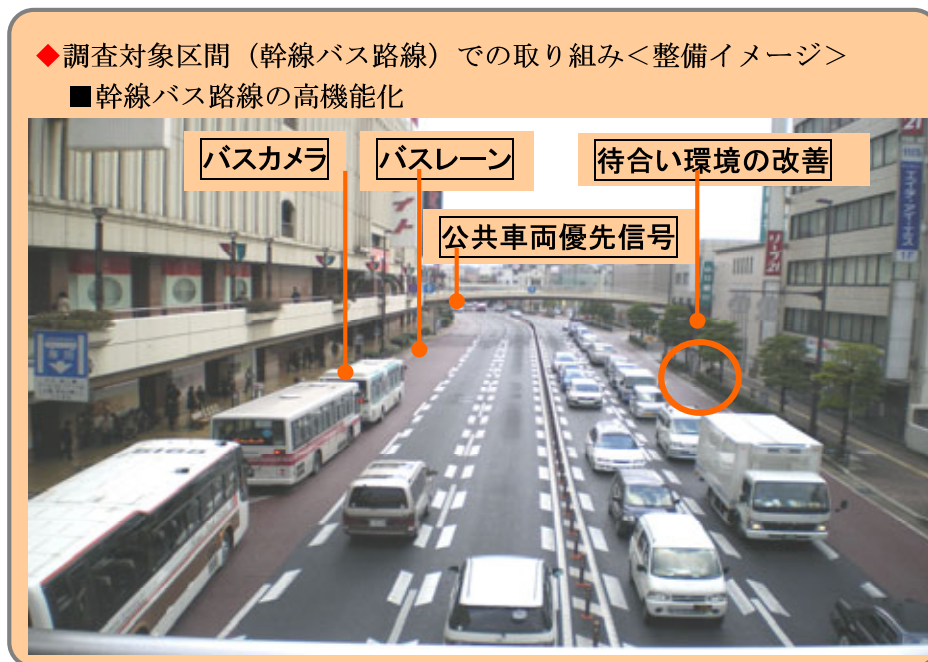
3.4 導入費用の算出

(1) バス専用レーン整備費の算出

1) 整備費用算出の考え方

調査対象区間における整備イメージは、「北九州市環境首都総合交通戦略」に示されるように、下記の施設整備が計画されている。ここでは、バス専用レーンの整備について検討を行う。

- ・ バスレーンの設置
- ・ バスカメラの搭載
- ・ 公共車両優先信号設置
- ・ 待合環境の改善



2) 算出の手順

整備費用の算出手順は図 3.13 に示す通り。

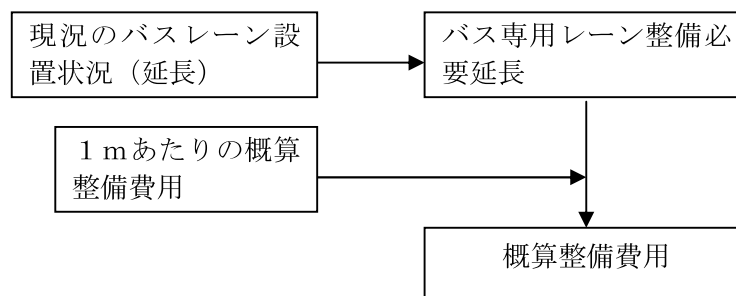


図 3.15 バス専用レーン概算整備費用算出手順

3) 標準断面の検討

バス専用レーンは、既設の車線の歩道側の 1 車線を専用バスレーン化することとし、次の整備を行う。

- ・ レーンのカラー舗装（赤色）
- ・ レーンの路面表示

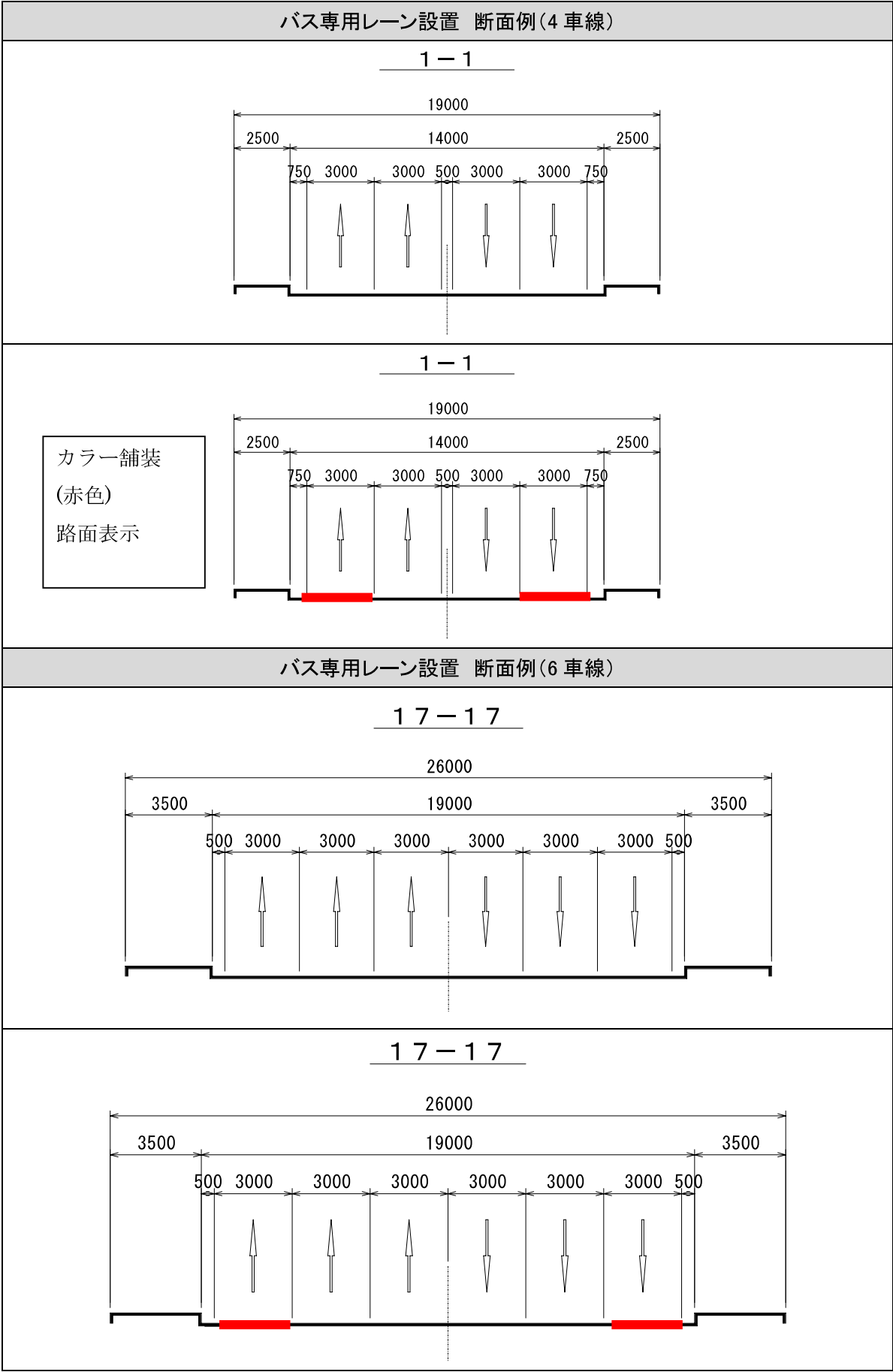


図 3.16 バス専用レーン設置断面例



写真 バス専用レーン(赤色)中央二丁目バス停付近

3) 整備延長

バス専用レーンを整備する区間は、次の通りとする。

- ・ 現在の優先レーン区間および4車線以上の車道で整備されていない区間
- ・ 2車線の区間については除く

上記の考え方に基づき整備延長を算出した結果、下りが9,370m、上りが9,790mとなる。

表 3.11 バス専用レーン整備候補区間延長

	下り						上り					
	専用レーン			優先レーン	無い区間	合計	専用レーン			優先レーン	無い区間	合計
	距離	着色区間	着色なし				距離	着色区間	着色なし			
現況	9,480	2,970	6,510	1,460	1,900	12,840	9,140	2,510	6,630	1,360	2,300	11,440
計画	12,340	12,340	0	0	500	12,840	12,300	12,300	0	0	500	12,800
整備延長	9,370						9,790					

4) 整備費用

① 単価の設定

整備単価は次のように設定する。

A 既設撤去費用：500 円/m² (カラー舗装表面の撤去のみを想定した金額)

B 専用レーンのカラー舗装(赤色)

樹脂モルタル舗装工(福岡県)：5,460 円/m²

C 区画線工

15cm 幅 区間線(福岡県)：240 円/m

D 路面表示

「バス専用」：幅 15cm 換算 (6.00+5.27+7.50+10.50=29.27m÷30m)

上記の金額から、30×240 円=7,200 円/箇所

② 整備費用

上記の前提で概算工事費と算出すると、約 690 百万円となる。

表 3.12 バス専用レーン概算工事費用

工種	区間	工事量	単位	単価	費用(千円)	備 考
撤去	上り	34,265	m ²	500	17,133	9.790m × 3.5m=34,265 m ²
	下り	32,795	m ²	500	16,398	9.370m × 3.5m=32,795 m ²
カラー舗装	上り	34,265	m ²	5,460	187,087	
	下り	32,795	m ²	5,460	179,061	
区画線工	上り	12,800	m	240	3,072	
	下り	12,840	m	240	3,082	
路面表示	上り	12	箇所	7,200	86	
	下り	12	箇所	7,200	86	
直接工事費					406,005	
諸経費					284,203	諸経费率:0.7
合計					690,208	

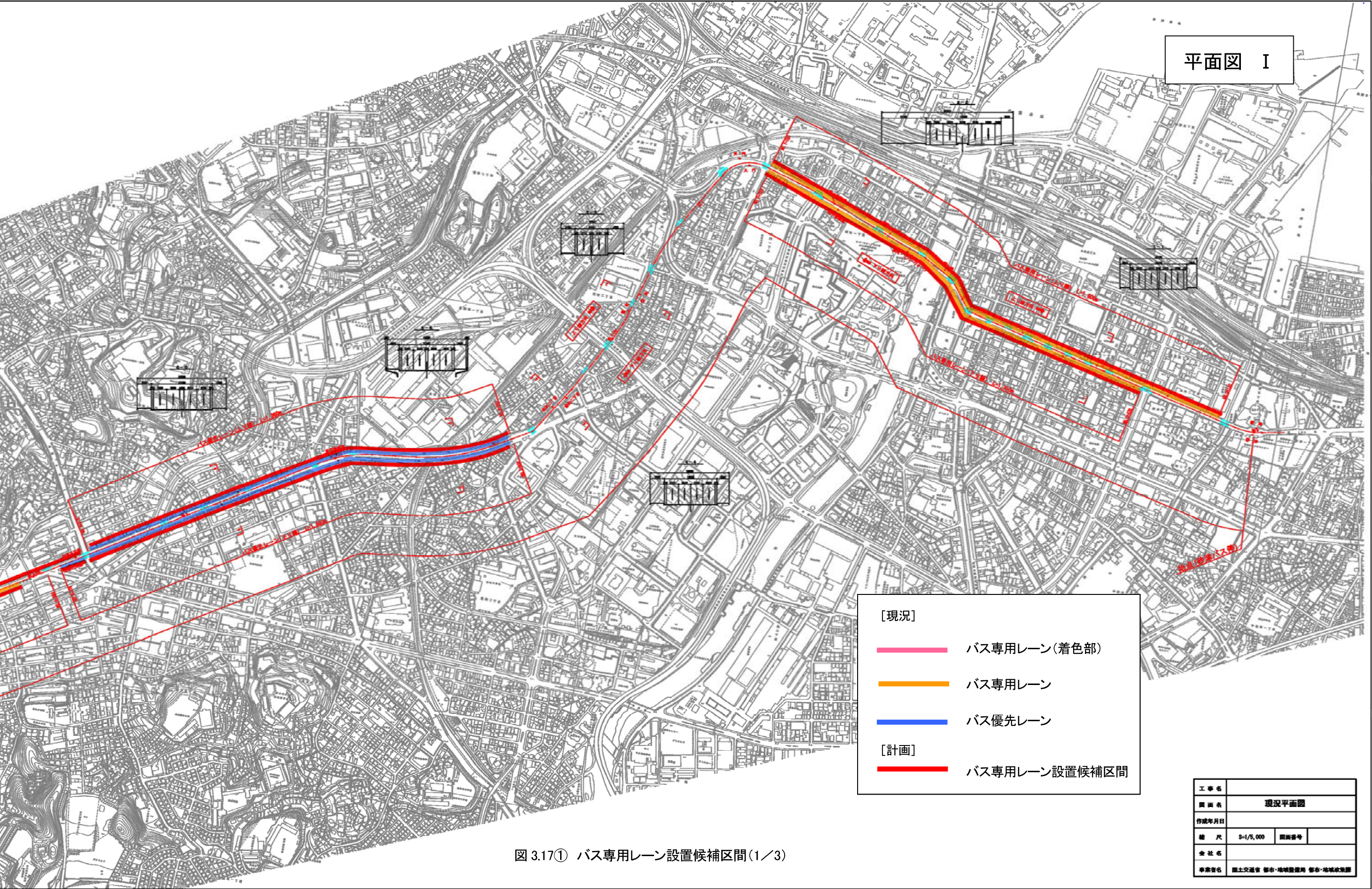


図 3.17① バス専用レーン設置候補区間(1/3)