

本市のこれまでの取り組みと交通の変化(交通結節点、生活道路、バリアフリー)

1 交通結節点の整備

(1) 平成 17 年度計画の考え方

① 施策の方向性

- 八王子駅・西八王子駅周辺(都市中心拠点)と高尾駅(地域振興拠点)の整備
  - ・歩行者や自転車、バス、自動車と鉄道間の円滑な交通連携の支援
  - ・魅力的な交通結節点の機能強化

② 施策方針

施策方針	事業
八王子駅南北と一体となった中心市街地の形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全・快適な歩行空間の形成及び自転車利用環境の整備</li> <li>・歩行者・自転車ネットワークの整備</li> <li>・サイン表示の整備</li> <li>・交差点の再整備</li> <li>・電線類の地中化</li> <li>・放置自転車対策の推進</li> <li>・自転車駐車場や道路区域内駐輪帯の整備</li> <li>・レンタサイクルシステムの導入</li> </ul>
駅南北の回遊性強化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・陸橋の架け替え整備</li> <li>・八王子駅南口駅前広場の再整備</li> <li>・マルベリーブリッジの拡充</li> </ul>
適切な自動車の誘導	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車利用の自粛PR</li> <li>・既存道路などを活用したスクールバス及び観光バスなど送迎バスの停車スペースの導入</li> <li>・買物金額に応じた駐車料金の割引制度の導入</li> <li>・カーシェアリングの導入</li> </ul>
公共交通の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停周辺の待合空間の整備</li> </ul>
高尾駅及び西八王子駅の交通結節点の整備	高尾駅周辺地区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路の整備</li> <li>・歴史・文化を活かした散策路の整備</li> <li>・北口駅前広場の整備</li> <li>・市道浅川 83 号線の整備</li> </ul>
	西八王子駅周辺地区 <ul style="list-style-type: none"> <li>・北口駅前広場の整備</li> <li>・駅周辺の安心歩行道路の整備</li> </ul>

■高尾駅周辺の交通施策図



■西八王子駅周辺の交通施策図



(2) 主な成果と取り組み状況

●八王子駅周辺

- ・中央線陸橋の開通
- ・八王子駅南口駅前広場の整備(南北自由通路の延伸整備、ベデストリアンデッキ整備、市道八王子 74 号線の拡幅、市道八王子 1393 号線の整備)
- ・マルベリーブリッジの延伸



●高尾駅周辺

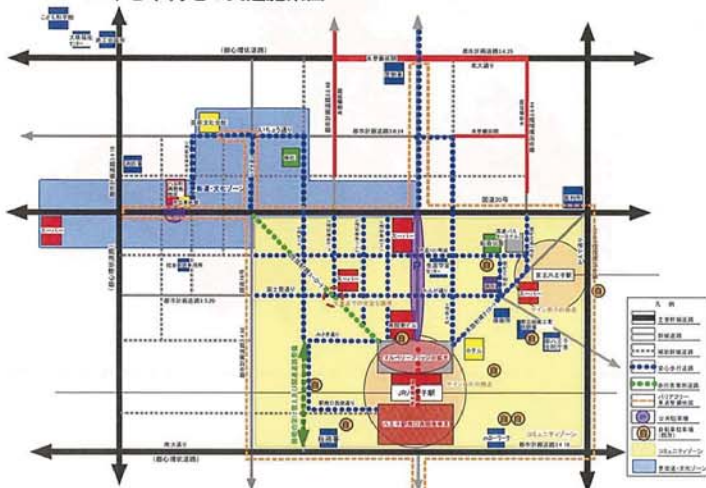
- ・駅橋上化と合わせた南北自由通路や駅前広場の整備
- ・市道浅川 83 号線の整備
- ・歴史と文化を活かした散策路の整備

●西八王子駅周辺

- ・歩道のバリアフリー化等の整備



■中心市街地の交通施策図



### (3) 交通結節点に係る分析

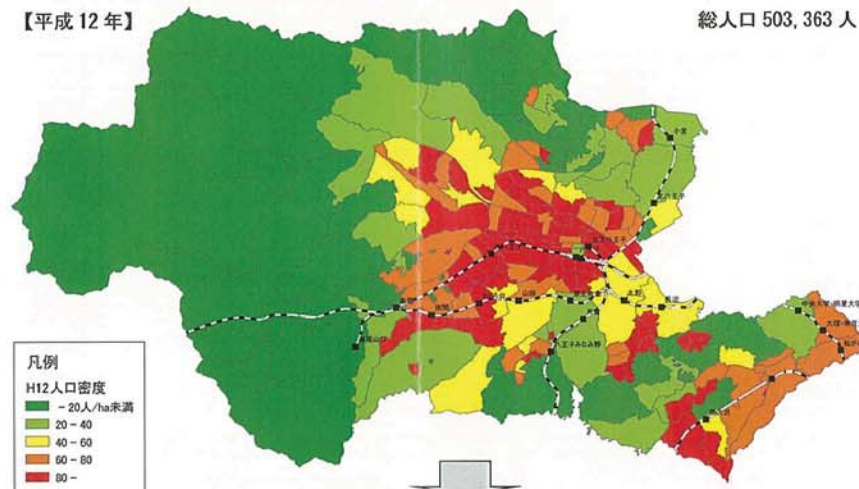
- 鉄道駅周辺への人口や交通の移動量（発生集中量）の集中が見受けられ、鉄道駅を中心とした都市構造の集約化が進んでいる。
- 日平均駅乗降客数は JR・京王八王子駅、西八王子駅、南大沢駅及び高尾駅で5万人を超え、路線バスの集約・分散化や、拠点でのプロジェクト整備、高尾山の振興等により拠点性が高まっている。
- JR 八王子駅は多数の鉄道が乗入れ、相互の乗換え利用者が多く、市の中心ターミナルとして乗継のシームレス化や京王八王子駅との接続強化が求められている。

#### ①人口動向の変化

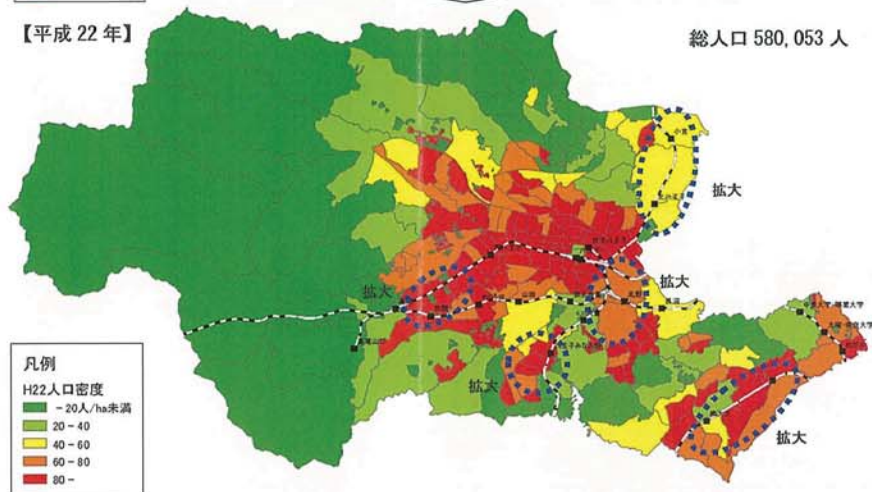
平成 12 年の人口密度は JR 中央線沿線とその周辺で高かったが、平成 22 年には八王子みなみ野駅、北野駅、南大沢駅、小宮駅及び北八王子駅の周辺で人口密度が増加しており、鉄道沿線で人口が集積し、駅周辺での拠点機能の充実を図っていくことが求められる。

#### ■人口密度の変化

【平成 12 年】



【平成 22 年】

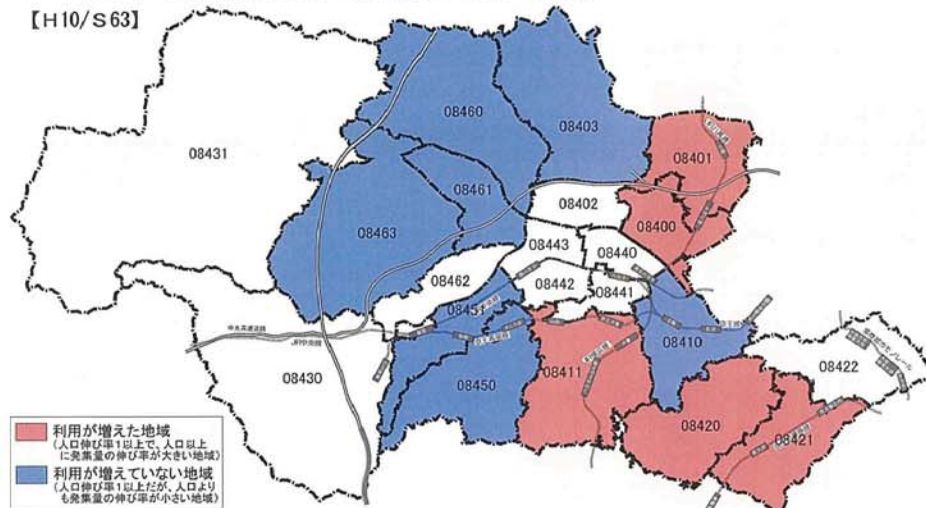


#### ②代表交通手段・発生集中量（鉄道）の変化

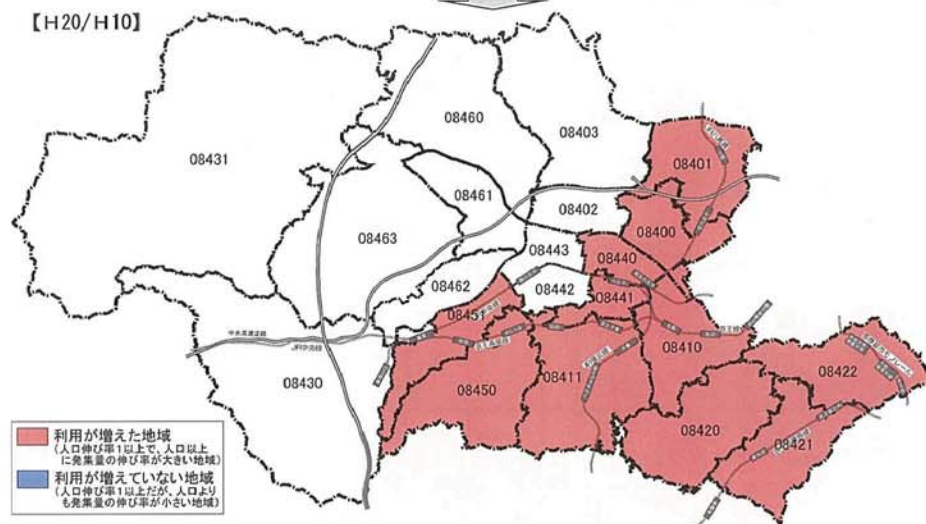
鉄道の発生集中量は、平成 10 年から平成 20 年にかけて鉄道沿線で人口の伸び以上に増加し、鉄道駅の拠点性が高まっている。

#### ■小ゾーン別代表交通手段・発生集中量（鉄道）の変化

【H10/S63】



【H20/H10】

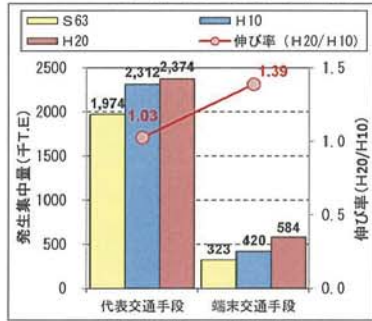


### ③ 端末交通手段・発生集中量の変化

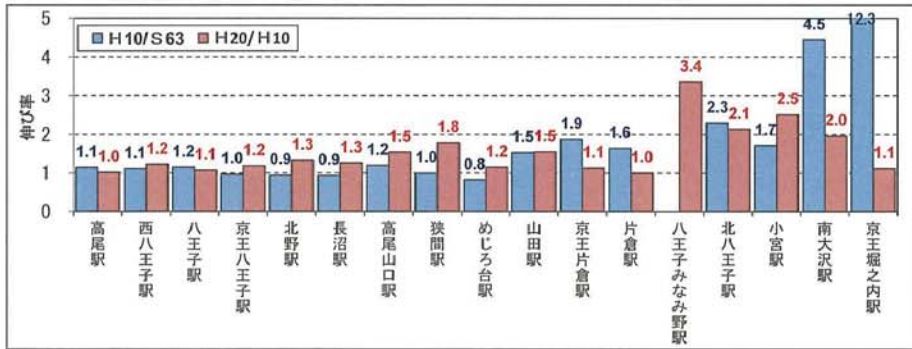
市全体・全手段の発生集中量は、鉄道の市内外発生集中量の増加や多摩都市モノレールの開業（H12）により、端末交通手段の伸び率（H20/H10）が1.39倍に増加し、増加する交通を支える交通結節点の機能強化や駅へのアクセス性の向上が求められる。

駅別では、平成10年から平成20年にかけて全ての駅で1倍以上の伸びているものの、過去5年間の駅乗降客数では八王子みなみ野駅、長沼駅等で減少し、駅により求心力の低下が懸念される。

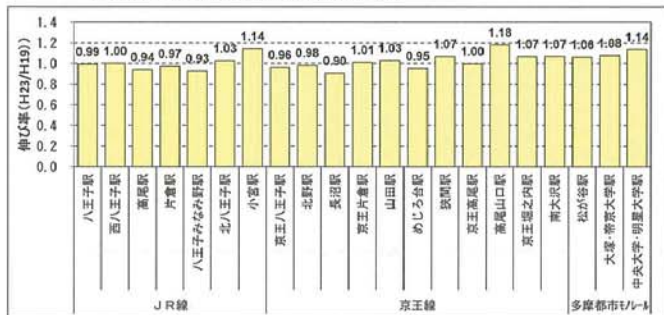
#### ■ 全手段・発生集中量（代表・端末）の変化



#### ■ 駅別端末交通手段の伸び率

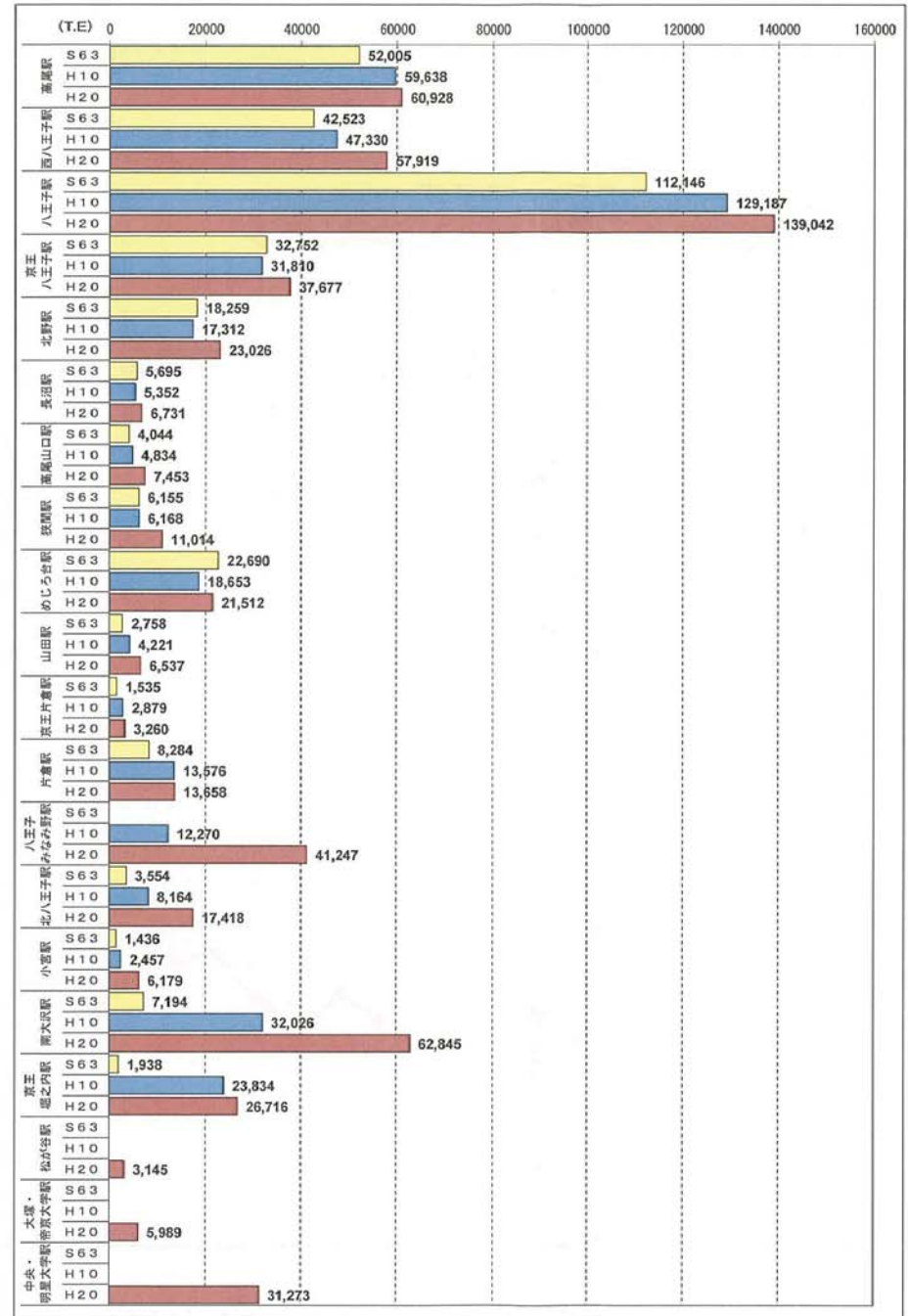


#### ■ 過去5年間の駅乗降客数の伸び率



出典：八王子市統計書

#### ■ 駅別端末交通手段の発生集中量



#### ④ 駅乗降客数

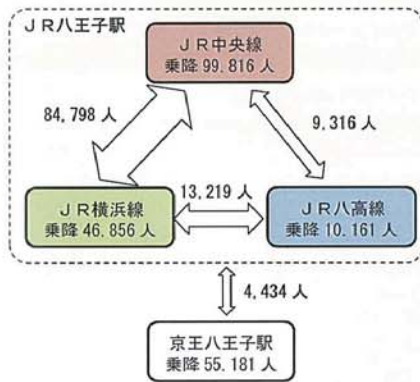
日平均駅乗降客数は JR・京王八王子駅、西八王子駅、南大沢駅及び高尾駅で5万人を超えており、八王子駅の JR 同士の乗換え客数は約 107,000 人/日で、特に JR 中央線と JR 横浜線との乗換えが約 8 割と多いため、両路線間をスムーズに移動できる環境が必要である。

■ 日平均乗降客数（平成 23 年度）



出典：八王子市統計書

■ JR・京王八王子駅の日平均乗降・乗換客数



資料：平成 23 年版都市交通年報

#### ⑤ 観光客数の推移

地域振興拠点の1つである高尾駅周辺には、観光客が年間 300 万人を超える高尾山があり、中心市街地等へ多くの人が訪れやすい交通環境を整える必要がある。

■ 市内観光地への観光客数



出典：八王子ビジョン 2022

## 2 生活道路の整備

### (1) 平成 17 年度計画の考え方

#### ① 施策の方向性

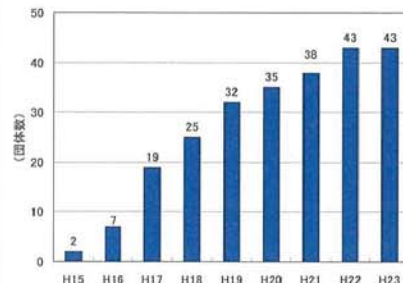
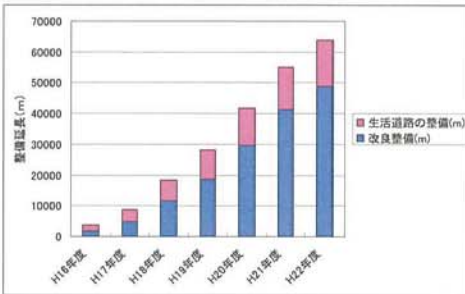
- 狭隘道路や通学路など生活道路の整備による安全性向上
- 誰もが安全・安心に移動できるような歩行環境の確保

#### ② 施策方針

施策方針	事業
生活道路の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 通学路など主要な生活道路の整備</li> <li>・ 地域住民・企業との協働による生活道路の維持補修制度の確立</li> <li>・ 狭隘道路のセットバック部分引き取りの積極的な市の体制づくり</li> </ul>
ゆとりとのおいのある道づくり (歩行空間の確保)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 安全かつ魅力的な歩行空間の整備</li> <li>・ モデル地区による先進的整備の推進</li> </ul>

### (2) 主な成果と取組み状況

- 生活道路の整備
- 道路アダプト制度の推進
- みなし道路の整備 (平成 17 年 10 月 1 日に「建築基準法のみなし道路の保全及び整備に関する条例」)
- あんしん歩行エリアの整備 (J R 八王子駅・京王八王子駅周辺地区)



▲生活道路の整備及び改良整備 (H16以降累積)

▲道路アダプト活動団体の加入状況

#### ■その他主な取組み状況

スクールゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ スクールゾーンは平成 22 年現在、八王子警察管内で 46 路線 (約 12,150m)、高尾警察管内で 34 路線 (約 6,440m) が規制路線。</li> <li>・ スクールゾーンでは、定期・不定期に学校からの要望に基づき、「通学経路安全点検」を必要に応じて行い、町会、PTA、安全教育会員等による交通安全パトロールを実施中。</li> </ul>
通学路 (通学経路) の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 学校が危険と判断した箇所についての改善要望に基づき、教育委員会が現地確認の上、道路管理者、警察署等へ信号機、横断歩道、カーブミラー、歩道、看板設置等の改善要請を実施。</li> <li>・ また、必要に応じて学校とともに安全点検を実施中。</li> </ul>

### (3) 生活道路に係る分析

- 徒歩による移動量 (発生集中量) は 5~9 歳、10~14 歳といった子どもが最も多く、伸び率では、高齢になる程、増加している。
- 特に人口が増加し、商業施設や公共施設等が多数集積する J R 中央線沿線や八王子みなみ野駅、北野駅周辺で徒歩による移動が増加している。
- 市民からは身近な生活道路の整備に対するニーズが顕著に高くなっており、今後とも安全な道路環境の確保や歩行者の安全性向上が求められている。

#### ① 交通特性の変化

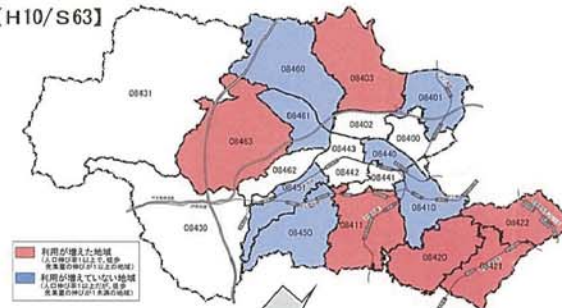
- 徒歩・代表交通手段の推移は、高齢になる程、増加。
- 特に八王子みなみ野駅、北野駅、J R 中央線沿線等鉄道駅周辺で、徒歩による移動が増加。

#### ■徒歩・代表交通手段の年齢別発生集中量



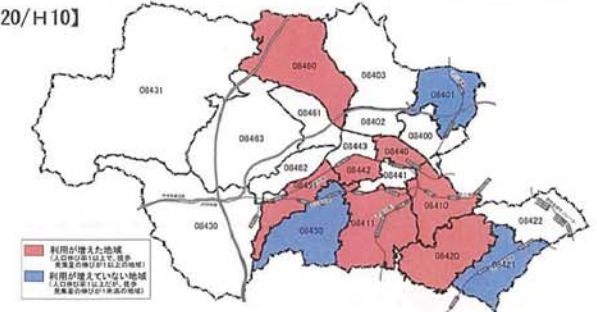
#### ■小ゾーン別徒歩・発生集中量 (代表交通手段) の変化

##### 【H10/S63】



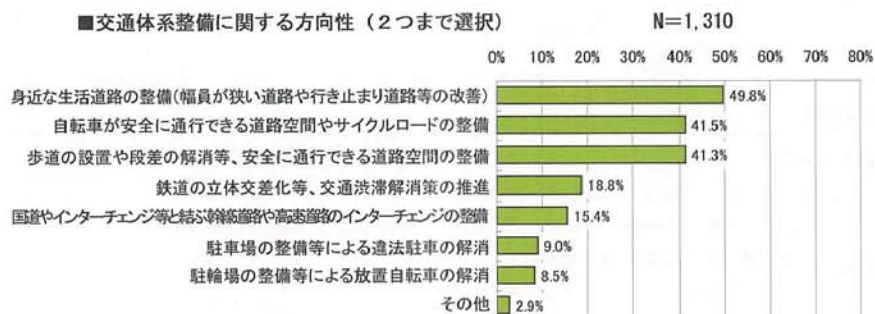
・特に八王子みなみ野駅、北野駅、J R 中央線沿線等鉄道駅周辺で、徒歩による移動が増加

##### 【H20/H10】



## ②生活道路に関わる市民ニーズ

交通体系整備に関する方向性として、「身近な生活道路の整備」は約5割と最も多い。



出典：八王子市都市計画マスタープランの改定に向けたまちづくりアンケート調査（平成24年9月）

### 3 バリアフリーの推進

#### (1) 平成 17 年度計画の考え方

##### ① 施策の方向性

○ユニバーサル・バリアフリーに配慮した整備の推進

##### ② 施策方針

施策方針	事業
公共交通のバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅舎におけるバリアフリー事業の促進</li> <li>・ 車両のバリアフリー化の促進</li> <li>・ 特定経路上のバス停の環境整備</li> </ul>
鉄道駅周辺・一般道路でのバリアフリー化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ J R 八王子駅前広場・京王八王子駅バスターミナルでのバリアフリー事業の促進</li> <li>・ 歩道などのバリアフリー事業の促進</li> <li>・ 交通規制により歩行者優先とした道路空間の確保</li> <li>・ 音響式信号機の増設・改善</li> <li>・ 沿道建築物との段差、路上駐輪、商品はみ出しなど歩行障害の改善</li> <li>・ 学校周辺における歩道の整備や危険箇所の改善</li> <li>・ スクールゾーンの拡大</li> </ul>
バリアフリーのソフト施策の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通マナーなどの安全教育の推進</li> <li>・ 心のバリアフリーの普及</li> </ul>

#### (2) 主な成果と取組み状況

##### ○公共交通のバリアフリー化

- ・ 駅及び駅周辺のバリアフリー整備（高尾駅を除く全ての駅でバリアフリー化が完了）
- ・ 鉄道車両のバリアフリー化の促進
- ・ 特定経路上のバス停環境の整備（甲州街道沿道での上屋とベンチの整備：8 箇所）

##### ○鉄道駅周辺・一般道路でのバリアフリー化

- ・ J R 八王子駅・京王八王子駅周辺でのバリアフリー化（完了）
- ・ 西八王子駅周辺でのバリアフリー化（完了）
- ・ 八王子市捨て看板防止条例

##### ○バリアフリーのソフト施策の充実

- ・ 交通安全教育事業（幼児・小学生・高齢者・一般）
- ・ 思いやり駐車スペース（市役所や各地域事務所等市内 35 施設 51 台分（H25.3 末））

※公共施設における思いやり駐車スペース設置推進のためのガイドラインの作成



▲国道 20 号のバス停上屋相武国道事務所設置



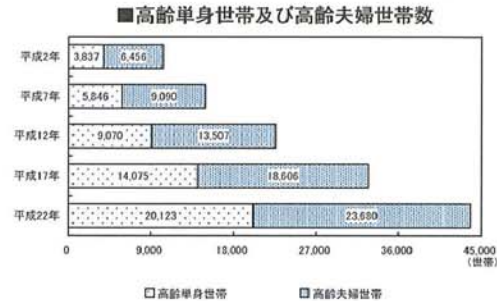
▲思いやり駐車スペース 6 台分（八王子市役所）H22 年度

#### (3) バリアフリーに係る分析

- 高齢者のみの世帯や障害者が増加し、高齢化の進展と合わせて、自動車免許を持たない高齢者の移動が益々不便になる恐れがある。
- 一方で、高齢者の外出率、移動回数がともに増加し、市内で活発に移動する高齢者が増加している。
- 市民からは駅や車両、歩道等のバリアフリー化や、高齢者や障害者等が移動できるよう公共交通の充実に対するニーズがある中で、より一層高齢者の移動に配慮したバリアフリー環境の充実を図っていくことが求められている。

##### ① 高齢者・障害者の現状

○平成 2 年から平成 22 年にかけて高齢者単身世帯は約 5.2 倍、高齢夫婦世帯は約 3.7 倍に増加。



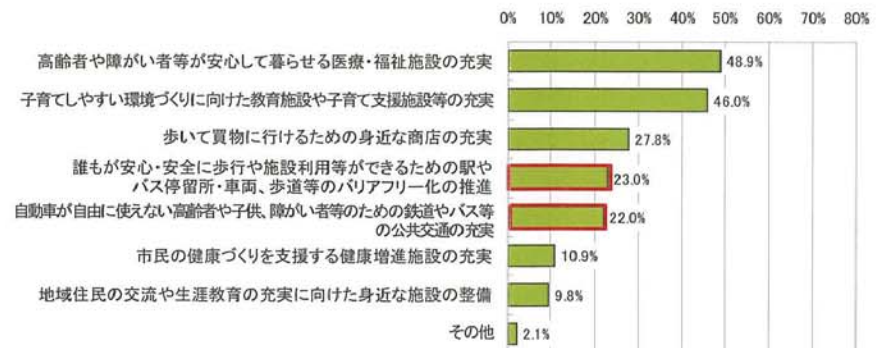
出典：第 2 期八王子市地域福祉計画（H25. 3）

##### ② バリアフリーに関わる市民ニーズ

少子・高齢社会に対応したまちづくりに向けて、「誰もが安心・安全に歩行や施設利用等ができるための駅やバス停留所・車両、歩道等のバリアフリー化の推進」と「自動車が自由に使えない高齢者や子供、障がい者等のための鉄道やバス等の公共交通の充実」がそれぞれ 2 割を占めている。

##### ■ 少子・高齢社会に対応したまちづくりに向けた方向性（2 つまで選択）

N=1,310



出典：八王子市都市計画マスタープランの改定に向けたまちづくりアンケート調査（平成 24 年 9 月）

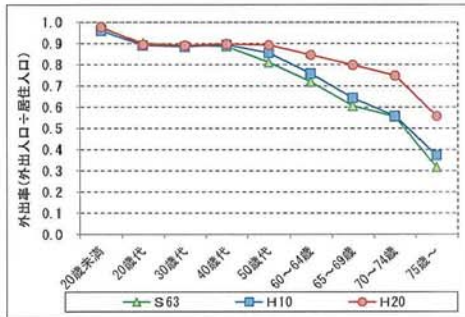
### ③交通特性の変化

高齢者の外出率、移動回数がともに増加し、市内で活発に移動する高齢者が増加。

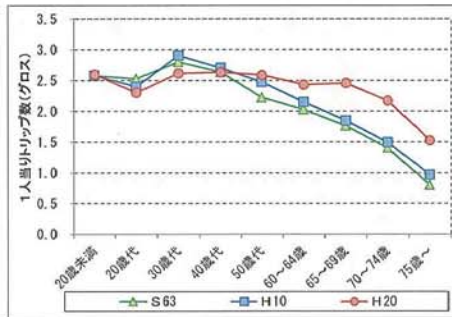
全手段・発生集中量は高齢になる程、増加傾向で、今後も高齢化の進展により、増える見通しのため、高齢者の移動に配慮したバリアフリー環境の充実を図っていく必要がある。

特に、増加傾向にある端末交通手段の中で、高齢者の徒歩による移動量、移動割合が増加しており、今後とも公共交通のバリアフリー化や駅周辺での歩道等のバリアフリー化の推進が必要である。

■年齢別外出率（再掲）



■年齢別1人当たりトリップ数（再掲）



■徒歩・端末交通手段の年齢別発生集中量



■徒歩・端末交通手段の年齢別構成比

