

## 第2章 本市の交通の現況と課題

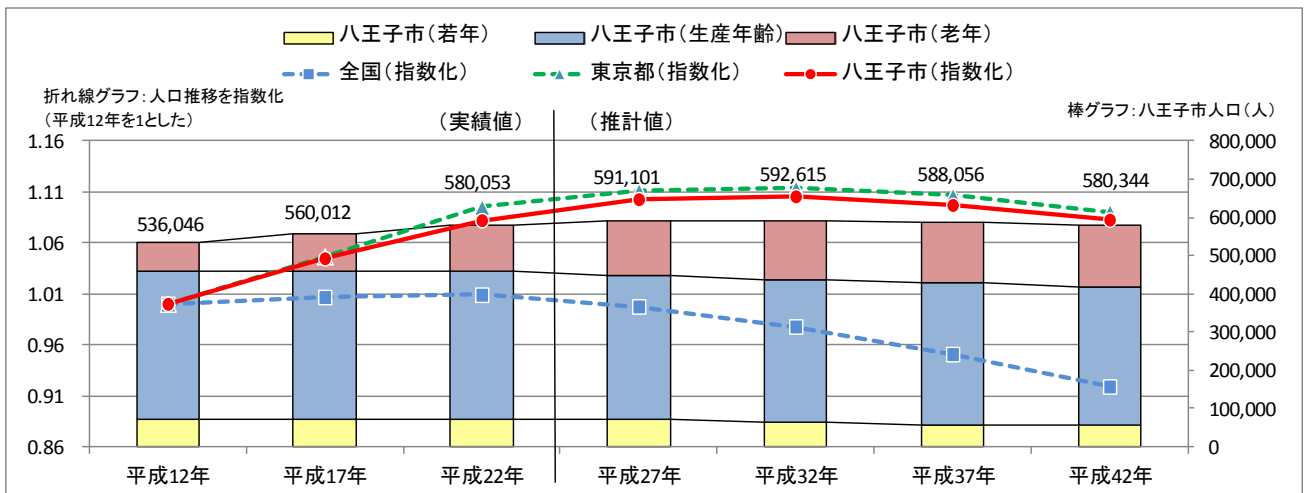
### 1. 交通を取り巻く社会情勢

#### 1-1. 人口動態

##### ① 市全体の人口動向及び将来人口

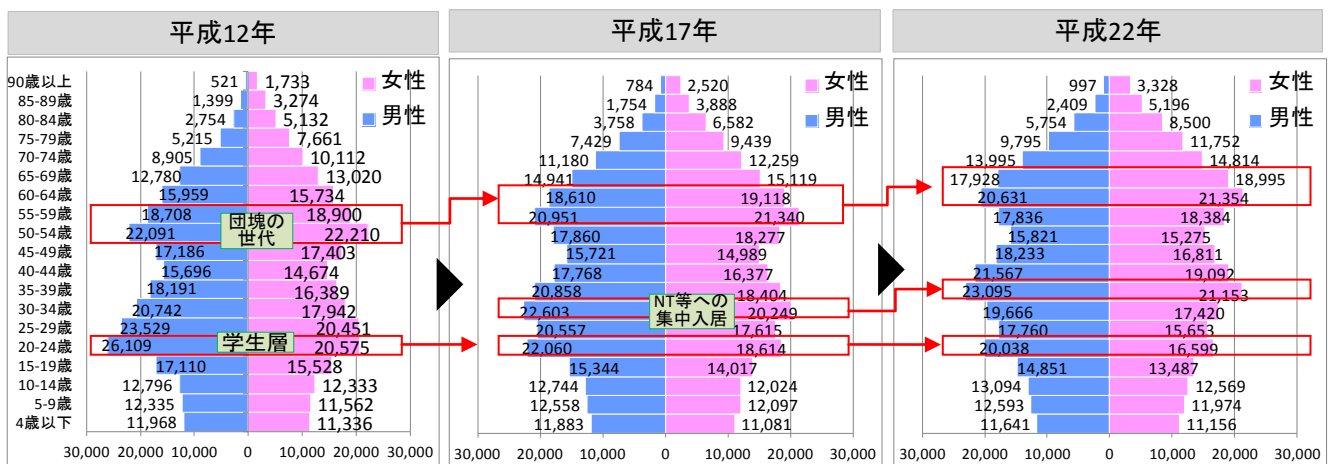
本市の総人口は、約 58.0 万人（国勢調査：平成 22 年 10 月 1 日現在）で、平成 32 年頃から人口減少が始まると予測されていますが、全国平均より減少度合いが緩やかで、平成 42 年でも約 58.3 万人と現状と同程度の人口規模となっています。

しかし、その間、高齢者層が増加する一方、生産年齢層や若年層は一貫して減少し、高齢化が進展することが予想されています。また、本市の人口構成は、大学が多いため 20-25 歳の層が常に一定数存在することや、いわゆる「団塊の世代」よりも若い 35-39 歳の世代が多いという特徴があります。



出典：（実績値）総務省「国勢調査」、（推計値）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 25 年

図 4 本市の人口推移及び将来人口推計



出典：総務省「国勢調査」

図 5 本市の人口ピラミッドの推移

## ②人口分布

本市は、八王子駅を中心とした JR 中央線及び、京王相模原線、横浜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。特に圏央道より西側は、人口密度の低い地域が広がっています。

一方、平成 12 年から平成 22 年までの人口の増減をみると、JR 横浜線八王子みなみの駅周辺の八王子ニュータウン、京王相模原線南大沢駅周辺の多摩ニュータウンにおいて大きな人口増加がみられます。また、八王子駅や北八王子駅などで人口が増加している地域がみられます。

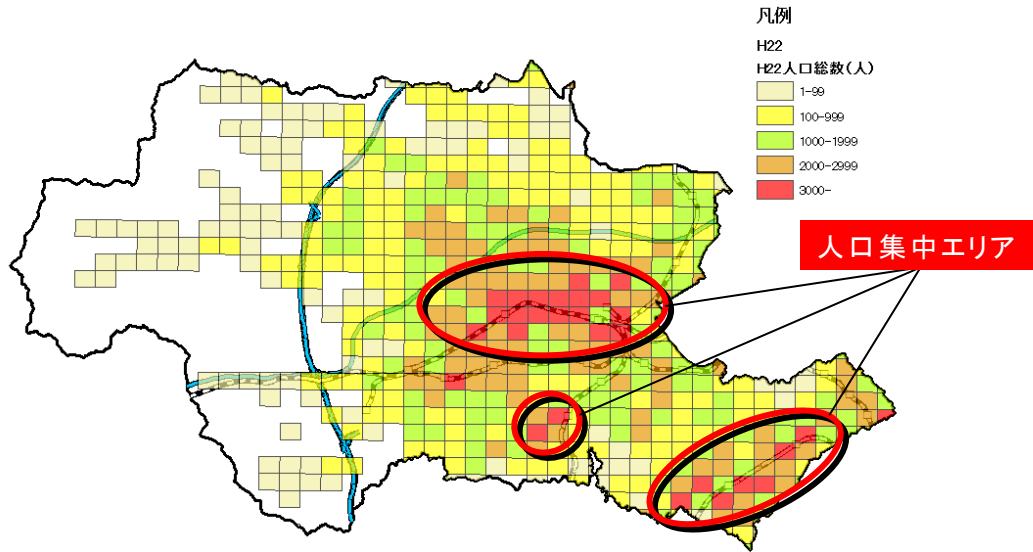


図 6 人口分布（平成 22 年時点）

出典：総務省「国勢調査」 ※メッシュは 500m単位

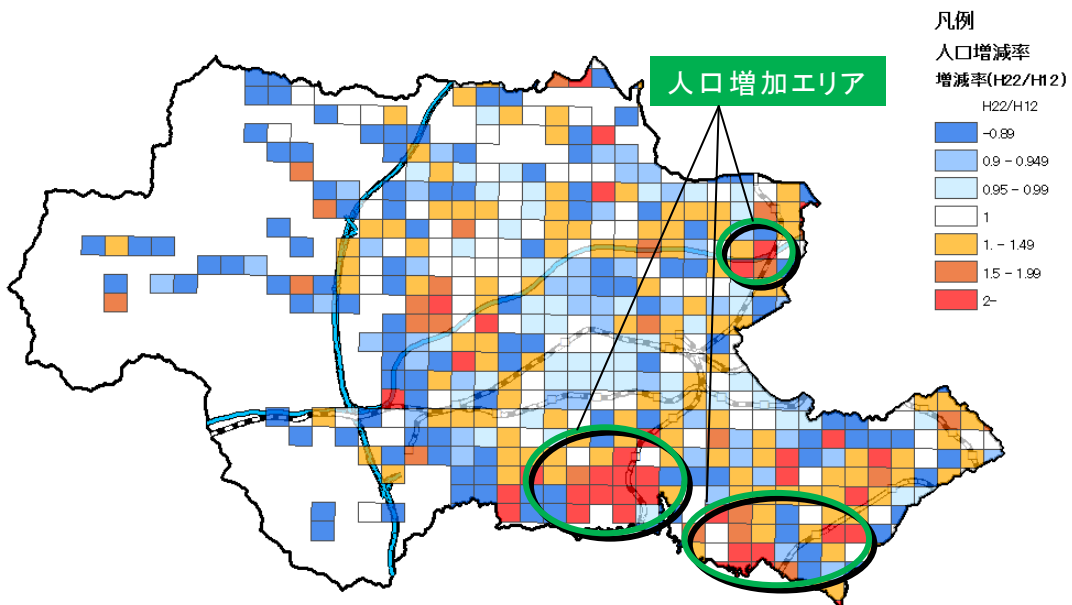


図 7 人口分布の変化（平成 12 年から平成 22 年の変化率）

出典：総務省「国勢調査」 ※メッシュは 500m単位

### ③地域別人口動態

地区別人口動態は、東部及び北部地区において将来にわたって人口増が予想されているものの、その他の地域では、減少の見通しとなっています。特に西南部及び西部地域では減少幅が大きくなっています。

年代別には、全ての地域で高齢化率が上昇する見込みです。特に西部、西南部地域では、平成 42 年に高齢化率が 30%を超えると見込まれています。

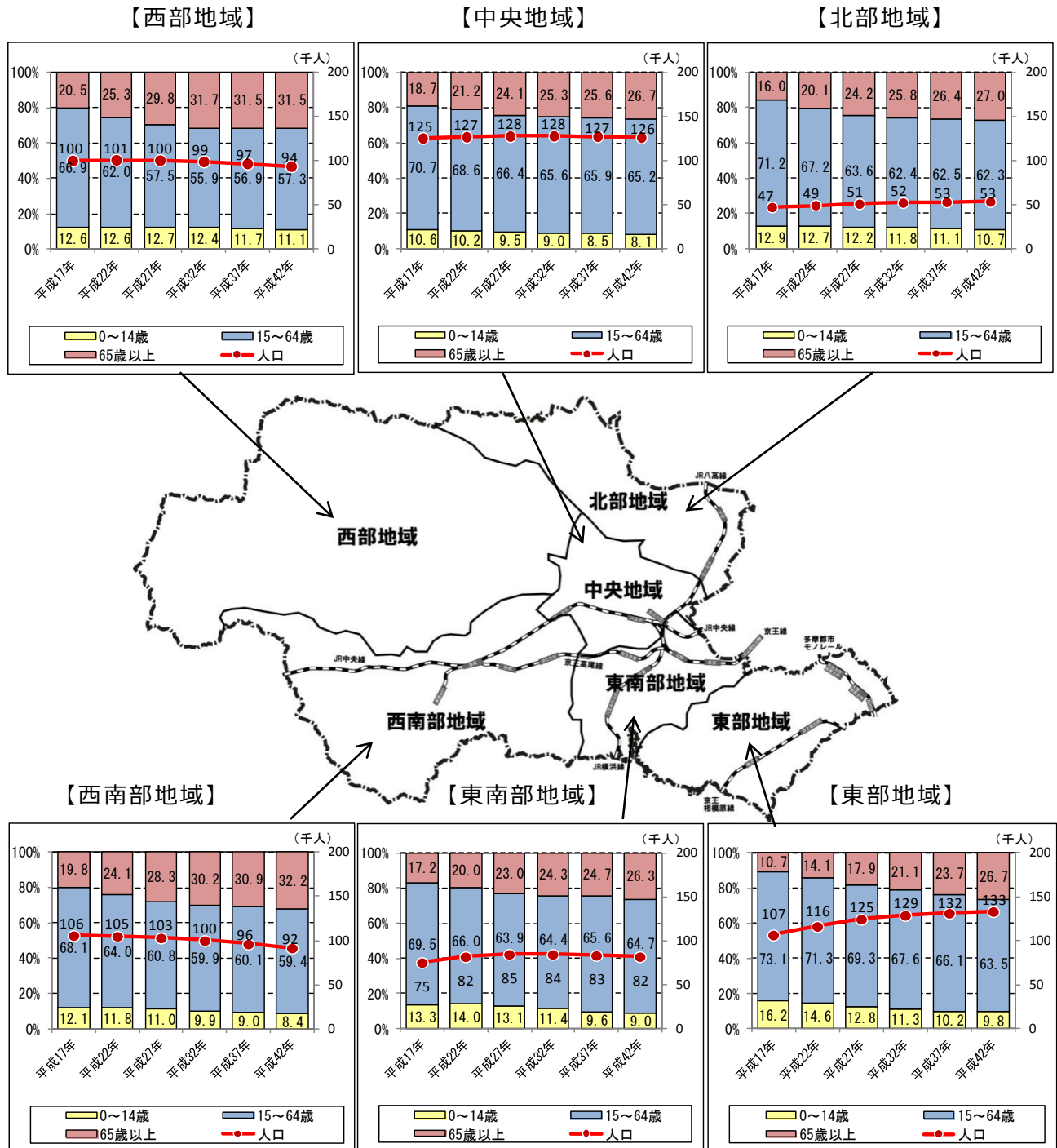


図 8 地区別年代別人口の推計

出典：総務省「国勢調査」 ※メッシュは 500m単位

## 1-2 今後予定されている大規模な基盤整備

本市では、大規模な基盤整備事業が市内各地で予定されています。旭町・明神町地区周辺では産業交流施設の建設、川口地区では物流拠点の立地、多摩ニュータウン地区ではパイパーレスキューの配備等が進められており、これらの整備により交流人口の増加や、物流関連企業等の立地、災害拠点等の機能強化が図られ、本市の広域的な交通結節点としてのポテンシャルが一層高まることが期待されます。

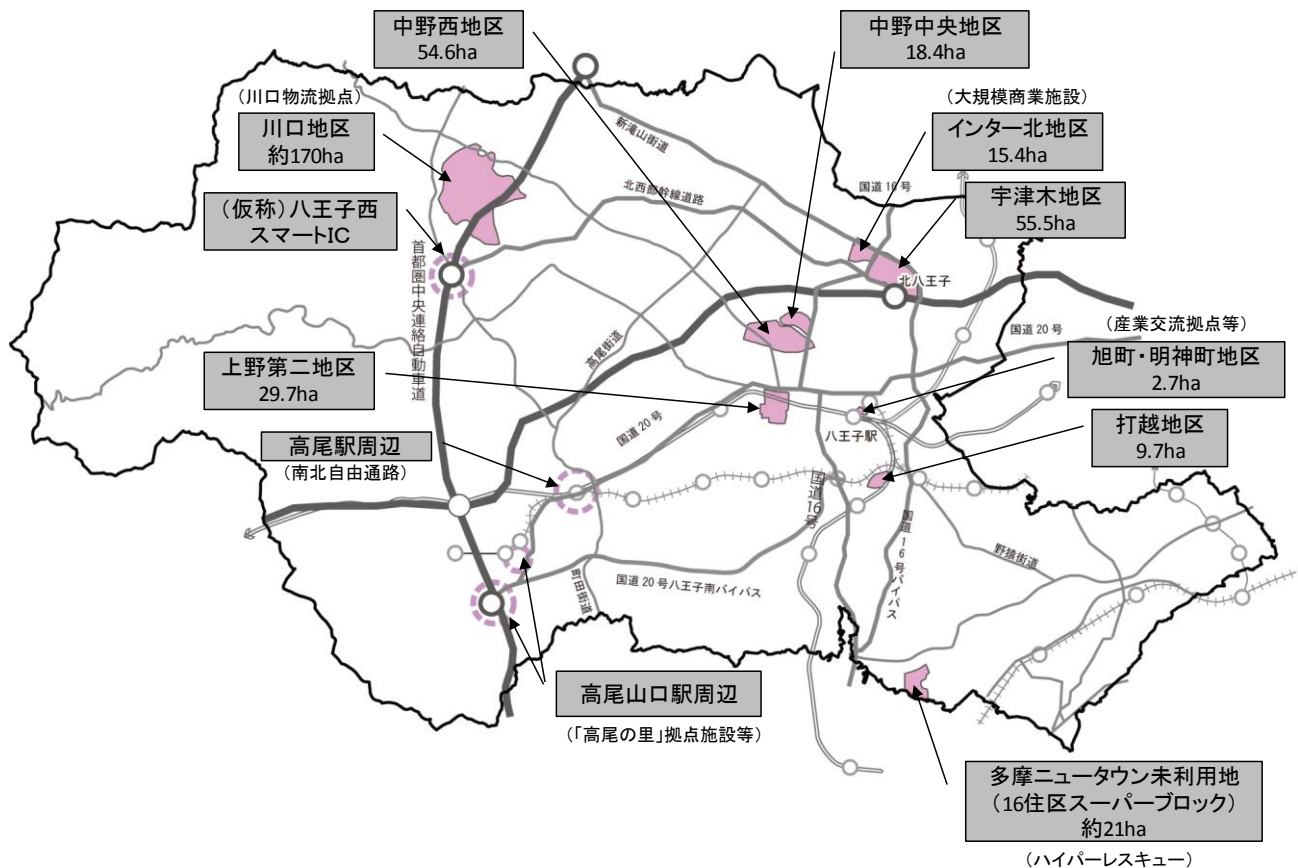
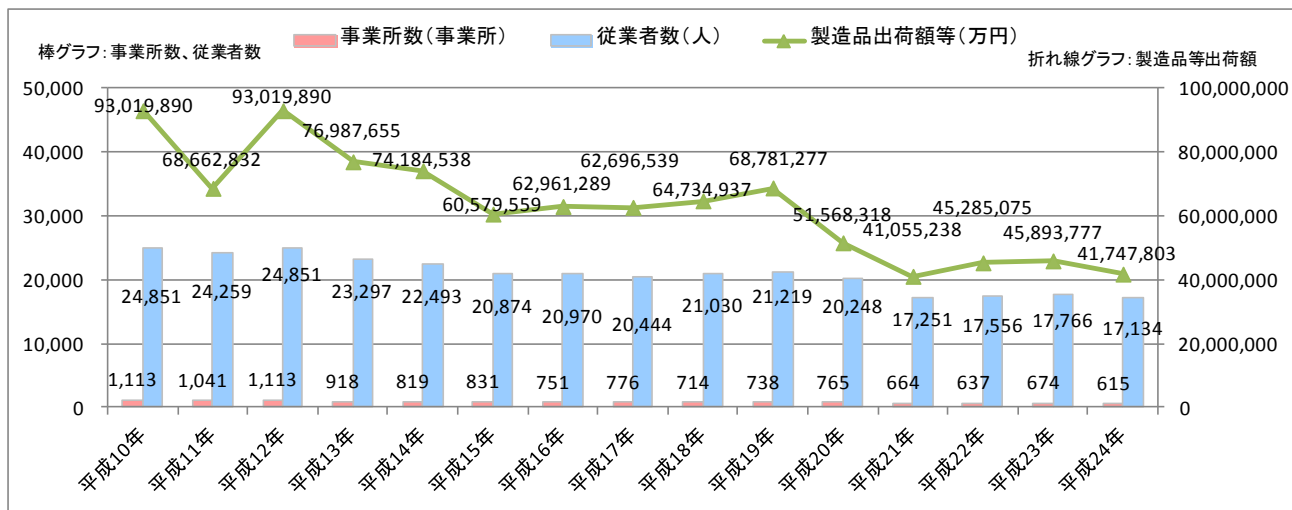


図 9 今後予定されている大規模な基盤整備

# 1-3 産業動向

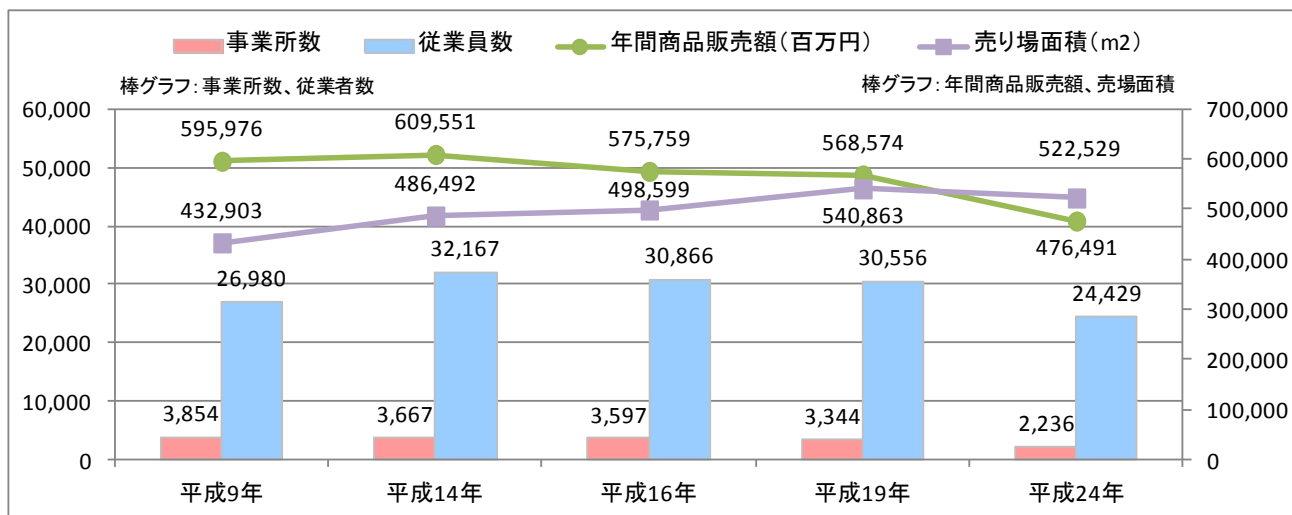
本市においては、商工業ともに減少傾向にあり、厳しい情勢が続いています。

工業は、「事業所数」「従業者数」「製造品出荷額等」がともに減少しています。商業（小売業）は、「事業所数」「年間商品販売額」は一貫して減少し、「従業者数」は平成 12 年をピークに減少、郊外型大型店の出店等により、「売り場面積」のみが増加する傾向にあります。



出典：経済産業省「工業統計」

図 10 本市の工業関連統計の推移



出典：経済産業省「商業統計」/「経済センサス（平成 22 年）」

※小売業のみ

図 11 本市の商業関連統計の推移

## 2.交通特性

### 2-1.本市の交通概況

#### ①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存在するとともに、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や環状道路により、幹線道路のネットワークが形成されています。

近年は、圏央道高尾山 IC～相模原愛川 IC が開設し、今後は国道 20 号南バイパスなど他の自治体とのつながりをもった道路の整備により、広域幹線ネットワークのさらなる充実が図られます。また、リニア中央新幹線駅の建設が近接市で予定されています。



出典：国土交通省関東地方整備局 HP（平成 26 年 8 月）

図 12 圏央道計画図

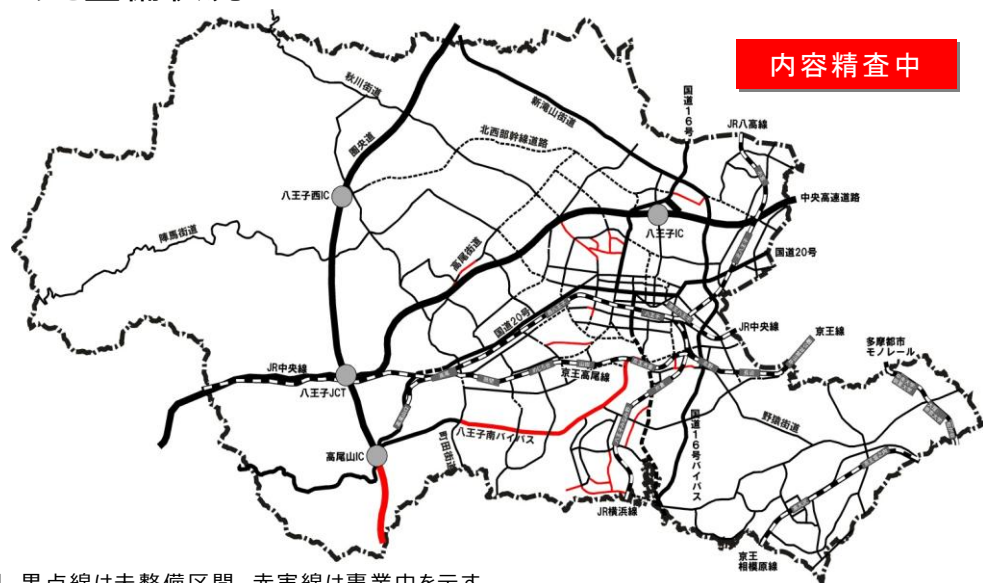


出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP

図 13 リニア中央新幹線ルート概念図

#### ②道路ネットワークと整備状況

【道路ネットワーク】



※黒実線は整備済区間、黒点線は未整備区間、赤実線は事業中を示す

図 14 道路ネットワーク

### ③公共交通の整備状況

#### 【公共交通ネットワーク】

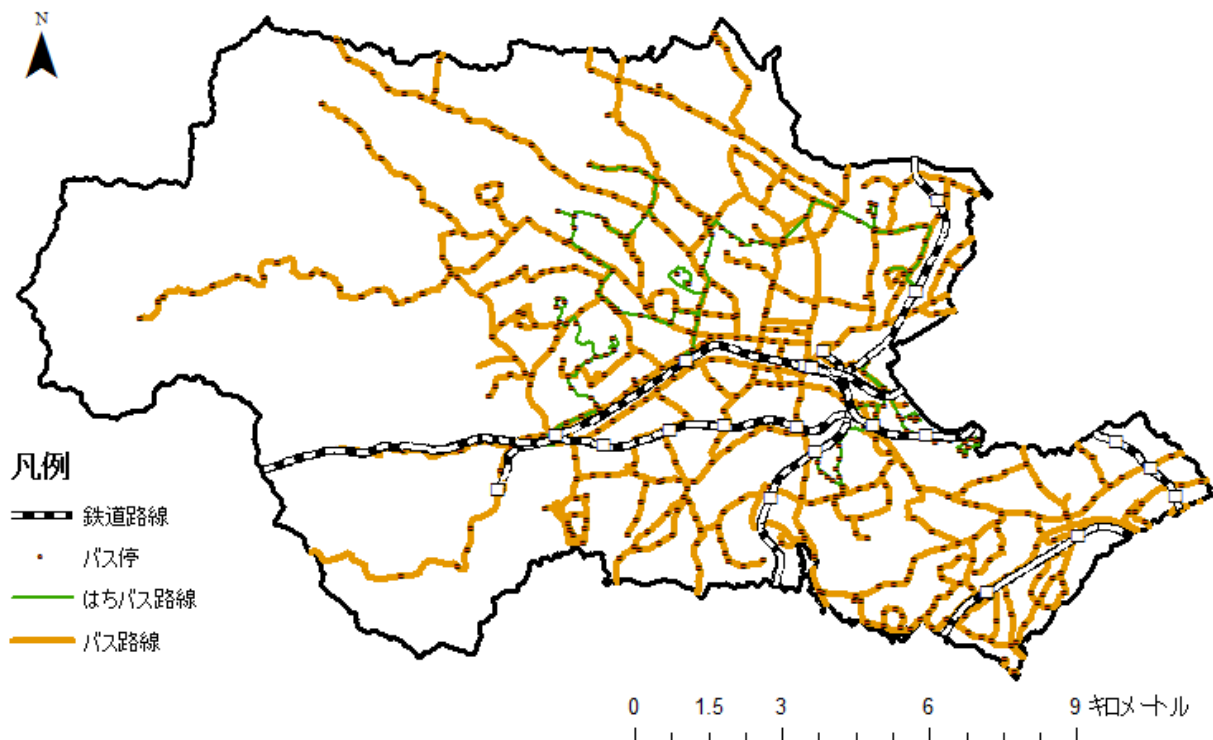
鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に延びる JR 中央線、南へ向かう JR 横浜線、北へ向かう JR 八高線その他、京王線、京王高尾線、京王相模原線及び多摩都市モノレールの 7 路線、21 駅が存在し、1 日当たり利用者は、約 64 万人となっています。

一方、路線バスは、市内全域に張り巡らされ、京王電鉄バス、西東京バス、神奈川中央交通の 3 事業者が運行し 1 日当たり利用者は、約 14 万人となっています。また、路線バスでの運行が困難な地域においては高齢者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 3 系統で実施しています。

表 2 市内の公共交通路線

区分	企業名	路線名（バスは系統数）	乗客数（人/日）
鉄道	JR 東日本	中央（本）線、横浜線、八高線	351,730
	京王電鉄	京王線、京王高尾線、京王相模原線	247,013
	多摩都市モノレール	多摩都市モノレール線	42,912
バス	京王電鉄バス	45 系統	42,438
	西東京バス	113 系統	64,522
	京王バス南	61 系統	27,848
	神奈川中央交通	18 系統	5,632
	はちバス	3 系統	457

出典：八王子市「統計八王子 平成 25 年版」※乗客数は平成 24 年度の総数



注) 平成 25 年度未現在

図 15 公共交通ネットワーク

## 2-2.人の動きの変化と移動方向

### ①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「総発生集中量<sup>1</sup>」は増加傾向にあり、昭和 63 年に 127 万トリップエンド<sup>2</sup>（TE）だったものが、平成 10 年には 150 万 TE、平成 20 年には 154 万 TE と増加傾向にあります。

市内の地域別（小ゾーン<sup>3</sup>）には、中央部からやや北側のエリアで、昭和 63 年以降移動量が減少しているものの、西南部を中心に、急激に移動量が増加しています。

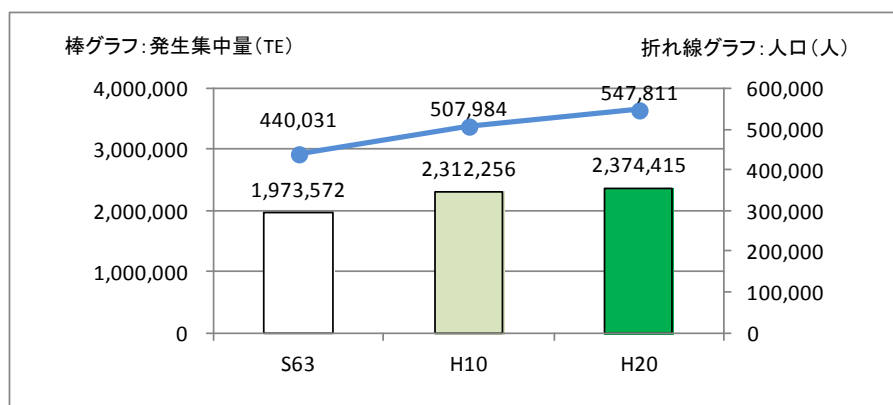
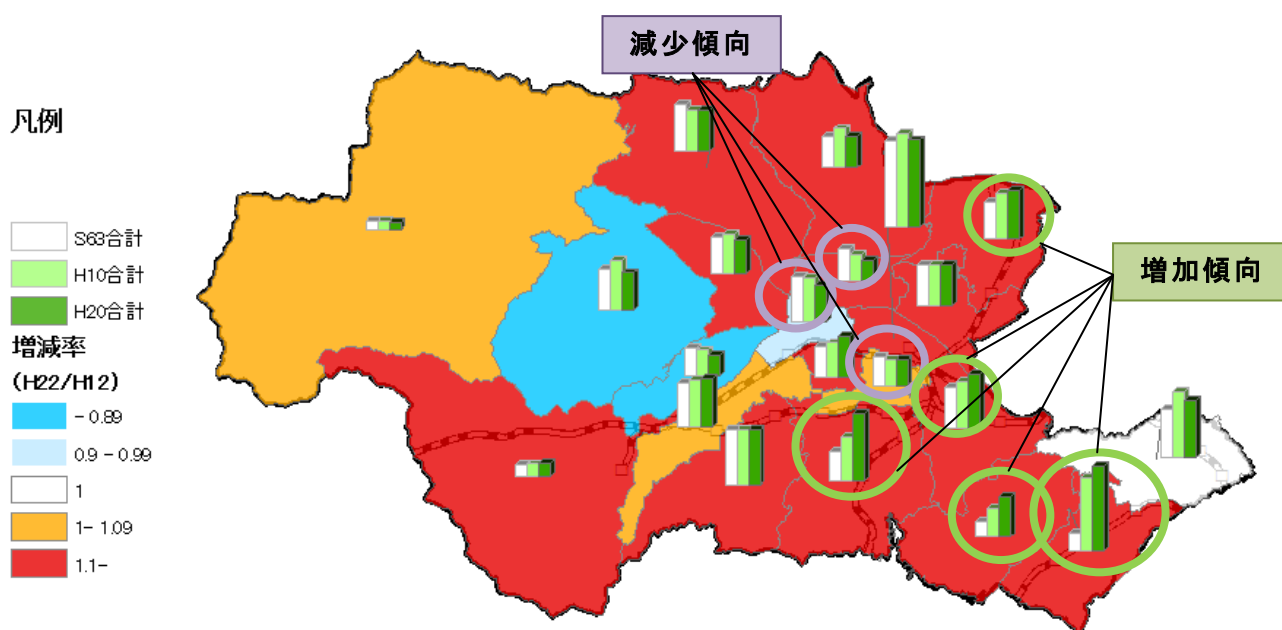


図 16 本市の発生集中量の推移



出典：東京都市圏交通計画協議会「パーソントリップ調査」

※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 17 地域別の発生集中量の推移と人口増減

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 発生集中量を表す単位。

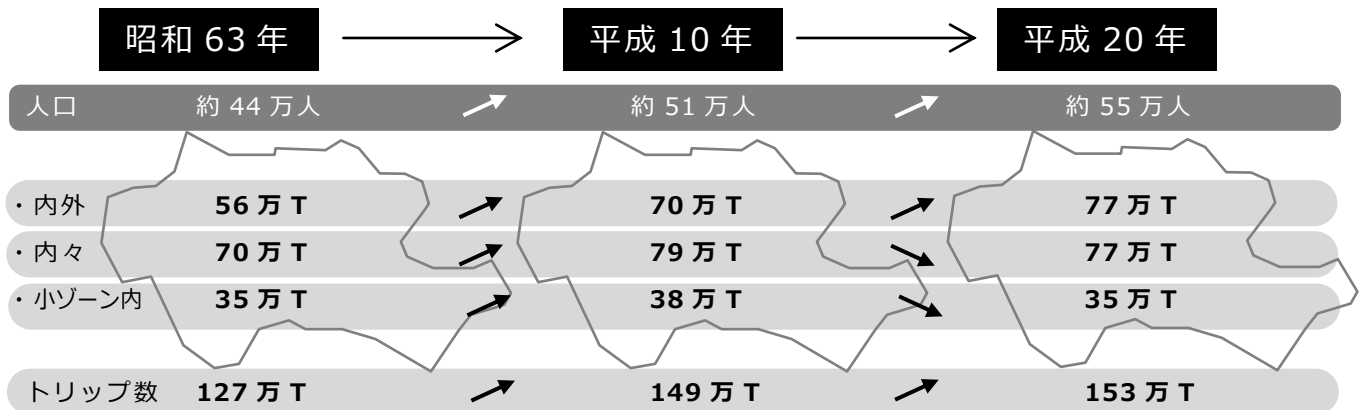
<sup>3</sup> パーソントリップ調査における最小の地区区分。図 17 の図中に示した地域区分。



## ②代表的な移動の方向

増加傾向にある本市の発生集中量を、「市内外<sup>4</sup>」の移動、「市内内」の移動、「市内小ゾーン」内の移動ごとに整理すると、昭和 63 年から平成 10 年にかけては、全ての移動が増加していますが、平成 10 年から平成 20 年にかけては、市内外移動が増加傾向にあるものの、市内々が 0.97 倍、小ゾーン内が 0.92 倍と減少傾向となっています。

市内々の移動手段は、自動車、歩行者が多く、大きな変化はないものの、市内外交通は、鉄道・自動車が多く、鉄道が増加、自動車が減少しています。



※「小ゾーン内」は、「内内」移動の内数

※人口は住民基本台帳（各年 12 月末）より算出

図 18 内外・内内・小ゾーンの移動ごとのトリップ数の推移

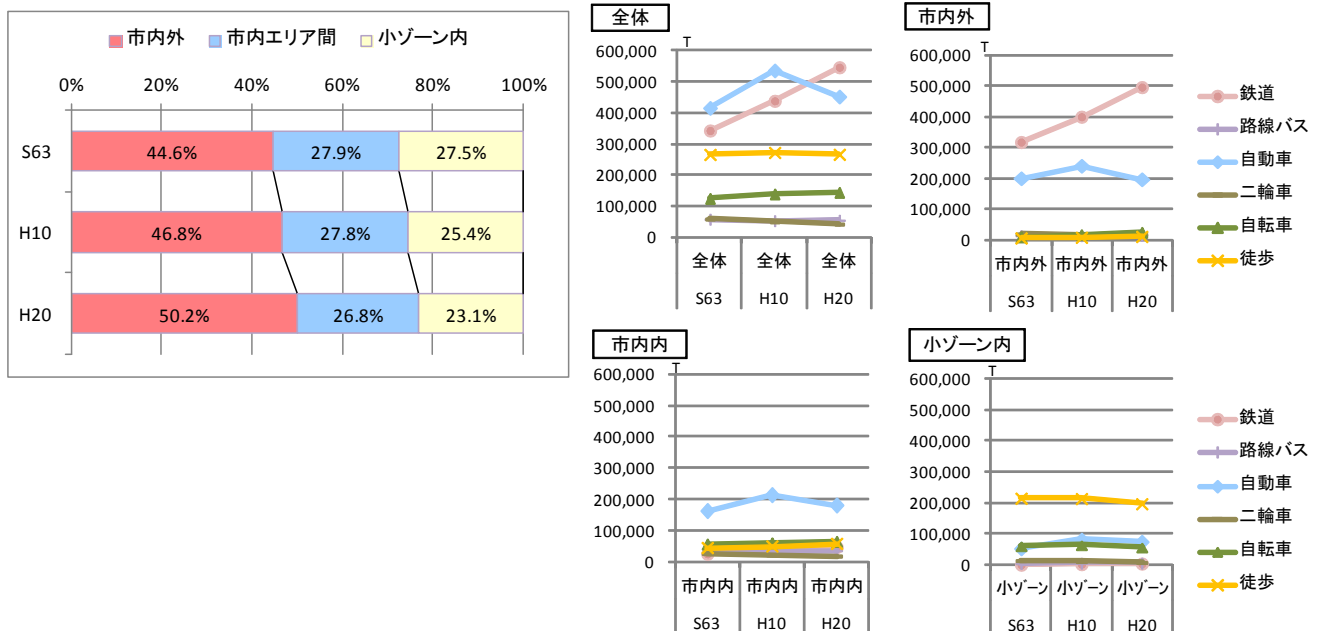


図 19 内外・内内・小ゾーンの移動ごとの分担率（トリップ集計）

<sup>4</sup> 内外移動は、八王子市と市外の移動を、市内内移動は、八王子市内の移動を、小ゾーン内は、市内内移動の内数で、小ゾーン内での移動を示す。

### ③市内外の移動動向

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）の双方とも増加しており、本市のベッドタウン的機能、就業・就学地的機能の双方が高まっています。

本市から他都市への移動では、市内外移動者の約 36%が東京都区部に移動しており、次いで日野市や多摩市などの周辺地域になっています。他都市から本市の移動についても東京都区部が最も多く、日野市、相模原市などの周辺地区や、埼玉県からの移動も多くなっています。

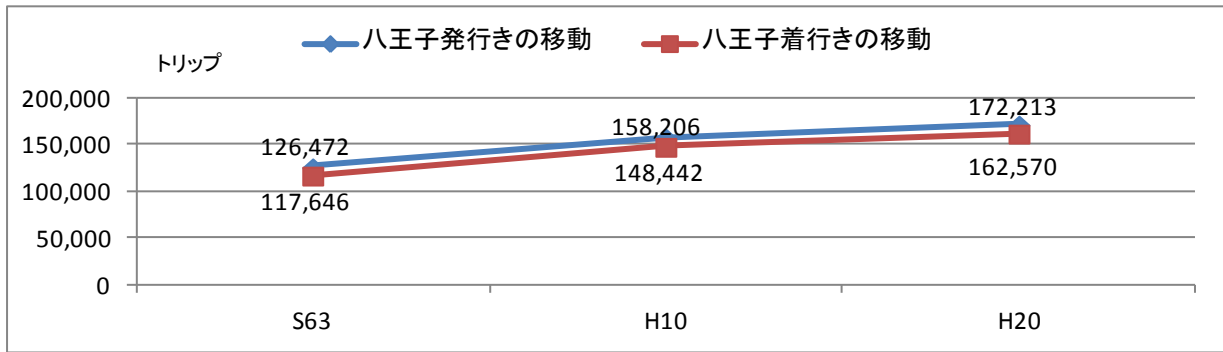


図 20 内外移動における発着地別、行き（自宅からの移動）のトリップ数推移

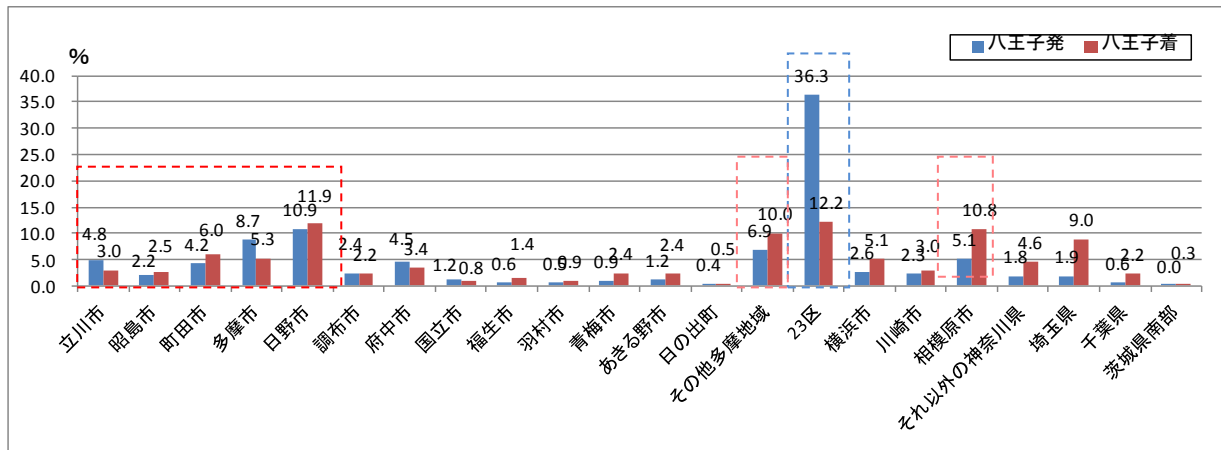
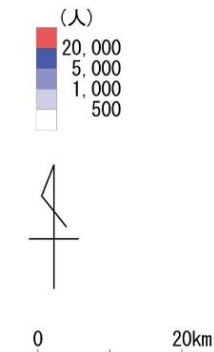
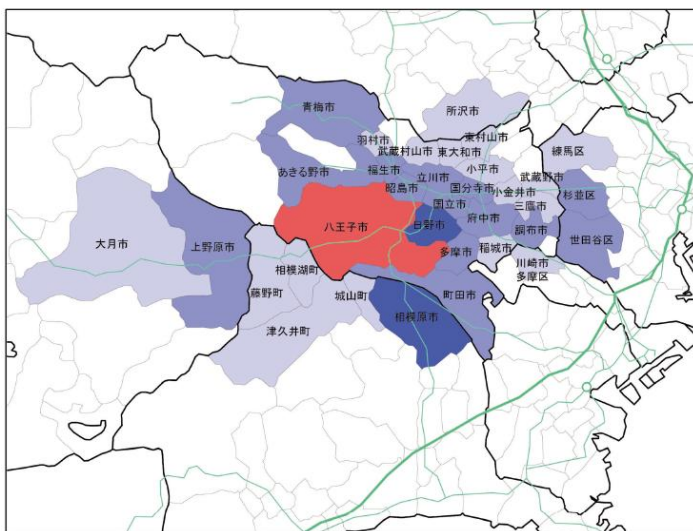


図 21 内外移動における移動先 移動目的（自宅からの移動）

#### 【参考】八王子市への通勤者数



出典：  
財団法人東京都市町村自治調査会「人口減少期における多摩地域の「縮む」未来図（平成 23 年）  
国勢調査（平成 22 年）

#### ④地域間（市内内）の移動の変化

地域間移動（市内内）は、八王子駅周辺の中心市街地と周辺地域間での移動量が減少しているものの、東南部地域と西南部地域2・東部地域への移動量が増加していることから、市内における主要目的地が分散している傾向となっています。

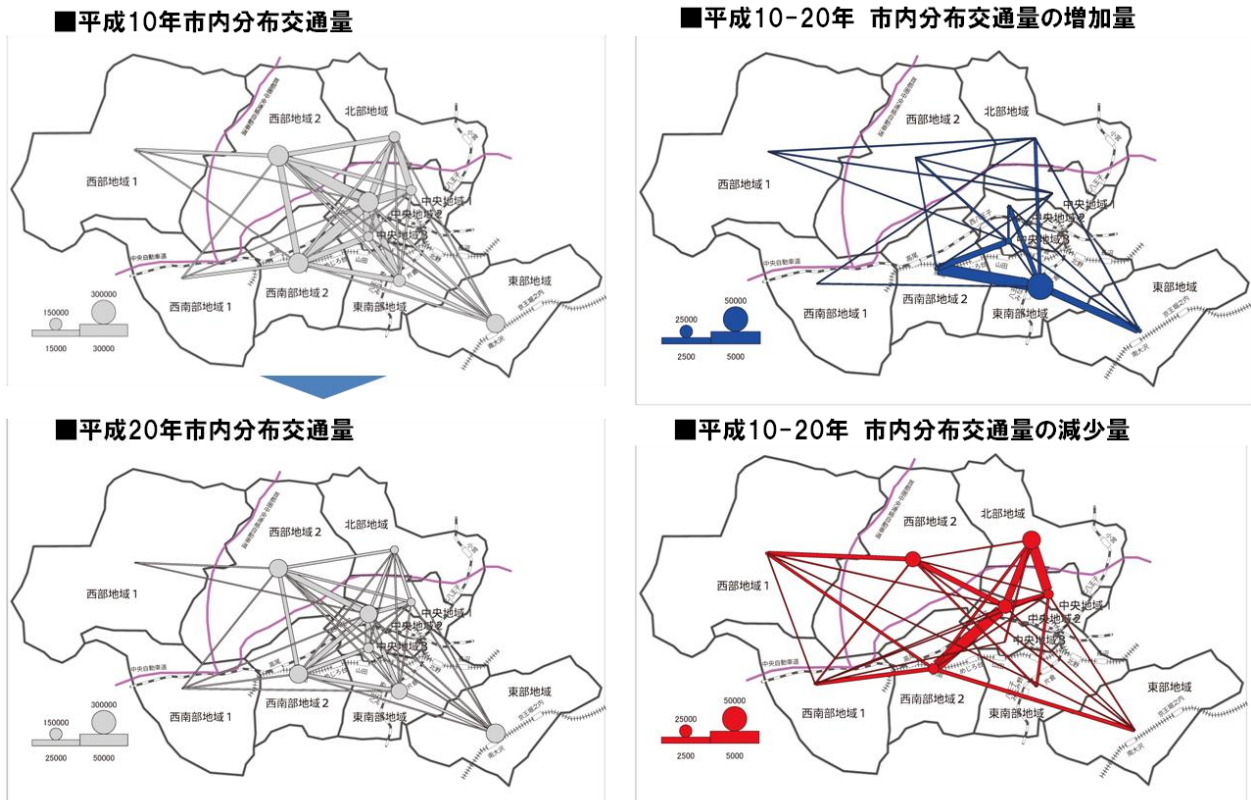


図 22 市内内移動における移動先別移動量の変化

#### ⑤小ゾーン内の移動の変化

小ゾーン内の移動においては、「自宅-私事」や「私事」の目的が多く、かつ「私事」の移動が増加傾向です。反面、「自宅-通学」、「自宅-業務」の移動は減少傾向にあり、近所での買物をはじめとした身近な移動が行われていることがわかります。

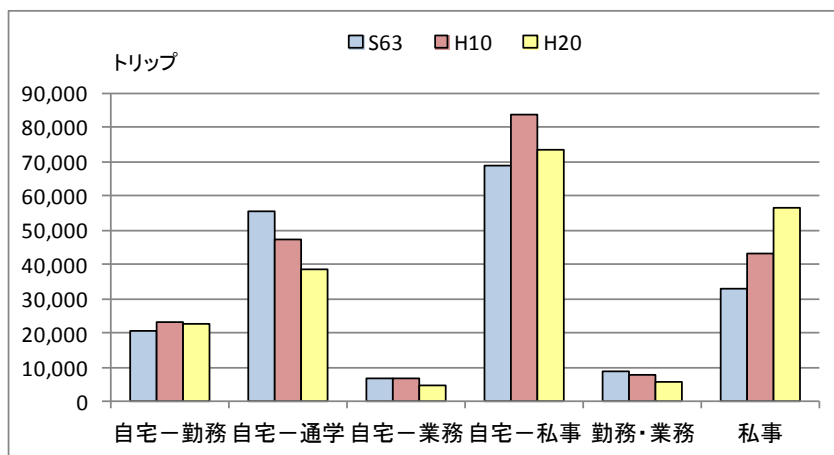


図 23 小ゾーン内における移動目的