

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）（素案） 意見募集（パブリックコメント）の結果

この度は、市民の皆様から多くのご意見をいただき、誠にありがとうございました。

つきましては、いただいたご意見の要旨と、これに対する市の考え方を公表いたします。なお、とりまとめの都合上、趣旨を損なわないよう要約していますのでご了承ください。

個別の事業に関するご意見等につきましては、事業を進める過程において十分に精査しながら進めていきます。また、今回の意見募集を受けて修正を行う箇所については第6回検討委員会で検討した上、素案の修正を行います。

1. 意見募集の概要

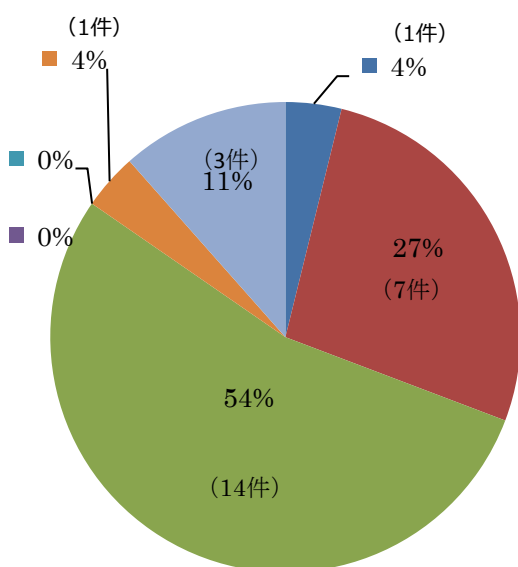
- 募集期間：平成26年12月19日（金）から平成27年1月19日（月）まで
- 提出できる方：市内在住・在勤・在学の方、市内に事務所等を有する個人・法人・その他団体
- 提出方法：意見と住所、氏名（市内在勤・在学の方は勤務先・学校名）を記入のうえ、市役所6階土交通企画課へ提出【直接（持参）、郵送、FAX、Eメール】
- 素案閲覧場所：市役所6階交通企画課、各事務所・市民センター・図書館、市のホームページ

2. 意見集計結果

- 意見提出者：10名
- 意見数：26件

提出方法	Eメール	FAX	郵送	持参
意見提出者	4	4	0	2

● 意見の概要：



- 1. 交通マスタープランの基本的な考え方（第1～第3章）
- 2. (1)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
- 2. (2)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
- 2. (3)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
- 2. (4)基本目標4災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出
- 3. 交通マスタープランの推進について
- 4. その他

番号	意見等の要旨	市の考え方
1. 交通マスタープランの基本的な考え方（第1～第3章）（1件）		
1-1	人口減少、超高齢社会の到来が確実視されています。産業構造も当然変わります。道路行政をこれまでの産業活動優先から生活者優先に転換が必要です。	<p>本計画では、予測される人口減少、超高齢社会を前提に、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、「くらし」「活力」「環境」のバランスが取れた交通を目指すこととしています。</p> <p>これは、必要な道路の整備は図りつつも、過度な自動車利用を抑制する一方で、公共交通の持続的な確保を図り、歩行者や自転車等が安全・安心に移動できる環境整備を進めることにより、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を目指すものです。</p>

2. 施策展開について（第4章）（22件）		
(1)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（7件）		
2-1-1	リニア新幹線が計画されており、相模原市内に駅ができる予定とのことであるが、過大な期待をするのはいかなものかと思う。今後の推移を見きわめて対応してもおそくないと思う。	<p>2027年のリニア中央新幹線東京～名古屋間の開通により、人・もの・情報の流れが大きく変わり、その影響は単に沿線地域だけでなく、首都圏や中京圏全体にもかかわるものと予測されています。</p> <p>本計画は概ね20年後の都市の姿を見据えて、今後10年間に取り組むべき交通施策を示したもので、このような広域交通の整備による効果を、本市の発展につなげていくためには、開通を見据えて計画的なまちづくりを進めることが必要と考えています。</p> <p>リニア中央新幹線の開通によって、新たな交通需要が期待されることから、リニア新駅への交通アクセス性の向上にむけた取り組みをすすめることとしております。</p>
2-1-2	陣馬街道、秋川街道などの主要生活道路の拡張、整備を早急に実施してください。歩道がない部分があり、歩道があっても、狭くて、自転車も通行できません。	<p>陣馬街道、秋川街道は、北西部地域と中心市街地とを結ぶ本市の骨格を形成する放射道路として位置付けています。このため自動車交通だけでなく、歩行者や自転車が安全に通行できる空間の確保など、その機能の充実が必要なものですが、沿道は既成市街地が形成されているため、道路の拡張などを行う場合には、沿線のまちづくりと一体に進めていくことが必要と考えています。なお、引き続き交差点などでの円滑な交通流動を確保するために、右折レーンの設置等による交差点改良の促進など地域特性に応じた交通環境の改善を図ってまいります。</p>
2-1-3	陣馬街道の拡幅を望みます。一定の部分でも着手すべきと思います。	

2-1-4	八王子市の交通交雑の要因の一つは、八日町で国道16号線と20号線が500mにわたり同一道路を通っていることである。迂回させることはできないであろうか？	<p>本計画では、中心市街地に用の無い通過交通を軽減し、中心市街地での渋滞の緩和や安全性の向上に資するため、交通ネットワークを強化する道路の整備を推進するとしています。</p> <p>国道20号のバイパスである八王子南バイパスや、国道16号のバイパス機能を持つ都市計画道路3・3・10号線の整備を促進することにより、八日町付近への交通の集中を緩和し、円滑な交通機能の確保を進めてまいります。</p>
2-1-5	<p>八王子市内の道路はあまりにも袋小路になっている道が多い。道路指定、計画がなされていないため、大規模団地同士の間の道がないとか、連絡がとれないようになっている。</p> <p>袋小路の解消と主要生活道路の整備を優先的に行うよう希望します。</p>	<p>本計画では、「生活道路」を幹線道路や補助幹線道路に囲まれた居住環境地区における良好な生活環境形成のための空間を確保する道路として位置づけており、その安全性や利便性が向上するよう、狭隘な生活道路の改修や、交差点改良などを進めることとしております。</p> <p>なお、住宅団地の道路については、その規模等により所有管理形態が異なっており、また、大規模団地間の道路については、不要な通過交通を排除するため、あえて接続を制限しているものもあることから、地域の実情も踏まえて、地域の安全性・利便性の向上に資する生活道路の整備に取り組んでいきます。</p>
2-1-6	<p>北西部幹線道路について道路構造の中身を吟味し見直しをして下さい。</p> <p>(イ) 構造がめまぐるしく変化し、交通安全上非常に危険な道路となっている。</p> <p>(ロ) ハザードマップに照らしても、大雨で水没してしまうようなところを通る計画になっている。</p> <p>(ハ) バスも緊急車両も通行困難な構造であること。</p> <p>本当に八王子市が必要な道路だとするならば住民の心配事に対して真正面から答えてほしいし、住民を納得させる説明をしてほしいのです。</p>	<p>本計画では、北西部幹線道路を「都市間交通連携軸」として、主要な幹線道路として位置づけています。</p> <p>そのなかで、北部地域と西部地域のまちづくりの骨格を形成するとともに、広域幹線道路ネットワークを形成し、行政間の連携強化や、流通業務機能の強化、災害時の輸送道路としての機能を担う道路として整備にむけ関係機関と調整を進めることとしております。</p> <p>なお、道路構造令など関連する法令や最新の知見に基づき、安全で利便性の高い道路を整備してまいります。</p>
2-1-7	八王子市が事業主の北西部幹線道路の無理な建設は、市民にしわよせがいき、市財政の圧迫につながります。また、この道路はトンネル、掘割が多いつくりで、最近の豪雨や土砂くずれなど災害に強いとはいえ、災害を引き起こす危険があると思います。市民の声をよく聞いて再考して下さい。	

(2)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(14件)		
2-2-1	戸沢峠をこえるバス路線(はちバスでも可)を開き、川口地域と美山、恩方地域の利便性を向上してほしい。 この事により、人の流れも変わってくると思う。	本市では、路線バスが市民の移動の手段として欠かせないものとなっています。 このため本計画では、路線バスについては、バス事業者等と協力しながらわかりやすく、利便性が高いバス路線網となるよう検討を進めていくこととしています。
2-2-2	駅周辺は朝などの通学通勤ラッシュの時には混雑しており、バスに乗れない時が多かったです。また、トンネル付近では渋滞に巻き込まれることも多く授業に遅れることもありました。難しいと思いますが改善してほしいです。	また、路線バスの速達性、定時性などの向上に向け、バス事業者や交通管理者などの関係機関との協議を進めることとしております。
2-2-3	民間事業者のバス路線について、自治体として、国として、補助金を出してでも、赤字だからと言って廃止にできないよう法整備をしないと、人口の少ない地域は廃村となり、荒れ果ててしまいます。	

2-2-4	BRTの専用道路を1カ所だけ（例えば道の駅八王子～八王子駅の4車線の1つを変える。）実施するのいいと思います。コストは、莫大ですが、路線バスの定時性、速達性は多少改善されると思います。	本計画では、路線バスの利便性の向上に向け、既存のバス専用レーンの周知、PTPSの導入などの検討を進めることとしています。 「BRT」（バス・ラピッド・トランジット）につきましては、連節バスやPTPS（公共交通優先システム）、バス専用道、バスレーンなどを組みあわせることで、速達性・定時性の確保、輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えた新たな交通システムとして、その導入の可能性などについて研究してまいります。
2-2-5	秋川街道を過ぎ国道16号線に向かう間に空白地域があります。プランの環状道路にもなっている道路ですが、バス停まで徒歩で10分以上歩かなくてははいけません。是非、この道路にバスを通して頂きたいです。	本計画では、山間地などいわゆる交通空白地域や今後の超高齢化の進展による新たな移動困難者に対して、路線バスの見直しや多様な交通手段により移動の確保を図っていくこととしています。
2-2-6	交通不便地域への施策、特に交通空白の解消に本気で力を入れて取り組んでいただきたい。公共交通としてのバス等は、ただ単に住民の足だけの役割だけでなく、命綱であり人権でもあると考えます。	このため、国の動向や地域公共交通活性化協議会などでの議論を踏まえ、地域との適切な役割分担を含め、利便性が高く持続可能な地域交通の構築を目指してまいります。
2-2-7	人口が減少する小津地区では、バス路線が廃止されてしまいました。町会が負担して独自にワゴン車を運行しています。すぐにも財政補助の支援はできるのではないかと、検討ください。	
2-2-8	交通不便地域への施策・交通空白地解消への私案 ①バス会社に対し、公共交通の役割をしっかりと自覚させ、採算性をかくれ蓑にさせない。強い態度でお願いします。 ②はちバスを本通り（陣馬街道）まで出す。 ③バス通りまでつなぐ乗り合い車を市の責任で運行させる。 ④スクールバスを出す。 そこに住んでいる住民の安心安全暮らしを守ること。これが基本と考えます。	
2-2-9	施策No.51 コミュニティサイクルの導入をすすめるべきだと思う。練馬区では、サイクルスポットが整備されており、八王子市にもぜひ、導入してほしい。	コミュニティサイクルは、来訪者の身近な移動手段として、中心市街地での利便性の向上や、観光地でのにぎわい創出に寄与するとともに、駅周辺での放置自転車の抑制など、様々な効果がある施設であると捉えています。その導入については、その目的や事業採算性、費用対効果などの課題もあります。 このため、本計画では導入の可能性や導入効果について検討していくこととしています。

2-2-10	八王子市の駅前やデパートなどの自転車の駐輪スペースに、放置自転車が多数駐輪されています。八王子市にシェアリングバイクを導入していき、放置自転車の削減と撤去費用の削減を図ってはどうか。	<p>駅周辺の放置自転車について、本市では条例に基づく「放置自転車禁止区域」における即日撤去とあわせ、「自転車駐車場の整備」、「附置義務自転車駐車場の整備」、「道路区域内駐輪帯等の整備」を実施することにより放置自転車は、大幅に減少していますが、本計画では、引き続きこれらの対策を進めることとしています。</p> <p>なお、コミュニティサイクル（シェアリングバイク）は、来訪者の身近な移動手段として、中心市街地での利便性の向上や、観光地でのにぎわい創出に寄与するとともに、駅周辺での放置自転車の抑制など、様々な効果がある施設であると捉えていますが、その導入については、その目的や事業採算性、費用対効果などの課題もあります。</p> <p>このため、本計画では導入可能性や導入効果について検討することとしています。</p>
2-2-11	サイクル&バスライドの実施地域が明記されていないので、どのような狙いがあるかわからない。対象地域は利用者が自転車だけで行くには遠い目的地で、かつ公共交通空白域である必要があると思います。車利用者が多いものと推測できますが、自転車+バスに利用のシフトを発生させることができるのでしょうか。事業の周知方法も気になります。	<p>サイクル・アンド・バスライドについては、自動車から公共交通への転換による渋滞緩和、環境負荷の低減を目的に現在、路線バスの主要な経路となっている秋川街道や陣馬街道の沿道で実施しております。</p> <p>なお、事業の推進にあたっては、バス路線の利用状況やバス停周辺の状況、設置していきます。</p> <p>また、周知の方法についてもあわせて検討を進めていきます。</p>
2-2-12	浅川の堤防を整備して、自動車・自転車が通れるようにすべきである。	<p>本計画では、河川沿いの自転車走行空間を整備推進するよう位置づけています。</p> <p>浅川については、現在「浅川ゆったりロード」が整備されていますが、引き続き、河川沿いの自転車の走行空間の整備を進めてまいります。</p> <p>また、一般的に河川の堤防については、河川管理者の管理用道路であるため、一般の自動車の通行は制限されています。ご理解下さるようお願いいたします。</p>
2-2-13	「公共交通の目指すべき姿」に「地域交通」とありますが、地域公共交通活性化再生法（11月20日施工）道路運送法第78条第2号（自家用有償旅客運送）の許可及び登録事業者も含まれていると理解しておりますが回答をお願いします。	<p>本計画では、山間地域や交通空白地域において、地域住民が主体となって実施する交通を「地域交通」と位置付けています。</p> <p>地域交通の手段については、今後とも地域特性を考慮した多様な交通手段の最適な組み合わせを検討してまいります。また、「自家用有償旅客運送」についても、選択肢の一つとしてとらえております。</p>
2-2-14	基本的な考え方に「支援（※上記）以外の福祉的な輸送サービス」とありますが、現在の自家用有償運送（福祉有償運送）の登録の手続き「26市が共同設置する運営協議会の合意形成」とは違う八王子市単独の運営協議会の設置・開催等と解釈、理解してよろしいでしょうか。	<p>本計画では、「上記以外の福祉的な輸送サービス」を施策 No.31～33 に示す「リフト付き自動車「わかこま号」の運行、「タクシー・ガソリン費助成」、「保健福祉センター送迎バス」としています。</p> <p>現時点では八王子市単独の運営協議会の設置・開催等は想定しておりません。</p>
※事務局で修正		

3. 交通マスタープランの推進について（第 5 章）（1 件）		
3-1	「協創の都市づくり」の考え方について、「市民、事業者等、大学、行政」とありますが、市民、事業者等、大学、行政の解説の所に、NPO 等を追加希望します。	NPO 法人等については「市民」として位置づけています。 例えば「福祉交通の充実」にむけた施策展開にあたり、福祉有償運送の担い手としてその役割など、様々な場面での活動が期待されます。

4. その他（3 件）		
4-1	梶原町、四谷などにおいて大型店が撤退し、「買い物難民」が残されました。 大型店が勝手に進出、撤退できるような法律が問題です。市の条例としてでも規制が必要と思います。	現在、大型小売店の立地・出店に関しては、「大規模小売店舗立地法（大店立地法）」に基づき、東京都が運用主体となっており、地元市町村には環境配慮の見地から意見具申の機会が与えられています。 同法は、出店の適否を判断するものではなく、また、かつての「大規模小売店舗法（大店法）」と異なり商業上の利害調整を行うものでもありません。 本市としては、法に定められた手続過程の中で、必要に応じ、立地予定の店舗の周辺地域の生活環境保持の観点から東京都に対して意見を述べることとなります。
4-2	物流拠点計画について、企業が来るか否かわからないのに、山を削って区画整理事業を行うのは早計ではないか。	現在策定中の都市計画マスタープランでは、「圏央道八王子西 IC 周辺では、広域的な交通利便性を活かして、周辺の住環境や良好な自然環境との調和に配慮した産業、業務、流通・物流など、職住近接や地域の利便性向上、地域経済の活性化に資する産業拠点づくりを進める。」とされており、現在、川口地区において進められている物流拠点の計画は、このようなまちづくりの方針に沿って行われているものと理解しています。 なお、計画は環境影響評価など、必要な法令に基づき、適正に進められるものと考えております。
4-3	巻末の用語解説に自家用有償運送「福祉有償運送」の記載を希望します。	本計画では、福祉有償運送について「福祉交通の充実」にむけて取り組むべき施策として位置づけています。専門用語で、一般の方々にわかりにくいので、巻末の用語解説に追加させていただきます。 ◆参考【福祉有償運送】 福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員 11 人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。