

第1回 「（仮称）八王子市自転車利用環境整備計画」
策定に向けた懇談会

八王子市の自転車政策

平成27年10月6日



◆ 目次

1. 八王子の交通の概況
2. 八王子市交通マスタープラン
3. 自転車政策
4. その他

1. 八王子の交通の概況

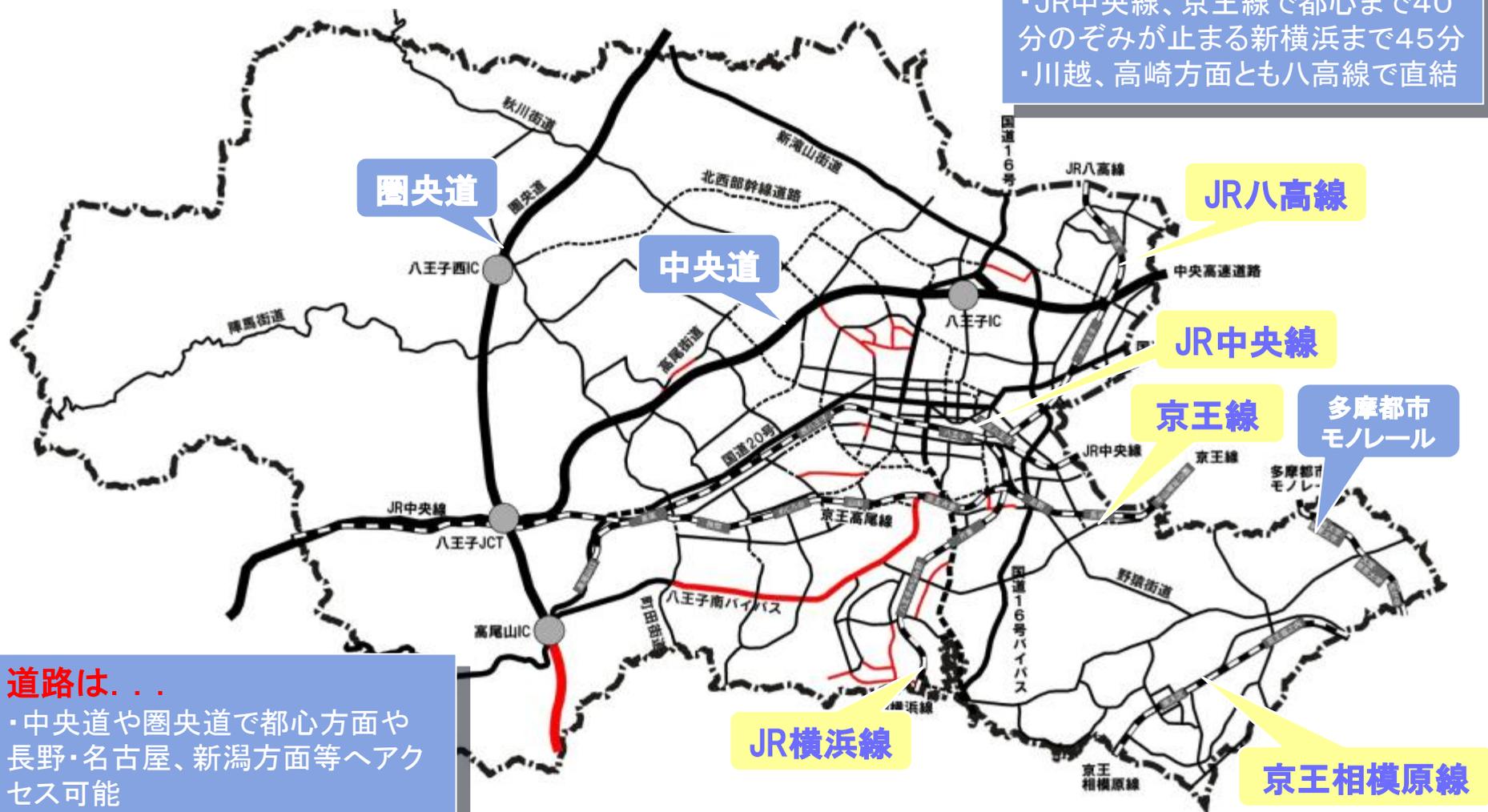


1. 八王子市の交通の概況

○市外や隣県の主要都市を連絡する広域交通の要衝地

鉄道は...

- ・JR中央線、京王線で都心まで40分のぞみが止まる新横浜まで45分
- ・川越、高崎方面とも八高線で直結



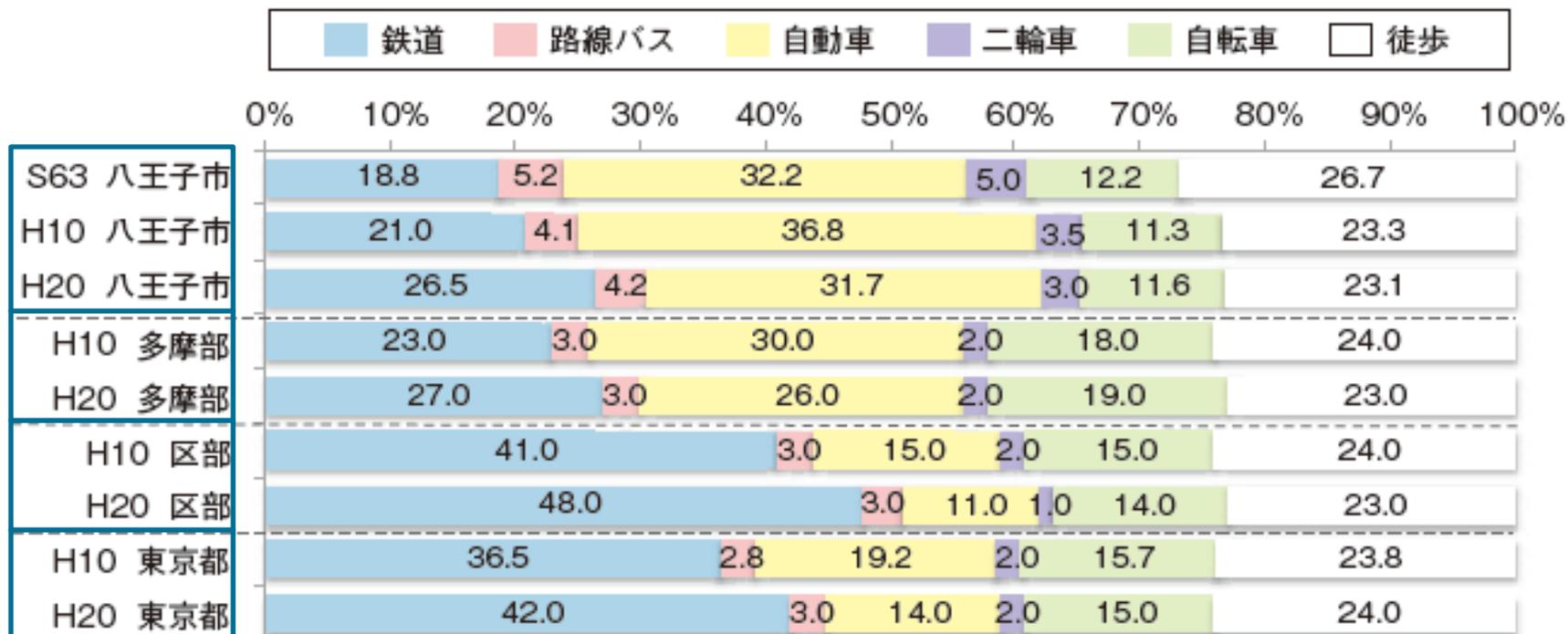
道路は...

- ・中央道や圏央道で都心方面や長野・名古屋、新潟方面等へアクセス可能
- ・国道20号と16号が市内で交差

※黒実線は整備済、黒点線は計画中、赤実線は事業中を示す。

代表交通手段（市全域）

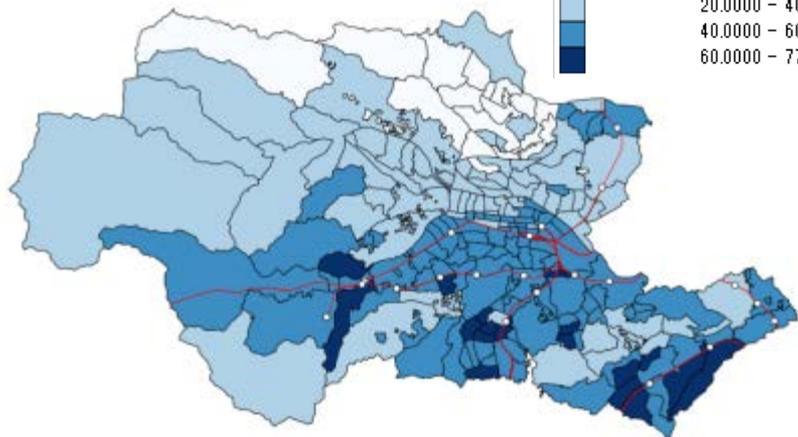
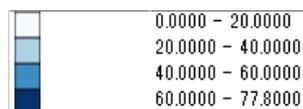
- 東京都全体の鉄道利用の割合が約42%であるのに対し本市は約27%と低い
- 自動車利用は東京都全体が約14%であるのに対し本市は約32%と高い → 自動車の依存度が高い。
- 自転車利用は東京都全体では約15%であるのに対し本市は約11%とやや低い。



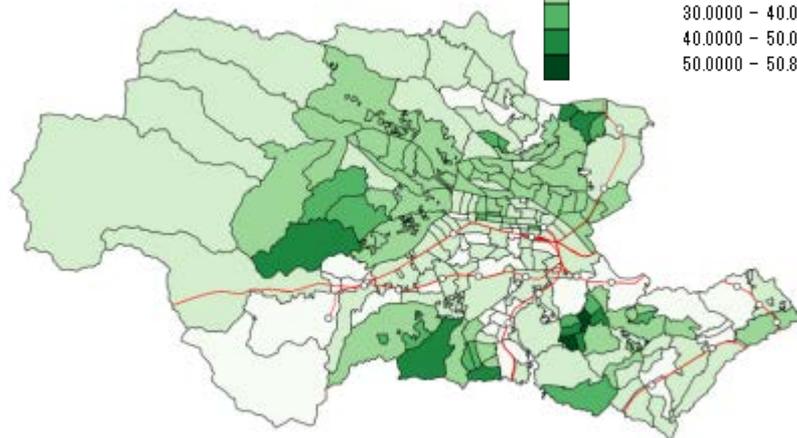
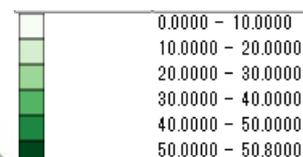
(参考)町丁目別の通勤通学時の利用交通機関(H22国勢調査)

- 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い。
- 自転車は傾斜度が低い中央地域や西部地域2等で高い。

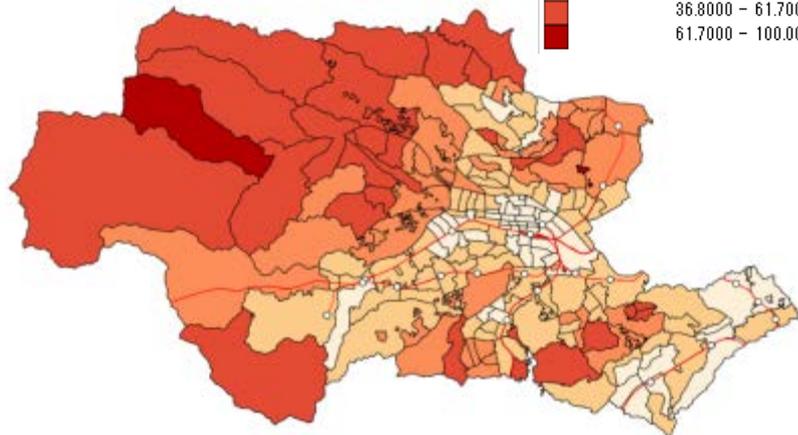
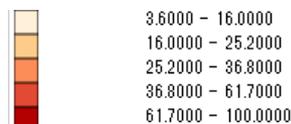
【鉄道】



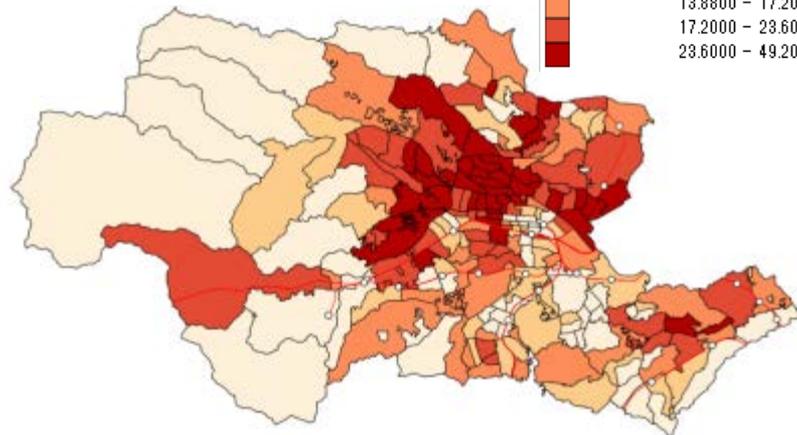
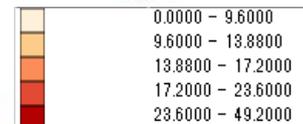
【路線バス】



【自動車】



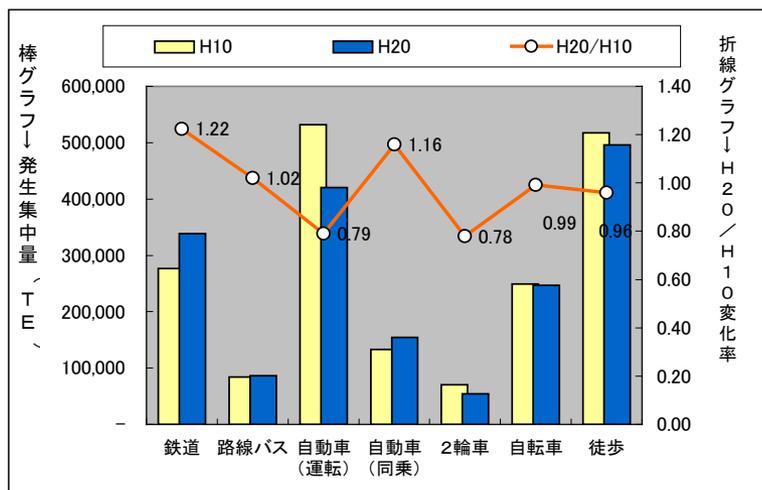
【自転車】



ゾーン別代表交通手段

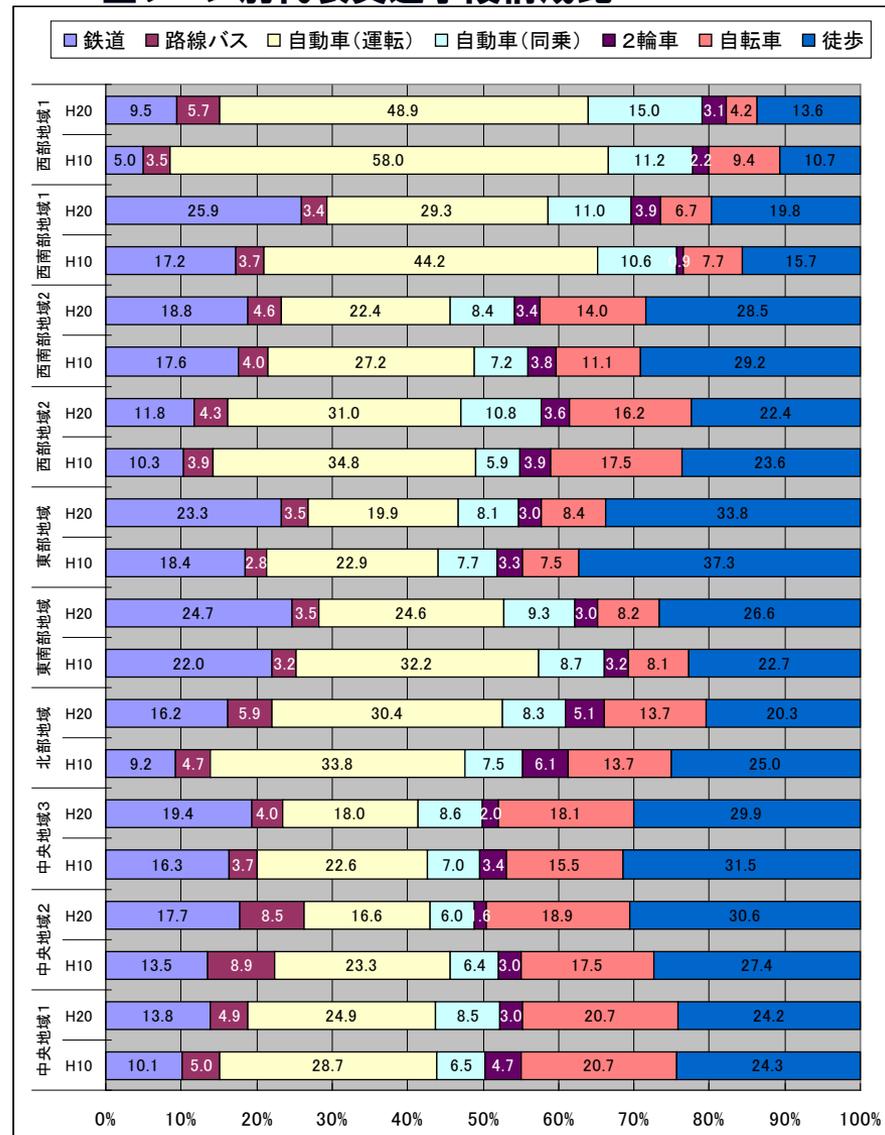
- 鉄道利用は平成10年から20年にかけて市全域で1.2倍増加し、全ての地域で増加。
- 特に東南部地域(八王子みなみ野駅周辺)、東部地域(南大沢駅周辺)で増加が顕著。
- 自動車(自ら運転)利用は0.8倍に減少し、全ての地域で減少。
- 自動車(同乗)は西部地域1・2や西南部地域で1割を超えている。

平成10-20年 市内発生集中量の増減



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査

ゾーン別代表交通手段構成比



資料: 東京都市圏パーソントリップ調査

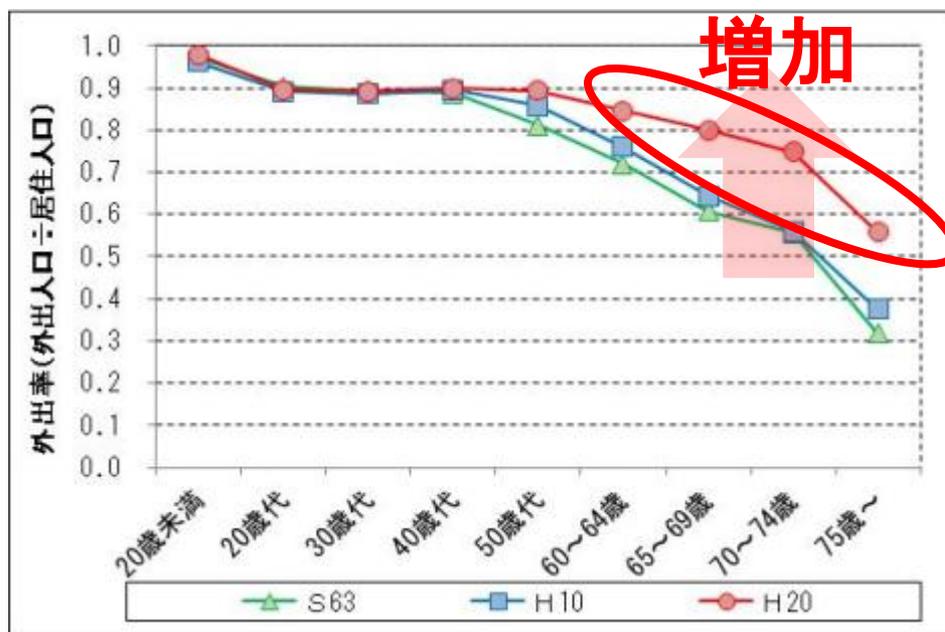
年齢別の交通機関利用動向

◆外出動向

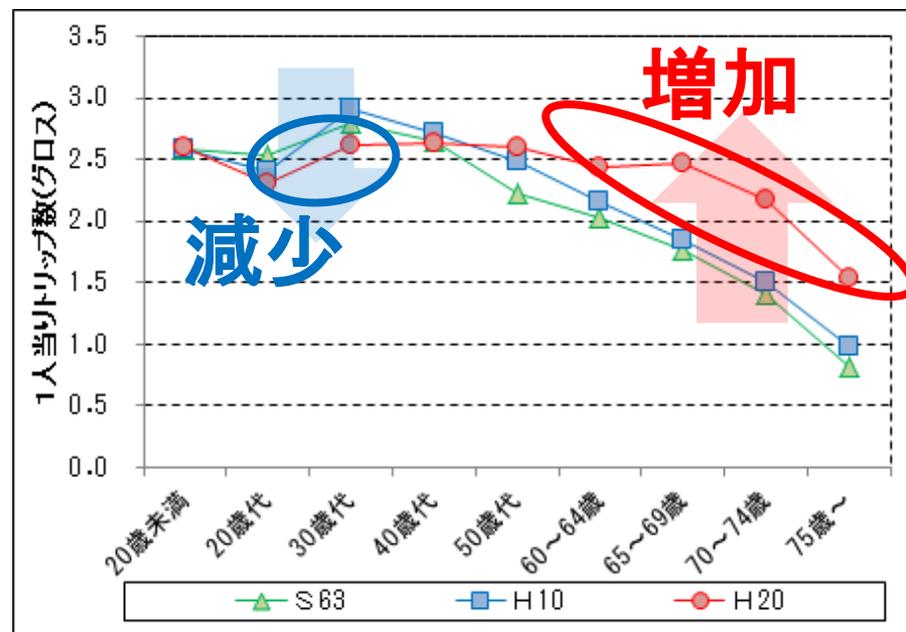
○高齢者の外出率、移動回数が増加

○若者(20~30代)で外出率が変化しないが、移動回数が減少

■年齢別外出率(市)

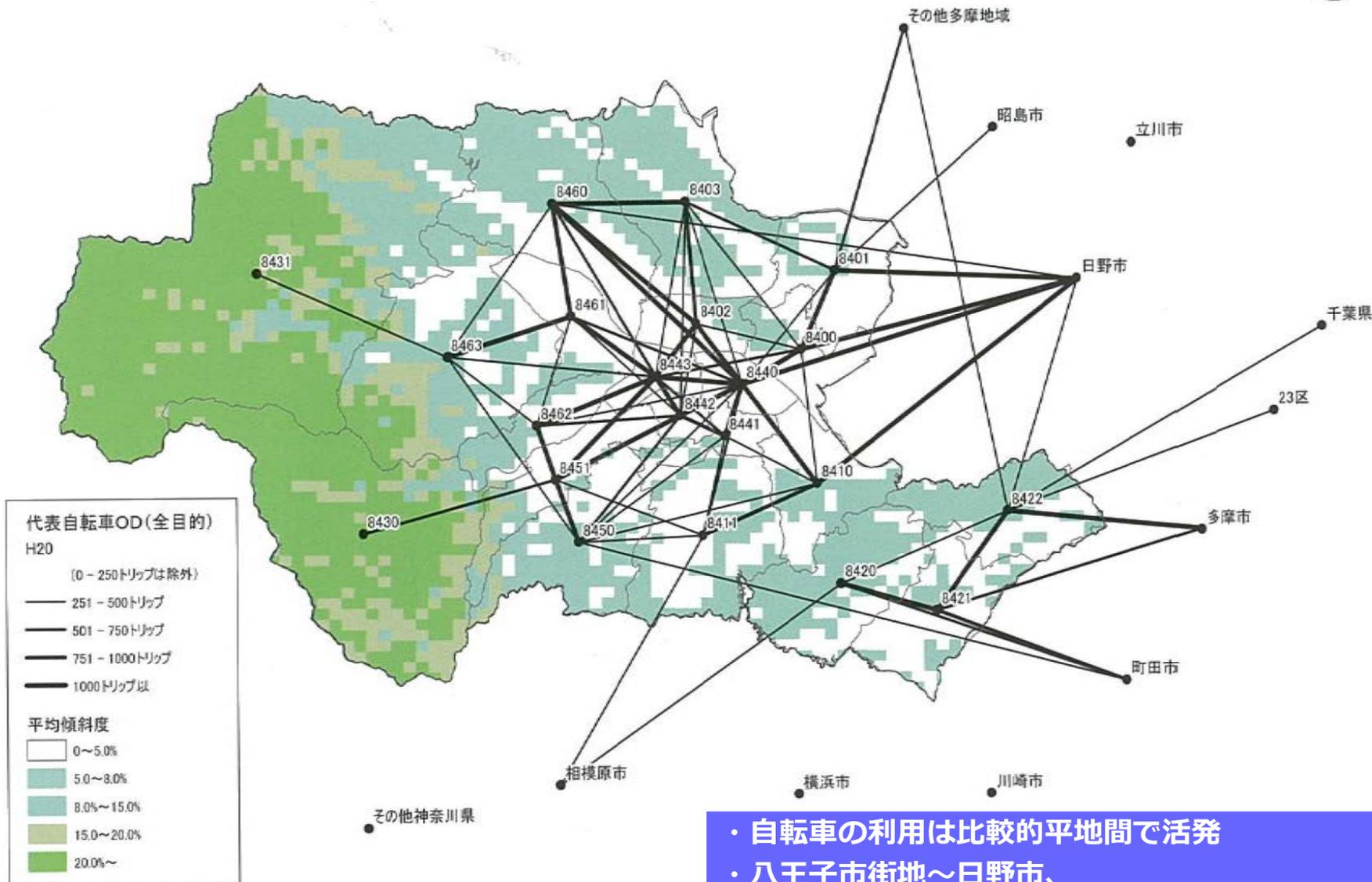


■年齢別1人当り移動回数



●自転車はどこを走っているのか？)

自転車OD調査(代表交通手段、東京都市圏PT調査・H20)



- ・ 自転車の利用は比較的平地間で活発
- ・ 八王子市街地～日野市、南大沢～多摩市、町田市の隣接市間移動も多い

年齢別の交通機関利用動向

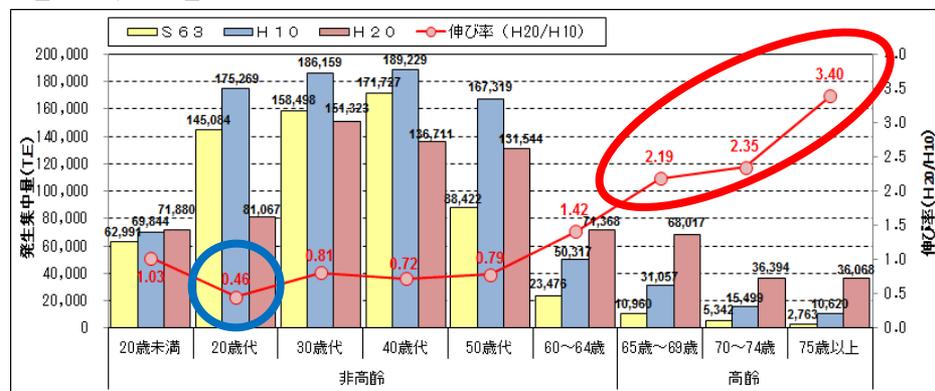
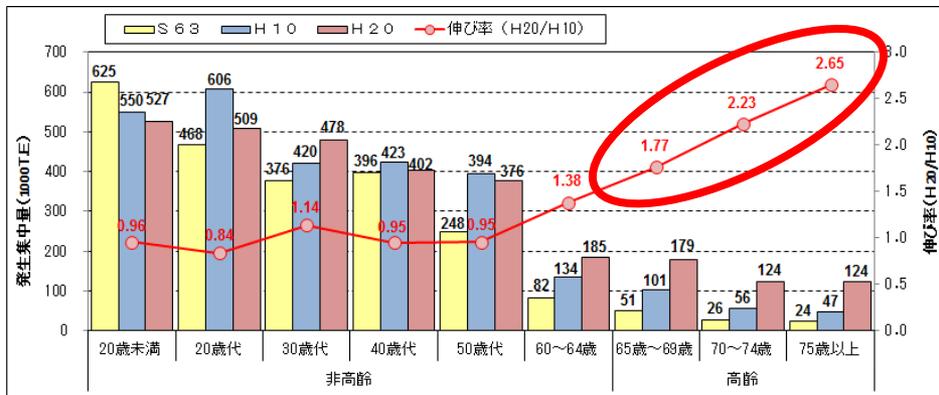
◆交通機関利用動向

【全手段】

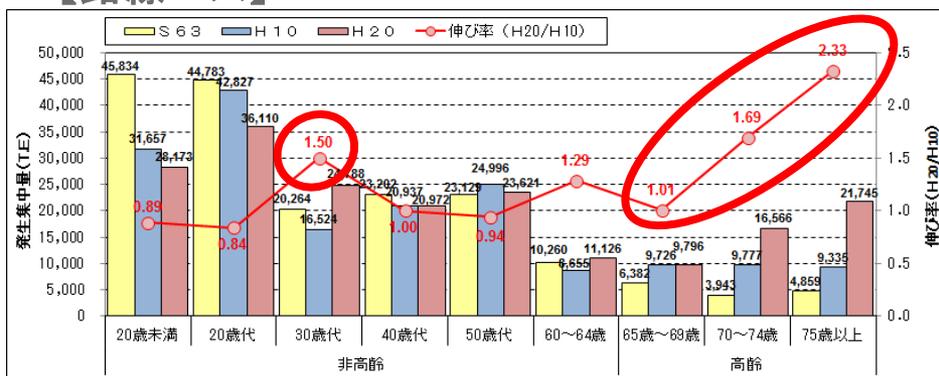
○高齢者の外出率、移動回数が増加

○高齢者の運転増加と若者(特に20代)の車離れ

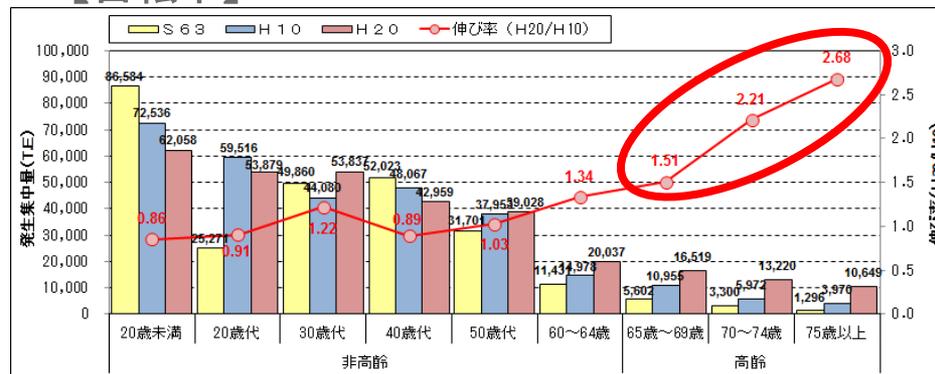
【自動車】



【路線バス】



【自転車】



- ◆高齢者の移動環境の充実(自動車、バス、自転車、歩行)
- ◆高齢者の自転車や自動車運転などによる事故の防止、安全面への配慮
- ◆バスを生活の足として利用する高齢者の移動手段の確保

2.八王子交通マスタープランについて



2. 八王子市交通マスタープランについて

●計画の位置づけ

八王子ビジョン2022
(基本構想・基本計画)

都市計画マスタープラン

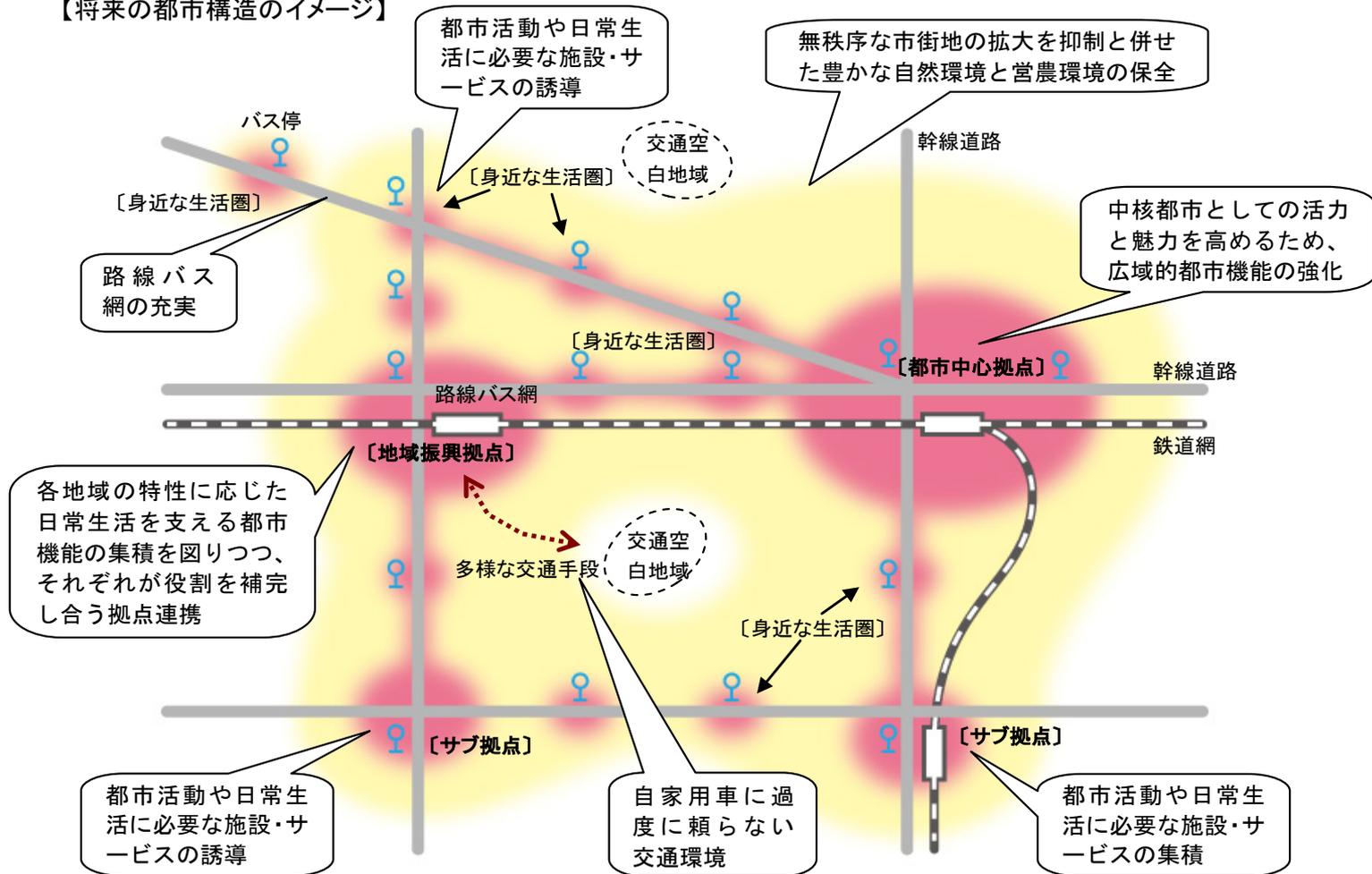
交通安全計画

八王子市交通マスタープラン

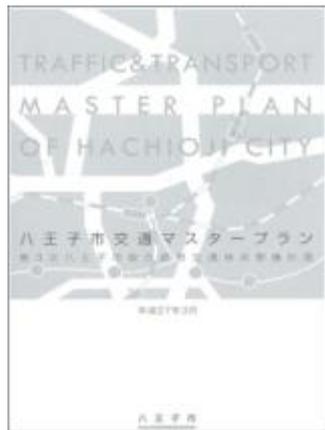
自転車利用環境整備計画

基本構想・基本計画八王子ビジョン2022 都市計画マスタープラン「拠点・ネットワーク型都市構造」

【将来の都市構造のイメージ】



八王子市交通マスタープラン(平成27年3月)



都市交通の将来像

交通要衝地の利便性を活かし、人を中心とした交通環境の充実と
地域の活力を育む交通体系の実現
～「**くらし**」、「**活力**」、「**環境**」のバランスがとれた交通を目指して～

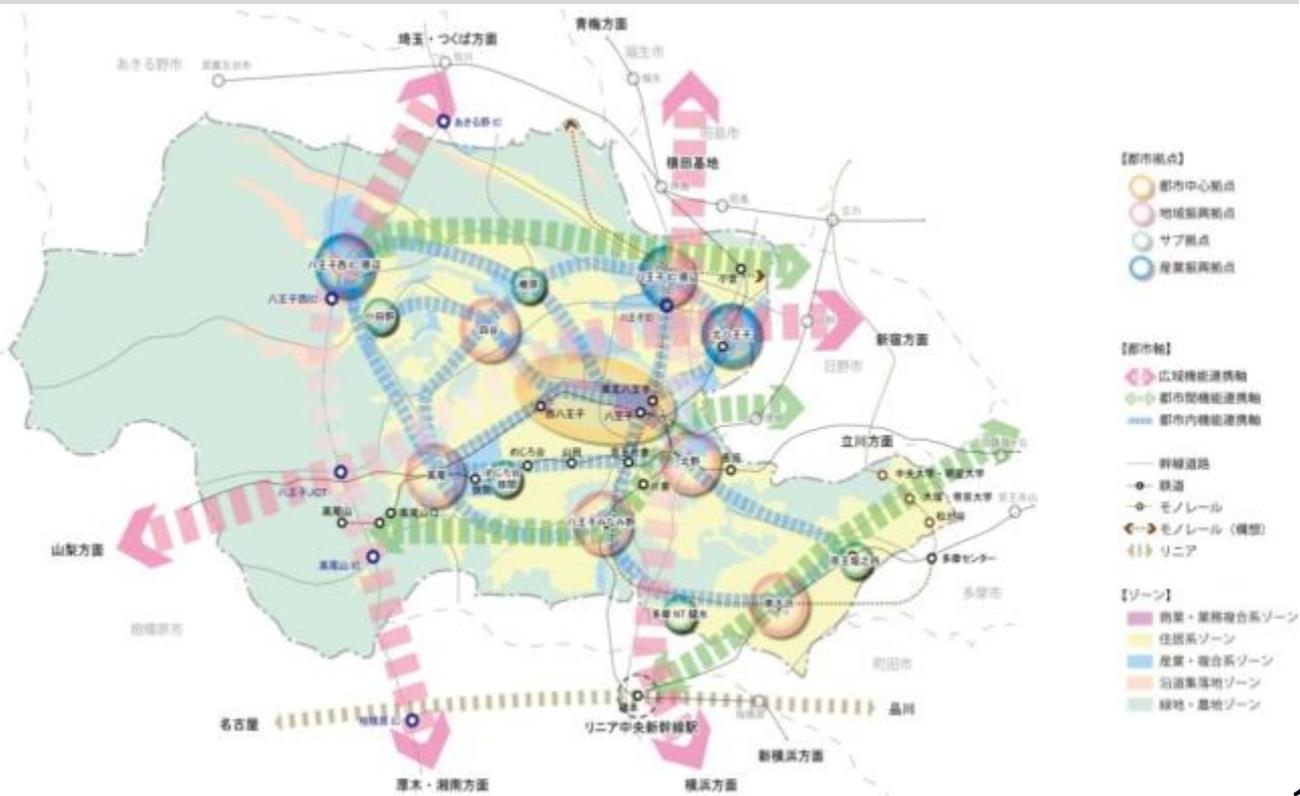
公共交通

道路交通

自転車交通

歩行交通

- ・都市交通の将来像では、「くらし」、「活力」、「環境」のバランスを取りつつ、ハードソフト両面から、人の動きを円滑化する交通体系の構築を明示
- ・中央高速道路、圏央道、国道16号(及び16号バイパスを「広域機能連携軸」とし、東京都市圏における広域的な移動軸を形成
- ・国道20号、北西部幹線、由木街道等の道路網及びJR、京王、多摩都市モノレールの鉄道網により「都市間機能連携軸」を形成し、都市間の移動を担保する
- ・また、各拠点をつなぐ都市内機能連携軸を網の目状に張り巡らせ、拠点を中心とした移動の利便性を向上する



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

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高める、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

施策方針

- 防災・物流・医療ネットワークに資する広域道路網の充実
- 鉄道軌道系交通網の機能強化
- リニア中央新幹線・圏央道の整備効果を活かす取り組み強化
- 地域間のアクセス性を高める地域間公共交通
- だれもが不便なく移動できるバス路線網の整備
- 市域の円滑な交通流動性の確保
- **自転車ネットワークの整備**
- 中心市街地の歩きやすさとにぎわいの創出
- 拠点のターミナル機能の充実
- 生活道路の安全性・利便性の向上
- 交通バリアフリー環境の充実
- 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

自転車交通の目指すべき姿

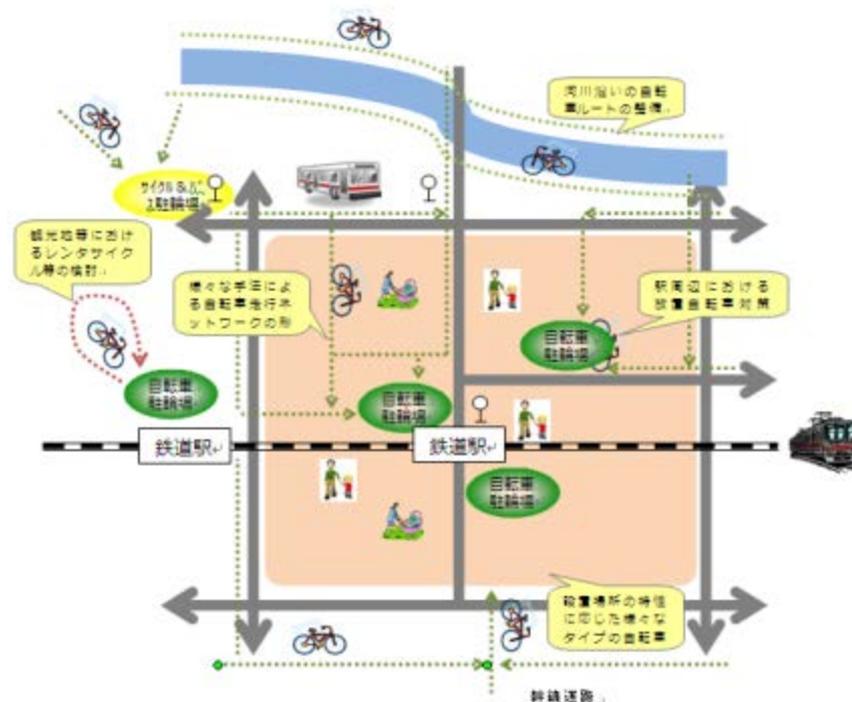
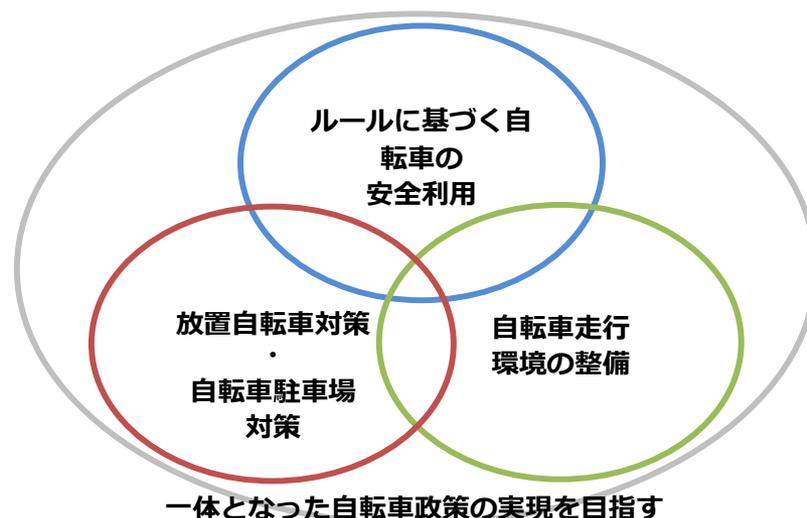
【課題】

- ・市街地においては道路幅員が狭く、歩道や自転車道の幅員が確保できない街路が多く、より安全で快適な空間を確保することが求められている。
- ・自転車に起因した事故も増加しているため、新たな視点での安全対策が課題

自転車走行環境整備がすすめられ、利用者にとって安全で安心な移動空間の確保を目指します。

様々な自転車利用施策（コミュニティ・サイクル等）を展開し、自動車から自転車へと転換した環境にやさしいまちづくりを目指します。

自転車安全利用五則が徹底され、自転車が起因する事故が減少していく社会を目指します。



何が問題か？

- **自転車の走行空間**

（そもそも自転車は車道．．．、ネットワーク化）

- **放置自転車**

（景観阻害、安全の支障、まちのにぎわい）

- **自転車駐車場（駐輪場）**

（放置自転車の受け皿が必要、駅から遠いと使ってもらえない、駅周辺では用地確保が困難）

- **自転車マナー**

（事故の増加、携帯、傘、イヤホン、自転車安全利用五則）

自転車政策の基本的な考え方

