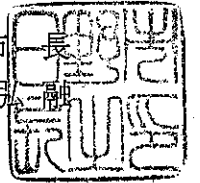


日 野 市 第 60 号
平成 19 年 5 月 8 日

日 野 市
馬 場



中期的な計画の作成にあたっての意見について（回答）

日頃から市行政に対し、ご理解とご支援を賜り、誠にありがとうございます。

一般国道 20 号日野バイパスは、昭和 44 年に事業化し、日野のまちづくりと共に段階的に事業を進めていただき、全線開通を迎えることが出来ました。これまでの順調な事業促進は、相武国道事務所をはじめ関東地方整備局、国土交通省関係各位のご努力の賜ものと厚く感謝申し上げます。

全線開通による効果は、人の移動や物流面での大きな効果はもちろんのこと、生活道路が本来の形に戻ったことや通勤時間の短縮による子育て支援など市民生活の各分野におきましても大きな効果が出てきており道路整備の重要性を再認識したところです。

日野市のまちづくりマスタープランにおきましても日野バイパスや一部事業中である日野バイパスの延伸部（都市計画道路日野 3・3・2 号線）を骨格となる都市間連絡道路と位置づけています。また市の外周を通る都市計画道路を丘陵地と低地部をつなぐ日野環状線と位置付けており、「人・モノ・情報」がスムーズに行き交うような道路網づくりを目指しております。

当市は、これまで都市計画道路の整備に当たっては、”道路づくりは、まちづくりのために”との観点から総合的なまちづくりとしての区画整理事業を積極的に進めてきておりますが、平成 18 年度末の都市計画道路全体の整備率は 53% 程にとどまっております。

今後は、国道 16 号バイパスや八王子南バイパスと一体となって圏央道や中央自動車道等とのアクセス向上を図る日野バイパスの延伸部の早期着工を強く要請いたしたくよろしくお願いいたします。

併せて市内の道路整備を促進するとともに、幹線道路ネットワーク網の早期完成を目指したく、中期的な計画の作成に当たっては特段の御配慮をお願いいたします。

平成 19 年 4 月 2 日付国道企第 114 号にて依頼のありました標記の件につきましては、下記のとおり回答いたします。

記

1. 重点化を進める上で特に優先度の高い政策

① 幹線道路のネットワーク形成

イ. 骨格となる日野バイパスの延伸部（日野 3・3・2 号線）の早期整備

ロ. 南関東地域全体に関する災害応急対策活動の中核拠点である立川広域防災基地へのアクセス導入路である日野 3・4・17 号線は、日野市を含め多摩川右岸の多摩地域においても重要な路線であることから橋梁を含めた早期整備

ハ. 東京都多摩地域の「第三次事業化計画」優先整備路線である、浅川南部地域の幹線道路である日野 3・4・3 号線、環状線（日野 3・4・8 号線）と甲州街道を結ぶ日野 3・4・17 号線、中央自動車道との立体交差である日野 3・4・22 号線、J R 中央線と立体交差し日野バイパスの延伸部に接続される日野 3・4・24 号線の早期整備

ニ. 市内の南北間を結ぶ日野 3・4・14 号線の京王線との立体交差を含めた整備事業の早期完了

ホ. 多摩市との都市間連絡道路である日野 3・2・10 号線の早期整備

- ② 渋滞対策（バイパスの整備・交差点改良など）
- ③ バリアフリー化対策
- ④ 植樹など道路景観の改善
- ⑤ 電線類の地中化
- ⑥ 交通結節点の強化
- ⑦ 日常の暮らしを支える生活関連道路整備
- ⑧ 大気汚染や騒音などへの環境対策（低騒音舗装など）
- ⑨ 歩道空間の利活用（休憩施設の整備など）

2. 効率化を徹底的に進める上で重視すべきこと

- ① 現在ある道路をもっと有効に活用する。（スマートインターチェンジを含むインターチェンジの増設や中央自動車道 八王子～高井戸間の一律料金の廃止など）
- ② 道路の建設や管理にかかるコストをさらに縮減努力する。（工法の工夫や新技術の活用など）
- ③ 沿道の住民やNPOなどが道路の管理にもっと参画できる取組みを行う。
- ④ 道路管理者・占用企業等のさらなる連携

3. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

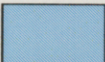
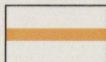
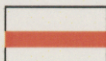
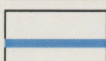
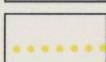
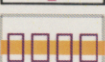
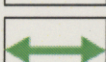
- ① 多摩地区においては、架橋及び幹線道路の整備が遅れており、人口増加及び交通集中する地域としての課題が多く残されたままである。
- ② 社会情勢の変化、急速な高齢化やノーマラゼーションの考え方の高まりによるバリアフリー化、道路施設維持管理といった新たな道路へのニーズや課題が多くある。
- ③ 急速に進む高齢化を考慮した都市の交通体系整備が望まれている。
- ④ 気軽に出かけられるまちづくりとしてのコミュニティバスの活用促進が望まれる。
- ⑤ 高齢化に対応した、バリアフリーやユニバーサルデザインの考え方を徹底する必要がある。
- ⑥ バリアフリーや減災、道路空間の有効活用等の観点からも無電柱化をさらに推進する必要がある。
- ⑦ 区画整理事業により道路整備を促進しており、また地区計画等を設定して地域のまちづくりを行なっている。シーニックバイウェイについては共感しており、沿道、地域、道路が一体となったまちづくりが必要と考える。

- ⑧ 生活道路が抜け道となり問題となっており、幹線道路の早期整備と共に歩車共存道路など、安全で安心できる歩行空間の整備を推進する必要がある。整備においては、交通ネットワークの観点から、広い視野で検討する必要がある。
- ⑨ 道路ネットワークによる交通の分担・分散により景観に配慮した旧街道の歴史的なまちなみ保全や駅周辺の安全・安心な歩行空間の確保等の政策の展開が必要。
- ⑩ 段階的に目に見えるような道路整備を行うことによりその後の事業につながる。
- ⑪ 橋梁や鉄道立体は、渋滞の解消はもとより分断された”まち”の一体化など地域全体のまちづくりとして大きな効果をもたらすため、その事業効果を積極的に評価し優先的に整備する。

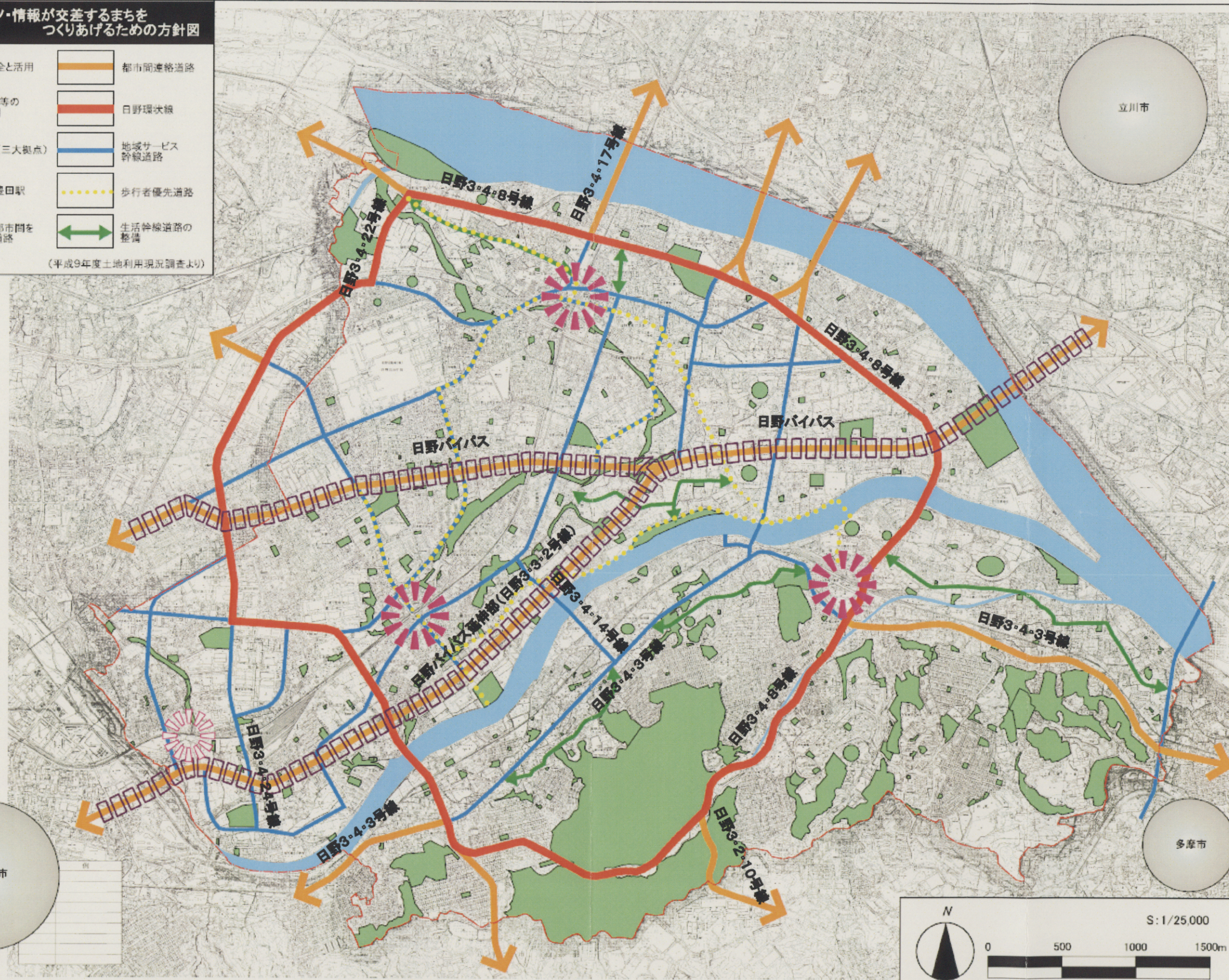
東京都日野市

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

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

(平成9年度土地利用現況調査より)



八王子市

立川市

多摩市

