

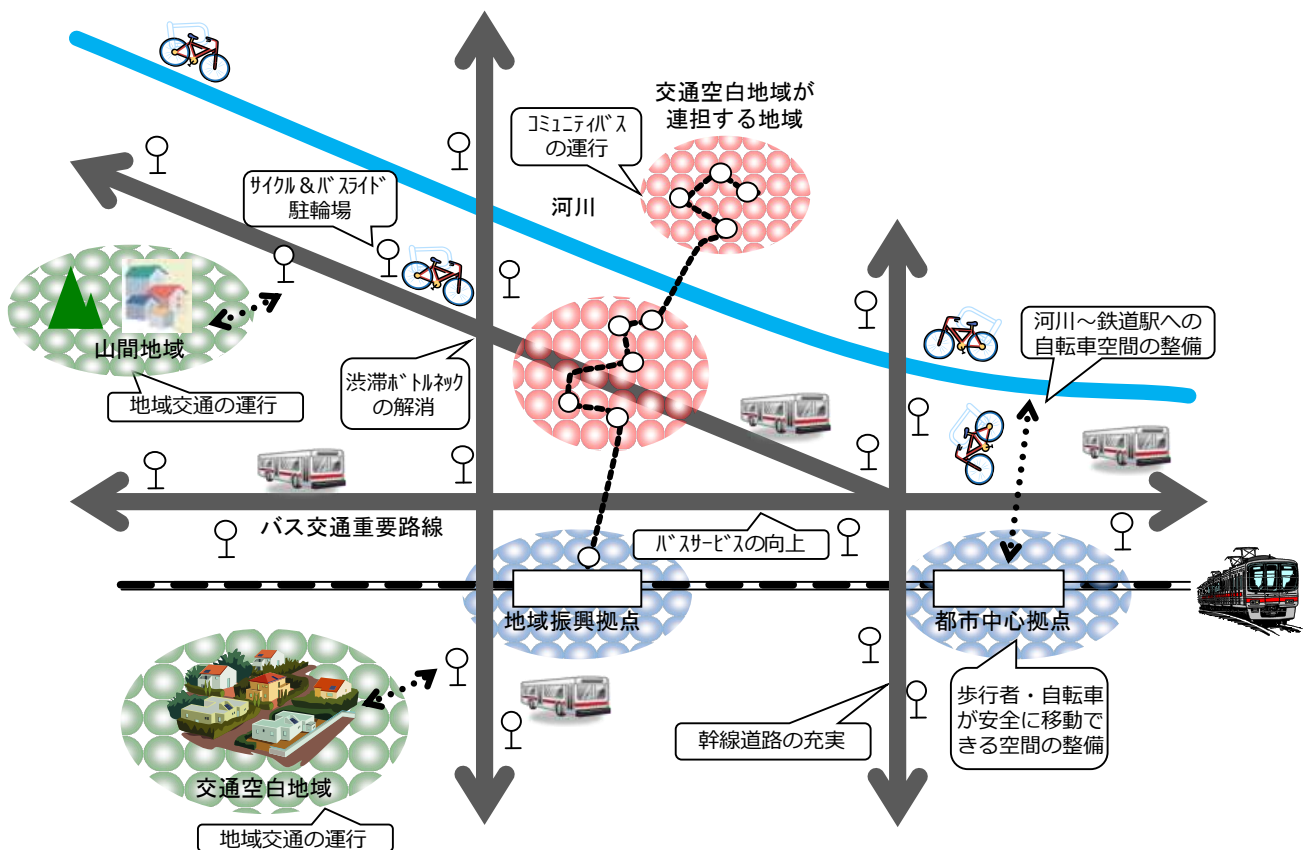
基本目標 2

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

<施策展開の考え方>

- 拠点間の連携強化や利便性向上に資する地域間公共交通の充実
- 誰もが不便なく移動できるバス路線網の形成
- 市域の渋滞解消や円滑な交通流動性の確保に向けた道路等の整備
- 安全で快適な自転車利用に資する自転車ネットワークの形成
- 使いやすい移動情報の充実

■地域間交通ネットワークのイメージ図



○地域間公共交通の充実

取り組み方針

市域の広い本市では、多摩都市モノレールなど拠点間の連携強化や利便性の向上に資する新交通システムによる交通手段の確保が、重要な課題となっています。

このため、多摩都市モノレールの八王子方面への延伸や新交通システムの導入について取り組めます。

取り組むべき施策

○新交通システムの導入推進

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|-----------------------|---|------|
| 15 | 多摩都市モノレールの八王子方面への延伸促進 | 多摩都市モノレールの八王子方面への延伸の実現に向けて、関係機関へ働きかけます。 | 長期 |
| 16 | 新交通システムの導入検討 | 新交通システムの導入については、本市の上位計画などをふまえ、周辺のまちづくりへの波及効果や費用対効果を勘案し、長期な視点で取り扱いについて研究します。 | 長期 |



凡例

- 営業区間
- ⋯ 構想区間
- ▨ 次期整備路線
(八王子ルート)



多摩都市モノレール

多摩都市モノレールは、「多摩における地域間相互の連携を強化し、便利で快適に移動できる交通ネットワークの形成を図ること、文化・商業の核として沿線各地域の発展に資すること」を目的としています。全体構想は約 93km に及びますが、現在、多摩センターから駅から、上北台駅までの約 16km が開業しています。

○だれもが不便なく移動できるバス路線網の形成

取り組み方針

市内には路線バス網が全域に張り巡らされており、市民の身近な足となっています。また、路線バスでの運行が困難な地域における高齢者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」の運行も行っています。

しかし、山間地域や交通空白地域は依然として存在する一方、今後は超高齢化により自動車を利用できない市民が増加することが予想され、バス路線をはじめとした公共交通の重要性がますます高まります。

また、市内では新たな基盤整備なども進められていることから、これらの社会情勢の変化などを見据え、より使いやすい路線網の構築を図るとともに、持続可能な地域交通の確立に向け、だれもが不便なく移動できるバス路線網の形成を図ります。

取り組むべき施策

○わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|-----------------------|---|---------------|
| 17 | バスネットワークの再編検討 | わかりやすく、利便性の高いバス路線網となるようバス事業者等と協力しながら検討を進めます。 ・路線バスの見直し | 短期 ～ 長期 |
| 18 | 拠点施設（鉄道駅等）におけるバス案内の充実 | 人が集まる鉄道駅等における、バスの案内の充実により、公共交通機関の乗り換え利便性の向上に向け、関係機関と調整を進めます。 ・総合案内板の設置促進など ・バス表示の統一 | 中期 |
| 19 | バス路線マップの導入検討 | 本市で運行する複数の事業者と共同で、市民が使いやすいバス路線マップの導入に向けた検討を進めます。 | 中期 |
| 20 | バスターミナルなどの配置の検討 | 交通結節点として期待できる大規模な医療施設や、大型商業施設などにおいて、バスターミナルなどの配置検討するとともに、必要に応じて関係機関と調整を進めます。 | 短期 ～ 中期 |



○路線バスのサービス強化による利便性の向上

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|---------------|--|------|
| 21 | バス停機能の充実 | ベンチや上屋だけでなく、バス停の機能も充実するよう、関係機関と調整を進めます。 ・バスロケーションマップの導入促進 | 継続 |
| 22 | バスの利便性・快適性の向上 | 路線バスの速達性、定時性の確保に向け、バス事業者や交通管理者などの関係機関と調整を進めます。 ・バス専用レーンの周知 ・PTPS の導入検討 ・渋滞路線におけるバスベ이의設置推進 | 継続 |
| 23 | バスの乗りやすさの向上 | 路線バスの乗りやすさを向上させるため、バスのバリアフリー化等について、バス事業者などと調整を進めます。 ・ノンステップバス等の導入促進 | 継続 |
| 24 | バスの利用促進 | 路線バス、はちバスを始めとした公共交通の利用を促すため、バスなどに関するPRを関係機関と協力しながら進めます。 | 継続 |

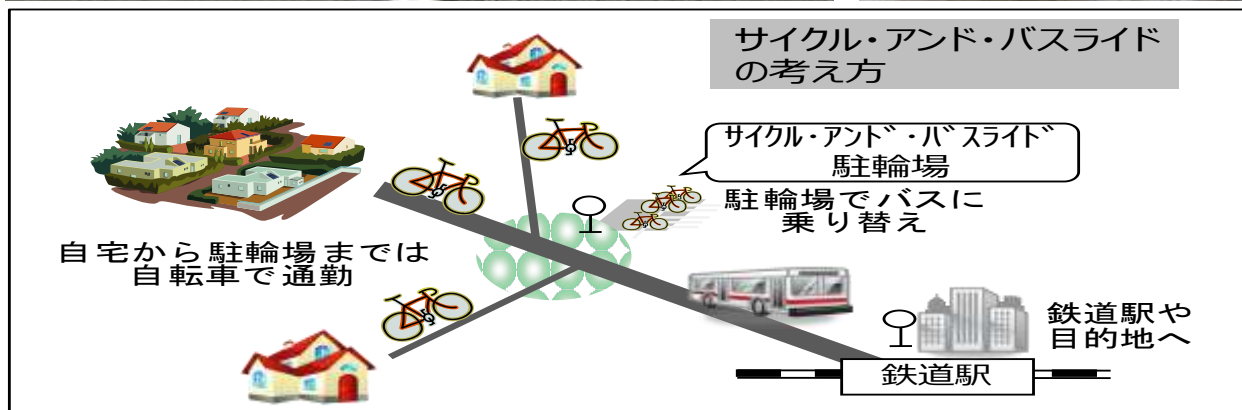


ノンステップバス 図

PTPS 図

○多様な交通手段による移動の確保

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|--------------------------------|---|------|
| 25 | はちバスの利便性向上 | はちバスの利便性が向上するよう、PDCA 手法に基づき改善を図るとともに、はちバスを取り巻く環境の変化にあわせて、はちバスの目的や役割を必要に応じて見直します。 ・はちバスの PDCA の実施 | 継続 |
| 26 | 地域の状況に応じた地域交通導入の検討 | 交通空白地域や山間地域などにおいて、主に自動車を持たない高齢者の移動手段を確保する目的で、地域が主体となって実施する地域交通事業の導入に向けた検討を進めます。 ・地域主体の生活の足を確保する事業の推進 ・主体的に活動する地域へのサポートの充実 | 中期 |
| 27 | 福祉タクシーの導入促進（ユニバーサルデザインタクシーを含む） | 福祉タクシーについては、地域公共交通の選択肢のひとつとして引き続き、「八王子市地域公共交通活性化協議会」を通じて導入を促進します。 | 継続 |
| 28 | サイクル・アンド・バスライドの推進 | 自動車から公共交通への転換による渋滞緩和、環境負荷の低減に貢献することを目的に、サイクル・アンド・バスライドを進めます。 ・サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備 | 継続 |



○福祉交通の充実

取り組み方針

高齢者・障害者など単独で公共交通機関による移動が困難な方の多様で高度なニーズに的確に対応した輸送サービスの提供が求められているなか、道路運送法が改正され、NPO法人等によるボランティア有償運送等の輸送サービス「福祉有償運送」が許可制から登録制に変更されました。本市では、「福祉有償運送」登録団体に対して、新規登録の相談、更新登録、変更届に関する手続きを支援するとともに、上記以外の福祉的な輸送サービスについて、利用者の利便性が確保されるよう取り組みます。

また、超高齢社会において、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で、医療・介護・予防・住まい・生活支援が一体的に提供される「地域包括ケアシステム」の視点から、交通サービスのあり方について研究します。

取り組むべき施策

| ○福祉交通の充実 | | | |
|----------|-------------------------------------|--|------|
| 施策NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
| 29 | 福祉有償運送の登録等支援 | 高齢者・障害者など単独で公共交通機関による移動が困難な方を対象に、NPO法人等が実施する「福祉有償運送」の新規登録に関する相談、変更・更新等の手続きについて団体への支援を行います。 また、26市町村が共同設置する「運営協議会」で福祉有償運送の必要性についての協議を行います。 | 継続 |
| 30 | 大規模団地等における、地域包括ケアシステムを支える交通環境づくりの推進 | 大規模団地等において、介護、医療、宅配などで利用する車両の駐車スペースの確保や、歩きやすい歩行環境など、介護が必要になった高齢者の快適な生活を支える交通環境づくりを進めます。 | 中期 |
| 31 | リフト付自動車「わかこま号」の運行 | 市内に住所を有する身体障害者等の日常生活の利便性の向上を目的に、車いすのまま乗降できる「身体障害者用リフト付乗用自動車」を引き続き運行します。 | 継続 |
| 32 | タクシー・ガソリン費助成 | 公共の交通機関を利用することが困難な心身障害者（児）に対する、タクシー料金又はガソリン費の共通助成券の交付を引き続き行います。 | 継続 |
| 33 | 保健福祉センター送迎バスの運行 | 東浅川保健福祉センター、大横保健福祉センター、南大沢保健福祉センター等を利用する高齢者、障害者、乳幼児健診の受診者などの利便を図るため各センター間の送迎バスを引き続き運行します。 | 継続 |



写真

○渋滞解消や円滑な交通流動性の確保に向けた道路等の整備

取り組み方針

本市の道路は、かつてに比べ渋滞が緩和され、円滑な交通が確保されてきていますが、地域によっては未だ都市計画道路等の整備が進まず、特に朝夕の通勤ラッシュの時間帯に渋滞が発生する箇所がみられます。しかし、都市計画道路の整備には、地域住民や地権者の皆さんとの合意形成や多額の費用を要することから、事業は長い期間を要することとなります。

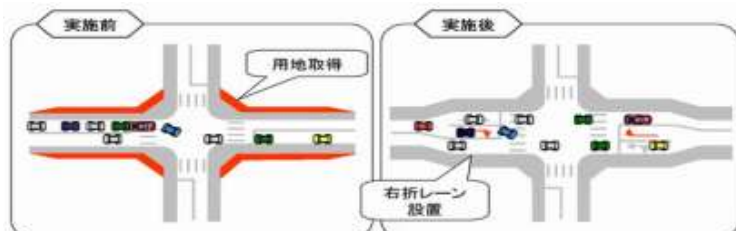
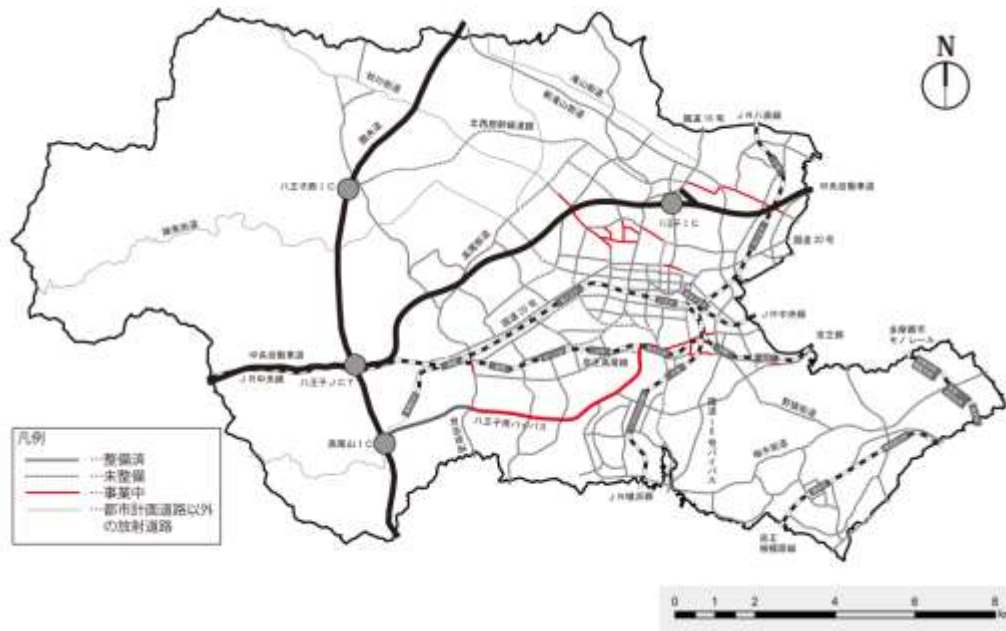
そこで、東京都と協力しながら比較的短期間に、少額の投資で効果の発揮できる局所的な渋滞対策事業として、右折レーン等を設置して右折待ち車両による渋滞を緩和する「交差点すいすい事業」を実施してきました。今後とも渋滞の緩和と、円滑な道路交通を確保に向け、引き続き事業を推進します。

取り組むべき施策

| ○市域の交通ネットワークを強化する道路の整備推進 | | | |
|--------------------------|-----------------------------|---|---------------|
| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
| 34 | 市域の交通ネットワークを強化する道路の整備促進 | 地域のまちづくりや安全性向上にも資する道路ネットワークの形成に向けた都市計画道路等の整備に向け、関係機関との調整や、整備を進めます。 ・八 3・4・58（山田町並木線） ・八 3・4・60（東浅川寺田線） ・八 3・5・43（明神町打越線） ・八 3・5・53（台町五日市線） ・八 3・5・49（暁橋線） ・八 3・4・25（北大通り） （八王子幹線 1 級 17 号線道路改良事業） ・八 3・4・14（長沼片倉線） ・高尾街道（現道） | 中期 ～ 長期 |
| 35 | 中心市街地の通過交通軽減に向けた道路、交差点の整備促進 | 道路、交差点の整備を進め、中心市街地を通過する通過交通軽減に向け、関係機関との調整や、整備を進めます。 ・左入橋交差点の改善 ・八 3・3・10（東京環状線：町田市境～子安坂上） ・八 3・3・10（東京環状線：子安坂上～台町） ・八 3・4・54（環状線：台町） | 中期 ～ 長期 |
| 36 | 土地区画整理事業地内における都市計画道路の整備推進 | 土地区画整理事業の進捗にあわせ、都市計画道路の整備を進めます。 ・中野中央地区（八 7・5・1、八 7・5・2） ・中野西地区（八 3・4・75、八 3・5・53、八 7・5・1、八 7・5・3） ・宇津木地区（八 3・4・71、八 3・4・72） | 短期 ～ 長期 |
| 37 | 土地区画整理事業地内の暫定バスベいの整備推進 | 土地区画整理事業の進捗にあわせ、秋川街道の暫定バスベい整備推進に向け、関係機関と調整を進めます。 | 中期 |
| 38 | 都道山田宮の前線バイパスの整備促進 | 主要地方道 61 号線山田宮の前線バイパスの整備に向け、関係機関と調整を進めます。 | 中期 |
| 39 | 八 3・3・68 の整備推進（宇津貫片倉線） | 町田市とのミッシングリンクとなっている都市計画道路八 3・3・68 の整備推進に向け、関係機関と調整を進めます。 | 中期 |

○ 渋滞解消個所やボトルネックの解消

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|-------------------|---|---------------|
| 40 | ボトルネック交差点の改良促進 | <p>右折レーン等を設置して右折待ち車両による渋滞を緩和する「交差点すいすい事業」について、関係機関との調整や、整備を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・左入橋交差点（国道 16 号・新滝山街道） ・川原宿交差点（陣馬街道） ・上巻分方入口交差点（陣馬街道） ・長沼駅入口交差点（北野街道） ・小比企町交差点（北野街道） ・市施工分交差点（散田町・万町） | 中期 ～ 長期 |
| 41 | 橋梁整備及び、鉄道交差点の整備促進 | <p>交通渋滞のボトルネック個所や、地域を分断している鉄道交差点部、橋梁部について、鉄道事業者や道路管理者と協力しながら、整備を促進します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・松枝橋の架替（高尾街道） ・JR 横浜線、北野街道立体交差事業 | 中期 |
| 42 | 渋滞個所やミッシングリンクの解消 | <p>都市と都市を結ぶ都市計画道路で、未整備のミッシングリンク区間や渋滞個所について、関係機関との調整や、整備を進めます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・3・4・63（町田街道） ・3・4・54（暁町） ・3・4・61（横川町～清川町）、（清川町～橋原町：橋梁部） ・3・5・53（秋川街道） | 中期 ～ 長期 |
| 43 | 浅川新橋の架橋検討 | <p>浅川において、既存の橋梁間の距離が長く、地域間のアクセスが困難な個所の新橋の設置について、長期的視点で検討します。</p> | 長期 |



○自転車ネットワークの形成

取り組み方針

自転車は、CO₂を発生しない環境にやさしく、幅広い年齢層が利用できる身近で便利な乗り物であるため、自転車利用者は増加しています。しかし、交通事故の発生件数は減少しているにもかかわらず、自転車に起因する事故は増加傾向を示しています。

また、放置自転車は、都市の景観を損ない、歩行者や車いす利用者などの交通障害となっているため、市では自転車等放置禁止区域の指定や自転車駐車場の整備などにより、放置自転車対策を展開しており、一定の減少効果はみられますが、放置自転車は無くなっておりません。

さらに自転車は道路交通法上、車道通行が原則となっていますが、車道上の走行空間の不足により、多くの自転車が歩道を通行するため、歩行者の安全確保といった点に課題を残しています。

そこで、安全で快適な自転車利用環境の実現に向け、走行空間の整備や放置自転車対策、自転車駐車場等の整備、自転車マナーの周知など、自転車の適正利用が促進されるような取り組みを一体的に進めます。

特に、自転車に起因する交通事故を減少させるには、幼い頃から交通安全意識を高めるための交通安全教育を繰り返し行うことが重要であることから、引き続き、幼児や小・中学生から高齢者まで体系的かつ段階的な交通安全教育を推進します。

取り組むべき施策

○自転車走行空間の整備推進

| 施策NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|------|------------------------------|--|---------------|
| 44 | 実証実験の結果をふまえた自転車走行空間のあり方の検討 | 歩行者と自転車利用の安全性及び快適性の向上を目的に、京王相模原線南大沢駅周辺で実施した歩行空間と自転車空間を分離した社会実験の結果をふまえ、自転車走行空間のあり方の検討を進めます。 | 短期 |
| 45 | 様々な手法による自転車走行環境の整備推進（法定外表示含） | 歩行者・自転車の安全を確保するために、法定外表示（自転車ナビマーク）等様々な手法を組みあわせ、車道走行を基本とした走行空間の整備を進めます。 | 短期 ～ 中期 |
| 46 | 河川沿い自転車走行空間の整備推進 | 歩行者や自転車の安全性と利便性の向上及び、自然環境を活かした散策を目的に整備した「浅川ゆったりロード」に引き続き、利用者の人の安全に配慮しつつ、河川沿いの整備を進めます。 | 中期 ～ 長期 |



○市街地における適正な自転車利用の促進

| 施策NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|------|-------------------------------|--|---------------|
| 47 | 放置自転車対策の推進 | 通行の妨げや、交通事故の誘発、高齢者・障害者の社会参加、災害時の救急・消防活動の妨げ、都市景観の阻害要因にもなっている駅周辺の放置自転車については、自転車駐車を整備する一方で、条例に基づく「自転車等放置禁止区域」を指定し、放置自転車の即日撤去を行うとともに放置の抑制及び、整理を引き続き進めます。 | 継続 |
| 48 | 附置義務自転車駐車の整備促進 | さらなる放置自転車の抑制に向け、自転車等放置禁止区域内で施設面積 300m ² 以上の小売店、飲食店、遊技場等の新築または増築等の際し、施設面積に応じた規模の自転車駐車を設置する、附置義務自転車駐車の整備を促進します。 | 継続 |
| 49 | 自転車駐車の整備推進 | 自転車利用が多い鉄道駅周辺において、自転車駐車の整備を進めます。 また、急増するバイク需要に対応し、バイク駐車場の設置や、商店街と連携したサービス券が利用可能な短時間利用者専用自転車駐車場など、地域の状況に応じたサービス向上を図ります。 | 継続 |
| 50 | 自転車駐輪帯等の整備推進 (JR 八王子駅周辺地区) | 通勤・通学及び、買い物等の自転車利用が多いJR 八王子駅周辺地区において、地元商店街や住民の皆さんの御意見をうかがいながら、路上に自転車駐車場（駐輪帯）の整備を進めます。 また、買い物客による短時間利用ができる「サインラック」については、地元商店街と協議しながら引き続き実施します。 | 継続 |
| 51 | コミュニティサイクルの導入検討 | 自動車から自転車への乗り換えにより、CO ₂ 削減効果が期待されるコミュニティサイクルについて、導入可能性や導入効果について検討します。 | 短期 ～ 中期 |



○自転車の安全教育の推進

| 施策NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|------|-------------------------------|---|------|
| 52 | 学校・事業所・警察などとの連携による自転車の安全教育の推進 | 交通安全教育指導員をはじめ、警察署や交通安全協会、教育委員会等との連携により、各種の交通安全教育を進めます。 【小学生】 ・自転車安全運転免許証発行事業（小3） ・自転車交通安全教室（小5） ・子ども自転車ヘルメットの購入費助成 【中学生・一般】 ・スタントマンを活用した自転車安全教室 | 継続 |



守ろう 自転車安全利用五則

1 自転車は、車道が原則、歩道は例外



罰則 3か月以下の懲役または5万円以下の罰金

2 車道は左側を通行



罰則 3か月以下の懲役または5万円以下の罰金

3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行



罰則 2万円以下の罰金または料料

4 安全ルールを守る

並進二人乗り禁止



罰則 2万円以下の罰金または料料

飲酒運転禁止



罰則 5年以下の懲役または100万円以下の罰金

信号遵守と交差点での一時停止・安全確認



罰則 3か月以下の懲役または5万円以下の罰金

夜間はライトを点灯



罰則 5万円以下の罰金

5 子どもはヘルメットを着用



こんな運転モルル違反

傘を差しながらや、携帯電話、イヤフォン・ヘッドフォンを使用しながらの運転も禁止されています。これらの行為は非常に危険ですのでやめましょう。

罰則 5万円以下の罰金

○使いやすい移動情報の充実

取り組み方針

近年、携帯型端末やカーナビゲーションの普及等に伴い、外出先などで訪問先の情報や、経路検索が容易になってきたため、移動に関する情報環境は大きく変化しました。

本市でも、交通インフラについては、バスロケーションマップの導入（施策 NO.21）や、駅やバス停等において観光案内所を活用した情報発信（施策 NO.69）などを促進しており、これに加え、健康面から市民の皆さんの移動を支援するウォーキング情報、市内随一の観光地である高尾山などの観光情報、外国人観光客や留学生のための外国語による情報提供などについても、移動情報の充実に努めます。また、わかりやすい標記やピクトグラムを活用したサイン表示を進めます。

取り組むべき施策

○誰もがアクセスできる情報環境の整備

| 施策 NO | 施策名 | 概要（内容） | 実施時期 |
|-------|--|---|---------------|
| 53 | サインの充実 | 本市で実施されるサイン整備について、形態や色彩等に配慮した、わかりやすいサインやピクトグラムの整備方針を示し、関係事業主体への啓発を図ります。 | 短期 ～ 中期 |
| 54 | まちの情報発信システム「八王子まちナビ」の普及支援 | 中心市街地の「お得情報」、「お店情報」、「まち歩き情報」等をWEBで提供している、まちの情報発信システム「八王子まちナビ」が普及するよう支援を行います。 | 継続 |
| 55 | ウォーキングマップ「ハッチー・ウォーク」によるウォーキングコースの情報提供の充実 | 市民の健康づくりと、本市の魅力を再発見していただくため、歴史・文化・景観等を取り入れたウォーキングコースを設定し、情報提供の充実に努めます。 | 継続 |
| 56 | 高尾山来訪者への情報提供の充実 | 「高尾 599 ミュージアム」で発信する情報や、高尾山の自然を学びながら本市の魅力を知っていただくためのタブレット端末用の無料アプリ「高尾山公式アプリ」により来訪者への情報提供の充実に努めます。 | 継続 |
| 57 | 外国人への情報提供の充実 | 多言語対応のサインの充実やピクトグラムの活用などにより、外国人にも分かりやすく親切な情報提供を行うため、関係所管等への啓発を図ります。 | 継続 |

