

第Ⅱ部 岩国市の都市交通戦略と具体的施策

第Ⅱ部の要旨

1. 岩国市都市交通戦略の目標

○都市交通戦略の目標を

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ネットワークの形成と機能強化

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

と設定し、この目標達成に向けた交通施策の組合せ、地域活性化施策との組み合わせの選択に係るシナリオを仮説的にとりまとめ。

- 1.1 岩国市都市交通戦略の目標の設定
- 1.2 目標達成に向けた施策展開のシナリオ（仮説）
- 1.3 戦略目標を踏まえた数値目標の設定

2. 戦略目標実現に向けた交通施策の組み立て

○目標実現に向けて総合的・一体的に取り組みが必要となる施策パッケージの考え方を整理し、4つの施策パッケージを設定。

- 2.1 目標実現に向けた「施策パッケージ」の考え方
- 2.2 施策パッケージの設定

3. 施策パッケージごとの具体的施策

○設定した4つの施策パッケージごとに、そこに含まれる具体的施策の中身をとりとまとめ。

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

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

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

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り組みの展開

4. 施策の実施プログラム

○3に挙げた施策の実施プログラムを整理。

- 4.1 施策パッケージ対応のプログラムイメージ
- 4.2 パッケージ構成施策別のプログラム
- 4.3 公共交通系の主要施策の時間軸上の展開方針

5. 施策効果の定量的推計

○交通戦略に係る施策実施による目標達成の可能性を定量的に推計。

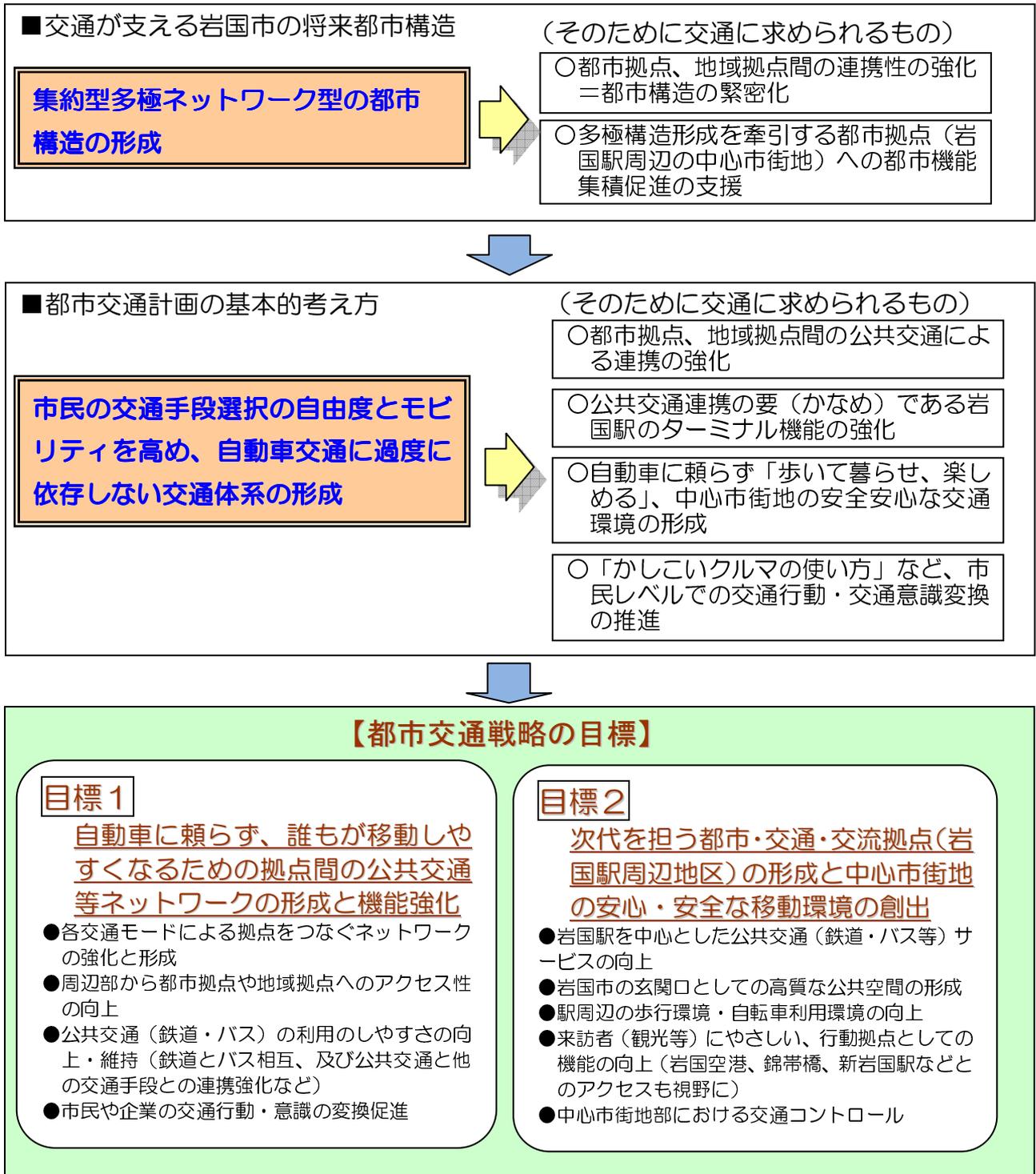
- 5.1 評価（効果推計）結果の総括
- 5.2 市民アンケート結果に基づく効果推計
- 5.3 広域交通の鉄道転換及び需要誘発の推計（試算）

1 岩国市都市交通戦略の目標

1.1 岩国市都市交通戦略の目標の設定

○岩国市の都市づくりの将来像、その将来像実現に向けた交通計画の方向性を踏まえ、今後、短期・中期を中心とした交通施策の推進について検討していくことになるが、施策推進に向けた都市交通戦略の目標を、下のように設定する。

【戦略目標設定の背景】



1.2 目標達成に向けた施策展開のシナリオ（仮説）

- 都市交通戦略に基づく交通施策の推進にあたっては、行政や交通事業者の投資を必要とすることから、投資に見合う経済的な効果発現が見込まれることが必要。
- また、施策を個別に実施するより複合的に実施する方が、相乗効果によってより効果が大きくなるのが一般的であり、相乗効果を生む組合せ（パッケージ）に配慮することも重要。
- 相乗効果という点では、交通施策だけでは地域活性化に十分な効果を発揮できない面があることから、交通施策の実施と連携して地域活性化のための施策を組合せることがより効果的。
- 以上より本節では、交通施策、関連する地域活性化施策とその効果関連のシナリオを仮説的に整理し、以下の交通施策パッケージの組立てに資することとした。

【主要な交通施策、関連する地域活性化施策と投資効果の連関（仮説）】

○主要な交通施策と地域活性化施策との関連、及びこれらの施策がいかに経済効果を地域にもたらすかを、仮説的に示したもの。

視点A：市内で自己完結的に交通施策に取り組むか、市内だけでなく広域交通施策もセットにするか、さらに交通施策と地域活性化施策とをセットで取り組むか。

視点B：現状のまま自動車優先型でいくか、高齢化・地球環境等を考慮して歩行者重視を強めるか。

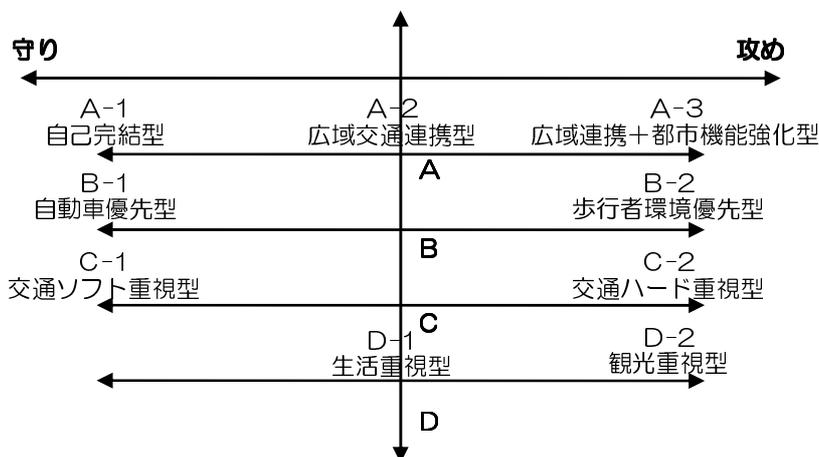
視点C：お金をかけずソフトな交通施策中心でいくか、必要なハード整備はお金をかけてでもやるか。

視点D：生活重視は基本だが、それだけでなく観光等の施策も重視するか。

【施策への取組みに係る選択シナリオ（仮説）】

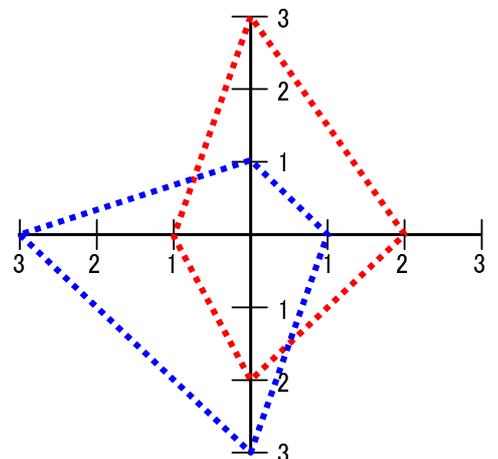
○施策に取り組んでいくうえでの姿勢による選択シナリオ（仮説）を整理したもの。これらA～Dの視点は単独ではなく、パッケージとなるもの。

■取組み姿勢による選択



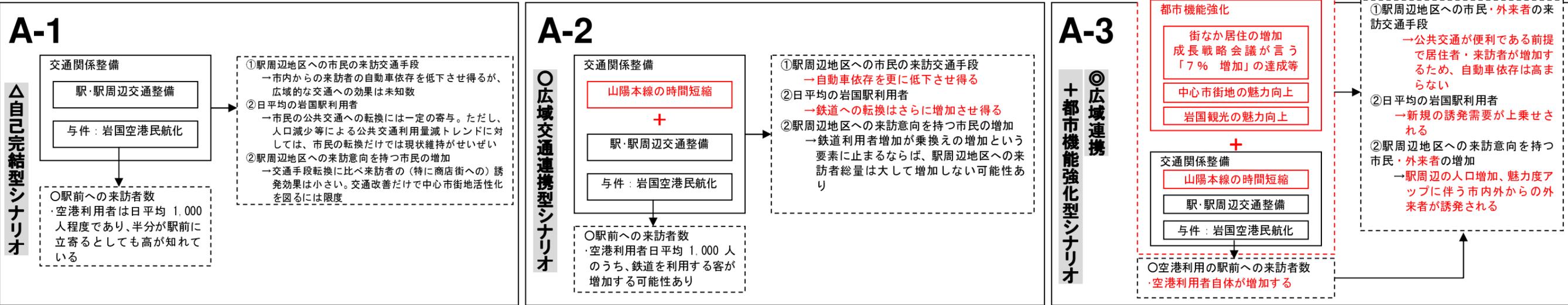
■選択肢のパッケージ化

（左の4軸の場合のイメージ）



【取組みの選択に係るシナリオ（仮説） 1/2】

視点 A 自己完結型 ↔ 広域交通連携型



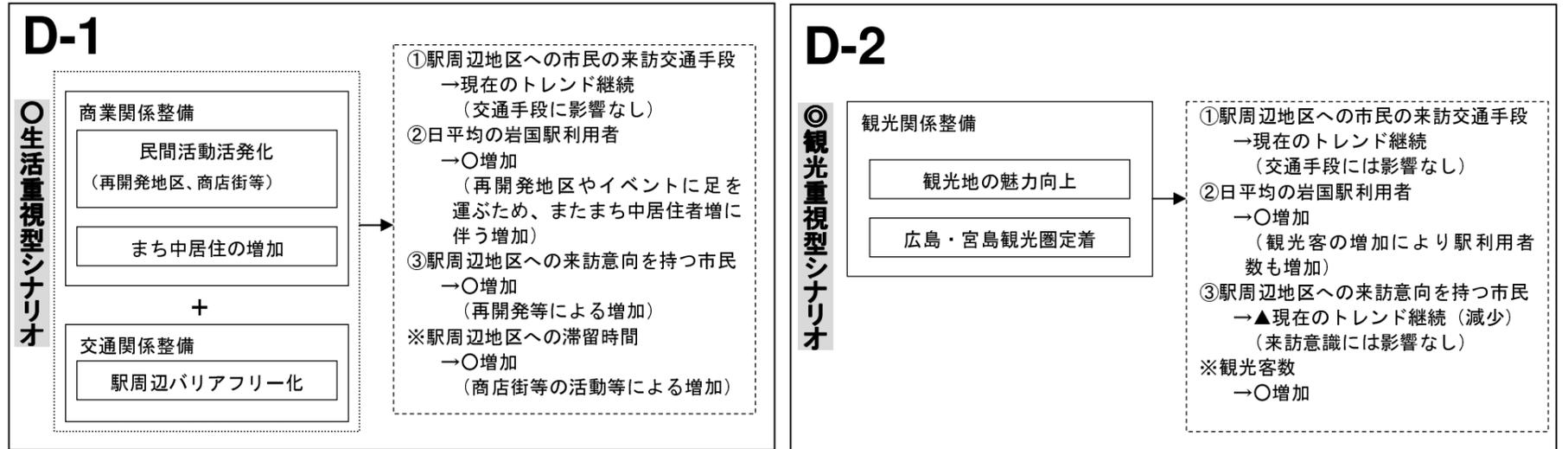
視点 B 自動車優先型 ↔ 歩行者優先型



視点 C 交通ソフト重視型 ↔ 交通ハード重視型



視点 D 生活(商業・福祉等)重視型 ↔ 観光重視型



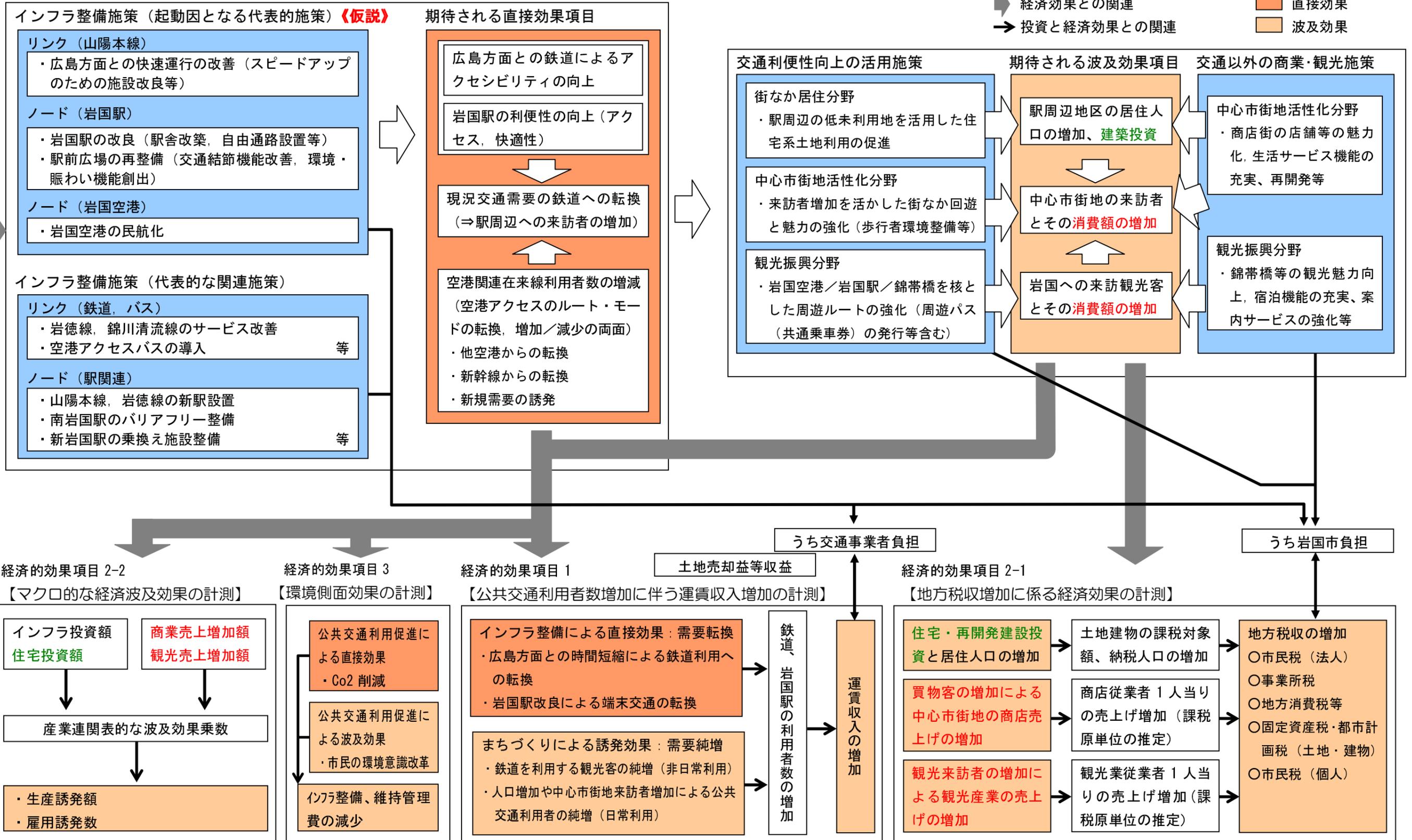
【シナリオ別施策リスト（案）】

分類	具体施策 【凡例】 ■: 基幹事業 ■: 関連事業 ■: 効果促進事業	都市交通戦略施策	A 自己完結型⇔広域交通連携型			B 自動車優先型⇔歩行者優先型		C 交通ソフト型 ⇔ハード型	D 生活（商業・福祉等）重視型 ⇔観光重視型	
			A-1	A-2	A-3	B-1	B-2	C-1	D-1	D-2
			自己完結	広域交通連携	広域+都市機能	自動車優先	歩行者優先	交通ソフト重視	生活重視	観光重視
岩国駅周辺 機能強化 ・魅力化	岩国駅駅舎バリアフリー化	○	岩国駅バリアフリー化	岩国駅バリアフリー化						
	岩国駅橋上駅舎	○	岩国駅橋上駅舎	岩国駅橋上駅舎						
	駅前広場整備	○	駅前広場整備	駅前広場整備						
	東西自由通路整備	○	東西自由通路整備	東西自由通路整備						
	市民利便施設の駅併設	○	市民利便施設	市民利便施設						
	駅周辺駐車場整備	○	駅周辺駐車場整備	駅周辺駐車場整備						
	歩行者デッキの市街地への延伸	○	歩行者デッキ延伸	歩行者デッキ延伸						
市外 アクセス強化	JR 岩国駅-広島駅間機能強化	○	岩国駅-広島駅強化	岩国駅-広島駅強化						
	JR 岩国駅-広島駅間快速本数増発	○	快速増発	快速増発						
	新岩国駅利用促進(名称変更・カート活用等)	○	新岩国駅利用促進	新岩国駅利用促進						
市内 アクセス強化	中心市街地周辺道路拡幅事業	○	周辺道路拡幅事業	周辺道路拡幅事業						
	岩国-西岩国-川西間新駅設置	○	新駅設置	新駅設置						
	LRT 導入(新岩国駅、岩国空港含む)	○	LRT 導入	LRT 導入						
	岩国空港-岩国駅間バス運行	○	空港-駅間バス	空港-駅間バス						
	既存公共交通の運行本数増加	○	既存公共交通本数増加	既存公共交通本数増加						
	岩徳線・錦川清流線サイクルトレイン化	○	サイクルトレイン	サイクルトレイン						
	既存公共交通総合的乗換情報提供システム	○	乗り換え情報システム	乗り換え情報システム						
	公共交通利用、カーシェアリング等情報提供、社会実験	○	公共交通社会実験等	公共交通社会実験等						
	企業通勤バス利用等の優遇制度導入	○	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇						
	モビリティマネジメント	○	モビリティマネジメント	モビリティマネジメント						
中心市街地 機能強化 ・魅力化	健康・医療・福祉対応の歩行者空間整備	○	歩行者空間整備	歩行者空間整備						
	バイパス整備による自動車交通分散化	○	バイパス整備	バイパス整備						
	魅力拠点の整備(広場等)	○	魅力拠点の整備	魅力拠点の整備						
	駅前区画整理による土地の創出	○	区画整理による土地創出	区画整理による土地創出						
	フリンジ駐車場整備・自動車流入抑制	○	フリンジ駐車場	フリンジ駐車場						
	自転車道整備	○	自転車道整備	自転車道整備						
	健康・医療・福祉施設整備(民間)	○	福祉施設整備(民間)	福祉施設整備(民間)						
	まち中循環バスの運行	○	まち中循環バス	まち中循環バス						
	レンタサイクル導入	○	レンタサイクル	レンタサイクル						
	歩行者優先まちづくり社会実験	○	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験						
シンポジウム実施	○	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	シンポジウム	
まち中居住 促進	駅周辺低未利用地の固定資産税 低減・建設費補助によるマンション誘致	○	マンション誘致	マンション誘致						
	医療施設・福祉施設を備えた住宅開発支援	○	住宅開発支援	住宅開発支援						
民間活動 支援	駅周辺地区再開発の支援	○	再開発	再開発						
	市街地案内板設置事業	○	市街地案内板	市街地案内板						
	民間主体の中心商店街活性化活動支援	○	中心商店街支援	中心商店街支援						
	空き店舗活用奨励事業	○	空き店舗活用奨励	空き店舗活用奨励						
	地域間交流促進事業 企業誘致等促進事業	○	地域間交流促進 企業誘致等促進	地域間交流促進 企業誘致等促進						
観光拠点 の魅力化	錦帯橋周辺地区歩行者空間等の景観整備	○	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備						
	多言語サイン整備	○	多言語サイン整備	多言語サイン整備						
	米軍基地を観光地として一部開放	○	米軍基地観光地化	米軍基地観光地化						
	錦帯橋周辺の世界遺産・重伝建地区登録推進	○	世界遺産重伝建登録推進	世界遺産重伝建登録推進						
	錦川清流線・とことんトレインの観光強化	○	錦川清流線観光強化	錦川清流線観光強化						
	外国語を話せるガイド等の増員	○	ガイド等の増員	ガイド等の増員						
	岩国 IC 付近でのパークアンドバスライド	○	パークアンドバスライド	パークアンドバスライド						
	景観計画・屋外広告物条例の策定 講習会等による市民のおもてなし意識の醸成	○	景観計画 市民のおもてなし	景観計画 市民のおもてなし						
観光情報 発信	広島・宮島・岩国観光圏の情報発信 (相互の観光マップへの掲載)	○	観光圏情報(マップ)	観光圏情報(マップ)						
	鉄道・バス広域圏共通乗車券の発行	○	広域圏共通乗車券	広域圏共通乗車券						
	空港-錦帯橋-広島途中下車可バスチケット	○	空港-錦帯橋-広島バス券	空港-錦帯橋-広島バス券						
	錦帯橋入橋券と商店街商品券の連携	○	錦帯橋入橋券との連携	錦帯橋入橋券との連携						

【主要な交通施策、関連する地域活性化施策と投資効果の連関（仮説）】

人口減少・超高齢社会の到来、地球環境問題の深刻化、中心市街地の衰退化、厳しい財政事情など岩国市の状況を踏まえた投資効果の検討

凡例
 ◁ 施策と効果の関連
 ⇨ 経済効果との関連
 → 投資と経済効果との関連
 ■ 市投資を伴う施策
 ■ 直接効果
 ■ 波及効果



■戦略目標を踏まえた数値目標の設定

【交通施策に係る直接効果の目標指標】

■公共交通の利用促進／自動車交通への依存低下

- ・概ね10年後において
- ・岩国駅及び岩国駅周辺地区を代表例として
- 市民当たりの岩国駅利用者数が現状より約50%増加（乗降8.5人/100人→12.5人/100人）
→岩国駅乗降客数に換算すると現状より約30%増加
- 公共交通の利便性向上により、岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存度が低下
→岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存を約10%低減

○考え方

- ・現状では、岩国市民の岩国駅の日常的な利用は、100人当たり延べ（乗降計）8.5人/日だが、目標としては100人当たりで5割増加（13人）を目指すものとする。この人口当たりの岩国駅利用者数5割増加は、人口の減少基調を踏まえると駅乗降客数としては30%増加に相当する。
- ・岩国駅周辺地区への来訪者の自動車（自動二輪含む）利用率は67%であるが、公共交通利用の促進や徒歩・自転車への転換によって、対10%減の60%程度まで低下させる目標設定とする。

【地域活性化に係る波及効果の目標指標】

■都心居住の促進／観光来訪者の増加

- ・概ね10年後において
- 交通改善と地域振興により岩国駅周辺地区の居住者、来訪者を増加させ、商業売上げもアップ
→公共交通アクセスの改善に伴う居住地としての利便性アップ、来街し易さのアップによって、居住者・来訪者を10%増加
- 交通改善と観光地としての岩国の魅力アップにより、錦帯橋周辺や錦川などへの観光来訪者数を増加させ、観光関連産業の売上げもアップ
→交通アクセスの利便性アップにより、岩国への観光来訪者を20%増加

○考え方

【中心市街地の土地利用】

- ・国土交通省成長戦略において示された全国的な目標値「まちなか居住人口の回復 7%増」を踏まえ、駅周辺での人口10%増を目標として設定する。さらに同程度の来訪者増加を目指す。

【観光の振興】

- ・岩国来訪観光客は、平成12年から平成21年までに1.65倍（日平均で3,700人）の増加実績があり、市町村合併による増加要因を考慮して、現状より約20%（約2,000人）増加と設定する。

■市民・来訪者にとっての設定目標の実現イメージ

■直接効果に係る実現イメージ

- 鉄道を利用して、今の所要時間（約50分）よりも早く広島方面に行けるようになる。
- 鉄道・バスの乗り継ぎが短い時間で、ストレスなくできるようになる。
- 駅舎のバリアフリー化により、高齢者や大きな旅行かばんを持った旅行者でも鉄道駅等を利用しやすくなる。
- 公共交通の便が良くなり、今まで毎日マイカーで通勤していたが、週3日以上は公共交通機関で通勤できるようになる。
- 西岩国駅や南岩国駅の乗り継ぎが良くなり、岩国医療センターへの通院時間が今までの半分になる。
- 観光客が飛行機や鉄道・バスで錦帯橋などの市内観光地に行きやすくなる。
- 民間空港から岩国駅、錦帯橋に立ち寄る高速バスの運行や途中下車方式の導入により、錦帯橋周辺へ立ち寄りやすくなる。
- 「公共交通の便が良いまち、岩国」、「景観に優れた岩国駅前」などと、旅先や出張先で自信を持ってPRできるようになる。

- 高齢者がクルマを使わなくても、鉄道・バスで気軽に岩国駅周辺に出掛けることができるようになる。
- 車イスを利用する人が、岩国駅から市役所までバリアなく、安全に移動できるようになる。
- 高速道路で岩国に来た観光客が駐車場にクルマを止めて、そこから公共交通機関を利用して市内各地を観光できるようになる。
- 自動車を中心市街地の幹線道路から減少することによって、歩道空間を広くとることができ、歩行者や自転車利用者が安全に利用できるようになる。

■波及効果に係る実現イメージ

- ベビーカー世代（小さな子ども連れの若い世代）が、気楽に歩いて中心市街地で買物ができるようになる。
- 中心市街地での買物が週に3回だったが、週4回に増える。
- 広島東側に勤めている人が岩国に住んでみたくなる。
- 鉄道を利用する通勤客が増え、駅周辺の店舗の営業時間が午後7時から午後9時に延長になる。
- クルマ等で病院に通っていたが、医療、福祉サービスの充実した駅周辺に住んで、歩いて通うようになる。

- これまで宮島までしか来られなかった日帰り観光客が、錦帯橋まで足を伸ばせるようになる。
- 観光客が、リピーターとなって別の友人や家族を連れて再度岩国を訪れるようになる。
- 新たな公共交通システムの導入そのものが観光振興につながる。

1.3 戦略目標を踏まえた数値目標の設定

【交通施策に係る直接効果の目標指標】

■公共交通の利用促進／自動車交通への依存低下

- ・概ね 10 年後において
 - ・岩国駅及び岩国駅周辺地区を代表例として
- 市民当たりの岩国駅利用者数が現状より約 50%増加(乗降 8.5 人/100 人→12.5 人/100 人)
→岩国駅乗降客数に換算すると現状より約 30%増加
- 公共交通の利便性向上により、岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存度が低下
→岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存を約 10%低減

○考え方

【岩国駅乗降客数の増加】

- ・公共交通サービス水準の維持・向上（投資）を図るためには、公共交通利用者の減少トレンドに歯止めをかける程度の目標では消極的すぎる。関連する地域活性化施策と併せて、公共交通利用者を増加させ公共交通サービスの向上のための投資力も生み出し得るような目標設定とする。
- ・現状（平成 22 年推定）では、岩国市民の岩国駅の日常的な利用は、100 人当たり延べ（乗降計）8.5 人/日だが、目標としては 100 人当たりで 5 割増加（13 人）を目指すものとする。この人口当たりの岩国駅利用者数 5 割増加は、人口の減少基調を踏まえると駅乗降客数としては 30%増加に相当する。

	岩国市人口	岩国駅乗降客数	人口当たり乗降客
H22 年(推定)	A 144,000 人	B 12,300 人/日	C=B/A 8.5 人/100 人
H32 年(推計)	E 130,000 人	F=D×E=16,500 人/日	D=C×1.5=12.7 人/100 人
H32/H22	E÷A=0.9 倍	F÷B=1.3 倍	D÷C=1.5 倍

【岩国駅周辺地区来訪者の自動車依存の低下】

- ・岩国駅周辺地区への来訪者（市民アンケートによる延数）の自動車（自動二輪含む）利用率は 67%であるが、この依存度を、公共交通利用の促進や徒歩・自転車への転換によって、対 10%減の 60%程度まで低下させる目標設定とする。
→上記岩国駅乗降客の 30%増が、バスも同程度と仮定すると、来訪者の公共交通分担率は 14%が 18%に増加（4%の増加）。徒歩・自転車への転換も 3%程度想定すれば、実現可能な値である。

<参考：自動車依存 10%削減を市民アンケート結果の現状分担率へあてはめた場合の値>

現状	自動車（自動二輪含む） 67%	公共交通 14%	徒歩・自転車 19%	計 100%
	依存 10%減	岩国駅 30%増	残り	
目標	60% △7%	18% +4%	22% +3%	100%

【地域活性化に係る波及効果の目標指標】

■都心居住の促進／観光来訪者の増加

・概ね 10 年後において

○交通改善と地域振興により岩国駅周辺地区の居住者、来訪者を増加させ、商業売上げもアップ
→公共交通アクセスの改善に伴う居住地としての利便性アップ、来街し易さのアップによって、居住者・来訪者を 10%増加

○交通改善と観光地としての岩国の魅力アップにより、錦帯橋周辺や錦川などへの観光来訪者数を増加させ、観光関連産業の売上げもアップ
→交通アクセスの利便性アップにより、岩国への観光来訪者を 20%増加

○考え方

【中心市街地の土地利用】

- ・岩国市の中心市街地の人口は、市域全体の人口が減少基調にあるにもかかわらず、横這いなし増加傾向を保っている。これは、中心市街地における生活や交通の利便性が評価されていることによるものと推定される。
- ・この現状のポテンシャルに加え、駅周辺には活用可能な低未利用地も存する。今後交通利便性の向上やこれと連携したまちづくりの推進によって、中心市街地への居住者増や来訪者増を実現していくことが必要である。

<岩国市及び中心市街地の人口の推移>

(住民基本台帳に基づく人口、単位：人)

	平成 12	平成 13	平成 14	平成 15	平成 16	平成 17	平成 18	平成 19	平成 20	平成 21
市域人口	154,890	154,304	153,584	153,040	152,113	151,112	151,052	149,914	148,436	147,167
中心市街地	11,721	11,542	11,599	11,792	12,020	12,017	11,928	12,078	12,068	12,053

- ・平成 22 年 5 月 17 日に公表された「国土交通省成長戦略」の住宅・都市分野において、「まちなか居住・コンパクトシティへの誘導」の全国的な目標値として「まちなか居住人口の回復 7%増」との値が示されていることを踏まえ、駅周辺での人口 10%増を目標として設定。さらに同程度の来訪者増加を目指す。

→中心市街地の居住人口は現状で約 1.2 万人（過去 10 年間で増加基調）であり、10%は 1,200 人（400 世帯程度）であり、実現可能な値である。

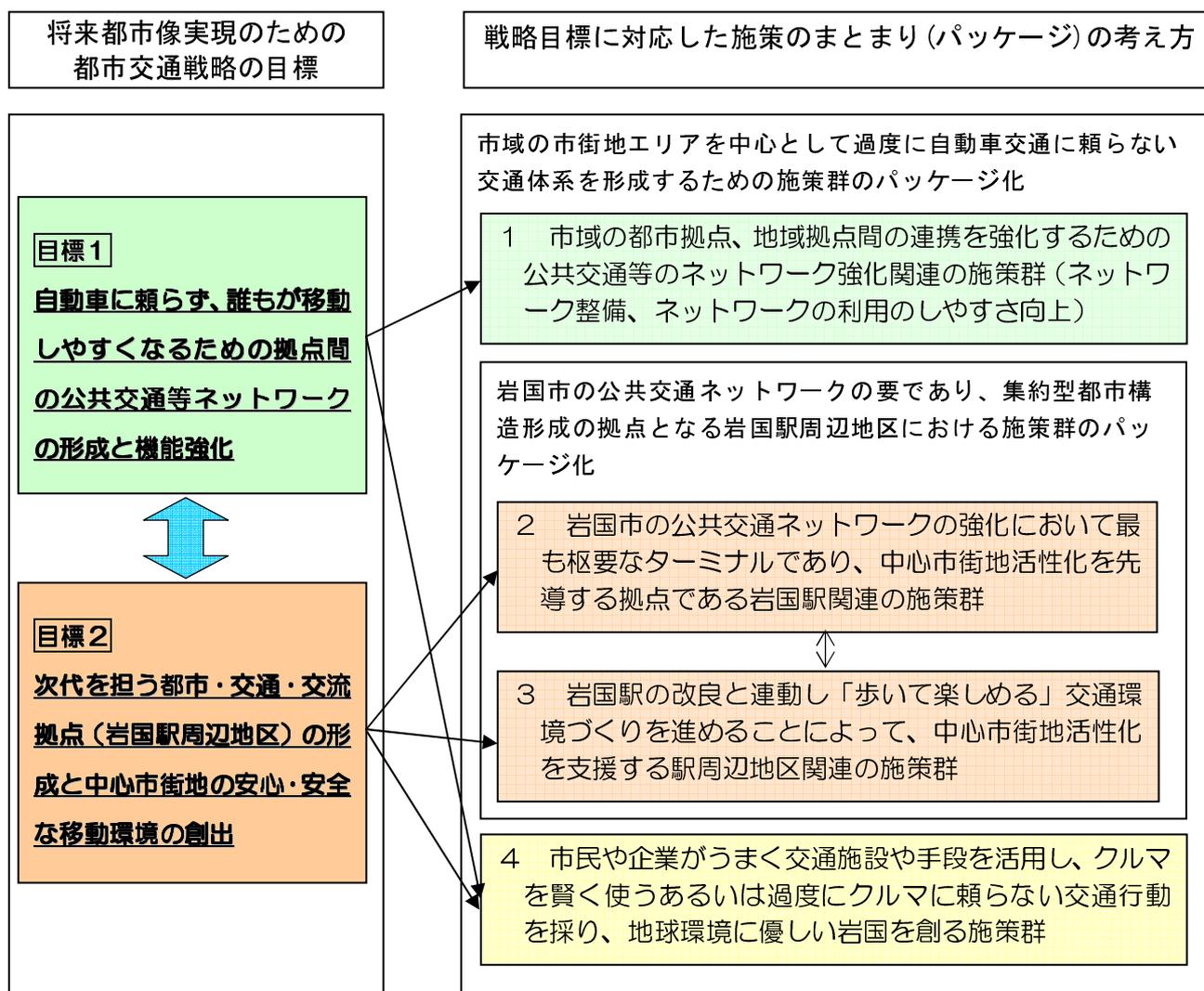
【観光の振興】

- ・岩国市の来訪観光客数は、人口が減少基調にあるにもかかわらず増加傾向にあり、その増加は地域経済上の効果も大きい。また、宮島と広島との観光連携によって（交通施策の役割も大きい）、その増勢維持も実現性が高い。
- ・岩国来訪観光客は、過去 20 年間の最低値であった平成 12 年から現状（平成 21 年）に 1.65 倍（日平均で 3,700 人）の増加実績があり、市町村合併による増加要因を考慮して、現状より約 20%（約 2,000 人）増加と設定する。

2 戦略目標実現に向けた交通施策の組み立て

2.1 目標実現に向けた「施策パッケージ」の考え方

- 岩国市の将来都市像や今後の社会経済情勢等を踏まえて設定した都市交通戦略の目標を達成するためには、その**目標実現に必要な各種の施策を総合的に実施**することで、効果の発現を確実なものとしていくことが必要である。
- この総合的に講じるべき施策群を、「**施策パッケージ**」と呼ぶ。
- 施策パッケージは、施策を講じる地域的なまとまりや、ある施策目標のもとで、たとえば以下のような形で組み立てを行う。
 - ・道路施策と公共交通施策
 - ・ハード施策（施設整備など）とソフトな施策（モビリティマネジメントなど）
 - ・まちづくり施策と交通施策
- 戦略目標実現のための施策パッケージを、以下のように設定する。



2.2 施策パッケージの設定

【市街地エリア広域の施策パッケージ】

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と選択性の高い拠点間連携ネットワークの強化

○新岩国～岩国～岩国空港といった交通拠点間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の自由度の高い拠点間連携交通ネットワークを形成

○既存鉄道ネットワークを活用した南北・東西の公共交通基幹軸の形成
(ラインの強化、ノードの強化)

○地域間連携に資する幹線道路の重点的な整備

○拠点エリア・施設等(錦帯橋周辺地区、岩国空港、岩国医療センター)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

○公共交通情報提供の充実、便利な乗車券発行など、公共交通手段の利用や手段間の乗換えの利便性向上支援策の導入

【岩国駅周辺地区をターゲットとする施策パッケージ】

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

○駅東西地区の連携を強化する自由通路の設置

○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

○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改良

○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

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、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

○バイパス整備等による駅周辺地区からの自動車交通の分散化

○自動車流入抑制の強化やフリンジ型駐車システム導入による街なかでの自動車利用の適正化

○安全安心な歩行者・自転車環境整備等による街なかでの自動車に対する代替交通サービスの充実

○市民参加による交通社会実験等を通じた街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成

【市街地エリア広域＋岩国駅周辺地区をターゲットとする施策パッケージ】

施策パッケージ4 地球環境に優しい交通を実現するための多様な取組みの展開

○自動車交通への依存が高く地球環境的な問題を抱える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化する多様な取組みを推進

○公共施設への充電ステーション設置などによるエコカー普及の支援

○カーシェアリング普及のための情報交換システムづくりなど賢いクルマの使い方の普及の支援

○賢いクルマの利用や公共交通の優先利用など、市民や企業参加による交通意識の改善運動の展開

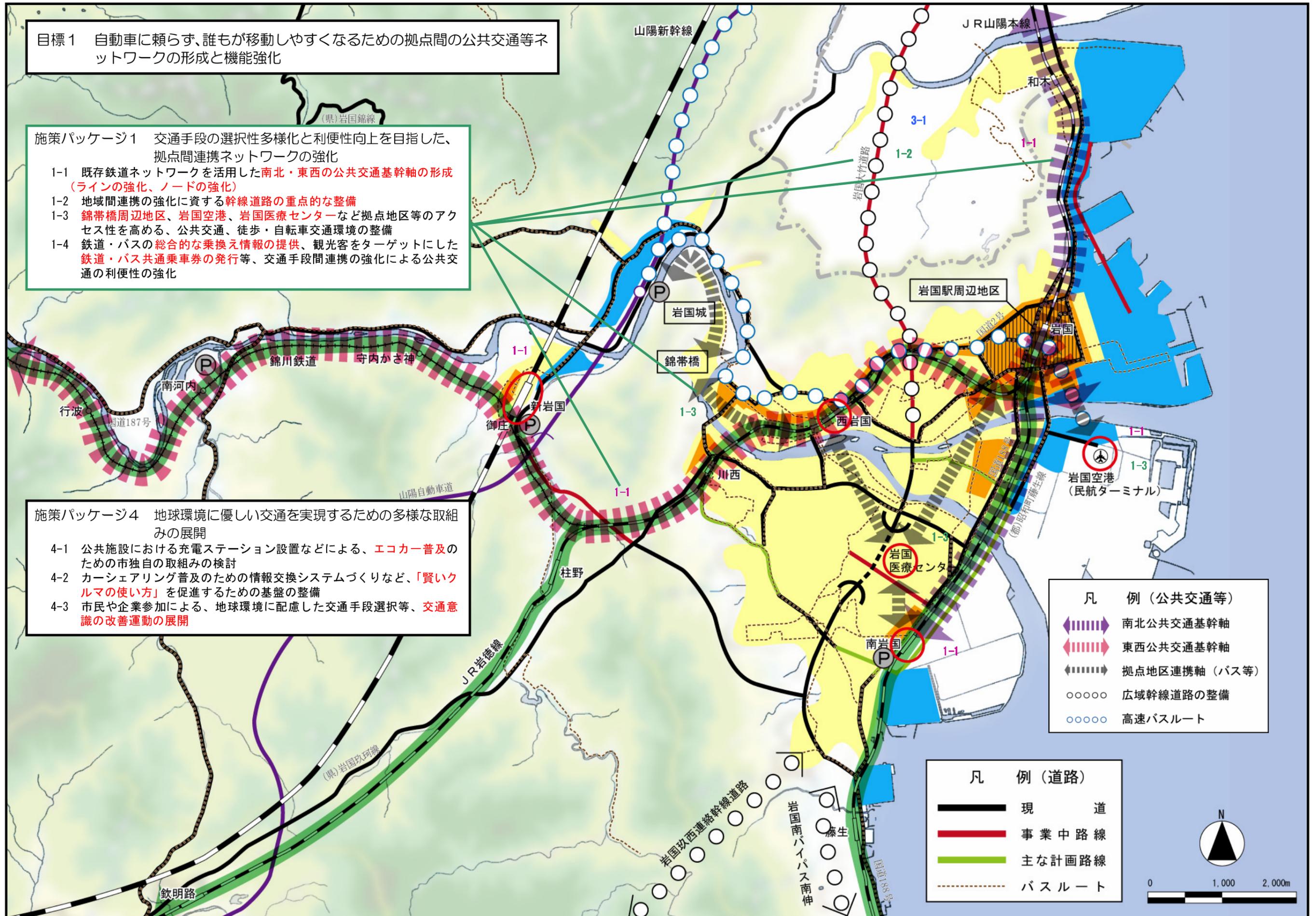
目標1 自動車に頼らず、誰もが移動しやすくなるための拠点間の公共交通等ネットワークの形成と機能強化

施策パッケージ1 交通手段の選択性多様化と利便性向上を目指した、拠点間連携ネットワークの強化

- 1-1 既存鉄道ネットワークを活用した南北・東西の公共交通基幹軸の形成
(ラインの強化、ノードの強化)
- 1-2 地域間連携の強化に資する幹線道路の重点的な整備
- 1-3 錦帯橋周辺地区、岩国空港、岩国医療センターなど拠点地区等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
- 1-4 鉄道・バスの総合的な乗換え情報の提供、観光客をターゲットにした鉄道・バス共通乗車券の発行等、交通手段間連携の強化による公共交通の利便性の強化

施策パッケージ4 地球環境に優しい交通を実現するための多様な取り組みの展開

- 4-1 公共施設における充電ステーション設置などによる、エコカー普及のための市独自の取り組みの検討
- 4-2 カーシェアリング普及のための情報交換システムづくりなど、「賢いクルマの使い方」を促進するための基盤の整備
- 4-3 市民や企業参加による、地球環境に配慮した交通手段選択等、交通意識の改善運動の展開

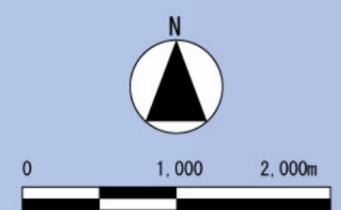


凡 例 (公共交通等)

南北公共交通基幹軸	東西公共交通基幹軸
拠点地区連携軸 (バス等)	広域幹線道路の整備
高速バスルート	

凡 例 (道路)

現 道	事業中路線
主な計画路線	バスルート



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

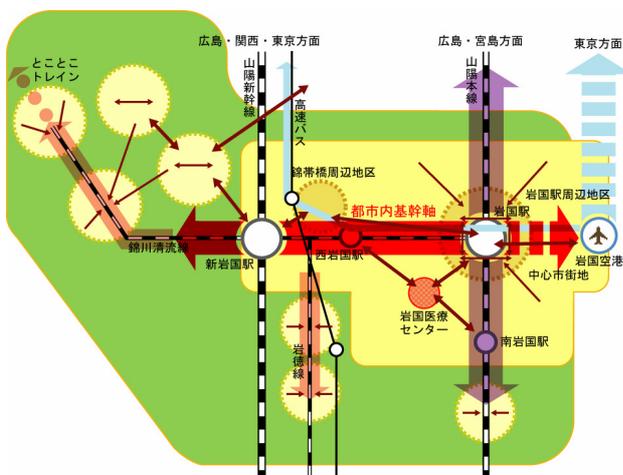
交通拠点間(新岩国駅～岩国駅～岩国空港)を結ぶ公共交通の基幹軸形成を中心として、鉄道ネットワークを主軸とする公共ネットワークの強化と利用促進策の導入を図り、幹線道路の重点的な整備と併せて、利便性と交通手段選択性の高い拠点間連携交通ネットワークを形成する。

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

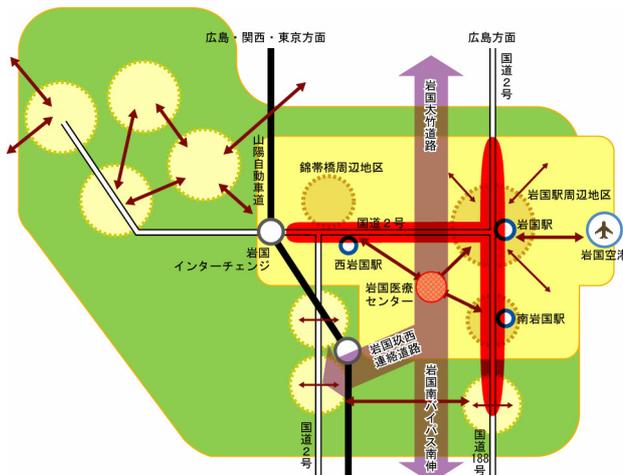
- 集約型多極ネットワーク型都市構造の形成に向けて、公共交通と道路交通とによる選択性を持った拠点間連携を強化
- 公共交通及び道路交通とも、適切な階層性を持ったネットワークを形成し、広域から地域・地区レベルの様々な拡がりを持った交通ニーズに対応して利便性の高い交通サービスを実現
- 超高齢社会において市民のモビリティを確保するため、鉄道を基軸とし各種交通手段との連携により公共交通ネットワークを強化
- 観光の振興、中心市街地の活性化など、地域活性化に資することを交通戦略において重視

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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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		<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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		<ul style="list-style-type: none"> 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

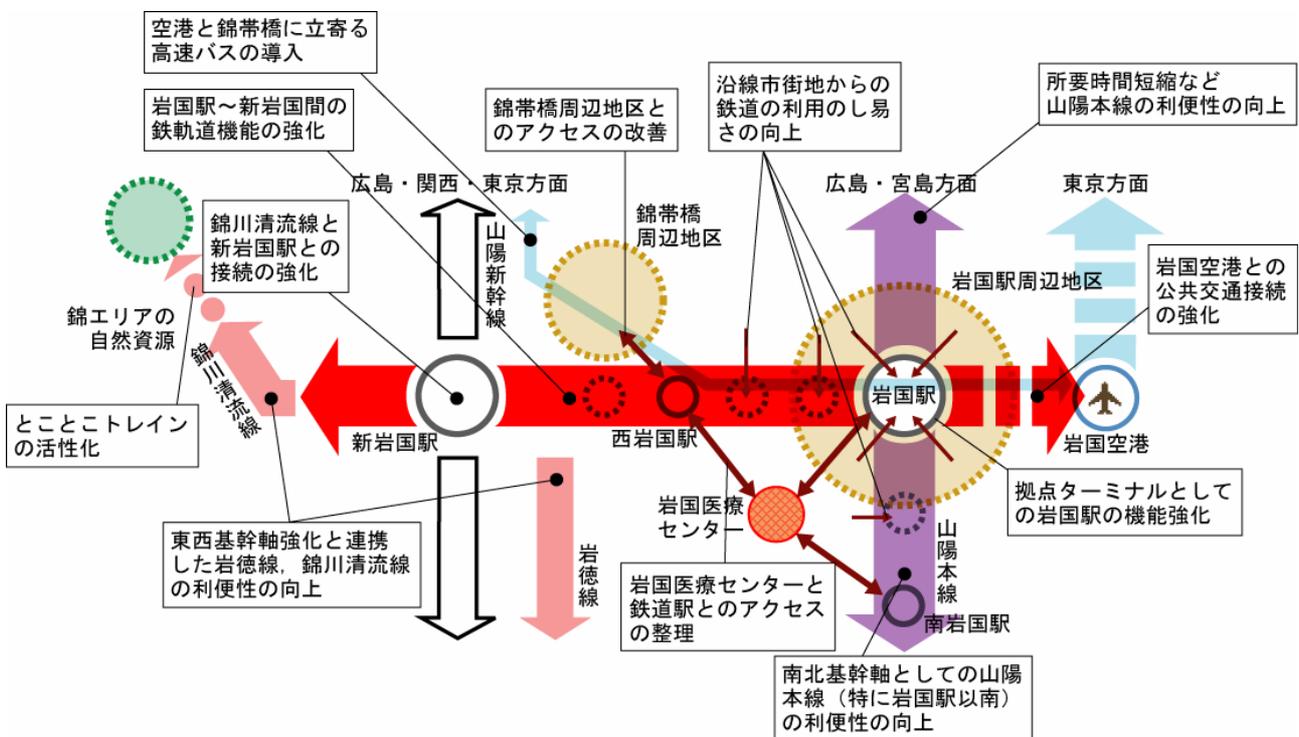
提案：具体施策とその内容

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】

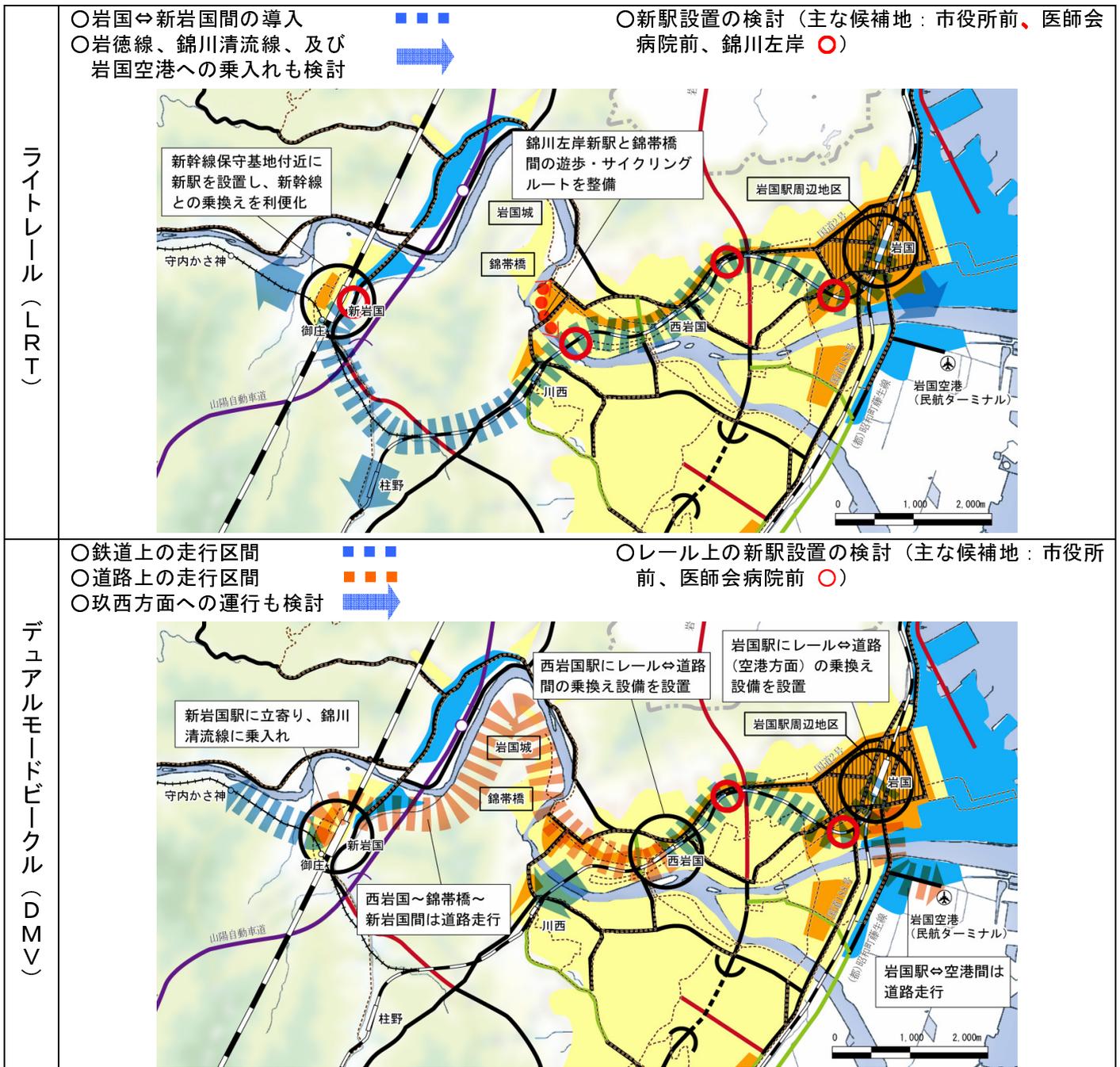
○南北基幹軸としての山陽本線の利便性の向上

- ・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ろ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
 - ⇒南岩国駅の拠点駅化（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3.7km、西岩国駅～川西駅間が1.9kmとなっている。また、山陽本線も、岩国駅～南岩国駅間が4.6km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の強化

- ・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。

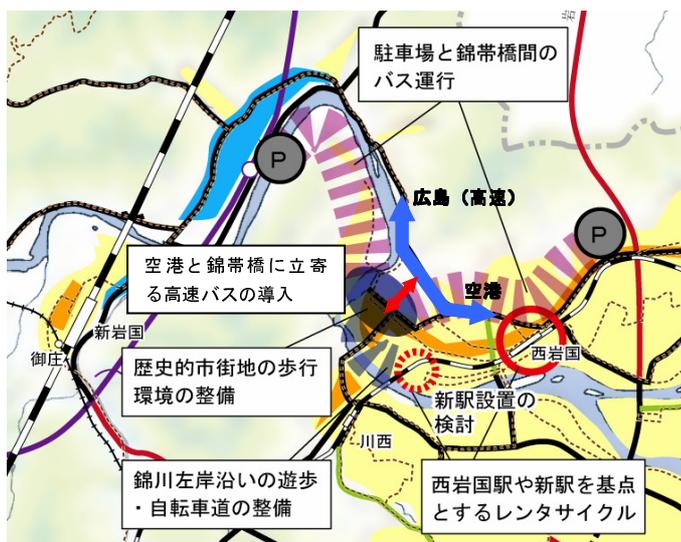
1-3(3) 岩国医療センターとの公共交通アクセスの充実

○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

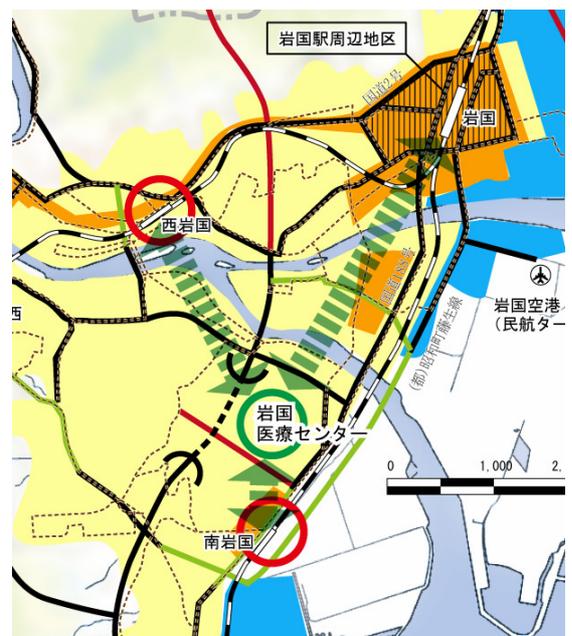
- ・岩国医療センターが最寄りの駅（岩国駅、南岩国駅、西岩国駅）の中間部に位置することから、鉄道、バス等の公共交通によるアクセスを充実することで、自動車を利用できない市民のアクセス性を確保する。
- ・岩国駅とのバス路線整備と併せ、南岩国駅及び西岩国駅とのバス路線を整備する。
- ・鉄道、バスとの乗換えやバス同士の乗換えの利便性向上のため、南岩国駅及び西岩国駅や両駅の駅前広場など乗換え施設の改良（バリアフリー化を含む）を行うとともに、駐輪場を整備する。

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

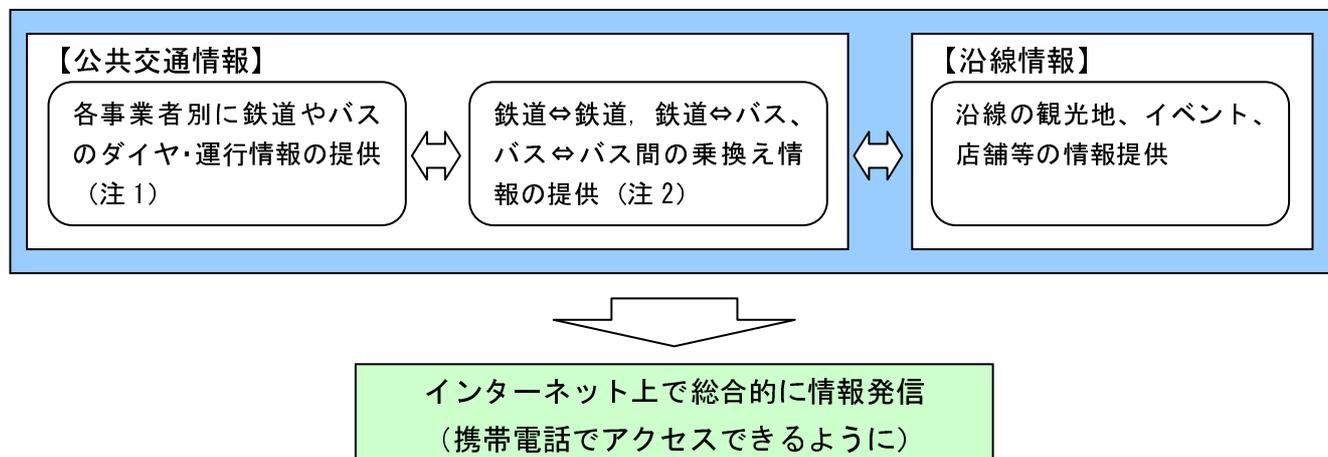
- ・ 鉄道と端末バスの連携強化に加え、中心市街地における街なか循環バスの導入や主な駅前やバス停留所等における乗り継ぎ利便性の向上（ダイヤ調整、乗り継ぎ待ちのためのシェルター等の施設設置）などにより、路線バスの利便性向上を進める。

○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

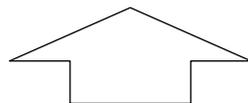
施策パッケージ2

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、歩いて楽しみ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

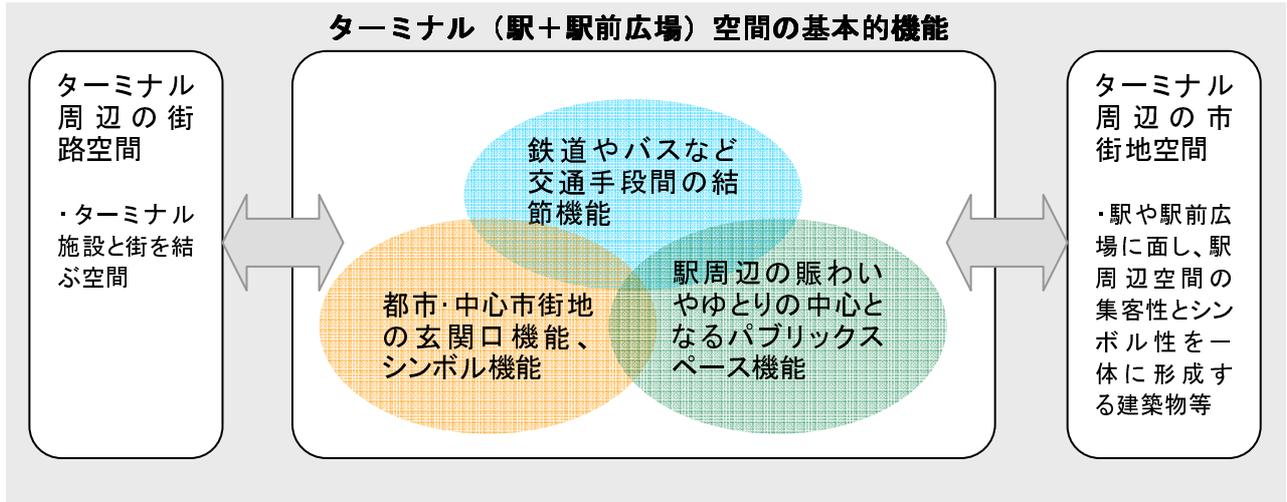


○現状の駅及び駅前広場は、

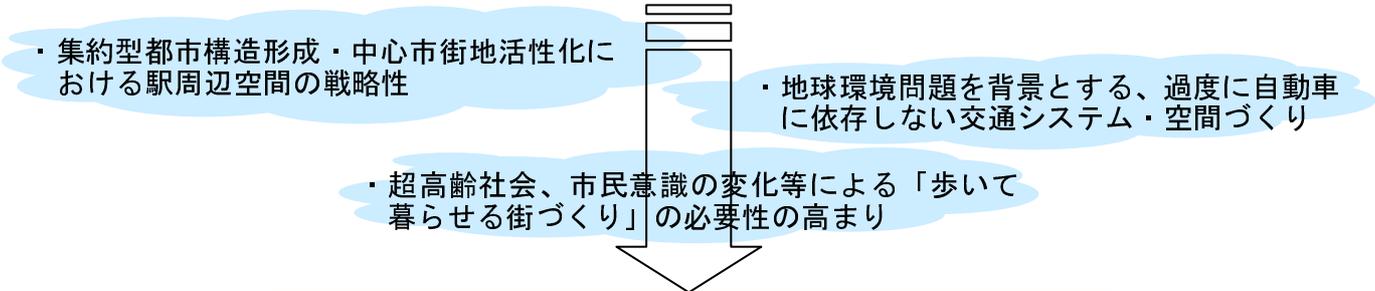
- ・ 地下道はあるものの、駅東西市街地間の通行、東西の駅前広場間の連携が円滑に行える状況にはなく、ターミナルとしての一体性を欠いている
- ・ 駅関連の施設（階段等）がバリアフリーになっていない
- ・ 岩国市の玄関口にふさわしい賑わいや景観を持つ空間とはなっていない
- ・ 駅や駅前広場を利用する市民・来訪者にとって、各種交通手段間の結節が必ずしも便利なものとはなっていない

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

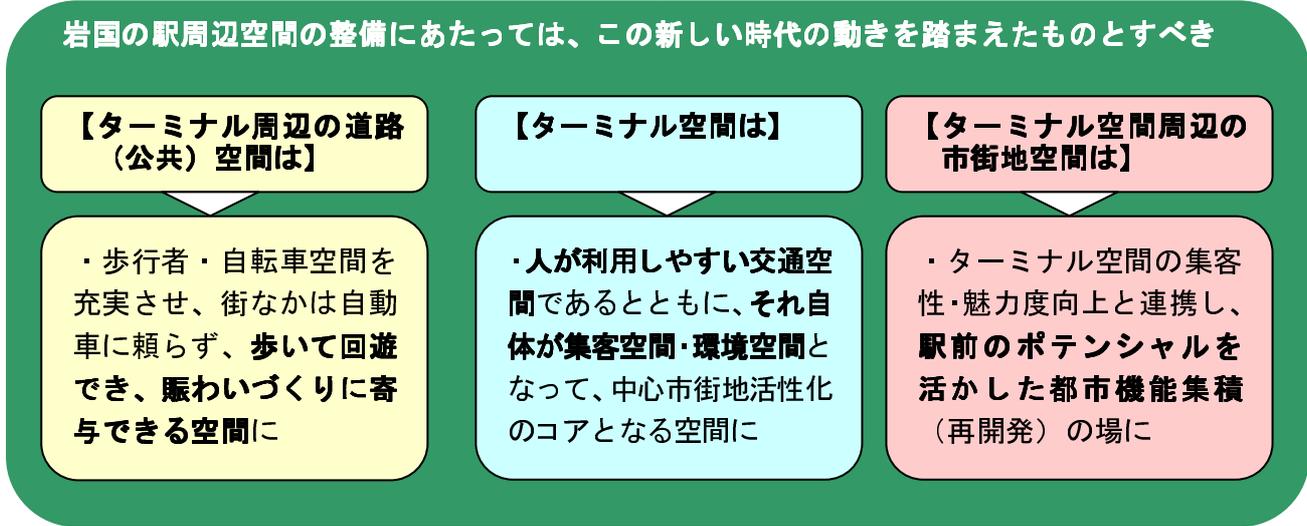


現状の岩国駅は、交通機能に特化している状況（交通機能にも不備がみられる）



○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

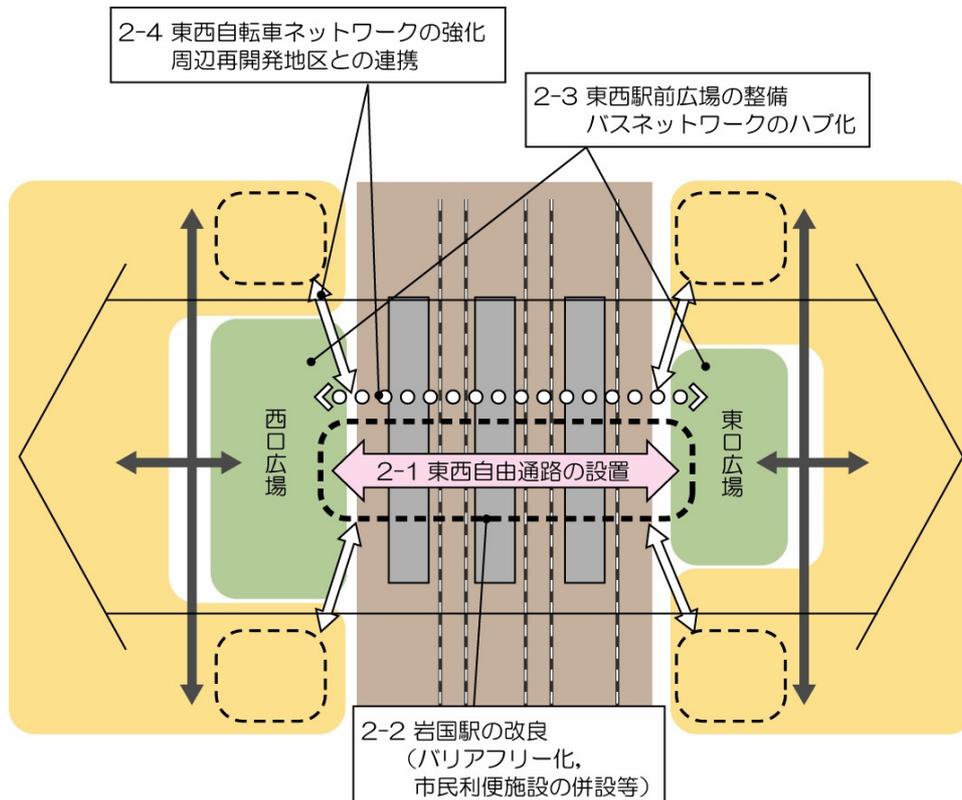
キーワードは・・・
「人間・にぎわい」、「環境・景観」の重視



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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

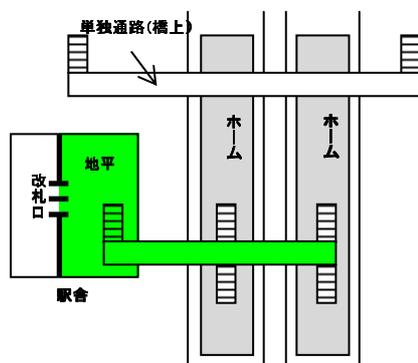
・駅部における自由通路の設置形態については、主に下図に示すような形態があるが、自由通路と駅舎が一体的になる橋上駅方式もしくは半橋上駅方式を採用することを基本として、関係機関との協議を進める。なお、自由通路は歩行者優先とする。

○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。

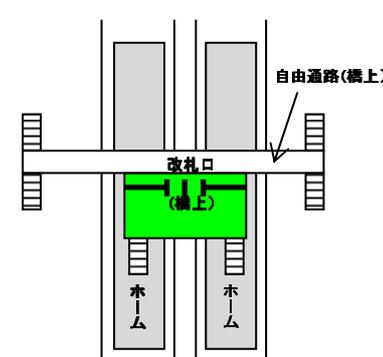
図9 自由通路と駅舎改良の主な形態（一般的な形態を図示）

■自由通路単独



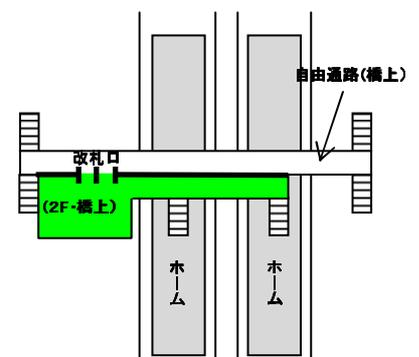
・自由通路と駅改良(バリアフリー等)を別々に行う形態

■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、駅利用者而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。

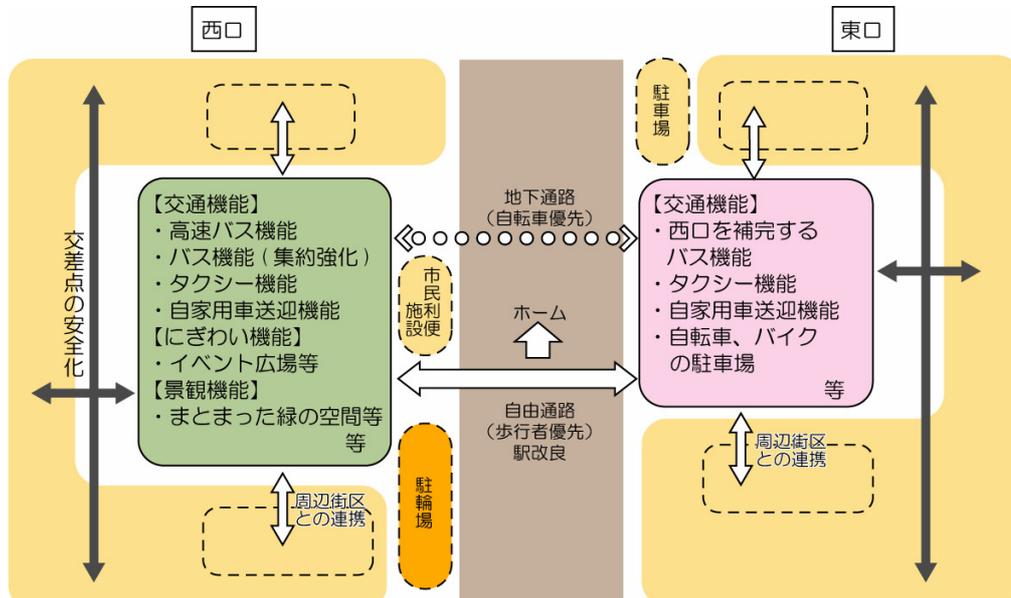
○自転車優先通路としての既存地下通路の活用

- ・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

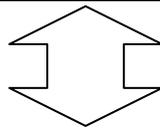
駅周辺地区の歩いて楽しむ、賑わいのある人重視の交通環境の形成

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。

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）



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)

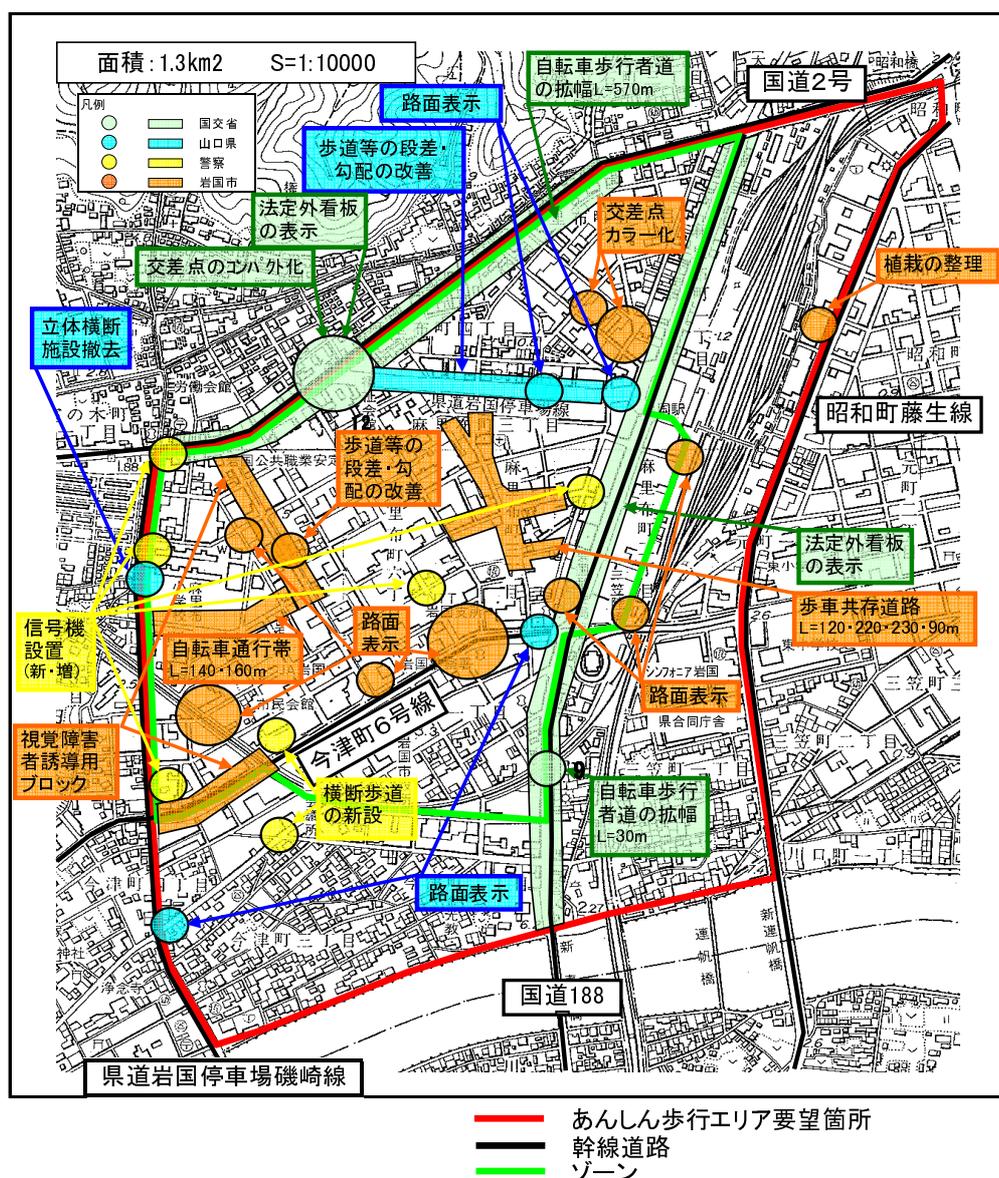
○自動車利用の適正化と併せて、歩行者・自転車環境の改善等により自動車に頼らずに済む交通サービスを充実し、街なかを歩いて楽しむ人々が増加し、賑わいの創出を図る。

【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、利用しやすく、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

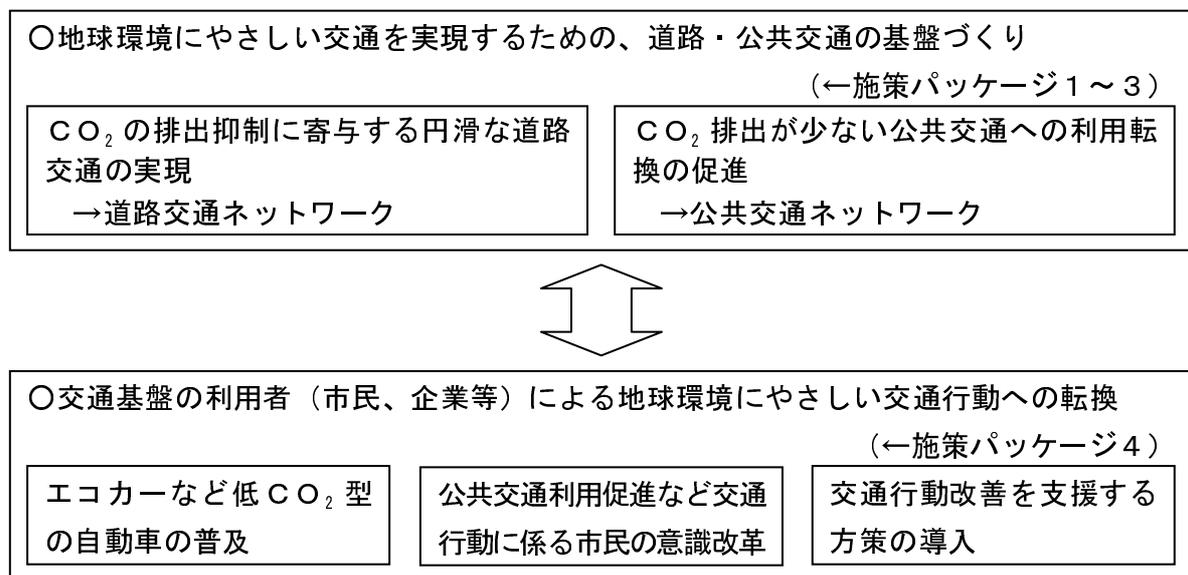
地球環境問題が深刻化する中、自動車交通への依存が高い岩国市の交通現況に対し、エコカーの普及、賢いクルマの使い方の普及、公共交通を利用する習慣の定着により、地球環境への負荷を軽減する多様な取組みを推進する。

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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

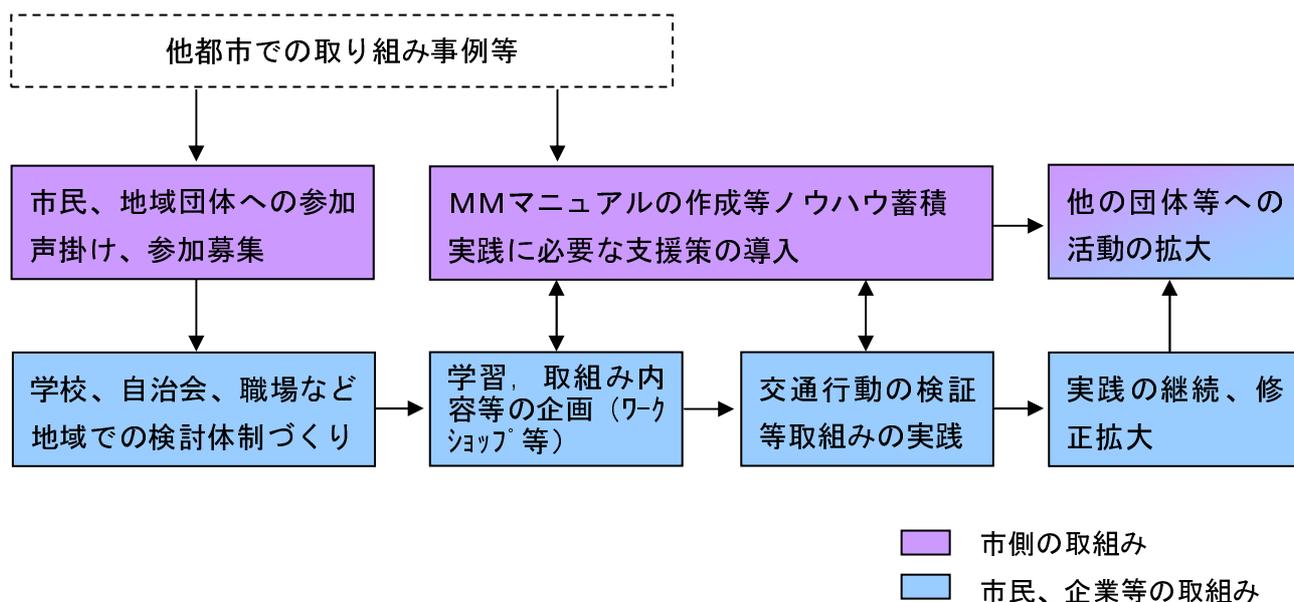
- ・錦川清流線で行われている「公共交通教室」を参考に、行政と学校、自治会などが連携し、環境学習等による市民自らの交通行動の検証、カーシェアリング等の施策実験などを行い、継続的に交通意識・交通行動の改善を推進する。
- ・この種の実践は全国的に大きく広がっているが、地域の事情や参加する市民の層や考え方などによって様々な取り組み方がある。共通しているのは、参加する市民等の発意を大切にすることである。主な取り組みパターンとしては次のようなものがあり、岩国市の実情に沿った推進について検討を進め、試行を開始する。

- ・ 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

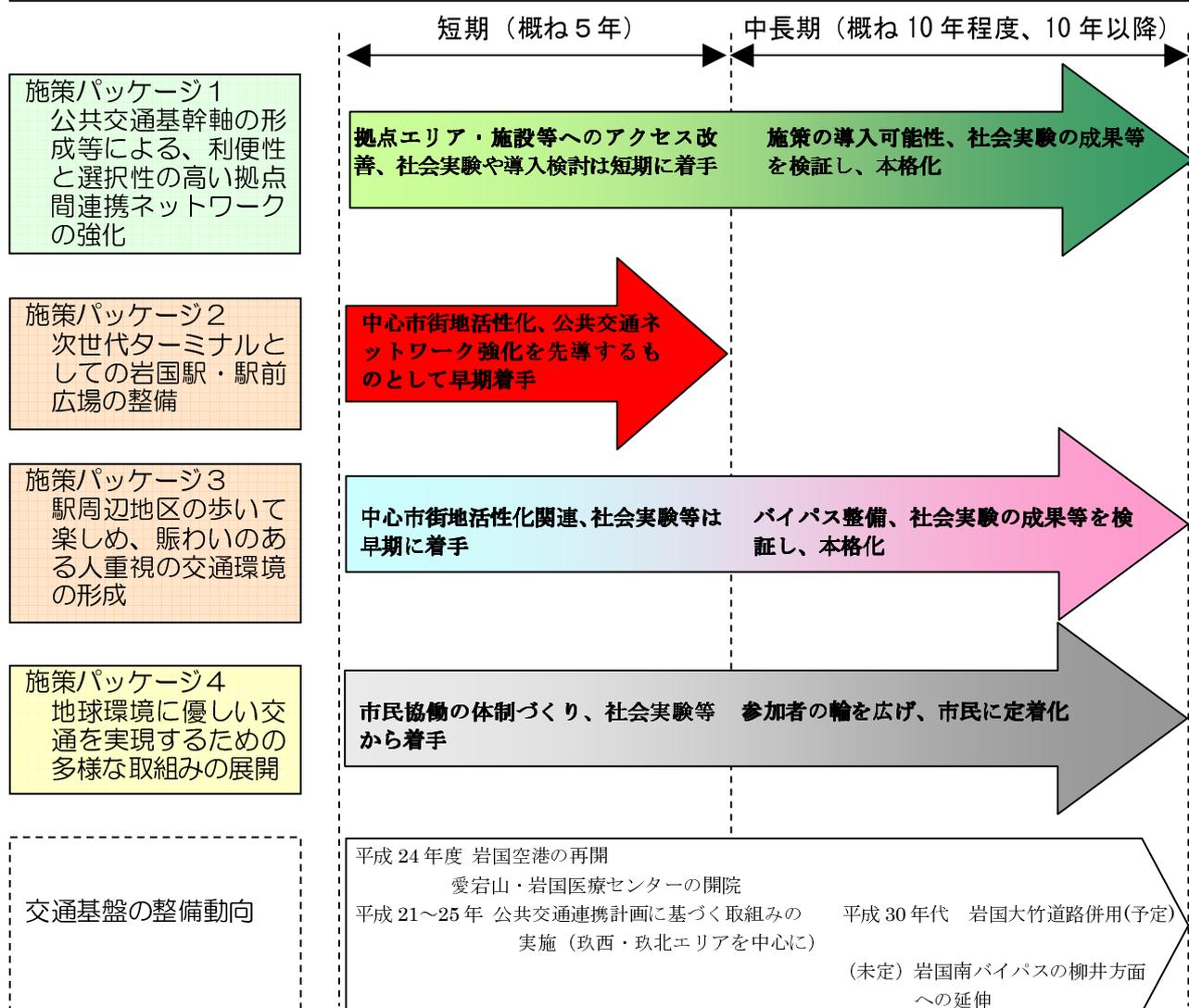


4 施策の実施プログラム

- 交通施策の実施時期については、計画論的な重要度、期待される整備効果の大きさを優先性の判断の基本としつつ、
- ・ 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ことが必要である。
- なお、実施時期は、最優先で取り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。

4.1 施策パッケージ対応のプログラムイメージ

- 施策パッケージ1、3、4は、中長期の実施を睨みつつ、着手可能な施策には短期的に取組み(実験・検討を含む)を開始する。施策パッケージ2(岩国駅のターミナル機能向上)は、交通戦略の先導プロジェクトとして位置付け短期的に推進する。



4.2 パッケージ構成施策別のプログラム

○施策パッケージを構成する施策別の実施プログラムは、以下の通りである。

施策パッケージ1に係る施策

区分	具体的な施策	短期	中長期
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	○南北基幹軸としての山陽本線の利便性の向上	検討 →	実施する場合 →
	○東西基幹軸への新たな公共交通システム導入の検討	検討 →	実施する場合 →
	○基幹軸形成と連携した岩徳線、錦川清流線の利便性の向上	順次実施 →	→
ノードの強化	○新幹線新岩国駅と錦川清流線等の結節強化	順次実施 →	→
	○南岩国駅の拠点駅としての機能強化	検討 →	実施する場合 →
	○南北・東西基幹軸における新駅設置の検討	検討 →	実施する場合 →
1-2 地域間連携に資する幹線道路の重点的な整備	○岩国大竹道路の整備 ○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			
(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 ○歴史的市街地内の歩行者環境の改善	試行 →	本格整備 →
	○空港バスの錦帯橋立寄り・途中下車方式の導入 ○歩いて楽しめる交通環境形成に向けた社会実験実施の検討	→	
(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確保	バス →	
	○空港を中心とした広域的な周遊ルートの強化	順次実施 →	→
(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	岩国駅 →	南岩国駅等 →

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	○鉄道とバスや自家用車などの端末交通手段との連携強化	順次実施	→
	○街なか循環バスなど、路線バスの利便性向上		→
	○鉄道・バスの総合的な情報提供システムの導入	検討調整	→
	○観光客向けの便利な鉄道・バス共通乗車券の発行	検討調整	→

施策パッケージ2に係る施策

区分	具体的な施策	短期	中長期
2-1 東西自由通路の設置	○自由通路と駅舎の一体的な整備・改良	→	
2-2 岩国駅の改良	○市民利便施設の設置		
2-3 東西駅前広場の改良	○適切な役割分担と連携の下での西口、東口広場の再整備		
2-4 駅前の歩行者・自転車環境の改善	○駅周辺の駐輪場の再整備 ○自転車優先通路としての既存地下通路の活用 ○周辺街区との連携に向けた調整	→	

施策パッケージ3に係る施策

区分	具体的な施策	短期	中長期
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	○岩国大竹道路の整備 ○都市計画道路昭和町藤生線の整備		→
3-2 街なかの自動車利用の適正化	○フリンジ型駐車システムの導入 ○街なかへの自動車流入抑制の強化	→ 試行	→ 本格化
3-3 クルマに対する代替交通サービスの充実	○商店街の歩行者空間の魅力化	順次実施	→
	○国道188号、県道岩国停車場線の歩行者・自転車空間の拡幅	→ 試行	→
	○街なか循環バスの運行	→ 試行	→
	○街なかでの福祉的な交通サービスの提供	順次実施	→

	○岩国駅の改良と市役所前新駅の設置	→ 岩国駅	→ 新駅
3-4 街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成	○駅周辺の歩行者空間拡大等の社会実験の実施	→	

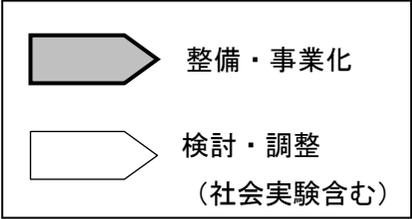
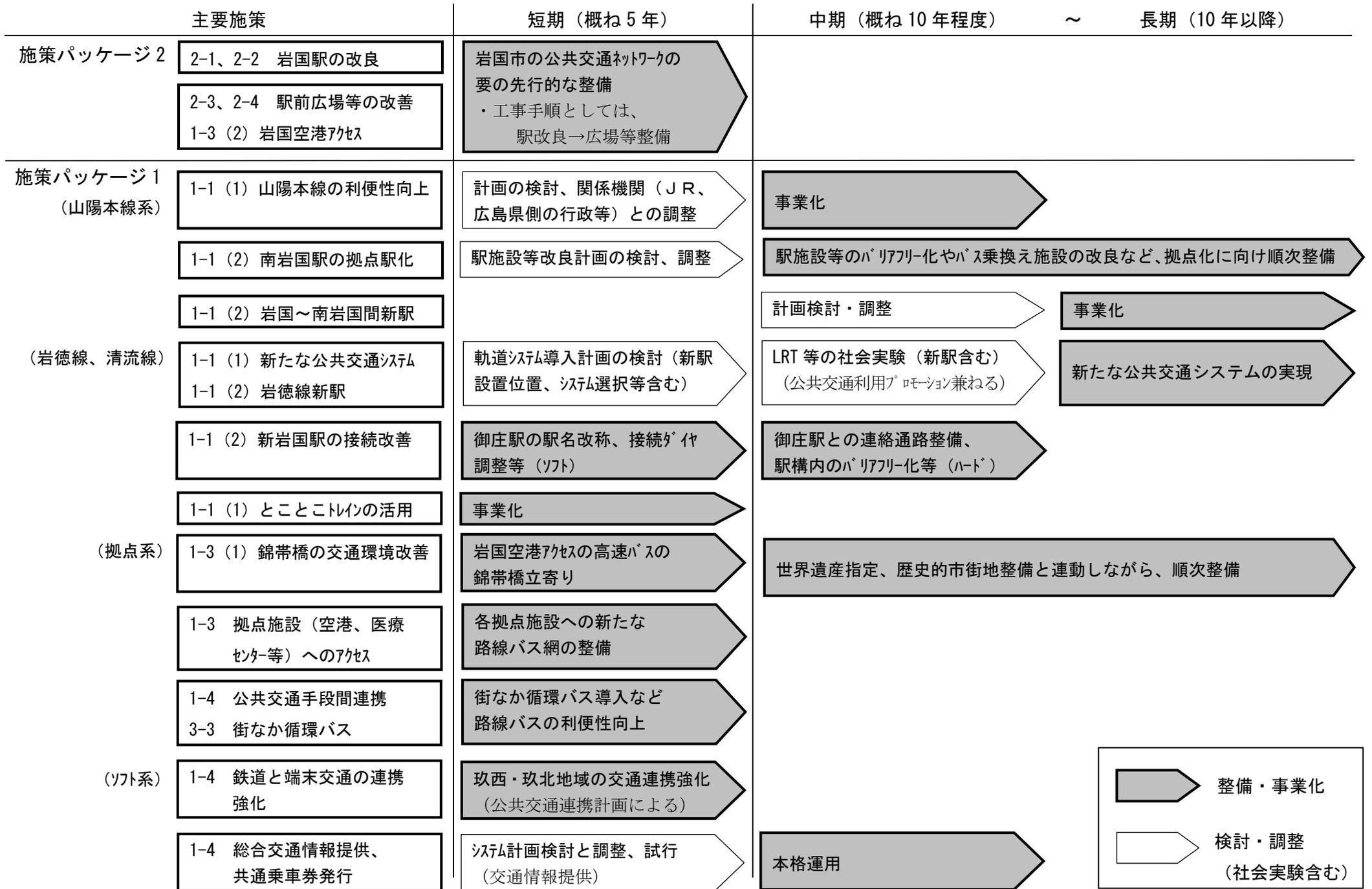
施策パッケージ4に係る施策

区分	具体的な施策	短期	中長期
4-1 エコカー普及の支援	○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		→
4-2 賢いクルマの使い方の普及の支援	○自動車の共同利用・相乗り普及のための情報変換システムづくり		→
	○駅前広場東口での相乗り専用乗降場の確保	→ 岩国駅	
4-3 市民や企業参加による交通意識の改善運動の展開	○市民ベースでの交通意識・行動の改善運動の推進 ○企業ベースでの交通意識・行動の改善運動の推進	→ 開始	→ 拡大

4.3 公共交通系の主要施策の時間軸上の展開方針

○本交通戦略の中心的部分である、公共交通ネットワークの強化・利便性向上を中心とした主要施策を抽出し、時間軸上の展開方針をより具体的に示すと次ページの図のようになる。

＜公共交通系の主要施策の時間軸上の展開方針＞



歩行者・自転車交通系の主要施策の時間軸上の展開方針

主要施策	短期（概ね 5 年）	中期（概ね 10 年）	～ 長期（10 年以降）
<p>施策パッケージ 1</p> <p>1-1 (2) 南岩国駅の改良</p> <p>1-3 (1) 錦帯橋の交通環境の改善</p> <p>1-4 端末交通手段との連携強化</p>	<p>歩行・自転車環境改善も含む観光交通対策の社会実験</p>	<p>世界遺産指定、歴史的環境整備と連動した歩行・自転車ルート整備、レンタサイクル拡充等（順次実施）</p>	<p>駅施設等の改良と併せた徒歩・自転車アクセスの本格整備</p>
<p>施策パッケージ 2</p> <p>2-3 東西駅前広場の整備</p> <p>2-4 駅周辺の歩行者・自転車環境</p>	<p>駅周辺の駐車場の再整備 自転車優先での地下通路活用</p>		
<p>施策パッケージ 3</p> <p>3-3 自動車の代替サービスの充実</p> <p>3-1 駅周辺の自動車交通分散化</p> <p>3-3 自動車の代替サービスの充実</p> <p>3-4 歩いて楽しむ市民意識の醸成</p>	<p>駅前歩行者空間拡大等の社会実験</p>	<p>「麻里布地区あんしん歩行エリア」整備等による歩行・自転車ルート整備、街なか駐輪場の整備等（順次実施）</p> <p>バイパス整備等による駅周辺の自動車交通の分散化</p>	<p>街なかの自動車交通の動向を踏まえた国道 188 号等の歩行・自転車空間の拡幅</p>

5 施策効果の定量的推計

5.1 評価（効果推計）結果の総括

(1) 岩国駅鉄道乗降客数の増加

数値目標：岩国駅乗降客数を現状より約 30%増加

【基礎的推計値】

○岩国駅乗降客数（トレンド）

・平成 22 年（推定）12,300 人／日→概ね 10 年後（平成 32 年推計）11,100 人／日

○市民ベースの駅・駅周辺の交通改善効果

(5.2 P81 参照)

・駅利用意向を持つ市民の増加 1.36 倍
(日平均。市民アンケート結果より)

・概ね 10 年後の乗降客数推計

15,100 人／日

(=11,100 人×1.36 倍)

潜在需要の
顕在化

内包

○広域交通の改善による転換効果

(5.3 (1) P82 参照)

広島方面への通勤通学交通の転換

1,700 人／日

来訪観光客の鉄道転換

900 人／日

○都市機能強化による鉄道需要誘発

(5.3 (2) P83 参照)

街なか居住の促進による誘発

700 人／日

宮島・広島方面からの立回り観光誘発

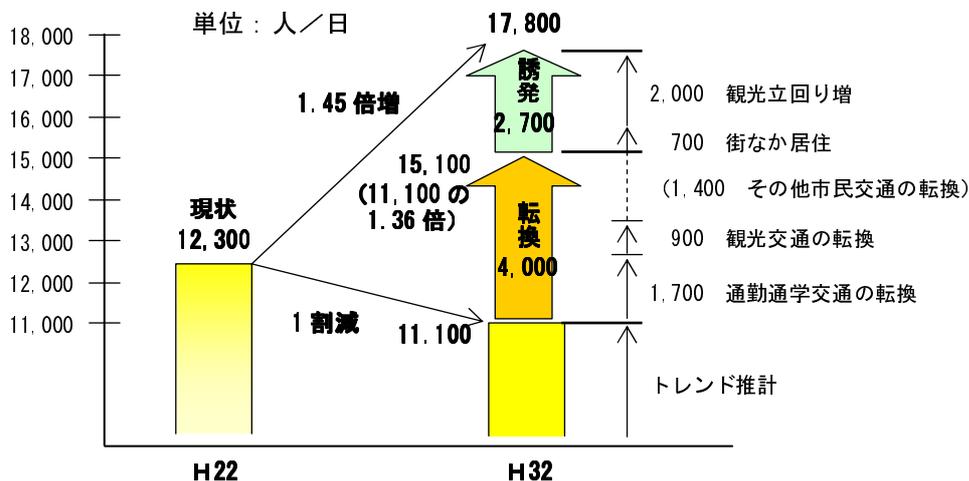
2,000 人／日

増加要因

注) 岩国空港開港に伴う岩国駅利用減少は、トータルとしてはわずかなので省略

【数値目標の達成可能性】

・転換・誘発需要合計で平成 22 年現況の 1.45 倍となり、数値目標 1.3 倍は達成可能と考えられる。



(2) 岩国駅周辺地区来訪者の自動車依存の低下

数値目標：岩国駅周辺地区への来訪者の自動車依存度を約 10%低減

【数値目標達成の可能性】

- ・市民アンケート結果によると、駅・駅周辺交通整備の前後で、自動車（自動二輪車）の利用率は67%から62%へと低下するとの市民意向であり、これは自動車依存度としては7~8%の低下に相当する（5.2 (2) P80 参照）。
- ・アンケートでは、駅・駅周辺交通施設のハード的な整備に対して質問しており、これに施策パッケージ 3、4 のソフト的な施策を併せて講じることで、プラス数%の自動車依存度低下は達成可能と考えられる。

(3) 岩国駅周辺地区における居住者、来訪者の増加

数値目標：岩国駅周辺地区における居住者、来訪者を現状より約 10%増加

【数値目標達成の可能性】

- ・市民アンケート結果では、交通整備だけによる周辺地区への来訪者数増加は4~5%（商店街だけでは3%）増に止まり、今後の人口減少傾向も考慮すると、交通施策だけで来訪者10%増の目標達成は困難である（5.2 (2) P80 参照）。
- ・このため、商店街の魅力化、街なか居住の促進など、中心市街地活性化に向けた施策を、併せて推進することが必要である。

(4) 岩国への観光来訪者の増加

数値目標：岩国への観光来訪者を現状より約 20%増加

【数値目標達成の可能性】

- ・観光振興施策のうち、広島・宮島との立回り観光の増加を試算すると約1,800人/日の増加が見込め、これは平成21年の岩国来訪の日平均観光客数9,350人/日の19%増加に相当する（5.3 (2) P83 参照）。
- ・立回り観光の促進は交通施策との係りが深いのが、これに加え観光地としての魅力の向上等に取り組んでいけば、目標を達成し得る可能性は高い。

5.2 市民アンケート結果に基づく効果推計

(1) 効果推計に用いる市民アンケートの内容

○平成 21 年に実施した市民アンケートでは、

- ・現状での岩国駅周辺地区及び岩国駅への市民の来訪頻度、利用交通手段
- ・表 1 に示す交通改善があった場合の来訪頻度、利用交通手段の変化に関する市民の意向

を質問しており、この結果を元に施策効果の推計を行う。ここで、

- ①岩国市民を対象としたものであり、市民以外の来訪者の意向は含んでいない。
- ②岩国駅周辺の交通改善に対する市民意識を質問したものである。
 - 広域的な交通改善や中心市街地活性化等の関連施策については質問していない。
- ③あくまで改善前／後の仮定形での市民意向であり、全てその意向が顕在化するかどうかは不明である。
 - 広域的施策や関連施策もあってはじめて顕在化すると推定される。

表 1 アンケート調査票に挙げた改善項目

JR岩国駅	1-1 東西の行き来がスムーズに（東西の自由通路の新設）
	1-2 駅構内をバリアフリーに（エレベーター、エスカレーターの設置）
	1-3 利用時間に制限がある東口の改善
JR岩国駅前広場 (東口、西口)	2-1 イベント等が開催できる広々とした空間に
	2-2 緑あふれる快適な空間に
	2-3 バス、タクシーに乗りやすく
	2-4 ツアーバスの待機・集合を便利に
	2-5 自家用車で送迎しやすく
駅周辺道路	3-1 クルマで移動しやすい道路に
	3-2 クルマの速度を抑えた歩行者に優しい道路に
	3-3 歩道が連続していて移動しやすい道路に
	3-4 自転車で移動しやすい道路に（自転車レーンの設置など）

表2 JR岩国駅周辺の目的施設別の利用交通手段の集計結果

改善前(サンプル実数)

	徒歩のみ	自転車	自動二輪車	鉄道	速路 路線バス・高	企業等バス	クルマ	船	行かない	調査数
JR岩国駅	222	312	56	407	355	5	1,082		408	2,554
駅周辺のお店・商店街	224	364	79	181	271	6	1,573	1	308	2,771
市役所周辺	111	282	71	29	158	4	1,663		343	2,551
シンフォニア岩国周辺	121	191	64	32	95	3	1,486		553	2,476
職場	66	119	49	33	19	1	558		1,291	2,091
銀行・郵便局	124	308	67	26	114	1	1,293	2	626	2,462
病院	67	181	44	46	166	5	1,239	2	832	2,495
保育所・幼稚園	12	23	3			6	140		1,873	2,051
学校・塾	17	45	6	12	6	2	167		1,817	2,057
全体	964	1,825	439	766	1,184	33	9,201	5	8,051	21,508

改善後(サンプル実数)

	徒歩のみ	自転車	自動二輪車	鉄道	速路 路線バス・高	企業等バス	クルマ	船	行かない	調査数
JR岩国駅	190	352	57	414	429	8	1,177		292	2,554
駅周辺のお店・商店街	208	402	75	272	413	9	1,509	1	241	2,771
市役所周辺	104	326	67	73	261	9	1,596		303	2,551
シンフォニア岩国周辺	116	242	59	85	184	3	1,482		461	2,476
職場	62	128	38	41	28	3	560	2	1,277	2,091
銀行・郵便局	115	331	66	66	178	9	1,295	1	555	2,462
病院	70	195	44	92	234	13	1,256	1	729	2,495
保育所・幼稚園	12	31	2	3	2	3	167		1,840	2,051
学校・塾	18	47	6	18	11	2	206	1	1,768	2,057
全体	895	2,054	414	1,064	1,740	59	9,248	6	7,466	21,508

整備後/整備前(比)

整備後/整備前	徒歩のみ	自転車	自動二輪車	鉄道	速路 路線バス・高	企業等バス	クルマ	船	行かない	調査数
JR岩国駅	0.86	1.13	1.02	1.02	1.21	1.60	1.09	-	0.72	1.00
駅周辺のお店・商店街	0.93	1.10	0.95	1.50	1.52	1.50	0.96	1.00	0.78	1.00
市役所周辺	0.94	1.16	0.94	2.52	1.65	2.25	0.96	-	0.88	1.00
シンフォニア岩国周辺	0.96	1.27	0.92	2.66	1.94	1.00	1.00	-	0.83	1.00
職場	0.94	1.08	0.78	1.24	1.47	3.00	1.00	-	0.99	1.00
銀行・郵便局	0.93	1.07	0.99	2.54	1.56	9.00	1.00	0.50	0.89	1.00
病院	1.04	1.08	1.00	2.00	1.41	2.60	1.01	0.50	0.88	1.00
保育所・幼稚園	1.00	1.35	0.67	-	-	0.50	1.19	-	0.98	1.00
学校・塾	1.06	1.04	1.00	1.50	1.83	1.00	1.23	-	0.97	1.00
全体	0.93	1.13	0.94	1.39	1.47	1.79	1.01	1.20	0.93	1.00

- ・目的施設別に、改善前(Q3-5)と改善後(Q4-3)の両方とも回答したサンプルを対象に集計(たとえば、JR岩国駅に、改善前には「行かない」、改善後には「自転車」と答えているようなサンプル)
- ・施設毎に複数の手段を回答している人がいるため(マルチアンサー)、内訳の合計は総数(調査数=サンプル数)には一意しない。また、複数の施設を回答している人がいるので、集計表の最下段「全体」の値は延べ数である。

表3 JR岩国駅の利用頻度の集計結果

改善前(サンプル実数)

		ほぼ毎日	週3、4回	週1、2回	月数回	年に数回	ほぼ無い	調査数
鉄道への乗換	徒歩	49	15	48	204	507	1,463	2,286
	自転車・自動二輪	47	26	45	136	254	1,699	2,207
	バス	13	17	49	184	564	1,496	2,323
	クルマ(自分で運転)	85	32	56	256	607	1,263	2,299
	クルマ(家族等の送迎)	30	31	84	252	868	1,072	2,337
	鉄道	36	15	34	207	784	1,230	2,306
バスの乗換	徒歩	24	22	45	178	408	1,608	2,285
	自転車・自動二輪	11	9	22	57	119	1,910	2,128
	バス	14	22	53	151	400	1,640	2,280
駅施設の利用	買い物・飲食等	27	50	102	343	730	1,189	2,441
	切符購入・情報入手等	3	11	22	196	881	1,226	2,339
全体		339	250	560	2,164	6,122	15,796	25,231

改善後(サンプル実数)

		ほぼ毎日	週3、4回	週1、2回	月数回	年に数回	ほぼ無い	調査数
鉄道への乗換	徒歩	58	40	105	273	381	1,413	2,270
	自転車・自動二輪	50	58	75	194	256	1,596	2,229
	バス	25	34	121	346	569	1,266	2,361
	クルマ(自分で運転)	55	72	173	490	653	942	2,385
	クルマ(家族等の送迎)	29	47	132	427	873	834	2,342
	鉄道	47	34	81	357	750	1,040	2,309
バスの乗換	徒歩	32	27	67	237	355	1,525	2,243
	自転車・自動二輪	16	25	45	119	180	1,772	2,157
	バス	23	38	100	293	466	1,410	2,330
駅施設の利用	買い物・飲食等	43	117	309	689	762	618	2,538
	切符購入・情報入手等	7	19	84	329	876	984	2,299
全体		385	511	1,292	3,754	6,121	13,400	25,463

整備後/整備前(比)

改善後/改善前		ほぼ毎日	週3、4回	週1、2回	月数回	年に数回	ほぼ無い
鉄道への乗換	徒歩	1.18	2.67	2.19	1.34	0.75	0.97
	自転車・自動二輪	1.06	2.23	1.67	1.43	1.01	0.94
	バス	1.92	2.00	2.47	1.88	1.01	0.85
	クルマ(自分で運転)	0.65	2.25	3.09	1.91	1.08	0.75
	クルマ(家族等の送迎)	0.97	1.52	1.57	1.69	1.01	0.78
	鉄道	1.31	2.27	2.38	1.72	0.96	0.85
バスの乗換	徒歩	1.33	1.23	1.49	1.33	0.87	0.95
	自転車・自動二輪	1.45	2.78	2.05	2.09	1.51	0.93
	バス	1.64	1.73	1.89	1.94	1.17	0.86
駅施設の利用	買い物・飲食等	1.59	2.34	3.03	2.01	1.04	0.52
	切符購入・情報入手等	2.33	1.73	3.82	1.68	0.99	0.80
全体		1.14	2.04	2.31	1.73	1.00	0.85

- ・改善前(Q3-1)と改善後(Q4-2)の両方とも回答したサンプルを対象に推計
- ・たとえば、改善前後で「ほぼ毎日」と回答している人で、改善前には「徒歩」、改善後には「自転車」と変えて回答している人がいたりするため、改善前後の総数は一致しない

(2) 駅周辺の交通改善前後の効果推計

【岩国駅周辺地区への来訪市民の増加】(表2より)

- ① 駅及び駅周辺地区への「行く」意向を持つ人の増加率
4～5%増加 $0.044 = \text{来訪意向を持つ市民の増加数 } 585 / \text{総サンプル数 } 13,457$
- ② 駅周辺のお店・商店街に「行く」意向を持つ人の増加率
3%増加 $0.027 = \text{同上 } 67 / \text{同上 } 2,463$

- ・表2の調査数(来訪施設の重複回答を含む)から「行かない」を除いた値を母数とし、改善前の母数、改善後の増加を割った値
- ・「駅周辺のお店・商店街」への来訪意向増加率が全体より低いのは、交通施策単独の効果では商店街来訪者増には限度のあることを示すものと仮定される。

【岩国駅周辺地区来訪市民の自動車依存の抑制】(表2より)

- 来訪者の利用者依存度の低下
自動車分担率の低下率7～8% $0.075 = 1 - (\text{改善後 } 62\% / \text{現状 } 67\%)$

- ・表2の「行かない」を除く交通手段別利用者数(延べ数)を合計した値によって、各手段利用者を割った値

利用手段	自動車・自動二輪	公共交通	徒歩のみ・自転車	合計
現状	9,640 (67)	1,988 (14)	2,789 (19)	14,417 (100)
改善後	9,662 (62)	2,869 (19)	2,949 (19)	15,480 (100)

注) カッコ外サンプル数、カッコ内構成比(%)。

公共交通は、鉄道、路線バス・高速バス、企業等バス、船を含む。

複数の利用交通手段を回答しているサンプルがあり、合計はその延べ数(表1の調査数合計は回答サンプル数であり、本表の現状の合計とは一致しない)。

【岩国駅周辺地区来訪者の交通手段別の増加率】(表2より)

- ① 鉄道による来訪意向を持つ人の増加率
39%増加 $0.389 = (1,064 - 766) / 766$
- ② 路線バス・高速バスによる来訪意向を持つ人の増加率
47%増加 $0.470 = (1,740 - 1,184) / 1,184$
- ③ 自転車による来訪意向を持つ人の増加率
13%増加 $0.125 = (2,054 - 1,825) / 1,825$
- ④ 歩く意向を持つ来訪者の増加率(徒歩のみ+鉄道及び路線・高速利用)
27%増加 $0.269 = (3,699 - 2,914) / 2,914$
- ⑤ 自動車・自動二輪による来訪意向を持つ人の増加率
0.2%増加 $0.002 = (9,662 - 9,640) / 9,640$

- ・表2の利用交通手段別に、改善後での変化率を算出した値

【JR岩国駅の日平均利用者数の増加】（表3をもとに、表4のように日換算）

- ① 駅施設の利用も含めた延べ総利用者数の増加率
1.64倍
- ② 鉄道乗降客数の増加率（鉄道間の乗換え除く）
1.36倍
- ③ 駅前でのバス利用者の増加率（鉄道との乗換え除く、バス間の乗換え含む）
1.62倍
- ④ 鉄道・バスの端末交通手段利用者の増加率
 - ・ 徒歩 1.34倍（鉄道＋バス）
 - ・ 自転車・自動二輪 1.47倍（鉄道＋バス）
 - ・ 自動車 1.24倍（鉄道のみ）
- ⑤ 岩国駅の施設（飲食・物販、切符購入等への来訪者増加率）
1.91倍

・表3より、来訪頻度を日換算し（たとえば、月に数回は月に2回とみなして2/30）、下表のように算出

表4 日平均の岩国駅利用者数の計算表

	改善前後	ほぼ毎日	週3～4回	週1～2回	月数回	年に数回	計	前後比
換算係数（単位：日）		6/7	3/7	1/7	2/30	6/365		
総利用者	前	339 290	250 107	560 80	2,164 144	6,122 101	9,435 722	1.64
	後	385 330	511 219	1292 185	3,754 250	6,121 101	12,063 1185	
鉄道への乗換計 （鉄道⇔鉄道除く）	前	224 192	121 52	282 40	1,032 69	2,800 46	4,459 399	1.36
	後	217 186	251 108	606 87	1,730 115	2,732 45	5,536 541	
バスへの乗換計 （鉄道との乗換除く）	前	49 42	53 23	120 17	386 25	927 15	1,535 122	1.55
	後	71 61	90 39	212 30	649 43	1,001 16	2,023 189	
徒歩 （鉄道への乗換）	前	49 42	15 6	48 7	204 14	507 8	823 77	1.38
	後	58 50	40 17	105 15	273 18	381 6	857 106	
自転車等 （鉄道への乗換）	前	47 40	26 11	45 6	136 9	254 4	508 70	1.37
	後	50 43	58 25	75 11	194 13	256 4	633 96	
バス （鉄道への乗換）	前	27 23	39 17	103 15	335 22	964 16	1,467 93	1.76
	後	48 41	72 31	221 32	639 43	1,035 17	2,015 164	
クルマ （鉄道への乗換）	前	115 99	63 27	140 20	508 34	1,475 24	2,301 204	1.24
	後	84 72	119 51	305 44	917 61	1,526 25	2,951 253	
駅施設利用	前	30 26	61 26	124 18	539 36	1,611 26	2,365 132	1.91
	後	50 43	136 58	393 56	1,018 68	1,638 27	3,235 252	

上段：サンプル数

下段：日換算数

5.3 広域交通への転換と需要誘発の効果推計（試算）

（1）広域交通における鉄道への転換

○施策の仮定

- ・山陽本線の利便性の向上（岩国・広島間の快速電車のスピードアップなど）

【岩国市関連の広島方面通勤通学者の鉄道への転換】

○試算上の仮定

- ・岩国市に発着する通勤通学者（岩国市⇔広島市・廿日市市・大竹市）の鉄道利用率が、10%上昇すると仮定
 - ・10%は、現状で鉄道利用率がもっとも高い岩国市→広島市間の80%が90%に上昇することを限度と見なして想定したもの

○試算結果

- ・岩国市関連の広島方面通勤通学者の鉄道分担率が43%から53%に上昇
- ・利用者数は、片方向で約900人/日、往復で約1,700人/日の増加
 - これは、旧岩国市内の現状JR駅の乗降客数の7%、岩国駅乗降客数の13%に相当

	H17 総量	H12 鉄道利用率	改善後の 鉄道利用率	増加量 (片方向)
岩国市→広島市	2,273人	80%	90%	230人
岩国市→大竹市	2,543	14	24	250
岩国市→廿日市市	562	43	53	60
広島市→岩国市	1,037	58	68	100
大竹市→岩国市	1,462	23	33	150
廿日市市→岩国市	750	43	53	80
計	8,627	平均 43	平均 53	870

注）H12 鉄道利用率は、H12 旧岩国市の値

【岩国来訪観光客（利用交通手段の鉄道への転換）】

○試算の仮定

- ・岩国（錦帯橋）来訪観光客の鉄道利用率が5%上昇すると仮定
 - ・H18、19、21年の鉄道分担率26～27%を現状の定常的な率と仮定し、燃料費高騰の影響によって鉄道分担率が上昇したH20年の37%（10%上昇）を上限と仮定し、中間の5%上昇と仮定

○試算結果

- ・来訪観光客数の直近・最大の平成21年の値をもとに算出すると、約900人の増加
 $341 \text{ 万人} \div 365 \text{ 日} \times 2 \text{ (往復)} \times 5\% = 934 \text{ 人/日}$

(2) 都市機能強化による鉄道需要の誘発

【岩国市関連の広島方面通勤通学交通の鉄道への転換】

○施策の仮定

- ・山陽本線の利便性向上（通勤通学の利便性の向上）、駅及び駅周辺の交通環境整備、中心市街地の魅力向上等によって岩国駅周辺地区の住宅立地ポテンシャルがアップし、駅周辺の低未利用地活用・再開発を促進

○試算の仮定

- ・中心市街地の現状人口 12,000 人が、10%増加と仮定
 - ・10%（1,200 人）の人口増加を収容するために必要な用地面積は 1ha 余りであり、周辺低未利用地等で収容は可能

新規居住 1,200 人 = 12,000 人 × 10%

住戸数 340 戸 = 1,200 人 ÷ 3.5 人/戸

延床面積 3.1ha = 340 戸 × 90 m²/戸（共用部分含む）

敷地面積 1.0~1.5ha = 3.1ha ÷ 200~300%（実容積率仮定）

- ・鉄道利用需要は、新規居住の 1 世帯（住戸）あたりの鉄道利用者が 1 人あると仮定

○試算結果

- ・乗降ベースで、約 700 人/日の鉄道利用増加
340 世帯 × 1 人 × 2（往復） = 680 人

【岩国への立回り観光客増加による需要誘発】

○施策の仮定

- ・山陽本線の利便性向上と広島～岩国の立回り観光促進（観光プロモーション強化、一日共通乗車券発行等）、さらに岩国観光の魅力化により、広島⇄宮島間の立回り観光客の岩国回遊を促進

○試算の仮定

- ・宮島来訪観光客の岩国立回り率が、現状の 11.5%から 30%に上昇すると仮定
 - ・宮島観光客の広島・平和公園立回り率が 29%、広島観光客の宮島立回り率が 27%という水準を参考に設定
- ・宮島から岩国に立回る観光客の鉄道利用率は、宮島来訪観光客の鉄道利用率（JR + 広電）56.5%と同じと仮定

○試算結果

- ・宮島からの立回り観光客数は、約 1,800 人/日増加
H20 宮島来訪観光客 8,800 人/日 × 立回り増約 20% = 1,760 人/日
- ・鉄道による来訪者の増加数は、約 2,000 人/日増加
1,760 人/日 × 56.5% × 2（往復） = 1,990 人/日

【付表】 施策メニュー一覧表

施策パッケージ	パッケージを構成する施策	施策の目的等	具体的施策例	事業時期	
1.公共交通基幹軸の形成等による、利便性と選択性の高い拠点間連携ネットワークの強化	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○南北基幹軸としての山陽本線の利便性の向上 ・南岩国駅／岩国駅～広島方面の快速電車のスピードアップ等の検討。	中長期	
			○東西基幹軸への新たな公共交通システム導入の検討 ・既存システム強化方策としてLRT、DMV等の導入可能性の検討。	中長期	
			○基幹軸形成と連携した岩徳線、錦川清流線の利便性向上 ・駅の端末アクセスの改善（バスとの連携、パークアンドライド、サイクルトレイン導入など）。 ・とことこトレインの利便性の向上、観光資源としての活用。	短期(連携計画関連)～中長期	
	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○新幹線新岩国駅と錦川清流線等の結節強化 ・新岩国駅と御庄駅の乗換施設整備等。	短期～中長期	
			○南岩国駅の拠点駅としての機能強化 ・駅のバリアフリー化、バス接続やパークアンドライド施設の強化等。		
			○南北・東西基幹軸における新駅設置の検討 ・岩徳線；岩国～西岩国～川西間 ・山陽本線；岩国～南岩国間		
	1-2 地域間連携に資する幹線道路の重点的な整備	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○岩国大竹道路、岩国南バイパス南伸、岩国玖西連絡幹線道路等	中長期	
	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○錦帯橋周辺地区の歩いて楽しめる交通環境の整備 ・西岩国駅等からの歩行者・自転車アクセスの改善。 ・岩国インターチェンジ付近での観光パークアンドバスライドの実施。 ・空港と錦帯橋に立ち寄る高速バスの導入。 ・歴史的市街地における歩行者空間の整備。	短期～中長期
		岩国空港	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○公共交通による空港アクセスの整備 ・岩国駅とのバスアクセスの整備。 ・錦帯橋周辺地区とのアクセス向上、宮島、柳井、広島等との周遊型観光ルートの強化。	短期(バス)～中長期
		岩国医療センター	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	○岩国医療センターへの公共交通アクセスの充実 ・最寄りの駅(南岩国、西岩国、岩国)とのバス等によるアクセスの強化。 ・南岩国駅のバリアフリー化に向けた検証及び駅改良、バス接続施設の改善（西岩国駅も）。	短期(バスアクセス、駅改良に向けた検証)～中長期(駅改良)
	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	<ul style="list-style-type: none"> 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。 なお、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、パークアンドライドの促進（北河内駅、南河内駅、河山駅）などの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っている。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。 	○駅と結ぶバスネットの強化、パークアンドライドの促進等による端末交通手段との連携の強化	短期（錦川清流線P&R）～中長期	
			○路線バスの利便性向上	短期	
○鉄道・バスの総合的な乗換え情報の提供システムの導入			短期（連携計画）～中長期(総合化)		
○観光客向けの鉄道・バス共通乗車券の発行 ・岩国エリアだけでなく、宮島、広島、柳井など一定エリアを対象とした1日乗り放題券。			短中期		

施策パッケージ	パッケージを構成する施策	施策の目的等	具体的施策例	事業時期
2.次世代ターミナルとしての岩国駅・駅前広場の整備	2-1 駅東西地区の連携を強化する自由通路の設置	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	○岩国駅東西自由通路の設置（歩行者優先）	短期 (5年以内に整備)
			○駅前広場の改築 ・バリアフリー化、東口からの駅利用改善等に考慮。	
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	○市民利便施設の駅舎への併設 ・賑わい施設、公共施設、交番等。	
			○東西の駅前広場の再整備 ・東西駅前広場の機能分担に配慮。	短期 (5年以内に着手)
	○岩国駅の本通のハブ化 ・岩国空港バス、中心市街地街なか循環バス等。			
	○駅周辺の駐輪場の再整備			
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・検討されている駅前再開発事業と自由通路との連携に配慮し事業調整。 	○既設地下通路の改良（自転車優先） ・出入り口のスロープ改良等。	短期 (広場整備と一体)
			○駅周辺街区との連携に向けた調整	短期（広場整備と連動）

施策パッケージ	パッケージを構成する施策	施策の目的等	具体的施策例	事業時期
3.駅周辺地区の歩いて楽しむ、賑わいのあふれる人重視の交通環境の形成	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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、県道岩国停車場線)の交通量削減により人の交通環境が改善。 	○岩国大竹道路、(都)昭和町藤生線の整備	中長期(岩国大竹道路は平成30年代に供用予定)
			○フリンジ型駐車システムの導入 ・既存駐車場の活用などによる駐車場の適正配置、共通駐車券の発行、駐車場案内システムの導入等。	
	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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む、自由に回遊できる交通サービスを提供。 	○街なかへの自動車流入抑制の強化	
			○商店街の歩行者空間の魅力化 ・街角の憩いの空間設置にも配慮。	短期
			○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(岩国大竹道路等の整備後)
			○街なか循環バスの運行	短期(試行)～中長期
			○街なかでの福祉的交通サービスの提供	短期(拡充)～中長期
	3-4 街なかを歩いて楽しむ市民意識の醸成	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 	○鉄道によるアクセスの利便化 ・岩国駅改良をはじめ、施策パッケージ2関連の取組みを実施。	岩国駅改良以外は中長期
○歩行者優先のまちづくりに係る社会実験等の実施 ・駅前道路の歩行者空間拡幅、パークアンドウォーク、街なか循環バス等の社会実験、街なか歩きイベントの開催等。			短期に取組み開始	

施策パッケージ	パッケージを構成する施策	施策の目的等	具体的施策例	事業時期
4.地球環境に優しい交通を実現するための多様な取組みの展開	4-1 エコカー普及の支援	・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。	○電気自動車普及に向けた市独自の施策の実施 ・公共施設、パークアンドライド／フリンジ駐車場における充電ステーションの設置。 ・市役所公用電気自動車の導入及び公共レンタカー制度の実施。	中長期
	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。	○賢いクルマの使い方の普及を支援する情報システム、交通基盤づくり ・カーシェアリング普及のための情報交換システムづくり。 ・相乗り通勤、企業の通勤バス導入促進のための駅前広場での相乗り車乗降場の整備。	短期（試行）～中長期（本格化）
	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。	○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 ・市民ベースでは、市と学校・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の実験など。 ・企業ベースでは、市と商工会議所等によりモビリティマネジメントの体制づくりを行い、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の検討。	短期（体制づくり、学習・実験）～中長期