

西予市  
都市計画マスタープラン等  
検討委員会

市民アンケートについて

平成29年1月23日

# 4. 市民アンケート結果について

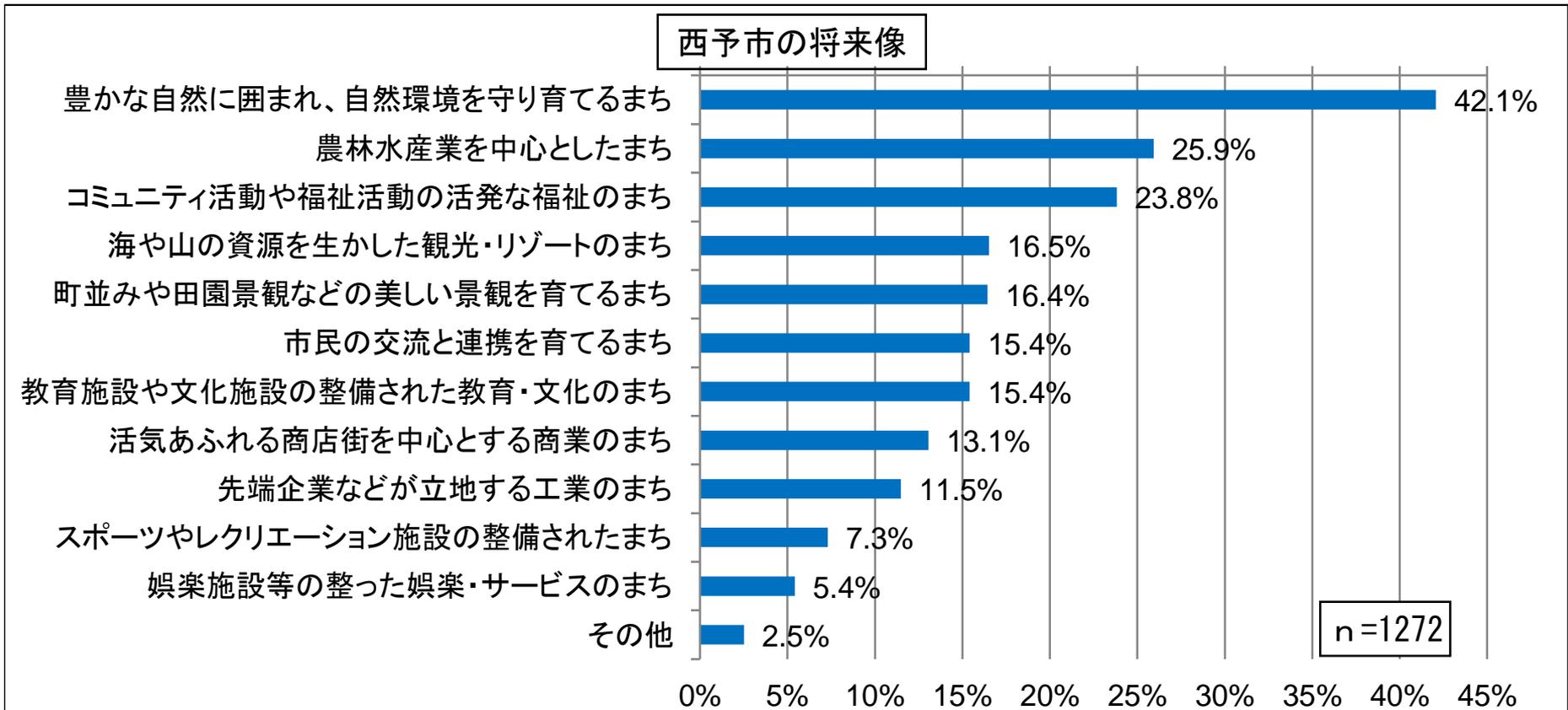
## (1) 調査の概要

「都市計画マスタープラン」の見直しと「立地適正化計画」の策定、「地域公共交通網形成計画」の策定を進めるにあたり、市民アンケートを実施

対象地域	西予市の全域
対象者	市内に居住する20歳以上の男女 約3,000名 (地域別・年齢別の人口を考慮して配布)
調査方法	郵送法(郵送による調査票の配布・回収)
調査期間	配布:平成28年10月1~3日 回収:平成28年10月24日迄
配布・回収状況	配布数:3,098部 回収数:1,336部 回収率:43.1%

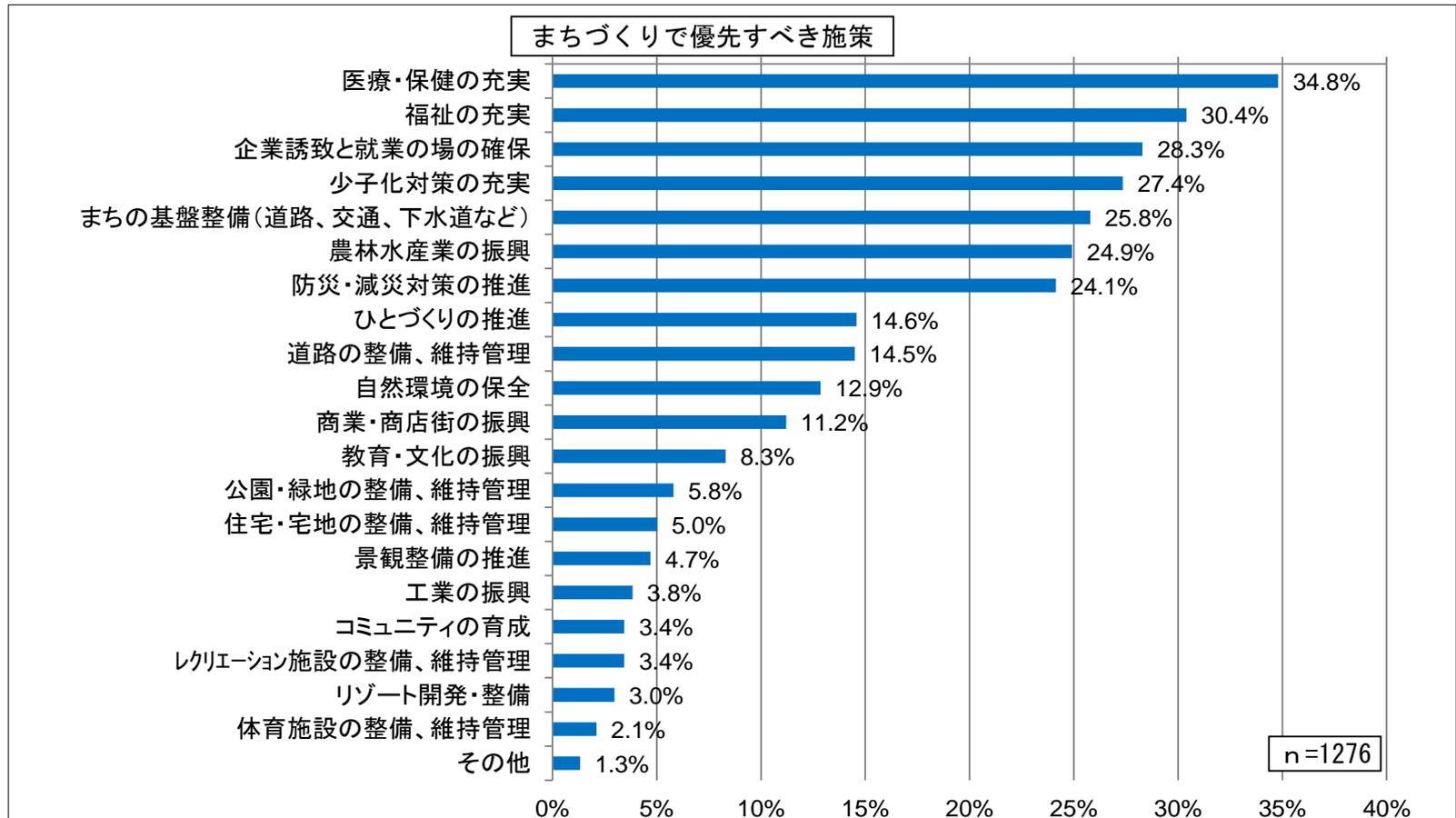
# (2)西予市における望ましい将来のまちの姿

・将来像として、「自然」、「農林水産業」と「地域コミュニティ」が重視されている。



# (3)まちづくりのために優先すべき施策

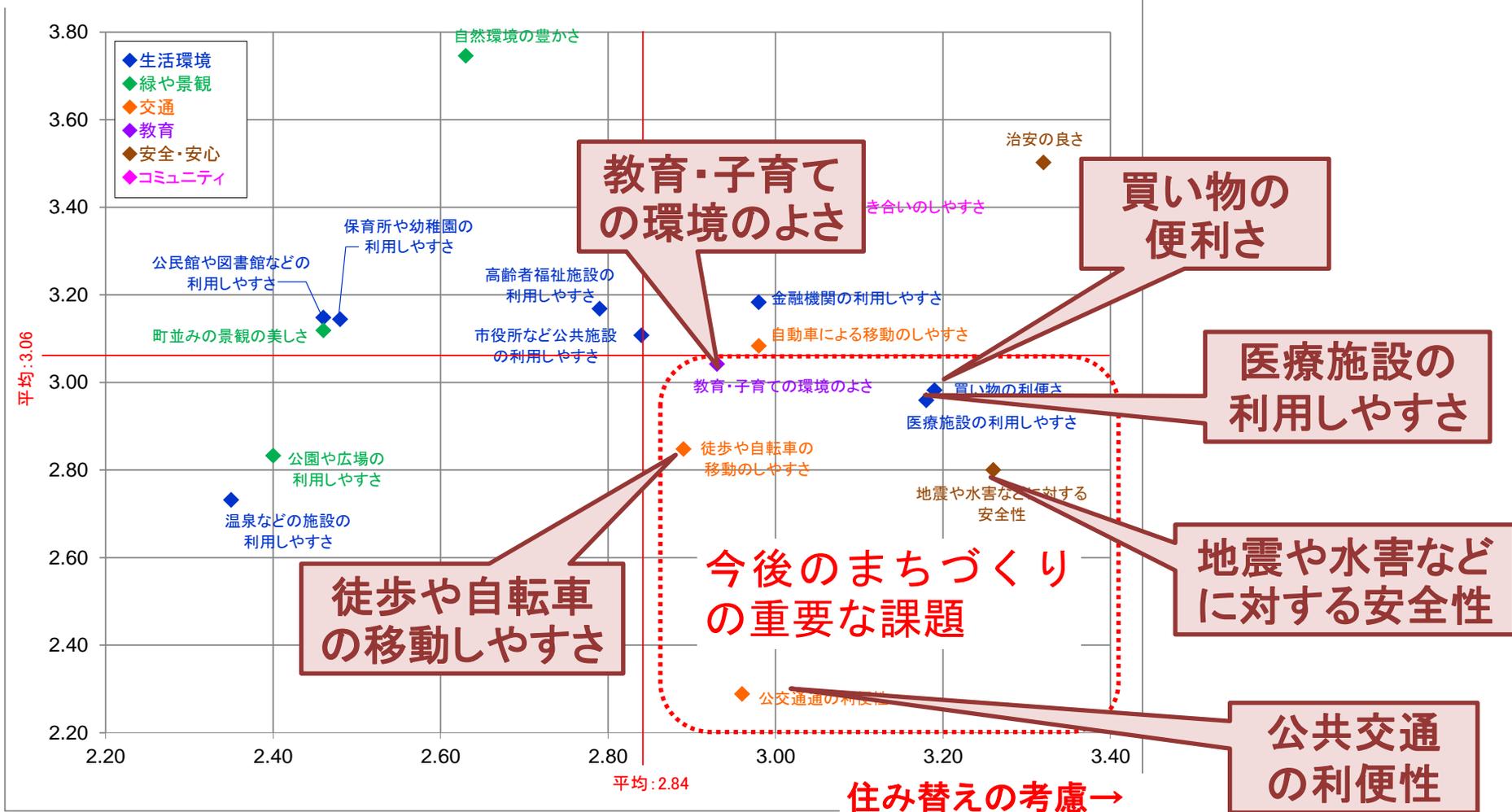
- ・特に優先すべき項目は、「医療・保健の充実」、「福祉の充実」
- ・優先すべき項目は、「企業誘致と就業の場の確保」、「少子化対策の充実」、「まちの基盤整備」、「農林水産業の振興」、「防災・減災対策の推進」



# (4) 今後のまちづくりの課題

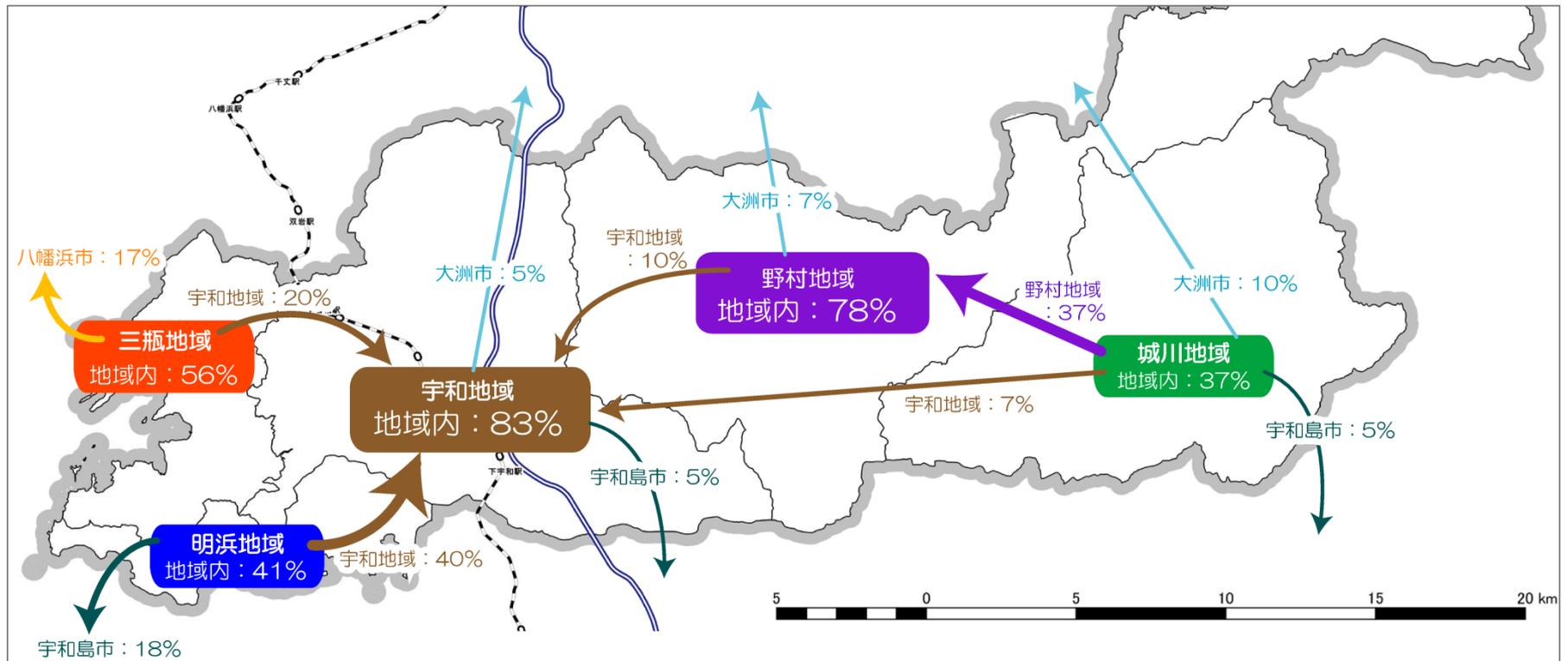
・「地域の住みやすさ」と「住み替える場合に考慮すること」で評価された各項目の平均値から、今後のまちづくりの課題を分析。

## ↑ 地域の住みやすさ



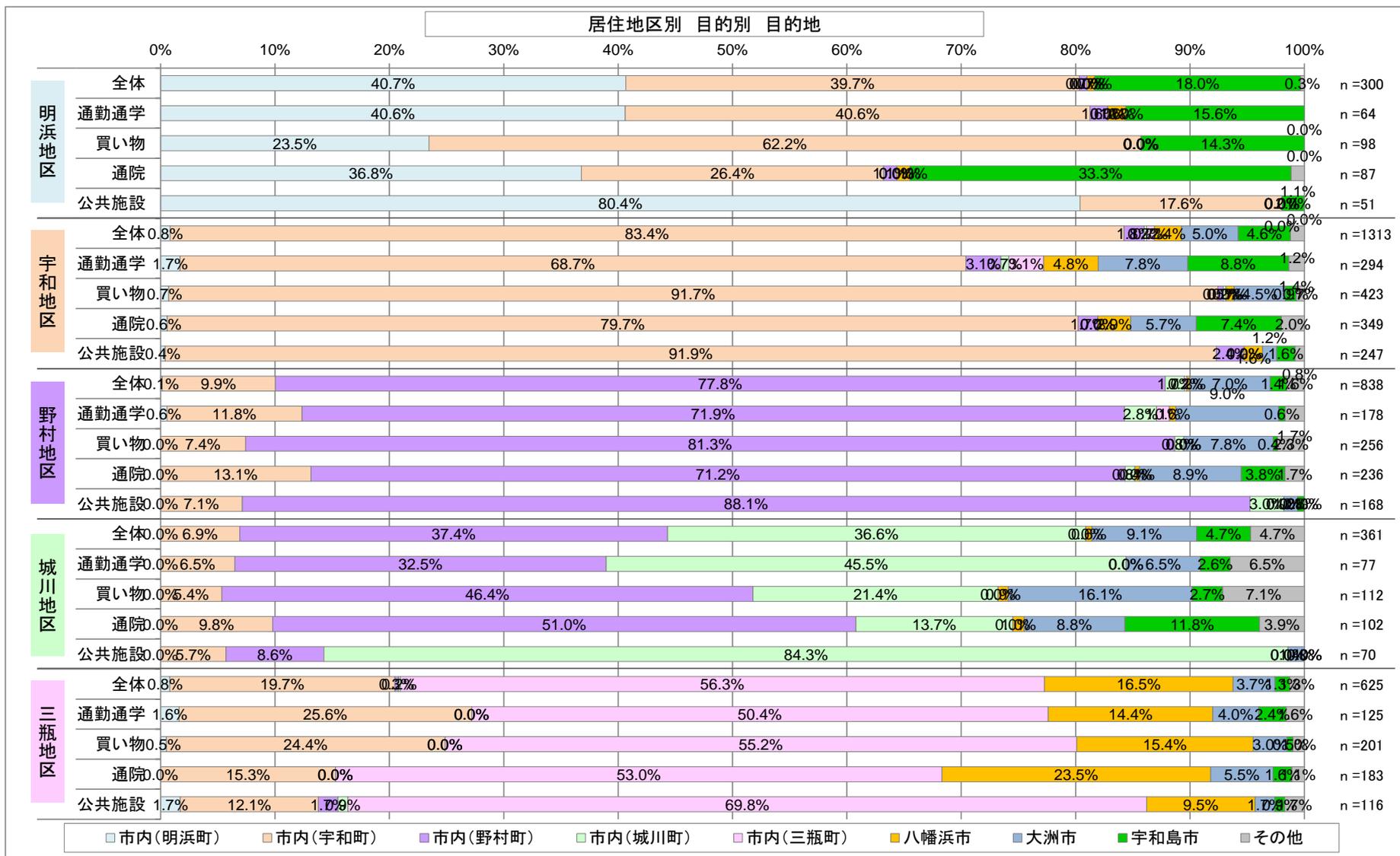
# (5)移動の状況

- ・居住地域別に、移動の目的地(通勤通学・買物・通院・公共施設の合計)の割合を図示。
- ・地域内移動は、宇和地域、野村地域で8割程度と高く、三瓶地域で6割程度。明浜地域と城川地域は4割程度と低い。
- ・地域間の移動として、明浜→宇和、城川→野村の移動が多いが、それぞれ市外への移動も見られる。



# (5)移動の状況

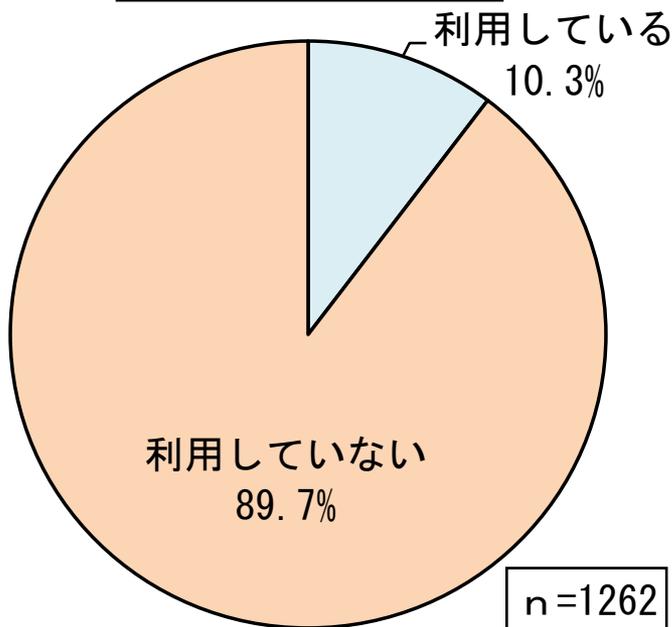
## 【参考】居住地域別・目的別・目的地



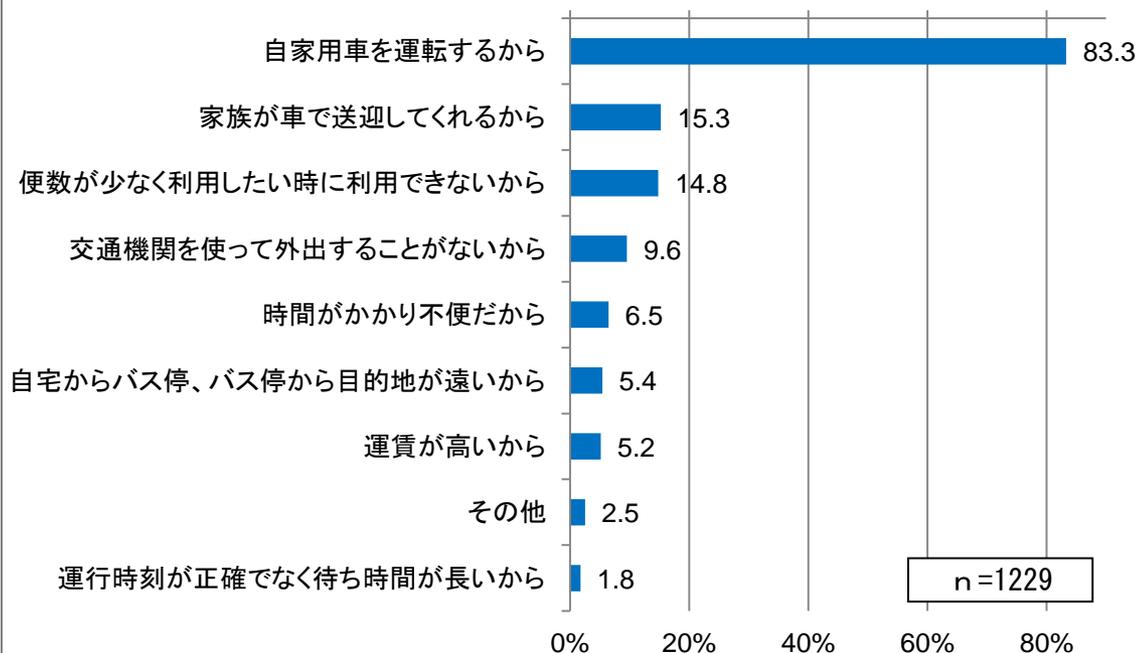
# (6) 路線バスの利用状況

- ・路線バスを利用している人は、全体の1割。
- ・路線バスを利用しない理由としては、「**自家用車を運転するから**」が最多。

路線バスの利用状況

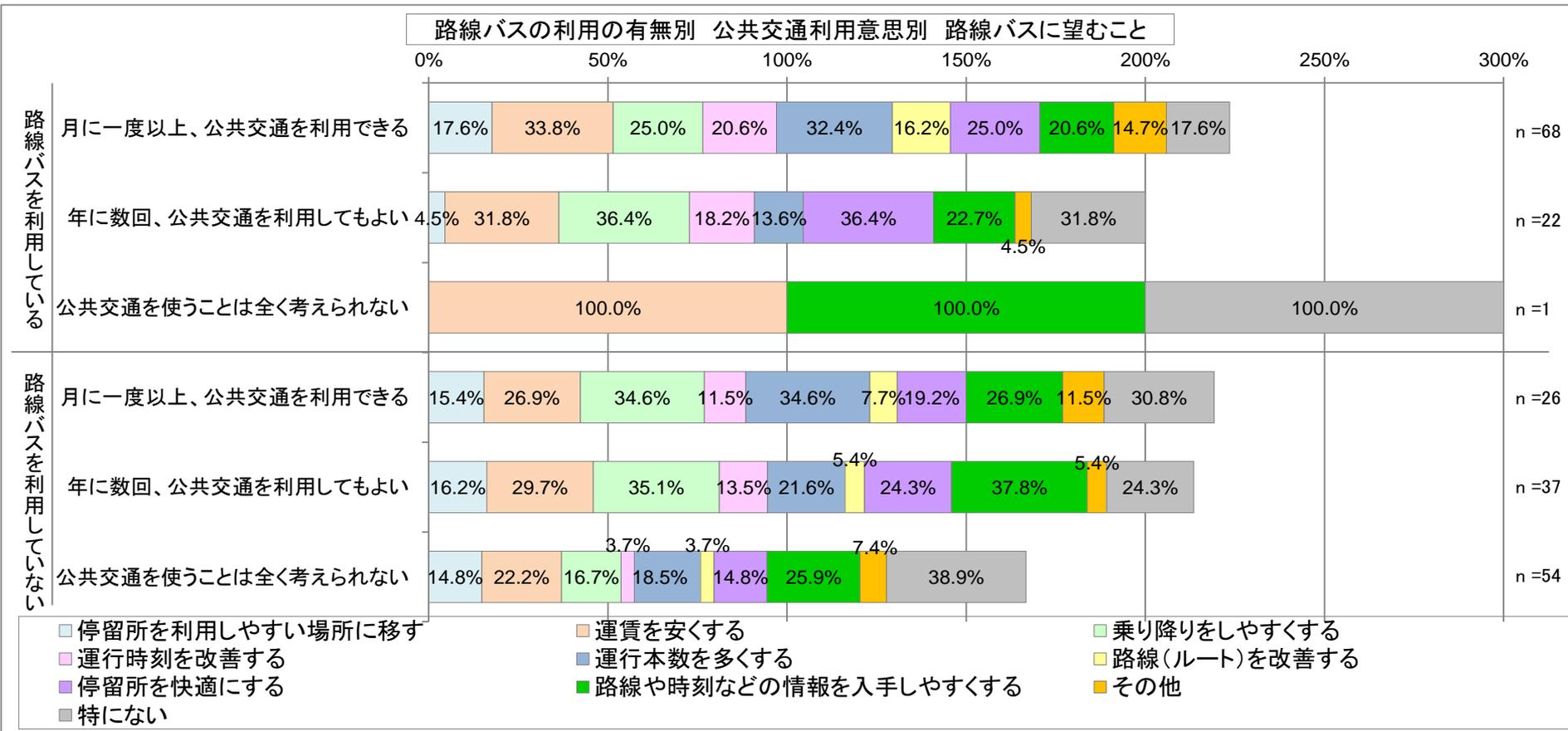


路線バスを利用しない理由



# (7) 路線バスに望むこと

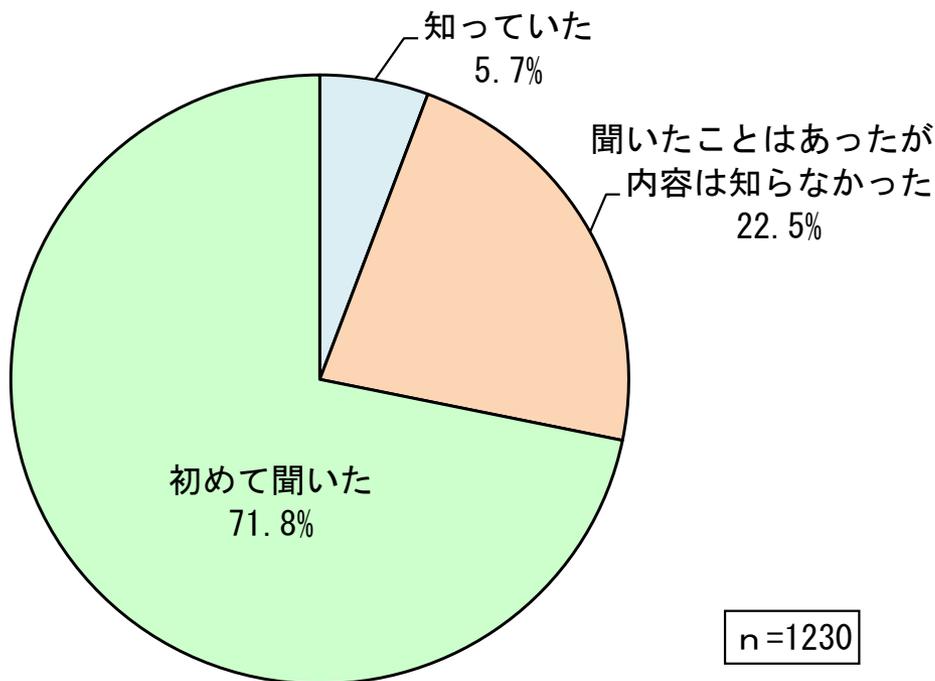
- 路線バスを利用している人(月に1度以上)からは、「運賃を安くする」、「運行本数を多くする」といったことが望まれている。
- 路線バスを利用していないが、将来利用する可能性のある人(月に1度以上)からは、「運行本数を多くする」、「乗り降りをしやすくする」といったことが望まれている。



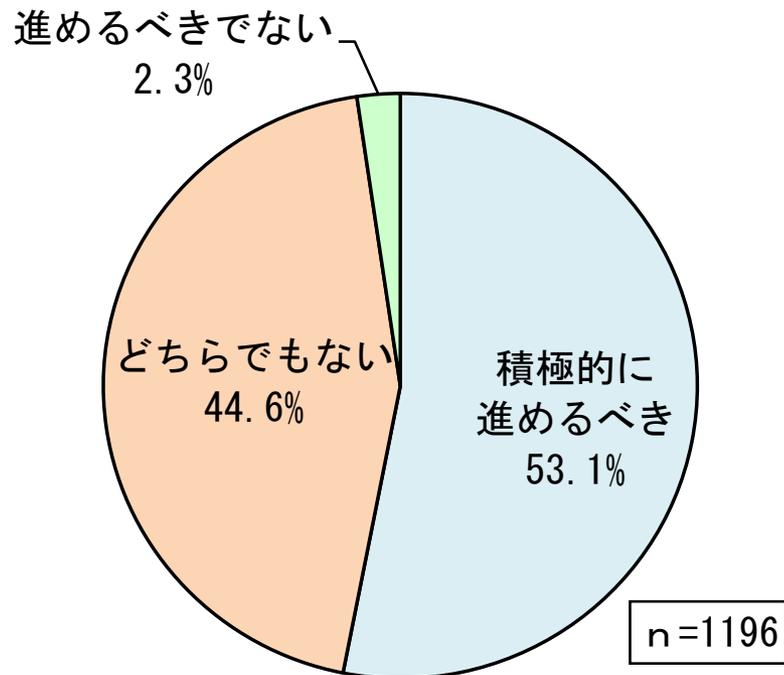
# (8)コンパクトなまちづくりについて

・「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりの認知度は低い  
が、コンパクトなまちづくりを「積極的に進めるべき」とする意見は過  
半を占める。

コンパクトシティまちづくりの認知度

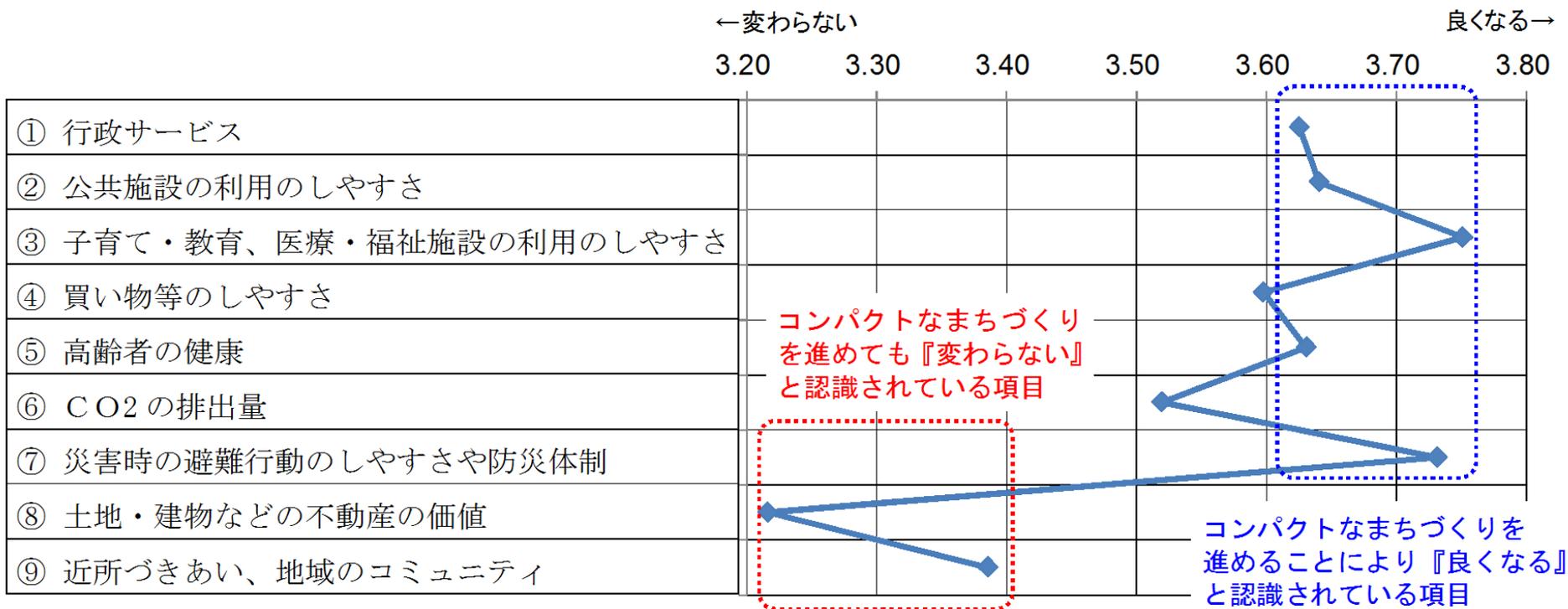


コンパクトシティまちづくりの推進について



# (8)コンパクトなまちづくりについて

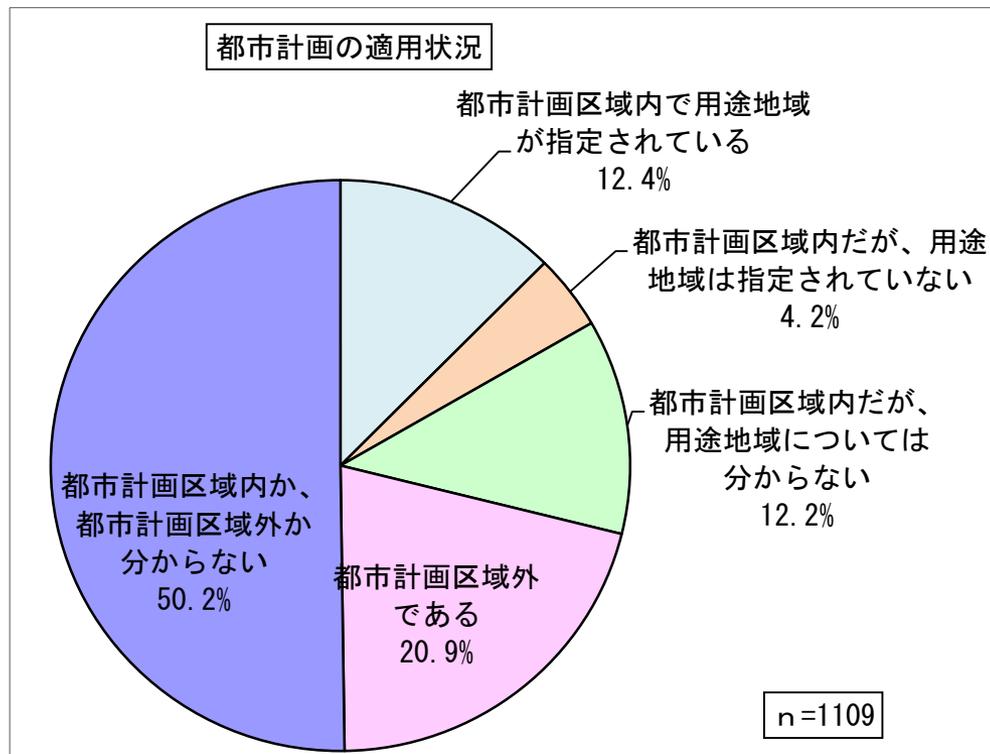
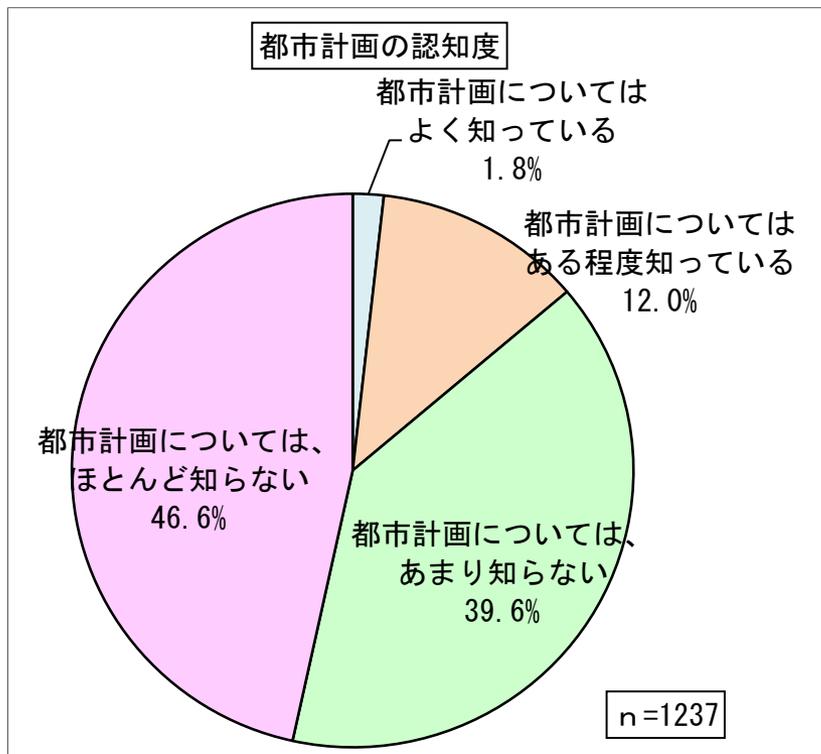
- ・コンパクトなまちづくりの効果として、「行政サービス」、「医療・福祉施設、公共施設の利用しやすさ」、「高齢者の健康」、「防災体制」の向上が期待されている
- ・一方、「土地・不動産の価値」や「地域コミュニティ」には、『変わらない』と認識されている。



※「良くなる」を5点、「やや良くなる」を4点、「変わらない」を3点、「やや悪くなる」を2点、「悪くなる」を1点とし、平均値を算出

# (9) 都市計画の認知度について

- ・都市計画(制度)について、ある程度以上「知っている」とする人は13.8%にとどまる。
- ・居住地の都市計画区域・用途地域の指定状況を知っている人は、半数に満たない。



# まとめ

・本市の特性を活かしながら、「地域」が活躍するような将来像を実現していく必要がある。

- ・「望ましい将来のまちの姿」として、「自然に囲まれたまち」、「農林水産業のまち」など、本市の特性(強み)を重視した意見が多い。
- ・また、「コミュニティ活動などが活発なまち」も重視されていることから、**本市の特性(強み)を活かしながら、地域活動が活発に行われているような将来のすがた**が望まれている。

# まとめ

・医療・福祉の充実など高齢社会への対策、仕事づくり、定住に向けた条件整備、少子化対策等の顕在化ニーズと、公共交通の利便性や買い物の便利さ等の潜在的ニーズに対応していく必要がある。

- ・「まちづくりのために優先すべき施策」として、「医療・保健の充実」や「福祉の充実」など、**高齢化社会への対策**が特に重視されている。
- ・また、**仕事づくり**(「企業誘致」「農林水産業の充実」)、**定住に向けた条件整備**(「まちの基盤整備」「防災・減災対策」)、**少子化対策**等が重視されている。
- ・一方、現在の「地域の住みやすさ」と、将来に「住み替える場合に考慮すること」から、まちづくりの課題を分析すると、上記の他に「**公共交通の利便性**」や「**徒歩や自転車の移動しやすさ**」、「**買い物の便利さ**」といった事項は、「地域の住みやすさ」として「悪い」と評価されており、「住み替える場合の考慮」として「考慮する」と評価されていることから、潜在的なニーズがあると考えられるため、**このような課題に対応していく必要がある**。

# まとめ

- ・宇和地域、野村地域の拠点性は強く、三瓶地域の拠点性はある程度強い。城川地域、明浜地域の拠点性は弱い。
- ・地域間の移動は一定見られるが、市外への流出も見られる。
- ・地域の拠点性を高め、地域活性化につなげていく必要がある。

- ・居住地域別に移動の目的地を見ると、宇和地域、野村地域では、地域内の移動及び他地域からの移動が多く、拠点性が強いと言える。
- ・三瓶地域では、地域内の移動が一定あるものの、市外への流出も見られる。
- ・城川地域、明浜地域は、地域内の移動が少なく、市外への流出も見られることから、拠点性が弱いと言える。
- ・今後は、各地域の拠点性を高めつつ、特に宇和地域・野村地域の拠点性を活かして、市内からの移動を促進し、求心力を高め、地域活性化につなげていく必要がある。

# まとめ

- ・自家用車を運転する人が多く、路線バスを利用している人は全体の1割に留まる。
- ・路線バスの利便性を高めるとともに、地域の拠点性を強化することで、路線バスの利用を促進していく必要がある。

- ・路線バスを利用している人は、**全体の1割**であり、路線バスを利用しない理由として「**自家用車を運転するから**」が多い。
- ・高齢化のさらなる進行を見据え、また、「公共交通の利便性」という潜在的ニーズに対応するために、「**利用しやすい路線バス**」を実現していく必要がある。
- ・路線バスを利用している人及び将来利用する可能性のある人は、「**運賃を安くする**」、「**運行本数を多くする**」、「**乗り降りをしやすくする**」等を要望している。
- ・上記の対策に加えて、**各地域の拠点性や求心力を強化することで、路線バスの利用を促進していく必要がある。**

# まとめ

- ・コンパクトなまちづくりに関する認知度は低いですが、そのニーズは高い。
- ・コンパクトなまちづくりの推進に当たっては、期待される効果を発揮しながら、不安の低減・誤解の払しょくに努める必要がある。
- ・都市計画の認知度が低く、協働のまちづくりへの工夫が必要である。

- ・コンパクトなまちづくりに関する認知度は低いですが、これを「積極的に進めるべき」とする意見は過半を占めている。
- ・各地域の拠点性や求心力の強化と路線バスの利用促進を図ることで、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりを推進していく必要がある。
- ・コンパクトなまちづくりの効果として、「行政サービス」、「医療・福祉施設などの利用しやすさ」、などの向上が期待されている一方、「土地・不動産の価値」や「地域コミュニティ」に対する不安が見られる(期待されていない)ことから、これらの効果の発揮と不安の低減に努めながら、今後の検討を進めていく必要がある。
- ・「協働」によりコンパクトなまちづくりを進めるためには、市民が都市計画に親しみを持つような工夫をしながら、計画策定を進めていく必要がある。