

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28年度

5 調査概要：

前年度に実施したパーソントリップ調査の結果を用いて、現状の交通実態や将来需要予測などの解析を行い、市内の交通課題や現状についてとりまとめを行った。また、とりまとめた交通課題等から今後の基本的なあり方や方向性を整理した。

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
1.1 業務目的	1-1
1.2 業務概要	1-1
1.3 業務フロー	1-2
2 マスターデータの作成	2-1
2.1 パーソントリップ調査の概要	2-1
2.2 各ゾーンの概要	2-1
2.3 拡大処理の基本的な考え方	2-2
2.4 素集計	2-3
2.5 データの拡大	2-11
2.6 基礎集計	2-14
3 都市圏概況の整理	3-1
3.1 地勢	3-1
3.2 人口	3-5
3.3 産業	3-10
3.4 観光	3-13
3.5 施設立地状況	3-15
3.6 交通	3-18
3.7 流動	3-32
3.8 公共交通サービス圏の状況	3-36
3.9 まとめ	3-39
4 基礎調査結果等からみた現況交通問題の抽出	4-1
4.1 種々の基礎調査結果の集計	4-1
4.2 委員会および地元説明会意見を踏まえた交通問題・課題の抽出	4-72

5 上位・関連計画の整理	5-1
5.1 各計画の概要	5-2
5.2 上位・関連計画からみた交通課題の整理	5-29
6 趨勢型将来交通需要からみた交通問題・課題の確認	6-1
6.1 将来交通量予測の実施	6-1
6.2 趨勢型での将来需要予測結果	6-28
7 下関市における交通課題及び交通施策の基本方針の検討	7-1
7.1 下関市における交通課題	7-1
7.2 交通課題から導かれる交通計画の基本方針	7-3
7.3 現況データに基づく基本方針に関する確認	7-4
8 総合交通戦略マスタープラン素案の検討	8-1
8.1 マスタープラン素案	8-1
8.2 施策の検討	8-36
9 協議会開催支援	9-1
9.1 協議会の開催スケジュール	9-1
9.2 第1回協議会	9-2
9.3 第2回協議会	9-49
9.4 第3回協議会	9-136

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ト(株)山口営業所

下関市公共交通整備検討委員会（委員会）
（会長：下関市立大学准教授 杉浦 勝章）

下関市公共交通整備検討委員会事務局
（下関市都市整備部交通対策課計画係）

4 委員会名簿等：

下関市公共交通整備検討委員会

	委員	役職	名前		その他の専門委員	役職	名前
1	下関市連合自治会	会長	山尾 末明	1	下関市連合自治会 （豊北地区地元代表）	運営委員	岩本 憲慈
2	サンデン交通(株)	自動車部長	辻野 透	2	下関市連合自治会 （豊浦地区地元代表）	運営委員	新田 順彦
3	ブルーライン交通(株)	取締役社長	上野 茂之	3	下関市連合自治会 （豊田地区地元代表）	副会長	伊藤 修二
4	一般社団法人 山口県タクシー協会	理事	西 政次	4	下関市連合自治会 （菊川地区地元代表）	副会長	内山 峯生
5	西日本旅客鉄道(株) 広島支社 下関地域鉄道部	部長	河田 哲也	5	長府警察署	交通課長	國安 崇
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	6	小串警察署	地域交通課長	中島 哲也
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	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	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	丹後 浩一	8	山口県観光スポーツ 文化部交通政策課	課長	浜口 和彦
9	山口県下関土木建築事務所	所長	黒元 直人	9	山口県土木建築部 都市計画課	課長	阿部 雅昭
10	下関警察署	交通官	谷村 真治	10			
11	下関商工会議所	振興部長	宇原 泰司	11			
12	下関市商工会	事務局長	満畑 宏昭	12			
13	公立大学法人 下関市立大学	准教授	杉浦 勝章	13			
14	下関市 建設部	部長	岡田 伸昭	14			
15	下関市 港湾局	局長	阪田 高則	15			

調査成果

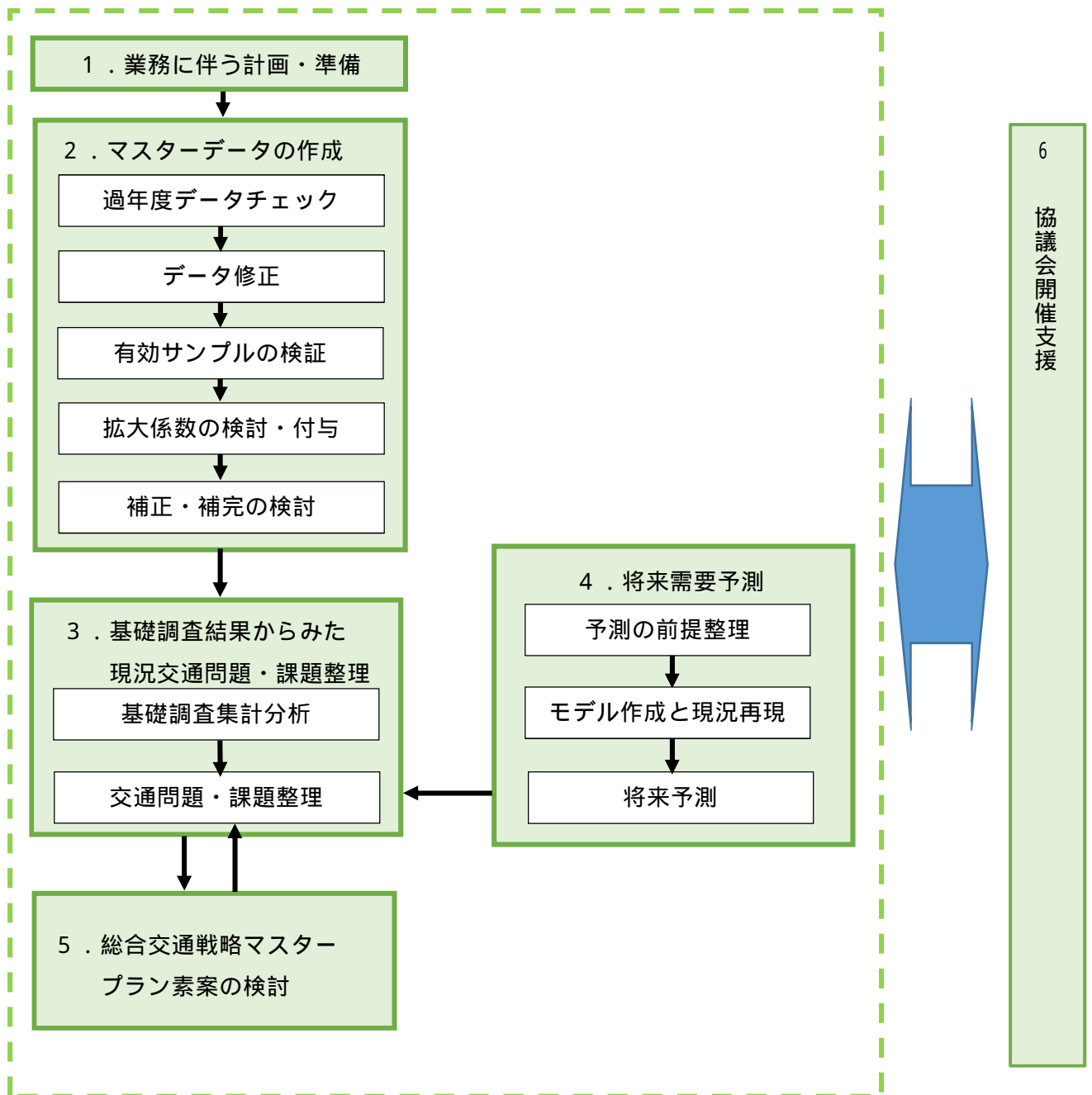
1 調査目的

自家用車への過度な依存や人口減少、高齢化、合併による市域の広域化など地域交通をとりまく社会情勢は年々厳しくなっており、下関市の地域交通の主体である路線バス等については、維持・確保することも難しい状況となっている。

このような中、日常生活に必要な地域住民の移動手段の確保やまちのにぎわいの創出などに資するバス交通や鉄道、徒歩、自転車等の交通手段を組み合わせた持続可能な交通ネットワークの形成が重要となっており、これらの総合的な交通ネットワークの実現を図るための基本となる計画である「下関市総合交通戦略」の策定に平成26年度より着手している。

本業務では、下関市総合交通戦略を策定するために前年度業務で実施した交通実態調査（パーソントリップ調査）の結果を用いて、現状の交通実態や将来需要予測などの解析を行い、市内の公共交通の課題や現状についてとりまとめを行うことで、市内の交通計画の基本的なあり方や方向性をとりまとめた総合交通戦略マスタープラン素案の作成を行うことを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



図 調査圏域図

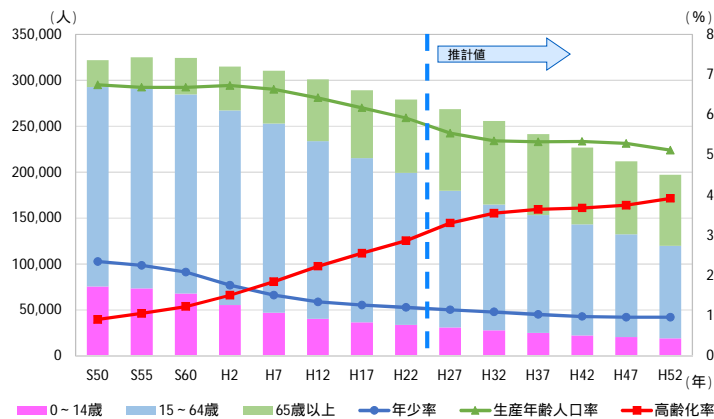
4 調査成果

(1) 下関市の概況

ア. 人口減少と高齢化のさらなる進行

人口推移

総人口は昭和 60 年をピークに減少傾向に転じており、将来予測では更に著しく減少していくものと予測されています。年少率、生産年齢人口率、高齢化率に関しては、日本の平均とほぼ同じ傾向にあり、平成 2 年以降は、高齢化率が年少率を上回っており、今後も増加すると予測されています。

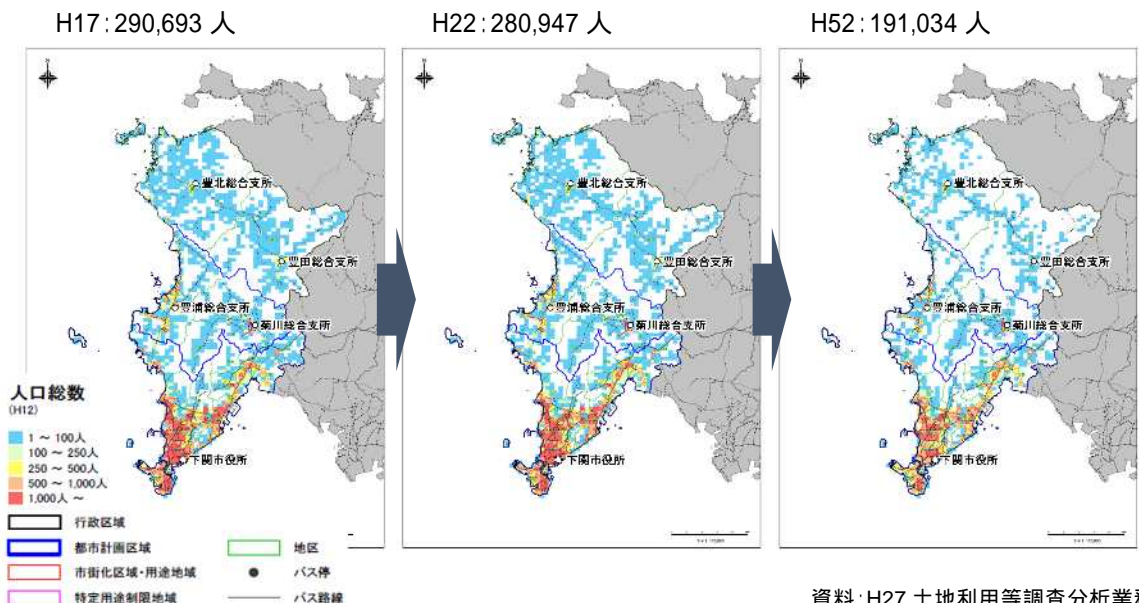


資料: H22 までの値は下関市「統計しものせき(地区別)」、推計値は国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』(平成 25(2013)年 3 月推計)

図 下関市の人口推移

将来人口の変化

中心市街地において人口の集積が見られますが、市全体として人口減少の傾向にあり、郊外部を中心に今後も人口の低密度化が進行していくことが予測されています。

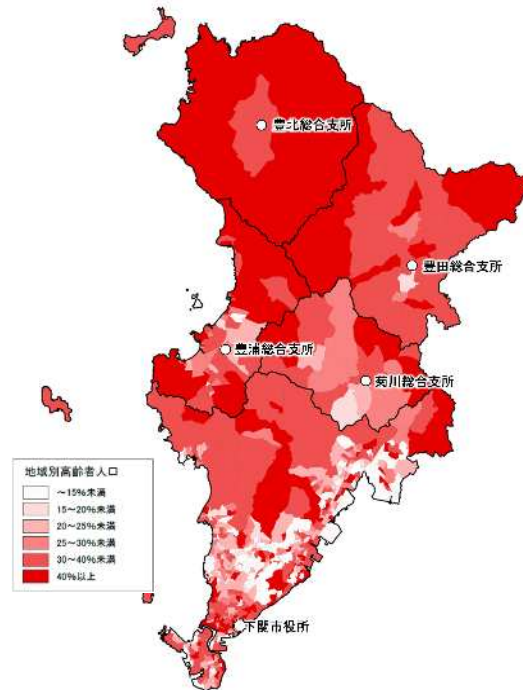


資料: H27 土地利用等調査分析業務

図 将来予測に基づく人口分布

高齢者人口分布

豊北地域と豊浦地域では高齢化率 40%以上の箇所が多く、主に郊外地域で高齢化が進行しています。



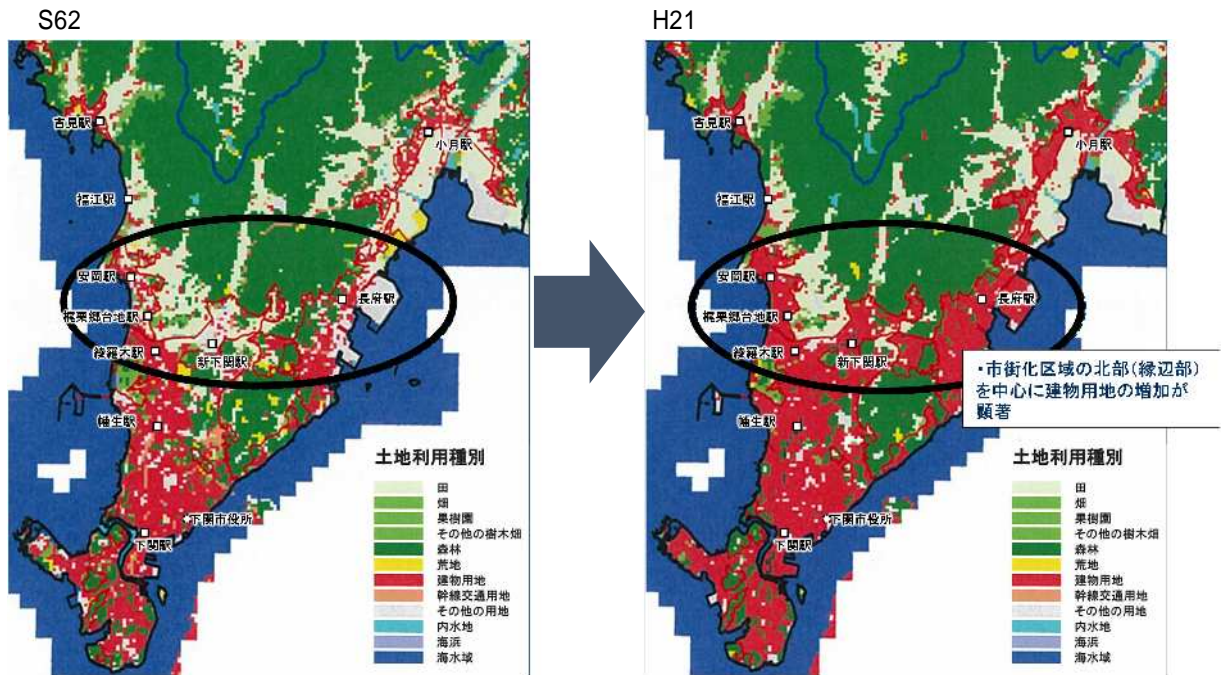
資料: H22 国勢調査

図 高齢者人口分布

イ. 市街地の拡大と低密度化

市街地が拡大

昭和 62 年から平成 21 年にかけて、市街化区域である下関地域の北部を中心に、森林や田畑から建物用地への転用が多く、市街地が拡大しています。



資料: H27 土地利用等調査分析業務

図 土地利用種別の変化

市街地中心部で多い空き家

市街化区域内で多数の空き家が分布しており、特に市街地中心部で著しく多くなっています。

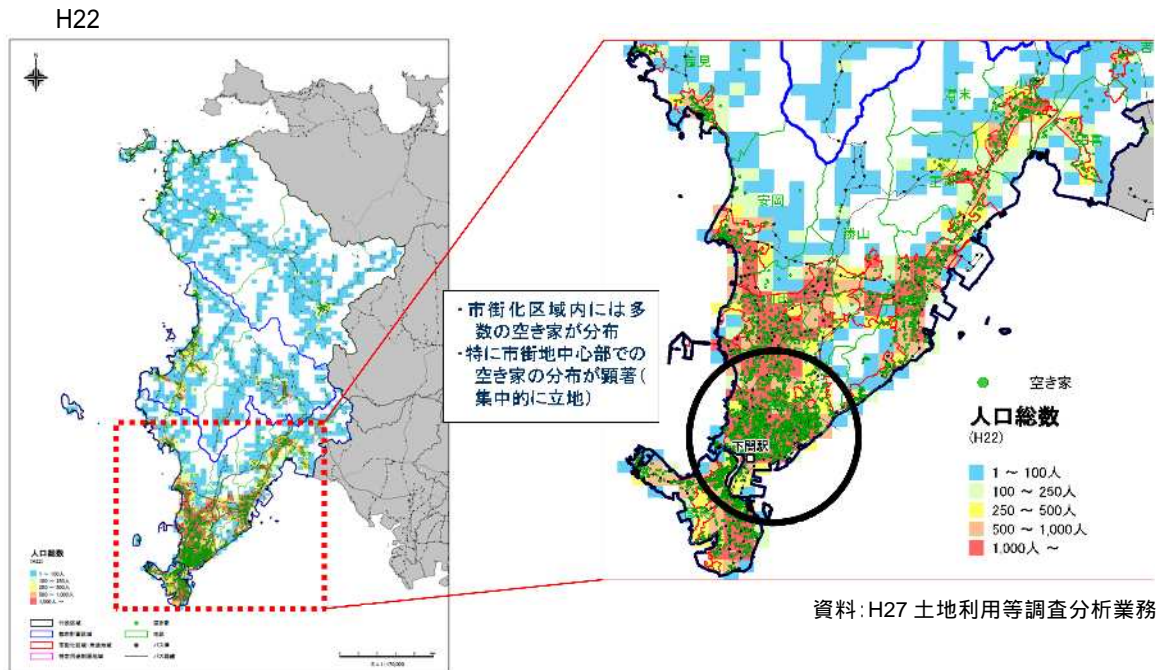
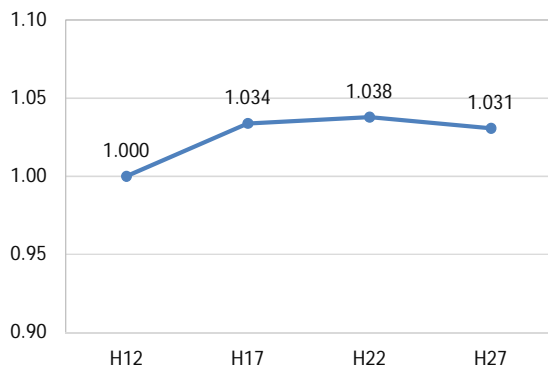


図 土地利用種別の変化

ウ. 自動車依存傾向の進展

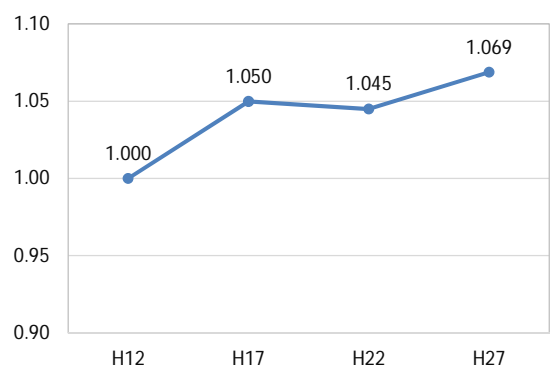
自動車利用環境

運転免許保有者数は平成 22 年までは増加傾向にあります。平成 27 年にはほぼ横ばいとなっています。また、自動車保有台数は、平成 12 年から平成 27 年にかけて増加傾向にあり、今後も自動車利用者は増加すると考えられます。



資料: 山口県警察

図 運転免許保有者数(H12 年比)



資料: 山口県勢要覧

図 自動車保有台数(H12 年比)

自動車交通量の変化

中心市街地では、下関港線は減少傾向ですが、国道2号は増加傾向にあります。
郊外部での交通量は横ばいの傾向にあります。

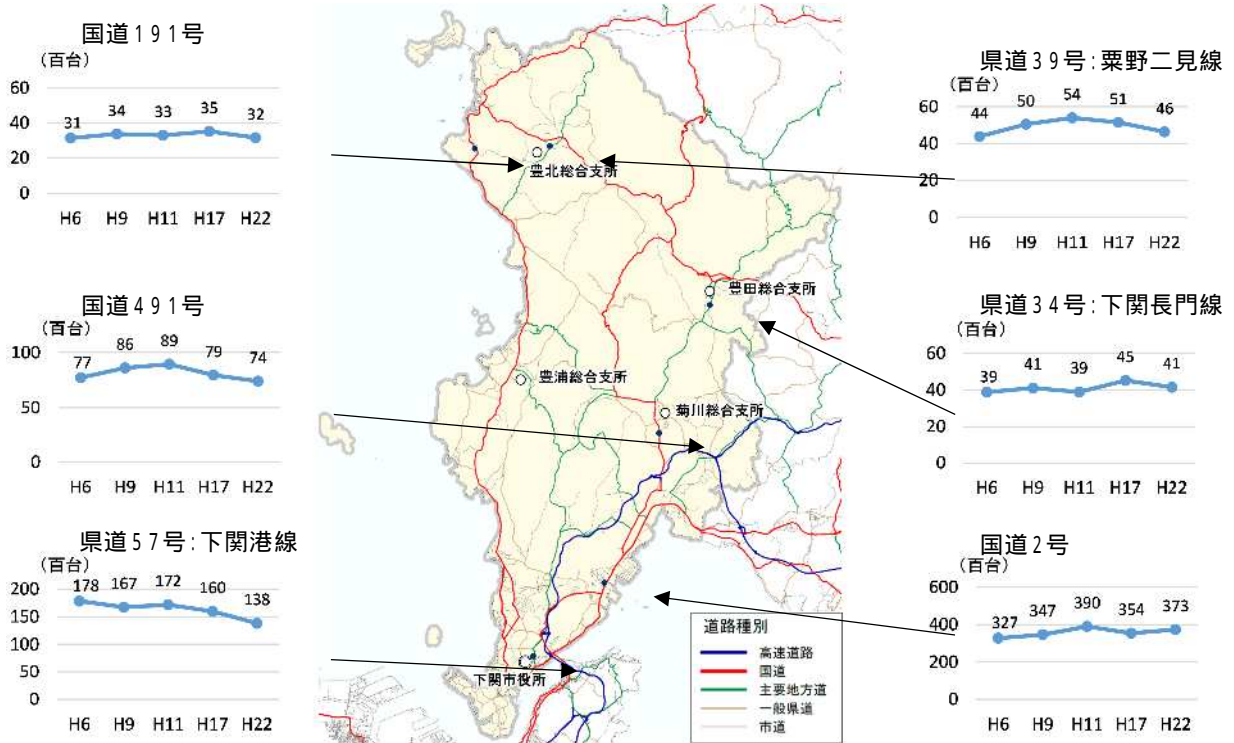


図 自動車交通量の変化

資料: H22 道路交通センサス

増加傾向にある高齢者の自動車免許証の返納

下関市内の高齢者の免許返納件数は増加傾向にあり、平成20年から平成21年にかけて1,300件以上増加しています。高齢者の免許証返納件数が増加する一方で、自動車保有台数も増加しているため、高齢運転者による死亡事故を減らすためにも、今後も高齢者の免許証返納を促進する必要があります。

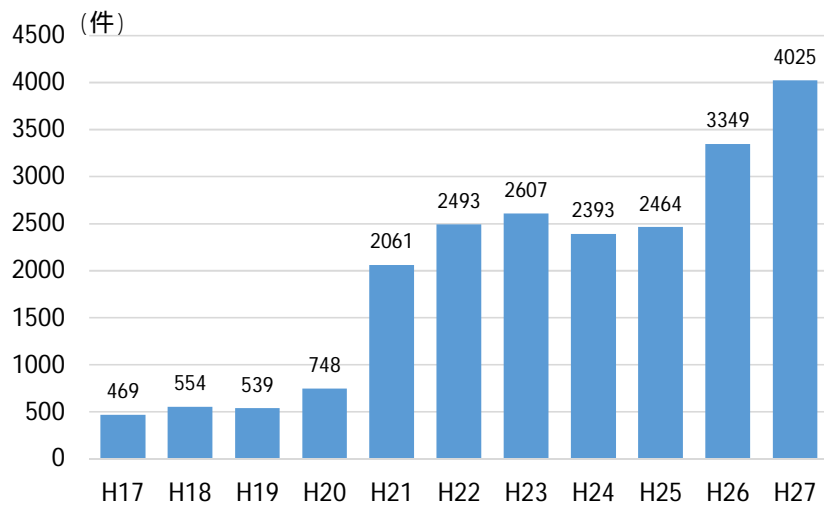


図 下関市内の高齢者免許証返納件数

資料: 山口県警察

(2) 公共交通の現状

ア. 下関市の公共交通網

下関市の公共交通網

鉄道は瀬戸内海に沿った山陽本線と日本海側で本市の南北を結ぶ山陰本線、山陽新幹線があります。路線バスは市街地を中心に運行しており、菊川地域・豊北地域・豊田地域においては市が生活バスを運行しています。豊北地域ではコミュニティタクシーが運行されています。航路は門司港、六連島、蓋井島へ運航しており、韓国への国際航路も有しています。

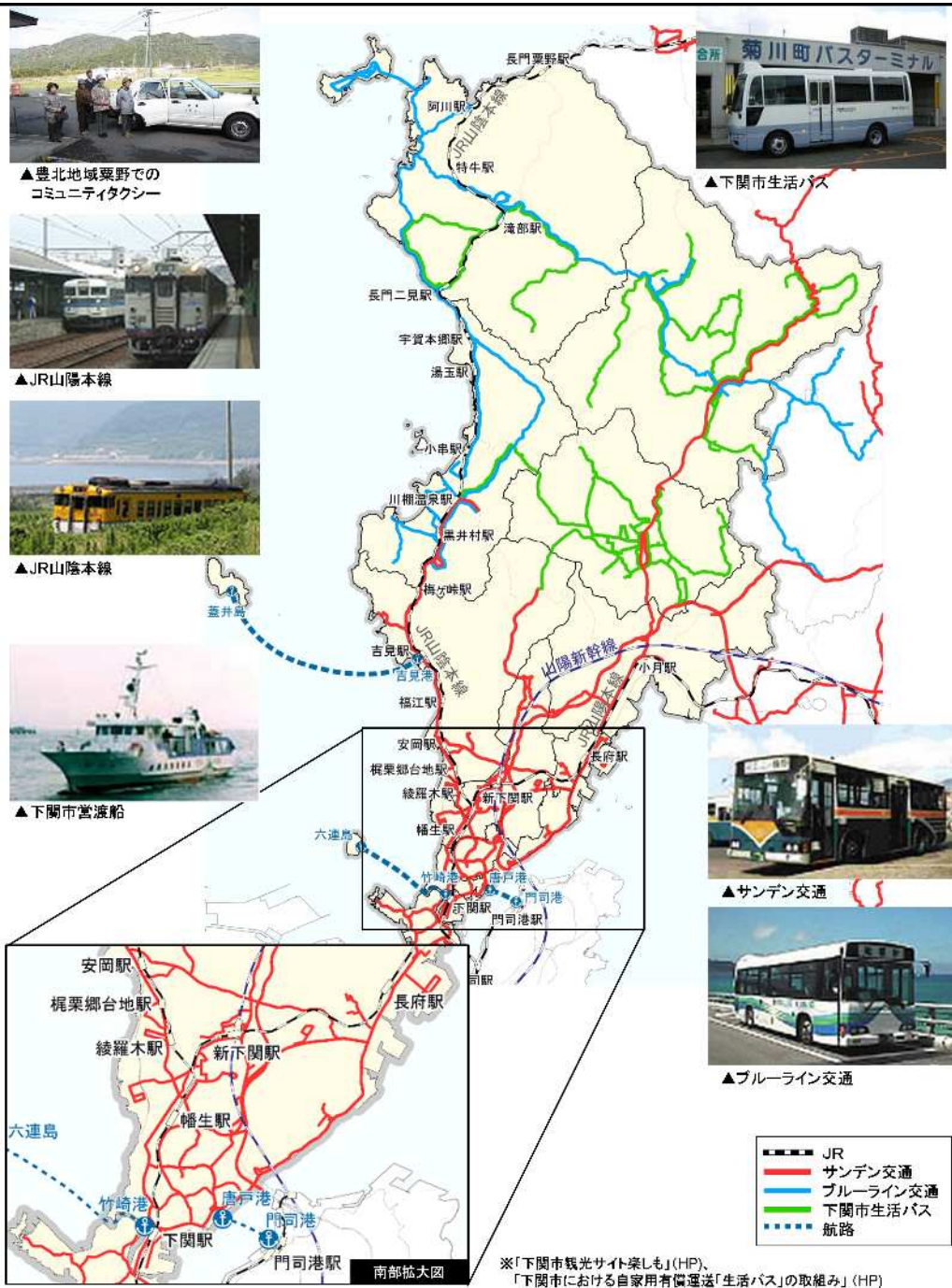


図 下関市の公共交通網

路線バスの運行本数

市街地では駅を中心に 1 日に 100 本以上のバス停が多く見られますが、旧 4 町の主要なバス停では全地域において 1 日に 100 本満たしていない状況です。特に豊北総合支所バス停は 1 日に 38 本であり、50 本満たない状況です。



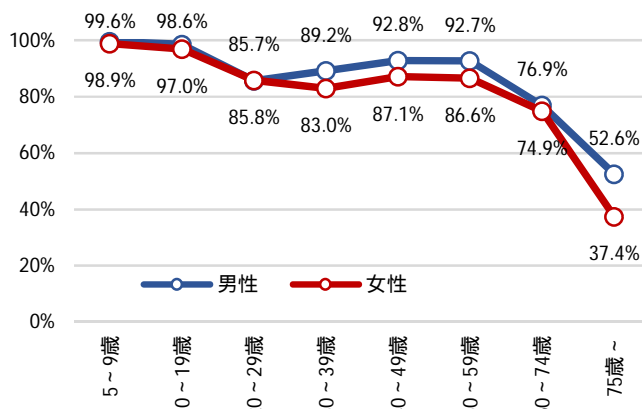
資料: H22 国勢調査(人口メッシュ)、
国土数値情報・下関市(バス停留所)
サンデン交通ホームページ(時刻表 H28.9 時点)
ブルーライン交通ホームページ(時刻表 H28.9 時点)

図 主要バス停の運行本数

(3) 下関市の移動の実態

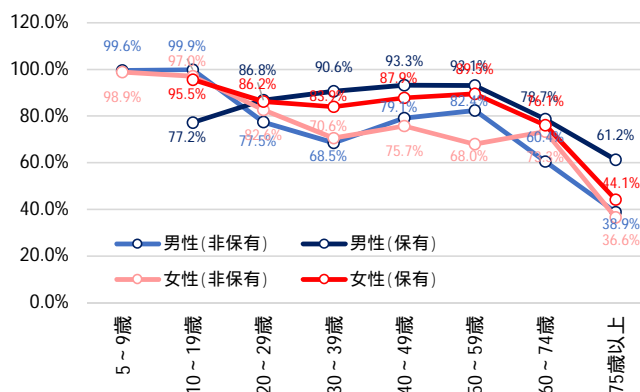
外出状況

外出率は高齢層で大幅に減少しており、外出機会の喪失がうかがえます。また、免許保有者の外出率が高くなっており、自動車がないと外出できない環境にあることが伺えます。若年層の通学、女性及び高齢層の私用、生産年齢層の通勤目的での移動が多くなっています。



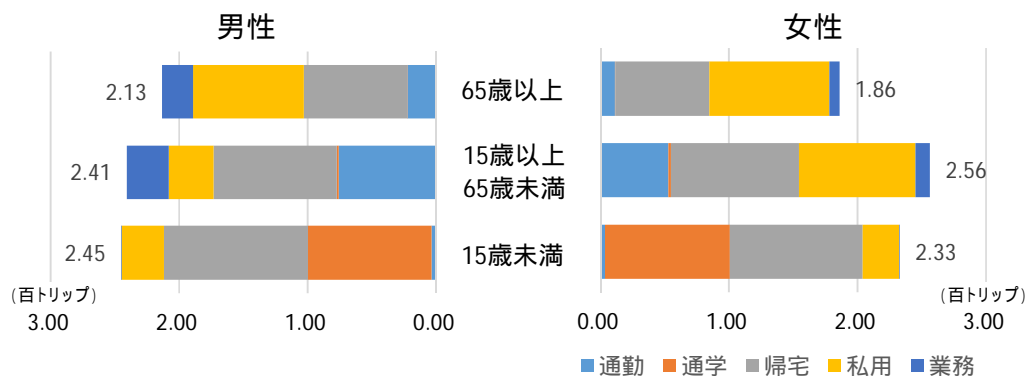
資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 年齢階層別外出率



資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 年齢階層別自動車免許保有状況別外出率

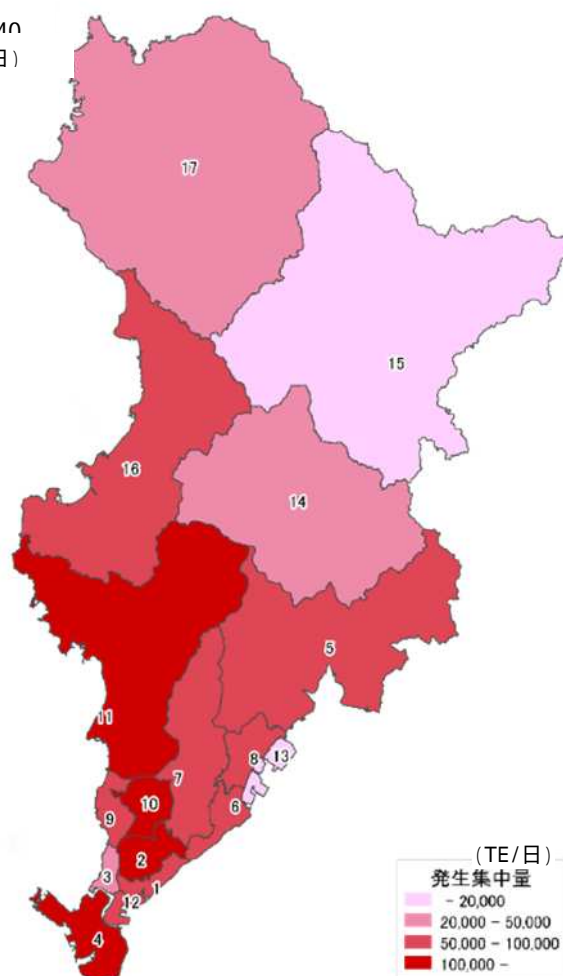
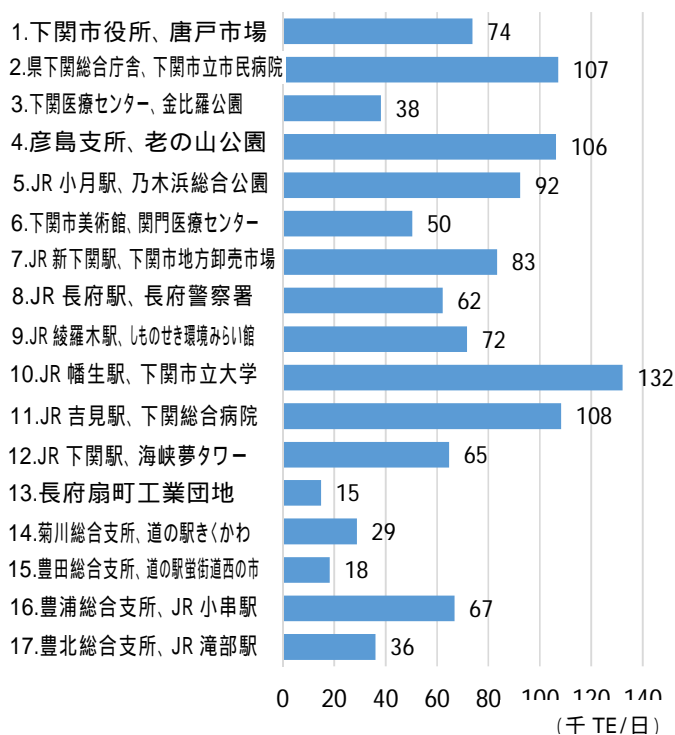


資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 性別年齢階層別 1 人当たりトリップ数

発生集中量

市街地での発生集中量が多く、高齢化の著しい旧 4 町において、発生集中量が特に少なくなっています。



資料：平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 ゾーン別発生集中量

地域間流動

地域間流動についても、旧 4 町においては大きな流動が見られず、駅や病院等がある中心市街地での流動が多く見られます。下関駅や新下関駅を中心とした流動が見られることから、鉄道駅へのアクセス性を高める等、公共交通を利用しやすい環境が必要であると考えられます。

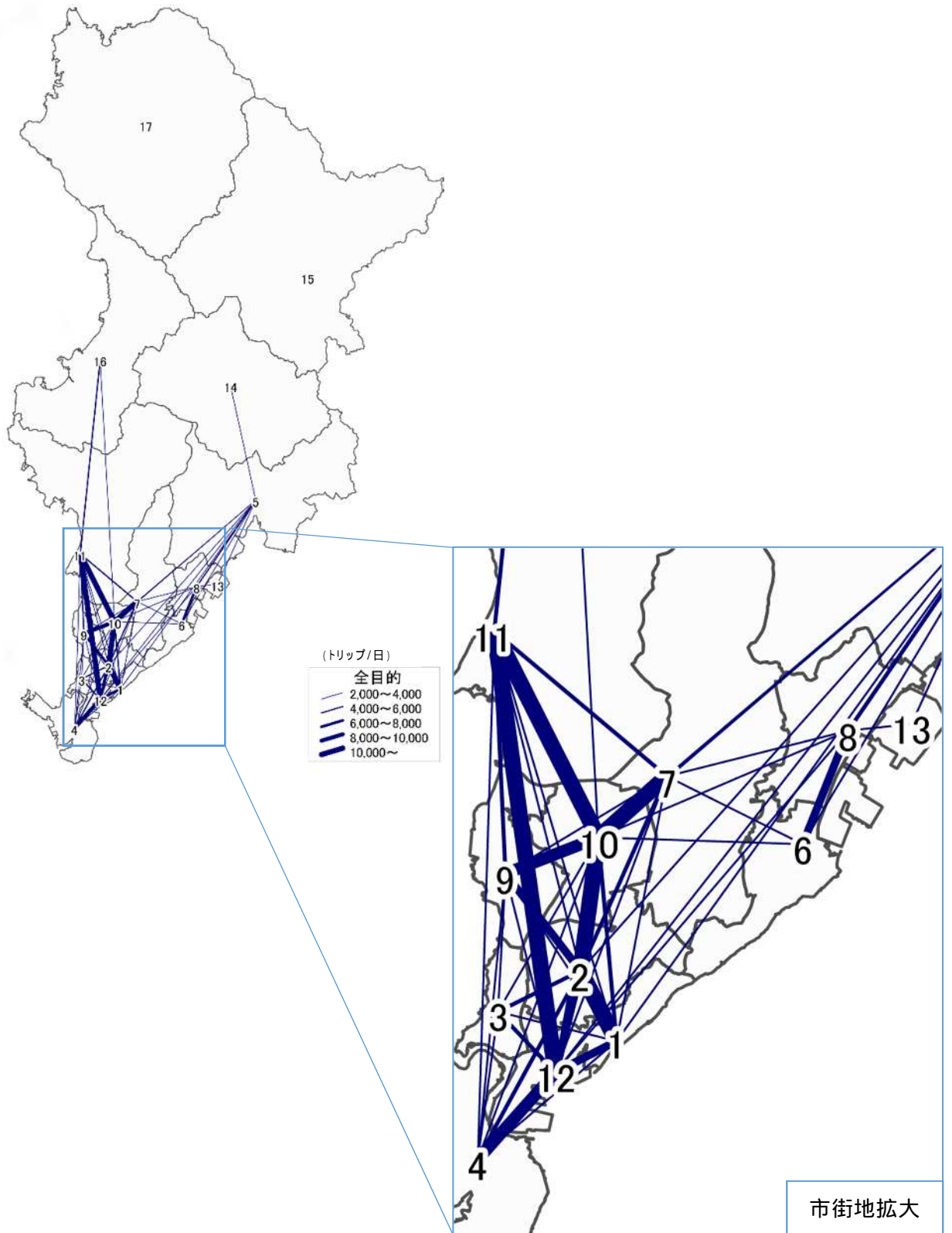
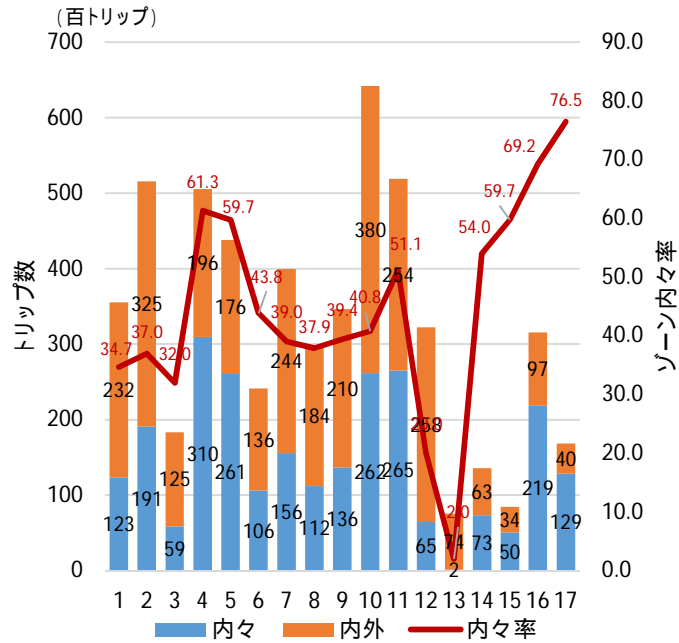


図 地域間流動

資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

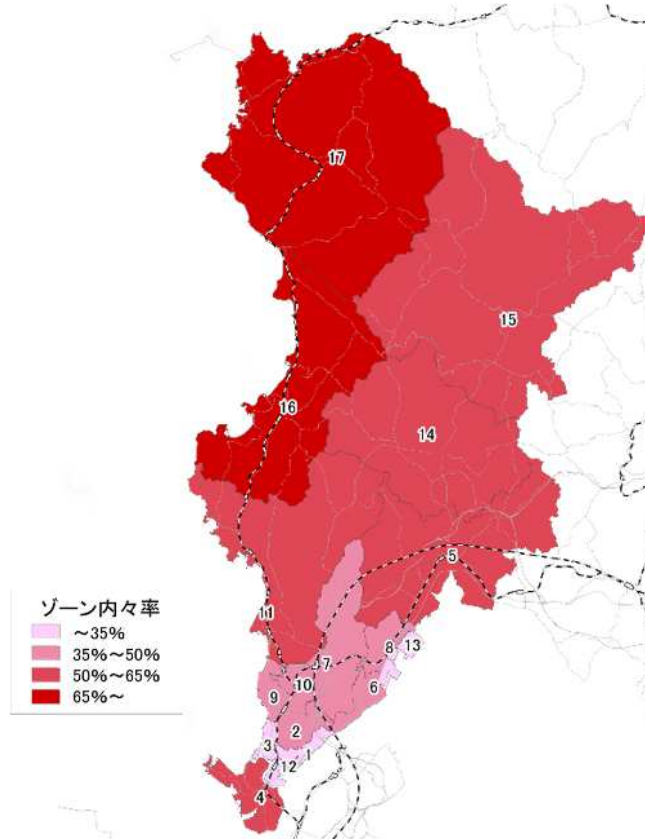
地域内々流動

中心市街地でのトリップ数が多く見られますが、ゾーン内々率は旧 4 町で高い割合を示しており、地域によってトリップ状況の特徴が異なります。このことから、それぞれの地域にあった交通体系が必要であると考えられます。



資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 ゾーン別トリップ状況

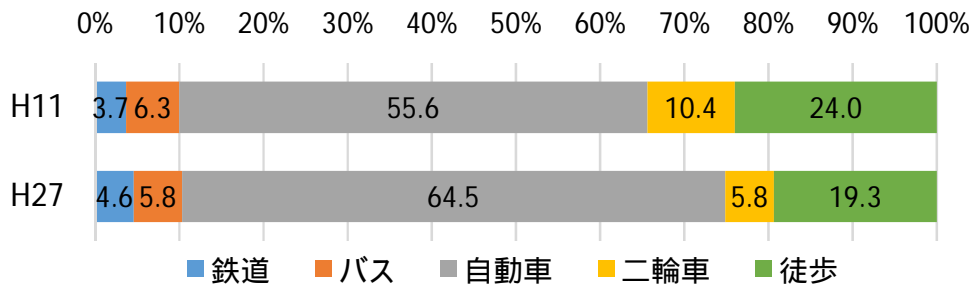


資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 ゾーン内々率

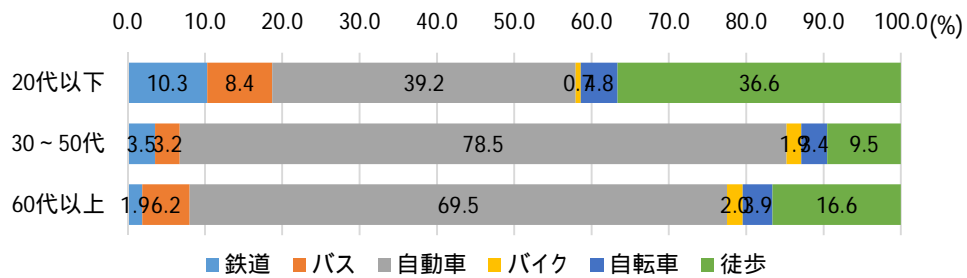
代表交通手段

平成 11 年から平成 27 年にかけて、自動車の分担率が増加し、鉄道は微増したものの、その他の交通手段においては減少しています。全年齢においても、自動車の割合が著しく高く、過度な自動車依存が見られます。目的別で見ると、鉄道は通学目的、バスは通院目的で主に利用されています。



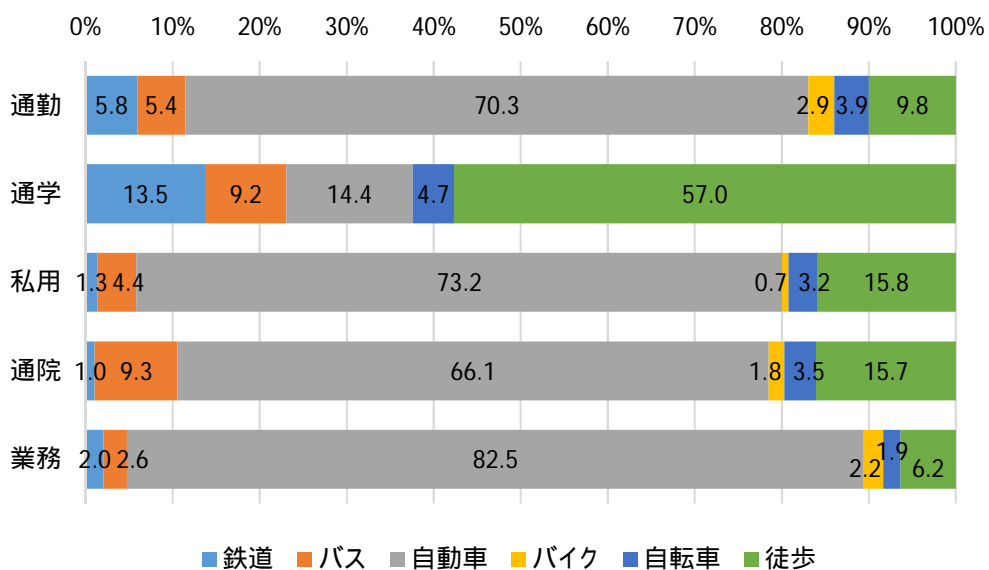
資料:平成 11 年全国都市 OD、平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 代表交通手段分担率の変化



資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 年齢階層別代表交通手段分担率



資料:平成 27 年度下関市パーソントリップ調査

図 目的別代表交通手段分担率

(4) 下関市の交通課題と基本方針

本市における交通問題の整理

「人口減少」や「少子・高齢化の進行」などの社会状況の変化に伴い、市全体の交通システムに関する課題として、「公共交通の維持が困難」・「地域の衰退」が、「公共交通サービスの悪化」に繋がるため、現状としては、「公共交通サービス・暮らしやすさ低下の負のスパイラル」に陥っている状況です。



本市における交通課題

公共交通の利便性向上	・利用者の満足度向上に資するサービス内容の改善により、利便性の向上を図ることが必要。
生活交通の確保	・生活・暮らしを可能とするために、最低限の移動環境を確保することが必要。
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。
人口減少等の進行を見据えた対応	・人口減少や少子高齢化を見据えた、将来のまちづくりと一体となった交通体系の構築が必要。
公共交通の利用促進	・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。
公共交通の効率化	・公共交通のサービス改善を図るためには、需要に応じた、運行の効率化を図ることが必要。
安全・安心な移動環境の確保	・市民・来訪者が安全・安心に移動できる環境づくりが必要。
観光振興の推進	・観光客にとって利用しやすい公共交通網の形成や整備が必要。
環境負荷の低減	・環境負荷の大きい自動車利用を抑制し、バスや自転車等、環境負荷の低減に直結する交通モードの転換が必要。
まちの賑わい向上	・まちの活力向上につながる交通体系の構築が必要。

交通課題から導いた交通計画の基本方針

