

PUBLIC TRANSPORT

MASTER PLAN

OF HACHIOJI CITY



八王子市公共交通計画

平成29年3月

八王子市

# 目次

<b>第1章 策定にあたって</b> .....	1
1 計画の概要.....	1
1-1. 計画策定の背景.....	1
1-2. 計画の目的.....	1
1-3. 対象地域.....	1
1-4. 計画の位置づけ.....	2
1-5. 目標年次.....	2
<b>第2章 上位計画の考え方</b> .....	3
1 都市計画マスタープランにおける「目指すべき都市像」.....	3
1-1. 目指すべき都市構造と公共交通の役割.....	3
1-2. 目指すべき都市構造にむけた、公共交通活性化の考え方.....	4
2 八王子市交通マスタープランにおける「都市交通の将来像」.....	5
2-1. 「都市交通の将来像」.....	5
2-2. 公共交通の目指すべき姿.....	6
2-3. 基本目標と施策方針.....	7
<b>第3章 本市の公共交通の現状</b> .....	8
1 公共交通の状況.....	8
1-1. 人口推計.....	8
1-2. 本市の公共交通の現状.....	11
1-3. 本市の交通動態.....	13
<b>第4章 これまでの本市の公共交通施策の取り組み</b> .....	18
1 八王子市地域公共交通活性化協議会.....	19
1-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会.....	19
2 バスネットワークの再編.....	20
2-1. 西部地区路線再編.....	20
2-2. 西八王子駅北口前交通環境改善.....	21
3 バスの利便性の向上.....	22
3-1. バスロケーションシステムの導入促進.....	22
3-2. バス専用レーンの推進.....	22
3-3. ノンステップバス等の導入促進.....	23
4 多様な交通手段の整備.....	24
4-1. はちバスの運行.....	24
4-2. 地域交通事業の推進.....	25
4-3. サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備.....	26
5 福祉交通の充実.....	27
5-1. 福祉有償運送の登録支援.....	27
5-2. リフト付き自動車「わかこま号」の運行.....	27
5-3. 保健福祉センター送迎バスの運行.....	27

<b>第5章 八王子市公共交通計画の基本的な考え方</b> .....	29
1 基本的な考え方 .....	29
1-1. 現況と課題 .....	29
2 公共交通活性化に向けた3つの視点 .....	31
2-1. 公共交通活性化に向けた3つの視点 .....	31
3 公共交通の目指すべき姿の実現に向けた基本目標 .....	33
<b>第6章 施策展開</b> .....	34
1 施策体系 .....	34
2 施策展開 .....	35
2-1. 基本目標1：わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築 .....	35
2-2. 基本目標2：路線バスのサービス強化による利便性の向上 .....	41
2-3. 基本目標3：多様な交通手段による移動の確保 .....	46
2-4. 基本目標4：移動困難な方の多様な交通環境の充実 .....	53
<b>第7章 公共交通軸別課題と対応方針</b> .....	58
1 公共交通軸の対応と考え方 .....	58
2 公共交通軸別課題と対応方針 .....	59
2-1. ①ひよどり山トンネル軸(京王八王子駅～純心女子学園～戸吹) .....	59
2-2. ②秋川街道軸(京王八王子駅～梶原町～川口小学校) .....	61
2-3. ③陣馬街道軸(京王八王子駅～四谷～恩方ターミナル) .....	63
2-4. ④高尾街道軸(京王八王子駅～四谷～高尾駅南口) .....	65
2-5. ⑤美山通り軸(高尾駅北口～恩方ターミナル) .....	67
2-6. ⑥甲州街道軸(八王子駅北口～日野駅) .....	69
2-7. ⑦野猿街道軸(八王子駅南口～北野駅～南大沢駅) .....	71
2-8. ⑧グリーンヒル通り軸(西八王子駅南口～めじろ台駅～法政大学) .....	73
2-9. 路線バス便数図 .....	75
<b>第8章 地域ごとの公共交通の考え方</b> .....	76
1 地域区分 .....	76
2 地域ごとの公共交通の考え方 .....	77
2-1. <中央地域> .....	77
2-2. <北部地域> .....	79
2-3. <西部地域> .....	81
2-4. <西南部地域> .....	83
2-5. <東南部地域> .....	85
2-6. <東部地域> .....	87

<b>第9章 計画の推進に向けて</b> .....	89
1 P D C A マネジメントサイクルによる推進 .....	89
1-1. 計画の推進 .....	89
1-2. 推進体制の確立 .....	90
1-3. 法令等の動向に合わせた方針の見直し .....	90
2 モニタリング指標 .....	91
<b>参考資料</b> .....	92
1 検討経過・体制 .....	92
1-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会 構成員名簿 .....	93
1-2. 八王子市地域公共交通活性化協議会(仮称)公共交通計画検討分科会 構成員名簿 .....	94
2 交通空白地域・交通不便地域の考え方 .....	95
2-1. 交通空白地域等における優先度評価の考え方 .....	95
2-2. 交通空白地域（平成28年度） .....	97
2-3. 交通空白地域の評価（その1） .....	98
2-4. 交通空白地域の評価（その2） .....	99
2-5. 交通不便地域（平成28年度） .....	100
3 公共交通に関する基礎データ（路線バス、はちバス、地域交通事業） .....	101
4 公共交通に関する基礎データ（スクールバス、福祉系交通） .....	102
5 自家用有償旅客運送 .....	103
5-1. 自家用有償旅客運送 .....	103
6 八王子市地域公共交通活性化協議会 .....	104
6-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会規約 .....	104
6-2. 八王子市地域公共交通活性化協議会財務規程 .....	107
6-3. 八王子市地域公共交通活性化協議会事務局規程 .....	110
7 用語集 .....	112

# 第1章 策定にあたって

## 1 計画の概要

---

### 1-1. 計画策定の背景

---

人口減少、少子高齢化の進展による公共交通の輸送人員の減少により、路線の縮小やサービス水準の低下が懸念されており、公共交通の活力を維持・強化するためには、まちづくりと連携し地域公共交通ネットワークを確保することが重要な課題といわれています。

このような状況を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークの再構築を図るため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の一部を改正する法律が平成 26 年 11 月 20 日に施行されました。

一方、公共交通に関する本市の取り組みとしては平成 14 年に実施した「八王子市地域循環バス等調査」に基づき、公共交通空白地域・不便地域を定義付け、同調査によって抽出された地域への対応を図るとともに、平成 20 年度に策定した「八王子市地域公共交通総合連携計画」に基づき、地域循環バス「はちバス」の運行見直しや、地域交通事業などを実施しているところです。

しかし、これらの調査・計画策定からすでに 10 年以上が経過しており、社会経済情勢や市民の交通行動が変化する中、現在の交通課題に対応した対策が必要となっています。

また、市では平成 27 年に「八王子市交通マスタープラン」を策定し、広域的な交通結節点としてのポテンシャルを活かすとともに、過度な自動車利用を抑制する一方で、公共交通の持続的な確保を目指し、歩行者や自転車等が安全・安心に移動できる環境整備を進めるための都市交通の将来像を示しました。

この度、これらの既存計画・上位計画に基づき、本市における新たな公共交通政策を総合的かつ効果的に展開していくため、路線バス、地域循環バス「はちバス」、タクシーの政策の方向性を示す公共交通計画を策定することとしました。

なお、鉄道及び新交通（モノレール等）の軌道系交通に関しては「八王子市交通マスタープラン」の内容に準拠するものとし、福祉交通については、今後の公共交通との連携を視野にその概要を示すこととしました。

### 1-2. 計画の目的

---

本計画は、八王子市交通マスタープランで位置づけられた、公共交通の目指すべき姿を実現するため、公共交通政策を推進することを目的とします。

そのため、本計画では市における公共交通の利用実態などを整理したうえで、利便性の高い公共交通となるよう総合的な施策を、関係者と連携し推進していきます。

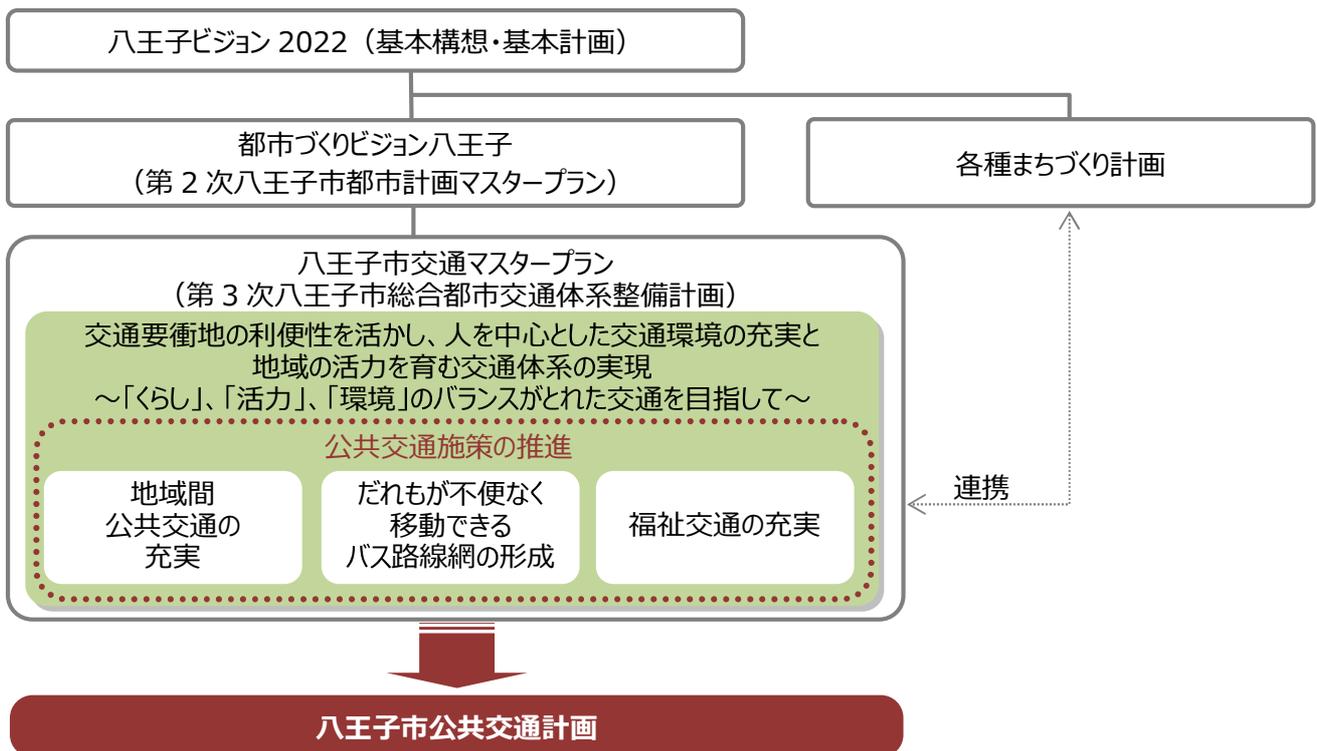
### 1-3. 対象地域

---

対象地域は、八王子市全域とします。

## 1-4. 計画の位置づけ

本計画は、「八王子ビジョン 2022」や「第2次八王子市都市計画マスタープラン」の考え方をもとに策定された、「八王子市交通マスタープラン」における都市交通の将来像を目指すため、公共交通に関わる基本方針や施策を明らかにするものです。公共交通政策は、まちづくりに関する各種計画との連携を図りながら効果的に展開していくことが重要であるため、本計画は本市の各種関連計画と連携・整合を図ります。



## 1-5. 目標年次

本計画は、「八王子市交通マスタープラン」との整合を図り、概ね20年先の目指すべき都市の姿を見据え、基準年を平成29年度、計画期間を10年間とし、計画目標年次を平成38年度（2026年）とします。なお、上位・関連計画の見直しや社会経済情勢の変化等により、修正する必要がある場合は、適宜見直します。

表 計画の目標年次

計画	計画目標年次	目指すべき都市の姿
八王子ビジョン 2022 (基本構想・基本計画)	平成 34 年度(10 年間)	—
第2次八王子市都市計画マスタープラン	平成 36 年度(10 年間)	概ね 20 年先
八王子市交通マスタープラン	平成 36 年度(10 年間)	概ね 20 年先
八王子市公共交通計画	平成 38 年度(10 年間)	概ね 20 年先

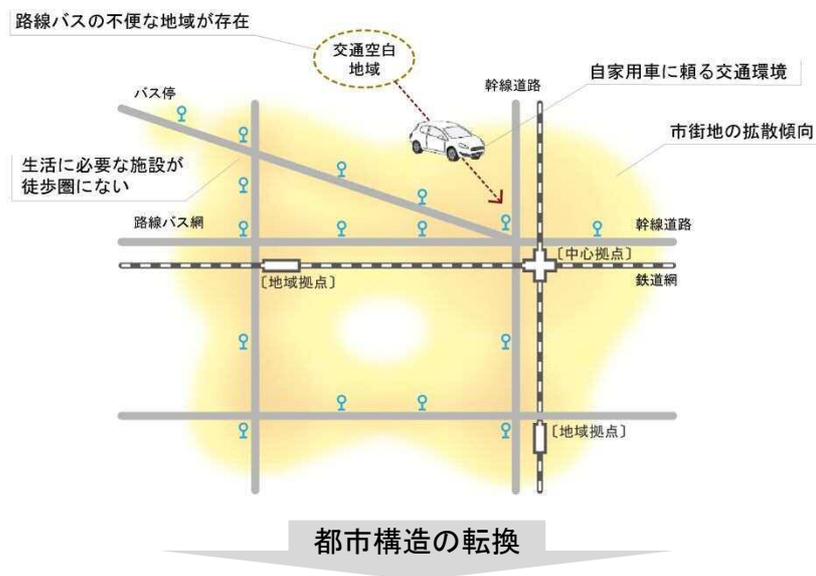
# 第2章 上位計画の考え方

## 1 都市計画マスタープランにおける「目指すべき都市像」

### 1-1. 目指すべき都市構造と公共交通の役割

第2次八王子市都市計画マスタープランにおいては、目指すべき将来都市構造として「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造を掲げており、中心拠点や地域拠点における「都市活動や日常生活に必要な施設・サービスの集積」を進めるとともに、公共交通に関しては「公共交通をできるだけ利用する交通環境」、「路線バス網の充実」、「交通空白地域への多様な交通手段の確保」などの方向性が示されています。

【現状の都市構造のイメージ】



【将来的な都市構造のイメージ】

### ～「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造～

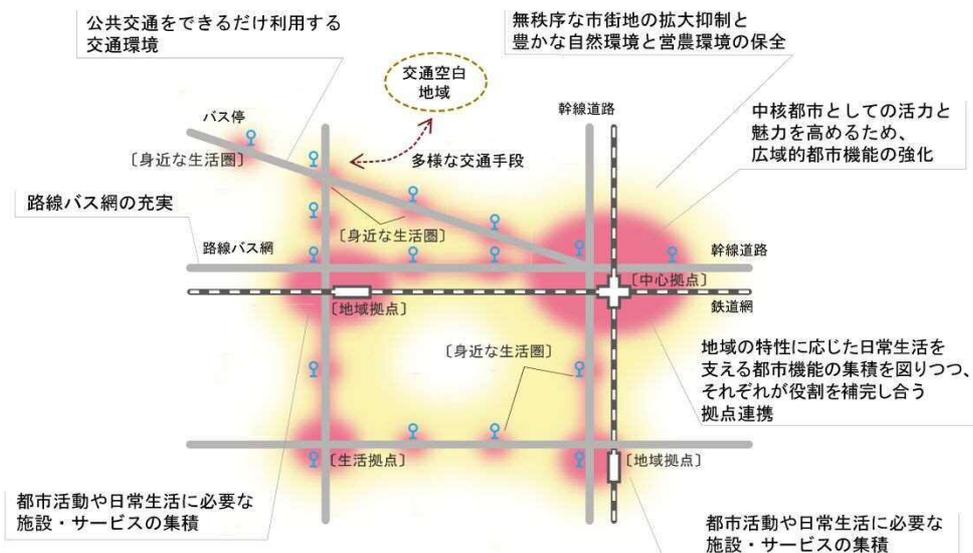


図 第2次八王子市都市計画マスタープランで示している都市構造の転換イメージ

## 1-2. 目指すべき都市構造にむけた、公共交通活性化の考え方

本市は、様々な拠点や地域が一つの市の中に内包され、各々異なった地域特性を有しています。そのため、「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造を実現するために、各々の拠点や地域が目指すべき都市構造を整理するとともに、拠点・地域特性に応じた公共交通活性化の考え方を示すこととします。

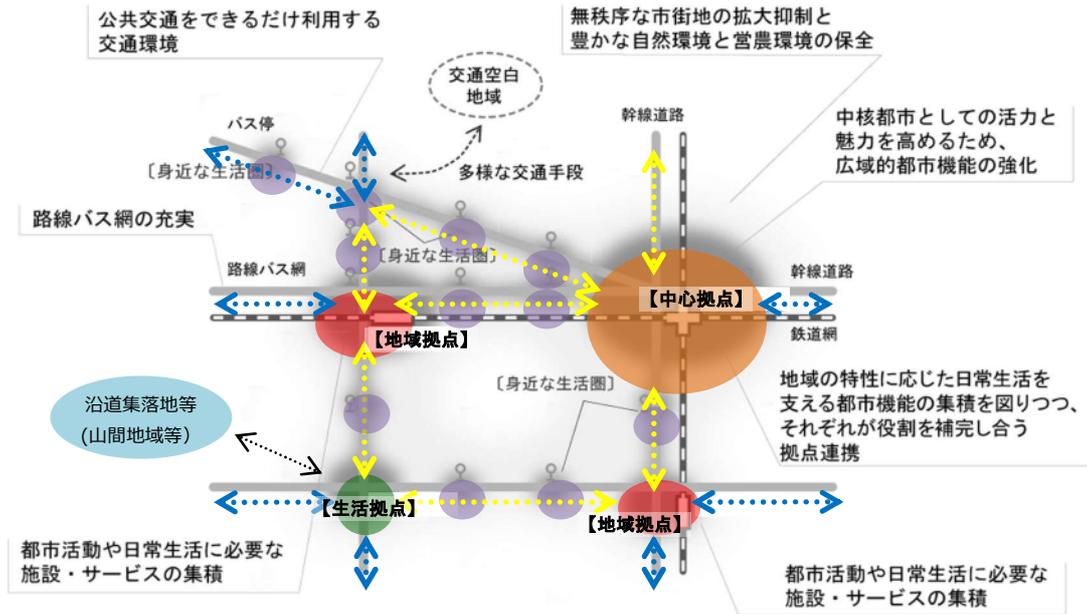


図 「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造に基づく、公共交通活性化の考え方

拠点・地域		都市計画マスタープランにおける拠点及び、土地利用等の考え方	拠点・地域特性に応じた公共交通活性化の考え方
	中心拠点	・多様な都市機能の集積と魅力ある都市環境の形成を図る。	・鉄道駅は、路線バスの起点となるため、乗り継ぎ利便性をはじめとした、ターミナル機能の向上を目指す。
	地域拠点	・地域における交流や日常生活を支える拠点として、中心拠点の機能と連携し、商業、業務、生活支援、サービスなどの都市機能の集積を図る。	・拠点間の移動が円滑にできるよう、路線バスの運行本数の維持及び、車両や施設の更新など利便性の向上を目指す。
	生活拠点	・地域拠点の機能・サービスはもとより、身近な生活圏に資するアクセシビリティを補完する拠点として、日常生活の買い物を中心とした機能・サービスの集積を図る	
	身近な生活圏 (バス停周辺)	・バス停等を中心とした徒歩圏に生活に必要な施設・サービスの立地誘導を図る。	・既存の路線バスを維持するとともに、地域循環バスや、地域交通事業への乗継の利便性向上を目指す。
	交通空白地域等	・地域特性を考慮した多様な交通手段の最適な組み合わせによる利便性の向上に努める。	・地域特性に応じた多様な運行形態による交通サービスの確保を目指す。
	沿道集落地等 (山間地域等)	・北部、西部、西南部地域の7つの幹線道路沿道に形成されている沿道集落地において、農地と住宅地が一体となった農村環境の維持向上に努めるとともに、周辺の自然環境の保全を前提に、地域コミュニティの維持、農林業や新たな産業の担い手の定住など、地域振興に資する新たな土地利用を図る。	



## 2-2. 公共交通の目指すべき姿

都市交通の将来像を踏まえ、「公共交通」「道路交通」「自転車交通」「歩行者交通」の4つの交通モード別に、目指すべき姿を示し、公共交通については、以下の「目指すべき姿」を掲げています。

### <目指すべき姿>

- ・鉄道輸送力の増強や、多摩都市モノレール等を具現化し、中心市街地への集客力を高める地域間移動の円滑化を目指します。
- ・主要な結節部における乗換のシームレス化により駅利用者や地域住民の利便性向上を目指します。
- ・地域の実情に応じた様々な公共交通手段を維持できる仕組みをつくり、市民にとって使いやすい公共交通システムの構築を目指します。
- ・交通空白地域が解消され、市民の利便性が高まる移動環境の実現を目指します。

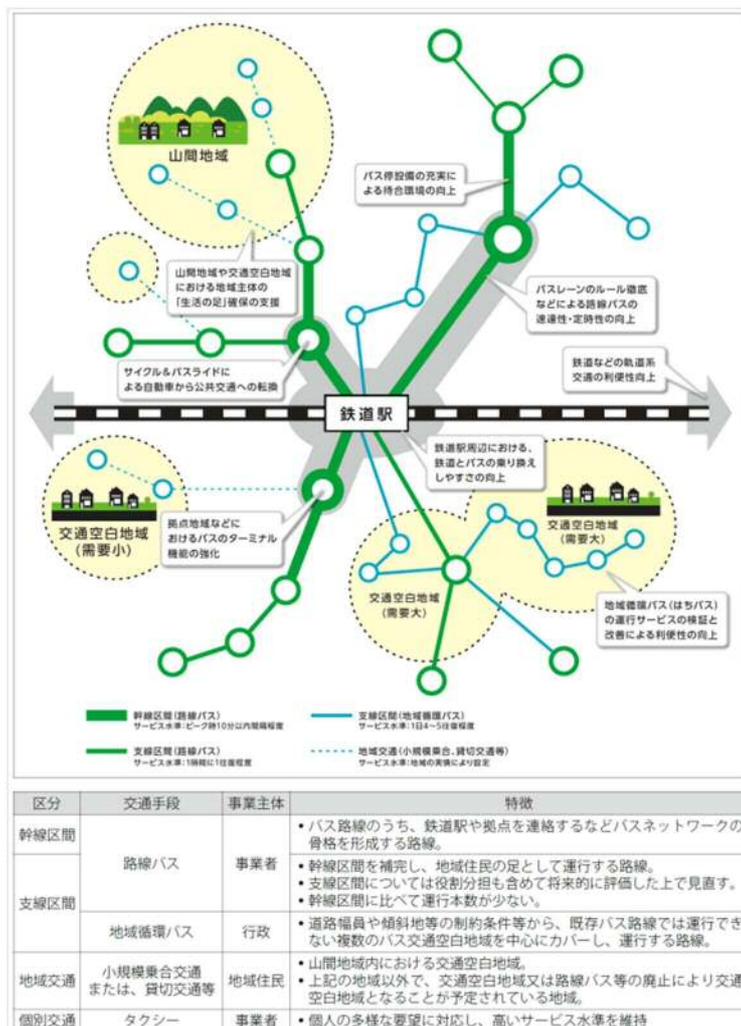


図 「八王子市交通マスタープラン」における公共交通施策の展開イメージ

## 2-3. 基本目標と施策方針

都市交通の将来像を実現するために、以下の4つの基本目標が設定され、基本目標ごとの施策方針が示されています。

### <基本目標と施策方針>

全 95 事業



# 第3章 本市の公共交通の現状

## 1 公共交通の状況

### 1-1. 人口推計

本市の総人口は、約 58 万人（平成 27 年国勢調査）で、人口減少が始まっており、今後も減少が予想されています。平成 27 年 10 月に策定した「八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、本市の将来人口を平成 72 年に平成 22 年の約 8 割を維持するとともに、人口構造を安定化するため、平成 52 年までに国民希望出生率である 1.8 の達成と、若い世代の転出を抑制することを掲げており、これを実現した場合の将来展望を示しています。これによると、平成 42 年では約 56 万人となっています。

しかし、その間、高齢者層（65 歳以上）が増加する一方、生産年齢層（15～64 歳）や若年層（0～14 歳）は減少傾向にあり、高齢化が進展することが予測されています。

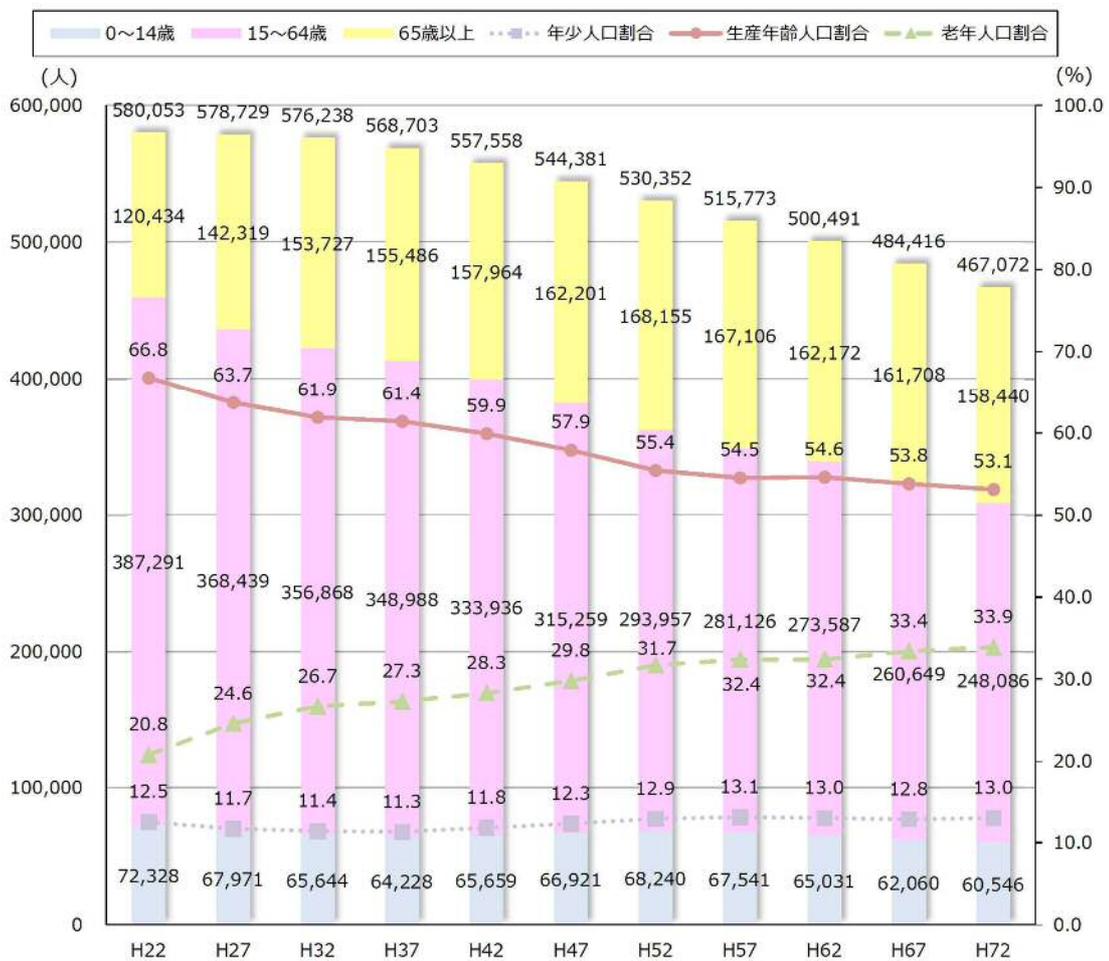


図 本市が目指す将来展望

出典：「八王子市まち・ひと・しごと創生総合戦略」

※平成 27 年度の国勢調査の結果は反映していません。

## ■人口分布

本市の人口は、鉄道・モノレール駅周辺を中心や、バス路線を有する幹線道路沿道に集中して分布しています。

特に、高齢者（65歳以上）に着目すると、高度経済成長期に建設された大規模な住宅団地を有する館ヶ丘、長房、めじろ台、山田、片倉町、北野台、絹ヶ丘等の地区において、高齢者が多く分布しており、高齢化率も30%を超えている状況がみられます。

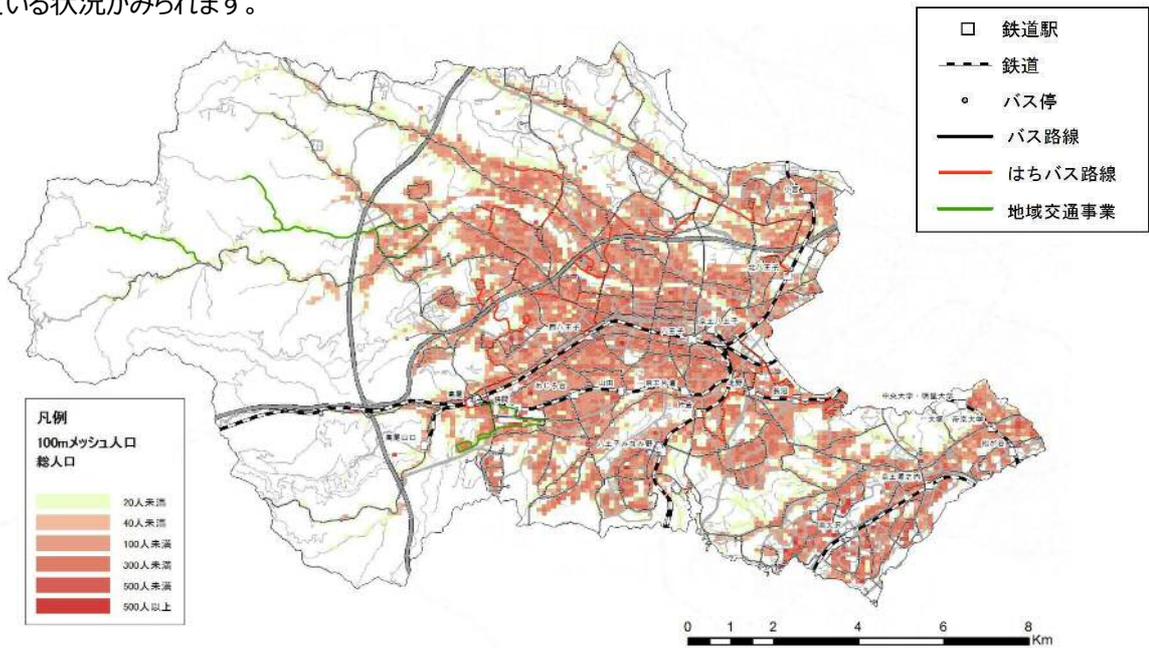


図 人口分布（平成 22 年）

出典：「国勢調査」注）メッシュは 100m 単位

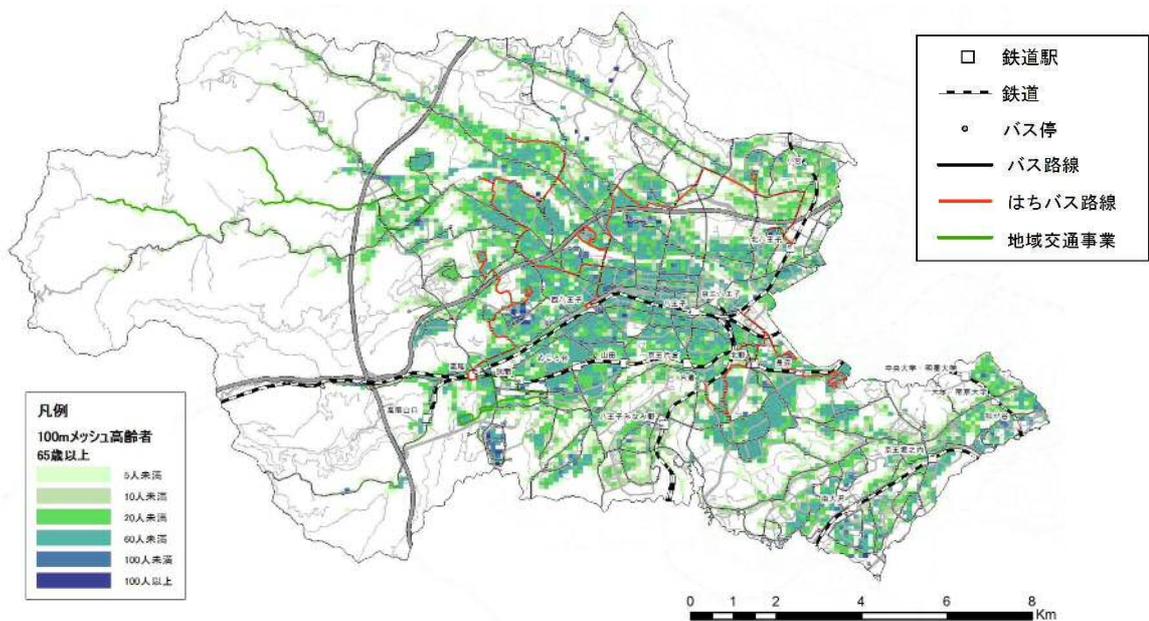


図 高齢者（65歳以上）の人口分布（平成 22 年）

出典：「国勢調査」注）メッシュは 100m 単位

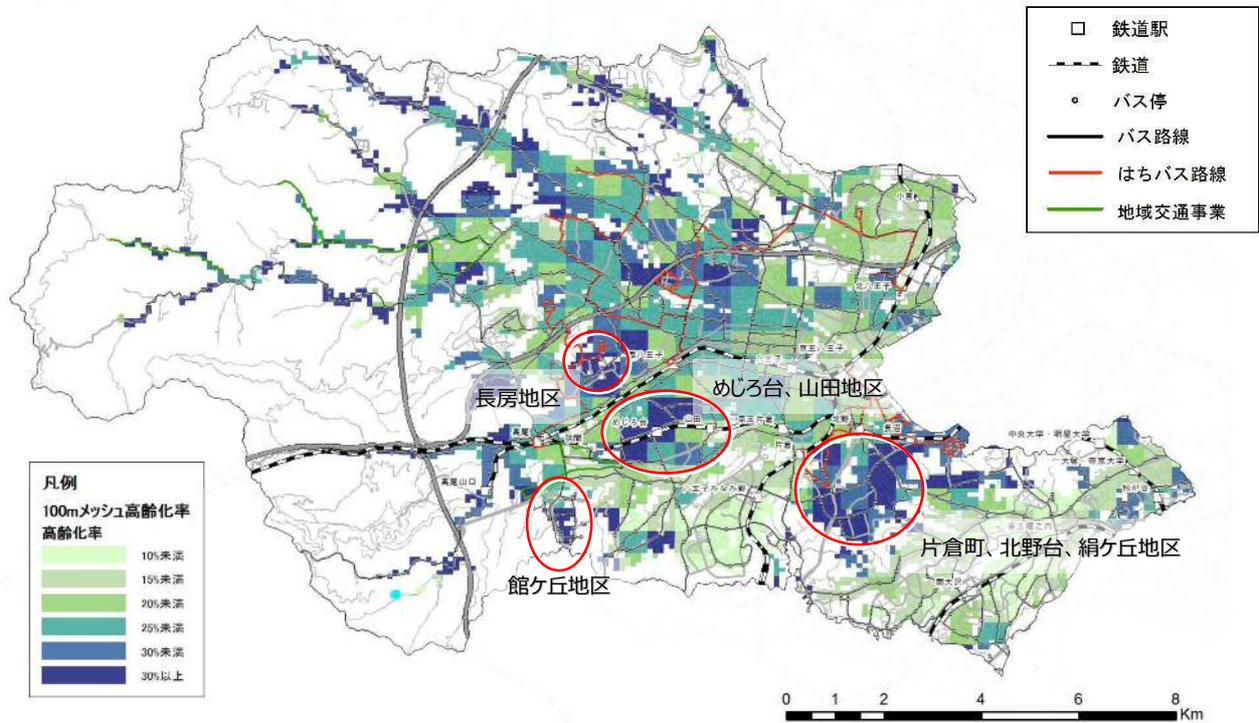


図 高齢化率の分布（平成 22 年）

出典：「国勢調査」注）メッシュは 100m 単位

## 1-2. 本市の公共交通の現状

### ■公共交通ネットワークの現状

鉄道は JR 八王子駅を中心に東西に延びる 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、京王高尾線、京王相模原線及び多摩都市モノレールの 7 路線、21 駅が存在しています。

一方、路線バスは、市内全域に張り巡らされ、京王電鉄バス株式会社、京王バス南株式会社、西東京バス株式会社、神奈川中央交通株式会社の 4 事業者が運行しています。また、交通空白地域が連なり、路線バスでの運行が困難な地域においては、主に高齢者や障害のある方をはじめとした市民の外出支援を目的に、地域循環バスである「はちバス」の運行も 3 系統で実施しています。

なお、本市の人口の 92.3%が、市内の公共交通がカバーするエリア（公共交通機関エリア）に居住している状況です。

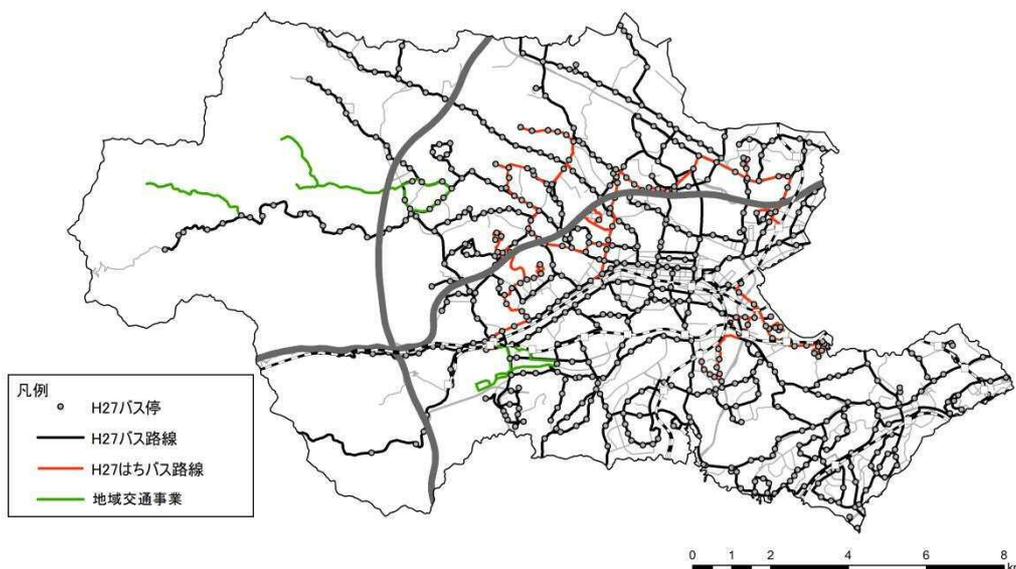
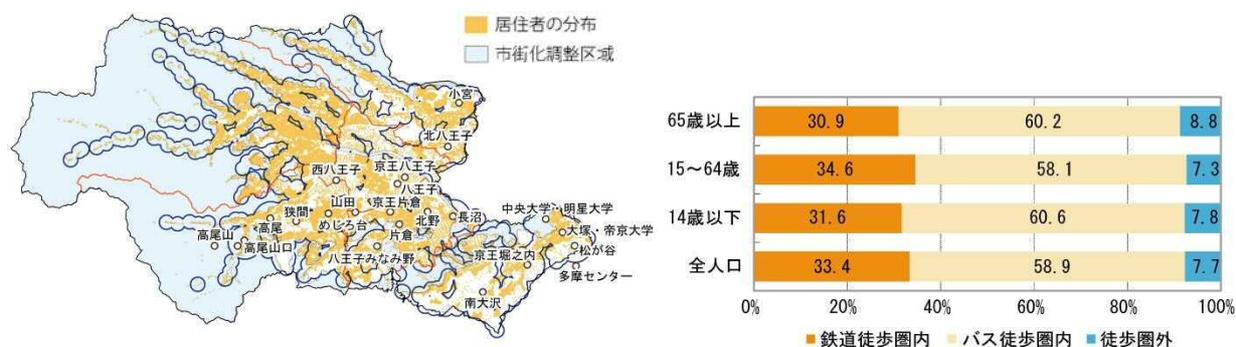


図 公共交通網の現況

※平成 28 年 4 月時点のバス路線網等を参考に作成した。



注：本市では、鉄道駅から概ね 700m 以上遠かつバス停から概ね 300m 以上遠の地域を交通空白地域と位置付けています。従って、公共交通機関エリアは、鉄道駅から概ね 700m 以内、もしくはバス停から概ね 300m 以内の範囲を示します。

図 公共交通機関エリアの居住地分布と年齢別人口割合

出典：第 2 次八王子市都市計画マスタープラン（住民基本台帳（平成 24 年）、八王子市資料より作成）

### ■軌道系交通の概況

軌道系交通は、3事業者の1日平均の乗降客数は約65万人で、平成17年からの変化をみるといずれの事業者においても横ばいから、微増の傾向を示しています。

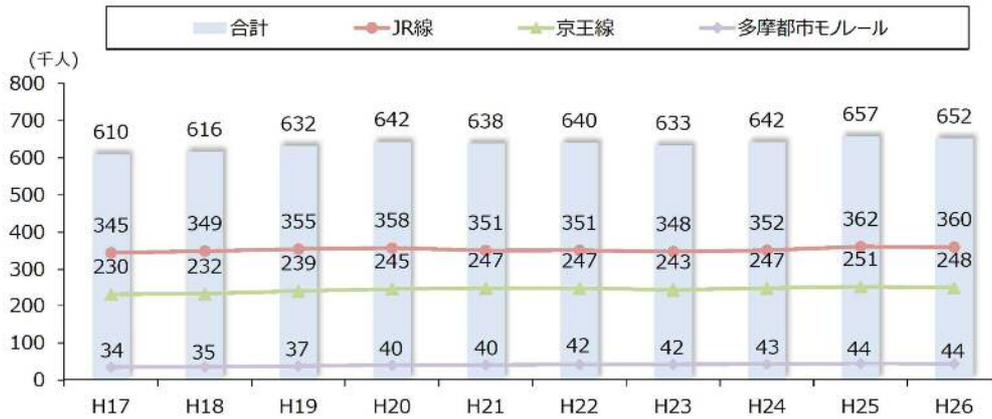


図 鉄道乗降客数（1日平均）の推移

出典：「統計八王子」

### ■路線バスの概況

路線バスは、4事業者の年間の乗客数は約5千6百万人で、平成17年からの変化をみると、増加傾向を示しています。

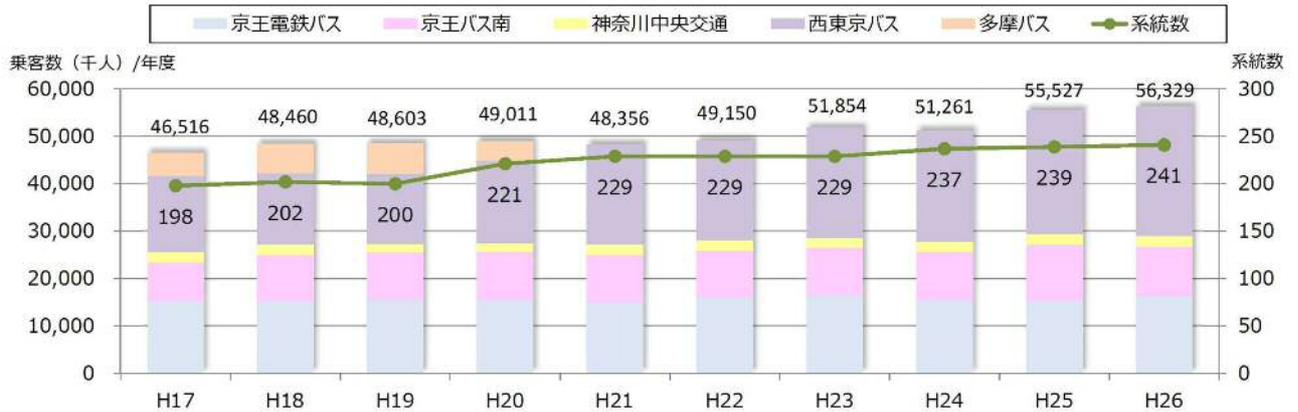


図 バス系統数と乗客数の推移

注) H21は、西東京バスによる大幅な路線変更に伴い集計方法が変わったため、乗客数が減少しています。

出典：「統計八王子」

### 1-3. 本市の交通動態

#### ■ 代表交通手段

本市の代表交通手段（主な交通手段）別の分担率をみると、自動車への依存が高く、東京都全体や多摩部と比較しても、自動車分担率が高くなっています。鉄道の分担率は増加傾向にありますが、バスの分担率は昭和 63 年には 5.2%ですが、その後減少し平成 10 年、平成 20 年では 4%台に減少しています。



図 代表交通手段分担率の変化

出典：「パーソントリップ調査」東京都市圏交通計画協議会（昭和 63 年、平成 10 年、平成 20 年）

注）以降、特に出典を記載しないもので、人の動きをとらえたものは全てパーソントリップ調査が出典となります。

#### ■ 高齢者・非高齢者別代表交通手段

代表交通手段（主な交通手段）を高齢者・非高齢者別にみると、非高齢者の自動車分担率が高く、路線バスの分担率が低い傾向がみられるのに対して、高齢者は徒歩や路線バスの分担率が高く、鉄道分担率が低い傾向がみられます。

高齢者の自動車分担率は高まり、路線バスの分担率は減少傾向にあるものの、路線バスの分担率は一定の割合を占めており、路線バスが高齢者にとって重要な移動手段であることがうかがえます。



図 年齢別代表交通手段分担率（昭和 63 年、平成 10 年、平成 20 年）

### ■ 鉄道駅端末交通手段

鉄道駅端末交通手段（出発地から、鉄道駅までの交通手段）は、徒歩が最も多く、その比率も年々高まっています。

一方、路線バス利用者は減少傾向にあり、バスと鉄道の乗り継ぎが減少している傾向がみられます。その他、自動車、自動二輪車、自転車も減少傾向です。



図 鉄道駅端末交通手段分担率の変化  
(昭和63年、平成10年、平成20年)

### ■ 駅別鉄道駅端末交通手段

駅別で鉄道駅端末交通手段をみると、多くの駅で「徒歩」が多くなっており、次いで路線バスが多くなっています。

路線バス分担率が高い（10%以上）駅は、「八王子駅」「西八王子駅」「京王八王子駅」「高尾駅」「北野駅」「めじろ台駅」「南大沢駅」「京王堀之内駅」「八王子みなみ野駅」で、これらの駅はバスの起終点となっています。

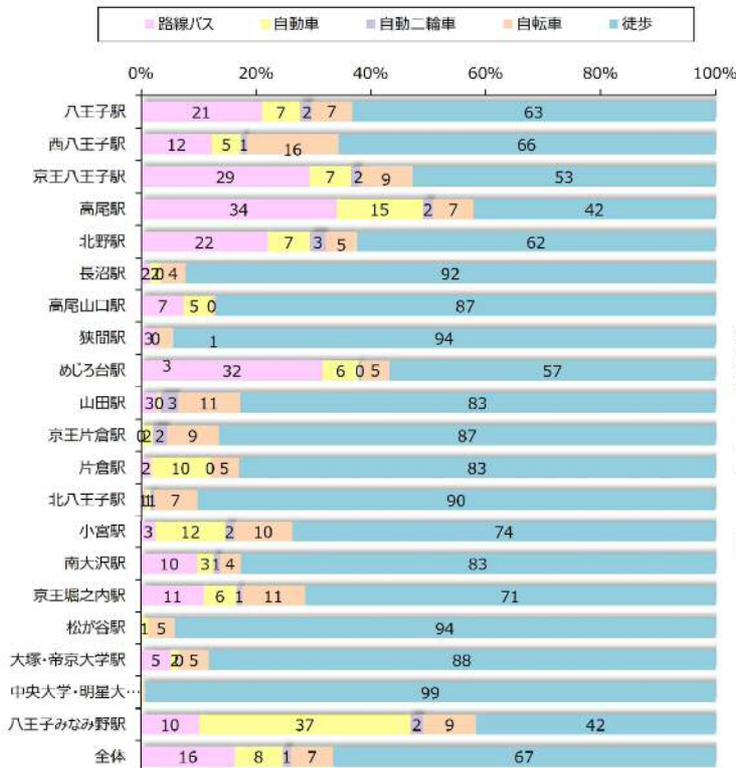


図 駅別鉄道駅端末交通手段分担率（平成20年）

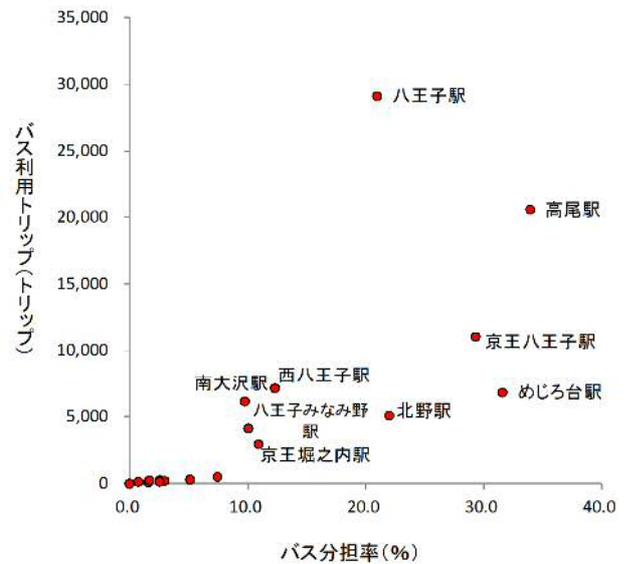
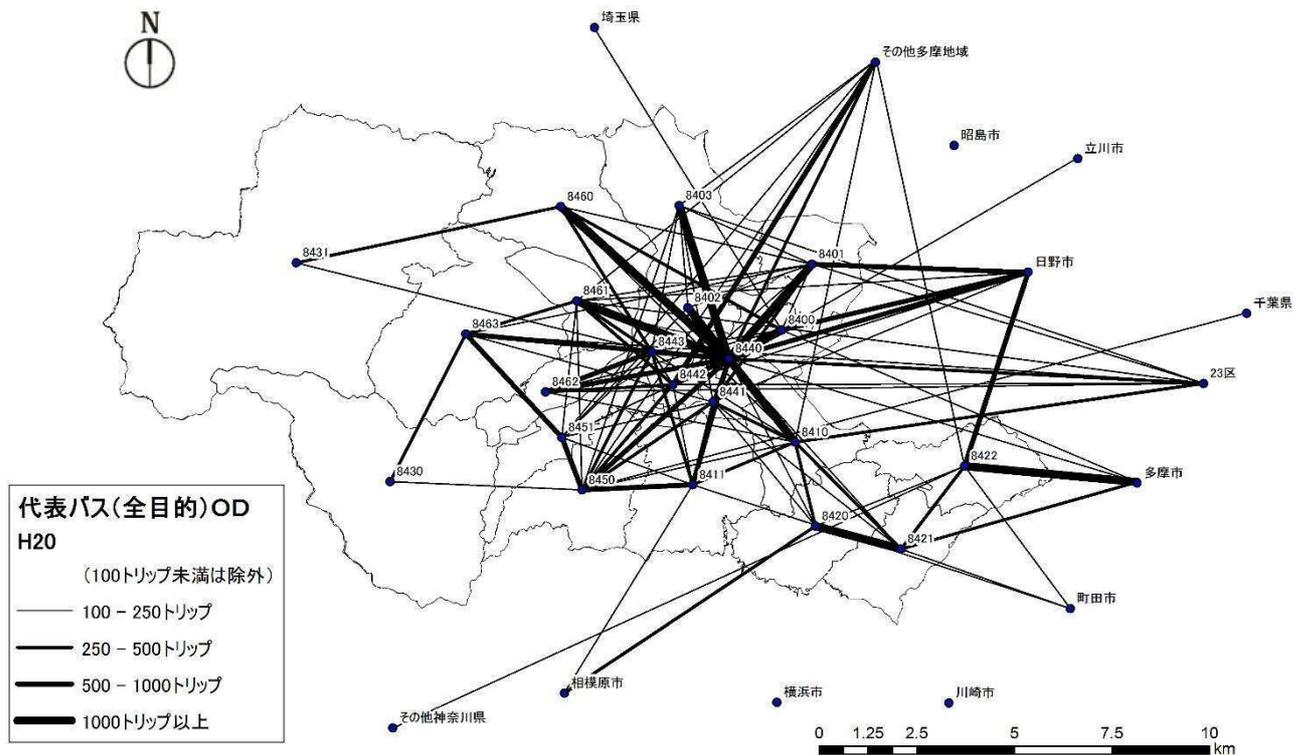


図 バス分担率とバス利用トリップ数の関係（平成20年）

## ■代表交通手段（路線バス OD）

代表交通手段（主な交通手段）として、路線バスを使用している人の動き（路線バスOD）をみると、中心市街地に位置する八王子駅、西八王子駅への移動が多い状況ですが、鉄道駅を経由せず各々の地域間での移動もみられます。また、大型商業施設が隣接する南大沢駅や京王堀之内駅、八王子みなみ野駅へもバスで移動する様子がうかがわれます。



注）図中の数字は、パーソントリップ調査の小ゾーンコードとなります。

図 代表交通手段（路線バスOD）（平成 20 年）

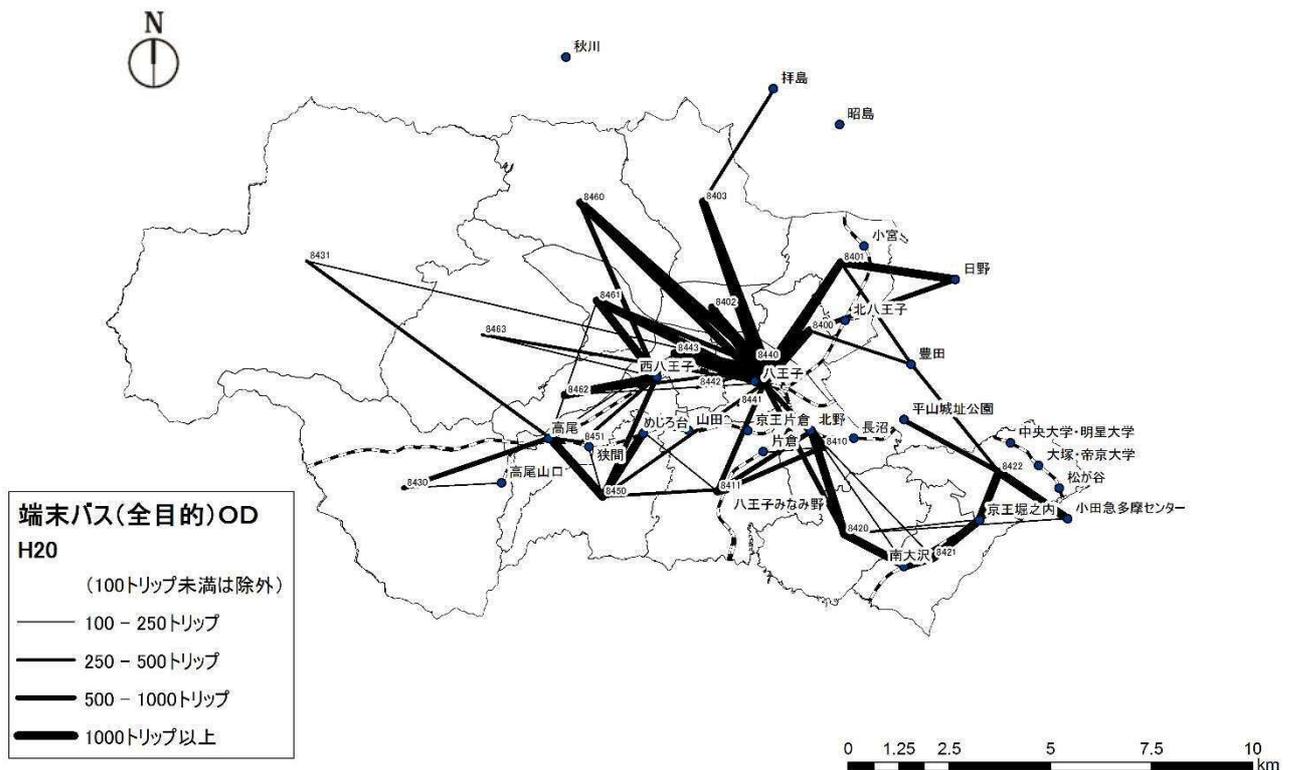
### 参考：パーソントリップ調査とは

- ・パーソントリップ調査（PT 調査）とは、一定の地域における人の動きを把握する調査です。昭和 43 年以降 10 年ごとに実施されており、直近では平成 20 年（第 5 回）に実施されています。
- ・PT 調査では、「どのような人が」「何時頃」「どのような目的・手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べ、1 日のすべての動きをとらえます。
- ・このデータをもとに、鉄道や自動車、自転車、徒歩などの各交通手段の利用割合や交通量などを求め、交通の実態を総合的に把握・分析することで、都市圏の交通の望ましいあり方を検討していきます。

### ■鉄道駅端末交通手段（路線バス OD）

鉄道駅端末交通手段（出発地から、鉄道駅までの交通手段）として、路線バスを使用している人の動き（路線バスOD）をみると、八王子駅だけではなく、各々の地域から最寄りの鉄道駅への移動が多くみられます。

各々の地域から最寄り駅まで路線バスで移動して、鉄道で目的地に移動する様子が見られます。



注) 図中の数字は、パーソントリップ調査の小ゾーンコードとなります。

図 鉄道駅端末交通手段（路線バスOD）（平成20年）

### 参考：パーソントリップ調査の用語

#### ■代表交通手段とは

1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、そのトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。代表交通手段が、「路線バス」の場合は各地域から目的地まで、路線バスで移動し、その後鉄道を利用しない場合を示す。

#### ■鉄道駅端末交通手段とは

出発地から駅まで（または、駅から到着地まで）の交通のこと。鉄道駅端末交通が、「路線バス」の場合は各地域から鉄道駅まで路線バスで移動し、その後鉄道を利用する場合を示す。

## ■町丁目別の通勤通学時の利用交通機関（H22 国勢調査）

鉄道路線沿線では鉄道の利用が多く、鉄道駅から離れるにしたがって、路線バスや自動車の利用が多い傾向がみられます。

バス利用者は、鉄道駅からやや離れた地域での利用が多く、特に北部、西部、西南部、東南部での利用率が高くなっています。また、タクシー・ハイヤーの利用者も鉄道駅からやや離れた地域で、バスの利用率が低い地域での利用が多くみられます。

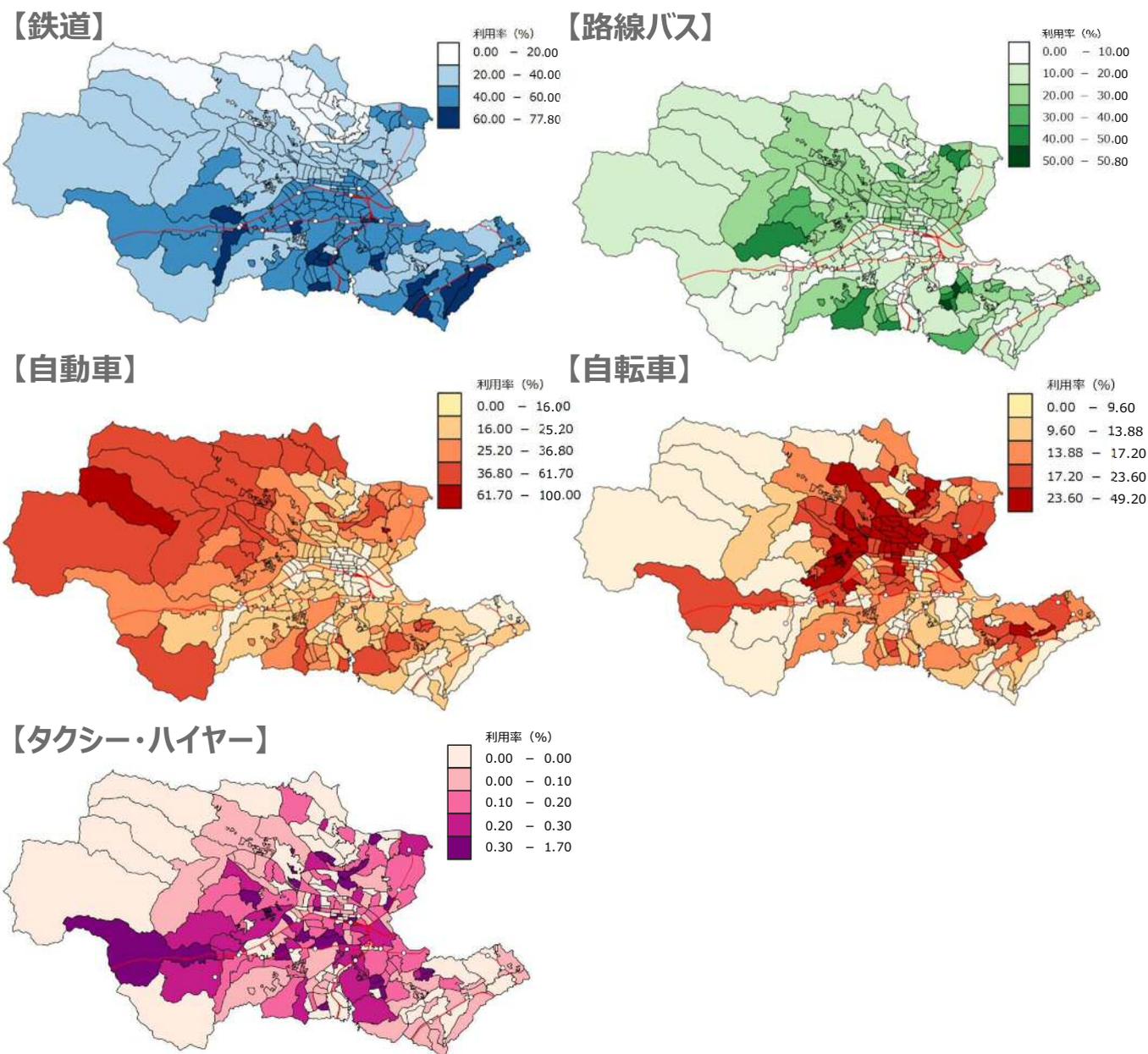


図 通勤通学時の利用交通機関（町丁目別）

出典：「国勢調査（平成 22 年）」

## 第4章 これまでの本市の公共交通施策の取り組み

本市ではこれまで、公共交通に関する協議の場である、「八王子市地域公共交通活性化協議会」における議論をふまえ、バスネットワークの再編、バスの利便性の向上、多様な交通手段の整備、福祉交通の充実など様々な取り組みを進めてきました。

表 公共交通政策に関する主な取り組み

区分	主な取り組み
1.バスネットワークの再編	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西部地区路線再編</li> <li>・西八王子駅北口前交通環境改善</li> </ul>
2.バスの利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスロケーションシステムの導入促進</li> <li>・バス専用レーンの推進</li> <li>・ノンステップバス等の導入促進</li> </ul>
3.多様な交通手段の整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・はちバスの運行</li> <li>・地域交通事業の推進</li> <li>・サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備</li> </ul>
4.福祉交通の充実	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉有償運送の登録支援</li> <li>・リフト付き自動車「わかこま号」の運行</li> <li>・保健福祉センター送迎バスの運行</li> </ul>

# 1 八王子市地域公共交通活性化協議会

## 1-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会

八王子市地域公共交通活性化協議会は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、「地域公共交通総合連携計画」の作成に関する協議及び、連携計画の実施に係る連絡調整を行うため、並びに道路運送法の規定に基づき、八王子市内の各地域ごとの需要に応じ、住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、その他旅客による住民の利便を増進し、各地域の実情に即した旅客輸送を実現するための協議会です。

現在は、「八王子市地域公共交通活性化協議会」を毎年定期的に開催し、公共交通に関する計画立案、計画の実現にむけた連絡調整を行っています。

表 本市における公共交通に関する会議の経緯

会議名	地域循環バス等 検討委員会	地域公共交通会議	(旧)地域公共交通 活性化協議会 (2 法合同会議)	(新)地域公共交通 活性化協議会 (2 法合同会議)
設置期間	H13.5～H19.3	H19.3～H20.6	H20.6～	H27.2～
根拠法令	・道路運送法 (一部改正)	・道路運送法 (一部改正)	・道路運送法 ・地域公共交通の活性化 及び再生に関する法律 (H19 施行)	・道路運送法 ・地域公共交通の活性化 及び再生に関する法律 (一部改正)
対象交通 モード	・路線バス、地域循環バス	・路線バス、地域循環バス、 タクシー	・路線バス、地域循環バス、タクシー、鉄道 等	
会議参加 応召義務	なし	なし	あり	あり
計画策定	任意 (補助金なし)	任意 (補助金なし)	補助金交付受ける場合は必須	
事業実施におけ る補助金受領	行えない (協議組織)	行えない (協議組織)	行える (協議組織)	
メリット	・公共交通に関わる関係 機関の協議の場となる。	・会議で合意した場合、 経路設定、運賃設定 等の手続きの簡略化、弾 力的運用ができる。	・国からの支援を受けることができる。 (国からの補助は、本協議会に対して行われる。) ・会議で合意した場合、経路設定、運賃設定等の手 続きの簡略化、弾力的運用ができる。	
背景・役割	H14.2 の需給調整規制 緩和を踏まえて、バス交通 の改善、規制緩和への対 応の観点から、現行バス 路線再編等のあり方や地 域循環バス導入を検討。	地域の需要に応じた住民 の生活に必要なバス等の 旅客運送の確保その他 旅客の利便の増進を図 り、地域の実情に即した 輸送サービスの実現に必 要となる事項を協議。	「地域公共交通総合連 携計画」(連携計画) 策定に関する協議及び、 連携計画の実施に係る連 絡調整。	「公共交通網形成計 画」の策定及び実施。 (本市では未策定)
主な検討内容	・「八王子市循環バス等 調査報告書」作成 ・バス路線網再編 ・地域循環バス導入	・山間地域交通改善 モデル事業 (地域交通事業)	・「連携計画」策定 ・はちバス見直し ・交通マスタープラン策定	・「公共交通計画」策定 ・導入ガイドライン策定

## 2 バスネットワークの再編

### 2-1. 西部地区路線再編

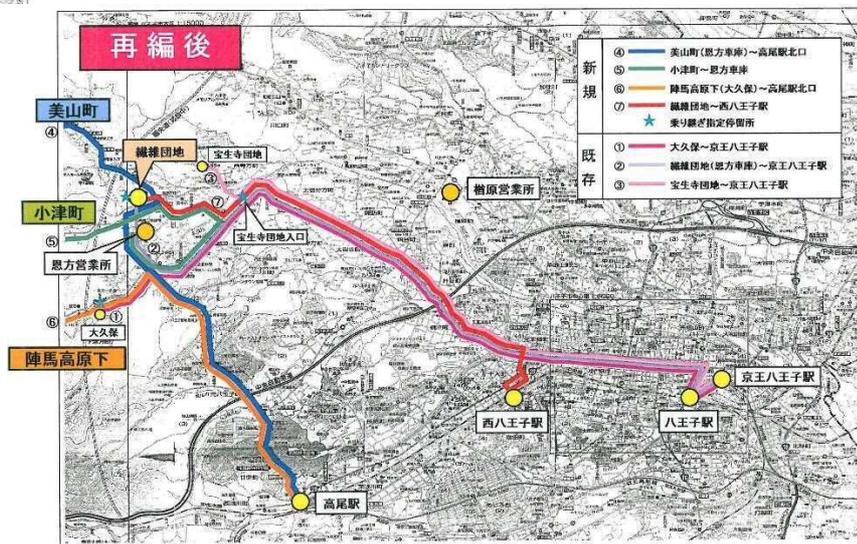
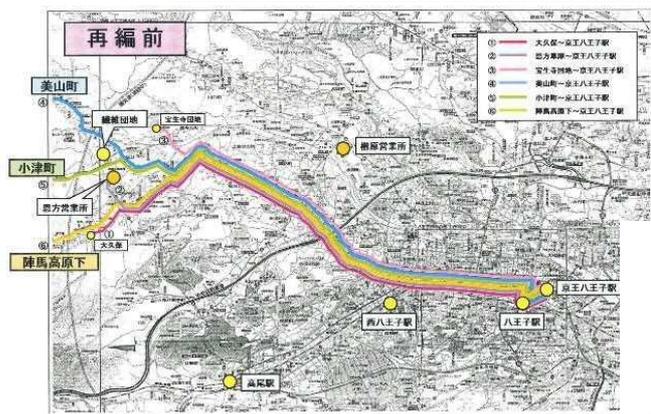
西部地区におけるバス路線は、八王子駅方面に向けた一極集中型の路線が多く、特に陣馬街道では慢性的な交通渋滞の一因となっていました。

西東京バス（当時は多摩バス）は、平成18年9月1日に、西部地区の路線再編を実施し、一部のJR八王子駅・京王八王子駅発着路線を、高尾駅発着（高尾街道経由）へ変更するとともに、西八王子駅発着の路線を新設するなど、路線の分散化を進めました。

これにより、西部地区から近隣鉄道駅までのアクセス時間が短縮されるとともに、陣馬街道の交通渋滞が緩和されました。

表 八王子市西部地区路線再編

	再編成前	再編成後	
1	大久保～京王八王子駅	継続	
2	恩方車庫～京王八王子駅	継続	繊維団地（恩方車庫）～京王八王子駅
3	宝生寺団地～京王八王子駅	継続	
4	美山町～京王八王子駅	廃止	
5	小津町～京王八王子駅	廃止	
6	陣馬高原下～京王八王子駅	廃止	
7	-	新設	美山町～高尾駅北口
8	-	新設	小津町～恩方車庫
9	-	新設	陣馬高原下（大久保）～高尾駅北口
10	-	新設	繊維団地～西八王子駅



## 2-2. 西八王子駅北口前交通環境改善

西八王子駅北口駅前広場は面積が狭く、一般車の駐車違反などによりバスの運行が妨げられている状況でした。また、平成 19 年に開通した都市計画道路八王子 3・4・57 号線（つつじヶ丘トンネル）の整備効果を活かし、八王子駅へのバスの一極集中の改善など、駅前広場を整備する必要性にせまられていました。

そのため、駅北口広場及び周辺道路の交通環境改善を目的に町会・自治会、商店街、障害者団体、老人クラブ（現シニアクラブ）、関係機関等で構成された「西八王子駅北口前交通環境改善検討協議会」（平成 18～20 年度）の検討結果をふまえ、一方通行化による交通環境の改善、歩道整備や、電線共同溝の整備等を行いました。

表 西八王子駅周辺環境改善事業（平成 20 年度～25 年度）

施工年度	路線名	延長	整備内容
H20 年度	市道八王子 289 号線 (仲通り)	250m	道路改修（インターロッキングブロック舗装）
H21～22 年度	市道八王子 284 号線 (駅前広場)	200m	道路改修 (バリアフリー化、インターロッキングブロック舗装)
H22～25 年度	市道八王子 285 号線	110m	電線共同溝・二車線道路の一方通行化による歩道の新設



西八王子駅前の様子

## 3 バスの利便性の向上

### 3-1. バスロケーションシステムの導入促進

交通渋滞の慢性化により、バスの定時性を確保ができない状況に対して、「東京都バスロケーションシステム整備等計画協議会」（東京都、国土交通省、(社)東京バス協会、バス会社等）では、バスロケーションシステムにより、バスの位置情報、停留所までの所要時間等の運行情報のバス停留所への表示、パソコンや携帯電話への情報配信などにより、バス利用者の利便性の向上を図っています。

本市では、各交通事業者が、利用者の多いバス停や拠点となるバス停など、優先順位を定めて設置している、バスロケーションシステムの導入を促進しています。



### 3-2. バス専用レーンの推進

バス専用レーンは、道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保する施策です。本市では、交通量が多い甲州街道を中心に、比較的早い時期から、バス専用レーンを設置し、バスの定時性・速達性を確保する取り組みを交通事業者、交通管理者とともに実施しています。

表 バスレーンの整備状況

区間・場所	延長	対象	時間	設置年月日	規制種別
散田町散田交番前 ～八王子駅北口	約 4,000m	路線バス、 通学・通園バス、	7:00-9:00 日・休除く	S50.1.10	路線バス等 専用通行帯
八王子駅北口 ～横山町経由 ～高倉町日野市境間	約 2,500m	通勤送迎バス	7:30-8:30 17:00-18:00 日・休除く	S51.7.15	
高倉町日野市境間 ～大和田橋手前 (上記路線の反対車線)	約 1,500m				
明神町五差路 ～八王子駅北口 (京王八王子駅前通り)	約 480m				

### 3-3. ノンステップバス等の導入促進

車両のバリアフリー化として、バス事業者各社でノンステップバス、低床バスの導入が概ね完了しています。

表 市内のバスのバリアフリー等の取り組み

会社名	ノンステップバス		低床バス		その他 (H27 年度実績)
	H17	H27	H17	H27	
京王電鉄バス	57.3%	99.4%	93.8%	100%	・車椅子スペース付車両 100% ・視覚情報設備率 100% ・バス内の筆談具 100%
西東京バス	59.3%	100%	78.7%	100%	・車椅子スペース付車両 100% ・視覚情報設備率 100% ・バス内の筆談具 100%
神奈川中央交通	53.0%	100%	78.3%	100%	・車椅子スペース付車両 100% ・視覚情報設備率 100% ・バス内の筆談具 100%

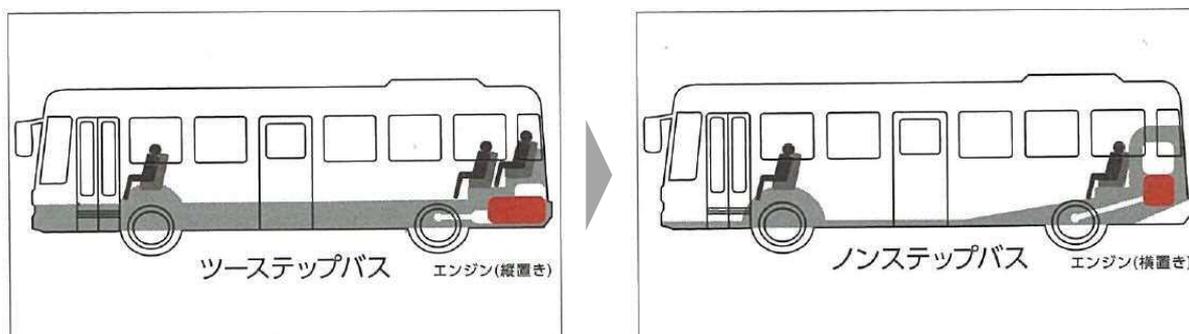


図 ツーステップバスとノンステップバス

表 低床バス、ノンステップバスの定義

種別	定義
低床バス	バス床面の地上面からの高さが 65 cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを各 1 以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅が 80 cm以上であること等、バリアフリー法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。(ワンステップバス、ノンステップバスの総称)
ノンステップバス	低床バスのうち、床面の地上面からの高さが概ね 30 cm以下のバス。

出典：国土交通省報道発表（自動車交通関係移動等円滑化実績等）資料より一部抜粋

## 4 多様な交通手段の整備

本市の公共交通は鉄道が3事業者・7路線・21駅存在し、路線バス網は市内全域に張り巡らされていますが、様々な制約条件等から民間バス事業者では運行できない公共交通空白地域（※1）が点在しています。

本市では、これら交通空白地域について優先度を評価した上で、交通空白地域が連担し、一定の需要が見込まれる地域を中心に、主に高齢者や障害のある方、妊婦の方などの外出支援を目的に、地域循環バス「はちバス」を運行しています。また、山間地域（※2）や公共交通空白地域のうち「八王子市地域公共交通活性化協議会」の承認を受けた地域で地域交通事業（※3）を実施しています。

- ※1 交通空白地域 : 本市では、鉄道駅から概ね700m以遠かつバス停から概ね300m以遠の地域と定義する。
- ※2 山間地域 : 上川町、美山町、小津町、上恩方町、裏高尾町、南浅川町を含む地域をいう。
- ※3 地域交通事業 : 交通空白地域や山間地域における住民の移動手段の確保を目的に、地域住民の皆さんで組織する「運営委員会」が実施する地域交通の運行費の一部を市が補助する事業。

### 4-1. はちバスの運行

平成15年度に北西部コースから開始されたはちバスは、平成21年度の八王子市地域公共交通活性化協議会の専門分科会における運行形態の見直し検討をうけ、平成22年度から従前ルートの一部変更、新規ルートの実証運行の開始、運賃等の見直しをおこない、現在の3コースに整理されました。利用者数（乗降客数）は、平成15年度以降順調に増加傾向を示しており、平成27年度の年間利用者数（乗降客数）は、178,412人（1日平均488人/日）となり、交通空白地域における市民の足として定着してきています。



事業の目的	複数の交通空白地域がまたがる地域において、主に高齢者や障害のある方、妊婦の方などの外出支援を目的に実施しています。
事業の内容	<p><b>①事業計画</b>                  路線：【北西部コース】【東部コース】【西南部コース】                  使用車両：低床ノンステップ型 25人乗りバス（日野自動車ポンチョ）</p> <p><b>②運行計画</b>                  運行日：年中無休</p> <p>【北西部コース】（平成15年3月21日）                  1日5往復 運行間隔 2時間10分</p> <p>【東部コース】（平成16年3月1日）                  1日5往復 運行間隔 2時間15分</p> <p>【西南部コース】（平成23年1月27日）                  1日5往復（始発便と最終便は片道のみ） 運行間隔 1時間20分</p> <p>その他：運賃《H23年1月27日から》                  全線、100円（初乗り）、170円、200円（上限）の対距離運賃制</p>

## 4-2. 地域交通事業の推進

地域交通事業については、「八王子市地域公共交通活性化協議会」の承認を受けた小津町、降宿・醍醐地域において事業費の一部を補助する「交通事業運営費補助金交付事業」を実施しています。

### ■小津町地域交通事業

事業の目的	山間地域で交通空白地域である小津町地域において、主に自家用車を持たない高齢者や通学児童等の移動手段を確保することを目的としています。
事業の内容	<p>事業者（小津町地域バス等運営委員会）が西東京バス(株)と契約し、下記の乗合運行を実施しています。</p> <p><b>①事業計画</b>          路線：小津町（全域）～上野原経由～恩方車庫          使用車両：ワンボックスタイプ（トヨタハイエースコミューター）</p> <p><b>②運行計画</b>          運行日：平日          運行回数：1日4往復（H26年度～）          ※H19年～H22年は、1日5往復          ※H23年～H25年は、1日6往復</p> 

### ■降宿・醍醐地域交通事業

事業の目的	山間地域で交通空白地域である降宿・醍醐地域において、主に自家用車を持たない高齢者の移動手段を確保することを目的としています。
事業の内容	<p>事業者（降宿醍醐地域乗合タクシー運営委員会）が八王子市タクシー合同運営委員会と契約し、下記の貸切運行を実施しています。</p> <p><b>①事業計画</b>          路線：八王子市上恩方町 3220 番地先          ～大久保バス停間（H29年度～）          使用車両：一般乗用タクシー(大型)</p> <p><b>②運行計画</b>          運行日：金曜日（H29年度～）          運行回数：1日1往復</p> 

### 4-3. サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備

サイクル・アンド・バスライドとは、郊外のバス停付近などに自転車駐車場を整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを図る仕組みです。中心市街地への交通手段としてバスが利用されることにより、中心市街地の交通混雑の緩和や自転車事故防止の効果が期待されます。本市では、現在3か所（檜原町、川原宿大橋、圏央道上川橋）のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場を整備しています。



バス停付近における放置自転車の様子（左）と、サイクル・アンド・バスライド整備イメージ（右）

## 5 福祉交通の充実

---

### 5-1. 福祉有償運送の登録支援

---

高齢者・障害のある方など単独で公共交通機関による移動が困難な方の多様で高度なニーズに的確に対応した輸送サービスの提供が求められているなか、道路運送法が改正され、NPO法人等によるボランティア有償運送等の輸送サービス「福祉有償運送」が許可制から登録制に変更されました。

本市では、高齢者・障害のある方など単独で公共交通機関による移動が困難な方を対象に、NPO法人等が実施する「福祉有償運送」の新規登録に関する相談、変更・更新等の手続きについて団体への支援を行っています。また、26市町村が共同設置する「多摩地域福祉有償運送運営協議会」で福祉有償運送の必要性について協議を行っています。

### 5-2. リフト付き自動車「わかこま号」の運行

---

市内に住所を有する身体障害者の方の日常生活の利便性の向上を目的に、車いすのまま乗降できる「身体障害者用リフト付乗用自動車」を運行しています。

### 5-3. 保健福祉センター送迎バスの運行

---

東浅川保健福祉センター、大横保健福祉センター、南大沢保健福祉センターを利用する高齢者、障害のある方、乳幼児健診の受診者などの利便を図るため各センター間の送迎バスを運行しています。

## コラム： ～高齢者の交通事故と公共交通について～

都内における交通事故の総件数は年々減少し続け、平成27年は34,274件で10年前の半数以下となりました。一方、高齢運転者が関与する交通事故の割合は、年々高くなり、平成27年は総件数の21.5%を占め、10年前の約1.9倍となっています。また、高齢運転者が関与した交通事故のうち高齢運転者側の違反をみると、安全不確認（構成率30.7%）が最も多くなっています。

警視庁では、運転することに不安を感じて自信がなくなったり、家族から「運転が心配」と言われた方は、運転免許の返納を推奨しています。市では、運転免許を返納された方が不自由なく市内を移動できるよう公共交通機関の充実を図ります。



図 高齢運転者が関与した交通事故発生状況（平成27年中）

出典：警視庁交通総務課統計

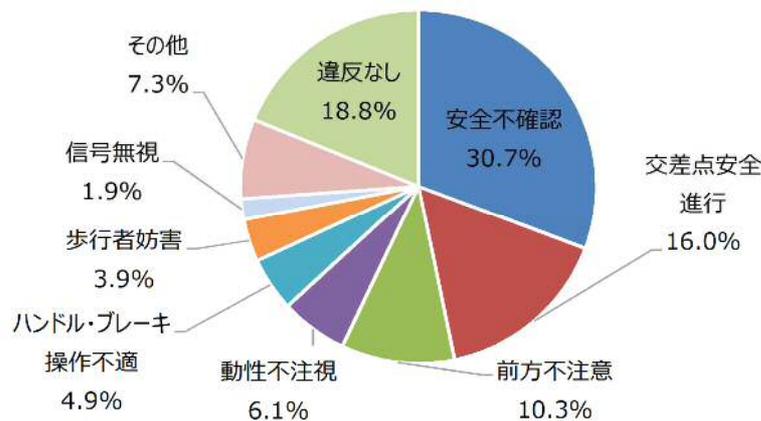


図 違反別にみた交通事故発生状況（出典：警視庁交通総務課統計）

（注記1）高齢者が第1、第2当事者となった事故の合計件数です。

（注記2）構成比の数値は四捨五入しているため、内訳の合計が100パーセントにならないことがあります。

※本コラムは、警視庁HPの内容を参考に作成しました。

<http://www.keishicho.metro.tokyo.jp/kotsu/jikoboshi/koreisha/koreijiko.html>

# 第5章 八王子市公共交通計画の基本的な考え方

## 1 基本的な考え方

### 1-1. 現況と課題

本市の公共交通の現況と課題については以下のとおりです。この結果を踏まえ、八王子市公共交通計画の基本的な考え方を示します。

#### ■市内の移動しやすい公共交通ネットワークの構築

- ・人口減少・超高齢社会においては、人々の移動環境は大きく変化し、特に自動車を利用できない市民が今後一層増加することが予想されます。
- ・また、高齢者による自動車の事故も増加していることから、超高齢社会においては、過度な自動車依存から脱却し、公共交通を利用して日常の便利施設へのアクセスができるような公共交通体系を形成する必要があります。

- 
- ・公共交通を利用して商業施設、医療機関、公共施設等の日常の便利施設へのアクセスがストレスなくできるような居住地から目的地までの連続的に乗り継げる、公共交通サービスを整備することが課題です。
  - ・距離の長い路線などについては、ターミナルの配置を検討し、乗り換えなどを含め移動しやすい環境づくりをしていくことが課題です。

#### ■公共交通の利用者増加に向けた利便性の向上

- ・本市は、ターミナルとなる鉄道駅を複数有し、これらの駅を中心にバス網が比較的発達している都市といえます。これらの公共交通網を維持していくためには、利便性を高めることで、より使いやすい公共交通システムを構築し、これにより利用者を増加させるための方策が必要です。
- ・近年はICT環境の充実により、公共交通情報についてもICTを活用した新たな技術が導入されてきています。これらのICTをはじめとした新技術の普及を促進し、より使いやすいバス・タクシー環境が整備されていくことが必要です。

- 
- ・公共交通利用者の増加に向け、ターミナル駅やバス停などにおける情報環境、待ちあい環境などを向上させることが課題となっています。
  - ・公共交通の乗りやすさを向上させる一方、機会をとらえた広報などを通して、乗りたくなるような公共交通へと利用者の意識を変えていくことが課題です。

### ■ 地域の状況に応じた様々な交通手段の確保

- ・本市では、これまで地域の状況に応じ、地域循環バス「はちバス」の運行や「地域交通事業」を運行していますが、今後は高齢者の割合が増加し、生活の足としての交通が求められる地域が増えることが予想されます。
- ・近年、タクシーでも様々なサービスが行われ、生活の様々な場面で活用される機会が増えています。
- ・郊外部のバス停周辺においては、放置される自転車が存在し、自転車からバスへの乗り換えが自然発生的に行われています。

- 
- ・山間地域や交通空白地域において、これまで実施している地域循環バス「はちバス」や「地域交通事業」を継続するとともに、新たな需要に対して地域の状況に応じた交通手段を確保していくことが課題となっています。
  - ・福祉タクシーなどタクシーの様々なサービス導入を促進し、市民の移動の利便向上を図ることが課題です。
  - ・身近な生活圏における自転車利用と、バス利用を連携する等の方策により、より使いやすい公共交通システムを構築していくことが課題です。

### ■ 移動困難な方への移動しやすい環境の提供

- ・移動困難な方に対しては、バリアフリーの観点からも多様なニーズに対応する必要があります。
- ・本市における福祉交通は、社会福祉法人、NPO等との連携により実施していますが、介護予防の観点からも公共交通との連携を図り、高齢者でも自由に移動できる環境整備が必要になります。
- ・地域包括ケアシステムにおいては、医療・介護だけでなく、介護予防の観点から健康な高齢者も外出する機会を増やすことが重要であるといわれています。

- 
- ・既存の公共交通と福祉交通の連携を図るとともに、新たな仕組みを検討し移動困難な方にも移動しやすい環境づくりをしていくことが課題となっています。
  - ・移動困難な方だけでなく、健康な高齢者も外出する機会を増やすため、公共交通との連携が課題です。

## 2 公共交通活性化に向けた3つの視点

### 2-1. 公共交通活性化に向けた3つの視点

第2次都市計画マスタープランで示している、「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の実現及び、交通マスタープランで示している、「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」のため、公共交通活性化に向けた3つの視点を設定します。

#### <視点1> 都市拠点間の移動の充実

第2次都市計画マスタープランでは、「すべての市民が都市の快適性と利便性を享受でき、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう」都市内機能連携軸を設定しています。

様々な要素を持つ本市は、中心拠点、地域拠点、生活拠点、産業拠点の「都市拠点」が設定されており、各々の役割を担っています。各々の拠点で特色を持った地域づくりを進め、多様な都市機能が集積し、魅力ある都市環境の形成が図られるよう、公共交通などにより都市拠点間の移動、都市拠点と市外との移動の充実を図ります。

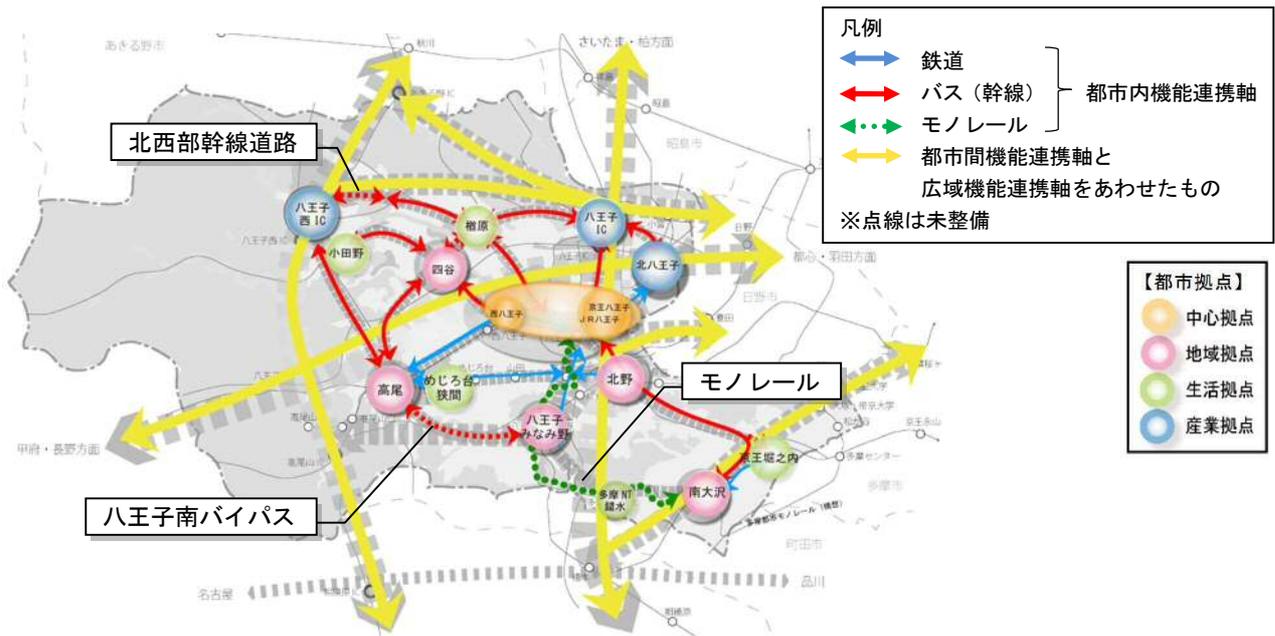


図 都市内機能連携軸とバス、鉄道の関係

#### ◆都市内機能連携軸とは（出典：第2次都市計画マスタープラン）

広域機能連携軸や都市間機能連携軸と結節し、都市拠点間を結ぶ主要な幹線道路、公共交通を位置づけ、都市拠点の機能強化と移動しやすい公共交通の充実により、すべての市民が都市の快適性と利便性を享受でき、住み慣れた地域で安心して暮らし続けられるよう、都市内機能連携を図ります。

### <視点2> 都市拠点における交通結節機能の充実と、都市拠点へのアクセス性の強化

第2次都市計画マスタープランでは、中心拠点の新たなにぎわいづくりをはじめとして、地域拠点や産業拠点では地域特性に応じた機能集積と魅力づくりを積極的に進めることとしています。

鉄道駅の駅前広場や周辺街路においては、都市拠点における交通結節機能を充実させるとともに、都市拠点へのアクセス性の強化を進めます。

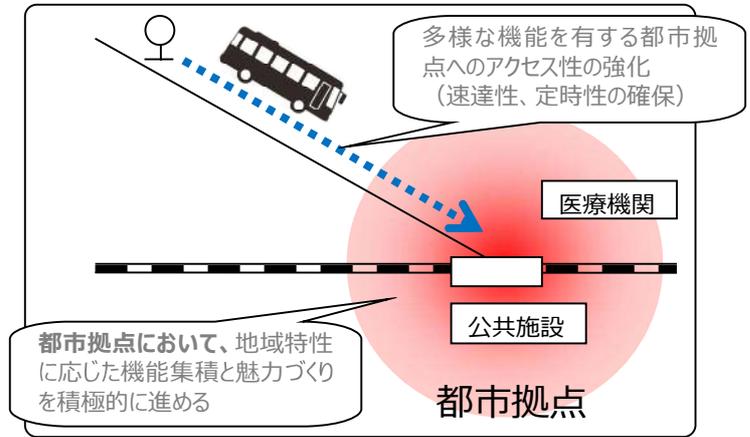


図 都市拠点へのアクセス性のイメージ

### <視点3> 地域特性に応じた生活交通の確保

本市の交通空白地域や山間地域では、人口減少・高齢化が進行しており、公共交通が運行されていない地域や民間事業者による公共交通サービスが提供できない地域なども見られます。しかし、公共交通サービスの低下は地域社会の生活条件を低下させ、ひいては人口減少の原因となるおそれがあります。こうした交通空白地域や山間地域の生活環境を改善し人口の維持を図るために、公共交通の活性化を図る必要があります。

そのため、交通マスタープランで目指している、「人口減少・超高齢社会の中で高齢者や障害のある方を含めた、全ての人々が自由に移動できる環境づくり」にむけて、地域特性に応じた生活交通を確保します。

具体的には、日常生活に必要なサービスは自家用車に依存することなく徒歩と公共交通のみで完結できるような生活圏の形成を目指すとともに、公共交通サービスを利用するだけで一定の都市機能の恩恵を享受できる公共交通体系を整備します。特に交通空白地域や山間地域では、地域特性を考慮した多様な交通手段の組み合わせによる利便性の向上に努めます。

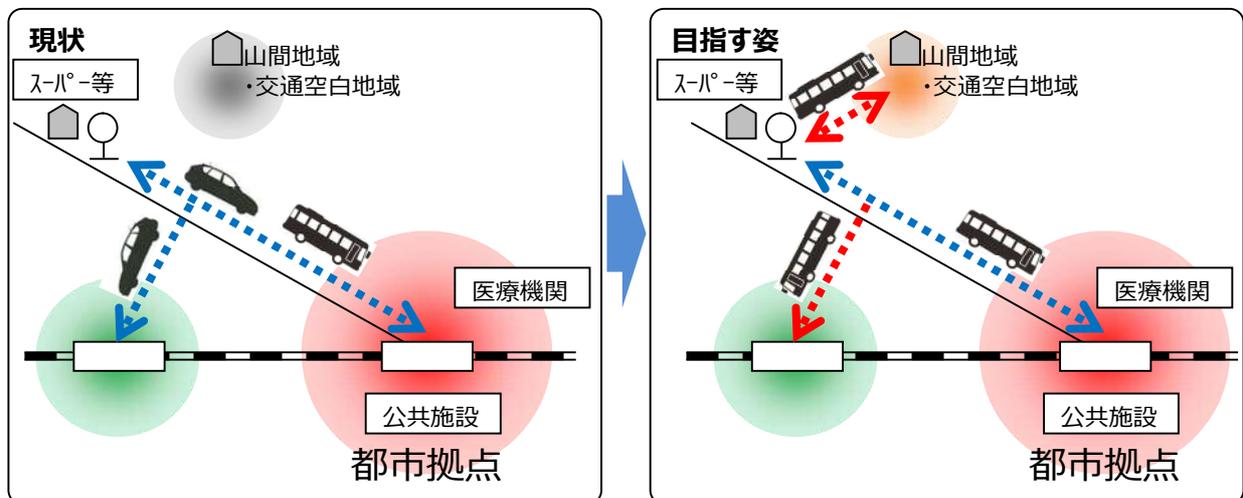


図 地域特性に応じた目指すべき姿のイメージ

### 3 公共交通の目指すべき姿の実現に向けた基本目標

「八王子市交通マスタープラン」で掲げた公共交通の目指すべき姿の実現に向け、以下のような4つの基本目標を設定し、基本目標ごとに施策展開を行います。

#### 基本目標1 わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

～中心拠点や地域・生活拠点の移動しやすい環境づくりを進めます～

①「公共交通軸」の設定と路線の強化

- ・公共交通網の再構築による効率的な運行・運営を行います。

②わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

- ・バスの利便性を高め、より使いやすいバスとなるよう、バスの案内の充実、乗り換えしやすいターミナルの設置を促進します。

#### 基本目標2 路線バスのサービス強化による利便性の向上

～使いやすく便利な路線バスとすることで、利用者の増加を図ります～

①バス停やバスの利便性向上により、利用しやすいバスへの取組の推進

- ・高齢者など誰でも快適に、使いやすい路線バスとするため、駅などの交通結節点を強化（バス乗継所）します。
- ・路線バスの定時性、速達性の向上により、利便性の向上を図ります。

②乗りやすさやPRによる、乗ってもらいやすい環境づくりの推進

- ・低床型バス車両の導入、バス停機能の充実、バス情報の提供、PR するなど、多様な施策を進めます。

#### 基本目標3 多様な交通手段による移動の確保

～様々な交通手段を組み合わせ、移動できる環境づくりを進めます～

①交通空白地域や、山間地域における地域交通の充実

- ・市内の交通空白地域における、地域循環バス「はちバス」の利便性を高めます。
- ・依然として存在する、山間地域や交通空白地域においては、市民の足となる交通の充実を図ります。

②様々なサービスのタクシーの導入促進

- ・市内でも増加している福祉タクシーをはじめとした、様々なサービスの導入を促進します。

③自転車交通との連携強化

- ・サイクル・アンド・バスライド自転車駐車を整備し、自転車と公共交通への乗り換えの利便性向上を図ります。

#### 基本目標4 移動困難な方の多様な交通環境の充実

～高齢者などの多様な移動環境を整えます～

○移動が困難な方の多様で高度なニーズに対応した移動サービスの提供

- ・福祉的な輸送サービスについて、利用者の利便性が確保されるよう取り組みます。
- ・「予防・介護・医療・生活支援・住まい」に関する多様な支援を一体的かつ継続的に提供する、地域包括ケアシステムの視点を取り入れた効果的な移動サービスに取り組んでいきます。

# 第6章 施策展開

## 1 施策体系

基本目標と施策方針	基本施策
<p><b>基本目標 1</b></p> <p><b>わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築</b></p> <p>～中心拠点や地域・生活拠点間の移動しやすい環境づくりを進めます～</p>	<p><b>1-1</b> バスネットワークの再編</p> <p><b>1-2</b> 拠点施設(鉄道駅等)における交通案内の充実</p> <p><b>1-3</b> バスマップの導入</p> <p><b>1-4</b> バスターミナル等の整備促進</p>
<p><b>基本目標 2</b></p> <p><b>路線バスのサービス強化による利便性の向上</b></p> <p>～使いやすく便利な路線バスとすることで、利用者の増加を図ります～</p>	<p><b>2-1</b> バス停機能の充実</p> <p><b>2-2</b> バスの利便性・快適性の向上</p> <p><b>2-3</b> バスの乗りやすさの向上</p> <p><b>2-4</b> バスの利用促進</p>
<p><b>基本目標 3</b></p> <p><b>多様な交通手段による移動の確保</b></p> <p>～様々な交通手段を組み合わせ、移動できる環境づくりを進めます～</p>	<p><b>3-1</b> はちバスの利便性向上</p> <p><b>3-2</b> 地域の状況に応じた地域交通の導入</p> <p><b>3-3</b> 福祉タクシー等の導入促進</p> <p><b>3-4</b> サイクル・アンド・バスライドの推進</p>
<p><b>基本目標 4</b></p> <p><b>移動困難な方の多様な交通環境の充実</b></p> <p>～高齢者などの多様な移動環境を整えます～</p>	<p><b>4-1</b> 福祉有償運送の登録等支援</p> <p><b>4-2</b> 高齢者等の生活を維持する交通環境づくりの推進</p> <p><b>4-3</b> 既存福祉交通サービスとの連携</p>

## 2 施策展開

### 2-1. 基本目標 1 : わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

～中心拠点や地域・生活拠点間の移動しやすい環境づくりをすすめます～

#### <取り組み方針>

##### ①「公共交通軸」の設定と路線の強化

・持続可能で利便性の高い公共交通とするため「公共交通軸」を設定し、今後も利用が期待できる路線の強化を促進するとともに、公共交通網の幹線、支線、地域交通の役割分担を明確にし効率的な運行を進めます。

##### ②わかりやすく利便性の高い公共交通ネットワークの構築

・市内には路線バス網が全域に張り巡らされており、市民の身近な足となっています。バスの利便性を高め、より使いやすいバスとなるよう、バスの案内の充実、乗り継ぎしやすいターミナルの設置を促進します。

#### <施策体系>

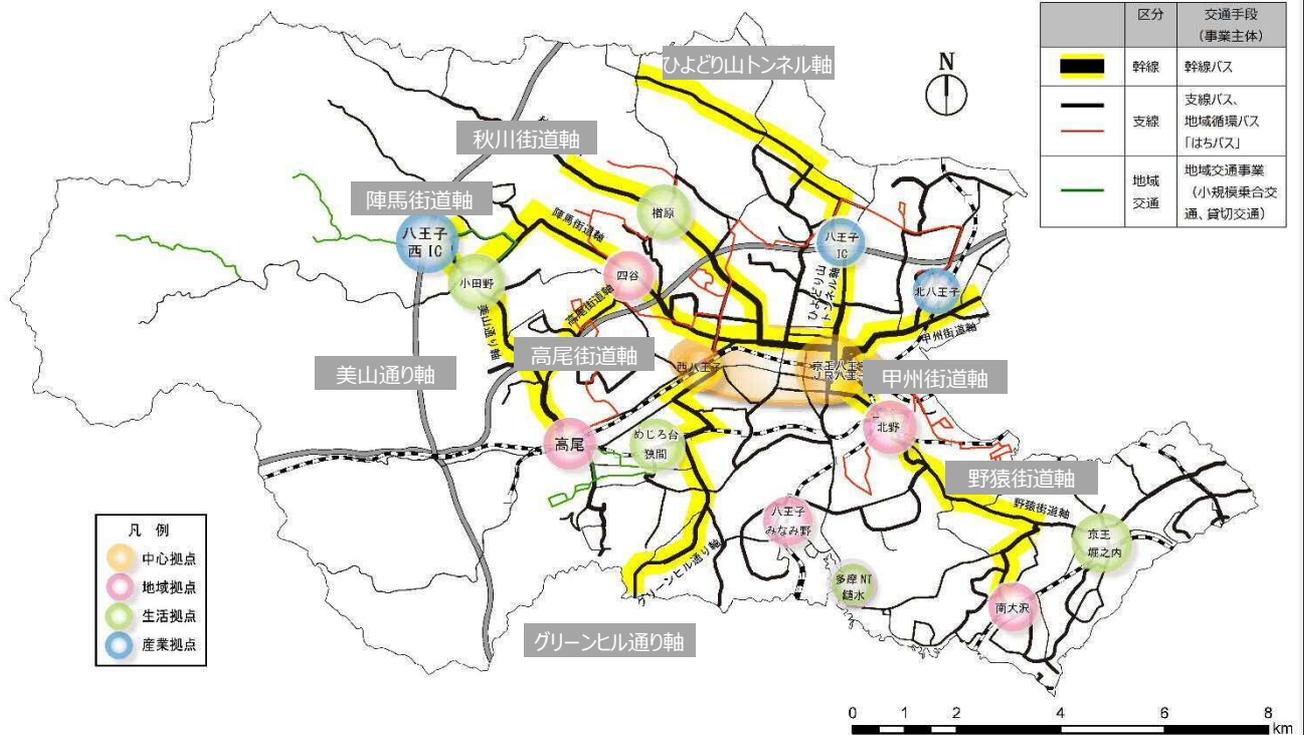
基本施策	
1-1	バスネットワークの再編 ■ 公共交通軸の設定
1-2	拠点施設(鉄道駅等)における交通案内の充実 ■ 交通案内施設の整備支援 ■ 来訪者・市民への交通情報提供
1-3	バスマップの導入 ■ バスマップの導入
1-4	バスターミナル等の整備促進 ■ バスターミナル等の整備促進

## 基本目標 1

## 1-1 バスネットワークの再編

概要	<p>・持続可能で利便性の高い公共交通とするため、今後も利用が期待できる路線のサービスを向上させる一方、需要の減少が見込まれる路線は他の交通手段を活用するなど、移動実態やニーズに応じ、公共交通網の幹線、支線、地域交通の役割分担を明確にし、効率的な運行を行う必要があります。</p> <p>・また、第2次都市計画マスタープランで位置づけられている、拠点間を結ぶ交通を維持・確保する視点や、新たな需要に配慮したバスネットワークを設定する必要があります。</p>
市の現状と課題	<p>・現在の本市のバス路線網は、民間バス事業者が運行している路線バスの他、地域循環バスの「はちバス」、交通空白地域や山間地域において地域と協働で運行している「地域交通事業」が存在しています。</p> <p>・今後の超高齢社会を迎えるにあたって、需要や都市構造をふまえ、幹線（公共交通軸）、支線、地域交通ごとのサービスの目標水準を設定するとともに、移動実態やニーズの変化にあわせ適宜見直しを図っていく必要があります。</p>
方針・考え方	<p>・バスについて中心拠点や地域・生活拠点間を結ぶ「幹線」（公共交通軸）と区内を運行する生活路線としての「支線」の位置づけを明確にし、路線ごとのサービス水準を設定します。</p>
主な取り組み	<p>■「公共交通軸」(路線ごとのサービス水準)の設定</p> <p>・「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の実現にむけ、主要な公共交通の路線を「公共交通軸」として位置付け、公共交通の利便性向上を目指します。</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>「公共交通軸」設定の考え方</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>中心拠点と地域・生活拠点、拠点と拠点を結ぶ路線</b> 買回り品の購入や芸術文化・娯楽・交流などの公的サービスを、公共交通を利用して享受できるようにするため、中心拠点と地域・生活拠点間を結ぶバス路線を、「公共交通軸」として設定します。</li> <li>● <b>運行頻度が高い路線（バス需要が多い路線）</b> 市民生活や都市活動を営む上で利便性が高い区間として、1日あたりの運行本数が約100本/日以上（朝夕のピーク時において片道15分に1本以上、昼間時において片道20分に1本以上）の運行頻度が高い路線を「公共交通軸」として設定します。</li> <li>● <b>中心拠点と主要施設を結ぶ路線</b> ターミナル駅を有する中心拠点と、公共施設、病院、商業施設などの主要施設へのアクセスは、ネットワークとしての重要性が高いことから、「公共交通軸」として設定します。</li> <li>● <b>主要な鉄軌道駅にアクセスする路線</b> 鉄軌道は、本市の交通ネットワークの骨格を形成し、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、主要な鉄軌道の駅にアクセスする路線を「公共交通軸」として設定します。</li> </ul> </div>

## ■「公共交通軸」の設定



注) 平成 28 年 9 月 1 日現在

## ■ 区分ごとの役割分担

	区分	交通手段 (事業主体)	対象となる路線	考え方
	幹線	幹線バス	運行頻度が高く、拠点間を結ぶ路線 (100本/日程度)	<ul style="list-style-type: none"> <li>運行本数の増加や車両、施設の更新など、公共交通のサービス水準や利便性の向上を促します。</li> <li>路線バスの遅延軽減に向け、バスの速達性、定時性の更なる確保を目指します。</li> </ul>
	支線	支線バス、 地域循環バス 「はちバス」	<ul style="list-style-type: none"> <li>比較的運行頻度が低い地域</li> <li>交通空白地域が連担し、一定の需要が見込まれる地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の公共交通サービスを維持します。</li> <li>道路幅員や傾斜地などの制約条件から、路線バスでは運行できない地域や、交通空白地域が連担する地域において、需要に応じて地域循環バスなどを運行します。</li> </ul>
	地域交通	地域交通事業 (小規模乗合交通、貸切交通)	<ul style="list-style-type: none"> <li>交通空白地域</li> <li>山間地域</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域特性に応じ、多様な運行形態による公共交通サービスの確保を目指します。</li> </ul>

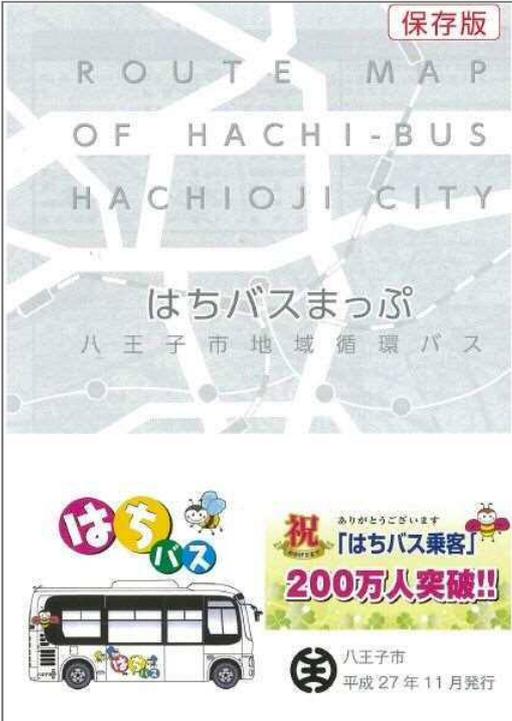
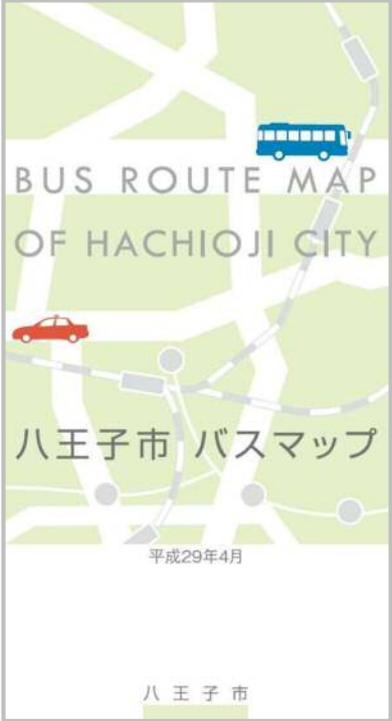
## 基本目標 1

## 1-2 拠点施設(鉄道駅等)における交通案内の充実

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅等の拠点施設は、鉄道からバス、バスからバス、タクシー等に乗り換える交通結節点としての機能を有する一方、複数の交通機関が乗り入れていることから、スムーズな乗り換えや移動のためには、わかりやすい案内や情報を提供することが重要です。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺における鉄道、バス、タクシーなどの交通情報の案内は、これまで各事業者主体のサイン整備が行われてきました。今後は、サインや案内施設の視認性を高めるとともに、交通だけでなく買い物や観光などの情報が一元的に取得できるなど、移動をより快適に行えるような情報を提供していくことが課題です。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民や来訪者が「方面別の交通経路を直感的に認識できる」、「ほしい情報が自由に手に取れる」等、わかりやすく利用しやすい交通案内となるようハード、ソフト両面で整備します。</li> <li>・また、主要鉄道駅などにおいて、今後増加が予想される外国人利用者に対して必要に応じて多言語表記を推進します。</li> </ul>
主な取り組み	<p>■ <b>交通案内施設の整備支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者の多い主要駅周辺における交通案内施設の整備を支援します。</li> </ul> <p style="text-align: center;">デジタルサイネージによるバス乗り場案内 (八王子駅北口)</p>  <p>■ <b>来訪者・市民への交通情報提供</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・インフォメーションセンターにおける案内、主要な交通拠点等での情報提供専用ラック設置などにより来訪者・市民への交通情報提供を進めます。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="395 1536 767 1921">  <p>八王子インフォメーションセンター (八王子駅北口)</p> </div> <div data-bbox="791 1536 1425 1921">  <p>高尾山口駅観光案内所 (むささびハウス)</p> </div> </div>

## 基本目標 1

### 1-3 バスマップの導入

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの利用促進のためには、路線状況、運行状況（ダイヤ）、料金体系、乗り継ぎの方法など、バス利用者にとって、わかりやすい情報提供が重要だといわれています。</li> <li>・路線マップはバス情報をわかりやすく伝え、利用促進につながる効果があるといわれており、特に紙媒体の地図は、見る場所を選ばない、持ち運びが簡単、一目で見られる範囲が大きく、全容を把握しやすい等の利点があります。</li> </ul>
<p>市の現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、民間バス3社に加え、地域循環バス「はちバス」が各々でバスマップを作成していますが、市の統一したバスマップがなく、市内のバス情報を網羅的に整理したマップ等の情報発信が課題となっています。</li> </ul>
<p>方針・考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスの路線状況、乗り継ぎの仕方などを分かりやすく伝えるバスマップを作成し、路線の経路等の情報を提供します。</li> <li>・紙面等の情報ツールのほか、インターネットや携帯端末を活用して情報の提供を図ります。</li> </ul>
<p>主な取り組み</p>	<p>■ バスマップの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「はちバスマップ」及び「八王子市バスマップ」を作成し、市の施設や、イベント等で配布するとともに、機会をとらえ市民への周知と利用促進を図ります。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div data-bbox="432 1111 944 1832" style="text-align: center;">  </div> <div data-bbox="1038 1111 1430 1832" style="text-align: center;">  </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div data-bbox="608 1843 762 1877" style="text-align: center;">はちバスマップ</div> <div data-bbox="1134 1843 1353 1877" style="text-align: center;">八王子市バスマップ</div> </div>

## 基本目標 1

## 1-4 バスターミナル等の整備促進

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスターミナルは、バス停留所のうち複数のバス路線の発着点となる施設で、一般的には路線バス網の起点となる鉄道駅、大規模商業施設、医療施設、バス車庫などに設置されます。</li> <li>・郊外部にバスターミナルを設置し、中心市街地までの幹線バスと末端部の支線バスとに分けることにより、定時性の確保と車両の効率的運用、地域性に合わせた路線設定、バスの乗継ぎによる行先の選択肢の拡大などが期待できます。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市のバスターミナルは、主として鉄道駅に設けられていますが、今後、新たな開発や利用動向が変化するなかで、必要に応じてバスターミナルを整備することが課題です。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・路線バスルートの見直しや、新たな開発の機会をとらえ、バスターミナルの整備を検討します。</li> </ul>
主な取り組み	<p><b>■ バスターミナル等の整備促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新たな大規模商業施設や、医療施設などの開発の機会をとらえ、バスターミナルの整備を促進するとともに、新たなバス路線の可能性について交通事業者等とともに検討します。</li> <li>・バスターミナルの整備に際しては、バスの乗り継ぎ手間による利便性の低下が懸念されることから、乗り継ぎしやすいような情報提供、快適な待合空間（雨天時でも休める空間など）、バリアフリー化促進による利便性・安全性の向上等、また安全運行に資する施設等について交通事業者とともに検討します。</li> </ul> <div data-bbox="564 1173 1254 1653" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">バスターミナルのイメージ</p>

## 2-2. 基本目標 2 : 路線バスのサービス強化による利便性の向上

～使いやすく便利な路線バスとすることで利用者の増加を図ります～

### <取り組み方針>

#### ①バス停やバスの利便性の向上により、利用しやすいバスへの取組の推進

- ・高齢者など誰でも快適に、使いやすい路線バスとするため、駅などの交通結節点を強化します。
- ・路線バスの定時性、速達性を向上に努めます。

#### ②乗りやすさや PR による、乗ってもらいやすい環境づくりの推進

- ・低床型バス車両の導入、バス停機能の充実、バス情報の提供、PR 等など、多様な施策を進めます。

### <施策体系>

基本施策	
<b>2-1</b>	バス停機能の充実 <ul style="list-style-type: none"><li>■ 上屋・ベンチの設置支援（広告付きバス停含む）</li><li>■ バスロケーションシステムの設置支援</li><li>■ 民間事業者との協働によるバス待合空間の整備支援</li></ul>
<b>2-2</b>	バスの利便性・快適性の向上 <ul style="list-style-type: none"><li>■ バス専用レーンの周知</li><li>■ 公共車両優先システム（PTPS）</li><li>■ その他のバスの遅延軽減対策の推進</li></ul>
<b>2-3</b>	バスの乗りやすさの向上 <ul style="list-style-type: none"><li>■ ノンステップバス・低床型バスの導入支援</li><li>■ 各種イベントの支援</li></ul>
<b>2-4</b>	バスの利用促進 <ul style="list-style-type: none"><li>■ はちバス P R イベントの開催</li><li>■ 特別デザイン車両の運行（京王電鉄バス）</li></ul>

## 基本目標 2

## 2-1 バス停機能の充実

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋やベンチがないバス停は、高齢者をはじめとした利用者のバス利用の意欲を減退させ、ひいてはバス離れを誘発してしまいます。</li> <li>・全てのバス停に上屋やベンチを設置することが望ましい反面、その設置には導入コストや維持管理コストの課題、歩道幅員等の課題があるため、全バス停に設置する事は困難な状況です。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、バス停の設置については、利用者の多少、周辺住民の要望、設置スペース、設置による影響等を考慮し、原則的にバス事業者が設置するものとしています。</li> <li>・しかし、上屋やベンチのご要望は多く、できるだけ設置や維持管理のコストをかけずに、利用者の利便が図れるサービスを提供することが課題となっています。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上屋やベンチの設置については、地域の皆様の安全や利便について十分配慮し、適正に配置するようバス事業者等に働きかけます。</li> <li>・沿道の公共施設や商業施設、バス事業者と連携・協力し、待合スペースやバスの接近情報案内施設の整備を促進し、安全で快適にバスを待つ環境づくりを進めます。</li> </ul>
主な取り組み	<p><b>■ 上屋・ベンチの設置支援（広告付きバス停含む）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス事業者が行う上屋・ベンチの設置を支援します。</li> <li>・広告事業者が広告収入により、上屋やベンチの設置、維持管理を行う、広告付きバス停の設置を支援します。</li> </ul> <div data-bbox="1002 1059 1437 1429" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">広告付きバス停</p> <p><b>■ バスロケーションシステムの設置支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・バス車両に GPS 装置や通信装置を搭載することによって位置情報を取得し、リアルタイムでバス運行位置や到着予測時刻などを利用者へ案内できるバスロケーションシステムの設置を支援します。</li> </ul> <p><b>■ 民間事業者との協働によるバス待合空間の整備支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・民間事業者との協働により、バス待合スペースや、情報案内施設等の整備を支援します。</li> </ul> <div data-bbox="927 1727 1433 2040" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">商業施設内のバス待合空間のイメージ</p>

## 基本目標 2

### 2-2 バスの利便性・快適性の向上

概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・路線バスは、自動車に比べて大量の輸送が可能である一方、一般の自動車と同じ車道を走るため、定時性、速達性の確保が難しく、このことがバスの利便性・快適性を損なう一因になっています。</li><li>・利用者の増加を図るためには、道路渋滞の緩和などバスの走行環境を改善することにより、利便性・快適性を向上させ、より使いやすいバスとすることが重要です。</li></ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・本市では、地域公共交通活性化協議会において、交通管理者、バス事業者、道路管理者で公共交通の利便性・快適性を高めるための施策を検討しています。今後さらに連携を強化し、各々の立場から、バスの走行環境を向上させていくことが課題です。</li></ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"><li>・様々な施策を総合的に実施しバスの遅延軽減対策を推進します。なお、各施策の実施にあたっては、自動車交通への影響を十分に踏まえ、交通管理者、バス事業者、道路管理者をはじめとした関係者と協議した上で進めます。</li></ul>
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"><li><b>■ バス専用レーンの周知</b><ul style="list-style-type: none"><li>・現在甲州街道に設けられている、バス専用レーン（道路に路線バスの優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保する施策）が適正に利用されるよう、関係者と連携して周知を図ります。</li></ul></li><li><b>■ 公共車両優先システム（PTPS）</b><ul style="list-style-type: none"><li>・バス優先信号制御や、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間のリアルタイムでの表示など、PTPS はバスの定時性と利便性等を高める可能性があることから、その導入可能性について、関係者と協議します。</li></ul></li><li><b>■ その他のバスの遅延軽減対策の推進</b><ul style="list-style-type: none"><li>・その他、バスの定時性・速達性を確保するため、交通需要を勘案した上で、交差点改良、道路拡幅、信号現示の見直し、バスベ이의設置など、関係者と協働しながらバスの遅延軽減対策を推進します。</li></ul></li></ul> <div data-bbox="1058 999 1430 1442"></div> <p data-bbox="1155 1453 1329 1485">バス専用レーン</p> <div data-bbox="1058 1626 1430 1901"></div> <p data-bbox="1190 1912 1281 1944">バスベイ</p>

## 基本目標2 **2-3** バスの乗りやすさの向上

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「八王子市交通マスタープラン」においては、路線バスの乗りやすさを向上させるため、バスのバリアフリー化についてバス事業者などと調整を進めることが掲げられています。</li> <li>・また、乗りやすさを向上させるためには、ハード面だけでなく、ソフト面でもバスに親しんでもらうための取り組みが重要になります。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、バス事業者が主体となって、高齢者・車椅子使用者・ベビーカー使用者等が乗降しやすい低床バス・ノンステップバスの導入を進めており、市内の多くのバスに採用されていますが、市でもこれらの取り組みを支えていくことが課題です。</li> <li>・ソフト面でも、バス事業者がバス安全教室などを実施していますが、市としては利用者がバスの乗り方などを学び、安全に利用するための機会を提供することが課題です。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノンステップバス・低床型バスの導入には、コストの問題が指摘されていることから、バス事業者が車両を導入する際には、地域公共交通活性化協議会などを通して、国や都の補助取得を支援します。</li> <li>・児童をはじめとしたバスの利用者が、バスに親しんでもらうとともに、安全で乗りやすいバスとするため、交通事業者が実施している各種イベントを支援します。</li> </ul>
主な取り組み	<p>■ <b>ノンステップバス・低床型バスの導入支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が進めている、ノンステップバス・低床型バスの導入を支援します。</li> </ul>  <p style="text-align: center;">ノンステップバス・低床型バス</p> <p>■ <b>各種イベントの支援</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者が行っている市内の小学校対象の、バスの乗り方教室等を支援します。</li> </ul>   <p style="text-align: center;">小学校におけるバス乗り方教室の様子</p>

## 基本目標 2

### 2-4 バスの利用促進

概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・バス利用を促進するためには、バスの利用環境を使いやすく改善するとともに、利用者にバスの利便性や、楽しさを理解していただく必要があります。</li><li>・また、バス路線を維持するためには、沿道住民の方々にバスに乗ってもらい、一定の需要を確保する必要があることなど、バス交通に対して正しい認識を持ってもらうことが重要です。</li></ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・バスの利便性を理解していただき、利用に結び付けるには路線図・時刻表などの情報提供と併せ、行政やバス事業者のバス活性化の取り組みを理解してもらうことが重要です。</li><li>・市では、機会をとらえ、はちバスをはじめとしたバスの利用促進のための P Rを行っています。今後とも一層の周知活動を進めていくことが課題となっています。</li></ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"><li>・利用者のバス利用の意識を高める活動や、利用者への情報提供にあたっては、行政とバス事業者が一体となって積極的に進めます。</li></ul>
主な取り組み	<p>■ <b>はちバス PR イベントの開催</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・毎秋、八王子市追分町から高尾駅入口の約 4 km の区間で行われている、「八王子いちよう祭り」における、はちバスの展示会、アンケート調査などの P R 活動を、引き続き実施します。</li></ul>  <p>八王子いちよう祭りにおける「はちバス」の展示</p> <p>■ <b>特別デザイン車両の運行（京王電鉄バス）</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>・高尾山口駅前広場の開設にあわせて、高尾山から八王子市の中心市街地へ「小仏～高尾山口線」、「高尾山口～京王八王子線」が運行しています。京王電鉄バスから、中心市街地活性化にかかわる広告スペースの提供を受け、中心市街地の魅力の P R 及び利用促進を図っています。</li></ul>  <p>高尾山をイメージした特別デザインバス</p>

## 2-3. 基本目標3：多様な交通手段による移動の確保

～様々な交通手段を組み合わせ、移動できる環境づくりを進めます～

### <取り組み方針>

#### ①交通空白地域や、山間地域における地域交通の充実

- ・市内の交通空白地域が連担し一定の需要が見込まれる地域において運行している、地域循環バス「はちバス」の利便性を高めます。
- ・依然として存在する交通空白地域や山間地域において、高齢化などにより自動車が利用できない市民の増加が予想されることから、住民の生活に必要な移動手段となる地域交通事業の充実を図ります。

#### ②様々なサービスのタクシーの導入促進

- ・市内でも増加している福祉タクシーをはじめとした、様々なサービスのタクシーの導入を促進します。

#### ③自転車交通との連携強化

- ・郊外バス停周辺で増加している放置自転車対策として、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車を整備し、自転車と公共交通への乗り換えの利便性向上を図ります。

### <施策体系>

基本施策	
<b>3-1</b>	はちバスの利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 需要に応じたルートの再編</li> <li>■ 持続可能な運行に向けた利用サービスの向上</li> </ul>
<b>3-2</b>	地域の状況に応じた地域交通の導入 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 「地域交通事業」の推進</li> </ul>
<b>3-3</b>	福祉タクシー等の導入促進 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 福祉タクシー等の導入促進</li> </ul>
<b>3-4</b>	サイクル・アンド・バスライドの推進 <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 郊外バス停付近における自転車駐車の整備推進</li> </ul>

## 基本目標 3

### 3-1 はちバスの利便性向上

概要	<ul style="list-style-type: none"><li>・地域循環バス「はちバス」は、市内の交通空白地域が連担し、一定の需要が見込まれる地域を中心に、主に高齢者や障害のある方、妊婦の方などの外出支援を目的に、市民の皆さんが気軽に利用できる交通サービスとして運行しています。</li><li>・現在、北西部コース（平成 15 年 3 月）、東部コース（平成 16 年 3 月）、西南部コース（平成 23 年 1 月）の 3 コースで運行しています。</li></ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・はちバスは、運行開始から 10 年以上が経過し、市民の皆さんの日常の足として定着している一方、運行開始時と比較し運行経路沿道の人口動態、利用状況が変化しているため、需要に応じた運行形態に見直す必要があります。</li><li>・また、運行ルートについては、地域循環バスとしては長距離・長時間のコースもあり、利便性の改善も課題となっています。</li><li>・運賃については現在初乗り 100 円、上限 200 円の対距離制料金を基本としていますが、今後高齢者のシルバーパス利用が増加し、運賃収入が減少するため、持続的な運行は厳しさを増している状況です。</li></ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"><li>・現在の利用状況等を把握したうえで、今後の需要を見据えたルートの見直しを行います。</li><li>・運賃体系についても、今後持続的に運行ができるよう長期的視点で、見直しを行います。</li></ul>
主な取り組み	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>需要に応じたルートの再編</b><ul style="list-style-type: none"><li>・現状のはちバスの利用状況調査を適宜実施し、利用状況に応じたルート及び、システムの再編を行います。</li></ul></li><li>■ <b>持続可能な運行に向けた利用サービスの向上</b><ul style="list-style-type: none"><li>・持続的な運行が確保されるよう、必要に応じて運賃体系の見直し等を行うとともに、利用サービスの向上に努めます。</li></ul></li></ul> <div data-bbox="711 1444 1422 1989"></div> <p data-bbox="1043 2002 1139 2036">はちバス</p>

## 基本目標3

## 3-2 地域の状況に応じた地域交通の導入

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地域交通事業（交通空白地域交通事業）は、交通空白地域や山間地域における住民の移動手段の確保を目的に、地域住民の皆さんで組織する「運営委員会」が実施する地域交通の運行費の一部を市が補助する事業です。</li> <li>・現在、小津町では小型バス、降宿・醍醐地域ではタクシーによる運行を行っています。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市では、新たに地域交通事業を導入する際のマニュアルとして、八王子市地域公共交通活性化協議会で議論した内容をもとに、「八王子市地域交通事業導入ガイドライン」を作成しました。</li> <li>・本市には、交通空白地域や山間地域が依然として存在しており、これらの地域が交通サービスを必要とする場合は、ガイドラインを活用し、地域交通事業を導入していくことが課題です。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「八王子市地域交通事業導入ガイドライン」を活用し、地域交通事業に要する費用の一部を予算の範囲内で補助し、住民の生活に必要な交通サービスの確保に努めます。</li> </ul>
主な取り組み	<p>■「地域交通事業」の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通空白地域や山間地域において、「地域交通事業導入ガイドライン」に基づき、事業を推進します。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>降宿・醍醐地域交通事業</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>小津町地域交通事業</p> </div> </div>

## 「八王子市地域交通事業導入ガイドライン」の概要

### ■ 導入条件

区分	内容	
対象地域	交通空白地域	鉄道駅から概ね 700m以遠かつバス停留所から概ね 300m以遠の地域
	山間地域	上川町、美山町、小津町、上恩方町、裏高尾町、南浅川町を含む地域
対象者	運営委員会	市内の一定地域において住民（概ね 10 世帯以上）が自主的、かつ、民主的に組織し、運営しており、当該地域の住民すべてが利用できる地域交通事業を行う団体
審査・承認	八王子市地域公共交通活性化協議会が実施	国・一般旅客運送事業者・学識経験者・交通管理者等、旅客輸送の専門家が、地域交通事業が適正であるかを判断し、会が承認した事業のみを市が補助

### ■ 市の役割

項目	概要
①相談・連絡・実態把握・事業者との調整	地域にあった交通事業を実現するために、地域からの相談・連絡を受け、実態把握及び、事業者との調整を行う
②費用補助	地域交通事業に要する費用の一部を予算の範囲内で補助することにより、住民の生活に必要な旅客輸送を確保する。（基本は事業費の 1/2 補助）

### ■ 導入スケジュール

1 年目	2 年目	3 年目 (実証運行 1 年目)	4 年目 (実証運行から 2 年目)	5 年目 (実証運行から 3 年目)
要望申請・ 運行内容の検討	実証運行 準備	実証運行	本格運行	本格運行 (必要に応じて運行 内容等見直し)

### ■ 本格運行継続の要件

要件
<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子市地域公共交通活性化協議会における審査・承認が必須</li> <li>・3 年目に実証運行、基準を満たしたら 4 年目から本格運行</li> <li>・評価基準（概ね乗車率 25%）</li> <li>・評価基準は運行継続の目安であるが、地域の状況を考慮し、八王子市地域公共交通活性化協議会で運行の可否を判断します。</li> </ul>

## 基本目標3

## 3-3 福祉タクシー等の導入促進

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「福祉タクシー」とは、単独で交通機関を利用することが困難な高齢者や身体障害等の外出を支援するタクシーおよび、そのサービスを指します。一般には、福祉車両（車いすや寝台を備えた車両）を使って輸送するサービスが該当します。</li> <li>・また、ユニバーサルデザインタクシー（UD タクシー）は、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子供などを含め誰もが利用しやすいタクシー車両のことを示します。</li> </ul>
市の現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉タクシー及び、ユニバーサルデザインタクシーは、交通事業者や福祉事業者が移動困難者に対して行っているサービスで、本市でもいくつかの事業者が導入しています。</li> <li>・しかし、導入には車両コストや、乗務員の教育、配車の事務作業などが必要となることから、いまだ導入が進んでいない状況です。</li> </ul>
方針・考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福祉タクシー及び、ユニバーサルデザインタクシーについては、近年高齢化の進展に伴いそのニーズが増加しているため、交通事業者等に対し、八王子市地域公共交通活性化協議会等を通じて、導入に向け働きかけます。</li> </ul>
主な取り組み	<p>■ <b>福祉タクシー等の導入促進</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通事業者等が進めている福祉タクシー、ユニバーサルデザインタクシーの導入を促進します。</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> <p style="text-align: center;">福祉タクシー</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p><b>【福祉タクシーについて】</b></p> <p>福祉タクシーとは、道路運送法第4条の許可を受けた一般乗用旅客自動車運送事業者で、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けた、福祉限定タクシー事業者が行う運送のことをいいます。</p> <p>許可に際しては一定の基準があり、この基準を満たす必要があります。</p> <p>出典：国土交通省自動車交通局旅客課「福祉タクシー」 ：地域における福祉タクシー等を活用した福祉輸送のあり方調査報告書 等を参照</p> </div>

### 基本目標 3

### 3-4 サイクル・アンド・バスライドの推進

<p>概要</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・サイクル・アンド・バスライドとは、最寄りバス停まで自転車で来て、路線バスに乗り換え、目的地または鉄道駅までバスを利用することにより、バス利用者の利便性向上と、バスの利用促進を目的とした仕組みです。</li> <li>・具体的には、最寄りバス停付近に自転車駐車を整備することで、乗り換えをスムーズにし、付近の放置自転車を減らすとともに、自動車から公共交通への乗り換えによる、交通渋滞の緩和を促進する効果が期待できます。</li> </ul>
<p>市の現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本市では、これまでサイクル・アンド・バスライド自転車駐車を 3 か所整備しておりますが、近年は上記以外の郊外バス停付近において、自転車が無秩序に放置されている個所がみられます。</li> <li>・利用形態をみると、自然発生的に自転車からバスへの乗り換え利用がされている様子が見られるため、スムーズな乗り換え環境と、バス停付近の安全な空間整備が求められています。</li> </ul>
<p>方針・考え方</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換え需要への対応、放置自転車の抑制を目的にサイクル・アンド・バスライド自転車駐車の整備を進めます。</li> <li>・サイクル・アンド・バスライドの利用促進に向けて PR を行います。</li> </ul>
<p>主な取り組み</p>	<p>■ 郊外バス停付近における自転車駐車の整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車が多く、自然発生的に自転車からバスへの乗り換え利用されている郊外バス停付近において、自転車駐車の整備を推進します。</li> <li>・サイクル・アンド・バスライドの利用促進のため、自転車駐車の利便性向上や、交通安全教室等を通じ PR を行います。</li> </ul>  <p>図 サイクル・アンド・バスライドのイメージ 出典：八王子市交通マスタープラン</p>

主な取り組み

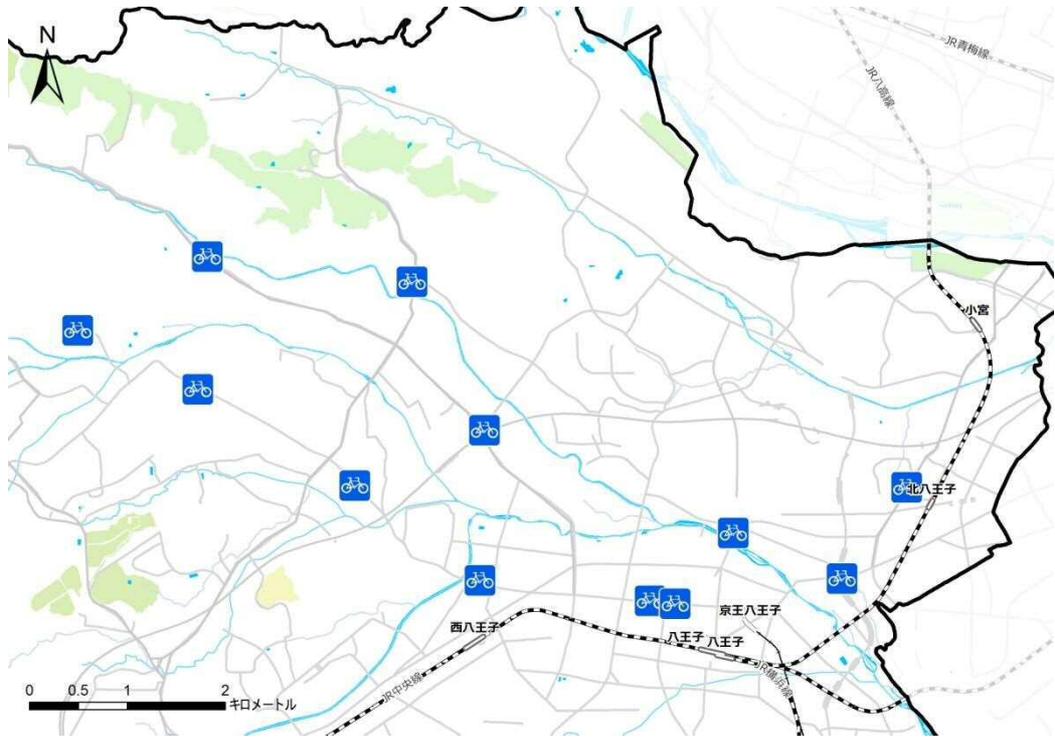


図 サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場 整備候補地

※現時点で想定される候補地を示しており、今後関係者と調整をする中で修正する可能性があります。

## 2-4. 基本目標 4 : 移動困難な方の多様な交通環境の充実

～高齢者などの多様な移動環境を整えます～

### <取り組み方針>

#### ○移動が困難な方の多様で高度なニーズに対応した移動サービスの提供

- ・道路運送法の改正により、N P O 法人等によるボランティア有償運送等の輸送サービス「福祉有償運送」が許可制から登録制に変更されました。本市では、「福祉有償運送」登録団体に対して、新規登録の相談、更新登録、変更届に関する手続きを支援するとともに、上記以外の福祉的な移動サービスについて、利用者の利便性が確保されるよう取り組みます。
- ・地域包括ケアシステムとは、住み慣れた地域で安心して生活を継続できるよう「予防・介護・医療・生活支援・住まい」に関する多様な支援を一体的かつ継続的に提供する体制をいいます。本市では、地域課題やニーズをふまえ、地域包括ケアシステムの視点を取り入れた効果的な移動サービスに取り組んでいきます。

### <施策体系>

基本施策	
<b>4-1</b>	福祉有償運送の登録等支援 <ul style="list-style-type: none"><li>■ 福祉有償運送の登録等支援</li></ul>
<b>4-2</b>	高齢者等の生活を維持する交通環境づくりの推進 <ul style="list-style-type: none"><li>■ 高齢者等の生活を維持する交通環境づくりの推進</li></ul>
<b>4-3</b>	既存福祉交通サービスとの連携 <ul style="list-style-type: none"><li>■ 既存の福祉交通サービスとの連携</li></ul>

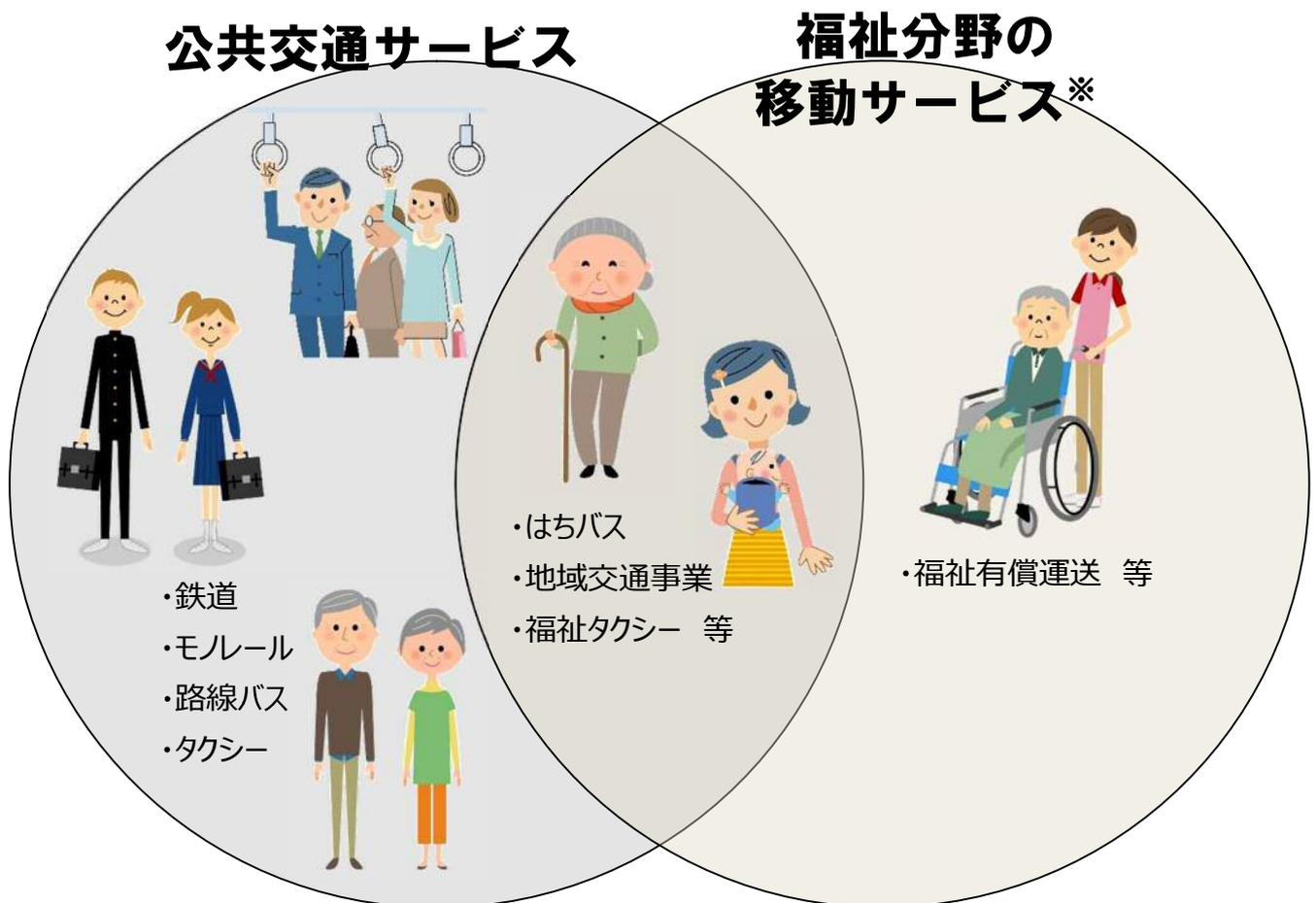


図 公共交通サービスと福祉分野の移動サービスの役割分担のイメージ

※本計画における「福祉分野の移動サービス」は、要支援～要介護及び、障害のある方を対象とします。

## 基本目標 4

### 4-1 福祉有償運送の登録等支援

<b>概要</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>福祉有償運送とは、高齢者・障害のある方など単独で公共交通機関を使つての移動が困難な方を対象として有償で行う移送サービスで、サービスを行う団体（営利を目的としない団体例：NPO法人等）は道路運送法の「福祉有償運送」として、国に登録する必要があります。</li><li>登録をするためには、まず自治体の設置した「運営協議会」で承認を受ける必要があります。</li></ul> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"><ul style="list-style-type: none"><li><b>利用者条件</b>：要介護・要支援の認定を受けている方、または障害のある方で、かつ単独で公共交通機関を利用できない方がご利用いただけます。 ※一般のタクシーと違い、どなたでも利用できるものではありません。</li><li><b>利用申込</b>：利用を希望される方は、事前に福祉有償運送実施団体に会員登録をしていただく必要があります。申込方法等詳細は直接各団体へお問合せください。</li></ul></div>
<b>市の現状と課題</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>本市を含めた多摩地域の 26 市町村では、共同で「多摩地域福祉有償運送運営協議会」を設置し、登録に関する申請内容の審査、福祉有償運送の必要性、福祉有償運送の実施に伴う安全性の確保・旅客の利便性の確保などについて協議しています。</li><li>道路運送法の改正により、平成 18 年 10 月より福祉有償運送を行う場合、道路運送法第 79 条（以下 79 条とする）に基づく国への登録が必要となります。市では、79 条登録制で福祉有償運送を行おうとする団体に対して、申請の相談や受付業務を実施しています。</li></ul>
<b>方針・考え方</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>今後とも、高齢者・障害のある方など単独で公共交通機関を使つての移動が困難な方の生活を支える福祉有償運送実施団体への支援をしていきます。</li></ul>
<b>主な取り組み</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ <b>福祉有償運送の登録等支援</b></li><li>福祉有償運送を行おうとする団体に対して、引き続き、申請や運営に関する相談を受け付けるなど、登録のための支援を行います。</li></ul> <div data-bbox="596 1435 1240 1883" style="text-align: center;"></div> <p style="text-align: center;">福祉有償運送</p>

## 基本目標4 4-2 高齢者等の生活を維持する交通環境づくりの推進

概要	・超高齢社会において、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けるために、病院への通院、買い物、その他引きこもりがちな高齢者の介護予防といった観点などからも高齢者の交通環境づくりが重要だといわれています。
市の現状と課題	・交通環境づくりに際しては大規模団地等における介護サービスや、高齢者の生活の利便を支える買い物サービスのための駐車施設の整備、外出のための移動サービスの確保等が課題となっています。
方針・考え方	・大規模団地等における、介護、医療、宅配などで利用する車両の駐車スペースの確保、外出のための移動サービス、歩きやすい歩行環境など、介護が必要になった高齢者等が安心して暮らせる生活を支える交通環境のあり方について検討します。
主な取り組み	<b>■ 高齢者等の生活を維持する交通環境づくりの推進</b> ・既存の民間サービスとの連携も視野に入れた、交通環境づくりを進めます。

## 基本目標4 4-3 既存福祉交通サービスとの連携

概要	・本市では、保健福祉センター来場者のために「保健福祉センター送迎バス」を運行しています。
市の現状と課題	・東浅川保健福祉センター、大横保健福祉センター、南大沢保健福祉センター等を利用する高齢者、障害のある方、乳幼児健診の受診者などの利便を図るため運行している各センター間の送迎バスについて、利用者の利便性を維持しつつ、より効率的な運行にむけ、路線バス等と連携した交通サービスの提供が課題となっています。
方針・考え方	・既存の福祉交通及び路線バスなどの利用状況などを調査し、需要に見合ったサービスの提供の視点で公共交通との連携の可能性について検討します。
主な取り組み	<b>■ 既存の福祉交通サービスとの連携</b> ・既存の福祉交通サービスと公共交通の連携を目指します。

## コラム： ～タクシー各社が取り組んでいるサービスの紹介～

八王子市タクシー合同営業運営委員会（通称：八王子市タクシー会）

本市のタクシーは「八王子市タクシー会」に所属し、法人 11 社と個人タクシーの 2 組織で構成されています。車両数約 500 台、年間約 500 万人のお客様を輸送しており、市民の足として年中無休、24 時間営業しています。市ではタクシーを自由度が高い「公共交通」と位置づけており、小回りのきくタクシーは狭い道でも通行できる為、自宅から目的地まで高齢者や体の不自由な方まで幅広くご利用されています。

### 1.交通空白地域対策

八王子市タクシー会では、山間地域の支援事業として降宿・醍醐地区においてタクシーを運行し、住民の皆さんのご好評を頂いています。市内で同様の案件が他にもあれば、地域の足として積極的に取り組んで参ります。



降宿・醍醐地区乗合タクシー

### 2.見守り協定事業への参画

市内をくまなく走る各車両に搭載しているタクシー無線を活用し東京都や八王子市と見守り協定事業「子どもネットワーク」や「高齢者見守りネットワーク」に参加し、犯罪防止と情報提供に協力しています。



タクシー子ども 110 番

### 3.定額制運賃での運行

羽田空港・成田空港へ割安な定額制運賃にて送迎します。

（八王子市を東・中・西の 3 エリアに区分けし各々に定額運賃を採用）

### 4.新しいサービス

市内のタクシー会社が様々なサービスを展開しています。

詳しくは、各社にお問い合わせください。

・福祉限定タクシー（車イスで乗車可能。ヘルパー 2 級ドライバーが担当）

・マタニティータクシー・陣痛登録 119 番

（事前登録制：陣痛が起きた方を、研修終了ドライバーが登録病院までお送り）

・バーベキュータクシー（BBQ 会場まで送迎。手ぶらで BBQ を楽しめる）

・ホテルタクシー（ホテルのみられる季節に夕焼け小焼けの里へ送迎）

・キッズタクシー（お子様だけでも乗車可）

・ペットタクシー（条件があればペットのみでも乗車可）

・車内販売（水、マスク、傘）

・救援タクシー（お薬の受け取りや、お買い物のお手伝い等）



マタニティータクシー

### 5.ユニバーサルデザインタクシーの導入・促進について

平成 29 年度より、ユニバーサルデザイン仕様のタクシー車両の生産・供給が開始されます。今後のタクシーのスタンダードとなることが予想され、高齢者や車いす使用者も含め誰もが利用しやすいタクシーになります。タクシー乗務員にはユニバーサルドライバーズ研修の受講を推進しています。



ユニバーサルデザインタクシー

# 第7章 公共交通軸別課題と対応方針

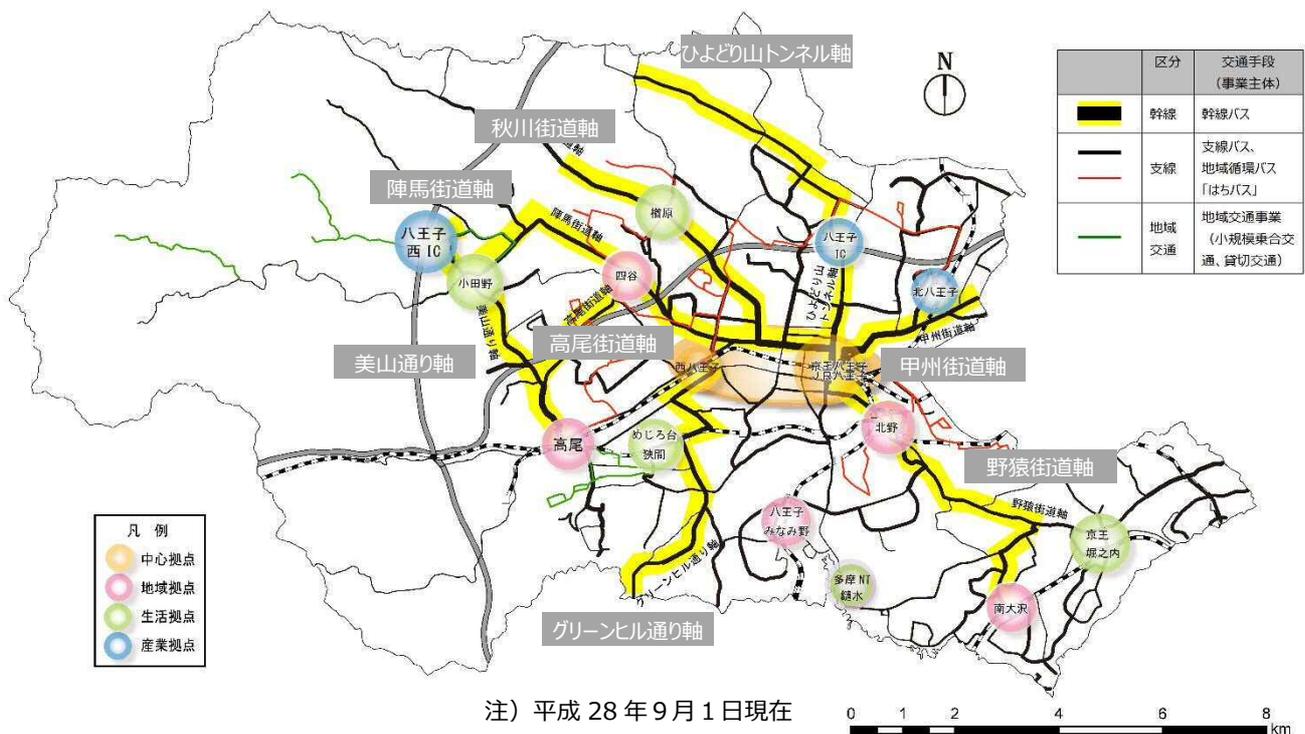
## 1 公共交通軸の対応と考え方

都市拠点間を結ぶとともに、利用頻度が高い「公共交通軸」は、都市のバス交通の幹線となる路線として機能するよう、運行本数の増加、車両・施設の更新など公共交通のサービス水準や利便性を更に高めていくとともに、遅延原因を軽減し、バスの速達性、定時性の確保を目指します。

表 公共交通軸の沿線概要

公共交通軸	対象系統	人口(人)	高齢者数(人)	高齢化率(%)	面積(km <sup>2</sup> )	人口密度(人/km <sup>2</sup> )
①ひよどり山トンネル軸 (京王八王子駅～純心女子学園～戸吹)	ひ01	12,164	3,043	25.0	3.9	3,157
②秋川街道軸 (京王八王子駅～榑原町～川口小学校)	秋02	32,126	8,027	25.0	3.8	8,426
③陣馬街道軸 (京王八王子駅～四谷～恩方ターミナル)	陣04	29,527	8,175	27.7	4.2	7,027
④高尾街道軸 (京王八王子駅～四谷～高尾駅南口)	元八03	7,413	1,947	26.3	1.4	5,369
⑤美山通り軸 (高尾駅北口～恩方ターミナル)	霊園21	4,493	1,571	35.0	1.7	2,616
⑥甲州街道軸 (八王子駅北口～日野駅)	日50	14,365	3,489	24.3	1.9	7,504
⑦野猿街道軸 (八王子駅南口～北野駅～南大沢駅)	八60	41,893	8,660	20.7	4.9	8,547
⑧グリーンヒル通り軸 (西八王子駅南口～めじろ台駅～法政大学)	西56	27,115	7,711	28.4	3.6	7,506
合計		169,096	42,623	24.4	32.1	7,725

※ 人口は、平成27年時点、軸ごとの人数を計上している。(重複分は計上していない)



## 2 公共交通軸別課題と対応方針

### 2-1. ①ひよどり山トンネル軸(京王八王子駅～純心女子学園～戸吹)

#### (1) ひよどり山トンネル軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心市街地から道の駅八王子滝山を經由し、北部・西部地域を結ぶ路線で、道の駅八王子滝山入口バス停をまたいだ利用が見られます。</li> <li>・朝夕に利用が集中する傾向ですが、日中一部の時間帯を除いては安定的に利用されていましたが、大学の移転により、路線が大幅に減少しています。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・途中停留所間の利用は少なく、京王八王子駅や八王子駅北口バス停から、沿線各バス停との間の利用が多い状況です。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ひよどり山トンネルを境に市街地側は人口密度が高く、道の駅から戸吹間は比較的人口密度が低い地域です。沿線の高齢化率は23.9%で、戸吹、宮下地区は高齢化率が高い傾向です。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

戸吹 → 京王八王子駅

##### ■乗降傾向

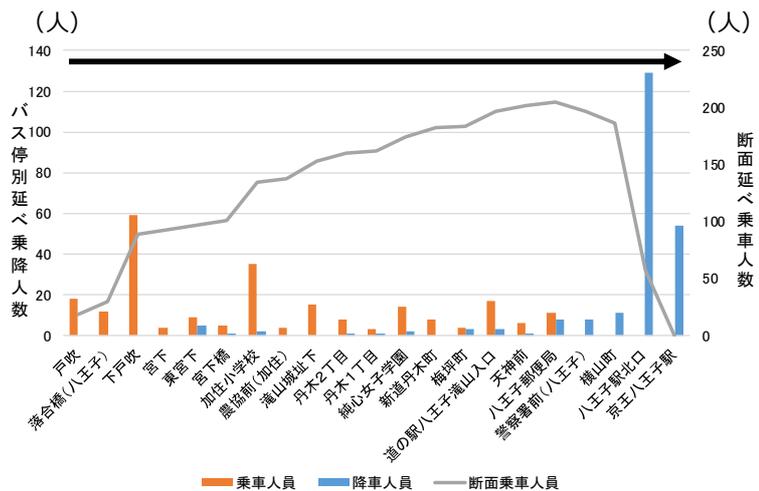
・戸吹から八王子郵便局まで全般的に乗車し、八王子駅周辺の中心市街地で大部分が降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・際立った遅延状況はみられません。

##### ■主な遅延箇所

・際立った遅延区間はありません。



【下り】

京王八王子駅 → 戸吹

##### ■乗降傾向

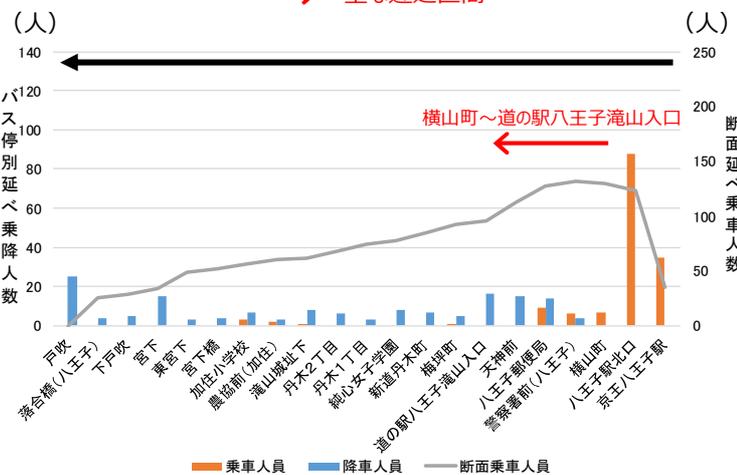
・八王子駅周辺の中心市街地で大部分が乗車し、甲州街道との交差点以降の全バス停で降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・八王子駅北口から道の駅八王子滝山入口間で断続的にバスの遅延が発生しています。

##### ■主な遅延箇所

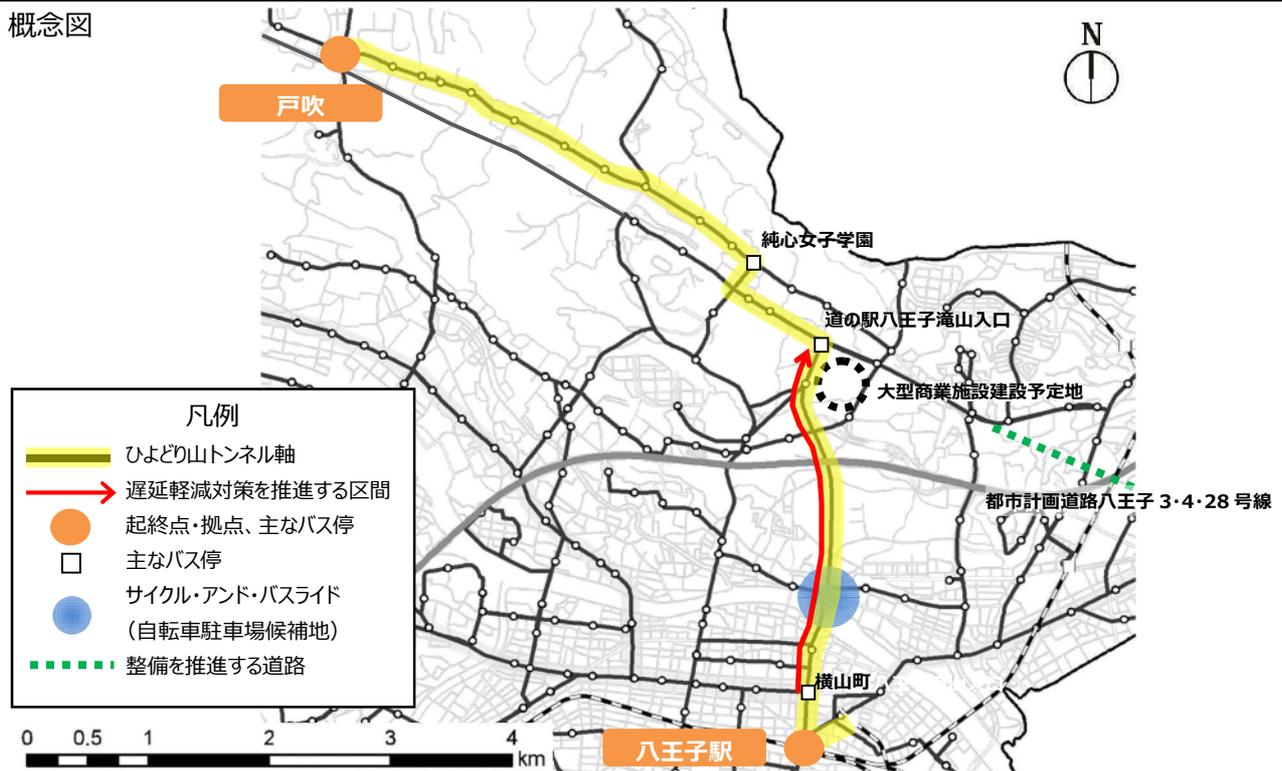
・京王八王子駅 17:03 発、横山町～道の駅八王子滝山入口間で約 14 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>大学移転に伴う、路線バス運行本数減少への対応</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大学の移転に伴う利用者の減少により、運行本数が大幅に縮小しました。今後新たな需要増加の機会をとらえたバス路線設定や自転車などの活用により、地域の交通の利便性を維持していくことが課題となっています。</li> </ul> </li> <li>● <b>路線バスの速達性・定時性の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。</li> </ul> </li> </ul>
<p>対応方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山町から道の駅八王子滝山入り口間において、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> </ul> </li> <li>● <b>バス停周辺のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備推進（短中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・放置自転車が多いバス停付近の自転車からバスへの乗り換え需要を掘り起し、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を推進します。</li> </ul> </li> <li>● <b>新たな開発に伴うバス路線の検討（中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設が予定されている大型商業施設開業に伴って、新たなニーズが発生する可能性があることから、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>交通集中の緩和に向けた周辺道路の整備促進（中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・横山町から、道の駅八王子滝山入口間の交通集中を緩和し、バスの利便性向上を目指すため、都市計画道路八王子3・4・28号線の整備を促進します。</li> </ul> </li> </ul>

概念図



## 2-2. ②秋川街道軸(京王八王子駅～檜原町～川口小学校)

### (1) 秋川街道軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子市中心市街地から甲州街道を經由し、西部地域を結ぶ路線であり、比較的、京王八王子～檜原町間の利用が多い状況です。</li> <li>・朝夕の通勤通学時間帯に限らず、日中を含めて安定的に利用されています。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・途中停留所間の利用は少なく、京王八王子駅や八王子駅北口バス停から、沿線各バス停との間の利用が多い地域です。</li> <li>・全バス停で安定的に利用が見られ、高齢者の利用者が多い傾向です。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線に住宅地が立地しており、川口小学校に近づくほど低い人口密度となっています。沿線の高齢化率は24.1%であり、特に秋川街道沿線の高齢化率が高い傾向です。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

川口小学校 → 京王八王子駅

#### ■乗降傾向

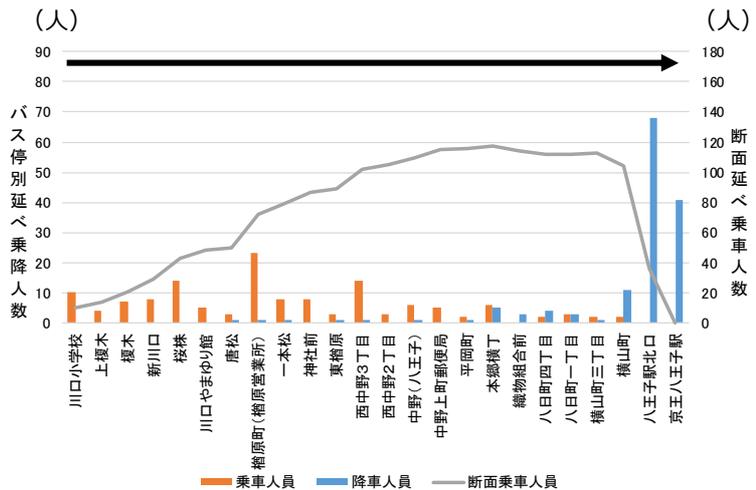
- ・川口小学校から横山町まで全般的に乗車し、八王子駅周辺の中心市街地で大部分が降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

- ・際立った遅延状況はみられません。

#### ■主な遅延箇所

- ・際立った遅延区間はありません。



【下り】

京王八王子駅 → 川口小学校

#### ■乗降傾向

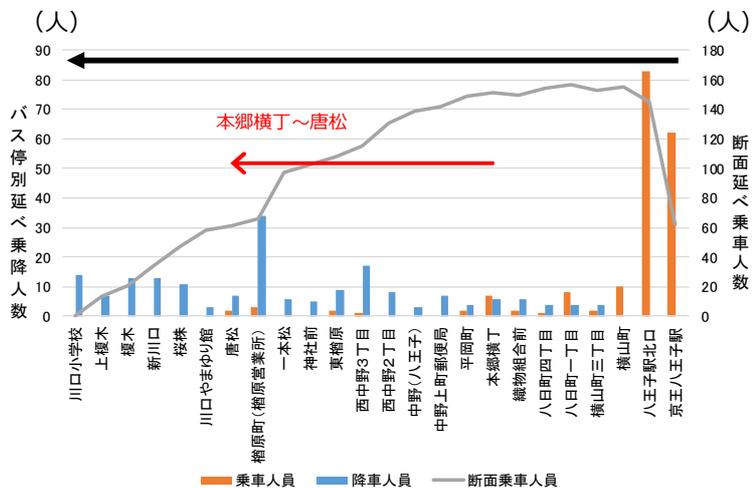
- ・八王子駅周辺の中心市街地で大部分が乗車し、甲州街道との交差点以降の全バス停で降車する傾向がみられます。
- ・上下方向とも、檜原町の利用者数が比較的多い傾向がみられます。

#### ■遅延状況

- ・右折車両の滞留、信号待ちによるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

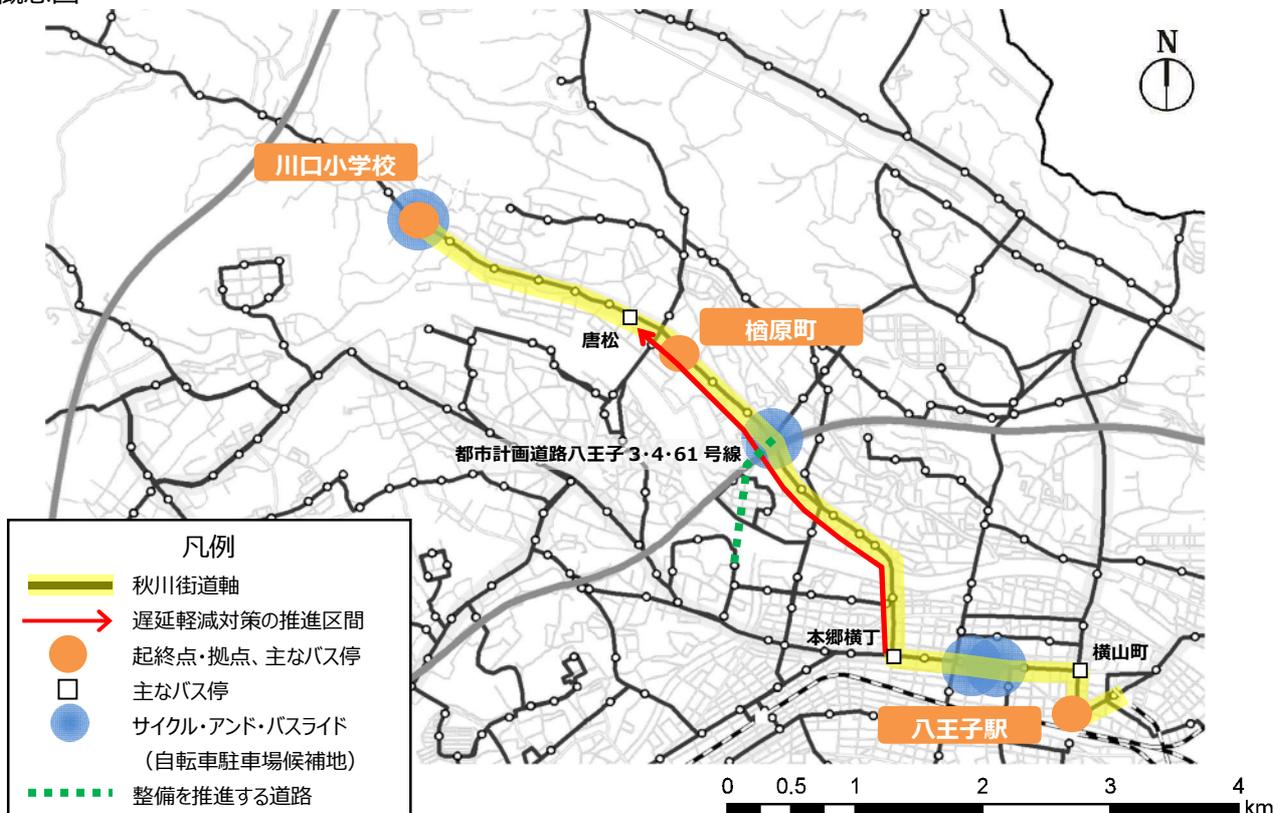
- ・京王八王子駅 17:18 発、本郷横丁～唐松間で約 10 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

<p>課題</p>	<p>●<b>路線バスの速達性・定時性の確保</b></p> <p>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特に本郷横丁から唐松間においては、施設への出入待ちの右折車両の滞留、信号による遅れの累積等が遅延の要因となっています。また、運行本数が比較的多く、バスの遅延によりバスが連なる状況（いわゆる団子運転）が見られます。</p>
<p>対応方針</p>	<p>●<b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b></p> <p>・本郷横丁から唐松間においてバスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</p> <p>●<b>バス停周辺のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備推進（短中期）</b></p> <p>・放置自転車が多いバス停付近の自転車からバスへの乗り換え需要を掘り起し、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を推進します。</p> <p>●<b>交通集中の緩和に向けた周辺道路の整備推進（中期）</b></p> <p>・秋川街道の交通集中の緩和により、バスの利便性向上を図るため、都市計画道路八王子3・4・61号線（檜原町～八王子3・5・53、横川町～清川町）の整備を推進します。</p>

概念図



## 2-3. ③陣馬街道軸(京王八王子駅～四谷～恩方ターミナル)

### (1) 陣馬街道軸における路線バスの運行状況

路線の概要	・京王八王子駅、八王子駅北口から追分、四谷を経由し、恩方ターミナルを結ぶ路線で、中心市街地と元八王子地区への輸送を担う路線です。
利用状況	・朝夕ラッシュ時に限らず、日中を含め、安定的に利用されている路線です。 ・利用形態としては、京王八王子駅や八王子駅北口バス停から、沿線各バス停との間の利用が多く、全区間にわたって利用されています。
沿線人口 (高齢者人口)	・八王子駅北口～二分方入口までは比較的人口密度は高く、小田野周辺も人口が集中しています。沿線全体の高齢化率は24.8%ですが、小田野周辺の高齢化率は高くなっています。

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

#### 【上り】

#### 恩方ターミナル → 京王八王子駅

##### ■乗降傾向

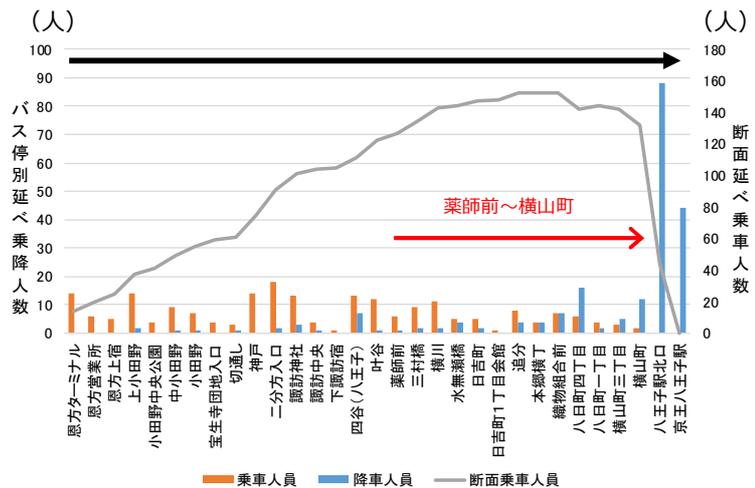
・恩方ターミナルから横山町まで全般的に乗車し、終点の京王八王子駅、八王子駅北口で大部分が降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・朝夕の通勤通学時に甲州街道の渋滞によるバスの遅延が発生しています。

##### ■主な遅延箇所

・恩方ターミナル 8:34 発、薬師前～横山町間で約 11 分遅延しています。



#### 【下り】

#### 京王八王子駅 → 恩方ターミナル

##### ■乗降傾向

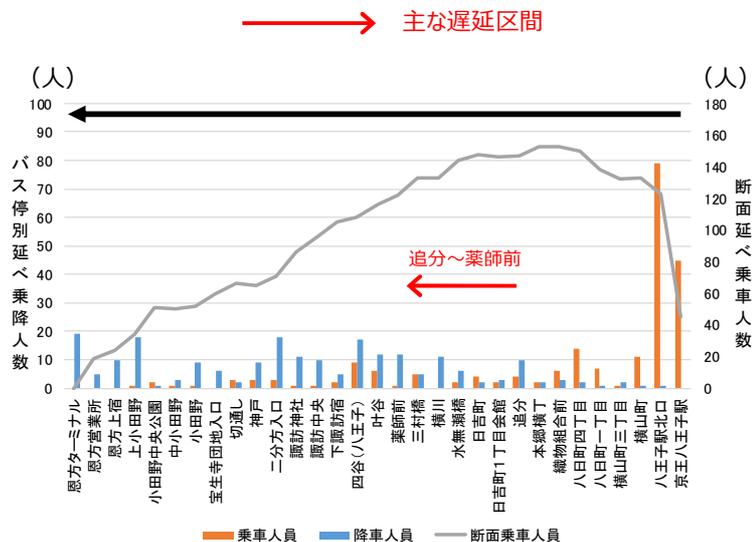
・京王八王子駅、八王子駅北口及び中心市街地で大部分が乗車し、全地域にわたって降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・追分～薬師前間で断続的な渋滞によるバスの遅延が発生しています。

##### ■主な遅延箇所

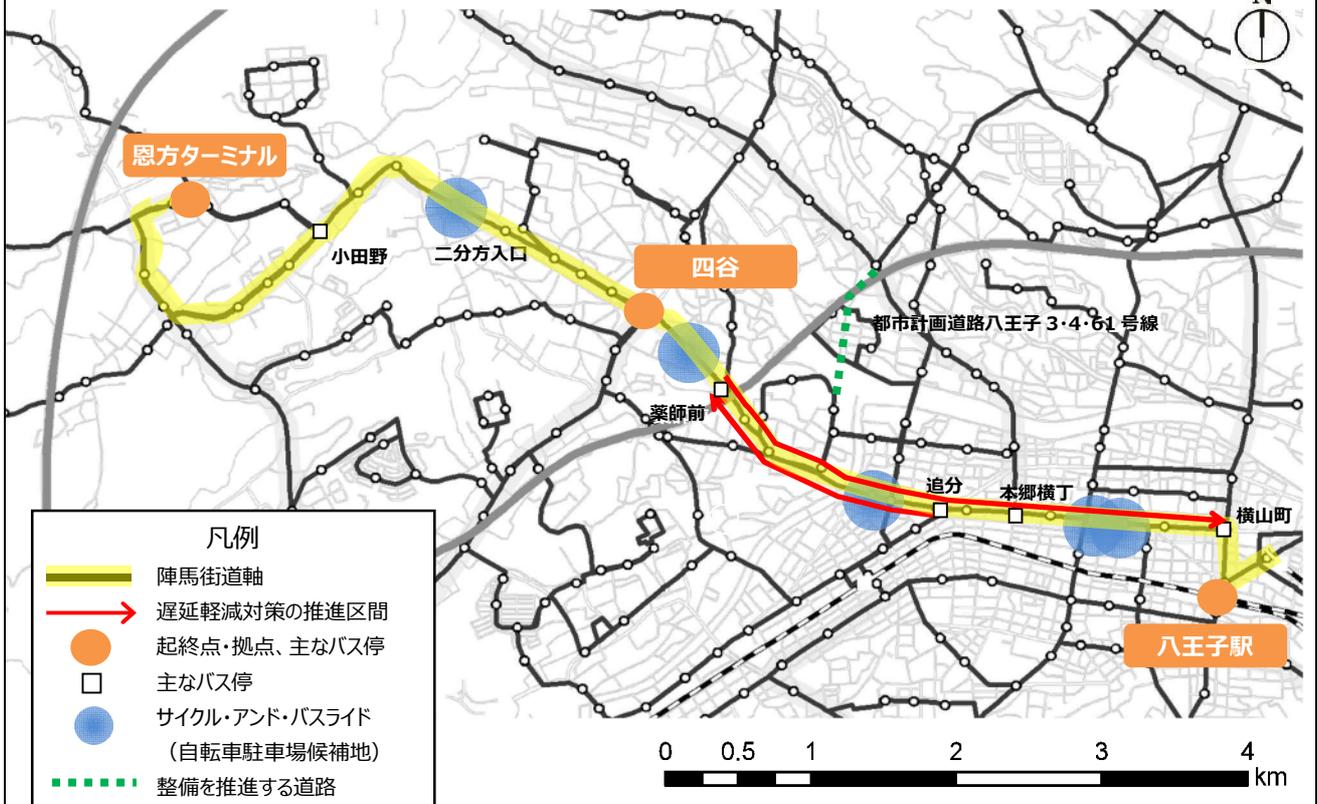
・京王八王子 17:13 発、追分～薬師前間で約 12 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

<p>課題</p>	<p>●<b>路線バスの速達性・定時性の確保</b></p> <p>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特に横山町から薬師前間においては、施設への出入待ちの右折車両の滞留、信号による遅れの累積等が遅延の要因となっています。また、幹線街路間の抜け道として利用されている細街路からの自家用車の出入が多くなっています。</p>
<p>対応方針</p>	<p>●<b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b></p> <p>・追分から薬師前間において、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</p> <p>●<b>バス停周辺のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備推進（短中期）</b></p> <p>・放置自転車が多いバス停付近の自転車からバスへの乗り換え需要を掘り起し、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を推進します。</p> <p>●<b>交通集中の緩和に向けた周辺道路の整備推進（中期）</b></p> <p>・陣馬街道の交通集中の緩和により、バスの利便性向上を図るため、都市計画道路八王子3・4・61号線（檜原町～八王子3・5・53、横川町～清川町）の整備を推進します。</p>

概念図



## 2-4. ④高尾街道軸(京王八王子駅～四谷～高尾駅南口)

### (1) 高尾街道軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>京王八王子駅、八王子駅北口から追分を経由し陣馬街道を走行しながら四谷へ向かい、その後高尾街道を走行し、高尾駅南口へ結ぶ路線です。</li> <li>2つの街道を走行し拠点間を結び、路線延長が約10.4kmと長いです。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝、日中午前、夕ラッシュ時において比較的用户が多い地域です。</li> <li>利用形態としては、京王八王子駅～四谷周辺及び四谷周辺～高尾駅間それぞれでの利用が多い傾向となっており、四谷周辺を境に利用形態が異なります。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>八王子駅北口～霞ヶ丘住宅まで人口密度が高くなっています。また、沿線全体の高齢化率は24.3%であり、沿線の中で著しく高齢化率の高い地域は見られません。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

高尾駅南口 → 京王八王子駅

#### ■乗降傾向

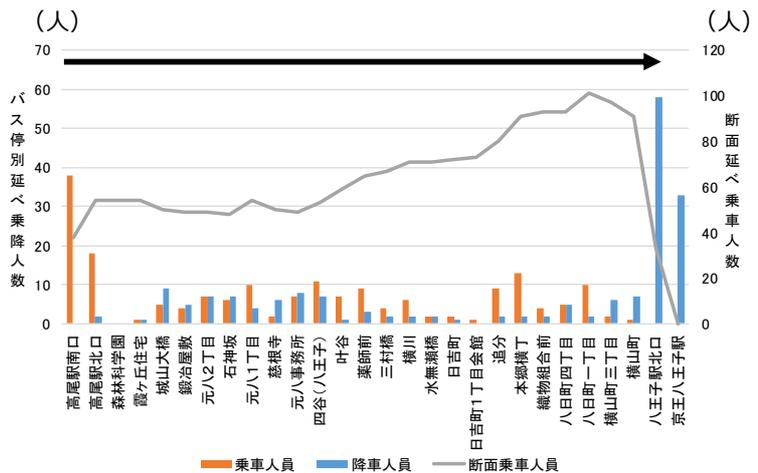
・拠点であり起終点でもある高尾駅南口及び京王八王子駅、八王子駅北口での乗降が比較的多い傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・日中時間帯に高尾街道の渋滞によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

・際立った遅延区間はありません。



【下り】

京王八王子駅 → 高尾駅南口

#### ■乗降傾向

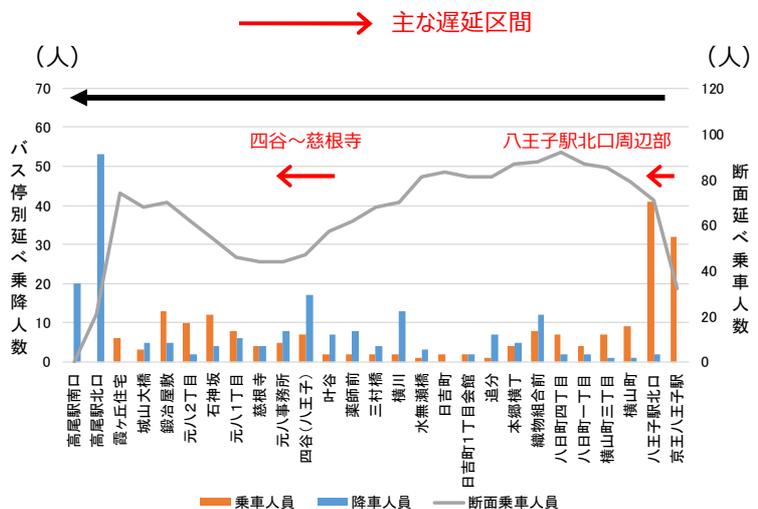
・断面乗車人員より、京王八王子～四谷、四谷～高尾駅南口間それぞれでの乗降が多い傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・日中時間帯に高尾街道の渋滞、横山町付近の歩行者や左折待ち車によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

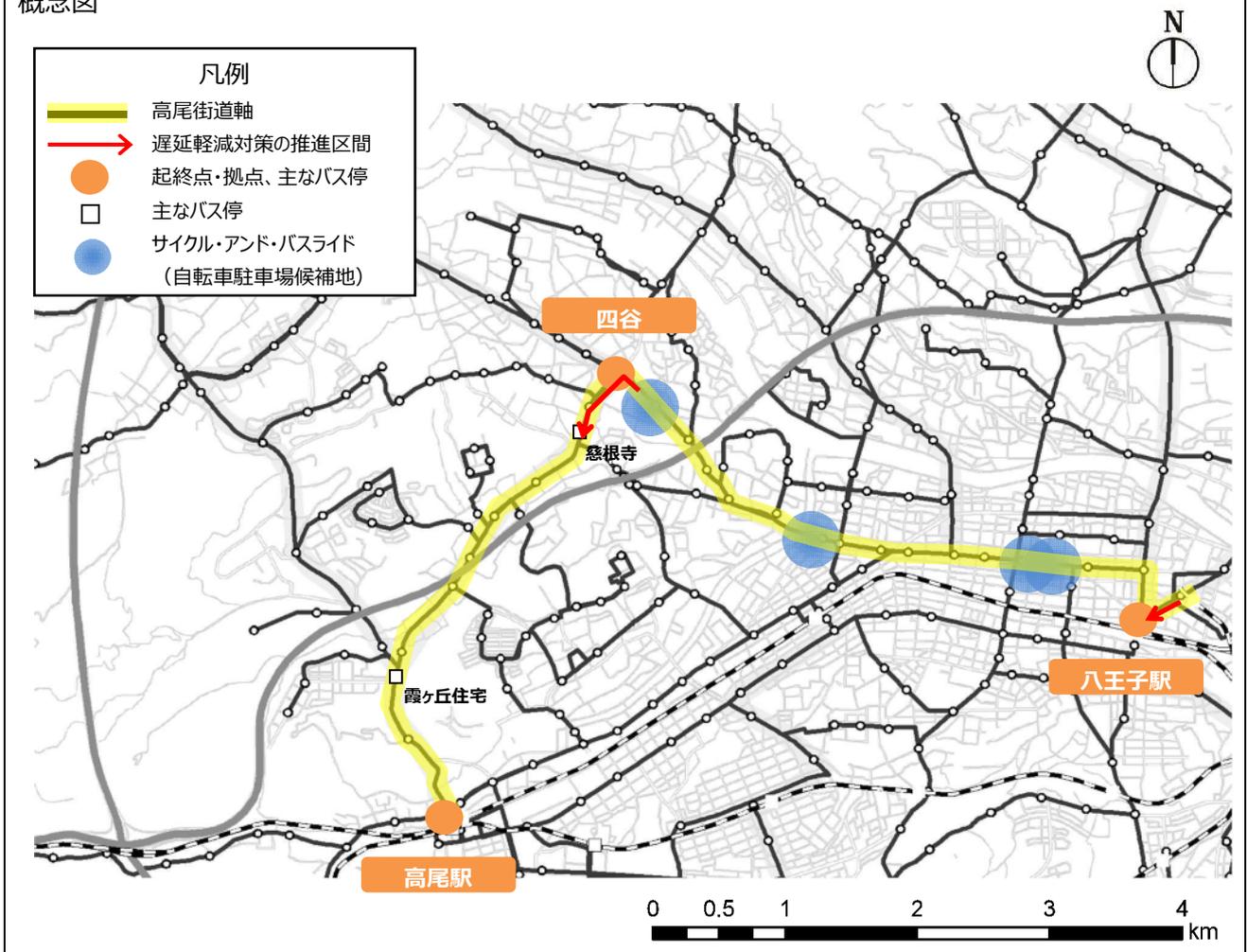
・京王八王子 11:30 発、四谷～慈根寺間で最大約16分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

課題	<p>●<b>路線バスの速達性・定時性の確保</b></p> <p>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特に本路線は延長が長いため、遅延が発生した場合終点まで遅延が伝播し遅延時間が大きくなる傾向がみられます。</p>
対応方針	<p>●<b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b></p> <p>・四谷交差点周辺において、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</p> <p>●<b>バス停周辺のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備推進（短中期）</b></p> <p>・放置自転車が多いバス停付近の自転車からバスへの乗り換え需要を掘り起し、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を推進します。</p> <p>●<b>バス需要の変化に伴うバス路線の検討（中長期）</b></p> <p>・四谷周辺においては、バス利用の変化が見られることから、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</p>

概念図



## 2-5. ⑤美山通り軸(高尾駅北口～恩方ターミナル)

### (1) 美山通り軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>高尾駅北口から宮の前まで高尾街道を走行し、美山通りで恩方ターミナルへと分岐する路線で、比較的延長が短い路線です。</li> <li>平成 18 年の西部地区路線再編成に基づき、霊園 22 系統が新設されています。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>朝ラッシュ時の上り方向及び夕ラッシュ時の下り方向の便を中心に利用者が多くなっていますが、その他の便は比較的利用者数が少ない地域です。</li> <li>利用形態としては、高尾駅北口での乗降が多く、鉄道利用時の交通手段として、また高尾駅周辺の施設を目的地とした利用形態が想定されます。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿線の一部は緑地や霊園を走行するため、人口密度は低くなっています。また、沿線の高齢化率が 33.1%と、他の公共交通軸と比較して高くなっています。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

恩方ターミナル → 高尾駅北口

#### ■乗降傾向

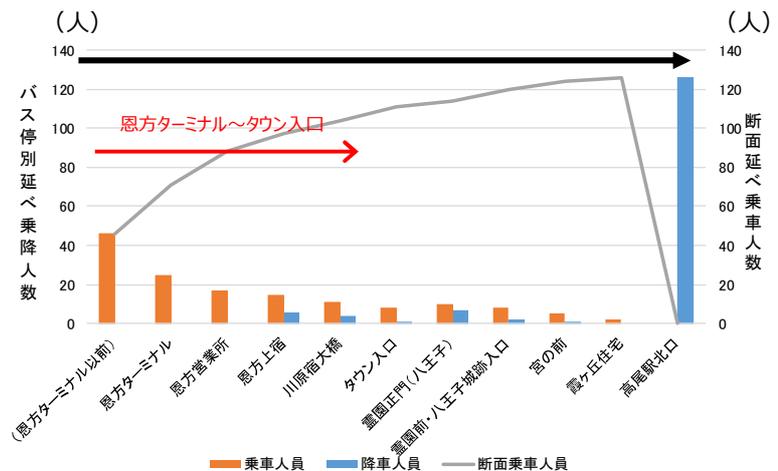
・恩方ターミナルから霞ヶ丘住宅まで全般的に乗車し、終点の高尾駅北口で大部分が降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・道路混雑によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

・恩方ターミナル 12:06 発、恩方ターミナル～タウン入口間で最大約 7 分遅延しています。



【下り】

高尾駅北口 → 恩方ターミナル

#### ■乗降傾向

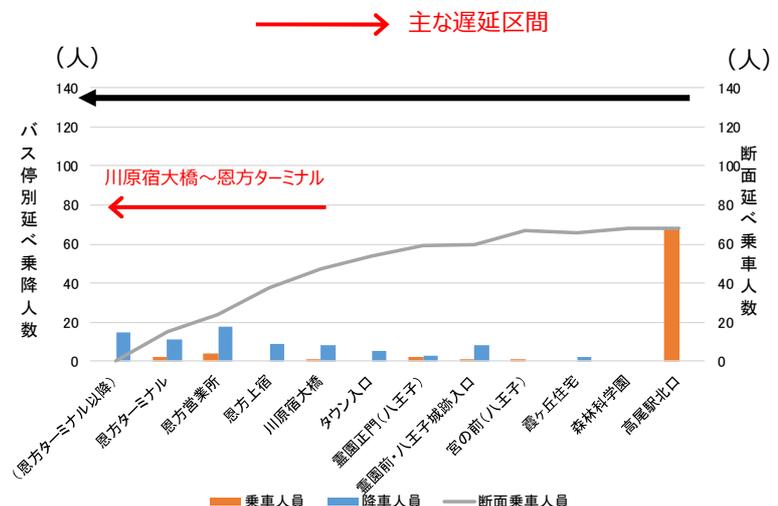
・起点の高尾駅北口で大部分が乗車し、以降のバス停においては降車のみの傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・道路混雑によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

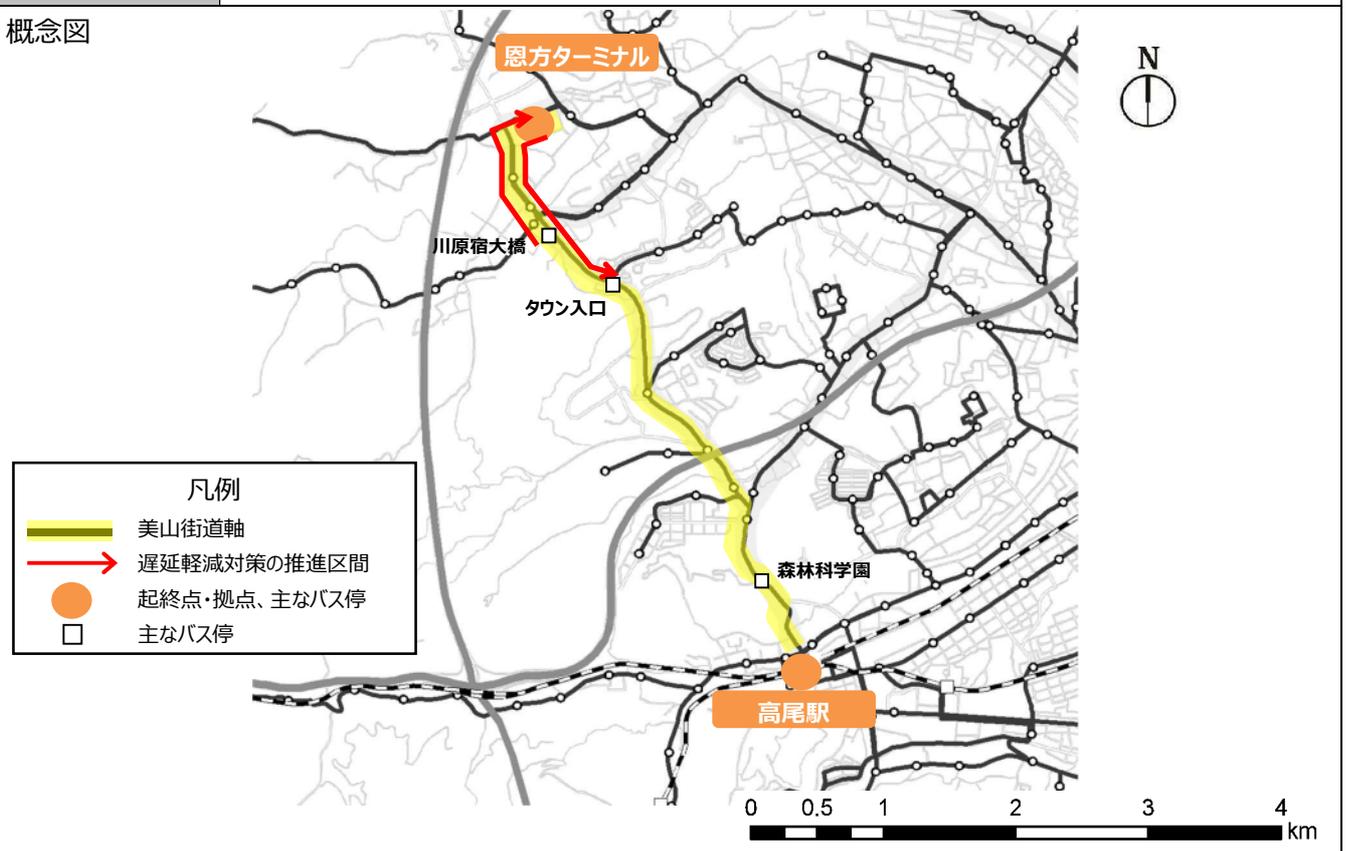
・高尾駅北口 7:56 発、川原宿大橋～恩方ターミナル間で最大約 12 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

<p>課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの速達性・定時性の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特にタウン入口から恩方ターミナル間においては、交通集中によるバスの遅延がみられています。</li> </ul> </li> <li>● <b>高尾駅周辺の交通環境の改善</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高尾駅北口駅前広場は狭あいで、各種車両や歩行者の錯綜も見られるため、路線バスの旋回に時間を要することがあり、安全性や利便性が課題となっています。</li> <li>・高尾駅は JR 中央線により駅南北の行き来が容易ではなく、地域が分断されている状況です。</li> </ul> </li> </ul>
<p>対応方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・恩方ターミナルからタウン入口間において、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> </ul> </li> <li>● <b>高尾駅北口駅前広場整備（中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高尾駅北口駅前広場における安全性・利便性の向上を図るため、現状の北口駅前広場を拡張した駅前広場の整備を進めます。</li> </ul> </li> <li>● <b>高尾駅南北自由通路整備（中期）</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・駅南北の分断を解消し、駅施設のバリアフリー化を図るため、南北自由通路の整備を橋上駅舎化と一体的に進めます。</li> </ul> </li> </ul>

概念図



## 2-6. ⑥甲州街道軸(八王子駅北口～日野駅)

### (1) 甲州街道軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子駅から甲州街道を經由し日野駅を結ぶ路線で、八王子市内での利用に限らず、八王子市～日野市間をまたがった利用が多い状況です。</li> <li>・朝夕に利用が集中する傾向にあるが、日中一部の時間帯を除いて安定的に利用されています。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下り方向は、八王子駅北口や京王八王子駅からの乗車が多く、市内では大和田以降の降車が多いです。上り方向も同様の傾向がみられます。</li> <li>・大和田坂上では、上下両方向ともに、乗車・降車とも利用が多いです。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・当該路線は国道ということもあり、全体的に人口密度は高い地域です。沿線の高齢化率は他の交通軸沿線と大きく変わらず、24.0%となっています。</li> <li>※八王子市内の沿線人口であり、日野市内の人口は含みません。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

日野駅 → 八王子駅北口

#### ■乗降傾向

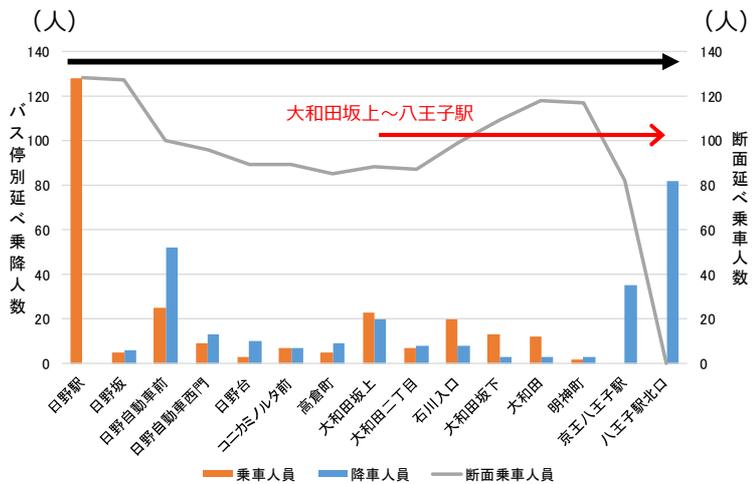
・大和田坂上～大和田間で乗車し、終点の駅拠点のバス停で大部分が降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・朝夕の通勤時間帯に、甲州街道の著しい渋滞によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

・日野駅 17:41 発、大和田坂上～八王子駅北口間で約 15 分遅延しています。



【下り】

八王子駅北口 → 日野駅

#### ■乗降傾向

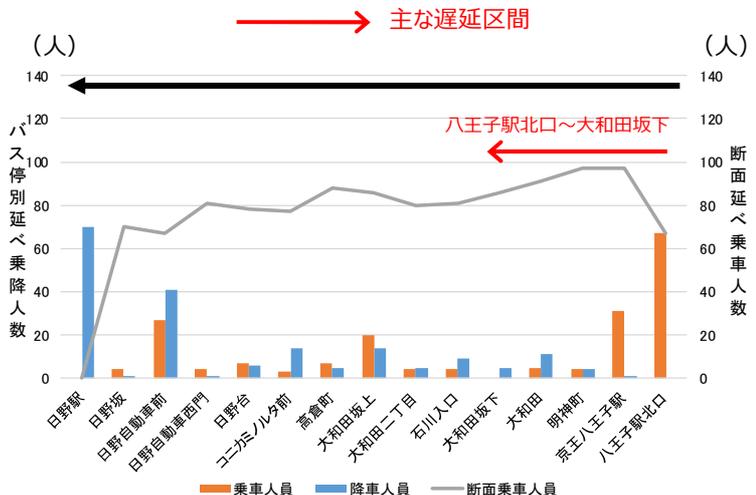
・駅拠点のバス停で大部分が乗車し、大和田坂上付近までに降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・朝夕の通勤時間帯に、甲州街道の著しい渋滞によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

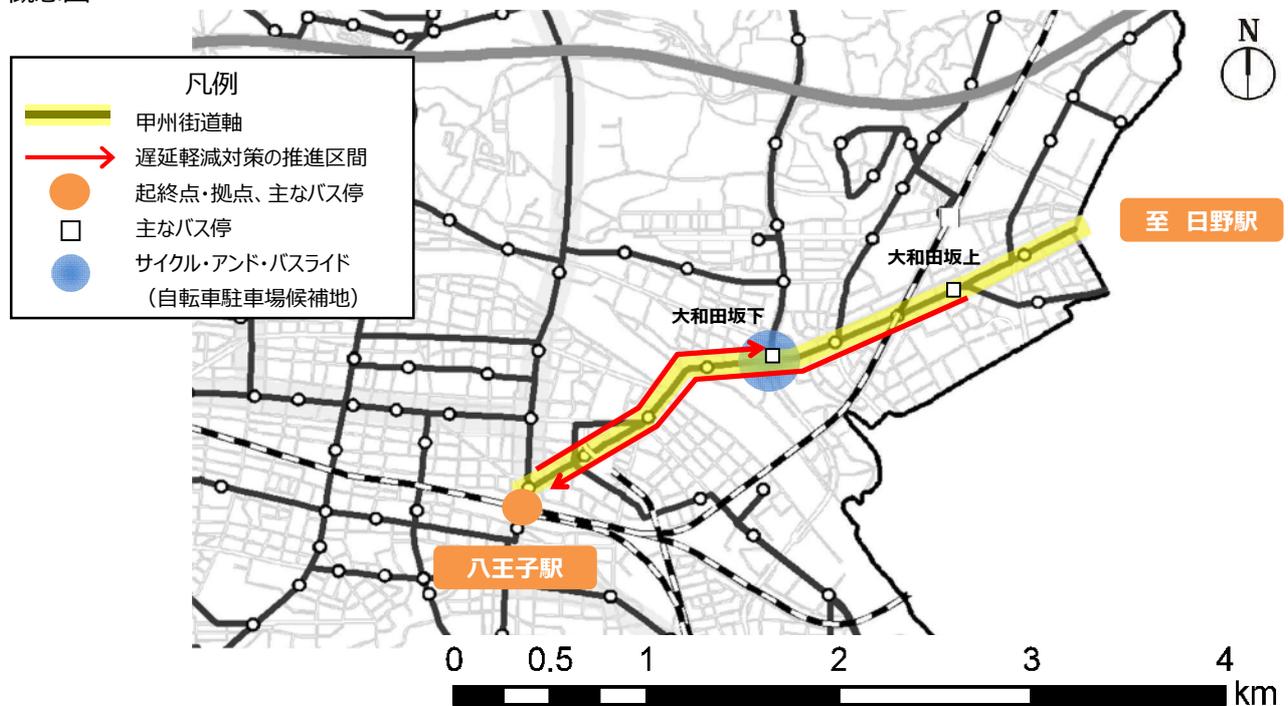
・八王子駅 7:50 発、八王子駅北口～大和田坂下間で約 15 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの速達性・定時性の確保</b></li> <li>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特に八王子駅から大和田坂上間においては、大和田橋がボトルネックになり、交通集中が発生しています。</li> </ul>
対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b></li> <li>・八王子駅から大和田坂上間において、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> <li>● <b>バス専用レーンの周知（短中期）</b></li> <li>・甲州街道に設けられている、バス専用レーン（道路で路線バス等の優先通行車線を設定し、バスの定時性を確保する施策）が適正に利用されるよう、関係者と連携して周知を図ります。</li> <li>● <b>バス停周辺のサイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備推進（短中期）</b></li> <li>・放置自転車が多いバス停付近の自転車からバスへの乗り換え需要を掘り起し、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の設置を推進します。</li> <li>● <b>交通集中の緩和に向けた周辺道路の整備促進（中期）</b></li> <li>・国道20号の交通集中を緩和することによるバスの利便性向上を図るため、国道20号八王子南バイパス及び、日野バイパス（延伸）の整備を促進します。</li> </ul>

概念図



## 2-7. ⑦野猿街道軸(八王子駅南口～北野駅～南大沢駅)

### (1) 野猿街道軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子駅南口から北野駅を經由し、多摩ニュータウンを結ぶ路線で、通勤通学だけでなく日中も含め安定して利用されています。</li> <li>・八王子駅南口～南大沢駅の長距離利用が比較的多い状況です。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・早朝や夜間を除いては、利用者数が時間帯によらず比較的安定的な路線です。</li> <li>・利用形態としては、八王子駅側に利用が集中し、絹ヶ丘から由木折返場周辺までの区間での利用がみられる他、起終点間(八王子駅南口～南大沢駅間)での利用もみられます。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・八王子駅南口～北野台までは比較的人口密度は高く、野猿峠前後は人口が少なく、南大沢駅に近づくると高い人口密度となります。沿線の高齢化率は 20.7%と公共交通軸の中で最も低く、若い世代が多い路線です。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

【上り】

南大沢駅 → 八王子駅南口

#### ■乗降傾向

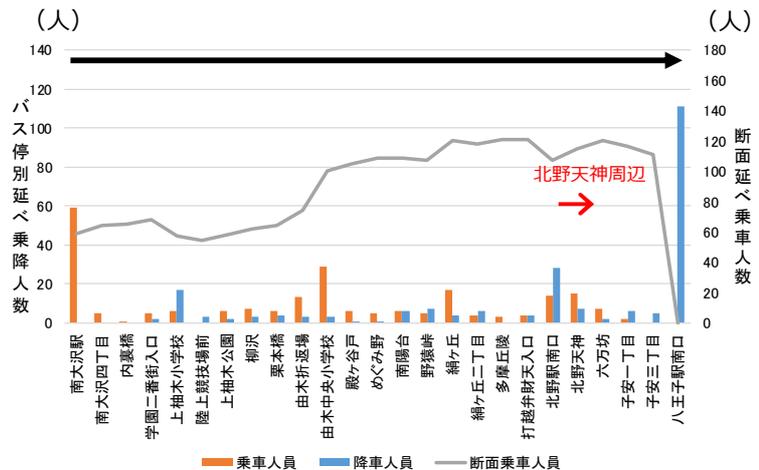
・南大沢駅から八王子駅まで全バス停で満遍なく乗車し、北野駅、八王子駅といった駅拠点のバス停で降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・八王子バイパスを通過する交差点付近の渋滞によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

・南大沢駅 7:34 発、北野天神周辺で約 6 分遅延しています。



【下り】

八王子駅南口 → 南大沢駅

#### ■乗降傾向

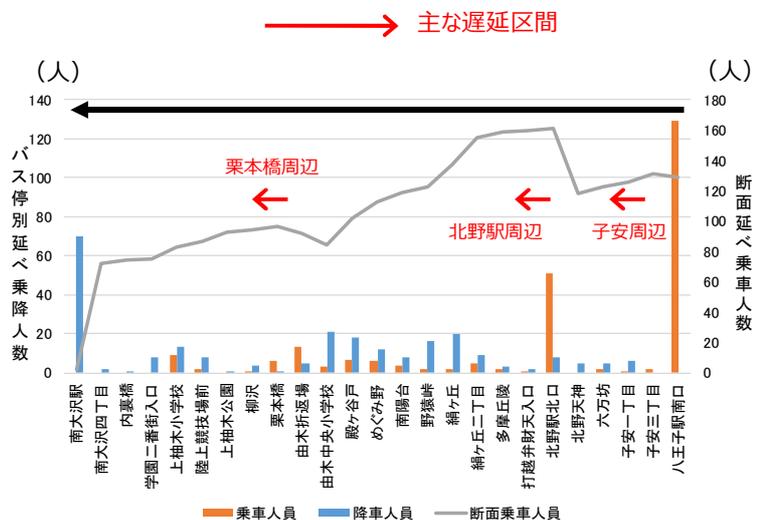
・八王子駅、北野駅といった駅拠点のバス停で乗車し、由木中央小学校までのバス停で降車する傾向がみられます。

#### ■遅延状況

・朝夕の通勤通学時に、著しい渋滞によるバスの遅延が発生しています。

#### ■主な遅延箇所

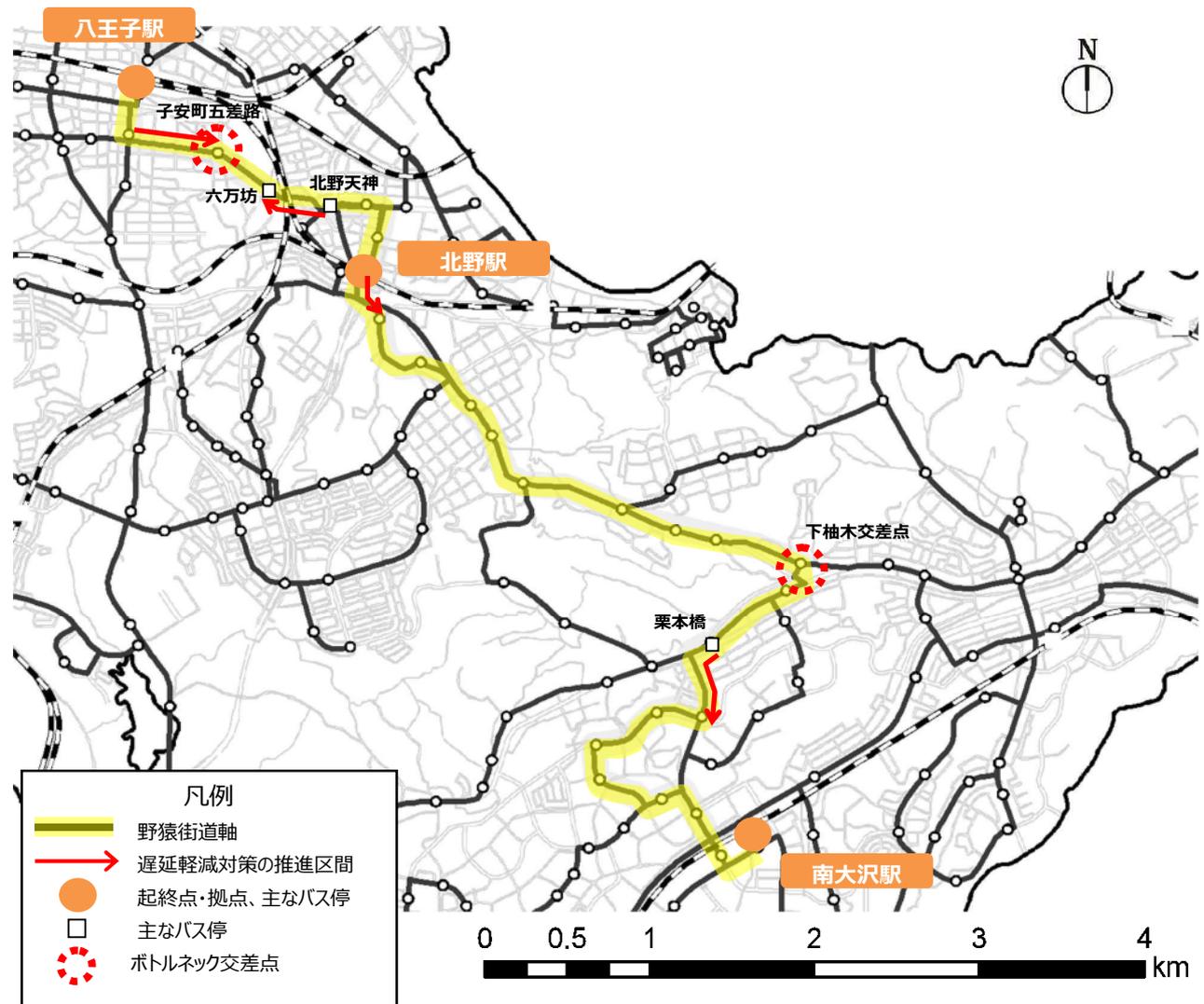
・八王子駅南口 17:04 発、子安、北野駅、栗本橋周辺で約 11 分遅延しています。



## (2) 課題と対応方針

課題	<p>● <b>路線バスの速達性・定時性の確保</b></p> <p>・交通集中などにより路線バスの速達性・定時性が確保できない区間について、バスの遅延を軽減することが課題となっています。特に八王子駅～子安町五差路間は歩道が狭く、子安町五差路もボトルネックになり、交通集中が発生しています。</p>
対応方針	<p>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進（短中期）</b></p> <p>・子安町五差路周辺、下柚木交差点周辺、北野駅周辺などにおいて、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</p>

概念図



## 2-8. ⑧グリーンヒル通り軸(西八王子駅南口～めじろ台駅～法政大学)

### (1) グリーンヒル通り軸における路線バスの運行状況

路線の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>西八王子駅からめじろ台を経由し、法政大学を結ぶ路線で、通勤通学だけでなく日中も含め安定して利用されています。</li> <li>西八王子駅南口、法政大学、めじろ台駅での乗降が特に多い状況です。</li> </ul>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>西八王子駅南口発は、朝ラッシュ時間帯が少なく、法政大学発は、朝ラッシュ時間帯が多いです。時間帯的な偏りがやや見られるものの、上り下りの双方での利用がみられます。</li> <li>利用形態は、下りは西八王子駅で乗車し、めじろ台駅で乗降があり、法政大学まで利用され、上りは法政大学から乗車し、めじろ台駅で乗降があり、西八王子駅まで利用されています。</li> </ul>
沿線人口 (高齢者人口)	<ul style="list-style-type: none"> <li>西八王子駅～めじろ台駅までは比較的人口密度は高く、めじろ台駅～法政大学駅までは沿線に分散する団地に人口が多い地域です。沿線の高齢化率は 28.4%であり、グリーンヒル寺田など高齢化が進んでいる団地も多くなっています。</li> </ul>

バス乗降人員調査結果 (H27.9.14 実施)

#### 【上り】

#### 法政大学 → 西八王子駅南口

##### ■乗降傾向

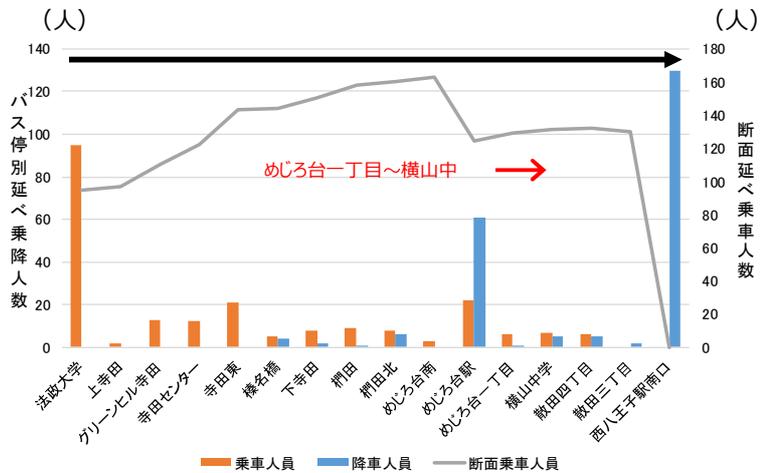
・法政大学から散田四丁目までの全バス停で乗車し、めじろ台駅や西八王子駅南口といった駅拠点のバス停で降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・乗降に時間を要することによるバスの遅延が発生しています。

##### ■主な遅延箇所

・法政大学 17:52 発、めじろ台一丁目～横山中学間で約 8 分遅延しています。



#### 【下り】

#### 西八王子駅南口 → 法政大学

##### ■乗降傾向

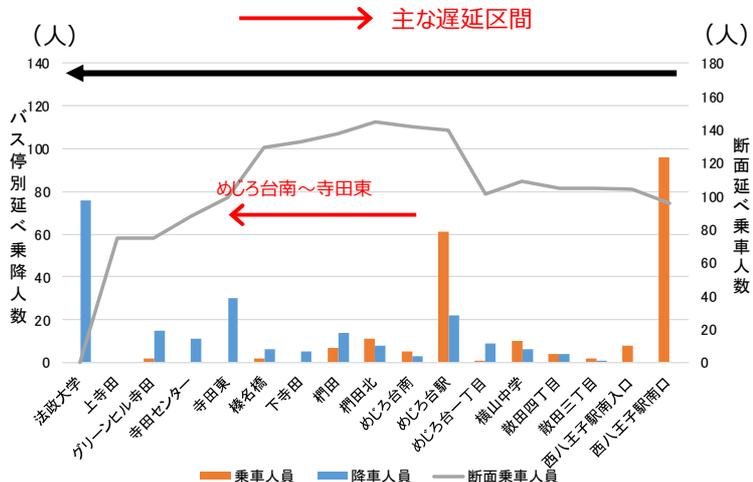
・西八王子やめじろ台といった駅拠点のバス停で乗車し、めじろ台以降のバス停で降車する傾向がみられます。

##### ■遅延状況

・寺田地区での交通集中によるバスの遅延が発生しています。

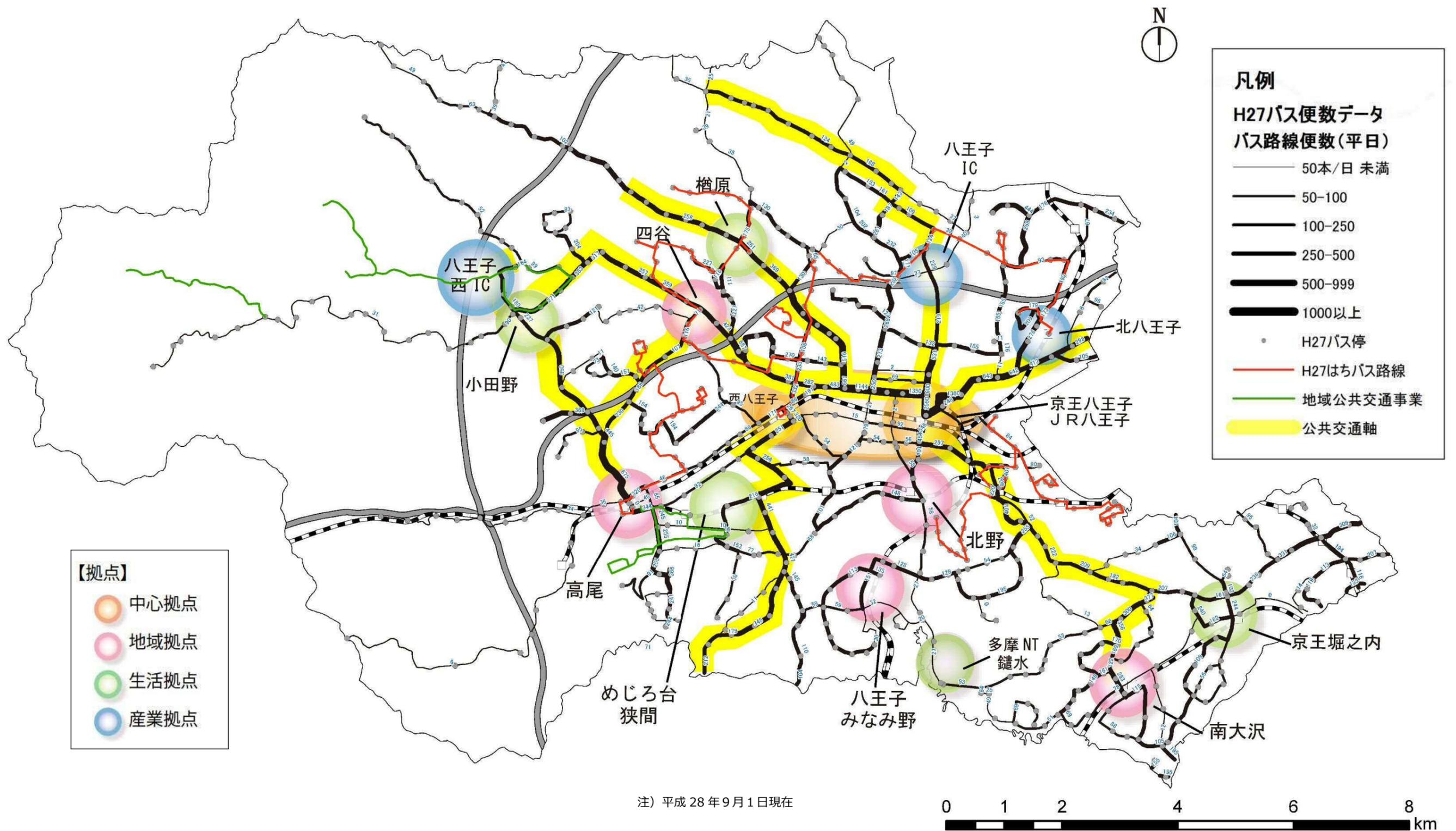
##### ■主な遅延箇所

・西八王子駅 17:10 発、めじろ台南～寺田東間で約 18 分遅延しています。





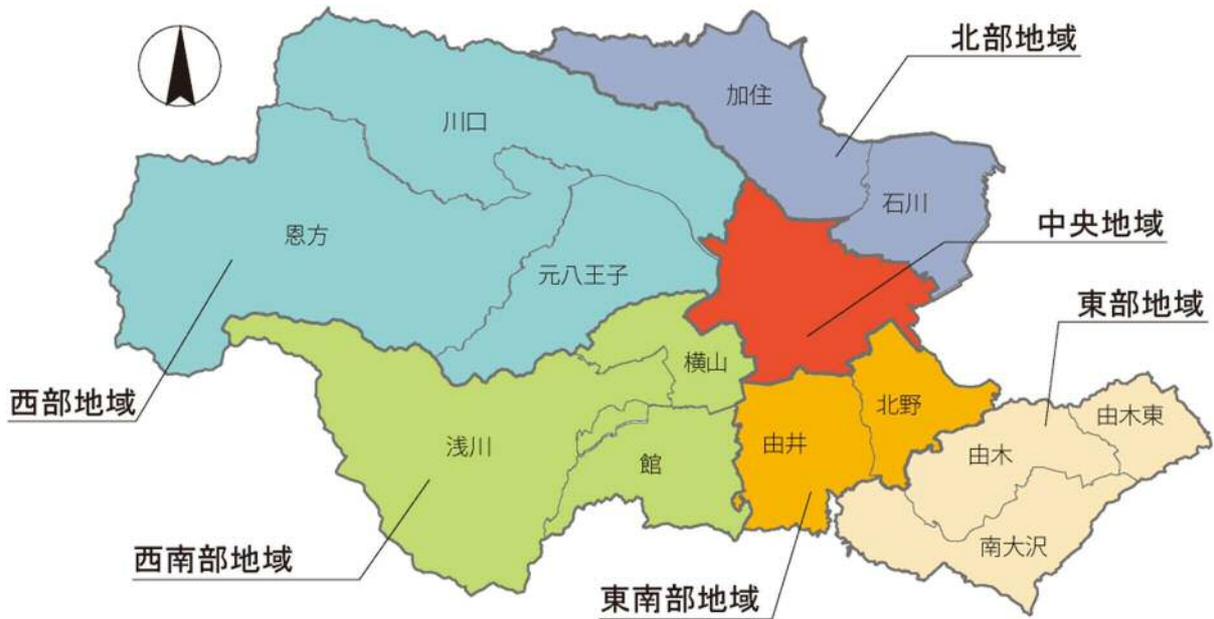
2-9. 路線バス便数図



# 第8章 地域ごとの公共交通の考え方

## 1 地域区分

本市の公共交通の地域特性を鑑み、市域を6地域に区分し、各々の地域が抱える課題、対応策を整理します。



区分	主な公共交通軸	はちバス
中央地域	ひよどり山トンネル軸、秋川街道軸、陣馬街道軸、甲州街道軸、野猿街道軸	北西部コース
北部地域	ひよどり山トンネル軸、甲州街道軸	北西部コース
西部地域	秋川街道軸、陣馬街道軸、高尾街道軸、美山通り軸	北西部コース、西南部コース
西南部地域	高尾街道軸、グリーンヒル通り軸	西南部コース
東南部地域	野猿街道軸	東部コース
東部地域	野猿街道軸	なし

出典：「人口構造の変化を見据えた八王子のまちづくり—地域特性を活かした『選ばれ続ける都市』を目指して—」最終報告書

## 2 地域ごとの公共交通の考え方

### 2-1. <中央地域>



#### <地域の概要>

構成	・中央地域は、主に JR 八王子駅や京王八王子駅を中心に広がる市街地と、JR 西八王子駅周辺の市街地で構成されます。
特徴	・鉄道を利用した都心へのアクセスが良いうえ、各駅を中心としてバス路線、道路などの交通網、医療機関やスーパーなどの生活利便施設が立地し、市内で最も宅地利用の割合が多く賃貸マンション・アパートや分譲マンション等の住宅が相当程度整っている地域です。 ・甲州街道沿いには、古くからのまちなみが比較的多く残る地区も有しています。
生活利便	・道路網は国道 16 号と国道 20 号（甲州街道）を中心に他の地域へとつながっており、バス路線も多いことから利便性の高い地域です。
人口構造	・中央地域の生産年齢人口比率は 約 70%で、他の地域と比べて高いです。都心や横浜という大都市へのアクセスの良さを背景に、一定の生産年齢人口を有しています。その一方で、古くからの市街地であることから地域に長く住んでいる市民が多く、老年人口比率も 20%以上と比較的高いです。
通勤通学	・通勤・通学先は市内・市外を問わず様々です。

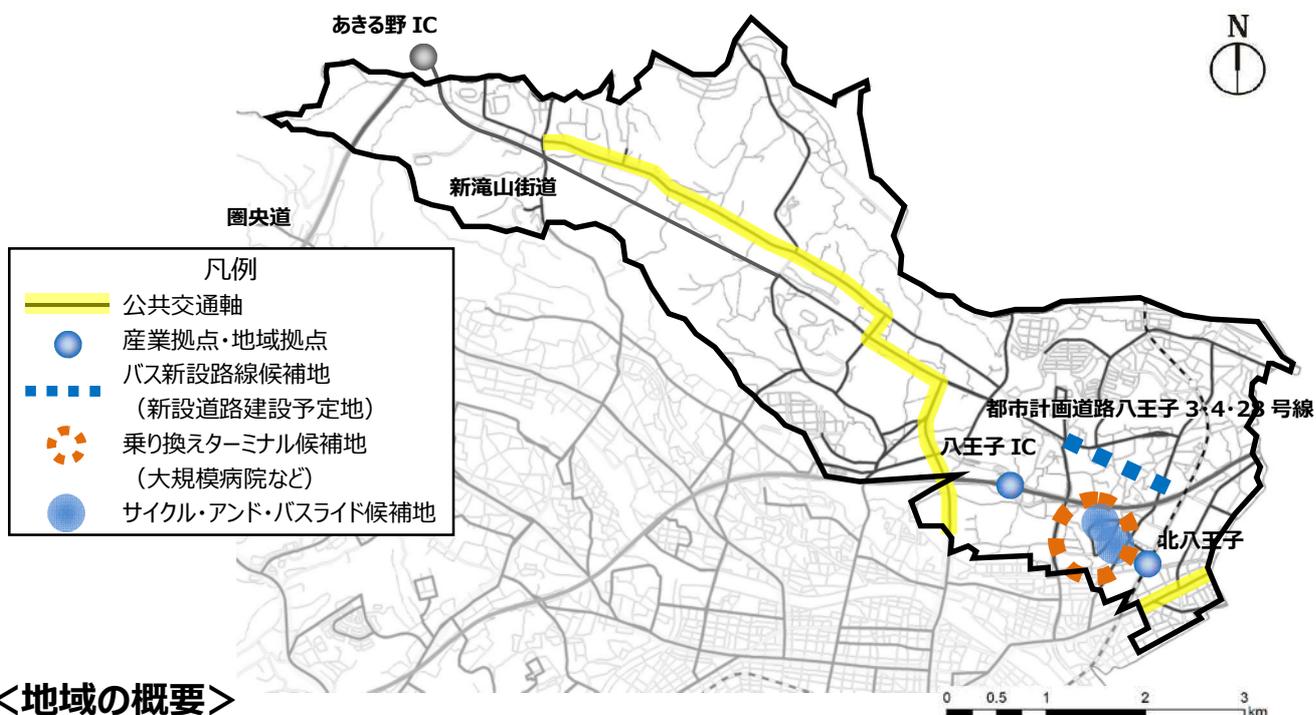
## <路線バスの現状と課題>

路線バスの 現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：ひよどり山トンネル軸、秋川街道軸、陣馬街道軸、甲州街道軸、野猿街道軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：北西部コース</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域においては、ターミナルとなる八王子駅、京王八王子駅、西八王子駅を起点に、路線バスの本数も多く、バスの需要が高い地域です。そのため、その利便性を高めることが求められていますが、甲州街道における朝夕の渋滞などにより定時性が守られていない状況もみられます。</li> <li>・バス路線が集中する鉄道駅においては、路線バスの乗継がスムーズに行われるよう、待合空間の整備、バス案内の充実などターミナル性の強化が求められます。</li> </ul>
----------------	--

## <対応方針>

対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域は5つの公共交通軸の起点となっていますが、甲州・陣馬・秋川の各街道などにおいてバスの定時性、速達性の向上が課題となっている箇所がみられます。そのため、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> </ul> </li> <li>● <b>起点となる駅のターミナル機能の強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多くの路線バスの起点となる八王子駅や京王八王子駅、西八王子駅において、交通案内施設の整備支援、来訪者・市民への交通情報の提供の推進、バスロケーションシステムの設置支援など、より使いやすいバス発着場となるようターミナル機能の強化を図ります。</li> </ul> </li> <li>● <b>バス停機能の充実</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域はバスの路線数も多く、利便性が高い地域である一方、高齢者の利用も多い地域です。バスの利用促進と同時に利用しやすい環境を整えるため、広告付きバス停の整備促進、サイクル・アンド・バスライド施策など、バス停機能の充実を促進します。</li> </ul> </li> </ul>
------	---

## 2-2. <北部地域>



### <地域の概要>

構成	・北部地域は、石川地域と加住地域で構成されています。
特徴	・北部地域は、大学の付属病院や多くの企業が立地し、ファミリー層が増加している石川地域と、近年幹線道路沿いに開発が進みファミリー層の他学生層も増加している加住地域という2つの地域から構成されます。石川地域は多摩川を挟んで昭島市、立川市と接し、加住地域も多摩川を挟んで昭島市、あきる野市と接しています。
生活利便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・JR 八高線の2つの駅を有していますが、市の中心市街地にある JR 八王子駅、京王八王子駅へはバスで15分ほどの距離であり、日野市との市境にあるため JR 豊田駅、JR 日野駅にもバス路線が整備されているため、バスの利便性が高い地域です。</li> <li>・近年、加住地域では、新滝山街道が整備されたことで圏央道あきる野インターチェンジへのアクセスも容易となったため、自動車交通による圏央道へのアクセス性も一段と高まっています。</li> </ul>
人口構造	・年齢構成は、20代前半、団塊ジュニア世代、団塊世代が多いです。特に20代前半の男性や1人世帯の割合が大きいです。一方3人以上の世帯割合は40%以上で、6地域中で西部地域に次いで大きい地域です。
通勤通学	・石川地域は大学の付属病院や多くの企業が立地し、朝夕は八高線の利用が多いですが、運行本数が少ないため、日中はバスの利用が多い状況です。加住地域は、複数の大学が立地しており、多くの学生が周辺地域から通学しています。そのため、多くの学生が利用するアパートや寮が周辺に存在しており、自転車やバスを利用している状況です。

## <路線バスの現状と課題>

路線バスの 現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：ひよどり山トンネル軸、甲州街道軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：北西部コース</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域のバス路線は、八王子駅起点のものが多く、石川地域においては八高線の西側を南北に通るルートが多く、加住地域は、ひよどり山トンネルを經由し滝山街道を東から西に向かうルートと創価大学側から北上するルートが多い状況です。</li> <li>・近年、大学の移転などに伴い、大規模な路線縮減が行われ、その影響で周辺住民の生活の足として利用されているバス路線も減少してしまったため、今後は持続可能性の高い移動サービスの必要となっています。</li> <li>・本地域は宇津木台団地、みつい台団地をはじめとした大規模な団地が多い地域ですが、高齢化が進んでおり、今後はこれらの団地における移動サービスの確保が求められています。</li> </ul>
----------------	--

## <対応方針>

対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>新たな開発に伴うバス路線の検討</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設が予定されている大型商業施設開業に伴って、新たなニーズが発生する可能性があることから、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>東海大学病院等のターミナル的な利用の促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東海大学医学部附属八王子病院へは、八王子駅からの路線バス及びはちバスが運行していますが、立地的にも日野市に近接していることから、バスの乗り継ぎの利便性を上げることで、各方面への移動の利便性を高める可能性を有しています。そのため、バスターミナル的な利用を促進するとともに、新たなバス路線の可能性について交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>地域交通事業による団地などにおける移動手手段の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化が進みつつある住宅団地において、地域が自ら運営する地域交通事業を促進することにより、移動手手段の確保を図ります。</li> </ul> </li> </ul>
------	---

## 2-3. <西部地域>



### <地域の概要>

構成	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域は、元八王子地域、恩方地域、川口地域で構成されています。</li> </ul>
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域は、住宅の割合が少なく森林、原野が非常に多い恩方地域、川口地域と、街道沿いを中心に発達し、西部地域の中では比較的利便性が高い元八王子地域から構成されます。</li> <li>川口地域はあきる野市、恩方地域は檜原村、相模原市と市境を接しています。</li> </ul>
生活利便	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域は、地域内に鉄道の駅を持たない唯一の地域であり、地域の西側一帯が山林となっていることから、生活利便性が良いとは言い難いです。</li> <li>しかし、近年、圏央道の八王子西インターチェンジが完成し、中央自動車道はじめ東名自動車道、関越自動車道への広域的なアクセス性が高まるなど、自動車交通の利便性は増えています。</li> </ul>
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>西部地域を構成する全ての地域において人口が減少しています。また、人口推計では今後も少子高齢化と人口減少が進行していくと予測されています。</li> </ul>
通勤通学	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域内に鉄道の駅がないため、鉄道を利用する場合はバスや自動車等で高尾駅、八王子駅、および西八王子駅へ行かなければならないため、通勤通学の利便性は必ずしも高い地域ではありません。</li> </ul>

### <路線バスの現状と課題>

<p>路線バスの 現状と課題</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：秋川街道軸、陣馬街道軸、高尾街道軸、美山通り軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：北西部コース、西南部コース</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・西部地域において、バス路線は市民生活の根幹を支える重要な交通手段であり、その利便性を高めることが求められています。近年、バス路線が八王子駅方面だけでなく、西部地域からの距離が近い高尾駅や西八王子駅方面への本数が増加しており、以前と比べて鉄道駅に出るまでの時間が短縮されました。</li> <li>・その一方で、高尾街道においては定時性が保たれていない状況もみられます。</li> <li>・山間地域においては人口減少と高齢化が進んでおり、既存の路線バスの採算性が確保できず、廃止となる路線が出てきたため、生活の足を維持することが課題となっています。</li> <li>・また、バス路線が集中する交通結節点においては、路線バスの乗継がスムーズに行われるようターミナル性の強化が求められます。</li> </ul>
------------------------	---

### <対応方針>

<p>対応方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>路線バスの遅延軽減対策の推進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・陣馬・秋川・高尾・美山の各街道などにおいてバスの定時性、速達性の向上が課題となっている箇所がみられます。そのため、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> </ul> </li> <li>● <b>小田野地区における乗継ターミナルとしての整備</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・第2次都市計画マスタープランで「生活拠点」に位置づけられている小田野地区は、恩方地域などの山間地域から高尾駅方面、八王子駅方面へのバス路線の起点となっています。</li> <li>・バスからバスへの乗り換え、自転車からバスへの乗り換えなど利便性が高い乗り継ぎターミナルとなるよう、サイクル・アンド・バスライド自転車駐車場の整備を推進するとともに、民間事業者との協働によりバス待合空間の整備を支援します。</li> </ul> </li> <li>● <b>地域交通事業による山間地域等への移手段の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・山間地域や交通空白地域において、地域が自ら運営する地域交通事業を促進することにより移手段の確保を図ります。</li> </ul> </li> </ul>
-------------	---

## 2-4. <西南部地域>



### <地域の概要>

構成	・西南部地域は、浅川地域、横山地域、館地域から構成されています。
特徴	・西南部地域は、高尾駅、高尾山口駅を中心に広がる浅川地域、甲州街道沿いだが最寄り駅に出るにはバス等の利用が必要な横山地域、昭和 40 年代に開発された大規模団地や学生が多く居住する集合住宅を中心とする館地域と、利便性や居住者年代等が異なる 3 地域から構成されています。浅川地域は相模原市、館地域は相模原市と町田市と市境を接しています。
生活利便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・各駅の周辺には住宅とともにスーパーや商店街、病院等が立地しており、生活の利便性は一定程度確保されており、高尾山をはじめとする自然や観光地が多い地域です。</li> <li>・近年、圏央道高尾山インターチェンジが完成し、本地域の交通利便性はさらに向上しています。</li> <li>・住宅地が広がっている横山地域は、甲州街道に沿ってはいるものの、最寄り駅に出るためにはバス等の利用が必要な地域です。</li> <li>・館地域は、昭和 40 年代に開発された大規模団地や、大学付属病院、複数の大学が立地しており、学生向けの寮やアパートも多く存在します。</li> </ul>
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西南部地域の人口構造は、団塊世代、団塊ジュニア世代と 15～24 歳の世代が多いという、八王子市全体と非常に似たものとなっています。</li> <li>・現在 40～60 代の世代が高齢化する一方、学生世代は卒業と同時にその多くが転出する傾向が見られ、結果として若い世代が増えないことが、生産年齢人口の減少の背景にあると考えられます。</li> </ul>
通勤通学	・西南部地域は、JR 中央線と京王線の駅を複数有し、始発駅を有するため通勤・通学の利便性は高い地域です。

### <路線バスの現状と課題>

路線バスの 現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：高尾街道軸、グリーンヒル通り軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：西南部コース</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域のバス路線は、高尾駅、めじろ台駅を起点とする路線が多い一方、J R 横浜線駅へ接続する路線が少ない状況です。本地域においても横浜線利用の需要が高まっており、横浜線の駅へのアクセスが求められています。</li> <li>・本地域は館ヶ丘団地をはじめとした大規模な団地が多い地域ですが、高齢化が進んでおり、今後はこれらの団地における移動サービスの確保が求められています。</li> </ul>
----------------	--

### <対応方針>

対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>八王子南バイパス開通に伴うバス路線の検討</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・建設が予定されている八王子南バイパス開通に伴って新たなニーズが発生する可能性があることから、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>高尾駅のターミナル機能の強化</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域のバスの起点となる高尾駅周辺の整備をふまえ、来訪者・市民への交通情報の提供の推進、バスロケーションシステムの設置支援など、より使いやすいバス発着場となるようターミナル機能の強化を図ります。</li> </ul> </li> <li>● <b>医療センター等のターミナル的な利用の促進</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・東京医科大学八王子医療センターへは、高尾駅からの路線バスが運行していますが、八王子南バイパスに近接していることから、バスの乗り継ぎの利便性を上げることで、各方面への移動の利便性を高める可能性を有しています。そのため、バスターミナル的な利用を促進するとともに、新たなバス路線の可能性について交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>地域交通事業による団地などにおける移手段の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化が進みつつある住宅団地などにおいて、地域が自ら運営する地域交通事業を促進することにより、移手段の確保を図ります。</li> </ul> </li> </ul>
------	--

## 2-5. <東南部地域>



### <地域の概要>

構成	・東南部地域は、由井地域と、北野地域で構成されています。
特徴	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東南部地域は、八王子ニュータウンとして近年開発が進められ生産年齢人口を支える現役世代の転入が続いてきた由井地域と、1970 年代後半から新興住宅地として開発され時を経て成熟期を迎えて急激な高齢化と年少人口の大幅な減少が見られる北野地域と、異なる 2 つの地域から構成されています。</li> <li>・由井地域は町田市と市境を接し、北野地域は日野市と市境を接しています。</li> </ul>
生活利便	・JR 横浜線と京王線が地域内を通っているという交通の便の良さと、公園や緑地が豊富という子育て環境の良さを最大の強みとして開発が行われ、発展してきた地域です。また、東南部地域の中心を南北に国道 16 号とバイパスが延びており、道路を利用した他地域へのアクセスを容易にしています。
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北野地域は成熟期に入っているとはいえ、同地域への転入者の年齢構成を見ると、25～29 歳、30～34 歳の構成比率が八王子市全体の平均を上回るなど、若い世代が居住するうえでの魅力は失われていないことが分かります。一方の由井地域は、人口増加のペースが鈍化しており、これから成熟期を迎えると予想されます。</li> <li>・両地域共通の課題は、良好な居住環境をどのように次世代に引き継いでいくかという点です。</li> </ul>

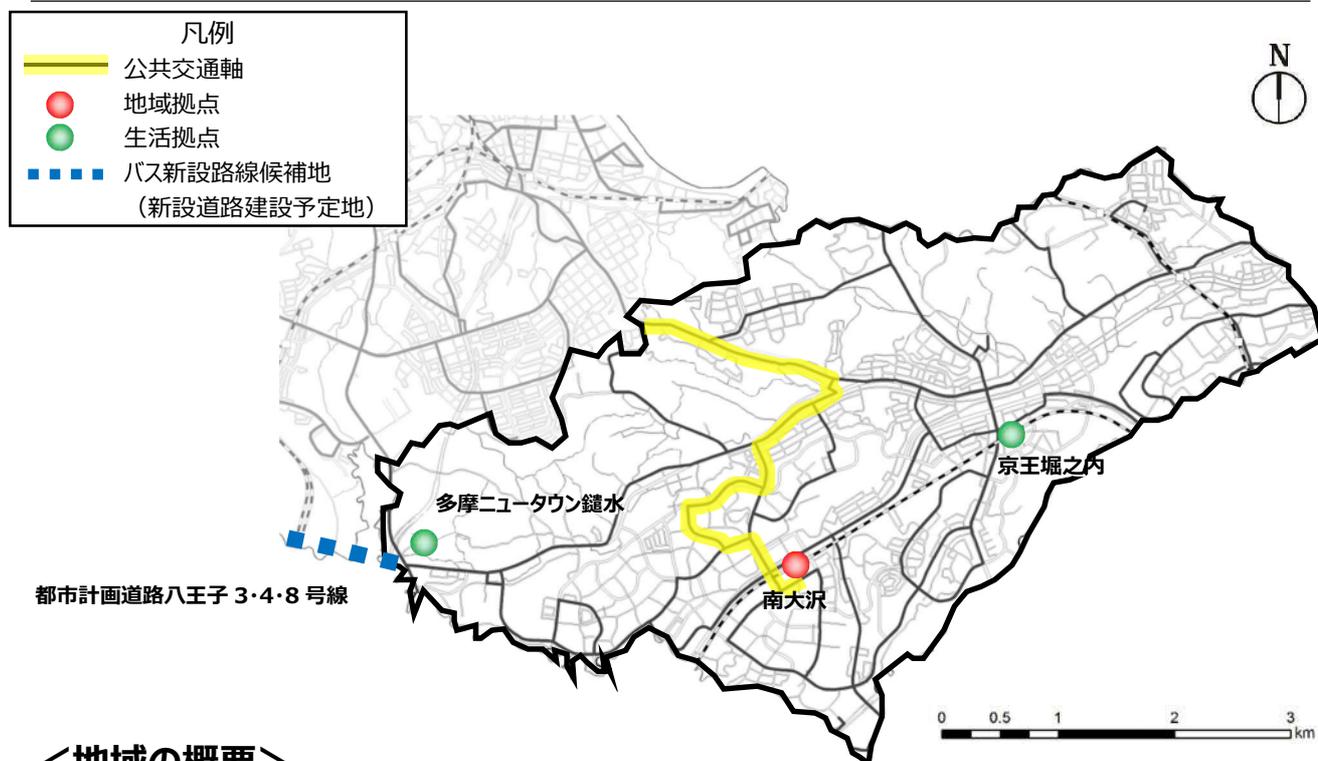
### <路線バスの現状と課題>

路線バスの 現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：野猿街道軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：東部コース</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域は、京王線、京王高尾線、J R 横浜線の各駅が半径約 2 km の本地域の外周に立地しているため、駅間のバス路線が地域内の住宅団地等を通る形態が基本になっており、その多くは北野駅、八王子みなみ野駅を起点としています。</li> <li>・北野駅は、八王子駅から南大沢駅に至る「野猿街道軸」の経由地となっておりますが、北野駅周辺は、16 号バイパスとの交差点においては慢性的な渋滞発生個所になっており、バスの定時性確保の点から課題となっております。</li> <li>・新たな需要の可能性がみられる地域から京王線、横浜線双方へのアクセスが求められています。</li> <li>・本地域は丘陵地に立地する団地が多い地域ですが、高齢化が進んでおり、今後はこれらの団地における移動サービスの確保が求められています。</li> </ul>
----------------	---

### <対応方針>

対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>北野駅周辺における、路線バスの遅延軽減対策の推進</b></li> <li>・北野駅周辺においてバスの定時性、速達性の向上が課題となっている箇所がみられます。そのため、バスの速達性・定時性が確保できるよう、関係者と協働しながらハード・ソフト両面の遅延軽減対策を推進します。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>新設道路開通に伴うバス路線の検討</b></li> <li>・建設が予定されている、八王子南バイパス開通や、都市計画道路八王子 3・4・8 号線開通に伴って新たなニーズが発生する可能性があることから、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>由井地域等における新たな需要に伴うバス路線の検討</b></li> <li>・京王線沿線在住者や、新たな住宅開発による横浜線へのアクセス需要が増えていることから、横浜線八王子みなみ野駅への接続バス路線など、需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>地域交通事業による団地などにおける移動手段の確保</b></li> <li>・高齢化が進みつつある住宅団地などにおいて、地域が自ら運営する地域交通事業を促進することにより、移動手段の確保を図ってまいります。また、交通事業者などとともに需要に応じた運用により、地域の利便性向上を検討します。</li> </ul>
------	--

## 2-6. <東部地域>



### <地域の概要>

構成	・東部地域は、由木地域と由木東地域、南大沢地域から構成されます。
特徴	・東部地域は、学生世代が人口に占める割合が大きい由木地域と由木東地域、京王線の南大沢駅や堀之内駅を中心に多摩ニュータウンの一部として発展してきた南大沢地域という、やや特性が異なる3つの地域で構成され、日野、多摩、町田市と市境を接しています。
生活利便	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中心となる京王線南大沢駅、京王堀之内駅前には商業施設が立地しており、駅周辺的生活利便性が高い地域です。また、由木東地域は多摩都市モノレールが南北に通っており、中央大学・明星大学駅、大塚・帝京大学駅、松が谷駅があり、地域内のアクセス性が高い地域です。</li> <li>・さらに中央地域から由木、由木東の両地域を通り多摩市に至る野猿街道と、多摩ニュータウンを横断するニュータウン通りがあり、これらの主要幹線道路沿いには郊外型店舗や飲食店が点在するほか、バス路線も充実しています。</li> </ul>
人口構造	<ul style="list-style-type: none"> <li>・由木地域及び由木東地域では、学生世代が大学卒業とともに地域を離れる傾向があり、南大沢地域については、開発時に入居した世代がこれから本格的に高齢期を迎えるため、将来人口推計では年少人口、生産年齢人口の減少と老年人口の増加が予想されています。</li> <li>・本地域は宅地開発により、まとまった規模の団地が点在し、全体的には高齢化率は低いものの、鹿島地域、松が谷地域、南陽台地域などでは高齢化が進んでいます。</li> </ul>
通勤通学	・全体的に、都市部への通勤・通学の傾向が強い地域ですが、地域内には大学が複数立地するため、学生を対象としたアパートや寮も多く、地域内での通学も多くみられます。

### <路線バスの現状と課題>

路線バスの 現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 公共交通軸：野猿街道軸</li> <li>■ 地域循環バス「はちバス」：なし</li> </ul> <hr/> <ul style="list-style-type: none"> <li>・本地域は、京王相模原線の南大沢駅、京王堀之内駅を中心としたまちづくりが進められてきたため、バス路線は、地域内の多摩ニュータウンをはじめとした住宅団地等を通る形態が基本になっており、南大沢駅、京王堀之内駅を起点としています。</li> <li>・新たな需要の可能性としては、鎌水地区周辺や京王堀之内駅周辺における新たな開発がみられ、近隣駅へのアクセスが求められています。</li> <li>・都心や相模原方面とのつながりが強い地域であることから、市の中心部や周辺地域との交流や連携に資する市内のアクセス強化が求められています。</li> <li>・鹿島地域、松が谷地域、南陽台地域をはじめとした大規模な団地において、高齢化が進んでおり、今後はこれらの地域における移動サービスの確保が求められています。</li> </ul>
----------------	---

### <対応方針>

対応方針	<ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>新たな開発に伴うバス路線の検討</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・多摩ニュータウンの一部において開発が見込まれる地域において、今後需要を鑑みながら、新たなバス路線について、交通事業者等とともに検討します。</li> <li>・市の中心部や周辺地域との交流や連携に資する、新たなアクセス手段を検討します。</li> </ul> </li> <li>● <b>地域交通事業による団地などにおける移手段の確保</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢化が進みつつある住宅団地などにおいて、地域が自ら運営する地域交通事業を促進することにより、移手段の確保を図ります。また、交通事業者などとともに需要に応じた運用により、地域の利便性向上を検討します。</li> </ul> </li> </ul>
------	--

# 第9章 計画の推進に向けて

## 1 PDCAマネジメントサイクルによる推進

### 1-1. 計画の推進

八王子市交通マスタープランと整合を図り策定する本計画に基づき、各事業主体による事業の実施を推進します。なお、国や東京都における関連する法令・計画の見直し、社会情勢の変化なども配慮し、適宜見直しを行います。

また、本計画立案後の計画期間中においても、施策の実施やその効果検証、さらに事業改善といったPDCAマネジメントサイクルを繰り返し実施し、効果的・効率的に環境整備を進めます。

#### (1) Plan (計画)

本計画に基づき、公共交通の具体的な施策を検討します。

#### (2) Do (実行)

目標を達成するために設定した施策・事業を、計画に沿って実施します。なお、本計画の目標達成に効果的につながるよう、道路管理者等の関係機関と連携しながら推進します。

#### (3) Check (評価)

毎年、交通対策推進会議を開催し、継続的に施策・事業の実施状況の確認や効果の検証、課題の整理を行います。

#### (4) Action (見直し)

実施した施策・事業の効果の検証を踏まえ、推進内容の改善を検討します。また、計画内容の見直しや次期八王子市交通マスタープラン等への反映についても検討します。

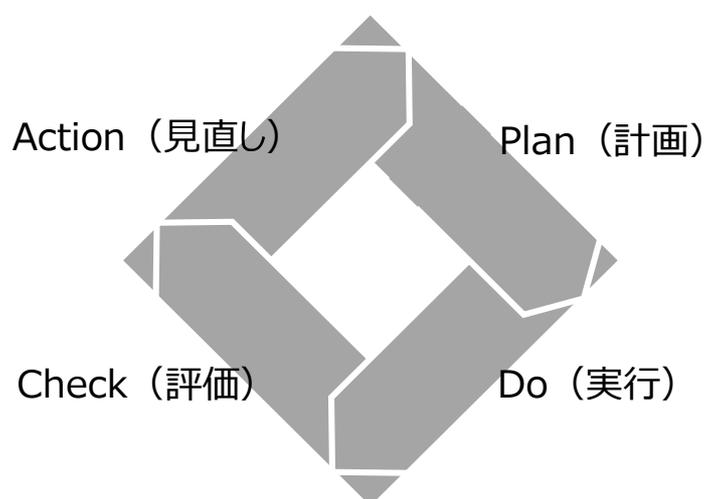


図 PDCA マネジメントサイクル

## 1-2. 推進体制の確立

利便性の高い公共交通利用を実現するためには、市だけではなく各道路管理者、警察等の理解と協力を得て、連携して取り組む必要があります。

そのため、八王子市地域公共交通活性化協議会を活用し、庁内での調整や各事業者の推進管理を行います。また、個別課題については適宜連絡会議を設け、事業者間の調整、事業実施、実施後の効果検証等を行い、公共交通活性化協議会への報告を行うものとします。

表 本計画と上位計画のマネジメントサイクル

期間	計画期間										次期計画									
	前期					後期					長期									
年度	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
八王子市公共交通計画				評価検証					評価検証・改定					評価検証					評価検証・改定	
八王子市交通マスタープラン		評価検証					評価検証・改定					評価検証						評価検証・改定		

見直し・検討

## 1-3. 法令等の動向に合わせた方針の見直し

今後も社会情勢やニーズに合わせ、法令改正や制度の見直しが生じる可能性があります。そのため、国や東京都などの検討動向を注視し、必要に応じて本方針内容を見直します。

また、方針の改定については、おおむね5年後の公共交通利用環境の状況を踏まえて、八王子市地域公共交通活性化協議会等において検討します。

## 2 モニタリング指標

本計画の進捗状況及び成果について検証するために、モニタリング指標を設定し、継続的に評価を行います。複数の施策を連携させながら成果を生み出すことから、モニタリング指標は「基本目標」ごとに設定するものとします。

モニタリング指標は、各主体が協力して取り組んだ内容やその成果として、公共交通の利便性に対する満足度やバス交通利用者数などを目標に設定し、計画の進捗を評価します。

基本目標	区分	モニタリング指標	目標値	
			現状値	平成 38 年
基本目標 2	市民評価	① 公共交通の利便性に対する満足度 <span style="float:right">ビジョン 交通マス</span>	63.4%	70%以上
		② 誰もが安全で快適に暮らせるまちに対する満足度 <span style="float:right">ビジョン 交通マス</span>	34.1%	50%以上
基本目標 4	成果・取組評価	③ バス交通利用者数 <span style="float:right">交通マス</span>	14.1 万人/日	15.3 万人/日
		④ はちバス利用者数	488 人/日	540 人/日

ビジョン ……八王子ビジョン 2022 で設定されている指標

交通マス ……交通マスタープランで設定されている指標

図 モニタリング指標

出典)「現状値」の出典は、以下のとおりです。

- ①、②八王子市「市政世論調査」(平成 27 年度)
- ③京王電鉄バス、京王バス南、神奈川中央交通、西東京バス、はちバスの利用者数合計(平成 24 年度実績)
- ④八王子市交通事業課資料(平成 27 年度実績)

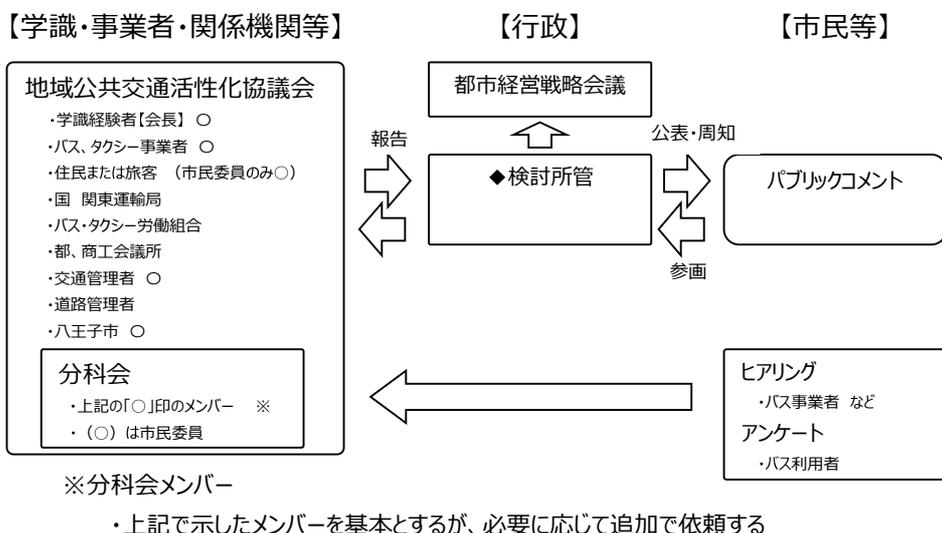
# 参考資料

## 1 検討経過・体制

### <検討経過>



### <検討体制>



## 1-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会 構成員名簿

区分	職名	委員		備考
八王子市長またはその 指名する者	総合経営部	小山 等	(木内 基容子)	
	都市計画部	田中 正雄	(駒沢 広行)	副会長
	道路交通部	岸本 正彦	(西山 忠)	
	福祉部	豊田 聡		
	産業振興部	大西 健二		
一般旅客自動車運送 事業者及びその組織す る団体	一般社団法人 東京バス協会	今野 浩児		
	京王電鉄バス(株)	田崎 達久		
	西東京バス(株)	中村 修二	(黒田 誠)	
	神奈川中央交通(株)	露木 輝久	(永山 輝彦)	
	一般社団法人 東京ハイヤー・タクシー協会	小池 毅	(金子 常雄)	
八王子市タクシー 合同営業運営委員会	下田 直啓	(内田 瞭)		
住民又は旅客	八王子市町会自治会連合会	前原 教久	(今泉 満政)	
	八王子市シニアクラブ連合会	多々井 克昌		
	八王子障害者団体連絡協議会	多田 靖史		
	市民公募	浅井 裕一 中里 弘幸		
関東運輸局長又はその 指名する者	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官	尾崎 行雄	(石川 雄司)	
一般旅客自動車運送 事業者の事業用自動車 の運転者が組織する団 体	西東京バス労働組合	水村 勝彦		
	関東旅客自動車交通労働組合 東京地方連合会	仮屋園 寛	(大和田 實)	
学識経験者その他 交通会議が必要と認め る者	学識経験者 【交通ジャーナリスト】	鈴木 文彦		会長
	東京都 都市整備局 都市基盤部 交通企画課	谷崎 馨一	(池内 光介)	
	八王子商工会議所	秋葉 多門二		
交通管理者	警視庁 八王子警察署	藪中 昭広	(三澤 正俊)	
	警視庁 高尾警察署	高橋 政人	(飯田 輝彦)	
	警視庁 南大沢警察署	三浦 俊雄	(西山 徹)	
道路管理者	国土交通省 相武国道事務所	宮本 雄一	(大嶋 精一)	
	東京都 建設局 南多摩西部建設事務所	岩成 政和		

※( )内は前任委員

## 1-2. 八王子市地域公共交通活性化協議会(仮称)公共交通計画検討分科会 構成員名簿

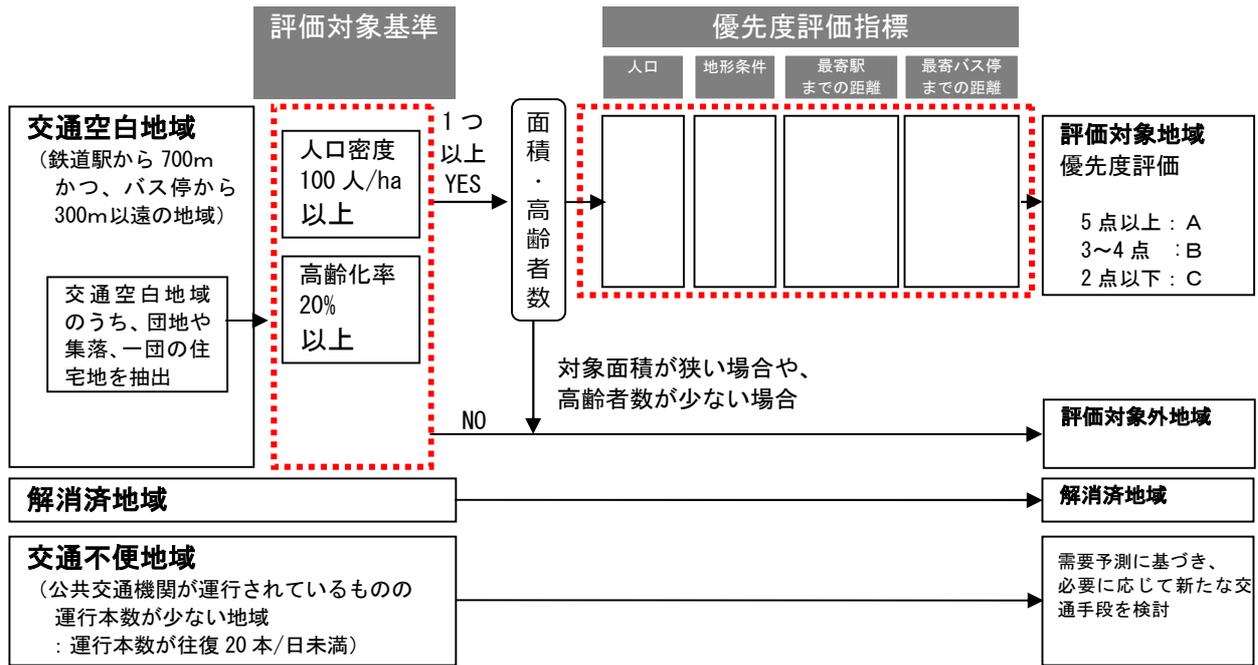
区分	職名	委員		備考
八王子市長またはその 指名する者	都市計画部交通企画課	中邑 仁志		副会長
	道路交通部交通事業課	小島 昭仁		
	福祉部福祉政策課	井上 茂	(辻井 睦)	
一般旅客自動車運送 事業者及びその組織す る団体	京王電鉄バス(株)	田崎 達久		
	西東京バス(株)	中村 修二	(黒田 誠)	
	神奈川中央交通(株)	露木 輝久	(永山 輝彦)	
	八王子市タクシー 合同営業運営委員会	下田 直啓	(内田 瞭)	
住民又は旅客	市民公募	浅井 裕一		
		中里 弘幸		
関東運輸局長又はその 指名する者	国土交通省 関東運輸局 東京運輸支局 首席運輸企画専門官	尾崎 行雄	(石川 雄司)	
学識経験者その他交通 会議が必要と認める者	学識経験者 【交通ジャーナリスト】	鈴木 文彦		会長
交通管理者	警視庁 八王子警察署	薮中 昭広	(三澤 正俊)	
	警視庁 高尾警察署	高橋 政人	(飯田 輝彦)	
	警視庁 南大沢警察署	三浦 俊雄		

※( )内は前任委員

## 2 交通空白地域・交通不便地域の考え方

### 2-1. 交通空白地域等における優先度評価の考え方

市内の「交通空白地域」（鉄道駅から700mかつ、バス停から300m以遠の地域）、公共交通機関が運行されているものの運行本数が少ない「交通不便地域」（運行本数が往復20本/日未満）について、以下に示す評価フローから優先度を評価し、改善すべき地域を抽出しました。



※ただし、市街化調整区域及び、山間地域については優先度評価の対象としない。

#### 【優先度評価指標】

上表の赤点線枠内の「優先度評価指標」で下記のように●を2点、▲を1点と計算し、その合計で総合評価としA、B、Cで整理する。

Aは5点以上、Bは3点又は4点、Cは2点以下とした。

項目	優先度評価指標の算出方法	条件	配点
人口 (人)	住基台帳住所データ	●地域内の人口が2,000人以上の場合	2点
		▲1,000~2,000人の場合	1点
地形条件 (傾斜地等)	国土数値情報 (GISにより計測)	●傾斜地である(最大-最少>10%)	2点
		▲一部斜面である(最大-最少>5%)	1点
		(無印)平地である	0点
最寄駅までの距離	国土数値情報 (GISにより計測: 駅・バス停までの距離は、交通空白地域を100mに分割し各重心からの距離を算出)	●中心部までの距離が4km以遠	2点
		▲2km以遠、4km以下	1点
		(無印)2km以下	0点
最寄バス停(最寄駅)までの最大距離	国土数値情報 (GISにより計測: 駅・バス停までの距離は、交通空白地域を100mに分割し各重心からの距離を算出)	●901m以遠	2点
		▲601~900m	1点
		(無印)301~600m	0点

## 【本市における公共交通のサービス水準の目標（利用圏）の考え方】

### ■ 公共交通機関までの利用圏距離

地形条件	公共交通機関までの距離の基準	
	バス停までの利用圏距離	鉄道駅までの利用圏距離
平地	300m	700m

### ■ バス停までの利用圏距離の考え方

一般にバスの利用圏距離は下表の検討事例から、およそ 300mとされているため、この値を採用する。

#### 歩行者が抵抗を感じる距離の事例

環境条件	抵抗を感じる距離（m）		備考
天候良好時	都心部	230	自家用車利用者を調査 50%以上が不満を感じる距離
	区部	329	
	市部	334	
	郡部	488	
	平均	300	

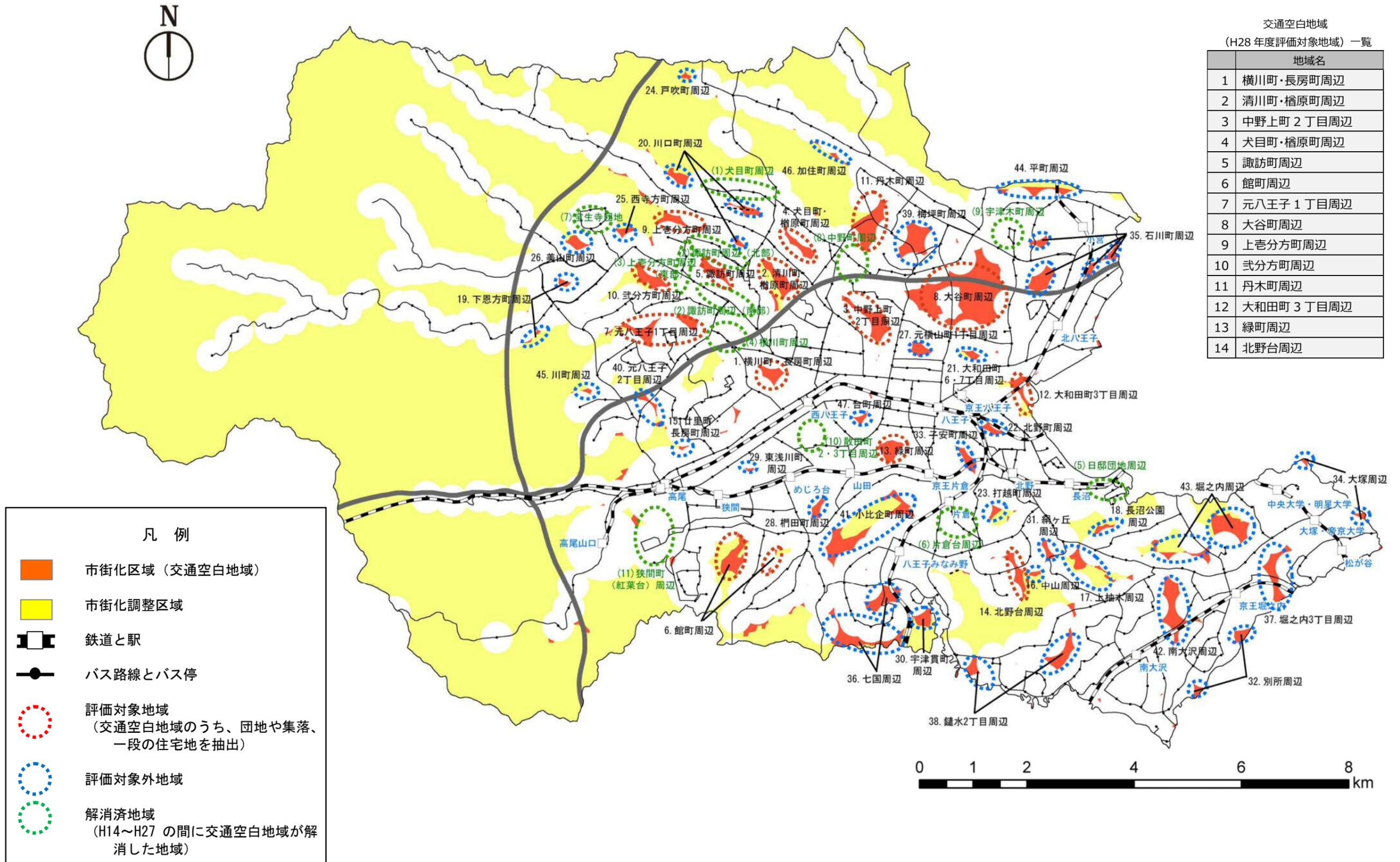
出典：道路経済研究センター

### ■ 鉄道駅までの利用圏距離の考え方

平成7年度「大都市交通センサス」によると駅端末交通手段が徒歩の場合、最もよく利用されている距離帯は 800mとされている。また、過去の「東京都市圏パーソントリップ調査」では駅までの徒歩による平均移動距離は 580mとされている。本市では地形の平坦な市街地ではこれらの中間値をとり約 700mとしている。

出典：「八王子市地域循環バス等調査」報告書 八王子市 を参考に作成

2-2. 交通空白地域 (平成 28 年度)



2-3. 交通空白地域の評価（その1）

		評価対象基準							優先評価指標															総合評価（優先度）		
									人口評価		地形条件(傾斜地等)			最寄り駅までの距離					最寄バス停までの最大距離			合計点				
									●:2,000人以上(2点)	▲:1,000~2,000人(1点)	●:傾斜地(最大-最小>10%)(2点)	▲:一部傾斜(10%≧最大-最小>5%)(1点)	●:駅から地域の中心までの距離4km以上(2点)	▲:2km以上4km以下(1点)	●:900m以上(2点)	▲:601~900m(1点)										
									出典:住基台帳住所データ	無印:平地(0点)	無印:2km以下(0点)	無印:300~600m(0点)														
人口(人)	高齢者(人)	高齢者率(%)	高齢化率20%以上	面積(ha)	人口密度(人/ha)	人口密度100人/ha以上	人口(人)	評価	傾斜最小(%)	傾斜最大(%)	評価	最寄駅	最小距離(m)	最寄駅	最大距離(m)	評価	最小距離(m)	最大距離(m)	評価	H14評価【参考】	H21評価【参考】	H28評価				
評価対象地域	1.	横川町・長房町周辺	605	205	33.9%	○	9.2	65.8	×	605		1.2	9.4	▲	西八王子	704	西八王子	1,400		300	437		1	-	C	C
	2.	清川町・檜原町周辺	546	137	25.1%	○	15.9	34.3	×	546		0.6	3.1		西八王子	1,794	西八王子	2,767	▲	300	439		1	-	B	C
	3.	中野上町2丁目周辺	1,361	482	35.4%	○	18.7	72.8	×	1,361	▲	0.4	1.9		八王子	1,654	西八王子	2,048		301	423		1	-	C	C
	4.	犬目町・檜原町周辺	598	298	49.8%	○	7.8	76.7	×	598		0.5	2.6		西八王子	2,701	西八王子	3,323	▲	305	382		1	-	C	C
	5.	諏訪町周辺	847	284	33.5%	○	8.8	96.3	×	847		0.5	1.0		西八王子	2,574	西八王子	3,299	▲	301	369		1	-	C	C
	6.	館町周辺	628	167	26.6%	○	17.7	35.5	×	628		1.3	13.2	●	狭間	803	狭間	1,700		301	549		2	-	C	C
	7.	元八王子1丁目周辺	315	77	24.4%	○	18.4	17.1	×	315		1.2	12.8	●	西八王子	2,477	高尾	3,065	▲	300	363		3	-	C	B
	8.	大谷町周辺	3,307	808	24.4%	○	137.6	24.0	×	3,307	●	1.2	9.3	▲	北八王子	1,185	京王八王子	2,186		301	565		3	-	B	B
	9.	上巻分方町周辺	502	146	29.1%	○	8	62.8	×	502		1.1	6.4	▲	西八王子	3,775	西八王子	4,401	●	300	365		3	-	C	B
	10.	式分方町周辺	474	139	29.3%	○	11.4	41.6	×	474		1.8	11.8	▲	西八王子	3,408	西八王子	4,034	▲	301	438		2	-	評価対象外	C
	11.	丹木町周辺	1,184	372	31.4%	○	25.6	46.3	×	1,184	▲	1.5	11.0	▲	西八王子	3,017	西八王子	3,634	▲	303	466		3	-	評価対象外	B
	12.	大和田町3丁目周辺	1,247	164	13.2%	×	8.4	148.5	○	1,247	▲	0.3	2.8		京王八王子	792	京王八王子	1,290		300	380		1	-	評価対象外	C
	13.	緑町周辺	1,137	372	32.7%	○	11.5	98.9	×	1,137	▲	0.5	11.1	●	山田	701	京王片倉	892		304	463		3	-	評価対象外	B
	14.	北野台周辺	783	368	47.0%	○	9.4	83.3	×	783		0.1	4.1		片倉	1,493	長沼	2,263		240	425		0	-	評価対象外	C
解消済地域	(1)	犬目町周辺																					A	解消済(はちバス)		
	(2)	諏訪町周辺(北部、南部)																						A	解消済(はちバス)	
	(3)	上巻分方町周辺(東部)																						A	解消済(はちバス)	
	(4)	横川町周辺																						A	解消済(はちバス)	
	(5)	日邸団地周辺																						A	解消済(はちバス)	
	(6)	片倉台周辺																						A	解消済(はちバス)	
	(7)	宝生寺団地																						B	解消済(はちバス)	
	(8)	中野町周辺																						B	解消済(はちバス)	
	(9)	宇津木町周辺																						B	解消済(はちバス)	
	(10)	散田町2・3丁目周辺																						-	B	解消済(路線バス)
	(11)	狭間町(紅葉台)周辺																						-	B	解消済(地域交通事業)

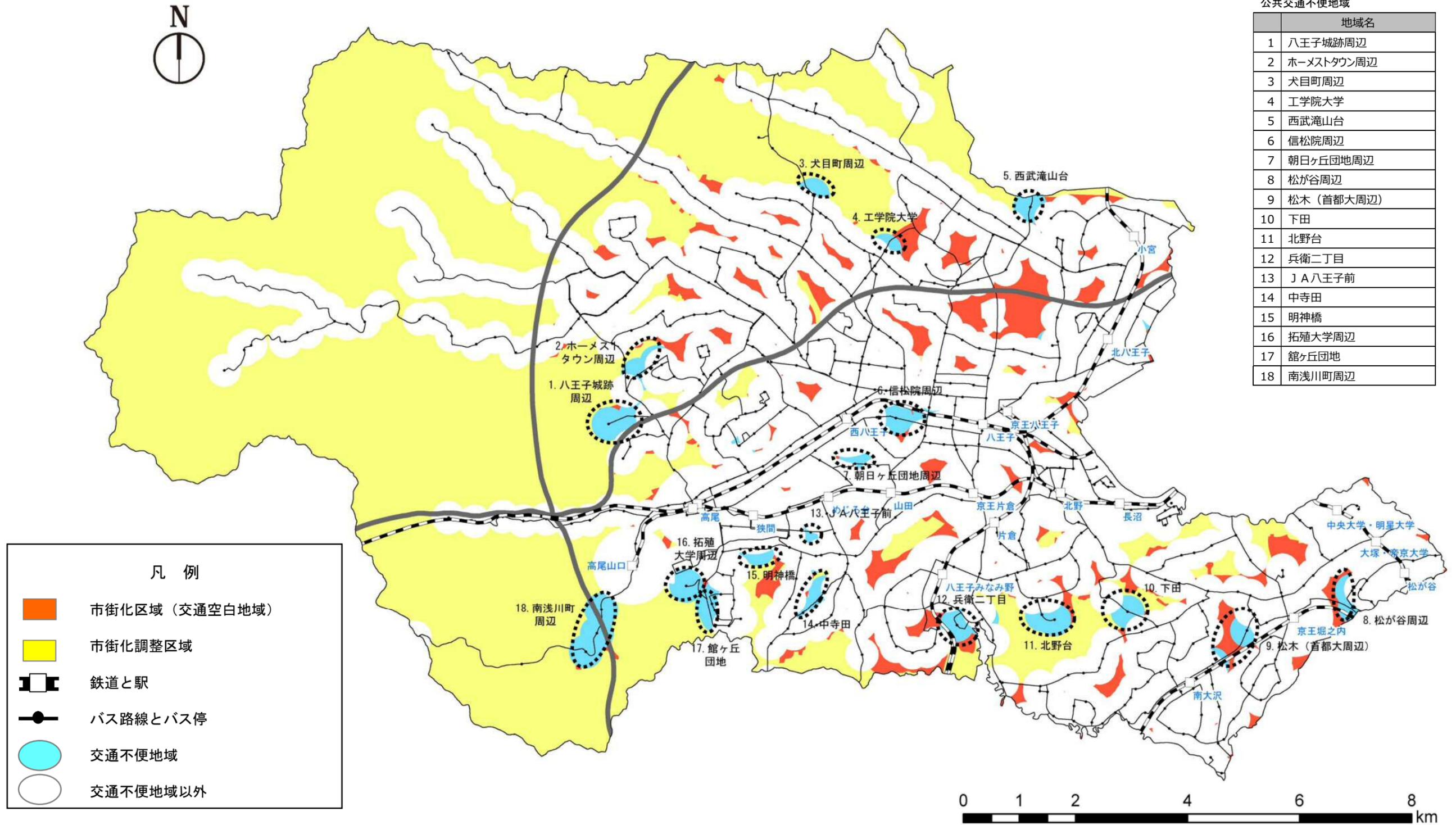
## 2-4. 交通空白地域の評価（その2）

下記の交通空白地域については、次のような理由から評価から外しました。

	交通空白地域名称	理由
15.	廿里町・長房町周辺	対象面積が狭く、高齢者人口が少ないため。
16.	中山周辺	対象面積が狭いため。
17.	上柚木周辺	対象面積が3か所に分かれ、各々の面積が狭いため。
18.	長沼公園周辺	対象面積が狭いため。
19.	下恩方町周辺	対象面積が狭いため。
20.	川口町周辺	対象面積が3か所に分かれ、各々の面積が狭いため。
21.	大和田町 6・7 丁目周辺	対象面積が狭いため。
22.	北野町周辺	対象面積が狭いため。
23.	打越町周辺	対象面積が狭いため。
24.	戸吹町周辺	対象面積が狭いため。
25.	西寺方町周辺	対象面積が狭く、高齢者人口が少ないため。
26.	美山町周辺	対象面積が狭いため。
27.	元横山町 1 丁目周辺	対象面積が狭いため。
28.	櫛田町周辺	対象面積が狭いため。
29.	東浅川町周辺	対象面積が狭いため。
30.	宇津貫町周辺	高齢者人口が少ないため。
31.	絹ヶ丘周辺	対象面積が狭いため。
32.	別所周辺	対象面積が2か所に分かれ、各々の面積が狭いため。
33.	子安町周辺	対象面積が狭いため。
34.	大塚周辺	対象面積が狭いため。
35.	石川町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
36.	七国周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
37.	堀之内 3 丁目周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
38.	鑓水 2 丁目周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
39.	梅坪町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
40.	元八王子 2 丁目周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
41.	小比企町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
42.	南大沢周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
43.	堀之内周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
44.	平町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
45.	川町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
46.	加住町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。
47.	台町周辺	人口密度が低く、高齢化率も低いため。

## 2-5. 交通不便地域（平成28年度）

交通不便地域とは、公共交通機関が運行されているものの運行本数が少ない（運行本数が往復20本未満）の地域。



### 3 公共交通に関する基礎データ（平成 27 年度：路線バス、はちバス、地域交通事業）

		路線バス				地域循環バス「はちバス」			地域交通事業		
		西東京バス	京王電鉄バス	京王バス南	神奈中	北西部	東部	西南部	小津	降宿・醍醐	高尾紅葉台
事業概要	事業主体	西東京バス	京王電鉄バス	京王バス南	神奈川中央交通	八王子市 (交通事業課)	八王子市 (交通事業課)	八王子市 (交通事業課)	小津町地域バス等運営委員会	降宿醍醐地域乗合タクシー 運営委員会	高尾紅葉台自治会
	運行主体 バス	西東京バス	京王電鉄バス	京王バス南	神奈川中央交通	西東京バス	西東京バス	西東京バス	西東京バス	八王子市タクシー合同運営 委員会と貸切契約	高尾輸送サービスと貸切契約
	法的根拠	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条	道路運送法 4 条 (H28 乗合)	貸切タクシー	貸切バス
	開始年	S38 年	H14 年 2 月	H13 年 12 月	T8 年 1 2 月	H15 年 3 月 21 日	H16 年 3 月 1 日	H23 年 1 月 27 日	H19 年度 (当時は、多摩バスの路線に対し て市補助)	H21 年度	H14 年度 (市補助は H22~27)
	運行区間	—	—	—	—	北の根東 (川口町) ～西八王子駅～東海 大学八王子病院	片倉駅～北野駅～あ ったかホール～長沼駅 ～日邸・NEC・日生団 地 (長沼町)	松子舞団地 (元八王子 町) ～さくら台・城山手 ～高尾駅南口	約 8 km 小津町～上野原経由 ～恩方車庫	約 4 km 上恩方町 3220 番地先 ～夕焼小焼バス停間	約 6.5 km 紅葉台自治会内 (紅葉台スト ア前)～高尾駅間 ※商業施設へのルート有
	対象者	一般市民	一般市民	一般市民	一般市民	主に高齢者や障害のある方、子供、妊婦などのほか、一般市民			町会会員 H28～一般市民	町会会員	町会会員
	運行目的	自動車による 運輸業	自動車による 一般運輸業	自動車による 一般運輸業	自動車による 一般運輸業	道路事情や経営的側面などから既存バス路線では、運行できないバス交通空白地域を中心にカバーし、主に高齢者や障害のある方、子供、妊婦などの外出を支援するほか、一般市民も利用可能な公共交通として運行			主に車を持たない高齢者や、通学 児童等の移動手段確保	主に車を持たない高齢者の移 動手段確保	主に車を持たない高齢者の日常 交通手段の確保、通勤、通学
サービス水準	運行本数	—	1,974 便	2,018 便	514 便	5 便/日 (2 両)	5 便/日 (1 両)	5 便/日 (1 両)	245 日/年度	95 日/年度	291 日/年度
	運行曜日	通年運行	通年運行 (一部路線 季節運行あり)	通年運行 (一部路線 季節運行あり)	通年運行	通年運行 (年中無休)	通年運行 (年中無休)	通年運行 (年中無休)	※H23～26-6 往復/日 月～金、4 往復/日	月及び金、1 往復/日	月～土、23 往復/日
	運行時間帯	4:00～26:00	5:00～25:00	5:00～26:00	6:00～24:00	8:30～19:10	8:30～19:20	8:50～17:07	—	—	—
	運賃	距離制運賃 170円～ ※一部100円区間	距離制運賃 (武相地 区) 180 円～390 円 (現金) 175 円～ 390 円 (IC) ※一部区間 100 円	距離制運賃 (武相地 区) 180 円～520 円 (現金) 175 円～ 515 円 (IC) ※一部区間 100 円	距離制運賃 (現金) 180 円～ (IC) 175 円～	100円・170円・200 円の対距離運賃制	100円・170円・200 円の対距離運賃制	100円・170円・200円 の対距離運賃制	H28～ 100 円	—	—
	割引制度	・未就学生無料 ・小児割引 ・障害者割引 (身体・療育・精神) ・シルバーバス	・未就学生無料 ・小児割引 ・障害者割引 (身体・療育・精神) ・シルバーバス	・未就学生無料 ・小児割引 ・障害者割引 (身体・療育・精神) ・シルバーバス	・未就学生無料 ・小児割引 ・障害者割引 (身体・療育・精神) ・シルバーバス	シルバーバス利用可 小児・障害者半額 未就学児無料	シルバーバス利用可 小児・障害者半額 未就学児無料	シルバーバス利用可 小児・障害者半額 未就学児無料	—	—	—
	車両数	232 両	87 両	94 両	58 両	日野ポンチョ ノンステップバス 2 両 車椅子利用可 (乗客定員 25 人)	日野ポンチョ ノンステップバス 1 両 車椅子利用可 (乗客定員 25 人)	日野ポンチョ ノンステップバス 1 両 車椅子利用可 (乗客定員 25 人)	ワンボックス 1 両 (乗客定員 14 名)	大型乗用タクシー (乗客定員 4 名)	マイクロバス (乗客定員 28 名)
						合計 5 両 (予備車 1 両含む)					
利用状況	利用者数 H27 年度実績	27,007 千人/年間 約 74 千人/日	約 16,205 千人/年間 約 44 千人/日	約 12,122 千人/年間 約 33 千人/日	約 2,293 千人/年間 6,282 人/日	シルバー 38,597 人 有料 39,392 人 合計 77,989 人	シルバー 47,148 人 有料 23,415 人 合計 70,563 人	シルバー 19,239 人 有料 10,621 人 合計 29,860 人	3,713 人/年間	500 人/年間	61,581 人/年間
						3 コース合計人員 シルバー 104,984 人 有料 73,428 人 合計 178,412 人					
その他		—	—	—	—	—	—	—	・バス事業者が利用者減少による 採算性悪化を理由に路線廃止 ・H28 より貸切から乗合へ移行	・もともと公共交通がない地域 ・日常生活の徒歩移動が、高 齢化により困難になっている	・もともと公共交通がない地域。 ・路線バスの導入をバス事業者 に要望したが、かなわなかった。

## 4 公共交通に関する基礎データ（平成 27 年度：スクールバス、福祉系交通）

区 分		スクールバス	福祉系交通			
		スクールバス	リフト付自動車の利用	介護タクシー	福祉有償運送	福祉センター送迎バス
事業概要	事業主体	学校教育支援課	福祉部障害者福祉課	福祉部介護保険課	福祉部 高齢者いきいき課 (多摩地域福祉有償運送運営協議会参加)	医療保険部 東浅川保健福祉センター
	運行主体	西東京バス	武州交通興業	訪問介護事業者	NPO 法人・社会福祉法人 10 団体 (市外 1 団体除) (H28.3 未現在)	南観光交通株式会社
	法的根拠	道路運送法第 4 条 (貸切バス)	道路運送法第 4 条 (貸切)	・介護保険法※正式名称は訪問介護 (通院等乗降 介助) ・道路運送法第 4 条 (貸切)	道路運送法第 79 条による登録制	道路運送法第 4 条 (貸切バス)
	開始年	H6 年 10 月～ ※利用者負担金は H17/4/1～	S53 年 6 月～	H15 年 4 月	H17 福祉有償運送の必要性などを協議するために多摩地 域 26 市町村共同で運営協議会を設置	H4 年度からと思われる。 (竣工は H3 年 3 月,7 月開館)
	運行区間	美山町バス停または縄切バス停～川口中学校	おおむね片道 3 時間以内の範囲	日常通院等できる範囲内	八王子市内を発着地とする。	センター間、センターと最寄り駅間等
	対象者	美山地区から八王子市立川口中学校へ通学する 生徒	(1)市内に住所を有し、身体障害者手帳を所持し、 障害が重く車いすを使用しなければ歩行することが 困難な者 (2)(1)の者が必要とする付添者 (3)その他特に市長が認めた者	要介護 1～5 の介護保険被保険者	高齢者・障害のある方など単独で公共交通機関による移動 が困難な方	東浅川、大横及び南大沢の 3 保健福祉センターの利用者 (高齢 者、障害のある方、乳幼児健診の母子等)
	運行目的	徒歩による通学が困難な美山地区から川口中学 校へ通学する生徒の登下校の通学手段及び通学 上の安全を確保するため。	市内に住所を有する身体障害者等の日常生活の 利便を向上するため車いすのまま乗降できる「身体 障害者用リフト付乗用自動車」を運行し、もって身 体障害者等の福祉の増進を図ることを目的とす る。	通院等が困難な利用者に対して、乗車前もしくは降車 後の屋内外における移動等の介助、または通院先もし くは外出先での受診等の介助を行うことで、利用者が 居宅において可能な限り自立した日常生活を営むこと ができるよう支援する。	NPO 法人等が、介助なしの移動が困難であると認めら れ、かつ単独で公共交通機関の利用が困難な高齢者・障 害のある方等の会員に対して、原則としてドア・ツー・ドアの 個別輸送を行うもの	3 保健福祉センターの利用者 (高齢者、障害のある方、乳幼児健 診の母子等) の利便性の向上を図るため
サービス水準	運行本数	H28 基本運行形態 (1 日当たり) 登校時 2 便 (2 台を同時運行) 下校時 2 便 (1 台を時差運行)	利用は 1 人週 2 回まで	原則ケアプランに基づく運行	-	東浅川及び大横保健福祉センターの利用者用並びに南大沢保健 福祉センター利用者用の 2 両体制
	運行曜日	利用日時は川口中学校の年間予定による (基本 的には週 5 日)	年末年始 (1 2 月 3 0 日～1 月 3 日) を除 き、毎日運行	基本的には、利用者を担当する介護支援専門員が作 成する居宅サービス計画書 (ケアプラン) に位置付けら れている日時に運行される。	各団体により異なる。	月～金 土・日、祝祭日及び東浅川、南大沢保健福祉センター休館日は運 休 (但し敬老の日は運行)
	運行時間帯	川口中学校の登下校時刻による	午前 8 時 (市役所を出て迎えに行く時間) から午 後 5 時まで (市内での降車が午後 5 時以内)	同上	各団体により異なる。	8 : 30～17 : 00
	運賃	スクールバスを利用する生徒の保護者は、利用者 負担金として 1 人当たり年額 28,000 円を負担す る。	無料 ただし、有料道路及び有料駐車場の利用料金は 利用者の負担	運行時間帯や事業所の運営体制等により異なる。 利用料 (利用者負担額) = 通常のタクシー運賃+介 護報酬の 1 割又は 2 割の自己負担額 (基本 : 片道 108 円又は 216 円)	各団体により異なる。 運送の対価、運送の対価以外の対価からなり、運送の対 価については概ねタクシー運賃の 1/2 以下とされている。ま た、対価の他、団体への登録のための会費が別途発生す る。	無料
	割引制度	生活保護受給世帯は利用者負担金免除		なし	-	
	車両数	登校時 2 両・下校時 1 両 (H28)	5 両 (1 両につき週 1 回の運休日有)	不明	39 両 (H28.3 未現在、市外 1 団体所有 2 両除)	2 両
利用状況	利用者数 H27 年度実績	36 人	約 5,200 人 (介助者含まない) 約 7,100 人 (介助者含む)	約 6,200 人	約 6,070 回 (運送回数又は輸送人員の合計値、市外 1 団体 106 回除) (H28.3 未現在)	約 24,000 人
その他 (要望など)	※一定の要件に該当する方へ 定期券 (電車・ バス等)、ガソリン費、自転車補助有	特になし	特になし	運営協議会の正式名称 : 多摩地域福祉有償運送運営協議会		

## 5 自家用有償旅客運送

### 5-1. 自家用有償旅客運送

有償での旅客運送は事業認可を受けた運送事業者が行うことが原則ですが、過疎地など地域によっては旅客自動車運送事業者が存在しなかったり、対応できなかったりする場合があります。そのようなときは、「地域公共交通会議」（本市では、「八王子市地域公共交通活性化協議会」）や「運営協議会」で関係者が合意することにより、自家用車による有償での運送（自家用有償旅客運送）をすることが認められています。

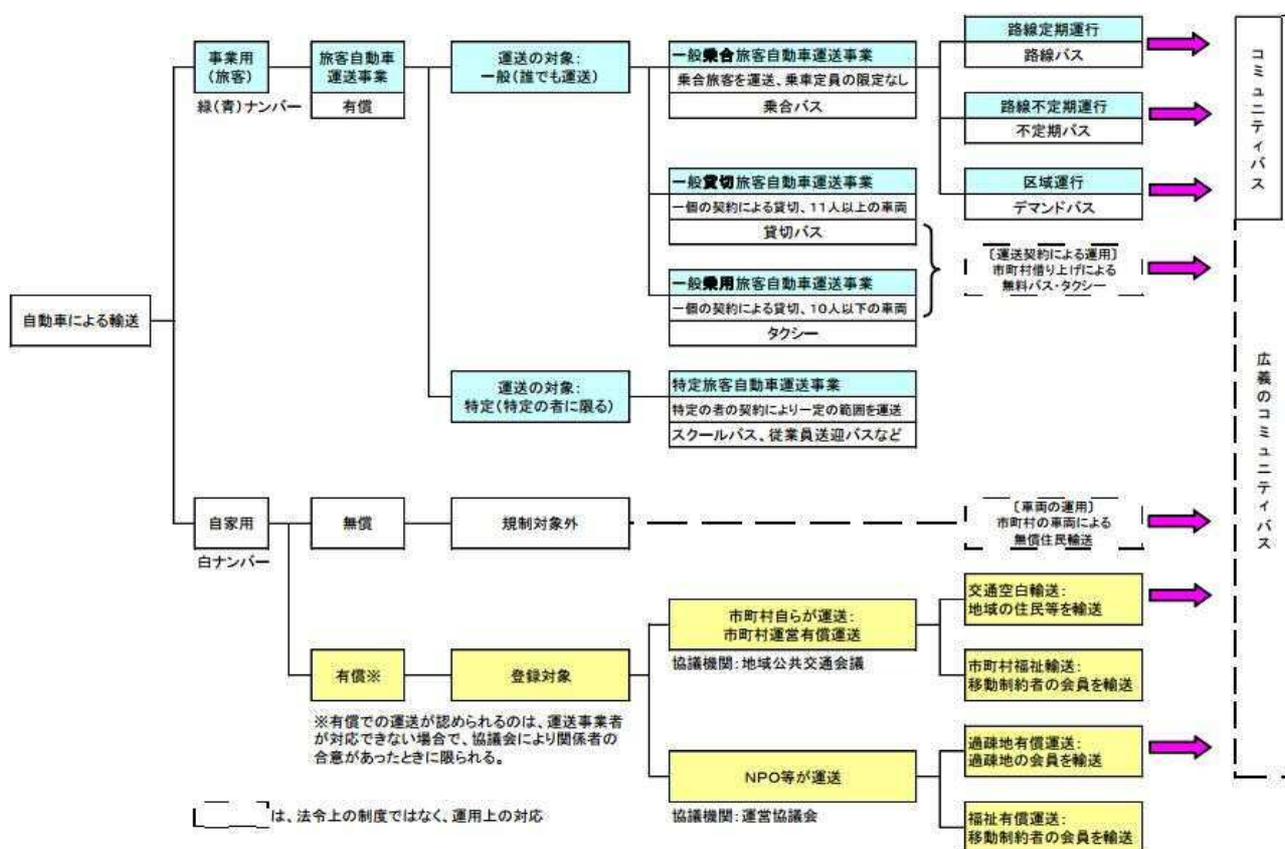


図 道路運送法の事業区分とコミュニティバス

出典：なるほど!!公共交通の勘どころ～地域公共交通を創り・守り・育てるために  
平成 26 年 3 月 国土交通省 九州運輸局

## 6 八王子市地域公共交通活性化協議会

### 6-1. 八王子市地域公共交通活性化協議会規約

#### (目的)

第1条 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、同法第5条に規定する地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、八王子市内の各地域ごとの需要に応じ、住民の生活に必要な旅客輸送を確保し、その他旅客による住民の利便を増進し、各地域の実情に即した旅客輸送を実現するため、八王子市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

#### (事務所)

第2条 協議会の事務所は、東京都八王子市元本郷町三丁目24番1号に置く。

#### (事業)

第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。

- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
- (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
- (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
- (4) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項
- (5) 市町村運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項
- (6) 地域循環バス等、地域の実情に即した輸送サービスに関する事項
- (7) 前各号に掲げるもののほか、第1条の目的を達成するために必要なこと。

#### (組織)

第4条 協議会は、会長、副会長及び委員をもって組織する。

#### (会長及び副会長)

第5条 会長及び副会長は、委員の中から、これを選任する。

2 会長は、協議会を代表し、その会務を総理する。

3 副会長は、会長を補佐して協議会の業務を掌理し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、会長の職務を代理する。

#### (協議会の委員)

第6条 協議会の委員は次に掲げる者とする。

- (1) 八王子市長またはその指名する者
- (2) 一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体
- (3) 住民又は旅客
- (4) 関東運輸局長又はその指名する者

- (5) 一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体
  - (6) 学識経験者その他交通会議が必要と認める者
  - (7) 交通管理者
  - (8) 道路管理者
  - (9) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
- 2 前項第3号により任命される委員のうち、市民公募委員の任期は2年とし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間期間とする。ただし、再任を妨げない。

(会議)

第7条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、議長となる。

- 2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、会議を開くことができない。
- 3 会議の議決方法は、出席した委員による全会一致を原則とする。ただし、意見が分かれる等、会長がやむを得ないと認めるときは、会長及び出席委員の3分の2以上の多数をもって決するものとする。
- 4 会議は原則として公開とする。ただし、審議内容が、「会議の公開に関する指針（平成13年2月5日市長決裁）」第5に規定する非公開事項に該当する場合は、会議の決定により公開しないことができる。
- 5 協議会は、必要があると認めるときは、会員以外の者に対して、資料を提出させ、又は会議への出席を依頼し、助言等を求めることができる。
- 6 前5項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議結果の尊重義務)

第8条 協議会で協議が整った事項については、協議会の構成員はその協議結果を尊重しなければならない。

(幹事会)

- 第9条 協議会に提案する事項について、協議又は調整をするため、必要に応じ協議会に幹事会を置くことができる。
- 2 幹事会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(分科会)

- 第10条 第3条各号に掲げる事項について専門的な調査、検討を行うため、必要に応じ協議会に分科会を置くことができる。
- 2 分科会の組織、運営その他必要な事項は、会長が別に定める。

(事務局)

- 第11条 協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
- 2 事務局は、都市計画部交通企画課及び道路交通部交通事業課に置く。
  - 3 事務局に事務局長、副事務局長、事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
  - 4 事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。
  - 5 地域公共交通に関する相談等に対応するため、以下の連絡窓口を定めるものとする。

(八王子市地域公共交通に関わる相談窓口)
八王子市都市計画部交通企画課（計画・企画に関する相談）
連絡先：TEL 042-620-7303
FAX 042-627-5915
八王子市道路交通部交通事業課（はちバス等事業に関する相談）
連絡先：TEL 042-620-7432
FAX 042-626-3137

(経費の負担)

第 12 条 協議会の運営に要する経費は、国の補助金及びその他収入をもって充てる。

(監査)

第 13 条 協議会に監査委員を 1 名置く。

- 2 協議会の出納監査は、会長が別に定めた委嘱する監査委員によって行う。
- 3 監査の方法及び手続等については、八王子市の例により行うものとする。
- 4 監査委員は、監査の結果を会長に報告しなければならない。

(財務に関する事項)

第 14 条 協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

(協議会が解散した場合の措置)

第 15 条 協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

(委任)

第 16 条 この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な細則は、会長が別に定める。

附 則

この規約は、平成 20 年 6 月 2 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 23 年 2 月 23 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 24 年 11 月 15 日から施行する。

附 則

この規約は、平成 25 年 9 月 12 日から施行する。

## 6-2. 八王子市地域公共交通活性化協議会財務規程

### (趣旨)

第1条 この規程は、八王子市地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第14条の規定に基づき、八王子市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の財務に関し、必要な事項を定めるものとする。

### (予算)

第2条 協議会の予算は、国からの補助金、八王子市からの負担金及び補助金、繰越金及びその他の収入をもって歳入とする。また協議会の運営及び事業に係る経費をもって歳出とする。

2 協議会の会長(以下「会長」という。)は、毎会計年度予算を調整し、年度開始前に協議会に諮るものとする。

ただし、歳入・歳出予算がない年度については、予算の調整及び、協議会に諮ることを省略することができる。

3 協議会の会計年度は、毎年4月1日に始まり、翌年3月31日に終了する。

4 会長は、第2項の規定により、予算が協議会の承認を得たときは、当該予算書の写しを速やかに八王子市長に送付しなければならない。

### (予算の補正)

第3条 会長は、会計年度の途中において、既定予算に補正の必要が生じたときは、これを調整し、速やかに協議会に諮るものとする。

2 前項の規定により、補正予算が協議会の承認を得たときは、前条第4項の規定を準用する。

### (予算区分)

第4条 歳入予算の区分は、別表第1のとおりとする。

2 歳出予算の区分は、別表第2のとおりとする。

3 当該年度において臨時かつ特別な理由があるときは、別表第1及び別表第2を変更することができる。

### (予算の流用及び予備費の充用)

第5条 歳出予算の流用及び予備費の充用は、会長の決定によるものとする。

2 会長は、前項の規定により歳出予算の流用又は予備費の充用をしたときは、当該会計年度の末日までに協議会に報告しなければならない。

### (出納及び現金等の保管)

第6条 協議会の出納は、会長が行う。

2 協議会に属する現金等は、銀行その他の金融機関に預け入れなければならない。

(協議会出納員)

第7条 会長は、協議会の事務局職員のうちから協議会出納員を命ずることができる。

2 協議会出納員は、会長の命を受けて、協議会の出納その他会計事務をつかさどる。

(収入及び支出の手続)

第8条 協議会の予算に係る収入及び支出の手続きは、八王子市の例により行うものとする。

2 協議会出納員は、次の各号に定める簿冊を備え、出納の管理を行うものとする。

(1) 予算整理簿

(2) 前号に掲げるもののほか、必要な簿冊

(決算等)

第9条 会長は、毎会計年度終了後、遅滞なく、協議会の決算を調製し、協議会の承認を得るものとする。

ただし、歳入・歳出ともなかった年度については、決算の調整及び、協議会の承認を得ることを省略することができる。

2 会長は、前項の承認を得るにあたっては、規約第13条の規定に定められた監査委員の監査を受け、その結果を添えなければならない。

3 会長は、第1項の規定により協議会の承認を得たときは、当該決算書の写しを速やかに八王子市長に送付しなければならない。

(委任)

第10条 この規程に定めるもののほか、この規程の実施に関し必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

この規程は、平成20年6月2日から施行する。ただし、協議会が設けられた年度の予算に関しては、第2条第2項中「年度開始前に」とあるのは「第1回の」に、読み替えるものとする。

附 則

この規程は、平成28年4月1日から施行する。

## 別表第1（第4条関係）

## 歳入予算の区分

大	中	小
1 国庫補助金	1 補助金	1 補助金
2 市負担金	1 負担金	1 負担金
3 市補助金	1 補助金	1 補助金
4 繰越金	1 繰越金	1 繰越金
5 諸収入	1 諸収入	1 雑入

## 別表第2（第4条関係）

## 歳出予算の区分

大	中	小
1 運営費	1 会議費	1 会議費
	2 事務費	1 事務費
2 事業費	1 事業費	1 事業費
3 事業費補助金	1 事業費補助金	1 事業費補助金
4 予備費	1 予備費	1 予備費

---

## 6-3. 八王子市地域公共交通活性化協議会事務局規程

---

### (趣旨)

第1条 この規程は、八王子市地域公共交通活性化協議会規約第11条の規定に基づき、八王子市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の事務局に関し、必要な事項を定めるものとする。

### (所掌事務)

第2条 事務局は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 協議会の会議に関すること。
- (2) 協議会の資料作成に関すること。
- (3) 協議会の庶務に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項

### (職員等)

第3条 事務局に事務局長、その他必要な職員を置く。

- 2 事務局長は、都市計画部交通企画課長をもって充てる。
- 3 副事務局長は、道路交通部交通事業課長をもって充てる。
- 4 事務局員は、都市計画部交通企画課及び道路事業部交通事業課職員をもって充てる。

### (専決事項)

第4条 事務局長及び副事務局長は、次に掲げる事項を専決することができる。ただし、異例又は重要と認められる事項については、この限りでない。

- (1) 事務局の運営に関すること。
- (2) 物品の購入その他協議会運営に必要な契約の締結に関すること。
- (3) 物品及び現金の出納に関すること。
- (4) 前各号に掲げるもののほか、軽易な事項に関すること。

### (文書の取扱い)

第5条 事務局における文書の収受、配布、処理編集、保存その他文書に関し必要な事項は、八王子市において定められている文書の取扱いの例による。

### (公印の取扱い)

第6条 協議会の公印の種類は会長印とし、公印の名称、形状、書体、寸法、用途、個数及び管理者は、別表のとおりとする。

- 2 協議会の公印の保管、取扱い等については、八王子市において定められている公印の取扱いの例による。

(委任)

第7条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

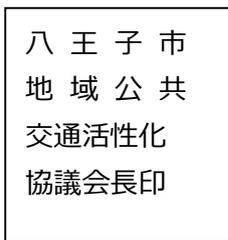
附 則

この規程は、平成20年6月2日から施行する。

附 則

この規程は、平成25年9月12日から施行する。

別表 (第6条関係)

名称	形状	書体	寸法 (ミリメートル)	用途	個数	管理者
八王子市地域公共交通活性化協議 会長印		てん書	正方形 21	会長名をもって発する文書	1	事務局長

## 7 用語集

用語		解説
あ行	IC (Interchange)	自動車専用道路と一般自動車道が立体的に接続する施設。 インターチェンジ。
	IC (IC カード乗車券)	事前にカードにチャージ (前払い) した金額から公共交通機関の乗降車の際に運賃を差し引く。
	ICT(Information and Communication Technology)	コンピューターやインターネットに関連する情報通信技術の総称。交通分野では、ドライバーや歩行者の安全性向上や交通渋滞の解消、環境負荷の軽減などへの活用が期待される。
	アクセス	連結、接続すること。交通分野においては、ある地点へ向かうための経路や交通手段また、交通の利便性のこと。
	インターロッキングブロック舗装	幾何形状の舗装用コンクリートブロックを、路盤またはアスファルト舗装基盤等の上に敷設した耐久性、安全性、快適性および景観性に優れた舗装。
	N P O 法人	「特定非営利活動法人」の略称。まちづくりや環境、福祉などの特定の公益的活動を継続的、自発的に行う、特定非営利活動促進法 (N P O 法) に基づき、都道府県から認証された団体。
	OD	交通の出発点 (origin) と終点 (destination 終点) のこと。
か行	軌道系交通	地下鉄、新交通システム、モノレール、LRT (ライトレールトランジット) など軌道上を運行する交通。
	基本構想・基本計画	基本構想は市政運営の基本的な運営方針であるとともに、あらゆる市民の諸活動のよりどころとなる計画で、基本計画は基本構想に掲げる都市像を実現するための基本的な施策展開と目指す姿を示すものである。本市では平成 25 年 3 月に「八王子ビジョン 2022」を策定している。
	公共交通軸	第 2 次八王子市都市計画マスタープランで示されている「拠点・沿道ネットワーク型」都市構造の実現に向け、主要な公共交通の路線として位置付け、利便性向上を目指す路線。
	交通空白地域	路線バスなど公共交通が運行していない地域。本市では鉄道駅から概ね 700 m 以遠かつバス停留所から概ね 300m 以遠の地域をいう。
	交通結節点	交通動線が集中する箇所のこと。鉄道の乗り継ぎ駅、道路のインターチェンジ、自動車から他の交通機関に乗り換えるための停・駐車施設、駅前広場などがある。
	交通不便地域	公共交通機関が運行しているものの、運行本数が少ない (往復 20 本未満/日) の地域。
	高齢化率 (超高齢社会)	65 歳以上の人口が総人口に占める割合。高齢化率 7% 以上を「高齢化社会」、14% 以上を「高齢社会」、21% 以上を「超高齢社会」という。

用語		解説
か行	国勢調査	我が国に常住するすべての人を対象として5年ごとに行われる大規模な統計調査。その結果は議員定数や選挙区の決定、地方交付税交付金の算定をはじめ、国及び地方公共団体の各種行財政施策の基礎資料として利用される。
さ行	サイクル・アンド・バスライド	郊外や都心周辺部のバスターミナルやバス停周辺等に自転車駐車を整備し、自転車からバスへの乗り継ぎを図るシステム。都心部への交通手段としてバスが選択利用されることによる都心部の交通混雑緩和、自転車事故防止等を目的とする。
	山間地域	「八王子市交通空白地域交通事業運営費補助金交付要綱」で地域交通事業を実施した場合、補助対象となる地域。上川町、美山町、小津町、上恩方町、裏高尾町、南浅川町を含む地域をいう。
	シームレス	乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。
	市政世論調査	市民の皆さんの生活環境への意識、市の施策に対する評価および市政への意見・要望を把握し、本市のまちづくりに有効に活用するため毎年行っている調査。本調査を通じて、市民の市政への参加を図り、市民と行政との協働によるまちづくりを推進している。
	新交通システム	広義には「既存の輸送手段のパターンにあてはまらない、種々の交通手段の総称」と定義され、動く歩道、モノレール、リニアモーターカーなどがこれに含まれる。狭義には中量(バス以上鉄道未満)程度の輸送力を有する交通システムを示す。
た行	代表交通手段	パーソントリップ調査での用語。 1つのトリップがいくつかの交通手段で成り立っているとき、そのトリップで利用した主な交通手段を「代表交通手段」という。主な交通手段の優先順位は「鉄道」→「バス」→「自動車」→「自動二輪車」→「自転車」→「徒歩」の順となっている。
	地域交通事業（交通空白地域交通事業）	バス、タクシー等で交通空白地域と近接の鉄道駅又は路線バスの乗り継ぎ拠点等を結ぶ交通機関を運行する事業。
	地域公共交通総合連携計画	旧法平成26年11月20日改正前「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第1項に基づき、市町村が地域公共交通の活性化及び再生を総合的かつ一体的に推進するために作成するもので、地域公共交通の活性化・再生に関するあらゆる事業を定めることができる。

	用語	解説
た行	地域包括ケアシステム	団塊の世代が75歳以上となる平成37年（2025年）を目途に、重度な要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを人生の最後まで続けることができるよう、住まい・医療・介護・予防・生活支援を一体的に提供するしくみ。
	低床バス	「低床バス（基準適合車両）」は、床面の地上面からの高さは65cm以下であって、スロープ板及び車いすスペースを1以上、乗降口と車いすスペースとの間の通路の有効幅は80cm以上であること等、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。
	デジタルサイネージ	屋外・店頭・公共空間・交通機関など、あらゆる場所で、ディスプレイなどの電子的な表示機器を使って情報を発信するシステムの総称。
	鉄道駅端末交通	パーソントリップ調査での用語。 出発地から駅まで（または、駅から到着地まで）の交通のこと。
	都市計画道路	都市基盤のひとつとして都市計画法に基づく都市計画決定による道路。
	トリップ	パーソントリップ調査での用語。 人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動することを1トリップという。
な行	ネットワーク	人や組織、道路等の、ある広がりをもったつながりのこと。
	ノンステップバス	「ノンステップバス」は床面の地上面からの高さが概ね30cm以下であって、バリアフリー新法の移動等円滑化基準に適合するバスをいう。
は行	パーソントリップ調査（PT調査）	調査対象地域内における「人の動き」を把握することを目的として、どのような属性の人が、どのような目的で、どこからどこへ、どのような交通手段で、移動したかなどを調べたもの。鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。東京都市圏では、東京都市圏交通計画協議会が調査を行っている。
	バス専用レーン	道路交通法に基づき、区間、時間を限ってバス専用として指定された車線。道路標識などにより、専ら路線バス等の通行を指定された車両通行帯のこと。
	バスターミナル	交通の円滑化と輸送効率、乗換え効率の向上等を目的として、バスの発着場、乗換え場所を集約した施設。
	バスベイ	バス停におけるバスの停車による交通渋滞を防止するため、本線車道から分離して設置されたバス停留施設。
	バスロケーションシステム	バス停で待っている乗客にバスの位置、発着予定時刻を表示するシステムのこと。同時に運行状況を把握して、運行の乱れがあるバスに適切な指示を出し、運行管理を行うことができる。

用語		解説
は行	はちバス (地域循環バス)	市内の交通空白地域が連なる地域において、主に高齢者や障害のある方などの外出を支援する八王子市の地域循環バス。
	バリアフリー	高齢者や障害者が社会生活をしていくうえでの、物理的、精神的な障壁（バリア）を取り除こうとするデザインや取り組み。
	PDCA マネジメント サイクル	事業活動における生産管理や品質管理などの管理業務を円滑に進める手法の一つ。Plan（計画）→ Do（実行）→ Check（評価）→ Action（見直し）の4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する。
	P T P S (Public Transportation Priority System)	交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムが連動した新たな公共車両優先システム。バス優先信号制御や、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行い、バスの定時性と利便性等を高めることができる。
	福祉タクシー (ユニバーサルデザイン タクシー)	「福祉タクシー」とは、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のことを示します。一般には、福祉車両（車いすや寝台を備えた車両）を使って輸送するサービスが該当します。 なお、ユニバーサルデザインタクシー（UDタクシー）は、福祉タクシーのうち、足腰の弱い高齢者、車いす使用者、妊娠中の女性、子どもなどを含め誰もが利用しやすい、タクシー車両のことを示します。 ※運賃料金は一般のタクシーと同じです。
	福祉有償運送	福祉有償運送は、タクシー等の公共交通機関によっては要介護者、身体障害者等に対する十分な輸送サービスが確保できないと認められる場合に、NPO、公益法人、社会福祉法人等が、実費の範囲内で、営利とは認められない範囲の対価によって、乗車定員11人未満の自家用自動車を使用して会員に対して行うドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのこと。
	分担率	パーソントリップ調査での用語。利用した主な交通手段の割合のこと。
ま行	モニタリング指標	目標の達成度や、施策の効果を確認するための目じるしとなるもの。
や行	ユニバーサルデザイン	高齢者や障害者などの自立した日常生活や社会参加を拒んでいる障壁（バリア）を取り除くデザインであるバリアフリーに対して、高齢者、障害者といった区分を超え、誰もが使いやすいデザインもしくは、概念。
	要介護状態	寝たきりや認知症等で常時介護を必要とする状態。

## 八王子市公共交通計画

平成 29 年 3 月

---



百年の彩りを  
次の100年の  
輝きへ

発行：八王子市

編集：八王子市都市計画部交通企画課

〒192-8501

東京都八王子市元本郷町 3 - 2 4 - 1

TEL : 042-626-3111(内線 3335)

: 042-620-7303(直通)

FAX : 042-627-5915

E-mail : [b490400@city.hachioji.tokyo.jp](mailto:b490400@city.hachioji.tokyo.jp)

本冊子は再生紙を使用しています。



PUBLIC TRANSPORT  
MASTER PLAN  
OF HACHIOJI CITY 

八王子市公共交通計画

 八王子市