

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。全国平均より減少度合いは緩やかで、平成 42 年でも約 58.0 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（65 歳以上）が増加する一方、生産年齢層（15～64 歳）や若年層（0～14 歳）は一貫して減少し、高齢化が進展することが予測されています。

また、本市の人口構成は、大学が多いため 20-24 歳の層が常に一定数存在することや、いわゆる「団塊世代」より、若い 35～39 歳の世代が多いという特徴があります。

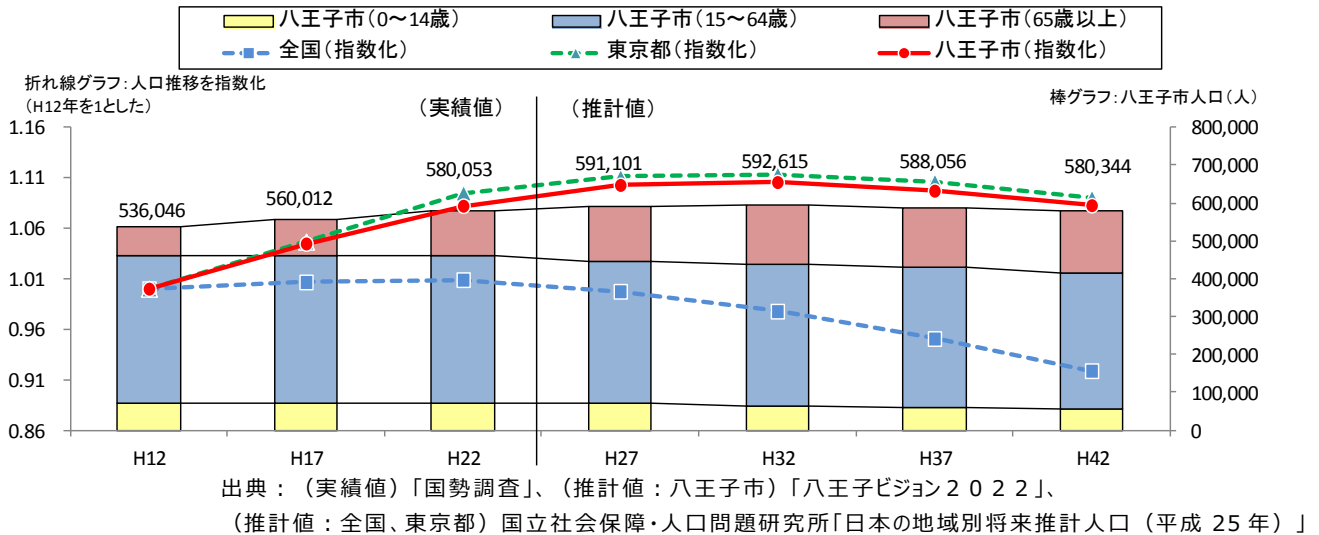


図 5 本市の人口推移及び将来人口推計

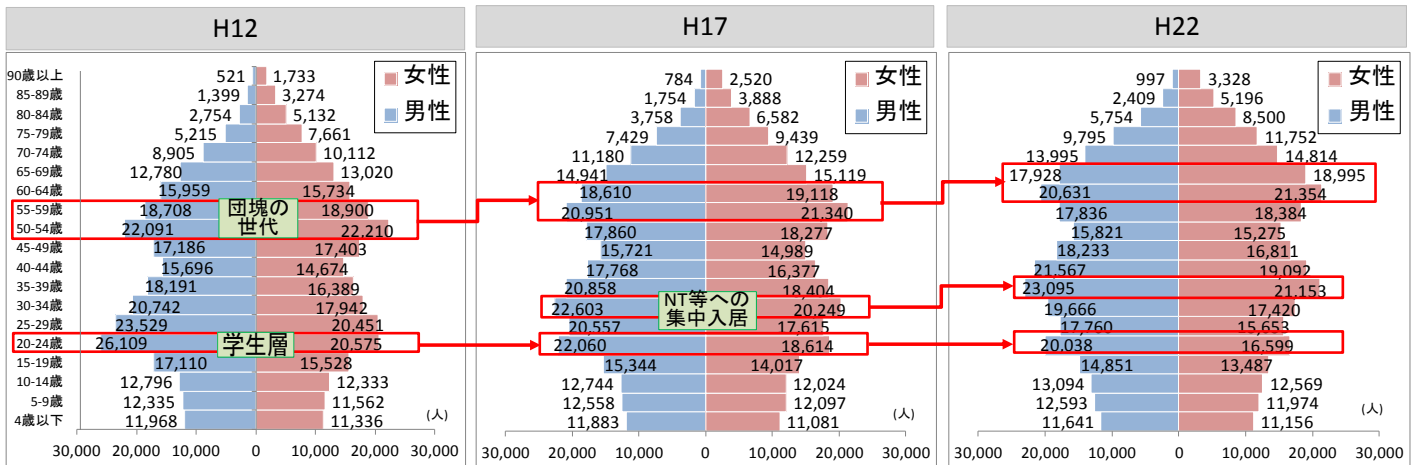
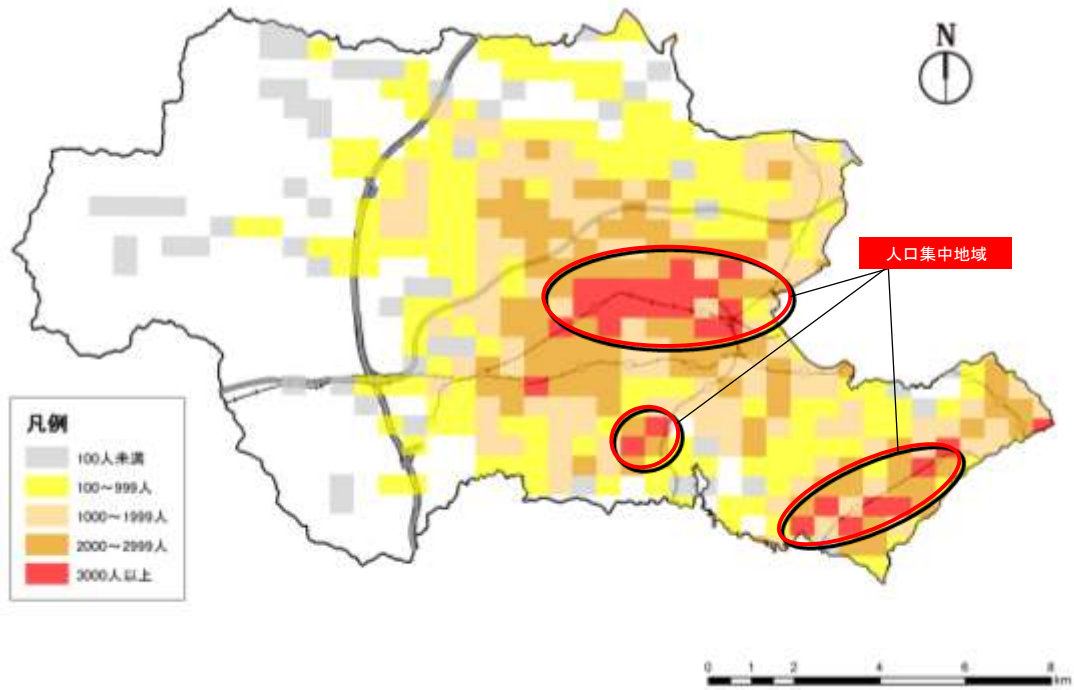


図 6 本市の人口ピラミッドの推移

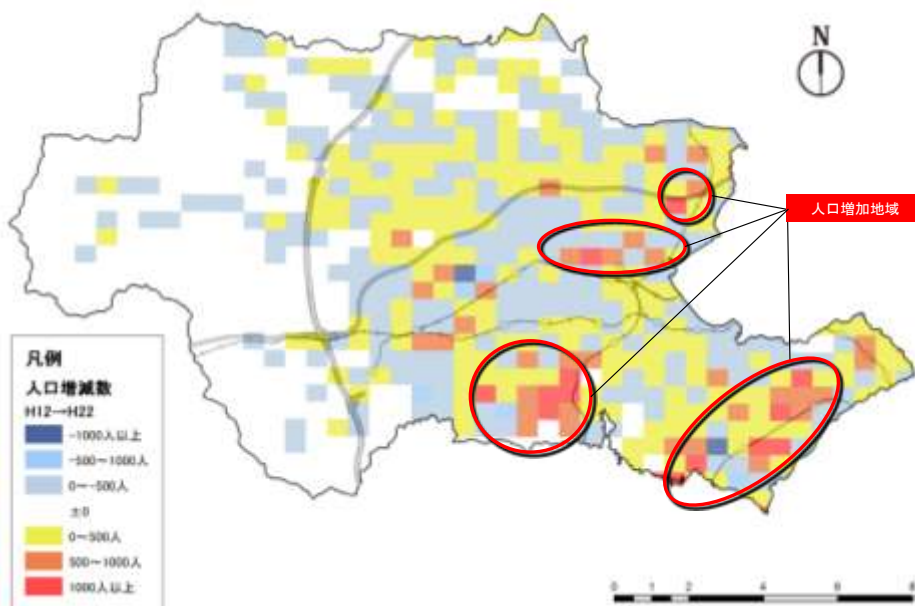
②人口分布

本市は、JR 中央線及び、JR 横浜線、京王相模原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。一方、平成 12 年から平成 22 年の人口増減をみると、JR 八王子駅及び京王八王子駅周辺、JR 北八王子駅周辺、JR 横浜線八王子みなみ野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ける人口増加がみられます。



出典：「国勢調査」注）メッシュは 500m 単位

図 7 人口分布（平成 22 年時点）



出典：「国勢調査」注）メッシュは 500m 単位

図 8 人口分布の変化（平成 12 年から平成 22 年の変化率）

③地域別人口動態

地域別人口動態は、東部及び北部地域において将来にわたって人口増が予測されているものの、その他の地域では、減少する予測となっています。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。

年齢別には、全ての地域で高齢化率が上昇することが予測されています。特に西部、西南部地域では、平成 32 年に高齢化率が 30%を超える見込みになっています。

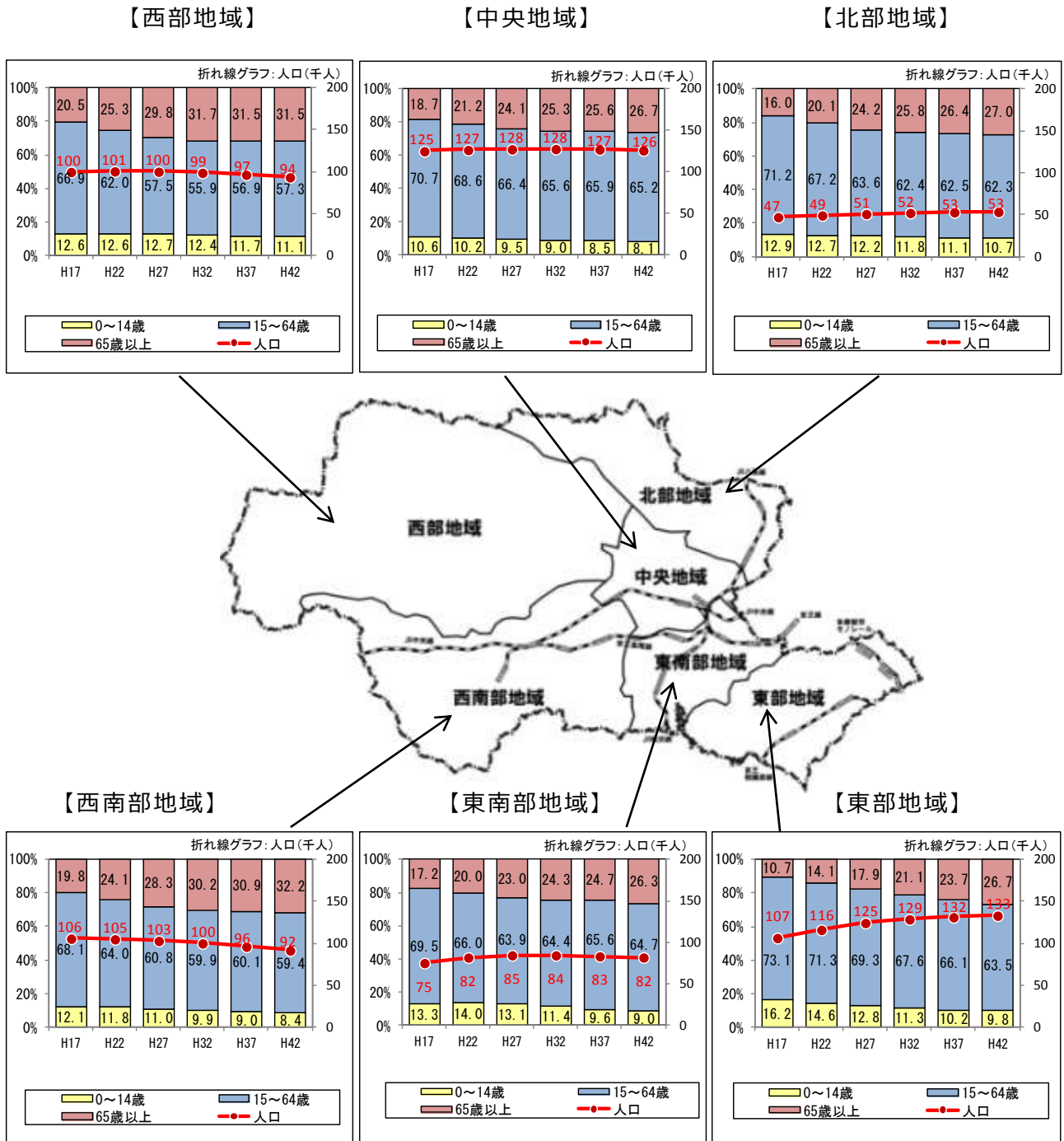


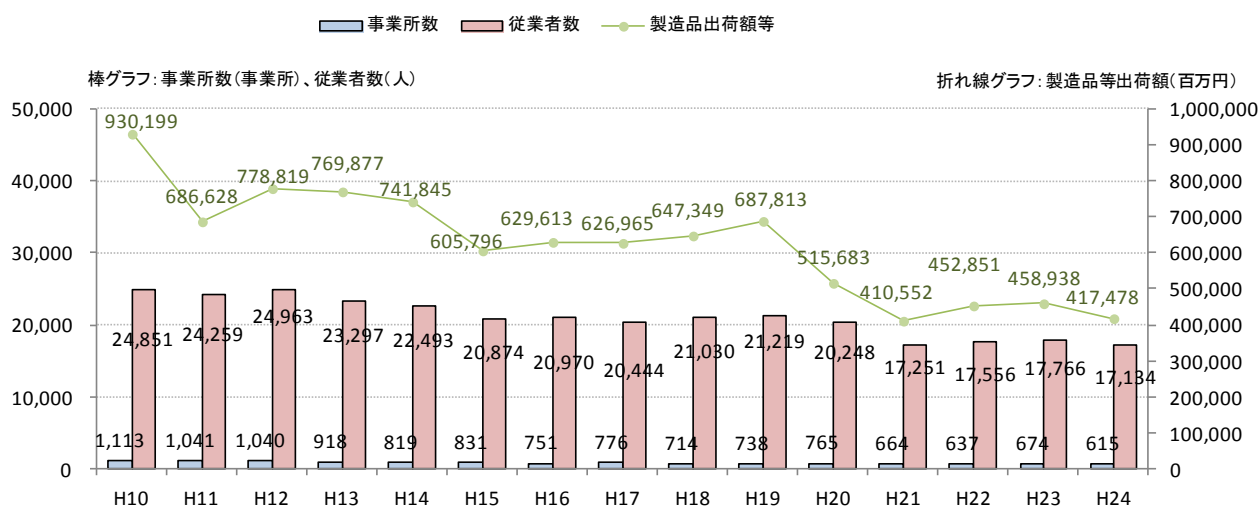
図 9 地域別年齢別人口の推計

出典：「国勢調査」

1-3 産業動向

本市においては、工業・商業ともに、全体的な縮小傾向にあり、厳しい情勢が続いています。

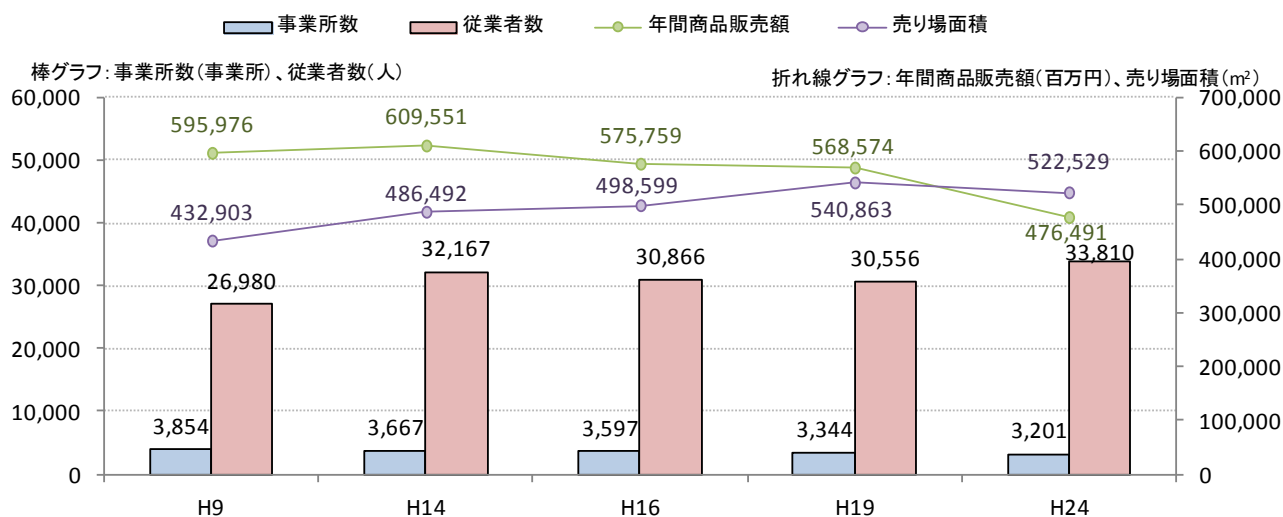
工業は、「事業所数」「従業者数」「製造品出荷額等」がともに減少しています。商業（小売業）は、「事業所数」「年間商品販売額」は一貫して減少していますが、「従業者数」は増減を繰り返し平成 24 年度には増加しており、「売り場面積」は平成 19 年度をピークに減少しています。



出典：経済産業省「工業統計」

注）従業者 4 人以上の事業所

図 11 本市の工業関連統計の推移



出典：「商業統計」/「経済センサス活動調査（平成 24 年）」経済産業省

注）小売業のみ

図 12 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形成されています。さらに、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に加え、環状道路の整備が進められており、放射環状型ネットワークが構築しつつあります。

近年は、圏央道高尾山 IC～相模原愛川 IC が開通し、今後は国道 20 号南バイパスなどの整備が進められています。また、リニア中央新幹線駅の建設が、本市南部に近接する JR 横浜線橋本駅周辺で予定されていることから、今後は道路だけではなく、広域な交通ネットワークの要衝地としてのポテンシャルは、ますます高まっているといえます。



出典：国土交通省関東地方整備局 HP（平成 26 年 11 月）

図 13 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 14 リニア中央新幹線ルート概念図

②道路ネットワーク

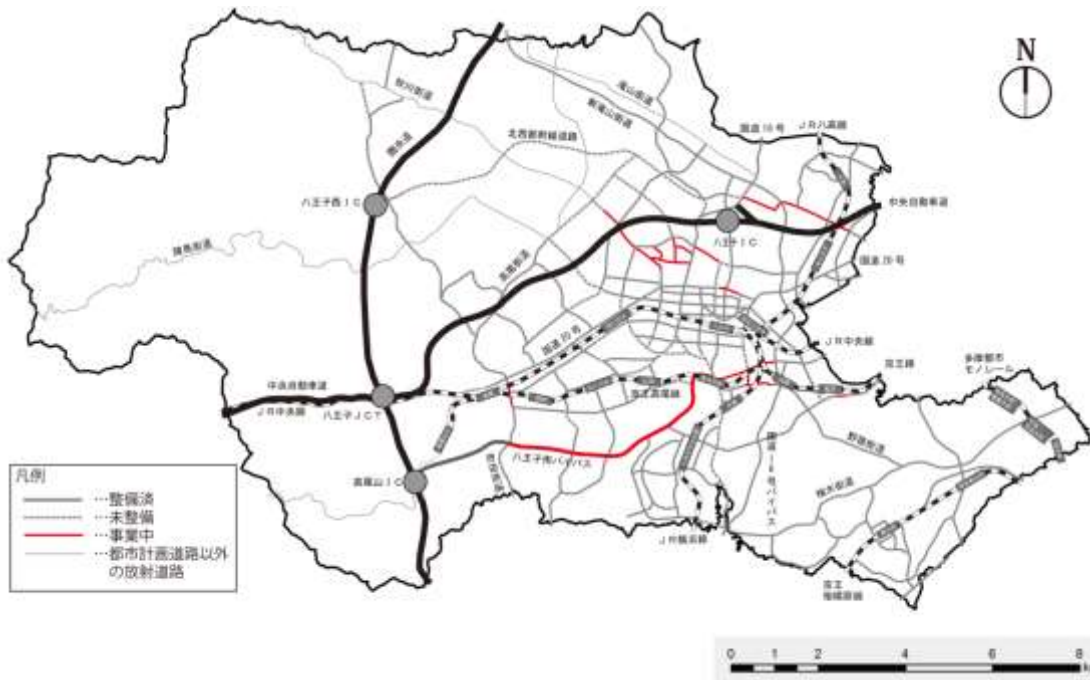


図 15 道路ネットワーク

③公共交通

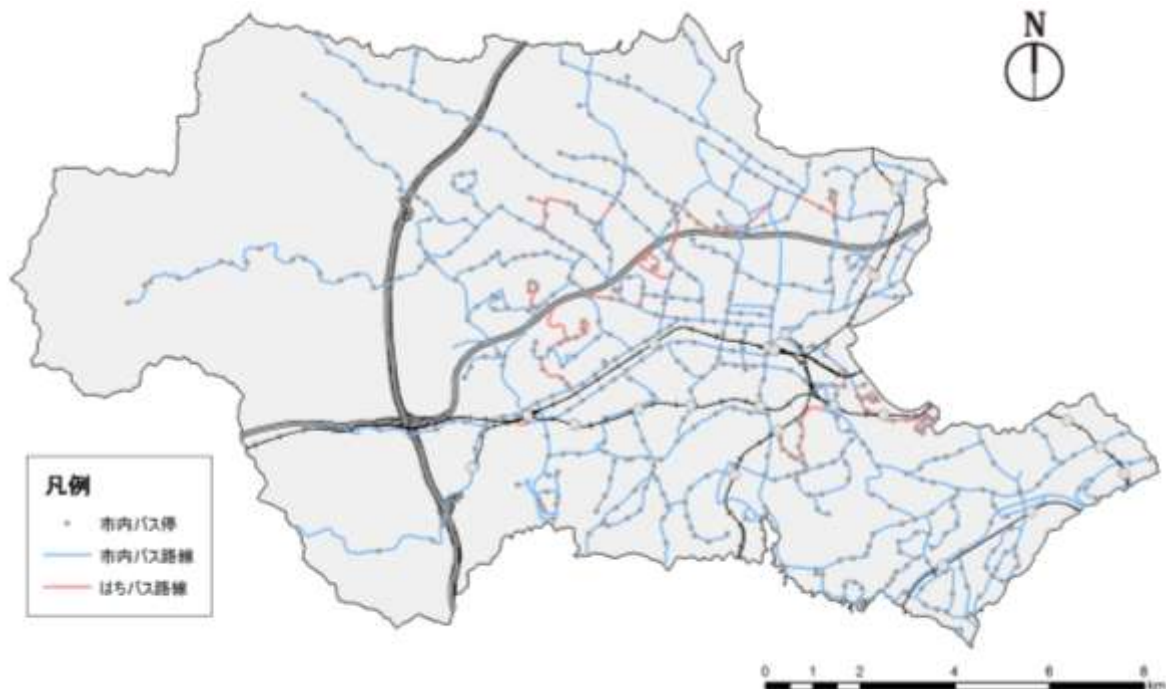
鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に延びる JR 中央線、南へ向かう JR 横浜線、北へ向かう JR 八高線その他、京王線、京王高尾線、京王相模原線及び多摩都市モノレールの 7 路線、21 駅が存在し、1 日当たりの利用者は、約 64 万人となっています。

一方、路線バスは、市内全域に張り巡らされ、京王電鉄バス、京王バス南、西東京バス、神奈川中央交通の 4 事業者が運行し、1 日当たりの利用者は約 14 万人となっています。また、交通空白地域が連なり、路線バスでの運行が困難な地域においては、主に高齢者や障害のある方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
	京王バス南	61 系統	27,848
	西東京バス	113 系統	64,522
	神奈川中央交通	18 系統	5,632
	はちバス	3 系統	457

出典：「統計八王子 平成 25 年版」 注）乗客数は平成 24 年度 1 日あたり乗客数



出典：「国土数値情報」国土交通省のデータを元に作成

注）平成 25 年度末現在

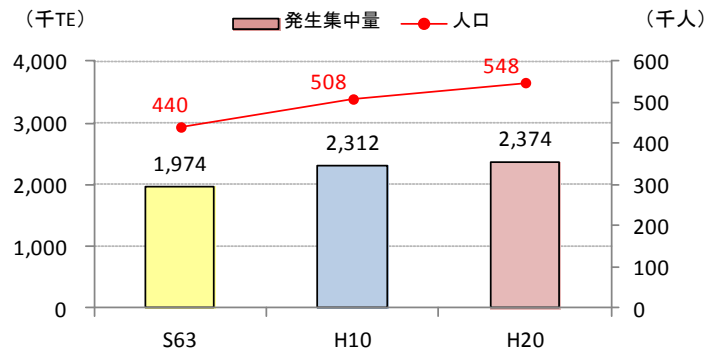
図 16 公共交通ネットワーク

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

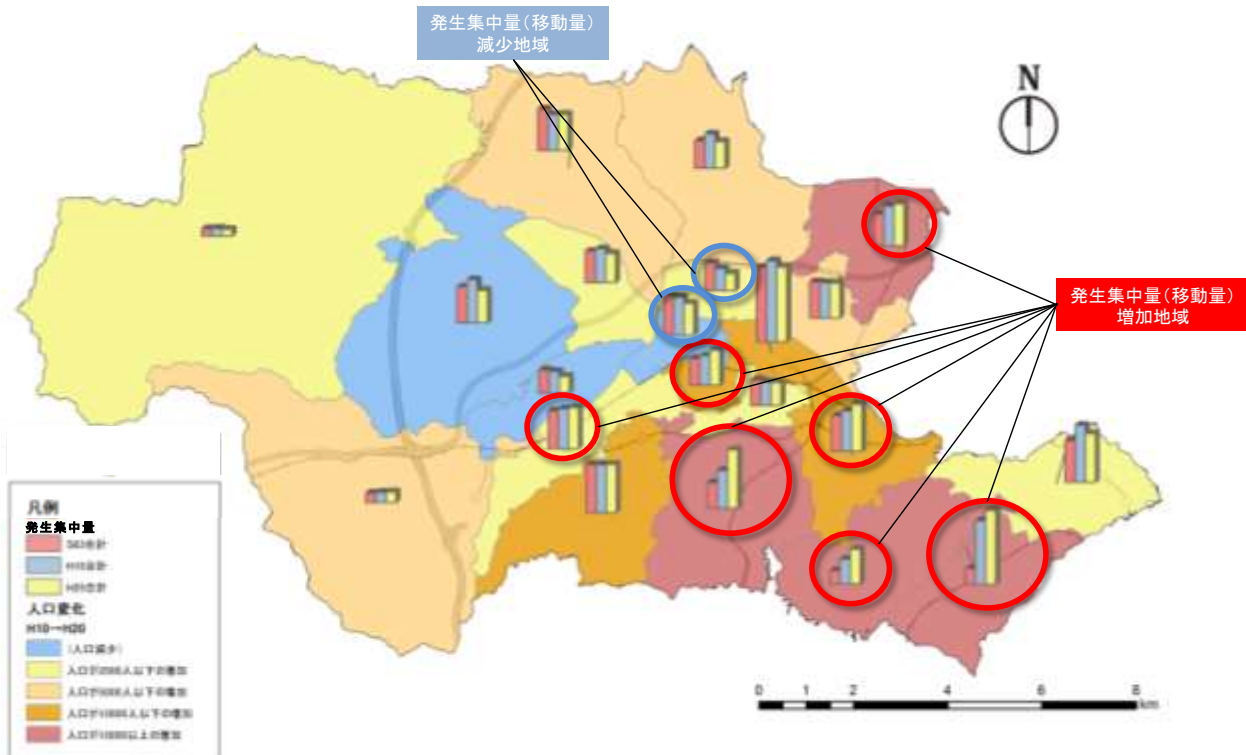
本市では、全ての人の移動の総量を示す「発生集中量（TE）」は、昭和 63 年に約 197 万トリップエンド（TE）だったものが、平成 10 年には 231 万 TE、平成 20 年には 237 万 TE と増加傾向にあります。

地域別（小ゾーン別）にみると、中央地域の北側で、昭和 63 年以降移動量が減少しているものの、東部地域や東南部地域を中心に、急激に移動量が増加している傾向がみられます。



出典：「パーソントリップ調査」（S63、H10、H20）東京都市圏交通計画協議会
注）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 本市の発生集中量の推移



注）パーソントリップ調査における最小の地区区分である「小ゾーン」で区分。八王子市は 21 区分。

図 18 地域別の発生集中量の推移と人口増減

■発生集中量

- 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。単位はトリップエンド（TE）で示される。

②代表的な移動の変化

増加傾向にある本市の発生集中量を、「市内外」の移動、「市内々」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、市内外移動が増加しているものの、市内々が 0.97 倍、小ゾーン内が 0.92 倍と減少しています。

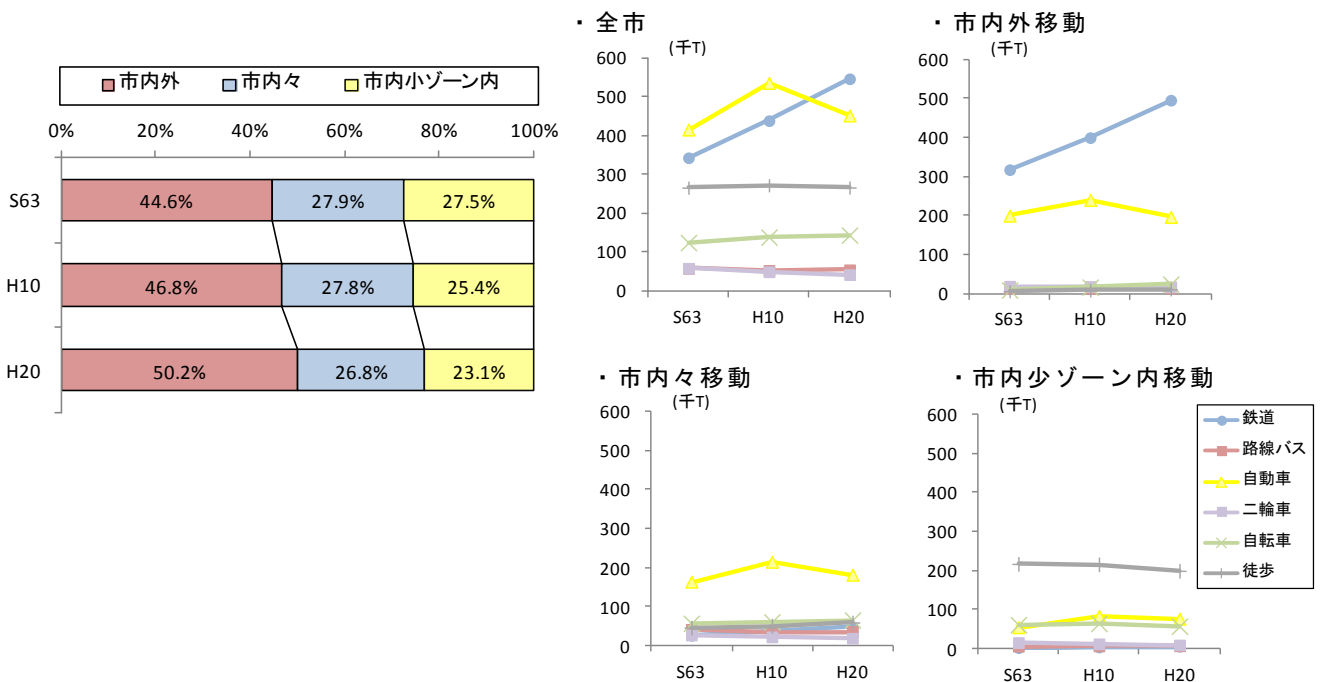
本市の交通手段は平成 20 年には鉄道が多く、ついで自動車、徒歩となっています。市内外の交通手段では、鉄道・自動車が多く、平成 10 年と比較すると鉄道が増加、自動車が減少しています。市内々の移動手段は、自動車が多いものの、平成 20 年には減少しています。



出典：(人口)「住民基本台帳」(各年 12 月末)

注) 上記数値は「トリップ」の集計、P22 の図 16 は「トリップエンド」で集計を行っているため、数値が異なる。

図 19 内外・内々・市内小ゾーンの移動ごとのトリップ数の推移



■市内外・市内々・市内小ゾーンの区分

- ・「市内外」移動は、八王子市と市外の移動を示す。
- ・「市内々」移動は、八王子市内の移動を示す。
- ・「市内小ゾーン内」は、市内々移動の内数で、小ゾーン内での移動を示す。

図 20 内外・内々・小ゾーン内の移動ごとの交通手段量 (トリップ集計)

③市内外の移動の変化

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）がともに増加しており、内外の移動が活発化しています。

本市から他都市への移動をみると、市内外移動者の約 36%が都内 23 区に移動しており、次いで日野市や多摩市などの周辺地域になっています。他都市から本市への移動についても 23 区や日野市、相模原市などの周辺市や、埼玉県からの移動も多くなっています。

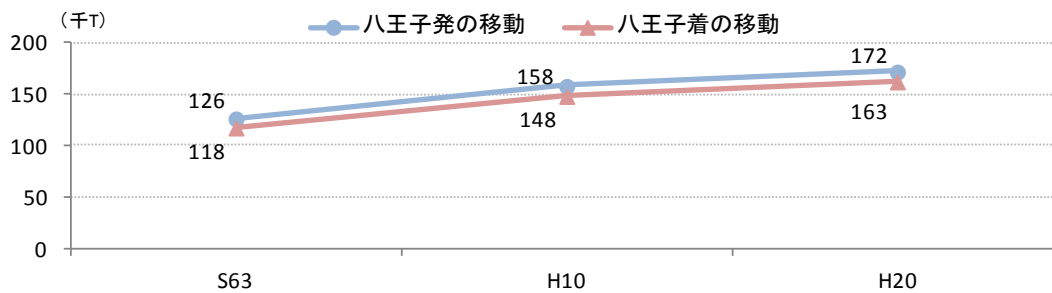


図 21 内外移動における発着地別、行き（自宅からの移動）のトリップ数推移

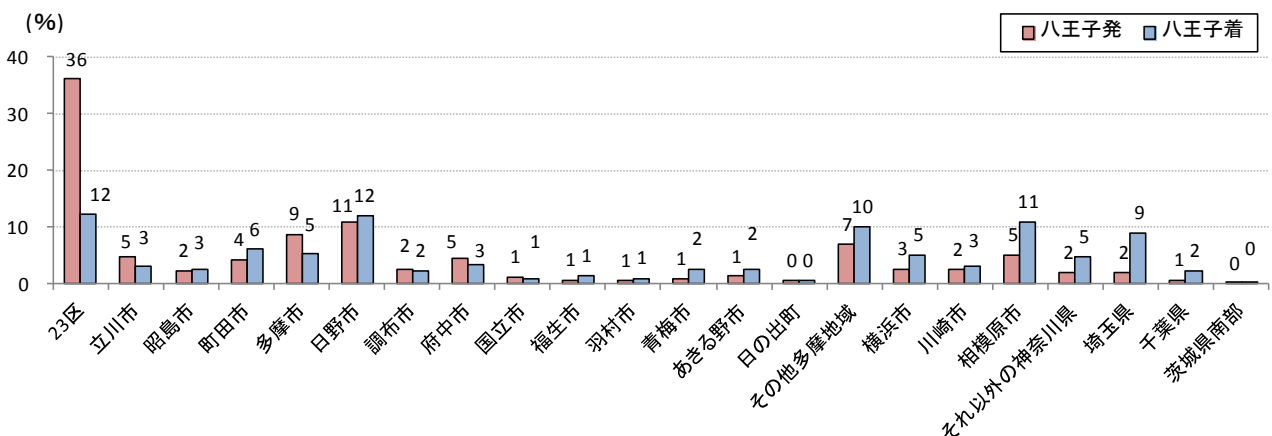
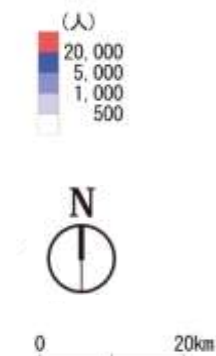
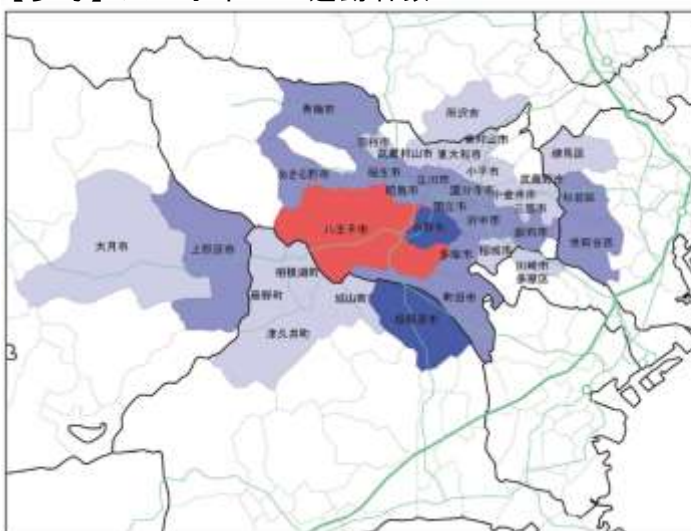


図 22 内外移動における移動先 移動目的（自宅からの移動）

【参考】八王子市への通勤者数



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

④地域間（市内々）の移動の変化

地域間（市内々）の移動をみると、平成10年時には八王子駅周辺の中心市街地（「中央地域2」）から周辺地域に放射状に移動が多くみられたが、平成20年には、中心市街地から周辺への放射状の移動が全体的に減少している。

一方、平成20年には、「西南部地域2」から「東南部地域」を経由して「東部地域」間の移動が増加しており、高尾、八王子みなみ野、多摩ニュータウンを含む地域間の移動が多くなっています。

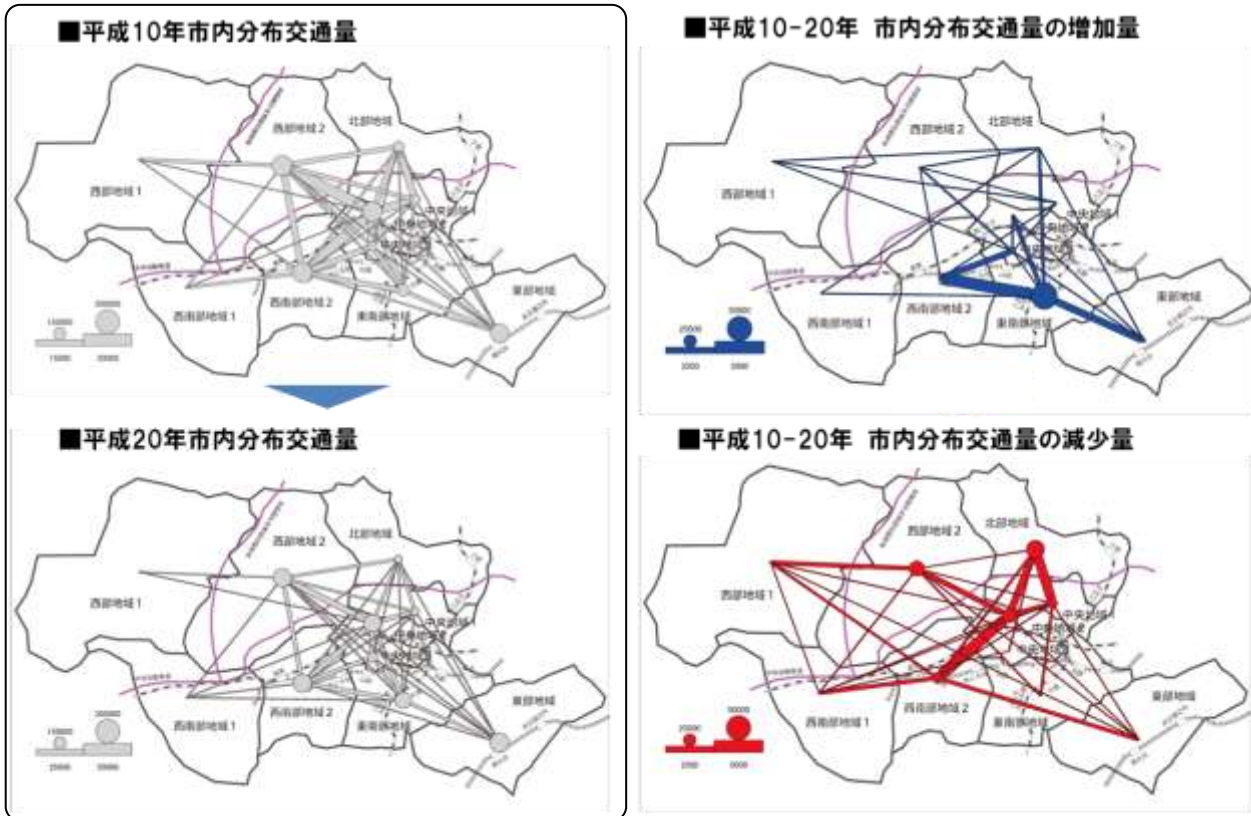


図 23 市内々移動における移動先別移動量の変化

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。

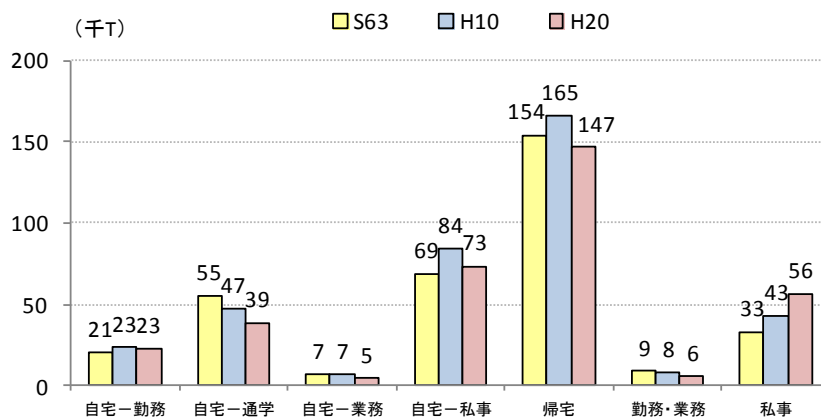


図 24 小ゾーン内における移動目的

2-3. 代表的な交通手段の変化

本市の代表交通手段（主な交通手段）は、東京都全体の鉄道の割合が約 42%であるのに対し、本市は約 27%と低い反面、自動車利用は東京都全体が約 14%に対し本市は約 32%と高く、自動車の依存度が高くなっています。

経年の変化を見ると、近年は八王子駅を含む中央地域や、JR 横浜線沿線、京王相模原線沿線を含む南東部・東部地域や、西部地域において主な交通手段としての鉄道利用が増加する一方、自動車の利用が減少する傾向がみられます。

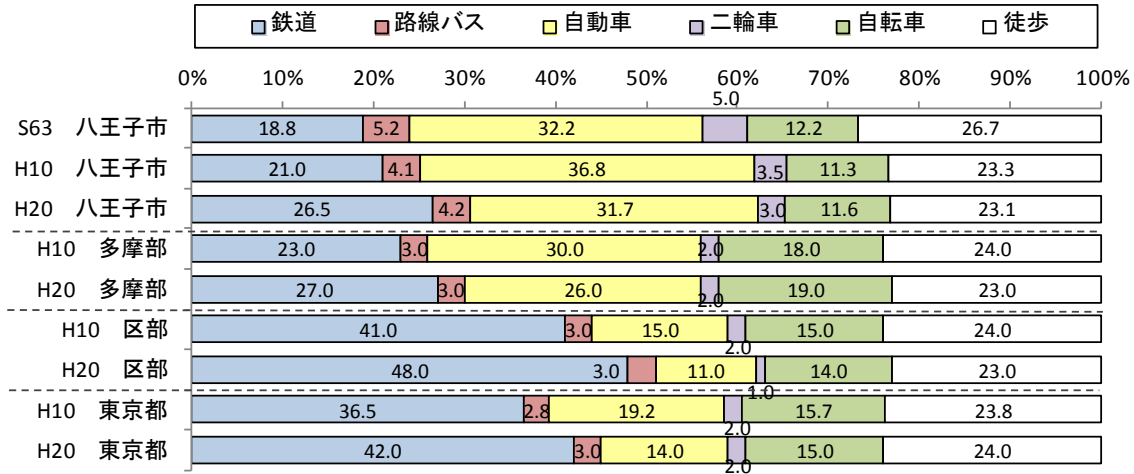
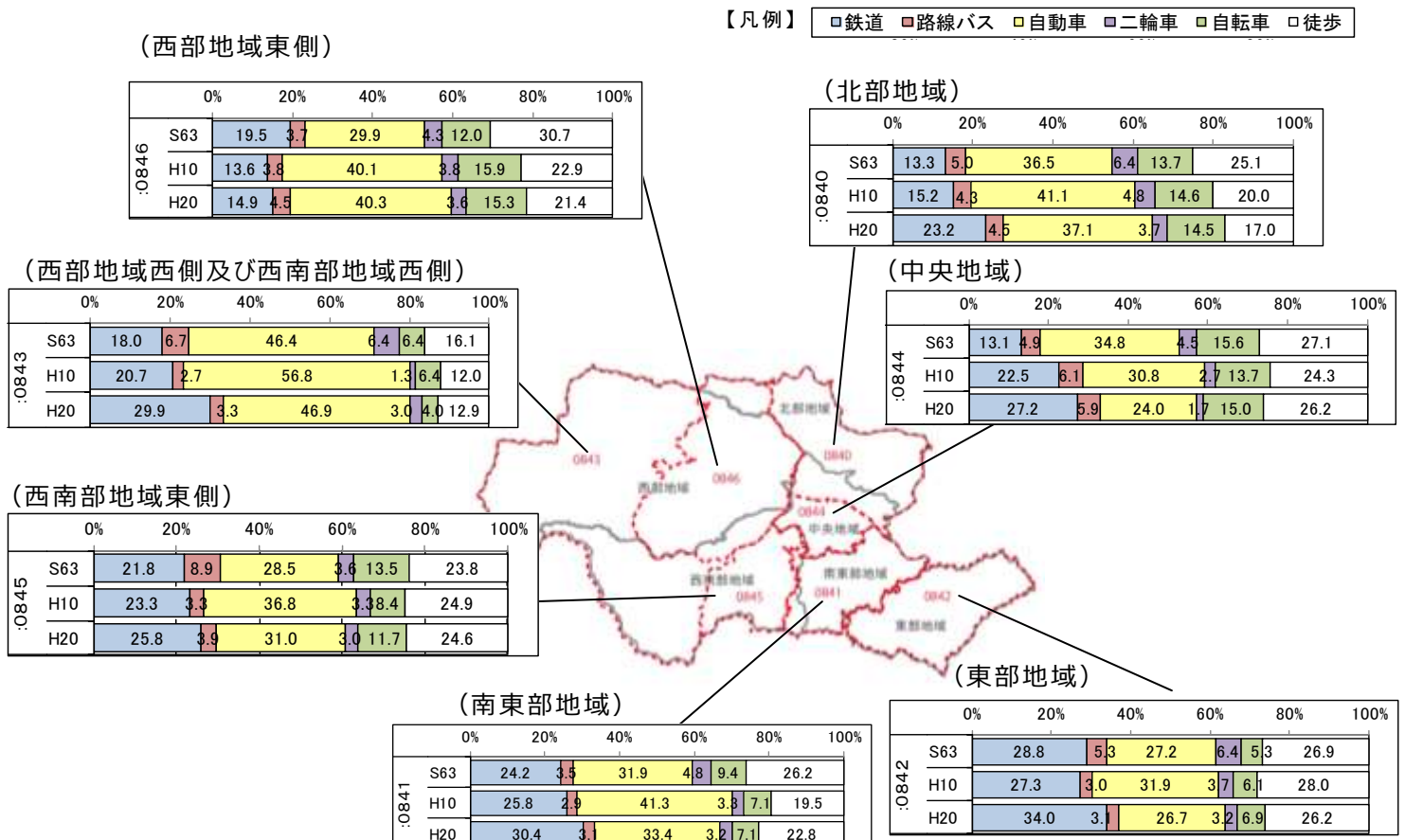


図 25 本市の代表交通手段別分担率



注) 上図の地域区分はパーソントリップ調査に基づき7地域に区分したものです

図 26 地域別代表交通手段分担率

目的別でみると、「自宅-勤務」「自宅-通学」では、鉄道を主な交通手段として利用している割合が高い反面、自動車利用が少ない傾向がみられます。一方、「自宅-業務」、「勤務・業務」では自動車利用が多く、鉄道利用が少なくなっています。また、「私事」や「自宅-業務」、「勤務・業務」では、「自宅-勤務」「自宅-通学」と比べると、自動車の割合が高くなっています。

過去 10 年間の経年変化をみると、全ての目的で主な交通手段として、鉄道を利用している割合が高くなる一方、自動車を利用する割合が低くなっています。

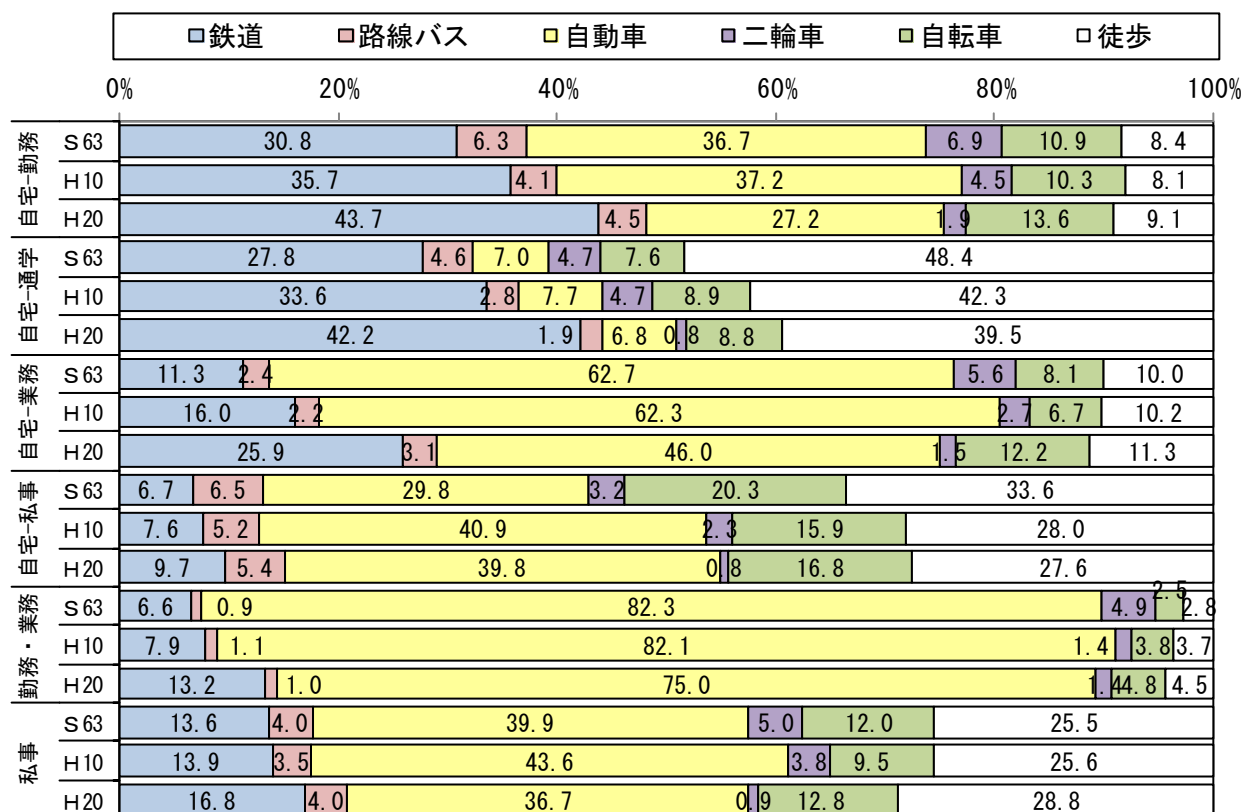


図 27 目的別の交通手段別分担率

パーソントリップ調査における移動の目的（7区分）

- 「自宅-勤務（自宅から勤務先の移動）」
- 「自宅-通学（自宅から通学先の移動）」
- 「自宅-業務（自宅から、配達、仕入れ、会議、集金、修理、農林漁業作業等、業務関連の移動）」
- 「自宅-私事（自宅から買物、外食、観光、通院等の移動）」
- 「帰宅（全ての移動先から自宅への帰宅の移動）」
- 「勤務・業務（自宅以外の場所からの勤務、業務関連の移動）」
- 「その他私事（自宅以外の場所からの私事の移動）」の 7 区分。

代表交通手段

1 つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、そのトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。

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。

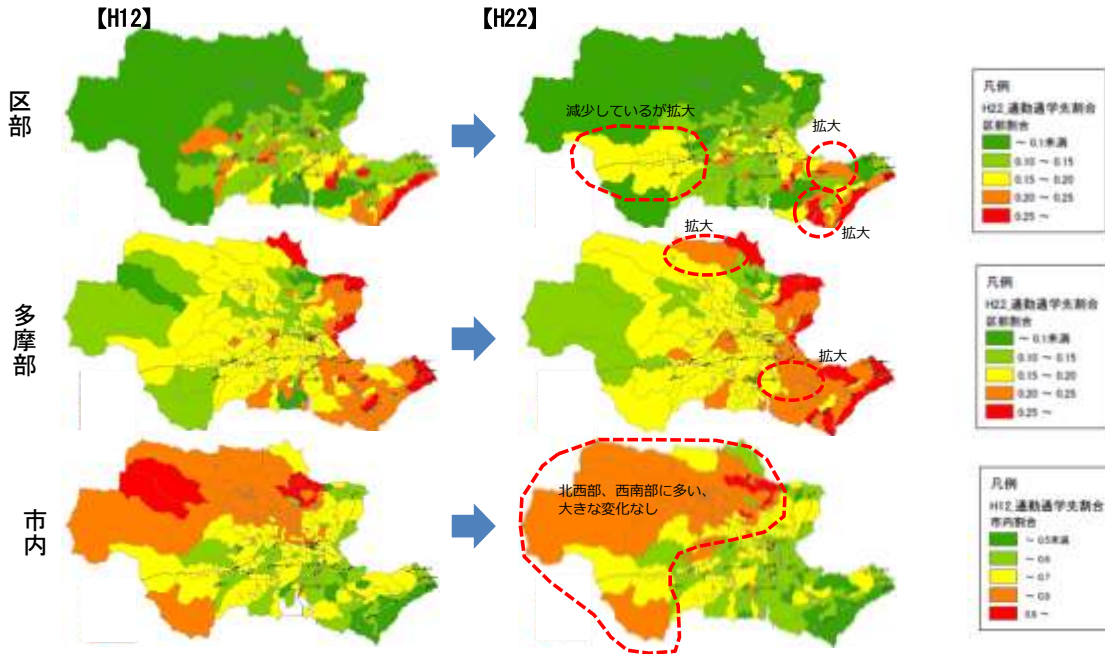


図 28 地域ごとの通勤・通学先の変化 出典：「国勢調査」（平成 22 年）

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。
 自転車での通勤・通学は平坦部が多い中央地域や北八王子駅周辺などで高くなっています。

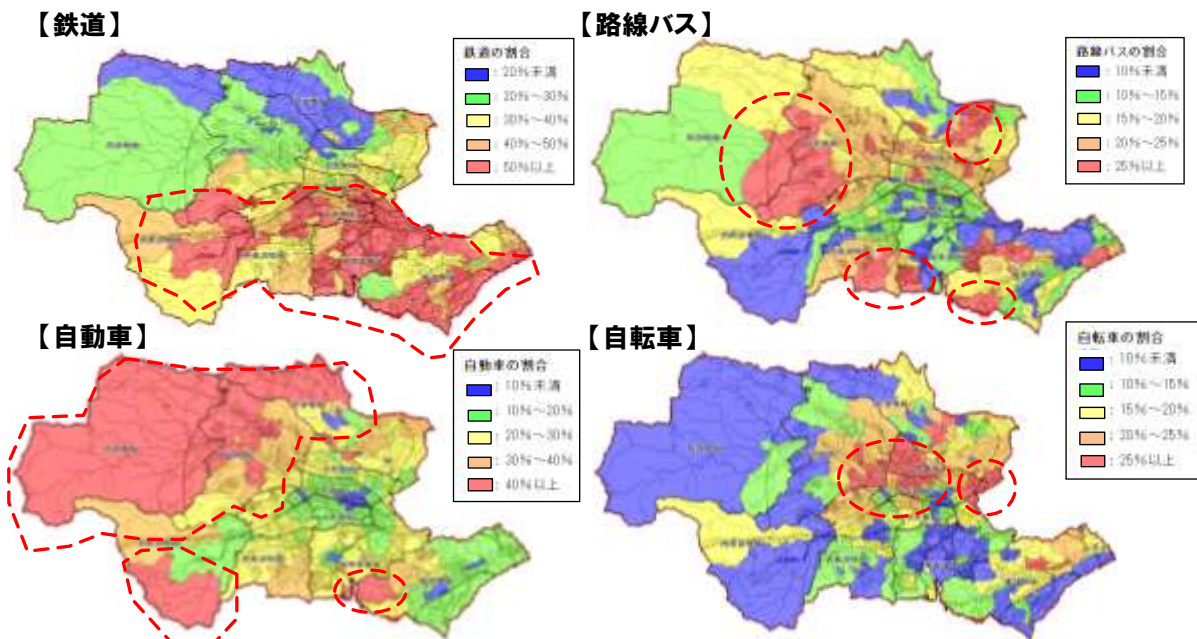


図 29 町丁目別の通勤通学時の利用交通機関 出典：「国勢調査」（平成 22 年）