

第2章 市民の意向

都市計画マスタープランに市民の意見を反映するため、平成 24 年 12 月から平成 25 年 1 月にかけて、本市のまちづくりに関するアンケートを実施しました。

■ 調査の概要

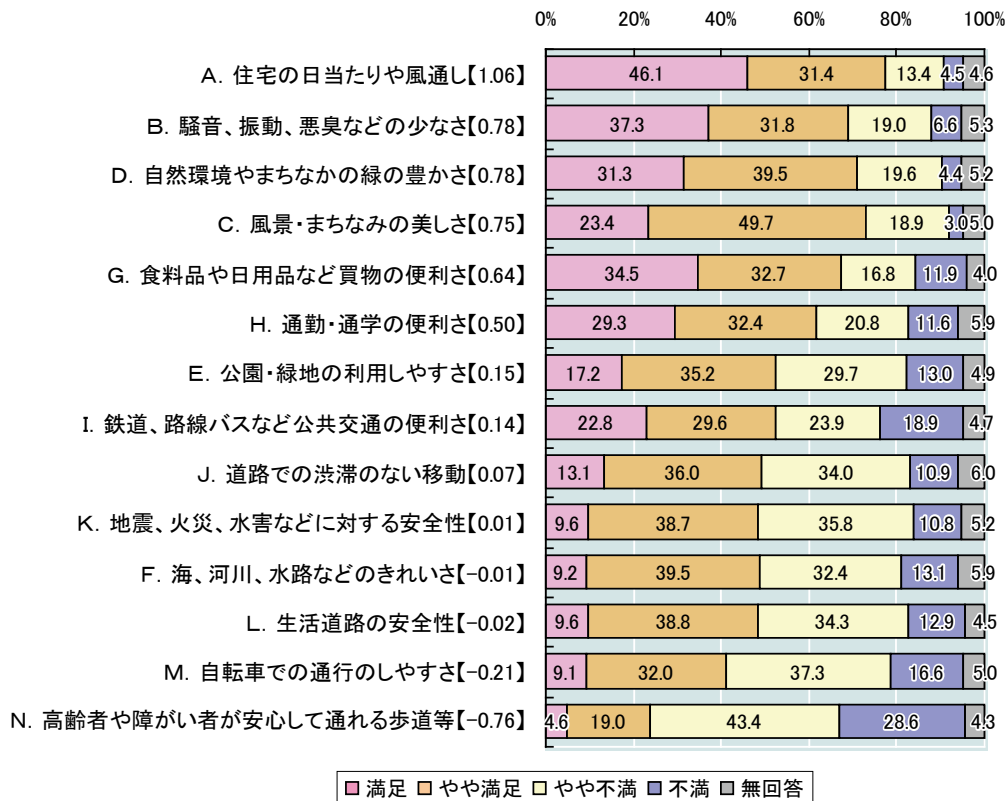
調査地域	姫路市全域
調査対象	20 歳以上の市民 3,000 名、地区連合自治会長 72 名
抽出方法	住民基本台帳による無作為抽出
調査方法	調査票への記入方式、調査票は郵送による配布・回収
調査期間	平成 24 年 12 月 25 日（火）から平成 25 年 1 月 15 日（火）
回収状況	配布数 3,072 通に対し、回収数 1,272 通（回収率 41.4%）

(1) 居住地域の現状

● 歩道等の安全・安心や郊外部で生活利便性の満足度が低い

- ・地域の住みやすさについては、「高齢者や障がい者が安心して通れる歩道等」や「自転車での通行のしやすさ」など、安全・安心に対する満足度が低くなっています。
- ・市街化調整区域や都市計画区域外では、安全・安心に加えて、「公共交通」「通勤・通学」「買物」など日常の生活利便性に対する満足度も低くなっています。

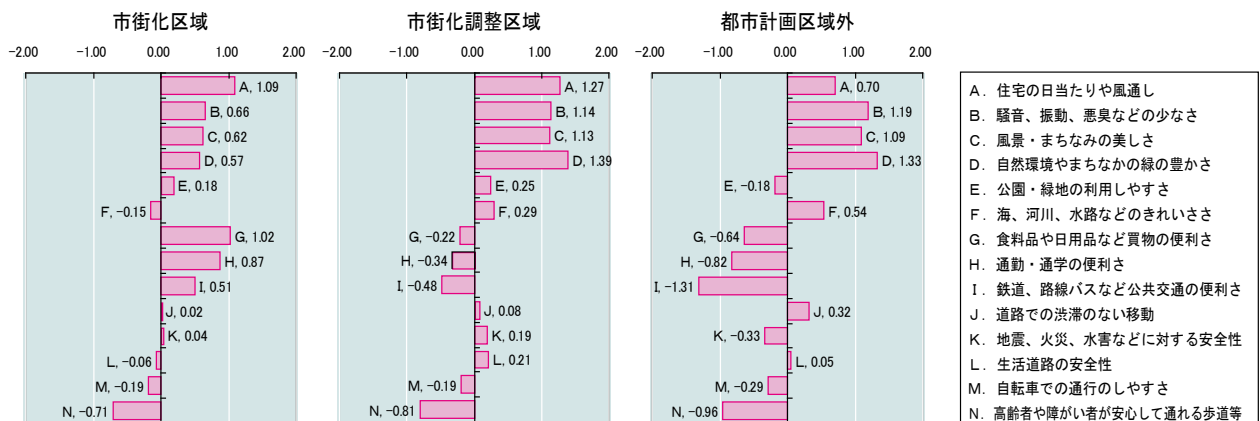
■ 地域の住みやすさ



注：グラフの【 】内の値は満足度の評価点

満足度の評価点 = (満足 × 2点 + やや満足 × 1点 - やや不満 × 1点 - 不満 × 2点) ÷ (回答者数 - 無回答)

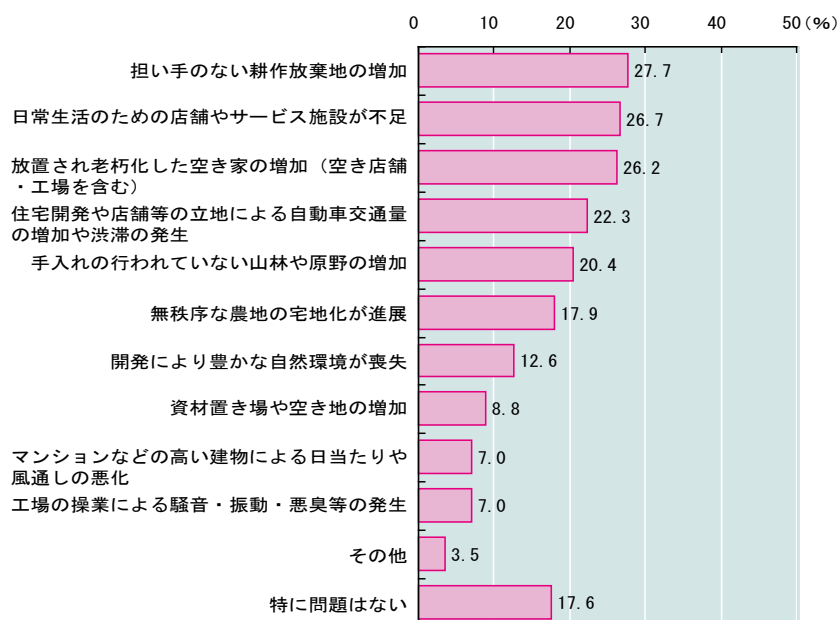
■ 区域区別にみた地域の住みやすさ[満足度の評価点]



● 管理水準の低下した土地利用の増加が顕在化

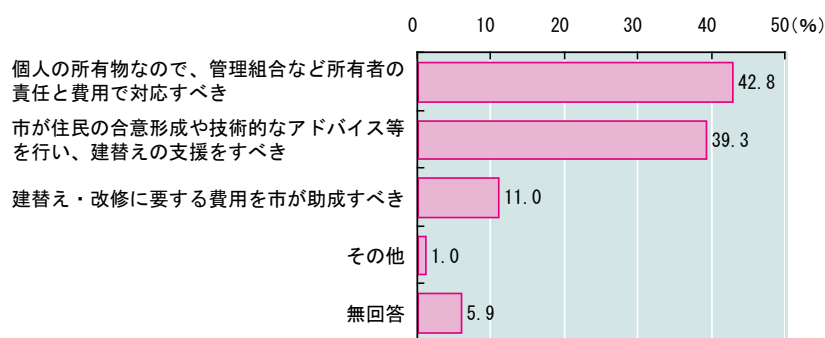
- ・地域の土地利用の問題点については、「耕作放棄地」「放置空き家」の増加など管理水準の低下の問題が顕在化しつつあります。
- ・「日常生活に必要な施設の不足」「自動車交通量の増加や渋滞の発生」など、生活の不便さや自動車交通の問題が指摘されています。

■ 地域の土地利用の課題や問題点

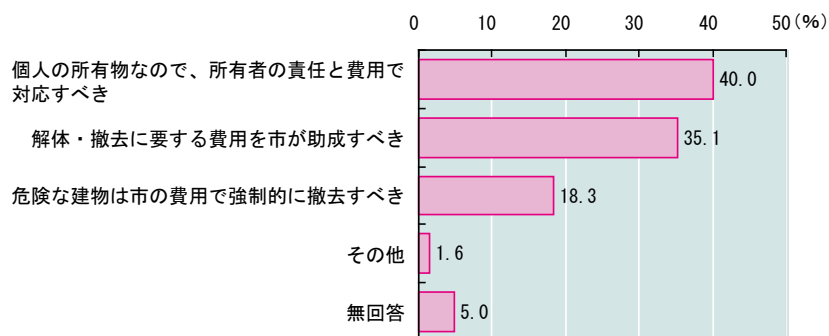


- ・老朽建物への対応については、「所有者の責任と費用で対応すべき」という意見と、「建替えを支援すべき」「費用を助成すべき」など市の支援を求める意見に大きく分かれています。

■ 老朽建物への対応(マンション等の堅牢な建物)



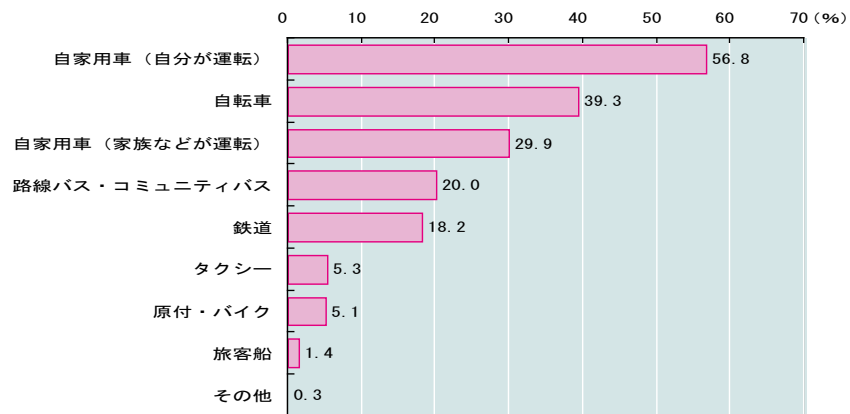
■ 老朽建物への対応(戸建て空き家・廃屋)



● 日常生活の交通手段は自家用車と自転車、都心部へは公共交通の利用が多い

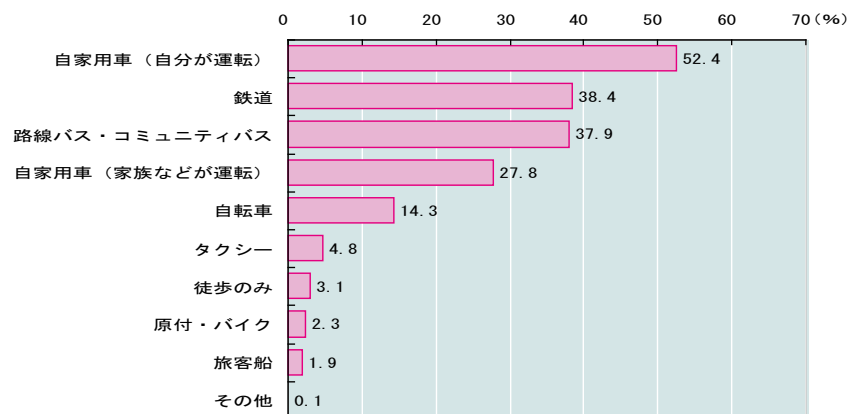
- ・日常生活の主な交通手段については、自分又は家族等が運転する「自家用車」の割合が高く、生活に不可欠な交通手段となっています。
- ・「自転車」の割合も高く、身近で手軽な交通手段として定着しています。

■ 買物、通勤・通学、通院など日常生活の主な交通手段



- ・都心部への主な交通手段については、「自家用車」の割合が高いものの、「鉄道」「路線バス等」など公共交通の割合も比較的高くなっています。臨海部等では「鉄道」、その他の地域では「路線バス等」が上位を占めています。

■ 都心部までの主な交通手段



■ 地域別にみた都心部までの主な交通手段[上位2項目]

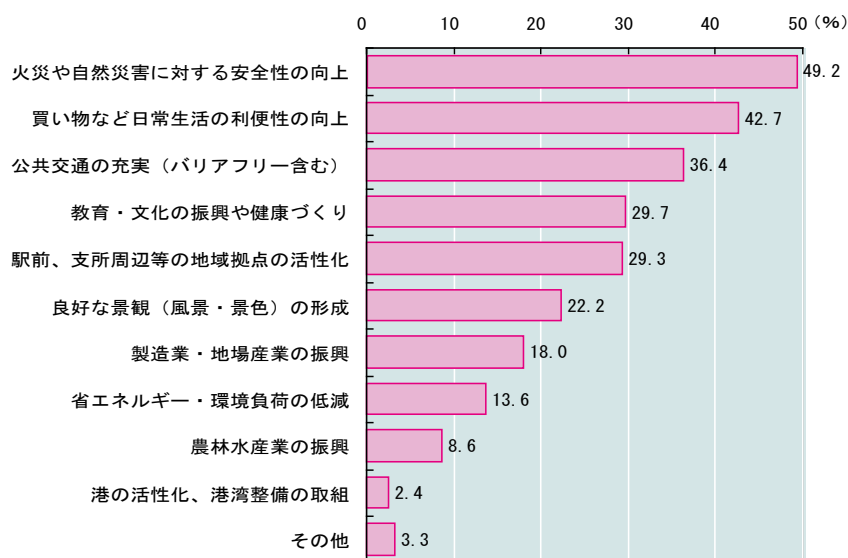
	1 位	2 位
中部第一	路線バス等 : 55.2%	自転車 : 45.8%
中部第二	路線バス等 : 54.5%	自家用車（自分が運転） : 42.1%
北部	路線バス等 : 56.3%	自家用車（自分が運転） : 52.7%
東部	自家用車（自分が運転） : 55.4%	鉄道 : 33.7%
灘	鉄道 : 65.3%	自家用車（自分が運転） : 59.4%
飾磨	鉄道 : 62.9%	自家用車（自分が運転） : 51.6%
広畑	鉄道、自家用車（自分が運転） : 61.1%	
網干	鉄道 : 76.1%	自家用車（自分が運転） : 57.8%
西部	路線バス等 : 69.4%	自家用車（自分が運転） : 62.4%
家島	旅客船 : 85.7%	路線バス等 : 53.6%
安富	自家用車（自分が運転） : 58.5%	路線バス等 : 56.6%
夢前	自家用車（自分が運転） : 62.7%	路線バス等 : 58.7%
香寺	鉄道 : 77.0%	自家用車（自分が運転） : 71.6%

(2) 今後のまちづくり

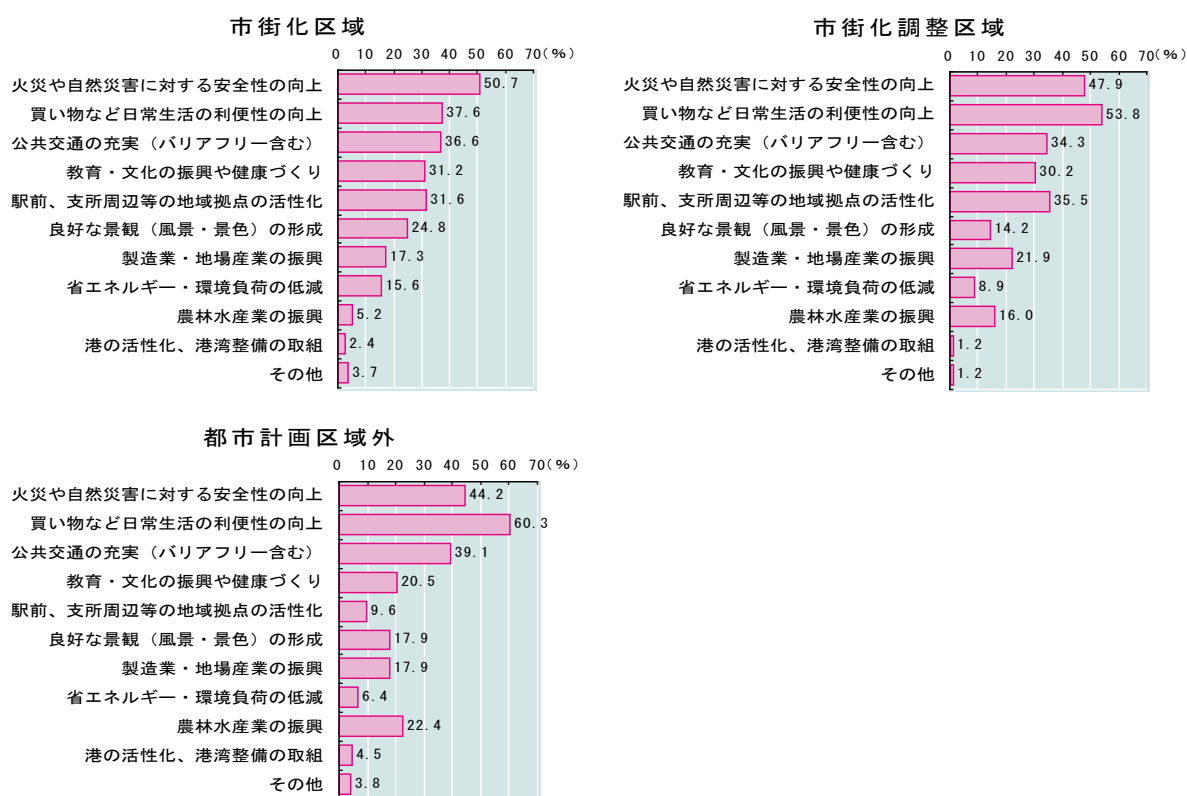
● 今後のまちづくりは、災害に対する安全性の向上や日常生活の利便性の向上を重視

- ・今後のまちづくりについては、「火災や自然災害に対する安全性の向上」「買い物など日常生活の利便性の向上」「公共交通の充実」に重点的な取組が必要との意見が多くなっています。
- ・市街化調整区域と都市計画区域外では、「買い物など日常生活の利便性の向上」が最も重視されています。

■ 今後のまちづくりにおける重点的な取組

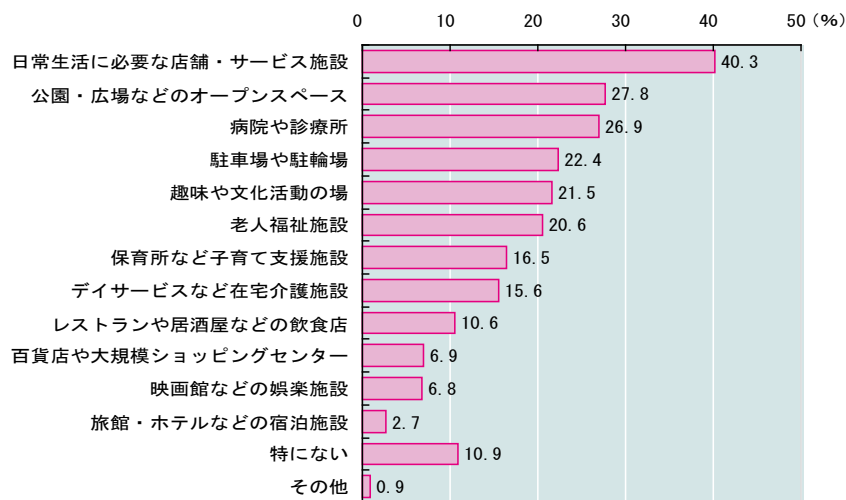


■ 区域区分別にみた今後のまちづくりにおける重点的な取組



- ・地域の拠点に必要な施設については、「日常生活に必要な店舗・サービス施設」が特に多く、いずれの地域でも日常の生活拠点として利便性の向上が求められています。

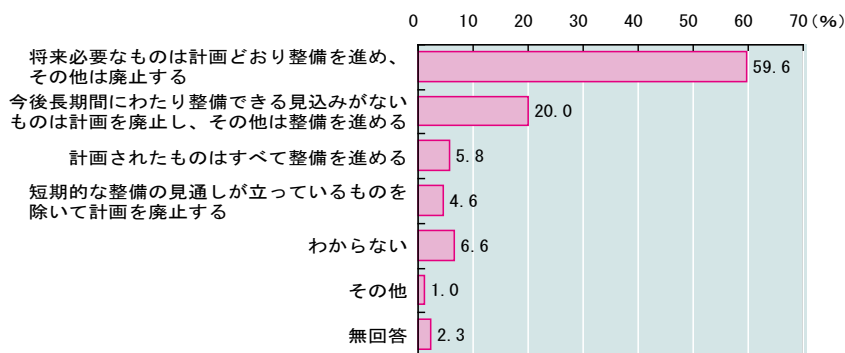
■ 地域の拠点(鉄道駅や支所・地域事務所周辺)に必要な施設



● 未整備の都市計画施設(道路、公園)の適切な見直しが必要

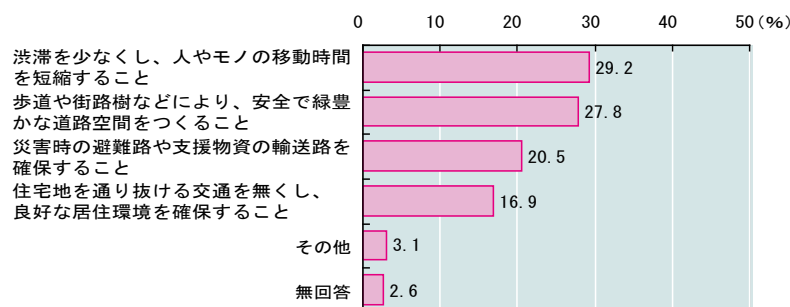
- ・長期にわたり未整備の都市計画施設(道路、公園)については、「将来必要なものは計画どおり整備を進め、その他は廃止する」の割合が特に高く、適切な見直しを行い、より効率的な整備を進めることが求められています。

■ 長い間整備に着手されていない都市計画施設(道路、公園)の整備のあり方



- ・道路の役割については、渋滞の少ない移動や安全で緑豊かな道路空間づくりを期待する意見が比較的多くなっています。

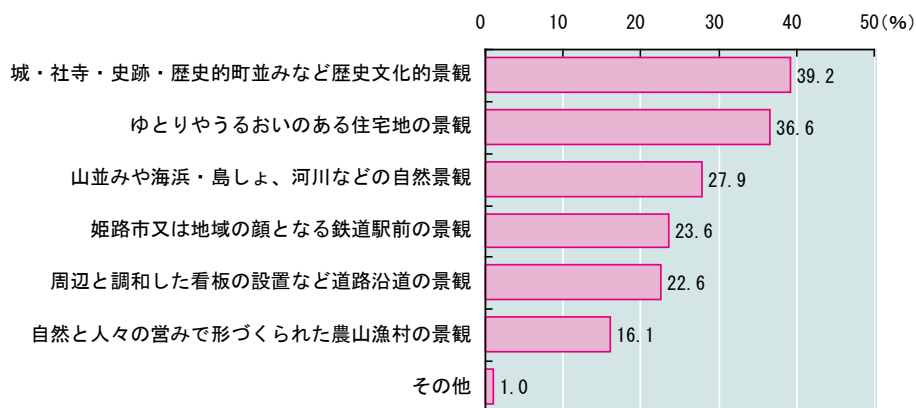
■ 道路に期待する役割



● 大切にしたい景観は歴史・文化と住宅地、自然の景観

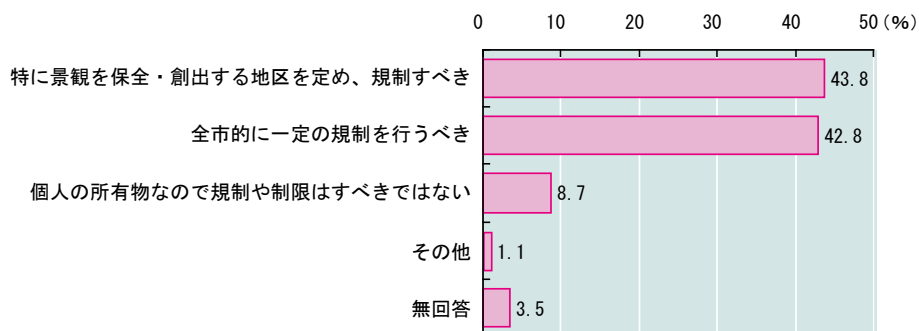
- ・地域にふさわしい景観を形成するためには、「歴史的文化的景観」「住宅地の景観」「自然景観」など、それぞれの地域の特性や資源を生かすことが重要と考えられています。

■ 地域にふさわしい景観を形成するために重要なもの

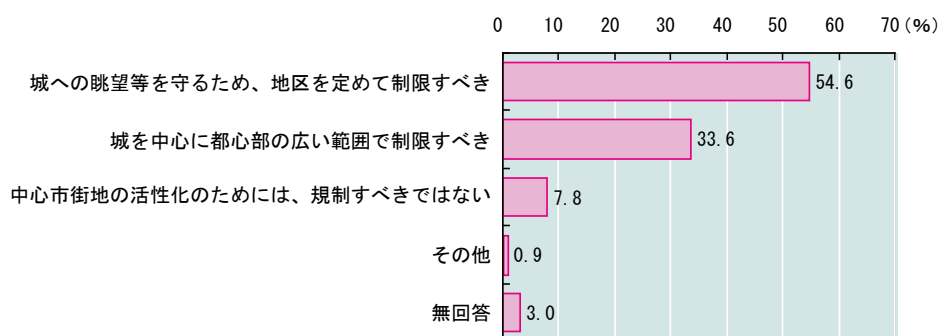


- ・美しいまちなみを形成するためには、「全市的な規制」又は「地区を定めた規制」により、建物の高さや色彩、看板の大きさ等を制限することが必要と考えられています。
- ・姫路城や大手前通り周辺の中心市街地では、「城への眺望等を守るため、地区を定めて」と「城を中心に広い範囲で」をあわせ、約88%の人は景観規制が必要と考えられています。

■ 美しいまちなみを形成するための景観規制のあり方(市全域)



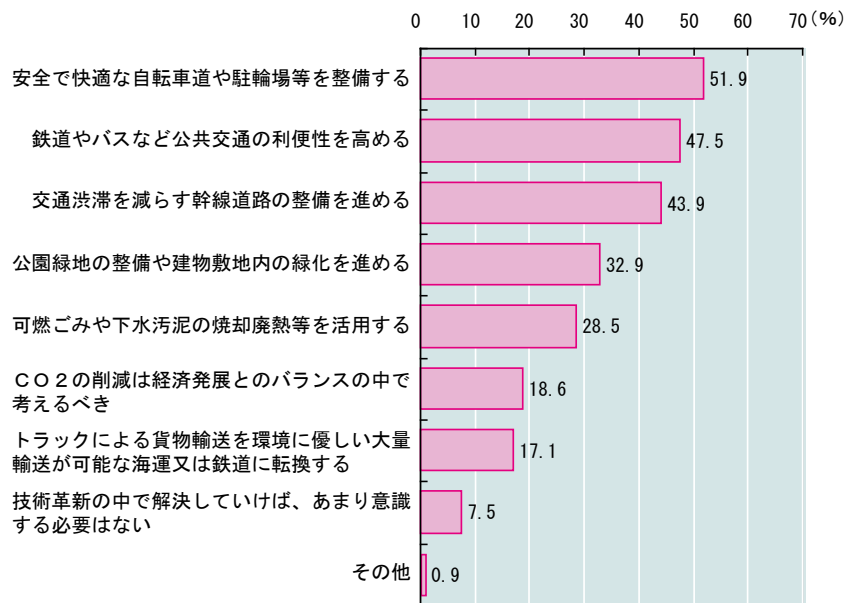
■ 美しいまちなみを形成するための景観規制のあり方(姫路城や大手前通り周辺)



● 環境負荷の低減は交通環境の改善、人や自転車が通りやすい道路整備に高いニーズ

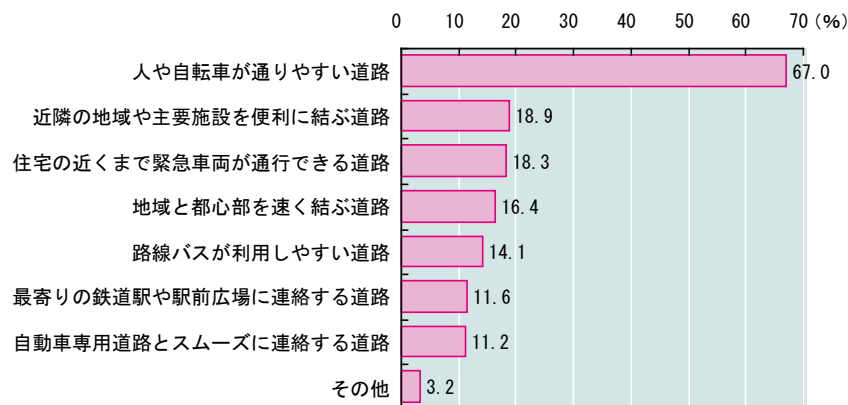
- ・環境負荷の少ないまちづくりを進めるためには、「自転車道や駐輪場等の整備」「公共交通の利便性の向上」など、自転車や公共交通の利用環境の改善に向けた取組が求められています。

■ 環境負荷に配慮したまちづくりを進める上で必要な取組



- ・地域で整備が必要な道路については、「人や自転車が通りやすい道路」の割合が特に高く、いずれの地域でも身近で安全な道路の整備が求められています。

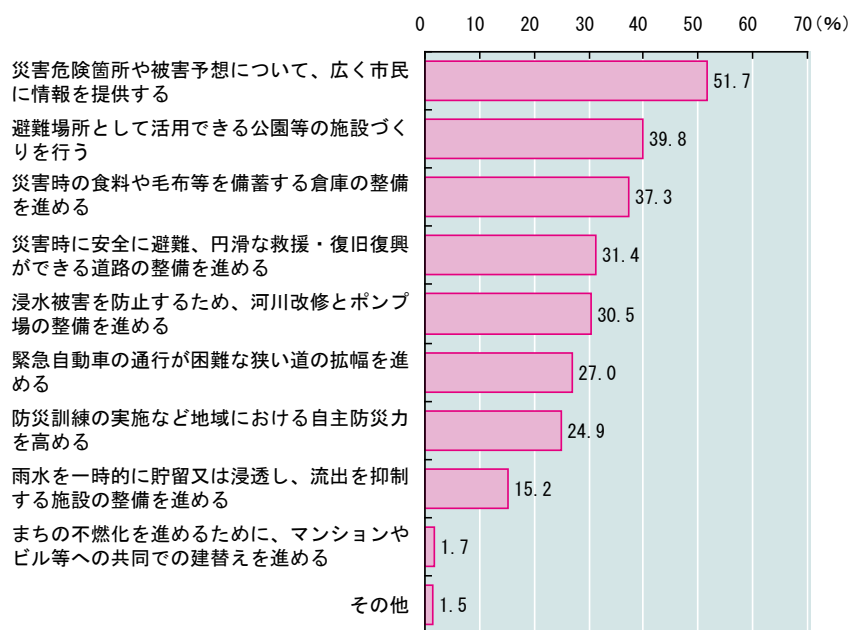
■ 地域で整備が必要な道路



● 災害に強いまちづくりは、防災マップの作成など地域ぐるみでの減災対策

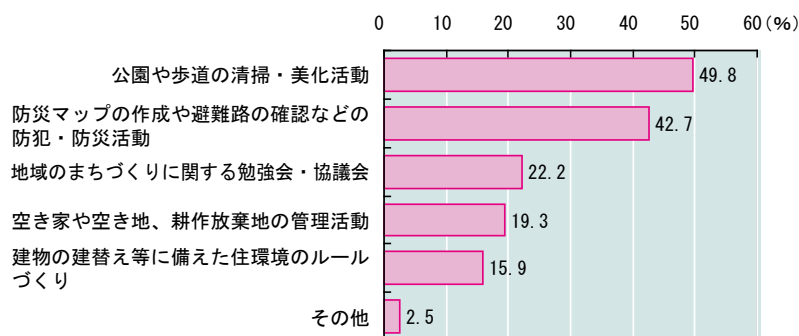
- ・災害に強いまちづくりについては、「災害危険箇所や被害予想について、広く市民に情報を提供する」をはじめ、「避難場所の確保」や「備蓄倉庫の整備」など、ソフト対策を含めて、災害時における安全な避難を確保するための総合的な取組が求められています。

■ 災害に強いまちづくりを進める上で必要な取組



- ・住みよい地域づくりのため、「公園や歩道の清掃・美化活動」「防災マップの作成や避難路の確認等の防犯・防災活動」に参加したいと考える人が多くなっています。

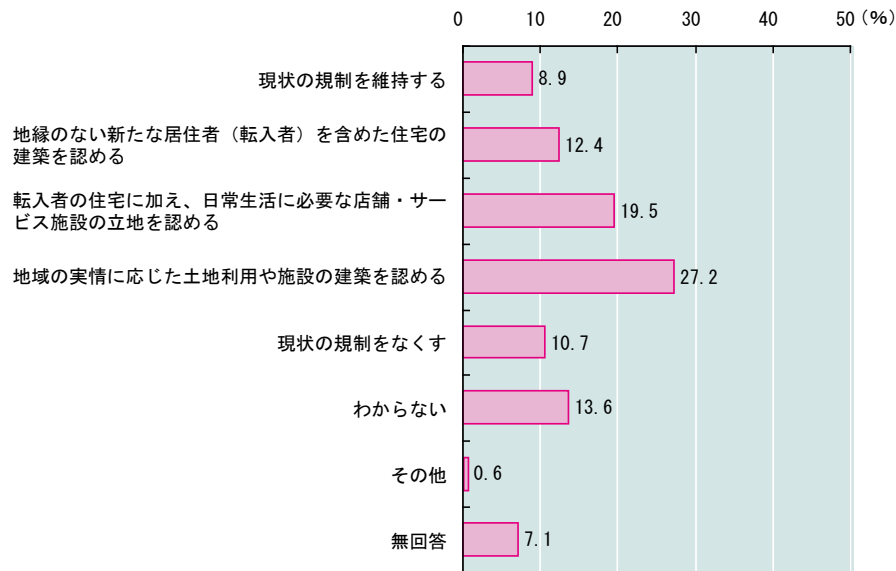
■ 住みよい地域づくりのため、今後参加したい活動



● 市街化調整区域では現状の規制緩和が必要

- ・今後の市街化調整区域における土地利用のあり方については、市街化調整区域の居住者のうち、「現状の規制をなくす」と回答した人は11%にとどまり、「地域の実情に応じた土地利用や建築を認める」など現状の規制緩和を求める意見が多くなっています。

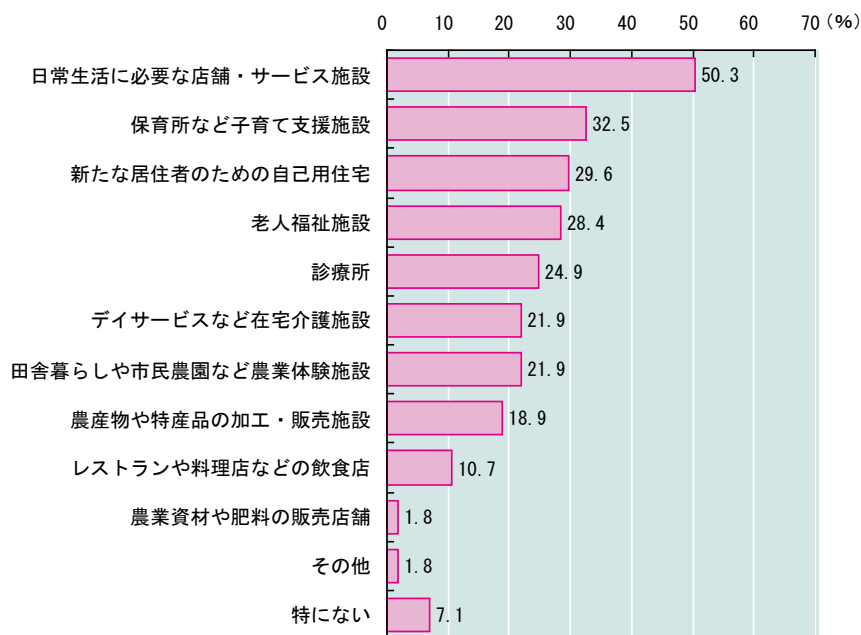
■ 今後の市街化調整区域における土地利用のあり方



注：このグラフは、市街化調整区域の居住者の回答結果を示したものです。

- ・地域の活力を維持するために必要な施設について、市街化調整区域の居住者は、「日常生活に必要な店舗・サービス施設」をはじめ、「子育て支援施設」「自己用住宅」「老人福祉施設」等を求める意見が多くなっています。

■ 市街化調整区域において、地域の活力を維持するために必要な施設



注：このグラフは、市街化調整区域の居住者の回答結果を示したものです。