

## 2-3. 代表的な交通手段の変化

本市は都区内や多摩周辺市と比べて、自動車利用が多く、鉄道利用が少ない状況にありましたが、近年は、鉄道利用が増加し、自動車が減少する傾向となっています。

エリア別には、八王子駅周辺の中心部や、横浜線沿線、京王線相模原線沿線と言ったエリアで、鉄道利用が多く、自動車利用が少ないという状況があります。反対に鉄道が利用しにくい北側のエリアでは、自動車利用が多くなっています。

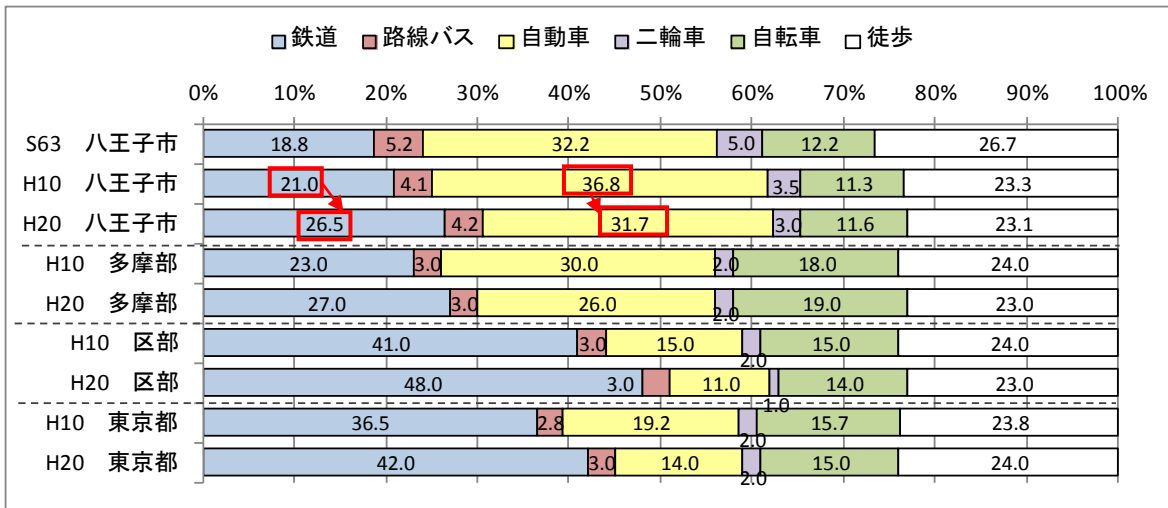


図 24 本市の代表交通手段別分担率

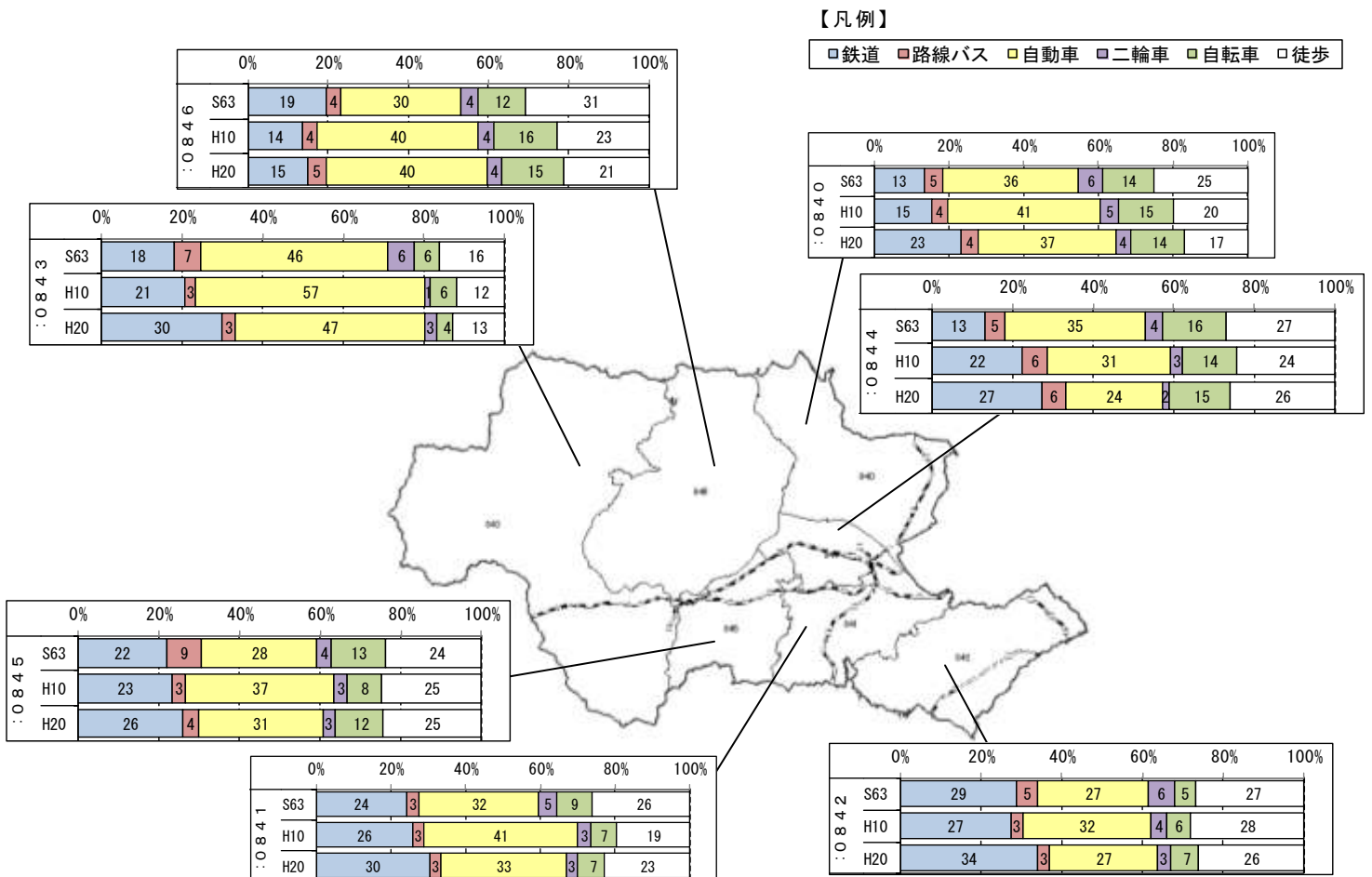


図 25 地域別代表交通手段分担率

目的別の分担率では、全ての目的において鉄道利用が増加しており、自動車の利用が減少しています。特に、通勤、業務において、鉄道利用率が増加しており、自動車利用率が減少しています。

一方で、私事目的については、通勤、業務に比べると、依然として自動車の利用率が高いままとなっています。また、通学、私事においては、徒歩の割合が減少しています。

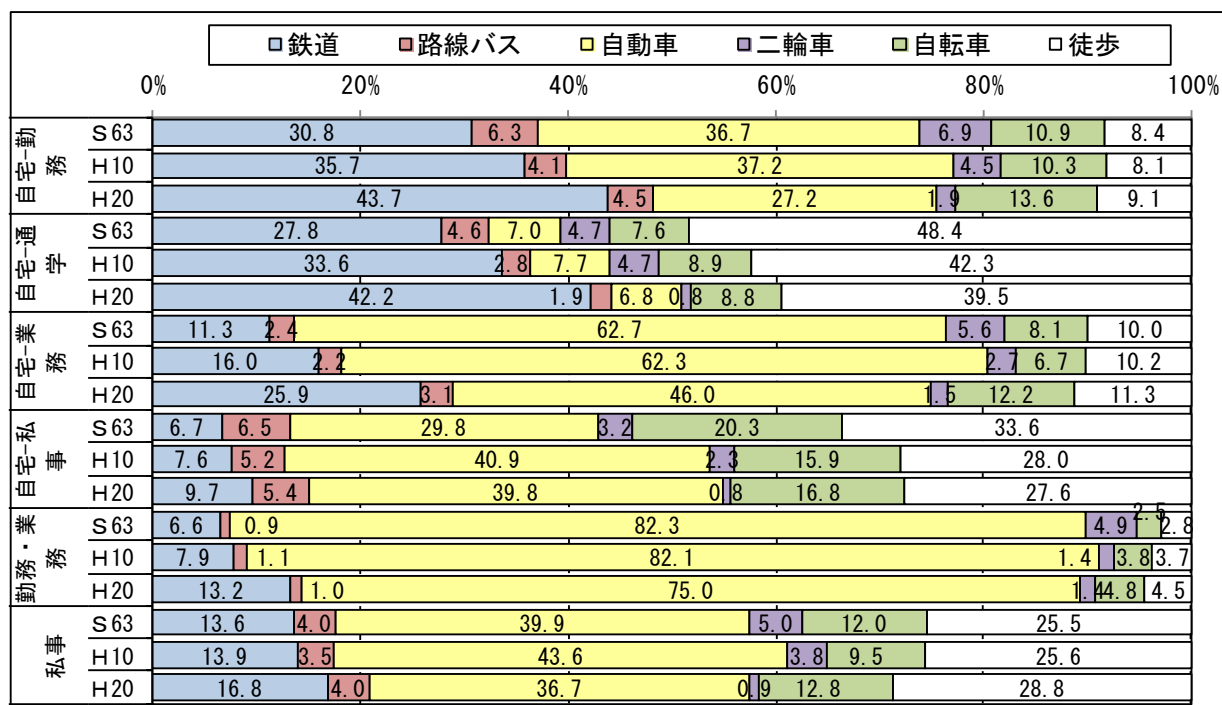
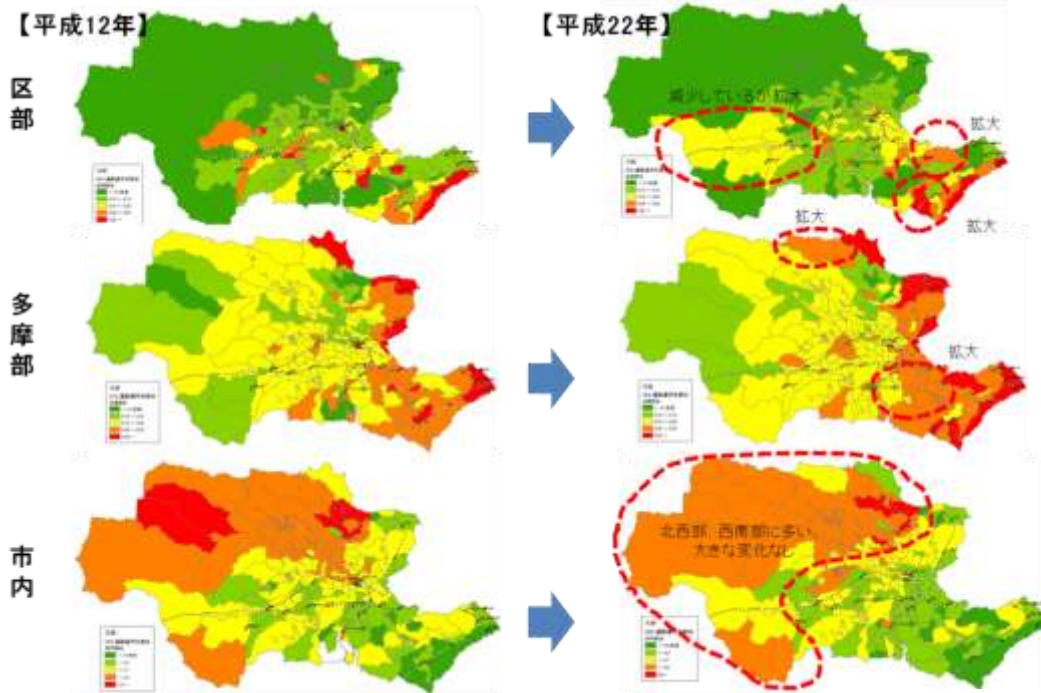


図 26 目的別の交通手段別分担率の推移

## 2-4.通勤・通学移動の状況

### ①地域ごとの通勤通学先の変化

通勤・通学移動は、区部への移動において、本市の東側において増加しており、多摩部へは、本市の北部の通勤・通学割合が高まっています。市内は大きな変化が見られません。

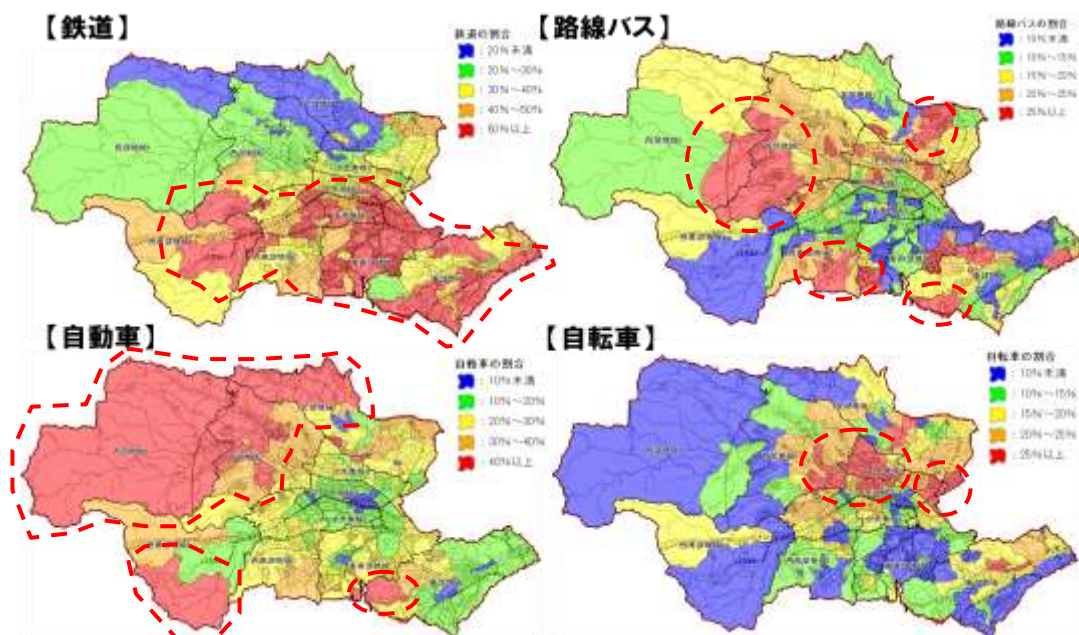


出典：総務省「国勢調査」(平成 22 年)

### ②町丁目別の通勤通学時の利用交通機関

鉄道は中央地域や東部地域など南側の地域で、路線バスは鉄道駅よりやや離れた地域で、自動車は北部地域等さらに離れた地域で高くなっています。

自転車は傾斜度が低い中央地域や北八王子駅周辺等で高くなっています。

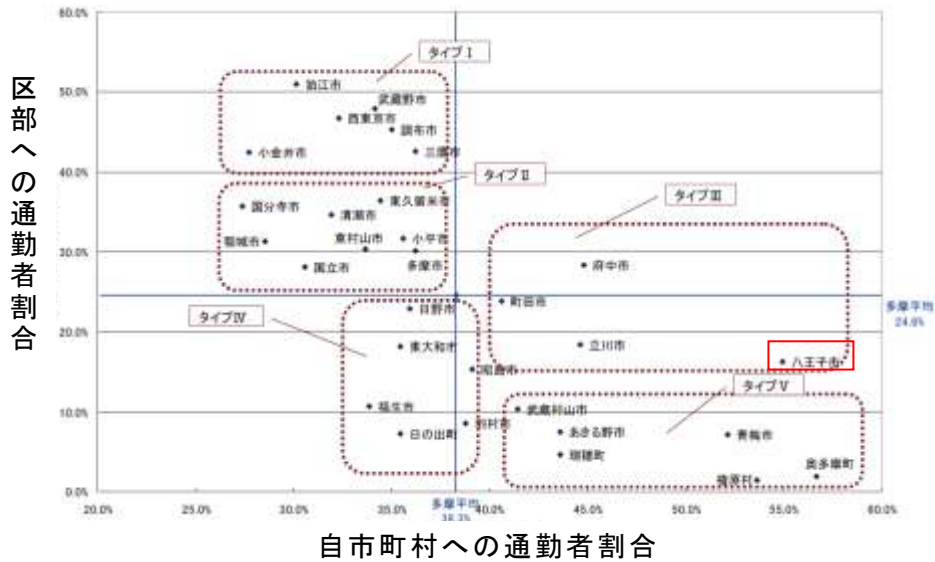


出典：総務省「国勢調査」(平成 22 年)

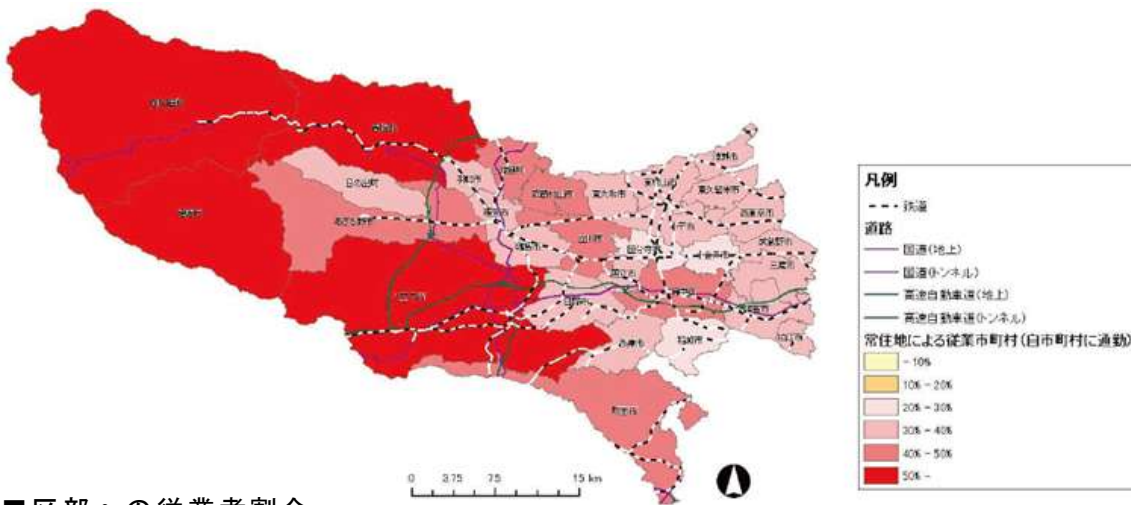
## 【参考】通勤形態からみた八王子市のタイプ

### ■ 自市町村への通勤者割合と区部への通勤者割合等から見た 5 タイプ

本市は、都内市区町村に比べると、自市町村内での通勤者が多く、区部への通勤者が少なくなっていますが、他の多摩地区に比べると区部への通勤者が多い傾向にあります。



### ■ 自地域内での従業者割合



### ■ 区部への従業者割合



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）



## 2-5.交通分野別の動向

### ①道路・自動車

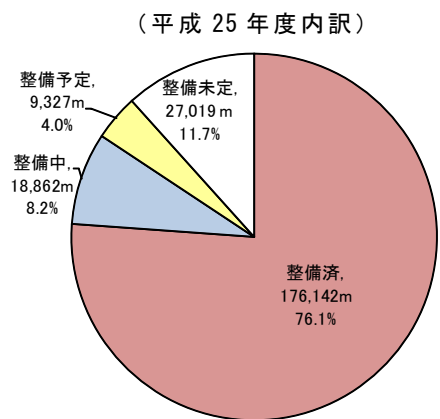
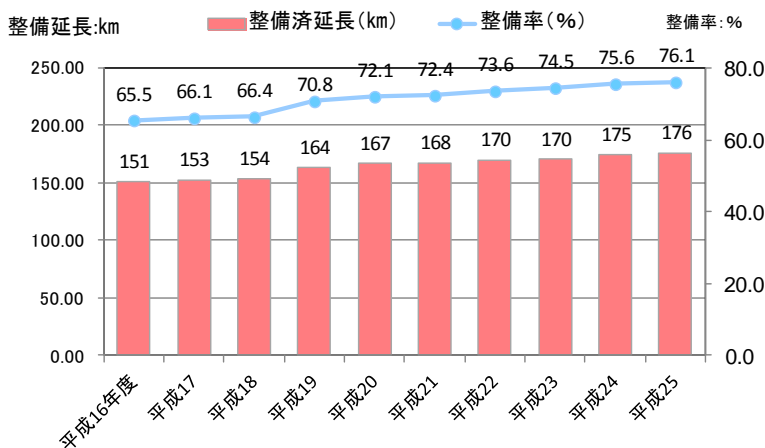
#### 【都市計画道路の整備状況】

市内の都市計画道路は、第三次事業化計画<sup>5</sup>（優先整備路線）に基づき、着実な整備をすすめており、計画延長 231.35 kmのうち 170.22 kmが整備され、整備率は 76.1%と高くなっています。

路線数でみると計画路線 80 路線のうち、路線全体が整備済の路線が 41 路線で、残る 39 路線のうち、部分的に整備が図られている路線は 31 路線、未整備路線は 8 路線となっています。このうち 18 路線 20 区間で現在整備がすすめられており、10 路線 12 区間が整備予定となっています。

これまでの都市計画道路の整備により広域交通ネットワークが強化され、市内の交通渋滞は、バスルート等の変更などとの相乗効果により、以前と比較すると格段に改善されています

しかし、環状道路や地区間の道路では依然として未整備区間が残っており、鉄道との交差点や、交差点での局所的な渋滞の解消が、今後引き続き取り組むべき課題となっています。



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。

出典：八王子市交通企画課

図 27 都市計画道路の整備状況

<sup>5</sup> 第三次事業化計画（優先整備路線）

東京都と 28 市町で策定した「多摩地域における都市計画道路の整備方針」（平成 18 年 4 月）で、都市計画道路を効果的かつ計画的に整備するため、概ね 10 年間で優先的に整備すべき路線として選定したもの。（計画期間：平成 18～27 年度）

八王子市内では、都施行 3 路線、市施行 7 路線 9 区間が選定されている。

【交通量の変化】

陣馬街道や滝山街道、山田宮の前線などにおいては交通量の増加はみられないものの、甲州街道や町田街道等において自動車交通量が増加しています。  
また、国道 16 号線、陣馬街道（八王子上野原線）において混雑が見られます。



出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成 22 年）

図 28 自動車交通量の増減率（H11/H22）

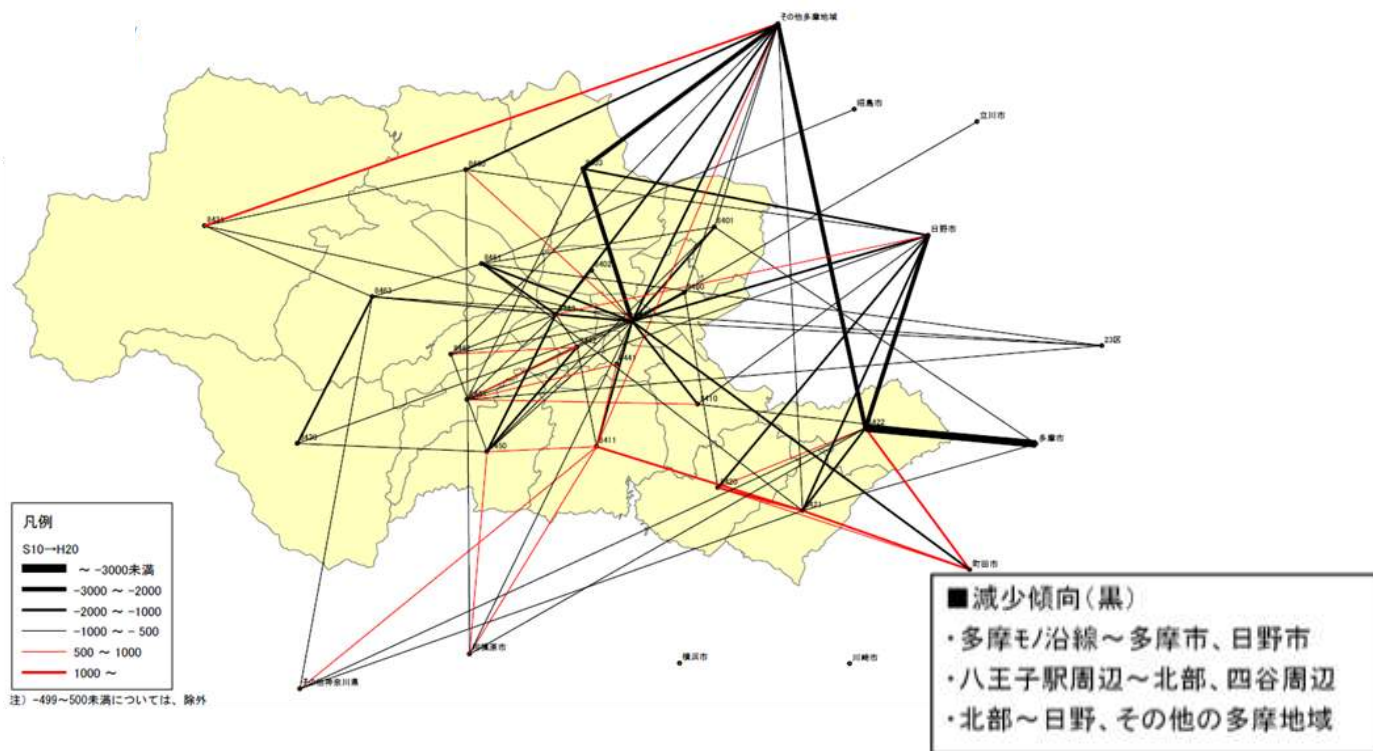
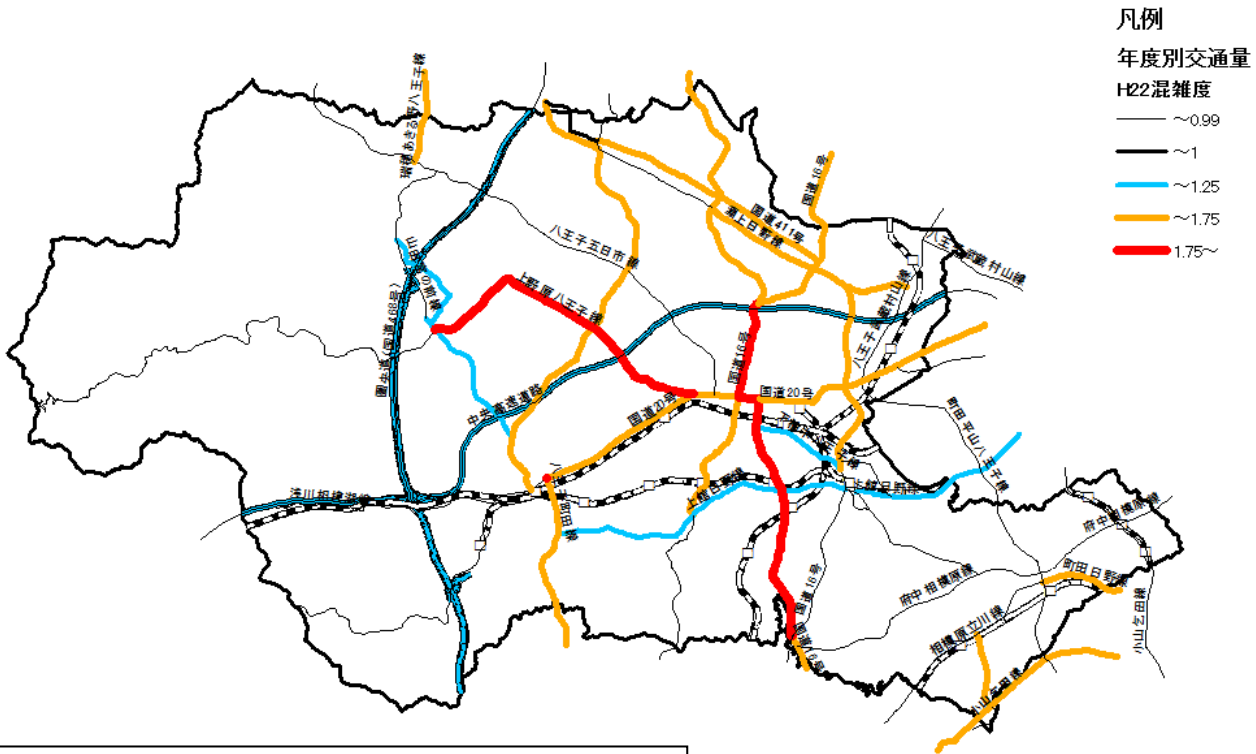


図 29 自動車 OD 増減率（H10/H20）



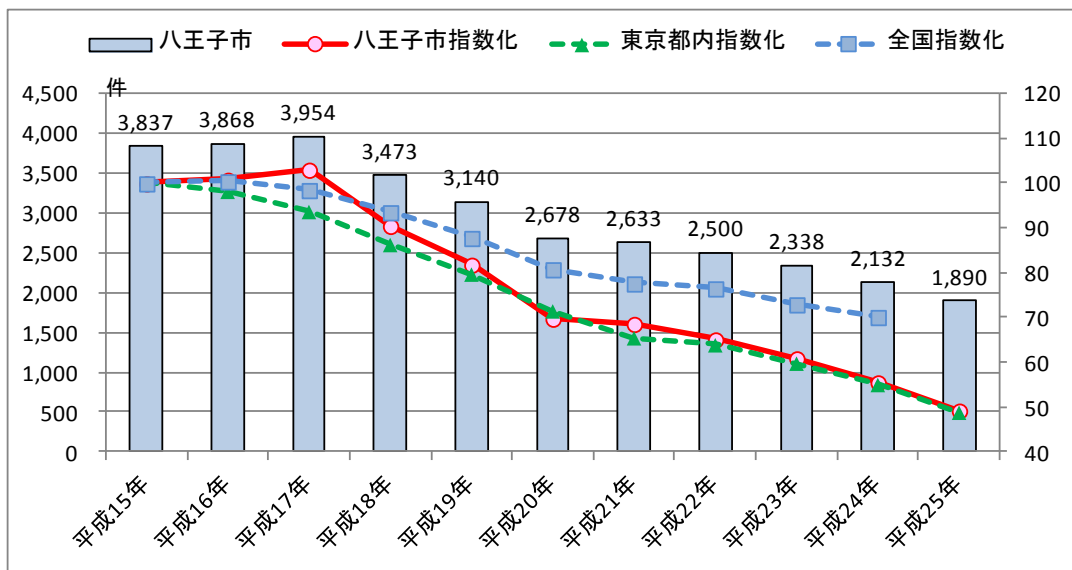
【混雑度】  
 1.00 以下：道路が混雑することなく円滑に走行  
 1.00-1.25：ピーク時には渋滞が発生  
 1.25-1.5：日中の連続的な交通渋滞が発生  
 1.5 以上：日中、慢性的な交通渋滞が見られる著しい混雑状

出典：国土交通省「道路交通センサス」（平成 22 年）

図 30 市内の混雑度の高い路線

【事故の状況】

八王子市の交通事故件数は、平成 25 年度に 1,890 件となっています。事故件数は減少傾向にあり、東京都と同様で、平成 15 年度から平成 25 年度の間、約半数程度になっています。



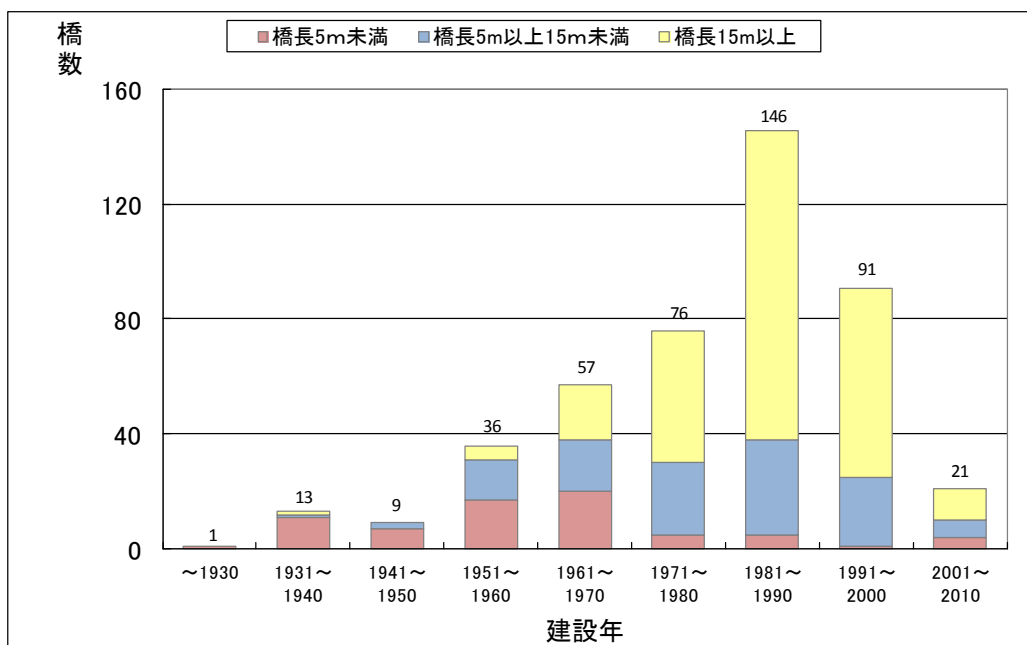
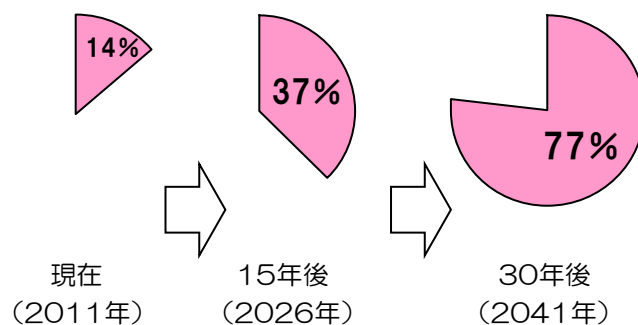
出典：警視庁「交通年鑑」

図 31 交通事故の状況

【橋梁建設年】

八王子市が管理する橋は、2011年3月現在で約800橋あります。これらの橋は1960年代から1980年代に多く建設されており今後高齢化を迎える橋が急増するため、修繕・架替えの費用が急激に増加することになります。今後厳しい財政状況のもとで、より効率的で効果的な維持管理が求められます。

建設後50年以上の橋の割合



出典：八王子市「橋守計画」(平成〇年)

図 32 建設年ごとの橋の数（橋長別）

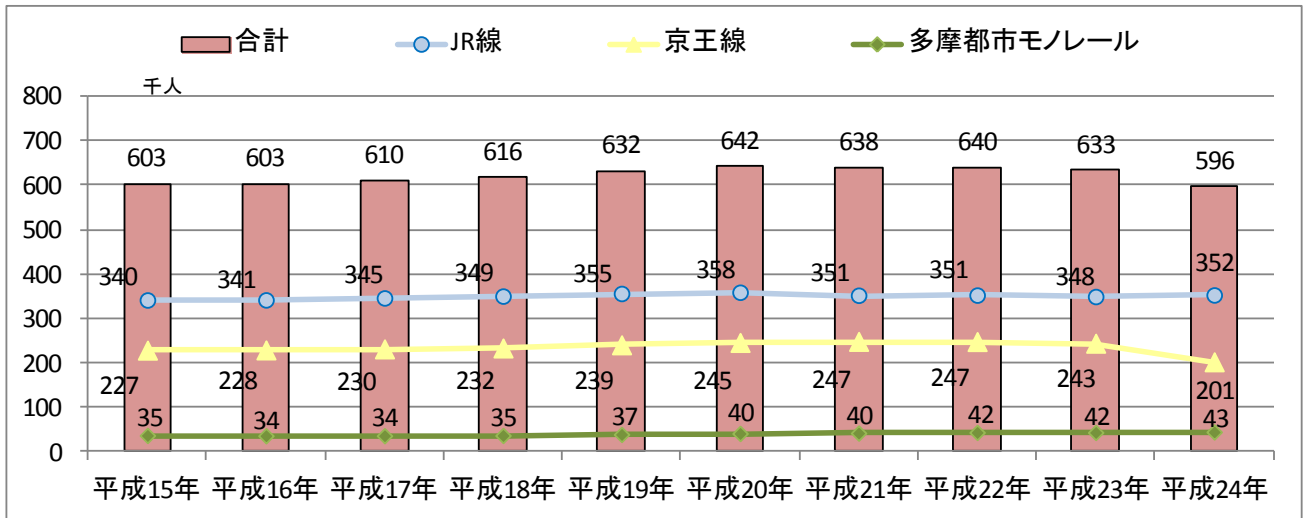


## ②公共交通

### 【鉄道】

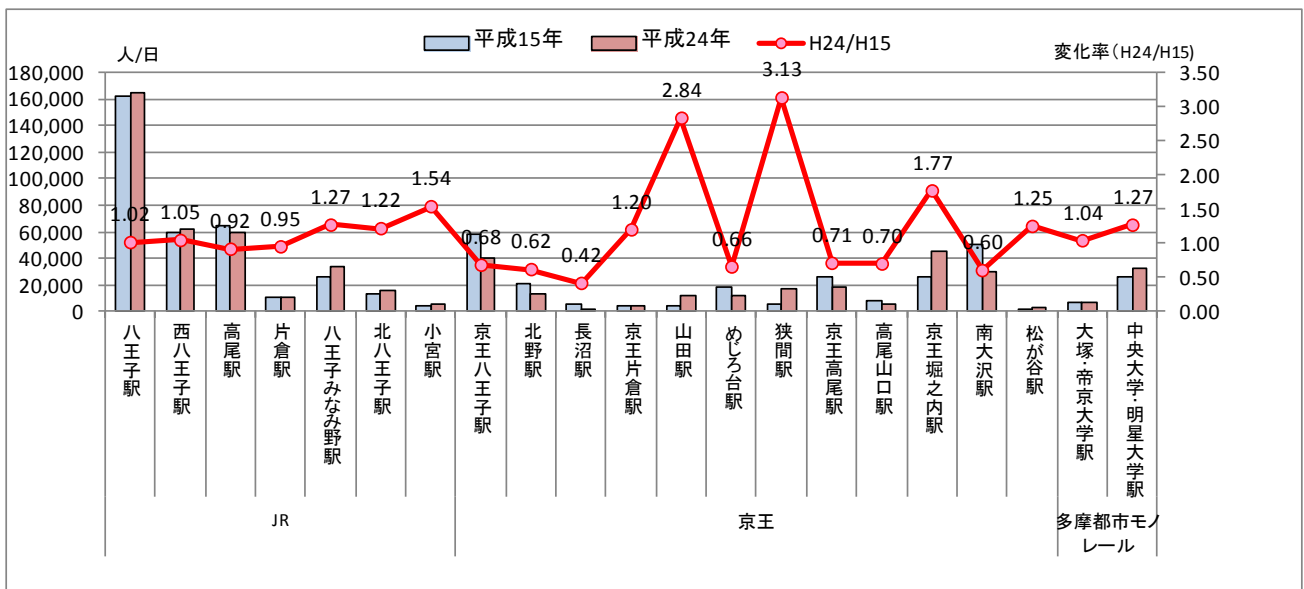
鉄道利用者数は、ほぼ横ばいで推移しています。

市内鉄道利用者のうち約3割はJR八王子駅の利用となっています。平成15年から24年の間では、多くの駅において利用者数が増加しており、狭間駅、山田駅、京王堀之内駅等で顕著に増加しています。



出典：八王子市「統計八王子」

図 33 鉄道利用者数推移



出典：八王子市「統計八王子」

図 34 駅別利用者数推移

【鉄道駅端末交通手段】

駅端末交通手段（H20）は、徒歩が67%、路線バスが16%、自転車が7%と多くなっています。

駅端末交通量では、平成10年から平成20年の変化において、北部地域から八王子駅、北野周辺から南大沢駅が増加傾向にありますが、四谷周辺から八王子駅への移動が減少傾向にあります。

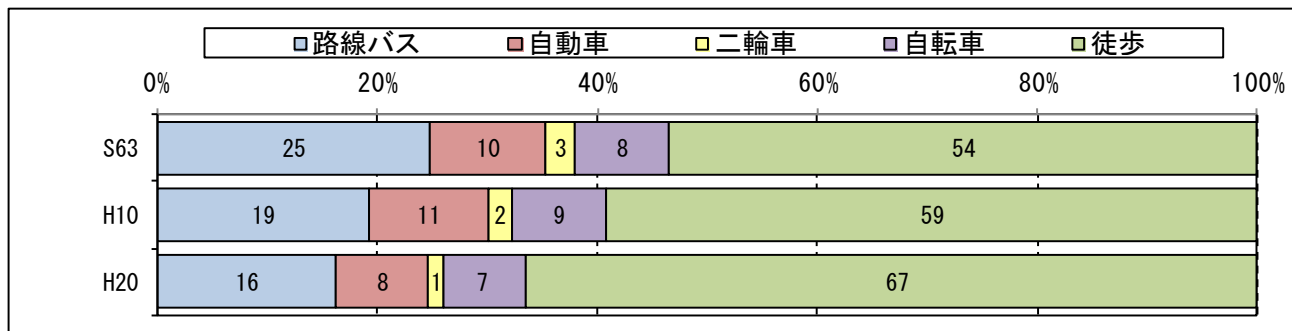


図 35 駅別鉄道端末交通手段分担率

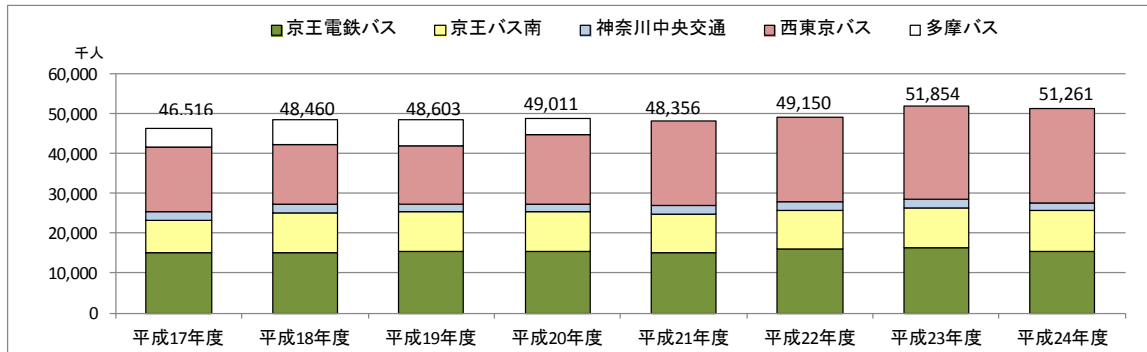


図 36 駅端末OD増減量（H20/H10）

【バス】

路線バスの利用者数は、微増傾向にあります。

バス網は鉄道駅間や鉄道が利用できない地域を中心に整備されていますが、圏央道の西側に加え、八王子 IC 南側や、八王子みなみ野駅西側などに比較的大規模な交通空白地域が見られます。



- 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、八王子市内の営業所数値である。  
 (3)多摩バス(株)は平成20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8月31日までの数値。

出典：八王子市「統計八王子」

図 37 路線バス利用者数の推移

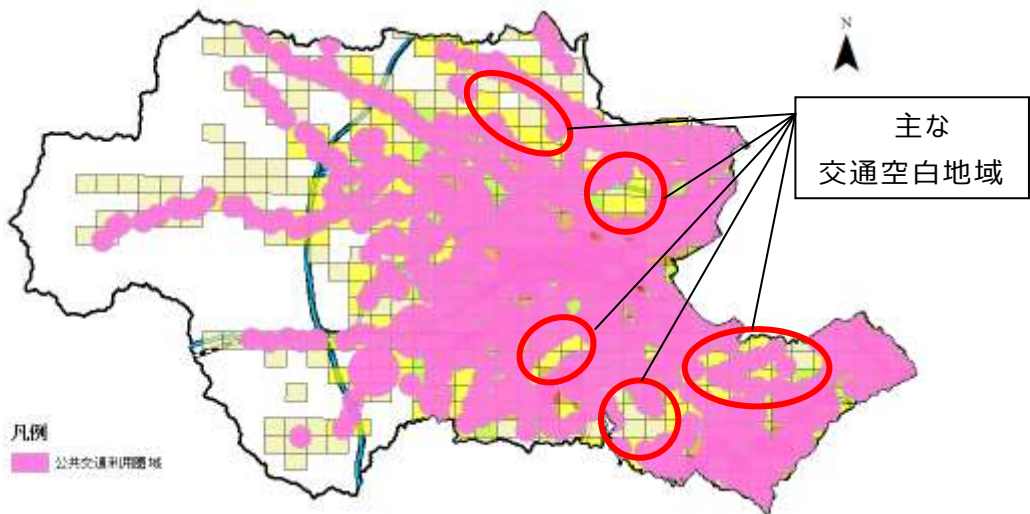


図 38 八王子市における交通空白地域

※交通空白地域：

本市では、鉄道駅から700m以遠かつバス停留所から300m以遠を「交通空白地域」と定義しています。

出典：八王子市交通企画課

■ 路線バスOD量 (H20)

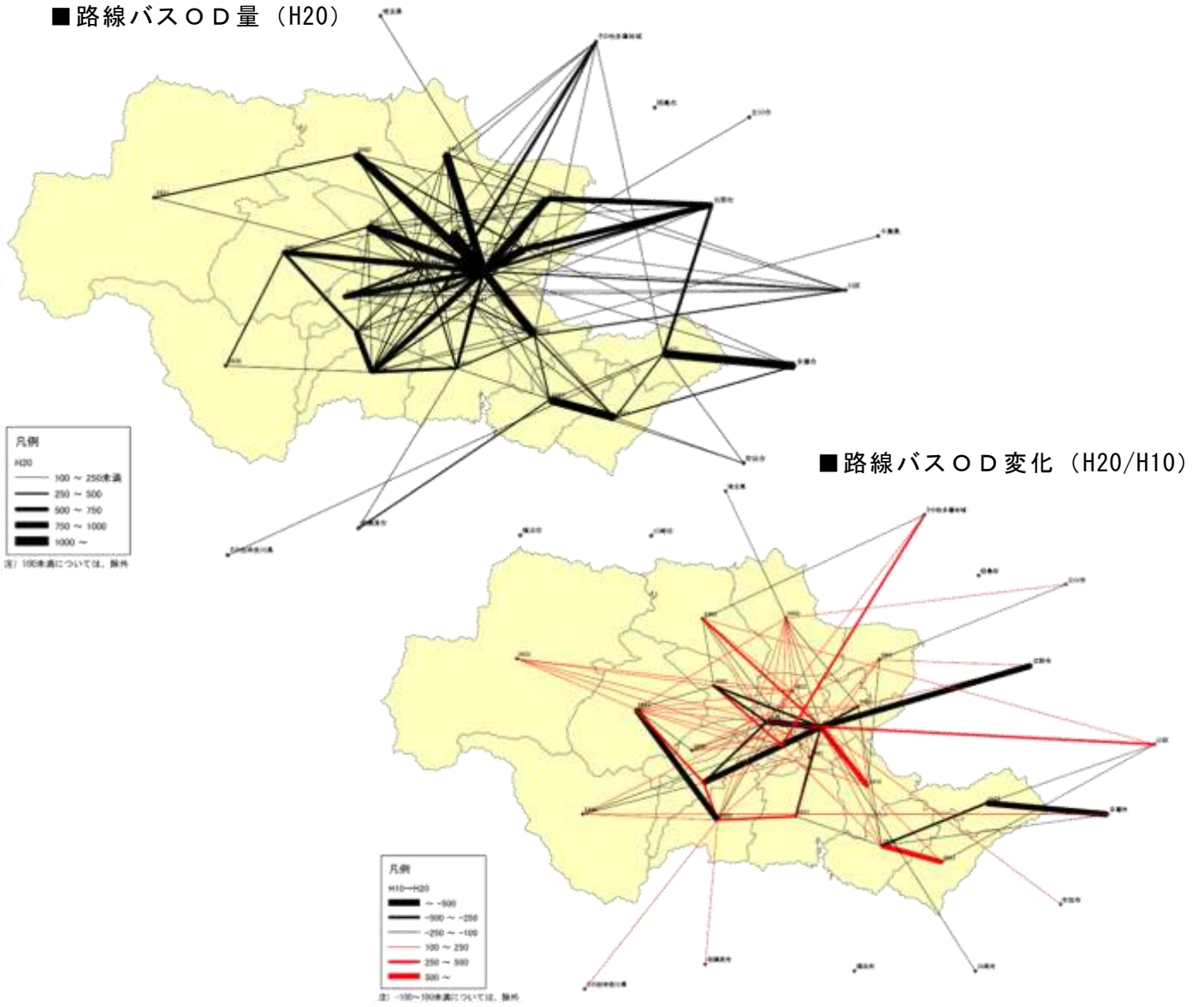


図 39 路線バス OD

【タクシー】

市内事業者のタクシー保有台数は約 460 台、乗客数は微減傾向です。

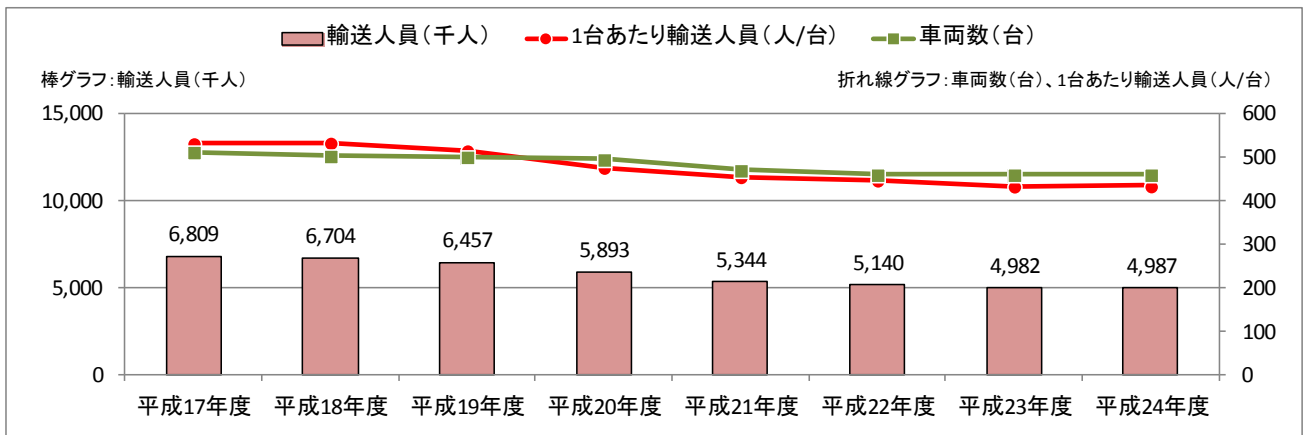


図 40 タクシー利用者数等の推移

出典：八王子市「統計八王子」

### ③自転車

自転車利用は増加傾向にあり、通学を除くすべての目的で増加傾向にあり、特に通勤や私事目的での利用の増加が顕著になっています。

自転車の利用は比較的平地間で活発であり、八王子市街地～日野市、南大沢～多摩市、町田市の隣接市間移動も多くなっています。

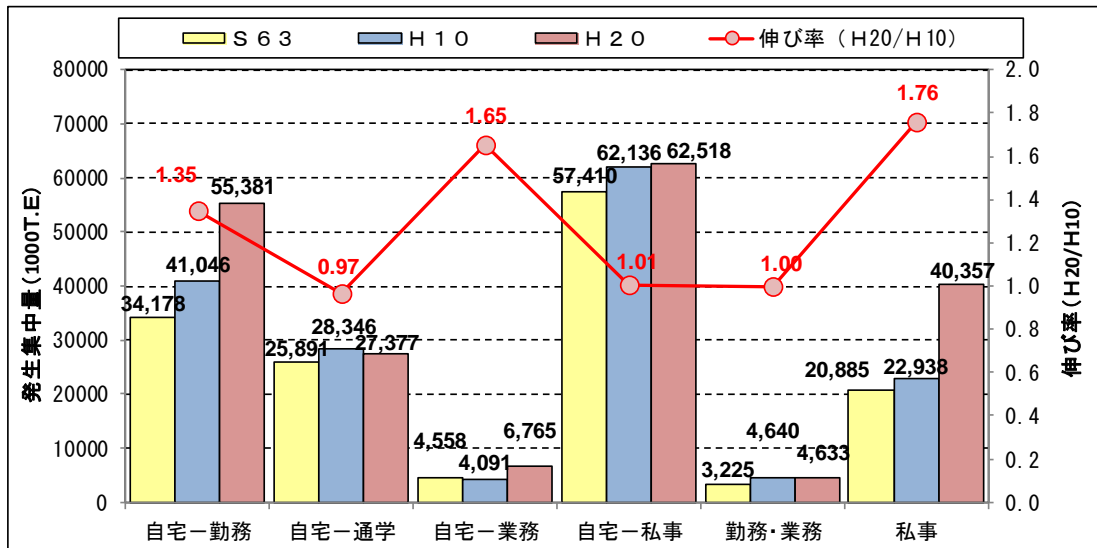


図 41 自転車発生集中量の推移 (代表交通手段+端末交通手段)

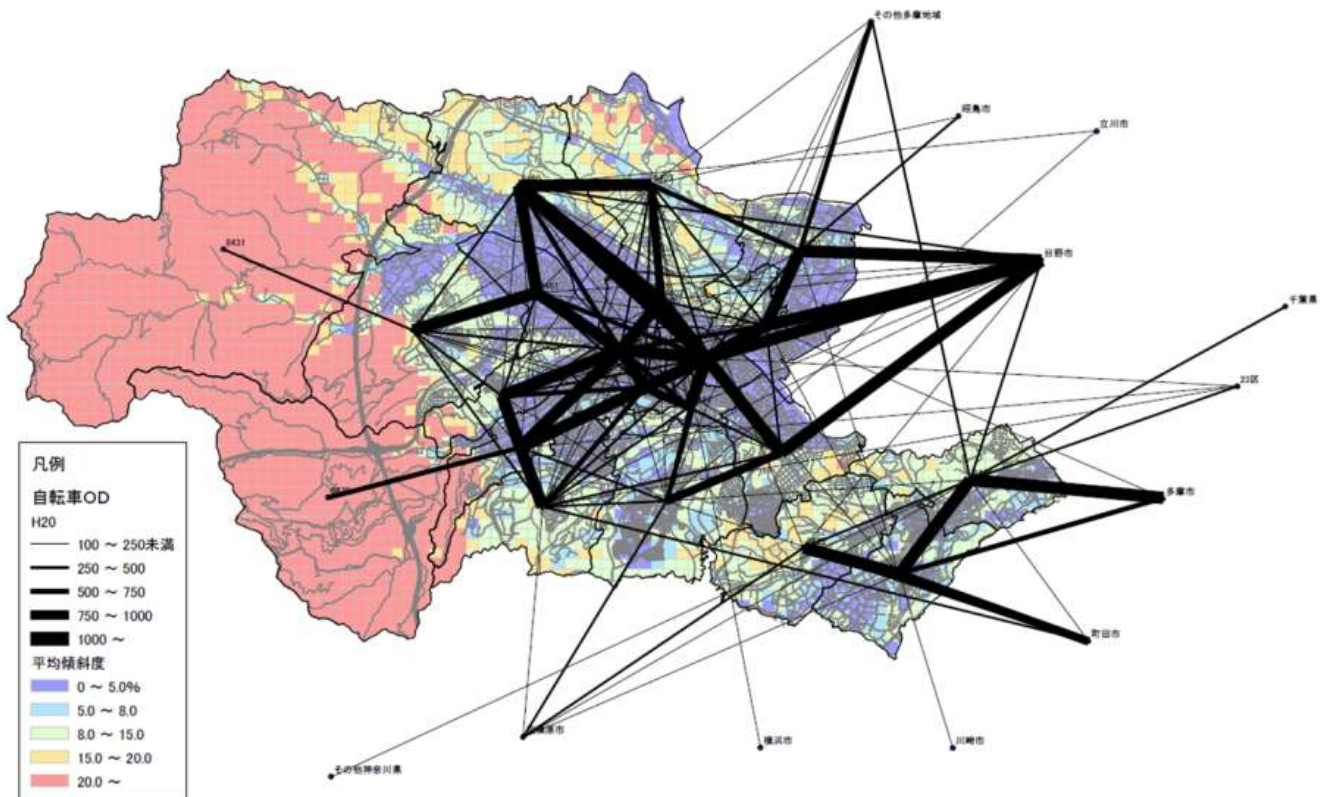
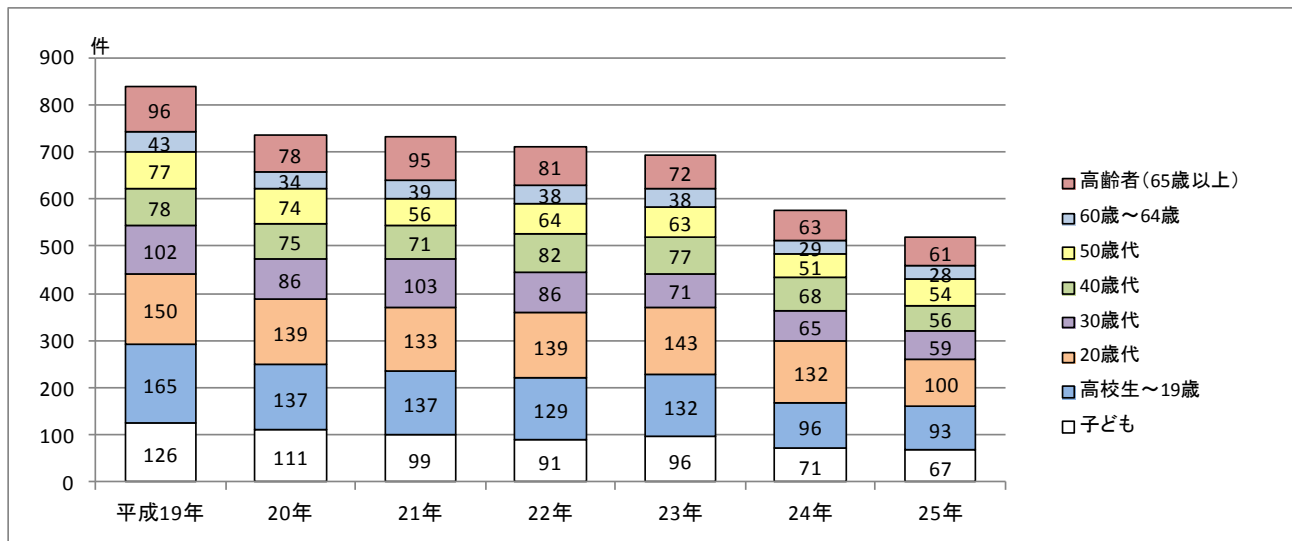


図 42 自転車 OD と傾斜度の関係



【自転車関連の事故の状況】

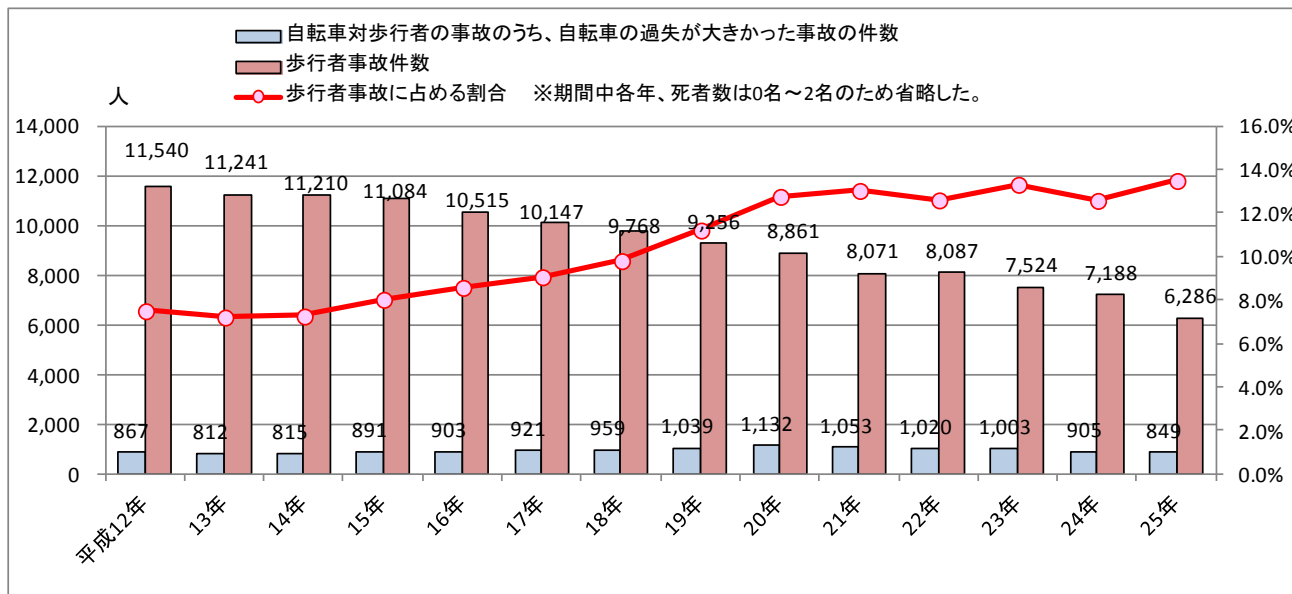
自転車事故件数は、平成 25 年に 518 件となっており、平成 19 年と比較すると 4 割近く減少しています。しかし、歩行者が遭った事故の内訳に注目してみると、主な過失が自転車側にあった事故の割合が年々増加しており、平成 12 年の約 7.5%に対し平成 25 年には約 14%に増加しています。自転車の安全利用を念頭に近年改正された道路交通法では「自転車安全利用五則」などが示されており、自転車利用者と歩行者の安全性確保が課題といえます。



出典：八王子市「交通安全対策事業概要」

図 43 八王子市における年代別自転車事故状況

警視庁「交通年鑑」



出典：警視庁統計データ

図 44 自転車に過失のある事故件数の割合

## 2-6.年代別（主に高齢者）の外出動向

### ①年代別外出率

年代別の外出動向では、20～40代の外出率に変化はないものの、20～30代において1人当たりトリップ数（移動回数）が減少しています。一方で、高齢者の外出率及び移動回数が増加傾向にあります。

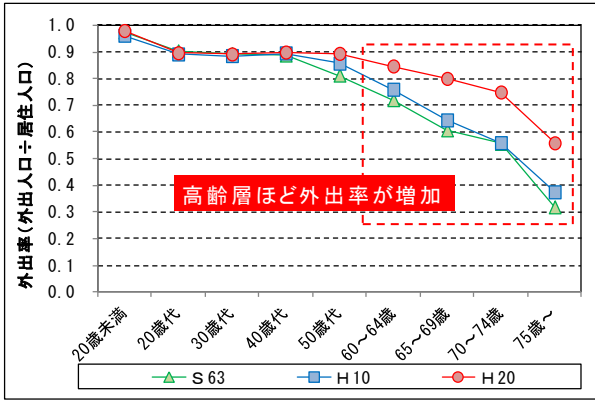


図 45 世代別外出率

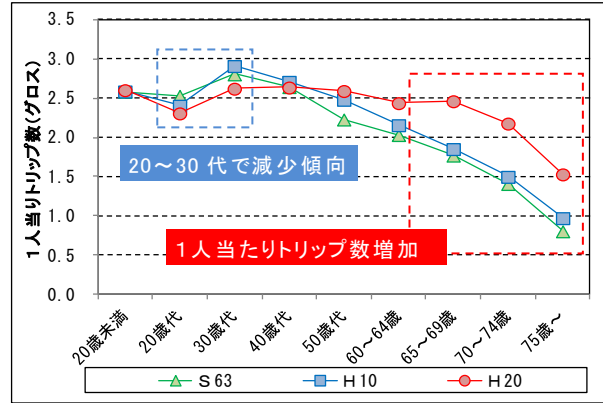


図 46 世代別 1人あたりトリップ数

### ②年代別交通手段利用動向

20～50代以下において、自動車による移動が減少しており、特に20代における自動車離れが著しくなっています。20歳未満の自動車利用（同乗）が微増傾向にあり、路線バス、自転車、徒歩の移動が減少しています。60代以上の高齢層では、自動車による移動を筆頭に、全ての手段による移動が増加傾向にあることから、高齢層へのケアがより一層重要になっています。

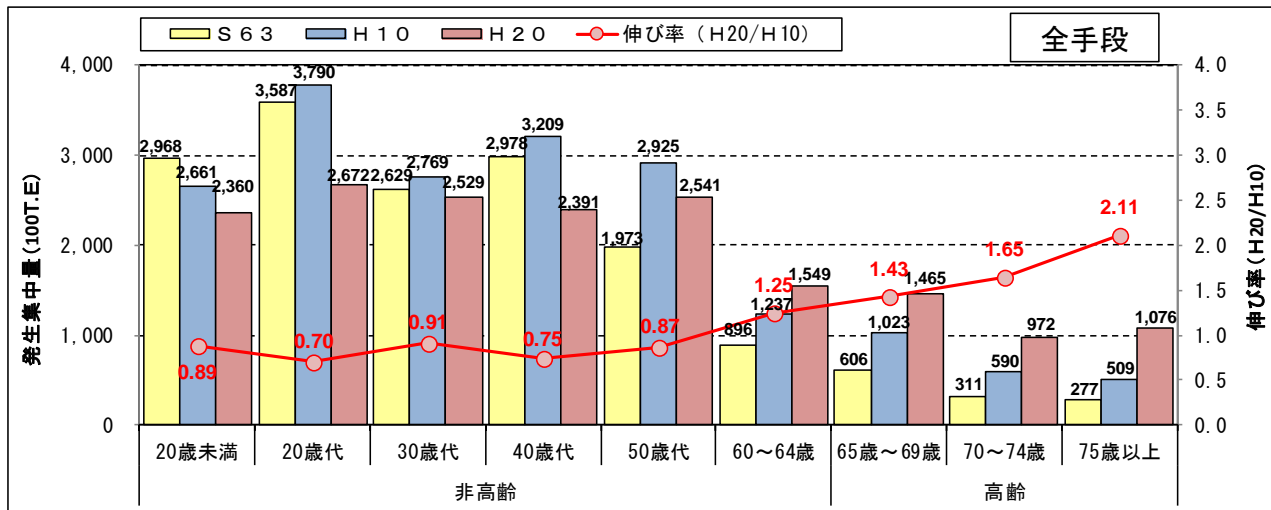


図 47 年代別発生集重量【全手段】

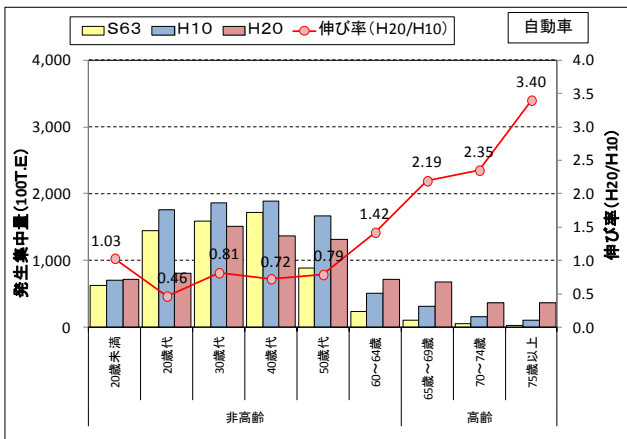


図 48 年代別発生集中量【自動車】

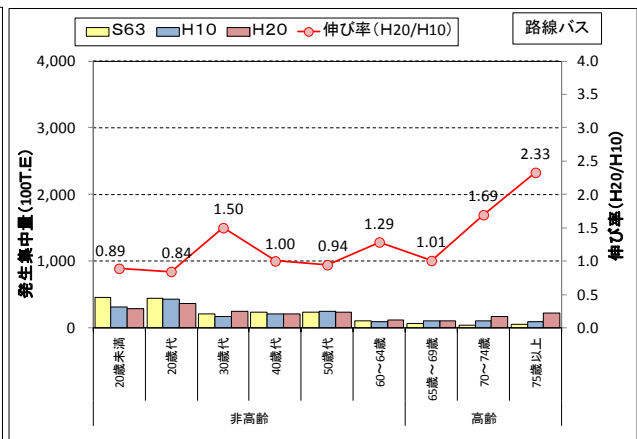


図 49 年代別発生集中量【路線バス】

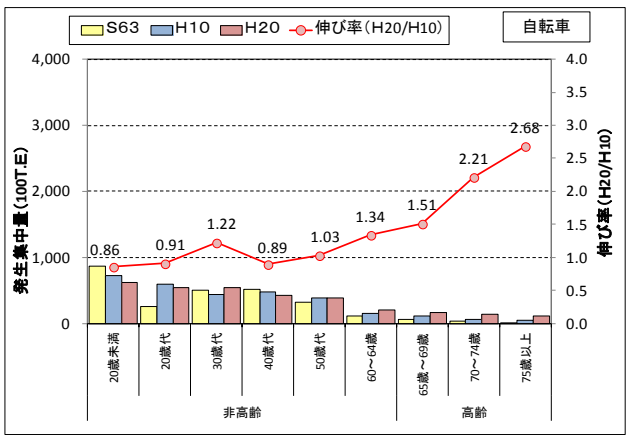


図 50 年代別発生集中量【自転車】

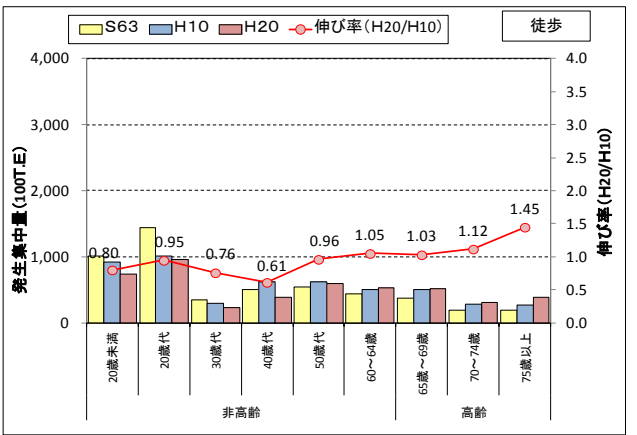


図 51 年代別発生集中量【徒歩】

### ③高齢者の詳細な移動状況

65歳以上の方の代表交通手段は、市全体と比べて路線バス、自動車が多く、鉄道が少なくなっています。自動車利用は、増加傾向にあり、路線バスと徒歩の移動は減少傾向にあります。

また、移動目的では、自宅-私事と私事の移動が最も多く、65歳以上で約8割、75歳以上では約9割を占めています。自宅-勤務の移動には変化はありませんが、自宅-業務（自宅発の業務移動）の移動量が減少傾向にあります。

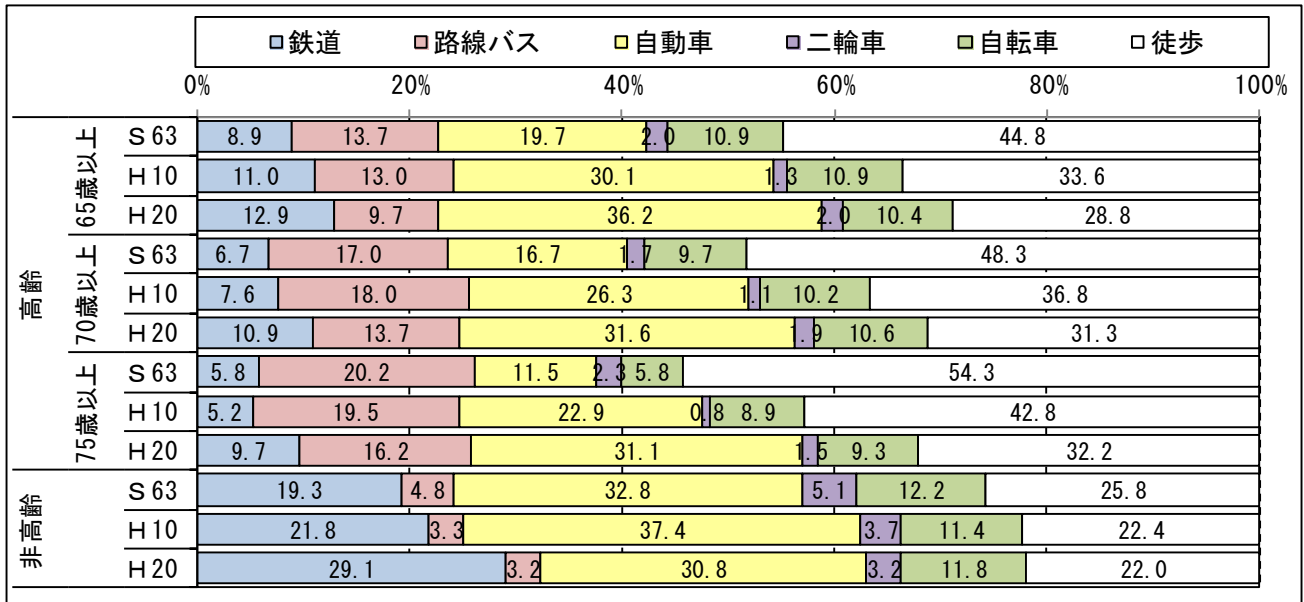


図 52 年代別代表交通手段分担率

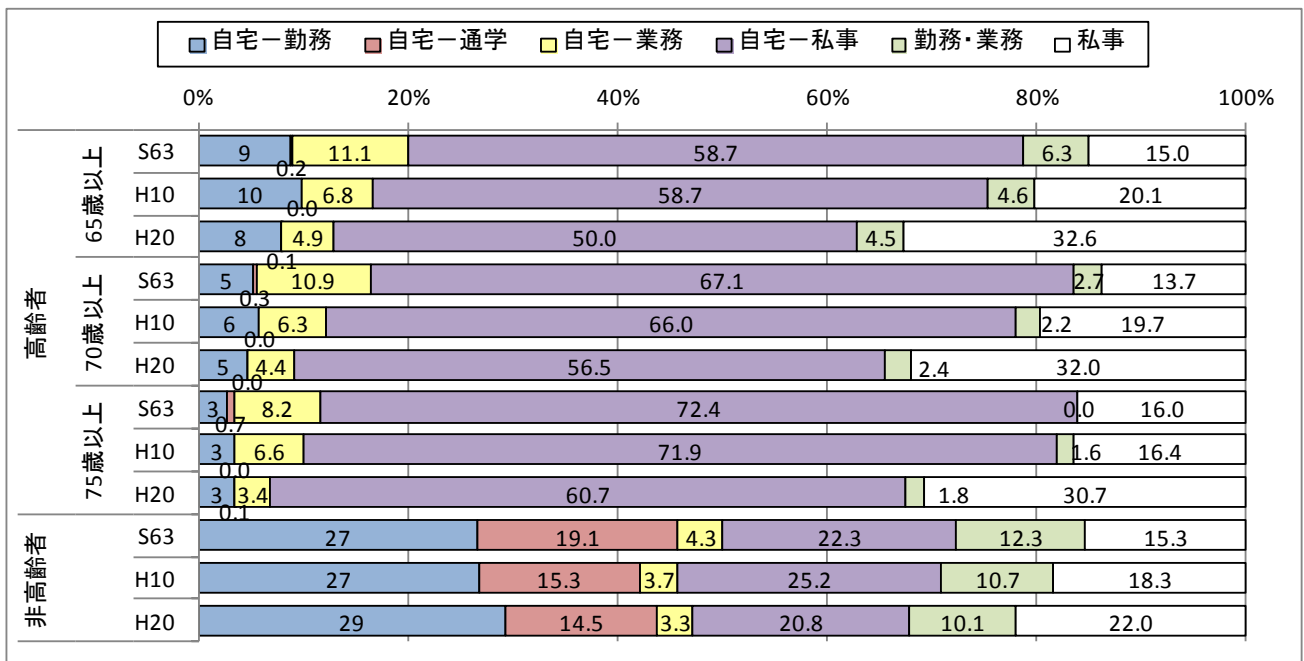


図 53 年代別目的別トリップ比率