

## 改定の考え方

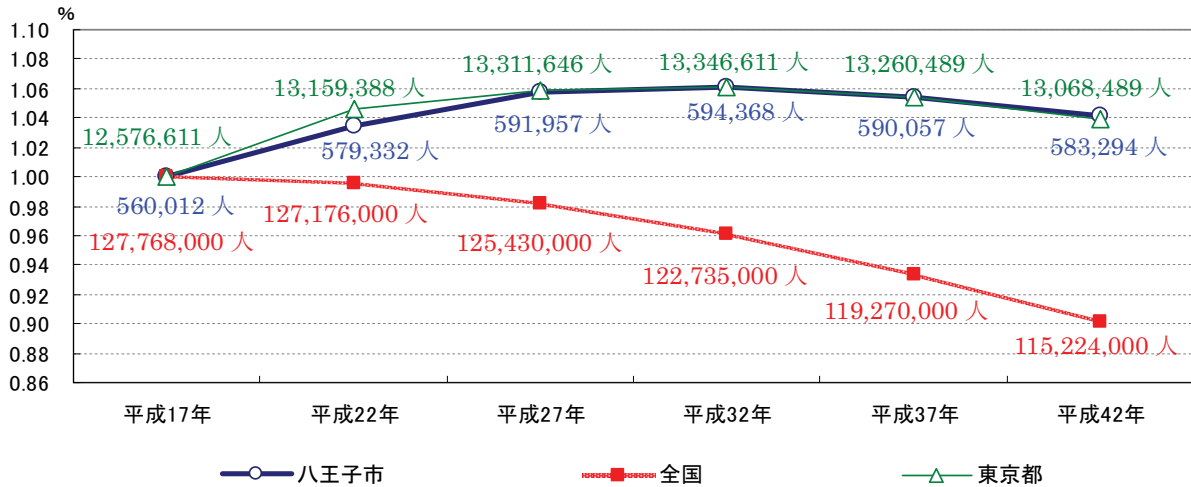
### 1 人口動態

#### ①総人口

○八王子市の総人口は平成 22 年 10 月 1 日現在、580,053 人（国勢調査）で、平成 32 年頃から人口減少が始まると予測されているが、全国平均より減少度合いが緩やかで、20 年後の平成 42 年でも約 583,000 人と現状と同程度の都市となっている。

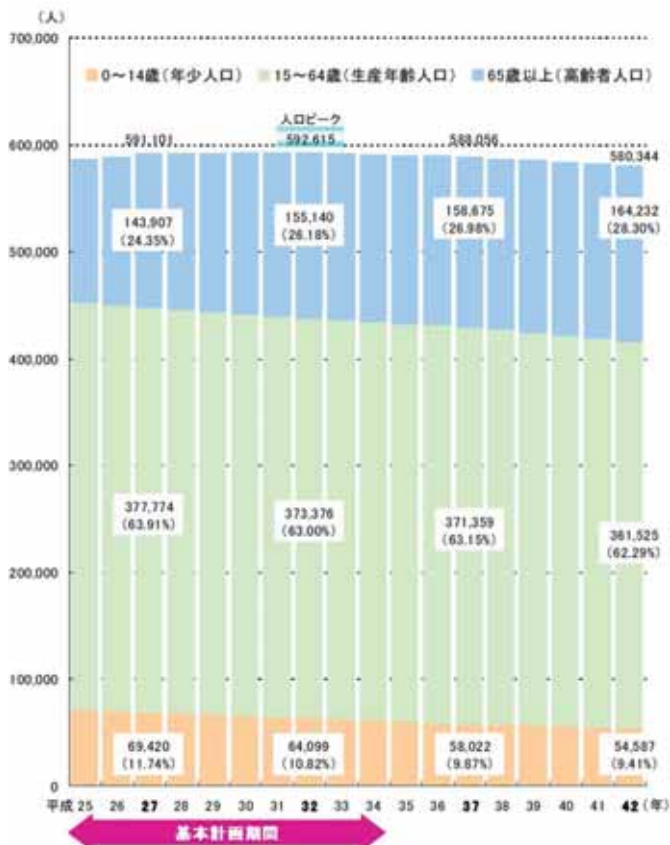
○年齢階層別では年少人口・生産年齢人口が減少し、高齢者人口が増加することが予測され、高齢化率は平成 22 年の 20.8%から平成 42 年には 28.3%に増加する。

■八王子市の将来人口と人口構成の推計



出典：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

■年齢3区分別人口推移（H22 国勢調査を基に推計）



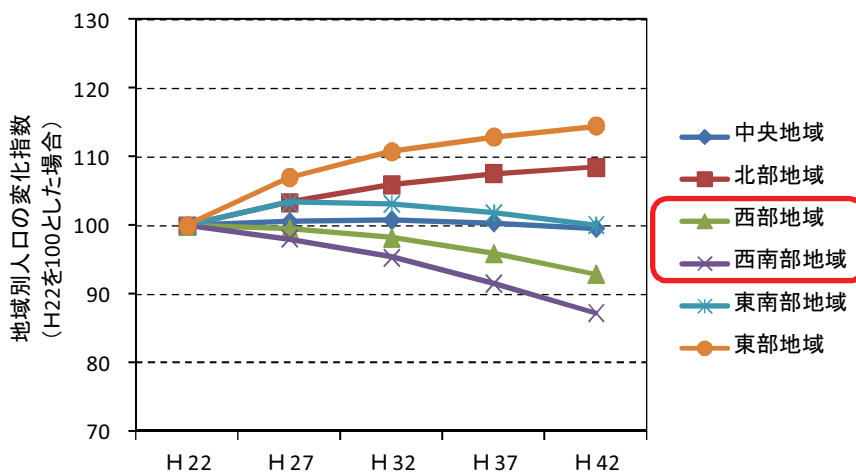
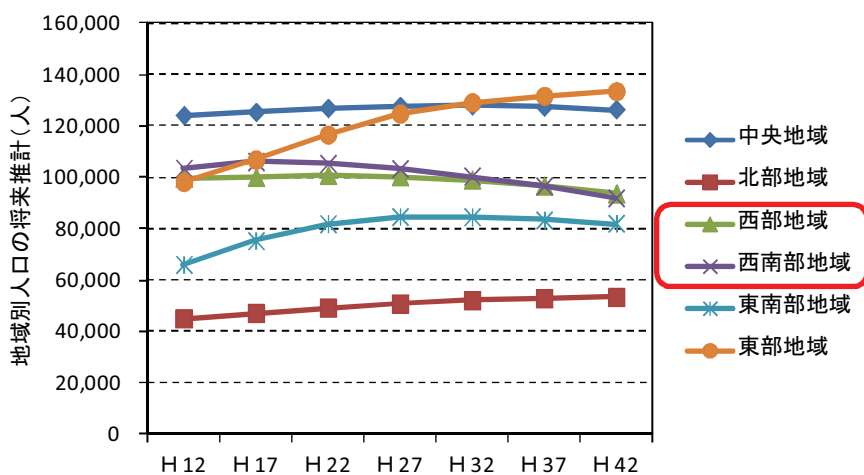
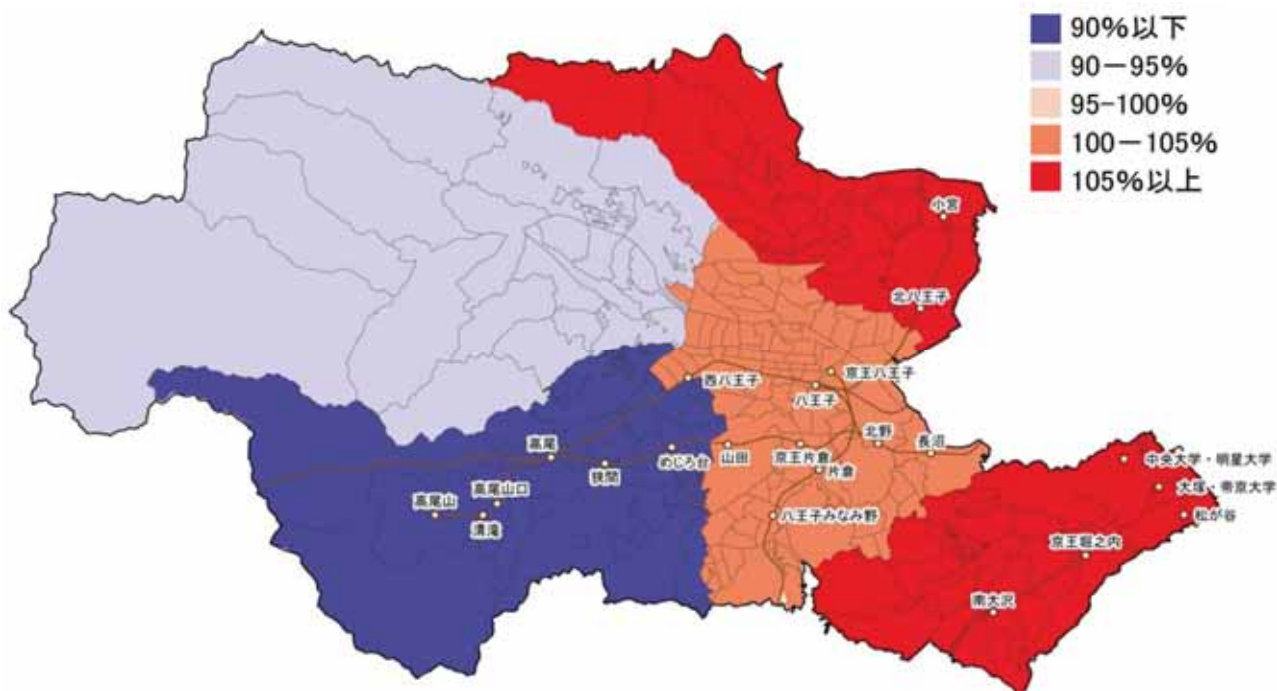
出典：八王子ビジョン 2022

## ②地域別人口

地域別人口は、西部地域と西南部地域で減少し、東部地域と北部地域で増加することが予測されている。

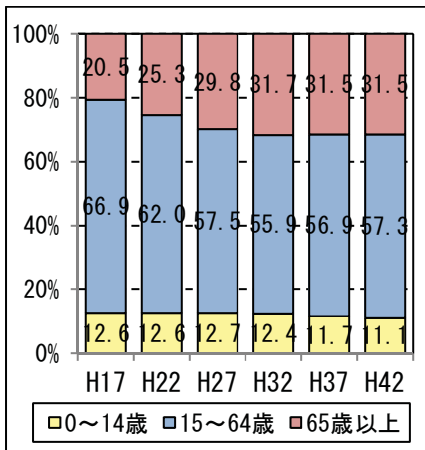
高齢化率は、西部地域と西南部地域で平成 32 年に 30%を超えることが予測されている。

■地域別人口推計（平成 22 年～42 年の人口増減）

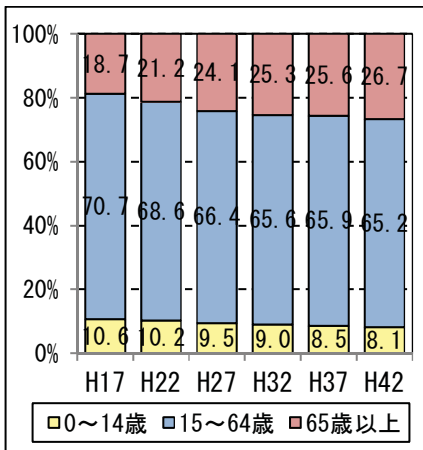


■地域別（6地域）年齢構成比の推移

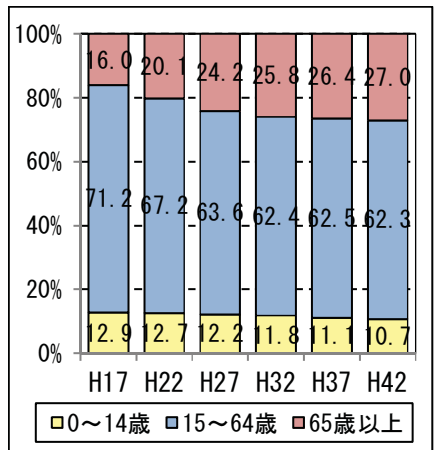
【西部地域】



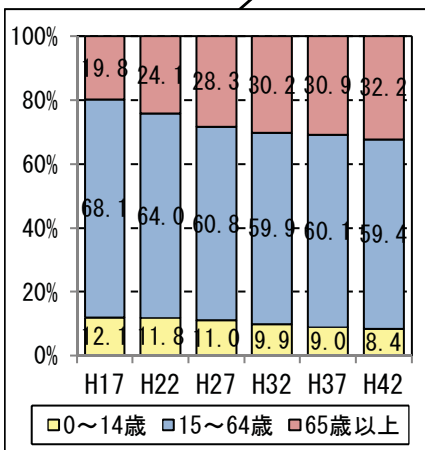
【中央地域】



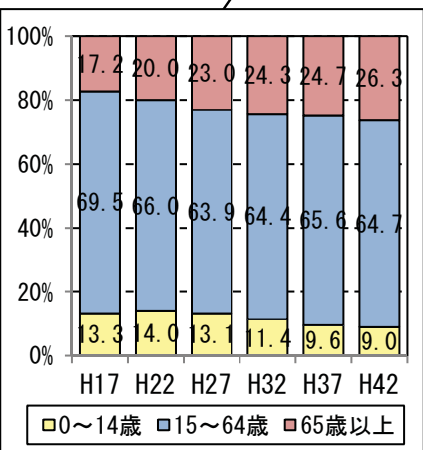
【北部地域】



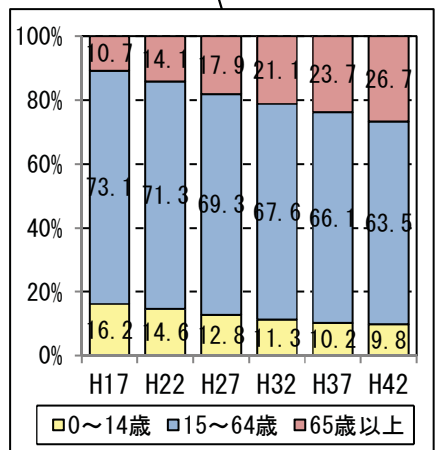
【西南部地域】



【東南部地域】



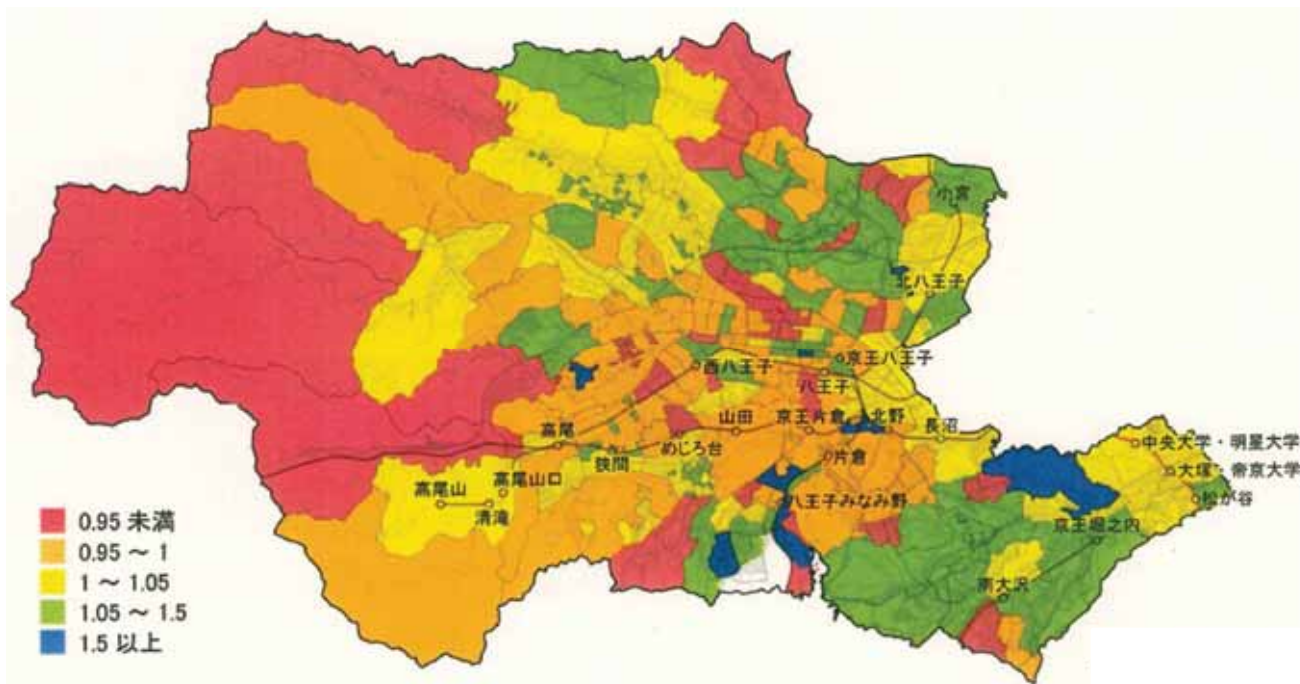
【東部地域】



(参考) 町丁目別人口データ

■町丁目別人口増減率 (H17年-H22年国勢調査)

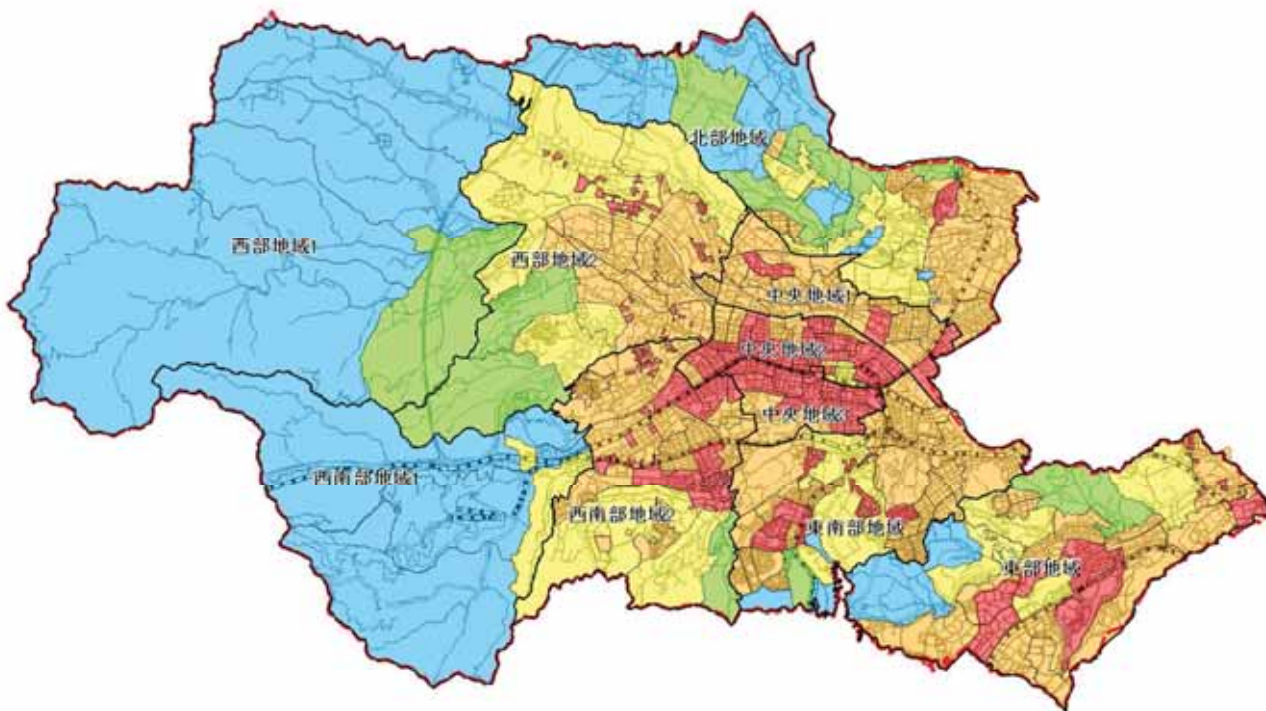
→主に北部地域と東部地域で増加し、西部地域と西南部地域で減少。



出典：第1回八王子市都市計画マスタープラン検討委員会資料

■町丁目別人口密度 (H22国勢調査)

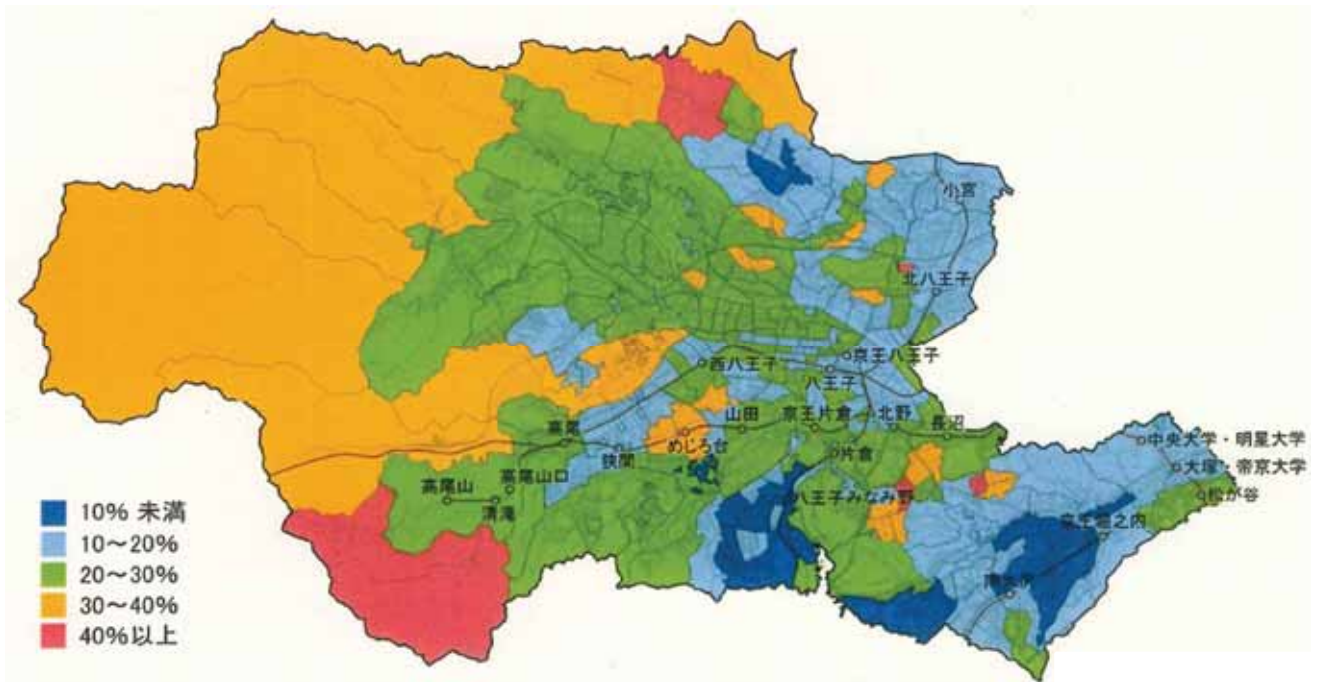
→八王子駅・西八王子駅、めじろ台駅、南大沢駅、八王子みなみ野駅の周辺に人口が集中



出典：八王子市都市計画マスタープラン検討委員会補足説明資料

## ■町丁目別高齢化率（H22 国勢調査）

→人口減少が進む西部地域、西南部地域、北部地域の一部で高齢化率が高い。めじろ台、絹ヶ丘、北野台、南陽台など大規模住宅団地でも高齢化率が高い。



出典：第1回八王子市都市計画マスタープラン検討委員会資料

**(参考) 14 地域区別高齢化率の推移**

出典：八王子市における将来の人口動態に関する調査」報告書（平成 25 年 3 月、八王子市都市政策研究所）

**【平成 22 年】**



**【平成 42 年】**



**【平成 62 年】**



## 2 本市を取り巻く社会・経済情勢

近年、八王子市の交通体系を取り巻く社会経済環境は大きく変化しており、本計画では留意すべき時代の潮流を整理する。

### ①人口減少と超高齢化社会の進展

八王子市の少子高齢化は進み、平成29年には4人に1人が高齢者となり、総人口は平成22年10月1日現在、580,053人（国勢調査）で、今後も緩やかに増加するものの、平成32年をピークに減少することが予想されている。

このような中で、総合交通体系の整備に当たっては、高齢者など誰もが安心して暮らすための移動手段の確保や、ハード・ソフト両面から移動円滑化に向けた取組み（各交通ターミナルでの段差解消、ノンステップバスの導入など）をより一層推進していくことが求められている。

### ②環境問題とエネルギーに対する意識の高まり

八王子市においてもCO<sub>2</sub>排出量が増加し、地球温暖化防止のための幅広い取組みを進め、環境負荷の少ない低炭素社会の実現を目指していくことが求められている。

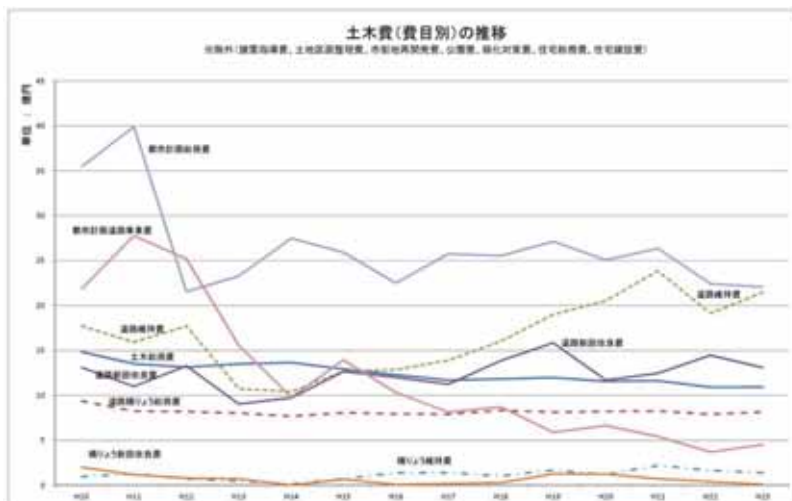
「地球温暖化対策地域推進計画（平成22年）」では、平成31年度のCO<sub>2</sub>排出量を国や東京都、八王子市による総合的な施策の推進により、平成12年度比で人口一人あたり25%削減、総排出量18%削減を目指すことが掲げられている。運輸部門における平成18年のCO<sub>2</sub>排出量は、平成2（1990）年と比べて約4%減っているものの、平成31年度までにCO<sub>2</sub>削減量（409千t-CO<sub>2</sub>）のうち、八王子市における交通分野として平成12年度比で約1割削減することが必要となっている。

#### 【位置付けられている対策】

- ・自動車利用の抑制と公共交通の利用拡大
- ・自転車利用環境の整備（自転車ネットワークの整備、駐輪場の整備等）
- ・都市計画道路等の整備による交通の流れの改善

### ③厳しい財政状況

八王子市の税収で特に都市計画道路等の整備に関する都市計画費が年々減少している中で、今後は生産年齢人口の減少、社会資本ストックの更新・維持管理費の増大、高齢化社会に伴う社会保障費の増大、低炭素社会づくりや安全・安心のまちづくりなど時代の要請や市民のニーズによる新たな行政課題への対応も求められ、限られた財源の効率的な運用や既存ストックの活用が必要である。



#### ④圏央道や中央リニア新幹線など広域交通ネットワークの整備によるインパクト増大

「東京の新しい都市づくりビジョン（東京都、平成21年）」では、八王子市は中央道・圏央道や新滝山街道など交通機能を生かし、多摩シリコンバレーの一角を形成することが掲げられており、特に圏央道の開通（東名自動車道まで平成27年度）による厚木・湘南方面等へのアクセスが向上される（その後、埼玉・つくば・成田方面へも）。

また、リニア中央新幹線（平成39年度開業目標）を目指す中間駅として、隣接する相模原市・橋本駅が選定され、交流機会が拡大する。

これら広域交通ネットワークの整備により新たな人の往来等が期待されている。

■圏央道計画図



※オレンジ色は開通済、赤色は事業中を示す

出典：国土交通省関東地方整備局 HP

■リニア中央新幹線ルート概念図

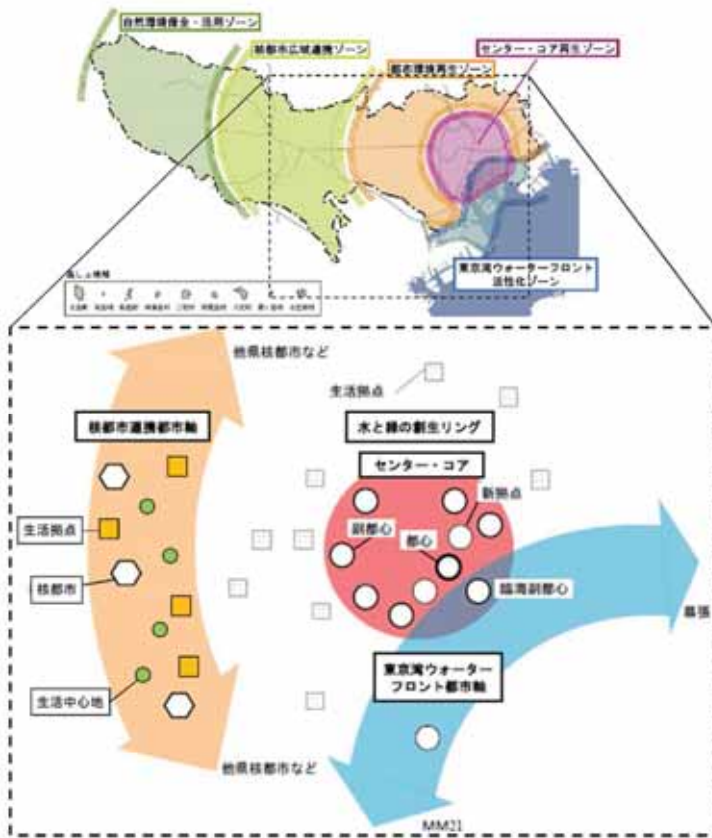


出典：リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 HP





■核都市広域連携ゾーンにおける都市の将来像と拠点配置



【都市の将来像】

核都市、生活拠点を中心に、徒歩や公共交通の利用で暮らせる、ゆとりと魅力のある、コンパクトな生活圏の形成

核都市（八王子・立川・多摩NT）	東京圏の都市活力を牽引する拠点として、相当程度広範囲の地域の中核となり、業務機能をはじめとする諸機能の適正な配置先の受け皿となるべき都市
生活拠点	鉄道駅周辺など交通結節点における商業、福祉、文化、教育など、生活機能などの集積により、幅広いサービスを提供できる広域的な中心性を備えた拠点
生活中心地	身近なコミュニティにおいて、特徴ある商店街やコミュニティインフラの整った、人々の活動や交流の場

## ②八王子ビジョン 2022（基本構想・基本計画）

- まちづくりの基本理念：『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』
- 都市像：①みんなで担う公共と協働のまち  
 ②健康で笑顔あふれる、ふれあい、支えあいのまち  
 ③活き活きと子どもが育ち、学びが豊かな心を育むまち  
**④安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち**  
 ⑤魅力あふれる産業でにぎわう活力あるまち  
 ⑥一人ひとりが育てる、人と自然が豊かにつながるまち
- 基本計画の期間：平成 25 年度から平成 34 年度まで
- 想定人口：59 万人（平成 34 年度）

### 【基本施策】

- ①自然と共生し地域の多様性を活かしたまちづくり
- ②地域力を活かした安全で安心なまちづくり
- ③快適で人にやさしい交通環境づくり**

### 【施策の展開方針】

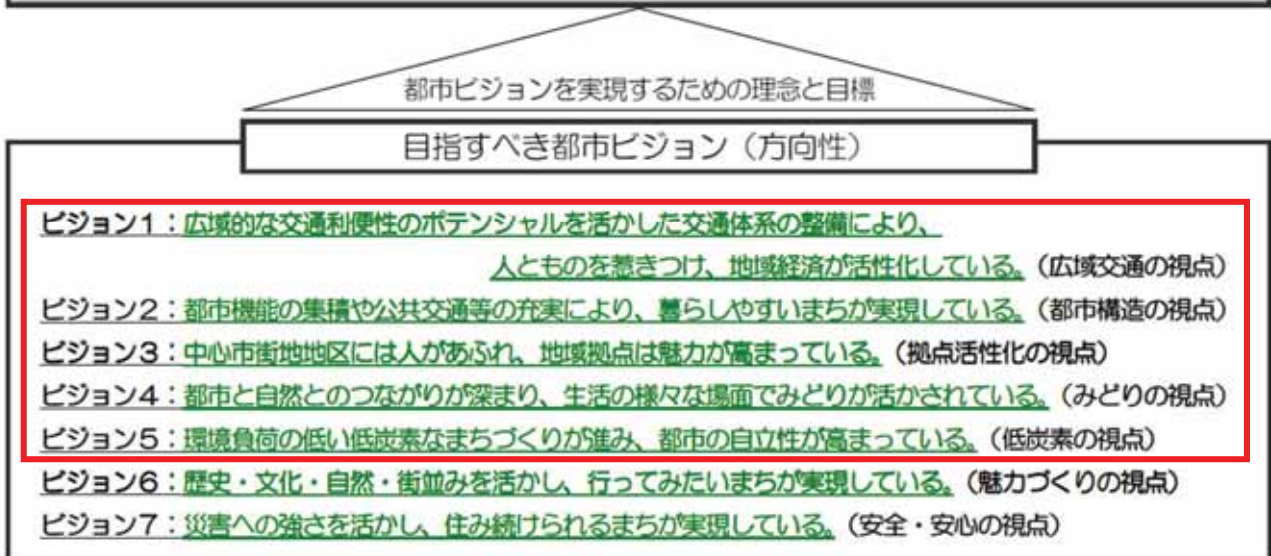
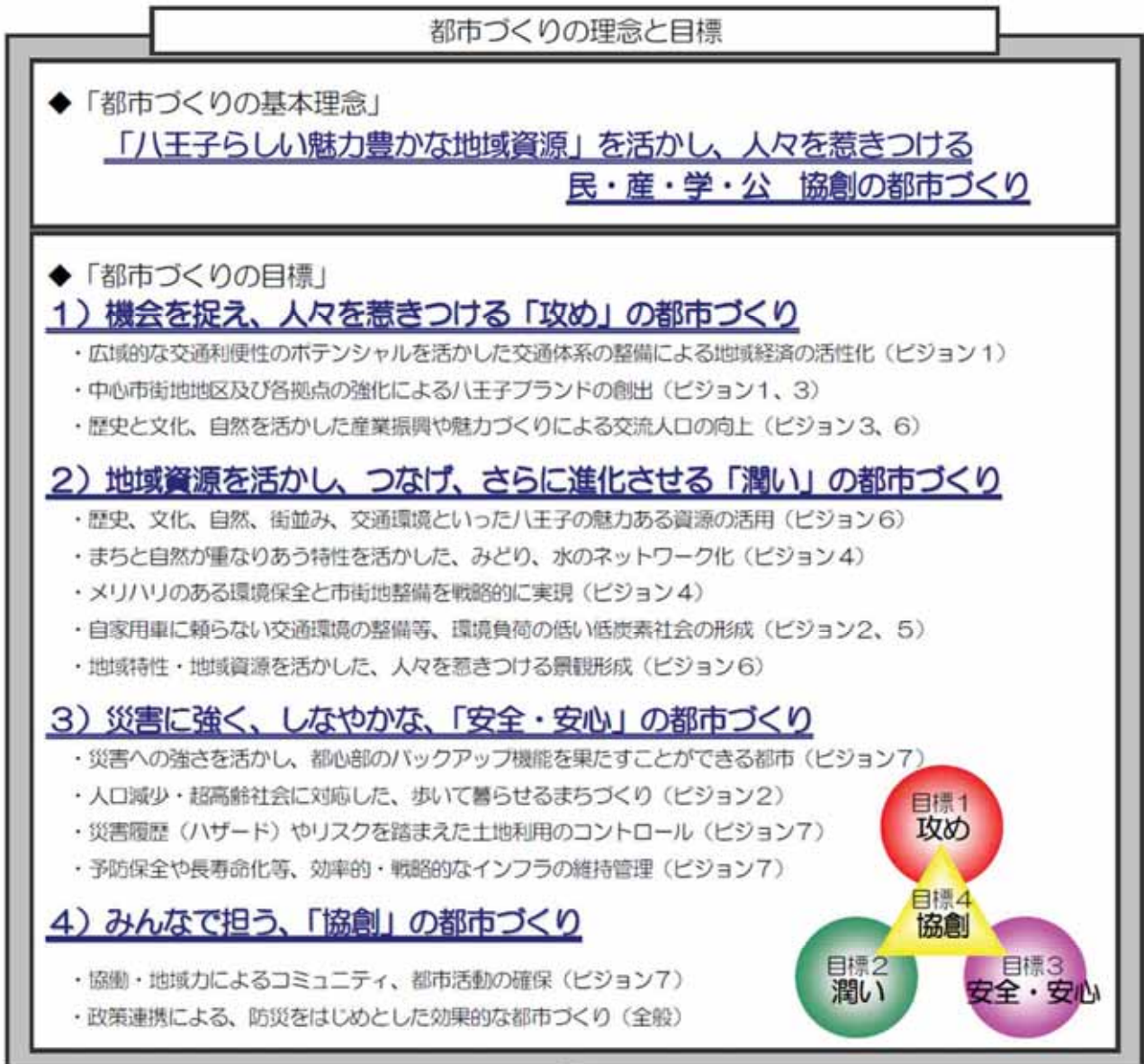
<p>交通環境の充実</p>	<p>①交通環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民が快適に移動できるよう、幹線道路等の整備を計画的に進める。</li> <li>・利用者の安全性や利便性を高めるため、主要駅周辺の整備を進め交通結節点の機能強化を図る。</li> </ul> <p>②交通渋滞の緩和推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・右折レーン設置等による交差点改良を進めるとともに、JR 横浜線の立体交差化及び国道 16 号バイパス無料化等を促進する。また、JR 中央線の連続立体についても JR に働きかけていく。</li> <li>・自動車から公共交通への利用転換を促進する。</li> </ul> <p>③交通安全教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市民一人ひとりの交通安全意識の向上を図るため、関係機関と連携し交通安全教育を充実する。特に、高齢者や子どもを交通事故から守る安全教育を推進する。</li> <li>・自転車利用者のマナー向上を目指した交通安全教育を強化する。</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>■都市間交通網の構想図</b></p>
<p>安全・快適な道路環境の整備</p>	<p>①自転車交通の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・環境負荷の少ない自転車の安全の利用を促進するため、走行環境や自転車駐車場の整備等を推進する。</li> </ul> <p>②道路の安全・快適性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全な道路環境を確保するため、狭い道路の拡幅や交通安全施設の整備を進める。</li> <li>・子どもをはじめとした歩行者の安全を確保するため、各地域の実情に配慮し、通学路などの安全対策に努める。</li> <li>・地域住民による道路アドプト制度をさらに推進する。</li> </ul>

<p>都市間交通網の整備促進</p>	<p>①広域・主要幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・圏央道八王子西インターチェンジから関越道方面へのアクセスを確保するとともに、地域を支える幹線道路の整備を推進する。</li> <li>・周辺都市への道路交通の連絡性を高めるため、主要幹線道路の整備を国や都に働きかけていく。</li> </ul> <p>②近隣自治体等との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・相模原市のリニア中央新幹線中間駅開設に向け、本市に新たな人の往来や物流を創出するため、相模原市をはじめとする近隣自治体と連携体制を構築する。</li> <li>・市内交通機関の充実を図るため、多摩都市モノレールの八王子駅までの延伸を関係機関に働きかけていく。</li> </ul> <p style="text-align: center;"><b>■都市間交通網の構想図</b></p> 
<p>公共交通の充実</p>	<p>①バス交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者との連携を強化して、利用しやすい路線バスの環境整備を図る。</li> <li>・はちバスの運行や地域で運営されるバス等の運行支援により、交通空白地域における移動手段の確保に努める。</li> </ul> <p>②既存鉄道の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 八高線の複線化や JR 横浜線の輸送力強化、JR 八高線と JR 横浜線の相互乗り入れなどを JR に働きかけていく。</li> </ul>

【目標設定】

	施策に対する指標	現状値	目標値	
			平成 29 年度	平成 34 年度
交通環境の充実	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	26.3% (平成 22 年度)	34%	42%
	交通事故数	2,338 件/年 (平成 23 年度)	2,000 件/年	1,700 件
安全・快適な道路環境の整備	自転車駐車場の利用率	83.3% (平成 24 年度)	86%	90%
	市道整備率	83% (平成 23 年度)	84.5%	86%
都市間交通網の整備促進				
公共交通の充実	公共交通機関が利用しやすいと感じている市民の割合	50.9% (平成 24 年度)	55%	60%

③八王子市都市計画マスタープラン（平成24年度中間とりまとめ）

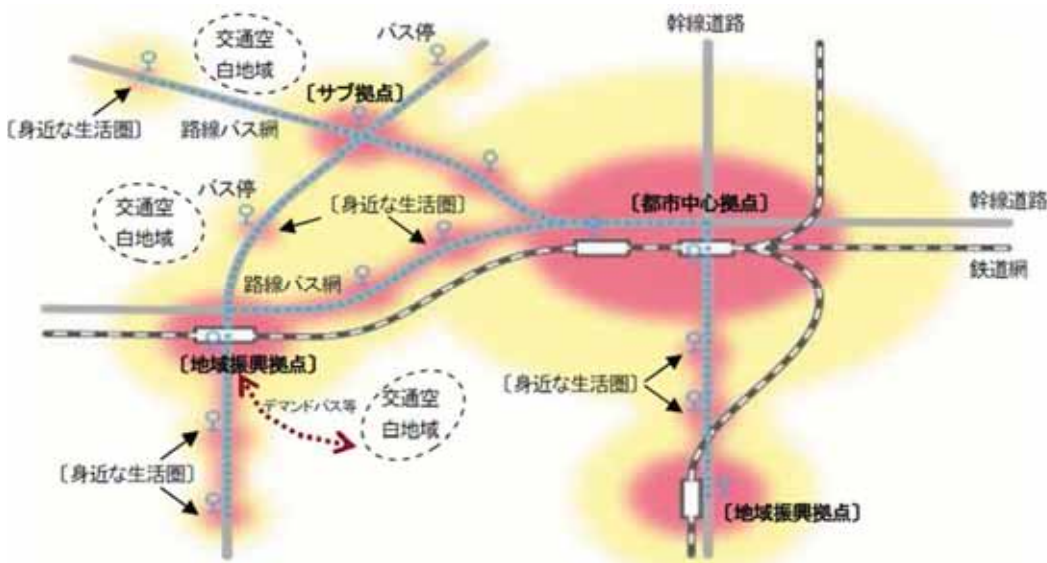


※総合交通体系については、主にビジョン1～3を中心に記載

【20年後（2030年頃）の八王子の都市ビジョン（総合交通体系に関する事項のみ抜粋）】

<p>ビジョン1</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>広域的な交通利便性のポテンシャルを活かした市内の交通結節機能が発展</u>し、地域経済の活性化や拠点のにぎわい創出に寄与している。</li> <li>・ 圏央道や国道20号八王子南バイパス、北西部幹線道路等を経由して、八王子駅周辺の中心市街地地区や、高尾山の観光拠点をはじめとする市内の観光地に多くの来訪者が訪れ、<u>市内の交通網を利用した拠点間の回遊性が向上</u>している。</li> </ul>
<p>ビジョン2</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 「都市中心拠点」「地域振興拠点」では、都市機能が集積し、車の利用できない高齢者や、子育て世帯等の買物や私事等の外出のため、<u>鉄道（モノレールや新たな交通システムの適切な整備を含む）、路線バス等の公共交通によって「身近な生活圏」と結ばれている。</u></li> <li>・ <u>高齢化率が高く、人口も減少している地域や交通空白地域等では、買物や通院に、新たな交通システムや地域の人々の協力によるサービス等が導入</u>されている。</li> <li>・ 最寄品の買物等は居住地近くの地域振興拠点に徒歩、自転車、路線バスで行くが、拠点間を連絡する道路整備が進み、路線バス網も充実しているので買回品は都市中心拠点に気軽に行くことができるとともに、北部地域や西南部地域の住民と東部地域の住民など、市内各地域間の交流も活発になっている。</li> </ul>
<p>ビジョン3</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 各拠点へのアクセスは、<u>自転車も主要な移動の手段</u>となっており、<u>地域ごとの交通手段の特徴や道路幅員に応じて自転車の走行空間が整備</u>されている。</li> <li>・ 各地域振興拠点では、都市機能の集積が図られるとともに、<u>駅周辺や商業・公共施設では歩道整備やバリアフリー化が進み、安全・便利に歩いて利用できる</u>ようになり、拠点の魅力が高まっている。</li> <li>・ <u>西八王子駅や高尾駅の駅前広場機能の充実が進み、周辺拠点とのアクセス（路線バス利用等）の利便性が向上</u>している。</li> </ul>
<p>ビジョン4</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 拠点等の都市活動が行われている場所と周辺と自然、観光資源、景観資源が身近になるよう、<u>交通環境（道路、公共交通、歩行者ネットワーク等）が整備され、各拠点や市街地からのアクセスが容易</u>になり、都市の自然とのつながりが深まっている。</li> </ul>
<p>ビジョン5</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 都市中心拠点や各拠点、住宅地等では、都市機能の集積や公共交通の充実により、<u>自家用車に頼らない交通環境が整い、移動に大きなエネルギーを使わない社会が構築</u>されている。</li> </ul>

■ビジョン2における都市構造イメージ



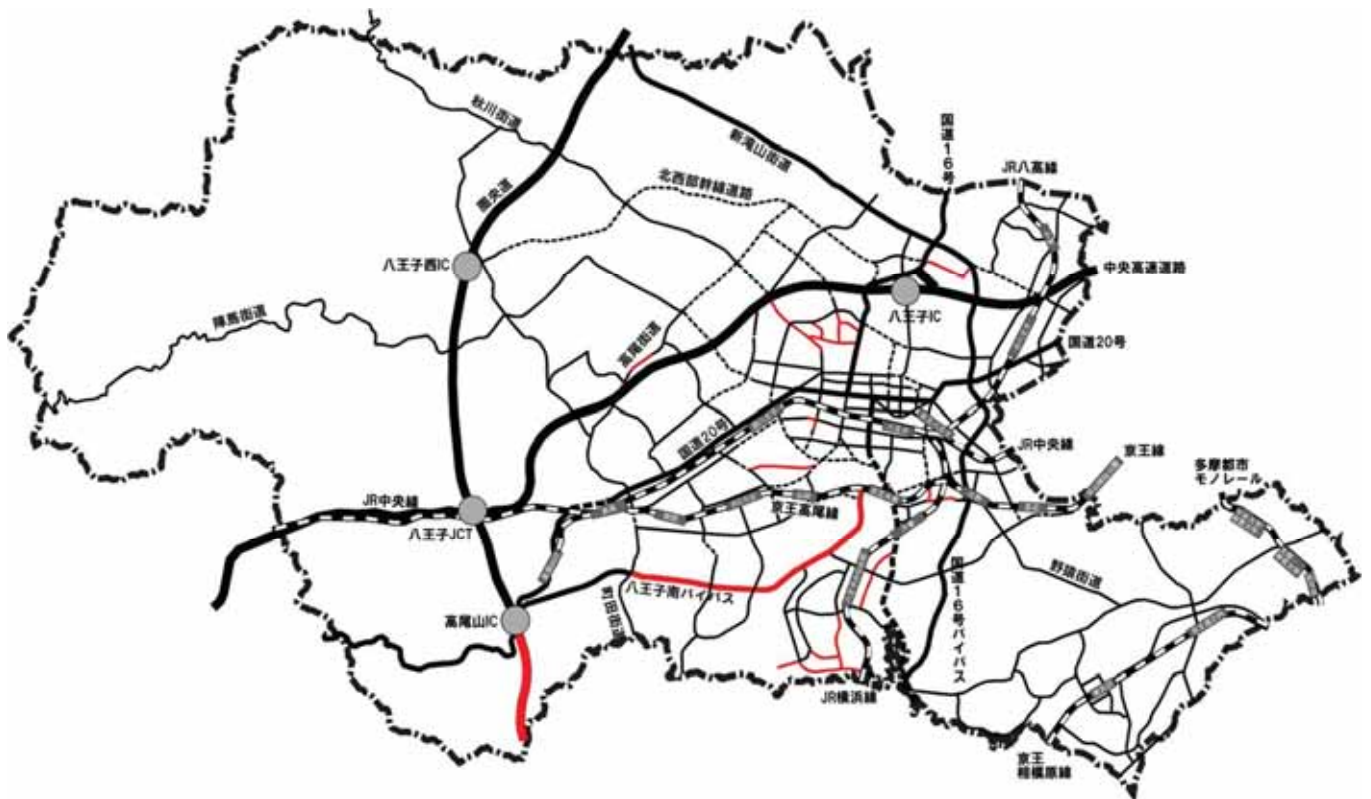


# 八王子市における交通特性

## 1 八王子市の交通の概況

- 首都圏西部の中核的都市である八王子市の道路交通網は、圏央道の一部区間（高尾山 IC 以北）の開通や、東西方向に走る中央自動車道や国道 20 号（甲州街道）、都心から約 40 km 圏内を環状に結ぶ国道 16 号及び国道 16 号バイパス、圏央道へのアクセス道路である新滝山街道を主要な骨格に、陣馬街道、秋川街道等の放射方向の幹線道路により形成されている。
- 都市計画道路整備率は 75.6%（平成 24 年度末現在）と他の都市と比べて高い水準で、圏央道や新滝山街道の広域幹線道路網の整備が進み、広域交通ネットワークが強化されているが、環状道路や地区間の道路で未整備区間が残っている。
- 鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に走る JR 中央線、南へ向かう JR 横浜線、北へ向かう JR 八高線の他、京王線、京王相模原線及び多摩都市モノレールが運行されている。
- 八王子市の交通基盤はこれら道路ネットワークや鉄道により、市外や隣県の主要都市を連絡する広域交通の要衝地として重要な役割を果たしている。

### ■八王子市の主要交通網



※黒実線は整備済区間、黒点線は未整備区間、赤実線は事業中を示す



## 2 本市の交通動向

本市の交通動向を分析するに当たって、「東京都市圏パーソントリップ調査」等のデータを活用し、把握した。

※東京都市圏パーソントリップ調査とは

- ・交通の主体である人（パーソン）の動き（トリップ）を把握することを目的
- ・どのような人がどこからどこへ、どのような目的、どのような交通手段、その時間帯に動いたかについて、調査日1日の全ての動きを調査
- ・この調査結果をもとに、交通現況の分析や将来交通量の予測、さらに将来交通計画の立案等に活用



### ■地域区分

→都市計画マスタープランの地域区分を基に10区分



①代表交通手段（市全体）

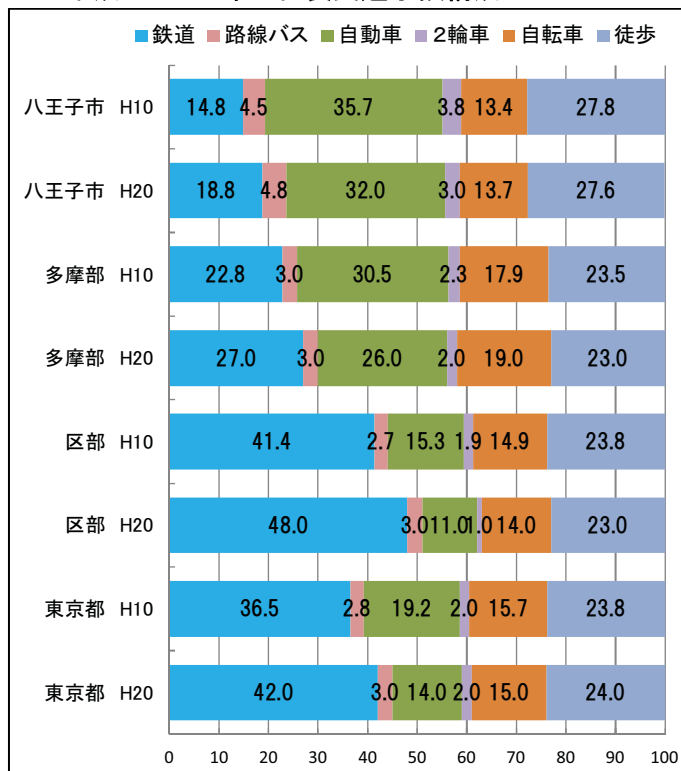
○都区内や多摩周辺市と比べ、自動車・路線バス利用が多く、鉄道利用が少ない

八王子市の代表交通手段は都全体と比較すると、鉄道が42%に対して19%と低い反面、自動車利用は都全体が14%に対し32%と高く、自動車依存度が高い傾向がみられる。

一方、路線バスは都全体が3%に対し4.8%と比較的高く、ゾーン別では特に西部地域1で5.7%、北部地域で5.9%と高い。

自転車分担率は13.7%と都全体の15%とほぼ同程度であるが、徒歩は都全体で24%に対して28%となっており、自転車の利用が低い一方、徒歩の移動が多い傾向が見られる。

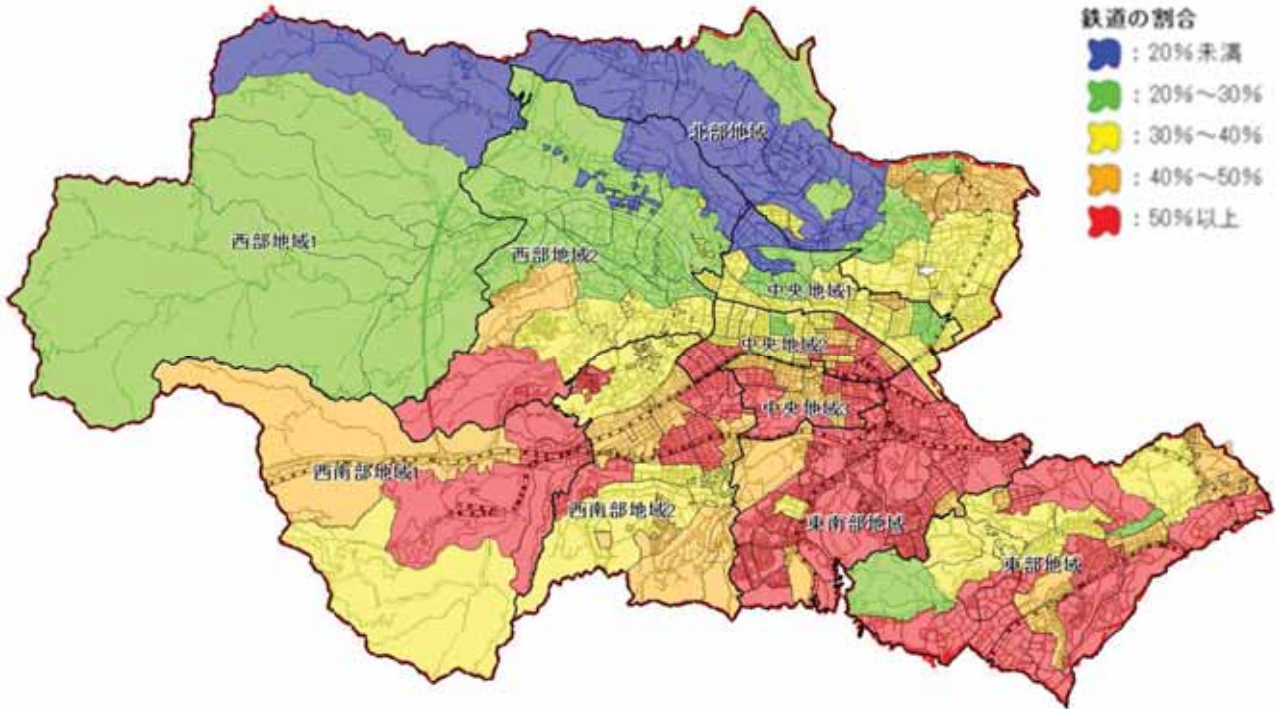
■平成10～20年 代表交通手段構成比



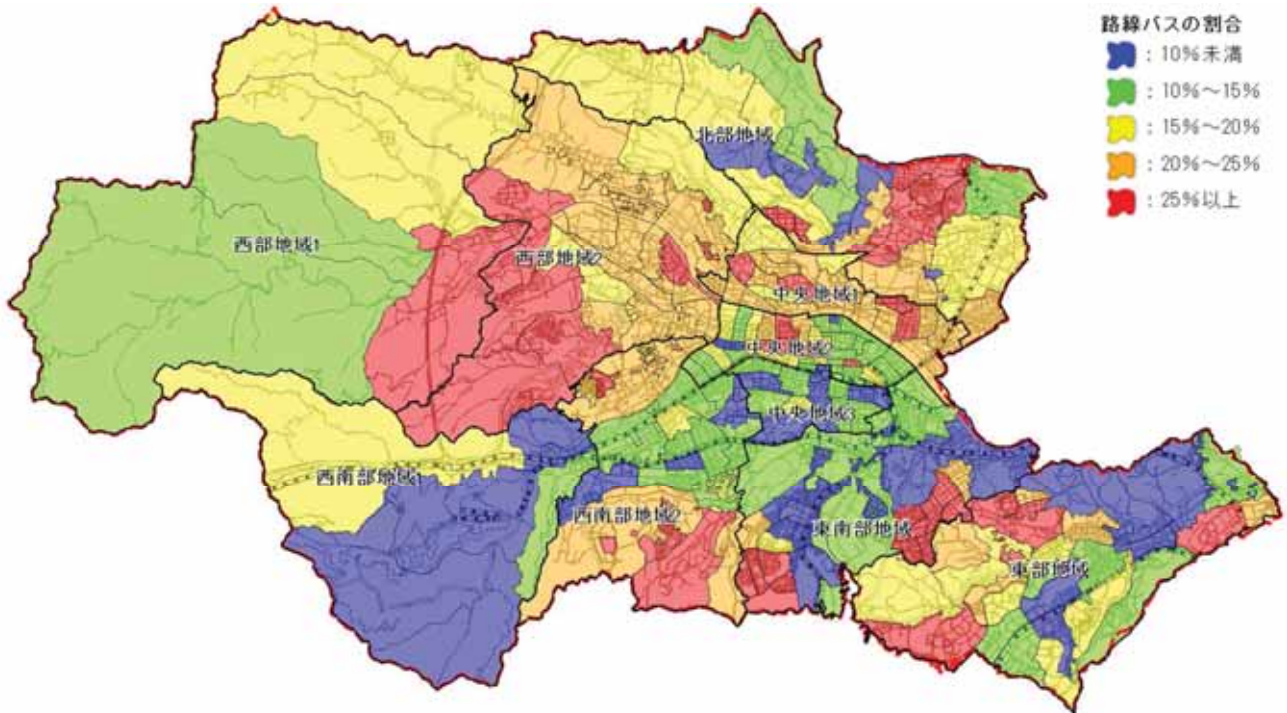
**(参考) 町丁目別の通勤通学時の利用交通機関 (H22 国勢調査)**

- 鉄道は中央地域や東部地域など南側の地域で、路線バスは鉄道駅よりやや離れた地域で、自動車は北部地域等さらに離れた地域で高くなっている。
- 自転車は傾斜度が低い中央地域や西部地域2等で高くなっている。

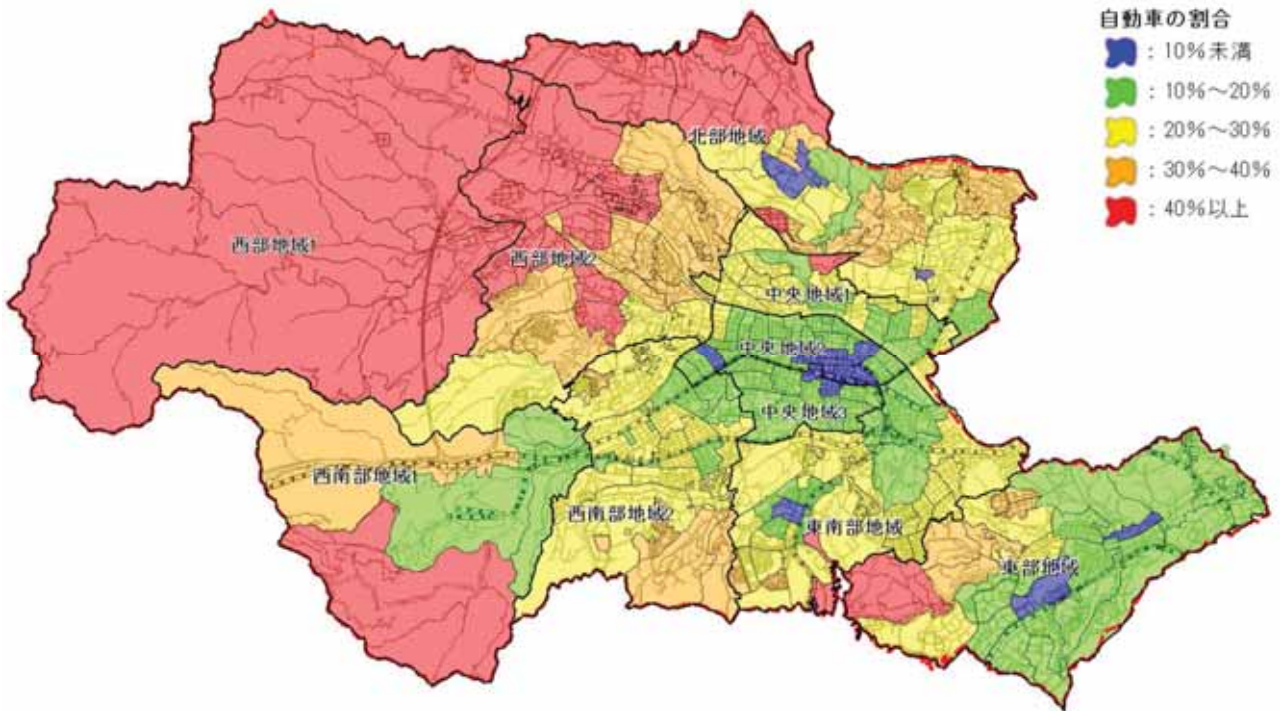
**【鉄道】**



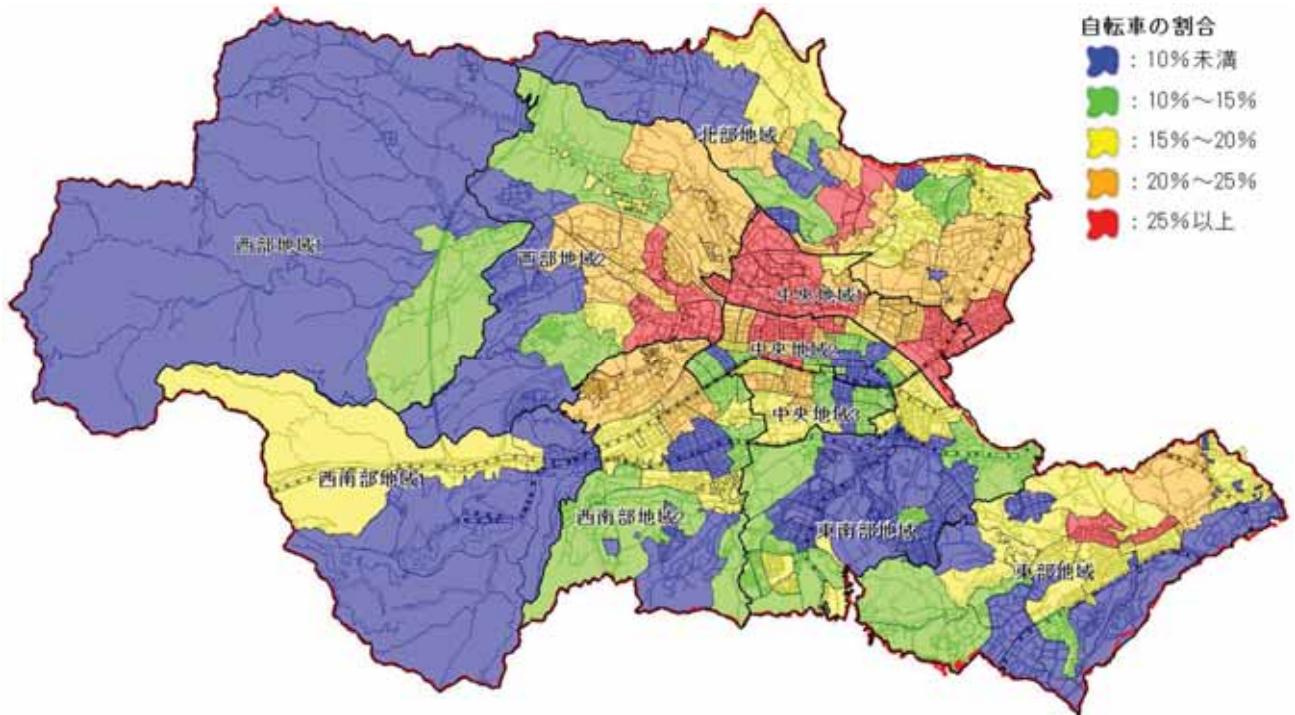
**【路線バス】**



【自動車】



【自転車】

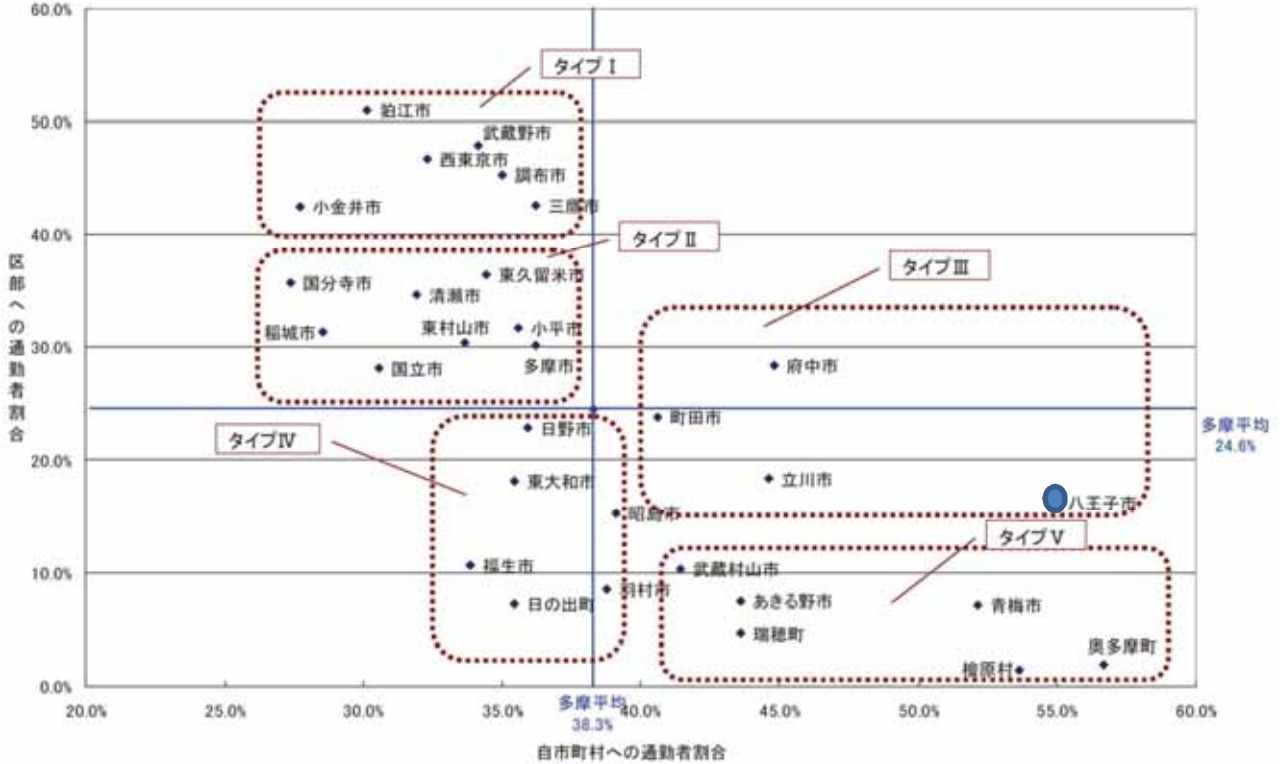


**(参考) 多摩地域における通勤の移動について**

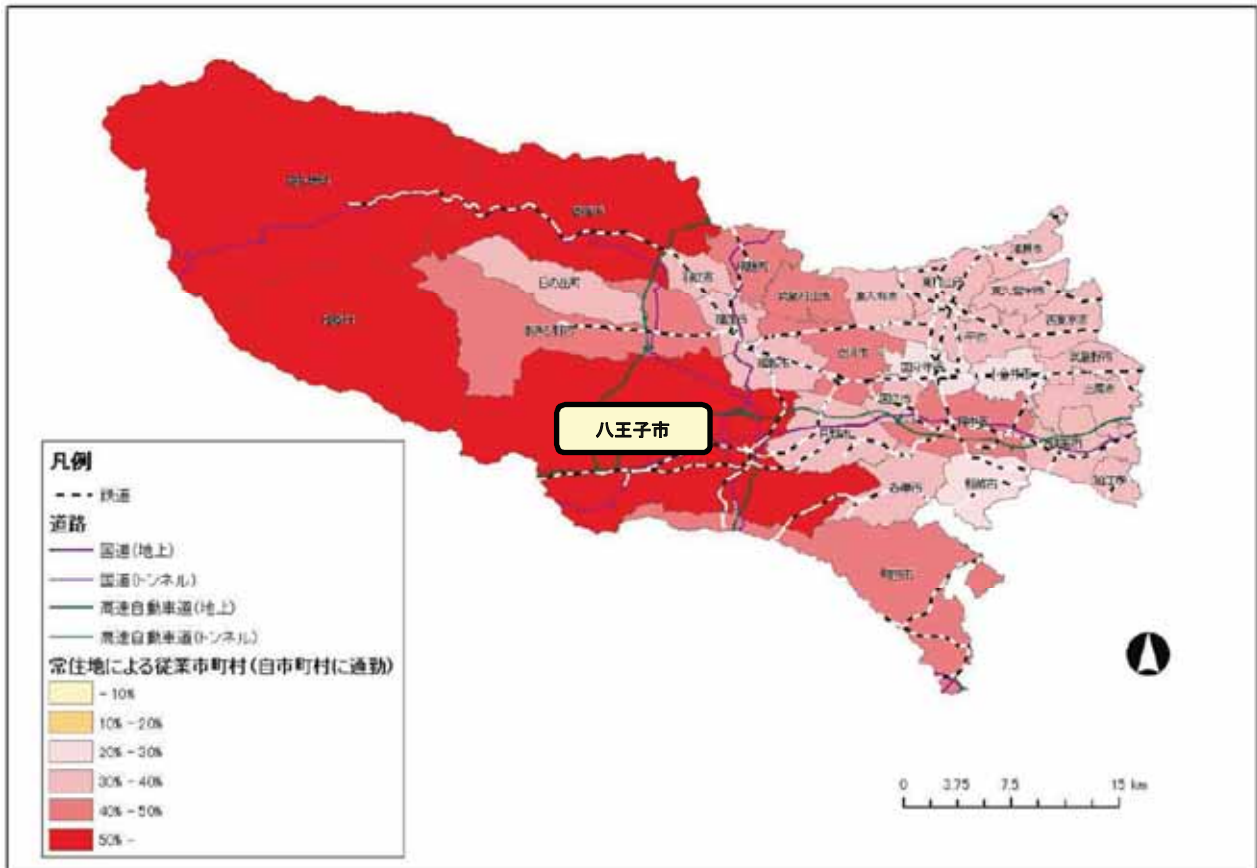
出典：人口減少期における多摩地域の「縮む」未来図（(財)東京市町村自治調査会）

○八王子市在住者の通勤割合は、区部が16.2%と低く、自市が54.9%と高くなっている。

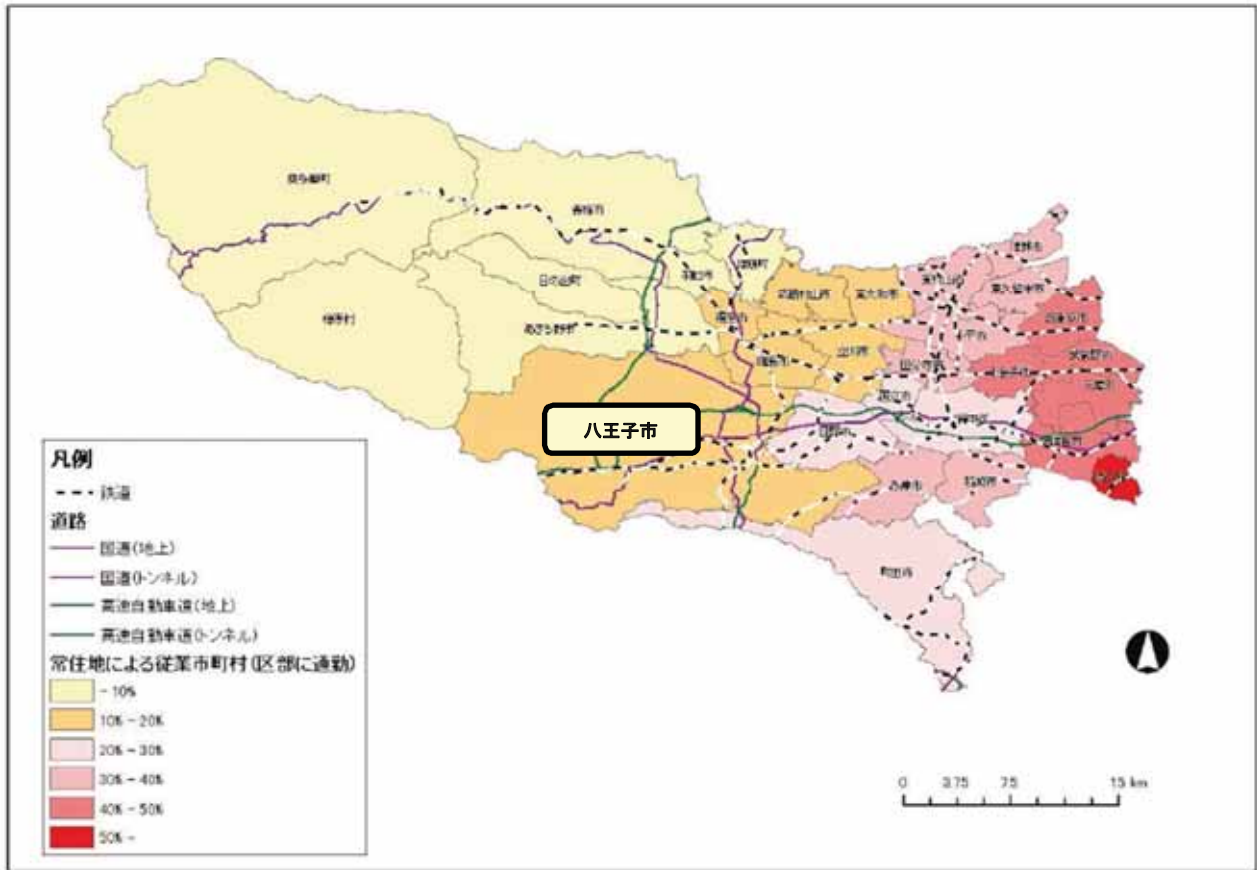
**■自市町村への通勤者割合と区部への通勤者割合（国勢調査）**



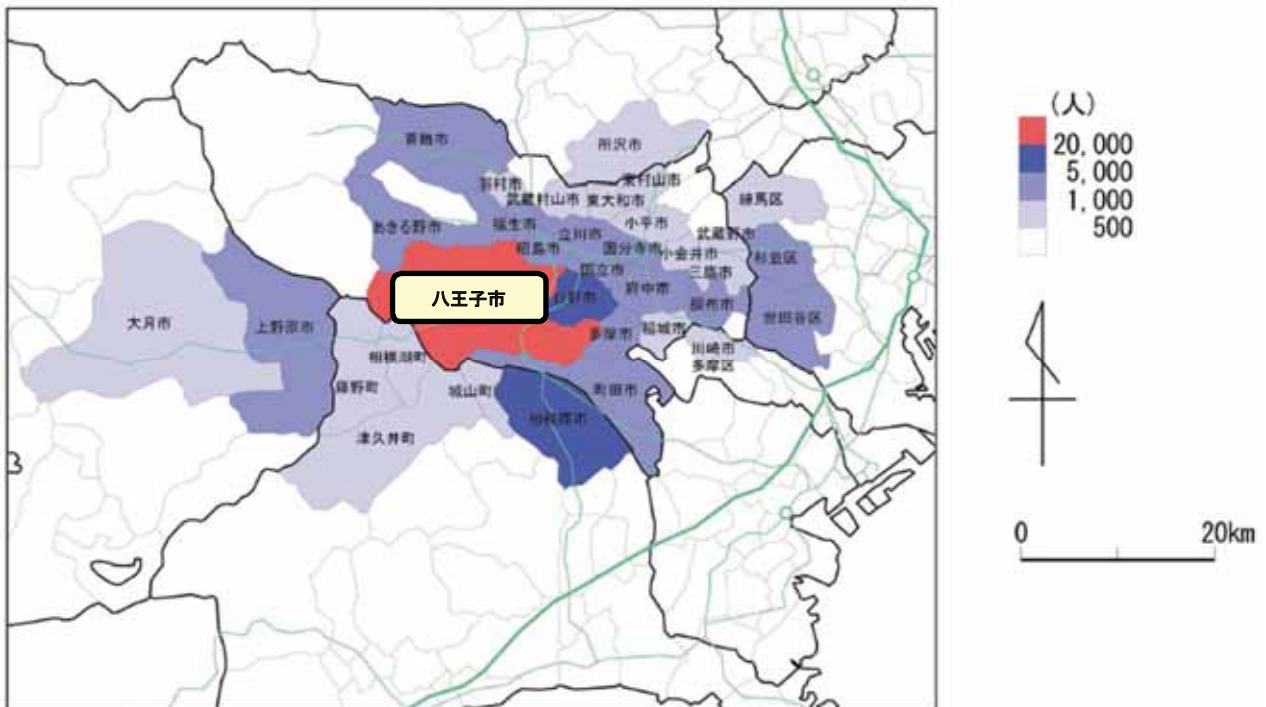
**■常住地による従業市町村（自市町村に通勤・2005年国勢調査）**



■常住地による従業市町村（区部に通勤・2005年国勢調査）



■八王子市への通勤者数（2005年国勢調査）



○通勤者数は自市以外に、日野市、相模原市など広域的な周辺地域から流入している。

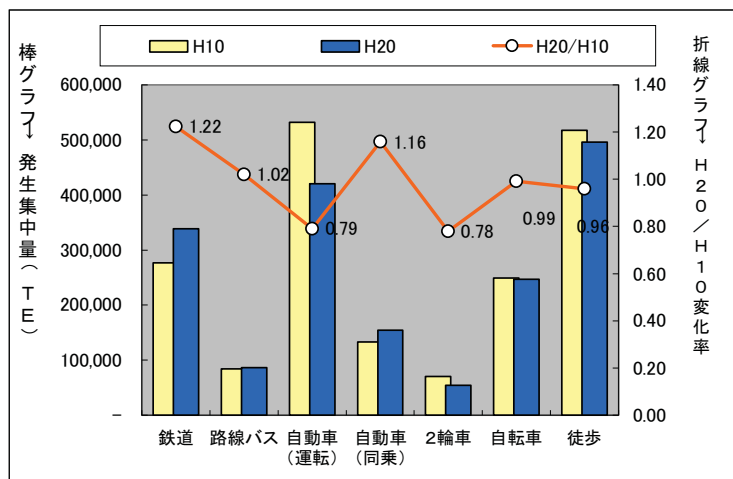
②ゾーン別代表交通手段

鉄道利用は平成10年から20年にかけて市全域で1.2倍増加し、全ての地域で増加しており、特に西南部地域1（高尾山口駅周辺）、東部地域（南大沢駅周辺）で顕著に増加している。

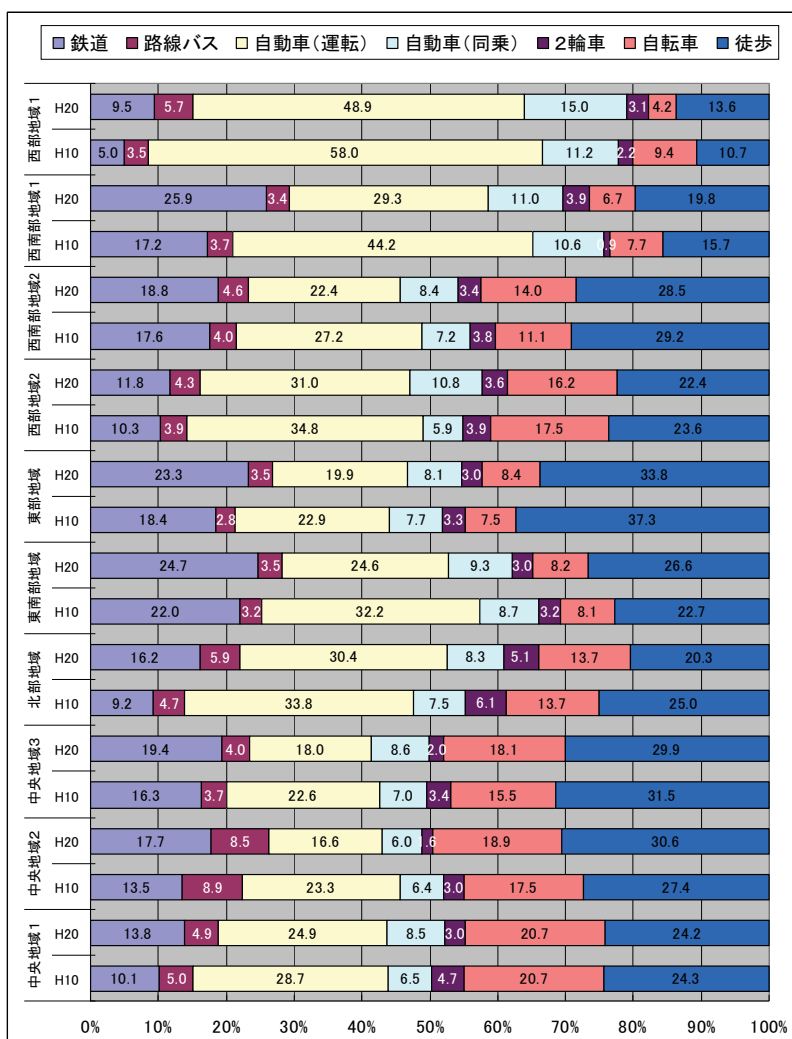
自動車（自ら運転）利用は0.8倍に減少し、全ての地域で減少しており、地域別では西部地域1で48.9%と高くなっている。

自動車（同乗）は西部地域1・2や西南部地域で1割を超えている。

■平成10-20年 市内発集交通量の増減



■ゾーン別代表交通手段構成比

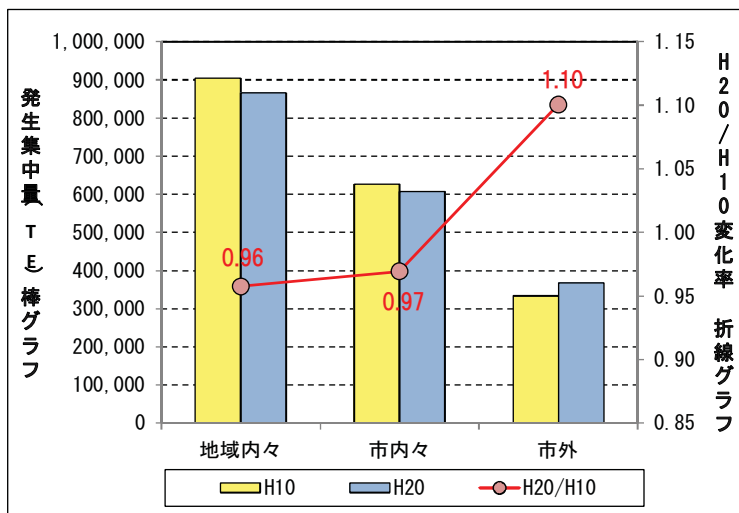


### ③八王子市内の分布交通量の変化

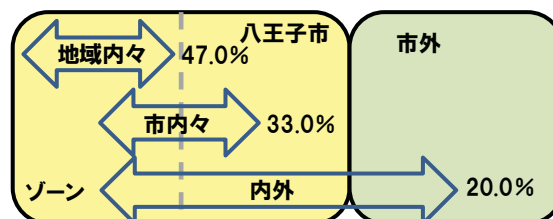
#### ア) 発生集中量の内訳

平成10年から20年にかけて市全体の発生集中量は234万T.Eから230万T.Eと0.99倍に減少しており、その内訳は、地域内々と市内々がやや減少し、市外が1.1倍に増加している。発生集中量は地域内々が47%、市内々が33%、市外が20%を占めている。

■八王子市の発生集中量の内訳



■八王子市の発生集中量の内訳 (H20)



#### イ) 分布交通量

### ○八王子駅周辺の中心市街地と周辺地域間での移動量は近年減少

八王子市内の分布交通量は、JR八王子駅を含む中心市街地から放射状に多く、北部地域、西部地域2、西南部地域2、東南部地域の環状方向に多い。

一方、中心市街地から、南大沢駅を含む東部地域、西部地域1、西南部地域1との直接の交通量は少なく、中心市街地の外周部に位置する東南部地域、西部地域2、西南部地域2を経由した交通となっている。

平成10年度と20年度の結果を比較すると、基本的な交通流動パターンは変化していないが、中心市街地から放射状への交通量は全体的に減少している傾向がみられる。

平成10年 八王子内分布交通量



平成20年 八王子内分布交通量

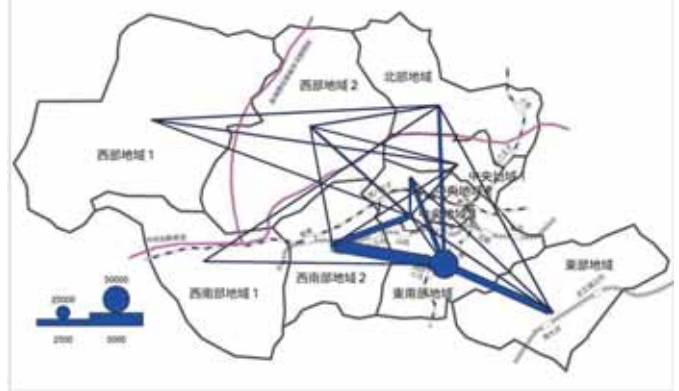




平成 10-20 年 八王子内分布交通量 増加量

**【増加傾向】**

増加量に着目すると、東南部地域（八王子みなみの駅舎）から、西南部地域2（高尾駅舎）間及び東部地域（南大沢駅舎）間の交通量の増加がみられる。



**【減少傾向】**

減少量に着目すると、中心市街地を取り囲む、西部地域、北部地域、西南部地域と中心市街地間の交通量の減少がみられる。

平成 10-20 年 八王子内分布交通量 減少量



#### ④鉄道駅端末交通手段

##### ア) 駅利用者数

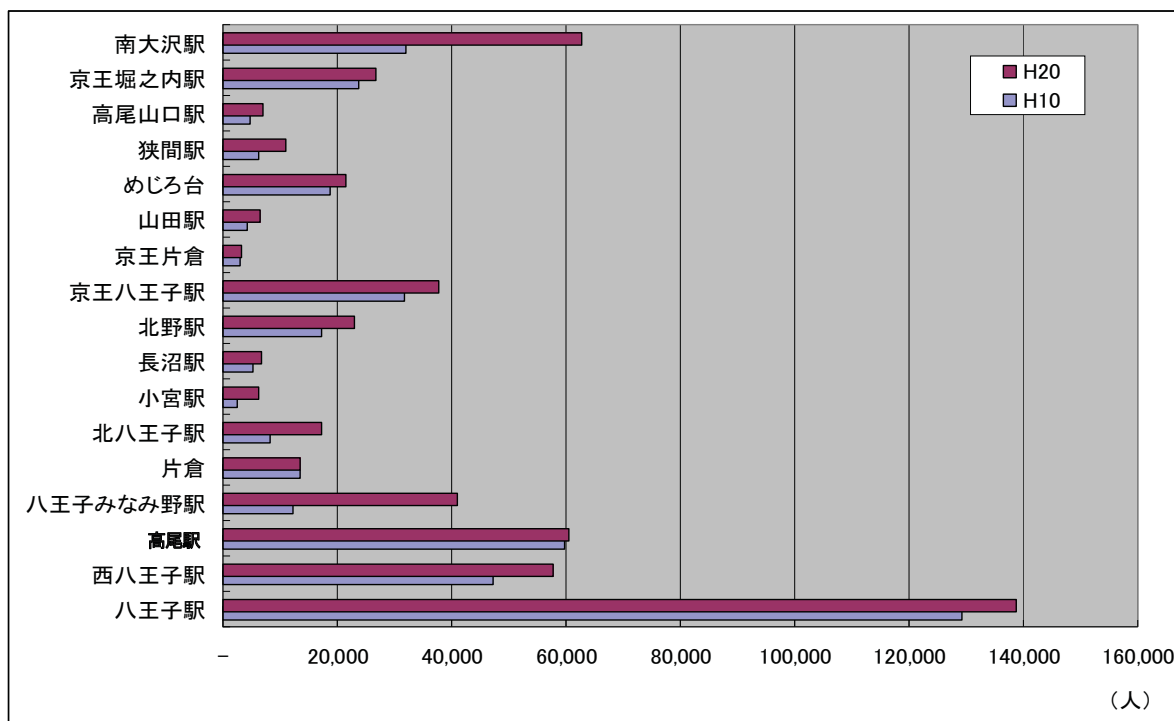
### ○近年八王子みなみ野駅や南大沢駅で利用者数が増加

市内鉄道駅利用者数は全体的に増加傾向で平成10年から20年にかけて1割程度増加している。

市内鉄道駅利用者の約3割を占めるJR八王子駅では1.1倍程度に留まっているが、八王子みなみ野駅、南大沢駅で大幅に増加している。

駅利用者数の順位では、平成10年時点で八王子、高尾駅、西八王子駅の順であったが、平成20年度では八王子駅、南大沢駅、高尾駅となり、平成10年時点で利用が多かった高尾駅や西八王子駅より、南大沢駅周辺で人口が増加し、利用者数も増加している。

#### ■市内鉄道駅の利用状況



※) 高尾駅は京王線とJR線の合計

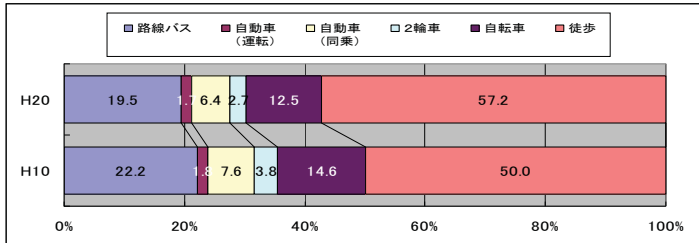
資料：PT調査結果

イ) 駅端末交通手段

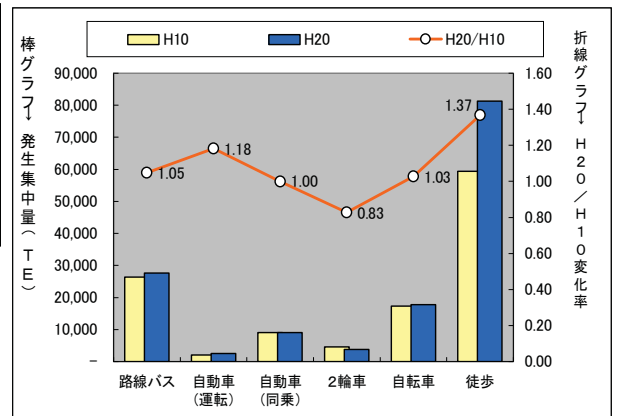
駅端末交通手段 (H20) は、徒歩が 57.2%、路線バスが 19.5%、自転車(運転)が 12.5%と多く、発生集中量の変化 (H10-H20) は、徒歩が 1.37 倍と増加している。

駅別では高尾駅、めじろ台駅、京王八王子駅で路線バスの利用割合が、八王子みなみ野駅で送迎バスの割合が多くなっている。

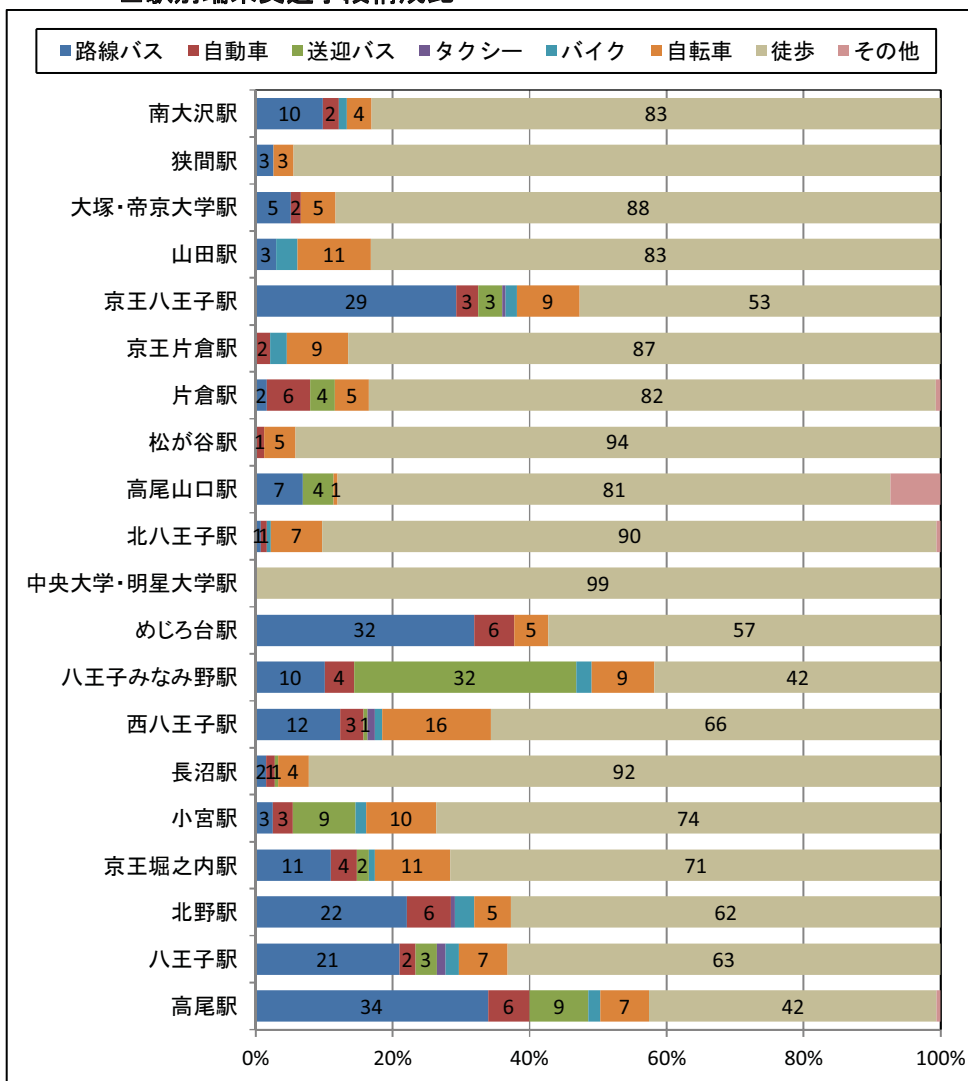
■ 鉄道駅端末交通手段構成比



■ 平成 10-20 年 市内発生集中量の増減



■ 駅別端末交通手段構成比



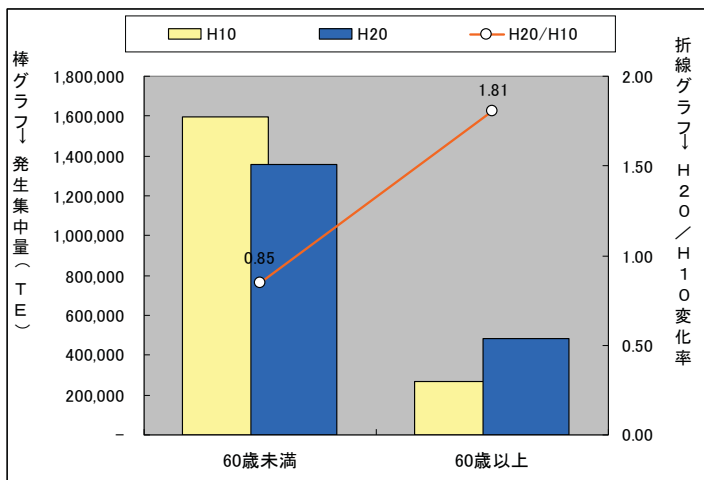
⑤高齢者の交通手段特性

ア) 発生集中量

**○60歳以上の方の発生集中量が約2倍に増加（60歳未満は減少）**

60歳以上の発生集中量は、10年前に比べ約1.8倍に増加し、逆に60歳未満は減少している。地域別に見ると、東南部地域、東部地域の発生集中量が約2倍に増加している。

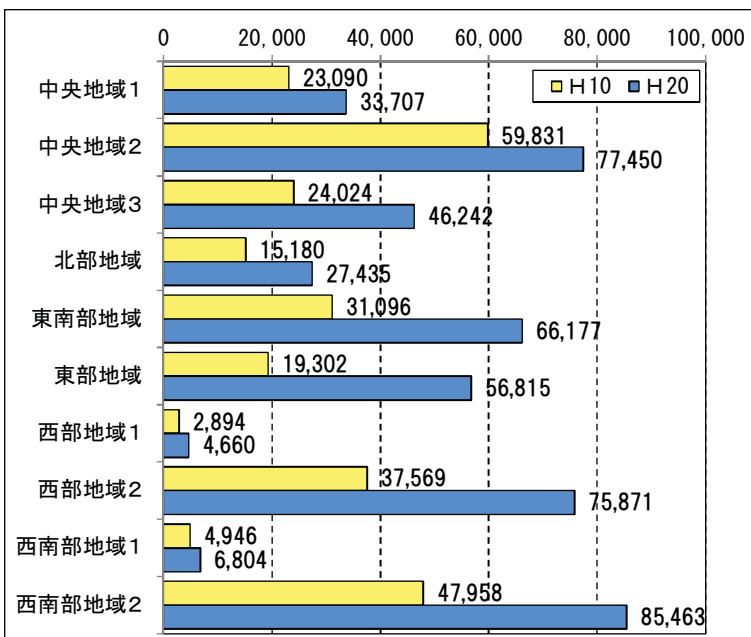
■年齢階層別発生集中量の変化



■60歳以上の地域別発生集中量の変化



■60歳以上の地域別発生集中量 単位：T.E

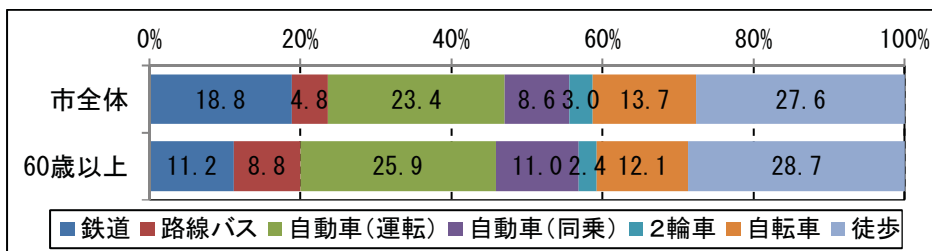


イ) 代表交通手段

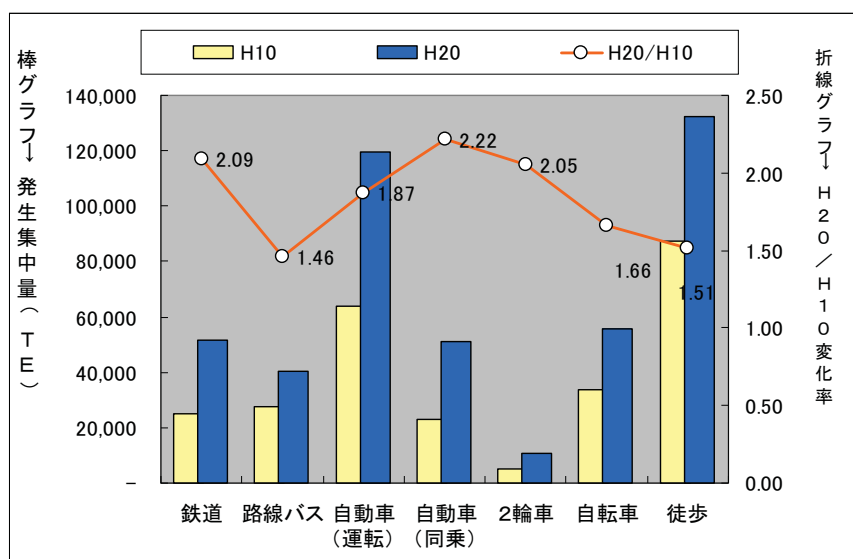
60歳以上の方の代表交通手段は、市全体と比べて路線バス、自動車（同乗）が多く、鉄道が少ない。

発生集中量は徒歩、自動車（運転）で多く、伸び率は自動車（同乗）、鉄道、2輪車で2倍以上の増加している。

■市全体・60歳以上の代表交通手段構成比



■60歳以上の代表交通手段発生集中量



### 3 既存アンケート調査等によるニーズ等

過去行ったアンケート調査により、交通体系整備に関するニーズ等を整理する。

#### (1) アンケート調査のまとめ

1) 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）	
調査対象者	市内在住の 18 歳以上の市民から 3,000 人無作為抽出
回収率	43.7%（回収数：1,310 票）
①現在のまちづくりに対する満足度（交通体系整備のみ抜粋）	○「国道やインターチェンジと結ぶ幹線道路の整備状況（60.0%）」 「駅バス等の公共交通におけるバリアフリー化（52.1%）」 「バスや鉄道等の公共交通の便利さ（50.9%）」で 5 割を超え多い。 ○一方で、「自転車安全に通行できる道路空間の整備状況」は 28 項目の中で 13.7%と最も低い。
②交通体系整備に関するまちづくりの方向性	○「身近な生活道路の整備（49.8%）」 「自転車安全に通行できる道路空間やサイクルロードの整備（41.5%）」 「歩道の設置や段差の解消等、安全に通行できる道路空間の整備（41.3%）」が 4 割を超え多い。
③交通環境の整備に関するまちづくりの方向性	○「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（44.6%）」 「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保（42.7%）」で 4 割を超え多い。
④少子・高齢社会に対応したまちづくりに向けた方向性	○「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（23.0%）」 「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（22.0%）」
⑤都市環境整備に関するまちづくりの方向性	○「鉄道やバス等の公共交通の利用促進（自動車利用の抑制）（25.6%）」 「環境にやさしい自転車利用を促進する環境整備（13.7%）」

2) 八王子市民の定住意向に関するアンケート調査（平成 24 年 10 月）	
調査対象者	市内在住の 20 歳以上の市民から 3,000 人無作為抽出
回収率	52.5%（回収数：1,574 票）
①バスの利便性に対する満足度	○現在住まいの地域のバスの利便性は、満足（非常に満足＋やや満足）が 55.6%、不満（非常に不満＋やや不満）が 34.5%と満足している方の割合が高く、年齢別にみると、60 歳以上で満足が高い。
②電車の利便性に対する満足度	○電車の利便性は、満足が 63.5%と高く、年齢別では全ての年齢層で満足が不満を上回るものの、20～59 歳で不満が 3 割を超えている。
③車を利用する上で道路事情に対する満足度	○道路事情は、満足が 55.2%と高く、年齢別では全ての年齢層で満足が不満を上回るものの、30～39 歳（35.1%）と 40～49 歳（35.2%）で不満が 3 割台半ばと他の年齢層に比べて多い。

3) 平成 25 年市政世論調査 (平成 25 年 5 月)	
調査対象者	市内在住の 20 歳以上の市民から 3,000 人無作為抽出
回収率	56.2% (回収数: 1,685 票)
①市内の交通渋滞の緩和	○交通渋滞が緩和されていると「思わない」は 5 割弱と多く、「そう思う」は 3 割弱となっている。
②公共交通機関の満足度	○公共交通機関 (バスや鉄道等) の利便性は満足が 6 割弱、不満が 4 割弱となっている。

4) 平成 23 年市政世論調査 (平成 23 年 5 月)	
調査対象者	市内在住の 20 歳以上の市民から 3,000 人無作為抽出
回収率	59.8% (回収数: 1,795 票)
①日頃利用する交通手段	○電車が 5 割弱と最も多く、次いで自動車 (自分で運転) (44.3%)、バス (32.2%)、自転車 (18.7%) となっている。 ○年齢別にみると、自動車 (自分で運転) は 30~50 歳代で 5 割を超えている反面、20 歳代が最も低く、バスは 65 歳以上でほぼ 5 割と高い。
②駅までの主な交通手段	○徒歩が 5 割弱と最も多く、次いでバス (24.4%)、自転車 (9.0%) となっており、年齢別にみると、バスは 65 歳以上で 3 割台半ば (34.8%) と、自転車は 20 歳代で 2 割弱 (18.8%) と高い。
③電車・バスなどの公共交通機関や自動車 (自分で運転) を利用する理由	○公共交通機関を利用する理由は、「駅やバス停が自宅又は目的地の近くにあるから」が 51.2% と最も高い。 ○自動車 (自分で運転) を利用する理由は「自動車の方が早いから」(56.0%)、「荷物等を運ぶ必要があるから」(45.4%) が高い。
④交通手段を利用する場合、不満を感じることに有無	○「いつも感じている」(18.1%)、「時々感じている」(38.9%) を合わせた「不満」と回答した方は 6 割弱と高い。年齢別にみると、不満は 20~50 歳代で 6 割を超え、特に 20 歳代で 7 割強と最も高い。
⑤交通手段利用時に不満を感じる理由	○「電車・バスの本数が少ない」が 3 割と最も高く、いずれの年齢で第 1 位となっている。
⑥今後の交通環境の整備で期待すること	○「自転車利用環境の整備 (29.2%)」 「歩道及び歩行者道の整備 (23.7%)」 「バスの運行時間の拡大 (18.2%)」「バス路線の見直し (17.1%)」の順で高い。 ○年齢別にみると、「自転車利用環境の整備」は 20~64 歳未満で 3 割を超え、「歩道及び歩行者道の整備」はいずれの年齢も 2 割を超えている。

(2) 地域別ニーズのまとめ

	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 (H24. 9)	八王子市民の定住意向に関するアンケート調査 (H24. 10)	平成 25 年市政世論調査 (H25. )	平成 23 年市政世論調査 (H23. 5)
中央地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路整備に関して、中央地域 1 で「身近な生活道路の整備 (60%)」や、中央地域 2 で「鉄道の立体交差化等による交通渋滞解消策の推進 (28%)」と他地域と比べて高い。</li> <li>環境負荷の少ないまちづくりに向けて、中央地域 1 と中央地域 2 で「環境にやさしい自転車利用を促進する環境整備」が 2 割を超えて高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性に対する満足度はバスが 62.7%、鉄道が 73.7%と高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の満足度は満足が 67.1%と高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日頃の交通手段は他地域と比べて「自転車」が 29.9%、「徒歩」が 20.8%と多い。</li> <li>交通手段利用時に不満を感じる理由として「駐輪場が少ない」が 24.3%と高い。</li> <li>今後の交通環境の整備として「自転車利用環境の整備 (44.1%)」や「鉄道と道路の立体交差 (20.8%)」が他地域と比べて高い。</li> </ul>
西部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な交通環境の整備に向けて、西部地域 1 で「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 (58%)」や「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保 (66%)」を求めるニーズが顕著に高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>利便性に対する不満度でバスが 42.7%、鉄道が 45.9%と高い。</li> <li>車を利用する上での道路事情で不満度が 58.0%と高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通渋滞が緩和されていると思うかは「思えない」が 60.3%と高い。</li> <li>公共交通機関の満足度で「不満」が 51.0%と高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>日頃の交通手段は「自動車 (自分で運転)」が 53.2%、「バス」が 43.1%と他地域と比べて最も高い。</li> <li>駅までの交通手段は「バス」が 63.4%と顕著に高い。</li> </ul>
西南部地域		<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの利便性に対する不満が 38.7%と高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の満足度は満足が 63.4%と中央地域に次いで高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>今後の交通環境の整備として「バス路線の見直し」が 22.5%と高い。</li> </ul>
北部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な交通環境の整備に向けて、「JR 八高線の複線化や、JR 横浜線と JR 八高線の直通化等による鉄道の利便性と輸送力の向上 (51%)」を求めるニーズが高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスの利便性に対する満足度が 61.8%と高いが、鉄道は 54.2%と不満が高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関の満足度で不満が 46.0%と西部地域に次いで高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅までの交通手段は「バス」が 41.2%と西部地域に次いで高い。</li> <li>今後の交通環境の整備として「バスの運行時間の拡大見直し」が 22.5%と高い。</li> </ul>
東南部地域		<ul style="list-style-type: none"> <li>鉄道の利便性に対する満足度は 74.5%と最も多い。</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>日頃の交通手段は電車が 63.9%と他地域と比べて最も高く、駅までの交通手段は徒歩が 59.3%と高い。</li> <li>今後の交通環境の整備として「歩道及び歩行者道の整備 (30.5%)」を求めるニーズが高い。</li> </ul>
東部地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適な交通環境の整備に向けて、「バス路線網の再編や運行本数の改善、定時運行の確保 (49%)」を求めるニーズが高い。</li> <li>道路整備に関しては「駐車場の整備等による違法駐車解消 (15%)」が他地域と比べて高い。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バスと電車の利便性は満足がそれぞれ 54.2%、65.9%と高い。</li> </ul>		



**八王子ビジョン 2022 の関連施策****第 4 編 安心・快適で、地域の多様性を活かしたまち****第 1 章 第 1 節 27 3 主要駅周辺の整備**

- 駅前のにぎわいを創出するため、誰もが利用しやすく往来しやすい駅周辺の整備をすすめます。
- JR 八王子駅と京王八王子駅周辺の一体整備をすすめます。

**第 3 章 第 1 節 32 1 交通環境の改善**

- 市民が快適に移動できるよう、幹線道路などの整備を計画的にすすめます。
- 利用者の安全性や利便性を高めるため、主要駅周辺の整備をすすめます。

**2 交通渋滞の緩和推進**

- 右折レーンの設置などによる交差点改良をすすめるとともに、JR 横浜線の立体交差化及び国道 16 号バイパス無料化などを促進します。また、JR 中央線の立体交差化についても JR に働きかけていきます。
- 自動車から公共交通への利用転換を促進します。

**3 交通安全教育の推進**

- 市民一人ひとりの交通安全意識の向上を図るため、関係機関と連携し交通安全教育を充実します。
- 自転車利用者のマナー向上を目指した交通安全教育を強化します。

**第 3 章 第 2 節 33 1 自転車交通の推進**

- 環境負荷の少ない自転車の安全な利用を促進するため、走行環境や自転車駐車場の整備などを推進します。

**2 道路の安全・快適性向上**

- 安全な道路環境を確保するため、狭い道路の拡幅や交通安全施設の整備をすすめます。
- 子供をはじめとした歩行者の安全性を確保するため、各地の実情に配慮し、通学路などの安全対策に努めます。
- 地域住民による道路アドプト制度をさらに推進します。

**第 3 章 第 3 節 34 1 広域・主要幹線道路の整備**

- 圏央道八王子西インターチェンジから関越道方面へのアクセスを確保するとともに、地域を支える幹線道路の整備を推進します。
- 周辺都市への道路交通の連絡性を高めるため、主要幹線道路の整備を国や都に働きかけていきます。

**2 近隣自治体等との連携強化**

- 相模原市のリニア中央新幹線中間駅開設に向け、本市に新たな人の往来や物流を創出するため、相模原市をはじめとする近隣自治体との連携体制を構築します。
- 市内交通機関の充実をはかるため、多摩都市モノレールの八王子駅までの延伸を関係機関に働きかけていきます。

## 現在の交通体系の主な課題（案）その1

### ①都市計画道路

- ・ 広域幹線道路を補完する道路の取り扱い  
（圏央道、新滝山街道は概ね完了、国道16号バイパス無料化予定）
- ・ 長期未実施の都市計画道路の取り扱い
- ・ 市外との関係強化

### ②モノレール

- ・ リニア中央新幹線と、多摩都市モノレール

### ③バス

- ・ 交通不便地域への対応（地域公共交通、はちバス）
- ・ 路線バスの課題？
- ・ 高齢化に伴う、バス乗り場などの利便性・快適性の向上

### ④中心市街地

- ・ 中心市街地の道路の幅員不足、老朽化、歩きにくさ
- ・ 旭町・明神町地区周辺まちづくりの開発に伴う新たな交通需要の発生
- ・ 駅前への一般車両や、企業バスの寄り付き
- ・ 高速乗り合いバスの取り扱い

### ⑤拠点地域

- ・ 高尾地区、川口物流、インター北、ラピス跡地周辺の交通対策
- ・ 高尾山観光客の八王子市内への呼び込み

### ⑥自転車

- ・ 自転車利用の増加と事故の増加
- ・ 自転車走行空間への社会的ニーズ
- ・ レジャーサイクルの取り扱い
- ・ 自転車マナー

### ⑦生活道路

- ・ 生活道路の安全対策（通学路など）

### ⑧その他

- ・ 道路や橋梁の老朽化への対応