

3 施策パッケージごとの具体的施策

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

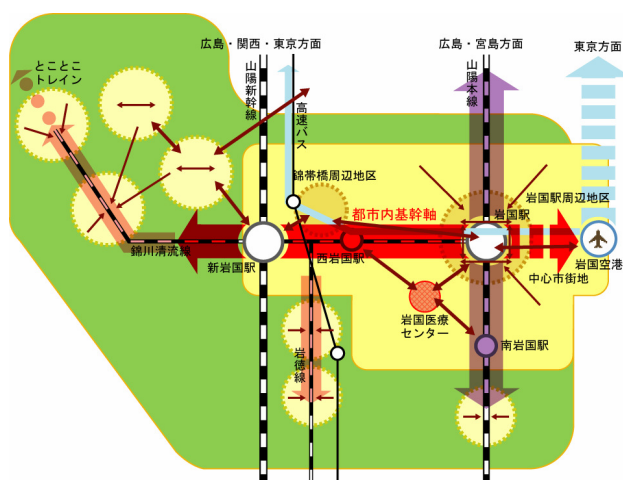
交通拠点間(新岩国駅～岩国駅～岩国空港)を結ぶ公共交通の基幹軸形成を中心として、鉄道ネットワークを主軸とする公共ネットワークの強化と利用促進策の導入を図り、幹線道路の重点的な整備と併せて、利便性と交通手段選択性の高い拠点間連携交通ネットワークを形成する。

利便性と選択性の高い拠点間連携ネットワーク形成の基本的考え方

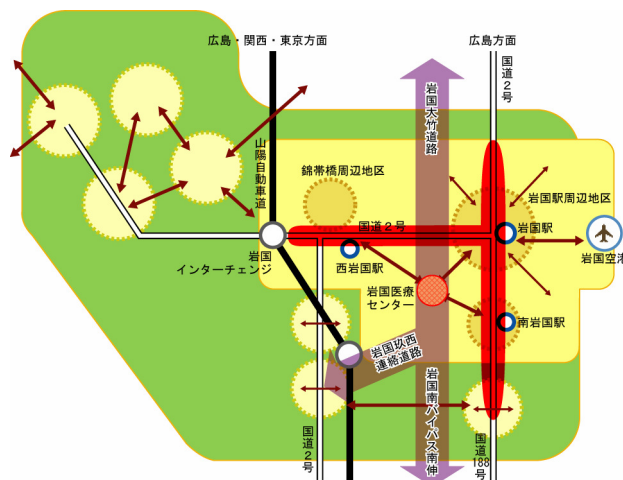
- 集約型多極ネットワーク型都市構造の形成に向けて、公共交通と道路交通とによる選択性を持った拠点間連携を強化
- 公共交通及び道路交通とも、適切な階層性を持ったネットワークを形成し、広域から地域・地区レベルの様々な拡がりを持った交通ニーズに対応して利便性の高い交通サービスを実現
- 超高齢社会において市民のモビリティを確保するため、鉄道を基軸とし各種交通手段との連携により公共交通ネットワークを強化
- 観光の振興、中心市街地の活性化など、地域活性化に資することを交通戦略において重視

図1 岩国市における道路交通・公共交通の望ましいネットワーク構成イメージ

【公共交通ネットワーク】



【道路交通ネットワーク】



パッケージを構成する施策

パッケージを構成する施策		施策の目的等
1-1 既存鉄道ネットワークを活用した公共交通基幹軸の形成	ラインの強化	- 公共交通ネットワークの主軸である既存鉄道の活用を促進し、ネットワーク全体の利便性向上を検討 - 広島方面等との広域交通の主軸である山陽本線では、快速電車のスピードアップにより所要時間短縮等を図り、南北公共交通基幹軸にふさわしい利便性確保を検討 - 市内の公共交通主軸である岩徳線、錦川清流鉄道を活用し、岩国空港～岩国駅～錦帯橋周辺地区～新幹線新岩国駅を結ぶ東西公共交通基幹軸の形成に向け、新式の鉄軌道システム導入も含めた機能強化を検討
	ノードの強化	- ラインとしての鉄道がありながら、その利用が十分されていない背景には、駅間距離が遠い（歩いて駅に行きづらい）、駅の乗継ぎ施設が不備等のノードの問題あり - この状況を踏まえ、岩国駅の改良を進める（施策パッケージ2）ことと併せ、新幹線新岩国駅や南岩国駅の乗換え機能を強化するとともに、山陽本線・岩徳線の駅間距離の遠い箇所への新駅設置を検討
1-2 地域間連携に資する幹線道路の重点的な整備		公共交通の利便性向上と併せ、自動車でも計画・構想道路の重点的整備を促進し、交通手段選択性の高い地域間連携を強化
1-3 拠点エリア・施設等へのアクセス性を高める公共交通、徒歩・自転車交通環境の整備	錦帯橋周辺地区	自動車交通に頼らずにアクセスでき、地区内は歩いて楽しめる交通環境形成を図ることにより、観光シーズンなどの道路渋滞の緩和、歴史的環境と交通環境との調和を実現
	岩国空港	最寄りの岩国駅や錦帯橋等の市内の観光地、宮島、広島、柳井など広域的なエリアとの公共交通アクセスを整備し、民航化される岩国空港の利便性向上を図り、地域活性化における空港の活用を支援
	岩国医療センター	平成24年度に開院する岩国医療センターが最寄りの駅（南岩国、西岩国、岩国）の中間部に位置することを生かし、自動車が利用できない市民もセンターに来やすくなるよう、鉄道、バスを利用したアクセスを充実
1-4 公共交通情報の提供充実、便利な乗車券発行など、公共交通手段の利用や乗換えの利便性向上支援策の導入		ネットワークのハード整備と併せ、公共交通の利便性向上に資する各種ソフト施策の導入を促進。市民の日常的な利用対応だけでなく、観光客のような市内交通を日常的に利用しない（不案内な）人にも、交通情報提供や便利な乗車券発行などで、判りやすいサービス提供に配慮

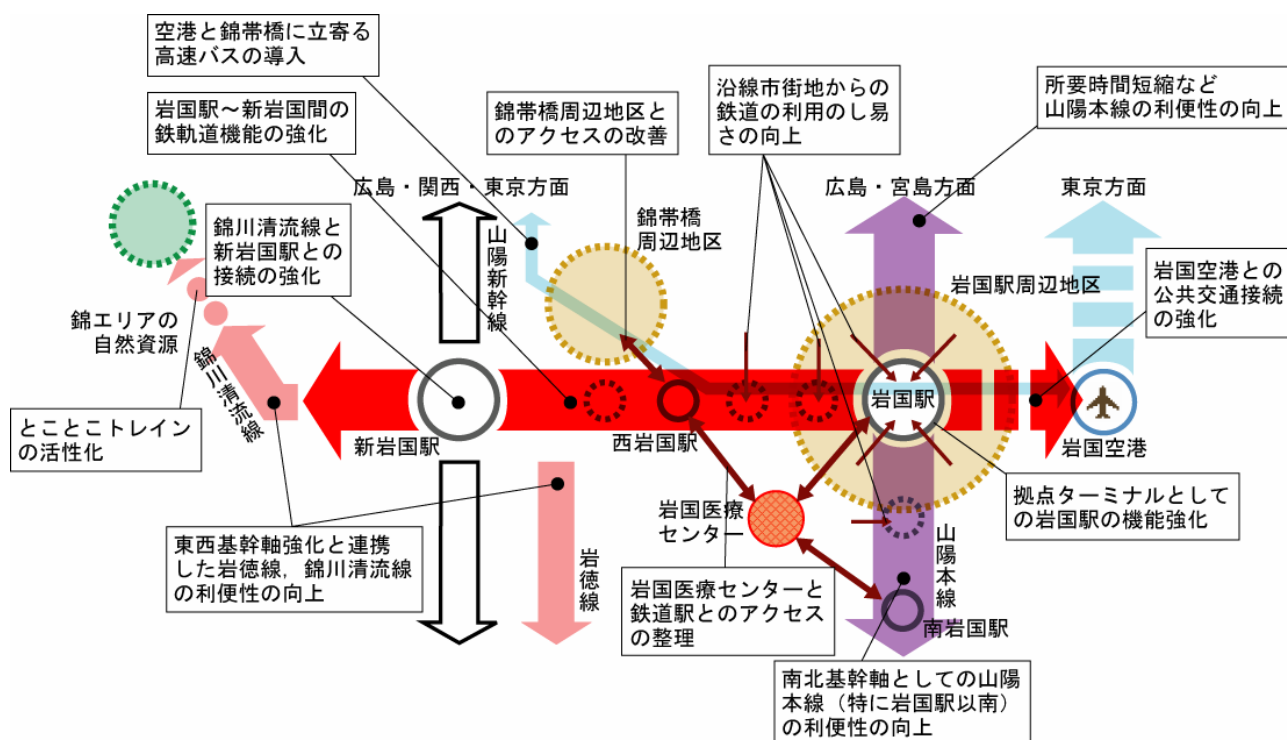
提案：具体施策とその内容

1-1 既存鉄道ネットワークを活用した公共交通基幹軸の形成

実施時期：中長期（可能なものは短期的に実施）

○公共交通ネットワークの主軸である既存鉄道の有効活用によるネットワーク全体の利便性向上に向けて、岩徳線や錦川清流線の都市鉄道としての活用（東西公共交通基幹の形成）、山陽本線の活用を図り、拠点間の連携強化などを促進する。

図2 公共交通基幹軸形成のイメージ



1-1 既存鉄道ネットワークを活用した公共交通基幹軸の形成 (1) ラインの強化

【具体的な施策】

○南北基幹軸としての山陽本線の利便性の向上

- ・山陽本線は、市域の鉄道ネットワークの主軸を成すものであり、広島・柳井方面との連携や宮島との観光周遊など重要な役割を果たしており、岩徳線や錦川清流線の利便性も、接続先である山陽本線の利便性に左右される。
- ・このため、市域全体の鉄道ネットワークの活用への波及もねらい、岩国（南岩国）～広島間の快速電車のスピードアップ（所要時間短縮）など、山陽本線の利便性向上を検討する。

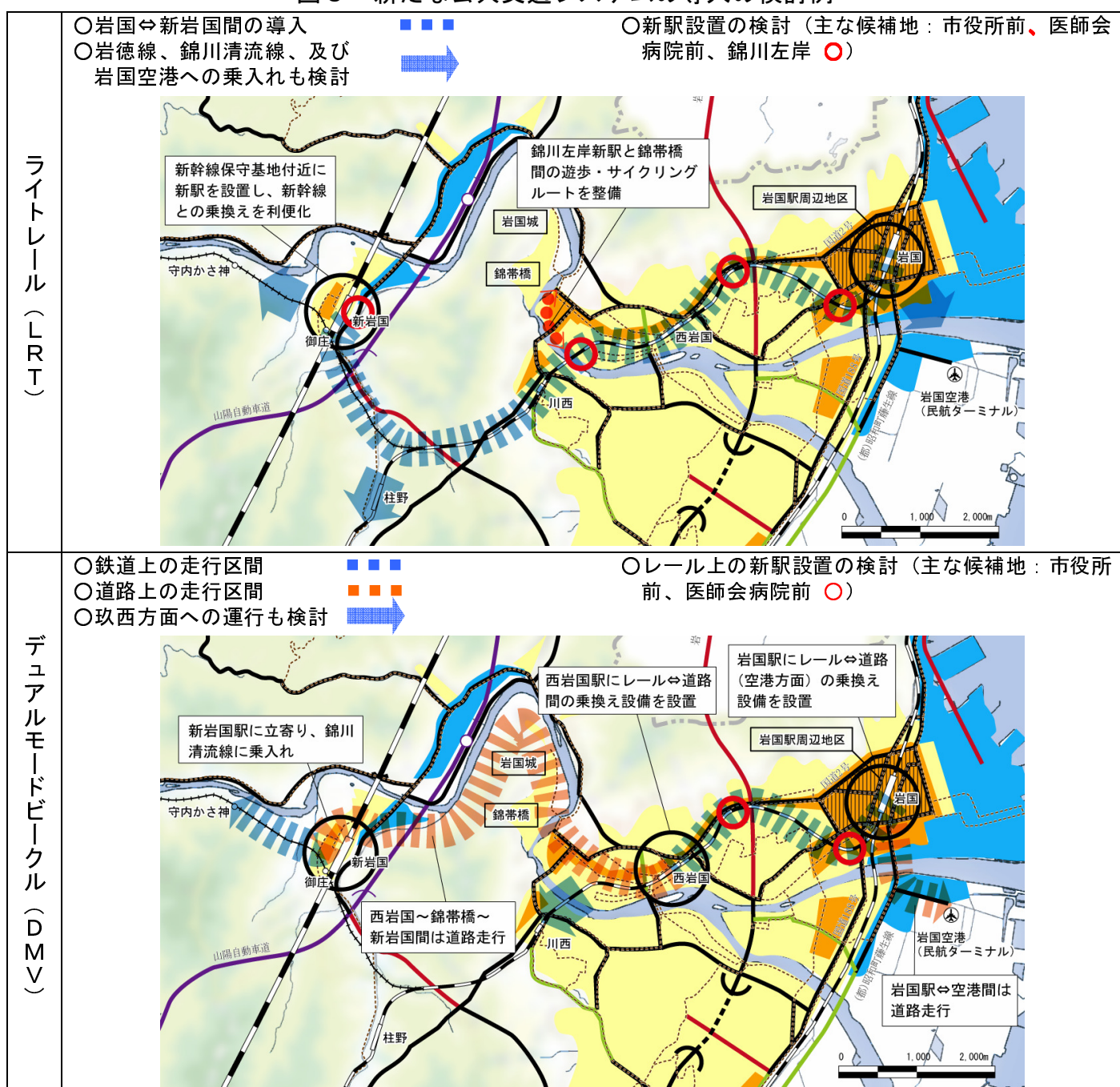
○東西基幹軸への新たな公共交通システム導入の検討

- ・岩徳線・錦川清流線は、市域の市街地エリアを横断し、新岩国駅、錦帯橋などの交通・観光拠点をつなぐ位置にありながら、都市鉄道として有効に活用しきれていない現状にある。
- ・既存システムでは、利便性向上、利用者のイメージアップ、利用意識向上に限界があることから、新たな公共交通システムの導入も視野に入れて、活用方策の検討を進める。
- ・新たな公共交通システムとしては、例えば以下のようなものがある。

⇒ライトレール（LRT）：新式の路面電車システム。富山で既存レールへの導入例あり。

⇒デュアルモードビークル（DMV）：レール上も道路上も走行できる車両を導入するシステム。本格運行している事例はないが、JR 北海道の実験、静岡県富士市で導入計画あり。

図3 新たな公共交通システムの導入の検討例



○基幹軸形成と連携した岩徳線、錦川清流線等の活用・活性化

- ・岩徳線、錦川清流線の活用・活性化に向けて、公共交通連携計画に示された生活交通バスとの連携強化、パークアンドライドの促進等を進めるとともに、端末交通の利便化と観光手段としてサイクルトレインの導入を検討する。
- ・さらに、錦川清流線につながるとことトレインの利便性向上、活性化を推進し、観光資源としても活用する。
- ・また、新たな公共交通システムの導入検討にあたって岩徳線、錦川清流線へのシステム導入について検討する。

1-1 既存鉄道ネットワークを活用した公共交通基幹軸の形成

(2) ノードの強化

【具体的な施策】

○新幹線新岩国駅と錦川清流線等の結節強化

- ・新岩国駅については、近傍に錦川清流線御庄駅がありながら、新幹線駅コンコースとの間が約 400m 離れていることもあって、「乗換え駅」としては活用されていない現状にある。
- ・その乗換えの利便性向上を図るため、御庄駅との連携強化として、新幹線との乗換え駅であることの認知度を高めるための駅名改称、御庄駅と新岩国駅間の乗換え通路等の改善、新幹線と錦川清流線のダイヤ調整、乗換え施設のバリアフリー化などを進める。
- ・また、既存引込み線用地の活用なども検討を行う。さらに新たな公共交通システム導入を図る際には、駅前または既存引込み線用地への駅設置を検討する。
- ・路線バスとのダイヤ調整など、乗り継ぎ利便性の向上を行う。

○南岩国駅の拠点駅としての機能強化

- ・南北基幹軸上の、岩国駅に次ぐ拠点駅として、南岩国駅の機能強化を検討する
 - ⇒南岩国駅への運行本数の増強を検討
 - ⇒南岩国駅の拠点駅（駅施設等のバリアフリー化、バス接続の改善、パークアンドライド駐車場や二輪車駐車場、駐輪場の整備等）
- ・また、平成 24 年度に開院する岩国医療センターの最寄り駅となることから、駅利用者の利便性向上及び結節強化を図る。

○南北・東西基幹軸における新駅設置の検討

- ・岩徳線は、岩国駅～西岩国駅～川西駅間は市街地内にあり、駅間隔は岩国駅～西岩国駅間が 3.7 km、西岩国駅～川西駅間が 1.9 km となっている。また、山陽本線も、岩国駅～南岩国駅間が 4.6 km もある。
- ・このため、沿線市街地を駅への徒歩・自転車圏で極力カバーし、鉄道の利便性向上を図るため、新駅設置について検討する。
- ・岩徳線の新駅設置の候補地としては、利用者の利便性向上の観点から、市役所前、医師会病院前、錦川左岸（錦帯橋アクセス）などが考えられる。

1-2 地域間連携に資する幹線道路の重点的な整備

実施時期：中長期

○公共交通による地域間連携の強化とあわせ、自動車交通面でも計画・構想道路の重点的な整備を進め、市街地内の幹線道路からの交通分散化、交通手段選択性の向上を図る。

【具体的な施策】

- 岩国大竹道路の整備促進
- 岩国南バイパス南伸の事業化
- 岩国玖西連絡幹線道路の事業化

1-3 拠点エリア・施設等へのアクセス性の向上

実施時期：短期～中長期

○錦帯橋周辺地区、岩国空港、岩国医療センター等の拠点エリア・施設等への公共交通、徒歩・自転車によるアクセス性を向上させ、自動車に過度に頼らずに済む形での来訪者の交通利便性の向上を図る

【具体的な施策】

1-3(1) 錦帯橋周辺地区の歩いて楽しめる交通環境の形成

- 最寄り駅との歩行者・自転車アクセスの改善
- 観光パークアンドバスライドの導入
- 空港バスの錦帯橋立寄り・途中下車方式の導入
- 歴史的市街地内の歩行者環境の改善
- 歩いて楽しめる交通環境形成に向けた交通社会実験実施の検討

- ・自動車交通に頼らずに地区にアクセスでき、地区内は歩いて楽しめる交通環境を形成し、観光シーズン等の道路渋滞の緩和、歴史的環境と交通環境との調和を図る。
- ・岩徳線の最寄り駅との歩行者・自転車アクセスの改善については、当面は西岩国駅からアクセスすることとし、錦川左岸沿いに錦帯橋につながる遊歩・自転車道の整備、観光レンタサイクルの拡充、錦帯橋や西岩国駅前におけるバス間の乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、錦川左岸付近での新駅設置を検討する。
- ・広域から自動車で来訪する観光客向けに、山陽自動車道岩国インターチェンジ付近に駐車場を設置し（将来的には岩国大竹道路付近への設置も検討）、パークアンドバスライドを導入する。バスについては、錦帯橋だけでなく中心市街地も周回し街なかへの来訪誘導も図る。
- ・また、山陽自動車道を経て広島方面とつなぐ空港バスを導入し、錦帯橋で途中下車して観光できる方式を導入する。
- ・錦帯橋周辺地区内では、歴史的市街地の歩いて楽しめる環境形成のため、歩行者空間の整備等を図ることにより、観光振興への空港の活用を促進する。
- ・観光交通施策の実施に向けて、当面、交通社会実験の実施により効果の検証やその内容について検討する。

1-3(2) 岩国空港との公共交通アクセスの整備

○岩国駅とのアクセスの確保

○空港を中心とした広域的な周遊ルート強化

- ・岩国駅と岩国空港を結ぶバス路線を開設し空港から岩国駅、錦帯橋周辺地区への円滑な移動を確保する。
- ・回遊性を持つ観光を強化するため、宮島、広島、柳井などの観光地への円滑な移動に資する鉄道・バスの連携を強化する。
- ・中長期的には、公共交通基幹軸としての新たな公共交通システムの岩国空港への導入を検討する。

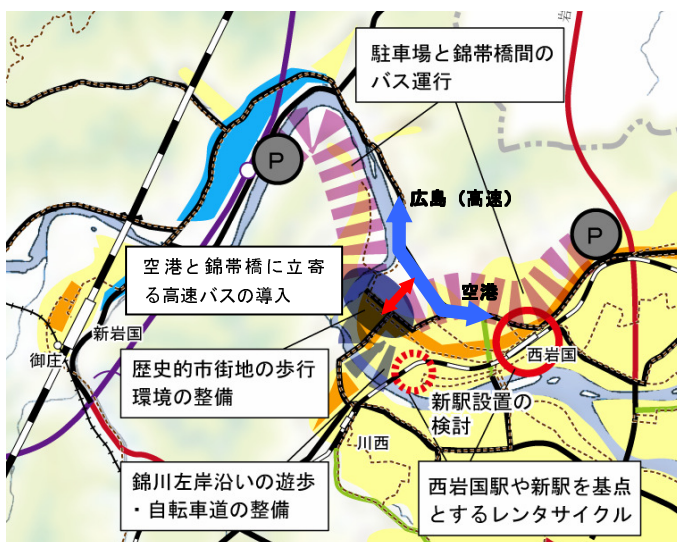
1-3(3) 岩国医療センターとの公共交通アクセスの充実

○最寄り三駅とのバス路線の整備

○最寄り駅の交通手段間の乗換え施設の改良

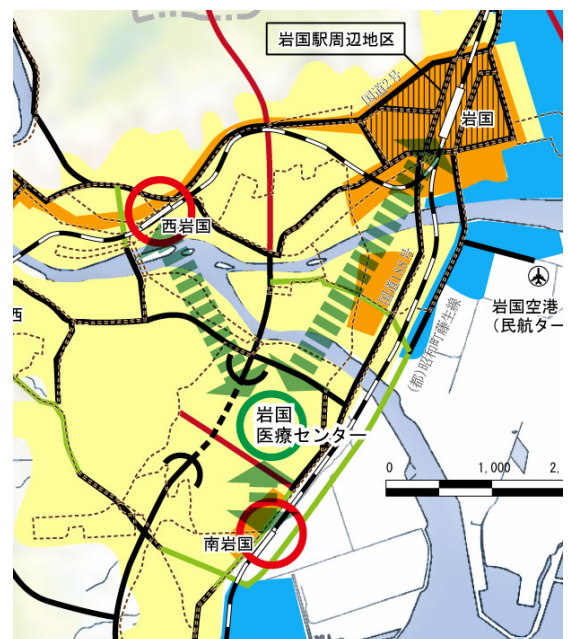
- ・岩国医療センターが最寄りの駅（岩国駅、南岩国駅、西岩国駅）の中間部に位置することから、鉄道、バス等の公共交通によるアクセスを充実することで、自動車を利用できない市民のアクセス性を確保する。
- ・岩国駅とのバス路線整備と併せ、南岩国駅及び西岩国駅とのバス路線を整備する。
- ・鉄道、バスとの乗換えやバス同士の乗換えの利便性向上のため、南岩国駅及び西岩国駅や両駅の駅前広場など乗換え施設の改良（バリアフリー化を含む）を行うとともに、駐輪場を整備する。

図4 錦帯橋周辺の歩いて楽しめる交通環境形成のイメージ



P パークアンドライド用駐車場

図5 岩国医療センターへの公共交通アクセス充実のイメージ



← → 鉄道駅とのバス路線の整備
駅や駅前広場の乗換え施設の改良、駐輪場整備

1-4 交通手段間連携の強化による公共交通 利便性向上の支援

短期～中長期

- ネットワークのハード整備と併せ、各種ソフト施策も含め公共交通の利便性向上を支援する施策の導入を進める
- 支援施設等の導入にあたっては、市民の日常的な利用対応だけでなく、市内交通を日常的に利用しない観光客等にも、交通情報提供や便利な乗車券発行など、判りやすいサービス提供を行う。
- 岩国市地域公共交通連携計画では、玖西・玖北エリアを中心に、駅と結ぶバスネットの強化やパークアンドライドの促進など鉄道端末交通の改善、生活バス等の運行情報提供の強化を図ることとしている。これらの取組みを踏まえ、またその経験や成果を活かしながら取組みを進める。

【具体的な施策】

○端末交通手段との連携の強化

- ・鉄道を主軸とする公共交通ネットワークの利便性向上のためには、鉄道本体の利便性の向上だけでなく、鉄道（鉄道駅）へのアクセス改善（端末交通の改善）を一体として進める必要がある。
- ・1-1 に示した新駅設置によって徒歩や自転車で鉄道にアクセスできるエリアを拡大する。
- ・徒歩・自転車圏外からのアクセスを改善するため、駅と結ぶバスネットの強化、パークアンドライドの促進を図る。
- ・玖北・玖西エリアにおいては、公共交通連携計画に示されたバスネットの再編、パークアンドライドの促進を進める。
- ・岩国エリアにおいては、岩国医療センターの移転に伴うバスネットの再編、南岩国駅等におけるパークアンドライドの促進等を図る。

○街なか循環バスなど、路線バスの利便性の向上

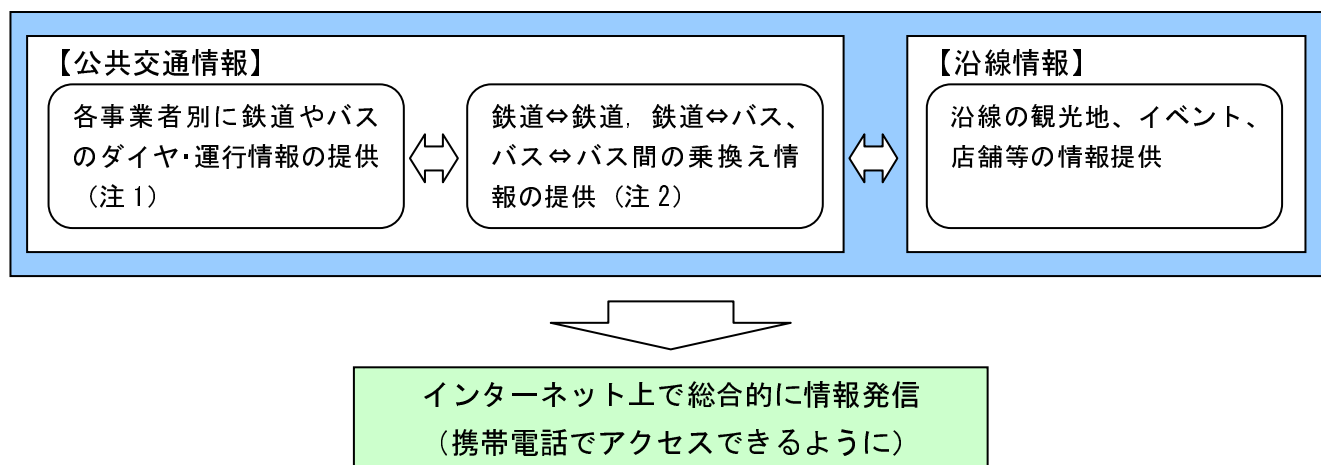
- ・鉄道と端末バスの連携強化に加え、中心市街地における街なか循環バスの導入や主な駅前やバス停留所等における乗り継ぎ利便性の向上（ダイヤ調整、乗り継ぎ待ちのためのシェルター等の施設設置）などにより、路線バスの利便性向上を進める。

○総合的な乗換え情報提供システムの導入

- ・異なる交通事業者間（鉄道⇄バス等）の乗り継ぎ情報の判りにくさを改善するため、鉄道（錦川清流線、JR）、一般のバス等も含め、市全域を対象とした総合的な公共交通の情報提供システムの導入を図る。

- ・総合的な情報提供システム構築には相当の時間を要することから、関係機関・事業者間の調整を図り、また社会実験（事例として篠山の実験あり）によって利用する市民や観光客の反応も踏まえながら、段階的にシステム構築を図る。

図6 総合的な公共交通情報システム構築のイメージ



注 1) 個別事業者別には一定進捗している（ダイヤ情報は各事業者がWEB上で公開、市交通局はバスロケーションシステムを導入）

注 2) 一部は情報提供されている（錦川鉄道HPでは、接続バスのダイヤを情報提供）

○観光客向けの便利な鉄道・バス共通乗車券の発行

- ・公共交通での観光の利便性向上を図るため、錦帯橋周辺地区や錦川などに来訪する観光客を対象に、宮島、広島、柳井など一定エリアにおける鉄道・バス等が乗り放題できる1日共通乗車券の発行に向け、関係事業者と調整を進める。
- ・共通乗車券のイメージとしては、以下のようなタイプが考えられ、乗車券に施設入場料の割引券をセットすることも効果的である。
 - ⇒一定エリア内の鉄道・バス等の乗り放題券の発行（鎌倉市の「環境フリー手形」の事例あり）
 - ⇒新幹線乗車券とのセット販売されているJR周遊券に、市営バス・錦川清流線の1日乗車券をセット化

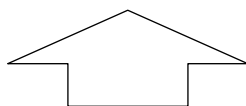
施策パッケージ2

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。

次世代ターミナルの基本的考え方

- 新しい駅舎と駅前広場を中心に、これらに面する周辺の建築空間も一体的に、岩国市の玄関口にふさわしい景観を形成する空間
- 鉄道や航空機によって岩国に来訪する人たちが、公共交通によって市内各地や周辺の観光地等に円滑に行き来できる交通結節機能を持つ空間
- 公共交通のハブとなり、市民の鉄道やバス・タクシーなど公共交通の利便性向上により、岩国市の公共交通利用を促進することに寄与する空間
- 中心市街地を訪れる人や中心市街地内の住民が、バリア無く、歩いて楽しめ暮らせる中心市街地の交通環境の中心となる空間
- 空間自体に魅力、集客性があり、また魅力的な空間形成が周辺市街地の更新を誘発することによって、中心市街地の活性化に寄与する空間

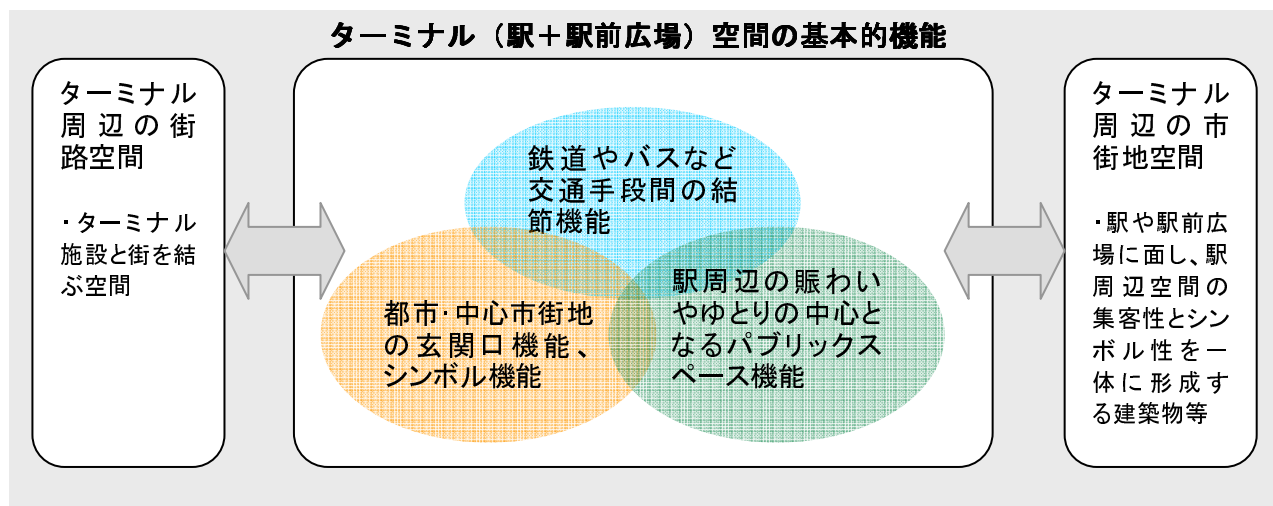


○現状の駅及び駅前広場は、

- ・ 地下道はあるものの、駅東西市街地間の通行、東西の駅前広場間の連携が円滑に行える状況ではなく、ターミナルとしての一体性を欠いている
- ・ 駅関連の施設（階段等）がバリアフリーになっていない
- ・ 岩国市の玄関口にふさわしい賑わいや景観を持つ空間とはなっていない
- ・ 駅や駅前広場を利用する市民・来訪者にとって、各種交通手段間の結節が必ずしも便利なものとはなっていない

などの問題があり、抜本的な改良が必要

図7 駅周辺の市街地整備と一体となった「次世代ターミナル」形成の考え方



現状の岩国駅は、交通機能に特化している状況（交通機能にも不備がみられる）

・集約型都市構造形成・中心市街地活性化における駅周辺空間の戦略性

・地球環境問題を背景とする、過度に自動車に依存しない交通システム・空間づくり

・超高齢社会、市民意識の変化等による「歩いて暮らせる街づくり」の必要性の高まり

○都市をめぐる社会経済情勢の変化のもとで、ターミナルとその周辺空間に求められるものや「造り方」は変化しつつある

キーワードは・・・
「人間・にぎわい」、「環境・景観」の重視

岩国の駅周辺空間の整備にあたっては、この新しい時代の動きを踏まえたものとすべき

【ターミナル周辺の道路（公共）空間は】

・歩行者・自転車空間を充実させ、街なかは自動車に頼らず、歩いて回遊でき、賑わいづくりに寄与できる空間に

【ターミナル空間は】

・人が利用しやすい交通空間であるとともに、**それ自体が集客空間・環境空間**となって、中心市街地活性化のコアとなる空間に

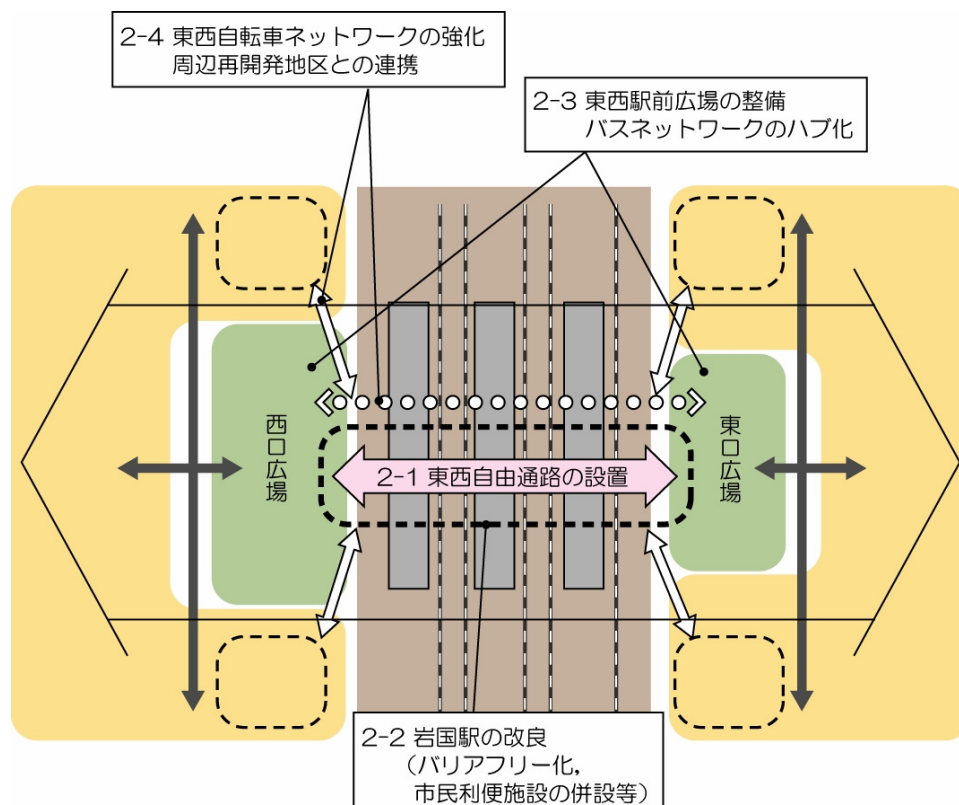
【ターミナル空間周辺の市街地空間は】

・ターミナル空間の集客性・魅力度向上と連携し、**駅前のポテンシャルを活かした都市機能集積（再開発）の場**に

パッケージを構成する施策

パッケージを構成する施策	施策の目的等
2-1 駅東西地区の連携を強化する自由通路の設置	・鉄道による地区分断を解消し中心市街地を一体化 ・東西の駅前広場の連携を改善し、広場の効率的な利用を図り、ターミナル機能強化に貢献
2-2 駅施設のバリアフリー化、市民利便施設の駅への併設など、岩国駅の改良	・老朽化した駅舎を改築し、バリアフリー化、東口からの駅利用改善等も含め、利用者が使いやすい駅舎の整備 ・駅前広場空間とも一体的に、岩国市の玄関口にふさわしい景観を形成 ・駅利用者の利便性、駅前の賑わいづくり、駅前という人の集まるロケーションを活かした市民利便施設の駅への併設
2-3 公共交通結節のハブ機能と環境空間機能を併せ持ち、岩国の玄関口にふさわしい景観と賑わいを持つ空間としての東西駅前広場の整備	・公共交通手段の結節点としての機能を強化。特にバスネットのハブとしての機能強化を重視 ・ターミナル機能だけでなく、岩国の玄関口にふさわしい、良好な景観、賑わいを持った空間を形成
2-4 自由通路・駅前広場整備と連携した駅前の歩行者・自転車交通環境の改善	・中心市街地の歩行者・自転車ネットワークの要にふさわしい歩行者・自転車施設を、自由通路・駅前広場整備や周辺再開発と一体的に実施、または調整 ・既設地下通路を活用して東西の自転車優先の通行路を確保 ・周辺街区との連携に配慮し事業調整

図8 施策パッケージ2の具体施策の配置図



提案：具体施策とその内容

2-1 東西自由通路の設置

2-2 岩国駅の改良

実施時期：短期

（自由通路と駅改良を一体的に実施）

○駅東西地区を連携する自由通路を設置し、駅東西の市街地の一体性の向上、東西駅前広場の連携性向上を図る。

○自由通路設置と一体的に岩国駅の改良を行い、駅施設のバリアフリー化、東口からの駅利用の利便化を図るとともに、交通結節機能が高くなった駅に、市民利便施設の収容を図る。

【具体的な施策】

○自由通路と駅舎の一体的な整備・改良

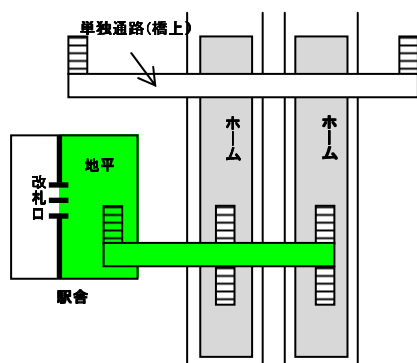
- ・駅部における自由通路の設置形態については、主に下図に示すような形態があるが、自由通路と駅舎が一体的になる橋上駅方式もしくは半橋上駅方式を採用することを基本として、関係機関との協議を進める。なお、自由通路は歩行者優先とする。

○市民利便施設の設置（設置場所や収容する施設の検討）

- ・市民利便施設については、現駅舎内にある店舗等機能の維持を基本とする。
- ・新駅舎との一体整備、駅舎に近接する駅前広場付近や駅周辺の再開発ビル内への収容などの選択肢を考慮し、公共施設、交番等を収容する施設種類、収容形態等を検討する。

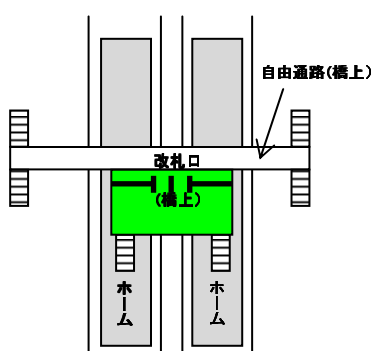
図9 自由通路と駅舎改良の主な形態（一般的な形態を図示）

■自由通路単独



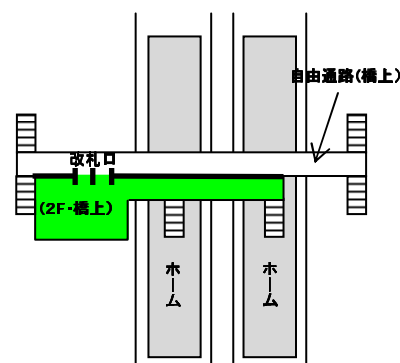
・自由通路と駅改良（バリアフリー等）を別々に行う形態

■橋上駅



・駅舎（改札口、駅務施設等）をホーム上部に移設し、橋上通路を、駅利用者とは非駅利用の通行者の兼用とする形態

■半橋上駅



・新駅舎はホームの外の上屋内に設け、その2階部に自由通路に面する改札口等を設ける形態（橋上駅よりコストは低い）



駅構内の通路施設等（駅務施設含む）

階段部はバリアフリー化

※自由通路等の位置を示すものではない。

2-3 東西駅前広場の整備

2-4 駅周辺の歩行者・自転車環境の改善

実施時期：短期

（広場整備と歩行者等の環境整備を一体に実施）

○自由通路の設置、駅舎の改良、東西駅前広場の整備を行い、ターミナル機能を強化し、岩国市の玄関口にふさわしい景観と賑わいの中心になる空間の形成を図る。

○自由通路の設置、駅前広場の整備、既設地下通路の自転車優先活用により、自転車・歩行者空間を確保し、駅周辺の歩行者・自転車交通環境の改善を図る。

【具体的な施策】

○適切な機能分担と連携の下での、東西駅前広場の再整備

- ・交通結節機能強化と岩国市の玄関口にふさわしい空間を形成するため、西口と東口の適切な役割分担のもと、公共交通結節機能、岩国の玄関口にふさわしい空間機能等を整備する。
 - ・バス機能は、西口の機能強化を基本とし、東口での機能補完も検討
 - ・自家用車送迎機能は、東口・西口広場間での機能分担を検討
 - ・賑わい・景観機能は、西口を中心に東口も含め、周辺街区や駅舎とも一体的に形成

○駅周辺の駐輪場の再整備

- ・駅周辺の駐輪場の適正配置などにより、自転車利用者の利便性を図る。

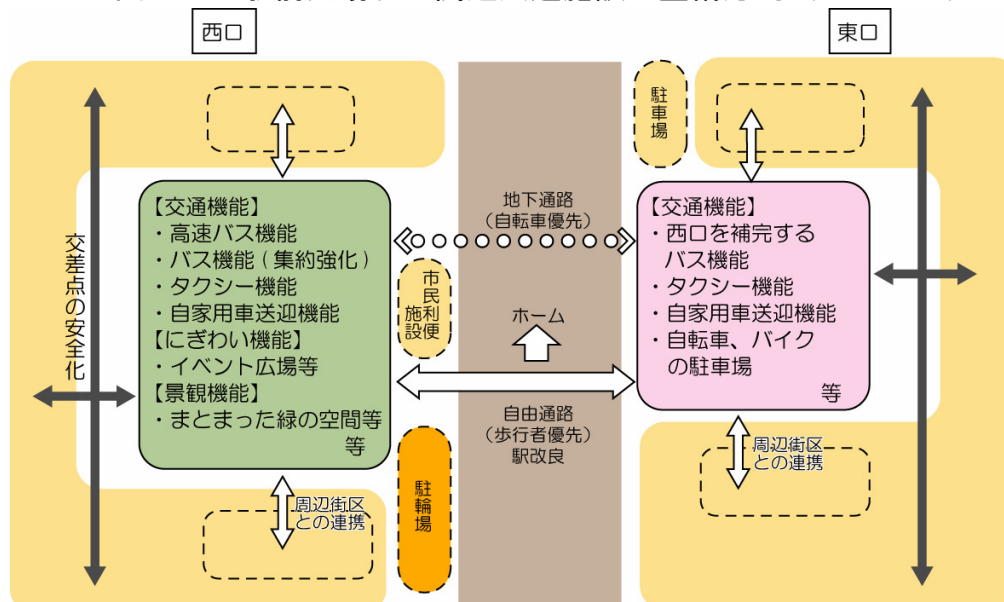
○自転車優先通路としての既存地下通路の活用

- ・既存地下通路を自転車優先通路として活用するため、駅前広場整備と一体的に出入り口部のスロープ改良等を行なう。

○周辺街区との整備の連携についての検討、調整

- ・駅前広場等と周辺街区との整備の連携について検討し、必要に応じて調整を行なう。

図 10 駅前広場及び関連交通施設の整備方向（イメージ）



施策パッケージ3

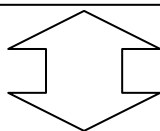
駅周辺地区の歩いて楽しめ、賑わいのある人重視の交通環境の形成

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来て、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。

駅周辺地区における「人重視の交通環境」形成の基本的考え方

■市街地内道路の自動車交通負荷の軽減による「歩き易い環境」形成の素地づくり

- バイパス整備等による駅周辺地区の幹線道路からの自動車交通の分散化
- 駅周辺地区への公共交通アクセスの改善による自動車利用からの転換＝道路交通の抑制
- 周辺道路の混雑緩和やフリンジ型駐車システム導入などによる「地区周辺までの自動車アクセス」の改善



■駅周辺地区内の「歩いて楽しめる」交通環境の整備

- 駅周辺地区の幹線道路や商店街の道路を、歩行者・自転車重視の空間に改善
- 街なか循環バスの運行などによる、歩行者・自転車利用を補完し、自動車に頼らず街なかを移動できる交通サービスの強化

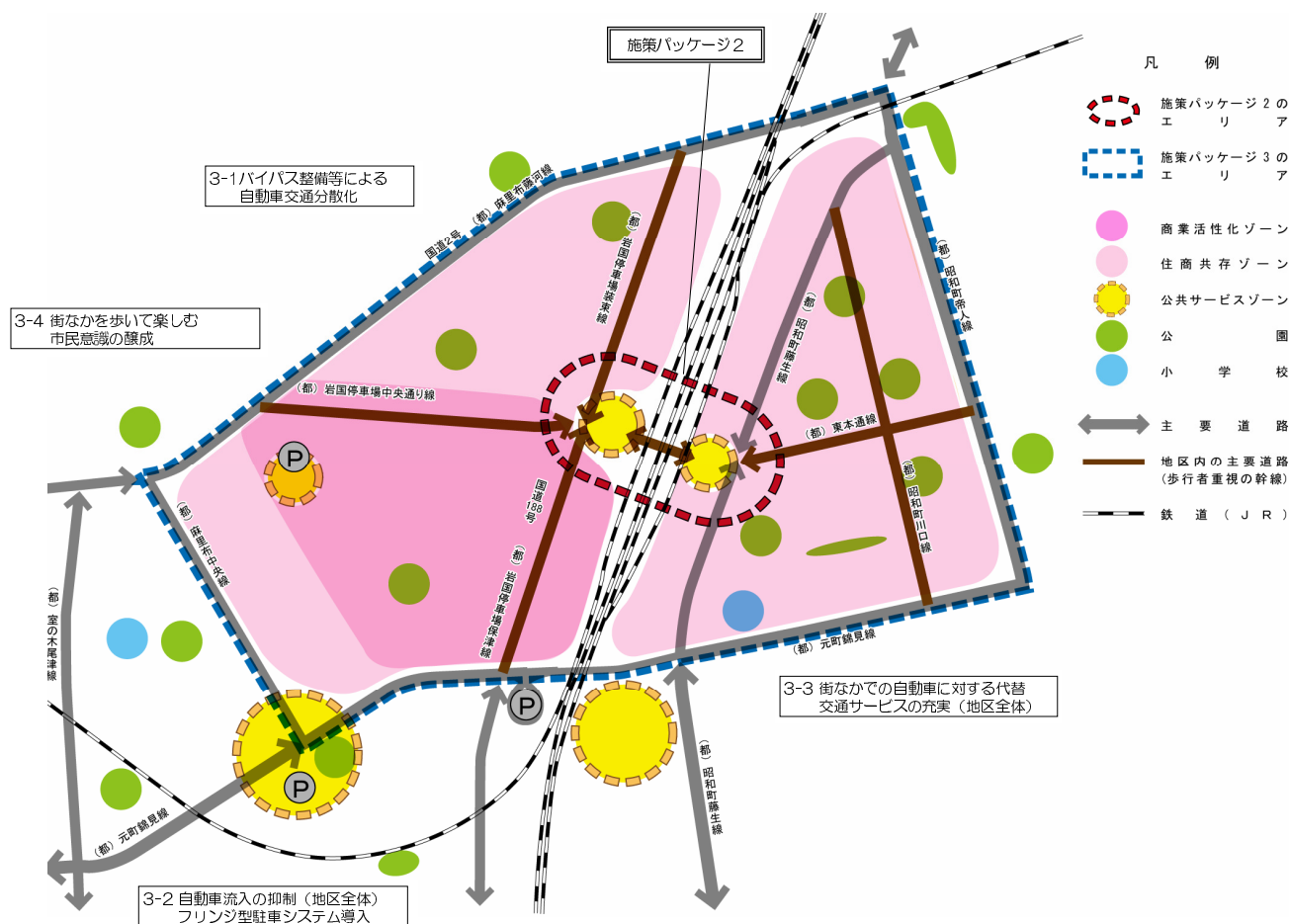
図 1 1 駅周辺地区の交通環境改善の方向（広域イメージ）



パッケージを構成する施策

パッケージを構成する施策	施策の目的等
3-1 バイパス整備等による駅周辺地区からの自動車交通分散化	・ バイパス等の整備を促進し交通の分散化によって、道路混雑緩和による駅周辺地区へのアクセスの改善 ・ 駅前の幹線道路(国道 188 号、中央通り線)の交通量削減により人の交通環境が改善
3-2 自動車流入抑制の強化やフリッジ型駐車システム導入による、街なかの自動車利用の適正化	・ 「街までの自動車アクセスは保証しつつ街なかは「歩いて楽しめる」安全安心な交通環境とする」ことを基調として、自動車利用の適正化に資する交通システムの導入を促進
3-3 街なかでの自動車に対する代替交通サービスの充実	・ 自動車利用の適正化と連動し、街なかでの自動車に替わる交通サービスあるいは空間整備を実施することにより、来街者が街なかを歩いて楽しみ、自由に回遊できる交通サービスを提供
3-4 街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成	・ 施設整備とともに、歩行者空間整備等の社会実験の実施により、市民の「自動車に頼らずとも歩いて楽しめる駅周辺地区」との意識を醸成

図 1 2 施策パッケージ 3 の具体施策の配置図



提案：具体施策とその内容

3-1 バイパス整備等による駅周辺の自動車交通の分散化

実施時期：中長期
(岩国大竹道路は平成 30 年代に供用予定)

○バイパス整備などによる自動車交通の分散化を通じて駅周辺地区の幹線道路の自動車交通量の削減を図り、沿道環境・交通安全の向上を実現するとともに、歩道拡幅等歩行者・自転車環境充実のための素地を形成する。

【具体的な施策】

- 岩国大竹道路の整備
- 都市計画道路昭和町藤生線の整備

・岩国大竹道路は国道 2 号・188 号からの、昭和町藤生線は 188 号からの交通分散に寄与。

3-2 街なかの自動車利用の適正化

実施時期：短期（試行）～
中長期（本格化）

○駅周辺地区への自動車による来訪は保証しつつ、街なかでの移動は過度に自動車に頼らない交通環境を形成するため、「3-3 代替交通サービスの充実」と一体的に、駐車場の適正配置と活用、自動車通行抑制等により、街なかの自動車利用の適正化を図る。

【具体的な施策】

○フリンジ型駐車システムの導入

- ・既存の公共・民間の駐車場を対象に、一体的な案内情報サービスや商店街の買い物と駐車料金連携化等を行うことで、フリンジ型駐車システムの導入を図る。
- ・短期的には公共施設の駐車場の休日開放、既存駐車場の活用などについて試行運用し、中長期的に本格的なフリンジ型駐車システムを構築する。

○街なかへの自動車流入抑制の強化

- ・街なかの道路を歩行者・自転車重視の空間とするため、自動車通行の規制等により（3-3 参照）、街なかへの自動車流入の抑制を図る。

3-3 自動車に対する代替交通サービスの充実

実施時期：短期～中長期
(実施可能なものから着手)

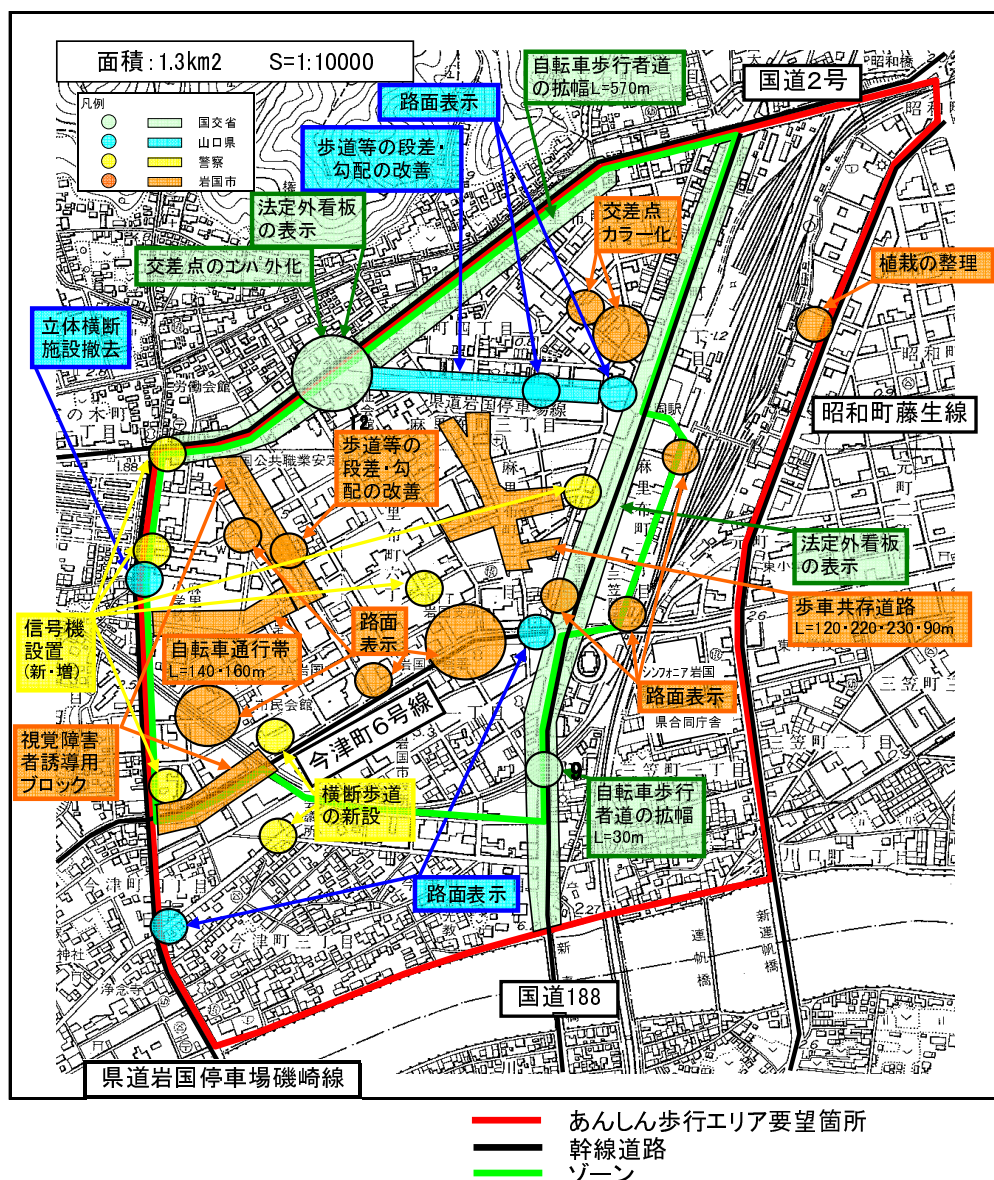
○自動車利用の適正化と併せて、歩行者・自転車環境の改善等により自動車に頼らずに済む交通サービスを充実し、街なかを歩いて楽しむ人々が増加し、賑わいの創出を図る。

【具体的な施策】

○商店街の歩行者空間の魅力化

- ・歩行者・自転車の交通安全の向上、街なかでの自動車利用の適正化を目指して、公安委員会と道路管理者が連携して既に着手している「麻里布地区あんしん歩行エリア」の整備を引き続き推進する。（現計画期間：平成 20 年度から平成 24 年度）
- ・交通安全対策に加え、商店街の歩行者空間の魅力化や歩き易さ向上に向け、街かどポケットパークや街歩き案内板の設置箇所の選定等検討を進める。
- ・商店街の歩行者空間の確保のため、適正な駐輪場の配置等について検討する。

図 13 麻里布地区あんしん歩行エリアの実施計画図



○国道 188 号、県道岩国停車場線の歩行者・自転車空間の拡幅

- ・中長期的な岩国大竹道路の整備等により、駅周辺地区の幹線道路での自動車交通量が減少することに併せ、車線数の削減等を行い、歩行者・自転車空間を拡幅し、商店街の賑わいづくりに寄与する道路空間を創出する。

- ・実施時期は岩国大竹道路等の供用開始が必要であるが、短期的に歩道拡幅などの道路断面再配分を社会実験として試行し、街の賑わいづくりへの効果を検証する（施策 3-4 参照）。

○街なか循環バスの運行

- ・中心市街地内の主要な施設、駐車場を循環するバスを導入する。
- ・一日乗り放題、駐車場利用券との連携とによって、利用し易く、買い物にも便利なバスとする。バス車両は、環境に配慮し、エコタイプの導入を図る。
- ・当面、施策 3-4 の一環として試行運行を行い、その効果を検証した上で本格運行の可否を判断する。

○街なかでの福祉的な交通サービスの提供

- ・既に実施中の電動カート貸し出しの拡充とともに、電動車椅子の貸し出しや高齢者向け施設を回るデマンドバスの導入などについて検討する。

○岩国駅の改良と市役所前新駅設置の検討

- ・鉄道による地区アクセスを改善するため、岩国駅改良（施策パッケージ 2）に加え、市役所付近に新駅を設置し、中心市街地への鉄道によるアクセス性を向上させ、自動車アクセスからの転換を誘導する。
- ・市役所前駅（仮称）⇄岩国駅間の街なか回遊ルートの整備について検討する。
- ・新駅設置については、「施策パッケージ 1」における東西公共交通基幹軸の形成と一体的に検討する。

3-4 街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成

○自動車利用が浸透している岩国市において、歩行者空間等の整備だけでは、「街なかを歩いて楽しむ」交通行動への転換は難しい。このため、施策パッケージ 4 のモビリティマネジメントの一環として、歩行者・自転車優先のまちづくりを進めるための社会実験の実施等によって、街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成を図る。

【具体的な施策】

○駅前の歩行者空間拡大等の社会実験の実施

- ・駅周辺地区が歩いて楽しめる街になることを市民にアピールし、また施策 3-3 のような道路空間整備に対する市民の評価を把握するため、岩国駅西口付近等で賑わいづくりの社会実験を実施し、その成果を踏まえて実験の拡大的継続、ハード整備への反映を行う。
- ・実験イメージ：休日に西口広場周辺の国道 188 号や中央通において車道を縮め歩行者空間を広げ、その空間でオープンカフェ等の楽しめるイベントなどを開催（宮崎市、鳥取市等で同種の実験例あり）。これに併せて、フリンジ型駐車場、循環バスの運行等も実験。

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

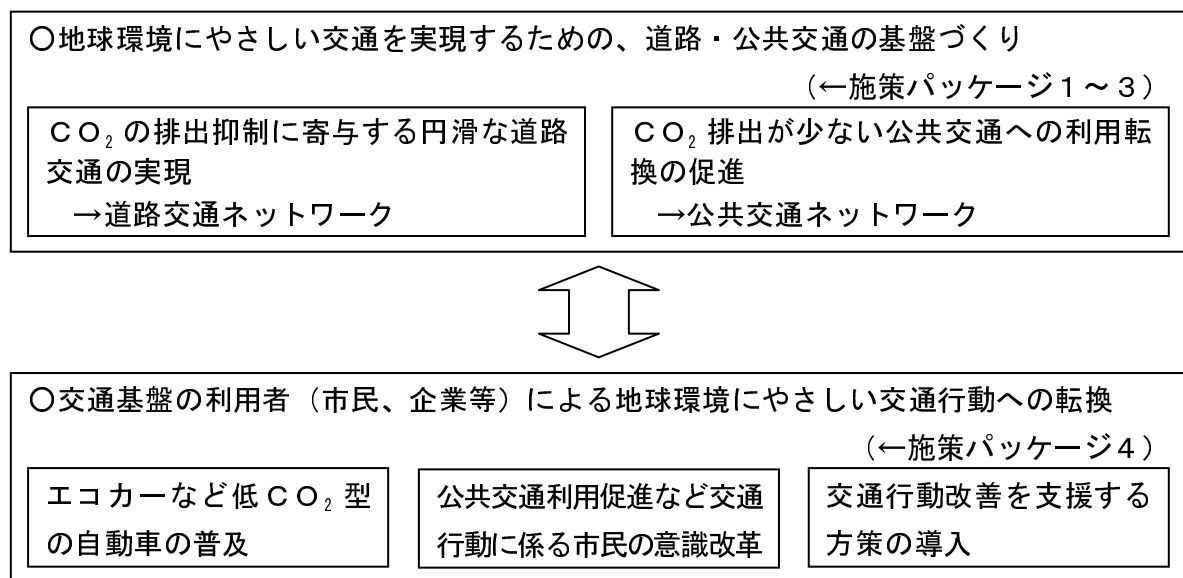
地球環境問題が深刻化する中、自動車交通への依存が高い岩国市の交通現況に対し、エコカーの普及、賢いクルマの使い方の普及、公共交通を利用する習慣の定着により、地球環境への負荷を軽減する多様な取組みを推進する。

施策パッケージ1～3と施策パッケージ4との関係

■地球環境問題への対応は、本交通戦略策定の主要な背景のひとつである。

地球環境にやさしい交通を実現するためには、その基盤となる道路・公共交通ネットワークの充実が不可欠である。

しかし、その基盤の充実だけでは地球環境にやさしい交通を実現するには不十分であり、その基盤を活用することによって地球環境にやさしい方向に市民等の交通行動を変えていくことが必要である。これらの関係を施策パッケージ対応で示すと以下ようになる。



パッケージを構成する施策

パッケージを構成する施策	施策の目的等
4-1 エコカー普及の支援	・国の施策展開を注視した上で、電気自動車などのエコカー普及に向け、特に現時点では充電施設の不備など普及上の制約のある電気自動車の普及支援のため、岩国市独自の取組みを推進
4-2 賢いクルマの使い方の普及の支援	・賢いクルマの普及を図るためには、市民や企業の交通意識の改善が大切であるが（4-3）、その意識改善に伴う交通行動の改善を支援するための、ハード（施設整備等）やソフト（市民相互の情報交換等）の取組みを促進
4-3 市民や企業参加による交通意識の改善運動の展開	・市民や企業の参加により「賢いクルマの使い方」「うまい公共交通の使い方」などの意識を高め、個人レベルで交通行動を変革する運動を展開し、地球環境に優しい交通を実現 ・公共交通連携計画では錦川清流線を対象とした「公共交通教室」による公共交通利用運動を開始しているが、この成果を踏まえつつ市域全体に運動を拡大

提案：具体施策とその内容

4-1 エコカー普及の支援

実施時期：中長期

○電気自動車などのエコカーの普及は、技術開発や車両購入の支援など国全体の施策展開との関係が大きい、「環境都市・岩国」の実現を図るため、岩国市が独自に取り組むことが可能な施策を検討・実施する。

【具体的な施策】

○公共施設・駐車場等への充電ステーションの設置

○電気自動車を用いた公共レンタカー制度の導入

- ・エコカーの中でも、電気自動車は、ガソリン車等（ハイブリッド車含む）に比べ、一回の充電による走行可能距離が短く、充電ステーションの設置数が少ないため、エコカー普及が制約される問題がある。
- ・エコカー普及への市独自の取組みとして電気自動車に着目し、公共施設やパークアンドライド／フリンジ駐車場への充電ステーションを設置する。
- ・市役所公用車への電気自動車導入とその車両を活かした電気自動車による公共レンタカー制度の導入を検討する。

4-2 賢いクルマの使い方の普及の支援

実施時期：短期（試行）～
中長期（定着）

○「賢いクルマの使い方」は、全国的に活動が広がってきているモビリティマネジメントを、わかりやすく示す表現として使われている言葉である。

基本的な考え方は、過度な自動車利用を効率的な自動車利用や公共交通とのバランスのとれた利用へと転換していくものである。

○賢いクルマの使い方の普及のためには、市民や企業などの自動車利用に対する意識・行動の変革（4-3）とともに、行動改善をし易くするための情報システムや交通基盤整備などの対応が必要であり、それらの普及支援策の導入を進める。

【具体的な施策】

○自動車の共同利用・相乗り普及のための情報交換システムづくり

- ・マイカーの空き又は利用ニーズの情報交換、相乗り可能な同一方向への通勤等の情報交換を行い、自動車の提供者と利用ニーズとのマッチングを行うシステムを構築する。

○駅前広場等での相乗り車用乗降場の確保

- ・通勤交通で相乗りを普及させるうえで、相乗りできる場所が明確であり、また公共交通とも連携できる場所であることが効果的。そこで、駅前広場等において相乗り車（企業通勤バス含む）用乗降場を設置する。

4-3 市民や企業参加による交通意識の改善運動の展開

実施時期：短期（試行）～
中長期（拡大・定着）

○市民や企業の参加により、「賢いクルマの使い方」「上手い公共交通の使い方」などの意識を高め、個人や企業単位で交通行動を変革する運動を展開し、それらを積上げ、輪を拡げていくことによって地球環境に優しい交通を実現する

【具体的な施策】

○市民参加での交通意識・行動の改善運動の推進

- ・錦川清流線で行われている「公共交通教室」を参考に、行政と学校、自治会などが連携し、環境学習等による市民自らの交通行動の検証、カーシェアリング等の施策実験などを行い、継続的に交通意識・交通行動の改善を推進する。
- ・この種の実践は全国的に大きく広がっているが、地域の事情や参加する市民の層や考え方などによって様々な取り組み方がある。共通しているのは、参加する市民等の発意を大切にすることである。主な取り組みパターンとしては次のようなものがあり、岩国市の実情に沿った推進について検討を進め、試行を開始する。

- ・ 学校や子ども会など、子ども中心の活動：まず自分たちの生活や交通行動が環境にどういう影響を与えているかを学習（たとえば、チェックシートを作成し、家族と一緒に家族の交通行動の環境への影響をチェック）。次いで自分や家族の行動を環境に優しいものに変えられるかを検討し、変えた場合の効果を検証（実地で変えた場合の交通行動を試してみるといったことも）
- ・ 自治会や婦人会など地域団体による活動：子ども中心の場合と同じく学習からスタートするのが通例。カーシェアリングなど、地域で実施が考えられる施策を実験的に試みるケースも多い。

○企業参加での交通意識・行動の改善運動の推進

- ・ 行政と商工関係団体などが中心となって、企業参加のモビリティマネジメントの体制づくりを行う。
- ・ 相乗り通勤、通勤バスの運行、公共交通利用通勤への優遇策導入等採りえる施策の選定や実験を行っていき、公共交通の利用促進、賢いクルマの使い方普及に向けて、企業や従業員の交通意識・交通行動の改善を推進する。
- ・ 企業参加の取組みとしては、従業員への環境教育、地域で実施されているノーカーデーへの参加、企業による相乗り通勤の奨励や自社通勤バスの運行などが考えられる。
- ・ 岩国市の場合、企業アンケート結果に見られるように、自動車通勤からの転換が困難と考える事業所が多く、その背景には公共交通の不便さがある。このため、公共交通の利便性を高めるとともに、岩国駅改良において通勤バス用の乗降場設置といった具体的な支援策導入にも配慮して、企業ベースのモビリティマネジメントの取組みの促進を図る。

図 1 4 モビリティマネジメントの段階的取組みのイメージ

