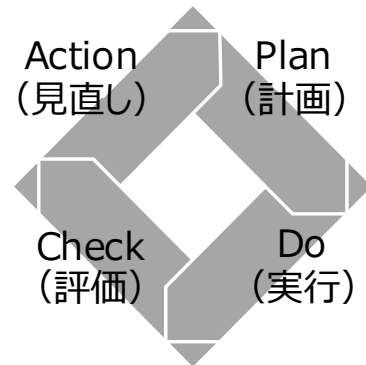


第 5 章 交通マスタープランの推進に向けて

1. P D C A マネジメントサイクルによる計画の推進

- ・本計画は、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）という PDCA マネジメントサイクルにより、継続的な点検・評価・見直しを毎年実施します。
- ・Plan（計画）、Check（評価）にあたっては、交通に関する庁内幹部で組織される「交通対策推進会議」をあて、必要に応じて「八王子市公共交通活性化協議会」、「八王子市バリアフリー情報交換会」等で個別課題に関する協議を実施するものとします。
- ・交通対策推進会議を中心に 1 年ごとに点検・評価を実施しながら、計画目標である平成 36 年には、全施策に関する点検・評価を行い、改訂を行うこととします。
- ・進行管理を確実に実施するため Check（評価）の段階では、指標に基づき評価します。
- ・なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正する必要がある場合は、適時見直すことといたします。



PDCA マネジメントサイクル

期間	計画期間										次期計画									
	短期					中期					長期									
年度	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
評価	モニタリング(毎年)																			
											評価検証・改訂					評価検証・改訂				

図 62 本計画の評価検証サイクル

推進母体	交通対策推進会議
個別課題検討	八王子市公共交通活性化協議会 八王子市バリアフリー情報交換会 等

図 63 推進体制

2.モニタリング指標の設定

- ・本計画の進捗状況及び成果について検証するために、モニタリング指標を設定し、継続的に評価を行います。複数の施策を連携させながら成果を生み出すことから、モニタリング指標は「基本目標」ごとに設定するものとします。
- ・モニタリング指標は、各主体が協力して取り組んだ内容やその成果（＝成果・取組指標）だけでなく、受益者である市民意識の変化（＝市民評価指標）も取り入れることで、事業実施状況と受益者による評価の両面から計画の進捗を評価できる形式にします。

■モニタリング指標

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	目標値	
		現状値	平成 36 年
市民評価	①「道路の整備状況」の満足度	37%	38%
成果・取組評価	②鉄道駅乗降者数（1日平均）	64万人/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%	179km 77.5%

①八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

②八王子市「統計八王子」（現状値は平成 24 年度現在）※JR・京王線・多摩都市モノレール駅別乗車人数の合計

③交通企画課資料（現状値は平成 26 年度未現在）

整備内訳：北部幹線（2工区）350m、（都）3・4・28（1工区）515m、秋川街道 470m 計 1335m

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	目標値	
		現状値	平成 36 年
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%	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%	42%
成果・取組評価	⑥バス交通利用者数	14.1万人/日	15.3万人/日
	⑦自転車駐車場の利用率	80%	90%

④八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

⑤八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

⑥八王子市「統計八王子」（現状値は平成 24 年度現在）

※京王電鉄バス、京王バス南、神奈川中央交通、西東京バス、多摩バス、はちバスの乗降人数合計

⑦交通事業課資料（現状値は平成 25 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

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	目標値	
		現状値	平成 36 年
市民評価	⑧(中央地区における)「交通の便」満足度	59%	66%
	⑨(中央地区における)「交通の安全性」満足度	33%	49%
成果・取組評価	⑩八王子駅・高尾駅の乗降者数	八：16.5 万人/日 高：6 万人/日	八：16.7 万人/日 高：現状維持

⑧⑨八王子市「市政世論調査」(現状値は平成 26 年度現在)

⑩八王子市「統計八王子」(現状値は平成 24 年度現在) ※JR 駅別乗車人数の合計

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	目標値	
		現状値	平成 36 年
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%	44 %
成果・取組評価	⑫交通事故数	1,890 件	1,658 件
	⑬市道整備割合	83%	86%

⑪八王子市「市政世論調査」 ※現状値は平成 26 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

⑫警視庁統計データ ※現状値は平成 25 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

⑬交通企画課資料 ※現状値は平成 25 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

3.協創の考え方

3-1.「協創の都市づくり」の考え方

- ・厳しい財政状況の中で、多様化する市民ニーズに応えるためには、行政だけではなく、様々な主体が協力しながら公共を担う必要があります。
- ・本市の基本構想・基本計画「八王子ビジョン 2022」では、まちづくりの基本理念として「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」と定めており、「市民と行政が互いの役割と責任ある行動を進めることとされています。また、都市計画マスタープランにおいても、市民、事業者、大学、行政など多様な主体が「協働」によって都市を「創造」する、「協創（Collaborative Creation）の都市づくり」を推進することとしています。
- ・交通分野においても、「協創の都市づくり」の考え方に基づき、市民、交通事業者等、大学等の地域の担い手が、主体的に交通問題を考え、ハード・ソフト両面から協創して計画を推進することが求められます。

3-2.「協創の都市づくり」における各主体の役割

交通分野は、交通基盤の上で様々な主体により運用されていくものです。そのためには、各主体間の合意形成を図りつつ、各々が自らの役割を意識しながら、移動行動や様々な活動を行っていくことが必要と言えます。交通の面から、『協創の都市づくり』を推進するため、市民、交通事業者等、大学等、行政などの役割を以下の通りと定めます。

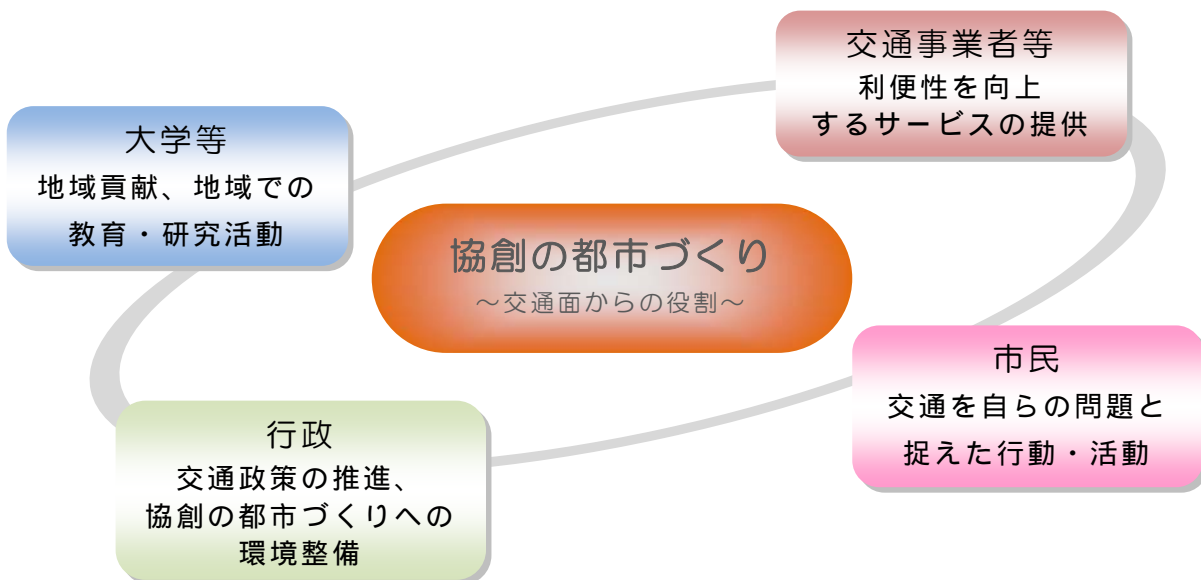


図 64 都市づくりの主体と交通面からの役割

①市民の役割

市民や町会・自治会、NPO法人等は、交通問題を自らの問題として捉え、主体的に考えるとともに、公共交通確保・維持に向けた意識的な公共交通利用の促進、渋滞緩和や環境保全のための自動車利用の抑制や自転車利用の促進、中心市街地等のにぎわいを増すまちなか回遊などを積極的に行うことで、選択性の高い交通環境を保ち、地域の活力を向上するための行動を行います。

また、道路アドプト制度の活用等、身近な道路環境の整備に協力することや、交通安全意識を高め、市内の交通事故の抑制を図ること、自らが地域の交通手段を担うなど、快適で安全な交通環境を維持する活動にも積極的に参加していきます。その他、市が実施する施策への協力や、その他の主体が実施する諸活動等との協調が期待されます。

②交通事業者等の役割

交通事業者は、将来都市交通像や基本目標等を共有するとともに、極めて公共性の高い事業を担っていることを自覚した上で、市民等の利便性を向上し、地域の活力を生む公共交通サービスの提供を行います。特に公共交通の積極的利用の推進のため、IT技術を活用するなど、本市の交通環境を適正に保つ取り組みを推進します。

その他の一般事業者についても、事業活動に付随して発生する移動行動が地域の交通に与える影響を認識した上で、市民等の移動の快適性や安全性を損なわないように配慮を行います。

また、交通事業者等は、地域貢献の意識を持って地域の魅力づくりに取り組むとともに、市が実施する施策や市民等が実施する都市づくり活動等への積極的な協力が期待されます。

③大学等の役割

大学等（大学・短期大学・高専等）は、地域貢献の意識を持って、研究によって蓄えた専門的知識や、教育活動によって育成された人材を本市の交通問題の解決に活用するように努めます。

また、本市の周辺には10万人を超える学生が通学していることから、市外に居住する学生も含め、こうした若者にも交通問題を自らの問題として認識してもらい、適正な移動行動をとるようにするとともに、積極的な地域との交流による地域の活力を向上する様々な取り組みを行うことが期待されます。






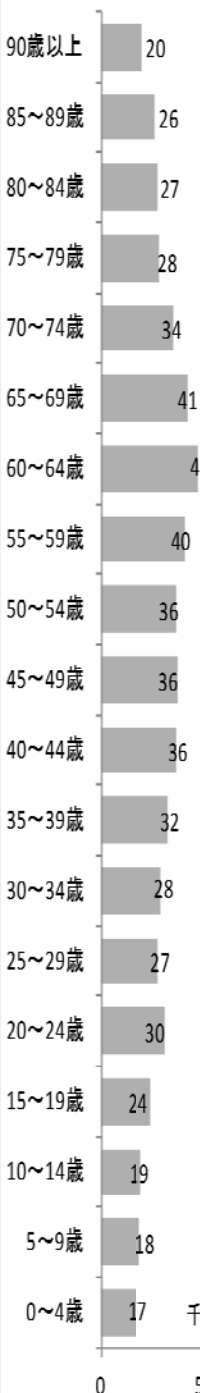
④行政の役割

行政は、将来都市交通像の実現に向けた施策を積極的に推進します。そのために行政内部における施策間の連携、隣接自治体や東京都、国との連携など『協創の都市づくり』に向けた体制強化を図ります。あわせて、市民、交通事業者等、大学等との連携を図りつつ、交通問題を共に考える場づくりを行うことや、各々の主体的な取り組みへの支援や参加機会の拡充、各主体が交通を自らの問題として参画・貢献する意識を醸成します。

また、都市づくりの施策を総合的かつ効果的に推進するとともに、その基礎となる、地域の現況や市による施策（各種規制・誘導手法や事業等）の実施状況など、交通分野に関する情報の整理を行い、積極的な情報提供に努めます。

4. 世代別に見た、将来交通のイメージ

本計画の内容を実施することにより、概ね 20 年後の平成 46 年（2034 年）に実現される将来交通のイメージを以下に示します。

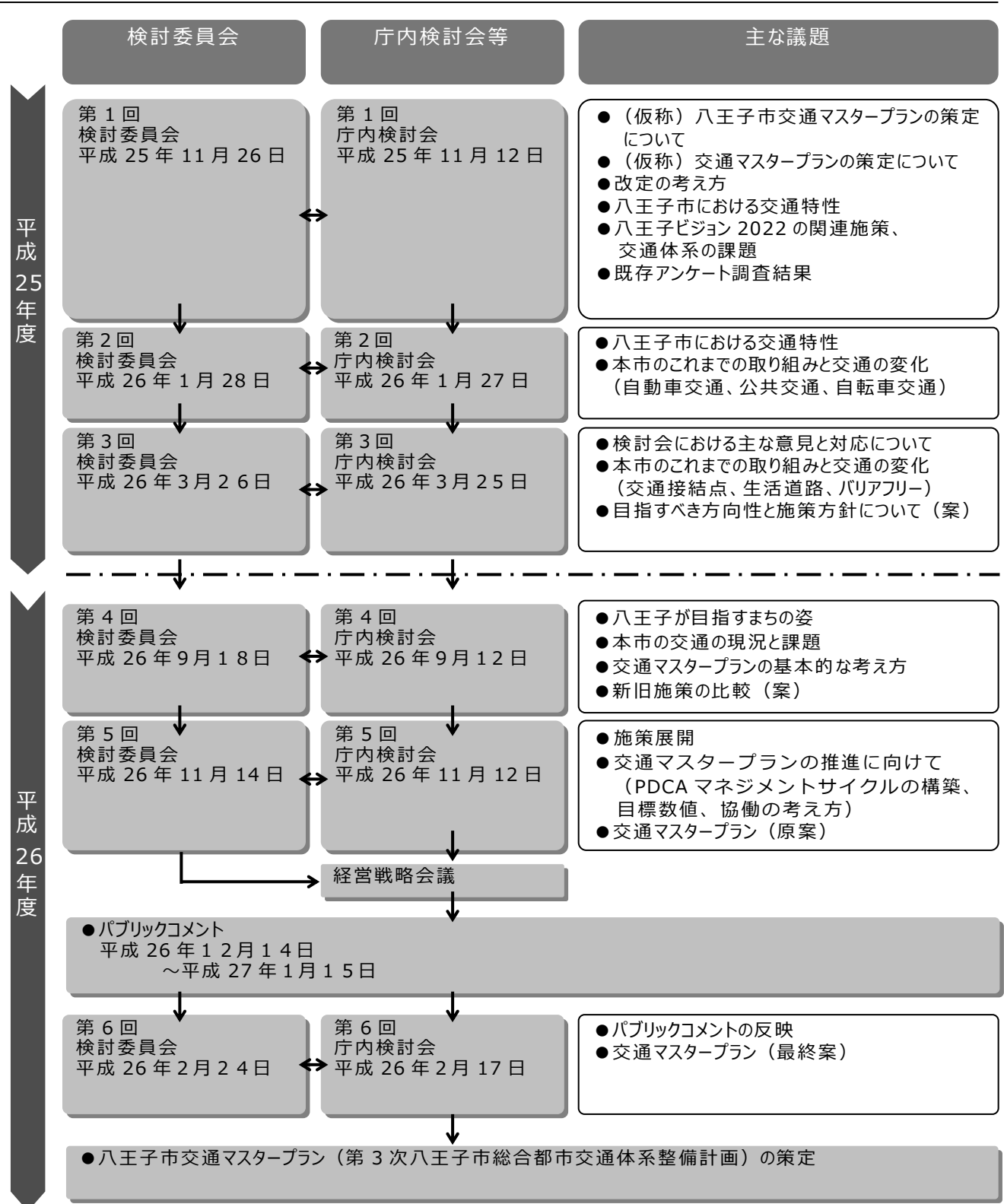
平成 46 年（2034 年）の予測人口	道路交通	公共交通																																								
<p>障害者等</p>  <p>高齢者</p>  <p>子育て世代</p>  <p>学生</p>  <p>子供</p>  <p>千人</p>  <table border="1"> <caption>平成 46 年（2034 年）の予測人口（千人）</caption> <thead> <tr> <th>年齢</th> <th>人口（千人）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>90歳以上</td><td>20</td></tr> <tr><td>85～89歳</td><td>26</td></tr> <tr><td>80～84歳</td><td>27</td></tr> <tr><td>75～79歳</td><td>28</td></tr> <tr><td>70～74歳</td><td>34</td></tr> <tr><td>65～69歳</td><td>41</td></tr> <tr><td>60～64歳</td><td>46</td></tr> <tr><td>55～59歳</td><td>40</td></tr> <tr><td>50～54歳</td><td>36</td></tr> <tr><td>45～49歳</td><td>36</td></tr> <tr><td>40～44歳</td><td>36</td></tr> <tr><td>35～39歳</td><td>32</td></tr> <tr><td>30～34歳</td><td>28</td></tr> <tr><td>25～29歳</td><td>27</td></tr> <tr><td>20～24歳</td><td>30</td></tr> <tr><td>15～19歳</td><td>24</td></tr> <tr><td>10～14歳</td><td>19</td></tr> <tr><td>5～9歳</td><td>18</td></tr> <tr><td>0～4歳</td><td>17</td></tr> </tbody> </table>	年齢	人口（千人）	90歳以上	20	85～89歳	26	80～84歳	27	75～79歳	28	70～74歳	34	65～69歳	41	60～64歳	46	55～59歳	40	50～54歳	36	45～49歳	36	40～44歳	36	35～39歳	32	30～34歳	28	25～29歳	27	20～24歳	30	15～19歳	24	10～14歳	19	5～9歳	18	0～4歳	17	<p>・鉄道、路線バス、はちバスなど公共交通網が充実し、自動車を所有しない人や、免許を返上した人でも、快適に移動できる交通環境が整っている。</p> <p>・広域的な道路ネットワークが整備され、人、モノ、情報の動きが活発化するとともに、高次医療施設へのアクセス性が向上し、ハイパーレスキューが迅速に展開できる環境が整っている。</p> <p>・市内の道路網整備がすすめられ、市内の交通渋滞が減少している。</p> <p>・市民の意識が変わり、過度な自動車利用をせず、公共交通・自転車・歩行等をバランスよく選択して移動している。</p> <p>・学校周辺の危険個所について、スクールゾーン、通学路などの安全対策が、図られている。</p>	<p>・鉄道駅や鉄道、バスの車両のバリアフリー化が進み、車いすなどでも利用しやすい環境が整備されている。</p> <p>・福祉輸送が充実し、高齢者や障害者が移動できる交通システムが整っている。</p> <p>・鉄道、路線バス、はちバスなどの公共交通の利便性が向上し、通勤をはじめとした市外、市内への移動が円滑化している。</p> <p>・市民等は公共交通利用の重要性を理解し、積極的に公共交通を利用し過度な自動車利用が抑制されている。</p> <p>・山間地や交通空白地域などでは、地域が主体となって運行する地域交通が運行している。</p> <p>・通学に利用する、鉄道、路線バスの速達性が増すとともに、慢性的な混雑が軽減され、利便性が向上している</p> <p>・山間地や交通空白地域などでは、地域交通と一体となったスクールバスが運行している。</p>
年齢	人口（千人）																																									
90歳以上	20																																									
85～89歳	26																																									
80～84歳	27																																									
75～79歳	28																																									
70～74歳	34																																									
65～69歳	41																																									
60～64歳	46																																									
55～59歳	40																																									
50～54歳	36																																									
45～49歳	36																																									
40～44歳	36																																									
35～39歳	32																																									
30～34歳	28																																									
25～29歳	27																																									
20～24歳	30																																									
15～19歳	24																																									
10～14歳	19																																									
5～9歳	18																																									
0～4歳	17																																									

※年代別人口は、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）の平成 47 年の値

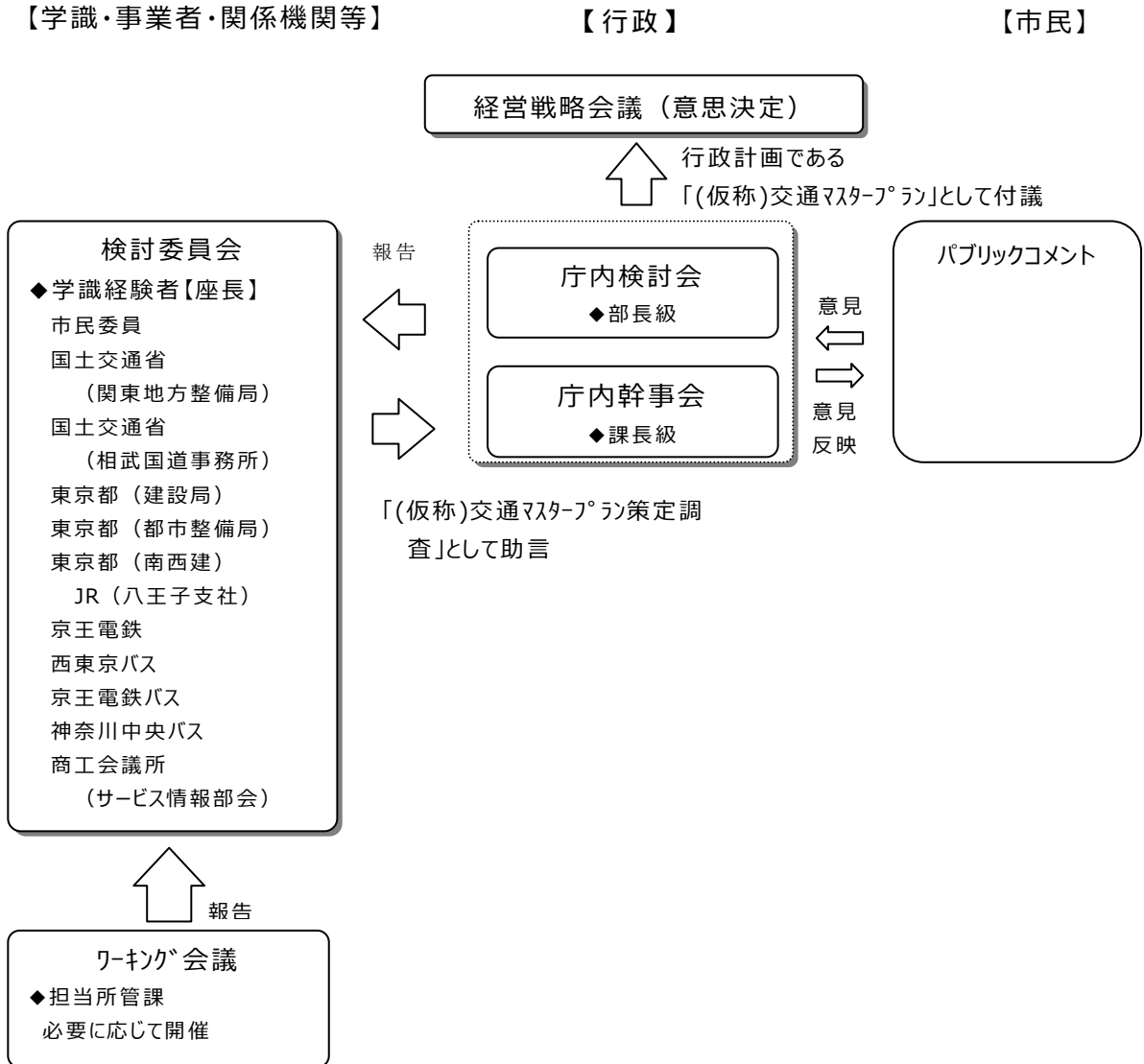
自転車交通	歩行交通（住宅地）	歩行交通（拠点等）
<ul style="list-style-type: none"> 各世代の自転車安全教室が開催され、高齢者や身体障害者等が被害者となる自転車事故が減少している。 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地の道路は、適正な幅員と平坦性が確保され、車いす等でも移動しやすい歩行環境となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 駅や駅周辺では、ユニバーサルデザインに基づき歩道やサイン、必要に応じてエレベーター、エスカレータなどが整備され、車いす等でも移動しやすい歩行環境となっている。
<ul style="list-style-type: none"> 国道、都道、市道、河川沿いの道路がネットワーク状に整備され安全に走りやすい自転車走行空間が、整備されている。 放置自転車対策、自転車駐輪場整備、安全教育と一体的にすすめられ、自転車が安全に利用できる環境が整備されている。 サイクル&バスライド駐車が整備され、自転車からバスに乗り替えが増加している。 学校、事業所、警察が連携して行われている完全教育により、利用者の自転車に関する安全意識が高まっている。 	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地において、住民の方々の合意でゾーン30などが設定され、通過交通の抑制により安全が保たれている。 	<ul style="list-style-type: none"> 中心市街地の自動車の通過交通が減少し、自転車も走行空間を通ることで、安全な歩行者空間が増えている。 ユーロードをはじめとした歩行者主体の道路では、これまで行われてきたイベントに加え、ベンチやオープンカフェも設置され、まちのにぎわいが継続的に生み出されている。 放置自転車、置き看板化、客引きなどが減少するとともに「赤ちゃんふらっと」等も設置され、ベビーカーなどでも歩きやすい歩行環境が整備されている。
<ul style="list-style-type: none"> 自転車通学の高校生や大学生の主要な通学ルートには自転車の走行環境が整備されるとともに学生の運転マナーの意識が高まり、自転車の事故が減少している。 小学生や中学生向けの自転車安全教室が開催され、自転車の乗り始めた子供の自転車マナーやルールを守る意識が高まっている。 子供自転車ヘルメットを着用する意識が子供や親にも浸透し自転車事故による重大事故が軽減している。 		

<参考資料>

・検討経過



・検討体制



検討委員会

番号	役職	氏名	所属
1	委員長	鹿島 茂	中央大学理工学部都市環境学科 教授
2	委員	中島 静男	八王子市町会自治会連合会
3	委員	長谷川 久	公募市民
4	委員	鈴木 律子	公募市民
5	委員	宮瀬 睦夫	八王子商工会議所
6	委員	田村 央	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所
7	委員	渡邊 治平	東京都 建設局 南多摩西部建設事務所
8	委員	大山 光春	八王子警察署
9	委員	古屋 幸一	高尾警察署
10	委員	西山 徹	南大沢警察署
11	委員	肥塚 知成	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社 企画部
12	委員	高山 恒明	京王電鉄株式会社 鉄道事業本部 計画管理部
13	委員	寺尾 一彦	西東京バス株式会社 運輸部
14	委員	立石 努	京王電鉄バス株式会社 営業部
15	委員	三木 健明	神奈川中央バス株式会社 運輸部
16	委員	内田 瞭	八王子市タクシー 合同営業運営委員会
17	委員	木内基容子	八王子市総合経営部長
18	委員	伊藤 達夫	八王子市都市戦略部長
19	委員	志村 勝	八王子市産業振興部長
20	委員	西山 忠	八王子市道路交通部長
21	委員長代理	駒沢 広行	八王子市都市計画部長

庁内検討会名簿

番号	役職	氏名	所属
1	座長	駒沢 広行	都市計画部長
2	副座長	木内 基容子	総合経営部長
3	委員	伊藤 達夫	都市戦略部長
4	委員	設楽 いづみ	行財政改革部長
5	委員	廣瀬 勉	財務部長
6	委員	荒木 紀行	生活安全部長
7	委員	豊田 聡	福祉部長
8	委員	志村 勝	産業振興部長
9	委員	諸角 恒男	環境部長
10	委員	池内 司	拠点整備部長
11	委員	井上 玲	まちなみ整備部長
12	委員	西山 忠	道路交通部長

庁内幹事会名簿

番号	役職	氏名	所属
	幹事長	坂倉 進	都市計画部交通企画課長
	副幹事長	設楽 恵	総合経営部総合計画第一課長
	幹事	天野 高延	都市戦略部都市戦略課長
		中邑 仁志	都市計画部土地利用課長
		山本 信男	行財政改革部行政管理課長
		宇田川 聡	財務部財政課長
		野口 庄司	生活安全部防災課長
		辻井 睦	福祉部福祉政策課長
		原田 親一	産業振興部産業政策課長
		佐藤 宏	環境部環境政策課長
		太田 國芳	拠点整備部基盤整備推進課長
		大塚 哲二	拠点整備部都市整備推進課長
		青木 和宏	拠点整備部中心市街地対策課長
		小松 正照	拠点整備部区画整理計画課長
		長谷川 仁	まちなみ整備部まちなみ景観課長
		山崎 光嘉	道路交通部路政課長
	村野 弘幸	道路交通部計画課長	
	佐久間 寛	道路交通部交通事業課長	

・用語解説-1

	用語	解説
あ行	アクセス	連結、接続すること。
	IC	インターチェンジのこと。高速道路の出入口、つまり一般の道路と接続する施設のこと。また、高速道路など相互を接続する場合には通称ジャンクションという。
か行	環状道路	環状道路とは、都心の中心地域から、市街地へ、さらに周辺都市に向かつて放射状に伸びた道路をリング状に連絡している道路のこと。この環状道路の機能は、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ことにある。
	交通需要マネジメント(TDM)	車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交通混雑を緩和する手法体系のことで、円滑な交通流の実現により、環境の改善、地域の活性化も図ることができる。TDMと呼ばれている。
	交通結節点	鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、自動車からその他交通機関に乗り換えるための停車・駐車施設、駅前広場のように交通動線が集中する箇所。
	カーシェアリング	1台のクルマを複数の人たちが共同で利用する会員制のしくみで、会費など一定の固定額を支払うことでクルマの維持費に充当させ、小額の利用料金を設定し利用する。短時間のクルマの利用が多い方、頻繁にクルマを使用しない方には非常に経済的な仕組みとなっている。
	既存道路ストック	部分的に完了している道路。
	警報時間制御	踏切を作動させる時間を操作すること。
	交通バリアフリー基本構想	平成12年11月に「高齢者、身体障害者などの公共交通機を利用した移動の円滑化に関する法律(通称「交通バリアフリー法」)が施行され、この法律に基づき本市では平成15年3月に「交通バリアフリー基本構想」を策定した。平成22年を目標年次とし、主にJR八王子駅及び京王八王子駅周辺を対象に駅舎、道路、駅前広場などのバリアフリー事業を実施することを目的としている。
	交差点すいすいプラン100	道路幅員の狭い片側1車線の道路で、交差点直前の短い区間の用地を買い取り、右折車線などを設置するもので、比較的短期間に小額の投資で大きな効果の得られる交差点改良事業として東京都が実施している。本市では、これまで谷野町交差点、館町交差点など5箇所事業が完了となっている。
	グローバル	世界的な規模であるさま。地球全体にかかわるさま。
	IT	情報技術 (Information Technology) の略で、あらゆる情報を管理し、蓄積し、活用する技術分野の総称のこと。

・用語解説-2

	用語	解説
か行	高規格幹線道路	自動車の高速交通の確保を図るため必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。昭和62年6月26日の道路審議会の答申に基づき14,000kmの高規格幹線道路網が決定された。第四次全国総合開発計画（昭和62年6月30日閣議決定）においても、21世紀にむけ多極分散型の国土を形成するため、“交流ネットワーク構想”を推進するため「全国的な自動車交通網を構成する高規格幹線道路網については、高速交通サービスの全国的な普及、主要拠点の連絡強化を目標とし、地方中枢・中核都市・地域の発展の核となる地方都市及び周辺地域などからおおむね1時間程度で利用が可能となるよう、およそ14,000kmで形成する。」とされている。
	軌道系輸送機関	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機関。
	狭隘道路	道幅4m以下の幅員の狭い道路。
	広域幹線道路	比較的長い距離の交通を処理するため、設計速度を高く設定し、車両の出入制限を行い、自動車専用とする道路。
さ行	サイクルアンドバスライド	バス停周辺などに駐輪場を設置して、自宅などからバス停まで自転車を利用し、そこからバスに乗り換え、目的地に向かうシステム。
	ジャストインタイム輸送	指定された時間に遅滞なく送り届ける輸送手法。
	スペシャルトランスポートサービス	STSのこと。なんらかのハンディにより通常の交通機関が使えない方のために提供される公共交通のひとつであり、高齢者・身体障害者等に移動の機会を与えるものである。
	セットバック	家屋の新設・増築などの際、道路境界線より後退して建てる場合の後退部分。
	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。
	循環型社会	生産、流通、消費、廃棄という社会経済活動の全段階を通じて、資源などの面でより一層の循環・効率化を進め、不用物の発生抑制や適正な処理を図ることなどにより、環境への負荷をできる限り少なくした循環を基調とした都市のこと。
	スプロール	市街地が無計画に郊外に拡大するさま。
	JCT	ジャンクションの名称。高速道路相互を直接接続するインターチェンジのこと。通常のインターチェンジと区別するために用いる。

・用語解説-3

	用語	解説
さ行	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、多くのシステムがこれに含まれる。狭義にはガイドウェイシステムを指すのが一般的である。ガイドウェイシステムとは中量(バス以上鉄道未満)程度の輸送力を有する軌道系の交通システムで、コンピューターコントロールによって自動走行するため、省力化が可能で、運転経費が節減できるほか、走行輪にはゴムタイヤを使用するため、騒音が小さいなどの特徴をもつ。
た行	TMO	市町村が立案したマスタープランに従って、中心市街地の商業地全体を総合的かつ計画的に活性化させるため、計画立案、事業調整して街を運営・管理する組織のこと。
	特定経路	平成15年3月に策定された「八王子市交通バリアフリー基本構想」の中で位置づけた経路で、鉄道駅から官公庁施設、福祉施設、大規模店舗など高齢者、障害者が日常よく利用する施設までを結ぶ経路をいう。特定経路は、原則として平成22年までに「重点整備地区(JR八王子駅・京王八王子駅)における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」など主務省令などに定める基準に適合した整備を実施することになる。
	都市計画道路	都市計画法第11条第1項に規定されている都市施設の1つで、都市計画によって指定される道路のこと。
な行	ネットワーク	情報連絡網をつくること、人脈づくりをすることや様々な市民・住民運動がそれぞれの独自性を尊重しつつ網の目のように連携していくこと。
	ノーマライゼーション	高齢者や障害者を社会から分離するのではなく、社会の一員として、共に生活することが正常であるとする福祉の理念。デンマーク、スウェーデンなど北欧の国々で発達した社会福祉の理念であり、1981年の国際障害者年のテーマ「完全参加と平等」を支える哲学として紹介されて以来、わが国においても浸透し、定着しつつある。
	ノンステップバス	車両の床面が超低床で、車椅子使用者のみならず、杖を利用している方、高齢者、ベビーカー利用者など様々な人々のスムーズな乗降を可能とするバス車両のこと。

・用語解説-4

	用語	解説
は行	バスターミナル	路線バス専用の施設で、バス車両が停留し旅客が乗降を行う目的のもので、道路とは別に設けられたものをいう。バスの発着場所を施設化したものを言える。
	バスベイ	バスが停留所に停車することにより発生する渋滞の解消や安全性の向上を図るために設けるバス停車帯のこと。
	バリアフリー	障害者・高齢者が生活する上で、行動の妨げになる障壁を取り去り、障害者・高齢者にやさしい生活空間を作りあげること(歩道の段差解消など)。また、物理的な障壁ばかりでなく、障害者、お年寄りが社会参加をする上で、精神的にも障壁がないことも意図する。
	パークアンドバスライド	バス停周辺などに駐車場を設置して、自宅などからバス停まで自動車を利用し、そこからバスに乗り換えて、目的地に向かうシステム。
	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)をいう。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。
	ボトルネック	車線数が減少する場所や交差点など、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	モーダルシフト	TDMの一環として、自動車輸送を鉄道輸送に変換する手法。
や行	ユニバーサルデザイン	道具や空間をデザインするに当たって、障害者のための特別なデザインを考案するのではなく、健常者も含めた全ての人にとって使いやすいデザインを考えること。
	リバーシブルレーン	TDMの一環として、道路の上り下り車線を交通混雑に合わせて増やしたり減らしたりする手法。
	レンタサイクルシステム	月極めの契約(定期利用)や、当日利用ができる貸し自転車で、1台の自転車を複数の人が使うことにより、自転車の有効利用が図れるとともに、駅周辺における放置自転車の抑制、地域振興、環境改善などを主な目的として実施されている。

(仮称) 八王子市交通マスタープラン
(第 3 次八王子市総合都市交通体系整備計画)
平成 27 年 3 月

発行：八王子市役所
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三丁目 24 番 1 号
TEL : 042-626-3111(内線 3334)
 : 042-620-7303(直通)
FAX : 042-627-5915
E-mail : b490400@city.hachioji.tokyo.jp