

3 岩国市における都市交通計画の基本方針

3.1 都市交通計画の基本的な方向性

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

○自動車以外の交通手段（鉄道、バス・タクシー、自転車・徒歩など）の利便性や利用環境を改善し、市民が自動車だけに頼らなくて済む交通環境の実現を目指す。



- 低炭素型社会形成において求められる**自動車への過度な依存の低下**を図る。
- 自動車を使いづらい市民層も含めて市民のモビリティを高め**、市民交流の活発化を図る。
- 中心市街地・観光地などの「歩いて暮らせ、楽しめる」環境形成**により、拠点地区の集客性を高め、地域活性化を支える。
- 自動車交通負荷の軽減化によって、中心市街地などの**既存街路の、「都市の公共空間」としての有効活用**を図る。

3.2 都市交通計画の基本方針

①市民や来訪者などのモビリティを高め、交流人口の増加によって都市活力を維持するための、多様な交通サービスの提供及び向上

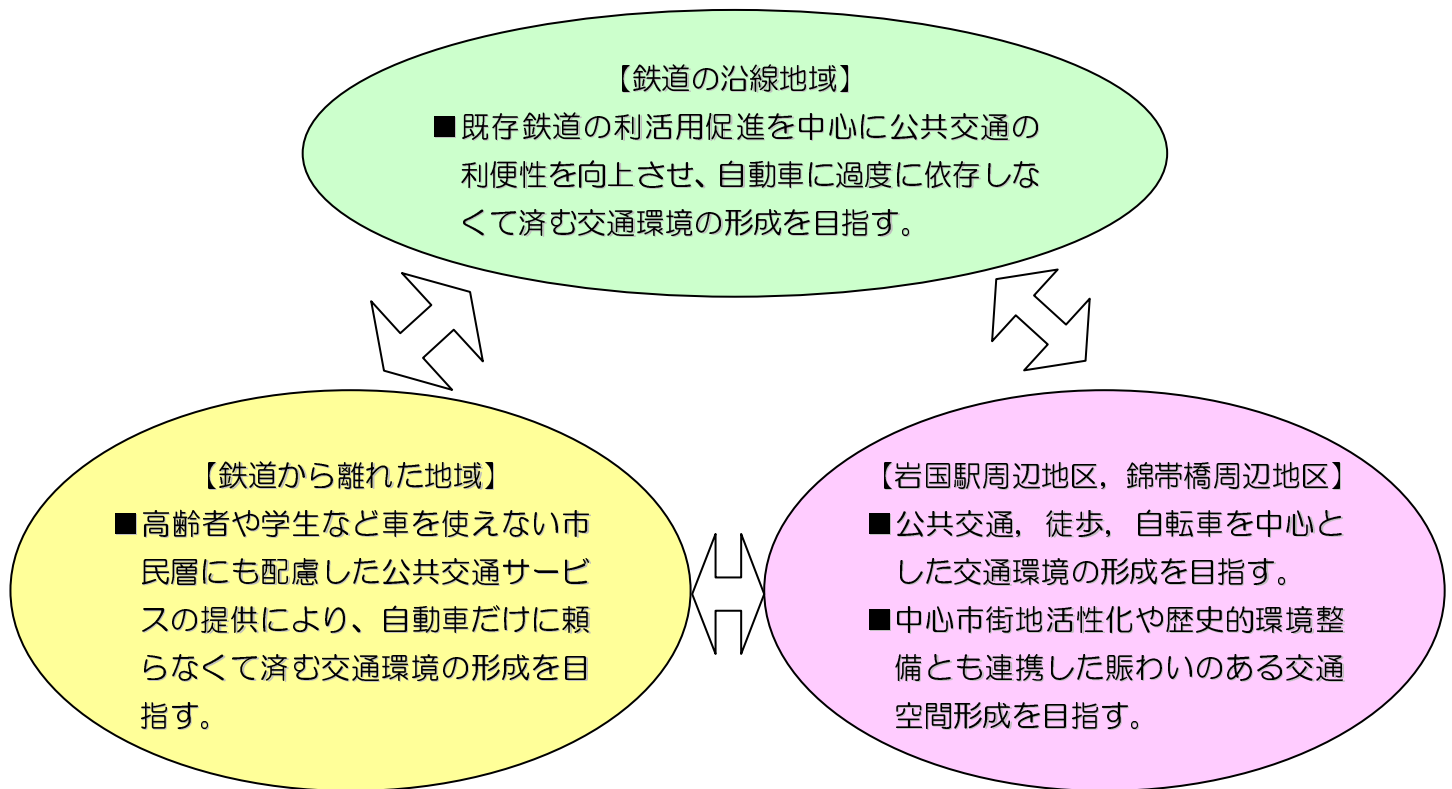
②集約型多極ネットワーク型の都市構造の形成を促進するための、道路と公共交通のバランスがとれた、幹線交通ネットワークの形成

③拠点地区など市街地におけるバス走行や歩行・自転車環境の向上により、身近な生活圏で歩いて暮せる「安全安心な」交通環境の形成

④人間、環境を重視した自動車に過度に依存しない交通体系の形成に向けた、市民や企業の交通行動改革への取組みの推進

⑤市内の各地域別の特性（地域課題、交通需要や交通施設の整備状況等）を踏まえ、それぞれの地域に応じた「自動車交通に過度に依存しない」交通施策の推進

3.3 地域別の方向性の考え方



【市域レベルの交通ネットワークの現状と望ましい姿の考え方】

○岩国市の場合、公共交通、道路とも階層性に対応したネットワークが一定程度形成されており、特に公共交通については、空港／港湾／新幹線／都市間鉄道／都市内鉄道／バスといったおよそ日本に存在する交通機関全てが市内に存在するという、15万人規模の地方都市としては他に例をみない特長を有している。

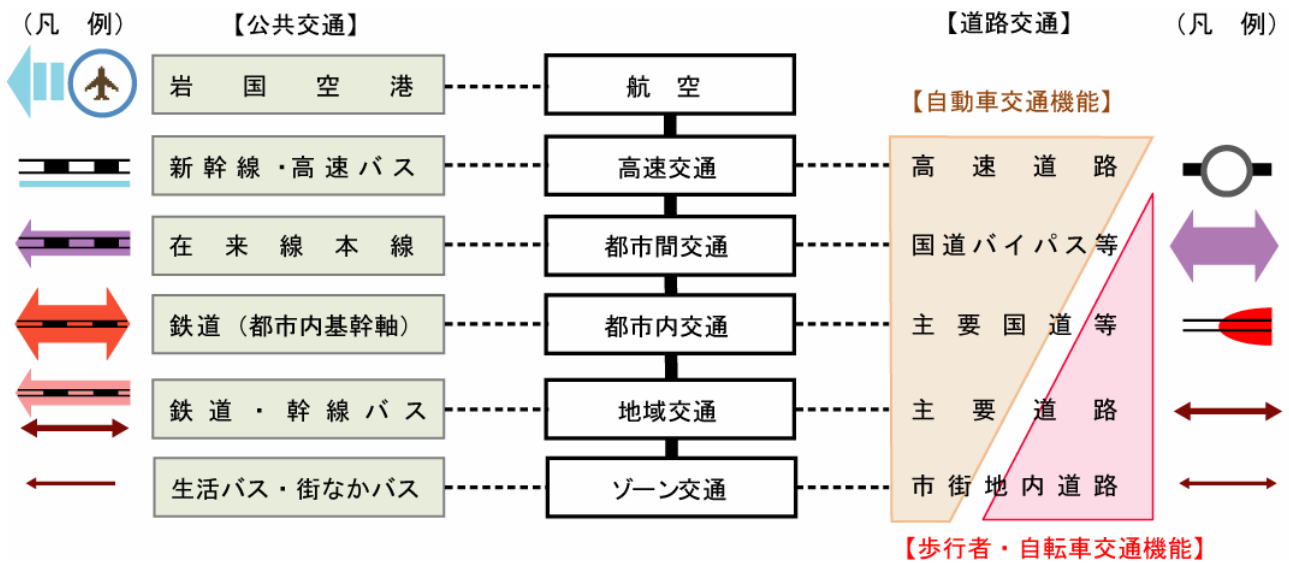
【公共交通】山陽新幹線、山陽本線、岩徳線、錦川清流線の鉄道ネットワークがあるものの、乗換えや運行本数などの面で有機的な連携が図れておらず、「都市内交通機関」としてのポテンシャルが生かされていない。

→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】主要国道等のネットワークが、市街地エリアで、都市間交通と都市内交通の両方を混在することとなっており、この結果、主要国道等への交通集中による渋滞の発生、市街地内歩行者・自転車環境の悪化を招いている。

→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。

【階層的な交通ネットワーク形成の考え方】



【道路交通ネットワーク】

