

## 2-1. 心地よく、住み続けられる住まいづくりを進める

## 1) 基本的な考え方

## 成熟期を迎えた住宅都市

- 日野は、農村から工業都市、そして住宅都市へと発展し、現在では首都圏近郊の住宅都市として成熟期を迎えようとしています。

## 工業地域でのマンション建設による住環境の悪化

- バブルの崩壊以降、先行きの見えない経済状況は、日野の産業を支えてきた工場の経営悪化を招き、工場跡地やその土地の売却により高層マンションが建設され、周辺の戸建て住宅地の環境悪化を招くに至っています。

## 都市基盤が未整備な市街地の存在

- 道路や下水道など都市基盤が未整備なところや、木造住宅が密集した市街地、狭あい道路・行き止まり道路も多く、防災上危険な市街地が存在しています。

## 建替え時期を迎える大規模団地

- 日野の特徴として昭和30年代に東京の人口の受け皿として整備された大規模団地が数多く立地し、これから集合住宅の建替えなどが発生することが予想されます。

## 自然環境の保全と継承を基本に都市基盤整備を進める

- 日野ファンがこれからも住み続けていくためには、日野の自然環境の保全と継承を基本としながら、市民一人ひとりの生活を豊かにする都市基盤整備を進め、心地よい住まいづくりを進めていく必要があります。



西平山地区の狭あい道路



日野駅周辺の密集住宅市街地

IV-2 まちづくり基本計画

2-1. 心地よく、住み続けられる住まいづくりを進める

2) 基本方針

(1) 成熟した住まいに磨きをかける

住と工が共存した住まいをつくる

●日野の産業を支えてきた工場と、家族の安らぎの場である住まいが共存していくために、工業地域及び準工業地域及びその周辺部において、企業及び住民の合意に基づくルールを定め、住工共存のまちづくりを進めていきます。

密集した住宅地の改善による安全・安心な住まいをつくる

●旧甲州街道や甲州街道沿道、昭和30年代に行われた民間開発地では、短冊状の細長い敷地に狭小な宅地が密集し、加えて狭あい道路や行き止まり道路が多く、防災上危険な市街地が形成されています。  
●そのため、老朽住宅の建替えと不燃化の推進、セットバックや建築物の共同化によるオープンスペースの確保、避難路となる生活道路等の整備を進めていきます。

集まって住むことの楽しさを享受できる住まいをつくる

●計画的に建設された一団の中高層住宅団地については、居住者を第一に考え、東京都、東京都住宅供給公社、都市基盤整備公団等の関係機関と調整・連携しながら、地域の緑のオアシスとなり、団地内居住者のみならず地域住民へも開かれた、コミュニティ活動の拠点となる住宅団地の形成を図ります。  
●建替えにあたっては、施設の老朽化、高齢者世帯の増加等を勘案し、単一コミュニティが形成されないよう多様な世帯が住まうことのできる、新たな社会・地域のニーズに対応した住宅団地として再整備していきます。  
●低層住宅地内に立地する住宅団地については、周辺の低層の住環境と調和した良好な住宅市街地の形成に寄与するようにします。  
●丘陵部などに立地する住宅団地については、高齢社会や環境負荷の軽減となるコンパクトな市街地形成の観点から、駅周辺市街地への立地誘導を検討していきます。  
●立地誘導が困難な場合には、周辺の自然環境への影響が少なく、良好なスカイラインを有し、周辺の住環境と調和した住宅市街地の形成に寄与するような建替えを誘導していきます。

昼間は立ち話をし、夜には虫の声を聞きながら休める静かな住まいをつくりあげる

●都市計画道路や生活幹線道路の整備を推進し、その整備に伴う幹線道路の交通量を勘案しながら、歩道の拡幅、住宅地内の一方通行規制、歩行者専用道路の整備など、道路機能の見直しを行い、住宅地内における通過交通量を低減していきます。  
●路面の凹凸舗装や狭さく※、ハンブ※などを設け、車の速度や車両数を最小限に抑さえ、加えて、地域の人が誇りに思えるよう地区の美観や環境の改善に配慮することにより、歩行者の安全性を最優先に考える歩行者の地域交通マネジメントである『コミュニティゾーン』の形成を進めていきます。

※狭さく  
※ハンブ

(2) 孫が住みたいと思える環境をつくりあげる

暮らしやすい住まいをつくりあげる

- 農地や用水、そして雑木林などが残るかつての日野の農村地帯の面影を残す地域では、自然環境が豊かな一方で、農村集落の構造を現在まで引き継ぎ、行き止まり道路や狭い道路が数多くあり、ミニバスなども運行することができない状況となっています。また、このような地区では高齢化も進んでおり交通ネットワークは重要な課題となっています。
- 下水道の整備も100%を目指して進めていますが、一部未供用・未整備の地域もありトイレは水洗ではなく、夏の風がないときには悪臭を感じることもあり、地域の人たちは「孫が住んでくれるのだろうか」と不安の声があがっています。
- そのため、高齢者が子どもや孫の世代と、農村風景や自然環境の残っている住み慣れた地域に住み続けることができるよう、現道を活かした土地区画整理事業を進め、生活道路の整備と下水道整備をあわせて進めていきます。
- 事業の進捗が地域の実情から、遅延化を招いている場合には、情報公開をできる限り行い、話し合いの場を設け、気運が高まったところから、段階的に事業を進めていきます。
- それぞれの地域の特徴を活かしたまちづくりを進めていくため、地区計画についても積極的に活用し、地域の秩序あるまちづくりを進めていきます。

## IV-2 まちづくり基本計画

### (3) 安心して住み続けられる住まいをつくりあげる

#### 水害に強い住まいをつくりあげる

- 市内では、地形構造を反映して、水害が少なからず発生しています。
- 総合的な治水の観点から、水辺環境に配慮した河川整備による流下量の確保と、樹林地や農地の保全や宅地内緑化による保水機能の維持、道路などの透水性舗装\*の推進や雨水浸透マス\*の設置推進など雨水流出量の抑制を進めていきます。

#### 地震災害に強い住まいをつくりあげる

- 阪神淡路大震災においては、老朽化した木造住宅の倒壊によって、ライフラインは寸断され、これまでの都市づくりの欠陥が露呈される結果となりました。
- 建築物の耐震性・耐火性の向上を推進するとともに、一時避難場所の確保や広域避難場所、又それに資する公園を防災拠点として機能強化を図るとともに、災害時の避難路や物資輸送路などの防災空間となる道路ネットワークの整備を進めていきます。
- 木造住宅が密集し、狭あい道路が多く存在する密集市街地の改善や、電気・ガス・水道などのライフラインの強化を進めていきます。
- 安全に避難を行い、大火の広がりを防ぐために、幹線道路沿道の緑化と不燃化を促進し、延焼遮断帯を整備していきます。加えて、災害緊急時の速やかな復旧・復興を行うため、自主防災組織の設立と育成を図り、各地域での自主的な防災体制の確立もあわせて進めていきます。
- 災害時にもっとも被害を受けやすい単身高齢者などの災害弱者については、早急に把握を行い、緊急時の通報や避難誘導支援などの体制づくりを行っていきます。

#### 防犯性の高い住まいをつくりあげる

- 都市が成熟し、人の考え方が多様になると、犯罪問題が重要な都市問題となってくるのは先進国の事例からも明らかであり、近年の日本の犯罪の状況を見ても、深刻化していることは確かです。
- 犯罪は生命や財産に関わる問題であり、日野のまちづくりにおいても積極的に取り組まなければならない課題です。
- まずは公共公益施設や道路、公園などを整備する際に、犯罪が起こる環境に着目し、そこにある犯罪要因を除去するなど、防犯の視点を取り入れた施設整備\*を行っていきます。
- 向こう三軒両隣のコミュニティの形成を積極的に推進し、地域の目を養い、あわせて地域住民のパトロールなど地域での防犯まちづくりの取り組みもあわせて進めていきます。

\*透水性舗装

\*雨水浸透マス

\*防犯の視点を取り入れた施設整備

(4) 日野の自然環境の保全・継承を基本とした都市基盤整備を進める

環境負荷の少ない都市基盤整備を進める

- 環境・エネルギー問題が深刻化していく中で、自然環境の保全のみならず、環境への負荷を軽減するようなまちづくりが求められており、これを実践しなければ、日野市民は「ふるさと日野」と胸を張って答えることができません。
- 大規模団地の建替えや、住環境向上のための都市基盤整備や改修にあたっては、環境負荷の軽減、周辺環境との調和、居住環境の健康・快適性を基本とした技術の導入を推進していきます。
- 具体的には、環境負荷の小さな交通を中心としたコンパクトな生活空間の形成を進め、資源無制約のまちづくりから、循環型のまちづくりへの転換を、市民・企業・行政の協働で進めていきます。

環境負荷の少ない住まい方を実践する

- ISO14001の取得に代表されるように、「環境」がまちづくりの大きな柱となっています。また、「環境基本計画」でも約束されているように、ゴミの排出抑制、自然エネルギー※をはじめとした新エネルギーの活用、省エネルギーなどの環境に優しい新たな暮らし方が求められています。
- ディスプレイ※については、使用しないよう普及・開発を行っていますが、一部、使用している家庭もあり、用水の水質悪化が懸念されています。
- これからは、このような環境負荷の少ない住まい方や住まいづくりを新たな日野文化として創りあげ、それを実践する日野人を育成していかなければなりません。

(5) 終の住まいとしての仕組みをつくりあげる

市内で住み替えができるような多様な住まいをつくりあげる

- 市の人口は微増傾向ですが、少子・高齢化傾向があり、高齢社会へ着実に歩みを進めています。その一方で若年ファミリー層の流出が目立ち、人口構成に偏りが生じ、いびつな社会構造となることが予想できます。
- そのため、高齢者が安心して住み続けられる住宅・住環境を整備するとともに、多様な年齢層が日野市内で住み替えができるよう、多様なライフステージ※に対応した住宅供給を推進します。特に若年ファミリー層の持ち家取得のための支援・誘導策を検討していきます。

年をとっても、日野に住み続けられるシステムを構築する

- 高齢社会においては、高齢者は資産があっても、年金収入では生活できないなどの理由から、子どもに引き取られたり、老人ホームに移るなど、住み慣れた日野を離れ、市外へ転居するケースが増えていくことが考えられます。
- 高齢者対応の住環境整備を実施しても、高齢者への経済的支援なくしては、長年の経験の上に成り立っている知恵や技術をもっている高齢者の流出に歯止めをかけることはできません。この高齢者の流出は、日野人・日野文化を衰退を意味します。
- そのため、高齢期を迎えても日野に住み続けることができるよう、高齢者が住んでいる住宅・土地等の資産を担保にして、生活費や介護費等を金融機関や自治体から融資を受け、死亡後、担保となった住宅・土地等を売却して精算するリバース・モーゲージ(逆住宅・土地ローン)※制度の検討を行っていきます。

※自然エネルギー  
 ※ディスプレイ  
 ※ライフステージ  
 ※リバース・モーゲージ制度

IV-2 まちづくり基本計画

2-1. 心地よく、住み続けられる住まいづくりを進める

3) 重点事業

事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(1) 成熟した住まいに磨きをかける	①工業地域・準工業地域及びその周辺を含む住工共存のまちづくり		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>地区計画等による住工混在地域の土地利用整序の検討</li> <li>大規模工場等への特別工業地区の指定検討</li> <li>開発指導要綱の見直しとあわせた工業地域・準工業地域及びその周辺における建築規制等のまちづくり条例の制定</li> </ul>
	②木造密集市街地等の改善	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>日野本町四丁目密集住宅市街地整備促進事業</li> <li>不燃化、共同・協調建替えの促進、狭あい道路等の整備、公園等の整備</li> </ul>
	③建替え相談会の開催		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害時にも安全な住まいづくりについての知識を普及・啓発し、的確なアドバイスを行うための建替え相談会を実施します</li> </ul>
	④大規模団地の建替え・リニューアルの検討		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>保健福祉計画</li> <li>市営・都営・公団の住宅の建替え及びリニューアルと、それにあわせた周辺の住環境整備</li> </ul>
	⑤日3・3・2号線及び日3・3・4号線の整備促進	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>日野の都市の骨格となる日3・3・2号線及び日3・3・4号線の整備を推進</li> </ul>
	⑥生活幹線道路の整備		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通の排除と地域の利便性の向上を図るための生活幹線道路の整備</li> </ul>
	⑦コミュニティゾーンの検討		○	再掲

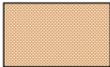
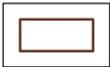
事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(2) 孫が住みたいと思う環境をつくりあげる	⑧都市基盤整備の推進	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基本計画</li> <li>・みどりの基本計画</li> <li>・農のあるまちづくり計画</li> <li>・水辺を活かしたまちづくり計画</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊田南及び西平山地区の土地区画整理事業を推進し、道路・公園・下水道等の都市基盤整備を進めていきます</li> <li>・また、あわせて地区計画を導入し、地域のまちづくりのルールを定めていきます</li> </ul>
	⑨雨水流出抑制のためのルールの検討			<ul style="list-style-type: none"> <li>・健全な水循環の確保、地下水の涵養を進め、また道路冠水や浸水が生じないよう、総合治水の観点から、雨水流出抑制のためのルールを検討します</li> </ul>
(3) 安心して住み続けられる住まいをつくる	⑩公共建築物の耐震性の向上の推進		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・耐震診断の実施や、計画的な耐震補強の実施</li> </ul>
	⑪都市計画道路の整備と幹線道路沿道の不燃化と緑化の推進	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>・避難路及び延焼遮断帯を形成し、災害に強い都市構造を構築するため、都市計画道路の整備を促進し、沿道の不燃化と緑化を推進します</li> </ul>
	⑫防災まちづくり基本計画の策定	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害に強いまちづくりを行うため、災害の危険区域を把握し、必要な施設整備を行い、必要な策が講じられるよう防災まちづくり基本計画を策定します</li> </ul>

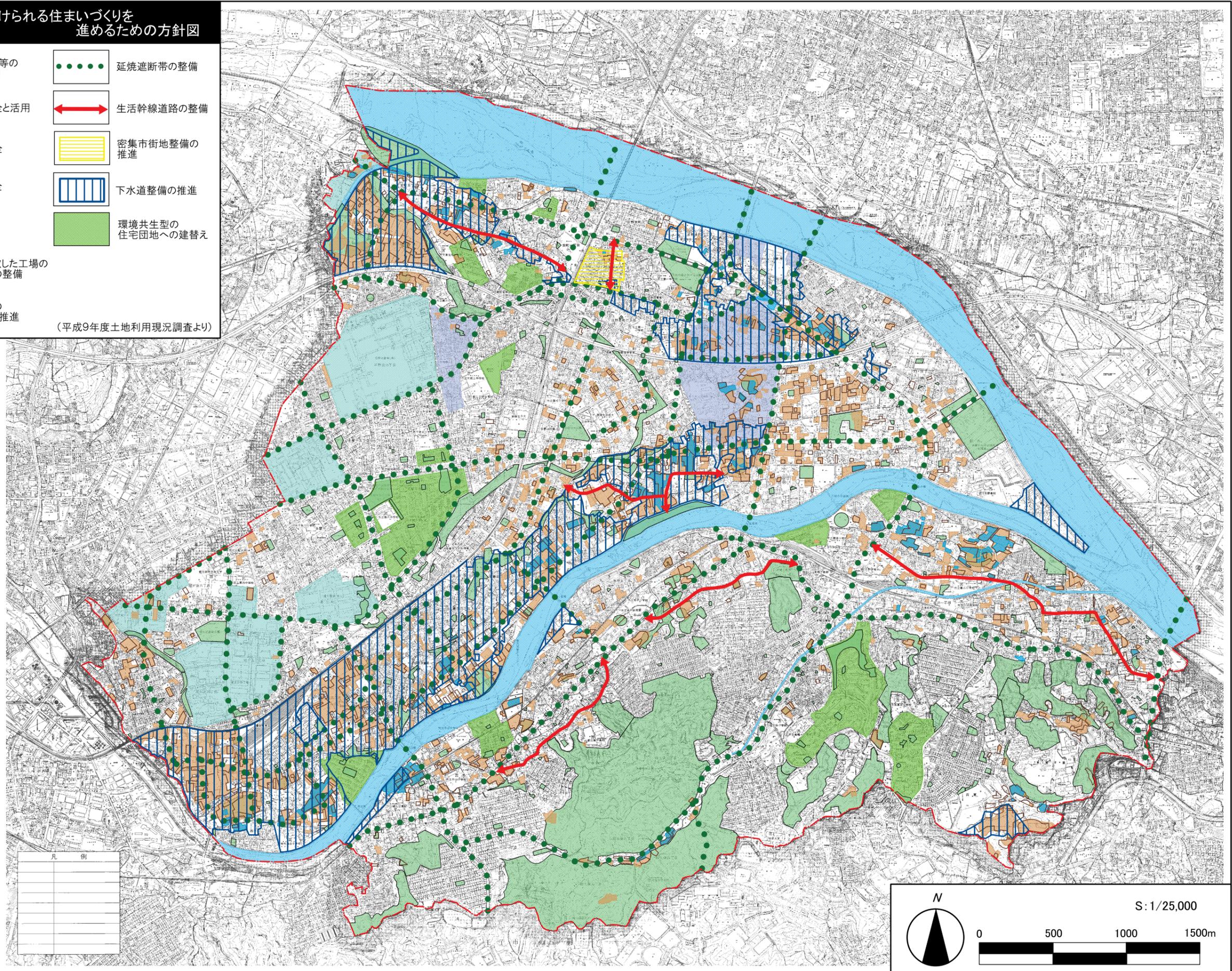
IV-2 まちづくり基本計画

事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(3) 安心して住み続けられる住まいをつくる	⑬地域防災計画の策定		○	・災害後の市民・企業・行政の行動や役割、約束事を記載した、実用性のある地域防災計画を策定します（ハンディ版 地域防災行動計画）
	⑭防災体制の確立支援		○	・災害直後の防災体制を充実し、災害を最小限に抑えるために、地域の防災体制を確立するための支援を行います
	⑮防犯まちづくりガイドラインの作成		○	・犯罪の起きる環境に着目し、犯罪が発生しにくい環境をつくるためのまちづくりガイドラインを作成します
	⑯防犯組織の設立支援		○	・向こう三軒両隣のコミュニティを育成し、地域の監視の目を養い、防犯パトロールなどを行う地域での防犯まちづくりを育成していきます
(4) 日野の自然環境の保全・継承を基本とした都市基盤整備を進める	⑰下水道整備事業の促進	○		・河川や用水などの水質の向上を図るため下水道整備を促進します
	⑱環境共生住宅*の建設促進		○	・環境基本計画 ・環境に優しいまちづくりを実践するため、環境に配慮した省エネルギー住宅の建設及び改善を推進します
	⑲二酸化炭素の排出の低減		○	・新エネルギービジョン ・交通需要管理の構築 ・公共交通システムの整備 ・都市計画道路整備の促進や交差点すいすいプランの推進による渋滞の解消
	⑳公共・民間施設の緑化の推進	○		・環境基本計画 ・生け垣設置に関する補助金の活用 ・地区計画・緑地協定の推進 ・一定規模以上の建築物等の新築や開発時への緑化の義務づけ等の条例の検討
	㉑ゴミの減量化・資源化の推進	○		・環境基本計画 ・ゴミの排出抑制 ・排出源での減量化・資源化の推進 ・資源回収等への助成
	㉒ディスプレイの使用禁止の普及・啓発活動の実施	○		・みどりの基本計画 ・用水や河川の良好な水質及び省エネルギー並びにゴミゼロ社会を目指すため、ディスプレイの使用禁止を普及啓発します
(5) 終の住まいとしての仕組みをつくりあげる	㉓住宅マスタープランの改訂		○	・環境基本計画 ・少子・高齢社会を迎えるに当たって、市の住宅政策の基本目標・方針を定め、それに基づいた施策を実施するための住宅マスタープランの改訂を行います
	㉔住環境整備方針の作成		○	・日野市の住宅市街地の特徴にあわせた住環境整備を行うための住環境整備方針を策定します
	㉕リバースモーゲージの検討		○	・自分のライフステージあわせて、市内で住み替えを行うことのできる仕組みを検討します

\*環境共生住宅

心地よく、住み続けられる住まいづくりを進めるための方針図

- |   |                       |   |                     |
|---|-----------------------|---|---------------------|
|  | 公園・緑地等の<br>保全と活用      |  | 延焼遮断帯の整備            |
|  | 河川の保全と活用              |  | 生活幹線道路の整備           |
|  | 農地の保全                 |  | 密集市街地整備の<br>推進      |
|  | 水田の保全                 |  | 下水道整備の推進            |
|  | 生産緑地                  |  | 環境共生型の<br>住宅団地への建替え |
|  | 周辺に配慮した工場の<br>操業環境の整備 |   |                     |
|  | 住工共存の<br>まちづくりの推進     |   |                     |
- (平成9年度土地利用現況調査より)



## 2-2. たくさんの人・モノ・情報が交差するまちをつくりあげる

## 1) 基本的な考え方

失われた生活空間としての「道」

- 起伏の激しい地形を反映して、日野の主要な交通手段は自動車となっています。しかし、自動車依存型の交通体系は、交通渋滞による交通サービスの低下や、本来、生活にもっとも密着していた生活空間としての「道」の機能が、人から自動車へと移行し、住宅地への通過交通の流入などさまざまな問題を生みだしています。

市民の暮らしを支える生活の舞台装置としての「道」の整備

- 社会が成熟した現在、「道」には、誰もが安全・安心に歩けるユニバーサルデザインの視点、市民の健康意識の高まりからみられる散歩道などのレクリエーション機能、そして、かつてのコミュニケーション空間としての機能が求められています。そこで、道を「生活の舞台装置」と捉え直し、歩行者が主役の道へリニューアルしていかなければなりません。

IT革命により、複雑なネットワークを組んだ市民の都市間移動の増大

- 近年ではIT革命により、雇用形態がテレワーク\*に移行し、市民の移動が減少するという論調がありますが、逆に、主婦や病人を抱えている人や障害者など、今までいろいろな理由で外出できなかった市民が、テレワークで働けるようになり、本社への週1回出勤や、仕事上のキャリアやひらめきを得るために、学校への通学やサークル活動への参加など、移動は増大します。

情報化による移動の増大

- この情報化は、人と人とのコミュニケーションにより、知的・文化的活動を向上させ、経済的価値が飛躍的に増していく傾向から、人々の移動はますます増えていくと考えられます。

増大し、多様化する交通需要に対応した交通手段の用意

- 将来の日野の交通体系は、今後ますます増大し、かつ多様化する交通需要に対し、各々の性格に適した交通手段を選択し、利用しうる総合的な仕組みをつくっていかなければなりません。

たくさんの人・モノ・情報が交差する、懐の深い幹線道路網の構築

- まちの骨格として、たくさんの人・モノ・情報が交流するよう、しっかりとした幹線道路網を整備し、特に、東京都心と八王子を結ぶ日3・3・2号線や日3・3・4号線の広域幹線道路の整備は、日野の生活・産業・観光すべてを支える骨格として、欠かせない道路であるため、積極的に整備していく必要があります。

交通の性格に応じた適切な分離とネットワークの構築

- 通過交通と地域内交通、通勤目的の交通と物流交通など、それぞれの性格に応じた道路網整備を図り、住宅地内への通過交通の排除し、生活空間としての道を取り戻さなければなりません。

主要交通手段の公共交通への移行と質の向上

- 自動車騒音や排ガスなどへ交通公害への対応や、省資源・省エネルギーという観点から、自動車利用を抑制するため、個々の自動車利用から公共交通機関への転換と、そのための公共交通機関の質の向上を図っていく必要があります。

\*テレワーク

IV-2 まちづくり基本計画

2-2. たくさんの人・モノ・情報が交差するまちをつくりあげる

2) 基本方針

(1) 人・モノ・情報がスムーズに行き交うような道路網をつくりあげる

しっかりとした懐の深い交通体系をつくりあげる

都市の骨格となる都市間連絡道路（幹線道路）の充実

- 広域幹線道路である日3・3・2号線、日3・3・4号線を整備することにより、市街地内での通過交通の排除、産業関連の大型貨物車両の分離を図ります。

丘陵部と低地部をつなぎ、市民にサービスを提供する日野環状線の整備

- 丘陵部においては、自然景観の保全に配慮しながら、低地部と丘陵部の主要地域を結ぶ環状線を整備し、地域への主要なサービスを提供する道路としていきます。
- また、この道路は、周辺地域から、日野を通過する交通を集散させる役割を担います。

地域間を結ぶ地域サービス幹線道路の整備

- 日常の移動や生活を支える役割を担う幹線道路については、広域幹線道路や日野環状線などと接続し、生活の利便性を向上させるようネットワークを形成していきます。
- 広域交通機能を果たしている甲州街道、北野街道、川崎街道での通過交通を排除し、沿道の生活に密着した道路としていきます。甲州街道については、かつての街道筋の歴史を感じる歩行者を中心とした道路として整備していきます。

道路機能を高度化していく

- 道路を有効に活用するためには、ボトルネック※になっている渋滞箇所の改善に早急に取り組む必要性があります。
- 特に、交差点を改良し、交通の円滑化を図る交差点すいすいプランによる右折専用レーンの設置に加え、左折専用レーンの設置や時間帯別の車線数の変更など積極的に推進していきます。
- 一番橋付近の立体交差化に伴う拡幅もあわせて検討し渋滞の解消を目指します。

違法駐車を取り締まりを強化していく

- 駅前や交差点周辺において、道路交通を阻害する迷惑駐車は、交通渋滞を招く大きな原因となっています。
- こうした迷惑駐車による渋滞を解消するため、交通の大きな障害になる箇所を中心に違法駐車を取り締まり強化を関係機関に要請していきます。

関係機関と連携して取り組んでいく

- 道路管理者と交通管理者が異なることや、道路が他の自治体にまたがることで渋滞対策を実施する上で障害となっていることがあります。
- 渋滞対策を実行していくために、関係機関と連携して取り組んでいきます。

※ボトルネック

歩行者が主役の道づくりを進める

住宅地内の歩行者中心の道路としてリニューアルしていく

交流拠点における交通体系のリニューアル

- 住宅市街地では、コミュニティの活動拠点や生活拠点をつなぐ生活道路が安全でなければ、地域で支え合う暮らしが実現することは難しく、親密な地域社会の維持と形成は期待できません。
- そのため、それらの生活道路を含む住宅地の中では、路面の凹凸舗装や狭さく、ハンプなどを設け、車の速度や車両数を最小限に押さえ、加えて、地域の人が誇りに思えるよう地区の美観や環境の改善に配慮した、歩行者や地域住民の安全性を最優先に考える『コミュニティゾーン』の形成を進めていかなければなりません。
- さらに、通過交通の流入の排除や、生活道路網と有機的なネットワークを形成するため、幹線道路を補完する生活幹線道路を整備していきます。
- また、ミニバスの運行や、防災上幅員が狭く緊急車両の通行などが困難と思われる生活道路については、その幅員の確保を地域住民と協議・連携して進めていきます。
- 高齢社会や資源・エネルギー問題を勘案し、これからの駅周辺の交通体系として、個々の自動車を最大限便利にしようという考え方を改め、むしろ抑制する方向で考えていく必要があります。
- そのため、楽しく、安心して買い物ができるよう、バス・タクシーを除く一般車両の通行規制や歩車の分離、外部から日野を訪れる人々にも誇れる優れた歩行者主体の道路にリニューアルしていきます。
- また、今後の通勤手段としての自動車利用は、バスなどの公共交通機関に振り替えていきますが、買い物のための来街手段は、依然として自動車利用が続くものと考えられます。
- そこで、駐車場については、フリンジパーキング\*の考え方を基本とし、歩行者の安全性や緊急車両の通行等に配慮し、駅周辺の道路へ、駐車スペースを要所要所に整備していきます。また、駅周辺については、高度利用の観点から駐車場を確保していきます。

\*フリンジパーキング

IV-2 まちづくり基本計画

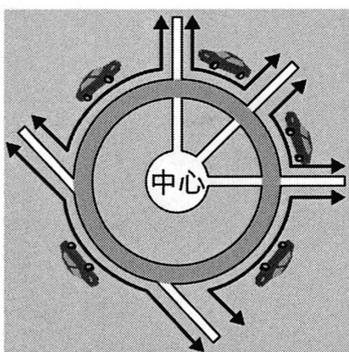
歩行者が主役の道づくりを進める

歩行者優先の道路づくりと歩行者優先道路の整備

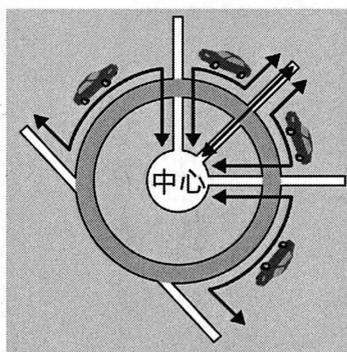
- 日3・3・2号線、日3・3・4号線の広域幹線道路の整備により、現在の自動車主体であった幹線道路の交通量が減少し、道路の機能が自動車から、歩行者へと転換される道路が多くなります。
- このような歩行者主体の道路へと機能転換が予測される道路については、一方通行化、歩道・自転車道の設置、植栽帯の設置、加えてコミュニティの活性化の観点から、安心して立ち話ができるようポケットパークやベンチ等の設置も行い、歩行者を中心とした道路にリニューアルしていきます。
- 候補路線として、交流拠点と、市内の主要な自然環境資源である日野緑地や浅川をつなぐ歩行者優先道路の整備を進めていきます。

安全で快適な歩行者空間の整備

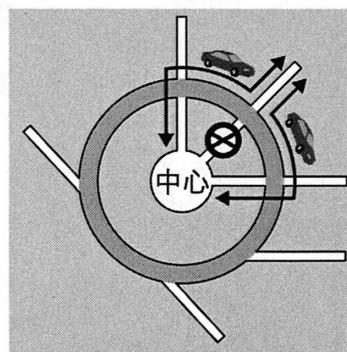
- 歩行者が中心の道路づくりを進めていくために、幹線道路をはじめとして、歩道と車道の分離を推進し、幅員によっては、植栽帯を整備し、歩行者空間の安全性と快適性を確保していきます。
- また、歩道幅員は、左右同幅員にこだわらず、必要な幅員を順次確保していきます。
- 東京都の福祉のまちづくり条例に基づき、歩道の段差解消や視覚障害者が安全に歩ける点字ブロックの設置など、ユニバーサルデザインの視点ですべての道路づくりを進めていきます。
- 各駅周辺では、関係団体と協議の上、交通バリアフリー法<sup>\*</sup>に基づき、重点地区を設定し、早急な実現化を目指していきます。



**【1】 バイパス機能**  
中心に起終点を持たない通過交通をバイパスさせ、中心の交通混雑を緩和する。



**【2】 分散導入機能**  
郊外から中心部への交通を分散導入する。



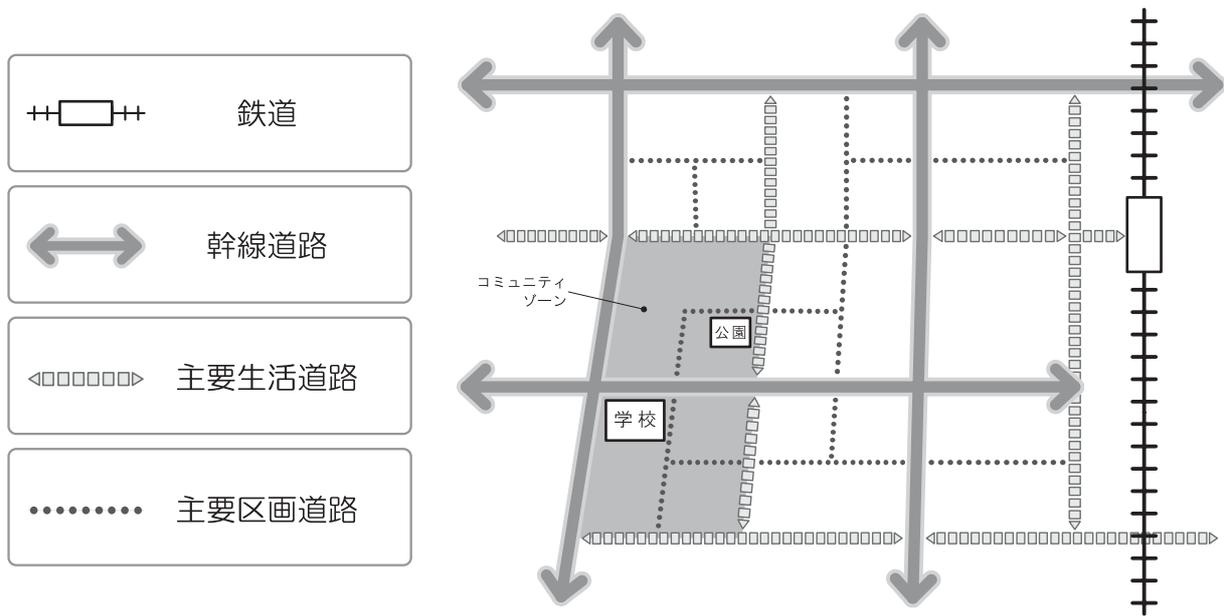
**【3】 非常時の迂回機能**  
災害、事故や大規模な工事規制などで、一部区間の不通、あるいは混雑があった場合などの迂回誘導。

環状線の機能

※交通バリアフリー法

表 目標とする道路機能などのイメージ

道路の段階構成		道路機能	イメージ	幅員イメージ	備考
生活道路	区画道路	・各宅地に接続する最も身近な生活道路であり、歩行者優先を原則とする	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車が5 km/h以内で通行するよう工夫を凝らしていく道路</li> <li>・安心して、子どもが遊んだり、立ち話ができる道路</li> </ul>	4 m	
	主要区画道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車共存道路であり、一方通行が望ましい。</li> <li>・火災などの際に、停車車両などがあっても緊急車両が通行できる道路</li> <li>・概ね250m間隔での配置が望ましい</li> </ul>		6 m	
	生活幹線道路 (主要生活道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身近な交通の中心となる道路、生活サービスの自動車通行の道路であり、歩行者に安全な道路</li> <li>・概ね500m間隔での配置が望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩車の分離や散歩道としての環境整備を積極的に行っていく道路</li> </ul>	8~12m	
幹線道路	地域サービス道路 (補助幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス交通などの市内の地域間交通を支え、安全な生活圏を構成する基本となる道路</li> <li>・概ね1~2 km間隔での配置が望ましい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道内に自転車専用道路と歩道の分離を推進</li> </ul>	12~16m	都市間連絡道路
	都市間連絡道路 (幹線道路)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域的な都市間交通を主とした道路</li> </ul>		16m以上	



●上記表は、あくまでイメージであり、道路幅員に応じて道路機能が確定するわけではありません。幅員に関わらず地域住民が望む道路機能を確保していきます。

## IV-2 まちづくり基本計画

## (2) 公共交通機関を使って市内のどこにでも移動できる環境をつくりあげる

バスが市民の足となるような環境をつくる

- 省資源・省エネルギーへの対応、これから確実にやってくる高齢社会への対応として、交通弱者である高齢者や身障者に対するきめ細かな交通サービスの提供を行うため、その代表的な交通機関であるバス交通について積極的な見直しを行い、バスサービスの向上と利用の促進を図っていきます。
- そのため、幹線バス路線網を補完し、地区ごとのきめ細かいバスサービスを行うため、密度の高いネットワーク化を図った支線バス網を整備していきます。
- 支線バスとしては、丘陵地の細い道や農地が数多く残る農道、住宅街の狭い道でも自由に乗り入れ、ドアトゥドア的なサービスが可能となるようミニバスや、ダイヤモンドバス<sup>\*</sup>の導入を検討していきます。

12の駅、緊密な幹線道路網等、利便性の高い交通環境をもっと利用し、向上させる

- 日野には、緊密な幹線道路網、3つの鉄道の乗り入れと12の駅、バス交通網など、多くの社会資本が蓄積されています。交通渋滞解消や効率的な都市活動を支える視点から、あらゆる公共交通機関を効率的に利用できるようにすることが重要です。
- また、交通渋滞により引き起こされる都市機能や都市環境・地球環境への影響は深刻となっています。今後、持続的発展が可能な都市を実現していくためには、既存の社会基盤を有効活用していくとともに、自動車使用のあり方を抜本的に見直していくことが必要です。
- そのため、主に行政が取り組む道路整備などの「容量の拡大」だけでなく、自動車の効率的な利用や使用の抑制、さらには公共交通等への利用転換など、日野における交通改善の基本的な考え方やその仕組みを総合的・体系的に考える交通需要マネジメント（TDM）<sup>\*</sup>を検討していきます。



ミニバス

ワゴンタクシー<sup>\*</sup>

<sup>\*</sup>ダイヤモンドバス

<sup>\*</sup>交通需要マネジメント（TDM）

<sup>\*</sup>ワゴンタクシー

## 2-2. たくさんの人・モノ・情報が交差するまちをつくりあげる

## 3) 重点事業

事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(1) 人・モノ・情報がスムーズに行き交うような道路網をつくろう	①市内をスムーズに移動できる交通ネットワークの整備	○	●	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境基本計画</li> <li>○日3・3・2号線及び日3・3・4号線の整備促進</li> <li>・日野の都市の骨格となる日3・3・2号線及び日3・3・4号線の整備を推進します</li> <li>○日野環状線の整備促進</li> <li>・沖積低地部・台地部・丘陵部をつなぐ、地域サービス及び周辺市からの交通を集散させる日野環状線の整備を推進します</li> <li>○地域間を結ぶ幹線道路の整備</li> <li>・地域間の連携を深めるため、地域間を結ぶ幹線道路の整備を行います</li> <li>・日3・4・14、日3・4・17、日3・4・22、日3・4・24号線の整備を推進します</li> <li>●生活幹線道路の整備</li> <li>・バス交通の利便性の向上や住宅地内での通過交通を排除するため、生活幹線道路の整備を推進します</li> <li>●道路機能の高度化と違法駐車を取り締まりの推進</li> <li>・渋滞箇所の改善に向けて、右折専用レーンの追加などを行う交差点すいすいプランの推進、違法駐車を取り締まりなどを進めていきます</li> <li>●関係機関との協議の場の設置</li> <li>・道路管理者と交通管理者が異なることなどから、関係機関との協議の場を設置し、交通政策に連携して取り組んでいきます</li> </ul>
	②交流拠点及び生活拠点など駅周辺地域における交通体系の見直し(交通バリアフリー基本構想及び歩いて暮らせるまちづくり構想の策定)		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日野駅改良及び駅周辺地区整備計画策定調査</li> <li>・少子・高齢社会、資源・エネルギー問題を考えると、駅の重要性は非常に高い。そのため、交流拠点及び生活拠点の駅周辺地区交通計画を検討し、実施していきます(自動車交通量の抑制・駐車場の整備等)</li> </ul>
	③道路空間のバリアフリー化		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・保健福祉計画</li> <li>・誰もが安心して外出でき「歩く」ことを中心としたまちづくりを進めていくため、道路空間のバリアフリー化を推進します</li> </ul>
	④駅へのアクセスや通学路等を勘案した歩行者優先道路の整備・拡充		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日3・3・2及び日3・3・4号線など広域交通を処理する都市計画道路の整備により、他の幹線道路において自動車交通量が減少する路線が生じます。その交通量が減少した路線を歩行者中心とした道路にリニューアルします</li> <li>・その第一段として歩行者環状道路の整備及び都道169号線の歩道の拡幅及び一方通行化を検討します</li> </ul>

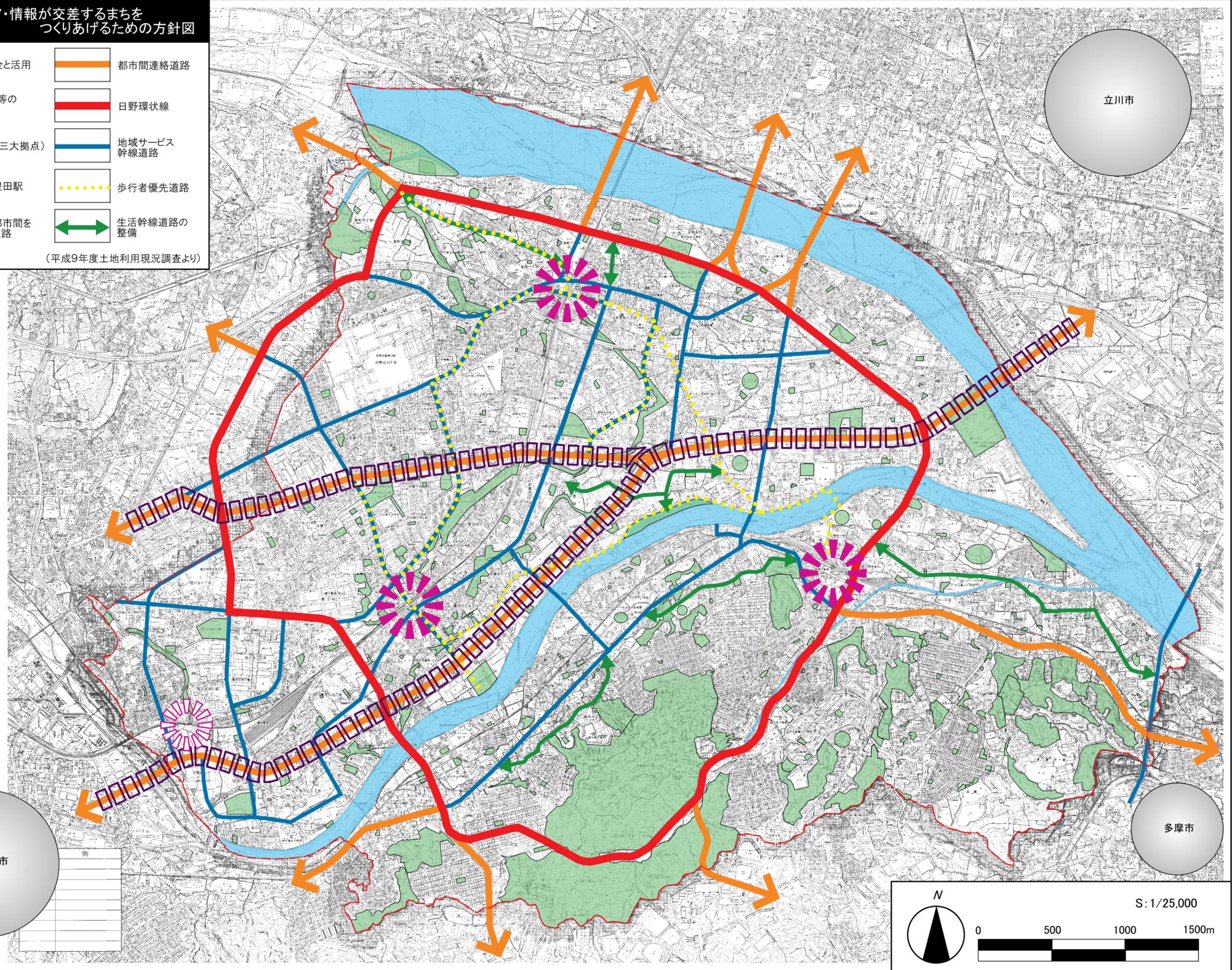
IV-2 まちづくり基本計画

事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(2) 公共交通機関を使って市内のどこでも行ける環境をつくる	⑤バス路線網の整備	○	・環境基本計画	・交通弱者である子供や老人、障害者に対するきめ細かなサービスを行うため、バス路線網の充実・整備を行っていきます
	⑥ワゴンタクシー及びコミュニティバスの導入	○	・保健福祉計画	・丘陵地や住宅街の狭い道でも自由に乗り入れ、ドアトゥドア的なサービスが行えるようミニバスやダイヤモンドバスの導入を検討します。 ・また、先行的にワゴンタクシーの運行を図ります
	⑦交通需要マネジメント調査の実施	○	・環境基本計画	・自動車の効率的な利用や使用の抑制、さらには公共交通等への利用転換など、日野における交通改善の基本的な考え方やその仕組みを総合的・体系的に考える交通需要マネジメント調査を実施します

たくさんの人・モノ・情報が交差するまちを  
つくりあげるための方針図

- |   |                    |   |                |
|---|--------------------|---|----------------|
|  | 河川の保全と活用           |  | 都市間連絡道路        |
|  | 公園・緑地等の<br>保全と活用   |  | 日野環状線          |
|  | 交流拠点(三大拠点)         |  | 地域サービス<br>幹線道路 |
|  | (仮称)西豊田駅           |  | 歩行者優先道路        |
|  | 広域的に都市間を<br>連絡する道路 |  | 生活幹線道路の<br>整備  |

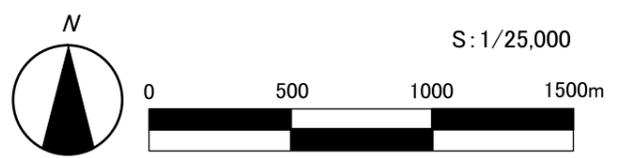
(平成9年度土地利用現況調査より)



立川市

八王子市

多摩市



## 2-3. 一人ひとりが個性を輝かせ、それを認めあい、地域で支え合う環境をつくりあげよう

## 1) 基本的な考え方

希薄となっている  
地域とのつながり

- 市民生活を取り巻く環境が大きく変化しており、市民が限定された自治会などの地域コミュニティ<sup>\*</sup>に帰属する必然性が薄らいでいます。そこで、時代の変化に対応して、コミュニティを再構成することが求められています。

IT革命による時間  
と距離の短縮

- 現代では、最先端の情報は机上のパソコンから取り出すことができ、友人との連絡は携帯電話等でいつでもどこでも可能になりました。その結果、物理的な時間や距離が短くなってきています。

高齢社会に求めら  
れる新たなコミュ  
ニティのあり方

- 乳幼児を抱える子育て世代への支援、高齢者や障害者等の要介護者への支援、地震災害の予防対策の推進、健全な青少年育成への関与、地域の防犯性能の向上や災害発生時の応急対策のための訓練など、地域コミュニティの必要性は増しこそすれ、減ることはありません。

地域コミュニティの  
あり方を問い直す

- 地域住民が求める地域コミュニティの役割を改めて問い直す必要があります。地域ごとに課題は異なっていることから、地域のニーズに対応できる「仕組みとしてのコミュニティ」をつくりだすことが大切となります。

新たな8つの地域  
コミュニティの圏  
域設定

- 既存の自治会等の圏域にとらわれることなく、地域のニーズを捉え、行政サービスを平等に提供できる「8つの地域」を定めます。
- また、この8つの各地域ごとに、将来的には自主運営でまちづくりを進めていくため、コミュニティの核となる施設を最低1箇所は配置していきます。

まちづくりの誘導  
灯となる1地域1プ  
ロジェクトの推進

- 各地域の自主的なまちづくり活動を進めていくため、まちづくりの誘導灯となる「まちづくりプロジェクト」を市民とともに考え、地域別構想において提案しています。行政は、これらの活動を支援し、地域コミュニティの強化を支援していきます。

<sup>\*</sup>地域コミュニティ

IV-2 まちづくり基本計画

2-3. 一人ひとりが個性を輝かせ、それを認めあい、地域で支え合う環境をつくりあげよう

2) 基本方針

(1) 地域コミュニティを見直す

(2) 地域コミュニティが中心となる福祉施策の実施

地域に眠る名人・達人を見つけだす

コミュニティビジネスを創出し、地域サービスの再構築を図る

8地域での具体のまちづくりを進める

目的や役割を持って地域で活動するエリアサークルの集合体からなる地域コミュニティへ再編する

地域コミュニティやエリアサークルの活動の場と機会を確保していく

ひとりぼっちでも心配のない環境をつくりあげる

- 地域にはたくさんの人的資源が眠っています。戦後の高度経済成長期を支えてきた企業人や子育てを終えた主婦の方々など、優秀な技術を身につけた人々がたくさんいます。
- 第二の人生を送る中で、これまで関わることの少なかった地域に社会参画の場を設けることにより、優れた技術や経験を地域に還元してもらうことが期待されます。そこでどのような人材がどのような得意技を持っているかを探していくことから始めていきます。
- これまで行ってきた地域サービスが本当に求められるサービスであったかどうか、ニーズを持つ人によく聞いて点検する必要があります。
- 次に地域のニーズを満たすため、人的資源を組み合わせで新しいサービスを考えます。行政は必要に応じて資金や技術的な面で支援を行い、コミュニティビジネス<sup>※</sup>の創出による地域サービスの再構築を図っていきます。
- 地域別構想で提案されたプロジェクトをきっかけとして、地域主体のまちづくりを進めていきます。
- 行政は、地域の市民やコミュニティ組織が主体的に関わるまちづくりを支援していきます。
- 従来の自治会などの地域コミュニティ主体の組織から、目的や役割を共有するエリアサークル<sup>※</sup>の集合体への転換を進めていきます。
- 行政は、地域レベルで活動する多様なエリアサークルと、全市あるいはより広域的に活動するテーマコミュニティとをつなぐ仕組みを構築していきます。
- 8つの地域毎に地域の拠り所となり、地域コミュニティやエリアサークルの活動拠点となる場と機会を、交流センターを含めて最低1地域に1箇所確保していきます。
- また、この活動拠点は、地域住民による運営を前提とします。
- 地域で発見された名人・達人や、地域コミュニティ、エリアサークルの方々などを中心として、市民による地域の維持・管理・運営を行っていきます。
- 以上の方々が集まる一つのまとまりとして、地域まちづくり広場を位置づけ、この地域まちづくり広場により、地域の維持・管理・運営を行っていくことを検討します。
- また、福祉分野のマスタープランである地域福祉計画を策定し、地域ごとのまちづくりと福祉対策との連携を図っていきます。

※コミュニティビジネス  
※エリアサークル

## 2-3. 一人ひとりが個性を輝かせ、それを認めあい、地域で支え合う環境をつくりあげよう

## 3) 重点事業

事業名	予算化の指針		関連計画	事業内容
	継続	新規		
(1) 地域コミュニティを見直す	①名人・達人発掘事業		○	再掲
	②行政サービスの再検討とコミュニティの役割の検討調査(コミュニティビジネス検討調査)		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>これまで行ってきた行政サービスを再考し、新たな行政サービスの展開します</li> <li>また、この行政サービスのうち、市民で実施可能なものについて検討し、加えてビジネスとして成立するものについては事業化を検討します</li> </ul>
	③地域まちづくり広場の推進・支援		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりマスタープラン策定のために位置づけられた地域まちづくり広場を地域のまちづくり活動の場として継続していきます</li> </ul>
	④地域活動拠点の整備		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりマスタープランにおいて区分された8つの地域ごとに地域のまちづくりを進めていくために、その拠り所となる地域活動拠点を既存施設の活用(小学校の統廃合による空き教室の活用等)も踏まえ整備していきます</li> </ul>
(2) 地域コミュニティが中心となる福祉対策の実施	⑤地域コミュニティのあり方を考える懇談会の設置		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内で多く活動しているNPOや市民団体、趣味などからなるサークル活動などさまざまなコミュニティが存在します。</li> <li>このようなさまざまなコミュニティとの連携による活性化など、地域コミュニティのあるべき姿を議論する懇談会を設置します</li> </ul>
	⑥地域活動拠点の運営に関する検討調査	○		<ul style="list-style-type: none"> <li>地域活動拠点を整備するに当たり、利用する地域住民での管理・運営の実施の可能性を調査します</li> </ul>
	⑦地域福祉計画の策定		○	<ul style="list-style-type: none"> <li>2020年の少子高齢社会を見据え、8つの地域のまちづくりと福祉施策の連携を図るため、地域福祉計画を策定します</li> </ul>

## まち会コラム その2

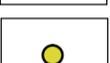
水と緑のある、潤いのある街並みをつくっていきたい。  
農業が活力あるまちづくりが望ましいと思っています。

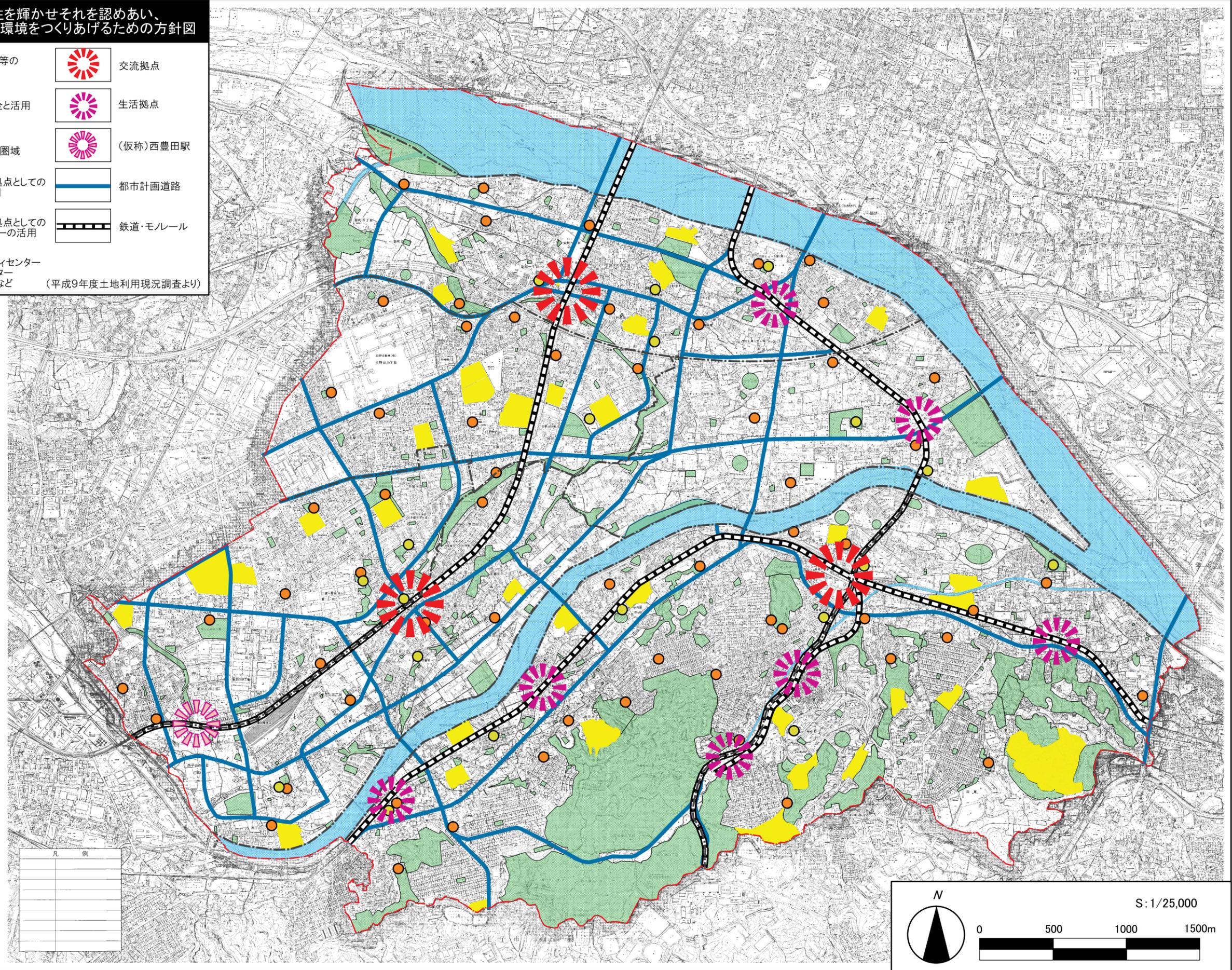
佐伯 義則



絵 山本 由美子

一人ひとりが個性を輝かせそれを認めあい、  
地域で支え合う環境をつくりあげるための方針図

-  公園・緑地等の  
保全と活用
  -  河川の保全と活用
  -  8つの  
コミュニティ圏域
  -  地域活動拠点としての  
学校の活用
  -  地域活動拠点としての  
地区センターの活用
  -  公共施設  
・コミュニティセンター  
・交流センター  
・図書館 など
  -  交流拠点
  -  生活拠点
  -  (仮称)西豊田駅
  -  都市計画道路
  -  鉄道・モノレール
- (平成9年度土地利用現況調査より)



凡	例

