

第 1 回コア会議 議事要旨

1. まちづくりマスタープランの検討体制・進め方

- 資料 2 について、各検討体の関係が分かるように図示すると良い。(地域別意見交換会、テーマ別意見交換会からコア会議に向けた矢印等を引くなど)
- 各会議の実施回数について、コア会議で要検討。
- 国の法律改正(生産緑地法や都市計画法)等の動きを見据え、この先の社会の大きな流れ(2022 年問題 等)についても共有した上で検討を進めるべき。
- 今後は 5 年など短いサイクルでの計画の見直しが必要であり、今回の計画改訂と合わせて次の更新時期も考慮しながら検討を進める必要がある。

2. 上位計画について

- 総合戦略、KPI 等との内容の整合について、現行計画の方針と大きく変わらないため大きな調整は必要ないと考えている。
- 都の都市計画区域マスタープランやグランドデザインをもっと活用すべき。
- 東京都は、グランドデザインの策定後に都市計画区域マスタープランの改定を控えている。自治体からのインプットを受ける部分も大きいので、入れ込んでいきたい内容を整理しておく必要がある。

3. 現況について

(共同住宅の空室率)

- 共同住宅の空室率の把握について、総務省統計局が推計値として公開しているデータは存在するが、日野市独自で調査したデータは無い。

(利用圏域)

- 施設等の利用圏域について、高齢者等への影響を踏まえ傾斜を考慮して分析すべき。
- 歩いて出かける距離は、高齢者で 300m、要支援者等で 100m くらいだと言われており、少なくとも 300m 圏域の図で検討する必要がある。
- GIS を使った分析だけでなく、地域別意見交換会で意見を聞くこともできる。

(広域的な分析)

- 周辺都市がどのように駅前を考えているかということを分析し、都市間競争を考え、日野が生き残っていく方法について考える必要がある。周辺都市の情報や需要について情報収集をした上で戦略的に考えていく必要がある。
- 再生の要素として大きいのが圏央道やリニアであり、周辺市ではそういった部分を考えながらまちづくりをしている。日野市もその辺りの影響も考慮しながら検討を進める必要がある。また、目標だけではなく、計画の中での落としどころや手段について議論を進めるべきである。大きな目標や方向性は変えずに、手段についての意見出しを行う必要がある。
- 市内の行動だけで考えるのではなく、周辺市への買い物など、広域的な視点で考えることも必要である。居住者のリアルな視点で相互利用の状況を踏まえると、現状では空白地帯となっている地域が、実は空白地帯ではないかもしれない。

- 周辺市との関係において、周辺の大学との関わりや通学状況なども踏まえた分析が必要である。
- 圏央道等を考慮した広域的な視点での日野市の位置付けや、市内だけでなく大学を始めとする周辺市の施設等との関係について、今後整理が必要であり、その辺りの資料があるともう少し戦略的な議論ができる。

4. まちづくりマスタープランの考え方・基本理念

- 資料1「3. 日野市まちづくりマスタープランの特徴」部分、「どのように暮らせるのか」ではなく「どのように暮らすのか」ではないか。市民が主体性をもって考えいく姿勢が必要である。
- 「暮らしの価値を高める」というキーワードが挙がっているが、「活力を高める」という考え方も必要ではないか。地元の意見だけではなく、市の姿勢も示す必要がある。
- 都も国も方針を示せていない。だからこそ日野市で頑張るしかない。日野市に住みたいと思ってもらえるようになることが最も重要である。
- 計画をつくるだけでなくアクションを起こすことが重要である。市としての方針を行動に移すべきである。例えば山形県の金山町などは小さな町であるが、いかに快適に暮らせるかということを町全体で考えている。

(可変性を持ったマスタープラン)

- 今後の社会情勢が見通せない中で、様々な変化に対応できるように可変性を持たせておくことも重要である。

(社会変化への対応)

- 自動運転や小型自動車など、将来的な社会変化へ対応していく必要がある。特に丘陵部地域で普及すれば、土地の資産価値も変わってくる可能性がある。
- 計画へ反映することは難しいかもしれないが、冒頭で新しいモビリティへの対応や活用について、何らかの考えを示しておくが良い。他の自治体でも話題に挙がっており、ランドデザインの中で検討することも考えられる。

(地域コミュニティの重要性)

- 地域コミュニティの重要性を計画の中でわかりやすく説明できると良い。

(地域活動を後押しできる計画)

- 地域で活動する際にネックになるのが行政と法律である。地域で起こしたい活動を邪魔しないようにする必要がある。

(施設の位置付け)

- 日野バイパス沿道にあるJAの施設については中心的な施設になると考えられるため、都市計画の中でもきちんと位置付けをしておくべき。

5. 土地利用について

(日野自動車等の今後の方針)

- 日野自動車が土地を手放す確証がない段階で、撤退を前提とした準備をやり過ぎるのもいがか。
- 具体的な方針を計画に記載する訳ではなく、土地利用転換を行う半年～1年前には届出をするように企業にお願いをしておくなど、動きがあった際に対応できるように備えておく。
- 大規模な土地利用転換を行う場合は“特別な協議が必要なエリア”として位置づけておくなど、

現段階では決めきれない部分については、必要な時に実行できるように準備をしておくことが重要である。

- 企業の出方を伺うのではなく、産業分野の夢を都市計画マスタープランに謳ってもよいのでは。活力ある都市を目指すための方針など、日野市としての方針を明確に持つておく必要がある。地域別意見交換会等での地元の方からの意見も上手に汲み上げていけると良い。
- 日野自動車の跡地をトヨタが研究開発の機能として活用することもアイデアとして考えられるため、そういった働きかけを市から行ってみてはどうか。
- 多摩テック跡地について、土地利用としては大学を考えており、市としては明治大学に来てもらうことが一番良いが、ここ3年間三菱商事と明治大学が係争中である。
- 大学はステークホルダーとして重要であるため、つながりを持つておくことは必要である。

6. その他まちづくりについて

(丘陵部地域)

- 丘陵部地域では、バスの運行本数を増やしてほしいという意見が高齢者から挙がっている。高齢者には自宅から出先までの交通手段が必要であり、その点が解決されれば商業地がどこであっても出かけられる。
- 現行計画では、日野駅、豊田駅、高幡不動駅の3駅を中心として考えているため、地域によってはバスが通らない場所もあり、バス路線については課題がある。
- 丘陵部などに自動運転特区などを指定するチャレンジをしてはどうか。

(農地)

- 後継者のいる農家に対しては様々な対策をするが、後継者のいない生産緑地のような農地には何の対策もしないため、区画整理をしなければならないといった状況に陥る。今回の法改正を理解した上で考え方についても整理する必要がある。

(公園)

- 使われている公園と使われていない公園があるため、利用実態を把握し、使われていない場所は処分し、農地など本当に残したい場所にそのお金を使うなどを考えるべきではないか。
- 利用されていない公園をきれいにして市民の方に出歩いてもらうことや、公園を利用してもらうことでコミュニティを活発にしたりするようなことを仕掛けられるのではないかと考えている。
- 今後、都市公園法も改正されるため、地域イベントを活発に行っていくことも考えられる。

(日野駅周辺)

- 資料4「歩きたくなるまち」という言葉は魅力的であるが、日野駅前には現状で歩きたくなるまちになっていないため、もう少しスムーズに移動できるようになると良い。史跡など、点在する資源も活かしきれていない。

(高幡不動駅前周辺)

- 高幡不動駅前の未利用地の土地利用についてはどのように考えているか。京王線の高尾山口駅前のように温泉を整備できると良い。
- 京王電鉄の土地であり、内容は決まっていない。京王電鉄と話し合いは行っているが、具体的な土地利用についての協議はしていないため、今後、市民の意向なども伝えられると良いと考える。

7. テーマ別意見交換会のテーマ

- 地域の持続性という視点ではこの5テーマで良いが、日野市を発展させるという視点で考えると「日野市の活力あるまちづくり」というテーマでも検討すべき。
- 発展についても様々な解釈があるため、経済成長なのか、GNHのような心豊かに暮らせることなのか、その辺りの議論は必要である。
- 現行計画では、ものづくりの企業への支援を推進しており、日野市は工業都市として発展してきたが、大企業が撤退など、実態は変わってきているため考え方を変える必要がある。
- 資料5の中で、「就業者数の減少、産業の流出」や「工業の撤退」といったキーワードが挙げられており、委員の皆さんも重要な課題として認識しているかと思われるので、議題として取り上げるべきだと考える。もしくは新たにテーマとして設定しても良い。工場の撤退については止む負えない部分もあるが、跡地の土地利用について戦略的に考える必要があり、それは都市計画マスタープランの重要な役割の一つである。市民まちづくり会議の中でも継続して議論しており、特別チームを結成して検討すべきではないかといった意見も挙がっている。

8. 立地適正化計画

- 今後立地してほしい具体的な施設と支援策を明らかにすることが目的であるため、例えばロードサイドの土地利用や日野バイパス沿道にあるJAの施設などを用途地域との関係で整合を図るなど、施設や土地利用の方向性をあらかじめ条件として提示することに意義があるのではないかと考える。そこから、今までにはないような積極的なまちづくりの取り組みにつながっていくのではないかと考える。国も支援策を用意しているため、もう少し真剣に検討する必要がある。