第 2 章　交通マスタープランの基本的な考え方

1. 都市交通の将来像

本市は、首都圏西部における交通の要衝地として、人や物資が集まる地域拠点とこれらを結ぶ街道の沿道を中心にまちが形成されてきました。近年は、圏央道が整備され、リニア中央新幹線の新駅建設がJR 横浜線橋本駅周辺で進められていることから、広域的な交通結節点としてのポテンシャルはますます高まっています。

このため、今後は都市間連携に資する都市計画道路の整備や新技術を活用した次世代交通の導入を進めながら、既存ストックを最大限に活かした交通体系の構築が必要となっています。

一方、本市の交通特性として、自動車への依存度が高く、公共交通の利用が相対的に少ないことが挙げられます。近年は、鉄道をはじめとした公共交通の利用が高まっていますが、平成 30 年（2018 年）のパーソントリップ調査における自動車分担率は、鉄道や路線バス網が発達している区部の平均が約8%、多摩地域の平均が約 23%である中、本市は約 30%と高くなっています。

自動車への過度の依存は、交通渋滞の発生や自動車事故の増大はもとより、自然環境への影響など、交通の問題だけではなく、脱炭素社会の実現に大きな影響を与えることからもモビリティマネジメントの重要性が高まっています。

さらに、近年の自然災害の激甚化やコロナ禍を契機としたライフスタイルやワークスタイルの変化など、交通政策を取り巻く社会環境は大きく変化しています。大規模災害リスクに直面する中、交通サービスの強靭かつ持続的運営は社会的な要請となっており、情報通信技術（ICT）の発展により市民のライフスタイルや価値観の変化に応じて交通サービスが多様化する一方で、公共交通需要が大幅に減少してサービスの維持が困難となるなど、人口減少・超高齢社会へのより一層の対応が求められています。

本市では、将来都市構造である「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造を実現するため、都市交通の将来像として「交通要衝地の利便性を活かし、人を中心とした交通環境の充実と地域の活力を育む交通体系の実現」を掲げ、その実現にあたっては「くらし」、「活力」、「環境」の3つの視点のバランスがとれた交通政策を進めています。

「くらし」とは、「くらしやすさの視点から、人口減少・超高齢社会の中で高齢者や障害者を含めた、すべての人が自由に移動できる環境づくり」、「活力」とは、「まちの活性化の視点から、市の内外より人が集まることによるにぎわいの創出」、「環境」とは、「環境負荷が少なく持続可能な都市づくりの視点で、自動車への過度の依存から、公共交通、自転車、歩行を中心とした交通への転換」を意味しています。

そこで今回の改定では、近年の社会環境の変化やまちづくりの潮流を踏まえ「くらし」、「活力」、「環境」の3つの視点の中に新たな要素を取り入れることで、都市交通の将来像の実現に向けて、さらなる交通政策の展開を進めていきます。

＜都市交通の将来像の実現に向けた新たな視点＞

■近年の社会環境の変化やまちづくりの潮流を踏まえた改定のポイント

ポイント1（くらし）： だれもが安全で快適に利用できる交通環境づくり

1-1 ＭａａＳの普及やバリアフリー化のさらなる推進など移動しやすい環境の創出
1-2 中心市街地における居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな空間の創出
1-3 交通ビッグデータを活用した歩行空間・自転車走行空間の安全性の向上
1-4 高齢運転者の事故防止・被害軽減に向けたハード・ソフト一体的な取組み

ポイント2（活力）： 新たな技術の導入による持続可能な交通環境づくり

2-1 インフラストックの「予防保全」への新技術を活用した高度化・効率化
2-2 地域の輸送資源の総動員と新技術を活用した移動手段の充実
2-3 新たな移動手段に対応した道路空間の改善

ポイント3（環境）： 災害に強く環境にやさしい交通環境づくり

3-1 土地利用・まちづくりと一体となった持続可能な地域公共交通のデザイン
3-2 道路ネットワークの強化によるリダンダンシー（ネットワークの多重性）の確保）
3-3 公共交通の利用促進やＦＣＶ・ＥＶ車両の普及など交通ＧＸの取組み
3-4 グリーンスローモビリティなど歩行支援型低速移動サービスの普及

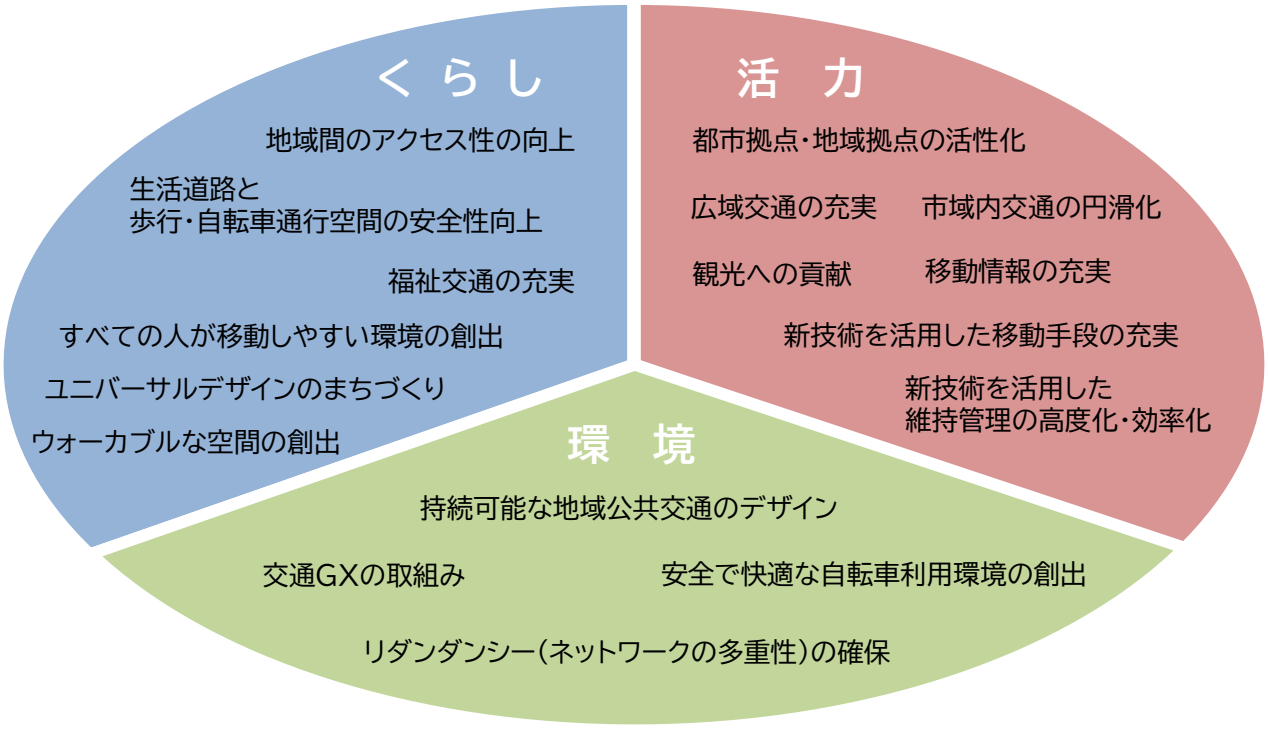


図 2-1　都市交通の将来像の実現に向けた視点

都市交通の将来像

交通要衝地の利便性を活かし、人を中心とした交通環境の充実と
地域の活力を育む交通体系の実現

～「くらし」、「活力」、「環境」のバランスがとれた交通を目指して～

- 公共交通
- 道路交通
- 自転車交通
- 歩行者交通

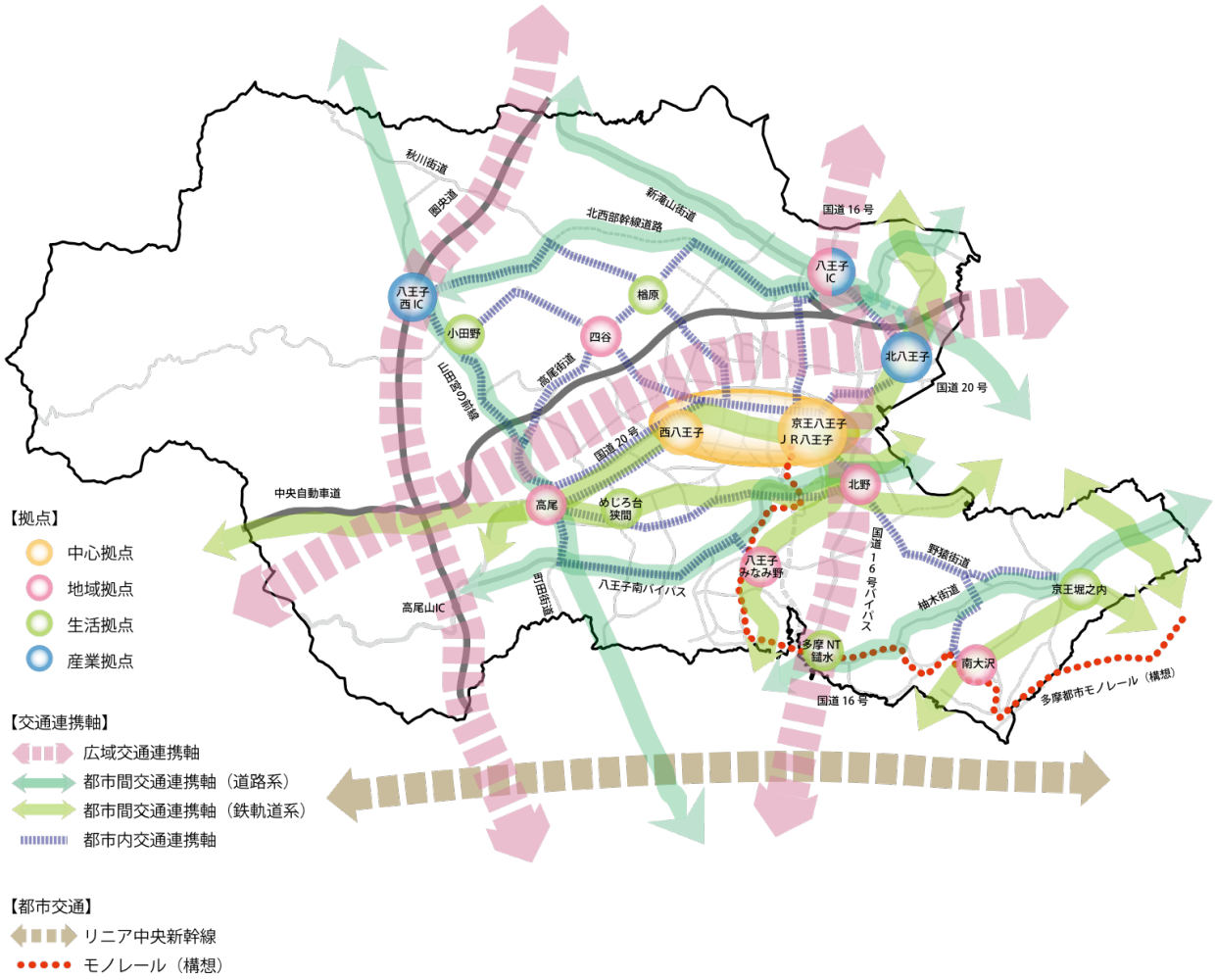


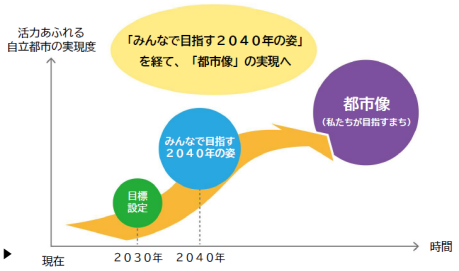
図 2-2 都市交通の将来像図

みんなで目指す2040年の姿（「八王子未来デザイン2040」より）

●「みんなで目指す2040年の姿」について

・本市の最上位計画である「八王子未来デザイン2040」は、八王子市が“どのような姿を目指して、何を行っていくのか”をまとめた計画で、市民の皆さんの声をもとに描いた「未来の八王子」の設計図となるものです。基本構想では、「人とひと、人と自然が響き合い、みんなで幸せを紡ぐまち八王子」をまちづくりの基本理念として、分野別に６つの「都市像（私たちが目指すまち）」を定めています。

・社会を取り巻く状況が劇的に変化し続けている中では、長期的な視点を持ってすすむべき未来の方向性を定める必要があります。そのため、約２万人の声をもとに「みんなで目指す2040年の姿」として11の姿を定め、都市像の実現を目指しています。



基本構想に掲げる「都市像」と「みんなで目指す2040年の姿」との関係性 ▶

●交通分野における「みんなで目指す2040年の姿」

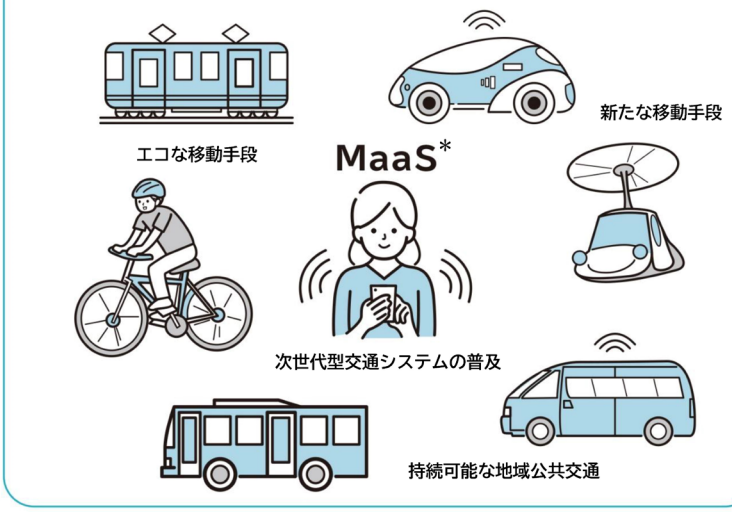
・交通分野と特に関わりが深いのは、以下に示す内容です。「行きたいときに、行きたいところへ簡単にアクセスでき、快適な生活を送っている」姿の実現に向けて、取組を進めます。

みんなで目指す２０４０年の姿
07

行きたいときに、行きたいところへ簡単にアクセスでき、快適な生活を送っている。

もっとも貢献するのは 都市像 4

自分に合った移動手段を選べる



まちをあるきたくなる

姿のもとになったみんなの声

- 公共交通を充実させ、高齢者の活躍の場が拡大されている。（中学校区別WS）
- 電動シェア・サイクルやレンタル・サイクル等、地域内の移動手段が整備されている。（中学校区別WS）
- 自然豊かで、かつ交通の便が良い地域で、子どもからお年寄りまで快適に過ごすことができる。（２３～２４歳）

みんなのチャレンジ

- 市民と行政が連携してまちづくりを行いたい。（中学校区別WS）
- 交通事故の起こらない安全なまちにする活動を行いたい。（中学２年生）
- 住み続けたい、市外からも来たいと思われるようなきれいなまちを心掛けたいので、清掃活動に力を入れたい。（中学３年生）

※交通分野に関連する施策については 29 ページをご覧ください。

2. 交通分野別の目指すべき姿

2-1. 公共交通の目指すべき姿

＜概況＞

・本市は、鉄道７路線・21駅を有し、路線バスは市内の広い範囲で運行しており、令和２年（2020年）３月末時点で 94.0%と高い徒歩圏カバー人口率を維持していますが、一部では、道路幅員や傾斜地等の制約などから通常の路線バスでは運行できない交通空白地域が存在します。

・「八王子市都市計画マスタープラン」では、路線バスの利便性向上や多様な交通手段の展開、多摩都市モノレール八王子ルートの実現に向けた軌道系交通の強化、リニア中央新幹線の開通を見据えた交通体系の構築を掲げ、すべての人が移動しやすい公共交通への取組みを進めることとしています。

＜現状と課題＞

・本市では、高度経済成長期の大規模な住宅開発による郊外部での人口増加や産業活動の広域化などに伴う交通需要の増加に対応するため、鉄道やバス路線の新設や運行本数の増便、深夜便の開設などの対応を図りました。しかし、これらの対応を上回る自動車交通の増大による道路渋滞やバス・鉄道利用者の増大により、慢性的な混雑やバスの定時性が確保できないなどの課題が生じました。

・そのため、市では関係機関等の協力のもと、都市計画道路の整備や交差点の改良、バスベイの設置などによる渋滞の解消を図るとともに、JR八王子駅・京王八王子駅を起点としていた多くのバス路線を西八王子駅や高尾駅への路線に分散させる再編を実施し、現在では効率的な運行を確保しています。

・今後は超スマート社会にふさわしい公共交通のあり方へとさらなる見直しを図るとともに、いかに市民の足を確保し健全に維持していくかが課題となります。

・また、市内には公共交通機関へのアクセスが困難な山間地域や交通空白地域が存在しており、「はちバス」を運行するとともに、地域が主体的に取組む交通空白地域交通事業を行っていますが、今後はAI デマンドシステムや自動運転技術の活用による効率化を図るなど、持続可能な取組みへと発展させていくことが課題となります。

＜おおむね20年後の目指すべき姿＞

・多摩都市モノレール八王子ルートが実現して、都市間・拠点間を結ぶ軌道系交通ネットワークが完成している。

・自分に合った移動手段を柔軟に選択でき、行きたいときに、行きたいところへ簡単にアクセスできる地域公共交通が実現している。

・モビリティマネジメントが浸透して、自動車への過度の依存から、公共交通、自転車、歩行を中心とした交通への転換が進み脱炭素社会の実現に寄与している。

・地域自治の取組みが進展して、行政との共創により、地域自らがデザインし、支える地域交通事業が実現している。

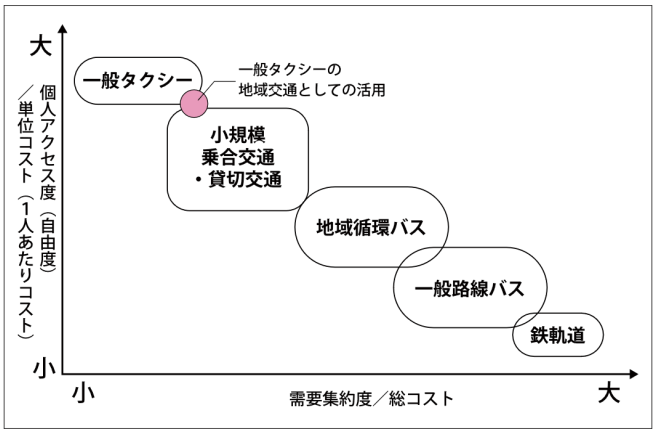
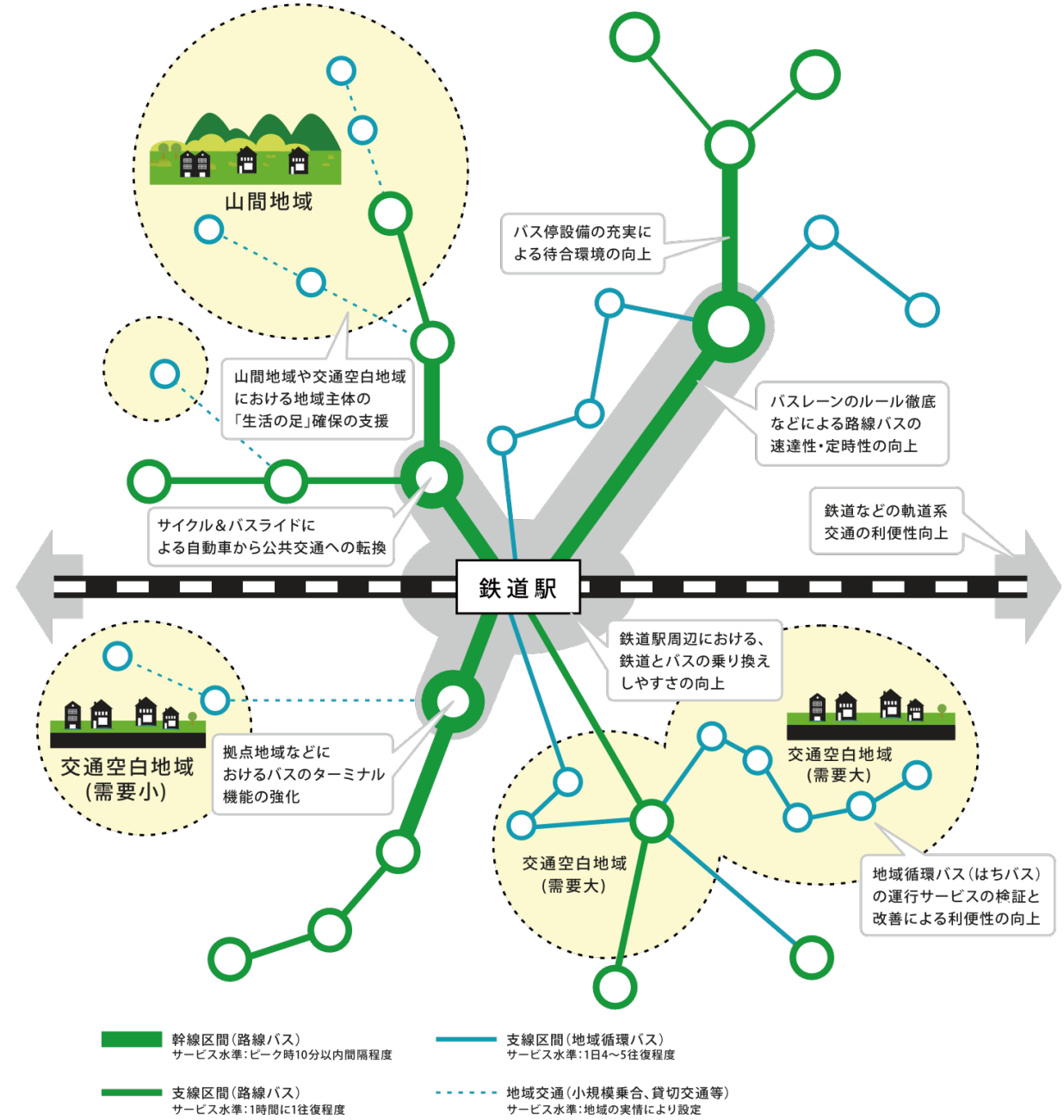


図2-3 公共交通における需要と自由度・コストの関係
〈交通ジャーナリスト鈴木文彦氏作成資料に加筆修正〉

＜公共交通政策の展開イメージ＞



区分	交通手段	事業主体	特徴
幹線区間	路線バス	事業者	・バス路線のうち、鉄道駅や拠点を連絡するなどバスネットワークの骨格を形成する路線。
支線区間			・幹線区間を補完し、地域住民の足として運行する路線。
	地域循環バス	行政	・道路幅員や傾斜地等の制約条件等から、既存バス路線では運行できない複数のバス交通空白地域を中心にカバーして運行する路線。
地域交通	小規模乗合交通または、貸切交通等	地域住民	・山間地域や交通空白地域で地域が主体となって運行する路線。
個別交通	タクシー	事業者	

図 2-4　公共交通の展開イメージ

2-2. 道路交通の目指すべき姿

＜概況＞

・本市は、国道 20 号と国道 16 号を中心に古くから交通の要衝地として栄えてきました。高度経済成長期には中央自動車道が完成し、近年では圏央道や新滝山街道の開通とともに国道 16 号バイパスが無料化するなど、広域幹線道路ネットワークが充実してきています。これにより、市内だけではなく都市間の広域的なアクセス性が向上しました。

・今後は、国道 20 号八王子南バイパス及び日野バイパス延伸、北西部幹線道路や八 3・4・8（大塚小比企線）などの整備により、さらなる都市間連携の強化が期待されています。

・「八王子市都市計画マスタープラン」では、幹線道路ネットワークの充実や安全で快適な生活道路づくり、多様な移動手段の総合的な展開、都市内交通の円滑化、ゆとりと潤いのある道づくりを掲げ、道路ネットワークと交通環境の充実への取組みを進めることとしています。

＜現状と課題＞

・これまで、都市計画道路の整備は市街地の拡大に伴う交通需要に対して計画的に整備を進めており、令和 5 年（2023 年）3 月末時点で 77.8%と高い整備率を達成していますが、未整備や拡幅が必要な路線が残されており、早期の整備完了が期待されています。

・また、秋川街道や陣馬街道、高尾街道などでは、交差点の改良やバスベイの設置、バス路線の再編などの取組みにより交通渋滞は減少していますが、依然として朝・夕の通勤時間帯に渋滞が発生しており、引き続き、交差点改良など都市計画道路の整備が求められています。

・身近な生活道路では、計画的な拡幅整備を進めるとともに、建築基準法の「みなし道路（2 項道路）」の整備による改善を進めていますが、本市には約 6，100 路線の市道があり、狭あい道路も多く存在するため、早期の整備完了が求められています。

・今後は、近年の激甚化する自然災害にしなやかに対応するために、道路ネットワークの強化によるリダンダンシー（ネットワークの多重性）の確保や自動運転技術の社会実装に向けた道路空間の改善が課題となります。

・また、インフラストックの予防保全への新技術を活用した高度化・効率化や交通ビッグデータを活用した歩行空間・自転車走行空間の安全性の向上など、超スマート社会におけるインフラストックの維持管理へ移行していく必要があります。

＜おおむね 20 年後の目指すべき姿＞

・都市間道路交通連携軸が完成して、新たな交流・にぎわい・ビジネスが創出されるなど、地域経済が活性化している。

・環状・放射道路の整備やミッシングリンクの解消に合わせて都市計画道路の整備が完了して、自然災害にしなやかに対応するリダンダンシー（ネットワークの多重性）の確保が実現している。

・すべての人が安全に移動しやすい道路交通環境の実現のために、自動運転技術の社会実装に向けた道路空間の改善が進められている。

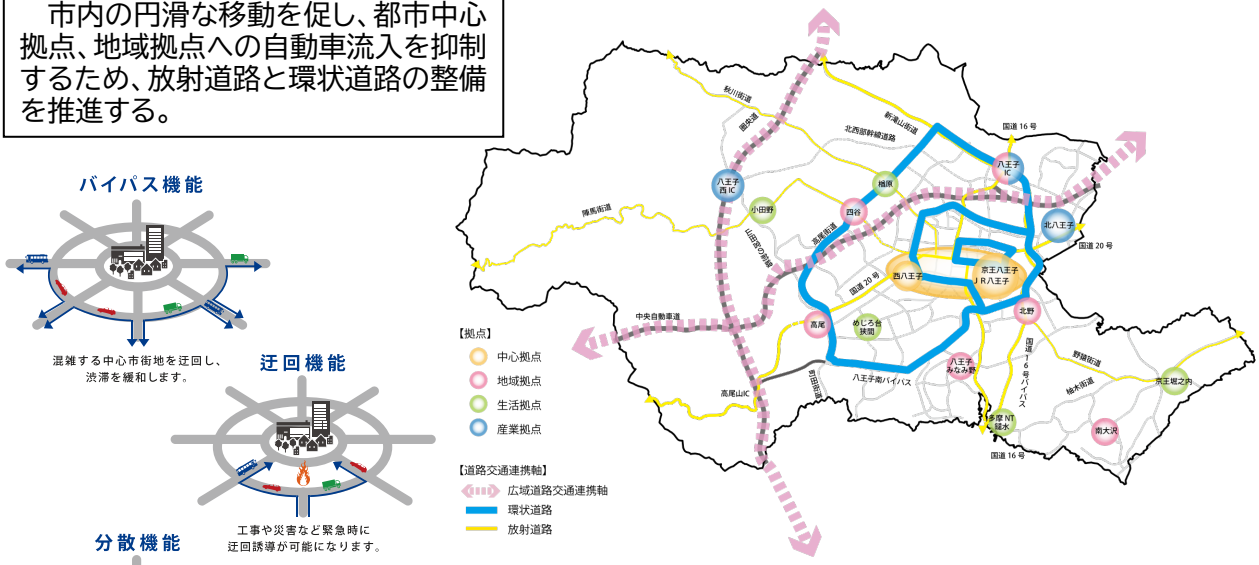
・AI やロボットなどの新技術を活用した維持管理の高度化・効率化や交通ビッグデータを活用した道路空間の安全性の向上など、インフラストックのメンテナンスが進展している。

<道路交通政策の展開イメージ>

■幹線道路の整備推進
　市外からの市外に向かう通過交通の円滑な流動を促すため、幹線道路の整備を推進する。

図 2-5　幹線道路の整備イメージ

■放射道路と環状道路の整備
　市内の円滑な移動を促し、都市中心拠点、地域拠点への自動車流入を抑制するため、放射道路と環状道路の整備を推進する。



道路が有する様々な機能
①都市機能の確保（交通の要に供し、人・モノ・情報の交流を促す）
②地域環境の保全（日照や通風を確保し、環境衛生の向上を図る）
③都市防災の強化（延焼防止や避難・緊急車両の通行のための空間を確保する）
④都市空間の確保（電気・ガス等のライフラインの収納や緑化の空間を確保する）

図 2-6　放射道路と環状道路の整備イメージ

2-3. 自転車交通の目指すべき姿

＜概況＞

・本市は、中心市街地を中心に浅川沿いにかけて自転車走行に適した平坦地が広がっており、多くの市民が自転車を利用しています。
・近年、健康志向や環境意識の高まりにより自転車利用が見直されている中、本市では、北部地域や東部地域などで自転車の利用が増加しています。
・また、シェアモビリティの取組みとして、令和 2 年度（2020 年度）からシェアサイクルを導入し、緩やかに市民生活に浸透しており、利用者とともにサイクルポートも増加しています。
・「八王子市都市計画マスタープラン」では、さらなるシェアモビリティの普及拡大を見据え、新たなモビリティと自動車、自転車、歩行者との共存を図る走行空間づくりや走行空間のネットワーク化、安全に関する啓発活動などを掲げ、自転車を含めた多様な移動手段の総合的な展開への取組みを進めることとしています。

＜現状と課題＞

・本市では計画的に自転車駐車場整備を進めるとともに、自転車等放置禁止区域を定め、放置自転車対策に取組んできました。
・また、浅川沿いでは自転車と歩行者の安全で快適な利用に向けて「浅川ゆったりロード」を整備し、西八王子駅周辺では自転車歩行者専用道路など、道路改良整備に合わせた安全性を重視した整備を行ってきました。
・自転車利用は、健康づくりはもとより、環境負荷の低減や中心市街地や観光地のにぎわい創出の効果も期待できることから、シェアモビリティの普及拡大を見据え、総合的な施策を推進していくことが課題となっています。
・中心市街地など古くからある市街地では、道路幅員が狭く歩道や自転車道の幅員が確保できない道路が多いことから、新たなモビリティと自動車、自転車、歩行者との共存を図る走行空間づくりに向けて、交通ビッグデータを活用した歩行空間・自転車走行空間の安全性向上が課題となります。
・近年、交通事故総件数は減少傾向にありますが、自転車が関与する割合は増加傾向にあり、電動キックボードなどの新しいパーソナルモビリティも増加していることから、引き続き、安全利用に関する啓発や新たな形態のモビリティも視野に入れた安全対策が課題となります。

＜おおむね 20 年後の目指すべき姿＞

・自転車安全利用五則を徹底し、自転車に起因する事故の少ない社会を実現している。

・自転車走行環境の整備、放置自転車対策・自転車駐車場整備、ルールに基づく自転車の安全利用の自転車政策を総合的に実施し、安全で安心な移動空間を確保しながら利用促進が図られている。

・交通ビッグデータを活用した新たなモビリティと自動車、自転車、歩行者との共存を図る走行空間づくりが進展して、歩行空間・自転車走行空間の安全性が向上している。

・シェアサイクルをはじめとしたシェアモビリティが市民に浸透して、健康づくりはもとより、環境負荷の低減や中心市街地や観光地のにぎわい創出など、様々な場面で活用されている。

＜自転車交通の展開イメージ＞

図 2-7　自転車政策の基本的な考え方

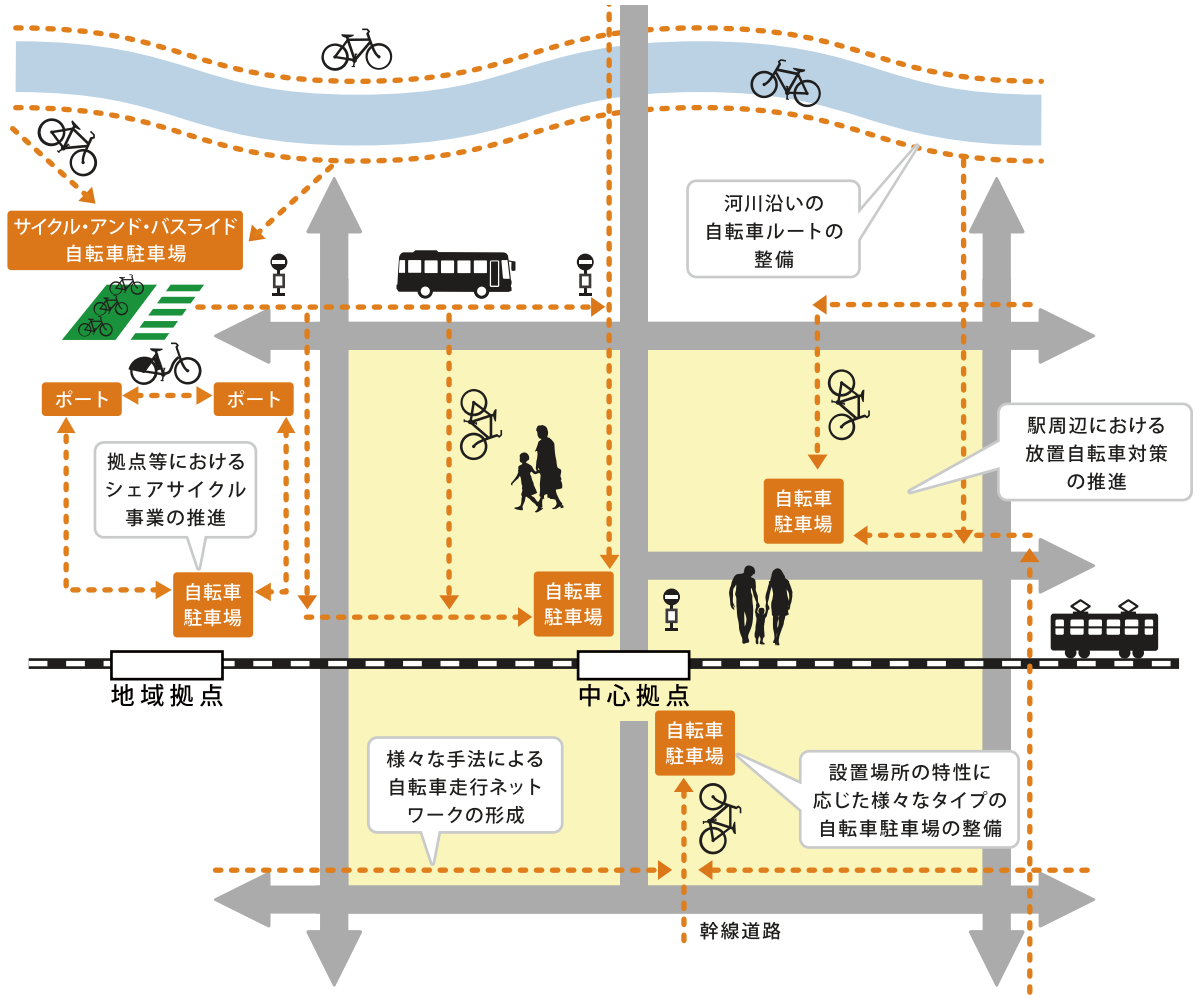


図 2-8　自転車交通の展開イメージ

2-4. 歩行者交通の目指すべき姿

＜概況＞

・本市は、自動車依存が高いという特徴があるにもかかわらず、鉄道やバス網が発達している区部と同様に徒歩による移動も多い地域です。特に、JR 八王子駅及び京王八王子駅や八王子みなみ野駅、南大沢駅など、鉄道駅周辺の人口増加に伴い移動手段としての徒歩の割合は増加傾向にあります。

・近年、八王子駅周辺では、回遊性の向上はもとより、街並みや景観の魅力を高めるウォーカブルな空間の創出に向けて、ペデストリアンデッキの延伸や細街路の整備などを進めています。

・「八王子市都市計画マスタープラン」では、中心拠点における魅力とにぎわいづくりの視点から、人を中心とした交通環境づくりによる回遊性の向上を図るとしており、生活道路については、通学路をはじめとして、歩行者や自転車などが安全で快適に通行できるよう、地域の実情に十分配慮した道路空間の確保を進めることとしています。

＜現状と課題＞

・これまで、八王子駅周辺において、高齢者や障害者など移動に制約がある方々の移動円滑化の観点から、「八王子市交通バリアフリー基本構想」を推進するとともに、路上喫煙禁止区域の設定や客引き・スカウト行為の禁止、看板類規制など、歩きやすい歩行環境づくりに努めてきました。

・今後は、人口減少・超高齢社会が進展する中で、地域の輸送資源を総動員しながら徒歩での移動も含め、移動の連続性を考慮しながら地域公共交通の充実とともに、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた商店街振興とも連動しながら、すべての人が居心地が良く歩きたくなるウォーカブルな空間を創出することが求められています。

・観光客や留学生を含む外国人など、本市を訪れる人達がスムーズに移動できるよう、多言語対応のサインの充実やピクトグラムの活用などにより、分かりやすく親切な情報提供が求められています。

・身近な生活拠点や住宅地の生活道路では、歩行者の安全を確保し、暮らしやすいまちに向けて、通過交通の流入抑制や自動車の速度抑制など、「歩く」ことを中心としたまちに転換していくことが求められています。

＜おおむね20年後の目指すべき姿＞

・八王子駅周辺において、地域公共交通の充実により移動の連続性が確保されるとともに、まちなかの交流・滞在空間が創出され、すべての人が居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな空間が実現している。

・交通結節点である鉄道駅周辺において、多言語対応サインの充実により分かりやすく親切な情報提供により、本市を訪れる外国人観光客や留学生のスムーズな移動が実現している。

・身近な生活拠点や住宅地において、通学路やスクールゾーンを中心に通過交通の流入抑制や自動車の速度抑制などにより、「歩く」ことを中心としたまちに転換している。

<歩行者交通の展開イメージ>

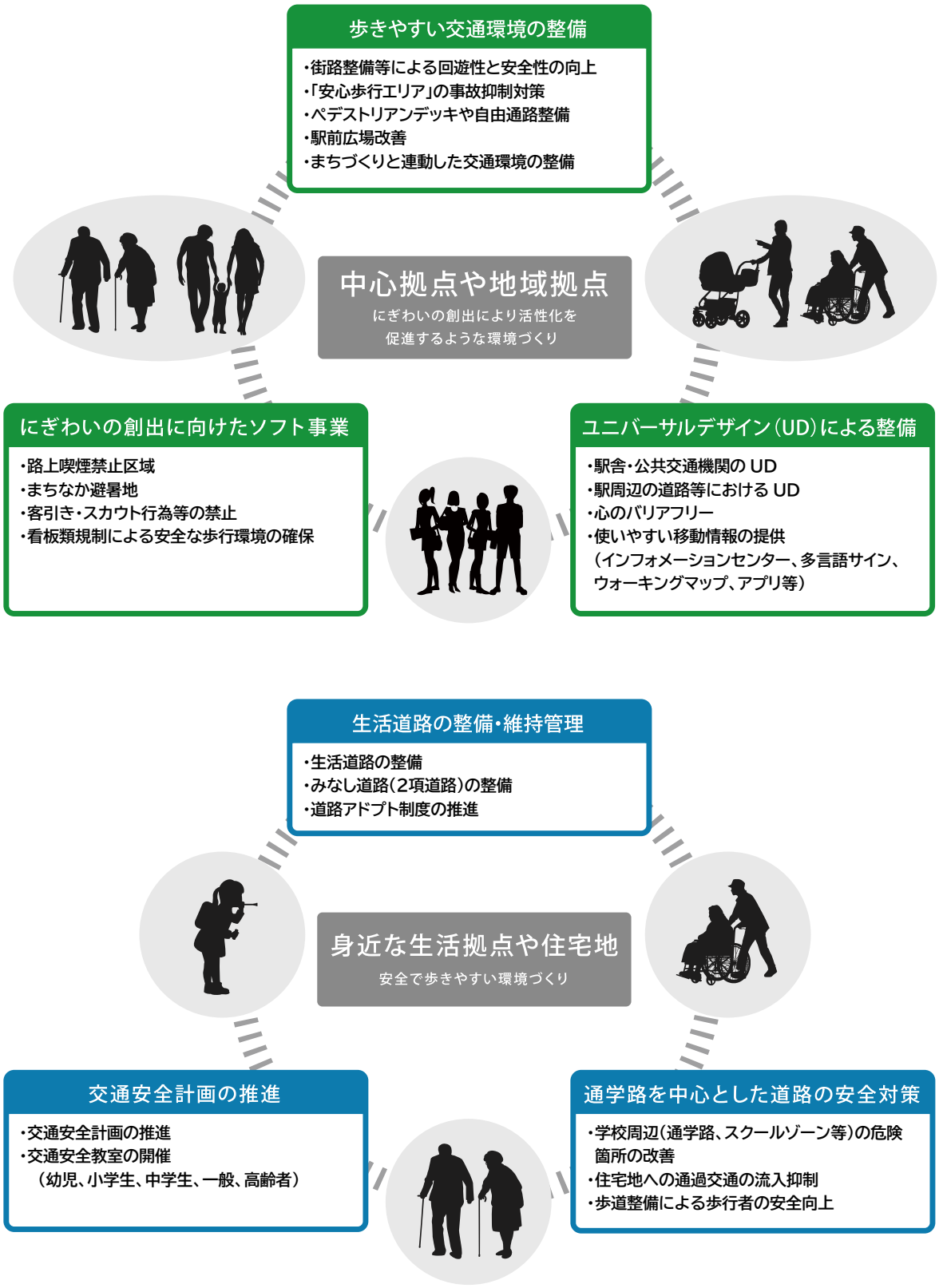


図 2-9　歩行者交通の展開イメージ

八王子未来デザイン2040の施策

●交通分野に関連する施策について

・「八王子未来デザイン2040」では、基本構想に掲げる６つの都市像（私たちが目指すまち）を実現するため、37 の施策を定めています。このうち、交通マスタープランと関連が強いのは、「都市像4 安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち」に対応する以下の２つの施策となります。

施策番号 26 安全で円滑な交通環境の構築

2030年度に向けた施策の展開（細施策）

1 交通結節点の整備

■交通環境改善に向けた主要駅周辺の整備
■駅利用者の安全性向上に向けたホームドアの設置促進

2 道路交通網の整備

■広域幹線道路の整備促進
■幹線道路ネットワークの充実

3 道路・橋りょうの維持管理

■狭い道路の拡幅や道路施設の改良整備の実施
■地域の実情に配慮した通学路などの安全対策の強化
■地域住民による道路アドプト制度の推進
■道路の計画的な予防保全型維持管理の実施

施策番号 27 快適に移動できる公共交通基盤の形成

2030年度に向けた施策の展開（細施策）

1 地域公共交通の確保

■利用しやすい路線バスの環境整備
■持続可能なはちバスの運行
■交通空白地域における移動手段の確保

2 多様な移動手段の確保

■公共交通等との連携による自転車駐車場の整備推進
■観光振興・健康づくり・環境配慮につながる自転車利用の促進
■安全な自転車利用に向けた走行環境の整備推進
■多摩都市モノレール八王子ルートの実現に向けた関係機関への働きかけ
■新技術を活用した新たなモビリティサービスの導入促進

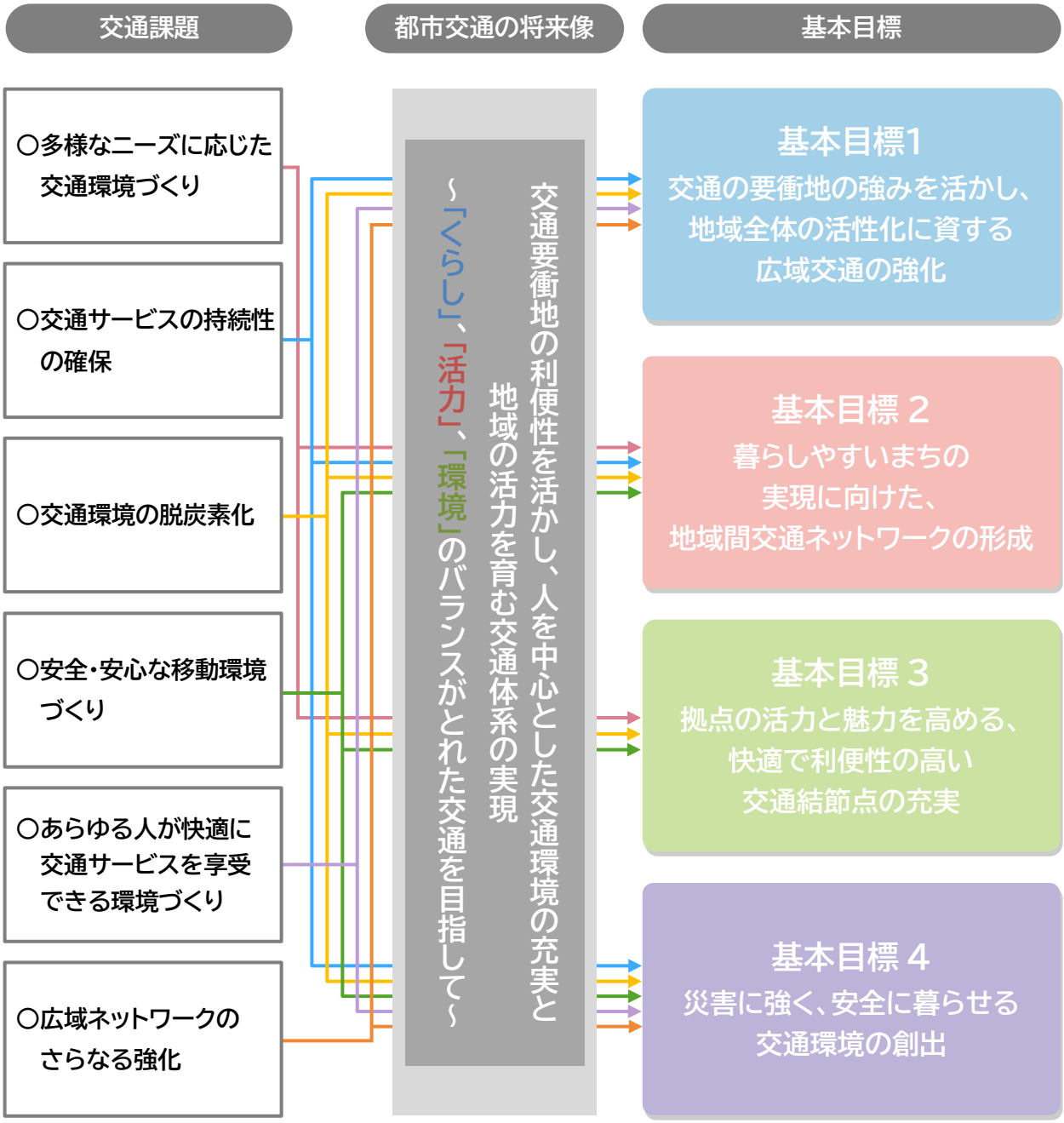
3 交通安全教育の推進

■子どもと高齢者の交通安全の確保
■交通安全意識の向上に向けた交通安全教育の推進
■自転車の安全利用と二輪車 の安全対策の推進
■ながら運転や飲酒運転等の根絶に向けた周知・啓発の強化
■歩行中の交通事故防止に向けた 歩行者と運転者へのルール・マナーの啓発

・交通マスタープランでは、これらの施策を実行していくために、より具体的な取組などについて定め、快適で人にやさしい交通環境づくりを進めていきます。

3. 将来像を実現するための基本目標

交通課題や都市交通の将来像、おおむね20年後の目指すべき姿を踏まえ、都市交通の将来像を実現するための4つの基本目標を設定し、この基本目標のもと、多様な主体との「協創」による施策展開を進めます。



基本目標 1
交通の要衝地の強みを活かし、地域全体の活性化に資する広域交通の強化

本市は、首都圏西部の交通の要衝地として、近年は圏央道が整備され、国道 20 号八王子南バイパス及び日野バイパス延伸の整備が進められる一方で、激甚化する自然災害にしなやかに対応するための道路ネットワークのリダンダンシー（ネットワークの多重性）の確保の重要性が高まっています。

このことから、慢性的な渋滞やミッシングリンクの解消とともに、都市間連携に資する幹線道路の整備を進めることで、リニア中央新幹線の整備に伴う交流・にぎわい・ビジネスの創出など、地域全体の活性化に資する広域交通のさらなる強化を進めます。

施策展開の方向性（施策方針）

●広域的な交通利便性を活かした防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実
●本市の活性化や魅力向上に資する軌道系交通網の機能強化
●本市の立地を活かしたリニア中央新幹線の整備を見据えた取組みの推進

基本目標 2
暮らしやすいまちの実現に向けた、地域間交通ネットワークの形成

本市は、公共交通徒歩圏の人口カバー率が 94%と高く、交通空白地域においても「はちバス」の運行や地域が主体的に取組む地域交通事業を行っていますが、人口減少・超高齢社会においては、移動の連続性を確保することの重要性が高まっています。

このことから、円滑な交通流動に向けた道路整備とともに、新技術を活用した移動手段の充実と MaaS などの移動しやすい環境づくりを土地利用やまちづくりと一体となって進めることで、暮らしやすいまちの実現に向けた地域間交通ネットワークの形成を進めます。

施策展開の方向性（施策方針）

●拠点間の連携強化や利便性向上に資する地域間公共交通の充実
●だれもが不便なく移動できる公共交通ネットワークの形成
●だれもが安心して暮らせるための福祉交通の充実
●市内の渋滞解消や円滑な交通流動性の確保に向けた道路等の整備
●安全で快適な自転車利用に資する自転車ネットワークの形成
●使いやすい移動情報の充実

基本目標 3
拠点の活力と魅力を高める、快適で利便性の高い交通結節点の充実

本市では、八王子駅周辺において、回遊性の向上はもとより、街並みや景観の魅力を高めるウォーカブルな空間の創出に向けて、ペデストリアンデッキの延伸や細街路の整備を進めていますが、道路空間に対するニーズが多様化する中、「歩く」ことを中心としたまちづくりの重要性が高まっています。

このことから、鉄道駅周辺における自動車・自転車・歩行者との共存を図る交通環境の改善とともに、まちなかにおける交流・滞在空間づくりと多言語対応のサインの充実など、拠点の活力と魅力を高める取組みにより、快適で利便性の高い交通結節点のさらなる充実を進めます。

施策展開の方向性（施策方針）

- ●居心地がよく歩きたくなるウォーカブルな空間とにぎわいの創出
- ●地域拠点のターミナル機能の充実

基本目標 4
災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

本市では、安全・安心な交通環境の実現に向けて、緊急輸送道路沿道の耐震化の促進や生活道路の安全性の向上、無電柱化を促進するとともに、更新時期を迎える道路・橋梁の効率的な維持管理を進めながら、だれもが安心して外出できるよう、道路空間や鉄道駅の安全対策とバリアフリー化に取組んでいますが、交通分野のデジタル化が進む中、交通 DX・GX によるストックマネジメントや脱炭素社会の実現に向けた取組みの重要性が高まっています。

このことから、新技術を活用したストックマネジメントの高度化・効率化や交通ビッグデータを活用した道路空間の安全性向上とともに、脱炭素社会の実現に向けた環境対策の推進とモビリティマネジメントの取組みを進めることで、災害に強く、安全に暮らせる交通環境のさらなる創出を進めます。

施策展開の方向性（施策方針）

- ●災害に強いまちを支える交通環境の充実
- ●安心して暮らせる身近な生活圏の形成に向けた生活道路の安全性・利便性の向上
- ●だれもが移動しやすい交通環境の創出に向けた交通バリアフリーの推進
- ●更新時期を迎える道路・橋梁の効率的な維持管理
- ●多様な主体の参画による交通安全対策の推進
- ●脱炭素社会の実現に向けた環境対策の推進