

「サイクルタウン下関構想」

報 告 書

山口県 下関市

目 次

構想策定の趣旨

- 1 . 「サイクルタウン下関構想」策定の背景 1
- 2 . 「サイクルタウン下関構想」策定の必要性 7
- 3 . 「サイクルタウン下関構想」の位置づけ 8

. 下関市の都市特性の把握

- 1 - 1 . 上位・関連計画の把握 9
- 1 - 2 . 下関市の社会的現況特性の把握 13

. 下関市の交通環境の把握

- 2 - 1 . 交通網の状況 25
- 2 - 2 . 自動車交通の状況 26
- 2 - 3 . 公共交通機関の状況 31
- 2 - 4 . 自転車利用環境の状況 33

. 自転車利用に関わる現状調査

- 3 - 1 . 調査の目的 37
- 3 - 2 . 調査対象路線 37
- 3 - 3 . 調査項目と方法 38
- 3 - 4 . 調査結果 39

. 構想策定にあたっての課題の整理

- 4 - 1 . 下関市の現況特性及び交通環境の現状からみた自転車利用上の課題 . . 49
- 4 - 2 . 利用者ニーズの観点からみた課題 55
- 4 - 3 . 主要課題の整理 57

. 基本理念と方針

- 5 - 1 . 自転車によるまちづくりの基本理念 61
- 5 - 2 . 基本方針 62
- 5 - 3 . 施策の体系 62

. 自転車利用環境整備の具体方策の検討

- 6 - 1 . ネットワークの構築 63
- 6 - 2 . 自転車走行空間整備の具体施策 74
- 6 - 3 . 社会的環境整備の具体施策 84
- 6 - 4 . 整備方針図 93

. 構想実現の方策

- 7 - 1 . ハード整備 101
- 7 - 2 . ソフト整備 101
- 7 - 3 . 協力体制 101
- 7 - 4 . 各事業者間の連携 101

- 用語の解説 103

構想策定の趣旨

1. 「サイクルタウン下関構想」策定の背景

我が国の交通環境を取り巻く現状

近年我が国の交通環境は、高度経済成長期からのモータリゼーションの急速な発展により、日常生活から業務、娯楽活動等に至るまで自動車を中心としたいわゆる「車社会」で推移してきた。

この「車社会」は、国民の社会経済活動や日常生活における移動の高速化、利便性の向上に大きく寄与してきた反面、「交通戦争」に言い換えられるように、交通事故の多発と犠牲者の増加、慢性的な交通渋滞による人・モノの輸送効率の低下やそれに伴う経済的損失、排ガスや騒音による地球環境への影響等、様々な問題を抱え込むこととなり、特に交通需要の多い都市地域においては、交通流動の円滑化と安定した社会経済活動の実現に資するための総合的な交通マネジメントの構築が急務となっている。

身近な交通手段としての自転車利用

こうした状況の中、自転車は、通勤・通学、買い物、レジャー等に際しての身近な移動手段として利用者ニーズは高く、全国の自転車保有台数は平成13年で約8,500万台に達しており、現在も増え続けている。

また、平成10年の「地球温暖化対策推進大綱」における「国民のライフスタイルの見直し」の重点課題として「自転車の安全かつ適正な利用促進に向けた環境整備」が掲げられており、特に、都市における環境問題や渋滞問題への対策が求められる中、環境負荷の少ない都市交通としての自転車交通の役割が再評価されている。

しかしながら、増え続ける自転車需要に対してインフラの整備が追いつかないことや利用者マナー意識の低下等により、駅周辺や商店街における放置自転車や自転車の歩道通行による歩行者との交通事故などが全国規模で社会問題化している。

下関市における交通環境

下関市においては、道路構成が主として放射状に伸びている現状から、市街地に直接自動車が流入する形態となり、主要な交差点では朝夕ピーク時における交通渋滞が発生しているとともに、幹線道路どうしの交差点における交通事故も多い。

自転車に関しては、特に市街地中心部のJR下関駅周辺や郊外の新下関駅、JR幡生駅における駐輪スペース不足による放置自転車が顕著であることや、歩行者と自転車の通行区分の錯綜による事故発生等が懸念される。

こうした中、下関市における交通事故の類型別発生状況をみると、自転車対車両事故の件数が全体の約 10%を占めており、死亡者数は他類型より少ないものの、負傷者数が「人対車両」、「車両単独」より多くなっているのが実態である。

下関市の交通事故類型別発生状況（平成 14 年）

事故類型	件数	死者	負傷者
人対車両	193 件(11.2%)	9 人(52.9%)	36 人(1.8%)
自転車対車両	169 件(9.9%)	1 人(5.9%)	171 人(8.5%)
車両相互	1,211 件(70.6%)	5 人(29.4%)	1,639 人(81.9%)
車両単独	140 件(8.2%)	2 人(11.8%)	155 人(7.7%)
列車	1 件(0.1%)	0 人(0.0%)	1 人(0.1%)
合 計	1,714 件(100%)	17 人(100%)	2,002 人(100%)

出典：交通統計下関 平成 14 年版

下関市における交通手段としての自転車の優位性

下関市の都市構造からみて、市街地は海岸沿いを中心にコンパクトに配置されている。特に市街地中心部は僅かな平坦地内に広がり、商業・業務機能や観光施設等の都市機能が比較的近い距離の中に集中していることから、これらの施設の相互利用に際し、“移動の手軽さ”からみて自転車利用が優位にあると言える。

市街地中心部には幕末から明治期にかけての歴史を物語る名所・旧跡や海峡ゆめタワー、海響館、唐戸市場、カモンワーフに代表される海をテーマとした観光施設が立地しており、郊外の長府、吉田地区においても歴史的観光資源が数多く分布している。

このように、市街地中心部や郊外の長府、吉田地区においては回遊型の観光が楽しめる特徴をもっており、これらの移動手段としての自転車は、効率性、経済性からみても自動車より優位にあると言える。

また、下関市の北部には緑豊かな森林環境が広がっており、緑の中のみずみずしい空気や静寂感のある中を自転車でゆったりと走ることは、日頃の日常生活の中での疲れを癒し、また健康増進にもつながり、緑豊かな環境の保全にも寄与することにもなる。

さらに、下関市においては、市街地中心部から長府地区にかけての多種多様な船が行きかう関門海峡や、美しい夕日が望める日本海があり、これらの眺めや、沈む夕日の余韻に浸りながら、ゆったりと風を感じて走ることができるのも自転車の良さである。

下関市における公共交通機関としては、JR山陽新幹線、同山陽本線、同山陰本線が、またバス路線が市内を隈無くカバーしており、市民の通勤・通学や買い物等の日常生活における貴重な足として、また下関市を訪れる観光客等のアクセス手段として十分に機能している。

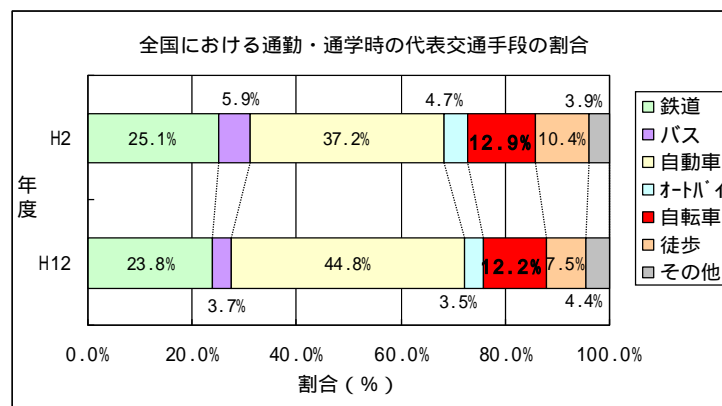
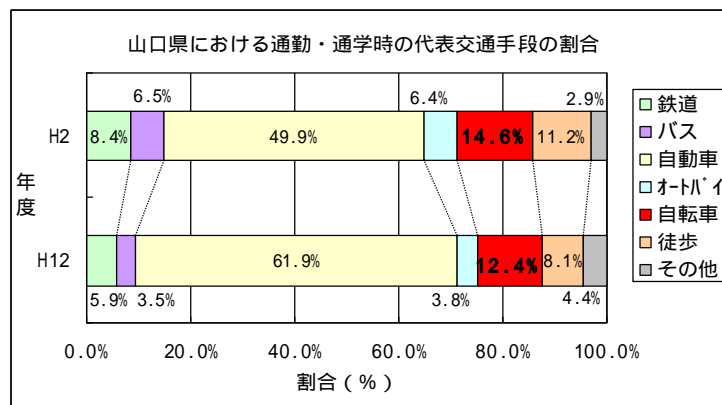
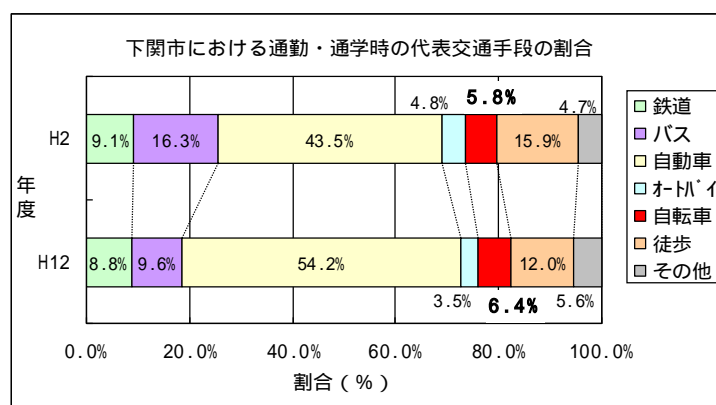
これらの公共交通機関と自転車との相互連携（サイクル&レールライド、バスライド等）を図ることより、郊外部から市街地中心部への通勤・通学利用の自動車交通の流入が抑制され、市街地中心部の交通渋滞の緩和や、市内の観光資源をめぐる移動手段の選択性が広がる（例：行きは自転車、帰りはJR等）ことによる観光客等に対するサービス向上が期待できる。

またこれらの効果として、公共交通機関の利用増進も期待できる。

市民の自転車利用に対するニーズ

下関市における通勤・通学の際に利用する交通手段は、平成12年の国勢調査結果で見ると自動車の占める割合が54.2%と最も高く、次いで徒歩が12.0%、バスが9.6%と続いている。自転車利用については6.4%にとどまっており、山口県平均12.4%及び全国平均12.2%と比較した場合、大きく下回っている現状にある。

しかしながら、これを平成2年の国勢調査結果と比較すると、山口県平均、全国平均で、自動車を除いた利用手段はいずれもそのシェアを下げているものの、下関市においては、自転車が若干ながらもシェアが拡大している傾向を示しており、また、JR下関駅やJR幡生駅周辺、また唐戸商店街付近において自転車交通量が多く、市民の日常生活における自転車利用ニーズは高まっているものと考えられる。



出典：各年国勢調査

下関市内の JR 各駅の計 8 箇所においては、3,451 台/日（下関市都市計画課調査）の自転車が駐輪（違法駐輪も含む）されている状況であり、特に駐輪施設が未整備な JR 下関駅では、平日の路上駐輪等の台数が 507 台/日、新下関駅においては 885 台/日と多く、これに加えて唐戸商店街においても路上駐輪が数多く見られる。このように、主要な駅や商店街などにおいて、多くの駐輪自転車が日常的に存在することから、市民の日常生活における自転車利用ニーズは高いものと考えられる。

また、市街地及び長府地区などにおけるホテルや旅館から貸し出されているレンタサイクルは、平成 15 年 4 月から 10 月までの 7 ヶ月間で、合計 647 台の利用がある。また、レンタサイクルを導入した平成 14 年 10 月時点では 69 台だった利用台数が、1 年後の平成 15 年 10 月の時点では 107 台となっており、徐々にではあるがレンタサイクルが浸透してきていると言える。これらは、市街地内の観光地めぐり等に利用されていると考えられ、観光客の自転車利用ニーズも高いものと考えられる。

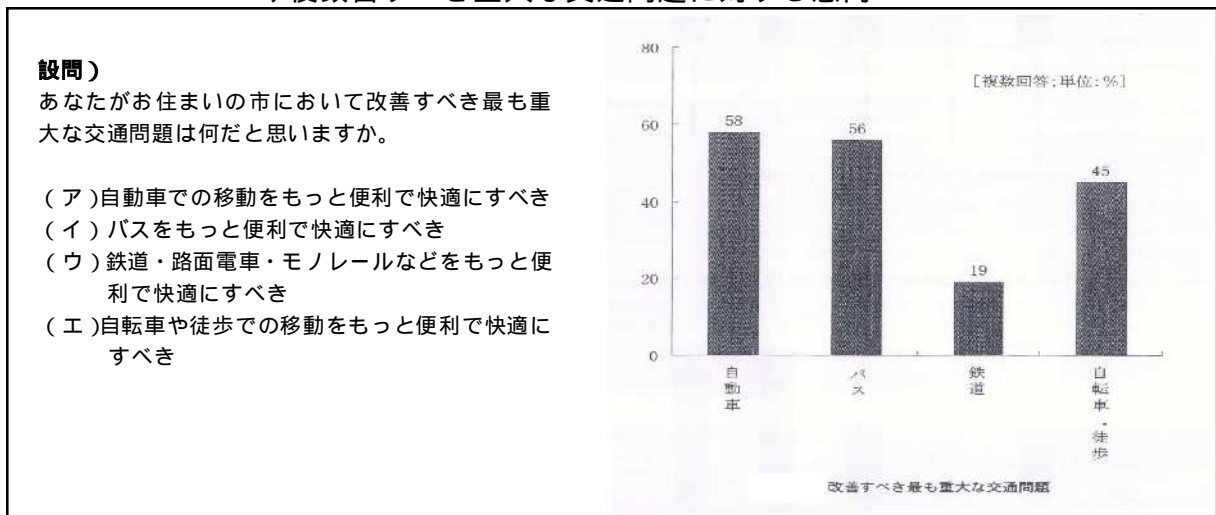
平成 15 年度 海峡レンタサイクル利用状況 (単位:台)

No	貸出宿泊施設	保有台数	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	合計
1	下関マリンホテル	19	18	27	11	12	47	57	34	206
2	ヴィアイン下関	5	34	13	6	3	37	32	22	147
3	下関グランドホテル	6	3	14	8	4	29	25	23	106
4	下関東急イン	2	6	4	4	5	9	11	6	45
5	ホテル 38 下関	2	5	3	1	0	11	9	6	29
6	プラザホテル下関	3	2	1	0	3	9	5	8	28
7	ホテルウイング インターナショナル下関	2	0	4	0	1	6	11	2	24
8	東京第一ホテル下関	3	1	6	0	3	9	2	0	21
9	下関グリーンホテル	2	2	6	1	0	6	1	3	19
10	すみよし別館	2	0	3	1	2	0	2	3	11
11	遊福旅館	3	2	0	0	0	2	1	0	5
12	みもすそ川別館	3	0	0	0	0	0	0	0	0
13	割烹旅館寿美礼	2	0	0	0	0	0	0	0	0
利用台数合計		54	73	81	32	33	165	156	107	647

出典：平成 15 年度 海峡レンタサイクル利用台数報告書

一方、下関市民を対象とした交通問題や交通施設等に関するアンケート調査結果をみると、改善すべき重要な交通問題については、「自動車の移動や、バス利用を便利で快適にすべきである」という要望が多数を示すものの、「自転車や徒歩での移動をもっと便利で快適にすべきである」も強く、市民の自転車利用環境の改善を望む声は高いものと考えられる。

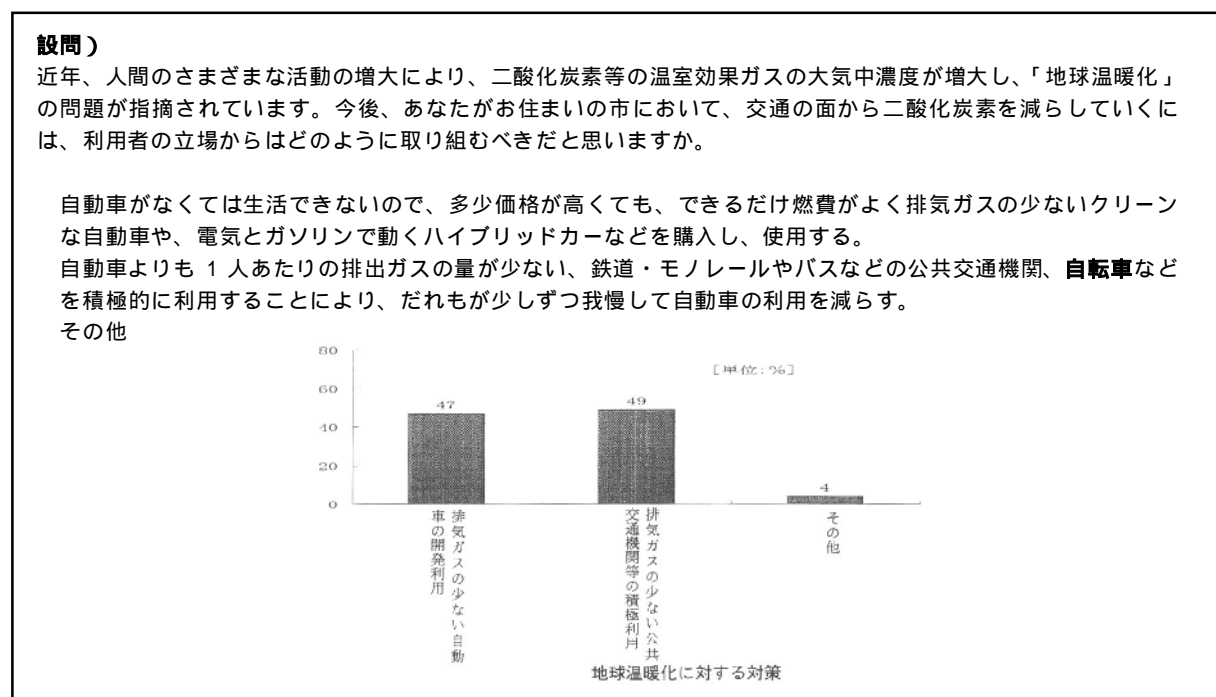
今後改善すべき重大な交通問題に対する意向



出典：街路交通情勢調査（全国 PT 調査）報告書 平成 12 年 3 月 山口県下関土木建築事務所

また、地球温暖化に対する対策については、「排気ガスの少ない公共交通機関や自転車など積極的に利用することにより、自動車利用を減らす」が「ハイブリッドカー等を購入し使用する」を上回っており、市民の環境負荷の低減を目的とした交通政策の要望が高いものと考えられる。

地球温暖化対策に対する意向



出典：街路交通情勢調査（全国 PT 調査）報告書 平成 12 年 3 月 山口県下関土木建築事務所

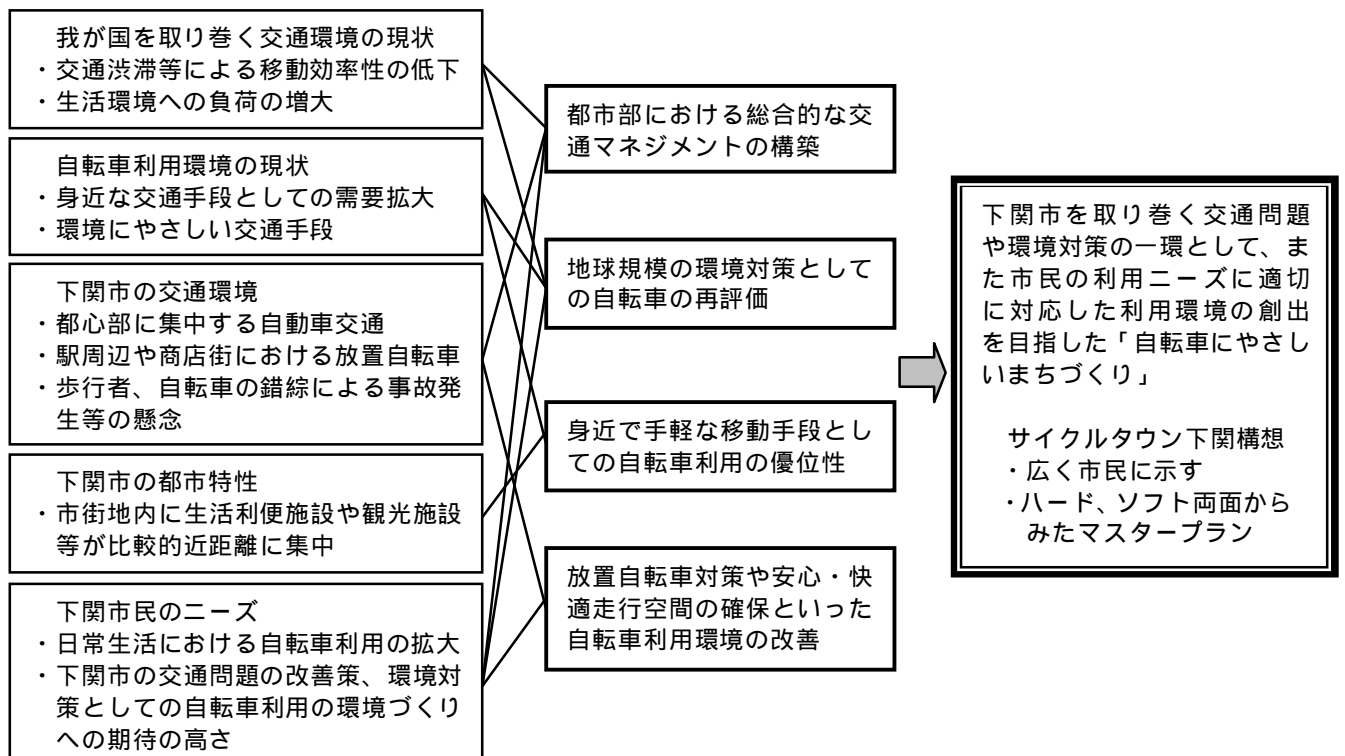
2. 「サイクルタウン下関構想」策定の必要性

前述のように、我が国を取り巻く交通環境の現状や問題点からみた総合的な交通マネジメント政策の一環として、また地球規模の環境問題への取り組み等から、自転車利用促進に向けた環境整備が求められている現状にある。

また、市民の日常生活における交通手段としては、自動車利用が圧倒的に多いものの自転車利用ニーズが拡大傾向にあること、まち中での回遊性・移動の自由性からみた自転車の利用価値、利用ポテンシャルは高い。さらに市民が望む下関市の交通問題に対する解決策として、自転車・徒歩の利用利便性の向上を望む声が高いことや、環境問題への取り組みの一環として、自転車等の公害発生の低い交通手段への転換策の推進を望む声が高く、市民の自転車利用促進や環境整備に対するニーズは高いものと考えられる。

したがって、自転車利用促進による下関市を取り巻く交通に関する諸問題や環境問題への具体的な取り組みの一環として、また、市民の自転車利用ニーズに適切に対応するための安心・快適な利用環境の創出を目指した「自転車にやさしいまちづくり」を推進する効果が高いものと考えられる。

このことから、下関市の「自転車にやさしいまちづくり」が目指す方向を広く市民に示し、また自転車利用促進のための施設整備や空間整備といったハード面と、利用喚起のためのサービス展開や啓蒙・普及活動のあり方といったソフト面の両面からみたマスタープランとして総合的かつ体系的に定めることを目的として、今回、「サイクルタウン下関構想」を策定するものである。

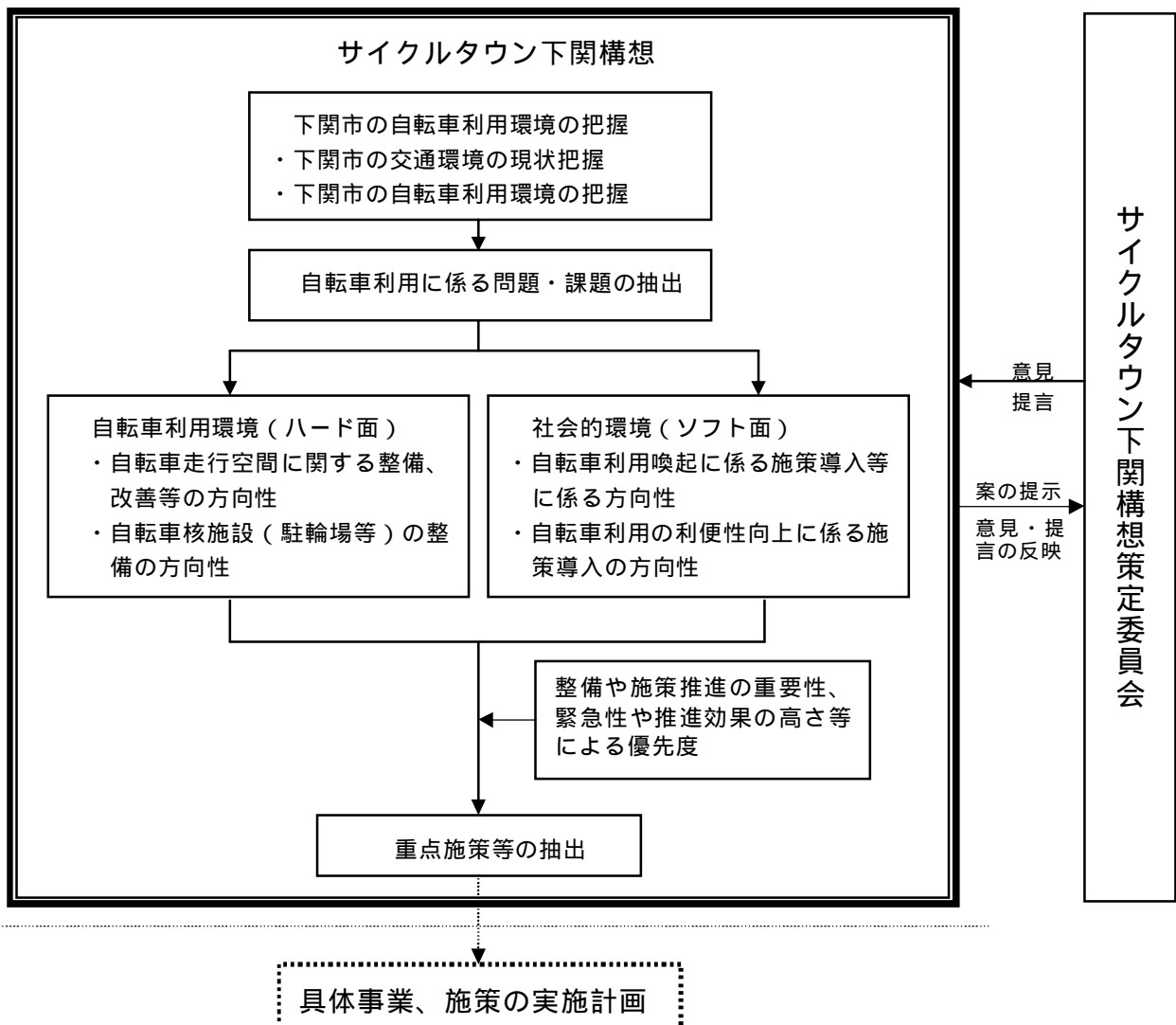


3. 「サイクルタウン下関構想」の位置づけ

「サイクルタウン下関構想」は、下関市の自転車利用環境の現状とそこから浮かびあがる問題・課題を的確かつ即地的に把握、下関市民の日常生活や観光客を中心とした来街者の自転車利用促進に係る施策についてハード、ソフト両面からみたマスタープラン的な役割を果たし、それらを具体化するための方向性を定めることが主たる目的である。

つまり、自転車利用促進に向けた空間整備やソフト戦略の基本方針を示し、ここで示される各種施策について、重要性、緊急性からその優先度を定めることが主な策定内容となる。

また、構想策定にあたっては、学識経験者、道路管理者、公安委員会、関連団体、市民代表及び下関市関連部局等により構成する「サイクルタウン下関構想策定委員会」を設置し、整備や施策の推進主体と利用主体の双方から、下関市における現状把握と問題点・課題の抽出段階から構想策定段階にかけて、多くの意見・提言を受けつつ、より実効性の高い構想づくりを行うものとする。

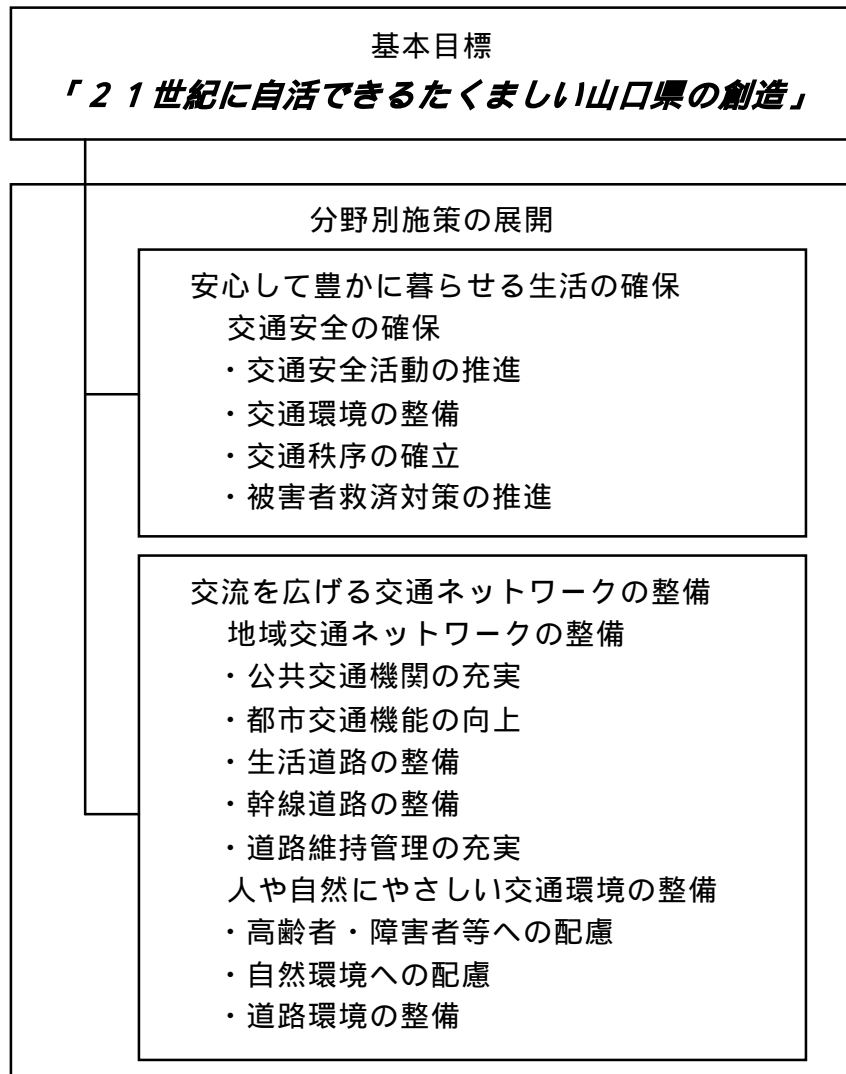


．下関市の都市特性の把握

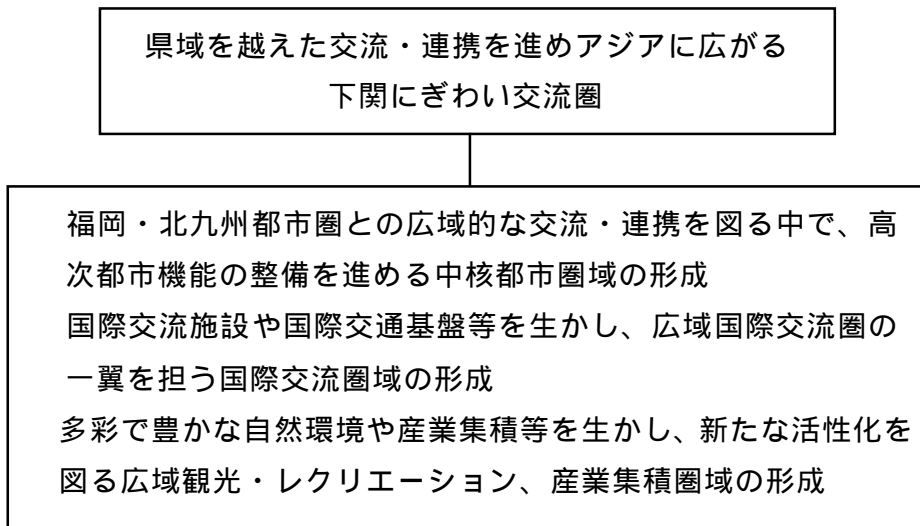
1 - 1 ．上位・関連計画の把握

(1)やまぐち未来デザイン 21 山口県

山口県においては、当県の特性を最大限にいかしつつ、活力を高め、県民一人一人の豊かさの向上や、県内各地域のそれぞれの個性を生かした魅力ある地域づくりを推進するための未来のしるべとして、「21世紀に自活できるたくましい山口県の創造」を基本目標として定めている。これをもとに各分野の施策が展開されている。



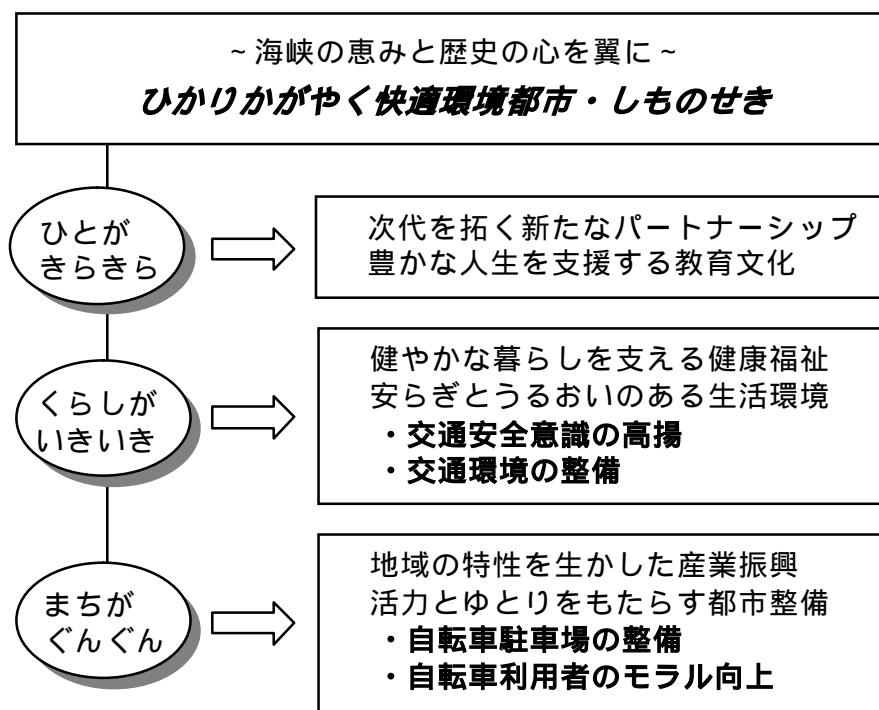
また、地域毎の施策の展開として、下関地域（下関市、菊川町、豊田町、豊浦町、豊北町）においては、その立地特性を背景に「県域を越えた交流・連携を進めアジアに広がる下関にぎわい交流圏」として位置づけられている。



(2)第四次下関総合計画 下関市

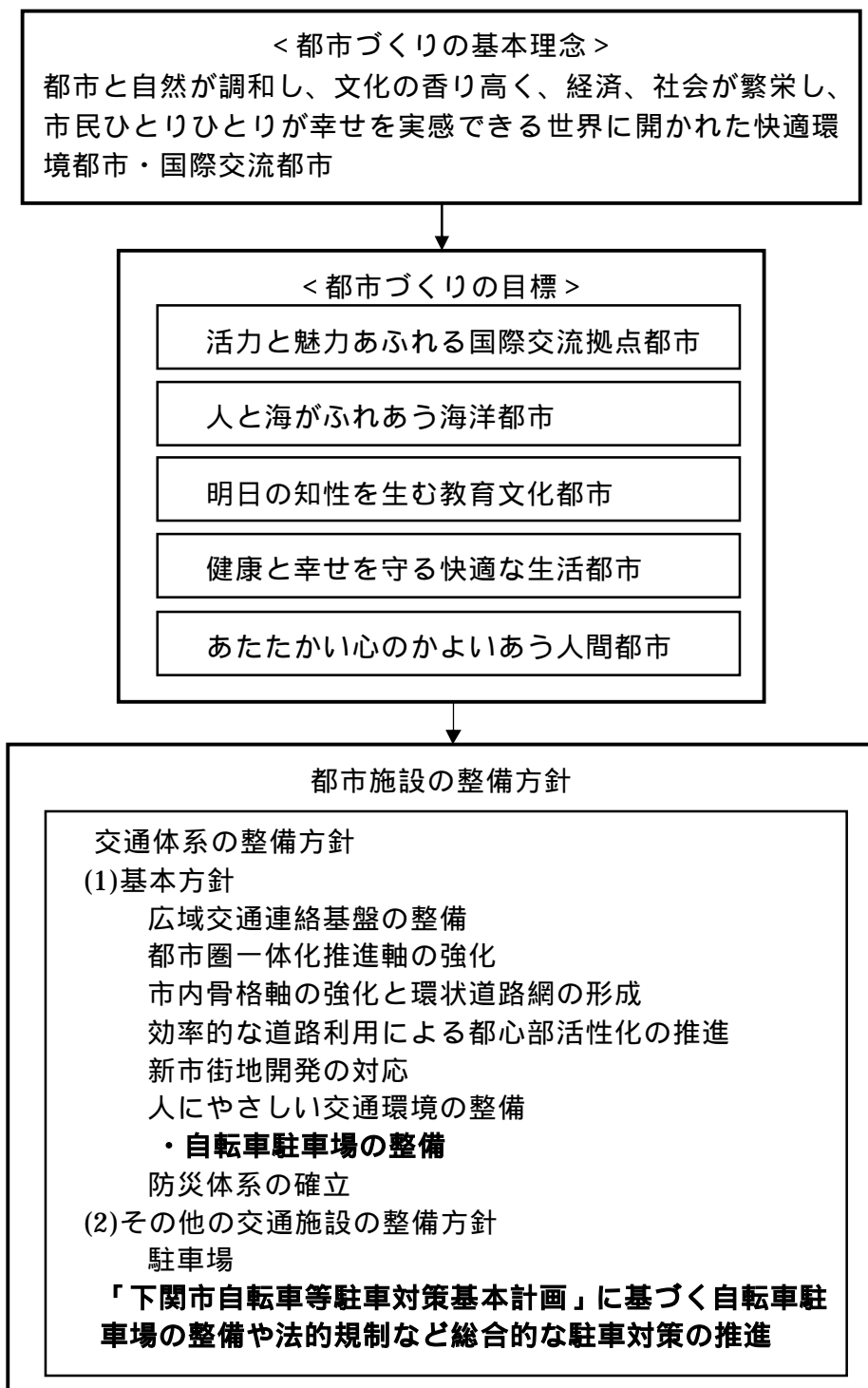
下関市においては、都市と自然が調和した優れた居住環境の中で、活気にあふれ、市民が多く市政に参加する元気で生き生きとした「快適環境都市」の創造を図るため、「～海峡の恵みと歴史の心を翼に～ 光り輝く快適環境都市・しものせき」を目指す都市像として掲げている。

また、この将来都市像の実現に向け、「ひとがきらきら」、「くらしがいきいき」、「まちがぐんぐん」をキーワードとして各種施策の展開を図っている。



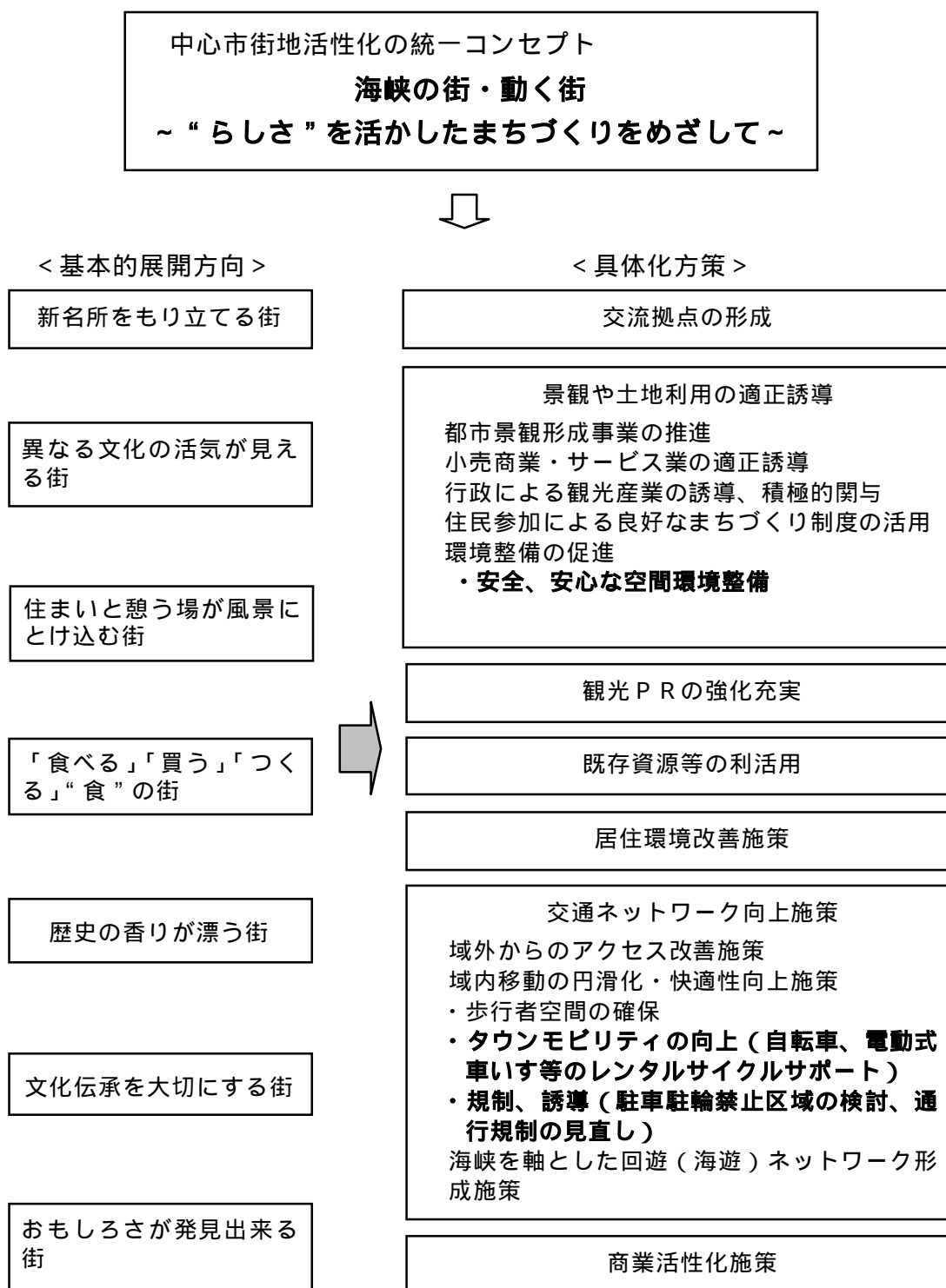
(3)下関市都市計画マスタープラン

21世紀に向けての社会経済情勢の変化と課題に対応し、第3次下関市総合計画の理念を踏まえつつ、下関市が目指す都市の理念と目標を以下に掲げている。また、この中で、自転車利用環境に関わるものとして「都市施設の整備方針」において、以下の方針が定められている。



(4) 下関市中心市街地活性化基本計画

平成 10 年 7 月に施行された「中心市街地活性化法」により、市民、民間、行政が一体となって中心市街地における整備改善と商業等の活性化を図り、中心市街地が魅力ある下関市の顔として再生する事を目的とし、中心市街地の活性化に向けた各種施策についての基本的な考え方を示している。



1 - 2 . 下関市の社会的現況特性の把握

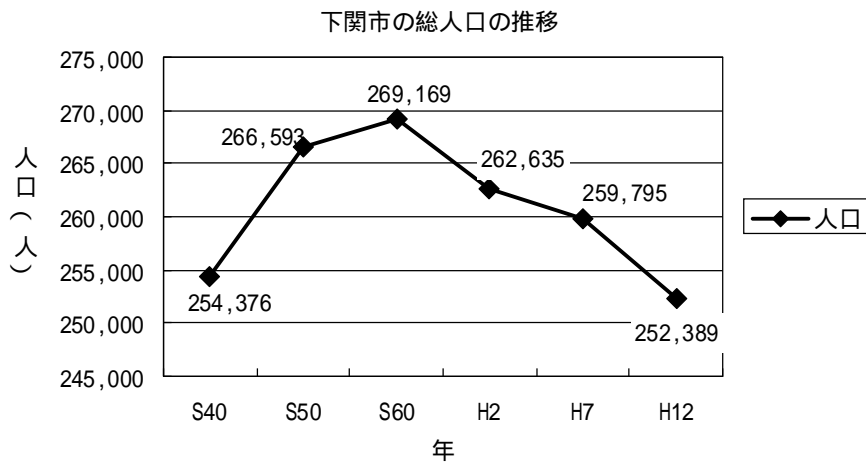
(1) 人口動向

下関市の総人口は高度経済成長期から昭和 60 年まで順調な伸びを示していたが、それ以降は減少に転じている。逆に世帯数は増加の一途をたどり、近年の人口減とあいまって平均世帯人員が平成 12 年で 2.51 人/世帯となっており、核家族化が一層進展している。

下関市の総人口等の推移

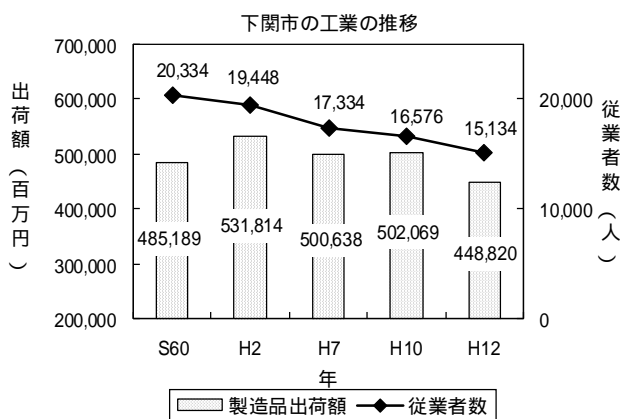
	昭和 40 年	昭和 50 年	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年
総人口	254,376 人	266,593 人	269,169 人	262,635 人	259,795 人	252,389 人
総世帯数	65,763 世帯	80,265 世帯	89,791 世帯	93,412 世帯	98,313 世帯	100,740 世帯
平均世帯人員	3.87 人/世帯	3.32 人/世帯	3.00 人/世帯	2.81 人/世帯	2.64 人/世帯	2.51 人/世帯

出典：各年国勢調査

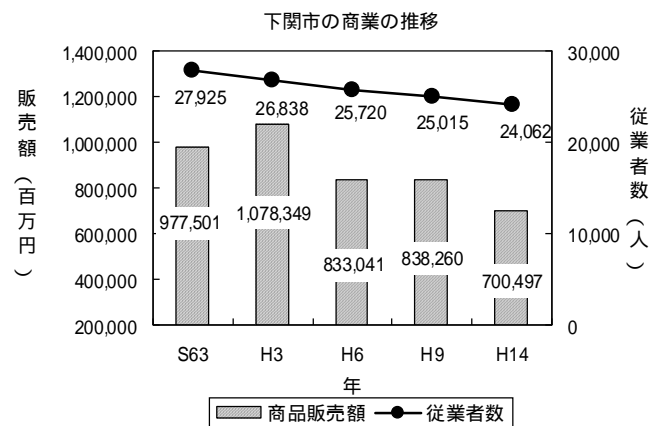


(2) 産業動向

下関市の商工業は、平成 2,3 年のバブル経済崩壊を契機に減少、伸び悩みの傾向にある。



出典：各年工業統計



出典：各年商業統計

観光動向については、総観光客数は平成9年から平成12年にかけて減少傾向にあったが、平成13年に一転して増となった。

また宿泊・日帰り別では約8割が日帰り客となっており、近年の傾向に変化はない。

県内・県外別では県内客の割合が若干高く、傾向としては日帰り・宿泊別同様、近年において大きな変化はない。

下関市の観光客数の推移

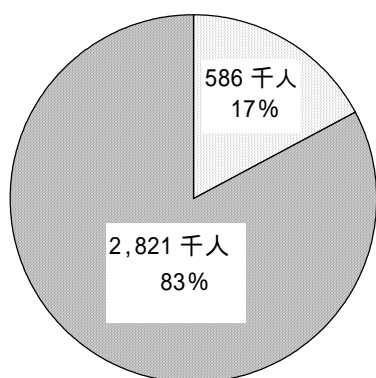
(単位：千人)

		平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年
宿 泊	宿泊客数	503	486	467	502	553	586
	日帰り客数	2,822	2,456	2,361	2,370	2,797	2,821
県 内	県内客数	1,867	1,538	1,493	1,864	1,924	1,881
	県外客数	1,458	1,404	1,335	1,008	1,426	1,526
観光客総数		3,325	2,942	2,828	2,872	3,350	3,407

出典：山口県観光客動態調査

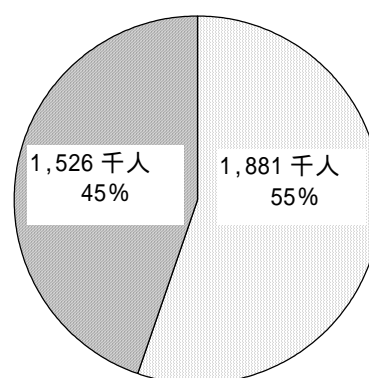
平成14年の日帰り・宿泊別、県内・県外別観光客割合

日帰り・宿泊別観光客数



□ 宿泊客数 □ 日帰り客数

県内・県外別観光客数



□ 県内客数 □ 県外客数

出典：山口県観光客動態調査

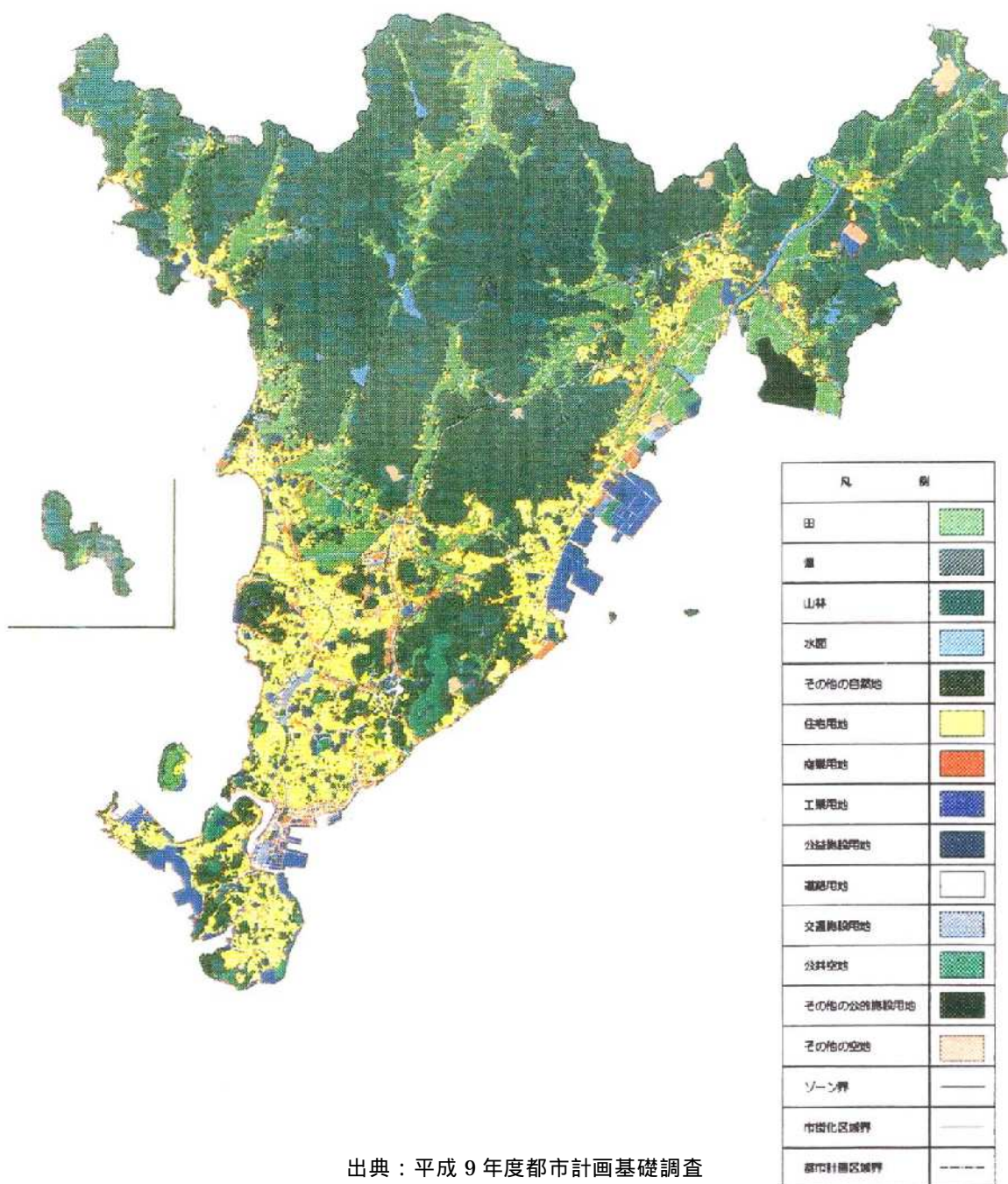
(3) 都市構造

下関市は平地部が少なく丘陵地が多い地形特性から自然的土地利用の占める割合が大きく、市の北部域の大半が山林や農業的土地利用区域となっている。

市街地は市域南部の海岸沿いや丘陵地、国道等の幹線道路沿道に分布している。

このうち商業・業務地についてはJR下関駅周辺や国道9号沿道、唐戸市場周辺に分布し、南部の彦島及び長府地区に工業地がある。

土地利用現況図



出典：平成9年度都市計画基礎調査

(4)主要施設の分布状況

観光地、観光施設

下関市においては、市街地中心部周辺に幕末期から明治期にかけての歴史を物語る史跡や神社・仏閣、旧館等や巖流島、毛利長府の城下町が今も偲ばれる長府地区といった歴史をテーマとした観光資源が数多く分布している。

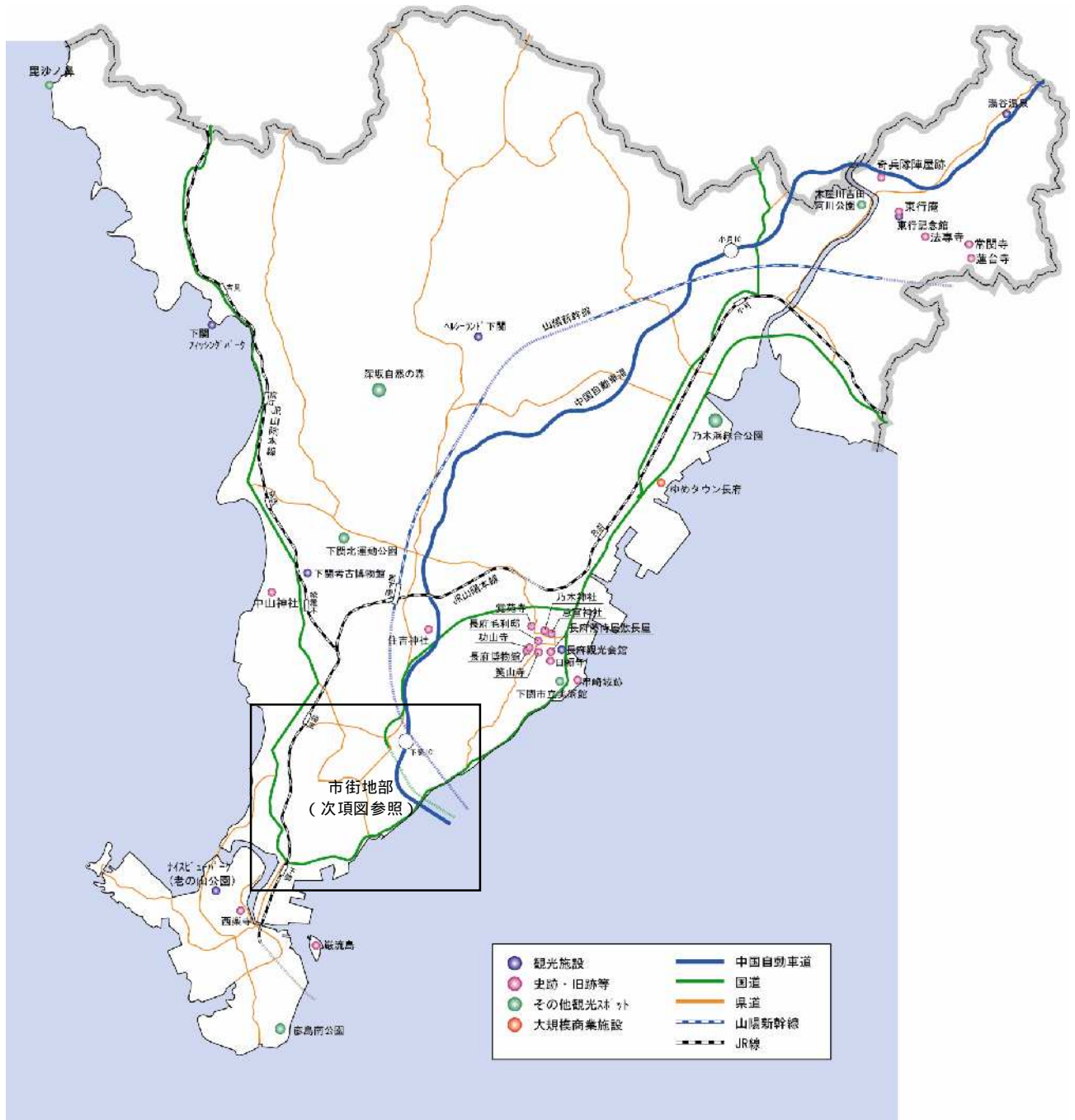
また、ＪＲ下関駅周辺から唐戸市場にかけては、シーモール下関、長門市場、グリーンモールといった商業施設が集積し、近年においては展望タワー（海峡メッセ）、海響館（水族館）、唐戸市場の海をテーマとした観光拠点としての改修、カモンワーク（旧唐戸市場跡）が整備され、下関の新たな観光スポットとして賑わっている。

下関市の主要な観光施設等

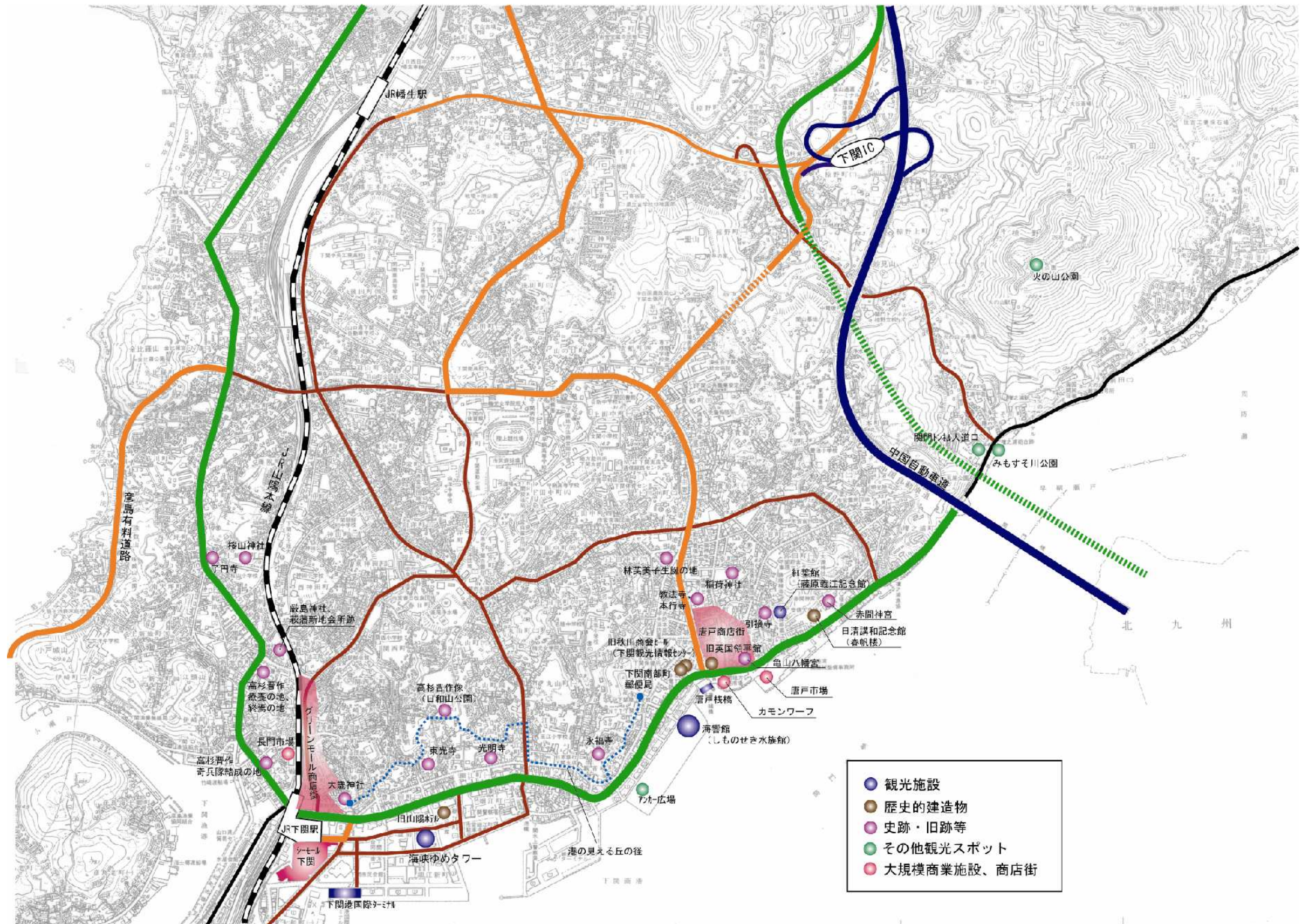
種別	施設名等	立地地区
観光施設	海峡ゆめタワー	下関駅周辺
	下関港国際ターミナル	下関駅周辺
	関門連絡船・唐戸棧橋ボードウォーク	唐戸
	紅葉館（藤原義江記念館）	唐戸
	海響館（市立しものせき水族館）	唐戸
	ナイスビューパーク	彦島
	長府観光会館	長府
	ヘルシーランド下関	新下関駅周辺
	東行記念館	吉田
	湯谷温泉	吉田
	下関市立考古博物館	山陰
	下関フィッシングパーク	山陰
	歴史的建造物	旧山陽ホテル
旧下関英国領事館		唐戸
旧秋田商会ビル		唐戸
下関南部町郵便局		唐戸
日清講和記念館（春帆楼）		唐戸
史跡・旧跡等	高杉晋作奇兵隊結成の地	下関駅周辺
	高杉晋作療養及び終焉の地	下関駅周辺
	巖島神社	下関駅周辺
	萩藩新地会所跡	下関駅周辺
	桜山神社	下関駅周辺
	了円寺	下関駅周辺
	大歳神社	下関駅周辺
	東光寺	下関駅周辺
	高杉晋作陶像（日和山公園）	下関駅周辺
	光明寺	下関駅周辺
	龜山八幡宮	唐戸
	引接寺	唐戸
	赤間神宮	唐戸
	稻荷神社	唐戸
	教法寺・本行寺	唐戸
	永福寺	唐戸

種別	施設名等	立地地区
史跡・旧跡等	林芙美子生誕の地	唐戸
	巖流島	彦島
	西楽寺	彦島
	長府藩侍屋敷長屋	長府
	日頼寺	長府
	笑山寺	長府
	功山寺	長府
	長府博物館、万骨塔	長府
	長府毛利邸	長府
	菅家長屋門・古江小路	長府
	乃木神社、横枕小路	長府
	覚苑寺	長府
	忌宮神社	長府
	長府庭園	長府
	串崎城跡	長府
	満珠、干珠	長府
	国宝 住吉神社	新下関駅周辺
	普賢寺	新下関駅周辺
	東行庵、高杉晋作の墓	吉田
	奇兵隊の陣屋跡	吉田
	常関寺と十六羅漢	吉田
	法専寺、首切六地藏	吉田
	蓮台寺	吉田
中山神社	山陰	
その他観光スポット等	港の見える丘の径	唐戸
	下関市立美術館	長府
	乃木浜総合公園	長府
	木屋川吉田河川公園	吉田
	アンカー広場、あるかぼーと岸壁	関門海峡海岸線
	みもすそ川公園、関門トンネル入道口	関門海峡海岸線
	海泉（かいせん）の滝	関門海峡海岸線
	深坂自然の森	新下関駅周辺
	下関北運動公園	新下関駅周辺
	毘沙ノ鼻	山陰
	六連島	山陰
	蓋井島	山陰
	彦島南公園	彦島
	大規模商業施設・商店街	シーモール下関
グリーモール商店街、長門市場		下関駅周辺
唐戸市場		唐戸
カモンワーフ		唐戸
唐戸商店街		唐戸

下関市における観光施設等分布図



市街地における観光施設等分布図



公共公益施設

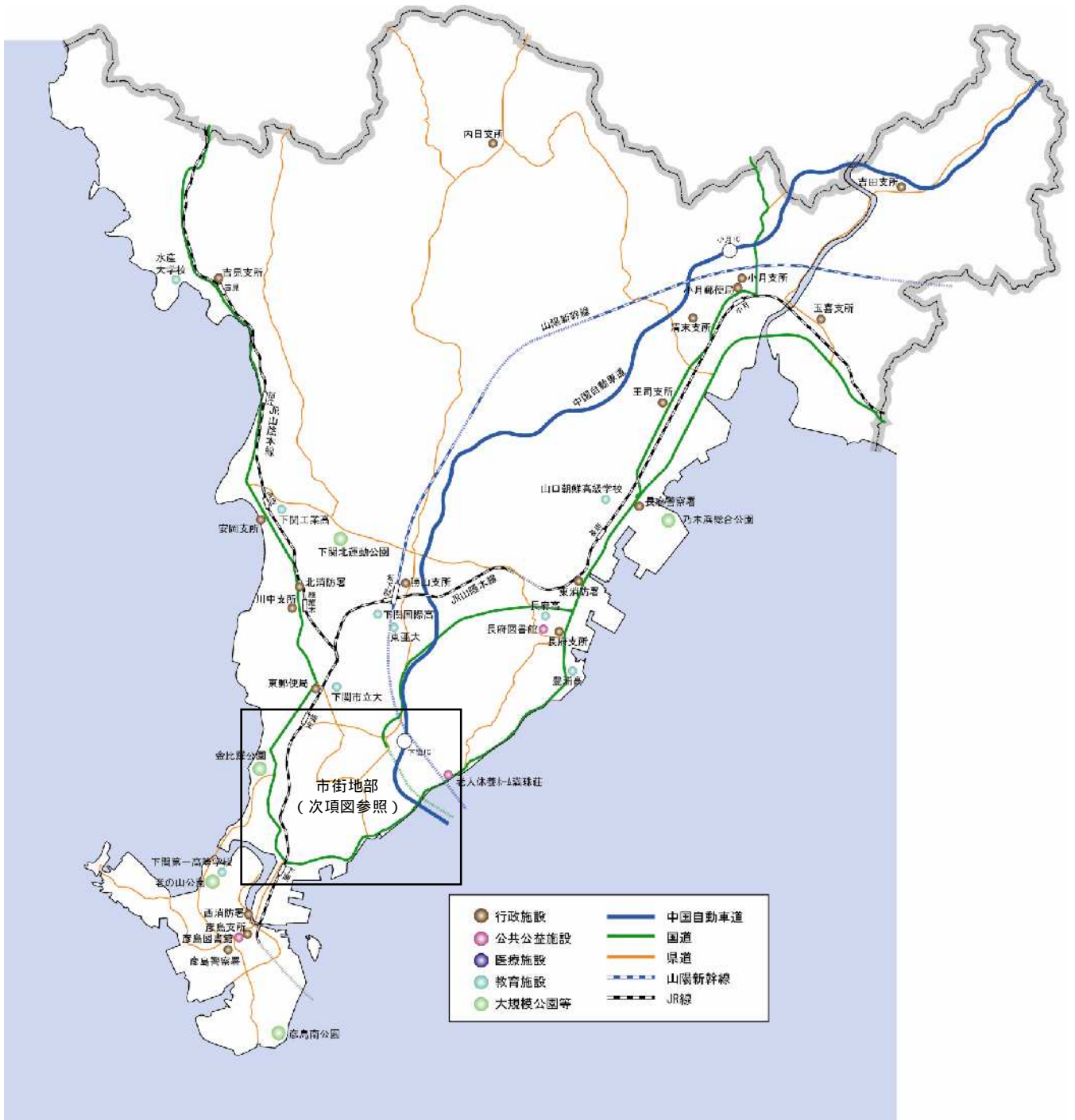
下関市における主要な公共公益施設を以下に示す。施設の大半は市域南部の市街地中心部及びその周辺に分布している。

下関市の主要な公共公益施設

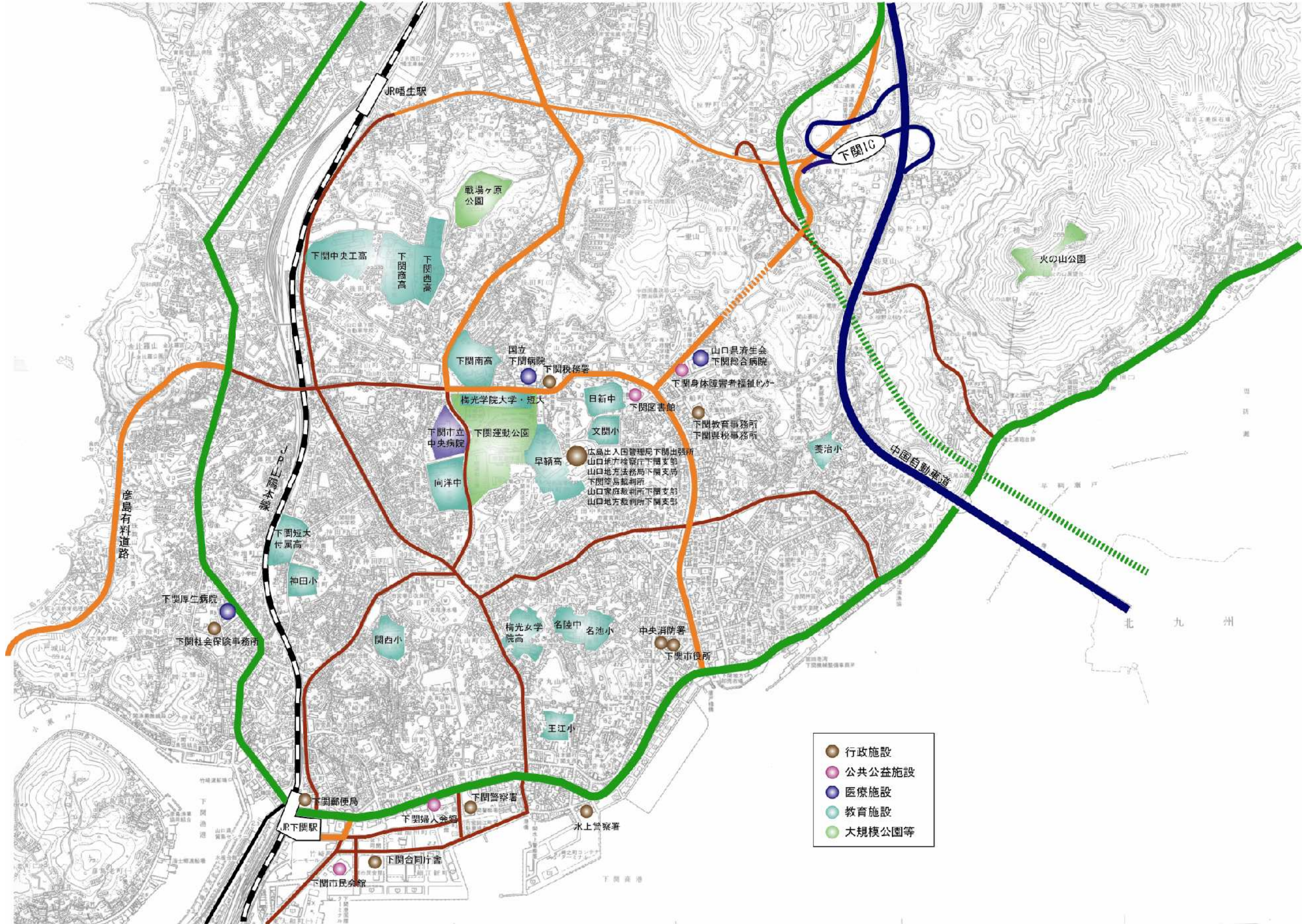
種別	施設名		種別	施設名			
行政施設	下関市役所		医療施設	下関市立中央病院			
	市役所支所 12箇所			国立下関病院			
	下関警察署			山口県済生会下関総合病院			
	彦島警察署			下関厚生病院			
	長府警察署			下関夜間急病診療所			
	下関水上警察署		教育施設	小学校	33校		
	中央消防署			中学校	19校		
	東消防署			高等学校	下関国際高等学校		
	西消防署				下関短期大学附属高等学校		
	北消防署				下関商業高等学校		
	下関郵便局				梅光女学院高等学校		
	下関東郵便局				早鞆高等学校		
	小月郵便局				下関工業高等学校		
	下関教育事務所				下関第一高等学校		
	下関県税事務所				下関中央工業高等学校		
	下関社会保険事務所				下関西高等学校		
	広島出入国管理局下関出張所				下関南高等学校		
	山口地方検察庁下関支部				長府高等学校		
	山口地方法務局下関支局				豊浦高等学校		
	門司税関下関税関支署				山口朝鮮高級学校		
	下関税務署			大学等	水産大学校		
	下関簡易裁判所				下関市立大学		
	山口家庭裁判所下関支部				梅光学院大学		
	山口地方裁判所下関支部				梅光学院大学女子短期大学部		
	下関海上保安署				東亜大学		
	九州運輸局下関海事事務所		下関短期大学				
	下関地方气象台						
	公益施設	下関身体障害者福祉センター					
		下関市民センター					
		下関老人休養ホーム満珠荘					
		下関ふれあい健康ランド					
		下関市婦人会館					
下関図書館							
長府図書館							
彦島図書館							
下関市運動公園							

* は中心市街地に立地するもの

下関市における主要な公共公益施設分布図



市街地における公共公益施設分布図



．下関市の交通環境の把握

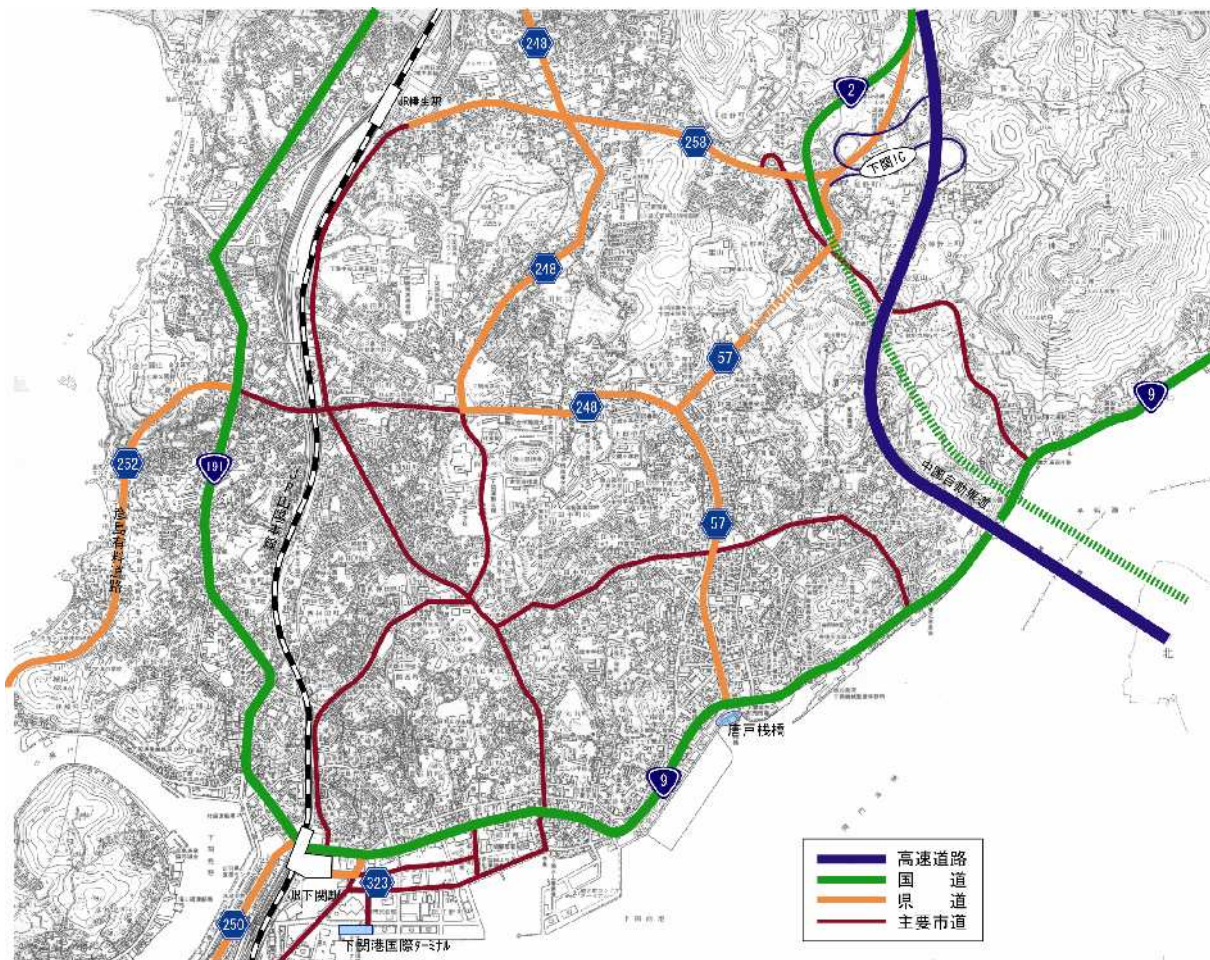
2 - 1 ．交通網の状況

下関市においては、山陽側の中国自動車道、国道2号、同9号、山陰側の国道191号等の幹線道路とJR山陽新幹線、JR山陽本線、JR山陰本線などの鉄道及びバスにより、陸上の交通軸が形成されているとともに、下関港、唐戸棧橋などの海上航路の拠点が発達しており、陸海の交通の重要な位置を占めている。

市街地内の道路網については、市街地中心部を東西に貫き長府地区や瀬戸内海沿岸の主要都市を連絡する国道9号、JR山陽本線西側を南北方向に通る国道191号、主要地方道下関港線、一般県道下関港垢田線及び一般県道武久棕野線により骨格が形成されている。

また、市街地中心部における交通拠点施設としてはJR下関駅が鉄道とバス路線のターミナル機能を有し、また海上交通拠点として国際航路の拠点となる下関港国際フェリーターミナルがあり、唐戸には海峡対岸の北九州市門司を連絡する関門連絡航路のターミナルが立地している。

市街地内交通網図



2 - 2 . 自動車交通の状況

(1)交通量、混雑度の状況

下関市の国道、主要地方道、一般県道の平日 12 時間交通量は以下の通りとなっており、交通量の多い(20,000 台/12h 以上)は一般国道 2 号、9 号、191 号、主要地方道下関長門線、主要地方道下関港線、一般県道南風泊港線となっており、市街地中心部のみならず、郊外部においても交通量が多い箇所がある。

また、平日混雑度 1.5 以上が 8 区間、混雑時旅行速度 20km/h 以下が 11 区間ある。

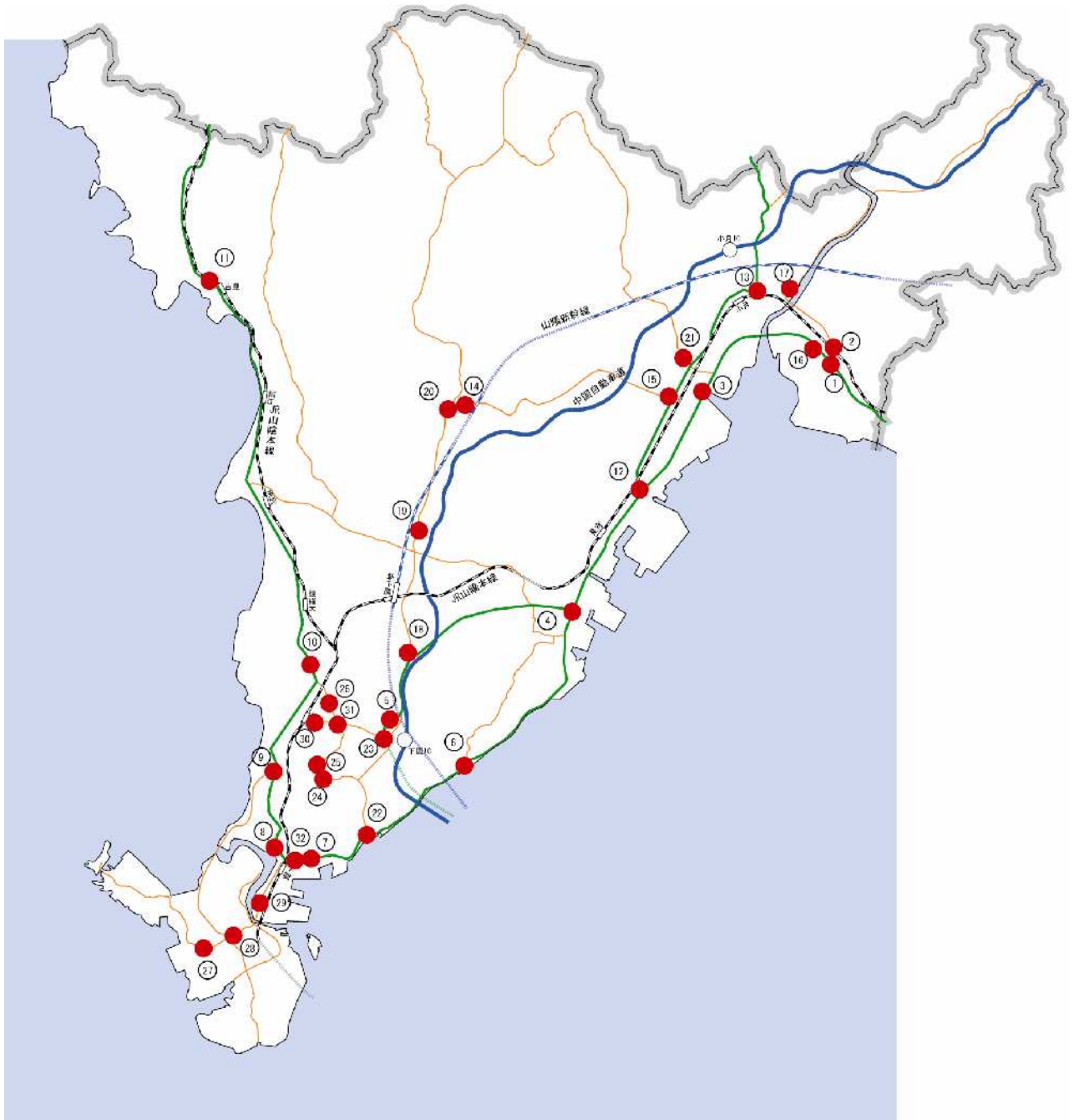
下関市の道路交通量及び混雑度

路線名	調査地点	平日 12 時間 交通量	平 日 混雑度	混雑時 旅行速度
一般国道 2 号	大字松屋字寺山	14,008 台/12h	1.06	48.6km/h
	大字清末	19,235 台/12h	1.86	29.6km/h
	長府才川 1 丁目	18,583 台/12h	1.94	29.4km/h
	長府江下町	38,960 台/12h	1.22	17.0km/h
	大字楠字石亀	20,596 台/12h	1.82	29.4km/h
一般国道 9 号	前田町 2 丁目	25,455 台/12h	1.30	36.1km/h
	竹崎町 1 丁目	19,411 台/12h	0.55	24.4km/h
一般国道 191 号	竹崎町 3 丁目	17,230 台/12h	1.02	17.1km/h
	武久町 1 丁目	21,575 台/12h	2.35	14.9km/h
	綾羅木本町 1 丁目	26,654 台/12h	1.21	25.2km/h
	大字永田郷字塩浜	11,476 台/12h	1.06	38.2km/h
一般国道 491 号	清末	17,375 台/12h	1.79	29.0km/h
	小月本町 2 丁目	7,995 台/12h	0.54	46.6km/h
主要地方道下関美祿線	大字小野	8,401 台/12h	0.97	32.8km/h
	清末町千房	6,071 台/12h	0.93	18.0km/h
	大字松屋	8,861 台/12h	0.96	43.6km/h
	大字吉田字肥田	3,757 台/12h	0.38	48.8km/h
主要地方道下関長門線	一の宮卸本町	26,745 台/12h	1.92	9.9km/h
	大字石原	14,234 台/12h	1.83	45.7km/h
	大字日上	6,062 台/12h	0.70	55.8km/h
主要地方道豊浦清末線	21 清末町北原	2,192 台/12h	0.37	40.0km/h
主要地方道下関港線	22 南部町	17,155 台/12h	1.13	20.7km/h
	23 貴船町 3 丁目	26,494 台/12h	0.98	5.9km/h
一般県道下関港垢田線	24 山の口	13,139 台/12h	0.79	18.2km/h
	25 後田町 2 丁目	15,722 台/12h	1.67	11.7km/h
	26 幡生宮の下町	18,343 台/12h	1.24	13.9km/h
一般県道南風泊港線	27 彦島迫町 7 丁目	8,729 台/12h	0.94	33.4km/h
	28 江の浦町 1 丁目	22,373 台/12h	1.02	25.2km/h
	29 大和町 1 丁目	23,316 台/12h	1.00	26.7km/h
一般県道武久棕野線	30 幡生町 2 丁目	11,290 台/12h	0.85	17.8km/h
	31 宝町	18,526 台/12h	1.06	20.2km/h
一般県道下関停車場線	32 -	11,188 台/12h	0.93	8.2km/h

* 一般県道については、10,000 台/12h 以上を抜粋

出典：平成 11 年道路交通センサス

下関市における交通量調査地点



下関市の市街地における道路交通量の状況を平成 11 年道路交通センサスの結果からみると、一般国道 9 号の前田町 2 丁目が 25,455 台/12h と最も多く、次いで一般国道 191 号の武久町 1 丁目が 21,575 台/12h となっている。

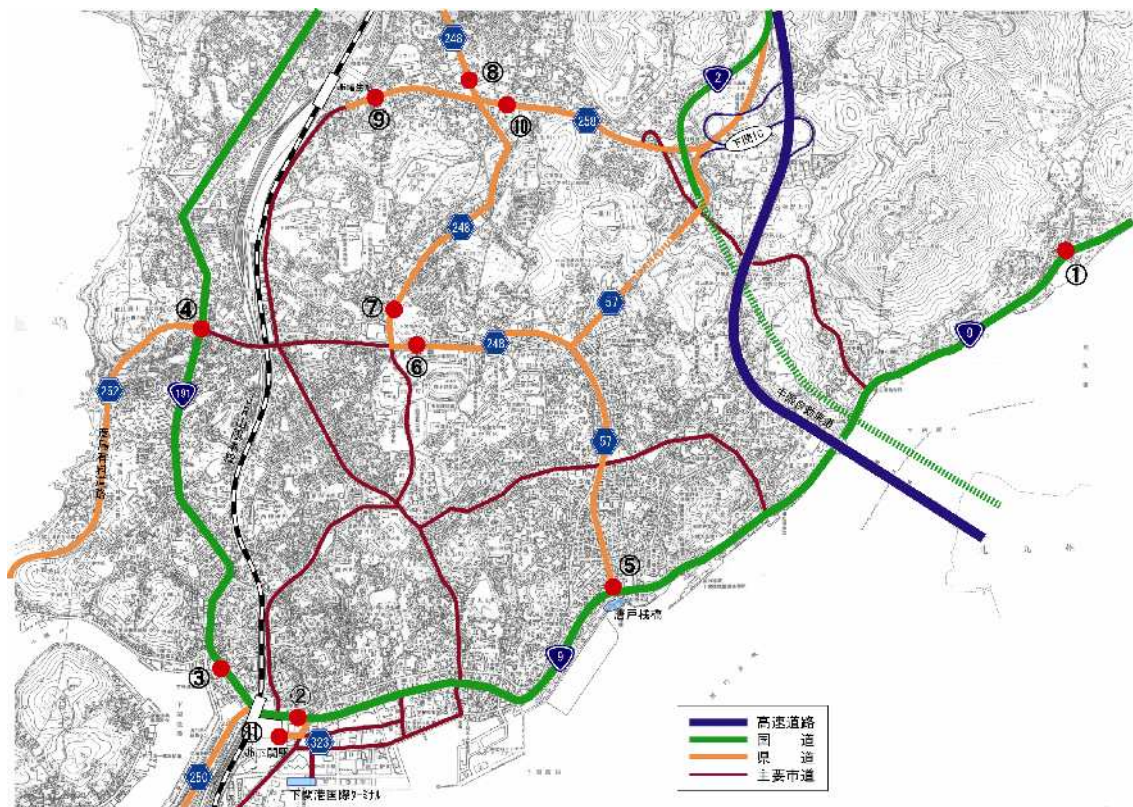
一方、平日混雑度でみると一般国道 191 号の武久 1 丁目が 2.35 と極端に高く、慢性的に混雑している状況にある。その他の路線については一般県道下関港垢田線の後田町 2 丁目が 1.67、一般国道 9 号の前田町 2 丁目が 1.30、主要地方道下関港線が 1.13 となっている。

下関市の市街地における道路交通量及び混雑度等

路線名	調査地点	番号	平日 12 時間 交通量	平日 混雑度	混雑時 旅行速度
一般国道 9 号	前田町 2 丁目		25,455 台/12h	1.30	36.1km/h
	竹崎町 1 丁目		19,411 台/12h	0.55	24.4km/h
一般国道 191 号	竹崎町 3 丁目		17,230 台/12h	1.02	17.1km/h
	武久町 1 丁目		21,575 台/12h	2.35	14.9km/h
主要地方道下関港線	南部町		17,155 台/12h	1.13	20.7km/h
一般県道下関港垢田線	山の口		13,139 台/12h	0.79	18.2km/h
	後田町 2 丁目		15,722 台/12h	1.67	11.7km/h
	幡生宮の下町		18,343 台/12h	1.24	13.9km/h
一般県道武久棕野線	幡生町 2 丁目		11,290 台/12h	0.85	17.8km/h
	宝町		18,526 台/12h	1.06	20.2km/h
一般県道下関停車場線	-		11,188 台/12h	0.93	8.2km/h

出典：平成 11 年道路交通センサス

市街地内の自動車交通量調査地点



(2) 道路交通渋滞の状況

下関市の幹線道路網は市街地に向けて放射状に形成されていることから、市街地中心部に自動車交通が集中する形態となり、朝夕のピーク時には主要な幹線道路同士の交差点において交通渋滞にみまわれている状況にある。

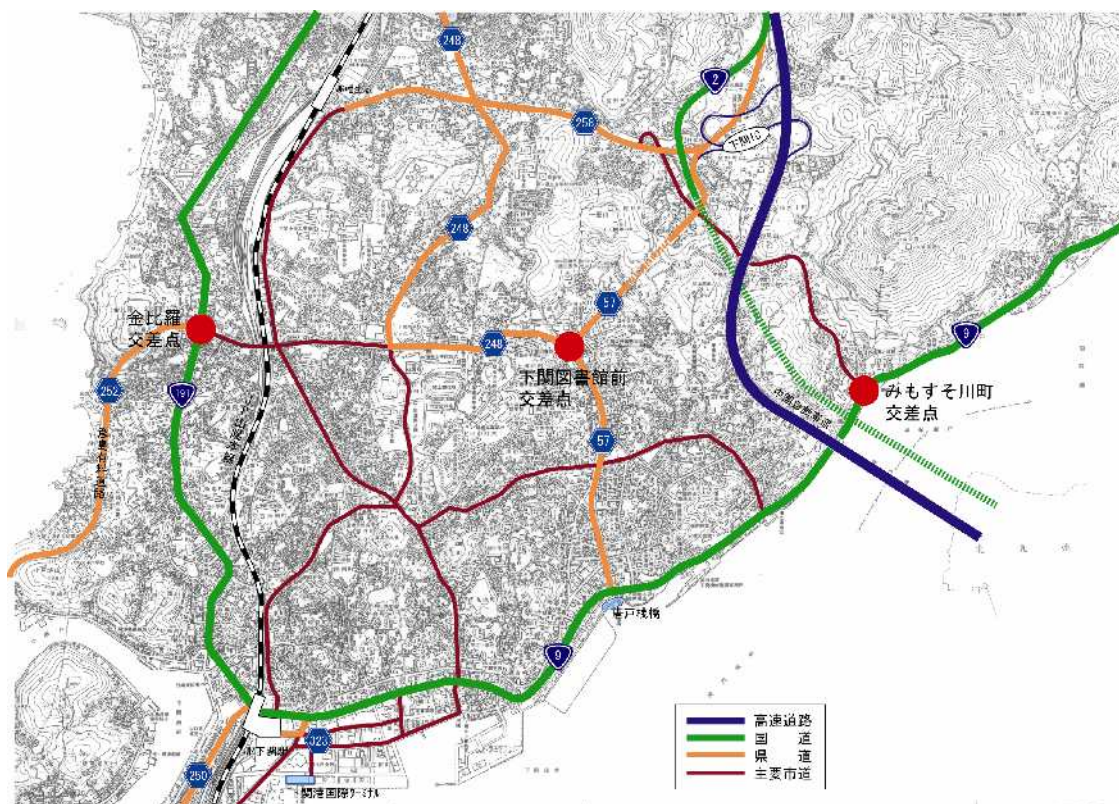
この中で、下関市内で早急な対応を図るべき箇所として位置づけられる主要渋滞ポイントは以下のとおりとなっている。

下関市内の主要渋滞ポイント

主要渋滞ポイント	所在地	交差道路	方向
印内交差点	長府印内町	一般国道9号	小郡側及び北九州側
		一般国道2号	
みもすそ川町交差点	みもすそ川町	一般国道9号	長府側及び唐戸側
		(市)壇ノ浦棕野線	
金比羅交差点	金比羅町	一般国道191号	豊浦側及び191号側
		一般県道福浦港金比羅線	
		(市)東駅金比羅線	
山の田交差点	山の田本町	一般国道191号	豊浦側及び下関駅側
		一般県道下関垢田線	
		(市)山の田本町13号線	
長府駅前交差点	松小田町	国道2号	
山の谷交差点	楠乃	国道2号	
		主要地方道下関長門線	
棕野交差点	棕野		
下関図書館前交差点	上田中町1丁目	主要地方道下関港線	
		一般県道下関港垢田線	

出典：国土交通省山口河川国道事務所資料
山口県第3次渋滞対策プログラム

市街地内の主要渋滞ポイント



(3)交通事故の状況

下関市の平成 14 年（1 月～12 月）の交通事故の状況及び過去 10 年間の推移を以下に示す。過去 10 年間の交通事故件数は、概ね 9,000 件台で推移しているが、平成 12 年、平成 13 年において事故件数が 1 万件を超えている。また、死亡者数は平成 12 年以降は減少してきている。

下関市の平成 14 年の交通事故発生状況

種 別	区 分	下関市	署 別			
			下関署	長府署	彦島署	
事故 件数	人身(件)	1,714	911	715	88	
	物損(件)	7,883	4,594	2,863	426	
	計(件)	9,597	5,505	3,578	514	
死傷 者数	死亡者(人)	17	7	10	0	
	負 傷 者	重傷者(人)	120	87	31	2
		軽傷者(人)	2,038	1,074	863	101
		計(人)	2,158	1,161	894	103

出典：交通統計しものせき 平成 14 年版

下関市の過去 10 年間の交通事故発生の推移

	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14
事故件数	9,381	9,257	9,667	9,471	9,362	9,488	9,468	10,037	10,110	9,597
死傷者数	1,691	1,553	1,613	1,758	1,803	2,040	2,071	2,246	2,123	2,175
死亡者数	23	18	24	23	25	15	23	25	21	17

出典：交通統計しものせき 平成 14 年版

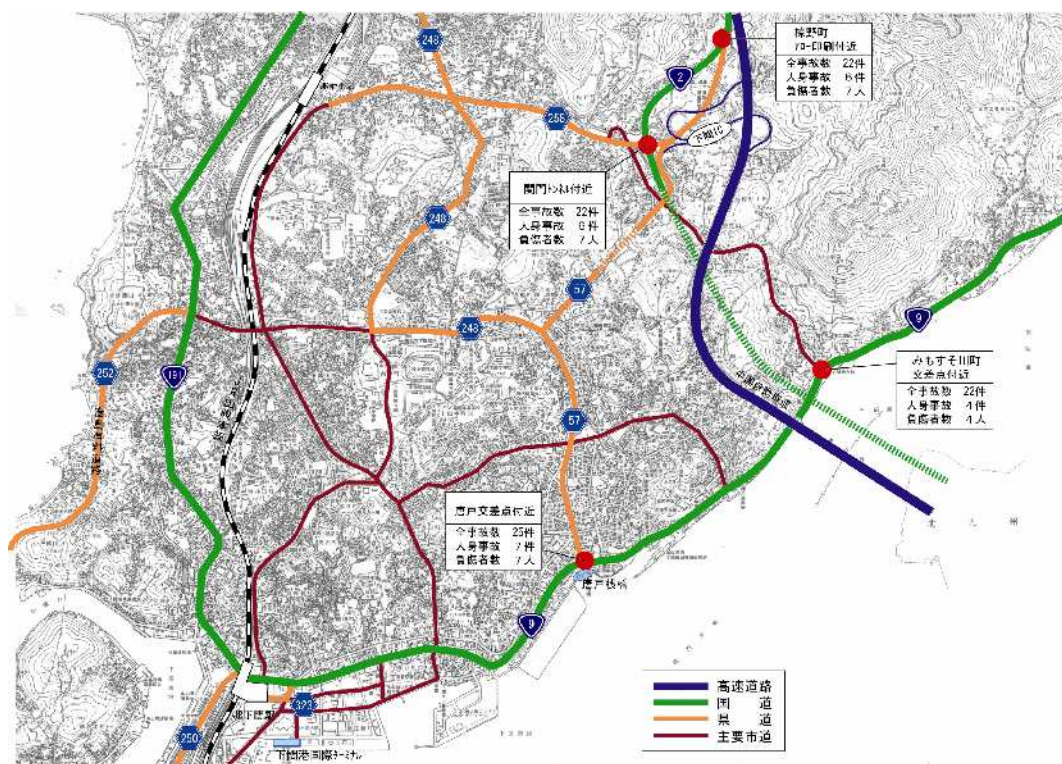
また、交通死亡事故の多発地点及び状況は以下の通りであるが、いずれも国・県道等の交通量の多い幹線道路で事故が多発しており、市街地中心部においては、唐戸交差点付近とみもすそ川町交差点付近が多い。郊外部においては長府三島町から長府才川町付近にかけて、事故が多発している。

下関市内の交通事故多発地点

件数等	事故件数	人身事故	負傷者数
交通事故多発			
棕野町 70-印刷(株)付近	22 件	6 件	7 人
関門トンネル付近	22 件	6 件	7 人
下関東郵便局付近	29 件	4 件	4 人
幡生宮の下町	22 件	4 件	4 人
みもすそ川町交差点付近	22 件	4 件	4 人
長府三島町～長府才川町	213 件	49 件	55 人
唐戸交差点付近	25 件	7 件	7 人
垢田の辻交差点付近	27 件	8 件	11 人

出典：交通統計しものせき 平成 14 年版

市街地内の交通事故多発地点



2 - 3 . 公共交通機関の状況

(1) 鉄道

鉄道駅の利用者数は、下関市内各駅全体では、平成 14 年実績で 27,999 人 / 日となっており、近年は減少傾向にある。市内の主要駅の新下関、下関、幡生、長府の 4 駅については、新下関、下関は若干の減少、幡生、長府はほぼ横這いである。

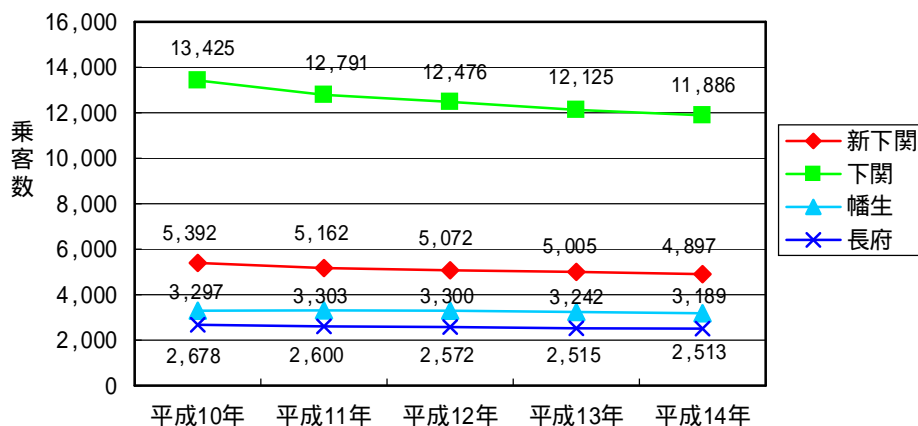
下関市内 JR 駅日平均乗客数

単位：人/日

	新下関	下関	幡生	長府	小月	綾羅木	安岡	福江	吉見	市内計
平成 10 年	5,392	13,425	3,297	2,678	2,628	1,408	1,319	108	846	31,101
平成 11 年	5,162	12,791	3,303	2,600	2,501	1,358	1,348	108	815	29,986
平成 12 年	5,072	12,476	3,300	2,572	2,466	1,335	1,287	95	781	29,384
平成 13 年	5,005	12,125	3,242	2,515	2,424	1,262	1,234	90	736	28,633
平成 14 年	4,897	11,886	3,189	2,513	2,342	1,207	1,163	78	724	27,999

出典：西日本旅客鉄道（株）広島支社

市内主要駅の乗客数の推移



(2)バス

下関市内のバス路線網は、JR 下関駅をターミナルとして市内の各方面へ隈無く運行され、平成 13 年度で延べ 1,410 万人ほどの利用があり、市民の日常生活に欠かせない貴重な足として機能している。

また JR 下関駅のバスターミナルにおいては、定期観光バスや、東京・大阪方面との夜間長距離バスも発着している。

下関市の平成 13 年度のバス利用者数

	乗客数
市内起点～市内終点	14,101,481 人
市内起点～市外終点 市外起点～市内終点	2,365,197 人
計	16,466,678 人

出典：サンデン交通「平成 13 年度運行系統別輸送実績報告書」

(3)航路

下関港は、釜山や青島などの国際航路の西日本における拠点として位置づけがなされており、平成 13 年度においては、165,668 人が利用している。

また、下関市の唐戸と対岸の北九州市門司を結ぶ海峡連絡航路が運行されており、九州を連絡する身近な足として、ビジネスや観光で多く利用されている。

外国航路船舶乗降人員数の推移

	総数		
	乗込	上陸	計
平成 10 年	47,907 人	43,298 人	91,205 人
平成 11 年	67,976 人	63,567 人	131,543 人
平成 12 年	85,940 人	79,592 人	165,532 人
平成 13 年	84,862 人	80,806 人	165,668 人

出典：下関市港湾局

2 - 4 . 自転車利用環境の状況

(1) 自転車交通の状況

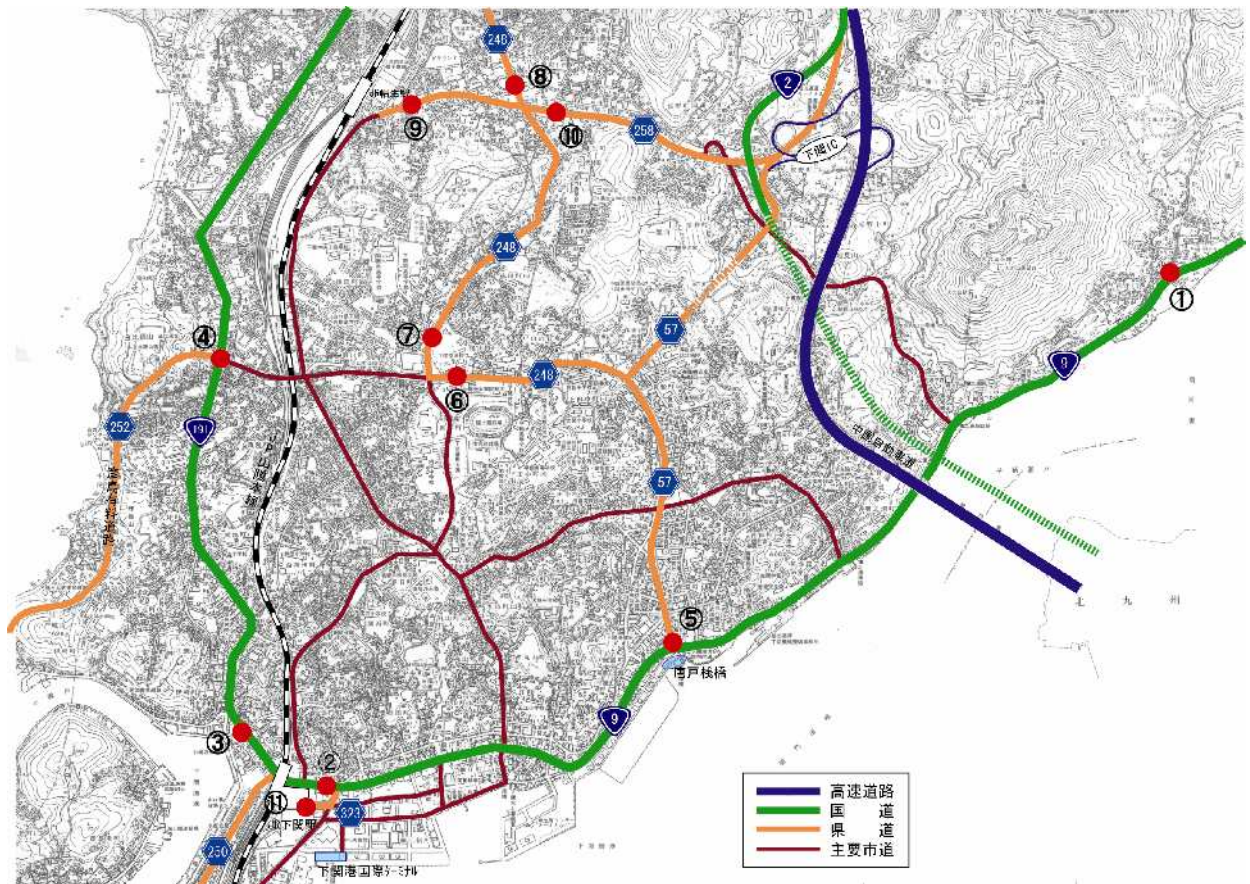
市街地内における主な国道、主要地方道、一般県道の平日 12 時間自転車交通量は、以下の通りとなっており、特に交通量の多い地点としては、一般県道下関停車場線（1,292 台 / 12h）、主要地方道下関港線の南部町付近（774 台 / 12h）、一般県道下関港垢田線の幡生宮の下町付近（596 台 / 12h）となっている。

市街地内の自転車交通量

路線名	番号	調査地点	平日 12 時間交通量
一般国道 9 号		前田町 2 丁目	121 台 / 12h
		竹崎町 1 丁目	405 台 / 12h
一般国道 191 号		竹崎町 3 丁目	81 台 / 12h
		武久町 1 丁目	113 台 / 12h
主要地方道下関港線		南部町	774 台 / 12h
		山の口	288 台 / 12h
一般県道下関港垢田線		後田町 2 丁目	80 台 / 12h
		幡生宮の下町	596 台 / 12h
一般県道武久椋野線		幡生町 2 丁目	68 台 / 12h
		宝町	70 台 / 12h
一般県道下関停車場線		-	1,292 台 / 12h

出典：平成 11 年道路交通センサス

市街地内の自転車交通量調査地点



(2) 駐輪場の分布及び利用の状況

下関市の公営の自転車駐輪場は、現在、市内の JR 駅前に 7 箇所整備されており、全箇所合計で 3,352 台の収容台数があり、平成 14 年度実績で一日平均約 2,000 台の利用がある。

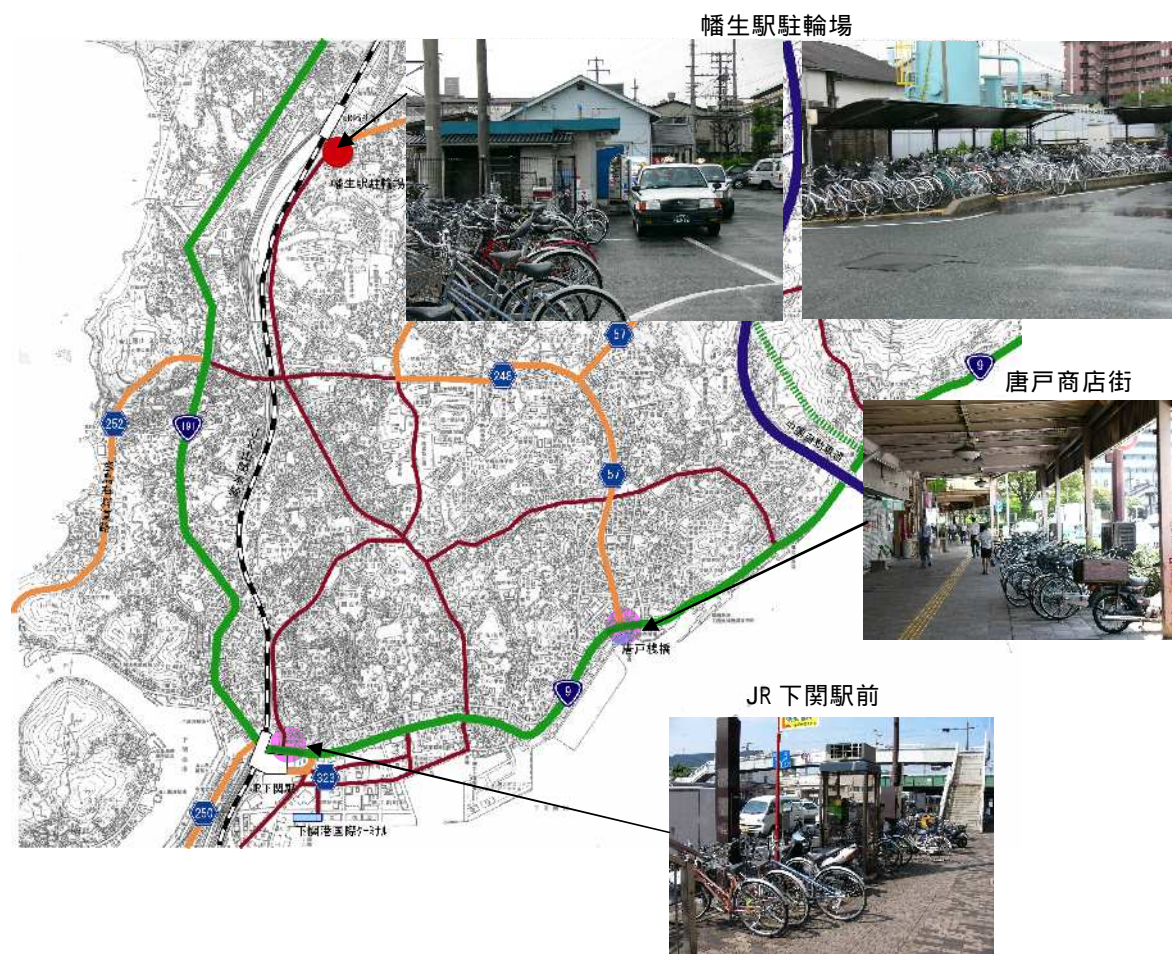
しかし、ターミナル駅である JR 下関駅周辺や唐戸地区においては、公営の自転車駐輪場は整備されておらず、幹線道路の歩道内に駐輪している状況にある。

下関市の公営駐輪場の利用状況等

施設名称	収容台数	平成 14 年度 1 日平均利用者数	開設年
幡生駅前駐輪場	339 台	300.2 台 / 日	平成 10 年
幡生駅西駐輪場	300 台	101.1 台 / 日	平成 10 年
綾羅木駅前駐輪場	450 台	383.3 台 / 日	昭和 56 年
安岡駅前駐輪場	370 台	129.3 台 / 日	昭和 59 年
吉見駅前駐輪場	280 台	147.3 台 / 日	平成 12 年
長府駅前駐輪場	1,040 台	602.4 台 / 日	昭和 58 年
小月駅前駐輪場	573 台	395.9 台 / 日	昭和 60 年
合計	3,352 台	2,059.5 台 / 日	

出典：下関市都市計画課資料

幡生駅駐輪場と JR 下関駅、唐戸商店街における歩道内駐輪の状況

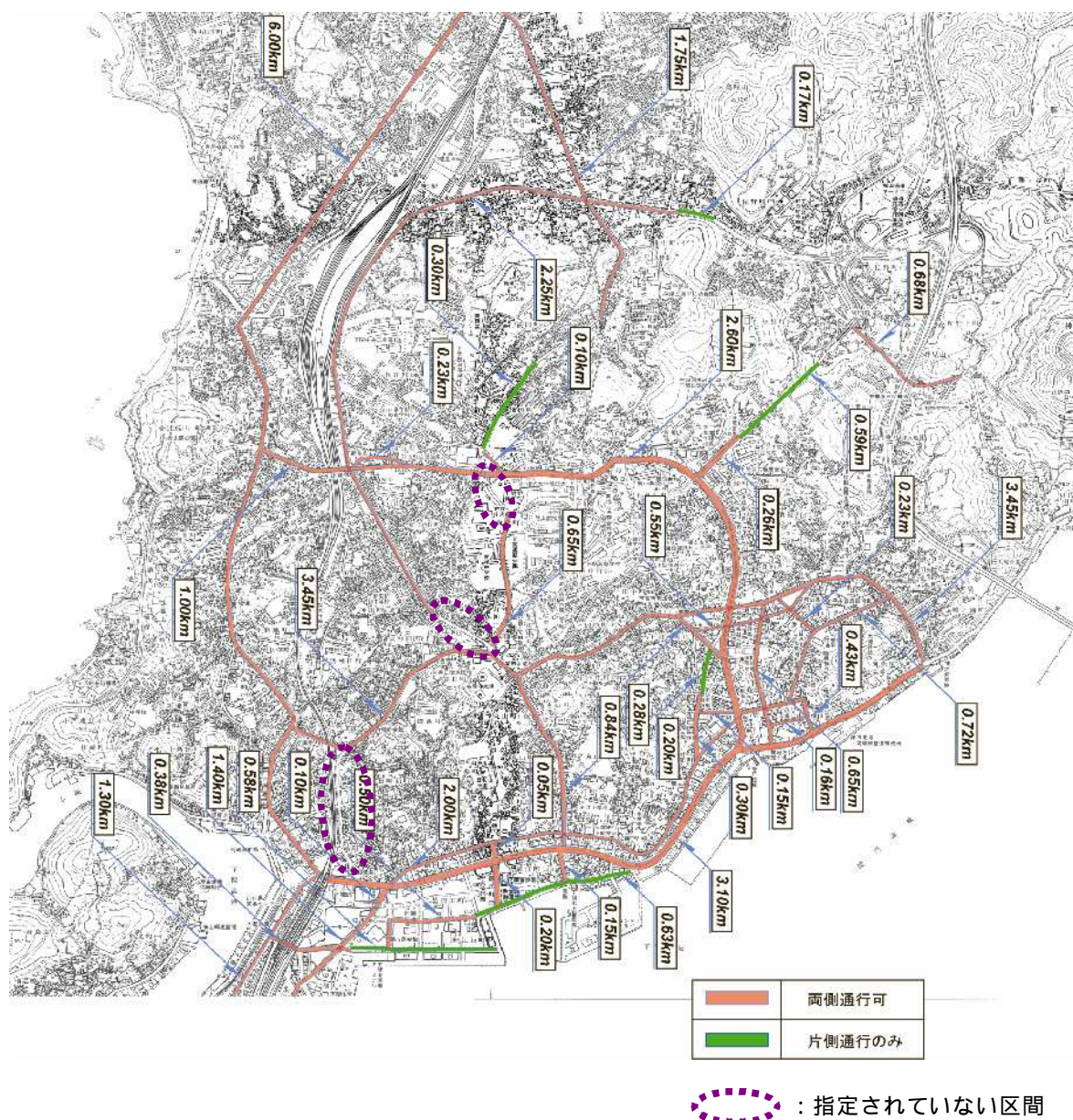


(3) 自転車道等の整備及び指定の状況

下関市においては、自転車専用道路の整備実績はないが、市街地内幹線道路の殆どの路線において、公安委員会指定による自転車の歩道内通行が可能な歩道となっている。

しかしながら、グリーンモール商店街や市民病院前から一般県道下関港垢田線に至る区間等において指定がなされていない例外の区間も存在する。

市街地内における公安委員会指定普通自転車通行可歩道の指定位置



．自転車利用に関わる現状調査

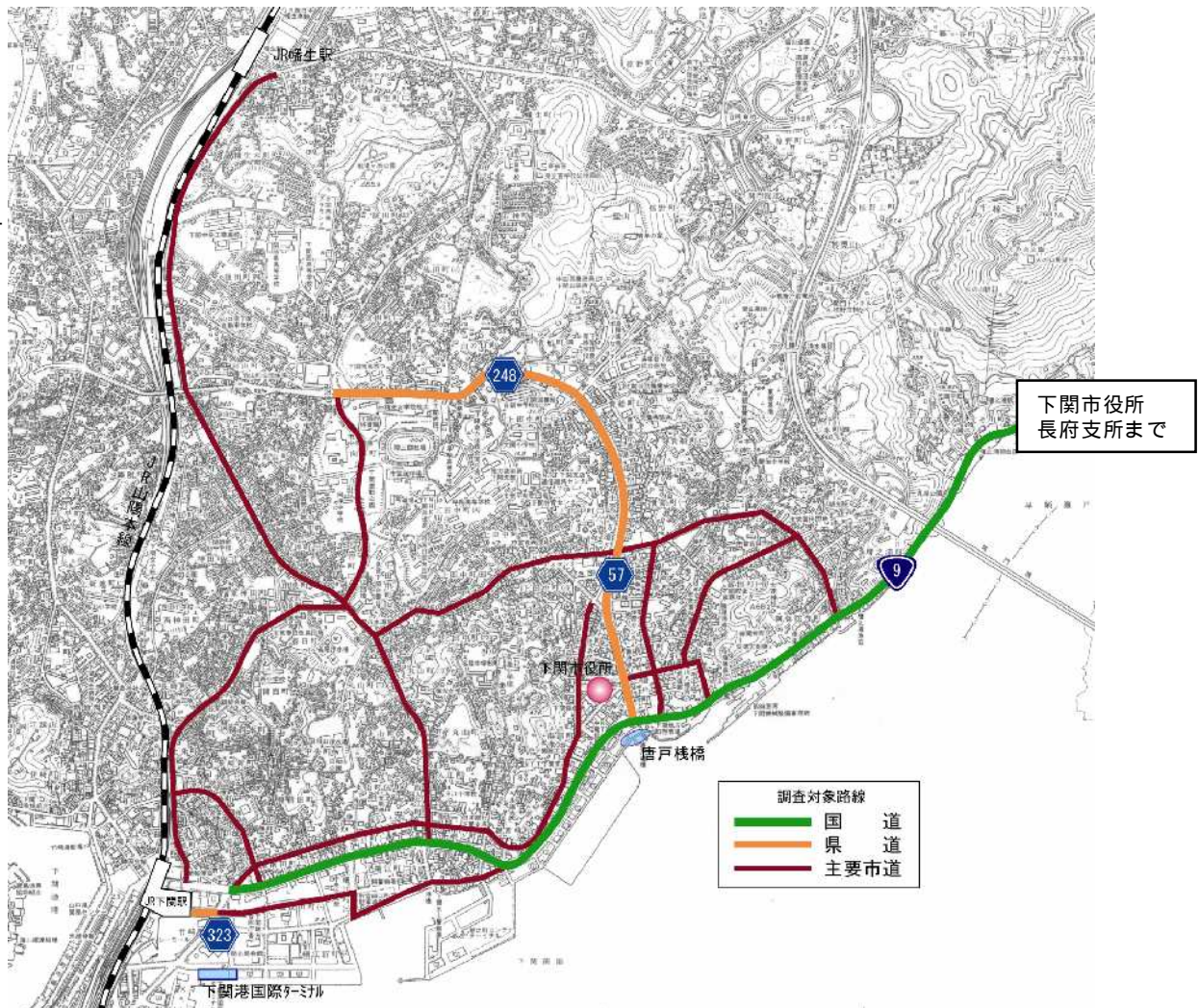
3 - 1 ．調査の目的

市街地中心部の幹線道路における自転車走行空間の状況、走行性等についてその現状と問題・課題を即地的に把握するため、現地での実走を基本に現状調査を行った。

3 - 2 ．調査対象路線

調査対象路線は、下関市の JR 下関駅から唐戸地区に至る市街地中心部及びその背後に広がる市街地内の国道、主要地方道、一般県道、主要市道を対象に以下の路線を抽出した。

調査対象路線図



3 - 3 . 調査項目と方法

調査項目及びその調査方法について以下に示す。

調査は、S=1:500、S=1:1000 の道路台帳図をもとに、事前に状況を概ね把握し、詳細について現地での測定、目視確認（写真撮影）により把握した。

また、現地調査に際し、歩道横断面の状況や縦断勾配の変化等の走行性にかかる項目については、自転車の実走により把握した。

歩道幅員

S=1:500、S=1:1000 の道路台帳図をもとに、概ねの歩道総幅員、植樹帯等幅員、歩行空間内幅員を把握し、現地調査において補足を行った。

歩道構造

歩道構造について、マウントアップ構造及びバリアフリー対応構造の2種類に分類し、その構造を現地調査にて把握した。

歩道横断面の状況

歩道内の舗装材をアスファルト系とブロック張り系に分類し、その構造を現地調査にて把握した。

また、視覚障害者用ブロックの配置状況についても同時に把握した。

縦断勾配

S=1:500、S=1:1000 の道路台帳図をもとに、縦断勾配とその変化点を事前に把握し、勾配変化点の詳細については、現地調査にて補足を行った。

障害物等の状況

歩道内の歩行や自転車走行上の障害となるような、障害物（立て看板、自動販売機、歩道内での商品の陳列等）の状況について、現地調査にて把握した。

【調査結果のまとめ方】

上記現地調査項目及び方法をふまえた上で、調査対象路線における問題・課題の抽出を、カルテ方式にてまとめ、またそのカルテをもとに浮かび上がる代表的な問題点を、調査結果詳細図として以下に示す。

3 - 4 . 調査結果

快適な自転車走行空間の実現にとって妨げとなる障害物や歩道構造など、現況における主な調査結果を以下に示す。

歩道幅員が狭小な区間

歩道幅員が狭く、アーケードを支える支柱や電柱の影響で、歩行者や他の自転車とのすれ違いが困難である。



バス停によって歩道幅員が減少している箇所

バス停の設置により、急激に歩道幅員が減少しており、歩行者やバスの乗降客との接触の危険性がある。



植栽帯によって歩道幅員が減少している箇所

歩道の安全確保のための植栽帯が設置されているが、歩道幅員が減少しており、歩行者や他の自転車とのすれ違いに配慮する必要がある。



歩道内の構造物によって走行空間が妨げられている箇所

歩道橋の階段や、電柱の影響で歩道幅員が減少しており、歩行者や他の自転車などのすれ違いに難がある。



アーケードの支柱や看板によって走行空間が妨げられている。



歩道内駐車を回避するための車止めが設置されており、歩行者などのすれ違いに配慮する必要がある。



急勾配となっている区間

5%～8%程度の急勾配となっており、上りは健常者でも困難で、下りは急激な走行速度の上昇に注意を要する。



横断不可能な箇所

歩道橋はあるものの、自転車通行帯は設置されておらず、自転車走行は不可能なため迂回を必要とする。



路上駐車や歩道内駐車によって危険な箇所

路上駐車や歩道に乗り上げての駐車の影響で、歩行者や自転車走行の妨げになっており、自動車との接触の危険性が高い。



駐輪場の未整備又は駐輪スペースが不足している箇所

歩道幅員は十分確保されているが、路上駐輪などの影響で、走行空間が妨げられている。

唐戸商店街付近



駐輪場は設置されているが、歩道まであふれており、歩行者などの通行の妨げとなっている。

JR 幡生駅



駐輪場が未整備なため、路上駐輪が目立ち、歩行者の妨げとなっている。

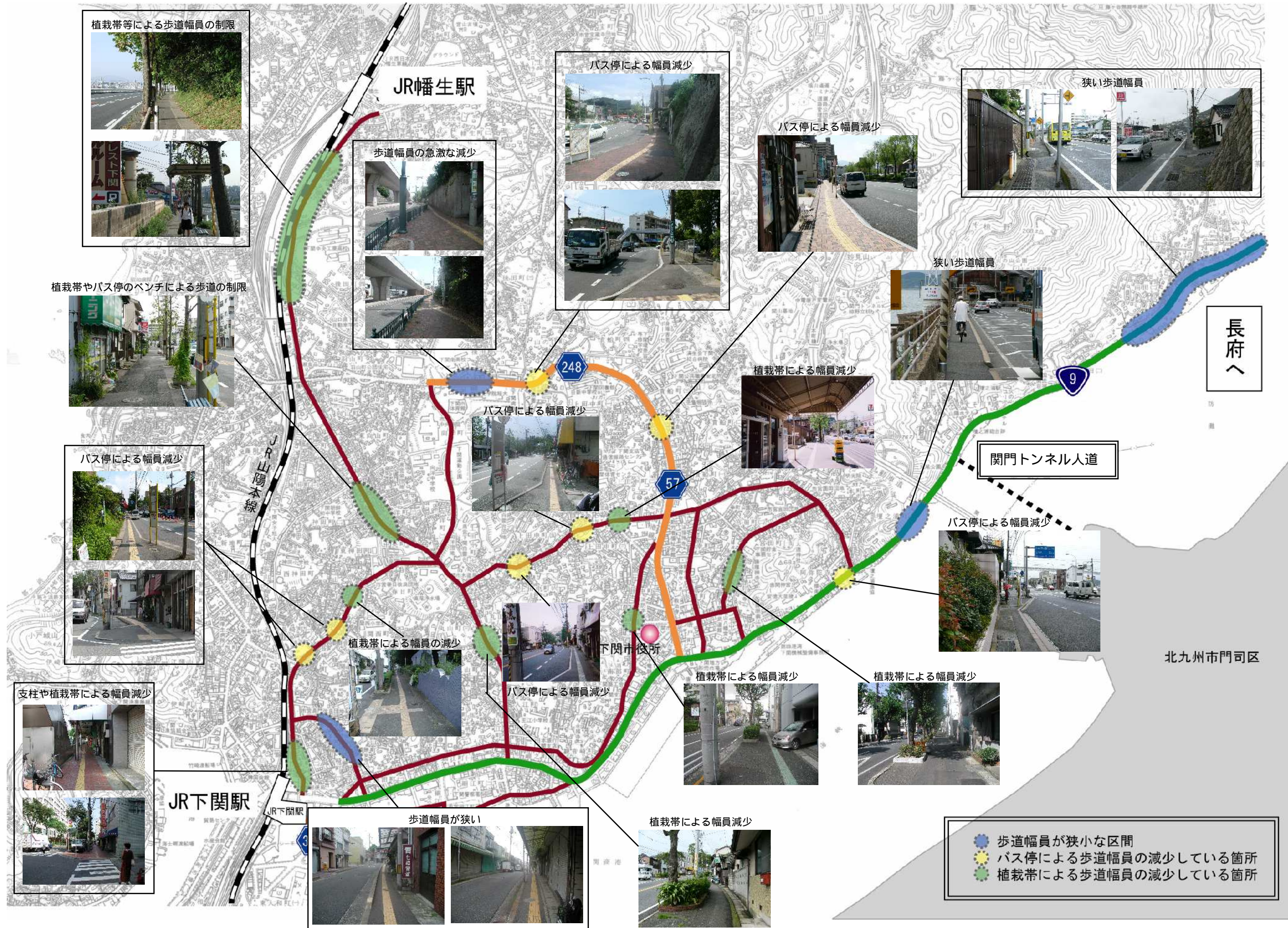
JR 下関駅



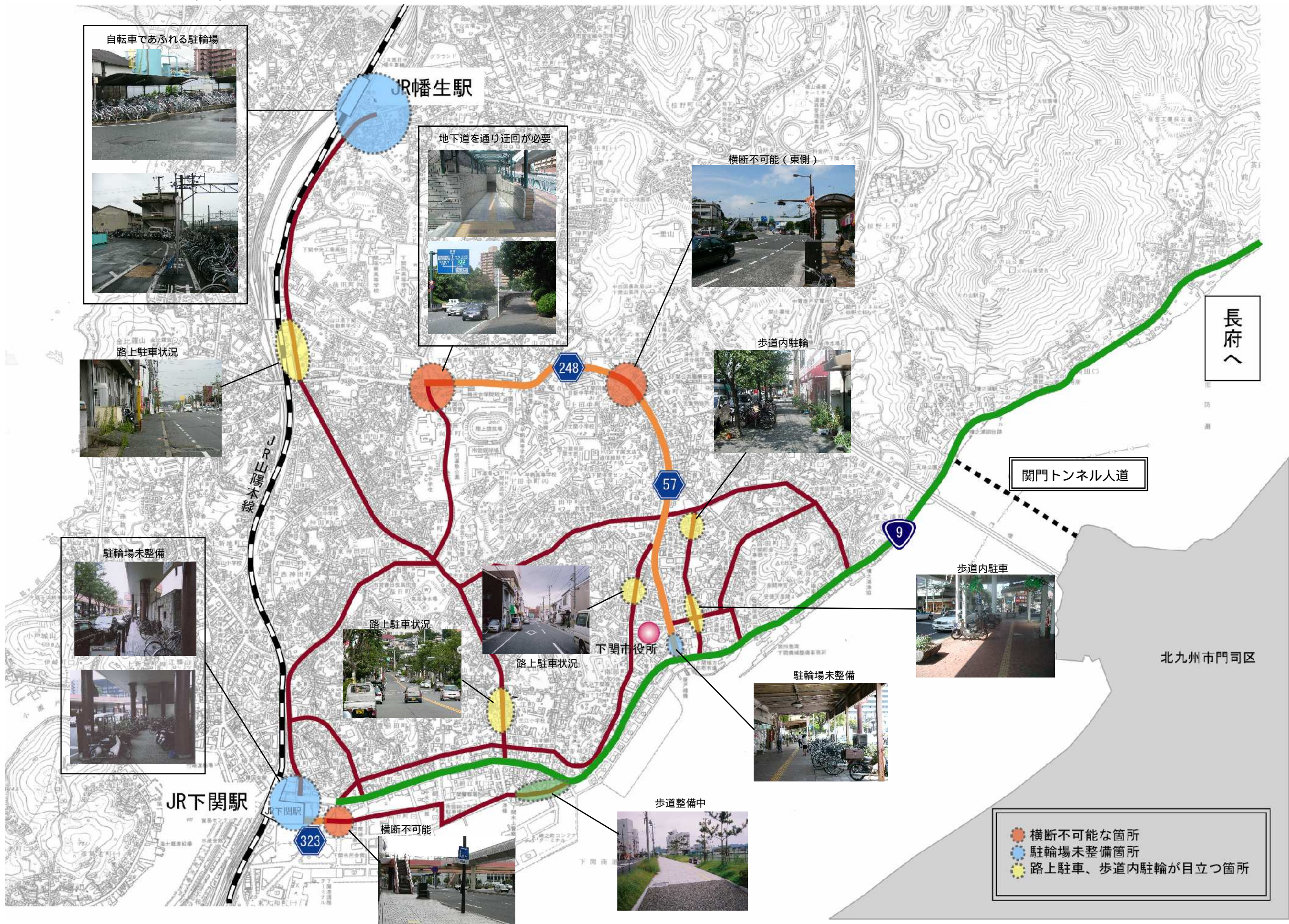
JR 下関駅



調査結果詳細図(1)



調査結果詳細図(3)

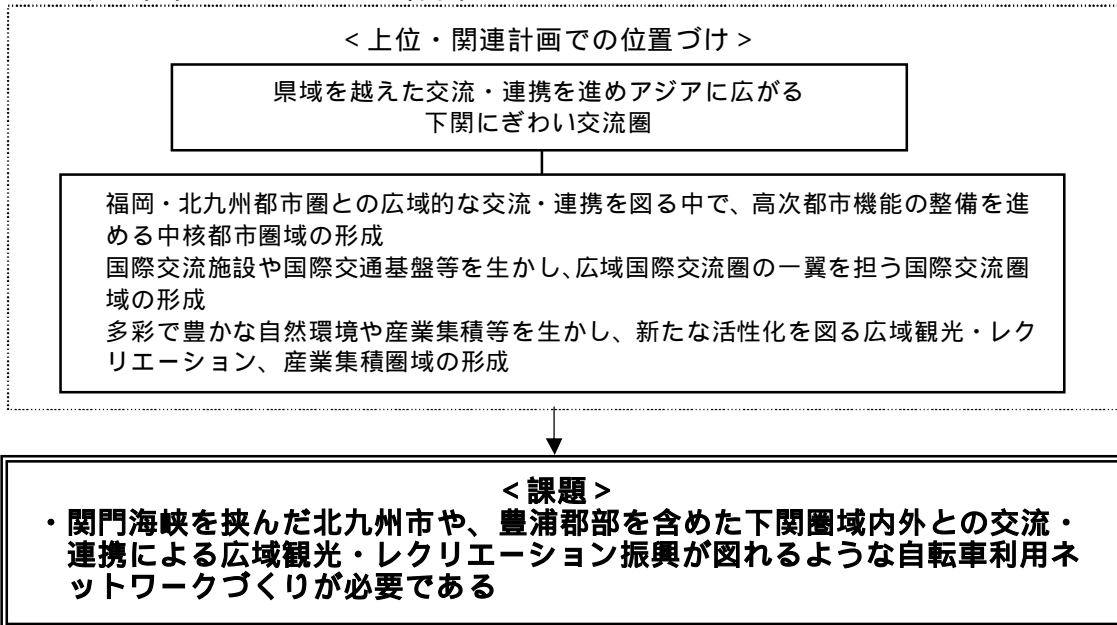


・構想策定にあたっての課題の整理

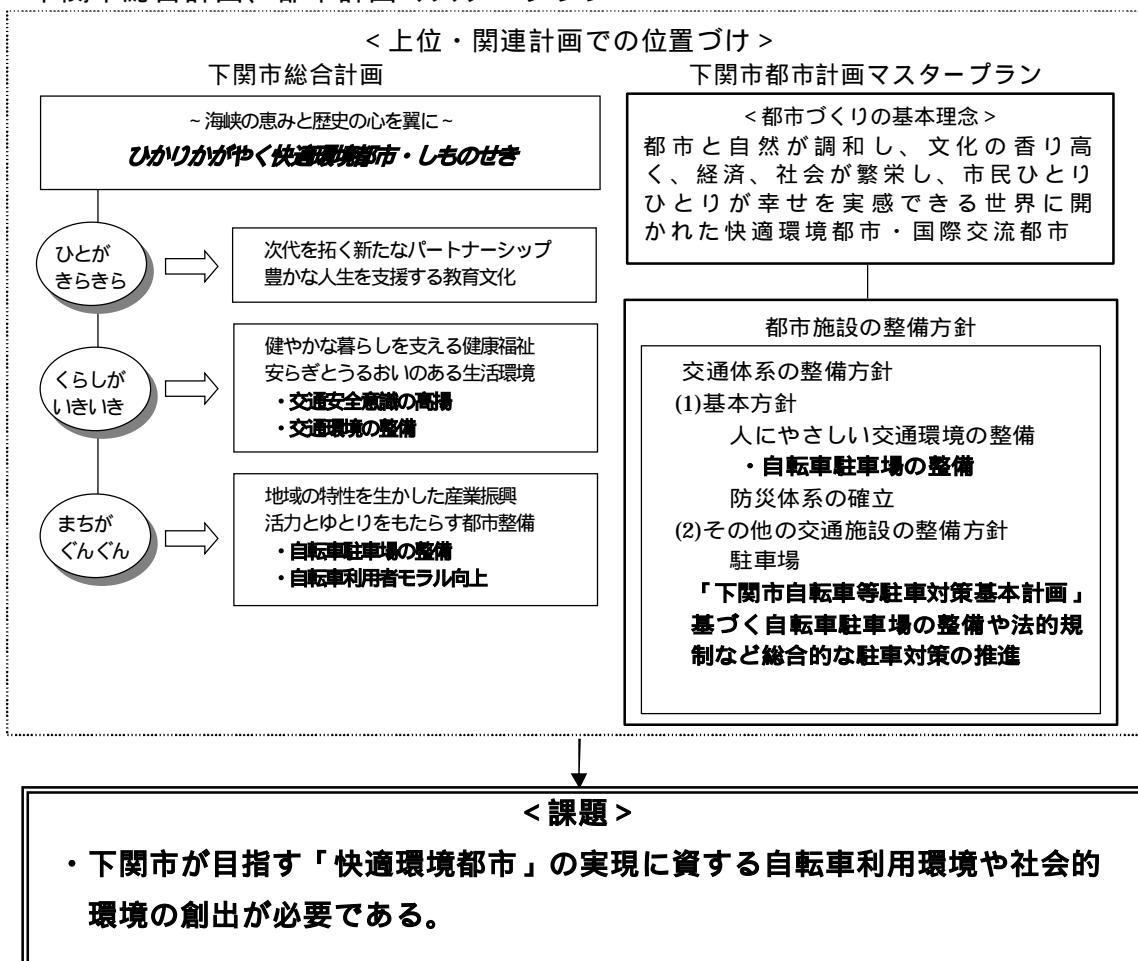
4 - 1 . 下関市の現況特性及び交通環境の現状からみた自転車利用上の課題

(1) 上位計画の位置づけからみた課題

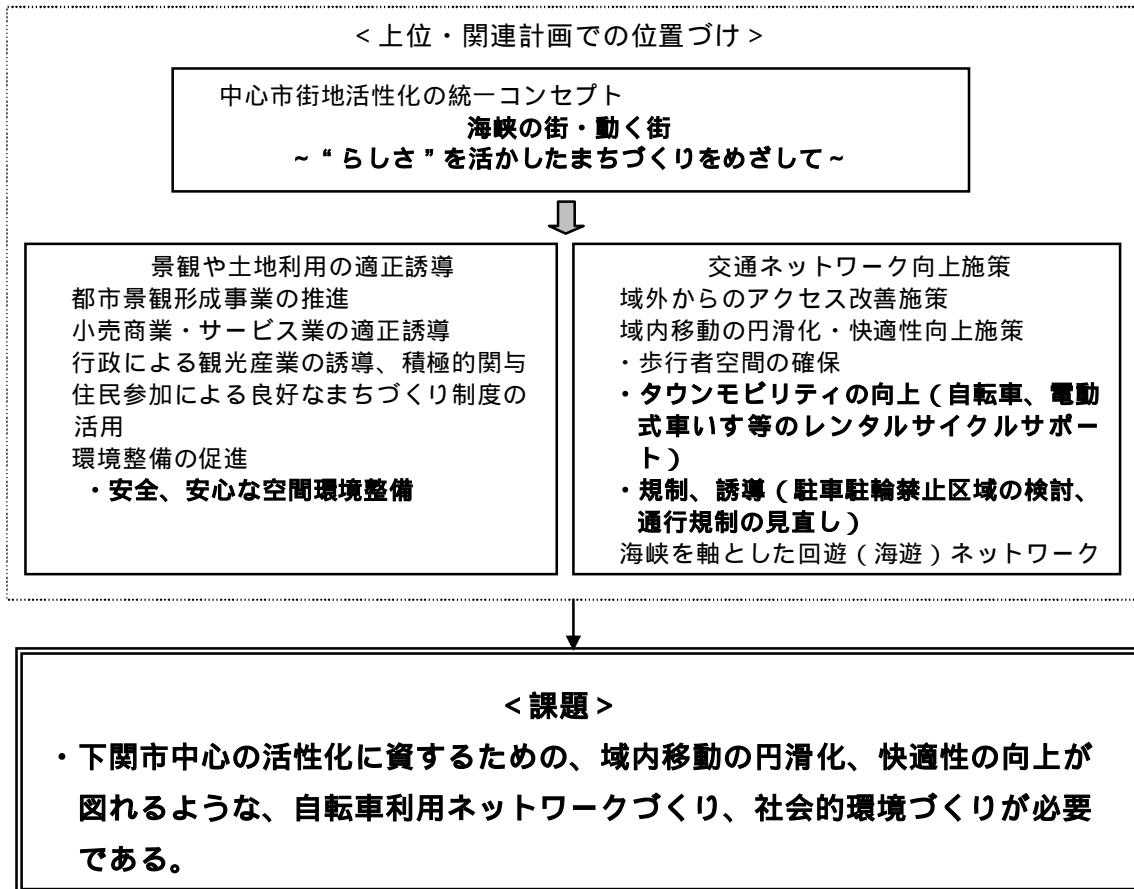
やまぐち未来デザイン 21 山口県



下関市総合計画、都市計画マスタープラン



下関市中心市街地活性化基本計画



(2) 下関市の現況特性からみた自転車利用上の課題

観光施設等の立地

< 現状 >

下関市においては、幕末から明治期にかけての旧跡・史跡や歴史的建造物といった歴史をテーマとした観光資源や海峡ゆめタワー、海響館、唐戸市場といった海をテーマとした観光施設が数多く立地し、これらは特に JR 下関駅から唐戸地区に至る下関市の市街地中心部に集中している。

市街地中心部の観光資源を利用する際には、自家用車やバス利用が殆どであるが、観光資源そのものが比較的近距离に立地していることから、移動の自由度や駐車の種類が多くなるといった移動の効率性に難がある。

< 課題 >

- ・ 下関市を訪れる観光客に対し、市街地内の豊富な観光資源を気軽に利用できるよう、市街地内でのモビリティの向上を図る必要がある。
- ・ 観光客の市街地内での回遊性を高めるための、それぞれの観光資源間のネットワーク構築と、そのわかりやすい誘導方を講じる必要がある。

公共公益施設の立地

< 現状 >

市街地内においては、行政、医療、教育等の施設が数多く立地し、特に幹線道路沿道及びその周辺に多くが立地している。

< 課題 >

- ・ 市街地内に居住する市民が公共公益施設を利用の際に自転車を利用するにあたり、自動車や歩行者との錯綜による事故を防ぐための安全かつ快適な走行空間の創出が必要である。

(3) 下関市の交通環境からみた自転車利用上の課題

自動車交通

< 現状 >

- ・ 下関市の市街地部の自動車交通量は、国道 9 号や同 191 号、主要地方道下関港線を中心に 12 時間で 15,000 台から 25,000 台であり、混雑度でみると市街地中心部よりその背後の市街地における主要な交差点付近で高い数値を示している。
- ・ 下関市の幹線道路網は市街地中心部から郊外部へ放射状にネットワークを形成していることから、市街地中心部に自動車が集積し、幹線道路同士の交差点においては、朝、夕のピーク時間において渋滞が発生している状況にある。
- ・ また幹線道路においては交通事故も多発しており、市街地中心部では唐戸交差点（国道 9 号と主要地方道下関港線との交差）において平成 14 年の 1 年間で 25 件の交通事故が発生し、うち 7 件が人身事故となっている。

< 課題 >

- ・ **自動車交通量の多い主要な幹線道路においては、自転車通行が許可された歩道が整備されており、自転車走行時における自動車等との錯綜は少ないものと考えられるが、自転車走行の安全性を高めるためにも、より明確な自動車と自転車との空間区分を図る必要がある。**
- ・ **交差点における巻き込み等の危険性は高く、交通事故の多発地ともなっていることから、主要交差点における安全性の高い交通処理対策を講じる必要がある。**
- ・ **市街地内における幹線道路の交通混雑の低減を図るため、通勤・通学時の自転車利用を促すソフト的な対策を講じる必要がある。**

公共交通機関

< 現状 >

下関市における公共交通機関としては、鉄道（JR）、バス、唐戸棧橋から対岸の北九州市門司港を連絡する関門連絡航路がある。

特に鉄道、バスについては、通勤・通学、買い物といった市民の日常生活の貴重な足として機能しているほか、長府地区や北部方面のアクセス機能を有している。特に長府地区においては、歴史をテーマとした観光資源が豊富に存在する。

< 課題 >

郊外部から市街地中心部への買い物等の際に、市街地中心部内での回遊性やモビリティの向上を図るため、また市街地中心部の観光資源と長府地区の歴史的観光資源とのネットワーク化を図るため、自転車と鉄道・バス等の公共交通機関との相互の連携について対策を講じる必要がある。

(4) 自転車の利用環境からみた課題

駐輪場

< 現状 >

下関市における公営の駐輪場は、郊外部の各 JR 駅前に整備されているが、拠点となる JR 下関駅周辺においては整備されていない。また、副都心的な役割をもつ唐戸地区においても同様に整備されていない。

これらの地区周辺には、大型商業施設や商店街が立地しており、双方の地区は下関市の商業拠点として位置づけられるが、駐輪場が整備されていないことから、大型店舗の駐輪場以外は歩道内駐輪が目立つ傾向にある。

< 課題 >

商店街への自転車利用の利便性の向上と、歩道内の安全・快適な歩行空間の創出を図るために、JR 下関駅及び唐戸地区などの交通拠点や商業集積地区における駐輪機能の確保が必要である。

自転車走行空間

a) 歩道幅員

< 現状 >

市街地中心部の主要な幹線道路においては、歩道が整備されているものの、幅員が極端に狭い路線や歩道内施設等の影響で、歩行者とのすれ違いが難しい区間も存在する。

< 課題 >

歩道幅員が極端に狭い路線や、歩道内施設による歩行者とのすれちがいに難のある区間での、人と自転車との通行区分の明確化や歩道利用者へ注意を促すなど、それぞれの錯綜を回避し、安全性を確保する必要がある。

b) 歩道構造

< 現状 >

近年整備された主要な幹線道路においては、バリアフリー対策が施され、車道と歩道の段差の低減により、スムーズな走行性が確保されているが、それ以前に整備された道路については殆どがマウントアップ形状であり、自動車の乗り入れ部や車道の横断に際してがたつき等が生じる箇所が多い。

< 課題 >

自転車のスムーズな走行性を確保すると同時に、お年寄りや身体障害者にも優しい歩行空間の創出を図るため、すべての人にやさしい歩道構造への転換を図る必要がある。

c) 縦断勾配

< 現状 >

下関市の地形特性から、平坦地は海岸沿いの僅かなエリアしかなく、殆どが丘陵地で占められており、市街地内においても道路のアップダウンが大きく、一部には、健常者でも自転車の走行が困難な急な上り区間（＝急な下り坂）が存在する。

< 課題 >

下関市の地形条件を考慮した、健常者だけでなく、全ての人が利用しやすいハード、ソフト両面からみた環境づくりを検討する必要がある。

d) 障害物

< 現状 >

市街地内において、自転車走行に特段の障害をあたえるような立て看板や自動販売機が目立つ区間は存在しないが、市街地中心部の商店街の中に一部、歩道内に商品等の陳列を行っているところがある。

< 課題 >

自転車の走行性の向上と事故やトラブル防止を図るため、自転車と人及び自動車との空間の区分を明確にしつつ、店主等に対する自転車のスムーズな走行確保に関する啓蒙、啓発を働きかける必要がある。

4 - 2 . 利用者ニーズの観点からみた課題

サイクルタウン下関構想の策定に先立ち、構想の方向を下関市民の視点から見いだすため、ワークショップボランティアが公募された。

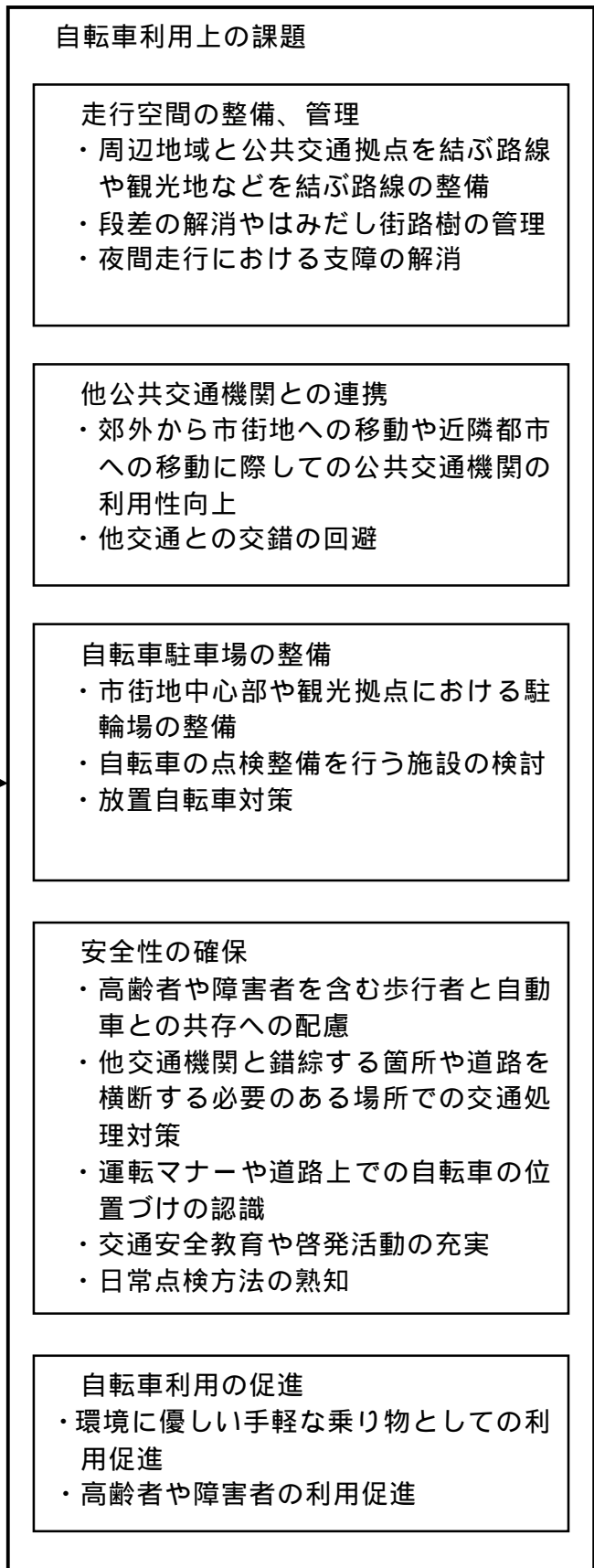
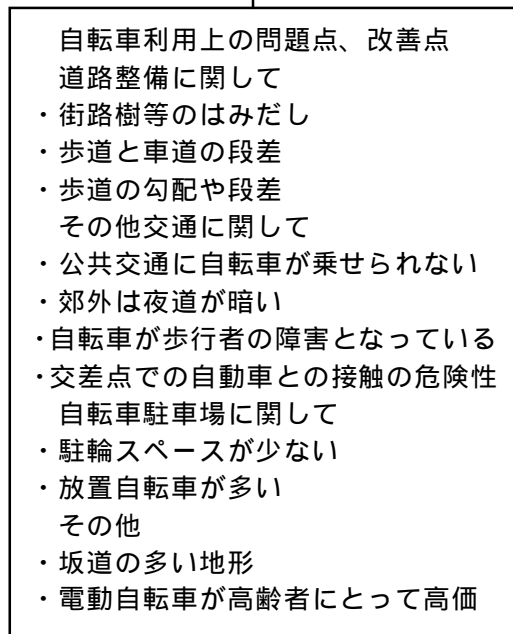
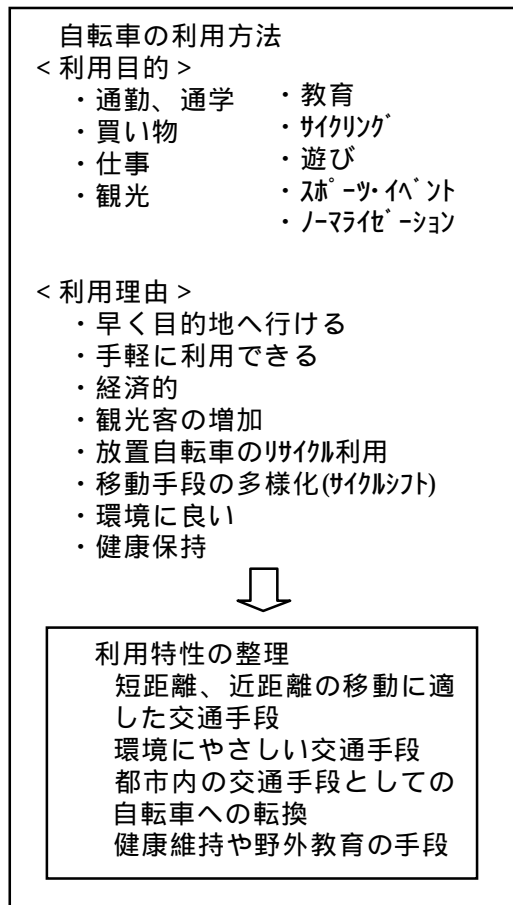
平成 14 年 9 月から平成 15 年 5 月にかけて数回のワークショップがボランティアによって開催され、自転車利用の現状と問題点や課題、利用促進への対応策ならびにその具体的提案等が活発な議論のもとにまとめられた。

また、当ワークショップにおいては、自転車利用環境の実状をボランティア自らが肌で感じるための、実走調査も行われた。

ここでは、ワークショップでまとめられている自転車利用環境上の問題・課題やその対応策、具体的提案等について整理する。

ワークショップの開催概要

ワークショップ名	「サイクルタウン下関」ワークショップ	
ワークショップの 人員構成	男性：14 名、女性 6 名 計 20 名	
ワークショップで の提言内容	自転車の利用と現状での問題点 問題点と課題の整理 課題の解決と利用促進への対応策 課題の解決と利用促進の具体的提案 実走調査	
各ワークショップ での内容	第 1 回	平成 14 年 9 月 30 日 ・ワークショップ概要説明 ・先進事例等の紹介
	第 2 回	平成 14 年 10 月 28 日 グループワーク（3 グループ）による下記の検討 ・自転車を使って何がしたいか、何に役立つのか ・そのために障害となっていること、困っている事は何か ・解決策
	第 3 回	平成 14 年 11 月 25 日 ・グループワークによる第 2 回のまとめ ・グループ別発表 ・意見交換
	第 4 回	平成 14 年 12 月 16 日 ・会議方式による 3 グループの意見集約
	第 5 回	平成 15 年 1 月 27 日 ・グループワークによる具体案の検討
	第 6 回	平成 15 年 2 月 24 日 ・グループワークによる具体案の検討
	第 7 回	平成 15 年 3 月 17 日 ・グループワークによる具体案の検討
	実走調査	平成 15 年 4 月 12 日 ・市役所～海峡メッセ～みもすそ川～市役所 ・マイ自転車、電動アシスト自転車により走行
	まとめ	平成 15 年 5 月 19 日 ・報告書のまとめ

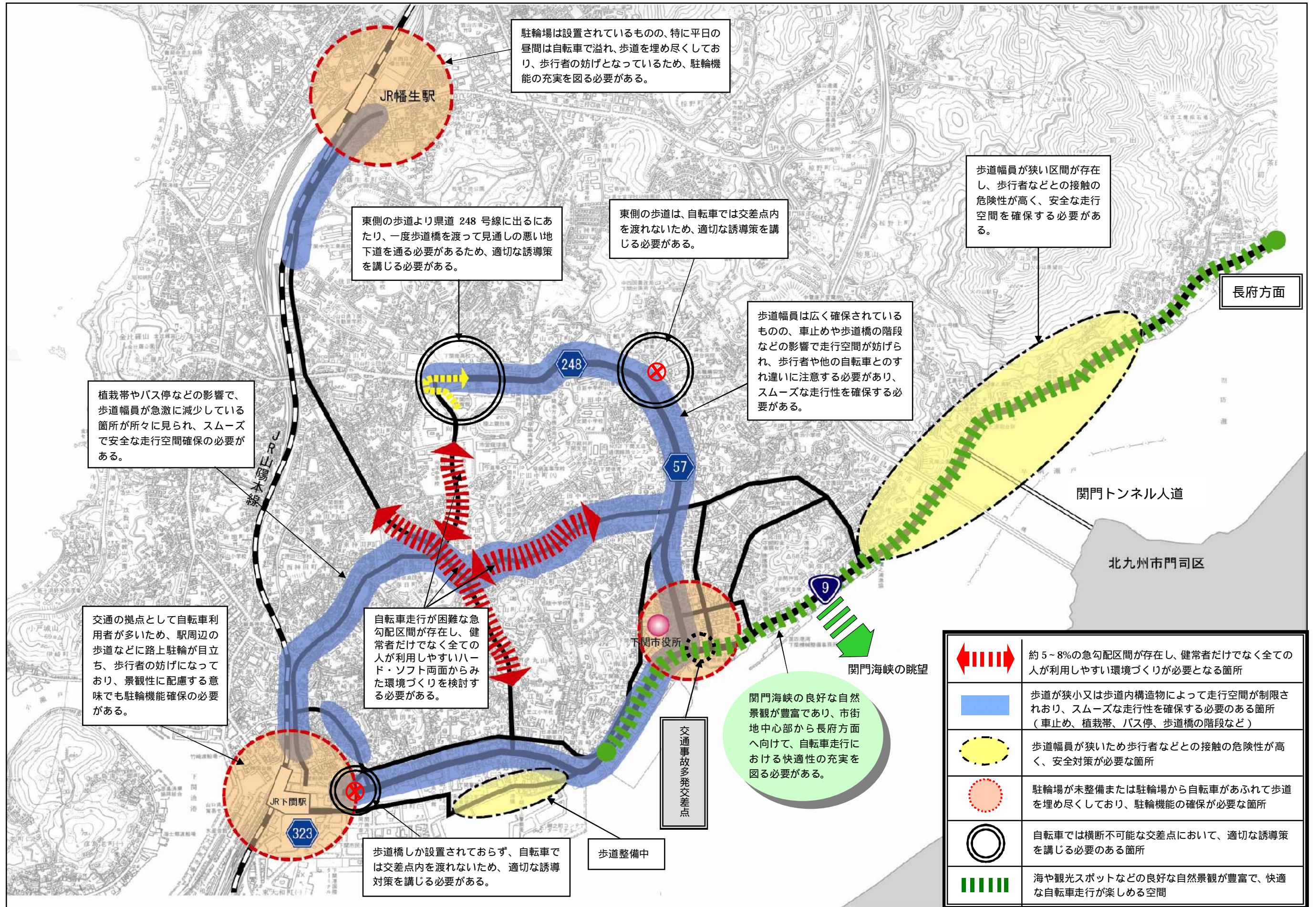


4 - 3 . 主要課題の整理

下関市の交通特性及び市民の自転車利用ニーズから浮かびあがる課題から、下関市の自転車環境の改善や利用促進に係る主要課題は以下のとおり整理される。



市街地中心部における主要課題



・基本理念と方針

5 - 1 . 自転車によるまちづくりの基本理念

我が国や下関市を取り巻く交通環境、地球規模での環境問題への取り組み、下関市民の自転車利用ニーズの高揚から、下関市における総合的な自転車によるまちづくりの推進が必要となっている。

こうした中、下関市においては、関門海峡の海と緑豊かな自然、日本の近代を創り上げてきた偉大な歴史、唐戸市場や海響館、海峡ゆめタワーに代表されるもてなしの空間が下関市内の全域にコンパクトに、またバランス良く散りばめられており、これらを廻る移動手段としての自転車利用の優位性が高いものと考えられる。

一方で、自転車を利用する環境においては、下関市の地形条件やインフラ整備の面からみて、十分に利用しやすい環境とは言えない状況にあり、みんなが安全、快適に自転車を利用できるような環境づくりが望まれている。また、下関市民や街を訪れる人々に対する自転車利用促進につながるような教育活動や公共交通機関とのタイアップ等、ソフト的な施策の展開も十分とは言えない状況にある。

このような状況をふまえ、自転車による総合的なまちづくりを展開する上では、

- ・下関市内に散りばめられた情緒ある豊かな自然や歴史に関する資源を最大限活用すると共に、それを有機的に結びつけるような回遊性の高いネットワークづくりを図ること
- ・下関市民をはじめ、街を訪れる人々全てが安心、快適に利用できる自転車空間づくりを図ること
- ・自転車利用を促がすような下関市の交通環境や自転車利用ニーズに即した社会環境づくりを図ること

といった視点のもとに、具体的な施策の展開が必要である。

よって、上記の基本的視点から、下関市の自転車による総合的なまちづくりにおけるテーマを

関門海峡の海、緑豊かな山々、日本海の夕陽や偉大な歴史という

下関固有の彩り(さい)を、颯爽と操る(くる)

安心とゆとりの“さいくるタウン下関”

と定め、具体的な施策の展開を図る。

5 - 2 . 基本方針

下関市の自転車によるまちづくりの基本理念を受け、具体的な施策の展開を図る上での基本方針を以下のように定める。

基本方針1 . 利便性や回遊性の高いネットワークの構築

下関市に散りばめられているバラエティに富んだ観光資源や公共公益施設のアクセス性の向上と移動効率性の向上、分かりやすい誘導策の構築を図るために、地域ごとの特性によるエリア区分と自転車利用の拠点機能の配置を図り、それを有機的に結べるようなネットワークの構築を図る。

基本方針2 . だれもが利用しやすい空間の創出

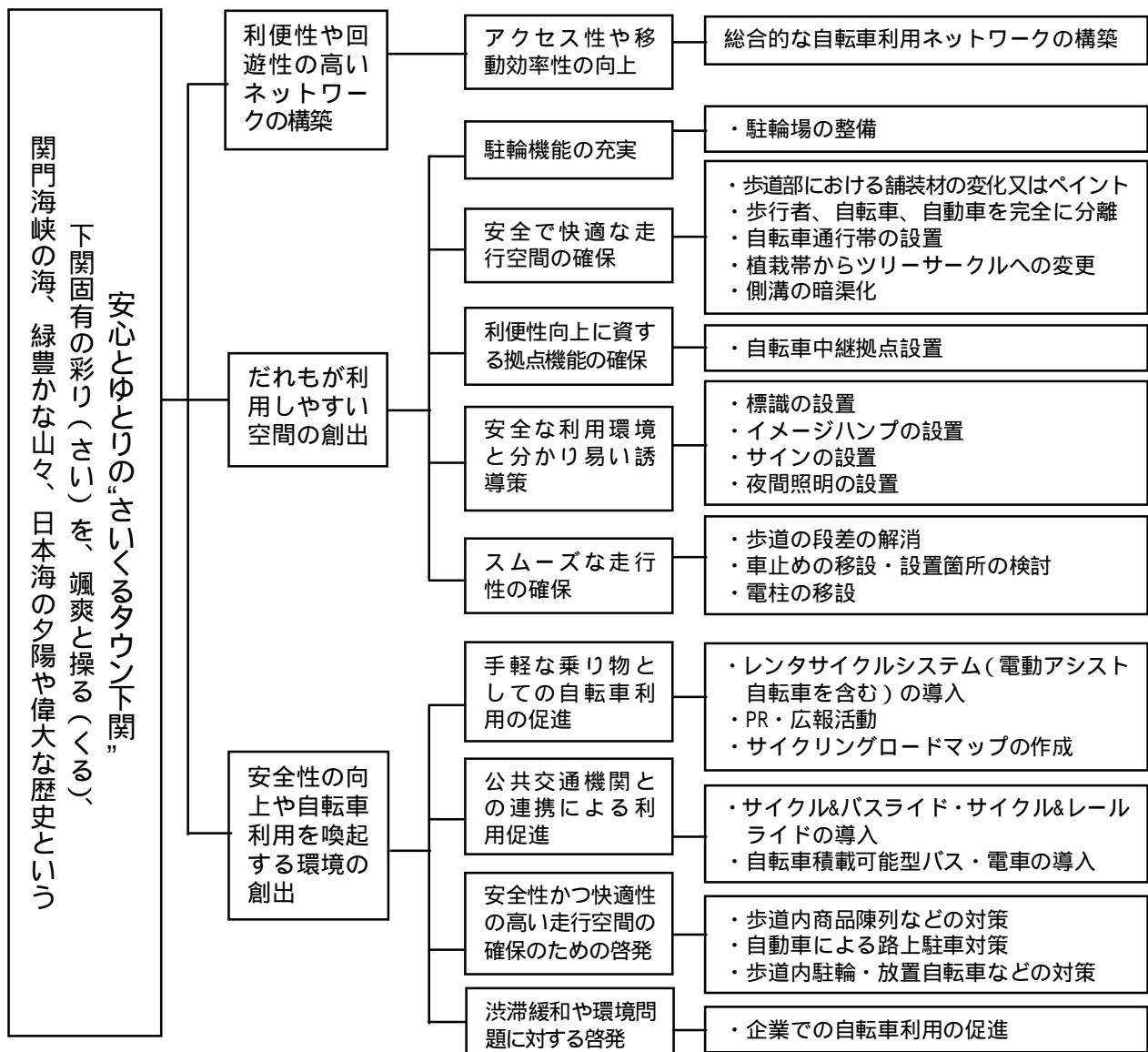
下関市民や観光客にとって、手軽に安心かつ機能的な自転車利用空間づくりを図る。

基本方針3 . 安全性の向上や自転車利用を喚起する環境の創出

下関市民や観光客が安心かつ快適に自転車を利用できるような、社会システムづくりを図る。

5 - 3 . 施策の体系

下関市の自転車によるまちづくりの実現に資するための具体的な施策の体系について以下の通り定める。



．自転車利用環境整備の具体方策の検討

先に述べた3つの主要課題と、それぞれの課題に対する具体方策を示す。

6 - 1 . ネットワークの構築

< 基本方針1 >

利便性や回遊性の高いネットワークの構築

下関市に散りばめられているバラエティに富んだ観光資源や公共公益施設のアクセシビリティの向上と移動効率性の向上、分かりやすい誘導策の構築を図るために、地域ごとの特性によるエリア区分と自転車利用の拠点機能の配置を図り、それを有機的に結べるようなネットワークの構築を図る。

上記の基本理念を踏まえ、市全域と市街地における自転車利用ネットワーク図を以下に示す。

【エリアと軸の形成方針】

特徴的な土地利用の形成がみられる地区を「エリア」と位置づけ、エリア間の連携を図るべきネットワークを「軸」と設定する。

【下関市全域】

項目	名称	内容
エリア	下関市中心エリア	市役所等公共公益施設、商業空間や業務施設など、総合的な機能が集積し、下関市の核となるエリア
	長府エリア	今も情緒あふれる城下町の趣を残し、名所・旧跡など歴史的観光資源が多数存在するエリア
	木屋川・吉田エリア	温泉や寺院など、多数の歴史的資産が存在する観光・レクリエーションエリア
	吉見・安岡・内日エリア	下関フィッシングパークや深坂自然の森など、レジャー施設や緑豊かな公園などが点在し、自然環境に恵まれたレクリエーションエリア
	彦島エリア	巖流島など、良好な自然景観を眺望できる観光・レクリエーションエリア
軸	海辺の観光軸	彦島から下関市中心部を抜け、吉田方面を経由し、下関市外へと向かう良好な自然景観を臨む、自転車での様々な歴史探訪や、海を眺めながらのサイクリングが楽しめる軸
	広域連携軸	下関市と北九州市との広域的な連携を図り、相互間の架け橋となる軸で、自転車での手軽な交流が図れる軸
	自然景観軸	下関市中心部から海岸沿いを通り、下関市外へと向かう、夕陽などの自然景観が楽しめる軸
	健康増進軸	下関市中心部と、豊富な自然やレジャーの楽しめる吉見・安岡・内日エリアを経由し、下関市外へと向かう自転車ならではの健康増進や体力づくりなどに適した軸
	東西連携軸	長府エリアから、吉見・安岡・内日エリア方面とを連絡する、東西方向を連携する軸
	補完軸	海辺の観光軸と健康増進軸の軸どうしを結び、回遊性や神田川の親水性の高い軸
	広域補完軸	下関市及び周辺市町村との連絡性や回遊性また、木屋川の親水性の高い軸
	広域東西連携軸	小月付近から下関市外を抜け、東西方向を広域に連携する環状的な軸

豊浦郡豊浦町方面への広域的拡大

「川棚温泉」、「大河内温泉」、「川棚のクスの森」、「安養寺の大仏」などの観光スポット

豊浦郡菊川町方面への広域的拡大

「中山溪」、「植松古墳公園」、「法輪寺本堂」などの観光スポット

美祢市方面への広域的拡大

「美祢サーキット」、「ニュージールランド村」、「美祢市化石館」、「万倉の大岩郷」などの観光スポット

広域補完軸

下関市及び周辺市町村との連絡性、回遊性の高い軸

広域東西連携軸

小月方面から下関市外を抜け、東西方向を広域に連携する環状的な軸

健康増進軸((主)下関長門線・豊浦清末線)

下関市中心部と、緑豊かな吉見・安岡・内日方面を經由し、下関市外へと向かう美容と健康などレジャーを主体とした広域的な軸

木屋川・吉田エリア

温泉や寺院など歴史的資源が集積する観光エリア

吉見・安岡・内日エリア

レジャー施設や緑豊かな公園などが点在し、自然環境に恵まれたレクリエーションエリア

自然景観軸(国道191号)

下関市中心部から海岸沿いを通り、下関市外へと向かう、自然景観が楽しめるサンセットロード的な軸

補完軸(豊浦清末線)

海辺の観光軸と健康増進軸とを結び、回遊性、親水性の高い軸

海辺の観光軸(国道9号、2号)

彦島から下関市中心部を抜け、木屋川・吉田方面を經由し、下関市外へと向かう、海を眺めながら歴史探訪が楽しめる広域的な観光軸

東西連携軸(県道安岡港長府線)

長府エリアから、吉見・安岡・内日エリア方面とを結び、東西方向の補完的な軸

長府エリア

今もなお古い城下町の趣が漂い、旧跡・名跡が多数存在する歴史的観光エリア

彦島エリア

公園や、良好な自然景観を眺望できる観光エリア

広域連携軸

下関と九州地方を結び、交流の架け橋となる軸

下関市中心エリア

● 観光スポット等

● 史跡・旧跡等

● 公園

● 大規模商業施設

— 中国自動車道

— 国道

— 県道

— 山陽新幹線

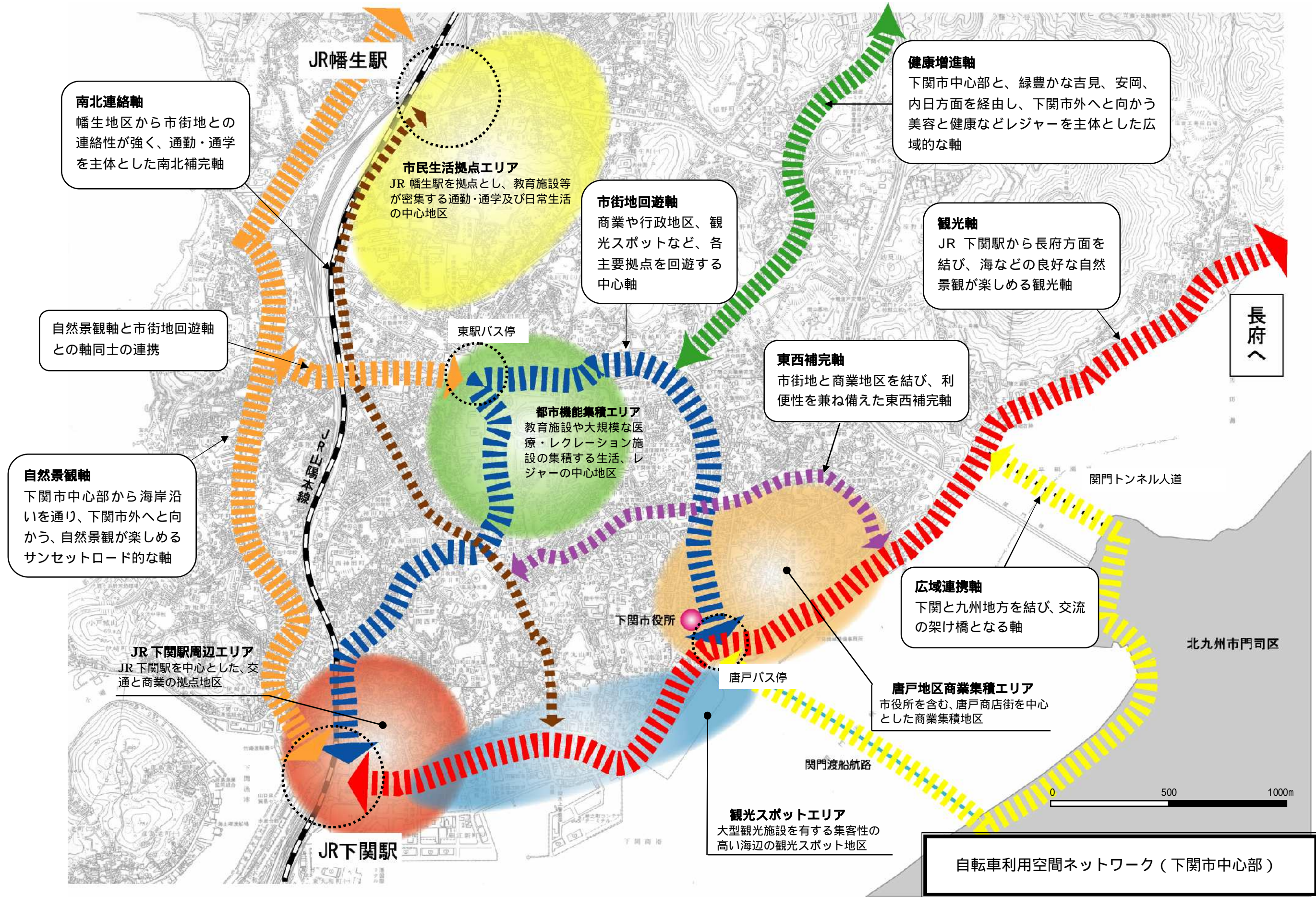
— JR線

0 5km 10km

自転車利用空間広域ネットワーク(下関市全域)

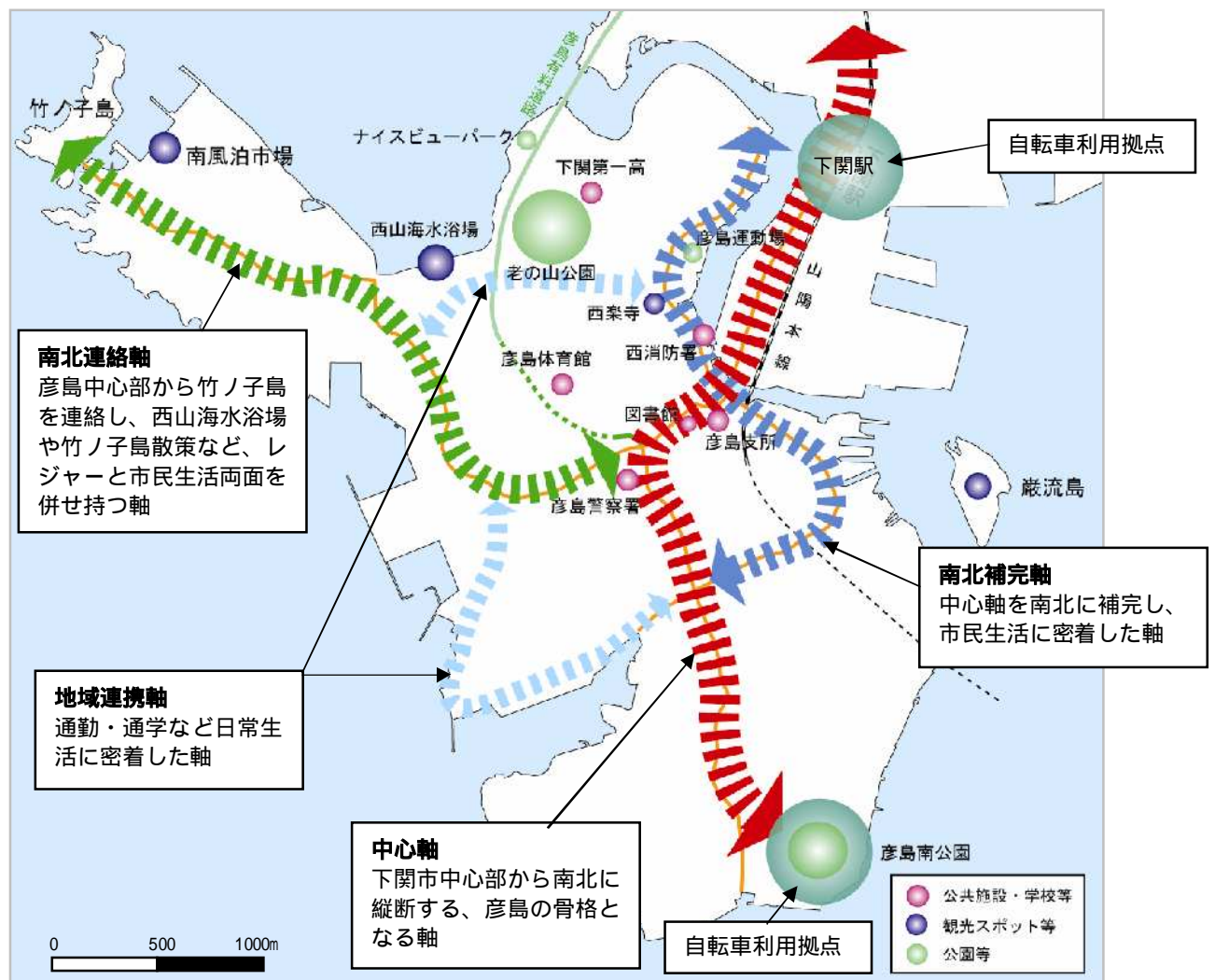
【下関市中心部】

項目	名称	内容
エリア	JR 下関駅周辺エリア	交通結節点である JR 下関駅を中心に、グリーンモール商店街やシーモールなどの商業空間を有するエリア
	観光スポットエリア	海峡メッセや唐戸棧橋など、大型観光施設や海辺の良好な景観を有する観光スポットの充実したエリア
	唐戸地区商業集積エリア	市役所を含む唐戸商店街など、市民生活に密着した商業集積エリア
	総合機能集積エリア	下関運動公園や体育館、病院や教育施設など多数の機能が集積した、市民生活・レジャーの中心エリア
	市民生活拠点エリア	JR 幡生駅を拠点として、教育施設が集積する通勤・通学及び日常生活の中心エリア
軸	広域連携軸	下関市と北九州市との広域的な連携を図り、相互間の架け橋となる軸で、自転車での手軽な交流が図れる軸
	観光軸	JR 下関駅周辺から長府方面を結び、海などの良好な自然景観や新しい観光スポットなどが豊富な、自転車による観光の利便性が高い軸
	東西補完軸	唐戸商店街を外周し、JR 下関駅方面へと抜ける自転車での市民生活における利便性を兼ね備えた、東西を補完する軸
	市街地回遊軸	自転車で手軽に商業や行政施設、レジャー施設や観光スポットなどの各主要なエリア間を回遊し、市街地における骨格となる軸
	南北連絡軸	幡生エリアから中心市街地との連絡性が強く、南北を補完する自転車での通勤・通学を主体とした軸
	自然景観軸	下関中心部から海岸沿いを通り、下関市外へと向かう、自然景観が楽しめるサンセットロード的な軸
	健康増進軸	下関市中心部と、緑豊かな吉見、安岡、内日方面を経由し、下関市外へと向かう美容と健康などレジャーを主体とした広域的な軸



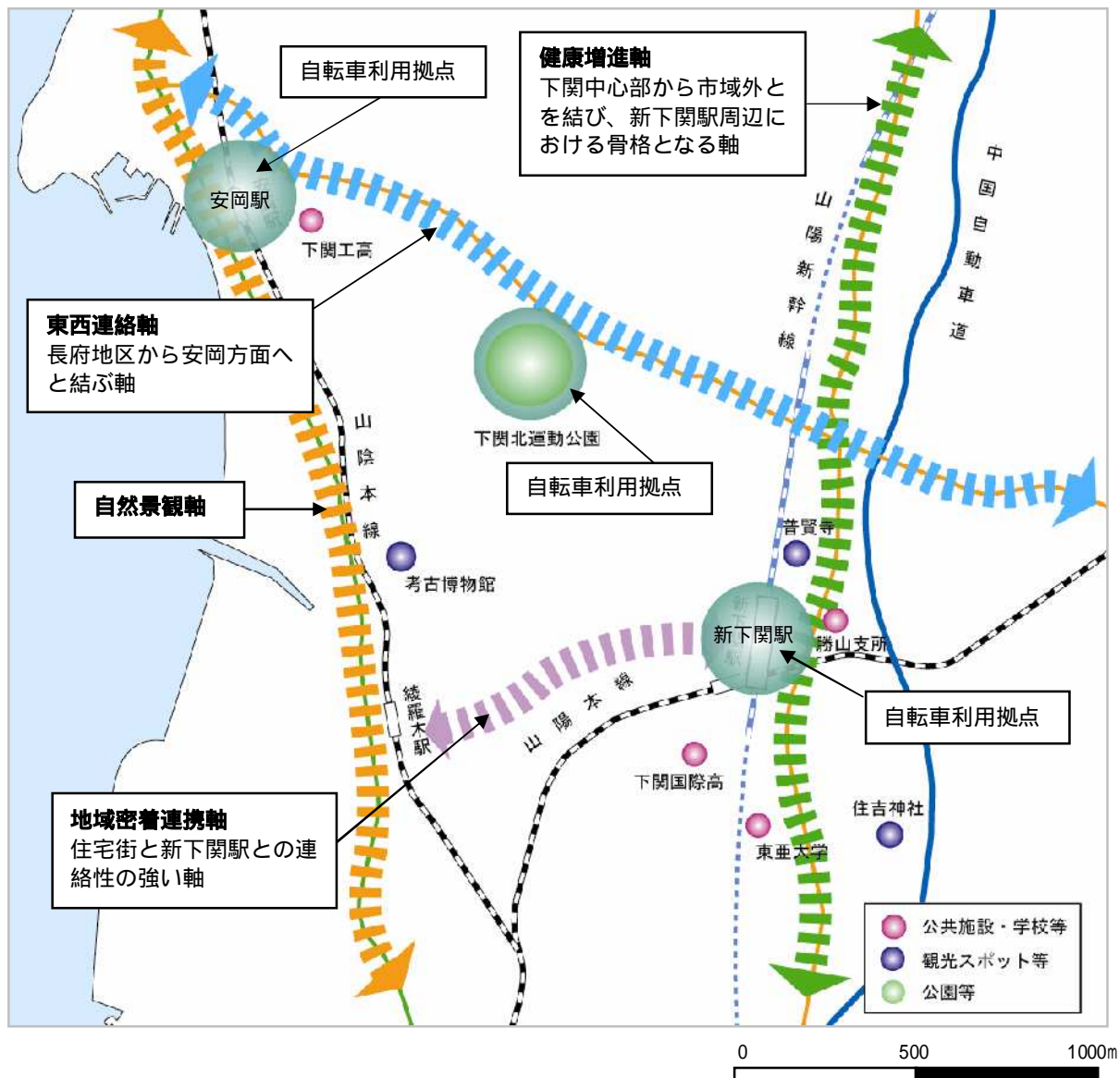
【彦島地区ネットワーク】

地域の特性	<p>下関市の最南端に位置し、海岸沿いに工業地帯が数多く分布する地域で、昭和 29 年に関彦橋が開通、昭和 50 年には彦島大橋が開通し、現在では完全な陸続きとなっている。</p> <p>また、宮本武蔵と佐々木小次郎の決闘で有名な巖流島を有する、海に囲まれた良好な自然景観が望める地域である。</p>	
地域の現状	主要道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道南風泊港線・県道田ノ首下関線・県道福浦港金毘羅線 ・ 彦島有料道路
	主要公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下関市役所彦島支所・彦島警察署・西消防署・彦島図書館 ・ 彦島体育館・彦島運動場・下関第一高等学校
	主要観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 巖流島・西楽寺・彦島老の山公園・ナイスビューパーク ・ 彦島南公園・西山海水浴場
軸の位置づけ	中心軸	J R 下関駅から彦島南公園付近まで縦断する骨格となる軸
	南北補完軸	彦島老町付近から南北へ走り、中心軸を補完する軸
	東西連絡軸	彦島中心部から竹ノ子島までを連絡する軸
	地域連携軸	通勤・通学を中心とした日常生活に密着した軸



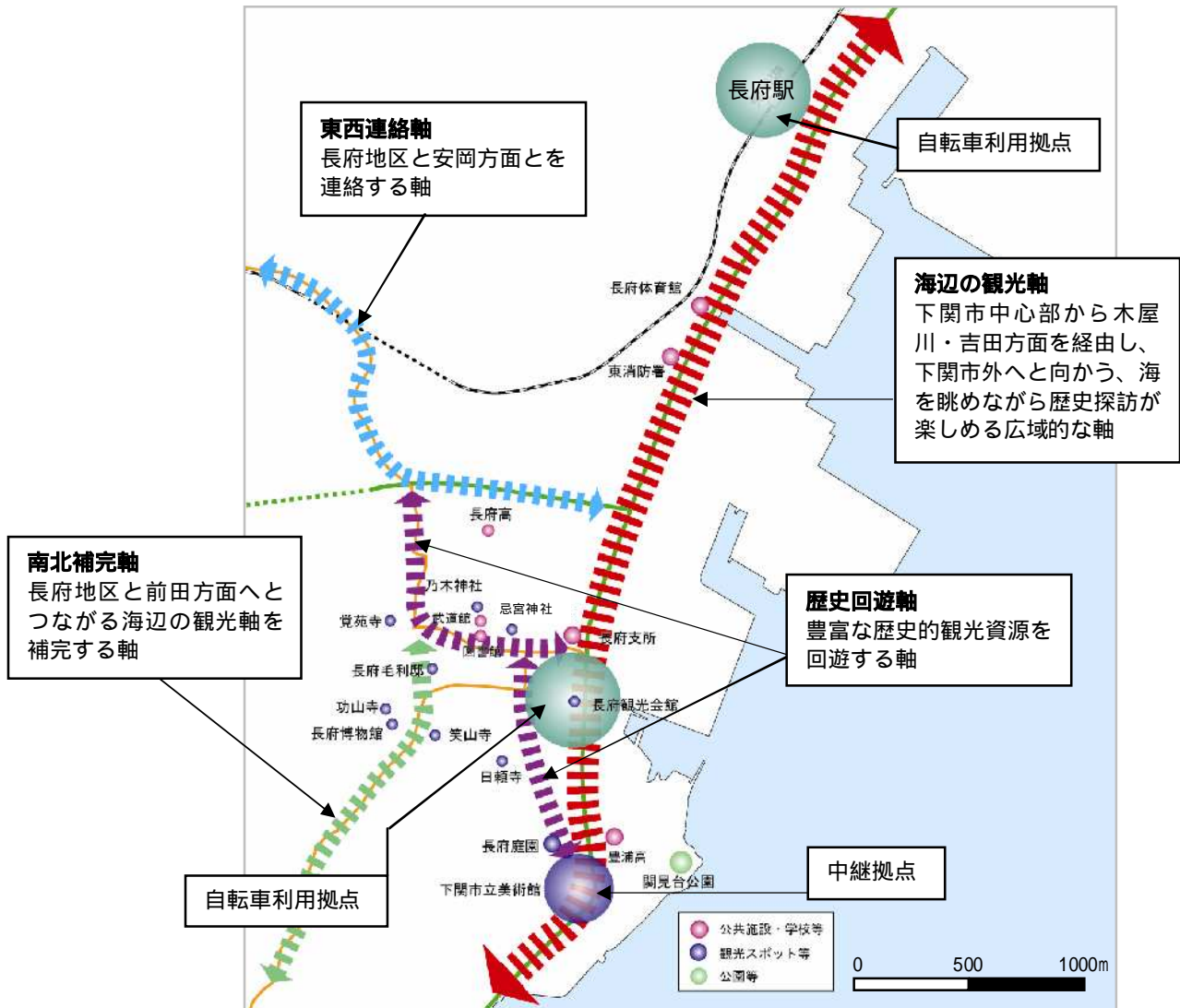
【新下関駅周辺地区ネットワーク】

地域の特性		下関市のほぼ中央に位置し、下関地域の中で特に成長著しい地域のひとつである。 山陽新幹線、山陽本線、中国自動車道下関IC等、交通結節点であることに加え、ショッピングセンターなどの立地も進んでいる。
地域の現状	主要道路	・国道191号・主要地方道下関長門線・県道安岡港長府線
	主要公共施設	・下関市役所勝山支所・新下関駅・下関北運動公園・東亜大学 ・下関国際高等学校・下関工業高等学校
	主要観光施設	・住吉神社・普賢寺
軸の位置	健康増進軸	下関市中心部と市域外とを結び、新下関駅周辺における骨格となる軸
	東西連絡軸	長府方面から安岡方面へと連絡する軸
	地域密着連携軸	住宅街と新下関駅との連絡性の強い軸（一の宮2～垢田の辻）



【長府地区ネットワーク】

地域の特性	下関市の一角、城下町長府は、国道9号から山手にかけて、風雪の跡を刻む武家屋敷や練堀が並び、城下町の風情を今に伝えるかのように、広範な規模でそのたたずまいを残している。	
地域の現状	主要道路	・国道9号、2号・県道安岡港長府線・県道長府前田線
	主要公共施設	・長府駅・下関市役所長府支所・長府警察署・東消防署 ・長府図書館・武道館・豊浦高等学校・長府高等学校
	主要観光施設	・長府観光会館・下関市立美術館・長府藩侍屋敷長屋 ・日頼寺・笑山寺・功山寺・長府博物館、万骨塔・長府毛利邸 ・菅家長屋門・古江小路・乃木神社・横枕小路・覚苑寺・忌宮神社 ・長府庭園・串崎城跡
軸の位置づけ	海辺の観光軸	下関市中心部から市域外とを結ぶ、海を眺めながらの歴史探訪が楽しめる広域的な軸
	歴史回遊軸	城下町の歴史的資源を回遊する軸
	東西連絡軸	長府地区と新下関、安岡方面との連絡性の強い軸
	南北補完軸	城下町から前田へと結び、海辺の観光軸を補完する軸



6 - 2 . 自転車走行空間整備の具体施策

< 基本方針 2 >

だれもが利用しやすい空間の創出

下関市民や観光客にとって、手軽に安心かつ機能的な自転車利用空間づくりを図る。

上記の基本方針を踏まえ、それぞれの課題に対するハード面における施策例を以下に示す。

課題 JR 下関駅周辺や唐戸地区などの交通拠点や商業集積地区における違法駐輪を防ぐための駐輪機能の確保
市街地中心部や観光拠点における駐輪場の整備

施策

駐輪場の整備 - 課題

駐輪場が未整備またはスペースが不足している JR 下関駅や唐戸商店街などの商業集積地区に駐輪場を設置し、また公共公益施設や観光施設などの既存ストックを活用した、自転車利用の拠点となる駐輪施設を整備することにより、市民や観光客に対して安心・快適な自転車利用の促進を図る。

取組事例（福岡県福岡市 天神路上自転車駐車場）

・ 利用料金 1日1回 100円



取組事例（群馬県前橋市）

- ・平成 11 年に開業した J R 前橋大島駅南口において、自転車放置禁止区域の指定に伴って、収容台数 503 台の無料駐輪場の整備を行った。



整備前



整備後

出典) 国土交通省ホームページ

取組事例（愛媛県松山市 J R 松山駅周辺無料駐輪場）

- ・無料駐輪場は、駅周辺に 4 箇所ほど設置されている。



取組事例（愛媛県松山市 J R 松山駅周辺有料駐輪場）

- ・市営の駐輪場で、係員 1 名が常駐
- ・1 日 1 回 100 円
- ・定期利用：1 ヶ月 2000 円（学生 1200 円）
3 ヶ月 5400 円（学生 3200 円）

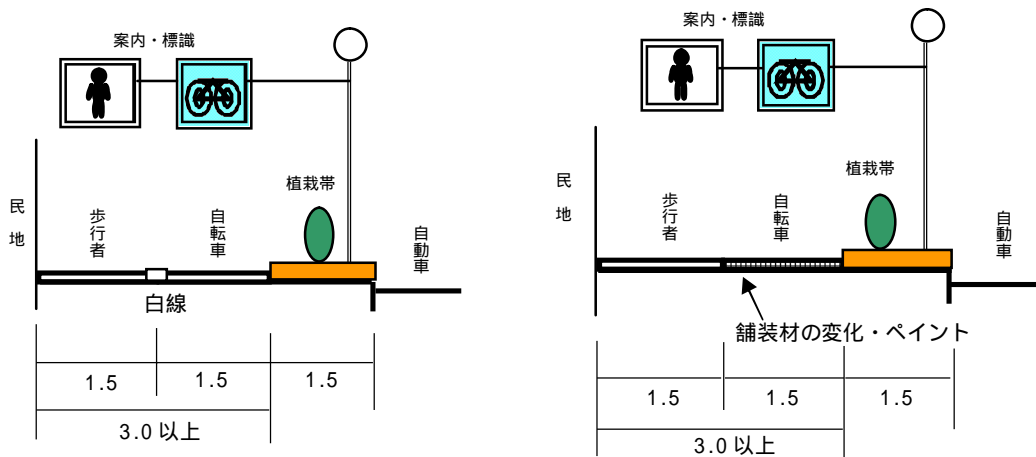


課題 自転車走行の安全性を高めるための、自動車と自転車との空間区分の明確化や、歩道利用者への注意を促すなどのそれぞれの安全性の確保
幅の狭い自転車走行空間における歩行者と自転車との利用区分の明確化
他交通との交錯の回避

施策

歩道部における舗装材の変化又はペイント等 - 課題

自転車利用者の沿道施設へのアクセス性、また、歩行者がバス停かタクシーを利用の際のアクセス性を十分に考慮するため、主として市街地内において自転車と歩行者とが共存しているW=3m以上の歩道に適用し、それぞれの走行空間を明確化することによって安全性を確保する。舗装材を変化させる場合、自転車部においては必ずり止め舗装を施し、雨上がりにおけるスリップなどの危険性の低減を図る。



取組事例（福岡県福岡市 国道202号 福岡城跡付近）

- ・ 舗装の色の変化
- ・ 路面表示による利用区分の明確化



取組事例（愛知県名古屋市 市道大津線2）

整備前



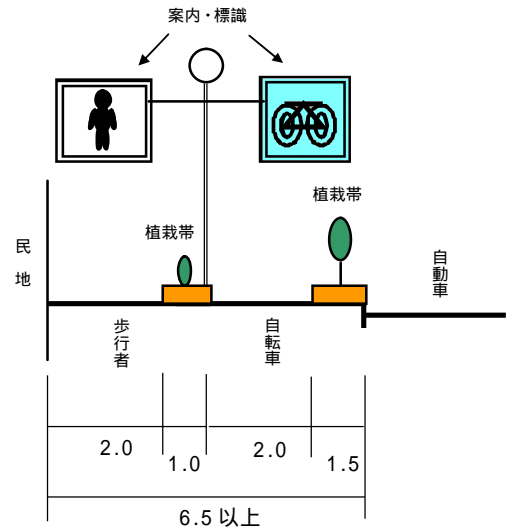
整備後



出典）国土交通省ホームページ

歩行者、自転車、自動車を完全に分離 - 課題

今後新たに整備する道路において、市街地から各エリアを結ぶ自転車利用軸となる道路や、沿道の景色を楽しむことや自転車による健康増進を目的としたサイクリングロード的な整備を行う際の幅員道路に適用する。



取組事例（愛知県名古屋市 市道大津町線 1）

- ・植栽帯により物理的に分離し、自転車走行空間を確保
- ・圧迫感がないように地被植物を採用し、舗装材や色彩にも変化をつけた

整備前



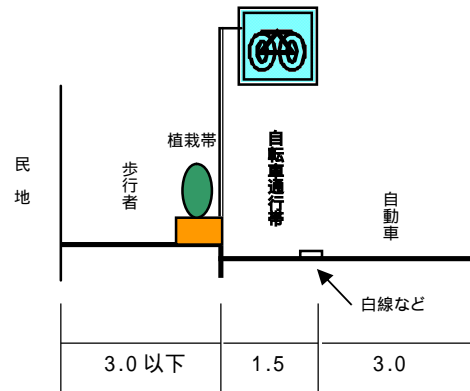
整備後



出典) 国土交通省ホームページ

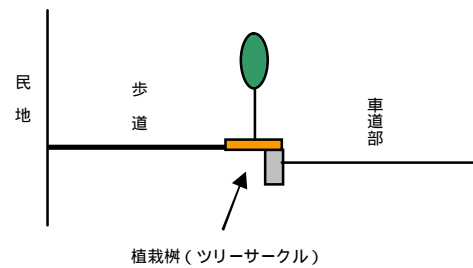
自転車通行帯の設置 - 課題

歩道幅員が3m以下で、自転車と歩行者などとの錯綜が避けられない区間において、比較的交通量が少なく、車道内で適切な車道幅員が確保できるような市街地内の補助幹線道路等に適用し、自転車と歩行者との空間区分を明確にすることによって、それぞれの安全性を確保する。また、利用区分が明確になるように、通行区分を示した標識を設置する。



植栽帯からツリーサークルへの変更 - 課題

植栽帯の存在により走行空間が狭く歩行者などとのすれ違いが困難な区間において、植栽帯をツリーサークルに変更することによりそれぞれの錯綜を回避し安全性を確保する。



取組事例（愛知県名古屋市 市道茶屋ヶ坂牛巻線）

- ・ 既存の高木には手をつけず、ツリーサークルを利用し、歩道の有効幅員を広くした。

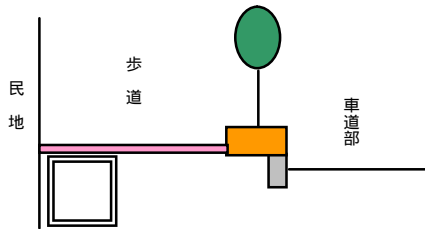


出典) 国土交通省ホームページ

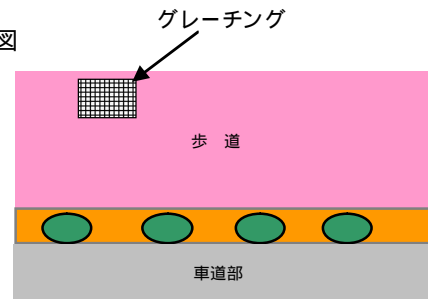
側溝の暗渠化 - 課題

側溝を暗渠化し一体的に舗装することにより、視覚的に歩道の有効幅員を広げ、有効幅員を最大限生かした歩行者との共存空間を実現する。

横断面図



平面図



取組事例（群馬県前橋市 東部環状線）

- ・側溝を暗渠化し、幅員内を一体的に舗装することにより、有効幅員を最大限活かした利用空間の拡大を図った。

整備前



整備後



出典) 国土交通省ホームページ

課題 下関市の坂道の多い地形特性に配慮した、ハード、ソフト両面からみた自転車利用環境づくり
 主要な交差点における安全性の高い交通処理対策
 下関市を訪れる観光客等に対する市街地内でのモビリティ向上
 自転車の点検整備を行う駐輪施設の整備
 夜間走行における支障の解消

施策

自転車利用拠点・中継拠点の設置 - 課題

交通や商業集積地など多くの人が集まる場所については、自転車利用拠点を設置し、自転車交通の核となるような機能・役割を持たせる。また、自転車利用のネットワーク上で、拠点間の中継機能の役割を果たせるような公共公益施設、竹崎公園や観音崎公園、みもすそ川公園や海岸沿いなどの景色の良好なオープンスペースなど、既存ストックを活用して、トイレや水分補給、自転車の簡単な点検、さらには電動アシスト自転車を利用した場合に必要な充電スタンドなどが設置されている休憩施設を設置し、自転車利用の利便性向上を図る。また、拠点となる各駅の駐輪場においても、このような機能を付加する。

取組事例（群馬県高崎市 主要地方道高崎榛名線）

- ・バス駐車場と自転車駐車場の整備に併せ、休憩施設や情報板などを設置し、「都市型道の駅」を形成した。
- ・誰でも気軽に立ち寄れるようにユニバーサルデザインを積極的に採用。



整備前

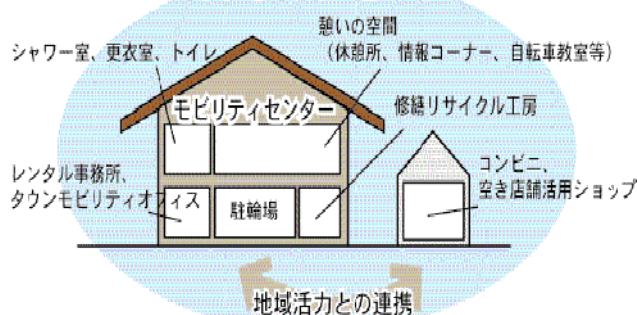


整備後（イメージ）

取組事例（東京都足立区 モビリティセンター）

- ・駐輪スポットの拠点として、駐輪場の他、シャワー室やレンタサイクルなど、地域活性力と連携した多様な機能を持たせることを考えている。

「モビリティセンター」のイメージ



出典）国土交通省ホームページ

標識の設置 - 課題

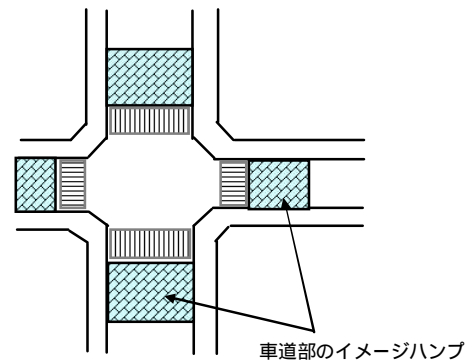
下関図書館や JR 下関駅付近などにおいて、歩道橋はあるが、自転車通行帯が設置されていない、自転車では横断不可能な交差点付近に設置し、自転車利用者に早めに迂回を認識させることによって、スムーズな自転車走行を実現する。また、急な下り坂に伴うスピードの上昇に注意を促がす標識を設置する。



イメージハンプの設置 - 課題

自転車と自動車との錯綜の危険性が高く、また、歩行者も多く存在する細街路などに適用し、交差点付近にイメージハンプを設置することにより、自動車のスピードを抑制する。

また、歩道部にイメージハンプを設置することにより、急な下り坂における自転車のスピードを抑制する。



取組事例（佐賀県佐賀市 市道新家線）

- ・ 横方向からの流入車両に注意を促がすため、ハンプをもうけ明色舗装をした。

整備前



整備後



出典) 国土交通省ホームページ

サインの設置 - 課題

レジャーを楽しむ市民や、観光客など自転車利用者に対して、観光スポットや休憩施設、また公共公益施設などへの分かりやすい誘導を促すサインを設置する。

夜間照明の設置 - 課題

特に夜道の暗い郊外部や、錯綜の危険性の高い交差点付近において、夜間照明を設置し視界性を高め、安全な自転車走行空間を実現する。

課題 全てのひとに優しい走行空間の創出を図るような歩道構造への転換

施策

歩道の段差の解消 - 課題

スムーズな自転車走行の妨げとなる歩道と車道との段差がある箇所においては、すべての人にやさしい、歩道のバリアフリー化により対応し、快適な走行空間を実現する。

取組事例（群馬県前橋市 県道総社石倉線）

- ・ 縦方向の段差の解消をした。（勾配 28.5% 5.0%）

整備前



整備後



取組事例（鹿児島県加世田市 市道大崎線）

- ・ 歩道の段差解消や勾配の解消を行った。
- ・ マウントアップ セミフラット

整備前



整備後



出典) 国土交通省ホームページ

車止めの移設・設置箇所の検討 - 課題

幹線道路など、比較的十分に歩道幅員が確保されている区間において、歩道内駐車を回避するための車止めの影響で、他の自転車や歩行者などとのすれ違いが困難な箇所は、バリアフリー対策と関連して必要があれば移設または設置箇所を検討し、自転車に配慮した安全で快適な走行空間を実現する。

電柱の移設 - 課題

自転車走行や歩行者の妨げになる歩道上の電柱を、民地の一部へ移設または地中化するなど、歩行者や他の自転車などとの錯綜を回避し、スムーズな走行性を確保する。

取組事例（群馬県前橋市 市道 78 号線）

- ・幅員の再編成にあたり、沿道の方々の協力によって、従来は路肩部分に占用していた電柱を民地内に移設した。

整備前



整備後



出典) 国土交通省ホームページ

6 - 3 . 社会的環境整備の具体施策

< 基本方針 3 >

安全性の向上や自転車利用を喚起する環境の創出
 下関市民や観光客が安心かつ快適に自転車が利用できる社会システムづくりを図る。

上記の基本方針を踏まえ、それぞれの課題に対するソフト面における施策例を以下に示す。

課題 下関市を訪れる観光客等に対する市街地内でのモビリティの向上
 下関市の坂道の多い地形特性に配慮した、ハード、ソフト両面からみた自転車利用環境づくり

施策

レンタサイクルシステム（電動アシスト自転車を含む）の導入 - 課題

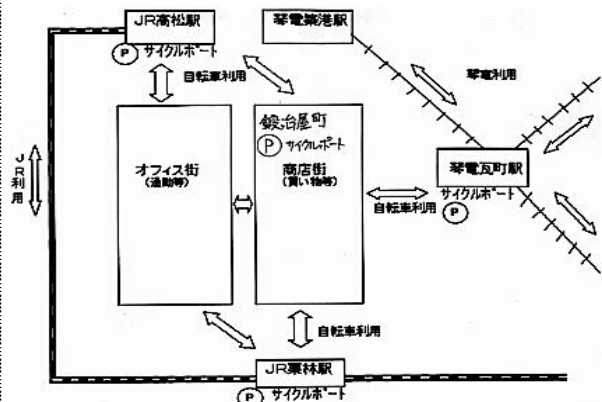
交通や観光などの拠点となる JR 下関駅周辺や商業集積地区である唐戸地区などに設置する自転車利用拠点・中継拠点にレンタサイクルシステムを導入し、手軽に自転車を利用できる環境づくりを図る。また、下関の坂道の多い地形特性に配慮し、電動アシスト自転車を導入することによって、高齢者などにも坂道を楽に走行できる市民共有の交通手段が確保でき、積極的な自転車の利用が期待される。

（現在、下関市においては、市街地中心部などの 11 箇所のホテルや旅館で既にレンタサイクルが実施されている。また、市役所では電動アシスト自転車が導入されていることから、電動アシスト自転車を含むレンタサイクルシステムの導入により、利用者の拡大を図る。）

取組事例（香川県高松市 レンタサイクルシステム）

- ・ 自転車を近距離公共交通機関の一つとして市民の利用に供するため、その拠点として設置する高松市レンタサイクルポート及びレンタサイクルを整備し、自転車利用を促進し、地域交通の発展及び自転車の放置防止を図った。

サイクルポートの位置図



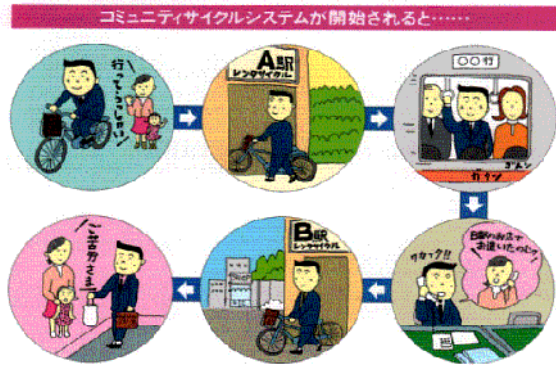
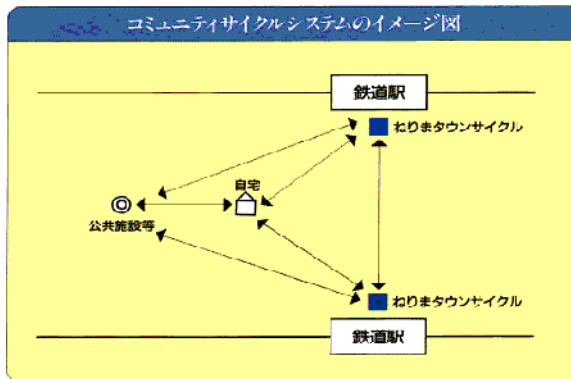
琴電瓦町駅ポート（地下駐輪場）



出典) 国土交通省ホームページ

取組事例（東京都練馬区 コミュニティサイクルシステム）

- ・ レンタサイクルシステムをさらに発展させて、複数のレンタサイクル施設の相互利用（ネットワーク化）によって、画期的な都市交通とする。
- ・ これにより、通勤等で利用している駅だけでなく、隣の駅や他の鉄道駅さえも利用できるようになり、利用目的や利用範囲が拡大し、レンタサイクルの利用の増加が図れる。



取組事例（福島県福島市 レンタサイクル導入調査事業）

- ・ 中心市街地活性化の一環として都心回遊の利便性向上を目指し、「レンタサイクルシステム」導入を図るために本事業を実施した。
- ・ 貸し出し時間
10:00～19:00
- ・ 受付場所
4箇所 合計56台
- ・ 返却場所
借りた受付所
- ・ 空き地を利用し、買い物客が利用できる自転車駐輪場として開放。



出典）国土交通省ホームページ

課題 交通安全教育や啓発活動の充実
運転マナーや道路上での自転車の位置づけの認識

施策

PR・広報活動 - 課題

市民への適正な自転車の利用方法を認識してもらうため、自転車教室や防犯登録の推進活動など様々なイベントを定期的開催するとともに、自転車利用に関するルールブックなどを作成することによって市民の自転車への認知度を高め、坂道の多い下関市における安全な自転車走行を促し、また狭い歩道での歩行者に対する配慮など、モラルの向上やマナーアップにつなげる。特に小・中学校などでの交通安全教室、自動車免許取得時または更新時における自動車教習所などと連携し、自転車利用者だけでなく、自動車利用者に対しても、適正で安全な交通環境実現に向けての啓蒙・啓発活動を推進する。

他には、地球環境や健康増進の観点からも自転車の優位性をPRし、「自転車週間」、「サイクルデイ」などを設定するなど、積極的な自転車利用の促進を図る。また、より親しみやすく自転車を利用する促進施策として、自転車で下関市内を周り、地域の魅力を堪能する「スタンプラリー」等を開催する。

取組事例（愛知県名古屋市 自転車安全利用啓発キャンペーン）

- ・幼稚園児が楽しく簡単に要点を理解できるように、ぬいぐるみ劇や歌と踊りで楽しく学習できるようにした。
- ・開催日を名古屋市の環境デー（毎月8月）にあわせ、環境負荷の少ない乗り物であることの啓発も行った。

ぬいぐるみ劇による広報



ぬいぐるみ劇による広報



パレード



警察音楽隊による演奏

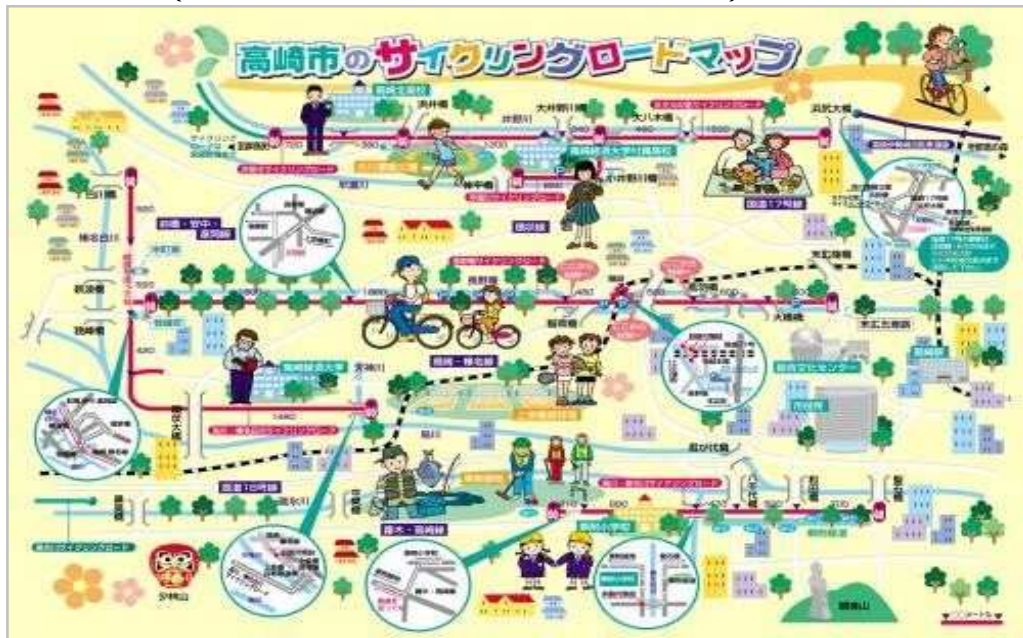


出典) 国土交通省ホームページ

サイクリングロードマップの作成 - 課題

観光客やレジャーを楽しむ市民に対して、観光施設や自然学習が楽しめる場所、簡単な自転車の整備・点検ができる箇所（公共施設や自転車店などに協力を得る）、休憩施設（公園など）、駐輪場、観光案内所などを分かりやすく紹介すると共に推奨コースを表示したサイクリングロードマップを作成し、自転車教室などのイベントや市の広報誌、ホームページなどを利用して広く市民に情報を提供し、安心・安全な自転車利用の促進を図る。

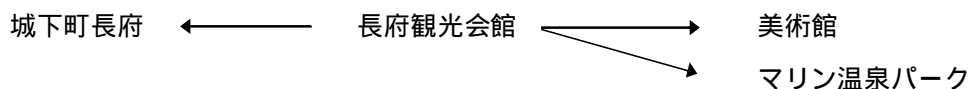
取組事例（群馬県高崎市 サイクリングロードマップ）



出典）国土交通省ホームページ

推奨コース例

JR 下関駅 ~ 海峡ゆめタワー ~ 唐戸地区 ~ みもすそ川公園（関門トンネル人道） ~ 門司港レトロ地区 ~ （関門連絡船）唐戸地区 ~ JR 下関駅《ルールアンドサイクルライド》
 唐戸地区 ~ みもすそ川公園（関門トンネル人道） ~ 門司港レトロ地区 ~ （関門連絡船）唐戸地区《パークアンドサイクルライド》
 みもすそ川公園（関門トンネル人道） ~ 門司港レトロ地区
 市営細江駐車場 ~ 各コースへ《パークアンドサイクルライド》
 城下町長府散策コース：長府観光会館を拠点とし、城下町長府の観光拠点を散策できるコース《パークアンドサイクルライド》



子供、高齢者、女性等利用者に応じたコース設定を行う。

課題 市街地内でのモビリティの向上と市街地中心部と長府地区等における観光資源のネットワーク化構築のための自転車と公共交通機関との連携
郊外から市街地への移動や近隣都市への移動の際の公共交通機関の利用性向上

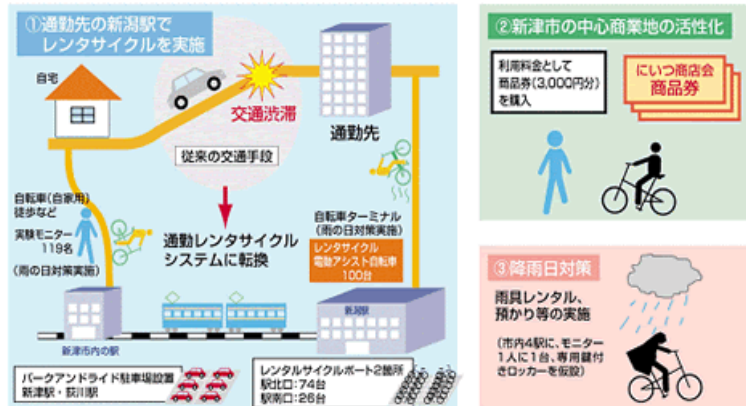
施策

サイクル&バスライド・サイクル&レールライドの導入 - 課題

市街地中心部と郊外部、また市街地中心部内での回遊性やモビリティの向上を図る上で、自転車とバス・鉄道などの公共交通機関との相互の連携を図ることによって、渋滞緩和を実現し、通勤・通学また観光やレジャーにも気軽に自転車を利用できるように働きかける。

取組事例（新潟県新津市 サイクルアンドライド）

●サイクルアンドライドによる自動車からの交通転換(平成12年10月1日～12月31日)



地下駐車場の一部を利用したレンタルサイクルポート



雨具の貸し出し

取組事例（静岡県浜松市 サイクルアンドライド）



出典) 国土交通省ホームページ

自転車積載可能型バス、電車の導入 - 課題

鉄道やバス停などに、サイクルポートなどの駐輪施設が設置されていない場合、また、自転車を鉄道やバスに積込める場合において導入し、観光やレジャーなどにおける自転車利用促進を図る。

取組事例（群馬県前橋市 自転車積載可能型バスの導入）

- ・前橋市と近隣町村は、廃止予定だった一般乗合バス（2路線）を自転車積載可能型バス化。
- ・県、市、バス会社、国土交通省で、車両構造の技術的問題や保安基準に基づく安全性等の協議を行ない、前橋市と隣接町村からバス会社への共同運行委託により事業を継続。
- ・1路線1日13～15往復運行。
- ・年間利用者 2,400人（H10）。
- ・自転車積載料は無料。
- ・運行開始後1年間はバス会社が自主的に保安要員を同乗。

自転車積載前



自転車積載後



出典）国土交通省ホームページ

取組事例（三重県 三岐鉄道株式会社 電車への自転車の積み込み）

- ・先頭車両に自転車積み込み可能。
- ・西藤原駅～三里駅間
毎日すべての電車で自転車積み込み可。
- ・大安駅～大矢知駅間
土、日、祝に限り自転車積み込み可。
- ・その他春休み、夏休みなどの限定期間内は、平日の積み込み可。



出典）三岐鉄道（株）ホームページ

課題 安全、快適な自転車走行の障害となるような、歩道内駐輪や商品陳列等に対する、安全性や快適性を確保するための施設整備や啓蒙・啓発の実施
 放置自転車対策

施 策

歩道内商品陳列などの対策 - 課題

安全で快適な自転車走行空間を確保し、事故やトラブル防止を図る上で、商店主などに商品の陳列による自転車走行の危険性に対する啓蒙・啓発を働きかける。

自動車による路上駐車対策 - 課題

歩道幅員が狭く、歩道上では歩行者との共存は困難で、車道を自転車で走らざるを得ない場合、路肩に駐車されている車の影響で、他の車との接触などの危険性が高いため、自動車利用者に対して交通事故防止に対する啓蒙活動を行うと共に、交通管理者と調整を図りつつ、取締まりの強化に努める。

歩道内駐輪・放置自転車などの対策 - 課題

JR 下関駅周辺や商業集積地区である唐戸地区など、路上駐輪の目立つ箇所において、駐輪場を整備すると共に、交通管理者との調整を図りつつ、自転車駐輪禁止区域の設定や取締まりの強化に努め、自転車走行の安全性や防災活動の円滑化、良好な景観を確保する。その場合、撤去の時間を長くすると、撤去の効果が薄れてしまうが、即時撤去を行うと、商業活動などにも影響を与え自転車利用者からの反発も考えられるため、駐輪機能の充実といったハード面における対策と連携しながら既存駐輪場への誘導を図る。

取組事例（静岡県静岡市 放置自転車等クリーンキャンペーン）

- ・静岡市・静岡市自転車対策協議会が実施主体となって、毎年1回開催。
- ・街頭広報にて指導、啓発品等の配布。
- ・放置防止指導書の取付け。
- ・放置自転車の撤去。
- ・市中心繁華街にある有料駐輪場の無料開放。



出典) 国土交通省ホームページ

取組事例（愛媛県松山市 放置自転車対策）

- ・ 4 日以上駐輪すると放置自転車とみなされ、撤去の対象となる。



無料駐輪場利用案内看板



撤去警告札



放置自転車禁止区域

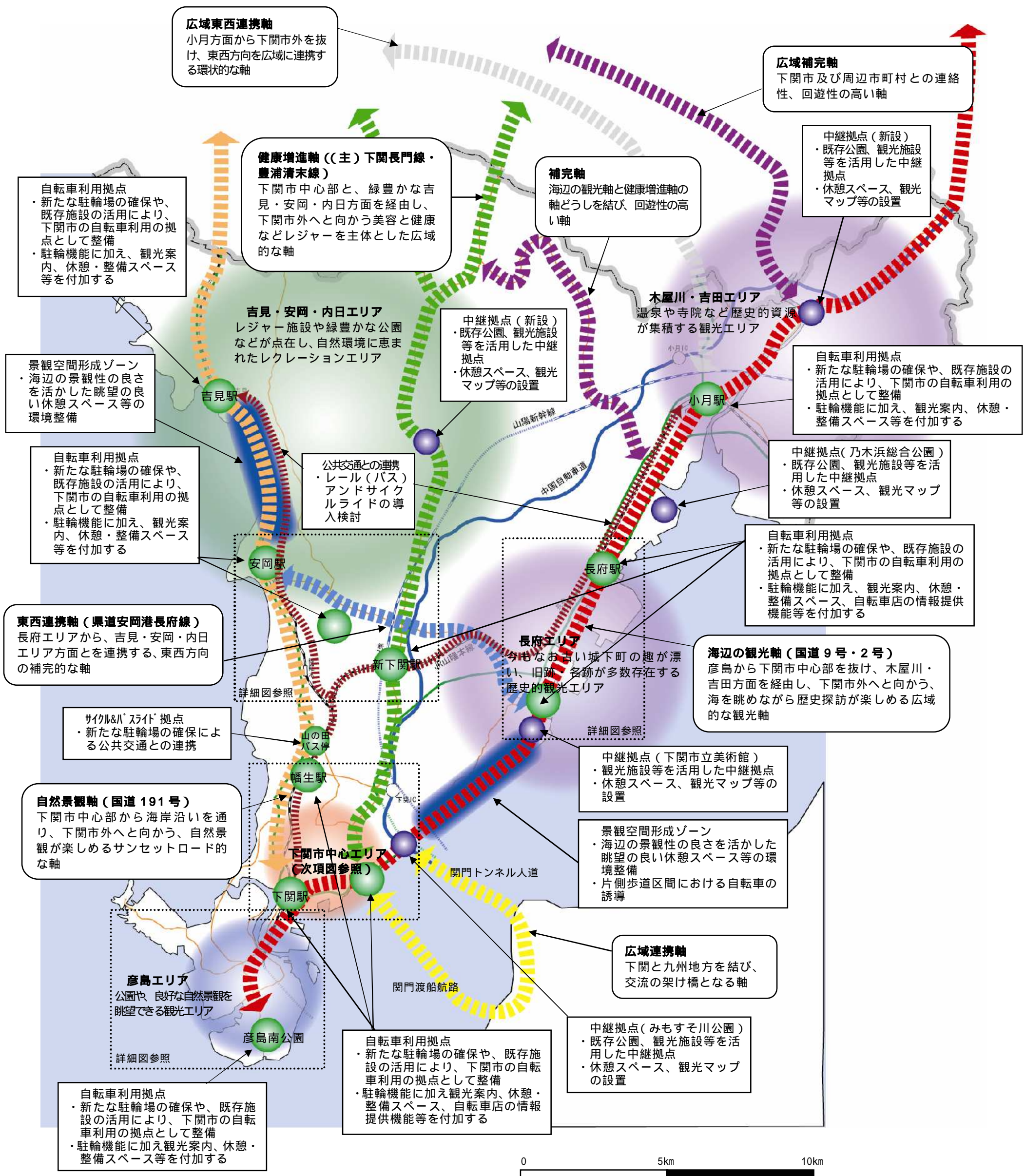
課題 通勤・通学時の自転車利用を促すソフト対策

施策

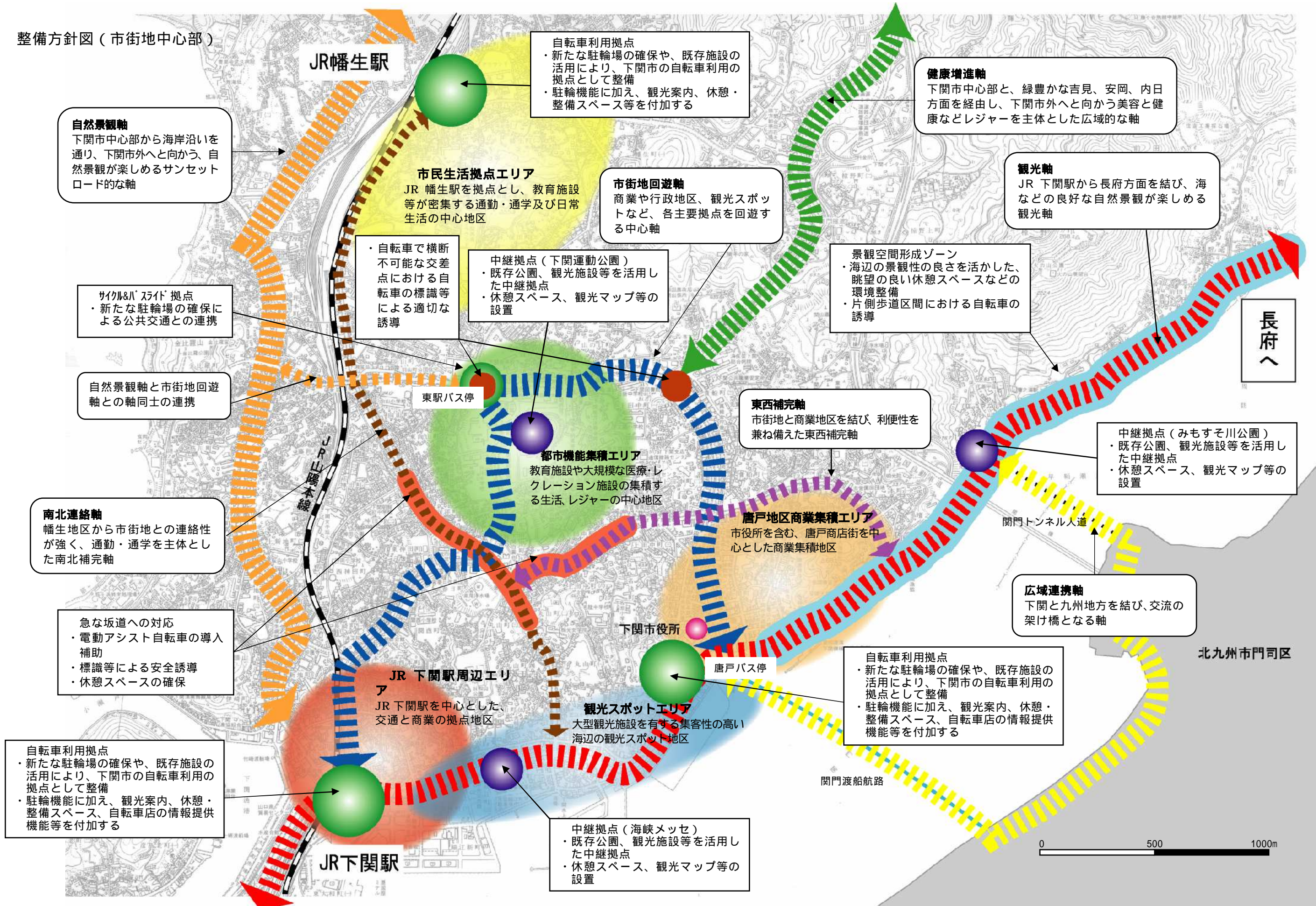
企業での自転車利用の促進 - 課題

ノーマイカーデーを導入したり、日常の業務や通勤などに自転車を広く利用してもらい、渋滞緩和や環境への影響に対する理解を得る。この場合、撤去された放置自転車などを有効利用して各企業へ貸し出すなど、積極的な自転車利用の促進を図る。

整備方針図 (市域全体)



整備方針図（市街地中心部）



自然景観軸
下関市中心部から海岸沿いを通り、下関市外へと向かう、自然景観が楽しめるサンセットロード的な軸

サイクル&バ' スライド' 拠点
・新たな駐輪場の確保による公共交通との連携

自然景観軸と市街地回遊軸との軸同士の連携

南北連絡軸
幡生地区から市街地との連絡性が強く、通勤・通学を主体とした南北補完軸

急な坂道への対応
・電動アシスト自転車の導入補助
・標識等による安全誘導
・休憩スペースの確保

自転車利用拠点
・新たな駐輪場の確保や、既存施設の活用により、下関市の自転車利用の拠点として整備
・駐輪機能に加え、観光案内、休憩・整備スペース、自転車店の情報提供機能等を付加する

JR幡生駅

自転車利用拠点
・新たな駐輪場の確保や、既存施設の活用により、下関市の自転車利用の拠点として整備
・駐輪機能に加え、観光案内、休憩・整備スペース等を付加する

市民生活拠点エリア
JR 幡生駅を拠点とし、教育施設等が密集する通勤・通学及び日常生活の中心地区

・自転車で横断不可能な交差点における自転車の標識等による適切な誘導

中継拠点（下関運動公園）
・既存公園、観光施設等を活用した中継拠点
・休憩スペース、観光マップ等の設置

市街地回遊軸
商業や行政地区、観光スポットなど、各主要拠点を回遊する中心軸

東駅バス停

都市機能集積エリア
教育施設や大規模な医療・レクリエーション施設の集積する生活、レジャーの中心地区

東西補完軸
市街地と商業地区を結び、利便性を兼ね備えた東西補完軸

唐戸地区商業集積エリア
市役所を含む、唐戸商店街を中心とした商業集積地区

下関市役所

JR 下関駅周辺エリア
JR 下関駅を中心とした、交通と商業の拠点地区

観光スポットエリア
大型観光施設を有する集客性の高い海辺の観光スポット地区

唐戸バス停

中継拠点（海峡メッセ）
・既存公園、観光施設等を活用した中継拠点
・休憩スペース、観光マップ等の設置

健康増進軸
下関市中心部と、緑豊かな吉見、安岡、内日方面を經由し、下関市外へと向かう美容と健康などレジャーを主体とした広域的な軸

観光軸
JR 下関駅から長府方面を結び、海などの良好な自然景観が楽しめる観光軸

景観空間形成ゾーン
・海辺の景観性の良さを活かした、眺望の良い休憩スペースなどの環境整備
・片側歩道区間における自転車の誘導

中継拠点（みもすそ川公園）
・既存公園、観光施設等を活用した中継拠点
・休憩スペース、観光マップ等の設置

関門トンネル入道

広域連携軸
下関と九州地方を結び、交流の架け橋となる軸

自転車利用拠点
・新たな駐輪場の確保や、既存施設の活用により、下関市の自転車利用の拠点として整備
・駐輪機能に加え、観光案内、休憩・整備スペース、自転車店の情報提供機能等を付加する

関門渡船航路

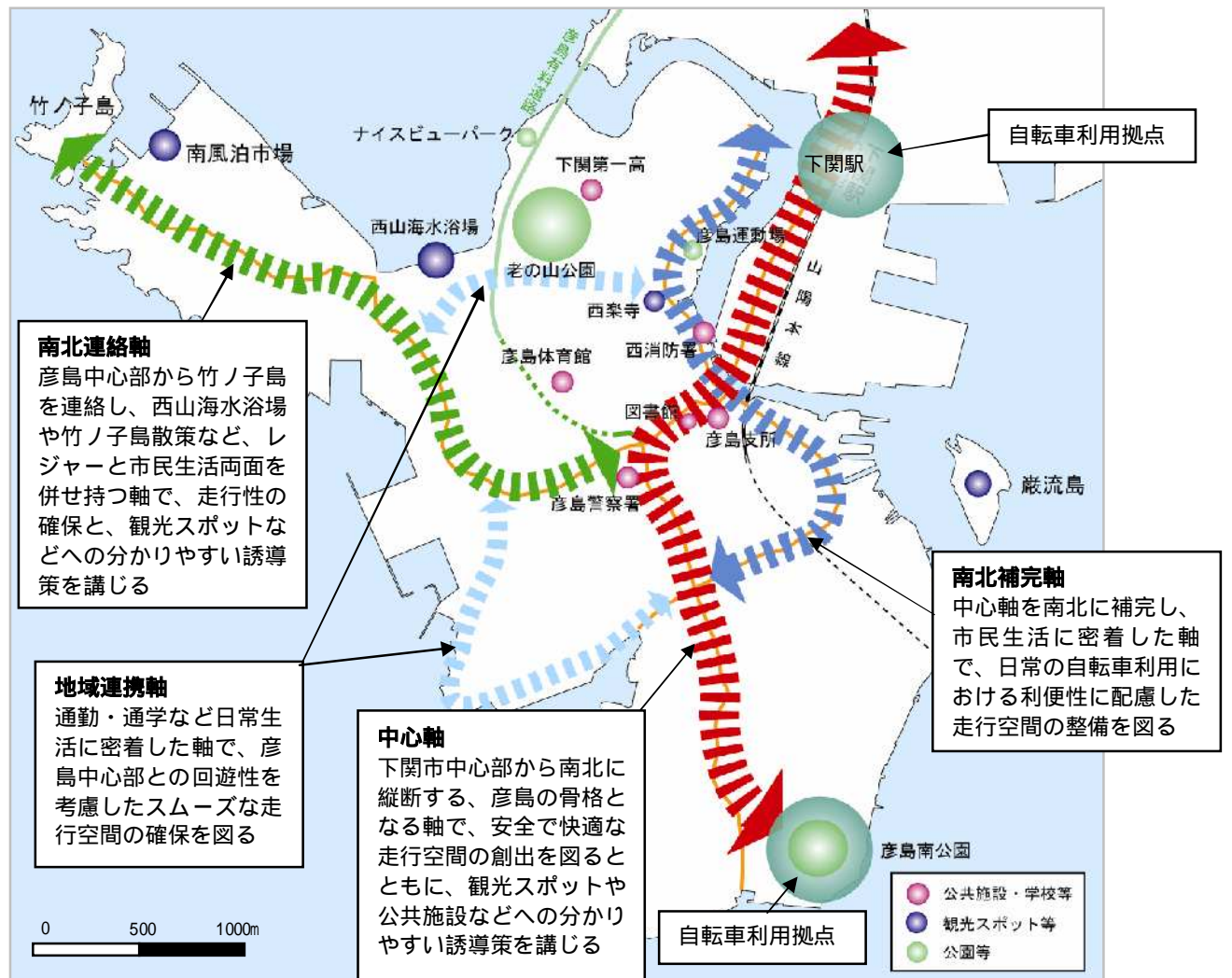
北九州市門司区

長府へ



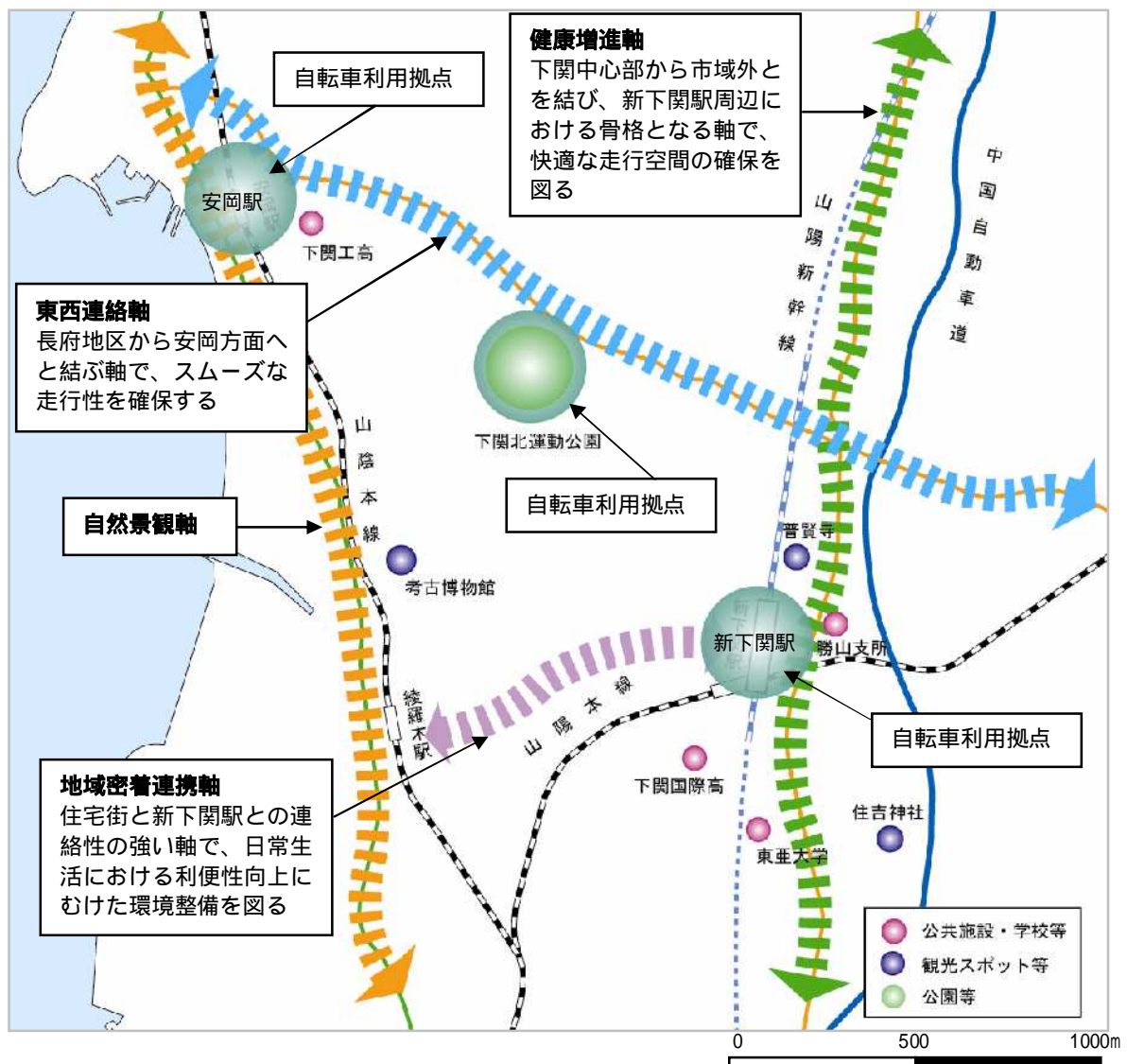
【彦島地区整備方針】

地域の特性		<p>下関市の最南端に位置し、海岸沿いに工業地帯が数多く分布する地域で、昭和 29 年に開彦橋が開通、昭和 50 年には彦島大橋が開通し、現在では完全な陸続きとなっている。</p> <p>また、宮本武蔵と佐々木小次郎の決闘で有名な巖流島を有する、海に囲まれた良好な自然景観が望める地域である。</p>
地域の現状	主要道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県道南風泊港線・県道田ノ首下関線・県道福浦港金毘羅線 ・ 彦島有料道路
	主要公共施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 下関市役所彦島支所・彦島警察署・西消防署・彦島図書館 ・ 彦島体育館・彦島運動場・下関第一高等学校
	主要観光施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 巖流島・西楽寺・彦島老の山公園・ナイスビューパーク ・ 彦島南公園・西山海水浴場
軸の位置づけ	中心軸	J R 下関駅から彦島南公園付近まで縦断する骨格となる軸
	南北補完軸	彦島老町付近から南北へ走り、中心軸を補完する軸
	東西連絡軸	彦島中心部から竹ノ子島までを連絡する軸
	地域連携軸	通勤・通学を中心とした日常生活に密着した軸
整備方針		<ul style="list-style-type: none"> ・ 彦島の骨格となる中心軸をはじめ、それを補完する軸における安全で快適な自転車走行空間の確保を図る。 ・ 観光客やレジャーを楽しむ市民などに対し、サインを設置するなど公共施設や観光施設への分かりやすい誘導策を講じる。 ・ 公園や公共施設など既存ストックを活用した、自転車利用における拠点の整備を図る。



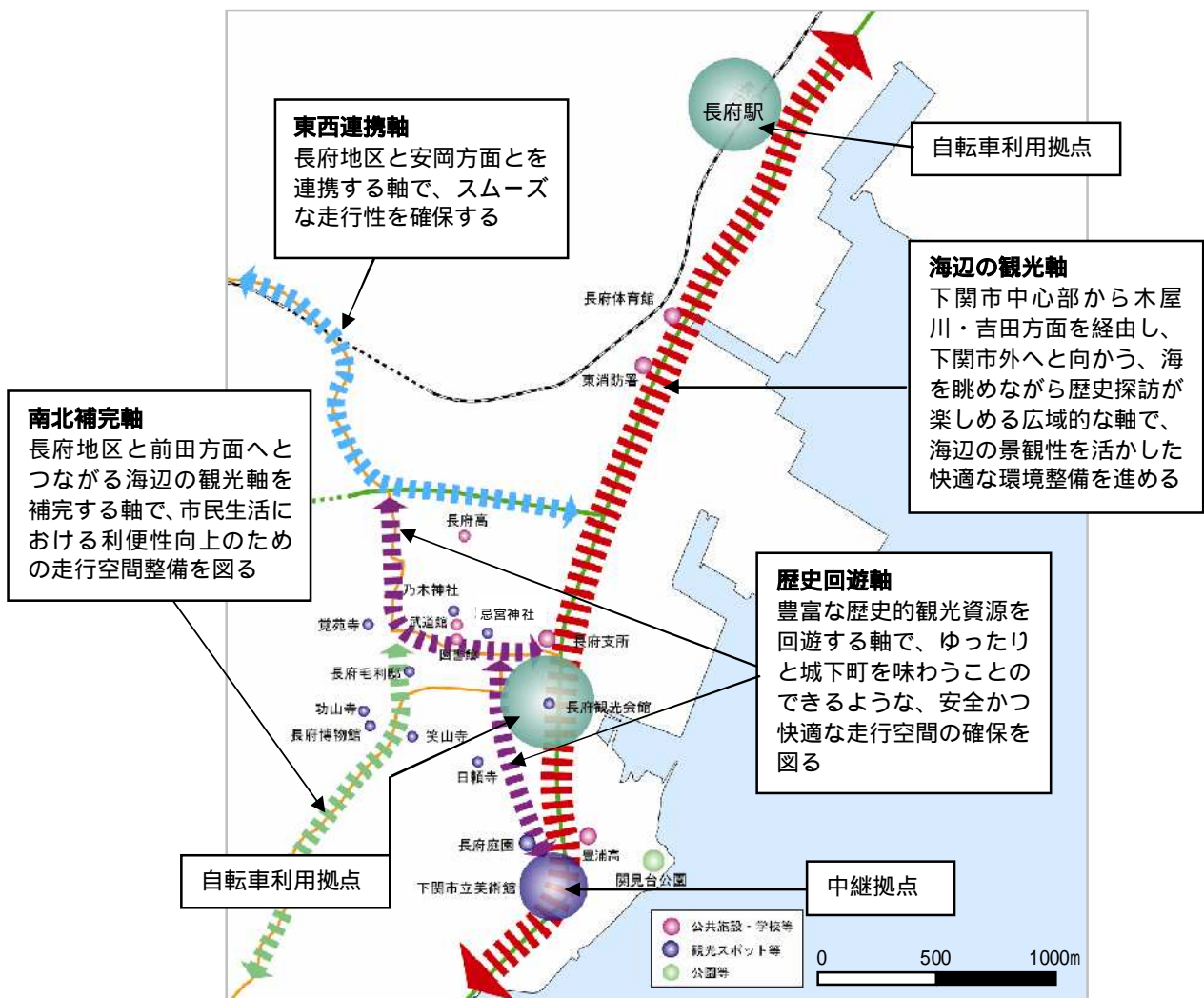
【新下関駅周辺地区整備方針】

地域の特性		下関市のほぼ中央に位置し、下関地域の中で特に成長著しい地域のひとつである。 山陽新幹線、山陽本線、中国自動車道下関IC等、交通結節点であることに加え、ショッピングセンターなどの立地も進んでいる。
地域の現状	主要道路	・国道191号・主要地方道下関長門線・県道安岡港長府線
	主要公共施設	・下関市役所勝山支所・新下関駅・下関北運動公園・東亜大学 ・下関国際高等学校・下関工業高等学校
	主要観光施設	・住吉神社・考古博物館・普賢寺
軸の位置	健康増進軸	下関市中心部と市域外とを結び、新下関駅周辺における骨格となる軸
	東西連絡軸	長府方面から安岡方面へと連絡する軸
	地域密着連携軸	住宅街と新下関駅との連絡性の強い軸（一の宮2～垢田の辻）
整備方針		<ul style="list-style-type: none"> ・市全域での整備方針図に対応し、新下関駅周辺地域の骨格となる健康増進軸の、安全で快適な走行空間の確保を図る。 ・手軽な乗り物としての自転車利用を促進する上で、JR山陽本線を活用した公共交通との連携の導入を検討する。 ・地域密着連携軸における自転車走行の利便性向上とスムーズな走行空間の確保を図る。 ・新下関駅を自転車利用拠点として、既存の駐輪場にレストスペースや自転車整備機能などを付加する。 ・自転車を利用する市民や観光客に対して、サインの設置など、公共施設や観光スポットなどへの分かりやすい誘導策を講じる。



【長府地区整備方針】

地域の特性		下関市の一角、城下町長府は、国道9号から山手にかけて、風雪の跡を刻む武家屋敷や練堀が並び、城下町の風情を今に伝えるかのように、広範な規模でそのたたずまいを残している。
地域の現状	主要道路	・国道9号、2号・県道安岡港長府線・県道長府前田線
	主要公共施設	・長府駅・下関市役所長府支所・長府警察署・東消防署 ・長府図書館・武道館・豊浦高等学校・長府高等学校
	主要観光施設	・長府観光会館・下関市立美術館・長府藩侍屋敷長屋 ・日頼寺・笑山寺・功山寺・長府博物館、万骨塔・長府毛利邸 ・菅家長屋門・古江小路・乃木神社・横枕小路・覚苑寺・忌宮神社 ・長府庭園・串崎城跡
軸の位置づけ	海辺の観光軸	下関市中心部から市域外とを結ぶ、海を眺めながらの歴史探訪が楽しめる広域的な軸
	歴史回遊軸	城下町の歴史的資源を回遊する軸
	東西連携軸	長府地区と新下関、安岡方面との連絡性の強い軸
	南北補完軸	城下町から前田へと結び、海辺の観光軸を補完する軸
整備方針		<ul style="list-style-type: none"> ・海辺の観光軸である国道9号、2号においては、海辺の景観性を活かした快適な環境整備を進める。 ・歴史的観光資源の集積している県道安岡長府線や県道長府前田線などにおいては、ゆったりと歴史探訪が楽しめるような、安全で快適な自転車走行空間の確保を図る。 ・長府駅を自転車利用拠点とし、新たな駐輪場の確保に加え、レストスペース、自転車整備機能などを付加する。 ・観光客などに対して、観光スポットなどを分かりやすく紹介した観光マップやサインを設置するなど、スムーズな移動と利便性の向上を図る。



・構想実現の方策

本構想の実現方策を以下に示す。

7 - 1 . ハード整備

道路の新設、大規模な改良等のハード整備の事業展開に当たっては、各事業者は本構想を踏まえ計画実施するものとする。

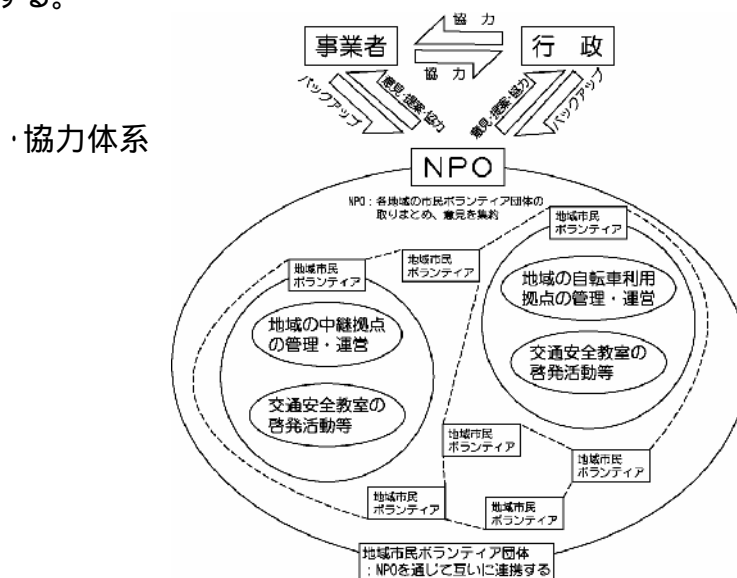
その他既に供用している施設の改良については、できるだけ速やかに実施するよう努める。

7 - 2 . ソフト整備

サイクリングマップの作成、啓発活動などのソフト事業は短期整備を目指し、積極的に推進する。

7 - 3 . 協力体制

構想実現のために、行政は、交通の要所や主要観光施設周辺に自転車利用拠点を設置することや路線の整備、レンタサイクル事業等に努める。市民は、地域ごとに市民ボランティアを組織し、その地域内に設置された施設の管理・運営や自転車の交通安全についての啓発活動など地域に密着した活動を行う。また、各地域市民ボランティア団体はNPO 等により連携し、活動に広がりを持たせる。事業者は、ボランティア団体が活動しやすいよう、バックアップをすることやメンテナンスについての協力(自転車店)、公共交通機関への自転車の持ち込み(公共交通事業者)など構想実現に努め、市民・事業者・行政が協力して推進する。



7 - 4 . 各事業者間の連携

事業展開に当たっては、各事業者が連携して、走行空間とサイン、休憩施設等の付属施設が一体となった整備に努め、構想の実現を目指す。下関市は、各事業計画を把握し、必要に応じて、各事業者間の調整を行う。また、構想を定着させるために、継続した調整を行い、定期的な会合の開催等、フォローアップをする。

用語の解説

アクセス (P.3 ~)

情報を接近し利用すること。インターネットの普及に伴い、「アクセス」(接続)という語句が定着しつつある。交通や連絡の便でも使われることがある。

イメージハンプ (P.81)

ハンプとは道路を凸型又は凹型に舗装し、これにより車の速度を低下させるもの。視覚的にハンプがあるようにみせるのをイメージハンプという。

インフラ (P.1 ~)

道路、鉄道、上下水道、通信網などの地域基盤施設のことを総称する。

コミュニティ (P.85)

地域社会・共同体。居住地や関心を共有することで営まれる共同体。地域性による結びつきの場合は「地域社会」、共通の関心などによる結びつきの場合は「共同体」と言い換えられる。その両方の意味を生かしたい場合は「地域共同体」とすることもできる。

サイクル&ライド (P.3 ~)

最寄りの駅やバス停まで自転車で行き、電車やバスに乗り継ぐ移動方式。

セミフラット (P.82)・マウントアップ (P.38)

従来は、車道と歩道を分離するため段差を 15 ~ 20cm (マウントアップ型歩道) 設けていたが、5cm 程度にしたもの。車道と同じ高さの歩道形式をフラット型歩道という。

バリアフリー (P.38 ~)

「障壁のない」という意味。高齢者や障害者ができるだけ自立し、安全に生活できる社会の形成のために障壁を除去すること。

パーク&サイクルライド (P.87)

最寄りの駅やバス停に自家用車等で移動し、自転車に乗り継ぐ移動方式

ポテンシャル (P.7 ~)

可能性としてもっている能力。潜在的な力。

マスタープラン (P.7 ~)

総合計画。全体として調整しつつ都市のあるべき目標像として創造的に組み立てることで、さまざまな部門や主体の行動指針とする。

マネジメント (P.1 ~)

事業、金、経営などの管理。

モータリゼーション (P.1 ~)

都市での移動や物流が自動車により多く依存する現象。

モビリティ (P.51 ~)

移動性や動きやすさのこと。

ユニバーサルデザイン (P.80 ~)

建築物や一般向けの製品に高齢者や障害者向けの機能を取り込むなかで、はじめから誰もが使えるように考慮したデザイン。バリアフリーの考え方をさらに進めたもの。

レール&サイクルライド (P.87)

目的地周辺まで鉄道で移動し、自転車に乗り継ぐ移動方式

ワークショップ (P.55 ~)

地域に関わる多様な立場の人々が参加し、コミュニティの諸課題をお互いに協力して解決し、更に快適なものにしていくために、各種共同作業を通じて計画づくりなどを進めていく方法。