八王子市交通マスタープラン

第４次八王子市総合都市交通体系整備計画

令和７年(2025 年)３月

八　王　子　市

目次

序章　計画のねらい

1. 計画の概要 …… 1
   1-1. 計画策定の背景 …… 1
   1-2. 計画の目的 …… 1
   1-3. 対象地域 …… 1
   1-4. 計画の位置付け …… 2
   1-5. 目標年次 …… 2
2. 交通政策の方向 …… 3
   2-1. 国における交通政策 …… 3
   2-2. 交通政策に係る法制度の改正 …… 4

第 1 章　本市交通の現況と課題

1. 移動特性 …… 7
   1-1. 人口動向 …… 7
   1-2. 移動状況 …… 8
2. 交通に関する現状 …… 10
   2-1. 道路交通状況 …… 10
   2-2. 公共交通状況 …… 12
   2-3. その他の状況 …… 13
3. 交通に関する課題 …… 15

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 …… 17
2. 交通分野別の目指すべき姿 …… 21
   2-1. 公共交通の目指すべき姿 …… 21
   2-2. 道路交通の目指すべき姿 …… 23
   2-3. 自転車交通の目指すべき姿 …… 25
   2-4. 歩行者交通の目指すべき姿 …… 27
3. 将来像を実現するための基本目標 …… 30

第 3 章　施策展開

1. 施策体系 …… 33
2. 施策展開 …… 34
   基本目標 1 …… 34
   基本目標 2 …… 39
   基本目標 3 …… 51
   基本目標 4 …… 57

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 …… 67
2. モニタリング指標 …… 68
3. 協創の考え方 …… 71
   3-1.「協創の都市づくり」の考え方 …… 71
   3-2.「協創の都市づくり」における各主体の役割 …… 71

序章　計画のねらい
1. 計画の概要

1-1. 計画策定の背景

本市では、交通に関する施策を総合的かつ計画的に進めるため、平成6年（1994 年）3月に「八王子市総合都市交通体系整備計画」を策定し、その後の社会経済状況の変化に対応するため、平成 17 年（2005 年）2月に「新八王子市総合都市交通体系整備計画」、平成27 年（2015 年）3月に「八王子市交通マスタープラン（第3次八王子市総合都市交通体系整備計画）」を策定しました。

近年の本市の交通を取り巻く状況は、国道20号八王子南バイパスや北西部幹線道路などの広域的な幹線道路の整備とともに、マルベリーブリッジの西放射線ユーロードへの延伸や高尾駅南北自由通路などの交通結節点の整備が進められており、川口物流拠点整備事業をはじめとした大規模な開発計画の事業推進と合わせて、交通だけではなく、まちづくりと一体となった取組みを進めています。

全国的には人口減少・超高齢社会の進展を背景とした公共交通需要の減少によりサービス維持が困難となる一方で、情報通信技術（ICT）の発展と市民のライフスタイル・価値観の変化など、社会構造の変化と大規模災害リスクに直面する中において、交通サービスの強靭かつ持続的運営の社会的要請が高まっています。

国では、平成 26 年度（2014 年度）に発表した「国土のグランドデザイン 2050」において、「コンパクト」と「ネットワーク」をキーワードに、質の高いサービスの効率的な提供と新たな価値創造に向けた取組みが進められています。また、令和3年（2021 年）5月には、交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）に基づく「第2次交通政策基本計画」を閣議決定し、交通が直面する危機を乗り越えるため、今後の交通政策の柱として3つの基本的方針を定め、地域公共交通の維持・確保、MaaS やバリアフリー化の推進、公共交通・物流分野のデジタル化、徹底した安全・安心の確保、運輸部門における脱炭素化などに多様な主体の連携・協働のもと、あらゆる施策を総動員して全力で取組むとしています。

本市では、これらの社会経済情勢の変化に対応し、新たなまちづくりを進めるための「八王子未来デザイン 2040（基本構想・基本計画）」の策定を踏まえ、まちづくりと連携を図りながら交通政策を効果的に展開していくため、「第 2 次八王子市都市計画マスタープラン」の改定に合わせて、「八王子市交通マスタープラン（第3次八王子市総合都市交通体系整備計画）」の見直しを行います。

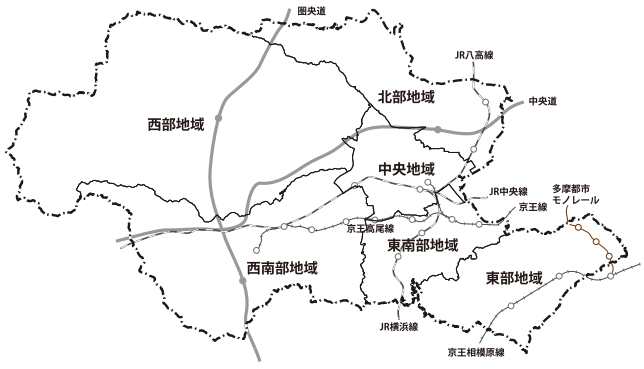
1-2. 計画の目的

本計画は、「八王子未来デザイン 2040（基本構想・基本計画）」で示されたまちづくりの基本理念「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」や、「八王子市都市計画マスタープラン」で示された 20 年後の都市ビジョンの実現を目的とします。

そのため、本計画では、市の交通をとりまく変化を的確に捉え、将来交通を見据えた上で、快適で安全な交通環境を創出するための総合的な交通政策を、関係者と連携し推進していきます。

1-3. 対象地域

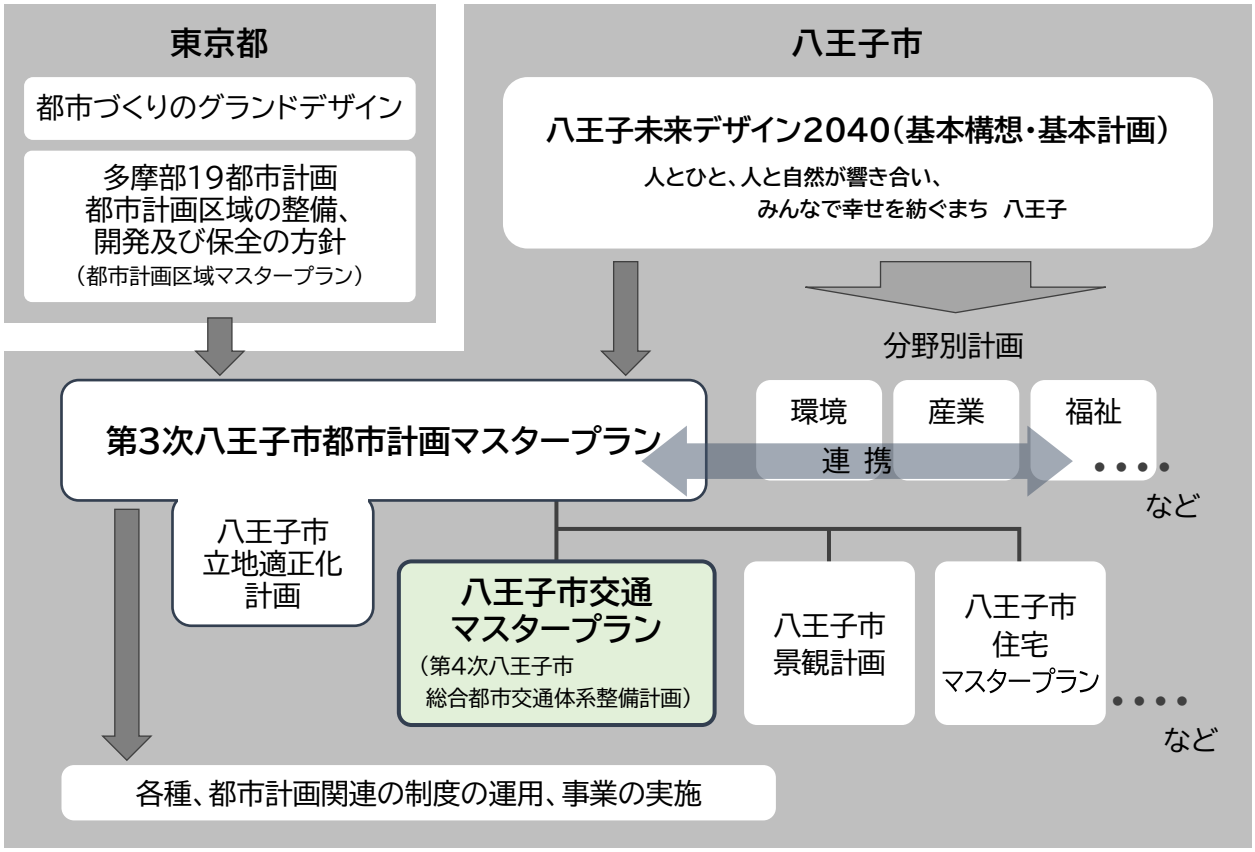
対象地域は八王子市全域とします。



図序-1　計画対象地域

1-4. 計画の位置付け

本計画は、「八王子未来デザイン 2040（基本構想・基本計画）」や「八王子市都市計画マスタープラン」の考え方をもとに、交通政策に関わる基本方針や施策を明らかにするものです。交通政策は、まちづくりなどと連携を図りながら効果的に展開していくことが重要であるため、本計画は本市のまちづくりに関わる各種計画と連携を図るとともに、交通に関わる関連計画と整合を図っていきます。



図序-2　八王子市交通マスタープランの位置付け

1-5. 目標年次

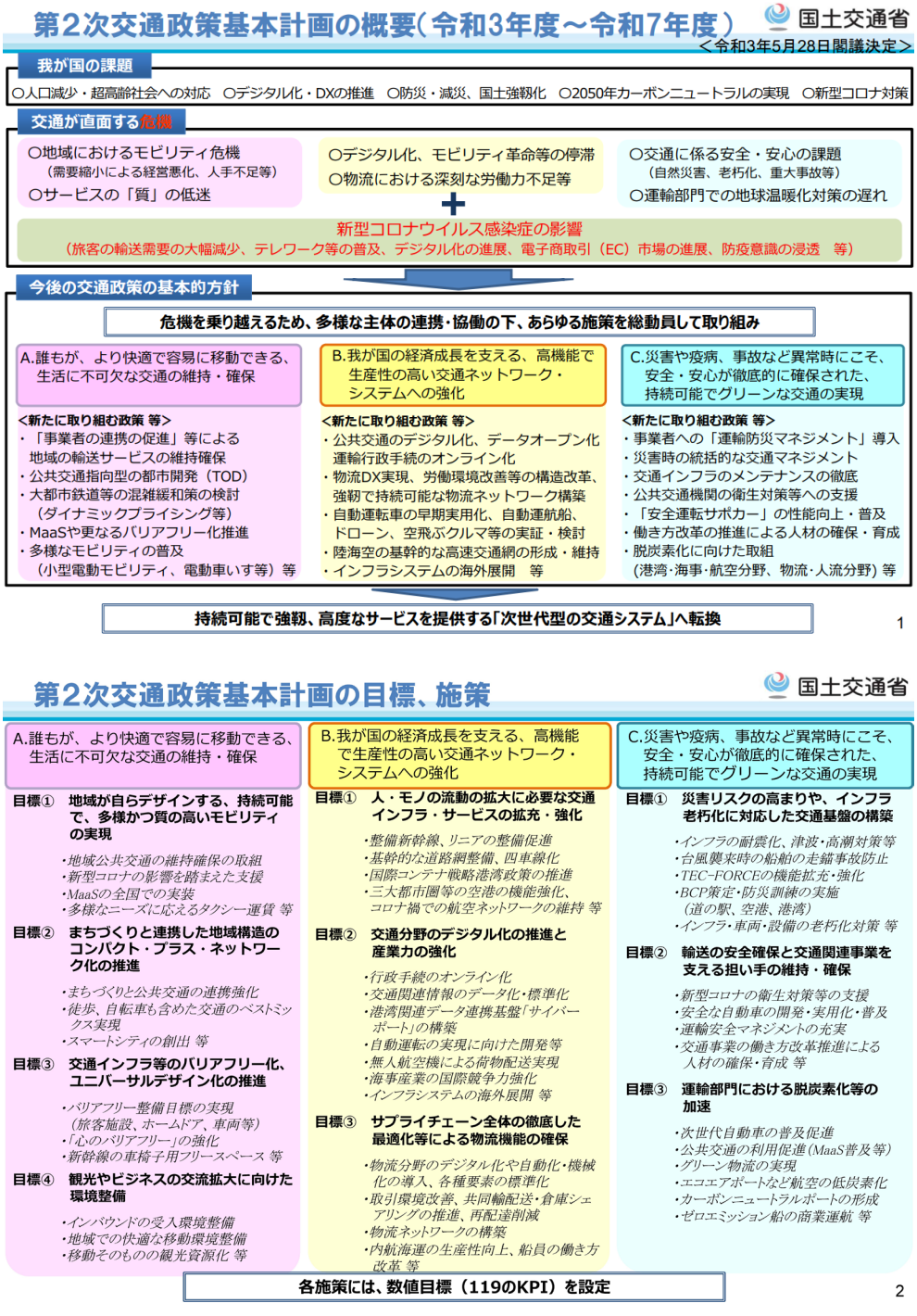
本計画は、「八王子市都市計画マスタープラン」との整合を図り、おおむね 20 年先の目指すべき都市の姿を見据え、基準年を令和 6 年度（2024 年度）、計画期間を 10 年間とし、計画目標年次を令和 15 年度（2033 年度）とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正する必要がある場合は、適宜見直します。

2. 交通政策の方向

2-1. 国における交通政策

令和3年(2021 年)5月に「交通政策基本法」に基づく「第2次交通政策基本計画」において、交通に関する施策の総合的かつ計画的な推進を図るための基本的な方向が定められています。

この計画は、交通に関する施策を総合的・計画的に定めた政府としての計画であり、着実な実施により、我が国が直面する経済社会面の大きな変化に的確に対応し、将来にわたって国民生活の向上と我が国の発展をしっかりと支えることができる交通体系が構築されることが期待されています。



図序-3 第2次交通政策基本計画の概要

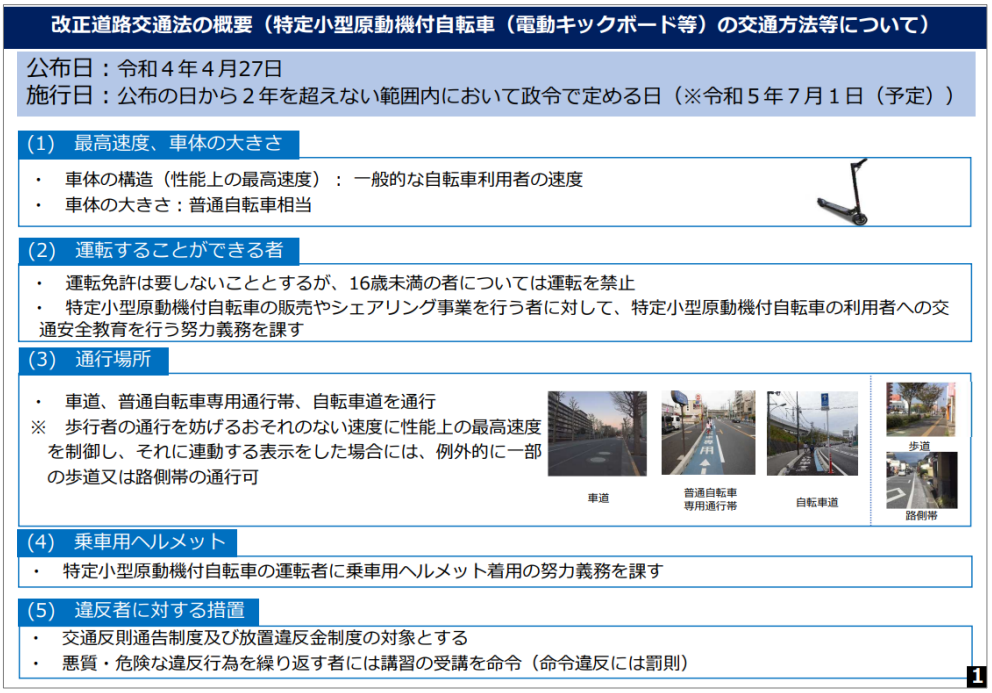
出典:国土交通省 HP

2-2. 交通政策に係る法制度の改正

① 新たな技術に対応した法改正（道路交通法）

自動運転や電動キックボード等の新たな技術に対応して、道路交通法が順次改正されています。

- 令和元年（2019 年）6月改正　レベル3の自動運転技術の実用化に対応した規定の整備
- 令和2年（2020 年）4月改正　高齢運転者の免許更新時の運転技能検査の義務化
- 令和4年（2022 年）4月改正　自動運転に係る許可制度の創設や特定小型原動機付自転車（電動キックボード等の交通方法）の交通方法等の整備



図序-4　令和 4 年（2022 年）4 月改正　電動キックボード等に関する道路交通法改正の概要

出典：警察庁 HP

② その他の交通施策

表序-1　交通に関連する施策

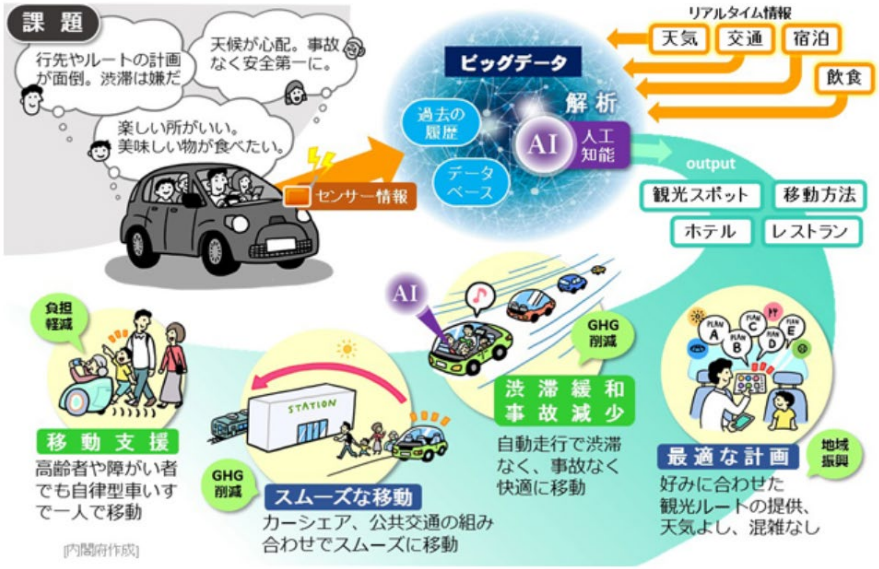
	分野	交通施策	施策内容
①	歩行空間創出関連	・まちなかウォーカブル推進事業 ・歩行者利便増進道路（ほこみち）制度	車中心から人中心の空間へと転換を図るための取組みを実施
②	公共交通関連	・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 ・東京における地域公共交通の基本方針（R4.3）	地域の輸送資源を活用し、まちづくりと連携して都市交通環境の実現化への取組みを実施
③	自転車関連	・第 2 次自転車活用推進計画（R3.5）（国交省）	持続可能な社会の実現に向けた自転車の活用の推進に向けた取組みを実施
④	バリアフリー関連	・高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）の改正	「心のバリアフリー」の観点からの施策を充実した取組みを実施

参考：交通分野のデジタル化の進展

●交通分野のデジタル化について（Society5.0 に向けた対応）

・我が国では、これまで、増加する交通需要に対応するため、競争を基本とした効率的な交通システムの構築が進められてきました。しかし、人口減少等に伴う交通サービスの維持確保の困難化や公共交通・物流の労働力不足が生じており、これらを解決するためにも、交通分野におけるデジタル化や先進技術の実装・活用の推進が求められています。

・第5期科学技術基本計画において、我が国が目指すべき未来社会の姿として Society5.0 が提唱され、交通分野においては、新たな価値の事例として以下の図のようなことが可能になるとしています。



※Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会（Society）。狩猟社会（Society1.0）、農耕社会（Society2.0）、工業社会（Society3.0）、情報社会（Society4.0）に続く、新たな社会（超スマート社会）を指す。

図序-5 Society5.0 新たな価値の事例（交通）

出典：内閣府 HP

●MaaS（Mobility as a Service）

・MaaS（マース：Mobility as a Service）とは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うことができるサービスです。さらに、シェアサイクル等の新たな移動手段や観光・医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携も図られています。

・MaaS の普及により、既存公共交通の有効活用や移動利便性の向上、外出機会の創出、地域活性化、スーパーシティ・スマートシティの実現など地域課題の解決が期待されています。

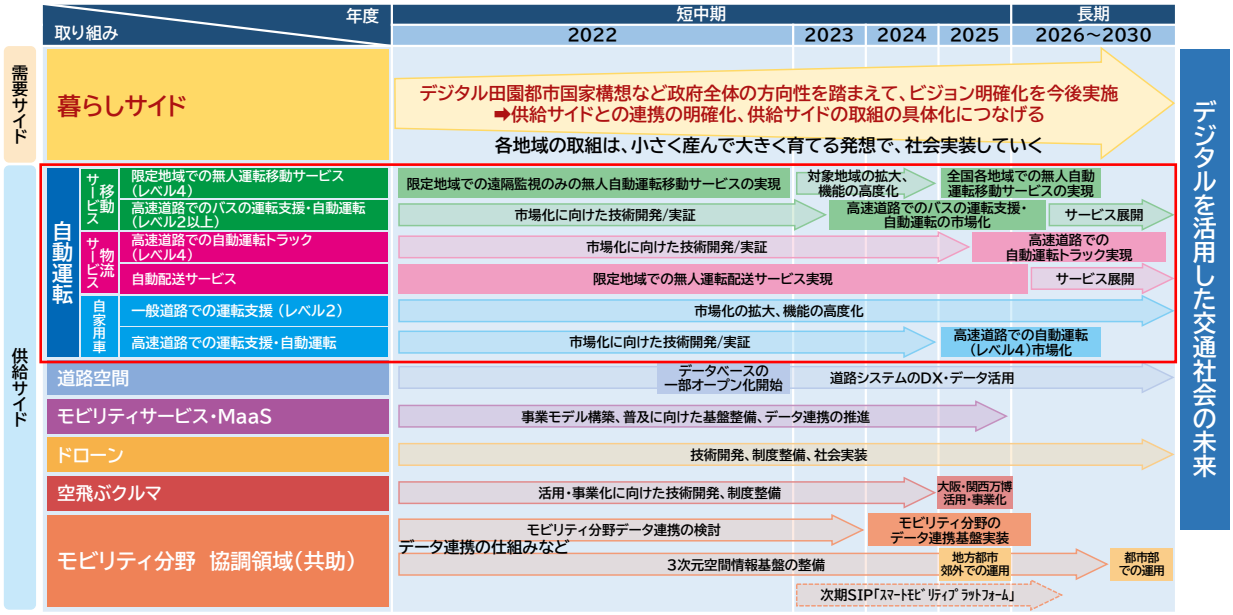
図序-6 MaaS のイメージ

出典：国土交通省 HP

●自動車の自動運転

・自動車の自動運転の実現により、交通事故の大幅な低減、高齢者等の移動支援、渋滞の緩和、生産性の向上、運輸業の運転手不足の解消などといった社会課題の解決が期待されています。

・デジタル交通社会の未来の実現に向けて、「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」では、以下のような今後の取組みの全体像が示されています。



図序-7　デジタルを活用した交通社会のロードマップ

出典:「デジタルを活用した交通社会の未来 2022」デジタル社会推進会議幹事会　をもとに作成

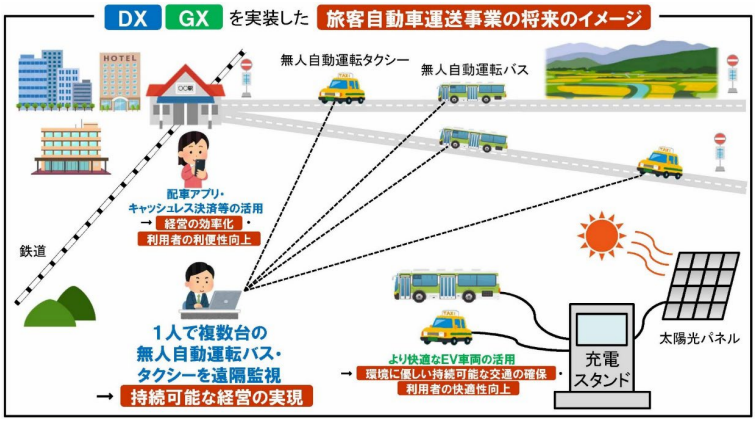
●自動車DX・GX

・DX（デジタル・トランスフォーメーション）：IT 技術を活用したビジネス上の変革

・GX（グリーン・トランスフォーメーション）：温室効果ガスを発生させないエネルギーに転換し、社会経済を変革しようとする取組み

・DX と GX を各々取組むことで、地球環境の改善や経済成長の促進につながると考えられる

・自動車 DX・GX により、EV車両の活用や自動運転等を旅客自動車運送事業に実装し、バス・タクシーの持続可能性の確保や利便性向上を図り、より便利で安心できるバス・タクシーサービスを実現していくための取組みが進められています。



図序-8　自動車 DX・GX による旅客自動車運送事業の将来イメージ

出典:ラストワンマイル・モビリティ／自動車 DX・GX に関する検討会資料（国土交通省・自動車局）

第１章　本市交通の現況と課題
1. 移動特性

1-1. 人口動向

❶今後は人口が減少し高齢化が進展

・本市の総人口は約 58 万人となっており、平成 22 年(2010 年)までは増加傾向にあったものの、平成 27 年(2015 年)は減少に転じ、令和 2 年(2020 年)には再び増加しています。
・今後、64 歳以下の人口は一貫して減少する一方、老年人口(65 歳以上)は令和 27 年(2045 年)頃まで増加し、高齢化が進展することが予測されています。

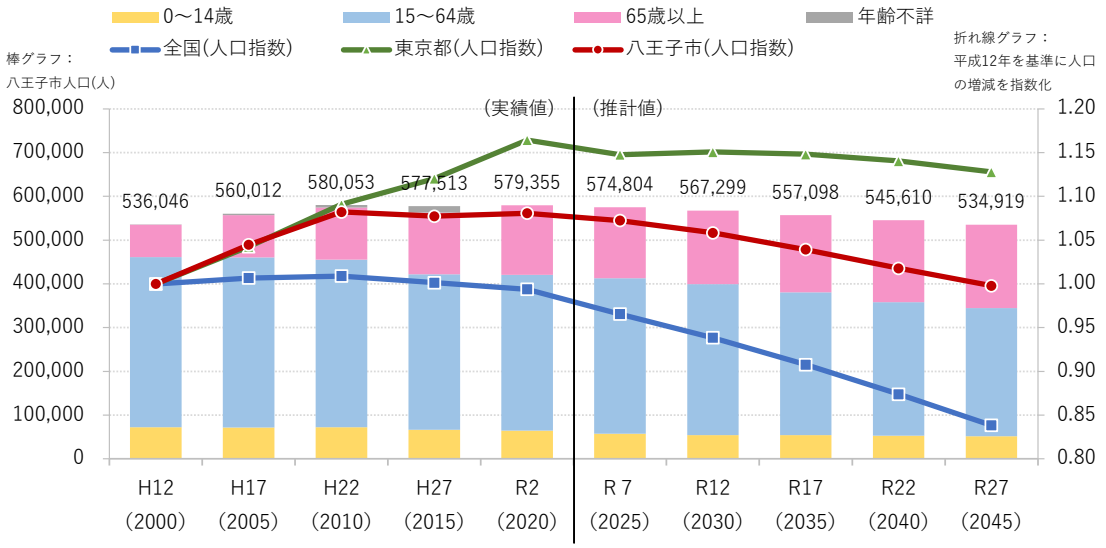


図 1-1　本市の人口の推移及び将来人口推計

出典：(実績値)「国勢調査」、(推計値：八王子市)「八王子市人口ビジョン」、
(推計値：全国、東京都)国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口(平成 30 年)」
注)令和2年(2020 年)の八王子市の人口内訳は「年齢不詳」をあん分して算出

❷鉄道沿線の高密度化がより顕著に進行

・JR 中央線及び、JR 横浜線、京王相模原線などの鉄道沿線の人口密度が高く、鉄道沿線から離れた地域の人口密度が低くなっています。
・平成 22 年(2010 年)から令和 2 年(2020 年)の人口増減をみると、JR 八王子駅及び京王八王子駅の周辺、狭間駅周辺や八王子ニュータウン周辺等で人口が増加しています。

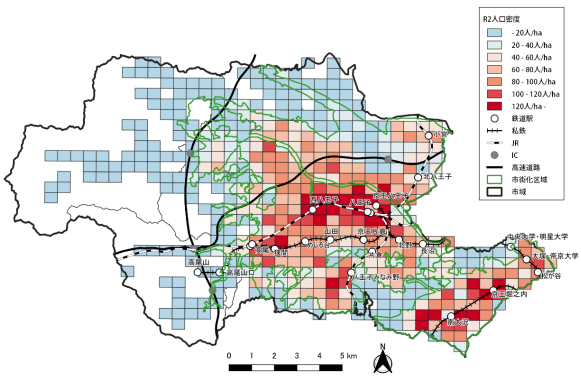


図 1-2　人口分布(令和 2 年(2020 年)時点)

出典：「国勢調査」
注)メッシュは 500m単位

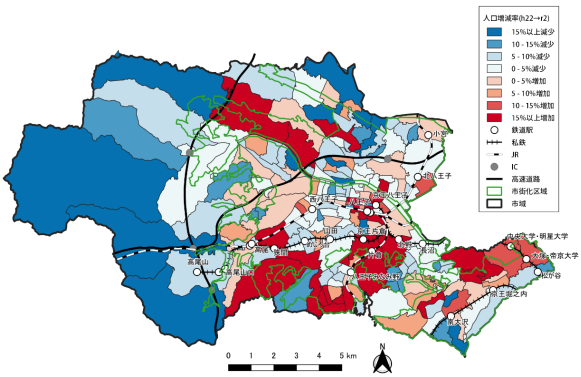


図 1-3　人口分布の変化(平成 22 年(2010 年)から令和 2 年(2020 年)の変化率)

出典：「国勢調査」

1-2. 移動状況

❶高い自動車利用率

・本市の代表交通手段(主な交通手段)は、東京都全体の鉄道の割合が約 46%であるのに対し、本市は約 30%と低い反面、自動車利用は東京都全体が約 12%、多摩部全体が約 23%であるのに対し本市は約 30%と高く、自動車の依存度が高くなっています。

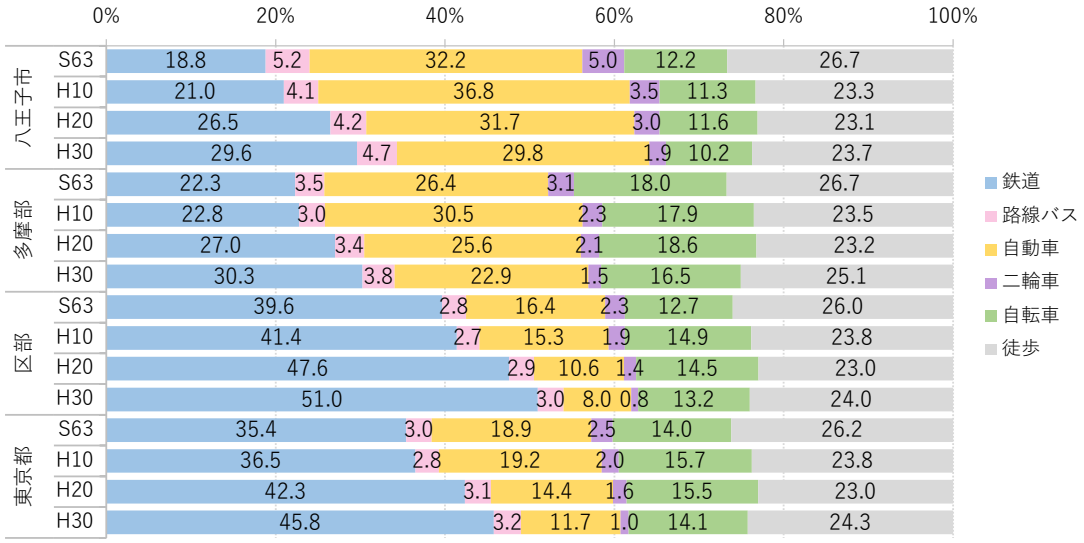


図 1-4　本市の代表交通手段別分担率

出典:「東京都市圏パーソントリップ調査」(S63、H10、H20、H30)東京都市圏交通計画協議会
注)以降、特に出典を記載しないもので、人の動きを捉えたものは、全てパーソントリップ調査が出典となります。

❷移動量(発生集中量)・外出率の低下

・全ての人の移動の総量を示す「発生集中量(TE)」は、本市では、昭和 63 年(1988 年)から平成 20 年(2008 年)にかけて増加傾向にありましたが、平成 30 年(2018 年)は減少に転じており、居住人口に対する外出した人の割合を示す外出率の低下からも外出機会の減少傾向がみられます。

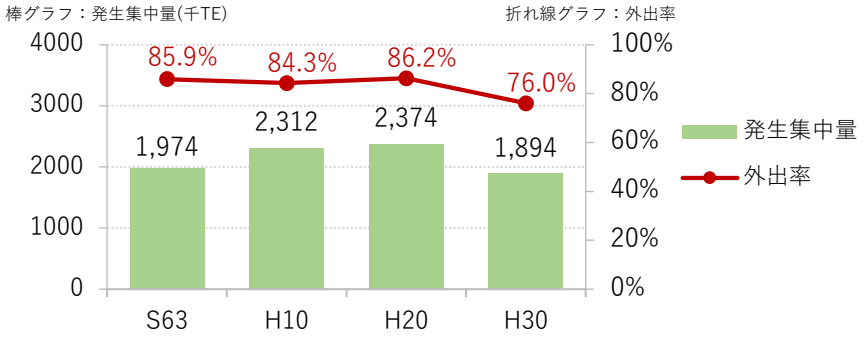


図 1-5　本市の発生集中量･外出率の推移

❸市外移動は都内 23 区が最多

・平成 30 年(2018 年)における市内外の移動は、八王子発の移動(本市から他都市へ)、八王子着の移動(他都市から本市へ)がともに減少しています。

・市内各地域と市外間の移動量(自宅からの移動)をみると、人口の多い市の東側で多くの移動が発生しており、都内 23 区との移動が最も多く、次いで多摩市や日野市などの周辺地域となっています。

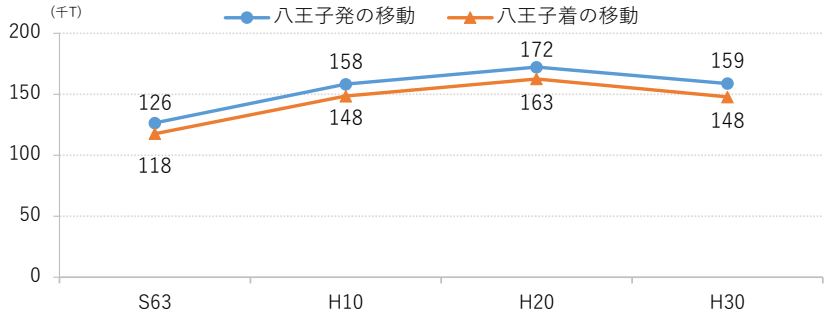


図 1-6　市内外移動における発着地別、行き(自宅からの移動)のトリップ数の推移

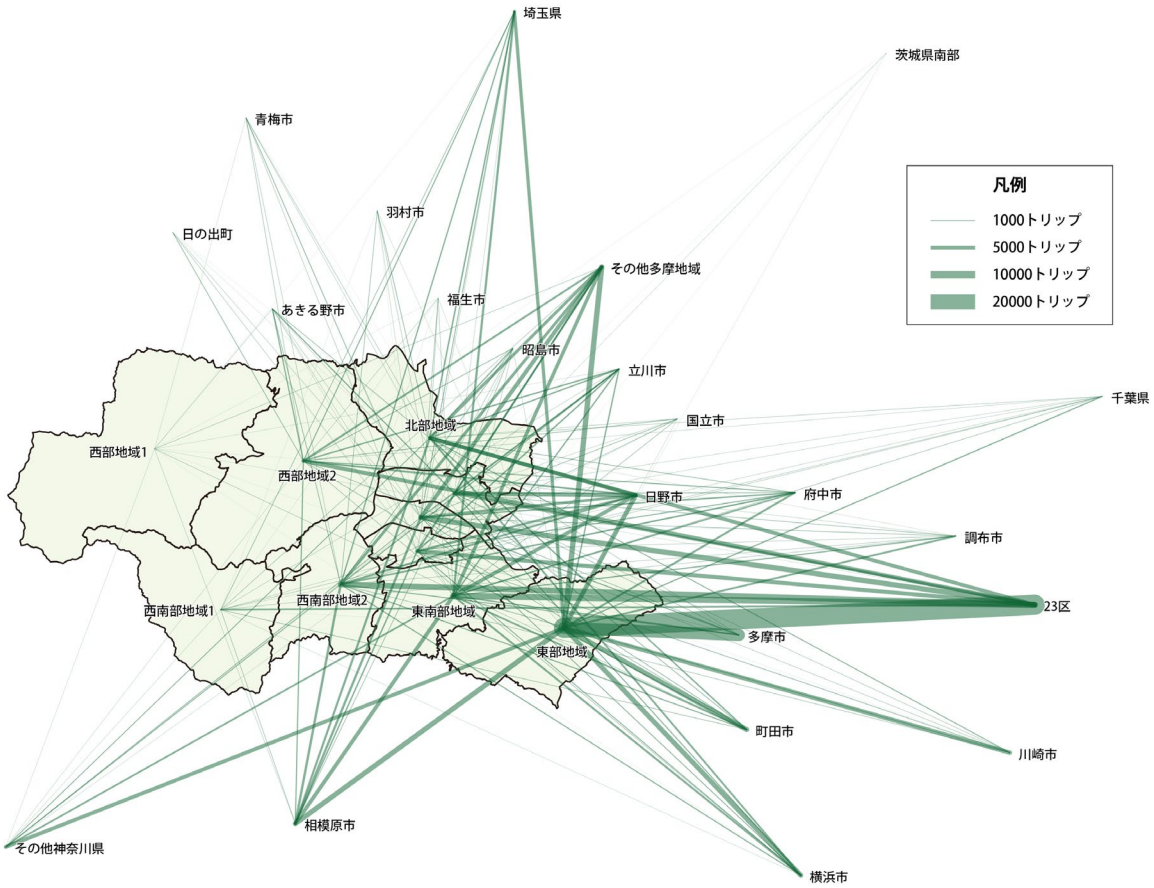


図 1-7　八王子市発着の移動先別移動量(自宅からの移動)

注)地域区分は、パーソントリップ調査における小ゾーンをもとに作成。

2. 交通に関する現状

2-1. 道路交通状況

❶広域交通の要衝地としてポテンシャルが向上

・圏央道の八王子西 IC のフル IC 化(平成 28 年(2016 年))、国道 20 号八王子南バイパスや北西部幹線道路などの整備により、都市の骨格となる広域幹線道路ネットワークが強化されてきています。
・多摩センターから八王子間が多摩都市モノレールの延伸ルートの構想路線として位置付けられ、今後、広域交通の要衝地として、ポテンシャルがますます高まっていくことが期待されます。

図 1-8　広域交通ネットワーク

❷主要道路における渋滞発生

・陣馬街道、国道 16 号などで著しい混雑状態となっているほか、高尾街道や野猿街道などの幹線道路においても連続的な渋滞が発生しています。

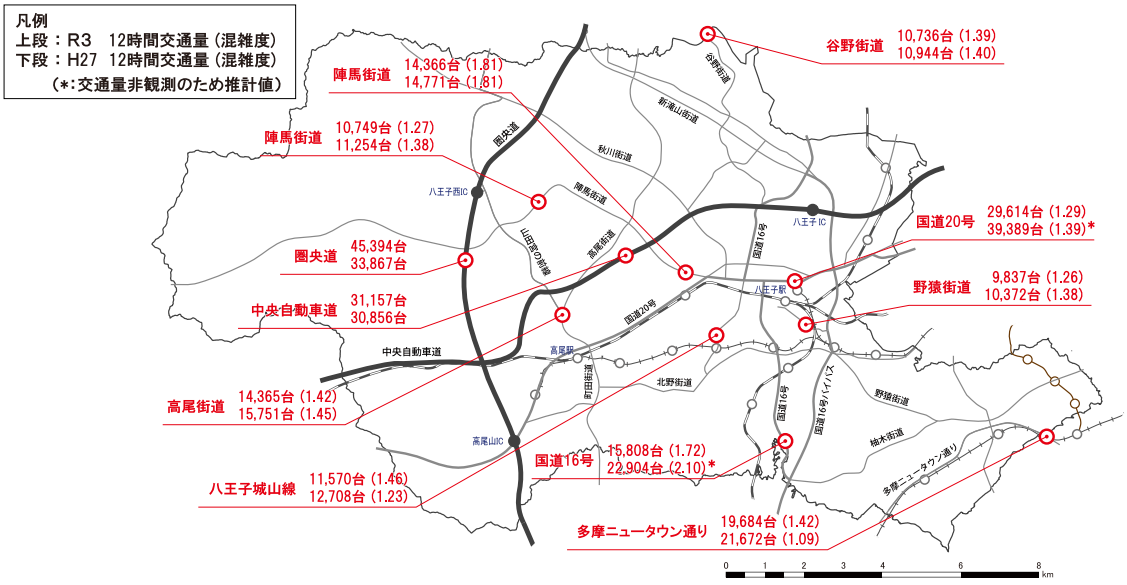


図 1-9　市内の混雑度の高い路線

出典:「全国道路・街路交通情勢調査」国土交通省

❸高齢者や自転車が関与する交通事故割合の増加

・本市の交通事故件数は減少傾向にありますが、高齢者の関与率が 3 割程度で推移しており、自転車の関与率が増加しています。

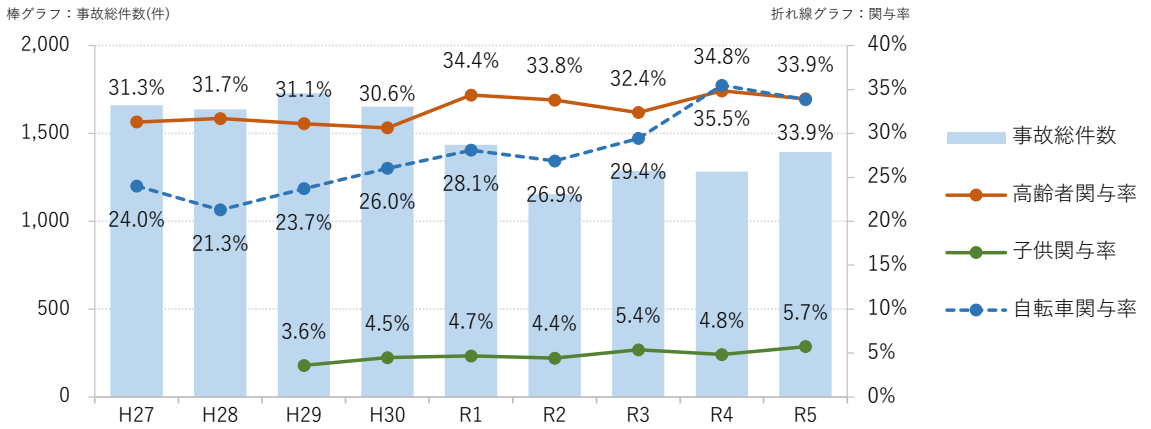


図 1-10　本市における交通事故総件数と関与率の推移

出典:「八王子市内の交通事故発生状況」、「区市町村別各種交通事故発生状況」警視庁

❹道路施設の老朽化

・市内の橋梁の多くは 1960 年代から 1980 年代に多く建設されており、令和 6 年(2024 年)現在から 30 年後の令和 36 年(2054 年)には約 91%の橋梁が建設後 50 年以上を迎えます。

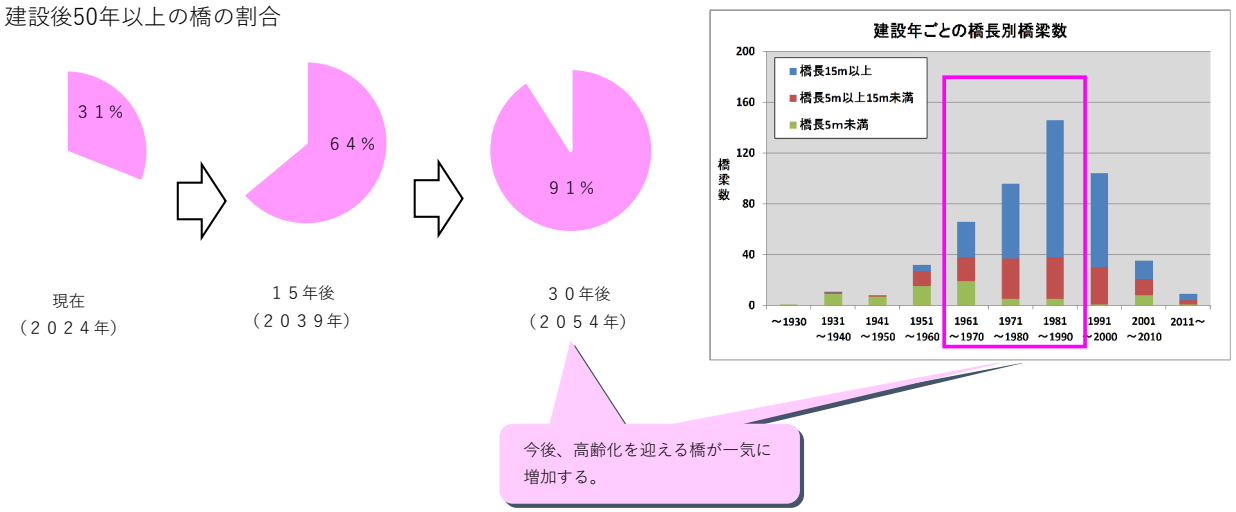


図 1-11　市内の橋梁の建設後年数(令和 6 年(2024 年)3月時)

出典:「八王子市橋守計画」

2-2. 公共交通状況

❶公共交通人口カバー率は高い

・公共交通機関エリアの人口カバー率は、鉄道駅徒歩圏内が 34.4%、バス停徒歩圏内も含めると94.0%と市民の9割以上が公共交通機関エリア内に居住しています。

公共交通利用圏:（鉄道駅から 700m 以内かつバス停から 300m 以内）

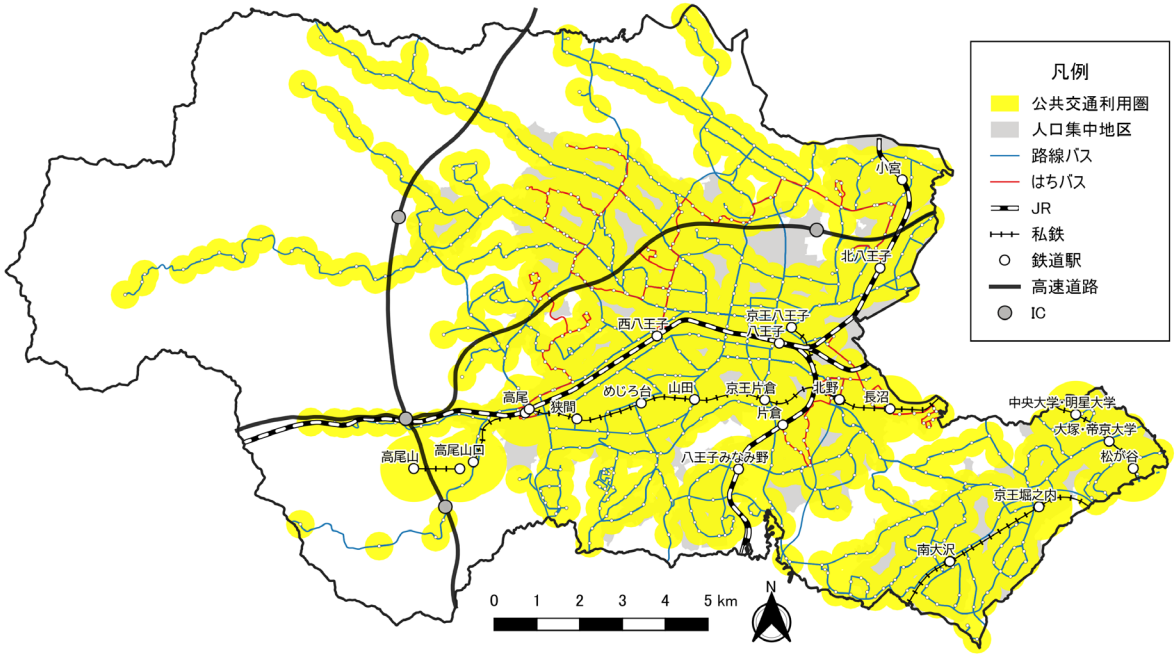


図 1-12　本市における公共交通利用圏

出典:八王子市交通企画課
注）令和４年（2022 年）4 月時点のバス路線網等を参考に作成

❷コロナ禍における公共交通利用者数の減少

・鉄道やバスなどの公共交通利用者は、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響により減少しましたが現在は回復基調にあります。

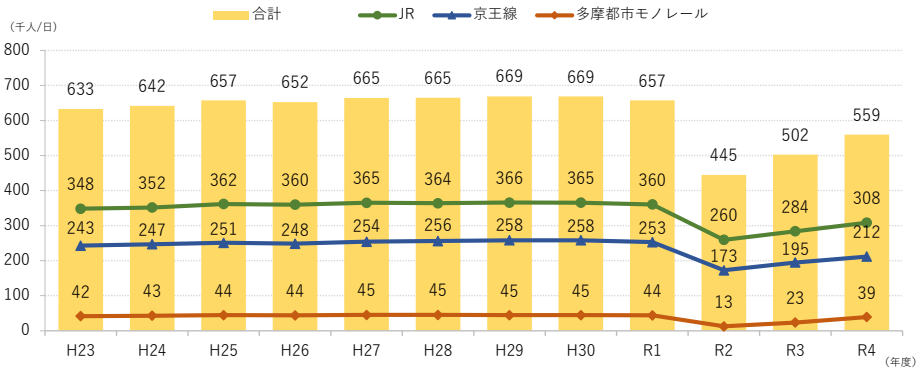


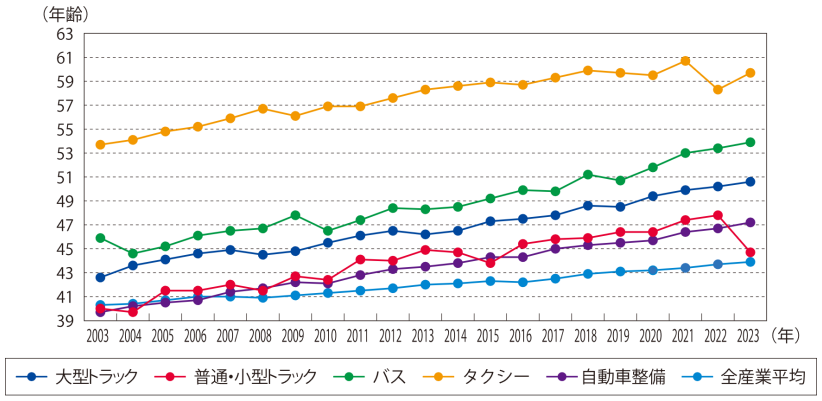
図 1-13　鉄道利用者数の推移

出典:「統計八王子」
注）JR は降車人員が公表されていないため、乗車人員を2倍して算出

❸公共交通の担い手の不足・高齢化

・自動車運送事業における労働者の平均年齢は、公共交通のタクシー、バス事業者の高齢化が顕著となっています。

・既に、退職者の増加により路線バスでは、運転者不足のため減便を余儀なくされる事業者もあり、人手不足が深刻な問題となっています。



注1：調査産業計のデータを「全産業平均」としている。
注2：「自動車整備」を除く各数値は、2020年から推計方法を変更し、かつ、役職者を含んでいる。
資料：厚生労働省「賃金構造基本統計調査」、（一社）日本自動車整備振興会連合会「自動車整備白書」から国土交通省物流・自動車局作成

図 1-14　自動車運送事業における労働者の平均年齢の推移

出典:「令和 6 年度交通政策白書」国土交通省

2-3. その他の状況

❶シェアサイクルの普及

・令和 2 年度（2020 年度）から導入したシェアサイクルは、シェアモビリティの一つとして浸透し、利用者数、利用回数ともに増加しており、ポート数も増加しています。

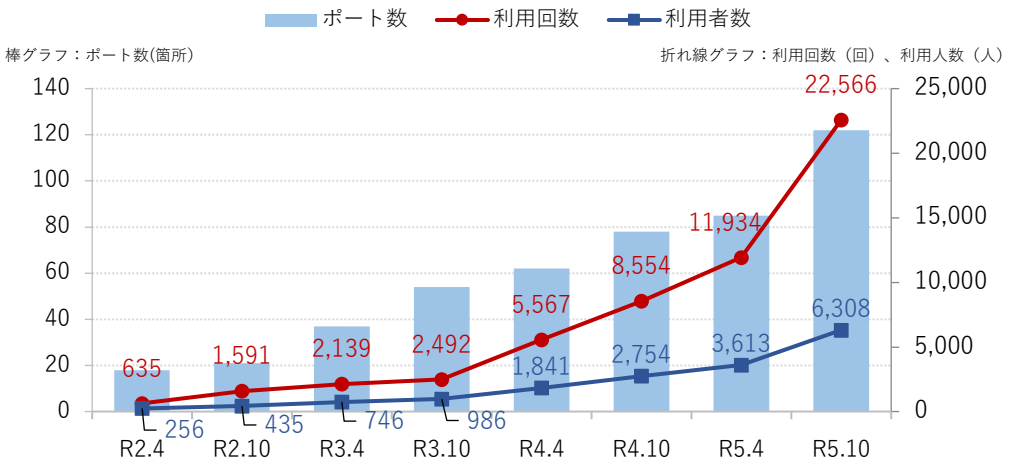


図 1-15　シェアサイクルの利用実績の推移

出典:八王子市資料

❷CO_2排出量の運輸部門が占める割合の増加

・CO_2排出量の運輸部門が占める割合は、平成 25 年(2013 年)頃までは減少傾向にありましたが、それ以降は再び緩やかな増加傾向にあります。

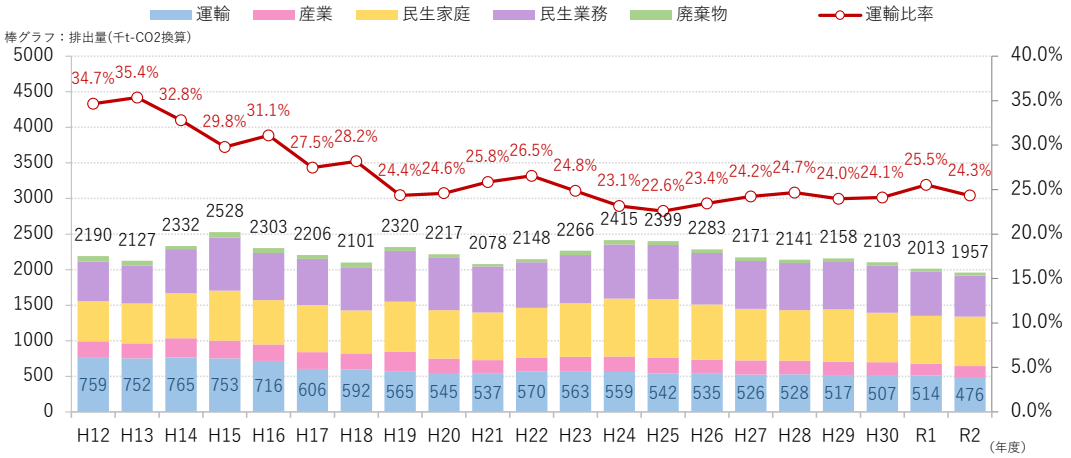


図 1-16　市内の部門別 CO2排出量の推移

出典:「八王子市環境白書 2023」八王子市

❸激甚化・頻発化する自然災害への対応

・震災直後から救助や物資輸送などを円滑に行うための緊急輸送道路のうち、特定緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化率は、平成 27 年度(2015 年度)末時点で 87.7%であったのに対し、令和 4 年度(2022 年度)末時点では 93.7%まで高まっています。

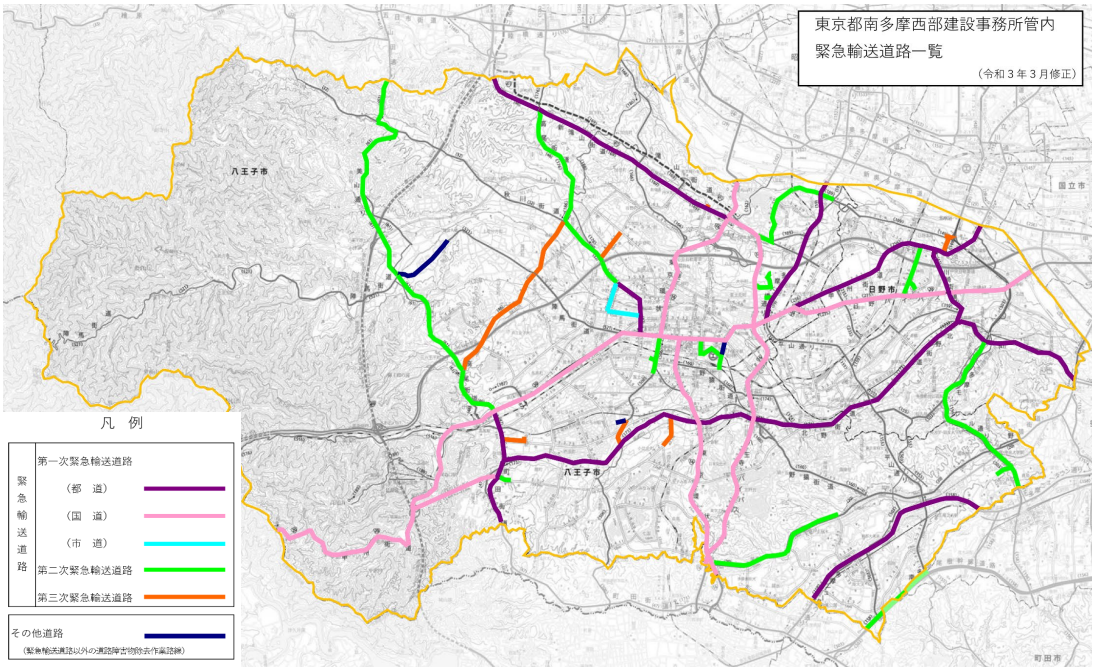


図 1-17　緊急輸送道路の指定状況(令和3年(2021 年)3月)

出典:「八王子市地域防災計画」

3. 交通に関する課題

本市の交通環境に関する現状

共通事項
・圏央道の開通、リニア中央新幹線の建設などにより、広域な交通ネットワークの要衝地としてのポテンシャルが高まっています。
・本市の人口は減少傾向にありますが、一方で、高齢化は進行しています。
・外国人居住者や訪日観光客が増加しています。
・人の移動の状況については、人口減少・少子高齢化による影響のほか、e-コマースの進展により、平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)にかけて発生集中量と外出率が低下しています。
・e-コマースの進展により、インターネット利用による消費行動が増加しており、貨物自動車の増加など、物流需要が拡大しています。

公共交通
・路線バスやはちバス運行によりきめ細やかな移動サービスを提供し、公共交通の人口カバー率は 9 割を超えているものの、公共交通空白地域が点在しています。
・人口減少・少子高齢化、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、公共交通の利用者は減少しています。
・公共交通就業者が高齢化し、担い手が不足しています。
・公共交通に対する満足度は高い状態にあり、年齢別にみると 65 歳以上の高齢者の満足度が高くなっています。

道路交通
・都市計画道路の整備率は約 8 割となっていますが、主要道路の混雑度は未だ高く、国道 20 号八王子南バイパスや北西部幹線道路など道路整備が必要となっています。
・交通手段分担率は自動車の割合が高く、多摩部全体に比べて高くなっています。特に山間部である西部地域や西南部の割合が高く、西部地域では居住者の運転免許保有率も高くなっています。
・高齢者の交通事故関与率が約 3 割となっています。
・主に中心市街地で無電柱化が進んでいますが、全市の無電柱化率は低いため、防災面や道路の利便性・安全性向上のため、今後も整備が必要となっています。
・市内の橋梁の約90%が、令和31年(2049)年には建設後50年以上を迎え、インフラの老朽化が進んでいます。
・東京都内の運転免許返納者が増加しています。

自転車
・中央地域や東南部地域における自転車利用が多く、本市と近隣市間の利用も見られます。
・自転車の利用目的として、通学に利用される割合が高くなっています。
・シェアサイクルの利用実績は増加傾向にあります。
・一方で、交通事故の自転車関与率が増加しています。

歩行者
・駅端末交通手段において、徒歩の移動が多くなっています。
・1 週間で 10 分以上続けて歩く日数が「5日未満」の割合は約5割となっています。

まちづくりの潮流

～理念に係る潮流～

ライフ・ワークスタイルの多様化
◎職住近接のライフスタイルやインターネットを通じた買い物の増加など、働き方・ライフスタイルの多様化
◎シェアサイクルの利用増加など、自転車交通の役割拡大

地域共生社会
◎新技術の活用等、既存の公共交通サービスの改善・充実の徹底と、地域の輸送資源の総動員による、持続可能な輸送サービスの確保
◎移動環境のバリアフリー・ユニバーサルデザイン

ウォーカブル
◎歩行者の利便増進やにぎわいのある道路空間の構築など、道路空間に対するニーズの多様化

防災・減災
◎道路網のリダンダンシーの確保
◎公共交通の早期復旧

ゼロカーボン
◎公共交通への転換、移動の効率化
◎環境にやさしい移動手段の確保

～手段・手法に係る潮流～

DX(スマートシティ)
◎新技術の活用等による、インフラメンテナンスの高度化・効率化
◎MaaS の導入
◎公共交通への自動運転の導入
◎電動キックボード等、新たな移動サービスの導入

ストックマネジメント
◎道路等の公共空間の安全・安心の確保
◎道路空間の再配分(歩行空間の充実)

課題

〇多様なニーズに応じた交通環境づくり

・高齢化、働き方やライフスタイルの多様化に対応するため、多様な移動サービスの確保や MaaS により最適な移動サービスの提供が必要となっています。
・快適でにぎわいのある歩行空間の整備により、「居心地が良く歩きたくなる」環境づくりが求められます。
・サイクルツーリズムなど、新たな観光資源としても自転車活用が期待されます。

〇交通サービスの持続性の確保

・人口減少・少子高齢化の進行、新型コロナウイルス感染症の影響による公共交通需要が大幅に減少、また公共サービスの担い手の高齢化に対応するため、自動運転技術等によるサービスの維持・確保が求められます。
・近年、激甚化・頻発化する自然災害に備え、土地利用・まちづくりと一体となった公共交通の確保が必要となっています。

〇交通環境の脱炭素化

・市内移動の自動車利用割合が高く、市内を南北に結ぶ道路の混雑度が高いため、運輸部門の二酸化炭素排出量削減につながる、公共交通への転換や交通渋滞の緩和による自動車交通の円滑化が求められます。
・拠点をつなぐ交通ネットワーク（コンパクト・プラス・ネットワーク）の構築による環境負荷の低減が求められます。
・交通手段自体の環境負荷の低減が求められます。

〇安全・安心な移動環境づくり

・高齢者や自転車が関与する交通事故が増加しており、交通安全対策が求められます。
・電動キックボード等の低速移動サービスが普及しつつあり、歩行者の安全性の確保が必要となっています。
・近年、激甚化・頻発化する自然災害に備え、道路ネットワークの強化が求められます。
・DX による既存のインフラの維持管理の効率化も求められます。

〇あらゆる人が快適に交通サービスを享受できる環境づくり

・増加する外国人居住者や訪日外国人が快適に移動できるよう、多言語に対応した交通情報の発信が求められます。
・障害のある方など、多様な人が快適に移動できるよう、バリアフリー化が求められます。

〇広域ネットワークのさらなる強化

・放射環状型ネットワークが構築されつつあり、リニア中央新幹線駅の建設など、広域な交通ネットワークの要衝地としてのポテンシャルの高まりに対応するため、広域的な交通ネットワークの形成に引き続き取組むことが重要となります。
・e-コマースの進展による、物流需要の増加に対応した、円滑にモノの移動ができる道路ネットワークの形成が求められます。

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

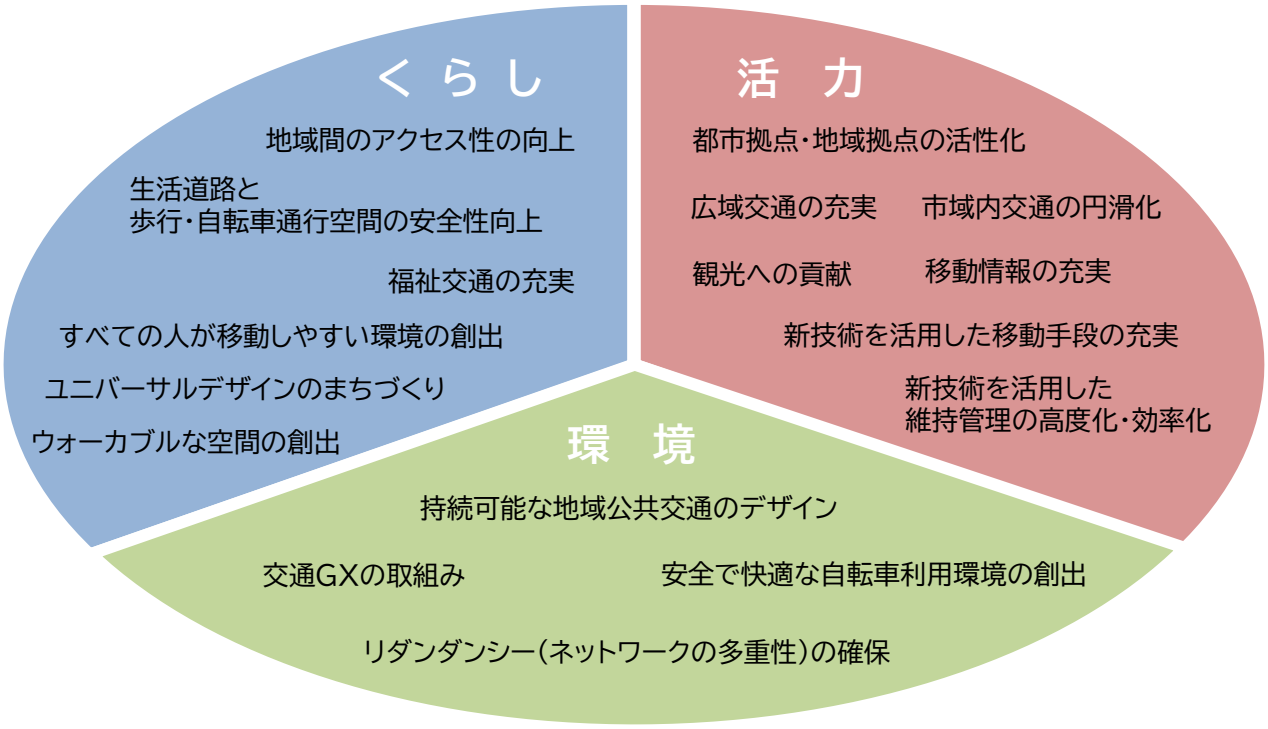


図 2-1　都市交通の将来像の実現に向けた視点

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

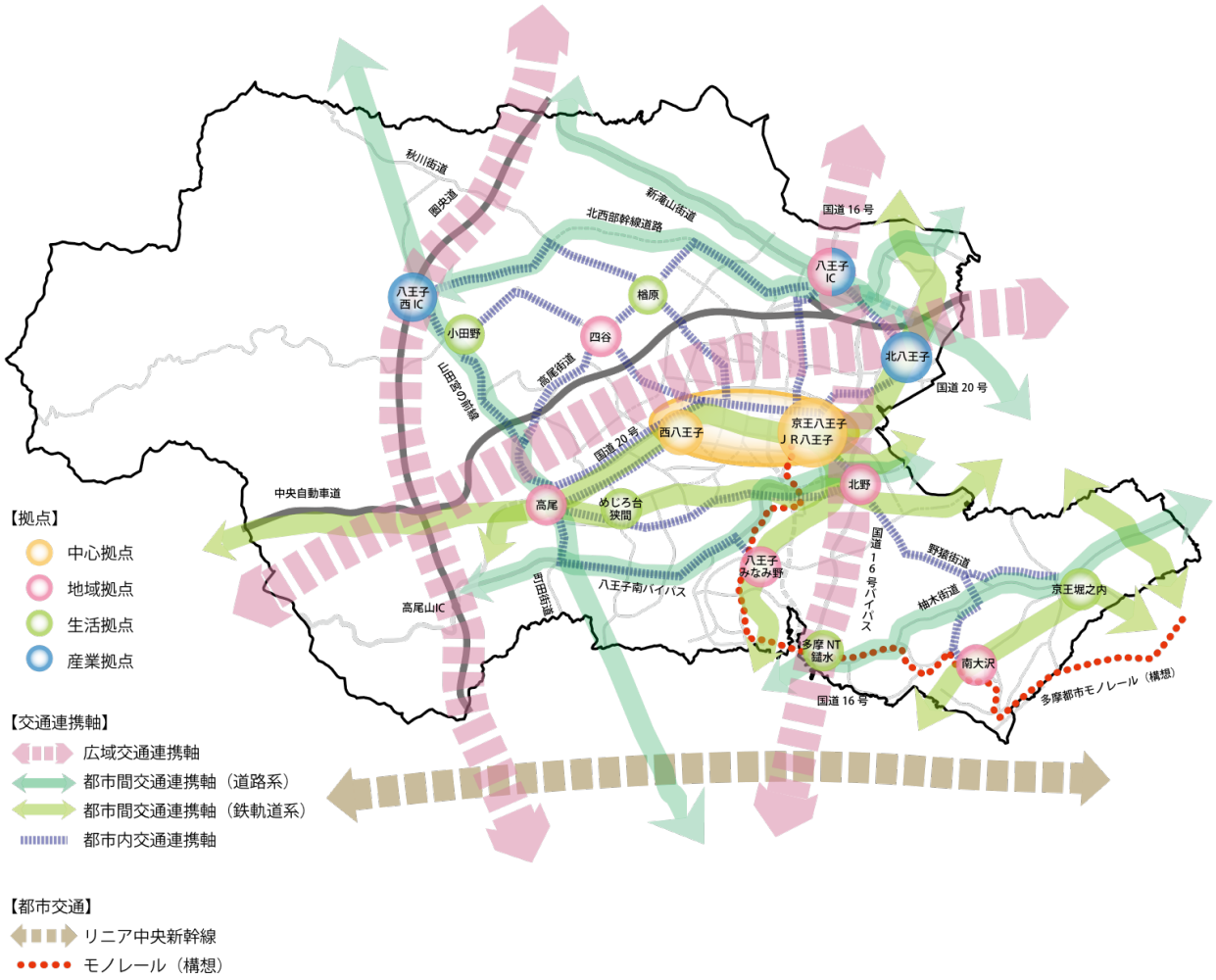


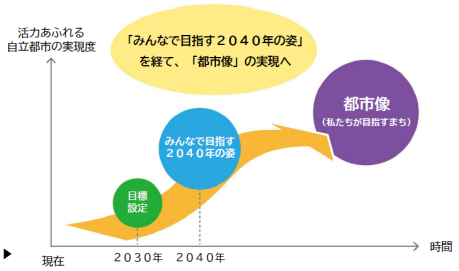
図 2-2 都市交通の将来像図

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」

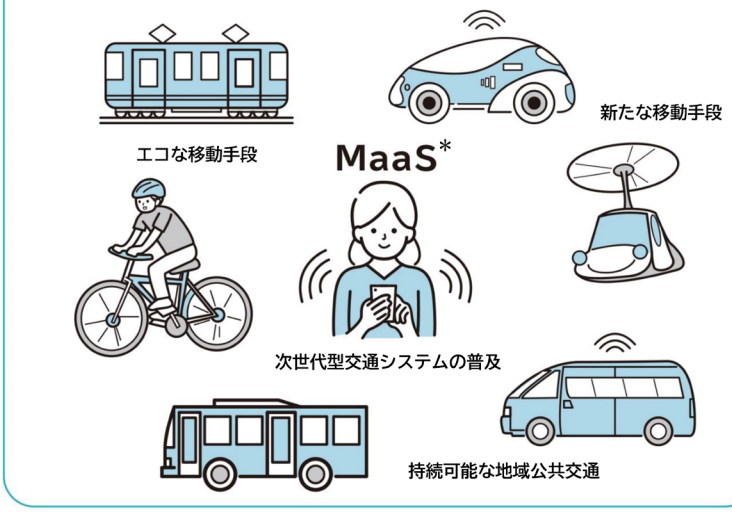
・交通分野と特に関わりが深いのは、以下に示す内容です。「行きたいときに、行きたいところへ簡単にアクセスでき、快適な生活を送っている」姿の実現に向けて、取組を進めます。

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。

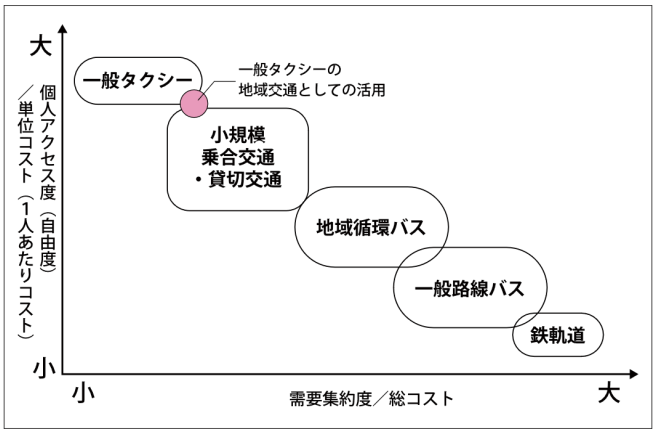
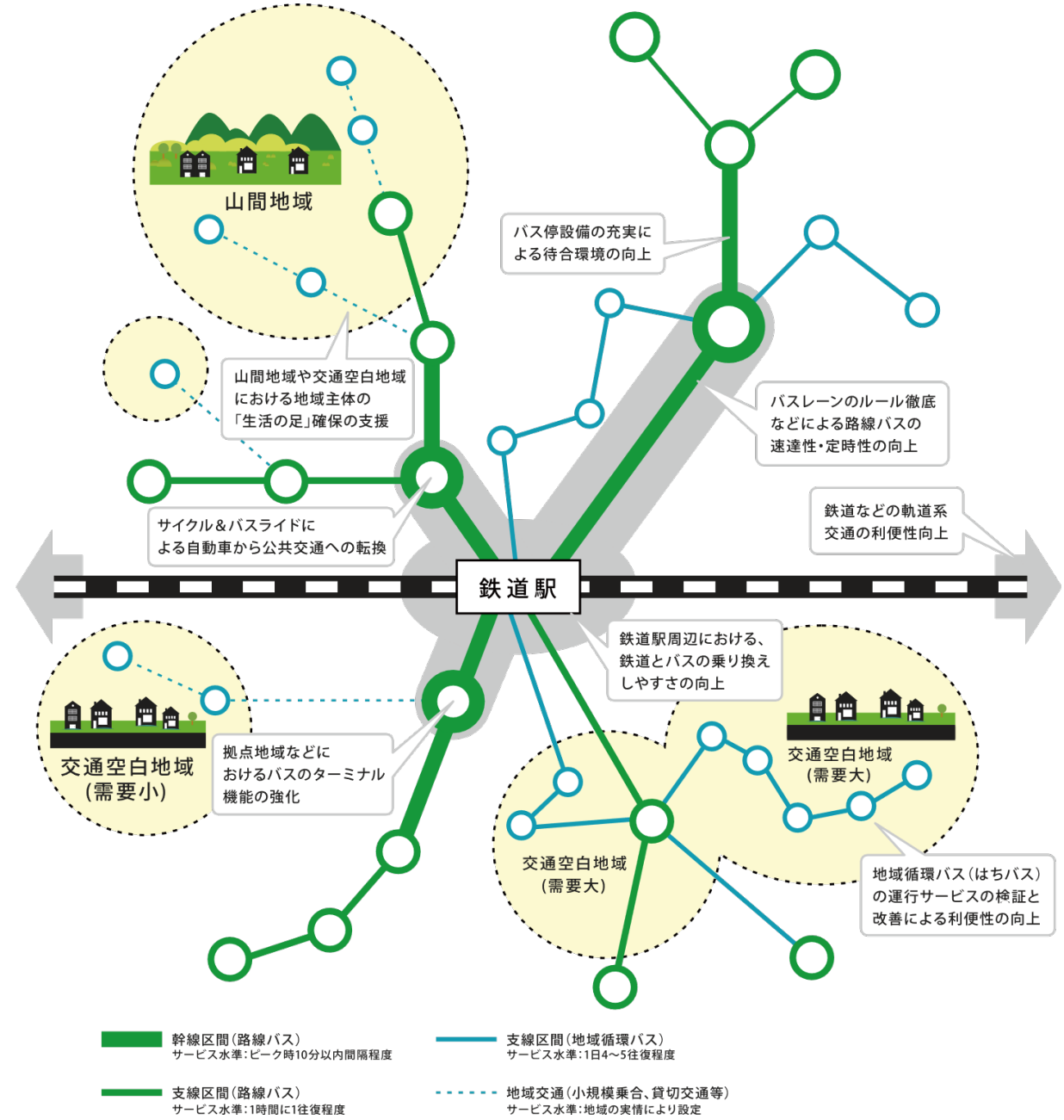


図2-3 公共交通における需要と自由度・コストの関係
〈交通ジャーナリスト鈴木文彦氏作成資料に加筆修正〉

＜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。

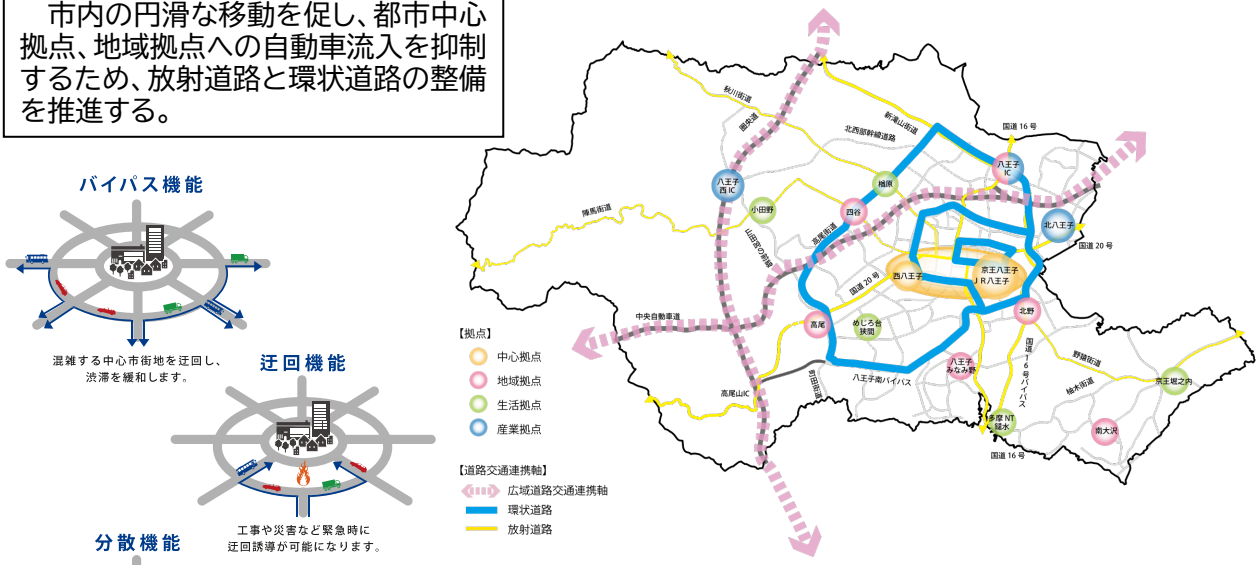
・AI やロボットなどの新技術を活用した維持管理の高度化・効率化や交通ビッグデータを活用した道路空間の安全性の向上など、インフラストックのメンテナンスが進展している。

<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

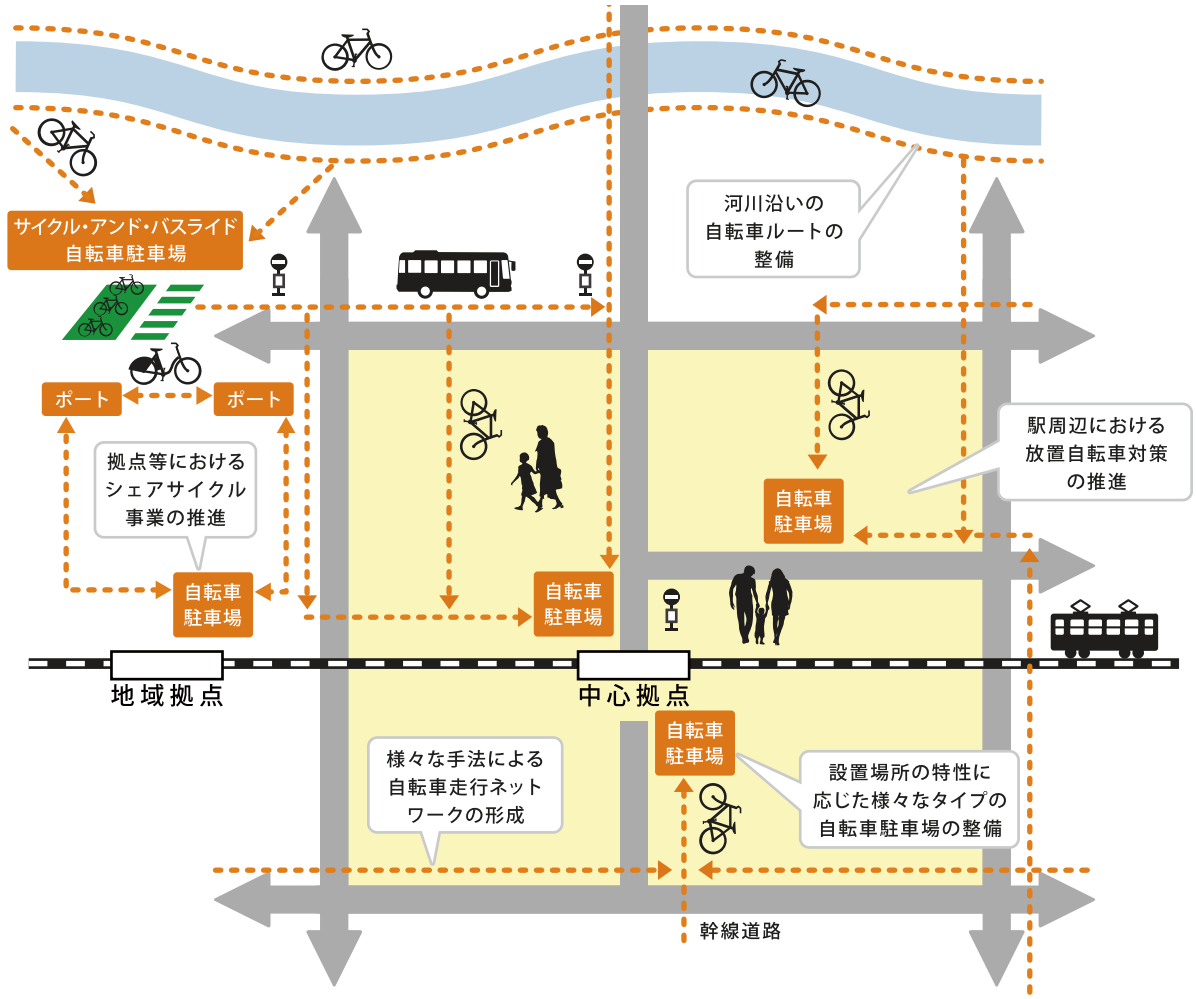


図 2-8　自転車交通の展開イメージ

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>

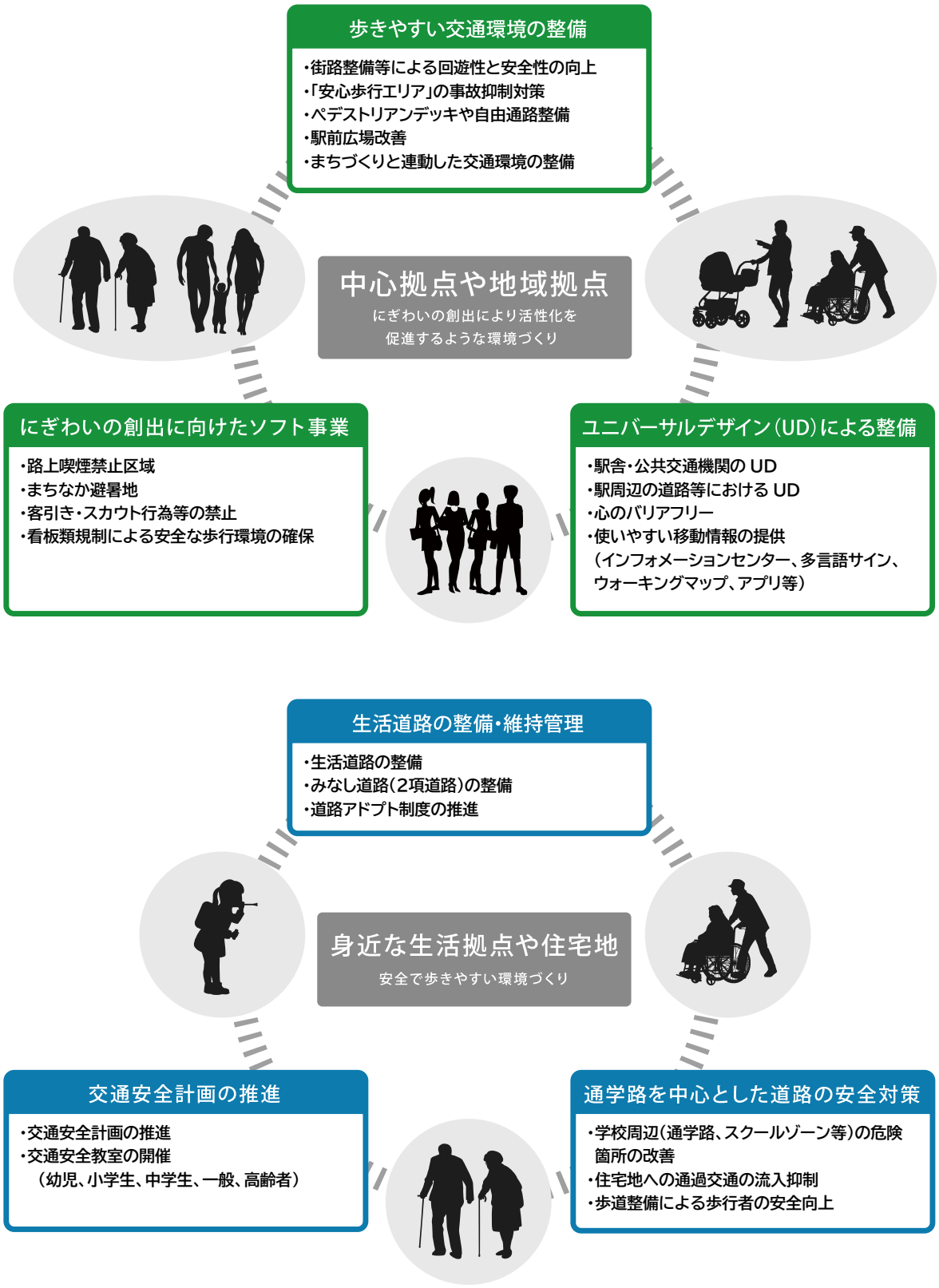


図 2-9　歩行者交通の展開イメージ

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

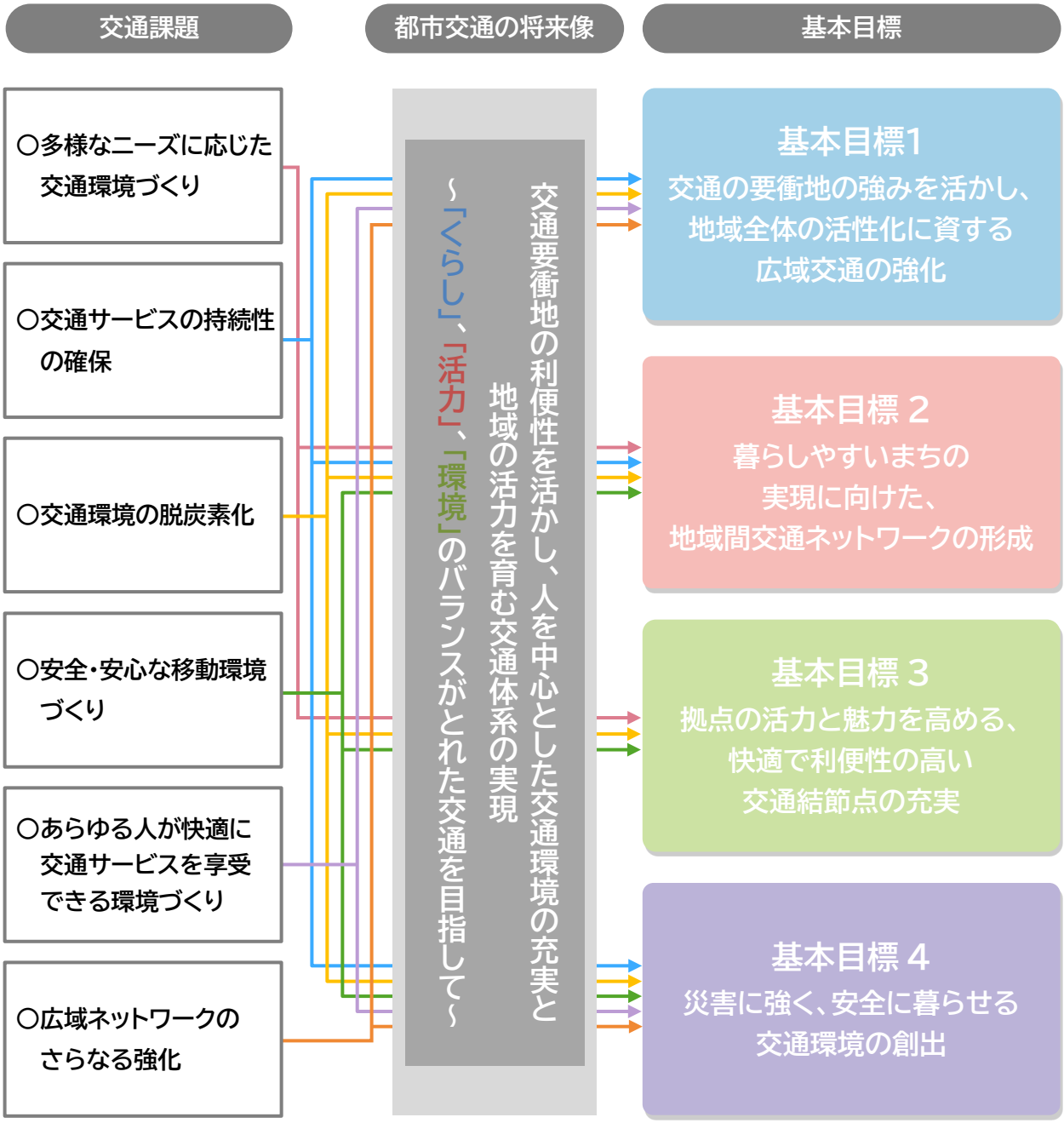
3 交通安全教育の推進

■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

第３章　施策展開

1. 施策体系

基本目標	施策方針	基本施策
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	1 防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実	1 北部・北西部地域における道路等の整備
		2 西南部・東南部地域における道路等の整備
		3 高規格道路の利便性向上
	2 軌道系交通網の機能強化	4 鉄道輸送力の強化
		5 鉄道駅の利便性向上
	3 リニア中央新幹線の整備を見据えた取組み	6 リニア中央新幹線の整備効果を活かす取組み強化
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	4 地域間公共交通の充実	7 新交通システムの導入
	5 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	8 わかりやすく利便性の高い公共交通の環境整備
		9 路線バスの利便性の向上による利用促進
		10 多様な交通手段による移動の確保
	6 福祉交通の充実	11 福祉交通の充実
	7 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	12 市内の交通ネットワークを強化する道路の整備
		13 渋滞ボトルネックの対策
	8 自転車ネットワークの形成	14 自転車走行空間の整備
		15 市街地における適正な自転車利用の促進
	9 使いやすい移動情報の充実	16 だれもがアクセスできる情報環境の整備
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	10 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	17 八王子駅周辺の歩きやすい交通環境の創出
		18 鉄道駅周辺の円滑な交通環境の創出
		19 にぎわいの創出に向けたソフト事業の推進
	11 地域拠点のターミナル機能の充実	20 高尾地区における交通結節機能向上
基本目標４ 災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出	12 災害に強いまちを支える交通環境の充実	21 災害時にも機能する道路網等の形成
		22 災害時の滞留者対策の推進
	13 生活道路の安全性・利便性の向上	23 生活道路の整備・維持管理
		24 通学路を中心とした生活圏の道路の安全対策
	14 交通バリアフリーの推進	25 鉄道駅のバリアフリーの推進
		26 道路のバリアフリーの推進
		27 だれでも安心して外出できる環境の整備
	15 更新時期を迎える道路・橋梁の効率的な維持管理	28「八王子市橋守計画」等に基づく適正な維持管理計画の推進
	16 交通安全対策の推進	29 交通安全計画の推進
	17 環境対策の推進	30 CO_2削減に向けた取組みの推進

2. 施策展開

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

〈施策展開の方向性〉

●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

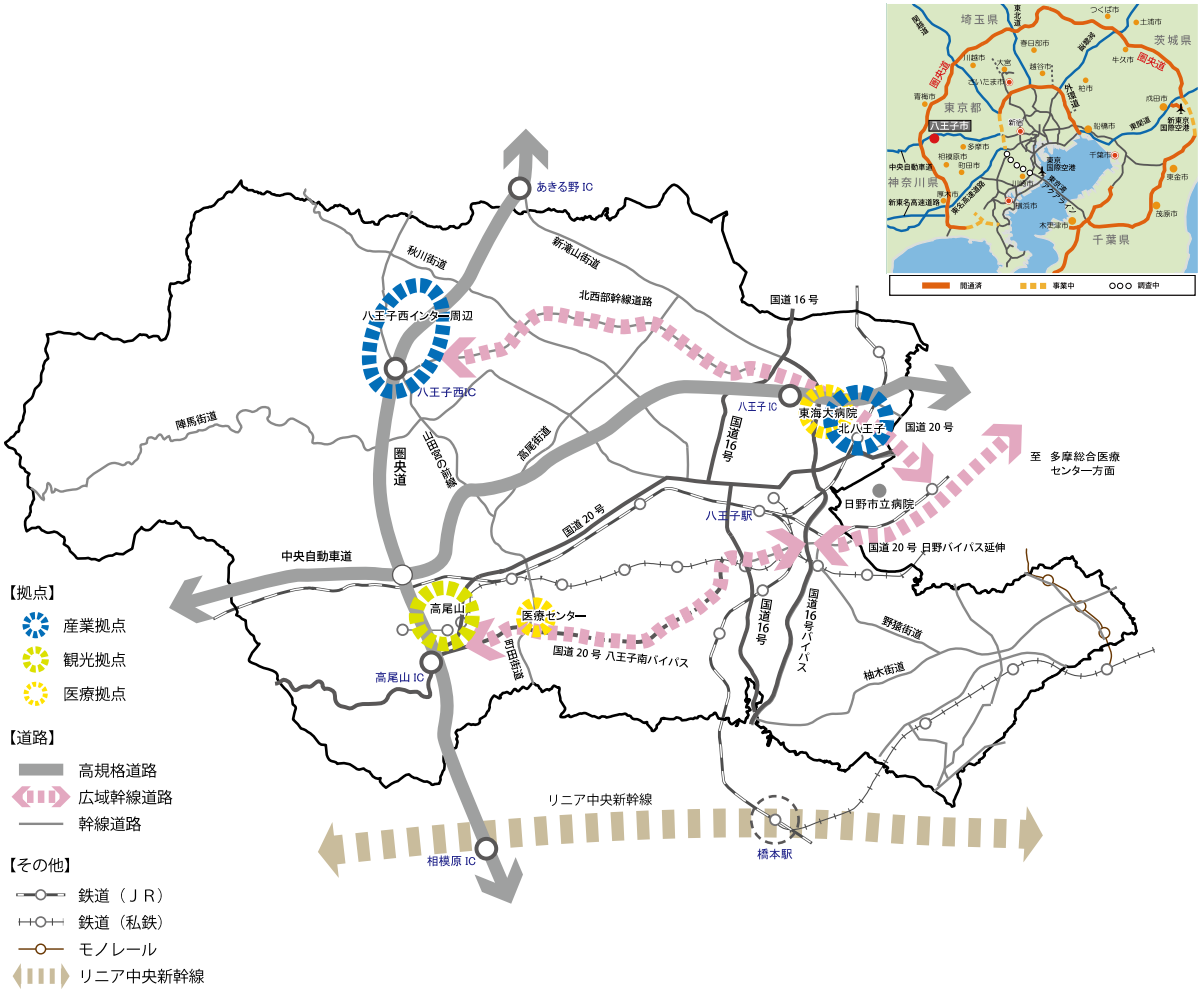


図 3-1　広域交通ネットワークのイメージ

施策の実施時期について

・本計画の計画期間（令和6年度（2024 年度）～15 年度（2033 年度）の 10 年間）について、施策の実施時期を短期、中期、長期、継続に区分し施策展開のスケジュールを定めます。
・令和 15 年（2033 年）以降は、本計画の「評価・見直し」と合わせて新たなスケジュールを検討しますが、計画の進捗状況や社会情勢の変化などに応じて、中間年次において適宜見直しを行うものとします。
・短期、中期、長期、継続は各々以下の区分とします。
　〇短期：おおむね 5 年後（令和 10 年度（2028 年度））までに着手または、完了を目指す施策
　〇中期：おおむね 10 年後（令和 15 年度（2033 年度））までに着手または、完了を目指す施策
　〇長期：長期的視野に立ち、推進する施策
　〇継続：継続的に進める施策

施策方針1. 防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実

本市は、首都圏と甲信越地方を結ぶ中央自動車道や国道 20 号と首都圏を環状に結ぶ首都圏中央連絡自動車道(圏央道)や国道 16 号が交わる交通の要衝地です。

これらの広域幹線道路のポテンシャルを活かす広域道路網の整備を進めることにより、災害時のリダンダンシー(ネットワークの多重性)の確保や流通の拠点機能の強化、高次医療施設への速達性向上、ハイパーレスキュー隊の迅速な展開支援など、防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実に取組みます。

基本施策1:北部・北西部地域における道路等の整備			
施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
1	八 3・3・74(北西部幹線道路)の整備	北部地域と西部地域のまちづくりの骨格を形成するとともに、広域交通ネットワークを形成し、都市間の連携強化や流通業務機能の強化、災害時の輸送道路等としての機能を担うため、関係機関と調整を図りながら、八 3・3・74(左入美山線:北西部幹線道路)の整備を推進します。	短期 ～ 長期
2	八 3・4・28(石川宇津木線)及び八 3・4・40(石川小宮線)の整備	中央自動車道八王子 IC と石川工業団地や日野方面を結ぶ道路ネットワークの強化とともに、歩行者、自転車の通行の安全確保、地域の防災機能や利便性の向上に資する都市計画道路である八 3・4・28(石川宇津木線)の整備を促進します。また、この整備に合わせて接続する八 3・4・40(石川小宮線)の整備を進めます。	中期

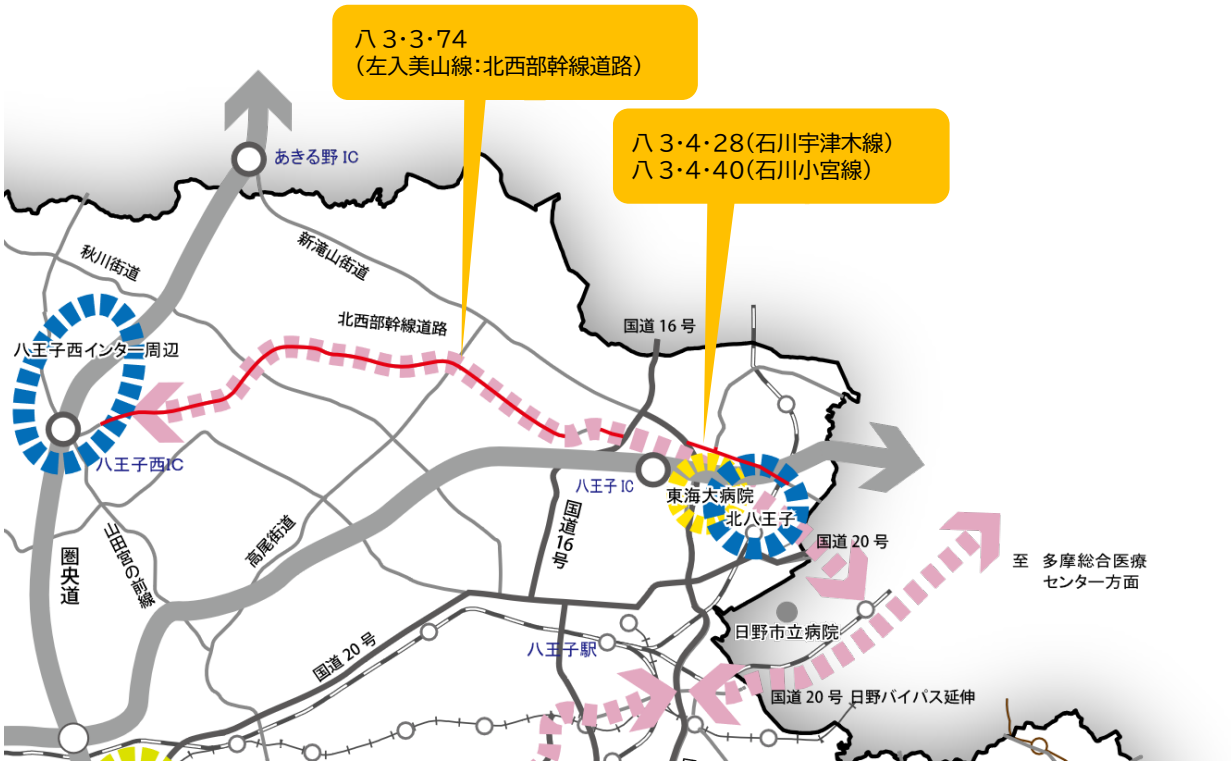


図 3-2 北部・北西部地域における広域道路ネットワークのイメージ

基本施策2：西南部・東南部地域における道路等の整備

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
3	八3・3・2（国道20号八王子南バイパス）の整備	国道20号のバイパス機能に加え、圏央道高尾山 IC や国道16 号等の幹線道路との接続による広域交通ネットワークの強化、八王子医療センターへのアクセス性向上など、安全安心で強靭かつ快適な交通環境の構築に向け、八3・3・2（東京八王子線：国道20号八王子南バイパス）の整備を促進します。	中期 ～ 長期
4	北野街道及び八 3・3・73（小比企狭間線）の整備	国道20号八王子南バイパス整備効果を活かし、災害時にも機能する道路ネットワークを強化するため、第１次緊急輸送路でもある北野街道（八 3・3・10～八 3・3・2 間）及び八3・3・73（小比企狭間線）の整備を促進します。	中期
5	八 3・4・8（大塚小比企線）の整備	多摩ニュータウンと八王子ニュータウンを結び、国道 20 号八王子南バイパスを介して圏央道につながり、ハイパーレスキュー隊の迅速な展開や八王子医療センターへの速達性向上に資する八 3・4・8（大塚小比企線）の整備を促進します。	中期
6	八3・3・2（国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期）の整備	府中の多摩総合医療センターや小児総合医療センターにつながるとともに、浅川を渡る新たな道路として防災機能の向上や国道20号の渋滞緩和に資する八3・3・2（東京八王子線：国道20号日野バイパス（延伸）Ⅱ期）の整備を促進します。	中期 ～ 長期

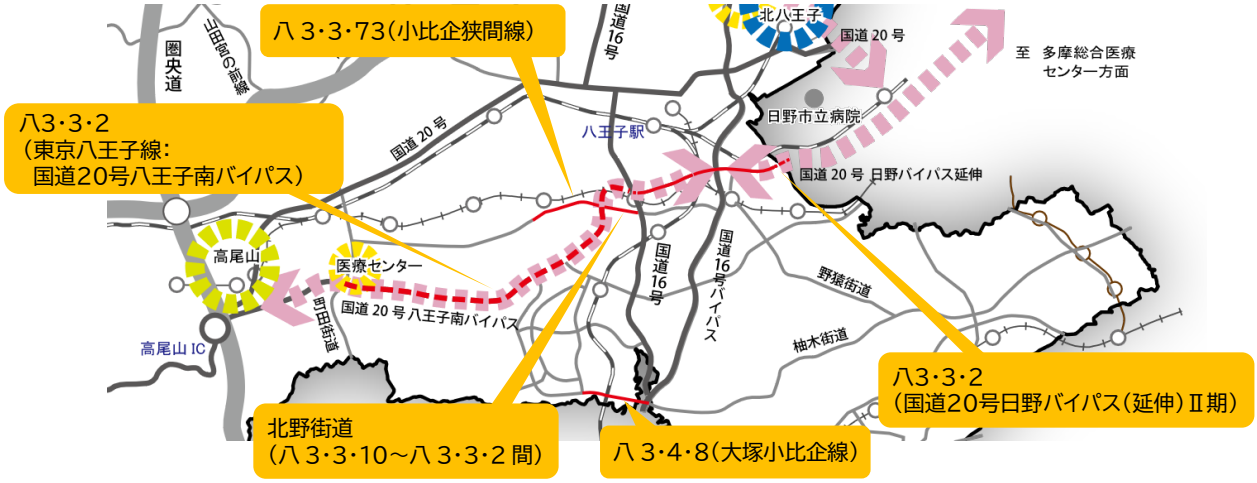


図 3-3　西南部・東南部地域における広域道路ネットワークのイメージ

基本施策3：高規格道路の利便性向上

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
7	八王子西 IC 周辺におけるドライバー休憩施設の整備	圏央道八王子西 IC 周辺において、民間活力を活用し、一般道利用者と高速道路利用者の双方が利用できる ETC2.0 を活用したドライバー休憩施設の整備を促進します。	中期

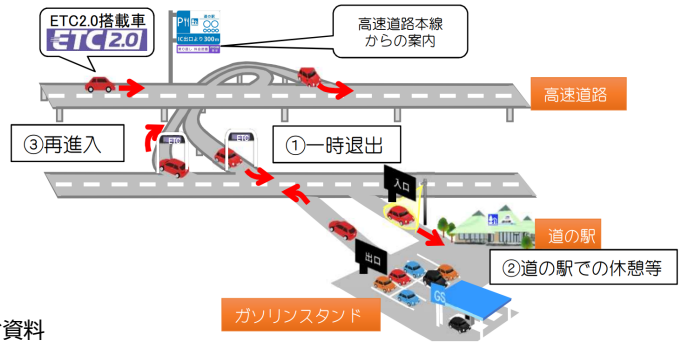


図 3-4　ETC2.0 搭載車を対象とした
高速道路の一時退出のイメージ

出典：国土交通省資料

施策方針2. 軌道系交通網の機能強化

本市の軌道系交通であるJR中央線、横浜線、八高線の輸送力を強化するとともに、本市随一のターミナル駅で約 17 万人/日(令和元年度(2019 年度))の乗降客を有するJR八王子駅の利便性を高め中心市街地の活性化や魅力向上に資する取組みを進めます。

また、八王子駅周辺においては旭町・明神町地区周辺のまちづくり等が進められ、産業交流拠点である東京たま未来メッセ(東京都立多摩産業交流センター)なども立地していることから、まちづくりの効果が発揮できる軌道系交通網の機能強化を進めます。

基本施策4:鉄道輸送力の強化			
施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
8	JR 八高線の複線化の促進	輸送力の強化や沿線地域の連携に資する JR 八高線八王子～高麗川間の複線化について、関係市町村と協力して関係機関へ働きかけます。	長期
9	JR 中央線の輸送力強化の促進	輸送力の強化や速達性の向上に資する JR 中央線の複々線化について、関係市町村と協力して関係機関へ働きかけます。	長期

基本施策5:鉄道駅の利便性向上			
施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
10	JR 八王子駅の利便性の向上	JR 中央線・横浜線・八高線が乗り入れる JR 八王子駅において、乗り換えのしやすさなどの利便性と安全性が向上するよう関係機関と調整を進めます。	長期
11	JR 中央線の立体交差化の促進	JR 中央線による市街地の分断や道路の渋滞解消に向けて、鉄道との立体交差について、関係団体などと協力して関係機関へ働きかけます。	長期

JR横浜線

JR八高線

JR中央線

施策方針3. リニア中央新幹線の整備を見据えた取組み

リニア中央新幹線駅の計画が、本市南部に近接する JR 横浜線橋本駅周辺で進められており、このリニア中央新幹線の開通により、首都圏と中京・関西方面を結ぶ人・モノ・情報の流れが大きく変わることが予想されます。

本市においても多摩ニュータウンや八王子ニュータウンからの交通利便性が向上し、産業交流拠点の東京たま未来メッセ（東京都立多摩産業交流センター）への交流人口が増大するなど、新たな交通需要が見込まれるため、リニア中央新幹線駅への交通アクセスの向上が望まれています。

このことから、隣接自治体とも協力して、国道 16 号の機能強化によるリニア中央新幹線の整備効果を活かす取組みを進めます。

基本施策6：リニア中央新幹線の整備効果を活かす取組み強化			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
12	八3・3・10（国道16号）の機能強化	リニア中央新幹線の新駅（橋本駅）と中心市街地の連携を強化し、速達性や利便性の向上を図るため、八3・3・10（東京環状線：国道16号）子安坂上～都県境の整備に向け関係機関へ働きかけます。	中期 ～ 長期

図 3-5　リニア中央新幹線の整備効果を活かす取組み

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

〈施策展開の方向性〉

●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

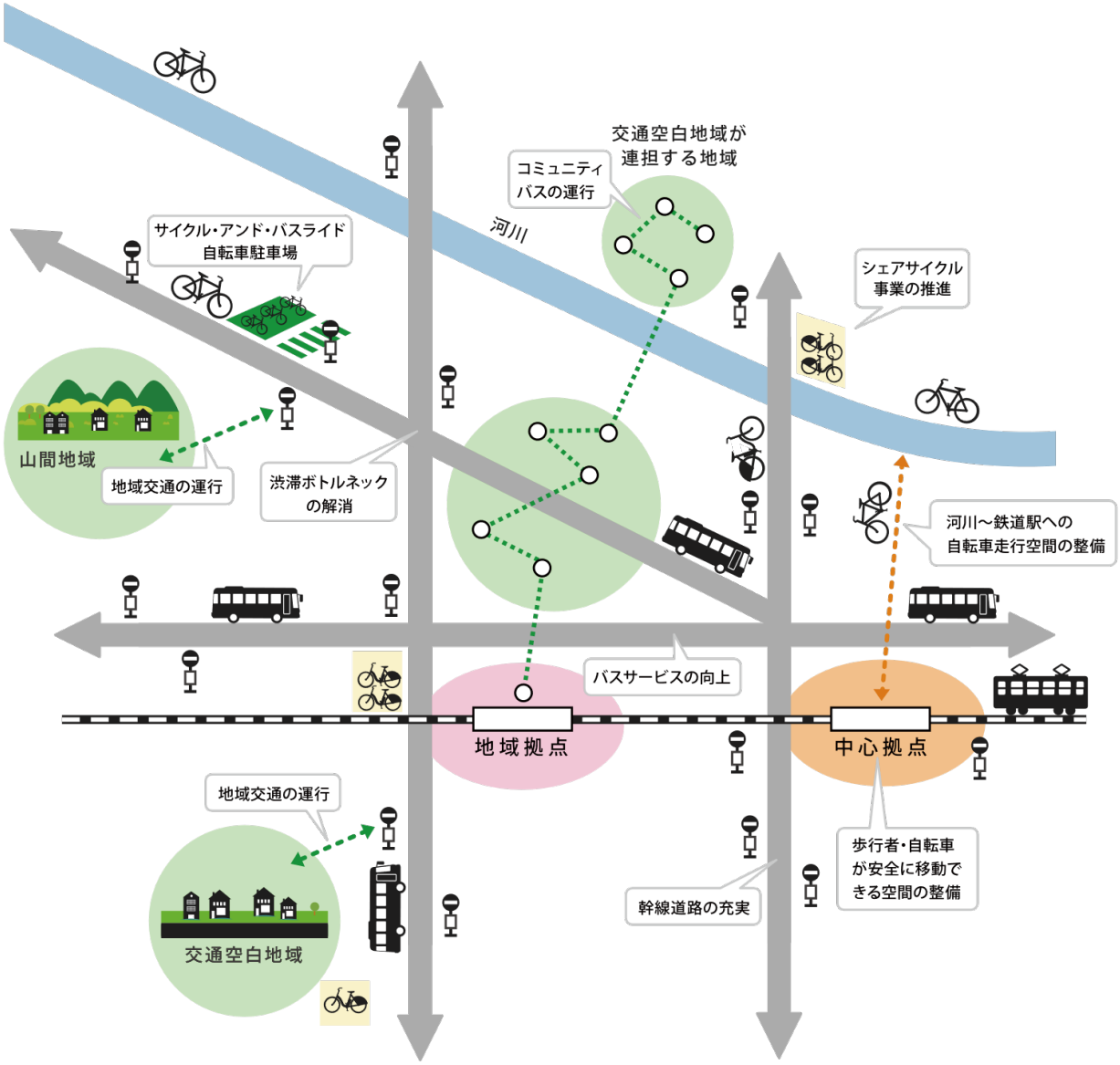


図 3-6　地域間交通ネットワークのイメージ

施策方針4. 地域間公共交通の充実

市域の広い本市では、多摩都市モノレールなど拠点間の連携強化や利便性の向上に資する新交通システムによる交通手段の確保が重要な課題となっています。

このことから、持続可能な交通環境の形成を目指し、土地利用やまちづくりと連携しながら、多摩都市モノレールの八王子方面への延伸や新交通システムの導入について取組みます。

基本施策7：新交通システムの導入			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
13	多摩都市モノレール八王子ルートの整備	多摩都市モノレール八王子ルートの整備に向けて、関係機関へ働きかけます。また、需要を高める沿線まちづくりとともに市民の機運醸成を図る啓発活動を進めます。	長期
14	新交通システムの導入の検討	技術革新の進展に合わせて、周辺のまちづくりへの波及効果や費用対効果を勘案し、長期な視点で新たな技術の活用した新交通システム等の導入を検討します。	長期

図 3-7　多摩都市モノレールの延伸

出典：「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（答申）」交通政策審議会（平成 28 年 4 月）

多摩都市モノレール

多摩都市モノレールは、「多摩における地域間相互の連携を強化し、便利で快適に移動できる交通ネットワークの形成を図ること、文化・商業の核として沿線各地域の発展に資すること」を目的としています。全体構想は約 93km に及びますが、現在、多摩センター駅から、上北台駅までの約 16km が開業しています。

施策方針5. 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

本市は、路線バス網が充実しており、市民の身近な足となっています。また、地域循環バス「はちバス」は、市内の交通空白地域が連担し、一定の需要が見込まれる地域を中心に運行しています。

しかし、山間地域や交通空白地域は依然として存在するとともに、運転免許証を自主返納する高齢ドライバー等も増加していることから、路線バスをはじめとした公共交通の重要性が高まっています。

さらには、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中、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ることから、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を進めます。

基本施策8：わかりやすく利便性の高い公共交通の環境整備			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
15	利便性の高い路線バスネットワークの構築	わかりやすく利便性の高いバス路線網となるよう、バス事業者等と協力しながら需要に合わせたルート・ダイヤの検討を柔軟に進めます。	短期 ～ 長期
16	拠点施設（鉄道駅等）におけるバス案内の充実	人が集まる鉄道駅等におけるバスの案内の充実により、公共交通機関の乗り換え利便性の向上に向けて関係機関と調整を進めます。 ・総合案内板の設置促進など	中期
17	バスターミナルなどの配置の推進	交通結節点として期待できる大規模な医療施設や大型商業施設におけるバスターミナルなどの配置について、関係機関と調整を進めます。	短期 ～ 中期
18	MaaS の普及の促進	すべての人が移動しやすい交通環境を目指して、交通事業者と連携を図りながら MaaS の普及促進を図ります。	短期 ～ 中期
19	地域公共交通計画の策定	持続可能な地域公共交通の実現を目指し、「八王子市公共交通計画」の改定に合わせて地域公共交通計画を策定します。	短期

バス総合案内板

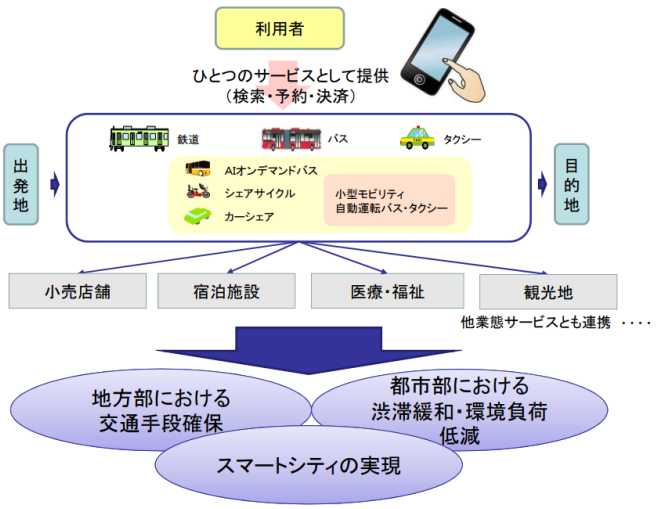


図 3-8　MaaS の概要

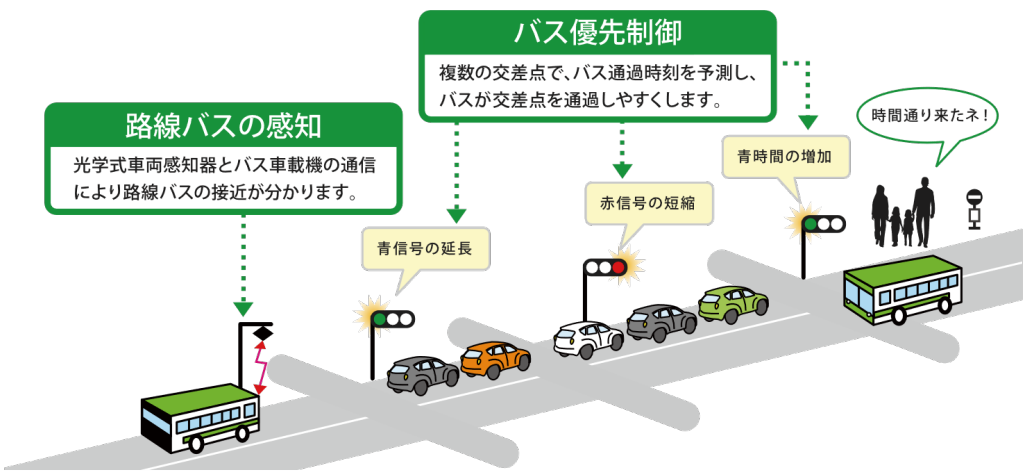
出典：国土交通省 HP

基本施策9：路線バスの利便性の向上による利用促進			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
20	バス停機能の充実	ベンチ・上屋とともに、バスロケーションシステムの導入など、バス停機能の充実について、関係機関と調整を進めます。	継続
21	バスの利便性・快適性の向上	路線バスの速達性、定時性の確保に向けてバス事業者や交通管理者などの関係機関と調整を進めます。 ・バス専用レーンの周知 ・PTPS の導入検討 ・渋滞路線におけるバスベイの設置推進	継続
22	バス利用の促進	路線バス、はちバスをはじめとした公共交通の利用を促すため、バスなどに関するPRを関係機関と協力しながら進めます。	継続
23	運転免許証の自主返納の支援	運転免許証を自主返納する高齢ドライバー等の路線バスへの転換や利用を促進するために、警察署や市役所、地域事務所などの窓口でバスマップを配布します。	継続

バスロケーションシステム

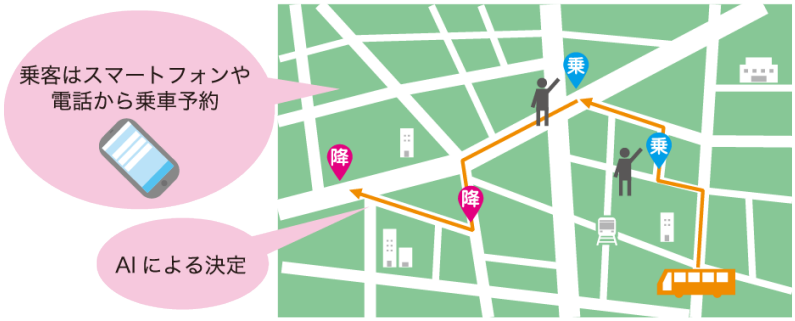
バス専用レーン

八王子市バスマップ



PTPS（公共車両優先システム）

基本施策10：多様な交通手段による移動の確保			
施策№	施策名	概要（内容）	実施時期
24	はちバスの利便性の向上	はちバスの利便性が向上するよう、PDCA 手法に基づき改善を図るとともに、はちバスを取り巻く環境の変化に合わせて、はちバスの目的や役割を必要に応じて見直します。 ・はちバスの PDCA の実施	継続
25	交通空白地域交通事業（地域交通事業）の推進	交通空白地域や山間地域において地域が主体となって実施している地域交通事業について、主体的に活動する地域へのサポートを充実してさらなる展開を進めます。	中期
26	福祉タクシーの導入の促進	地域公共交通の選択肢のひとつとして、福祉タクシーの導入を促進します。	継続
27	AI デマンド交通等の運行	地域交通事業の推進において、新技術を活用した AI デマンドシステムを導入した運行を検討します。また、自動運転技術の導入やライドシェア等、多様な交通手段について、道路空間のあり方も含め調査・研究を進めます。	短期 ～ 中期
28	新モビリティサービスの普及の促進	パーソナルモビリティなどのシェアモビリティやグリーンスローモビリティなどの歩行支援型の低速移動サービスについて、民間活力を活用した普及促進を図ります。	短期 ～ 長期
29	地域づくりの進展・成熟に合わせた新しい地域交通の検討	地域づくりの進展や成熟に合わせて、通学や地域活動など、中学校区単位の新しい地域交通のあり方について検討します。	短期 ～ 長期



AI デマンド交通のイメージ

出典：国土交通省 HP

はちバス

地域交通

新モビリティのイメージ

出典：新たなモビリティサービスの推進（国土交通省）

施策方針6. 福祉交通の充実

高齢者・障害者など単独で公共交通機関による移動が困難な方のニーズに的確に対応した輸送サービスの提供が求められており、NPO法人等によるボランティア有償運送等の輸送サービス「福祉有償運送」の登録団体に対して新規登録の相談、更新登録、変更届に関する手続きを支援するとともに、地域共生社会の実現に向けて多様な主体による移動支援の体制づくりを進めるなど、福祉交通の充実を図ることで、だれもが安心して暮らすための環境づくりを進めます。

基本施策 11：福祉交通の充実			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
30	福祉有償運送の登録等の支援	高齢者・障害者など単独で公共交通機関による移動が困難な方を対象に、NPO 法人等が実施する「福祉有償運送」の新規登録に関する相談、変更・更新等の手続きについて団体への支援を行います。 また、25 市町村が共同設置する「運営協議会」で福祉有償運送の必要性についての協議を行います。	継続
31	大規模団地等における地域包括ケアシステムを支える交通環境づくりの推進	大規模団地等において、介護、医療、宅配などで利用する車両の駐車スペースの確保や歩きやすい歩行環境など、介護が必要になった高齢者の快適な生活を支える交通環境づくりを進めます。	継続
32	リフト付自動車「わかこま号」の運行	市内に住所を有する身体障害者等の日常生活の利便性の向上を目的に、車いすのまま乗降できる「身体障害者用リフト付乗用自動車」を引き続き運行します。	継続
33	タクシー・ガソリン費の助成	公共の交通機関を利用することが困難な心身障害者（児）に対するタクシー料金またはガソリン費の共通助成券の交付を引き続き行います。	継続
34	多様な主体による移動支援の体制づくり	地域共生社会の実現に向け、庁内関連所管及び住民や民間企業等の多様な主体とのつながりを強化し、移動困難者の暮らしを支える体制づくりを進めます。	短期

福祉有償運送

リフト付自動車「わかこま号」

施策方針7. 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

本市の道路は、かつてに比べ渋滞が緩和され、円滑な交通が確保されてきていますが、地域によっては未だ都市計画道路等の整備が進まず、特に朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生する箇所がみられます。

しかし、都市計画道路の整備には、地域住民や地権者の皆さんとの合意形成や多額の費用を要することから、事業は長い期間を要することとなります。

このことから、東京都と協力しながら比較的短期間に、少額の投資で効果の発揮できる局所的な渋滞対策として、右折レーン等を設置して右折待ち車両による渋滞を緩和する「交差点すいすい事業」を実施していますが、引き続き、利便性の向上や都市防災の強化の観点からも、市内の渋滞解消と円滑な交通流動性の確保に向けた道路等の整備を進めます。

基本施策12：市内の交通ネットワークを強化する道路の整備

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
35	市域の交通ネットワークを強化する道路の整備	活力ある地域のまちづくりや災害に強くだれもが快適に使える道路ネットワークの構築を目指した都市計画道路等の整備に向けて関係機関と調整を図りながら事業を進めます。 ・八 3・4・58（山田町並木線） ・八 3・4・60（東浅川寺田線） ・八 3・5・43（明神町打越線） ・八 3・5・53（台町五日市線） ・八 3・5・49（暁橋線） ・八 3・4・25（北大通り）（八王子市幹線1級 17 号線道路改良事業） ・八 3・4・14（長沼片倉線） ・高尾街道（現道）	中期 ～ 長期
36	中心市街地の通過交通軽減に向けた道路、交差点の整備	道路、交差点の整備を進め、中心市街地を通過する通過交通軽減に向けて関係機関と調整を図りながら整備を促進します。 ・八 3・3・10（東京環状線：町田市境～子安坂上） ・八 3・3・10（東京環状線：子安坂上～台町） ・八 3・4・54（環状線：台町）	中期 ～ 長期
37	土地区画整理事業地内における都市計画道路の整備	土地区画整理事業の進捗に合わせ、都市計画道路の整備を進めます。 ・中野中央地区（八 7・5・1、八 7・5・2） ・中野西地区（八 3・4・75、八 3・5・53、八 7・5・1、八 7・5・3） ・宇津木地区（八 3・4・71、八 3・4・72）	中期 ～ 長期
38	土地区画整理事業地内の暫定バスベイの整備	土地区画整理事業の進捗に合わせ、秋川街道の暫定バスベイ整備推進に向け、関係機関と調整を進めます。	中期
39	都道山田宮の前線（（仮称）戸沢トンネル）の整備	主要地方道 61 号線山田宮の前線（（仮称）戸沢トンネル）の整備を促進します。	中期
40	八 3・3・68（宇津貫片倉線）の整備	町田市とのミッシングリンクとなっている八 3・3・68（宇津貫片倉線）の整備推進に向け、関係機関と調整を進めます。	中期

基本施策13：渋滞ボトルネックの対策			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
41	ボトルネック交差点の改良	交通渋滞の緩和に向けてボトルネックとなっている交差点について、関係機関との調整を図りながら交差点改良を促進します。 ・左入橋交差点（国道 16 号・新滝山街道） ・川原宿交差点（陣馬街道） ・上壱分方入口交差点（陣馬街道） ・長沼駅入口交差点（北野街道） ・小比企町交差点（北野街道） ・市施工分交差点（散田町・万町） ・並木橋交差点（高尾街道） ・田島橋交差点（多摩大橋通り） ・広園寺入口交差点（都道506号線）	中期 ～ 長期
42	橋梁整備及び鉄道交差部の整備	交通渋滞のボトルネック箇所や、地域を分断している鉄道交差部、橋梁部について、鉄道事業者や道路管理者と協力しながら、整備を促進します。 ・松枝橋の架替え（高尾街道）	中期
43	渋滞箇所やミッシングリンクの解消	都市と都市を結ぶ都市計画道路で、未整備のミッシングリンク区間や渋滞箇所について、関係機関との調整や、整備を進めます。 ・八 3・4・63（町田街道） ・八 3・4・54（暁町） ・八 3・4・61（横川町～清川町：橋梁部）、（清川町～楢原町） ・八 3・5・53（秋川街道）	中期 ～ 長期
44	浅川新橋の架橋設置の検討	浅川において、既存の橋梁間の距離が長く、地域間のアクセスが困難な箇所の新橋の設置について、長期的視点で検討します。	長期

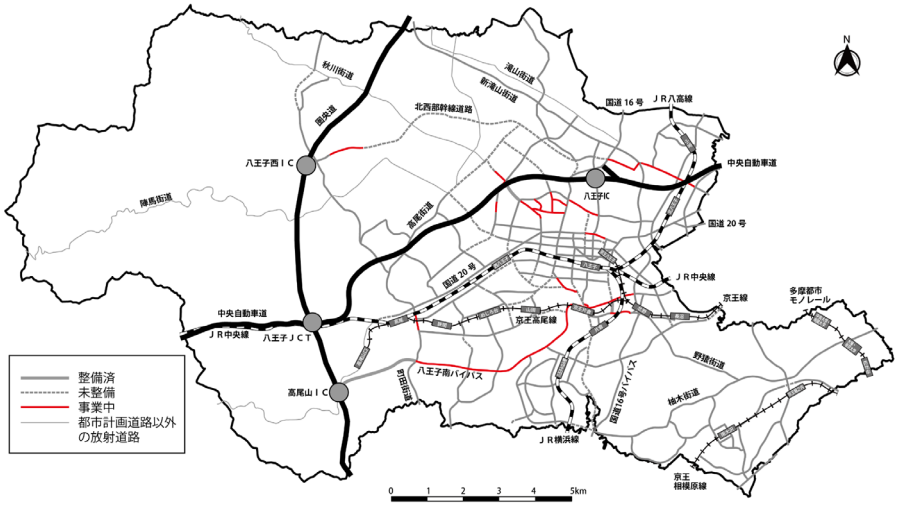
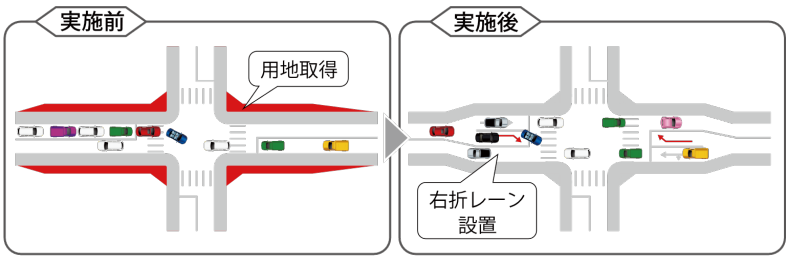


図 3-9　市域の交通ネットワークを強化する道路



交差点すいすい事業

施策方針8. 自転車ネットワークの形成

自転車は、CO_2を発生しない環境にやさしく、幅広い年齢層が利用できる身近で便利な乗り物であるため、自転車利用者は増加しています。

そこで本市では、総合的に自転車政策を推進することを目的に「八王子市自転車利用環境整備計画」を策定して、良好な都市環境の形成や健康増進、観光振興、安全・安心して自転車利用できる環境の向上を目指した取組みを進めています。

しかし、本市内の交通事故件数が減少傾向にある中、自転車事故が占める割合（自転車関与率）は増加している状況にあります。また、自転車は車道通行が原則となっていますが、車道上の走行空間の不足等により自転車が歩道を通行するケースも多く見られ、歩行者の安全確保への対応が求められています。

このことから、走行空間の整備や放置自転車対策、自転車駐車場等の整備、自転車マナーの周知など、安全で快適な自転車利用環境の実現に向けた取組みを一体的に進めながら、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を進めます。

特に、自転車に起因する交通事故を減少させるには、幼い頃から交通安全意識を高めるための交通安全教育を繰り返し行うことが重要であることから、引き続き、幼児や小・中学生から高齢者まで体系的かつ段階的な交通安全教育を推進します。

基本施策14：自転車走行空間の整備			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
45	自転車走行環境の整備	歩行者・自転車の安全で快適な利用環境を確保するため、交通管理者と連携を図りながら法定外表示（自転車ナビマーク等）など様々な手法を組み合わせ、車道走行を基本とした走行空間の整備を計画的かつ効果的に進めます。	短期 ～ 中期
46	河川沿い自転車走行空間の整備	歩行者や自転車の安全性と利便性の向上及び、自然環境を活かした散策を目的に整備した「浅川ゆったりロード」について、引き続き、利用者の人の安全に配慮しつつ河川沿いの整備を進めます。	中期 ～ 長期

自転車ナビマーク

自転車ナビライン

自転車専用通行帯

浅川ゆったりロード

基本施策 15：市街地における適正な自転車利用の促進

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
47	放置自転車対策の推進	通行の妨げや、交通事故の誘発、高齢者・障害者の社会参加、災害時の救急・消防活動の妨げ、都市景観の阻害要因にもなっている駅周辺の放置自転車については、自転車駐車場を整備するとともに、条例に基づく「自転車等放置禁止区域」を指定し、駅周辺における放置自転車の即日撤去の実施のほか、課題となっている地域についてはAI機能及びスピーカー付カメラや立体路面標示の設置などにより啓発を強化しています。 放置状況を注視し、放置自転車の抑制及び整理を引き続き進めます。	継続
48	附置義務自転車駐車場の整備	さらなる放置自転車の抑制に向け、自転車等放置禁止区域内で施設面積 300m^{2}以上の小売店、飲食店、遊技場等の新築または増築等に際し、施設面積に応じた規模の自転車駐車場を設置する、附置義務自転車駐車場の整備を促進します。	継続
49	自転車駐車場の整備	自転車利用が多い鉄道駅周辺において、自転車駐車場の整備を進めます。 また、急増するバイク需要に対応し、バイク駐車場の設置や、買い物等の短時間利用者に利便性が高い料金設定や多様な自転車等に対応した自転車駐車場の整備など、地域の実情に応じたサービス向上を図ります。	継続
50	自転車駐輪帯等の整備（八王子駅周辺地区）	通勤・通学及び、買い物等の自転車利用が多い八王子駅周辺地区において、地元商店街や住民の皆さんの御意見をうかがいながら、路上に自転車駐車場（駐輪帯）の整備を進めます。 また、買い物客による短時間利用ができる「サインラック」については、地元商店街と協議しながら引き続き実施します。	継続

放置自転車対策

自転車駐輪帯

自転車等放置禁止区域（JR 八王子駅・京王八王子駅周辺）

サインラック（可動式駐輪器具）

施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
51	シェアサイクルの推進	自動車から自転車への乗り換えにより、CO_2 削減効果が期待されるシェアサイクルについて、民間活力を活用したシェアサイクル事業を推進します。	短期 〜 中期
52	自転車の安全教育の推進	交通安全教育指導員をはじめ、警察署や交通安全協会、教育委員会等との連携により、各種の交通安全教育を進めます。 【小学生】 ・自転車安全運転免許証発行事業(小 3) ・自転車交通安全教室(小 5) 【中学生・一般】 ・自転車ヘルメット購入助成 ・スタントマンを活用した自転車交通安全教室 ・高齢者向けの自転車安全利用講習会　など	継続
53	交通ビッグデータの活用	シェアサイクル事業等で得られる交通ビッグデータについて、自転車走行空間の安全対策をはじめとした様々な施策展開に活用します。	短期 〜 中期

自転車交通安全教室

図 3-10　自転車安全利用五則

出典:警察庁 HP

施策方針9. 使いやすい移動情報の充実

近年、携帯型端末やカーナビゲーションの普及に伴い、外出先などで訪問先の情報や経路検索が容易になり、移動に関する情報環境は大きく変化しました。

これまでも本市では、バスロケーションシステムの導入や観光案内所を活用した移動情報の発信に加え、健康づくりを支援するウォーキング情報や高尾山来訪者向けの観光情報の発信に取組んでいることから、引き続き、多言語対応のサインの充実やピクトグラムの活用など、外国人観光客や留学生のための外国語による情報提供に取組むことで、移動情報の充実を図ります。

基本施策 16：だれもがアクセスできる情報環境の整備			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
54	案内サインの充実	本市で実施される案内サインなどの公共サインについて、形態や色彩等に配慮した、わかりやすいサインやピクトグラムの整備方針を示し、関係事業主体への啓発を図ります。	短期 ～ 中期
55	ウォーキングマップ「ハッチー・ウォーク」によるウォーキングコースの情報提供の充実	市民の健康づくりと、本市の魅力を再発見していただくため、歴史・文化・景観等を取り入れたウォーキングコースを設定し、情報提供の充実を図ります。	継続
56	高尾山来訪者への情報提供の充実	高尾 599 ミュージアムのホームページや同施設内での情報発信をするほか、市の SNS を活用し、来訪者への情報提供の充実を図ります。	継続
57	外国人への情報提供の充実	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、外国人にも分かりやすく親切な情報提供を行うため、関係所管等への啓発を図ります。	継続

案内サイン

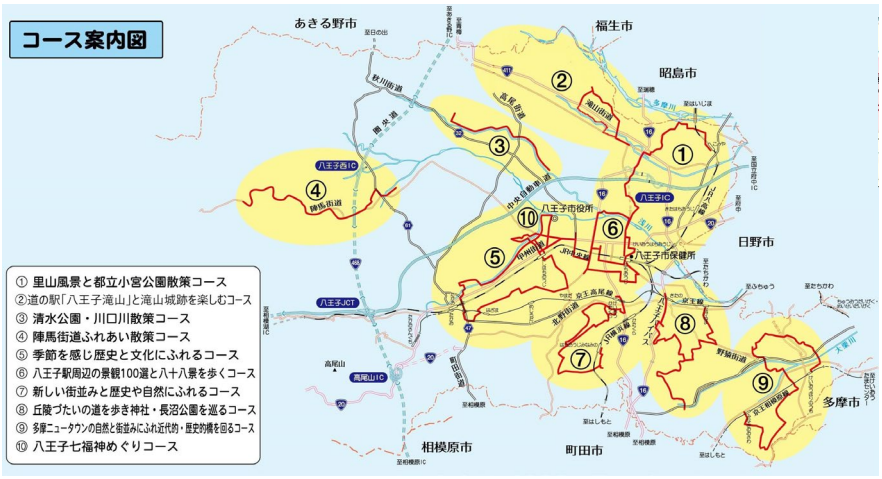


図 3-11　ウォーキングマップ「ハッチー・ウォーク」 全コース案内図

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

〈施策展開の方向性〉

●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

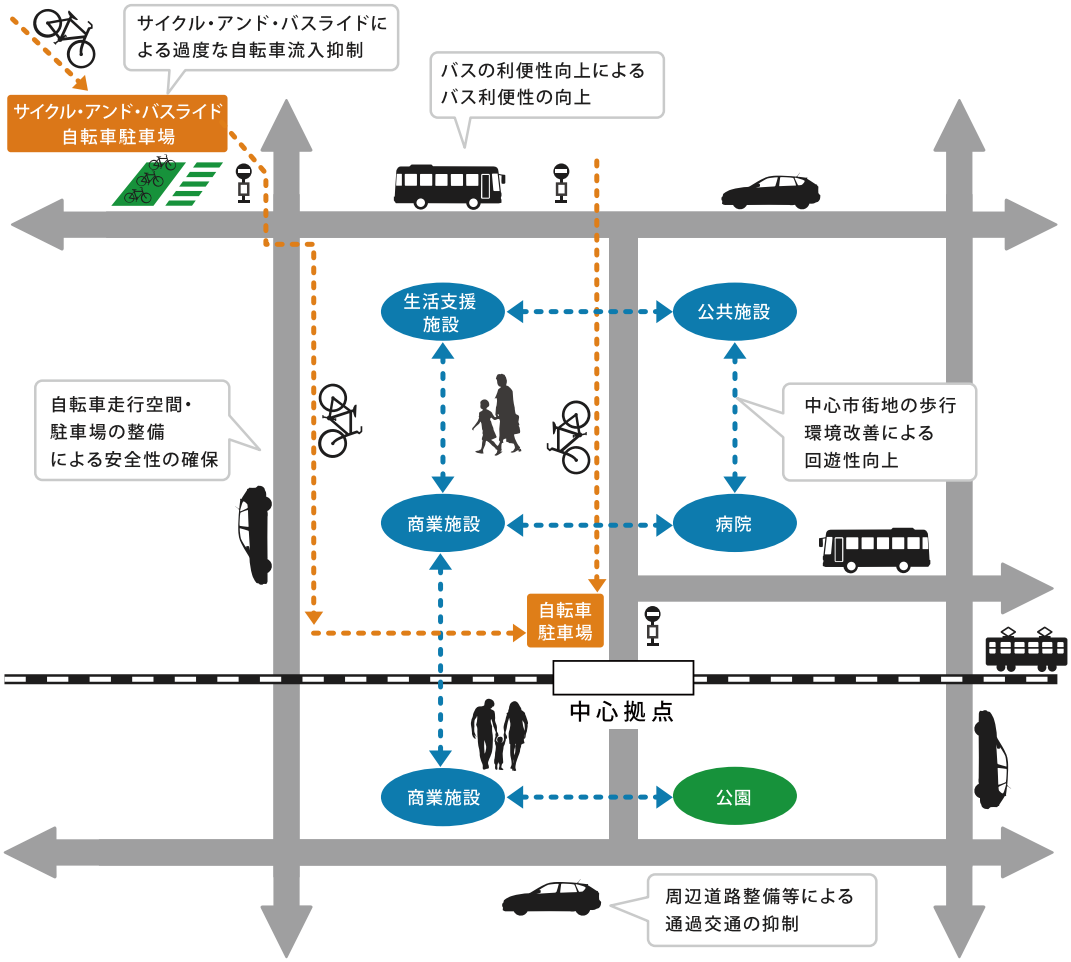


図 3-12　中心拠点における交通結節点のイメージ

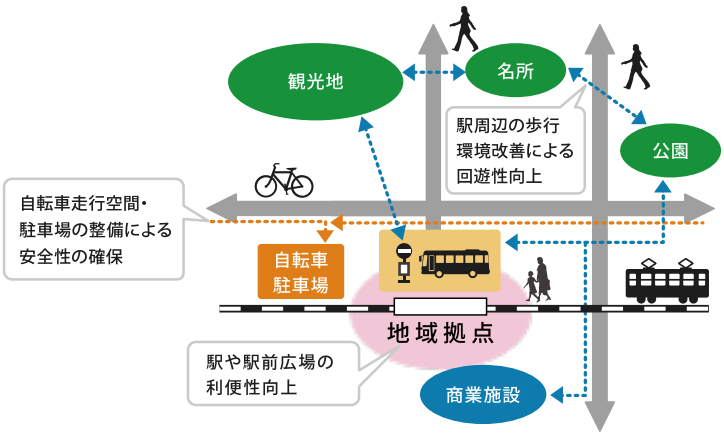


図 3-13　地域拠点等における交通結節点のイメージ

施策方針 10. 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

八王子駅周辺では昭和 58 年(1983 年)の駅ビル開業に合わせて、商業施設が集積する西放射線ユーロードやジョイ五番街通り、パーク壱番街通りなどで修景整備が行われました。

さらに、平成 11 年(1999 年)には、JR 八王子駅北口地下駐車場の開業に合わせてマルベリーブリッジ(ペデストリアンデッキ)を整備するとともに、これ以降、歩行者の回遊性や中心市街地の活性化に向けて、南口再開発事業に合わせた駅前広場の整備、交通バリアフリーの計画に基づく特定路線の改良事業、マルベリーブリッジの延伸、細街路の整備など、バリアフリーに対応した歩行者ネットワーク整備を進めてきました。

近年は、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ることから、引き続き、旭町・明神町のまちづくりや JR 八王子駅南口の集いの拠点(仮称)整備、西八王子駅周辺まちづくりに合わせて、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を創出する取組みを進めます。

基本施策 17:八王子駅周辺の歩きやすい交通環境の創出

施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
58	JR八王子駅北口周辺道路の整備	中心市街地のにぎわいに資するよう、回遊性の向上と安全性を高める幹線道路や細街路の整備を進めます。 ・富士見通りの整備(電線類地中化) ・みさき通りの整備 ・市道八王子 1371 号線(野猿街道)の整備	短期 ～ 長期
59	「あんしん歩行エリア」における事故抑止対策の推進(警察と連携)	警察庁と国土交通省が、歩行者及び自転車利用者の安全な通行対策が必要な地区として指定した八王子駅周辺の「あんしん歩行エリア」について、関係機関と連携を図りながら、歩行者や自転車利用者に係る死傷事故の対策を進めます。	継続

整備前　　整備後

整備メニュー(案)
舗装の美装化、中央線抹消、
路側帯拡幅、電線・電柱類の整理、
街路灯の整備・更新　等

細街路整備のイメージ（自動車優先の道路から、歴史・文化を活かした歩きやすい道路へ）

対策前　　対策後

「あんしん歩行エリア」の整備イメージ　　出典:国土交通省相武国道事務所 HP を参考

施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
60	マルベリーブリッジの延伸及び、JR八王子駅北口駅前広場の改善	JR八王子駅北口駅前広場の利便性向上を図るため、マルベリーブリッジ(ペデストリアンデッキ)や、駅前広場整備の検討を進めます。	短期 ～ 長期
61	旭町・明神町地区周辺の交通環境の整備	旭町・明神町地区(東京たま未来メッセ及び、東京都八王子合同庁舎と八王子市保健所跡地がある街区)における、中心市街地の活性化に資する新たな拠点形成に合わせ、周辺の交通環境の整備を進めます。 ・東放射線アイロードの歩道拡充・交差点改善 ・マルベリーブリッジ(ペデストリアンデッキ)延伸 ・歩道空間の確保(市道八王子 134 号線、143 号線の整備)	短期 ～ 長期
62	とちの木通りのにぎわい空間の創出	JR 八王子駅南口の集いの拠点(仮称)へアクセスするとちの木通りの道路空間を活用したにぎわいづくりを進めます。	短期

マルベリーブリッジ(ペデストリアンデッキ)

とちの木通り

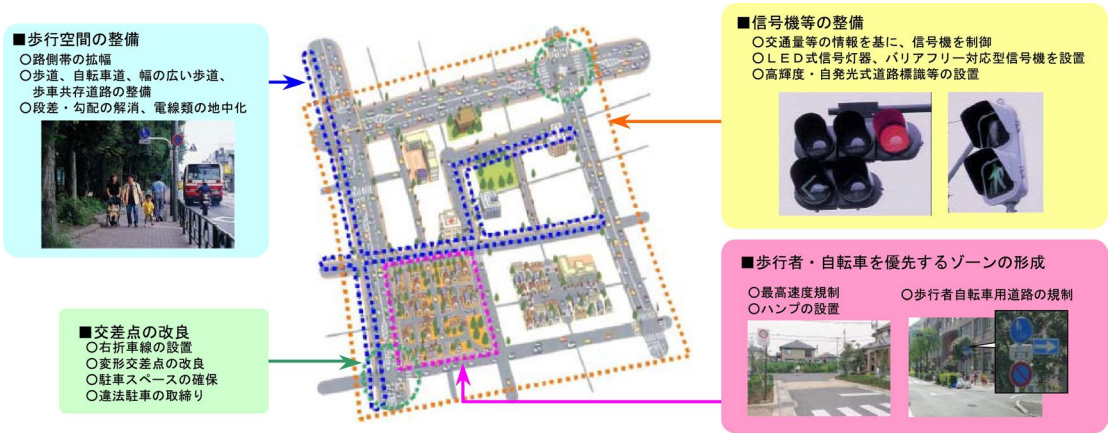


図 3-14 「あんしん歩行エリア」の整備イメージ

出典:国土交通省 HP（一部改変）

図 3-15 八王子駅南口集いの拠点(仮称) 施設全体イメージ

基本施策18：鉄道駅周辺の円滑な交通環境の創出			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
63	八王子駅周辺の交通環境の改善	新たなまちづくりが進む八王子駅周辺において、円滑な交通の確保やにぎわいに資する歩行環境の創出に向け、各種事業の進行管理を進めます。	短期 ～ 中期
64	IT型駐車場案内システムの推進	駅周辺への車での来訪者の利便性向上や、渋滞軽減が期待される、インターネットで見られる駐車場の満空情報提供を、引き続き進めます。	継続
65	西八王子駅周辺の交通環境の改善	西八王子駅周辺において、円滑な交通の確保やにぎわいに資する歩行環境の改善を進めます。	中期
66	市道八王子72号線（旧税務署通り）の環境の改善	JR八王子駅南口周辺の円滑な交通流動が図られるよう、市道八王子 72 号線（旧税務署通り）の安全対策を進めます。	中期
67	八王子駅周辺における駐車場の適切な確保と運用の推進	建築物に一律の基準で定められる駐車場の附置義務制度について、八王子駅周辺を対象とした独自ルールを検討し、駐車場の適切な確保・運用を推進し、交通環境の改善を促します。	短期

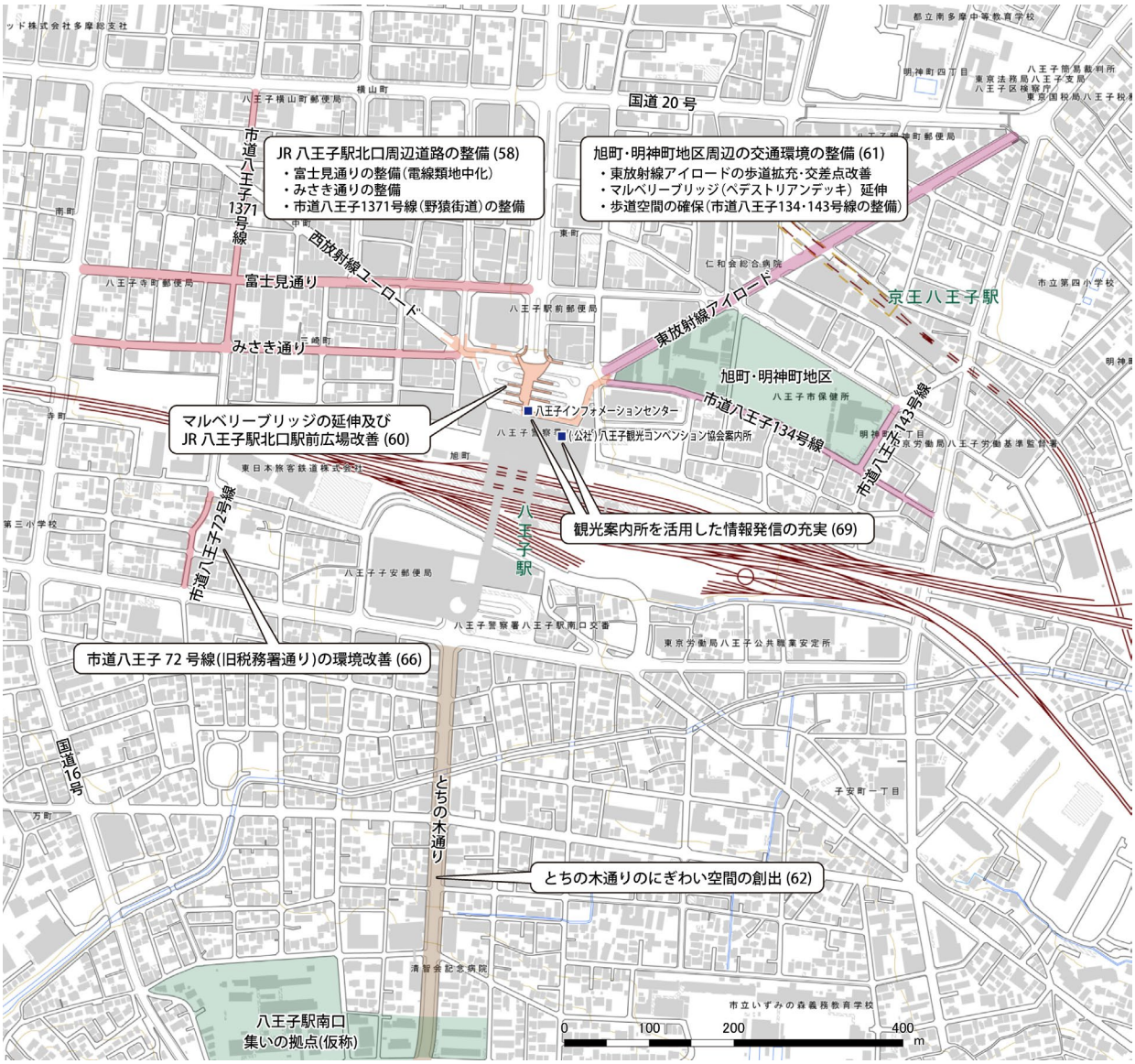


図 3-16　八王子駅周辺図

出典：地理院地図（地理院タイルを加工して作成）

基本施策 19：にぎわいの創出に向けたソフト事業の推進			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
68	健全なにぎわいの創出に向けた歩行者環境の整備	中心市街地のにぎわいに資する回遊性を促すような仕組みを創出するとともに、歩きやすい環境の整備を進めます。 ・「路上喫煙禁止地区」における路上喫煙規制 ・公共施設や協賛事業者による「はちおうじまちなか避暑地」の利用促進 ・「生活の安全・安心に関する条例」に基づく、客引き・スカウト行為等の禁止 ・「置き看板等放置行為防止重点区域」における看板類規制による、安全な歩行環境の確保	継続 ・ 短期 ～ 長期
69	観光案内所を活用した情報発信の充実	八王子インフォメーションセンター（JR 八王子駅北口駅前広場）、高尾山口観光案内所（京王高尾山口駅舎内）、（公社）八王子観光コンベンション協会案内所（セレオ八王子北館9階）などを活用し、本市の観光情報の発信の充実を図ります。	継続
70	MICE 誘致に合わせた市内回遊性向上の推進	MICE 誘致に合わせて来訪者に本市の魅力を知っていただけるよう、市内観光地等を結ぶ回遊性向上施策を進めます。	短期 ～ 中期

西放射線ユーロード

八王子インフォメーションセンター

置き看板撤去前

置き看板撤去後

置き看板等の防止対策

施策方針 11. 地域拠点のターミナル機能の充実

高尾駅周辺は、交流や日常生活を支える地域拠点として都市機能が集積しており、高尾山観光の玄関口でもあることから、南北自由通路の整備によるバリアフリー化を進めるとともに、利用者の安全性と利便性の向上に向けて北口駅前広場の拡張整備を進めることで、拠点の活力と魅力を高めるターミナル機能の充実を図ります。

基本施策 20：高尾地区における交通結節機能向上			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
71	高尾駅南北自由通路の整備	駅南北の分断を解消させるとともに、駅施設等のバリアフリー化を図るため、南北自由通路の整備を橋上駅舎化と一体的に進めます。	中期
72	高尾駅北口駅前広場の整備	駅前広場における安全性・利便性の向上を図るため、現状の北口駅前広場を拡張した駅前広場の整備を進めます。	中期
73	京王高尾線高尾山口駅周辺における交通渋滞対策の推進	京王高尾線高尾山口駅周辺における新緑や紅葉時などの道路交通渋滞対策について、関係者と調整を行います。	短期 ～ 中期

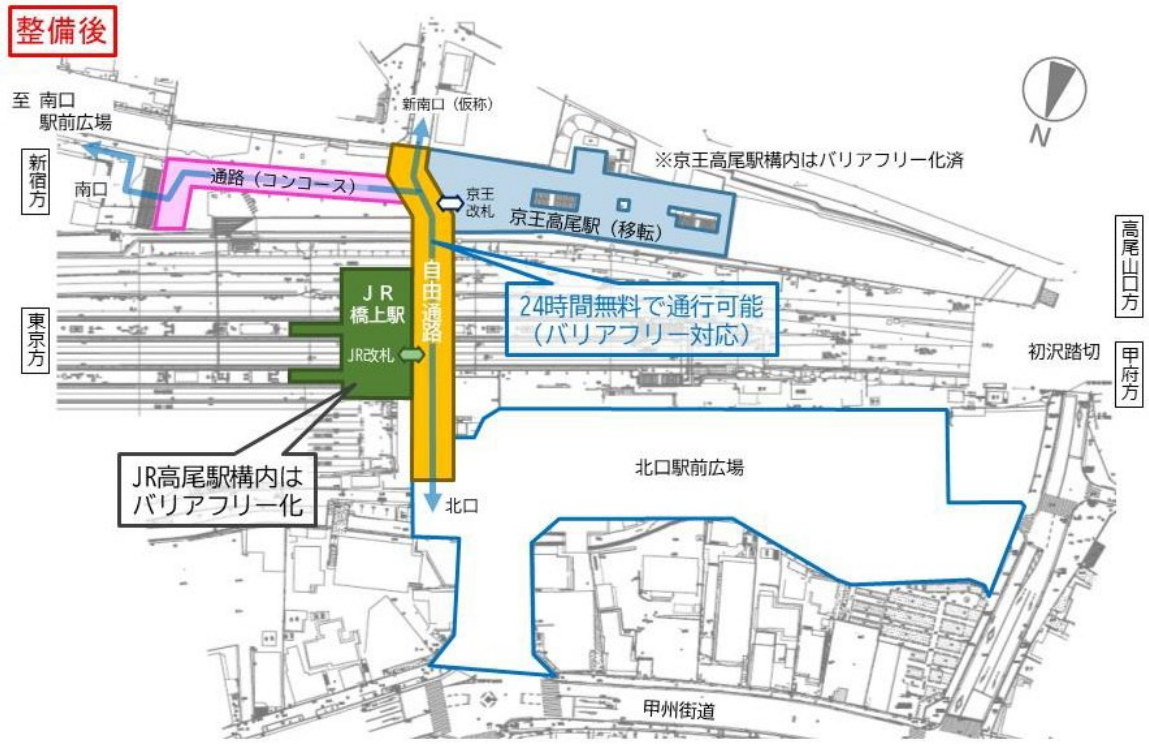


図 3-17　高尾駅周辺整備事業概要図

基本目標 4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

〈施策展開の方向性〉

●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

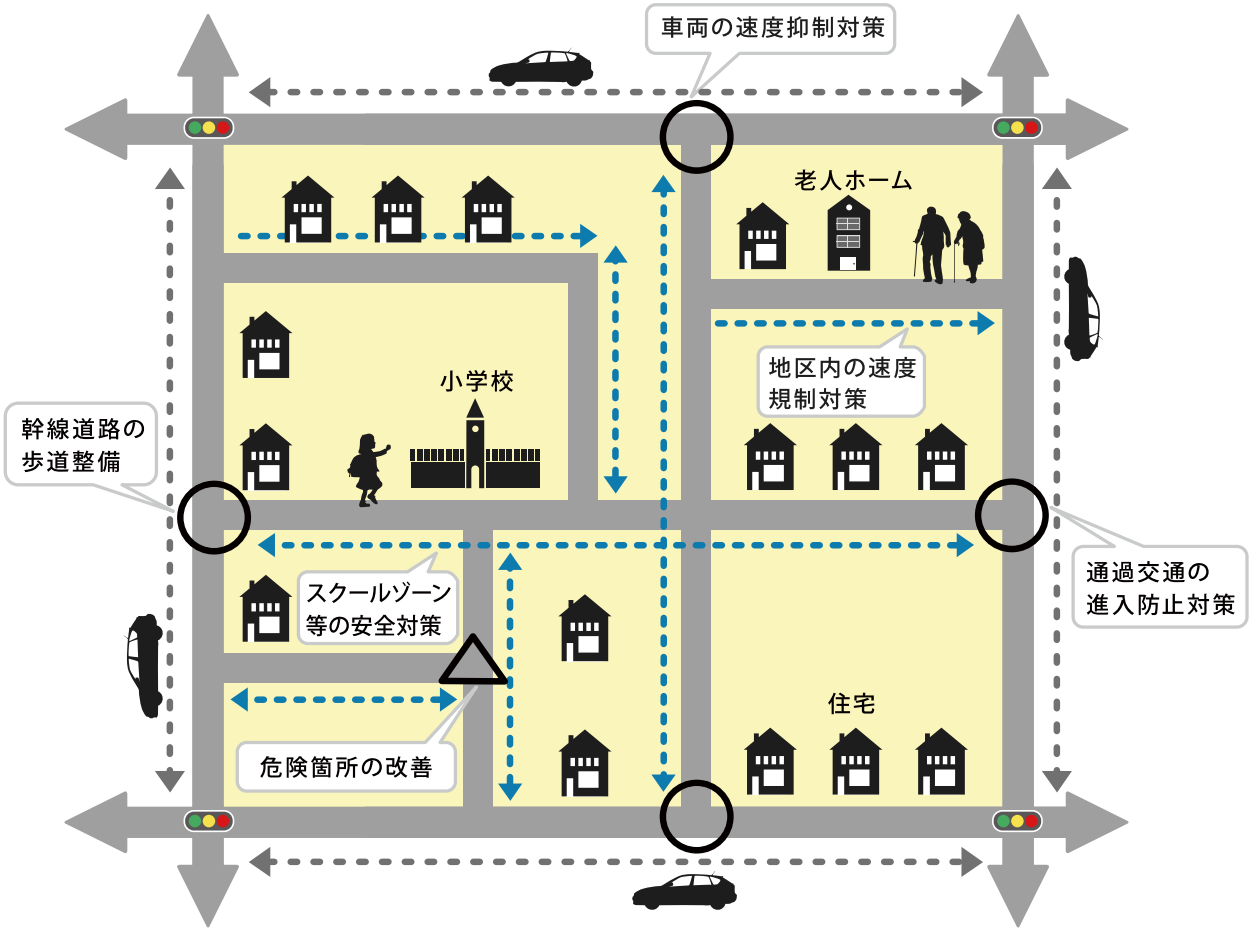


図 3-18　生活道路のイメージ

施策方針 12. 災害に強いまちを支える交通環境の充実

本市は、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な地域社会の実現に向けた「地域強靭化」を推進することを目的に、「八王子市国土強靭化地域計画」を策定しており、想定される自然災害全般に対する発災前の取組みを定めています。具体的な取組み内容としては、緊急活動用道路や地域内輸送拠点の指定・整備、道路の整備、防災機能を持った拠点・施設の整備、建物の耐震化、一時滞在施設の確保などを定めています。

また、市民の生命、身体及び財産を災害から守ることを目的に、「八王子市地域防災計画」を策定しており、災害を防ぐために平常時から行う予防対策や災害が発生したときの対応などを定めています。

これまでも本市では、緊急輸送道路の指定・整備を進めるとともに、地域内輸送拠点や災害拠点病院（東京医科大学八王子医療センター、東海大学医学部付属八王子病院）間の交通アクセスを確保し、災害時の救援・支援活動や復興支援を実施する交通・物流ネットワークの機能強化を進めており、引き続き、災害時にも機能する道路網等の形成を進めていきます。

さらに、「八王子市都市計画マスタープラン」では、「大規模災害時の活動を支援する拠点」として、圏央道八王子西 IC 周辺、中央道八王子 IC 北地区、JR 八王子駅南口の集いの拠点（仮称）、多摩ニュータウン鑓水周辺の 4 か所を位置づけ、市域を超えた広域的な機能強化を図っており、これらの拠点の機能を活かせるよう、北西部幹線道路や国道 20 号八王子南バイパスの整備を促進します。

基本施策 21：災害時にも機能する道路網等の形成

施策№	施策名	概要（内容）	実施時期
74	緊急輸送道路の指定・整備の促進	東京都が指定している、災害時における被災者の救援救護活動と効率的な緊急物資の輸送を行うための「緊急交通路及び緊急輸送ネットワーク」について、市では都指定の路線に市の防災活動上必要な路線を加えた「緊急輸送道路」を指定し、優先的な、整備及び災害時の応急補修・障害物除去を行うこととしています。 市で指定した路線のうち、市道の整備を進めるとともに、都道は、都指定に準ずる整備を行うよう、関係機関へ働きかけます。	継続
75	緊急輸送道路沿道の耐震化の促進	災害時に緊急物資の輸送や被災者の救護活動に必要となる、緊急輸送道路（特定・一般）を指定し、その沿道については、被災後も道路の機能が発揮されるよう、耐震改修促進法に基づく、耐震化を促進します。	継続
76	避難道路・緊急輸送道路の緑化の推進	避難道路・緊急輸送道路に位置付けられている主要道路において、容易に燃える種類の樹木を選定しないように努め、必要に応じ延燃効果を持つ樹木による緑化を進めます。	継続

基本施策 22：災害時の滞留者対策の推進			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
77	駅周辺の滞留者対策の推進	災害時に滞留者の安全確保を図るため、一時滞在施設の確保、駅周辺滞留者対策の強化を総合的に進めます。 ・帰宅困難者のための一時滞在施設の確保 ・駅周辺滞留者対策の強化 （駅等の混乱防止対策、帰宅困難者対策条例の周知徹底、滞留者への情報提供体制の整備、安全な帰宅のための支援）	継続

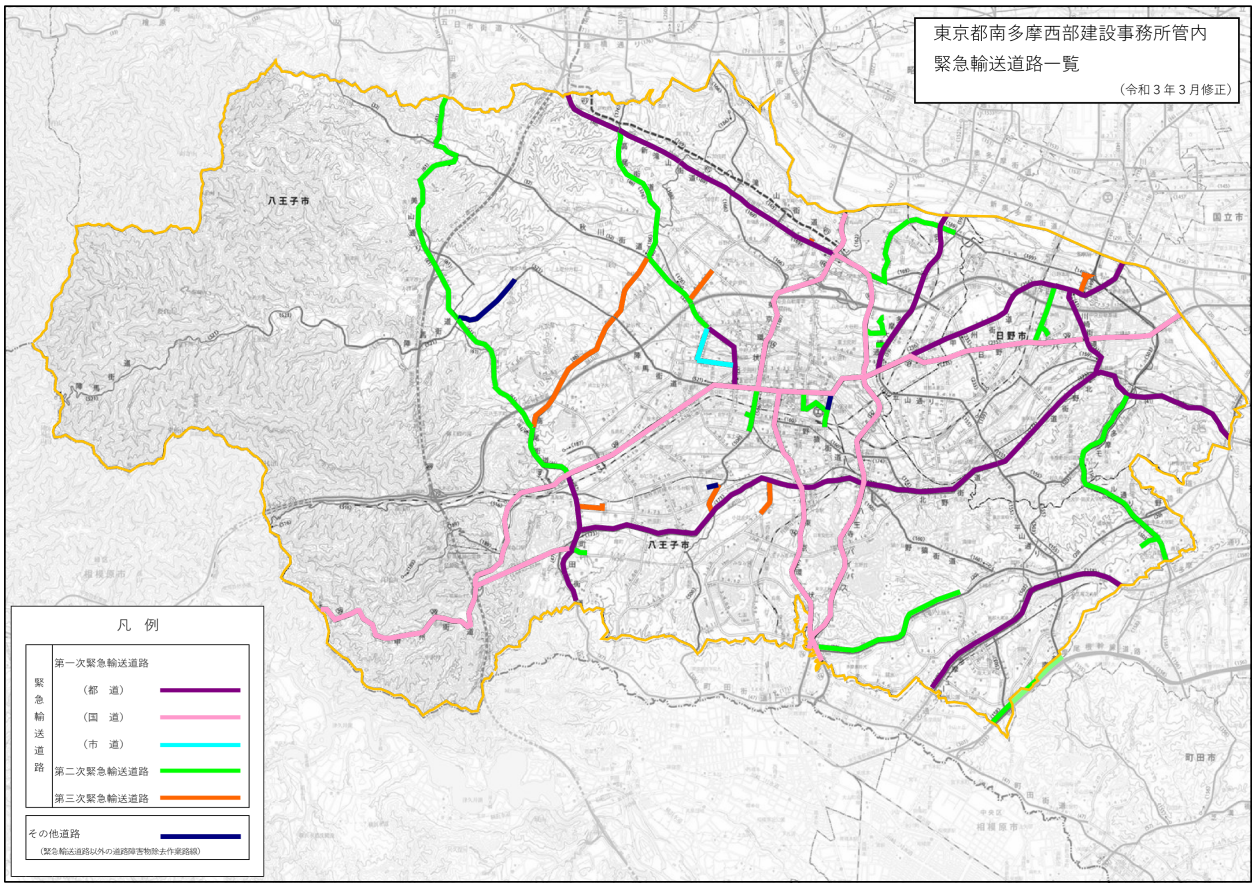


図 3-19　緊急輸送道路図

写真提供　陸上自衛隊

写真提供　財団法人消防科学総合センター

八王子駅周辺　滞留者対策訓練の様子

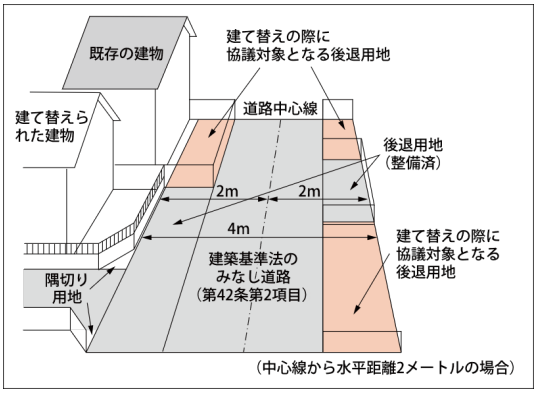
施策方針 13. 生活道路の安全性・利便性の向上

生活道路とは、地域住民が日常生活に使う道路であることから、歩行者及び自転車、車の円滑な通行や防災面で支障をきたしている狭い市道の拡幅整備や交差点改良、幅員が4mに満たない道路（いわゆる「みなし道路」）の整備を進めるとともに、道路アドプト制度を活用し、地域住民の皆さんのご協力のもと、適正な維持管理を進めます。

また、通学路、スクールゾーンなど学校周辺の交通安全の確保については、これまでも警察や PTA、地元関係者などと協力しながら対策に努めてきました。さらに、平成 30 年（2018 年）には、「八王子市通学路交通安全プログラム」を策定し、関係機関が連携して児童生徒が安全に通学できるよう通学路の安全確保を図っています。

基本施策 23：生活道路の整備・維持管理			
施策№	施策名	概要（内容）	実施時期
78	生活道路の整備	生活道路の機能を発揮するため、未整備の生活道路について、拡幅整備や、交差点改良（ガードレール、隅切り、カーブミラー設置などの安全対策）を進めます。	継続
79	みなし道路（２項道路）の整備	幅員 4m未満の道で、特定行政庁が建築基準法第 42 条第２項の規定により指定し、道路とみなした（いわゆる「みなし道路」）について、地権者の皆さんと協力しながら整備を進めます。	継続
80	道路アドプト制度の推進	市民の美化意識の向上とコミュニティの活性化を目的に、５人以上で組織する町会・企業・学校などの市民団体が市（道路管理者）と協働して、歩道の清掃や植栽帯の刈り込み・除草を行う道路アドプト制度を進めます。	継続

生活道路の整備



みなし道路（2項道路）の整備イメージ

道路アドプト制度による清掃の様子

基本施策 24：通学路を中心とした生活圏の道路の安全対策			
施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
81	学校周辺における危険箇所の改善	通学路やスクールゾーンで、学校が危険と判断した箇所について、道路管理者、警察署等と協力しながら横断歩道、カーブミラー、歩道、看板設置等の整備を進めます。また必要に応じて学校とともに安全点検やパトロールを実施します。	継続
82	住宅地への通過交通の流入防止策の推進	生活空間でもある住宅地内の道路においても、住民の方々の合意が得られる範囲で、通過交通の流入防止策などの検討を進め、安全に過ごせる住環境づくりを進めます。	継続
83	歩行者の安全性向上に向けた歩道の整備	歩行者の安全性向上に向け、道路の歩道整備を進めます。 ・高尾街道（松枝橋～並木橋） ・北野街道（長沼町） ・八王子市幹線１級 17 号線	短期 ～ 中期

住宅地における通過交通の流入防止対策

スクールゾーン

ゾーン30

施策方針 14. 交通バリアフリーの推進

本市では、平成 12 年（2000 年）に施行された『高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律』（交通バリアフリー法）の趣旨に基づき、移動円滑化に関する基本的な方針と、JR 八王子駅・京王八王子駅周辺地区の基本構想を策定し、事業を推進してきました。

その後、交通バリアフリー法は、平成 18 年（2006 年）に「ハートビル法」を統合し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（いわゆる「バリアフリー法」）が制定され、「特定建築物」や「特定路外駐車場」や「特定公園施設」のバリアフリー化に関する規定が追加されました。さらに、令和 2 年（2020 年）には、ハード対策に加え、「心のバリアフリー」の観点からの施策の充実などソフト対策を強化するために、バリアフリー法が改正されています。

また、令和 3 年（2021 年）には、エレベーターやエスカレーター、ホームドア等の整備に使途を限定して料金を運賃に上乗せする「鉄道駅バリアフリー料金制度」が創設され、従来を大幅に上回るペースで鉄道施設のバリアフリー化が進められることが期待されています。

こうした動きを捉えつつ、公共交通事業者等に対して、旅客施設の新設・大規模な改良及び車両等の新規導入の際に移動等円滑化基準への適合化を支援するとともに、鉄道駅等旅客ターミナルのバリアフリー化やノンステップバス、リフト付きバス、福祉タクシーの導入促進等を行っています。

今後も本市では、バリアフリー化推進に向け、事業者や関係者と情報交換を行っていくとともに、新たに施設整備を行う際には「東京都福祉のまちづくり条例」や、「八王子市道路の移動等円滑化の基準に関する条例」等に基づいて事業を推進し、だれもが移動しやすい交通環境を創出します。

基本施策 25：鉄道のバリアフリーの推進

施策№	施策名	概要（内容）	実施時期
84	市内鉄道駅のホームドアの整備	鉄道利用者と列車との接触や線路への転落を防止する対策として、市内の全鉄道駅へのホームドアの設置を促進します。	短期 ～ 中期

ホームドア（JR 八王子駅）

基本施策 26：道路のバリアフリーの推進

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
85	道路のバリアフリー化	「東京都福祉のまちづくり条例」や、「八王子市道路の移動等円滑化の基準に関する条例」等に基づく、バリアフリー化に向け、関係機関との調整を図り、整備を進めます。	継続
86	電線類の地中化	歩きやすい歩道空間を確保するため、道路部の地下部分を活用して電線共同溝などを整備し、電線類及び電柱を道路上からなくす電線類地中化に向け、関係機関との調整を図り、整備を進めます。 ・八王子市幹線1級 20 号線（富士見通り） ・市道八王子 134 号線・143号線 ・市道八王子1323号線 ・市道八王子 1371 号線（野猿街道）	継続

道路のバリアフリー

電線類地中化

基本施策 27：だれでも安心して外出できる環境の整備

施策No.	施策名	概要（内容）	実施時期
87	車椅子使用者等優先トイレの設置の推進	高齢者、車いす使用者、妊婦、乳幼児を連れた者等だれもが円滑に利用することができる「車椅子使用者等優先トイレ」の設置を進めます。	継続
88	「赤ちゃんふらっと」の設置促進及び周知	乳幼児を連れた方も安心しておでかけできるよう、授乳やおむつ替えができるスペース「赤ちゃんふらっと」の整備を推進していきます。また、東京都の「とうきょう子育てスイッチ」や八王子市の「子育て応援サイト」などのホームページに「赤ちゃんふらっと」を設置している施設を掲載し、周知を進めていきます。	継続
89	「思いやり駐車スペース」の整備推進及び支援	妊娠中の方、乳児連れの方、高齢の方、病気・ケガをされている方など歩行に制限がある方への思いやりの気持ちのもと、駐車場を優先的に利用してもらう「思いやり駐車スペース」を、公共施設に整備するとともに、商業施設等の大規模な駐車場への設置の働きかけを行います。	継続

車椅子使用者等優先トイレ

赤ちゃんふらっと

思いやり駐車スペース

施策方針 15. 更新時期を迎える道路・橋梁の効率的な維持管理

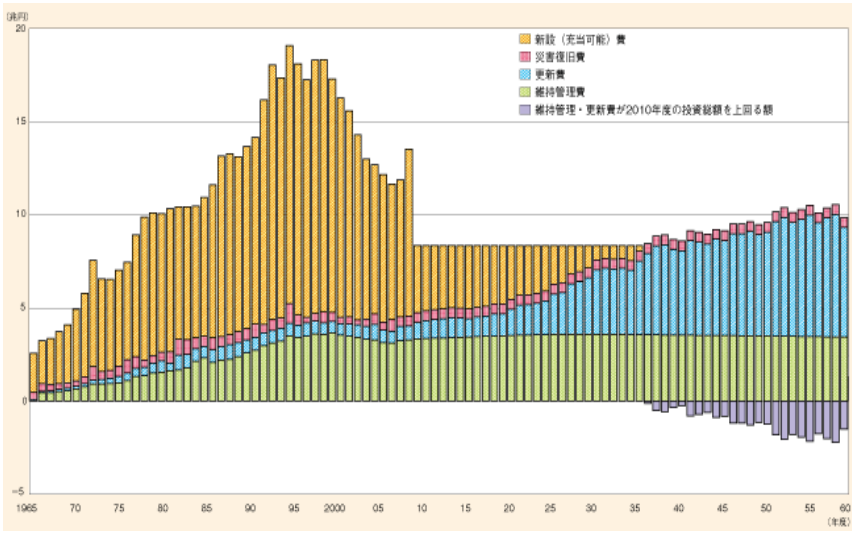
本市の道路や橋梁は、高度経済成長期やニュータウン整備に伴い建設されたものが多いため、今後これらの道路インフラが一斉に老朽化することが予想されます。

これらの道路や橋梁に対して、従前のような管理を続けた場合、更新時期が一時期に集中し、厳しい財政状況の中では継続的な維持管理が困難になるため、安全に利用できる道路・橋梁を確保していくことが課題になっています。

このことから、本市ではアセットマネジメントの考え方に基づき、道路・橋梁の管理の考え方を従来の「対症療法型」から「予防保全型」へと転換し、特に、橋梁については、「八王子市橋守計画」に基づき計画的で効率的な維持管理を進めています。

基本施策 28:「八王子市橋守計画」等に基づく適正な維持管理計画の推進			
施策No.	施策名	概要(内容)	実施時期
90	「橋守計画」に基づく適正な維持管理計画の推進	「八王子市橋守計画(橋梁長寿命化修繕計画)」に基づき、計画的な修繕を効率的に進めます。	継続
91	主要道路の総点検と老朽化対策の推進	主要な道路の状況(舗装のひび割れ・わだち掘れ・平坦性など)の調査を行い、修繕計画を策定するとともに、計画に基づく効率的で、効果的な修繕を進めます。	継続

橋梁の維持管理



今後の投資総額の伸びが 2010 年度以降対前年度比±0%と仮定すると、2037 年度には維持管理・更新費が投資総額を上回る。2011 年度から 2060 年度までの 50 年間に必要な更新費(約 190 兆円)のうち、約 30 兆円(全体必要額の約 16%)の更新ができないと試算

図 3-20　従来どおりの維持管理・更新をした場合の推計

出典:国土交通省資料

施策方針 16. 交通安全対策の推進

本市では昭和 58 年(1983 年)に「交通安全都市」を宣言し、人命最優先の理念のもと、交通環境を整えるとともに、市民一人ひとりが、交通安全思想をもち、交通災害のないまちづくりに取組んでいます。

近年、本市の交通事故発生件数は減少しているものの、高齢者関与率は約3割と依然と高く、自転車関与率については増加傾向にあります。

このことから、市民を交通事故の脅威から守り、「安全かつ円滑・快適な交通社会の実現」を目指すため、「八王子市交通安全対策協議会」が主体となり、関係行政機関や関係団体の皆さんのご協力を頂きながら、市内における交通安全を総合的・計画的に推進する「八王子市交通安全計画」を5年ごとに策定しています。

令和 3 年(2021 年)に策定した「第 11 次八王子市交通安全計画」では、子どもの交通安全の確保、高齢者の交通安全の確保、自転車の安全利用の推進、二輪車の安全対策の推進、飲酒運転等の根絶を重点課題として定め、積極的な取組みを展開することにより、さらなる交通事故及び交通事故死傷者の発生を抑制することとしており、引き続き、市民、行政、及びその他の関係者が一体となって、より一層の交通事故の減少に取組みます。

基本施策 29:交通安全計画の推進			
施策№	施策名	概要(内容)	実施時期
92	交通安全計画の推進	5年ごとに策定している「八王子市交通安全計画」に基づき、市民、行政、及びその他の関係者が一体となって、安全対策を進めます。	継続
93	交通安全教室の開催	市民一人ひとりが交通ルールやマナーを守る社会に向け、幼児から高齢者まで交通安全教室を体系的に開催します。 【幼児】 ・幼稚園、保育園への交通安全教室 ・新入学児童交通安全講話(保護者対象) 【小学生】 ・小学生交通安全絵画コンクール(小3) ・高齢者交通安全レター作戦(送り手) ・交通公園ミニ安全教室 【高齢者】 ・高齢者交通安全レター作戦(受け手) ・いきいきサロン交通安全教室 【一般】 ・夏休み交通安全フェスタ	継続
94	交通災害共済(ちょこっと共済)制度の普及の促進	交通事故に起因する災害時に割安な掛け金で災害の程度に応じた見舞金が受けられる「ちょこっと共済」制度の普及促進を図ります。	継続

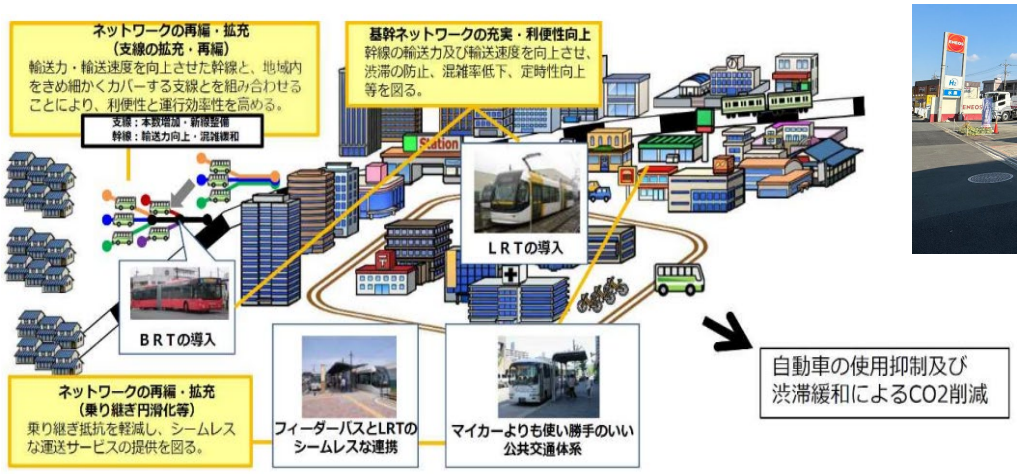
施策方針 17. 環境対策の推進

近年の地球温暖化による気候変動への影響は、極端な大雨や、猛暑日増加につながっています。このような気候変動の影響を抑制するためにも、地球温暖化対策は喫緊の課題となっています。

これを受け、国土交通省においては、国土・都市・地域空間におけるグリーン社会の実現に向け、分野横断・官民連携で取組むべき事項を 6 分野に分けて取りまとめた「国土交通グリーンチャレンジ」を進めています。

本市においては、「八王子市地球温暖化対策地域推進計画」を策定して取組みを進めており、国の「2050 年カーボンニュートラル宣言」や令和 12 年度（2030 年度）における温室効果ガスの削減目標の引き上げを受けて、より一層の取組みを強化し、市民・事業者・行政の「オール八王子」で取組む必要があることから、令和 4 年（2022 年）に「ゼロカーボンシティ宣言」を表明しており、交通分野においても、自動車交通から他交通への転換や、自動車の電動化等による CO_2 削減に向けて取組んでいきます。

基本施策 30：CO_2 削減に向けた取組みの推進			
施策№	施策名	概要（内容）	実施時期
95	サイクル・アンド・バスライドの推進	自動車から公共交通への転換による渋滞緩和や環境負荷の低減に貢献することを目的にサイクル・アンド・バスライドを進めます。	継続
96	EV 充電施設・水素ステーションの推進	温室効果ガス排出量削減に向け、走行時の二酸化炭素排出の少ない電動車を普及させていく必要がありますが、それに伴うインフラ整備を関係所管と連携し推進します。	短期 ～ 長期
97	はちバスの電動化の推進	はちバスの車両更新に合わせて、EV 車両の導入を進めます。	短期
98	モビリティマネジメントの推進	過度に自動車に頼る状態から、公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段をかしこく利用する状態へと少しずつ変えていく取組みとして、環境や健康などに配慮した交通行動を呼びかけていくコミュニケーション施策を進めます。	短期 ～ 長期



水素ステーション

図 3-21　低炭素化に向けた公共交通利用転換イメージ

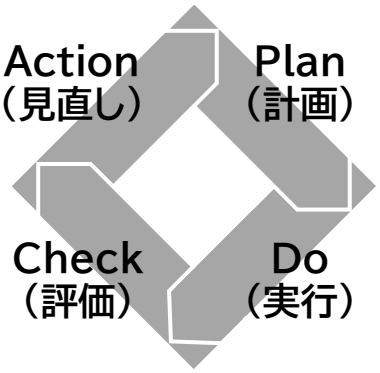
出典：環境省

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、修正する必要が生じた場合は、適時見直すこととします。

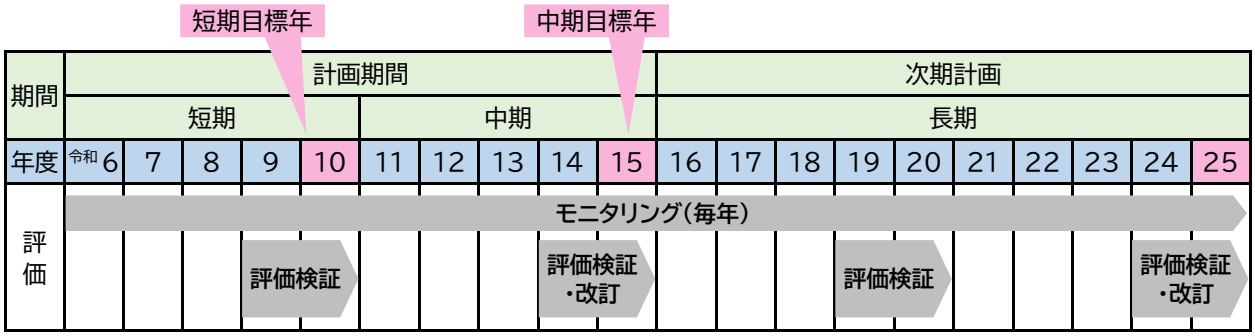


図 4-1　本計画の PDCA マネジメントサイクル

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だすことから、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。

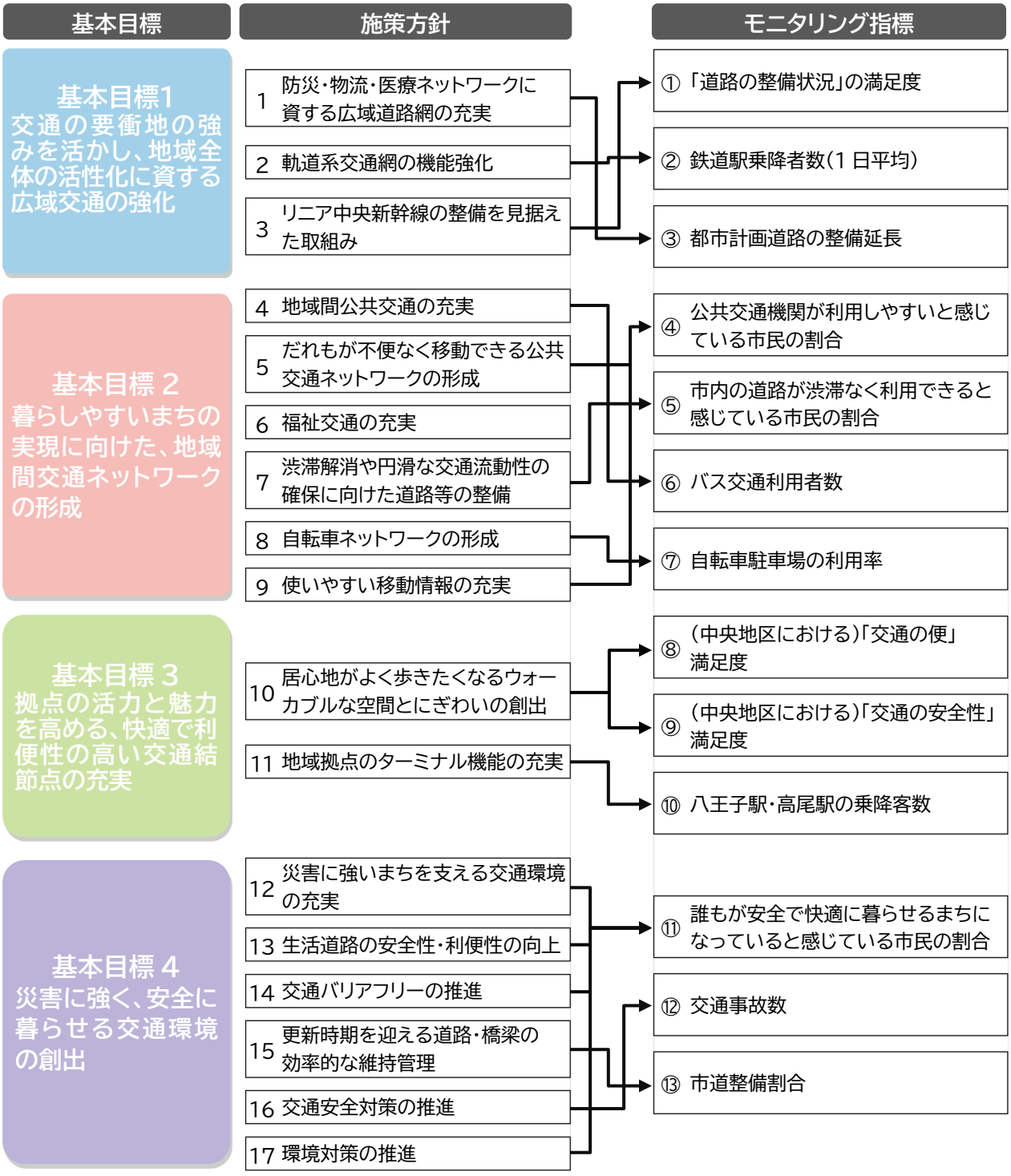


図 4-2　基本目標とモニタリング指標の関係性

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。

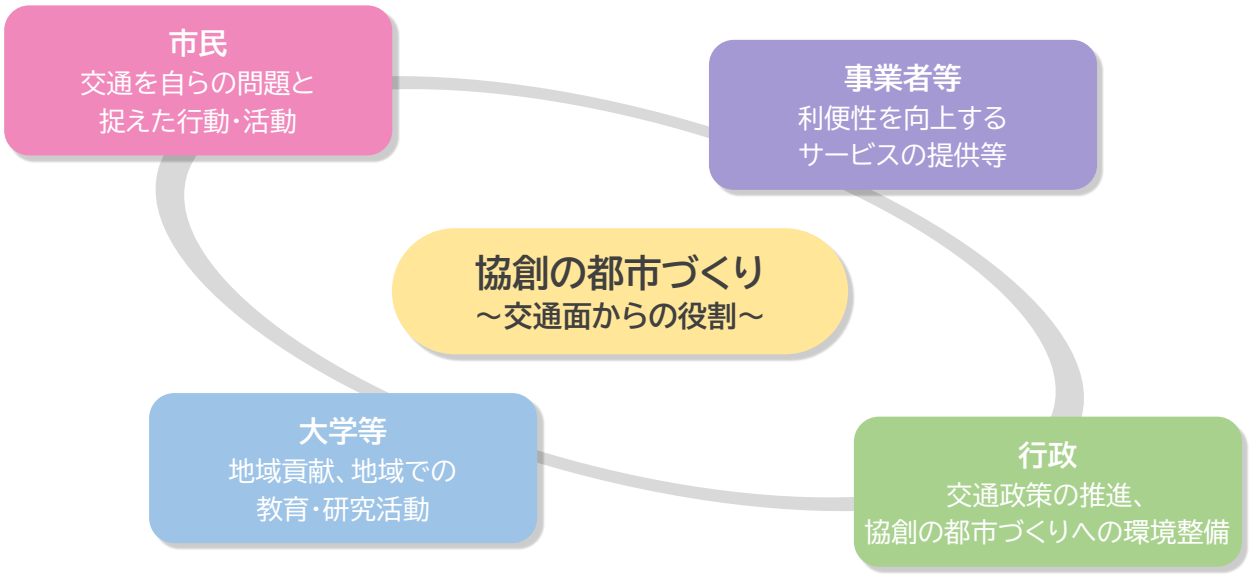


図 4-3 協創の都市づくりの主体と役割

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。

八王子市交通マスタープラン

第４次八王子市総合都市交通体系整備計画

令和７年（２０２５年）３月

発行：八王子市
編集：八王子市都市計画部交通企画課
〒192-8501
東京都八王子市元本郷町3-24-1
TEL　：042-626-3111（内線3334）
　　：042-620-7303（直通）
FAX　：042-627-5915
E-mail ：b490400@city.hachioji.tokyo.jp

TRAFFIC&TRANSPORT
MASTER PLAN
OF HACHIOJI CITY

八王子市交通マスタープラン

第４次八王子市総合都市交通体系整備計画

八　王　子　市