

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、首都圏西部における交通要衝地です。近年は圏央道が整備され、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、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。このため今後はこれらの立地の利点や、既存ストックを最大限に活かした交通体系の構築が必要となっています。

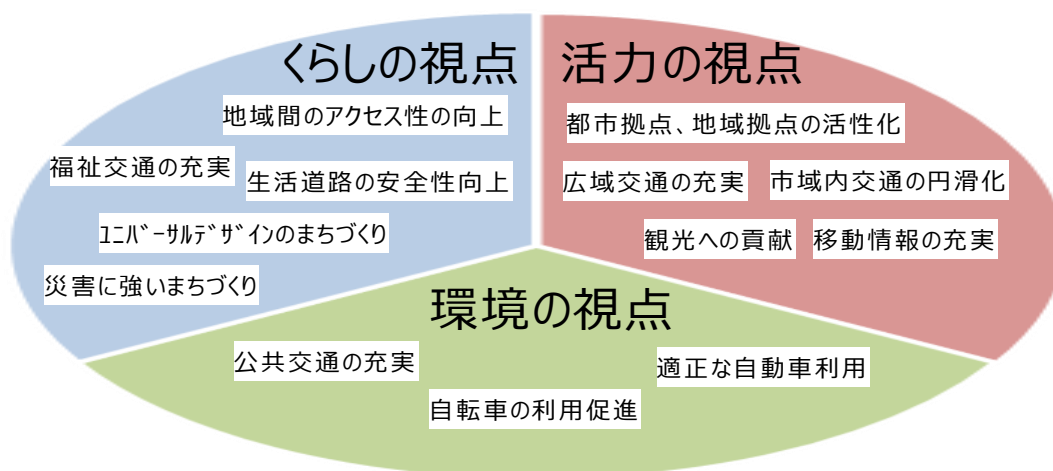
一方、本市の交通特性として、自動車への依存度が高いことが挙げられます。近年は、鉄道をはじめとした公共交通の利用が高まっていますが、鉄道やバス網が発達している区部や多摩地域全域の自動車の分担率が 11~26%程度である中、本市は広い面積を有することもあり、30%を超えている状況です。

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、人口減少・超高齢社会においては、公共交通を取り巻く環境が大きく変化するため、特に自動車を利用できない市民の移動の確保は、より一層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、第2次都市計画マスタープランで示している「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する一方で、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全・安心に移動できる環境整備を進める必要があります。

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「くらし」、「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、「くらしやすさの視点から、人口減少・超高齢社会の中で高齢者や障害者を含めた、全ての人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。



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

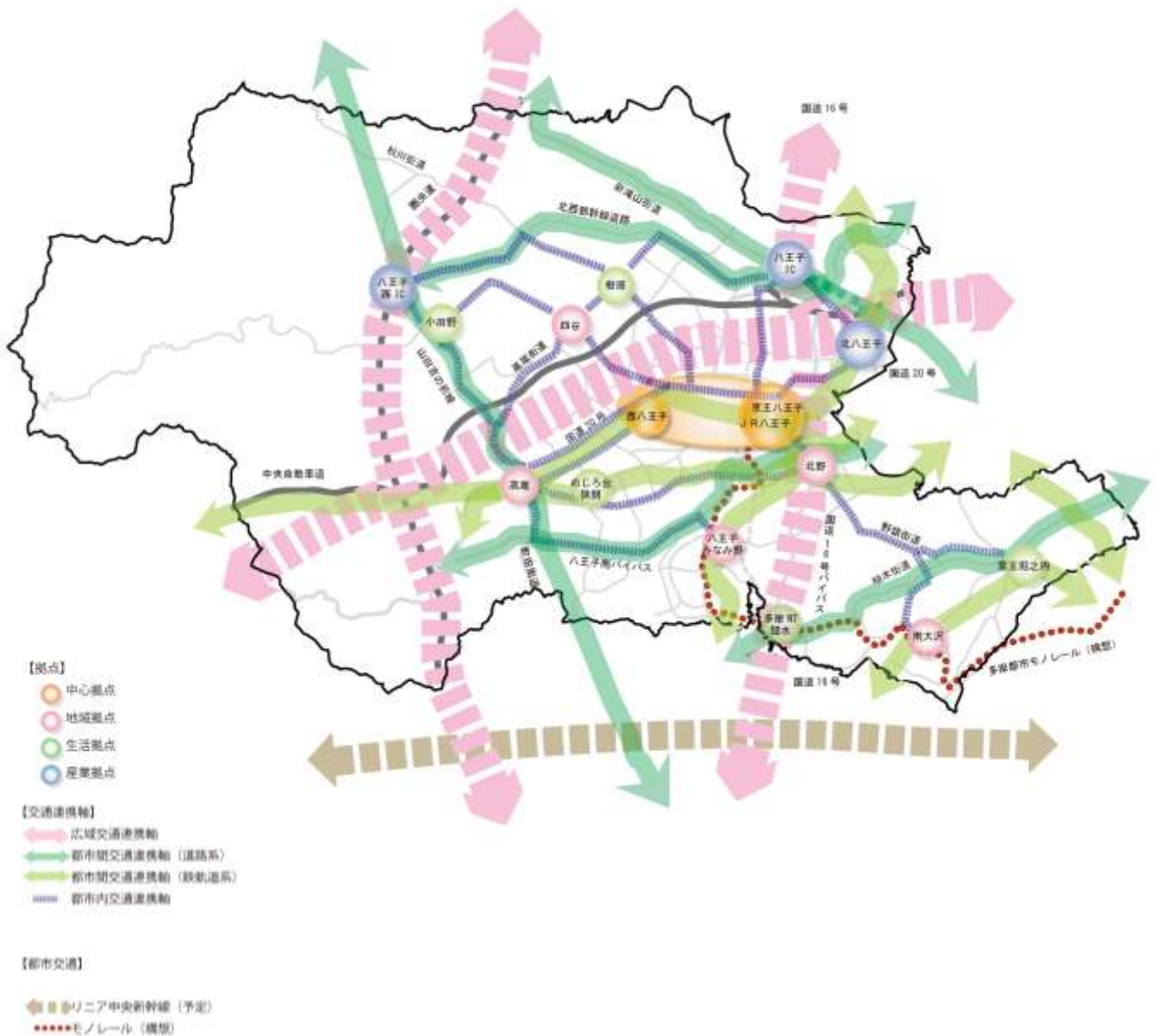
～「**くらし**」、「**活力**」、「**環境**」のバランスがとれた交通を目指して～

公共交通

道路交通

自転車交通

歩行者交通



空間的には、各拠点の歩きやすい環境づくりを進めるとともに、広域交通連携軸、都市間交通連携軸、都市内交通連携軸を、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いきます。

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>

- ・本市には、鉄道は7路線・21駅が存在し、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点在しています。
- ・「第2次都市計画マスタープラン」では、軌道系交通の強化、リニア中央新幹線新駅の設置で予想される多くの利用者に対して、公共交通機関の強化による本市への新たな人の流れの創出、市民生活の利便性向上や地域間の機能連携、都市の低炭素化に向け、すべての人が移動しやすい公共交通を充実することとしています。

<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、慢性的な混雑や、バスの定時性が確保できないなど新たな課題が生じました。
- ・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図るとともに、JR八王子駅・京王八王子駅を起点としていた多くのバス路線を、JR西八王子駅や高尾駅への路線に分散させ、路線を再編することで、効率的な運行を確保しました。
- ・今後は人口減少・超高齢社会にふさわしい公共交通のあり方へ見直すとともに、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、高齢者や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ります。

<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を具現化し、中心市街地への集客力を高める地域間移動の円滑化を目指します。
- ・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向上を目指します。
- ・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の構築を目指します。
- ・交通空白地域が解消され、市民の利便性が高まる移動環境の実現を目指します。

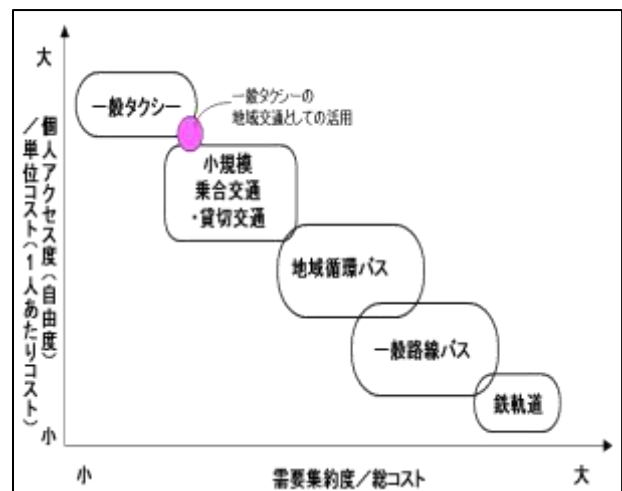
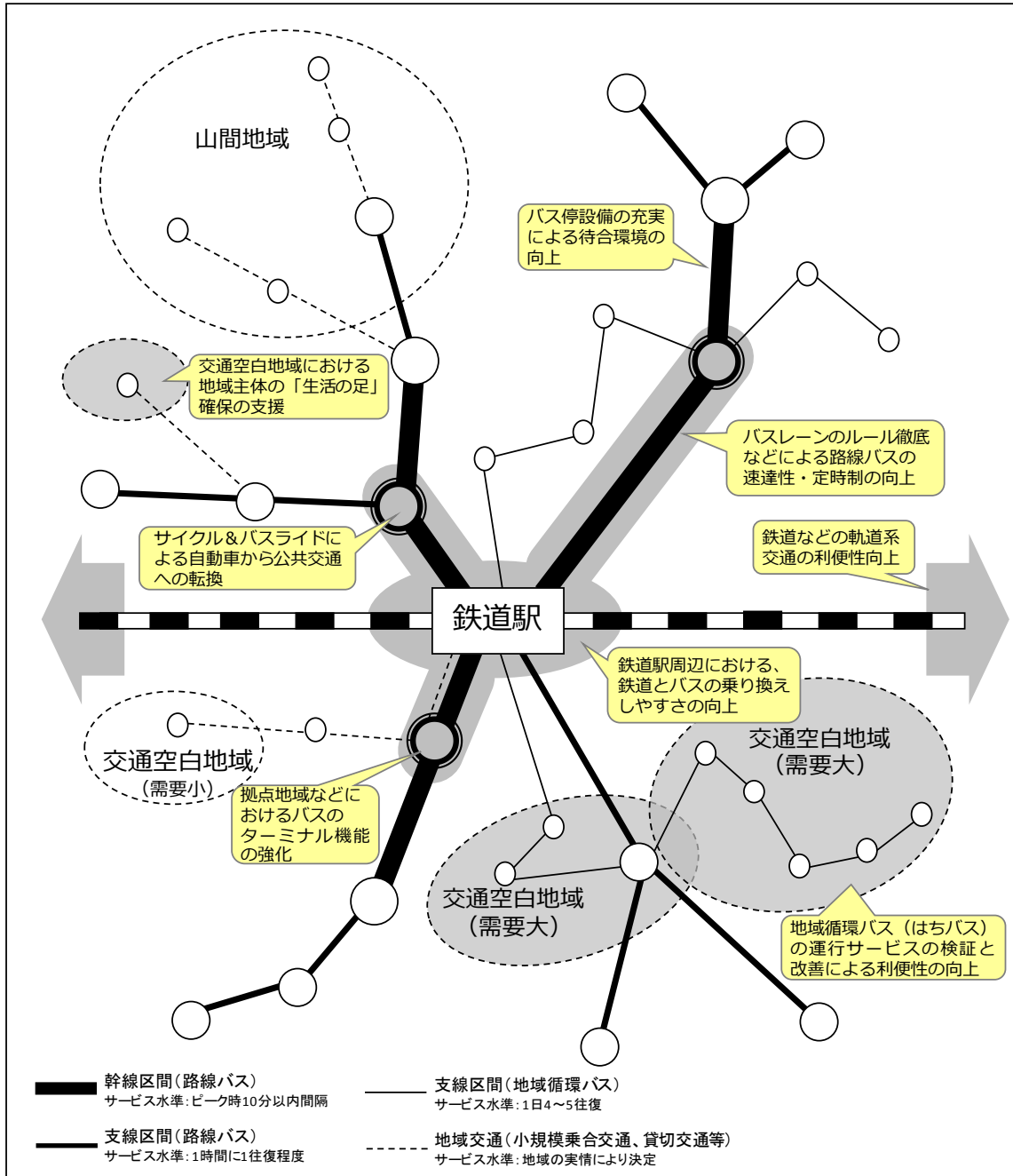


図 67 公共交通における需要と自由度・コストの関係
<鈴木文彦氏の作成資料に加筆修正>

■ 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	・バス路線のうち、鉄道駅や拠点を連絡するなど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、貸切交通等	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自動車道が、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ました。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シビリティがさらに向上しました。
- ・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、北西部幹線道路などの整備により、都市間の連絡強化が期待される一方、人口減少・超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ます。
- ・「第 2 次都市計画マスタープラン」では、都市基盤ストックを活かしながら道路ネットワークと交通環境の充実を引き続き進めることとしています。今後は、自動車の需要にあわせ、道路が有する様々な機能（P53 下段参照）に視点をあて、既存ストックを有効に活用するとともに、防災や産業等の活性化に資する新たな骨格となる道路を整備することで、道路ネットワークを一層充実していくことも重要となります。

<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進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があります。
- ・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、速達性の確保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進めていますが、多摩地域で最大の市域を有する本市は、約 5,800 路線の市道があり、未だに狭あい道路も多く存在するため、拡幅整備等を進め、安全性を確保することが課題です。
- ・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環状道路や放射状道路については、引き続き整備を進めるとともに、既存道路については、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ります。

<目指すべき姿>

・都市間を結ぶ広域交通網の整備により、周辺各都市との連絡強化を図り、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。

・環状・放射道路の整備やミッシングリンクの解消を図るとともに、局所的な渋滞対策を進め、円滑な交通流動に資する道路網の構築を目指します。

・沿道環境に配慮した生活道路の整備を進め、自転車や歩行者が移動しやすい空間を確保し、安全で快適な道路交通環境の形成を目指します。

・人口減少・超高齢社会にふさわしい、公共交通や地域交通を円滑に運行する道路ネットワークを形成し、誰もが移動しやすい道路交通環境の創出を目指します。

■ 道路交通政策の展開イメージ

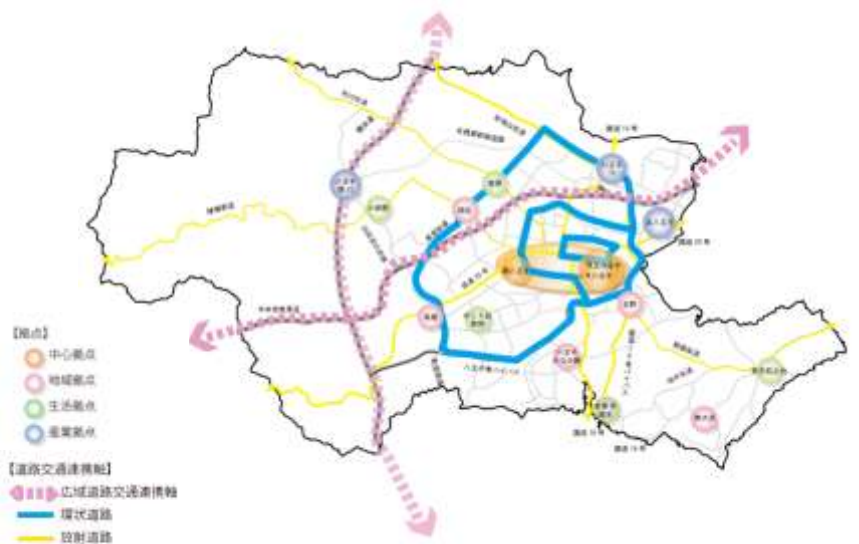
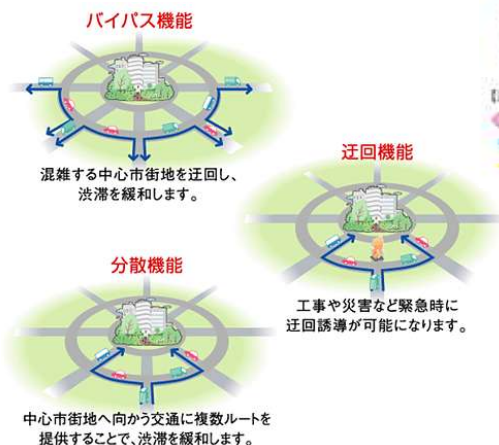
■ 幹線道路の整備推進

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。



道路が有する様々な機能

- ① 都市機能の確保
(交通の要に供し、人・モノ・情報の交流を促す)
- 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広がっており、自転車が多く利用されています。また学生の自転車利用が多いなどの特徴があります。
- ・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、本市では10年間の変化をみると、特に中央地域、東南部地域、東部地域などで自転車利用が増加しています。
- ・「第2次都市計画マスタープラン」では、地域拠点の魅力づくりや、生活道路の歩行者や自転車の安全性と快適性の向上に向け、地域ごとの交通特性に応じた自転車走行空間の整備や、駅などの都市拠点と公共施設等を結ぶ走行空間のネットワーク化、放置自転車対策とともに、安全教育に関する対策を進めていくこととしており、今後は、これらの施策を総合的に実施していくことが重要となります。

<現況と課題>

- ・本市では計画的に自転車駐車場整備を進めるとともに、自転車等放置禁止区域を定め、放置自転車対策に取り組んできました。また、浅川沿いでは自転車と歩行者の安全で快適な利用に向け、「浅川ゆったりロード」を整備し、西八王子駅周辺では自転車歩行者専用道路など、道路改良整備にあわせた、安全性を重視した整備を行ってきました。自転車利用は、中心市街地や観光地のにぎわい創出の効果も期待できることから、今後は総合的な施策を推進していくことが課題となっています。
- ・中心市街地や拠点では道路幅員が狭く、歩道や自転車道の幅員が確保できない道路が多いことから、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した上で、新たな自転車利用のニーズへの対応が求められています。
- ・近年は自転車に過失のある歩行者事故が依然として減少しないことや、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、引き続き自転車の安全利用に関する啓発や、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となっています。

<目指すべき姿>

・自転車走行環境の整備、放置自転車対策・自転車駐車場整備、ルールに基づく自転車の安全利用の自転車政策を総合的に実施し、安全で安心な移動空間の確保を目指します。

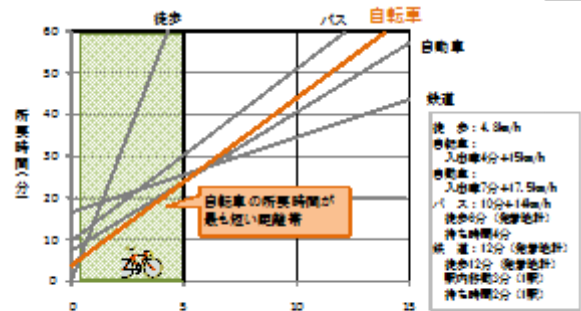
・様々な自転車利用施策（コミュニティサイクル等）を展開し、中心市街地や観光地のにぎわいの創出に寄与するとともに、自転車を活用した環境にやさしいまちづくりを目指します。

・自転車安全利用五則を徹底し、自転車に起因する事故の少ない社会を目指します。

■自転車のメリットが発揮できる距離

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（右図）。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。

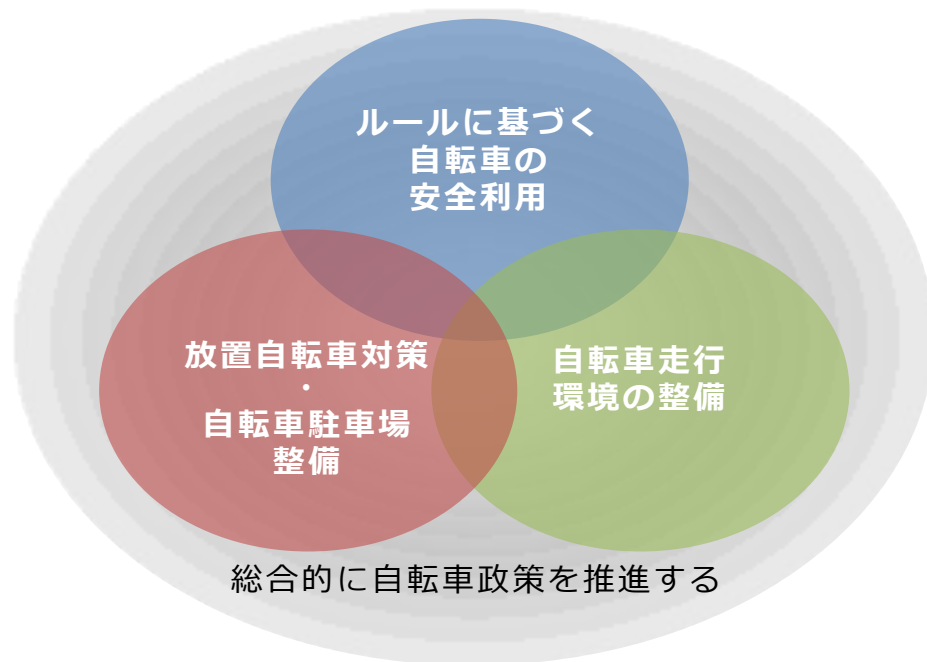
例えば2.5Km移動する場合の所要時間は、
 入出庫時間+移動時間
 $= 4分 + 2.5Km \div 15 Km/h \times 60分$
 $\approx 14分$



市内交通の移動手段別所要時間

出典：新たな自転車利用環境のあり方を考える懇談会
 会議資料（平成19年）

■ 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

