

岩国市都市交通戦略

1. 概要

理念・方針	(都市交通計画の基本的考え方) 市民の交通手段選択の自由度とモビリティを高め、自動車交通に過度に依存しない交通体系の形成
目標年次	概ね平成32年度（短期：平成27年度）

位置付け	岩国市では、岩国市総合計画や岩国市都市計画マスタープランを策定し、集約型多極ネットワーク型の都市構造の形成を目指しているが、今後の交通課題に対応するため、上位計画を踏まえ、「岩国市都市交通戦略」を策定		
	総合計画	○	H19
戦略策定範囲	都市圏		
	市域	○	
	特定エリアのみ		

■岩国市総合計画（H19.8）

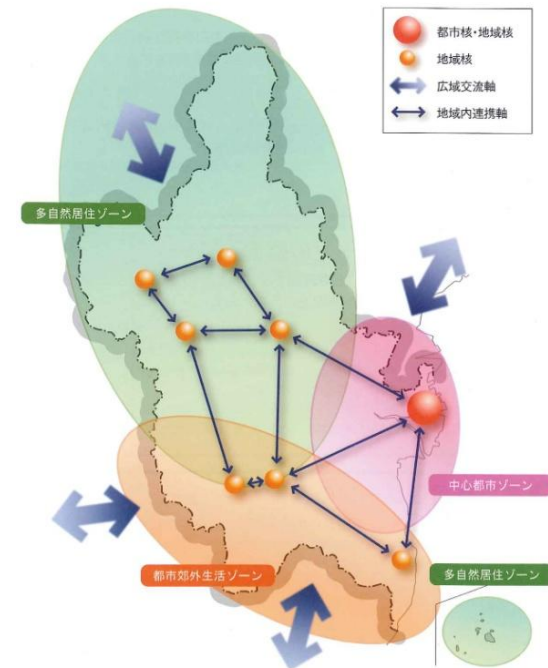
【目標とする将来像】(第1章)

豊かな自然と都市が共生した活力と交流にあふれる県東部の中核都市をめざします。

【土地利用計画】(第2章)

都市核・地域核を形成するとともに、広域連携軸及び地域内連携軸を整備し、各地域が共に発展する多極ネットワーク型の都市構造を目指します。

■将来都市構造図（多極ネットワーク型都市構造）



出典：岩国市総合計画（H19.8）

岩国市都市交通戦略

■岩国市の交通現況と課題

■交通現況

- ・道路、鉄道共に主要なネットワークは整備されている*
- ・自動車交通への依存度が高い
- ・幹線道路の渋滞が激しい
- ・公共交通の利用客が減少
- ・身近な交通施設に対する不満が多い

※岩国大竹道路等、一部路線は整備中

■人の動きの分析

- ・通勤・通学
- ・買い物
- ・観光流動
- ・岩国空港の利用者流動予測

■市民を対象にした交通に関する アンケート調査(H21.6)

- ・日常的な交通行動について調査

■企業を対象にした通勤交通に関する アンケート調査(H21.9)

- ・従業員の通勤行動について調査

■岩国市において今後予想される交通課題

- 産業・交通基盤として必要な道路の見極めと重点整備
- 自動車の運転できない市民の増加に対する「生活交通手段」の確保
- 利用者減少、公共交通運営の悪化・サービス低下の悪循環の打開
- 「歩いて暮らせる」生活交通環境の充実と地域活性化の連携

岩国市都市交通戦略

2. 目標と指標

主な 指標	交通	交通手段別分担率	○
		一定時間アクセス可能圏域人口（拠点等）	
		中心部歩行者数	
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID内人口密度	
		中心部居住人口・公共交通サービス圏域人口	○
		商品販売額	
交通事故件数、死傷者数			
環境	CO2排出量		
その他の 指標	観光での来訪者数	○	

■目標1

自動車に頼らず、誰もが移動しやすくなるための拠点間の公共交通等ネットワーク形成と機能強化

■目標2

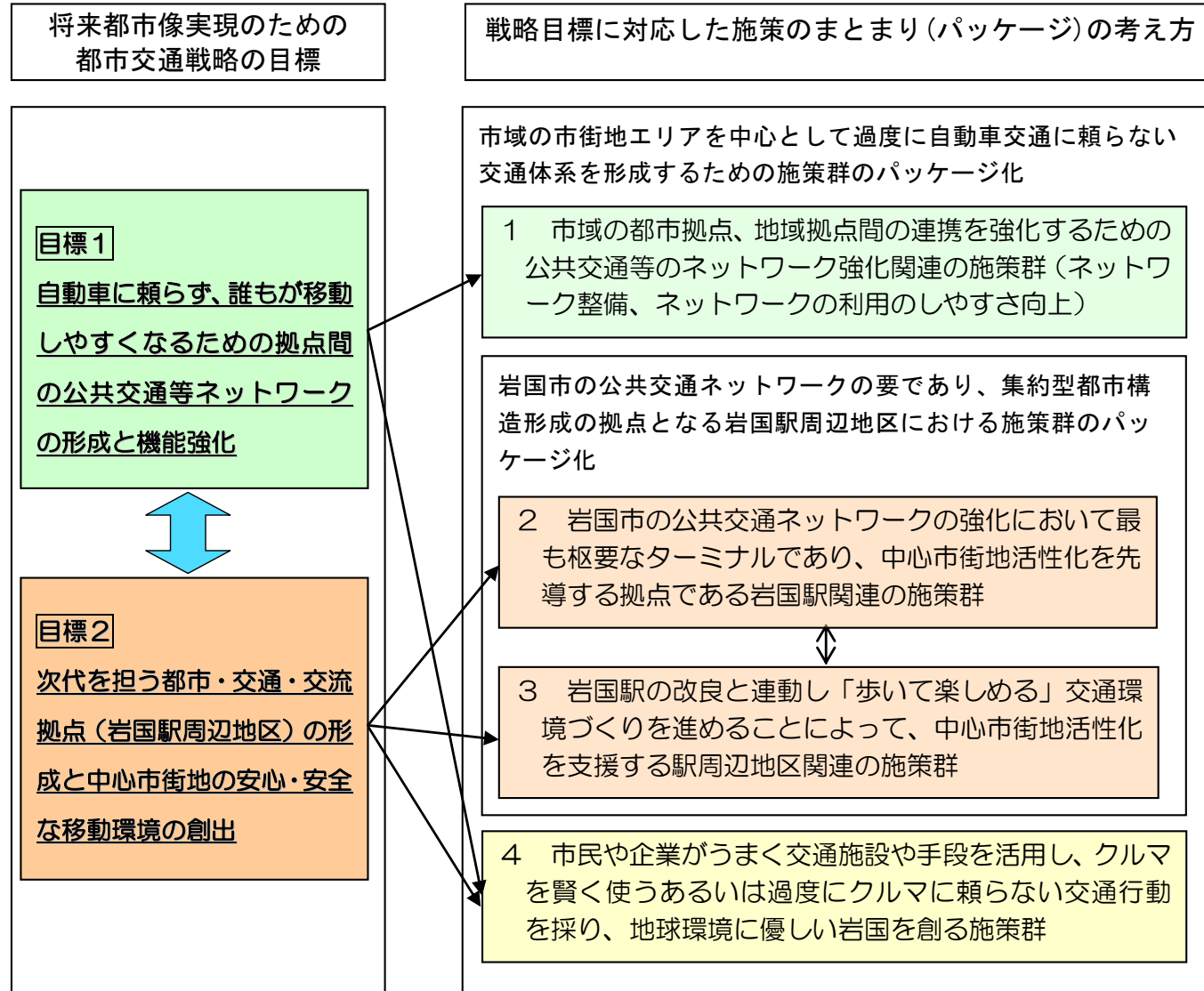
次代を担う都市・交通・交流拠点(岩国駅周辺地区)の形成と中心市街地の安心・安全な移動環境の創出

戦略目標を踏まえ、交通施策に係る直接効果、地域活性化に係る波及効果の目標指標を設定

指標	現況	目標数値
岩国駅利用者数の増加 (人口100人当たりの利用者数)	8.5人/100人・日 (H22)	12.5人/100人・日 (H32)
岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存度の低下	67% (H21)	60% (H32)
岩国駅周辺地区の居住者、来訪者の増加	1.2万人 (H21)	現況より 10%増加 (H32)
岩国市への観光来訪者	341万人 (H21)	現況より 20%増加 (H32)

岩国市都市交通戦略

3. 施策展開(1)

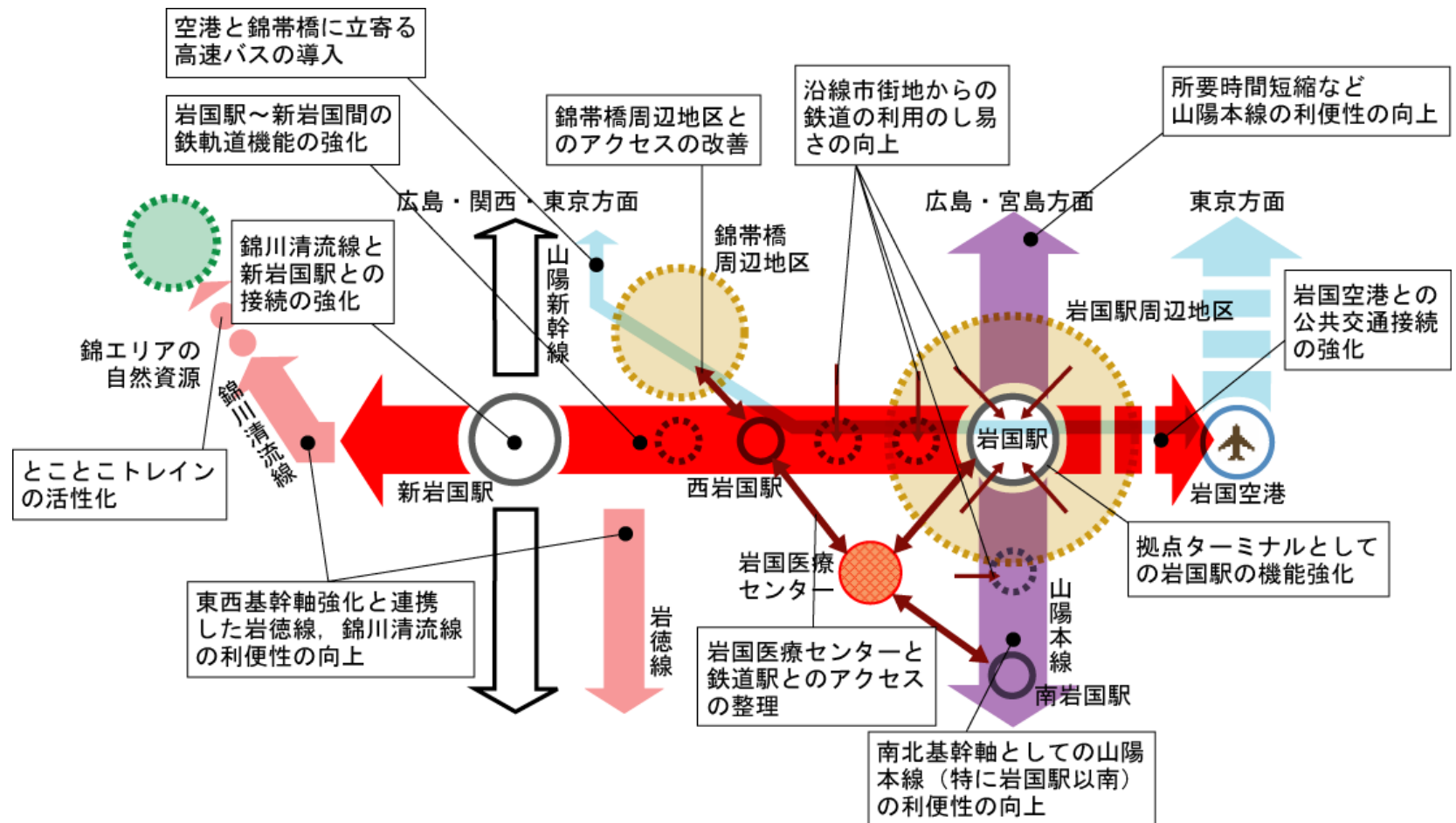


岩国市都市交通戦略

3. 施策展開(2)

■施策パッケージ1 公共交通基幹軸の形成等による、利便性の高い拠点間連携ネットワークの形成

交通拠点間(新岩国駅～岩国駅～岩国空港)を結ぶ公共交通の基幹軸形成を中心として、鉄道ネットワークを主軸とする公共ネットワークの強化と利用促進策の導入を図り、幹線道路の重点的な整備と併せて、利便性と交通手段選択性の高い拠点間連携交通ネットワークを形成する。

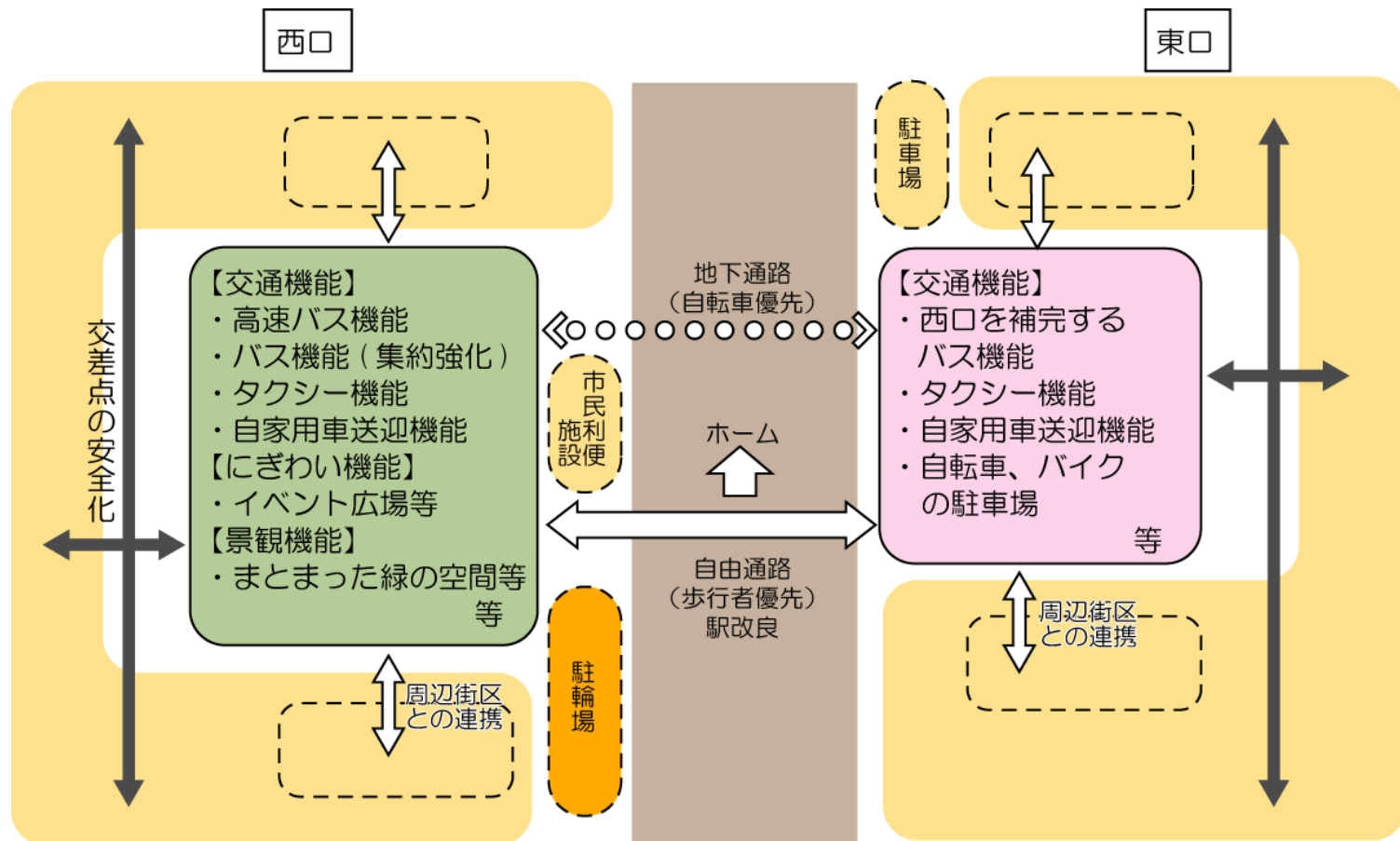


岩国市都市交通戦略

3. 施策展開(3)

■施策パッケージ2 次世代ターミナルとしての岩国駅・駅前広場の整備

駅東西の自由通路設置と併せて、市の公共交通ネットワークの要である駅及び駅前広場の交通結節機能を強化するとともに、中心市街地活性化とも連携し、魅力があり集客性の高い、岩国市の玄関口にふさわしい駅前空間を形成する。



岩国市都市交通戦略

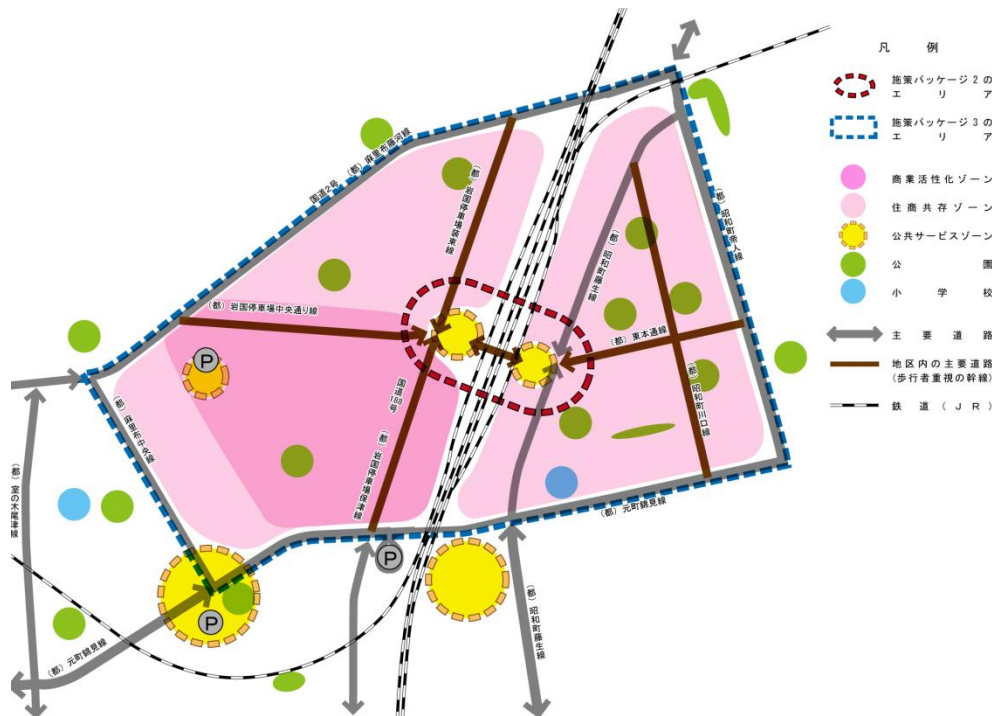
3. 施策展開(4)

■施策パッケージ3 駅周辺地区の歩いて楽しむ、賑わいのある人重視の交通環境の形成

中心市街地からの自動車交通の分散化や流入交通の適正化と併せて、クルマを代替する街なかの歩行者・自転車、鉄道・バスの利便性や快適性を高めることにより、駅周辺地区までは自動車でも、街なかは歩いて楽しめる交通環境を形成し、街の賑わいづくりに貢献する。

■施策パッケージ4 地球環境にやさしい交通を実現するための多様な取組みの展開

中心地球環境問題が深刻化する中、自動車交通への依存が高い岩国市の交通現況に対し、エコカーの普及、賢いクルマの使い方の普及、公共交通を利用する習慣の定着により、地球環境への負荷を軽減する多様な取組みを推進する。



ケータイ^{無料}
もってバスで
出ようやあ!

すぐ使える携帯 バス案内サービス

バスゲート

 <http://busgate.jp/>
山口県のバス時刻表

※携帯電話でQRコードを読み取ってアクセスできます※

沿長交通/サンデン交通/宇部市交通局/岩国市交通局・いわくにバス
中国ジェイアールバス/船木鉄道/ブルーライン交通

協賛 山口県バス協会 提供 ジョルダン www.joruden.co.jp

※1.本マップはQRコードを読み取りはる専用アプリ・※携帯電話がなくても、QRコードを読み取りはる専用アプリ・※1.本マップはQRコードを読み取りはる専用アプリ

出典:山口県バス協会

岩国市都市交通戦略

3. 施策展開(5)

施策パッケージ1から4までの施策分類は、次のとおりです。

施策分類	主要施策
歩行者施策	・ 錦帯橋周辺地区の歩いて楽しめる交通環境の整備 ・ 商店街の歩行者空間の魅力化 ・ 国道、県道の歩行者等の空間の拡幅
自転車施策	・ 岩国駅周辺の駐輪場の再整備 ・ 岩国駅東西既存地下通路の改良
公共交通施策	・ 基幹軸形成と連携した岩徳線・錦川清流線の利便性向上 ・ 公共交通による空港アクセスの整備 ・ 岩国医療センターへの公共交通アクセスの充実 ・ 鉄道、バスの総合的な乗換え情報提供システムの導入
交通結節点	・ 岩国駅東西自由通路の設置 ・ 岩国駅舎の改良 ・ 東西駅前広場の再整備
自動車施策	・ 岩国大竹道路、(都)昭和町藤生線の整備
駐車場施策	・ フリンジ型駐車システムの導入
MM施策	市民や企業が主体となった交通意識・行動の改善運動の推進

岩国市都市交通戦略

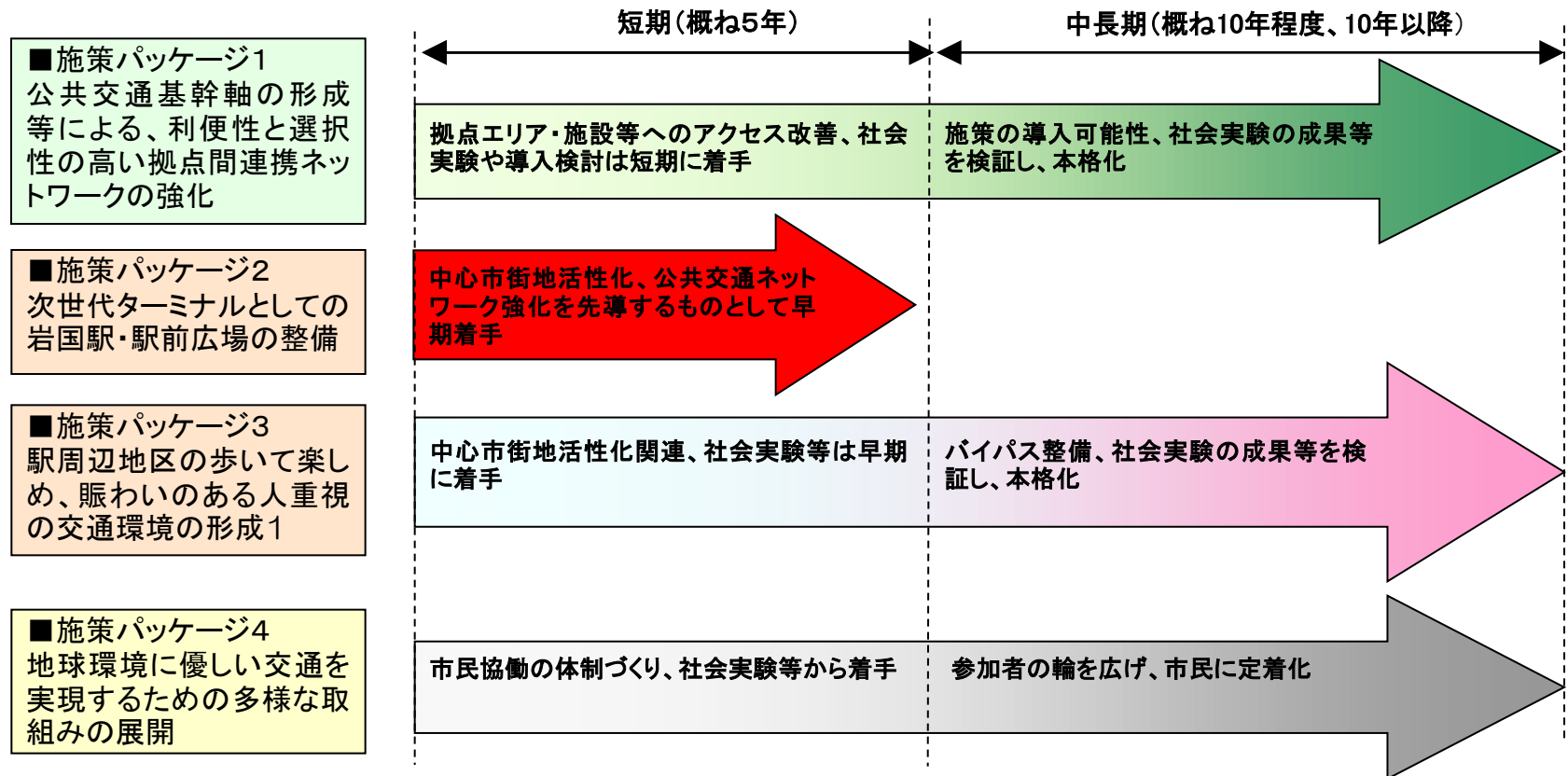
4. 総合交通戦略の推進及び評価(1)

○施策の実施時期は、計画論的な重要度、期待される整備効果の大きさを判断基準とし、

- ・市の財政状況からみた投資可能時期
- ・整備計画の具体化や関係機関・地元等との調整・合意に要する時間
- ・本格整備あるいは実施の前に、実験または試行を行うことが適切なもの

などの要素を考慮して判断する。

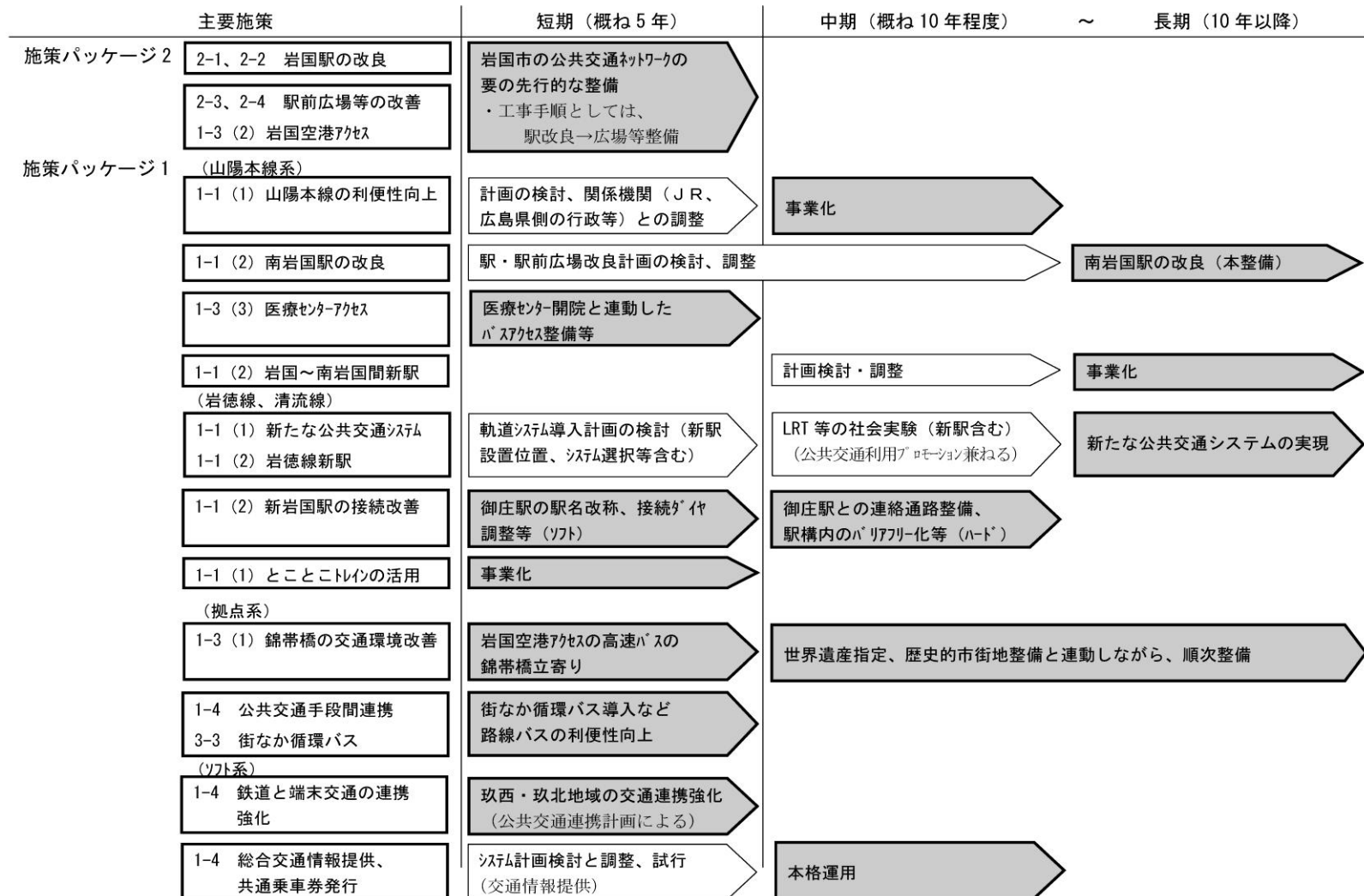
○最優先で取組むべき短期は概ね5年、将来的な中長期は、中期が概ね10年程度、長期は10年以降を目安とする。



岩国市都市交通戦略

4. 総合交通戦略の推進及び評価(2)

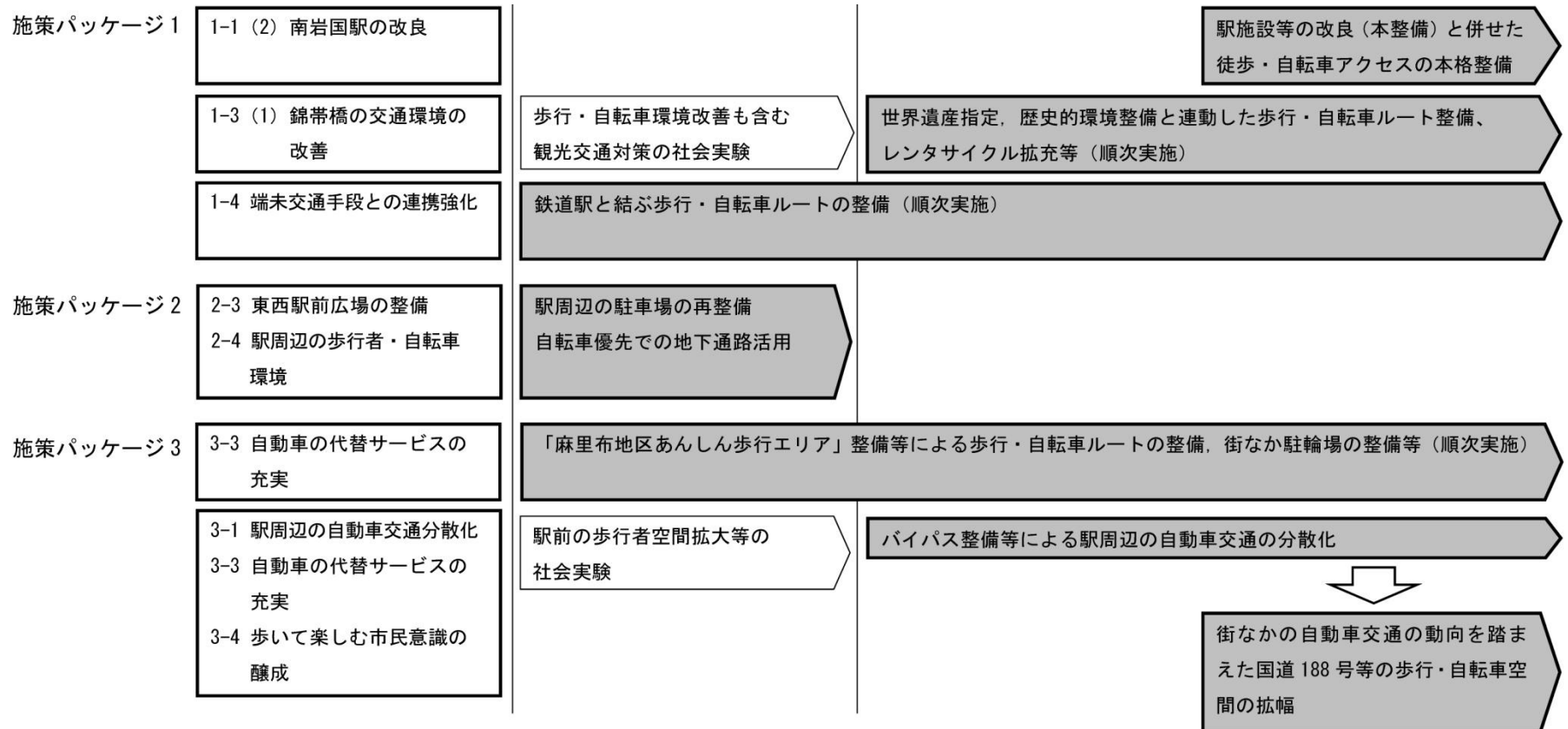
■公共交通系の主要施策の時間軸上の展開方針



岩国市都市交通戦略

4. 総合交通戦略の推進及び評価(3)

■歩行者・自転車交通系の主要施策の時間軸上の展開方針



岩国市都市交通戦略

4. 総合交通戦略の推進及び評価(4)

■プログラムの推進体制

○施策を着実に実行するため、交通事業者、市民・企業、行政などの関係者がそれぞれの役割を認識し、連携して取り組んでいきます。

■プログラムの進行管理体制

○岩国市都市交通戦略の策定に携わってきた「**岩国市都市交通戦略協議会**」を今後の展開施策の進行管理を行う機関と位置付けていきます。

■プログラムの評価方法

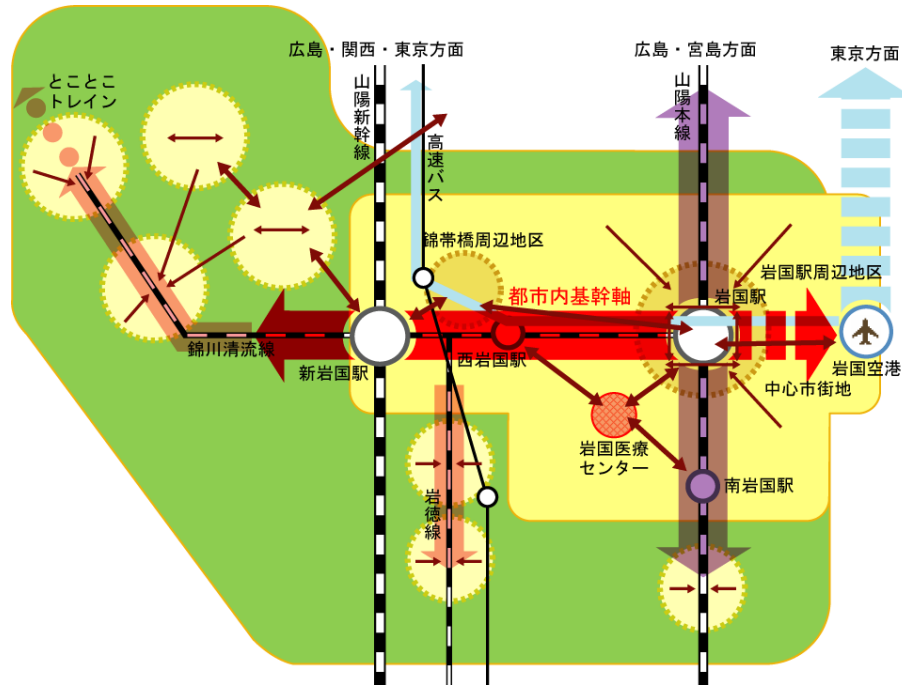
- 平成23年10月31日付けで岩国市都市交通戦略策定後の各種施策の実施状況調査を行い、委員相互でその達成状況を確認しました。
- 毎年1回、「岩国市都市交通戦略協議会」を開催し、達成状況を確認した上で、岩国市及び関係する交通事業者間でより効果的な施策を検討します。
- 先導的プロジェクトとして位置付ける「**岩国駅周辺整備事業**」については、交通事業者との協議を密に行い、より整備を図るとともに、市民への情報提供に努め、事業の完了後に、事業に対する市民満足度や駅周辺の歩行者交通量調査等を行い、評価を行います。

岩国市都市交通戦略

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)(1)

■公共交通ネットワーク

岩徳線、錦川清流線を活用し、新岩国駅～岩国駅～岩国空港(民航化後)、を公共交通の都市内基幹軸として強化し、山陽本線、岩徳線・錦川清流線の機能向上及びその他公共公益施設(岩国医療センター等)との連携を図ることが必要。



■道路交通ネットワーク

都市間交通と都市内交通の分離を図るための国道バイパス等の整備と、市街地内道路の歩行者等の交通環境の改善を組合せた取り組みが必要。

