

会 議 録

会 議 名	第3回 八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会	
日 時	令和元年5月16日(木)10:00~11:30	
場 所	八王子市学園都市センター 第1セミナー室	
参加者氏名	参加者	小根山裕之座長、山崎勲介、宮瀬睦夫、田口秀夫、深沢靖彦、杉浦貢、伊東寿、原清、吉川真実、佐藤彰恒、佐竹恭周(武田阿沙美)、田崎達久(南波達也)、井上喜央、露木輝久、下田直啓、森澤雅昭(中村亘登)、白井賢二(山口高弘)、太田國芳、廣瀬勉、中邑仁志、村野弘幸、西山忠 ()は代理出席者
	事務局	【都市計画部】 交通企画課長：山崎泰弘、交通企画課課長補佐兼主査：染谷祐介、交通企画課主任：三ツ木芳彦、畠山陽平 【道路交通部】 路政課長：水上太一、計画課長：杉本雅彦、路政課課長補佐兼主査：小谷田隆芳 【拠点整備部】 市街地整備課長：和田隆、事業推進担当課長：渡部哲也、市街地整備課主査：鈴木史人
欠席者氏名	小林弘樹	
議 題	(1)資料説明 ・第3回 八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会資料	
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"> ・次第 ・八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会 出席者名簿 ・資料1：第3回 八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会資料 	

1 第2回懇談会までの振り返り

【事務局】(「資料1:第3回 八王子駅周辺交通円滑化対策検討懇談会資料」に基づき説明。)

【参加者】本検討の上位計画について、ダイジェスト版を用意して参加者の理解を深めたうえで、話を進めるべきと思う。

【事務局】第1回懇談会の際に、都市計画マスタープランや交通マスタープラン、中心市街地まちづくり方針の駅周辺エリアの基本方針などをまとめたものをお配りしたが、次回、概要をご用意させていただきたい。

【参加者】多摩都市モノレール八王子ルート整備促進協議会が立ち上がっているが、八王子ルートについて懇談会資料に記載がない。

【事務局】八王子駅周辺において、10年程度の期間の中で大きく環境が変わることを示しており、多摩都市モノレールの八王子ルートについては、もう少し先になるのではないかと考えている。八王子ルートの構想については今後整理させていただく。

【参加者】将来的にモノレールの駅についても話に上がってくるため意見として申しあげた。

2 八王子駅周辺における交通円滑化に向けたメニューごとの対策エリアについて

2-1 メニュー1(公共交通)について

【参加者】対策エリアについてご意見をいただきたいが、漠然としているため私の方から課題を踏まえていくつか申し上げたい。路線バスの走行環境の改善について、東放射線アイロードでは企業バス、スクールバス、観光バスが路上駐車しており、一方通行での車線運用について課題がある。また、東放射線アイロードの JR 八王子駅に近い場所では、荷捌きや歩行者の乱横断に対応しながら走行環境を改善する必要がある。このほか、桑並木通りや南大通りなども課題があり、ルールづくりと合わせて、走行環境を改善していかないといけない。

路線バスの乗降環境の改善について、問題になっているのは北口のバスターミナルかと思うが、取り組み事例にもある通り、道路を活用した路線バスの乗降場の確保など必要に応じて参考にしつつ、北口バスターミナルの運用と組み合わせる必要があるだろう。

タクシーの駅前発着待機の効率化については、北口駅前広場の活用やショットガン方式についてもどこまでできるのか検討する必要がある。

【参加者】東放射線アイロードの JR 八王子駅～京王八王子駅間は3車線であるため、駐停車しやすい状況にある。歩道幅員が狭いことから、駐車車両を無くすことができれば、車道を狭めて、歩道を広げるという方法もあるのではないか。

京王八王子駅～甲州街道間については、3車線の一方通行ということもあり、両側に駐車されている。交通規制の問題もあるが、2車線に変更し、左側にバス等を駐車、右側を通行するように変更してはどうか。

また、様々な車種のバスが八王子駅周辺を利用しており、東放射線アイロードや桑並木通りだけは課題解決は難しいため、小型の車両については、東急スクエア裏の一方通行路線(ジョイ五番通り)の荷捌きスペースを、時間を区切って割り当てたり、道路形状に余裕があればバスベイを切ることも考えられるのではないか。

【参加者】実現できるかどうかは今後の検討かと思うが、道路幅員の再配分も含めて検討が必要だろう。

【参加者】タクシープールの縮小という意見があったが、タクシーについては待機台数が少ない時も、非常に多い時もある。天候などの要因により、需要と供給のバランスが変動しやすいのがタクシーの特徴でもある。

バスが2,700台発着とあったが、タクシーも1,000台程度はあり、どうしても必要なスペースとなっている。タクシーの待機スペースを縮小して、一般車乗降場や荷捌きスペースを設置するとの意見かと思うが、既存施設のすみわけ(2階が歩行者、1階が営業車、地下が一般車)が一番良いと思う。地下駐車場は送迎に使われているスペースもあり、PRしていくべきではないか。

【参加者】北口の駅前広場の改善をぜひ進めていきたい。10年以上前から、今のよう形ではなく、南口のようにグランドラインで15レーンのバスのほか、タクシーを対応する案が出ている。そうすれば、バス乗り場を間違えた際にデッキに上がって別の乗り場に移動する必要はなくなるのではないか。

一般車については地下駐車場の無料時間を送迎に利用していることもあり、朝晩は混雑する可能性があるが、日中はさほど混雑していないため、活用できればよいのではないか。南口にできた一般車乗降場は便利であり、北口もそのようなシステムを取り入れるとよいだろう。

【事務局】八王子駅北口の駅前広場改善の計画については、認識している。懇談会で様々な意見を頂きながら進めていきたい。

【参加者】東放射線アイロードのように、歩行者の乱横断や路上駐車に苦慮している。ガードパイプが切れていたり、低い箇所において乱横断が発生しており、使い勝手や景観の点もあるが、ガードパイプを歩行者が跨げないようにすることで、乱横断や違法駐車がなくなるのではないか。しかし、荷捌き車両の問題もあるので、区間を決めてルール作りを議論していく必要があるだろう。

【参加者】富士見通りにおいて、タクシーベイではないが、タクシーが待機をしているところがあり、利用者からすると利便性が高い。また、パーク壱番街通りや南口のとの木通りにも待機車両がある。規則的な問題もあるが、タクシー乗降場の必要性もあるのではないか。

【参加者】待機箇所として認められている場所ではないが、あの場所にタクシーがいてくれないと困るという意見もある。過去、待機をしないということを周知し取り組んだこともあったが、利用者から必要との指摘もあった。道路上であるが、できれば認知してもらいたいと考えている。

2-2メニュー2(一般車両)について

【参加者】八王子駅北口については、地下駐車場の活用について、現在一般車寄り付きとして利用されている実態もあり、利用が増えると問題が発生する可能性もあるが、それも含めて検討していくべきだろう。南口の一般車乗降場については、施設の整備がなされており、市民の方にどううまく使っていただくかというところである。

また、旭町・明神地区開発にあわせ、なんらかの乗降スペースの確保が出来ないか考

えていく必要があるだろう。

【参加者】北口の一般車について、桑並木通りに一般車が停車しており、バス停にバスを停車させる際にバスが正着できず斜めに停車し、その後ろが渋滞するという問題がある。

北口の地下駐車場を乗降場として活用した場合、いっぱいになるようなことがあれば、駅周辺の民間の駐車場を借りて、乗降場として暫定利用することもできるのではないか。

【参加者】乗降場の件とともに、京王プラザホテル前の交差点をなんとかしないと行けない。マルベリーブリッジを京王八王子駅方面へ延伸したが、地上を歩いている人もおり、一般車は京王プラザ側の路地に入りたいが歩行者がいるので入れないという状況がある。交差点の改良も含め検討していただきたい。

【参加者】京王プラザホテル前の交差点について、マルベリーブリッジができて改善されるかと思ったが、地上を歩いている人が多い。一般車も京王プラザホテル側に入っていくことが難しいことがあり、路線バスの通行を阻害してしまうこともある。

【参加者】変則的な交差点の改善との意見もあり、保健所前の交差点も変則的であり、その点も含めて検討する必要があるだろう。

【参加者】旭町・明神地区開発計画があり、既に本市もその交差点の重要性と改善の必要性は認識している。地区開発とともに改善を検討しており、今回の意見の中にも入れてもらいたい。

【参加者】北口地下駐車場について、スムーズに入れるよう入口を明確にしてほしい。地下駐車場での乗降についてもPRしてはどうか。八王子駅南口についても路上で乗降している場所もあり、そういった対策も含めて検討する必要があるだろう。

2-3メニュー3（特定旅客車両）について

【参加者】観光バス、企業送迎、スクールバスについて、八王子は郊外に施設があるため、これが無いと八王子市から施設がいなくなってしまうという課題があり、まちの衰退につながりかねない。駅周辺に大きな土地を用意するのは難しいと思われるため、法律上難しいと思うが、路上で時間帯を限って待機できるようなルール作りができるとういだろう。

コンベンション施設ができると市外から観光バスが来るのが必然であり、現在は上野町の市民会館跡地で対応しているが、富士森公園（陸上競技場横の駐車場）の活用や、路上での一定のルール作りができるとよい。大型バスで八王子に来て駐車場がなく苦労しており、時間貸しの駐車場を整備することで市の観光のメリットになるのではないか。

【参加者】現在問題となっているのは、東放射線アイロードや国道20号、南大通りとなっており、ルール作りとなるとエリア全体として検討していくこととなるだろう。バスターミナルなどの路外施設については、現時点で計画にないのかもしれないが、旭町明神町の地区開発や医療刑務所跡地の開発など、大きな開発に合わせて検討していただくとよいのではないか。

【事務局】上野町の市民会館跡地については暫定利用となっているため、バスの待機場や乗降場についても考える必要がある。また、市道八王子1393号線の整備も進めており、様々な整備を踏まえて検討する。

【参加者】八王子駅南口集いの拠点については、医療刑務所だけの敷地なのか、周辺の宿舎なども含めて検討されているのか。宿舎も含めると相当な広さになり、バスの待機所の整備も考えられるのではないかと。

【参加者】宿舎も含めて検討している。整備基本計画についてはパブリックコメントが終了しており、次回概要版も含めて報告させていただきたい。

【参加者】バスターミナルについて、医療刑務所の東側の土地が活用できるのではないかと。

バスタ新宿で発着するバスの4割が中央道を使い、甲府や長野など甲信方面に向かっている。八王子にバスターミナルがあるとさらに便利になるのではないかと。

国交省では、渋谷、品川、東京でのバスターミナル整備が狙上にあがっており、さらに八王子もあがっているとのうわさもある。候補に挙がっているのであれば徹底的に調べる必要がある。

商工会議所でもバスターミナルが必要であると長年検討しており、国が整備を行うのであれば、国道に面している土地か、市道・都道を国道に格上げすることによって可能性が高まるのではないかと。仮称八王子バスタというような検討も必要である。

観光バスが大量に発着しているにもかかわらず、いつも路上処理ということではよくない。MICE都市の推進をしている八王子がいつまでも路上で対応しているのはおかしいため、対策メニューとして取り上げていただきたい。

【参加者】コンベンション施設ができると1日何万人の方が来訪し、八王子のホテルに1週間くらい宿泊して滞在することもあるだろう。その間におもてなしとして、八王子を観光するツアーを企画していきたいが、ホテルやコンベンション施設に迎えに行かなければいけないため、バスが駐車できる場所を是非整備していただきたい。

【参加者】上野町の観光バス駐車場を待機所に使うことを改めて検討していただきたい。

JR八王子駅南口ロータリーの3・4番バスパースは、日中にスクールバス、夜間に観光バスが利用しており、そういったところもまとめて観光バスの対策ができればよいと思う。

2-4メニュー4（荷捌き車両）について

【参加者】パーク壱番街通りのような、一般車や荷捌き車両の路上駐車が多いたるところについてご指摘いただければと思う。また、路上でのジョイ五番街通りでの整備も対策の一つだろう。路外駐車場については、ポケットパークなど細かいところをエリア全体で必要な所を探っていくことになる。

【参加者】コンビニエンスストアの配送が1日3回程度あり、店の前にトラックを付けて搬入するのは仕方ないが、今後、荷捌きスペースが整備された場合、コンビニエンスストア関係の配送車が整理されると改善されるのではないかと。

2-5メニュー5（自転車）について

【参加者】自転車利用環境整備計画に基づいて、計画されているものは着実に進めていくこととし、対策エリアについては全体的に進めていくことになるだろう。

【参加者】図上に自転車駐車場の位置を示した方がわかりやすいのではないかと。

【事務局】対応させていただく。

【参加者】都内ではシェアサイクルの導入が進んでおり、2,3年のうちにMaaSとして鉄道、

バス、タクシー、シェアサイクルということになってくるため、そのあたりも念頭に入れて取り組んでもらいたい。

【参加者】JR 八王子駅北口では自転車走行空間の整備が進んでいるが、南口の整備も検討していただきたい。

2-5メニュー6（エリア全体）について

【参加者】案内サイン関係は整備が進んでいるところであり、無電柱化やバリアフリーの整備も引き続き取り組んでいくということだろう。一方通行や交通規制は以前から検討されており、環境が十分に整備されていないという点もあるが、状況を見ながら進めていくことになる。変則的な交差点についても運用を検討していく必要がある。

【参加者】MaaS については 10 年ほど前から世界で出ている話であり、全ての交通はサービスであるという考えである。国の方でも昨年のソサエティ 5.0 の中に MaaS の話が出ている。小田急電鉄や多摩NTでもバスを走らせたりしているので、駅周辺の交通円滑化のなかに、その考え方を取り込んでおいた方が良いと考える。

【参加者】観光客に対する意見を 2 点お願いしたい。1 点目は、JR 八王子駅北口等の案内サイン整備について、資料見せていただきたい。2 点目は、旭町・明神町の大型コンベンション施設が 2022 年 2 月に完成する予定となっており、市外、世界からくる方々が電車で来ることが予想される。JR 八王子駅から京王八王子駅にしっかりと案内看板が出来るようお願いしたい。

【参加者】案内サインの整備について、移動困難者の当事者の意見も取り入れていただき、意見すり合わせてよりよいものをつくればと思う。視覚障害の方に信号機の色をアプリで認識できるものがあり、移動円滑化に係る新しい設備の整備を求める声もある。

車いすを使うほどではないが長距離歩けない方から、どこに設置できるかということに限度はあるが、ベンチを設置していただきたいとの声がある。巣鴨では数メートルおきにベンチがあるとも聞いている。

【参加者】無電柱化の整備状況について、みさき通りの電線がすごいことになっており、歩車道の整備もされていない。

【事務局】交通環境改善報告書の中で位置づけ、富士見通りの整備を優先的に進めている。無電柱化の整備は事業に時間がかかるが、整備の収束が見えてきた中で次の路線の検討になるかと思う。

【参加者】整備の計画があるということを図に示しておいていただきたい。

旭町・明神町地区のレンガ通りについて、路線バスのバスベイがあるが、交差点付近が渋滞している。コンベンション施設ができると、そのあたりの対策が、全体の交通の流れの中で重要視される場所ではないかと考える。

【参加者】そういった課題があるとの認識を持って検討を進めさせていただく。

3 その他

【事務局】次回の懇談会は 7～8 月頃を予定しており、後日案内を送付させていただく。