

瑞穂町地域公共交通計画（案）

令和8年1月
瑞穂町

ごあいさつ

町長あいさつ

令和8年●月 瑞穂町長 山崎 栄

目 次

第1章 計画の概要	1
1. 計画の目的	1
2. 計画の位置づけ	2
3. 計画区域	2
4. 計画の対象	2
5. 計画期間	3
第2章 瑞穂町の地域公共交通の現状.....	4
1. 現在の公共交通ネットワーク	4
(1) 鉄道.....	4
(2) 路線バス.....	4
(3) 瑞穂町コミュニティバス.....	4
(4) 瑞穂町デマンド交通「チョイソコみずほまち」(実証実験運行中).....	6
(5) タクシー.....	7
(6) 民間送迎バス等.....	7
(7) 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸.....	8
2. 瑞穂町の公共交通の課題	10
第3章 将来像、基本方針及び計画目標.....	12
1. 2040年代の将来像.....	12
2. 基本方針及び理念	13
3. 計画目標	15
4. 目指すべき地域公共交通体系	16
第4章 計画目標を実現するための施策.....	17
1. 取組の方向性	17
2. 取組の内容	19
(1) 計画目標① 住民の外出率の向上.....	19
(2) 計画目標② 鉄軌道による輸送力強化.....	33
(3) 計画目標③ 乗り継ぎしやすさの向上.....	43
(4) 計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上.....	46
第5章 計画の達成状況の評価.....	68
1. 評価指標及び数値目標	68
2. 計画の推進体制	69
3. 計画の進捗管理	72

参考資料	73
上位・関連計画	73
瑞穂町の現状	87
位置及び地形	87
人口動向	88
公共交通の現況	90
道路交通の現況	93
移動特性	95
住民・公共交通利用者のニーズ.....	97
(1) 住民アンケート調査	97
(2) 高校生アンケート調査	107
(3) 路線バス利用者アンケート調査	111
(4) 路線バスOD調査	116
(5) 交通事業者ヒアリング調査	122
計画策定に必要な視点	123
計画の策定体制	124
協議・策定の経過	124
瑞穂町地域公共交通会議条例	125
瑞穂町地域公共交通会議 委員一覧	128
瑞穂町地域公共交通計画策定庁内検討委員会 委員一覧	129
用語解説	130

第1章 計画の概要

1. 計画の目的

瑞穂町の公共交通ネットワークは、JR箱根ヶ崎駅を中心として、JR八高線や路線バスにより形成されていますが、民間路線だけで市街地全域をカバーするには至っておらず、利便性に課題があります。これは、自家用車の利用を前提として市街地が形成されてきたためです。今後は、超少子高齢社会への対応や二酸化炭素排出量を削減する観点からも、過度な自家用車依存から脱却する必要があります。これらも踏まえ、令和3年10月に瑞穂町コミュニティバスの運行を開始、また、令和6年10月には、瑞穂町デマンド交通（チョイソコみずほまち）の実証実験運行を開始し、公共交通空白地域の解消に努めています。

一方、公共交通を取り巻く環境は、厳しさを増しています。平成30年に実施されたパーソントリップ調査（東京都市圏交通計画協議会）では、社会構造の変化等を背景に、全ての年齢層で外出率が減少していることが示されました。また、令和2年には新型コロナウイルス感染症が流行し、公共交通は大きな打撃を受け、リモートワークが社会に定着するきっかけとなりました。その後、公共交通の利用者数は、依然としてコロナ禍前の水準には回復していません。さらに、令和6年の働き方改革（改善基準告示）の影響により、以前から深刻化していた運転士不足が加速し、バス路線の減便・廃止やタクシーの廃業が全国的に相次いでいます。このままでは、地域住民の移動手段が確保できなくなり、社会活動に支障をきたす恐れがあります。

こうした状況の中、令和7年3月に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されたことは、明るい話題です。東京都は、2030年代半ばの延伸部分開業を目指しており、瑞穂町内には2つの新駅が設置されます。町は、これを契機として、持続可能な公共交通ネットワークの構築を図る必要があります。

以上を踏まえ、公共交通の利便性や持続可能性の維持・向上、将来都市構造を見据えた立地適正化計画や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、「瑞穂町地域公共交通計画」を策定します。

2. 計画の位置づけ

本計画は、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにする公共交通のマスタープランであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条に基づく法定計画です。なお、町の上位・関連計画のほか、東京都の「東京における地域公共交通の基本方針」等とも整合・連携を図ります。

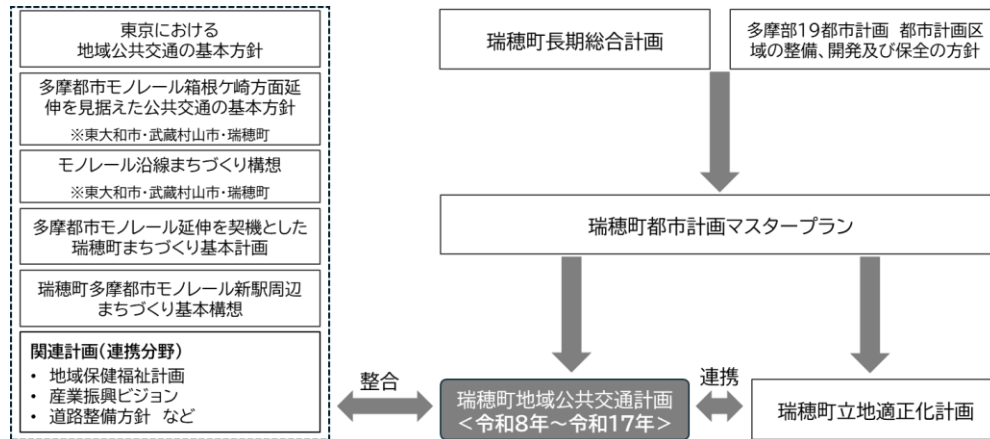


図1 計画の位置づけ

3. 計画区域

本計画の対象区域は、瑞穂町全域とします。

4. 計画の対象

本計画の対象となる交通手段は、次のとおりとします。

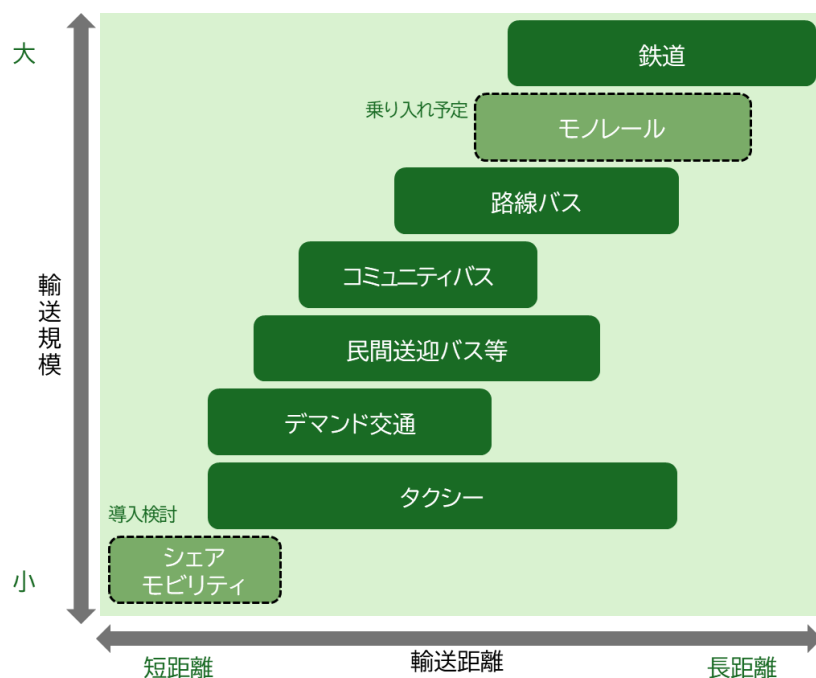


図2 対象となる交通手段

5. 計画期間

本計画は、令和 8（2026）年度から令和 17（2035）年度までの 10 年間を計画期間とします。取組については、次の 3 段階のフェーズに分けて進めます。ただし、フェーズは 5 年単位で一気に切り替わるのではなく、まちづくりの進捗等を踏まえながら、徐々に移行していくものです。

- ・ フェーズ 1
 - 計画期間の概ね前半 5 年間
 - 今ある地域課題に対応し、持続可能な地域公共交通ネットワークの基礎を構築
- ・ フェーズ 2
 - 計画期間の概ね後半 5 年間
 - モノレール延伸を見据え、新たなまちづくりと連携しながら公共交通を再編
- ・ フェーズ 3
 - 計画期間外の令和 18（2036）年度以降
 - まちづくりと公共交通とが高い次元で調和することで、将来像を実現

また、令和 12（2030）年度末を目途に、本計画の中間見直しを行います。

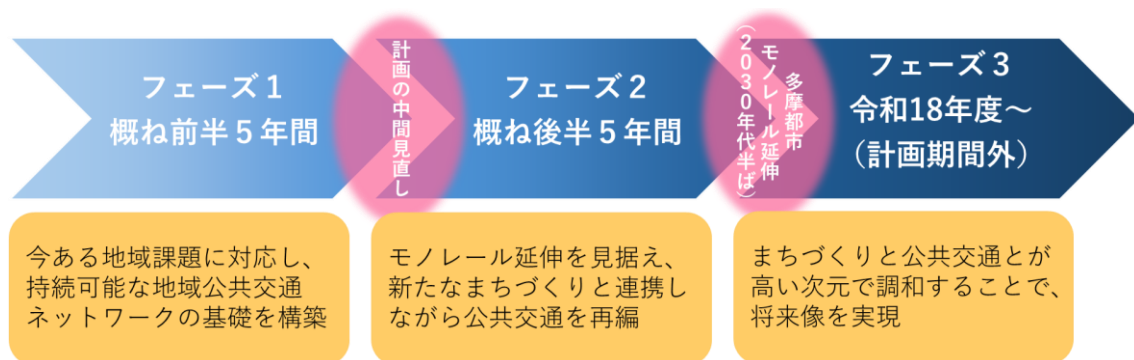


図3 各フェーズの位置づけ

第2章 瑞穂町の地域公共交通の現状

1. 現在の公共交通ネットワーク

(1) 鉄道

瑞穂町には、町の北部から南西部にかけてＪＲ八高線が縦断しており、その中心部に立地するＪＲ箱根ヶ崎駅が、現在のところ町内唯一の鉄道駅です。南は、ＪＲ拝島駅を経由して八王子市、青梅市、立川市、あきる野市や都心方面へ。北は、飯能市や川越市などへのアクセスを提供している、町にとって重要な路線です。また、ＪＲ拝島駅からは、西武拝島線に乗り換えることが、ＪＲ東飯能駅からは、西武池袋線に乗り換えることができます。これにより、北多摩エリアや埼玉県西部地域から副都心に至るまでの幅広い地域への移動が可能になっています。

(2) 路線バス

町内を運行する路線バス事業者は、西武バス、立川バス、都営交通の３者です。大部分の路線は、ＪＲ箱根ヶ崎駅と周辺自治体の駅や拠点とを結んでおり、鉄道網を補完する役割を担っています。立川バスは、主にＪＲ箱根ヶ崎駅を基点としてＪＲ立川駅、ＪＲ福生駅、ＪＲ羽村駅等とを結ぶ路線を運行しています。これらの路線は、ＪＲ拝島駅を経由することなく拠点間を直接結ぶとともに、その中間部に居住する住民の生活を支えています。西武バスは、入間市や所沢市など、埼玉県方面との繋がりを支えています。都営交通は、長大路線として有名な梅 70 系統が唯一の路線で、青梅市や小平市などへのアクセスを担っています。

(3) 瑞穂町コミュニティバス

瑞穂町コミュニティバスは、町内の各地域とＪＲ箱根ヶ崎駅とを結ぶ役割を担っています。令和 7 年 10 月時点では、元狭山コース、元狭山・長岡コース・石畑・殿ヶ谷コースの 3 路線が運行しています。

表 1 瑞穂町コミュニティバスの運行概要（令和 7 年 10 月現在）

運行日		年末年始（12/29～1/3）除き毎日
運賃		大人 180 円（IC178 円）、小児（小学生）90 円（IC89 円）
運行本数	元狭山コース	平日 21 便、土日祝 18 便
	元狭山・長岡コース	平日 17 便、土日祝 16 便
	石畑・殿ヶ谷コース	平日 11 便、土日祝 8 便

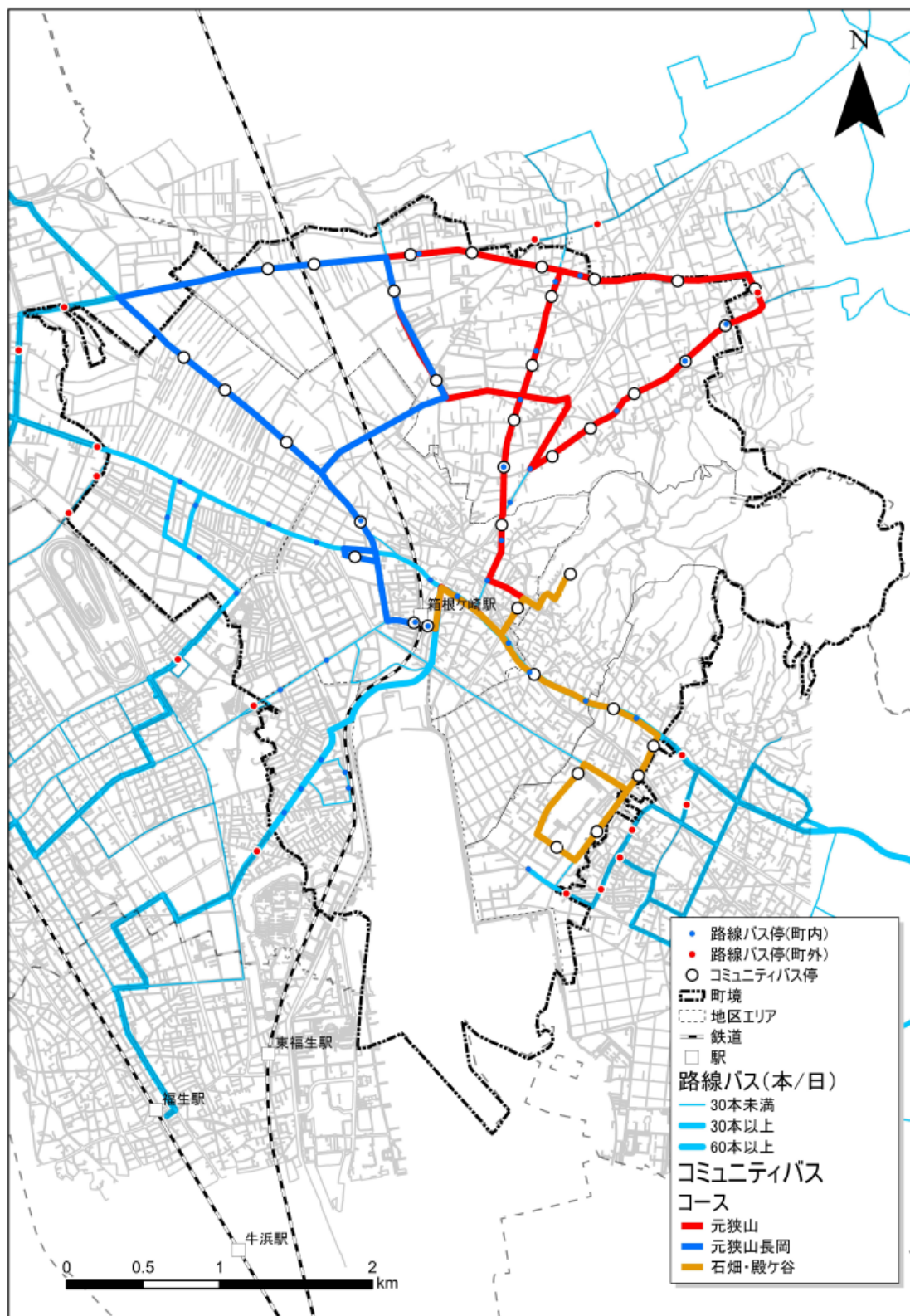


図4 瑞穂町内の鉄道・バス路線のネットワーク（令和7年10月）

(4) 瑞穂町デマンド交通「チョイソコみずほまち」(実証実験運行中)

コミュニティバスではカバーできない公共交通空白地域の補完及び高齢者等の免許返納や外出促進に寄与する移動手段としての有用性を検証するため、令和6年10月から実証実験運行を開始しました。町内の住宅地や商業施設、公共施設、医療機関(福生市内の公立福生病院を含む)等に配置された乗降場所間の移動サービスを提供しています。事前予約制であり、複数の予約がある場合は、利用者同士が乗り合って運行しています。

表2 瑞穂町デマンド交通の運行概要(令和7年10月現在)

利用対象者	町内在住の(1)満70歳以上の方、(2)障がい者手帳所持者、(3)妊産婦(母子健康手帳の交付を受けた日から出産日の1年後まで)で利用登録を済ませた方及び利用登録者と同乗する方
運行日時	月曜・火曜・水曜・金曜・土曜の午前9時から午後5時まで ※木曜・日曜・祝日・年末年始(12/29～1/3)は運休
乗降場所	町内117箇所及び公立福生病院の計118箇所
予約方法	電話：運行日の午前9時から午後4時30分まで インターネット：24時間受付 ※利用希望日の2週間前から利用希望日時の30分前まで受付
運賃	町内の移動：400円 公立福生病院を乗降のいずれかとする移動：600円
割引制度	相乗割引：予約時に利用登録者を含めた2人以上の利用がある場合、運賃から1人当たり100円を割引(乗降場所が同一の場合に限る) 障がい者割引：障がい者手帳をお持ちの方については、乗車時に提示することで、運賃から200円を割引(相乗割引とは併用不可)

(5) タクシー

町内では、令和7年10月時点で4者のタクシー事業者が運行し、主にJR箱根ヶ崎駅の駅前広場の利用客や、配車への対応を行っています。利用者同士が乗り合わない形での個別輸送で、ドアツードアの移動を提供しています。

表3 瑞穂町で運行するタクシー事業者

事業者名	所在地
京王自動車株式会社（福生営業所）	福生市大字福生 800
武陽交通有限会社（小作駅前営業所）	羽村市小作台 1-15-1
横川観光株式会社	あきる野市三内 230-18
株式会社リーガルマインド（リーガルキャブ）	あきる野市雨間 582-5

(6) 民間送迎バス等

学校や商業施設、医療・福祉機関などによる送迎サービスとして、以下が町内で運行しています。

表4 瑞穂町で運行する民間送迎バス等

運行主体	運行区間	利用対象者	運行便数
盈進学園東野高等学校	J R 箱根ヶ崎駅 ～学校	生徒	箱根ヶ崎駅発：平日2便、土曜2便 学校発：平日3便、土曜2便
ジョイフル本田瑞穂店	J R 箱根ヶ崎駅 ～店舗	従業員	箱根ヶ崎駅発：15便 ジョイフル本田発：21便
老健菜の花・ユニット菜の花・菜の花クリニック	J R 羽村駅～J R 箱根ヶ崎駅～施設	利用者、面会者・見学者	羽村駅発：1便 施設発：1便 ※火曜・木曜・土曜のみ運行
みずほ園	J R 小作駅～施設	利用者等	小作駅発：5便 施設発：6便
瑞穂町多世代交流センターMIZCUL	J R 箱根ヶ崎駅～施設	利用者	箱根ヶ崎発：8本 施設発：7本

交通政策モノレール推進課調べ

(7) 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸

現在の多摩都市モノレールは、多摩センター駅（多摩市）から上北台駅（東大和市）までの約 16 キロメートルの区間を運行しています。令和 7 年 3 月、東京都は、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面への延伸を都市計画決定しました。今後、2030 年代半ばの延伸部分開業を目指し、上北台駅と JR 箱根ヶ崎駅付近までの約 7.1 キロメートルの区間が整備されます。瑞穂町内には、2 つの新駅（No. 6 駅及び No. 7 駅）が設置予定であり、公共交通の利便性向上や駅周辺のまちづくりの進展、さらには、これら効果の町全体への波及が期待されます。



図5 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面への延伸計画の概要

（出典：東京都HP

http://www.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/tosei/20251127_13_01)

コラム デマンド交通は地域公共交通を救うか（仮）

デマンド交通は、「要求」や「需要」を意味する英語の Demand が由来です。その名のとおり要求（予約）に応じて運行することが特徴です。運行形態はさまざまで、予約があるときのみ運行するコミュニティバス形態（路線不定期運行）や乗降場間の移動サービスを提供する区域運行などがあります。

コミュニティバスは、全国多くの自治体で収支に課題があり、乗客を乗せずに運行する姿から「空気を運んでいる」と揶揄されることもあります。このため、運行の効率化策として、近年デマンド交通が注目されています。しかし、デマンド交通は、地域公共交通の諸問題を解決する万能の救世主ではありません。

少しだけ詳しく解説します。輸送密度が著しく低い地域では、定時定路線型バスの運行を続けていたら赤字が膨大になってしまいます。また、便数も最低限にしていかに得なくなり、極めて不便な路線となります。これに対し、デマンド交通を導入することで、一定の利便性を確保しつつ赤字を低減することができます。ただし、輸送密度が低いので赤字が黒字になることはありません。また、運転士の拘束時間も大きく変わりません。さらに、デマンド交通の利用者数が多くなったならば、バスに転換した方がよい場合もあります。輸送密度を高められる条件下なら、乗客一人当たりの輸送コストはバスの方が優れているからです。

デマンド交通を導入する際には、地域特性を踏まえた上で、政策目的を達成できるかという観点を持って検討することが求められます。

2. 瑞穂町の公共交通の課題

統計資料の整理や住民アンケート、公共交通の利用者アンケート、運行事業者のヒアリング等の結果を踏まえ、町の公共交通の課題を下図のとおり整理しました。アンケート等の結果については、参考資料に掲載しています。

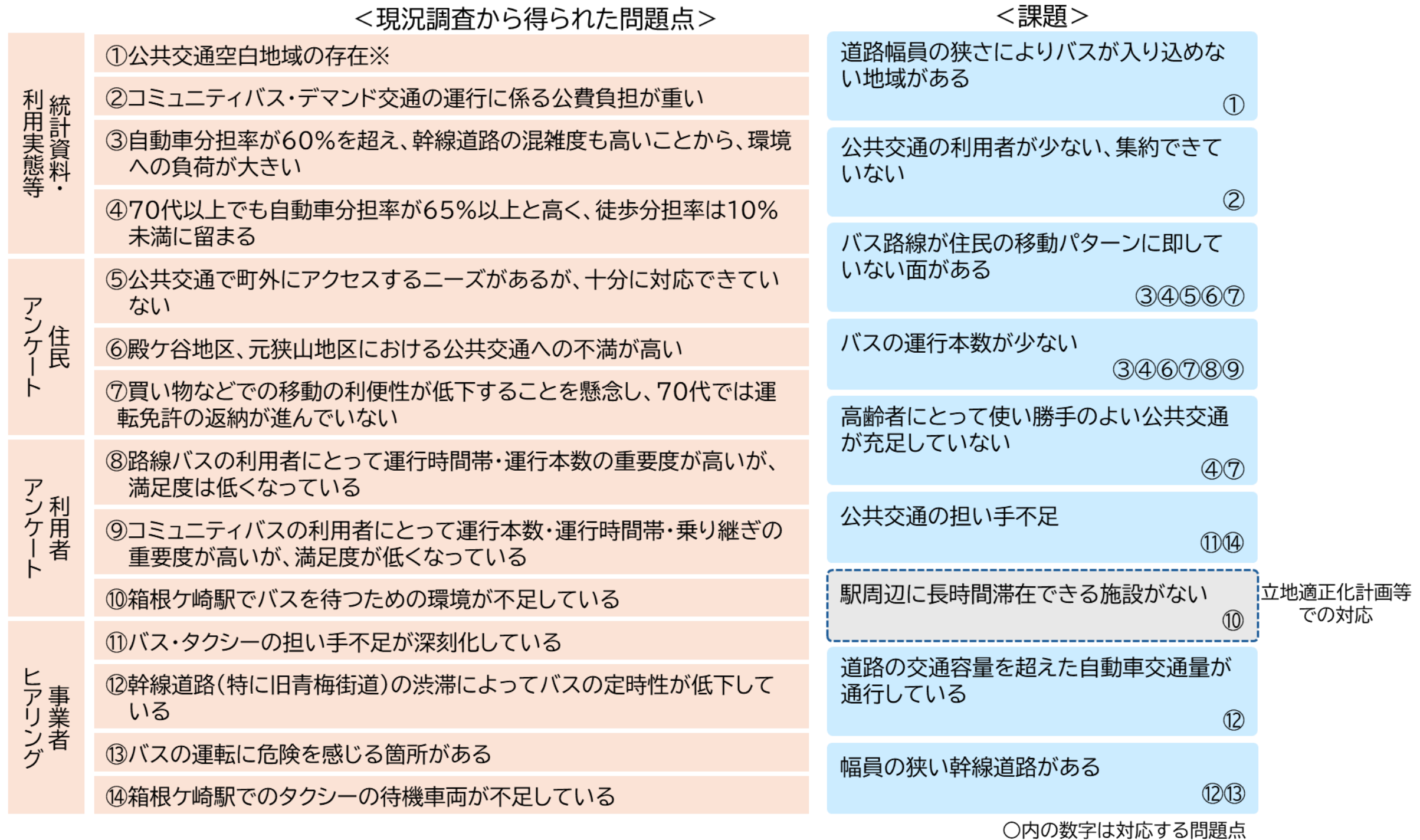


図6 瑞穂町内の公共交通の課題

※公共交通空白地域の設定について

本計画では、公共交通を利用しづらい地域の目安として、居住者のいる町域のうち、駅またはバス停から半径 300 メートル以上離れた範囲を公共交通空白地域と位置づけます。

公共交通空白地域の設定によく用いられる「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課）では、バス停までの徒歩圏が 300 メートルと設定されています。また住民アンケートの結果では、自宅から最寄りのバス停まで歩いていくことを「特に負担に感じない」と回答した方の、バス停までの徒歩での所要時間の平均は 5.5 分であり、これに高齢者の平均的な歩行速度である時速 3.5 キロメートル（参考：日本建築学会「建築設計資料集成」）を乗じたところ、約 321 メートルと大きな開きがない結果となりました。このことから、瑞穂町では、駅やバス停から 300 メートル以上離れた地域を公共交通空白地域としています。

ただし、公共交通の利用のしやすさとは、利用者の健康状態や地形、交通機関の運行本数等の条件によって変わります。したがって、これが、公共交通の利用しやすさを正確に表すわけではありません。また、公共交通の取組は、公共交通空白地域の面積をゼロにすることが目的ではないことにも留意が必要です。

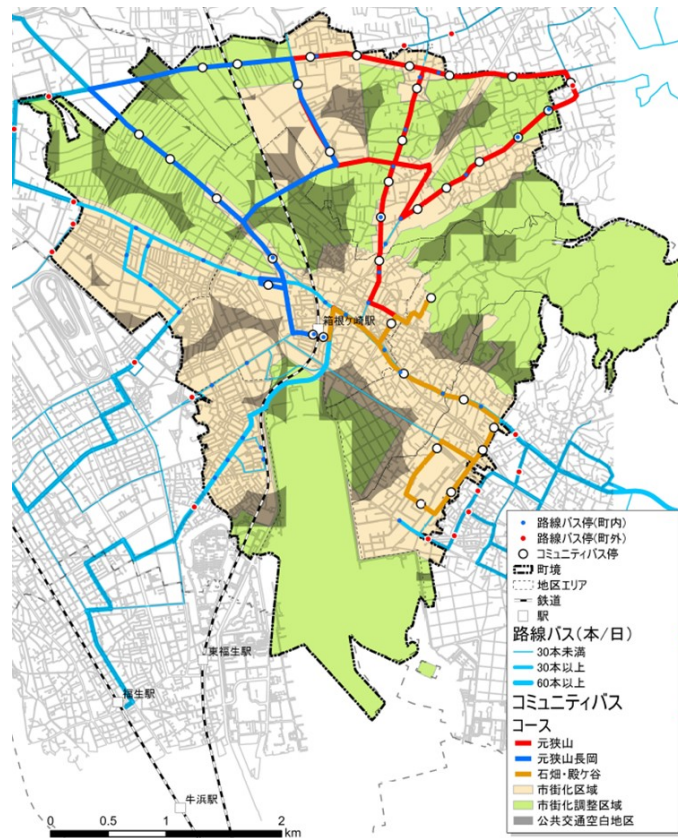


図7 瑞穂町内の公共交通空白地域

第3章 将来像、基本方針及び計画目標

1. 2040 年代の将来像

2040 年代は、計画期間外ですが、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸が 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 年を目標年次に行っていること等を踏まえ、2040 年代の将来に目指す町の公共交通の姿を次のとおり定めます。

- ・ 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

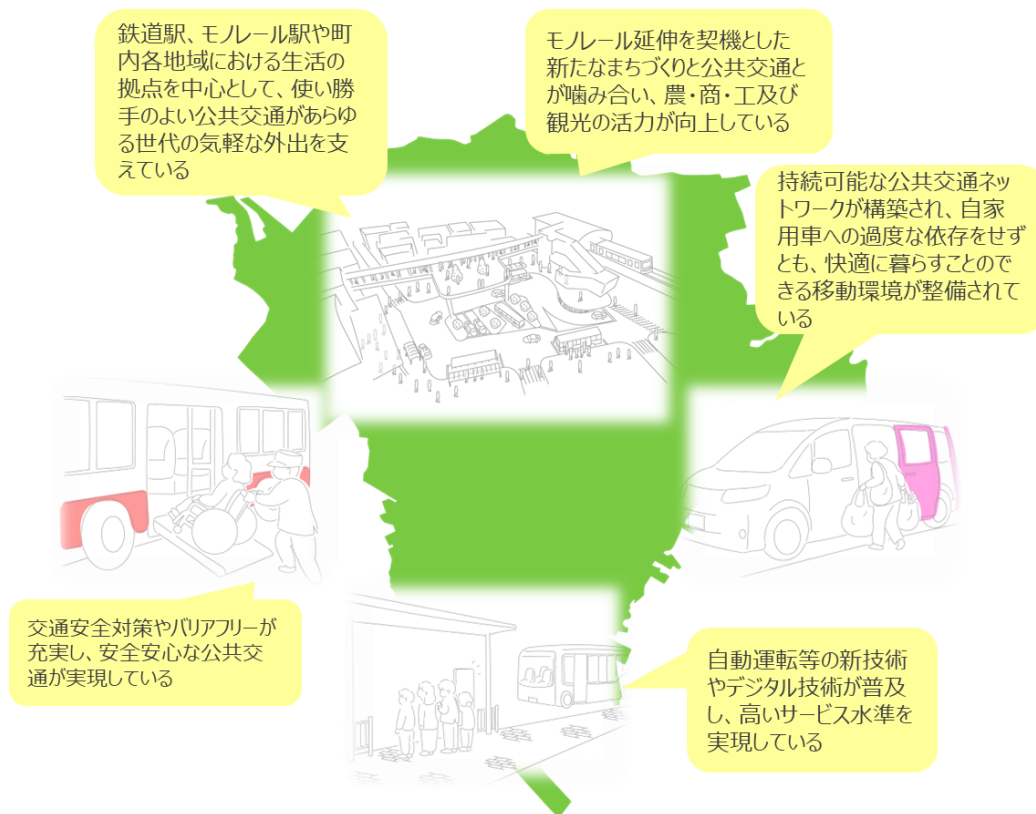


図8 2040 年代の将来像のイメージ

2. 基本方針及び理念

上位・関連計画や町の公共交通の現状を踏まえ、計画の基本方針及び理念を次のとおり定めます。

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、あらゆる世代が円滑に移動できる都市の構築」

計画の理念：

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してきました。これらの地域では、公共交通が衰退しましたが、近年は、高齢化率の上昇に伴って買い物難民・医療難民や高齢者による交通事故など、運転免許返納に関する問題が顕在化しつつあります。また、人口減少に伴う都市のスポンジ化や、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、新たな問題に直面するようになりました。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です。

さらに、超少子高齢化による労働人口の減少により、多岐にわたる業界で担い手不足が深刻化しています。バスやタクシーも例外ではなく、高齢の担い手が退職していく一方で若い世代の採用が進んでいません。加えて、令和6年4月からは自動車を運転する職業の働き方を見直すため、運転士1人当たりの労働時間の上限規制が強化されました。これにより、担い手不足が加速し、全国的にバスの減便・廃止やタクシーの減車・廃業等が発生しています。このため、地域住民の生活を支える観点から、交通事業者等と連携して担い手不足の解消に取り組まねばなりません。

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です。上記や長期総合計画等を踏まえ、基本方針を実現することを理念とします。

コラム クリームスキミングに要注意（仮）

クリームスキミングは、生乳の上澄みをすくい取ってクリームを製造することに由来した言葉で、企業が「おいしい部分」だけをすくい取るように収益性の高い部分にのみ参入し、収益性の低い部分は切り捨てる戦略を指します。公共交通の分野では、乗客が多く収益性の高い都市部やピーク時間帯の路線にだけ参入し、需要の少ない路線や時間帯には参入しない「いいとこ取り」の運行形態が該当します。

日本の路線バスは、長年の利用者減少に伴って多くの路線で赤字になっています。これらの路線は、都市部の黒字路線や他の収益事業からの支えにより維持されてきました。しかし、平成 14（2002）年の道路運送法改正による規制緩和以降、新規事業者が既存事業者の黒字路線だけに割安な運賃で参入することが可能になりました。既存事業者の収益源が奪われれば、赤字路線の維持が難しくなります。

他県の事例ですが、実際に、収益性が高い路線のピーク時間帯に割安な運賃で新規参入を試みる事業者が出現したため、既存事業者が当該路線の収益によって支えていた他の赤字路線について廃止届の提出に追い込まれたことがありました。これらの赤字路線は、地域住民の生活に必要であることを考慮して、交通事業者の自主的な努力によって支えられています。一見すると、事業者の新規参入は、競争を促し、利用者に利益があるようにも思えますが、そう単純ではありません。これを契機に、国土交通省もクリームスキミング的運行を規制・是正するガイドラインを策定しました。

現在、日本では日本版ライドシェアについて議論されています。これも、収益性の高い都市部の混雑時間帯におけるクリームスキミングの一形態であり、地方部の有効な移動手段にはならないのではないかという懸念があります。今後も注意深く動向を見極めていく必要があります。

クリームスキミングは、一見すると良いと思える施策の顔をして現れますが、地域公共交通では、競争と共存のバランスが求められます。民間の創意工夫によるサービス向上も必要ですが、それが公共性を損なわないよう、公的支援やルール整備で全体最適を図ることが不可欠です。

3. 計画目標

上位・関連計画や公共交通の課題を踏まえ、計画目標を「①住民の外出率の向上」「②鉄軌道による輸送力強化」「③乗り継ぎしやすさの向上」「④バス・タクシーの利便性の維持・向上」の4つとします。

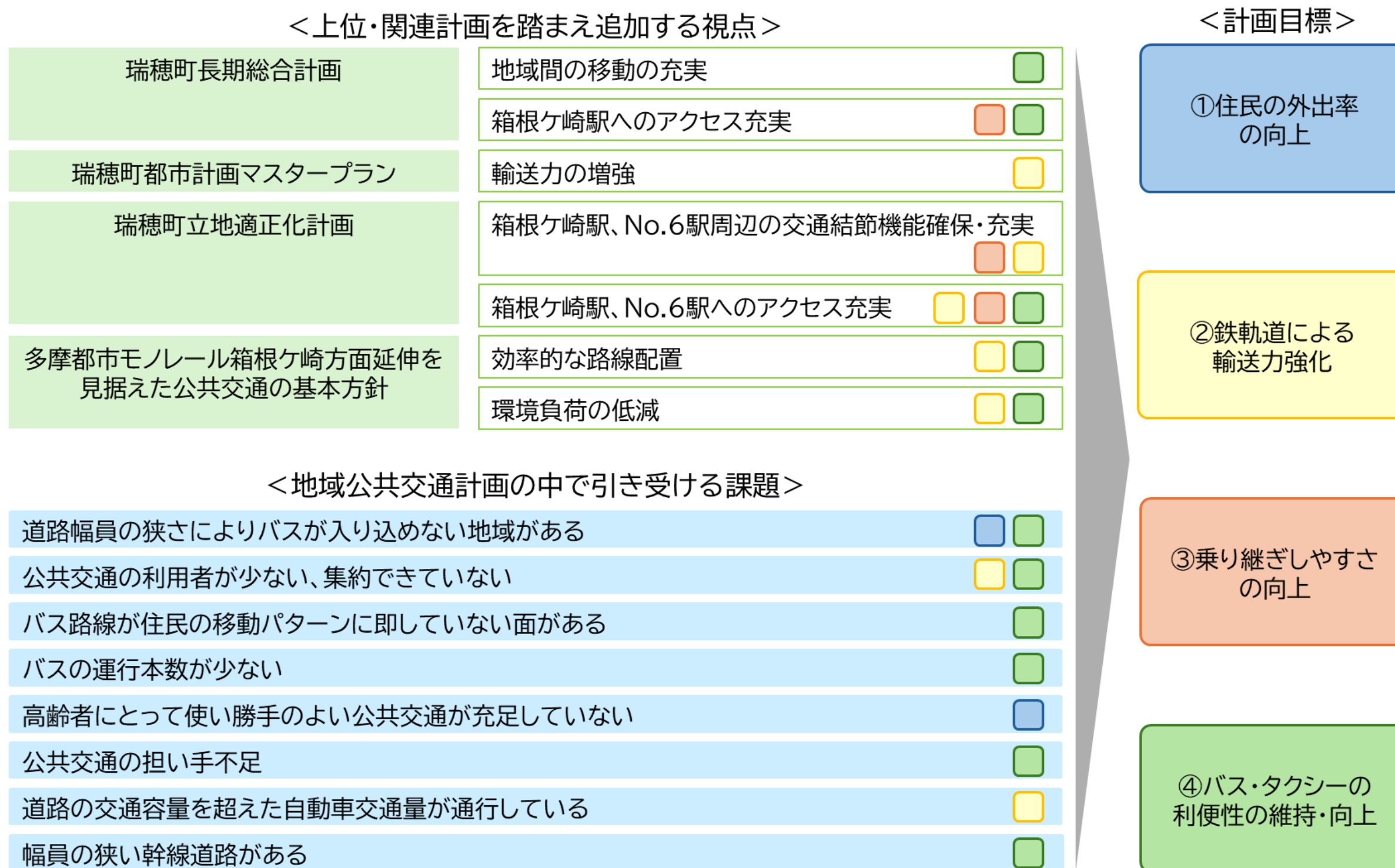


図9 計画目標の検討

4. 目指すべき地域公共交通体系

計画の基本方針や理念、計画目標を踏まえ、瑞穂町の目指すべき公共交通体系（多摩都市モノレール延伸前と延伸後の2つ）を設定します。
なお、本計画では、町の主体的な関与の下に運行する公共交通（コミュニティバスやデマンド交通）を総称してコミュニティ交通と呼びます。

- <多摩都市モノレール延伸前>
- ・ コミュニティ交通が町外の商業施設等に取り入れています
 - ・ モノレールの延伸や周辺のまちづくりを見据え、新たな需要の開拓を見込んだ路線バスが運行しています



図 10 地域公共交通の体系（多摩都市モノレール延伸前）

- <多摩都市モノレール延伸後>
- ・ コミュニティ交通の町外との連携がさらに進んでいます
 - ・ 路線バス・コミュニティバスが、町内外からモノレール新駅や周辺の拠点へのアクセス路線としての役割を担っています
 - ・ まちづくりの進展に応じて、通勤客やビジネスでの移動等を見込んだバス路線が運行しています

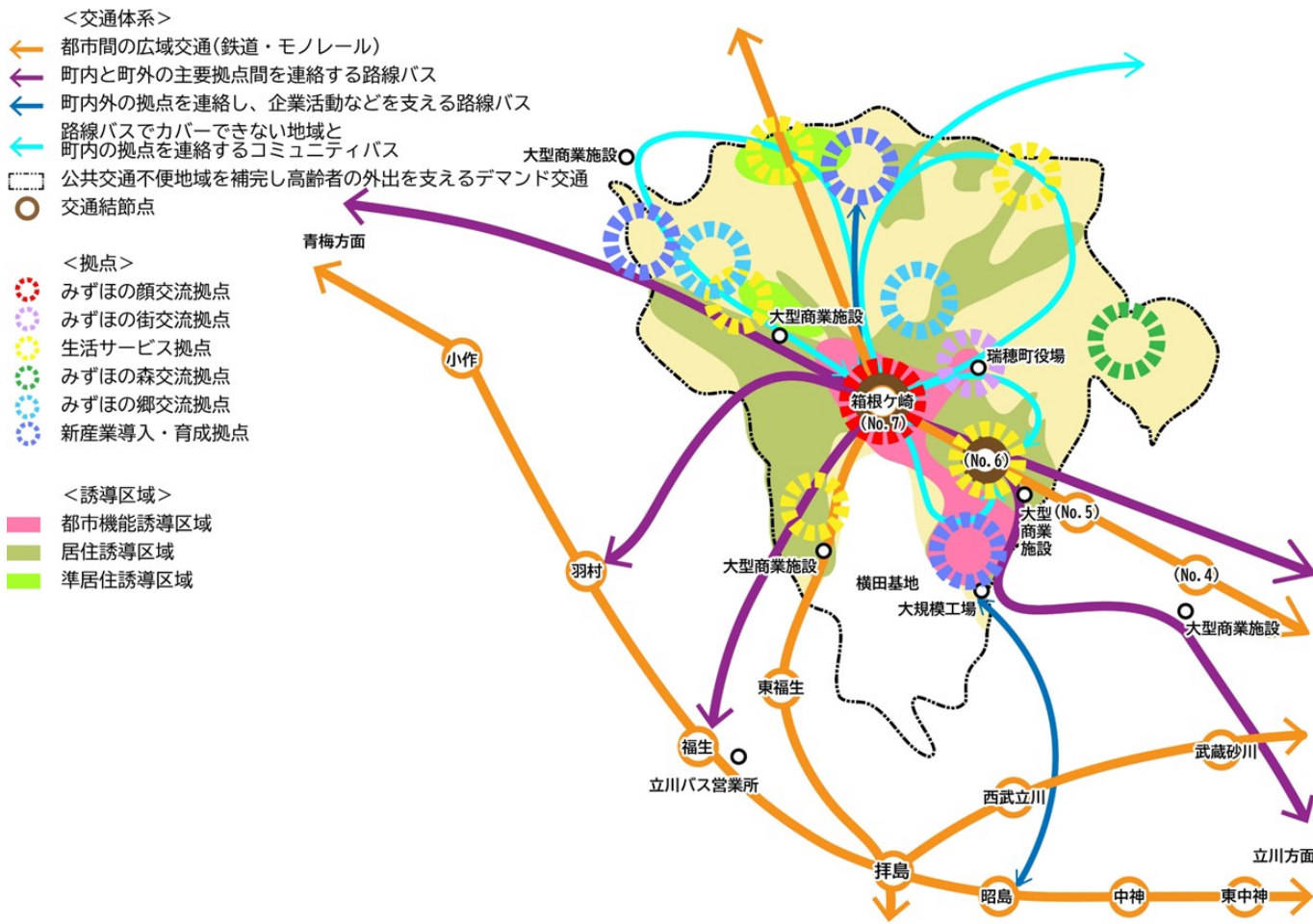


図 11 地域公共交通の体系（多摩都市モノレール延伸後）

※ 図はイメージであり、具体的な再編計画を示すものではありません

第4章 計画目標を実現するための施策

1. 取組の方向性

本計画の4つの計画目標それぞれについて、取組の方向性を次のページに示しました。

計画目標①「住民の外出率向上」について、フェーズ1では、公共交通の利用時のストレス要因への対策を中心に取り組み、フェーズ2では、新しい仕組みや交通手段の導入によって外出の目的や動機付けを与える取組について、多摩都市モノレールの延伸の機会を捉えながら具体化していきます。

計画目標②「鉄軌道による輸送力強化」について、フェーズ1では、既存の鉄道の利便性向上による輸送人員増を目指し、フェーズ2では、多摩都市モノレール延伸を見据えた鉄軌道の利便性向上により輸送人員を増やす方向性を中心としています。

計画目標③「乗り継ぎしやすさの向上」について、フェーズ1では、現在運行しているバス等の乗り継ぎに関する改善、フェーズ2では、交通結節点のハード整備を伴うものを中心に挙げています。

計画目標④「バス・タクシーの利便性の維持・向上」について、フェーズ1では、現行の交通サービスの継続的な改善や情報発信の強化等により交通サービスの利用効率化に取り組み、フェーズ2では「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」など、一定の調査・研究期間が必要なものを結実させ、多摩都市モノレールの延伸とともに大きく利便性を向上させる施策などを位置付けています。

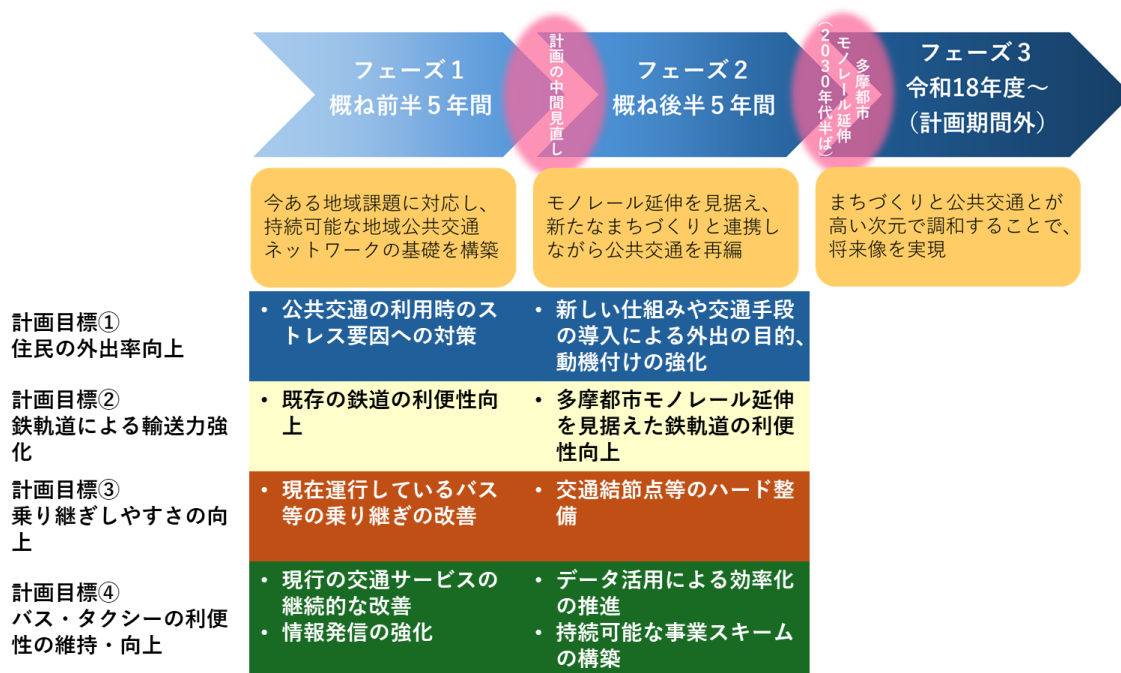


図12 計画目標ごとの各フェーズの取組の考え方

表5 計画目標ごとの取組の方向性及び施策一覧

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
		施策①－２ 町内公共交通ガイドの作成
		施策①－３ コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知
	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり	施策①－４ コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施
		施策①－５ コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入
	交通弱者の移動支援	施策①－６ コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知（再掲）
	公共交通のバリアフリー化	施策①－７ バリアフリー車両の導入
		施策①－８ バス停周辺の環境整備
	タクシーの活用促進	施策①－９ 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
		施策①－１０ 利用者の利便性の向上
	新たなモビリティの活用	施策①－１１ 町内観光ルートの運行
		施策①－１２ シェアモビリティの導入検討
	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』や『多摩のまちづくり戦略』等と連携して取り組む
	鉄軌道・路線バスの利用促進	施策①－１３ 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
計画目標② 鉄軌道による輸送力強化	関係機関との連携強化	施策①－１４ 関係機関との協議の継続的な実施
	J R 八高線の利便性向上	施策②－１ J R 東日本との緊密な連携
	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』や『多摩のまちづくり戦略』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延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』や『多摩のまちづくり戦略』等と連携して取り組む
	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②－２ 東京都、多摩都市モノレール及び2市1町で連携した延伸事業の促進
	鉄軌道とバス・タクシーの連携強化	施策②－３ モノレール新駅における交通広場の整備
		施策②－４ 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現
		施策②－５ 町内公共交通ガイドの作成（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
	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②－７ 町内観光ルートの運行（再掲）
計画目標③ 乗り継ぎしやすいさの向上	交通結節点の整備	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③－２ 各地域での乗り継ぎ拠点の整備
		施策③－３ バス等の待合場所の確保
	交通モード間の接続性の改善	施策③－４ J R 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
		施策③－５ 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現（再掲）

計画目標	取組の方向性	施策
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）
		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
		施策④－３ 自動運転車両の導入
		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
	情報発信の強化	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
		施策④－６ 経路検索サイト事業者への情報提供
		施策④－７ 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
		施策④－８ 箱根ヶ崎駅における乗り場案内の充実
		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④－１０ 公共交通の使い方を地域に広める人材の発掘・育成
	バス待ち環境の改善	施策④－１１ 各地域での乗り継ぎ拠点の整備（再掲）
		施策④－１２ バス等の待合場所の確保（再掲）
		施策④－１３ バス停の上屋・ベンチ等の整備
	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検討	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
		施策④－１５ 地域住民との意見交換会の実施
		施策④－１６ 交通事業者、町、送迎サービスを行う事業者等との連携（調整）
	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、整備方針に基づいて走行環境の整備を行う
	二酸化炭素排出量の削減	施策④－１７ Z E V（ゼロ・エミッション・ビークル）導入の推進
		施策④－１８ シェアモビリティの導入検討（再掲）
	モビリティ・マネジメントの推進	施策④－１９ コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施（再掲）
		施策④－２０ コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入（再掲）
		施策④－２１ 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）
		施策④－２２ 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）
		施策④－２３ 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
		施策④－２４ 町と交通事業者との連携による運転士募集の支援
	担い手不足への対応支援	施策④－２５ 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）
		施策④－２６ G T F S データの更なる活用
	データの活用による効率化の推進	施策④－２７ M a a S（モビリティ・アズ・ア・サービス）による地域課題の解決
		施策④－２８ 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
	持続可能な事業スキームの構築	施策④－２９ 運賃以外の財源確保等の新たな事業スキームの検討
		施策④－３０ 公共交通の適正な利用者負担の在り方についての検討

2. 取組の内容

(1) 計画目標① 住民の外出率の向上

取組の方向性 コミュニティ交通の運行

現在運行中のコミュニティ交通（町の主体的な関与の下に運行するコミュニティバスやデマンド交通）の利用促進及び運行の改善等を通じて、外出率の向上を図ります。

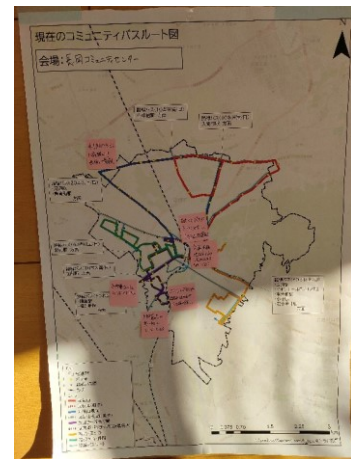
施策①－1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し

○施策の概要

地域住民との意見交換会の開催や住民主催のサロンなどに参加し、得られた知見を踏まえ、コミュニティバス、デマンド交通の運行見直しに反映します。

〔これまでの実施状況〕

年に数回住民主催のサロン等に参加し、地域との意見交換会を実施し、コミュニティバス等の運行計画見直しの参考としています。



○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ サロン等に参加、意見を考慮した運行計画作成
地域住民	・ 意見交換会への参加、町と協働した検討
事業者	・ 意見を考慮したダイヤ設定の検討

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的な見直し(年1回程度)		

施策①－２ 町内公共交通ガイドの作成

○施策の概要

利用者目線により1冊で町内を運行する公共交通が網羅できるように、鉄道、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に加え、タクシーやデマンド交通等の利用案内などが入ったガイドを作成します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	公共交通の情報の整理、ガイドの作成・配布

〔事例〕青梅市

各種路線バスのマップ、鉄道駅からの時刻表のほか、各交通手段のHP等のリンク、バスの乗り方、駅でのバス・タクシー乗り場の位置などが紹介されています。



(出典：青梅市HP)

<https://www.city.ome.tokyo.jp/soshiki/75/65927.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
検討・作成	継続的な見直し(年1回程度)	

施策①-3 コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知

○施策の概要

コミュニティ交通の認知度を高め、有効活用を促進するため、広報等での周知を継続して行います。また地域からの要望に応じて説明会を開催します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 地域の要望に応じて説明会を開催、広報紙への掲載等
事業者	・ 町の広報・周知活動の支援

〔これまでの実施状況〕

令和6年10月の実証実験運行開始にあたり、町の職員が出張説明に伺いました。

また、広報みずほに案内を折り込んで周知を行いました。



▲デマンド交通説明会の実施状況

令和7年11月8日（土）～9日（日）の第52回瑞穂町産業まつりにおいて、多摩都市モノレールの沿線まちづくりや地域公共交通計画の策定の周知のためのオープンハウスを実施し、併せてデマンド交通の案内や登録受付を行いました。



▲オープンハウスでの登録受付の様子

デマンド交通のニュースレター「チョイソコ通信」を発行し、利用状況やキャンペーンの実施情報を掲載し、利用登録者に発送するとともに、町のホームページにも掲載し、広報ツールとして活用しています。



▲チョイソコ通信（令和7年8月発行）

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的な実施、年1回程度の課題の抽出、関係者間等意見交換及び協議		

取組の方向性 公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり

コミュニティバスやデマンド交通を繰り返し利用する動機づけを通じ、気軽に外出しやすい環境をつくれます。

施策①-4 コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施

○施策の概要

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に沿道の施設や店舗で割引を受けられるなどの利用促進の仕組みの構築を検討します。

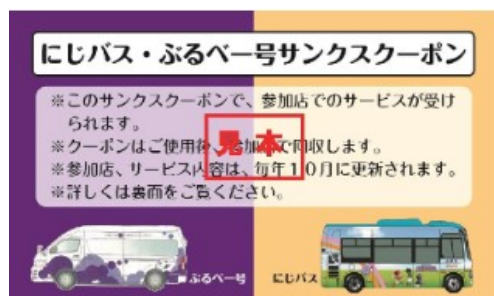
○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 割引等の制度設計、参加事業者の交渉
事業者	・ 取組に協力した割引等の実施

〔事例〕小平市、山梨県甲府市

小平市では、コミュニティバス（にじバス）やコミュニティタクシー（ぶるべ一号）の回数券や1日乗車券の購入者を対象に、沿道の参加店舗で割引等を受けられる「にじバス・ぶるべ一号サックスクーポン」の配布を行っており、令和6年10月時点で44店舗が参加しています。

山梨県甲府市の上九一色地区公共交通協議会では、コミュニティバスの利用者に「バス利用お買物手形」を配布し、これを利用することで、沿道のスーパーで1点限り2割引を受けることが可能です。



▲「にじバス・ぶるべ一号サックスクーポン」（出典：小平市HP）
<https://www.city.kodaira.tokyo.jp/kurashi/041/041204.html>



▲「バス利用お買物手形」の案内（出典：山梨県甲府市HP）
<https://www.city.kofu.yamanashi.jp/kotsusesaku/okaimonotegata.html>

○検討課題：各事業者との調整

沿道店舗の割引等を実効ある取組にしていくには、参加する店舗等からの魅力的な特典の提供が得られる制度設計が求められます。

○実施スケジュール

フェーズ1		フェーズ2	フェーズ3
調査・研究		準備・調整	
		実施	

取組の方向性 交通弱者の移動支援

高齢者や障がい者、妊産婦等、駅やバス停までの徒歩移動が難しい方でも利用しやすいように公共交通サービスを改善していくことで、気軽に外出することを促します。

施策①－６ コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知（再掲）

➡21 ページ参照

取組の方向性 公共交通のバリアフリー化

公共交通利用時のバリアフリー化を推進します。

施策①－７ バリアフリー車両の導入

○施策の概要

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促進します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 助成金の紹介等による導入の促進
事業者	・ 車両更新の機会等に導入を検討

〔事例〕 UDタクシー

UD（ユニバーサルデザイン）タクシーは、高齢者、車いす使用者、ベビーカー利用の親子連れ、妊娠中の方など誰でも利用しやすいタクシー車両です。

（出典：国土交通省HP「教えて！UDタクシー」）

https://www.tb.mlit.go.jp/kanto/jidou_koutu/tabi2/ud-taxi/ud-teach.html

UDタクシーの特徴

■特長1 車内空間

扉にも扉にもゆとりある空間を確保し、ゆったりくつろげる移動空間を確保。



■特長2 乗降口

乗降時や立ち降り時などの安全確保のため、降りやすく荷重性の高い足元の乗降用すりを装備。また、スライドドアの開閉に連動するステップを装備し、乗降口の段差を低くすることで安全でスムーズな乗り降りが可能に。



■特長3 車いす乗降口及びスロープ

ゆとりある高さで幅を確保することで、安全安心な乗り降りが可能に。スロープ幅を広く、勾配を緩やかなものにするので、安全でスムーズな乗り入れが可能に。



■特長4 車いすスペース

車いすの安定乗車できるゆとりあるスペースを確保。



■特長5 ラグジュアリースペース

広々としたラグジュアリースペースを確保することで大きな荷物も余裕で収納できます。



○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

施策①－８ バス停周辺環境整備

○施策の概要

バス車両と歩道の間に段差が生じないようにするなど、公共交通を円滑に利用できる環境を整備します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 事業者との協議を踏まえ導入箇所の検討、整備を行う
事業者	・ 整備箇所について瑞穂町と協議を行う

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
整備箇所検討	実施	

取組の方向性 新たなモビリティの活用

現在の公共交通ネットワークを補完する新たなモビリティの導入を通じて、地域住民や来街者等の移動の選択肢を広げ、回遊性やアクセス利便性の向上を図ります。

施策①－11 町内観光ルートの実行

○施策の概要

住民や観光目的の来街者等が、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。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 導入するモビリティ及び事業スキームの検討、ルートの検討
事業者	・ 新たなモビリティを運行

○検討課題：グリーンスローモビリティ等の導入

グリーンスローモビリティは、時速 20 キロメートル未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、ガソリン車と比べて環境負荷が少ないことが特徴です。比較的車幅が狭いことから、国内でも、住宅地の中などの幅員の狭い道路を細やかに運行するような目的で活用されています。また速度が遅く、沿道の風景などをゆっくり楽しみながら移動できるという特性もあるため、観光客向けの移動サービスとしても活用されています。導入に向けては、持続可能なサービスとして成立可能な制度設計や運行計画のあり方の検討、また低速のモビリティが公道上を走行することに対して、町内全体で社会的な合意を得ることが必要です。

（参考：国土交通省 HP）

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_fr_000139.html

〔事例〕豊島区

豊島区では、グリーンスローモビリティ車両を用いて、池袋駅周辺の公園や商業施設、公共施設を周遊するコミュニティバス路線「IKEBUS」を運行しています。



（参考：豊島区HP）

<https://www.city.toshima.lg.jp/333/machizukuri/kotsu/bus/1910312223.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
導入検討	必要に応じて導入	

施策①-12 シェアモビリティの導入検討

○施策の概要

自宅や職場等から駅やバス停等までのラストワンマイルの移動を担い、既存の公共交通ネットワークを補完する交通手段として、シェアサイクル等の導入を検討します。また、ビジネスや観光目的で訪れた来街者等の面的な移動を支える交通手段として、カーシェア等の導入を状況に応じて検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 導入に向けた事業者との交渉、ポート等の設置位置選定
事業者	・ 導入に向けた条件の検討、導入時のポート・車両設置、維持管理

〔事例〕 武蔵村山市

武蔵村山市では、シェアサイクリングサービス大手の「HELLO CYCLING」のポートを、市役所をはじめ 18 箇所に設置する実証実験を行っています。



(参考：武蔵村山市 HP)

<https://www.city.musashimurayama.lg.jp/kurashi/koutsu/1016334/1017005.html>

○実施スケジュール

フェーズ 1	フェーズ 2	フェーズ 3
必要に応じて導入		

取組の方向性 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』や『多摩のまちづくり戦略（令和7年3月・東京都）』等と連携して取り組みます。

取組の方向性 鉄軌道・路線バスの利用促進

現在、町内を運行している公共交通や、延伸予定の多摩都市モノレールを含め、利便性向上を図ることで利用を促進します。

施策①-13 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡20 ページ参照

取組の方向性 関係機関との連携強化

町と交通事業者、送迎サービスを提供している民間事業者等と定期的に意見交換の場を持つなど、より効果的、持続的なサービスの提供に向けて連携を強化します。

施策①-14 関係機関との協議の継続的な実施

○施策の概要

鉄道・バス・タクシー等の交通事業者との協議を継続的に実施するとともに、施設利用者の送迎サービスを行っている教育機関、医療・福祉機関、商業施設等とも協議の場を持ち、将来的な連携の可能性も含めて継続的に意見交換を行い、他の施策にも反映します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 協議の場の設置
交通事業者、教育機関、医療・福祉機関、商業施設等	・ 協議への参加

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

(2) 計画目標② 鉄軌道による輸送力強化

取組の方向性 JR八高線の利便性向上

JR八高線の利便性を向上させることによって利用を促進します。

施策②-1 JR東日本と緊密な連携

○施策の概要

瑞穂町及び町議会では、例年「JR八高線に関する要望書」を東日本旅客鉄道株式会社（JR東日本）に提出しています。今後も要望活動や協議を継続的に行い、町内の公共交通の利用環境の向上を目指します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 要望書の提出、協議の実施
JR東日本	・ 要望事項への対応検討、協議の実施

〔これまでの実施状況〕

令和6年度 JR八高線に関する要望書では、以下の事項を要望しています。

- 1 列車の増結や運行本数の増発等、特に朝夕のラッシュ時及び24時台において、より一層利便性の向上を図られたい。
- 2 東京方面直通電車の再開を図られたい。
- 3 ダイヤ改正の際には、拝島駅での八高線への乗り継ぎ時間が30分を超える便が発生しないよう引き続き配慮願いたい。
- 4 箱根ヶ崎駅において無人となる時間帯が生じているため、駅員勤務時間の見直しを願いたい。
- 5 箱根ヶ崎～金子駅間に位置する「栗原地区土地区画整理事業」予定地内、及び東福生～箱根ヶ崎駅間に新駅の設置を図られたい。
- 6 車両基地及び拝島～箱根ヶ崎駅間の複線化計画の早期実現を図られたい。
- 7 地方交通線から幹線への昇格（運賃格差の是正）を図られたい。
- 8 朝夕ラッシュ時のホーム上の混雑や障がいのある方の事故等による線路上への転落防止のため、ホームドア又は可動式ホーム柵を整備されたい。

（出典：瑞穂町HP）

<https://www.town.mizuho.tokyo.jp/kankyo/004/005/010/p010652.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

コラム JR東日本への町からの要望活動について（仮）

JR八高線の箱根ヶ崎駅は、現時点で町内唯一の鉄道駅です。南は、拝島駅を経由して八王子、青梅や都心方面へ。北は、飯能や川越などへのアクセスを提供している、瑞穂町にとって重要な路線です。しかし、八高線は、線路が1本のみ（単線）であるがゆえダイヤ編成の制約が大きく、また、4両編成ということもあって輸送力が十分とは言えません。このため、通勤時間帯の混雑が激しくなっています。

JRでは、国鉄時代の昭和56（1981）年から鉄道路線を「幹線」と「地方交通線」の2つに分類しています。地方交通線は、採算性確保が困難な路線として位置づけられ、幹線より高い運賃が設定されるなどの格差が設けられています。八高線は、都内唯一の地方交通線です。現在の八高線の輸送密度（1日当たりに運んだ人数および距離を表す指標）は、幹線としての基準を満たしていますが、これまでに分類の見直しが検討されたことは一度もありません。

また、長きに渡って着工していませんが、JR東日本には、中央線の三鷹～立川間の線路を2本から4本に増やす（複々線化）計画があります。これが実現すれば、三鷹駅～立川駅間の輸送力が増強され、多摩地域の都市機能がさらに高まります。瑞穂町内には、平成初期からJR車両基地の建設予定地がありますが、複々線化が実現するときには、この車両基地が必要となります。加えて、車両基地建設に伴って八高線の線路を1本から2本に増やす（複線化）計画もあります。これらが整備されれば、八高線のサービス水準の改善も期待できます。しかし、平成22（2010）年にJR東日本は「瑞穂町の車両基地建設及び八高線の複線化には当面着手しない」と発表しました。町としては、容認できないことです。さらに、八高線の各駅には、ホームドアの設置予定がありません。JR東日本は、今や完全な民間企業でありますし、経営上の優先順位があることは理解できますが、社会的責任の大きな企業であることは、ずっと変わりません。これが「地方交通線利用者の命は軽い」という誤ったメッセージに繋がってはいけません。

JR東日本に対しては、粘り強く働きかけを行なっていくことが大切です。瑞穂町では、八高線の幹線昇格、車両基地建設や複線化の早期整備、ホームドアの設置等について、継続的に要望活動を行っています。

取組の方向性 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』や『多摩のまちづくり戦略（令和7年3月・東京都）』等と連携して取り組みます。

取組の方向性 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延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』や『多摩のまちづくり戦略（令和7年3月・東京都）』等と連携して取り組みます。

コラム TOD (Transit Oriented Development) について (仮)

トランジット・オリエンテッド・デベロップメント。難しそうな言葉ですが、日本語では、公共交通指向型開発と呼ばれます。これは、公共交通の利用を前提とし、自家用車に依存しないことを目指した都市開発です。日本においては、主に大手私鉄（東急、京王電鉄、小田急電鉄、西武鉄道など）により、公共交通と沿線開発とを一体的に行うことで、実践されてきました。都市は、移動需要の源泉ですので、本業である鉄道の収益を高めていくことができます。

皆さんも鉄道会社の名を冠した不動産会社や百貨店等をご存じかと思います。そこに独自の経済圏が生まれ、グループ全体で住民を囲い込むことができます。また、私鉄が球団を所有し、沿線に本拠地となる球場を構えたり、遊園地等のレジャー施設を誘致したりしていますが、これらも含め、全てTODの一環です。

一方、東京都を主要株主とした第三セクターである多摩都市モノレール会社は、沿線開発により民間領域に踏み込むことについて、高いハードルがあります。また、国鉄は、日本国有鉄道法により業務内容が限定されていたため、TODを行うことができませんでした。国鉄が民営化された後、JR各社は、駅ビル等における商業施設や不動産・ホテル事業等を展開し始めましたが、都心部以外でのTODは、まだまだ道半ばです。残念ながら、瑞穂町においても、TODの痕跡は見当たりません。移動需要を創出する観点からも、町と交通事業者とが連携して、どのようなまちづくりができるか、考えていく必要があります。このような中、近年、JR青梅線において地域活性化プロジェクト「沿線まるごとホテル」が進められていることは、注目すべきでしょう。

立川市では、多摩都市モノレールの開業を上手に活用し、地域の有力な事業者が積極的に都市開発に関与することで商業施設が充実した経緯があります。イメージも昔から大きく変わり、今や、多摩地域を代表する都市となりました。さて、瑞穂町も変貌する時です。そのためには、民間活力との連携が不可欠です。

取組の方向性 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の着実な推進

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸を早期に実現するため、事業主体である東京都及び多摩都市モノレール株式会社と連携し、円滑な事業の進捗を後押しします。

施策②-2 東京都、多摩都市モノレール及び2市1町で連携した延伸事業の促進

○施策の概要

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸について、延伸区間である東大和市・武蔵村山市・瑞穂町の2市1町で連携し、事業主体である東京都及び多摩都市モノレール株式会社に協力することで事業促進します。

○役割分担

主体	役割
事業者	・ 延伸事業の推進
瑞穂町	・ 延伸事業への協力



図3 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面への延伸計画の概要（再掲）

（出典：東京都HP

http://www.metro.tokyo.lg.jp/documents/d/tosei/20251127_13_01）

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
	実施	

取組の方向性 鉄軌道とバス・タクシーの連携強化

鉄軌道とバス・タクシーの円滑な乗り継ぎの実現や、代替輸送体制の構築により、町内外への移動のしやすさの向上を目指します。

施策②-3 モノレール新駅における交通広場の整備

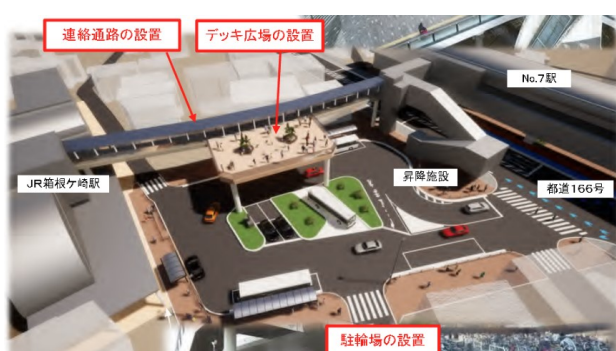
○施策の概要

「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」に基づき、バス・タクシー等とモノレール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。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 交通広場等の計画・整備

〔モノレール新駅における交通広場のイメージ〕



▲No. 6 駅における交通広場の整備イメージ ▲No. 7 駅における駅前空間の整備イメージ
(出典：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)

○実施スケジュール

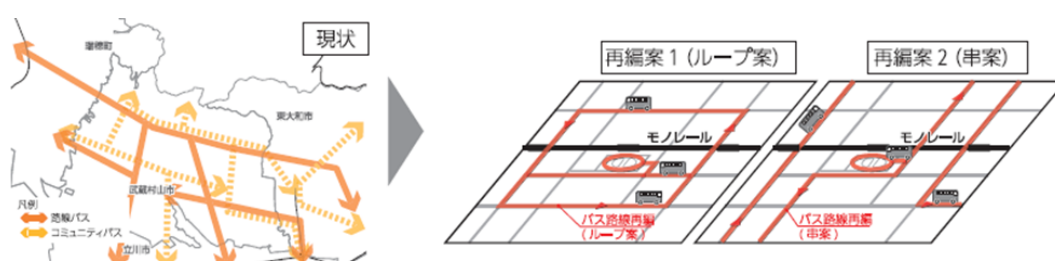
フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
	実施	

施策②-4 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現

○施策の概要

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸によって、交通手段の転換やモノレール新駅を経由した移動需要の発生など、人流の大きな変化が予想されることから、移動需要の変化を捉えながら、バス路線の再編を行います。特にコミュニティバス等乗り換えのしやすいダイヤでモノレール新駅に接続させることで、地域の拠点間の移動や、行政界を超えた移動の利便性向上など、住民のニーズに即した公共交通サービスの実現を目指します。

〔バス路線再編のイメージ〕



(出典：東大和市、武蔵村山市、瑞穂町「モノレール沿線まちづくり構想」)

○検討課題：人流データやA I の活用等による新たな調査・計画手法の検討

従来のバス利用実態の調査方法は、費用面から頻繁に実施することが難しく、古いデータを用いて公共交通のあり方を検討する場合があります。近年では、携帯電話の基地局データやGPSデータなどを用いた人流ビッグデータが各事業者から販売されており、交通計画の検討に活用される機会も広がり始めています。A I を活用した画像解析やデータ分析等の技術も日に日に進展しており、バスの乗降者数の調査や、効率的なダイヤの作成への活用が期待されます。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 延伸後を見据えたコミュニティバスの再編検討、事業者との路線バス網のあり方の相談・調整
事業者	・ 延伸後を見据えた路線バス網の再編

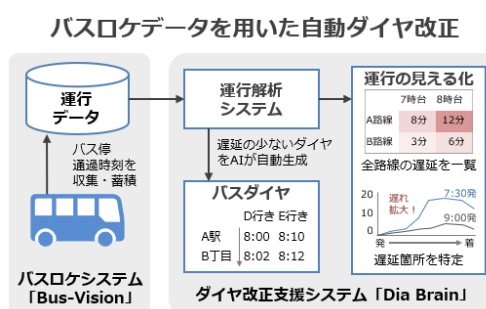
〔事例〕バス運行計画検討へのビッグデータの活用（兵庫県神戸市）、A I によるダイヤの自動生成（両備グループ）

兵庫県神戸市と神姫バスでは、三宮地区とポートアイランドの間を結ぶ路線バスの運行の効率化のため携帯電話のGPSデータで構成された人流ビッグデータを活用することで人流のピークとバスの運行本数のギャップを明らかにし、ダイヤの見直しを行ったことで、バスの利用者数増に繋がっています。



（出典：国土交通省「人流データ利活用事例集」令和6年3月）

岡山県を中心に路線バスを運行している両備グループでは、株式会社トラフィックブレインの開発した自動ダイヤ改正支援システム「Dia Brain」（バスロケーションシステムで蓄積したデータをもとに遅延の発生状況の可視化、A I による遅れの少ないダイヤの生成を行う）を用いて改正を試行し、効果として最大遅延時間の改善が確認されています。



（出典：両備グループHP）<https://ryobi.gr.jp/news/4789/>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究	再編案検討・モノレール延伸に合わせ再編	

施策②－5 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡20 ページ参照

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

○施策の概要

J R八高線や延伸後のモノレールの利用向上に向け、バス・タクシー等をどのように活用していくかなど、町と各種交通事業者等で協議の場を持ち、持続可能な旅客運送サービスを目指します。

また、瑞穂町地域防災計画と連携し、災害の発生によりJ R八高線や、延伸後の多摩都市モノレール等の鉄軌道による輸送が寸断された場合などに、その他のモビリティを活用し、どのような代替輸送体制を構築できるか検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 事業者と定期的に協議を行い、代替輸送体制を検討
事業者	・ 瑞穂町との定期的な協議による意見交換、災害時の代替輸送の実施

〔事例〕地域のモビリティ確保の知恵袋

青森県八戸市、愛知県田原市

「地域のモビリティ確保の知恵袋」は、東日本大震災後の災害に備えた取り組み事例等を調査し、平常時から『災害時も』考慮した地域における取り組みの工夫・ノウハウを国土交通省がとりまとめたものです。

青森県八戸市では地域公共交通会議の下部組織として交通事業者の他、道路管理者、警察等で構成される「災害時公共交通対策検討分科会」を設置し、対策を検討しています。

愛知県田原市では自治体と交通事業者による「公共交通分野における災害時連携体制確立検討会」を設置し、対策を検討しています。

（出典：地域のモビリティ確保の知恵袋）



○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
八高線についての検討	モノレールについての検討	

取組の方向性 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に伴う新駅周辺を中心としたまちづくりと公共交通との連携により、その効果を町全体に波及させます。

また、この取組の方向性は、『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、同計画に位置付けられた取組を通じて鉄軌道の輸送力向上に繋がります。

施策②－7 町内観光ルートの運行（再掲）

➡28 ページ参照

(3) 計画目標③ 乗り継ぎしやすさの向上

取組の方向性 交通結節点の整備

多摩都市モノレール延伸に伴い新駅周辺に設置される交通広場のほか、町内各地区の拠点にモビリティ間の乗り継ぎ拠点を設けるなど、公共交通を用いた移動の利便性を向上させることを目指します。

施策③-1 モノレール新駅における交通広場の整備（再掲）

➡38 ページ参照

施策③-2 各地域での乗り継ぎ拠点の整備

○施策の概要

町内各地区の拠点等にバス停や駐輪場、将来的に導入された場合シェアモビリティのポートなどを集約した乗り継ぎ拠点を整備し、モビリティ間の乗り継ぎのしやすさを高め、公共交通にアクセスしやすくなることを目指します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 設置箇所の検討、乗り継ぎ拠点の整備

〔事例〕小田急バス株式会社「h o c c o」（武蔵野市）

バスの転回場を改修し、近接するバス停の待合環境やシェアサイクル、シェアカーのポートを集約して駅から離れた地域の中心となる交通結節点として整備したとともに、店舗兼住宅なども配置し、待ち時間に食事なども楽しめる環境になっています。



（参考：小田急バスHPニュースリリース「10月1日、武蔵野市桜堤に「h o c c o（ホッコ）」が完成」）

<https://www.odakyubus.co.jp/news/item/6829dd5ca71a11fa59edf3da7daa18b402cb566a.pdf>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
設置箇所検討	整備	

施策③－３ バス等の待合場所の確保

○施策の概要

J R箱根ヶ崎駅など、乗り継ぎ拠点となる箇所を中心に、簡易な待合所やベンチ等を設置し、快適にバス等を待てる空間を確保に向けて取り組みます。

なお、待合施設の整備にあたっては土地の所有者や道路管理者に協力を得る必要があるため、関係者との調整を丁寧に行い、ご理解を得られるように努めます。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 場所の選定、関係者との調整、施設整備

〔事例〕 岐阜県羽島市

岐阜県羽島市では、快適な環境でコミュニティバスを待つことができるように、市役所及び市民病院の施設内に「バス待ち場」を設けています。バス待ち場の近くにはデジタルサイネージを設置し、バスの到着時刻等を確認できるようにしています。



(出典：羽島市 HP) <https://www.city.hashima.lg.jp/6486.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
関係者調整・整備		

取組の方向性 交通モード間の接続性の改善

主に鉄道とコミュニティバスとの乗り継ぎがスムーズになるような運行ダイヤを検討し、公共交通の移動の利便性の向上を図ります。

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

○施策の概要

運転士や車両の数に制約がある中ですが、鉄道とコミュニティバスとの円滑な乗り継ぎが可能なダイヤ設定を目指します。このため、アンケートや意見交換会等の機会を通じて利用者の要望を把握しながら、JR八高線のダイヤ改正に合わせ、可能な限りコミュニティバスとの乗り継ぎがスムーズなダイヤを設定します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ JR八高線との接続を意識したコミュニティバスのダイヤ設定
事業者	・ 遅延の発生状況など、接続性に影響する情報を瑞穂町に提供

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
鉄軌道のダイヤ改正に合わせて適宜実施		

施策③-5 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現（再掲）

➡39 ページ参照

（４）計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上

取組の方向性 コミュニティ交通の運行計画の継続的改善

瑞穂町内を運行するコミュニティ交通（コミュニティバス及びデマンド交通）について、継続的な運行計画の見直しを行い、まちづくりの進展などによる移動需要の変化に対応しながら、利便性の向上を図ります。

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）

➡19 ページ参照

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

○施策の概要

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新たな乗降ポイントの設置や運行曜日・時間帯など、デマンド交通の運行計画の見直しを行います。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 運行計画の見直し
住民	・ アンケート等への協力
事業者	・ 運行実績データの提供

○実施スケジュール

フェーズ１	フェーズ２	フェーズ３
継続的に検討		

施策④－３ 自動運転車両の導入

○施策の概要

運転士等の担い手不足に対する長期的な取組として、また公共交通の利用促進に向けた町の象徴的な存在として、コミュニティバスに自動運転車両を導入し、完全自動運転（レベル４）での運行を目指して、継続的に技術的な課題の整理と改善を行いながら運行します。

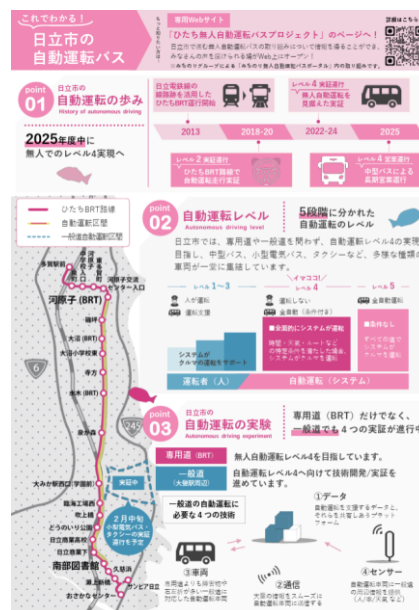
○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 運行計画の策定、事業者と連携した運行の評価
事業者（運行）	・ 町との協定に基づく運行、運行状況の報告
事業者（技術提供）	・ 自動運転システムの提供、運行上の課題の改善

茨城県日立市では、市内を走行するひたち
B R Tにおいて、令和7年2月より自動運転
での営業運行を開始しています。車両は中型
の自動運転バスを利用し、令和7年10月時
点では、運行経路のうち、B R T専用道とな
っている区間についてはレベル4、一般道の
区間は運転士による手動での運行を行って
いま



https://www.city.hitachi.lg.jp/machizukuri_kankyo/kotsu_doro/1002832/1015631.html



町内では、令和7年2月に東京都が主体となり、将来的な各地での自動運転サービスの導入を見据え、箱根ヶ崎駅周辺における自動運転バス（レベル2）での実証実験運行が実施されました。



<https://www.metro.tokyo.lg.jp/information/press/2024/10/2024103005>

	フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
実証運行開始	本格運行(順次レベル4を実装)		

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


○施策の概要

民間送迎バス等の活用や、地域住民が主体となった運行のあり方を検討しておくことによって、既存の公共交通ネットワークを補完できる体制を構築します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 地域の各種輸送資源を活用した運行のあり方の検討、関係者との調整
地域住民	・ 自らが主体となった運行の検討
事業者等	・ 送迎バス等の活用の相談への対応、実際の運行・運行管理

〔事例〕 民間送迎バス等の地域の輸送資源を活用した公共交通の運行

導入例	内容
北海道当別町： 路線バス、福祉バス、民間送迎バス等の集約	<p>それぞれで重複する路線で運行していた路線バス、町の福祉バス、北海道医療大学の運行する患者・学生の送迎バス、地域限定の住民送迎バスを束ねてコミュニティバスに一元化し、一般の乗客も利用できる形としながら運行の効率化を行った。</p>  <p>(出典：当別町生活交通ネットワーク計画（平成23年7月））</p>
千葉県我孫子市： 病院等の送迎バスを活用した高齢者等の外出支援	<p>65歳以上の高齢者や障がい者（1人で乗降できるか、介助者の同伴で同乗できる）を対象に、市内の病院や福祉施設、自動車教習所等の無料送迎バスを、施設利用時以外でも利用できるようにしている。</p> <p>（参考：我孫子市HP） https://www.city.abiko.chiba.jp/kurashi/kotsu_douro/shinai/sougei_bus.html </p>
愛媛県大洲市： スクールバスへの混乗、空き時間の活用	<p>路線バスの一部区間廃止後の代替交通手段の確保のため、平成26年10月よりスクールバスの運行ルートを廃止路線に合わせ延伸し、地域住民の無償での混乗を認めた。またスクールバス車両が稼働していない時間帯は、地域住民に向けた無償での運行を行っている。</p> <p>（参考：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカatalog」）</p>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
体制の検討	必要に応じて実施	

取組の方向性 情報発信の強化

バスのダイヤ・ルートなどの運行計画や現在の運行状況、デマンド交通の使い方など、町内の公共交通の運行に関する情報の発信により力を入れていくことで、住民や来訪者が効率的に公共交通を利用できるようになること、使ったことのない交通手段を活用できるようになることなどを目指します。

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

○施策の概要

車両の現在位置を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することで、道路混雑による遅れに対する不安の軽減や、利用者自身が運行実態を見ながら時間を有効に活用できるようになることを目指します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ バスロケーションシステムの選定・導入、周知
運行事業者	・ コミュニティバス車両への導入への協力

〔事例〕 コミュニティバスで導入されているバスロケーションシステム

システム	主な導入自治体	特徴
B u s G O !	武蔵村山市（MMシャトル）など	スマートフォンを設置すれば専用車載器が不要 （参考：(株)アチピレーションテクノロジー「BusGo!」紹介ページ） https://acp-tech.jp/busgo/
バス予報	埼玉県所沢市（ところバス）など	A Iカメラの設置で乗降者数のカウントが可能、G T F S－R Tの出力が可能 （株）アーティサン「バス予報」紹介ページ） https://www.artisan.jp.net/company/
Y R Pユビキタス・ネットワーキング研究所による簡易バスロケーションシステム	清瀬市（きよバス）	G T F S－R Tの出力が可能 （参考：Y R Pユビキタス・ネットワーキング研究所HP） https://www2.ubin.jp/

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
導入検討	実装	

施策④－6 経路検索サイト事業者への情報提供

○施策の概要

現在、一部の経路検索サービスでは、瑞穂町コミュニティバスの情報が未掲載となっています。より多くの人に瑞穂町コミュニティバスを移動の選択肢として認識してもらうため、G T F Sデータのオープン化の推進等により、運行経路やバス停の位置・名前、位置情報等のデータを事業者提供し、未掲載のサイトへの掲載を目指します。

〔これまでの取組〕

瑞穂町コミュニティバスの情報は、令和7年10月時点でY a h o o ! 路線情報、J O R U D A N、駅すばあとといった経路検索サービスに反映されている。

6件中1～3件を表示しています。

[次の3件 >](#)

ルート1

07:23発→07:39着 16分 (乗車16分)

乗換: 0回

早 楽 安

IC優先: 180円

5.5km

+ ルート保存

定期券

ルート共有

印刷する

07:23 発 瑞穂町役場/東京都瑞穂町 地図

11駅

東京都瑞穂町・元狭山コース(瑞穂町役場経由)
箱根ヶ崎駅東口行

180円

07:39 着 瑞穂二本木/東京都瑞穂町 地図

▲Y a h o o ! 路線情報への掲載状況

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ G T F Sデータのオープン化等により、経路検索サービス事業者へ情報提供

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
	実施	

施策④－7 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡20 ページ参照

施策④－８ 箱根ヶ崎駅における乗り場案内の充実

○施策の概要

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る案内の充実を検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 案内のあり方の検討、交通広場における案内板等の整備
鉄道事業者	・ 駅構内におけるバスの乗換情報提供への協力
バス事業者	・ 瑞穂町の連携し、案内の方法に関する意見交換
タクシー事業者	・ 瑞穂町の連携し、案内の方法に関する意見交換

〔事例〕 埼玉県川越市

埼玉県川越市では、川越駅東口駅前広場の改修に合わせて案内板の改良を行い、バス乗降場の案内は、路線ごとに赤色、黄色、緑色、青色の四色に色分けをし、視覚的にも分かりやすいように区別しています。またピクトグラムの使用、英語、中国語、韓国語にも対応した表示など多様な来訪者の受け入れに配慮したものになっています。



▲川越駅東口駅前広場の案内板
(出典：川越市HP)

<https://www.city.kawagoe.saitama.jp/kurashi/kotsu/1003125/1003131.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
駅前広場等の整備の機会を捉えて実施		

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

○施策の概要

デマンド交通等の利用促進のため、乗り方を解説する動画を作成し、動画投稿サイトにおける町のチャンネル等に掲載します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 動画の作成、配信

〔事例〕日野市

日野市では、令和7年1月から実証運行しているデマンド交通「のーと日野」について、日野市広報のY o u T u b eチャンネルにおいて予約の仕方や乗り方などについて説明した動画を配信しています。

（出典：日野市広報Y o u T u b eチャンネル）

<https://www.youtube.com/watch?v=angeNxRD2cE>



デマンド交通【のーと日野】とは？

日野市広報
チャンネル登録者数 1720人

チャンネル登録

♡ 10

🔔

🔗 共有

...

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
作成	継続的に見直し	

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

○施策の概要

コミュニティバスやデマンド交通などの存在や、それぞれの公共交通の乗り方、予約の仕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発掘し、勉強会等を開催して情報提供を行います。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 人材の発掘、勉強会等の実施
地域住民	・ 人材の推薦

〔事例〕愛知県長久手市

愛知県長久手市では、未就学児や小学生向けの公共交通利用促進イベントの検討や準備などに協力するボランティアを募集しており、集まったメンバーは「公共交通応援隊」として活動を行います。またメンバーには、活動の報酬として地域通貨「ながくて地域スマイルポイント」を付与しています。



（出典：長久手市HP）

https://www.city.nagakute.lg.jp/kurashi_tetsuzuki/kokyokotsu/3/6736.html

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
人材の発掘	継続的な勉強会等の実施	

取組の方向性 バス待ち環境の改善

瑞穂町コミュニティバスは、最も便数の多い元狭山コースでも、日中は1時間に1便程度の頻度であるなど、運行頻度が高いとは言えません。しかし、運転士不足や収支採算性の問題から、便数を増やすことは、困難な状況です。このため、待ち時間を快適に過ごせる環境づくりに取り組みます。

施策④-11 各地域での乗り継ぎ拠点の整備（再掲）

➡43 ページ参照

施策④-12 バス等の待合場所の確保（再掲）

➡44 ページ参照

施策④-13 バス停の上屋・ベンチ等の整備

○施策の概要

利用者数が多いバス停を中心に、バス停に上屋やベンチ等を設置し、バスの待ち時間を快適に過ごせる環境の整備を検討します。

町内のバス停は、限られた道路空間の中で配置されていることも非常に多いことから、通常のベンチの難しい場所については、より奥行きを短くした「省スペースベンチ」の設置も含めて検討します。また、来街者等の利便性向上に資するw i - f i 環境について、利用状況等の必要に応じて整備します。



（出典：積水樹脂株式会社HP）
https://www.sekisuijushi.co.jp/products/artificialwood/product/bench/orangewood_space.html

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 整備箇所の検討、整備
事業者	・ 瑞穂町と連携した整備箇所の検討

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
整備箇所検討・整備		

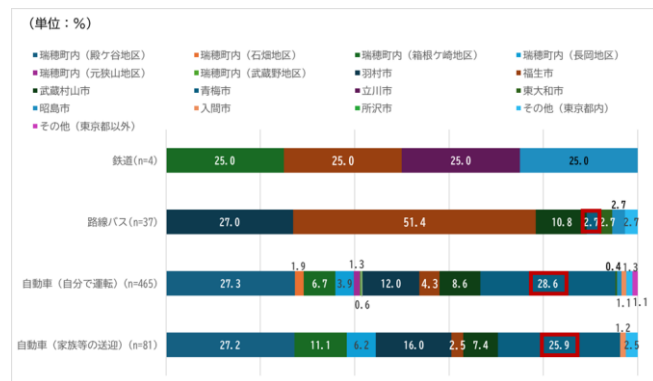
取組の方向性 地域住民の生活に根差した市町境界にとらわれない公共交通の検討

施策④－14 コミュニティ交通の周辺自治体に取り入れた運行

○施策の概要

瑞穂町コミュニティバス、瑞穂町デマンド交通が、より住民のニーズや生活行動の実態に即したものになるために、周辺自治体の施設に取り入れた運行が行えるよう、運行計画のあり方の検討、関係者との合意形成を進めます。

検討にあたっては、統計情報や交通事業者から提供された利用実績等のモビリティデータを活用することで、より正確にニーズを反映し、利用者にとって使いやすい運行のあり方を目指します。



▲市民アンケートにおける主な交通手段×よく行く店舗の所在地

○検討課題

周辺自治体に取り入れることにより、当該自治体で運行する公共交通に影響を与える場合があります。このため、乗り入れ先の公共交通サービスとの役割分担を踏まえ、周辺自治体や既存の運行事業者などと合意形成を行っていくことが重要です。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 運行計画の検討、周辺自治体、運行事業者等との調整
周辺自治体	・ 瑞穂町と連携した運行計画の調整、自治体内の要望の整理
事業者	・ 瑞穂町と連携した運行計画の調整

〔事例〕武蔵野市

武蔵野市の「ムーバス」は全国でもコミュニティバスの導入がまだ進んでいなかった1995年に運行を開始した先駆けとして知られ、令和7年10月時点では7路線で運行しています。そのうち境・東小金井線(5号路線)は隣接する小金井市、また境・三鷹循環(7号線)は三鷹市に乗り入れ、それぞれの自治体との共同運行というスキームで運営しています。乗り入れにあたり、武蔵野市と乗り入れ先の自治体、運行事業者である小田急バス株式会社との三者で協定を結び、運行費用の負担のあり方などについて取り決めを行っています。



(出典：武蔵野市 HP)

https://www.city.musashino.lg.jp/kurashi_tetsuzuki/bus_churin_chusha_kotsuanzen/mubus/1014400.html

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
検討・関係者との協議	乗り入れの実施	

施策④-15 地域住民との意見交換会の実施

○施策の概要

住民主催のサロン等に参加するなど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地区ごとに把握し、ご意見をコミュニティバス、デマンド交通等の運行計画の見直しなどに活用します。



▲令和6年1月に実施した意見交換会(元狭山コミュニティセンター)

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 意見交換会の開催、周知
地域住民	・ 意見交換会への参加

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

施策④-16 交通事業者、町、送迎サービスを行う事業者等との連携(調整)

○施策の概要

交通事業者のほか、教育、医療、福祉、商業等などに係る施設利用者のための輸送を行う事業者も交通サービスを提供する主体として捉え、こうした主体とも連携・協働しながら今後の運行のあり方について検討を行います。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 事業者との調整、協議の場の設定
事業者	・ 町との連携、協議への参加

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

取組の方向性 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、整備方針に基づいて走行環境の整備を行っていくものとします。また、町が管理していない道路については、必要に応じて道路管理者への要望活動を実施します。さらに、自動運転社会の実現に向けた局所的な道路改良や路車協調、社会受容性の向上のための取り組みを進めていきます。

〔瑞穂町道路整備方針〕

第6章 期間中の道路整備方針

6-1 都市計画道路の整備

6-1-1 都市計画道路の整備

6-1-2 第四次事業化計画における優先整備路線

6-1-3 事業中路線の整備促進

6-1-4 都市計画道路の整備目標

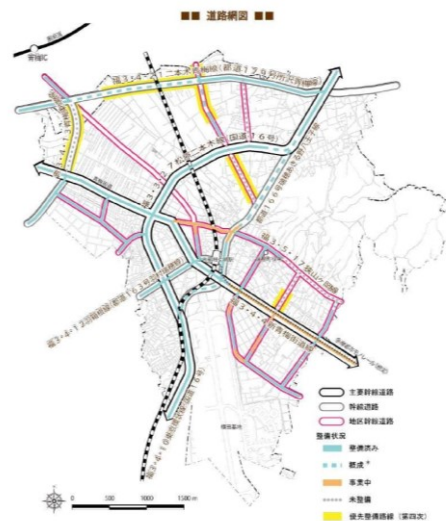
6-2 生活道路の整備

6-2-1 道路の安全対策

6-2-2 無電柱化事業の推進

6-2-3 適正な道路維持管理

6-2-4 回廊ルート of 整備



(出典：瑞穂町道路整備方針（令和5年3月）)

取組の方向性 二酸化炭素排出量の削減

自家用車での移動に依存した状態から、公共交通を適度に利用するように転換することで、二酸化炭素排出量が削減されることが期待されます。また、公共交通そのものの排出する二酸化炭素の削減を行うことで持続可能な社会づくりに貢献するとともに、住民が環境にやさしい公共交通を積極的に利用することを後押しすることを目指します。

施策④-17 ZEV（ゼロ・エミッション・ビークル）導入の推進

○施策の概要

車両更新の機会を捉えながら、公共交通車両にZEVの導入を進め、環境負荷の低減を図ります。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ コミュニティバスへのZEV車両の導入
事業者	・ 車両更新に合わせ、ZEVの導入を検討

〔事例〕清瀬市

清瀬市では、「ゼロカーボンシティ」の実現に向けた取組の一環として、令和6年3月よりコミュニティバス「きよバス」にBYD社製のEV車両1台を導入しています。



コミュニティバスへのEV車両の導入は、多摩地域では八王子市、羽村市に次ぐ3例目となっています。

（出典：清瀬市HP）

<https://www.city.kiyose.lg.jp/siseijouhou/kouhou/pressrelease/1013364/1013501.html>

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

施策④-18 シェアモビリティの導入検討（再掲）

➡30 ページ参照

取組の方向性 モビリティ・マネジメントの推進

モビリティ・マネジメントとは、交通渋滞の改善や環境負担の軽減、健康の増進などの価値の実現のため、1人1人の移動のあり方を過度に自家用車に頼ったものから、公共交通などを適度に利用するあり方によって変わっていくよう促していく取組のことです。公共交通の利用が増えることで、サービスの維持や向上に繋がっていくことから、利用を促進する情報の発信を通じて、住民の移動の選択性や円滑性を確保することを目指します。

施策④-19 コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施（再掲）

➡22 ページ参照

施策④-20 コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入（再掲）

➡24 ページ参照

施策④-21 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）

➡49 ページ参照

施策④-22 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）

➡50 ページ参照

施策④-23 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡20 ページ参照

コラム 高齢者の免許返納について（仮）

車庫入れの時に、塀や壁をこすることが増えたり、右左折のウイカーを間違えて出してしまうたりと運転動作に不安感じた親族から免許返納を促され「免許を返納すると生活不能になる。だから運転はやめられない。」と困惑する高齢者とのやり取りが報道で取り上げられることもあります。ですが、これは、公共交通が特に不便な過疎地域に限った話ではありません。

平成 31（2019）年に発生した池袋暴走事故は、2 人が死亡、加害者を含む 10 人が負傷する悲惨な事故でした。当時 87 歳だった加害者は、脚が不自由で医師から運転を止められていましたが、運転をしてしまい、公共交通の充実した東京 23 区内でも事故が起こってしまいました。

自家用車による移動の最大のメリットは、自由自在であることです。思い立ったらすぐに出発することができ、経路も自由に選択できます。公共交通のダイヤに合わせて行動することを強いられません。免許の返納には、これらのメリットを失うことを覚悟する必要がある、相当なハードルがあると思われます。

免許というのは、本来禁止されている行為について、一定の技能や知識がある場合に許可を受けることであり、免許を受けた人はその水準を満たしていることが必要です。例えば、医療行為には医師免許が必要です。誰でもできるようにすると、公共の安全確保に著しく支障があるので原則的に禁止されています。自動車の運転は、危険を伴う行為であることに変わりありませんので、高齢者の運転免許の在り方については、現在も様々な議論が続いています。

まずは、高齢者自身やその家族などが、生活のいろいろな場面で、「若い頃とちょっと違うな」「おかしいな」「昔はできたのに、できなくなってきたな」と感じたタイミングに、車の運転や外出の移動方法について話し合ってみることが、免許返納への第一歩になるのではないでしょうか。

更に、地域全体で高齢者が安心して免許を返納できる環境や制度を整備していくことも、安全で便利に生活できる地域社会の実現に向けての課題です。

取組の方向性 担い手不足への対応支援

バスやタクシーに関わる担い手不足に対しては、資格の取得を支援する養成制度や、支援金の支給など、各事業者が様々な取組をすでに行っている状況ですが、その他に行政でサポートできる領域を検討し、実施に向けて進んでいきます。

施策④-24 町と交通事業者との連携による運転士募集の支援

○施策の概要

バス・タクシーに関わる担い手の不足に対して、町と交通事業者とで継続的に協議を行いながら、行政で実施が可能な取組（情報発信、環境整備等）について検討を行います。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 事業者との協議を踏まえ、支援策の検討・実施
事業者	・ 瑞穂町との協議による効果的な支援のあり方の検討

〔事例〕埼玉県所沢市、鹿児島県

所沢市では、バス運転士だけでなくタクシーードライバーの募集を行っている事業者を紹介しているほか、業界団体による仕事の魅力を発信するWEBサイトのリンクをホームページに掲載しています。

（出典：所沢市HP）

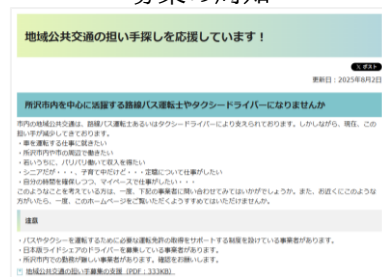
<https://www.city.tokorozawa.saitama.jp/kurashi/dourokoutsuu/koukyoukoutu/untensyubosyuu.html>

鹿児島県では、バス、タクシーの運転士や整備士など公共交通の担い手の不足に対応するため、バス運転士の仕事ややりがいをPRする動画を作成し、県の公式YouTubeチャンネルで配信している。

（出典：YouTube鹿児島県公式チャンネル）

https://www.youtube.com/watch?v=9QGha_B7S0Y

▼所沢市HPにおける運転士募集の周知



▼鹿児島県公式チャンネルのPR動画



○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
継続的に実施		

取組の方向性 データ活用による効率化の推進

瑞穂町では、これまでコミュニティバスやデマンド交通の利用実績などのデータを継続的に整理し、運行計画の見直し等に活用してきましたが、各交通サービスの運行事業者が整備するデータも含め、運行の改善や、まちづくりへの貢献に繋がられるような活用の方法を検討していきます。

施策④-25 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）

➡50 ページ参照

施策④-26 G T F S データの更なる活用

○施策の概要

G T F S は、地図サービス等に活用することを目指し整理された公共交通のデータフォーマットで、路線や停留所、ダイヤなどの静的な情報を表現する「G T F S - J P」と、バスの位置情報などを表現する「G T F S - R T」に分かれます。G T F S データは各地のコミュニティバスが、経路検索サービスや、インターネット地図サービス等でのリアルタイムな運行情報の案内に表示されるように活用されていますが、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、G T F S - R T 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ていきます。

○役割分担

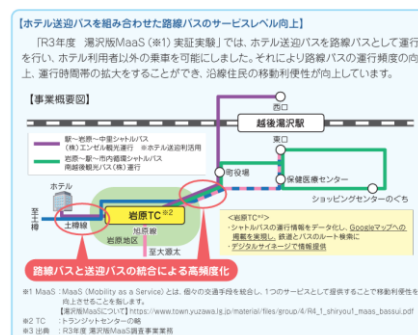
主体	役割
瑞穂町	・ G T F S - R T の整理・提供、活用方法の検討

〔事例〕新潟県湯沢町

冬には多くのスキー客などが集まる新潟県湯沢町では、ホテルの送迎バスが多く運行しており、路線バスとルートが重複されていることから、令和3年度にホテル送迎バスを路線バスとして運行し、宿泊者以外の乗車を可能にする実証実験を行いました。

こうした検討の背景には、民間送迎バスにも G T F S - R T を導入し、路線バス、送迎バスのサービス水準を一体的に検討することができたことが挙げられます。

（出典：湯沢市地域移動環境計画）



○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究・実装		

施策④-27 MaaS（モビリティ・アズ・ア・サービス）による地域課題の解決

○施策の概要

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。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	活用事例の研究、導入検討

〔事例〕北海道帯広市

北海道帯広市では、少子化により学校単体での部活動を維持することが難しく、近隣の学校での合同となるケースが増え、保護者の送迎の負担などが大きくなっている状況に対し、タクシー事業者が主体となり、「部活MaaS」プロジェクトとして、生徒の自主的を促すデマンドタクシーを運行し、専用アプリを用いて複数人で乗り合うことで効率的な移動を実現する実証事業を令和5～6年度に行っています。

保護者の時間が確保されることや、EV車両を活用することで、利用する生徒へのSDGs教育の場となるという副次的な効果も見られています。

（出典：地域交通共創モデル実証プロジェクトHP）

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/kyousou/>



○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究・実装		

取組の方向性 持続可能な事業スキームの構築

コミュニティバスやデマンド交通、または将来的に新たなモビリティが導入された場合も含めて、収入を増やして安定的に運行を持続させるための方策を検討します。また、収支率や行政負担額だけにとらわれない運行の評価の在り方を検討します。

施策④-28 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

○施策の概要

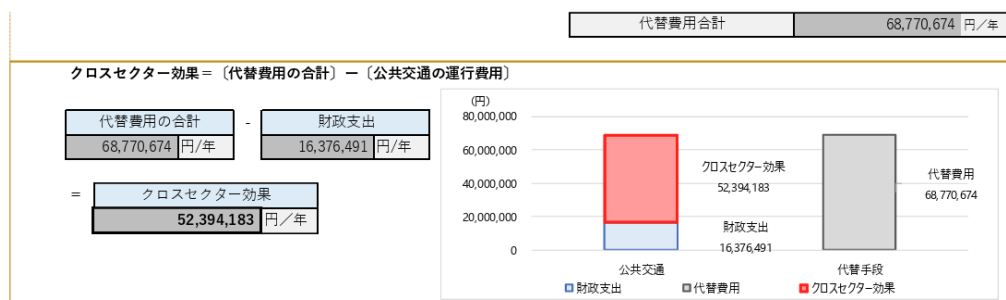
公共交通を収支だけでなく行政全般の観点から評価するため、医療費やCO₂排出量の削減など、公共交通が様々な分野にもたらす多面的効果を定量的に評価する方法を検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 評価のあり方の検討・実施

〔事例〕愛知県東郷町

愛知県東郷町では、地域公共交通計画において、コミュニティバス「じゅんかい君」の運行に公的資金を投じる意義を定量的に示すため、クロスセクター効果の算出を計画期間中、計画最終年度の2回実施することを定めており、実際に東郷町地域公共交通会議の中で算出効果が報告されています。



(出典：令和5年度第2回東郷町地域公共交通会議資料)

[https://www.town.aichi-](https://www.town.aichi-togo.lg.jp/soshikikarasagasu/kokyokotsutaisakushitsu/gyomuannai/kokyokotsukai/1719.html)

[togo.lg.jp/soshikikarasagasu/kokyokotsutaisakushitsu/gyomuannai/kokyokotsukai/1719.html](https://www.town.aichi-togo.lg.jp/soshikikarasagasu/kokyokotsutaisakushitsu/gyomuannai/kokyokotsukai/1719.html)

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究	導入検討	実施

施策④-29 運賃以外の財源確保等の新たな事業スキームの検討

○施策の概要

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組の実施を検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 運賃外収入の手法の調査、導入検討

〔事例〕文京区

文京区では、コミュニティバス「Bーぐる」を運行のための資金を調達する手段として、企業の協賛金を募っており、協賛金の金額に応じて、バス停のネーミングライツや、車内でのアナウンスなどのPRが可能になります。

協賛メニュー・メリット

お願ひする協賛は、下記のとおり、5コースあります。

Aコース（3年更新） 年額 3,000,000円

企業名を車体外部に表示
バス停ネーミングライツ
バス車内/パンフレットラック使用※1
バス車内/路上ポスター掲示※2
バス車内アナウンス放送
マップ企業名表示、区ホームページでの企業紹介

- ・バス車体後部に企業名を表示します。
- ・バス停の名称に企業名又は関連施設名をつけることができます。
- ※1・バス車内のパンフレットラックスペースを2か所まで使用することができます。
- ※2・バス車内の路上ポスタースペースを使用することができます。
- ・バス車内のアナウンス放送で企業又は関連施設の広告をアナウンスします。
- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に協賛企業として掲出します。
- ・区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Bコース（3年更新） 年額 378,000円

バス停ネーミングライツ
バス車内アナウンス放送
マップ企業名表示、区ホームページでの企業紹介

- ・バス停の名称に企業名又は関連施設名をつけることができます。
- ・バス車内のアナウンス放送で企業又は関連施設の広告をアナウンスします。
- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に協賛企業として掲出します。
- ・区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Cコース（1年更新） 年額 315,000円

バス車内/パンフレットラック使用
マップ企業名表示、区ホームページでの企業紹介

- ・バス車内のパンフレットラックスペースを2か所まで使用することができます。
- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に協賛企業として掲出します。
- ・区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。



バス車体後部に企業名を表示します。
※バス車間（4台）が対象となります。

Dコース（1年更新） 年額 252,000円

バス車内/路上ポスター掲示（規格：縦364mm×横515mm）
マップ企業名表示、区ホームページでの企業紹介

- ・バス車内の路上ポスタースペースを使用することができます。
- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に協賛企業として掲出します。
- ・区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。

Eコース（1年更新） 年額 150,000円

マップ広告掲載（規格：縦87.5mm×横100mm）
マップ企業名表示、区ホームページでの企業紹介

- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に広告を掲載することができます。
- ・文京区が作成するマップ（路線図・時刻表）に協賛企業として掲出します。
- ・区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼り付けます。



《協賛企業 PR内容のご案内》

コース	PR内容 年間協賛額	企業名を 車体外部 に表示	バス停 ネーミング ライツ	バス車内 パンフレット ラック使用	バス車内 路上ポスター 掲示	バス車内 アナウンス 放送	マップ 広告掲載	バス車内/路上 ポスター掲示	備考
A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	3年更新
B	378,000円		●			●		●	3年更新 （バス車内/路上ポスター掲示）
C	315,000円			●				●	1年更新
D	252,000円				●			●	1年更新
E	150,000円						●	●	1年更新

（出典：文京区コミュニティバス 協賛企業募集のご案内）

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究	導入検討	

施策④－30 公共交通の適正な利用者負担の在り方についての検討

○施策の概要

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。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 利用者負担のあり方の調査、新たな枠組みの検討
地域住民	・ 新たな枠組みの検討時にアンケート、意見交換会等を通じて意見を提示
事業者	・ 利用実績等のデータ提供、新たな枠組みの検討時における町との意見交換

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
調査・研究	導入検討	

第5章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標及び数値目標

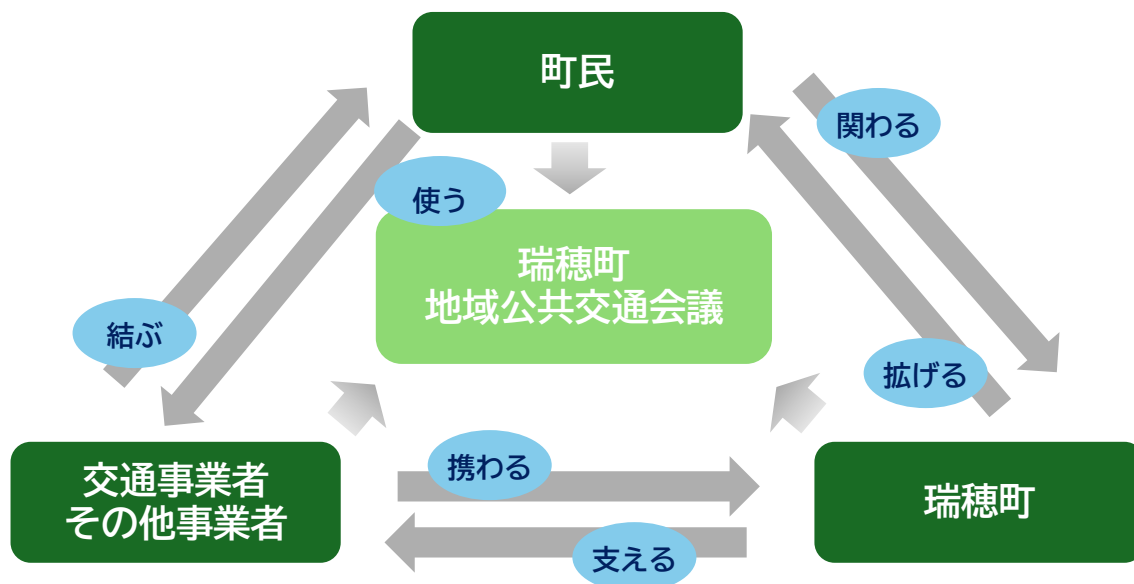
計画目標は、可能な限り統計資料やアンケート調査等により定量的に計測可能な指標によって達成状況の評価を行うものとし、以下のとおり設定します。

表6 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 外出頻度 現況：65歳未満⇒平均19.7日/月（R6） 65歳以上⇒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
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シームレスな交通サービスの実現、町内公共交通ガイドの作成、鉄軌道等の持続可能な旅客運送サービスの構築） 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）：現況以上 目標（フェーズ2）：フェーズ1終了時以上
	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：平均2.78（R6）※五段階評価 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
	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）：現況以上 目標（フェーズ2）：フェーズ1終了時以上
	数値目標⑧ デマンド交通の満足度 現況：3.78（R7）※五段階評価 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
	数値目標⑨ 自動運転の実施状況 目標（フェーズ1）：自動運転レベル4での定常運行開始 目標（フェーズ2）：自動運転レベル4による経済効果の発現
	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

2. 計画の推進体制

瑞穂町は、本計画に基づいて取組を推進していくものとし、各施策の実施にあたっては、地域公共交通会議における協議に基づき、住民や交通事業者、その他事業者、道路管理者、交通管理者等の関係機関等と連携します。



住民 ～公共交通を利用する、関心を持つ～

超高齢化社会の進行により運転技能に不安を抱える方が増える中で、今後、地域住民の生活を支える公共交通の果たす役割は、ますます大きくなっていきます。一方で、深刻化する担い手不足や人件費・物価の高騰等により公共交通を取り巻く状況は厳しさを増しており、バス路線の廃止・減便やタクシーの廃業・廃車が進むことで、公共交通がその役割を十分に果たせなくなる恐れがあります。

公共交通を将来に渡って維持・活性化していくためには、「今は運転できるからバスは使わない」というマインドを変革し、無理のない範囲で公共交通の利用を生活に組み込むなど、住民側の行動変容も求められます。このためには、住民一人ひとりが地域を運営する一員である自覚を持ち、自分ごととして地域公共交通に対する関心を持つことが必要です。

瑞穂町のホームページ等では、地域公共交通会議の開催結果を適宜公表しています。また、運行計画の変更に反映させる地域の意見交換会等を定期的に行っていますので、これらへの積極的な参加が望まれます。

瑞穂町 ～持続可能な地域公共交通ネットワークを構築するための環境整備～

町内には、民間の路線バスが十分に運行していない地域があります。このことが、町内の公共交通の地域間格差に繋がっているため、町は、コミュニティバスやデマンド交通等の着実な運行により、格差解消を図る必要があります。

加えて、公共交通を上手に利用してもらうための情報発信も欠かせません。

また、町内の道路の一部には、右折レーンのない交差点や慢性的に混雑する区間等があり、公共交通の定時性確保におけるボトルネックとなっていることから、関係機関に働きかけ、バスの走行環境の向上を後押しすることが必要です。

喫緊の課題である担い手不足については、バスやタクシー等が地域住民の生活を支える役割を担っていることを踏まえ、交通事業者等と協力しながら、その人材確保を後押しするとともに、自動運転レベル4の実装を推進するなど、重層的なアプローチによる取り組みが求められます。

さらに、多摩都市モノレール延伸を契機としたまちづくりや立地適正化計画と公共交通との連携も重要です。これにより、新たな移動需要の創出や公共交通の持続可能性向上に取り組み、コンパクト・プラス・ネットワークの理念を実現することが、長期的に持続可能なまちづくりに不可欠となります。



図13 第52回瑞穂町産業まつり（令和7年11月）
多摩都市モノレールの延伸+地域公共交通計画の取組のパネル展示と参加者アンケートの実施

交通事業者 ～利用実態がわかるデータの提供、まちづくりとの連携～

鉄軌道については、その広域性や速達性を生かして、通勤・通学のほか、多様な人々の交流や地域の経済活動を支える重要な役割を担っています。さらなる公共交通の充実に向けては、まちづくりと連携して需要創出に取り組むことが求められます。

路線バスについては、コロナ禍以前より長年に渡って利用者が減少傾向を示していますが、地域公共交通ネットワークの根幹を成す交通モードとして、極めて重要です。担い手不足や利用者減によるサービス水準の低下が、さらなる利用者の減少を招く悪循環に陥らないように、地域住民から移動手段として選ばれ、信頼されるサービスを目指す必要があります。そのためには、定時性の確保等に努めることが必要です。

タクシーについては、他の公共交通がカバーできない領域を補完し、個別にきめ細やかな移動サービスを提供する役割を担っており、いつの時代も必要とされる重要な交通モードです。今後も持続可能なサービスを提供できるよう、担い手の確保を進めていく必要があります。

公共交通が将来に渡って、その役割を十分に果たしていくためには、官民の連携により、データに基づいた運行効率の向上や、担い手の労働環境の改善を進めていくことが求められます。

その他の事業者 ～公共交通の待合環境の向上等を支援する～

商業施設や医療機関、福祉施設等への移動手段として公共交通の利用を定着させるためには、待ち時間を快適に、かつ有効に活用できる環境整備が重要です。施設内に停留所や待合スペースを設けることで、利便性向上や公共交通及び施設の利用者増に繋がると考えられます。

また、大規模施設等においては、施設内乗り継ぎ拠点の整備や移動手段の確保において、町と連携する方向性も考えられます。

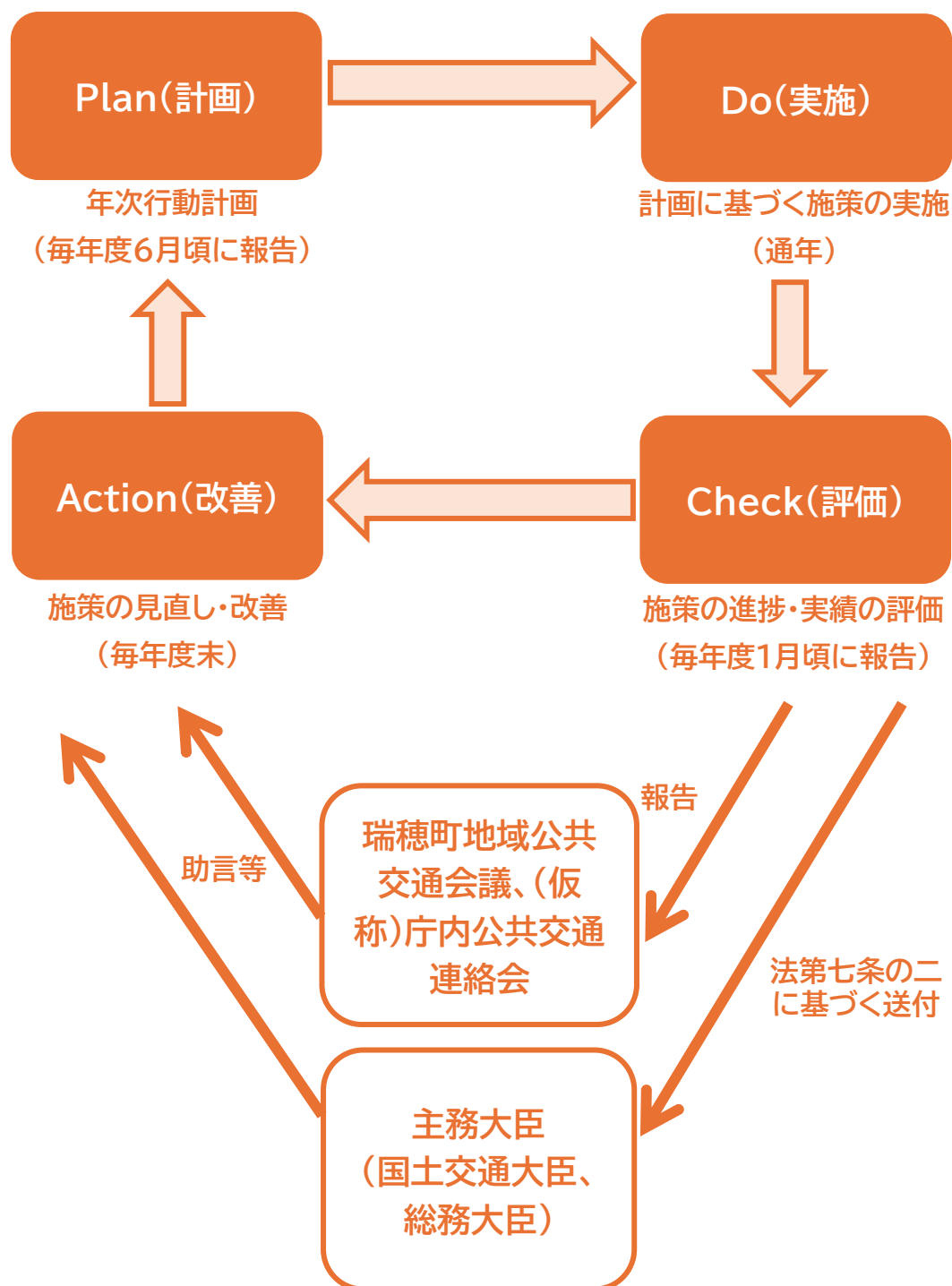


図14 商業施設内にコミュニティバスの乗り場を設けている例
(神奈川県座間市 イオンモール座間)

3. 計画の進捗管理

本計画における施策の実施状況や数値目標の達成状況について、PDCAサイクルに基づき管理します。法定協議会である瑞穂町地域公共交通会議及び市内の多様な分野の関係者により構成する(仮称)市内公共交通連絡会において、年度末を目途に年に1回程度評価を行い、必要に応じて取組の見直しを行います。

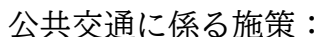
また、計画5年目の令和12年度を目途に、施策の実施状況や多摩都市モノレール延伸事業の進捗状況等を踏まえ、計画の中間見直しを実施します。



上位・関連計画

■計画期間	基本構想 令和3(2021)年度から令和12(2030)年度 ・前期基本計画 令和3(2021)年度から令和7(2025)年度 ・後期基本計画 令和8(2026)年度から令和12(2030)年度
■将来都市像	すみたいまち つながるまち あたらしいまち ～ “そうぞう” しよう みらいにずっとほこれるみずほ ～
■重視すべき 視点	○町の魅力を際立たせる ○資源を磨き生活の質を豊かにする ○つながる地域づくり ○危機に備える
■基本目標	1.誰もが健康ですこやかに暮らせるまち 2.子どもたちがのびのびと育つまち 3.豊かなところを育むまち 4.つながりと活力にあふれるまち 5.環境にやさしい安全・安心なまち 6.便利で快適に暮らせるまち 7.総合計画の実現に向けて
■公共交通の 位置づけ	○便利で快適に暮らせるまち-公共交通 ・町内における地域間の移動や、町内各地域から町外の玄関口であるJR箱根ヶ崎駅を結ぶ公共交通が充実し、住民誰もが円滑に移動できる町を目指す。

■ 基本構想と基本計画の関係(イメージ)



施策

- | | |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | バス交通の充実 |
| 重点 | 関係機関に対し、JR箱根ヶ崎駅や町内の主要な施設へアクセスできる利便性の高いバス交通の運行を推進、路線の維持につとめます。さらに、新たな公共交通の検討、研究を行います。 |
| 創生 | |

【主要な取組】

- 地域公共交通会議における今後の公共交通のあり方の検討
- 新たな公共交通「コミュニティバス」の実証実験の実施
- 民間バス事業者への運行路線拡充や運行本数などの改善に向けた要請

2 鉄道の充実

町外への交通手段として重要であるJR八高線利用者の利便性の向上を促進します。

【主要な取組】

- JR八高線の運行本数増加等の要請
- JR八高線新駅設置の要請
- JR八高線の複線化と車両基地の整備促進

3 多摩都市モノレールの整備促進

- 重点** 多摩都市モノレールの延伸の実現に向けて、町議会・治線関係自治体および住民などと連携し、関係各機関へ強く要請するなど、事業着手に向けて準備をすすめます。

【主要な取組】

- 町議会、沿線関係自治体および住民などとの要請活動
- 多摩都市モノレール基金の積立

○多摩部 19 都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

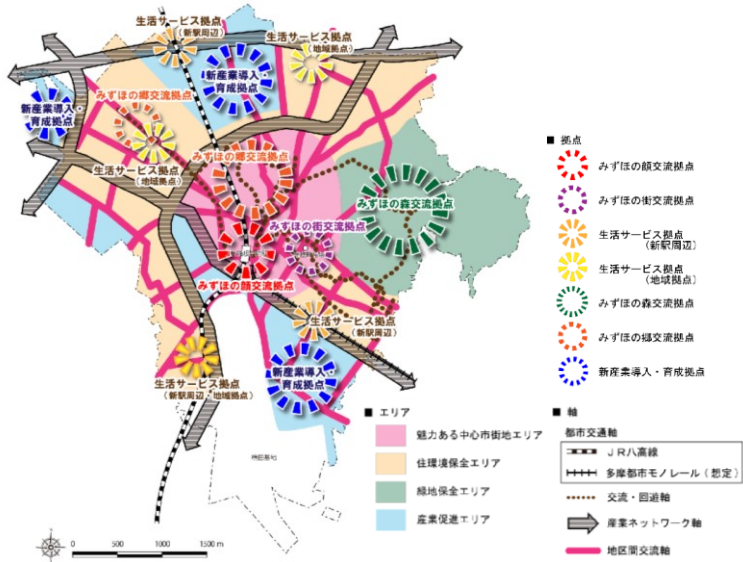
<p>■目標年次</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市づくりの目標、都市の将来像等を実現するための方針及び整備水準：2040 年代 ・区域区分、主要な施設などの整備：2030 年
<p>■将来像</p>	<p>(殿ヶ谷)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路である新青梅街道の整備状況に合わせ、沿道用途地域の見直しや地区計画、緑化などを考慮した広がりや厚みのあるみどりの形成が図られるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据え、日常生活やサービスの中心地として機能できるよう、商業・業務などの利便施設などの集積が図られ、交通の利便性を生かした土地利用や快適な生活の中心地を形成 <p>(箱根ヶ崎)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・箱根ヶ崎駅周辺では、交通広場や都市計画道路などの都市基盤整備により、交通ターミナル機能の拡充がなされとともに、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を見据えた商業・業務施設の整備・集約化により、人、交通及び情報が集まり、景観的にも美しい町の表玄関としての生活の中心地を形成 <p>(武蔵地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸等交通アクセスの充実を見据えつつ、既存工業団地と一体的な産業拠点を形成 ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で、農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、市街地を形成 <p>(栗原地区・西平地区)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・市街地整備の見通しが明らかになった段階で農林業との十分な調整を行い、市街化調整区域から市街化区域に編入し、土地区画整理事業により新市街地を計画的に形成

■主要な都市
計画の決定の
方針

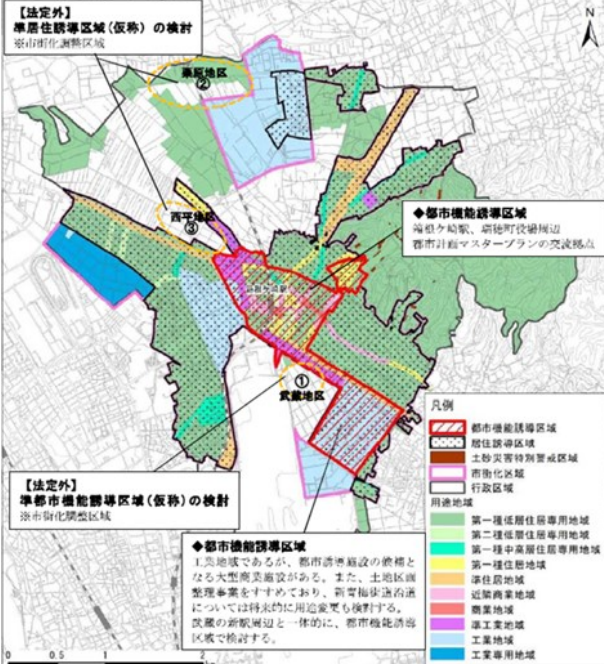
○ 公共交通ネットワーク

- ・通勤・通学時の混雑緩和、速達性の向上や、東京が目指す都市構造などの観点から、計画的に鉄軌道の整備を推進
- ・経済活動の活性化と国際競争力の強化を図るため、リニア中央新幹線の大阪までの早期開業を促進
- ・多摩都市モノレール延伸、中央線の複々線化などの各路線について、鉄道事業者をはじめとする関係者との協議・調整を加速し、調整が整った路線から順次事業に着手
- ・鉄道の混雑緩和などによる快適通勤の実現に向け、働き方改革と連携したオフピーク通勤促進の取組を進めるとともに、鉄道利用の変化を踏まえた持続可能な輸送サービスの確保策や、先端技術も活用した輸送力強化方策などを推進
- ・駅及び交通広場を含めた駅周辺の一体的な整備により、駅における交通結節点の機能強化やバリアフリー化を推進し、公共交通ネットワークの充実を図る
- ・鉄道ネットワークを最大限生かすとともに、バスやタクシー、デマンド交通、自転車などの多様な交通モードと先端技術、MaaS等の交通サービスを組み合わせ、駅等を中心とした誰もが移動しやすい交通環境の充実を図る
- ・駅前広場の整備の促進等により鉄道駅間や駅と主要施設間のアクセスを強化
- ・交通結節点周辺において、地域のニーズに応じ公開空地等への自転車シェアリングのサイクルポート設置を促進
- ・自転車通行空間の整備により更なるネットワーク化を進めるとともに、駐輪場の整備などにより、自転車の利用環境を充実し、環境負荷低減や健康増進に寄与する自転車活用を推進
- ・リニア中央新幹線神奈川県駅（仮称）や横田基地などへのアクセスを整え、広域的な交流を促進するとともに、多摩地域のアクセス強化に資する多摩都市モノレール延伸の事業化に向けた取組を推進

○瑞穂町都市計画マスタープラン

<p>■計画期間</p>	<p>目標年次 令和3（2021）年度から令和22(2040)年度</p>
<p>■将来都市像</p>	<p>新たな流れを創出する都市 瑞穂 ～未来都市構想～</p>
<p>■基本施策</p>	<p>1.交通の要衝として発展するまち 2.安全・安心で快適に住み続けられるまち 3.多くの人が行き交い、ふれあいが育まれるまち 4.豊かな自然と調和したまち</p>
<p>■将来都市構造</p>	<p>瑞穂町の地域特性を考慮したうえで、町の骨格となり諸機能を担う重要な箇所を「拠点」、各拠点間を連携するとともに町外への広域交通や町内移動を支える道路を「軸」、拠点や軸を下支えし都市づくりのベースとなる面的な区分けを「エリア」として、それぞれ設定する。</p> 
<p>■公共交通の位置づけ</p>	<p>○道路交通整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路網は、大都市圏での骨格道路となる「主要幹線道路」、都市および周辺地域での骨格道路となる「幹線道路」、都市内の幹線道路で地区間を連絡する「地区幹線道路」に大別し、ネットワーク形成を図る。 ・生活道路については、日常生活での移動軸となる主要生活道路の整備を進めるとともに、自動車や歩行者が安心して利用できる環境整備も推進する。 ・公共交通について、輸送力増強などについて関係機関に要請していくとともに、持続可能な輸送サービス確保について検討をすすめる。 <p>○地区別構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路交通整備の方針に基づき、地区ごとに具体的な施策を設定する。

○瑞穂町立地適正化計画

<p>■計画期間</p>	<p>目標年次 令和 7（2024）年度から令和 22(2040)年度</p>
<p>■まちづくり の基本方針</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・あらゆる年代の人びとが交流する定住都市づくり ・新しい時代に対応したコンパクトな都市づくり ・自然災害に強い安全安心な都市づくり
<p>■公共交通ネットワークに係る施策の方向性</p>	<p>○多摩都市モノレール延伸と一体となった駅周辺の整備 箱根ヶ崎駅やモノレール新駅において、新たなにぎわいの創出や多様な人びとの交流の拠点として、新しい町の顔づくり、交通結節点となる地域の拠点のあり方を検討</p> <p>低炭素型まちづくりの視点から快適な歩行空間と自転車が利用しやすい環境を整えた交通拠点などの、整備について関係者等と調査研究</p> <p>○バス交通の充実 関係機関に対し、箱根ヶ崎駅や町内の主要な施設へアクセスできる利便性の高いバス交通の運行を推進、路線の維持に努める</p> <p>新たな公共交通の検討、研究</p>
<p>■都市機能誘導区域・居住誘導区域の設定</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域にはＪＲ箱根ヶ崎駅や町役場、モノレール新駅周辺などが位置づけ ・居住誘導区域には一部の工業地域の除く町内南部と、国道16号沿線など町内北部の一部が位置づけ ・「東京都住宅マスタープラン」などを踏まえ、市街化調整区域内の栗原地区、西平地区を「準居住誘導区域（仮称）」と位置付けることの検討を行う 

○東京における地域公共交通の基本方針

■計画期間	目標年次 令和４（２０２２）年から２０４０年代
■策定主体	東京都
■地域公共交通の理念	多様な主体の参画と、まちづくりとの連携により、地球環境と調和し、様々なニーズにきめ細かく対応できる、持続可能な地域公共交通サービスを実現
■将来像	<p>【多摩広域拠点域（瑞穂町含む）のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。 ・多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。 ・身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。
■将来像の実現に向けた取組の方向性	<p>視点</p> <p>○視点１ 都民生活の質を向上し、都市活動を活発化する地域公共交通</p> <p>○視点２ 持続可能な社会の実現に資する、人と環境にやさしい地域公共交通</p> <p>○視点３ 地域のまちづくりに寄与する地域公共交通</p> <p>取組テーマ</p> <ol style="list-style-type: none"> ①まちづくりと交通施策の一体的な推進 ②区市町村間連携 ③地域住民や企業の参加 ④交通需要マネジメント・結節機能向上 ⑤MaaS普及・データ利活用 ⑥新技術導入促進
■重点取組期間	<p>都内各地で地域自らが交通をデザインする意識を定着させる期間として、今後５年間を「重点取組期間」と定める。</p> <p>○具体的な取組</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域調整に係る取組の促進、区市町村や事業者の取組促進策の充実、区市町村や事業者との連携による地域特性に応じた取組を行う。 <p>○多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ・民間活力を活用する交通事業者以外の企業とも連携した新たな事業スキームや、公共交通を関係者で協力して支える仕組みづくりに取り組む。

2021年度 「基本方針」の策定

2022～2026年度

基本方針に基づいて進める今後５年間の具体的な取組

段階・危機重傷の共有	広く皆で取り組む	先進的取組
住民・市内企業 交通事業者 区市町村 都	重点取組期間の設定【5-1】 連携共有・連携の推進【5-1-1】 地域公共交通サービスの提供【5-1-2】 地域公共交通サービスの導入【5-1-3】 デジタル化・データ連携【5-1-4】 地域公共交通サービスの導入【5-1-5】	先行的な取組【5-2】 先行的な取組【5-3】 など

将来像の実現に向けた要となる検討【5-4】

取組の成果と課題の整理、次のステージの取組の検討

検証結果に基づく取組

多様な主体との連携による地域公共交通を支える仕組みのイメージ

```

graph TD
    A[交通事業者] -- "移動サービス提供" --> B[住民<br/>都民・通勤者]
    A -- "積極の利用などで交通事業を下支え" --> C[行政<br/>都・区市町村]
    A -- "集客等" --> D[地域<br/>他業種企業・イノベーターなど]
    B -- "まちなぎ維持" --> C
    C -- "連携策の構築" --> D
    D -- "住民主体の取組後押し" --> B
  
```

- ・モビリティマネジメント
- ・住民主体の取組後押し など
- ・連携策の構築 など

○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

■策定年次	令和7(2025)年3月
■計画の目的	多摩都市モノレール延伸(瑞穂町内に(仮称)No.6駅、(仮称)No.7駅を計画)を契機とした、町全体及び新駅周辺のまちづくりの方向性・基本的な計画
■新駅周辺のまちづくりの方向性	<p>○No.6駅(新青梅街道上)周辺の基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・殿ヶ谷土地地区画整理事業区域と武蔵地区を連携させた、イノベーションやスマート農業等の近代的産業を誘致 ・育成する新たな産業拠点の創出。 ・モノレールとバス・タクシー等との乗り換えを行うための交通結節点(交通広場)の整備による交通ネットワークの強化 <p>○No.7駅(JR箱根ヶ崎駅東側)周辺の基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JRとの乗換利便性の確保、機能的で人にやさしい駅前広場の整備を促進 ・商業・業務施設の整備・集約化により、人・交通・情報が集まる町の表玄関としての生活の中心地を形成 ・公共施設群や狭山丘陵までのアクセス利便性向上のためのフィーダー交通を充実

■モノレール
延伸と町全体
のまちづくり
との連携

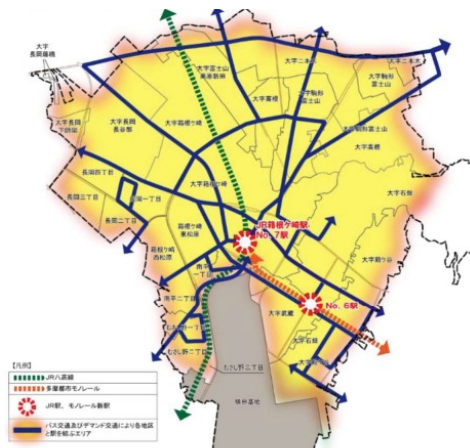
(1) 多摩都市モノレール延伸とまちづくりの連携

まちづくりにおいては、モノレールの利便性をいかし、隣接する自治体（武蔵村山市、入間市、青梅市、羽村市、福生市など）との結びつきを強め、市町連携のもと町の発展につなげていく



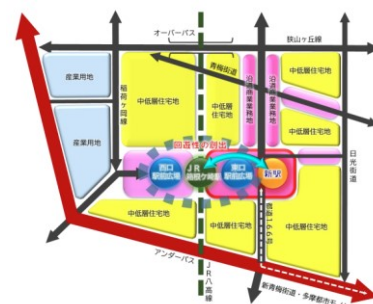
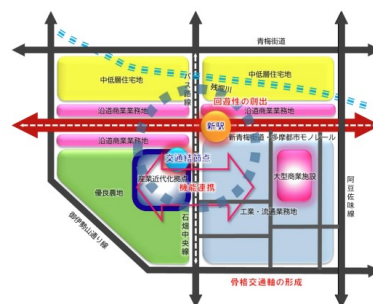
(2)モノレールと連携した地域公共交通ネットワークの充
実

モノレール延伸の効果を最大限に引き出し、その恩恵を町全体に波及させるためには、町内各地区と駅とのアクセス利便性を確保し、町全体の生活利便性を高める取組が必要です。このため、路線バスやコミュニティバスに加え、新たに実証実験運行を開始したデマンド交通や自動運転バスを含めた地域公共交通ネットワークの充実化をすすめる



○瑞穂町多摩都市モノレール新駅周辺まちづくり構想

■策定年次	令和6(2024)年3月
■基本構想の目的	多摩都市モノレールの延伸後を見据え、地域のポテンシャル(潜在的な力)を最大限に発揮するためのまちづくりの方向性を明らかにする
■新駅周辺の位置づけ	<p>(瑞穂町都市計画マスタープラン)</p> <p>○No. 6 駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活サービス拠点に位置づけ。新青梅街道の南側は「新産業導入・育成拠点」に位置づけ。 <p>○No. 7 駅周辺</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「みずほの顔交流拠点」に位置づけ。町の玄関口である箱根ヶ崎駅を中心として商業・業務の集積や交通結節点としての利便性の向上を目指す。
■駅周辺まちづくり基本構想	<p>No. 6 駅周辺</p> <p>○まちづくりの目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランにおける東部地区の構想の実現を基本的な目標とする。 <p>○全体構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅前空間のにぎわい創出、殿ヶ谷土地区画整理事業の早期完了、産業近代化拠点の形成、交通ネットワークの強化を推進。 <p>No. 7 駅周辺</p> <p>○まちづくりの目標</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランにおける中心地区の構想の実現を基本的な目標とする。 <p>○全体構想</p> <ul style="list-style-type: none"> ・回遊性の向上、にぎわいの創出、駅前空間の再編、地域交流の活性化を推進。
■基本構想の実現へ向けて	<p>○協働によるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・町民・各種事業者等、町、国・東京都の各関係者が相互に連携・協力し、適切な役割分担と協働により推進。SDGsを念頭に、バリアフリー化等持続可能なまちづくりを推進する。



○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

■策定年次	令和6(2024)年3月
■策定主体	東大和市・武蔵村山市・瑞穂町
■将来像	「誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークの実現」
■将来像の実現のための基本方針	<p>○方針1 まちづくりとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の拠点を結ぶ公共交通ネットワークの形成 ・2市1町の行政界を超えた、よりシームレスな交通サービスの実現 ・地域公共交通計画の策定等を通じた関係者との連携 <p>○方針2 利便性・効率性の維持・向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動需要を踏まえつつ、公共交通の役割分担に応じた効率的な路線配置 ・ユニバーサルデザインに配慮した、誰もが安全、安心、快適に利用できる交通サービスの実現 ・D X等の最新技術の積極的活用による利便性の向上 <p>○方針3 環境への配慮</p> <ul style="list-style-type: none"> ・モビリティマネジメントによる自家用車から公共交通への利用転換の促進 ・Z E V導入などによる環境負荷の低減
■将来像の実現に向けたロードマップ	<p>誰もが快適に移動ができる持続可能な公共交通ネットワークの実現を目指し、まちづくりに関する上位計画や2市1町の個別計画との連携・整合を図りながら、引き続き関係者間で協議を行い、課題解決に向けて取り組むこととする。</p> <p>※上図は、武蔵村山市、瑞穂町の想定するロードマップを示したものである。 東大和市においては、今後のまちづくりの状況を踏まえ、各計画の策定について検討していくこととする。</p>

○モノレール沿線まちづくり構想

■策定年次	平成 30(2018)年 12 月
■策定主体	東大和市・武蔵村山市・瑞穂町
■沿線の将来像	これまで同様狭山丘陵がもたらすみどりや潤いと共存しながら、車に過度に依存せず誰もが便利に移動できることで、快適な暮らしと多様で活発な交流が実現し、持続的に発展するまち
■課題解決に向けた対応方針・施策の方向性	<p>○課題 交通利便性の向上</p> <p>(対応方針) 交通体系の見直し (施策) バス路線の再編</p> <p>(対応方針) 交通結節機能の充実 (施策) 駅前広場・駅前駐輪場の整備</p> <p>(対応方針) 新駅へのアクセス性向上 (施策) 駅アクセスの充実・改善</p> <p>○課題 良好な住環境の形成</p> <p>(対応方針) 商業・公共施設の充実</p> <p>(施策) 駅周辺・沿道の土地の高度利用、都市機能の統合、集積・集約、モノレール沿線としての魅力向上</p> <p>(対応方針) 魅力的な住まいの創生</p> <p>(施策) 公有地を活用した住宅整備など、土地区画整理事業の着実な施行</p> <p>(対応方針) 自然・緑の保全 (施策) 緑地・農地の保全</p> <p>○課題 活発な交流の実現</p> <p>(対応方針) 多様な人々が来訪する仕組みづくり</p> <p>(施策) 企業や大学などの誘致、創業支援の充実、公共施設の相互利用</p> <p>(対応方針) 観光施策の充実</p> <p>(施策) 市・町民農園・観光農園・観光農業の充実、観光情報の発信など</p> <p>(対応方針) 来訪者の利便性・快適性の向上</p> <p>(施策) レンタサイクルの整備など</p>

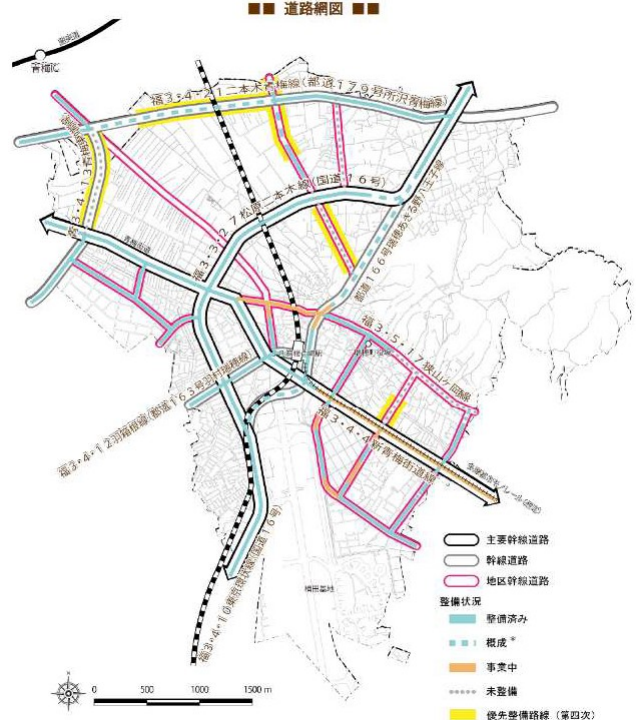
○瑞穂町第5次地域保健福祉計画（案）

■計画期間	令和8(2026)年度から令和12(2030)年度まで
■基本理念	つながり、ささえあい、安心して健康に暮らせるまち みずほ ～ すべての人がつながる福祉社会をめざして ～
■基本目標	1. つながり、ささえあう地域づくり 2. 地域福祉をすすめるための体制づくり 3. 誰もが安心して暮らせる環境づくり 4. いきいきと暮らすための健康づくり
■公共交通 に係る施策	基本目標1 つながり、ささえあう地域づくり 基本施策(5) 高齢者や障がい者の社会参加促進 ⑦社会参加のための支援サービスの充実 ・ 地域生活支援事業により、相談支援や移動支援、手話通訳 等のコミュニケーション支援や、また、支援者等の育成等、 障がい者が一般町民と同様に社会参加していくための支 援サービスの充実をはかります。

○瑞穂町産業振興ビジョン

■計画期間	令和4（2022）年度から令和13（2031）年度まで
■将来像（コンセプト）	イノベーションでみらいをひらく 新たな魅力価値を共創するまち
■基本方針	<p>（1）産業のデジタル化・DXおよびイノベーションの創出</p> <p>（2）経営基盤強化による「経営力」の向上</p> <p>（3）まちづくりと一体となった活力ある産業構造の構築</p> <p>（4）未来を担う人づくり</p> <p>（5）地域資源を活かしたみずほの顔づくり</p>
■公共交通に係る施策	<p>3-1 企業誘致の推進</p> <p>①産業適地における企業誘致の推進</p> <p>・圏央道や国道16号、新青梅街道といった主要幹線道路へのアクセス利便性等の立地特性を活かし、周辺環境への影響にも配慮した計画的な都市基盤整備を進めることによって、優良な産業地の創出をはかり、優良企業の誘致につなげます。</p> <p>②にぎわいを創出する商業地の形成</p> <p>・多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面への延伸具体化にあわせ、新たな商業業務拠点の形成や瑞穂町の商業業務地のあり方について検討します。</p> <p>3-3 起業の促進</p> <p>③インキュベーション施設の誘致等</p> <p>・多摩都市モノレールの延伸と一体となったまちづくり等、新たな都市機能の形成や産業業務地の整備にあわせ、サテライトオフィスやインキュベーション施設の誘致等をはかり、町内で起業しやすい環境づくりを推進します。</p>

○瑞穂町道路整備方針

■対象期間	令和 5 (2023)年度から令和 14(2032)年度まで
■道路の将来像	「みらいにつながる道づくり」 ～快適な道路ネットワークの確立をめざして～
■基本理念	○まちづくりと連携した道路整備 ○住民ニーズに対応した生活者視点からの道路整備 ○選択と集中による重点的かつ効果的な道路整備
■道路の区分	<p>・道路を機能に応じて、「主要幹線道路」、「幹線道路」、「地区幹線道路」、「生活道路(主要な道路)」、「生活道路」に分類</p> 
■道づくりの方向性	<p>○防災性：災害に強く安全で安心して暮らせる道路の整備</p> <p>○安全性：歩行者と自転車が安全で快適に利用できる道路の整備</p> <p>○円滑性：円滑に走行できる道路の整備</p> <p>○利便性：駅や公共施設等につながる道路の整備</p> <p>○住環境：住環境を向上させる道路の整備</p>
■道路整備方針	<p>(1)都市計画道路</p> <p>・「東京における都市計画道路の整備方針（第四次事業化計画）」において、令和 7 (2025)年度までに優先的に整備すべき路線を優先整備路線に選定。</p> <p>(2)生活道路</p> <p>・道路の安全対策、無電柱化事業の推進、適切な道路維持管理、「みずほ☆きらめき回廊ルート」の整備、を方針として定める。</p>

瑞穂町の現状

位置及び地形

○位置

瑞穂町は東京都心から約 40 キロメートルの位置にあり、町域は東西に約 5.8 キロメートル、南北に約 6.1 キロメートル、面積は 16.85 平方キロメートルです。

東は武蔵村山市、埼玉県所沢市、西は青梅市、羽村市、南は福生市、北は埼玉県入間市に接しています。



図 15 瑞穂町の位置

出典：瑞穂町都市計画マスタープラン
(令和 3 年 3 月)

○地形

瑞穂町は自然豊かな狭山丘陵と武蔵野台地上に位置し、中心部は概ね平坦な土地となっていますが、東部に狭山丘陵が広がり、六道山では標高約 194mとなっています。

狭山池を源に残堀川が町の南東部に向かって、狭山丘陵北側の高根地区からは不老川が町の北東に向かって流れています。

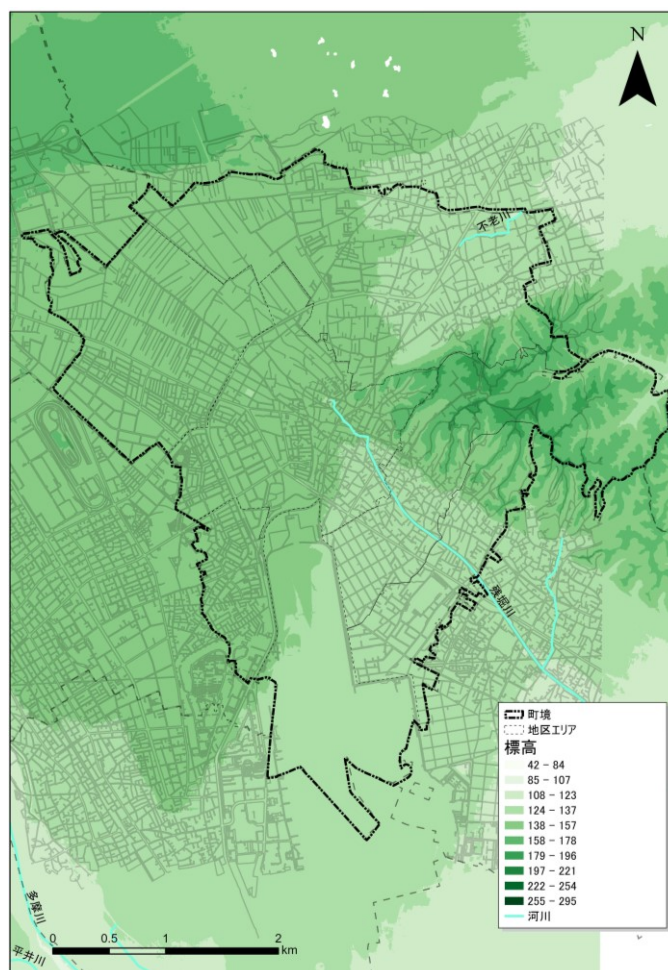


図 16 瑞穂町の地形

○現在及び将来の人口の見通し

瑞穂町の人口は、平成 17 年の 33,691 人（国勢調査ベース）をピークに緩やかな減少傾向が続いており、令和 2 年時点では 31,765 人です。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、令和 17 年には人口 3 万人を下回る見込みです。また、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上の人口の割合）は、令和 2 年時点で約 3 割ですが、令和 22 年には 4 割を上回る見込みです。

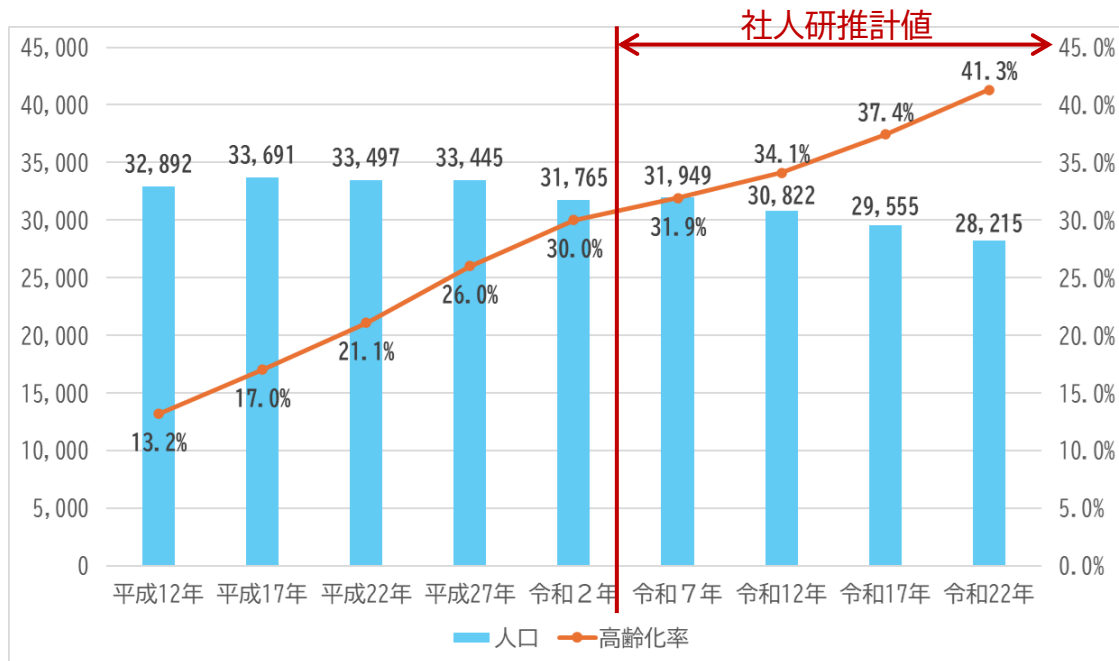


図 17 瑞穂町の人口の推移

出典：国勢調査（令和 2 年）

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（令和 5 年推計）』 より加工作成

○人口の分布

都営住宅を中心に住宅が立ち並ぶ町内南西部のむさし野・南平や、青梅街道、新青梅街道沿い周辺の長岡・箱根ヶ崎西松原、また武蔵・殿ヶ谷・石畑などの地域が相対的に多くなっています。

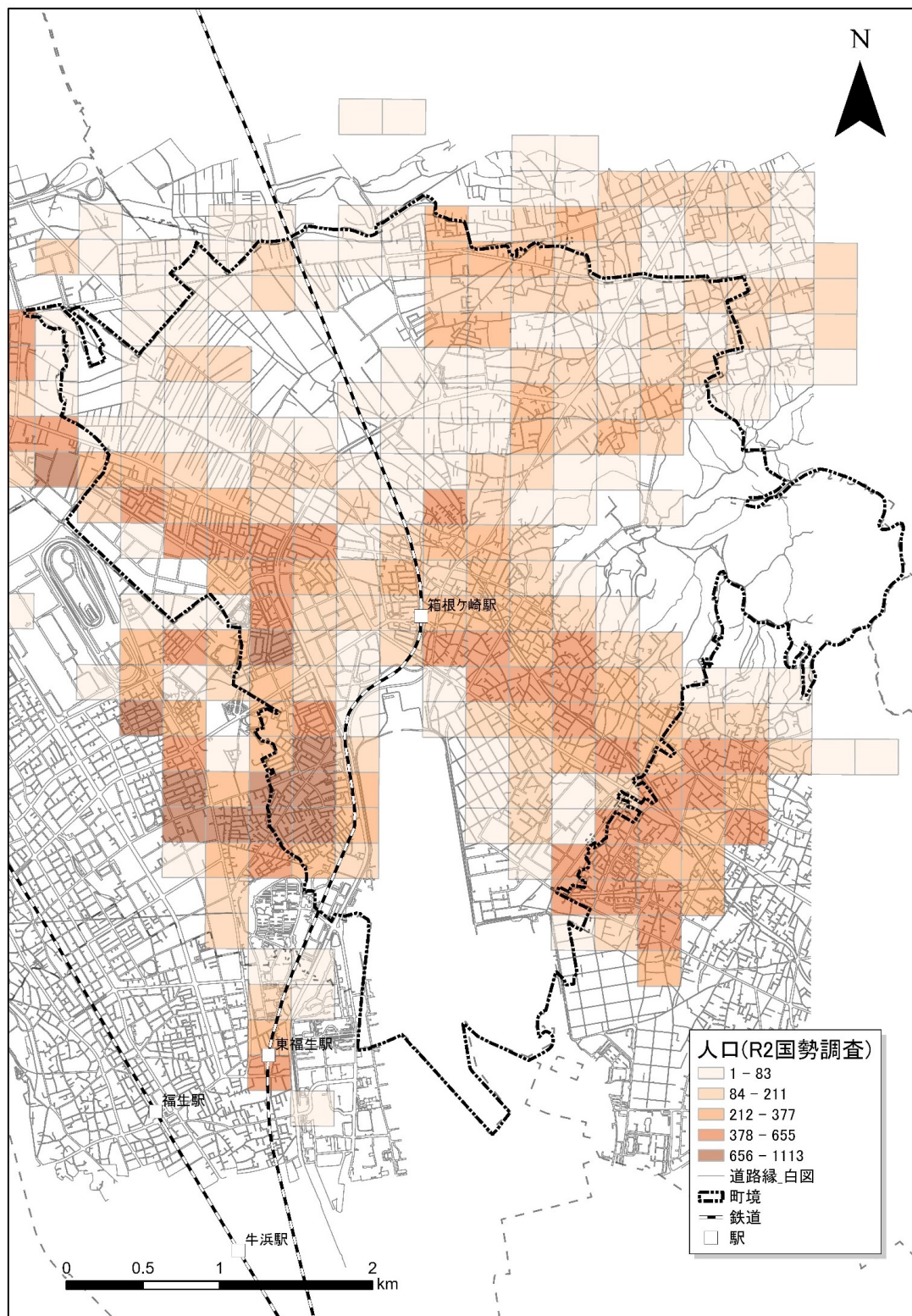


図 18 瑞穂町の人口の分布

出典：令和2年度国勢調査 500mメッシュより加工作成

○公共交通ネットワーク

瑞穂町では、町の北部から南西部を縦断する形でＪＲ八高線が延びており、駅は町内の中心部に箱根ヶ崎駅が立地しています。町内を運行する路線バスの大部分の路線は箱根ヶ崎駅と周辺自治体の駅や拠点を結んでおり、鉄道網を補完する役割を担っています。瑞穂町コミュニティバス鉄道や路線バスの行き届いていない町内の各地域と箱根ヶ崎駅を結ぶ役割を担い、令和７年１０月時点では元狹山コース、元狹山・長岡コース・石畑・殿ヶ谷コースの３路線が運行しています。

または令和６年１０月以降は瑞穂町デマンド交通が運行開始し、町内全域の住宅地や主要な商業施設、公共施設、医療機関（福生市内の公立福生病院を含む）等に配置された共通乗降ポイント間を結ぶ形で運行し、公共交通空白地域をカバーする役割を担っています。

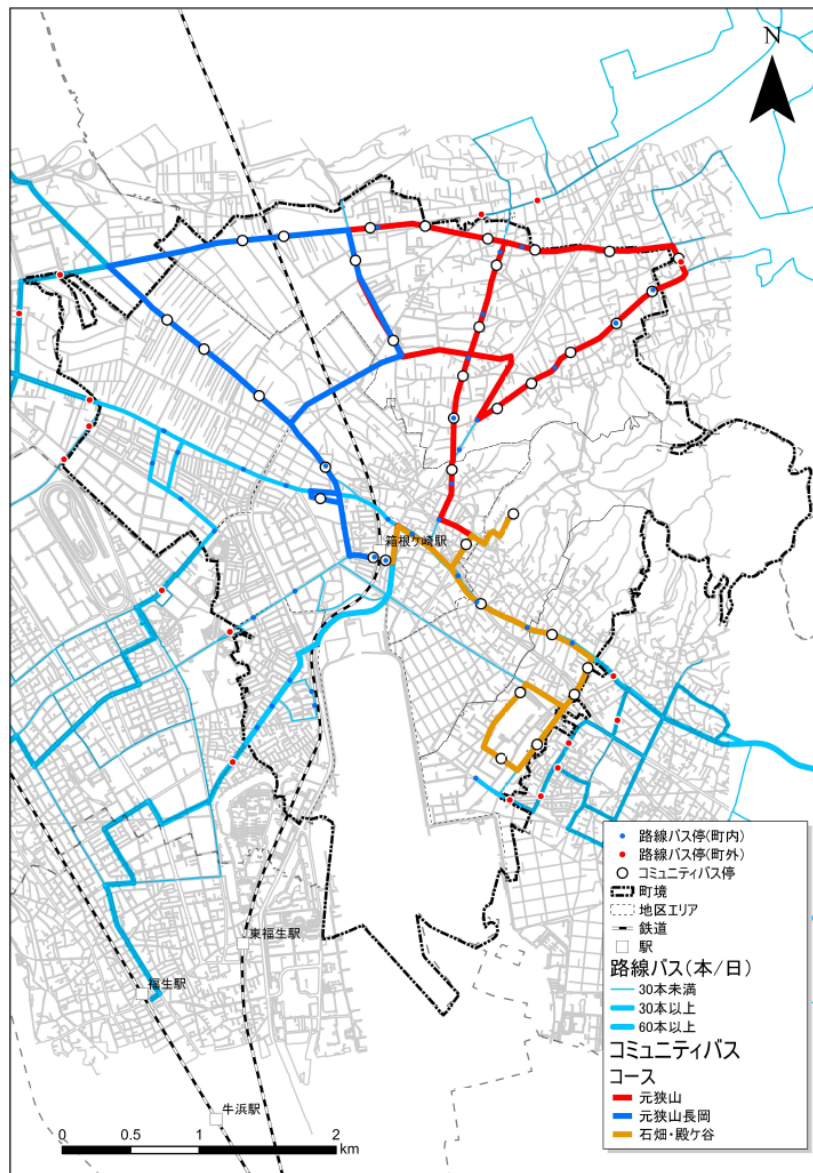


図 19 瑞穂町の公共交通ネットワーク

また本計画で定める公共交通空白地域（居住者が存在する町域のうち鉄軌道の駅・バス停から 300m 以上離れた範囲）は、約 268ha となっています。

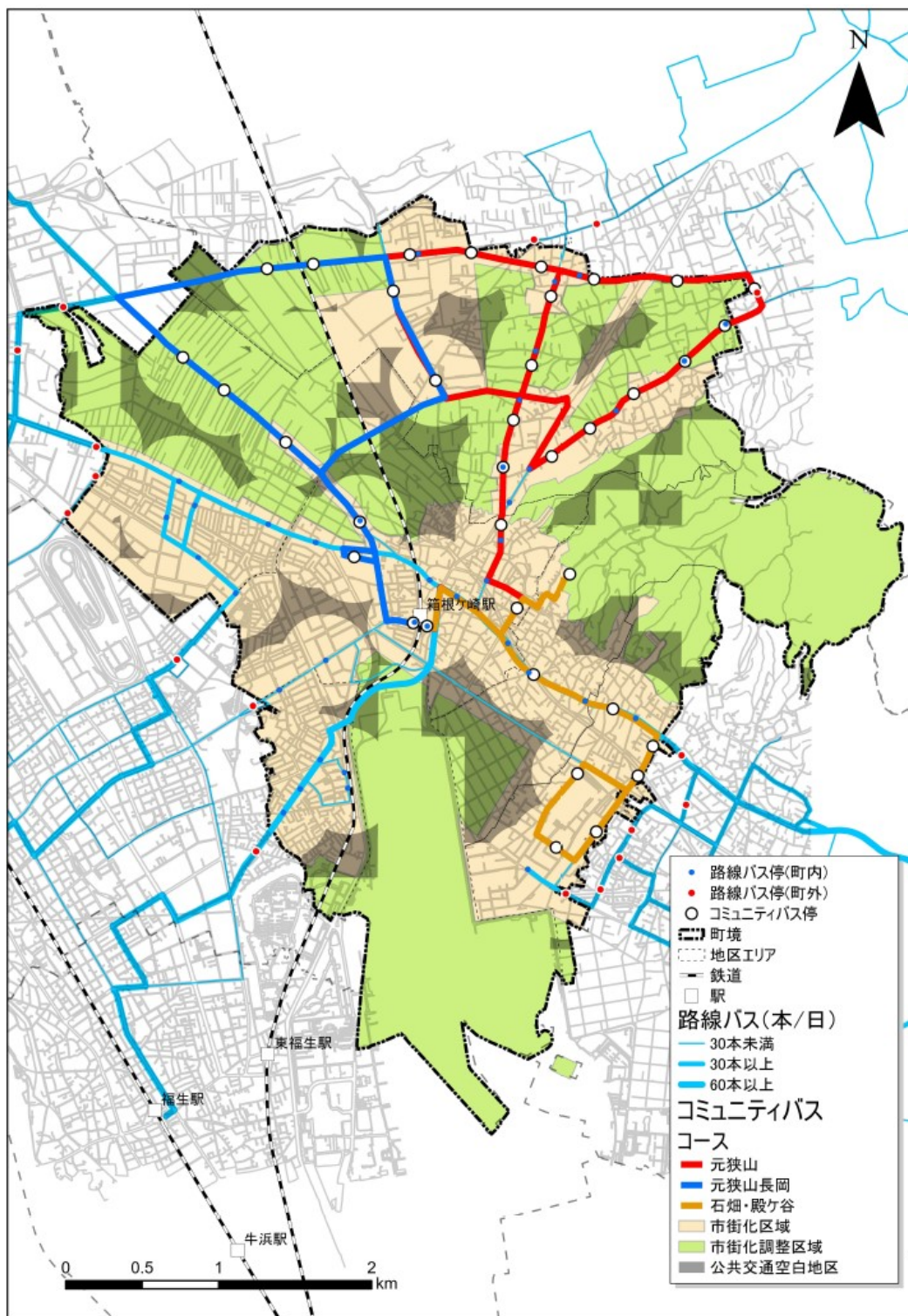


図 20 町内の公共交通空白地域

出典：令和 2 年度国勢調査 500mメッシュより加工作成

○公共交通の利用実態

〔鉄道〕

J R箱根ヶ崎駅の乗車人員は平成 30 年度（4,490 人/日）までは概ね増加傾向にあったが、新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、3,258 人/日まで落ち込んでいる。その後徐々に回復しているが、令和 5 年度の時点では 3,974 人/日と平成 30 年の 9 割弱でとどまっている。

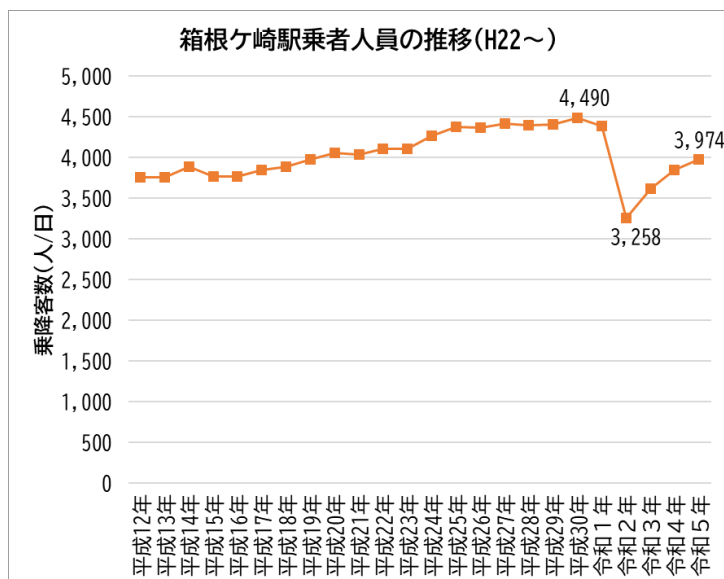


図 21 J R箱根ヶ崎駅の乗降者数の推移

出典：J R東日本HP「各駅の乗車人員」

<https://www.jreast.co.jp/company/data/passenger/>

〔瑞穂町コミュニティバス〕

1 日あたりの乗車人数は、季節変動はあるものの概ね右肩上がりで推移しています。2 路線が廃止し、3 路線での本格運行を開始した直後の令和 6 年 10 月、11 月には、全体で過去最高の 3.00 人/便となっています。路線別では元狹山コースの利用が最も多く、令和 5 年度以降はほとんどの月で 3.00 人/便を上回っています。

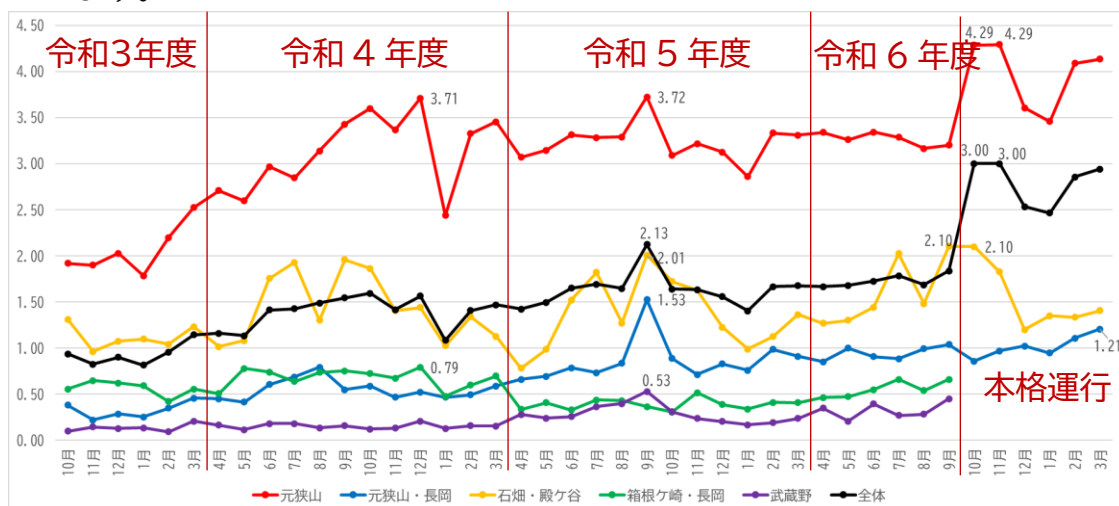


図 22 1 便あたりの乗車人数（現金・IC カード利用者のみ）

○道路ネットワーク

国道 16 号、都道 166 号（あきる野八王子線）が町内を南西部から北東部に、南東部から北西部に青梅街道、新青梅街道が通り、北部を都道 179 号（所沢青梅線）が東西に貫いています。

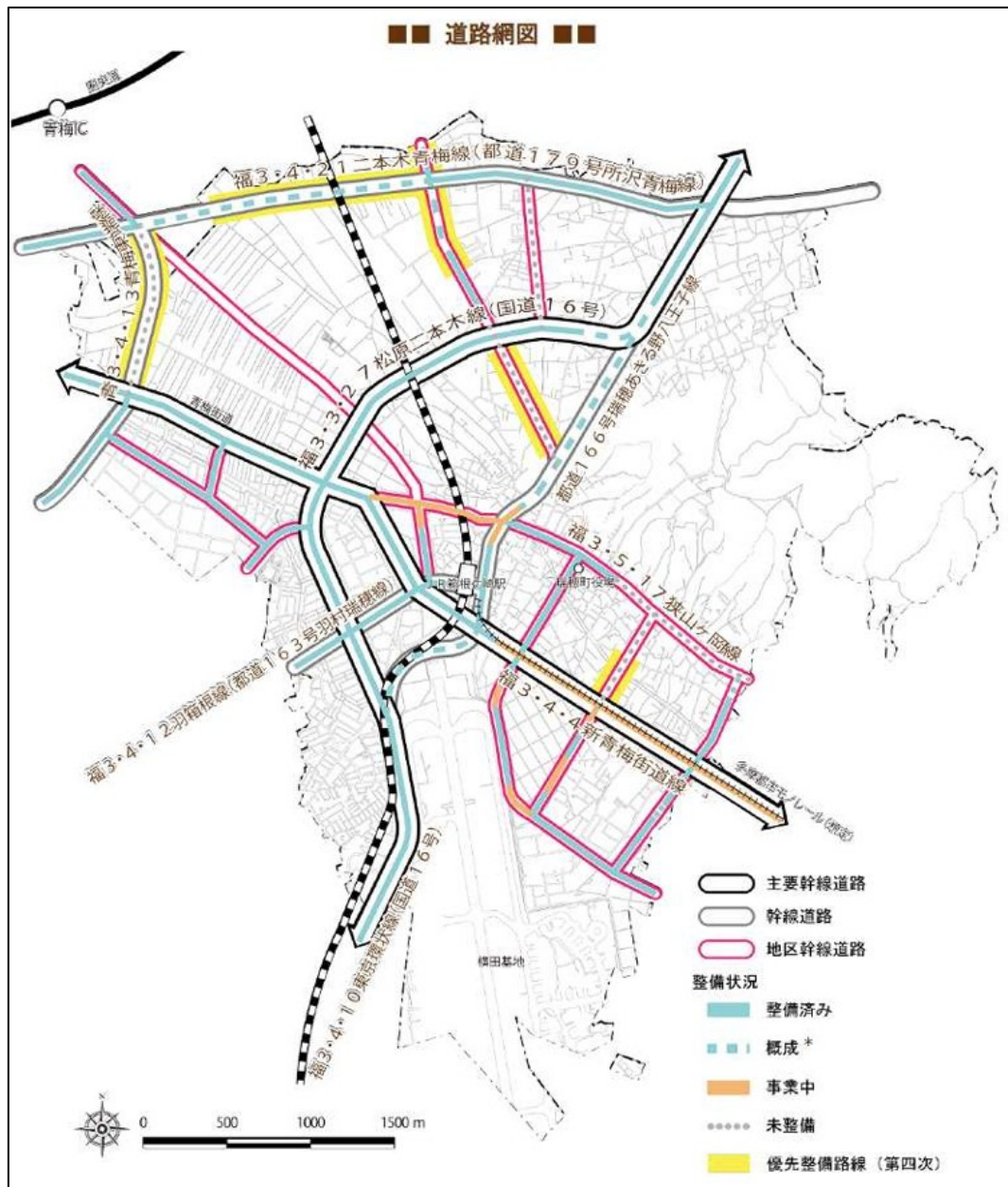


図 23 瑞穂町の道路ネットワーク

出典：瑞穂町道路整備方針（令和 5 年 3 月）

○混雑状況

青梅街道や都道 166 号の一部区間は、「慢性的混雑状態」とされる混雑度 1.75 を超えています。

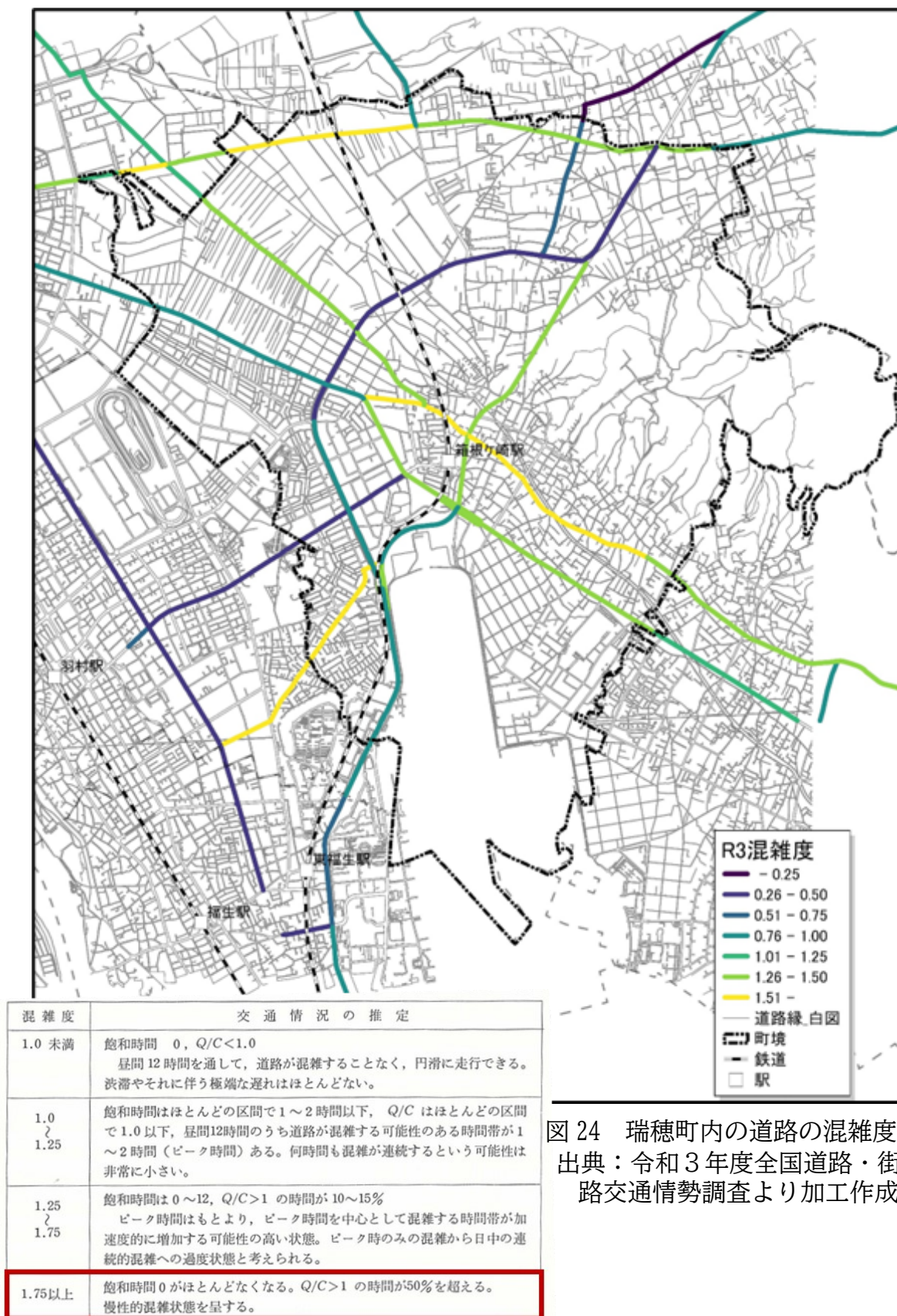


図 24 瑞穂町内の道路の混雑度
出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より加工作成

出典：(社) 日本道路協会「道路の交通容量」

○外出率

外出率は平成 30 年に 75.2%となっており、平成 20 年と比べて 10 ポイント近く低下しています。また近隣の自治体とも同様の傾向となっています。

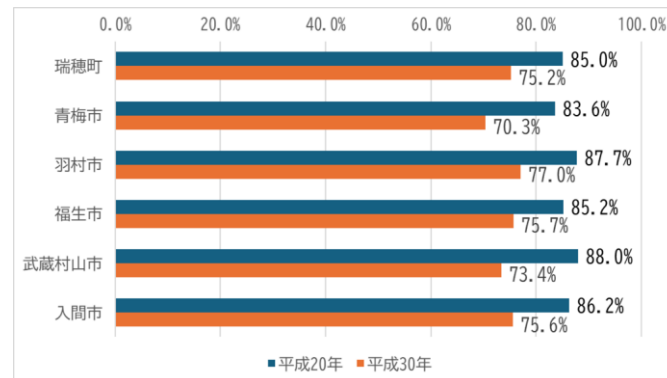


図 25 瑞穂町及び近隣自治体の外出率の変化
(平成 20 年⇒平成 30 年)

出典：第 5 回・第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より加工作成

○トリップの分布

町内に起点もしくは終点のある移動のうち 64.3%は町外との交通であり、生活行動が町外と密接に結びついていることがうかがえます。

また行き来の多い自治体は青梅市、羽村市、武蔵村山市の順となっており、商業施設や医療機関などの利用のための移動が影響していると考えられます。

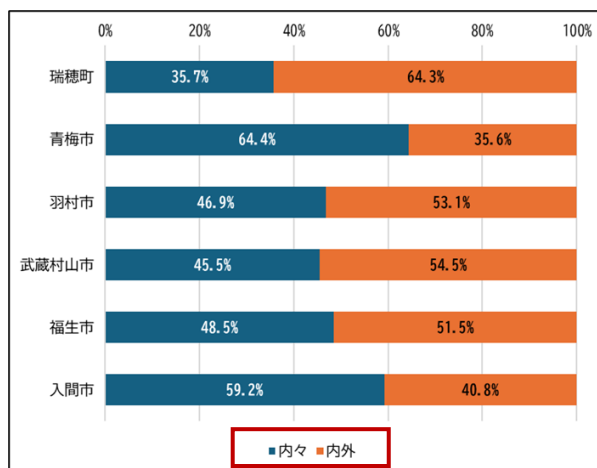


図 26 内々交通と内外交通の比率

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より加工作成

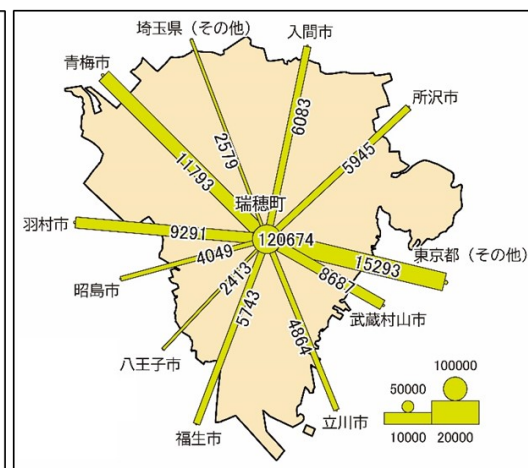


図 27 町内外とのトリップ数

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より加工作成

内々トリップ:同じ地域の中でのトリップ
内外トリップ:エリア内とエリア外の間でのトリップ

○代表交通分担率

平成 30 年の代表交通分担率は自動車が 62.4%と最も高く、近隣自治体と比べても高い水準にあります。また、徒歩分担率は 9.0%と近隣自治体と比べても低くなっています。平成 20 年と平成 30 年の結果を比較すると、鉄道や自動車の分担率は増加している一方で、徒歩分担率は低下しています。

こうした生活行動の背景としては、乗用車の保有台数が 1.27 台/世帯と周辺自治体より高いことが挙げられます。

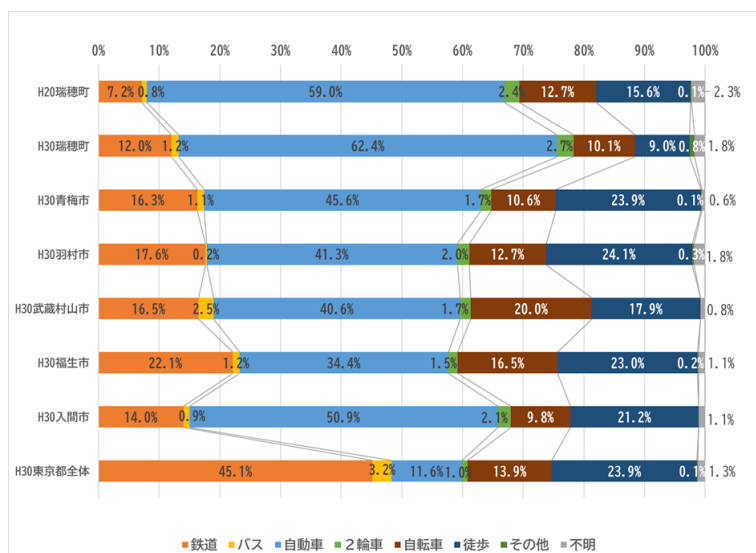


図 28 瑞穂町及び近隣自治体の代表交通分担率
の変化

(平成 20 年⇒平成 30 年)

出典：第 5 回・第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査
より加工作成

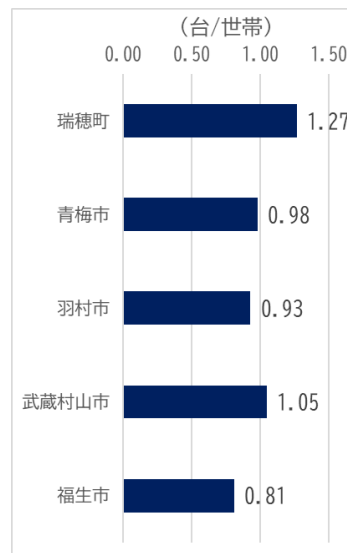


図 29 世帯あたり乗用車
保有台数

出典：警視庁交通部交通総務課「警視庁交通年鑑 令和 4 年版」、東京都総務局統計部「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 令和 5 年 1 月」より加工作成

○目的

「帰宅」以外では、「自宅－勤務」が 19.6%で最も多く、次いで「自宅－私事」が 15.1%で多くなっています。

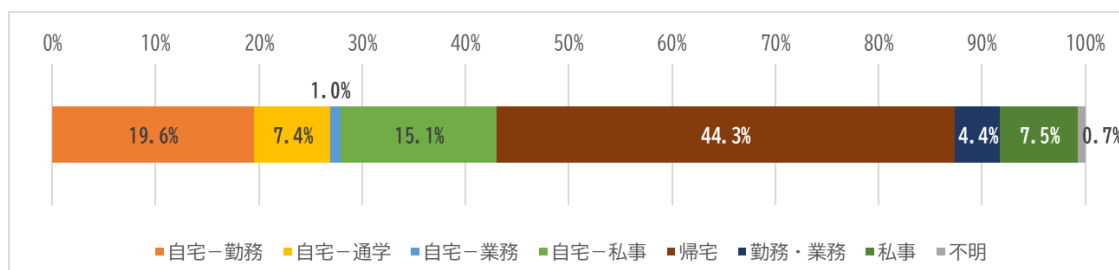


図 30 移動の目的

出典：第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査より加工作成

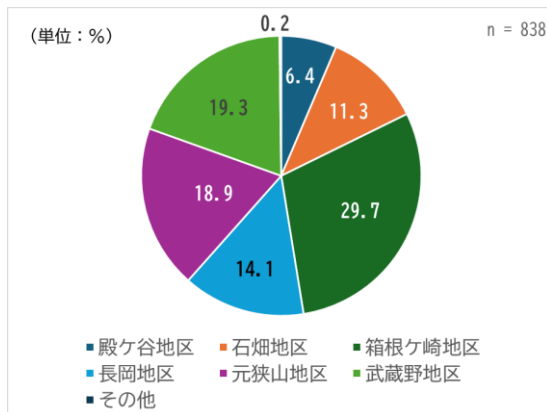
住民・公共交通利用者のニーズ

(1) 住民アンケート調査

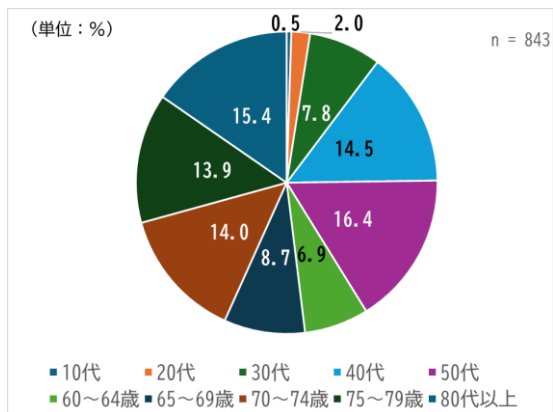
○調査概要

調査目的	住民の移動実態、公共交通に関する意見の把握
調査対象	無作為に抽出した 18 歳以上の住民 2,000 名
調査手法	郵送による配布、郵送及びオンラインでの回収
調査期間	令和 6 年 11 月 19 日～12 月 27 日
回収状況	887 件（回収率 44.4%）

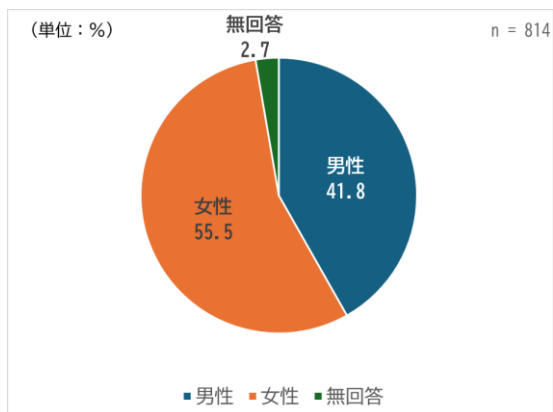
○対象者属性



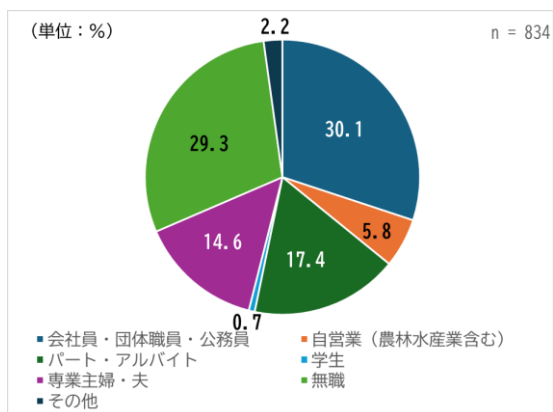
お住まいの地域



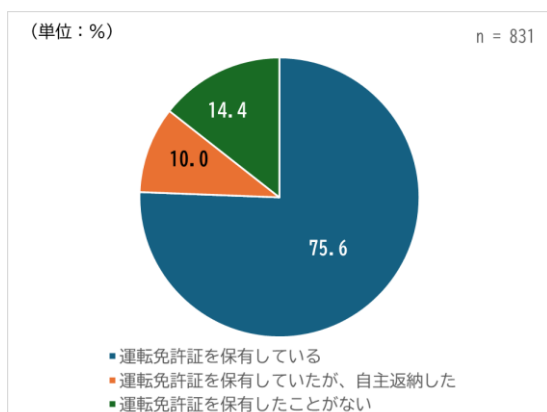
年代



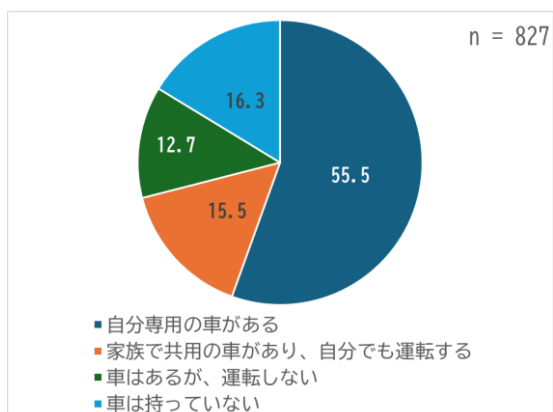
性別



職業



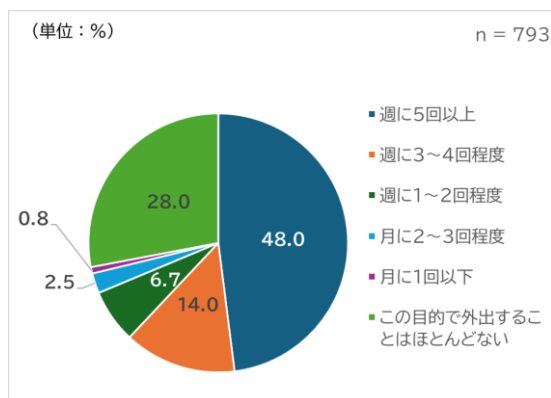
運転免許の保有状況



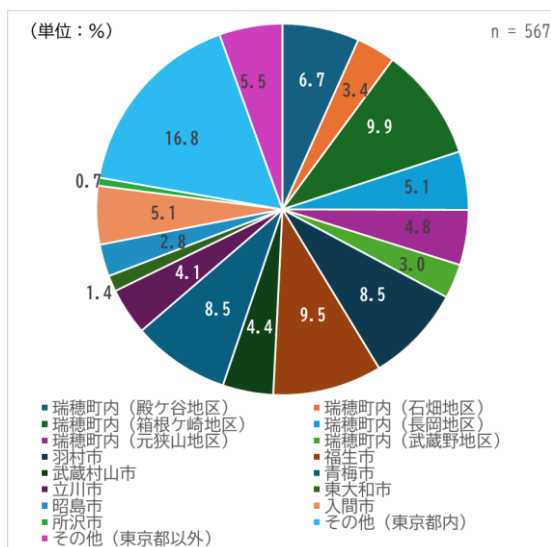
自家用車の保有状況

○通勤・通学の移動

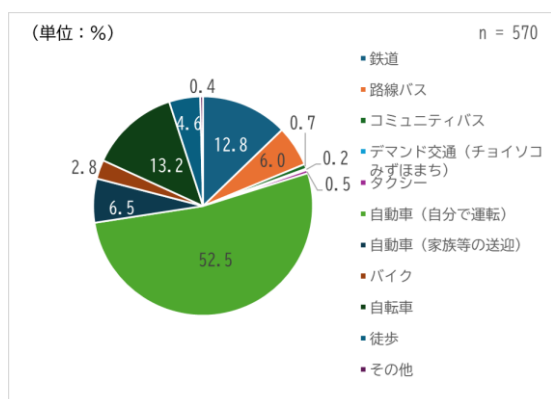
- 通勤・通学での外出頻度は週に5回以上が48.0%で最も高くなっています。主な行き先は「その他（東京都内）」が16.8%で最も高く、次いで「瑞穂町内（箱根ヶ崎地区）」が9.9%、「福生市」が9.5%となっている
- 主な交通手段は自動車（自分で運転）が52.5%と半数以上を占め、自家用車への依存度の高さが伺える



通勤・通学での外出頻度



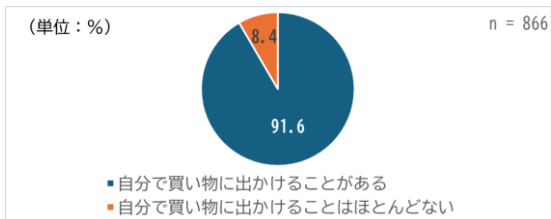
通勤・通学のための主な行き先



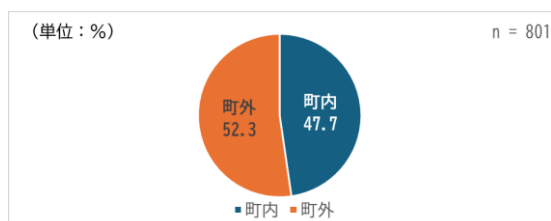
通勤・通学のための主な交通手段

○買い物での移動

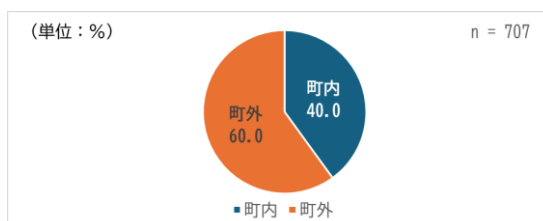
- よく行く店舗は1店舗目(52.3%)、2店舗目(60.0%)とともに町外の店舗の利用が多く、市町界を跨いだ生活圏が形成されていることが伺える。また町内では目的地となる大きな店舗に限られることが影響していると考えられる
- よく行く店舗の利用頻度は1店舗目(53.7%)、2店舗目(48.7%)とともに「週に1～2回程度」が高くなっている
- よく行く店舗への主な交通手段については、1店舗目(61.6%)、2店舗目(62.2%)ともに「自動車(自分で運転)」が6割以上を占める



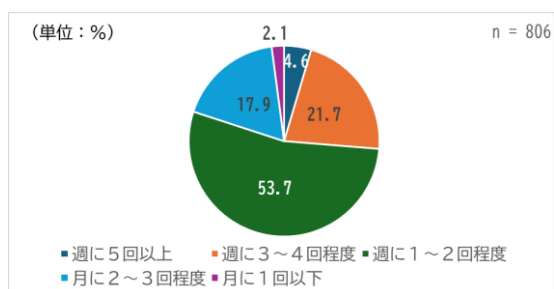
買い物での外出の有無



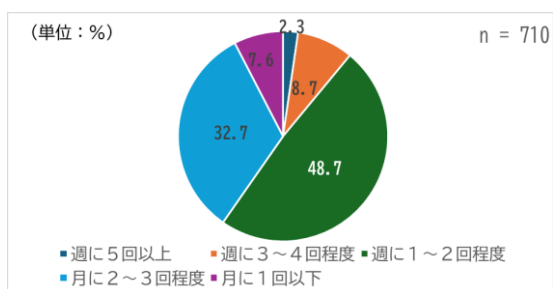
よく行く店舗の場所（1店舗目）



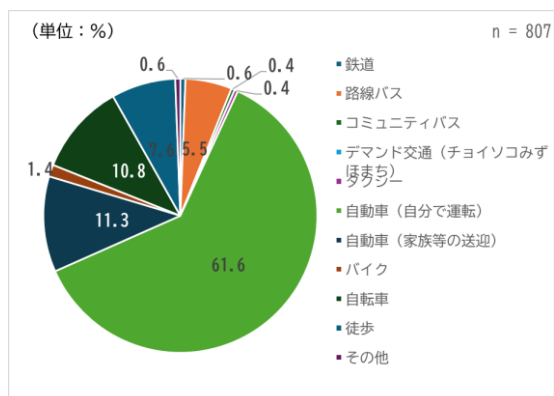
よく行く店舗の場所（2店舗目）



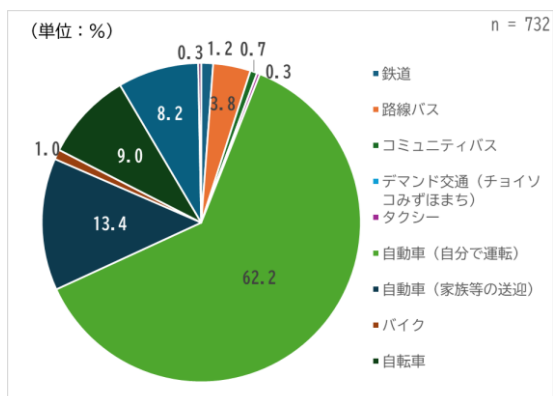
よく行く店舗の利用頻度（1店舗目）



よく行く店舗の利用頻度（2店舗目）

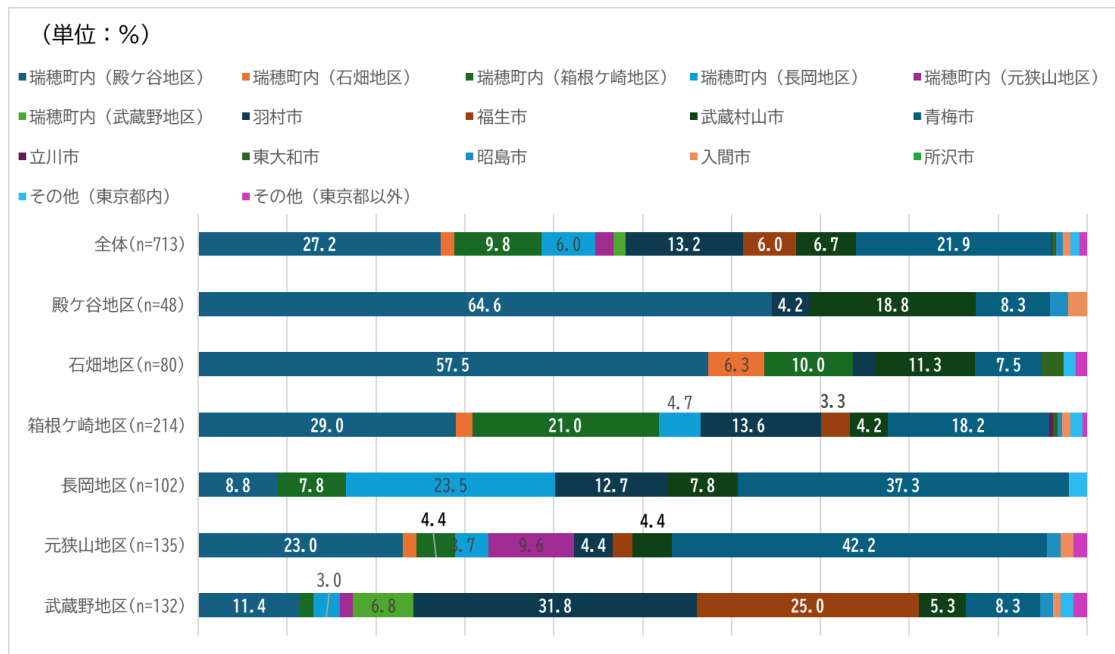


よく行く店舗への主な交通手段
（1店舗目）



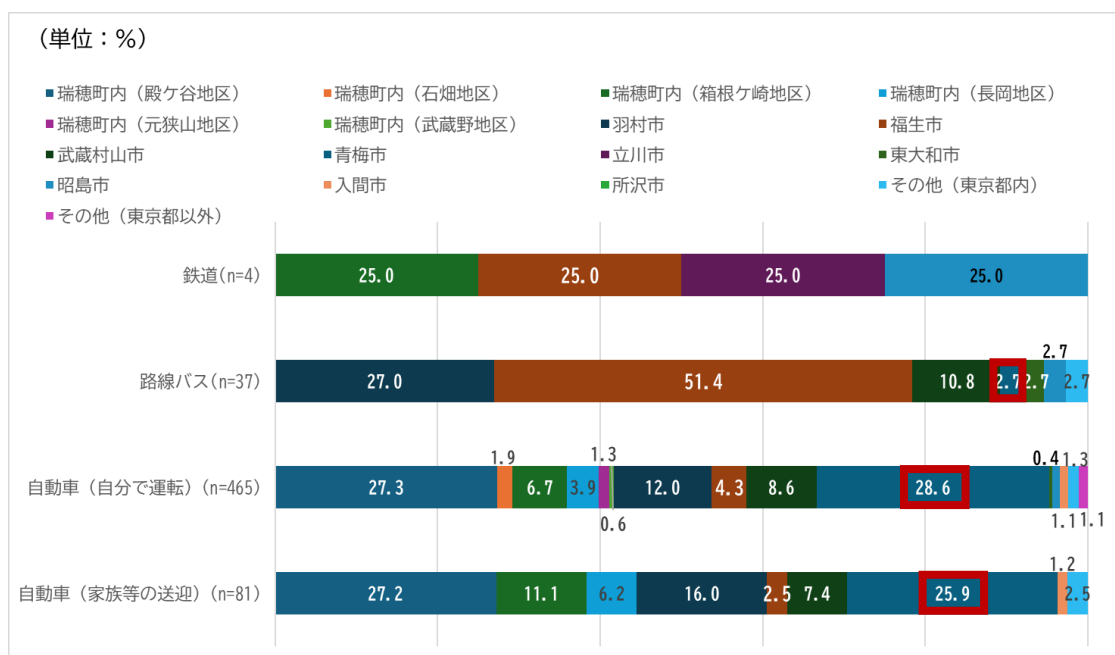
よく行く店舗への主な交通手段
（2店舗目）

- 主要な買い物の行き先は、殿ヶ谷地区・石畑地区・箱根ヶ崎地区においては「殿ヶ谷地区」、長岡地区・元狹山地区においては青梅市になっている
- 武蔵野地区では「羽村市」が31.8%で「福生市」(25.0%)を上回り最も高くなっている



よく行く店舗（1店舗目）の所在地×居住地

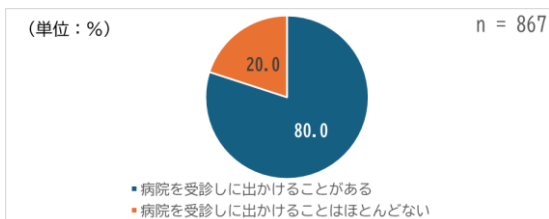
- 自動車で移動した場合の行き先の店舗の所在地は「青梅市」が25%以上と殿ヶ谷地区と並んで高くなっているが、路線バスで移動した場合は2.7%に限られ、青梅市に買い物に行くニーズに公共交通が対応できていないと言える



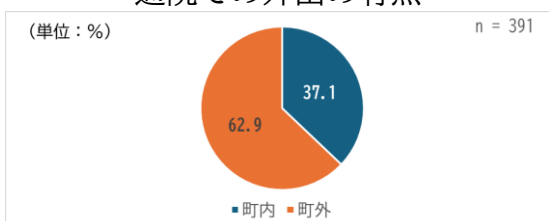
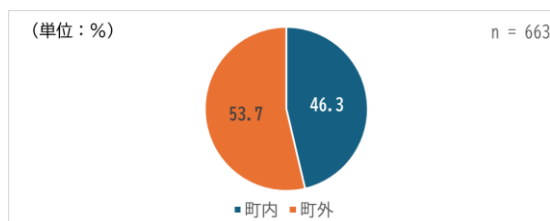
主な交通手段×よく行く店舗（1店舗目）の所在地

○通院での移動

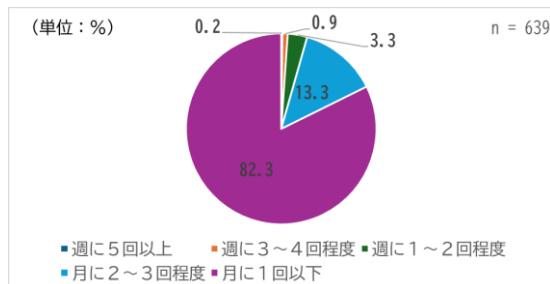
- よく行く病院は1箇所目(53.7%)、2箇所目(62.9%)とともに町外の病院の利用が多く、大きな総合病院などの診察を受けるには町外に行く必要があることなどが影響していると考えられる
- よく行く病院の利用頻度は1箇所目(82.3%)、2箇所目(84.1%)とともに「月に1回以下」が高く、定期的に通院している人は一部に限られることが伺える
- よく行く病院への主な交通手段については、1箇所目(51.9%)、2箇所目(51.7%)とともに「自動車(自分で運転)」が6割以上を占める



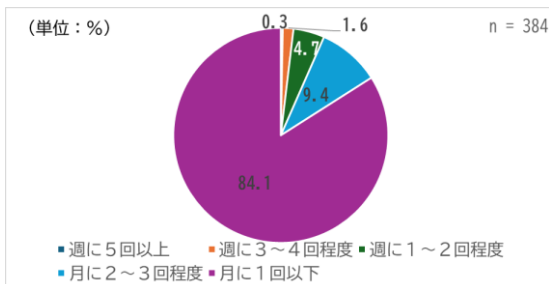
通院での外出の有無



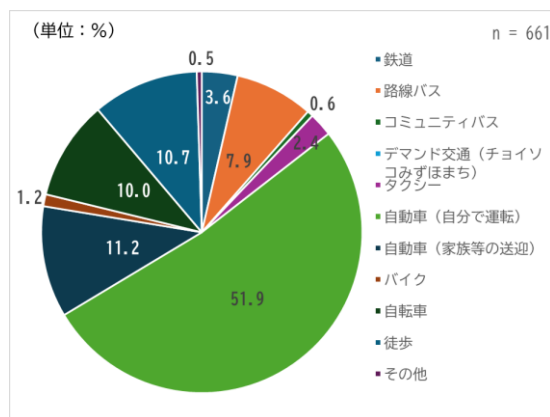
よく行く病院の場所（1箇所目）



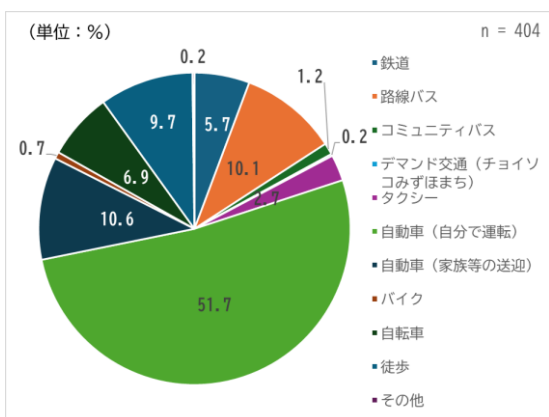
よく行く病院の場所（2箇所目）



よく行く病院の利用頻度（1箇所目）



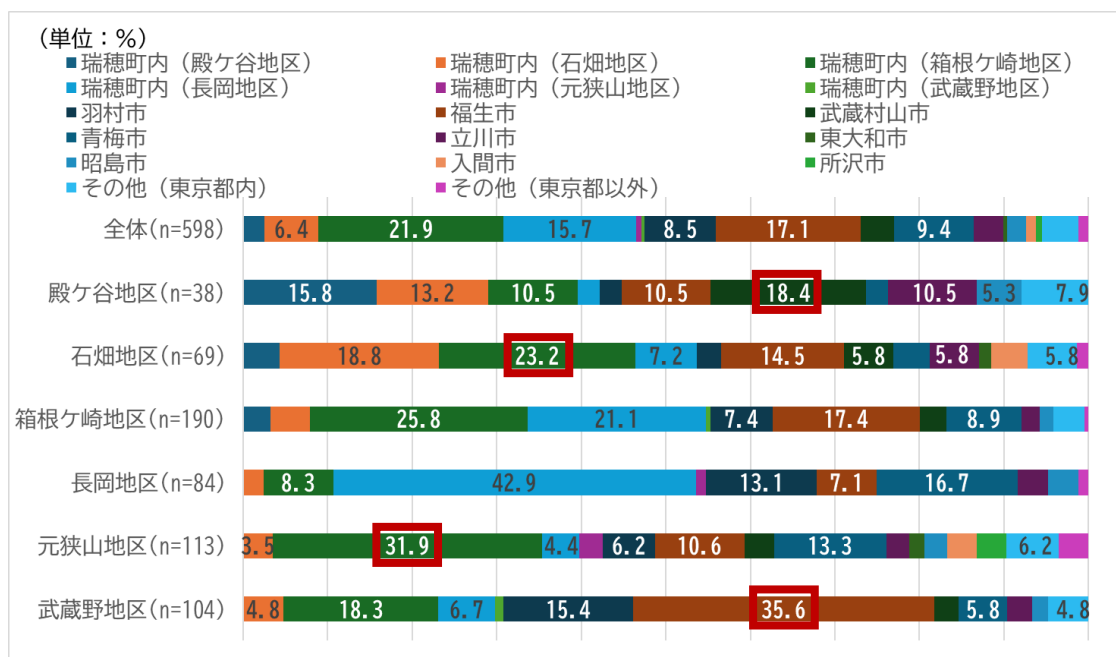
よく行く病院の利用頻度（2箇所目）



よく行く病院への主な交通手段（1箇所目）

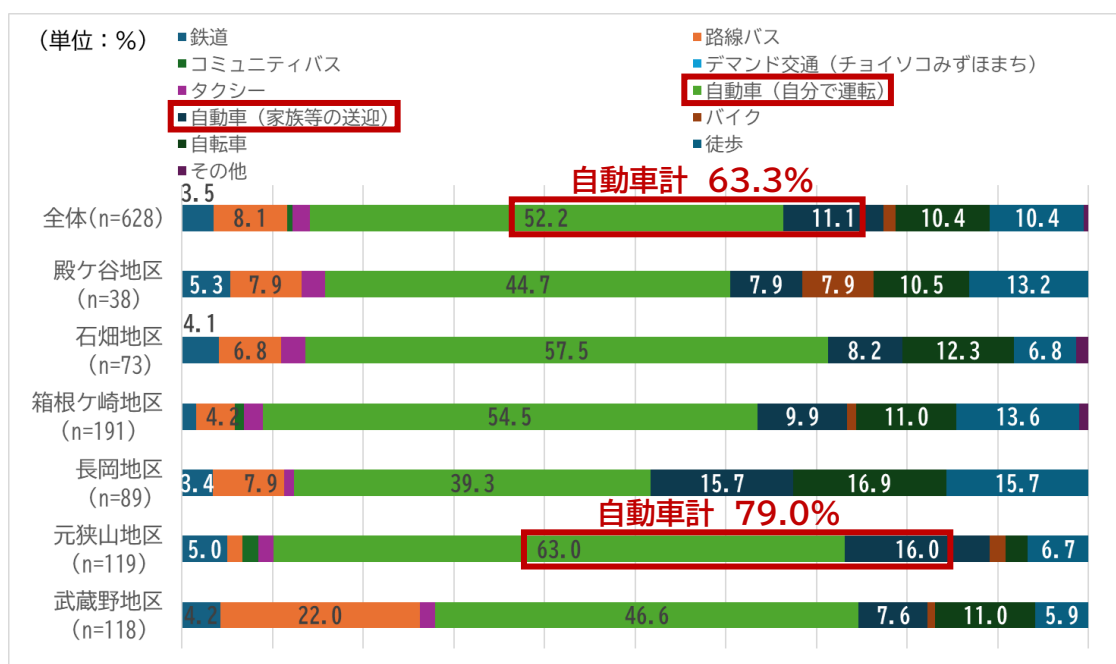
よく行く病院への主な交通手段（2箇所目）

- 主要な通院先は、箱根ヶ崎地区・長岡地区においては地域内になっているが、殿ヶ谷地区では武蔵村山市（18.4%）、石畑地区・元狭山地区においては「箱根ヶ崎地区」（それぞれ23.2%、31.9%）、武蔵野地区においては「福生市」（35.6%）になっている



よく行く病院（1箇所目）の所在地×居住地

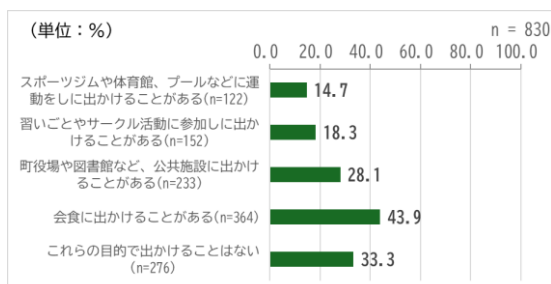
主要な通院先への交通手段は、全体でも 63.3%が自動車となり、特に元狭山地区はいずれも自動車での移動の割合が79.0%で他の地区を上回り、買い物同様に自動車の利用が多い状況がうかがえます。



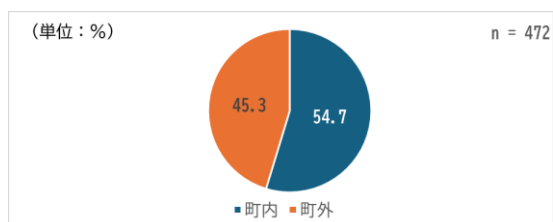
よく行く病院（1箇所目）の所在地×主な交通手段

○その他の目的での移動

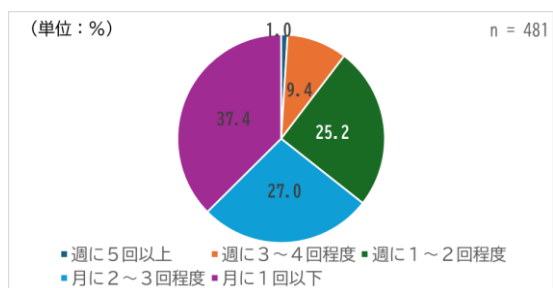
- 通勤・通学、買い物、通院以外での外出では、会食(43.9%)、町役場や図書館などの公共施設(28.1%)を目的としたものが高くなっている
- よく行く施設では、1箇所目(54.7%)で町内の施設が多く、2箇所目(50.4%)で町外の施設がやや多くなっている
- よく行く施設の利用頻度は1箇所目(37.4%)、2箇所目(42.4%)とともに「月に1回以下」が高くなっている
- よく行く施設への主な交通手段については、1箇所目(56.6%)、2箇所目(60.2%)とともに「自動車(自分で運転)」が高くなっている



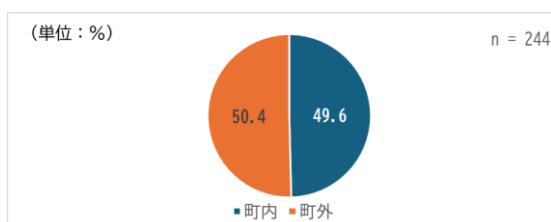
よく行く施設の場所（2箇所目）



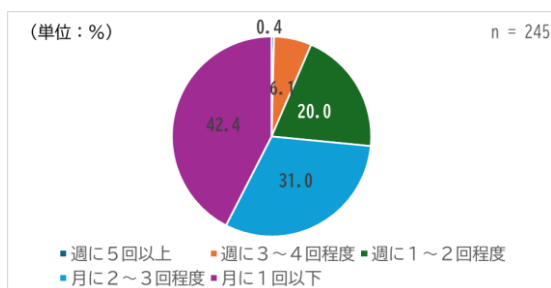
よく行く施設の場所（1箇所目）



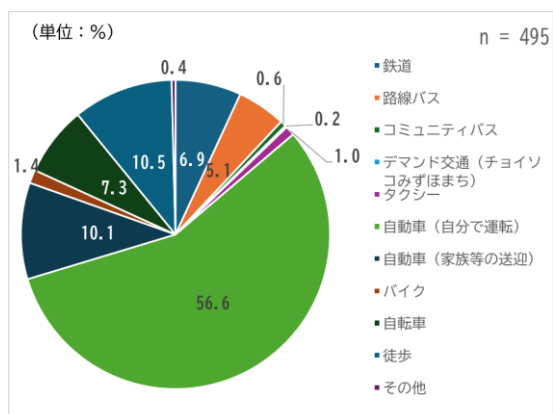
よく行く施設の利用頻度（1箇所目）



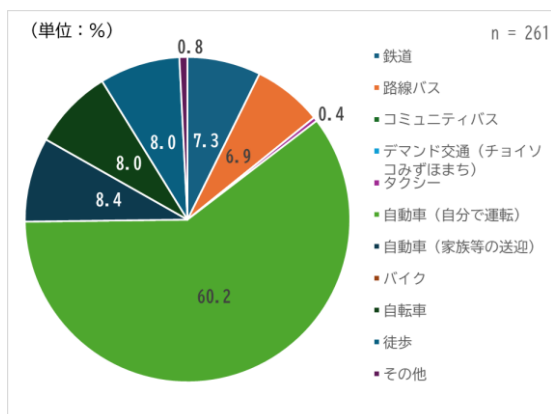
その他の目的での外出の有無



よく行く施設の利用頻度（2箇所目）



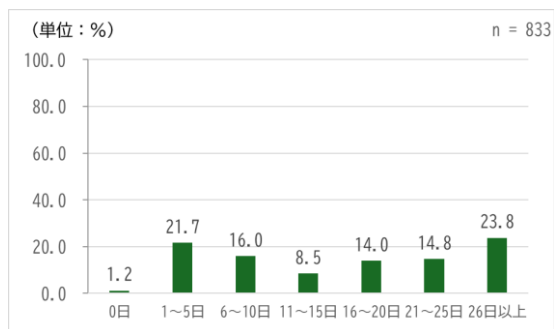
よく行く施設への主な交通手段（1箇所目）



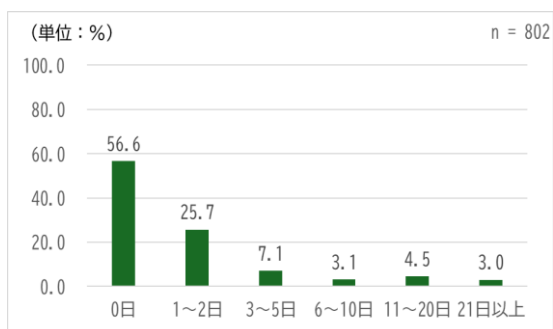
よく行く施設への主な交通手段（2箇所目）

○外出頻度・公共交通の利用頻度

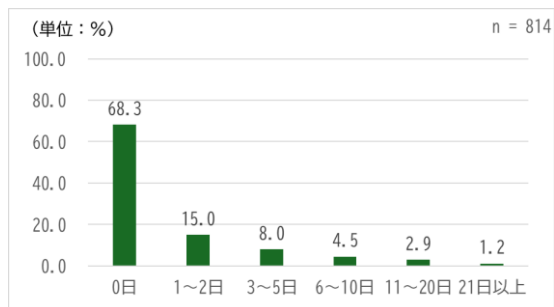
- 外出頻度は月に 26 日以上が 23.8%で最も高いが、一方で月に 1～5 日が 21.7%で 2 番目に高く、二極化している
- 公共交通機関の利用頻度はいずれも月に 0 日(利用しない)が最も高いが、特にコミュニティバスは 93.3%と突出して高い



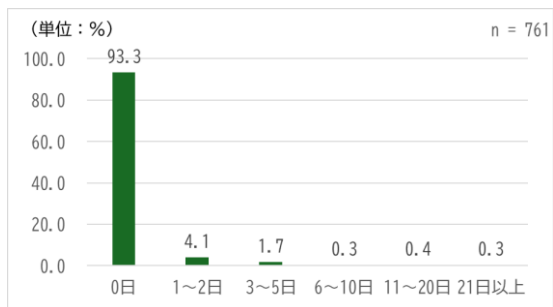
月に外出する頻度



月に鉄道を利用する頻度



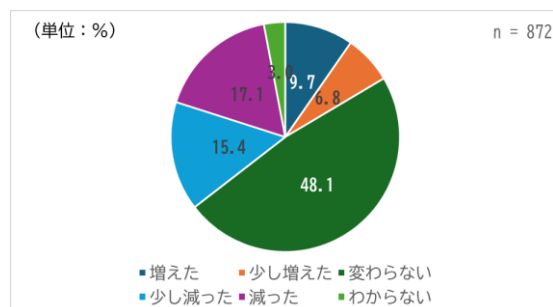
月に路線バスを利用する頻度



月にコミュニティバスを利用する頻度

○新型コロナウイルス感染症 (COVID-19) の影響

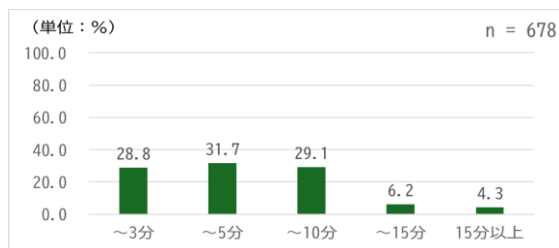
- コロナ禍前の令和元 (2019) 年ごろと比べ、外出頻度は「変わらない」が 48.1%で最も高く、「増えた」「少し増えた」の合計 (16.5%) と「少し減った」「減った」の合計 (32.5%) では、後者が上回る
- コロナ禍前と比べて自身に起きた変化としては、「遠くに出かけるのを控えるようになった」(31.0%) が最も高いが、「いずれも当てはまらない」(36.3%) に及ばない



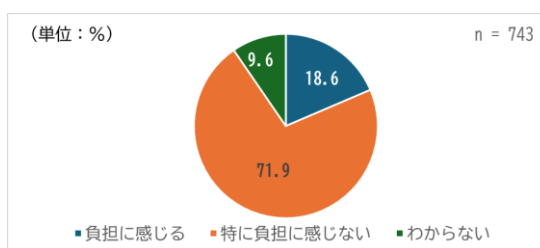
2019 年ごろと比べた外出頻度の変化 2019 年ごろと比べて自身にあった変化

○公共交通機関の利用状況

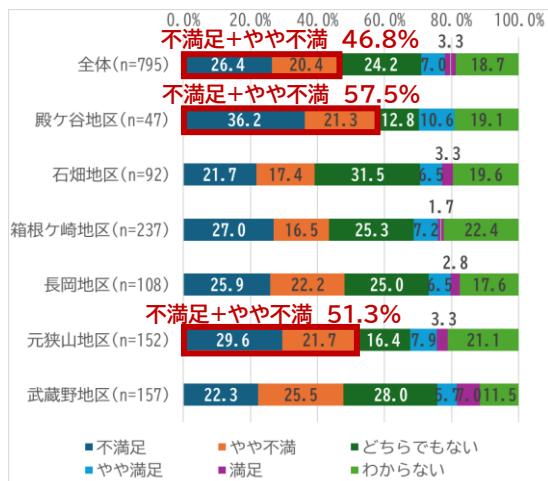
- 最寄りバス停までの徒歩での所要時間は、10分以内が9割弱だが、10分超かかっている方も1割強いる
- 最寄りバス停までの移動について、約1割の方が「負担に感じる」と答えている
- 町内の公共交通の満足度については、「不満足」もしくは「やや不満」という回答が46.8%にのぼり、特に殿ヶ谷地区は57.5%、元狭山地区は51.3%と半数以上を占めている。殿ヶ谷地区は新青梅街道周辺などの公共交通での利便性が低いこと、元狭山地区では、他地域に比べバスの運行本数が少ないことなどが影響していると考えられる
- 公共交通を利用しやすくするための取組としては、「路線バスやコミュニティバスなどのルートが一体になった運行情報のマップを配布する」が35.8%で最も高くなっている



最寄りバス停までの徒歩での所要時間



最寄りバス停まで歩いた時の負担



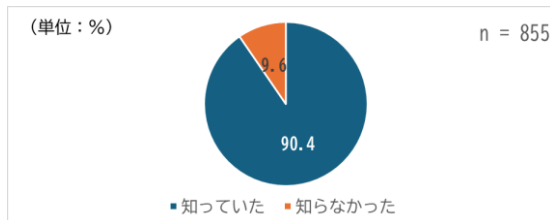
町内の公共交通の満足度×居住地



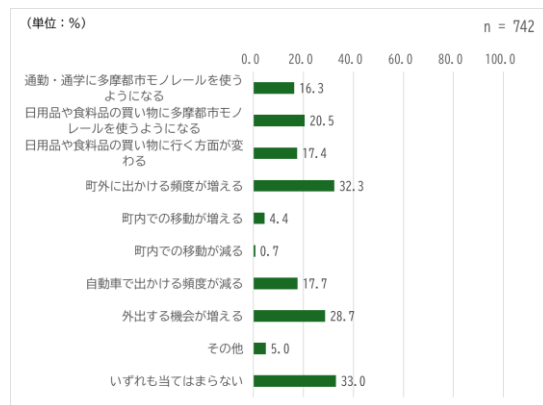
どのような取組を行ったら今より公共交通が利用しやすくなるか

○多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸

- 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸計画の認知度は約9割にのぼり、多くの住民の知るところとなっている
- 延伸後の外出に起きる変化としては、「町外に出かける頻度が増える」(32.3%)と「いずれも当てはまらない」(33.0%)が同程度に高い



延伸計画の認知度

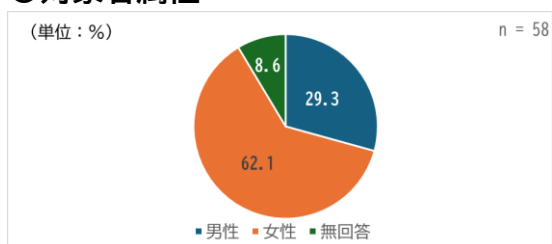


延伸後の外出の変化

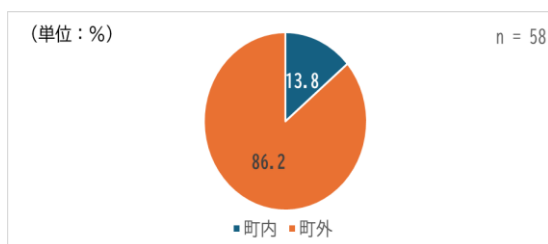
(2) 高校生アンケート調査

調査目的	18 歳未満の通学や普段の移動に関する意見の把握
調査対象	瑞穂農芸高校の 1 年生及び 2 年生全員（当時）
調査手法	学校での依頼状（オンライン回答の案内）配布、オンラインでの回収
調査期間	令和 6 年 12 月 6 日～令和 7 年 1 月 29 日
回収状況	58 件

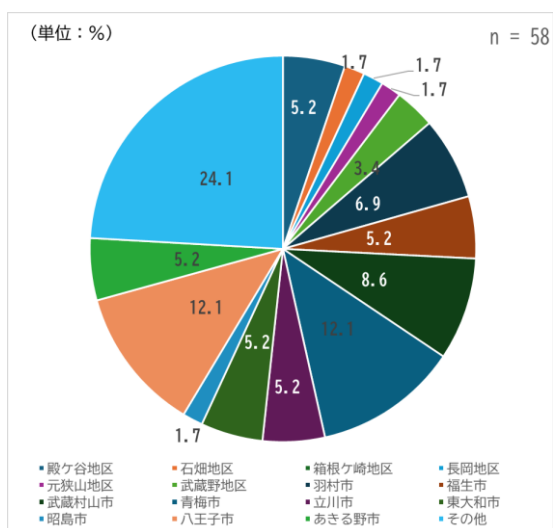
○対象者属性



性別



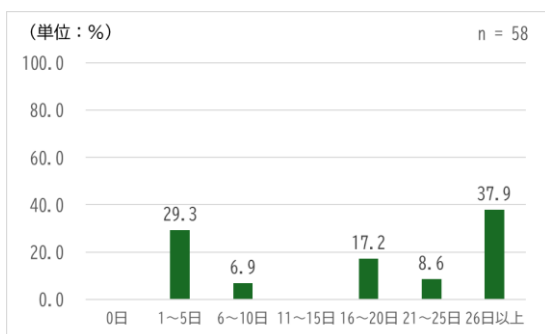
お住まい



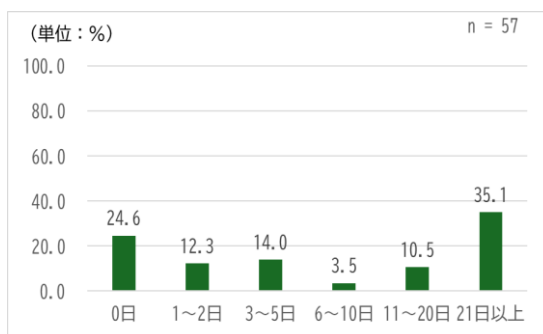
お住まいの地域

○外出頻度・公共交通の利用頻度

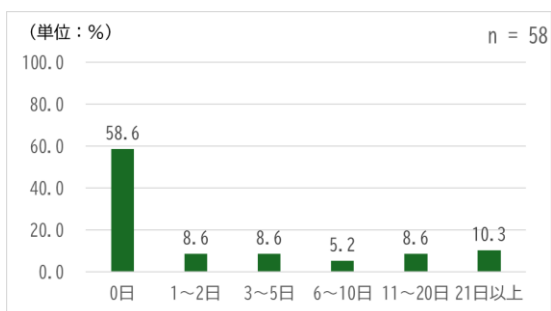
- 外出頻度は月に 26 日以上が 37.9%で最も高くなっている
- 公共交通機関の利用頻度は、町外から通っている生徒が多いことから、鉄道は月に 21 日以上が 35.1%最も高い。路線バスとコミュニティバスはいずれも月に 0 日(利用しない)が最も高いが、特にコミュニティバスは 86.2%と利用機会が少ないことが伺える



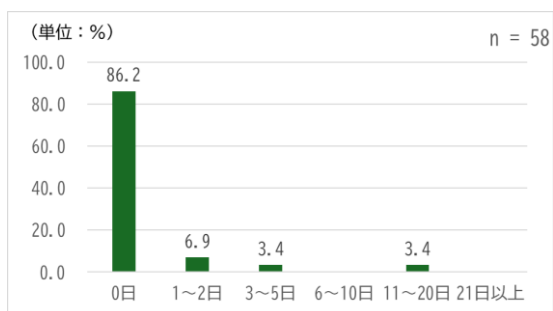
月に外出する頻度



月に鉄道を利用する頻度



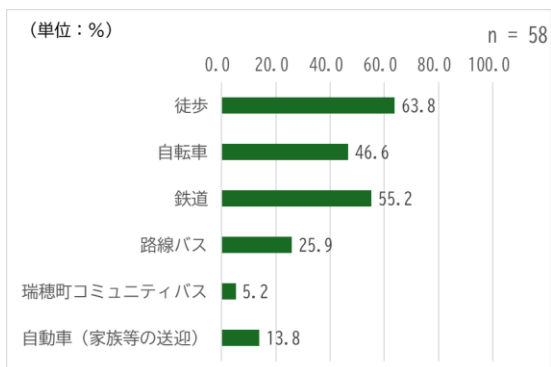
月に路線バスを利用する頻度



月にコミュニティバスを利用する頻度

○通学の移動

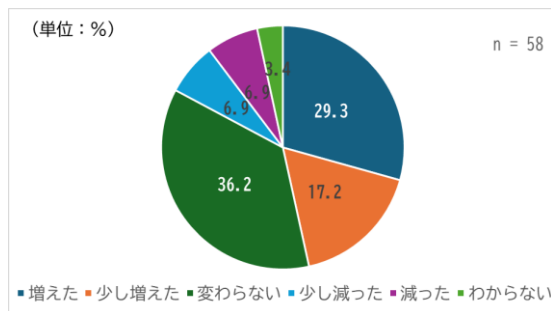
- 通学時の移動手段は、徒歩（63.8%）の割合が最も高く、次いで鉄道（55.2%）、自転車（46.6%）となっている。瑞穂町コミュニティバスは 5.2%にとどまるが、一部生徒が活用している



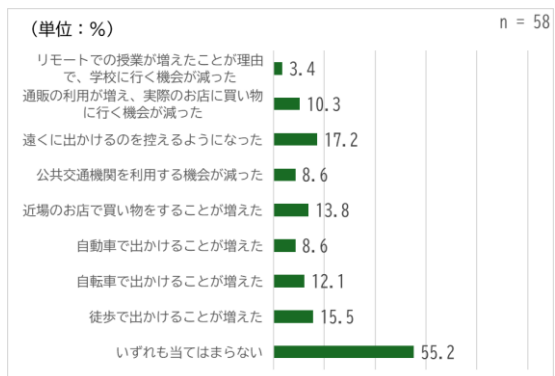
通学のための主な交通手段

○新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響

- コロナ禍前の令和元（2019）年ごろと比べ、外出頻度は「変わらない」が36.2%で最も高いが、「増えた」「少し増えた」の合計（46.5%）と「少し減った」「減った」の合計（13.8%）では前者が上回る
- コロナ禍前と比べて自身に起きた変化としては「いずれも当てはまらない」（55.2%）が最も高いが、「遠くに出かけるのを控えるようになった」も17.2%あった



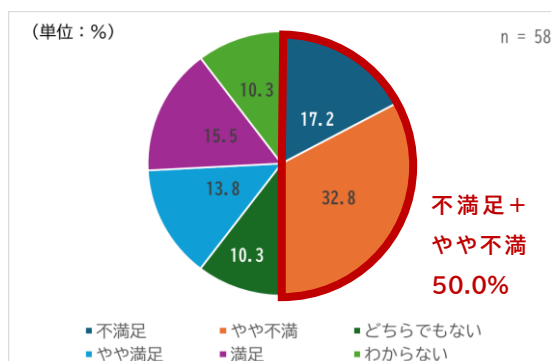
2019 年ごろと比べた外出頻度の変化



2019 年ごろと比べて自身にあった変化

○公共交通機関の利用状況

- 町内の公共交通の満足度については、「不満足」もしくは「やや不満」という回答が合わせて約半数を占める
- 公共交通を利用しやすくするための取組としては、「町のホームページやSNSでバスのルートや時刻表、乗り方をより詳しく発信する」が29.3%で最も高い



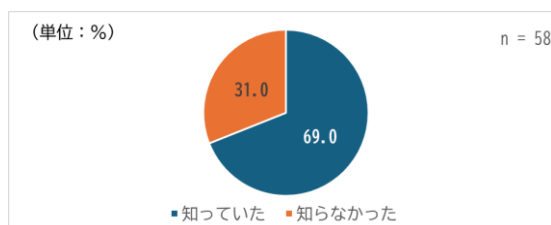
町内の公共交通の満足度×居住地



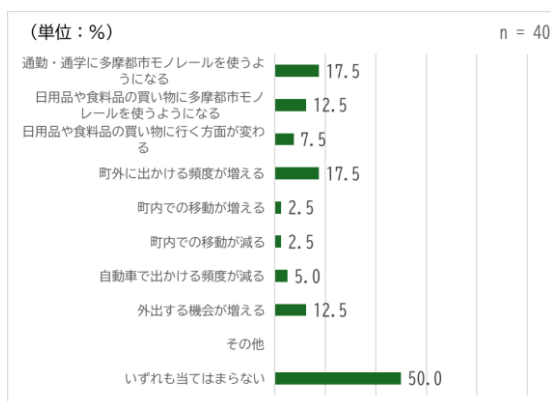
どのような取組を行ったら今より公共交通が利用しやすくなるか

○多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸

- 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸計画の認知度は、7割弱
- 延伸後の外出に起きる変化としては、「通勤・通学に多摩都市モノレールを使うようになる」「町外に出かける頻度が増える」(17.5%)が高くなっているが、「いずれも当てはまらない」が50.0%とそれを大きく上回っている



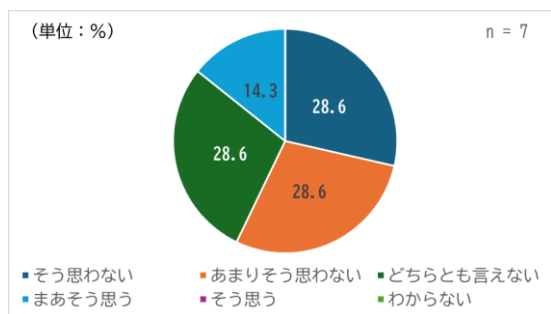
延伸計画の認知度



延伸後の外出の変化

○定住意向

- 町内に居住する生徒の定住意向は、「そう思わない」「あまりそう思わない」の合計が6割弱に上る

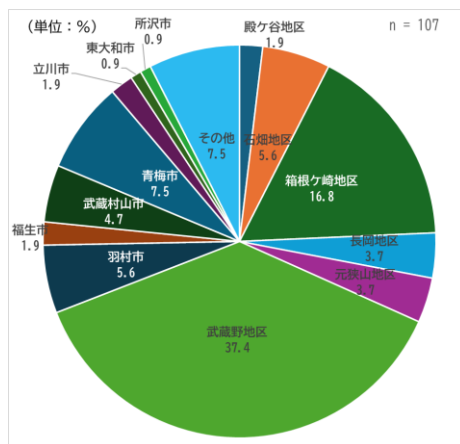


この先ずっと瑞穂町に住み続けたいか

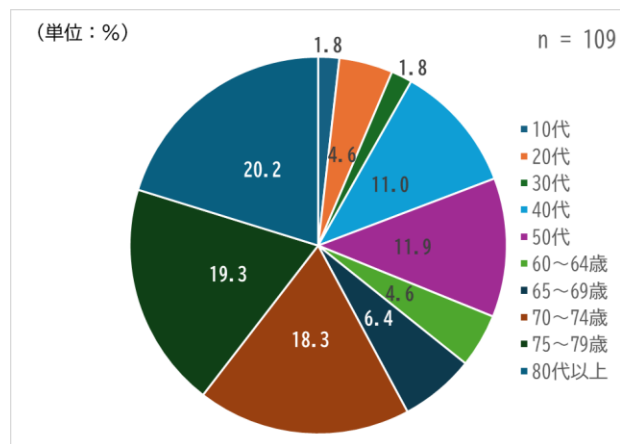
(3) 路線バス利用者アンケート調査

調査目的	町内における路線バスの運行に関する課題の把握
調査対象	町内のバス停で乗降した路線バス利用者 300 名
調査手法	バス停での調査員による配布、郵送及びオンラインでの回収
調査期間	令和 6 年 11 月 29 日～12 月 27 日 ※配布は平日 1 日・休日 1 日
回収状況	115 件（回収率 38.3%）

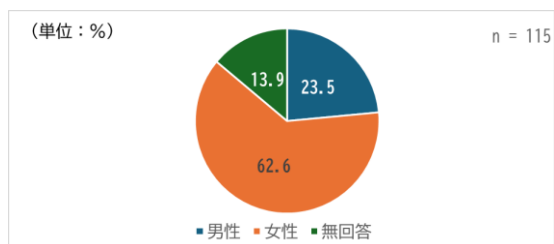
○対象者属性



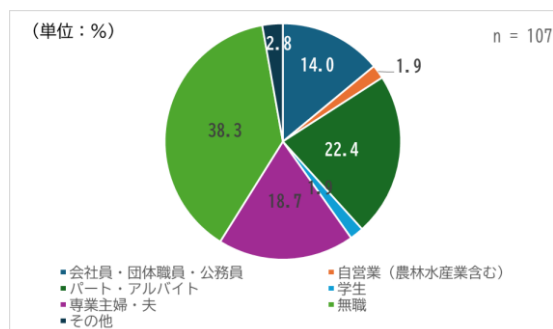
お住まいの地域



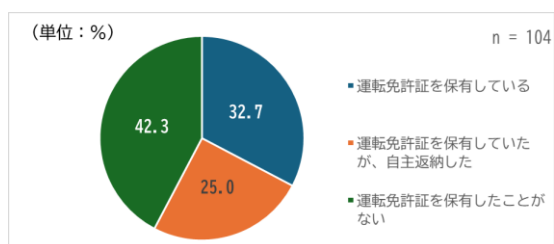
年代



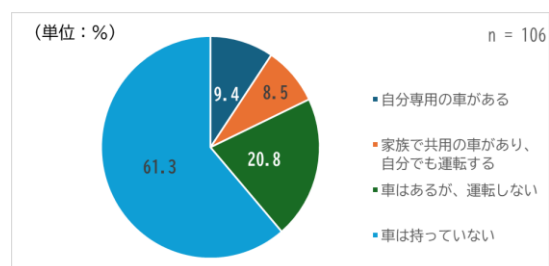
性別



職業



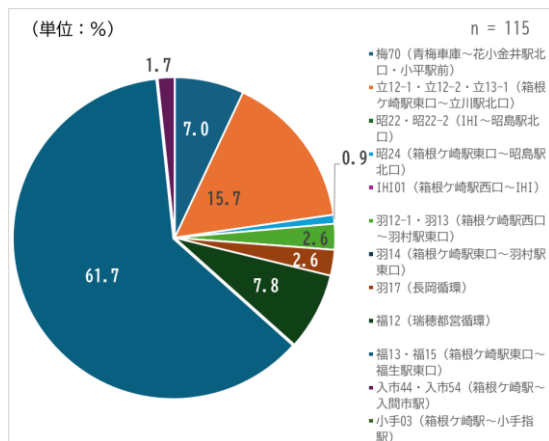
運転免許の保有状況



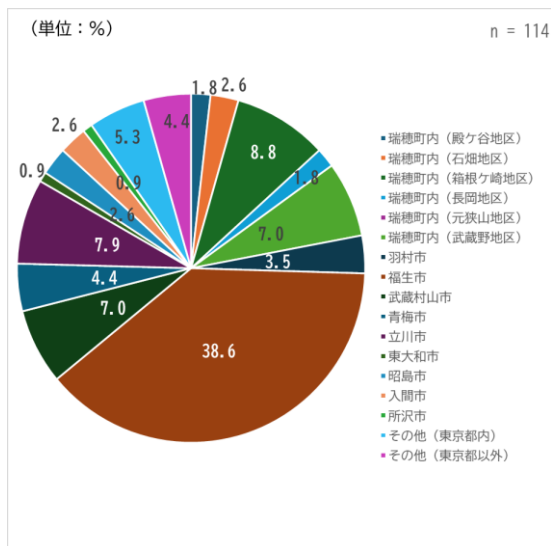
自家用車の保有状況

○当日の利用状況

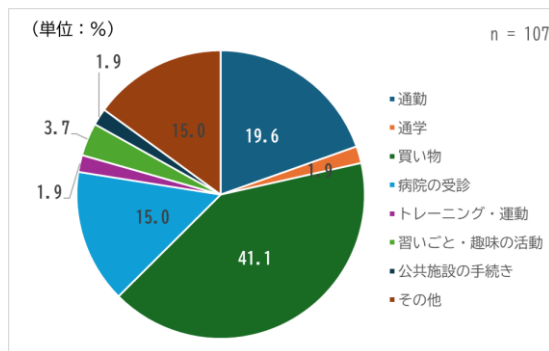
- ・ 利用した路線では、「福13・福15」が61.7%で最も高い
- ・ 居住地は、福生市が38.6%で最も高い
- ・ 外出の目的は、「買い物」が41.1%で最も高い
- ・ 利用した時間帯は、「10～12時」が47.2%で最も高い



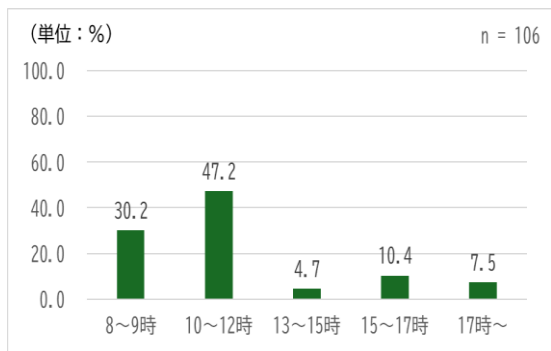
利用した路線



主な行き先



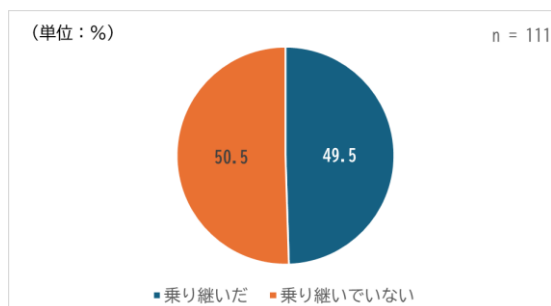
外出の目的



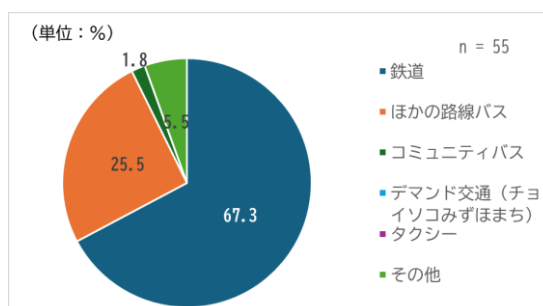
利用した時間帯

○乗り継ぎ実態

- ・ 他の交通手段に乗り継いだのは、概ね半数程度
- ・ 乗り継いだ交通手段では、「鉄道」が67.3%で最も高い



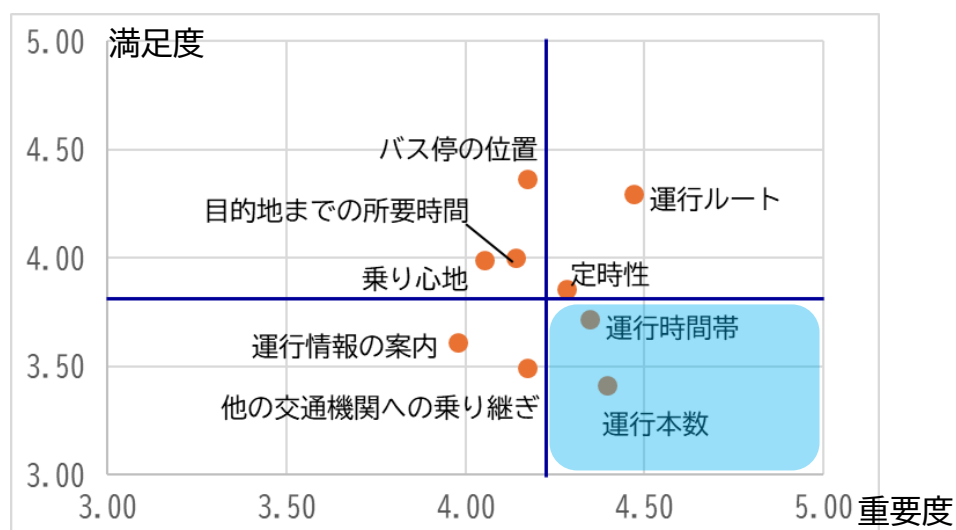
乗り継ぎの有無



乗り継いだ交通手段

○満足度・重要度

- ・ 利用したバスの満足度・重要度を5点満点で評価し平均値を算出したところ、「運行時間帯」「運行本数」については、重要度が各項目の平均よりも高いのに対し、満足度は低く、対策が必要



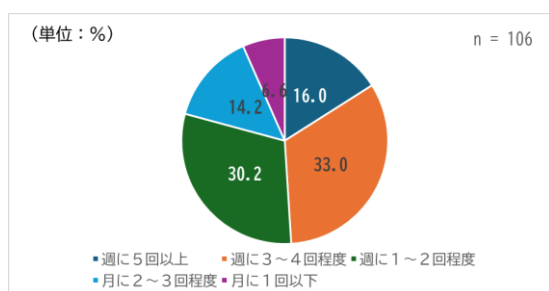
各項目の満足度・重要度（5点満点）のマトリクス

各項目の満足度・重要度（5点満点）の平均値

	運行ルート	バス停の位置	運行本数	運行時間帯	目的地までの所要時間	定時性	他の交通機関への乗り継ぎ	運行情報の案内	乗り心地	平均
重要度	4.47	4.17	4.40	4.35	4.14	4.28	4.17	3.98	4.05	4.22
満足度	4.30	4.37	3.41	3.71	4.00	3.86	3.49	3.61	3.99	3.86

○普段の利用状況

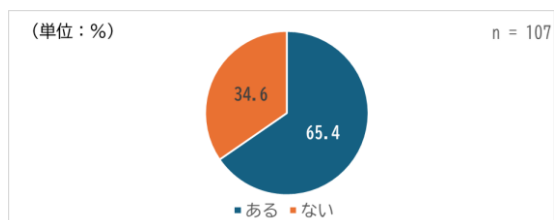
- 路線バスの利用頻度は、「週に3～4回程度」が33.0%で最も高く、次いで「週に1～2回程度」が30.2%
- 路線バスを利用する理由は、41.1%で「利用したい時間帯に運行しているから」「車を持っていないから」となっている
- 箱根ヶ崎駅でバスを待つ際に感じることは、「暑さや寒さ、雨など気候の影響を受けるので屋外で待つのが大変だと感じる」「バスが来るまでの時間の過ごし方が難しい」が共に42.6%で最も高く、バス待ちに課題がある



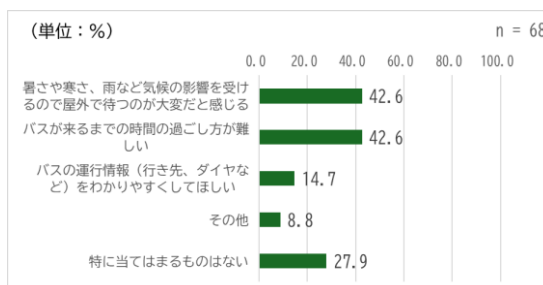
路線バスの利用頻度



路線バスを利用する理由



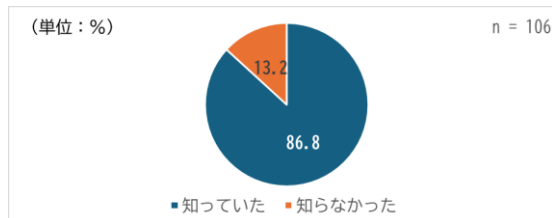
箱根ヶ崎駅からバスに乗車すること
があるか



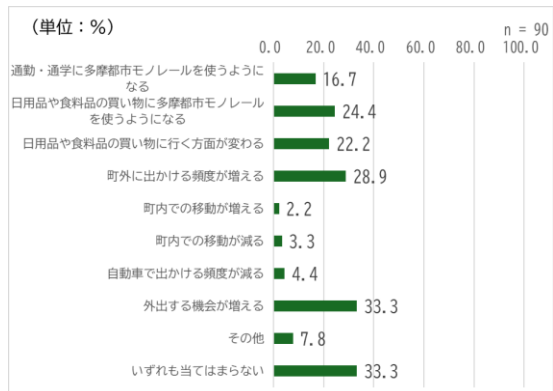
箱根ヶ崎駅からバスを待つ際に感じ
ていること

○多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸

- 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸計画の認知度は 86.8% となっており、町外の居住者を含め広く知られている
- 延伸後の外出に起きる変化としては、「外出する機会が増える」が「いずれも当てはまらない」と並び 33.3% で最も高く、外出促進に一定の効果が期待される



延伸計画の認知度



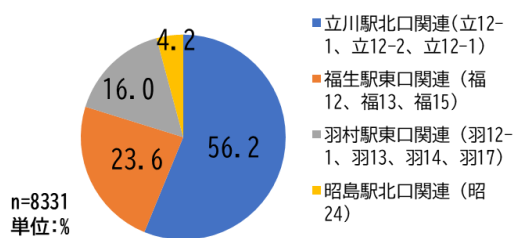
延伸後の外出の変化

(4) 路線バス OD 調査

調査目的	町内の公共交通利用者の移動実態を把握
調査対象	下記の路線に乗車する利用者全員 <ul style="list-style-type: none"> 箱根ヶ崎駅東口⇨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] 箱根ヶ崎駅東口⇨福生駅東口[福 13] 福生営業所⇒箱根ヶ崎駅東口[福 15(福生駅東口経由)] 箱根ヶ崎駅西口⇨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] 箱根ヶ崎駅東口⇨昭島駅北口(昭 24)
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
回収日	令和 7 年 7 月 11 日（金）※一部の便は 7 月 15 日（火）に調査実施

○調査対象者の利用路線

- 立川駅北口関連の路線の対象者が 56.2% で最も高い



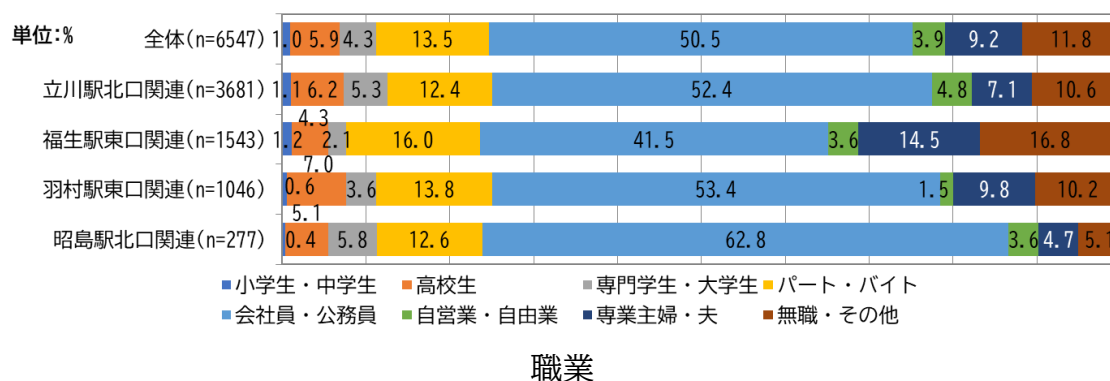
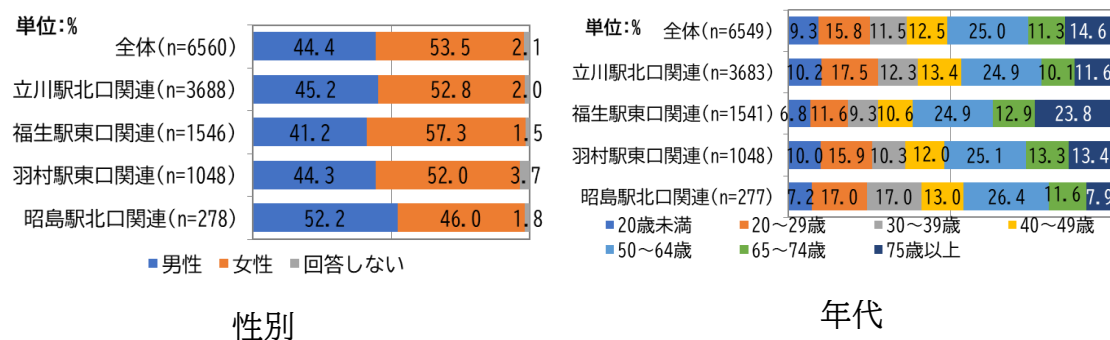
対象者の利用路線

路線別の対象者数（方向別）

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

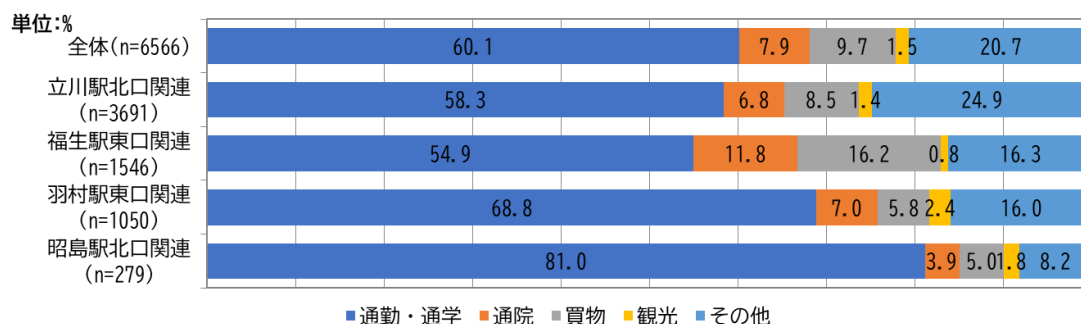
○調査対象者の属性

- 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
- 昭島駅北口関連は、男性 (52.2%)、会社員・公務員 (62.8%) が全体より高く、男性従業員の比率が高い企業への通勤利用の影響が考えられる



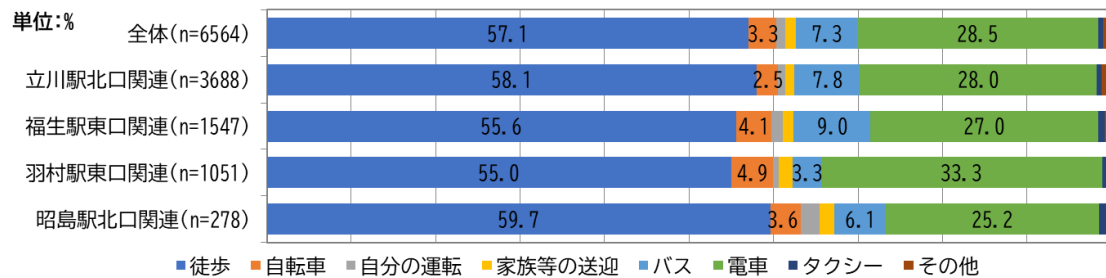
○外出目的

- 全体では、通勤・通学が 60.1% で最も高く、羽村駅東口関連・昭島駅北口関連で特に高い。一方、福生駅東口関連では買物・通院の合計も 3 割弱を占める
- 立川駅北口関連では、その他が約 1 / 4 を占める。これは、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

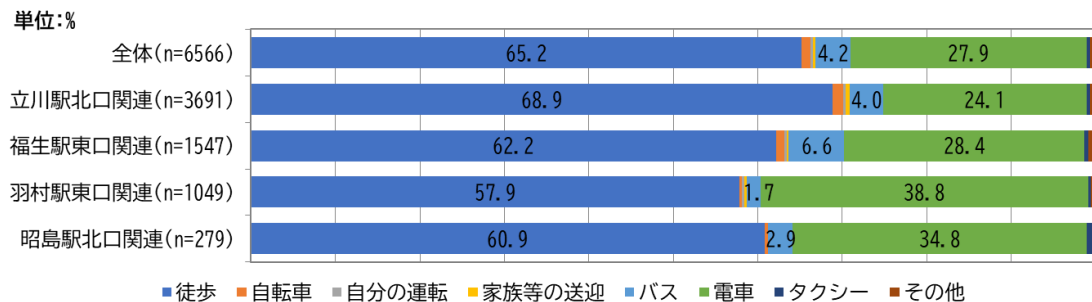


○バスに乗る前後の交通手段

- 全体的に、電車との乗り継ぎはバスに乗る前、降りた後ともに3割弱
- 羽村駅東口関連の路線は全体より電車との乗り継ぐ割合が高い
- 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ぐ割合が高い



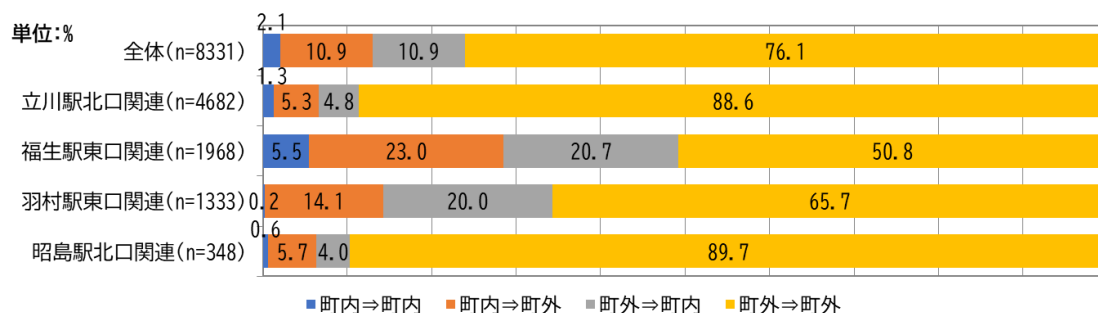
バスに乗る前の移動手段



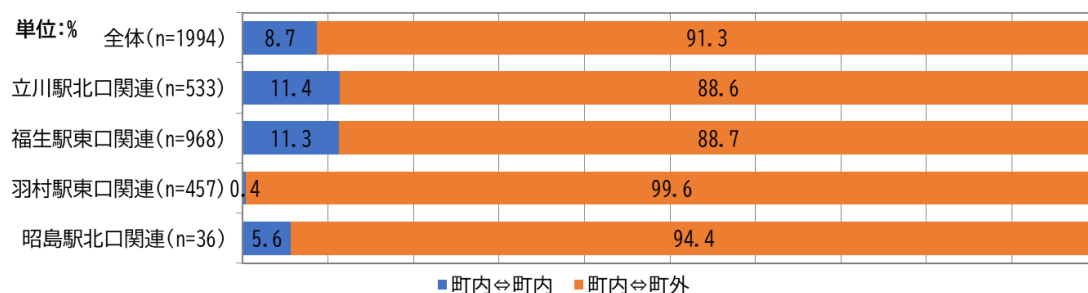
バス降りた後の移動手段

○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



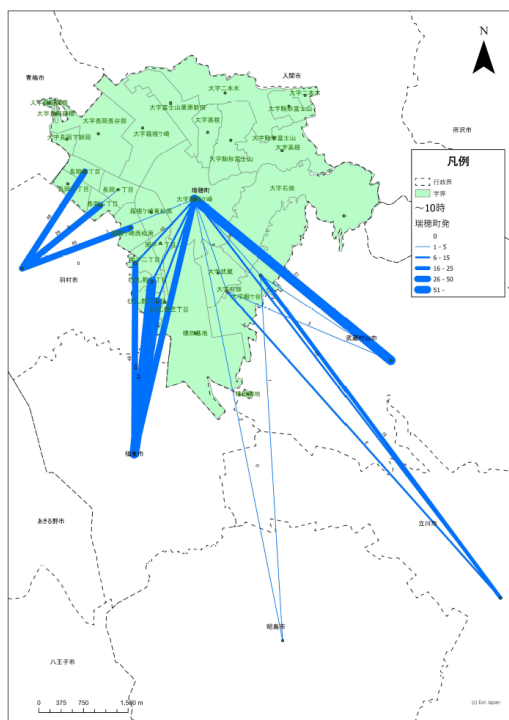
利用者全体の移動のパターン



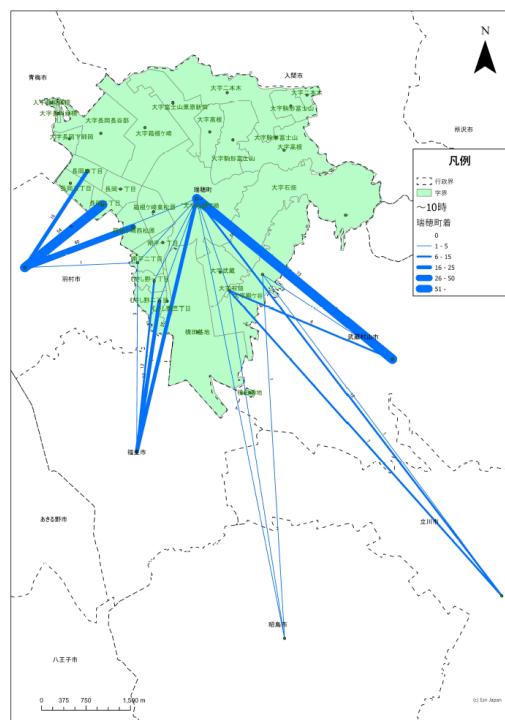
町内バス停利用者の移動のパターン

○町内バス停利用者の流動

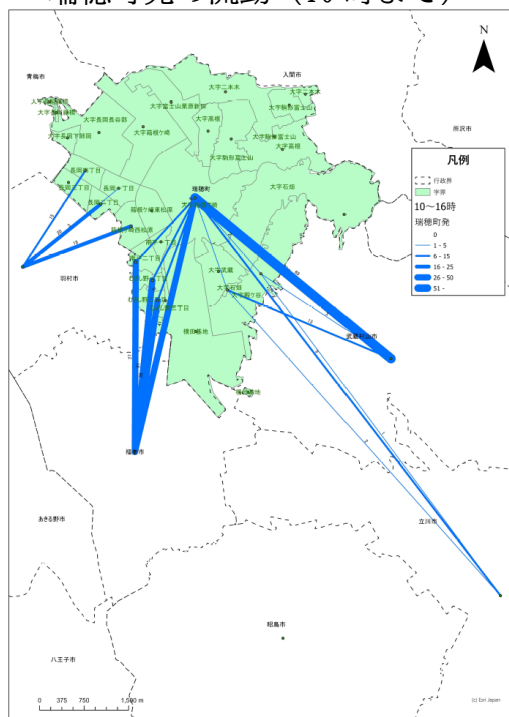
- 瑞穂町と福生市との間の流動は、10 時までは瑞穂町から福生市に向かうものが多く、16 時以降は逆に福生市から瑞穂町に向かうものが多く、瑞穂町民の通勤・通学と帰宅が多く反映されていると考えられる
- 瑞穂町と武蔵村山市との間の流動は、10 時までは武蔵村山市から瑞穂町に向かう利用者が、16 時以降は逆に瑞穂町から武蔵村山市に向かう人が多く、瑞穂町民による通勤・通学よりも、武蔵村山市から J R 箱根ヶ崎駅を経由した通勤・通学が目立っていると考えられる



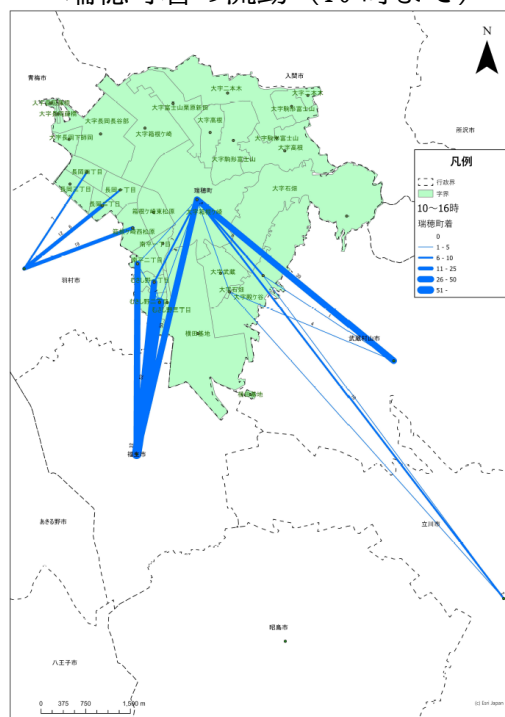
瑞穂町発の流動（10 時まで）



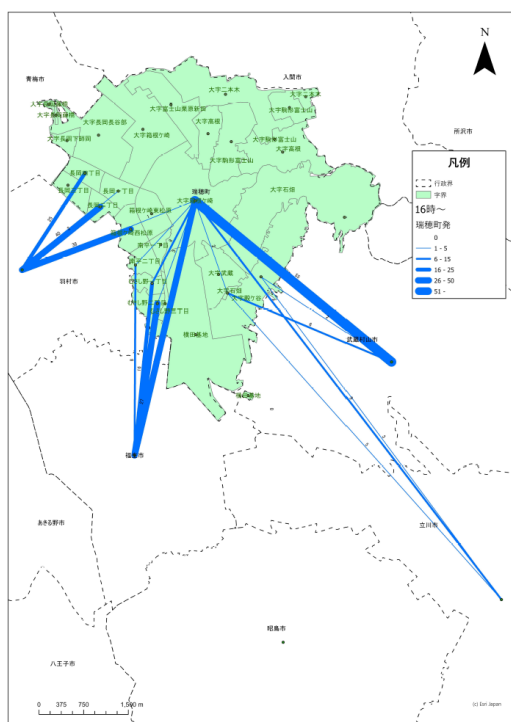
瑞穂町着の流動（10 時まで）



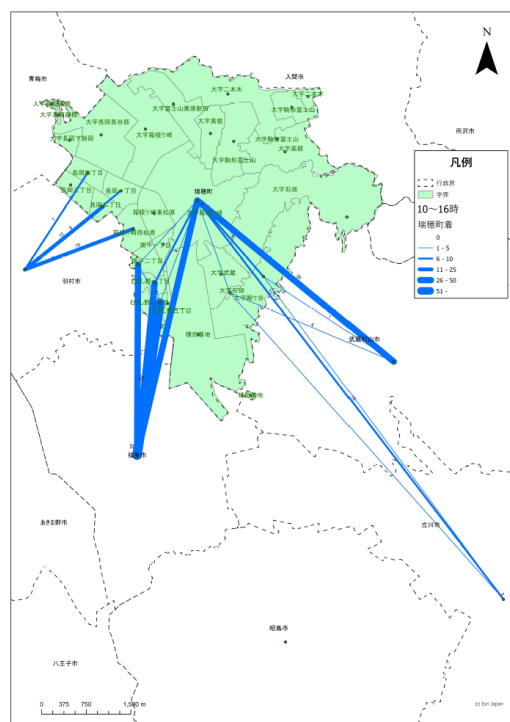
瑞穂町発の流動（10～16 時）



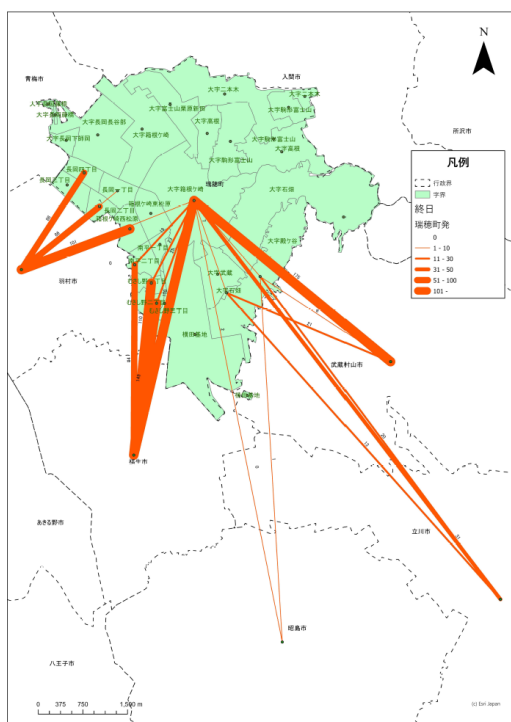
瑞穂町着の流動（10～16 時）



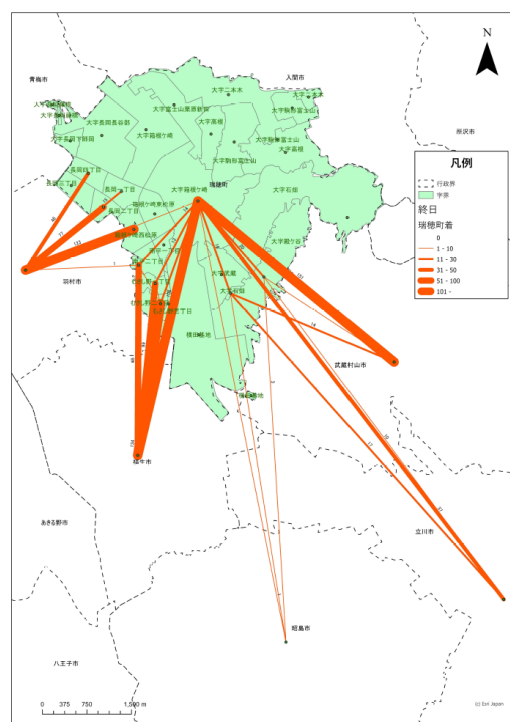
瑞穂町発の流動（16 時～）



瑞穂町着の流動（16 時～）



瑞穂町発の流動（全時間帯）



瑞穂町着の流動（全時間帯）

(5) 交通事業者ヒアリング調査

調査目的	運転士の確保など運行継続に関する課題の状況、コロナ禍の影響からの回復状況、町内の道路環境、新技術の導入動向の把握
調査対象	<p>【鉄道事業者】 東日本旅客鉄道株式会社八王子支社</p> <p>【路線バス事業者】 西武バス株式会社、立川バス株式会社、東京都交通局</p> <p>【貸切バス事業者】 総合観光バス株式会社、武州交通興業株式会社瑞穂営業所</p> <p>【タクシー事業者】 京王自動車株式会社福生営業所、横川観光株式会社</p> <p>※各分野のなかの事業者は五十音順</p>
調査方法	各事業者の担当者からの聞き取り
調査日	令和6年11月～令和7年1月

○調査結果の概要（各社の意見を集約）

調査項目	結果
ドライバーの確保	<ul style="list-style-type: none"> 各社が養成制度や定年退職者の再雇用などで確保に取り組んでいるが退職する人数に対して、採用できる人数は下回り、厳しい状況が継続している（路線バス事業者） 西多摩地区の事業者数が廃業等で減っていることもあり、現時点で各社大幅な不足には至っていないが、余裕がある状況ではない（タクシー事業者） 必要な人員に対しては不足しているが、なんとか一定の人員は確保している（貸切バス事業者）
継続に向けた課題	<ul style="list-style-type: none"> ドライバーの確保（路線バス事業者、貸切バス事業者、タクシー事業者） 駅待ちする利用者へのタクシーの供給（タクシー事業者）
町内の走行環境	<ul style="list-style-type: none"> ピーク時の旧青梅街道において、右折待ち車両が原因の渋滞が発生 新青梅街道の町役場入口周辺の混雑 箱根ヶ崎駅西口交差点におけるヒヤリ・ハットの発生

計画策定に必要な視点

計画の理念を反映した計画とするため、次の視点を持って計画策定を行いました。

- 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。
- E B P Mを実践し、ファクトに基づいて議論しよう。必要に応じて、G T F S等のデータ、A I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。

表7 瑞穂町地域公共交通計画策定の経過

開催日	会議等	主な内容
令和6年7月29日 (月)	令和6年度第2回瑞穂町 地域公共交通会議	計画の内容のイメージ、 策定のスケジュールの報 告
令和6年10月	令和6年度第1回瑞穂町 地域公共交通計画策定庁 内検討委員会(書面開催)	アンケート調査の項目の 検討
令和6年10月11日 (金)	令和6年度第3回瑞穂町 地域公共交通会議	アンケート調査の項目の 検討
令和7年3月28日 (金)	令和6年度第2回瑞穂町 地域公共交通計画策定庁 内検討委員会	現況調査結果の報告、課 題の整理、計画目標の設 定
令和7年3月31日 (月)	令和6年度第4回瑞穂町 地域公共交通会議	現況調査結果の報告、課 題の整理、計画目標の設 定
令和7年8月19日 (火)	令和7年度第1回瑞穂町 地域公共交通計画策定庁 内検討委員会	計画書の構成、将来の公 共交通体系の検討、施策・ 事業の検討
令和7年8月22日 (金)	令和7年度第2回瑞穂町 地域公共交通会議	計画書の構成、将来の公 共交通体系の検討、施策・ 事業の検討
令和7年11月8日 (土)～11月9日 (日)	第52回瑞穂産業まつりで のオープンハウスの実施	地域公共交通計画(素案) 概要の周知、アンケート の実施
令和7年11月26日 (水)	令和7年度第2回瑞穂町 地域公共交通計画策定庁 内検討委員会	地域公共交通計画(素案) の検討
令和7年12月9日 (火)	令和7年度第3回瑞穂町 地域公共交通会議	地域公共交通計画(素案) の検討
令和7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) に対するご意見の募集
令和8年2～3月 頃予定	令和7年度第3回瑞穂町 地域公共交通計画策定庁 内検討委員会	地域公共交通計画(案)の 承認
令和8年2～3月 頃予定	令和7年度第4回瑞穂町 地域公共交通会議	地域公共交通計画(案)の 承認

令和元年 12 月 4 日

条例第 6 号

(設置)

第 1 条 道路運送法(昭和 26 年法律第 183 号)及び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)の規定に基づき、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化並びに地域における主体的な取組及び創意工夫並びに地域の関係者の連携と協働を推進し、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、瑞穂町地域公共交通会議(以下「交通会議」という。)を置く。

(令和 6 条例 2・全改)

(所掌事項)

第 2 条 交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

- (1) 町の地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための事項
- (2) 町の実情に応じた適切な旅客輸送の態様等に関する事項
- (3) 前 2 号に掲げるもののほか、交通会議が必要と認める内容

(令和 6 条例 2・一部改正)

(組織)

第 3 条 交通会議は、次に掲げる者のうちから町長が委嘱し、又は任命する委員 20 人以内をもって組織する。

- (1) 町長又はその指名する者
- (2) 学識経験者
- (3) 利用者の代表者
- (4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者、一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者及びその組織する団体の代表者
- (5) 国土交通省関東運輸局の職員
- (6) 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の代表者
- (7) 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所の職員
- (8) 東京都西多摩建設事務所の職員

(9) 警視庁福生警察署の職員

(10) 前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認める者

2 前項に掲げる委員(同項第2号及び第3号を除く。)は、代理人を交通会議に出席させることができる。

(令和6条例2・一部改正)

(委員の任期)

第4条 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、前任者の残任期間とする。ただし、再任を妨げない。

(会長及び副会長)

第5条 交通会議に、会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は、交通会議を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき、又は欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 交通会議の会議は、会長が招集し、その議長となる。

2 交通会議は、委員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3 交通会議の議事は、出席した委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

(関係者の出席等)

第7条 交通会議は、会長が必要と認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見及び説明を求めることができる。

(協議結果の取扱い)

第8条 交通会議において協議が整った事項については、関係者は、その結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

(庶務)

第9条 交通会議の庶務は、都市整備部において処理する。

(令和3条例9・一部改正)

(委員の報酬及びその支給方法)

第10条 委員の報酬及びその支給方法については、瑞穂町非常勤特別職の

職員の報酬及び費用弁償に関する条例(昭和 41 年条例第 10 号)の定めるところによる。

(委任)

第 11 条 この条例に定めるもののほか、交通会議の運営について必要な事項は、会長が別に定める。

附則

(施行期日)

1 この条例は、令和 2 年 1 月 1 日から施行する。ただし、次項及び附則第 3 項の規定は、公布の日から施行する。

(会議の招集に関する特例)

2 この条例の公布の日以後最初に招集する交通会議は、第 6 条第 1 項の規定にかかわらず、町長が招集するものとする。

(準備行為)

3 第 3 条の規定により行う必要な手続その他の行為は、この条例の施行の日前においても行うことができる。

(瑞穂町非常勤特別職の職員の報酬及び費用弁償に関する条例の一部改正)

4 瑞穂町非常勤特別職の職員の報酬及び費用弁償に関する条例の一部を次のように改正する。

〔次のよう〕略

(令和 6 条例 2 ・一部改正)

附則(令和 3 年 3 月 26 日条例第 9 号)

この条例は、令和 3 年 4 月 1 日から施行する。

附則(令和 6 年 3 月 11 日条例第 2 号)

この条例は、令和 6 年 4 月 1 日から施行する。

表 8 瑞穂町地域公共交通会議 委員一覧

選出区分	所属	役職	氏名
(1) 町長又はその指名する者	瑞穂町	副町長	栗原 裕之◎
			小作 正人◎
(2) 学識経験者	日本大学 理工学部 土木工学科	教授	大沢 昌玄○
(3) 利用者の代表者	瑞穂町寿クラブ連合会	会長	小野 芳久
	瑞穂町福祉作業所さくら	施設長	戸村 仁郎
	公募（町内在住）		小暮 彰
	公募（町内在住）		徳永 道子
(4) 一般乗合旅客自動車運送事業者の代表者、一般乗用旅客自動車運送事業者の代表者及びその組織する団体の代表者	立川バス株式会社	運輸部計画課長	佐藤 祐浩
	西武バス株式会社	計画部計画課長	秦野 凌
	東京都交通局	自動車部計画課長	若田 瑞穂
			井上 清一
	横川観光株式会社	代表取締役社長	山口 和彦
	武州交通興業株式会社	事業部部長	濱田 興紀
	一般社団法人東京バス協会	乗合業務部長	富樫 秀樹
	東日本旅客鉄道株式会社 八王子支社	企画部長	宇野 弘之
			疋田 力
(5) 国土交通省関東運輸局の職員	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（総務企画担当）	中山 俊夫
		首席運輸企画専門官（輸送担当）	佐藤 義尚
		首席運輸企画専門官（輸送担当）	小林 聡
(6) 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の代表者	立川バス労働組合	執行委員長	土岐 雅人
(7) 国土交通省関東地方整備局相武国道事務所の職員	国土交通省 関東地方整備局 相武国道事務所	計画課長	古川 克利
			中嶋 豊
(8) 東京都西多摩建設事務所の職員	東京都 西多摩建設事務所	管理課長	高橋 伸子
			犬竹 幹人
(9) 警視庁福生警察署の職員	福生警察署	交通課長	杉本 伸幸
			菅原 雄二
(10) 前各号に掲げる者のほか、町長が必要と認める者	東京都 都市整備局	都市基盤部交通企画課 地域公共交通担当課長	武山 信幸
			吉川 昌孝

※◎は会長、○は副会長

表 9 瑞穂町地域公共交通計画策定庁内検討委員会 委員一覧

所属部	所属課及び役職
企画部	企画政策課長
住民部	環境課長
協働推進部	協働推進課長
	産業経済課長
福祉部	福祉課長
	子育て応援課長
	高齢者福祉課長
	健康課長
都市整備部	都市計画課長○
	交通政策モノレール推進課長◎
	建設課長
教育部	学校教育課長

※◎は委員長、○は副委員長

あ行	A I	人工知能（Artificial Intelligence）の略称。コンピュータがデータを学習することなどを通じて、従来人間が行っていた問題解決や創造活動などを再現する技術。近年では利用者の指示に応じて会話や調べもの、コンテンツの作成などを行う生成A Iの利用が広く利用されている。
か行	改善基準告示	「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の略称で、バスやタクシー・ハイヤー、トラックなどのドライバーの労働時間や、拘束時間、勤務間の間隔等に関する規制、休憩時間の確保のあり方などについて定めた基準。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の一部を改正する件」（令和4年厚生労働省告示第367号）により令和4年12月に改正され、令和6年4月より新たな基準が適用されている。
	クロスセクター効果	実際に地域公共交通の運行のために行政が負担している金額と、地域公共交通を廃止した際に追加で必要となる各行政部門における代替費用を比較することで、医療や福祉、商業、環境など様々な分野における効果を加味しながら、地域公共交通の運行することの価値を定量的に評価する手法のこと。
	公共交通空白地域	鉄軌道の駅やバス停などが近くになく、公共交通へのアクセスがしづらい地区のことで、この範囲の広さなどが公共交通の利便性を評価する指標の1つとして用いられる。公共交通空白地域の定義は自治体によって様々であり、本計画では、居住者が存在する町域のうち鉄軌道の駅・バス停から300m以上離れた範囲と設定する。
	公共ライドシェア	道路運送法第78条第2号により、自治体やNPO等が自家用車（白ナンバーの車両）を用いて有償で提供する運送サービス（自家用有償旅客運送）。バス・タクシー事業者等による運行が成り立たない地域で実施する「交通空白地有償運送」、単独で公共交通機関を利用できない身体障害者等を対象とした「福祉有償運送」に分けられる。

	コミュニティバス	民間のバス事業者ではなく、地方自治体等が主体となって、住民の移動手段の確保などを目指して運行するバスのこと。
	コンパクト・プラス・ネットワーク	人口減少社会において都市の持続性と生活の質の向上を実現するにあたり、医療、福祉、商業等の生活機能を一定の範囲に緩やかに誘導していくコンパクト化と、機能が集約された拠点の間や、拠点内の移動を担う公共交通ネットワークが連携したまちづくりの考えのこと。
さ行	G T F S データ	General Transit Feed Specification の略称であり、経路検索サービス等への情報提供を目的として定められた公共交通の運行情報に関するデータのフォーマット。国内では、国土交通省が「標準的なバス情報フォーマット」を定め、この中には路線や停留所、ダイヤなどの静的な情報を表現する「G T F S - J P」と、バスの位置情報などを表現する「G T F S - R T」という2つの様式がある。
	シェアモビリティ	従来個人などで所有していた車・自転車などの交通手段を複数の利用者で共有するサービスのこと。利用者は必要な時に利用し、利用時間や距離などに応じて費用を支払うサービスが一般的である。国内ではカーシェアやシェアサイクルのほか、都心部では電動キックボード等のシェアサービスが普及している。
	人流データ	いつ、どこからどこに向かって移動しているのか、どこにどのくらい滞在していたかなど、人の動きや定量的に把握できるデータで、携帯電話の基地局データやG P S データ、w i - f i の接続履歴などの種類がある。
	都市のスポンジ化	人口減少に伴い、都市の内部で空き地・空き家等が散発的に発生し、都市の密度が低下する事象のこと。サービス産業や行政サービスの効率の低下などの影響を及ぼすとされる。
	Z E V	Zero Emission Vehicle の略称で、二酸化炭素等の排出ガスを出さない電気自動車、燃料電池車等のこと。

た行	デマンド交通	利用者の予約に応じて柔軟に運行する交通方式で、自宅から目的地までドアツードアで運行するもの、決められた乗降ポイント間を運行するもの、おおむね定路線で運行するものなど運行形態には様々なパターンがある。また近年ではAI配車システムを導入することで、複数の利用者が乗り合いながら、効率的に運行することを目指している事例が多く見られる。
は行	パーソントリップ調査	「人（パーソン）の動き（トリップ）」に着目し、移動の目的や利用交通手段、移動の起終点など、一日の全ての動きについて把握し、都市交通の実態を捉える調査のこと。東京都については、平成30年に東京都市圏（東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部）に居住する約1,800万世帯のうち、無作為で選ばれた約63万世帯の方（満5歳以上）を対象にアンケート形式で実施している（第6回東京都市圏パーソントリップ調査）。
ま行	M a a S	Mobility as a Service の略称であり、利用者が1つのサービスで公共交通の検索・予約・決済等ができるような仕組み。医療、観光など特に目的地における交通以外のサービスと連携した形で提供されることもある。