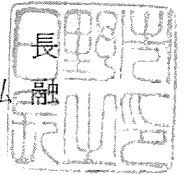




日 ま 都 第 349 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

日 野 市 長
馬 場 弘 融



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（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。

平成19年3月の一般国道20号線日野バイパス全線開通後1年半が経過し、沿道商業施設の出店が進むなどバイパス沿道にふさわしいまちなみ形成が図られてきています。

全線開通は、東西方向の交通分散による甲州街道の混雑緩和や沿道環境の改善が実現しただけではなく、①人の移動や物流面、②生活道路が本来の形に戻ったこと、③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、多くの市民から好評を得て、効果が広範囲に及んでいることから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（日野都市計画道路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19年度末の都市計画道路全体の整備率は53%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、新たな中期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20年9月19日付国道企第37号にて依頼のありました標記の件につきまして、回答いたします。

(幹線道路ネットワークの構築)

- ・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、人口増加及び交通渋滞が多く発生する地域としての課題が多く残されたままである。
- ・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、安全で安心でできる歩行空間の整備を推進する必要がある。
- ・道路ネットワークにおいては、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。
- ・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。

(少子高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成)

- ・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。
- ・気軽に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。
- ・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。
- ・バリアフリー、道路空間の有効活用等の観点から無電柱化をさらに推進する必要がある。
- ・無電柱化を促進するため、補助金等の財源が必要。

(防災)

- ・震災時における防災性の向上、延焼防止に寄与する都市計画道路の整備
- ・防災、減災面等で大きな効果を発揮する無電柱化の促進

(まちづくり)

- ・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。シーニックハ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。
- ・区画整理事業を早期に実施するため、公共施設管理者負担金の早期投入が望まれる。

(環境)

- ・水、緑豊かな空間の保全・創出を図り、快適な都市環境を形成していく必要がある。
- ・CO₂の削減へ、渋滞対策や街路灯の省電力化、照度改良による設置本数の削減などの施策を講じる必要がある。
- ・道路資材の更なるリサイクルの促進による環境負荷の軽減

(新たな課題等)

- ・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や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。
- ・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～高井戸間の一俣料金の廃止、高速料金の引き下げなど)
- ・道路の建設や管理にかかるコストをさらに削減努力する。(工法の工夫や新技術の活用、更なる材料のリサイクルなど)

(事業手法、評価)

- ・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。
- ・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。

②-1 地域の現状と抱える課題

○現状	○課題
■都市計画道路整備 ・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いる。都市計画道路の整備効果は、多方面に広がっており、多くの市民から好評を得ている。 ■国道20号日野バイパス延伸の整備 ・日野市では、平成19年3月24日に全線開通した一般国道20号日野バイパス及び平成17年度に一部事業化された日野バイパス延伸部の整備を都市計画、都市骨格形成の柱である重要路線と位置づけ、早期整備を目指している。 ■区画整理事業 ・日野市では、平成19年3月24日に全線開通した一般国道20号日野バイパス及び平成17年度に一部事業化された日野バイパス延伸部の整備を都市計画、都市骨格形成の柱である重要路線と位置づけ、沿道の基盤整備を一体的に進めるため土地区画整理事業を進めています。 ■歩道空間の確保 ・平成12年に施行された交通バリアフリー法に基づき基本構想を平成17年に策定している。基本構想では、市内12駅のうち日野市の三大拠点であるJR日野駅・豊田駅、京王線及び多摩都市モノレールの高幡不動駅と京王線百草園駅の4駅を重点整備地区として指定し、バリアフリー整備を進めている。 ■気軽に外出できるまちづくり ・日野市では、交通空白地域の解消や高齢者等の外出意欲向上の観点からコミュニティバス7路線およびワゴンタクシー2路線を運行している。	・平成19年度末の都市計画道路全体の整備率は53%にとどまっている。 ・日野バイパス延伸の全長5.3kmのうち、平成17年度に3.8km区間について事業化したのが、道路ネットワーク網の構築には全線を整備する必要があることから、未事業化区間の早期事業化及び事業区間の早期整備が望まれる。 ・日野バイパス延伸部沿道の土地区画整理事業の進捗率は、一番進捗している豊田南土地区画整理事業(区域面積:87ha)で約4割、西平山土地区画整理事業(区域面積:91ha)に至っては、1割にも達しておらず、まちなみ形成の骨格となるバイパス整備の遅れが、地域づくり・都市づくりの進捗に大きな影響を与えています。区画整理事業を早期に実施するため、公共施設管理者負担金の早期投入が望まれる。 ・本格的な高齢化社会の到来やノーマライゼーションの考え方の広がりにより交通結節点である駅及び駅周辺のユニバーサルデザインによるまちづくりが必要となっている。このような中、基本構想で重点整備地区として指定していない駅及び駅周辺や駅周辺以外でも、通学路や福祉施設周辺など安心して歩ける歩行空間の確保が求められている。社会情勢等から現在ある道路の有効活用の重要性が増しており、歩行空間の確保には無電柱化を促進する必要があるが、財源の確保が課題となっている。 ・高齢化に伴い市内全域で公共交通の更なる充実が求められているが、特に丘陵地においては高齢化が他の地域より進んでいる状況もあり気軽に外出できるまちづくりの構築が求められている。

◎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. 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

①しっかりとしたこころの深い交通体系をつくりあげる

・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国道20号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(幹線道路)として充実。

・丘陵地と低地部をつなぎ、市民サービスを提供する日野環境線の整備。

・地域間を結ぶ地域サービス幹線道路の整備。

(実現するには)

・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。

・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。

②歩行者が主役のみちづくりを進める

・住宅地内の生活道路を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

・歩行者優先の道路づくり

・安全で快適な歩行空間の整備

・電線類の地中化

2. 公共交通機関を使って市内のどこにでも行ける環境をつくりあげる

①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障害者に対するきめ細かな交通サービスをを行うため、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る。

②鉄道12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

・幹線道路網、3つの鉄道の12の駅、バス交通網など、多くの社会資本を活用し、公共交通機関を効率的に利用できる環境の整備を目指している。

今後の道路行政についての意見・提案

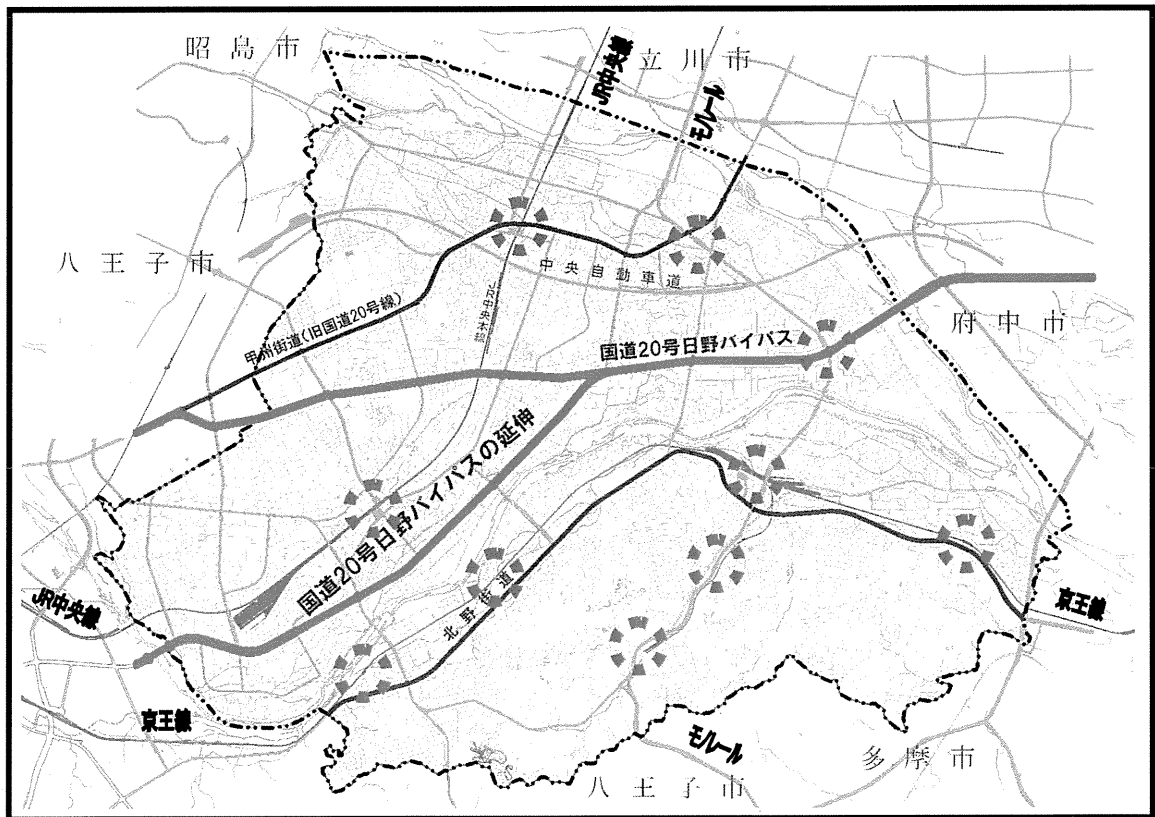
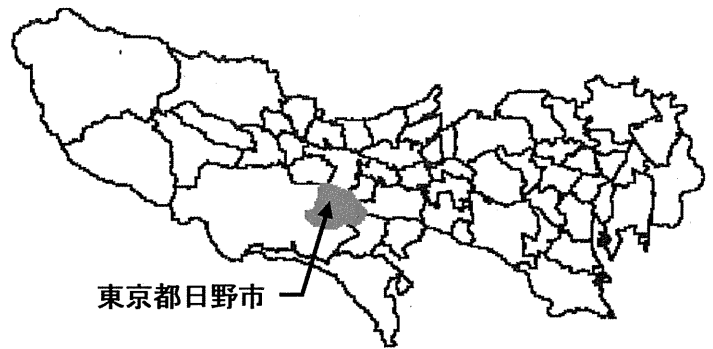
(3)道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

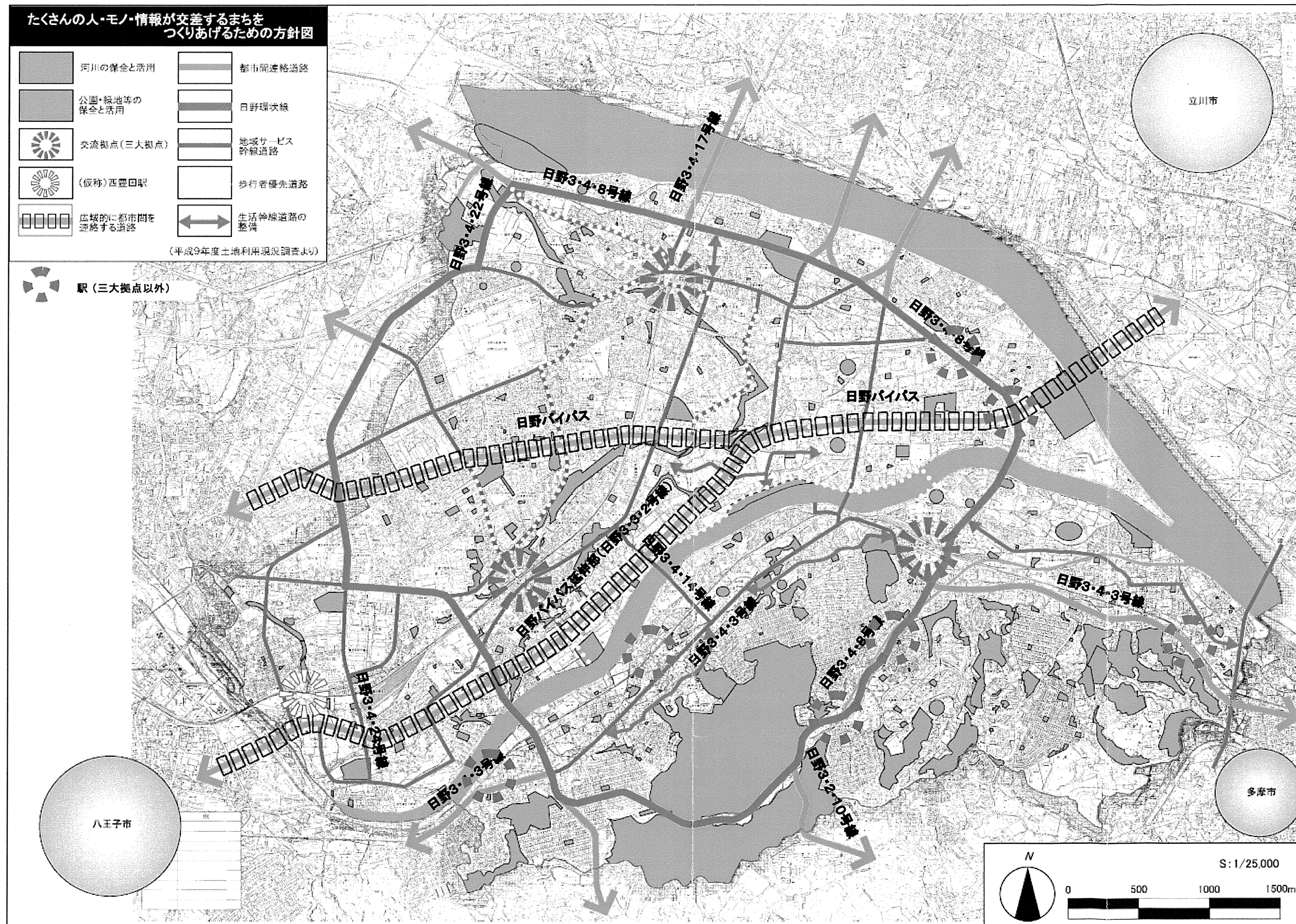
様式 ④

東京都日野市

重点事項	代表事例	期待する効果や評価等	その他
1.地域活力の向上	国道20号日野バイパス延伸部の早期整備	・道路ネットワークの骨格形成 ・区画整理事業によるまちづくりの推進 ・活力ある地域社会の形成 ・交通渋滞の緩和 ・道路沿道環境の改善 ・CO2の削減 ・交通事故の減少	○その他
2.少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成	日野市交通バリアフリー基本構想の実現	・高齢者、障害者、子育て世代の外出意欲の向上 ・歩行空間の安全性向上 ・交流の場の創出 ・活力ある地域社会の形成	
3.良質な景観の形成	日野宿通り周辺再生・整備基本計画の推進 基本理念：日野宿をみずとみどり歴史の街に再生する。 (主な整備項目)・蔵や古い建物を地域の宝として保存・活用する。 ・甲州街道沿いの歴史的街並みの修景の統一を図る。 ・甲州街道を歩行者優先のみちとして見直す。 ・観光客が回遊できるような散策ルートを複数設定する。 ・暗渠となっている水路を開渠にする。	・歴史を生かしたまちづくり ・歩いて楽しめるまちづくり ・潤いを感じるまちづくり ・賑わいのあるまちづくり	
4.都市交通の快適性、利便性の向上	中央自動車道石川PAスマートインターチェンジの設置検討	・高速の利便性向上 ・地域活性化の支援 ・災害時の代替機能 ・地域医療への貢献 ・情報発信の場としての活用	

東京都日野市

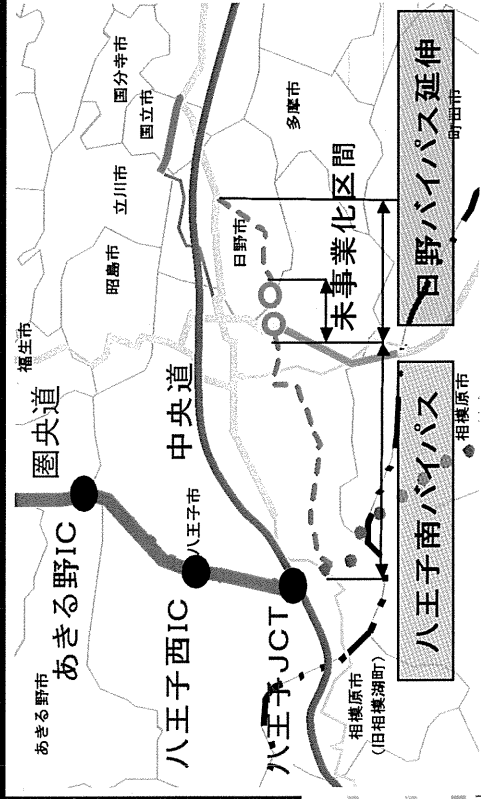




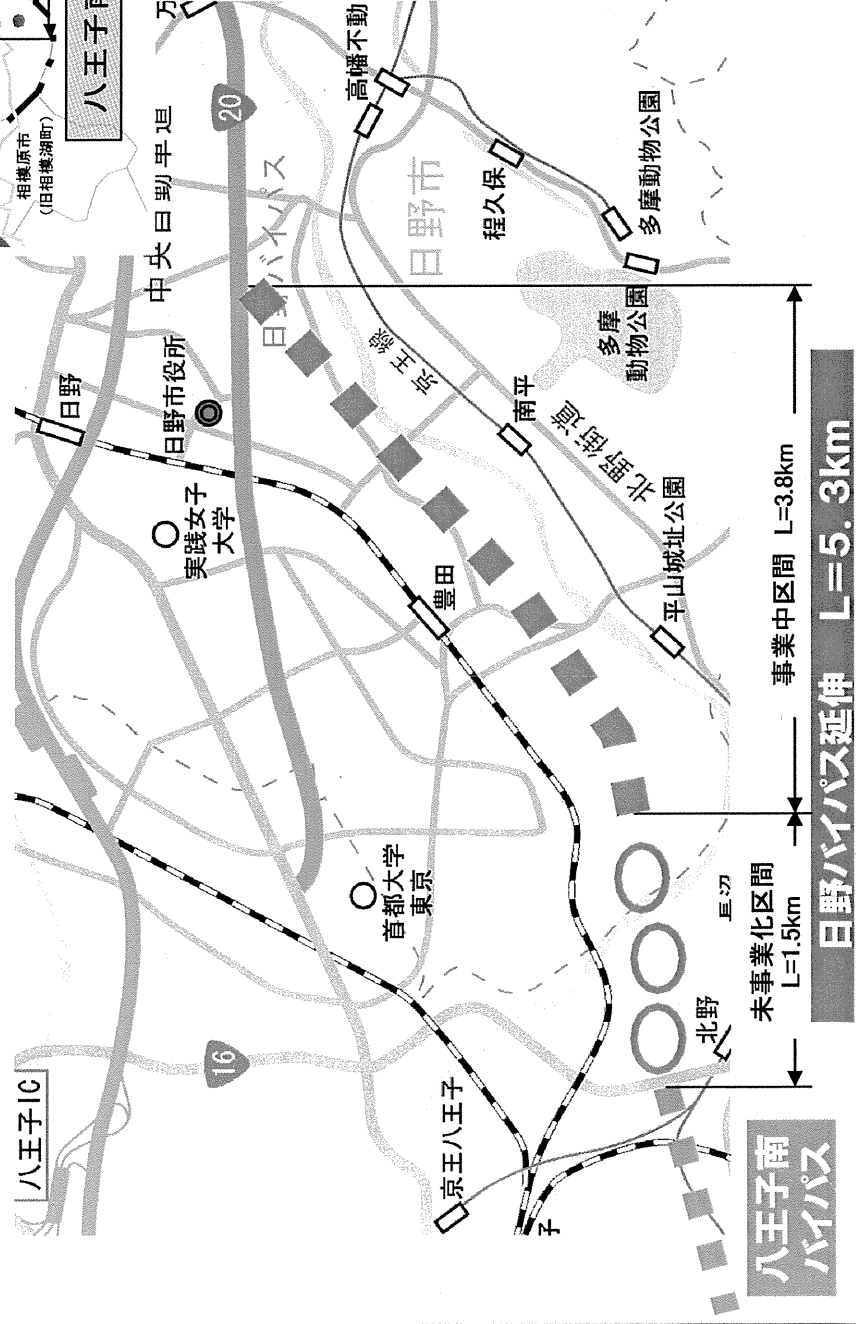
1. 地域活力の向上

◎国道20号日野バイパス延伸部の早期整備(平成17年度新規事業化)

・マスタープランでも日野バイパス及び日野バイパスの延伸部を骨格となる都市間連絡道路と位置付けており、たくさんの人・モノ・情報が交差するまちづくり方針実現には、早期整備が必要。



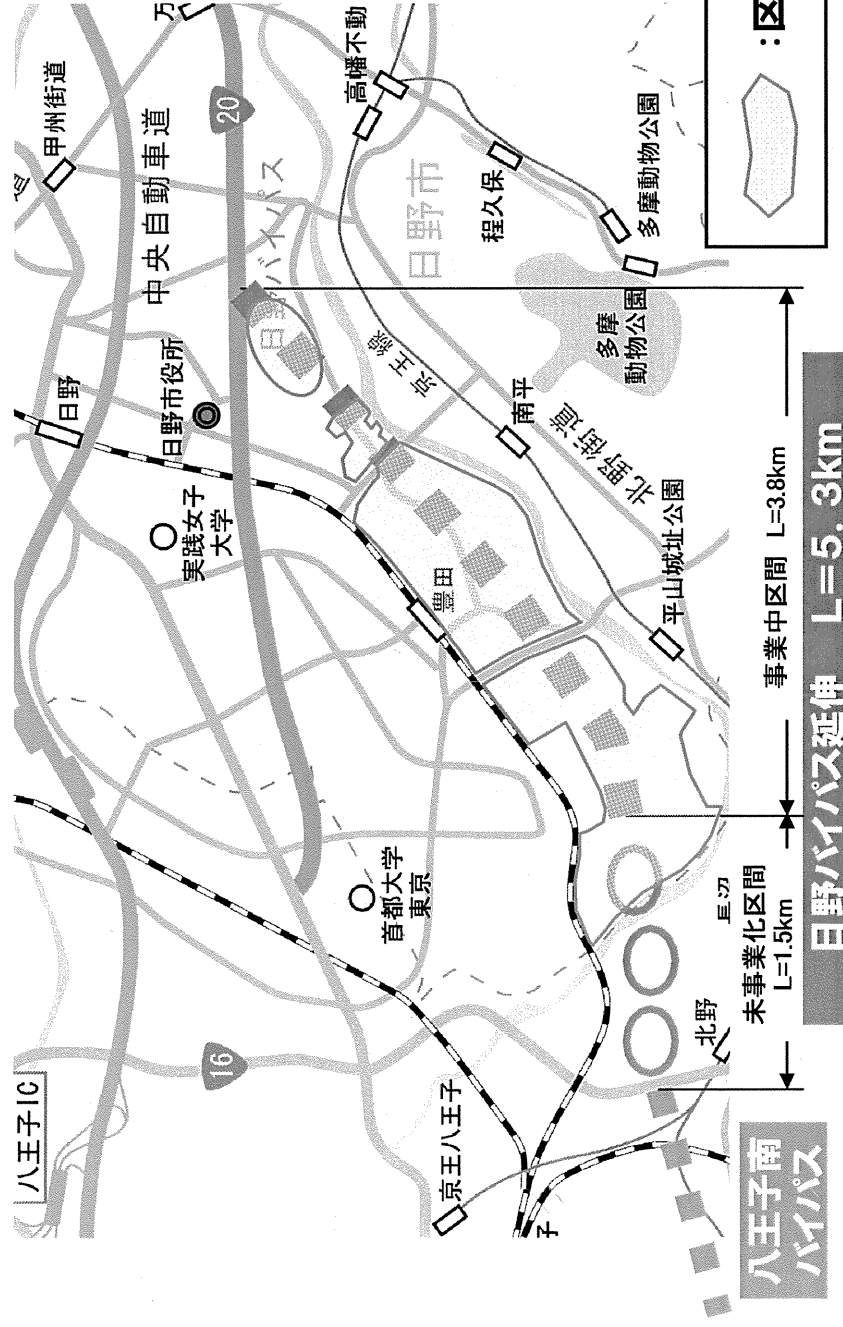
- ・甲州街道や北野街道等の交通渋滞緩和や沿道環境の改善に寄与する。
- ・国道16号バイパスや八王子南バイパスと一体となつて圏央道や中央自動車道等へのアクセス向上



日野バイパス延伸 ～バイパスと一体となった「まちなみ」形成～

日野バイパス延伸部は、計画中を含めると延長の約9割が土地区画整理事業区域となっており、日野市の骨格道路であるバイパスを中心とした「まちなみ」形成が図れる。

現在3地区が事業中で、1地区が計画中です。これら4地区の面積の合計は、200haを超え道路、公園、水路等の整備を行うとともに、それぞれの地域の特性に応じ、今ある自然環境についてもできる限り考慮し、安全で快適なまちづくりを目指しています。



2. 少子・高齢社会に対応した子育て環境、バリアフリー社会の形成

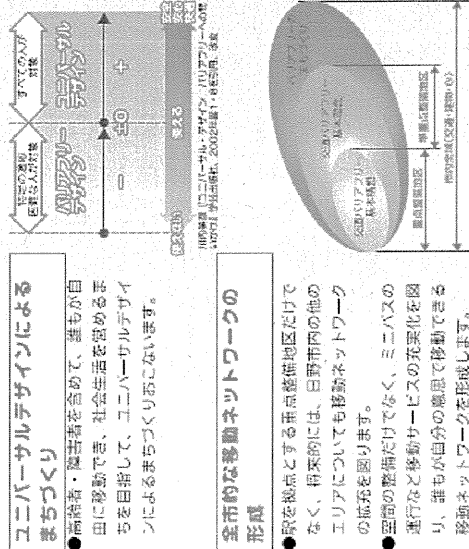
◎日野市交通バリアフリー基本構想の実現

「日野市交通バリアフリー基本構想」(平成17年8月策定)

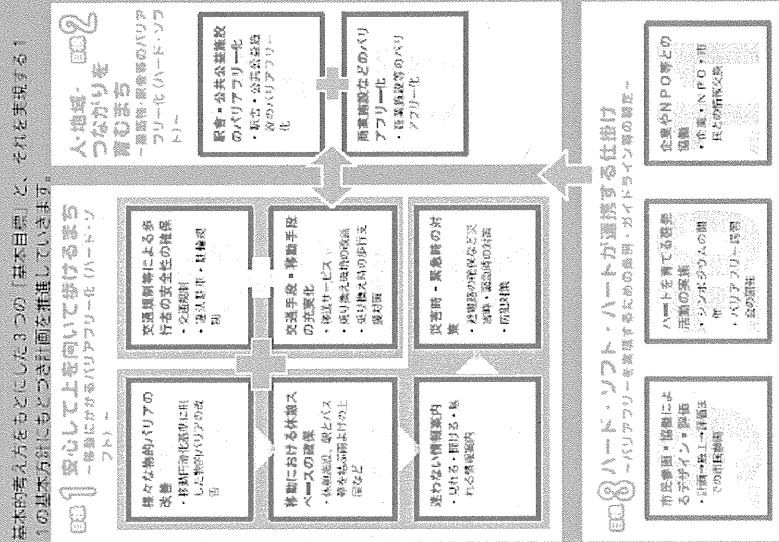
・交通バリアフリー法に基づき、日野市のバリアフリーに関する目標や方針を示すとともに、日野駅・豊田駅・高幡不動駅・百草園駅周辺において、バリアフリー化を重点的に推進するための施策を示すもの。

日野市交通バリアフリーの基本的考え方及び基本目標と基本方針

3. 日野市交通バリアフリーの基本的考え方



4. 基本目標と基本方針



・本格的な少子・高齢社会の到来

・ノーマライゼーションの理念の浸透

更なる少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成が重要

基本構想の実現

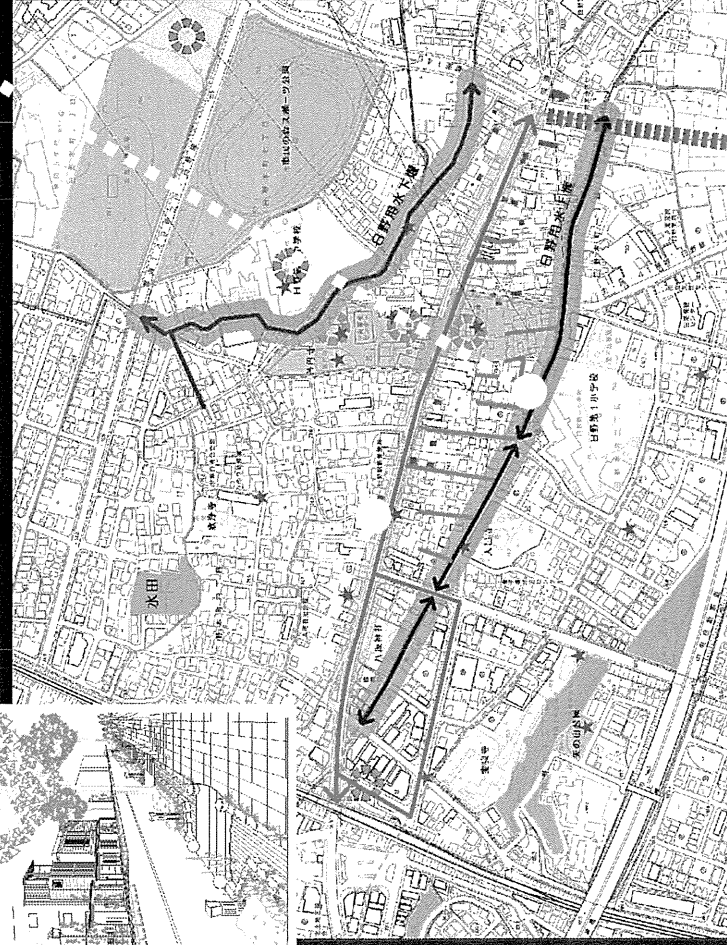
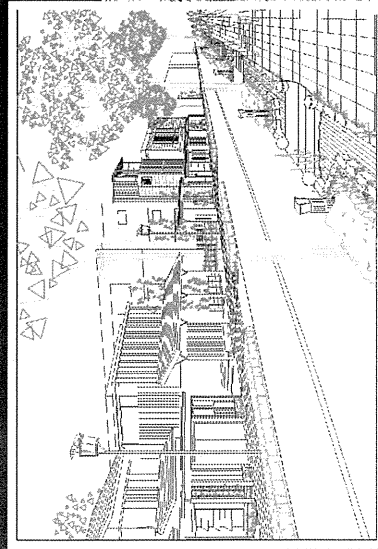
3. 良好な景観の形成

◎日野宿通り周辺・再生基本計画(平成18年3月)の推進

■整備テーマ

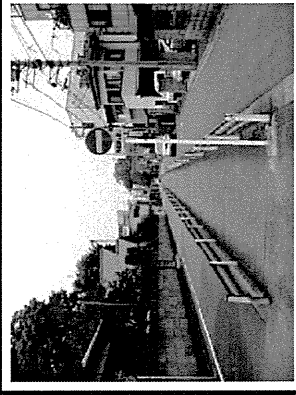
1. 甲州街道を幕末・明治・大正期を意識した街並みと道に再生する
2. 水路を生かしたまちづくりを行う
3. 日野宿本陣・日野図書館・(仮称)日野宿交流館等を結ぶ観光ルートづくり(水・緑・間の道を生かす)

甲州街道街並みイメージ

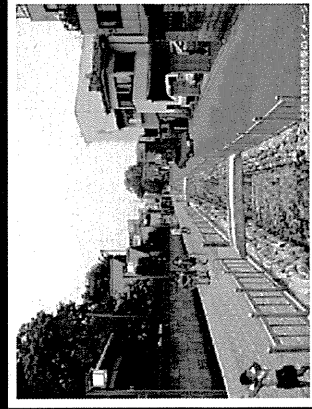


水路を活かしたまちづくり

現状

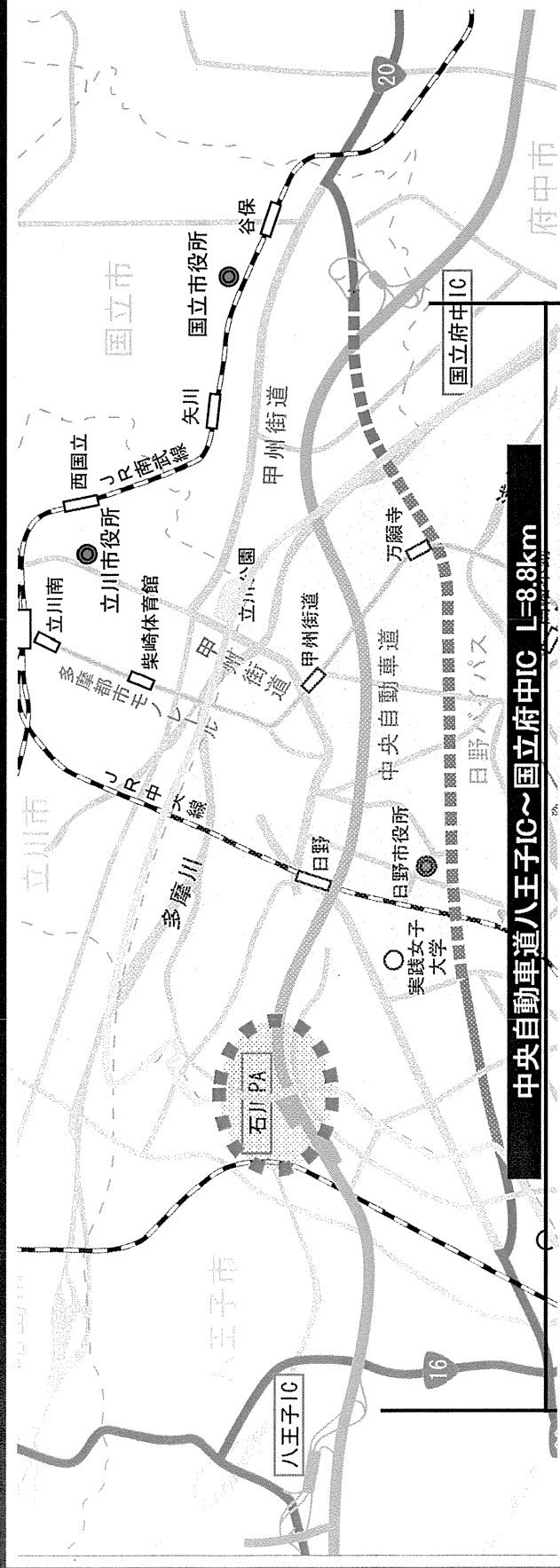


整備計画

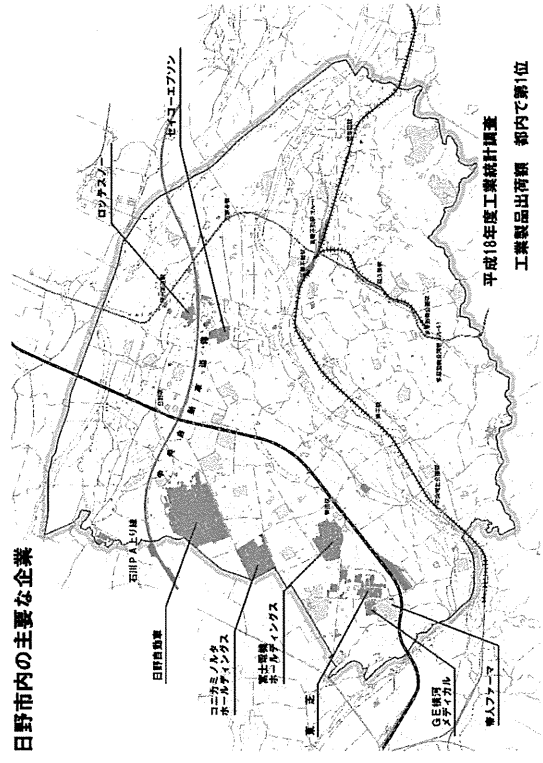


4. 都市交通の快適性、利便性の向上

◎中央自動車道石川PAスマートインターチェンジの設置検討



日野市内の主要な企業



平成18年度工業統計調査
工業製品出荷額 都内で第1位

- ・高速道路が通過する市町村の約3割には、インターチェンジが無く、通過のみ。日野市も該当。（日野の市域には、ICは無く、八王子ICと国立府中IC間に位置している。）
- ・既存施設の有効活用や高速道路の利便性の向上、地域生活の充実、地域の活性化などスマートインターチェンジの効果が期待できることから設置の可能性について検討を行っている。
- ・市内には、優良企業が多く立地。（工業製品出荷額は、都内で第1位）