令和7年度第2回(第19回)
瑞穂町地域公共交通会議資料

令和7年8月22日(金)
場所:瑞穂町役場　2階会議室2-1、2-2

これまでの流れ・本日の報告事項、論点

令和3年度

令和3年10月 コミュニティバス実証実験運行開始

令和5年度

【コミュニティバス】
運行評価基準を設定し、2路線の代替サービスへの移行を確認

【デマンド交通】
意見交換会を踏まえ、代替サービスは町内全域を対象としたデマンド交通を採用

令和6年度

【コミュニティバス】
運行計画の見直し、本格運行の開始、実証実験の総括

【デマンド交通】
実証実験運行の開始

【地域公共交通計画】
課題の整理、計画目標の設定

令和7年度

令和7年6月2日 令和7年度第1回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、デマンド交通利用者アンケート調査結果
【協議事項】デマンド交通実証実験の評価

令和7年7月 路線バスOD調査、コミバス利用者アンケート実施

令和7年8月22日 令和7年度第2回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、コミバスアンケート結果、路線バスOD調査結果
【協議事項】目指すべき公共交通体系、地域公共交通計画に関する施策・事業、自動運転移動サービスの実装運行

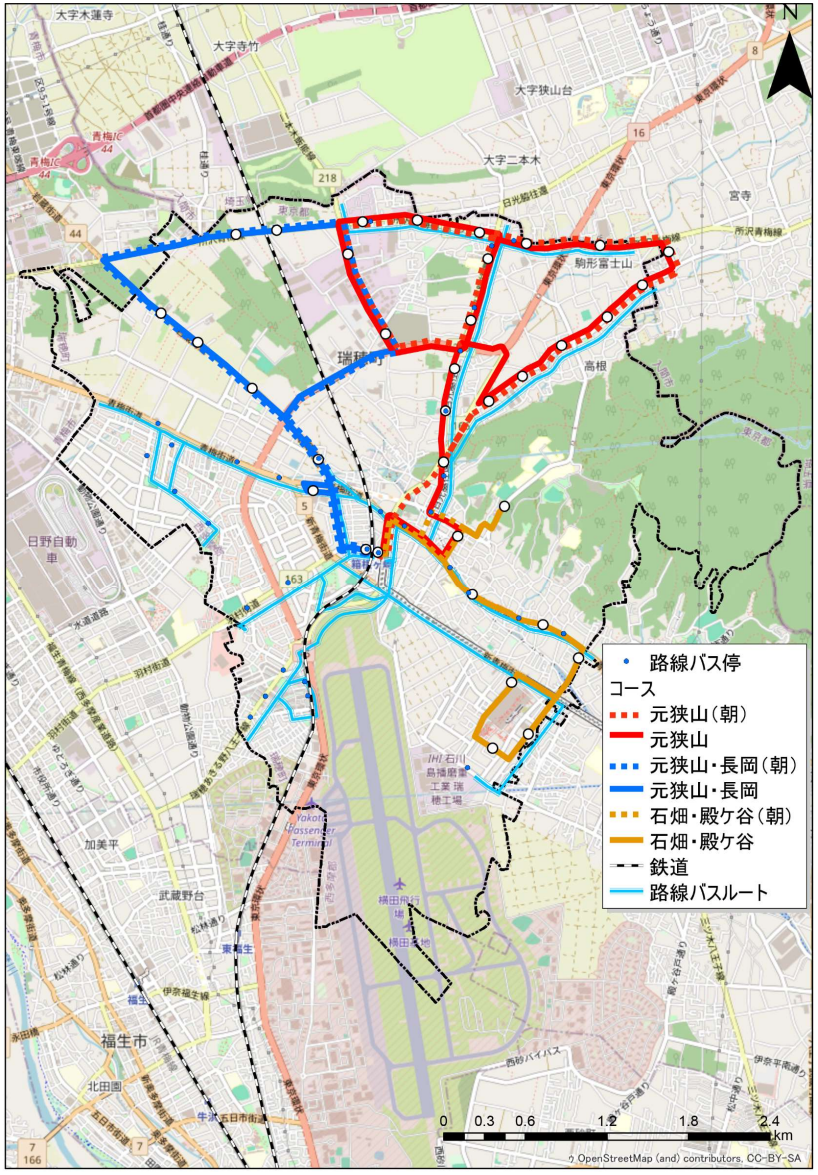
本日

令和7年10～11月 令和7年度第3回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績 【協議事項】地域公共交通計画の素案

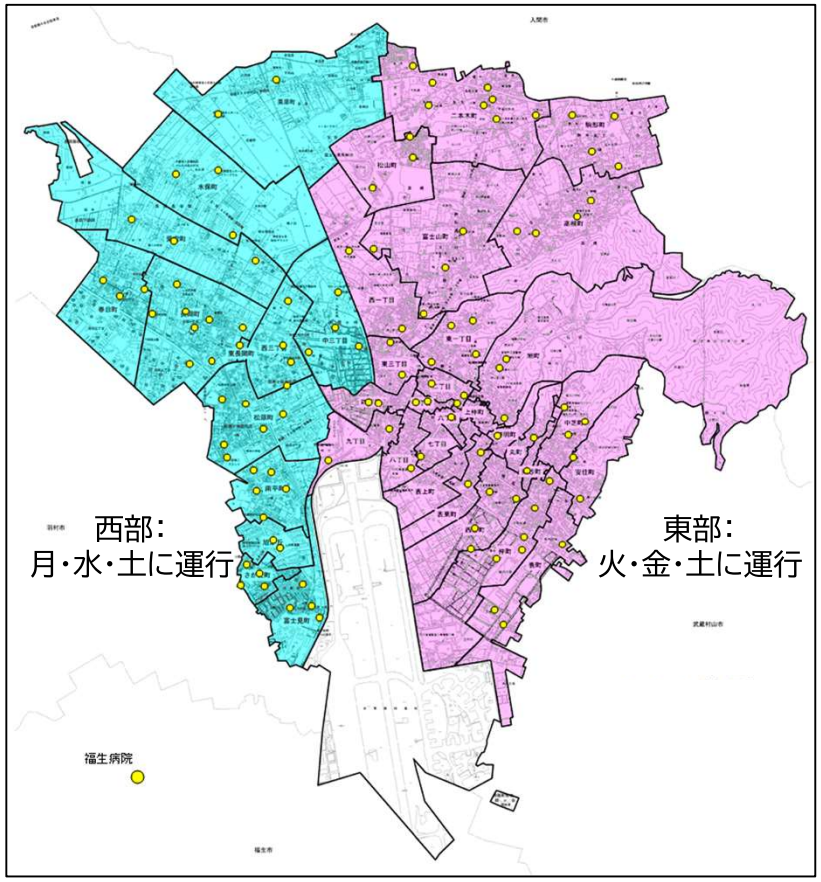
令和7年11～12月 パブリックコメントの実施

令和8年2月 令和7年度第4回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績 【協議事項】パブリックコメントを踏まえた地域公共交通計画案

現在の公共交通ネットワーク



町内を運行する路線バス・コミュニティバス路線



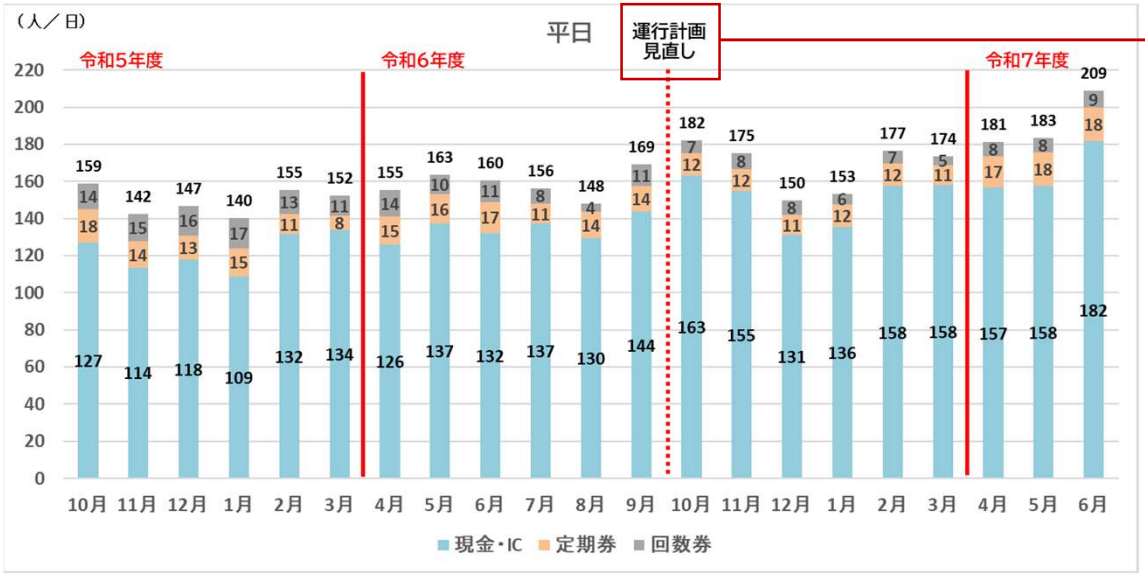
令和7年7月～
キャンペーン実施につき、町内全域で月・火・水・金・土の週5日間運行

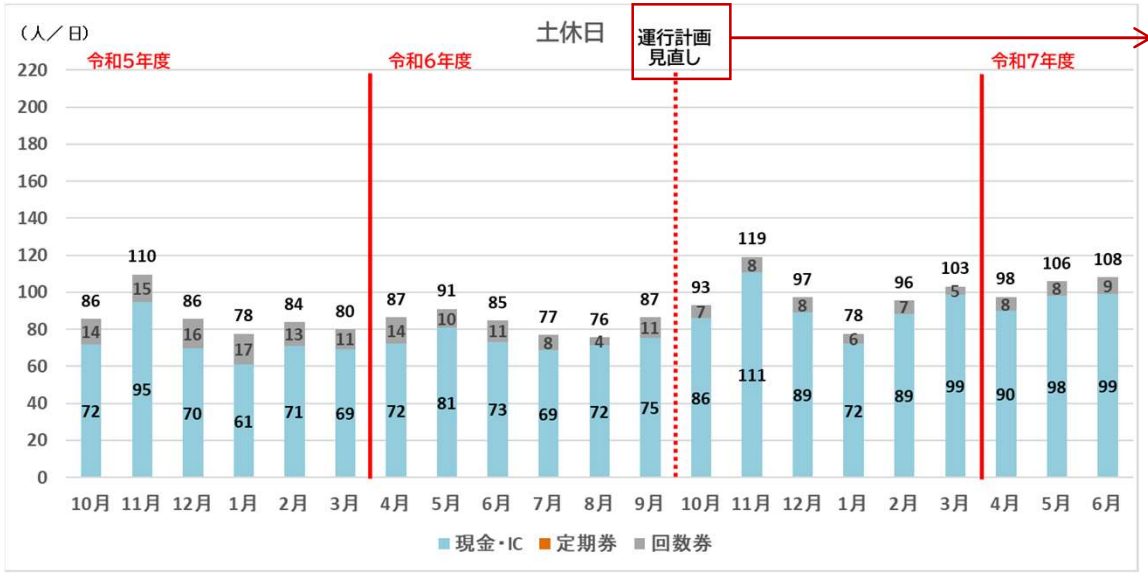
（1）瑞穂町コミュニティバス運行状況の報告について

利用実績①　コミバス1日あたりの利用者数の推移　5

- 平日・土休日ともに10月の運行計画見直し以降ほとんど前年同月を上回る（1月の土休日のみ前年と同じ）
- 定期券・回数券に増加は見られないが、特に現金・ICカードでの利用が堅調に伸びている

定期券：平日に1日1回利用するものとして計算
回数券：販売した券の枚数を、その月の日数で除した値を平日・休日それぞれの1日あたりの利用者数として計算
※令和5年10月～令和6年9月の値に箱根ケ崎・長岡コース、武蔵野コースの利用者数は含まずに算出





■運行計画見直し内容
元狭山・長岡コース：
箱根ケ崎駅東口発の便を元狭山コースに統合、西口発・西口着の便に統一

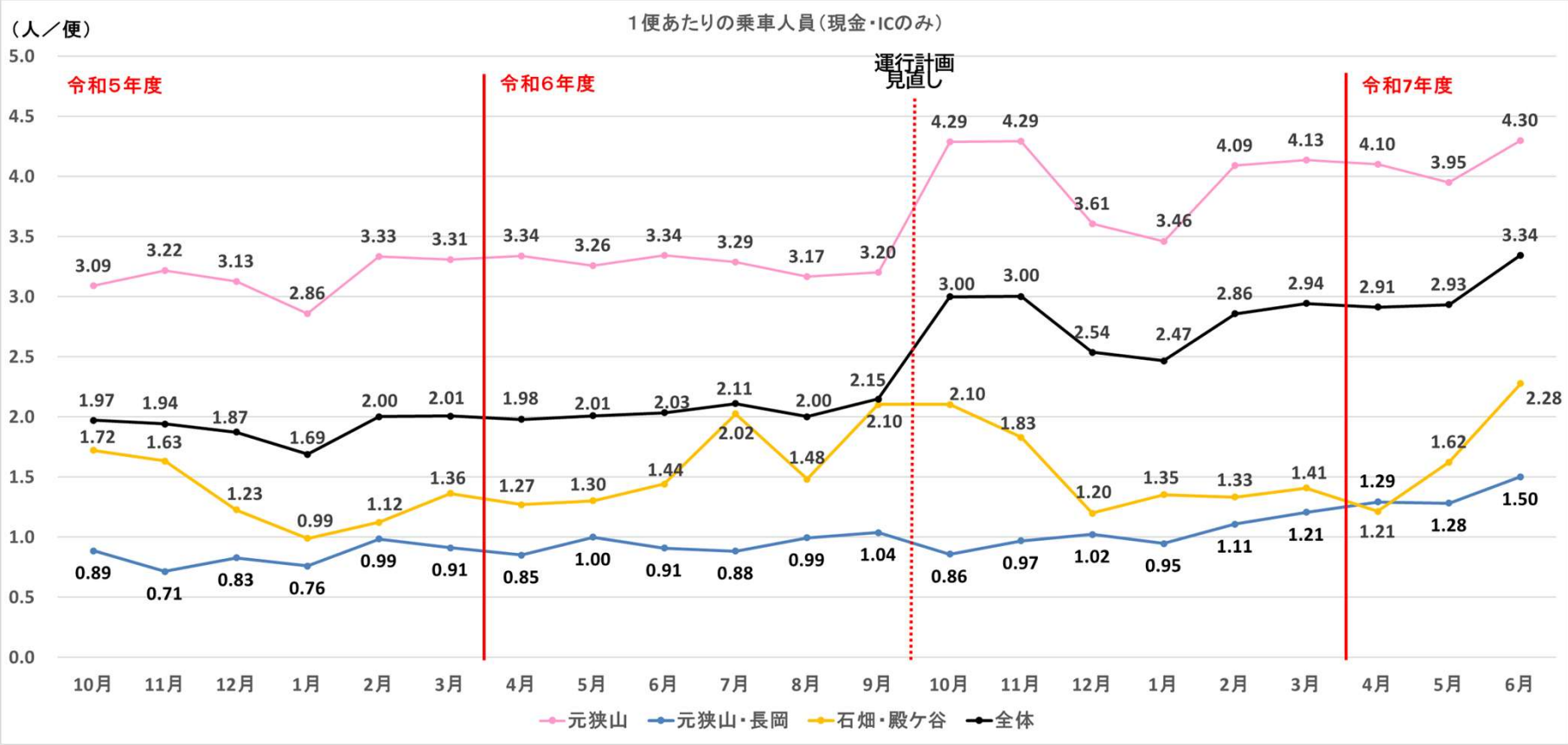
元狭山コース：
「瑞穂バイパス南」「駒形富士山」バス停を経由する形に変更

石畑・殿ケ谷コース：
利用の少ないバス停の廃止、時間帯によりふれあいセンターへの立ち寄りを省略

瑞穂町デマンド交通：
実証実験運行開始

運行実績②　コミバス1便あたりの乗車人員

- 全体の値は10月の運行計画見直し以降は前年同月を上回っており、特に6月は3.34人/便と前年同月から1人/便以上増加している
- 元狭山コースは2月以降、安定して4.0人/便前後で推移している
- 元狭山・長岡コースは10月に西口発・東口発を統合して以降、継続して前年同月を上回っている
- 石畑・殿ケ谷コースは6月に大きく伸び、2.0人/便を上回っている



※令和5年10月～令和6年9月の「全体」の値に箱根ケ崎・長岡コース、武蔵野コースの利用者数は含まずに算出

運行実績③　コミバス概算収支率（4～6月）　7

- 利用実績は伸びているが、運行経費の増加※が影響し、全体の概算収支率は昨年度（10-3月）よりわずかに上昇し10.1%
- コース別に見ると運行本数の多さ・運行距離の長さにより負担額の大きい元狭山コースは前回より0.6ポイント低下しているが、元狭山・長岡コース、石畑・殿ケ谷コースは改善している

※昨年度（10-3月）の運行経費は実績値、4-6月の運行経費は予算額となっている

■令和7年度4-6月収支率（概算）

	元狭山	元狭山・長岡	石畑・殿ケ谷	全体
運行経費（百万円）	13.4	6.9	3.4	23.8
収入（百万円） ※定期券、回数券、広告収入を含む	1.6	0.5	0.3	2.4
町負担額（百万円）	11.8	6.4	3.1	21.4
収支率（%）	12.1	6.4	8.2	10.1
昨年度（10-3月）収支率（%）	12.7	5.9	7.9	10.0
昨年度（10-3月）からの増減（ポイント）	-0.6	+0.5	+0.3	+0.1

・小数点第二位以下を四捨五入しているため、全体が各路線の合計と一致しない等計算が合わないことがある
・運行経費は、全体の運行経費を走行距離の比に応じて各路線に配分して計算している

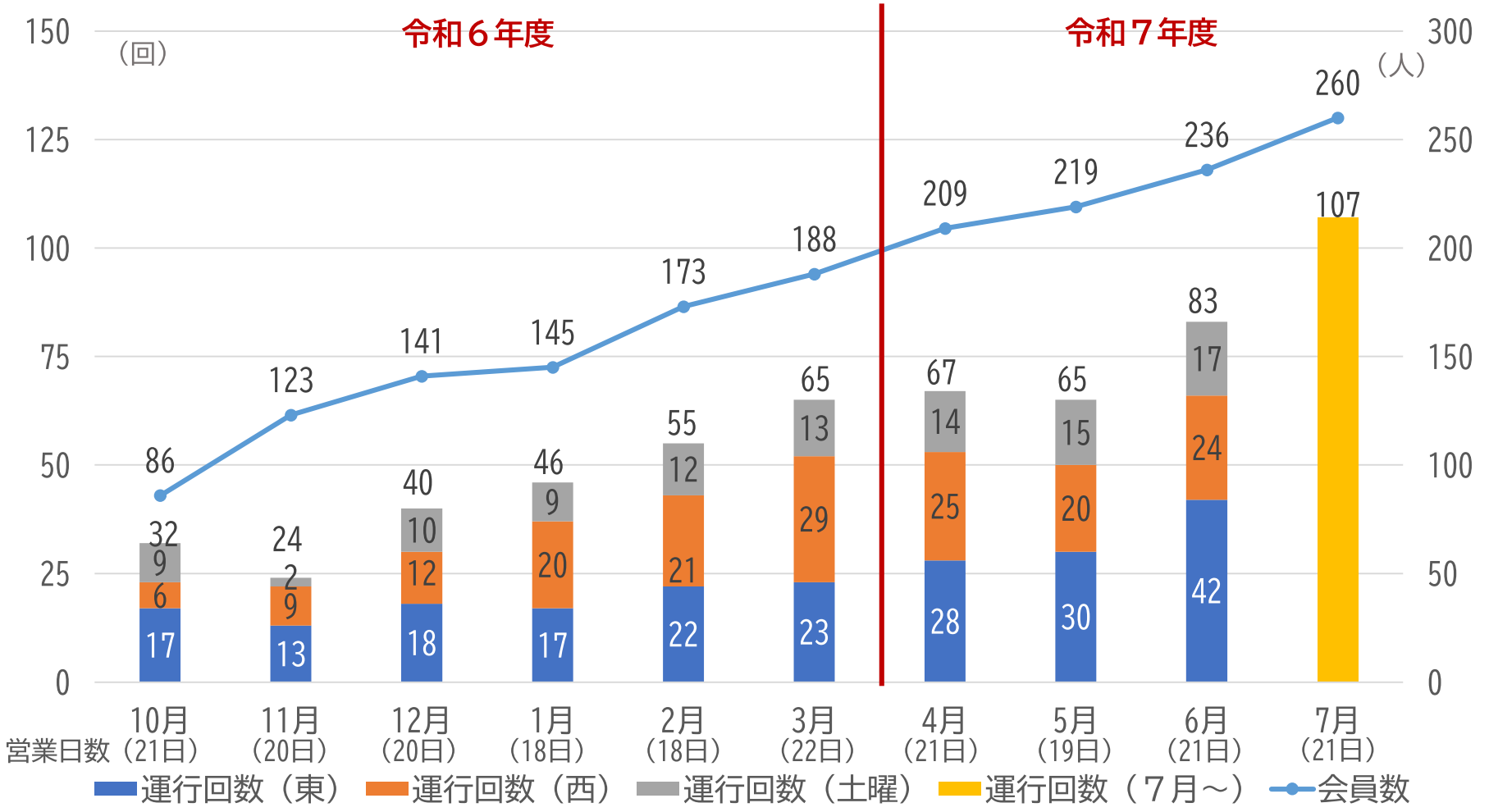
（2）瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の報告について

確認：瑞穂町デマンド交通実証実験の運行計画

地域	町内全域
対象者	満70歳以上の方、障害者手帳の所持者、妊産婦　※町内在住者に限る、事前登録の必要あり
運行日	東部…火曜日・金曜日・土曜日 西部…月曜日・水曜日・土曜日 週5日運行（木曜日・日曜日・祝日・年末年始は運休） ➡キャンペーン実施につき、7月より町内全域で月・火・水・金・土の週5日運行を実施
運行時間	午前9時～午後5時（8時間）
乗降場所	計118箇所（町内の公共施設、医療機関、商業施設、金融機関等の他、各地区内にも設置）
車両	ワンボックスカー1台
運賃	400円（起点・終点のいずれかが公立福生病院の場合は600円）
決済手段	現金（クレジットカード、二次元コードによる決済の導入は継続的に検討）
運賃収受	乗車時に運転手に支払い
割引	【相乗り割引】登録者を含めた2人以上で同乗する場合、運賃から1人当たり100円を割引 【障がい者割引】障害者手帳を所持する場合、提示すると200円割引
利用方法	利用日の2週間前から30分前までに予約が必要（電話、インターネット）

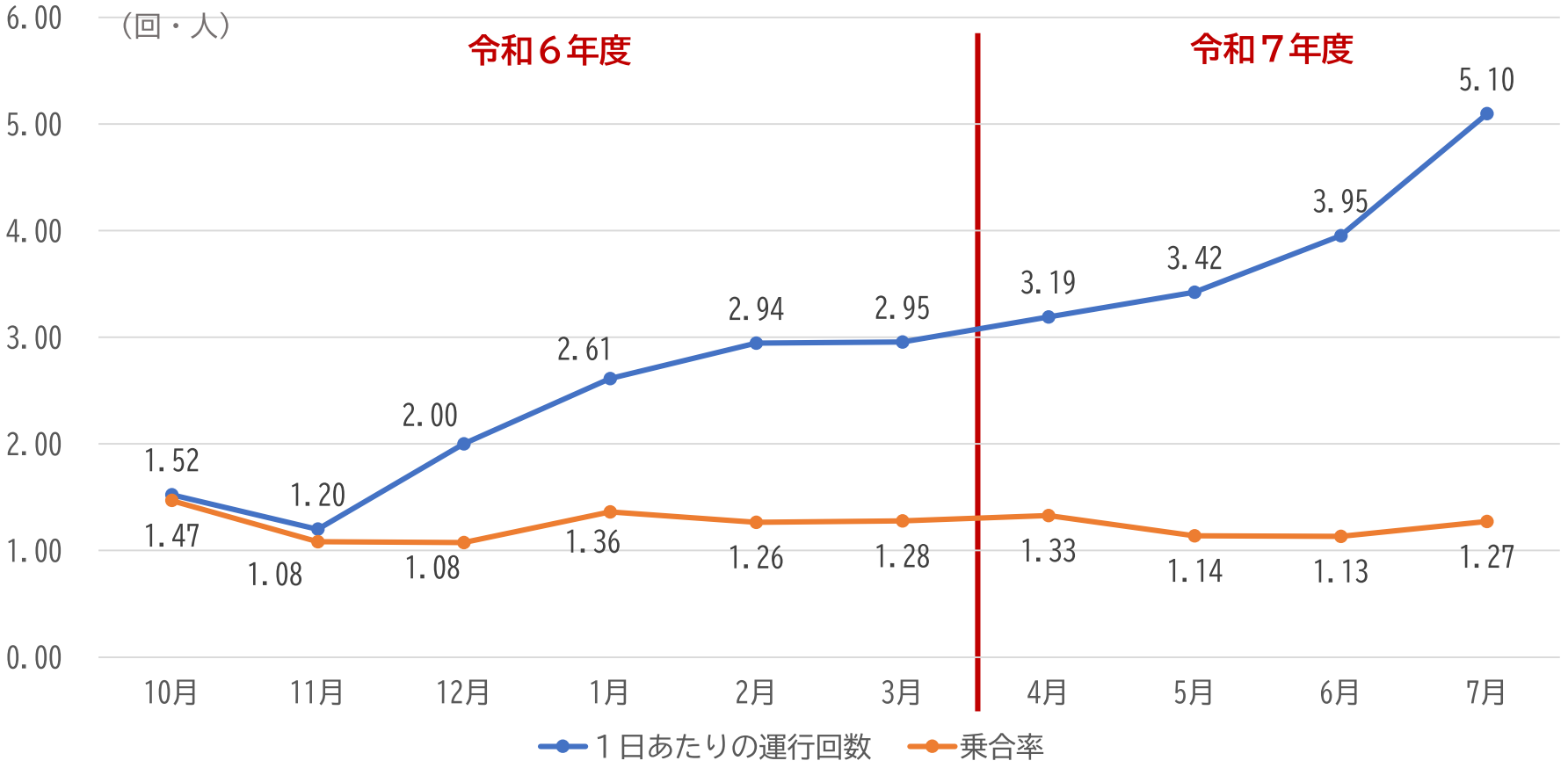
運行実績①　デマンド登録者数・運行回数

- 会員数は4月には200人を超え、その後も毎月堅調に登録が増え7月時点では260人となっている
- 月間の利用回数も少しづつ伸びていたところ、<u>7月にはキャンペーンの効果もあり大きく増加</u>している
- 4月までは概ね東西の地区ごとの利用回数が近かったが、5月～6月は西側に比べ東側の登録者の利用回数が多くなっている



運行実績②　1日あたり運行回数・乗合率

- 1日あたりの運行回数は、4月以降継続して3.00人/日を上回り、7月はキャンペーンの効果もあって前月より大きく稼働が増え、5.10回/日となっている
- 運行回数は増加しているものの、乗合率（1回あたりの平均乗車人数）はほぼ1.1～1.4の範囲で推移しており、まだ**乗合をつくらなくても運行できる程度の余力がある**と考えられる



運行実績③　利用の多い乗降場

- 利用の多い乗降場は、4月以降**継続して「ジョイフル本田」が1位**となっている
- 2位以下の乗降場は月によって大きく変わっているが、「元狭山コミュニティセンター」「長岡コミュニティセンター」といった**地域の拠点となる施設の利用が増えてきている**
- 収支率は令和6年度10月～3月の1.8%から3.2%に上昇し、**運行終了したコミュニティバスの箱根ケ崎・長岡コース、武蔵野コース（2.1%）を越える水準**になっている

■利用の多い乗降場

	4月		5月		6月		7月	
1位	ジョイフル本田	24回	ジョイフル本田	18回	ジョイフル本田	22回	ジョイフル本田	36回
2位	石畑下集会所	18回	松山公園 むさしの公園	10回	石畑下集会所 富士山公園	12回	山岸歯科医院 瑞穂町役場 箱根ケ崎駅西口	18回
3位	松山公園 JAにしたま　元狭山支店	10回	－	－	－	－	－	－
4位	－	－	福生病院 瑞穂町役場	9回	むさしの公園 元狭山コミュニティセンター	11回	－	－
5位	福生病院	8回	－	－	－	－	長岡コミュニティセンター	15回

■収支率

	運行経費	収入	行政負担額	収支率	1日あたり 行政負担額
瑞穂町デマンド交通（4～7月）※1	4,121,392円 （車両リース代を除く）	133,200円	3,988,192円	3.2%	46,550円/日
瑞穂町デマンド交通（10～3月）※2	5,686,120円 （車両リース代を除く）	104,100円	5,582,020円	1.8%	46,517円/日
武蔵野コース、箱根ケ崎・長岡コース （令和5年度年間）	15,037,331円	312,407円 （広告収入・燃料補助金を除く）	14,724,924円	2.1%	40,903円/日

※1　運行日数が週5日になる分、デマンド交通の方が1日あたりの行政負担額は高くなっている
※2　10-3月（昨年度）の運行経費は実績値、4-7月（今年度）の運行経費は予算額となっている

（3）瑞穂町コミュニティバス利用者アンケート（速報）の結果の報告について

コミュニティバス利用者アンケート　実施概要

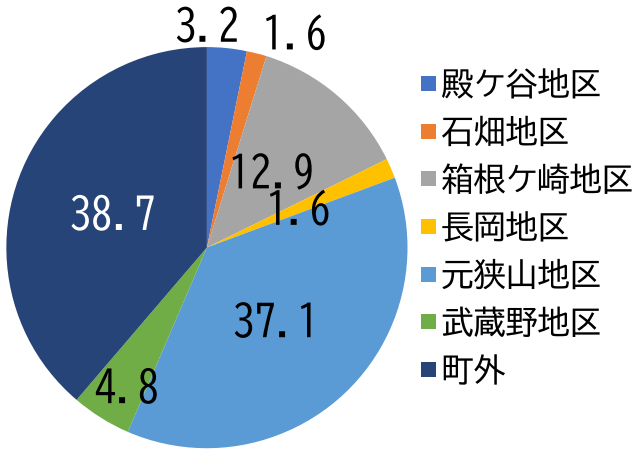
目的	コミュニティバス運行見直しの評価や、改善事項を明らかにするため
調査項目	[当日の利用実態] 乗降バス停、外出目的、往復利用の有無・往復で利用しなかった理由、利用時間帯、乗り継ぎの有無・乗り継いだ交通手段 [普段の利用状況・評価] 外出頻度、利用頻度、運行計画見直しの認知・評価 [町内の公共交通] デマンド交通の認知度、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸の認知度、多摩都市モノレール延伸後の変化、コミュニティバスの改善要望 [対象者属性] 居住する地区、年齢、性別、職業、運転免許証の保有状況、自家用車の保有状況
調査対象	瑞穂町コミュニティバスの利用者
調査方法	配布：箱根ケ崎駅バス停・車内での手渡し／回収：郵送・WEB併用
配布時期	7/23(水)～8/8(金)
回収率	31.4%(配布204通・回収64件) ※うち元狭山コース36件、元狭山・長岡コース16件、石畑・殿ケ谷コース12件

➡8/7(木)までの回収分の速報をご報告します

調査結果速報　対象者属性

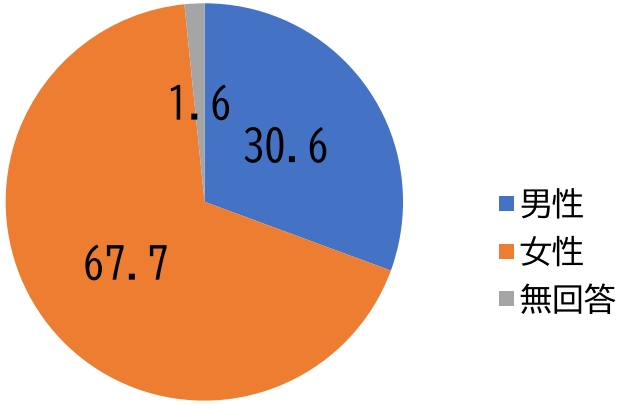
- 回答者の居住する地域では町外が38.7%で最も多く、次いで元狭山地区が37.1%で多くなっている
- 年齢は20.3%で50代、性別は67.7%で女性、職業は34.4%で「会社員・団体職員・公務員」が最も多くなっている

■お住まいの地域（1つだけ）



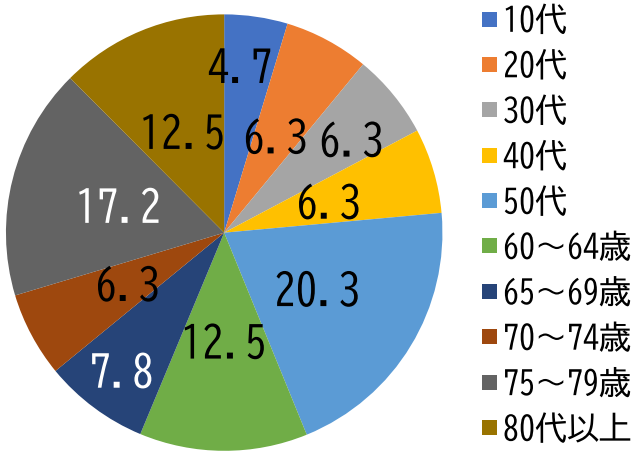
n=62
単位:%

■性別（1つだけ）



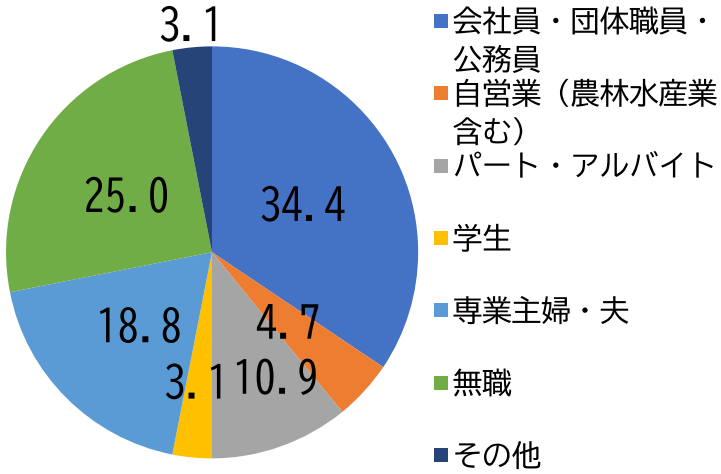
n=62
単位:%

■年齢（1つだけ）



n=64
単位:%

■職業（1つだけ）

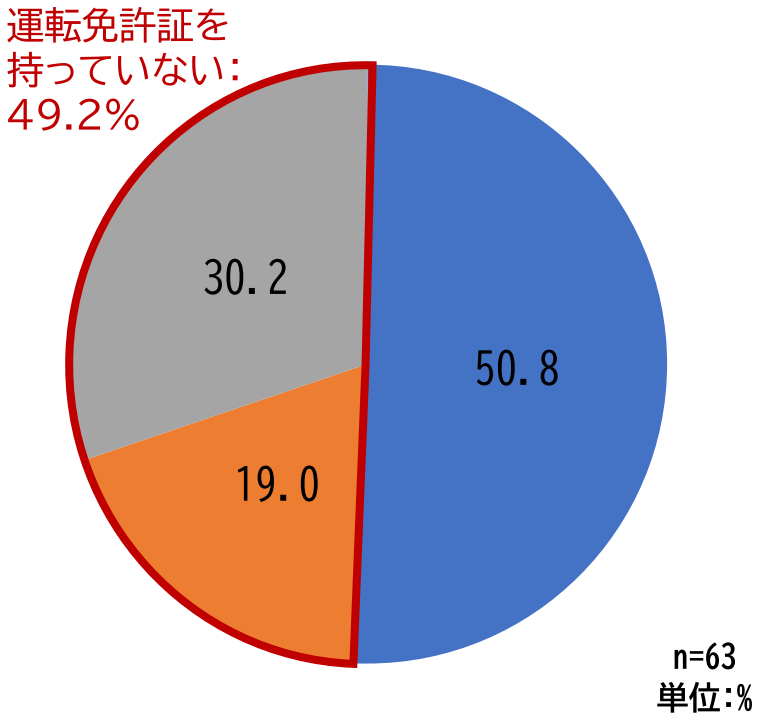


n=64
単位:%

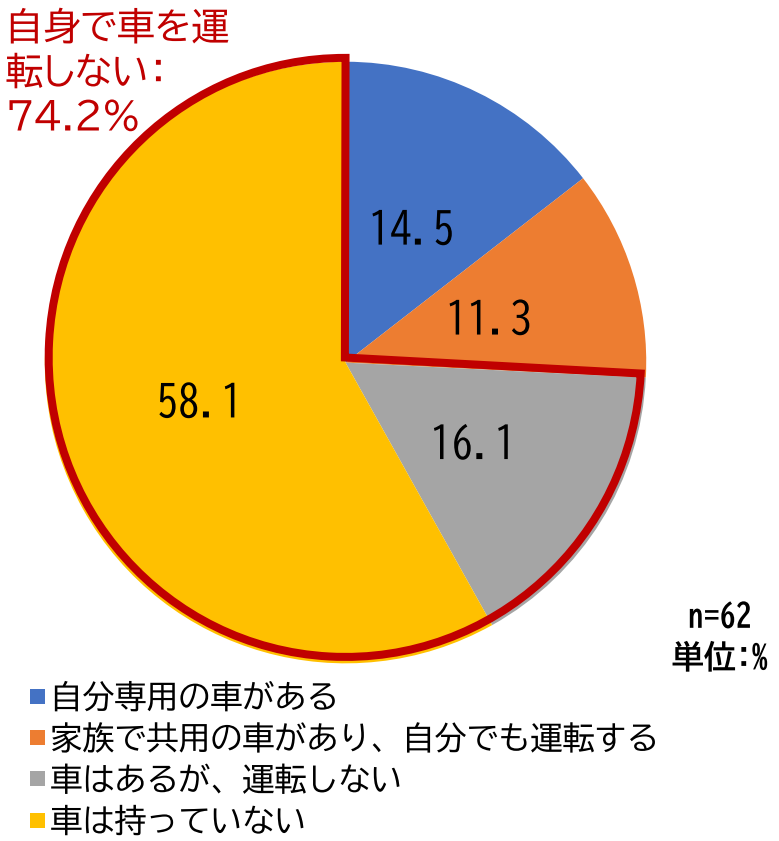
調査結果速報　対象者属性

- 自主返納者を含め、回答者のうち49.2%が現在運転免許証を持っていない
- 「車はあるが、運転しない」「車は持っていない」を合わせ、自身で車を運転しない回答者が74.2%に及ぶ

■運転免許証の保有状況（1つだけ）



■自家用車の保有状況（1つだけ）



調査結果速報　利用バス停

- 箱根ケ崎駅における配布枚数が多いため、乗降いずれかが箱根ケ崎駅となる対象者が多くを占める
- 箱根ケ崎駅を除くと、元狭山・長岡コースでは松山町西での乗降が、石畑・殿ケ谷コースでは瑞穂町役場での降車が多い。元狭山コースでは満遍なく乗降がある

■ご利用されたバス停(1つだけ)

元狭山コース

乗車バス停	件数	比率(%)
箱根ケ崎駅東口	18	51.4
駒形富士山	3	8.6
瑞穂ケーブルテレビ前	3	8.6
高根下	2	5.7
水天宮入口	2	5.7
瑞穂二本木	2	5.7
病院前	1	2.9
瑞穂バイパス南	1	2.9
狭山丘陵西	1	2.9
二本木公園北	1	2.9
元狭山広域防災広場	1	2.9
n（%ﾍﾞｰｽ）	35	100.0

降車バス停	件数	比率(%)
箱根ケ崎駅東口	13	38.2
瑞穂町役場	4	11.8
水天宮入口	3	8.8
病院前	2	5.9
瑞穂二本木	2	5.9
二本木公園北	2	5.9
農協前	2	5.9
狭山丘陵西	1	2.9
瑞穂ケーブルテレビ前	1	2.9
坊	1	2.9
太子堂入口	1	2.9
飯能街道	1	2.9
松山町西	1	2.9
n（%ﾍﾞｰｽ）	34	100.0

元狭山・長岡コース

乗車バス停	件数	比率(%)
箱根ケ崎駅西口	7	43.8
松山町西	7	43.8
けんちの苑	1	6.3
飯能街道	1	6.3
n（%ﾍﾞｰｽ）	16	100.0

降車バス停	件数	比率(%)
箱根ケ崎駅西口	7	43.8
松山町西	3	20
飯能街道	2	13.3
オリンピック	1	6.7
第二中学校	1	6.7
けんちの苑	1	6.7
n（%ﾍﾞｰｽ）	16	100.0

石畑・殿ケ谷コース

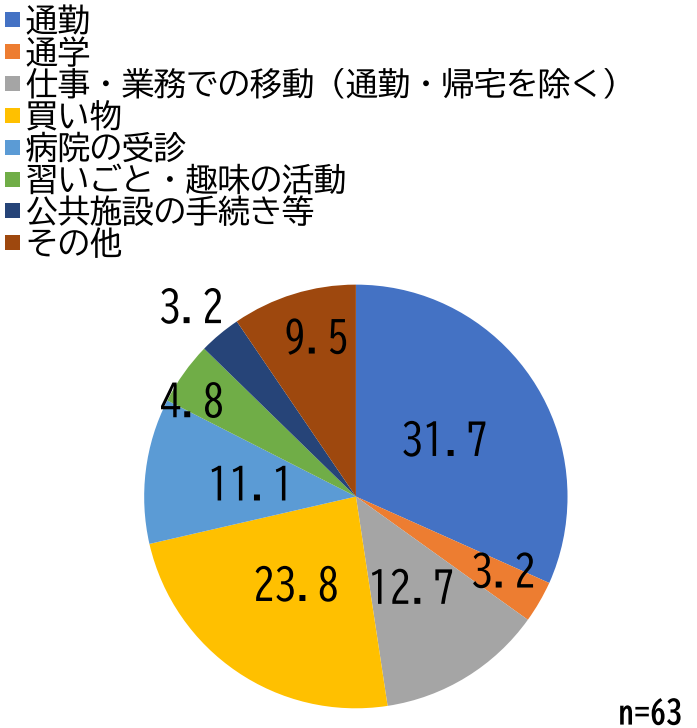
乗車バス停	件数	比率(%)
箱根ケ崎駅東口	10	83.3
瑞穂第一小学校	1	8.3
寄り合いハウスいこい	1	8.3
n（%ﾍﾞｰｽ）	12	100.0

降車バス停	件数	比率(%)
瑞穂町役場	6	50.0
ふれあいセンター	3	25.0
瑞穂第一小学校	1	8.3
寄り合いハウスいこい	1	8.3
ジョイフル本田	1	8.3
n（%ﾍﾞｰｽ）	12	100.0

調査結果速報　外出目的・往復利用の有無

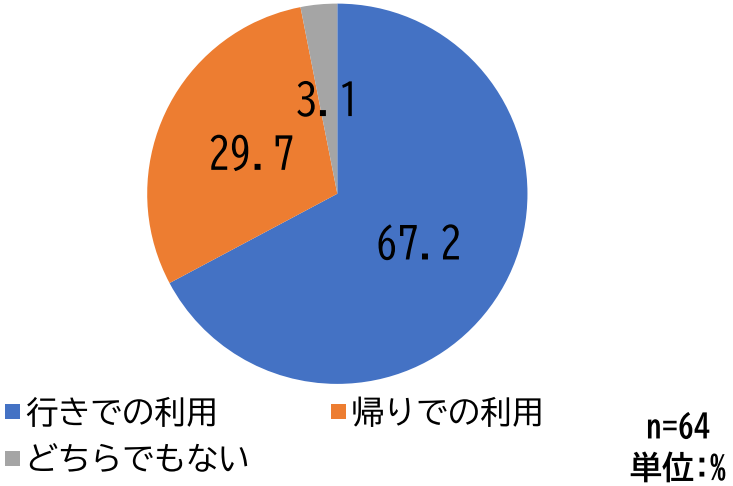
- 外出目的は31.7%で通勤が最も高く、次いで23.8%で買い物が2番目に高くなっている
- 行きでの利用の占める比率が67.2%と高くなっている
- 片道だけでの利用が42.2%を占めている

■アンケートを受け取った際のお出かけの目的（1つだけ）



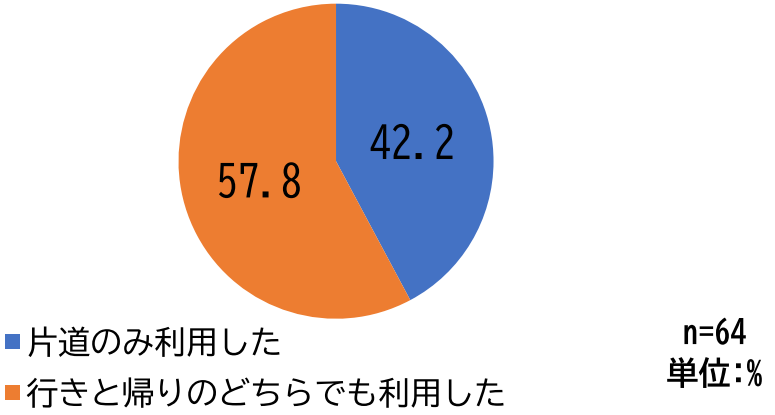
n=63
単位:%

■行きと帰りのどちらでの利用か（1つだけ）



n=64
単位:%

■片道のみの利用か、往復での利用か（1つだけ）

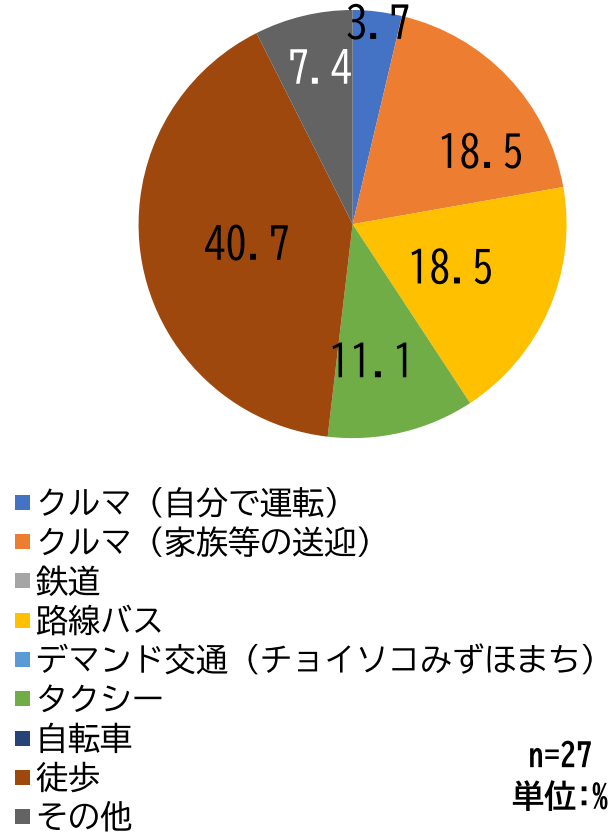


n=64
単位:%

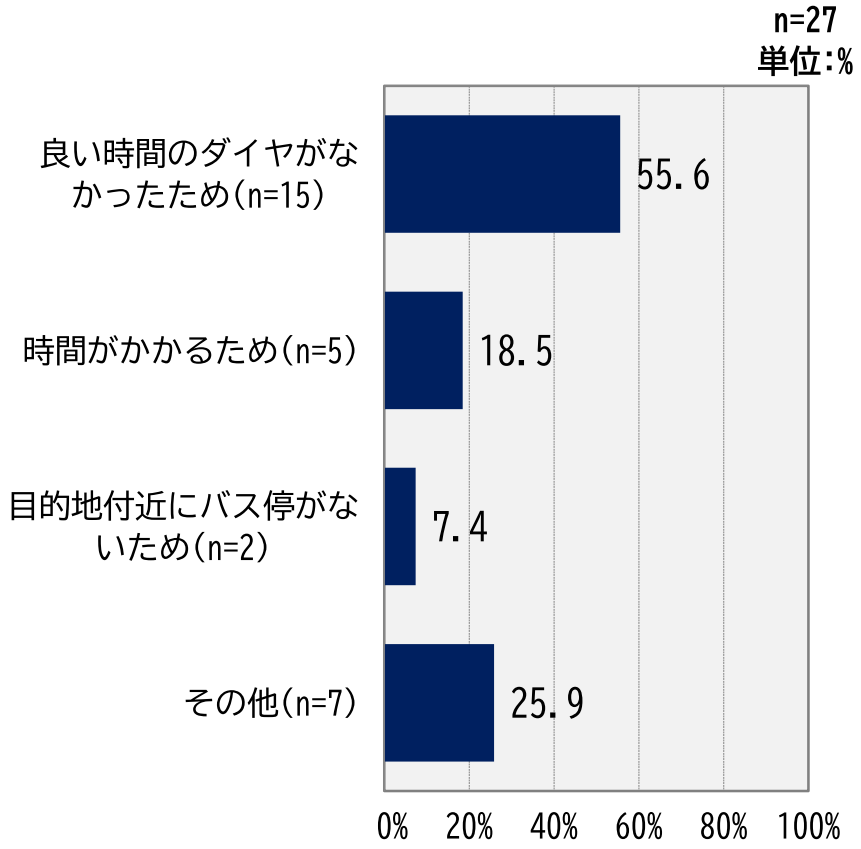
調査結果速報　外出目的・往復利用の有無

- 片道のみ利用した利用者の、コミバスを利用しなかった片道の交通手段は、徒歩が40.7%と高くなっており、次いで家族等の送迎、路線バスが18.5%で高く
- 片道のみの利用になった理由は、「良い時間のダイヤがなかったため」が55.6%で最も高い

■コミバスを利用しなかった行きまたは帰りの交通手段（1つだけ）
※片道のみ利用の対象者のみ



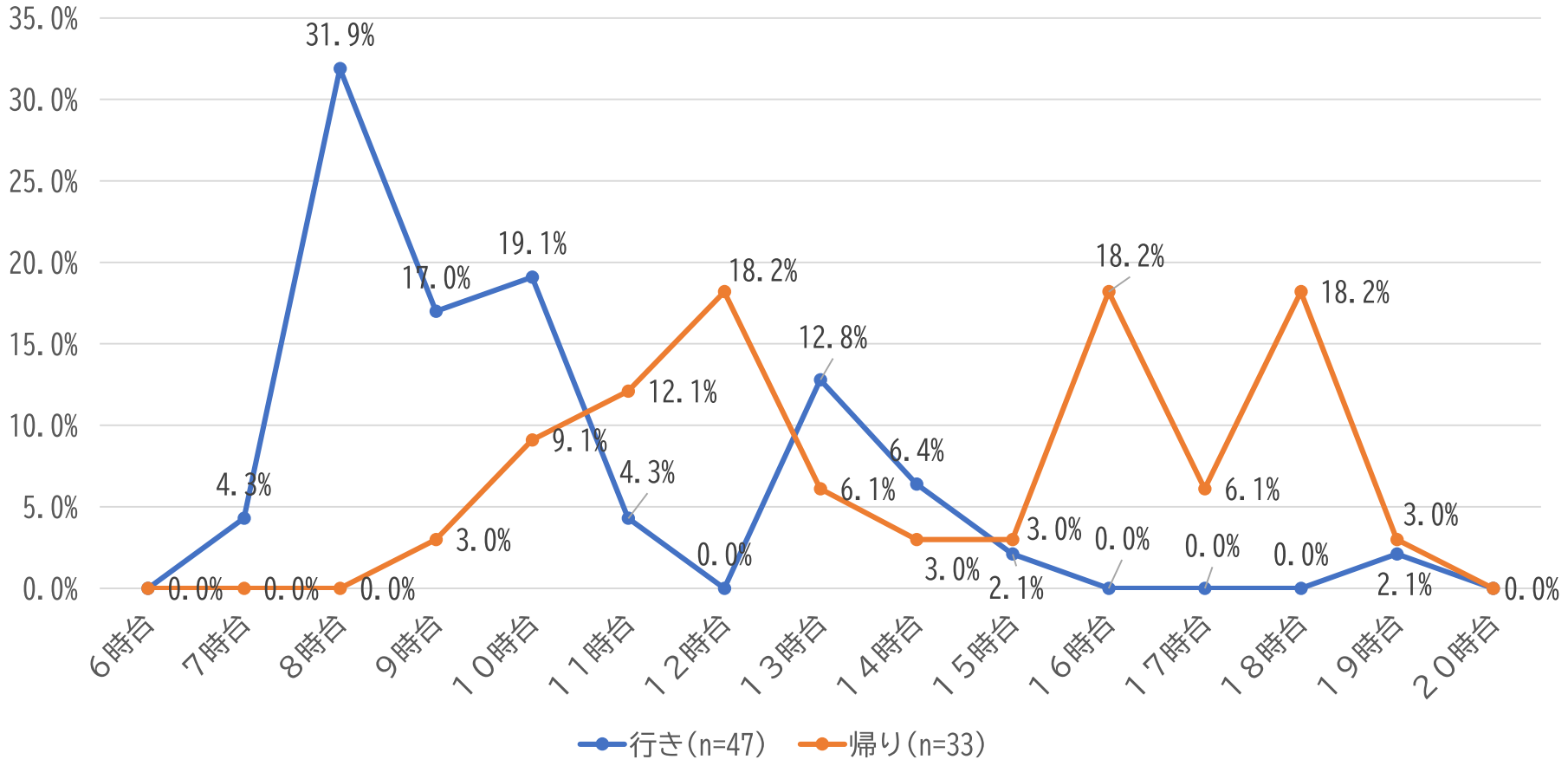
■なぜ片道のみの利用になったか（いくつでも）



調査結果速報　利用した時間帯

- 行きで利用した場合は、8時台が31.9%で最も高くなっている
- 帰りは12時台、16時台、18時台の3つが18.2%で最も高くなっている

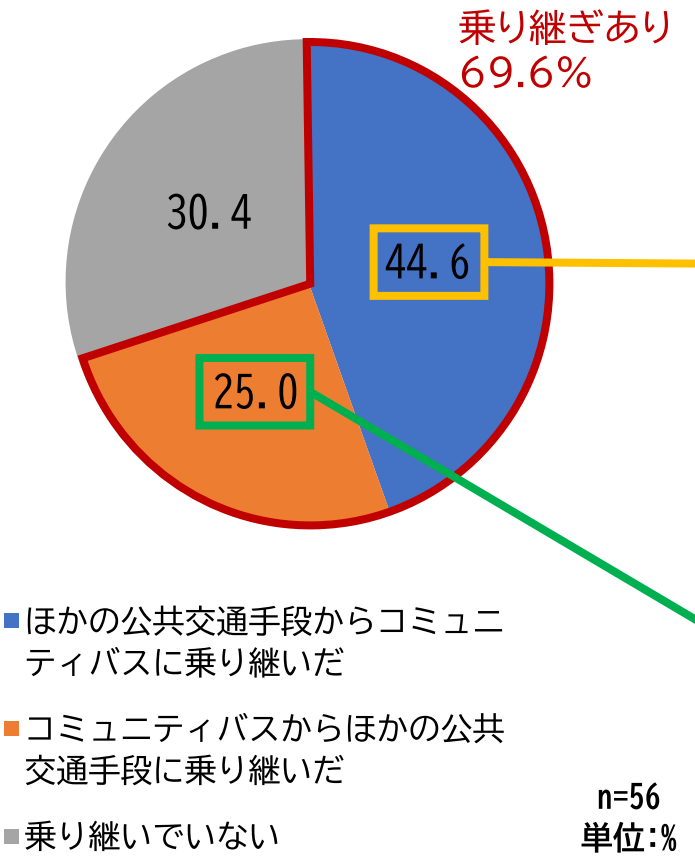
■コミバスを利用した時間帯（行き・帰りそれぞれ1つだけ）



調査結果速報　ほかの公共交通手段との乗り継ぎ　21

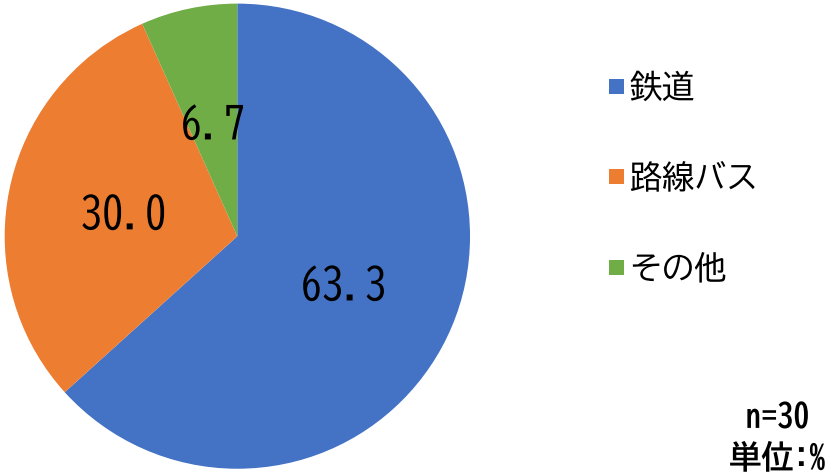
- ほかの公共交通手段との乗り継ぎがあったのは69.6%となっている
- ほかの交通手段からコミバスに乗り継いだ人、コミバスからほかの交通手段に乗り継いだ人も、鉄道が60%以上を占めて最も高く、次いで路線バスとなっている

■ほかの公共交通手段との乗り継ぎの有無（1つだけ）



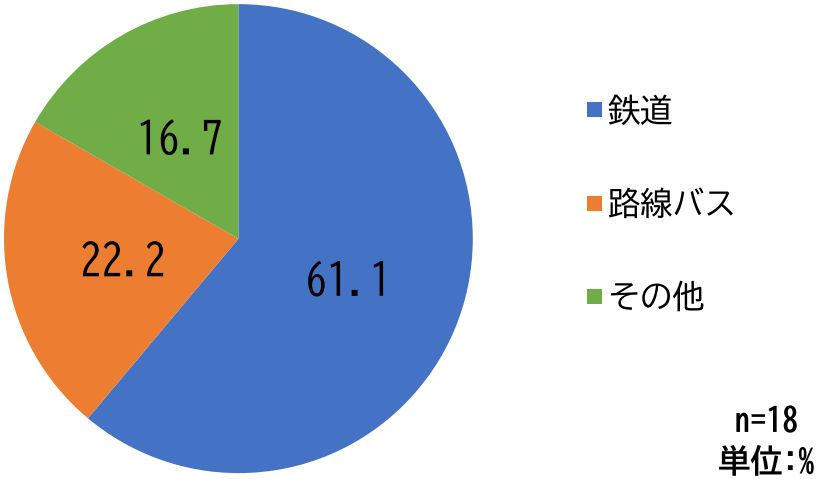
n=56
単位:%

■コミバスの前に乗っていた交通手段（1つだけ）



n=30
単位:%

■コミバスの次に乗った交通手段（1つだけ）

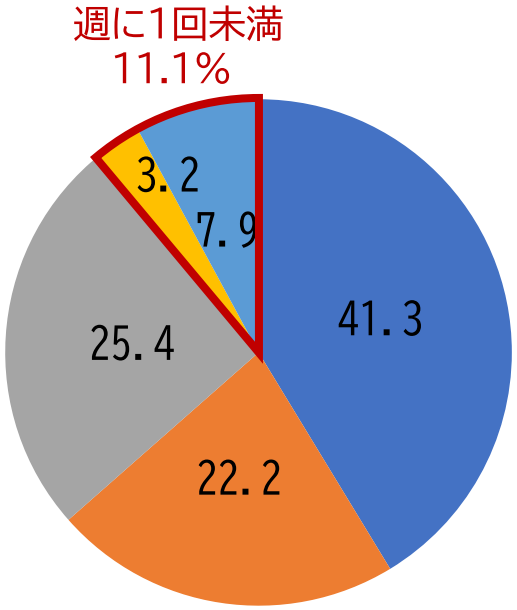


n=18
単位:%

調査結果速報　外出頻度・利用頻度

- 外出頻度では、週に5回以上が41.3%で最も高くなっているが、週に1回未満も11.1%存在する
- 利用頻度では週に1～2回程度が29.7%で最も高く、週に5回以上は25.0%で2番目となっている

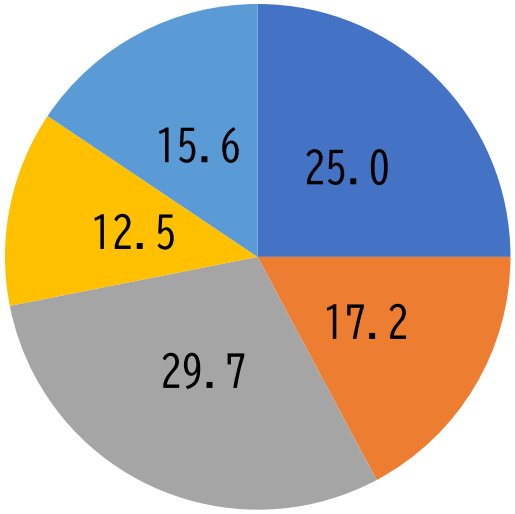
■外出頻度（1つだけ）



■週に５回以上　■週に３～４回程度
■週に１～２回程度　■月に２～３回程度
■月に１回以下

n=63
単位:%

■コミバスの利用頻度（1つだけ）



■週に５回以上　■週に３～４回程度
■週に１～２回程度　■月に２～３回程度
■月に１回以下

n=64
単位:%

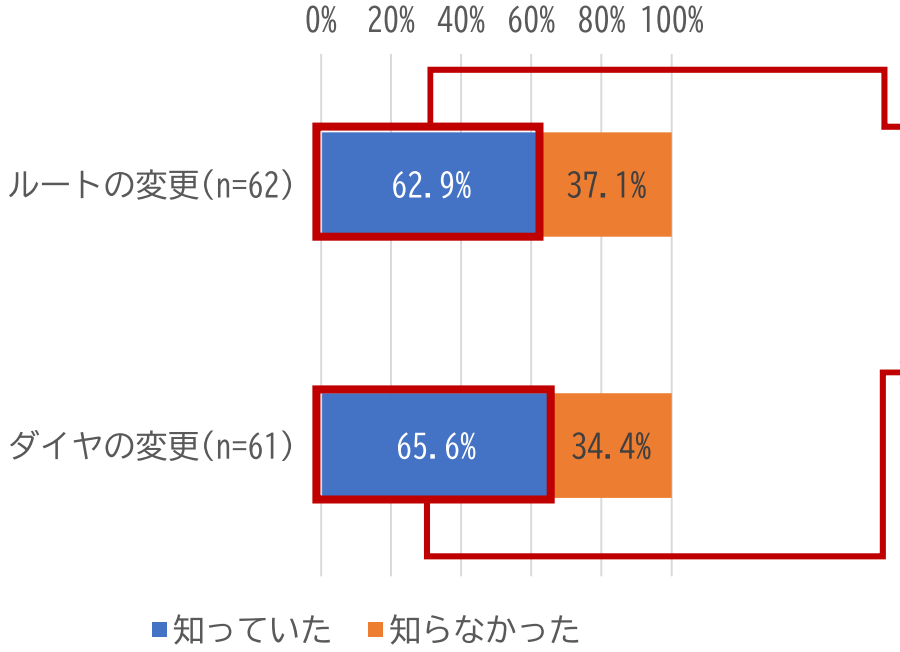
各項目に以下の代表値を当てはめて**加重平均すると、外出頻度は平均14.7日/月、利用頻度は10.6日/月**

■週に5回以上➡24日/月　■週に3～4回程度➡14日/月　■週に1～2回程度➡6日/月
■月に2～3回程度➡2.5日/月　■月に1回以下➡0.5回/月

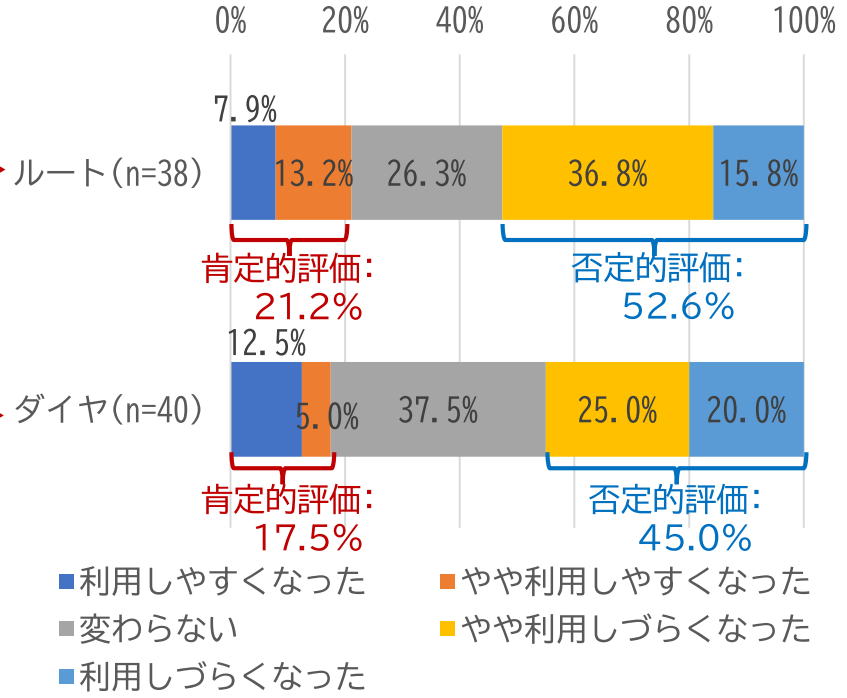
調査結果速報　運行計画変更の認知度・評価

- ルートの変更、ダイヤの変更ともに60%以上の利用者が認知している
- 運行計画変更の評価は、否定的な評価（ルート52.6%、ダイヤ45.0%）が肯定的な評価（ルート21.2%、ダイヤ17.5%）を大きく上回り、元狭山コースの運行距離が長くなったことが影響していると考えられる

■令和6年10月の運行計画変更の認知度
（それぞれ1つだけ）



■以前より利用しやすくなったか（それぞれ1つだけ）

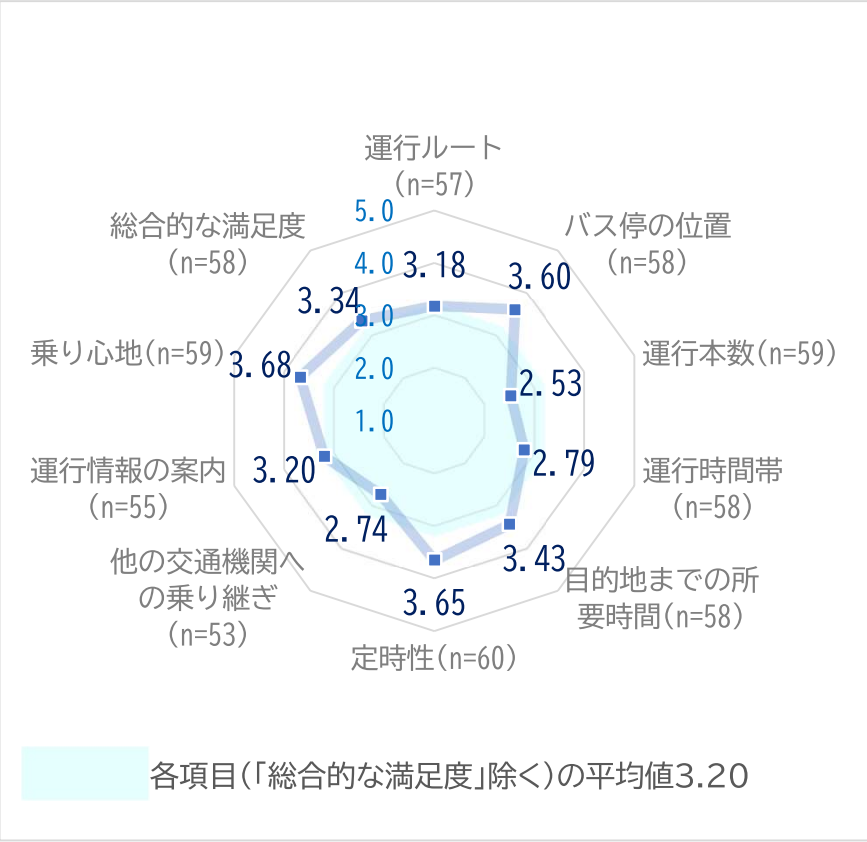


利用しやすくなった：5点～利用しづらくなった：1点として五段階評価をした場合、
ルート：平均2.61点　ダイヤ：平均2.65点　となっている

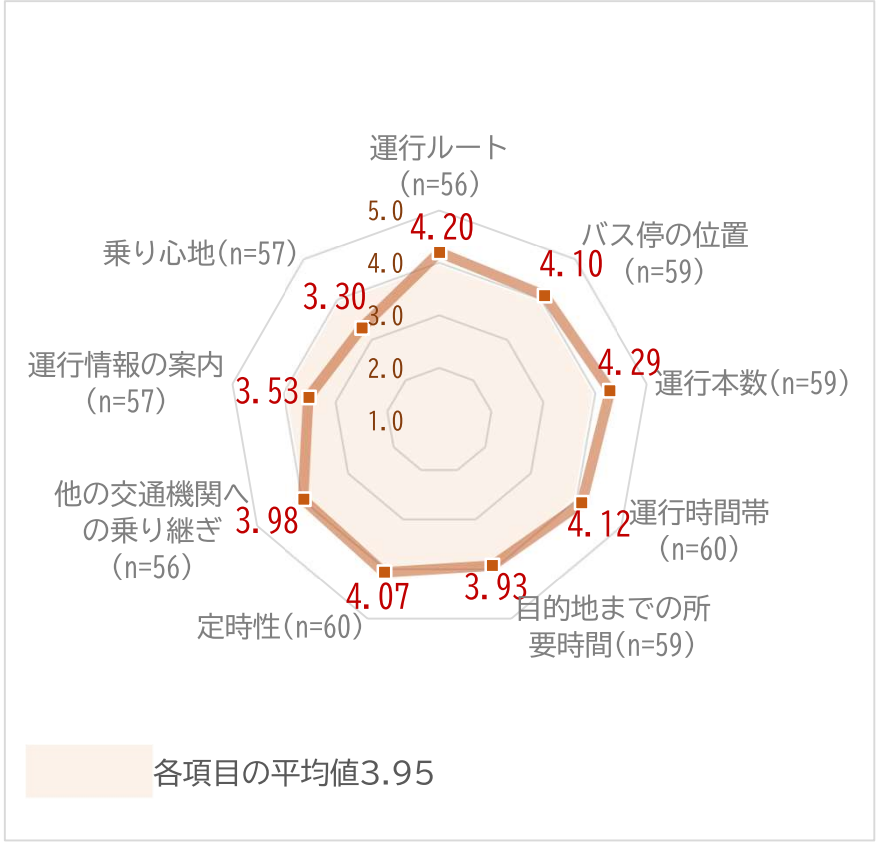
調査結果速報　満足度・重要度①

- 満足度の五段階評価の結果では、「乗り心地」「定時性」「バス停の位置」は各項目の平均値を0.4ポイント上回り評価が高いが、「運行本数」「他の交通機関への乗り継ぎ」「運行時間帯」は逆に平均値を0.4ポイント以上下回っている
- 各項目の重要度では、「運行本数」「運行ルート」などが特に重視されている

■コミュニティバスの満足度（それぞれ1つだけ）



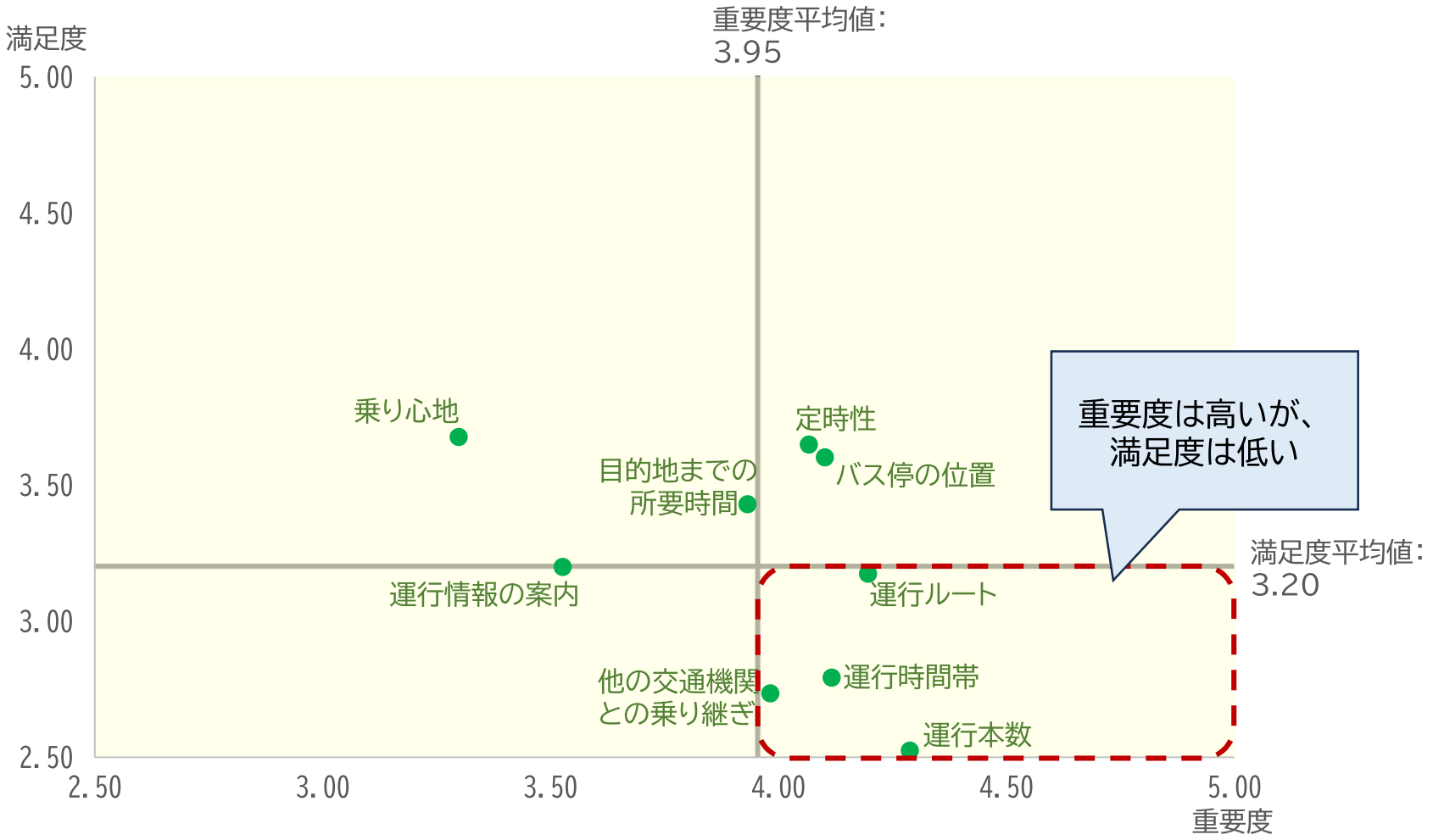
■コミュニティバスの運行において各項目をどの程度重要だと思うか（それぞれ1つだけ）



※いずれも「わからない」という回答を除いた上で、下記のように回答を点数化して平均値を算出している
【満足度】満足：5点　やや満足：4点　どちらでもない：3点　やや不満足：2点　不満足：1点
【重要度】重要である：5点　やや重要である：4点　どちらでもない：3点　あまり重要ではない：2点　まったく重要ではない：1点

調査結果速報　満足度・重要度②

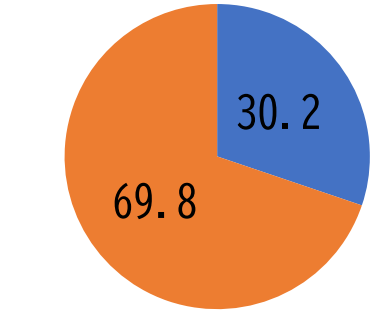
- 「運行ルート」「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関との乗り継ぎ」は重要度が高い項目だが、満足度の評価は低くなっているため、これらの項目の改善が利便性の向上の繋がりやすいと考えられる



調査結果速報　デマンド交通・多摩都市モノレールの延伸　26

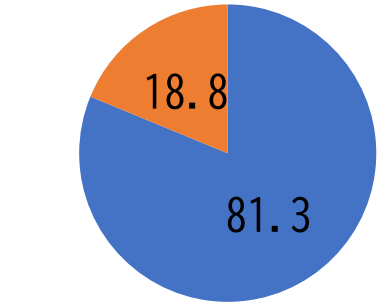
- デマンド交通の認知度は、コミバス利用者の30.2%に留まっている
- 多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸計画は、81.3%の認知度がある
- 多摩都市モノレールの延伸後の変化としては「外出の機会が増える」（37.3%）を挙げる利用者が最も多い

■デマンド交通の認知度（1つだけ）



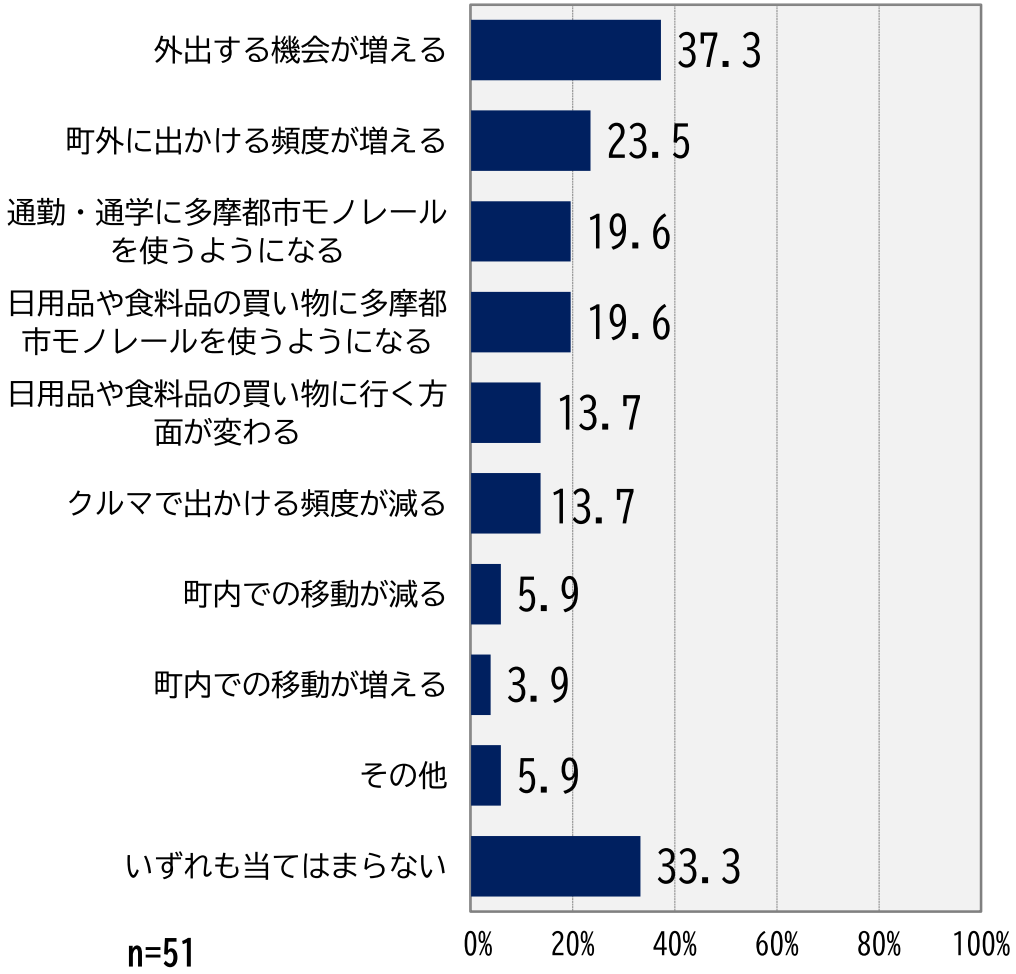
n=63
単位:%

■多摩都市モノレール箱根ケ崎方面延伸計画の認知度（1つだけ）



n=64
単位:%

■多摩都市モノレール延伸後にふだんのお出かけがどう変わるか（いくつでも）



n=51

（4）路線バスOD調査結果（速報）の報告について

路線バスOD調査　実施概要

目的	町内の公共交通利用者の移動実態を把握し、将来の公共交通体系の検討に活用するため
調査項目	対象路線の利用者1名ずつの乗降バス停、外出目的、行き・帰りどちらか、バス利用前後の乗り継ぎ、職業、年齢、性別
調査対象路線	• 箱根ケ崎駅東口⇔立川駅北口[立12-1、立12-2(三ツ藤経由)、立13-1(イオンモール経由)] • 瑞穂都営循環[福12] • 箱根ケ崎駅東口⇔福生駅東口[福13] • 福生営業所⇒箱根ケ崎駅東口[福15(福生駅東口経由)] • 箱根ケ崎駅西口⇔羽村駅東口[羽12-1、羽13(日野自動車正門経由)、羽14(羽村高校前経由)] • 長岡循環[羽17] • 箱根ケ崎駅東口⇔昭島駅北口(昭24)
調査方法	調査員が乗車し、乗客にビンゴカード形式の調査票を配布・回収
調査日	7/11(金) ※　一部の便は7/15(火)に調査実施

アンケートへのご協力をおねがいします

調査実施：瑞穂町 都市整備部 交通政策モノレール推進課

このアンケート調査は、瑞穂町の地域公共交通の利便性向上を検討するために、周辺のバスの利用実態を把握することを目的としています。本アンケート調査の趣旨をご理解いただきご協力をお願いいたします

各質問について該当箇所を指で折り込みご回答ください

問1　今回の外出目的
① 通勤・通学　② 通院　③ 買物　④ 観光　⑤ その他

問2　この移動
① 行き　② 帰り

問3　このバスに乗る前の移動手段
① 徒歩　② 自転車　③ 自分の運転　④ 家族等の送迎　⑤ バス　⑥ 電車　⑦ タクシー　⑧ その他

問4　このバスを降りた後の移動手段
① 徒歩　② 自転車　③ 自分の運転　④ 家族等の送迎　⑤ バス　⑥ 電車　⑦ タクシー　⑧ その他

問5　あなたのお職業
① 小学生・中学生　② 高校生　③ 専門学生 大学生　④ パート バイト　⑤ 会社員 公務員　⑥ 自営業 自由業　⑦ 専業主婦 専業主夫　⑧ 無職 その他

問6　あなたの年齢
① 20歳未満　② 20～29歳　③ 30～39歳　④ 40～49歳　⑤ 50～64歳　⑥ 65～74歳　⑦ 75歳以上

問7　性別
① 男性　② 女性　③ 回答しない

ご協力ありがとうございました。
降車の際に調査員へお渡しください。

≪調査員記入欄≫

●調査対象

時　分発　系統　行き　1

●乗降バス停留所

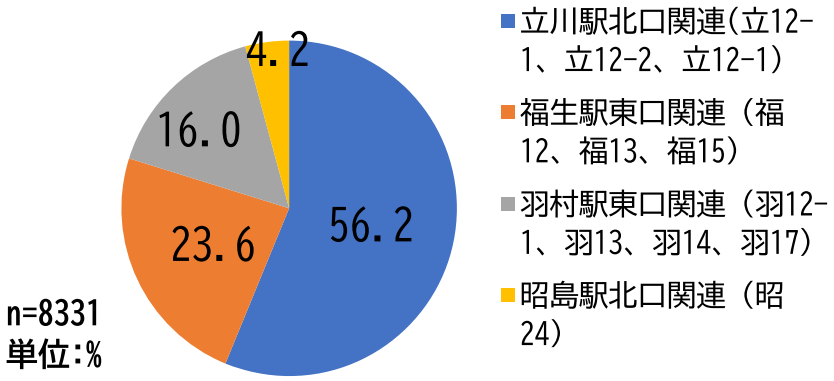
乗車 / 降車　1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40

▲利用したビンゴカード形式の調査票

調査結果速報　利用路線・外出目的

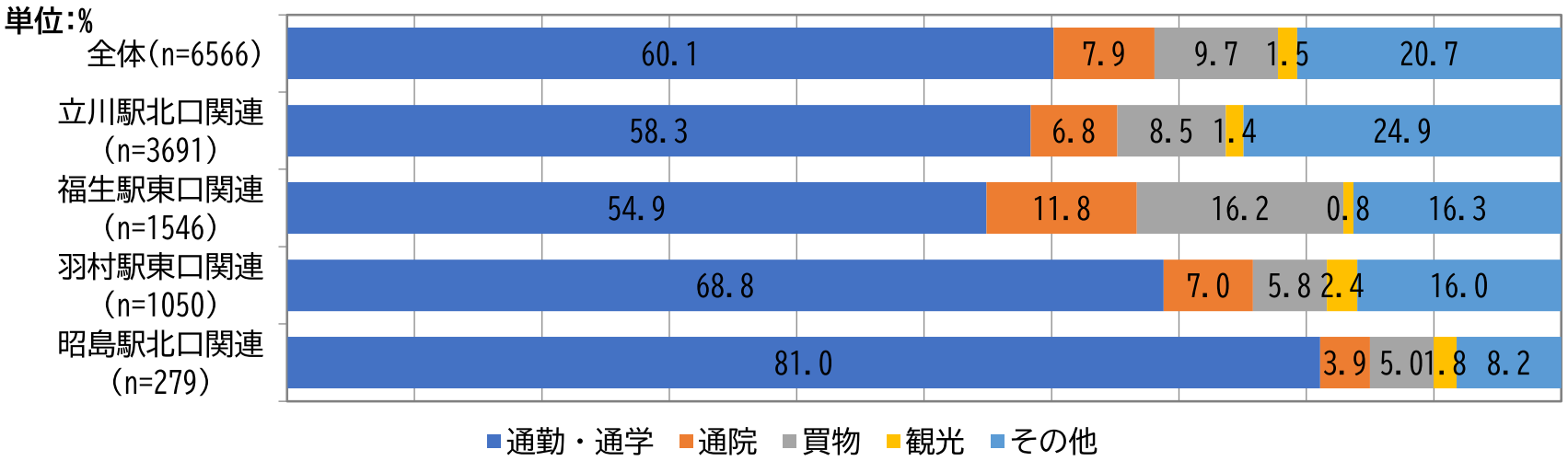
- 立川駅北口関連の路線の利用者が56.2%で最も高くなっている
- 外出目的は全体では通勤・通学が60.2%で最も高く、福生駅東口関連では買物、羽村駅東口関連・昭島駅北口関連では通勤・通学が全体より高くなっている
- 立川駅北口関連ではその他が全体より高く、趣味の活動や業務での移動等が反映されていると考えられる

■ご利用された路線



		件数	%
立川駅北口関連	立川駅北口⇒箱根ケ崎駅東口	2,392	28.7
	箱根ケ崎駅東口⇒立川駅北口	2,290	27.5
福生駅東口関連	瑞穂都営循環	155	1.9
	福生駅東口⇒箱根ケ崎駅東口	946	11.4
	箱根ケ崎駅東口⇒福生駅東口	867	10.4
羽村駅東口関連	羽村駅東口⇒箱根ケ崎駅西口	46	0.6
	箱根ケ崎駅西口⇒羽村駅東口	30	0.4
	羽村駅東口⇒箱根ケ崎駅東口	21	0.3
	長岡循環	1,236	14.8
昭島駅北口関連	昭島駅北口⇒箱根ケ崎駅東口	147	1.8
	箱根ケ崎駅東口⇒昭島駅北口	201	2.4
合計		8,331	100.0

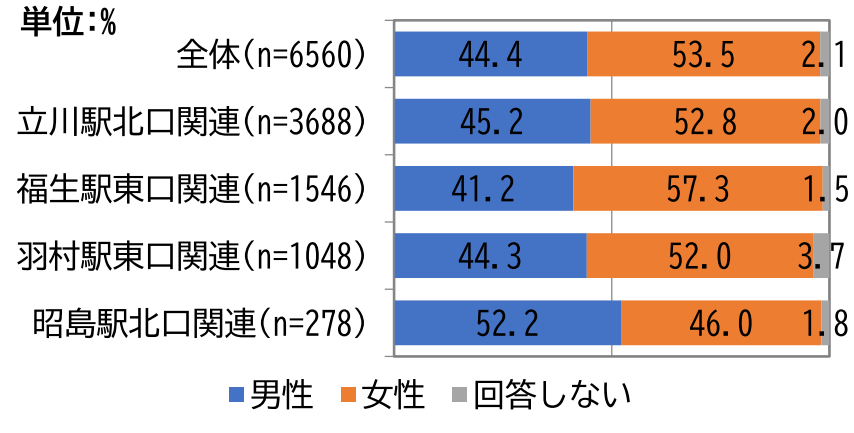
■外出目的



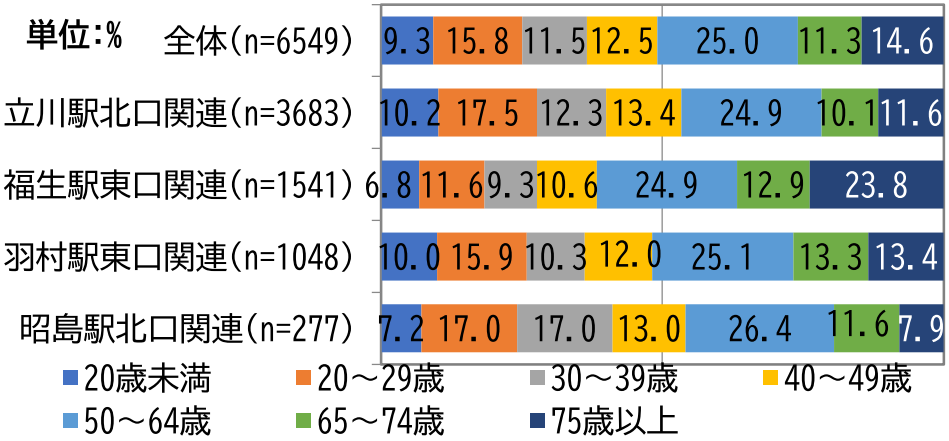
調査結果速報　対象者属性

- 性別では53.5%で女性、年齢は25.0%で50～64歳、職業は50.5%で会社員・公務員が最も高い
- 福生駅東口関連は75歳以上(23.8%)が全体より高いため、会社員・公務員(41.5%)も低くなっている
- 昭島駅北口関連は全体よりも男性(52.2%)、会社員・公務員(62.8%)が全体より高く、男性の従業員の多い企業への通勤利用が影響していると考えられる

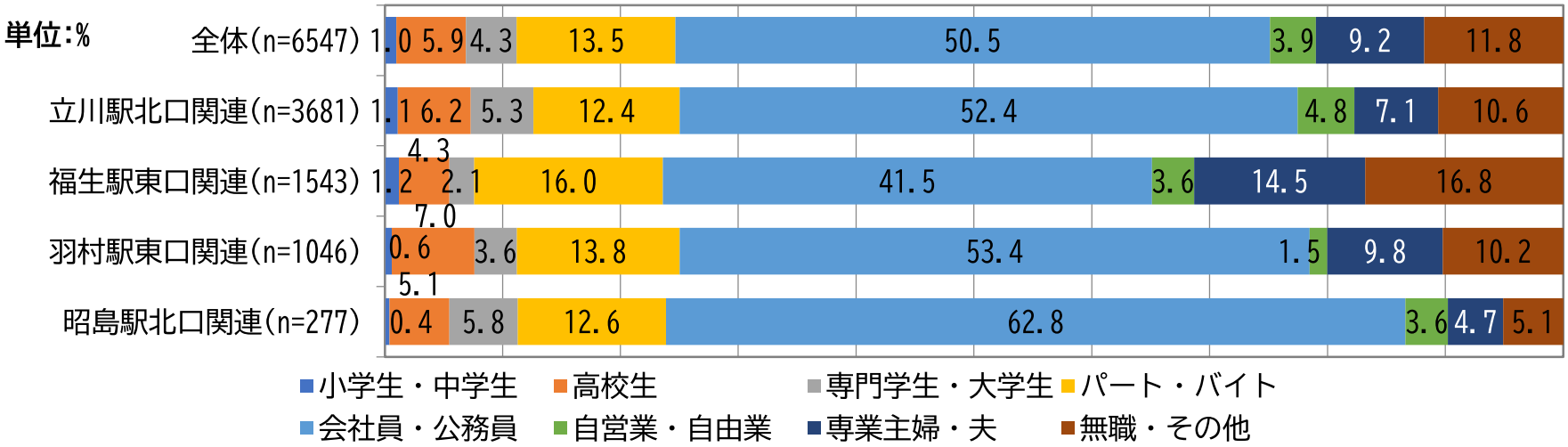
■性別



■年齢



■職業

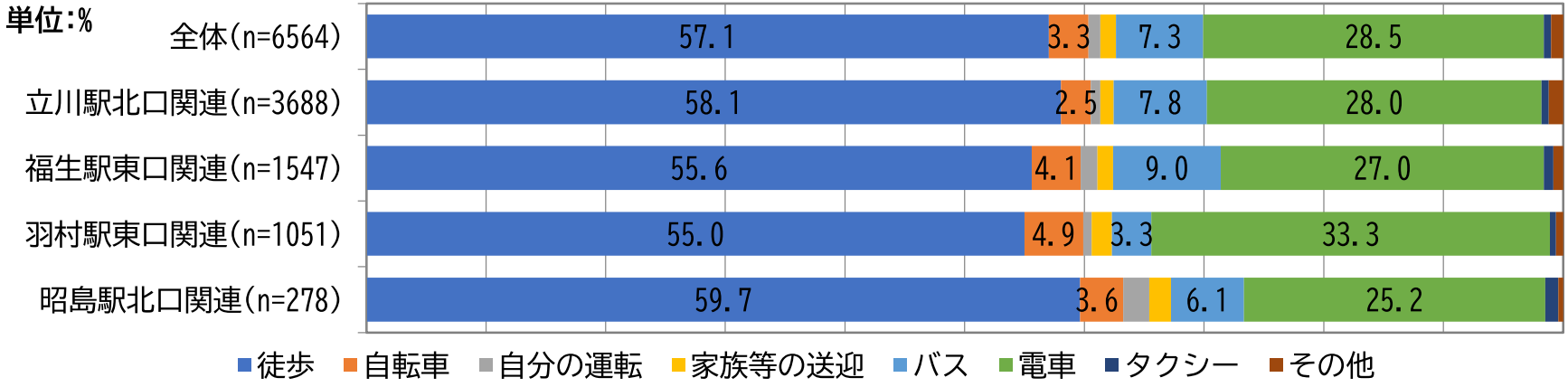


調査結果速報　乗り継ぎ実態

- 全体の結果を見ると、電車との乗り継ぎはバスに乗る前、降りた後ともに30%弱となっている
- 羽村駅東口関連の路線は全体より電車との乗り継ぎが高くなっている
- 福生駅東口関連の路線では、全体よりバス同士での乗り継ぎが高くなっている

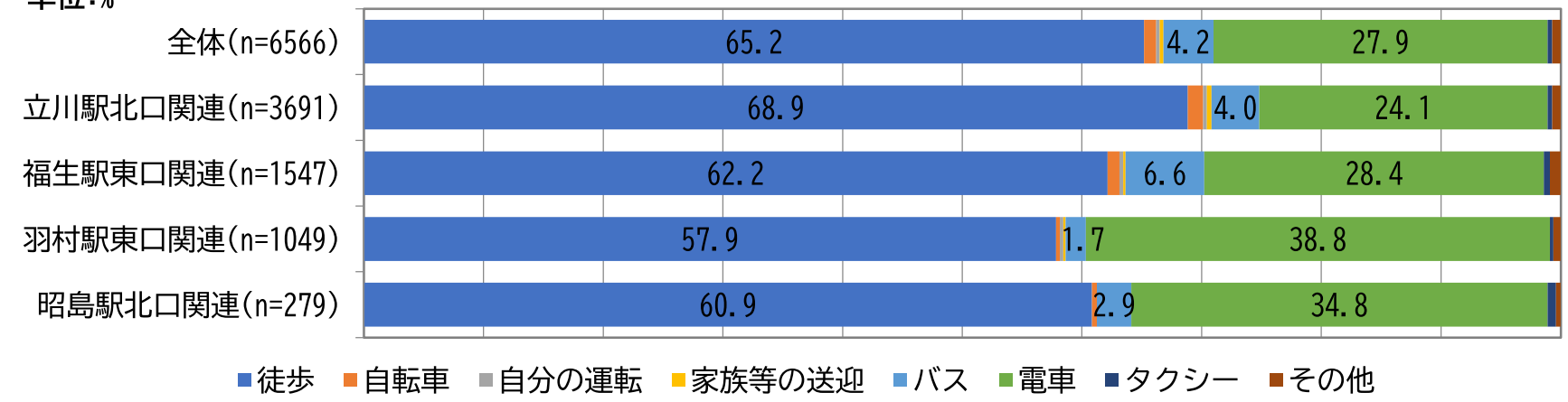
■バスに乗る前の移動手段

単位:%



■バスを降りた後の移動手段

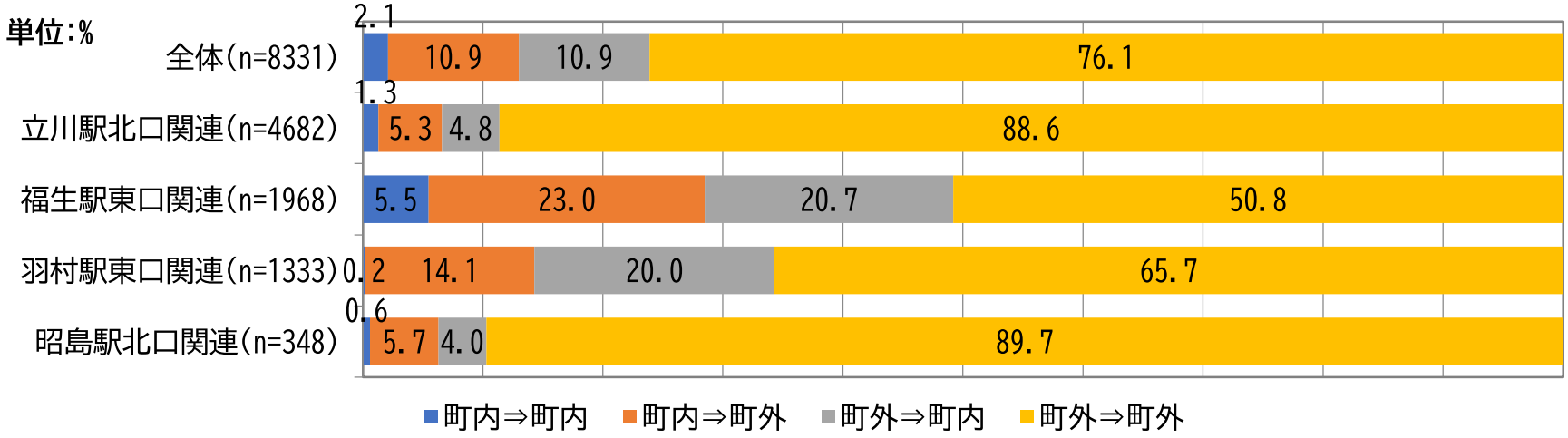
単位:%



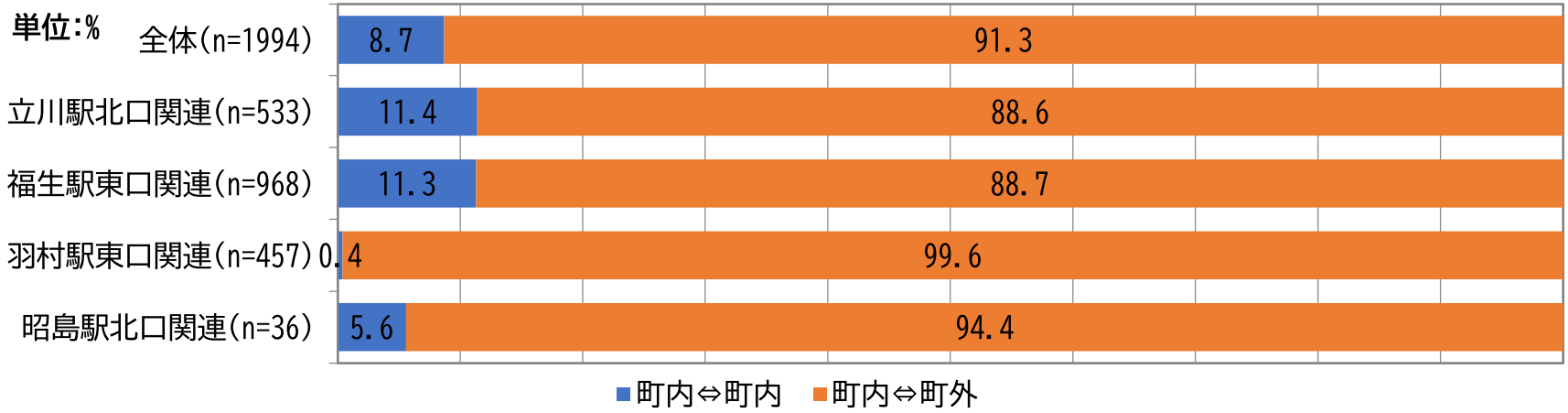
調査結果速報　移動のパターン

- 福生駅東口関連、羽村駅東口関連の路線は全体よりも町内で乗降している利用者の割合が高く、立川駅北口関連や昭島駅北口関連は大部分が町外で乗車し、町外で降車する利用者である
- 町内バス停利用者に限定した移動のパターンを見ると、全体では町内での移動は8.7%程度で、特に羽村駅東口関連の路線はほとんどの乗客が羽村駅を中心とした羽村市内との連絡のために利用している

■利用者全体の移動のパターン



■町内バス停利用者の移動のパターン



（５）瑞穂町地域公共交通計画の策定について

振り返り：令和6年度第4回地域公共交通会議での質疑

ご意見	回答	今後の対応
今井地区で大規模開発が行われている。商業施設ができると、岩蔵街道だけでなく瑞穂の道路網にも混雑が発生するのではと思う。公共交通を動かす上でもかなり弊害があると思う。 バス路線さえない地域をどうするかについては、今後は一番考えていかねばならないと思う。	「今ある課題にしっかり対応していかないといけない」ということと、「これからのまちづくりを見据えた、新たな公共交通ネットワークをどう構築していくか」という2つを考えなければならない。方向性を計画の中に示していきたい。	今井地区は物流団地として整備される予定であり、具体の施設の計画を踏まえて判断
モノレールは箱根ケ崎までであり、そうすると元狭山地区と長岡地区がモノレールを利用する際、どういう公共交通によってそれを利用するのか。	計画の中でしっかりお示ししていくようにできればと考えている。	将来の公共公共交通体系の中で検討（45頁）
町の施策として人口を増やすこと、それを重点的に考えていくべきかと思う。何よりも人口が増えないと交通も発展していかないと思う。	第5次長期総合計画の後期基本計画を現在策定中である。そこで将来人口とリソースをどう考えるかということをやっている。	-
交通混雑をしているということで課題として出ているが、どういう対応をするのだろうか。	道路の拡幅や道路の整備はコストがかかり、自家用車で移動している方を公共交通に転換するのも大変である。その中でベストな解決策を検討していきたい。	モノレール延伸を契機とした自動車から公共交通への転換、道路整備による軽減を目指す
「コミバスは乗り継ぎの重要性が高いが満足度が低い」とあり、「バスの運行本数が少ない」という課題が抽出されているが、計画策定に必要な視点には「コスト意識を持つ」ということがあり、この相反する結果と課題にどう対処していくか。	よりニーズにマッチしたかたちでの運行を目指すという手があると思う。本数としては大きく変わらなくても、より皆さんにまとめて乗っていただけるような時間帯の工夫などをしていきたい。	ダイヤの最適化、バスの運行情報の発信を強化することを施策に位置付け
「OHAKOYA」の待合場所設置をぜひ検討して、直近の課題として取り組んでほしい。	課題としながら、地域公共交通計画の策定を目指していく。	交通結節点における待合環境の向上を施策に位置づけ
路線はスマホでバスの位置がわかる。コミバスにそういうシステムを導入するのは難しいのか。	コミバスでも可能だが、コスト等も踏まえてどういうかたちでやるのが最適かを考えたい。	バスロケーションシステムの導入を位置づけ
計画目標に「高齢者の外出率の向上」とあるが、これは高齢者というより「住民」という表現の方がよいのではないか。	そのように変更する。	計画目標を更新

計画の理念(案)

★基本方針:「モノレール延伸を見据え、自家用車に過度に依存することなく、誰もが円滑に移動できる都市の構築」

- 瑞穂町を含む日本の多くの地域では、高度経済成長期のモータリゼーションを契機に、自家用車依存を前提とした郊外型まちづくりが進展
- これらの地域では、公共交通が衰退したが、高齢化社会の進展に伴って買い物難民、医療難民や高齢者による交通事故等、運転免許返納に関する問題が徐々に顕在化
- さらに、人口減少・超少子高齢化に伴う都市のスポンジ化や労働力不足、気候変動に伴う豪雨災害の激甚化・頻発化、人々の価値観やライフスタイルの多様化による移動需要の変化など、都市は、新たな問題に直面
- このため、今の時代にふさわしい都市構造への転換が急務
- 地域公共交通は、単なる旅客運送サービスではなく、立地適正化計画等と連携しながら、総合的なまちづくりをソフト面から支える屋台骨
- 上記や長期総合計画等を踏まえ、「モノレール延伸を見据え、自家用車に過度に依存することなく、誰もが円滑に移動できる都市の構築」を目指すことを理念とする。

計画策定に必要な視点（案）

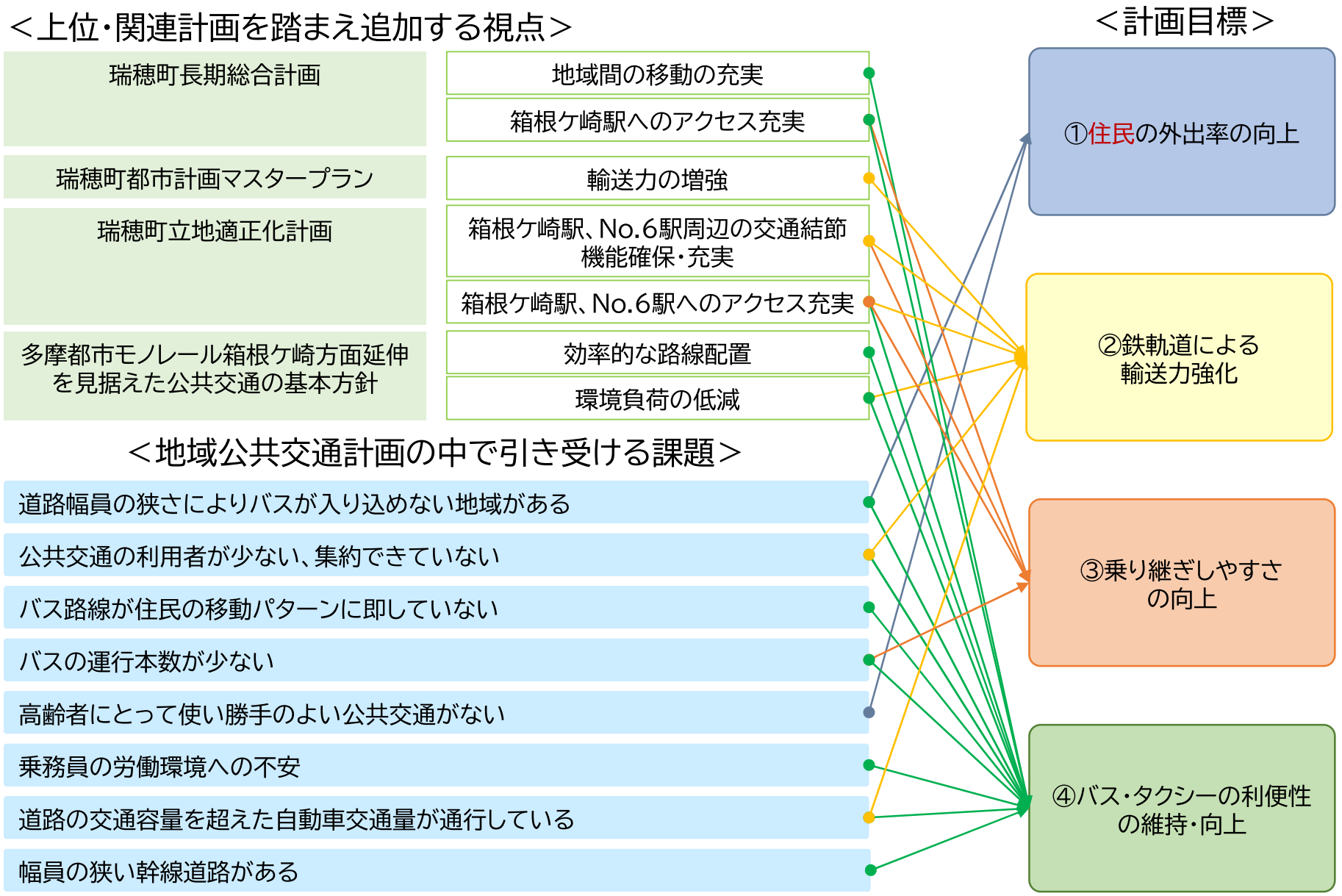
- 三方良し（地域住民、交通事業者、行政）で考えよう。誰も取り残さないことが施策の実効性を高める。
- コスト意識を持とう。代替手段も考えよう。持続可能でなければ意味がない。
- EBPMを実践し、ファクトに基づいて議論しよう。必要に応じて、GTFS等のデータ、AI等の新技術やその他デジタル技術も活用しよう。
- コミュニケーションを大事にしよう。行動経済学に基づく誘導施策や実効あるモビリティマネジメント等が旅客運送サービスの質を高める。
- 市町境界にとらわれず、住民の生活に根差して議論しよう。また、住民との協働によりシビックプライドを高めよう。これらが路線の持続可能性を高める。
- 既存の施策メニューだけにとらわれず、新しい事業スキームや規制緩和、税制への提言までを含めて柔軟な発想で議論しよう。
- 外出促進による健康増進や二酸化炭素排出量削減による環境改善、観光振興による需要創造など、他の様々な分野にどのような影響があるのか考えよう。

2040年代の将来像（案）

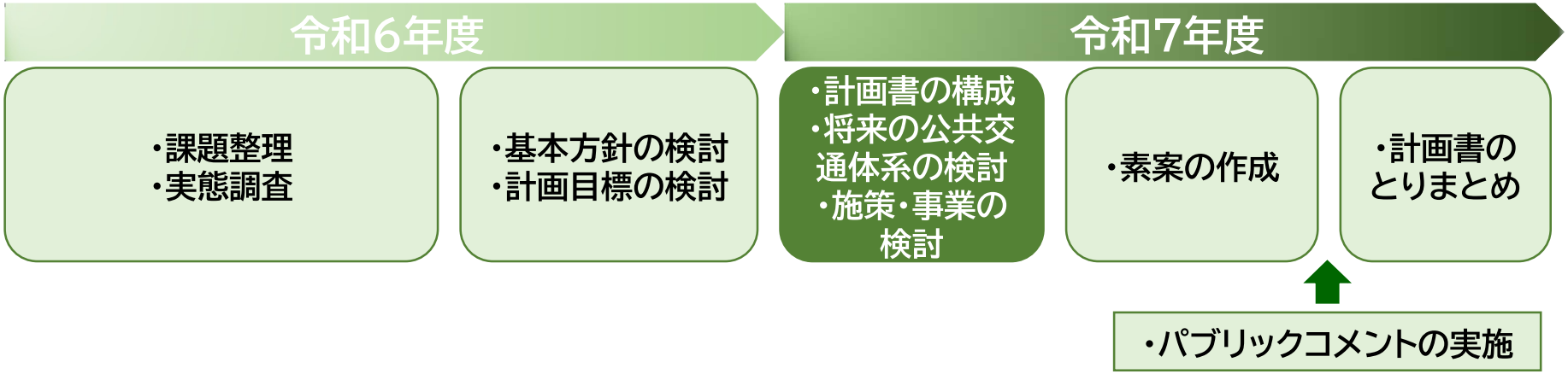
2040年代は、計画期間外であるが、多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸が2030年代半ばとされていることや、瑞穂町都市計画マスタープランが2040年を目標年次にしていること等を踏まえ、公共交通が将来に向けて目指す姿を定める。これと別に、短期（概ね5年後）及び中長期（計画期間まで）において目指す姿をマイルストーンとして設定する。

- 鉄道駅、モノレール駅や町内各地域における生活の拠点を中心として、使い勝手のよい公共交通があらゆる世代の気軽な外出を支えている。
- 持続可能な公共交通ネットワークが構築され、自家用車への過度な依存をせずとも、快適に暮らすことのできる移動環境が整備されている。
- モノレール延伸を契機とした新たなまちづくりと公共交通とが噛み合い、農・商・工及び観光の活力が向上している。
- 自動運転等の新技術やデジタル技術が普及し、高いサービス水準を実現している。
- 交通安全対策やバリアフリーが充実し、安全安心な公共交通が実現している。

質疑を受けた計画目標の更新



地域公共交通計画の策定に向けた本日の検討事項



■計画書の構成
地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」の公表を踏まえ、以前提示したものを更新

■将来の公共交通体系の検討
目指す公共交通網のあり方について、計画期間終了時、多摩都市モノレールの延伸後の2つの時点で検討

■施策・事業の検討
計画目標の達成のために取り組んでいく施策・事業と、その実施主体や数値目標について検討

地域公共交通計画の「アップデートガイダンス」 40

■「地域公共交通計画の実質化に向けた検討会（R5.12～）」での問題意識

- 現状分析に係る記載に半分以上が割かれ、**「基本理念・戦略」「指標」「マネジメント体制」など、今後の取組の指針となる記載が少ない**傾向がある
- 利用者数・利用頻度に関する**数値目標は多くの計画で設定されているが、改善しているケースは約6割**に留まる
- 利用者数や収支状況、行政負担額について**年1回以上モニタリングを実施している自治体は約6～7割**

（参考：国土交通省　地域公共交通計画の実質化に向けた検討会　第1回資料「地域公共交通計画の現状等」）

■地域公共交通計画の「アップデートガイダンスVer1.0」の公表（R7.3）

- 計画書本体については30ページ程度にまとめ、**地域の現状や上位・関連計画の整理などについては参考資料**とした基本構成の例を提示
- モビリティ・データ（交通ネットワーク情報、交通サービス利用情報など）を活用した現状診断のあり方の進め方の提示
- 施策の進捗・効果を説明しやすいKPI・目標値の例の提示
- 機動的な施策の実行・見直しを図るためのマネジメント・モニタリングチームによる評価

（参考：国土交通省　地域公共交通計画の「アップデートガイダンスVer1.0」）

図 「アップデートガイダンス」で提示された基本構成の例

計画書の構成案（アップデートガイダンスを踏まえた案）　41

- 上位・関連計画や現況整理、調査結果については参考資料とし、計画書本体からは除く
- 読み物としての流れを考慮し、計画の概要を第1章とすることは変更しない

■令和6年度第2回地域公共交通会議（令和6年7月）で提示した構成（案）

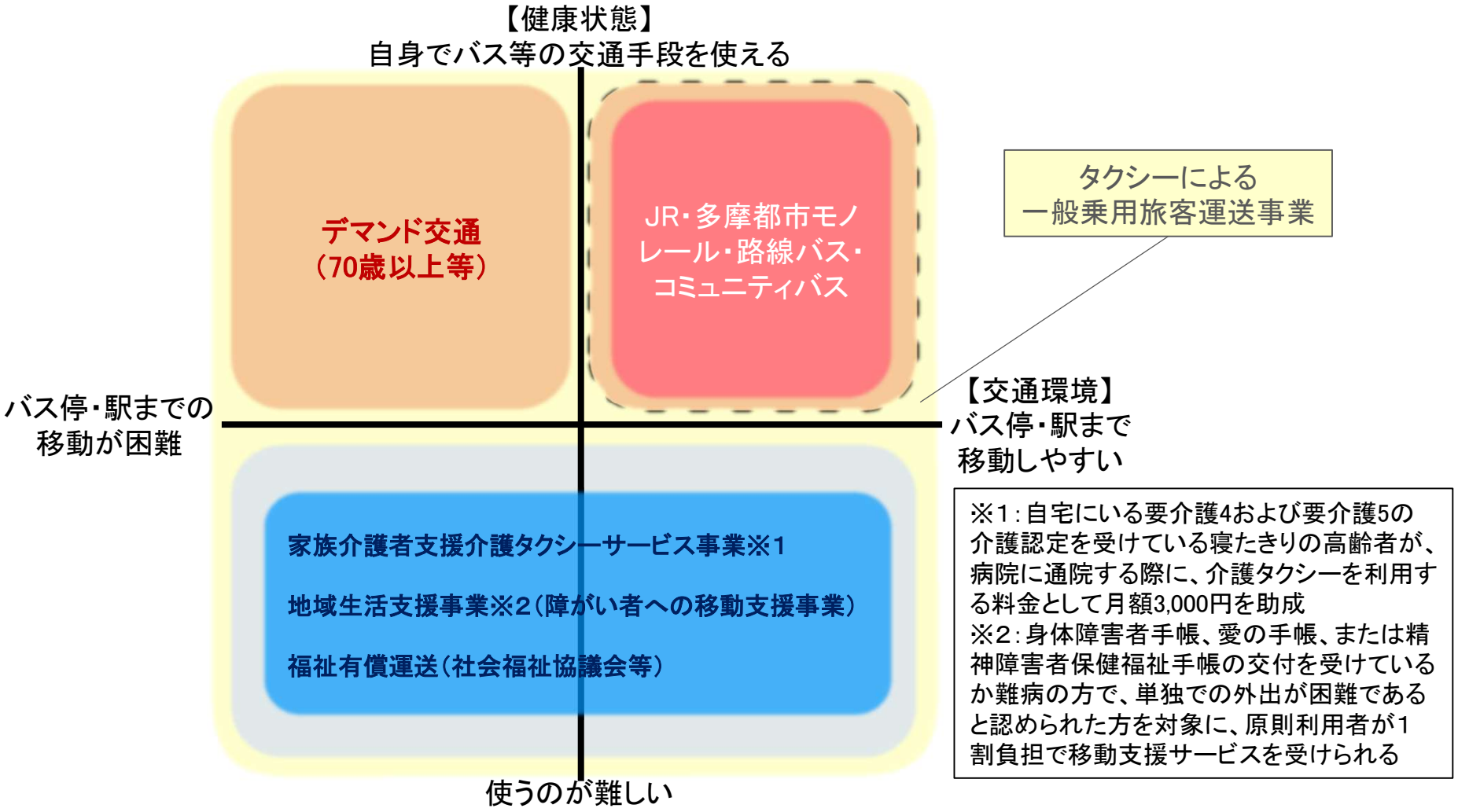
第1章　計画の概要
第2章　上位・関連計画の整理
第3章　瑞穂町の現状
第4章　公共交通利用者のニーズの整理
第5章　瑞穂町の地域公共交通の課題
第6章　基本的な方針及び目標
第7章　計画目標に対する施策
第8章　計画の達成状況の評価

■アップデートガイダンスを踏まえた構成（案）

第1章	計画の概要	計画の目的、計画の位置づけ、計画区域、計画期間
第2章	基本方針及び計画目標	瑞穂町の公共交通の課題、目指すべき公共交通体系、基本方針、計画目標
第3章	計画目標を実現するための施策	施策体系、各施策の内容（主体、スケジュール等）
第4章	計画の達成状況の評価	評価指標及び数値目標、計画の推進・評価体制
参考資料	上位・関連計画	第5次瑞穂町長期総合計画、瑞穂町都市計画マスタープラン、瑞穂町立地適正化計画、瑞穂町多摩都市モノレール新駅周辺まちづくり構想、東京における地域公共交通の基本方針、モノレール延伸を見据えた基本方針　等
	瑞穂町の現状	位置及び地形、人口動向、公共交通の現況（ネットワーク、利用状況）、道路交通の現況（交通量、混雑度等）、移動特性（パーソントリップ調査）
	町民や公共交通利用者のニーズ	調査概要、住民アンケート調査結果、路線バス利用者アンケート調査結果、路線バスOD調査結果

町内の移動サービスの役割

- 自身で公共交通に乗車できる健康状態の方は、鉄軌道やバスのネットワークのほか、70歳以上に関してはデマンド交通が町内全域をカバーしている
- 自身で公共交通に乗車できない健康状態の方に対するサービスは、一定の要件を満たした方に提供されている
- 将来の交通体系を考えるうえで、右上の象限の乗合交通の役割分担を明らかにすることが必要

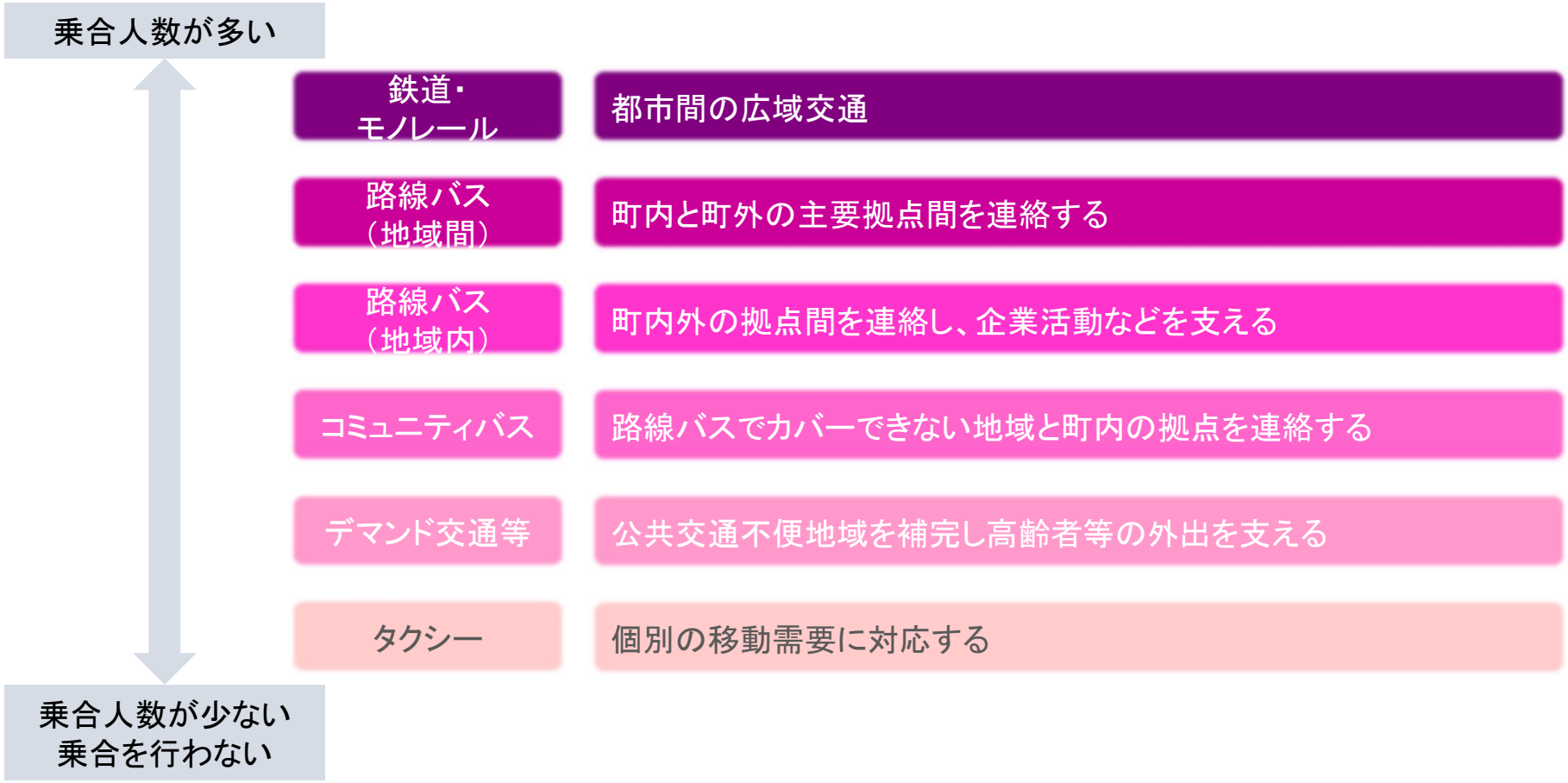


※1：自宅にいる要介護4および要介護5の介護認定を受けている寝たきりの高齢者が、病院に通院する際に、介護タクシーを利用する料金として月額3,000円を助成

※2：身体障害者手帳、愛の手帳、または精神障害者保健福祉手帳の交付を受けているか難病の方で、単独での外出が困難であると認められた方を対象に、原則利用者が1割負担で移動支援サービスを受けられる

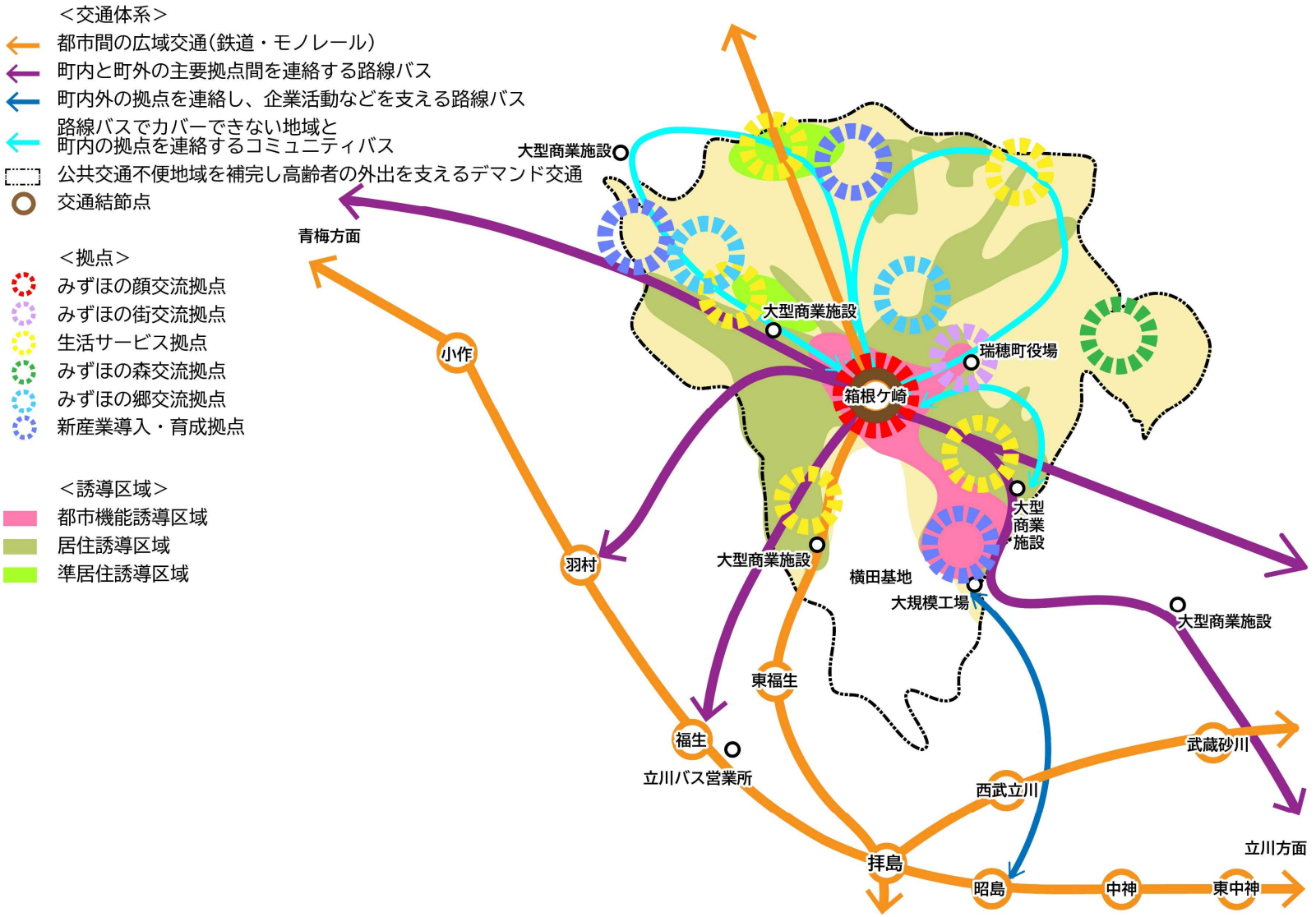
将来の町内の公共交通の役割分担

- 鉄道・モノレールは広域交通としての役割を担う
- 路線バスは、駅と町外の拠点を結ぶ役割のものと、通勤や来訪者の足として町内の企業活動などを支える役割のものに分類できる。
- コミュニティバスは、路線バスではカバーできない地域を補完し、駅に連絡する役割
- デマンド交通等は、バスが入り込めない地域を含めた町内全域をカバーし、高齢者等の外出を促す役割



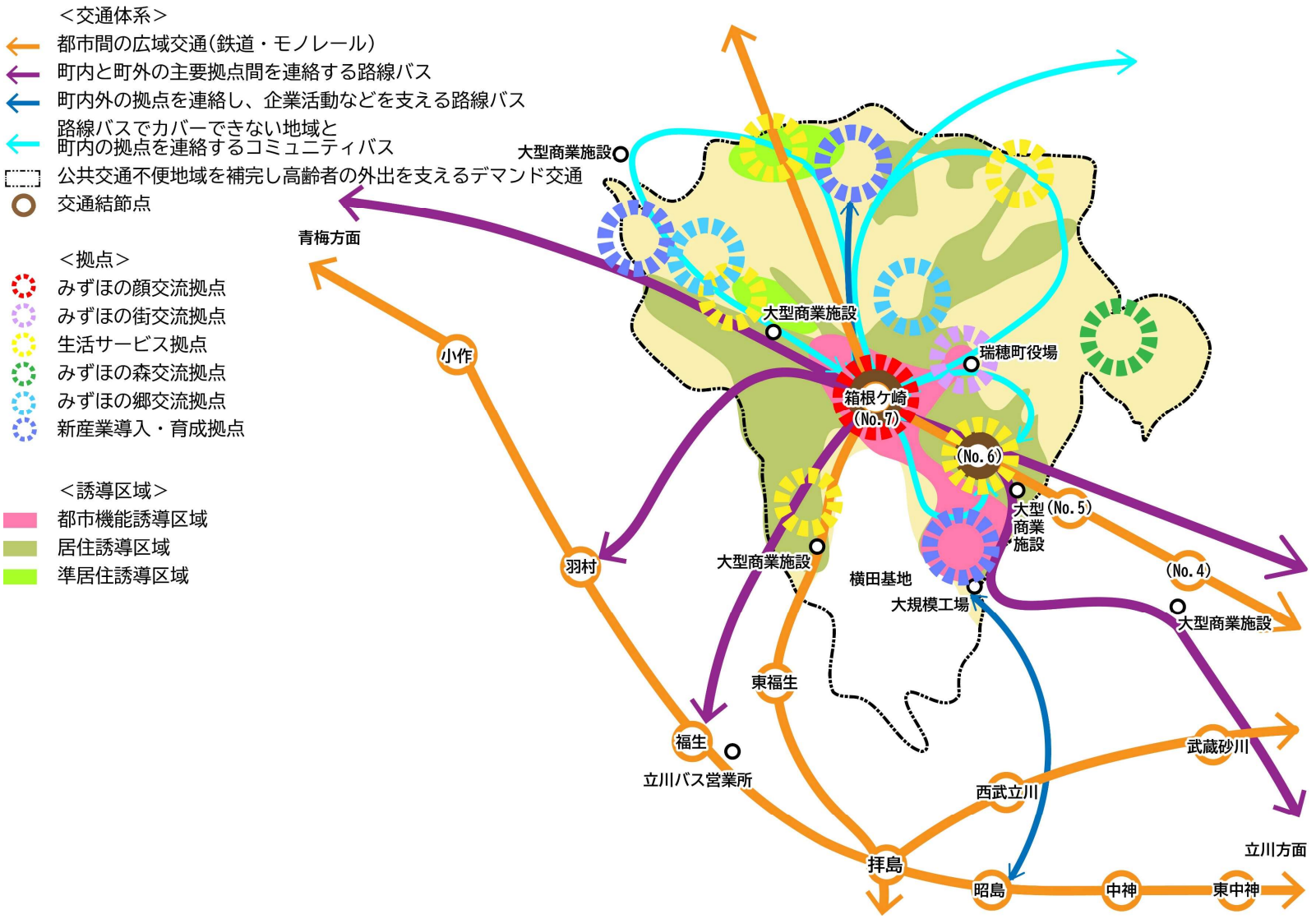
目指すべき公共交通体系のあり方（モノレール延伸前）

- 路線バス、コミュニティバスで地域生活拠点に乗り入れながら、居住誘導区域から箱根ケ崎駅までのアクセスを確保する
- コミュニティバスが周辺自治体に乗り入れ、町外の商業施設等へのアクセスが可能になる



目指すべき公共交通体系のあり方(モノレール延伸後)

- コミュニティバスは、No.6駅へのアクセス路線を担うほか、周辺自治体に乗り入れ、市町境界付近の居住者が駅までアクセスできるようにする
- モノレール延伸を契機にシェアリングモビリティ等などが導入され、交通手段の選択肢が増加する



施策・事業の検討：計画目標の実現に向けた取り組みの方向性 46

＜計画目標＞	＜取り組みの方向性＞
計画目標① 住民の外出率の向上	鉄軌道・路線バスの利用促進
	東京都や周辺自治体と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出
	コミュニティ交通の運行
	タクシーの活用促進
	新たなモビリティの活用
	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり
	公共交通のバリアフリー化
計画目標② 鉄軌道による輸送力強化	JR八高線の利便性向上
	東京都や周辺自治体等と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出（再掲）
	多摩都市モノレール（仮称）No.7駅周辺まちづくりとの連携による利便性向上
	多摩都市モノレール箱根ケ崎方面延伸の着実な推進
	鉄軌道とバス・タクシーの連携強化
	多摩都市モノレール延伸を契機としたまちづくりによる農・商・工及び観光の活力向上との連携
計画目標③ 乗り継ぎしやすさの向上	交通結節点の整備
	交通モード間の接続性の改善
計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上	コミュニティ交通の運行計画の継続的改善
	情報発信の強化
	モビリティ・マネジメントの推進
	地域住民の生活に根差した市町村境界にとらわれない公共交通の実現
	二酸化炭素排出量の削減
	バス待ち環境の改善
	公共交通の走行環境の改善
	運転士不足への対応支援
	データの活用による効率化の推進
	持続可能な事業スキームの構築

施策・事業（案）の内容と実施主体①

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
①住民の外出率の向上	鉄軌道・路線バスの利用促進	町内公共交通ガイドの作成	1つの媒体で各社の路線バスやコミュニティバスのルートが調べられるバスマップや時刻表、タクシーやデマンド交通の利用案内などが入ったガイドを作成します	瑞穂町
	東京都や周辺自治体等と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出	『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』と連携して取り組む		
	コミュニティ交通の運行	地域住民の要望を踏まえたコミュニティバス運行計画の見直し	地域住民との意見交換会を定期的に実施し、得られた知見を踏まえ、コミュニティバスの運行見直しに反映します	瑞穂町、地域住民、事業者
		町内公共交通ガイドの作成（再掲）	（上段を参照）	（上段を参照）
		デマンド交通の利用拡大に向けた広報・周知	デマンド交通をより広く認知してもらい、有効に活用してもらえるよう、説明会の実施や、町の広報誌等での周知を継続して行います	瑞穂町、事業者
	タクシーの活用促進	町内公共交通ガイドの作成（再掲）	（上段を参照）	（上段を参照）
		利用者の利便性の向上	タクシーの活用促進と利用者の利便性向上を両立する仕組み（例：相乗りマッチングなど）の導入を検討します	瑞穂町、事業者
	新たなモビリティの活用	町内回廊ルートの運行	観光目的の来街者・住民が町内の名所等にアクセスするための移動手段の導入を検討します 【検討課題】グリーンスローモビリティの導入	瑞穂町、事業者
		シェアモビリティの導入検討	町内の公共交通を補完するシェアモビリティ（シェアサイクル等）の導入を検討します	瑞穂町
	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり	コミュニティバス沿線施設と連携した割引等の実施	外出する動機づけのため、コミュニティバスに乗車した場合沿道の施設や店舗で割引を受けられるなどの仕組みの構築を検討します 【検討課題】各事業所等との調整	瑞穂町、事業所

施策・事業（案）の内容と実施主体②

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
①住民の外出率の向上	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり	デマンド交通の利用促進に向けた事業の導入	外出する動機づけのため、デマンド交通の利用促進策（例：ポイント制）や福祉施策との連携等を検討します	瑞穂町
	交通弱者の移動支援	デマンド交通の利用拡大に向けた広報・周知（再掲）	デマンド交通をより広く認知してもらい、有効に活用してもらえるよう、説明会の実施や、町の広報誌等での周知を継続して行います	瑞穂町、事業者等
	公共交通のバリアフリー化	バリアフリー車両の導入	車両更新の機会を捉え、ノンステップバスやUDタクシーなど、バリアフリー対応に対応した車両の導入を推進します	事業者
		バス停周辺の環境整備	バス車両と歩道の間に段差が生じないようにするなど、バスの乗降がスムーズに行える環境を整備します	瑞穂町、事業者
②鉄軌道による輸送力向上	JR八高線の利便性向上	JR東日本への要望活動の継続実施	JR東日本に対し、JR八高線の運行本数の増発、新駅の設置、ホームドアの設置等の要望を継続的に実施します	瑞穂町
	東京都や周辺自治体等と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出（再掲）	『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』等と連携して取り組む		
	多摩都市モノレール（仮称）No.7駅周辺まちづくりとの連携による利便性向上			
	多摩都市モノレール箱根ケ崎方面延伸の着実な推進	東京都及び多摩都市モノレールと連携した延伸事業の促進	多摩都市モノレールの箱根ケ崎方面延伸について、事業主体である東京都及び多摩都市モノレールに協力することで事業促進します	東京都、多摩都市モノレール、瑞穂町

施策・事業（案）の内容と実施主体③

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
②鉄軌道による輸送力向上	鉄軌道とバス・タクシーの連携強化	モノレール新駅における交通広場の整備	バス・タクシー等とモノレールとの円滑な乗り継ぎを実現するため、モノレール新駅周辺に交通広場等を整備します	瑞穂町
		多摩都市モノレール延伸後を見据えたバス路線の再編	多摩都市モノレール延伸後の移動需要の変化を捉え、路線の再編を行います 【検討課題】人流データやAIの活用等による新たな調査・計画手法の検討	瑞穂町、事業者
		町内公共交通ガイドの作成（再掲）	1つの媒体で各社の路線バスやコミュニティバスのルートが調べられるバスマップや時刻表、タクシーやデマンド交通の利用案内などが入ったガイドを作成します	瑞穂町
		災害時の鉄軌道の代替輸送体制の構築	災害の発生によって鉄軌道による輸送が寸断された場合などに、どのような代替輸送体制を構築できるか整理します	瑞穂町、事業者
	多摩都市モノレール延伸を契機としたまちづくりによる農・商・工及び観光の活力向上との連携	『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』等と連携して取り組む		
		町内回廊ルートの運行（再掲）	観光目的の来街者・住民が町内の名所等にアクセスするための移動手段の導入を検討します 【検討課題】グリーンスローモビリティの導入	瑞穂町、事業者
③乗り継ぎしやすさの向上	交通結節点の整備	モノレール新駅における交通広場の整備（再掲）	（上段を参照）	（上段を参照）
		各地域での乗り継ぎ拠点（モビリティハブ等）の整備	移動手段とバス等との乗り換えがスムーズに行えるよう、各生活サービス拠点等に乗り継ぎ拠点を整備します	瑞穂町
		バス等の待合場所の確保	多様な取組・主体と連携し、猛暑や荒天の際でも快適にバス等を待てる空間を確保します 【検討事項】土地所有者や道路管理者の理解・協力など	瑞穂町

施策・事業（案）の内容と実施主体④

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
③乗り継ぎしやすさの向上	交通モード間の接続性の改善	JR八高線のダイヤ改正に合わせたコミュニバスの見直し	JR八高線のダイヤ改正に合わせて、乗り継ぎがスムーズに行えるようコミュニティバスダイヤの見直しを行います	瑞穂町、事業者
④バス・タクシーの利便性の維持・向上	コミュニティ交通の運行計画の継続的改善	地域住民の要望を踏まえたコミュニティバス運行計画の見直し（再掲）	地域住民との意見交換会を定期的に実施し、得られた知見を踏まえ、コミュニティバスの運行見直しに反映します	瑞穂町、地域住民、事業者
		利用実態に即したデマンド交通の運行計画見直し	利用実態のデータやアンケートの結果をもとに定期的にデマンド交通の運行計画を見直します	瑞穂町、事業者
		自動運転車両の導入	コミュニティバスに自動運転車両を導入し、将来的な完全自動運転（レベル4）での運行を目指します	瑞穂町、事業者、技術提供事業者
		地域の輸送資源を総動員した公共交通網の維持	民間送迎バスの活用や、地域住民が主体となった運行等で公共交通を補完する体制を検討します	瑞穂町、地域住民、事業者等
	情報発信の強化	コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入	車両の現在位置や到着時刻がスマートフォン等で把握できるシステムをコミュニティバスに導入します	瑞穂町、運行事業者
		経路検索サイト事業者への情報提供	経路検索サービスのうち、コミュニティバスの情報が未掲載のものへの掲載を目指し、GTFSデータ等の提供を行います	瑞穂町
		町内公共交通ガイドの作成（再掲）	1つの媒体で各社の路線バスやコミュニティバスのルートが調べられるバスマップや時刻表、タクシーやデマンド交通の利用案内などが入ったガイドを作成します	瑞穂町

施策・事業（案）の内容と実施主体⑤

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
④バス・タクシーの利便性の維持・向上	情報発信の強化	箱根ケ崎駅における乗り場案内の充実	駅構内や交通広場内の案内板に、行き先・系統ごとに色分けするなどわかりやすい表示を行います。また、デジタル技術を活用した運行情報の発信等により案内を充実させます	瑞穂町、鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者
		デマンド交通等の乗り方を案内する動画の作成	デマンド交通等の利用促進のため、乗り方を簡単に理解できるような動画を作成し、町のYouTube等に投稿します	瑞穂町
		公共交通の使い方を地域に広める人材の発掘・育成	公共交通の存在や、予約の仕方、乗り方等を地域の中で広める役割を担える人材を、自治会・町内会の紹介等を通じて募集し、勉強会等を開催して情報提供を行います	瑞穂町・地域住民
	モビリティ・マネジメント※の推進 ※交通渋滞の改善や環境負担の軽減、健康の増進などのため、1人1人の移動のあり方が過度に自動車に頼ったものから、公共交通などを適度に利用する形に変わっていくよう促していく取り組みのこと	コミュニティバス沿線施設と連携した割引等の実施（再掲）	外出する動機づけのため、コミュニティバスに乗車した場合沿道の施設や店舗で割引を受けられるなどの仕組みの構築を検討します 【検討課題】各事業所等との調整	瑞穂町、事業所
		デマンド交通の利用促進に向けた事業の導入（再掲）	外出する動機づけのため、デマンド交通の利用促進策（例：ポイント制）や福祉施策との連携等を検討します	瑞穂町
		コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入（再掲）	車両の現在位置や到着時刻がスマートフォン等で把握できるシステムをコミュニティバスに導入します	瑞穂町、運行事業者
		経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）	経路検索サービスのうち、コミュニティバスの情報が未掲載のものへの掲載を目指し、GTFSデータ等の提供を行います	瑞穂町
		町内公共交通ガイドの作成（再掲）	1つの媒体で各社の路線バスやコミュニティバスのルートが調べられるバスマップや時刻表、タクシーやデマンド交通の利用案内などが入ったガイドを作成します	瑞穂町

施策・事業（案）の内容と実施主体⑥

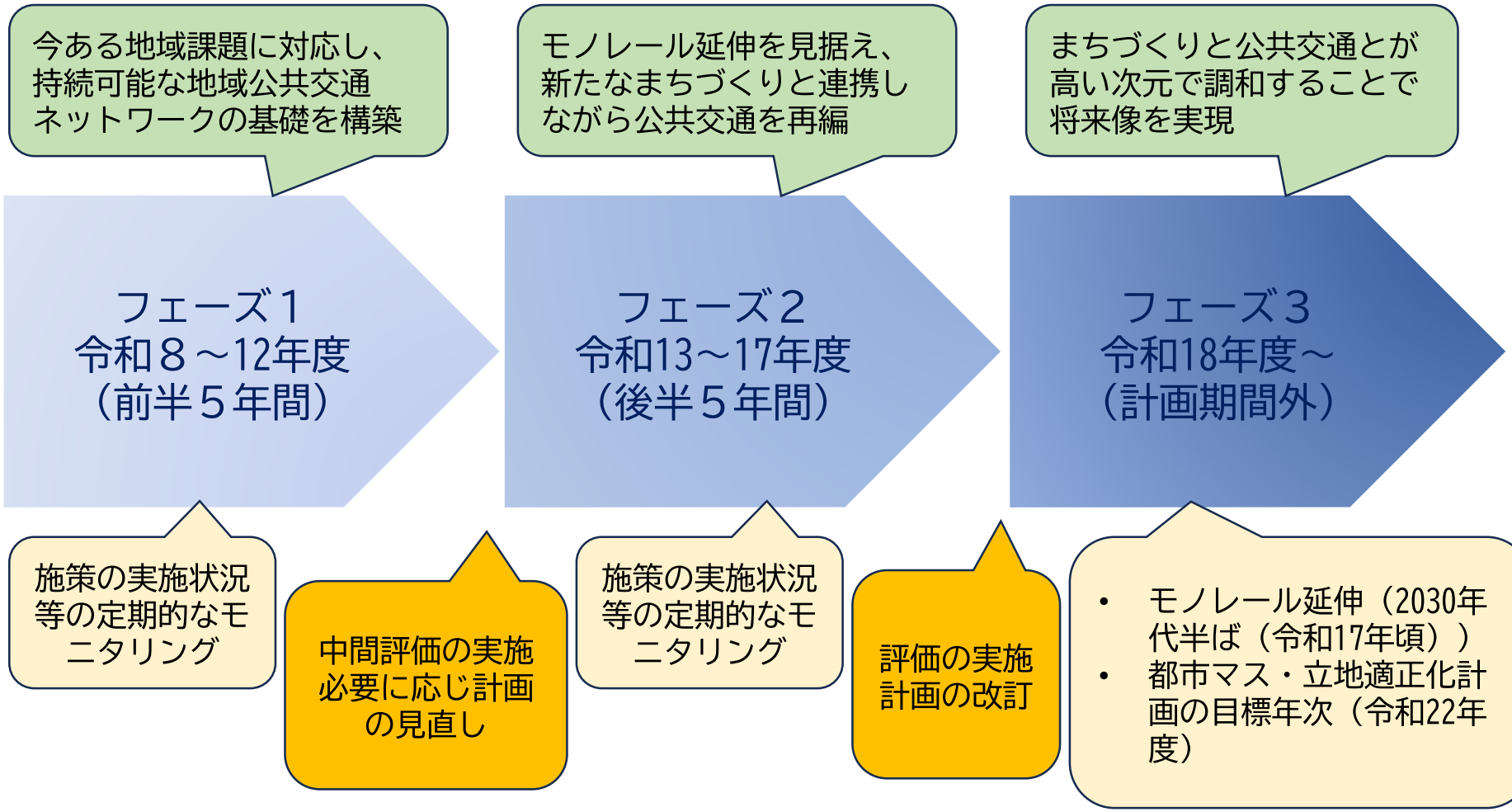
計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
④バス・タクシーの利便性の維持・向上	地域住民の生活に根差した市町境界にとらわれない公共交通の実現	コミュニティ交通の周辺自治体に乗り入れた運行	町内を運行するコミュニティバス、デマンド交通が、町民のニーズに応じた形で周辺自治体の施設に乗り入れる形の運行が行えるよう合意形成を進めます 【検討課題】周辺自治体およびその中を運行する事業者との合意形成	瑞穂町・周辺自治体・事業者
		地域住民との意見交換会の実施	地区ごとに住民との意見交換会を実施し、公共交通を利用して行きたい場所などのニーズを把握します	瑞穂町・地域住民
	二酸化炭素排出量の削減	ZEV（ゼロ・エミッション・ビークル）導入の推進	車両更新の機会を捉え、ZEVの導入を進め、環境負荷の低減を図ります	瑞穂町・事業者
		シェアモビリティの導入検討（再掲）	町内の公共交通を補完するシェアモビリティ（シェアサイクル等）の導入を検討します	瑞穂町
	バス待ち環境の改善	各地域での乗り継ぎ拠点（モビリティハブ等）の整備（再掲）	自転車とバス等の乗り換えがスムーズに行えるよう、各地域の生活拠点などに乗り継ぎ拠点を用意します	瑞穂町
		バス等の待合場所の確保（再掲）	多様な取組・主体と連携し、猛暑や荒天の際でも快適にバス等を待てる空間を確保します	瑞穂町
		バス停の上屋・ベンチ等の整備	利用者数が多く、設置可能な空間のあるバス停に上屋やベンチを設置します	瑞穂町、事業者
	公共交通の走行環境の改善	『瑞穂町道路整備方針』と連携して取り組む		
	運転士不足への対応支援	町と交通事業者との連携による魅力向上	運転士不足への対応について、町と交通事業者とで連携して実施できる取組（情報発信等）について検討します	瑞穂町、事業者

施策・事業（案）の内容と実施主体⑦

計画目標	取り組みの方向性	施策	内容	実施主体
④バス・タクシーの利便性の維持・向上	データの活用による効率化の推進	経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）	経路検索サービスのうち、コミュニティバスの情報が未掲載のものへの掲載を目指し、GTFSデータ等の提供を行います	瑞穂町
		GTFSの更なる活用	都市計画等との統合的な分析や、新たなデジタルサービスの導入等のほか、GTFS-RTによる運行情報基盤の構築等による応用的な活用方策について検討します	瑞穂町
		MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）による地域課題の解決	デジタル技術等の活用により、複数の公共交通やサービスを統合することで、継ぎ目のなく利便性の高いサービスを実現し、町の課題解決につなげていく方法を検討します	瑞穂町
	持続可能な事業スキームの構築	多面的効果（クロスセクター効果）を加味した評価指標の検討	公共交通を収支だけでなく行政全般の観点から評価するため、医療費やCO2排出量の削減など、公共交通が様々な分野にもたらす多面的効果を定量的に評価する方法を検討します	瑞穂町
		運賃以外の財源確保等の新たな事業スキームの検討	運賃外収入の拡大により持続的な運行を可能にするため、他の自治体の事例を収集しながら新たな取り組みの実施を検討します	瑞穂町
		公共交通の適正な利用者負担の在り方についての検討	公共交通の社会的便益や持続可能性とのバランスを踏まえ、利用者負担の在るべき姿について検討します	瑞穂町

達成状況の評価

- 計画期間は10年間であるが、フェーズ1、フェーズ2（及び計画期間後のフェーズ3）に分けて目標の達成状況の管理を行う
- 施策の実施状況などは毎年モニタリングを行うが、フェーズ1終了時点の令和12年度に中間評価を行い、必要に応じて施策の見直しなどを行う
- フェーズ2の終了時に計画の達成状況の最終的な評価を行うとともに、フェーズ3以降の取り組みを具体化するための計画の改訂を実施する



数値目標の設定

- 計画目標は、できる限り定量的に計測可能な指標によって達成状況の評価を行う
- 計画目標1の達成状況は、65歳以上の平均外出日数を持って評価
- 計画目標2は、計画期間内には、乗車人員などの形で効果が現れない可能性が高いことから、実施できた施策の数を持って評価を行う
- 計画目標3は、路線バス及びコミバスの乗り継ぎに関する満足度と、乗り継ぎ拠点の設置数で評価する

計画目標1.
住民の外出率の向上

数値目標案①65歳以上の外出頻度
現況：平均13.3日/月（R6）
目標（フェーズ1）：現況以上
目標（フェーズ2）：フェーズ1終了時以上
※全年代の外出頻度は平均19.3日/月（R6）
※パーソントリップ調査の外出率は評価のタイミングが合わないため採用しない想定

計画目標2.
鉄軌道による
輸送力強化

数値目標案②鉄軌道とバス・タクシーの連携強化に係る4つの施策の実施
（モノレール新駅における交通広場の整備、多摩都市モノレールの延伸を見据えたバス路線の再編、町内公共交通ガイドの作成、災害時の鉄軌道の代替輸送体制の構築）
目標（フェーズ1）：2つ以上実施　　目標（フェーズ2）：4つ実施

計画目標3.
乗り継ぎしやすさ
の向上

数値目標案③路線バスの「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度
現況：平均3.49（R6）※五段階評価
目標（フェーズ1）：3.60以上　　目標（フェーズ2）：3.70以上

数値目標案④コミバスの「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度
現況：2.74（R7）※五段階評価、現況は速報値
目標（フェーズ1）：2.90以上　　目標（フェーズ2）：3.00以上

数値目標案⑤乗り継ぎ拠点の設置数
目標（フェーズ1）：1箇所以上　　目標（フェーズ2）：5箇所以上

数値目標の設定

- 計画目標4はコミバスの利用者数、コミバス・デマンド交通の満足度、バス停の上屋・ベンチの設置数によって評価する

計画目標4.
バス・タクシーの
利便性の
維持・向上

数値目標⑥コミュニティバスの利用者数（現金・IC利用者）
現況：44,976人/年（R6）
目標（フェーズ1）：47,000人/年以上
目標（フェーズ2）：48,000人/年以上

数値目標⑦コミュニティバスの満足度
現況：3.34（R7）※五段階評価、現況は速報値
目標（フェーズ1）：3.45以上　　目標（フェーズ2）：3.50以上

数値目標⑧デマンド交通の満足度
現況：平均3.78（R7）
目標（フェーズ1）：3.85以上　　目標（フェーズ2）：3.90以上

数値目標⑨バス停への上屋・ベンチの設置数
目標（フェーズ1）：2箇所以上　　目標（フェーズ2）：5箇所以上

（6）自動運転サービスの実装運行について

自動運転移動サービスの実装運行

- 今年度末より自動運転バスによる移動サービスの実証運行を行い、令和9年度以降の定常運行を目指す

【目的】
公共交通の持続可能性の向上及び多摩都市モノレール延伸後の移動需要の変化に柔軟に対応するため自動運転バスの導入をします。
現在策定中の瑞穂町地域公共交通計画に自動運転事業を位置づけ、持続可能な公共交通体系と令和9年度以降にシステムが周辺監視を行うレベル4（一定の条件下で自動運転）による定常運行を実現し、コミュニティバスの一部とすることを目指します。

出典：国土交通省「自動車の安全確保に係る制度及び自動運転技術等の動向について」
（https://www.mlit.go.jp/common/001260130.pdf）

自動運転移動サービスの実装運行

【今後の方針】
- 内閣府「新しい地方経済・生活環境創生交付金（第2世代交付金）」（以下「第2世代交付金」という）及び東京都補助金等財源の確保
- 関係者（東京都、立川バス株式会社、技術提供事業者等）の参画形態（受託者、アドバイザー等）についての調整
- 歳入歳出補正予算計上
  歳出：令和7年9月定例議会
  歳入：令和8年3月定例議会

【スケジュール】
令和7年　8月中下旬　　内閣府 第2世代交付金 交付決定額の内示
令和8年　2月～　　レベル2による実証実験
令和9年度以降　　レベル4による定常運行（本格実装）

今後のスケジュール

令和6年度

令和7年3月31日　令和6年度第4回地域公共交通会議

コミュニティバス
【報告事項】実証実験の総括、利用実績、意見交換会の実施

デマンド交通
【報告事項】利用実績、意見交換会の実施

地域公共交通計画
【報告事項】調査結果
【協議事項】課題の整理、計画目標の設定

令和7年度

令和7年6月2日　令和7年度第1回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、デマンド交通利用者アンケート調査結果
【協議事項】デマンド交通実証実験の評価

令和7年7月　路線バスOD調査、コミバス利用者アンケート実施

令和7年8月22日　令和7年度第2回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、路線バスOD調査、コミバスアンケート結果速報
【協議事項】目指すべき公共交通体系、地域公共交通計画に関する施策・事業、自動運転移動サービスの実装運行

本日

令和7年10～11月　令和7年度第3回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績　【協議事項】地域公共交通計画の素案

令和7年11～12月　パブリックコメントの実施

令和8年2月　令和7年度第4回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績　【協議事項】パブリックコメントを踏まえた地域公共交通計画案