

# 八王子市と東京 23 区の交通格差の是正案

Proposal to correct the traffic gap between Hachioji City and 23 districts in Tokyo

中央大学宮本ゼミ チームアメリカ

学生氏名<sup>1)</sup>：原田樹<sup>1)</sup>，岡勇輝<sup>1)</sup>，香川徹朗<sup>1)</sup>，濱口直也<sup>1)</sup>

指導教員 宮本悟<sup>1)</sup>

中央大学 経済学部 宮本ゼミ

キーワード：格差，交通，障害者

## 1. はじめに

賃貸不動産を扱う「いい部屋ネット」が今年調査した「自治体ランキング<東京都版>」(\*1)によると、ランク入りした大半の都市が東京 23 区の地域であり、第 1 位は港区である。一方八王子市はランク入りできず、結局何位なのか分からずじまいという結果になった。しかし、八王子は東京 26 市の中でも人口・面積ともに最上位である。(\*2)(\*3)これ程の規模を持ちながら、なぜ八王子は上位に入らないのか。東京 23 区と八王子とのこの差は何なのか。原因としては様々なケースが考えられるが、今回は八王子と 23 区内の交通格差にフォーカスを当て、この調査結果と解決策について述べる。

## 2. 現状(格差の内容)

八王子と 23 区の交通格差についてまず指摘されなければならないのは、鉄道路線の格差である。23 区の駅(今回は乗降客数が 23 区内で最も多い新宿駅を想定する)と八王子駅を通る路線について比較する(図 1 参照)と、新宿駅は JR5 路線(山手線、総武線、埼京線、中央線、湘南新宿ライン)に加え、私鉄路線が乗り入れているのであらゆる方面へとアクセスできるが、八王子駅は JR3 路線(中央線、横浜線、八高線)であるため、アクセス手段は限られる。乗り換えをすればルートはもっと確保できるが、やはり時間がかかるため、不便であ

ることに変わりはない。

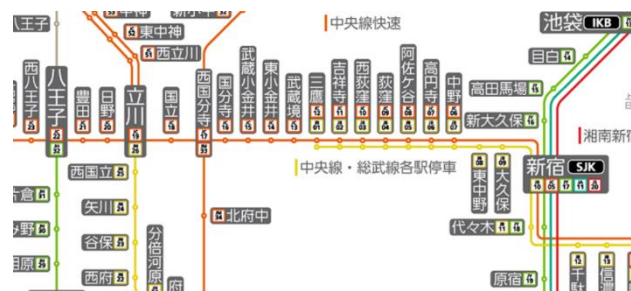


図1

※JR 東日本より引用



図 2

※国土交通省より引用

次に指摘されなければならないのは、道路交通の格差である。(図2参照)23 区から他県(この場合は埼玉県、神奈川県、千葉県を想定する)を結ぶ高速道路として、北方へは関越自動車道(地図中記号 E17)、東北自動車道(地図中記号 E4)、東方へは常磐自動車道(地図中記号 E6)、西方へは中央自動車道(地図中記号 E20)、南方へは東名

高速道路(地図中記号 E1)、東京湾アクアライン(地図中記号 CA)があるが、八王子市から他県を直接つないでいる高速道路は、中央自動車道のみである。八王子から高速道路を使って他県へ旅行等する場合は、複数の高速道路を跨いで行かなければならない。この点から、道路交通にも格差があるといえる。

### 3. 格差を是正するための政策の提案

#### I. 鉄道

鉄道によるアクセス格差を埋めるためには、複数路線を跨いで電車を走らせ、八王子から他県まで格安かつ乗り換え不要で行けるようにするべきであると考えられる。参考として、天井勝海氏の論文(\*4)では、23区に流動人口を供給する地域とその数値として「神奈川県(39万人)、埼玉県(35万人)、千葉県(25万人)、茨城県(3万人)、栃木県(1.1万人)、群馬県(0.75万人)が主たる供給地とその数値である。」と述べている。よって、この鉄道便を実際に運行する際は、流入人口の上位2県である神奈川県、埼玉県の主要駅をターミナル駅とするのが最も合理的であろう。埼玉方面であれば、むさしの号の増便、神奈川方面であれば、例えば横浜駅から八王子駅までを直通する便を運行するのが望ましいだろう。

#### II. 道路交通

道路交通のアクセス格差を埋める手立てとしては、関越自動車道と東名高速道路に分岐点を設け、八王子に直接アクセスできる支線を建造するとより円滑なアクセスを実現できるのではないかと考える。なぜなら、この2つの高速道路は八王子に比較的近い位置を通る上、これらの幹線に支線を設ければ、他県からの八王子のアクセスがしやすくなるからである。

このように、交通格差が是正されれば、八王子と他県との人流が盛んになる。このことによって、出勤が困難な身体障害者への職業選択の可能性も期待されよう。障害者の出勤を助ける更なる改善策として、障害者専用車両を連結した鉄道を運行することを提案する。具体的には、車いすを使用する乗客に配慮して座席数を減らしたり、その他怪我等で不自由な乗客に配慮したデザインのシートを使用したりするといったも

のである。さらに、車いすを使用する障害者が車両に乗車するときに発生する、駅員がスロープをもって乗車を手伝う手間を省くために、スロープがあらかじめ内部にある車両を使用することも効果的だと考えられる。これ以外にも、同じように障害者に配慮した内装をあしらった高速バスを運行することも障害者の通勤の手助けになると考えられる。

### 4. 終わりに

今回、私たちがこのような政策の提案に至ったのは、八王子市が26市内随一の規模を持ちながら、23区と比べて不人気であることに疑問を持ったからである。

今回は交通格差について取り上げたが、八王子市と23区とを隔てている要因は他にもあろう。今後はそれらの要因についても調査を続け、八王子市の発展に尽力していきたいと考えている。この市がさらなる発展を遂げ、23区に追いつく日を願って止まない。

### 5. 参考文献

図1:『関東エリア路線図』(JR 東日本)  
<https://www.jreast.co.jp/map/>

図2:『高速道路ナンバリング路線図』(国土交通省)

<https://www.mlit.go.jp/road/sign/numbering/map/kanto/index.html>

\*1:『自治体ランキング<東京都版>』(大東建託株式会社)

[https://www.eheya.net/sumicoco/ranking/tokyo/sumitai\\_area.html](https://www.eheya.net/sumicoco/ranking/tokyo/sumitai_area.html)

\*2:『人口総数の状況、平均年齢、年齢(5歳階級)別人口』(東京都人口統計課)

<https://www.toukei.metro.tokyo.lg.jp/juukiy/2021/jy21qf0001.pdf>

\*3:『都区市内市町村マップ』(東京都)  
<https://www.metro.tokyo.lg.jp/tosei/tokyoto/profile/gaiyo/kushichoson.html>

\*4:天井勝海『人口流動からみた東京の大都市圏』(日本地理教育学会、1969年)40ページ

<https://www.jstage.jst.go.jp/article/nwgeo1952/17/1/17139/pdf/-char/ja>