

# サイクルタウン下関構想

## 概要版

平成16年12月

下関市

## 目 次

■ 構想策定の趣旨	1
■ 自転車を取りまく環境	4
■ 主要課題	5
■ 基本理念と方針	6
■ 具体方策	8
■ ネットワーク及び整備方針	15
■ 構想実現に向けて	18

# 構想策定の趣旨

## ■本構想策定の背景

### 我が国の交通環境を取り巻く現状

今日の我が国における「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ました。しかしながら、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、交通流動の円滑化と安定した社会経済活動の実現に向けて総合的な交通マネジメントの構築が急務となっています。

### 身近な交通手段としての自転車利用

自転車は、通勤・通学、買物、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、現在も増えつづけています。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、駅周辺、商店街等における放置自転車や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ます。

### 下関市における交通環境

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、歩行者と自転車との錯綜による交通事故が懸念されます。こうした中、下関市の交通事故類型別発生状況をみると、負傷者数が「人対車両」、「車両単独」より多くなっているのが特徴です。

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%)
<b>自転車対車両</b>	<b>169 件(9.9%)</b>	<b>1 人(5.9%)</b>	<b>171 人(8.5%)</b>
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%)

## 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ます。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ます。

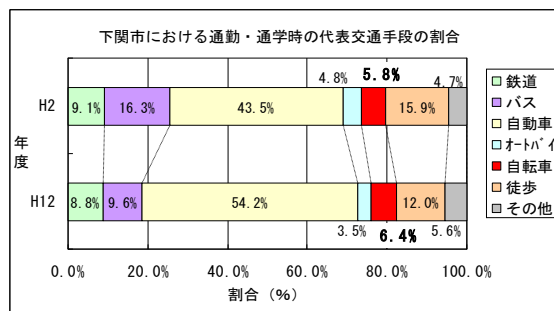
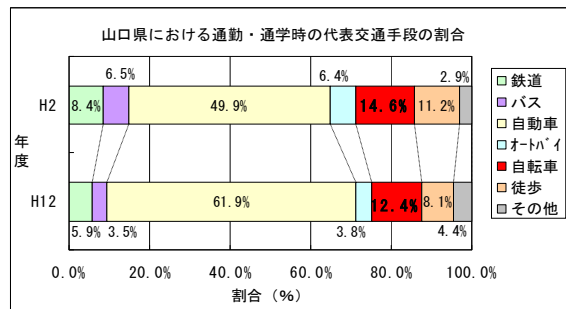
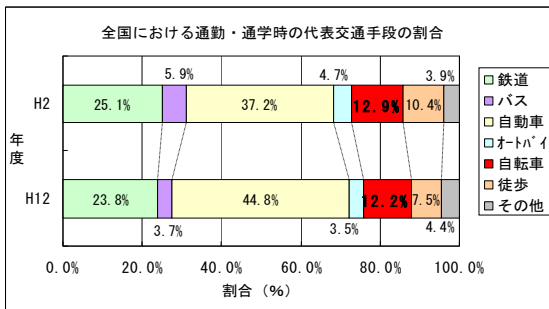
郊外の長府や吉田地区においては、歴史的観光資源が数多く分布しており、回遊型の観光が楽しめ、また北部のみずみずしい空気や静寂感のある緑の中を、自転車でゆったりと歩くことは、日常生活での疲れを癒し、健康増進にもつながります。

さらに、美しい夕日や海岸からの眺めを楽しみながら、自動車とは違い、ゆったりと風を感じて歩くことができるのも自転車の良さです。

下関市は、鉄道やバスなどが市内を隈なくカバーしており、これらの公共交通機関との連携することによって、交通渋滞の緩和や、観光客等に対するサービスの向上が期待されます。

## 自転車利用に対するニーズの高まり

下関市における平成12年の国勢調査結果による通勤・通学の際に利用する交通手段は、自転車利用については、6.4%にとどまっています。しかしながらこれを10年前の調査結果と比較すると、県平均、全国平均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拡大している傾向を示しており、またJRの駅や商店街などに数多くの路上駐輪が見られることから、市民の日常生活における自転車利用ニーズは高まっているものと考えられます。



市街地及び長府地区等のホテルや旅館から貸し出されているレンタサイクルの台数も、徐々に増加してきており、市街地内の観光地めぐり等に利用され、観光客における自転車利用ニーズも高まってきています。

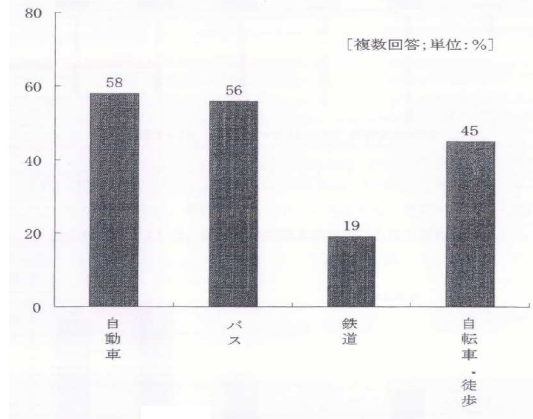
下関市民を対象とした交通問題や交通施設等に関するアンケート調査結果

今後改善すべき重大な交通問題に対する意向

「自動車の移動やバスを便利で快適にすべき」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」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ます。

- 設問) 改善すべき最も重要な交通問題は？
- (ア) 自動車での移動を便利で快適に
  - (イ) バスを便利で快適に
  - (ウ) 鉄道やモノレール等を便利で快適に
  - (エ) 自転車や徒歩での移動を便利で快適に

※設問要約

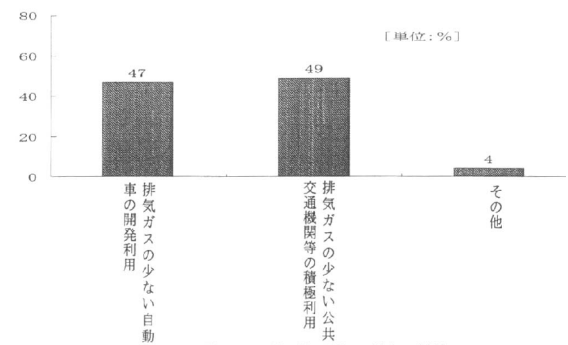


地球温暖化対策に対する意向

「排気ガスの少ない公共交通機関や自転車などを積極的に利用し、自動車利用を減らす」が多く、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ます。

- 設問) 交通の面から二酸化炭素を減らしていくには利用者としてどのように取り組むか？
- (ア) 排気ガスの少ない自動車やハイブリッドカーなどを購入・使用
  - (イ) 誰もが少しずつ我慢をし、鉄道やバス等の公共交通機関や自転車等を利用
  - (ウ) その他

※設問要約



出典) 街路交通情勢調査 (全国 PT 調査) 報告書 平成 12 年 3 月山口県下関土木事務所

■ 構想策定の必要性

- 地球規模の環境問題への取組等から、自転車利用促進に向けた環境整備が求められている。
- まちの中での回遊性・移動の自由性からみた自転車の利用価値・利用ポテンシャルが高い。
- 市民が望む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。
- 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い。

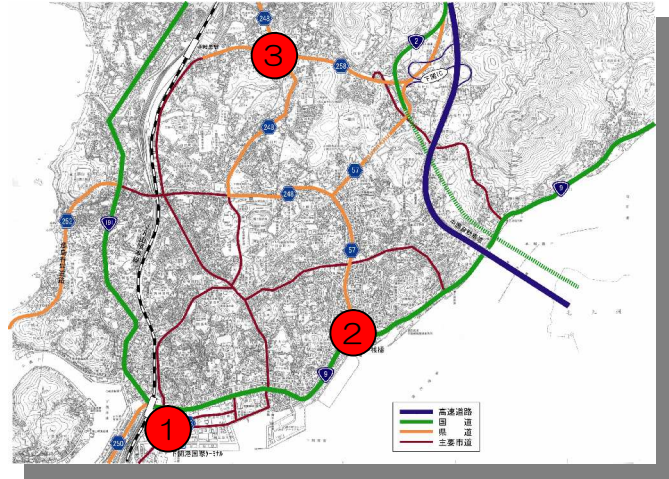


自転車利用促進による下関市を取り巻く交通に関する諸問題や環境問題への具体的な取り組みの一環として、また、市民の自転車利用ニーズに適切に対応するための安心・快適な利用環境の創出を目指した「自転車にやさしいまちづくり」を推進する効果が高いものと考えられます。

# 自転車を取りまく環境

## ■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、特に交通量の多い地点としては、①一般県道下関停車場線（1,292 台/12h）、②主要地方道下関港線の南部町付近（774 台/12h）、③一般県道下関垢田線の幡生宮の下町付近（596 台/12h）となっています。



## ■駐輪場の分布及び利用状況

下関市の公営自転車駐輪場は、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 台の利用があります。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ります。

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	

JR 下関駅前



JR 幡生駅駐輪場



唐戸商店街



## 主要課題

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上がる課題から、下関市の自転車利用環境の改善や利用促進に係わる主要課題は、以下のとおりです。

### ■下関市の現況特性からみた課題

#### (1) 上位・関連計画での位置づけからみた課題

- 下関市が目指す「快適環境都市」の実現や市街地中心部の活性化に資するような利用環境、社会環境の創出が必要

#### (2) 現況特性からみた課題

- 下関を訪れる観光客に対する市街地内でのモビリティの向上
- 回遊性を高めるためのネットワーク構築と分かりやすい誘導方策
- 公共施設を利用する市民の自転車走行上の安全性・快適性の確保
- JR 下関駅周辺や唐戸地区における違法駐輪を防ぐための駐輪機能の確保

#### (3) 交通環境からみた課題

- 自転車走行の安全性を高めるための、自転車と自動車との空間区分の明確化
- 主要交差点における安全性の高い交通処理対策の構築
- 通勤・通学時のモビリティ向上と、中心市街地と郊外の観光資源とのネットワーク化構築のための公共交通機関との連携

#### (4) 自転車利用環境からみた課題

- 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
- 全ての人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
- 坂道に配慮したハード、ソフト両面からみた環境づくり
- 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啓蒙活動

### ■利用者ニーズからみた課題

#### (1) 走行空間の整備、管理

- 周辺地域と公共交通拠点を結ぶ路線や観光地等を結ぶ路線の整備
- 段差の解消やはみだし街路樹の管理
- 夜間走行における支障の解消

#### (2) 他の公共交通機関との連携

- 郊外から市街地や近隣都市への移動に際しての公共交通機関の利用性向上
- 他交通との錯綜の回避

#### (3) 自転車駐車場の整備

- 市街地中心部や観光拠点における駐輪場の整備
- 自転車の点検整備を行う駐輪施設の検討
- 放置自転車対策

#### (4) 安全性の確保

- 高齢者や障害者を含む歩行者と自動車との共存への配慮
- 他交通機関と錯綜する箇所や道路を横断する必要のある場所での交通処理対策
- 運転マナーや道路上での自転車の位置づけの認識
- 交通安全教室や啓発活動の充実、日常点検方法の熟知

## 基本理念と方針

我が国や下関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ます。こうした中、海と緑豊かな自然、様々な歴史、新しい海辺の観光スポットなどが、コンパクトに、またバランス良く散りばめられており、これらを回る移動手段としての自転車の優位性は高いものと考えられます。

一方、下関市の地形条件やインフラ整備の面からみて、十分に自転車を利用しやすい環境とは言えない状況で、みんなが安全・快適に自転車を利用できる空間づくりが望まれており、また、自転車利用促進につながる教育活動や、公共交通機関との連携等、ソフト的な施策の展開も十分ではありません。

### ■基本理念

自転車による総合的なまちづくりを展開する上で、以下の視点のもとに、具体的な施策の展開が必要となります。

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

下関市民や、街を訪れる全ての人々が、安心・快適に利用できる自転車空間づくりを図ること

自転車利用を促すような交通環境や、自転車利用ニーズに即した社会環境づくりを図ること

テーマ

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”**



## ■基本方針 .....

上記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ます。

### 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の効率性の向上、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ります。

### 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が利用できるような、社会システムづくりを図る。

## 具体施策

### ■ 利便性や回遊性の高いネットワークの構築 .....

基本理念と方針を踏まえた上で、下関市全域と市外地における自転車利用ネットワークを、後述の整備方針図とともに示します。

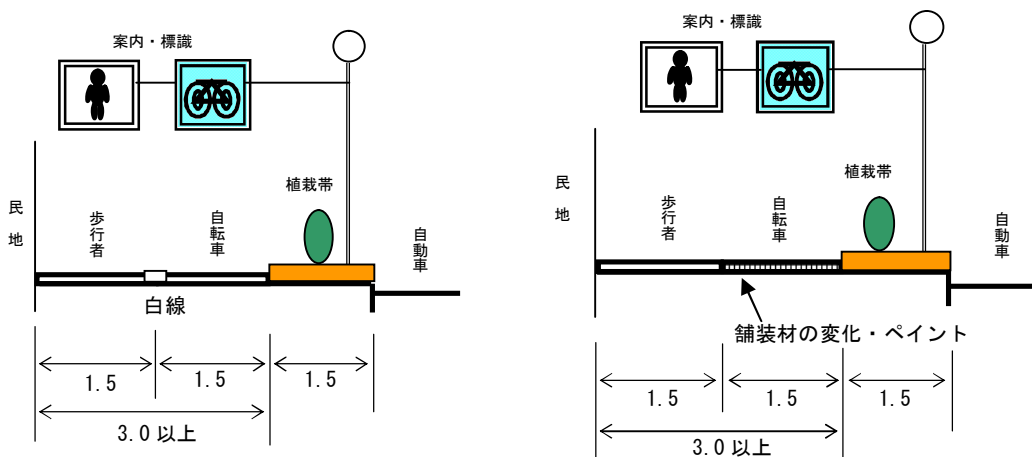
### ■ だれもが利用しやすい空間の創出 .....

#### 駐輪場の整備

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ります。

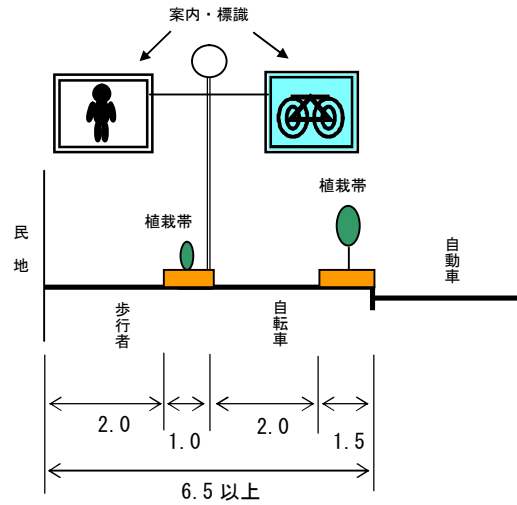
#### 歩道部における舗装材の変化又はペイント等

自転車利用者の沿道施設へのアクセス性や、歩行者がバス停やタクシーを利用の際のアクセス性等を十分に考慮するために、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歩道幅員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します。自転車部においてはすべり止め舗装を施し、雨上がりにおけるスリップなどの危険性の低減を図ります。



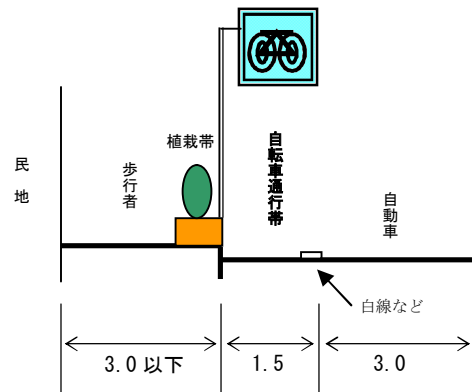
## 歩行者、自転車、自動車を完全に分離

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、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、広幅員道路に適用します。



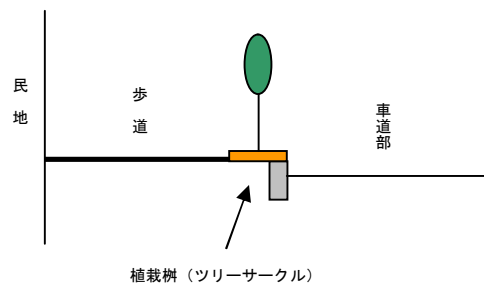
## 自転車通行帯の設置

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します。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します。



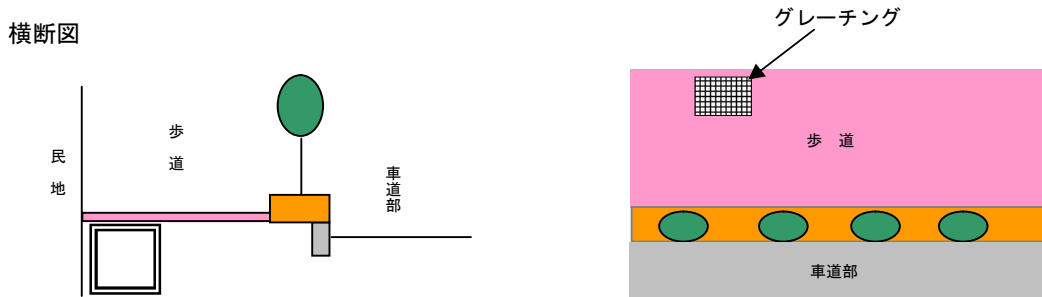
## 植栽帯からツリーサークルへの変更

植栽帯の存在により走行空間が狭く、歩行者等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します。



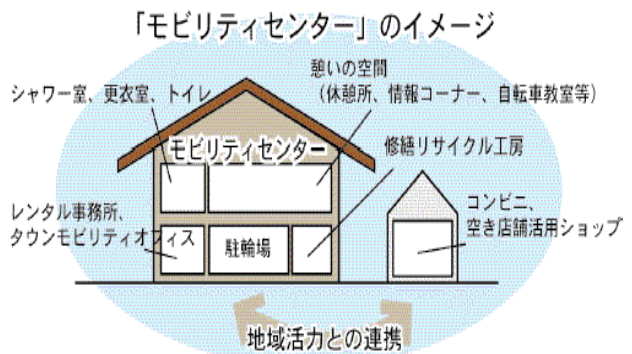
## 側溝の暗渠化

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します。



## 自転車中継拠点の設置

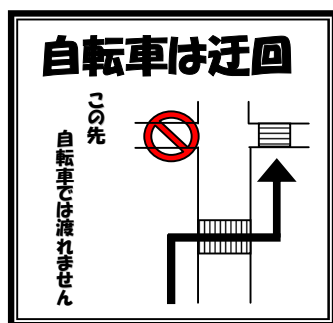
公共公益施設、公園、海岸沿いなどのオープンスペースを活用して、トイレや水分補給、自転車の簡単な点検、さらには電動アシスト自転車に必要な充電スタンドなどが設置されている休憩施設を設置し、自転車利用の利便性向上を図ります。また、拠点となる各駅の駐輪場においても、このような機能を付加します。



出典：国土交通省ホームページ

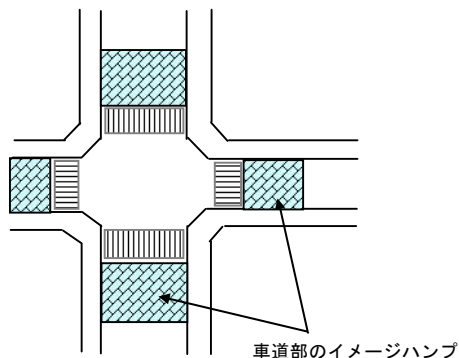
## 標識の設置

歩道橋はあるものの、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します。また、急な下り坂に伴うスピードの上昇に注意を促す標識を設置します。



## イメージハンプの設置

自転車と自動車との錯綜の危険性が高い交差点付近にイメージハンプを設置することにより、自動車の速度を抑制します。また、歩道部に設置することにより、急な下り坂における自転車の速度を抑制します。



## サインの設置

レジャーを楽しむ市民や観光客などの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します。

## 夜間照明の設置

特に夜道の暗い郊外部や、錯綜の危険性の高い交差点部において、夜間照明を設置することによって視界性を高め、安全な自転車走行空間を実現します。

## 歩道の段差の解消

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、全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します。

## 車止めの移設・設置箇所の検討

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、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します。

## 電柱の移設

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等、歩行者や他の自転車等との錯綜を回避し、スムーズな走行性を確保します。

## ■安全性の向上や自転車利用を喚起する環境の創出 .....

### 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

交通や観光などの拠点となる JR 下関駅や、商業集積地区である唐戸地区など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ります。また、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しんで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ます。

#### ●取り組み事例（福島県福島市）



出典) 国土交通省ホームページ

### PR・広報活動

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に行うとともに、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、歩道内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ます。とくに交通安全教室や自動車教習所などと連携し、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・啓発活動を推進します。

また、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」、「サイクルデー」などを設定するなど、積極的な自転車利用の促進を図ります。

#### ●取り組み事例（愛知県名古屋市）



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

観光施設や自然学習が楽しめる場所、自転車の整備・点検ができる箇所や休憩施設、駐輪場や観光案内所などを紹介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ります。

## サイクル&バスライド・サイクル&レールライドの導入

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ます。

### ●取り組み事例（静岡県浜松市）



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

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ります。

### ●取り組み事例（群馬県前橋市）



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

### 歩道内商品陳列などの対策

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、商店主等に商品の陳列による自転車走行の危険性に対する啓蒙・啓発を働きかけます。

### 自動車による路上駐車対策

路肩に駐車されている車の影響による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り締まりの強化に努めます。

### 歩道内駐輪・放置自転車などの対策

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り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、良好な景観を確保します。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いますが、即時撤去を行うと、商業活動等にも影響を与え、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ります。

### 企業での自転車利用の促進

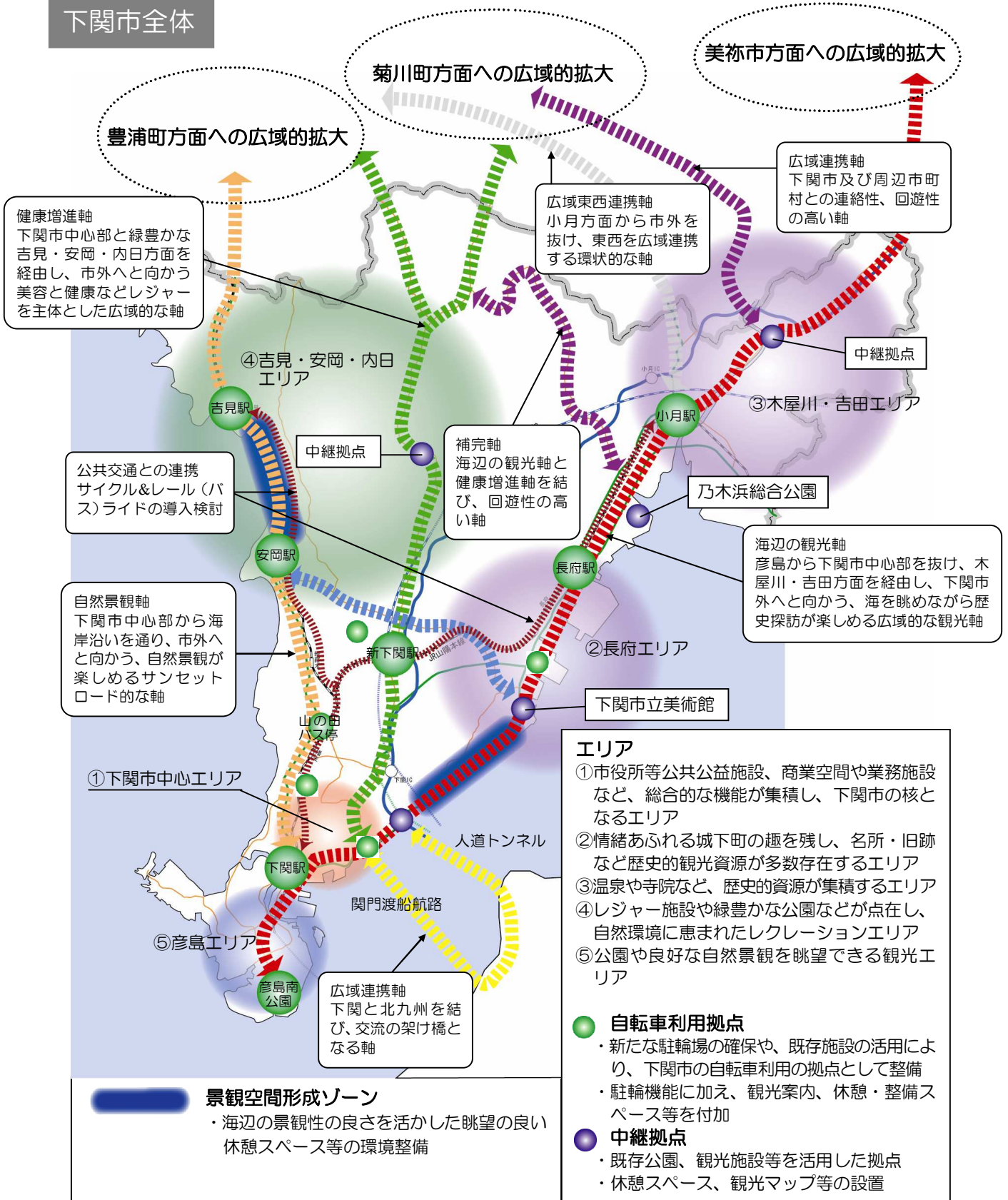
ノーマイカーデーを導入したり、日常の業務や通勤などに自転車を広く利用してもらい、渋滞緩和や環境への影響に対する理解を得ます。この場合、撤去された放置自転車等を有効利用して各企業へ貸し出すなど、積極的な自転車利用の促進を図ります。

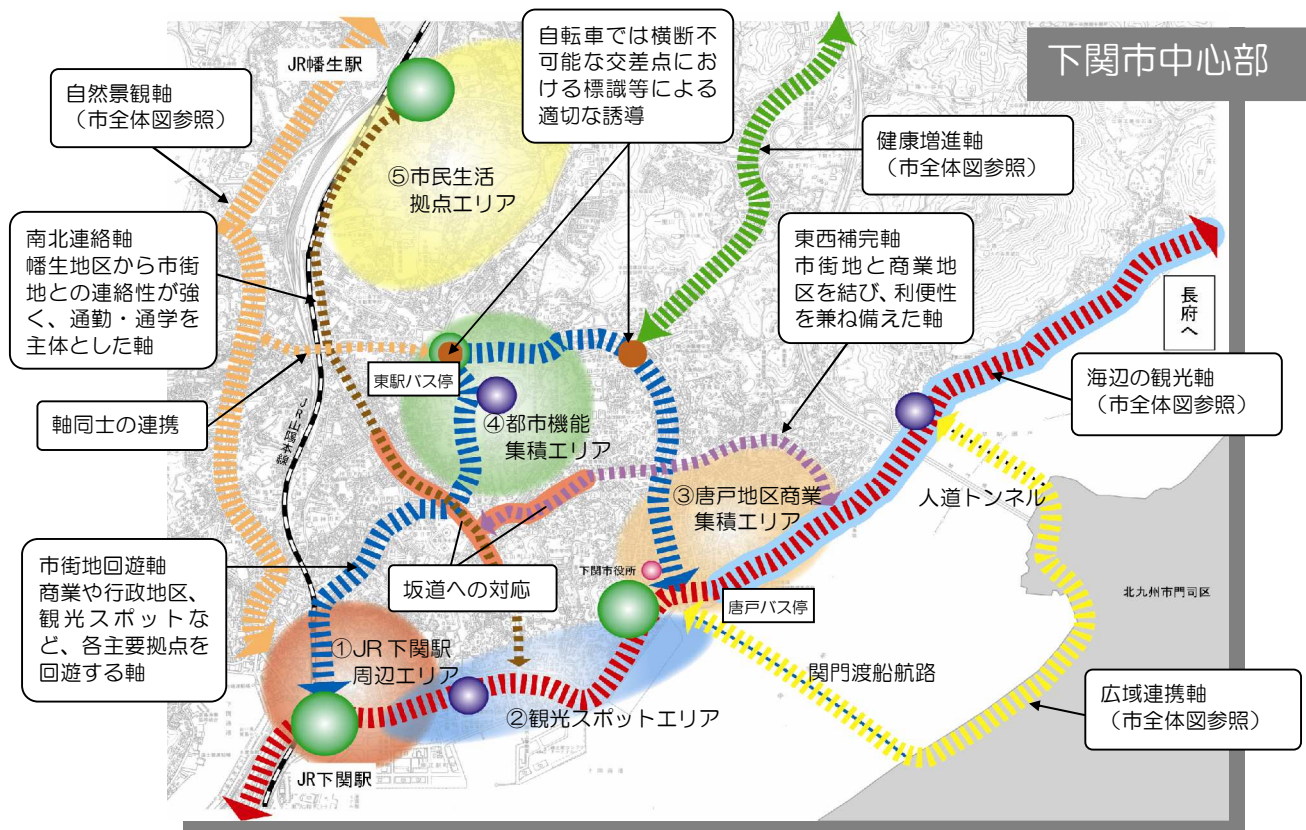


# ネットワーク及び整備方針

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」と設定し、それらネットワーク上における整備方針を以下に示します。

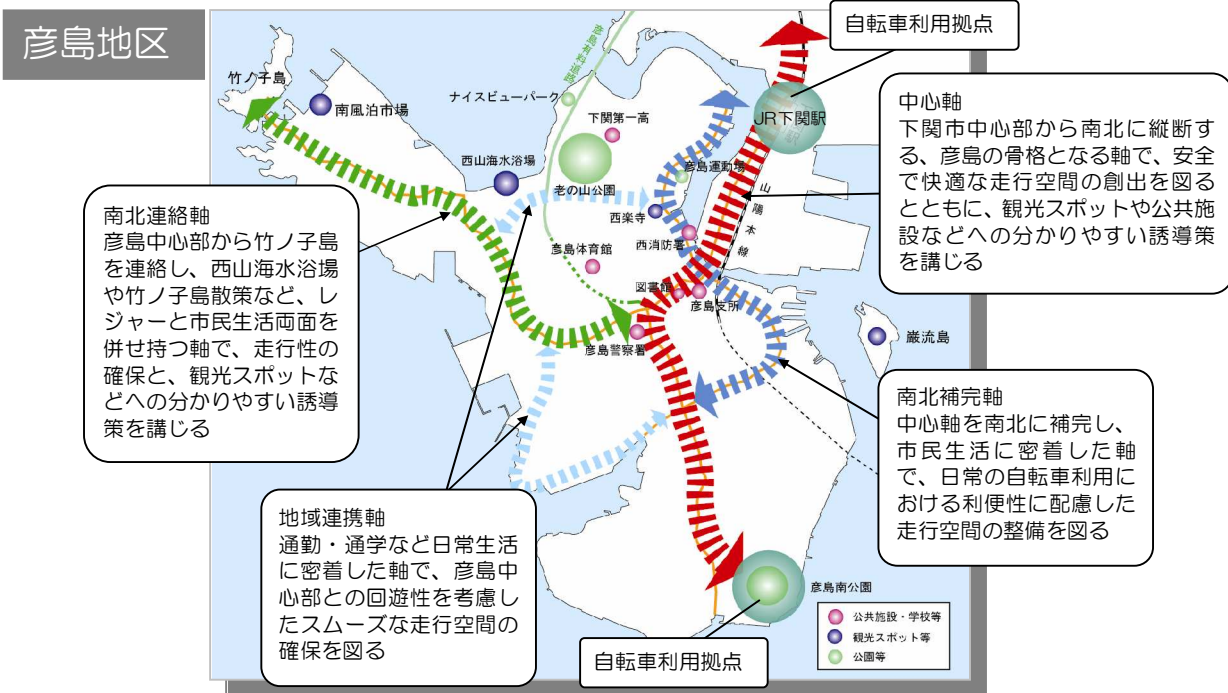
## 下関市全体



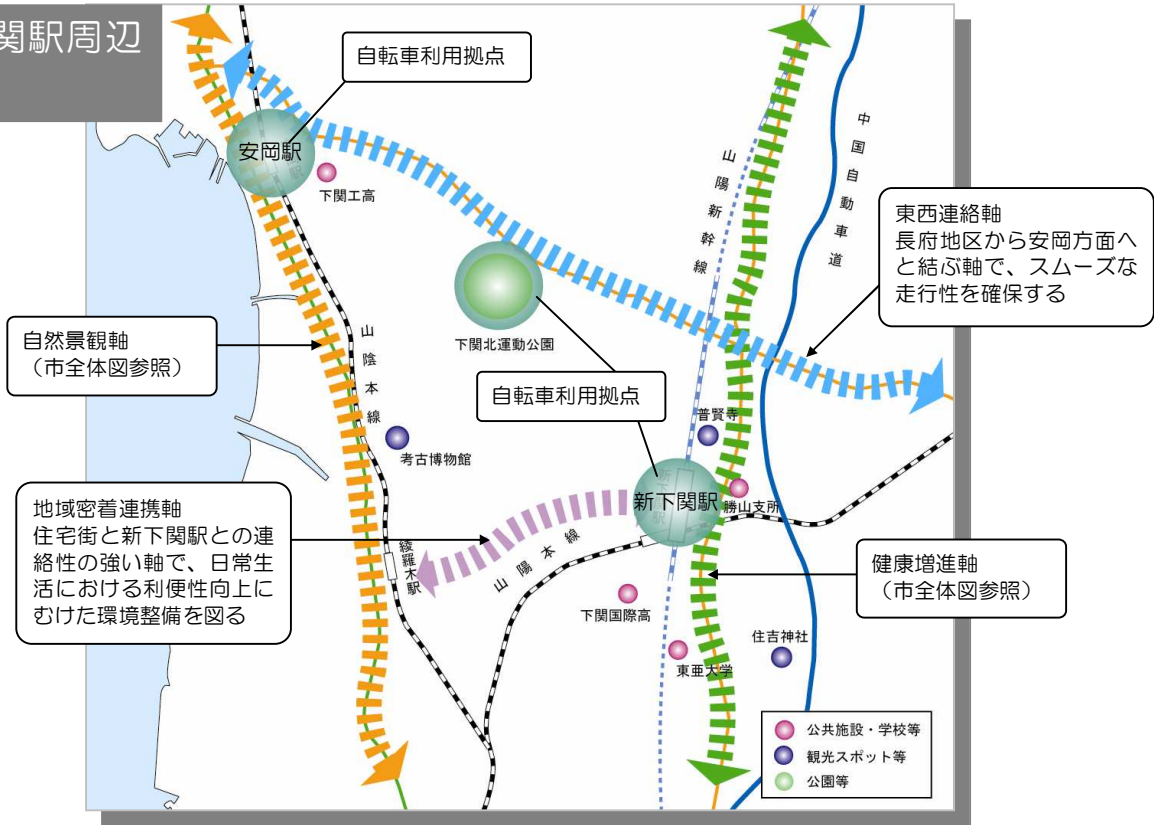


- 自転車利用拠点**
- ・新たな駐輪場の確保や、既存施設の活用により、下関市の自転車利用の拠点として整備
  - ・駐輪機能に加え、観光案内、休憩・整備スペース等を付加
- 中継拠点**
- ・既存公園、観光施設等を活用した拠点
  - ・休憩スペース、観光マップ等の設置

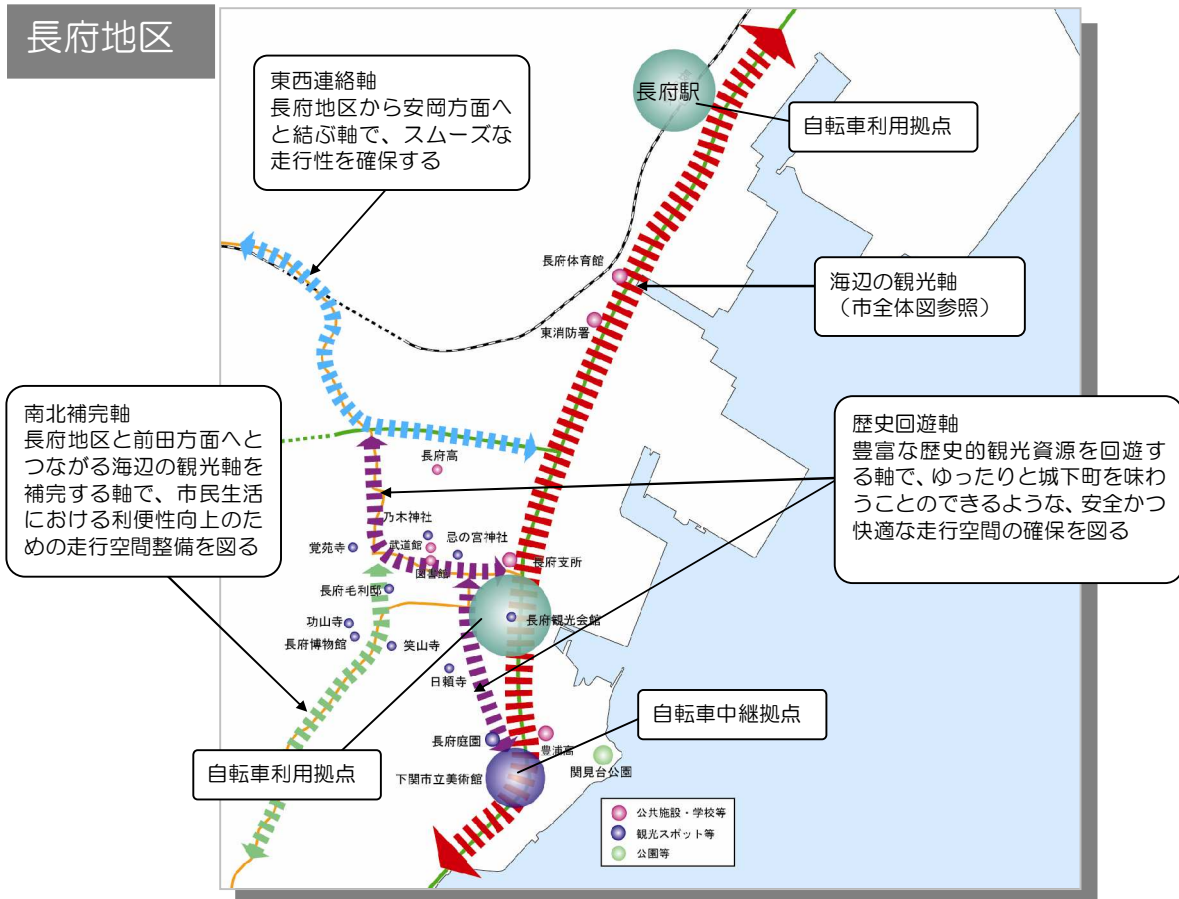
- エリア**
- ①JR下関駅を中心とした、交通と商業の拠点地区
  - ②大型観光施設を有する集客性の高い海辺の観光スポット地区
  - ③市役所を含む、唐戸商店街を中心とした商業集積地区
  - ④教育施設や大規模な医療・レクリエーション施設の集積する生活、レジャーの中心地区
  - ⑤JR 幡生駅を拠点とし、教育施設等が密集する通勤・通学及び日常生活の中心地区



## 新下関駅周辺地区



## 長府地区



# 構想実現に向けて

## 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、計画を実施するものとします。その他、既に共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ます。

## 2 ソフト整備

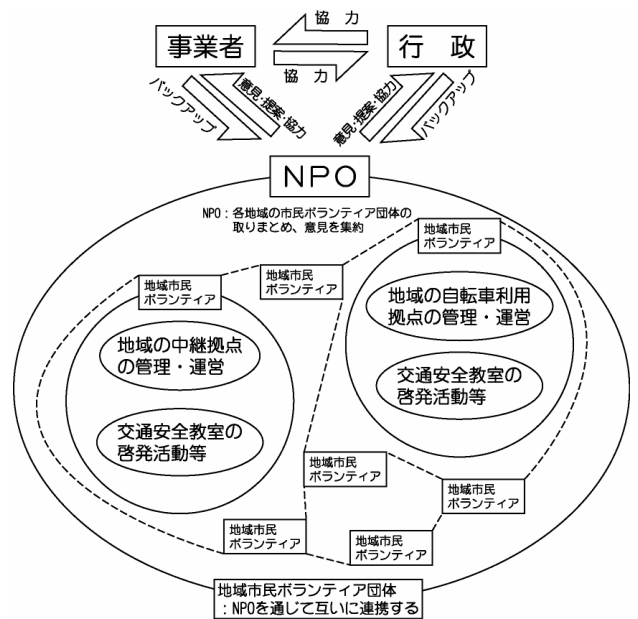
サイクリングマップの作成、啓発活動などのソフト事業は、短期整備を目指し、積極的に推進します。

## 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ます。

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等、地域に密着した活動を行います。また、NPO等と連携し、活動に広がりを持たせます。

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します。



## 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、休憩施設等の付随施設が一体となった整備に努め、構想の実現を目指します。下関市は、各事業者計画を把握し、必要に応じて、各事業者間の調整を行います。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、フォローアップをします。

下関都市整備部都市計画課  
〒750-8521 下関市南部町 1-1  
TEL : 0832-31-1111