



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

< 参考資料 >

令和7年(2025年)3月

八王子市

目次

<参考資料>

1. これまでの交通政策の取組み	1
1-1. これまでの計画の策定状況	1
1-2. 八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果	2
1-3. 新八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果	3
1-4. 第3次八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果	5
1-5. 第3次八王子市総合都市交通体系整備計画の評価	6
2. 上位関連計画	8
2-1. 八王子未来デザイン 2040（基本構想・基本計画）	8
2-2. 第3次八王子市都市計画マスタープラン	9
2-3. 八王子市立地適正化計画	11
3. 交通に係る現況	13
3-1. 交通を取り巻く社会情勢	13
3-2. 交通特性	17
3-3. 関連する分野の状況	47
4. 検討体制	53
4-1. 検討体制	53
4-2. 都市計画マスタープラン改定懇談会	53
4-3. 庁内検討会	54
4-4. 庁内幹事会	54
5. 用語解説	55

<参考資料>

1. これまでの交通政策の取組み

1-1. これまでの計画の策定状況

	策定当時の交通の現状	総合交通体系の基本方針及び主な事業内容
八王子市総合都市交通体系整備計画 (平成6年(1994年))	○人口及び交通の伸び(S63/S53) ・人口 1.25 倍 (約 35 万人→約 43 万人) ・交通トリップ (内々1.15 倍、内外 1.46 倍) ○鉄道網 6路線 17 駅(JR 中央線・横浜線・八高線、京王線・京王高尾線・京王相模原線) ○バス路線網 JR 八王子駅や京王八王子駅に集中したネットワーク(135 路線) ○都市計画道路網 72 路線、総延長 208.71 km、整備率 58.2%	①道路交通網の整備 ●圏央道の整備促進、八王子南道路・新滝山街道・北西部幹線道路の整備 ②環状道路整備 ●中環状・都心環状道路の整備、都市計画道路の整備 ③交通混雑の緩和 ●主要な交差点改良、鉄道との立体交差化、JR八王子駅北口駅前地下駐車場整備、八日町地下駐車場整備、駐車場案内・誘導システムの導入 ④うるおいのある道づくり ⑤公共交通サービスの充実 ●横浜線新駅の設置、JR八高線電化、軌道系交通機関の西部地域への導入、多摩都市モノレールの整備、八王子駅集中のバス路線の分散化 ⑥良好な交通結節点の形成 ●JR八王子駅北口総合的整備、西八王子駅北口の整備、高尾駅南北自由通路及び北口整備、横浜線新駅、四谷拠点ターミナルの整備
新八王子市総合都市交通体系整備計画 (平成17年(2005年))	○人口及び交通の伸び(H10/S63) ・人口 1.15 倍 (約 43 万人→約 51 万人) ・交通トリップ (内々1.13 倍、内外 1.23 倍) ○鉄道網 7路線 21 駅(JR 中央線・横浜線・八高線、京王線・京王高尾線・京王相模原線、多摩都市モノレール) ○バス路線網 JR 八王子駅や京王八王子駅に集中したネットワーク(幹線道路の整備や市街地の変化に伴い路線の新設・強化) + はちバス(北西部コース・東部コース) ○都市計画道路網 80 路線、総延長 231.35 km、整備率 64.0%	①自動車交通の円滑化 ●圏央道の整備促進、国道 20 号八王子南バイパス・環状道路・北西部幹線道路・新滝山街道の整備、都市計画道路の整備、交差点改良、鉄道との交差改善、環境に配慮した交通需要マネジメントの導入(秋川街道のパークアンドバスライドの推進、陣馬街道・秋川街道でのサイクルアンドバスライドの推進等) ②公共交通システムの充実 ●既存鉄道サービスの充実、新交通システムの導入、八王子駅一極集中の分散化(檜原・川原宿周辺の交通拠点機能の強化)、ノンストップバスの導入 ③交通結節点の整備 ●八王子駅周辺整備、高尾駅・西八王子駅の整備 ④歩行者・自転車の快適性向上 ●生活道路の整備、浅川サイクルロード等の整備促進、自転車イベントの開催等ソフト施策の実施 ⑤ユニバーサルデザイン・バリアフリーの推進 ●駅舎・車両・歩道等のバリアフリー化の促進
第3次八王子市総合都市交通体系整備計画 (平成27年(2015年))	○人口及び交通の伸び(H20/H10) ・人口 1.09 倍 (約 51 万人→約 54 万人) ・交通トリップ (内々0.97 倍、内外 1.11 倍) ○鉄道網 7路線 21 駅(JR 中央線・横浜線・八高線、京王線・京王高尾線・京王相模原線、多摩都市モノレール) ○バス路線網 JR 八王子駅や京王八王子駅に集中したネットワーク+はちバス(北西部コース・東部コース・西南部コース) ○都市計画道路網 80 路線、総延長 231.35 km、整備率 77.0%	①広域交通の強化 ●防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実、軌道系交通網の機能強化、リニア中央新幹線の整備を見据えた取組み ②地域間交通ネットワークの形成 ●地域間公共交通の充実、だれもが不便なく移動できるバス路線網の形成、福祉交通の充実、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、自転車ネットワークの形成、使いやすい移動情報の充実 ③交通結節点の充実 ●中心市街地の歩きやすさとにぎわいの創出、拠点等のターミナル機能の充実 ④安全に暮らせる交通環境の創出 ●災害に強いまちを支える交通環境の充実、生活道路の安全性・利便性の向上、交通のユニバーサルデザイン化の推進、更新時期を迎える道路・橋梁の効率的な維持管理、交通安全対策の推進

1-2. 八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果 (平成5年度(1993 年度)～平成 15 年度(2003 年度))

年度	市及び社会の動き	主な成果			
		市	東京都	国等	その他
H5 (1993)	・八王子市総合都市交通体系整備計画策定				
H6 (1994)	・八王子 21 プラン策定 ・阪神・淡路大震災				
H7 (1995)					・JR 八高線電化 (八王子～高麗川間)
H8 (1996)	・JR 八王子駅北口地区市街地再開発事業竣工				
H9 (1997)	・消費税改定(5%) ・JR 横浜線みなみ野駅開業	・JR 横浜線八王子みなみ野駅開業			
H10 (1998)	・国鉄清算事業団廃止		・都道 169 号淵上日野線(八 3・3・41)開通		・多摩都市モノレール開通 (上北台駅～立川北駅)
H11 (1999)		・JR 八王子駅北口ロータリー竣工 ・北口地下駐車場竣工 ・マルパリーブリッジ竣工	・主要地方道 46 号八王子あきる野線(高尾街道・森林科学園～甲州街道)開通		・多摩都市モノレール(立川北駅～多摩センター駅)開通
H12 (2000)	・新八王子 21 プラン策定	・八 3・4・58(並木町立体交差)開通 ・北西部幹線道路 8 工区開通	・八 3・3・13(野猿街道)開通 ・八 3・4・32(都道町田平山八王子線)開通 ・ひよどり山有料道路開通(都道路公社)	・八 3・4・14(八王子ニュータウン)開通(都市基盤整備公団) ・JR 横浜線八王子みなみ野駅前広場竣工(都市基盤整備公団)	
H13 (2001)		・市道由木 86 号線開通(中央大学トンネル) ・八 3・4・12 開通(都市基盤整備公団、市) ・八王子市幹線 1 級 36 号線開通 ・八王子南口エスカレーター竣工	・小峰トンネル(秋川街道)開通	・圏央道開通(青梅 IC～日の出 IC)	・川原宿大橋自転車駐車場開設
H14 (2002)	・八王子ゆめおりプラン策定	・八王子市地域循環バス等調査報告書作成 ・八 3・4・19 市民会館通り(七小南側)開通 ・西八王子駅エスカレーター・エレベーター竣工 ・はちバス北西部コース運行開始	・八 3・4・67(山田・宮ノ前線)開通		
H15 (2003)	・八日町第 2 地区市街地再開発事業竣工	・はちバス東部コース運行開始 ・東放射線プロト整備(歩行空間確保) ・市道八王子 1305 号線(車道部)開通		・八日町夢街道パーキング開設	

1-3. 新八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果 (平成 16 年度(2004 年度)～平成 26 年度(2014 年度))

年度	市及び社会の動き	主な成果			
		市	東京都	国等	その他
H16 (2004)	・新八王子市総合都市交通体系整備計画策定 ・まちづくり交付金交付要綱施行	・八王子市幹線 1 級 26 号線整備 ・檜原パークアンドバスライド駐車場竣工	・新滝山街道第 4 工区開通(高尾街道～秋留橋)	・圏央道(日の出 IC～あきる野 IC)開通	・京王片倉駅自転車駐車場開設
H17 (2005)	・みなし道路の保全及び整備に関する条例施行	・パーク壱番街通り、ジョイ五番街通りのバリアフリー化			・めじろ台駅自転車駐車場開設
H18 (2006)	・多摩ニュータウン UR 都市機構施行新住宅市街地開発事業収束	・浅川ゆったりロード第 1 ステージ完成 ・八王子城跡に見学者用駐車場を整備 ・ハ 3・4・57(つつじが丘トンネル)開通	・南浅川橋ライトアップ事業 ・御陵参道フットライト整備事業	・国道 20 号日野バイパス(川辺堀の内)開通	・共通駐車券制度導入 ・インターネットによる駐車場案内システム稼働 ・赤白遮断棒の導入(JR 東日本) ・西部地区路線バス再編
H19 (2007)	・市制施行 90 周年 ・ミシュラングリーンガイドで高尾山が三ツ星獲得 ・八王子ニュータウン事業収束	・道の駅八王子滝山開業 ・ひよどり山有料道路無料化 ・北西部幹線道路 1 工区開通 ・ハ 3・4・19(南大通り・信松院前)開通	・多摩大橋開通 ・交差点すいすいプラン(犬目町交差点)完成	・圏央道あきる野 IC～八王子 JCT 間開通	・高尾駅北口臨時第 2 自転車駐車場開設
H20 (2008)	・八王子市地域公共交通活性化協議会設置 ・八王子市地域公共交通総合連携計画策定	・千人町交差点整備 ・高尾駅周辺散策路整備完了(昭和の日記念事業) ・駅前銀座通りバリアフリー化	・多摩丘陵トンネル(ハ 3・3・30)開通 ・新滝山街道第 1 工区開通 ・ハ 3・4・63(四谷)開通	・大和田歩道橋供用開始(国道 20 号)	・京王線市内全駅でのバリアフリー化完了 ・西八サイクルパーク 50 開設 ・JR 八王子駅北口駅前駐輪帯整備
H21 (2009)	・はちバス利用者 100 万人突破	・高尾駅周辺散策路開通 ・ハ 3・4・54(中野)開通 ・桜横町立体開通 ・市役所通りバリアフリー化 ・浅川ゆったりロード第 2 ステージ開通 ・山間地域交通改善モデル事業による実証運行開始	・ハ 3・4・63(元八王子)開通 ・交差点すいすいプラン(山王坂・上川橋 交差点)完成	・JR 八王子駅周辺甲州街道景観整備計画策定	・JR 八王子駅南口地下タワー式自転車駐車場開設

年度	市及び社会の動き	主な成果			
		市	東京都	国等	その他
H22 (2010)	・JR 八王子駅南口市街地再開発事業竣工 ・八王子市自転車等の放置の防止に関する条例の改正 ・高速道路無料化社会実験開始 ・東日本大震災	・JR 八王子駅南口駅前広場完成 ・市道八王子 74 号線(一部)拡幅 ・市道八王子 1393 号線(一部)開通 ・市道浅川 83 号線開通 ・南大通り、かえで通り交差点改良 ・はちバス西南部コース運行開始	・中央線陸橋架替え竣工(野猿街道) ・都道 160 号(南大通り)歩道整備完了	・国道 20 号八王子南バイパス 4 工区開通(町田街道～国道 20 号) ・国道 16 号八王子バイパス無料化社会実験開始	・JR 八王子駅南口子安町バイク第 2 駐車場開設 ・低床バス・ノンステップバスの導入完了
H23 (2011)		・圏央道上川橋自転車駐車場開設 ・JR 八王子駅北口地下駐車場社会実験実施 ・中心市街地循環バス実証実験実施		・中央自動車道元八王子拡幅(付加車線整備) NEXCO 中日本 ・圏央道(八王子 JCT～高尾山 IC)開通	・ジョイ五番街通り他自転車駐輪帯整備
H24 (2012)	・八王子ビジョン 2022 策定	・はちバス西南部コースの時刻改定及びルートの一部変更	・新滝山街道(第 2、3 工区)開通		・JR 八王子駅南口自転車駐車場開設
H25 (2013)	・交通政策基本法制定	・八 3・4・17 (教育センター裏)開通			
H26 (2014)	・消費税改定(8%)			・圏央道(相模原相川 IC～高尾山 IC)開通 ・国道 20 号八王子南バイパス(大船町～寺田町)暫定 2 車線開通	

1-4. 第3次八王子市総合都市交通体系整備計画策定後の主な成果 (平成 27 年度(2015 年度)～令和 5 年度(2023 年度))

年度	市及び社会の動き	主な成果			
		市	東京都	国等	その他
H27 (2015)	・中核市に移行 ・八王子市中心市街地 まちづくり方針策定 ・はちバス利用者 200 万人突破		・ハ 3・3・13(打越町 土入立体)開通	・国道 16 号八王子バ イパス無料化	
H28 (2016)	・八王子市自転車利用 環境整備計画策定 ・八王子市公共交通計 画策定	・自転車走行空間整 備社会実験開始		・首都圏の高速道路料 金体系の変更 ・八王子西 IC フル機能 化	
H29 (2017)	・市制施行 100 周年	・八王子市バスマップ を作成			
H30 (2018)	・JR 八王子駅南口一 般車寄り付き施設の 供用開始	・はちバスダイヤ改正 ・はちバス北西部コー スを北部コースと西 部コースに分割			
R1 (2019)	・八王子市立地適正化 計画策定 ・サイン整備計画策定	・市道八王子 1393 号線開通			
R2 (2020)	・新型コロナウイルス 感染症緊急事態宣言	・JR 八王子駅北口マ ルベリーブリッジ延 伸 ・八王子市シェアサイ クル実証実験開始	・松枝橋架替え竣工		
R3 (2021)	・東京 2020 オリンピ ック・パラリンピック 開催 ・はちバス利用者 300 万人突破				
R4 (2022)	・八王子未来デザイン 2040 策定			・左入橋交差点改良工 事完了 ・八王子西 IC ETC 専 用化	
R5 (2023)		・八王子市シェアサイ クル実証実験が終了 し次年度より本格実 施に移行			

1-5. 第3次八王子市総合都市交通体系整備計画の評価

第3次八王子市総合都市交通体系整備計画で設定している13指標について、現在の進捗状況を下表に示します。

現時点で目標を達成している指標:3指標(指標①・④・⑫)

目標に向かって順調に推移している指標:7指標(指標③・⑤・⑦・⑧・⑨・⑪・⑬)

計画策定時より状況が後退している指標:3指標(指標②・⑥・⑩)

全般的に公共交通利用に関する指標が目標値を大きく割り込んでおり、自動車依存の傾向がうかがえます。新型コロナウイルス感染症の影響もあり、アフターコロナの新たな生活行動を見据えた取組みが必要です。

また、おおむね目標に到達している指標の中でも、新たな視点での対策が必要です。

- ・交通事故件数:大幅に減少しているものの、高齢者関与事故は増加傾向にあり対策が必要。
- ・道路整備:進捗がやや遅れている。必要性等を考慮した上での整備推進を図る。

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	計画策定時 (平成26年度)	現状 (令和4年度)	令和6年度 目標値
市民評価	①「道路の整備状況」の満足度	37%	39.5%	38%
成果・ 取組み評価	②鉄道駅乗降客数(1日平均)	64万人/日	56万人/日	現状維持
	③都市計画道路の整備延長 (上段)/率(下段)	178km 77.0%	180km 77.8%	184km 79.5%
①八王子市「市政世論調査」(計画策定時は平成26年、現状値は令和4年) ②八王子市「統計八王子」(計画策定時は平成24年、現状値は令和4年) ※JR・京王線・多摩都市モノレール駅別乗降客数の合計 ③八王子市「統計八王子」(計画策定時は平成26年度末、現状値は令和4年度末)				

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	計画策定時 (平成26年度)	現状 (令和4年度)	令和6年度 目標値
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	60%	64.5%	62%
	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%	25.7%	43%
成果・ 取組み評価	⑥バス交通利用者数	14.1万人/日	11.5万人/日	15.3万人/日
	⑦自転車駐車場の利用率	80%	85%	90%
④⑤八王子市「市政世論調査」(計画策定時は平成26年、現状値は令和4年) ⑥八王子市「統計八王子」、交通事業課資料(計画策定時は平成24年度、現状値は令和4年度) ※京王電鉄バス、京王バス南、神奈川中央交通、西東京バス、はちバス ⑦交通事業課資料(計画策定時は平成25年度、現状値は令和4年度)				

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	計画策定時 (平成 26 年度)	現状 (令和 4 年度)	令和 6 年度 目標値
市民評価	⑧(中央地区における)「交通の便」満足度	59%	63.7%	66%
	⑨(中央地区における)「交通の安全性」満足度	33%	38.8%	49%
成果・ 取組み評価	⑩八王子駅・高尾駅の乗降客数	八:22.3 万人/日 高:8.7 万人/日	八:19.1 万人/日 高:7.0 万人/日	八:現状維持 高:現状維持
⑧⑨八王子市「市政世論調査」(計画策定時は平成 26 年、現状値は令和 4 年)				
⑩八王子市「統計八王子」(計画策定時は平成 24 年度、現状値は令和 4 年度) ※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	計画策定時 (平成 26 年度)	現状 (令和 4 年度)	令和 6 年度 目標値
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	31%	36.8%	44%
成果・ 取組み評価	⑫交通事故数	1,890 件/年	1,283 件/年	1,658 件/年
	⑬市道整備割合	83%	84%	86%
⑪八王子市「市政世論調査」(計画策定時は平成 26 年、現状値は令和 4 年)				
⑫警視庁統計データ(計画策定時は平成 25 年、現状値は令和 4 年)				
⑬八王子市「統計八王子」(計画策定時は平成 25 年度末、現状値は令和 4 年度末)				

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



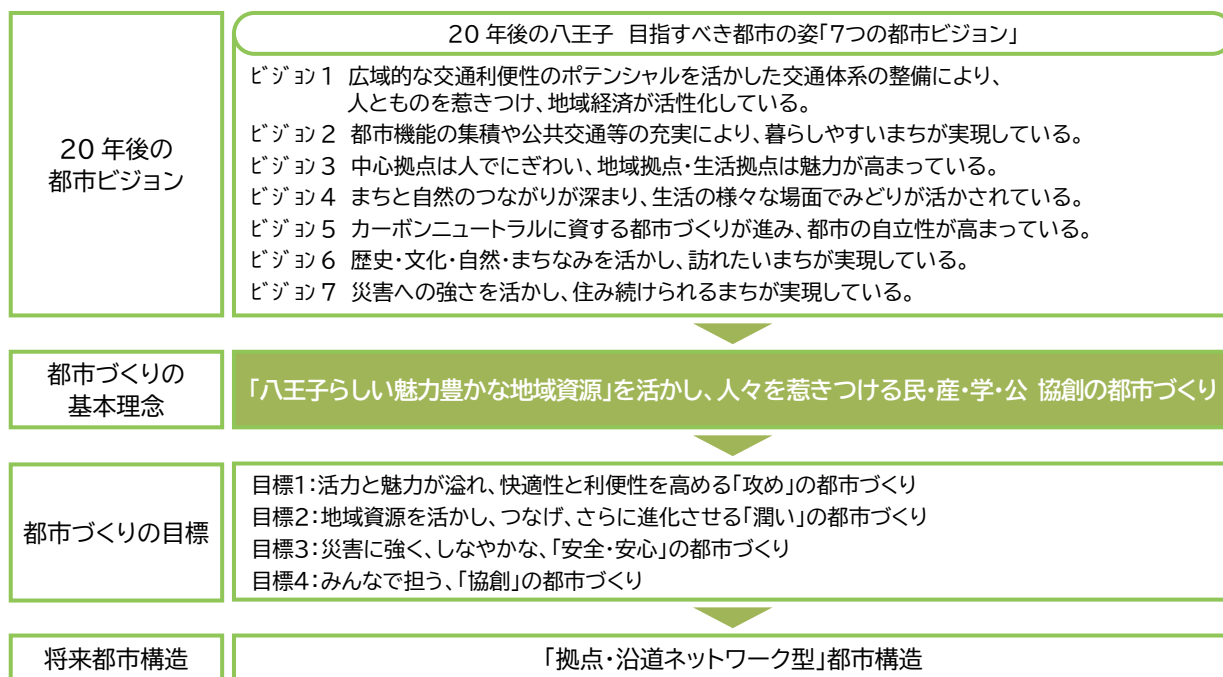
【都市像 4】安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち

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

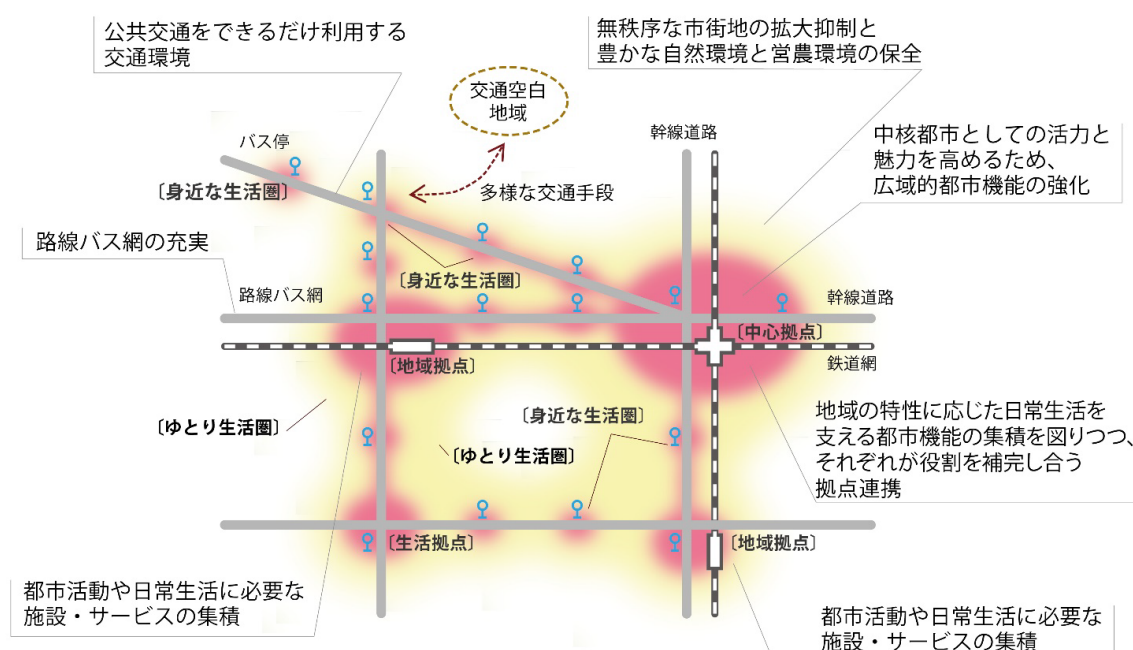
2-2. 第3次八王子市都市計画マスタープラン

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。

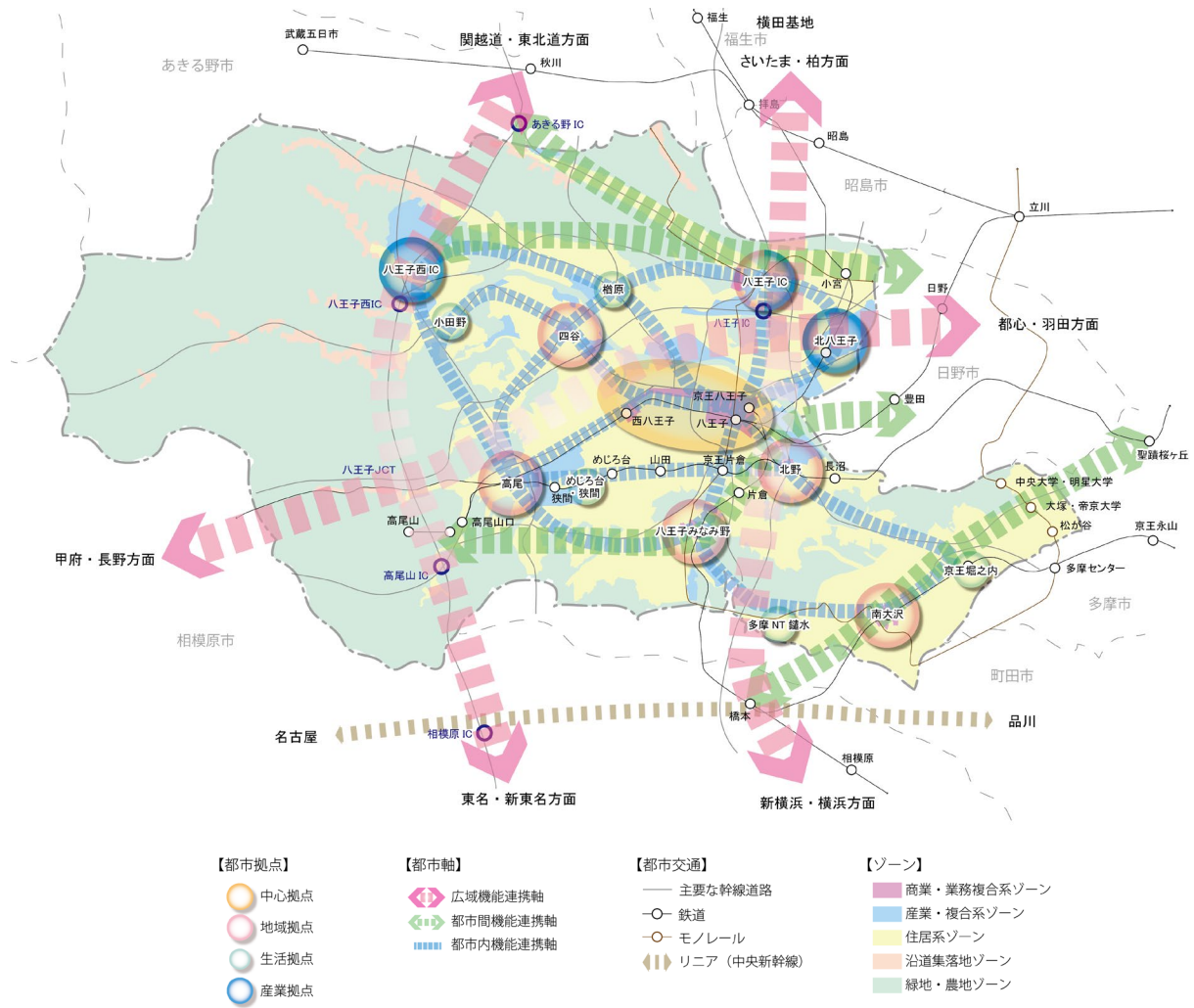


図参-2 「第3次八王子市都市計画マスタープラン」における都市ビジョンと将来都市構造



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】

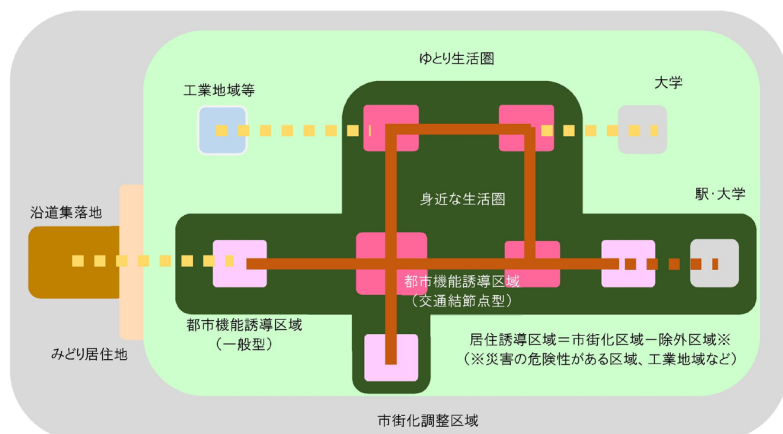


図 将来都市構造の空間概念イメージ

【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

		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 遠い

図参-6 将来都市構造の空間概念

3. 交通に係る現況

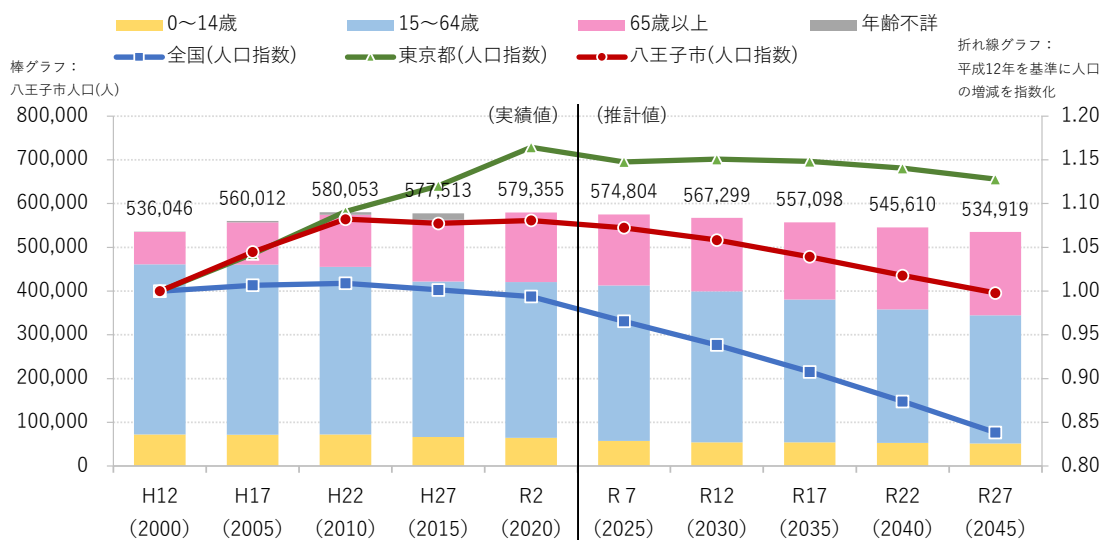
3-1. 交通を取り巻く社会情勢

① 人口動態

市全体の人口動向及び将来人口

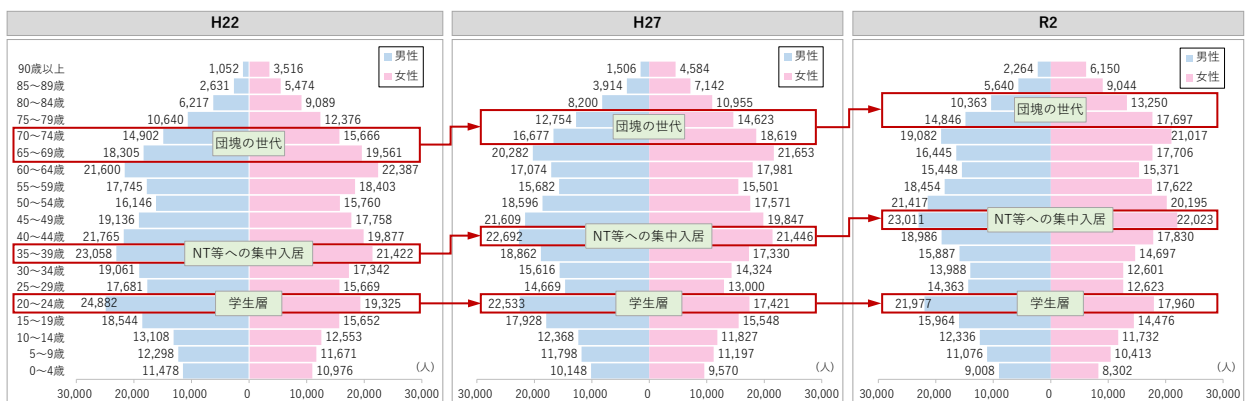
本市の総人口は、約 58 万人(令和 2 年国勢調査)で、平成 22 年(2010 年)までは増加傾向にあったものの、平成 27 年(2015 年)は減少に転じた後、令和 2 年(2020 年)には再び増加しています。今後、総人口は減少していくことが予測されており、生産年齢人口(15～64 歳)や年少人口(0～14 歳)は一貫して減少し、老年人口(65 歳以上)は令和 27 年(2045 年)頃まで増加し、高齢化が進展することが予測されています。

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

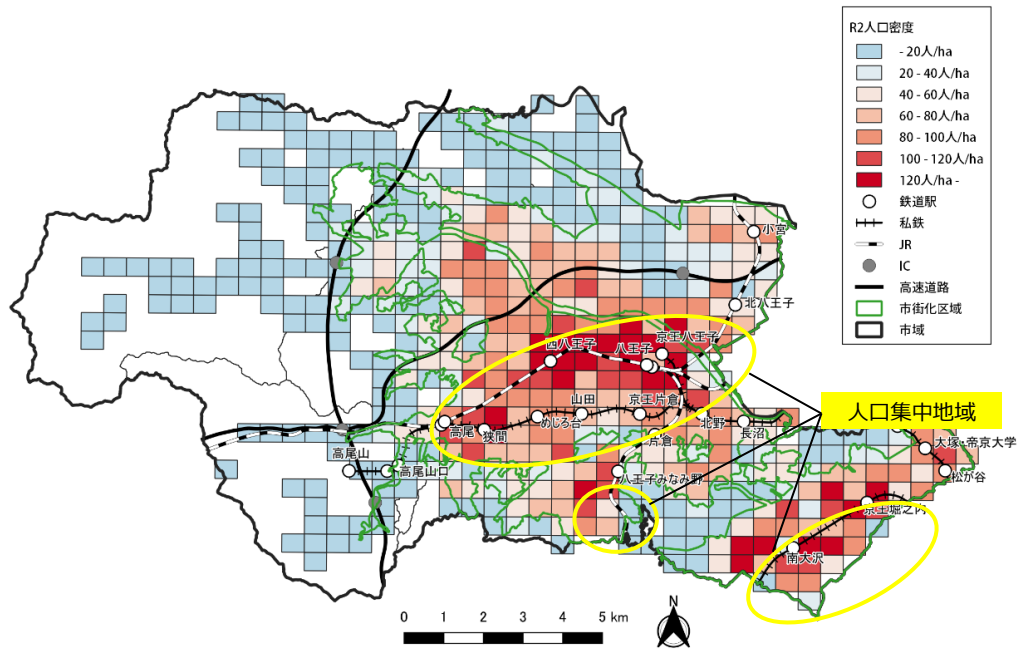


図参-8 本市の人口ピラミッドの推移

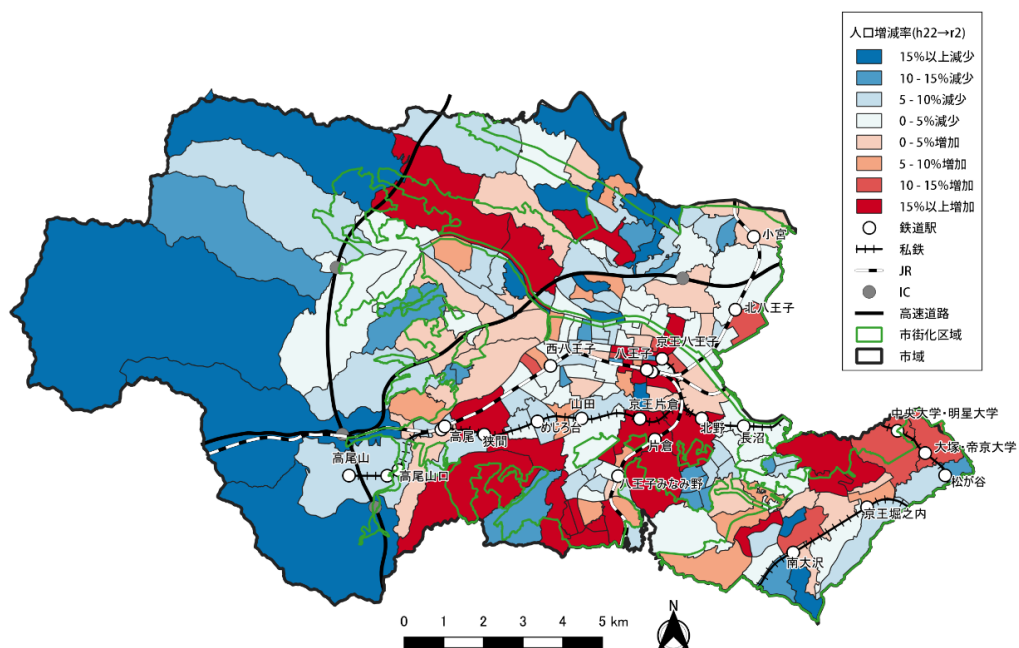
出典：「国勢調査」

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。



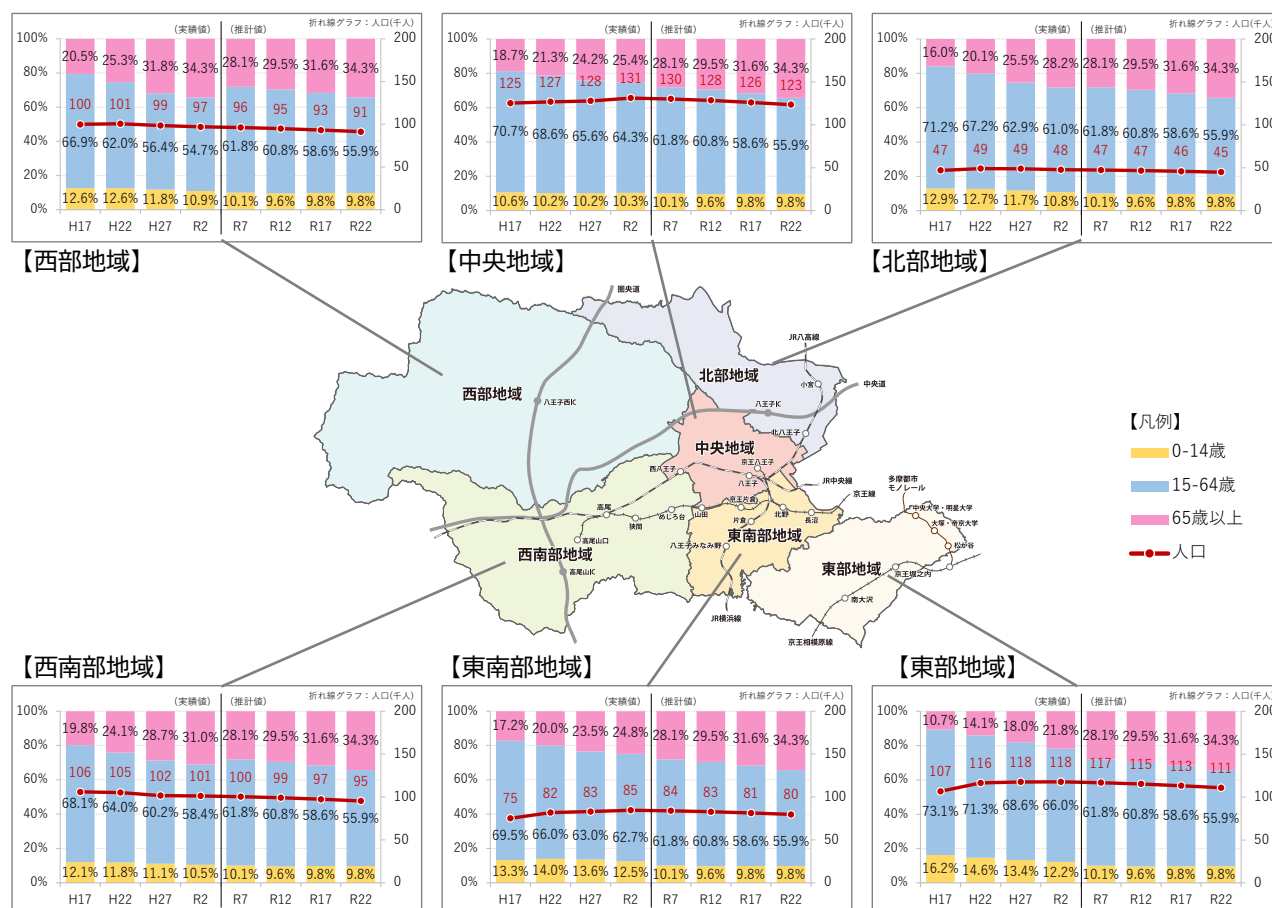
出典:「国勢調査」
注)メッシュは 500m 単位



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。

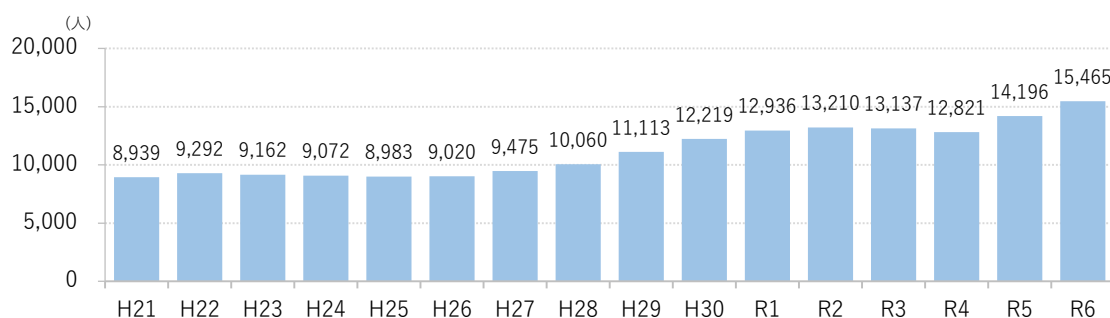


図参-11 地域別年齢別人口の推計

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。



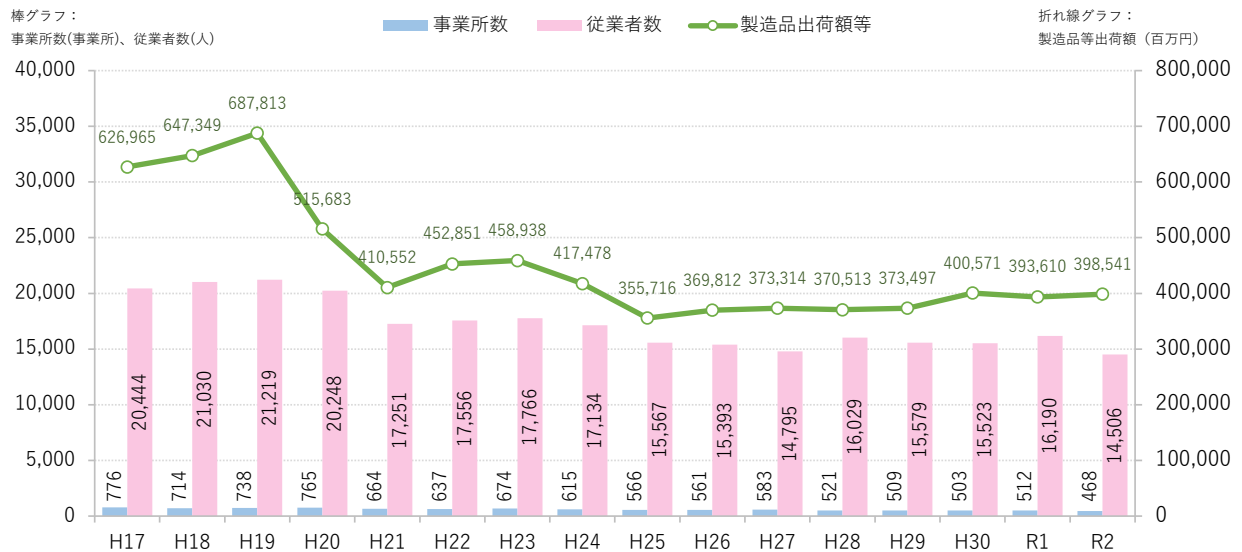
図参-12 外国人住民の人口の推移

出典：「統計八王子」

② 産業動向

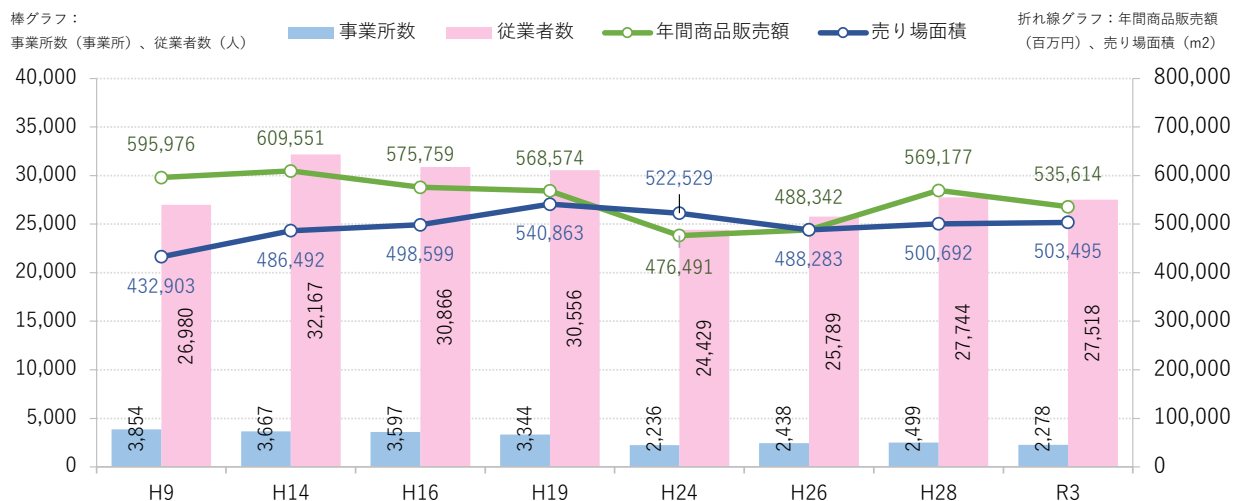
本市における工業は、縮小傾向にありましたが、近年、製造品出荷額等は微増傾向にあります。

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

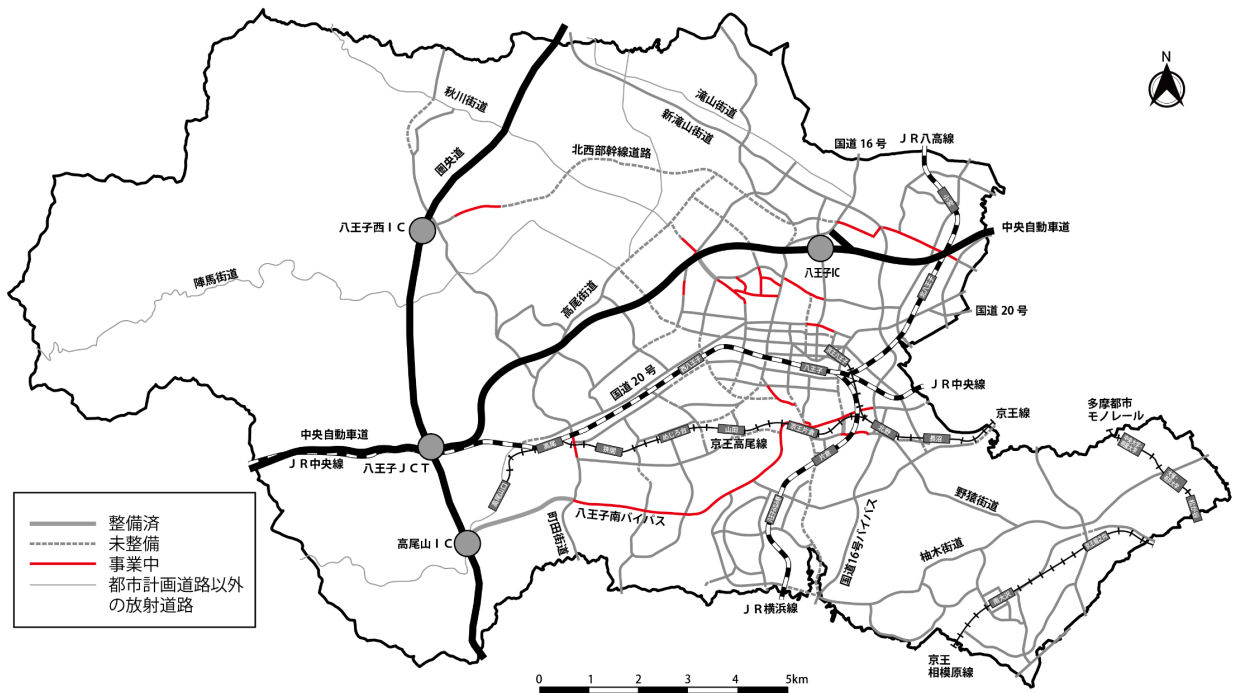


図参-14 本市の商業関連統計の推移

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

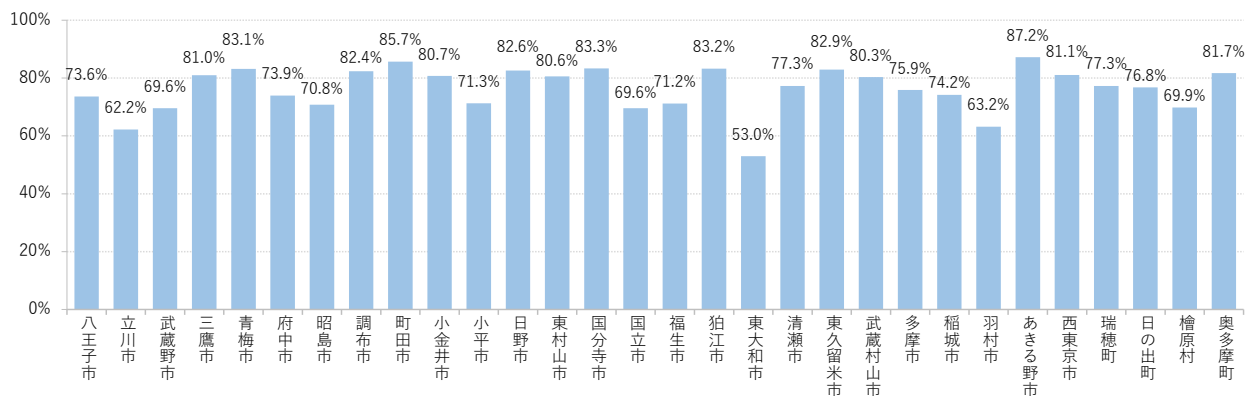
道路ネットワーク

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

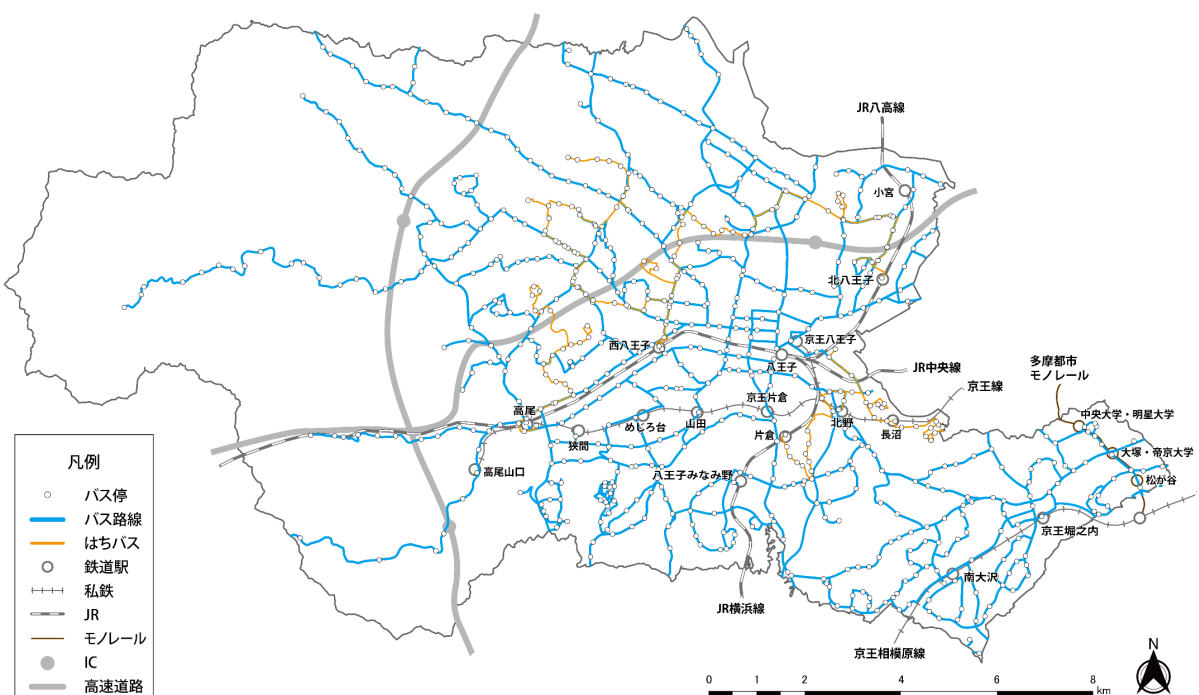
鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に延びる JR 中央線、南へ向かう JR 横浜線、北へ向かう JR 八高線その他、京王線、京王高尾線、京王相模原線及び多摩都市モノレールの7路線、21 駅が存在し、1日当たりの利用者は、約 56 万人となっています。

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

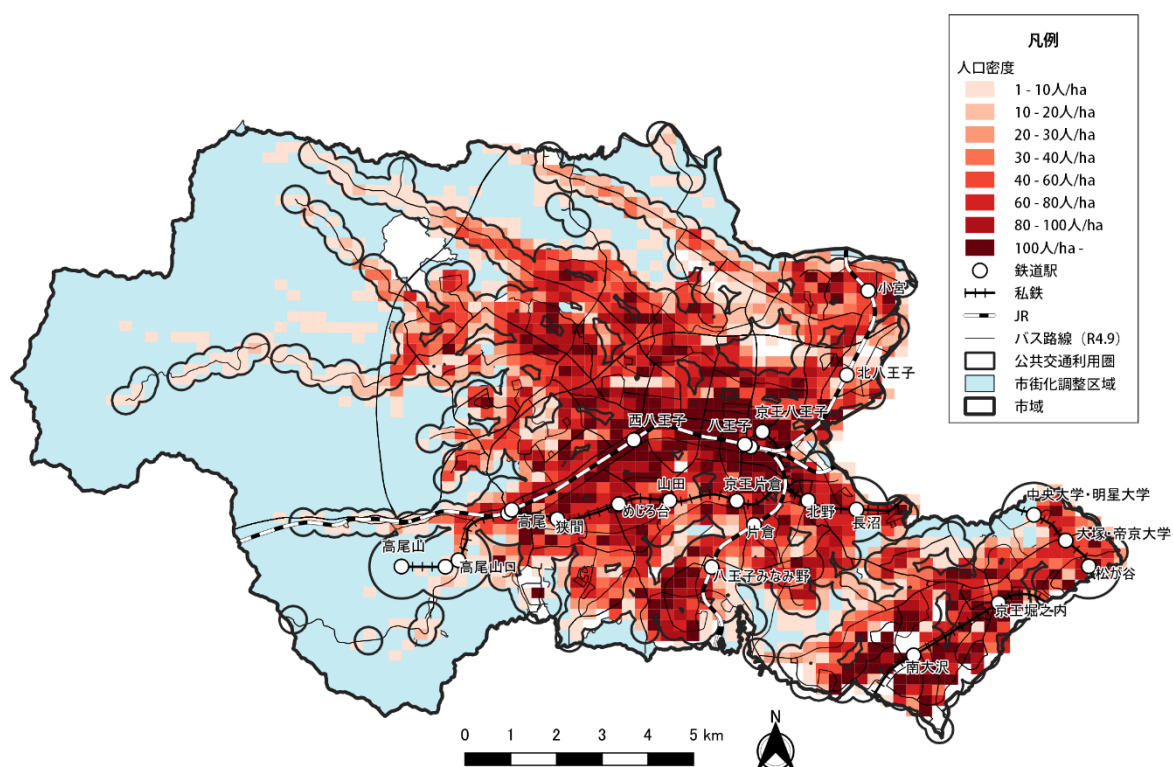


図参-20 公共交通ネットワーク

出典:八王子市資料

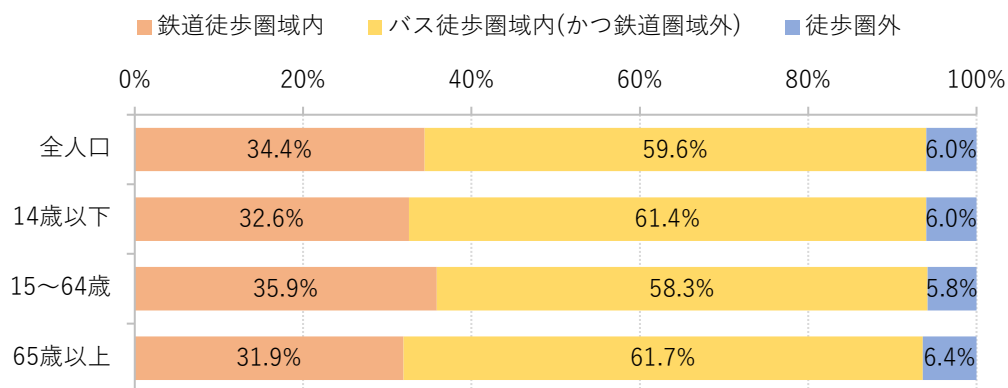
鉄道駅徒歩圏内(半径 700m)及びバス停徒歩圏内(半径 300m)の公共交通利用圏と人口密度の分布をみると、人口密度が 40 人/ha 以上のエリアについては、おおむね公共交通利用圏に含まれています。

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

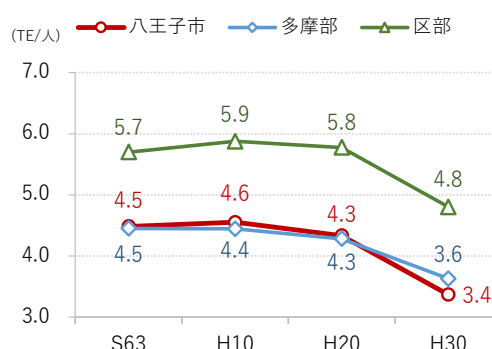
人の動き(発生集中量)の変化

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。

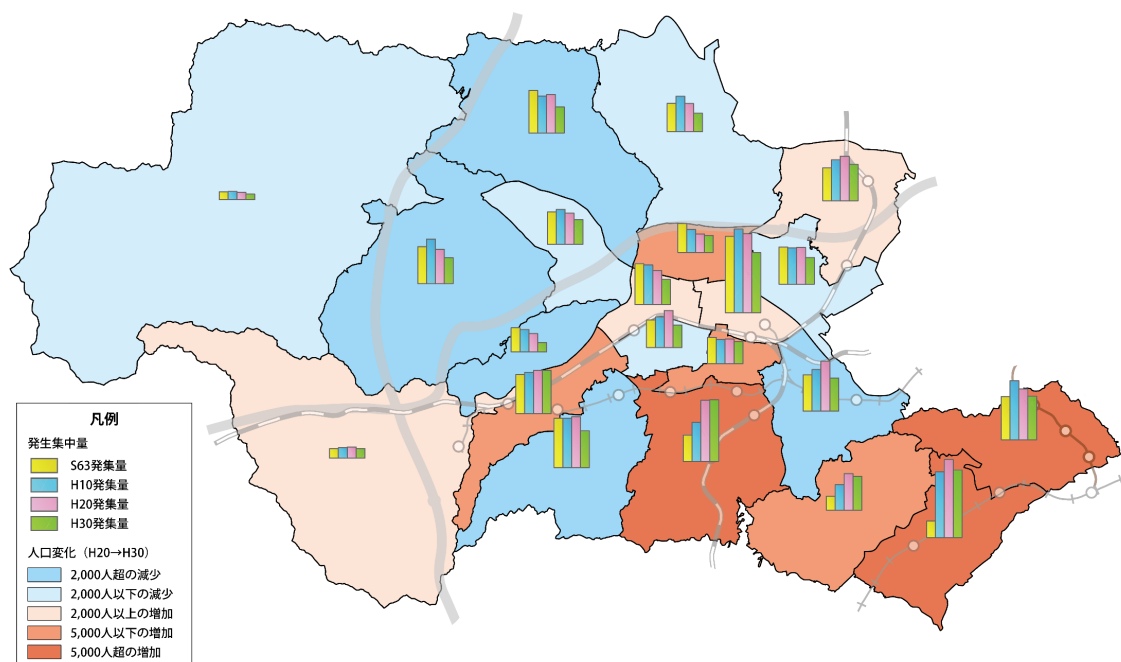


図参-23 本市の発生集中量の推移



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。

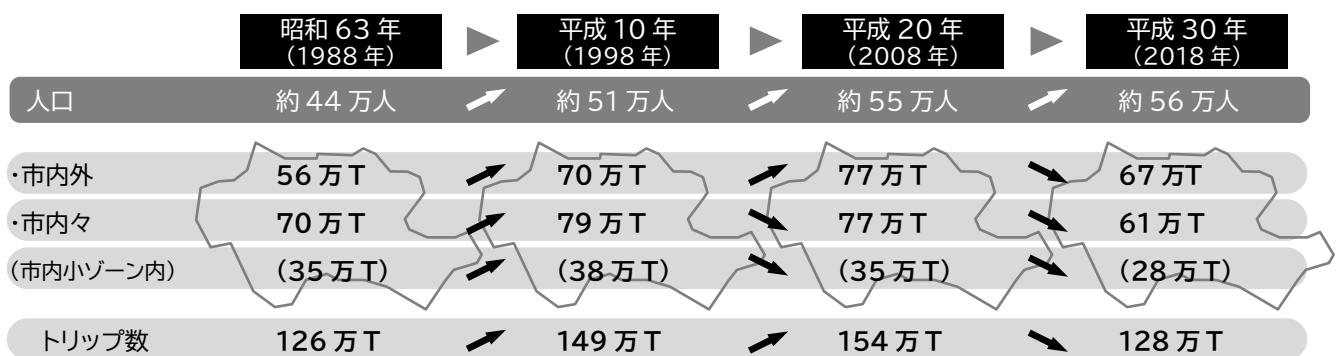
発生集中量

・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。

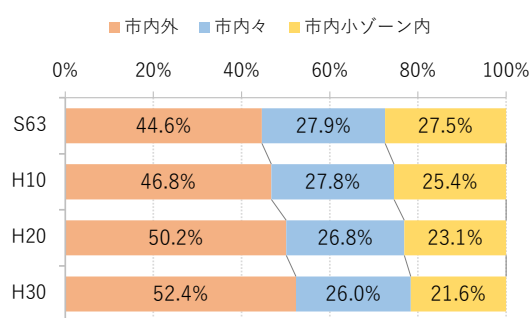
本市の交通手段は、平成 20 年以降、鉄道、自動車、徒歩の順となっていますが、全ての交通手段で移動が減少傾向にあり、自動車に次いで徒歩の減少量が多くなっています。移動の種類別にみると、市内外移動では鉄道が、市内々移動では自動車、市内小ゾーン内では徒歩が最も多くなっています。



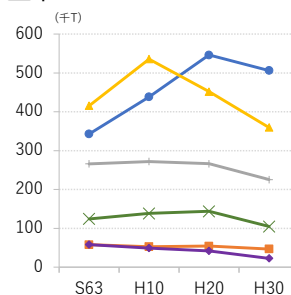
図参-26 市内外・市内々・市内小ゾーンの移動ごとのトリップ数の推移

出典：(人口)「住民基本台帳」(各年 12 月末)

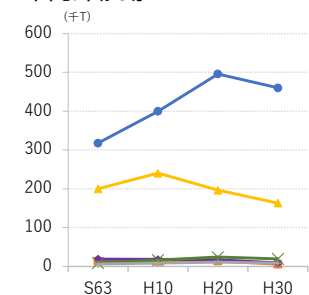
注)上記数値は「トリップ」の集計、P23 の図参-23 は「トリップエンド」で集計を行っているため、数値が異なる。



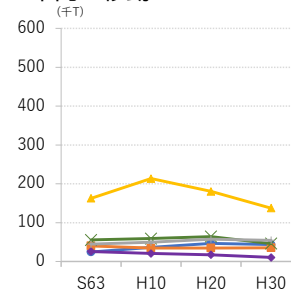
・全市



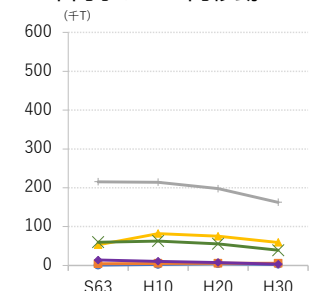
・市内外移動



・市内々移動



・市内小ゾーン内移動



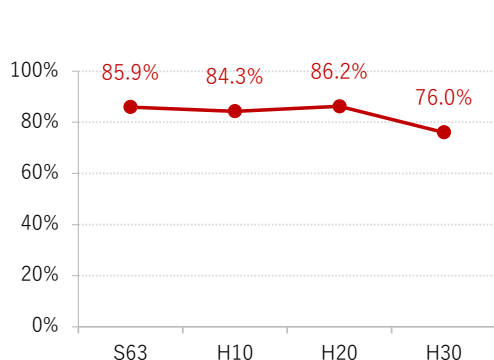
図参-27 市内外・市内々・市内小ゾーン内の移動ごとの交通手段量の推移(トリップ集計)

市内外・市内々・市内小ゾーンの区分

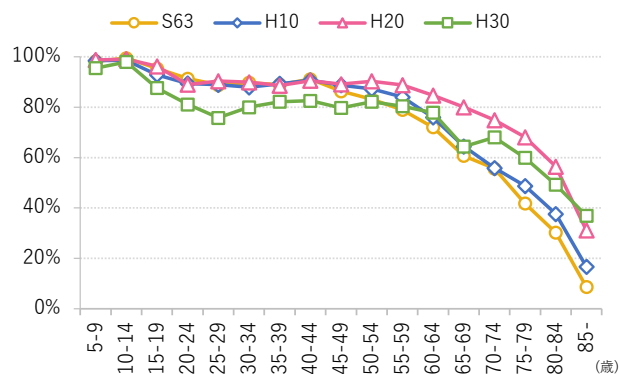
- ・「市内外」移動は、八王子市と市外の移動を示す。
- ・「市内々」移動は、八王子市内の移動を示す。
- ・「市内小ゾーン内」は、市内々移動の内数で、小ゾーン内での移動を示す。

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

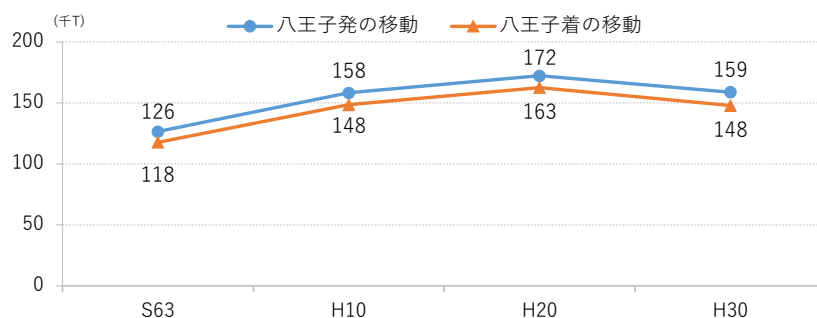


図参-29 年代別外出率

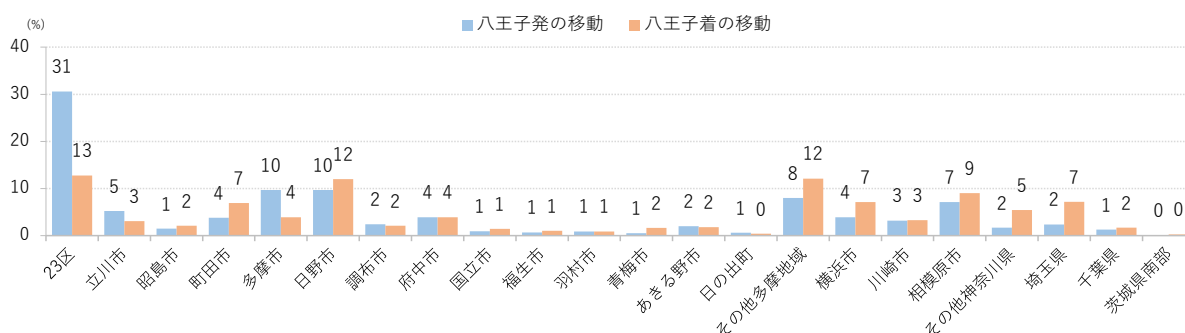
市内外の移動の変化

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。



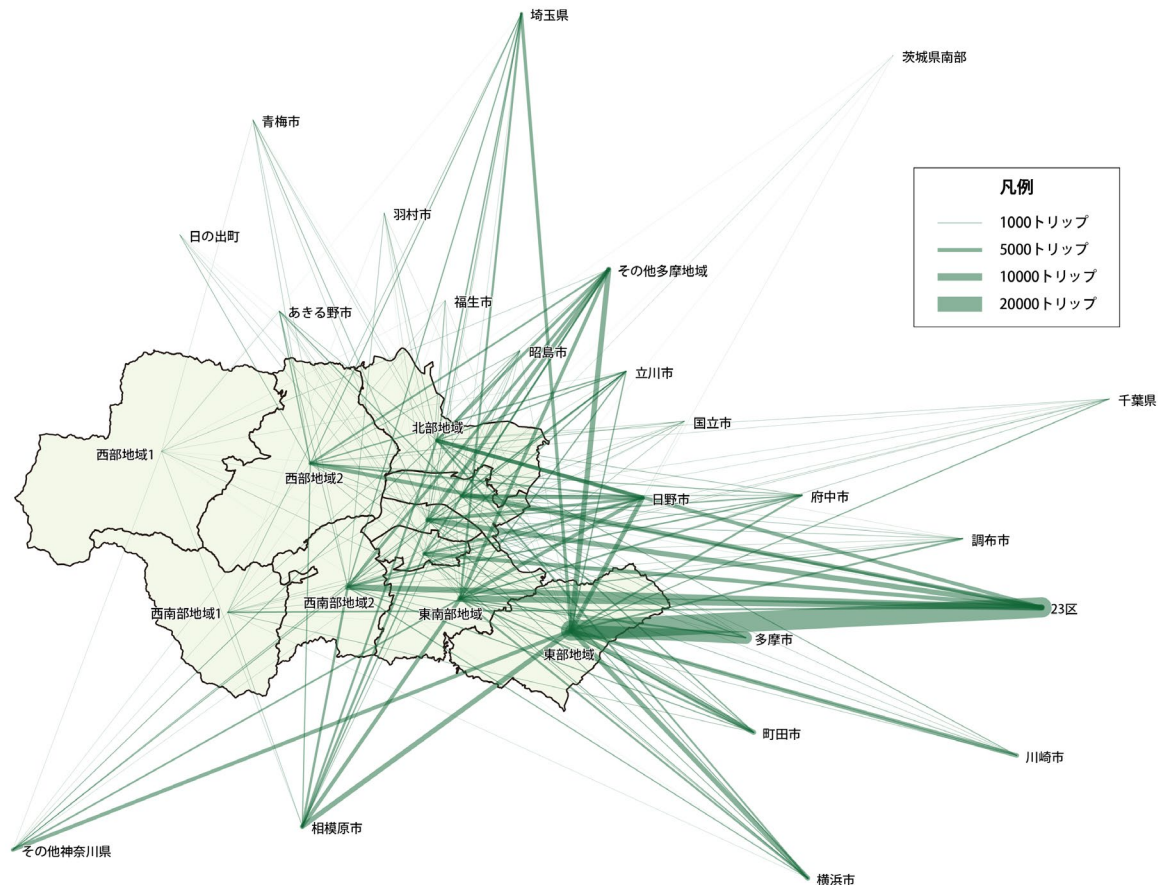
図参-30 市内外移動における発着地別、行き(自宅からの移動)のトリップ数の推移



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。

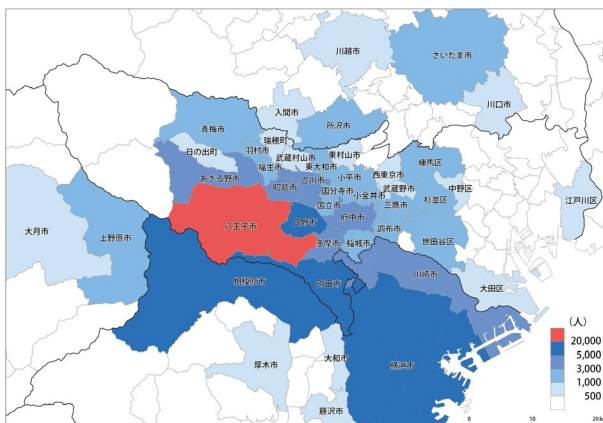
10年間の移動量の変化をみると、23区との移動は西南部地域以外で減少しています。一方、移動の増加量が多いのは、東部地域と東部地域から近い多摩市や横浜市、川崎市となっています。



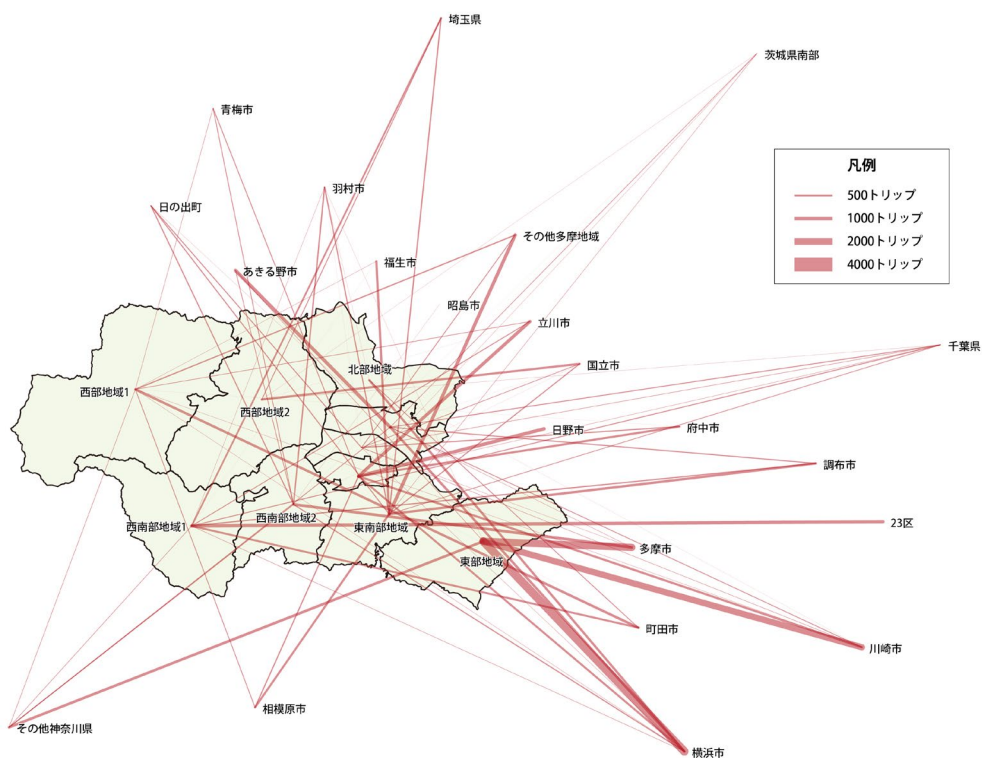
図参-32 八王子市発着の移動先別移動量(自宅からの移動)

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。

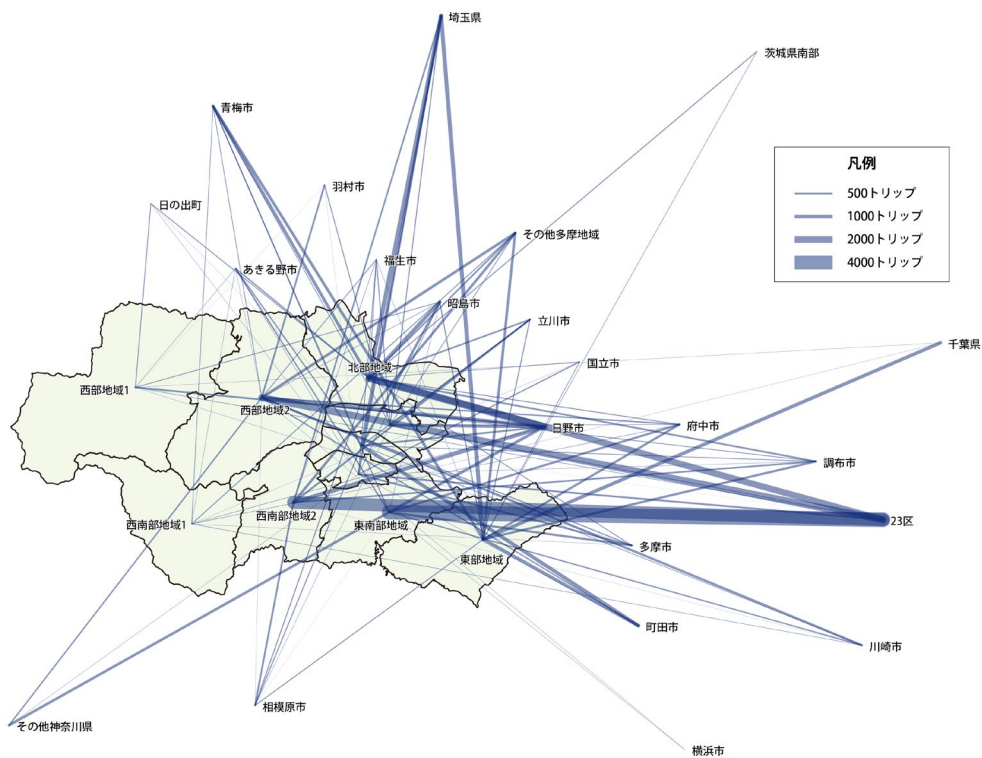
【参考】八王子市への通勤・通学者数(令和2年(2020年))



出典:「国勢調査」(令和2年(2020年))



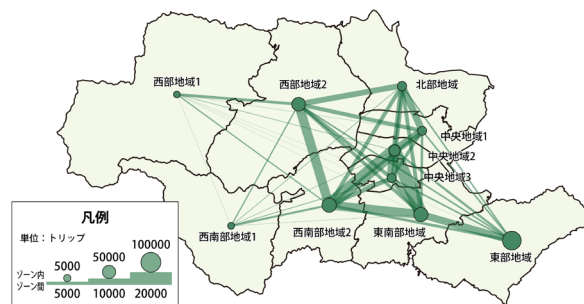
図参-33 八王子市発着の自宅からの移動の増加量(平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年))



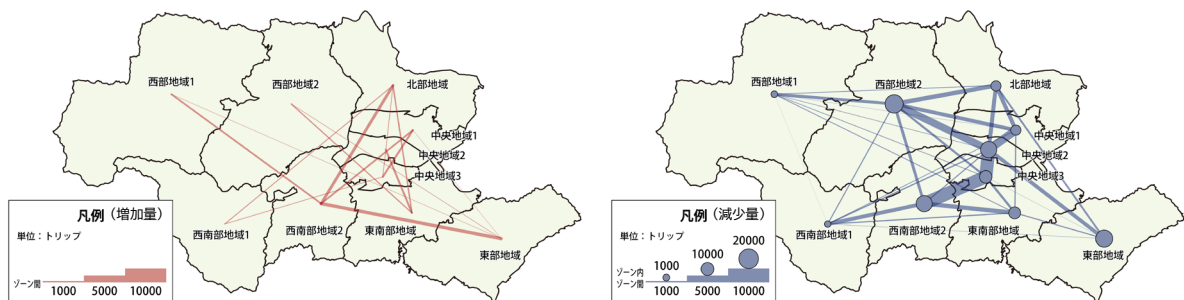
図参-34 八王子市発着の自宅からの移動の減少量(平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年))

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。



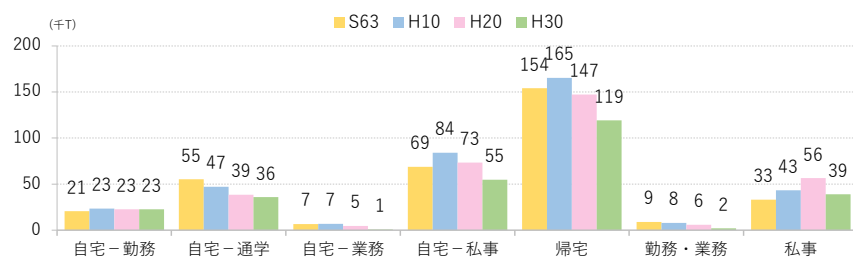
図参-35 市内々移動における移動先別移動量



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。

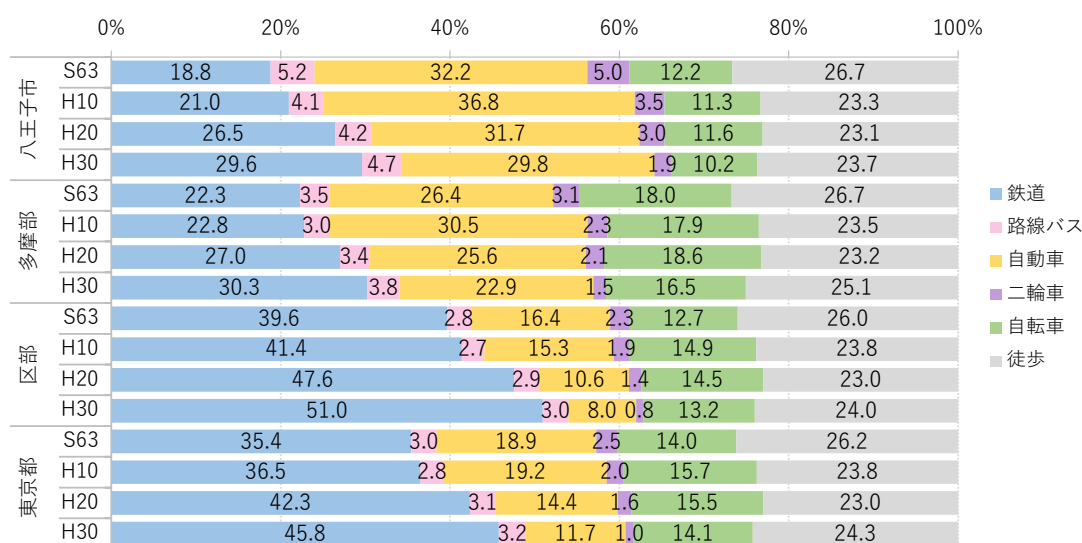


図参-37 市内小ゾーン内における移動目的

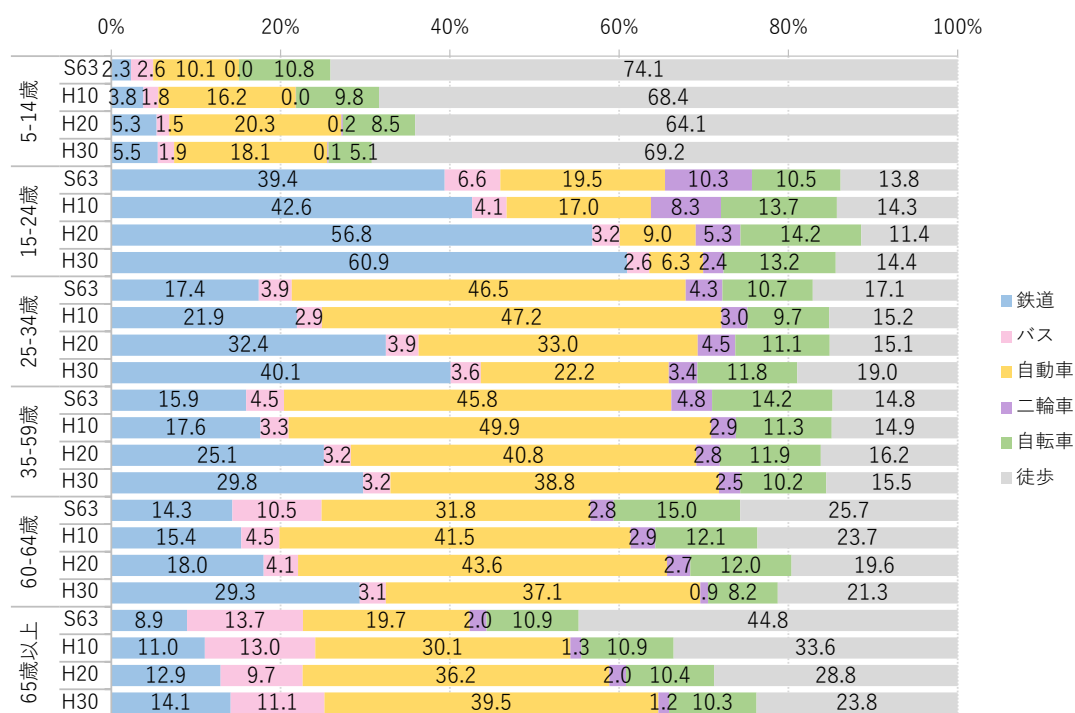
③ 代表的な交通手段の変化

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。

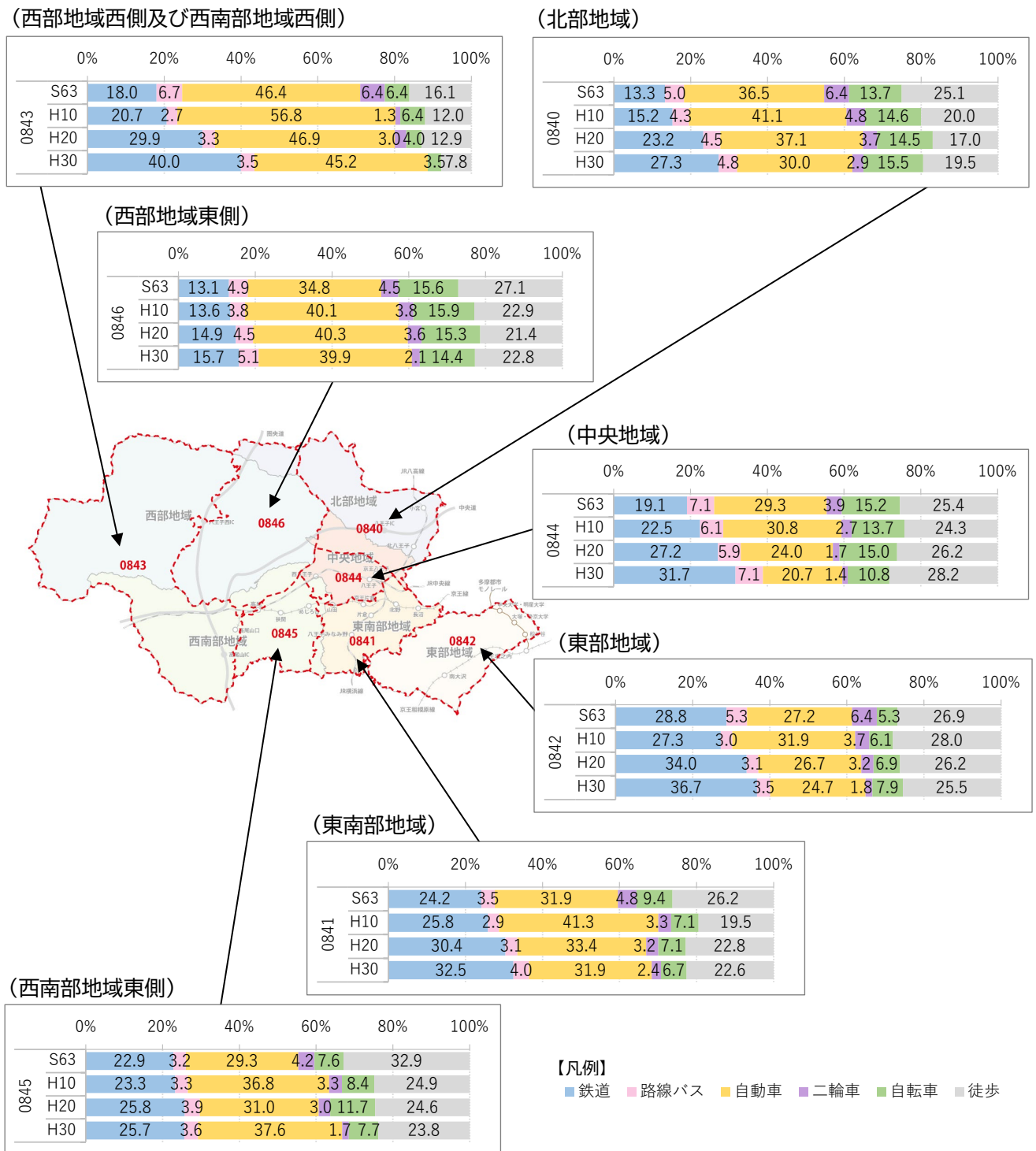


図参-38 本市の代表交通手段別分担率



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。

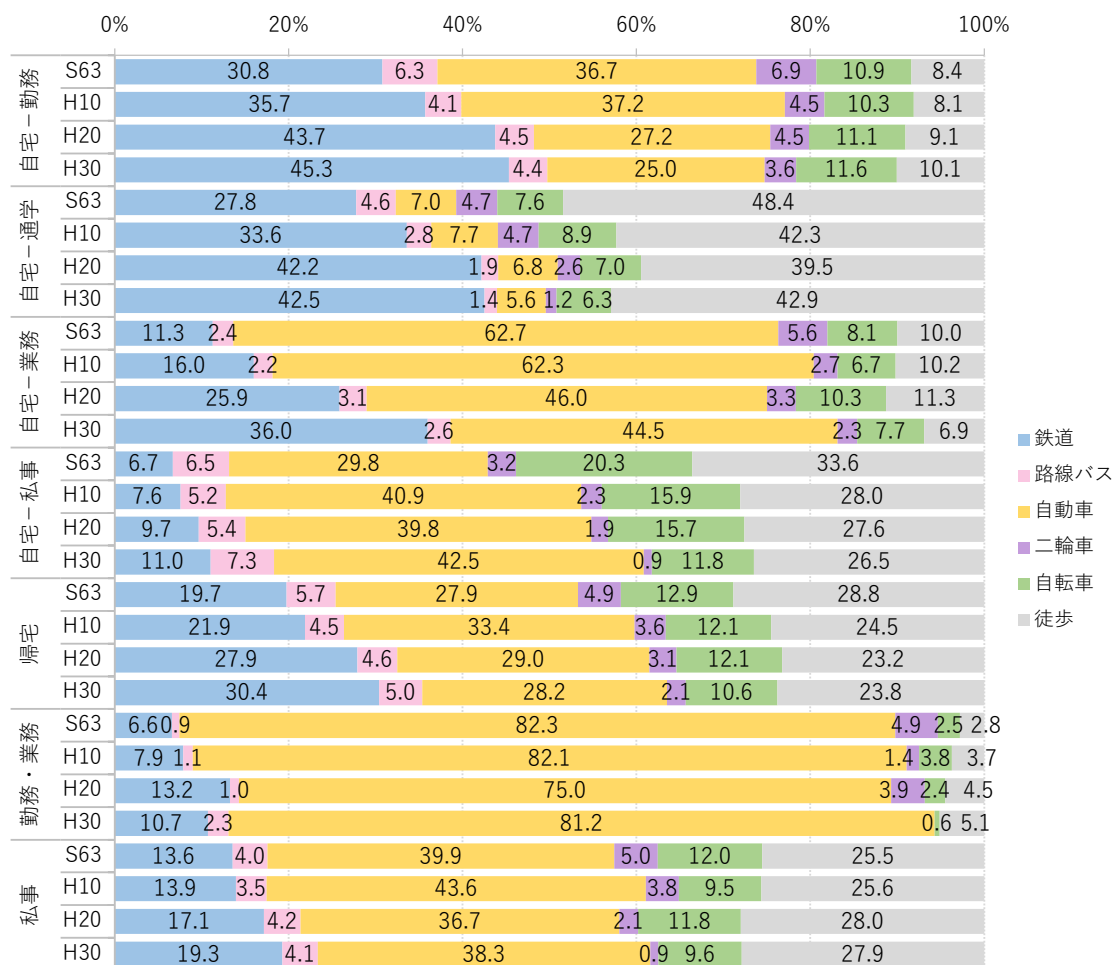


図参-40 地域別代表交通手段分担率

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

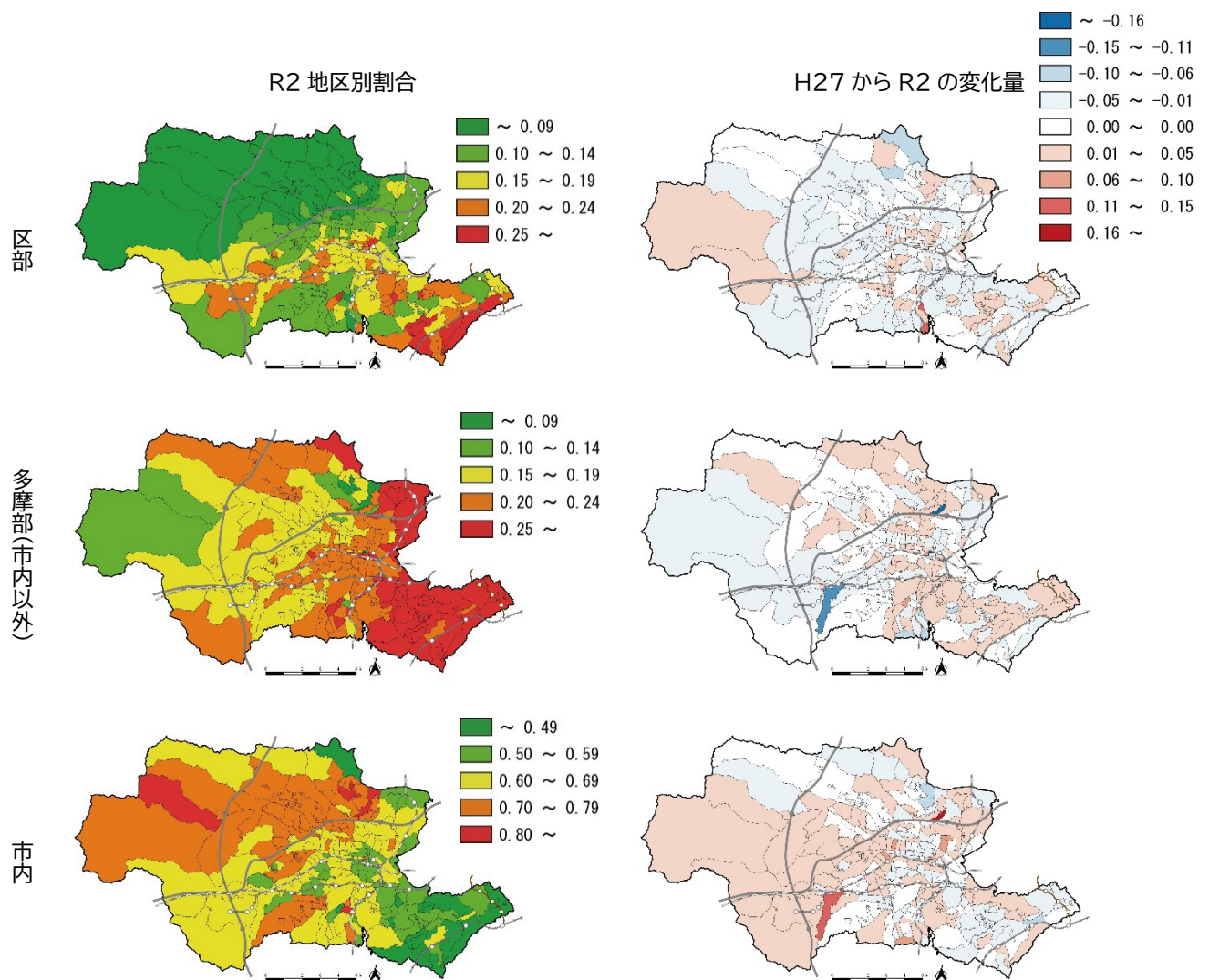
1 つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、そのトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。

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。

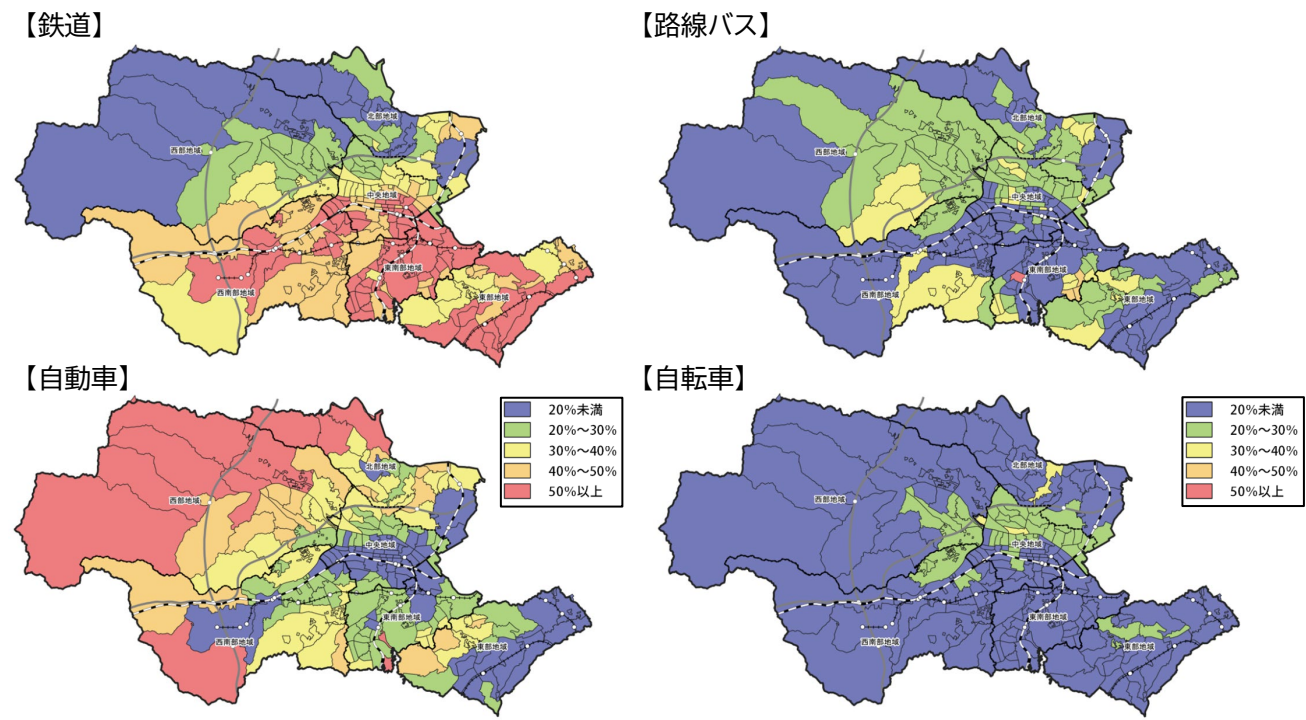


図参-42 地域ごとの通勤・通学先の変化

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。



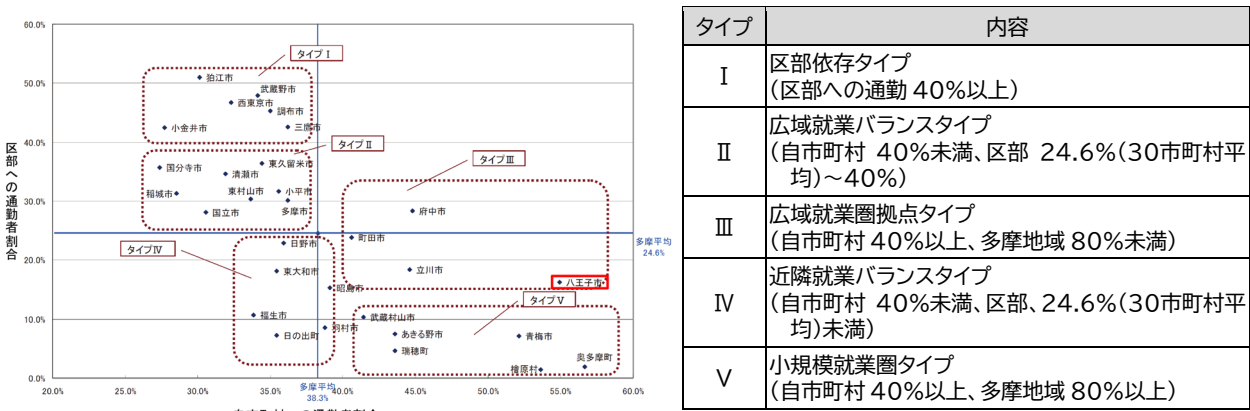
図参-43 通勤通学時の利用交通機関(町丁目別)

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

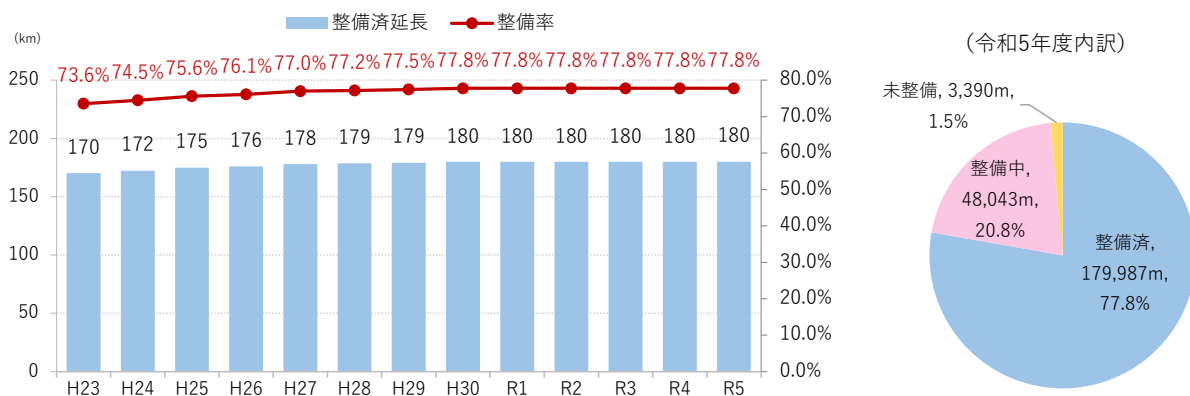
⑤ 交通分野別の動向(自動車交通)

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

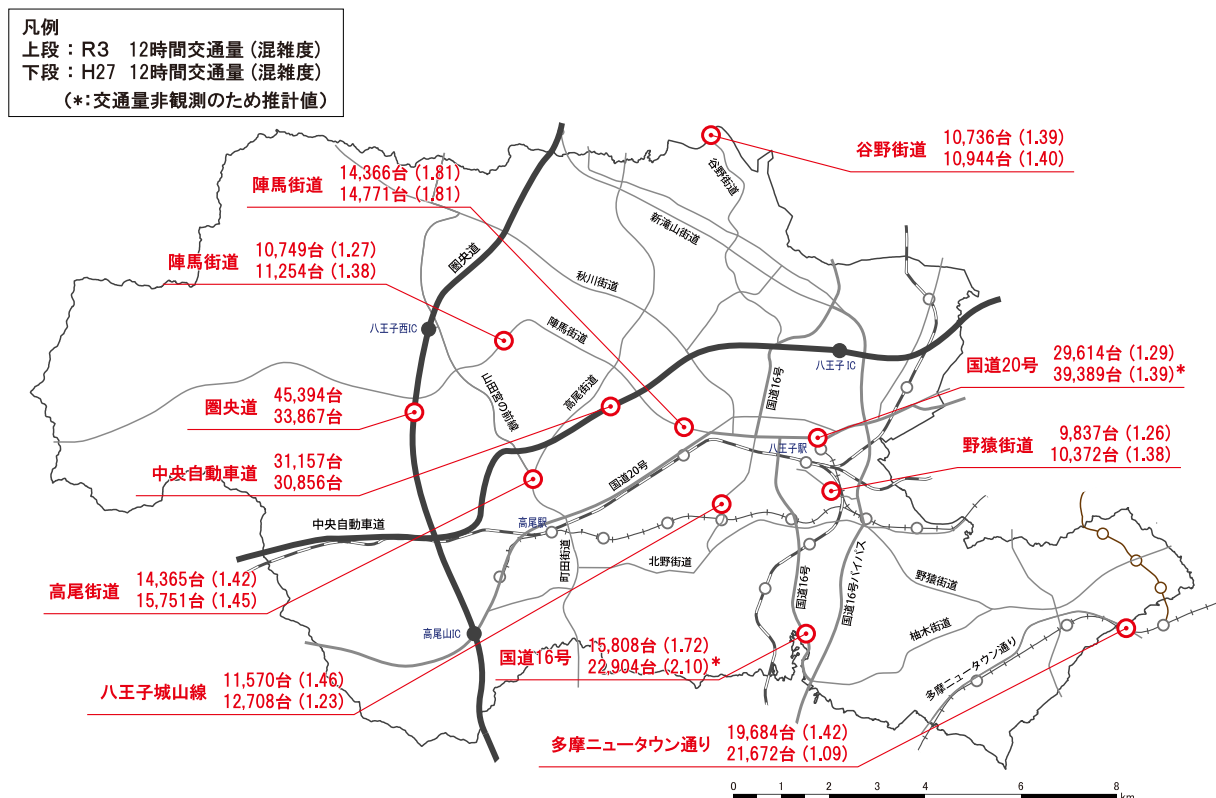
東京都と特別区及び 26 市 2 町で策定した「東京における都市計画道路の在り方に関する基本方針」(令和元年(2019 年)11 月)では、第四次事業化計画において優先整備路線等として選定しなかった路線について検証を行い、計画の存続や変更(計画縮小・廃止)について検討している。

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)

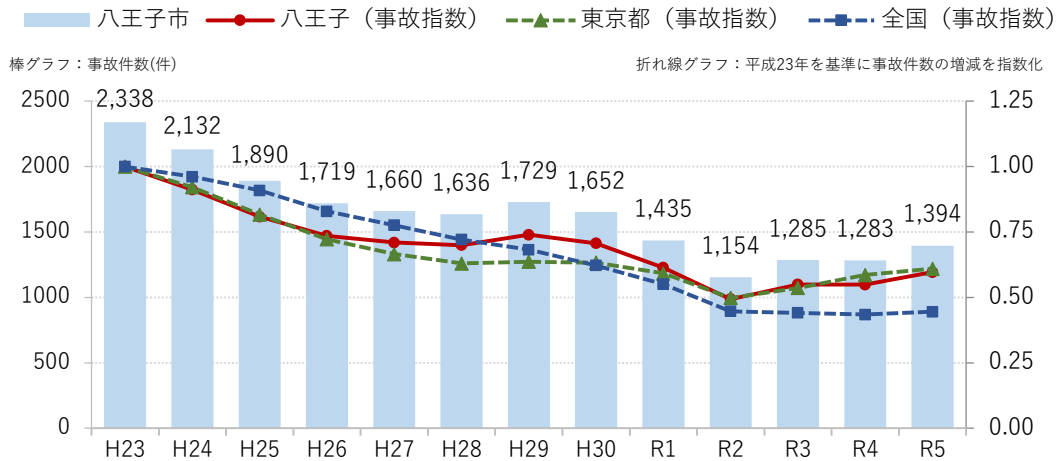
混雑度

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

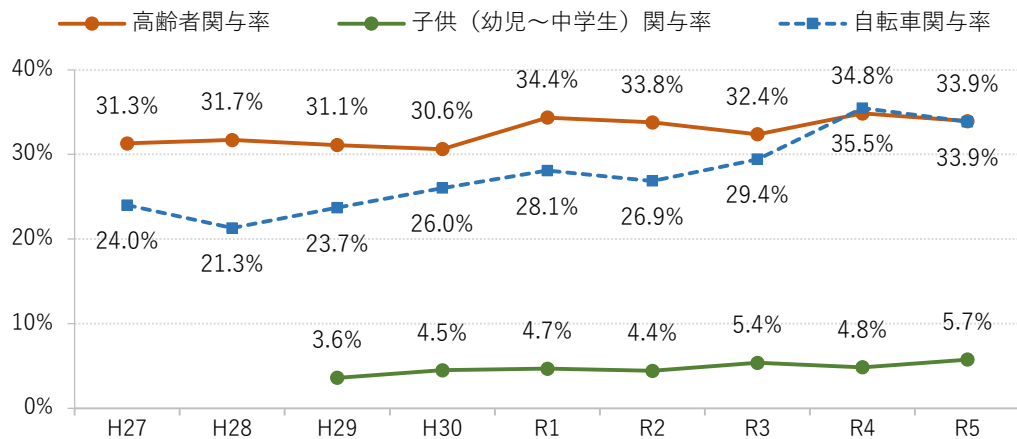
交通事故の状況

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



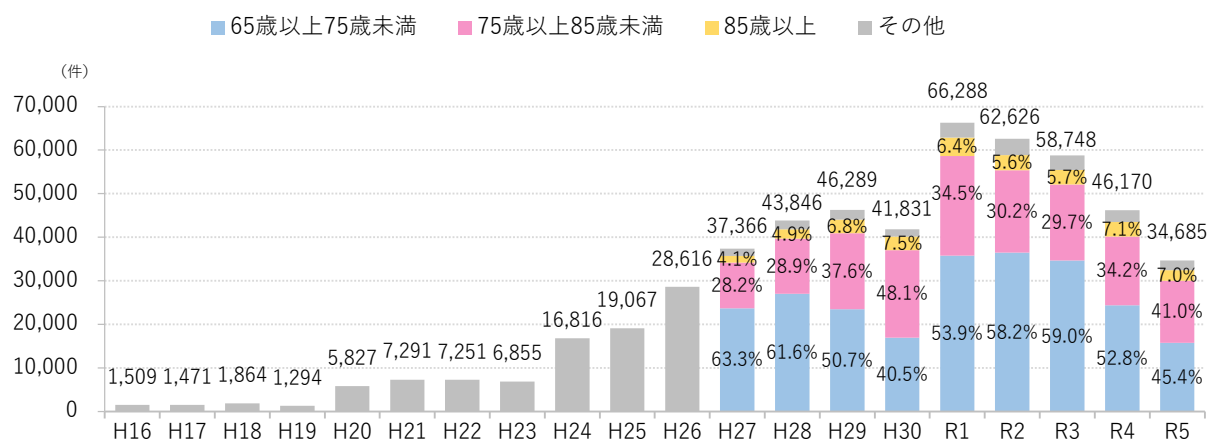
図参-48 本市における各種交通事故関与率の推移

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

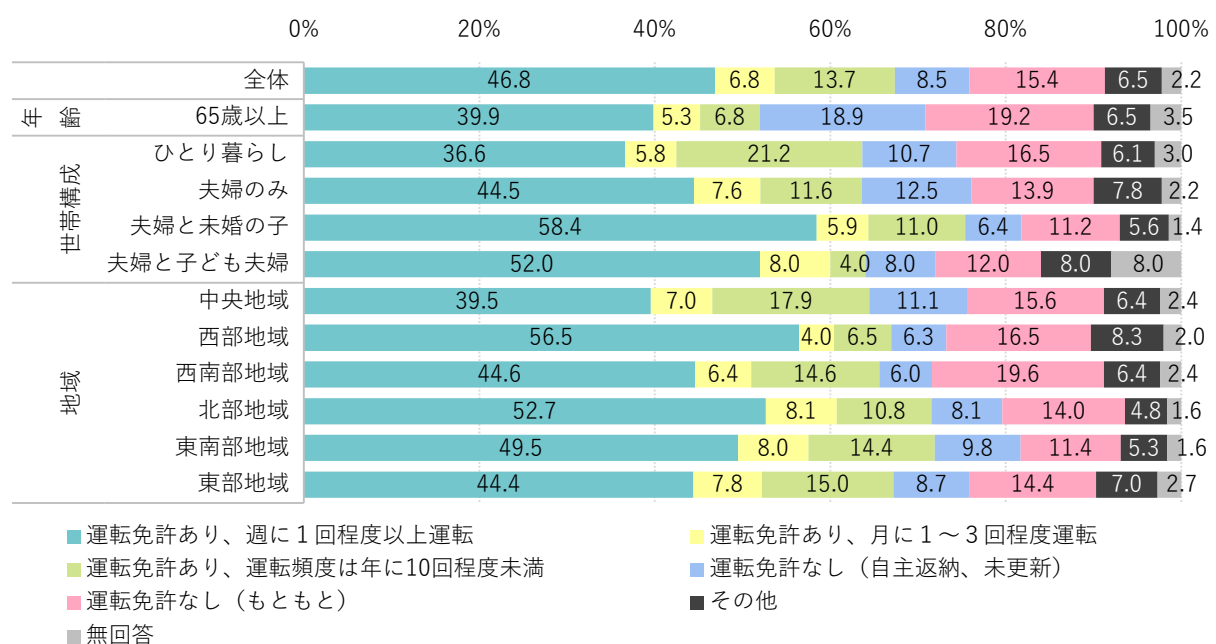
東京都の免許返納数の推移をみると、平成 27 年(2015 年)から令和元年(2019 年)にかけて約 1.8 倍に増加しており、令和 2 年(2020 年)以降は前年の数を下回っています。免許返納数が急増した背景としては、高齢運転者の事故割合の増加や高齢者の免許更新制度の変更などが考えられます。

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



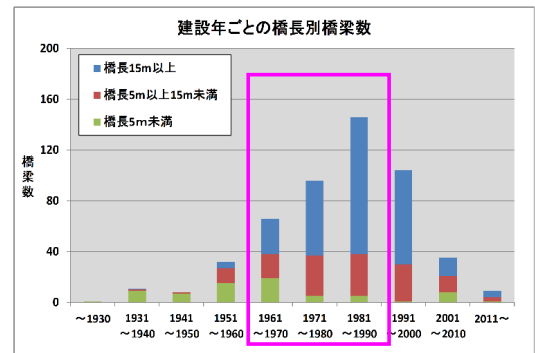
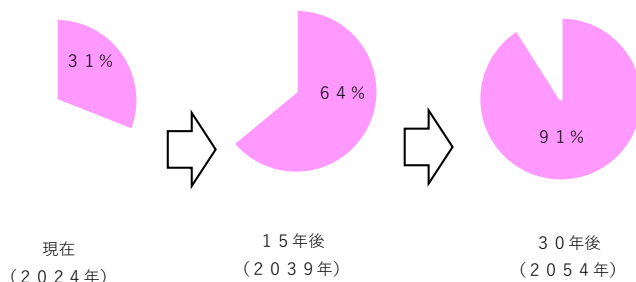
図参-50 運転免許の保有状況

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。

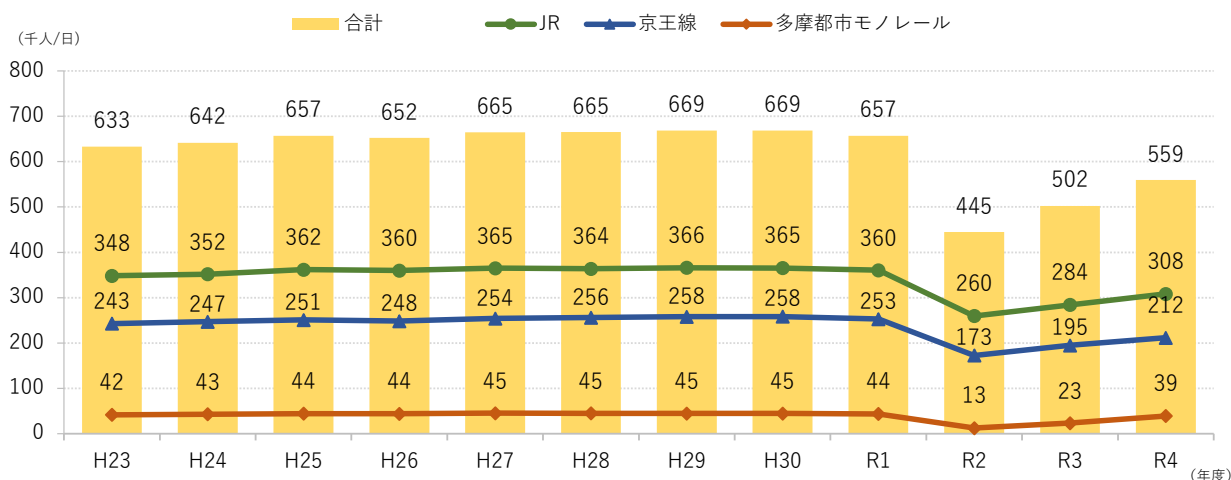
図参-51 市内の橋梁の建設後年数(令和 6 年(2024 年)時)

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

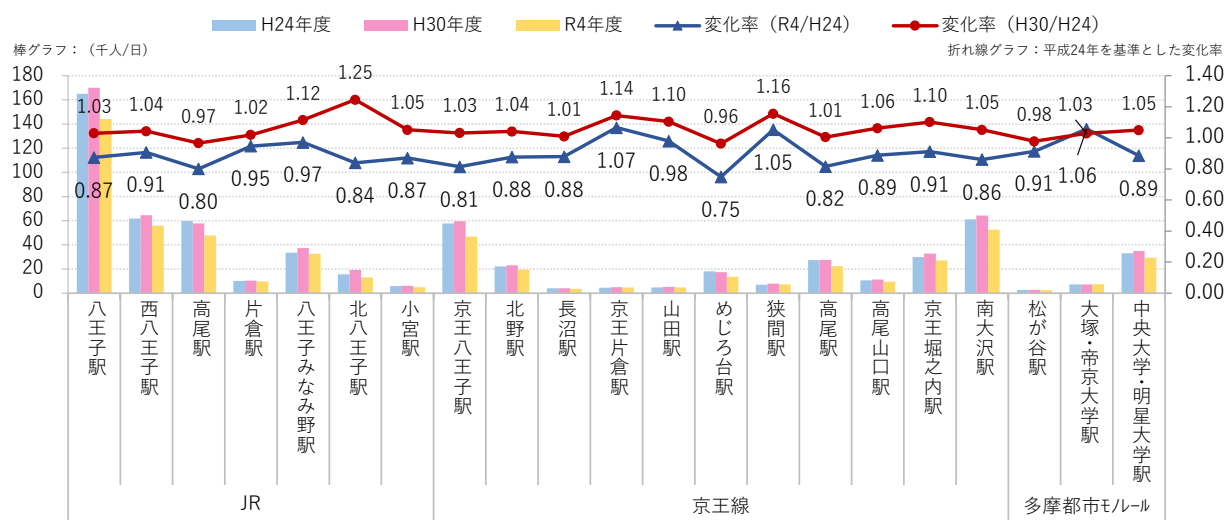
市内の鉄道駅乗降客数は、新型コロナウイルス感染症感染拡大前の令和元年度(2019 年度)までおおむね横ばいに推移していましたが、令和 2 年度(2020 年度)に大幅に減少し、令和 4 年度(2022 年度)は令和元年度(2019 年度)と比べて約 15%減少しています。鉄道駅別にみると、平成 30 年度(2018 年度)まではおおむね増加傾向にありましたが、令和 4 年度(2022 年度)にかけては、めじろ台駅が最も減少率が大きく、次いで高尾駅(JR)、京王八王子駅となっています。



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



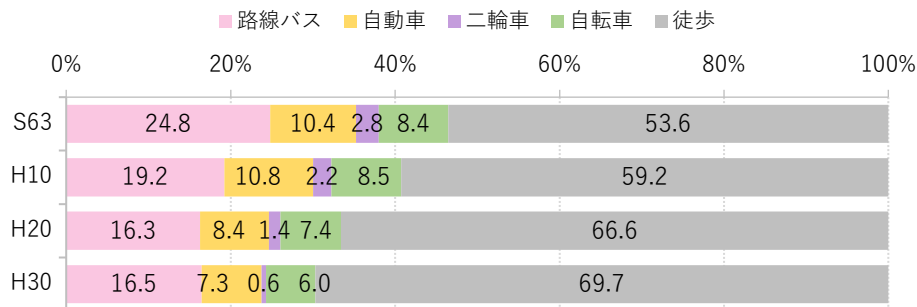
図参-53 駅別利用者数の推移

出典:「統計八王子」

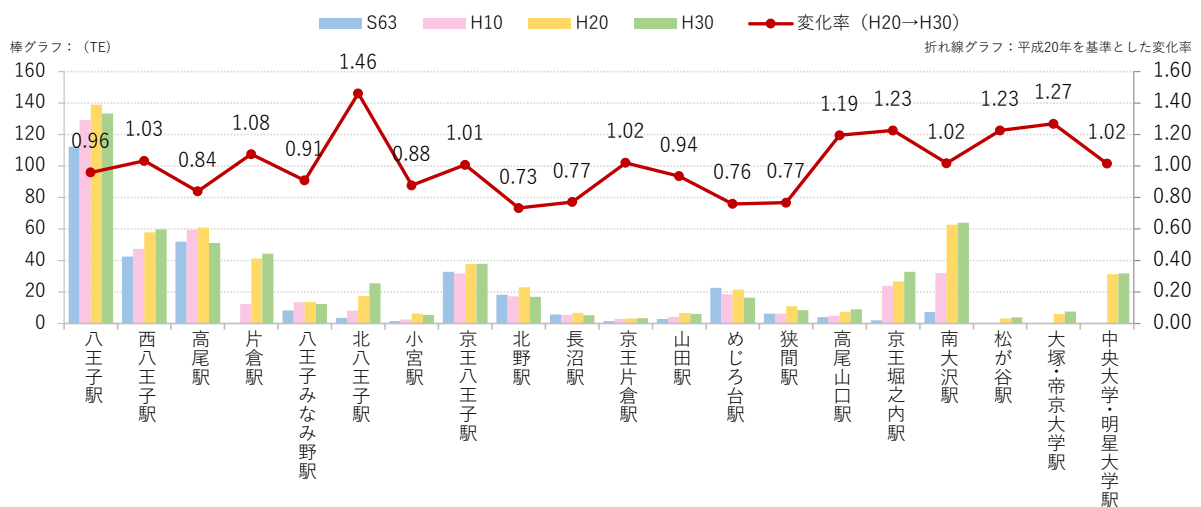
鉄道駅端末交通手段

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



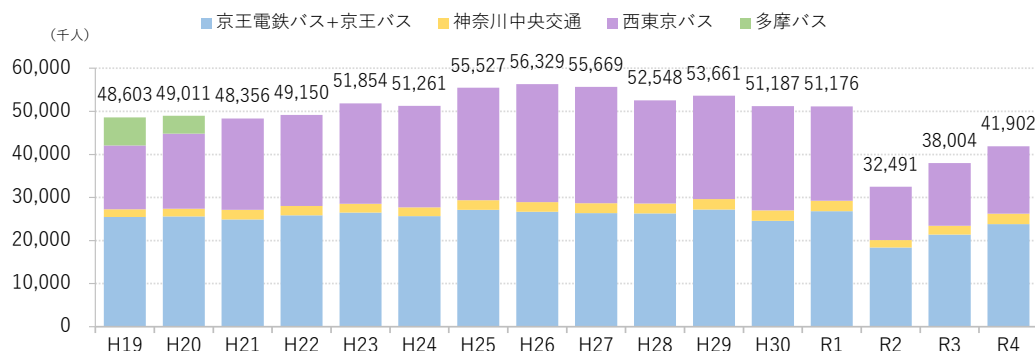
図参-55 駅端末(発着)トリップ数と変化率(H20→H30)

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

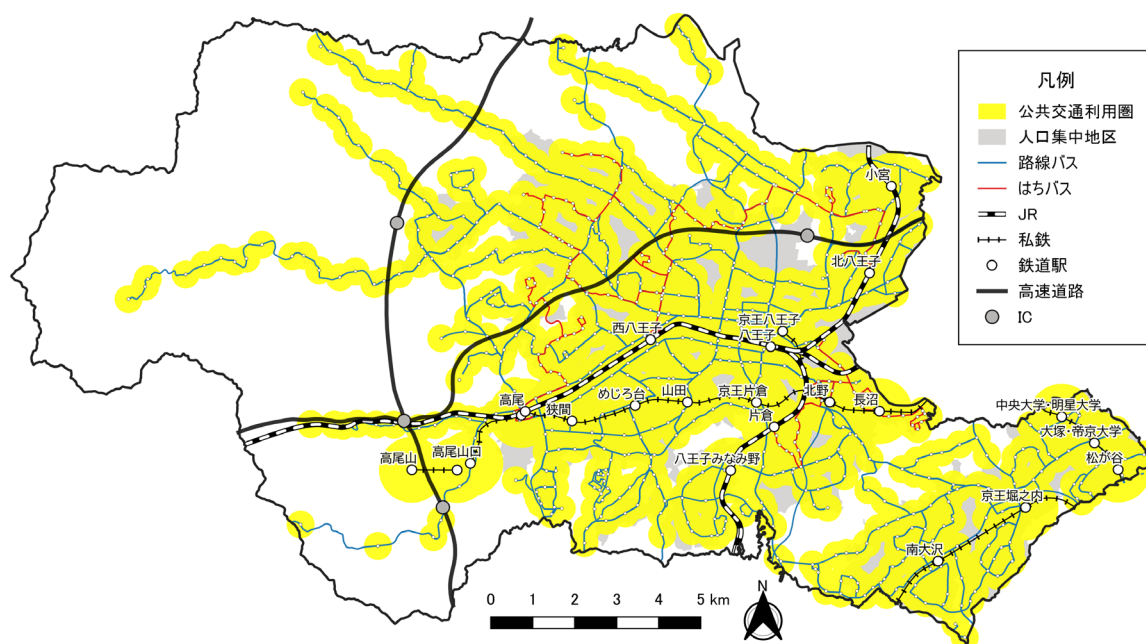
出典:「統計八王子」

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)



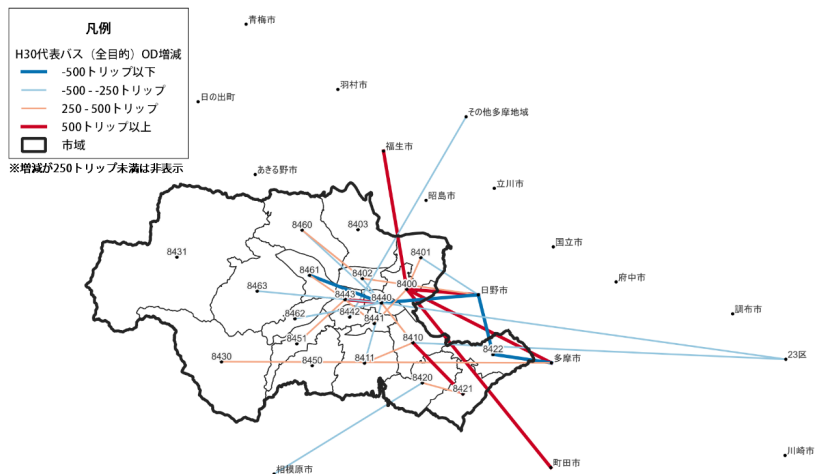
図参-57 本市における公共交通利用圏

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



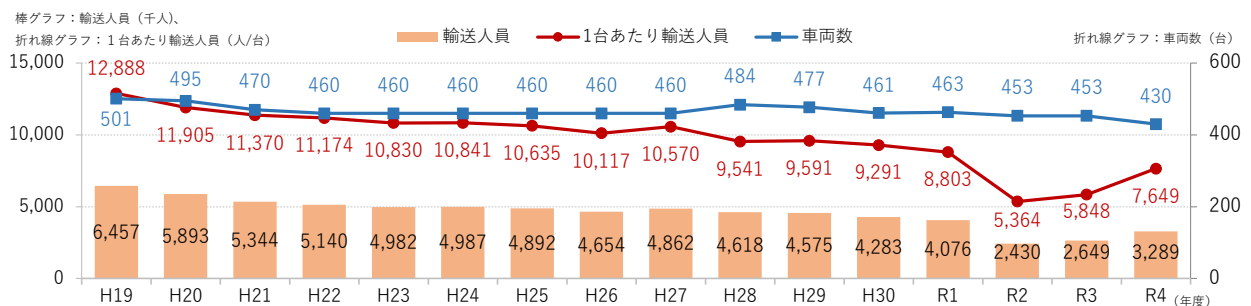
図参-58 路線バス OD 量(H30)



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

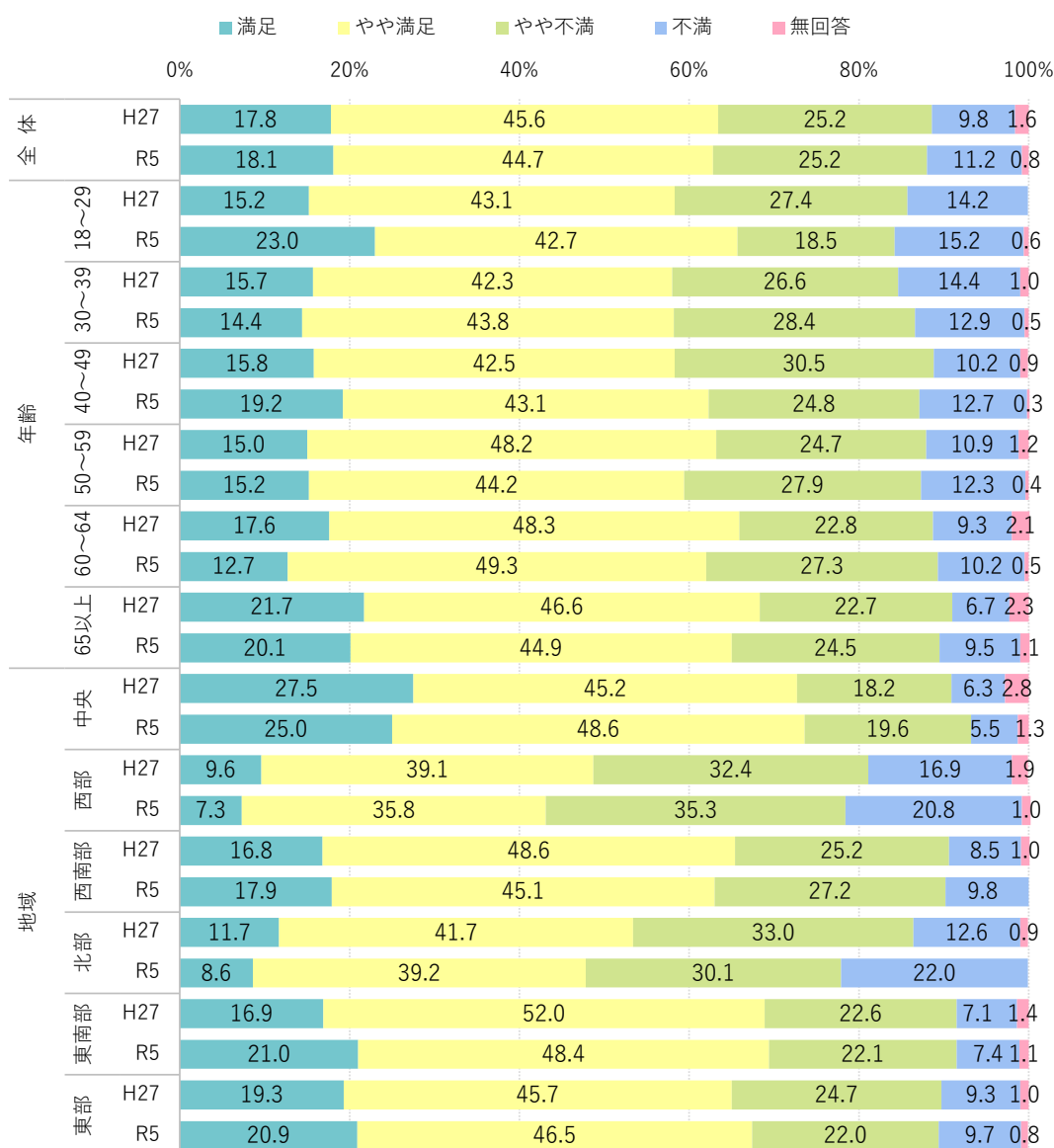
出典:「統計八王子」

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」

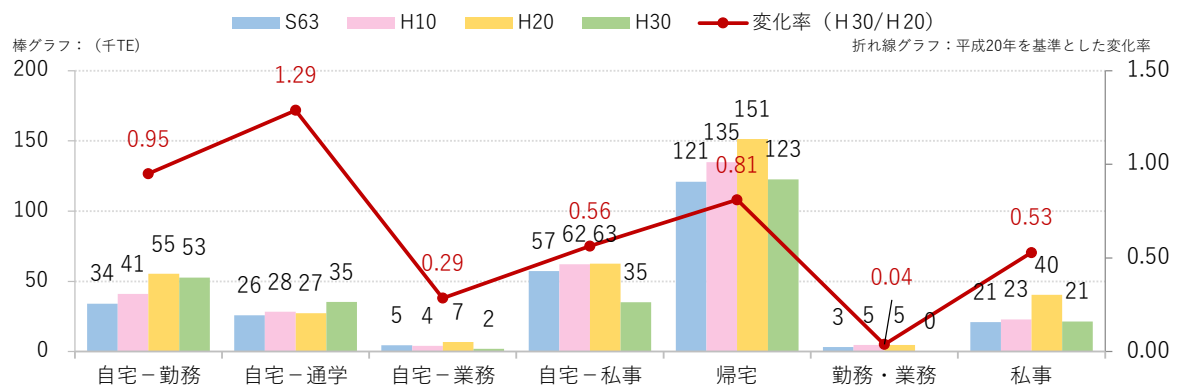
注)H27 当時は調査対象が 20 歳以上であったため、「20~29」の満足度である。

⑦ 交通分野別の動向(自転車交通)

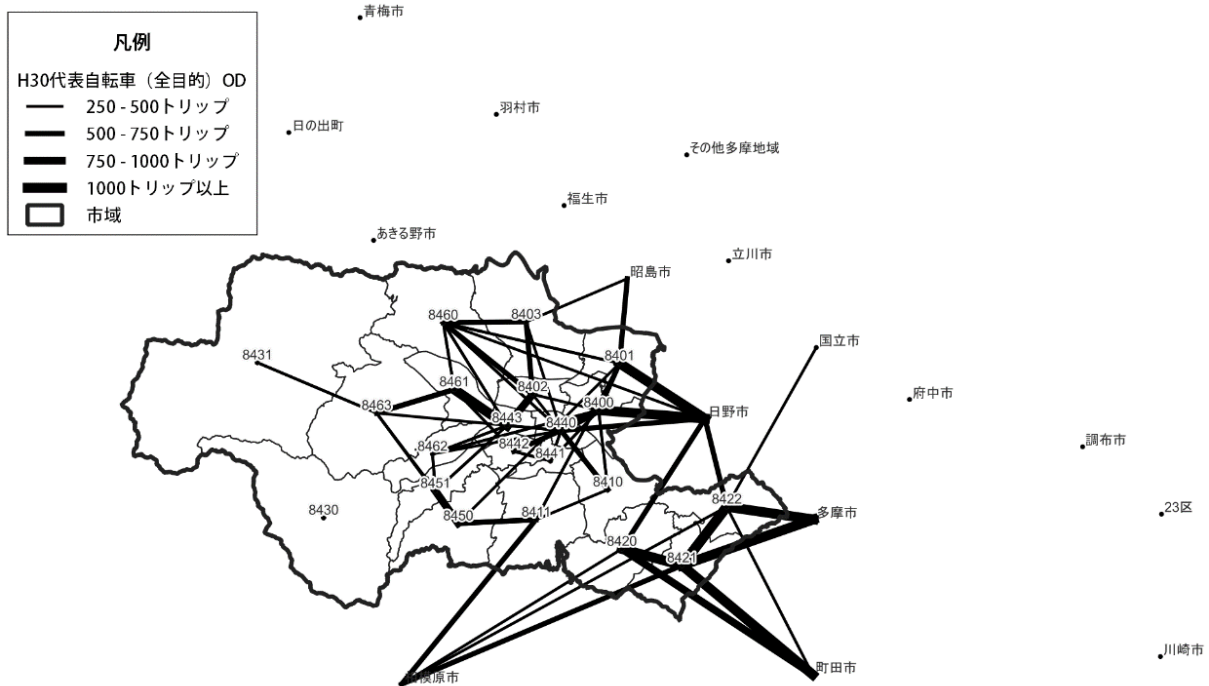
自転車の利用状況

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)

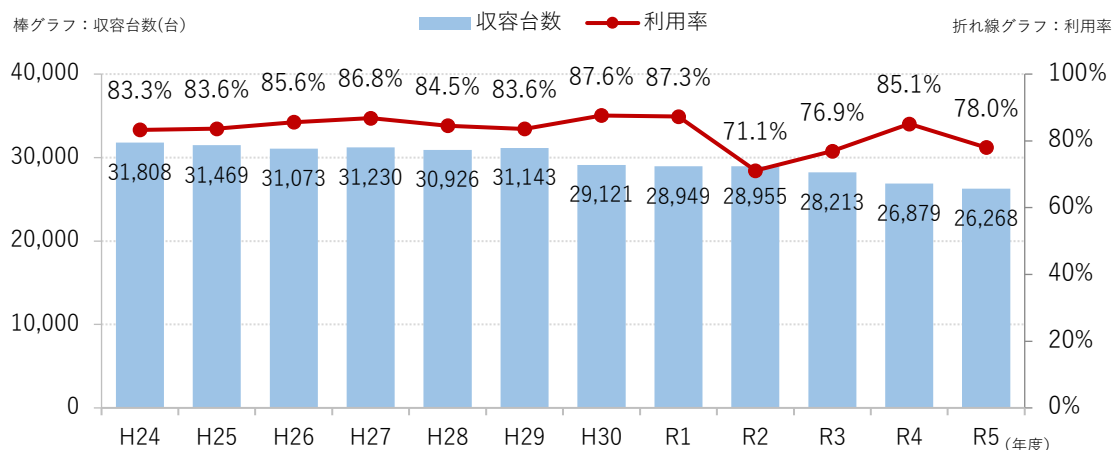


図参-63 自転車OD量(H30)

自転車駐車場の状況

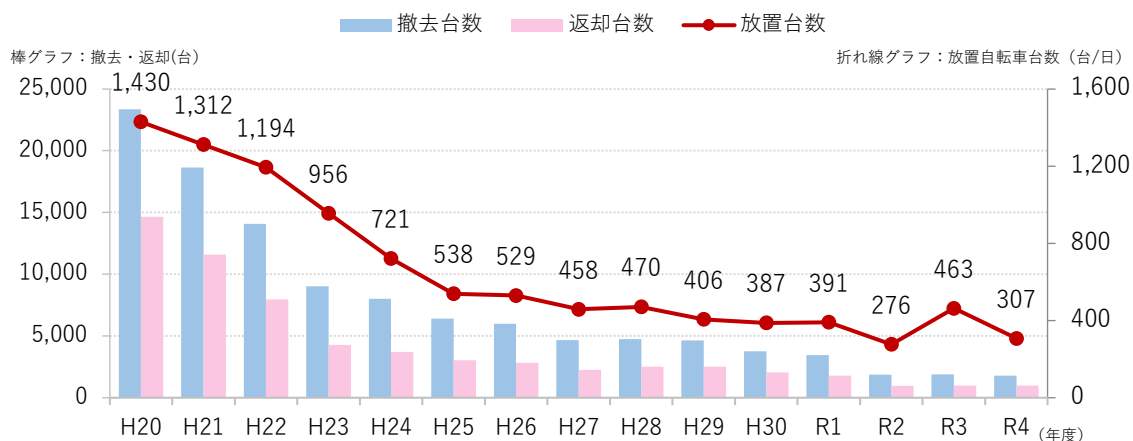
自転車駐車場の収容台数は減少しており、自転車駐車場の利用率は 80% 台で推移していましたが、新型コロナウイルス感染症の影響で令和 2 年度(2020 年度)は大幅に減少し、その後は回復傾向にあります。

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



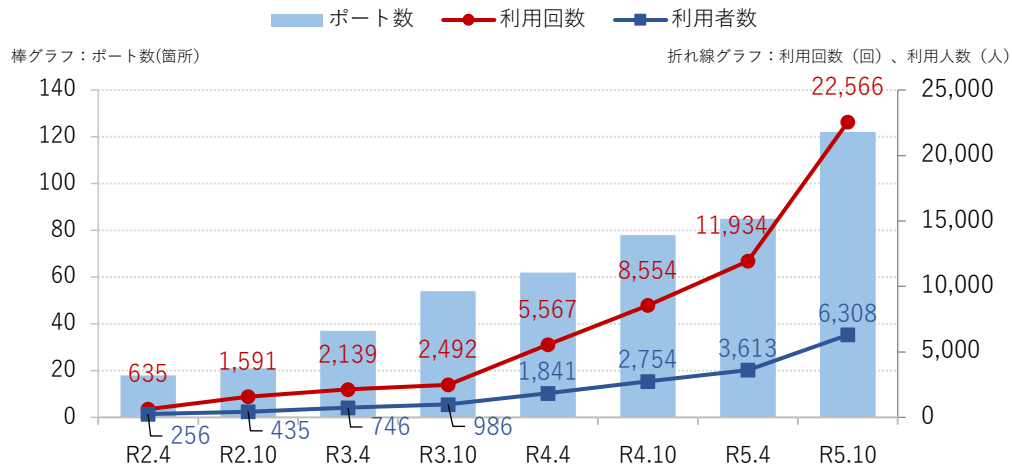
図参-65 放置自転車と撤去・返却台数の推移

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。

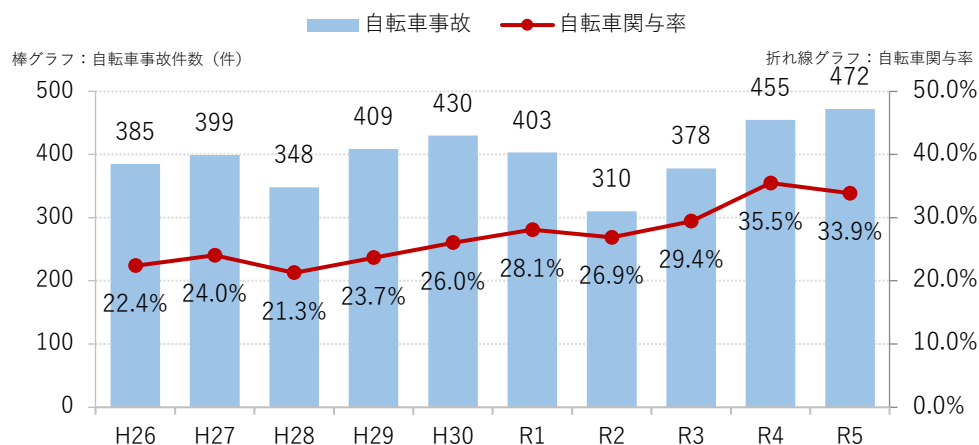


図参-66 シェアサイクルの利用実績の推移

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。



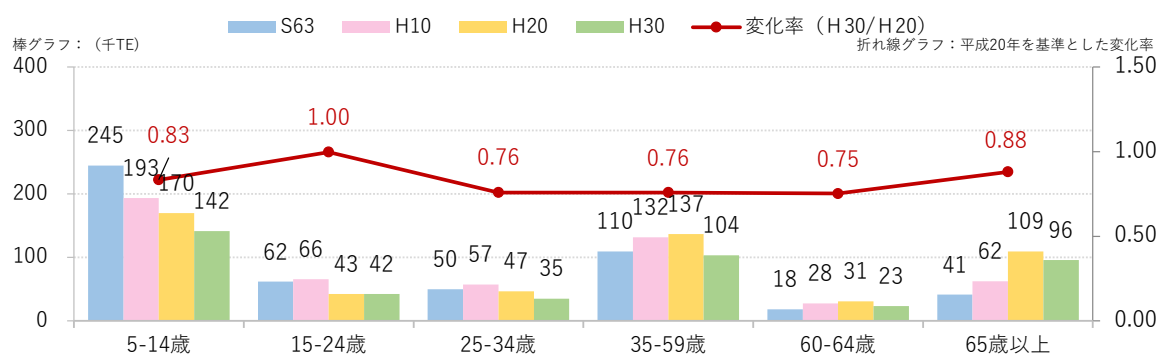
図参-67 自転車事故件数と自転車関与率の推移

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

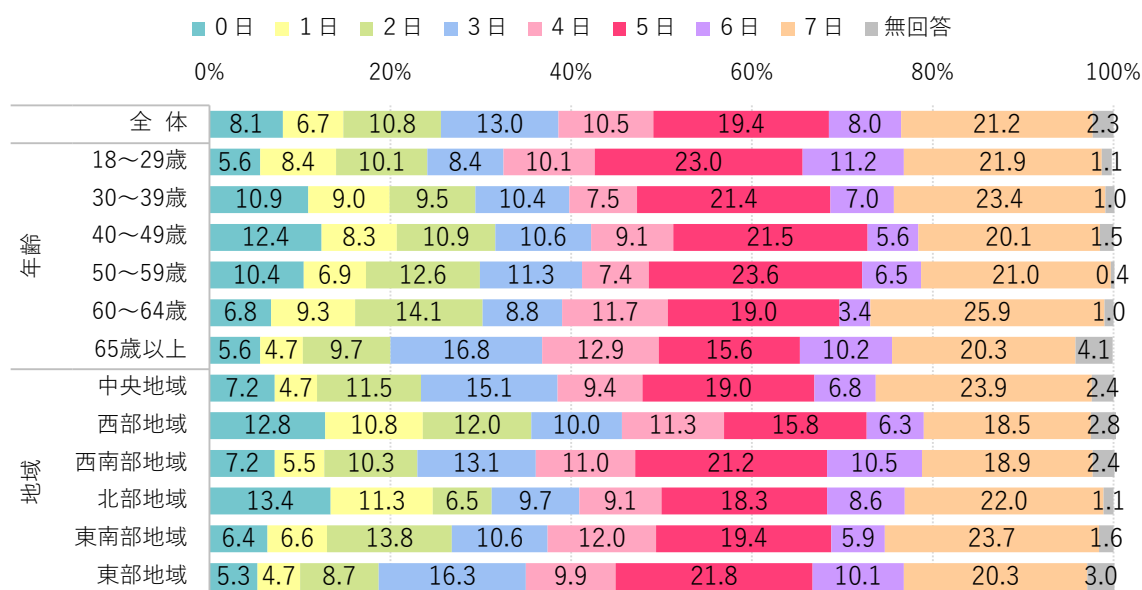
平成 20 年(2008 年)から平成 30 年(2018 年)にかけて、移動全体の発生集中量が減少傾向となっているのと同様に、主な移動手段が徒歩となる移動(代表交通手段が徒歩となる移動)も全ての年齢階層で減少しており、特に 25～34 歳、35～59 歳、60～64 歳の生産年齢人口での減少率が大きくなっています。



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

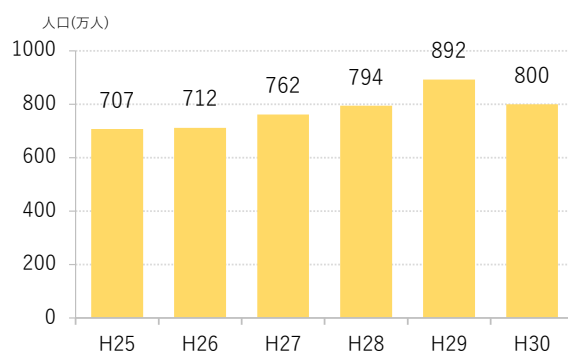
出典:「令和 5 年市政世論調査」

3-3. 関連する分野の状況

① 観光等の動向

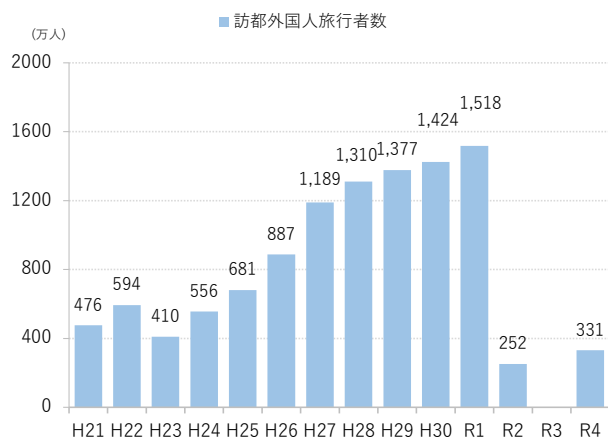
本市は、国内外から多くの観光客が訪れる高尾山をはじめ、豊かな自然や古くより継承されてきた歴史、伝統文化、商業施設など多くの観光資源を有しています。新型コロナウイルス感染症の感染拡大前の観光客数はおおむね増加傾向にあります。

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。



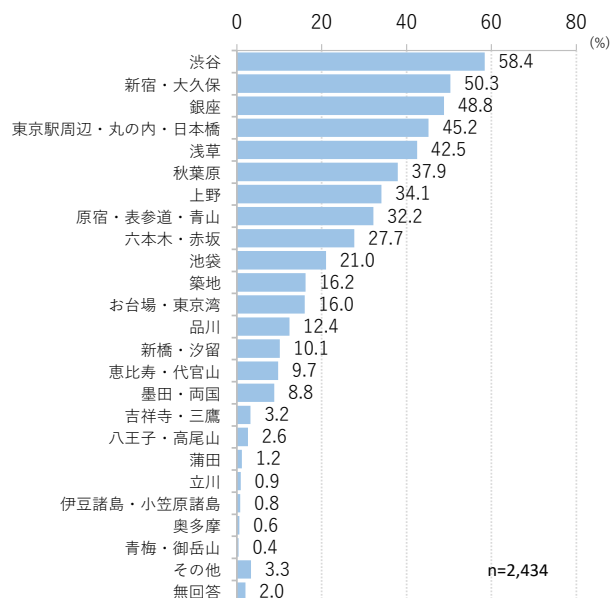
図参-71 市内観光客数

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



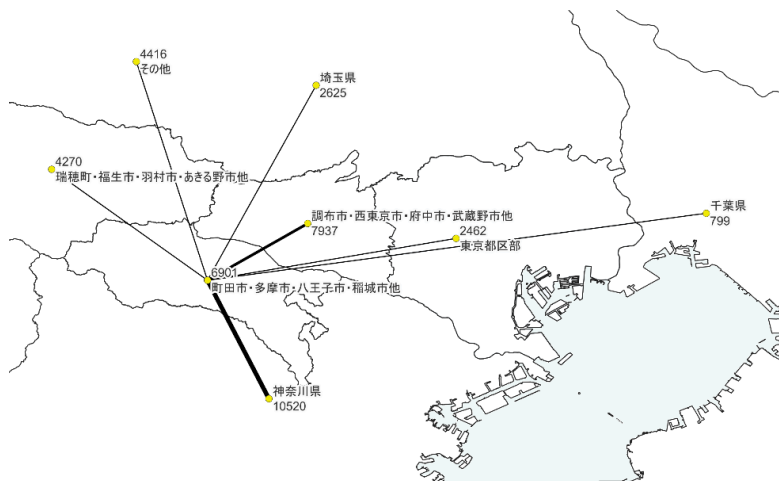
図参-73 訪都外国人が訪問した場所

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

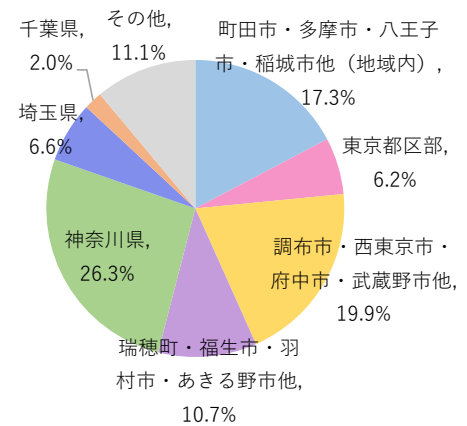
② 物流の状況

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。

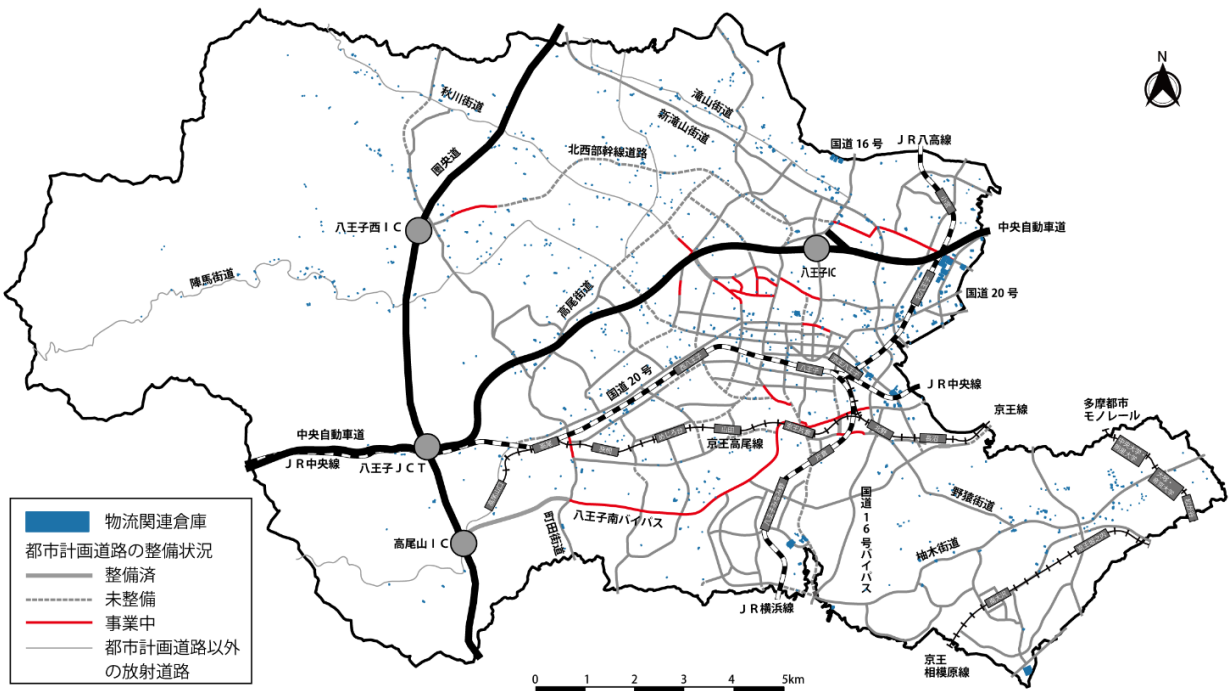


図参-74 地域間物資流動量



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



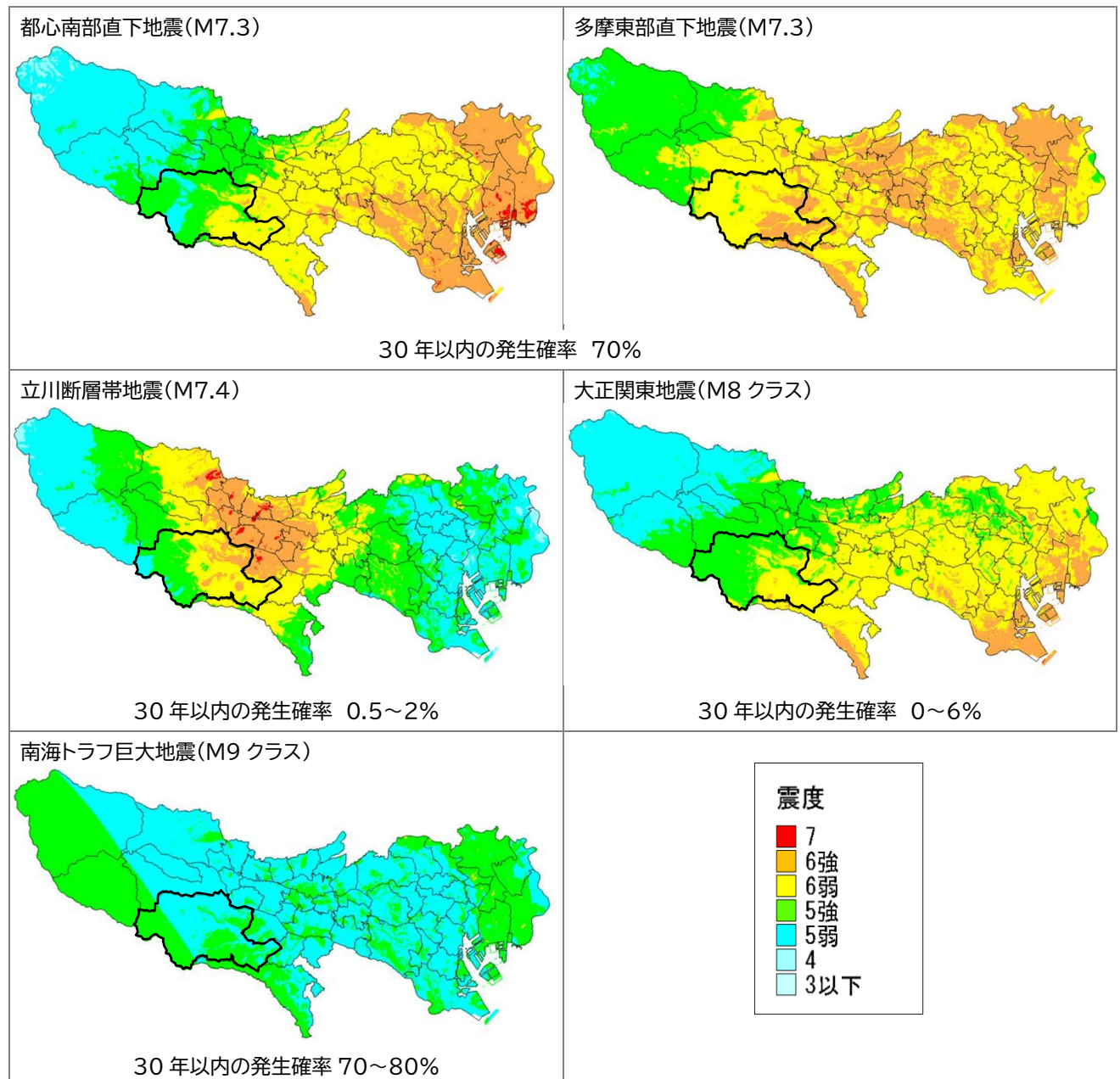
図参-76 都市計画道路の整備状況と倉庫の立地状況

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。



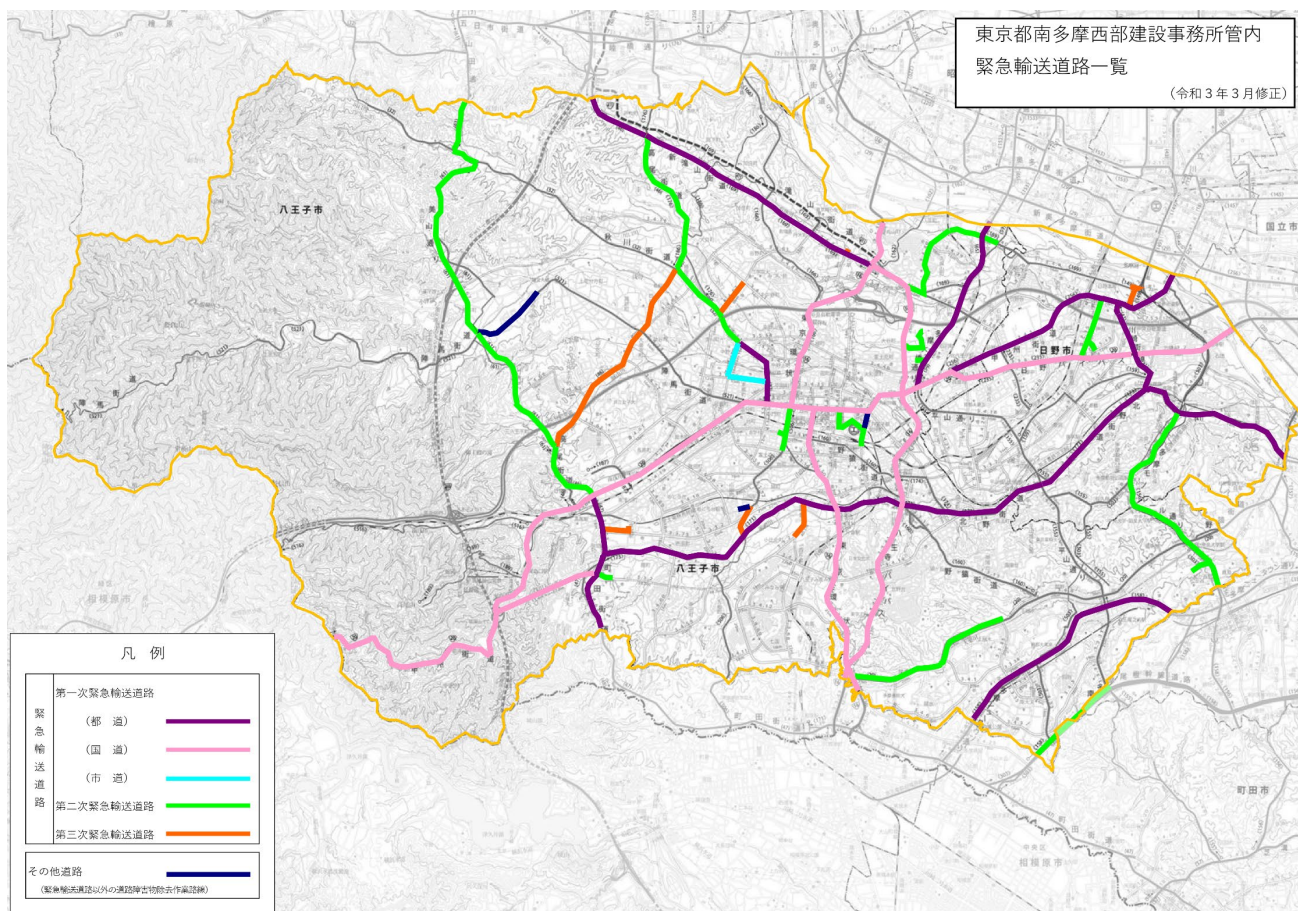
図参-77 想定地震別の震度分布図(令和4年(2022年)5月25日公表)

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)

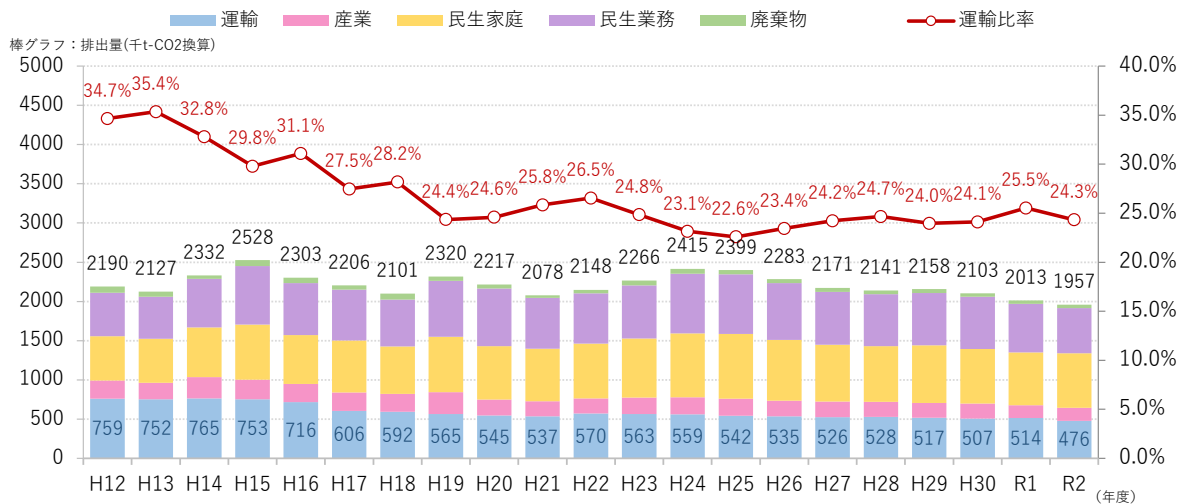
	路 線 名	整備延長(km)	備 考
1	八王子市幹線 1 級 9 号線	2.24	南大通り
2	八王子市幹線 1 級 16 号線	0.35	
3	八王子市幹線 1 級 20 号線	0.55	
4	八王子市幹線 1 級 26 号線	0.17	
5	八王子市幹線 1 級 27 号線	1.12	東放射線アイロード
6	八王子市幹線 1 級 28 号線	0.20	パーク壱番街通り
7	八王子市幹線 1 級 29 号線	0.46	西放射線ユーロード
8	八王子市幹線 1 級 31 号線	0.42	松姫通り
9	八王子 74 号線	0.08	
10	八王子 124 号線	0.16	
11	八王子 155 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。

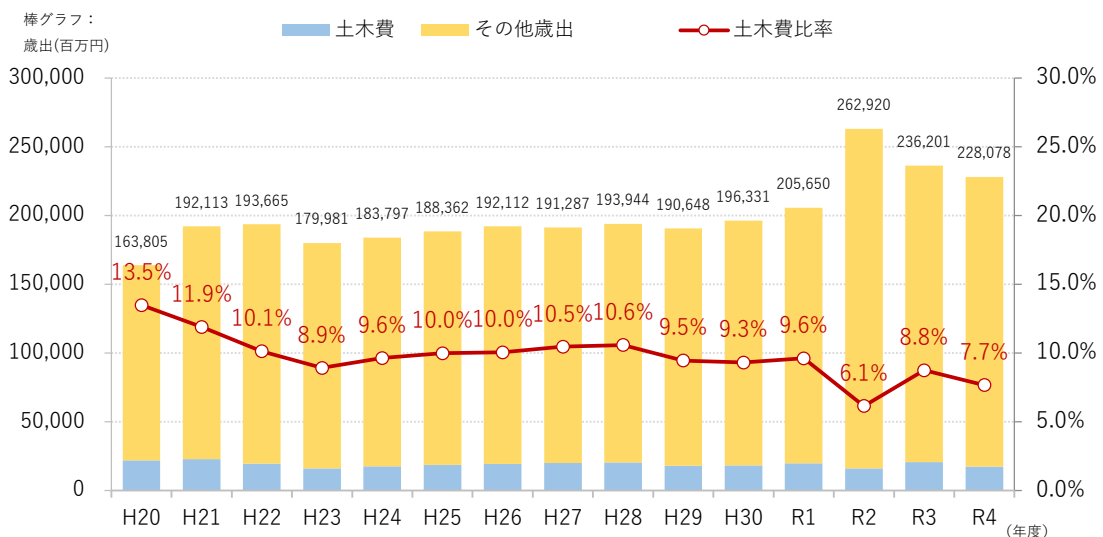


図参-79 市内の部門別 CO2排出量の推移

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。

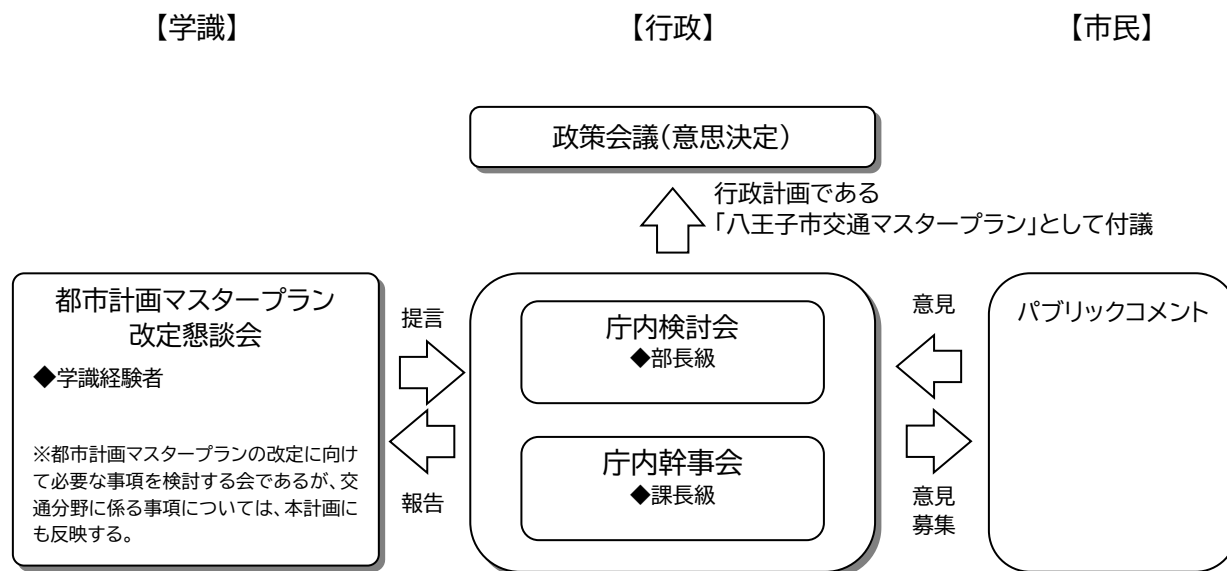


図参-80 財政状況の推移

出典:「決算カード」八王子市

4. 検討体制

4-1. 検討体制



4-2. 都市計画マスタープラン改定懇談会

番号	氏名	所属	専門分野等
1	吉川 徹	東京都立大学院 都市環境科学研究科 建築学域 教授	学識経験者 (都市計画)
2	森本 章倫	早稲田大学 理工学術院 創造理工学部 社会環境工学科 教授	学識経験者 (交通工学)
3	中村 大輔	中央大学 国際経営学部 教授	学識経験者 (経済政策)
4	沼田 真也	東京都立大学 都市環境科学研究科 観光科学域 教授	学識経験者 (都市生態学)
5	村上 正浩	工学院大学 建築学部 まちづくり学科 教授	学識経験者 (都市防災)

4-3. 庁内検討会

番号	役職	所属
1	座長	都市計画部長
2	副座長	総合経営部長
3	委員	都市戦略部長
4	委員	財政部長
5	委員	生活安全部長
6	委員	福祉部長
7	委員	子ども家庭部長
8	委員	産業振興部長
9	委員	環境部長
10	委員	拠点整備部長
11	委員	都市整備担当部長
12	委員	まちなみ整備部長
13	委員	道路交通部長

4-4. 庁内幹事会

番号	役職	所属
1	幹事長	都市計画部交通企画課長
2	副幹事長	総合経営部経営計画課長
3	幹事	都市戦略部都市戦略課長
4	幹事	財政部財政課長
5	幹事	生活安全部防災課長
6	幹事	福祉部福祉政策課長
7	幹事	子ども家庭部子どものしあわせ課長
8	幹事	産業振興部産業振興推進課長
9	幹事	環境部ゼロカーボン推進担当課長
10	幹事	都市計画部土地利用計画課長
11	幹事	拠点整備部市街地活性課長
12	幹事	拠点整備部市街地整備課長
13	幹事	拠点整備部都市整備課長
14	幹事	拠点整備部区画整理課長
15	幹事	まちなみ整備部まちなみ景観課長
16	幹事	道路交通部路政課長
17	幹事	道路交通部計画課長
18	幹事	道路交通部交通事業課長

5. 用語解説

	用語	解説
あ行	IC(Interchange)	自動車専用道路と一般自動車道が立体的に接続する施設。インターチェンジ。
	ICT (Information and Communication Technology)	コンピューターやインターネットに関連する情報通信技術の総称。交通分野では、ドライバーや歩行者の安全性向上や交通渋滞の解消、環境負荷の軽減などへの活用が期待される。
	アクセス	交通分野において、ある地点へ向かうための経路や交通手段。また、交通の利便性のこと。
	アセットマネジメント (Asset Management)	資産管理すること。道路管理においては、橋梁、トンネル、舗装等を道路資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う。
	(道路)アドプト制度	市民等が身近な道路を市と協働して、清掃や植栽帯の刈り込み・除草などを行う制度。美化意識の向上と地域コミュニティの活性化を図ることを目的としている。
	e-コマース	Electric Commerce の略称で電子商取引のこと。簡略的に EC と表記することもある。インターネット上で行われる取引のこと全般を指し、WEB サイト上で物品を販売するオンラインショップや、ソフトウェアなどデジタルコンテンツのオンライン販売、金融商品の売買取引を WEB 上で行うオンライントレード、ネットオークションなどが含まれる。
	ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった語感をもつ。令和元年(2019年)に国土交通省が「まちなかウォーカブル推進プログラム」を提言した。ウォーカブルシティとは、歩行者を中心としたまちづくりのコンセプト、及びその考え方に沿って設計された街のことを指す。
	FCV・EV 車両	動力に電気を使用する電動車の一つ。 FCV:Fuel Cell Vehicle(燃料電池自動車)の略称。燃料電池内で水素と酸素の化学反応によって発電した電気エネルギーで、モーターを回して走る自動車。 EV:Electric Vehicle(電気自動車)の略称。自動車に搭載したバッテリーに充電された電気でモーターを回して走る自動車。
	NPO 法人	「特定非営利活動法人」の略称。まちづくりや環境、福祉などの特定の公益的活動を継続的、自発的に行う、特定非営利活動促進法(NPO 法)に基づき、都道府県から認証された団体。
	OD	交通の出発点(origin)と終点(destination)のこと。
か行	環状道路	都心の中心地域から、市街地へ、さらに周辺都市に向かって放射状に延びた道路をリング状に連絡している道路。環状道路は、放射道路への交通を分散し、都市または都心に目的を有しない交通を迂回させる機能を有している。
	軌道系交通	地下鉄、新交通システム、モノレール、LRT(ライトレールトランジット)など軌道上を運行する交通。
	基本構想・基本計画	基本構想は市政運営の基本的な運営方針であるとともに、あらゆる市民の諸活動のよりどころとなる計画で、基本計画は基本構想に掲げる都市像を実現するための基本的な施策展開と目指す姿を示すものである。本市では令和 5 年(2023 年)3 月に「八王子未来デザイン 2040」を策定している。
	狭あい道路	幅員 4m 未満の道で、一般の用に供されているもの。
	緊急輸送路	地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うため、高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と知事が指定する防災拠点を相互に連絡する道路をいい、第1次～第3次まで設定されている。 ○第1次:応急対策の中枢を担う都本庁舎、立川地域防災センター、重要港湾、空港等を連絡する路線 ○第2次:一次路線と区市町村役場、主要な防災拠点(警察、消防、医療等の初動対応機関)を連絡する路線 ○第3次:その他の防災拠点(広域輸送拠点、備蓄倉庫等)を連絡する路線
	広域幹線道路	高規格幹線道路、一般国道、主要地方道で構成される、広域交通を処理する主要な道路。

	用語	解説
か行	交通政策基本法	平成 25 年(2013 年)に制定された、我が国の交通の基本的な考え方を示した法律。国民等の交通に対する基本的なニーズの充足、交通の機能の確保及び向上、交通による環境への負荷の低減、交通の適切な役割分担及び有機的かつ効率的な連携、連携等による施策の推進、交通の安全の確保等の理念が定められている。
	交通空白地域	路線バスなど公共交通が運行していない地域。本市では鉄道駅からおおむね 700m 以上遠かつバス停留所からおおむね 300m 以上の地域をいう。
	交通空白地域交通事業(地域交通事業)	バス、タクシー等で交通空白地域と近接の鉄道駅または路線バスの乗り継ぎ拠点等を結ぶ交通機関を運行する事業。
	交通結節点	交通動線が集中する箇所のこと。鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、自動車から他の交通機関に乗り換えるための停・駐車施設、駅前広場などがある。
	交通公園	都市公園法に基づく都市公園の一種で、児童への交通知識や交通道徳の体得を目的とした公園。本市には、東浅川交通公園と清川交通遊園がある。
	交通需要マネジメント(TDM:Transportation Demand Management)	自動車の利用者の交通行動の変更を促すことにより、都市または地域レベルの道路混雑を緩和する手法のこと。相乗り等による車の有効的利用や、経路の変更、交通手段の変更、時差通勤などにより、自動車への依存度を下げる等の手法として使われる。
	高齢化率	65 歳以上の人口が総人口に占める割合。高齢化率 7%以上を「高齢化社会」、14%以上を「高齢社会」、21%以上を「超高齢社会」という。
	国勢調査	我が国に常住するすべての人を対象として 5 年ごとに行われる大規模な統計調査。その結果は議員定数や選挙区の決定、地方交付税交付金の算定をはじめ、国及び地方公共団体の各種行財政施策の基礎資料として利用される。
さ行	サイクル・アンド・バスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺などに自転車駐車を整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステム。都心部への交通手段としてバスが選択利用されることによる都心部の交通混雑緩和、自転車事故防止などを目的とする。
	サイクルツーリズム	自転車を活用した観光。訪れた地域を自転車で回ること、ツーリング、グルメ、名所旧跡めぐりから聖地巡礼など、多種多様な旅の目的に対応できる。国では、観光立国としてサイクルツーリズムを積極的に推進している。平成 28 年(2016 年)の「自転車活用推進法」成立を機に、国土交通省も「自転車を活用した観光地域づくり」は有望な「体験型観光」であるとして、各自治体や施設への積極的なサポートをしている。
	サインラック	可動式の自転車専用の駐輪器具。各商店の営業時間に限り、自転車で来店された方が無料で短時間利用でき、JR 八王子駅北口西放射線ユーロードに設置されている。
	シームレス(化)	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	シェアサイクル	一定のエリア内に配置された自転車の貸出・返却拠点(シェアサイクルポート)において、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段。借りた場所に返却しなければならないレンタサイクルとは異なり、借りた場所と異なる任意のシェアサイクルポートに返却することができることが特徴。
	市政世論調査	市民の皆さんの生活環境への意識、市の施策に対する評価及び市政への意見・要望を把握し、本市のまちづくりに有効に活用するため毎年行っている調査。本調査を通じて、市民の市政への参加を図り、市民と行政との協働によるまちづくりを推進している。
	自転車駐輪帯	一定時間までは無料で利用できる、主に歩道上に設置している自転車駐車施設。JR 八王子駅北口周辺や南大沢駅北側の歩道上に設置されている。
	自転車等放置禁止区域	条例に基づき指定された、駅周辺の自転車の放置を禁止している区域。自転車等が道路または歩道上に置かれることにより街の景観や通行機能に支障が生じるため、放置禁止区域に放置された自転車・原動機付自転車は、その日のうちに撤去し、一定期間保管している。

用語		解説
さ行	自転車ナビマーク (法定外表示)	自転車が通行すべき部分及び進行すべき方向を明示する表示。この表示は法令に定めがなく、この表示自体には新たな交通方法を指定する強制力はないため、通行方法については法定または道路標識等の交通規制に従うこととなる。
	首都圏三環状道路	首都高速中央環状線、東京外かく環状道路(外環)、首都圏中央連絡自動車道(圏央道)の3環状道路。
	主要幹線道路	主として地方生活圏及び主要な都市圏域の骨格を構成するとともに、地方生活圏相互を連絡する道路。地方部では、高速自動車国道、主要な一般国道及び一部の主要地方道が対応し、都市部では都市高速道路、一般国道及び主要地方道が対応する。
	新交通システム	広義には「既存の輸送手段のパターンにあてはまらない、種々の交通手段の総称」と定義され、動く歩道、モノレール、リニアモーターカーなどがこれに含まれる。狭義には中量(バス以上鉄道未満)程度の輸送力を有する交通システムを示す。
	ストックマネジメント	施設の機能診断に基づく機能保全対策の実施を通じて、既存施設の有効活用や長寿命化を図り、LCC(ライフサイクルコスト)を低減するための技術体系及び管理手法。
	スマート IC (スマートインターチェンジ)	高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア、バスストップから乗り降りができるように設置されるインターチェンジであり、通行可能な車両を、ETC(電子料金収受システム)を搭載した車両に限定しているインターチェンジ。
	セットバック	狭あい道路の解消等を目的として、家屋の新築や増築の際に、道路境界線などより後退して建てなければならないこと。
	ゼロカーボン	企業や家庭が排出する二酸化炭素をはじめとする温室効果ガス(カーボン)の「排出量」から、植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、排出量の合計を実質的にゼロにすることを意味する。カーボンニュートラル、ネットゼロと同義であり、海外ではネットゼロと呼ばれることが多い。
	ゾーン 30	生活道路における、歩行者等の安全な交通の確保を目的として設定した区域(ゾーン)。ゾーン内は時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内の速度抑制や、抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。
た行	第四次事業化計画 (優先整備路線)	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」(平成 28 年(2016 年)3 月)で、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 年間で優先的に整備すべき路線として選定したもの。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。
	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。
	高尾 599 ミュージアム	高尾山麓に建設され、高尾山の自然や歴史についての資料の展示や、高尾山来訪者の交流・休憩のための施設。本市では本施設を核に、地元や観光関係者と連動し、高尾山の魅力を国内外に発信するとともに、さらなる集客を目指している。
	地域包括ケアシステム	団塊の世代が75歳以上となる令和 7 年(2025 年)をめどに、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援を一体的に提供する仕組み。
	中核市	日本の地方公共団体のうち、法定人口が 20 万人以上であることを指定要件とし、政令指定都市に次ぐ都市として政令により指定を受けた市。
	通過交通	ある地域をただ通過するだけで、直接その地域に用がない交通。
	東京都福祉のまちづくり条例	ユニバーサルデザインを基本理念とし、高齢者や障害者を含めたすべての人が安全、安心、快適に暮らし、訪れることができるまちづくりの実現を目指し、東京都が平成7年(1995 年)3月に制定した条例。令和 5 年(2023 年)に改正された。
	都市計画道路	都市基盤のひとつとして都市計画法に基づき都市計画決定された都市施設。
	トリップ(T)	移動単位。人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動することを1トリップという。

用語		解説
た行	トリップエンド(TE)	1 目的あたりの移動を「トリップ」と言うのに対し、1 トリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドという。
な行	ネットワーク	人や組織、道路などの、ある広がりをもったつながりのこと。
	ノンステップバス	床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。車内段差を僅少にした設計により、乗降時、走行時とも安全性の高い車両となっている。
は行	パーソントリップ(PT)調査	調査対象地域内における「人の動き」を把握することを目的として、どのような属性の人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で、移動したかなどを調べたもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。東京都市圏では、東京都市圏交通計画協議会が調査を行っている。
	ハイパーレスキュー隊	東京消防庁に設置された消防救助機動部隊の通称。阪神・淡路大震災を教訓に、大規模災害等に対応するため、特別な技能・能力を有する隊員や装備で編成されている。
	バイパス(道路)	市街地における交通混雑解消のため主要幹線道路の代替ルートとして建設された道路。
	バス専用レーン	道路交通法に基づき、区間、時間を限ってバス専用として指定された車線。道路標識などにより、専ら路線バス等の通行を指定された車両通行帯のこと。
	バスターミナル	交通の円滑化と輸送効率、乗り換え効率の向上等を目的として、バスの発着場、乗り換え場所を集約した施設。
	バスバイ	バス停におけるバスの停車による交通渋滞を防止するため、本線車道から分離して設置されたバス停留施設。
	バスロケーションマップ	バス停で待っている乗客にバスの位置、発着予定時刻を表示するシステムのこと。同時に運行状況を把握して、運行の乱れがあるバスに適切な指示を出し、運行管理を行うことができる。
	八王子市交通バリアフリー基本構想	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)に基づき策定された本市の交通バリアフリーに関する基本構想。 本市では、JR 八王子駅、京王八王子駅(バスターミナル含む)両駅の周辺を重点整備地区と位置づけ、バリアフリー化を進めた。
	はちバス(地域循環バス)	市内の交通空白地域が連担する地域において、主に高齢者や障害のある方などの外出を支援する八王子市の地域循環バス。平成 15 年(2003 年)3 月に北西部コース、平成 16 年(2004 年)3 月に東部コース、平成 23 年(2011 年)1 月に西南部コースの運行を開始した。また、平成 30 年(2018 年)12 月から北西部コースを北部コースと西部コースの 2 路線に分けて運行している。
	発生集中量	ある地域内に出発地または、到着地を持つ人の移動の合計で「トリップエンド」を集計したもの。
	バリアフリー	高齢者や障害者が社会生活をしていく上での、物理的、精神的な障壁(バリア)を取り除こうとするデザインや取り組み。
	PDCA サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan(計画)→ Do(実行)→ Check(評価)→ Action(見直し)の 4 段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。
	PTPS (Public Transportation Priority System)	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムが連動した新たな公共車両優先システム。バス優先信号制御や、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行い、バスの定時性と利便性等を高めることができる。
	ピクトグラム	情報をわかりやすく直感的につたえる絵文字。また、絵を使った図表。
	福祉タクシー	一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。

用語		解説
は行	福祉有償運送	福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO法人、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。
	ペDESTリアンデッキ	駅前広場などに設置される歩行者のための高架構造物(人工地盤)。歩行者と自動車の動線を立体的に分離することにより、歩行者の安全と自動車交通の効率化を図るものである。
	放射状道路	都心の中心地域から、市街地へ、さらに周辺都市に向かって放射状に延びた道路。都心と周辺都市を結び、都市間交通のための幹線道路としての役割をもつ。
	ポテンシャル	潜在能力、潜在的な発展可能性のこと。都市づくりにおいては、地域のポテンシャルを活かすことが求められる。
	ボトルネック	物事を処理する上で妨げとなる場所のこと。交通分野では、車線数が減少する場所や交差点、橋梁、鉄道など、交通渋滞を引き起こす要因となるような場所をいう。
ま行	MaaS (マース: Mobility as a Service)	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サービスであり、観光や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により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるもの。
	MICE	多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。Meeting(会議・研修・セミナー)、Incentive Tour(報奨・招待旅行)、Convention(大会・学会・国際会議)、Event/Exhibition(各種イベント、展示会)の頭文字をとった造語で、一度に大人数が動くだけでなく、一般の観光旅行に比べ参加者の消費額が大きいことなどから、本市においても、交流人口の拡大による地域経済活性化のため、国のインバウンド(訪日外国人旅行者誘致)振興策に連動し、MICE の誘致に力を入れている。
	ミッシングリンク	分断された鉄道や道路のこと。
	みなし道路	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、道路とみなしたもの。「みなし道路」に接する敷地に建物を建てる際には、その中心線から水平距離 2m 後退した線を道路の境界とみなして建築を認める。 みなし道路の整備効果としては、①日常生活での人や車の通行の安全性の向上、②日当たりや風通しなどの環境面の向上、③災害時に消防・救急活動がしやすくなることによる、防災機能の向上等がある。 本市では平成 17 年(2005 年)10 月 1 日「建築基準法のみなし道路の保全及び整備に関する条例」を施行し、建て替えの際の道路用地の担保の確実性を向上させている。
	モニタリング指標	目標の達成度や、施策の効果を確認するための目印となるもの。
	モビリティマネジメント(MM)	1 人 1 人のモビリティ(移動)が、社会的にも個人的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等)に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のこと。
や行	ユニバーサルデザイン	高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会参加を拒んでいる障壁(バリア)を取り除くデザインであるバリアフリーに対して、高齢者、障害者といった区分を超え、だれもが使いやすいデザインもしくは、概念。
ら行	リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されているかどうかを示す。
	リニア中央新幹線	東京都から大阪市に至る新幹線の整備計画路線。超電導磁気浮上方式(超電導リニア)で、品川駅ー名古屋駅の間で先行して開業する予定となっている。神奈川県が相模原市の橋本駅付近に設置される予定であり、開業に向けて工事が進められている。

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

< 参考資料 >

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
M A S T E R P L A N
O F H A C H I O J I C I T Y

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

< 参 考 資 料 >

 八 王 子 市