

3. 交通に係る現況

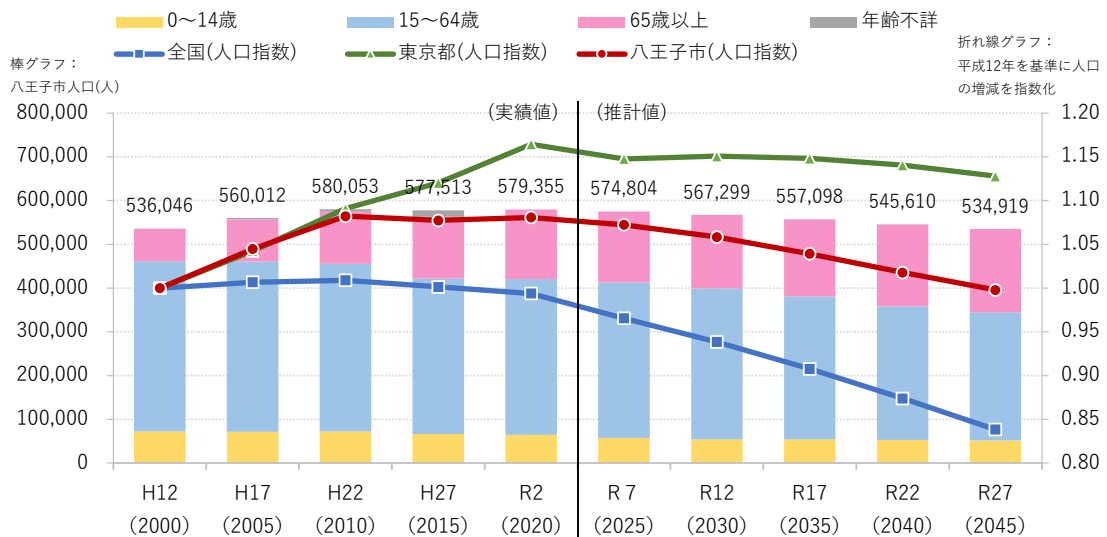
3-1. 交通を取り巻く社会情勢

① 人口動態

市全体の人口動向及び将来人口

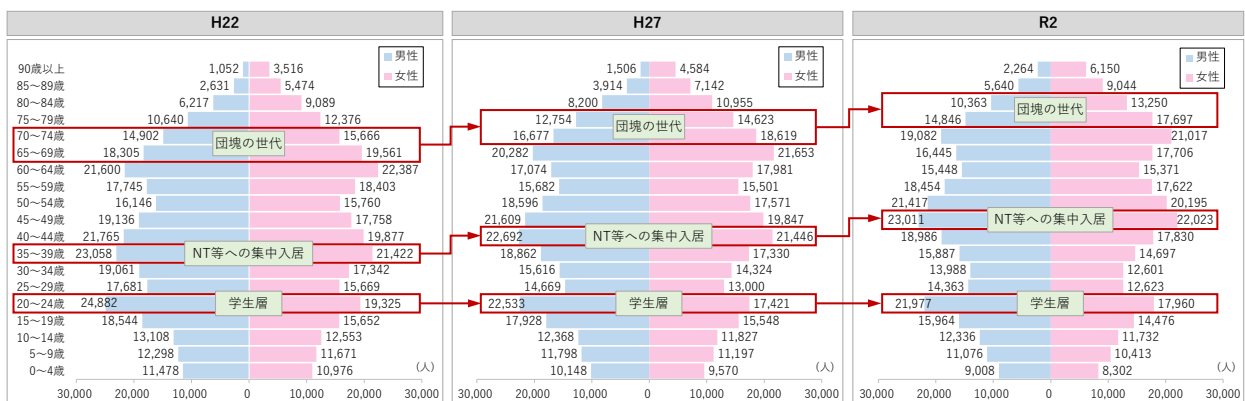
本市の総人口は、約 58 万人(令和 2 年国勢調査)で、平成 22 年(2010 年)までは増加傾向にあったものの、平成 27 年(2015 年)は減少に転じた後、令和 2 年(2020 年)には再び増加しています。今後、総人口は減少していくことが予測されており、生産年齢人口(15～64 歳)や年少人口(0～14 歳)は一貫して減少し、老年人口(65 歳以上)は令和 27 年(2045 年)頃まで増加し、高齢化が進展することが予測されています。

また、本市の人口構成は、大学が多いため 20～24 歳の層が常に一定数存在することや、いわゆる「団塊世代」より若い 45～49 歳の世代が多いという特徴があります。



図参-7 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

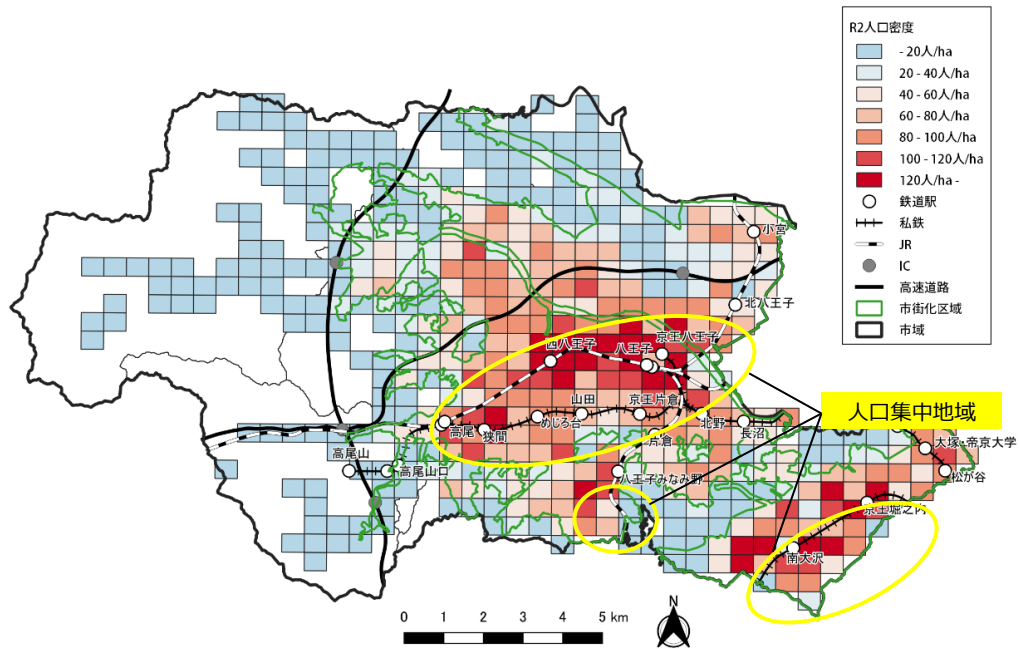


図参-8 本市の人口ピラミッドの推移

出典：「国勢調査」

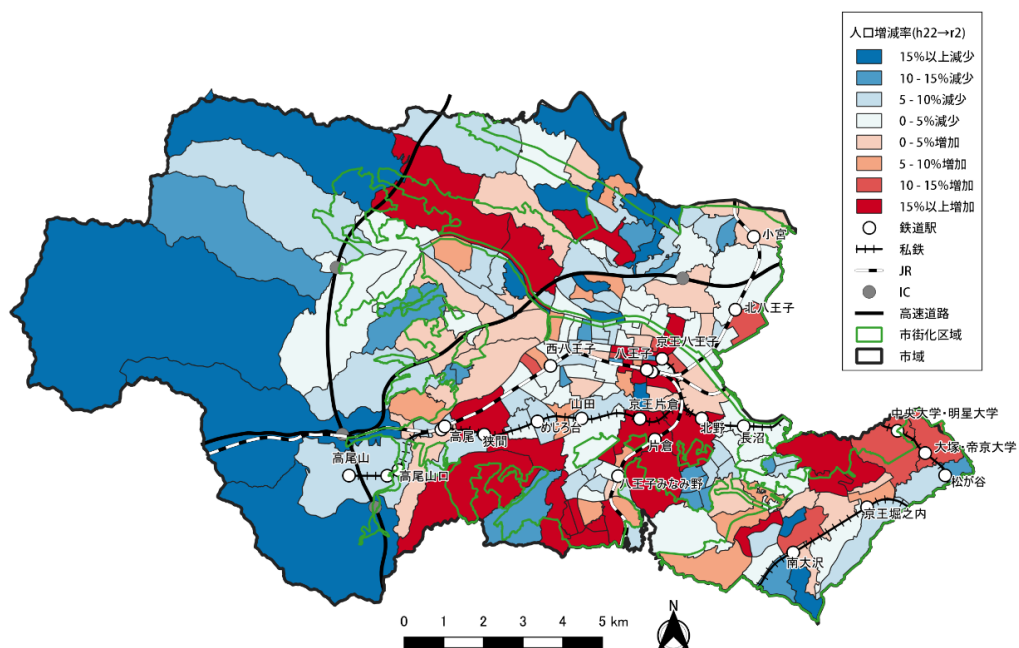
人口分布

本市は、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。一方、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が、市街化調整区域では人口減少がみられます。



図参-9 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

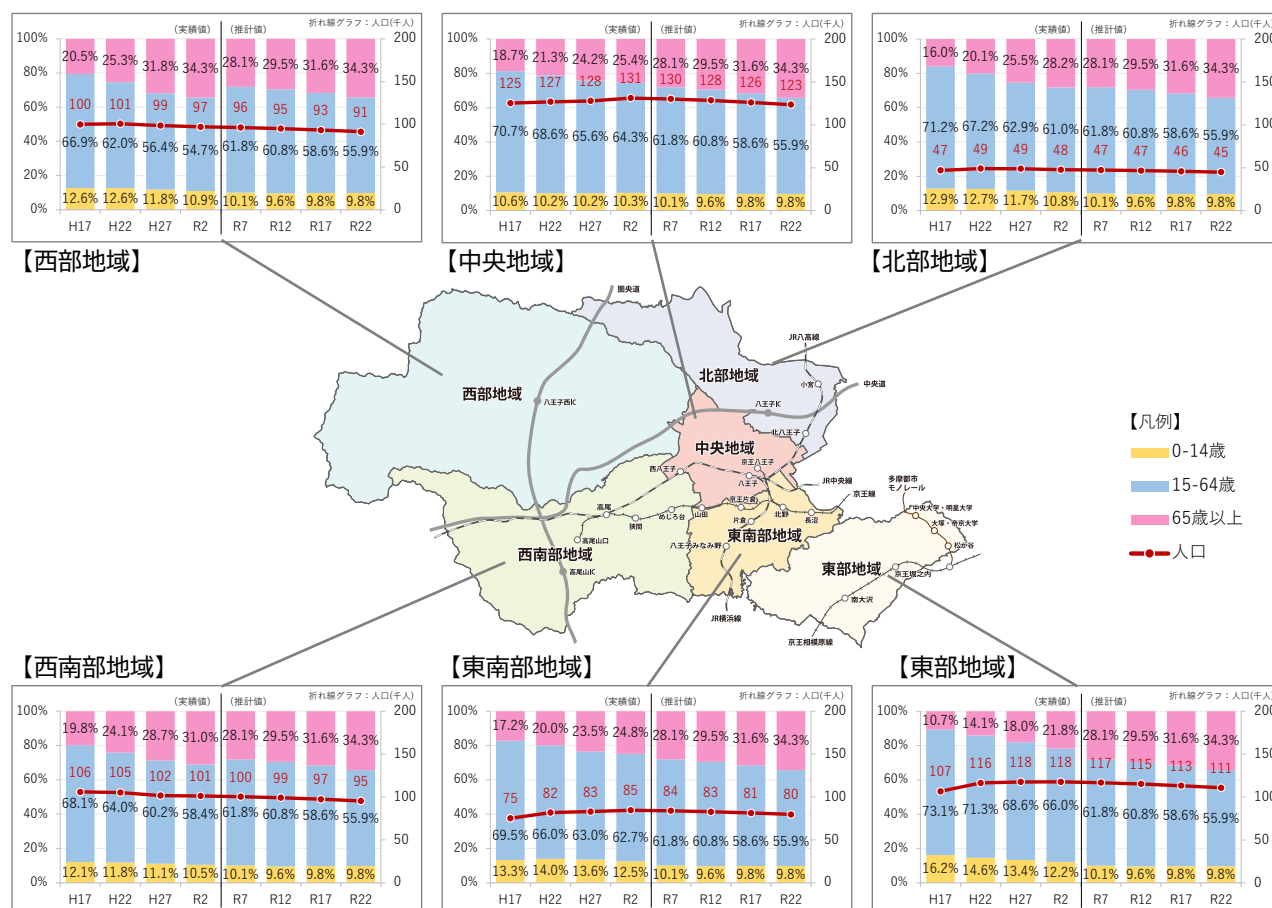


図参-10 人口分布の変化(平成 22 年(2010 年)から令和 2 年(2020 年)の変化率)

出典:「国勢調査」

地域別人口動態

地域別に人口をみると、中央地域が最も多く、次いで東部地域となっています。西部地域及び西南部地域では人口減少の傾向が続いており、高齢化率は30%を超えています。

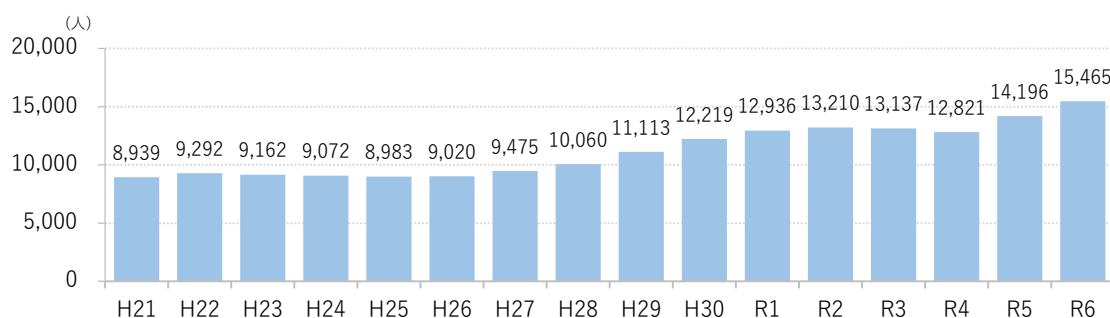


図参-11 地域別年齢別人口の推計

出典：(実績値)「国勢調査」、(推計値)八王子市資料
注)推計値は令和2年(2020年)の6圏域別人口で全市の推計値をあん分して算出

外国人居住人口動態

平成21年(2009年)以降、外国人居住者は増加傾向であり、令和6年(2024年)の人口は約1.5万人と、平成21年(2009年)の約1.7倍になっています。



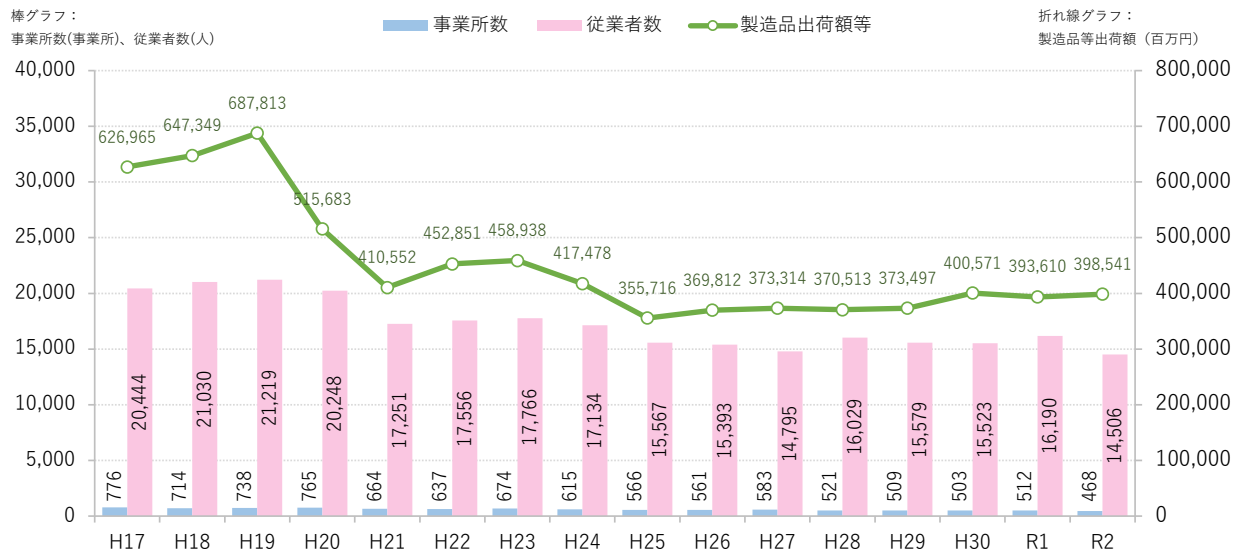
図参-12 外国人住民の人口の推移

出典：「統計八王子」

② 産業動向

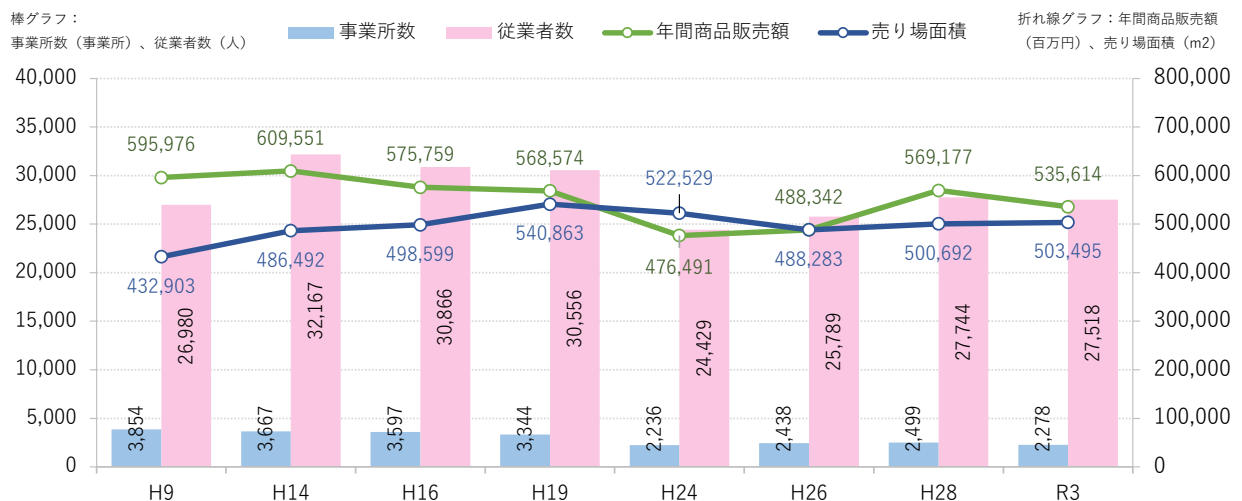
本市における工業は、縮小傾向にありましたが、近年、製造品出荷額等は微増傾向にあります。

商業(小売業)は、「事業所数」は減少傾向にあり、「従業者数」や「年間商品販売額」は平成 14 年(2002 年)をピークに減少していましたが、平成 24 年(2012 年)から平成 28 年(2016 年)にかけては再び増加傾向に転じています。



図参-13 本市の工業関連統計の推移

出典：経済産業省「工業統計調査」、「経済センサス-活動調査」経済産業省(H23、H27、R2 のみ)
注)従業者 4 人以上の事業所



図参-14 本市の商業関連統計の推移

出典：「商業統計」経済産業省、「経済センサス-活動調査」経済産業省(H24、H28、R3 のみ)
注)小売業のみ、経済センサスの値は他の調査年と集計対象範囲の違い等があるため参考値とする

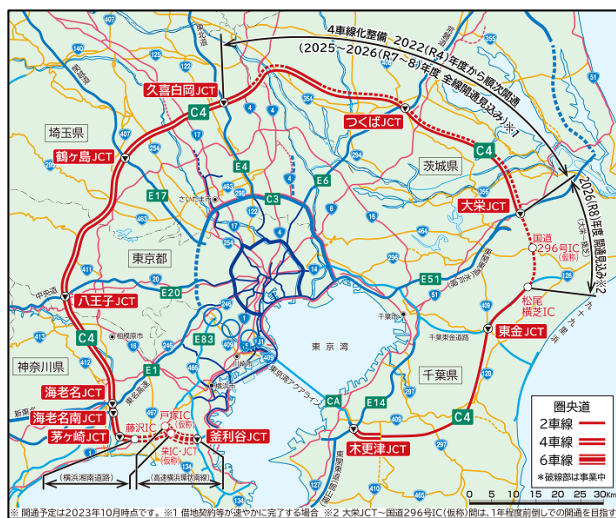
3-2. 交通特性

① 本市の交通概況

広域交通ネットワーク

本市は、東西方向に中央自動車道及び国道 20 号(甲州街道)、南北方向に国道 16 号及び国道 16 号バイパス、市の外周部には圏央道など、都市の骨格となる広域幹線道路ネットワークが形成されています。さらに、圏央道へのアクセス道路でもある新滝山街道や陣馬街道、秋川街道、野猿街道などの放射道路に加え、環状道路の整備が進められており、放射環状型ネットワークが構築されつつあります。

圏央道は平成 28 年(2016 年)に八王子西 IC がフル機能化し、広域交通ネットワーク路線である国道 20 号八王子南バイパスや北西部幹線道路などの整備が進められています。また、本市南部に近接する JR 横浜線橋本駅周辺において、リニア中央新幹線の新駅の整備が、令和 9 年(2027 年)の開業を目指し進められており、「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について(答申)」において、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との構想路線として位置付けられています。今後は道路だけではなく、広域交通ネットワークの要衝地としてのポテンシャルは、ますます高まっていくことが期待されます。



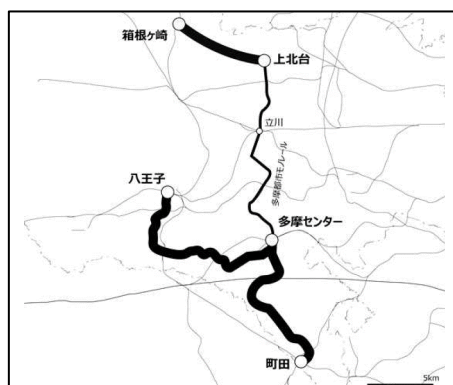
図参-15 圏央道計画図

出典:国土交通省関東地方整備局 HP



図参-16 リニア中央新幹線ルート概念図

出典:リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP

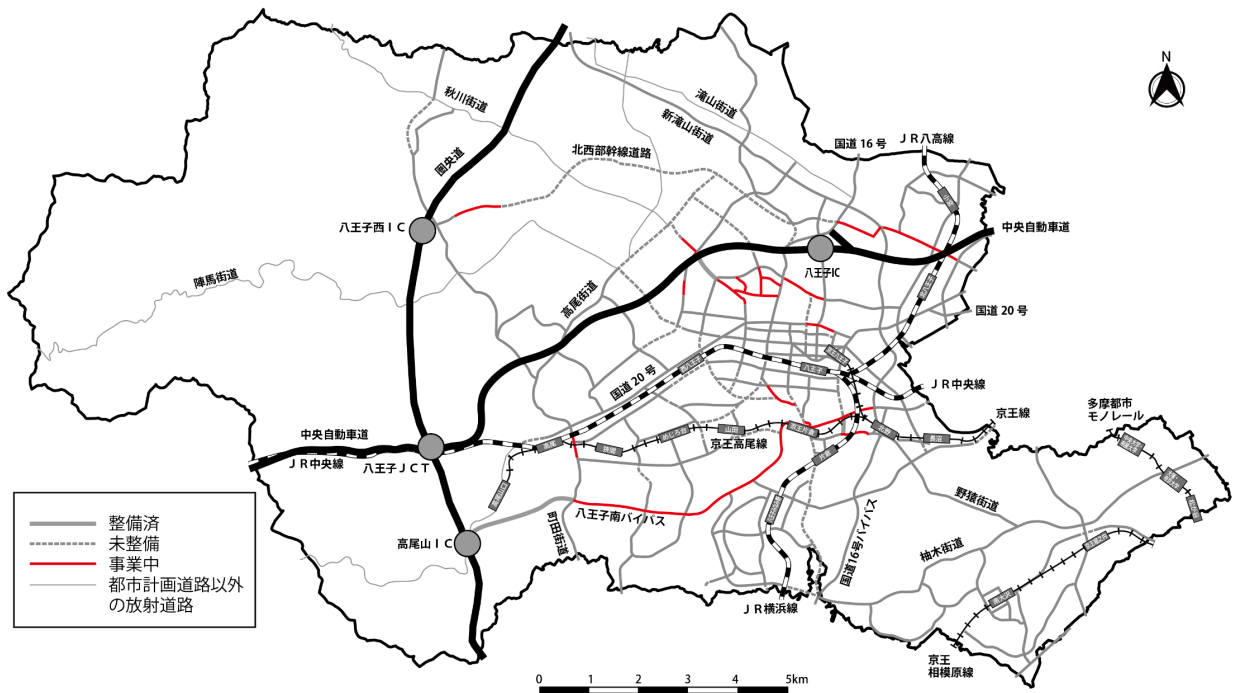


図参-17 多摩都市モノレールの延伸

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)

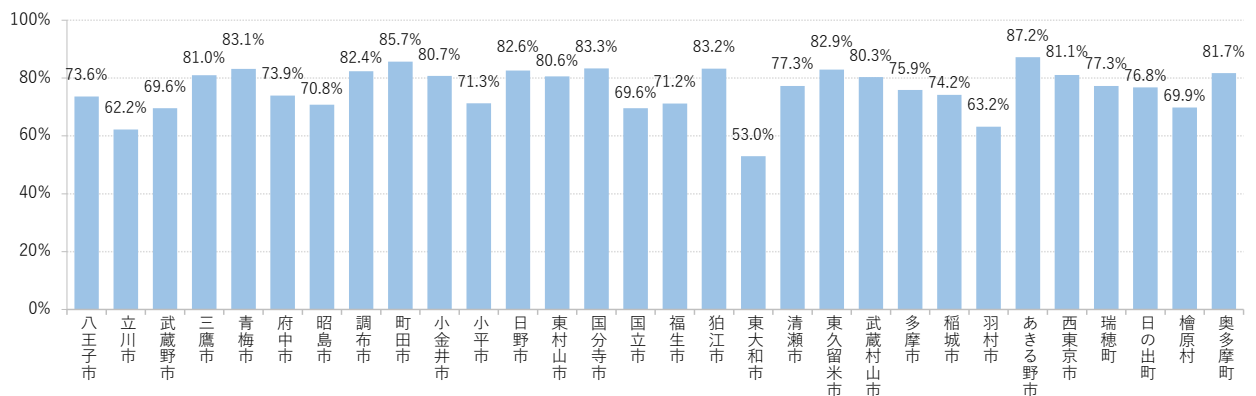
道路ネットワーク

本市の道路網は、東京都心部と山梨・長野県方面を結ぶ中央自動車道と、都心から40～60km圏を環状に結ぶ首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の高規格幹線道路、国道20号(甲州街道)、東京環状と呼ばれる国道16号、国道16号八王子バイパスの広域幹線道路により主要な骨格が形成されています。



図参-18 道路ネットワーク

出典：八王子市資料



図参-19 多摩地域幅員 5.5m未満道路の割合

出典：「東京都統計年鑑」(令和4年)東京都

公共交通

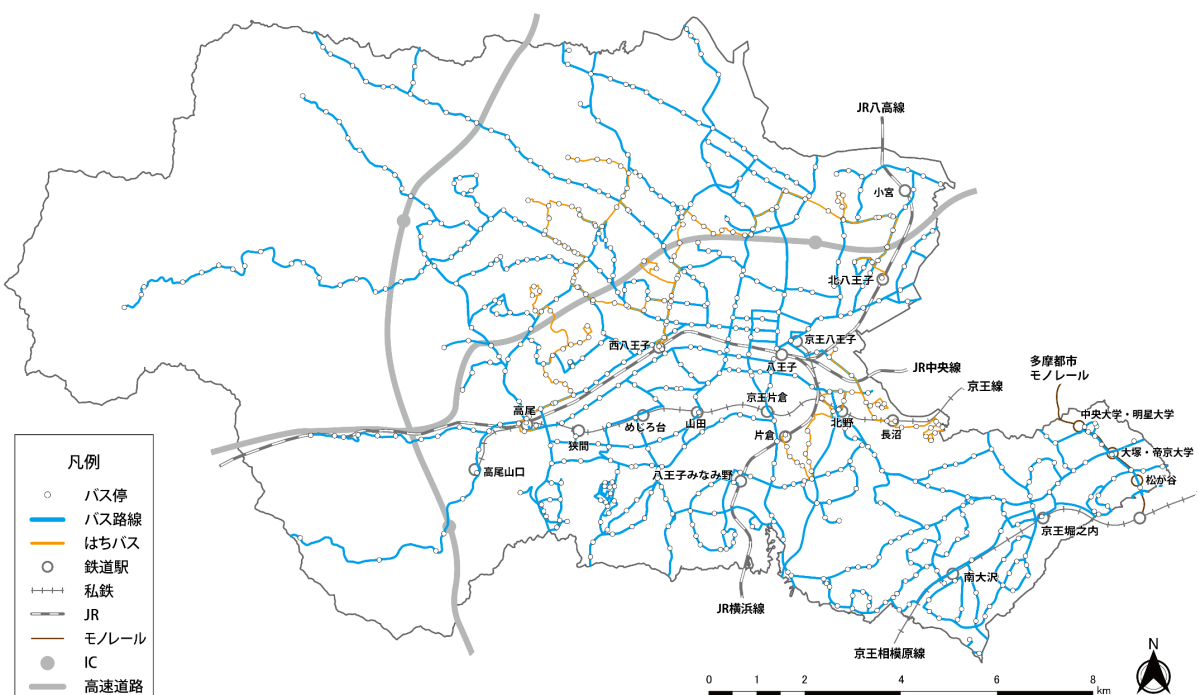
鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に延びる JR 中央線、南へ向かう JR 横浜線、北へ向かう JR 八高線その他、京王線、京王高尾線、京王相模原線及び多摩都市モノレールの7路線、21 駅が存在し、1日当たりの利用者は、約 56 万人となっています。

一方、路線バスは、市内全域に張り巡らされ、京王電鉄バス、京王バス、西東京バス、神奈川中央交通の4事業者が運行し、1日当たりの利用者は約 11.5 万人となっています。また、交通空白地域が連なり、路線バスでの運行が困難な地域においては、主に高齢者や障害のある方をはじめとした市民の外出支援を目的に、地域循環バスである「はちバス」の運行も 4 系統で実施しています。

表参-1 市内の公共交通路線

区分	企業名	路線名(バスは系統数)	令和4年度(2022年度)利用者数(人/日)
鉄道	JR 東日本	中央(本)線、横浜線、八高線	308,404
	京王電鉄	京王線、京王高尾線、京王相模原線	211,679
	多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	39,293
バス	京王電鉄バス	32 系統	26,164
	京王バス	100 系統	39,081
	西東京バス	116 系統	42,824
	神奈川中央交通	13 系統	6,733
	はちバス	4 系統	448

出典:「統計八王子 令和 5 年版」、八王子市資料
注)バス(はちバスを除く)は令和 4 年(2022 年)の 1 日あたりの利用者数

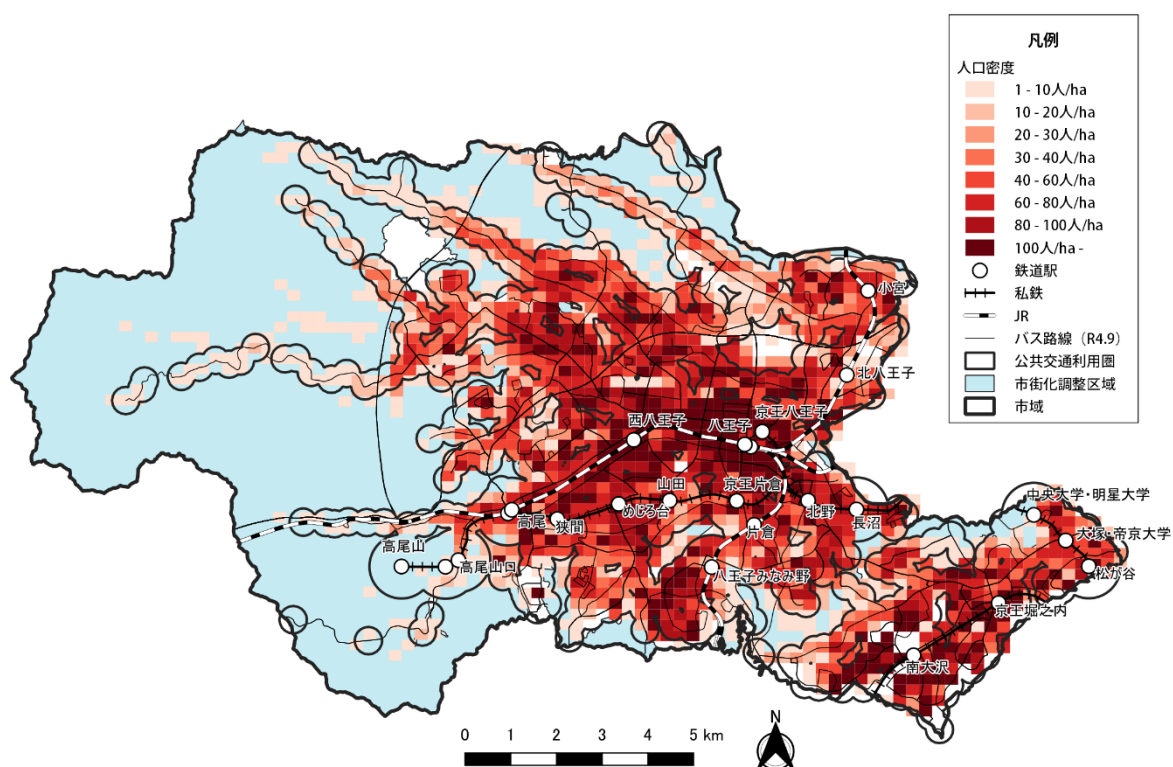


図参-20 公共交通ネットワーク

出典:八王子市資料

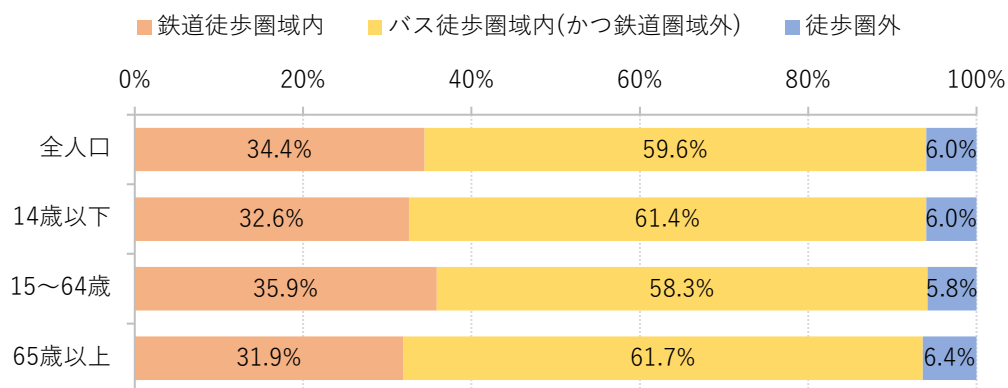
鉄道駅徒歩圏内(半径 700m)及びバス停徒歩圏内(半径 300m)の公共交通利用圏と人口密度の分布をみると、人口密度が 40 人/ha 以上のエリアについては、おおむね公共交通利用圏に含まれています。

公共交通利用圏の人口カバー率をみると、鉄道駅徒歩圏内が 34.4%、バス停徒歩圏内も含めると 94.0%となっており、市民の9割以上が公共交通利用圏内に居住している状況となっています。



図参-21 公共交通利用圏と人口密度の分布

出典：八王子市資料



図参-22 公共交通利用圏の年齢別人口

出典：八王子市資料

② 人の動きの変化と移動方向

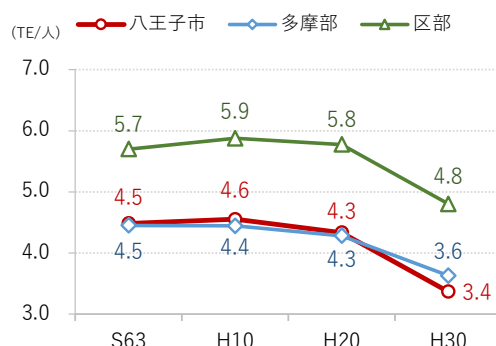
人の動き(発生集中量)の変化

本市では、全ての人の移動の総量を示す「発生集中量(TE)」は、昭和 63 年(1988 年)に約 197 万トリップエンド(TE)だったものが、平成 10 年(1998 年)には 231 万 TE、平成 20 年(2008 年)には 237 万 TE と増加傾向にありましたが、平成 30 年(2018 年)は 189 万 TE と減少に転じており、1人あたりの発生集中量も減少しています。

地域別(小ゾーン別)にみても、高尾駅や八王子みなみ野駅を含む一部の地域を除き、平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)にかけて移動量が減少しています。

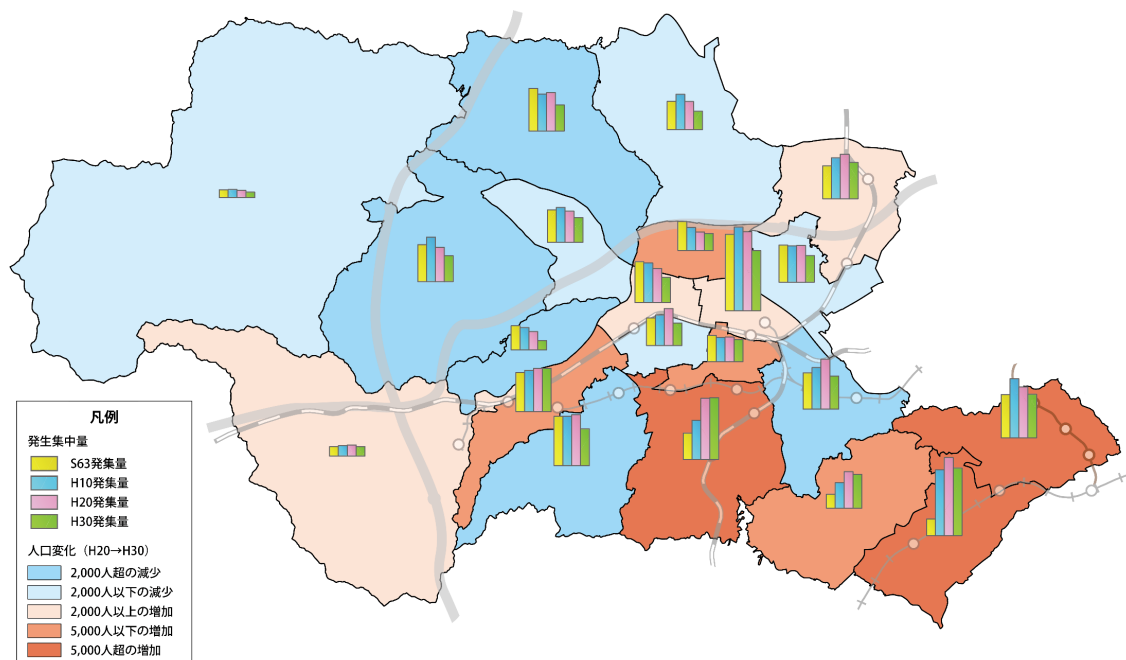


図参-23 本市の発生集中量の推移



図参-24 1人あたりの発生集中量の推移

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。



図参-25 地域別の発生集中量の推移と人口増減

注)パーソントリップ調査における最小の地区区分である「小ゾーン」で区分。八王子市は 21 区分。

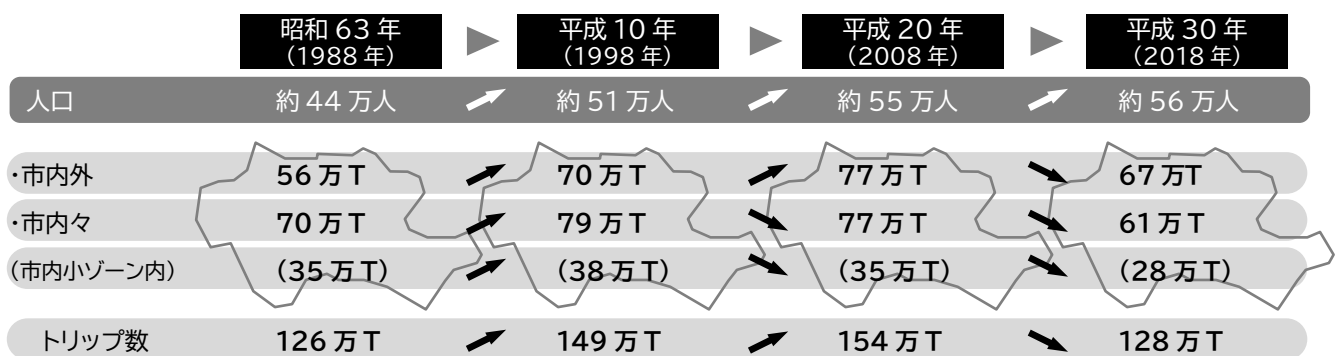
発生集中量

・ある地域から出発した移動量(発生量)とその地域に到着した移動量(集中量)の合計のこと。
単位はトリップエンド(TE)で示される。

代表的な移動の変化

本市の発生集中量を、「市内外」、「市内々」、「市内小ゾーン内」の移動ごとに整理すると、昭和 63 年(1988年)から平成 10 年(1998 年)にかけては、全ての移動が増加していますが、平成 10 年(1998 年)から平成 20 年(2008 年)にかけては、市内々移動、市内小ゾーン内移動が減少しています。平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)にかけては全ての移動が減少しており、市内々移動、市内小ゾーン内移動は、昭和 63 年(1988 年)時点よりも少なくなっています。

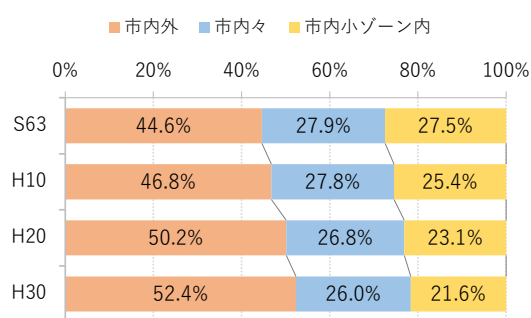
本市の交通手段は、平成 20 年以降、鉄道、自動車、徒歩の順となっていますが、全ての交通手段で移動が減少傾向にあり、自動車に次いで徒歩の減少量が多くなっています。移動の種類別にみると、市内外移動では鉄道が、市内々移動では自動車、市内小ゾーン内では徒歩が最も多くなっています。



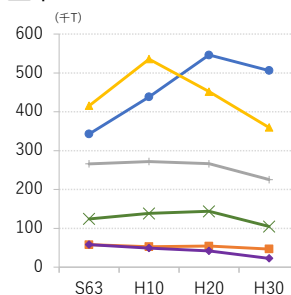
図参-26 市内外・市内々・市内小ゾーンの移動ごとのトリップ数の推移

出典：(人口)「住民基本台帳」(各年 12 月末)

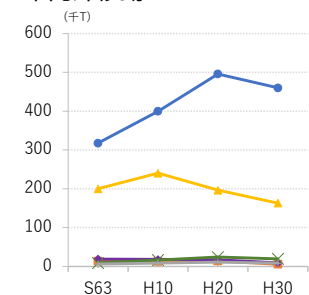
注)上記数値は「トリップ」の集計、P23 の図参-23 は「トリップエンド」で集計を行っているため、数値が異なる。



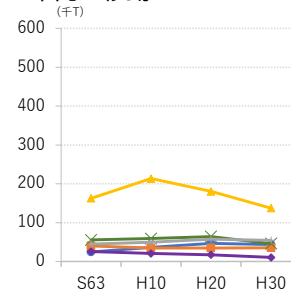
・全市



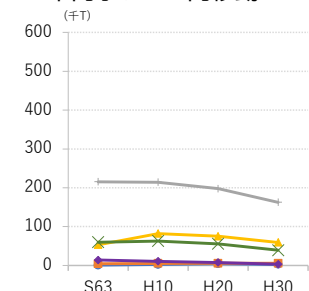
・市内外移動



・市内々移動



・市内小ゾーン内移動



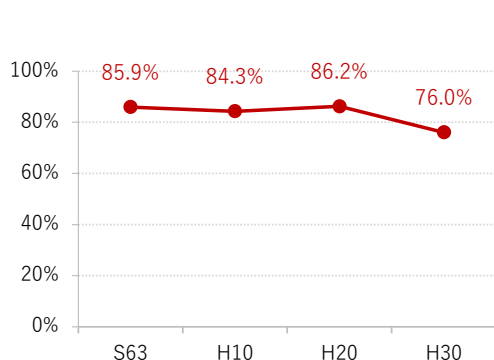
図参-27 市内外・市内々・市内小ゾーン内の移動ごとの交通手段量の推移(トリップ集計)

市内外・市内々・市内小ゾーンの区分

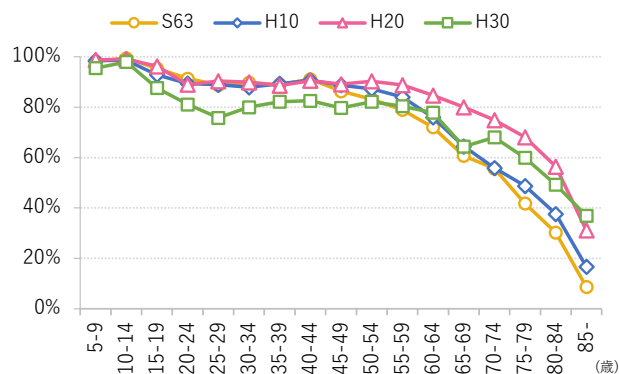
- ・「市内外」移動は、八王子市と市外の移動を示す。
- ・「市内々」移動は、八王子市内の移動を示す。
- ・「市内小ゾーン内」は、市内々移動の内数で、小ゾーン内での移動を示す。

外出率の変化

本市の外出率(居住人口に対する調査日に外出している人の割合)は、昭和 63 年(1988 年)から平成 20 年(2008 年)にかけて横ばいに推移していましたが、平成 30 年(2018 年)には約 10%下がっており、年代別にみると、54 歳以下は過去 4 回の調査の中で最も低くなっています。



図参-28 外出率の推移

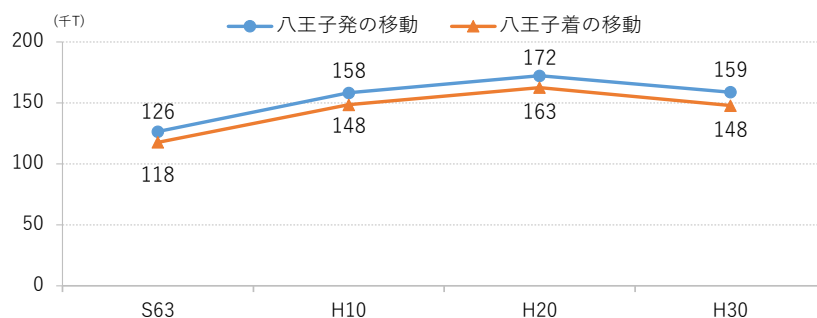


図参-29 年代別外出率

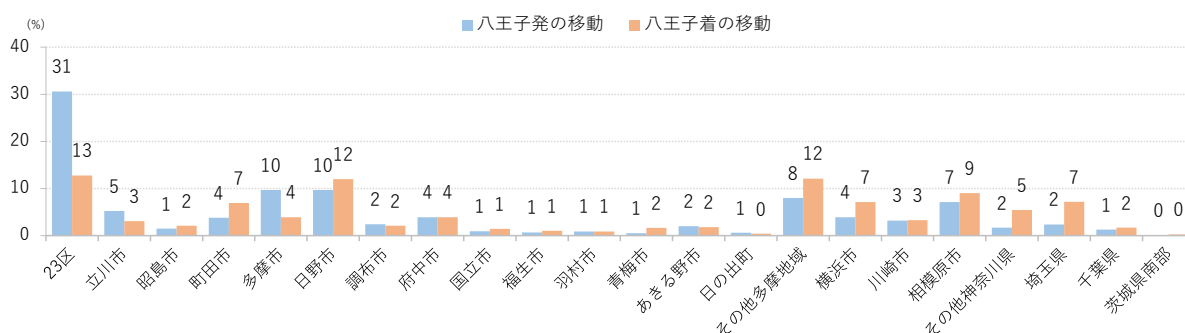
市内外の移動の変化

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。

本市から他都市への移動をみると、市内外移動者の約 31%が都内 23 区に移動しており、次いで多摩市や日野市などの周辺地域になっています。他都市から本市への移動についても 23 区や日野市、相模原市などの周辺市や、埼玉県からの移動も多くなっています。



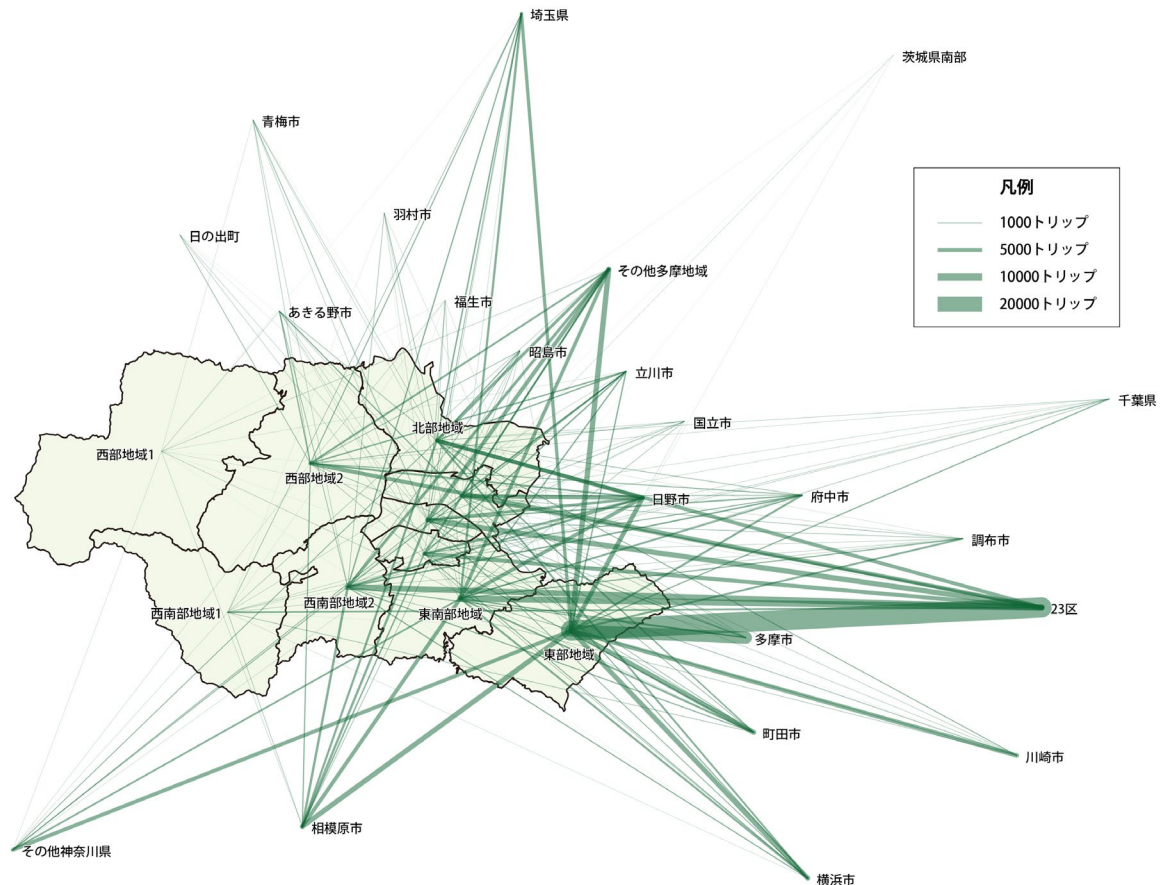
図参-30 市内外移動における発着地別、行き(自宅からの移動)のトリップ数の推移



図参-31 八王子発着の移動先及び移動元

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、中でも、京王相模原線が通る東部地域と23区間の移動が最も多くなっています。

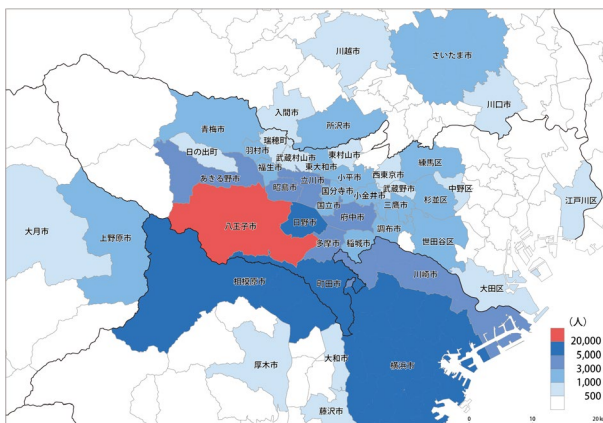
10年間の移動量の変化をみると、23区との移動は西南部地域以外で減少しています。一方、移動の増加量が多いのは、東部地域と東部地域から近い多摩市や横浜市、川崎市となっています。



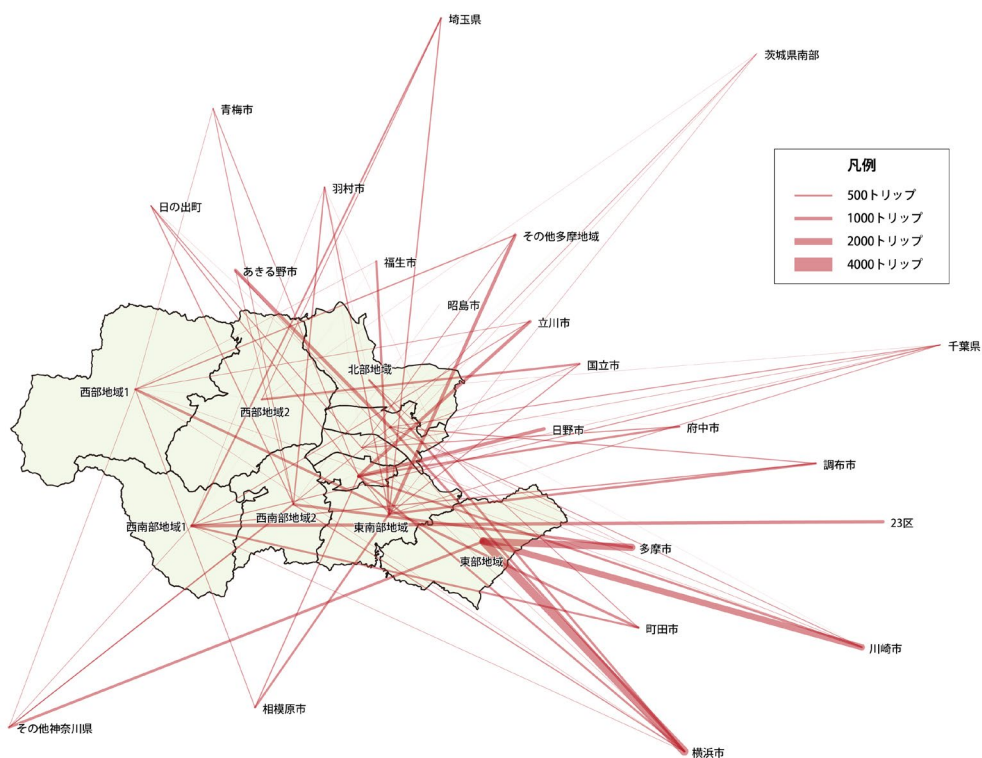
図参-32 八王子市発着の移動先別移動量(自宅からの移動)

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したものである。

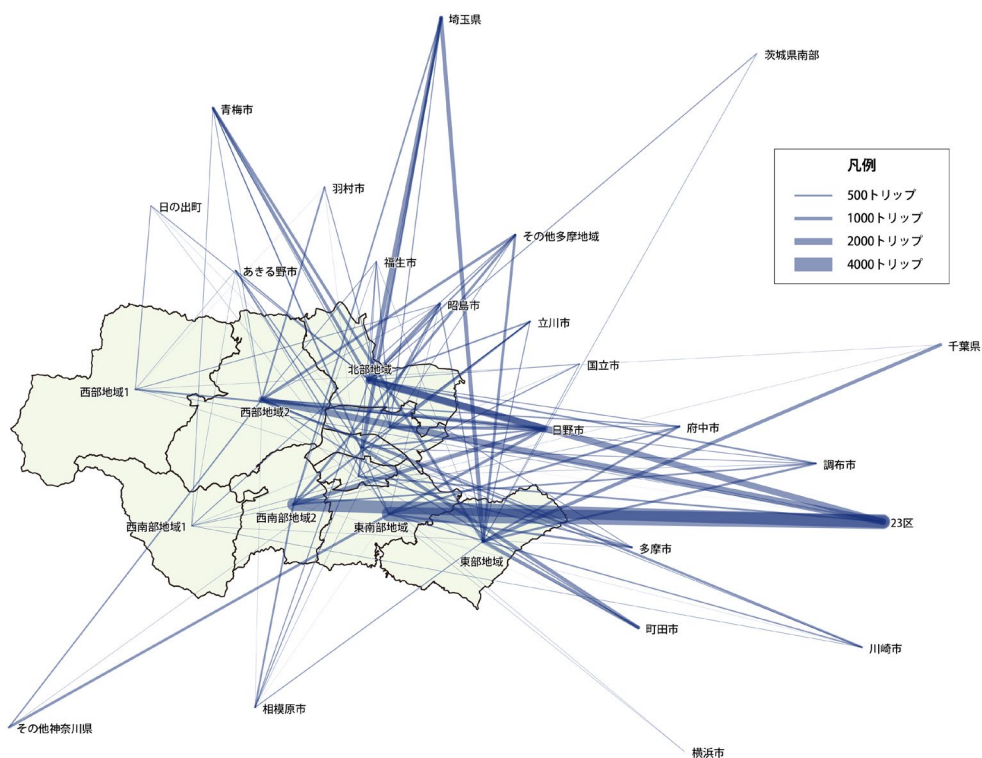
【参考】八王子市への通勤・通学者数(令和2年(2020年))



出典:「国勢調査」(令和2年(2020年))



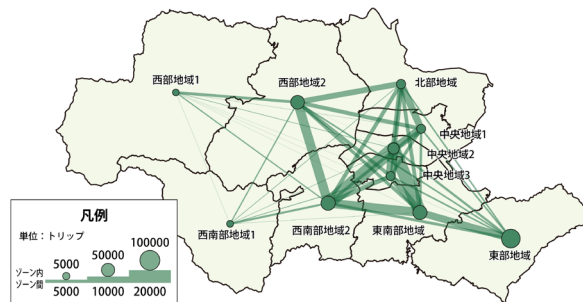
図参-33 八王子市発着の自宅からの移動の増加量(平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年))



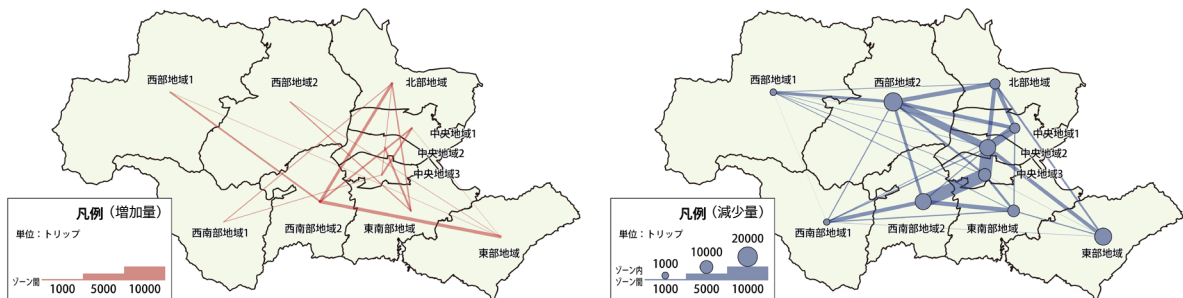
図参-34 八王子市発着の自宅からの移動の減少量(平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年))

地域間(市内々)の移動の変化

地域間(市内々)の移動をみると、八王子駅を中心とする中央地域と北野駅を含む東南部地域間や高尾駅を含む西南部地域間の移動、南大沢駅を含む東部地域内での移動が多くなっています。平成20年(2008年)と比較すると、全体的に移動は減少しており、特に八王子駅を中心とする中央地域と各地域の移動は減少量も多い傾向となっています。一方、高尾駅を含む西南部地域と東部地域間や北部地域間の移動は増加しています。



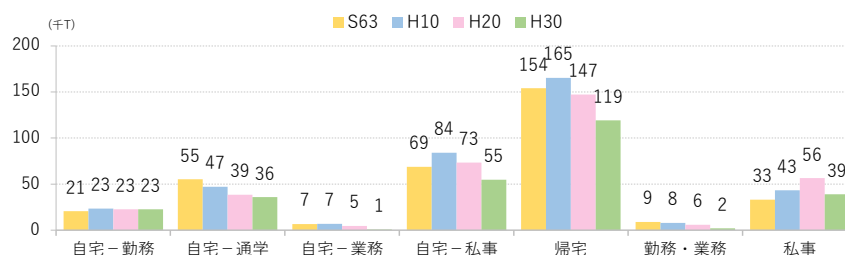
図参-35 市内々移動における移動先別移動量



図参-36 市内々移動における移動の増減(平成20年(2008年)から平成30年(2018年))

市内小ゾーン内の移動の変化

市内小ゾーン内の移動においては、「帰宅」を除くと、「自宅ー私事」目的が多くみられますが、全体的に減少傾向にあり、平成20年(2008年)から平成30年(2018年)にかけては、特に「自宅ー私事」や「私事」の減少量が大きくなっています。

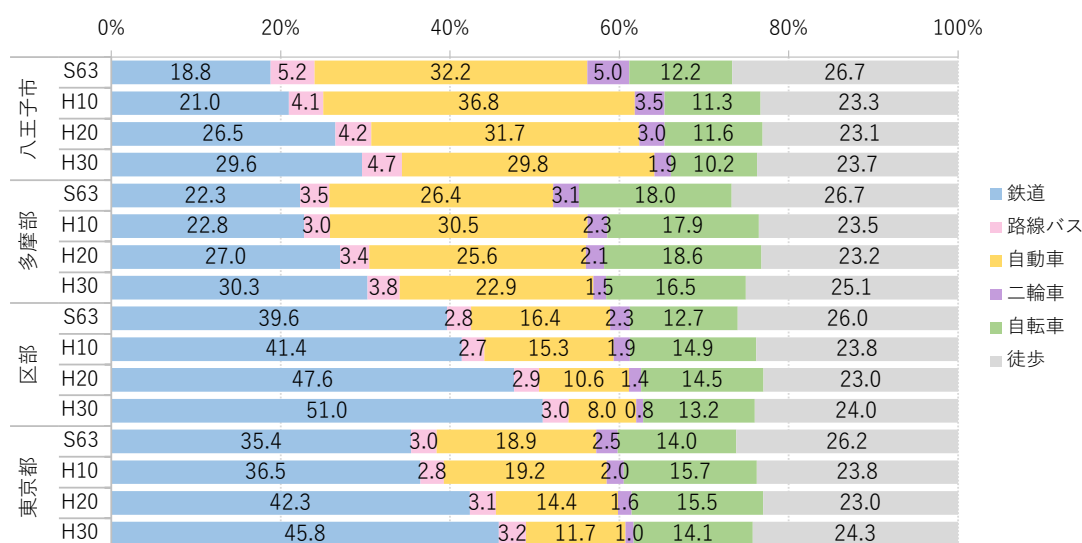


図参-37 市内小ゾーン内における移動目的

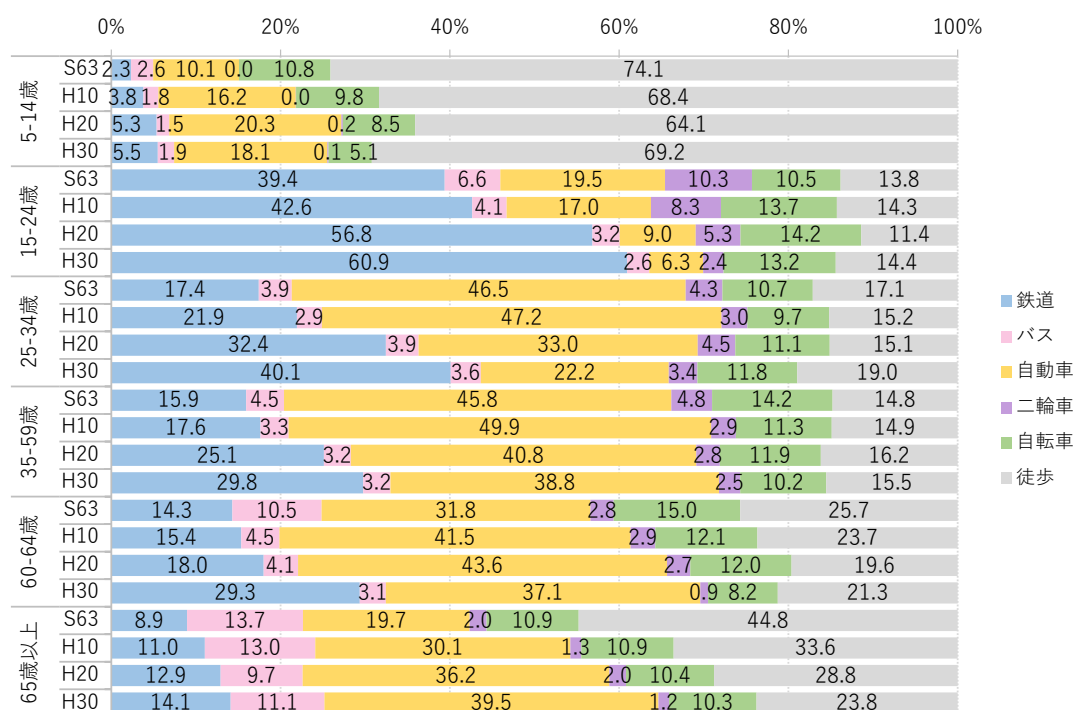
③ 代表的な交通手段の変化

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。

年齢階層別にみると、14 歳までは徒歩の割合が約 7 割、15～24 歳、25～34 歳は鉄道の利用割合が最も高く、35 歳以上になると自動車利用の割合が最も高くなっています。また、経年でみると、全体的に公共交通への転換が進む中、65 歳以上は鉄道利用の割合も増えていますが、自動車利用の割合も高まっており、徒歩の割合の減少が顕著となっています。

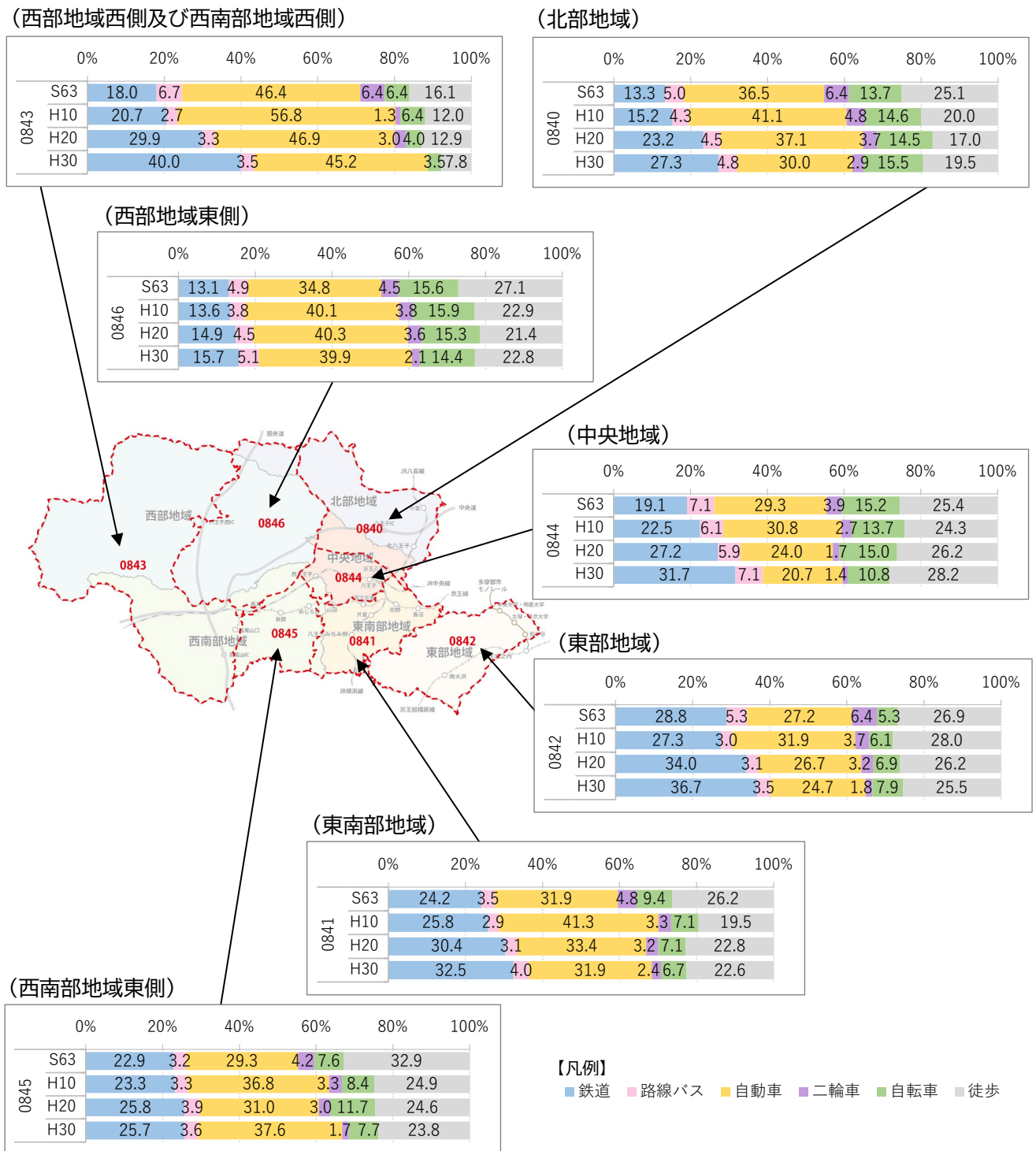


図参-38 本市の代表交通手段別分担率



図参-39 年齢層別の代表交通手段別分担率

地域別にみると、鉄道の利用割合が高いのは東部地域や東南部地域、中央地域などに該当する市の東側となっており、反対に市の西側は自動車利用の割合が高い状況であり、鉄道を上回っています。また、京王線めじろ台駅～高尾駅の区間を含む西南部地域東側では、近年自動車利用の割合が高くなっています。

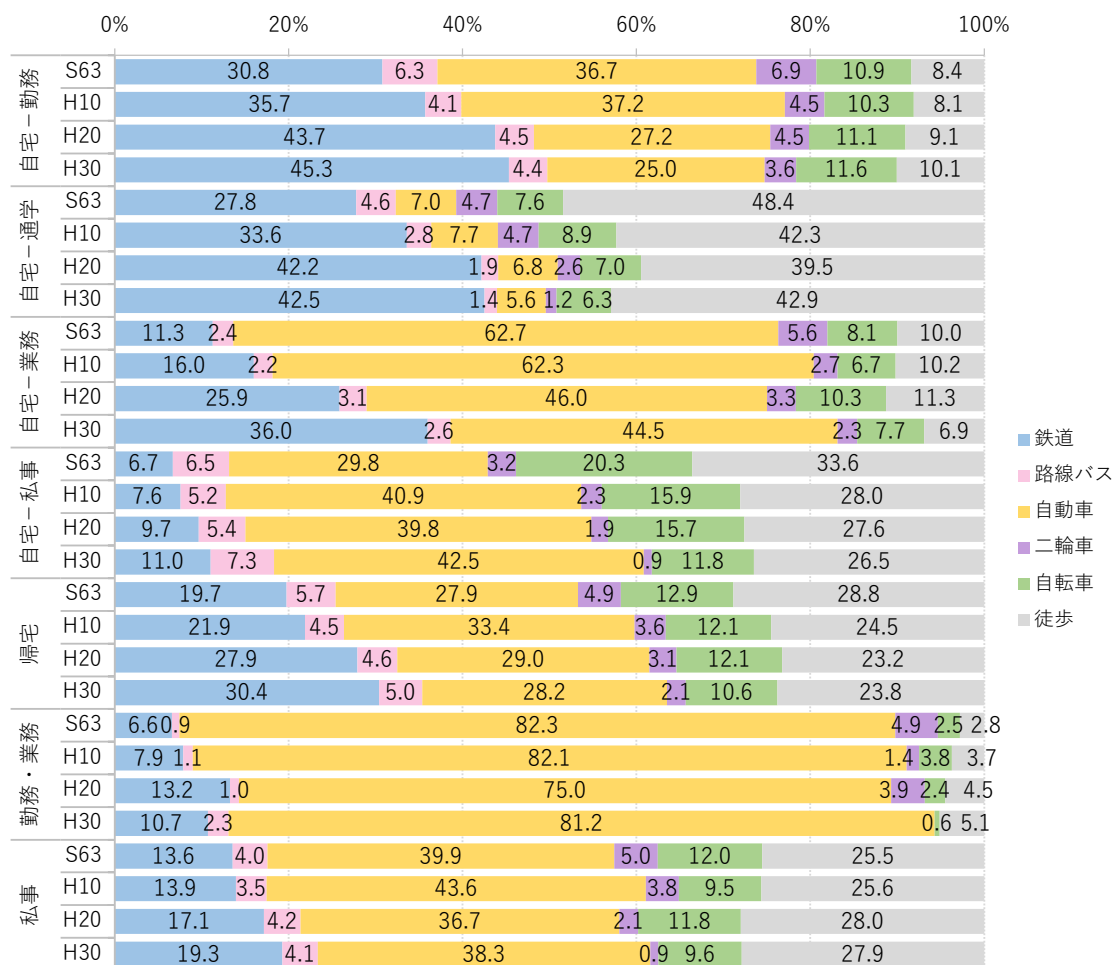


図参-40 地域別代表交通手段分担率

注)上図の地域区分はパーソントリップ調査に基づき7地域に区分したもの

移動目的別にみると、「自宅－勤務」では、鉄道を主な交通手段として利用している割合が高く、一方で「自宅－業務」、「自宅－私事」、「勤務・業務」及び「私事」では自動車を主な交通手段として利用している割合が高くなっています。

平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)の 10 年間での変化をみると、「勤務・業務」を除き全ての目的で鉄道利用の割合が高くなっている傾向にありますが、「自宅－私事」、「勤務・業務」及び「私事」では、自動車利用の割合も高くなっています。



図参-41 移動目的別の代表交通手段別分担率

パーソントリップ調査における移動の目的(7区分)

- 「自宅－勤務(自宅から勤務先の移動)」
- 「自宅－通学(自宅から通学先の移動)」
- 「自宅－業務(自宅から、配達、仕入れ、会議、集金、修理、農林漁業作業等、業務関連の移動)」
- 「自宅－私事(自宅から買物、外食、観光、通院等の移動)」
- 「帰宅(全ての移動先から自宅への帰宅の移動)」
- 「勤務・業務(自宅以外の場所からの勤務、業務関連の移動)」
- 「その他私事(自宅以外の場所からの私事の移動)」の 7 区分。

代表交通手段

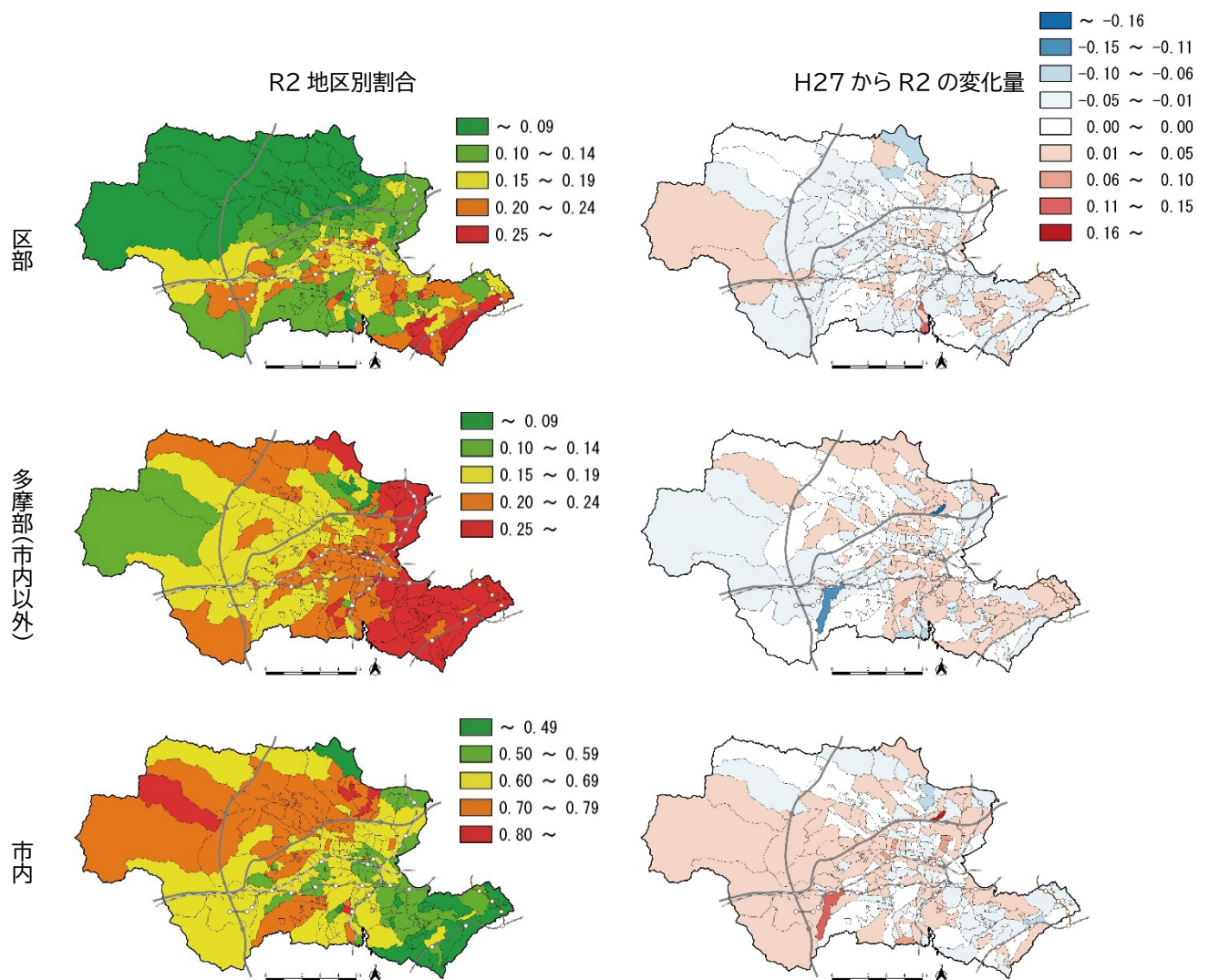
1 つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、そのトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。

④ 通勤・通学移動の状況

地域ごとの通勤通学先の変化

区部への通勤通学人口比率は、中央地域、東部地域、東南部地域、西南部地域での割合が高く、平成 27 年(2015 年)から令和 2 年(2020 年)にかけて JR 八王子駅北側や八王子みなみ野駅周辺などで増加しています。一方、多摩部(八王子市を除く)への通勤通学人口比率は、北部地域及び西部地域での割合が高く、平成 27 年(2015 年)から令和 2 年(2020 年)にかけて北部地域及び西部地域ではさらに増加している地区が多く、西南部地域では減少しています。

市内への通勤通学人口比率は、北部地域、西部地域、西南部地域、北部地域の企業立地促進地域である八王子 IC 周辺での割合が高く、平成 27 年(2015 年)から令和 2 年(2020 年)にかけて西部地域や西南部地域など市の西側で増加傾向にあります。

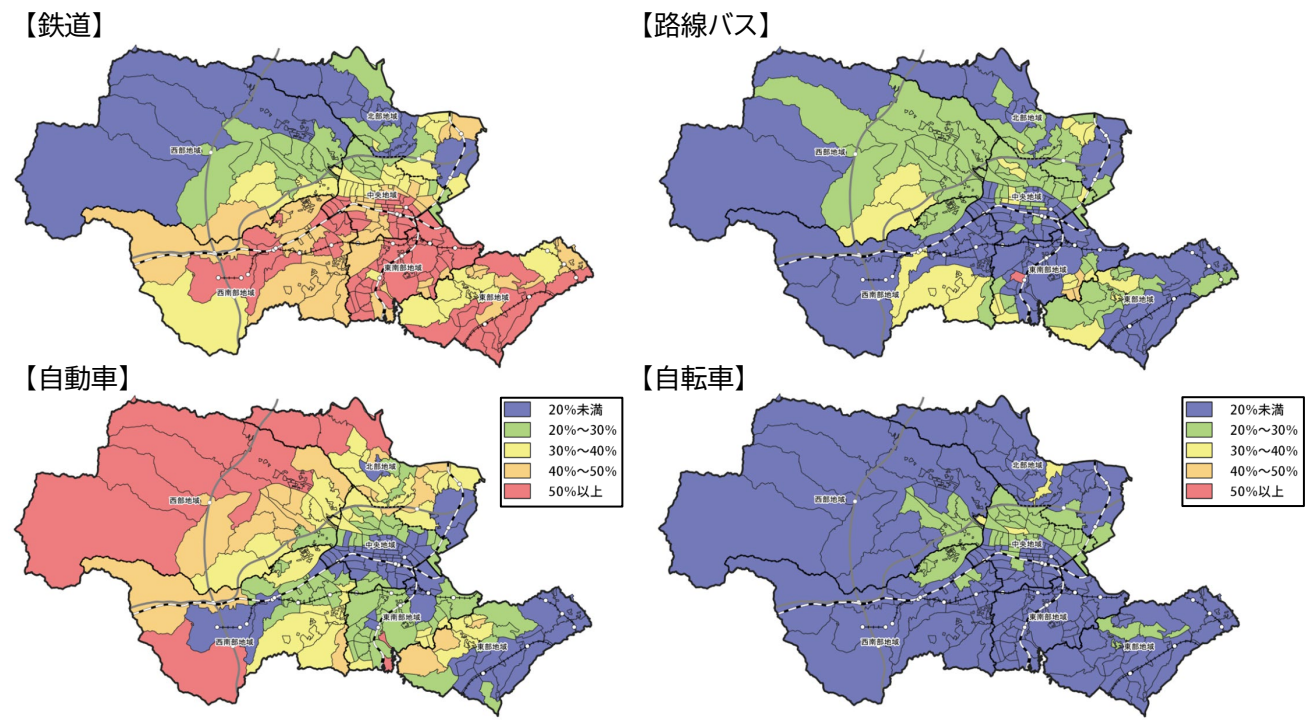


図参-42 地域ごとの通勤・通学先の変化

出典:「国勢調査」

通勤通学時の利用交通機関(町丁目別)

鉄道は、北部及び西部地域を除く地域の鉄道駅周辺を中心に、沿線での利用率が高くなっており、路線バスは、西部地域の東側や西南部地域の東側で利用が多く、30%以上となっています。自動車は、鉄道駅から離れた西部地域や北部地域で高く、鉄道沿線付近では 30%以下となっています。また、自転車はほとんどの地域が 20%以下であり、八王子駅の北側や西八王子駅の北側など、鉄道駅から少し離れた一部の地域等で 30%程度となっています。



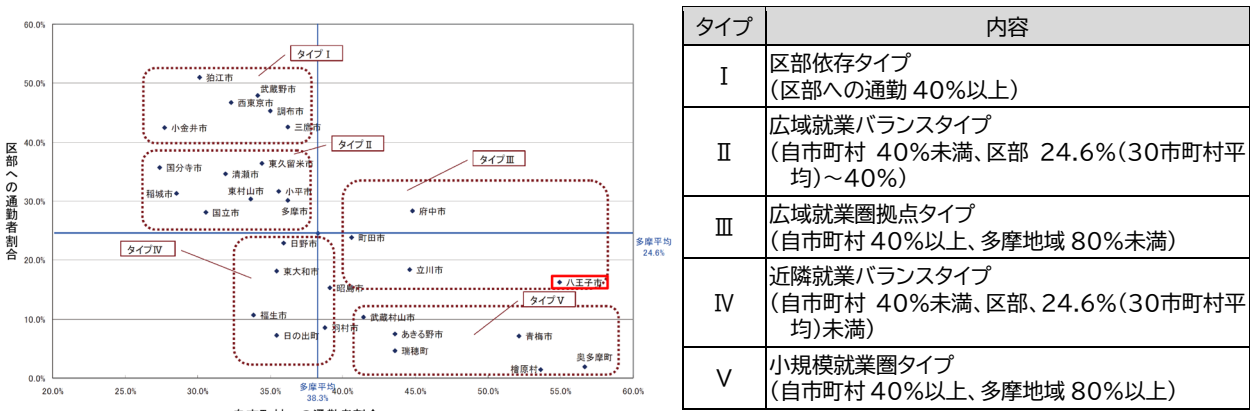
図参-43 通勤通学時の利用交通機関(町丁目別)

出典:「国勢調査」(令和2年)

【参考】本市の通勤動態

■通勤者割合等から見たタイプ区分

本市は、自市への通勤割合が高い一方、区部への通勤割合が低く、「広域就業圏拠点タイプ」に区分されます。



図参-44 通勤者割合等から見たタイプ区分

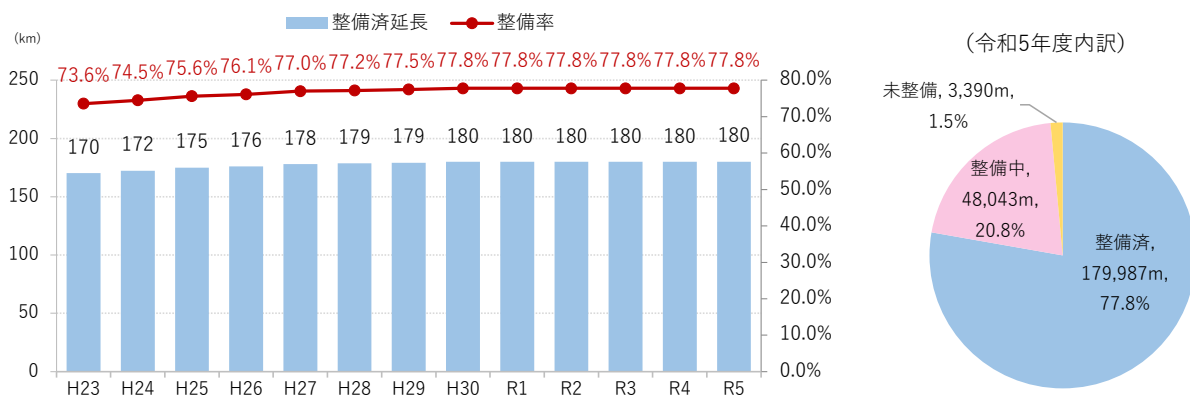
⑤ 交通分野別の動向(自動車交通)

都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路は計画延長約 231km のうち約 180km が整備され、整備率は 77.8%となっています。路線数でみると計画路線 81 路線のうち 44 路線が全線整備済み、28 路線が一部整備済み、9 路線が全線未整備となっています。

未整備区間のうち、「第四次事業化計画」では 8 路線 9 区画を優先整備路線として選定しており、早期の整備が期待されています。このほか、交通の円滑化、歩行者の安全性確保、緊急輸送道路としての機能強化などを図るため、片倉町北部地域において新たな都市計画道路の検討を進めていくこととしています。

また、「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」では、優先整備路線以外の検証を行っており、3路線が変更済みとなっています。



図参-45 都市計画道路の整備状況

出典：八王子市交通企画課資料

注)「整備中」とは、都市計画法の事業認可取得済み、もしくは道路法に基づく用地買収に着手しているもの。

東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)

東京都と特別区及び 26 市 2 町で策定した「東京における都市計画道路の整備方針(第四次事業化計画)」(平成 28 年(2016 年)3 月)では、都市計画道路を効果的かつ計画的に整備するため、おおむね 10 年間で優先的にすべき路線を選定している。

市内では、都施行 2 路線、市施行 8 路線 9 区間が選定されている。このほか、新たな都市計画道路の決定に向けて検討を進めるものとして、八王子市片倉町北部地域における道路網の拡充が位置づけられている。

東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針

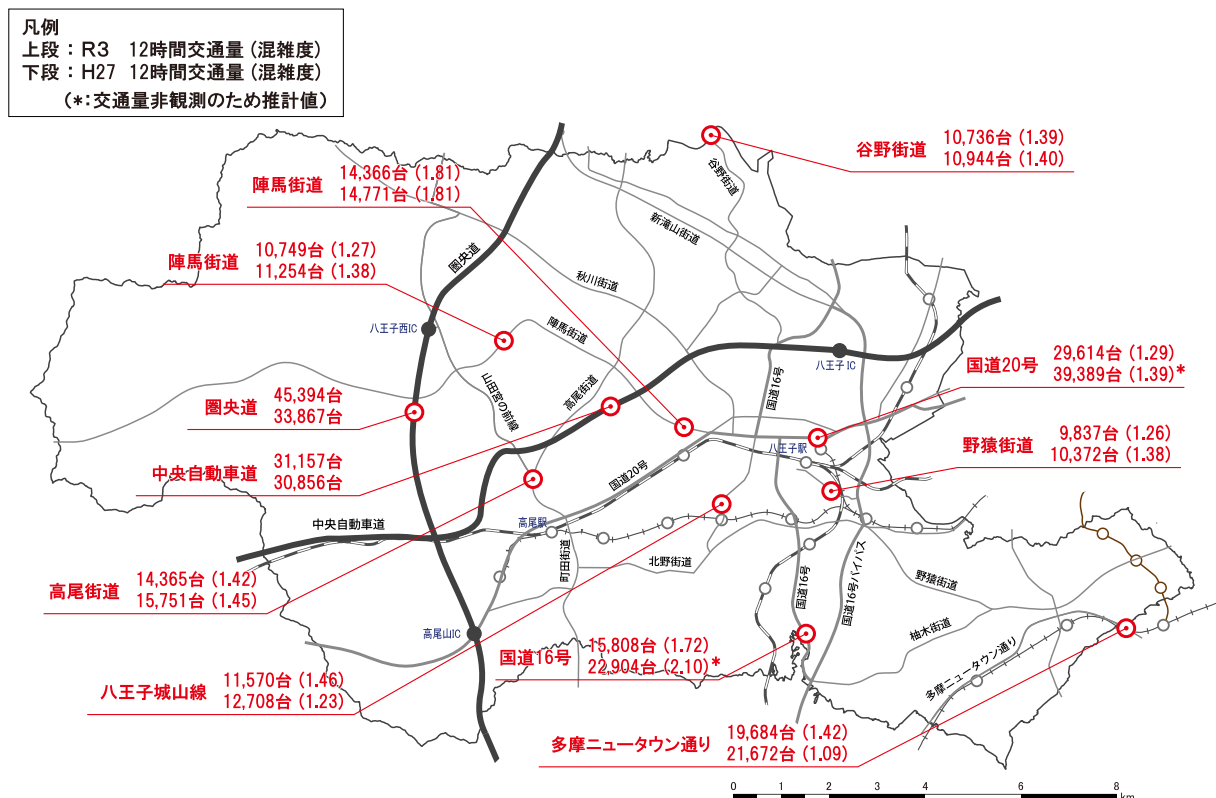
東京都と特別区及び 26 市 2 町で策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」(令和元年(2019 年)11 月)では、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定しなかった路線について検証を行い、計画の存続や変更(計画縮小・廃止)について検討している。

市内では、立体交差計画の廃止が 2 路線(2箇所)、事業実施済区間の計画の変更が 1 路線指定されている(いずれも検討主体は東京都)。

交通量の変化

平成 26 年(2014 年)6 月に圏央道の東京区間(高尾山 IC～相模原愛川 IC)が開通し、平成 27 年(2015 年)10 月 31 日より国道 16 号八王子バイパスが無料開放されています。

交通量は全体的に減少傾向にありますが、混雑度をみると、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、その他の幹線道路においても連続的な渋滞が発生している状況です。また、圏央道の整備が進んだことで、圏央道の交通量は大幅に増加しています。



図参-46 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
注)令和3年度調査において混雑度が1.25以上の箇所を掲載(高速道路を除く)

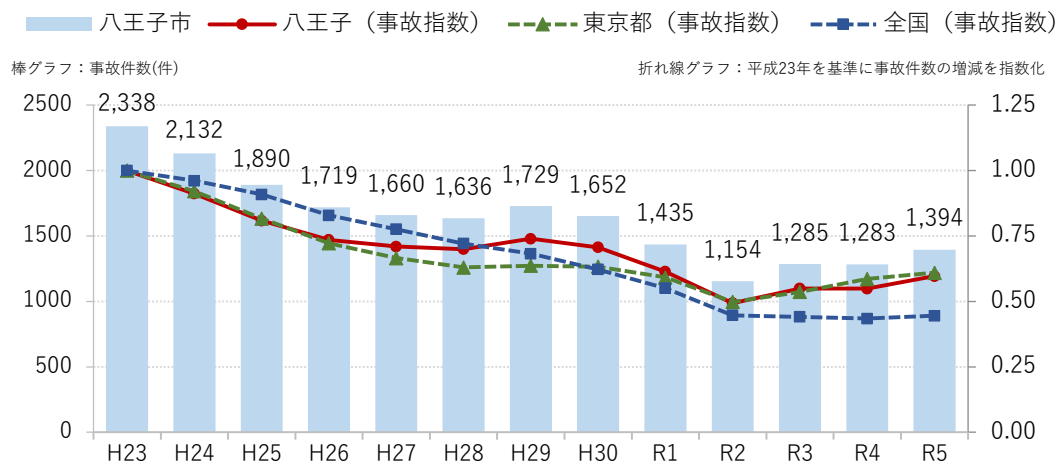
混雑度

混雑状況を示す指標で、交通容量に対する交通量の比を示したもの

- 1.00 以下:道路が混雑することなく円滑に走行
- 1.00-1.25:ピーク時には渋滞が発生
- 1.25-1.5:日中の連続的な交通渋滞が発生
- 1.5 以上:日中、慢性的な交通渋滞が見られる著しい混雑状態

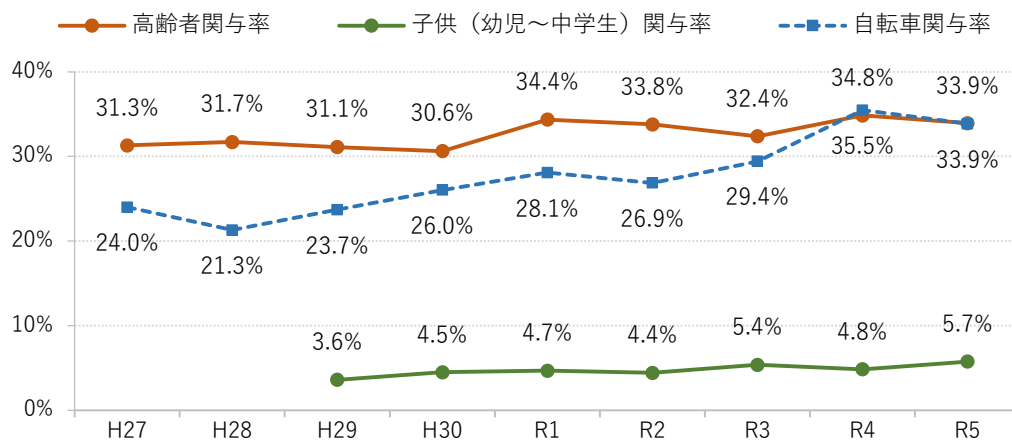
交通事故の状況

本市の交通事故件数は減少傾向にありましたが、令和2年(2020 年)を境に増加傾向に転じています。また、交通事故の減少割合も全国平均と比較して小さくなっています。年代別の交通事故の関与率をみると、高齢者の関与率が 3 割程度で推移しており、子供(幼児～中学生)の関与率は約 5%程度で推移しています。



図参-47 交通事故件数の推移

出典：(八王子市)「八王子市内の交通事故発生状況」八王子市、(東京都)「警視庁の統計」警視庁、(全国)「道路の交通に関する統計(交通事故の発生状況)」警察庁



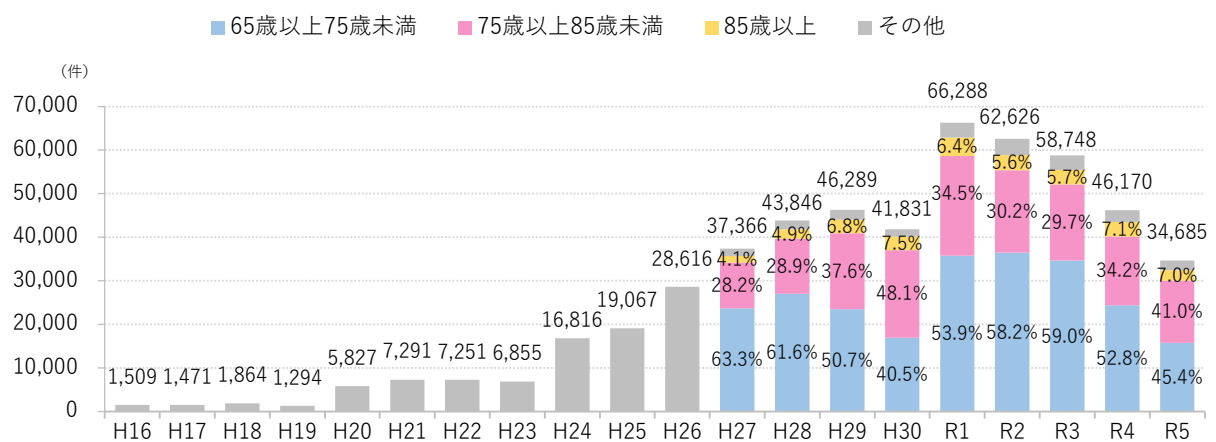
図参-48 本市における各種交通事故関与率の推移

出典：「区市町村別各種交通事故発生状況」警視庁

運転免許の返納状況

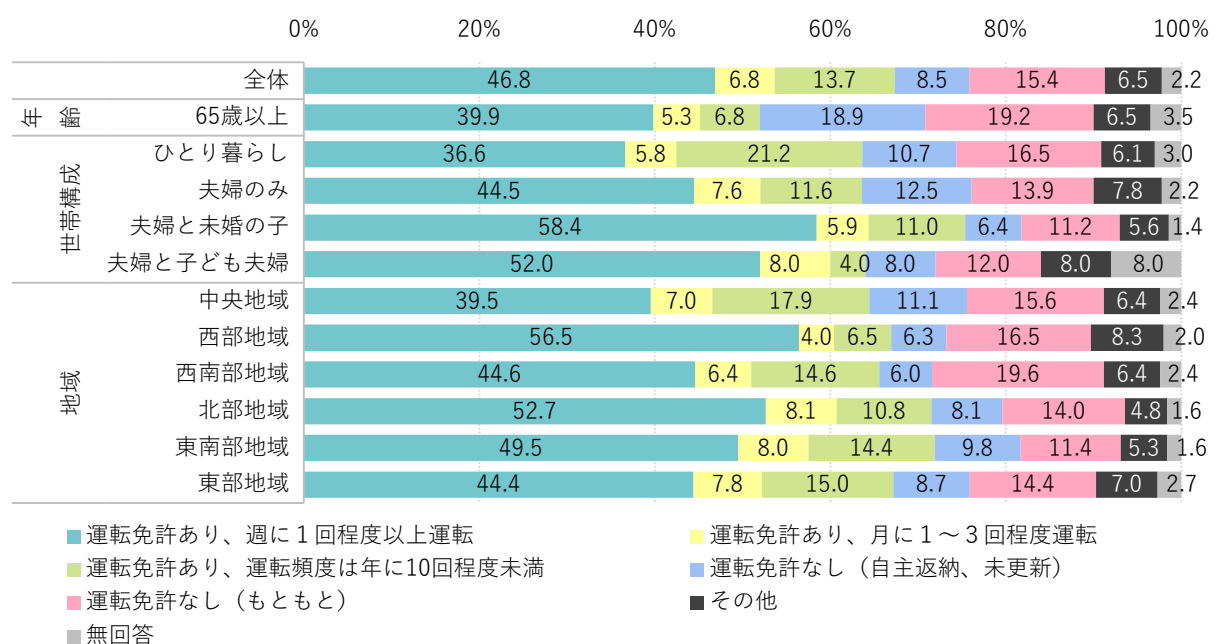
東京都の免許返納数の推移をみると、平成 27 年(2015 年)から令和元年(2019 年)にかけて約 1.8 倍に増加しており、令和 2 年(2020 年)以降は前年の数を下回っています。免許返納数が急増した背景としては、高齢運転者の事故割合の増加や高齢者の免許更新制度の変更などが考えられます。

市内の 65 歳以上で運転免許を自主返納した人または更新しなかった人は 18.9%、もともと運転免許を持っていない人は 19.2%であり、65 歳以上の約 2.5 人に 1 人が運転免許を保有していない状況です。また、地域別にみると、中央地域、西南部地域の公共交通利便性の満足度が比較的高い地域で、運転免許を持っていない割合が高くなっています。



図参-49 免許返納数(免許申請取消数)の推移

出典:「運転免許統計」警察庁
注)平成 26 年(2014 年)までは年齢別集計データなし



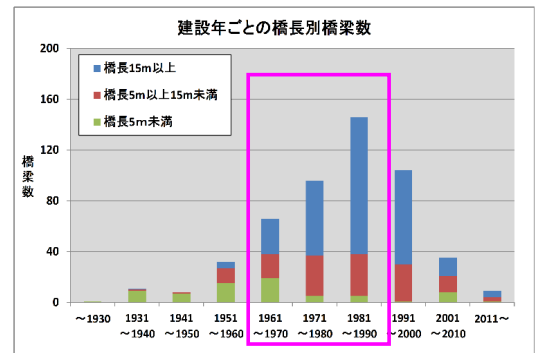
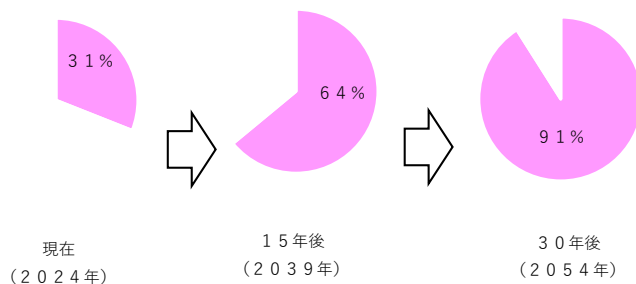
図参-50 運転免許の保有状況

出典:「令和 5 年市政世論調査」

橋梁の状況

本市は、令和 6 年(2024 年)3月時点で約 760 の橋を管理しています。これらの橋は 1960 年代から 1980 年代に多く建設されており、令和 36 年(2054 年)には約 91%の橋梁が建設後 50 年以上を迎えることとなり、修繕・架替えの費用が急激に増加することが予測されます。そのため、限られた財源をより効率的・効果的に活用するため、「八王子市橋守計画」に基づく適正な維持管理を行っています。

建設後50年以上の橋の割合



今後、高齢化を迎える橋が一気に増加する。

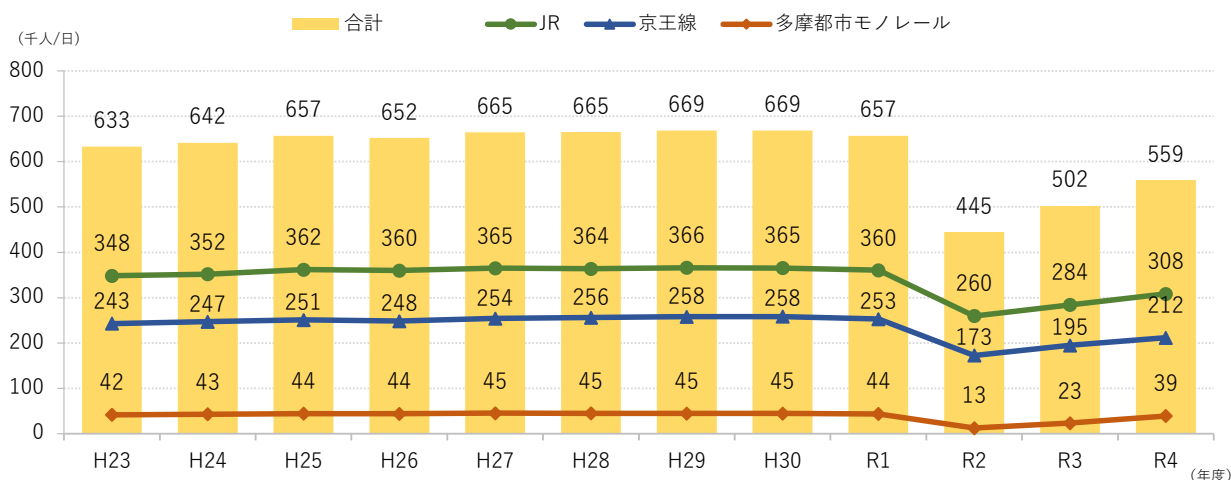
図参-51 市内の橋梁の建設後年数(令和 6 年(2024 年)時)

出典:「八王子市橋守計画」

⑥ 交通分野別の動向(公共交通)

鉄道駅

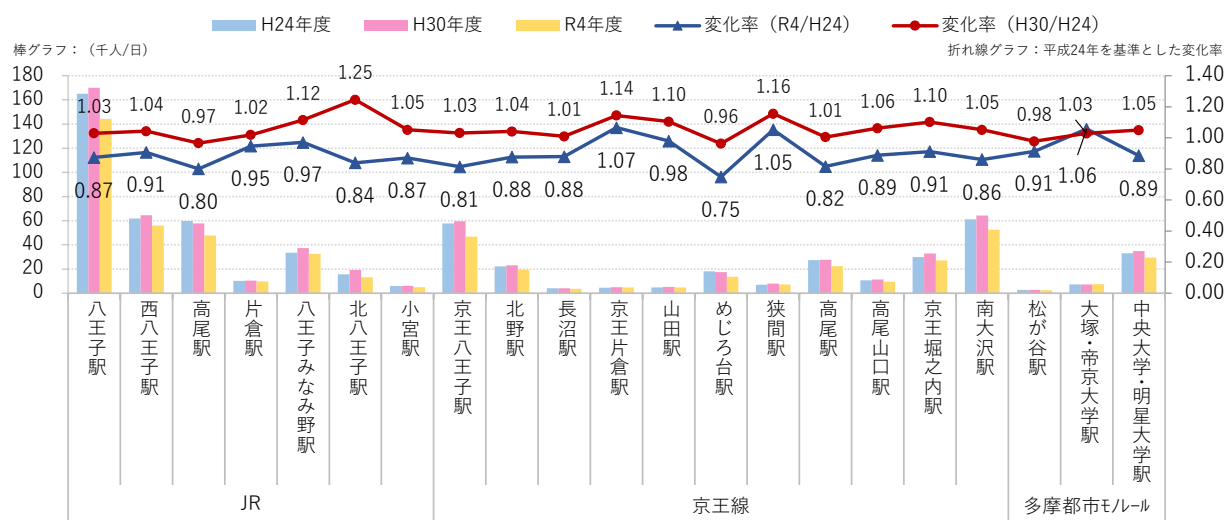
市内の鉄道駅乗降客数は、新型コロナウイルス感染症感染拡大前の令和元年度(2019 年度)までおおむね横ばいに推移していましたが、令和 2 年度(2020 年度)に大幅に減少し、令和 4 年度(2022 年度)は令和元年度(2019 年度)と比べて約 15%減少しています。鉄道駅別にみると、平成 30 年度(2018 年度)まではおおむね増加傾向にありましたが、令和 4 年度(2022 年度)にかけては、めじろ台駅が最も減少率が大きく、次いで高尾駅(JR)、京王八王子駅となっています。



図参-52 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



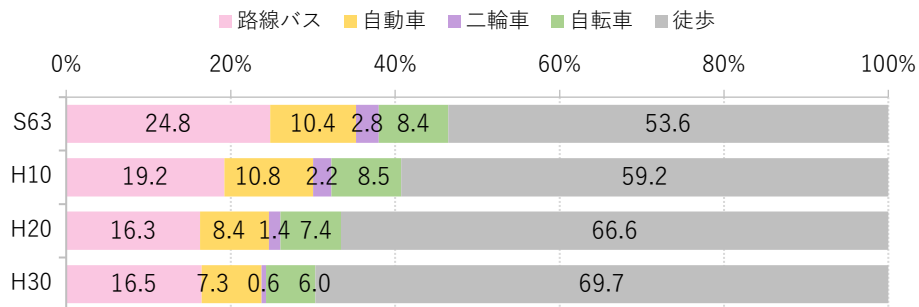
図参-53 駅別利用者数の推移

出典:「統計八王子」

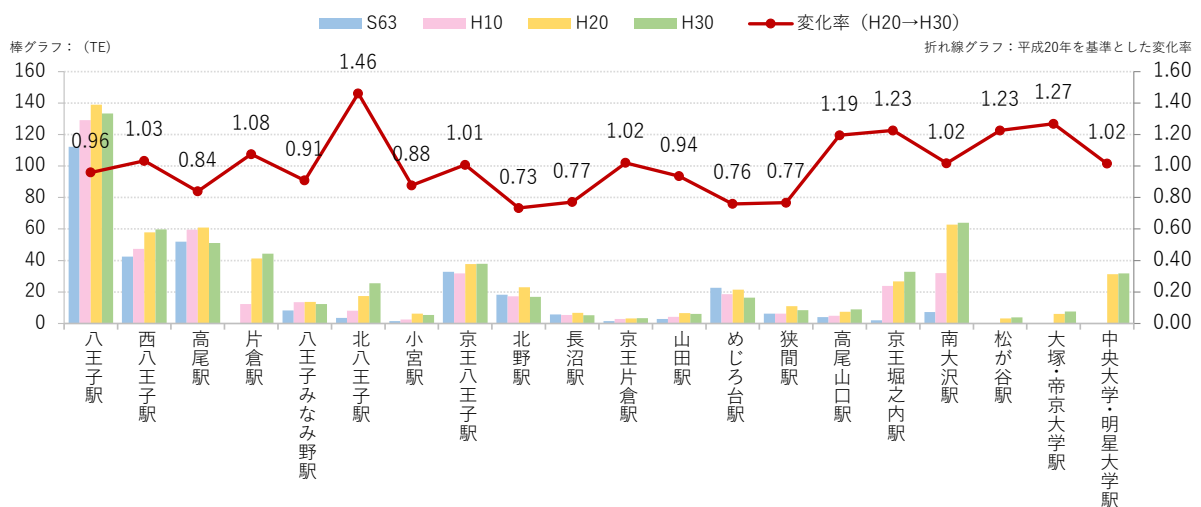
鉄道駅端末交通手段

駅端末交通手段(出発地から駅までの交通手段)は、徒歩が約 70%、路線バスが約 17%、自動車が約 7%、自転車(自転車)が約 6%となっており、徒歩利用が多くなっています。

平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)の間の駅端末交通量の変化をみると、北八王子駅が最も高く、次いで大塚・帝京大学駅、京王堀之内駅、松が谷駅となっています。



図参-54 駅端末交通手段分担率



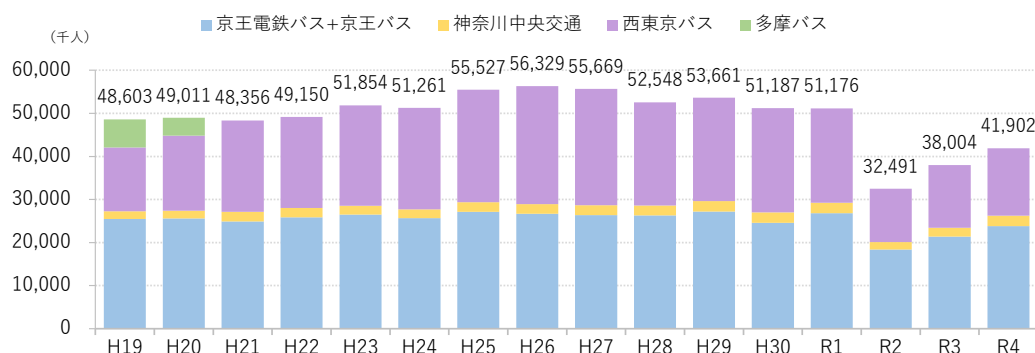
図参-55 駅端末(発着)トリップ数と変化率(H20→H30)

バス

路線バスの利用者数はおおむね横ばいに推移していましたが、令和 2 年(2020 年)新型コロナウイルス感染症の影響などにより一時的に減少し、その後は回復傾向にあります。

路線バス網は市域全域に張り巡らされており、公共交通機関利用圏の人口カバー率は約 94%となっていますが、人口集中地区においても、様々な制約条件から民間バス事業者が運行できない交通空白地域が点在しています。

代表交通手段が路線バスの OD 量については、市内間では八王子駅のある地域と北野駅のある地域間が 1,000トリップ以上となっており、市内外の移動では町田市、多摩市、福生市で 1,000トリップ以上となっており、直近の 10 年間で増加しています。



図参-56 路線バス利用者数の推移

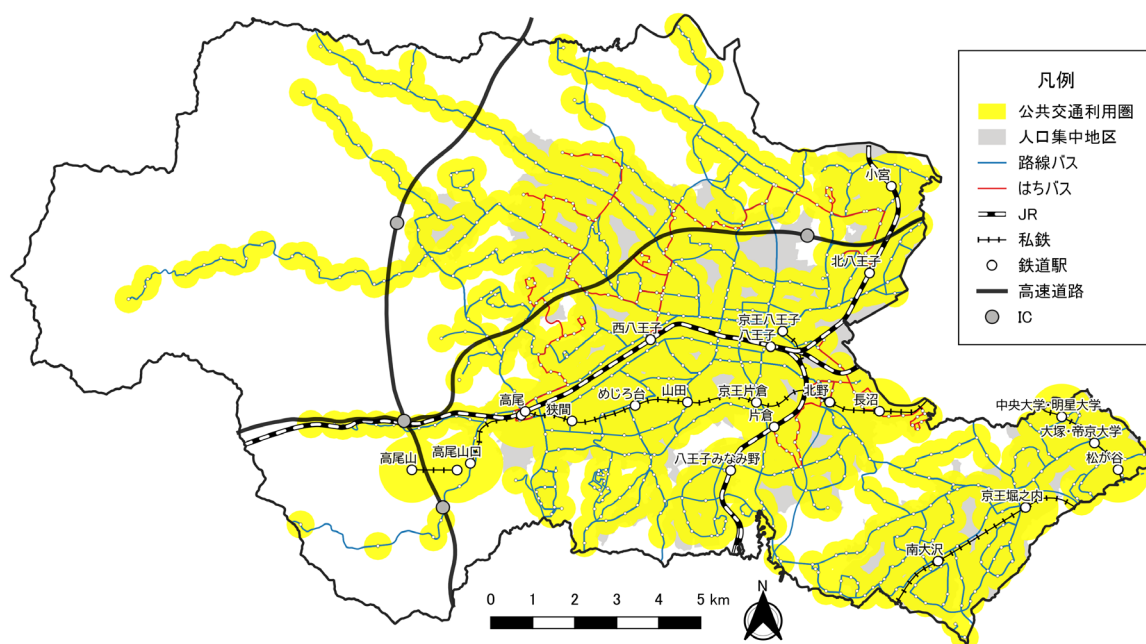
出典:「統計八王子」

注) (1) 数値は、市内を運行する系統のものであるが市外分を含む

(2) 京王電鉄バス(株)の数値は、市内の営業所数値である

(3) 多摩バス(株)は平成 20 年(2008 年)9 月 1 日、定期路線を西東京バス(株)へ譲渡したため、平成 20 年(2008 年)8 月 31 日までの数値である

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)



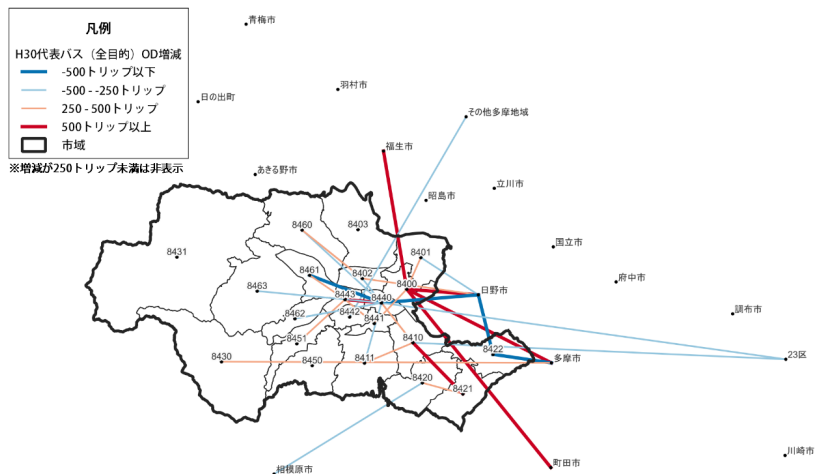
図参-57 本市における公共交通利用圏

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



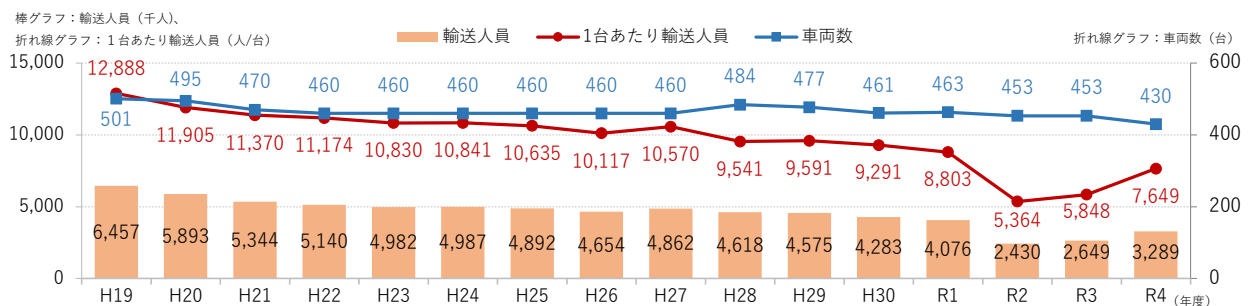
図参-58 路線バス OD 量(H30)



図参-59 路線バス OD 増減量(H20→H30)

タクシー

市内のタクシー車両数は430台で、車両数、輸送人員が減少傾向にあり、1台あたり輸送人員も減少していることから、車両以上に利用者が減少している状況にあります。新型コロナウイルス感染症の影響で令和2年度(2020年度)の輸送人員は大幅に減少しており、鉄道や路線バスと同様にその後は回復傾向にあるものの、コロナ禍前と同水準までは戻っていない状況です。



図参-60 タクシー利用者数等の推移

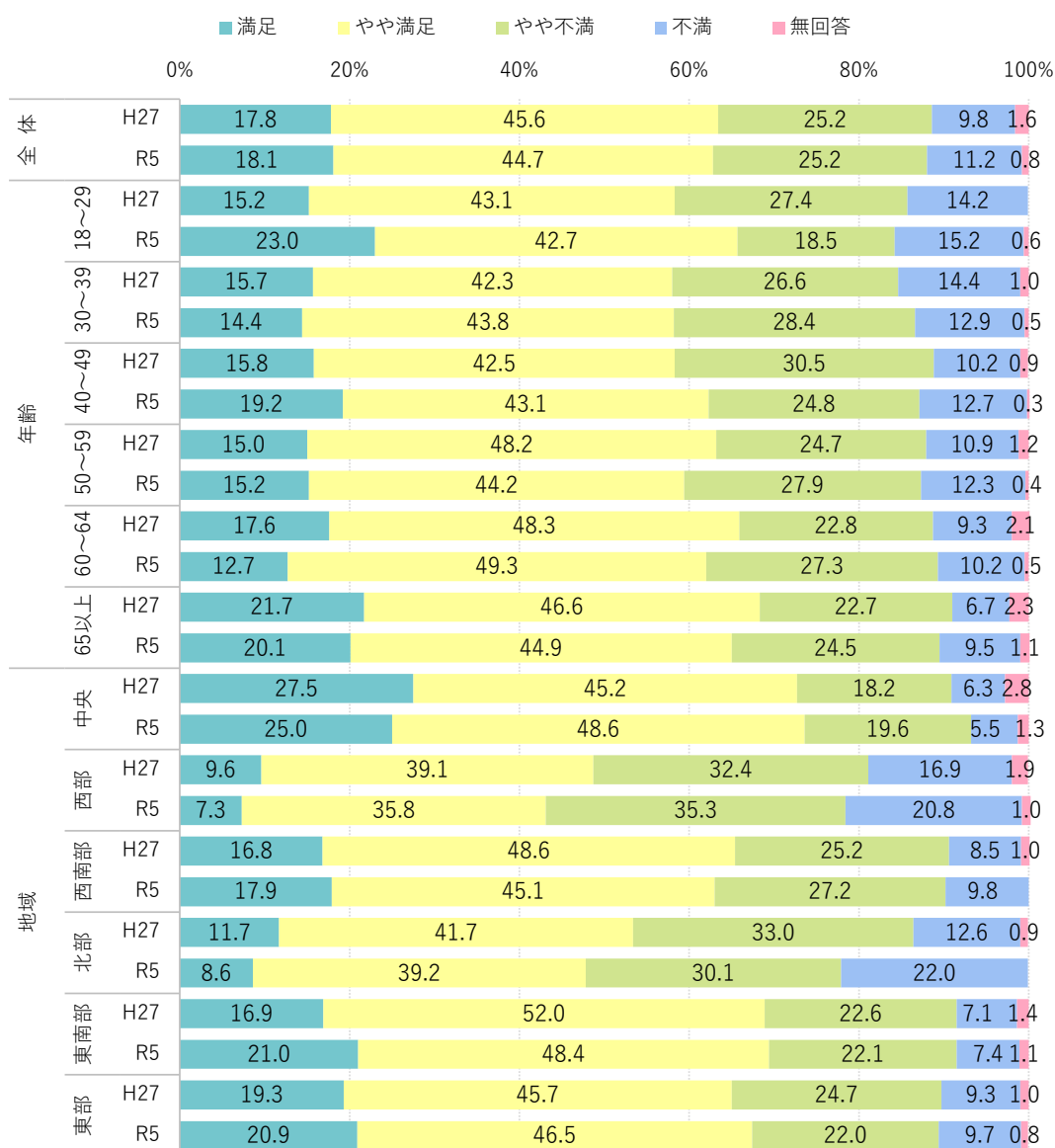
出典:「統計八王子」

公共交通の満足度

市民の公共交通の利便性への満足度(「満足」または「やや満足」と回答した人の割合)は、平成 27 年(2015 年)時点で 63.4%であったのに対して、令和 5 年(2023 年)は 62.8%と若干減少しています。

年齢別にみると、令和 5 年(2023 年)で最も満足度が高いのは 18~29 歳の 65.7%、次いで 65 歳以上の 65.0%となっています。一方で、18~29 歳は「不満」の回答割合も高くなっています。

地域別にみると、中央地域、東南部地域、東部地域の満足度は 70%程度であり、平成 27 年(2015 年)から令和 5 年(2023 年)にかけて上昇しています。一方で、西部地域、北部地域では、満足度が 50%を下回っており、平成 27 年(2015 年)と比べても減少しています。



図参-61 公共交通利便性の満足度(公共交通機関が利用しやすいと感じている市民の割合)

出典:「市政世論調査」

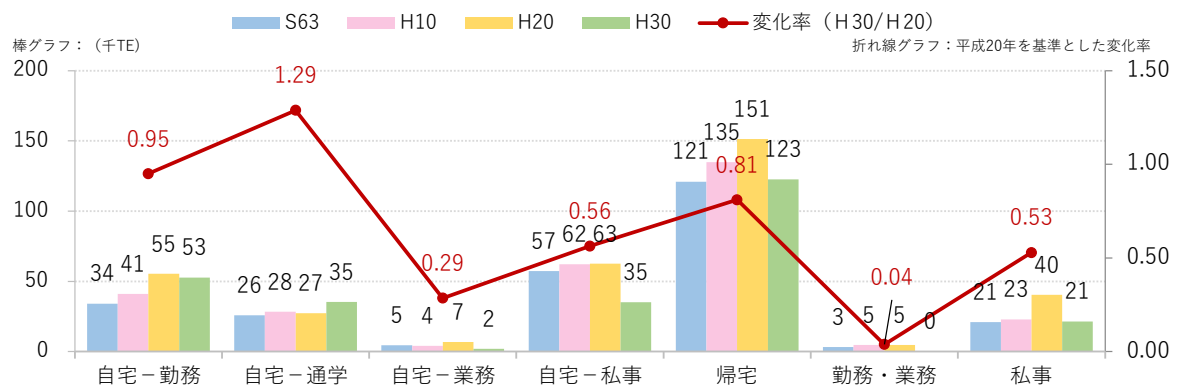
注)H27 当時は調査対象が 20 歳以上であったため、「20~29」の満足度である。

⑦ 交通分野別の動向(自転車交通)

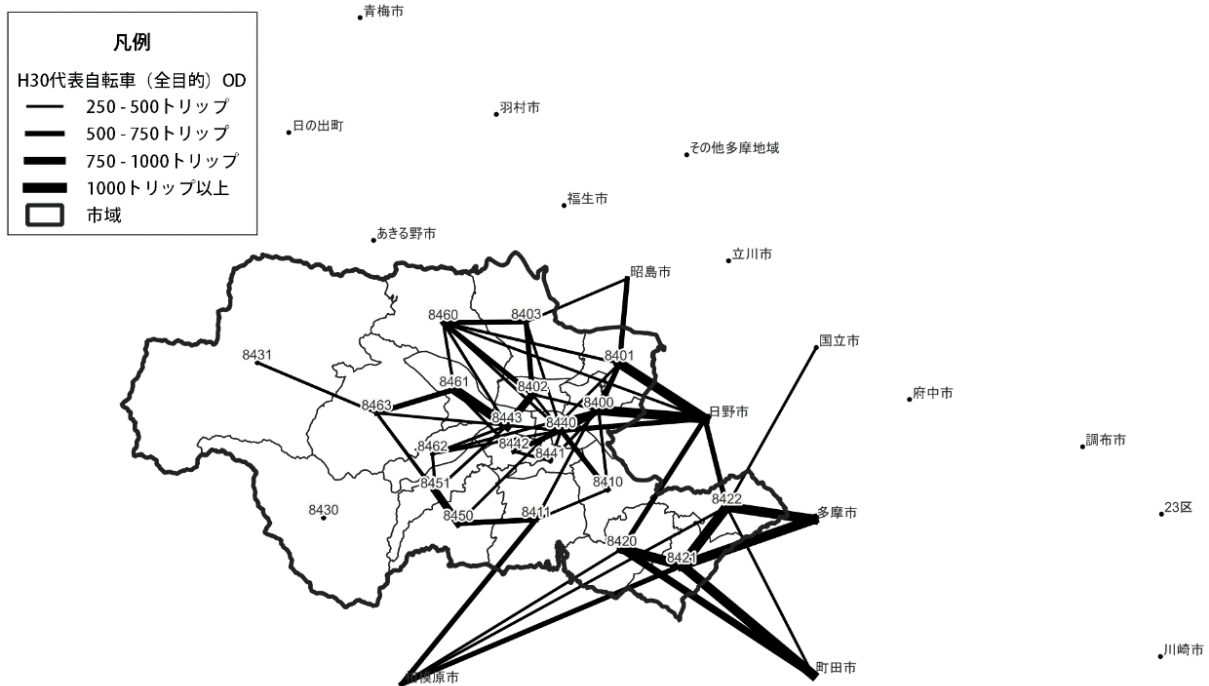
自転車の利用状況

平成20年(2008年)から平成30年(2018年)にかけて、移動全体の発生集中量が減少傾向となっているのと同様に、自転車の利用も減少傾向にあり、「通学」を除くすべての目的で減少しており、特に「勤務・業務」と「自宅－業務」での利用の減少が顕著になっています。

自転車の利用は中央地域や東部地域など比較的平坦な地域で多く、市内外の移動では日野市や多摩市、町田市間の移動が多くみられます。



図参-62 自転車発生集中量の推移(代表交通手段+端末交通手段)

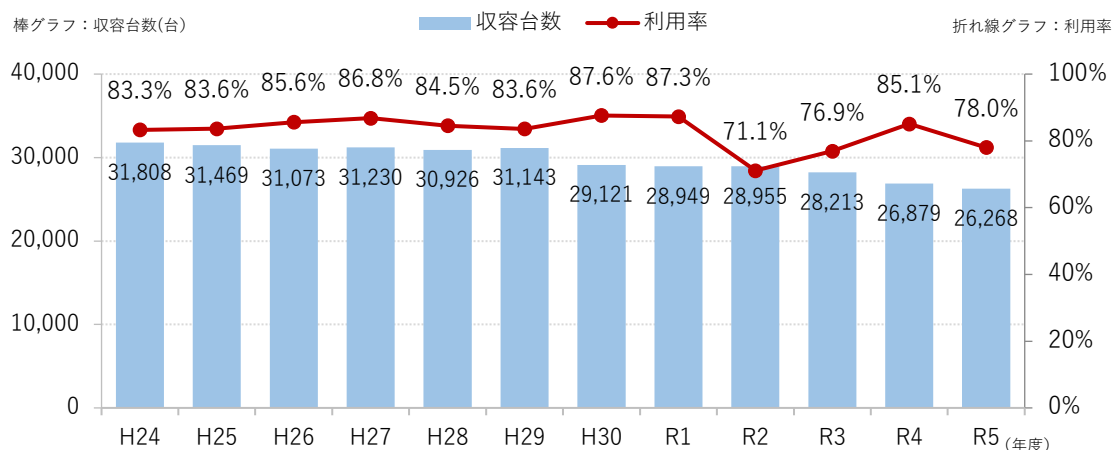


図参-63 自転車OD量(H30)

自転車駐車場の状況

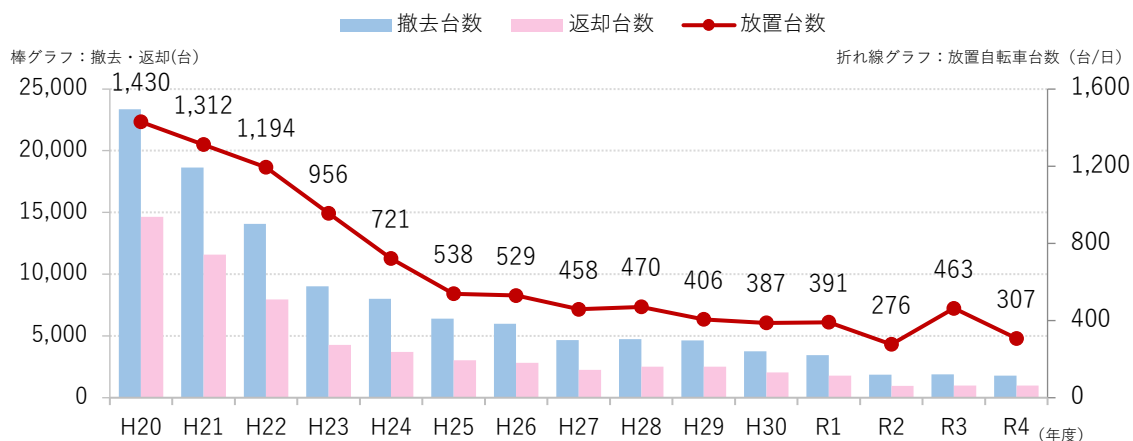
自転車駐車場の収容台数は減少しており、自転車駐車場の利用率は 80% 台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度(2020 年度)は大幅に減少し、その後は回復傾向にあります。

放置自転車は、平成 20 年度(2008 年度)には 1,430 台であったものが、平成 25 年度(2013 年度)には半数以下にまで減少していますが、その後は漸減傾向となっています。



図参-64 自転車駐車場収容台数・利用率の推移

出典：八王子市資料



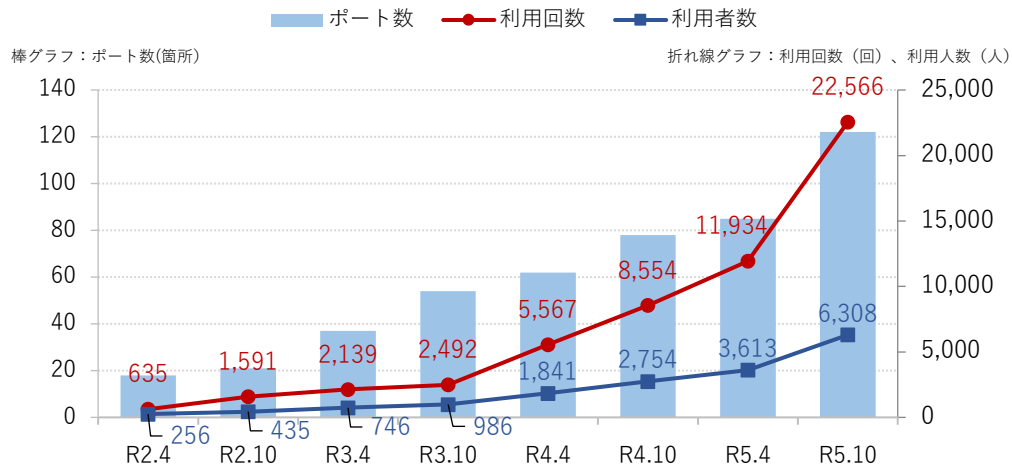
図参-65 放置自転車と撤去・返却台数の推移

出典：八王子市資料

注) 放置自転車台数は、各年 10 月、晴天の平日のうち任意の一日、概ね午前 11 時頃の駅周辺における 自転車、原動機付自転車の放置台数

シェアサイクルの利用状況

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。

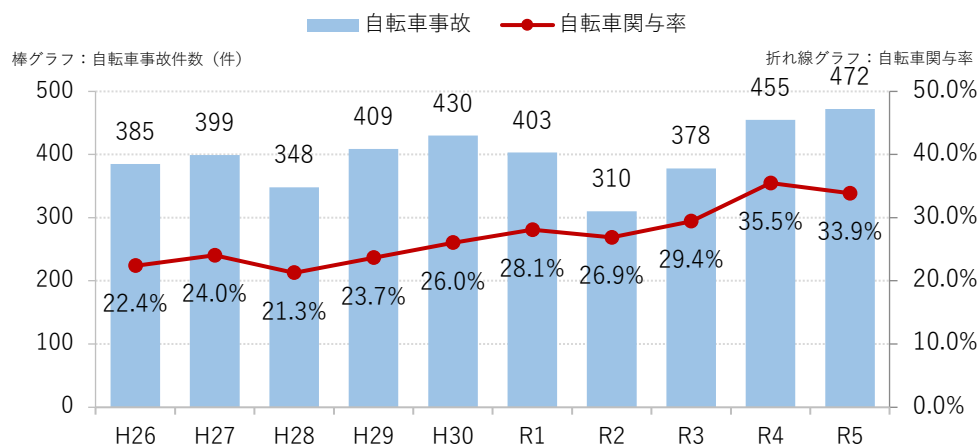


図参-66 シェアサイクルの利用実績の推移

出典：八王子市資料

自転車関連の事故の状況

自転車事故件数は、令和5年(2023年)に472件となっており、平成26年(2014年)からの過去10年間で最も多い件数となっています。また、交通事故で自転車に関与している割合も増加傾向にあります。令和4年(2022年)には「自転車安全利用五則」が改正されたほか、令和5年(2023年)4月からは全ての自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用が努力義務化されるなど、自転車の安全利用の促進がより一層重要になってきています。



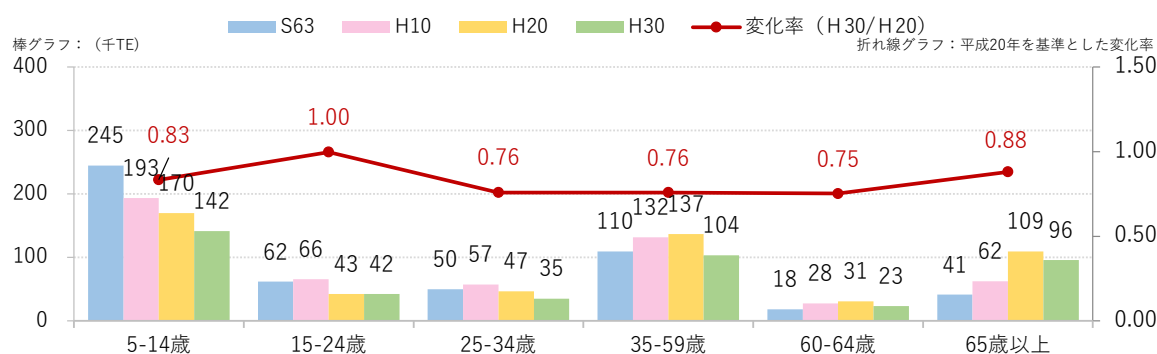
図参-67 自転車事故件数と自転車関与率の推移

出典：警視庁 HP

⑧ 交通分野別の動向(歩行者交通)

年代別徒歩移動の動向

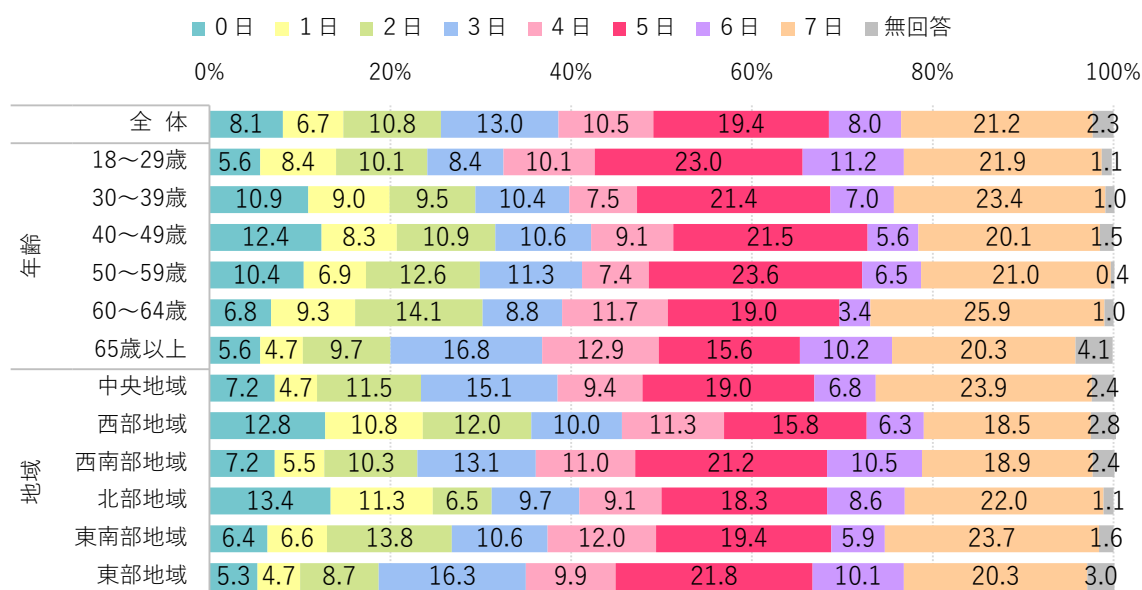
平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)にかけて、移動全体の発生集中量が減少傾向となっているのと同様に、主な移動手段が徒歩となる移動(代表交通手段が徒歩となる移動)も全ての年齢階層で減少しており、特に 25～34 歳、35～59 歳、60～64 歳の生産年齢人口での減少率が大きくなっています。



図参-68 徒歩発生集中量推移

徒歩移動の頻度

市政世論調査において、1週間のうち 10 分以上続けて歩く日数が5日未満である人の割合は 49.1%とほぼ半数となっています。年齢階層別にみると、40 代が最も歩く日数が少なくなっており、年齢が高くなるにつれて歩く日数が多くなる傾向があります。地域別にみると、自動車の運転頻度が比較的高い北部地域や西部地域において、「0日」の割合がその他の地域より高くなっています。



図参-69 1週間で10分以上続けて歩く日数

出典:「令和5年市政世論調査」

⑨ 市民意識

市政世論調査によると、交通の便が良いと感じている市民が全体の約半数となっていますが、地域別にみると、西部地域と北部地域では評価が低くなっています。バスや鉄道等の公共交通の利便性に対する満足度も比較的高くなっており、特に中央地域で高くなっています。

また、新型コロナウイルス感染症の影響により、外出時の電車やバス利用の減少や自転車や自家用車への転換がみられています。

表参-2 交通分野ごとの市民意識の概要

全般	○交通の便が「普通」と感じている人が 28.2%で最も多く、「良い」または「やや良い」と感じている人は約半数(47.6%)。 ○市内に住み続けたいと考えている人の中で2番目に多い理由が「交通の便が良い(38.0%)」。(一番多い理由は「緑が多く自然に恵まれている(64.6%)」) 一方、市外へ移りたいと考えている人の中で最も多い理由が「交通の便が悪い(45.7%)」。 ○市内の道路、公共・民間施設、交通機関などにおいて、高齢者や障害者、子ども連れなど誰もが安全で快適に移動したり、施設を利用したりできるまちになっていると思うかという問いに対しては、「あまりそう思わない(35.4%)」が最も多く、次いで「どちらかといえばそう思う(28.1%)」となっている。
道路交通	○道路の整備状況については、「普通(41.6%)」と感じている人が最も多く、次いで「やや良い(22.2%)」となっている。 ○市内の交通渋滞が緩和されているかについては、「思わない」または「あまりそう思わない」が 49.8%と高い。(次いで多い回答は「わからない(24.9%)」)
公共交通	○バスや鉄道等の公共交通の利便性については、「満足」または「やや満足」が 62.8%と高い。
新型コロナウイルス感染症の影響	○令和 3 年(2021 年)1 月以降に外出時に電車やバスでの移動が減少したと回答した人は 37.4% ○感染症対策として、「公共交通機関の代わりに自転車や自家用車で外出する」と回答した人は 28.7% ※令和 5 年市政世論調査より

西部地域

○交通の便の評価点は 2.72 であり、6 地域で最も低く、道路の整備状況(2.86)や交通の安全性(2.94)も一番低い。

○市政全般において、特に力を入れてほしいと思う施策として「道路整備」を答える人が 17.8%であり、32 項目中 5 番目に多くなっている。

北部地域

○交通の便の評価点は 2.83 であり、西部地域に次いで低い。

○市政全般において、特に力を入れてほしいと思う施策として「交通機関・駐車場の整備」を答える人が 17.7%であり、32 項目中 5 番目に多くなっている。

西南部地域

○交通の便の評価点は 3.56 であり、6 地域中 3 番目。

○八王子市に住み続けたい考える理由として「交通の便が良い」ことを挙げる人が 40.6%である一方、市外へ移りたいと考えている理由として、「交通の便が悪い」ことを挙げる人は 42.3%であり、地域内でも格差があることが推測される。

東南部地域

○交通の便の評価点は 3.65 であり、中央地域に次いで高い。

○交通の安全性の評価点は 3.58 であり、東部地域に次いで高い。

中央地域

○交通の便の評価点は 3.74 であり、6 地域の中で最も高く、公共交通の利便性に満足している人も最も高い。

○市内に住み続けたい理由として、「交通の便が良い」ことを挙げる人が 53.7%であり、6 地域で唯一過半数を超えている。

東部地域

○交通の便の評価点は 3.48 であり、6 地域中 4 番目。

○交通の安全性の評価点は 3.72 であり、6 地域の中で最も高い。

※評価点は「良い」を5点、「やや良い」を4点、「普通」を3点、「やや悪い」を2点、「悪い」を1点として平均点を算出



図参-70 地域ごとの市民意識の概要

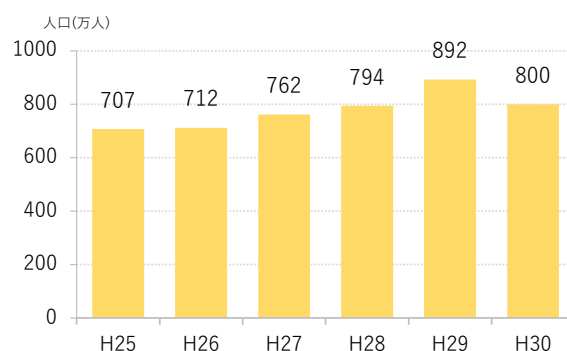
出典:「令和 5 年市政世論調査」

3-3. 関連する分野の状況

① 観光等の動向

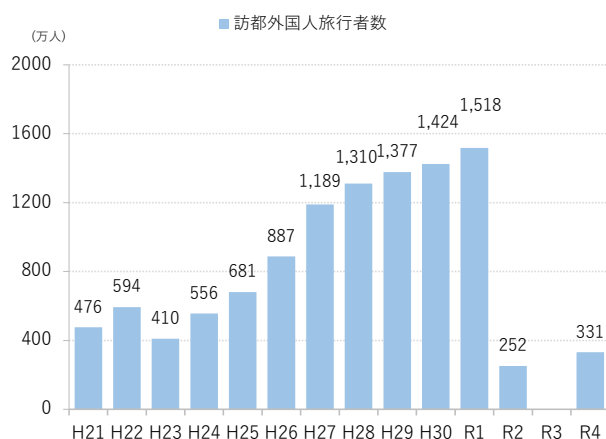
本市は、国内外から多くの観光客が訪れる高尾山をはじめ、豊かな自然や古くより継承されてきた歴史、伝統文化、商業施設など多くの観光資源を有しています。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の観光客数はおおむね増加傾向にあります。

訪都外国人旅行者数もコロナ禍前までは増加傾向にあり、令和元年(2019 年)は 1,518 万人となっています。また、訪都外国人旅行者のうち、訪問した場所として「八王子・高尾山」と回答した人は、回答者全体の 2.6%となっています。



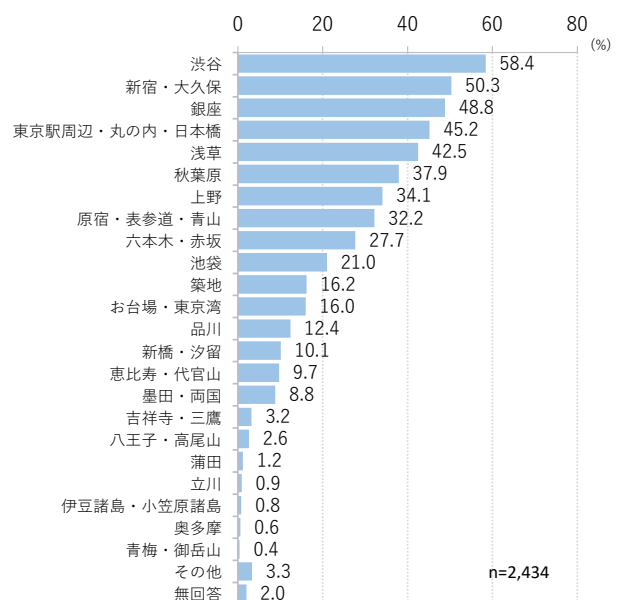
図参-71 市内観光客数

出典:「八王子基礎データ集」



図参-72 訪都外国人旅行者数の推移

出典:「東京都観光客数等実態調査」東京都



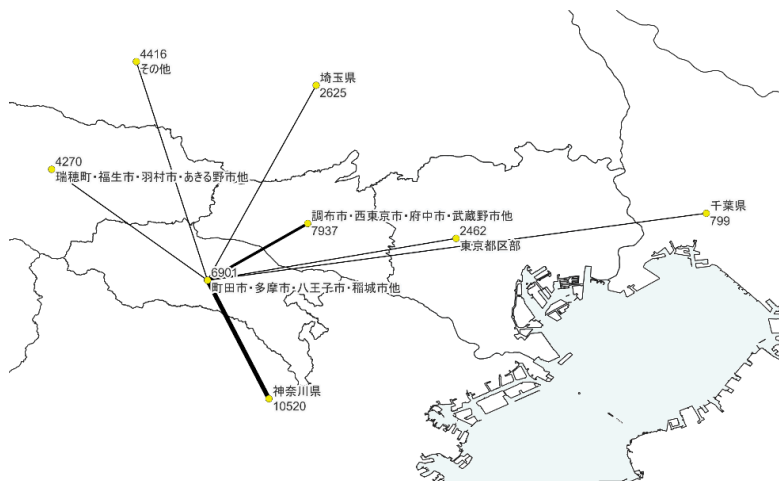
図参-73 訪都外国人が訪問した場所

出典:「令和4年国・地域別外国人旅行者行動特性調査」東京都

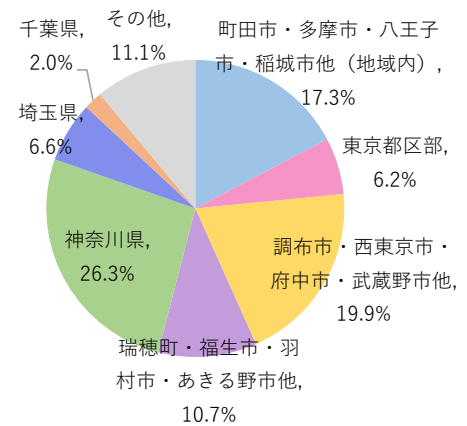
② 物流の状況

本市を含む「町田市・多摩市・八王子市・稲城市他」ゾーンの地域間物資流動量は、神奈川県が約26%と最も高く、次いで、「調布市・西東京市・府中市・武蔵野市他」が約20%、地域内が約17%を占めています。

また、物流倉庫は市内全域に分布しており、特に都市計画道路などの主要な道路沿道で多く分布しています。

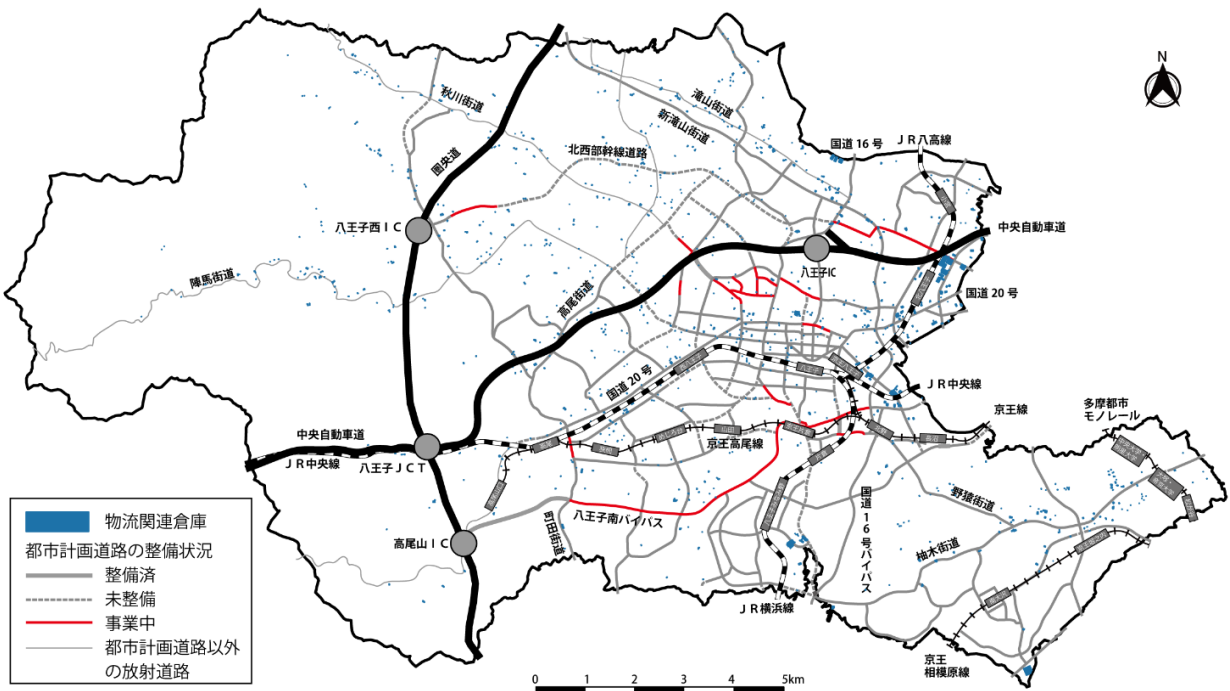


図参-74 地域間物資流動量



図参-75 地域間物資流動量の構成比

出典：「東京都市圏物資流動調査（平成25年）」東京都市圏交通計画協議会



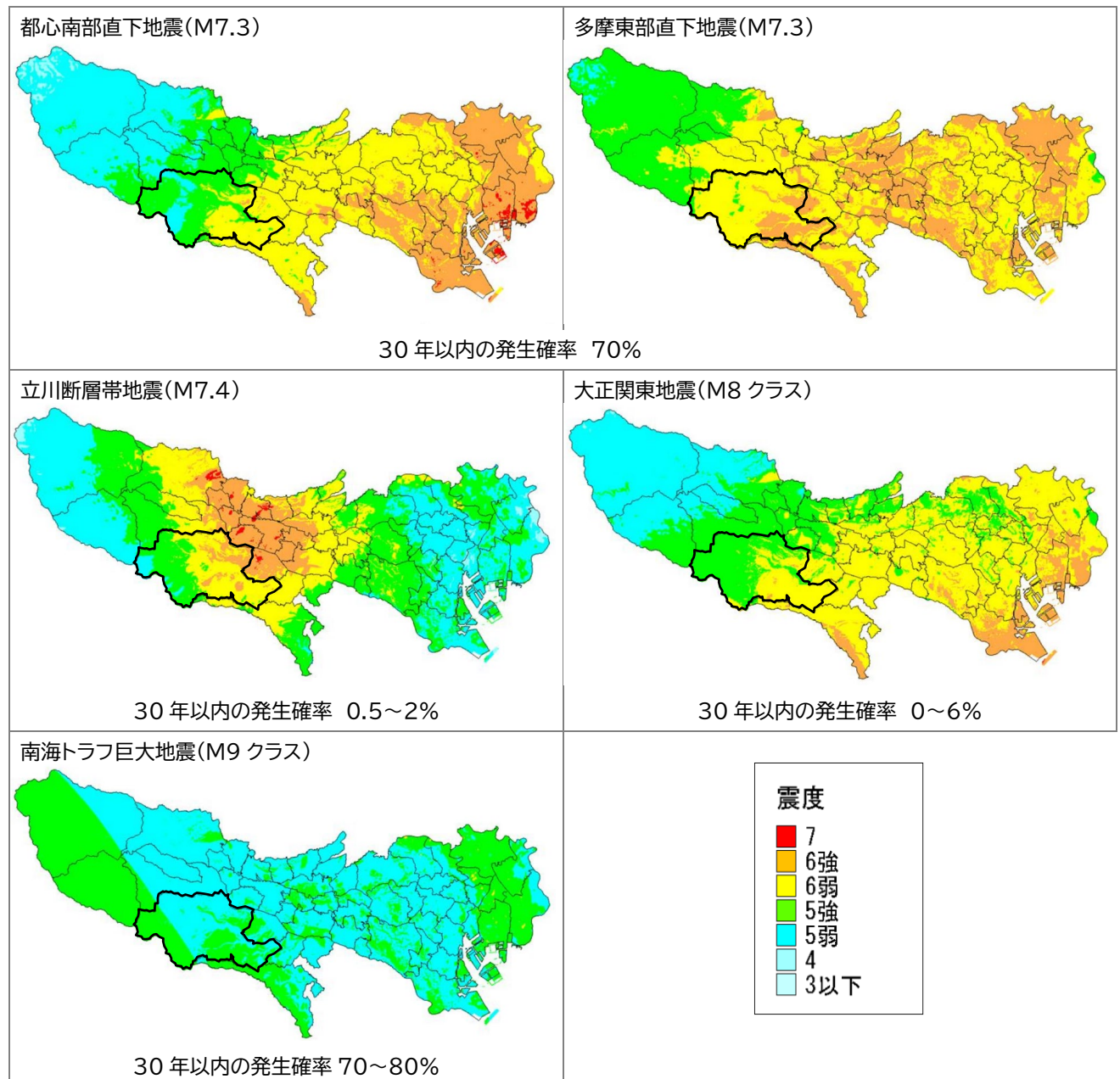
図参-76 都市計画道路の整備状況と倉庫の立地状況

出典：八王子市資料、「平成31年度東京都都市計画基礎調査」東京都

③ 災害への対応

地震による被害想定

首都圏では、今後、首都直下型地震、南海トラフ巨大地震をはじめとした巨大地震の発生の可能性が指摘されています。東京湾等を震源地とした首都直下型が発生した場合、本市の被害は、区部と比較して小さく想定されることから、災害時の救援・補給基地としての機能が期待されます。



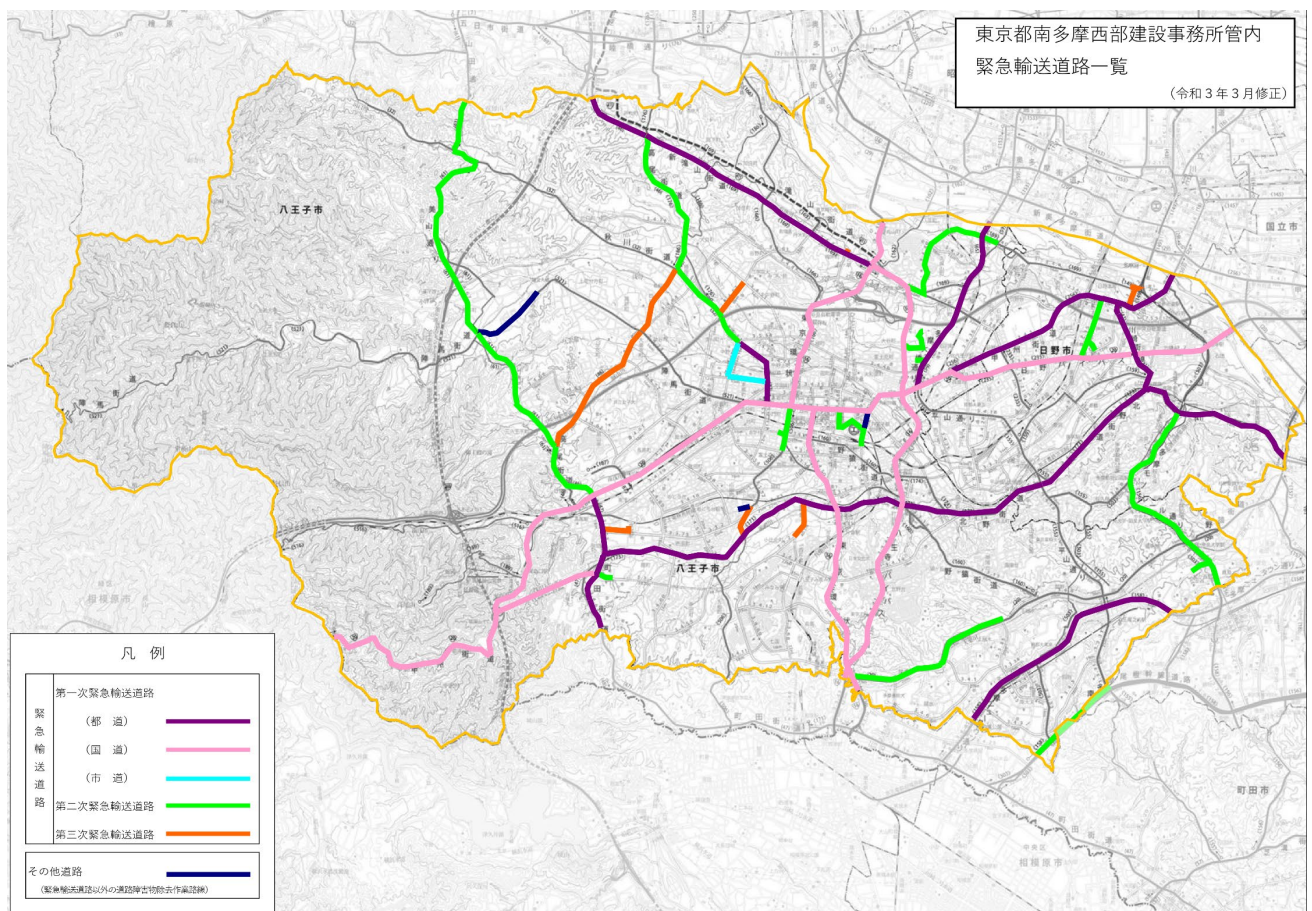
図参-77 想定地震別の震度分布図(令和4年(2022年)5月25日公表)

出典:「首都直下地震等による東京の被害想定報告書」東京都防災会議

緊急輸送道路

震災直後から救助や物資輸送などを円滑に行うため、応急活動の中心となる防災拠点や庁舎等を相互に結ぶ道路を「緊急輸送道路」として高速自動車国道や主な都市計画道路、一般国道が指定されています。

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。



図参-78 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」

無電柱化の状況

都市防災機能の強化や安全で快適な歩行空間の確保、良好な都市景観の創出を図るため、道路の無電柱化が進められています。市道における無電柱化整備済みの総路線は 52.88km であり、無電柱化率は 3.99%となっています。

市道における無電柱化は、主に八王子ニュータウン及び多摩ニュータウン内で実施してきており、現在は、JR 八王子駅・京王八王子駅周辺を中心に6路線で事業中となっています。

表参-3 整備済み路線(令和4年(2022年)3月)

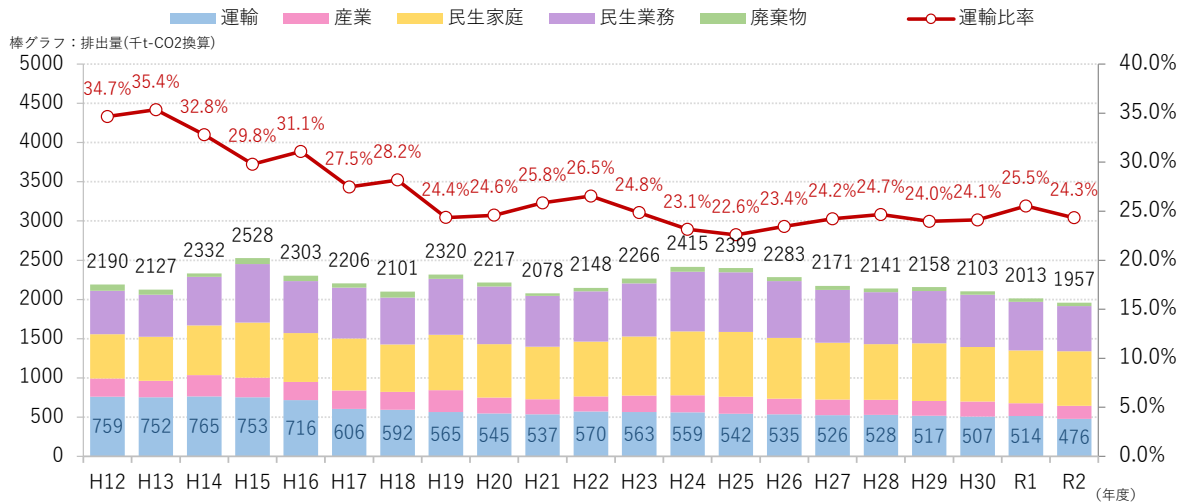
	路 線 名	整備延長(km)	備 考
1	八王子市幹線 1 級 9 号線	2.24	南大通り
2	八王子市幹線 1 級 16 号線	0.35	
3	八王子市幹線 1 級 20 号線	0.55	
4	八王子市幹線 1 級 26 号線	0.17	
5	八王子市幹線 1 級 27 号線	1.12	東放射線アイロード
6	八王子市幹線 1 級 28 号線	0.20	パーク壱番街通り
7	八王子市幹線 1 級 29 号線	0.46	西放射線ユーロード
8	八王子市幹線 1 級 31 号線	0.42	松姫通り
9	八王子 74 号線	0.08	
10	八王子 124 号線	0.16	
11	八王子 155 号線	0.28	ジョイ五番街通り
12	八王子 156 号線	0.19	駅前銀座通り
13	八王子 285 号線	0.10	
14	八王子 469 号線	0.33	
15	八王子 1146 号線	0.60	
16	八王子 1228 号線	0.11	
17	八王子 1393 号線	0.16	
18	横山 592 号線	0.87	
19	元八王子 397 号線	0.95	
20	由井 258 号線	0.13	
計		9.47	
ニュータウン内の整備状況			
1	八王子ニュータウン(八王子みなみ野シティ)内	9.67	
2	多摩ニュータウン内	33.74	
計		43.41	
市内合計		52.88	

表参-4 事業中路線(令和4年(2022年)3月)

	路 線 名	整備延長(km)	備 考
1	八王子都市計画道路 3・4・54 号線環状線	0.94	
2	八王子市幹線 1 級 20 号線	0.30	富士見通り
3	八王子市幹線 1 級 20 号線	0.30	れんが通り
4	八王子 1323 号線	0.15	
5	八王子 134 号線	0.40	
6	八王子 143 号線	0.09	
計		2.18	

④ 環境への配慮

温室効果ガスの大部分を占める市内の二酸化炭素(CO₂)排出量は、平成 24 年(2012 年)以降減少傾向にあり、運輸部門もおおむね減少傾向にあります。しかし、運輸部門が占める割合(運輸比率)は、自動車の性能向上等により減少傾向にありましたが、他部門における二酸化炭素排出抑制が進んでいることもあり、平成 25 年(2013 年)を境に増加傾向に転じています。

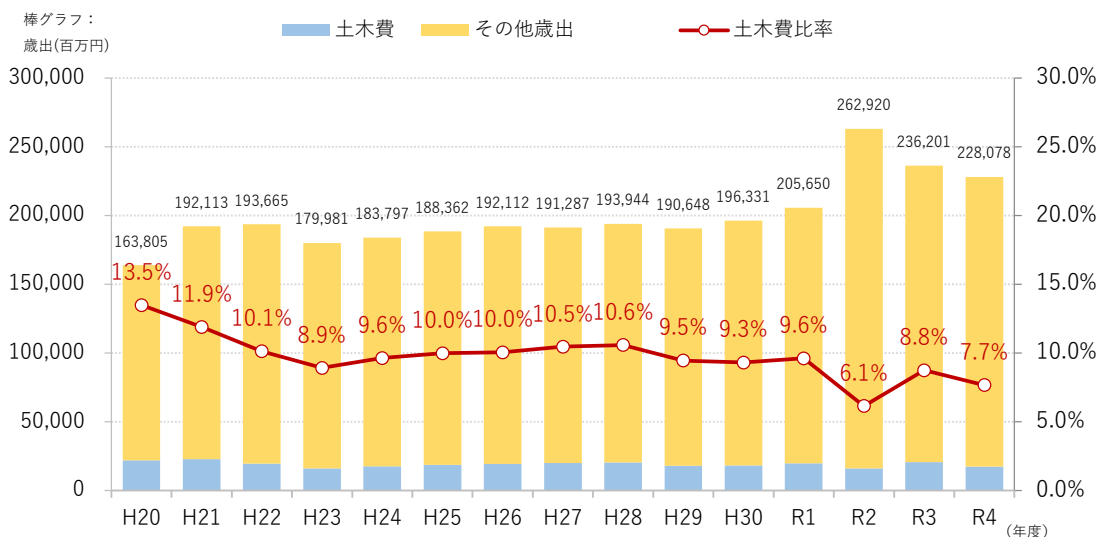


図参-79 市内の部門別 CO2排出量の推移

出典:「八王子市環境白書 2023」八王子市

⑤ 市の財政状況

令和 4 年度(2022 年度)の歳出総額は約 2,280 億円、土木費は約 175 億円になっています。近年の土木費の歳出総額に占める割合は 10%以下で推移しており、新型コロナウイルス感染症の感染拡大が発生した令和 2 年度(2020 年度)は 6.1%に低下しています。



図参-80 財政状況の推移

出典:「決算カード」八王子市