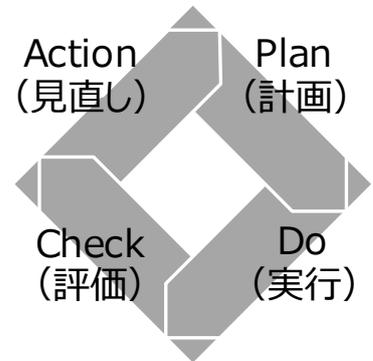


# 第 5 章 交通マスタープランの推進に向けて

## 1. P D C A マネジメントサイクルによる計画の推進

- 本計画は、Plan（計画）、Do（実行）、Check（評価）、Action（見直し）という PDCA マネジメントサイクルにより、継続的な点検・評価・見直しを毎年実施します。
- Plan（計画）、Check（評価）にあたっては、庁内組織の「交通対策推進会議」をあて、必要に応じて「八王子市公共交通活性化協議会」、「八王子市バリアフリー情報交換会」等で個別課題に関する協議を実施するものとします。
- 「交通対策推進会議」を中心に 1 年ごとに点検・評価を実施しながら、計画目標である平成 36 年には、総合的な点検・評価を行い、次の計画に反映することとします。
- 進行管理を確実に実施するため Check（評価）の段階では、指標に基づき評価します。
- なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化などにより、修正する必要性が生じた場合は、適時見直すこととします。



PDCA マネジメントサイクル

期間	計画期間										次期計画									
	短期					中期					長期									
年度	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46
評価	モニタリング(毎年)																			
											評価検証・改訂					評価検証・改訂				

図 68 本計画の評価検証サイクル

推進母体	交通対策推進会議
個別課題検討	八王子市公共交通活性化協議会 八王子市バリアフリー情報交換会 等

図 69 推進体制

## 2.モニタリング指標

- ・本計画の進捗状況及び成果について検証するために、モニタリング指標を設定し、継続的に評価を行います。複数の施策を連携させながら成果を生み出すことから、モニタリング指標は「基本目標」ごとに設定するものとします。
- ・モニタリング指標は、各主体が協力して取り組んだ内容やその成果（＝成果・取り組み指標）だけでなく、受益者である市民意識の変化（＝市民評価指標）も取り入れることで、事業実施状況と受益者による評価の両面から計画の進捗を評価できる形式にします。

### ■モニタリング指標

#### 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

区分	モニタリング指標	現状値	平成 36 年度 目標値
市民評価	①「道路の整備状況」の満足度	37%	38%
成果・取り組み評価	②鉄道駅乗降者数（1日平均）	64万人/日	現状維持
	③都市計画道路の整備延長（上段）/率（下段）	178km 77.0%	184km 79.5%

①八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

②八王子市「統計八王子」（現状値は平成 24 年度現在）※JR・京王線・多摩都市モノレール駅別乗車人数の合計

③交通企画課資料（現状値は平成 26 年度未現在）

#### 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

区分	モニタリング指標	現状値	平成 36 年度 目標値
市民評価	④公共交通機関が利用しやすいと感じている市民の割合	60%	62%
	⑤市内の道路が渋滞なく利用できると感じている市民の割合	25%	43%
成果・取り組み評価	⑥バス交通利用者数	14.1万人/日	15.3万人/日
	⑦自転車駐車場の利用率	80%	90%

④八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

⑤八王子市「市政世論調査」（現状値は平成 26 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

⑥八王子市「統計八王子」（現状値は平成 24 年度現在）

※京王電鉄バス、京王バス南、神奈川中央交通、西東京バス、多摩バス、はちバスの乗降人数合計

⑦交通事業課資料（現状値は平成 25 年度現在）

八王子ビジョン 2022 目標値

### 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

区分	モニタリング指標	現状値	平成 36 年度 目標値
市民評価	⑧(中央地区における)「交通の便」満足度	59%	66%
	⑨(中央地区における)「交通の安全性」満足度	33%	49%
成果・取り組み評価	⑩八王子駅・高尾駅の乗降者数	八：22.3 万人/日 高：8.7 万人/日	八：現状維持 高：現状維持

⑧⑨八王子市「市政世論調査」(現状値は平成 26 年度現在)

⑩八王子市「統計八王子」(現状値は平成 24 年度現在) ※JR 駅別乗車人員と京王線駅別乗降車人員の合計

### 基本目標 4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

区分	モニタリング指標	現状値	平成 36 年度 目標値
市民評価	⑪誰もが安全で快適に暮らせるまちになっていると感じている市民の割合	31%	44 %
成果・取り組み評価	⑫交通事故数	1,890 件/年	1,658 件/年
	⑬市道整備割合	83%	86%

⑪八王子市「市政世論調査」 ※現状値は平成 26 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

⑫警視庁統計データ ※現状値は平成 25 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

⑬交通企画課資料 ※現状値は平成 25 年度現在 八王子ビジョン 2022 目標値

### 3.協創の考え方

#### 3-1.「協創の都市づくり」の考え方

- ・本市の基本構想・基本計画「八王子ビジョン 2022」では、まちづくりの基本理念として「人とひと、人と自然が響き合い、みんなで幸せを紡ぐまち八王子」と定めており、「市民と行政が互いの役割と責任ある行動を進めることとしています。また、第2次都市計画マスタープランにおいても、市民、事業者、大学、行政など多様な主体が「協働」によって都市を「創造」する、「協創（Collaborative Creation）の都市づくり」を推進することとしています。
- ・交通分野においても、「協創の都市づくり」の考え方に基づき、市民、事業者等、大学、行政が、協働によって主体的に交通問題を考え、ハード・ソフト両面から協創して計画を推進することが求められます。

#### 3-2.「協創の都市づくり」における各主体の役割

交通分野は、交通基盤の上で様々な主体により運用されていきます。そのためには、各主体間の合意形成を図りつつ、各々が自らの役割を意識しながら、移動行動や様々な活動を行っていくことが必要と言えます。交通の面から、『協創の都市づくり』を推進するため、市民、事業者等、大学、行政などの役割を以下の通り掲げます。

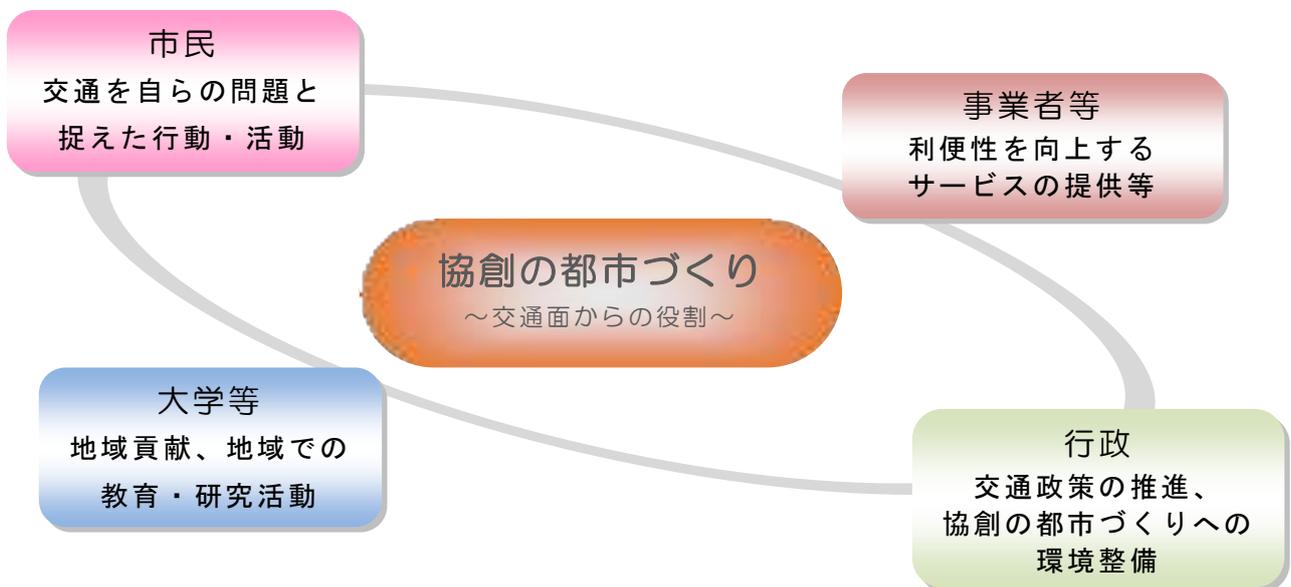


図 70 都市づくりの主体と交通面からの役割

## ①市民の役割

市民や町会・自治会、NPO法人等は、交通問題を自らの問題として捉え、主体的に考えるとともに、公共交通確保・維持に向けた意識的な公共交通利用の促進、渋滞緩和や環境保全のための自動車利用の抑制や自転車利用の促進など、過度な自動車利用を抑制する行動が望まれます。

また、道路アドプト制度の活用等、身近な道路環境の整備に協力することや、交通安全意識を高め、市内の交通事故の抑制を図ること、自らが地域の交通手段を担うなど、快適で安全な交通環境を維持する活動への積極的な参加、さらに市が実施する施策への協力や、その他の主体が実施する諸活動等との協調が期待されます。

## ②事業者等の役割

交通事業者は、将来都市交通像や基本目標等を共有するとともに、公共性の高い事業を担っていることを自覚した上で、市民等の利便性を向上し、地域の活力を生む公共交通サービスを提供することが望まれます。また一般事業者についても、事業活動に付随して発生する移動行動が地域の交通に与える影響を認識した上で、市民等の移動の快適性や安全性を損なわないように配慮することが望まれます。

さらに、交通事業者及び一般事業者は地域貢献の意識を持って交通利便性を高める取り組みに参画するとともに、市が実施する施策や市民等が実施する都市づくり活動等への積極的な協力が期待されます。

## ③大学等の役割

大学等（大学・短大・高専）には、高等教育機関として、人材の育成や研究活動で蓄積された専門知識など、教育・研究活動の成果を地域へ還元することで、本市の交通問題の解決に向けた取り組みに協力いただくことが期待されます。

また、本市の大学等に通う約 10 万 5 千人の学生には、本市の交通問題を身近な問題として捉えてもらい、交通ルールの遵守やマナーの向上を努めていただくとともに、地域との交流に参加していただくことで、地域の活力創出も期待されます。

## ④行政の役割

行政は、将来都市交通像の実現に向けた施策を積極的に推進します。そのために行政内部における施策間の連携、隣接自治体や東京都、国との連携など『協創の都市づくり』に向けた体制強化を図ります。あわせて、市民、事業者等、大学等との連携を図りつつ、交通問題を共に考える場づくりを行うことや、各々の主体的な取り組みへの支援、参加機会の拡充、各主体が交通を自らの問題として参画・貢献する意識の醸成を図ります。

また、都市づくりの施策を総合的かつ効果的に推進するとともに、その基礎となる、地域の現況や市による施策（各種規制・誘導手法や事業等）の実施状況など、交通分野に関する情報の整理を行い、積極的な情報提供に努めます。

## 4. 世代別に見た、将来交通のイメージ

本計画の内容を実施することにより、概ね 20 年後の平成 46 年（2034 年）に実現される将来交通のイメージを以下に示します。

平成 46 年（2034 年）の予測人口	道路交通	公共交通
<p><b>障害者等</b></p>  <p>90歳以上 20 85~89歳 26 80~84歳 27</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅や鉄道、バスの車両のバリアフリー化が進み、車いすなどでも利用しやすい環境が整備されている。</li> <li>・福祉輸送が充実し、高齢者や障害者が移動できる交通システムが整っている。</li> </ul>
<p><b>高齢者</b></p>  <p>75~79歳 28 70~74歳 34 65~69歳 41 60~64歳 46 55~59歳 40</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、路線バス、はちバスなど公共交通網が充実し、自動車を所有しない人や、免許を返上した人でも、快適に移動できる交通環境が整っている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、路線バス、はちバスなどの公共交通の利便性が向上し、通勤をはじめとした市外、市内への移動が円滑化している。</li> </ul>
<p><b>子育て世代</b></p>  <p>50~54歳 36 45~49歳 36 40~44歳 36 35~39歳 32 30~34歳 28 25~29歳 27</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の道路網整備が進められ、市内の交通渋滞が減少している。</li> <li>・市民の意識が変わり、過度な自動車利用をせず、公共交通・自転車・歩行等をバランスよく選択して移動している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民等は公共交通利用の重要性を理解し、積極的に公共交通を利用し過度な自動車利用が抑制されている。</li> <li>・山間地や交通空白地域などでは、地域が主体となって運行する地域交通が運行している。</li> </ul>
<p><b>学生</b></p>  <p>20~24歳 30 15~19歳 24 10~14歳 19 5~9歳 18</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>・通学に利用する、鉄道、路線バスの速達性が増すとともに、慢性的な混雑が軽減され、利便性が向上している</li> </ul>
<p><b>子供</b></p>  <p>0~4歳 17 千人</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校周辺の危険個所について、スクールゾーン、通学路などにおける安全対策が、図られている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山間地や交通空白地域などでは、地域交通と一体となったスクールバスが運行している。</li> </ul>

※年代別人口は、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」（平成 25 年）の平成 47 年の値

自転車交通	歩行者交通（住宅地）	歩行者交通（拠点等）
<ul style="list-style-type: none"> <li>各世代の自転車安全教室が開催され、高齢者や障害者等が被害者となる自転車事故が減少している。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地の道路は、適正な幅員と平坦性が確保され、車いす等でも移動しやすい歩行環境となっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅や駅周辺では、ユニバーサルデザインに基づき歩道やサイン、必要に応じてエレベーター、エスカレータなどが整備され、車いす等でも移動しやすい歩行環境となっている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>国道、都道、市道、河川沿いの道路がネットワーク状に整備され安全に走りやすい自転車走行空間が、整備されている。</li> <li>放置自転車対策、自転車駐車場整備、安全教育と一体的に進められ、自転車が安全に利用できる環境が整備されている。</li> <li>学校、事業所、警察が連携して行われている安全教育により、利用者の自転車に関する安全意識が高まっている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地において、住民の方々の合意でゾーン30などが設定され、通過交通の抑制により安全が保たれている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>中心市街地の自動車の通過交通が減少し、自転車も走行空間を通ることで、安全な歩行者空間が増えている。</li> <li>ユーロードをはじめとした歩行者主体の道路では、これまで行われてきたイベントに加え、ベンチやオープンカフェも設置され、まちのにぎわいが継続的に生み出されている。</li> <li>放置自転車、置き看板、客引きなどが減少するとともに「赤ちゃんふらっと」等も設置され、ベビーカーなどでも歩きやすい歩行環境が整備されている。</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通学の高校生や大学生の主要な通学ルートには自転車の走行環境が整備されるとともに、学生の運転マナーの意識が高まり、自転車の事故が減少している。</li> <li>小学生や中学生向けの自転車安全教室が開催され、自転車に乗り始めた子供の自転車マナーやルールを守る意識が高まっている。</li> <li>自転車ヘルメットを着用する意識が子供や親にも浸透し自転車事故による重大事故が軽減している。</li> </ul>		