

## 会 議 録

会 議 名	第2回 (仮称) 八王子市交通マスタープラン検討委員会	
日 時	平成 26 年 1 月 28 日 (火) 10:00~12:00	
場 所	八王子市保健所別館 1階会議室	
出席者氏名	委員	鹿島茂委員長、駒沢広行委員長代理、中島静雄、長谷川久、鈴木律子、宮瀬睦夫、田村央、渡邊治平、大山光春、古屋幸一(本間美紀夫)、西山徹(西村真弓)、肥塚知成(永山健一)、高山恒明(本庄祐)、寺尾一彦(山内洋平)、立石努(佐多謙一)、三木健明(鈴木信行)、内田瞭、木内基容子、伊藤達夫、志村勝、西山忠 ※( )は代理出席者
	説明者	大木 昇主査
	事務局	坂倉 進次長兼交通企画課長、島田 涼子主任
欠席者氏名	なし	
議 題	(1)八王子市における交通特性について (2)本市のこれまでの取組みと交通の変化について (3)その他	
公開・非公開・別	公開	
非公開理由	—	
傍聴人の数	なし	
配布資料名	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の次第</li> <li>・ 委員名簿</li> <li>・ 第1回検討委員会会議録</li> <li>・ 八王子市における交通特性 (PT 調査追加調査) について・・・資料 1</li> <li>・ 本市のこれまでの取組みと交通の変化について・・・資料 2</li> <li>・ 八王子市都市計画マスタープラン検討委員会 平成 24 年度中間とりまとめ ・・・参考資料</li> </ul>	

会議の内容	<p>1. 委員長挨拶</p> <p>2. 議事</p> <p>(1)資料説明について</p> <p>【事務局】資料1～2について説明した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子市における交通特性（PT 調査追加調査）について（資料1）</li> <li>・本市のこれまでの取組みと交通の変化について（資料2）</li> </ul> <p>【委員長】人口は緩やかに増加傾向で、特に鉄道沿線の居住が増加し都心方面への移動が多く、市外移動は大きな変化はない。発生集中量の中で、通勤・通学の占める割合は多くなく、私事目的で増加が目立っているが、市内か市外か分かっていない。また、駅を中心とするアクセスは、路線バスや自転車が増加傾向である事が分かった。</p> <p>【事務局】ある程度、動きの姿は見えてきた。市はベットタウンとしての機能を有しており、郊外部の団地から駅周辺のマンションに移住が進み、これまで駅までキス&amp;ライドでアクセスしていたものが、駅周辺に居住するようになったのではないかと。</p> <p>【委員長】交通機能は2面性がある。人は何かをするために移動するが、交通が不便だから改善するケースと、戦略的に交通の移動パターンを変えていくケースがある。</p> <p>【委員】南大沢では自転車走行空間の社会実験をしているが、規制区間を拡大しようとした場合、舗装の変更などは市ですぐに対応できるのか。</p> <p>【委員】南大沢駅周辺の道路は、幅員が広いので、社会実験を行っている。しかし、違法駐車が多く、アンケートの結果10%しか自転車道を利用しておらず、分かり難いとの結果だった。南大沢警察署とも調整中で、違法駐車を規制しないと、自転車道の整備だけでは市民が認識し、どこまで実効性が保てるかどうか難しい。</p> <p>【委員長】現状としてはそういう状況である。色の問題は他の国も色々な色を使ったりしているが、是非ご議論して決めていただければと思う。ガイドラインはあるのか。</p> <p>【委員】警視庁の方ではナビマークなど付けている。</p> <p>【委員長】調整の上だと思うが、自転車の課題だけでなく、方向性も含めて如何か。</p> <p>【委員】今の問題は非常に重要な問題だと思う。交通機関を自転車にシフトするという考えが、この委員会で提案ができるようであれば、具体的に予算付けし、自転車の走行空間を確保する必要があると思う。例えば、観光分野の方でも自転車をもっと有効に使うという議論が進んでいる。自転車を使うのは良いが、出来るだけ予算付けして、自転車を走行する道路を確保しない限り、車にとっても、自転車にとっても両方不幸な走り方だと思う。これから八王子の街を自転車で有効に使っていくという方針を立てるのであれば、道の確保を大優先する必要があると思う。是非自転車の問題はこのマスタープランの中に取り入れて欲しいと思う。</p> <p>【委員長】他にいかがでしょうか。</p> <p>【委員】自転車については、現在も通勤、通学等で利用されているが、信号を無視する自転車が多い。消費税が上がると、ますます自転車利用の増加が懸念される。交通マナーを守ってもらうことも検討して頂きたい。今までタクシーの場合、朝の新聞配達のパイクに気を付けるように指導していたが、最近は自転車の信号無視も気を付けるように指導しているため、交通マナーについても検討をお願いしたい。</p>
-------	---

【委員長】自転車は車両か歩行者かの区分があるが、警察官を増員して規制するという方法は品がない都市になってしまう。アイデアを出して工夫して頂きたいと思う。

【委員】八王子警察署での自転車の取締りは、去年赤切符を37件で、非常に少ない状況である。信号無視の自転車に対して、取締りはできるが限界がある。

このため、取締りは、傘差し運転で信号無視をすとか、あるいは二人乗りをして警告を出しても無視するなど悪質なものに切符を切っている。行く先々で声かけて「やめてください」、「信号守ってください」と警告しないといけないため、自転車利用者のマナーが欠けていると思っている。

【委員長】基本的に交通は生活に根ざしているものだが、一方でどこでも走行できる利便性もある。法律上は取り締まる必要があるが、余り過剰にすると、受け入れられないことが起こってくる。日本は戦後色々な制度を導入したため、必ずしも街の中に定着できていないものもある。その典型が自転車で、非常に交通事故が増えた時に、本当は車両なのに歩道に上げてしまった。最近、自転車が増え、また車道に下ろそうしたが、高齢者や子供は走っていいなど非常に分かりにくい面もある。主旨はよく分かるため、今後考えて頂きたい。他に公共交通や自動車に関してご意見、ご質問如何でしょうか。

【委員】都市計画マスタープランの課題として「交通結節点としての機能を高める交通体系の充実」とあるが、交通結節点をアピールする交通の特徴というのは出せないものか。八王子市に居住し感心したのは路線バスで、バスをメインに街を移動するというのは特徴だと思う。都内でもそのような施策を明確に取り組んでいる自治体は少ないため、都市計画と密接に結び付け、八王子市はこのような街であるというビジョンを作ることが必要だと思う。相模原市にはリニア新幹線が整備されるが、八王子市としてはバスをリニアに向かうような流れにするという考え方もあると思う。

また、路線バスは長くなる程、利用者が減るという説明があったが、バス会社でそのようなデータがあるのではないか。そのような点を出発点にしたら良いと思う。

【委員長】一点目はご提言で、2点目は具体的なお質問です。もしバス事業者から補足説明を頂けたら有り難い。

【事務局】「交通結節点の機能を高める交通体系の充実」については、八王子市は中央自動車道や圏央道が交わり、非常に広域道路網の要衝のため、広域的な結節点としての機能を高め、新たな企業誘致に結び付ける、またはリニア新幹線・橋本駅と連携し集客することが都市計画マスタープランで書かれている。この計画については、その機能をどのように実現していくのか議論して頂きたいと思う。

【委員長】そのような視点を踏まえた上で、交通結節点の中で八王子市をアピールすることが必要でとご提案頂いたということで、受け止めてもらいたい。バス路線が長くなると、需要は減るのではないかということについては、バス会社の方にお伺いしたいと思うが、いかがか。

【委員】バス路線の延長が非常に長いと、ある一点で渋滞が発生した場合、ダイヤが徐々に遅れる。始点から終点まで長い程時間が掛かるため、一旦遅れると、遅れを取り戻すことが中々難しい。お客様の立場からすると、毎日定時性が確保されず、座れない等という不満が重なり、バス離れを呼び起こすことがある。

陣馬街道の西側地域を出発して、八王子駅に向かっていたバスを再編成して、より近い西八王子駅や高尾駅に変えたところ、バス離れがある程度食い止められた。

このことから、路線延長が長いバスは、長い目で見れば、バス離れの原因になると考えている。

【委員】路線延長が長いバスについては途中に、小さなバスターミナル等を整備したらどうか。

【委員長】一般的にバス利用圏は3～500mを基準にしており、鉄道は1km程度であるが、JRの駅間距離は長いと思う。もし鉄道を中心とした街づくりを目指すなら、八王子駅と西八王子駅の真ん中に駅を作るといった議論をしても面白いのかもしれない。

【委員】路線バスだが、陣馬街道から甲州街道に入るのではなく、保健センターがある北大通りを通って欲しい。保健センターには乳幼児の予防接種、検診などがあり、昔、自転車で2人の子供を背負って行かなければならなかった。最近はその先に東海大学病院もある。若い方は車で移動し、不便は感じてないのかもしれないが、全員が車を運転できる訳ではない。乳幼児の予防接種等もあるため、お考え頂きたい。

【委員長】具体的なご提案として、是非ご検討下さい。他にいかがか。

【委員】高齢化社会が進み、バスを利用できない方に対して、タクシーを乗合で病院へ行くという施策を行っている地方都市もある。この計画でも福祉政策と絡めた提言も必要ではないかと思う。

【委員長】高齢者の移動が増えていく中で、もう少し具体的に高齢者に対応した交通をどうするのか明確にして欲しいという意見だと思う。

【委員】広域交通網について、圏央道の整備が完了した後、国や東京都で考えられている要素があるか。

【委員】平成10年と20年を比べると、鉄道の利用が増え、自動車が減っているが、今後八王子市の交通マスタープランを考える際、何故鉄道を利用しているのか、駅までどのような交通手段なのか、もう少し分析が必要ではないか。

国では高尾山ICから国道20号バイパスを日野方面に向かって整備を進めており、中心部に用事がない車を迂回させ、分散するよう目指している。圏央道の整備率は全体で6割であるが、ここ数年で9割となり、今後やっと利用して頂ける状況になった。

今後はICからのアクセスや、拠点整備とあわせて利用して頂けると、新たな交通の流れができると思っている。

【委員】東京都では都市計画道路を対象に、平成27年度までの第3次事業化計画を進めている。平成28年度からは第4次事業化計画を予定しており、広域交通網として効果の高い区間について、八王子市とも相談しながら検討していきたい。

交差点部の改良についても、交通の流れや安全性という観点で検討している。

【委員】確認したかったのは、これから10年か20年で道路系のネットワークが完成するが、新たな広域網を整備していくという概念や、あるいは中央自動道の6車線化などといったことを考えているかということである。

【委員長】ここで議論したからといってすぐ決まるわけではないが、1つの意思決定のあり方だと思う。今や国の借金は1,200兆円に達し、これからも道路を整備していくということにはならない。これまでの様に国や東京都の意向を、市が受けるという

姿勢では多分物事は動かないと思う。市としてその必要があるならば、その論理を考え、社会に訴えないと動かない。韓国のソウルの例では、首都の高架道路は街として品がないということで廃止し、急速に地下鉄に移行し、バスを階層的に運行している。バスは全てソウル市がコントロールを行っており、これも意思決定の問題である。

今後は国が一律に整備するというにはならない時代である。八王子市でまちづくりの7つの課題に対して交通面で必要ならば、しっかりとした根拠付けが必要である。これまでは、国などに手を挙げて、順番待ちしていることが大切であったが、今はアイデアを出したり、理論武装していくことが必要だと思う。

【委員】中央自動車道については、昨年12月に渋滞対策検討ワーキングを立ち上げ、渋滞の発生箇所やその原因を分析しており、必要な対策を講じたいと考えている。一方で、財政状況も非常に厳しく、人口もこれから減少する中で、新たなネットワーク整備は難しいため、既存の中央自動車道の機能強化など、引き続き対策を検討していきたいと考えている。

【委員】商工会議所では鉄道について、幾つかの提案をしており、中央線の連続立体化と八高線のシームレス化については、この検討会でも是非取り上げて欲しいと思う。それと、歩けるまちづくりについては、八王子市は多くの駅があるため賛成だが、どのように整備するかが気になる。駅周辺に人口を張り付かせていくということだが、本当に出来るかどうか疑問である。先程、西八王子周辺に2,000人の団地が立地したということだが、どこか。

【事務局】細かい数字は出ていないが、西八王子から八王子の間と認識している。

【委員】八王子の場合、現実的に駅周辺に住み着いているという発想は余りないと思う。八王子駅周辺は確かにマンションが建ち始め増えているが、西八王子駅は増えている形跡がない。駅周辺に住宅地が張り付くのが望ましいが、例えばめじろ台では人口が減少して、空き家が増え、管理できていない。これは地区計画の欠点で、土地の分割ができないため、面積が広すぎて不動産を転売できない状況が起きている。

駅周辺を歩ける街にするためには、例えば、市が郊外部に住んでいる家を買って、それを元手に駅周辺に住んで頂くということではできると思うが、予算がない。そうすると、駅周辺に住ませる事が可能なかどうか。確かに歩ける街づくりは望ましいが、議論の入口論で詰まってしまう。バスで色々な所へ行くにも、運賃が高く、乗換える場合も運賃を支払う必要がある。バス運賃はやむを得ないが、高いと思う。

歩けるまちづくりは、非常に難しい問題で、この検討会でも交通網や交通対策からどのしたらいいのか、検討して頂きたいと思う。

【委員代理】先程、バスの乗り継ぎが上手くいかなく、値段も高いという課題があったが、悩ましい課題だと認識している。一日に何回も利用する方には一日乗車券を発売している。また、バスで最寄駅まで行き、また別の駅からバスを利用する方には、金額式のIC定期券を発行している。これまでの定期券は場所を明記していたが、現在は170円区間であれば、どこからでも乗れるという定期券を発売している。

【委員長】バス運賃については、日本は独立採算制度をいまだ守っているため、難しい面もある。ソウル市の例では、鉄道もバスも市が関与しているから、1回の料金で移動可能である。仮に市内のどこかに事業者がコントローラーを設置し、オペレーショ

ンすれば可能であるが、何かを選択するという意思決定が必要である。仙台市の例では、市営バスと民間バスである宮城交通、さらに地下鉄が協働で割引しており、地下鉄の車内では宮城交通のコマーシャルや乗継情報も提供している。浜松市でも、遠州鉄道でデパートの買物客に帰りの切符を配布するなど、色々と工夫している。

このマスタープランの計画期間の20年後は大きく変わる可能性もあるため、今から準備をしておくことは大切で、様々なアイデアを出して頂きたいと思う。

【委員】基本的にこのマスタープランは市に住まいの方、通勤などが主な対象だと思うが、リニア新幹線・橋本駅と世界遺産である富士山の近接地に位置する八王子市（高尾山等）について、JRとしても観光のアピールができると思う。地域の交通にプラスして、国内や海外からの来訪者も増やすという視点も必要だと思う。

【委員長】重要なご指摘ですね。

【委員】資料の中で平成10年から20年にかけて交通が変化しているという話であったが、現在は平成26年で5年も経過している。5年間にどのような変化があったのかを踏まえ、事業者として何か出来るかを引き続き考えていきたい。

【委員長】現状データだけでなく、感じている感覚についてもご意見を頂ければと思う。

【委員】高尾山へ来た方は市内の観光巡りをするにも動きが取れない。高尾山は京王高尾山口駅が一番近いが、市内には八王子城址や滝山城址等があるため、観光地を巡るプランや、マイクロバスの運行などもあるのではないかと。交通手段がないと、駅を降りて高尾山へ行ってしまい、八王子市内は豊かにならないと思う。

【委員長】重要なご指摘だと思う。八王子市内を巡る観光スポットは何箇所か選定されているのか、あるいは百景のように多くあるのか。50とか100とか一日で廻れない場合、今は色々な媒体で情報を得られるため、情報が無いのと余り変わらない状況だと思う。交通だけではカバーできないため、今後整理して頂きたいと思う。

【委員】市では高尾山に来られたお客を何とか市内へ入って頂くように、イベントを開催したり、交通網をつくるなどの検討を行っている。

【委員】高尾山に来たお客様を八王子の中心市街地に持ってくるものの他、それ以外の様々な魅力を活かし、どのようにしてお客様を引き込むか、どのようなおもてなしができるのかを考えている。地域としてのスポットや、行事などをしっかりと体系化し、もう少し発信力も含め、整備していこうという段階である。

【委員長】自動車、公共交通、自転車での課題やご提言で他に如何でしょうか。

【委員】自転車が aumentando なのは事実で、ニュースでも自転車事故が取り上げられている。自転車が車道を走るにしても、自転車が上手ではない人が車道を走ると、車の運転者も大変だ。このため車道の線引きなど自転車道を早急に始めて頂きたい。

【委員長】この問題は先程から指摘されているため、検討課題に入れたいと思う。それでは、これで第2回の検討会の議論を終了させて頂く。

(2)その他

【事務局】第3回の委員会は3月26日午後2時から、保健所別館1回会議室で調整させて頂きたい。日時等は後日事務局より開催通知を送付する。

3. 閉会