

【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。

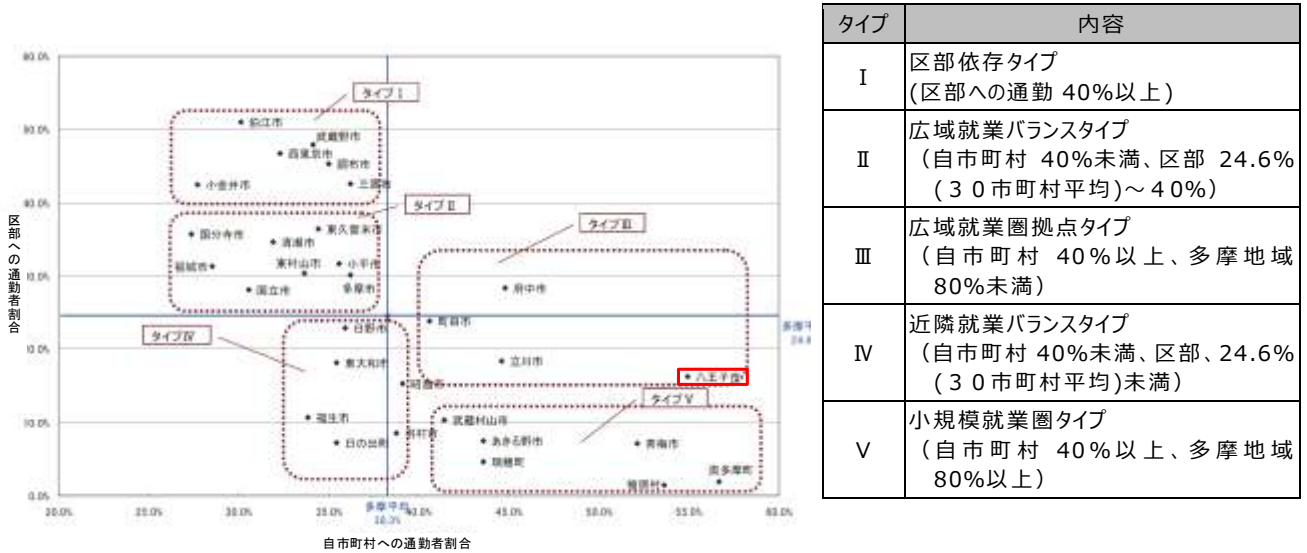


図 30 通勤者割合等から見たタイプ区分

■ 自市町村での従業者割合



■ 区部への従業者割合



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）

図 31 自地域内及び区部への従業員割合

2-5.交通分野別の動向（自動車交通）

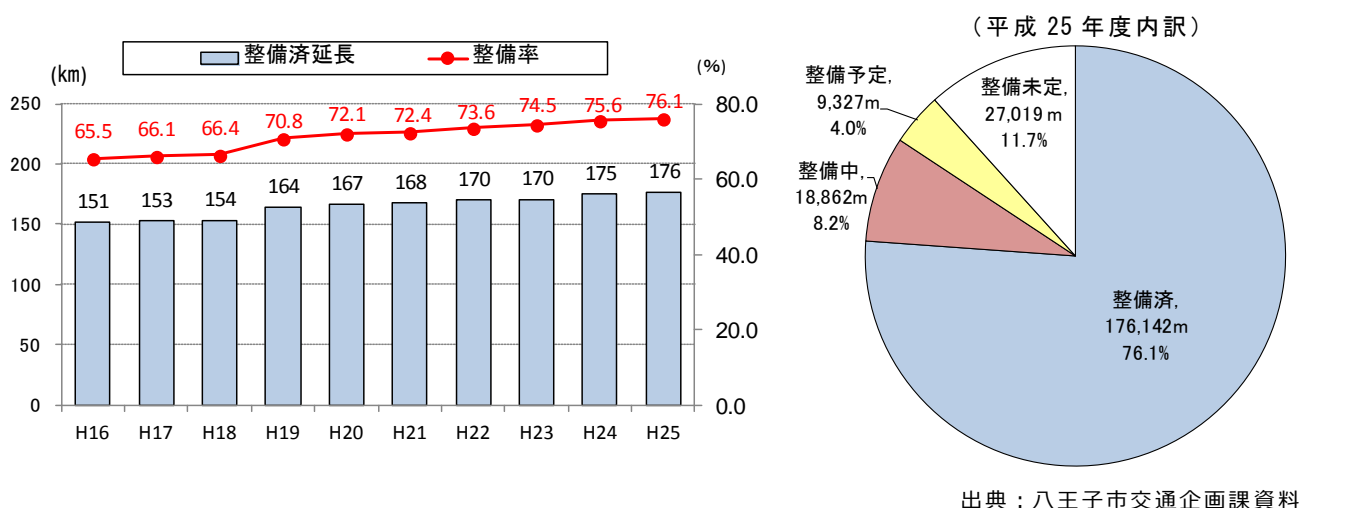
①都市計画道路の整備状況

市内の都市計画道路は、第三次事業化計画（優先整備路線）に基づき、着実な整備を進めており、計画延長約 231 kmのうち、約 176 kmが整備され、整備率は 76.1%となっています。

路線数で見ると計画路線 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。

市内の交通環境は、これまでの都市計画道路により、広域交通ネットワークが強化されたことや、バスルートが再編されたことにより、以前と比較して改善されています。

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、交差点や鉄道との交差点など、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。



出典：八王子市交通企画課資料

注)「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。

図 32 都市計画道路の整備状況図

第三次事業化計画（優先整備路線）

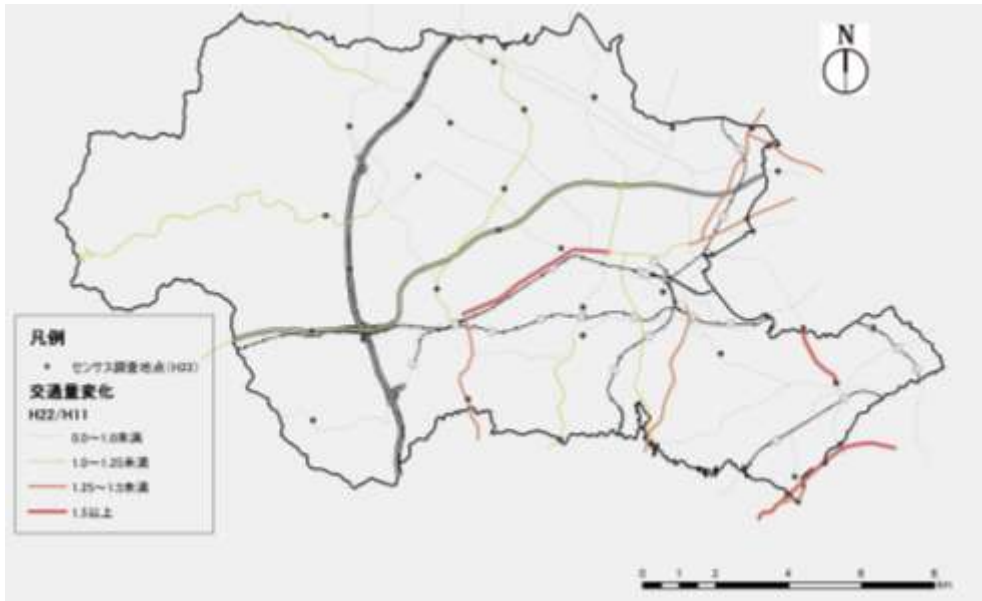
東京都と 28 市町で策定した「多摩地域における都市計画道路の整備方針」（平成 18 年 4 月）で、都市計画道路を効果的かつ計画的に整備するため、概ね 10 年間で優先的に整備すべき路線として選定したもの。（計画期間：平成 18～27 年度）

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。

②交通量の変化

市内の自動車交通は、平成 11 年と比較すると甲州街道や町田街道、国道 16 号八王子バイパスなどで増加がみられますが、陣馬街道や秋川街道などにおいては大きな変化はみられません。また、東部地域・東南部地域から、市外（町田市等）への移動が多くなっています。

一方、混雑度をみると、国道 16 号や陣馬街道において日中の慢性的な交通混雑がみられ、高尾街道や滝山街道などの幹線道路においても、混雑度は高くなっています。



出典：「道路交通センサス」（平成 22 年）国土交通省

図 33 自動車交通量の増減率（H11/H22）

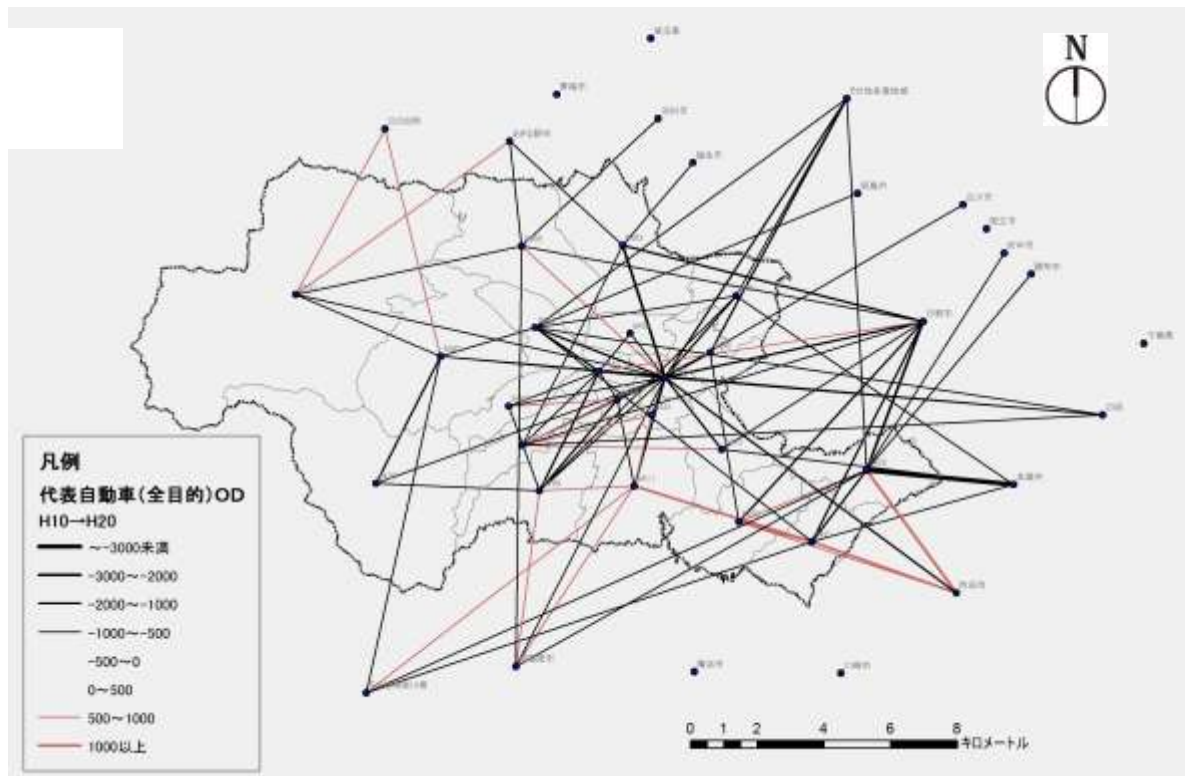
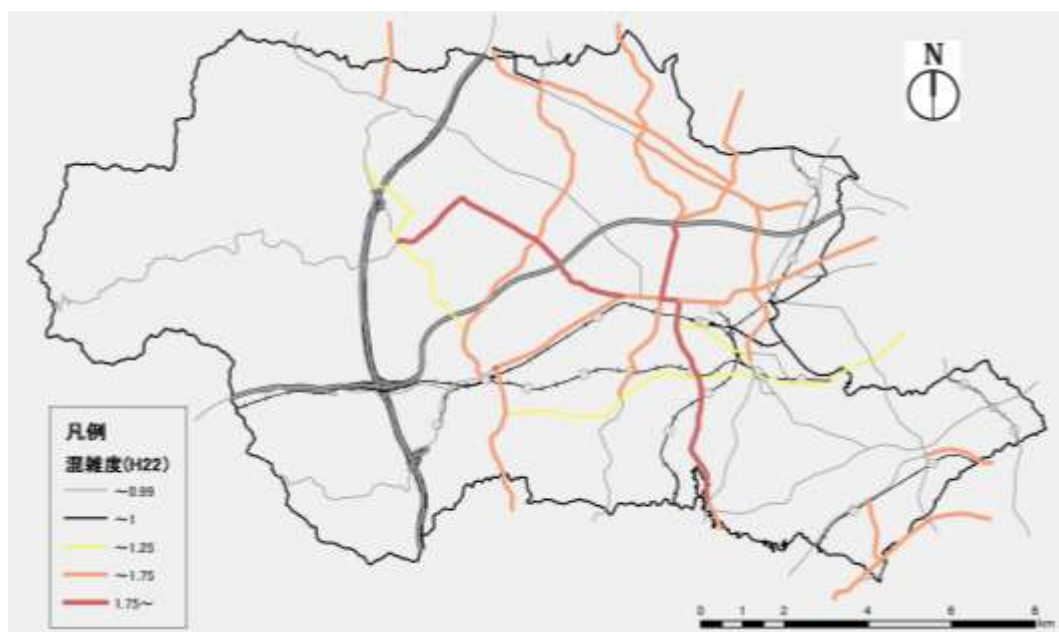


図 34 自動車 OD 増減率（H10/H20）



■混雑度：

混雑状況を示す指標で、交通容量に対する交通量の比を示したものの

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

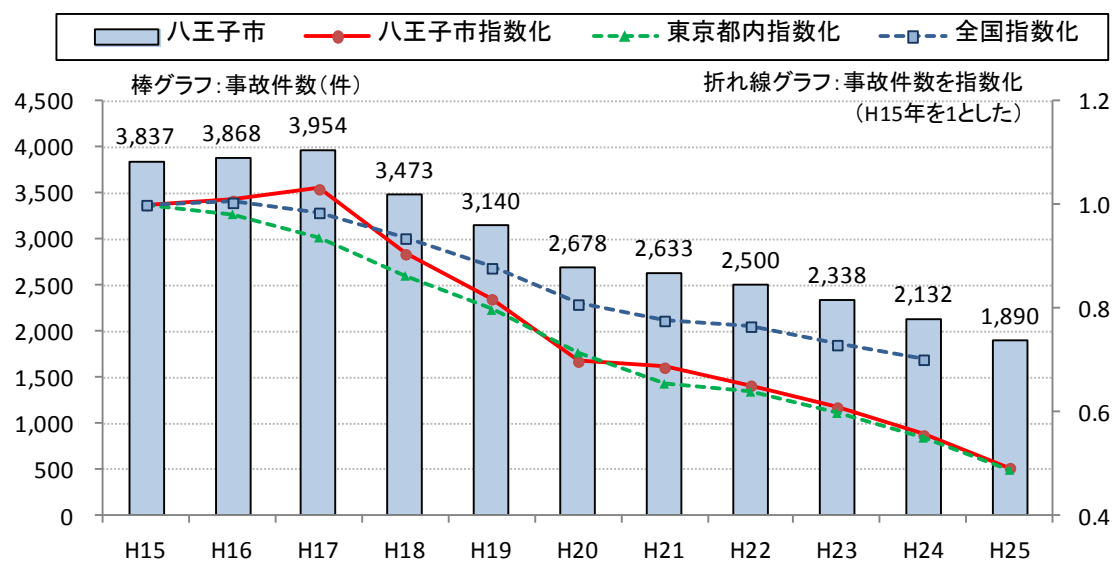
1.5 以上：日中、慢性的な交通渋滞が見られる著しい混雑状態

出典：「道路交通センサス」（平成 22 年）国土交通省

図 35 市内の混雑度の高い路線

③事故の状況

八王子市の交通事故件数は、年間 2,000 件を目標に取り組みを進めていましたが、平成 25 年度には 1,890 件となり、目標を達成しています。全体的に、事故件数は減少傾向にあり、東京都全体と同様で、平成 15 年度から平成 25 年度の間に、約半数程度になっています。



出典：「交通年鑑」警視庁

図 36 交通事故の状況

④ 橋梁の状況

本市は、平成 26 年 3 月時点で約 750 の橋を管理しています。これらの橋は昭和 30 年代から昭和 50 年代に多く建設されており、今後老朽化す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が予測されます。そのため、限られた財源をより効率的・効果的に活用するため、「八王子市橋守計画」に基づく適正な維持管理を行っています。

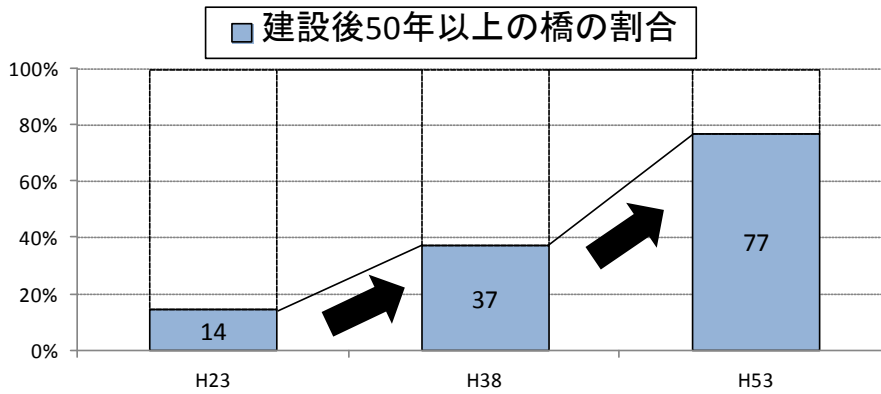
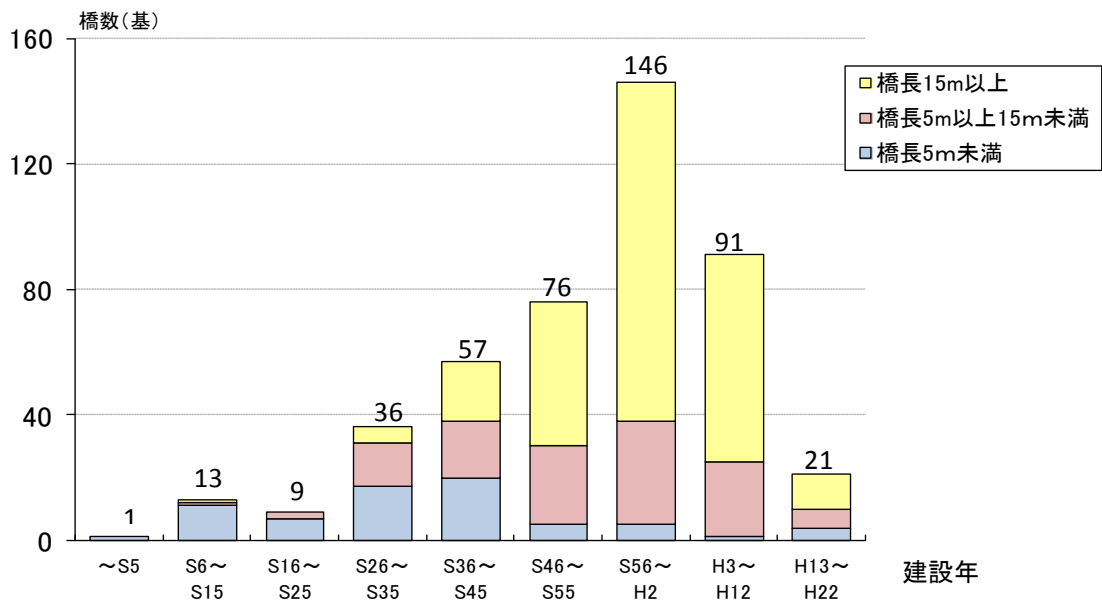


図 37 建設後 50 年以上の橋の割合



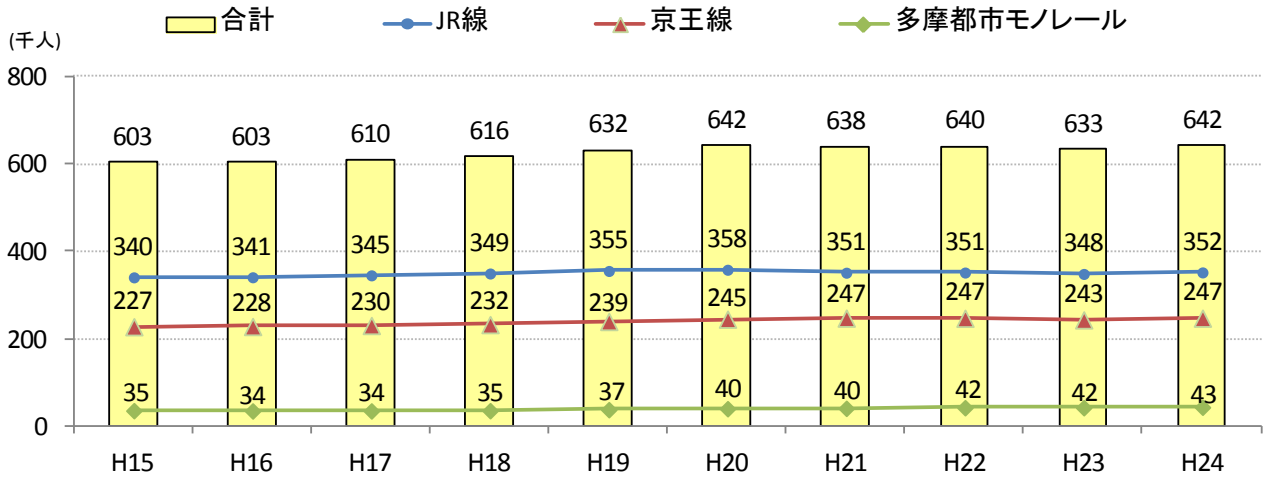
出典：「橋守計画」(平成 20 年度) 八王子市

図 38 建設年ごとの橋の数 (橋長別)

2-7.交通分野別の動向（公共交通）

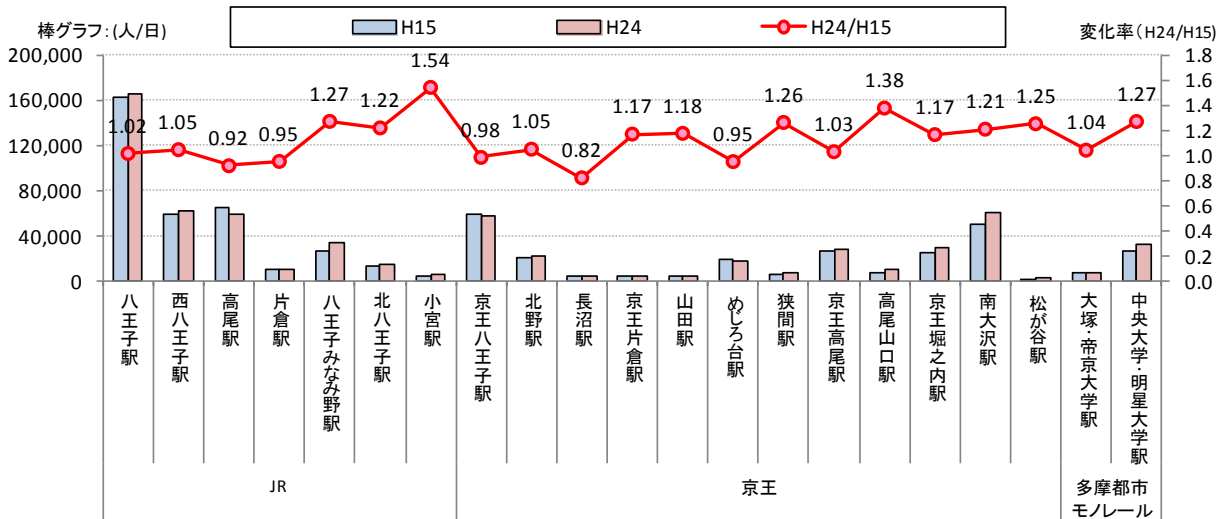
①鉄道駅

平成 24 年に本市の鉄道駅利用者数は約 64 万人となっており、市内駅の利用者のうち約 25%は JR 八王子駅を利用しています。平成 15 年から平成 24 年にかけては、利用者数は増加しており、特に京王相模線南大沢駅、京王堀之内駅、多摩都市モノレール中央大学・明星大学駅、JR 横浜線八王子みなみの駅等の増加が顕著です。



出典：「統計八王子」

図 39 鉄道利用者数推移



出典：「統計八王子」

図 40 駅別利用者数推移

② 鉄道駅端末交通手段

駅端末交通手段（出発地から駅までの交通手段）は、徒歩が67%、路線バスが16%、自転車が7%となっており、徒歩利用が多くなっています。

平成10年から平成20年間の駅端末交通量の変化をみると、北部地域と八王子駅間、北野周辺と京王相模原線南大沢駅間が増加傾向にありますが、四谷周辺と八王子駅間の移動が減少傾向にあります。

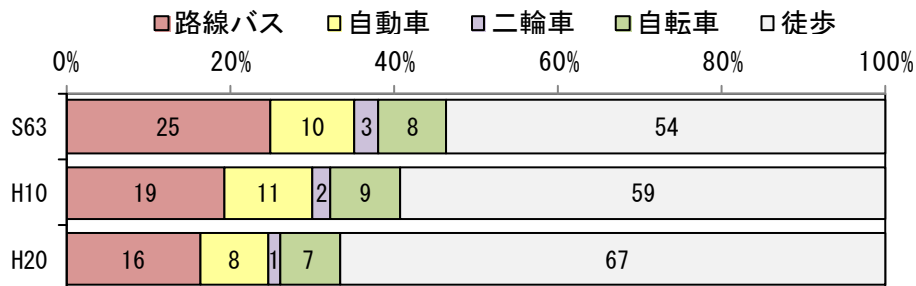


図 41 駅別鉄道端末交通手段分担率

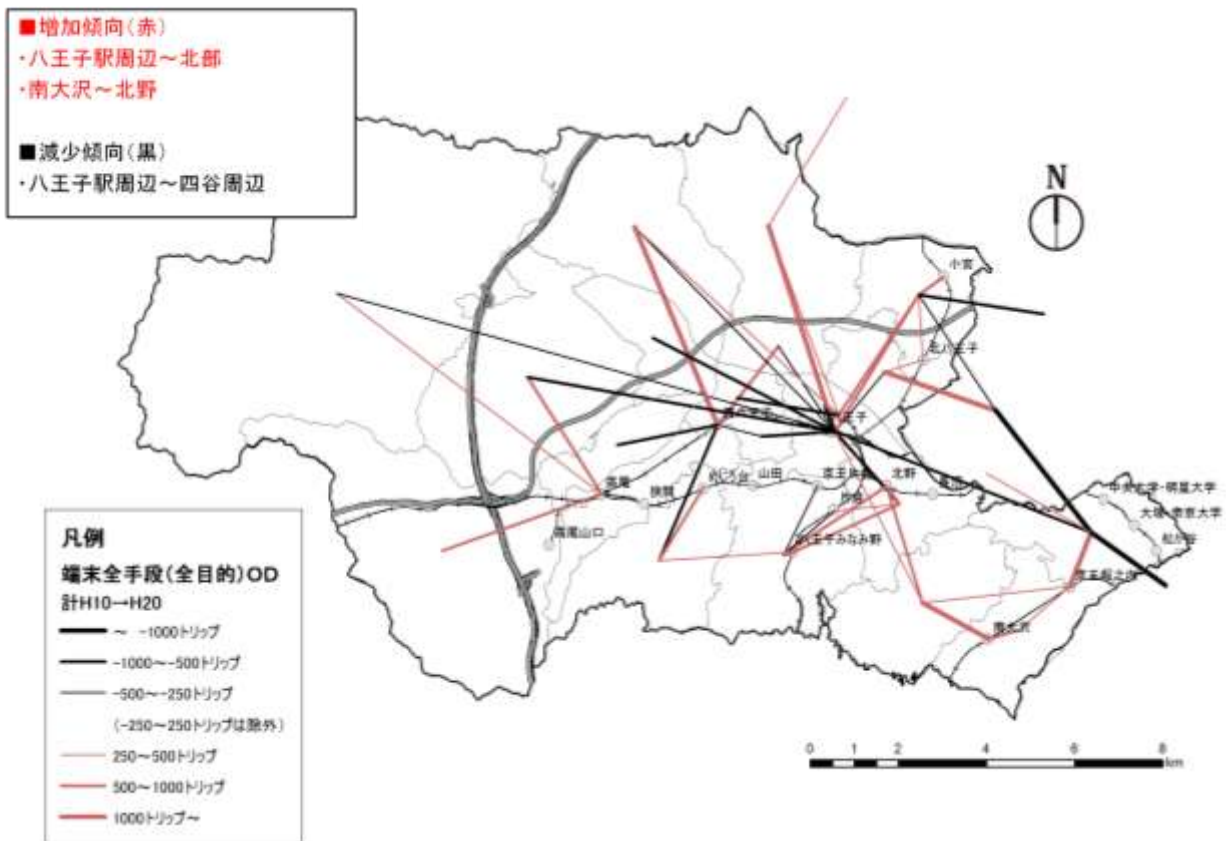


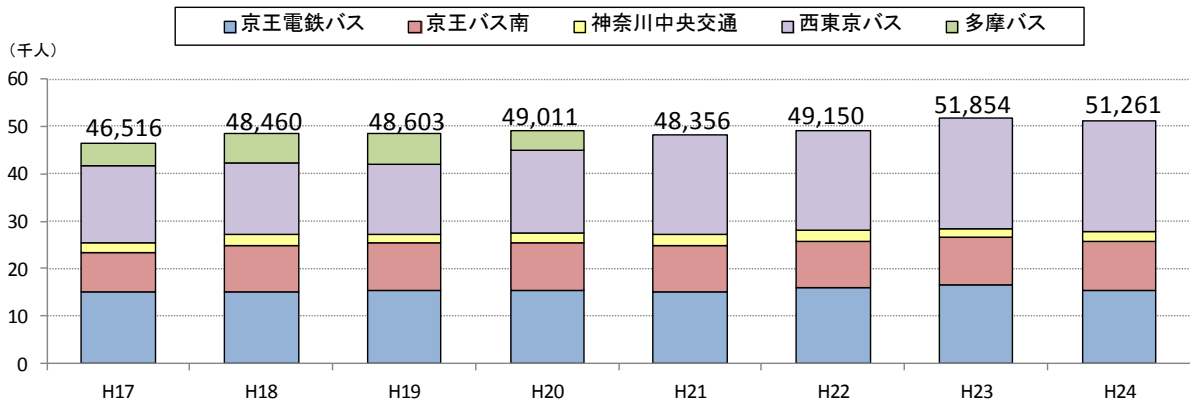
図 42 駅端末OD増減量 (H20/H10)

③バス

路線バスの利用者数は、微増傾向にあります。

路線バス網は、市域全域に張り巡らされていますが、人口集中地区においても、様々な制約条件から民間バス事業者が運行できない交通空白地域が点在しています。

本市では、複数の交通空白地域が連なっている地域などにおいて、優先度を評価したうえで、「はちバス」の運行を行っています。



出典：「統計八王子」

- 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 日までの数値である。

図 43 路線バス利用者数の推移

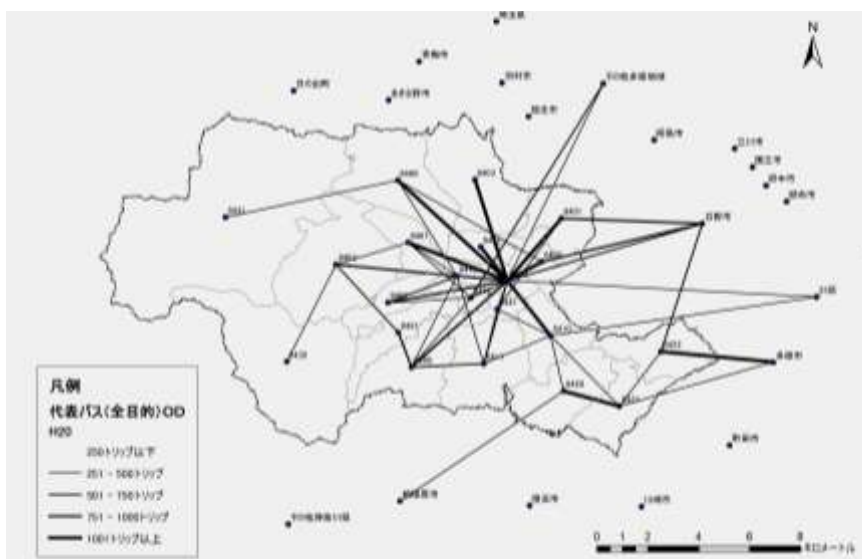


出典：八王子市交通企画課

- 注) (1)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」と定義する。
 (2)平成 25 年 4 月時点のバス路線網等を参考に作成した。

図 44 八王子市における交通空白地域

■ 路線バスOD量 (H20)



■ 路線バスOD変化 (H20/H10)

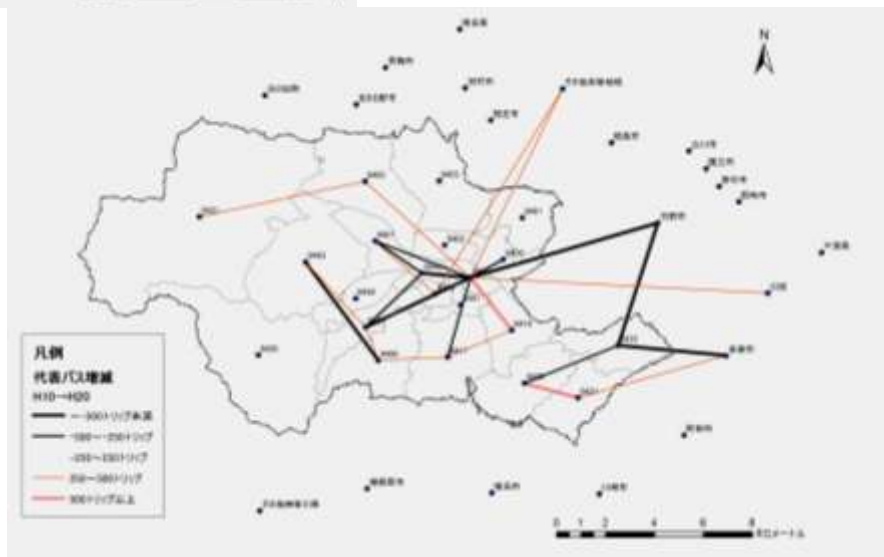
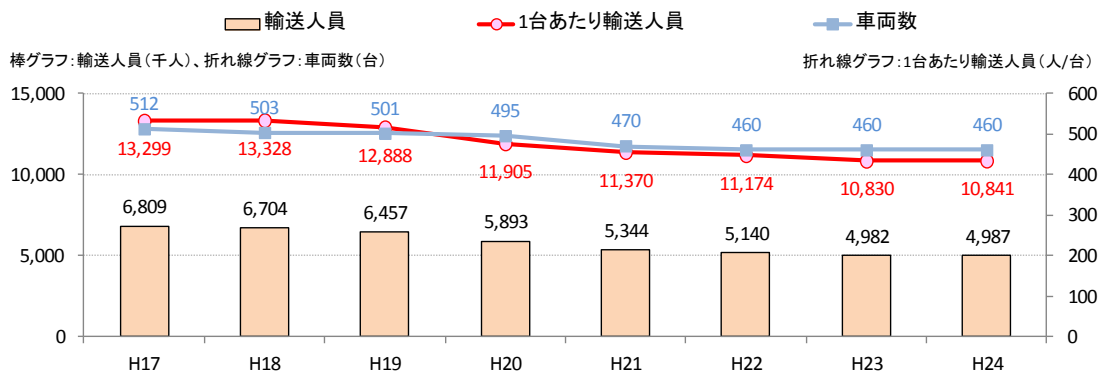


図 45 路線バス OD

④ タクシー

市内のタクシー車両数は 460 台で、車両数、乗客数が減少傾向にあります。1 台あたり輸送人員も減少していることから、車両以上に利用者が減少している状況にあります。



出典：「統計八王子」

図 46 タクシー利用者数等の推移

2-7.交通分野別の動向（自転車交通）

①自転車の利用状況

自転車の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となっています。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。

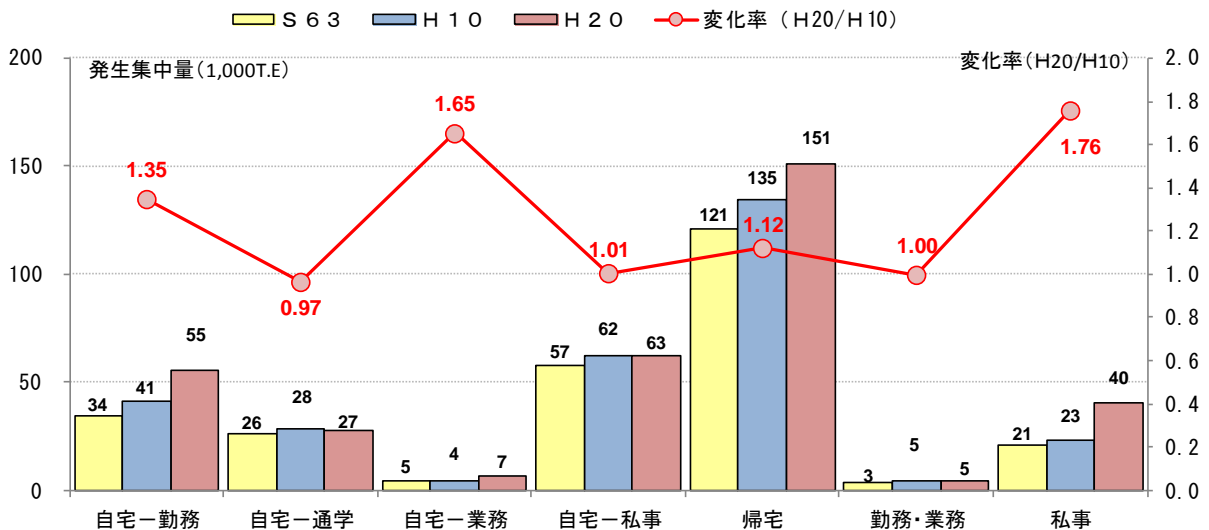


図 47 自転車発生集中量の推移（代表交通手段＋端末交通手段）

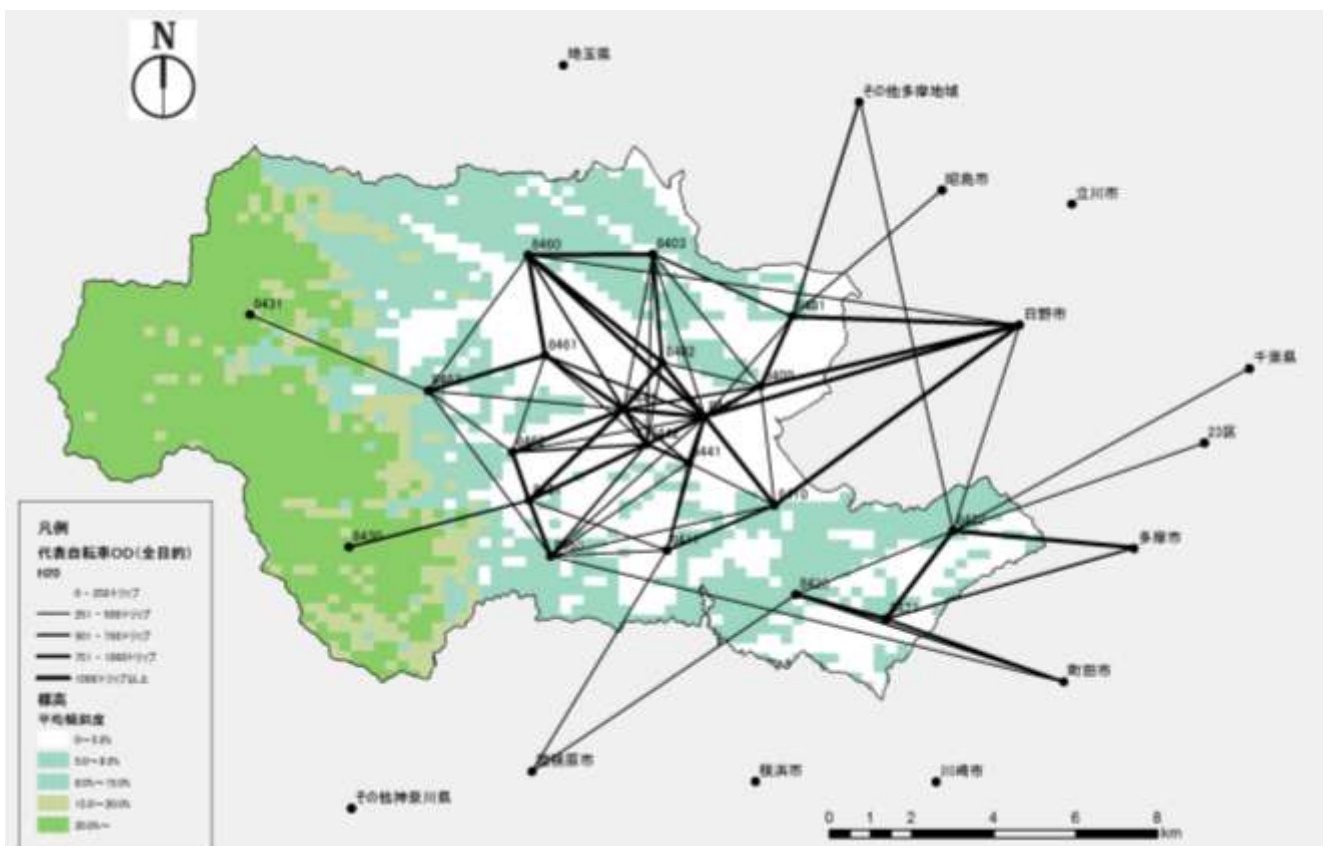


図 48 自転車 OD と傾斜度の関係

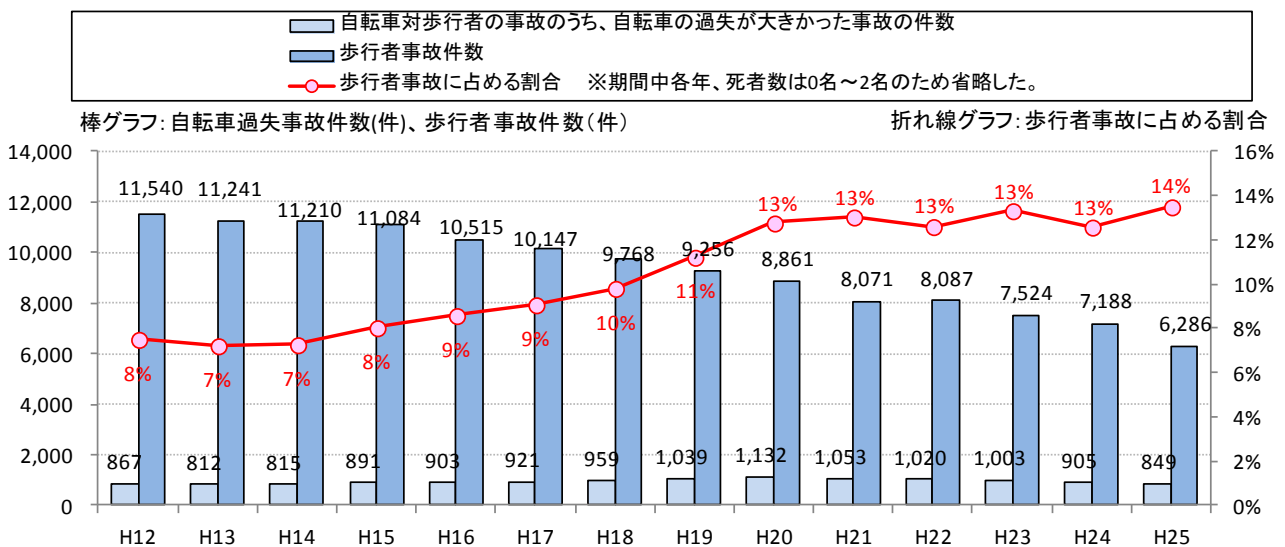
②自転車関連の事故の状況

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、約 8%（平成 12 年）から約 14%（平成 25 年）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より一層重要になってきています。



出典：「交通安全対策事業概要」八王子市

図 49 八王子市における年代別自転車事故状況



出典：「交通年鑑」警視庁

図 50 自転車に過失のある事故件数の割合

2-8.交通分野別の動向（歩行者交通）

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。

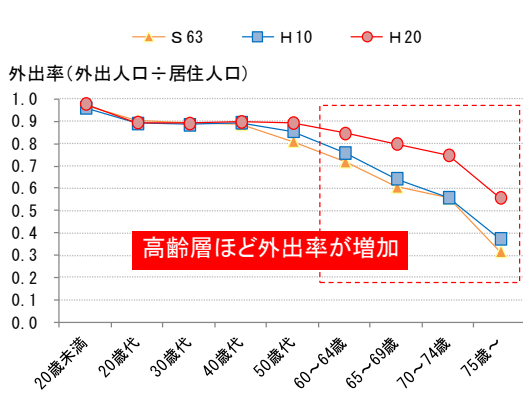


図 51 世代別外出率

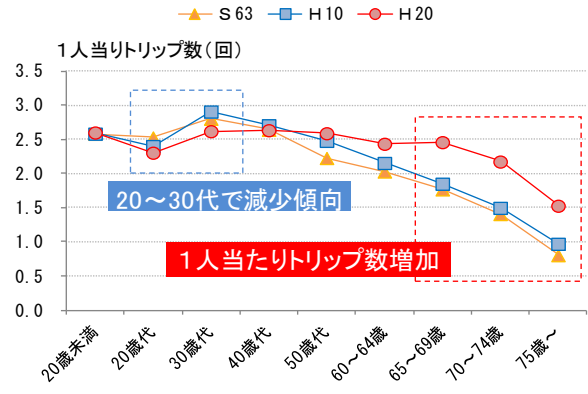


図 52 世代別 1人あたりトリップ数

②年代別交通手段利用動向

過去 10 年間の変化で見ると、20～50 歳代において、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。また、20 歳未満の自動車利用（同乗を含む）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、自動車による移動が筆頭に、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。

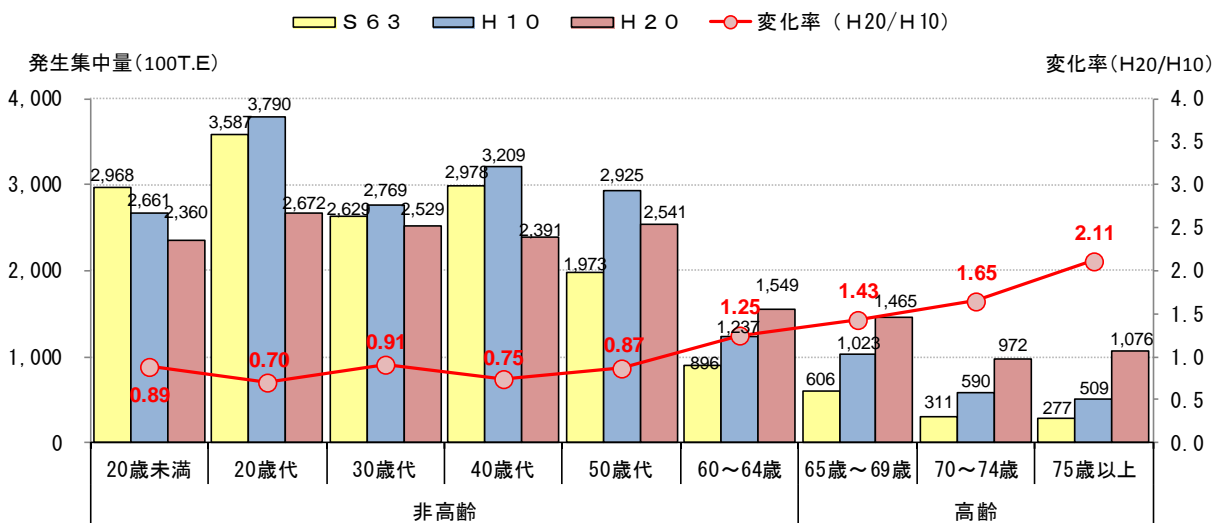


図 53 年代別発生集中量【全手段】

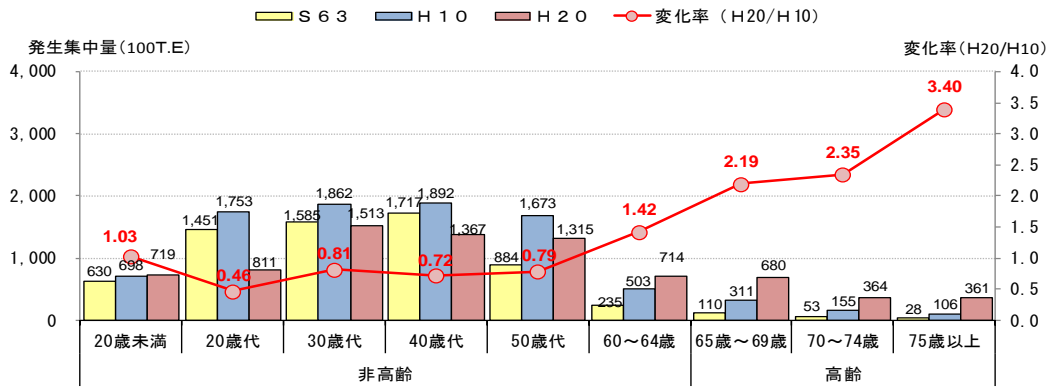


図 54 年代別発生集中度【自動車】

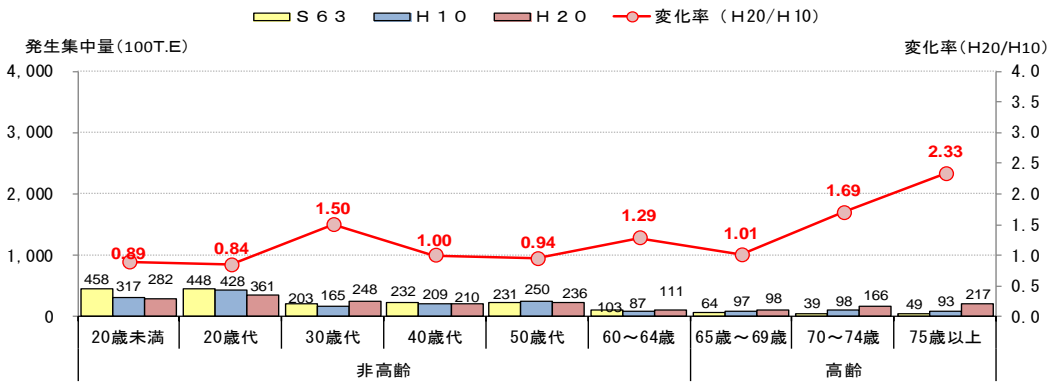


図 55 年代別発生集中度【路線バス】

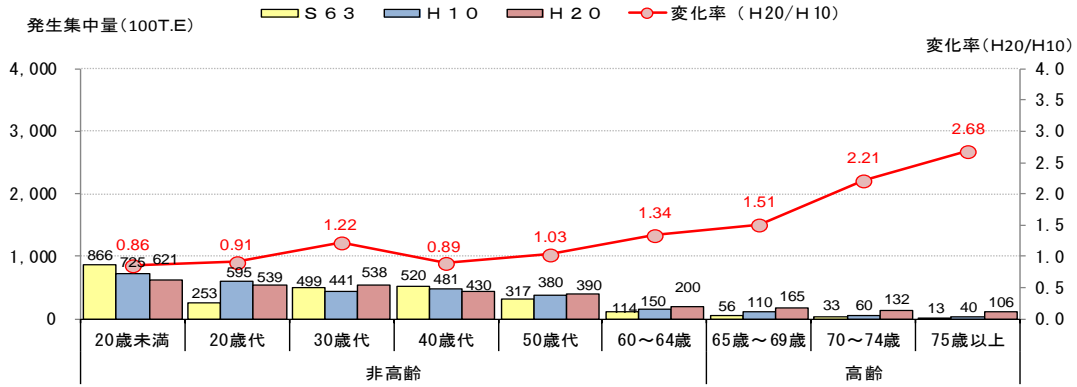


図 56 年代別発生集中度【自転車】

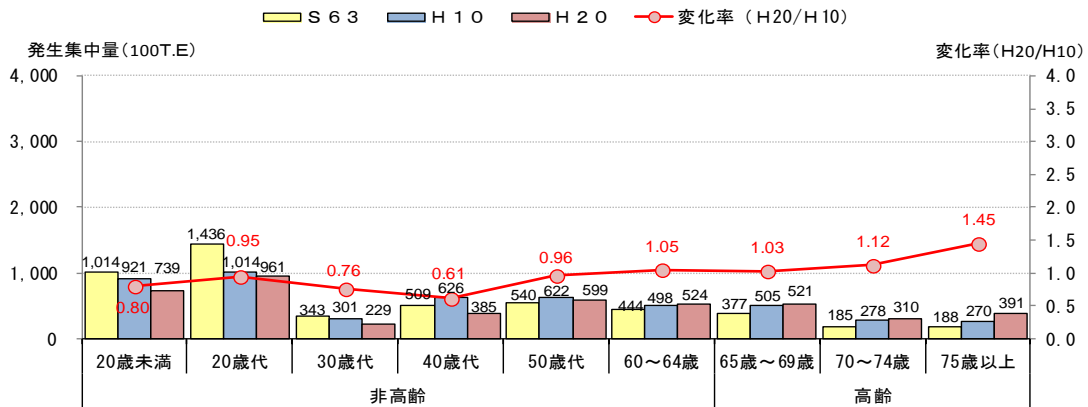


図 57 年代別発生集中度【徒歩】

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。

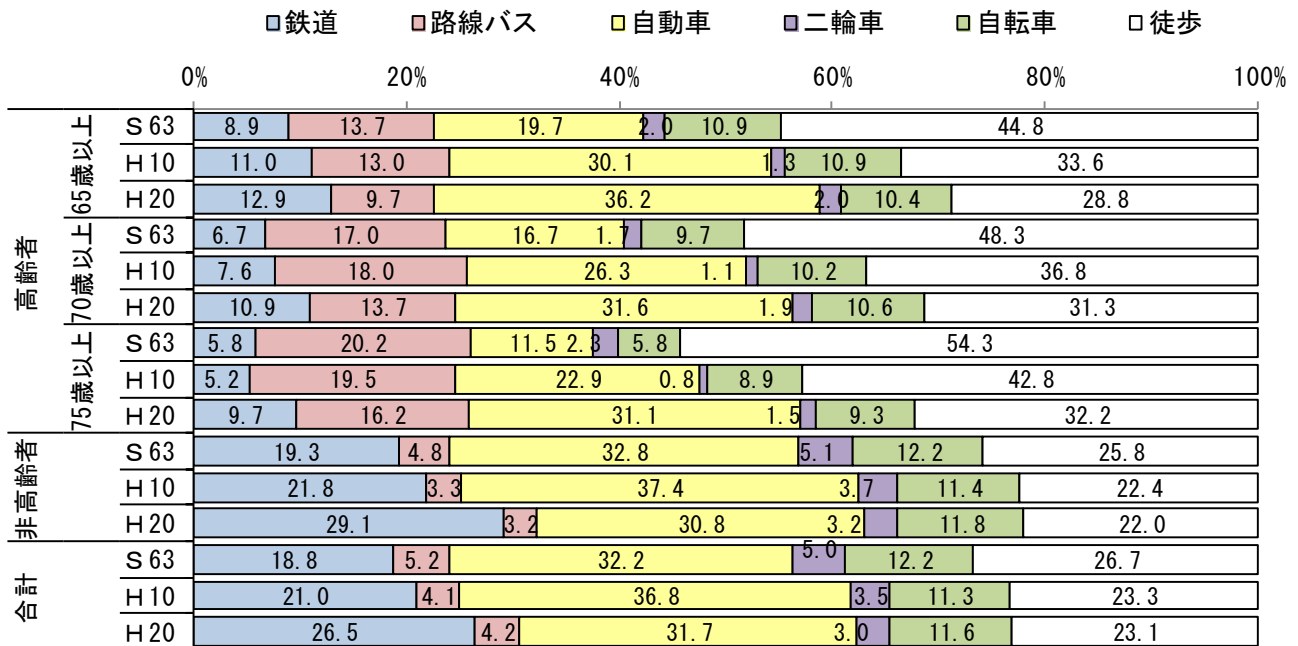


図 58 年代別代表交通手段分担率

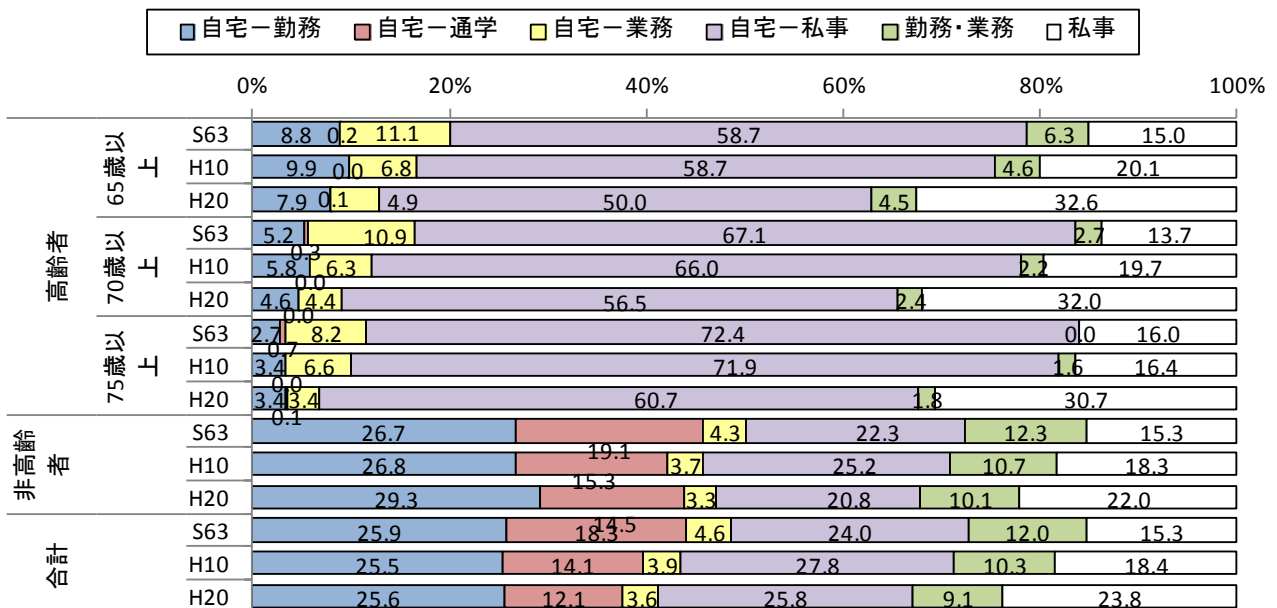


図 59 年代別目的別トリップ比率

2-7.市民意識

これまで行われたアンケート調査や市政世論調査等によると、市民の公共交通機関（鉄道やバス）に対する満足度は比較的高くなっています。しかし、鉄道の乗り換え利便性向上、路線バスの増便・定時性の確保、交通が不便な地域への新たな交通の導入などの要望が多くみられます。

道路交通については、国道やインターチェンジと結ぶ幹線道路に対する満足度は高い反面、交通渋滞や、徒歩、自転車での安全な道路空間については満足度が低くなっています。

表 3 交通分野ごとの市民意識の概要

道路交通	<ul style="list-style-type: none"> ○国道やインターチェンジと結ぶ幹線道路に対する満足度は60.0%と高いが、交通渋滞に対する不満は51.1%と高い。 ○交通渋滞対策の効果については、「緩和されていると思えない」が47.0%と高い。
公共交通（鉄道）	<ul style="list-style-type: none"> ○バスや鉄道等の公共交通の利便性に対する満足度は50.9%と高い。 ○駅やバス等の公共交通のバリアフリー化に対する満足度は52.1%と高い。 ○鉄道の利便性（直通化等）や駅等の乗換え利便性向上を求めるニーズがある。
公共交通（バス）	<ul style="list-style-type: none"> ○バスの利便性に対する満足度は55.6%と高い。 ○「交通不便地域への新たな交通システム等の導入による利便性の向上（44.6%）」や「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保（42.7%）」に対するニーズは比較的高い。
自転車交通	<ul style="list-style-type: none"> ○自転車が安全に通行できる道路空間に対する満足度は13.7%と低く、不満足度が79.8%と高い。 ○「自転車が安全に通行できる道路空間やサイクルロードの整備（41.5%）」や「自転車利用環境の整備（29.2%）」に対するニーズがある。
歩行交通	<ul style="list-style-type: none"> ○人が安全に通行できる道路空間に対する満足度は29.9%と低い。 ○「歩道の設置や段差の解消等、安全に通行できる道路空間の整備（41.3%）」や「歩道及び歩行者道の整備（23.7%）」に対するニーズがある。

西部地域

- 公共交通機関（鉄道、バス）の利便性に対する不満が51%と高い。
- 圏央道以西で「交通が不便地域への新たな交通システム等の導入による利便性向上（58%）」と「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保（66%）」を求めるニーズが高い。
- また、西部地域1で「自動車が自由に使えない高齢者や子供、障害者等のための鉄道やバス等公共交通の充実（33%）」を求める意見が出ている。

北部地域

- 公共交通機関（鉄道、バス）の利便性に対する不満が46.4%と西部地域に次いで高い。
- バスの利便性は満足が61.8%と高いが、電車の利便性は不満が54.2%と高い。
- 「JR八高線の複線化や、JR横浜線とJR八高線の直通化等による鉄道の利便性と輸送力の向上（51%）」を求めるニーズが高い。

中央地域

- 鉄道やバスの利便性の満足度は高い。
- 交通手段利用時に不満を感じる理由として「自転車駐車が少くない」が24.3%と高い。
- 「自転車利用環境の整備（44.1%）」や「鉄道と道路の立体交差（20.8%）」を求めるニーズが高い。

西南部地域

- バスの利便性は不満が38.7%とやや高く、電車は満足が70.5%と高い
- 「バス路線の見直し（23.8%）」を求める意見もある

東南部地域

- 電車やバスの利便性の満足度は高い。
- 「歩道及び歩行者道の整備（30.5%）」を求めるニーズが高い。

東部地域

- 電車やバスの利便性の満足度は高い。
- しかしながら、「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保（49%）」を求めるニーズが西部地域（圏央道以西）に次いで高い。



図 60 地域ごとの市民意識の概要

■ 近年の交通に関する「アンケート調査」や「市政世論調査」等：

- ・「都市計画マスタープランの改定に向けたまちづくりアンケート調査（H24.9）」、
- ・「市民の定住意向に関するアンケート調査（H24.10）」、
- ・「平成23年市政世論調査（H23.5）」、「平成25年市政世論調査（H25.5）」

3.その他関連する分野の状況

3-1 観光等の動向

本市は、年間約 300 万人が訪れる高尾山をはじめ、多くの観光地等を有しています。また、八王子祭り（8 月）、八王子いちよう祭り（11 月）なども開催され、多くの来訪者を集めています。

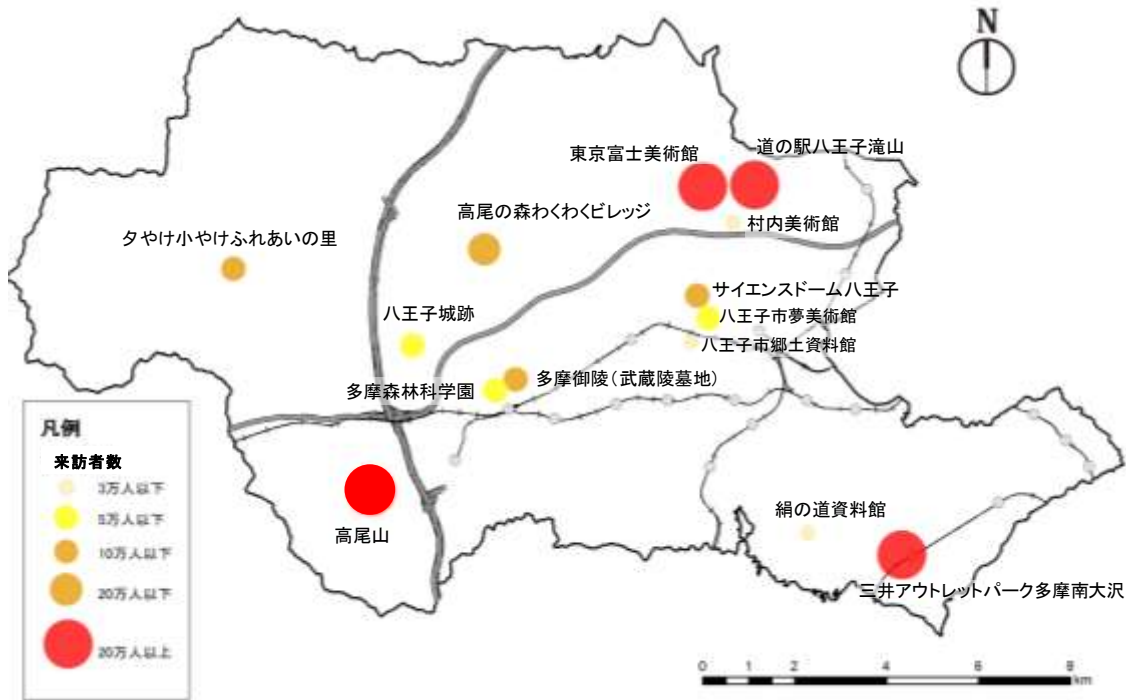
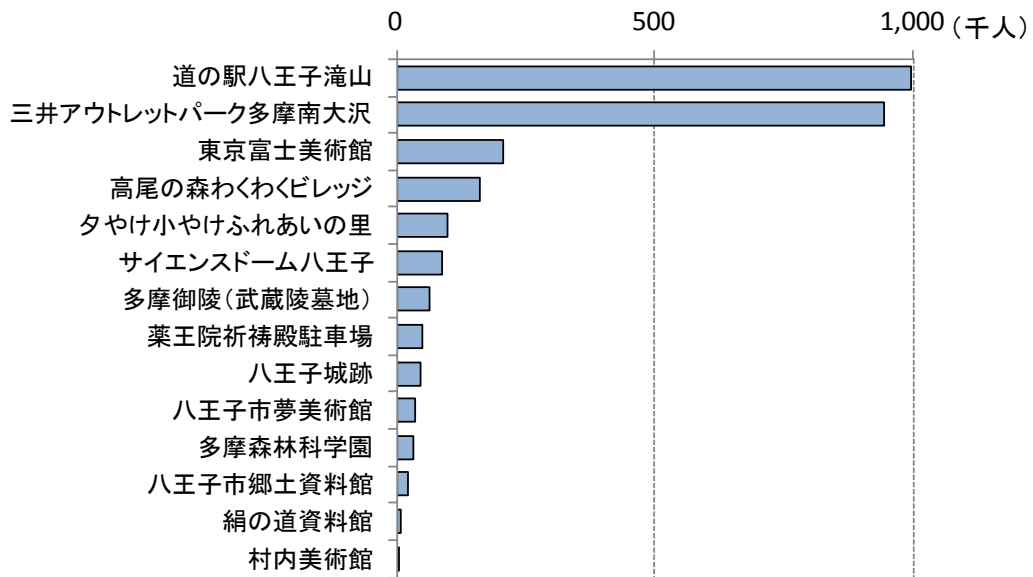


図 61 市内の観光地等 注) 高尾山の来訪者数のみ推計値



出典：交通企画課調査

図 62 来訪者数

注) 薬王院自動車祈祷殿駐車場、三井アウトレットパーク多摩南大沢は駐車場利用台数より利用者数を推計。

3-2 災害の状況

首都圏では今後、首都直下型地震、南海トラフ巨大地震をはじめとした巨大地震の発生の可能性が指摘されています。東京湾等を震源地とした首都直下型が発生した場合、本市の被害は、区部と比較して小さく想定されることから、災害時の救援・補給基地としての機能が期待されます。

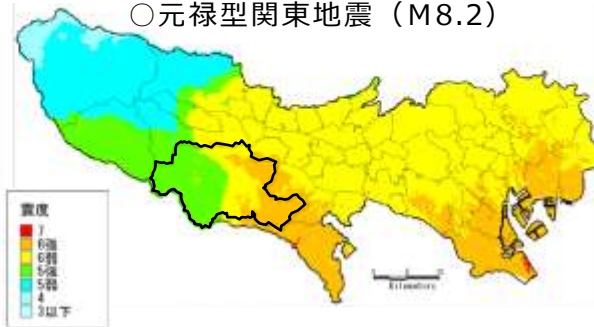
【首都直下型地震】

○東京湾北部地震（M7.3）

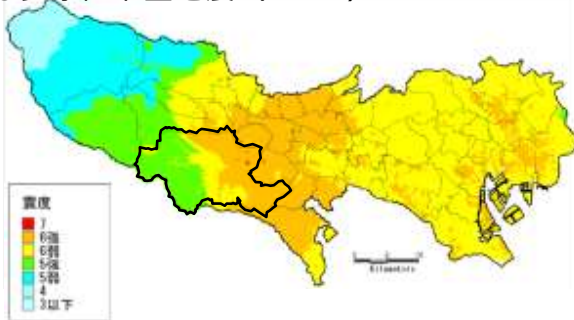


【海溝型地震】

○元禄型関東地震（M8.2）

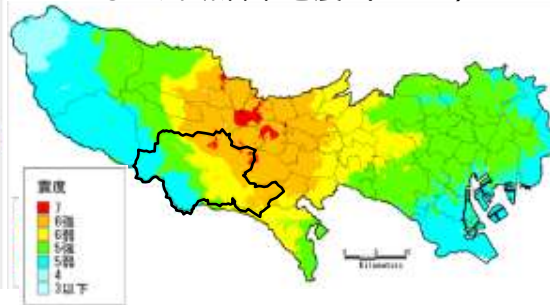


○多摩直下型地震（M7.3）



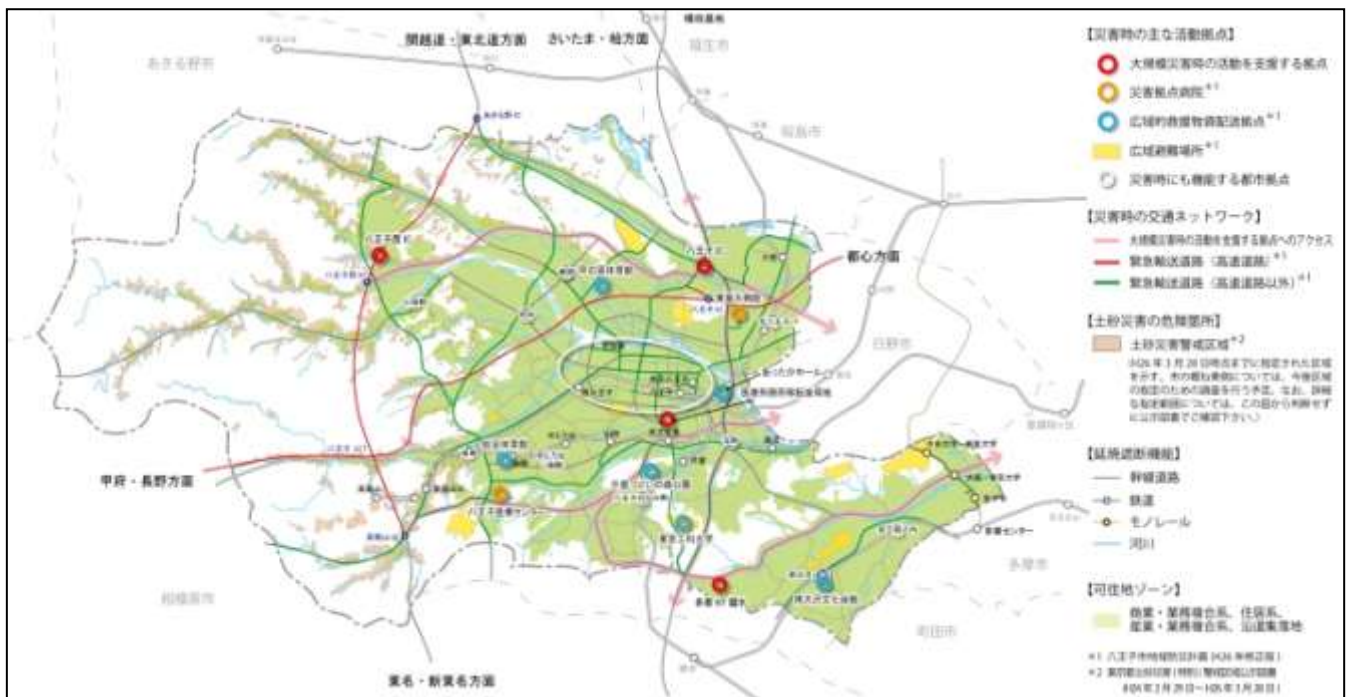
【活断層で発生する地震】

○立川断層帯地震（M7.4）



出典：「東京都防災ホームページ」

図 63 首都直下地震等による東京の被害想定（平成 24 年 4 月 18 日公表）

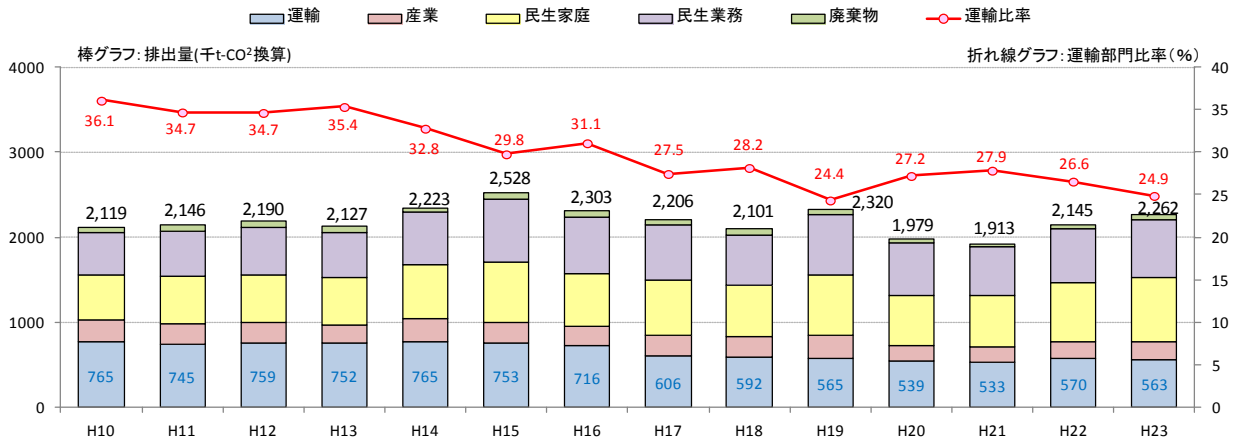


出典：第 2 次八王子市都市計画マスタープラン

図 64 災害に強くなやかな「安全・安心」の都市づくり方針図

3-3 環境への配慮

温室効果ガスの大部分を占める市内の二酸化炭素（CO₂）排出量は、平成 19 年以降減少していましたが、平成 22 年以降に微増しています。民生家庭部門と民生業務部門、産業部門は増加傾向、運輸部門は減少傾向にあります。特に運輸部門は、自動車の性能向上の影響等により平成 17 年度以降は 30%以下で推移しています。

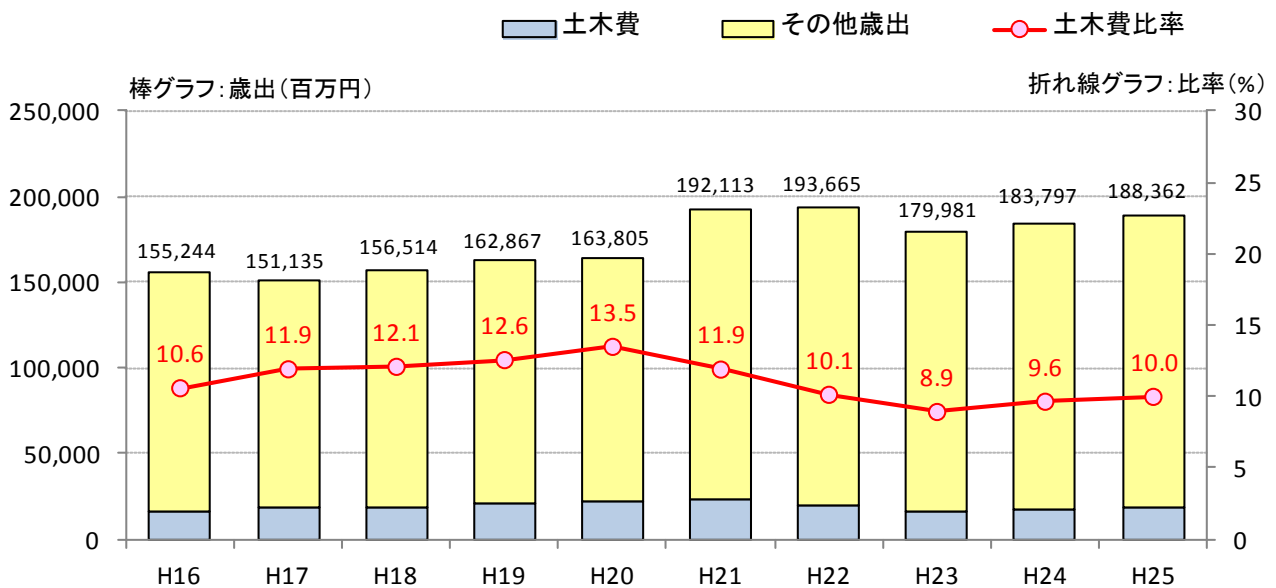


出典：「八王子市環境白書」（平成 25 年）八王子市

図 65 市内の部門別 CO₂ 排出量の推移

3-4 市の財政状況

平成 25 年度の歳出総額は約 1,884 億円、土木費は約 188 億円になっています。なお、平成 16 年度以降における土木費の歳出総額に占める割合は平均 11.1%になっていますが、直近 3 か年では平均 9.5%になっています。



出典：「決算カード」八王子市

図 66 財政状況の推移

【参考：パーソントリップ調査とは】

● パーソントリップ調査とは

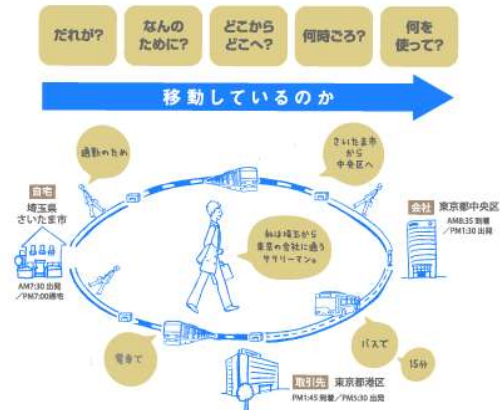
- ・パーソントリップ調査（PT 調査）とは、一定の地域における人の動きを把握する調査です。昭和 43 年以降 10 年ごとに実施されており、直近では平成 20 年（第 5 回）に実施されています。
- ・PT 調査では、「どのような人が」「何時頃」「どのような目的・手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べ、1 日のすべての動きをとらえます。
- ・このデータをもとに、鉄道や自動車、徒歩などの各交通手段の利用割合や交通量などを求め、交通の実態を総合的に把握・分析することで、都市圏の交通の望ましいあり方を検討していきます。

● 調査の方法

- ・調査対象世帯に対して、郵送で調査票を配布し、郵送及びインターネットによる回答により、回収する方法で実施しています。

● 代表的な用語の解説

トリップ (T)	<p>人がある目的を持って、ある地点からある地点へ移動することを 1 トリップという。</p> <p>以下に示す 1 日の例では、自宅から会社への移動で 1 トリップ、取引先への移動で 1 トリップ、スーパーへの移動で 1 トリップ、帰宅で 1 トリップとなり、このケースでは計 4 トリップと計上する。</p>
トリップエンド (TE)	1 目的あたりの移動を「トリップ」と言うのに対し、1 トリップの出発側と到着側をそれぞれトリップエンドという。通常、1 トリップは 2 トリップエンドとなる。
発生集中量	ある地域内に出発地または、到着地を持つ人の移動の合計で「トリップエンド」を集計したもの。
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。
分担率	利用した主な交通手段の割合のこと。代表交通手段の発生集中量から算出する。
私事目的・業務目的	私事目的は、通勤、通学、業務を除いた、買物、外食、観光、通院などの目的を示し、業務目的は、配達、仕入れ、会議、集金、修理、農林漁業作業などの目的を示す。
市内外・市内々・市内小ゾーン	「内外移動」は本市と市外の移動、「市内々移動」は市内の移動、「小ゾーン内」は、市内々移動の内数で、小ゾーン内（パーソントリップ調査の最小単位、本市では 21 ゾーンに区分されている）での移動を示す。
OD	交通の出発点 (origin) と終点 (destination) のこと。
鉄道駅端末交通	出発地から駅まで（または駅から到着地まで）の交通のこと。



● 調査概要（第 5 回）

- ・調査時期：平成 20 年 10 月～11 月
- ・対象都市数：238 市区町村
- ・対象者：東京都市圏（東京都、神奈川県、千葉県、茨城南部）に居住する約 1,600 万世帯のうち、無作為で選ばれた約 140 万世帯の方（満 5 歳以上）を対象
- ・回収結果：約 73 万人（約 34 万世帯）の回答を回収（有効回収率約 24%）

参考：東京都市圏交通計画協議会 H P