

瑞穂町 地域公共交通計画

2026-2035



2026年（令和8年）3月
瑞穂町

はじめに

移動は、通勤・通学や買い物、通院、交流への参加など、人間生活の基本であり、経済活動の基本でもあります。ネットショッピングやリモートワーク等が普及した現代においても、この基本は、変わりません。一方、移動の手段については、時代に合わせて変化してきました。1960年代半ば以降、大衆車が一般家庭にも普及するようになり、自家用車が移動の主役となりました。しかし、超高齢社会の進展に伴う免許返納や脱炭素社会の実現に向けた機運の高まりなど、昨今の社会情勢の変化により、自家用車に過度に依存した社会には、大きな課題が生じています。今こそ、公共交通を上手に使いこなし、持続可能な地域社会を築いていかなければなりません。

瑞穂町の悲願である、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸は、2030年代半ばの開通を目指して事業が進められています。町は、この千載一遇の機会を最大限に生かし、鉄軌道や路線バス、コミュニティバス等を緊密に連携させることにより、持続可能かつ利便性の高い地域公共交通ネットワークを構築していきます。このためには、周辺自治体との連携強化や自動運転等の新しい技術の積極的な導入も重要です。また、福祉や環境など、町の関連する取組とも連携を図りながら、本計画に記載した各種施策を強力に推進していきます。

結びに、計画策定にあたり、住民意見募集や地域公共交通会議において、貴重な意見をいただきました皆さまに心より感謝申し上げます。



令和8年3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. 計画の位置付け	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	18
1. 取組の方向性	18
2. 取組の内容	20
(1) 計画目標① 住民の外出率の向上.....	20
(2) 計画目標② 鉄軌道による輸送力強化.....	34
(3) 計画目標③ 乗り継ぎしやすさの向上.....	44
(4) 計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上.....	47
第5章 計画の達成状況の評価	69
1. 評価指標及び数値目標	69
2. 計画の推進体制	70
3. 計画の進捗管理	73

参考資料.....	74
上位・関連計画.....	74
瑞穂町の現状.....	88
位置及び地形	88
人口動向	89
公共交通の現況	91
道路交通の現況	94
移動特性	96
住民・公共交通利用者のニーズ.....	98
(1) 住民アンケート調査	98
(2) 高校生アンケート調査	108
(3) 路線バス利用者アンケート調査	112
(4) 路線バス OD 調査	117
(5) 交通事業者ヒアリング調査	123
計画策定に必要な視点.....	124
計画の策定体制.....	125
協議・策定の経過	125
瑞穂町地域公共交通会議条例	127
瑞穂町地域公共交通会議 委員一覧	130
瑞穂町地域公共交通計画策定庁内検討委員会 委員一覧	131
用語解説.....	132

第1章 計画の概要



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（改善基準告示の改正）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. 計画の位置付け

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。

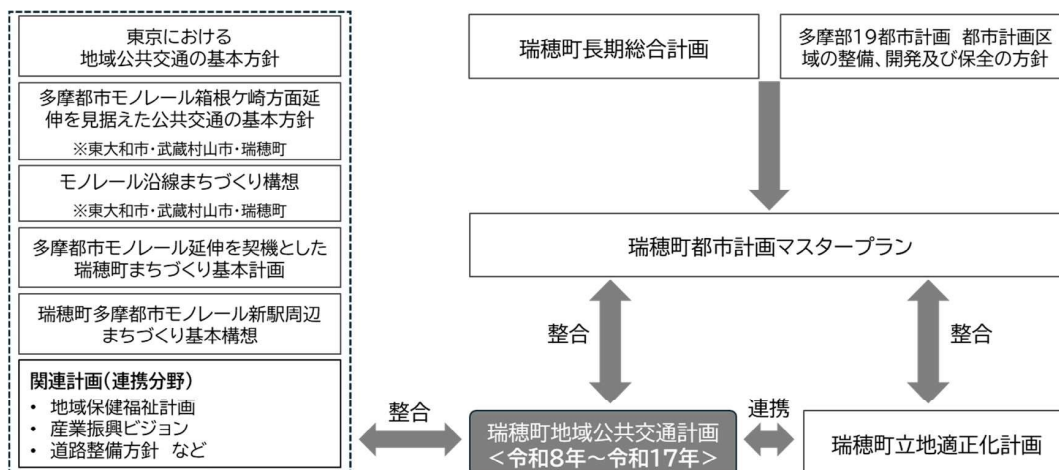


図1 計画の位置付け

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。

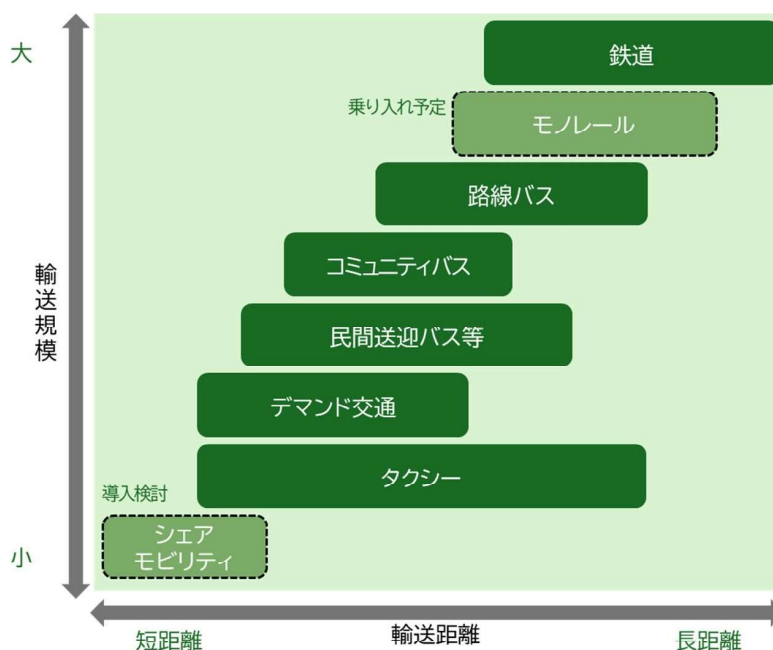


図2 対象となる交通手段

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。

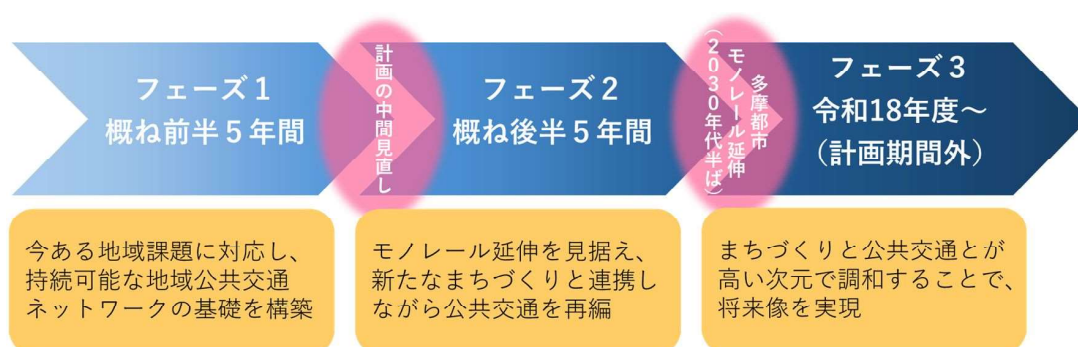


図3 各フェーズの位置付け

第2章 瑞穂町の地域公共交通の現状



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8年3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、ふれあいセンターコース、箱根ヶ崎駅東口循環コースの5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8年3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20便、土日祝19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6便、土日祝6便
	ふれあいセンターコース	平日5便、土日祝3便
	箱根ヶ崎駅東口循環コース	平日2便（土日祝は運休）

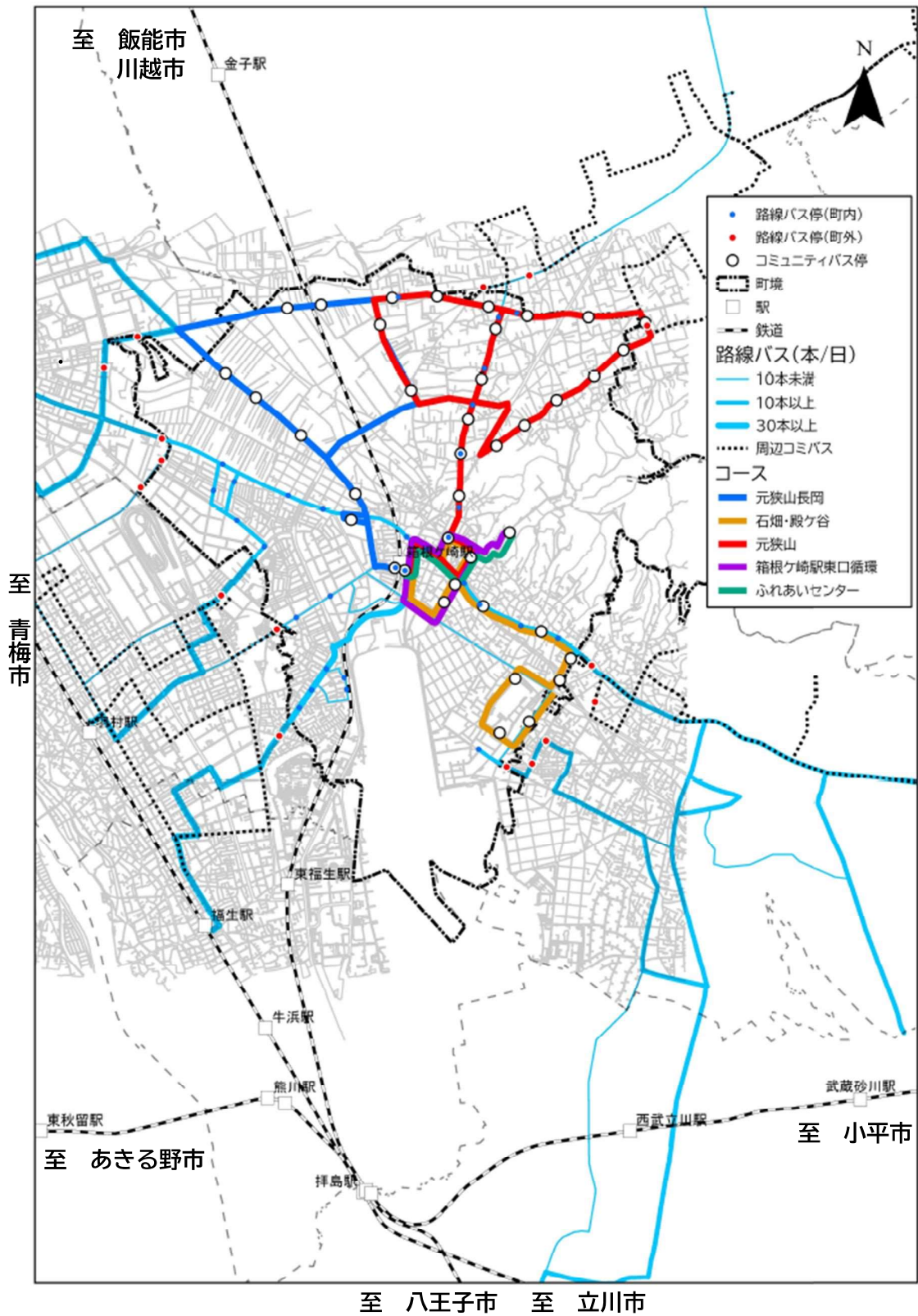


図4 瑞穂町内の鉄道・バス路線のネットワーク（令和8年3月）

※路線バスは市内を通行するもののみ記載

(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8年3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119箇所及び公立福生病院の計120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8年3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る例です。

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

(令和8年3月1日閲覧)

コラム デマンド交通は地域公共交通を救うか

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、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れば、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。

	<現況調査から得られた問題点>	<課題>
統計資料・ 利用実態等	①公共交通空白地域の存在※	道路幅員の狭さによりバスが入り込めない地域がある ①
	②コミュニティバス・デマンド交通の運行に係る公費負担が重い	公共交通の利用者が少ない、集約できていない ②
	③自動車分担率が60%を超え、幹線道路の混雑度も高いことから、環境への負荷が大きい	バス路線が住民の移動パターンに即していない面がある ③④⑤⑥⑦
	④70代以上でも自動車分担率が65%以上と高く、徒歩分担率は10%未満に留まる	バスの運行本数が少ない ③④⑥⑦⑧⑨
住民 アンケート	⑤公共交通で町外にアクセスするニーズがあるが、十分に対応できていない	高齢者にとって使い勝手のよい公共交通が充足していない ④⑦
	⑥殿ヶ谷地区、元狭山地区における公共交通への不満が高い	公共交通の担い手不足 ①⑭
	⑦買い物などでの移動の利便性が低下することを懸念し、70代では運転免許の返納が進んでいない	駅周辺に長時間滞在できる施設がない ⑩
利用者 アンケート	⑧路線バスの利用者にとって運行時間帯・運行本数の重要度が高いが、満足度は低くなっている	道路の交通容量を超えた自動車交通量が通行している ⑫
	⑨コミュニティバスの利用者にとって運行本数・運行時間帯・乗り継ぎの重要度が高いが、満足度が低くなっている	幅員の狭い幹線道路がある ⑫⑬
	⑩箱根ヶ崎駅でバスを待つための環境が不足している	
事業者 ヒアリング	⑪バス・タクシーの担い手不足が深刻化している	
	⑫幹線道路(特に旧青梅街道)の渋滞によってバスの定時性が低下している	
	⑬バスの運転に危険を感じる箇所がある	
	⑭箱根ヶ崎駅でのタクシーの待機車両が不足している	

○内の数字は対応する問題点

立地適正化計画等での対応

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付けます。

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。

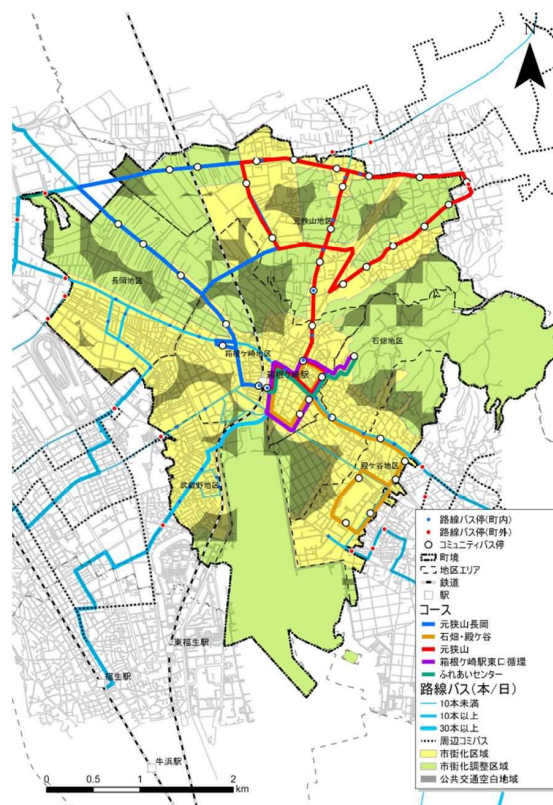


図7 瑞穂町内の公共交通空白地域

第3章 将来像、基本方針及び計画目標



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

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、計画目標及び現況の運行状況を踏まえ、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。

<現況の運行状況>

- ・ JR八高線は1日あたり約45本で運行しています
- ・ 立川方面、羽村方面、福生方面への路線バスは1日に30本以上運行する重要な路線で、1便あたりの乗車人数が車両の定員を下回っていることから、現在のニーズはある程度充足できていると考えられます
- ・ 瑞穂町と青梅市との移動は他の自治体との間よりも盛んですが、町内と青梅方面/小平方面を結ぶ路線バスの運行本数は立川方面、羽村方面、福生方面より少なくなっています

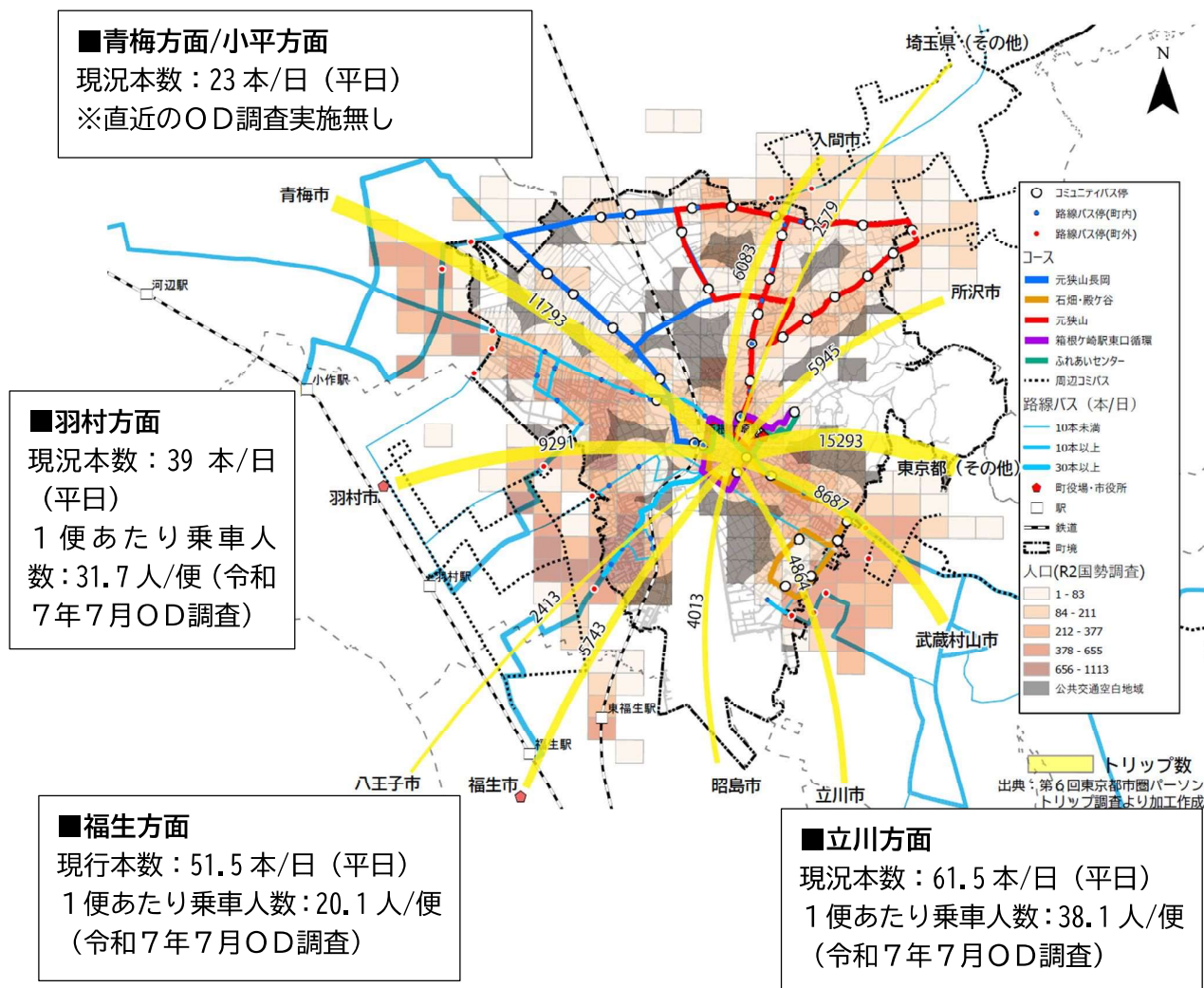


図10 町内の公共交通の現況の運行状況

<多摩都市モノレール延伸前の地域公共交通体系>

- ・ コミュニティ交通が町外の商業施設等に乗り入れています
- ・ 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
- ・ 町と関係機関との定期的な会議や調整により、路線バスとコミュニティ交通の連携が深まっています

<多摩都市モノレール延伸後の地域公共交通体系>

- ・ 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
- ・ 立地適正化計画や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、個別計画が、着実にすすんでいます

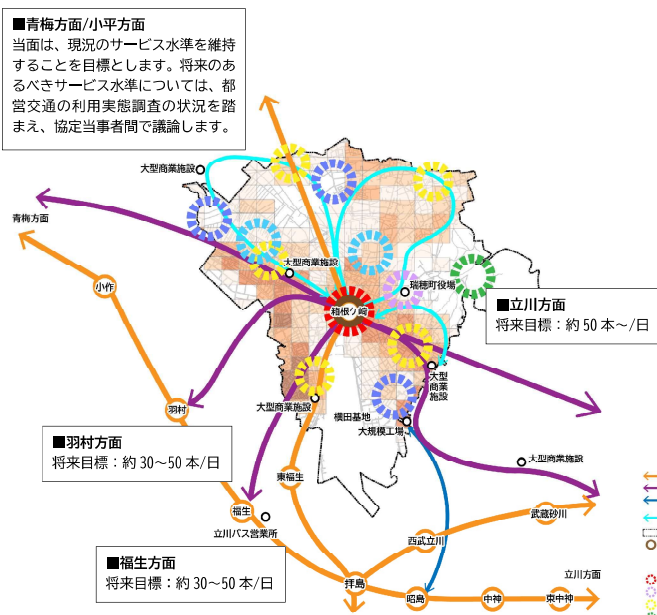


図 11 地域公共交通の体系（多摩都市モノレール延伸前）

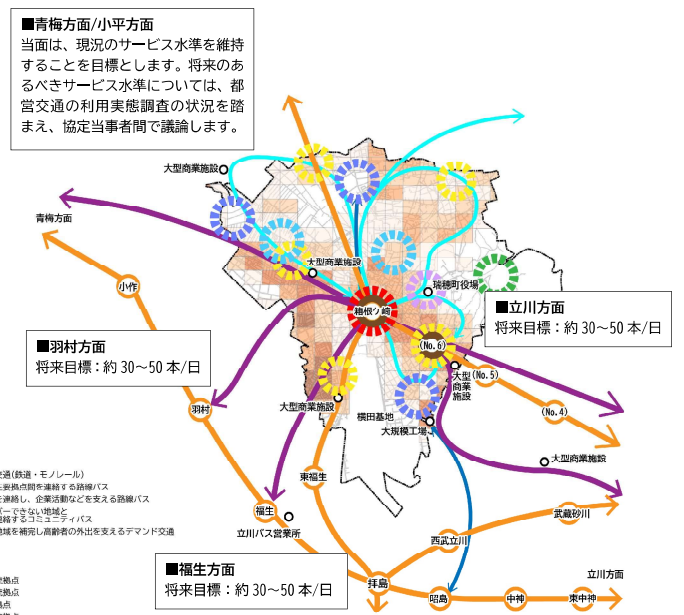


図 12 地域公共交通の体系（多摩都市モノレール延伸後）

※ 可能な限りサービス水準の向上に努めるものとします
また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