

令和7年度第3回(第20回) 瑞穂町地域公共交通会議資料

令和7年12月9日(火)
場所:瑞穂町役場 2階会議室2-1、2-2



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】公共交通体系、地域公共交通計画の施策・事業、自動運転移動サービスの実装運行

令和7年12月9日 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】自動運転バス実装に伴うコミュニティバス運行計画
の変更、デマンド交通事業計画の変更、地域公共交通計画の素案

本日

令和8年1月 パブリックコメントの実施

令和8年2～3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】デマンド交通事業計画の変更、地域公共交通計画案

(2)瑞穂町コミュニティバス 事業計画の変更について

自動運転バス実装運行の概要

目的:

運転手不足のなかで長期的に便数維持・向上、多摩都市モノレール延伸に合わせたバスの利便性向上を図っていくため、令和6年度に東京都で実施した実証事業を継承し、将来的な自動運転(レベル4)での定常運行を見据えて技術面や事業性、社会受容性の検証を行うことを目的とする。

運行開始:

令和8年2月2日(月)～

【テスト走行】 2/2-2/5(4日間)

【交通事業者OJT】 2/6-2/10(うち3日間)

【本番運行関係者試乗】 2/12-2/13(2日間)

【本番運行一般試乗】 2/14-2/20(うち6日間)

※試乗時は無償運行とする

【定常運行】 3/1～

※コミュニティバスとしての運行は3/1～(有償運行)

運行経路:

瑞穂町コミュニティバス石畑・殿ヶ谷コースを再編し、令和6年度の実証事業の運行経路であった石畑・殿ヶ谷コース(一部)において自動運転(レベル2)での運行を実施する。瑞穂町役場～ジョイフル本田方面からJAにしたま瑞穂支店前の区間は走行環境の調査を優先するため、手動(レベル0)運行とする。➡8ページ参照

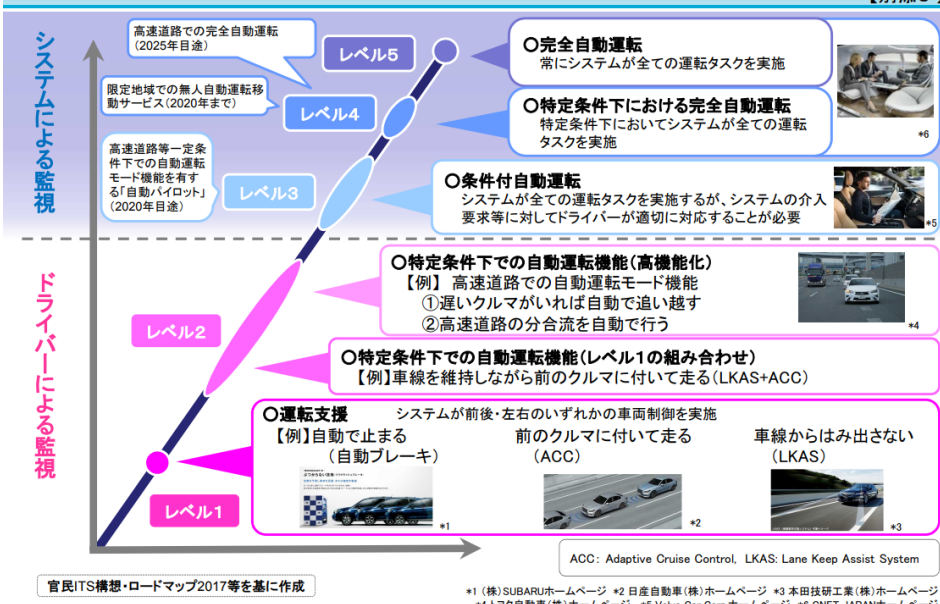
車両:

ティアフォー製 Minibus2.0 ※令和6年度の実証事業と同じ

本日の協議事項:コミュニティバスの運行計画の変更について

自動運転のレベル分けについて

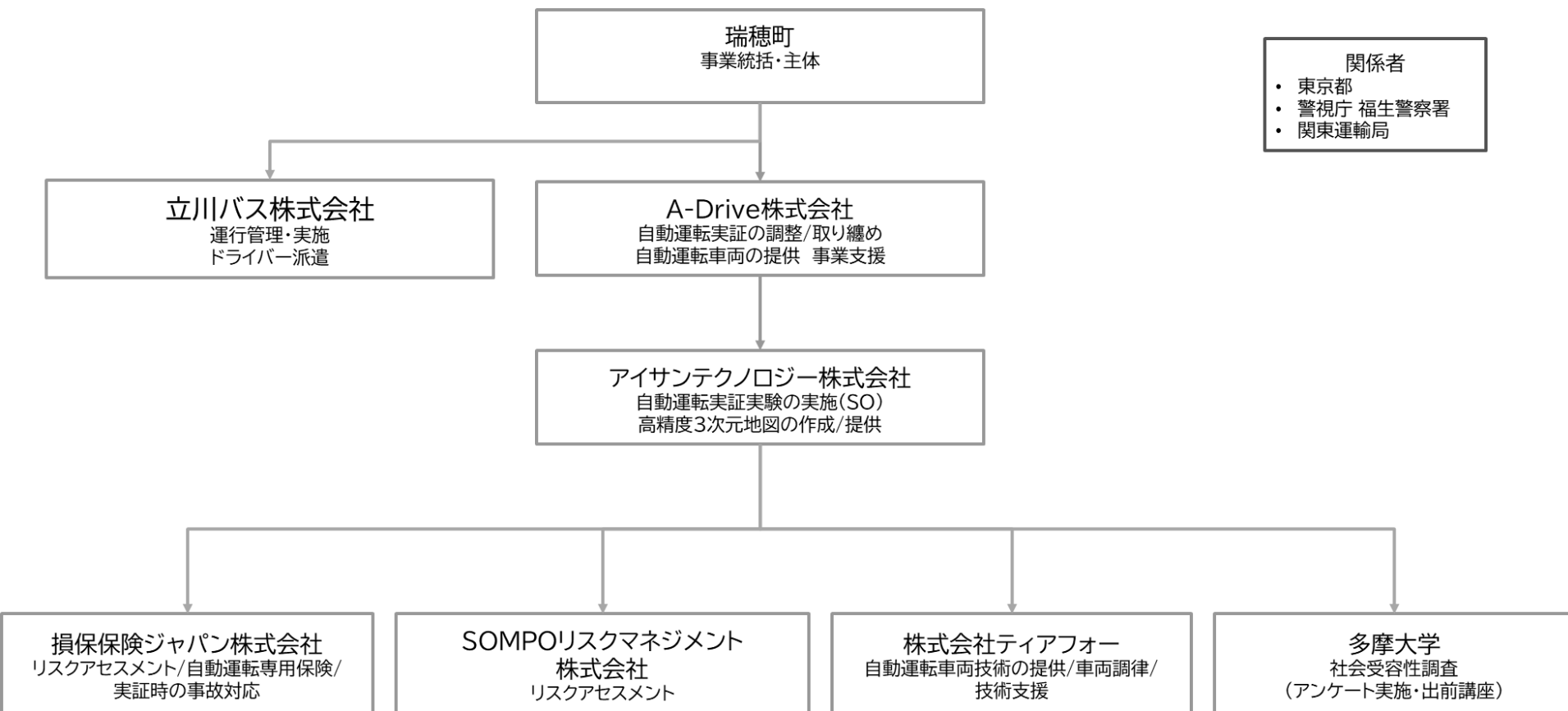
国土交通省
【別添3】



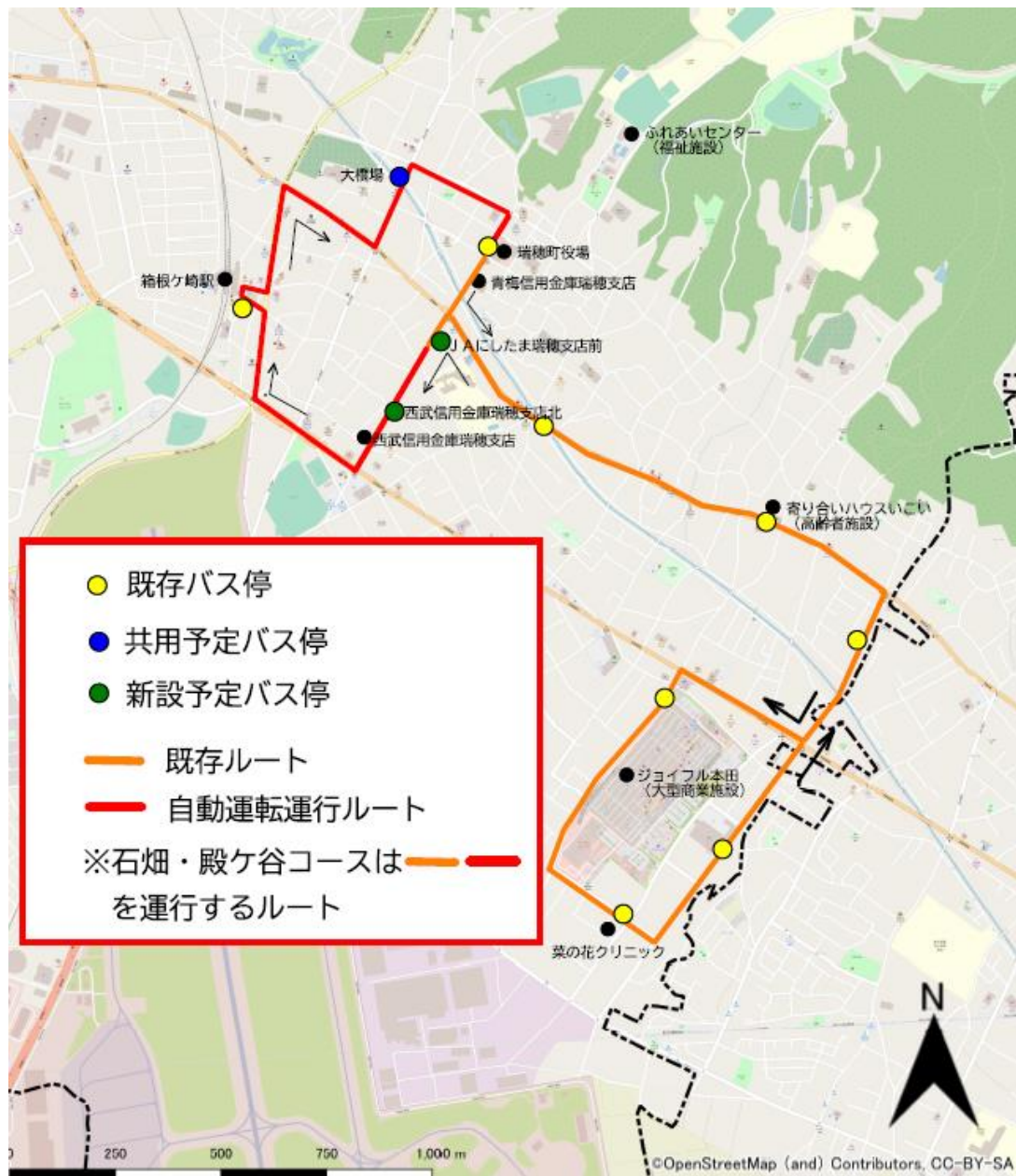
自動運転のレベル分け(出典:国土交通省資料)



項目		内容	
車両 スペック	車両名		ティアフォー製 Minibus2.0
	乗車定員		28名(座席15席/運転席1席/立席12名)
	自動運転時の定員		16名
	最高速度	車両性能	70km/h
		自動運転時	35km/h
	センシング	LiDAR	8個
		ミリ波レーダー	6個
		カメラ	23個
	その他装備		GNSS/IMU/5Gアンテナ
保有 機能	天候		晴れ/曇り/雨量3mm以下
	照度		1~10,000lux
	自車操作	車線変更	可 原則、地図上での車線変更設定区間上の自動車線変更可能 (一部困難な走行環境を除く)
		障害物回避	一部可 一部条件下にて回避可能
	白線認識		不可 地図情報により取得
	標識認識		不可 地図情報により取得
	信号認識		可
	MRM		有
その他特徴等		・自己位置推定は高精度3次元地図を活用 ・世界各国において活用実績のある自動運転ソフトウェアAutowareを搭載 ・交差点右左折 ・バス停/路側帯からの発車/駐車可能 ・緊急解除機能	



- ◆ 箱根ヶ崎駅東口～瑞穂町役場はレベル2での自動運転
- ◆ 瑞穂町役場～JAにしたま瑞穂支店前は手動での運転
- ◆ JAにしたま瑞穂支店前～箱根ヶ崎駅東口はレベル2での自動運転
- ◆ ふれあいセンターに向かう道路は、手動介入が多数必要であったため、箱根ヶ崎駅東口とふれあいセンターの間は独立したコースとして手動で運行(次ページ)



- ◆ 石畑・殿ヶ谷コースは自動運転の実装運行を行うコースとして、**ふれあいセンター方面を經由せず**、ジョイフル本田方面を回った後、**新青梅街道を經由**して終点の箱根ヶ崎駅東口へ
- ◆ 箱根ヶ崎駅東口とふれあいセンターの間を往復する路線は、これまでも運行していましたが、**新たに「ふれあいセンターコース」として独立します**
- ◆ コミュニティバス利用者アンケートの結果、**郵便局へのアクセス**を要望する意見が多く見られたことから、**箱根ヶ崎駅東口循環コース**(石畑・殿ヶ谷コースのジョイフル本田方面を省略したもの)**を設立**、元狭山コース、元狭山・長岡コースから乗り継ぎ可能なダイヤで平日に2便運行し、郵便局のほかJAにしたま、西武信金等を利用しやすい位置にバス停を設置

現在の石畑・殿ヶ谷コース



再編(案) ※別紙参照



- ◆ ふれあいセンターコースを独立した路線として設置するため、石畑・殿ヶ谷コースの便数は減少
- ◆ 箱根ヶ崎駅東口コースの設置に伴い、元狭山コースは平日1減、休日は1増
- ◆ 再編に合わせ、JR八高線との接続を加味してダイヤを変更
- ◆ 元狭山・長岡コースは便数・ダイヤとも変更なし

コース	曜日	現行便数	再編(案)
元狭山コース	平日	18※	17※
	土休日	16※	17※
元狭山・長岡コース	平日	17	17 (変更なし)
	土休日	16	16 (変更なし)
石畑・殿ヶ谷コース	平日	11	6
	土休日	8	6
ふれあいセンターコース	平日	—	5
	土休日	—	3
箱根ヶ崎駅東口循環コース	平日	—	2
	土休日	—	(運休)

※朝の営業所発(松山町入口～箱根ヶ崎駅東口)の便を除く

行先／時	元狹山コース			石畑・殿ヶ谷コース		行先／時
	駒形富士山・高根下・瑞穂二本木方面			ふれあいセンター・ジョイフル本田方面		
	平日	土日祝		平日	土日祝	
6						6
7	03 [●]	20	46 [●]	40 ^セ		7
8	20		14 40	00 ^セ 26		8
9	10		20	35	45	9
10	17		30	22	25	10
11	02 30		15		35	11
12	07		15	35	25	12
13	15		10	25	20	13
14	15		15 45	25	00	14
15	10		55	25	20	15
16	14		53	20	05	16
17	23		14	08		17
18	01 31 ^西	46	00 23 ^西			18
19	09 ^西	52 ^西	05 ^西			19
20						20
21						21
	運行回数18回		運行回数16回			
備考	●印＝朝コース(瑞穂町役場・駒形富士山方面にはまいりません) 西印＝松山町西止まり(瑞穂町役場・駒形富士山方面にはまいりません) セ印＝ふれあいセンター止まり					備考
	時刻 復路 ふれあいセンター経由					

行先／時	元狹山コース		石畑・殿ヶ谷コース		ふれあいセンターコース		箱根ヶ崎駅東口循環コース	行先／時
	駒形富士山・高根下・瑞穂二本木方面		ジョイフル本田方面 自動運転					
	平日	土日祝	平日	土日祝	平日	土日祝	平日 土日祝	
6								6
7	03 [●] 13	40 [●]			40			7
8	18	10 [●] 30			00 26		46	8
9	13	10 40	35	30				9
10	20	46	35	30		22		10
11	25	51	35	30	54			11
12	15	46				56		12
13	45	15 55					20	13
14	50	20	30	30				14
15	44	45	30	30	25	25		15
16	50	50	30	30				16
17	27 55 ^西	20 55						17
18	30 50	25 ^西						18
19	36 ^西 55 ^西	08 ^西						19
20								20
21								21
22	運行回数17回	運行回数17回						22
備考	●印＝朝コース(瑞穂町役場・駒形富士山方面にはまいりません) 西印＝松山町西止まり(瑞穂町役場・駒形富士山方面にはまいりません)							備考

運行しません

平日

八王子方面（上り）					高麗川方面（下り）				
バス駅到着予定時刻					バス駅発車予定時刻				
コース	ふれあい	駅ア谷コース	元狭山コース	八高線	コース	ふれあい	駅ア谷コース	元狭山コース	八高線
				6:55					7:03
			6:55	7:06					7:13
			7:08	7:18	7:40				7:28
			7:24	7:33	8:00	8:18			7:49
7:55			7:48	8:00	8:26				8:22
				8:12	8:46				8:36
8:15			8:13	8:25				9:13	9:00
8:41				9:05	9:35				9:23
9:07			9:18	9:25					9:44
				9:47	10:35	10:20			10:12
				10:00					10:43
10:15	10:13			10:26	11:35	11:25			11:11
				10:54	11:54				11:39
11:15				11:22		12:15			12:09
			11:20	11:52					12:39
12:09	12:15			12:22	13:20				13:09
			12:25	12:52		13:45			13:39
			13:15	13:22	14:30				14:09
13:41				13:52	14:50				14:39
				14:22	15:25	15:30			15:09
			14:45	14:52					15:39
15:10				15:22	16:30				16:09
15:40				15:52					16:38
			16:10	16:50		17:27			17:18
			16:44	16:49					17:31
			17:10	17:19					17:55
				17:36					17:56
				17:46					18:05
			17:50	18:01		18:30			18:18
				18:19		18:50			18:41
			18:27	18:54					19:03
				19:14		19:36			19:26
				19:30		19:55			19:47
				19:50					
				20:02					

土日祝

八王子方面（上り）					高麗川方面（下り）				
バス駅到着予定時刻					バス駅発車予定時刻				
コース	ふれあい	駅ア谷コース	元狭山コース	八高線	コース	ふれあい	駅ア谷コース	元狭山コース	八高線
				7:19					6:13
			7:30	7:43					6:35
				7:56					6:47
			8:05	8:16					7:05
			8:25	8:38				7:40	7:28
			8:55	9:03				8:10	7:42
				9:26				8:30	8:15
			9:30	9:44					8:35
10:10	10:10			10:25	10:10				9:00
10:37			10:40	10:52	10:49				9:14
			11:10	11:20					9:42
			11:46	11:52	11:29				10:13
			12:10	12:22	12:07				10:41
				12:52	12:46				11:09
13:11			12:51	13:22				11:51	11:40
			13:46	13:52	13:27				12:09
			14:15	14:22	14:06				12:39
				14:52	14:46				13:09
			15:10	15:22				13:55	13:39
15:40			15:20	15:52	15:28				14:09
			16:10	16:20	16:07				14:39
				16:51	16:40				15:09
			16:45	17:00				15:45	15:39
			17:10	17:20	17:12				16:09
				17:52	17:43				16:39
			17:50	18:18	18:13				16:50
			18:20	18:41				17:20	17:09
			18:55	19:09				17:55	17:41
				19:20				18:25	18:17
				19:42					18:40
								19:08	18:57

※バスの赤色時刻は、乗換時間16分以上で記載
時刻 時刻 八高線の赤色時刻は電車の駅到着時間

スケジュール

年月	予定
本日	地域公共交通会議での協議
R7.12～	関東運輸局への申請、運行開始に向けた準備
R8.2	実証実験運行(無償運行)
R8.3	実証実験運行を踏まえ、定常運行に移行(コミバスダイヤへの組み込み:有償運行) ※3/1にコミバスのルート・ダイヤの改定
R9以降	レベル2での運行範囲を拡大(ジョイフル本田方面) 将来的にはレベル4へ移行

本日議論したいこと

コミュニティバスの運行計画の変更について

- ① 運行ルートの変更(石畑・殿ヶ谷コースの変更、ふれあいセンターコース・箱根ヶ崎駅東口循環コースの新設)
- ② バス停留所の新設(JAにしたま瑞穂支店前、西武信用金庫瑞穂支店北、大橋場(共用))
- ③ 実証実験運行時の乗合自動車の停留所における旅客運送の用に供する自動車の停車又は駐車に関する合意について(※)
※実証実験運行開始時までには緑ナンバーの取得ができなかった場合に限り、白ナンバーでの運行となります。

(3)瑞穂町デマンド交通 事業計画の変更について

- ◆ 2月の営業再開に合わせ、「フレッシュランド西多摩 よつ葉の湯」を追加
- ◆ 設置予定の「稲荷ヶ丘公園」を追加
- ◆ 運賃はいずれも他の町内の乗降ポイントと同じ扱い(公立福生病院以外との行き来の場合、片道400円)



※地理院地図に加筆

- フレッシュランド西多摩は、駐車場内に設置(施設は羽村市域内だが、駐車場内は瑞穂町域内となっている)
- 稲荷ヶ丘公園は、公園南側に設置

フレッシュランド西多摩

位置図：申請箇所



稲荷ヶ丘公園

位置図：申請箇所



本日議論したいこと

デマンド交通の運行計画の変更について(共通乗降ポイントの追加)

(4)瑞穂町地域公共交通計画 (素案)について

- ◆ 前回、将来の地域公共交通体系や、地域公共交通計画に位置付ける施策・事業について報告、意見交換
- ◆ 本日:これまでの検討内容を踏まえ作成した瑞穂町地域公共交通計画(素案)について検討
- ◆ 計画書の構成は以下のとおり
- ◆ 前回の会議後にいただいた意見へのご対応は別紙に掲載

瑞穂町地域公共交通計画(素案)の構成

章		内容
第1章	計画の概要	計画の目的、計画の位置づけ、計画区域
第2章	瑞穂町の地域公共交通の現状	現在の公共交通ネットワーク、現在の公共交通の課題
第3章	将来像、基本方針及び計画目標	2040年代の将来像、基本方針及び理念、計画目標、目指すべき地域公共交通体系
第4章	計画目標を実現するための施策	取組の方向性、取組の内容
第5章	計画の達成状況の評価	評価指標及び数値目標、計画の推進体制、計画の進捗管理
参考資料		上位関連計画、町民・公共交通利用者のニーズ、計画策定に必要な視点、瑞穂町地域公共交通会議の概要

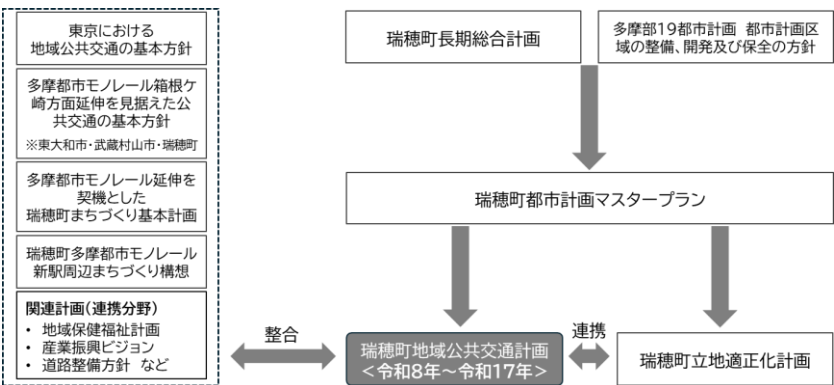
- これまでの提示事項からの変更事項
- 第2章に現在の公共交通ネットワークを追加し、予め現在の運行状況を把握してから第3～4章を読めるように変更
 - 「施策①－14 関係機関との協議の継続的な実施」を追加
 - 前回施策案として提示した「災害時の鉄軌道の代替輸送体制の構築」は、「施策②－6 鉄軌道等の持続可能な旅客運送サービスの構築」として、事業者とのより広い視点での連携構築を目指す取組として設定

第1章 計画の概要

●計画の背景・目的

- 瑞穂町の公共交通ネットワークはJR箱根ヶ崎駅を中心にJR八高線や路線バス等で形成されるが、利便性に課題がある
- 公共交通を取り巻く環境は、利用者数の減少、運転手不足の加速など厳しさを増している
- 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸が都市計画決定、町内に2つの新駅が設置予定
- これを契機として、公共交通の利便性や持続可能性の向上、将来都市構造を見据えた立地適正化計画との連携、モノレール延伸を契機としたまちづくりとの連携を目指し、地域公共交通計画を策定する

●計画の位置づけ



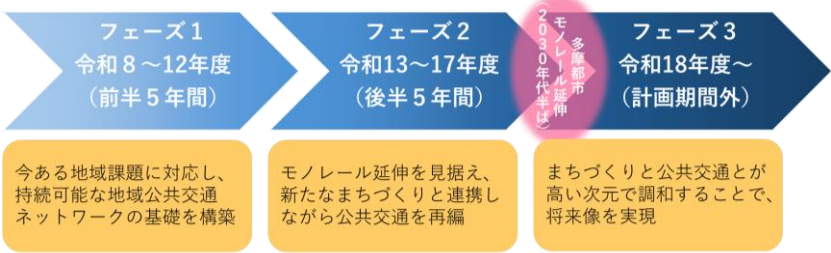
●計画区域
瑞穂町全域

●計画の対象となる交通手段

鉄道、モノレール(乗り入れ予定)、路線バス、コミュニティバス、民間送迎バス等、デマンド交通、タクシー、シェアモビリティ(導入検討)

●計画期間

令和8年度から令和17年度までの10年間。前半5年をフェーズ1、後半5年をフェーズ2、以降をフェーズ3とする



第2章 瑞穂町の地域公共交通の現状

●瑞穂町の公共交通の課題

<現況調査から得られた問題点>		<課題>	
利用実態等 統計資料	①交通不便地域の存在	道路幅員の狭さによりバスが入り込めない地域がある	①
	②コミュニティバス・デマンド交通の運行に係る公費負担が重い	公共交通の利用者が少ない、集約できていない	②
	③自動車分担率が60%を超え、幹線道路の混雑度も高いことから、環境への負荷が大きい	バス路線が住民の移動パターンに即していない	③④⑤⑥⑦
	④70代以上でも自動車分担率が65%以上と高く、徒歩分担率は10%未満に留まる	バスの運行本数が少ない	③④⑥⑦⑧⑨
アンケート 住民	⑤公共交通で青梅市にアクセスするニーズがあるが、十分に対応できていない	高齢者にとって使い勝手のよい公共交通がない	④⑦
	⑥殿ヶ谷地区、元狭山地区における公共交通への不満が高い	運転手に応募する若い世代が少ない	⑪⑫
	⑦買い物などでの移動の利便性が低下することを懸念し、70代では運転免許の返納が進んでいない	駅周辺に長時間滞在できる施設がない	⑩
	⑧路線バスの利用者にとって運行時間帯・運行本数の重要性が高いが、満足度は低くなっている	道路の交通容量を超えた自動車交通量が通行している	⑫
アンケート 利用者	⑨コミュニティバスの利用者にとって運行本数・運行時間帯・乗り継ぎの重要性が高いが、満足度が低くなっている	幅員の狭い幹線道路がある	⑫⑬
	⑩箱根ヶ崎駅でバスを待つための環境が不足している		
	⑪バスの運転手不足が深刻化している		
	⑫幹線道路(特に旧青梅街道)の渋滞によってバスの定時性が低下している		
ヒアリング 事業者	⑬バスの運転に危険を感じる箇所がある		
	⑭箱根ヶ崎駅でのタクシーの待機車両が不足している		

※○内の数字は対応する問題点

第3章 将来像、基本方針及び計画目標

●2040年代の将来像

- 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。

●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

●計画目標

<上位・関連計画を踏まえ追加する視点>

瑞穂町長期総合計画	地域間の移動の充実	<div></div>
	箱根ヶ崎駅へのアクセス充実	<div></div>
瑞穂町都市計画マスタープラン	輸送力の増強	<div></div>
瑞穂町立地適正化計画	箱根ヶ崎駅、No.6駅周辺の交通結節機能確保・充実	<div></div>
	箱根ヶ崎駅、No.6駅へのアクセス充実	<div></div>
多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針	効率的な路線配置	<div></div>
	環境負荷の低減	<div></div>

<地域公共交通計画の中で引き受ける課題>

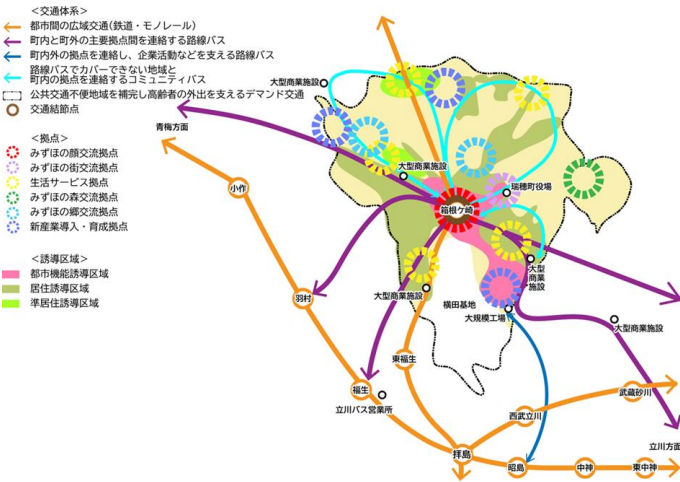
道路幅員の狭さによりバスが入り込めない地域がある	<div></div>
公共交通の利用者が少ない、集約できていない	<div></div>
バス路線が住民の移動パターンに即していない	<div></div>
バスの運行本数が少ない	<div></div>
高齢者にとって使い勝手のよい公共交通がない	<div></div>
運転手に応募する若い世代が少ない	<div></div>
道路の交通容量を超えた自動車交通量が通行している	<div></div>
幅員の狭い幹線道路がある	<div></div>

<計画目標>

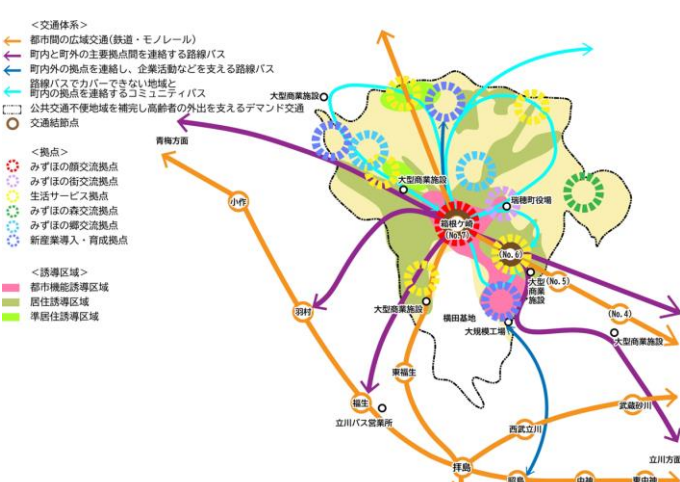
- ①高齢者の外出率の向上
- ②鉄軌道による輸送力強化
- ③乗り継ぎしやすいの向上
- ④バス・タクシーの利便性の維持・向上

●目指すべき地域公共交通体系

<モノレール延伸前>



<モノレール延伸後>



第4章 計画目標を実現するための施策

●取組の方向性・取組の内容

<計画目標>	<取組の方向性>	<施 策>	<計画目標>	<取組の方向性>	<施 策>
計画目標① 住民の外出率の向上	コミュニティ交通の運行	施策①-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し	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	施策④-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し(再掲)
	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり	施策①-2 町内公共交通ガイドの作成(再掲)			施策④-2 利用実態に即したデマンド交通の運行計画見直し
	公共弱者の移動支援	施策①-3 デマンド交通の利用拡大に向けた広報・周知			施策④-3 自動運転車両の導入
	公共交通のバリアフリー化	施策①-4 コミュニティバス沿線施設と連携した割引等の実施		情報発信の強化	施策④-4 地域の輸送資源を総動員した公共交通ネットワークの維持
	タクシーの活用促進	施策①-5 デマンド交通の利用促進に向けた事業の導入			施策④-5 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
	新たなモビリティの活用	施策①-6 デマンド交通の利用拡大に向けた広報・周知(再掲)		バス待ち環境の改善	施策④-6 経路検索サイト事業者への情報提供
	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	施策①-7 バリアフリー車両の導入		地域住民の生活に根差した市町村境界にとられない公共交通の実現	施策④-7 町内公共交通ガイドの作成(再掲)
	鉄軌道・路線バスの利用促進	施策①-8 バス停周辺の環境整備		公共交通の走行環境の改善	施策④-8 箱根ヶ崎駅における乗り場案内の充実
	関係機関との連携強化	施策①-9 町内公共交通ガイドの作成(再掲)		二酸化炭素排出量の削減	施策④-9 デマンド交通等の乗り方を案内する動画の作成
		施策①-10 利用者の利便性の向上		モビリティ・マネジメントの推進	施策④-10 公共交通の使い方を地域に広める人材の発掘・育成
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	施策①-11 町内回廊ルートの運行	計画目標⑤ データ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④-11 各地域での乗り継ぎ拠点の整備(再掲)
	多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の着実な推進	施策①-12 シェアモビリティの導入検討			施策④-12 バス等の待合場所の確保(再掲)
	鉄軌道とバス・タクシーの連携強化	施策①-13 町内公共交通ガイドの作成			施策④-13 バス停の上屋・ベンチ等の整備施策
	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)	施策①-14 関係機関との協議の継続的な実施			施策④-14 コミュニティ交通の周辺自治体に乗り入れた運行
	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	施策②-1 JR東日本への要望活動の継続実施			施策④-15 地域住民との意見交換会の実施
	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	施策②-2 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			施策④-16 ZEV(ゼロ・エミッション・ビークル)導入の推進
計画目標③ 乗り継ぎしやすい向上	交通結節点の整備	施策②-3 モノレール新駅における交通広場の整備	計画目標⑥ 持続可能な地域課題の解決		施策④-17 シェアモビリティの導入検討(再掲)
	交通モード間の接続性の改善	施策②-4 多摩都市モノレール延伸後を見据えたバス路線の再編			施策④-18 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)
		施策②-5 町内公共交通ガイドの作成(再掲)			施策④-19 デマンド交通の利用促進に向けた事業の導入(再掲)
		施策②-6 鉄軌道等の持続可能な旅客運送サービスの構築			施策④-20 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)
計画目標⑦ 持続可能な地域課題の解決		施策②-7 町内回廊ルートの運行(再掲)	計画目標⑧ 持続可能な地域課題の解決		施策④-21 経路検索サイト事業者への情報提供(再掲)
		施策③-1 モノレール新駅における交通広場の整備(再掲)			施策④-22 町内公共交通ガイドの作成(再掲)
		施策③-2 各地域での乗り継ぎ拠点の整備			施策④-23 町と交通事業者との連携による運転手募集の支援施策
		施策③-3 バス等の待合場所の確保			施策④-24 経路検索サイト事業者への情報提供(再掲)
計画目標⑧ 持続可能な地域課題の解決		施策③-4 JR八高線のダイヤ改正に合わせたコミュニティバスの見直し	計画目標⑨ 持続可能な地域課題の解決		施策④-25 GTFS データの更なる活用
					施策④-26 MaaS(モビリティ・アズ・ア・サービス)による地域課題の解決
					施策④-27 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
					施策④-28 運賃以外の財源確保等の新たな事業スキームの検討
計画目標⑨ 持続可能な地域課題の解決			計画目標⑩ 持続可能な地域課題の解決		施策④-29 公共交通の適正な利用者負担の在り方についての検討

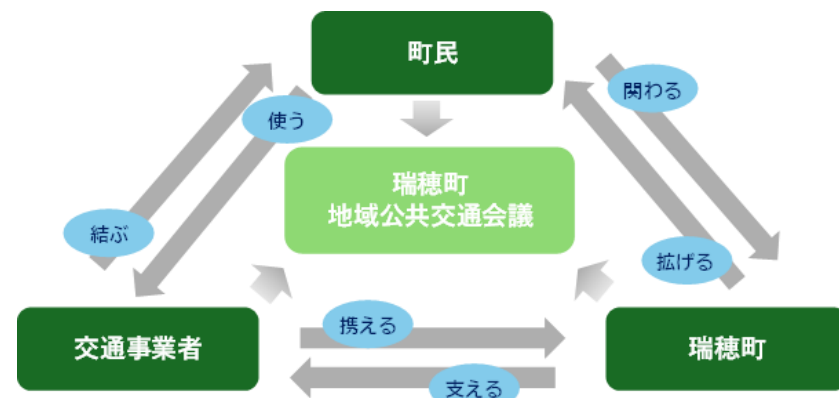
第5章 計画の達成状況の評価

●評価指標及び数値目標

計画目標1. 住民の外出率の 向上	数値目標① 65 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)
計画目標2. 鉄軌道による 輸送力強化	数値目標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. 乗り継ぎしやすい の向上	数値目標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④ コミュニティバスの「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度 現況:2.78(R7)※五段階評価 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
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:3.31(R7)※五段階評価 目標(フェーズ1):3.40 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 自動運転の実施状況 目標(フェーズ1):レベル 4 での実証運行実施 目標(フェーズ2):レベル 4 での定常運行開始 数値目標⑩ 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

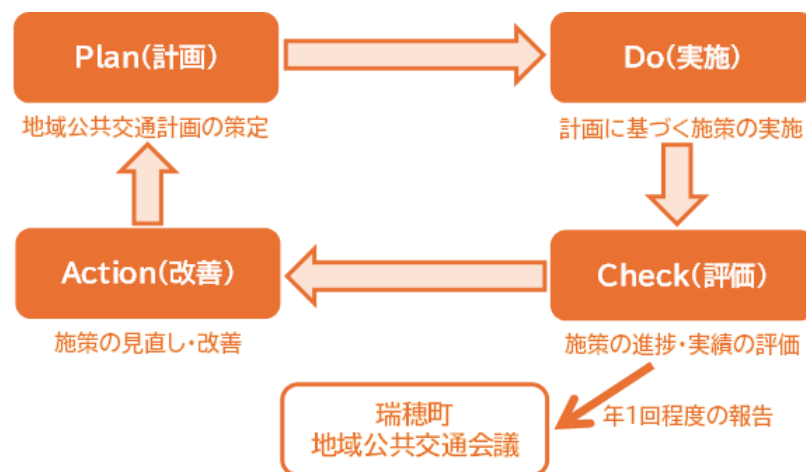
●計画の推進体制

- 町は公共交通に関する行政を本計画に基づいて推進
- 各施策の推進にあたり、瑞穂町地域公共交通会議での協議を中心に、住民や交通事業者、道路管理者・交通管理者等の関係機関等と連携



●計画の進捗管理

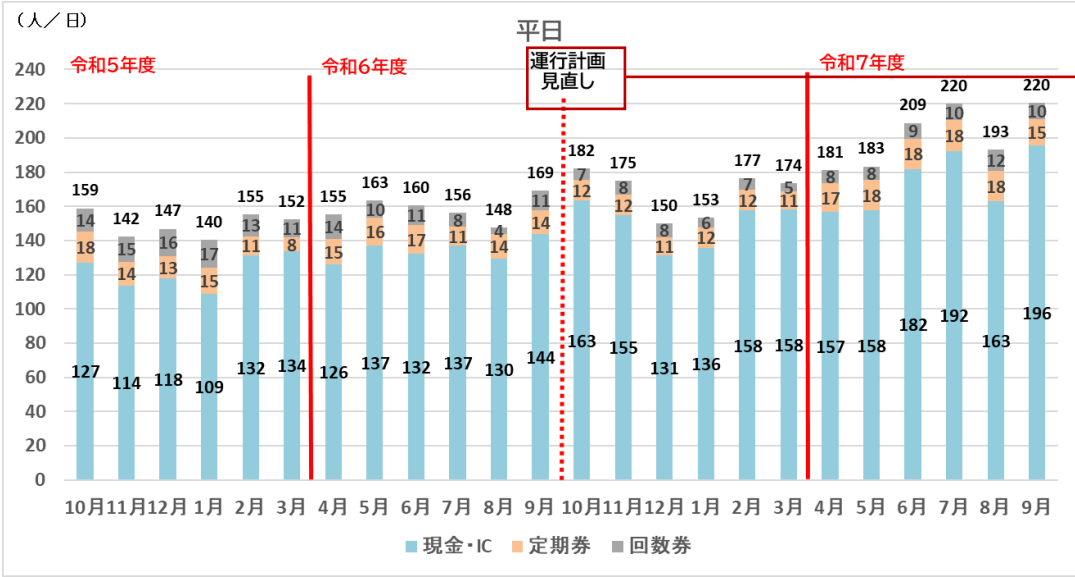
- 施策の実施状況、数値目標の達成状況は、瑞穂町地域公共交通会議において年に1回程度評価必要に応じて取組の見直し



(5) 瑞穂町コミュニティバス運行状況の 報告について

- 今年度は常に平日・土休日とも前年同月を上回り、特に7月/9月の平日(220人/日)は過去最高の水準
- 令和6年10月の運行計画変更後の堅調な増加と、季節変動による増加が重なり、利用が大きく伸びている

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月の値に箱根ヶ
崎・長岡コース、武蔵
野コースの利用者数
は含まずに算出

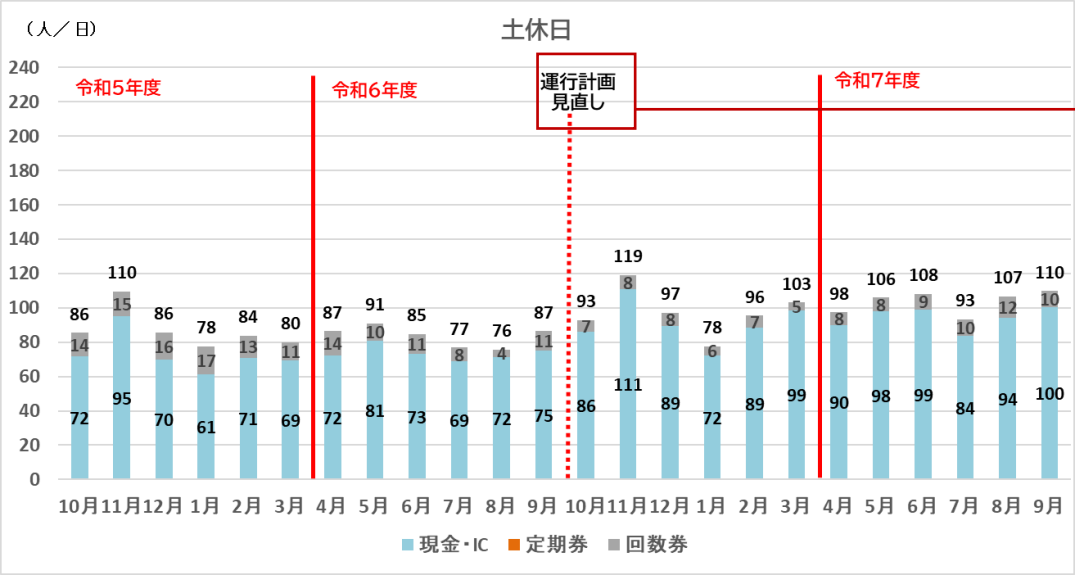


■運行計画見直し内容
元狹山・長岡コース:
箱根ヶ崎駅東口発の便
を元狹山コースに統合、
西口発・西口着の便に統
一

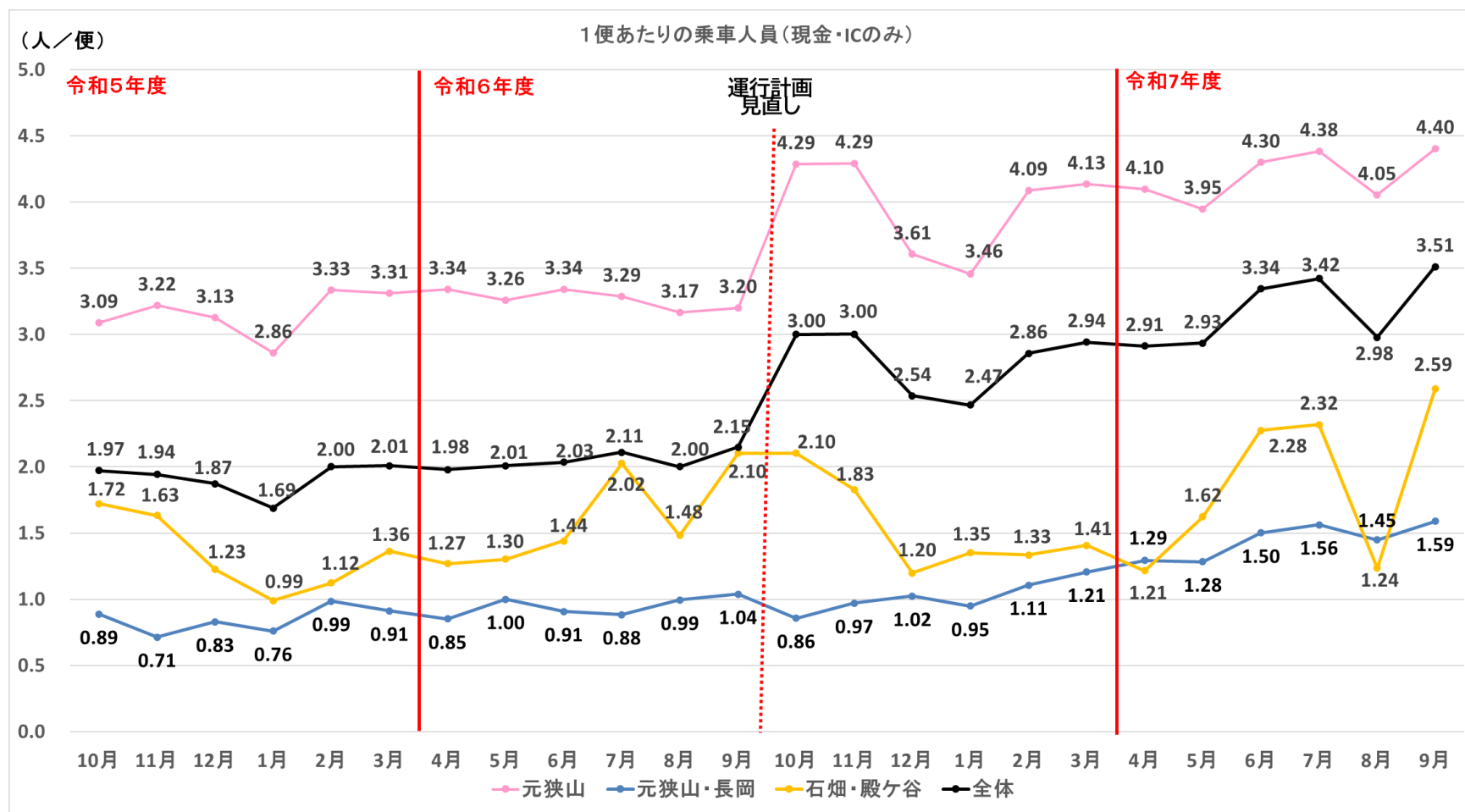
元狹山コース:
「瑞穂パイパス南」「駒形
富士山」バス停を経由す
る形に変更

石畑・殿ヶ谷コース:
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



- 全体及び元狭山コース、元狭山・長岡コースは4～9月の間、常に前年同月を上回っており、運行計画見直し前後で大きく改善していると言える
- 石畑・殿ヶ谷コースは、学校や事業所の夏休みの影響もあり、8月に落ち込んでいるが、4月以降のその他の月は前年同月を上回っている



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

- 利用実績は伸びているものの、運行経費の増加※が影響し、全体の概算収支率は昨年度下期(10-3月)よりわずかな上昇にとどまり10.4%
- 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狹山コースは昨年度下期より0.5ポイント低下しているが、元狹山・長岡コース、石畑・殿ヶ谷コースは1.0ポイント以上改善している

※昨年度(10-3月)の運行経費は実績値、4-9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)

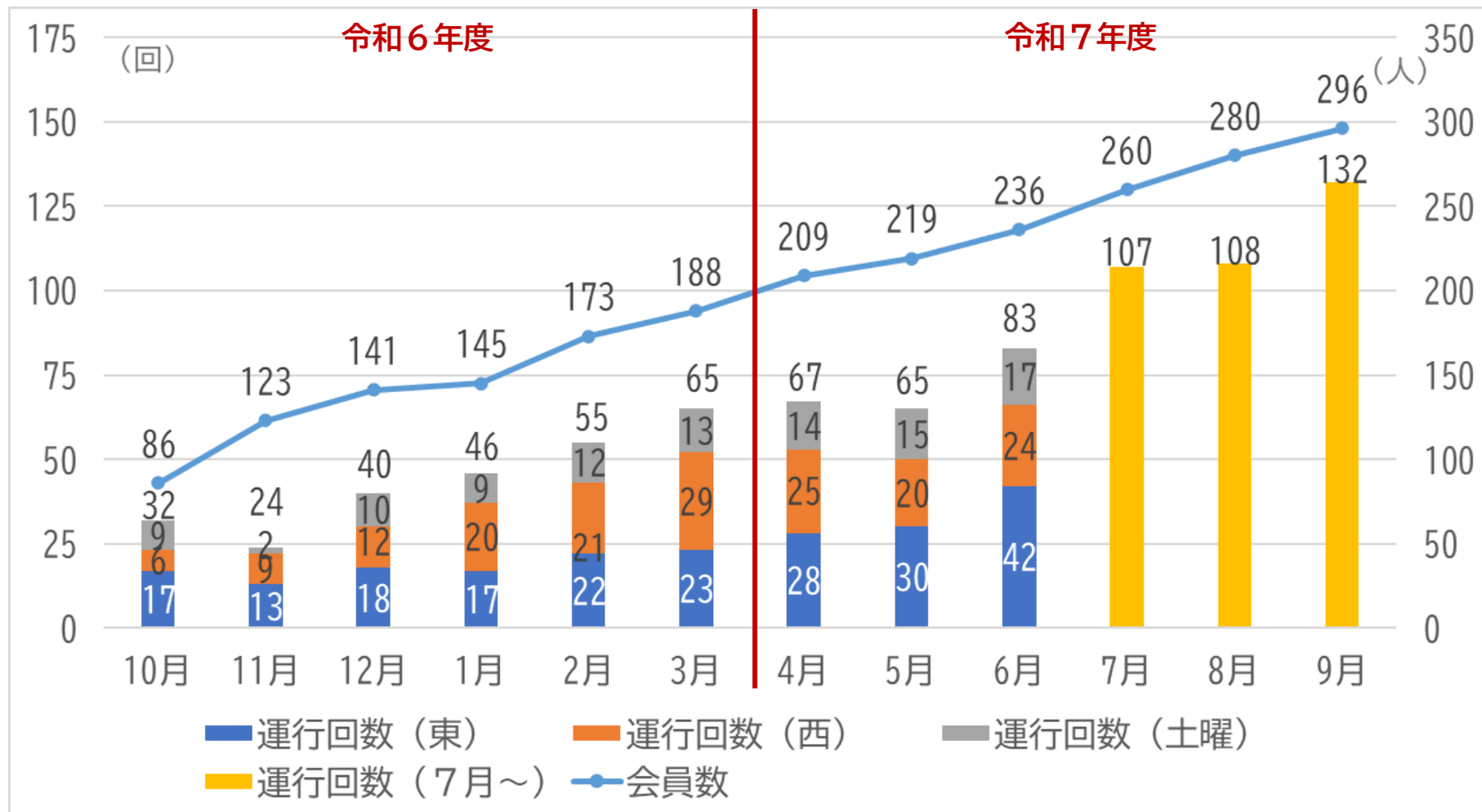
	元狹山	元狹山・長岡	石畑・殿ヶ谷	全体
運行経費(百万円)	26.9	13.9	6.9	47.6
収入(百万円) ※定期券、回数券、広告収入を含む	3.3	1.1	0.6	5.0
町負担額(百万円)	23.6	12.8	6.2	42.7
収支率(%)	12.2	7.7	8.9	10.4
昨年度(10-3月)収支率(%)	12.7	5.9	7.9	10.0
昨年度(10-3月)からの増減(ポイント)	-0.5	+1.4	+1.0	+0.4

- 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

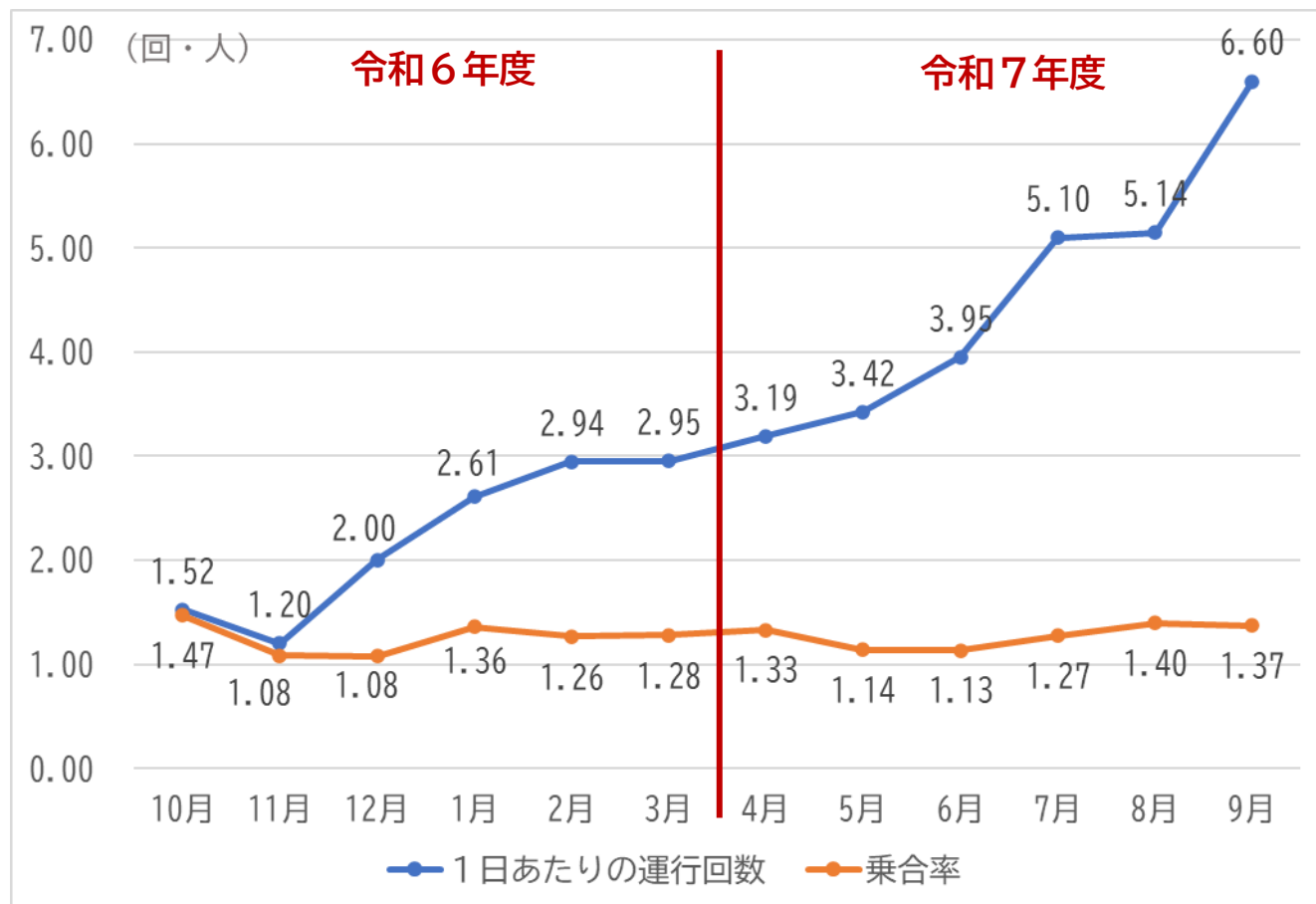
(6) 瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の 報告について

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	<p>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)</p> <p>➡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</p>
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	<p>現金(1月から、キャンペーン第2弾としてキャッシュレス決済※導入) ※クレジットカード、二次元コード、電子マネー(Suica、PASMO、iD、QUICPay、WAON)</p>
運賃收受	乗車時に運転手に支払い
割引	<p>【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</p> <p>【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</p>
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)

- ・ 会員数は、4月以降毎月20人程度増加しており、9月時点で300人近い人数となっている
- ・ 月間の利用回数も少しずつ増加しており、キャンペーン実施やSNS等を利用した継続的な周知の効果もあり、9月には132人と半年前(3月)の倍以上の水準となっている



- 1日あたりの運行回数は右肩上がりで増加しており、7月以降はキャンペーンの効果もあって稼働が増え、9月には6.60回/日となっている
- 運行回数は増加しているが、乗合率(1回あたりの平均乗車人数)はほぼ1.1~1.4の範囲で推移している
- 乗合(複数の予約を束ねての運行)は月に10件前後しか生じていないことから、1つのグループのみを乗せた運行が中心で、まだ乗合交通として十分には機能していない段階と考えられる



	運行回数	乗合の発生回数
7月	107	10
8月	108	11
9月	132	9

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、「瑞穂町役場」「松山公園」などの利用が多い。「松山公園」はリピーターが複数名定着していることが寄与している
- 収支率は令和6年度10月～3月の1.8%から3.8%に上昇し、運行終了したコミュニティバスの箱根ヶ崎・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		8月		9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	ジョイフル本田	29回	ジョイフル本田	35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 箱根ヶ崎駅西口	18回	松山公園	23回	瑞穂町役場	25回
3位	松山公園 JAIにしたま 元狭山支店	10回	-	-	-	-	-	-	箱根ヶ崎駅西口	21回	松山公園	20回
4位	-	-	福生病院 瑞穂町役場 みずほ病院	9回	むさしの公園 元狭山コミュニティセンター	11回	-	-	みずほ病院 元狭山コミュニティセンター	14回	箱根ヶ崎駅西口	18回
5位	福生病院	8回	-	-	-	-	長岡コミュニティセンター	15回	-	-	福生病院	16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(4～9月)※1	6,182,088円 (車両リース代を除く)	237,300円	5,944,788円	3.8%	48,332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、箱根ヶ崎・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、4-9月(今年度)の運行経費は予算額となっている

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、コミバスアンケート結果、路線バスOD調査結果
【協議事項】公共交通体系、地域公共交通計画の施策・事業、自動運転移動サービスの実装運行

令和7年12月9日 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】自動運転バス実装に伴うコミュニティバス運行計画
の変更、デマンド交通事業計画の変更、地域公共交通計画の素案

本日

令和8年1月 パブリックコメントの実施(地域公共交通計画素案)

令和8年2月 自動運転実装運行の開始

令和8年2～3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】デマンド交通事業計画の変更、パブリックコメントを踏まえた地
域公共交通計画案