

2. 上位関連計画

2-1. 八王子未来デザイン 2040(基本構想・基本計画)

「八王子未来デザイン 2040」における基本構想では、「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つ都市像を定めています。

このうち、本計画と特に関係がある「都市像4 安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち」は、豊かな自然や歴史的景観などの恵まれた財産や交通の要衝としてのポテンシャルを活かした持続可能な社会の実現を目指し、快適に暮らせるまちづくりを市民とともにすすめることとしています。また、都市の防災機能を強化するとともに、環境にやさしく安全で利便な都市型交通網を整備し、首都圏西部の中核的都市にふさわしい都市機能の拡充をはかることとしており、以下に示す3つの基本施策を定めています。

「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」



図参-1 「八王子未来デザイン 2040」における6つの都市像の基本理念



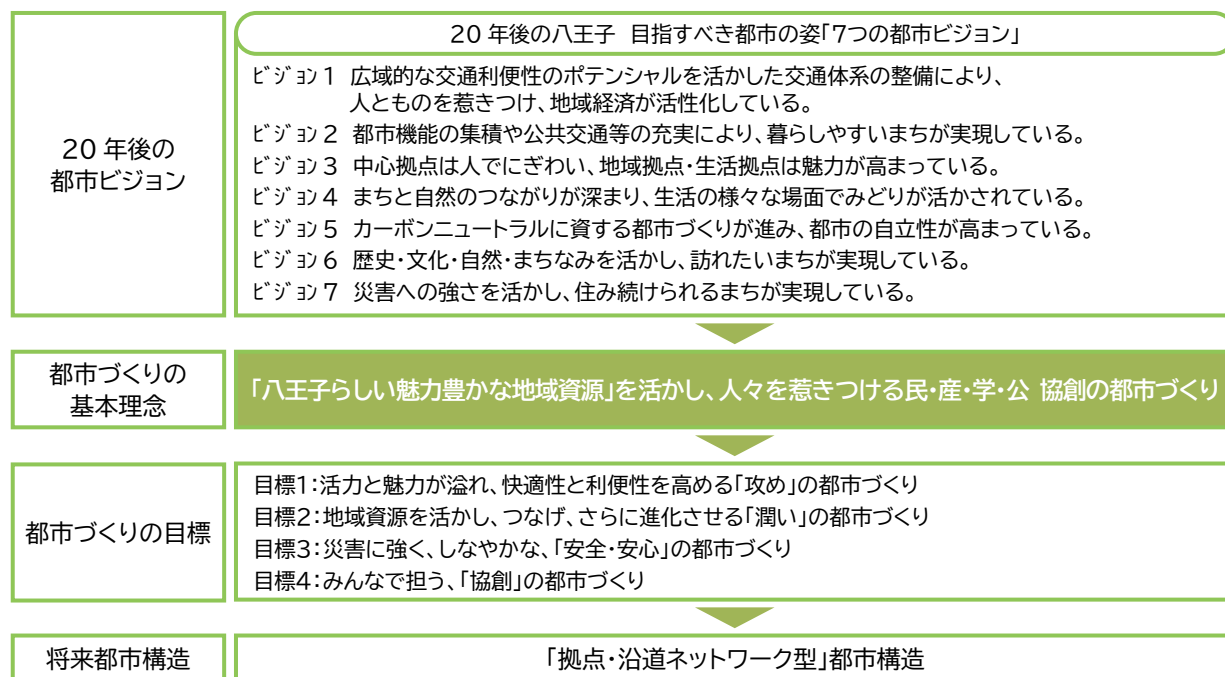
【都市像 4】安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち

基本施策		施策	施策展開のための細施策
1	自然と共生し地域の多様性を活かしたまちづくり	①魅力ある持続可能なまちづくり	1 計画的なまちづくり 2 地域拠点の形成 3 主要駅周辺の拠点・回遊空間の形成 4 都市景観の形成
		②人と自然にやさしいまちづくり	1 ユニバーサルデザインのまちづくり 2 都市緑化の推進 3 住宅・住環境の整備 4 公園・緑地の整備と維持管理
2	地域力を活かした安全で安心なまちづくり	①強さとしなやかさを持ったまちづくり	1 防災・減災機能の強化 2 災害予防・対策の強化 3 災害情報収集・伝達の強化 4 復旧・復興体制の整備
		②安全で安心な暮らしを守る体制・対策の強化	1 生活安全対策の充実 2 連携体制の強化 3 地域防犯力の強化
3	快適で人にやさしい交通環境づくり	①安全で円滑な交通環境の構築	1 交通結節点の整備 2 道路交通網の整備 3 道路・橋りょうの維持管理
		②快適に移動できる公共交通基盤の形成	1 地域公共交通の確保 2 多様な移動手段の確保 3 交通安全教育の推進

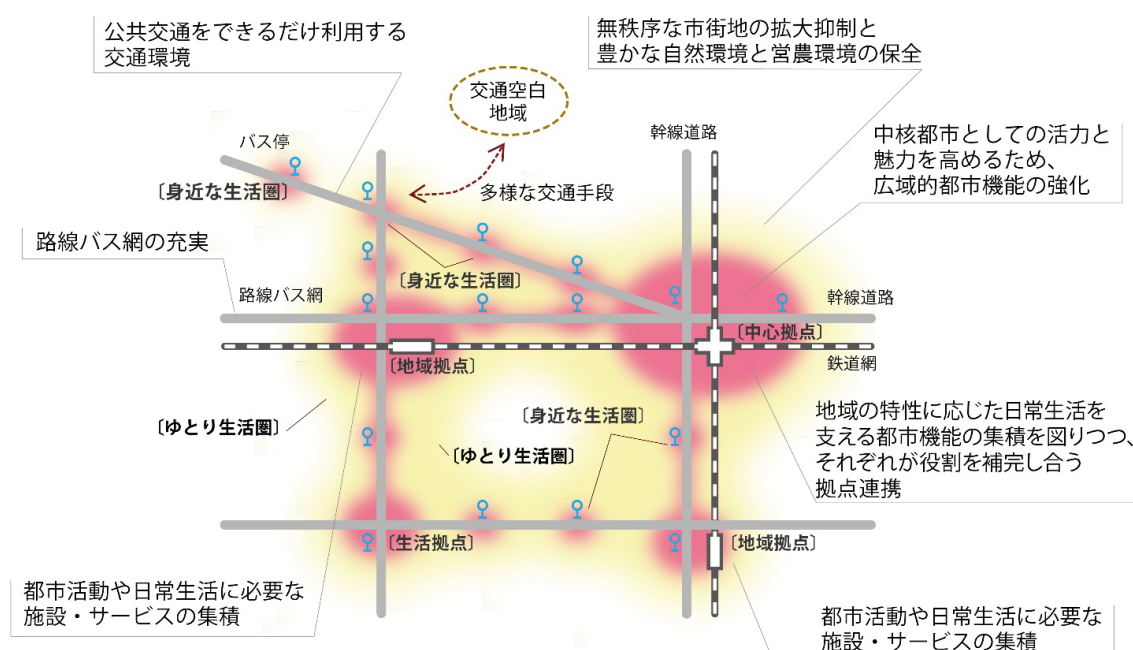
2-2. 第3次八王子市都市計画マスタープラン

① 都市ビジョンと都市づくりの方針

「第3次八王子市都市計画マスタープラン」(計画期間:令和 6 年度(2024 年度)～令和 15 年度(2033 年度))においては、20 年後の八王子が目指すべき「7 つの都市ビジョン」と都市づくりの方針が示されています。

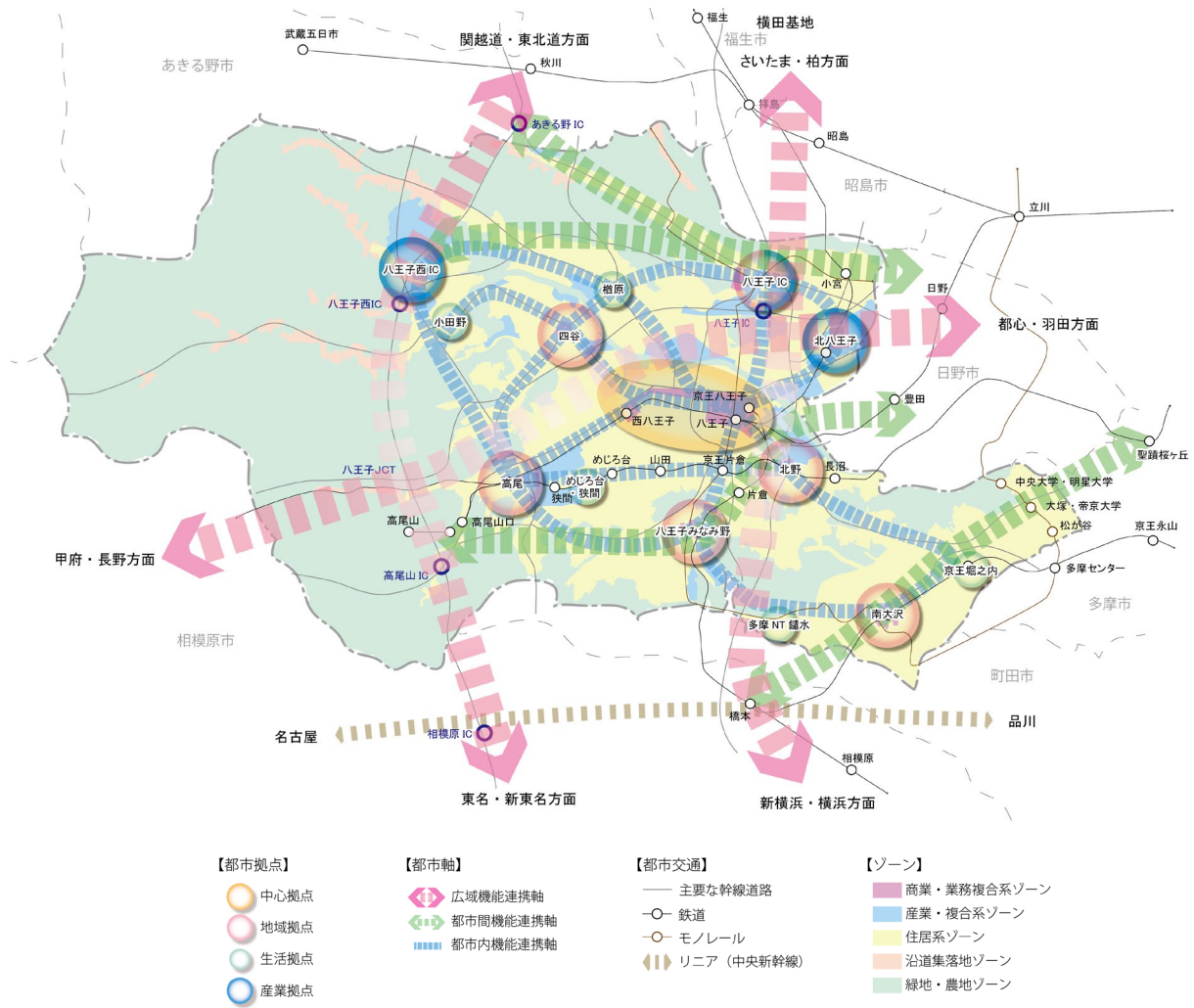


図参-2 「第3次八王子市都市計画マスタープラン」における都市ビジョンと将来都市構造



図参-3 「第3次八王子市都市計画マスタープラン」の将来都市構造イメージ

「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の考え方を踏まえ、都市活動や日常生活の中心として機能集積を図る「都市拠点」、都市拠点間や広域な都市間を交通ネットワークで有機的に結び都市の骨格をなす「都市軸」、土地利用の区分に基づく「ゾーン」の空間概念が「将来都市構造図」として示されています。



図参-4 「第3次八王子市都市計画マスタープラン」の将来都市構造図

2-3. 八王子市立地適正化計画

「八王子市立地適正化計画」(計画期間:令和2年度(2020年度)～令和11年度(2029年度))は、東京圏郊外都市として、「居住者のウェルビーイング(安心して暮らせる社会)」を目指し、居住、交通、都市機能に関する長期的な都市計画の基本的な考え方を示し、持続可能な都市構造への再構築に向けた取り組みを示しています。

【基本方針】

5つの都市課題	基本方針
1. 日常生活を支える都市機能や行政サービスの密度の維持 2. 公共交通をはじめとする高齢者の移動手段の確保など持続可能な地域公共交通の実現 3. 持続可能な行財政運営に向けた行政サービスや都市基盤維持管理の効率化 4. 農とみどり豊かな居住・コミュニティの創出 5. 災害リスクへのしなやかな対応と居住の誘導	1. 利便性の高い公共交通を維持できる人口分布 ☐日常生活を支える都市機能や行政サービスの密度を維持 ☐“生活のしやすさ”+“移動のしやすさ”を長期的に維持 2. 中心拠点と地域拠点・生活拠点のネットワーク ☐賑わいと都市の魅力の核となる中心拠点 ☐“身近な生活圏”を支える地域拠点・生活拠点 3. 歩いて健康に暮らせる“身近な生活圏” ☐市民のウェルビーイングを維持する公共交通のサービス水準と都市機能の立地 ☐持続可能な都市経営を実現する都市のボリューム 4. 八王子らしいみどり豊かな住環境 ☐低密度で農とみどり豊かな安全でゆとりあるライフスタイル ☐ライフスタイルの変化に対応した新たな価値の創造 5. 社会としての持続可能性

【計画の柱】

計画の柱 | 居住

居住ニーズやライフスタイルに合わせて居住地を選択できるよう居住誘導区域に2つの圏域を明示して、圏域に応じて緩やかに居住を誘導することで、“生活のしやすさ”を長期的に維持します。

計画の柱 | 交通

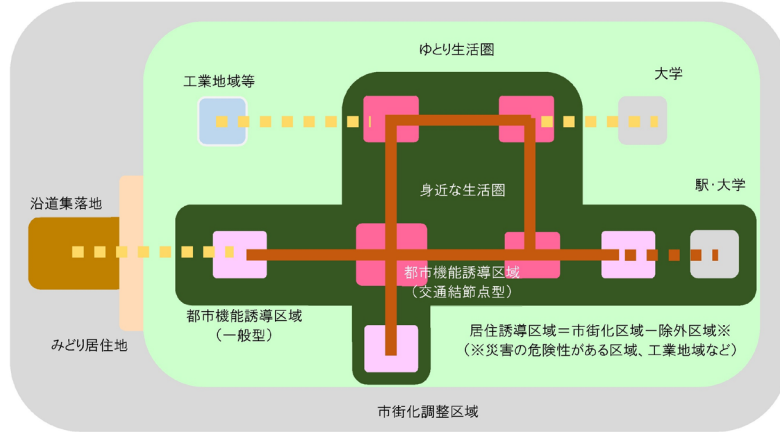
現行の路線バスネットワークの維持と高齢者の移動手段確保に向けて、交通手段の役割分担を明確にし、持続可能な地域公共交通を実現することで、“移動のしやすさ”を長期的に維持します。

計画の柱 | 都市機能

国の補助制度や都市計画制度を効果的かつ柔軟に活用しながら、賑わいと都市の魅力づくりとともに日常生活を支える都市機能や行政サービスの密度を長期的に維持します。

図参-5 基本方針と計画の柱

【将来都市構造の空間概念】



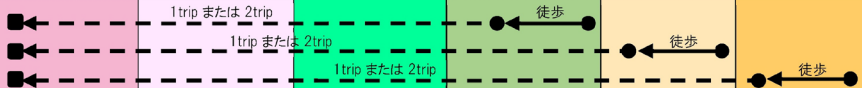
【地域公共交通の区分の考え方】

区 分	
	幹線(公共交通軸)
	準幹線
	支線

【空間別の主な移動手段の考え方】

区 域	移動手段
身近な生活圏	路線バス(幹線・準幹線)
ゆとり生活圏	路線バス(支線)
みどり居住地	地域循環バス
沿道集落地	地域交通事業

図 将来都市構造の空間概念イメージ

		都市計画区域						居住誘導区域 から除外する区域
		市街化区域				市街化調整区域		
		都市機能誘導区域 (交通結節点型)	都市機能誘導区域 (一般型)	身近な生活圏	ゆとり生活圏	みどり居住地	沿道集落地	
		居住誘導区域						
都市拠点 ゾーニング		中心拠点・地域拠点(駅)	地域拠点・生活拠点					災害危険性のある 区域・工業地域など
		歩いて暮らせる身近な生活圏の形成			地域特性に応じた多様な生活圏の形成			
土地利用		◆商業・業務・居住を中心 に、多様な都市機能 の集積と魅力ある都市 環境の形成 ◆市街地再開発事業等 の活用による市街地の 更新	◆商業・生活支援サービ スを中心に、地域の交流 と日常生活を支える都市 機能の集積	◆バス停等を中心とした 徒歩圏に、生活に必要な 機能・サービスを誘導し、 身近な生活圏の形成	◆ミニ開発等の無秩序な 市街地の拡大を抑制し、 農地やみどりを活用し たゆとりある住環境の形 成	◆丘陵地の自然環境を保 全する適正な土地利用の もと、良好な住環境の維 持	◆丘陵地の自然環境を保 全する適正な土地利用の もと、地域コミュニティの 維持	〔災害危険性のある 区域〕 ◆災害リスクの周知と ともに無秩序な市街地 の拡大を抑制〔工業地 域等〕 ◆土地利用転換を抑制 し、工業地域等を保全
主な地域公共交通		◆路線バス (高頻度運行路線)	◆路線バス (高頻度運行路線)	◆路線バス (高頻度運行路線)	◆路線バス(中低頻度) ◆地域循環バス ◆地域交通事業	◆路線バス (低頻度運行路線) ◆地域交通事業	◆路線バス (低頻度運行路線) ◆地域交通事業	〔工業地域等〕 ◆路線バス (中頻度運行路線)
主な都市機能	行政サービス	総合事務所	地域事務所	—	—	—	—	—
	文化 コミュニティ	文化・生涯学習施設 市民活動支援施設	市立図書館 市民センター など	地区図書室 市民センター など	高齢者サロン	—	—	—
	医療	中核病院 一般病院(20床以上)	一般病院(20床以上)	クリニック・診療所 (20床未満)	クリニック・診療所 (20床未満)	—	—	—
	福祉	保健福祉センター など	保健福祉センター など	地域包括支援センター 高齢者福祉施設	地域包括支援センター	—	—	—
	商業	中心商業施設(駅ビル等) など	総合スーパー 複合型商業施設 など	食品スーパー コンビニ など	コンビニ など	—	—	—
居住地からのアクセス	都市拠点まで 概ね 30 分以内 でアクセス				高頻度運行路線(15 分間隔以内・1 時間あたり 4 本以上) 中頻度運行路線(30 分間隔以内・1 時間あたり 2~4 本) 低頻度運行路線(30 分間隔超・1 時間あたり 2 本未満)			—
	都市拠点まで 概ね 60 分以内 でアクセス							—
	人口密度 拠点からの距離	高い 近い						低い 高い

図参-6 将来都市構造の空間概念