

第6章 課題解決に向けた対応方針

計画課題および現状を踏まえ、課題解決に向けた対応方針を示す。

6.1 計画課題に関する現状の交通流動の整理

計画課題を軸に現況の交通流動を整理したものを以下に示す。



図 6.1 計画課題と現況の交通流動の関係

6.2 課題解決に向けた対応方針

前項の計画課題に対する現況より、課題について、都市圏内での動き方を考慮した類型化を行い、その動きごとに課題解決に向けた対応方針を検討する。

6.2.1 「拠点」に関する課題とその対応方針

課題: 都市機能が集積した魅力ある集約拠点の形成
 中心市街地の魅力向上
 各拠点を中心とした人口の集約化

方針① 拠点内における居住空間の確保

拠点への居住を促進するに際しては、拠点内の居住空間の確保が必要である。

そのためには、拠点内において居住が促進される施策へインセンティブを講じる取り組みが効果的であり、例えば、既存建築物のリノベーションによる魅力的な居住空間の確保や土地利用の再編等による居住施設の質的・量的増加などが必要である。

方針② 拠点外における土地利用の抑制

拠点外に施設の立地が進むことは、本県が目指す集約型都市構造に逆行する動きであることから、適正な土地利用コントロールを行うとともに、市町を主体とした立地適正化計画の策定などを通して、拠点内への施設立地を誘導することが必要である。

方針③ 拠点内居住の促進

拠点内への居住を促進するためには、既に各市町で実施されている支援・優遇措置などの補助制度の拡大や、タイムリーな情報提供などが必要である。

6.2.2 「拠点間移動」に関する課題とその対応方針

課題: 拠点間を繋ぐ公共交通軸の強化
 安全安心で、円滑な交通の確保

方針① 拠点間公共交通のサービス水準の向上

拠点間をつなぐ鉄道やバス交通のサービス水準の向上を図り、拠点間交通の利便性向上を図る。

サービス水準の向上に当たっては、地域公共交通網形成計画や地域公共交通再編実施計画の策定などにより、運行本数の増便や新駅整備の検討など、地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を図ることが必要である。

方針② 骨格となる道路網の強化

県内の道路網は、全国平均と比較して整備率や面積あたりの整備延長が高く、公共交通網に対し、非常に強固なネットワークを構成している。

しかしながら、大規模災害時における代替性が十分に確保できていないことや、慢性的な渋滞により環境・経済面での損失が生じていること、四国の中枢拠点としての役割を果たすために必要不可欠な、空港、鉄道、港湾などの広域交通結節点と幹線道路ネットワークとのアクセスが十分とは言えないことから、効果的な道路整備や、既存道路を「賢く使う」ことなどにより、公共交通網と連携し、相互補完できる強固なネットワークの構築が必要である。

6.2.3 「拠点内移動」に関する課題とその対応方針

課題: 代表交通と末端交通の乗継利便性向上
 快適な歩行者・自転車空間の確保
 外出を支援する公共交通の利便性の向上
 病院へのアクセス性向上

方針① 拠点内主要駅の結節機能向上

運行本数の増便やダイヤの改正など、鉄道のサービス内容を向上させたとしても、鉄道駅から目的地へのイグレス交通（末端交通）が脆弱であれば、鉄道利用の促進が円滑に進まないことが想定される。

そのため、拠点内主要駅において、わかりやすい情報案内や接続するバス交通の利便性向上、駅前広場の機能向上を図るなど、交通結節機能の向上を図ることが必要である。

方針② 歩行者・自転車空間の確保

拠点内の移動においては、徒歩・自転車走行が主体となることから、快適で安全な移動空間の確保が求められる。

そのため、都市計画道路の整備や既存道路の空間再編を行うことにより、歩行者や自転車利用者にとって快適な走行空間の確保が必要である。

方針③ 駅・バス車両等の公共交通のユニバーサル・デザイン化

高齢化社会の進行、移動困難者への対応としては、鉄道やバス車両、及び乗降場所である駅・バス停などのユニバーサル・デザイン化の促進を図る必要がある。

方針④ 拠点内の周遊交通環境の向上

拠点内のトリップ量を増加させることにより、拠点のにぎわいが創出されるものと考えられる。その結果、拠点内の施設の充実化が図られるなど、より魅力的な拠点の形成につながるものと考えられる。

そのためには、拠点内周遊を支える交通モードを確保し、拠点内の活性化を図る必要がある。

6.2.4 「拠点内外移動」に関する課題とその対応方針

課題: 拠点へのアクセス性向上

方針① 鉄道駅へのアクセス性向上

本県の集約型都市構造は、鉄道駅を核とする都市構造を目指しており、拠点間の移動に関しては、鉄道での移動が促進されるものと想定している。

そのためには、誰もが鉄道駅にアクセスしやすい環境を整えることが不可欠であり、バス網および道路網の整備により、鉄道駅へのアクセス性の確保、ひいては拠点全体へのアクセス性向上を図る必要がある。

方針② 駅・バス車両等の公共交通のユニバーサル・デザイン化

高齢化社会の進行、移動困難者への対応としては、鉄道やバス車両、及び乗降場所である駅・バス停などのユニバーサル・デザイン化の促進を図る必要がある。

6.2.5 「都市圏全体」に関する課題とその対応方針

課題: 自動車に過度に依存しない交通体系の構築

方針① 公共交通等低炭素モビリティの利用促進

本県においては、移動距離に関係なく、自動車が利用される傾向にある。

一方、短距離の場合は、自動車ではなく、徒歩や自転車による移動が、移動時間の点のみならず、健康維持の面からの有効であるといえる。

また、長距離の場合であっても、鉄道やバス交通により、不自由なく移動ができるトリップも多いものと考えられる。

従って、都市圏の移動者が自ら判断を行い、公共交通等を含めた低炭素で環境にやさしい交通手段の利用促進がなされるよう、働きかけを行うことが必要と考えられる。

6.2.6 都市圏周辺地域及び島嶼部における課題とその対応方針

課題: 中山間地域や島嶼部のコミュニティ機能の維持

方針① 中山間地域の生活サービスや地域活動の維持

小学校区など、複数の集落が集まる地域において、商店、診療所などの生活サービスや地域活動を、歩いて動ける範囲でつなぎ、各集落間をコミュニティバスなどで結ぶことで、人々が集い、交流する機会を広げ、新しい集落地域の再生を目指す「小さな拠点」の形成について、関係部局や関係機関と連携して取り組みを行うことが必要と考える。

方針② 島嶼部のコミュニティ拠点と都市圏の交流の確保

海上部においては、交通手段の選択肢が限定していることから、港におけるアクセス機能の強化など、利用しやすい環境整備を図ることにより、都心部と島嶼部を一体的に捉えた対外的アピールの高いエリアの形成を目指すことが必要と考える。



出典：国土のグランドデザイン 2050～対流促進型国土の形成～