

中心市街地のまちづくり・基盤整備等について

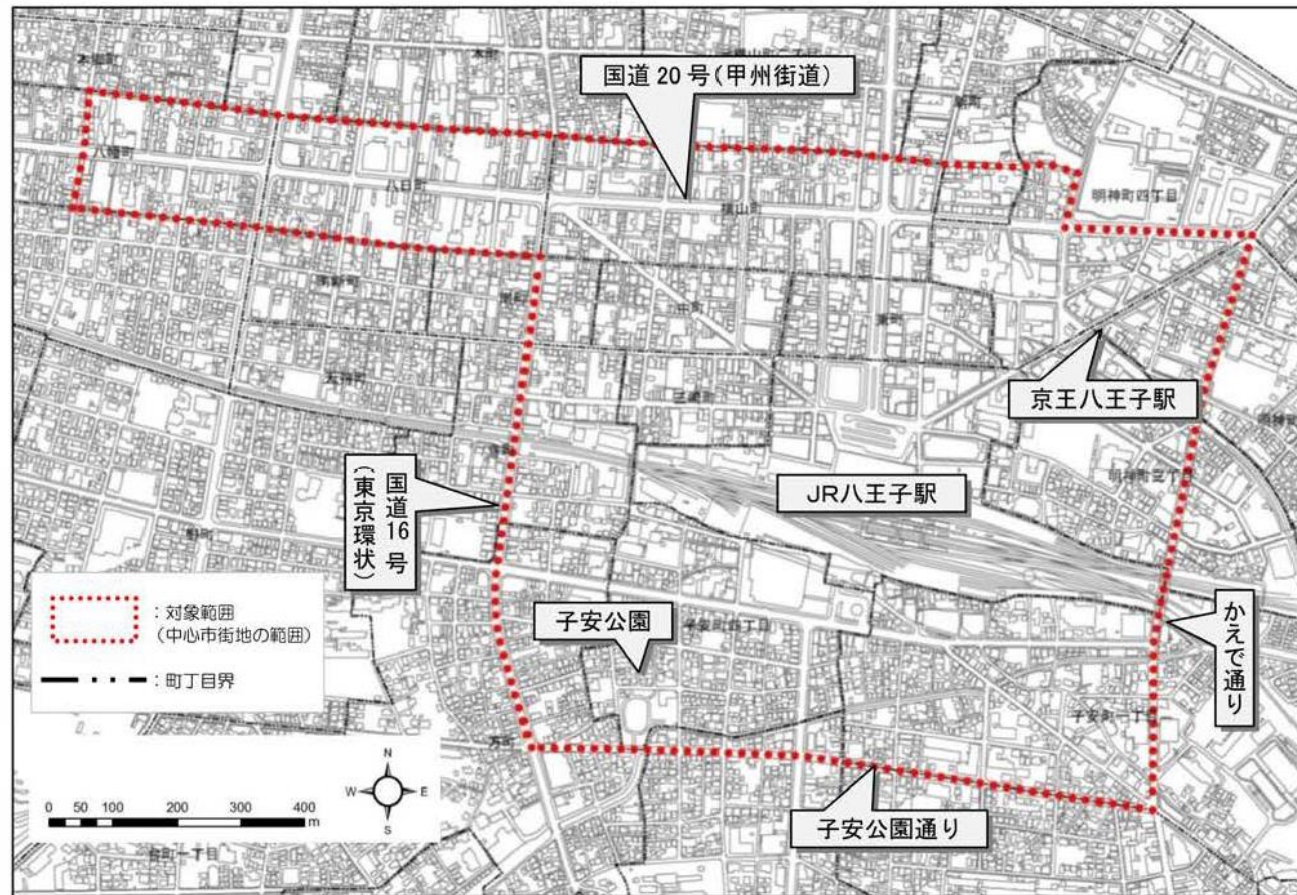
1 中心市街地まちづくり方針（抜粋）

(1) 計画の対象区域

本計画の対象となる八王子市の「中心市街地」は、古くから、市および多摩地域の産業・経済・行政の中心であった甲州街道の沿道と、新たな中心である JR 八王子駅・京王八王子駅を含む約 115ha の区域とします。

- 北側境界: 甲州街道北側 100m に位置する道路(東側の高校敷地等を除く)
- 東側境界: 「かえで通り」
- 南側境界: 「子安公園通り」
- 西側境界: 「国道 16 号」及び「市道八王子 380 号線」

<本計画の対象区域>



(2) 計画の位置づけと狙い

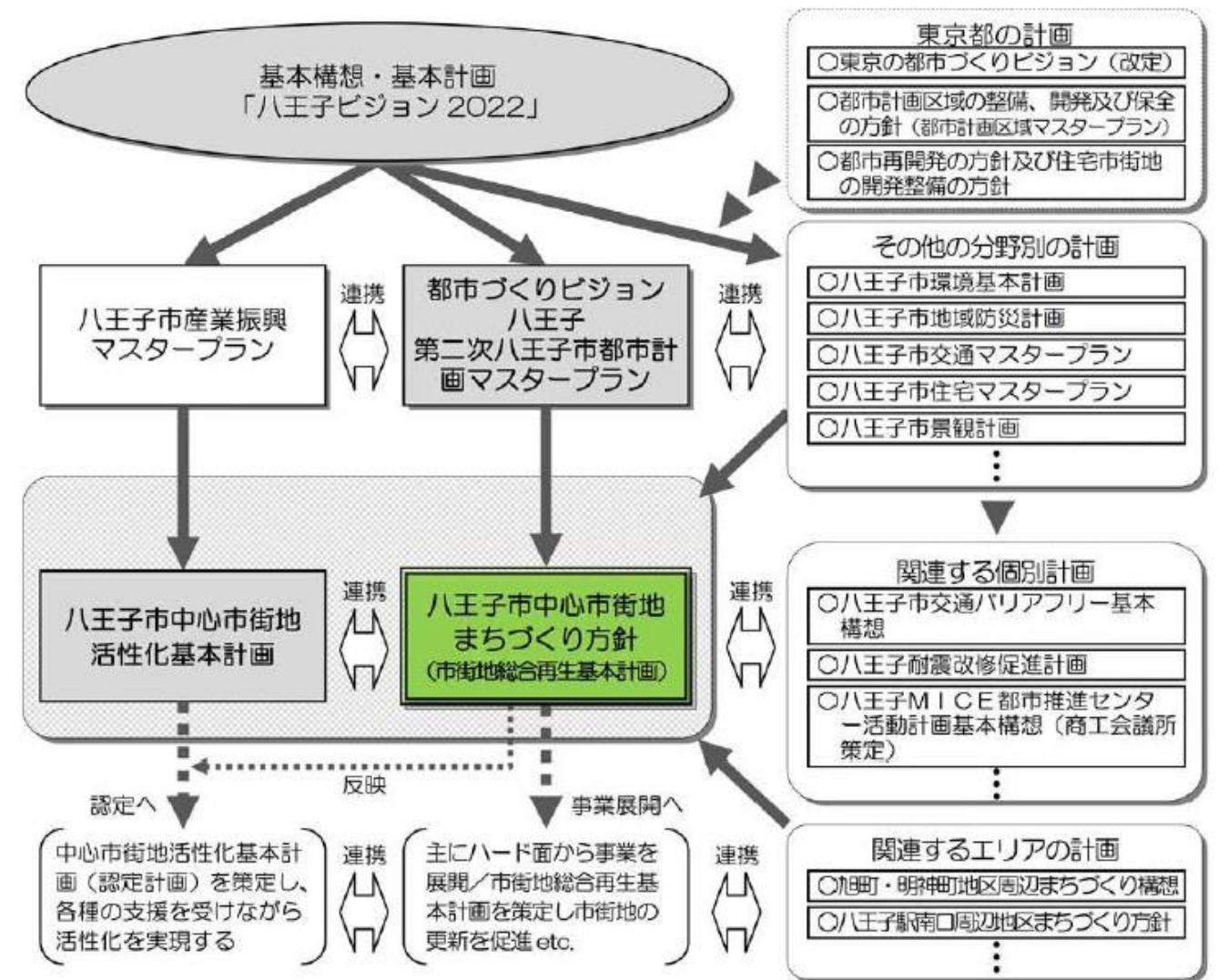
本計画には以下に示す 2 つの役割が求められています。

- 上位計画である「都市づくりビジョン八王子 第 2 次八王子市都市計画マスタープラン」(平成 27 年 3 月策定)の内容を踏まえて、中心市街地を対象とするより詳細な「地域づくりの方針」を示すもの
- 本計画と同じく中心市街地を対象とする「八王子市中心市街地活性化基本計画」(平成 25 年 6 月)の実現を推進するため、都市計画や市街地整備等の基本方針や具体的な整備内容を示すもの

そこで本計画では、基盤整備や再開発等のハード分野と中心市街地を再生するための仕組みづくり等のソフト分野の両方の視点からまちづくりのランドデザインをとりまとめます。

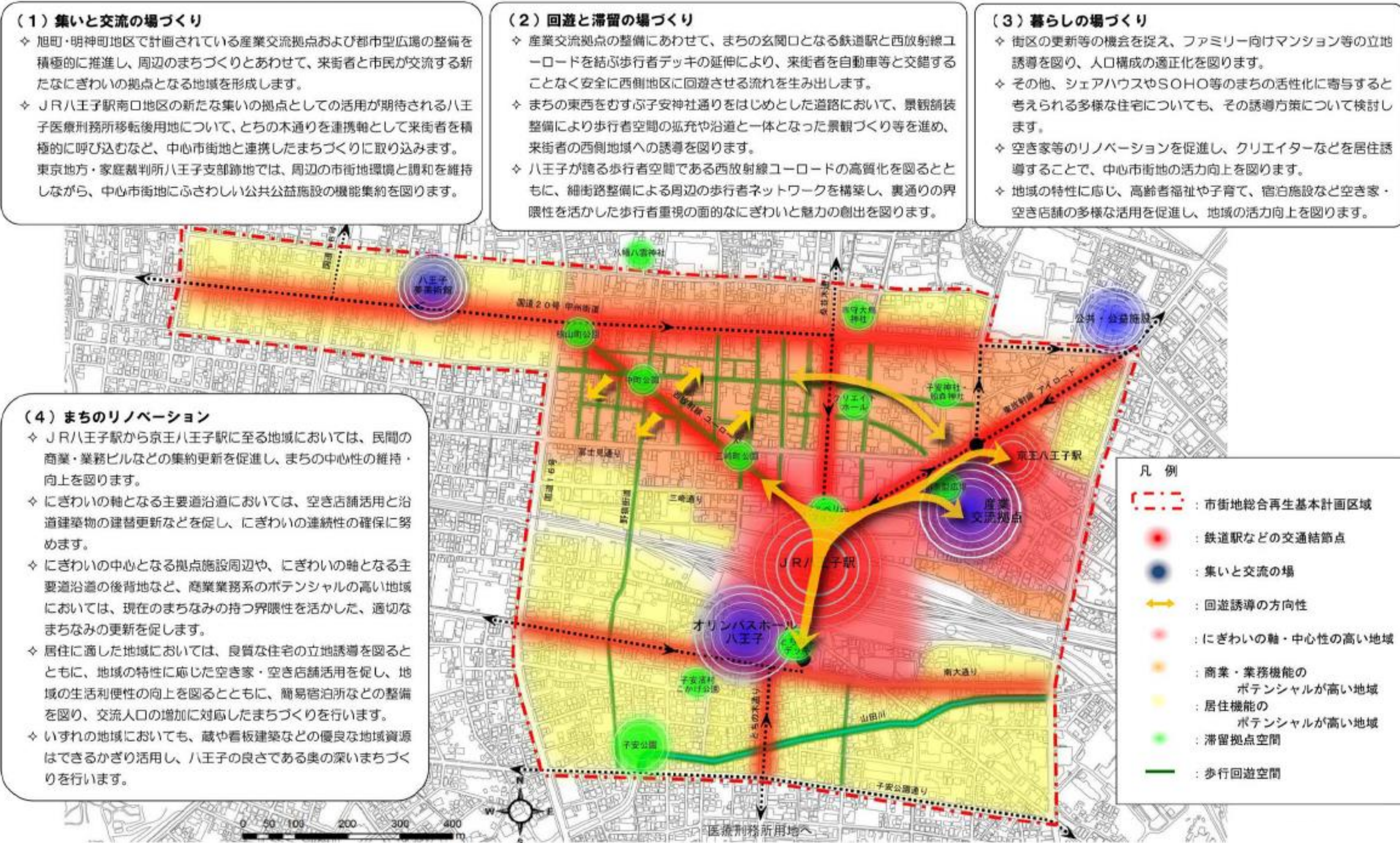
本計画は中心市街地に関わる住民や事業者、行政等が共有するまちづくりの羅針盤であり、個々の事業やまちづくり活動を進める際の参考となるものです。

<本計画の位置づけ>



(3) 戦略の主要な展開場所と導入機能

鉄道駅や産業交流拠点などの集いと交流の場と、桑並木通りや放射線通りなどの交通軸の分布と各地区のまちの特徴を踏まえ、環境を整備するためのまちづくり戦略の主要な展開場所と導入機能について以下に示すとともに、その実現に向けて必要となる土地利用の方針、道路・交通基盤整備の方針を併せて示します。



(4) 土地利用の方針

(1) センターコア・ゾーン (■)

- ◇ 商業・業務機能、文化芸術・教育機能等が高度に集積する中心市街地のにぎわいの中心となるゾーン。
- ◇ 現在の中層～高層の街並みを基本とし、点在する低未利用地についてはその有効活用や暫定利用を促進します。
- ◇ 低層部には商業・業務・文化芸術・福祉・生活サービスのいずれかの機能を誘導します。
- ◇ 既存の商業・業務ビルのリノベーションや建替えや更新を積極的に支援します。

- ◇ 広域から来街者を集める大規模な商業施設やオフィスビル等が立地するJR八王子駅の周辺では、敷地規模を活かして集客の核となるような都市機能の導入や土地の高度利用を促進するとともに、JR八王子駅と駅前広場周辺に立地する商業ビル、京王八王子駅など周辺地区とのアクセス向上を図るため、歩行者デッキを整備します。
- ◇ 特徴的な界隈を形成する中町とその周辺では、現在の基盤をベースに低層～中層の街並みを誘導します。
- ◇ 旭町・明神町地区では、拠点整備に併せ土地利用転換を促進し、にぎ

(2) 複合商業・業務ゾーン (■)

- ◇ センターコア・ゾーンの周辺部に位置し、商業・業務機能とそれにぎわいを支える人口集積が共存するゾーン。
- ◇ 低層部は商業・業務系用途を基本とし、中・上層部には住宅等のまちなみ更新を促進する用途も誘導するものとします。
- ◇ 基盤整備が十分でなく建築物の更新が適正に行われていない地域や細街路等の界隈性を保全する地域については、地区計画などにより適切な街区更新を促進します。
- ◇ 旭町・明神町地区の周辺では、新たな施設整備の波及効果を活かす施設の誘導や市街地の更新を図ります。

(3) 複合市街地ゾーン (■)

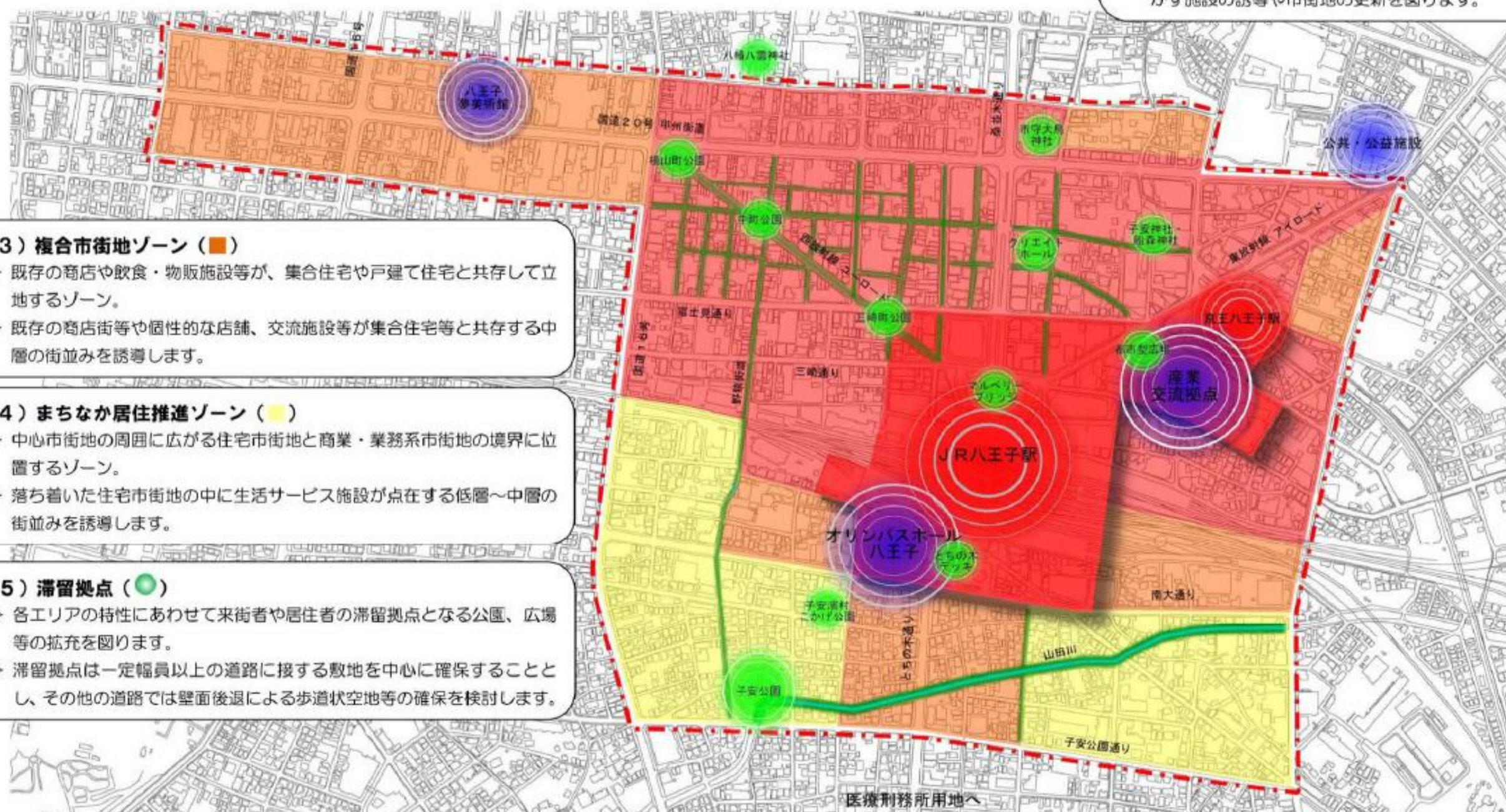
- ◇ 既存の商店や飲食・物販施設等が、集合住宅や戸建て住宅と共存して立地するゾーン。
- ◇ 既存の商店街等や個性的な店舗、交流施設等が集合住宅等と共存する中層の街並みを誘導します。

(4) まちなか居住推進ゾーン (■)

- ◇ 中心市街地の周囲に広がる住宅市街地と商業・業務系市街地の境界に位置するゾーン。
- ◇ 落ち着いた住宅市街地の中に生活サービス施設が点在する低層～中層の街並みを誘導します。


(5) 滞留拠点 (●)

- ◇ 各エリアの特性にあわせて来街者や居住者の滞留拠点となる公園、広場等の拡充を図ります。
- ◇ 滞留拠点は一定幅員以上の道路に接する敷地を中心に確保することとし、その他の道路では壁面後退による歩道状空地等の確保を検討します。






(5) 道路・交通基盤整備の方針



(1) 地区全体


- ◇ 整備水準の高い基盤を活かして、交通機能の維持・強化を進め、来街者や居住者が安全で快適に回遊できる環境の実現を目指します。
- ◇ 地区外周道路（）の内側は原則として歩行者優先を目指すこととし、自動車交通の侵入を抑制するため、大規模な開発等にあわせて地区外周道路の沿道を中心に共同駐車場等の整備を検討します。
- ◇ その他、地区外との連携を強化するため、公共交通手段の利便性の向上や、自転車通行レーンの整備やコミュニティ・サイクルシステムの導入等による自転車交通の利便性の向上を実現する方策を検討します。

(2) 地区内の骨格道路（）


- ◇ 地区内の自動車交通の処理を担う路線と位置づけて、歩道が未整備となっている箇所（）の歩行空間の充実や歩行者と自転車の分離等を進め、自動車と歩行者・自転車の双方が移動しやすい環境の形成を図ります。
- ◇ JR 線路を横断する箇所（）では、整備後の状況を踏まえて、今後のあり方を再検討します。



(3) 安心歩行道路（）

- ◇ 主要な歩行者動線を安心歩行道路と位置づけて、歩行者専用／優先の回遊路の確保を図ります。
- ◇ 特に、歩道が未整備で一方通行等が指定されていない路線（）では、交通規制の導入や道路の路面の整備にあわせた歩行空間の充実等を検討します。
- ◇ 子安神社通りなどの地区間を連絡する道路の整備を優先的に検討するほか、既に一方通行が指定された路線（）についても交通量や道路幅員に応じて必要な方策を検討します。

(4) 歩行者優先ゾーン（）

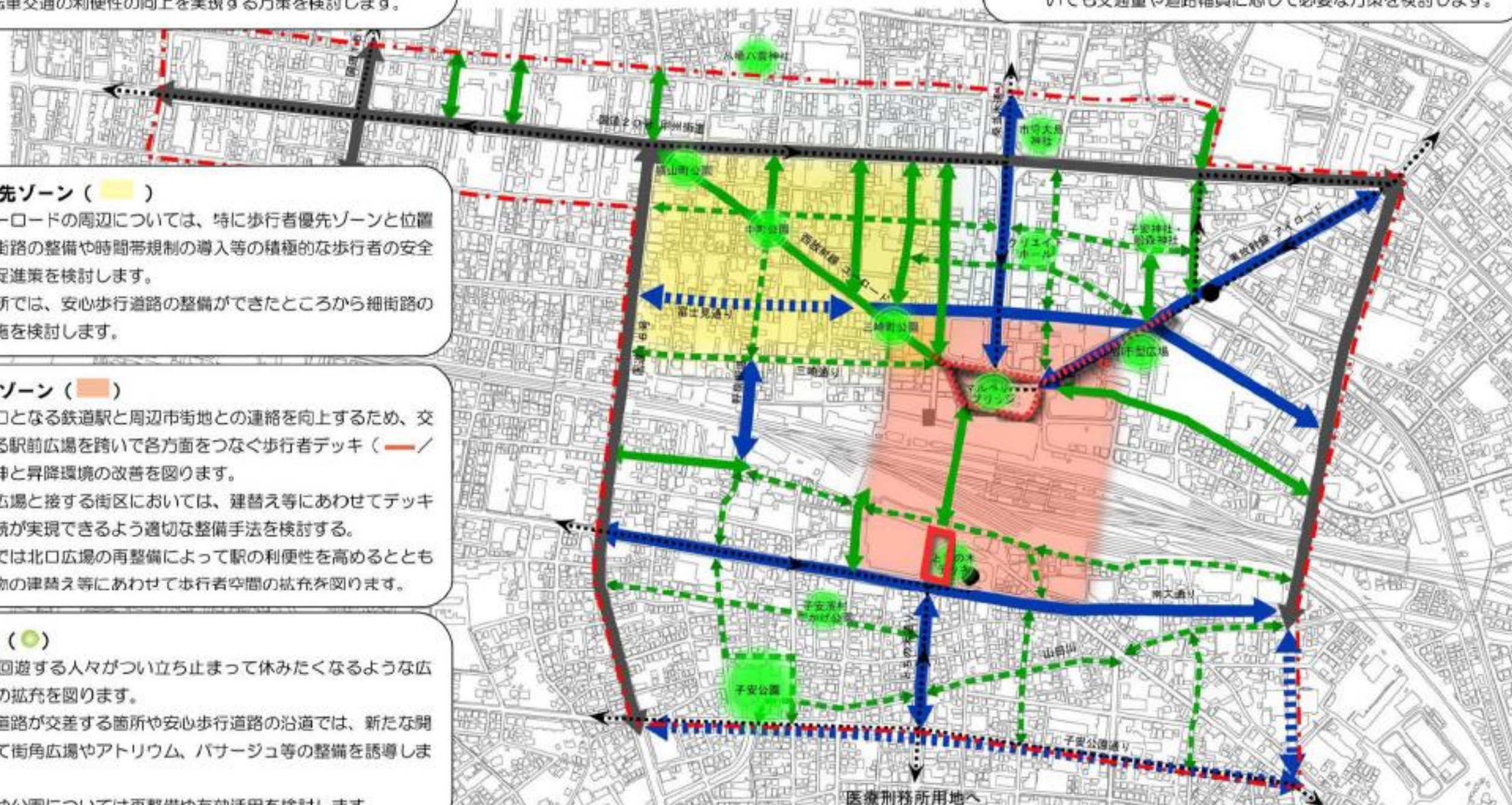
- ◇ 西放射線ユーロードの周辺については、特に歩行者優先ゾーンと位置づけて、細街路の整備や時間帯規制の導入等の積極的な歩行者の安全対策・回遊促進策を検討します。
- ◇ その他の場所では、安心歩行道路の整備ができたところから細街路の整備等の実施を検討します。

(5) 立体歩行ゾーン（）

- ◇ まちの玄関口となる鉄道駅と周辺市街地との連絡を向上するため、交通が集中する駅前広場を跨いで各方面をつなぐ歩行者デッキ（ / ）の延伸と昇降環境の改善を図ります。
- ◇ 特に、駅前広場と接する街区においては、建替え等にあわせてデッキの延伸・接続が実現できるよう適切な整備手法を検討する。
- ◇ 地上レベルでは北口広場の再整備によって駅の利便性を高めるとともに、周辺建物の建替え等にあわせて歩行者空間の拡充を図ります。

(6) 滞留拠点（）

- ◇ まちなかを回遊する人々がつい立ち止まって休みたくなるような広場や公園等の拡充を図ります。
- ◇ 特に、骨格道路が交差する箇所や安心歩行道路の沿道では、新たな開発にあわせて街角広場やアトリウム、パナージュ等の整備を誘導します。
- ◇ 既存の広場や公園については再整備や有効活用を検討します。



2 八王子駅周辺交通円滑化対策提言書（抜粋）

八王子駅周辺交通円滑化対策

提言書

令和元年 11 月

八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会

（1）～提言にあたって～

八王子市の玄関口である八王子駅周辺では、北口においてマルベリーブリッジの延伸工事や産業交流拠点を含む旭町・明神町地区の地区開発の計画が進められており、南口において平成30年11月にJR貨物用地に商業施設が新たにオープンし、医療刑務所跡地における八王子駅南口集いの拠点整備の計画が進められています。

また、広域交通ネットワークとして、八王子南バイパスの整備や本市南部に近接するJR横浜線橋本駅周辺でのリニア中央新幹線の整備が進められており、中長期的には多摩都市モノレール八王子ルート of 構想があります。

このような状況を踏まえ、八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会では、現在及び将来的に顕在化する可能性のある交通問題や課題を整理するとともに、交通円滑化に向けた対応策などについて検討を行ってきました。

本懇談会では、①路線バスの走行環境の改善、②特定旅客車両の乗降場所やターミナルの整備、③一般車（福祉車両を含む）の乗降場所の確保、④八王子駅前広場の機能整理・効率化、⑤荷捌き車両・タクシーの路上駐車削減、⑥歩行者環境・自転車利用環境の整備の6つの項目について、展開エリアを示し、提言書として取りまとめています。

一般車の駅周辺への流入抑制や変則交差点の改良などについては、駅周辺の地区開発など一体的なまちづくりの中で、引き続き進めていただきたいと思います。これまであまり議論されていなかった特定旅客車両（観光バス、企業バス、スクールバス）や一般車の路上駐車により、円滑な道路交通や歩行者動線が阻害されている課題が確認されています。また今後、MICEの推進やインバウンド増加により、観光バスや歩行者の増加が予想されることから、駅周辺での路外乗降（待機）スペースの確保、乗降・待機のルール作り、道路幅員の再配分などによる対応策について、早急に検討を進めていく必要があると考えます。

対応策実施に向けては、検討すべき課題は多数ありますが、関係機関で共有した問題点・課題の解決に向けた方向性を今回の懇談会で提言しており、できることから実行し、一つ一つ実績を積み上げていき、八王子駅周辺の交通円滑化に向けた対策が進むことを期待しています。

令和元年 11 月

八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会座長
 首都大学東京大学院 教授
 小根山 裕之

(2) 円滑な交通環境の創出に向けた提言

八王子駅周辺の円滑な交通環境の創出に向け、次の6つの項目について提言する。

① 路線バスの走行環境の改善

○交通安全対策や通行規制による路線バスの走行環境（安全性、定時性）の改善

・東放射線アイロードや桑並木通りなどで、乱横断の防止、駐停車禁止、公共交通優先の通行規制（バスレーンの周知・通行規制）により走行環境を改善する必要がある。

② 特定旅客車両の乗降場所やターミナルの整備

○観光バス等を含めたバスターミナルの整備

○駅周辺での路外乗降（待機）スペースの確保

○乗降、待機のルール作り、道路幅員の再配分による暫定的な乗降場所の確保

・駅周辺で、観光バス等が収容できるバスターミナルや乗降（待機）場所を確保する必要がある。
 ・東放射線アイロード（京王八王子駅～国道20号の区間）などで、乗降、待機のルール作り、道路幅員の再配分による暫定的な乗降場所を確保する必要がある。

③ 一般車（福祉車両含む）の乗降場所の確保

○路上や既存施設等を活用した暫定的な乗降場所の確保

○旭町・明神地区開発計画に合わせた駅周辺の乗降スペース確保

○南口一般車乗降場の適正利用の周知

・駅周辺路上や北口地下駐車場などの既存スペースを活用した暫定的な乗降場所を確保する必要がある。
 ・南口一般車乗降場の適正利用に向けて様々な方法により周知する必要がある。

④ 八王子駅前広場の機能整理・効率化

○路線バスの乗降（発着）環境の改善

・北口駅前広場やその周辺で、路線バス乗降（発着）環境を改善する必要がある。

⑤ 荷捌き車両・タクシーの路上駐停車の削減

○路上の荷捌き場の確保

○路外駐車場等を活用した路上での荷捌きの削減

○タクシーの駅前広場外での乗降・待機場所の確保

・路上での荷捌きスペースの確保や路外駐車場等の活用を図る必要がある。
 ・タクシーの駅前広場外での乗降・待機場所を確保する必要がある。

⑥ 歩行環境・自転車利用環境の整備

○自転車駐車場の整備推進やシェアサイクルの導入

○案内サイン環境の整備

○一方通行化等による通過交通の流入抑制

・自転車利用環境整備計画に基づき、自転車駐車場を整備推進するとともに、市民・来訪者が利用できるシェアサイクルを導入する必要がある。
 ・サイン整備方針に基づき、JR八王子駅～京王八王子駅の案内サイン環境を整備推進する必要がある。
 ・交通環境改善報告書に基づき、一方通行化や無電柱化を整備推進し、通過交通の流入抑制や歩きやすい歩行者環境を整える必要がある。
 ・変則的な交差点の改善を図る必要がある。

次項に提言の展開図を示す。

(3) 円滑な交通環境の創出に向けた提言 展開図

