

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・一体的に取り組む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。

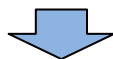
【戦略目標設定の背景】

■交通が支える岩国市の将来都市構造

集約型多極ネットワーク型の都市構造の形成

(そのために交通に求められるもの)

- 都市拠点、地域拠点間の連携性の強化
＝都市構造の緊密化
- 多極構造形成を牽引する都市拠点（岩国駅周辺の中心市街地）への都市機能集積促進の支援

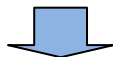


■都市交通計画の基本的考え方

市民の交通手段選択の自由度とモビリティを高め、自動車交通に過度に依存しない交通体系の形成

(そのために交通に求められるもの)

- 都市拠点、地域拠点間の公共交通による連携の強化
- 公共交通連携の要（かなめ）である岩国駅のターミナル機能の強化
- 自動車に頼らず「歩いて暮らせ、楽しめる」、中心市街地の安全安心な交通環境の形成
- 「かしこいクルマの使い方」など、市民レベルでの交通行動・交通意識変換の推進



【都市交通戦略の目標】

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

- 各交通モードによる拠点をつなぐネットワークの強化と形成
- 周辺部から都市拠点や地域拠点へのアクセス性の向上
- 公共交通（鉄道・バス）の利用のしやすさの向上・維持（鉄道とバス相互、及び公共交通と他の交通手段との連携強化など）
- 市民や企業の交通行動・意識の変換促進

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

- 岩国駅を中心とした公共交通（鉄道・バス等）サービスの向上
- 岩国市の玄関口として的高質な公共空間の形成
- 駅周辺の歩行環境・自転車利用環境の向上
- 来訪者（観光等）にやさしい、行動拠点としての機能の向上（岩国空港、錦帯橋、新岩国駅などとのアクセスも視野に）
- 中心市街地部における交通コントロール

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。

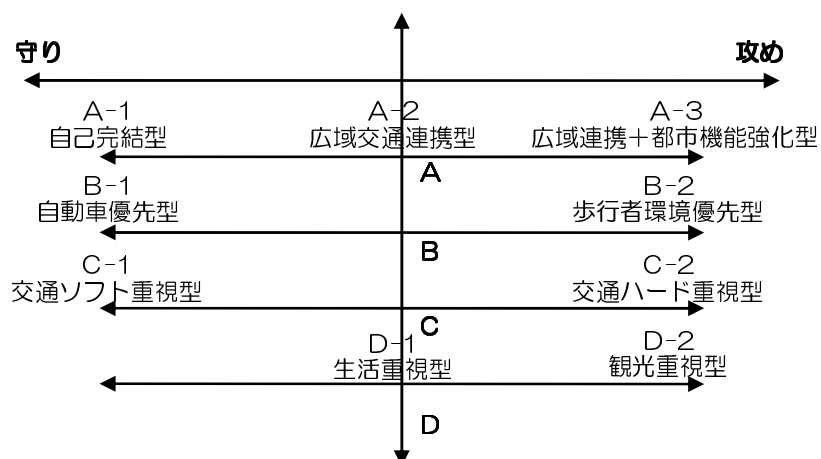
視点C：お金をかけずソフトな交通施策中心でいくか、必要なハード整備はお金をかけてでもやるか。

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）】

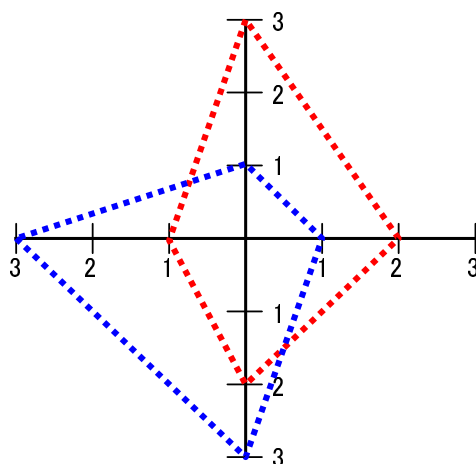
○施策に取り組んでいくうえでの姿勢による選択シナリオ（仮説）を整理したもの。これらA～Dの視点は単独ではなく、パッケージとなるもの。

■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）

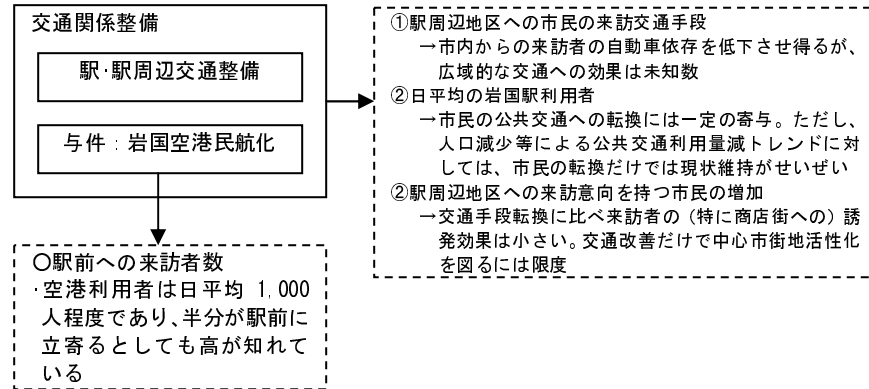


【取組みの選択に係るシナリオ（仮説） 1/2】

視点 A 自己完結型 ↔ 広域交通連携型

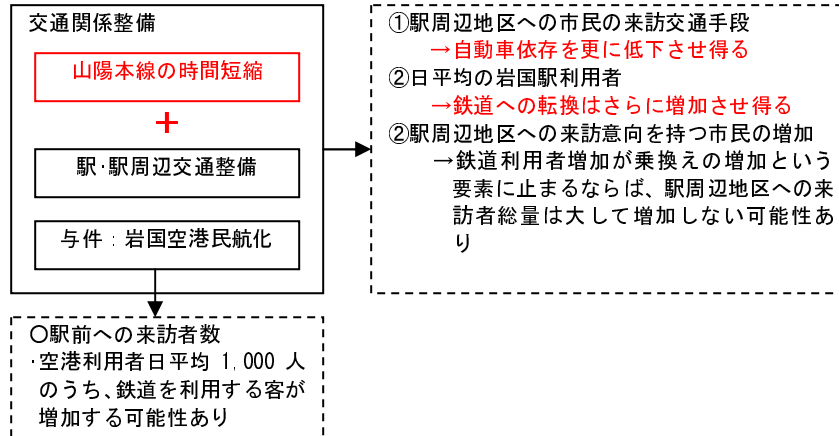
A-1

△自己完結型シナリオ



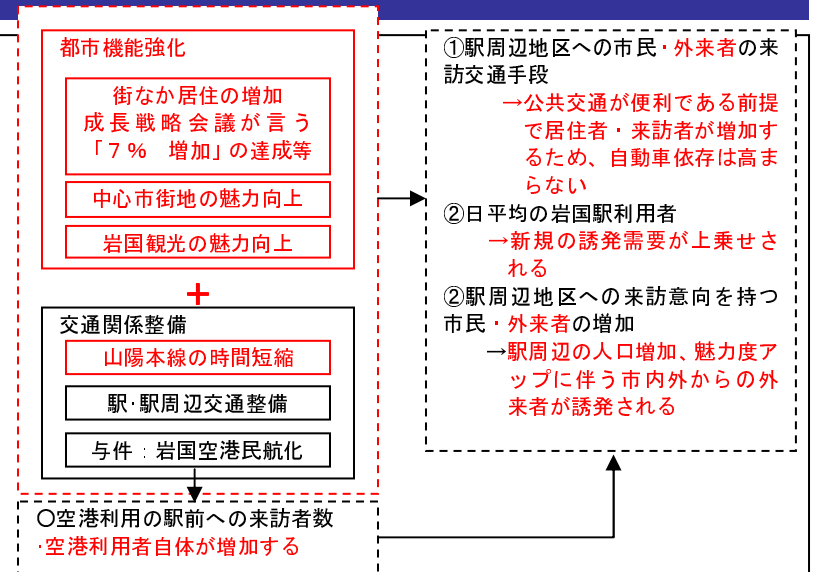
A-2

○広域交通連携型シナリオ



A-3

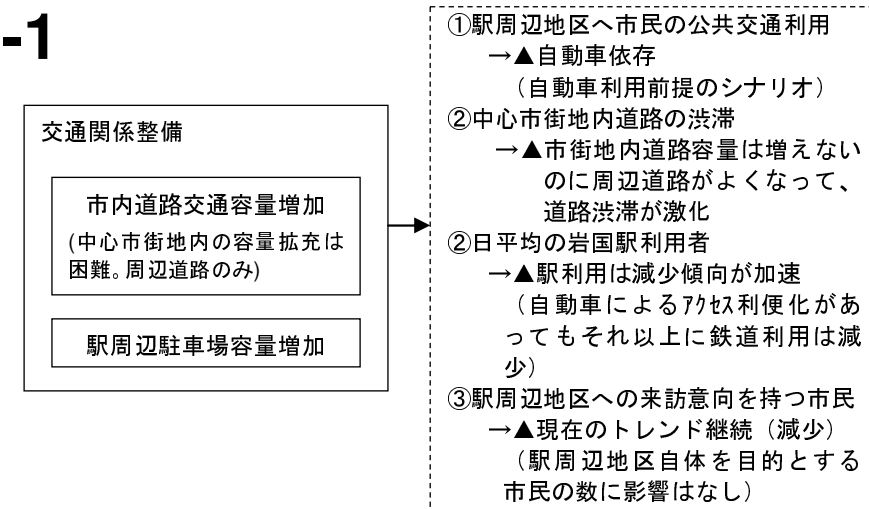
◎広域連携 ＋都市機能強化型シナリオ



視点 B 自動車優先型 ↔ 歩行者優先型

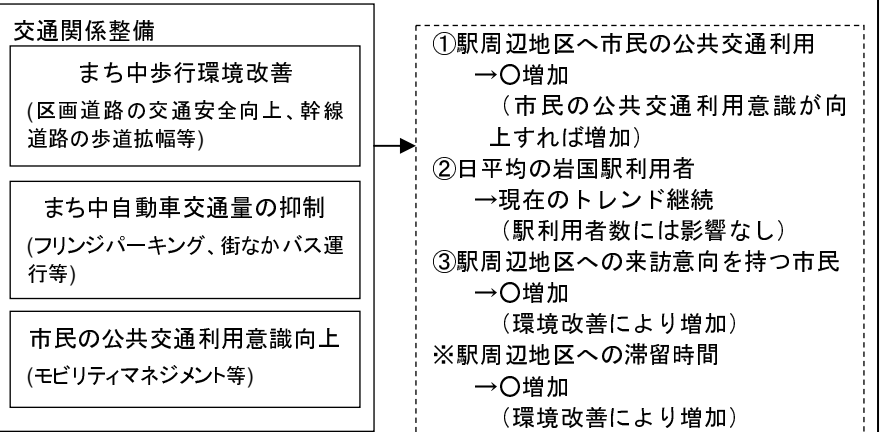
B-1

△自動車環境優先型シナリオ



B-2

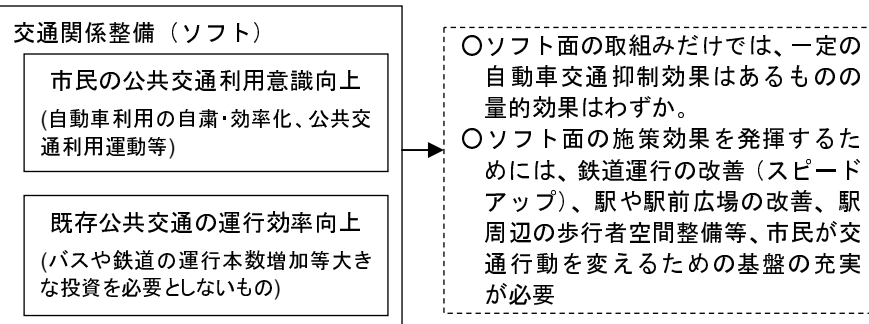
◎歩行者環境優先型シナリオ



視点 C 交通ソフト重視型 ↔ 交通ハード重視型

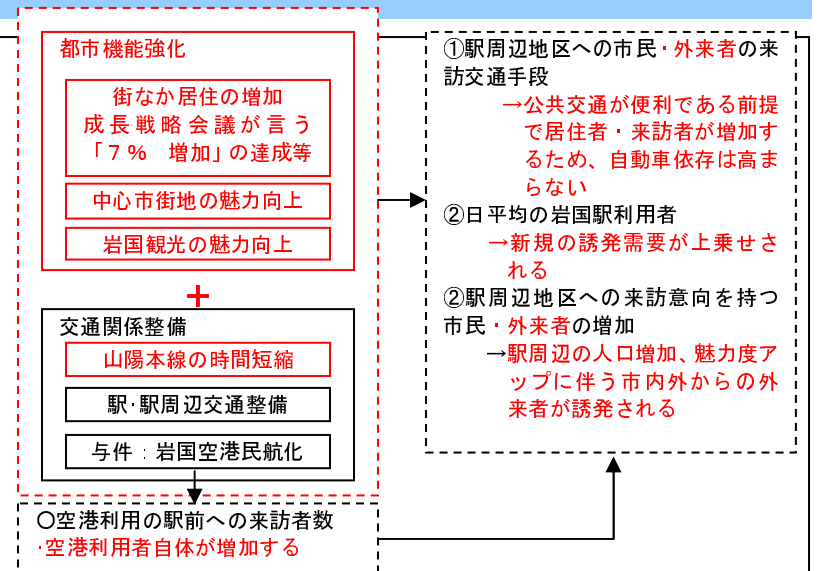
C-1

△交通ソフト重視型シナリオ

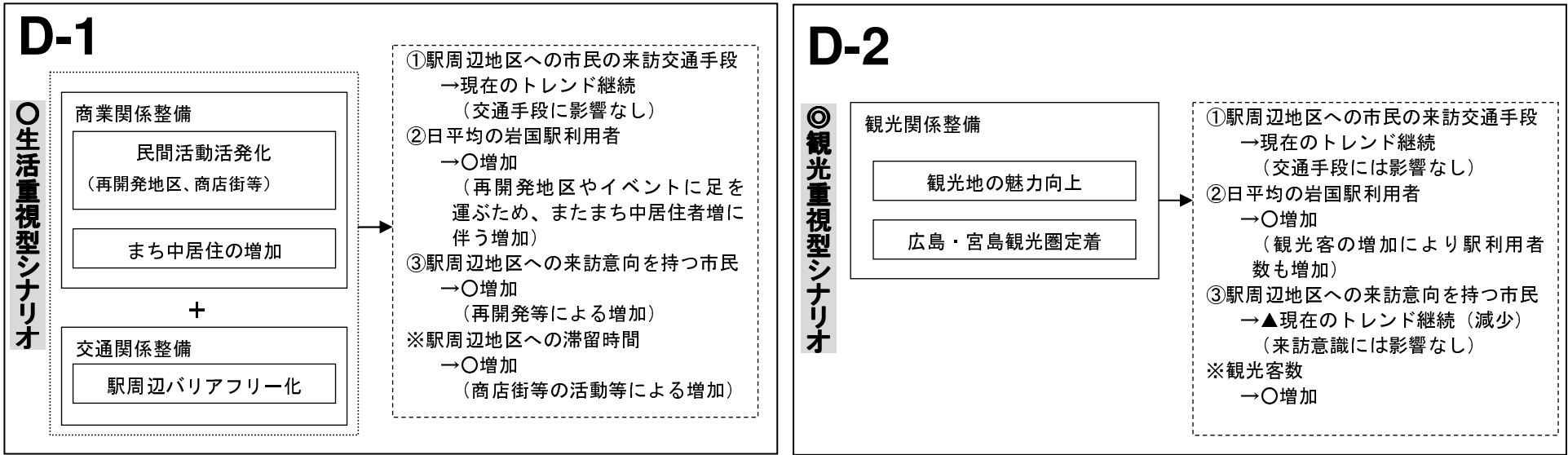


C-2

◎交通ハード重視型シナリオ



視点 D 生活(商業・福祉等)重視型 ↔ 観光重視型

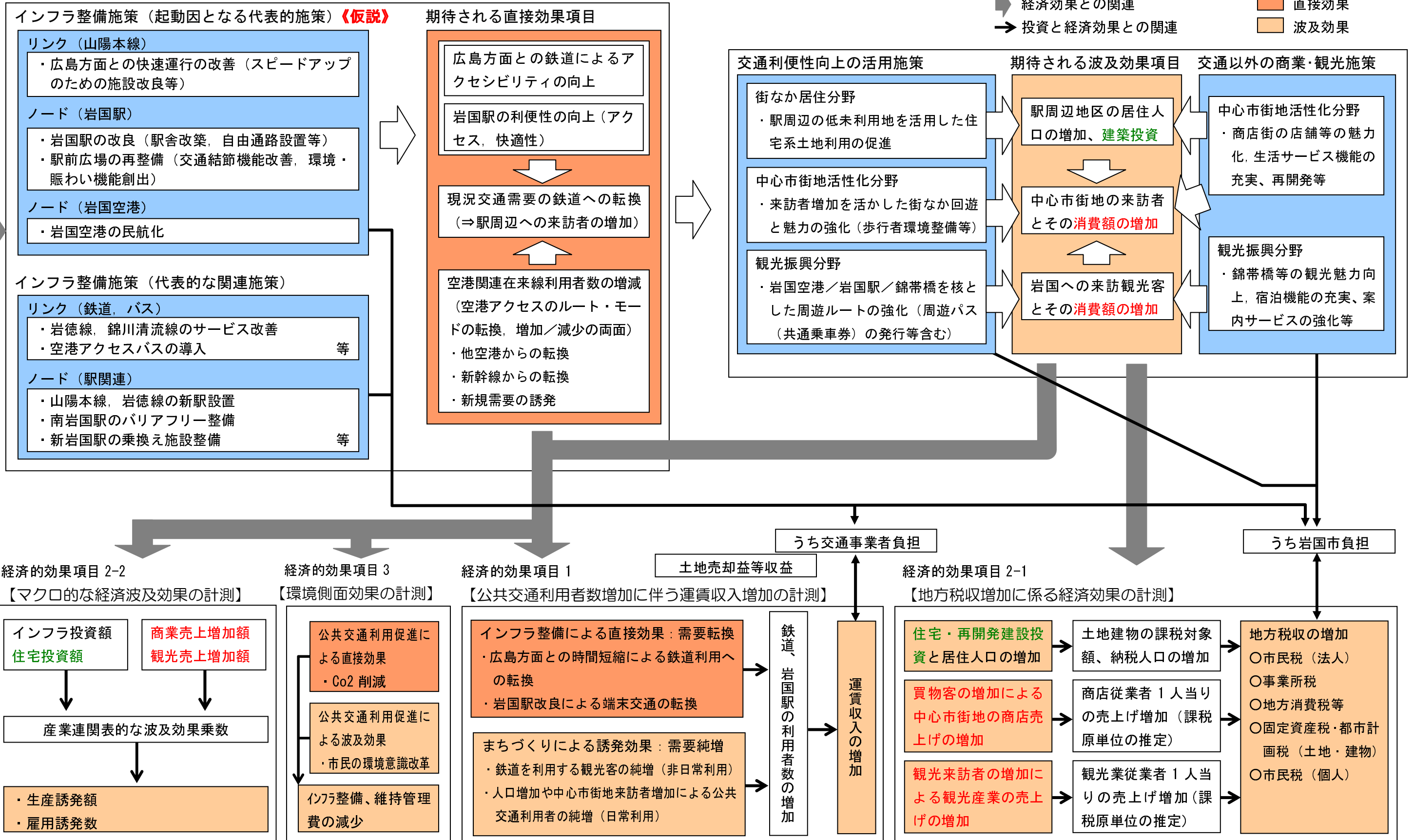


【シナリオ別施策リスト（案）】

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 自己完結	A-2 広域交通連携	A-3 広域＋都市機能	B-1 自動車優先	B-2 歩行者優先	C-1 交通ソフト重視	D-1 生活重視	D-2 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
	岩国駅橋上駅化	○	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化	岩国駅橋上駅化
	駅前広場整備	○	駅前広場整備	駅前広場整備	駅前広場整備	駅前広場整備	駅前広場整備	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	東西自由通路整備	東西自由通路整備	東西自由通路整備	東西自由通路整備	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	市民利便施設	市民利便施設	市民利便施設	市民利便施設	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	駅周辺駐車場整備	駅周辺駐車場整備	駅周辺駐車場整備	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	歩行者デッキ延伸	歩行者デッキ延伸	歩行者デッキ延伸	歩行者デッキ延伸	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	岩国駅-広島駅強化	岩国駅-広島駅強化	岩国駅-広島駅強化	岩国駅-広島駅強化	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	快速増発	快速増発	快速増発	快速増発	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	新岩国駅利用促進	新岩国駅利用促進	新岩国駅利用促進	新岩国駅利用促進	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	周辺道路拡幅事業	周辺道路拡幅事業	周辺道路拡幅事業	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	新駅設置	新駅設置	新駅設置	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	LRT 導入	LRT 導入	LRT 導入	LRT 導入	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	空港-駅間バス	空港-駅間バス	空港-駅間バス	空港-駅間バス	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	既存公共交通本数増加	既存公共交通本数増加	既存公共交通本数増加	既存公共交通本数増加	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	サイクルトレイン	サイクルトレイン	サイクルトレイン	サイクルトレイン	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	乗り換え情報システム	乗り換え情報システム	乗り換え情報システム	乗り換え情報システム	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	公共交通社会実験等	公共交通社会実験等	公共交通社会実験等	公共交通社会実験等	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	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇	企業通勤バス優遇
中心市街地 機能強化 ・魅力化	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	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	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
	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	歩行者空間整備	歩行者空間整備	歩行者空間整備	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	バイパス整備	バイパス整備	バイパス整備	バイパス整備	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	魅力拠点の整備	魅力拠点の整備	魅力拠点の整備	魅力拠点の整備	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	区画整理による土地創出	区画整理による土地創出	区画整理による土地創出	区画整理による土地創出	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	フリンジ駐車場	フリンジ駐車場	フリンジ駐車場	フリンジ駐車場	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	自転車道整備	自転車道整備	自転車道整備	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)	福祉施設整備(民間)	福祉施設整備(民間)	福祉施設整備(民間)	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	まち中循環バス	まち中循環バス	まち中循環バス	まち中循環バス	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	レンタサイクル	レンタサイクル	レンタサイクル	レンタサイクル	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	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験	歩行者優先社会実験
まち中居住 促進	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
	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	マンション誘致	マンション誘致	マンション誘致	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	住宅開発支援	住宅開発支援	住宅開発支援	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	再開発	再開発	再開発	再開発	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	市街地案内板	市街地案内板	市街地案内板	市街地案内板	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	中心商店街支援	中心商店街支援	中心商店街支援	中心商店街支援	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	空き店舗活用奨励	空き店舗活用奨励	空き店舗活用奨励	空き店舗活用奨励	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		地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進	地域間交流促進
観光拠点 の魅力化	企業誘致等促進事業		企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進	企業誘致等促進
	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	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備	錦帯橋周辺景観整備
	多力国語サイン整備		多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備	多力国語サイン整備
	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	米軍基地観光地化	米軍基地観光地化	米軍基地観光地化	米軍基地観光地化	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	世界遺産重伝建登録推進	世界遺産重伝建登録推進	世界遺産重伝建登録推進	世界遺産重伝建登録推進	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・とことと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	錦川清流線観光強化	錦川清流線観光強化	錦川清流線観光強化	錦川清流線観光強化	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	ガイド等の増員	ガイド等の増員	ガイド等の増員	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	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	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
観光情報 発信	景観計画・屋外広告物条例の策定		景観計画	景観計画	景観計画	景観計画	景観計画	景観計画	景観計画	景観計画
	講習会等による市民のおもてなし意識の醸成		市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし	市民のおもてなし
	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)	観光圏情報(マップ)	観光圏情報(マップ)	観光圏情報(マップ)	観光圏情報(マップ)	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	広域圏共通乗車券	広域圏共通乗車券	広域圏共通乗車券	広域圏共通乗車券	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	空港-錦帯橋-広島バス券	空港-錦帯橋-広島バス券	空港-錦帯橋-広島バス券	空港-錦帯橋-広島バス券	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	錦帯橋入橋券との連携	錦帯橋入橋券との連携	錦帯橋入橋券との連携	錦帯橋入橋券との連携	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



■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。

○高速道路で岩国にき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。

○広島の実業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。