

1 調査名称：（下関市）都市・地域総合交通戦略策定調査

2 調査主体：下関市

3 調査圏域：下関市全域

4 調査期間：平成29年度

5 調査概要：

本市では現在、日常生活に必要な地域住民の移動手段の確保や、街のにぎわいの創出などにつながるバス交通や鉄道、徒歩、自転車等の交通手段を組み合わせた持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、交通施策の基本となる計画である「下関市総合交通戦略」の策定を目指している。

本業務では、下関市総合交通戦略マスタープランの策定を行い、そのマスタープランの基本方針を実現するための、施策について検討することを目的とする。

I 調査概要

1 調査名称

(下関市) 都市・地域総合交通戦略策定調査

2 報告書目次

1 業務の概要

1.1 業務目的

1.2 業務概要

1.3 業務フロー

1.4 下関市総合交通戦略策定までの流れ

2 総合交通戦略マスタープランの作成

2.1 将来交通体系の検討

2.2 目標値の検討

2.3 総合交通戦略マスタープランの作成

3 必要施策の検討

3.1 全国の先進事例

3.2 施策展開の方向性を踏まえた必要施策の抽出

3.3 新たに考えられる施策の検討

3.4 施策の評価

4 施策実施計画案の立案

4.1 施策実施の前提条件

4.2 施策実施計画素案の立案

5 将来需要予測

5.1 予測の前提整理

5.2 将来需要予測結果

5.3 施策導入後の将来需要予測

6 実施施策の効果予測と計画の立案

6.1 施策効果の予測

6.2 実施計画の立案

7 協議会開催支援

7.1 協議会の開催スケジュール

7.2 第4回協議会

7.3 第5回協議会

7.4 第6回協議会

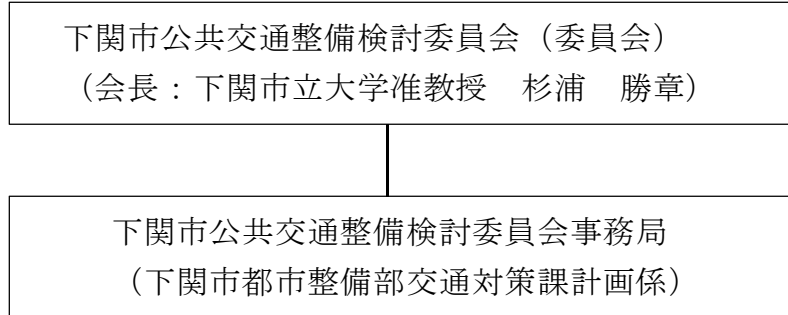
7.5 第7回協議会

7.6 第8回協議会

3 調査体制

発注者：下関市都市整備部交通対策課

受注者：パシフィックコンサルタンツ(株)山口営業所



4 委員会名簿等：

下関市公共交通整備検討委員会

◎：会長、○：副会長

No.	委員	役職	氏名
1	下関市連合自治会	会長	○藤井 勲 (山尾 未明)
2	サンデン交通株式会社	自動車部長	辻野 透
3	ブルーライン交通株式会社	取締役社長	上野 茂之
4	一般社団法人 山口県タクシー協会	理事	西 政次
5	西日本旅客鉄道株式会社 広島支社下関地域鉄道部	部長	河田 哲也
6	交通労連中国地方総支部 山口県支部	執行委員長	清水 英治
7	社会福祉法人 下関市社会福祉協議会	在宅福祉課長	山本 美佐枝
8	国土交通省中国地方整備局 山口河川国道事務所	交通対策課長	大下 孝志 (丹後 浩一)
9	山口県下関土木建築事務所	所長	黒元 直人
10	下関警察署	交通官兼交通総務課長	別府 利宏 (谷村 真治)
11	下関商工会議所	振興部長	宇原 泰司
12	下関市商工会	事務局長	満畑 宏昭
13	公立大学法人 下関市立大学	准教授	◎杉浦 勝章
14	下関市 建設部	部長	江崎 暢宏 (岡田 伸昭)
15	下関市 港湾局	局長	工藤 健一 (川崎 俊正) (阪田 高則)

	その他の専門委員	役職	氏名
1	下関市連合自治会（豊北地区地元代表）	副会長	岩本 憲慈
2	下関市連合自治会（豊浦地区地元代表）	副会長	飯田 俊幸 (新田 順彦)
3	下関市連合自治会（豊田地区地元代表）	運営委員	伊藤 修二
4	下関市連合自治会（菊川地区地元代表）	運営委員	森本 修司 (内山 峯生)
5	長府警察署	交通課長	中島 哲也 (國安 崇)
6	小串警察署	地域交通課長	奥 彩麻里 (中島 哲也)
7	国土交通省中国運輸局 山口運輸支局	首席運輸企画専門官	宗像 恵太郎
8	山口県観光スポーツ文化部交通政策課	課長	京牟礼 英二 (浜口 和彦)
9	山口県土木建築部 都市計画課	課長	阿部 雅昭

※（ ）内は前任者を示す

※敬称略

平成30年3月末時点

II 調査成果

1 調査目的

本市では現在、日常生活に必要な地域住民の移動手段の確保や、街のにぎわいの創出などにつながるバス交通や鉄道、徒歩、自転車等の交通手段を組み合わせ持続可能な公共交通ネットワークを形成するため、交通施策の基本となる計画である「下関市総合交通戦略」の策定を目指している。

本業務では、下関市総合交通戦略マスタープランの策定を行い、そのマスタープランの基本方針を実現するための、施策について検討することを目的とする。

2 調査フロー



4 調査成果

総合交通戦略マスタープランの作成

将来交通体系の検討

本市における交通の課題を踏まえ、交通体系の基本理念、基本方針、施策展開の方向性を整理するとともに、これらを踏まえた将来交通体系を検討した。

本市における交通の課題

本市の交通を取り巻く状況から、交通の課題として以下のことが考えられる。

【本市を取り巻く状況（交通問題）】

【本市における交通の課題】

サービス内容に関する問題

- ・サービスとニーズの不一致
- ・公共交通が利用できない状況
- ・物理的な障害により公共交通が不便
- ・非効率なサービス
- ・総じて低い満足度
- ⇒利用者而非利用者で認識に偏り

生活交通・地域のあり方に関する問題

- ・外出機会の喪失
- ・教育機会の喪失
- ・高齢者等、移動制約者にとって住みにくい環境
- ・地域の衰退

公共交通の維持に関する問題

- ・公共交通利用者の減少
- ・収支状況の悪化
- ・補助金の先細り
- ・公共交通の維持困難

市全体としての問題

- ・利用属性・利用機会は限定的
- ・過度な自動車依存
- ・車に頼らざるを得ない環境
- ・道路交通渋滞/交通事故の多発
- ・徒歩・自転車に関する安全性

上記以外で上位関連計画等から抽出される問題

- ・都市機能の空洞化
- ・地域の活力低下、担い手の不足
- ・集落機能や日常生活支援機能の低下
- ・地域間の連携が弱体化
- ・旧4町への2次交通が不便
- ・多い通過型観光や日帰り型観光
- ・二酸化炭素排出量の増加

◆公共交通の利便性向上

公共交通に関する満足度調査より、公共交通に関する満足度は総じて低く、特に、非利用者において低い状況にある。これが、公共交通利用者数の減少の一因と考えられることから、満足度向上に資するサービス内容の改善を施すことにより、利便性の向上を図ることが必要である。

◆生活交通の確保

旧4町をはじめ、市内には公共交通の利用が困難な地域が点在している。そのような地域の居住者にとっては、生活するために必要な移動手段が自動車のみとなっており、自動車を自由に利用できない市民にとっては、生活に支障が生じている状況にある。そこで、生活・暮らしを可能とするための最低限の移動環境を創出し、生活交通の確保を図ることが必要である。

◆移動制約者への対応

高齢者や学生など、自動車を自由に利用できない移動制約者にとっては、買い物、通学、通院等の日常生活の範囲が、交通手段のサービス状況に限定されている。特に、高校生においては、学区制度により選択できる学校が多いのに対して、交通手段がないことにより、実際に通学できる学校が限定されており、教育機会の喪失につながっている。また、高齢者や障害者等にとっては、公共交通を利用する際に物理的な障害が存在するために、利用しづらい状況にあり、外出率の低下、地域活力の低下にもつながっている。そこで、高齢者や学生など、自動車を自由に利用できない移動制約者に対して、移動機会を喪失しないように対応を図ることが必要である。

◆人口減少等の進行を見据えた対応

下関市の人口動態をみると、全国的な傾向よりも人口減少や少子高齢化が進行している状況にあり、特に、旧4町をはじめとする中山間地域においては、その傾向が著しいものとなっており、地域として衰退し始めている状況にある。また、公共交通の担い手不足も懸念されている。このような地域においては、大量輸送をベースとする公共交通の確保は困難である一方で、生活を営む上での交通は必要である。そのため、将来の状況を見据え、まちづくりと一体となった交通体系の構築が必要である。

◆公共交通の利用促進

公共交通の満足度調査より、公共交通の利用者と非利用者により満足度の傾向が大きく異なっていた。これは、「満足度が低いことを要因に利用していない」と考えられるが、一方で、「公共交通のサービスは低い」という先入観によるものとも考えられる。また、公共交通利用者数は、減少の一途をたどっており、公共交通の維持が困難な状況に陥っている。そのため、公共交通の維持に向けて、過度な自動車依存の状況から、公共交通への利用転換を促進することが必要である。

◆公共交通の効率化

現在の公共交通網をみると、市街地部においては複数の系統が重複している区間が多く、過剰なサービス状況となっている。また、路線バス網は鉄道網を補完する形でネットワークが構築されているため、市街地部と中山間地を結ぶ運行距離の長い系統も多く存在している。さらに、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、人口減少下では、その傾向が加速化していくものと想定される。そのため、公共交通のサービス改善を図るために、需要に応じた、運行の効率化を図ることが必要である。

◆安全・安心な移動環境の確保

自動車に過度に依存する交通構造であることに加え、歩道未整備箇所が存在や、歩道における自転車の通行など、安全性を問題視している市民が多い。また、自動車に依存する高齢者も多く、高齢ドライバーによる交通事故も増加する傾向にあり、安全性は低下していくものと想定される。そこで、誰もが安全かつ安心に移動できる環境を確保することが必要である。

◆観光振興の推進

人口減少下にある下関市において地域活性化を図るためには、市民のみならず、市外からの来訪者による消費活動を増加させることが必要である。その主たるものとして、観光客の増加を図ることが必要であり、観光客に公共交通を利用してもらえ環境にしなければならない。そのため、観光客にとって利用しやすい公共交通網の形成や整備を図ることが必要である。

◆環境負荷の低減

下関市内のライフスタイルは、自動車に過度に依存した外出状況となっている。これにより、幹線道路においては、慢性的な交通渋滞が発生しており、結果として、自動車からのCO₂やSPM等の排出量が多くなっている状況となっている。地球環境・周辺環境改善の側面からも、より環境負荷の小さい公共交通利用の促進を図ることが必要である。

◆まちの賑わい向上

人口減少・高齢化が進行している下関市において、地域の活性化を図るためには、中心市街地の活性化を図り、その活力を市街地全域に伝播させることが必要である。また、市としての魅力を高めるためには、市の顔となる中心市街地の魅力を高めることが効果的である。そのためには、中心市街地に誰もが気軽にアクセスでき、かつ、中心市街地内を快適に回遊できる、利便性の高い公共交通網を形成し、まちの賑わい向上を図ることが必要である。

交通体系の基本理念・基本方針、施策展開の方向性

本市の交通体系の基本理念とそれらを実現するための基本方針、施策展開の方向性（目標）を以下のように設定した。



下関市の将来交通体系
 施策展開の方向性を踏まえ、目指す将来の交通体系を以下のように設定した。

施策展開の方向性（目標）

I. 鉄道・バスを軸とした公共交通ネットワークの構築

- 「コンパクト+ネットワーク」の考え方に基づき、市内の公共交通網の見直しや結節点強化を図ることで、下関駅、新下関駅や市内の地域拠点・生活拠点間を連絡し、市内各地域間を移動できる持続可能な公共交通軸を形成します。
- 「市の中心的役割を担う都市拠点」と「固有の拠点機能を有する生活拠点」を結ぶ公共交通軸を主要幹線軸とし、より利便性の高いサービスを提供します。
- 「一定の都市機能を担う地域の核となる地域拠点」を結ぶ公共交通軸を幹線軸とし、移動手段確保のためのサービスを維持します。

II. 市民の暮らしを支える生活交通体系の構築

- 通勤や通学、通院、買い物といった日常的な活動が行えるよう、公共交通軸を補完する交通環境を形成します。
- 持続可能な生活交通体系を構築するために、地域特性や利用者の需要に応じた交通サービスを提供します。

III. みんなが安全・安心かつ快適に外出できる交通環境の形成

- 鉄道やバス、自転車等さまざまな交通手段で安心して移動できる交通環境を形成します。
- 市内の公共交通についてICTの活用や利用者負担の軽減等により、利便性の高い交通サービスを提供します。
- 観光客など市外からの来訪者にも積極的に公共交通を利用してもらえるような取り組みを実施します。

IV. 自動車依存から公共交通利用への転換を図るための活動の実施

- 過度な自動車依存の状況から脱却するために、自動車以外の移動手段を選択する意識を醸成し、人にも環境にもやさしいまちを形成します。
- 移動に関するルールやマナーを守り、安全かつ安心して外出できる環境を形成します。

将来の交通体系

