

第3章 全体構想

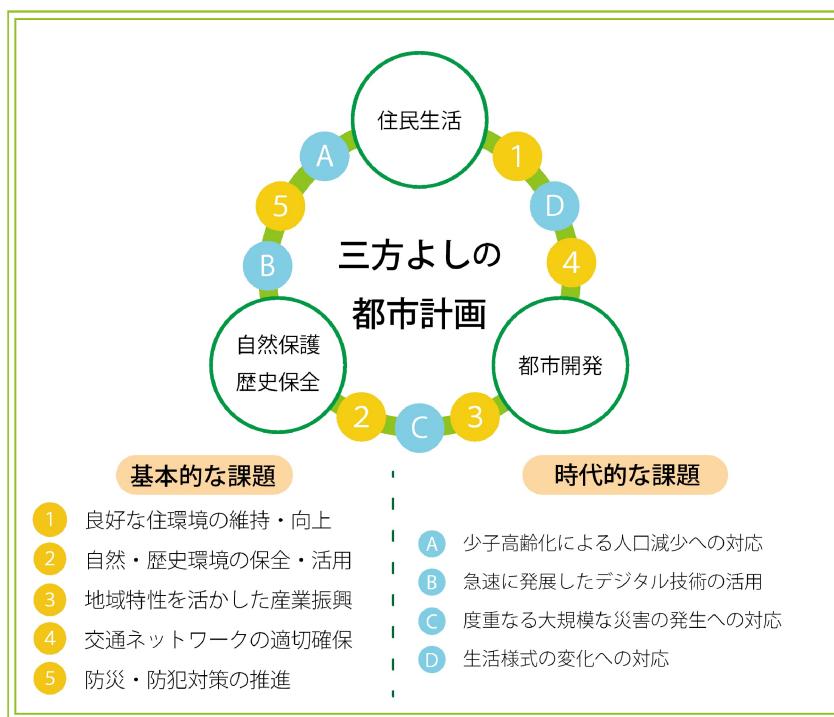
1. まちづくりの基本理念

前計画の基本理念である『三方よしの都市計画』は、本町の普遍的な都市計画の基本的考え方として、本計画においても引き継いでいくものとします。

『三方よしの都市計画』は、「住民の暮らしや心が豊かになるように、都市開発と自然保護のバランスをとりながら、まちの発展に向けた都市計画を進めていくこと」を意味している中で、その実現のために、本計画では、良好な住環境の維持・向上、自然・歴史環境の保全・活用、地域特性を活かした産業振興、交通ネットワークの適切確保、防災・防犯対策の推進を5つの基本的な課題として位置付け、適切に対応していきます。

また、本町は、時代と共に社会情勢が大きく変化する世の中でも、先人たちにより、幾多の課題に適切に取組み、“日野”的まちづくりを進めてきました。そして、「第6次日野町総合計画」においても、先人たちの思いを受け継ぎ、「時代の変化に対応し だれもが輝き ともに創るまち“日野”」の実現に向けて、課題に取組んでいます。

このことから、本計画においても、基本的な課題に加え、「第6次日野町総合計画」の将来像や政策の柱等をルーツとし、少子高齢化による人口減少への対応、急速に発展したデジタル技術の活用、度重なる大規模な災害の発生への対応、生活様式の変化への対応と4つの時代的な課題を設定し、時代の変化に適切に対応できるまちづくりをめざしていきます。



『三方よしの都市計画』と課題の関係イメージ

2. めざすべき将来像

まちづくりの基本理念を踏まえて、以下のとおりにめざすべき将来像を設定します。

【めざすべき将来像】
時代の変化に対応した
日野らしい『住む・働く・憩い楽しむ』
場を高めるまちづくり

3. まちづくりの目標

(1) 若者・子育て世代から高齢者まで幅広い人にとって魅力ある住環境のあるまちづくり

- ◇歴史的町並みや戸建て住宅団地及び農村集落地等の多様な住環境を活用して、さまざまな世代と生活スタイルに対応できる生活の場をめざします。
- ◇小さくまとまりのあるまちを活かす生活利便性の向上を図り、住み続けることのできる住環境づくりをめざします。

(2) 日野の大きな魅力である歴史と自然を活用した賑わいと交流のまちづくり

- ◇近江日野商人の本宅等の町屋が残る町並みや、農村集落地の暮らしと里山、豊かな自然環境を観光や地場産業等の振興に活かしたまちづくりをめざします。

(3) 広域的交通利便性の高さと日野の資源を活かした活力あるまちづくり

- ◇高速交通体系の利便性の高さを活かした産業立地を積極的に進め、多様で安定した雇用の場づくりをめざします。
- ◇豊かな自然と歴史を活かした観光や特産品の振興等による魅力的な地場産業づくりをめざします。

(4) 広域から日常生活まで便利に移動できるまちづくり

- ◇広域的な交通ネットワークを活用した開かれた移動と交流のあるまちづくりをめざします。
- ◇小さくまとまりのあるまちを活かした日常生活を支える多様な交通のあるまちづくりをめざします。

(5) 激甚化・頻発化する災害等に対応できる安全・安心のまちづくり

- ◇自然災害に対応した防災・減災に効果的に取組むまちづくりをめざします。
- ◇小さくまとまりのあるまちを活かした町民主体による安心できる生活の場づくりをめざします。

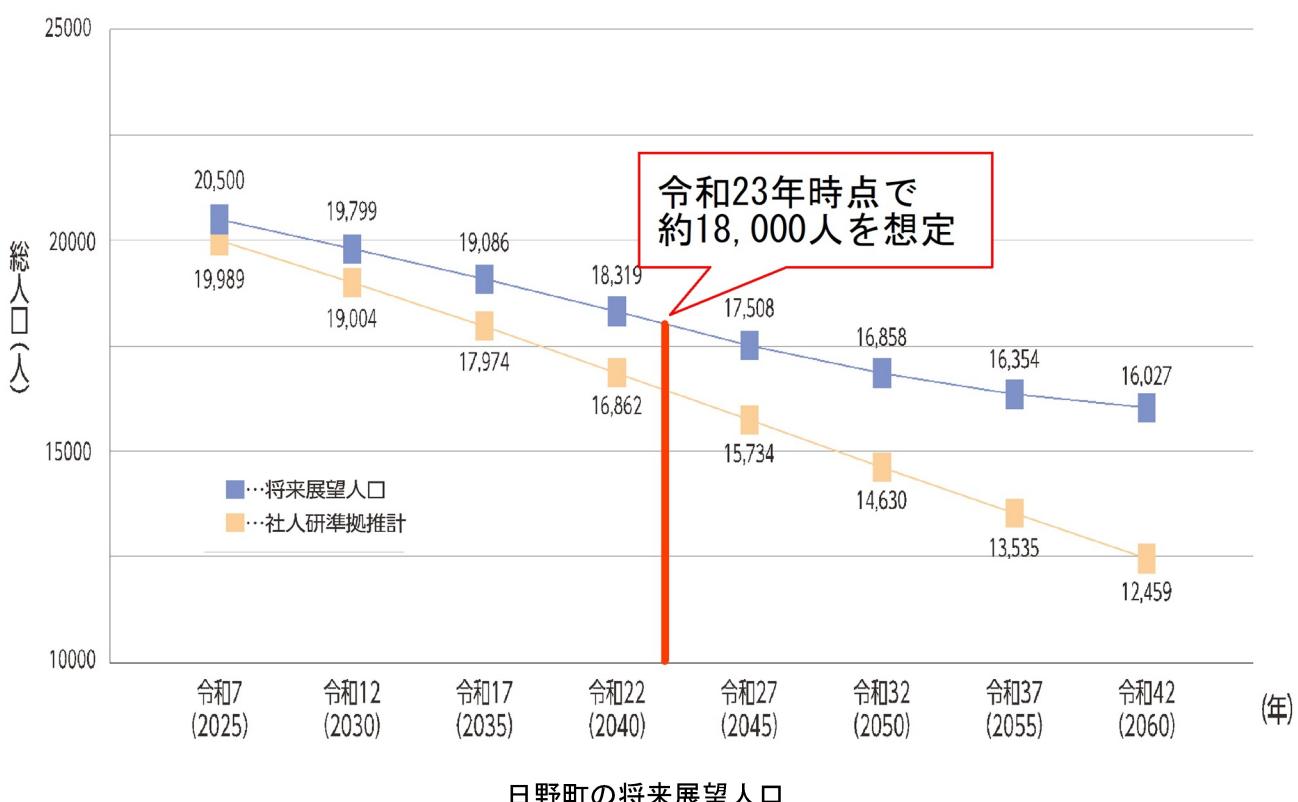
4. 将来展望人口

都市計画マスターplanにおける将来展望人口は、第6次日野町総合計画の将来展望人口の見通しを踏まえ、以下のように設定します。

将来フレーム

将来展望人口：18,000人

(目標年次を策定から20年後の令和23年(2041年)とします)



[出典：第6次日野町総合計画]

5. 将来の都市構造のあり方

近年のわが国では、本格的な少子高齢社会・人口減少社会の到来、住民ニーズの多様化や複雑化、激甚化する災害等、まちづくりを取り巻く新たな課題が顕在化しています。これらの課題は、従来では想定されていなかった社会環境の変化による課題であり、今後、適切に対応していく必要があります。

都市構造のあり方においても、同様のことが考えられ、時代の変化に対し、柔軟に対応でき、だれもが快適に生活することができる持続可能なまちづくりを進めていく必要があります。

本町では、自家用車の普及に伴い、これまで、公共交通に頼らなくとも一定の水準で生活できるまちとなっていました。

今後は、少子高齢化が顕在化する時代となり、自家用車の運転が困難な町民の増加が見込まれ、それによって、商業施設への買い物等にも行けず、一定の水準で日常生活を送ることが困難となる時代が訪れます。

今後のまちづくりを展望した場合、自家用車だけに依存する社会ではなく、バス等の移動手段も適切に確保された公共交通を重視したまちづくりが必要です。

そのために、本計画の将来の都市構造のあり方として、町民等の移動需要に対応した移動手段の確保を考えるとともに、交通結節点機能が充実した利便性の高い公共交通網の形成を図るため、概念的なイメージを整理します。

なお、本町の特性を考慮し、中心拠点等の拠点配置を踏まえ、幹線公共交通軸等の概念的な軸（公共交通）を設定し、概念的なイメージ図を以下に示します。

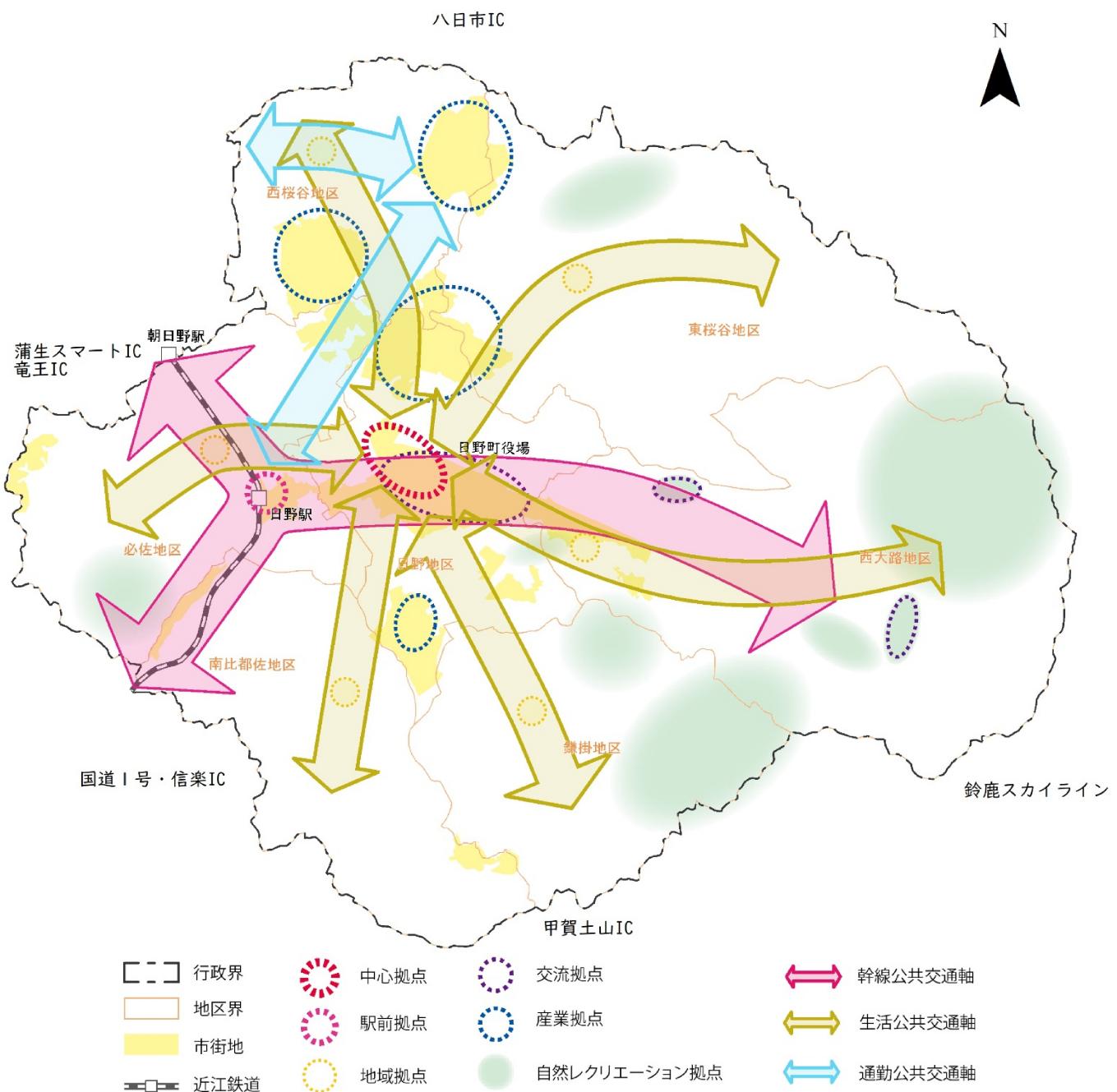
拠点

	中心拠点
	日野町役場周辺の中心市街地は、町民の利用する中心的な生活サービス施設や商業施設等が立地しており、それらの機能の維持向上を促進します。
	近江鉄道日野駅周辺は、本町の玄関口として、日常生活サービス機能及び観光案内機能整備の維持・充実を促進します。
	各地区の公民館周辺は、地区単位での交流・日常生活サービスの中心として、自治機能の維持・充実を促進します。なお、日野地区については、中心拠点及び交流拠点と一体的に拠点形成を促進します。
	日野地区のまちなかは、歴史的町並みの保全・活用と観光施設等の維持・充実を促進するとともに、グリム冒険の森、ブルーメの丘等の地域資源を活用し、魅力あるまちを形成します。
	高速交通網の利便性の高さを活かした産業拠点の維持・充実を促進します。特に、時代の変化に対応しながら、産業拠点の拡充を促進します。
	本町の豊かな自然環境を保全しながら、レクリエーションの場等として活用します。

軸（公共交通）

	幹線公共交通軸
↔	日野町内の中心拠点・交流拠点と駅前拠点を結び、駅前拠点から日野町外への広域的な移動を担う幹線公共交通の促進を図ります。
↔	生活公共交通軸
↔	日野町内の各農村集落地と公民館等の地域拠点と生活サービス施設や商業施設等が立地する中心拠点との移動を担う生活公共交通の促進を図ります。
↔	通勤公共交通軸
	幹線公共交通と連携し、産業拠点への通勤等の移動を担う通勤公共交通の促進を図ります。

公共交通網の概念的なイメージ図



6. 将来都市構造

「5. 将來の都市構造のあり方」を踏まえ、本計画における将来都市構造を整理します。

本町の将来都市構造は、各拠点（中心拠点等）に質の高い都市機能や公共サービス等を提供できる拠点を配置し、各拠点を結ぶ軸（広域連携軸等）によって形成することとし、町民ニーズや効率性等に配慮した整備を検討することで、時代の変化に対し、柔軟に対応でき、だれもが快適に生活することができる持続可能な都市構造をめざします。

また、名神名阪連絡道路については、今のところ詳細は未定ですが、法線を定め、具体的な計画により整備が進めば、広域における人の移動やまちの将来都市構造に大きな影響を与える可能性があるため、実際に整備が進む場合の想定をしながら、まちの都市計画を考えていく必要があります。

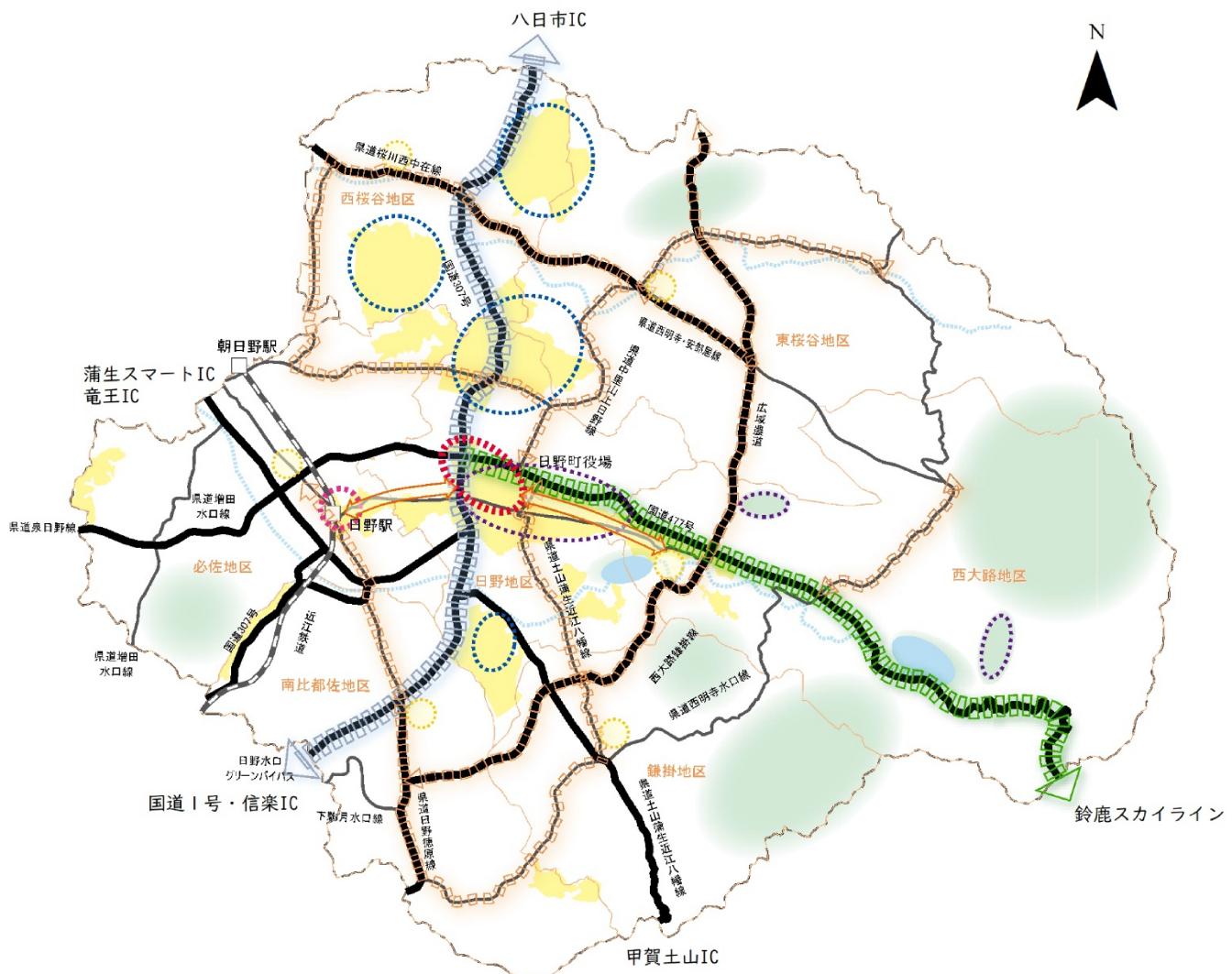
なお、広域連携軸等の軸については、以下のとおり設定し、将来都市構造図として、以下に示します。

軸

	広域連携軸
	本町と周辺都市及び名神高速道路、第二名神高速道路のインターチェンジを結ぶ幹線道路を広域交通軸に位置づけ、交通利便性の維持・向上を推進します。
	広域連携軸を骨格として、町内各地区の主要生活道路を地域連携軸に位置づけ、町内交通の円滑化を推進します。
	産業連携軸 広域連携軸の内、高速交通インターチェンジと本町を結ぶ主要道路である国道307号を産業連携軸に位置づけ、広域交通網の利便性を活かした産業立地や沿道サービス施設立地等の重点的な立地誘導を促進します。
	自然歴史交流軸 広域連携軸の内、本町の自然環境と市街地を東西に結ぶ国道477号を自然・歴史交流軸に位置づけ、観光・レクリエーション資源を活用した地域振興を誘導する魅力化と利便性の維持・向上を促進します。
	主要生活軸 地域連携軸の内、地域拠点と中心拠点及び駅前拠点をネットワークする道路を主要生活軸に位置づけ、小さくまとまりのあるまちを活かした利便性の高い交通アクセスの形成を推進します。
	環境軸 本町の豊かな自然環境と市街地を結び、琵琶湖に至る日野川及び佐久良川を環境軸に位置づけ、河川環境の保全・向上を推進します。
	まちなか連携軸（日野商人街道） 日野商人街道は本町の歴史的町並みの骨格として、シンボル性の高い町並み形成や魅力化等を促進します。

将来都市構造図

東近江市 名神名阪連絡道路接続検討地



甲賀市 名神名阪連絡道路接続検討地

凡例

- Legend for the map:

 - 行政界**: 行政区划 (Boundary)
 - 地区界**: 地域界 (District Boundary)
 - 市街地**: 市街地 (Urban Area)
 - 近江鉄道**: 近江鐵道 (Koinetsu Railway)
 - 中心拠点**: 中心拠点 (Central Node)
 - 駅前拠点**: 駅前拠点 (Station Front Node)
 - 地域拠点**: 地域拠点 (Local Node)
 - 交流拠点**: 交流拠点 (Exchange Node)
 - 産業拠点**: 産業拠点 (Industrial Node)
 - 自然レクリエーション拠点**: 自然レクリエーション拠点 (Natural Recreation Node)
 - 名神名阪連絡道路接続検討地**: 名神名阪連絡道路接続検討地 (Location of planned connection between Meishin and Meitetsu expressways)
 - 主要生活軸**: 主要生活軸 (Main Residential Axis)
 - 広域連携軸**: 広域連携軸 (Regional Cooperation Axis)
 - 産業連携軸**: 産業連携軸 (Industrial Cooperation Axis)
 - 環境軸**: 環境軸 (Environmental Axis)
 - 地域連携軸**: 地域連携軸 (Local Cooperation Axis)
 - 自然歴史交流軸**: 自然歴史交流軸 (Natural-Historical Exchange Axis)