

# 第4章 交通マスタープランの推進に向けて

## 1. PDCAマネジメントサイクルによる計画の推進

本計画は、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）というPDCA マネジメントサイクルにより、継続的な点検・評価・見直しを毎年実施します。

Check（評価）にあたっては、個別施策の進捗状況について進行管理を実施します。これと合わせて、モニタリング指標による計測を実施します。

点検・評価を実施しながら、計画目標である令和15年度（2033年度）には、総合的な点検・評価を行い、次の計画に反映することとします。

なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正する必要がある場合は、適時見直すこととします。



期間	計画期間										次期計画									
	短期					中期					長期									
年度	令和6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
評価	モニタリング(毎年)																			
					評価検証					評価検証・改訂					評価検証					評価検証・改訂

図 4-1 本計画のPDCA マネジメントサイクル

## 2. モニタリング指標

本計画の進捗状況及び成果について検証するために、モニタリング指標を設定し、継続的に評価を行います。複数の施策を連携させながら成果を生み出すことから、モニタリング指標は「基本目標」ごとに設定するものとします。

モニタリング指標は、各主体が協力して取組んだ内容やその成果(=成果・取組み指標)だけでなく、受益者である市民意識の変化(=市民評価指標)も取り入れることで、事業実施状況と受益者による評価の両面から計画の進捗を評価できる形式にします。

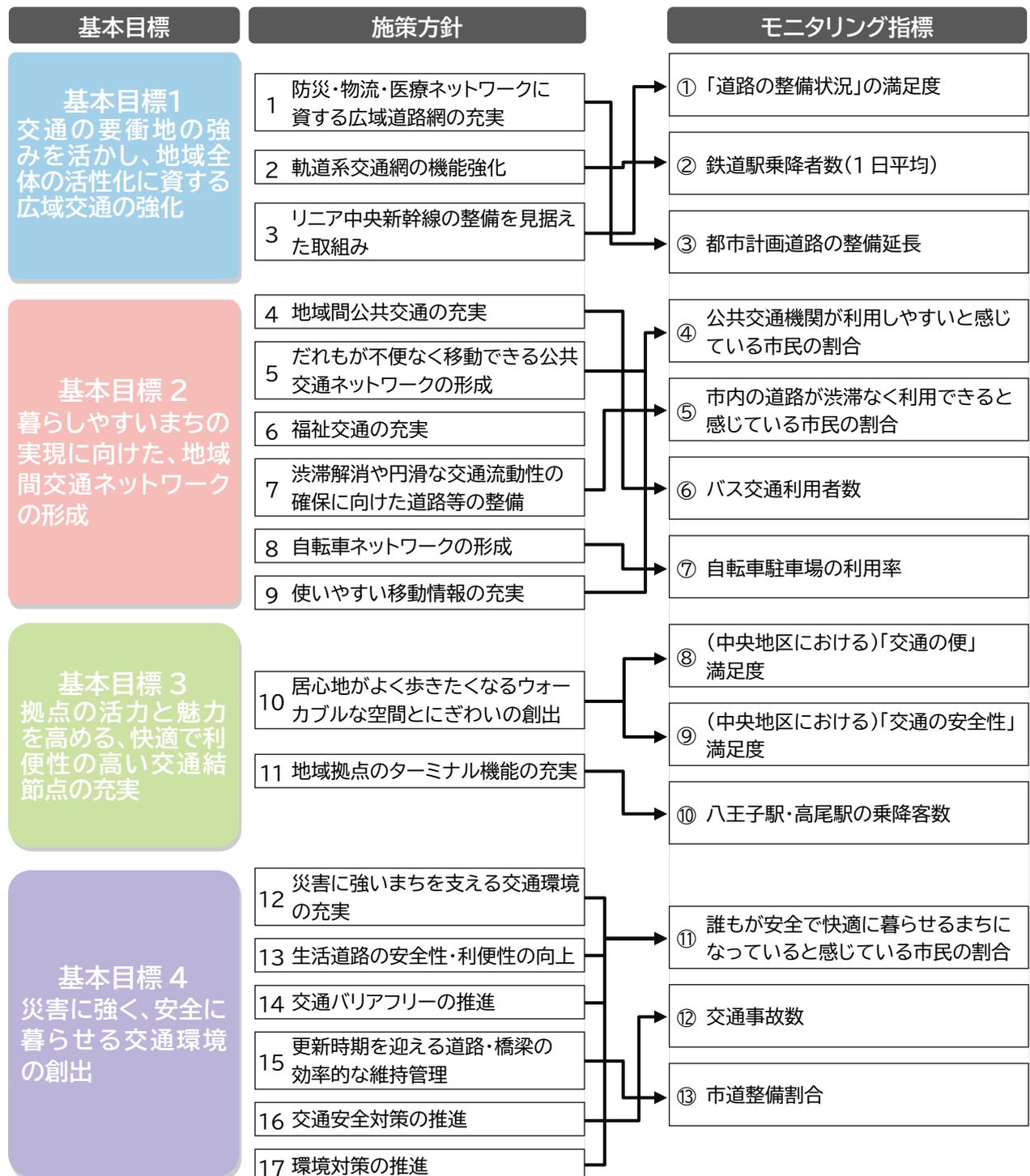


図4-2 基本目標とモニタリング指標の関係性

## 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

区分	モニタリング指標	現状値 (令和4年度)	令和 15 年度 目標値	数値根拠資料
市民評価	①「道路の整備状況」の満足度	39.5%	41%	「市政世論調査」
成果・取組み評価	②鉄道駅乗降者数(1日平均)	56万人/日	64万人/日	「統計八王子」 ※JR・京王線・多摩都市 モノレール駅別乗降客数の 合計
	③都市計画道路の整備延長 整備率	180km 77.8%	184km 79.5%	「統計八王子」

## 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

区分	モニタリング指標	現状値 (令和4年度)	令和 15 年度 目標値	数値根拠資料
市民評価	④公共交通機関が利用しやすいと感じている市民の割合	64.5%	75%	「市政世論調査」
	⑤市内の道路が渋滞なく利用できると感じている市民の割合	25.7%	45%	「市政世論調査」
成果・取組み評価	⑥バス交通利用者数	11.5万人/日	15.3万人/日	「統計八王子」 交通事業課資料
	⑦自転車駐車場の利用率	85%	90%	交通事業課資料

## 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

区分	モニタリング指標	現状値 (令和4年度)	令和15年度 目標値	数値根拠資料
市民評価	⑧(中央地区における)「交通の便」満足度	63.7%	66%	「市政世論調査」
	⑨(中央地区における)「交通の安全性」満足度	38.8%	49%	「市政世論調査」
成果・取組み評価	⑩八王子駅・高尾駅の乗降客数	八:19.1万人/日 高:7.0万人/日	八:22.3万人/日 高:8.7万人/日	「統計八王子」 ※JR・京王線の駅別乗降客数の合計

## 基本目標 4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

区分	モニタリング指標	現状値 (令和4年度)	令和15年度 目標値	数値根拠資料
市民評価	⑪誰もが安全で快適に暮らせるまちになっていると感じている市民の割合	36.8%	44%	「市政世論調査」
成果・取組み評価	⑫交通事故数	1,283 件/年	1,129 件/年	警視庁統計データ
	⑬市道整備割合	84%	86%	「統計八王子」

### 3. 協創の考え方

#### 3-1. 「協創の都市づくり」の考え方

本市の基本構想・基本計画「八王子未来デザイン 2040」では、まちづくりの基本理念として「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」と定めており、「市民と行政が互いの役割と責任ある行動」を進めることとしています。また、「八王子市都市計画マスタープラン」においても、市民、事業者、大学、行政など多様な主体が「協働」によって都市を「創造」する、「協創(Collaborative Creation)の都市づくり」を推進することとしています。

交通分野においても、「協創の都市づくり」の考え方に基づき、市民、事業者等、大学、行政が、協働によって主体的に交通問題を考え、ハード・ソフト両面から協創して計画を推進することが求められます。

#### 3-2. 「協創の都市づくり」における各主体の役割

交通分野は、交通基盤の上で様々な主体により運用されていきます。そのためには、各主体間の合意形成を図りつつ、各々が自らの役割を意識しながら、移動行動や様々な活動を行っていくことが必要と言えます。交通の面から、『協創の都市づくり』を推進するため、市民、事業者等、大学、行政などの役割を以下の通り掲げます。

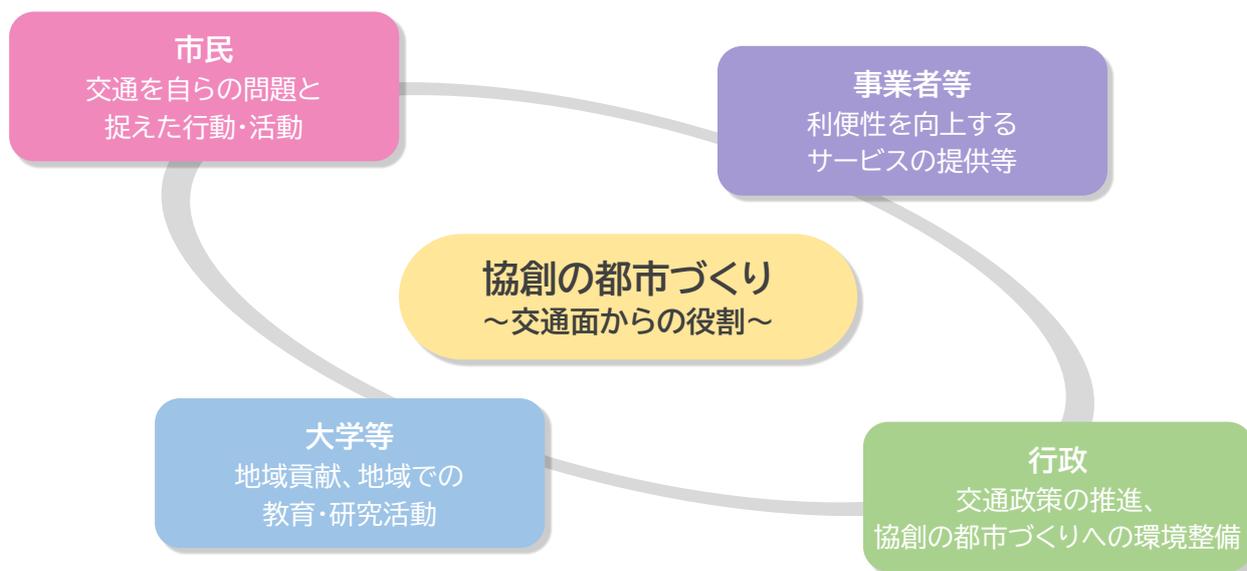


図 4-3 協創の都市づくりの主体と役割

### ① 市民の役割

市民や町会・自治会、NPO法人等は、交通問題を自らの問題として捉え、主体的に考えるとともに、公共交通確保・維持に向けた意識的な公共交通利用の促進、渋滞緩和や環境保全のための自動車利用の抑制や自転車利用の促進など、過度な自動車利用を抑制する行動が望まれます。

また、道路アドプト制度の活用等、身近な道路環境の整備に協力することや、交通安全意識を高め、市内の交通事故の抑制を図ること、自らが地域の交通手段を担うなど、快適で安全な交通環境を維持する活動への積極的な参加、さらに市が実施する施策への協力や、その他の主体が実施する諸活動等との協調が期待されます。

### ② 事業者等の役割

交通事業者は、将来都市交通像や基本目標等を共有するとともに、公共性の高い事業を担っていることを自覚した上で、市民等の利便性を向上し、地域の活力を生む公共交通サービスを提供することが望まれます。また一般事業者についても、事業活動に付随して発生する移動行動が地域の交通に与える影響を認識した上で、市民等の移動の快適性や安全性を損なわないように配慮することが望まれます。

さらに、交通事業者及び一般事業者は地域貢献の意識を持って交通利便性を高める取組みに参画するとともに、市が実施する施策や市民等が実施する都市づくり活動等への積極的な協力が期待されます。

### ③ 大学等の役割

大学等(大学・短大・高専)には、高等教育機関として、人材の育成や研究活動で蓄積された専門知識など、教育・研究活動の成果を地域へ還元することで、本市の交通問題の解決に向けた取組みへの協力が期待されます。

また、本市の大学等に通う約9万人の学生には、本市の交通問題を身近な問題として捉えてもらい、交通ルールの遵守やマナーの向上を努めるとともに、地域との交流に参加してもらうことで、地域の活力創出も期待されます。

### ④ 行政の役割

行政は、将来都市交通像の実現に向けた施策を積極的に推進します。そのために行政内部における施策間の連携、隣接自治体や東京都、国との連携など『協創の都市づくり』に向けた体制強化を図ります。

あわせて、市民、事業者等、大学等との連携を図りつつ、交通問題を共に考える場づくりを行うことや、各々の主体的な取組みへの支援、参加機会の拡充、各主体が交通を自らの問題として参画・貢献する意識の醸成を図ります。

また、都市づくりの施策を総合的かつ効果的に推進するとともに、その基礎となる、地域の現況や市による施策(各種規制・誘導手法や事業等)の実施状況など、交通分野に関する情報の整理を行い、積極的な情報提供に努めます。