

第4章 計画目標を実現するための施策



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としています。

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。

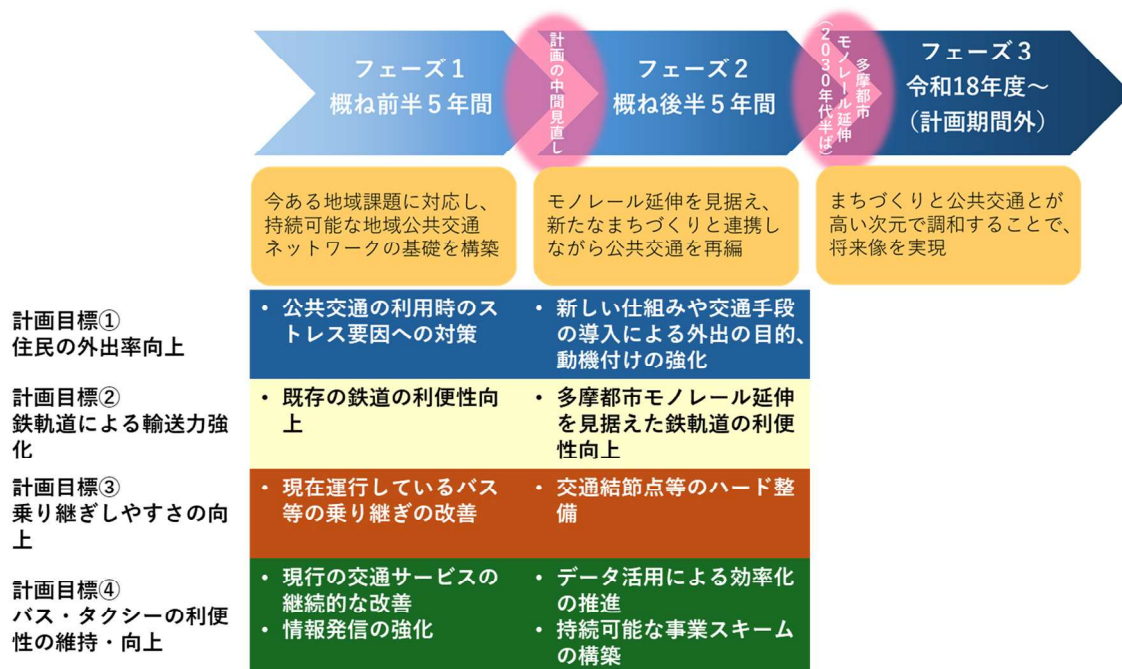


図13 計画目標ごとの各フェーズの取組の考え方

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	取組の方向性	施策		
計画目標① 住民の外出率の向上	コミュニティ交通の運行	施策①-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し	計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上	コミュニティ交通の運行計画の継続改善	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①-2 町内公共交通ガイドの作成			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④-3 自動運転車両の導入		
	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①-5 コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入			施策④-5 コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入		
	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)			施策④-6 経路検索サイト事業者への情報提供		
	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④-7 町内公共交通ガイドの作成(再掲)		
	タクシーの活用促進	施策①-8 バス停留所の環境整備			施策④-8 J R箱根ヶ崎駅における乗り場案内の充実		
		施策①-9 町内公共交通ガイドの作成(再掲)			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		
	新たなモビリティの活用	施策①-10 利用者の利便性の向上			施策④-10 デマンド交通等の乗り方を案内する人材の発掘・育成		
	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	施策①-11 町内観光ルートの運行		施策④-11 各地域での乗り継ぎ拠点の整備(再掲)			
	鉄軌道・路線バスの利用促進	施策①-12 シェアモビリティの導入検討		施策④-12 バス等の待合場所の確保(再掲)			
計画目標② 鉄軌道による輸送力強化	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④ バス・タクシーの利便性の維持・向上	バス待ち環境の改善	施策④-12 バス等の待合場所の確保(再掲)		
		施策①-14 関係機関との協力の継続的な実施			施策④-13 バス停の上屋・ベンチ等の整備		
		施策②-1 J R東日本との緊密な連携			施策④-14 コミュニティ交通の周辺自治体へ乗り入れた運行		
	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			施策④-15 地域住民等との意見交換会の実施		
		※『多摩都市モノレール延伸を契機とした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			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)		
	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			※『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		
	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			施策④-17 ZEV(ゼロ・エミッション・ビークル)導入の推進		
	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④-18 シェアモビリティの導入検討(再掲)		
		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			計画目標④ 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②-5 町内公共交通ガイドの作成(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②-6 鉄軌道等の持続可能な旅客運送サービスの構築	施策④-21 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)					
	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)		施策④-22 経路検索サイト事業者への情報提供(再掲)			
計画目標③ 乗り継ぎやすさの向上	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)	計画目標④ データの活用による効率化の推進	計画目標④ 担い手不足への対応支援	施策④-23 町内公共交通ガイドの作成(再掲)		
		施策③-2 各地域での乗り継ぎ拠点の整備			施策④-24 町と交通事業者との連携による担い手募集の支援		
		施策③-3 バス等の待合場所の確保			施策④-25 経路検索サイト事業者への情報提供(再掲)		
	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④-26 G T F Sデータの更なる活用					
	交通モード間の接続性の改善	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)			施策④-27 M a a S(モビリティ・アス・ア・カーヒス)による地域課題の解決を加味した評価指標の検討		
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	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			計画目標④ 持続可能な事業スキームの構築	計画目標④ 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あり方についての検討					施策④-30 公共交通の適正な利用者負担のあ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。

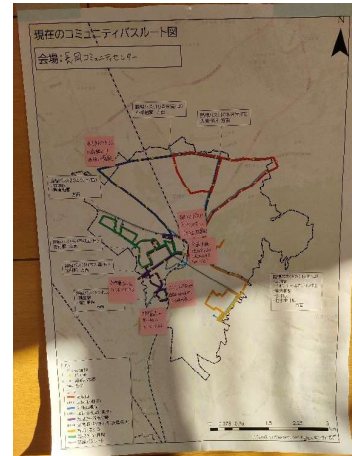
施策①-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し

○施策の概要

地域住民との意見交換会の開催や住民主権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〕

年に数回住民主権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い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> (令和8年3月1日閲覧)

○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ります。

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・ぶるべ一号サクスクーポン」（出典：小平市HP）
<https://www.city.kodaira.tokyo.jp/kuurashi/041/041204.html>
（令和8年3月1日閲覧）



▲「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>
（令和8年3月1日閲覧）

○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

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

○施策の概要

外出する動機づけのため、コミュニティバス、デマンド交通等の利用促進策や福祉施策との連携等を検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 利用促進策の制度設計
事業者	・ 利用促進策の運用

〔事例〕福岡県宇美町、福島県鮫川村

福岡県宇美町で運行するA I オンデマンドバス「のるーと宇美」では、専用の予約アプリをダウンロードした際に 800 円分、運転免許の返納を申請した場合には 10,000 円分の割引クーポンが付与されるなど、気軽な初回利用を後押ししている。また 1 か月間で 2,000 円利用するごとに、翌月に 200 円分の運賃クーポンが自動的に付与される仕組みとなっており、多く利用するほど安く利用できるよう制度設計でリピートを促進しています。

(参考：福岡県宇美町HP)

<https://www.town.umi.lg.jp/soshiki/60/37464.html> (令和8年3月1日閲覧)

福島県鮫川村では、デマンド交通の運行を行う背景の1つに障がい者の施設への通所のための交通手段の確保があったことも踏まえ、施設への通所支援のための施策として、電話だけでなくタブレットでの予約システムを役場や福祉施設に導入することで、利用者の予約時の負担の軽減に努めています。

(参考：共創・MaaS 実証プロジェクトHP)

https://kotsu-kuhaku.jp/adopter_6/kyousou/report/?case=tohokul0 (令和8年3月1日閲覧)

A I オンデマンドバス「のるーと宇美」
お得な運賃クーポンについて

01 アプリをダウンロードすると (通常1名につき1回限り) クーポンコード **800円分** プレゼント

02 1ヶ月間で 2,000円ご利用頂くことと クーポンコード **200円分** プレゼント

03 運転免許返納の申請を申請すると クーポンコード **10,000円分** プレゼント

運転免許返納クーポン付与申請のための必要書類

運転免許返納を有効期限内に返納した方は、下記(1)から(3)のうちいずれか、運転免許返納の更新を受けずに免許の効力が失効した方は(3)

(1) 運転免許返納を自主返納した際に発行される運転免許返納の取消通知書 (免許返納時に無料で交付されます。)
(2) 自主返納された旨の記載がある運転免許返納の写し (穴を開けられ、裏面に返納日の記載があるもの)
(3) 運転経歴証明書等の写し (更新番号または返納日で発行されます。手数料1,100円)

地域の「足」がなくみんなの「輪」創出事業 (福島県鮫川村)

国土交通省

区分 4. 地域交通・福祉交通 (1. 公共交通機関) 2. 地域交通・福祉交通 (2. 地域交通・福祉交通) 3. 地域交通・福祉交通 (3. 地域交通・福祉交通)

背景・課題

- 人口減少による高齢化の進展、特に75歳以上の高齢者の増加が顕著であること。
- 公共交通機関の減少による移動手段の乏しさが、特に高齢者や障がい者の生活に大きな支障を及ぼしていること。
- 地域住民の生活の利便性を向上させるための施策の必要性が強く感じられていること。

事業の目的

- 高齢者や障がい者の生活の利便性を向上させること。
- 地域住民の生活の利便性を向上させること。
- 地域住民の生活の利便性を向上させること。

実施内容

- 専用アプリを開発し、スマートフォンで予約・乗車を可能にする。
- 専用アプリを開発し、スマートフォンで予約・乗車を可能にする。
- 専用アプリを開発し、スマートフォンで予約・乗車を可能にする。

運行実績・効果

- 運行開始：2024年4月1日～2024年4月30日
- 利用回数：541回
- 乗車人数：1,100人
- 収入：16,750円
- 経費：16,750円

今後の事業展開

- 本事業を通じて、予約・配車システムを導入し、地域交通の利便性を向上させる。
- 本事業を通じて、予約・配車システムを導入し、地域交通の利便性を向上させる。

○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）

➡22 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

（令和8年3月1日閲覧）



○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

バス車両と歩道の上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 タクシーの活用促進

タクシーのより効率的・効果的な活用を促します。

施策①-9 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡21 ページ参照

施策①-10 利用者の利便性の向上

○施策の概要

タクシーの活用促進と利用者の利便性向上を両立する仕組み（例：相乗りマッチングなど）の導入を検討します。

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ 仕組みの調査・研究、導入検討
事業者	・ 仕組みの実装に向けた町との意見交換

〔事例〕新潟県長岡市

令和元年にタクシー相乗りアプリ「nearMe.（ニアミー）」を活用し、事前に同じ方向に向かう人とマッチングすれば、1人あたりの負担額を軽減しながら1台のタクシー相乗りできる仕組みでの実証実験が行われています。

**相乗りアプリで
タクシーが最大40%*お得!**
7/1 実証実験スタート
期間：7/1 - 8/31
10/1 - 11/30
無料でダウンロードできます

タクシー相乗りアプリnearMe.（ニアミー）
タクシーで同じ方向に行きたい人が見つかる。相乗りできる無料のスマホアプリ。乗車や料金を通したとき、乗次後で乗車やバスが混まないときなど、お役にタクシーに乗れます。

サービスの特長

- お得** 一人であるよりお得な場合だけ相乗り候補者を表示。二人で相乗る場合、最大40%*お得。
- 簡単** 面倒な「乗り降り」はアプリが自動計算し、アプリで決済。最後に降りる人は、通常と同じ方法でタクシーへ支払い。
- 安心** 相手の性別や顔写真を確認してマッチング。アプリ利用者は全員、クレジットカードで本人確認済み。

相乗りマッチングから降車までの流れ

1. アプリで行き先を入力し、目的地が近い人と相乗り候補が見つかる
2. 自動算出されたルートとマッチング候補を確認
3. メッセージや通話機能で合意して乗車開始
4. アプリ内決済による乗車料やよりお得!

相乗りによる負担軽減イメージ

長岡駅 → 新長岡駅 → 船場中央駅 → 船場中央駅センター
 長岡駅 → 船場中央駅 → 船場中央駅センター
 長岡駅 → 船場中央駅 → 船場中央駅センター

nearMe.アプリ利用時の留意点

- nearMe.アプリには必ず登録する必要があります。行先がタクシー乗り場や乗降場から乗降場にて、タクシーを確保してください。なお、タクシーの運行状況により、マッチングが成立してタクシーが確保できない場合があります。
- ドライバーへの感謝状について nearMe.アプリにはドライバーへの感謝状を送る機能がないため、乗車後に手紙や感謝状を送ることも可能です。
- 相乗り料、タクシー料の実額について nearMe.アプリには乗車料やタクシー料の実額が表示され、乗車後に乗車料やタクシー料の合計額が表示されます。なお、乗車料やタクシー料は乗車後にアプリで決済されます。乗車後に乗車料やタクシー料の合計額が表示されます。なお、乗車料やタクシー料は乗車後にアプリで決済されます。
- アプリのインストールについて nearMe.アプリは無料でダウンロードできます。また、nearMe.アプリには必ず登録する必要があります。乗車後に乗車料やタクシー料の合計額が表示されます。なお、乗車料やタクシー料は乗車後にアプリで決済されます。
- 乗車料について nearMe.アプリには乗車料が表示されます。乗車後に乗車料が表示されます。なお、乗車料は乗車後にアプリで決済されます。

（出典：長岡市 HP）
<https://www.city.nagoka.niigata.jp/shisei/ate01/innovation/file/nearMe-01.pdf>
 （令和8年3月1日閲覧）

○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	必要に応じて導入

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

(令和8年3月1日閲覧)

〔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>

(令和8年3月1日閲覧)

○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>

(令和8年3月1日閲覧)

○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）

➡21 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東日本との緊密な連携

○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7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/004/005/011/p011504.html>

（令和8年3月1日閲覧）

○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

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、拝島駅を經由して八王子、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付けられ、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されていません。

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、これまで用地取得にご協力いただいた地権者がいる経緯を踏まえると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きます。

**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

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。

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

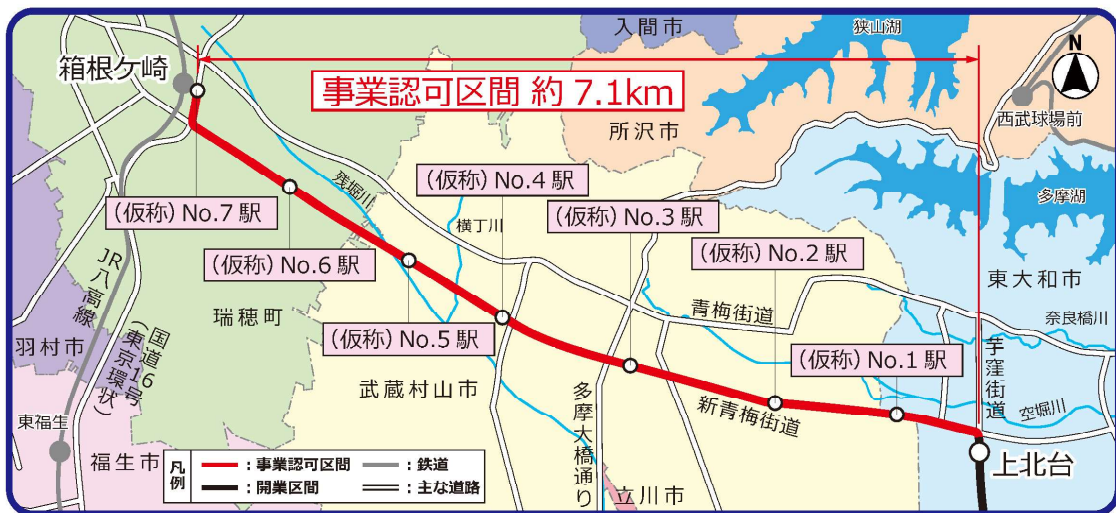


図5 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面への延伸計画の概要（再掲）

（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）

○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)

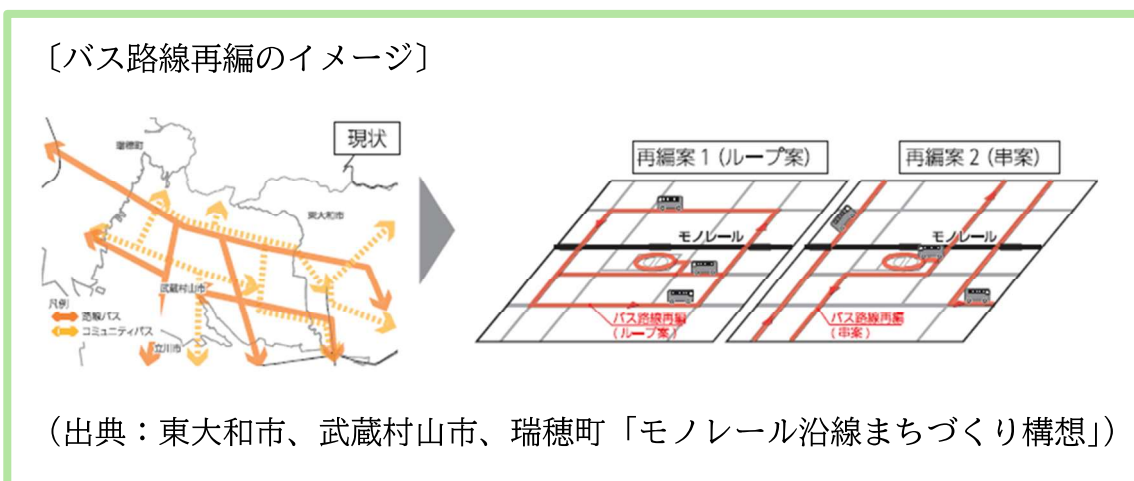
○実施スケジュール

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。



○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

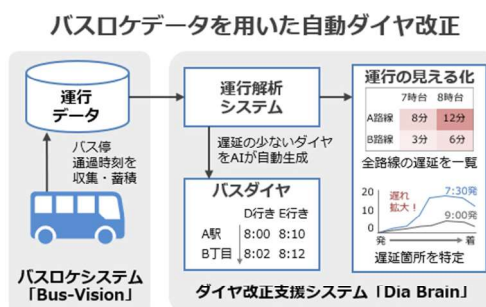
〔事例〕バス運行計画検討へのビッグデータの活用（兵庫県神戸市）、AIによるダイヤの自動生成（両備グループ）

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つなげています。



（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、AI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/>
（令和8年3月1日閲覧）

○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）

➡21 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

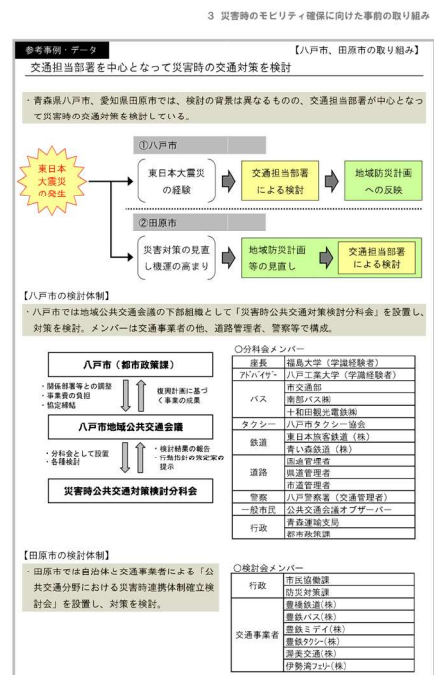
「地域のモビリティ確保の知恵袋」

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つなげます。

施策②-7 町内観光ルートの運行（再掲）

➡29 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）

→39 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「hocco」（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「hocco（ホッコ）」が完成」）

<https://www.odakyubus.co.jp/news/item/6829dd5ca71a11fa59edf3da7daa18b402cb566a.pdf>（令和8年3月1日閲覧）

○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

JR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の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。



1.羽島市役所



2.羽島市民病院

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

(令和8年3月1日閲覧)

○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)

➡40 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)

→20 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

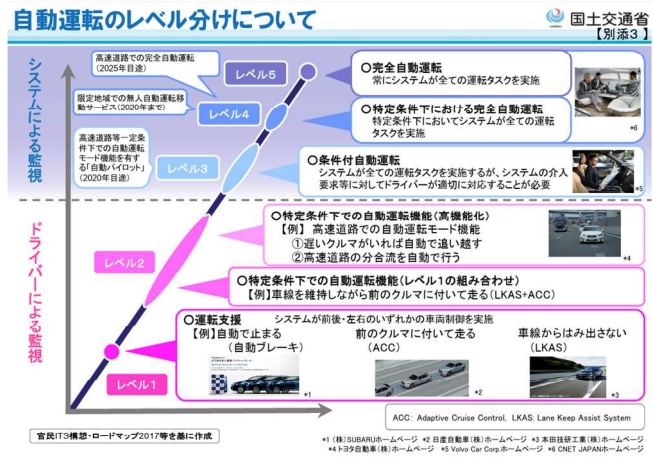
運転士等の担い手不足に対する長期的な取組として、また公共交通の利用促進に向けた町の象徴的な存在として、コミュニティバスに自動運転車両を導入し、「レベル4(特定条件下における完全自動運転)」での運行を目指して、継続的に技術的な課題の整理と改善を行いながら運行します。

○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

〔参考〕自動運転のレベル分け

自動運転は、運転の中でシステムが果たす役割や、運転を行う環境等によって、レベル1からレベル5までに分類されています。国内では、ドライバーが監視を行いながら、特定条件下で自動運転を行うレベル2でのバスの実証実験運行が各地で行われているほか、茨城県日立市のひたちBRTなど一部では、特定条件下でシステムが運転に関わるすべての制御を行うレベル4での運行を開始しています。



茨城県日立市のひたちBRTなど一部では、特定条件下でシステムが運転に関わるすべての制御を行うレベル4での運行を開始しています。

(出典：国土交通省HP) <https://www.mlit.go.jp/common/001226541.pdf> (令和8年3月1日閲覧)

〔これまでの実施状況〕

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)の実証実験運行が行われました。

令和7年度からは町が主体となり、令和8年2月には自動運転バスのコミュニティバスへの導入に向けた実証実験運行を実施し、また3月からは石畑・殿ヶ谷コースにおいて自動運転バスを導入し、一部区間においてレベル2での定常運行を開始しています。将来的なレベル4での運行に向け、課題を整理しながら、技術的な向上に取り組んでいきます。

(出典：瑞穂町HP)

https://www.town.mizuho.tokyo.jp/kankyo/004/014/p011394_d/fil/tirasi.pdf



(令和8年3月1日閲覧)

○実施スケジュール

フェーズ1	フェーズ2	フェーズ3
<div style="display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="background-color: #008080; color: white; padding: 5px; margin-right: 10px;">実証運行開始</div> <div style="background-color: #008080; color: white; padding: 10px; border-radius: 15px; flex-grow: 1; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="font-size: 2em; font-weight: bold; margin-right: 10px;">→</div> 本格運行(順次レベル4を実装) </div> </div>		

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することによって、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。 (参考：我孫子市HP) https://www.city.abiko.chiba.jp/kurashi/kotsu_douro/shinai/sougei_bus.html（令和8年3月1日閲覧）</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。 (参考：国土交通省「地域の関係者による連携・協働のカタログ」)</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
BusGO!	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/ （令和8年3月1日閲覧）
バス予報	埼玉県所沢市（ところバス）など	AIカメラの設置で乗降者数のカウントが可能、GTF S-R Tの出力が可能 （参考：(株)アーティサン「バス予報」紹介ページ） https://www.artisan.jp.net/company/ （令和8年3月1日閲覧）
YRPユビキタス・ネットワーク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）	GTF S-R Tの出力が可能 （参考：YRPユビキタス・ネットワークング研究所HP） https://www2.ubin.jp/ （令和8年3月1日閲覧）

○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、GTF 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Yahoo!路線情報、ジョルダン、駅すぱあとといった経路検索サービスに反映されています。

6件中1～3件を表示しています。

[次の3件 >](#)

Route 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

▲Yahoo!路線情報への掲載状況

○役割分担

主体	役割
瑞穂町	・ GTF 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）

➡21 ページ参照

施策④－8 JR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> (令和8年3月1日閲覧)

○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「のるーと日野」について、日野市広報のYouTube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。



デマンド交通【のるーと日野】とは？
日野市広報
チャンネル登録 1,720人

(出典：日野市広報YouTubeチャンネル)

<https://www.youtube.com/watch?v=angeNxRD2cE> (令和8年3月1日閲覧)

○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

(令和8年3月1日閲覧)

○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めます。

施策④-11 各地域での乗り継ぎ拠点の整備（再掲）

➡44 ページ参照

施策④-12 バス等の待合場所の確保（再掲）

➡45 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Wi-Fi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
（令和8年3月1日閲覧）

○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		

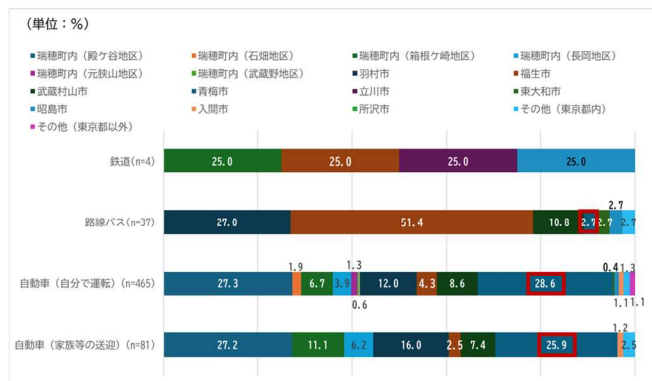
取組の方向性 地域住民の生活に根差した市町境界にとらわれない公共交通の検討

施策④-14 コミュニティ交通の周辺自治体に乗り入れた運行

○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乗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

周辺自治体に乗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 (令和8年3月1日閲覧)

○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 地域住民等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把握するとともに、近隣自治体の情報収集につとめ、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、近隣市連絡協議会等参加
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町外の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

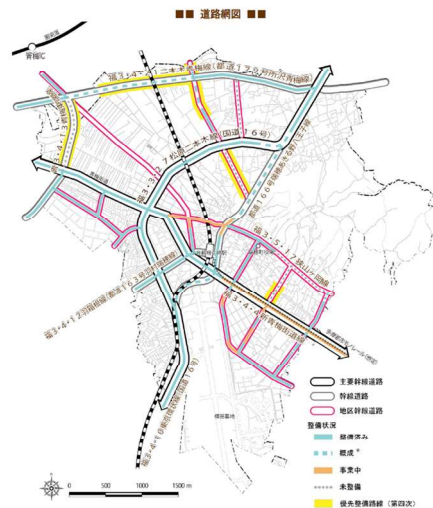
6-2 生活道路の整備

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 回廊ルートへの整備



(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>（令和8年3月1日閲覧）

○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）

➡31 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）

➡23 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）

➡25 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）

➡50 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）

➡51 ページ参照

施策④-23 町内公共交通ガイドの作成（再掲）

➡21 ページ参照

コラム 高齢者の免許返納について

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っ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り、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あり方については、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のでしょうか。

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担い手募集の支援

○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）

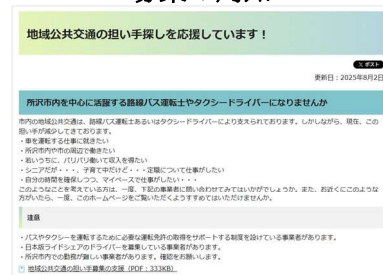
<https://www.city.tokorozawa.saitama.jp/kurashi/dourokoutsuu/koukyoukoutu/untensyubosyuu.html>（令和8年3月1日閲覧）

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（令和8年3月1日閲覧）

▼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		

○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です。このため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/>（令和8年3月1日閲覧）



○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

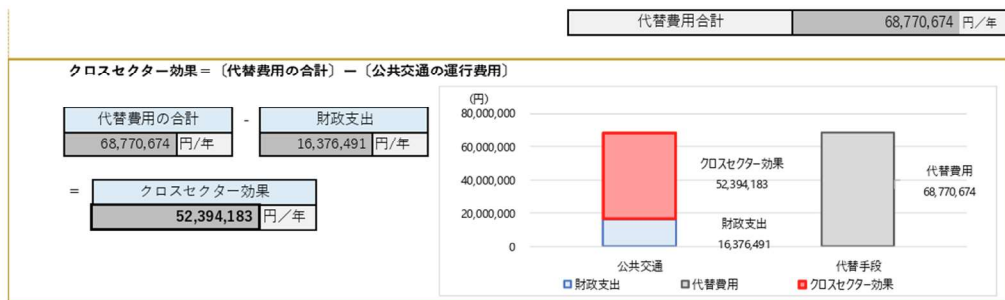
公共交通を収支だけでなく行政全般の観点から評価するため、医療費や二酸化炭素排出量の削減など、公共交通が様々な分野にもたらす多面的効果を定量的に評価する方法を検討します。

○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) (令和8年3月1日閲覧)

○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

お願いの協賛は、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
- バス車内アナウンス放送※2
- バス車内マップ放送
- 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・バス車内の意上ポスト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つけます。



バス車体後部に企業名を表示します。
※バス車両（4台）が対象となります。



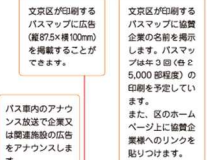
※一部対応バス停
※協賛をいただいているバス停のみのみ
バス停名に、企業や施設の名称をつけることができます。
バス停隣接への掲出はもちろんのこと、バスマップのバス停名、車内アナウンスもネーミングライツと併せ行います。
※バス停直近の企業様のみ、お申込できるコースです。



バス車内にポスター（縦364×横515mm）を掲出することができます。
※バス車両（4台）が対象となります。



バス車内に設置しているパンフレットラックにパンフレットを2種類まで置くことができます。
※バス車両（4台）が対象となります。



文京区が印刷するバスマップに広告（縦87.5×横100mm）を掲載することができます。
文京区が印刷するバスマップに協賛企業の名前を表示します。バスマップは年々改訂（約5,000部程度）の印刷を予定しています。また、区のホームページ上に協賛企業へのリンクを貼りつけます。

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つけます。

Dコース（1年更新） 年額252,000円

- バス車内アナウンス放送（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
- バス車内の意上ポスト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つけます。

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つけます。

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つけます。

コース	PR内容 年間協賛額	協賛企業 PR内容のご案内							備考
		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	バス車内意上ポストスペース掲出	バス車内アナウンス放送	マップ広告掲載	公共交通施設・バス停隣接	
A	3,000,000円	●	●	●	●	●	●	●	3年更新
B	378,000円		●			●		●	3年更新 (10ヶ所限定企業に限り)
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あ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



第5章 計画の達成状況の評価

1. 評価指標及び数値目標

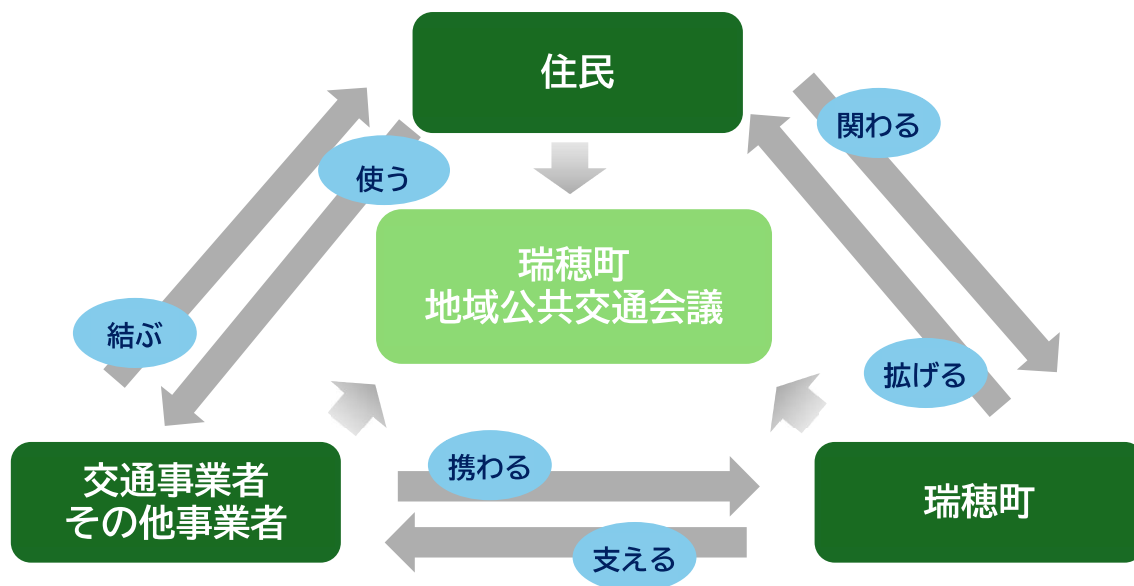
計画目標は、可能な限り統計資料やアンケート調査等により定量的に計測可能な指標によって達成状況の評価を行うものとし、以下のとおり設定します。

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 ※本格運行への移行が前提
	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
	数値目標⑪ 路線バスの運行本数 目標 (フェーズ1)： 立川方面約50本~/日、羽村方面約30~50本~/日、福生方面約30~50本~/日 目標 (フェーズ2)： 立川方面約30~50本~/日、羽村方面約30~50本~/日、福生方面約30~50本~/日

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、地域住民の生活を支える公共交通の果たす役割は、今後、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14 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15 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。

