

## Ⅱ. 火の山地区観光施設再編整備の方向性

### 1. コンセプト

#### 火の山地区が抱える主な課題

##### 【火の山地区の概況から】

良好な眺望や豊かな自然環境、歴史的な遺産など豊富な資源を有するが、近年は春の花見シーズンを除き集客は低下している。今後は、火の山地区が持つ豊富な資源を生かした新たな魅力づくり、市民や観光客にとって一年を通して訪れる誘客対策の展開が求められる。

##### 【火の山地区を含めた下関市の観光動向から】

本市は県内では有数の観光地として多くの観光客を受け入れているが、近年は訪日外国人や国内旅行者の更なる受入拡大が求められており、市内の主要観光地の回遊性向上や滞在消費額の拡大に向けた全市的かつ広域的な観光戦略の構築が求められる。さらに関門海峡地域の観光ネットワークの拠点機能としての役割も必要とされている。

##### 【訪日外国人の動向から】

訪日外国人や国内バスマーの立ち寄り傾向から、唐戸市場や赤間神宮など、近隣観光地へは多くの観光客が訪れている。そのため、唐戸周辺から火の山地区へ誘客を図るため、眺望や自然を活かした体験型観光など、本市になかった新たな魅力づくりが求められる。

##### 【関連計画での位置付けから】

火の山地区は県および市の各種計画において、豊かな自然、魅力的な観光・レクリエーション、関門海峡を望む眺望や特徴的な景観を生かした整備が求められる。  
国道9号から唐戸方面への徒歩・公共交通でのアクセス改善も求められる。

##### 【Webアンケート調査結果から】

火の山地区は下関市民や山口県民には知られているが、県外の方には知られていない。また、山頂からの眺望を楽しむことが主目的となっているが、それ以外での楽しみがなく、食事施設や屋内展望施設を望む声が多い。また、地区を構成する4つのエリアをつなぐ交通利便性の充実が重要であり、火の山地区全体の魅力向上と移手段の再構築が求められる。

#### 火の山地区観光施設再編整備に向けた基本的な視点

##### 1. 火の山地区に存在する特有の地域資源を生かした場の整備を行う

火の山地区にある特別な地域資源を活用し、年間を通じて、変化するさまざまな火の山地区の表情をとらえ、今以上に魅力的な場所となるように整備を行う。

###### ①眺望のよい特別な景観

火の山には、勢いのある潮の流れや狭い海峡を往来する多くの船舶など、関門海峡の迫力ある景観や、ロープウェイ上駅からの関門海峡～下関市街～日本海まで見渡せる壮大な眺望、美しくライトアップされた関門橋や下関市街の夜景がある。火の山地区固有の景観を活かし、年間を通じて楽しめる場を整備し、リピーターを集める。

###### ②国立公園のもつ豊かな自然

火の山公園は、下関市街からほど近い位置にあり、瀬戸内海国立公園として指定されている。その立地を活かし、豊かな自然空間を活用することで、気軽に楽しく、四季折々の自然を堪能できる場を整備する。

###### ③歴史

火の山砲台跡や壇ノ浦古戦場跡等を訪れるだけでなく、情報発信施設や歴史遺構の活用によって、歴史を後世に伝える。

###### ④ロープウェイやパークウェイ

老朽化が進むロープウェイや山頂への車でのアクセス経路となるパークウェイは、火の山地区の高低差を活かした眺望を楽しめる移動空間として、実現性ある整備手法、既存施設の利活用を図り、持続可能な施設へリニューアルを行う。

##### 2. 火の山ブランドの確立～ソフト・ハード整備～

- ・火の山の魅力を最大限に活かした施設整備を行うことで、市内主要観光地との差別化を図り、火の山らしい魅力と楽しみ方を提供し、観光客の増加を期待する。
- ・ハード整備に加えて、官民協働でブランディングを展開し、火の山の認知向上に努め、観光集客によるにぎわい創出、市民からも火の山への再評価を得る。

##### 3. 地域圏から広域圏までのネットワーク化の整備

- ・特有の地域資源を活かした場から場へ、魅力的に動線をつなぐことで、回遊性を向上させ、滞在消費額への拡大につなげる。
- ・下関市内や唐戸地区とは異なる火の山地区としての魅力を打ち出し、主要観光地を結ぶ広域ネットワークの整備を行う。

##### 4. 地元住民の憩いの場へ

- ・火の山地区がもつ特有の地域資源を市民に開放することで、魅力や誇りを再発見し、地元住民お気に入りの場所を見つけ、繰り返し訪れる場所とする。
- ・住民主導で地域資源を活用し、保全する仕組みを整備し、火の山の歴史や誇りを継承していく。

##### 5. 長期的に安定した事業運営に向けて、段階的に整備を行う

- ・官民協働を視野に入れた整備手法の展開を行い、持続可能な事業とする。
- ・短期、中期、長期で段階的に整備を行うとともに、社会実験などを同時に行うことで、新たな魅力発見へとつなげる。

#### 火の山地区観光施設再編整備 コンセプト

### 再生誕 火の山

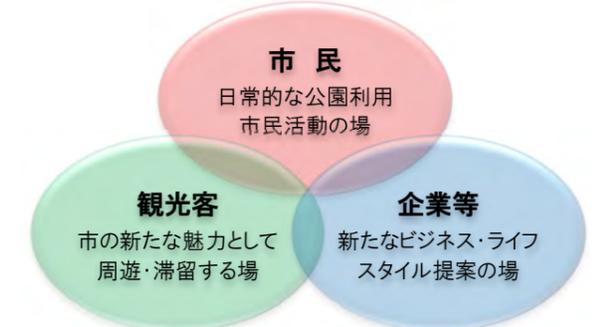
～多彩な魅力を発信・体験する場～



“火の山地区”の再生を通じて目指すもの…

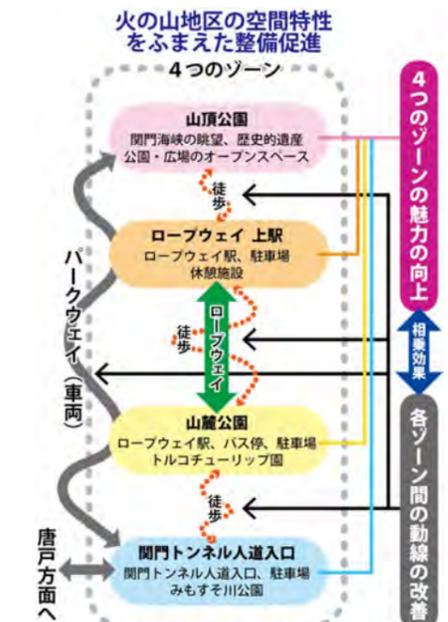
#### ターゲット

日常生活での市民利用から非日常的な観光利用、企業等による新たな利用など、全ての人に親しまれ、活用される場としての再編整備を目指します。

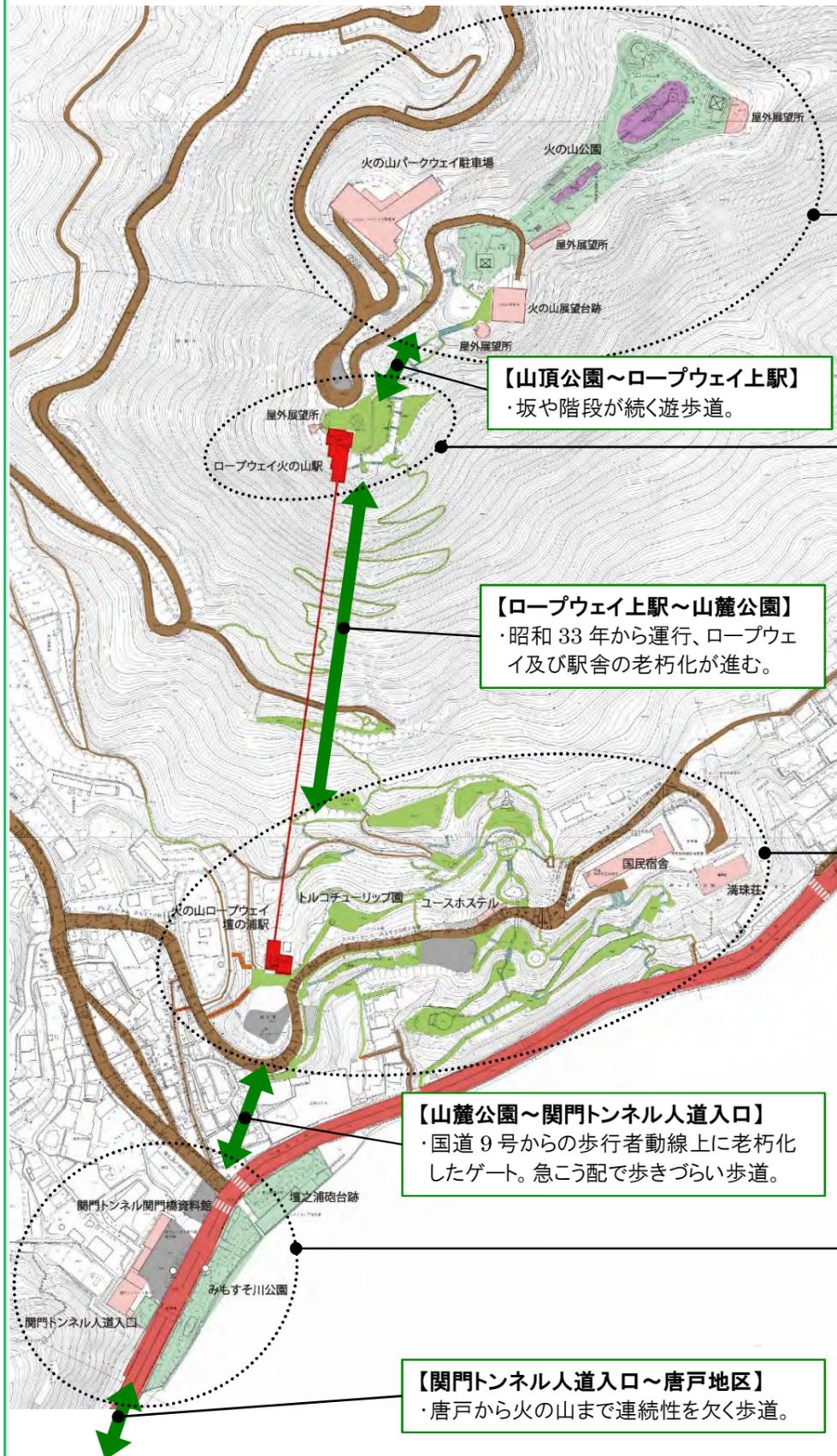


#### 魅力づくり

火の山地区の多彩な資源のポテンシャルを活かし、 $\alpha$ の魅力づくり、朝から夜や年間を通じた多様な楽しみ方を発信・体験できる場を目指します。また、火の山地区全体はデザインの統一性を確保しつつ、4つのゾーンに分類し、各ゾーンの魅力向上とともに、ゾーン間の移動も楽しめる空間づくりを目指します。



火の山地区を構成する4つのゾーン



山頂公園

- 公園・広場
  - ・関門海峡の眺望、豊かな自然、遊具などで構成されるオープンエリア
- 火ノ山砲台跡
  - ・案内板のみで周知されておらず、未活用の貴重な遺構
- 旧展望台
  - ・展望台解体後、山頂の目的となる施設の喪失

ロープウェイ上駅

- ロープウェイ上駅・眺望
  - ・施設の老朽化が進み、眺望は最も良いが、快適に過ごす展望スペースがない
- ロープウェイ
  - ・ロープウェイが季節運行かつ昼間運行のため、夜景を楽しむ時間帯の山頂へのアクセスが良くない

山麓公園

- トルコチューリップ園
  - ・春の開花時期などにだけ人が訪れている状況
- ロープウェイ下駅
  - ・施設の老朽化が進む
- 山麓公園
  - ・公園内の遊歩道や施設が老朽化し、更新が望まれる

関門トンネル人道入口

- 壇之浦砲台跡
  - ・長州砲のレプリカや砲撃音の演出、語り部が活動
- 関門プラザ
  - ・関門トンネルや関門橋の展示はあるが、火の山関連など、観光情報が不十分
- 関門トンネル人道入口
  - ・人道トンネルの積極的な活用は見られない
- みもすそ川公園
  - ・海峡を行き交う船舶をダイナミックに感じられる

【山頂公園～ロープウェイ上駅】  
・坂や階段が続く遊歩道。

【ロープウェイ上駅～山麓公園】  
・昭和33年から運行、ロープウェイ及び駅舎の老朽化が進む。

【山麓公園～関門トンネル人道入口】  
・国道9号からの歩行者動線上に老朽化したゲート。急こう配で歩きづらい歩道。

【関門トンネル人道入口～唐戸地区】  
・唐戸から火の山まで連続性を欠く歩道。

ゾーン別コンセプト

山頂公園

自然や歴史を活かした年中楽しめるイベント空間

- ・火の山山頂の豊かな自然、四季を感じながら、市民と観光客が一緒になって、楽しみながら活動し、親しみのもてる空間を目指す。
- ・火ノ山砲台跡を活用し、砲台の地下倉庫等の非日常的な空間で、飲食や音楽を聴いたり、読書をしたりできるイベントを行う。



ロープウェイ上駅

眺望を活かした上品なくつろぎ空間

- ・瀬戸内海から日本海、下関市内を見渡す、眺望をゆっくりと堪能できる展望施設の整備を行う。
- ・時間と共に変化する景色を、落ち着いた空間でゆっくりと過ごせる施設整備、飲食等の提供を行う。
- ・日本夜景遺産の魅力を活かし、昼間とは異なる夜間空間を演出する。



山麓公園

自然の中でダイナミックに遊ぶ活動の空間

- ・山麓公園の自然や地形を活かし、大人も子供も一緒に遊べるアクティビティの整備を行う。
- ・広範囲な自然を活かし、キャンプや自然体験ができる場、近隣ホテル宿泊者や市民、観光客など、様々な人たちが交流する自然を活かした活動の場を整備する。



関門トンネル人道入口

遊び方を提案する情報提供の空間

- ・火の山地区の玄関口として、自然や歴史を紹介するだけでなく、四季折々の遊び方を提案する場を整備する。
- ・壇ノ浦の戦いや馬関戦争など歴史の舞台となった関門海峡の迫力をじっくりと眺める場を整備する。



唐戸・長府地区や門司港地区との連携(公共交通による移動)

ゾーン間の動線

人道口から山頂まで快適な移動とともに楽しさを感じられる移動手段の再構築

【主要動線】

- ・火の山地区のゲートと言える国道9号沿いの「関門トンネル人道入口」から「火の山山頂」に至る間で、既存のロープウェイ及びパークウェイに代わる移動手段を確保する。
- ・移動手段の選定にあたっては、効率性や経済性に配慮し、単独のモード、複数のモードの組み合わせで比較し、実現化を検討する。

【トレイル動線】

- ・主に火の山地区の山麓から山頂に至る動線として、既存の登山道のほか、近年利用が高まる自転車の活用などの新たなトレイル利用も視野に導入に向けた検討を進める。

【パークウェイ】

- ・現在は山頂に至る車両が通行するパークウェイについては、サイクリングやゴカートなど、レジャーやイベントへの利用転換も視野に、新たな活用方策の検討を進める。

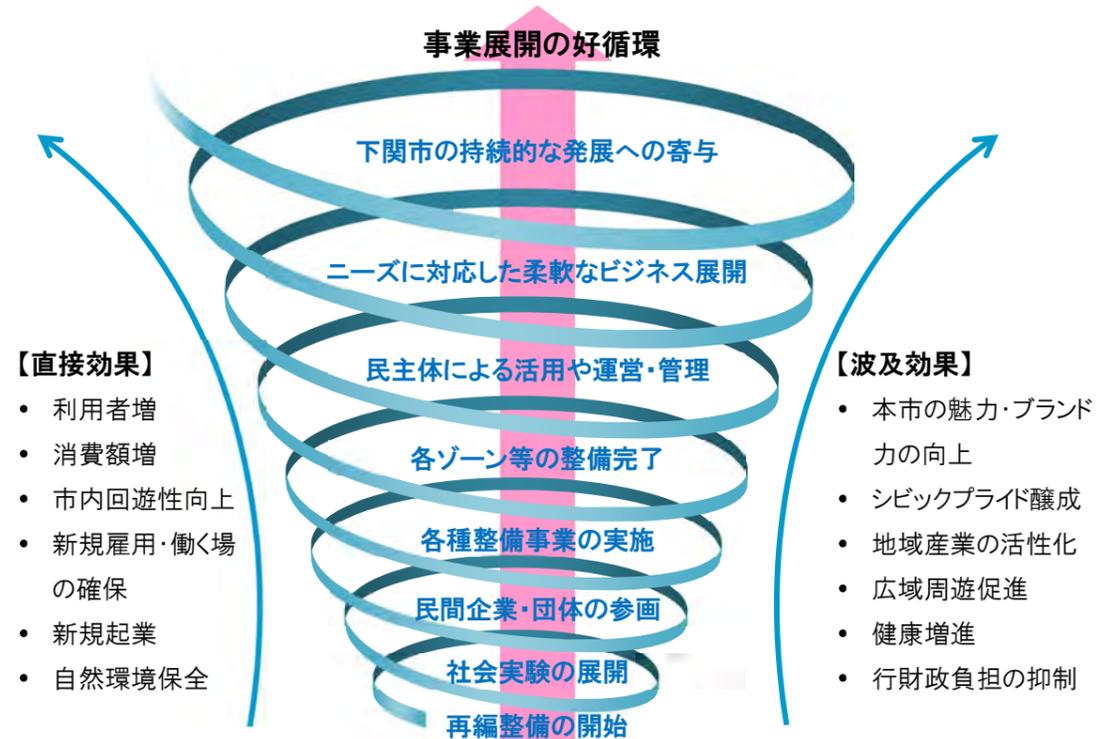
## 火の山地区における将来の利用シーン

- ・火の山地区観光施設再編整備コンセプトに基づき、市民や観光客、企業等をターゲットに、火の山地区全体において活用される場づくりを展開する。そして、4つのゾーンではそれぞれの特徴を生かした魅力づくりを行う。
- ・再編整備後の利用想定シーンとして、市民や観光客が朝から夜の一日中、四季を問わずに年間を通じて、運動やアトラクション、飲食、ビジネス・学習などの多種多様な生活のシーンを豊かにする空間としての活用が図られる場を目指します。



## 火の山地区観光施設再編整備の事業効果イメージ

- ・火の山地区観光施設再編整備の実現にあたっては、大規模かつ複合的な事業展開となることから、切れ目のない持続的な整備と施策の展開が望まれる。また、市主導だけではなく、民間企業や各種団体とも連携を図った取り組みを展開していくことも望まれる。
- ・今回の整備では、場を整備することが目的ではなく、場の整備とともに、持続可能な取り組みへの好循環を生み出し、下関市の魅力向上に寄与し、地元企業・人材の育成や発展、本市のシビックプライド醸成の一端を担う場として多方面・他分野への波及効果を創出する整備を目指す。



### 市民

- ・日常利用の増加
- ・個々の活動範囲の拡大
- ・健康増進
- ・地元への愛着、誇り

### 企業

- ・新たなビジネスの展開
- ・収益の増加
- ・地元を含む新規雇用の取得
- ・ワークライフバランスの取り組み

### 観光客

- ・下関市への記憶、興味
- ・下関市への来訪によりまちを知る
- ・再来訪による下関市への愛着
- ・移住

### 行政

- ・老朽化施設の更新
- ・新たな魅力づくり
- ・市民、来訪者の増加に伴う市内の回遊性向上による街の活性化
- ・民間主体による事業化
- ・民間主体に伴う財源負担の減少

## 2. ゾーン別の再編整備の方向性

### (1)山頂公園

**現状と課題**

**歩行者空間**  
・パークウェイ駐車場やロープウェイ上駅から山頂公園までの歩行者空間は安全性や快適性の向上が必要。

**旧展望台**  
・市民に親しまれた展望台が解体され、山頂の目的となる施設がなくなっている。

**屋外展望所**  
・瀬戸内海国立公園を一望できるが、奥まっっており、十分な有効活用がされていない。

**火ノ山砲台跡**  
・施設案内板があるだけで、興味のある人が見るに留まっており、周知されておらず、活用もなされていない。

**瀬戸内海国立公園**  
・瀬戸内海国立公園の一部であることが周知されていない。

**火ノ山砲台跡**  
・施設案内板があるだけで、興味のある人が見るに留まっており、周知されておらず、活用もなされていない。

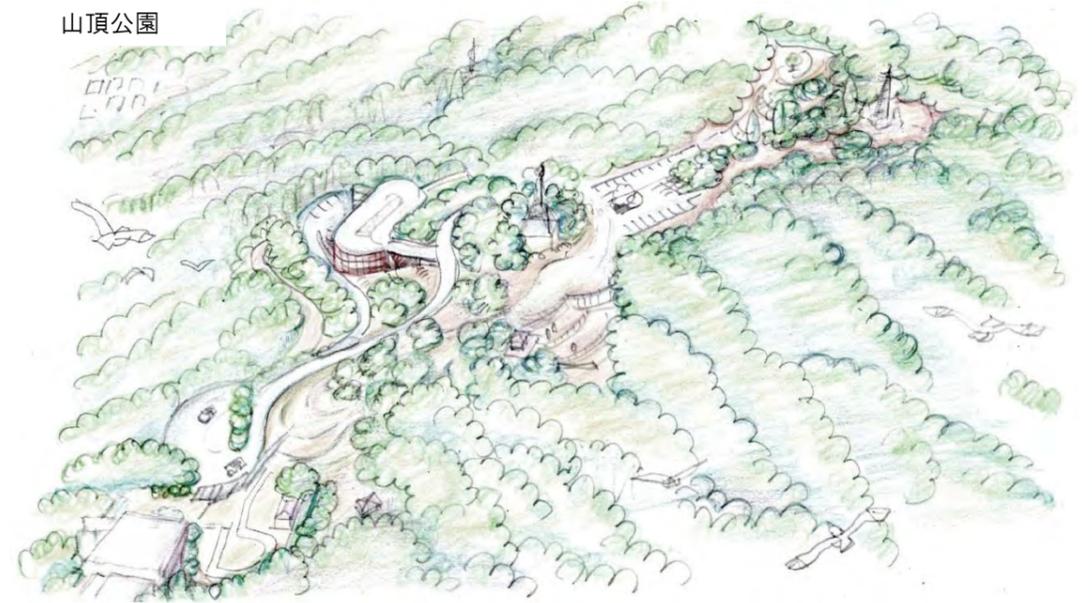
### 【ゾーンコンセプト】

#### ・ 自然や歴史を活かした年中楽しめるイベント空間

- ・ 火の山山頂の豊かな自然、四季を感じながら、市民と観光客が一緒になって、楽しみながら活動し、親しみのもてる空間を目指す。
- ・ 火ノ山砲台跡を活用し、砲台の地下倉庫等の非日常的な空間で、飲食や音楽を聴いたり、読書をしたりできるイベントを行う。

### 整備の方向性

#### 山頂公園



#### ①日常的な市民活動の場としての活用

- ・ 山頂空間を市民に開放し、有効活用してもらう。
- ・ 市民活動の場として日常的に活用を図ることで、火の山地区への愛着を醸成する。

##### ヨガイベント



自然に囲まれた環境でヨガ

##### 森の図書館



森の中の本棚から自由に読書

##### 森の学校



自然と人との交流から学ぶ

#### ③砲台跡地の活用

- ・ 現在は放置されている砲台跡を活用することにより、歴史的遺構をより身近に体験できる場とする。
- ・ 火の山地区の歴史的な背景に触れてもらい、より火の山地区が持つ価値・魅力を知ってもらう。



楽しみながら歴史を感じる



歴史的遺構を活用した施設

#### ②年間を通しての定期的なイベント等を展開する場としての活用

- ・ 定期的なイベント等のソフト整備や魅力的な「場」としての空間づくりを行い、市民だけでなく観光客をターゲットに継続的に火の山を周知する。
- ・ イベント広場として、広く開放できるように、必要最低限の整備を行い、既存の施設を自由に利活用できる様にソフト整備を行う。
- ・ 初期段階から、社会実験等により、火の山公園のことを広く周知させ、火の山公園の活用の仕方の可能性を探る。
- ・ セミパブリック空間において、グランピングやRVパーク、オートキャンプ場などのキャンプエリアとしての活用を図る。
- ・ 民間で事業化が検討されている「関門海峡メガジップライン」との連携を図る。

##### 【特別な仕掛けイベント】

ライトアップ

アースナイトデイ

##### 【キッチンカー】

##### 【ジップライン】



光の幻想的な光景



夜空の大切さを考える



手軽に提供



地上高く滑空

#### 山頂公園の空間利用について

来訪者動線や空間構成上も比較的閉じた場所であることから、利用者を限定(有料)するイベントや公園内でプライベート空間を設けたグランピングなどセミパブリックな空間としての活用。



移動中の散策や休憩を楽しみ、遊び心ある横になれるテラスや仲良くなるテラスなどコンセプトualな休憩スペース。

(2)ロープウェイ上駅

現状と課題



ロープウェイ上駅

- ・ロープウェイ開通当初より利用されている駅であるため、市民の愛着があるが、施設の老朽化が進む。
- ・眺望は最も良いが、休憩スペースに乏しい。



ロープウェイ

- ・ロープウェイの運行時間(17時まで)が短く、季節運用されており、夜景を楽しむ時間帯の山頂へのアクセスが良くない。



整備の方向性

【ゾーンコンセプト】

眺望を活かした上品なくつろぎ空間

- ・瀬戸内海から日本海、下関市内を見渡す、眺望をゆっくりと堪能できる展望施設の整備を行う。
- ・時間と共に変化する景色を、落ち着いた空間でゆっくりと過ごせる施設整備、飲食等の提供を行う。
- ・日本夜景遺産の魅力を活かし、昼間とは異なる夜間を演出する。

ロープウェイ上駅からの眺望



ロープウェイ上駅



① 絶景パノラマビューを活かした展望台設置

- ・瀬戸内海から日本海まで見渡せる眺望を活用した施設を整備し、他の観光地では体験できない魅力づくりを図る。
- ・高品質な場所、展望台により、差別化を図る。
- ・火の山の価値(ブランド力)を高めるような火の山地区の再整備計画の肝となる場所として整備する。
- ・天候に左右されずに、眺望を堪能できる展望スペースを確保する。

絶景を活かした展望台の設置



シースルーの展望台で景色を楽しむ



突き出した展望台から景色を一望



高さを活かしたアクティビティ

独創的な展望台の設置



平夢テラス(静岡県)

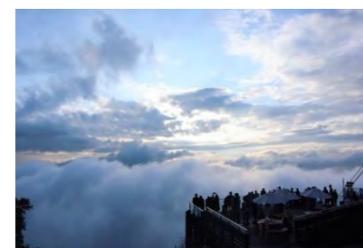
② 新たな癒しの空間として休憩および食事スペースを整備する

- ・展望台内の施設の充実を図り、上質な癒しの空間として整備する。
- ・山麓エリアのホテル等との連携を図り、新たな観光客の集客を図る。
- ・昼夜の魅力ある眺望を活かし、20席程度のゆとりある飲食スペースを整備する。

絶景と食とのコラボレーション



横山天空カフェテラス(三重県)



SORA terrace(長野県)

仕掛けとのコラボレーション



出典:国土交通省観光庁 HP

絶景ポイントのブランド化



清里テラス(山梨県)

(3)山麓公園

現状と課題



山麓公園

- ・緑地の活用ができていない。
- ・国道からアクセスがしにくい。



トルコチューリップ園

- ・11月の植えイベント時や春の開花時期など、目的のある限られた時期にだけ人が訪れている状況。

ロープウェイ火の山の浦駅

- ・ロープウェイ開通当初より利用されている駅であるため、市民の愛着があるが、施設の老朽化が進む。



徒歩動線

- ・階段や急勾配な坂が多く、道幅が狭い。



整備の方向性

【ゾーンコンセプト】

自然の中でダイナミックに遊ぶ活動の空間

- ・山麓公園の自然や地形を活かし、大人も子供も一緒に遊べるアクティビティの整備を行う。
- ・広範囲な自然を活かし、キャンプや自然体験ができる場、近隣ホテル宿泊者や市民、観光客など、様々な人たちが交流する自然を活かした活動の場を整備する。
- ・今後、全国的に展開拡大が予想されるワーケーションなどの多様なライフスタイルに対応するため、山麓公園と周辺ホテルとの連携を図るとともに、屋外公園では、通信環境や簡易的なワークプレイスを設けるなど受け入れ環境を整備する。



① 自然の中で多世代が楽しめる活動の場

- ・山麓周辺に広がる森林を活用し、大人から子供まで、楽しめる場としてフィールドアスレチックを整備し、自然の中で遊び、健康づくりにもつなげる。
- ・チューリップ園の規模拡大を図り、年間を通じて花が楽しめる場所とすることで、魅力向上を図る。
- ・施設の老朽化が進み利用されていない公園エリアでは海峡を望むロケーションを活かしたキャンプ・BBQフィールドとして活用を図る。

自然を楽しむアクティビティ



フォレストアドベンチャー

季節の花々が楽しめる空間



国営ひたち海浜公園

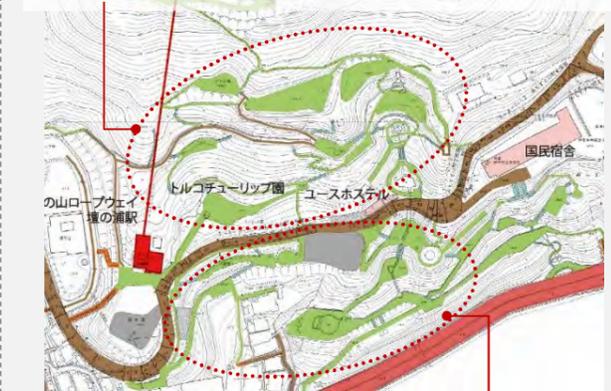
BBQテラス



開放的なテラスでBBQを楽しむ

山麓公園の空間利用について

斜面地の森林を活用したフィールドアスレチックやチューリップ園拡大による花々が楽しめる空間としての活用を想定。



関門海峡の迫力ある眺望を活かせず、老朽化が進む公園エリアは、樹木の剪定・伐採を行い、隣接するホテル等と連携し、BBQテラスなどとしての活用を想定。

② 多様なライフスタイルに対応した取り組みの場

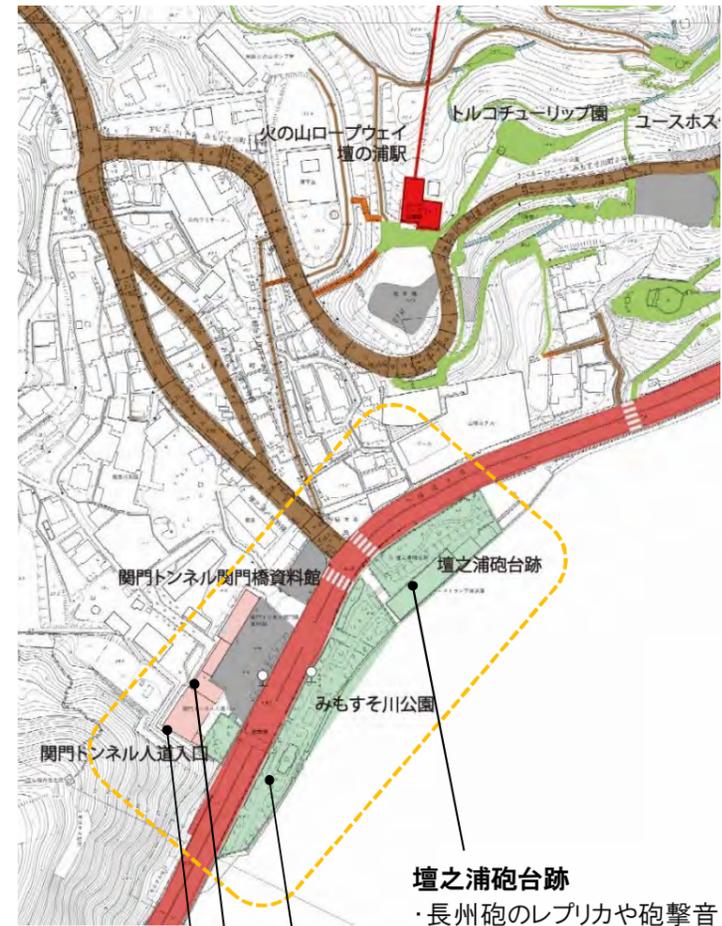
- ・官公庁をはじめ民間企業で導入が進められているワーケーション(仕事と休暇)やフリージャー(出張と休暇)など、仕事と観光の多様なスタイルを受け入れられる環境を整備する。
- ・山麓公園に立地する宿泊施設との連携を図り、関門海峡の迫力ある眺望を活かし、新たな旅先での過ごし方を受け入れられるよう関係者と調整し、通信インフラやシェアオフィスなどの導入を図る。



新たな旅のスタイル 出典:国土交通省観光庁 HP

(4)関門トンネル人道入口周辺

現状と課題



壇之浦砲台跡

・長州砲のレプリカや砲撃音と煙の演出があるが歴史を知る素材がない。

みもすそ川公園

・関門海峡の潮の流れや船舶の迫力をダイナミックに感じられる。

関門プラザ

・関門トンネルや関門橋の展示がある  
・火の山の歴史資源を学ぶ施設整備や機会がなく、観光地への情報発信が不十分。

関門トンネル人道入口

・人道トンネルを活用したソフト整備がなされていない。

整備の方向性

【ゾーンコンセプト】  
遊び方を提案する情報提供の空間

- ・ 火の山地区の玄関口として、自然や歴史を紹介するだけでなく、四季折々の遊び方を提案する場を整備する。
- ・ 壇ノ浦の戦いや馬関戦争など歴史の舞台となった関門海峡の迫力を間近で感じられる場所で歴史体験エリアを整備する。
- ・ 火の山地区のブランディングおよび観光戦略の企画発信、PR を行う観光案内機能を設ける。

関門トンネル人道入口



① 火の山情報交流拠点

- ・ 国道沿いの立地を活かし、火の山の玄関口として情報発信拠点として施設を充実。
- ・ 駐車場整備、多言語案内・Wi-Fi 整備など、国内旅行者や外国人観光客への対応強化。
- ・ 下関市の歴史を知る・学ぶことができる展示・ガイドなどの学習機能を強化。
- ・ 地元特産品の販売など、地元住民や観光客との交流場としても整える。
- ・ シーニックバイウェイ(風波のクロスロード)を活かしたサイクルステーションを設置。

情報発信拠点施設



道の駅「雨晴」(富山県)

サイクルステーション



尾道(広島県)

② 歴史体験エリアとして位置づけ強化

- ・ 壇ノ浦の戦いや馬関戦争など歴史舞台を疑似体験する空間整備やソフト整備を行う。
- ・ AR技術を用いるなど、火の山地区の景観を感じながら歴史を体験することで、魅力向上を図る。

AR技術の活用



③ 観光戦略の企画、火の山地区ブランディング拠点

- ・ 火の山観光戦略の企画発信、周辺観光地との周遊強化に向けた観光案内所等の設置。
- ・ 年間を通じた火の山地区のコンテンツやイベント企画などの周知を行う。また、市内及び門司港地区など、周辺の主要観光地とのスタンプラリーなど連携強化を図る。
- ・ 企業とタイアップを行い、民間参画による各種グッズの提供等により、特別な「場」としてのブランド力の向上を図る。

観光ツアー企画・発信



魅力の紹介や案内

観光周遊強化



着地型観光推進(観光庁 HP)

ブランディング展開



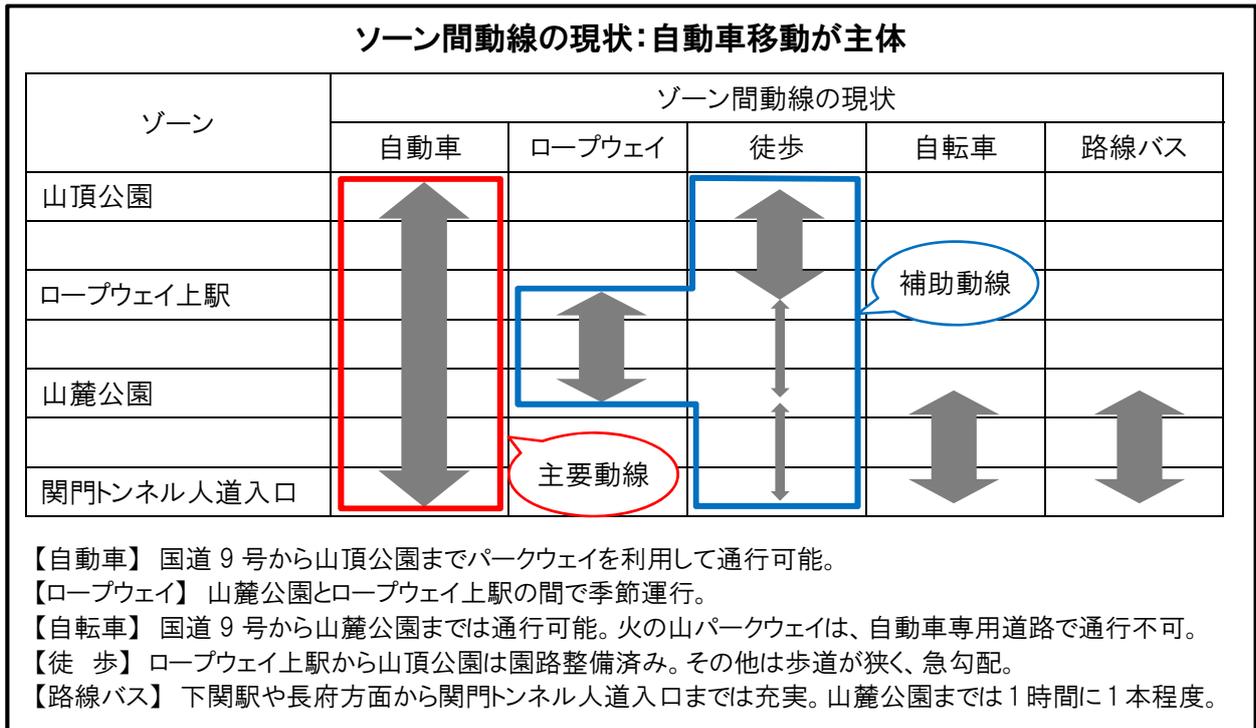
出典: 経済産業省特許庁 HP

### 3. ゾーン間動線の再編整備の方向性

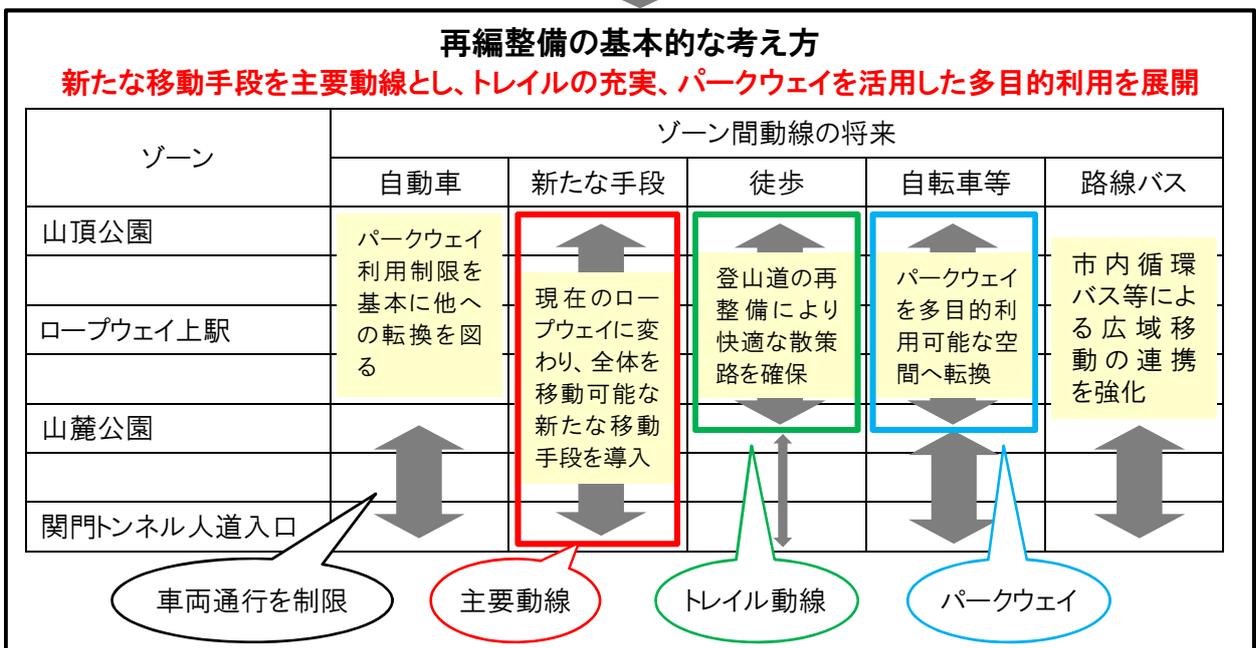
火の山地区再編に向けては、「再生誕 火の山～多彩な魅力を発信・体験する場～」をコンセプトに、地区を構成する4つのゾーンの特徴を活かし魅力向上を図る。一方、現状の火の山地区では、4つの全てのゾーンをストレスなく移動できる移動手段は自動車による移動に限られている。そこで、今後は火の山地区のゾーン間の移動手段を充実させるとともに、移動自体も楽しめる空間づくりを目指す。

#### (1) ゾーン間動線の現状課題と再編整備の基本的な考え方

現状の火の山地区のゾーン間動線、今回の再編整備の基本的な考え方を以下に示す。



**パークウェイの老朽化・維持管理の負担を低減するため、  
パークウェイは利用制限を図り、主要動線は新たな移動手段とする**



自動車

関門トンネル人道入口～山頂公園

- ・国道9号から山頂公園までパークウェイを利用して通行可能。
- ・パークウェイの老朽化が進み、維持管理が必要。

ロープウェイ

ロープウェイ上駅～山頂公園

- ・山麓公園からロープウェイ上駅まで、ロープウェイで移動することが可能。
- ・公共交通との連携が十分でない。
- ・関門トンネル人道入口までのアクセスが悪い。
- ・ロープウェイが老朽化しているため、改修をする必要がある。

徒歩

ロープウェイ上駅～山頂公園

- ・勾配が急であり、高齢者が徒歩で歩くのはやや厳しい。
- ・山頂公園まで、園路が整備されており、自然を感じながら登ることができる。

山麓公園～ロープウェイ上駅

- ・山麓公園より登山道により行くことが可能であるが、維持管理が行き届いていない。

関門トンネル人道入口～山麓公園

- ・階段や段差が多く、勾配がある。
- ・整備が行き届いているとは言えない状況。

その他(広域エリア)

- ・北九州市門司港側より徒歩で来ることが可能。一部バリアフリー整備されていない。
- ・火の山には霊鷲山へ縦走できるルートが整備されている。

自転車

山頂公園・ロープウェイ上駅

- ・火の山パークウェイは、自動車専用道路で、自転車は通行禁止。
- ・現状では、自転車で山頂付近に行くことはできないため、駐輪場無し。

山麓公園

- ・自転車で行くことは可能だが、駐輪場は整備されていない。

関門トンネル人道入口

- ・関門人道トンネルは、自転車通行が可能。
- ・駐輪場は整備されていない。

その他(広域エリア)

- ・火の山には霊鷲山へ縦走できる道が整備されている。

公共交通(バス)

山頂公園・ロープウェイ上駅

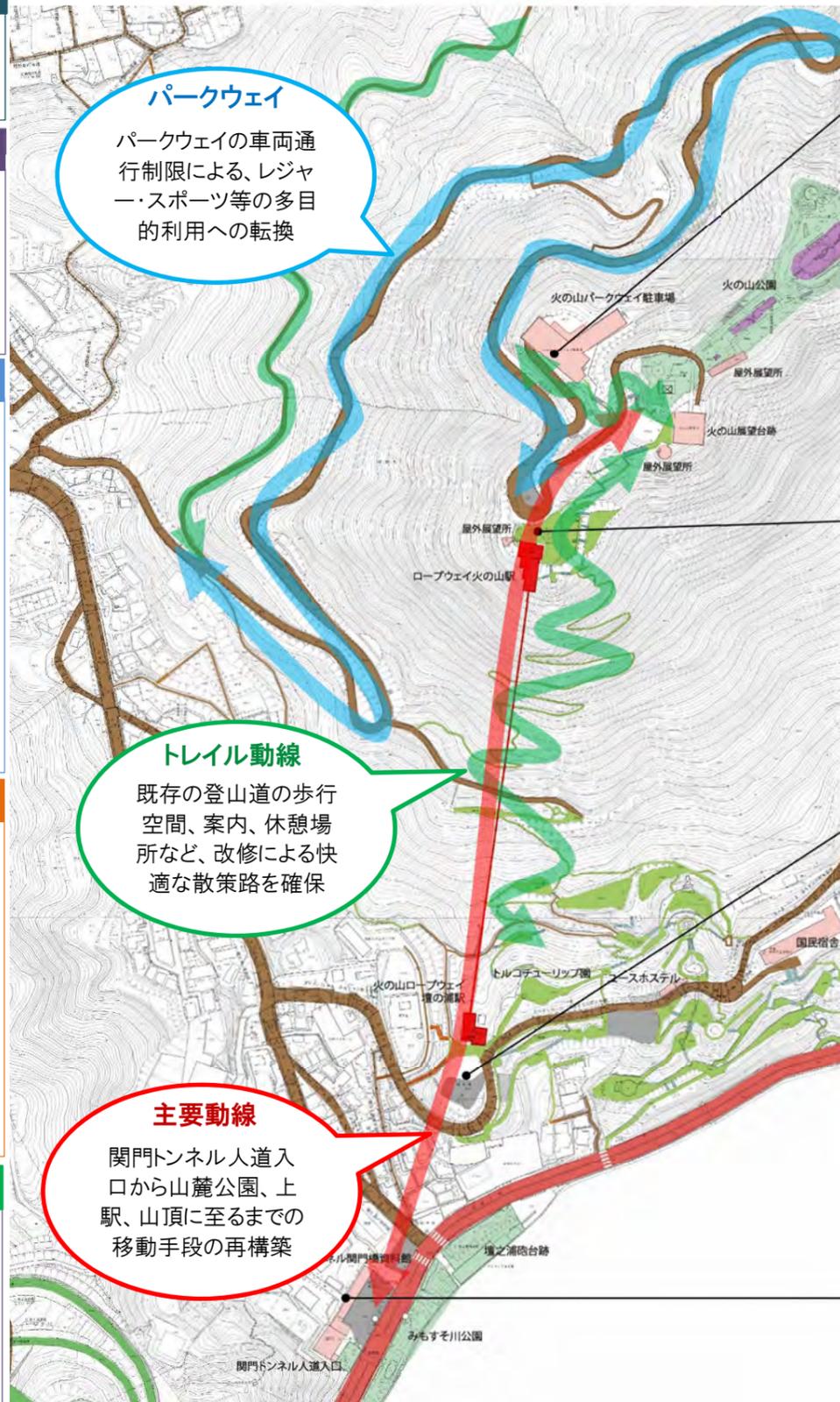
- ・公共交通を利用して山頂公園に行くことはできない

山麓公園

- ・火の山ロープウェイバス停があるが、1時間に1本程度である。

関門トンネル人道入口

- ・下関駅等や長府などからのバスは充実しているが、関門トンネル人道入口から火の山へのアクセスが悪い。



パークウェイ

パークウェイの車両通行制限による、レジャー・スポーツ等の多目的利用への転換

トレイル動線

既存の登山道の歩行空間、案内、休憩場所など、改修による快適な散策路を確保

主要動線

関門トンネル人道入口から山麓公園、上駅、山頂に至るまでの移動手手段の再構築

駐車場

※( )内は多目的駐車場の数

山頂公園

- ・山頂公園内には火の山パークウェイ駐車場が整備されているが、階段が多く、バリアフリー化されていない。障害者の方は、山頂公園内駐車場を利用しなければならない。
- ・パークウェイ駐車場は老朽化し、維持管理費用が増大することが懸念される。

○現状の駐車台数

	現況
一般車	286(18)台*
バス	8台

※(18)台のうち立駐(8)台、山頂(10)台

ロープウェイ上駅

- ・ロープウェイ上駅には、駐車場が5台程度であり、不足している状況。
- ・ロープウェイ利用者は、山頂に駐車する場合は、火の山パークウェイ駐車場を利用する必要がある。

○現状の駐車台数

	現況
一般車	5(5)台
バス	—

山麓公園

- ・ロープウェイ下駅に駐車場があるが、トルコチューリップ園でのイベント等の際は駐車場が不足する現状である。

○現状の駐車台数

	現況
一般車	38(2)台
バス	3台

関門トンネル人道入口

- ・関門人道入口には、充実した駐車場が整備されている状態とはいえない。
- ・今後の活用内容を踏まえて駐車場の充実が求められる。

○現状の駐車台数

	現況
一般車	36(1)台
バス	1台

各ゾーン別コンセプトをふまえた上で、「主要動線」「トレイル動線」「パークウェイ」の移動手手段の再構築を図り、移動手手段の充実を図る。

## (2)ゾーン間動線

### ①主要動線の再編整備の方向性

#### 【新たな移動手段導入について】

火の山地区の主要動線の再編整備では、既存のロープウェイは老朽化が進行し、現状のまま利用することと困難であり、大規模更新や新設によるリニューアルも考えられる。既存のロープウェイ区間を対象に経済性や施工性、維持管理の容易性を勘案すると、スロープカー導入が望ましい結果となる。

項目	CASE-1 ロープウェイ施設の既存更新	CASE-2 ロープウェイ施設の新設 (同位置)	CASE-3 (移動方式変更) スロープカーの新規導入
整備概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅舎 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 耐震補強及び長寿命化工事を実施</li> </ul> </li> <li>○ロープウェイ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 動力等機械は入替、ケーブルは定期更新に準じる、搬器は現在と同規模にて更新</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅舎 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 全面建て替え</li> </ul> </li> <li>○ロープウェイ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の複線交走式から複式単線交走式への更新等、新たなロープウェイとして現位置において全面的に更新</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○駅舎 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在の建物は、歴史遺産としての可能性を検討</li> </ul> </li> <li>○ロープウェイ <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在のゴンドラ等はモニュメントとしての活用も検討</li> </ul> </li> <li>○スロープカー <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在のロープウェイ索道施設幅内に設置する</li> </ul> </li> </ul>
工事期間	12カ月 (運休3カ月)	12カ月 (同位置建設は運休12カ月)	12カ月 (運休3カ月)
施工性	大規模更新で撤去が不要 CASE-2を比べると良い	急峻地形での施設の撤去・新設となるため施工は困難	自走クレーン方式により施工可能、工事用索道不要
維持管理	CASE-2に比べ維持管理費の負担が大きい	新設のため、維持管理費は平準化が可能	ロープウェイに比べ維持管理は容易
景観性	乗車時の眺望は現状と同じ 話題性に乏しい	乗車時の眺望は現状と同じ 新設により話題性も期待可	地上10m以下を移動するため、異なる眺望を楽しめる 新たな移動手段であり、話題性も期待可
総合評価	△ 施設全体の耐用年数は伸びるが、CASE-2に対して寿命は長くない	△ 新設で施設全体の高機能化が図れるが、工事期間が長く、事業費が高い	○ 新設で施設全体の高機能化、工事期間や事業費、維持管理の容易さに優れる



既存区間での比較検討の結果、現状のロープウェイは廃止、新たな移動手段としてスロープカーの導入が望ましい結果



#### スロープカー単独と複数の交通モードによるパターン検討

火の山地区の主要動線はスロープカー導入が望ましい結果となったが、火の山地区全体が整備対象区間となることから、国立公園に関する関係機関との調整、国道付近の住宅街での設置などの課題も挙げられる。そのため、実現に向けては「①単独モード」、「②複数モードの組み合わせ」も考慮し、今後具体化を図ることとする。

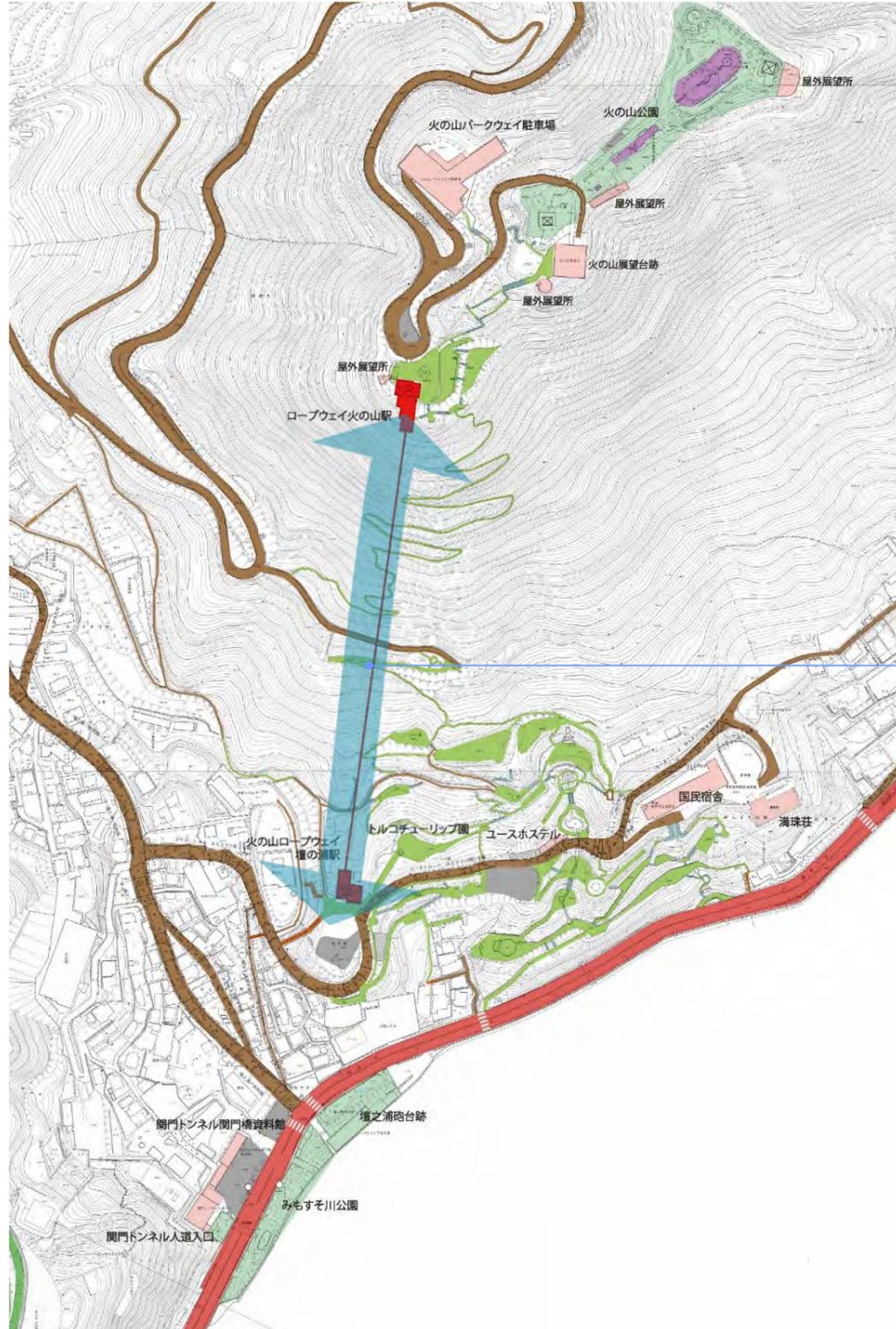


長崎稲佐山スロープカー

## 主要動線の検討

### 【現状の主要動線】

- ・現状の主要動線であり、観光スポットであるロープウェイは、老朽化しているため、今後の在り方を検討する必要がある。



## 主要動線の検討

### 【既存のロープウェイ区間を対象にした比較検討結果】

#### CASE-1:ロープウェイ施設の既存更新

##### 【駅舎】

- ・耐震補強及び長寿命化工事を実施
- ・既存の空間を集客空間として整備する(リニューアル)

##### 【ロープウェイ】

- ・交走式は現状のままとする
- ・動力等機械設備は全て入れ替え(自動運転化)
- ・ケーブル(索条)は定期更新に準じる
- ・搬器(客車・懸垂機・走行機)同規模にて更新する

【経済性】※大平山索道事業での試算:9億程度

⇒耐震補強等により施設全体の耐用年数は伸びるが、根本からの課題解決ではないため、今後の維持管理の負担が大きい。

⇒施設の眺望、交通手段からの眺望も現状と変わらない。

#### CASE-2:ロープウェイ施設の新設(同位置)

##### 【駅舎】

- ・全面建て替えとする

##### 【ロープウェイ】

- ・現在の複線交走式から複式単線交走式への更新等、新たなロープウェイとして全面的に更新を行う
- ・鉄道事業法の許可を維持するため、現位置にて建設する(平行位置に建設した実績もあり)

【経済性】※過年度市で試算 26億程度

⇒新設のため施設全体の高性能化が図れ、維持管理費の平準化が期待できる。

⇒施工時、ロープウェイが運休となり、客足が遠ざからないよう対策が必要。

⇒施設の眺望、交通手段からの眺望も現状と変わらない。

#### CASE-3:(移動方式変更)スロープカーの新規導入

##### 【駅舎】

- ・現在の建物は、歴史遺産としての可能性を検討する
- ・スロープカーの停車場及び集客空間は新設する

##### 【ロープウェイ】

- ・既存のロープウェイの索道施設幅内に設置する
- ※既存のゴンドラ・プラットホームはモニュメントとしての活用も検討

##### 【経済性】

※約410m → 17億程度  
 ※長崎稲佐山の事業費(20億程度)4百万/m程度

⇒軌道の施設において、軌道内の樹木などを伐採・伐根が必要となる。

⇒移動時間がこれまでより長くなり、軌道内に5.0m間隔で柱が必要となる。

⇒地面に近い空間を移動するため、現状と異なる眺望となる。(低標高部:火の山の木々、高標高部:関門海峡の眺望。)

⇒軌道上に電源が敷設されるため、ライトアップ等の演出などにも利用でき、新たな火の山地区として話題性がある。

持続可能な新しい移動手段・観光客の集客、新しい火の山を目指す

新たな移動手段である  
 【CASE3:(移動方式変更)スロープカーの新規導入】によるあたらな火の山を目指す

## スロープカー等での主要動線の導入パターン

### 導入パターン①:

山頂公園から関門トンネル人道入口まで  
スロープカー等を整備し、円滑な移動を提供する

#### スロープカー等の一つの移動手段の提供

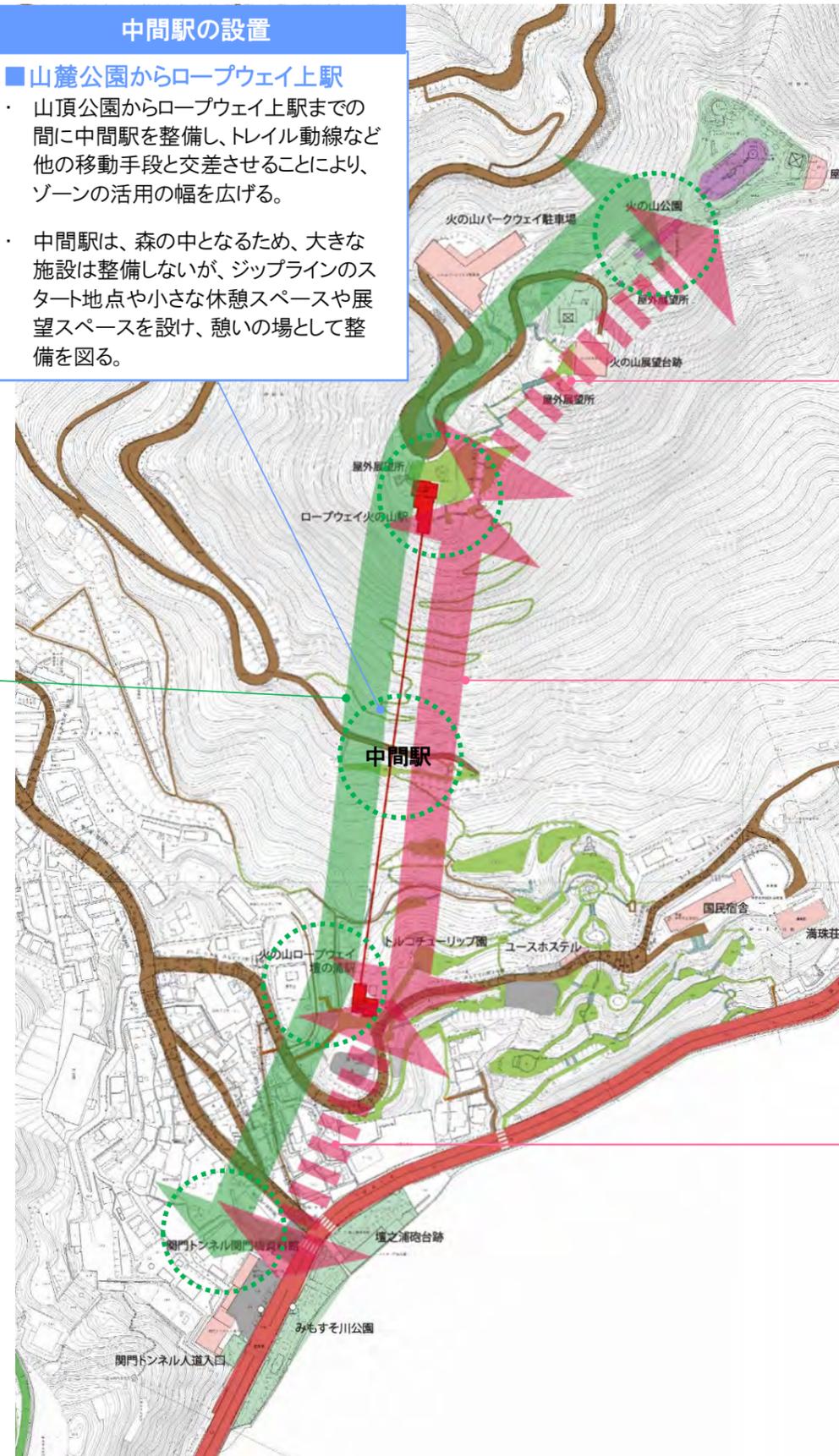
- 山頂公園から関門トンネル人道入口までスロープカー等での一つの移動手段を整備し、円滑な移動を提供する
- 各ゾーンのコセプトに合わせ、途中駅を設けるなどの検討を行い、より火の山を活用できる移動手段を提供する。
- 現状の軌道を活用することで、整備に係る期間や関係機関との協議を短縮することが可能
- 新たな移動手段や各ゾーンごとの利用者に合わせた車両仕様を検討し、火の山全体の活用に展開させる。



### 中間駅の設置

#### ■山麓公園からロープウェイ上駅

- 山頂公園からロープウェイ上駅までの間に中間駅を整備し、トレイル動線など他の移動手段と交差させることにより、ゾーンの活用の幅を広げる。
- 中間駅は、森の中となるため、大きな施設は整備しないが、ジップラインのスタート地点や小さな休憩スペースや展望スペースを設け、憩いの場として整備を図る。



### 導入パターン②:

複数の移動手段導入により観光客を呼び込む

#### ■火の山ロープウェイ上駅～山頂公園

##### 【新交通システムの導入】

- 新しい新交通システムを導入によりワクワク感を演出
- グリーンスローモビリティ
  - 時速 20km 未満で公道を走る 4 人乗り以上の電動パブリックモビリティ
- 三方向指示案内式位置エネルギー利用交通システム
  - 車両側には駆動モーターやブレーキを持たず、車両の動きを全て地上側から操作する地上一次型交通システム



#### ■山麓公園～火の山ロープウェイ上駅

##### スロープカーの導入

- 途中駅を設けるなどの検討が必要
- 現状の軌道を活用することで、整備に係る期間や関係機関との協議を短縮することが可能



#### ■関門トンネル人道入口～山麓公園

##### ELV+歩道橋の設置

- 限られた用地内での構造物の設置検討が必要
- ELV 及び歩道橋についてはシンボル・モニュメント性の高い意匠性を高め、火の山地区の玄関口のシンボルの役割を担わせる。



※意匠性の高い ELV イメージ参考図  
(写真提供: 八馬 智)

トレイル動線・パークウェイ動線の導入パターン

パークウェイ動線の導入イメージ

■新たなパークウェイの利用の導入

パークウェイの新たな利用方法の導入

- ・ これまで車両通行のみが許可されていたパークウェイのあり方を見直し、広い層に活用してもらえる場として整備する。
- ・ 自然豊かな火の山の立地をいかし、自然と共にレジャーを楽しむパークウェイとして利用を転換する。
- ・ 主要動線は、パークウェイから新しい移動交通手段に転換する。
- ・ パークウェイは、管理用および緊急用などが通行する道路とし、利用者には新しい移動手段の利用促進を図る。

レンタルバイクの整備

- ・ スポーツバイクに電動アシストの付いたe-バイクを活用した、レンタサイクルを整備し、自然を味わいながらレジャーを楽しむ場として整備する。
- ・ 手ぶらで来訪しても、サイクリングが可能な整備を行い更なる集客を目指す。
- ・ サイクリングロードの整備に当たっては、上級者向けサイクリングロード整備が考えられる。

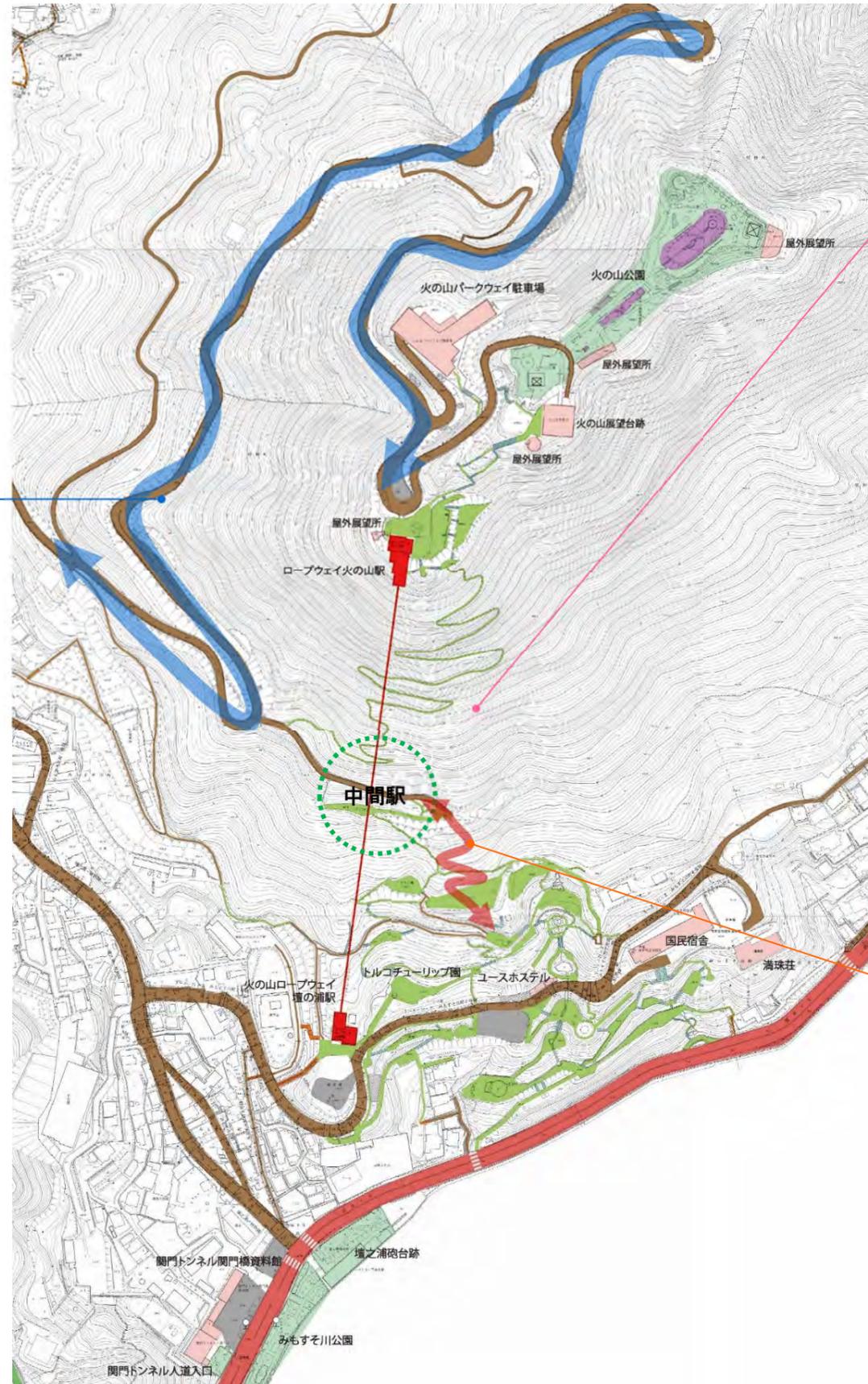


トレイルアドベンチャー・ツーリング等の実施

- ・ 上級者から初心者、大人から子供まで気軽に楽しめるトレイルアドベンチャーとしてパークウェイを開放する。
- ・ 将来的に火の山～霊鷲山の周回コース(山麓駐車場～パークウェイ～火の山山頂～霊鷲山山頂～旧サイクリングロード～山麓駐車場)の想定も考えられる。



ゴーカート



トレイル動線の導入イメージ

■既存の登山道の活用

ハイキングルートの整備

- ・ 既存の登山道を、良好に維持管理していくことで、新たな需要を生み出し、火の山への愛着を感じてもらう。
- ・ 適度な時間で登ることのできる火の山の登山道をうまく周知させ、日常生活に火の山を取り入れてもらう。
- ・ ハイキングを気軽に楽しめるよう、広く明るい登山道を整備する。気軽に楽しめるルートと本格的なルートの複数を整備する。



■新たなトレイルルートの整備

マウンテントレイル等の整備

- ・ 近年の健康志向や中心市街地に近い立地性を利用し、マウンテントレイル、MTBトレイル等のイベントを開催することで、より多くの集客を期待する。



【主要動線】・【トレイル動線】・【パークウェイ】の移動手段の再構築をふまえ、再編整備にふさわしい駐車場の整備を図る

## 駐車場の整備方針



### ■ 火の山パークウェイ駐車場の新たな活用方法

レジャー整備に必要なレンタサイクル施設やゴーカート施設として活用する

- ・ 火の山パークウェイ駐車場は一部改修し、レジャー整備に必要なレンタサイクル施設やゴーカート施設の拠点として整備する。
- ・ 平日は、通常通りの駐車場利用として、週末及び休日はレジャー拠点として活用する。



### ■ 山麓公園の駐車場の充実

- ・ 山麓公園の駐車場の拠点とし、より多くの観光客を集客できる駐車場を整備し、多くの観光客の集客を目指す。



### ■ 関門トンネル人道入口の駐車場の充実

- ・ 関門トンネル人道入口の駐車場の拠点とし、より多くの観光客を集客できる駐車場を整備し、多くの観光客の集客を目指す。



## 4. 再編整備に関する各種方法について

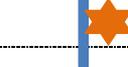
### (1) 移動手段に関する整備方法

火の山地区の各ゾーンを連絡する複数の交通モードの整備方法について整理する。

前章にて、パークウェイや駐車場、ロープウェイの老朽化という課題をふまえ、新たな移動手段としてスロープカーを導入する方針を導いた。スロープカーを火の山全体の移動手段の軸とした場合の整備方法として、交通モードを「①単独モード」、「②複数モードの組み合わせ」に区分して整理する。

【導入パターン-①】：単独モード(スロープカーによるゾーン間の移動)

- ・山頂公園～ロープウェイ上駅区間もスロープカーにて移動
- ・トレイル動線との接続を考慮して中間駅を設置

ゾーン他	スロープカー整備方法						
	TYPE-1		TYPE-2		TYPE-3		
山頂公園					← 終点		
ロープウェイ上駅					← 中間駅		
[トレイル動線]					← 中間駅		
山麓公園					← 起終点		
[住宅地]							
関門トンネル人道入口					← 起点		
概要	区間を2分割し、さらに山麓公園⇄ロープウェイ上駅区間は複線とした案		区間を2分割し、両区間共に複線とした案		関門トンネル人道入口⇄ロープウェイ上駅区間を単線で直通とした案		
利便性	地域住民	利便性向上	○	利便性向上	○	利便性向上	○
	観光客	所要時間短い	○	所要時間短い	○	所要時間長い	△
整備全長	区間A: 約 210m 区間B: 約 1360m		区間A: 約 420m 区間B: 約 1360m		約 900m	区間長 A: 約 210m 区間長 B: 約 680m	
輸送力 (区間Bは2両連結)	区間A 20人 区間B 100人		区間A 20人 区間B 100人		全区間 20人	△	中型: 20人(1両) 大型: 100人(2両)
輸送時間 【所要時間】	区間A 60m/分 【約 7分】 区間B 80m/分 【約 17分】		区間A 60m/分 【約 7分】 区間B 80m/分 【約 17分】		全区間 60m/分 【約 30分】	△	中型: 60m/分 大型: 80m/分 ※ロープウェイは、 180m/分
稼働率	区間Bは 通年運航可能		全区間 通年運航可能		定期点検時 運行停止	△	繁忙期同時運航も 可能
整備期間	○		△		○		工事は1~2年 程度
段階施工	可能		可能		不可		
整備費用	○		△		◎		
評価	◎		○		△		

中型



※複数連結可能

大型



※複数連結可能

【導入パターン-②】: 複数モード(スロープカーを軸に複数の移動手段でゾーン間を移動)

- ・スロープカーに加えて複数の交通モードを組み合わせて移動手段を構成する。
- ・徒歩、自転車、路線バスについては、トレイル動線及びパークウェイを通行する。
- ・今回の基本構想において新たに検討していく交通モードの適用区間について整理する。

ゾーン他	交通モードの整備方法			
	TYPE-1	TYPE-2	TYPE-3	
山頂公園				
ロープウェイ上駅				← 終点
[トレイル動線]				← 中間駅
山麓公園				← 起終点
[住宅地]				
関門トンネル人道入口				← 起点
概要	火の山の玄関としてシンボリックな建築物としてのELV塔とデザイン性の高い歩道橋で移動動線を構成	地域住民の利便性の向上と特徴的な交通モードの話題性を両立。	ロープウェイ上駅から山頂公園までの区間を新交通システムで構成。	

ゾーン他	交通モードの整備方法		
	TYPE-4	TYPE-5	
山頂公園			
ロープウェイ上駅			← 終点
[トレイル動線]			← 中間駅
山麓公園			← 起終点
[住宅地]			
関門トンネル人道入口			← 起点
概要	ロープウェイ上駅から山頂公園までの区間を新交通システムで構成。	TYPE-1とロープウェイ上駅から山頂公園までの区間を新交通システムで構成する複合案	

## (2) 駐車場の充実に関する試算

現在、パークウェイ駐車場(一般駐車台数 286 台)は施設の老朽化、パークウェイは舗装、橋梁の維持管理が課題となっている。火の山地区の主要動線の再編整備では、新たな移動交通手段の導入を図る方針であり、来訪者には新たな移動交通手段を利用してもらうため、山麓公園や関門トンネル人道入口に充実した駐車台数を確保する必要がある。そこで、現在のパークウェイ駐車場と同等の駐車台数を確保することができるかについて整理。

### 【関門トンネル人道入り口・山麓公園における設置可能な駐車台数の整理】

関門トンネル人道入り口および山麓公園において、下表の駐車台数が確保できる。

#### (パターン1) 一般車両のみの場合

ゾーン	駐車形式(駐車台数)
山麓公園	立体駐車場(200 台)、平面駐車場(49 台)
関門トンネル人道入り口	立体駐車場(72 台)、平面駐車場(18 台)
合計	339 台

一般車両のみの場合、パークウェイ駐車場(286 台)以上の駐車台数確保が可能

#### (パターン2) 観光バスを設ける場合

ゾーン	駐車形式(駐車台数)
山麓公園	大型平面駐車場(8 台)、立体駐車場(80 台)、平面駐車場(49 台)
関門トンネル人道入り口	立体駐車場(72 台)、平面駐車場(18 台)
合計	一般車両 219 台、観光バス 8 台

大型駐車場を確保とした場合は、パークウェイ駐車場の駐車台数を確保は不可能

### 【駐車場設置検討時における留意点】

#### ①火の山地区全体の動線計画との整合性

- ・新しい移動手段のルートや駅舎の位置との調整が必要。
- ・市民や観光客の利用者動線を踏まえ、火の山地区全体での駐車場の整備計画が必要。

#### ②眺望および景観への配慮

- ・良好な眺望の妨げとならないような位置や建物高さへの配慮が必要。
- ・今後、展開をする火の山地区の再編整備イメージとの調和を図ることが必要。

#### ③国道や施設管理者との協議・調整

- ・関門トンネル人道入り口での駐車場設置にあたっては、国道を管理する国や既存施設を管理している NEXCO との協議・調整の上で検討を進めていくことが必要。

### 【駐車場の配置場所における留意点】

#### ①関門トンネル人道入り口

- ・管理者との調整の上で、火の山地区の玄関口として立体駐車場が周辺景観や火の山地区のイメージに悪影響を及ぼすことがないように、駐車場設置が十分可能な敷地確保や情報交流拠点等との複合施設化を検討するなど、玄関口としてふさわしい整備を図る必要がある。

#### ②山麓公園

- ・駐車台数を確保するためには3層程度の立体駐車場とすることが必要であり、関門海峡の眺望を遮る恐れがあるため、周辺環境に配慮した施設計画を検討することが求められる。
- ・駐車場の整備により、チューリップ園と公園下側エリア間などの歩行者動線を分断することがないように、安全面にも配慮が必要となる。
- ・ロープウェイ下駅で観光バスの駐車スペースを確保する場合、一般車両駐車台数が大幅に減るため、関門トンネル人道入り口などの他の場所において、駐車場を整備する敷地の確保が必要となる。

### (3) 火の山地区の既存インフラの更新について

#### 1) 既存インフラ更新の考え方

火の山地区に整備されている、パークウェイ、上水道等の既存インフラの更新について整理する。

##### ①水道施設のアセットマネジメント

水道施設の更新に関しては、更新基準年数を定め、計画する必要がある。火の山公園の開園は、1956年(昭和31年)7月1日である。水道施設も同時期に整備されたと仮定すると、60年を経過している。

法定耐用年数(地方公営企業法施行規則)では、土木・建築構造物の更新基準年数は土木構造物が60年、建築構造物が50年となっている。適正な維持管理を行う事で、更新基準年数をさらに伸ばすことも可能となっている。

管路の更新基準年数は、管種、防食対策の有無、土壌の腐食性等に基づき設定され、「厚生労働省健康局水道課「簡易支援ツールを使用したアセットマネジメントの実施マニュアル ver.2.0」(H26.4)」によると、管種により40～80年と設定されている。

火の山地区の再整備にあたっては、長期にわたり継続的に水道施設を利用する事になるため、更新する財源の確保、維持管理の充実など安定給水を継続するための方策を検討する必要がある。

	管 種	年 数
管 路	铸铁管	50年
	ダクタイル铸铁管 耐震継手	80年
	ダクタイル铸铁管 K形等 良い地盤	70年
	ダクタイル铸铁管 上記以外	60年
	鋼管 溶接継手	70年
	鋼管 上記以外	40年
	石綿セメント管	40年
	硬質塩化ビニル管 RR ロング継手	60年
	硬質塩化ビニル管 RR 継手	50年
	硬質塩化ビニル管 上記以外	40年
	ポリエチレン管 高密度、熱融着継手	60年
	ポリエチレン管 上記以外	40年

参照：(公財)公益財団法人 水道技術研究センターHP

##### ②土木・建築構造物のアセットマネジメント

パークウェイは、1972年11月供用開始より概ね50年を経過し、法定耐用年数まで残り僅かとなっている。再編整備基本構想においては、パークウェイの日常的な自動車交通の利用からレジャー・スポーツ等の多目的利用への転換を図り、土木構造物への負担を軽減、管理道路としての利用する事で、必要最低限の更新により、更新基準年数を伸ばす方針を示している。

山頂公園のパークウェイ駐車場は、1999年10月から供用を開始、20年を経過しているが、法定耐用年数まで30年程度の余裕がある。屋上床面補修、泡消火設備補修など定期的な維持管理がなされておらず、通常使用において支障をきたしたため、維持補修費の財源確保が必要である。再編整備基本構想においては、新たな移動交通手段の導入を行う方針から、パークウェイ駐車場の構造物を駐車場利用やレジャー整備に必要なレンタサイクル施設やゴーカート施設の拠点として、一部使用するなどの検討を行い、泡消火設備の施設維持管理費等の負担軽減を図ることも考えられる。これにより、泡消火設備等駐車場に必要な施設の更新に係る維持管理費の負担軽減を見込める状況となる事が考えられる。

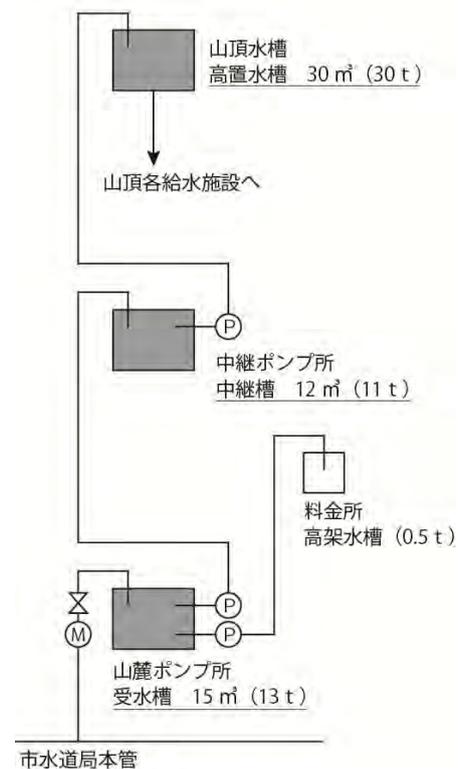
## 2) 既存インフラ更新の試算

### ① 水道施設の更新費用(試算)

火の山地区の水道施設の整備状況及び各施設を改修(更新)した場合の事業費の試算結果は以下のとおりとなり、整備に必要な総額は、概算で 1.2 億円程度の費用が必要となる。



火の山公園 給水設備 系統図



## ②土木・建築構造物の更新

下関市では、「下関市公共施設等総合管理計画(平成 28 年 2 月)」、「下関市公園施設長寿命化計画(平成 27 年 3 月)」、「下関市橋梁長寿命化修繕計画(令和 2 年 3 月)」など、土木・建築構造物の更新に係る方向性が示されている。火の山地区の再生にあたり、既存の公共施設の適正な更新は必須内容であり、今後の再生事業のスケジュールと連携しながら更新計画を策定していく必要がある。それぞれの計画には以下の方針が示されている。

### 【下関市公共施設等総合管理計画(平成 28 年 2 月)】

下関市の「公共施設マネジメント」は、平成 25 年 6 月に閣議決定された「日本再興戦略－JA PAN is BACK」に基づく「インフラ長寿命化基本計画」、また総務大臣により策定要請がなされた「公共施設等の総合かつ計画的な管理の推進について(平成 26 年 4 月 22 日総財務第 74 号通知)」に基づき策定されている。

土木インフラ施設は、道路・橋梁、農道・林道、河川、漁港、農業集落排水施設、漁業集落排水施設、港湾施設を提示。道路・橋梁のマネジメント方針としては以下の様に示されている。

⇒道路パトロールによる目視点検、自治会からの要望や市民からの通報等による現状把握を行った結果、ひび割れ率やわだち掘れ量が多いと判断した 2 車線以上の主要な幹線道路等の市道については路面性状調査に基づき、計画的に舗装の維持修繕を行う。

⇒橋梁については、今後は、道路法施行規則(昭和 27 年建設省令第 25 号)において、橋梁やトンネルなどの道路施設は、近接目視による 5 年に 1 回の点検が義務付けられた(平成 26 年 7 月改正)ため、平成 26 年度から平成 30 年度までの 5 年間に市内の全橋梁を総点検するとともに、下関市橋梁長寿命化修繕計画を見直すことにより、橋梁の長寿命化を図る。

### 【下関市公園施設長寿命化計画(平成 27 年 3 月)】

公園施設の長寿命化のための基本方針としては、「老朽化が進む公園施設に対して安全性の確保及び、ライフサイクルコスト縮減の観点から、調査結果に基づいた適切な点検・調査を行い、適切な維持保全管理による予防保全型管理を行うことで施設の長寿命化を図る」としている。また、今後の取り組みとしては、以下の 3 点が示されている。

⇒安全で安心して利用できる公園施設の品質維持を念頭に置いた長寿命化計画の実行

⇒地域毎の利用者ニーズを踏まえた公園施設の更新

⇒子育て支援、高齢化社会、防災対策等に対応した公園機能の充実化を目指し、廃止・統合を踏まえた都市公園の機能や配置の再編の推進

### 【下関市橋梁長寿命化修繕計画(令和 2 年 3 月)】

下関市橋梁長寿命化計画に準じた場合、パークロード内の橋梁の健全性把握については、次に示す方針が適用される。橋梁の点検・診断は「道路橋定期点検要領(国土交通省)」、「山口県橋梁点検要領(案)(山口県土木建築部道路整備課)」等を参考に、近接目視により 5 年に 1 回の頻度で実施することが基本となる。日常的な維持管理に関しては、道路施設を良好な状態に保つために、パトロールを行い、必要な際は清掃などの日常的な維持管理を実施していく。

## 5. 広域連携の方向性

火の山地区再編では観光客増による賑わい創出を目指す。一方、全国的に観光地域づくりの競争が活発となっている現在、より競争力の高い魅力ある観光地を形成していくためには、火の山地区単独の取り組みにとどまらず、広域的に視点で観光地同士が連携・協力を図ることにより、旅行者ニーズへの対応、域内における旅行者の長期滞在・回遊性の向上、域内経済効果の拡大等を進めていくことが求められる。

既に、本市においては、広域観光連携では、関門海峡観光推進協議会や長州路観光連絡会を通じて近隣都市と連携して観光振興施策を展開し、相互補完による観光資源の魅力アップや滞在時間の延長、回遊性の向上による観光客の増加を図ってきている。

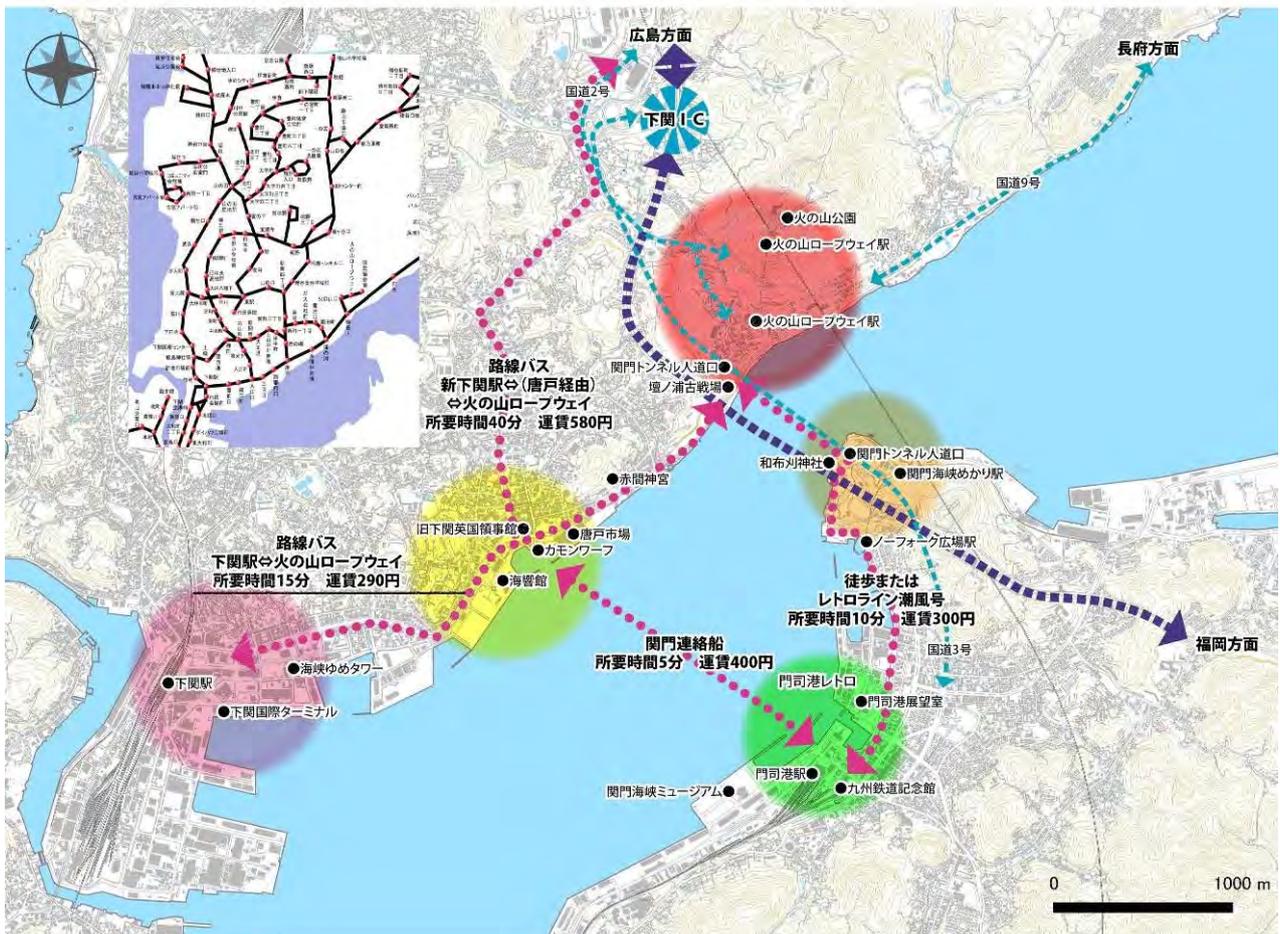
### 【本市における広域観光連携の主な取り組み項目】

- ① 広域連携のプラットフォームの構築
- ② 戦略的な情報発信の推進
- ③ 広域連携による観光コンテンツの展開
- ④ 魅力的な周遊ルート・観光ツアーの発信
- ⑤ 訪日外国人観光客の誘致 など



今後、火の山地区再編整備が進む中で、広域的な観光連携の推進を図る上で、公共交通による移動手段の確保は課題の一つとして挙げられる。

現在は路線バスによって、下関駅や唐戸市場などから火の山地区への移動が可能となっているが、より戦略的な施策の展開を図り、広域連携の更なる推進、観光周遊の促進を図っていくことが求められる。



現状の火の山地区周辺の移動手段

## (1) 火の山地区周辺の移動に関する基本的な考え方

下関駅や唐戸地区、関門海峡を隔てた門司港レトロ地区との移動については、車の他では徒歩・自転車・バスが主な移動手段となる。

### [徒歩・自転車～国道9号の移動環境整備の推進～]

- ・ 下関駅や唐戸地区方面から火の山地区方面への徒歩や自転車による移動環境については、現状をふまえると、一部の区間で連続性が途切れる箇所があり、今後の火の山地区再編整備と合わせて移動環境整備の推進が望まれる。
- ・ ただし、当該区間は国道9号であり、管理者である国との協議の中で整備推進することとなる。また、関門海峡沿いの区間は海岸線や急傾斜地に面しており、道路用地に制約があることから、その点も含めて実現性を検討することが求められる。



現状の火の山地区周辺の歩道整備状況

### [バス～市内循環バスの導入促進～]

- ・ 本市では、「下関市地域公共交通網形成計画：平成30年3月策定」において、観光客に特化した移動支援として「市内循環バスの導入の検討」を掲げており、今後は火の山地区再編と合わせて、主要乗降箇所を含めた周遊ルート of 構築を図ることが求められる。

#### [市内循環バス事例：神戸市シティー・ループバス]

- ・ 海から山にかけて様々な観光地が点在する神戸市では、主要観光スポットを周遊する「シティー・ループバス」を運行している。
- ・ 神戸市の街並みをイメージしたレトロ調の車両で、車内では観光地情報の動画や音声案内が流れている。
- ・ 利用の際は1日乗車券があり、購入者は市内観光スポットや施設での割引サービスを受けることもできる。



## (2) 広域移動に関する基本的な考え方

火の山地区周辺のほか、関門海峡を隔てた門司港レトロ地区や火の山地区から約 10km 離れた長府地区など、広域移動にあたっては、現在は関門海峡人道トンネルからの徒歩や鉄道、バスといった公共交通手段が主な移動手段となる。

今後、火の山地区の再編整備と合わせて、より広域的な回遊性向上を図る上では、各地区間を単に移動する手段を設けるだけに留まらず、移動自体と楽しめる取り組みを関係者と協力していくことも望まれる。



### [徒歩の楽しみの例]

#### ロゲイニング

- ・ ロゲイニングは、オーストラリア発祥のナビゲーションスポーツで、コンパスと地図を持ち指定されたコントロールポイントを回り得点を競うイベント。
- ・ 開催場所は山、森林などの自然のほか、市街地でバスや鉄道利用も可能として取り組む事例もある。
- ・ 競技性の高い大会から、ファミリーや高齢者向けの健康増進イベント的な取り組みも見られる。



### [自転車の楽しみの例]

#### サイクリングロード

- ・ 全国的に取り組みが進められている自転車利用の中でナショナルサイクルルートに指定されている「しまなみ海道サイクリングロード」。
- ・ 瀬戸内海の絶景を楽しみながら、参加者のニーズで選べるルートやサイクリストにやさしいサイクルオアシス整備、サイクルトレイン運行などを展開し、日本を代表するサイクリングロードとして定着している。



ナショナルサイクルルート HP

### [公共交通の楽しみの例]

#### MaaS(Mobility as a Service)

- ・ MaaS(Mobility as a Service)とは、住民や観光客の移動ニーズに対応し、複数の移動サービスを最適に組み合わせ検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光施設や商業施設等の目的地におけるサービスとの連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する新たな仕組みとなる。
- ・ 現在、全国的に本格導入に向けた試行が進められている。

