

(仮称)八王子市交通マスタープランの構成について第2章～第3章

第2章 本市における交通課題の整理

(1) 現況と課題

<p>本市の 目指す姿</p>	<p>○八王子市の総合計画「八王子ビジョン2022」では、「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」を基本理念とし、市民等との協働により自然あふれる快適なまちづくりを進めることを目指している。</p> <p>○「第2次都市計画マスタープラン」では、総合計画の理念を受け「八王子らしい魅力豊かな地域資源」を活かし、人々を惹きつける民・産・学・公 協創の都市づくりを基本理念に据え、「攻め」「潤い」「安全・安心」「協創」の4つの目標を掲げ、「拠点・沿道ネットワーク型都市構造」の構築を将来都市構造としている。</p> <p>○交通マスタープランは、これらの計画の下位計画にあたるため、上位計画で示された方向性を、交通分野から支えていく必要がある。</p>	<p>交通特性</p>	<p>○圏央道が整備され、近接市にリニア中央新幹線駅が設置されるなど、広域ネットワーク網が強化されている。</p> <p>○移動量は増加傾向、特に市内外の鉄道移動が増加している。</p> <p>○中心市街地への移動が減少傾向にあり、市内の移動は分散傾向にある。</p> <p>○高い自動車依存度。しかし近年は鉄道利用が増加している。</p> <p>○若者の移動回数が減少し、高齢者の外出率と移動回数が増加している。また、若者の自動車離れが顕著である一方で高齢者の自動車利用者が増加している。</p> <p>○都市計画道路は着実に整備されるも、環状道路や地区間道路に未整備区間が残り、局所的な渋滞も散見される。</p> <p>○鉄道駅から離れた地域や鉄道間に、交通空白地域が点在している。</p> <p>○鉄道利用の増加を受け、鉄道端末交通量が顕著に増加している。</p> <p>○通勤や私事目的の自転車利用が増加、隣接市間移動にも利用されている。</p> <p>○自転車事故件数は減少傾向にあるものの、自転車過失の事故比率は増加傾向にあり、自転車の安全対策が求められる。</p> <p>○市の支出に占める都市計画費等(都市計画道路等の整備)が減少する中で、道路や橋梁の修繕、架替えが必要となっており、効率的な維持管理が求められる。</p>
<p>社会情勢</p>	<p>○人口は約58万人。全国に比べると、人口減少が緩やかではあるが、一貫して、年少人口及び生産年齢人口は減少し、高齢者の増加が見込まれている。世代別には、団塊の世代に加え、ニュータウン等への移住者層(30代)、学生層(20代)が多いのが特徴的。</p> <p>○八王子駅から西八王子駅周辺を中心部に多くの人口が居住。また、京王線・横浜線沿いにも人口密集地が広がっている。それらの地域において、人口増加が見られる。</p> <p>○市内各所でショッピングセンター造成などの大規模開発が予定されている。また、災害時拠点病院が所在し、ハイパーレスキューが新設されるなど、災害時における拠点機能が高まっている。</p>	<p>市民からの 要請</p>	<p>○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</p> <p>○幅員が狭い道路や行き止まり道路等の改善(身近な生活道路の整備)</p> <p>○歩道の設置や段差の解消など、安全に通行できる道路空間の整備</p> <p>○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</p> <p>○バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保</p>

(2) 解決の方向性

<p>(1) 広域交通の強化による活力の向上</p> <p>・本市は、東京都西部における交通の要衝地であり、圏央道が整備されたことやリニア新幹線駅に近接していること、比較的地震等に強い地盤を有し、災害時の救援活動に資する機能が充実していることから、都市圏レベルにおいて、広域的な移動の軸になる高いポテンシャルを持っている。</p> <p>・鉄道による市内外の移動が増加しており、市外から本市への移動量も増加傾向にある。このような地域特性を最大限に活用し、地域の活力を高める広域交通の形成が求められている。</p>	<p>(2) 市内の地域間の移動性強化と拠点・生活圏の形成</p> <p>・本市における移動の半数は市内での移動であり、移動先は市の中心部に向かう移動に加え、八王子みなみの駅周辺や京王相模原線沿線を起点とした移動も増えていること、市内各地に新たな開発整備が予定されていることから、市内における多様な移動需要に応えることが必要である。</p> <p>・はちバス等の運行により減少しているものの、依然として交通空白地域が散在することや、移動手段を持たない高齢者にとってバスが重要な移動手段になることから、誰もが便利に使える公共交通網の整備が求められる。</p> <p>・本市の都市計画道路は着実に整備が進んでいるが、局所的な渋滞箇所が存在していることや、自転車走行環境を望むニーズがあること、自転車に起因する事故の発生などの問題が生じている。</p>
<p>広域交通の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●防災、物流、医療ネットワークに資する広域道路網の充実 ●使いやすい鉄道軌道系交通網を目指した、鉄道利便性の向上 ●リニア中央新幹線・圏央道の整備効果を活かす取組みの強化 	<p>地域間交通の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●地域間のアクセス性を高める地域間公共交通の強化 ●交通不便地域においても便利に移動できるバス路線網の整備 ●市内の円滑な交通流動性の確保 ●自転車ネットワークの整備
<p>(3) 中心拠点や地域拠点の魅力を高める交通機能の向上</p> <p>・上位計画において、拠点の魅力向上や歩いて暮らせる生活圏の形成などが示されている。</p> <p>・市民の移動先となる事業所や商業環境は中心拠点に集中。また、市内外の鉄道移動の増加にともない、各駅において駅端末の移動量が増加、特に徒歩での駅までの移動が増えている。</p> <p>・各拠点のにぎわいを向上する、交通結節機能や歩行環境の強化の必要性が求められている。</p>	<p>(4) 災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出</p> <p>・高齢者の移動量増加や、人や自転車が安全に通行できる道路空間を求めるニーズが高くあることから、日常的な移動空間における安全性を高める取組みが市民との協力のもと、必要になっている。</p> <p>・また、本市は地震等には比較的強い地理的特性を持っているものの、高度経済成長期や、ニュータウン整備に伴い建設された道路・橋梁が多く存在しており、適正かつ効率的な維持・更新が必要になっている。</p>
<p>都市中心拠点・地域拠点の交通の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●集まりやすく魅力的な中心市街地を創造する歩行環境の創出 ●拠点のターミナル機能の充実 	<p>安心・安全な交通を実現するための課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ●生活道路の安全性・利便性の向上 ●交通バリアフリー、ユニバーサルデザインの充実 ●更新時期を迎える道路・橋梁等の効率的な維持管理 ●交通安全対策の推進

第3章 1. 交通マスタープランの基本的な考え方

交通マスタープランの基本的な考え方をまとめます。

本市の目指す姿

八王子ビジョン2022

基本理念：「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」

八王子市都市計画マスタープラン

基本理念：「八王子らしい魅力豊かな地域資源」を活かし、人々を惹きつける民・産・学・公 協創の都市づくり

目標：「攻め」「潤い」「安全・安心」「協創」

将来都市構造：「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造

本市の交通課題

広域交通の強化による活力の向上

市内の地域間の移動性強化と拠点・生活圏の形成

中心拠点や地域拠点の魅力をもつ交通機能の向上

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

-都市交通の将来像-

広域的な交通要衝地の利便性を活かし、地域の活力と魅力を育む交通体系の実現

道路交通

公共交通

自転車交通

都市交通の将来像を具体化するために、交通分野ごとの目指すべき姿を明示。その上で、交通分野や実施主体を超えた連携によって都市交通の将来像を実現するために、4つの基本目標を設定し、基本目標ごとに施策展開を行います。

基本目標

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

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

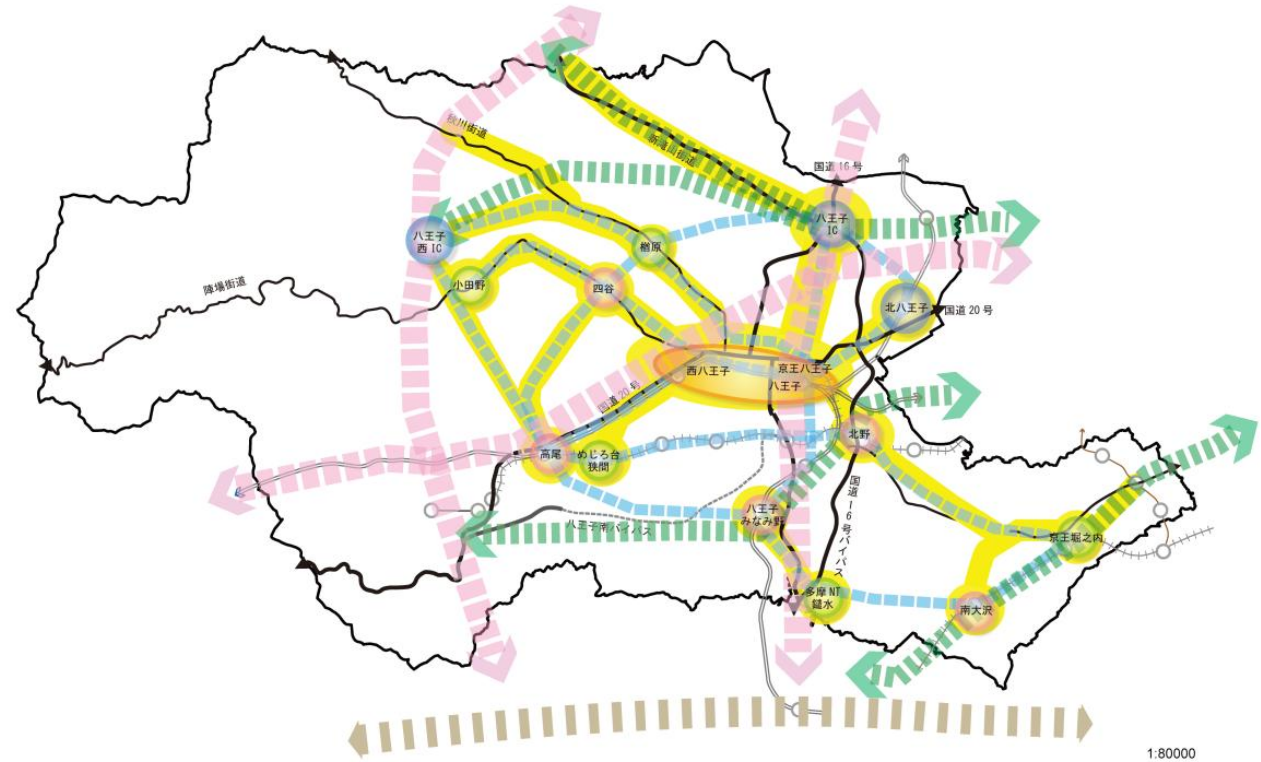
基本目標3

拠点の活力と魅力をもつ交通機能の向上、快適で利便性の高い交通結節点の充実

基本目標4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

■ 将来交通ネットワーク



【凡例】

【拠点】

- 中心拠点
- 地域拠点
- 生活拠点
- 産業拠点

【都市軸】

- ⇄ 広域機能連携軸
- ⇄ 都市間機能連携軸
- ⇄ 都市内機能連携軸
- バス等により構築する主な拠点・沿道ネットワーク

【都市交通】

- 主要な幹線道路
- 鉄道 (JR)
- 鉄道 (私鉄)
- モノレール
- リニア中央新幹線

2. 交通分野別の目指すべき姿

(1) 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た。
- 高度経済成長期には中央道が、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形成され、首都圏各都市へのアクセス性がさらに向上することから、広域交通の要衝地としての重要度はますます高まっている。
- 今後は、国道16号バイパス無料化、国道20号八王子南バイパス及び日野バイパス延伸の整備などにより、都市間を結ぶ幹線道路機能も強化され、都市間連携の充実が期待されている。

これまでの取り組みと課題

- これまで、交通需要の増加に対応し、郊外部を中心に都市計画道路などの整備や、交差点の改良、バスペイの設置、バス路線の再編成に取り組み、交通渋滞が減少しているものの、朝の通勤時間帯において、甲州街道などで依然として渋滞が発生している個所もあり、路線バスの定時性、速達性が低下している状況もみられ、これらの解消が課題となっている。
- 身近な生活道路については建築基準法の「みなし道路」(2項道路)の整備などにより、生活環境の改善をすすめているが、本市には約5,800の市道があり、未だに狭あい道路も多く存在するため、拡幅整備等をすすめ安全性を確保することが課題である。

目指す姿

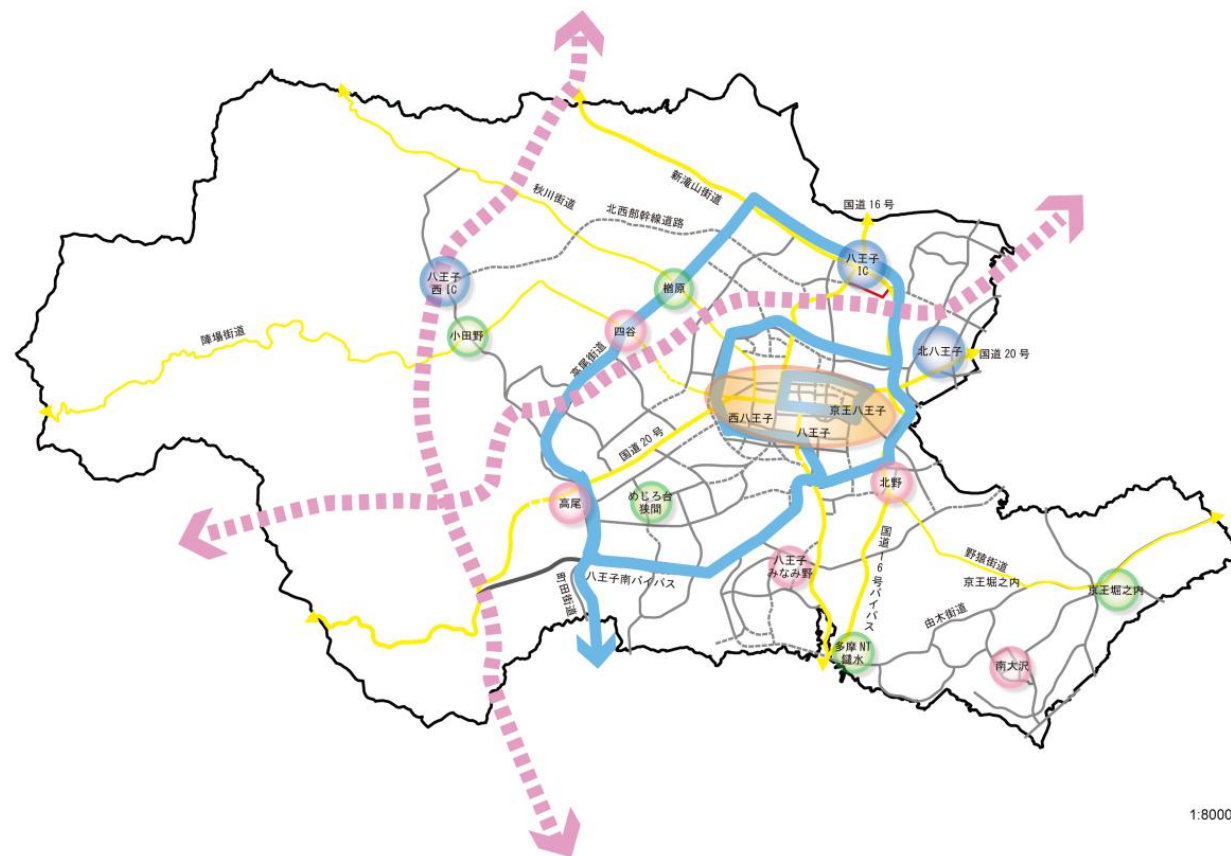
都市間を結ぶ広域交通網が整い、災害に強い道路ネットワークが形成され、周辺各都市との連絡が強化されるとともに、産業活動を支援される道路網の構築を目指します。

放射環状道路やミッシングリング道路が整備されるとともに、局所的に様々な渋滞対策事業などもすすめられ、円滑な道路交通の確保を目指します。

沿道の環境に配慮しながら生活道路がすすめられるとともに、自転車や歩行者が移動しやすい空間が確保され、安全で快適な居住環境の形成を目指します。

超高齢社会を見据えた地域公共交通が円滑に運行できる道路ネットワークが形成され、誰もが移動しやすい交通環境の創出を目指します。

■ 今後の道路政策の展開イメージ



【凡例】

- | | |
|--------|-----------------|
| 【拠点】 | 【都市軸】 |
| ● 中心拠点 | ■ 広域幹線道路 (高速道路) |
| ● 地域拠点 | ■ 環状道路 |
| ● 生産拠点 | ■ 放射状道路 |
| ● 産業拠点 | |
| | 【都市計画道路】 |
| | — 整備済み |
| | ----- 未整備または整備中 |

1:80000

2. 交通分野別の目指すべき姿

(2) 公共交通の目指すべき姿

概況

- 本市には鉄道が7路線・21駅存在し、路線バスは市内全域に張り巡らされている。
- 一方で、道路幅員や傾斜地等の制約などからバス事業者では運行できない公共交通空白地域が点在している。
- 交通手段分担率では、鉄道利用率が低い（都42%、本市19%）反面、自動車利用が高く（都14%、本市は32%）、自動車依存度が高い
- 路線バス利用者は全体の比率では少ないながらも、一定数おり（都3%、本市4.5%以上）、高齢者や、鉄道が発達していない地域の足として機能している。

これまでの取り組みと課題

- 交通需要の増加に対応するため、鉄道や路線バスにおいて、路線の新設や運行本数の増便等の対応を行ってきたが、渋滞等によりバスの定時性が確保できないなどの問題を引き起こしている。
- そのため、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、バスペイの設置などを実施し、JR・京王八王子駅を起点としていた多くのバス路線を、西八王子駅や高尾駅への路線に分散させ、路線を再編成することで、効率的な運行を確保してきた。
- 今後、急速な人口減少・少子高齢化を迎え、路線バスや鉄道利用者の減少が予想されていることから、**今後は公共交通の利用者を増やし、市民の足となっている路線を健全に維持していくことが課題となっている。**
- 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公共交通空白地域が存在しており、高齢者、障害者等の外出支援を図るため、「はちバス」の運行や、山間地域及び交通空白地域において地域と協働で公共交通空白地域交通事業を行ってきたが、**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を検討する必要がある。**

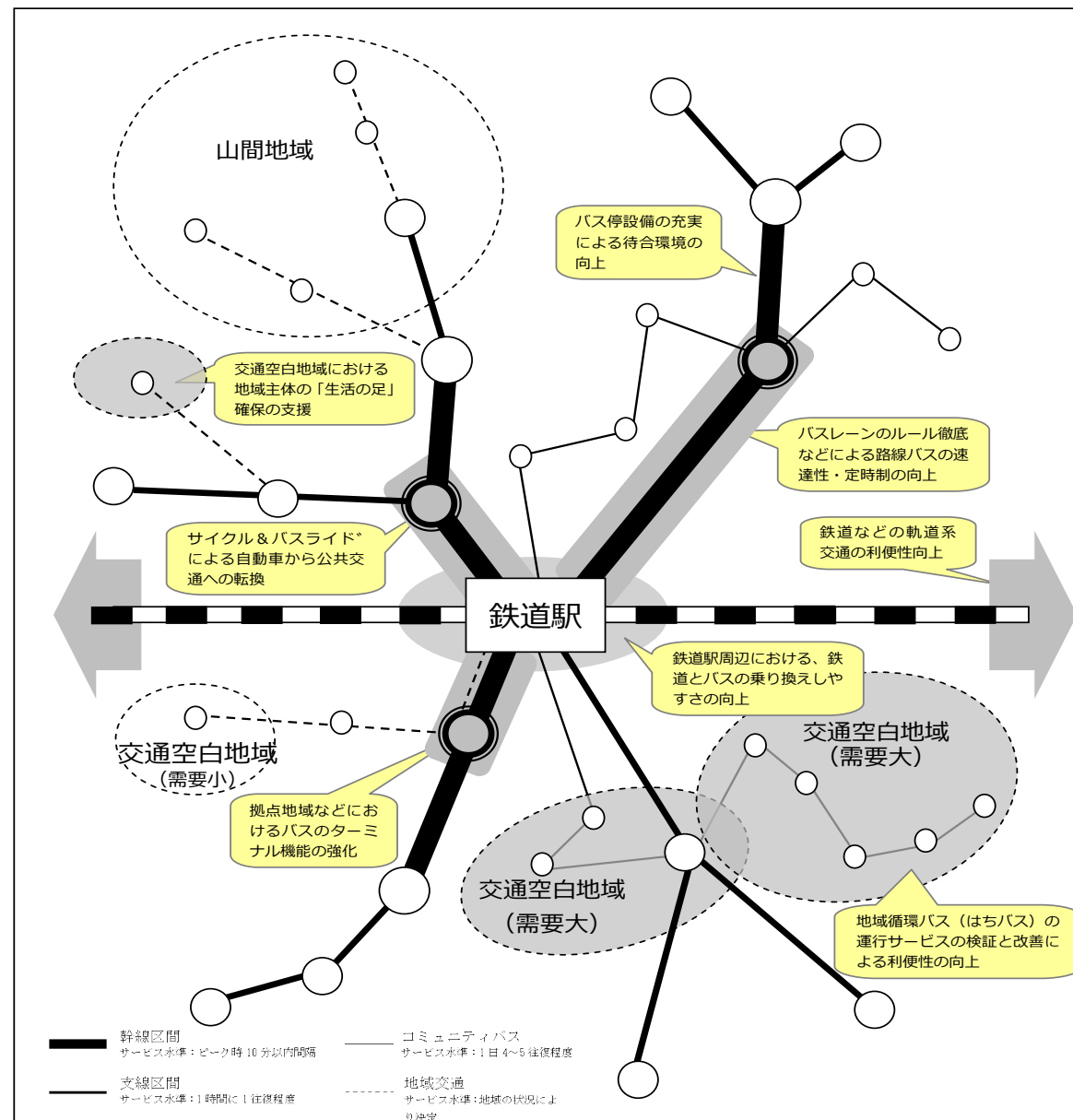
目指す姿

鉄道輸送力の増強が図られるとともに、多摩都市モルール等の整備路線が具現化され、中心市街地への集客力が高まるとともに、地域住民の利便性の向上を目指します。

誰もが使いやすい公共交通サービス網が整備され、交通空白地域が解消されることで、生活の利便性の向上を目指します。

地域の実情に即した適正な交通を手当てする仕組みづくりがすすめられるとともに、主要な結節部において乗換のシームレス化が図れた公共交通システムの構築を目指します。

■ 今後の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	・民間バス路線のうち、鉄道駅や拠点を連絡するなど市内バスネットワークの骨格を形成する路線。
			・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。
支線区間	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	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

3. 基本施策の展開

交通マスタープランの基本施策の展開を示します。

都市交通
の将来像

広域的な交通要衝地の
利便性を活かし、
地域の活力と魅力を
育む交通体系の
実現



4. 基本目標

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

<施策展開の考え方>

- 広域的な交通利便性を活かし、地域経済の活性化や拠点のにぎわいに資する交通体系を目指します。
- 圏央道を有し、リニア中央新幹線新駅に近接している本市の立地を活かし、防災、物流、医療をつなぐ交通ネットワークの形成を進めます。
- 使いやすい鉄道軌道系交通網を目指し、鉄道利便性の向上を図ります。

■広域交通の交通ネットワークイメージ図



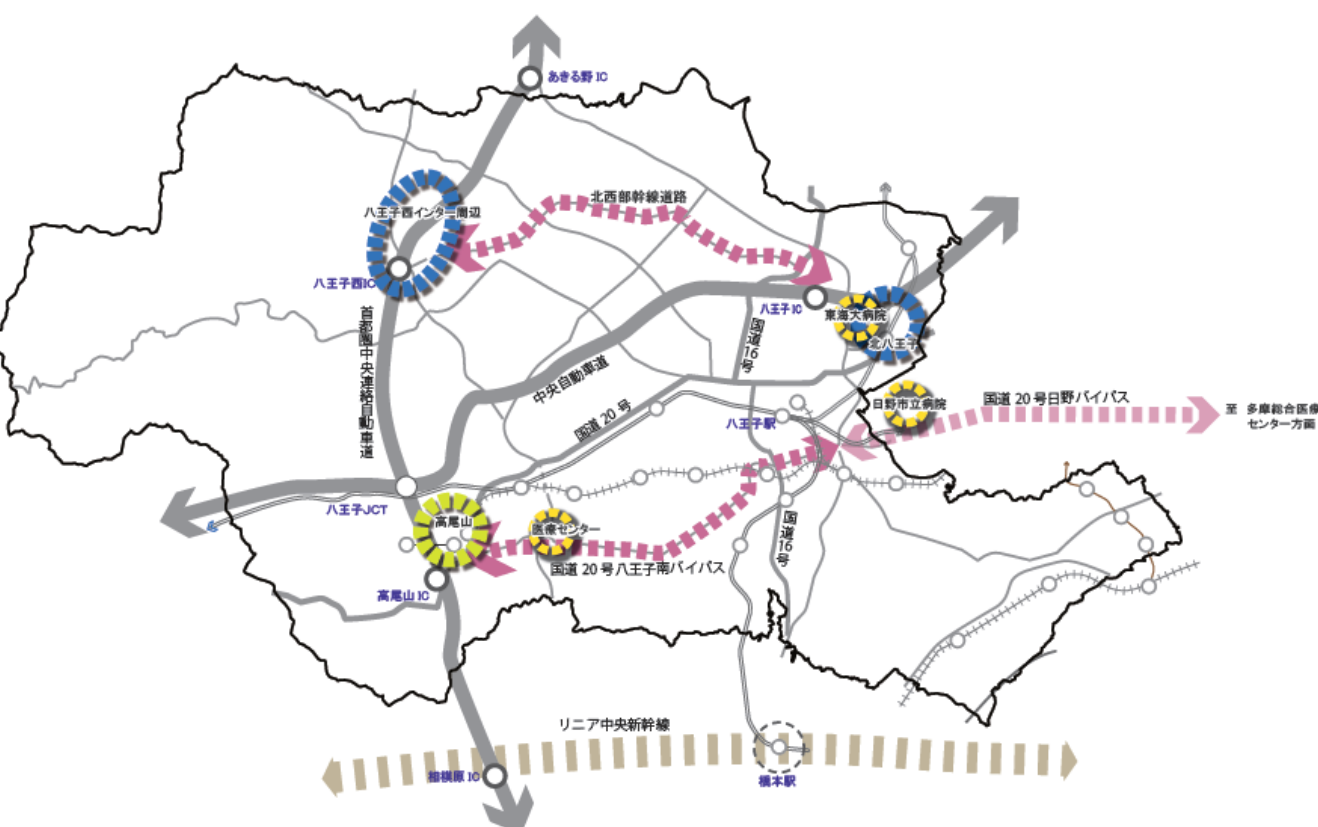
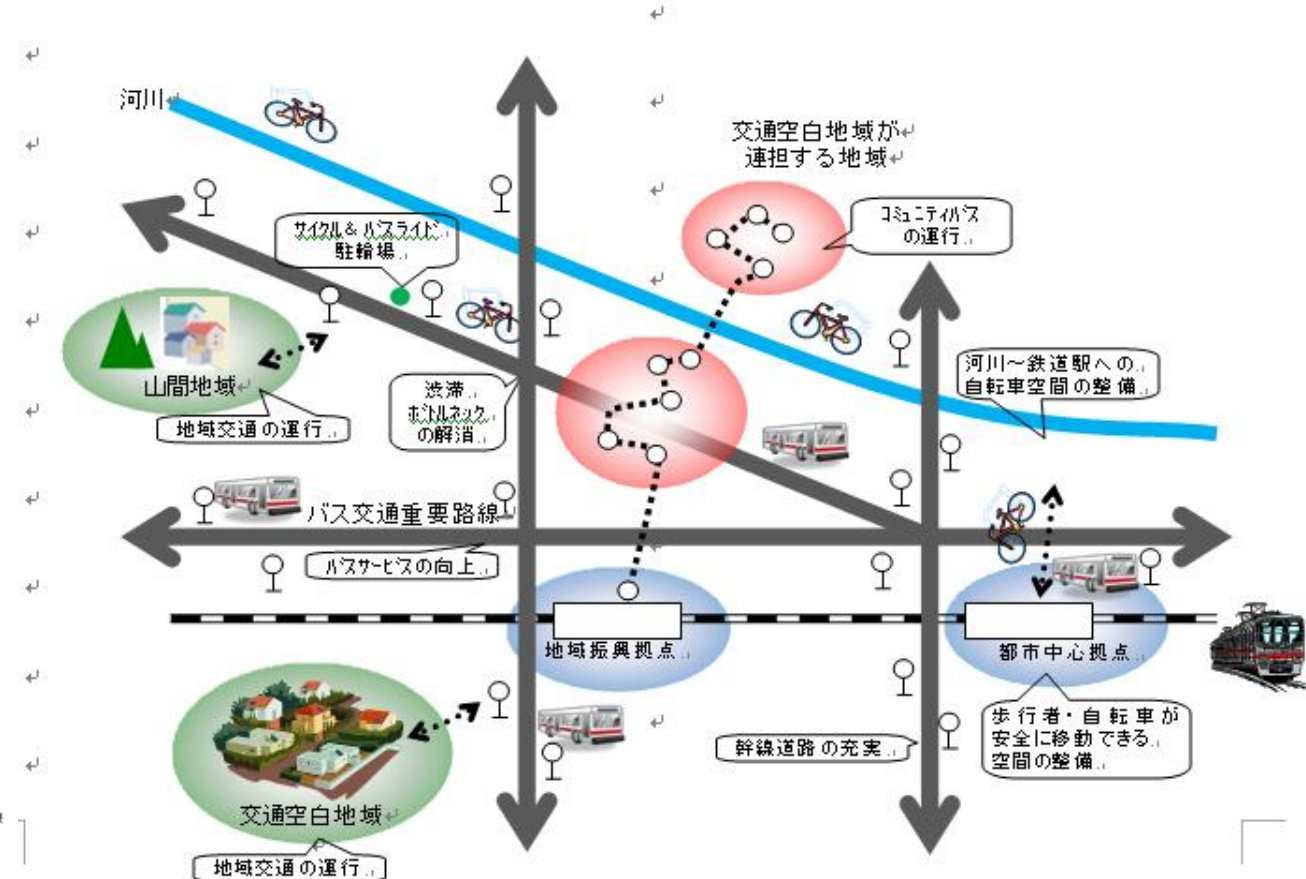
基本目標2

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>

- 拠点間の回遊性を促すため、公共交通や、道路ネットワークの充実を図ります。
- 拠点と身近な生活圏及び、交通空白地域等の移動しやすさを支える交通サービスを整備します。
- 安全で快適な自転車利用に資する総合的な自転車施策を推進します。
- 拠点間を連絡する新たな交通システム等を検討します。

■地域間交通の交通ネットワークイメージ図



5. 基本目標

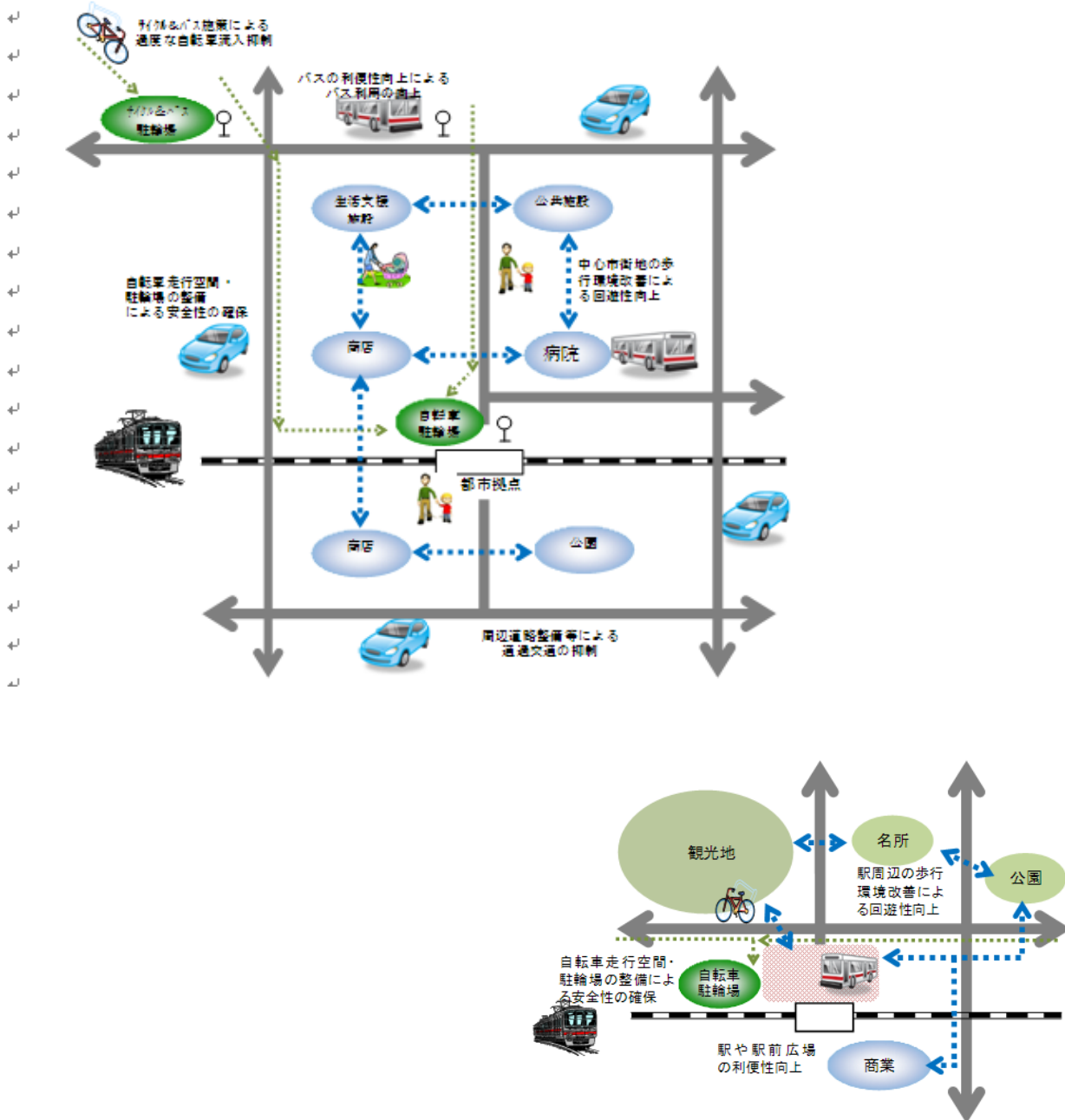
基本目標3

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

<施策展開の考え方>

- 都市中心拠点のにぎわいと活性化に資するよう歩行環境を改善します。
- 鉄道沿線の増加傾向にある人口を支える、駅周辺の機能と、駅周辺の歩行回遊性の向上を図ります。
- 新たな開発整備に伴う交通需要へ対応します。

■都市中心拠点での交通施策イメージ図



基本目標4

災害に強く、安全に暮らせる交通環境の創出

<施策展開の考え方>

- 各拠点や、身近な生活圏において、安全で安心して暮らせる生活道路の整備や、安全対策を推進します。
- 誰もが移動しやすい交通環境を創出するため、ユニバーサルデザインに配慮した歩道改善を推進します。
- 老朽化した道路や橋梁の適正かつ効率的な維持・更新を図ります。
- 多様な主体の参画による、交通安全対策を推進します。
- 効率的な社会インフラの維持・更新を図る計画を検討します。

