

第3章 交通マスタープランの基本的な考え方

1. 都市交通の将来像

本市は、古来より首都圏西部における交通要衝地ですが、近年は圏央道が整備され、リニア中央新幹線駅予定地にも近接することから、広域的な交通結節点としてのポテンシャルはますます高まっています。そのため今後はこれらの地域的な特性を最大限に活かした交通体系の構築が求められています。

一方で、本市の交通特性としては、自動車への依存度が高いことが挙げられます。近年は、鉄道をはじめとした公共交通の利用が高まっていますが、鉄道やバス網が発達している区部や多摩東部の自動車の分担率が15～20%程度である中、本市は広い面積を有することもあり、30%を超えている状況です。

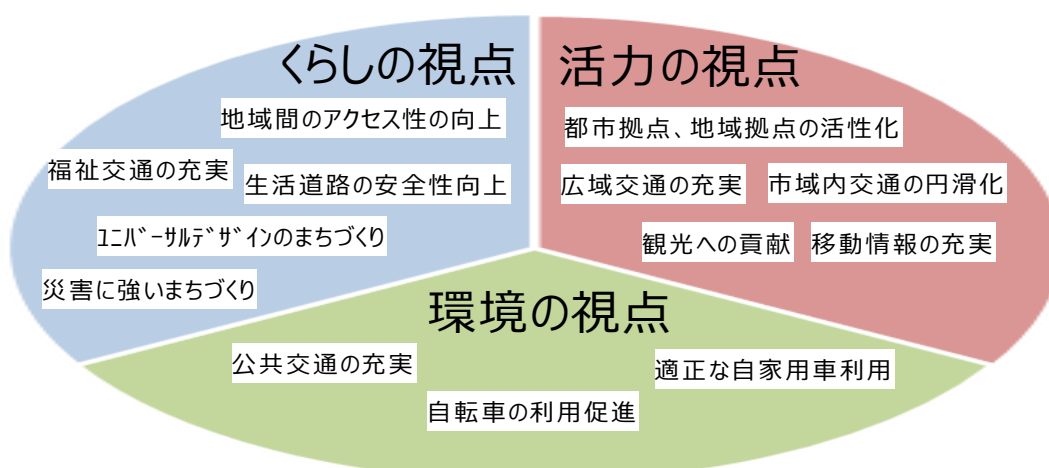
自動車分担率が高い背景には、都合のよい時間に、目的地まで直接アクセスでき、荷物も運ぶことができるなど、公共交通と比べると高い自由度を持つことが挙げられます。しかし、自動車への過度の依存は、交通渋滞の発生、自動車事故の増大、自然環境への影響など、交通の問題だけではなく、快適で安全な市民生活を営む上でも、大きな影響を与える可能性があります。さらに、これから少子高齢社会を迎える中で、公共交通を取り巻く環境が大きく変化することが予想され、特に自家用車を利用できない市民の移動は、大きな課題となることが予想されます。

これら本市の交通情勢をふまえ、都市計画マスタープランでも示している「拠点・沿道ネットワーク型都市構造」を実現するためには、広域的な交通結節点としてのポテンシャルを活かすとともに、過度な自動車利用を抑制し、公共交通の持続的な確保を目指し、歩行者や自転車等が安心・安全に移動できる環境整備を進めることが求められています。

このため、都市交通の将来像を「交通要衝地の利便性を活かし、人を中心とした交通環境の充実と地域の活力を育む交通体系の実現」とし、その実現にあたっては「暮らし」、「活力」、「環境」の視点を持ち、各々のバランスがとれた交通を目指すことを掲げました。

これは、今後の交通政策の方向を「くらしやすさの視点から、少子高齢化社会の中で高齢者や身体障害者だけではなく、全ての人々が自由に移動できる環境づくり」、「まちの活性化の視点から、市の内外より人が集まることによるにぎわいの創出」、「環境負荷が少なく持続可能な都市づくりの視点で、自動車への過度の依存から、公共交通、自転車、歩行を中心とした交通への転換」を目指すものです。

また、近年は高度情報化の進展に伴う交通技術も急速に発展していることから、今後は、利用者本位に立った利用しやすい交通政策を進めるためのICT技術などを活用した取り組みをすすめていくことも重要な課題ととらえています。



都市交通の将来像

交通要衝地の利便性を活かし、人を中心とした交通環境の充実と
地域の活力を育む交通体系の実現

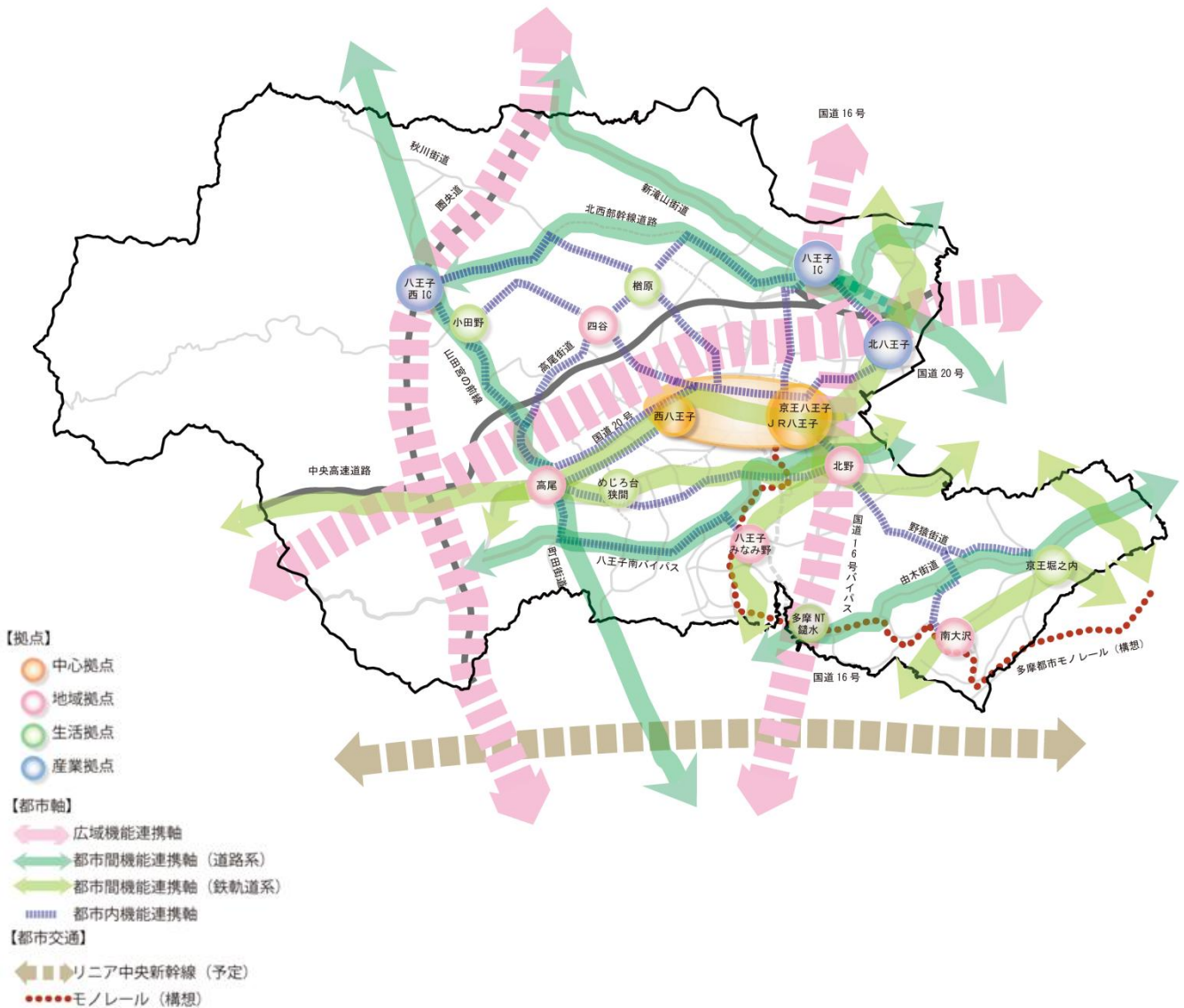
～「**くらし**」、「**活力**」、「**環境**」のバランスがとれた交通を目指して～

公共交通

道路交通

自転車交通

歩行交通



広域機能連携軸、都市間機能連携軸、都市内機能連携軸を、各交通分野が連携しながら構築することで、「拠点・沿道ネットワーク型都市構造」の実現を図ってまいります。

2. 交通分野別の目指すべき姿

2-1.公共交通の目指すべき姿

<概況>

- ・本市の公共交通は鉄道が7路線・21駅存在し、路線バスは市内の広い範囲で運行されていますが、道路幅員や傾斜地等の制約などから通常の路線バスでは運行できない交通空白地域が存在しています。
- ・交通手段を都全体と比較すると、鉄道が約42%に対して本市では約26%と低い反面、自動車利用は都全体が約14%に対し本市は約31%と高く、自動車依存度が高い傾向となっています。一方、路線バスは、都全体が約3%程度に対して約4%となっており、(P26参照)バスの利用が比較的高く、特に北西部地域など鉄道が発達していない地域の足として機能していることが伺われます。

<現状と課題>

- ・これまで高度経済成長期には、大規模な住宅開発などによる郊外部での人口増加や、産業活動の広域化などに伴う交通需要の増加に対応するため、鉄道やバス路線の新設や運行本数の増便、深夜便の開設などの対応を図ってまいりました。しかし、これらの対応を上回る自動車交通の増大による道路渋滞やバス・鉄道利用者の増大により、慢性的な混雑状況や、バスの定時性が確保できないなどの問題を引き起こしていました。
- ・そのため、市では関係機関等の協力のもと、都市計画道路の整備、交差点の改良、バスベイの設置などによる渋滞の解消を目指すとともに、J・R・京王八王子駅を起点としていた多くのバス路線を、西八王子駅や高尾駅への路線に分散させ、路線を再編成することで、効率的な運行を確保してきました。
- ・本市においても少子高齢社会を迎えていることから、今後は公共交通のあり方を見直すとともに、いかに市民の足を確保し健全に維持していくかが課題となっています。
- ・また、市内には公共交通機関へのアクセスが困難な、山間地域や交通空白地域が存在しています。市では、高齢者、障害者等の外出支援を図るため、はちバスを運行するとともに、山間地域や交通空白地域において地域と協働で交通空白地域交通事業を行っていますが、今後はこれらを維持していく仕組みや、地域との協働のあり方などが課題となっています。

<目指すべき姿>

・鉄道輸送力の増強や、多摩都市モノレール等の具現化により、中心市街地への集客力の高まり、地域間の移動が円滑化することを目指します。

・主要な結節部における乗換のシームレス化により駅利用者や地域住民の利便性が向上することを目指します。

・地域の実情に応じた様々な公共交通手段(右図)を維持できる仕組みをつくり、市民にとって使いやすい公共交通システムが構築されること目指します。

・交通空白地域が解消され、市民だれもが生活の利便性が高い移動環境の実現を目指します。

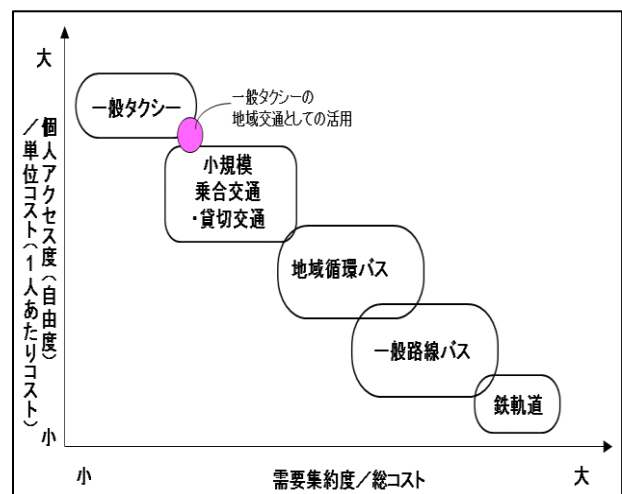
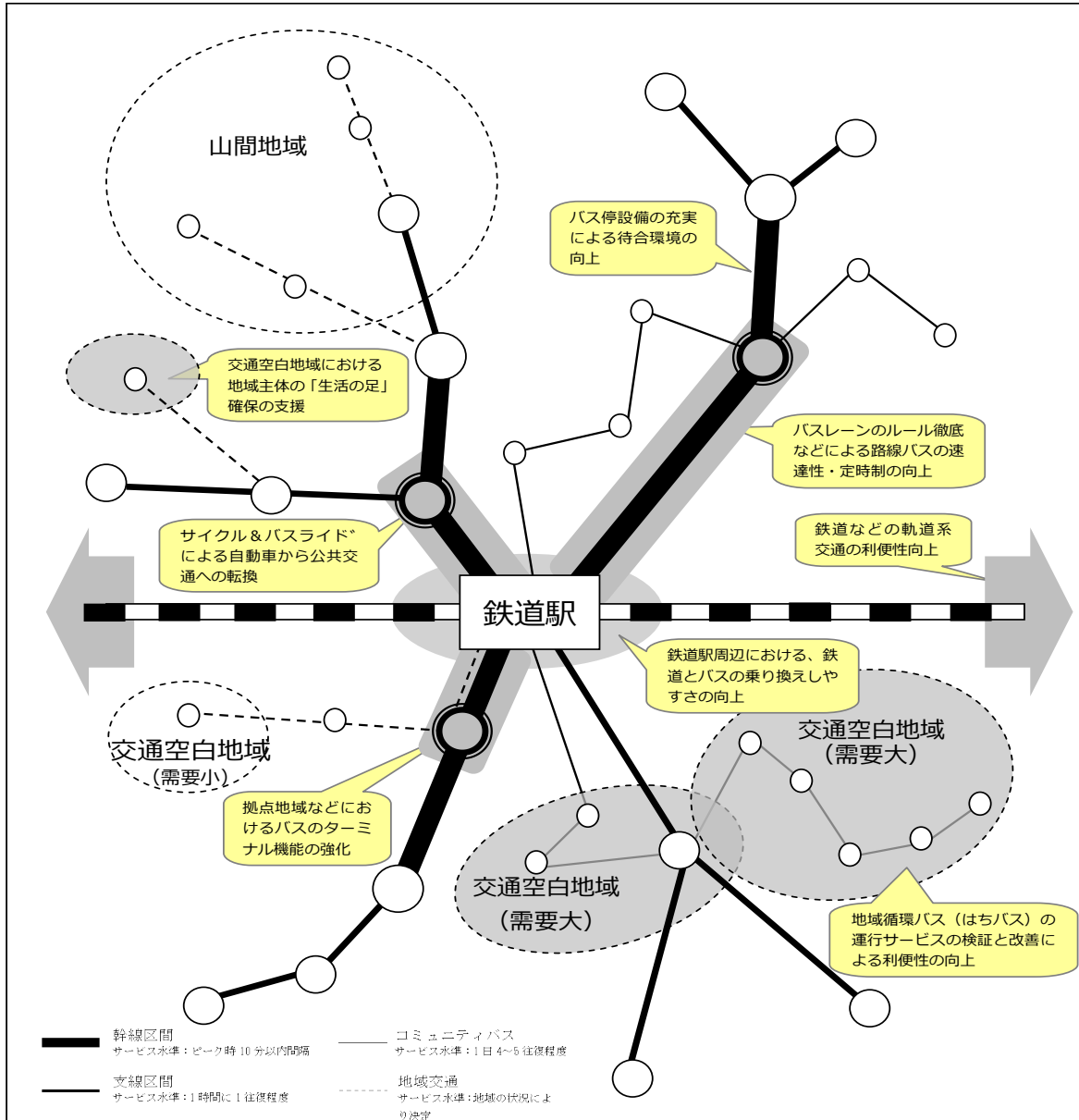


図 61 公共交通における需要と自由度・コストの関係
<鈴木文彦氏の作成資料に加筆修正>

■ 公共交通政策の展開イメージ



区分	交通手段	事業主体	特徴
幹線区間	路線バス	事業者	・民間バス路線のうち、鉄道駅や拠点を連絡するなど市内バスネットワークの骨格を形成する路線。
支線区間			・幹線区間を補完し、地域住民の足として運行する路線。 ・支線区間については役割分担も含めて将来的に評価した上で見直す。 ・幹線区間に比べて運行本数が少ない。
	地域循環バス	行政	・道路幅員や傾斜地等の制約条件等から既存バス路線では、運行できない複数のバス交通空白地域を中心にカバーし、運行する路線。
地域交通	小規模乗合交通または、貸切交通	地域住民	・山間地域内における交通空白地域。 ・上記の地域以外で、交通空白地域又は路線バス等の廃止により交通空白地域となることが予定されている地域。
個別交通	タクシー	事業者	・個人の多様な要望に対応し、高いサービス水準を維持

2-2 道路交通の目指すべき姿

<概況>

- ・本市は、国道 20 号、国道 16 号を中心に、古くから交通の要衝地として栄えてきましたが、高度経済成長期には中央道が、また近年では圏央道や新滝山街道などが完成し、広域幹線道路ネットワークが充実してきています。これらの道路により、市内だけではなく、首都圏各都市への広域的なアクセス性がさらに向上してまいりました。
- ・今後は、国道 16 号バイパス無料化や、国道 20 号八王子南バイパス及び日野バイパス延伸、北西部幹線道路等の整備により、都市間の連絡強化が期待される一方、少子高齢化や若者の自動車離れなどにより、自動車需要が減少することが予想される中で、道路が有する様々な機能[※]に視点をあてた既存道路の有効活用が重要になってきています。

<現状と課題>

- ・これまで、道路の整備については、市街地の拡大に伴う交通需要に対して、計画的に道路整備をすすめてまいりましたが、未だ交通渋滞の発生や、安全性が充分でない箇所も散見されます。
- ・具体的には秋川街道、陣馬街道などの幹線道路では、交差点の改良、バスベイの設置、バス路線の再編成などの取り組みにより、交通渋滞が減少していますが、朝の通勤時間帯に依然として渋滞が発生している箇所もあり、路線バスの定時性、速達性の低下などが課題となっています。
- ・また、身近な生活道路については市道拡幅を計画的に進めるとともに、建築基準法の「みなし道路」（2 項道路）の整備などによる改善整備をすすめています。多摩地域で最大の市域を有する本市は、約 5,800 の市道があり、未だに狭あい道路も多く存在するため、拡幅整備等をすすめて安全性を確保することが課題となっています。
- ・このような状況の中、都市間の連絡強化や通過交通の円滑な流動に資する道路、またこれまですすめてきた環状道路や放射状道路については、整備を進めるとともに、既存道路については、利用増加が予想される公共交通、自転車、歩行者の安全で快適な移動環境の創出に向け、道路が有する様々な機能を発揮していくことが今後の課題となっています。

<目指すべき姿>

・都市間を結ぶ広域交通網が整い、周辺各都市との連絡が強化され、災害に強く産業活動を支援する道路ネットワークの形成を目指します。

・放射環状道路の整備やミッシングリングの解消が図られるとともに、局所的な様々な渋滞対策がすすめられ、交通が円滑に流動する道路網の構築を目指します。

・沿道の環境に配慮した生活道路整備がすすめられるとともに、自転車や歩行者が移動しやすい空間が確保され、安全で快適な居住環境の形成を目指します。

・超高齢社会を見据えた地域公共交通が円滑に運行できる道路ネットワークが形成され、誰もが移動しやすい交通環境の創出を目指します。

■ 道路政策の展開イメージ

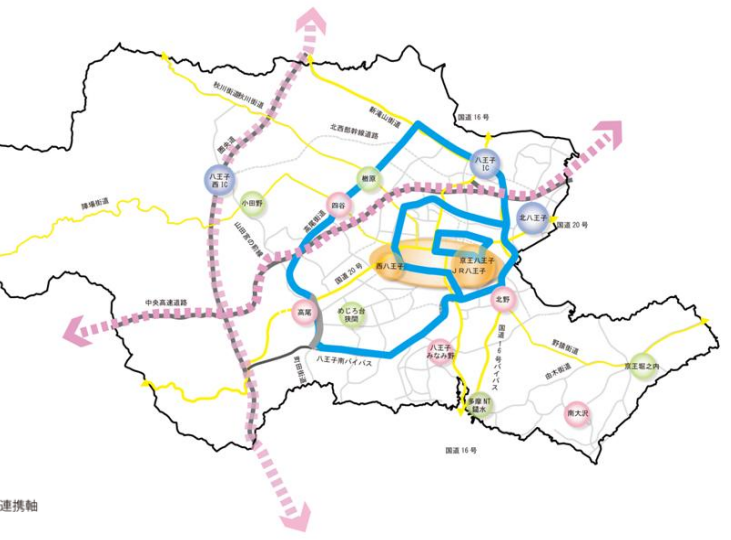
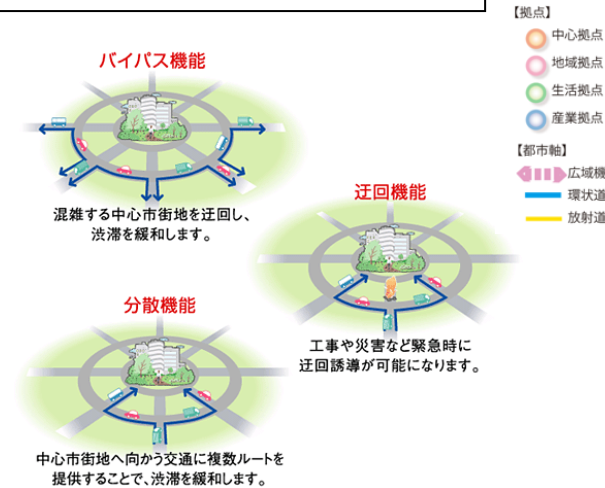
■ 幹線道路の整備推進

市外からの市外に向かう通過交通の円滑な流動を促すため、幹線道路の整備を推進する。



■ 放射道路と環状道路の整備

市内の円滑な移動を促し、都市中心拠点、地域拠点への自動車流入を抑制するため、放射道路と環状道路の整備を推進する。



- ※道路が有する主な機能
- ① 都市機能の確保
(交通の要に供し、人・モノ・情報の交流を図る)
 - ② 地域環境の保全
(日照や通風を確保し、環境衛生の向上を図る)
 - ③ 都市防災の強化
(延焼防止や避難・緊急車両の通行のための空間を確保する)
 - ④ 都市空間の確保
(電気・ガス等のライフラインの収納や緑化の空間を確保する)

2-3. 自転車交通の目指すべき姿

<概況>

- ・本市は面積が広く、地形の起伏が大きい一方、中心市街地を中心に自転車走行に適した平坦地が浅川沿いに連なっており、さらに市内には21の大学や、19の高等学校を有するため、学生の自転車利用が多いなどの特徴があります。特に中心市街地周辺の平坦地は、全市の自転車分担率と比較して高く、自転車利用が活発に利用されている様子が伺えます。
- ・また近年、健康志向や環境意識の高まりにより自転車利用が見直されており、特に、東日本大震災後は通勤の有効な手段としても活用されています。本市でも10年間の変化をみると、中央地域、東南部地域、東部地域などで自転車利用が増加している傾向がみられます。

<現況と課題>

- ・本市は駅を中心とした通勤・通学の利用が多いため、駅周辺の放置自転車が大きな社会問題となっていました。そのため、駅周辺の放置自転車対策や駐輪場整備を着実にすすめ、現在では駅周辺の放置自転車対策は着実な成果を出しています。また、浅川沿いでは自転車と歩行者の安全で快適な利用を目指して、「浅川ゆったりロード」の整備をすすめており、市民の利用に供しています。
- ・しかし、市街地においては道路幅員が狭く、歩道や自転車道の幅員が確保できない街路が多く、自転車走行空間に関しては、より安全で快適な空間を確保することが課題となっています。
- ・また、自転車に起因した事故も増加している一方、電動アシスト、幼児2人同乗用自転車などの新しい形態の自転車も増加していることから、今後はこれらの新たな形態の自転車も視野に入れた安全対策が課題になっております。

<目指すべき姿>

・自転車走行環境整備、放置自転車対策、自転車駐車場整備、安全対策等の自転車政策が一体的に実施され、利用者にとって安全で安心な移動空間の確保を目指します。

・様々な自転車利用施策（コミュニティサイクル等）を展開し、中心市街地や観光地のにぎわいの創出に寄与するとともに、自転車を活用した環境にやさしいまちづくりを目指します。

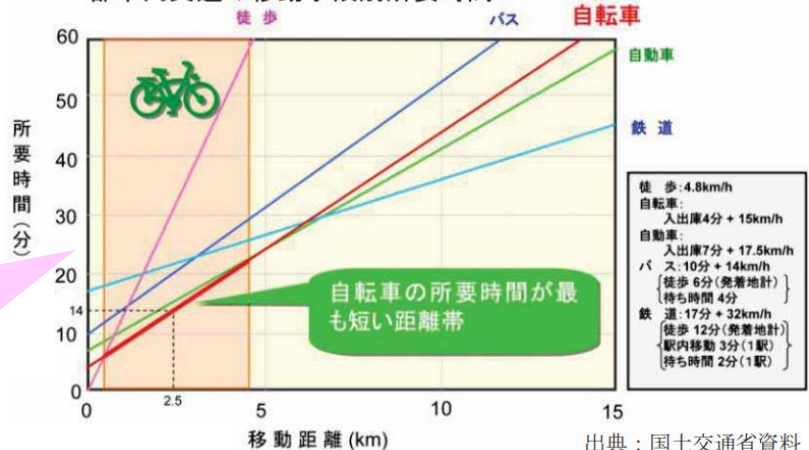
・自転車安全利用五則が徹底され、自転車が起因する事故が減少している社会を目指します。

■自転車のメリットが発揮できる距離

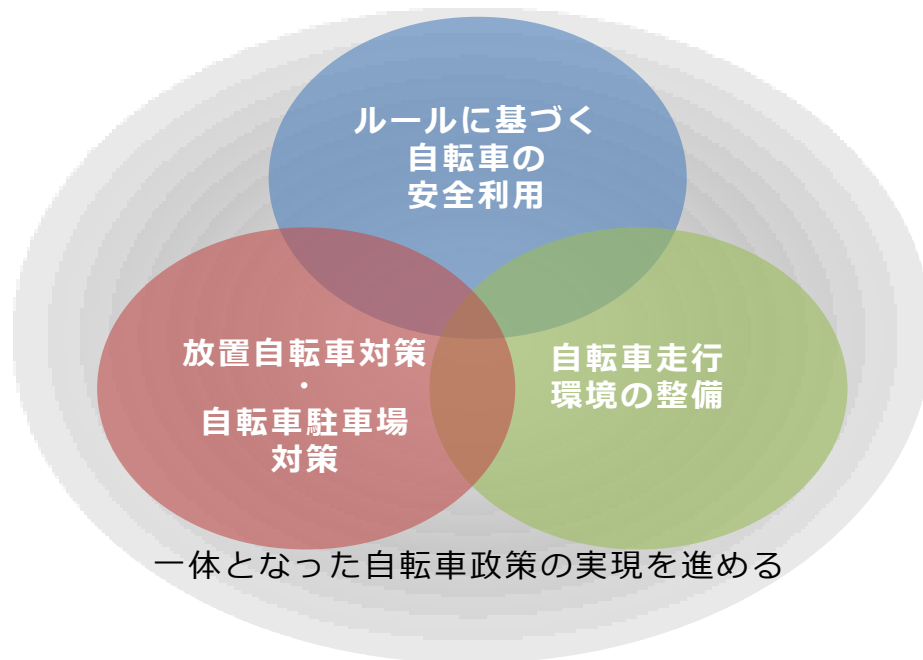
右の図都市内の概ね500m～5Km 弱の距離では、自転車が他の交通手段よりも所要時間が短いとされています。特に本市の浅川沿いは平坦地が続いているため、地形上も自転車の移動に適しているといえます。

例えば2.5Km 移動する場合の所要時間は、
 入庫時間+移動時間
 $= 4 \text{分} + 2.5\text{Km} \div 15 \text{ Km/h} \times 60 \text{分}$
 $= 14 \text{分}$

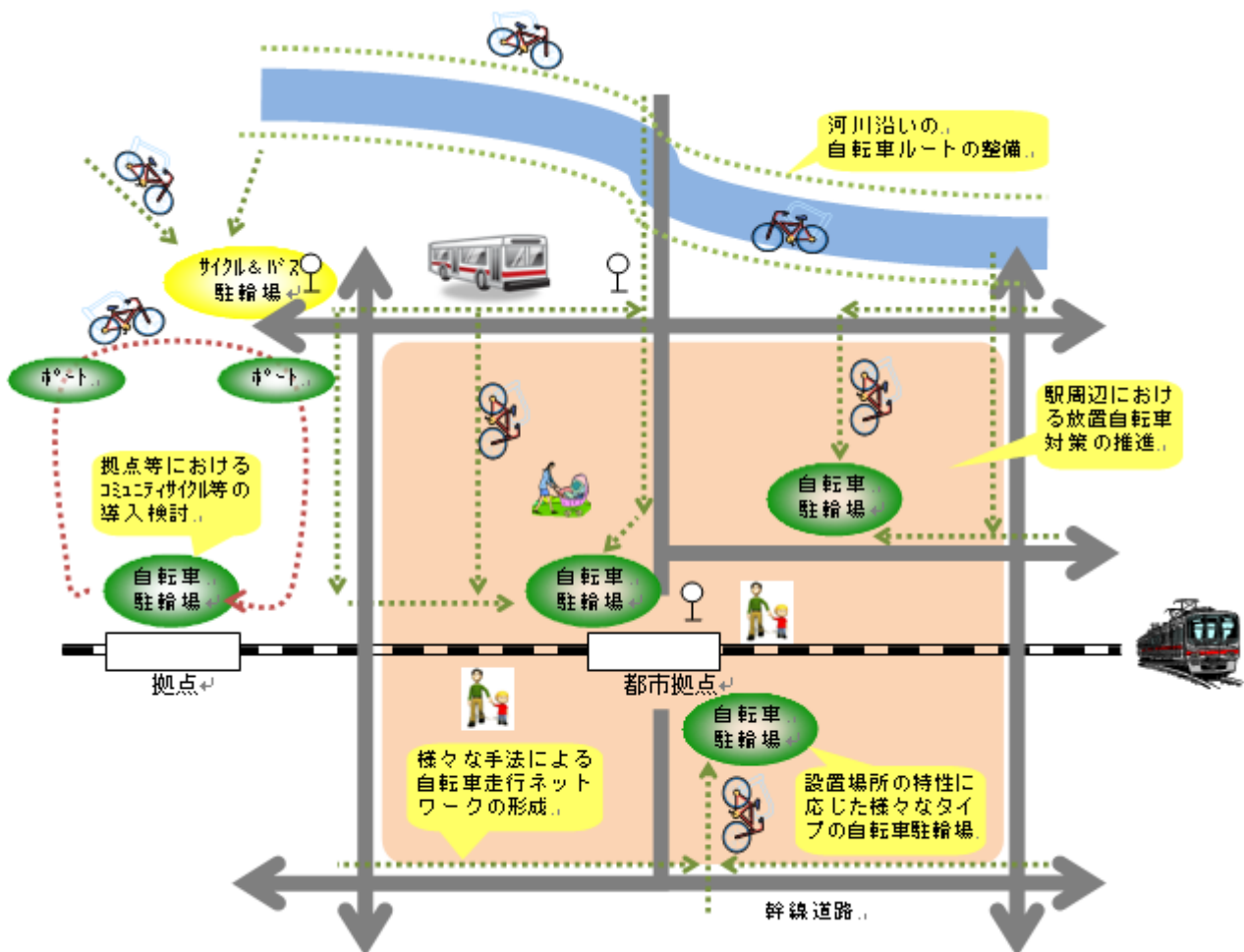
都市内交通の移手段別所要時間



■ 自転車政策の基本的な考え方



■ 自転車政策の展開イメージ



2-4.歩行交通の目指すべき姿

<概況>

- ・一般的に鉄道やバス網が発達している都市部では、徒歩移動が多い傾向がみられますが、本市は広域な面積を有し、自動車利用が多いという特徴があるにもかかわらず、都区内や多摩周辺市と同程度に徒歩移動が多い地域といえます。
- ・この要因としては、本市が21か所の鉄道駅を有し、駅を中心に市街地が拡大し商業施設や業務施設が集積してきたため、駅周辺の歩行者数が多かったためだと考えられます。また、近年はJR中央線の八王子駅から西八王子間、JR横浜線の八王子みなみ野、京王線南大沢周辺などにおいて住宅地の立地が顕著であることから、今後はますます駅周辺の歩行交通が増加することが予想されます。
- ・また、全市的には比較的近距离の住宅地などにおいても徒歩による移動が増加する傾向が多くみられ、今後は駅周辺だけでなく、住宅地などにおいても安全で歩きやすい歩行環境を整えることが求められています。

<現況と課題>

- ・都市計画マスタープランでは、中心拠点における新たなにぎわいづくりの視点から、回遊性の向上に向けた歩行者の安全性の確保を目指しており、さらに生活道路においては、交通事故危険個所の解消や、時間帯による交通規制など、通過交通の抑制と通学路などで安全で快適に通行できる空間の確保を目指しています。
- ・これまで、八王子駅周辺においては、身体障害者や高齢者、妊婦など身体が不自由な方々の移動円滑化の観点から、八王子市交通バリアフリー基本構想を推進するとともに、「路上喫煙禁止区域」の設定、「客引き・スカウト行為の禁止」、「看板類規制」など歩きやすい歩行環境づくりに努めてきました。
- ・しかし今後、本市においても少子高齢化が進展するなかで、既存インフラのストックを活かしつつ、様々な施策を組み合わせ、出歩きやすくなる環境整備をハード面、ソフト面で実施することで、高齢者や子育て中の方々、身体障害者も含めた、すべての人々の外出の機会を増すことが、まちのにぎわいにも資すると期待されます。
- ・また、身近な生活拠点や、住宅地においては、歩行環境の安全性を確保し、安全で暮らしやすいまちに向け、地区内に用事がない通過交通などの流入抑制や速度抑制など「歩く」ことを中心としたまちに転換していくことが求められております。

<目指すべき姿>

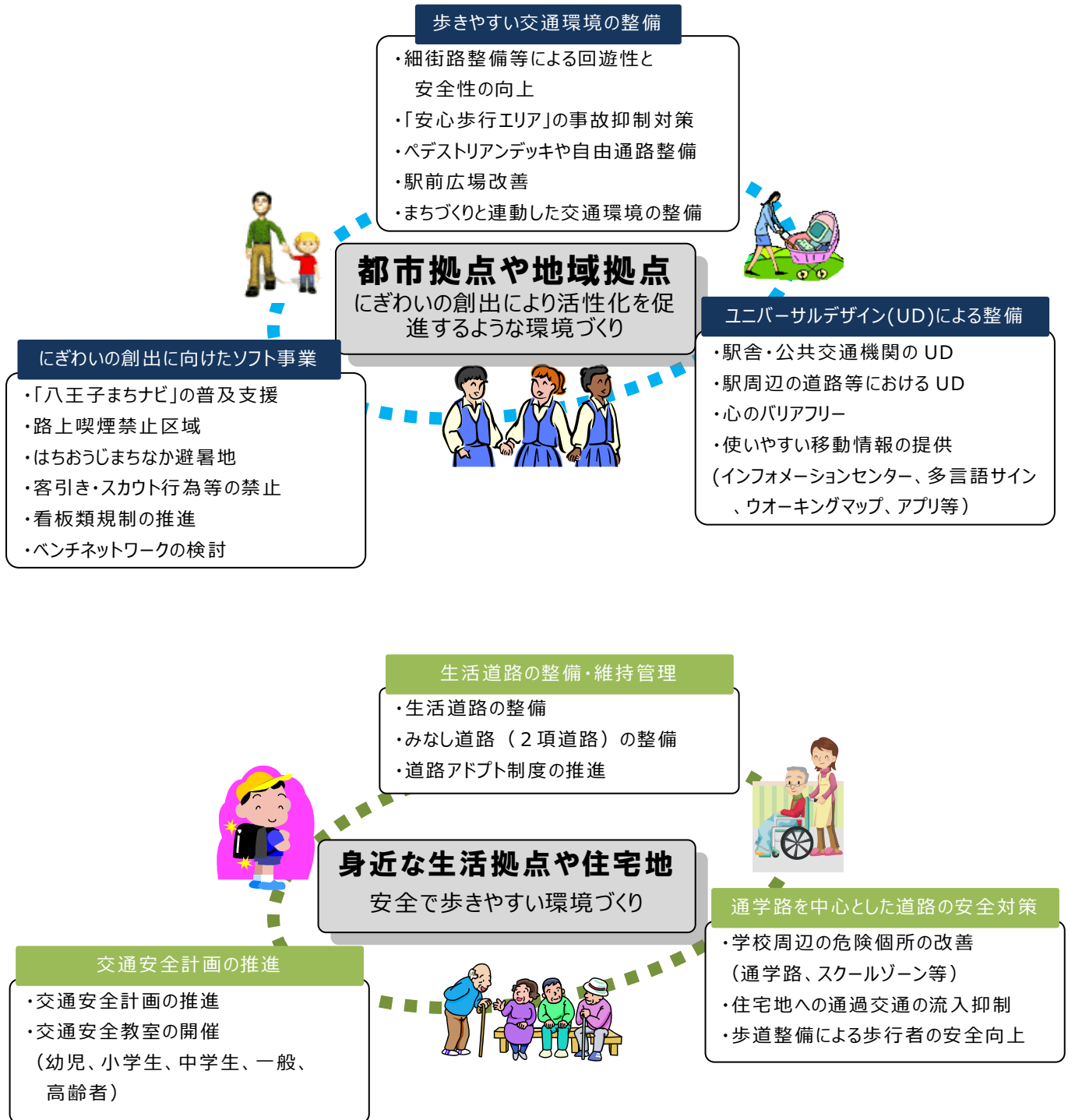
・駅周辺が歩きやすく、にぎわいが生まれ活性化が促進されるような、歩行環境づくりを目指します。

・道路や移動空間におけるユニバーサルデザインの視点でのバリアフリー化はもちろんのこと、子育て支援、防災、環境など様々な立場から、歩きやすい歩行環境の構築を目指します。

・本市を初めて訪れる観光客や外国人の誰もが迷わず移動できるよう、サインやマップ ITC を利用した情報インフォメーション等へのアクセス性を高める環境づくりを目指します。

・身近な生活拠点や、住宅地においては、通学路やスクールゾーンを中心に、地域住民、警察（交通管理者）、行政（道路管理者）が協力し、地域の交通のルールを定めるとともに、安全で歩きやすい環境づくりを目指します。

■ 歩行交通の展開イメージ



3. 将来像を実現するための基本目標

交通分野や実施主体を超えた連携によって、都市交通の将来像を実現するために、以下 4 つの基本目標を設定し、基本目標ごとに施策展開を行います。

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

本市は、古くから交通の要衝地として栄え、近年は圏央道の開通やリニア新幹線駅の設置など、要衝地としての機能がさらに高まっています。また、鉄道による市内外の移動が増加しており、市外から本市への移動量も増加傾向にあります。このような地域特性を最大限に活用し、地域の活力を高める広域交通の形成をすすめていきます。

広域交通の方向性

- 防災、物流、医療ネットワークに資する広域道路網の充実
- 使いやすい鉄道軌道系交通網を目指した、鉄道利便性の向上
- リニア中央新幹線・圏央道の整備効果を活かす取組みの強化

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

本市における移動の半数は市内での移動です。また、市内には拠点多くあり、移動先は市の中心部に向かう移動に加え、八王子みなみの駅周辺や京王相模原線沿線を起点とした移動も増えていることから、市内における多様な移動需要に応えることが必要になっています。

こうした移動には、公共交通の充実が必要不可欠であり、交通手段の転換を促す公共交通ネットワークの強化が必要です。また、はちバス等の運行により減少していますが、依然として交通空白地域が散在することや、移動手段を持たない高齢者にとってバスが重要な移動手段になることから、誰もが便利に使える公共交通網の整備をすすめていきます。

その他、本市の都市計画道路は着実に整備がすすんでいます。局所的な渋滞箇所が存在していることや、自転車走行環境を望むニーズがあること、自転車に起因する事故の発生などの問題が生じていることから、これらの対応をすすめていきます。

地域間交通の方向性

- 地域間のアクセス性を高める路線バス網の強化
- 交通不便地域においても便利に移動できる地域交通の確立
- 市内の円滑な交通流動性の確保
- 自転車ネットワークの整備

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

都市計画マスタープランにおいて、拠点の魅力向上や歩いて暮らせる生活圏の形成などが示されています。市内の移動先には分散傾向が見られるものの、市民の移動先となる事業所や商業環境は中心拠点に集中しています。また、市内外の鉄道移動の増加にともない、各駅において駅端末の移動量が増加、特に徒歩での駅までの移動が増えています。このような状況を踏まえ、各拠点のにぎわいを向上する、交通結節機能や歩行環境の強化をすすめていきます。

都市中心拠点・地域拠点の交通の方向性

- 集まりやすく魅力的な中心市街地を創造する歩行環境の創出
- 拠点のターミナル機能の充実
- 身近な生活拠点との連携強化

基本目標 4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

高齢者の外出機会が増えたことにより、これまで以上に人や自転車が安全に通行できる道路空間の確保が求められていることから、生活道路などでの安全性を高める取り組みを、市民と協働ですすめていく必要があります。

また、本市はこれまで大きな自然災害は比較的少なかった地理的特徴がありますが、近年はこれまでに経験したことのない豪雨や首都圏直下地震の発生などへの備えから、災害時に救援や避難に資する交通基盤の確保が求められており、さらには整備から長い期間が経過した道路や橋梁なども多く存在しており、既存ストックを有効に活用するためには、適正かつ効率的な維持・更新をすすめるなければなりません。

安心・安全な交通を実現するための方向性

- 生活道路の安全性・利便性の向上
- 交通バリアフリー、ユニバーサルデザインの充実
- 更新時期を迎える道路・橋梁等の効率的な維持管理
- 交通安全対策の推進