

下関市における総合交通戦略策定のポイント

パシフィックコンサルタンツ株式会社 正会員 ○穴井 美紗
パシフィックコンサルタンツ株式会社 鷺森公一郎

1. はじめに

下関市は、モータリゼーションの進展や市街地の拡大等により、自動車への依存が強い傾向にある。このため、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、公共交通の維持が困難となっている。このような状況の中、総人口は1980年をピークに減少に転じているとともに、少子高齢化についても深刻化している。そのため、市民の快適な移動環境を確保するために、このような社会状況を考慮した交通計画を検討する必要がある。こうした背景のもと、まちづくりとの連携を図りながら、持続可能な交通体系を定め、具現化していくための、交通政策の基本となる計画である「下関市総合交通戦略」が平成30年3月に策定された。

本稿では、下関市総合交通戦略策定にあたり、平成28年度から2カ年にわたり検討した過程、ポイント、および今後の展開について紹介する。

2. 下関市総合交通戦略策定までの流れ

下関市総合交通戦略策定までの流れを図1に示す。策定にあたっては、全8回の下関市公共交通整備検討委員会（以下、検討委員会）で審議することにより検討を進めた。

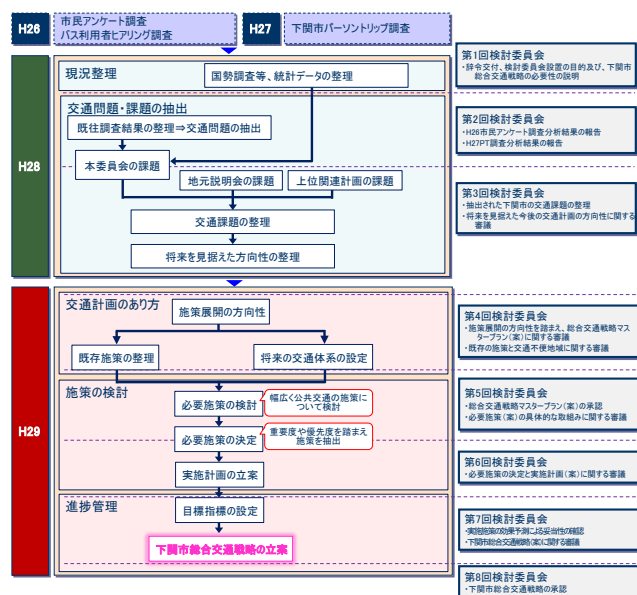


図1 下関市総合交通戦略策定までの流れ

平成28年度では、下関市交通実態調査（以下、PT調査）結果の分析や、市民ニーズの把握等により、現況整理や市内の公共交通に関する問題・課題についてとりまとめた。

平成29年度では、交通問題・課題から検討された交通計画のあり方を基に、施策展開の方向性を設定し、将来交通体系の実現に向けた施策の検討、計画の立案を行った。また、総合交通戦略策定後において、施策の推進管理を着実に進めるため、統計データやPT調査を用いた将来需要予測の結果等を用いて、将来交通体系を具現化するための目標指標と目標値を設定した。

3. 検討にあたってのポイント

本項では、下関市総合交通戦略の検討にあたってのポイントを報告する。

3.1 交通問題抽出にあたってのポイント

市民・交通事業者・行政機関の各視点で見た交通関連のデータ収集・分析により、交通問題を抽出した。

PT調査分析やアンケート調査により、市民の移動特性や公共交通の利用特性について、目的別・個人属性別・時間帯別でのODや利用交通手段等について把握した。そこで、公共交通利用に関しては「公共交通以外に移動手段がない」という理由で利用する学生や高齢者にほぼ限定されているとともに、生産年齢人口に関しては「飲酒の機会があるから」という理由が多く、利用機会が限定されている等、利用傾向に偏りが存在することを把握した。また、運行本数・所要時間等に関する満足度が低く、公共交通利用者と非利用者で不満傾向が異なることも確認できた。

さらに、交通計画の軸をなす公共交通は、「利用する市民」と「運営する交通事業者」、「公共交通事業を後方支援する行政機関」の3つの視点で計画検討する必要がある。そのため、人口推移等の社会経済状況の整理に加え、公共交通の運行状況（図2）、公共交通の利用者数の推移、収支状況、補助金の現状に関するデータを収集・分析し、現在の下関市における公共交通事業の実態を整理した。

キーワード 総合交通戦略、パーソナル調査、公共交通、将来需要予測、下関市

連絡先 〒530-0004 大阪市北区堂島浜一丁目2番1号新ダイビル パシフィックコンサルタンツ株式会社 TEL06-4799-7318

以上により、下関市の路線バスは、地区によっては団子運行状態となっており、非効率なサービスを提供している状況にあることを把握した。さらには、路線バスの利用者数が減少傾向であることによる減収が続いている等、バス事業全体として赤字傾向にあり、非常に厳しい運営状況である。したがって、持続可能性を高めるため、効率化を図ることが必要であることを定量的に確認できた。

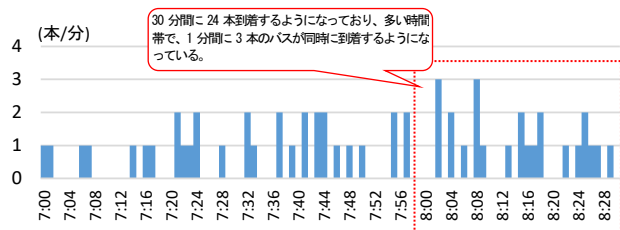


図 2 ピーク時における1分当たりの路線バス到着本数(細江町バス停)

3.2 交通課題の整理にあたってのポイント

委員会や地元説明会での生の声を踏まえた現況やニーズの把握により、交通課題を整理した。

ここで、市民が理解しやすい計画を検討するため、検討委員会を通じて得られた市民・交通事業者・行政機関の生の声を全て汲み取り、意見を分類・整理した。また、地元説明会(5地域)を実施し、検討委員会で抽出した問題・課題に対する実態を確認した。

以上により、自宅から最寄りのバス停までが遠い、中山間地域から通学することが困難である、ニーズに合ったバスの運行がされていない等、統計データからは得られない、地域の特徴を踏まえた交通実態を把握することで、地域と一体となった計画の策定ができた。

3.3 施策の検討にあたってのポイント

3.1や3.2の調査や分析から、公共交通に関する課題が多く挙げられた。これらの課題を紐解くことで、将来の交通体系を設定し、施策を立案した。具体例として、幹線と支線により路線の効率化を図る「バス路線の再編」や、公共交通の運賃支払いが1枚のカードで対応可能となる「交通系ICカードの導入検討」等が挙げられる。

また、四段階推計法に基づく交通需要予測により、立案した施策の効果を検証した。

具体的には、計画の目標年次である10年後において、趨勢時は問題事象がどの程度悪化するかについて検証するとともに、路線バス等の公共交通サービスが低下した場合の影響を検証した。その上で、施策導入による効果を検証し、必要施策の選定に活用した。

3.4 目標指標の設定にあたってのポイント

様々なデータ分析結果に基づいた総合的な評価により目

標指標及び目標値を設定した。

施策を推進管理する上で、評価するための基準となる目標指標を、a.交通体系の基本理念に基づく、b.誰もが理解できる分かりやすいもの、という2つの考え方により、『目指す姿の実現』、『「使える」公共交通の実現』、『みんなで公共交通の維持』の3つの視点から設定した(表1)。さらに、それらの目標指標に対して、下関市の現状を示すPT調査結果や上位・関連計画等を用い、下関市に適した目標値を定めた。

また、目標指標の一つである「公共交通カバー状況」の評価を実施するにあたっては、公共交通不便地域を設定する必要がある。これまで「バス停から半径500m以遠」を定義としていたが、現在の下関市に見合った定義に見直した。そこで、PT調査結果から公共交通利用時のアクセス・イグレスの徒歩移動距離を算出し、市民の公共交通利用時の移動実態を把握した。さらに、今後の社会状況を見据え、「バス停から半径300m以遠、鉄道駅から半径800m以遠」に定義を変更した。

表 1 設定した目標指標と目標値(一部抜粋)

	目標指標	目標値
目指す姿の実現	代表交通手段における公共交通分担率	9.8%→10.7%(増加)
	自動車を運転できない人の外出率	77.7%→81.9%(増加)
「使える」公共交通の実現	人口に対するバス利用率	13.6%→15.1%(増加)
	公共交通カバー率	76.8%→84.8%(増加)
みんなで公共交通の維持	バスの定期券販売枚数	48,000枚/年→48,000枚/年(現状維持)
	市民アンケートによる満足度	3.212→3.569(増加)

4. 今後の展開

4.1 総合交通戦略の推進管理

今後は、実施プログラムに基づき実施した施策について、PDCAの手順に従い目標指標を用いてモニタリング評価を行い、必要に応じて見直しを図ることで推進管理を行う。また、少子高齢化や人口減少が進む中で、社会状況や市民ニーズも多様に変化することが予想される。そのため、推進管理にあたっては、市民・交通事業者・関係機関・行政機関が各々連携を図り、ニーズの変化への柔軟な対応が必要となる。

4.2 今後の展望

下関市では、今後「下関市地域公共交通再編実施計画」の策定が予定されている。今回策定した「下関市総合交通戦略」を基に、主に、バス路線再編の検討を進めていく。今後、「下関市総合交通戦略」の中で検討した、公共交通を軸とした将来の交通体系を実現するために、バス路線ごとの分析、バス停別利用者数等、さらに詳細な分析を行うこととなる。