

## 2 岩国市の交通現況と課題

### 2.1 岩国市の交通現況

○広島方面から市南部方面にかけて広域幹線（道路、鉄道）が、また市域南北にも地域幹線が整備された交通ネットワークパターン

- 広島方面から市南部方面の主要路線
  - ・沿岸：国道2号(北)・188号(南)、J R山陽本線
  - ・内陸：山陽自動車道、国道2号、J R山陽新幹線、J R岩徳線
- 市域南北の主要幹線
  - ・国道187号、錦川鉄道等（中国自動車道は市内にICなし）

○自動車交通への依存度の高さ、依存せざるを得ない都市構造と交通体系

- ・岩国市の交通手段分担は、全国の地方都市と同様に自動車への依存度が高い状況にある。
- ・市民の交通目的別にも、通学（高校生以上）での自転車利用を除き、自動車利用がどの目的も多い。

○幹線道路、特に国道2号など主要幹線道路の混雑

- ・幹線道路の自動車交通量は、中心市街地周辺の国道2号などが特に多い状況にある。
- ・交通容量の大きな4車線の区間が少ないことから、国道2号、188号をはじめ2車線の区間を中心に混雑が激しい状況にある。

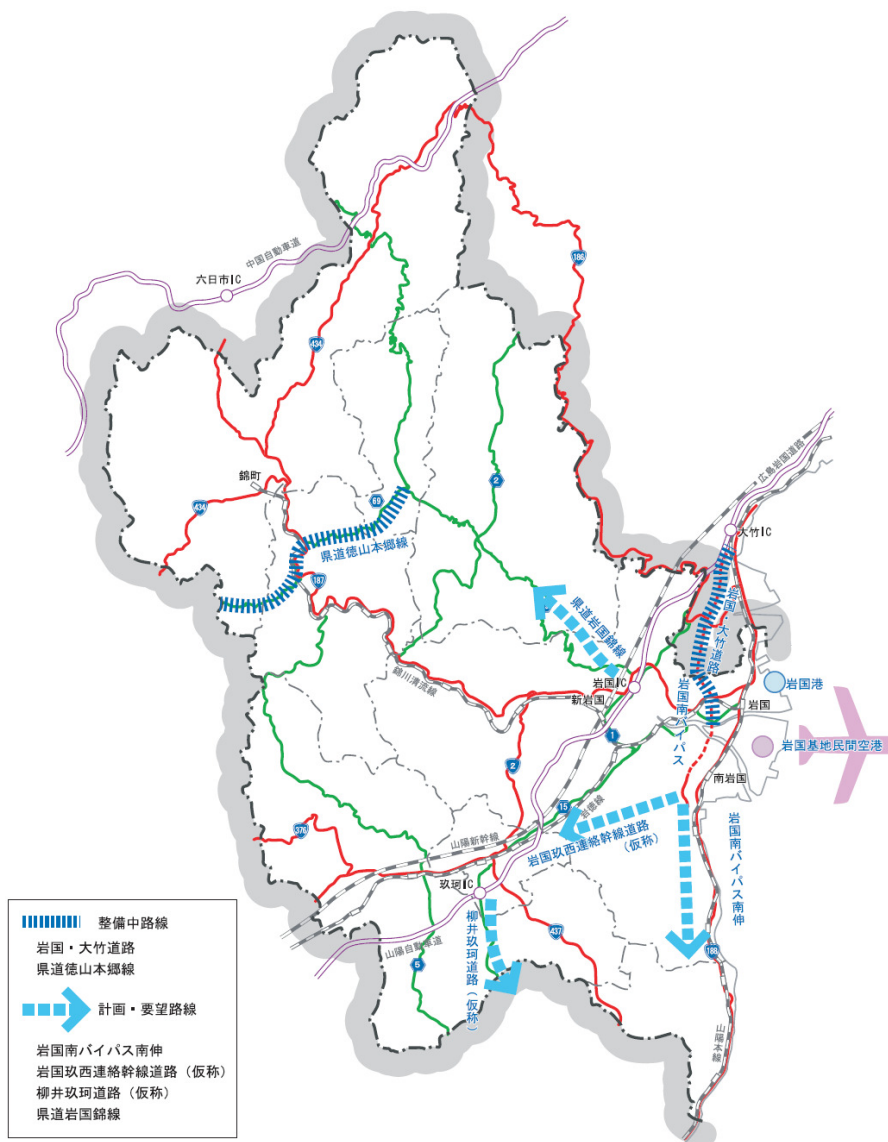
○鉄道やバスの利用客の減少（モータリゼーション進展の裏返し）

- ・市内のJ Rの乗車客数（新幹線除く）、市営バスの輸送人員は、年度によって増減はあるものの、減少傾向が続いている。
- ・山陽新幹線新岩国駅の利用者は、県下の新幹線駅の中でも少なく、必ずしも有効に活用されているとはいえない状況にある。

○歩道の歩きにくさ、自転車の走りにくさなど、身近な生活交通施設に対する不満

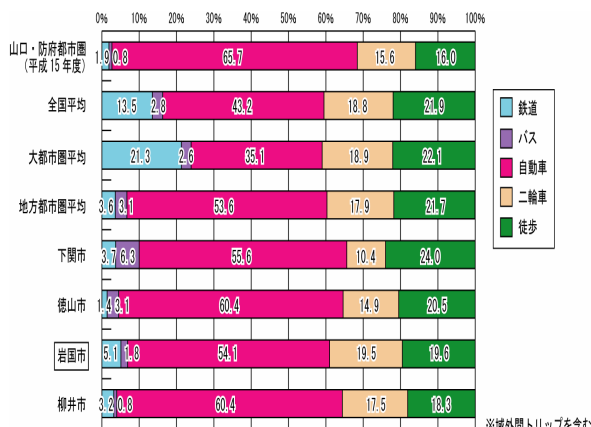
- ・都市計画マスタープラン策定にかかる市民アンケートでは、交通に関する事項としては、「歩道の歩きやすさ」、「公共交通機関の利用のしやすさ」を重視する声が多い。
- ・都市交通戦略策定にかかる市民アンケートでは、「駅前広場の利便性・快適性」、「自転車の移動の安全性」、「自転車の移動の快適性」への不満度が高い。

【岩国市の交通網図】（岩国市総合計画（平成19年8月）より）



【県下主要都市等の交通手段分担率】

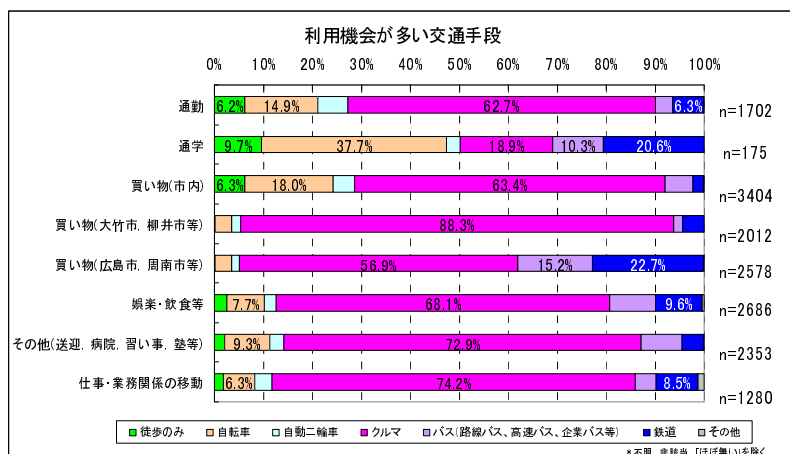
（パーソントリップ調査）



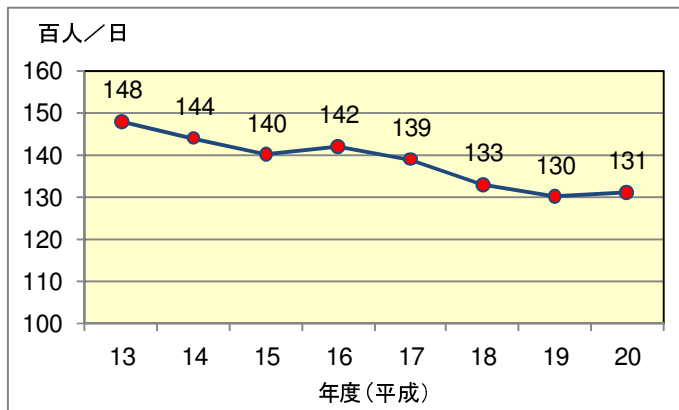
注：山口・防府都市圏以外は、平成11年全国都市パーソントリップ調査。岩国市は、旧市域での値  
 出典：山口県「山口・防府都市圏総合都市交通体系調査HP」  
 掲載の「交通実態調査結果」

【交通目的別の主な利用交通手段】

（都市交通戦略・市民アンケート結果）



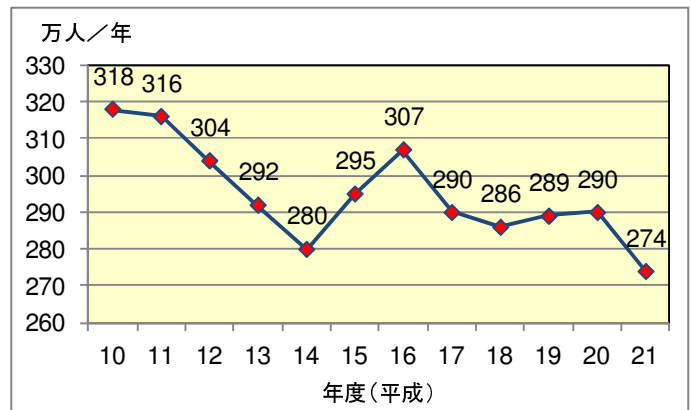
## 【市内のＪＲ駅の乗車客数の推移】



出典：山口統計年鑑

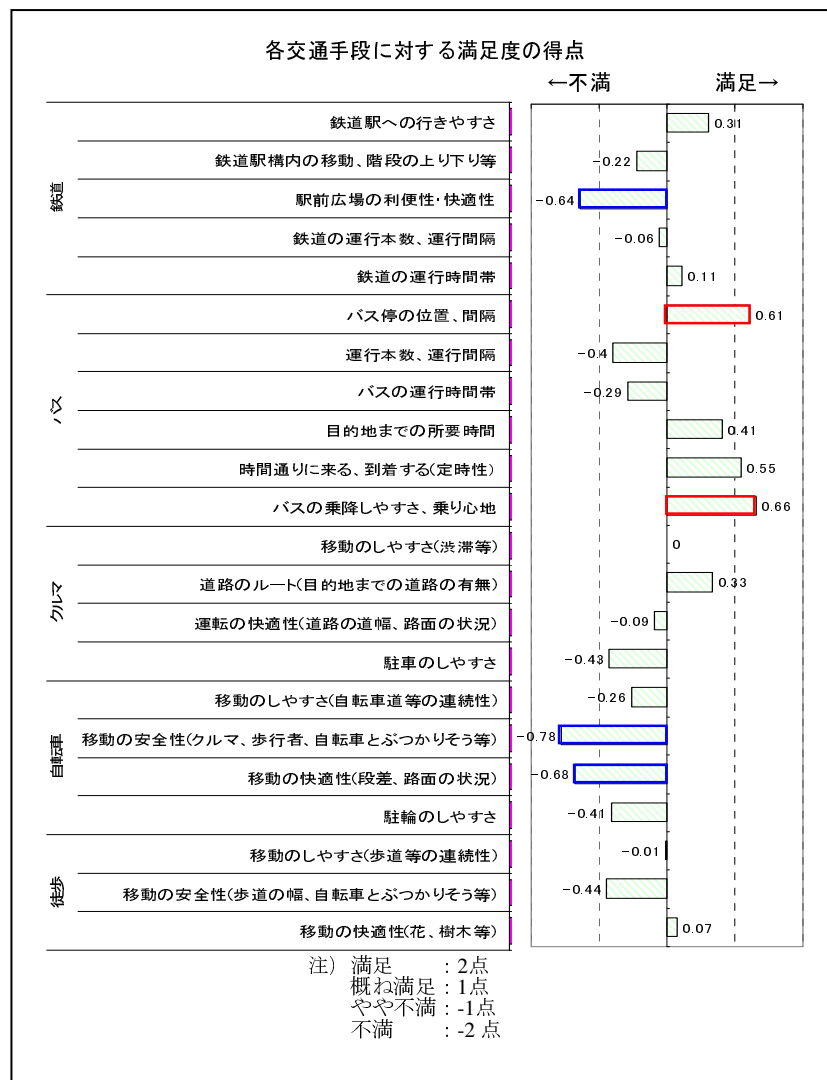
(ＪＲ山陽本線・岩徳線各駅の日平均乗車客の合計)

## 【市営バスの輸送人員の推移】



出典：岩国市交通局資料

## ■各種交通手段に対する満足・不満足度 (都市交通戦略・市民アンケート結果)



## 2.2 岩国市における人の動きの分析

### (1) 交通目的等からみた人の動きの特性

#### ①通勤・通学交通

○合併後の岩国市の通勤・通学者（15歳以上）は、80%強が市内に通勤・通学している。しかし、旧岩国市の鉄道利用者に限ってみると、市内に通勤・通学している割合は30%に満たず、半分以上が広島方面を中心とする市外との通勤・通学となっている。

#### <平成17年国勢調査> 交通手段は調査していない

| 交通手段計 | 通勤・通学者総数        | うち市内           |
|-------|-----------------|----------------|
| 現岩国市発 | 62,187人（100.0%） | 50,528人（81.3%） |
| 現岩国市着 | 61,875人（100.0%） | 50,528人（81.7%） |

#### <平成12年国勢調査>

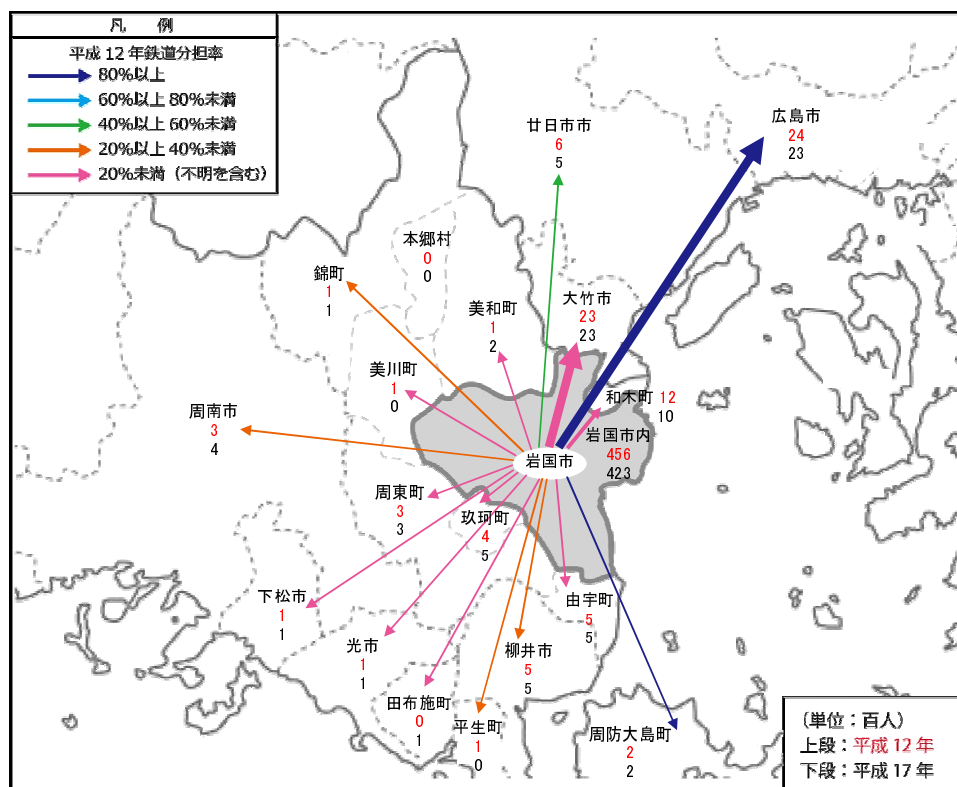
| 鉄道利用  | 通勤・通学者総数       | うち旧市内         | うち広島方面        |
|-------|----------------|---------------|---------------|
| 旧岩国市発 | 4,748人（100.0%） | 1,340人（28.2%） | 2,639人（55.6%） |
| 旧岩国市着 | 4,584人（100.0%） | 1,340人（29.2%） | 1,338人（29.2%） |

注1) 公表されている国勢調査集計では、人口10万人以上の都市のみ、相手地域との交通手段利用のデータを公表しているため、旧岩国市の値を示した。

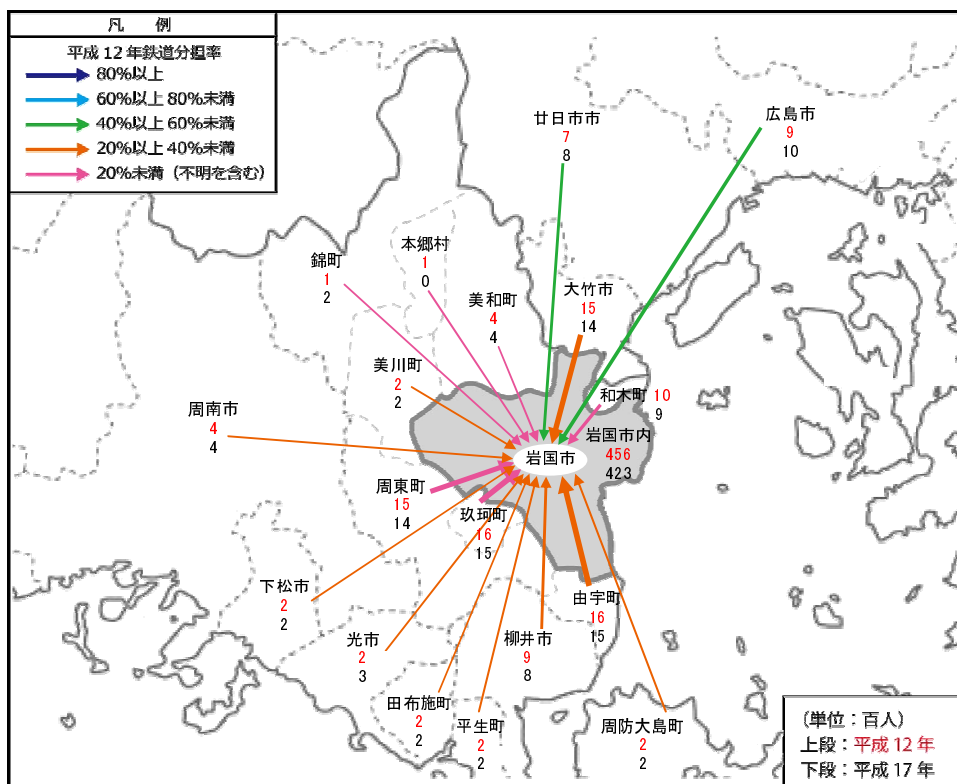
注2) 広島方面は、広島市、府中町、廿日市市、大竹市、和木町の合計。

## 【旧岩国市を中心とする1日あたりの通勤・通学ODと鉄道利用状況】

### (1) 旧岩国市から発生する通勤・通学の移動状況（平成12、17年国勢調査）



### (2) 旧岩国市に集中する通勤・通学の移動状況（平成12、17年国勢調査）

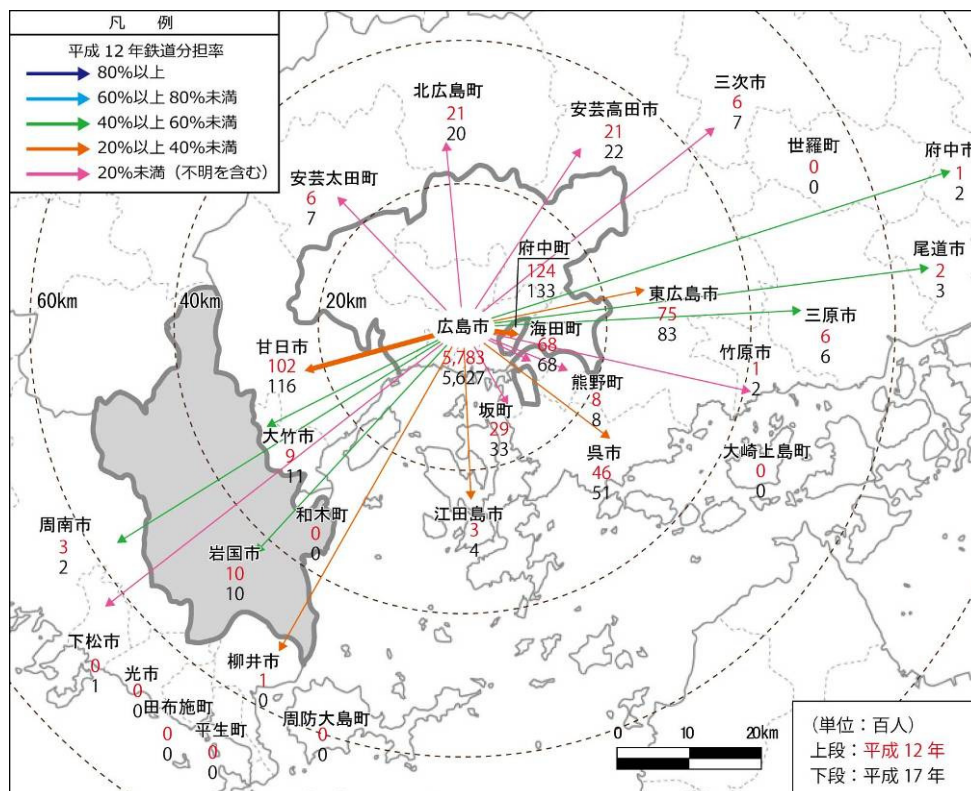


データ：通勤・通学者総数は平成17年国勢調査（交通手段は調査していない）

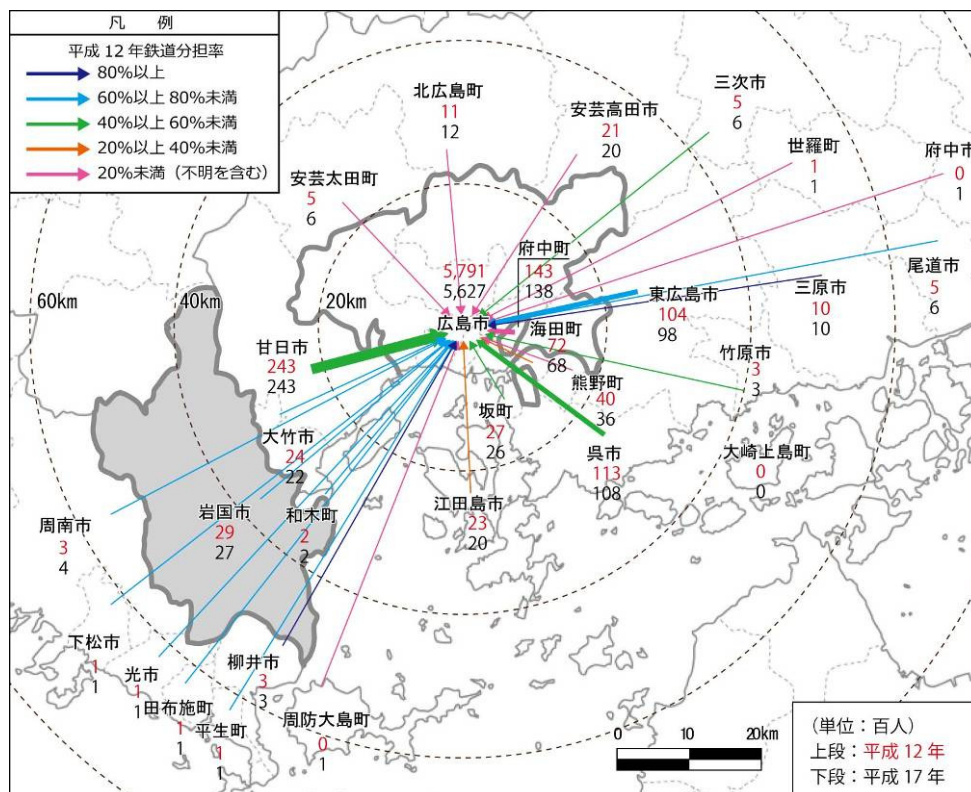
鉄道分担率は平成12年国勢調査（OD集計結果が示されているのは人口10万人以上の都市のみ）

## 【広島市を中心とする1日あたりの通勤・通学ODと鉄道利用状況】

### (1) 広島市から発生する通勤・通学の移動状況（平成12年、17年国勢調査）



### (2) 広島市に集中する通勤・通学の移動状況（平成12年、17年国勢調査）



データ：通勤・通学者総数は平成17年国勢調査（交通手段は調査していない）

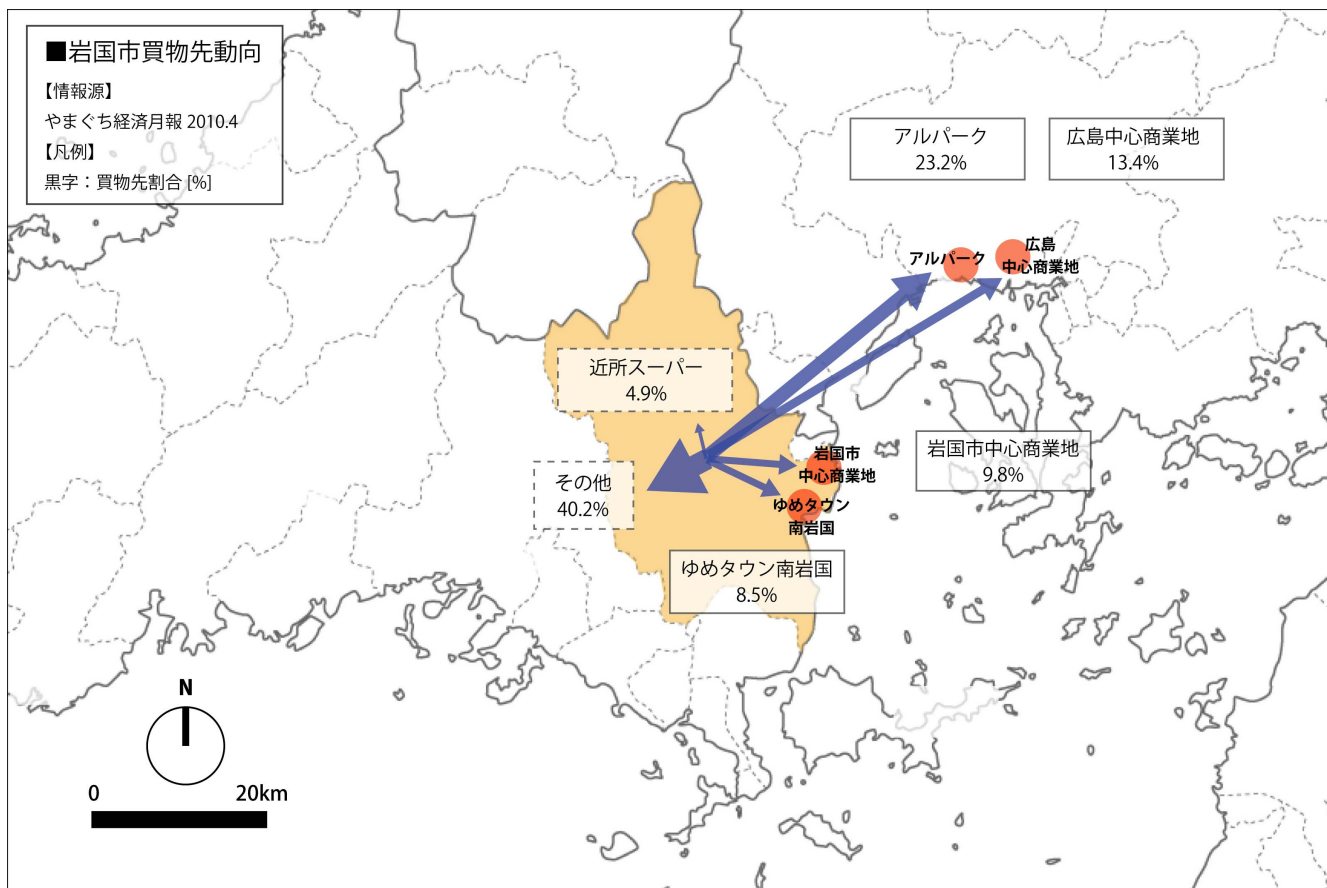
鉄道分担率は平成12年国勢調査（OD集計結果が示されているのは人口10万人以上の都市のみ）

## ②買い物交通

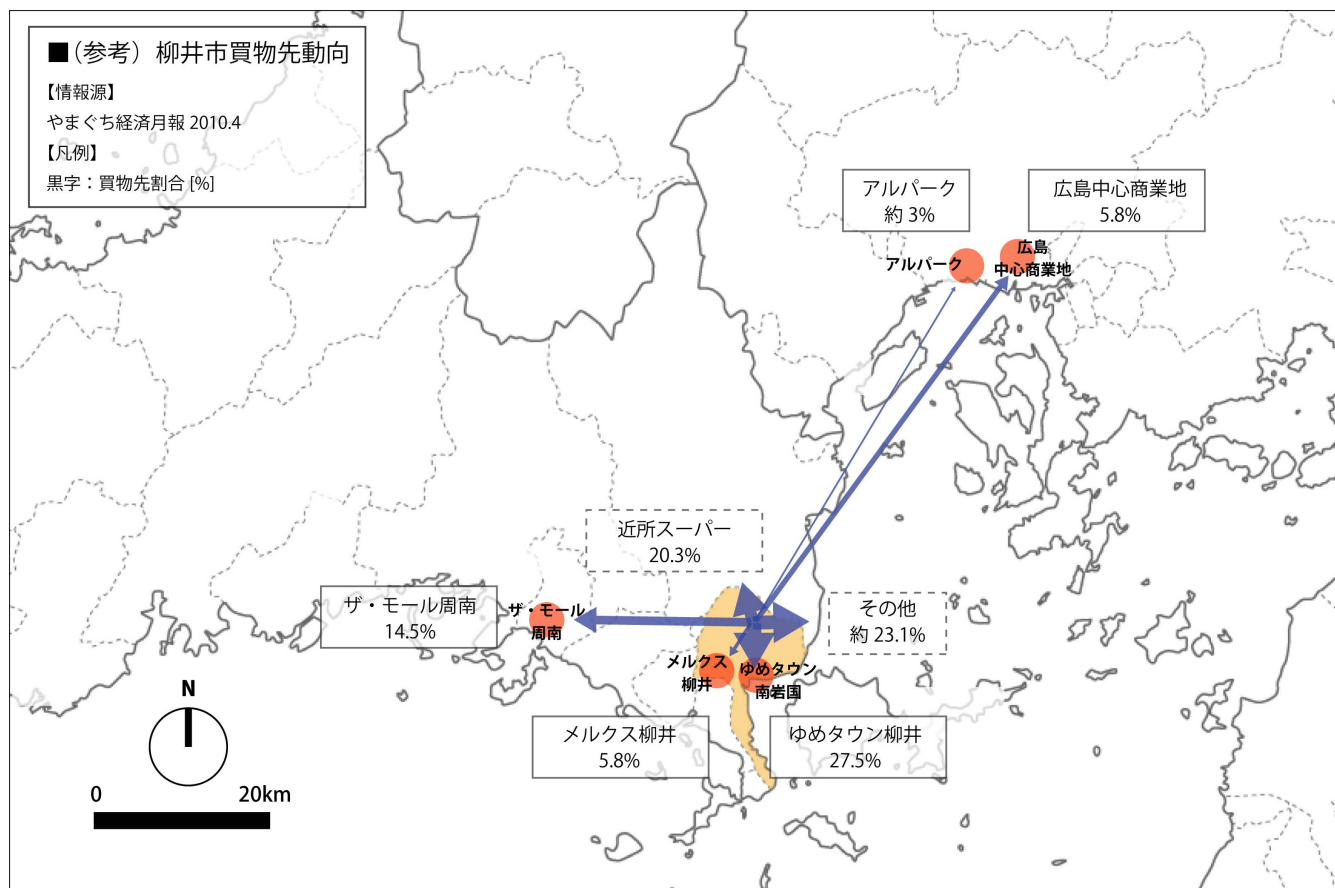
- 市民の買い物先は、広島中心商業地と商業施設の合計が36.6%であり、岩国市中心商業地や市内商業施設より大きな比率を占めている。
- 参考までに、隣接自治体の動向を見てみると、柳井市では岩国市内への買い物動向は少ないが、大竹市では、岩国市内への買い物動向が見られる。

### 【買い物交通】

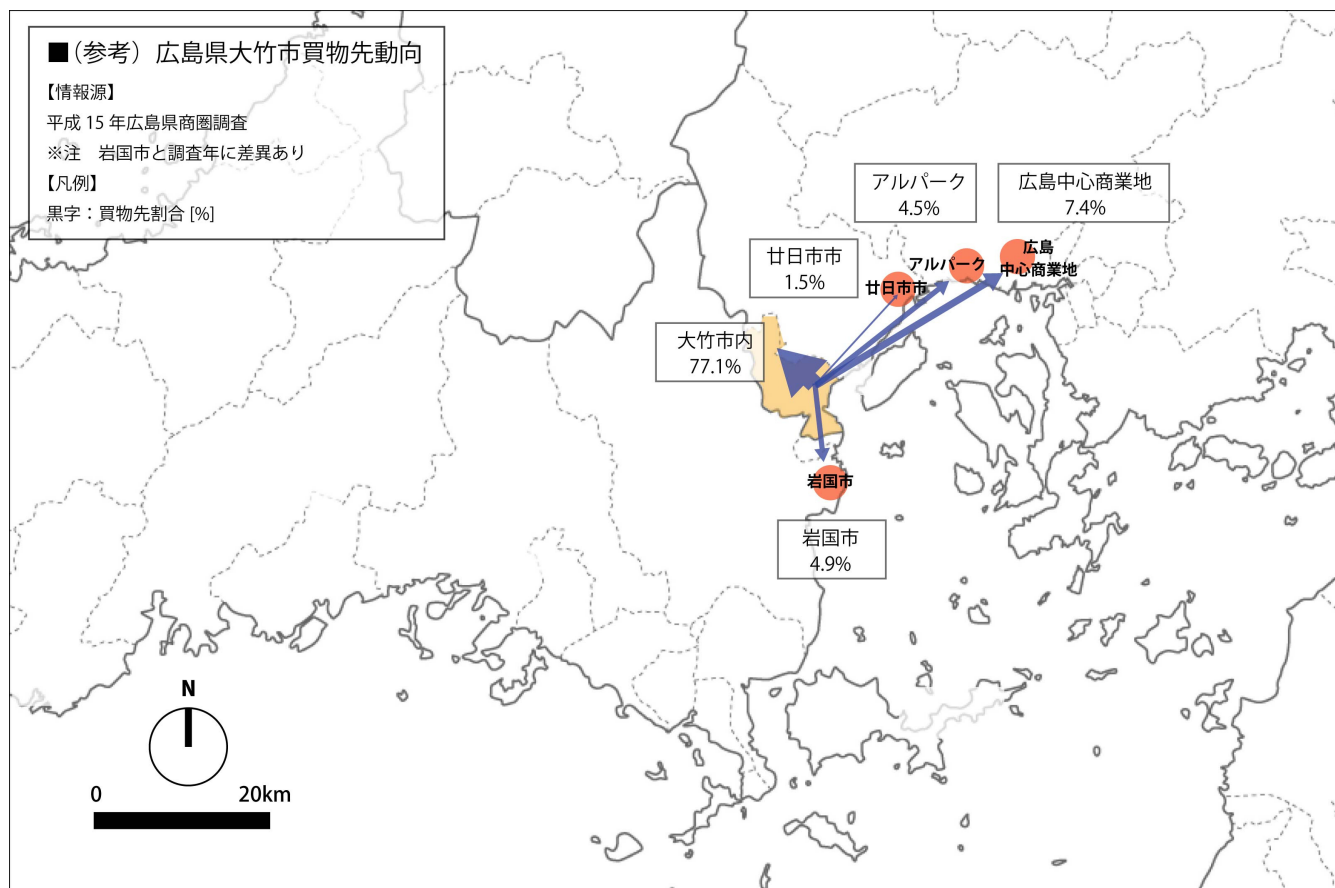
#### ■岩国市民の買い物先の現状



## ■（参考）柳井市民の買い物先の現状



## ■（参考）大竹市民の買い物先の現状（※平成 15 年調査）



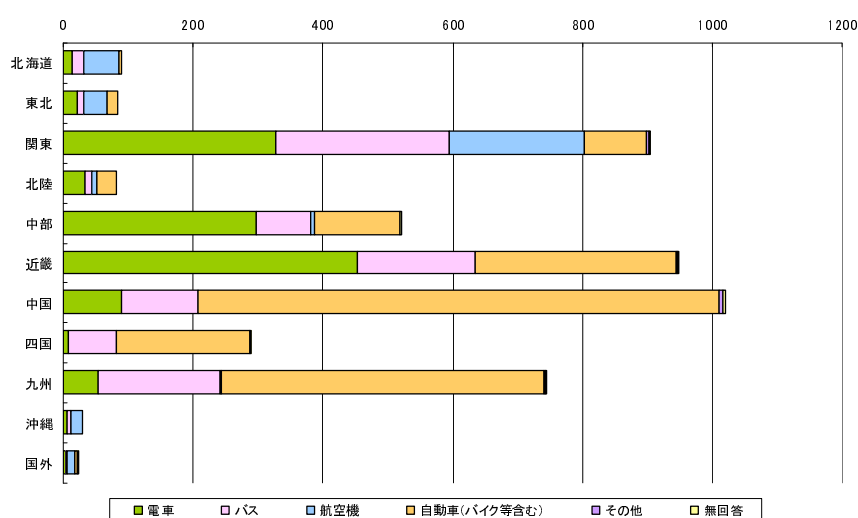
### ③観光流動

- 岩国への観光客は、近傍の中国地方からの来訪がもっとも多いが、近畿、関東、九州といった遠隔地からの来訪者も多い。
- 遠隔地からの来訪者は、鉄道やバスなどの公共交通利用のウエイトが高い。
- 岩国観光の特徴のひとつとして、周辺の観光地との立回りが45%（来岩前）、34%（来岩後）と多いことがある。特に、宮島・広島との立回りが多い。

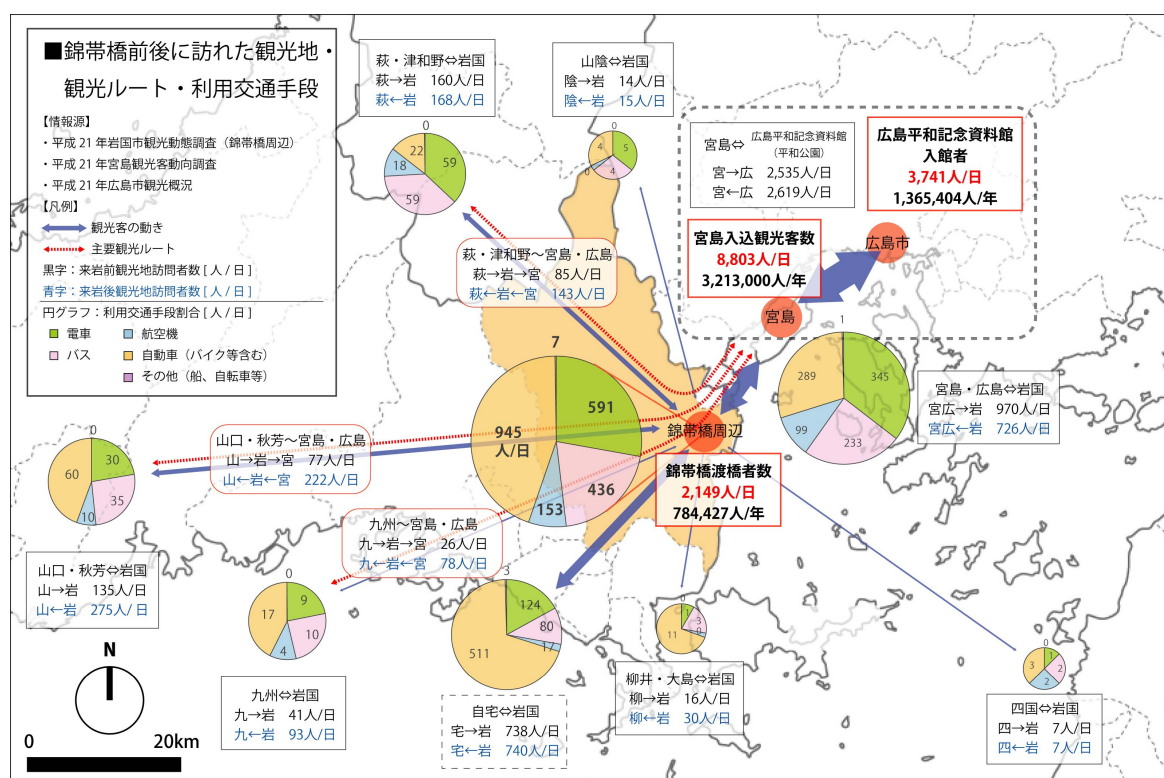
注）岩国市観光動態調査による錦帯橋来訪者へのアンケート結果による。同調査では、立回り先について宮島と広島を分けて聞いていない。

#### 【観光交通】（平成21年岩国市観光動態調査結果）

##### ■岩国来訪観光客の居住地ごとの交通手段



##### ■観光流動の現状



#### ④岩国空港（民航）利用者の流動（予測）

○岩国空港利用者は、国の予測によると開港時点で35万人／年であり、日平均で換算すると1,000人／日弱である。

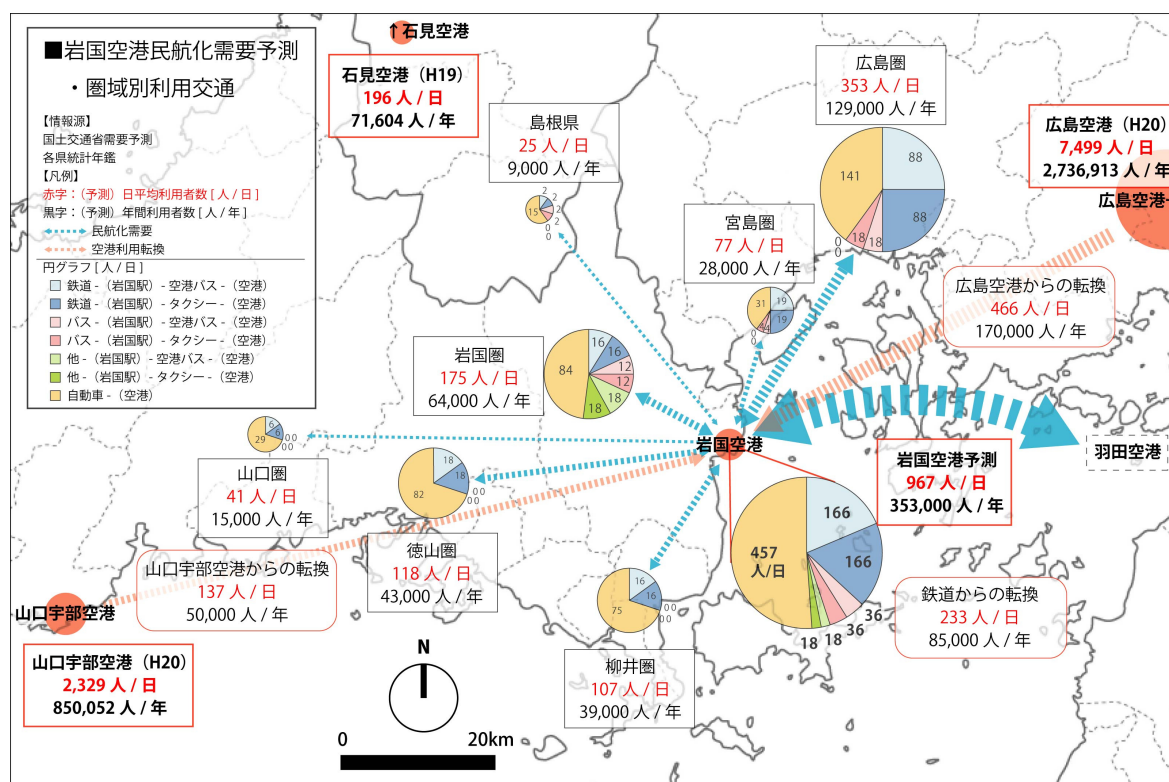
注）日に4往復（8便）で、中型機材（定員200人程度）利用を前提とすると、ピーク日の利用者も1,600人（8便×200人）が上限。

○空港の利用は、広島圏がもっとも多く、岩国市内がこれに継ぐと推定される。

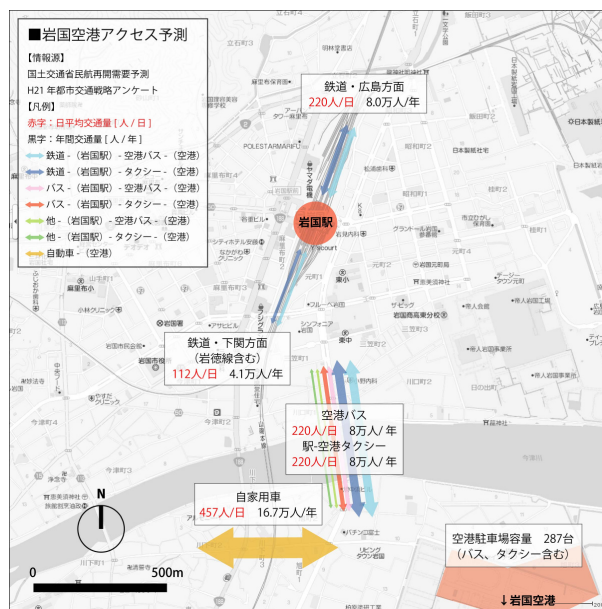
○空港利用者の利用交通手段は、自家用車が過半を占め、残りをタクシーとバスが分けあうと推定される。

注）岩国空港利用者の利用圏、利用交通手段については、国予測の値は公表されていないので、新聞報道等を参考とした。

#### ■需要予測の地域ごとの人数、各地域からの利用者の交通手段推計



#### ■民空アクセス予測

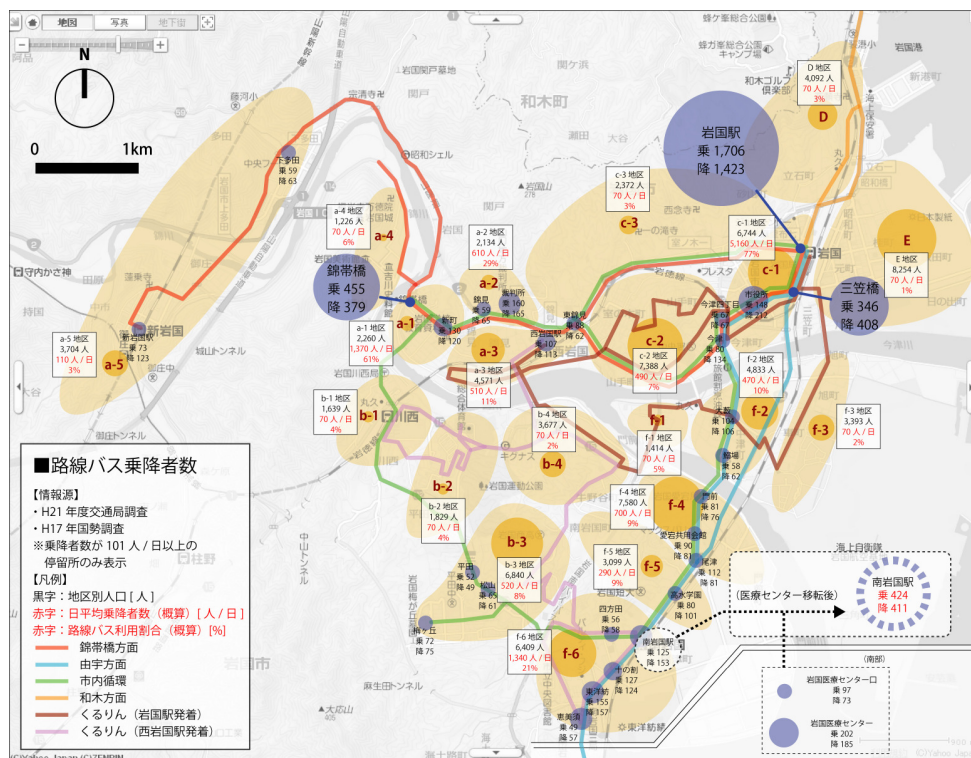


## (2) 市街地エリアでの交通流動分析

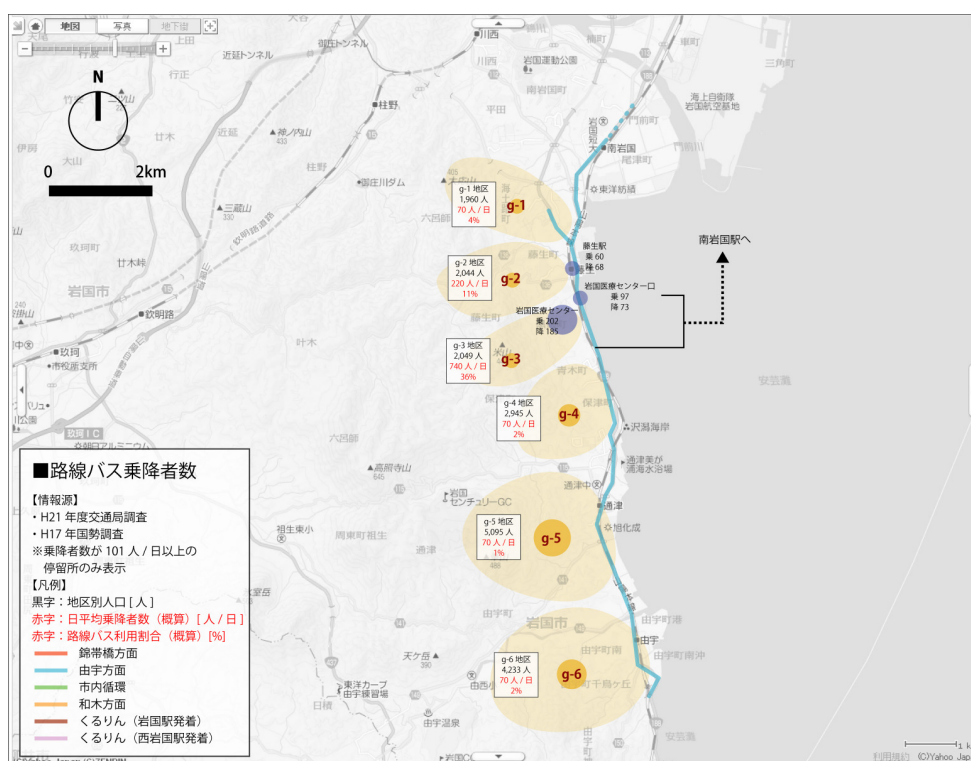
- 岩国市の市街地エリアでは路線バスが大きな役割を果たしている。路線バスネットワークは岩国駅を中心としたものとなっており、バス停の乗降客数では岩国駅がもっとも多い。  
→岩国医療センターが開院すると、最寄り駅である南岩国駅前での乗継ぎも大きく増加すると推定される。
- 周辺の人口分布等から岩国駅周辺地区への来訪方面を推計すると、南方面からの来訪者がもっとも多いと推定される。

### 【バス路線方向別の利用実態】

#### ■ 岩国中心部

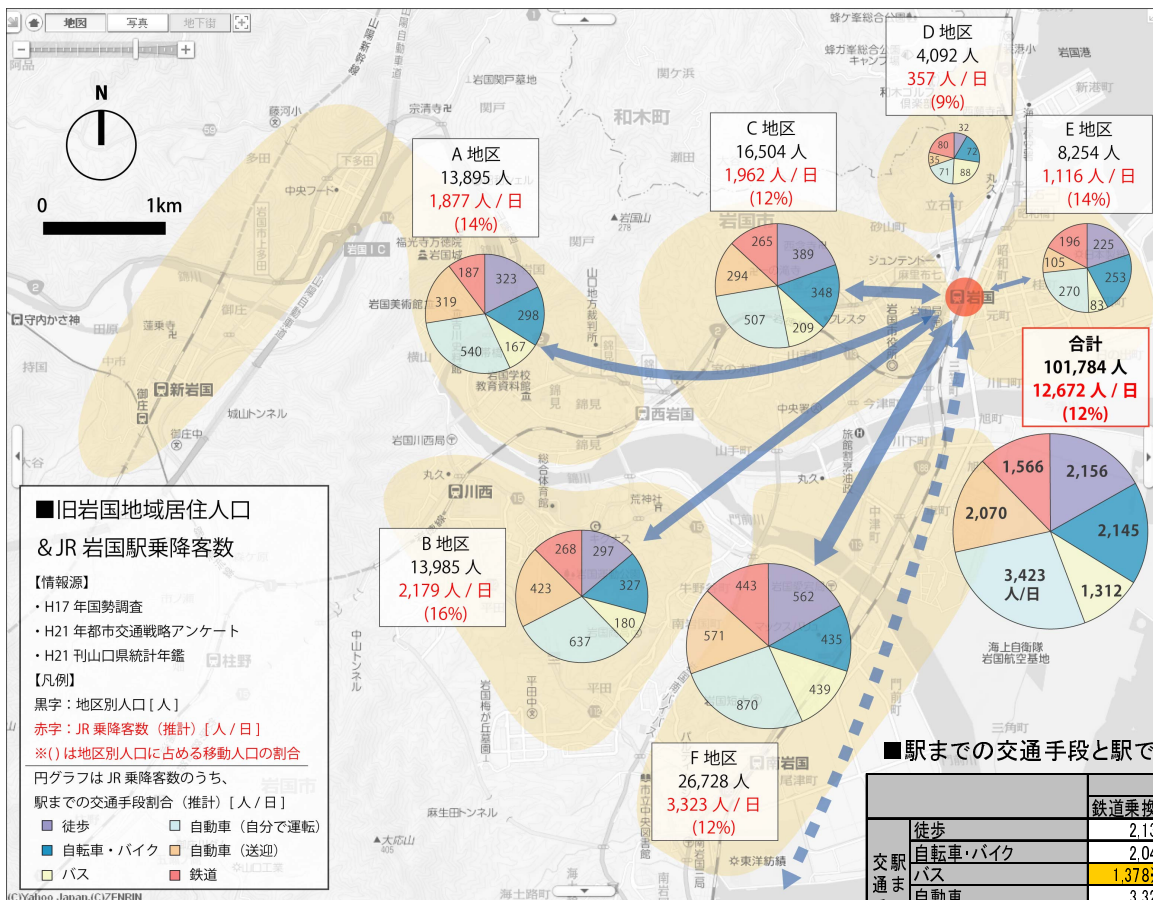


#### ■ 岩国南部



## 【岩国駅を利用する地域ごとの活動人口/居住人口】

### ■ 岩国中心部

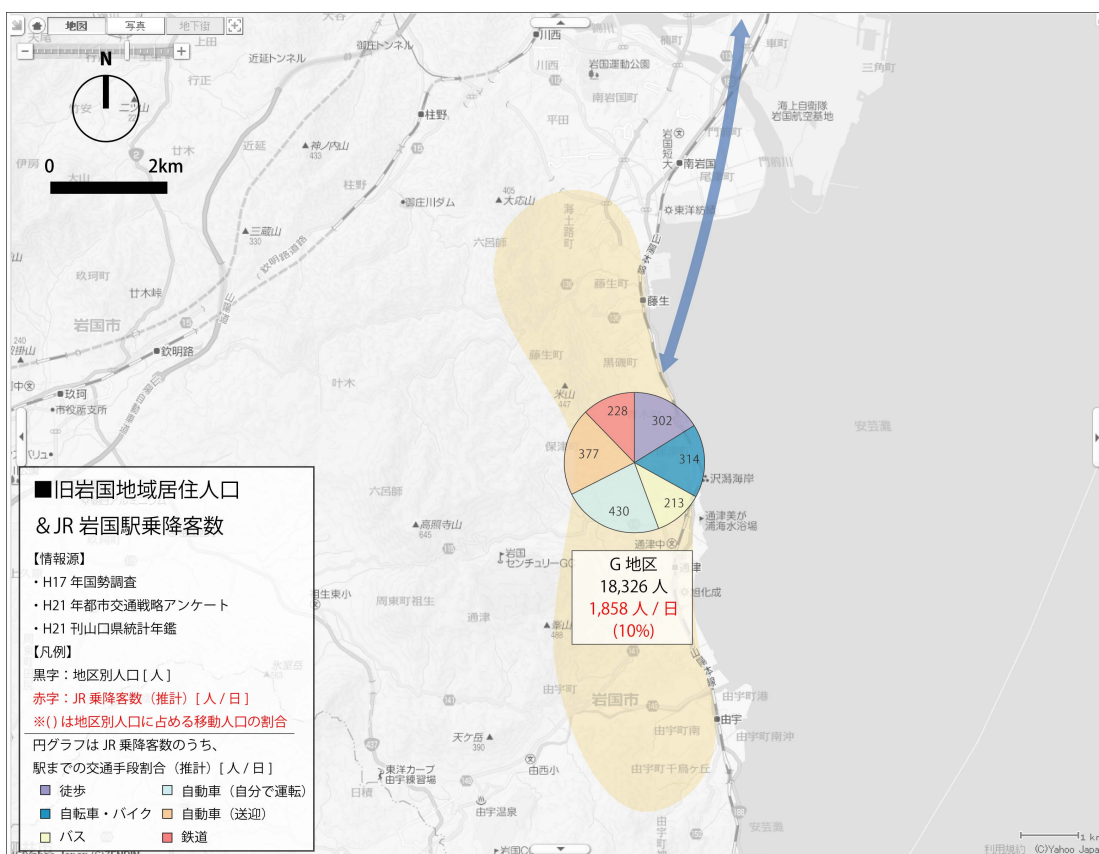


### ■ 駅までの交通手段と駅での行動別人数（推計）

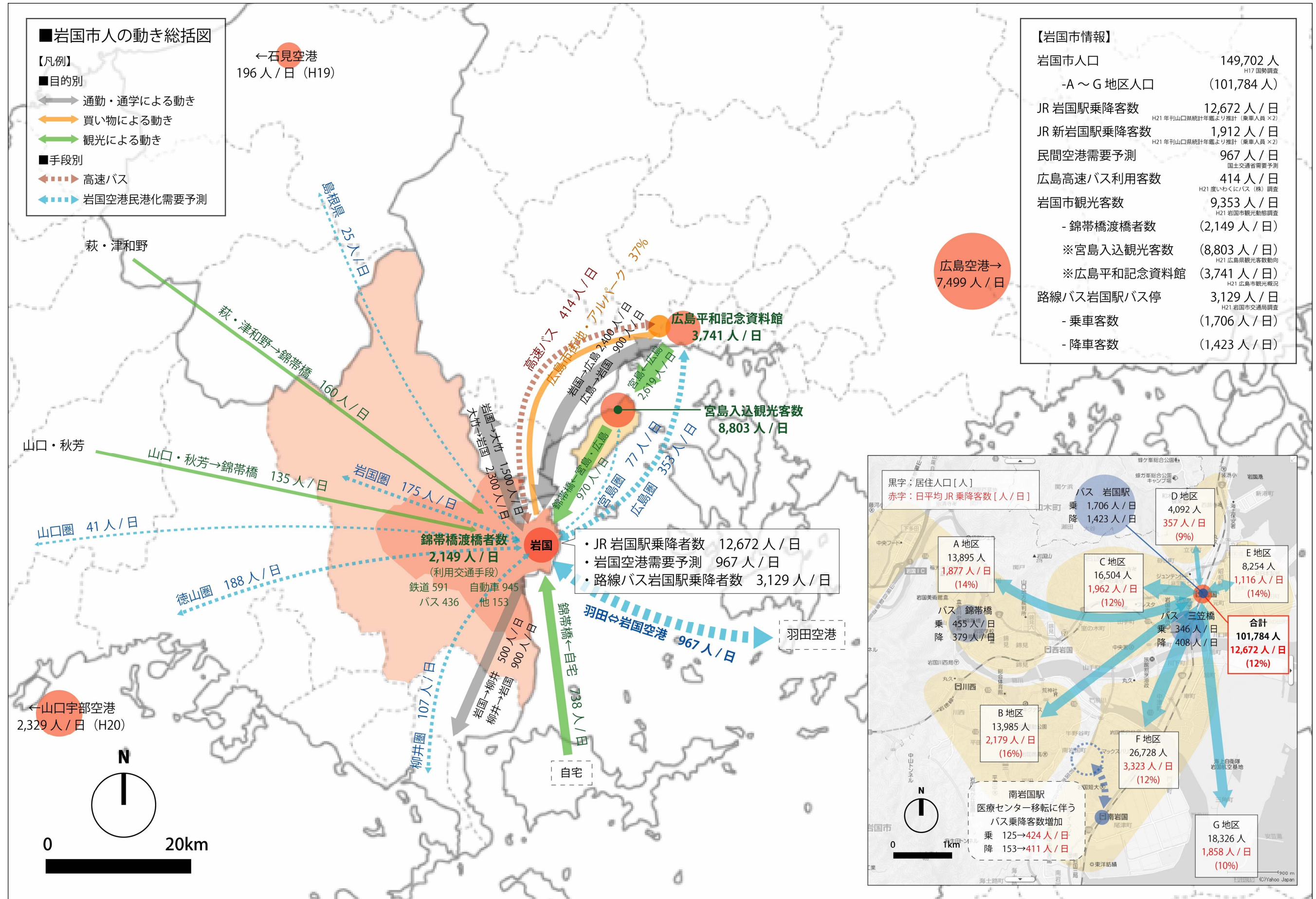
|                    |         | 駅での行動  |        |     |        |
|--------------------|---------|--------|--------|-----|--------|
|                    |         | 鉄道乗換   | バス乗換   | 駅利用 | 計      |
| 交通手段<br>駅までの<br>手段 | 徒歩      | 2,130  | 772    | -   | 2,903  |
|                    | 自転車・バイク | 2,048  | 305    | -   | 2,353  |
|                    | バス      | 1,378※ | 673    | -   | 673    |
|                    | 自動車     | 3,325  | -      | -   | 3,325  |
|                    | 自動車(送迎) | 2,125  | -      | -   | 2,125  |
|                    | 鉄道      | 1,666  | -      | -   | 1,666  |
|                    | 計       | 11,294 | 1,751※ | -   | 13,045 |

※1,378(バス鉄道乗換)+1,751(バス鉄道以外乗換)=3,129(バス乗降者数)

### ■ 岩国南部



### 3) 岩国市における人の動き総括図



## 2.3 今後予想される交通課題

### (1) 全国的な潮流からみた課題（岩国の実情に照らして）

#### ○自動車交通が減ろうとも、産業・生活基盤として必要な道路の見極めと重点整備

- ・ 昨年 11 月末に公表された、国土交通省による自動車交通量予測結果によれば、わが国の自動車交通量は長期的には減少していくと予想されている。
- ・ 自動車交通減少は現状の道路混雑の緩和には寄与するものであるが、岩国市の道路交通ネットワークの現状からみて、混雑が完全に無くなるとは予想しづらい。一方、自動車交通減少は、厳しい財政状況に伴い社会資本投資が制約される今後の状況下で、「必要な道路の整備」に重点投資し、あるいは「既存道路ストックの有効活用」を促進していくチャンスととらえることもできる。
- ・ 人口減少に伴う自動車交通の減少を踏まえ、今後の道路整備のあり方が課題となる。

#### ○高齢者など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

- ・ 今後の高齢化の進行に伴い、自動車を運転しない市民が増加することが予想される。市民アンケートの結果では、「運転し続ける」という意向の市民は多いが、公共交通や歩行・自転車環境が改善されれば車の運転をやめるという人も多い。
- ・ 地域環境への問題意識は高まっており、「車の利用を控える、減らす」といった交通面での環境貢献意識を持っている市民が多い。（回答者の 1/4）
- ・ 「車を利用できない」あるいは「車を利用したくない」市民の増加に対し、自動車に依存せずに生活できる環境づくりが課題である。

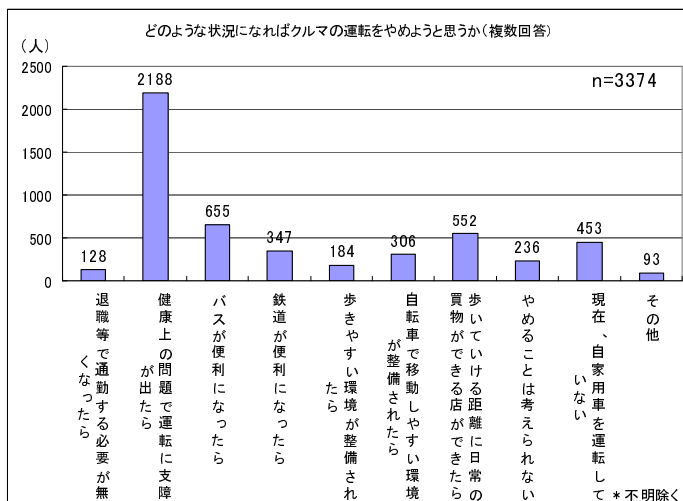
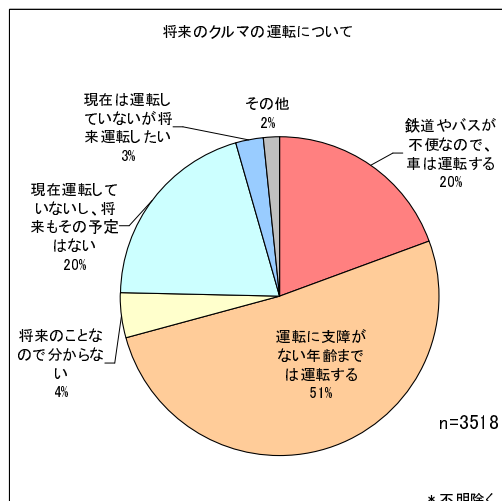
#### ○利用者の減少⇄公共交通経営の悪化・サービス低下の悪循環の打開

- ・ 今後も進行する人口減少は、利用者の減少などにより公共交通の経営環境を悪化要因の一つとなる。一方、高齢化の進行に伴い公共交通に頼る市民が増加することも予想される。
- ・ 現在、市民の最寄鉄道駅やバス停までの距離を考慮すると、バスネットワークはかなり稠密である一方、鉄道駅への近接率は低い状況がうかがえる。
- ・ 公共交通の経営環境が厳しさを増す中、現状の公共交通ネットワークの特性を踏まえながら、公共交通サービスの維持・向上を図っていくことが課題である。

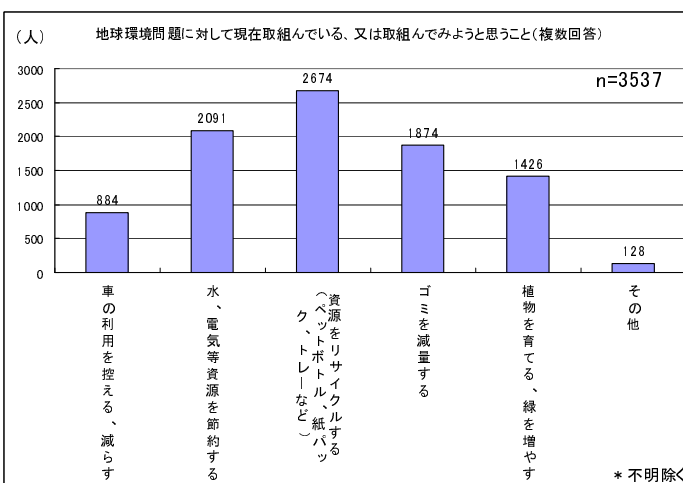
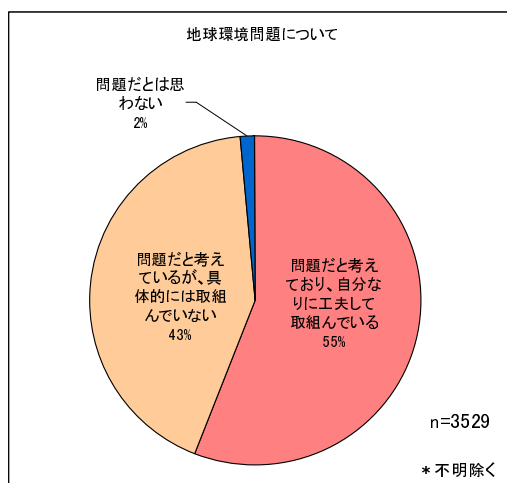
#### ○都市拠点等における「歩いて暮らせる」生活交通環境の充実と地域活性化との連携

- ・ 都市交通戦略策定にかかる市民アンケート結果からも、身近な徒歩・自転車環境整備への市民ニーズは高い。この「歩いて暮せる」交通環境は、自動車交通の抑制にも貢献する。
- ・ 都市構造集約化の観点から、「歩いて暮せる」環境づくりへの取組みが課題である。

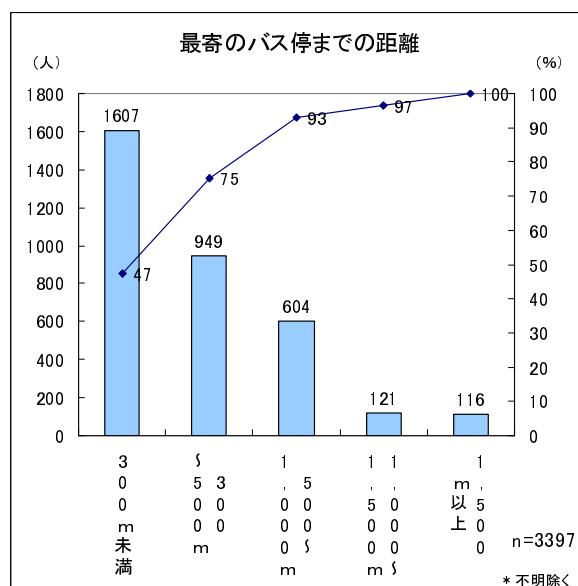
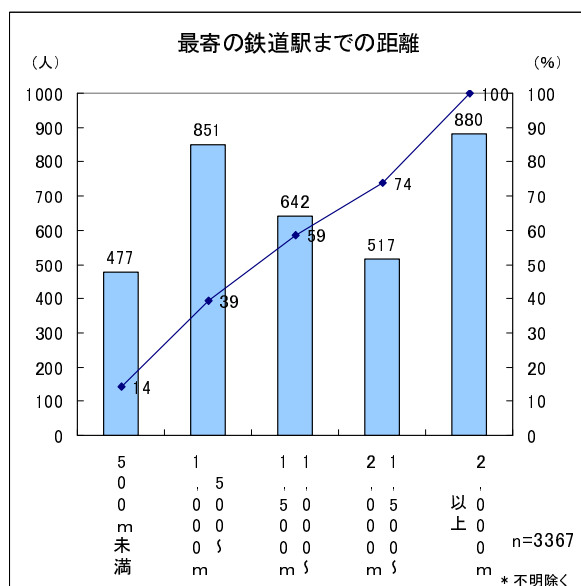
## 【将来的な自動車運転への意向】（都市交通戦略・市民アンケート結果）



## 【地球環境問題への市民意識】（都市交通戦略・市民アンケート結果）



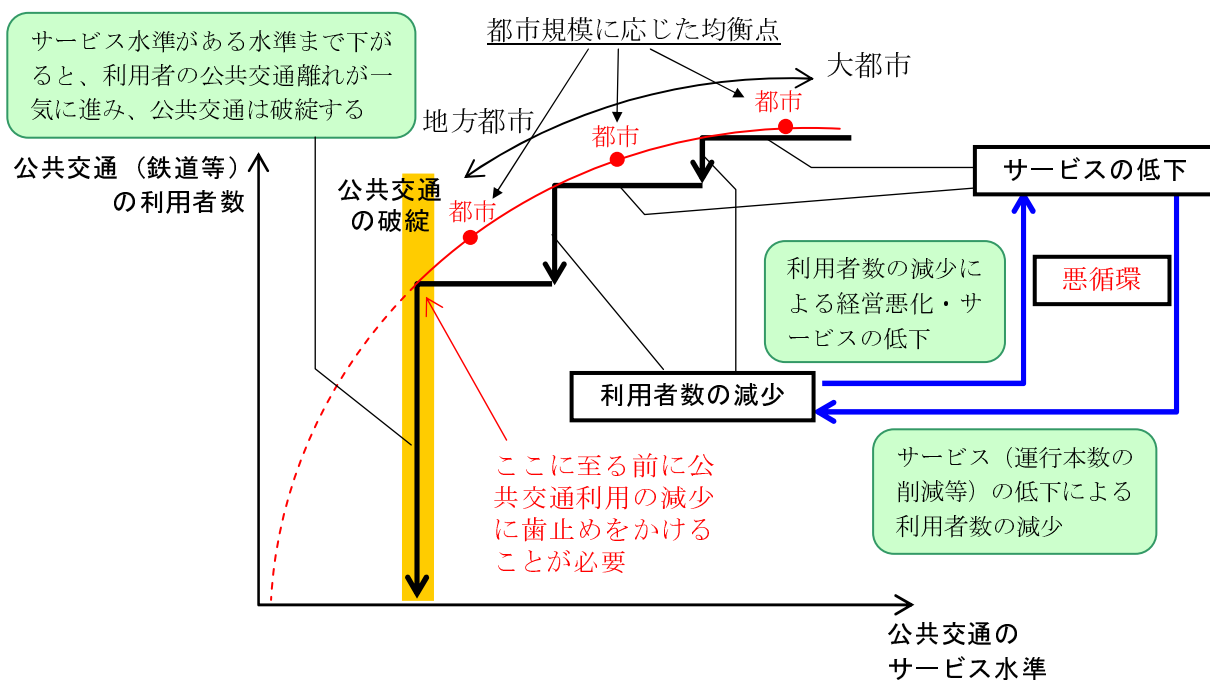
## 【自宅から最寄の鉄道駅やバス停までの距離】（都市交通戦略・市民アンケート結果）



## (2) 公共交通の利用とサービスの悪循環への対応

### ①公共交通の「悪循環」のイメージ

○自動車に過度に依存しない交通体系を形成するためには、公共交通サービスの維持・向上が不可欠である。しかし、そのサービス水準の維持には、公共交通利用者（運賃収入）の維持が不可欠であり、最悪の場合、下図のような破綻が生じる恐れがある。



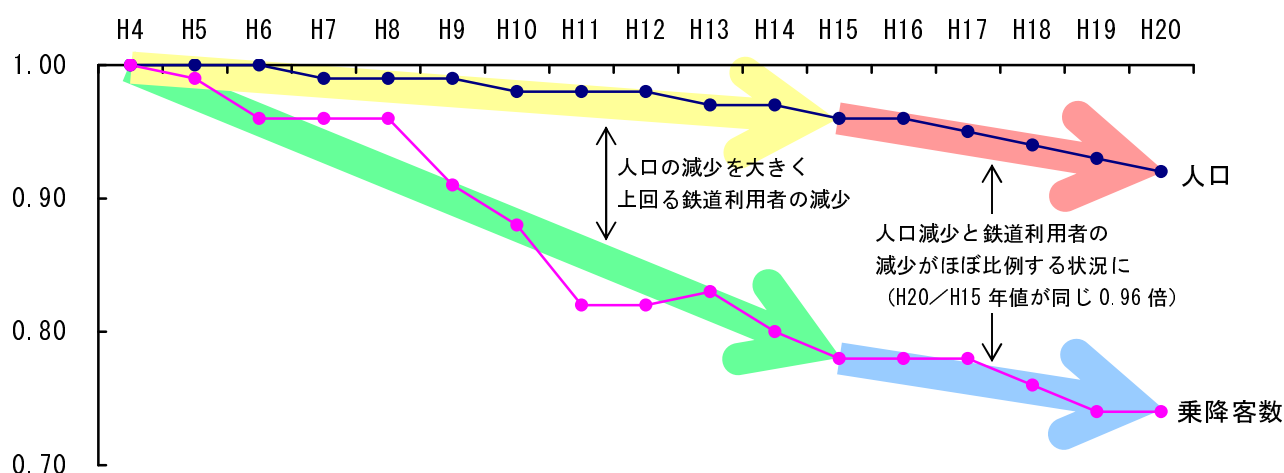
#### 【現状のまま推移した場合の岩国駅乗降客数の将来見通し（推計）】

○岩国駅乗降客数の例でみると、利用者数は減少を続けている。今後の人口減少によって公共交通需要総量が減少していくことは確実であり、仮に人口減少に比例して岩国駅乗降客も減少すると仮定して試算すると、10年後には現状より約10%の減少が予想される。

#### <将来推計の考え方>

- ・鉄道利用者の減少は、①モータリゼーション進展による自動車利用への転換（この自動車との競争にサービス水準に係る）、②人口減少などによる交通需要自体の減少が二大要因である。
- ・下図に示すように、岩国市の人口と岩国駅乗降客数の推移を比較すると、平成14、15年頃までは人口減少を大きく上回るペースで乗降客数が減少していたが、それ以降の減少ペースは人口減少と同程度となっている。これは自動車の普及が上限に近くなり、上記の①の要因より、②の人口減少が乗降客数の主要因となってきていることをうかがわせるものである。
- ・この動向を踏まえ、ここでは、将来の岩国駅乗降客数の減少は人口減少に比例すると仮定し、将来値の試算を行った。

## ○平成4年値を1.00とした場合の指数



## ○実数

|             | H4                | H5                | H6                | H7                | H8                | H9                | H10               | H11               | H12               |
|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 人口<br>人     | 157,785<br>(1.00) | 157,827<br>(1.00) | 157,653<br>(1.00) | 156,347<br>(0.99) | 155,936<br>(0.99) | 155,678<br>(0.99) | 154,941<br>(0.98) | 154,687<br>(0.98) | 153,985<br>(0.98) |
| 乗降客数<br>人/日 | 16,956<br>(1.00)  | 16,792<br>(0.99)  | 16,250<br>(0.96)  | 16,274<br>(0.96)  | 16,306<br>(0.96)  | 15,390<br>(0.91)  | 14,844<br>(0.88)  | 13,872<br>(0.82)  | 14,026<br>(0.82)  |
|             | H13               | H14               | H15               | H16               | H17               | H18               | H19               | H20               |                   |
| 人口<br>人     | 153,121<br>(0.97) | 152,557<br>(0.97) | 151,916<br>(0.96) | 151,058<br>(0.96) | 149,702<br>(0.95) | 148,590<br>(0.94) | 147,153<br>(0.93) | 145,455<br>(0.92) |                   |
| 乗降客数<br>人/日 | 13,594<br>(0.83)  | 13,238<br>(0.80)  | 13,184<br>(0.78)  | 13,166<br>(0.78)  | 12,950<br>(0.78)  | 12,612<br>(0.76)  | 12,576<br>(0.74)  | 12,672<br>(0.74)  |                   |

出典：山口県統計年鑑

- ・人口は推計人口（国勢調査年以外の年次の人口を、国勢調査年の人口と整合する形で推計した値。各年10月1日の値）
- ・岩国駅乗降客数は、統計年鑑掲載の日平均乗車客数を2倍して乗降客数に換算した値

## ○人口に比例して乗降客数が減少すると仮定した場合の岩国駅の将来乗降客数推計

|          | H19              | H20    | H22              | H27              | H32              |
|----------|------------------|--------|------------------|------------------|------------------|
| 乗降客<br>人 | 12,576<br>(1.00) | 12,672 | 12,300<br>(0.97) | 11,700<br>(0.93) | 11,100<br>(0.88) |
| 人口<br>百人 | 147<br>(1.00)    | 145    | 144<br>(0.97)    | 137<br>(0.93)    | 130<br>(0.88)    |

- ・推計値。人口の将来推計値の減少率で将来乗降客数を推計
- ・人口のH22年以降の値は、国立社会保障・人口問題研究所による予測値
- ・乗降客数の将来推計の基準値は、H19年とした。これは、H20年値が燃料高騰の影響及び和木駅開業の影響があると推定されるため。

## ②公共交通利用促進の着眼点～「転換」と「誘発」

- 公共交通利用を促進し需要を喚起するうえでは、次の2つの着眼点がある。
  - ・自動車から公共交通への「転換」
  - ・新たな公共交通需要の「誘発」
- 「転換」は交通施策単独で行い得る要素が大きい、「誘発」は交通施策に加え地域活性化施策との連携が必要である。
- ここでは、需要誘発に係るデータを整理する。

### ②-1 観光交通需要

- 観光交通は、以下の点からみて、誘発対象として有力である。
  - ①市の夜間人口減少とかかわりなく、需要として増加させることが可能である。
    - ・現に市内の来訪観光客数は増加傾向にある。
  - ②遠距離からの来訪者が多く、鉄道指向が強い。
    - ・現状でも、市内の鉄道駅乗降の20～30%のウエイトを持っている。
  - ③宮島・広島方面の観光地との立回りなど、交通施策と観光振興施策の連携によって、岩国に立回る観光客を増加させ得る可能性が高い。
    - ・宮島・広島来訪観光客の錦帯橋立回りは現状では少ないが、その立回り率を少し上げるだけで岩国来訪者を増やせる。

#### ■岩国市の入込み観光客数の推移（日平均）

|     | H12    | H13    | H14    | H15    | H16    | H17    | H18    | H19    | H20    | H21    |
|-----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 観光客 | 5,650  | 5,730  | 6,700  | 6,930  | 8,440  | 6,740  | 8,950  | 9,300  | 9,070  | 9,350  |
| 人／日 | (1.00) | (1.01) | (1.19) | (1.22) | (1.49) | (1.19) | (1.58) | (1.65) | (1.61) | (1.65) |

- ・岩国市観光動態調査掲載の年間値を日平均に換算。
- ・H12は、平成5年以降でもっとも入込客数が少なかった年。
- ・H16は「平成の架け替え」完了年で増加、H17は山陽自動車道通行止の影響で減少。

#### ■岩国来訪観光客の利用交通手段、鉄道利用量

##### ○錦帯橋来訪者の利用交通手段（%）

|       | 列車   | バス   | 航空機 | 車    | 備考       |
|-------|------|------|-----|------|----------|
| 平成21年 | 27.5 | 20.3 | 7.1 | 44.0 | 1,000円高速 |
| 20年   | 37.2 | 18.8 | 8.4 | 34.7 | 燃料費高騰    |
| 19年   | 25.9 | 20.3 | 8.9 | 43.9 |          |
| 18年   | 25.8 | 22.6 | 5.8 | 44.8 |          |

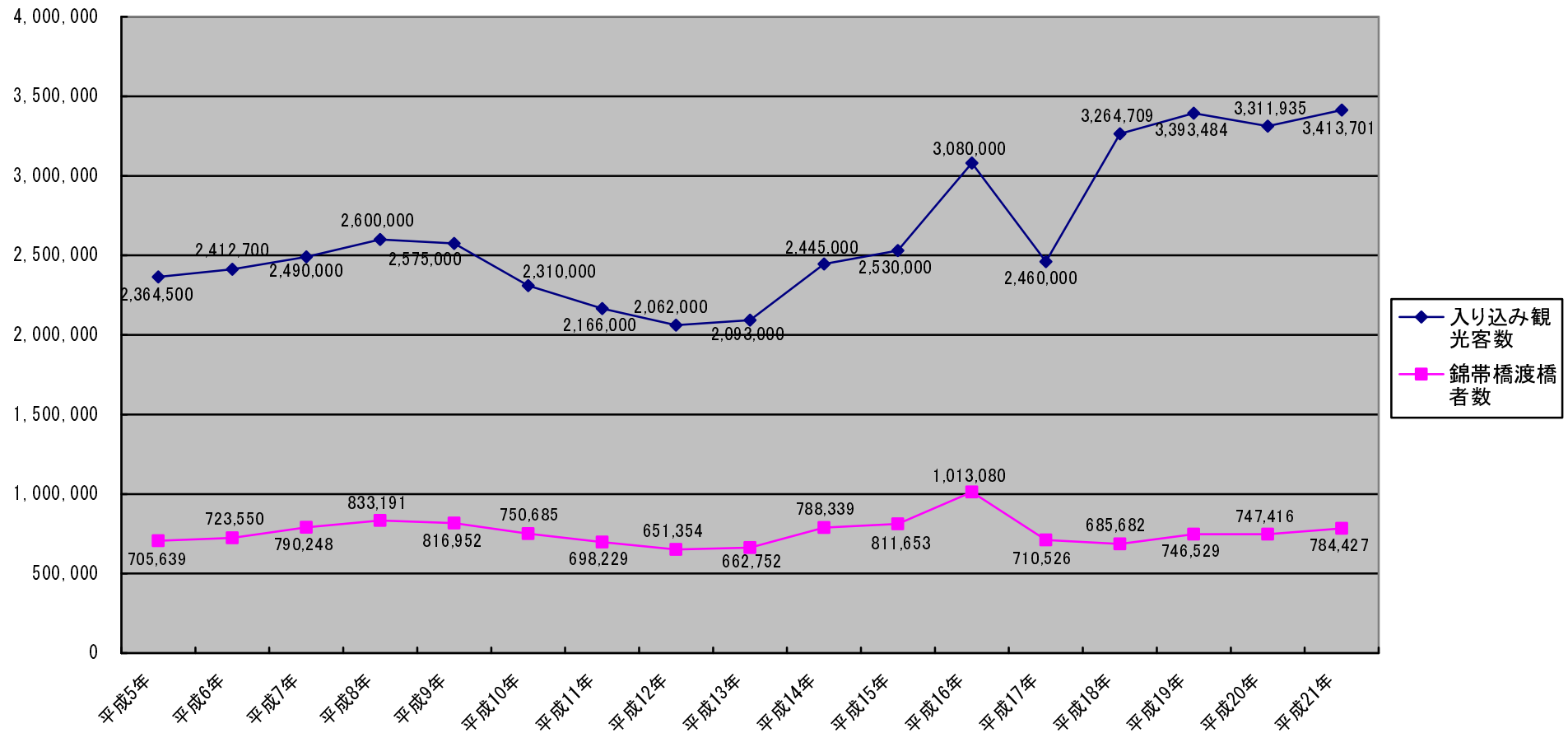
- ・岩国市観光動態調査。錦帯橋来訪者（サンプル5,000人前後）からの聞き取り。
- ・バスでの来訪者の中には、観光バス利用も含み、また広島等で鉄道からバスに乗り換えた人も含んでいると推定される。

##### ○市内鉄道駅乗降客に占める観光客のウエイト（試算）

|                            |                                |       |
|----------------------------|--------------------------------|-------|
| 旧岩国市内のJR駅乗降客数計<br>（うち 岩国駅） | 23,536人／日（100%）<br>（12,672人／日） | H20   |
| 岩国来訪観光客の鉄道利用               | 6,700人／日（29%）                  | H20推定 |

- ・駅乗降客数は、山口県統計年鑑による乗車客数を2倍したもの（新幹線・新岩国駅含む）。
- ・鉄道利用観光客は、平成20年の日平均来訪者数（9,070人／日）を出入りで2倍し、錦帯橋来訪者の鉄道利用率37.2%を乗じて試算。

参考図 岩国市の入り込み客数と錦帯橋渡橋者数の推移（年間値）



平成7年はネスカフェのCMが全国放送  
 平成9年はNHK大河ドラマに「毛利元就」が放送  
 平成13年12月からは「平成の架け替え」終了  
 平成17年は台風14号の山陽自動車道通行止の影響により減少  
 平成18年3月20日合併より、平成18年から入り込み観光客数は大幅に増加している。

出典：岩国市「平成21年観光動態調査報告書」

## ■立回り観光の状況等

○岩国観光客は宮島・広島に多く立回っているが、逆に宮島、広島観光客は岩国への立回り割合が低い。

### ○岩国（錦帯橋）来訪観光客の立回り

|            |             |            |
|------------|-------------|------------|
| 岩国の直前に立寄った | 宮島・広島 46.8% | (自宅 34.4%) |
| 岩国の後に行く    | 宮島・広島 33.8% | (自宅 34.5%) |

出典：平成 21 年岩国市観光動態調査。「岩国直前に立寄った場所」「岩国の後に行く場所」を分けて質問しており、宮島と広島は一括した回答肢としている。

### ○宮島来訪観光客の立回り先、利用交通手段

<宮島以外の立寄り先（複数回答）>

～宮島から岩国へはあまり立ち回っていない～

| 区 分            | 人 数 | 構成比    |
|----------------|-----|--------|
| ①アルカディアビレッジ    | 10  | 1.2 %  |
| ②極楽寺           | 10  | 1.2 %  |
| ③国際アーチェリーランド   | 1   | 0.1 %  |
| ④スバロ漢          | 7   | 0.8 %  |
| ⑤魅惑の里          | 7   | 0.8 %  |
| ⑥もみのき森林公園      | 12  | 1.4 %  |
| ⑦宮浜温泉          | 34  | 4.1 %  |
| ⑧ちゅーピーパーク      | 7   | 0.8 %  |
| ⑨平和公園・原爆ドーム    | 241 | 28.8 % |
| ⑩錦帯橋           | 96  | 11.5 % |
| ⑪大和ミュージアム      | 90  | 10.7 % |
| ⑫石見銀山          | 21  | 2.5 %  |
| ⑬四国方面          | 28  | 3.3 %  |
| ⑭関西方面          | 27  | 3.2 %  |
| ⑮九州方面          | 15  | 1.8 %  |
| ⑯宮島以外の立ち寄り先はない | 126 | 15.0 % |
| ⑰その他           | 72  | 8.6 %  |

<交通手段（複数回答）>

～岩国観光より鉄道利用が多い～

| 区 分          | 人 数 | 構成比    |
|--------------|-----|--------|
| ①船           | 582 | 69.5 % |
| ②J R         | 345 | 41.2 % |
| ③広島電鉄（電車）    | 128 | 15.3 % |
| ④団体バス        | 39  | 4.7 %  |
| ⑤路線バス        | 20  | 2.4 %  |
| ⑥さくらバス・ハートバス | 1   | 0.1 %  |
| ⑦自家用車        | 229 | 27.3 % |
| ⑧レンタカー       | 22  | 2.6 %  |
| ⑨タクシー        | 13  | 1.6 %  |
| ⑩バイク         | 5   | 0.6 %  |
| ⑪自転車         | 9   | 1.1 %  |
| ⑫飛行機         | 39  | 4.7 %  |
| ⑬その他         | 11  | 1.3 %  |
| 未回答          | 6   | 0.7 %  |

出典：平成 21 年宮島観光客動向調査

### ○広島来訪観光客の立回り

<日本人>

| 回答区分          | 回答数   | 構成比     |
|---------------|-------|---------|
| 1 岩国          | 786   | 17.1 %  |
| 2 宮島          | 2,620 | 56.9 %  |
| 3 宮浜温泉        | 41    | 0.9 %   |
| 4 三段峡         | 41    | 0.9 %   |
| 5 江田島         | 105   | 2.3 %   |
| 6 呉・音戸大橋      | 518   | 11.2 %  |
| 7 竹原・三原       | 79    | 1.7 %   |
| 8 尾道・しまなみ海道   | 330   | 7.2 %   |
| 9 鞆の浦         | 61    | 1.3 %   |
| 10 三次・庄原      | 23    | 0.5 %   |
| 11 吉田・八千代・千代田 | 5     | 0.1 %   |
| 合 計           | 4,609 | 100.0 % |

出典：平成 21 年度広島市来訪観光客アンケート調査

（「広島市周辺ではどこに行きますか」の回答）

<外国人>

| 回答区分           | 回答数   | 構成比     |
|----------------|-------|---------|
| 1 縮景園          | 174   | 7.7 %   |
| 2 広島城          | 379   | 16.8 %  |
| 3 三滝寺          | 52    | 2.3 %   |
| 4 不動院          | 25    | 1.1 %   |
| 5 世界平和記念聖堂     | 402   | 17.8 %  |
| 6 植物公園         | 53    | 2.4 %   |
| 7 安佐動物公園       | 14    | 0.6 %   |
| 8 森林公園         | 34    | 1.5 %   |
| 9 県立美術館        | 89    | 4.0 %   |
| 10 ひろしま美術館     | 65    | 2.9 %   |
| 11 現代美術館       | 71    | 3.2 %   |
| 12 こども文化科学館    | 33    | 1.5 %   |
| 13 河川遊覧船       | 63    | 2.8 %   |
| 14 お好み村・お好み共和国 | 42    | 1.9 %   |
| 15 大和ミュージアム    | 10    | 0.4 %   |
| 16 宮島          | 605   | 26.8 %  |
| 17 錦帯橋         | 51    | 2.3 %   |
| 18 マツダミュージアム   | 25    | 1.1 %   |
| 19 江田島         | 4     | 0.2 %   |
| 20 三段峡         | 1     | 0.1 %   |
| 21 瀬戸内海クルージング  | 19    | 0.8 %   |
| 22 その他         | 44    | 2.0 %   |
| 合 計            | 2,255 | 100.0 % |

出典：平成 21 年度広島市来訪観光客アンケート調査

（「広島周辺ではどこに行きますか」の回答）

## ②-2 駅前居住による需要

○公共交通が便利で生活利便性も高い駅前地区は、人口減少下にあっても住宅立地ポテンシャルの高い地区である。

○駅前居住の促進は、地域活性化及び交通施策的に次のような意味を持つ。

①市内だけでなく市外との交通も便利な駅前地区での住宅増加は、市外からの転入者増加を誘発し、人口減少に一定の歯止めをかけ得る可能性がある。

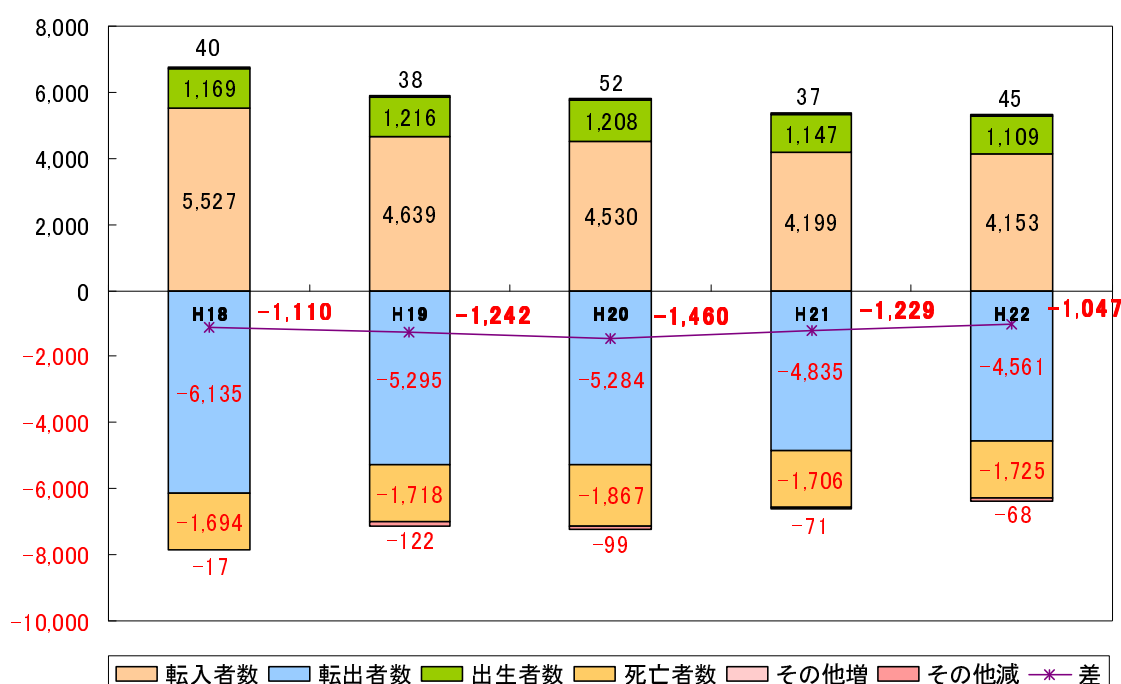
②駅前での人口定着は、地球環境にやさしい集約型都市構造の形成に寄与し、公共交通の利用促進に貢献する。

③駅前での人口定着は、中心市街地の商業活性化、賑わいづくりに寄与する。

## ■岩国市の人口移動状況

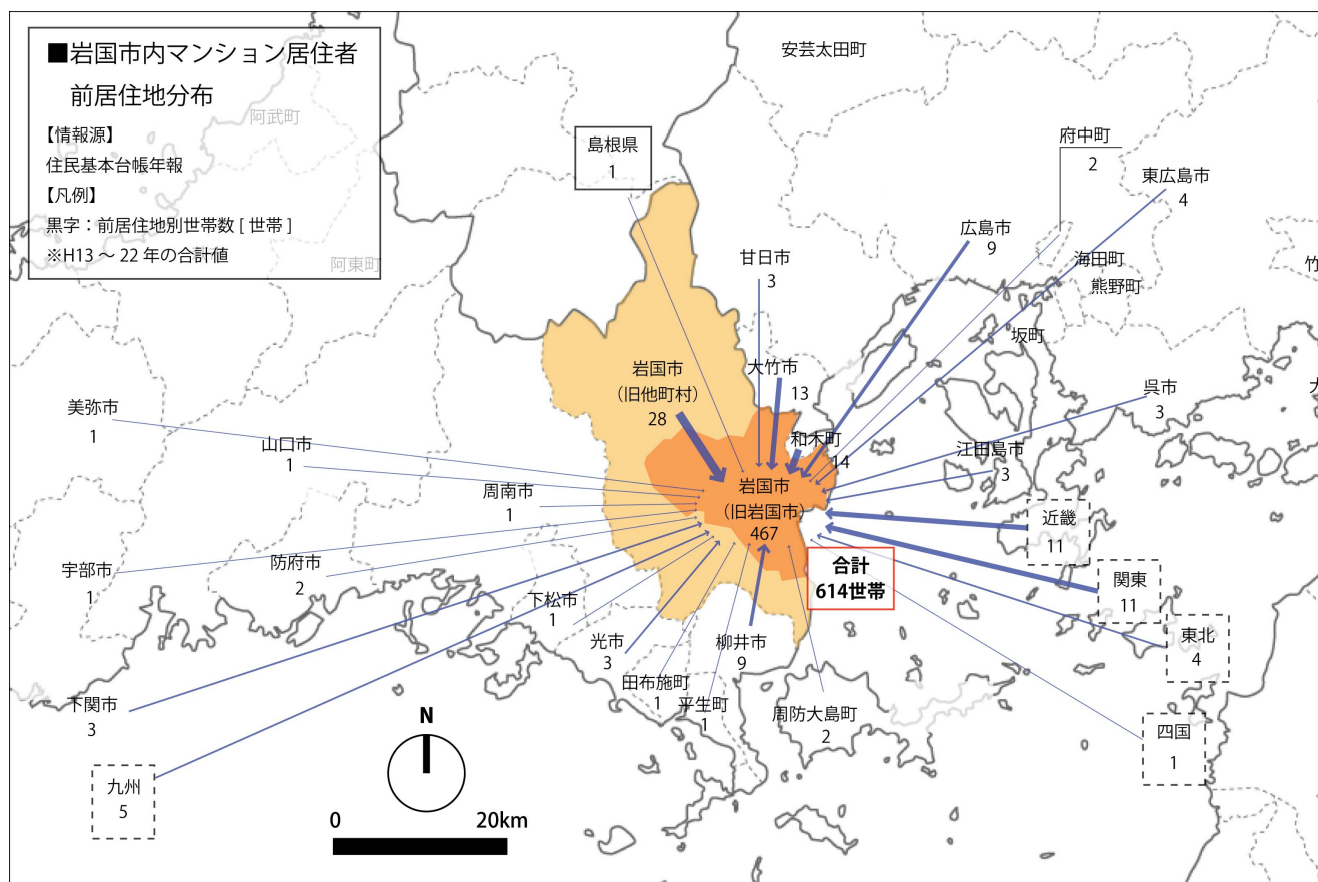
・人口減少の二大要因である自然減少（出生者と死亡者の差）と社会減少（市外との転入者と転出者の差）がほぼ拮抗している状況。

|      | H18     | H19     | H20     | H21     | H22     |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 総人口  | 151,502 | 150,260 | 148,800 | 147,571 | 146,524 |
| 転入者数 | 5,527   | 4,639   | 4,530   | 4,199   | 4,153   |
| 転出者数 | -6,135  | -5,295  | -5,284  | -4,835  | -4,561  |
| 出生者数 | 1,169   | 1,216   | 1,208   | 1,147   | 1,109   |
| 死亡者数 | -1,694  | -1,718  | -1,867  | -1,706  | -1,725  |
| その他増 | 40      | 38      | 52      | 37      | 45      |
| その他減 | -17     | -122    | -99     | -71     | -68     |
| 差    | -1,110  | -1,242  | -1,460  | -1,229  | -1,047  |



## ■駅前マンション居住者の従前居住地分布

- ・市内からの転入（都市構造コンパクト化をうかがわせる）が多い他、市外、特に広島方面からの転入も多い。



注) 平成13年以降に建設された分譲マンションの世帯ごとの入居前居住地。分譲マンションを賃貸している場合も含む。