

1 調査名称：下関市道路網検討調査業務

2 調査主体：下関市

3 調査圏域：下関都市圏

4 調査期間：平成22年度～平成23年度

5 調査概要：

本業務は、学識経験を有する者、国、地方公共団体の職員、各種団体の代表者で組織する下関市道路網検討委員会を設置し、平成22年度に実施した交通実態調査（自動車起終点調査及び市民意識調査）の結果を基に、国道・県道・市道など一体的な下関市の将来道路網の検討及び評価を行うとともに、長期未着手道路等の都市計画道路の見直しおよび路線別重要度の検討を行ったもの。

I 調査概要

1 調査名：下関市道路網検討調査業務（総合都市交通体系調査）

2 報告書目次

1. 調査の目的と流れ

1－1 調査の目的

1－2 調査の流れ

2. 交通実態調査（H22年度）の結果整理について

2－1 調査の概要

2－2 調査方法と回収状況

2－3 自動車起終点調査（都市OD調査）結果

2－4 市民意識調査の結果

3. 現況交通課題分析

3－1 現況の交通実態整理

3-1-1 下関市の地域現況から見た都市交通に係る課題

3-1-2 公共交通の現況整理

3-1-3 道路交通の現況整理

3－2 都市交通の課題把握

4. 将来都市圏構造の検討

4－1 将来都市圏構造の検討

4-1-1 上位計画・関連計画整理の位置づけ

4-1-2 上位計画・関連計画の関係

4-1-3 上位計画・関連計画の概要

4-1-4 将来都市構造の方向性

4－2 将来フレームの設定

4－3 交通ビジョンの検討

5. 将来交通需要予測

5－1 将来交通需要の検討フロー

5－2 下関市内々Cゾーン別発生集中量算定の考え方

5－3 Cゾーン別発生集中量の予測

5-3-1 生成量予測モデルの検討

- 5-3-2 発生集中量モデルの検討
- 5-3-3 Cゾーン別発生集中量の推計
- 5-4 下関市内々将来Cゾーン間OD表の作成

6. 将来道路網の評価（素案）

- 6-1 将来道路網評価の流れ
- 6-2 現況道路課題箇所の抽出
 - 6-2-1 道路網評価項目の設定
 - 6-2-2 道路網評価指標の設定
 - 6-2-3 現況道路課題箇所の抽出
- 6-3 交通量推計
 - 6-3-1 交通量推計の前提条件について
 - 6-3-2 現況交通量推計（現況再現）
 - 6-3-3 将来交通量推計
- 6-4 将来道路網の評価
 - 6-4-1 現況道路網の評価
 - 6-4-2 将来道路網の評価

7. 都市計画道路の見直し（素案）

- 7-1 都市計画道路の見直しフロー
- 7-2 都市計画道路の評価
 - 7-2-1 見直し対象路線の抽出
 - 7-2-2 必要性の評価・検証（一次評価）
 - 7-2-3 見直し方針の策定（総合評価）

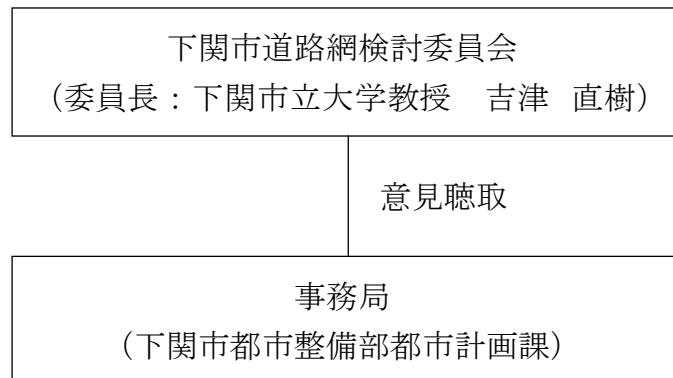
8. 路線別重要度の検討（素案）

- 8-1 路線別重要度の考え方
- 8-2 路線別重要度
 - 8-2-1 対象路線の設定
 - 8-2-2 路線別重要度（一次評価）
 - 8-2-3 路線別重要度（総合評価）

9. 下関市道路網検討委員会の開催

- 9-1 下関市道路網検討委員会の概要

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	区分	所 属	役職	氏 名
1	学識 (2名)	下関市立大学	教授	吉津直樹
2		山口大学大学院理工学研究科	准教授	田村洋一
3	行政 (国) (2名)	国土交通省中国地方整備局建政部	都市調整官	細川恒
4		国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所	所長	池田憲二
5	行政 (県) (5名)	山口県警察本部交通部交通規制課	課長	岡村卓徳
6		山口県土木建築部道路整備課	課長	林茂幸
7		山口県土木建築部道路建設課	課長	市原充之
8		山口県土木建築部都市計画課	課長	師井努
9		山口県下関土木建築事務所	所長	河野和夫
10	民間 (3名)	下関商工会議所	専務理事	冷泉憲一
11		下関市連合自治会	副会長	石森英雄
12		社団法人 山口県バス協会 (サンデン交通株式会社自動車部)	業務担当 課長	福本芳博
13	行政 (市) (3名)	下関市総合政策部	部長	河原明彦
14		下関市建設部	部長	西野政次
15		下関市都市整備部	部長	赤沼隼一

II 調査成果

1 調査目的

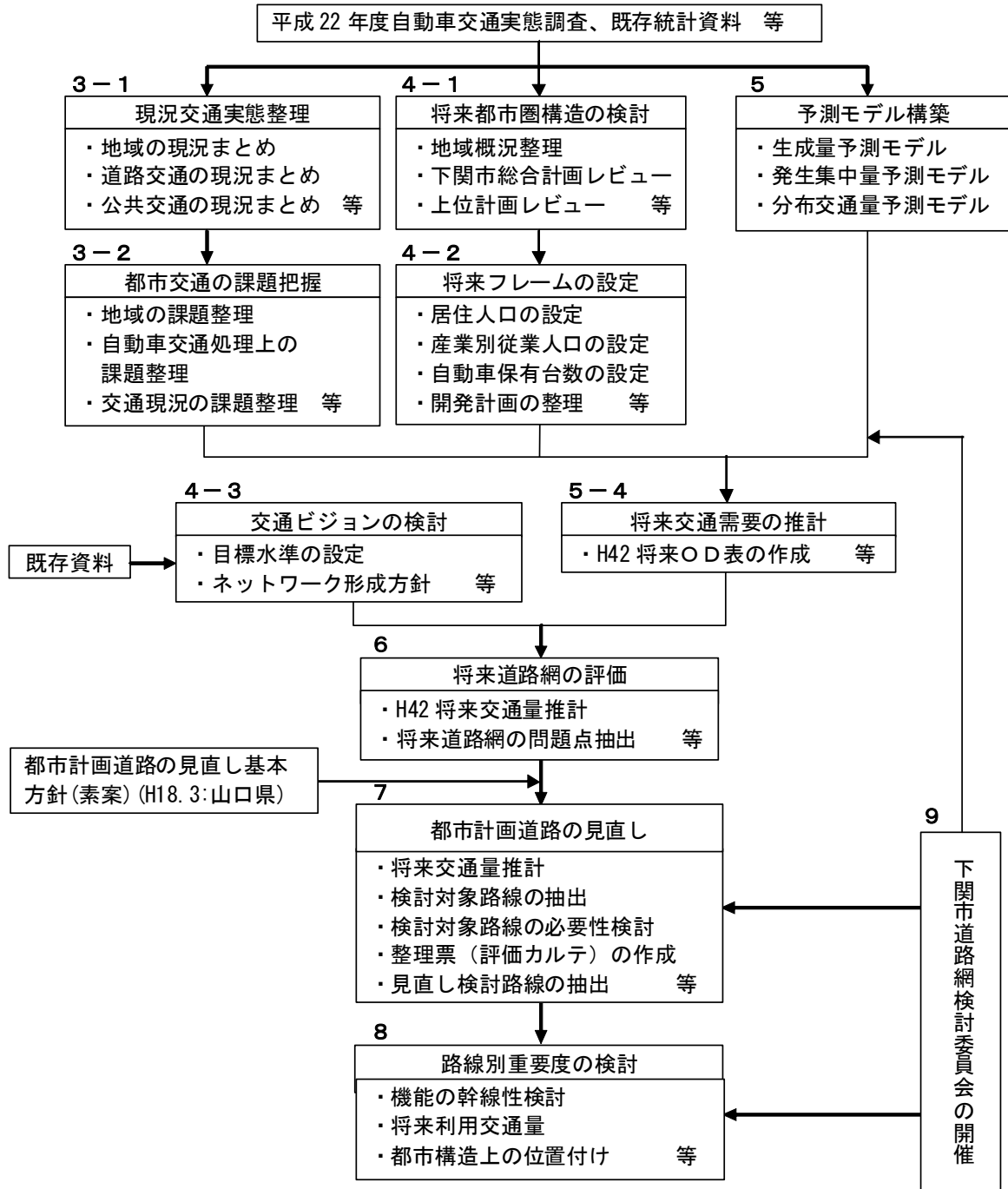
◆本市の現状・課題

- ・平成17年2月の1市4町の合併により東京23区の1.2倍に相当する広域面積を有している。
- ・本州最西端に位置し、北には長門市、東には山陽小野田市が隣接し、その中核都市圏として産業・文化の中心的な役割を担っている。また、関門海峡を挟んで北九州都市圏と接しており、今後圏域発展のために周辺都市圏との交流・連携を強めることが重要な課題となっている。
- ・一方、安心して安全な市民生活や産業・経済を活性化する交通機能の向上を図るため、市内の幹線道路ネットワークの構築や市街地での慢性的な交通渋滞の緩和などによる市内移動の円滑化を図る必要がある。
- ・これらの実情及び今日都市交通において課題とされている、人口減少や高齢社会への対応、環境負荷の軽減、社会経済情勢の変化等により、真に必要な道路を見極め整備することが求められている。
- ・66路線の都市計画道路があり、中でも下関都市計画区域内では決定後30年を超える長期未着手路線への対応が必要となっている。

◆調査目的

広域となった本市内の市民の交通実態を把握するとともに、平成21年度に策定した本市全域の都市づくりの方針を示した都市計画マスタープランと道路づくりの基本方針となる道路網マスタープラン（素案）をふまえながら、本市の将来道路網を構築するとともに都市計画道路の見直しを行っていくことを目的とし、学識経験を有する者、国、地方公共団体の職員、各種団体の代表者で組織する下関市道路網検討委員会を設置し、平成22年度に実施した交通実態調査（自動車起終点調査及び市民意識調査）の結果を基に、国道・県道・市道など一体的な下関市の将来道路網の検討及び評価を行うとともに、長期未着手道路等の都市計画道路の見直しおよび路線別重要度の検討を行ったもの。

2 調査フロー



▼下関市道路網検討委員会の概要

第1回 (H23.10.6)	<ul style="list-style-type: none"> ● 平成22年度交通実態調査の結果について ● 下関市の交通課題について ● 都市計画道路見直しの検討方法について
第2回 (H23.12.21)	<ul style="list-style-type: none"> ● 将来道路網の検討及び評価（素案） ● 都市計画道路の見直し方針（素案） ● 将来道路網の整備に向けた路線別重要度の検討方法について
第3回 (H24.3.21)	<ul style="list-style-type: none"> ● 将来道路網の検討及び評価 ● 都市計画道路の見直し方針 ● 将来道路網の整備に向けた路線別重要度の検討

3 調査圏域図

- ・ 下関市全域
- ・ 人口：280,933人 (H22.6.1現在)
- ・ 面積：716.14km² (H21.10.1現在)



4 調査成果

■ 交通実態調査の実施

(1) 自動車起終点調査 (OD調査)

①実態調査体系の検討

道路交通センサスの実施要綱である「平成22年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス) 自動車起終点調査(OD調査)実施要綱(調査編)」(平成22年8月 国土交通省)をもとに、本実態調査の体系の検討を行った。

【体系及び対象車種】

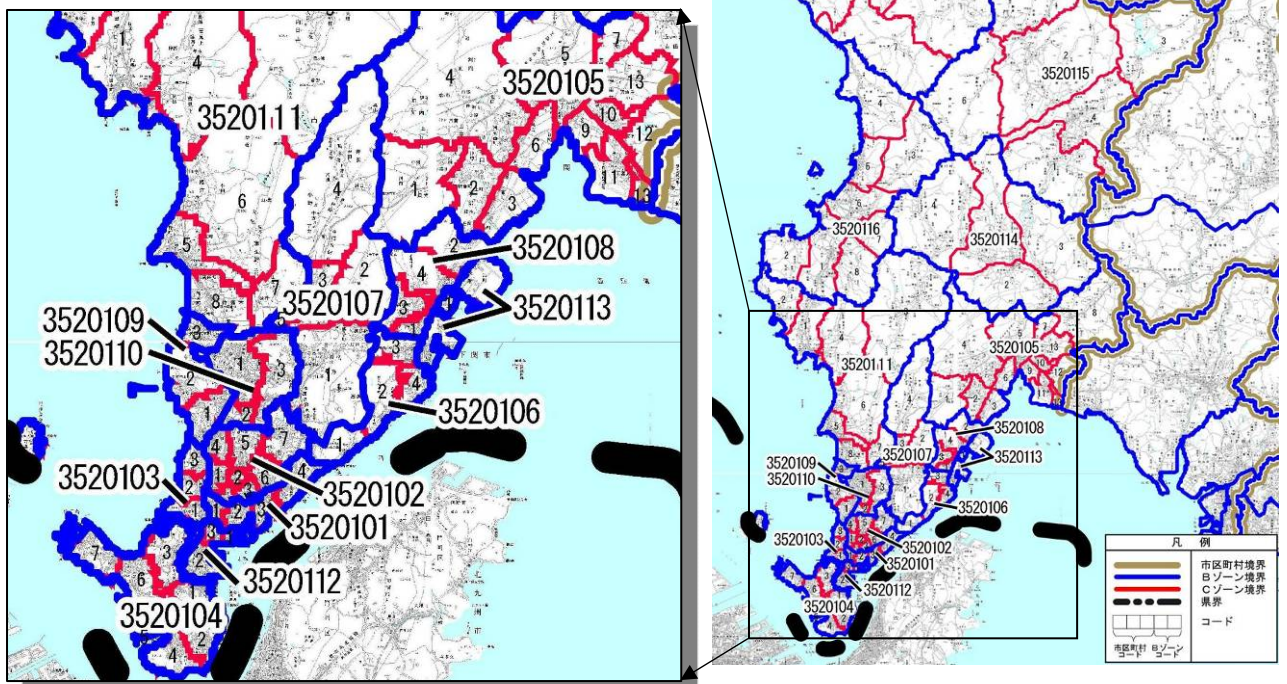
本調査では、道路交通センサスにおける「自家用車類調査」を実施し、調査対象は、自家用乗用車(個人使用車)、自家用乗用車(法人使用車)、自家用貨物車である。

対象車種一覧



②ゾーンの設定

市区町村程度の大きさに設定されるBゾーン(17ゾーン)をもとに、交通状況や商業施設の立地状況等をふまえBゾーン内をCゾーン(92ゾーン)としてさらに分類した。



【調査日】

調査日は平日の以下の条件を満たす日を設定した。

～調査日条件～

- ・火曜日～木曜日で前後に休日がない
- ・五十日を除く
- ・イベントなどの通常と異なる交通状況が予想される日を除く

調査日・・・10月6日(水)、14日(木)、21日(木)、27日(水)
11月11日(木)、18日(木)

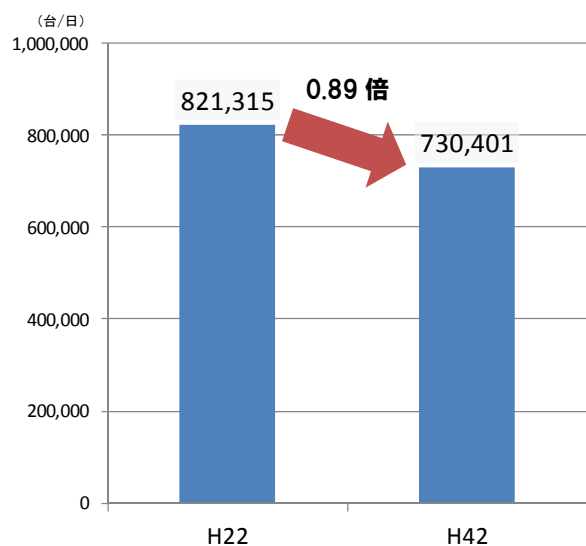
【必要調査台数等】

ゾーン設定	92ゾーン	
調査票様式	簡易調査票	調査結果
抽出率	5.9%	6.7%
必要調査票数	10,742台	11,936台

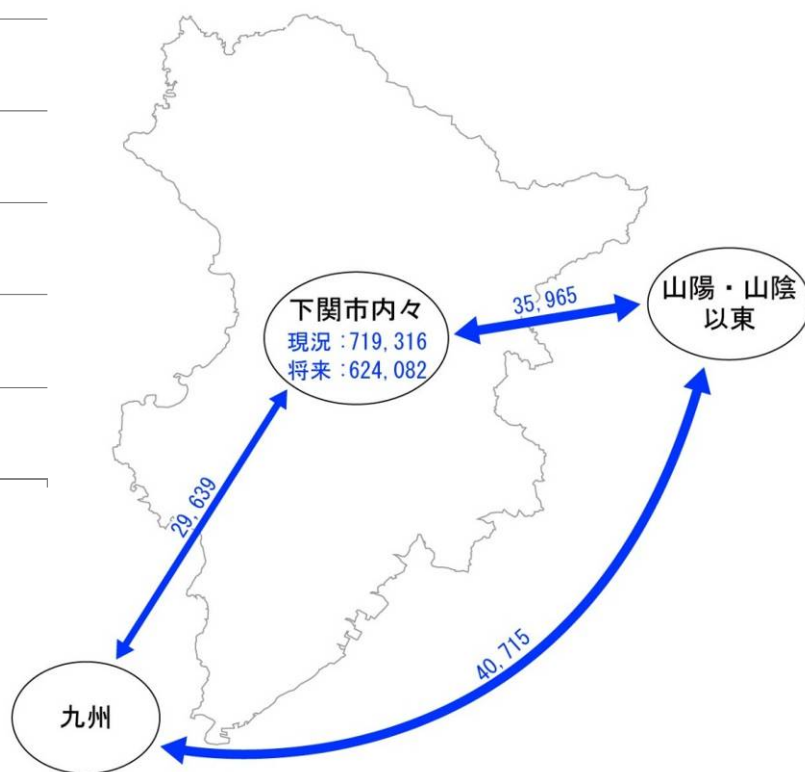
③調査結果からの将来交通需要

下関市関連の将来交通需要は現況より11%減少する結果となった。

このうち下関市内々交通は13%減少している。(人口減少が要因)

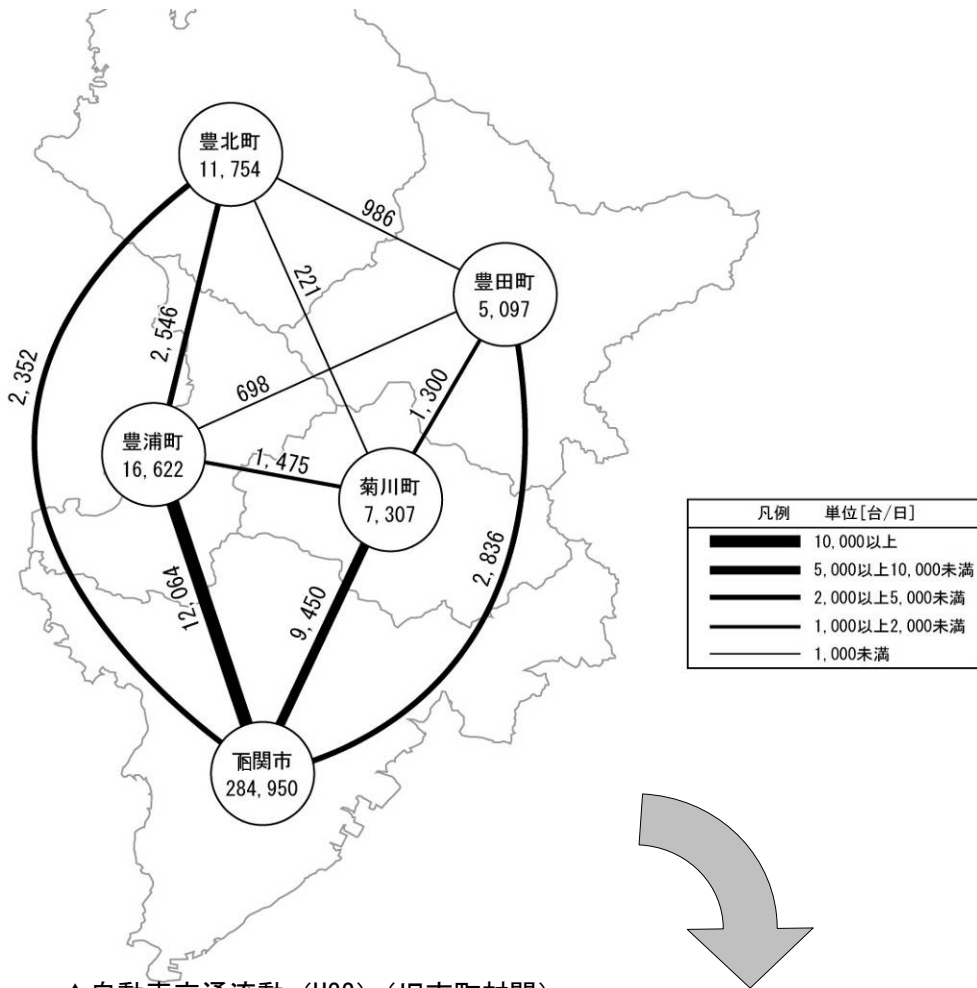


▲下関市関連の発生集中量推移

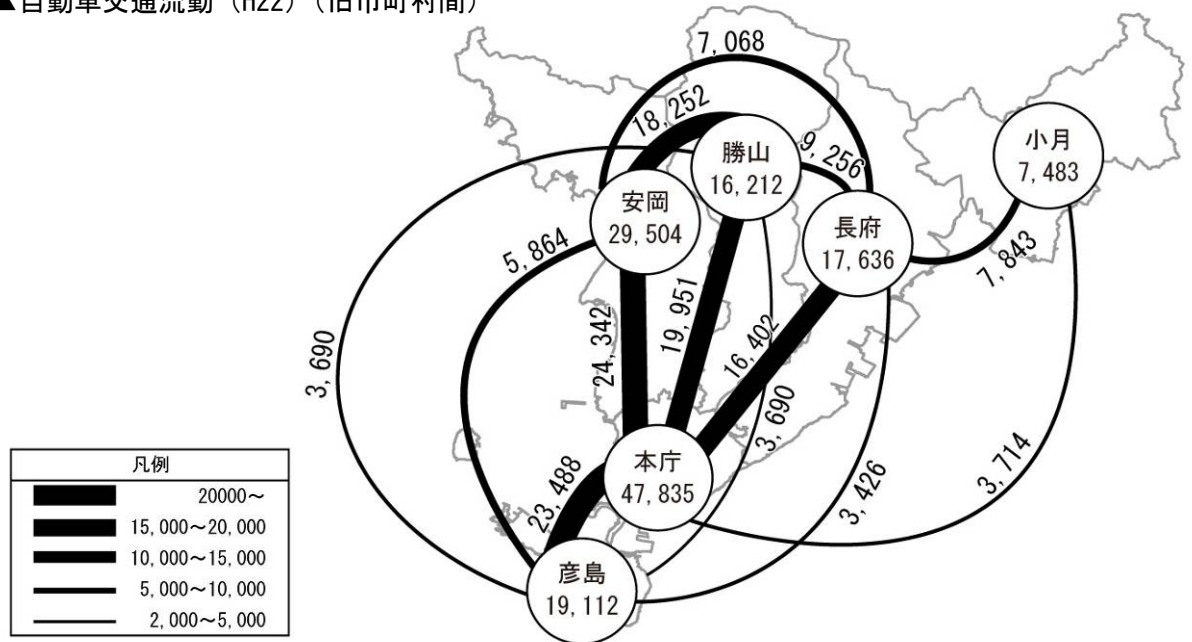


▲下関市関連の将来交通流動(H42推計値)

下関市内々の現況自動車交通流動（719,316台/日）について着目すると、市内の旧市町村間の自動車交通流動は、旧下関市を中心とした流動となっている。また、旧下関市内の自動車交通流動は、本庁地区を中心とした一極集中となっている。また、勝山～安岡地区間の流動量も多い。



▲自動車交通流動（H22）（旧市町村間）



▲自動車交通流動（H22）（旧下関市内）

(2) 市民意識調査

前項の計画課題等の検討結果を踏まえ、都市交通施策のあり方や観光・景観形成に関する交通施設のあり方、高規格道路の必要性など、下関市民の道路整備、交通施策整備に対する意識を把握する内容とした。

①調査対象者と配付・回収方法

市民意識調査の調査票配付は、自動車起終点調査の訪問配布、留置き訪問回収法に併せて、自動車起終点調査の10%程度とした。

②調査結果

回答数・・・1,079人

各課題に対する市民意識調査結果の概要

課題	市民意識調査結果の概要
①慢性的な渋滞の改善	大部分の地区で課題となっている。求められている対策は地区によって違うため、地区の特性を把握し対策を行う必要がある。
②生活道路の充実・強化	大部分の地区で課題となっている。有効だと思う対策は、バイパスや駐車場の整備を求める回答が目立つ。これは、幹線的な道路の整備が不十分なため、迂回路などで生活道路に支障をきたしている可能性があり、生活道路の対策を行う際は、幹線網と十分整合を図りながら行う必要がある。
③安全・安心な道路空間への改善	半数以上の地区で課題となっている。 求められている対策は地区によって異なるが、関連整備との整合が必要となる。
④災害への機能強化	「災害に強い道路整備」方針に対して、肯定的な意見が多く、防災に対する意識が高いと推察される。
⑤広域連携・地域連携の促進	「主要幹線道路網の構築」に対して、ほとんどの地区で6割程度が肯定的な意見となった。特に本庁地区など慢性的な渋滞に悩まされている地区では、否定的な意見は極めて少ない傾向が確認される。 「高規格道路の整備推進および機能強化」に対して、肯定的な意見がおおむね4割程度と否定的な意見の1~2割程度を上回ったが、「どちらともいえない」という回答が4割近くを占めているため、引き続き整備の必要性などの検討を進め、市民への説明が必要と思われる。 「拠点間の交流・連携を促進する道路整備」に対して、全ての地区で肯定的な回答が多かった。
⑥観光ルートの構築	観光ルートとあわせて駐車場の整備を検討することで、より、有効な観光客誘致となると考えられる。また、回答が分散した結果より、今回の意識調査だけで得られたハード整備に対する回答とあわせて、パンフレットやホームページを活用したソフト対策との連携が必要となる。
⑦公共交通施設の利便性向上	公共交通に関して、多くの地区、年齢の人が不満に感じている。
⑧景観への配慮	多くの回答者が「どちらともいえない」と回答しており、解決すべき道路の課題については、環境問題の改善と同一レベルとして扱い対処することでより多くの市民の賛同が得られるものと推察される。

■ 現況交通課題分析

(地域現況から見た都市交通に係る課題)

- ①地勢・気象
 - ・市域の拡大により地域間の移動サービスの向上が必要となる。
 - ・山林が多いため、防災への配慮が必要となる。
 - ・また、道路整備においても制約条件が多く、リダンダンシーの確保も重要となる。
 - ・災害を発生させるような雨も毎年発生しており、災害に強い道路が必要。
- ②人口構造
 - ・大都市との交流促進を強化・支援する交通軸が必要となる。
 - ・下関市内では、中心部へのアクセス強化する交通軸が必要となる。
 - ・旧市街地（本庁、彦島）の交通環境改善も必要となる。
 - ・高齢化の高い地区に対する医療・介護活動を支える交通も重要となる。
- ③産業構造
 - ・従業人口は下関市南部に集中。これら地区への通勤流動に対応した交通軸が必要。
 - ・2次産業が特化している瀬戸内海側は産業交通（大型車）が多い可能性が大きい。
 - ・3次産業が特化している海側は業務交通が多い可能性が大きい。
- ④工業
 - ・産業の活性化に資する交通網の整備が重要となる。
 - ・瀬戸内海側では工業関連交通の処理が重要となる。（通勤交通、産業交通等）
- ⑤商業
 - ・卸売業振興に資する交通網の整備が必要である。
 - ・郊外部へ出店する大規模小売店舗関連交通への対応が重要となる。
- ⑥観光
 - ・観光は下関の主要産業の一つであり、観光振興に資する交通網強化が重要となる。
- ⑦施設配置
 - ・市役所・総合支所、総合支所と各支所、各集落と支所との連絡強化が必要。
 - ・北方面からの専門医療センターまでの所要時間短縮が必要となる。
 - ・各居住地から救急告示病院へのアクセス強化も重要となる。
 - ・消防・防犯活動を支援する交通網も重要である。
- ⑧地域間交流
 - ・隣接する地域との日常交通を支える交通網の強化も重要となる。
- ⑨財政
 - ・財政の現状を鑑みると、事業の選択と集中が重要である。

(公共交通の現況から見た都市交通に係る課題)

- ①JR
 - ・山陽本線は、運行本数は多いが駅間が5kmと長く、利用可能な地区が少ない。
 - ・山陰本線は、駅間は短いが運行本数や平均速度は山陽本線よりサービスが悪い。
 - ・鉄道による広域流動では、自動車に比べアクセス性が悪い。
 - ・鉄道から自動車へ転換していることが伺える。北部地域が顕著。
- ②バス交通
 - ・路線バスの円滑な走行に資する道路整備が重要である。
 - ・近年の人口・商業施設の動向を整合した系統・運行サービスが重要となる。
 - ・高速バスのサービス維持には、高速ICまでの円滑性を確保する必要がある。

(道路交通の現況から見た都市交通に係る課題)

- ①保有台数
 - ・人口は減少しているが、乗用車の保有台数は増加している。
- ②道路網
 - ・高速ICから遠い地区が多数ある。
 - ・一般県道の31%が1車線区間である。
- ③整備状況
 - ・一般県道の44%は未改良となっている。
 - ・旧豊浦郡では、南北方向路線を中心に改良率が低い。
 - ・都市計画道路の未改良区間の大半は計画決定後30年以上が経過している。
- ④自動車交通量
 - ・中心部付近で自動車交通量が減少、その周辺で自動車交通量が増加している。
- ⑤地域間流動
 - ・地域間流動量の対応した交通容量の確保が重要となる。
 - ・安岡～勝山、彦島～安岡など、人口が増加している地区間では交通量も増加している。
- ⑥利用交通量
 - ・交通量の多い区間・路線では、交通量に見合った車線数の確保が必要である。
(国道2号長府才川、下関長府線、国道191号、(主)下関港線貴船町)
 - ・大型車交通量の多い区間では、走行性や安全性、沿道現地への配慮が必要である。
(国道2号才川～印内間、小月バイパス、印内～下関IC間)
 - ・夜間騒音への対応が必要である。
(国道2号長府才川、国道9号豊浦村字岩畔、国道191号稗田中町)
- ⑦混雑状況
 - ・混雑が激しい区間への対応が必要である。
(国道2号印内～山の谷間、国道191号武久町周辺、下関港垢田線、(主)下関長府線)
- ⑧速度状況
 - ・旅行速度向上が重要な課題となる。
(国道9号長府、下関美祢線、国道191号、武久椋野線、南風泊港線 等)
 - ・交通渋滞の解消も重要な課題である。
(山の田、金比羅、山の谷、印内、秋根、才川交差点)
- ⑨交通事故
 - ・交通事故の減少に資する対策も重要である。
(国道2号、9号、191号の市街地、(主)下関港線、(主)下関長門線、国道491号)
 - ・ヒヤリハット指摘の多い国道2号長府トンネル、国道9号唐戸交差点も対策が必要である。

① 将来の下関を支える各種機能軸の整備

1) 広域幹線軸

- ・下関市外からの広域交通を分担するための整備軸

2) 都市内幹線軸

- ・下関市中心部・市役所と総合支所間の連絡性を強化するための整備軸
- ・各地区から三次医療施設（関門医療センター）への連絡性を強化するための整備軸

3) 地区内連絡軸

- ・市役所・総合支所と各地区との連絡性を強化するための整備軸
- ・各集落と救急告示病院・消防署・警察署等との連絡性を強化するための整備軸

4) 産業・観光支援軸

- ・産業拠点（工業立地地区、卸売施設）と広域交通拠点（高速IC、港湾施設など）、主要観光施設と広域交通拠点（主要駅、高速ICなど）との連絡性を強化するための整備軸

② 慢性的な交通渋滞の解消等による旅行速度の向上

- ・地域を活性化させるためには、自動車流動の支障となる渋滞の解消や混雑の解消による旅行速度の向上が非常に重要となる。

交差点（山の田、金比羅、山の谷、印内、秋根、才川交差点）

区間路線（国道2号印内～山の谷間、国道191号武久町周辺、下関港垢田線、(主)下関長府線、国道9号長府、下関美祢線、国道191号、武久掠野線、南風泊港線 等）

- ・人口が増加し、大型小売店舗の立地が進む勝山地区、川中地区への対応も重要である。

③ 安全・安心な道路環境整備

- ・高齢化が進む中で、安全・安心な生活を過ごすためには、交通事故や危険箇所への対応が重要である。

事故率：国道2号・9号・191号の市街地、下関港線、下関長門線、国道491号）

危険箇所：国道2号長府トンネル、国道9号唐戸交差点

- ・また、大型車の多い区間では、夜間騒音等への対応も重要である。

大型車：国道2号才川～印内間、小月バイパス、印内～下関IC間

騒音：国道2号長府才川、国道9号豊浦村字岩畔、国道191号稗田中町

④ 災害に強いネットワークの形成

- ・下関市は山地も多く、災害を発生させるような雨も毎年発生している。
- ・このため、防災・リダンダンシーに考慮したネットワーク形成が重要である。

⑤ 都市計画道路の見直し

- ・中心部では人口等が減少しており、交通環境の改善による地域活性が重要である。
- ・未改良の都市計画道路が約40km、このうち32kmが計画決定後30年以上となっている。
- ・中心部での道路整備は事業費が大きくなることから、事業の選択と集中が重要となる。

⑥ 公共交通サービスの向上

- ・高齢化の進展に伴い交通弱者への配慮が重要となる。
- ・このため、バス路線の改良、利用者ニーズに整合したサービスの提供が重要となる。

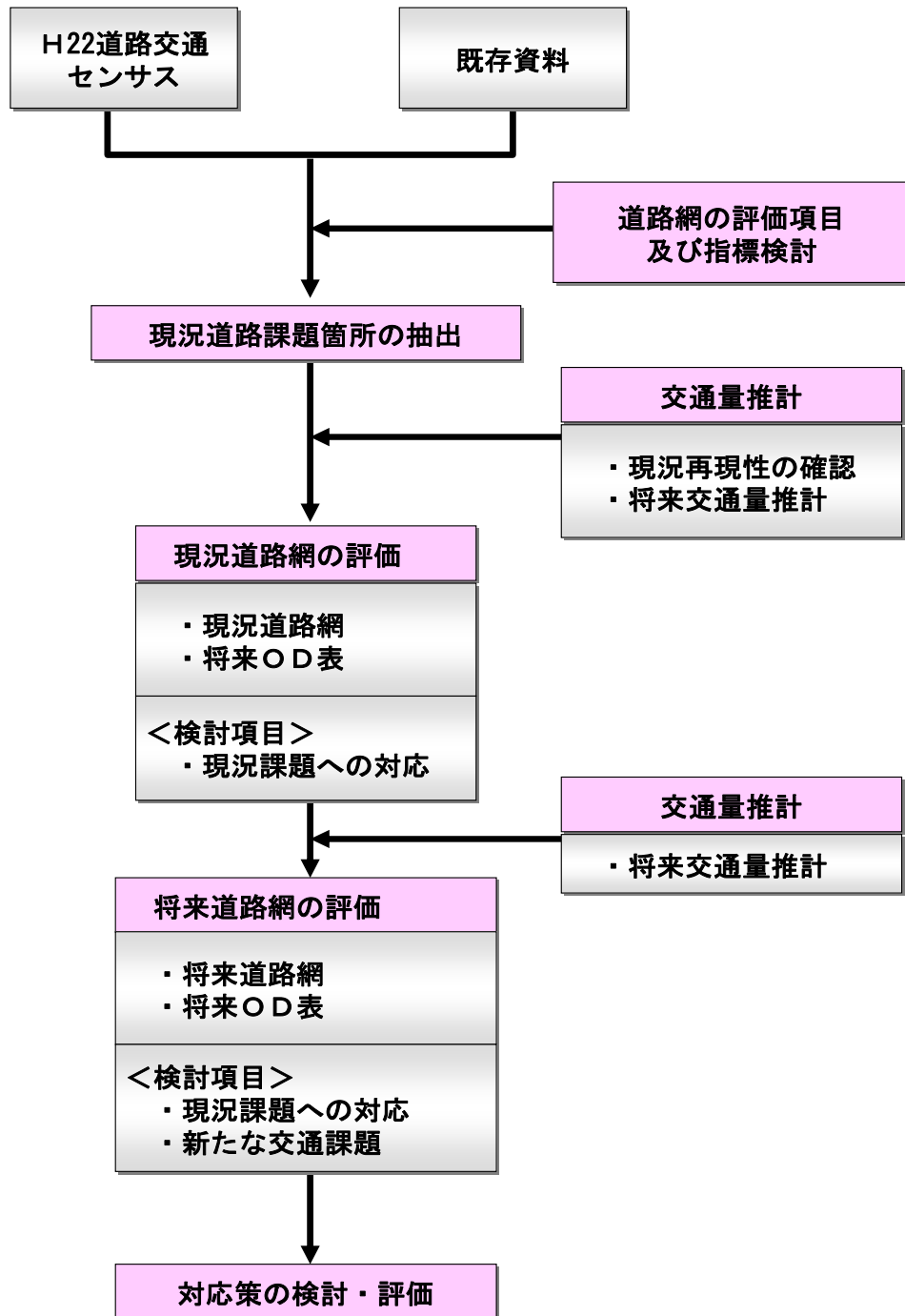
■ 将来道路網の評価

(1) 将来道路網評価の流れ

将来道路網の評価は、以下のフローに従って検討・評価を実施した。

現況道路網の評価は、現況道路網に現況の交通需要を推計した現況OD表を配分した結果により抽出された交通課題に対して、将来の交通重要を推計したものである将来OD表を配分することにより、現況の交通課題が解消するか否かを評価した。

将来道路網の評価は、将来道路網に将来OD表を配分することにより、現況の交通課題が解消するか、又、新たな課題が発生していないかを評価した。



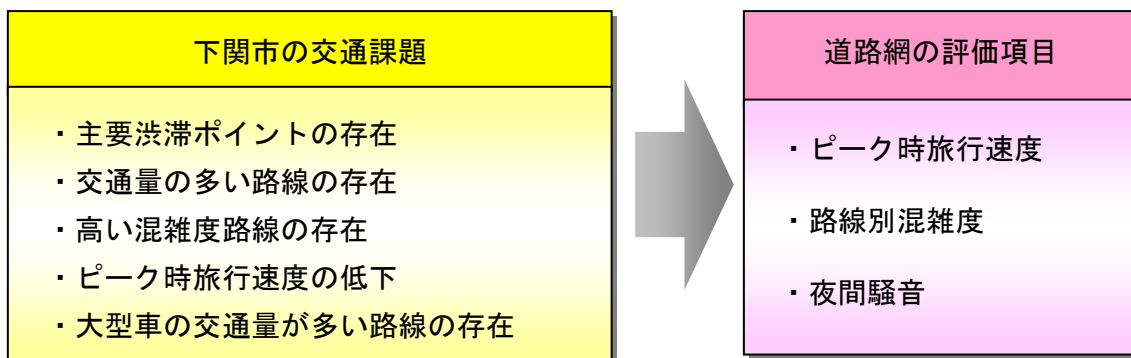
▲道路網評価のフロー

(2) 現況道路網における交通課題

①道路網評価項目の設定

道路網の評価項目は下関市の交通課題を参考にして以下のように整理した。

道路網の評価項目は、「ピーク時旅行速度」「路線別混雑度」「夜間騒音」の三項目に着目し、道路網における各路線を評価した。



▲道路網の評価項目設定

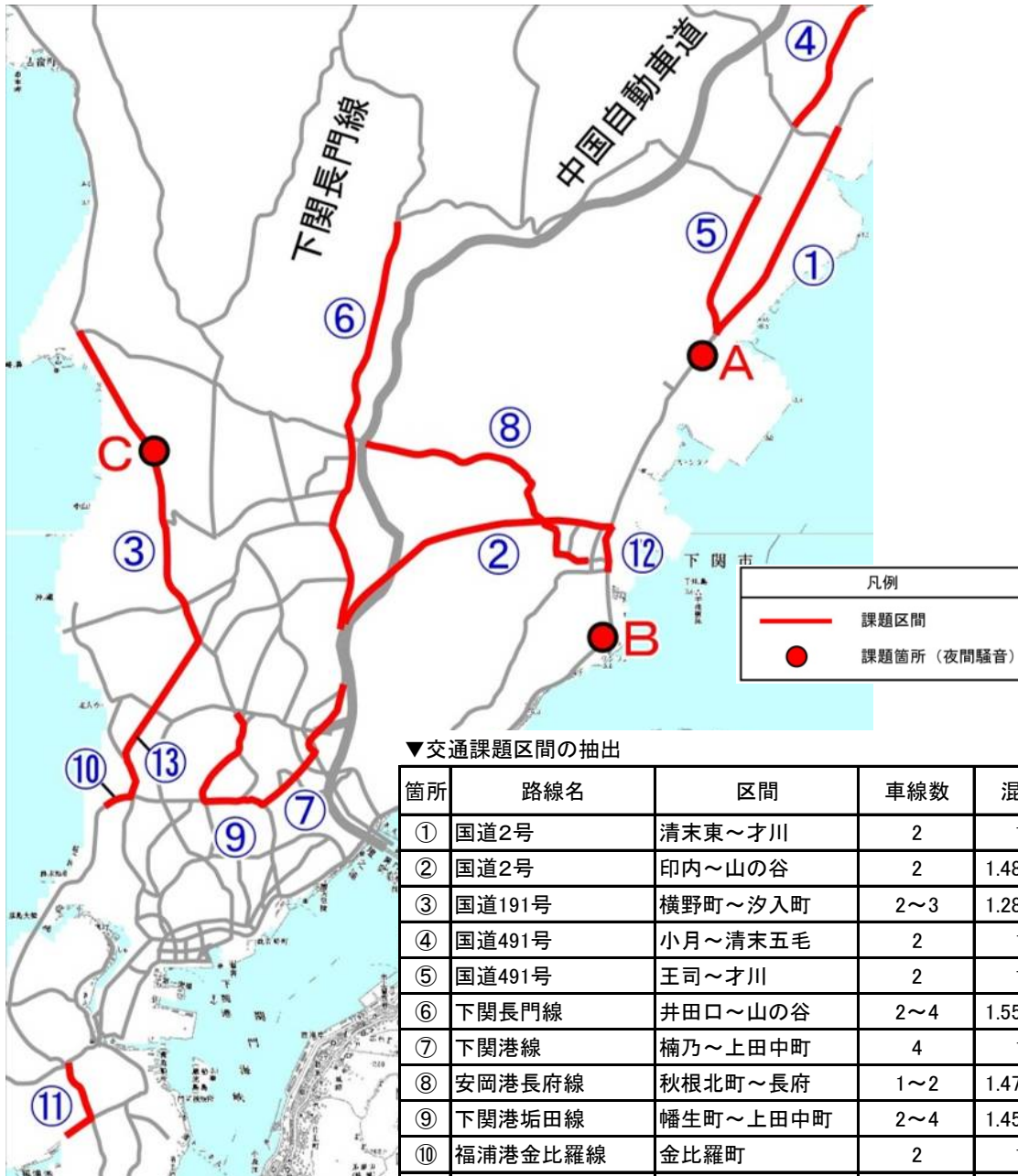
道路網を評価する項目およびその内容について、以下に示す。

道路網評価項目		評価項目の内容
交通課題 箇所 の抽出	ピーク時旅行速度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 朝夕など道路が混雑するピーク時の旅行速度が警視庁により渋滞と定義される 20km/h 未満の路線については、渋滞もしくは混雑が発生しているものと判定し課題箇所とする。
	路線別混雑度	<ul style="list-style-type: none"> ・ 混雑度 1.25 を超える区間については、朝夕など道路が混雑するピーク時間及びピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速的に増加する可能性が高い状態であるため評価指標とする。 ・ ただし、当該区間のピーク時旅行速度が、原動付自転車の法定速度 30km/h 以上の場合は、交通量が多いがスムーズに通過している状態であり大きな混雑は発生していないものと判定し対象外とする。
	夜間騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・ 就寝時間帯である夜間を対象に、騒音規制法により公安委員会に対策を要請できる要請限度(70db)を超過するか否かを評価指標とする。

②現況道路網における交通課題箇所の抽出

①の道路網評価項目を用いて、現況道路網に現況の交通需要を推計した現況OD表を配分した結果により交通課題箇所を抽出した。

交通課題箇所抽出にあたっては、平成22年道路交通センサスのデータを用いて整理する。現況道路網における交通課題箇所は、以下のとおり旧下関市を中心として存在している。



▼交通課題区間の抽出

箇所	路線名	区間	車線数	混雑度	ピーク時 旅行速度
①	国道2号	清末東～才川	2	1.43	27.4
②	国道2号	印内～山の谷	2	1.48～2.38	20.9～26.9
③	国道191号	横野町～汐入町	2～3	1.28～2.29	18.5～24.7
④	国道491号	小月～清末五毛	2	1.51	25.1
⑤	国道491号	王司～才川	2	1.51	29
⑥	下関長門線	井田口～山の谷	2～4	1.55～1.59	25.3～29.2
⑦	下関港線	楠乃～上田中町	4	1.25	23.2
⑧	安岡港長府線	秋根北町～長府	1～2	1.47～2.25	27.6
⑨	下関港坂田線	幡生町～上田中町	2～4	1.45～1.57	14.5～23.3
⑩	福浦港金比羅線	金比羅町	2	1.63	11.3
⑪	福浦港金比羅線	彦島本村町～福浦町	2	1.54	20.1
⑫	国道9号	長府	4	0.93	6.5
⑬	国道191号	金比羅～汐入	4	1.00	11.3

出典：H22道路交通センサス

▼交通課題箇所の抽出(夜間騒音)

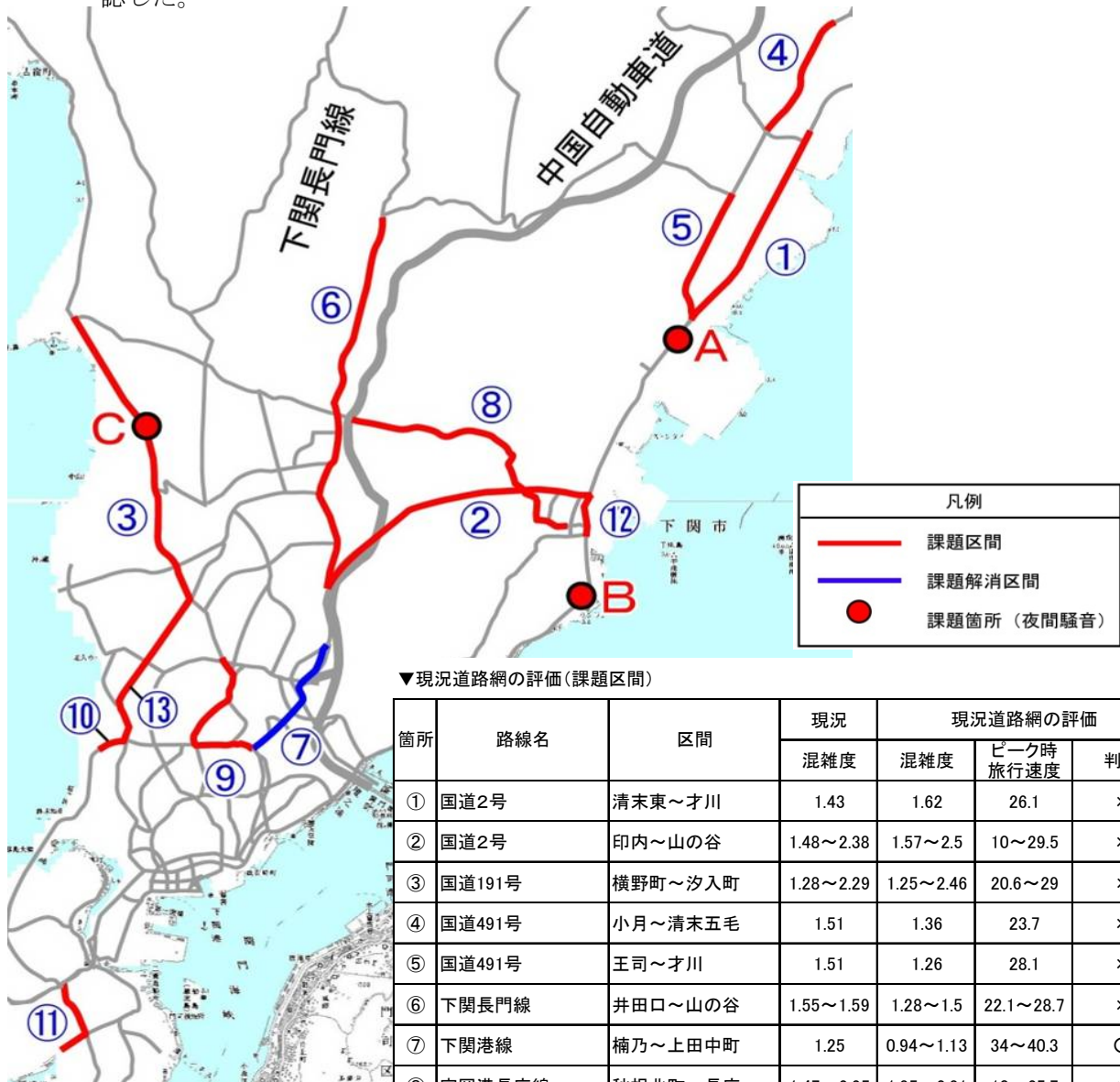
箇所	路線名	地点	夜間騒音
A	国道2号	長府才川1-44	72 要請限度を超過
B	国道9号	大字豊浦村字岩畔	71 要請限度を超過
C	国道191号	稗田中町	71 要請限度を超過

出典：山口河川国道IRサイト

▲下関市における現況道路網課題箇所

(3) 現況道路網の評価 (将来交通需要による交通課題の解消状況)

現況での交通課題箇所において、将来交通需要により交通課題が解消するかを確認し、現況道路網の評価を行った結果、多くの箇所で見況課題を解消することができないことを確認した。



▼現況道路網の評価(課題区間)

箇所	路線名	区間	現況	現況道路網の評価		
			混雑度	混雑度	ピーク時 旅行速度	判定
①	国道2号	清末東～才川	1.43	1.62	26.1	×
②	国道2号	印内～山の谷	1.48～2.38	1.57～2.5	10～29.5	×
③	国道191号	横野町～汐入町	1.28～2.29	1.25～2.46	20.6～29	×
④	国道491号	小月～清末五毛	1.51	1.36	23.7	×
⑤	国道491号	王司～才川	1.51	1.26	28.1	×
⑥	下関長門線	井田口～山の谷	1.55～1.59	1.28～1.5	22.1～28.7	×
⑦	下関港線	楠乃～上田中町	1.25	0.94～1.13	34～40.3	○
⑧	安岡港長府線	秋根北町～長府	1.47～2.25	1.35～2.31	10～25.7	×
⑨	下関港垢田線	幡生町～上田中町	1.45～1.57	1.31～1.32	26.7～28.4	×
⑩	福浦港金比羅線	金比羅町	1.63	1.51	23.2	×
⑪	福浦港金比羅線	彦島本村町～福浦町	1.54	1.35～1.38	19.6～29.9	×
⑫	国道9号	長府	0.93	0.94～0.97	6.4～6.5	×
⑬	国道191号	金比羅～汐入	1.00	1.08	11.0	×

▼現況道路網の評価(夜間騒音)

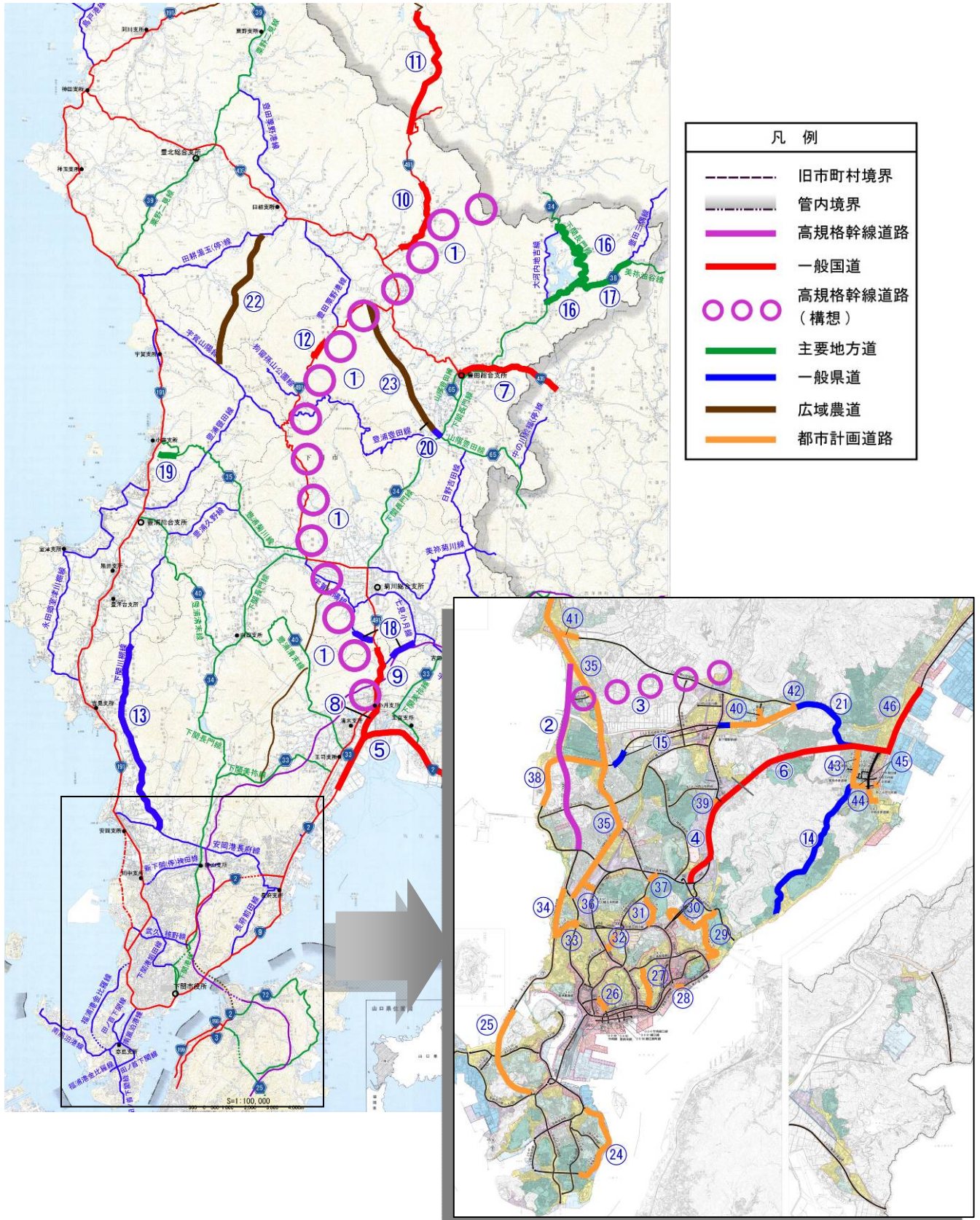
箇所	路線名	区間	現況	現況道路網の評価		
			夜間騒音	夜間騒音	判定	
A	国道2号	長府才川1-44	72	73	×	要請限度を超過
B	国道9号	大字豊浦村字岩畔	71	72	×	要請限度を超過
C	国道191号	稗田中町	71	71	×	要請限度を超過

▲ 現況道路網の評価結果

(4) 将来道路網の評価 (将来道路網の構築による交通課題の解消状況)

① 将来道路網の設定

現在、事業計画のある将来路線や未整備の都市計画道路が整備された状態を将来道路網として設定し、将来道路網の構築により交通課題が解消するかを確認し、将来道路網の評価を行う。事業計画のある将来路線は、高規格幹線道路である山陰自動車道や地域高規格道路である下関西道路など、幹線道路を中心に計画されている。また、旧下関市を中心に都市計画道路が多く計画されている。



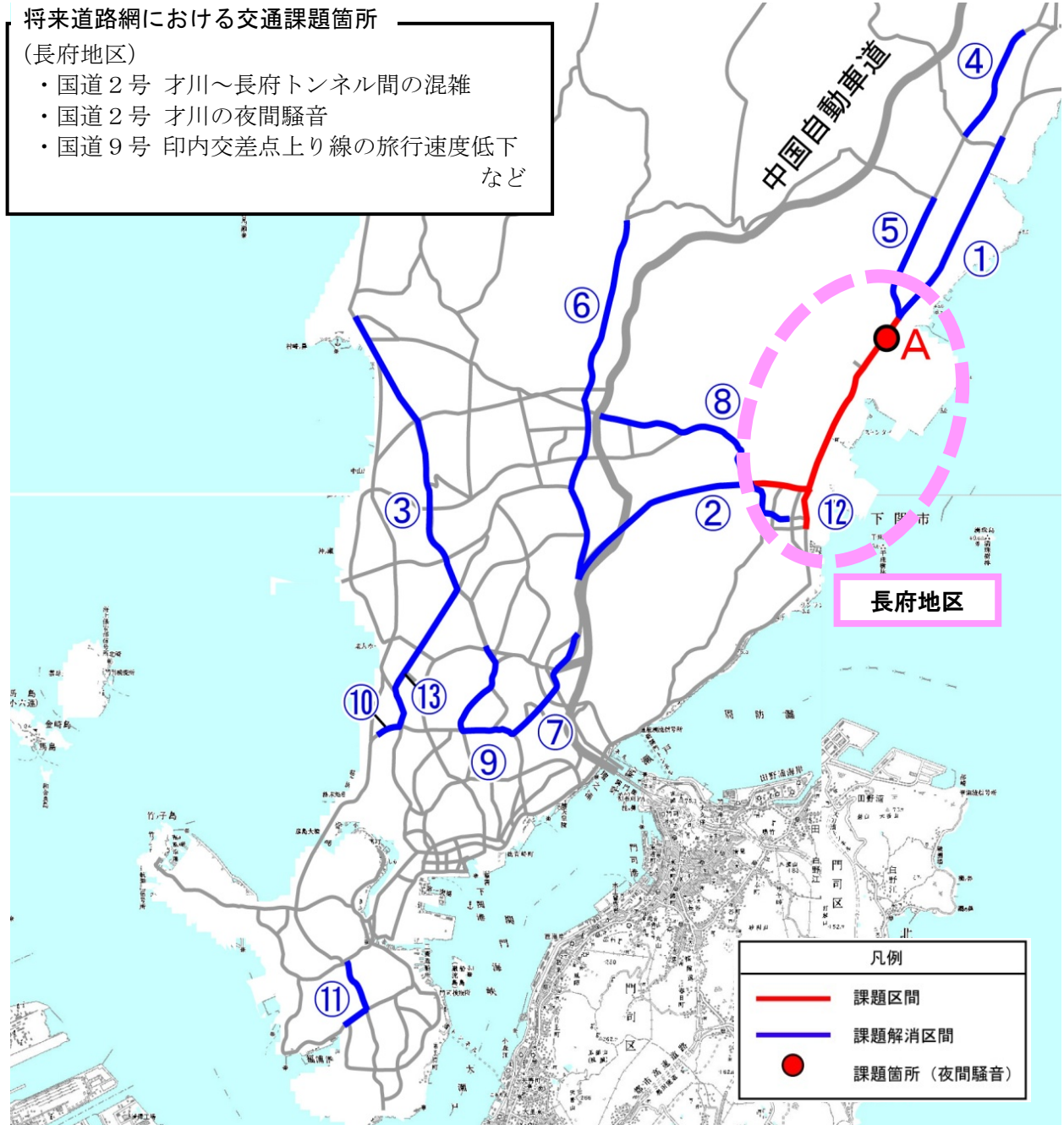
▼事業計画のある将来路線

道路種別	箇所	路線名	事業箇所名	H42
				将来 車線数
高規格幹線 地域高規格	①	山陰自動車道	三隅～小月	4
	②	下関西道路	下関北バイパス	4
	③		綾羅木形山道路	4
直轄国道	④	国道2号	下関拡幅	6
	⑤		小月バイパス	4
	⑥		印内～山の谷	4
補助国道	⑦	国道435号	美祢～豊田バイパス	2
	⑧	国道491号	下小月バイパス	2
	⑨		上小月バイパス(H23完了)	4
	⑩		一ノ俣拡幅	2
	⑪		豊田～油谷バイパス	2
	⑫		モクロジ 全路子拡幅	2
主要地方道 一般県道	⑬	(一)下関川棚線		2
	⑭	(一)長府前田線		2
	⑮	(一)新下関停車場稗田線	(都)長府綾羅木線	4
	⑯	(主)下関長門線		2
	⑰	(主)美祢油谷線		2
	⑱	(一)宇賀山陽線		2
	⑲	(主)豊浦菊川線		2
	⑳	(一)豊浦豊田線(H23完了)		2
	㉑	(一)安岡港長府線	(都)長府綾羅木線	4
広域農道	㉒	豊関2期地区		2
	㉓	豊関3期地区		2
都市計画道路	㉔	3 5 33(都)江の浦塩浜線		2
	㉕	3 4 11(都)長崎筋川線		4
	㉖	3 5 39(都)茶山竹崎線		2
	㉗	3 5 40(都)三百日本町線		2
	㉘	3 3 8(都)唐戸壇之浦線		4
	㉙	3 6 43(都)養治線		2
	㉚	3 6 44(都)椋野園萩尾線		2
	㉛	3 5 36(都)山の口旭線		2
	㉜	3 6 45(都)巖島向山線		2
	㉝	3 3 10(都)金比羅線		4
	㉞	3 5 54(都)筋川武久線		2
	㉟	3 3 7(都)下関駅福江線		4
	㊱	3 4 57(都)武久幡生本町線		2
	㊲	3 4 14(都)下関駅旭線		2
	㊳	3 3 53(都)幡生綾羅木線		4
	㊴	3 3 6(都)新町勝山線		4
	㊵	3 4 55(都)勝谷形山線		2
	㊶	3 5 29(都)勝山安岡線		2
	㊷	3 5 29(都)勝山安岡線		2
	㊸	3 6 48(都)長府前田線		2
	㊹	3 5 30(都)松原長府駅前線		2
	㊺	3 5 37(都)南之浜惣社線		2
	㊻	3 4 12(都)長府王喜線		6

②将来道路網の評価

将来道路網の構築により、現況道路網での交通課題の多くは解消するが、若干ながら将来道路網においても長府地区を中心に交通課題が残る結果となっている。

これらの交通課題箇所については、今後の道路整備進捗状況および進捗に伴う新たな交通課題箇所に対して、社会情勢の変化を見ながら対応方針を検討していく必要がある。

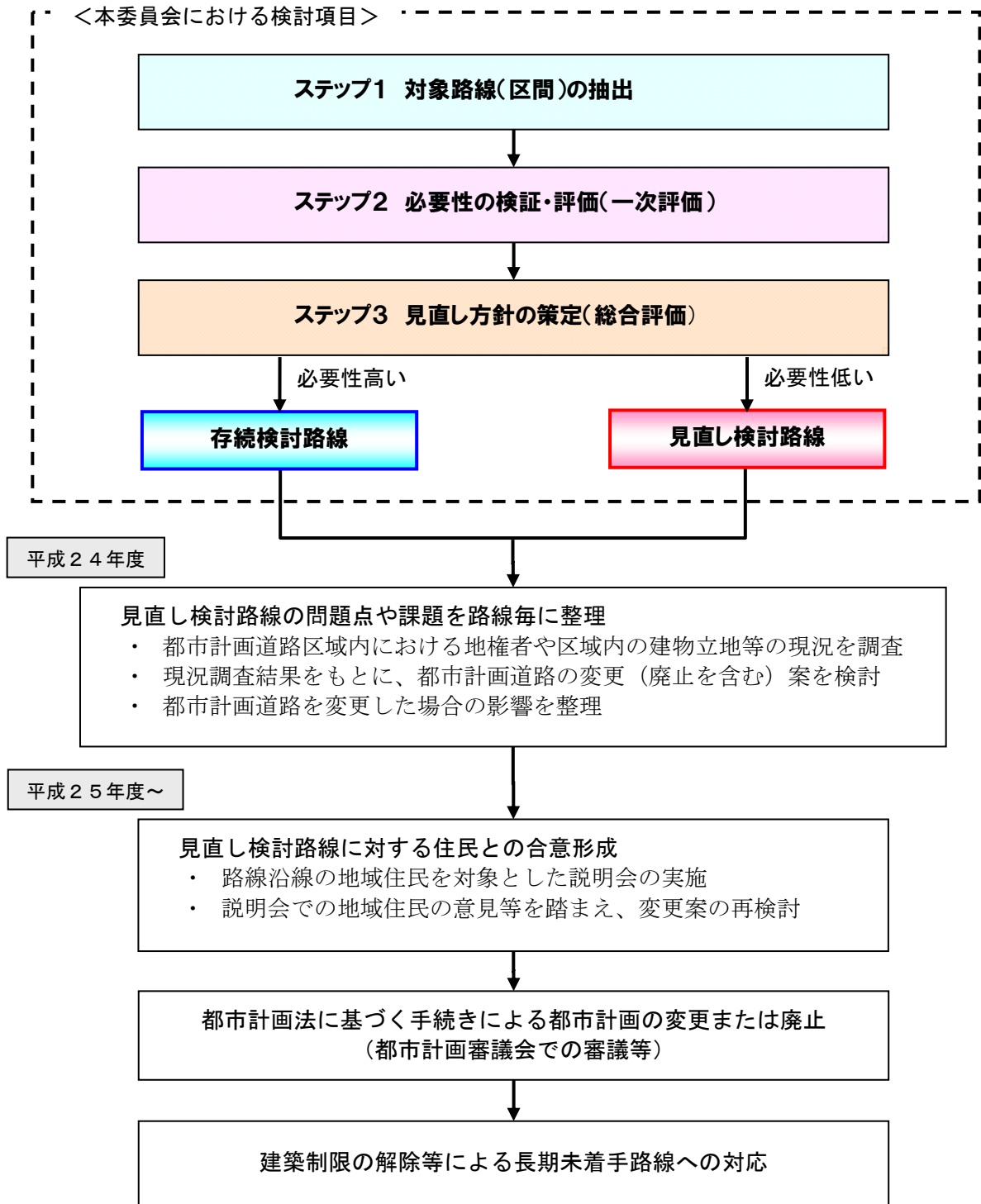


▲将来道路網による評価結果

■ 都市計画道路の見直し

(1) 都市計画道路の見直しフロー

現在、下関市において都市計画決定されている都市計画道路66路線について、以下のフローにより、長期未着手となっている路線や関連事業等により見直しが必要な対象路線を抽出し、必要性の検証及び評価を行い、並行して代替路線が既に整備されている等により**必要性が低い路線**等を、廃止を含めた見直しが必要な「**見直し検討路線**」として抽出し、都市計画道路の見直しを行なった。



▲ 都市計画道路の見直し 全体フロー

(2) 見直し対象路線(区間)の抽出 (ステップ1)

見直し対象路線は以下の条件に該当する都市計画道路を見直し対象路線とした。

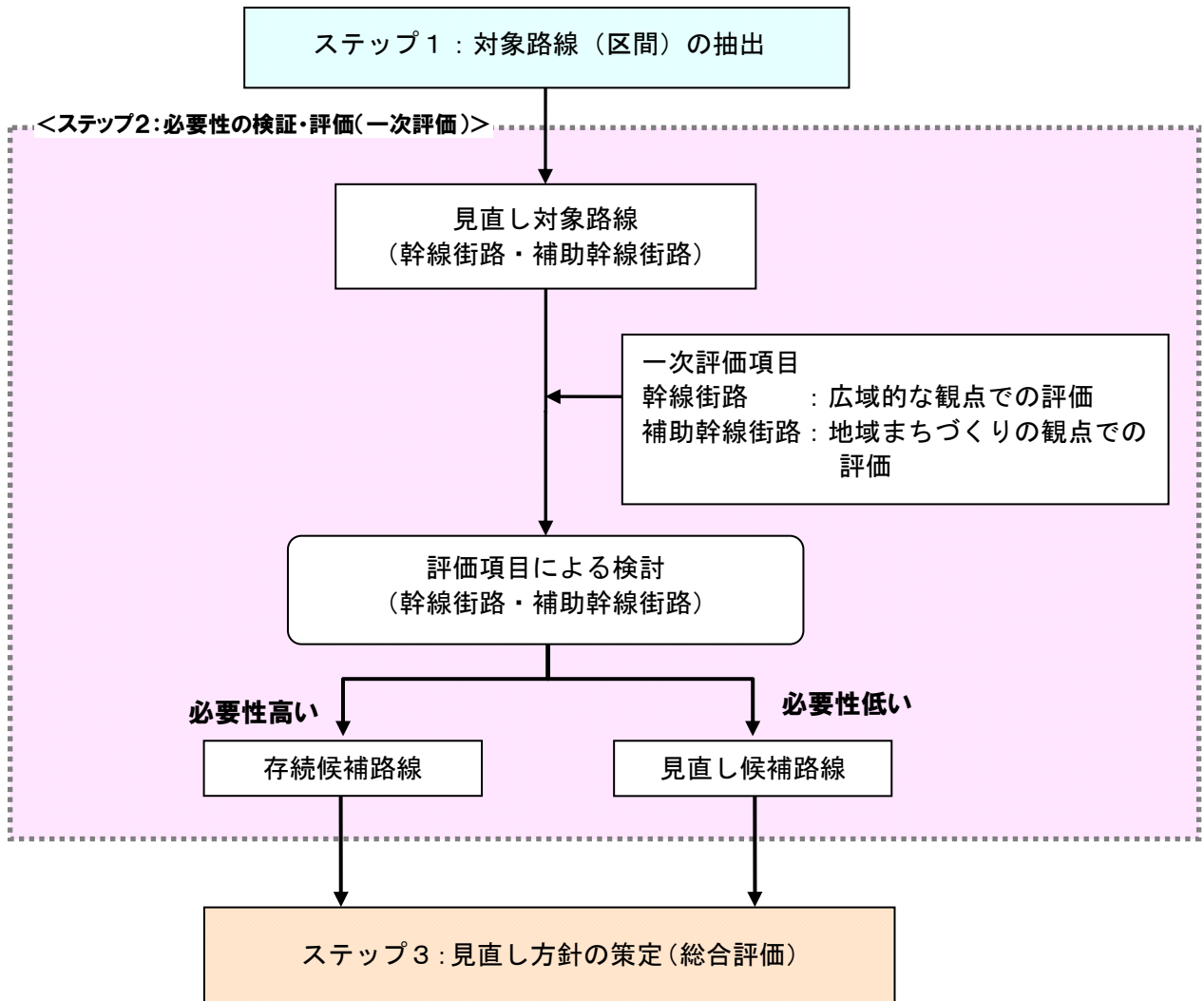
【対象路線(区間)の抽出】

- ・計画決定から30年以上経過した路線(長期未着手路線)
※ただし、都市計画決定の車線数が現道で満たされているものは対象外とする。
(例:残事業が歩道整備の路線等)
 - ・その他、関連事業等により見直しが必要な路線
- ステップ3 見直し方針の策定(総合評価)

(3) 必要性の評価・検証(一次評価:ステップ2)

① 必要性の評価・検証(一次評価)の流れ

必要性の評価・検証(一次評価)は、以下のフローに従って行なう。



▲ 必要性の評価・検証(一次評価)フロー

②一次評価項目

幹線街路は広域的な観点での評価項目、補助幹線街路は地域のまちづくりの観点による評価項目により一次評価を行なった。

広域的な観点での評価項目（幹線街路）

評価視点	評価項目	評価項目の具体的内容	
交通機能	自動車 交通需要 への対応	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画マスタープラン等で市街地内の交通混雑の解消に資する道路とされる路線・区間 H22年道路交通センサスデータに基づく交通量推計結果より以下の条件に該当する路線・区間 ①見直し検討対象路線がB Pの場合、見直し検討対象路線を整備することで現道部の将来交通量推計による混雑度が1.25未満となる路線・区間 ②将来交通量推計結果で混雑度が1.25以上の路線・区間 	
	都市交通 支援	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス等の公共交通機関のサービスが高い路線（ピーク時の平均運行本数6便/時以上）及びサービスを向上させる計画のある道路 	<ul style="list-style-type: none"> バス路線に指定されている区間で、朝または夕ピークの運行本数が6便/時以上（10分間隔）の路線・区間 バス専用レーンの整備等バスの運行サービス水準を向上させる施策が考えられている路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> J R在来線駅、バスターミナルへのアクセス道路 	<ul style="list-style-type: none"> J R在来線駅、バスターミナルと最寄りの幹線街路同士の交差点（全方向）を連絡する路線・区間
	都市間連携	<ul style="list-style-type: none"> 都市外拠点と市街地を連絡する道路 	<ul style="list-style-type: none"> 自市町の都心、地域拠点と隣接市町の都心を連絡する路線・区間 山口県区域マスタープランで広域幹線道路、広域道路として位置付けられている路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> 高次医療ネットワークを支える道路 	<ul style="list-style-type: none"> 都心、拠点から最寄りの2次、3次医療施設を連絡する路線・区間 2次医療施設を持たない他の市町から自市町内の2次医療施設を連絡する路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> 高速バス等広域公共交通機関のサービスがある道路及び今後提供が考えられる道路 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、高速バスが運行している路線、または今後高速バス等の運行が考えられる路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> 空港、港湾、高速I C、新幹線駅等の広域交通拠点と市街地を連絡する道路 	<ul style="list-style-type: none"> 都心、拠点と空港、特定重要港湾、重要港湾、最寄りの高速I C、新幹線駅等を連絡する路線・区間
	都市流動 支援	<ul style="list-style-type: none"> 交通処理機能の高い道路 	<ul style="list-style-type: none"> 将来の交通量が4種2級の計画交通量の最少値である4,000台/日以上と想定される路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> 産業活動に寄与する道路 	<ul style="list-style-type: none"> 工業団地や流通業務団地等の産業拠点と、空港、高速I C、特定重要港湾、重要港湾、J R貨物駅を連絡する路線・区間
		<ul style="list-style-type: none"> 観光・レクリエーション拠点へのアクセス道路 	<ul style="list-style-type: none"> 主要観光施設（年間入込み客数10万人以上）と高速I C、空港、港湾（特定重要港湾、重要港湾、地方港湾）、J R駅、新幹線駅等を連絡する路線・区間

評価視点		評価項目	評価項目の具体的内容
空間機能	環境・景観の 保全・向上	・環境保全及び景観向上の位置付けがある道路	・都市計画マスタープランや景観計画等によりシンボルロードとして位置付けられる街路 ・日本風景街道に認定されている道路（風波のクロスロード）
	防災機能	・啓開活動に資する道路（緊急輸送道路の指定路線）	・山口県の緊急輸送道路ネットワーク計画で指定されている路線・区間
		・代替路線（緊急輸送道路の代替路線）	・山口県の緊急輸送道路ネットワーク計画で指定されている路線・区間の代替が可能となる路線・区間
市街地形成機能	・都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する道路	・都市計画マスタープラン、長期総合計画で中心市街地、都心、地域拠点相互間を連絡する道路等として位置付けられている路線・区間	
	・放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する道路	・都市計画マスタープランで放射、環状道路等、中心市街地の骨格的な道路として位置付けられている路線・区間 ・道路種別が県道以上の道路で、市街地の骨格形成を担う路線・区間	

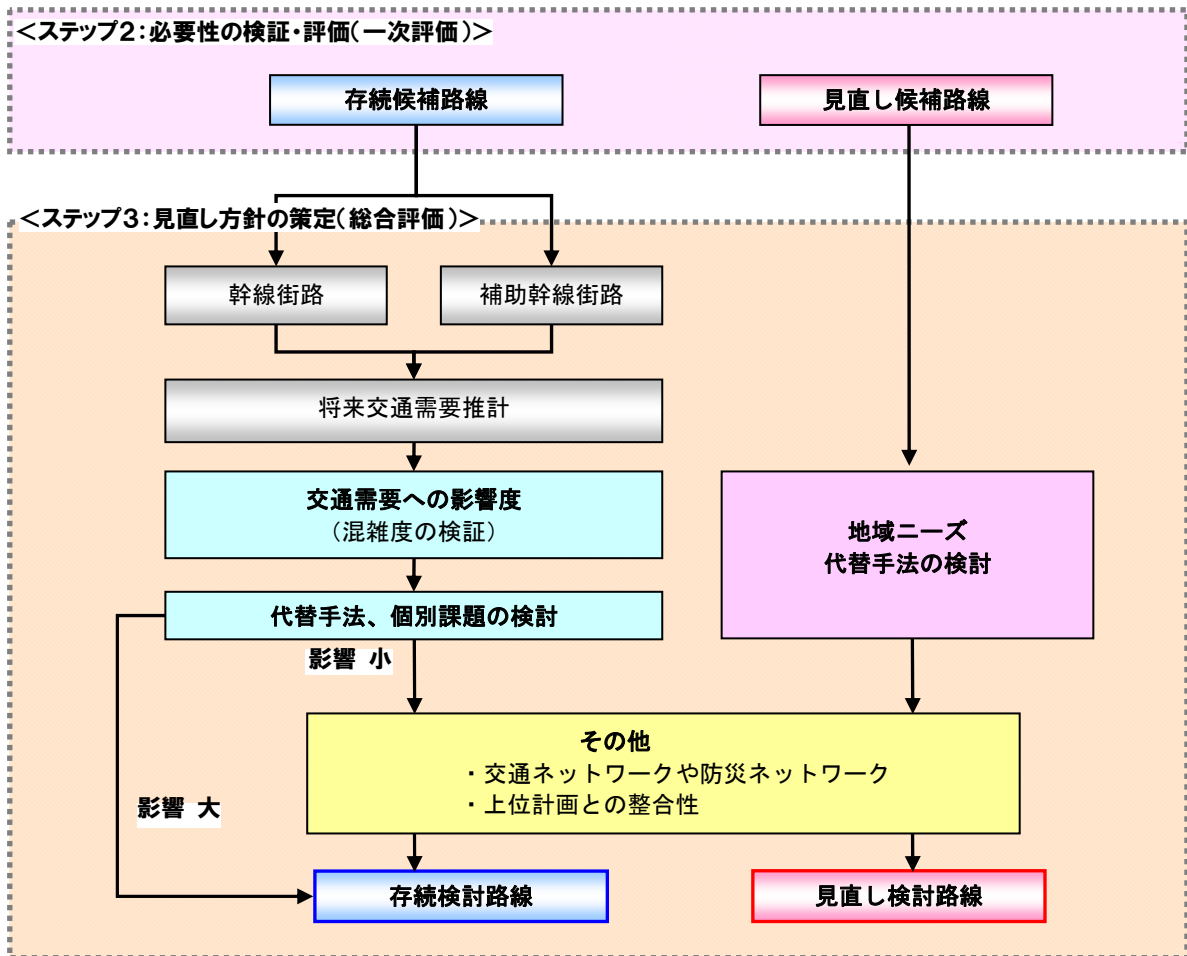
地域まちづくりの観点での評価項目（補助幹線街路）

評価視点		評価項目	評価項目の具体的内容
交通機能	都市交通 支援	・路線バス等公共交通機関のサービスがある道路及び、あんしん歩行エリア内にある道路	・路線バスが運行している（予定される）路線・区間 ・JR 駅などのアクセス向上に寄与する路線・区間 ・警察庁、国土交通省が歩行者・自転車対策及び生活道路対策の一貫として設定した「あんしん歩行エリア」内にある路線・区間
	都市流動 支援	・地域内の主要拠点(小学校、中学校、公共施設、大規模小売店舗等)を連絡する道路	・公共・公益施設（市役所、図書館、文化会館、小学校、中学校等）や大規模小売店舗（店舗面積 3000 m ² 以上）、病院（病床数 20 以上）と幹線街路を連絡する路線・区間
空間機能	環境・景観の 保全・向上	・歴史・景観・文化資源のある道路	・沿道で歴史文化的な環境整備の計画のある路線・区間 ・なお、重要伝統的建造物群保存地区など、歴史・文化資産の現状保全に努める地区は含まない。
		・居住地における交通環境の安全性が高い道路	・地域外からの通過交通などにより、地域内の道路を横断する人々の多くが、自動車に影響を受けずに安全に通行できる路線・区間。
防災機能	防災機能	・延焼防止機能がある道路	・幅員 12m以上の路線・区間
		・消防活動困難地域の解消を図る道路	・消防活動困難区域（現況幅員 6m以上の道路から直距離 140 mの範囲に含まれない区域）を解消するための路線・区間
街地形成機能	・街区の骨格を形成する道路（都市計画マスタープラン等で位置付け）	・街区の骨格を形成する道路（都市計画マスタープラン等で位置付け）	
	・地域経済の活性化に寄与する道路	・地域経済の活性化に寄与する道路	
市街地形成機能	・地域社会に与える影響が少ない道路	・地域社会に与える影響が少ない道路	

(4) 見直し方針の策定（総合評価：ステップ3）

①見直し方針の策定（総合評価）の流れ

見直し方針の策定（総合評価）は、以下のフローに従って行なった。

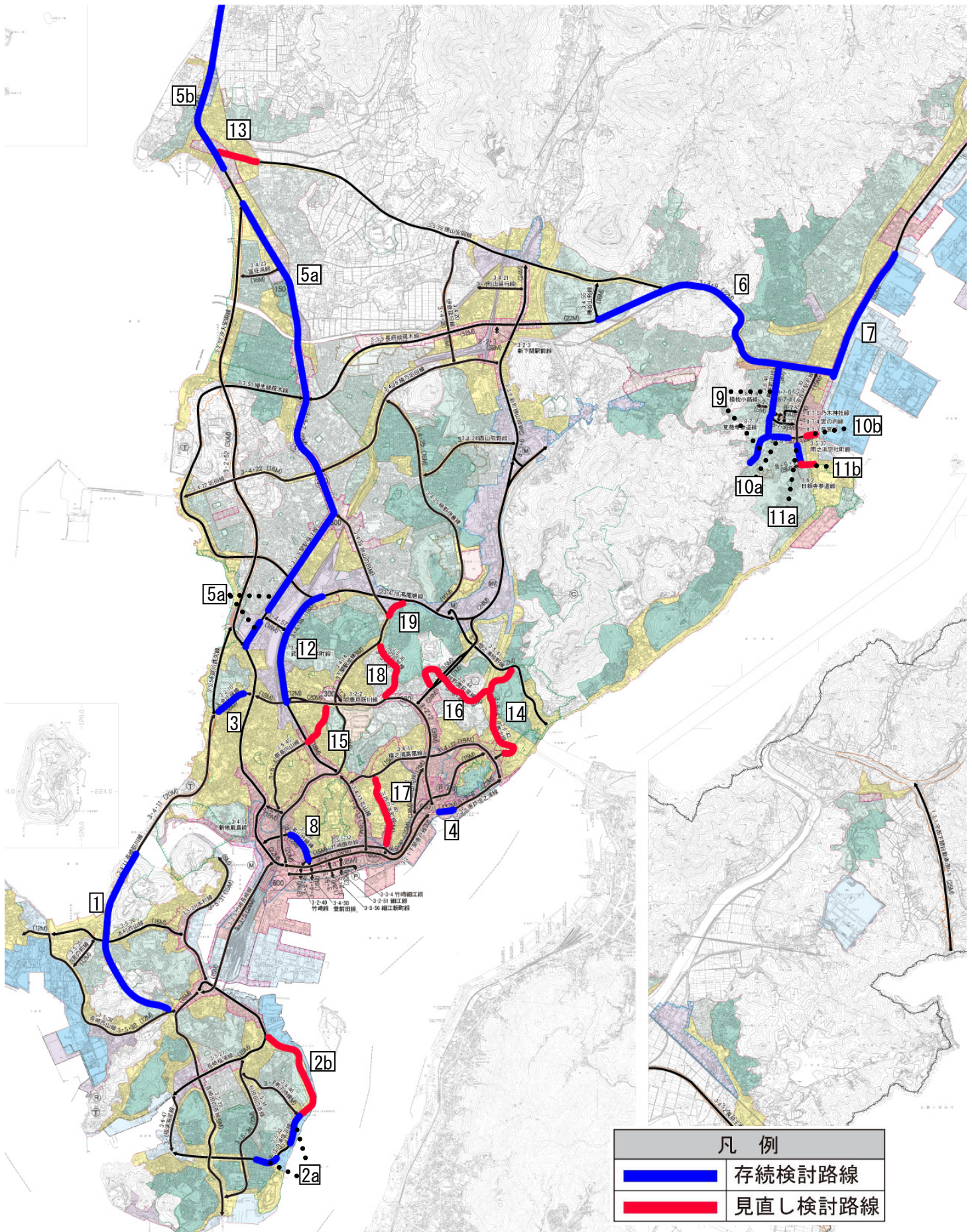


②総合評価項目

一次評価により評価した存続候補路線及び見直し候補路線ごとに、以下の項目により総合評価を行なった。

評価視点	評価項目
交通需要への影響度	存続候補路線が未整備の場合の交通需要への影響を検証し、大きい場合は存続検討路線とする。
代替手法の検討	交通需要への影響が小さい路線については、代替路線の有無や、既存道路の活用により代替手法を検討する。
地域ニーズ代替手法の検討	見直し候補路線については、地域住民・企業等からの要望の有無、代替手法の検討を行い、地域ニーズが有る場合や代替手法が無い場合は、存続検討とする。
その他	自動車交通ネットワークや防災ネットワーク等の連続性の検証、上位計画等との整合性を確認し、存続検討路線と見直し検討路線に分類する。

③総合評価結果（見直し方針）

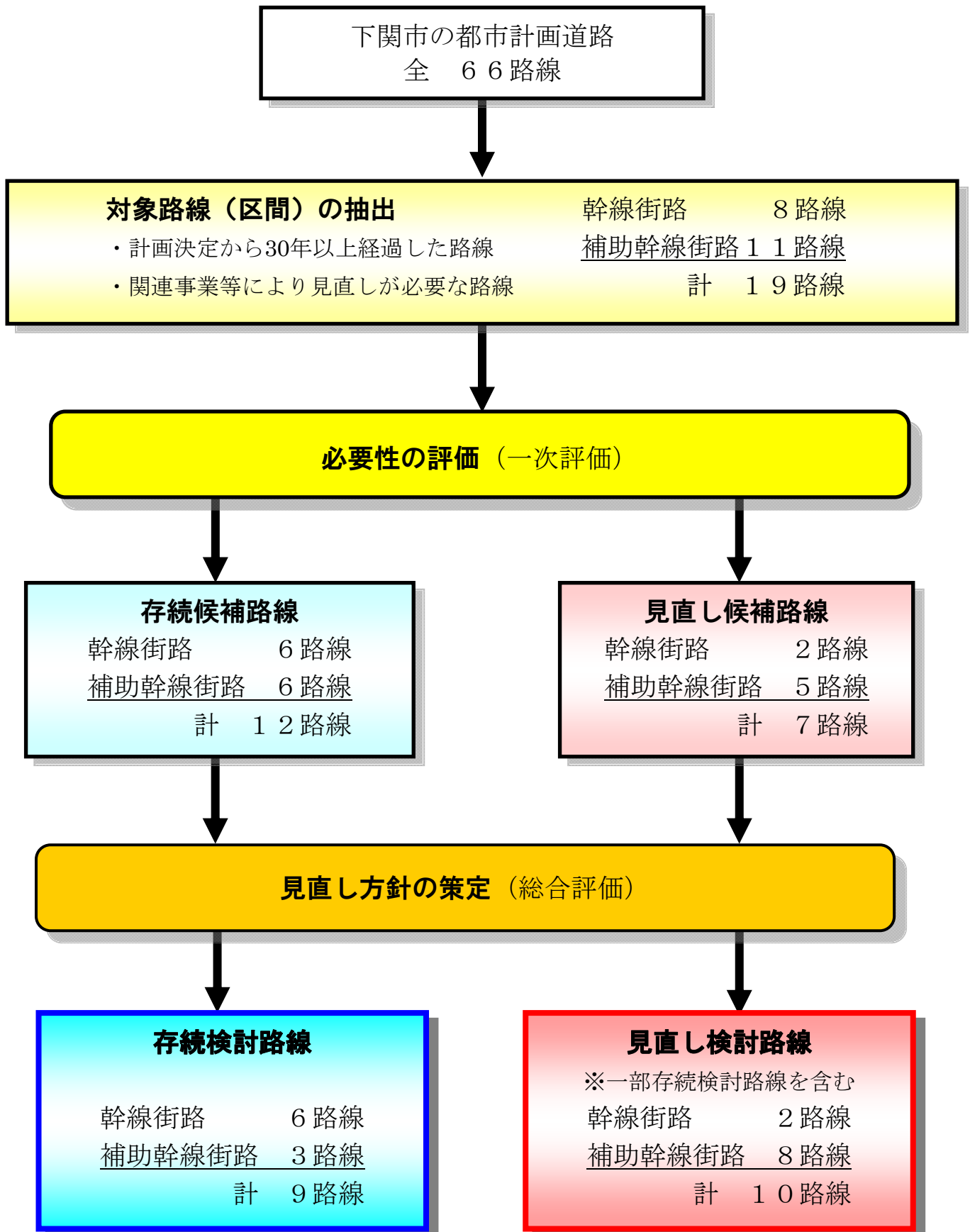


▲ 総合評価結果総括図

▼総合評価結果一覧

総合評価結果	区分	路線番号	路線名	決定権者	図面番号	留意事項	まとめ(考察)	
存続検討 路線	幹線街路	3・4・11	長崎筋川線	県	1	完成断面 (4車線)	交通混雑緩和に寄与する路線であり、交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討	
		3・5・33	江の浦塩浜線	市	2a	完成断面 (2車線)	道路沿線に住宅地が形成された路線であるが、延焼防止機能を有するため存続を検討	
		3・3・10	金比羅線	県	3	4車線→ 2車線を検討	既存道路網にて交通需要への対応は可能であるものの、交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討 (車線数等の見直しの検討を含む)	
		3・3・8	唐戸壇之浦線	県	4	完成断面 (6車線)	交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討	
		3・3・7	下関駅福江線	県	5a	完成断面 (4車線) (下関北バイパスの 完成に伴い 見直しを検討)	都市の骨格を形成する道路であり、交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討 下関北バイパス通行止めになった場合の迂回路として整備が必要	
						5b	完成断面 (4車線)	交通混雑緩和に寄与する路線であり、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討
	3・3・9	長府綾羅木線	県	6	完成断面 (4車線)	交通混雑緩和に寄与する路線であり、交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討		
	3・4・12	長府王喜線	県	7	完成断面 (6車線)	交通混雑緩和に寄与する路線であり、交通、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討 (車線数等の見直しの検討を含む)		
	補助 幹線街路	3・5・39	茶山竹崎線	市	8	完成断面 (2車線)	あんしん歩行エリア内にあり、地域内の主要拠点を連絡する道路のため存続を検討	
		3・6・48	長府前田線	県	9		交通混雑緩和に寄与する路線であり、防災、市街地形成機能を有するため存続を検討	
		3・5・37	南之浜惣社町線	県	10a		道路沿線に住宅地が形成された路線であるが、延焼防止機能、観光施設へのアクセス道路としての機能を有するため存続を検討	
		3・5・30	松原長府駅前線	県	11a		防災、市街地形成機能を有するため存続を検討	
3・4・18		高尾旭線	県	12	4車線→ 2車線を検討		既存道路網にて交通需要への対応は可能であるものの、交通、防災機能を有するため存続を検討 (幅員構成等の見直しの検討を含む)	
見直し検討 路線 (今後、都市 計画道路の 廃止を含め た検討を実施する路線)	幹線街路	3・5・33	江の浦塩浜線	市	2b	未整備 (現道なし)	道路沿線にまとった住宅地がない路線であり、自動車交通、市街地形成に対する整備効果が高くなく、並行する既存道路(弟子侍線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討	
		3・5・29	勝山安岡線	県	13		並行する概ね同等機能の既存道路(安岡港長府線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討	
	補助 幹線街路	3・6・43	養治線	市	14		並行する概ね同等機能の既存道路(壇之浦棕野線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討	
		3・5・30	松原長府駅前線	県	11b		並行する概ね同等機能の既存道路(市道長府松原町2号線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討	
		3・6・45	厳島向山線	市	15		概成	並行する概ね同等機能の既存道路(下関駅旭線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討
								並行する概ね同等機能の既存道路(壇之浦棕野線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討
		3・5・40	三百日本町線	市	17		未整備 (現道あり)	並行する概ね同等機能の既存道路(丸山線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討
		3・5・36	山の口旭線	市	18			並行する概ね同等機能の既存道路(下関駅旭線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討
		3・4・14	下関駅旭線	県	19			並行する概ね同等機能の既存道路(旭山の田線)にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討
3・5・37	南之浜惣社町線	県	10b	並行する概ね同等機能の既存道路(長府前田線)ほか複数の市道にて代替が可能であるため廃止を含めた見直しを検討				

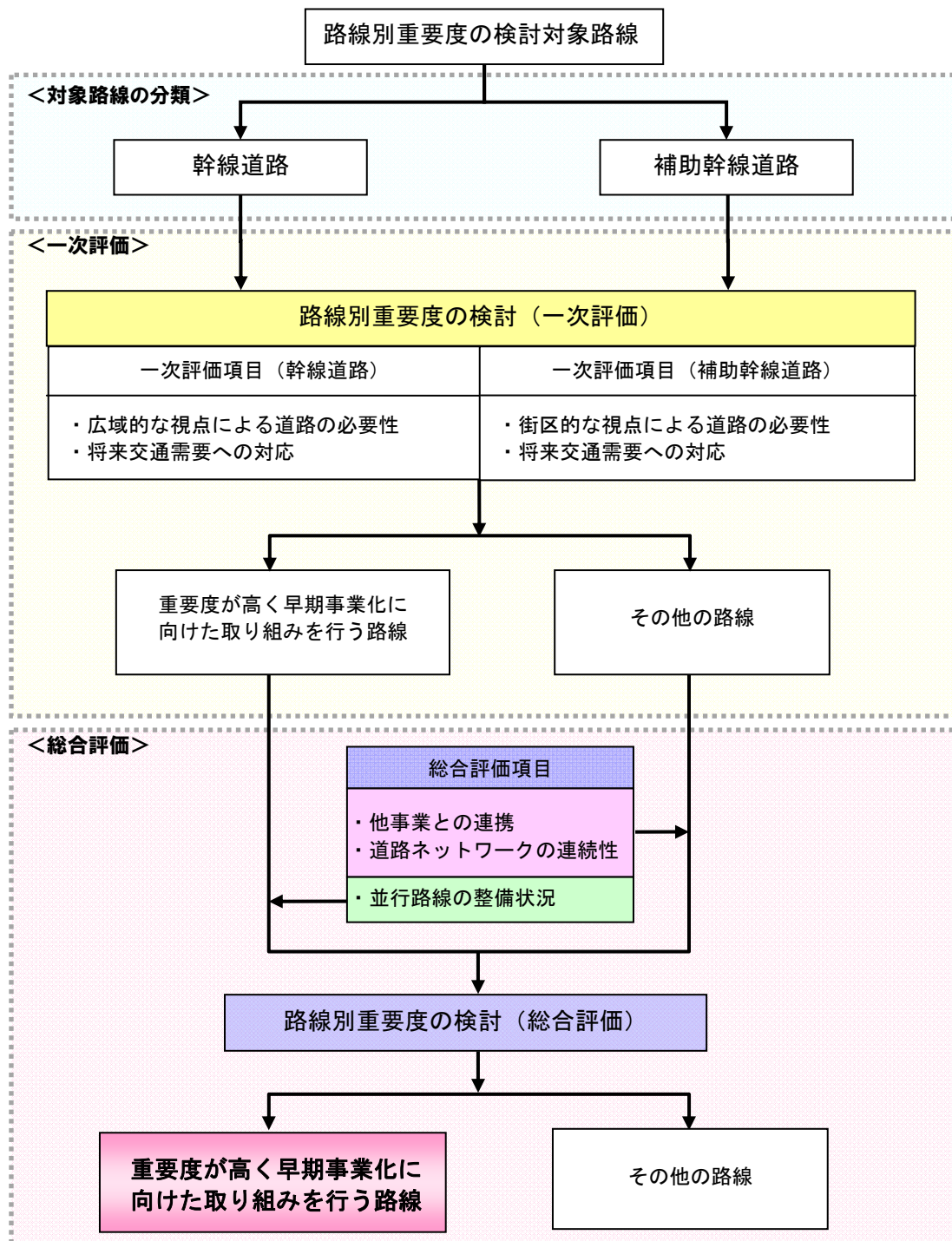
④都市計画道路見直し方針の概要
都市計画道路見直し結果の概要を以下に示す。



■ 路線別重要度の検討

(1) 路線別重要度の考え方

- ・ 将来道路網を構築する上で整備が必要な路線について、全体の道路網としての必要性という観点から路線別重要度を検討し、**整備が必要な路線の中でも特に「重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線」**を抽出した。
- ・ また、路線別重要度の検討は、下図に示す検討フローに従って行なった。



▲ 路線別重要度の検討 全体フロー

(2) 路線別重要度の評価項目

①路線別重要度（一次評価）

一次評価の評価項目

- ・各路線の区分により、幹線道路については広域的な視点、補助幹線道路については街区的な視点による評価を行なった。
- ・また、将来交通需要への対応に関する評価については、各区分で共通して行なった。
- ・路線別重要度の一次評価項目を以下に示す。

▼路線別重要度一次評価項目

区分	項目	内容
広域的な視点 (幹線的な道路)	各種機能軸の整備	都市間連携・高次医療ネットワークなどに位置づけられている路線
	公共交通サービスの向上	路線バスサービスの高い路線、JR 駅などへのアクセス機能を有する路線
	景観の保全向上	都市景観シンボル軸に位置付けられ、景観形成の向上に寄与する路線
	災害に強いネットワーク	緊急輸送道路の指定路線、もしくは代替機能を有する路線
	市街地形成機能	都市内の拠点相互を連絡する等都市の骨格を形成する路線 放射・環状道路等、中心市街地の骨格を形成する路線
街区的な視点 (補助幹線的な道路)	地域内生活の利便性	地域内交通手段（バス・歩行空間等）の支援に資する道路 地域内の主要な拠点（公共施設、学校、商業施設、病院など）を連絡する路線
	環境・景観の保全向上	景観形成地区において景観形成の向上に寄与する路線 居住地における交通環境の安全性が高い道路
	災害に強いネットワーク	延焼防止機能を有する路線 消防活動困難地域の解消に寄与する路線
	地域の活性化	街区の骨格を形成する路線 地域経済活動の活性化に寄与する路線
	地域社会に与える影響	地域社会に与える影響が少ない道路
将来交通需要への対応 (全路線対象)	将来交通需要	当該道路の利用交通量を用いて評価

②路線別重要度（総合評価）

総合評価項目

一次評価結果を踏まえて、総合評価を以下の項目により行い、重要度の高い路線の再検討を行った。

一次評価により重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線として 抽出されなかった路線の総合評価項目

評価項目	内容
他事業との連携	隣接区間が事業中であり、連携した整備が望まれる路線 関連事業（土地区画整理事業・大規模商業施設等）との連携が望まれる路線
道路ネットワークの連続性	当該区間が整備されることにより、道路ネットワークが完成（新たな道路網が接続・車線数の連続性が確保等）する路線

⇒該当する路線を重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線として抽出

一次評価により重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線として 抽出されなかった路線の総合評価項目

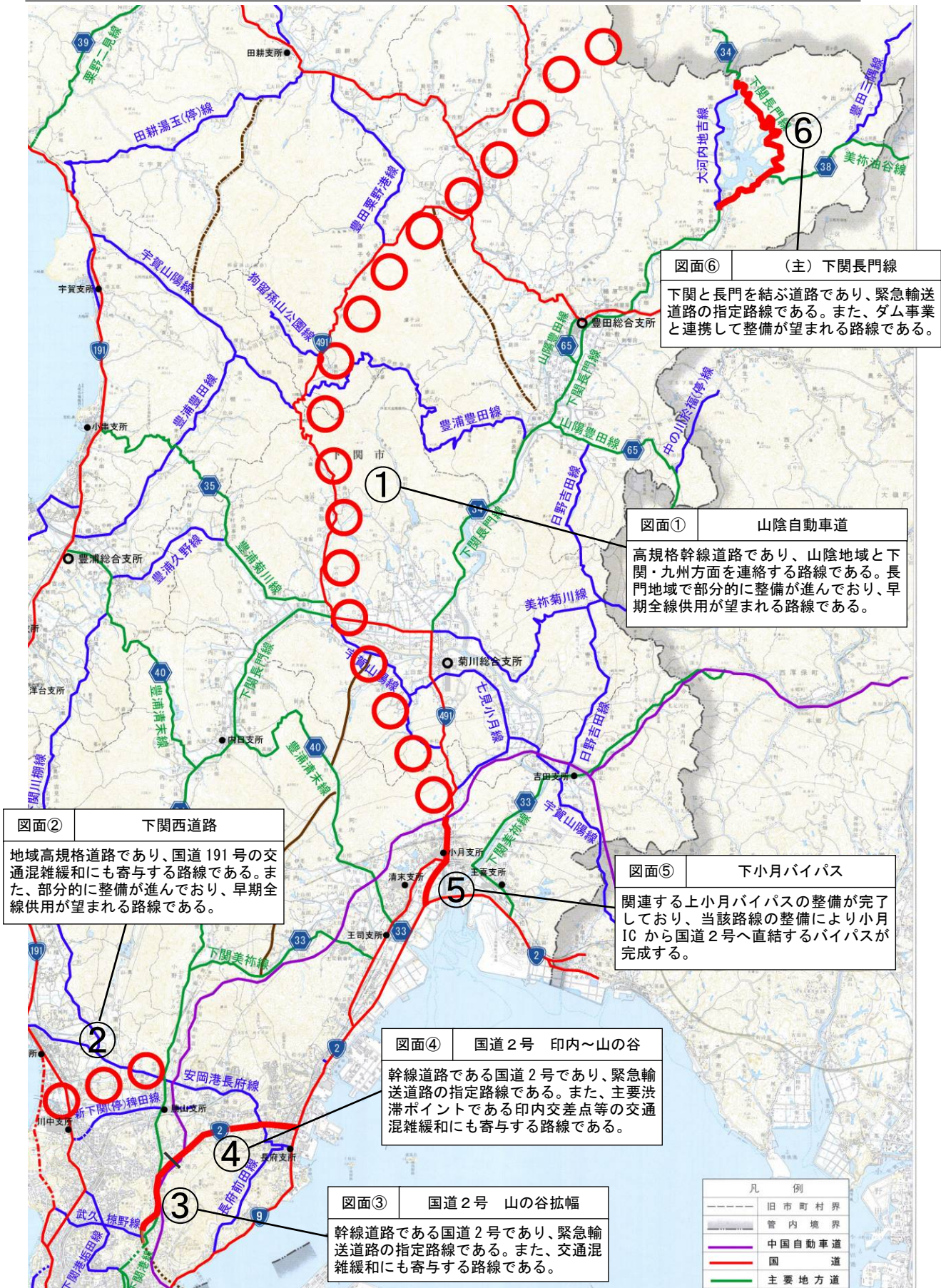
評価項目	内容
並行路線の整備状況	当該道路の並行路線が整備中であり、将来的に必要性が低下する恐れのある路線

⇒該当する路線を重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線から除外

③路線別重要度検討のまとめ

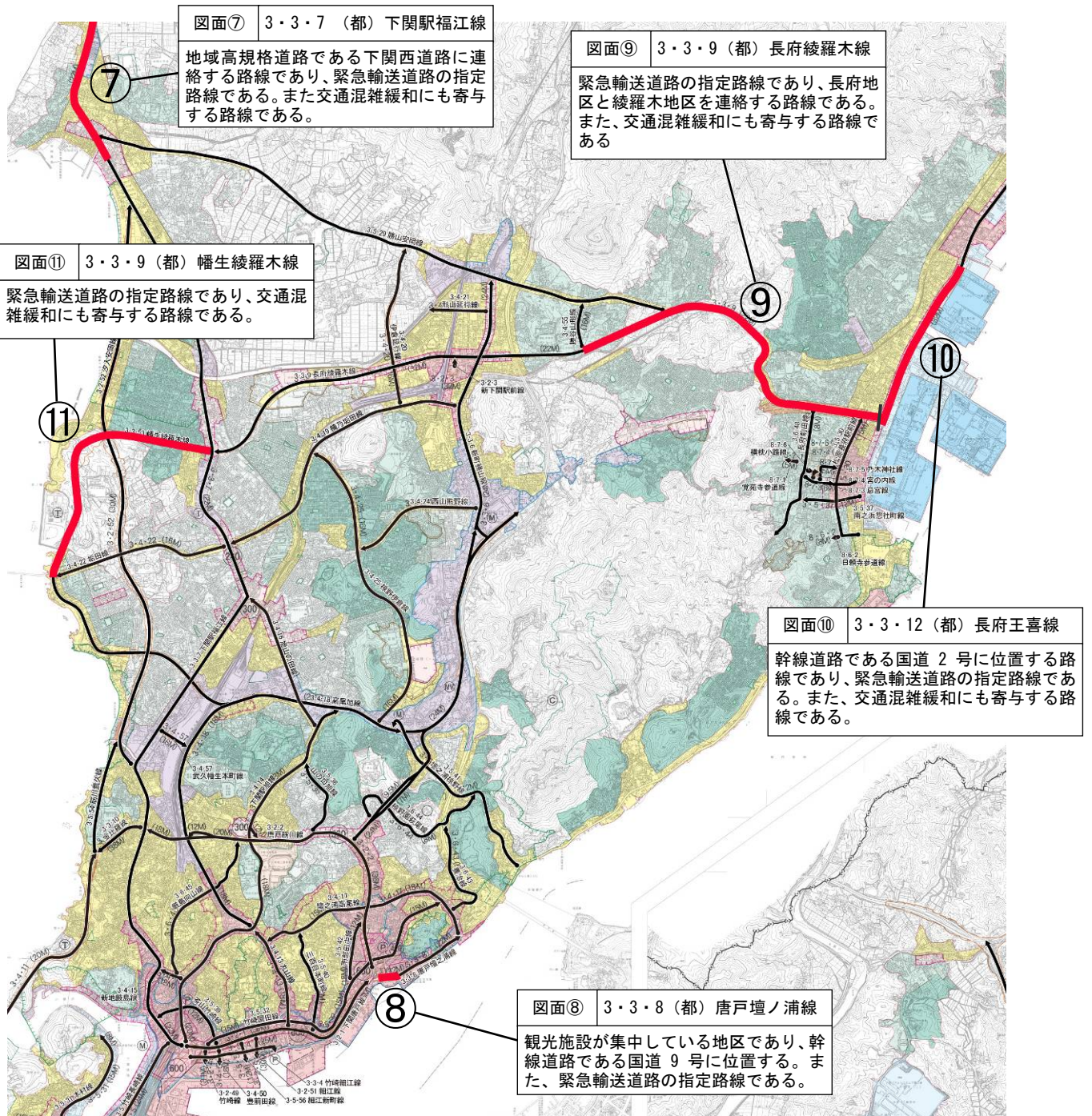
- ・将来道路網を構築する上で整備が必要な路線の中でも特に「重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線」を抽出した結果について、次ページ以降に示す。
- ・今後は、将来道路網の構築に向け効果的な整備が行なわれるよう、当該路線の早期事業化に向けて市から要望等を行なっていく。
- ・また、今回の検討は自動車交通機能としての検討であったため、路線ごとの事業実施においては、個別に B/C などの必要性を検証し、歩道改良や自転車道の整備、交差点などの局部改良などの必要性については、別途検討する必要がある。

● 路線別重要度（高規格道路・一般国道・一般県道等）の評価結果



▲ 重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線
(高規格道路・一般国道・一般県道等)

● 路線別重要度（都市計画道路）の評価結果



▲ 重要度が高く早期事業化に向けた取り組みを行う路線
 （都市計画道路）