

參考資料



上位・関連計画

○第5次瑞穂町長期総合計画

<p>■計画期間</p>	<p>基本構想 令和3(2021)年度から令和12(2030)年度</p> <p>・前期基本計画 令和3(2021)年度から令和7(2025)年度</p> <p>・後期基本計画 令和8(2026)年度から令和12(2030)年度</p>
<p>■将来都市像</p>	<p>すみたいまち つながるまち あたらしいまち</p> <p>～“そうぞう”しよう みらいにずっとほこれるみずほ～</p>
<p>■重視すべき視点</p>	<p>○町の魅力を際立たせる</p> <p>○資源を磨き生活の質を豊かにする</p> <p>○つながる地域づくり</p> <p>○危機に備える</p>
<p>■基本目標</p>	<p>1.誰もが健康ですこやかに暮らせるまち</p> <p>2.子どもたちがのびのびと育つまち</p> <p>3.豊かなところを育むまち</p> <p>4.つながりと活力にあふれるまち</p> <p>5.環境にやさしい安全・安心なまち</p> <p>6.便利で快適に暮らせるまち</p> <p>7.総合計画の実現に向けて</p>
<p>■公共交通の位置付け</p>	<p>○便利で快適に暮らせるまち-公共交通(10年後のめざす姿)</p> <p>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まちを目指す。</p>

全体像：



公共交通に係る施策：

- 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。

【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
 - 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・沿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

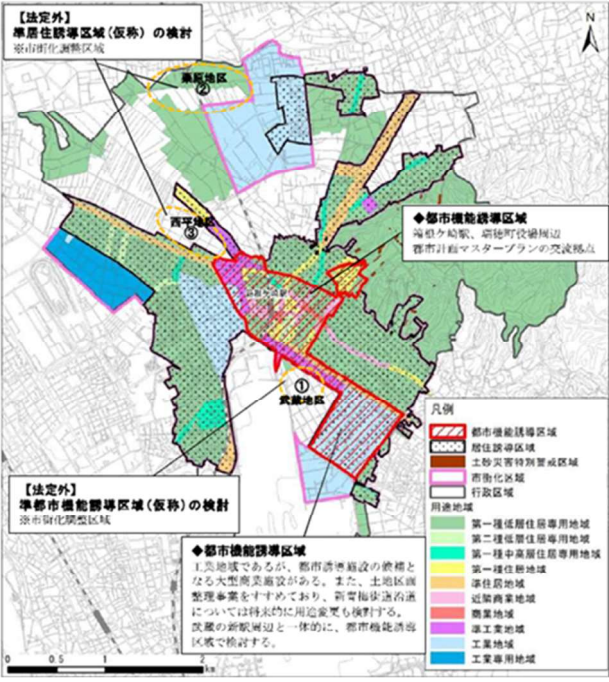
<p>■目標年次</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・都市づくりの目標、都市の将来像等を実現するための方針及び整備水準：2040年代 ・区域区分、主要な施設などの整備：2030年
<p>■将来像</p>	<p>(殿ヶ谷)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・主要幹線道路である新青梅街道の整備状況に合わせ、沿道用途地域の見直しや地区計画、緑化などを考慮した広がりや厚みのあるみどりの形成が図られるとともに、多摩都市モノレールの延伸を見据え、日常生活やサービスの中心地として機能できるよう、商業・業務などの利便施設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るとともに、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

<p>■ 主要な都市計画の決定の方針</p>	<p>○ 公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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する。 ・ 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する。 ・ 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する。 ・ 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する。 ・ 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する。 ・ 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する。 ・ 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する。
------------------------	--

○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>■公共交通の位置付け</p>	<p>○道路交通体系整備の方針</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"> ・道路交通体系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付けられている ・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付けられている ・「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

<p>■計画期間</p>	<p>目標年次 令和4（2022）年から2040年代</p>
<p>■策定主体</p>	<p>東京都</p>
<p>■地域公共交通の理念</p>	<p>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</p>
<p>■将来像</p>	<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。
<p>■将来像の実現に向けた取組の方向性</p>	<p>視点</p> <ul style="list-style-type: none"> ○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 ○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 ○視点3 地域のまちづくりに寄与する地域公共交通 <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
<p>■重点取組期間</p>	<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年間で「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。 ○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 ・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。
<p>2021年度 「基本方針」の策定</p> <p>2022～2026年度</p> <p>基本方針に基づいて進める今後5年間の具体的な取組</p> <p>2027年度～</p> <p>取組の成果と課題の整理、次のステージの取組の検討</p> <p>検証結果に基づく取組</p> <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のイメージ</p> <p>交通事業者</p> <p>移動サービス提供</p> <p>積極的な利用などで交通事業を下支え</p> <p>まちの活力維持</p> <p>住民 都民・来街者</p> <p>行政 都・区市町村</p> <p>地域 他業種企業・インベーターなど</p> <p>集客等</p> <p>・モビリティマネジメント ・住民主体の取組後押し など</p> <p>・連携策の構築 など</p>	

○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

<p>■策定年次</p>	<p>令和7(2025)年3月</p>
<p>■計画の目的</p>	<p>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</p>
<p>■新駅周辺のまちづくりの方向性</p>	<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

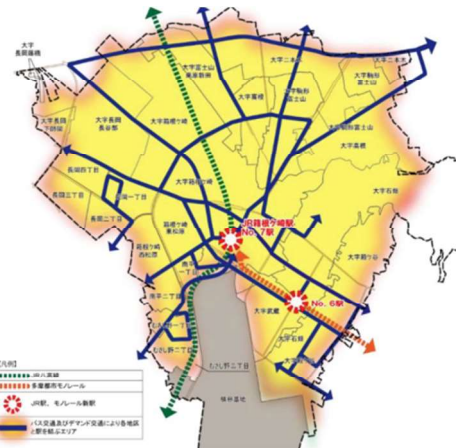
(1) 多摩都市モノレール延伸とまちづくりの連携

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

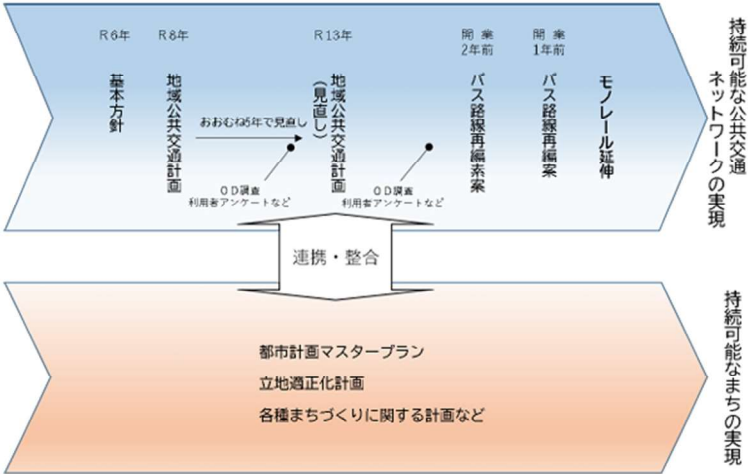
モノレール延伸の効果を最大限に引き出し、その恩恵を町全体に波及させるためには、町内各地区と駅とのアクセス利便性を確保し、町全体の生活利便性を高める取組が必要です。このため、路線バスやコミュニティバスに加え、新たに実証実験運行を開始したデマンド交通や自動運転バスを含めた地域公共交通ネットワークの充実化をすすめる



○瑞穂町多摩都市モノレール新駅周辺まちづくり構想

<p>■策定年次</p>	<p>令和6(2024)年3月</p>
<p>■基本構想の目的</p>	<p>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</p>
<p>■新駅周辺の位置付け</p>	<p>(瑞穂町都市計画マスタープラン) ○No. 6 駅周辺 ・生活サービス拠点に位置付け。新青梅街道の南側は「新産業導入・育成拠点」に位置付け。 ○No. 7 駅周辺 ・「みずほの顔交流拠点」に位置付け。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。</p>
<p>■駅周辺まちづくり基本構想</p>	<p>No. 6 駅周辺 ○まちづくりの目標 ・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。 ○全体構想 ・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。 No. 7 駅周辺 ○まちづくりの目標 ・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。 ○全体構想 ・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。</p> <div style="text-align: right;"> </div>
<p>■基本構想の実現へ向けて</p>	<p>○協働によるまちづくりの推進 ・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。</p>

○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

<p>■策定年次</p>	<p>令和6(2024)年3月</p>
<p>■策定主体</p>	<p>東大和市・武蔵村山市・瑞穂町</p>
<p>■将来像</p>	<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」</p>
<p>■将来像の実現のための基本方針</p>	<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 ・DX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 ・ZEV導入などによる環境負荷の低減
<p>■将来像の実現に向けたロードマップ</p>	<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。 東大和市中においては、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 (対応方針) 交通体系の見直し (施策) バス路線の再編 (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 (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 (対応方針) 商業・公共施設の充実 (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 (対応方針) 魅力的な住まいの創生 (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 (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 (対応方針) 多様な人々が来訪する仕組みづくり (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 (対応方針) 観光施策の充実 (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 (対応方針) 来訪者の利便性・快適性の向上 (施策) レンタサイクルの整備など</p>

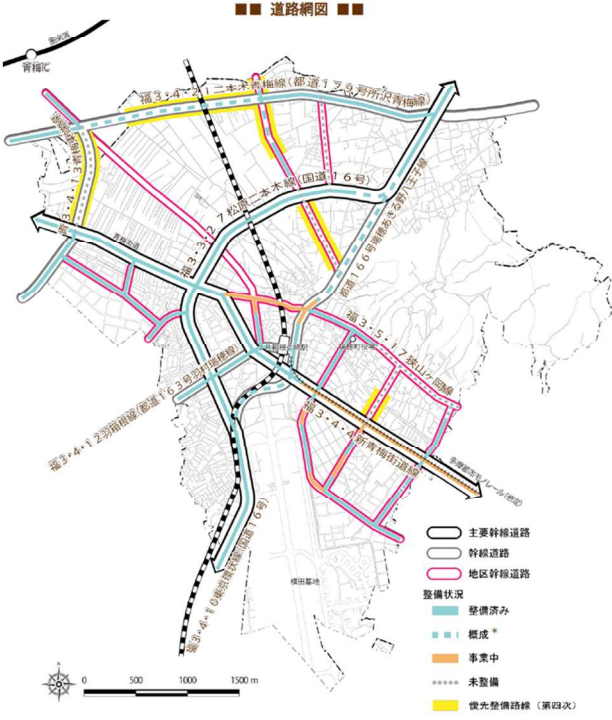
○瑞穂町第5次地域保健福祉計画

■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	<ol style="list-style-type: none"> 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	<p>基本目標1 つながり、ささえあう地域づくり</p> <p>基本施策(5) 高齢者や障がい者の社会参加促進</p> <p>⑦社会参加のための支援サービスの充実</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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る

○瑞穂町産業振興ビジョン

<p>■計画期間</p>	<p>令和4（2022）年度から令和13（2031）年度まで</p>
<p>■将来像（コンセプト）</p>	<p>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</p>
<p>■基本方針</p>	<p>（1）産業のデジタル化・DXおよびイノベーションの創出 （2）経営基盤強化による「経営力」の向上 （3）まちづくりと一体となった活力ある産業構造の構築 （4）未来を担う人づくり （5）地域資源を活かしたみずほの顔づくり</p>
<p>■公共交通に係る施策</p>	<p>3-1 企業誘致の推進 ①産業適地における企業誘致の推進 ・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る ②にぎわいを創出する商業地の形成 ・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する</p> <p>3-3 起業の促進 ③インキュベーション施設の誘致等 ・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する</p>

○瑞穂町道路整備方針

<p>■対象期間</p>	<p>令和5(2023)年度から令和14(2032)年度まで</p>
<p>■道路の将来像</p>	<p>「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～</p>
<p>■基本理念</p>	<p>○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</p>
<p>■道路の区分</p>	<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> 
<p>■道づくりの方向性</p>	<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 ○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 ○円滑性：円滑に走行できる道路の整備 ○利便性：駅や公共施設等につながる道路の整備 ○住環境：住環境を向上させる道路の整備</p>
<p>■道路整備方針</p>	<p>(1)都市計画道路 ・「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。 (2)生活道路 ・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16 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。

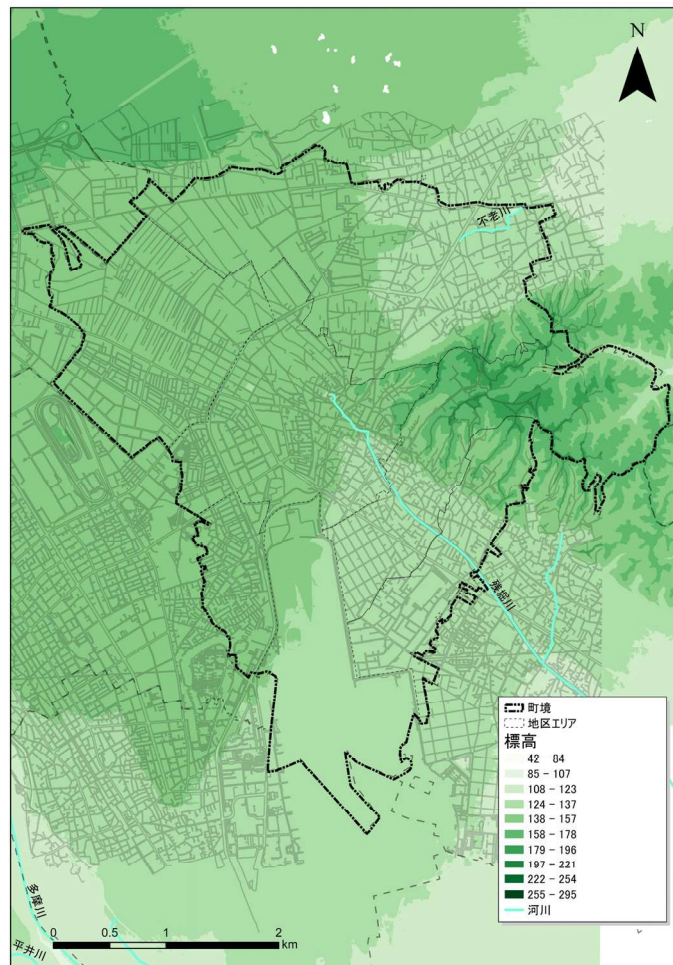


図17 瑞穂町の地形

人口動向

○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。

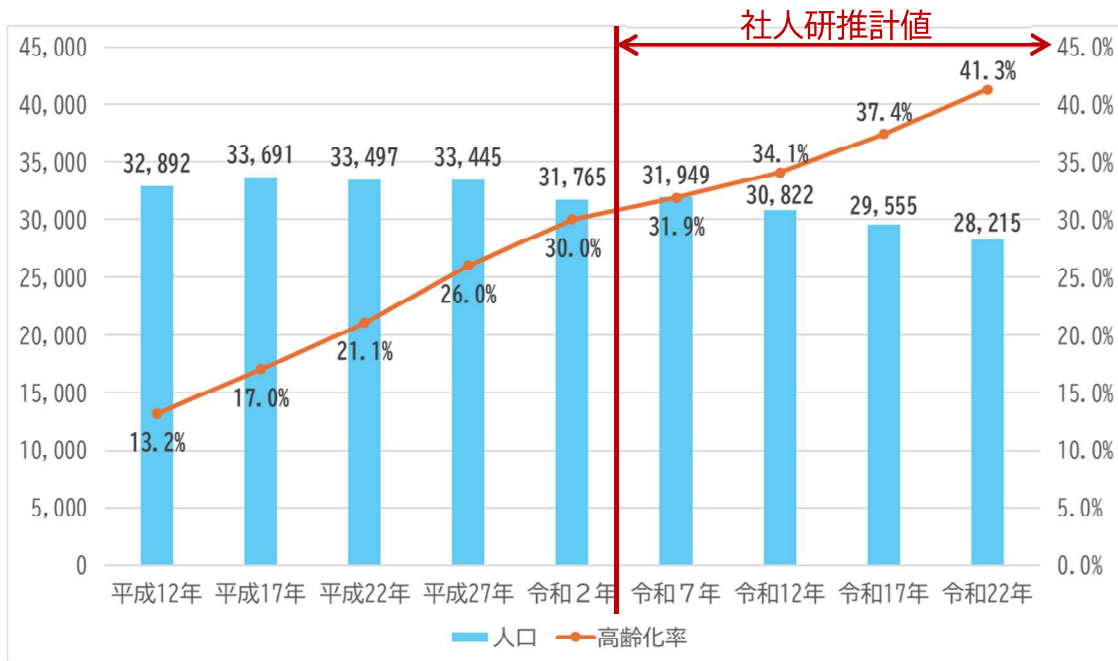


図18 瑞穂町の人口の推移

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。

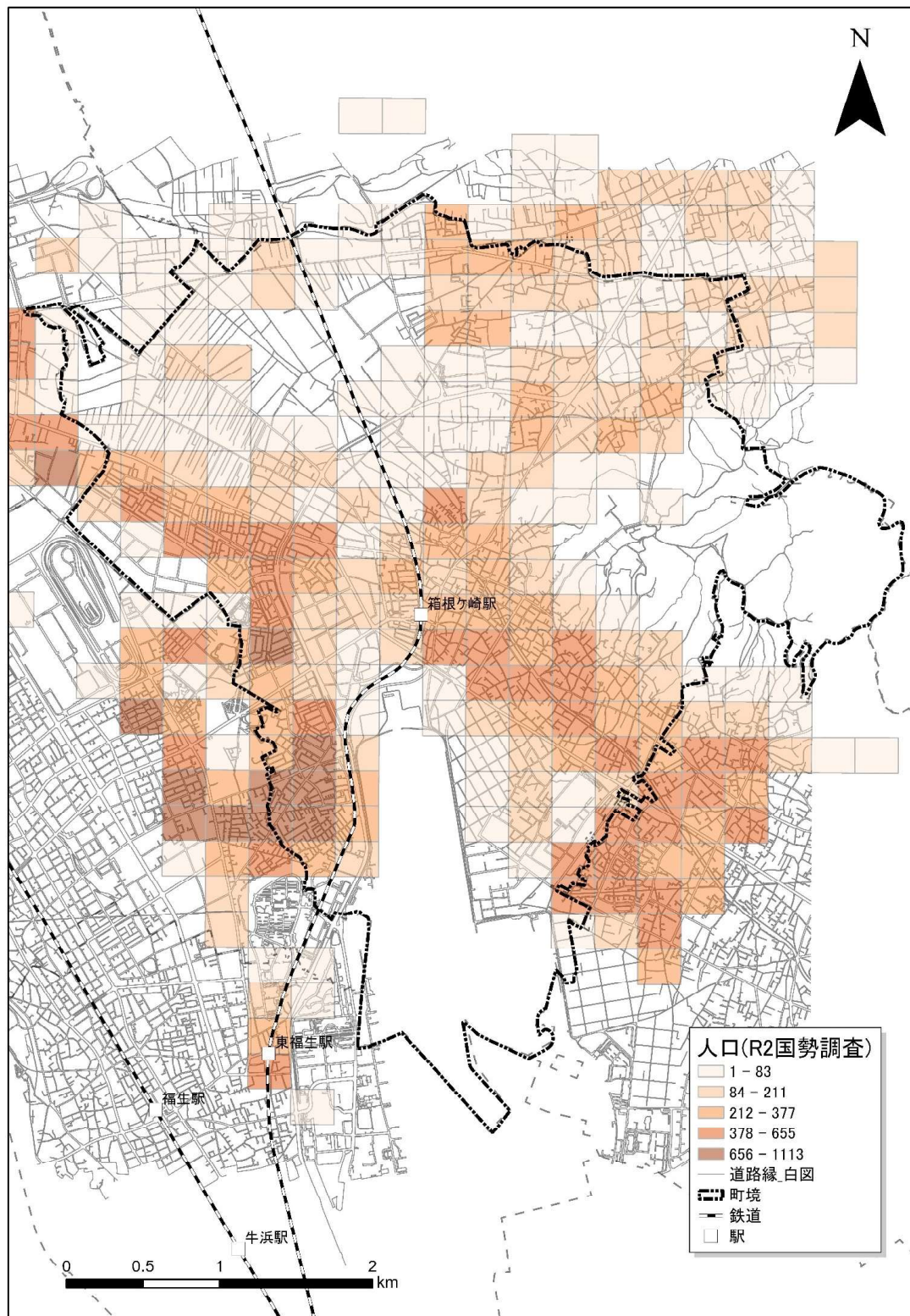


図 19 瑞穂町の人口の分布

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は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。

また令和6年10月からは、瑞穂町デマンド交通が実証実験運行を行っています。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。

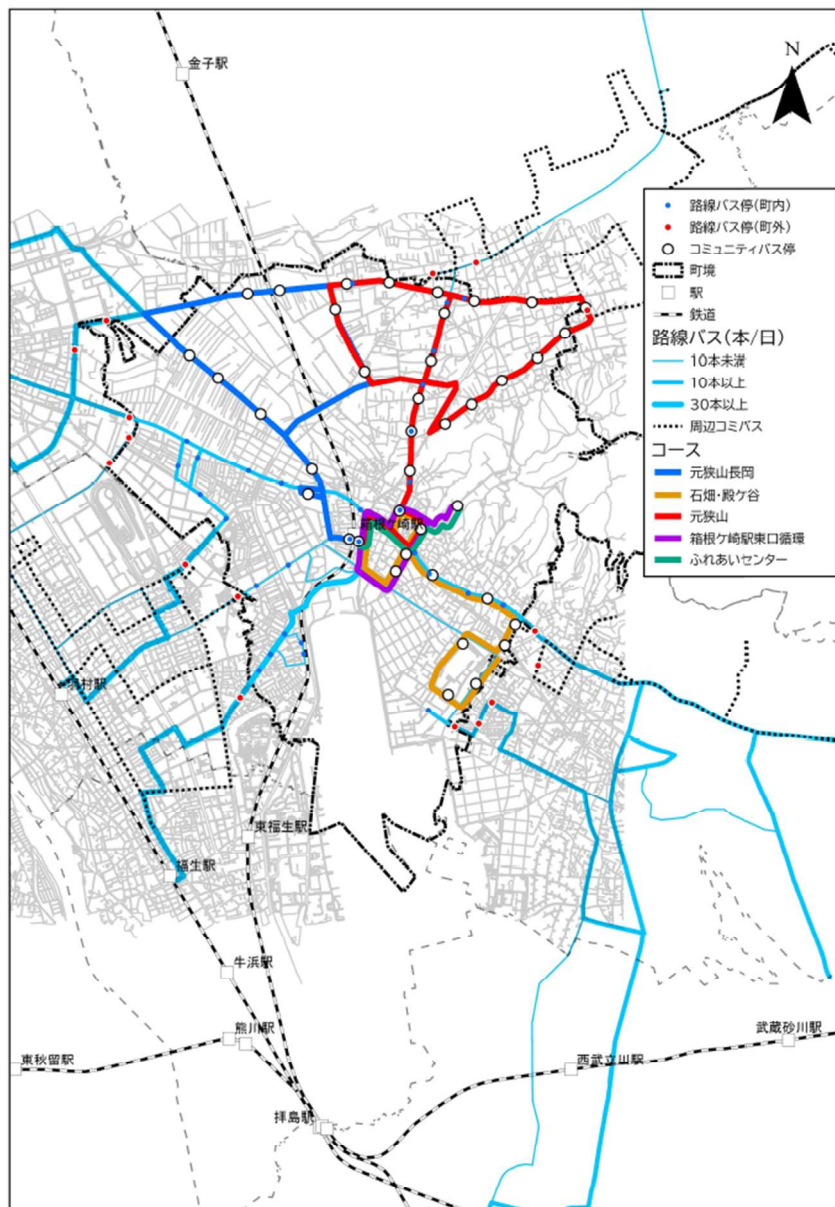


図 20 瑞穂町の公共交通ネットワーク

コラム 瑞穂町コミュニティバスについて

瑞穂町の公共交通ネットワークは、JR箱根ヶ崎駅を結節点として、鉄道や路線バスにより形成されてきました。一方、長岡地区・元狭山地区を中心に路線バスの空白地域が広がっており、移動に不便を感じる方が多くいました。

このため、以前、町では、高齢者や障がい者等が、町内の福祉施設等を利用するための交通手段として、無料で乗車できる福祉バスを運行していました。利用登録者は、町内在住の高齢者等に限定。運行期間は、平成22年3月30日から令和3年9月30日までの約11年半に渡りました。

しかし、福祉バスは、防衛省からの再編交付金を原資とした基金を取り崩して運行していました。つまり、最初から持続可能な運行を前提としていませんでした。また、令和元年11月には、3,343筆の「誰でも乗れる町民バスを求める署名」が町長に提出され、コミュニティバスのニーズが高まってきました。

これらを踏まえ、新たな公共交通の在り方について検討が進められ、令和3年10月から誰でも有償で乗れるコミュニティバスの実証実験運行を開始しました。その後、運行計画の見直しを行いながら、令和6年10月から本格運行に移行しています。誰でも乗れるようになったことで、現役世代の通勤・通学の足としても使ってもらえるようになりました。

コミュニティバスは、路線バスが運行しない地域を補完する性格上、収支には課題がありますが、町と利用者とがこれを支え、持続可能な公共交通に育てていくことが重要です。

○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りましたが、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ます。その後は回復傾向にありますが、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ます。

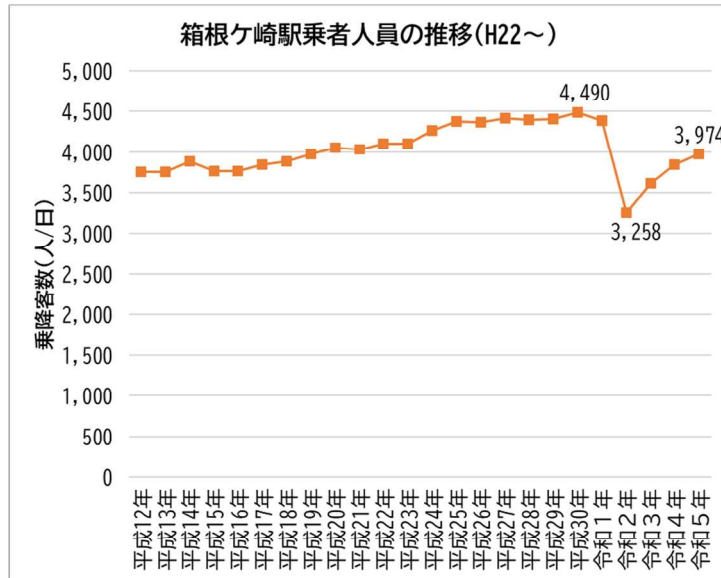


図 21 J R箱根ヶ崎駅の乗降者数の推移

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。路線別では元狭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。

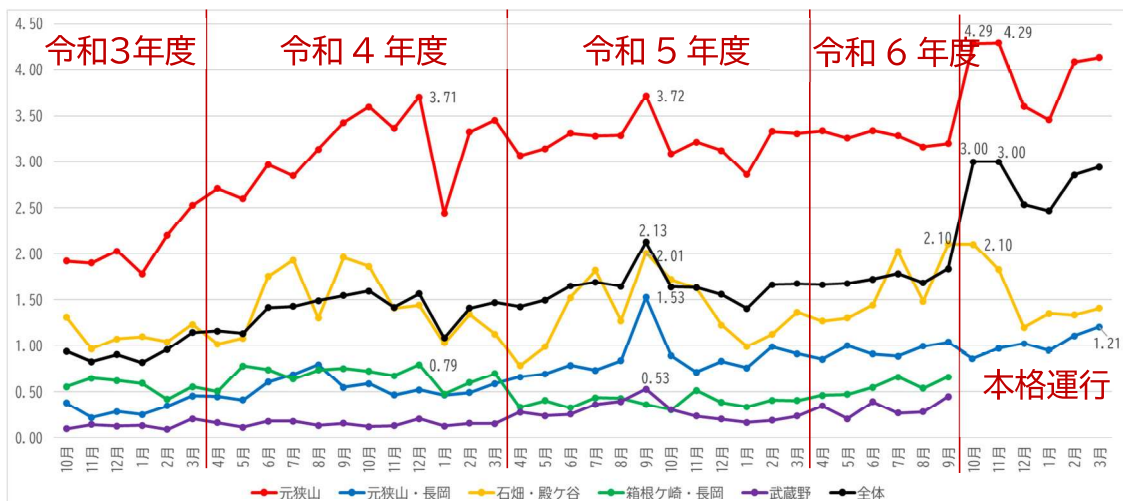


図 22 1便あたりの乗車人数（現金・ICカード利用者のみ）

道路交通の現況

○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。

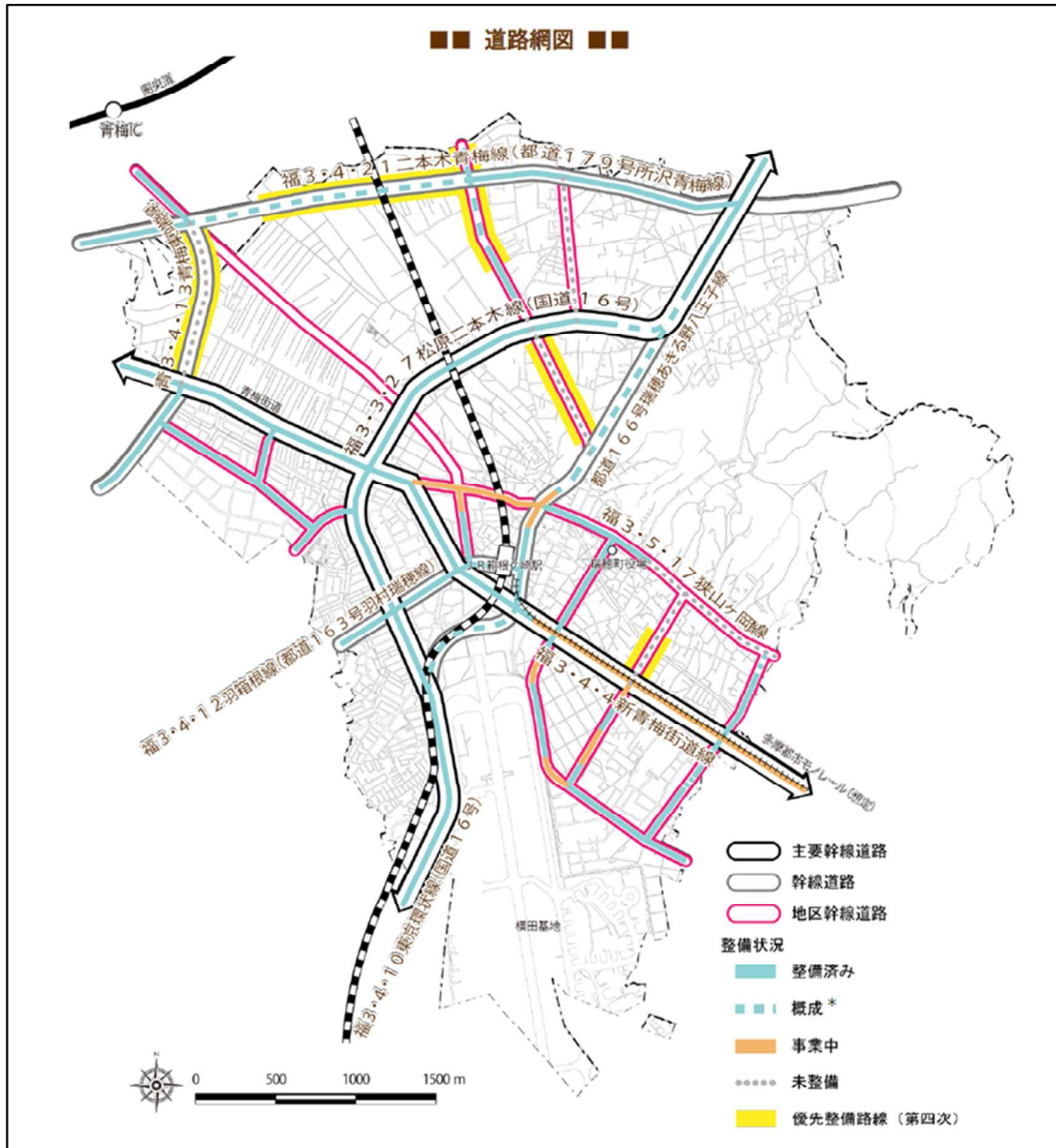


図 23 瑞穂町の道路ネットワーク

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。

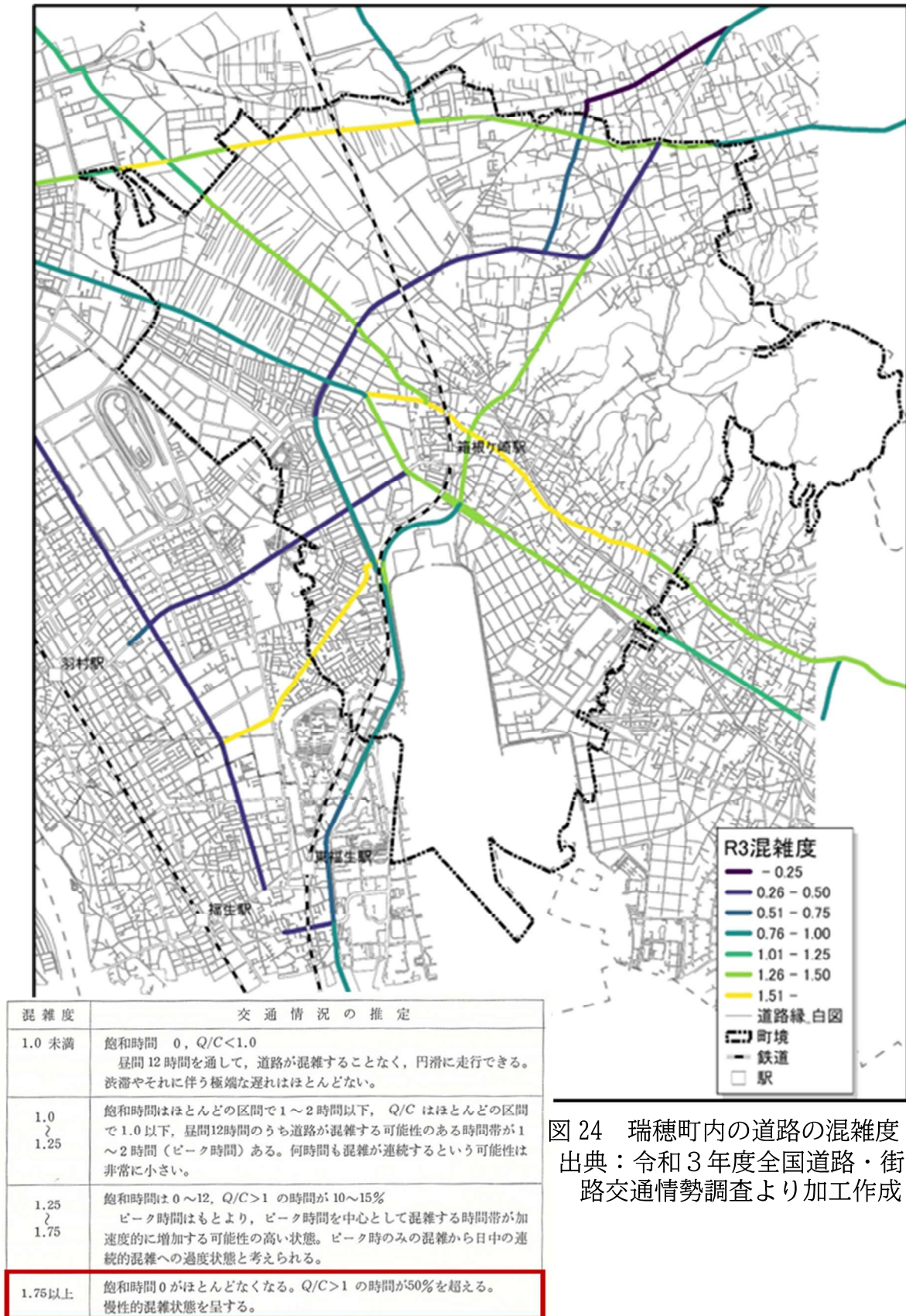


図 24 瑞穂町内の道路の混雑度
出典：令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査より加工作成

出典：(社) 日本道路協会「道路の交通容量」

移動特性

○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。

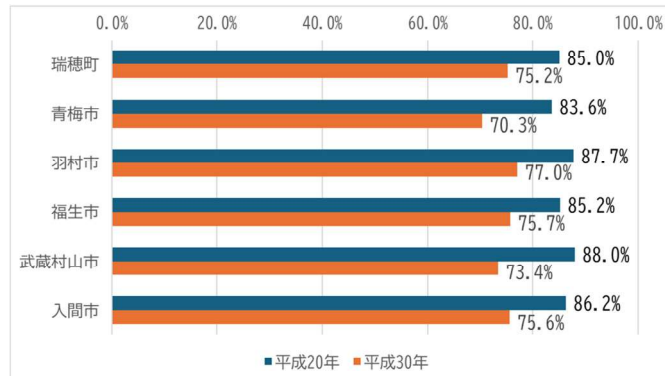


図25 瑞穂町及び近隣自治体の外出率の変化
(平成20年⇒平成30年)

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。

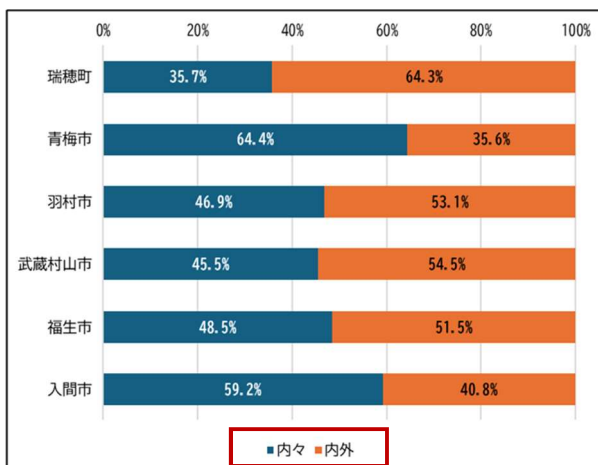


図26 内々交通と内外交通の比率

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

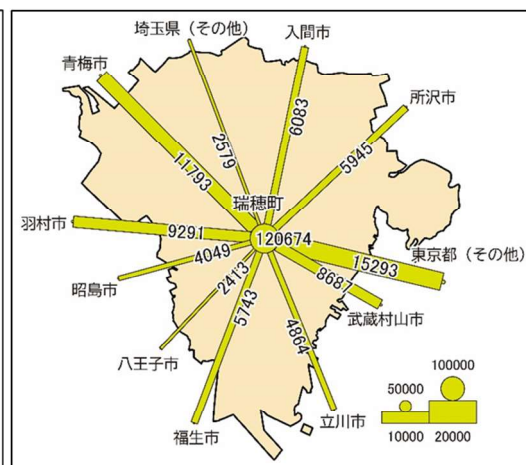


図27 町内外とのトリップ数

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。

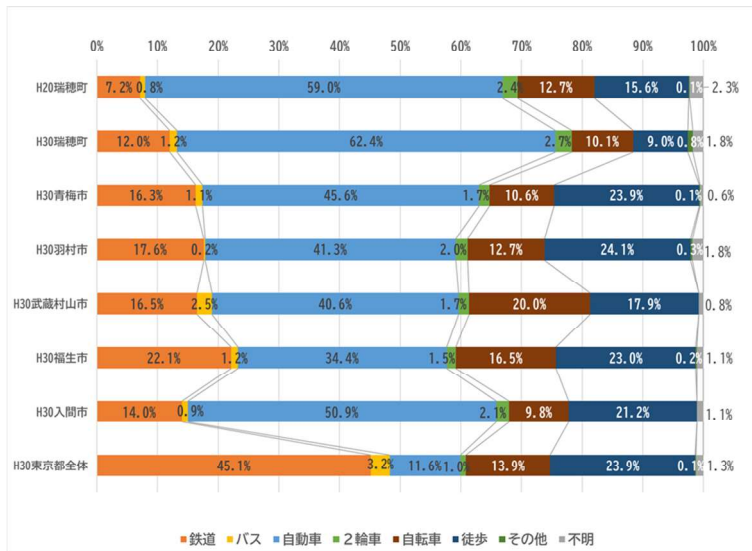


図 28 瑞穂町及び近隣自治体の代表交通分担率の変化

(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。

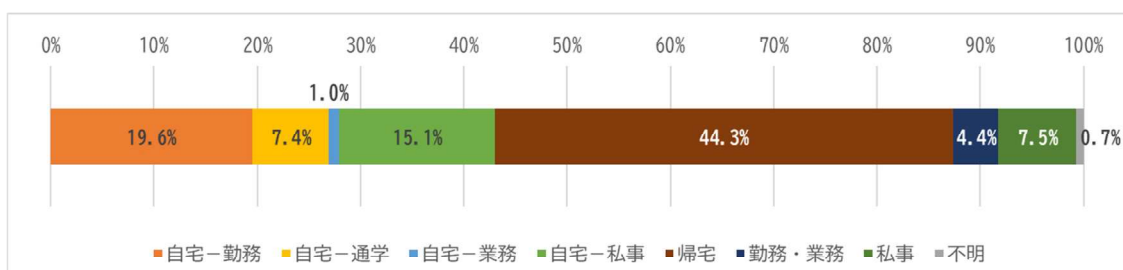


図 30 移動の目的

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

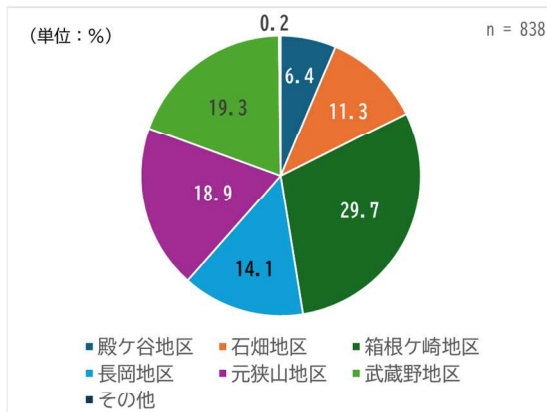
住民・公共交通利用者のニーズ

(1) 住民アンケート調査

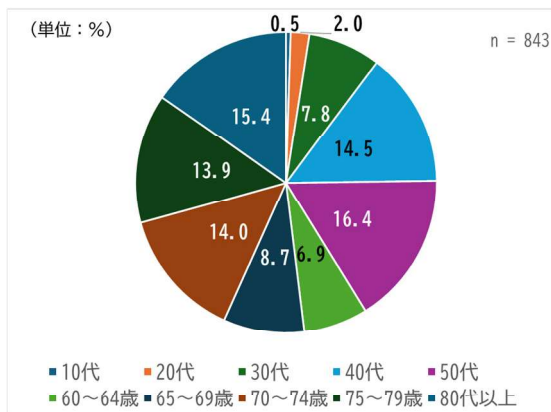
○調査概要

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%）

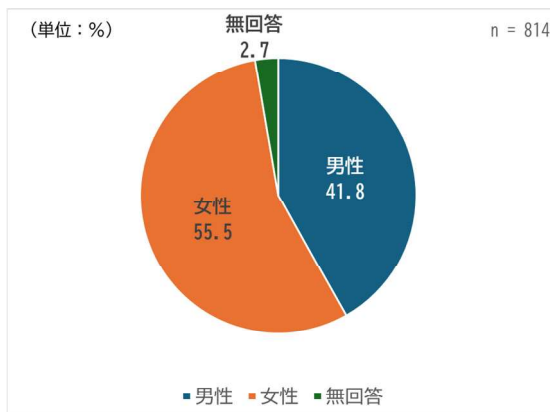
○対象者属性



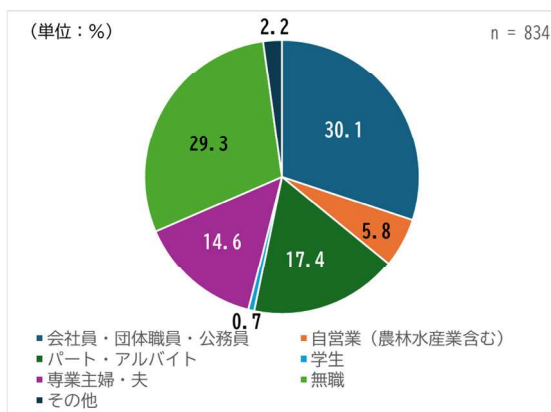
お住まいの地域



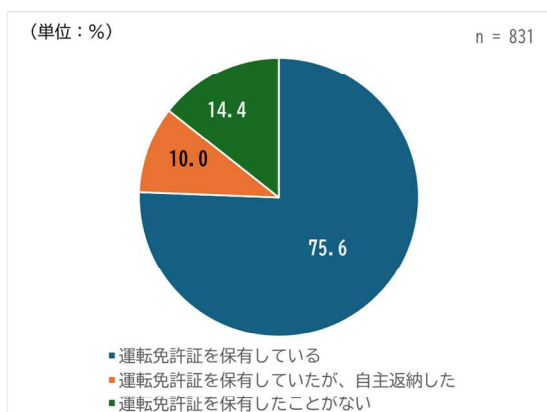
年代



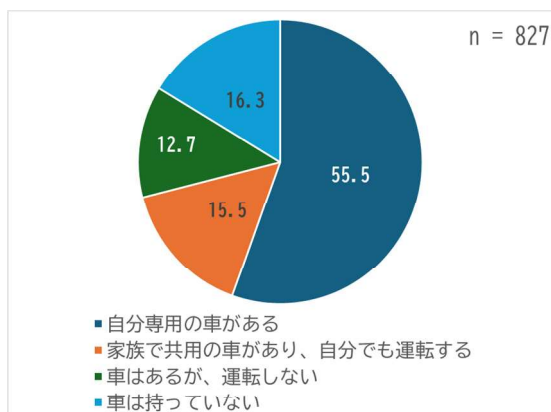
性別



職業



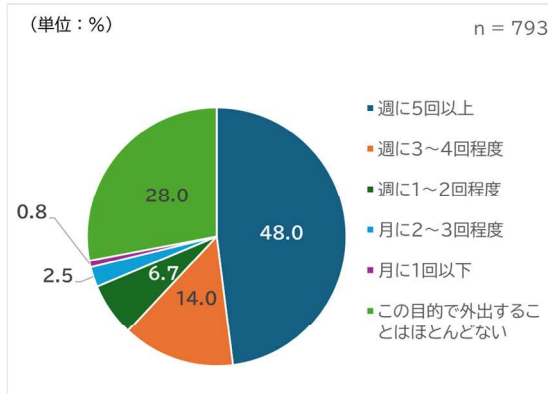
運転免許の保有状況



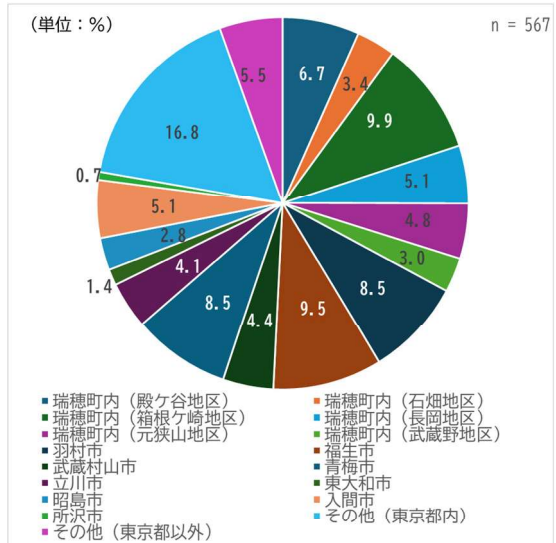
自家用車の保有状況

○通勤・通学の移動

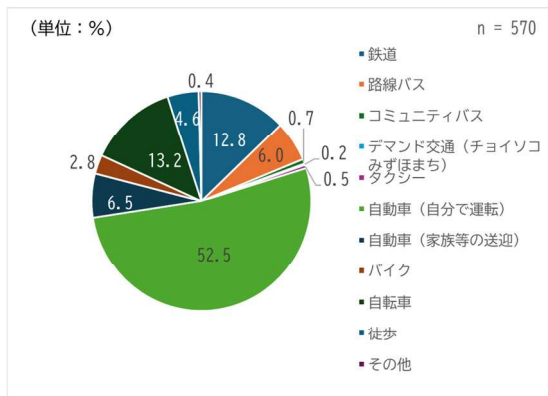
- 通勤・通学での外出頻度は週に5回以上が48.0%で最も高くなっています。主な行き先は「その他（東京都内）」が16.8%で最も高く、次いで「瑞穂町内（箱根ヶ崎地区）」が9.9%、「福生市」が9.5%となっている
- 主な交通手段は自動車（自分で運転）が52.5%と半数以上を占め、自家用車への依存度の高さが伺える



通勤・通学での外出頻度



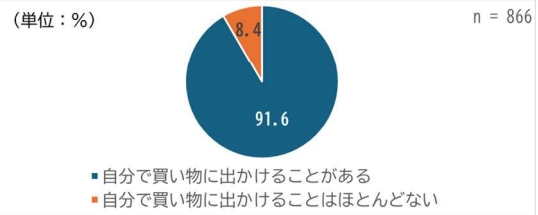
通勤・通学のための主な行き先



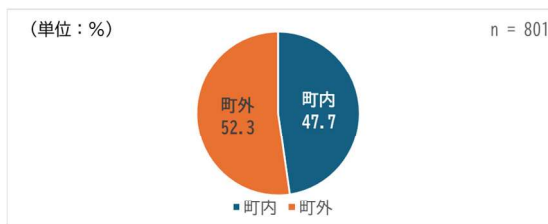
通勤・通学のための主な交通手段

○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



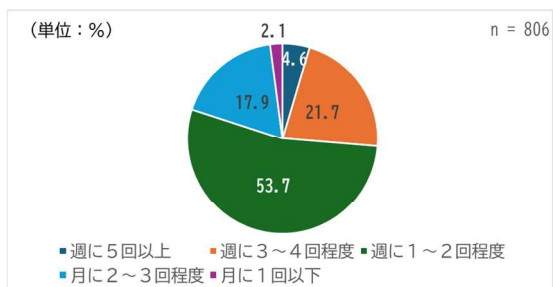
買い物での外出の有無



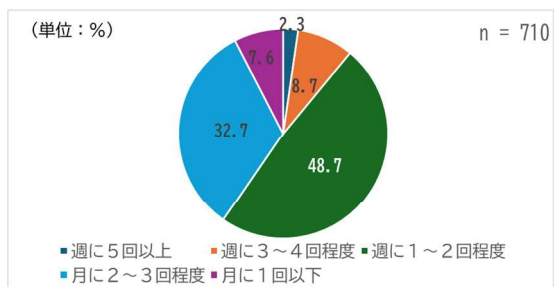
よく行く店舗の場所（1店舗目）



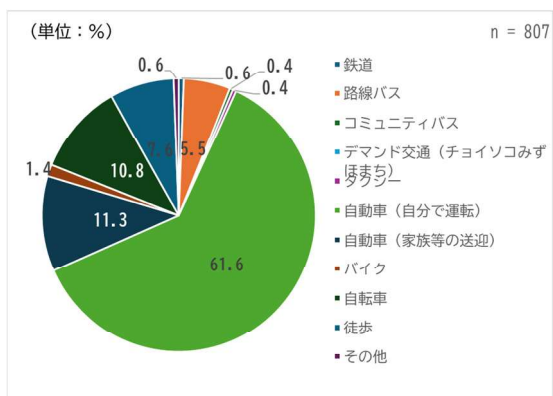
よく行く店舗の場所（2店舗目）



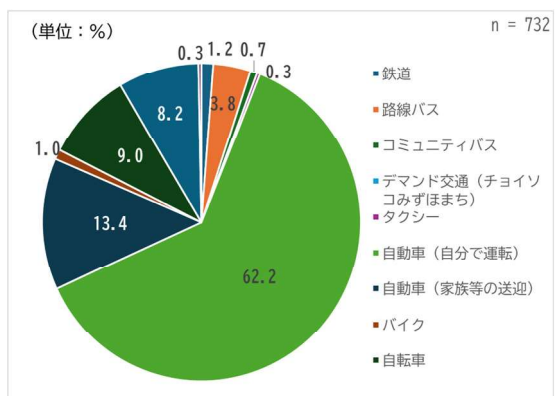
よく行く店舗の利用頻度（1店舗目）



よく行く店舗の利用頻度（2店舗目）

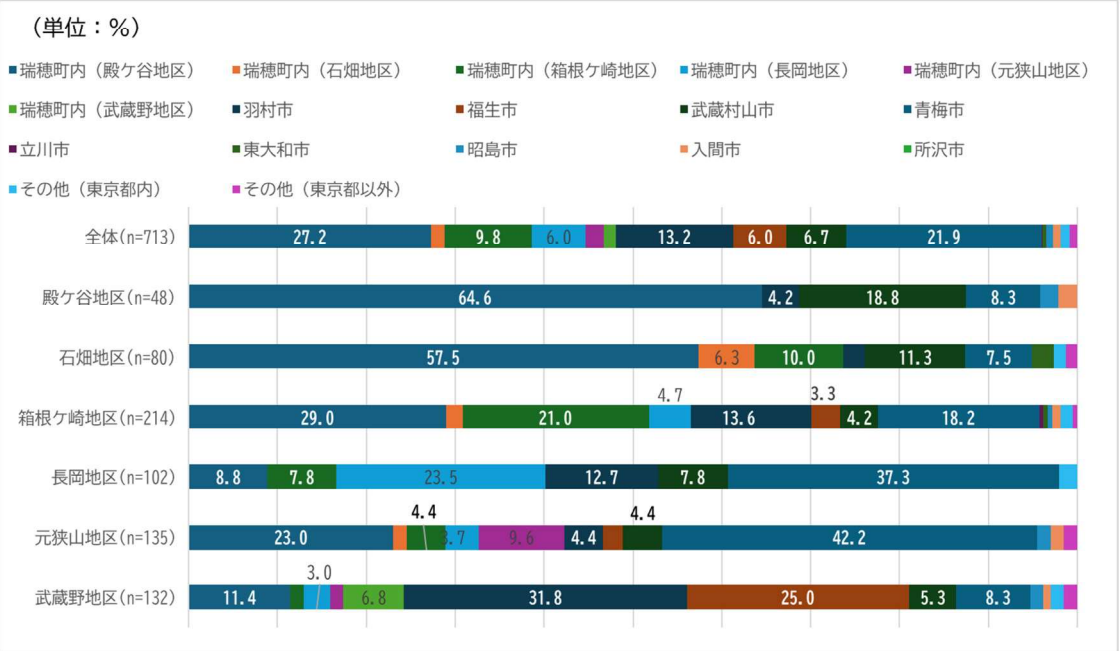


よく行く店舗への主な交通手段
（1店舗目）



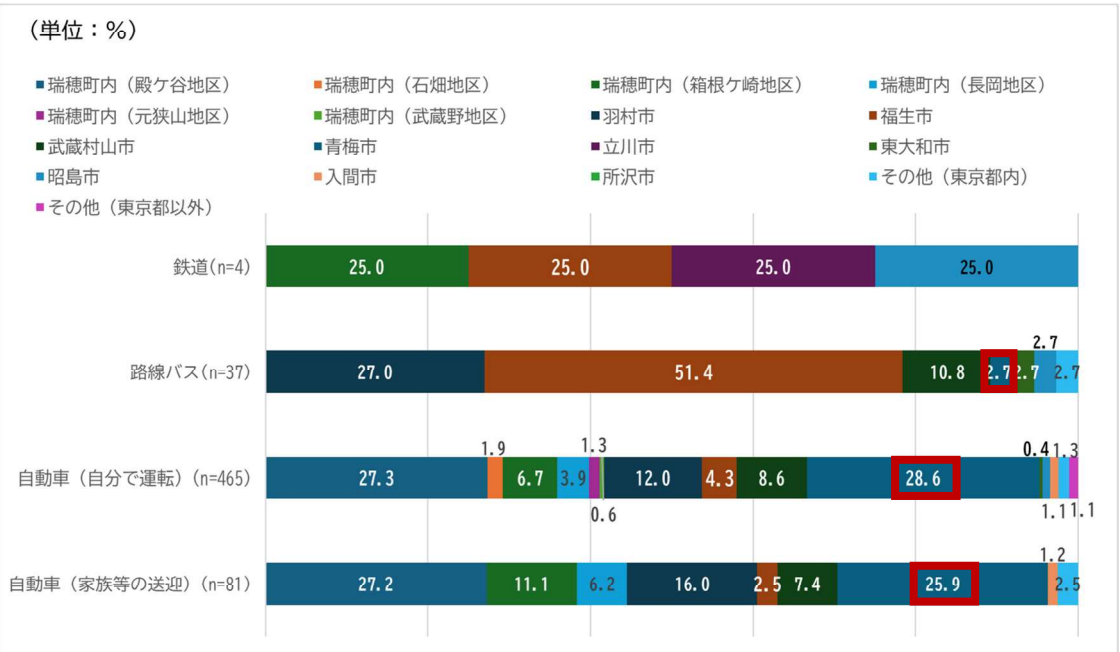
よく行く店舗への主な交通手段
（2店舗目）

- 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・元狭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

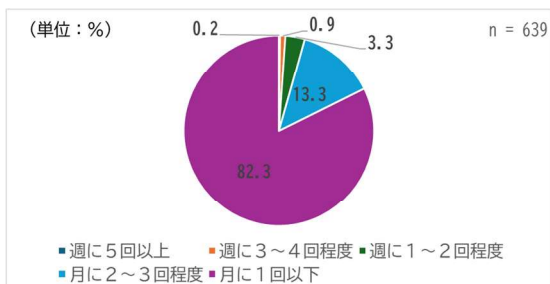
- よく行く病院は1箇所目(53.7%)、2箇所目(62.9%)とともに町外の病院の利用が多く、大きな総合病院などの診察を受けるには町外に行く必要があることなどが影響していると考えられる
- よく行く病院の利用頻度は1箇所目(82.3%)、2箇所目(84.1%)とともに「月に1回以下」が高く、定期的に通院している人は一部に限られることが伺える
- よく行く病院への主な交通手段については、1箇所目(51.9%)、2箇所目(51.7%)とともに「自動車(自分で運転)」が6割以上を占める



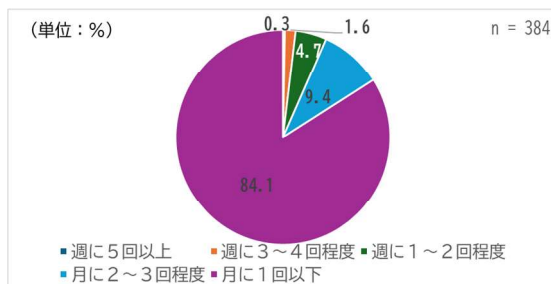
通院での外出の有無



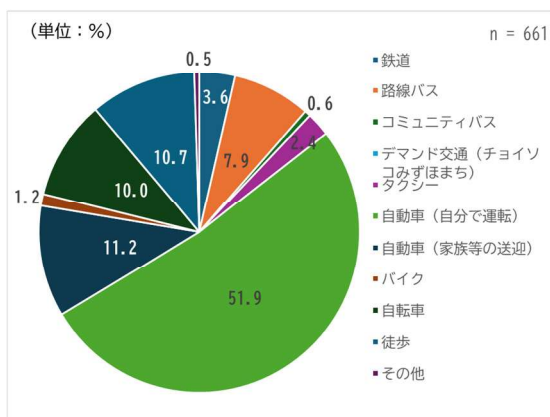
よく行く病院の場所 (1箇所目)



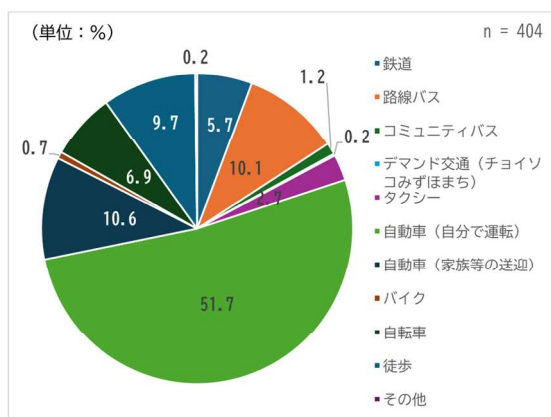
よく行く病院の場所 (2箇所目)



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)

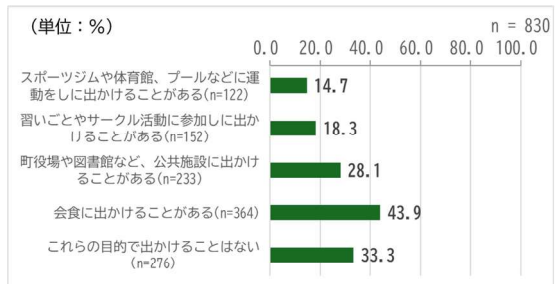


よく行く病院への主な交通手段 (1箇所目)

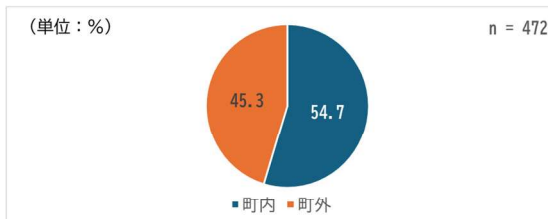
よく行く病院への主な交通手段 (2箇所目)

○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



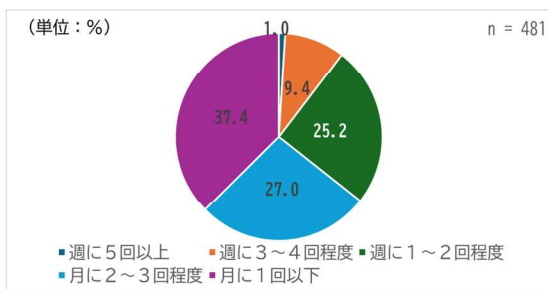
よく行く施設の場所 (2箇所目)



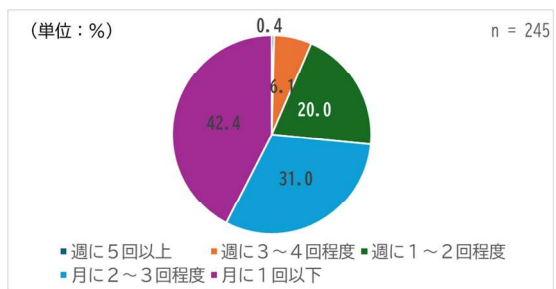
よく行く施設の場所 (1箇所目)



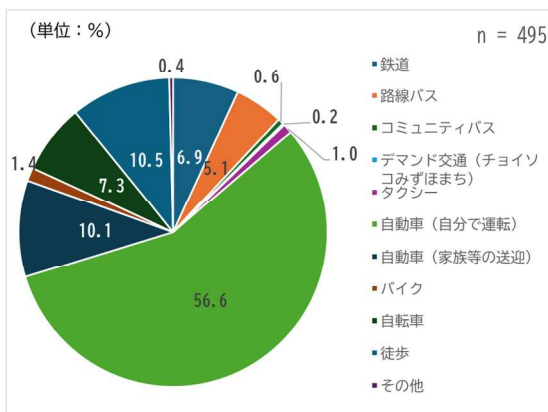
その他の目的での外出の有無



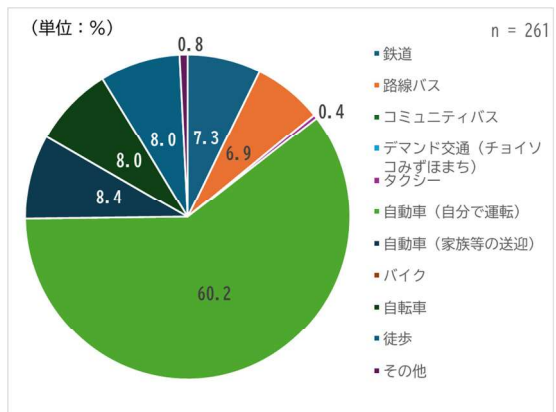
よく行く施設の利用頻度 (1箇所目)



よく行く施設の利用頻度 (2箇所目)



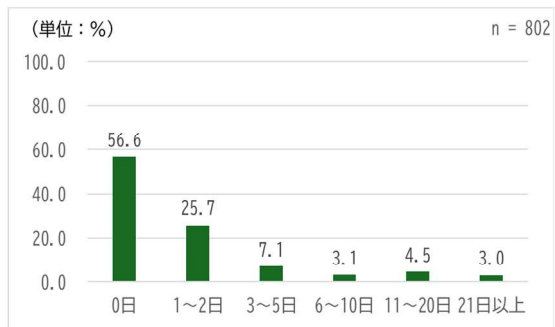
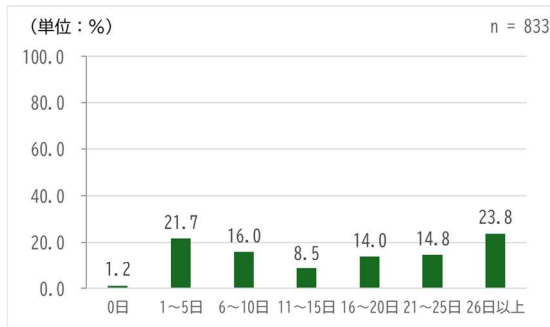
よく行く施設への主な交通手段 (1箇所目)



よく行く施設への主な交通手段 (2箇所目)

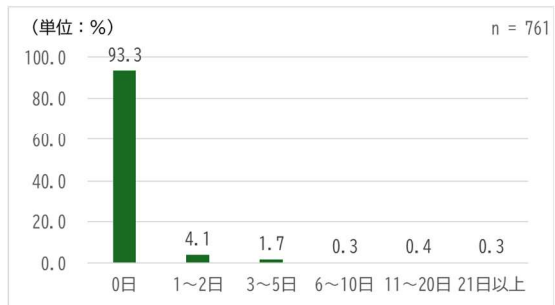
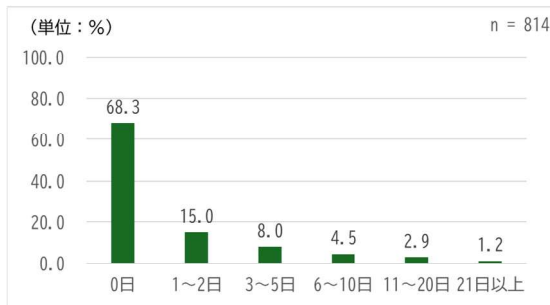
○外出頻度・公共交通の利用頻度

- 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

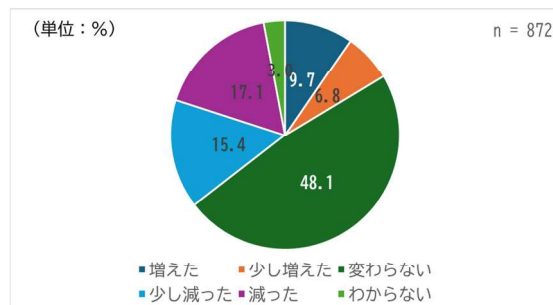


月に路線バスを利用する頻度

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

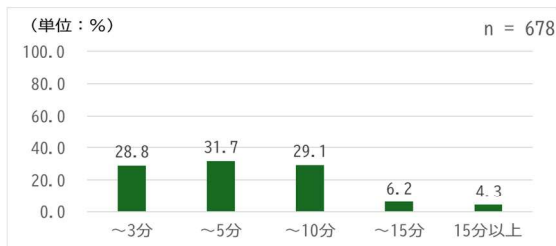
- コロナ禍前の令和元(2019)年ごろと比べ、外出頻度は「変わらない」が48.1%で最も高く、「増えた」「少し増えた」の合計(16.5%)と「少し減った」「減った」の合計(32.5%)では、後者が上回る
- コロナ禍前と比べて自身に起きた変化としては、「遠くに出かけるのを控えるようになった」(31.0%)が最も高いが、「いずれも当てはまらない」(36.3%)に及ばない



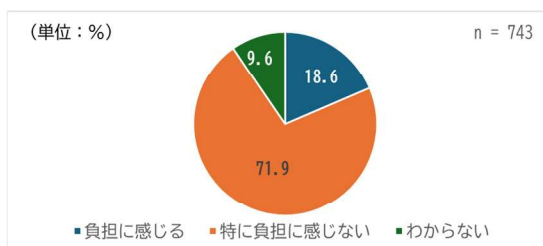
2019年ごろと比べた外出頻度の変化 2019年ごろと比べて自身にあった変化

○公共交通機関の利用状況

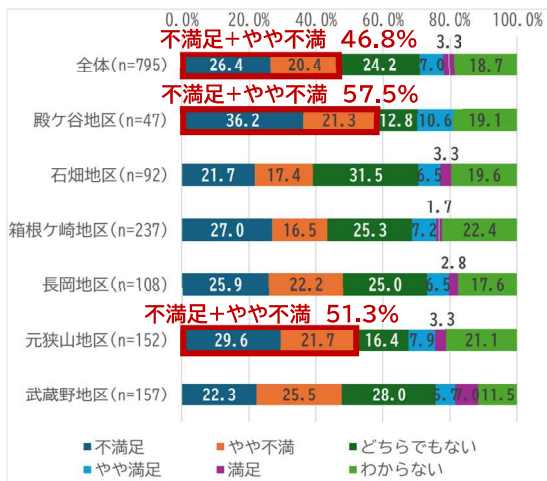
- 最寄りバス停までの徒歩での所要時間は、10分以内が9割弱だが、10分超かかっている方も1割強いる
- 最寄りバス停までの移動について、約1割の方が「負担に感じる」と答えている
- 町内の公共交通の満足度については、「不満足」もしくは「やや不満」という回答が46.8%にのぼり、特に殿ヶ谷地区は57.5%、元狭山地区は51.3%と半数以上を占めている。殿ヶ谷地区は新青梅街道周辺などの公共交通での利便性が低いこと、元狭山地区では、他地域に比べバスの運行本数が少ないことなどが影響していると考えられる
- 公共交通を利用しやすくするための取組としては、「路線バスやコミュニティバスなどのルートが一体に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



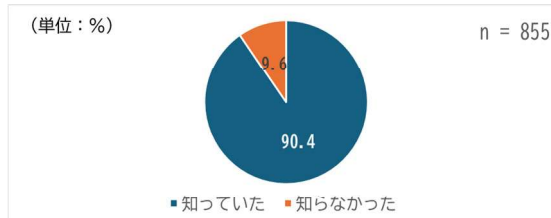
町内の公共交通の満足度×居住地



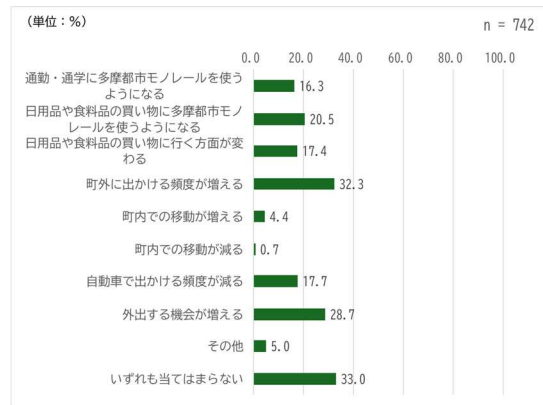
どのような取組を行ったら今より公共交通が利用しやすくなるか

○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

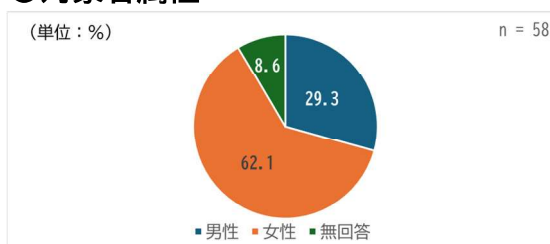


延伸後の外出の変化

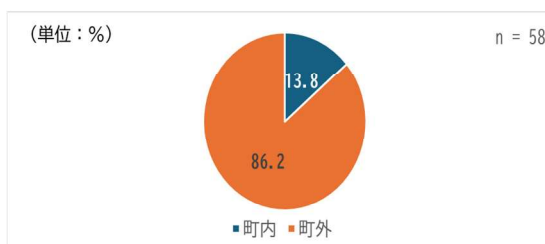
(2) 高校生アンケート調査

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

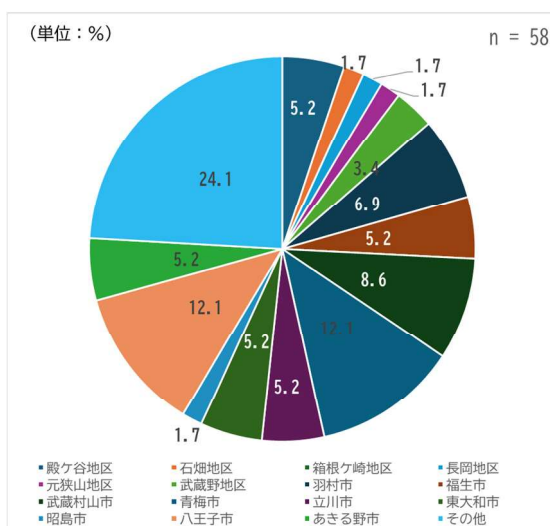
○対象者属性



性別



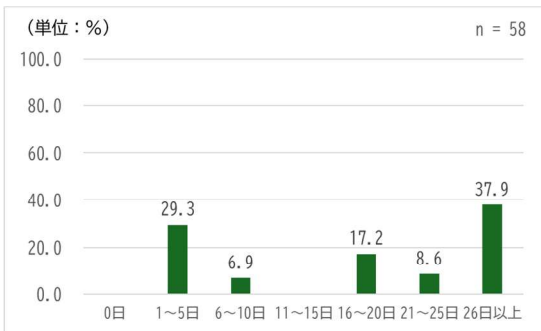
お住まい



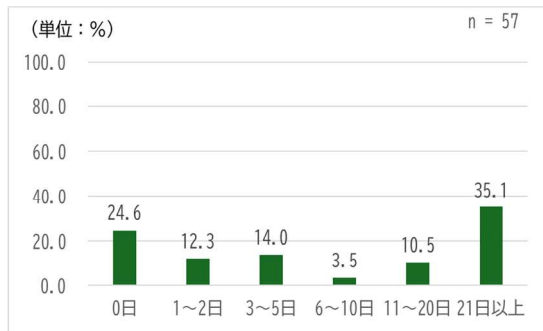
お住まいの地域

○外出頻度・公共交通の利用頻度

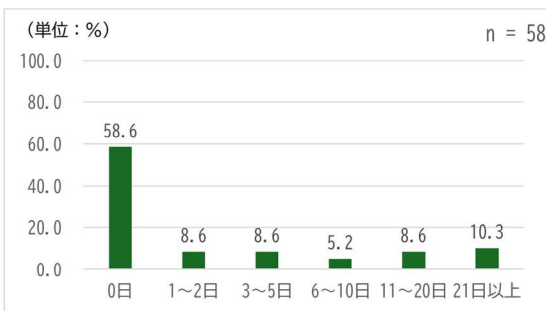
- 外出頻度は月に26日以上が37.9%で最も高くなっている
- 公共交通機関の利用頻度は、町外から通っている生徒が多いことから、鉄道は月に21日以上が35.1%最も高い。路線バスとコミュニティバスはいずれも月に0日(利用しない)が最も高いが、特にコミュニティバスは86.2%と利用機会が少ないことが伺える



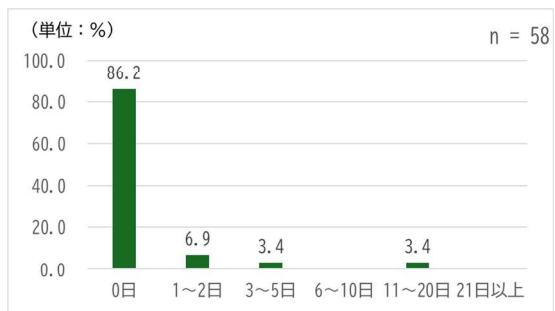
月に外出する頻度



月に鉄道を利用する頻度



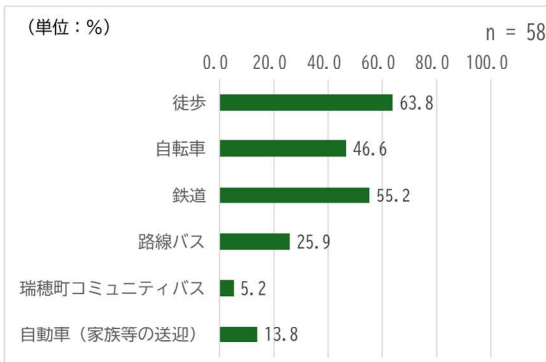
月に路線バスを利用する頻度



月にコミュニティバスを利用する頻度

○通学の移動

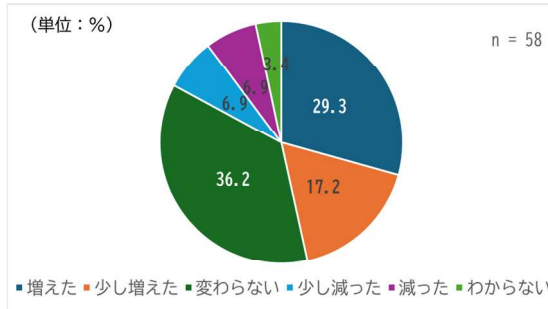
- 通学時の移動手段は、徒歩(63.8%)の割合が最も高く、次いで鉄道(55.2%)、自転車(46.6%)となっている。瑞穂町コミュニティバスは5.2%にとどまるが、一部生徒が活用している



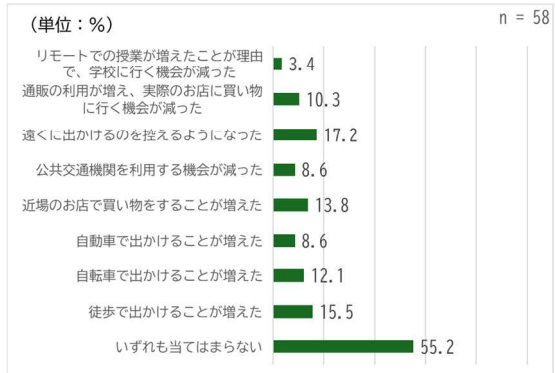
通学のための主な交通手段

○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



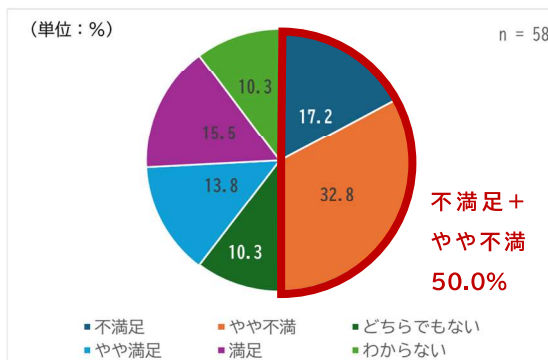
2019年ごろと比べた外出頻度の変化



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



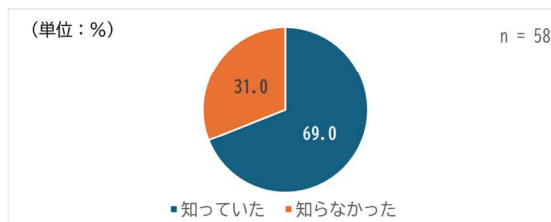
町内の公共交通の満足度×居住地



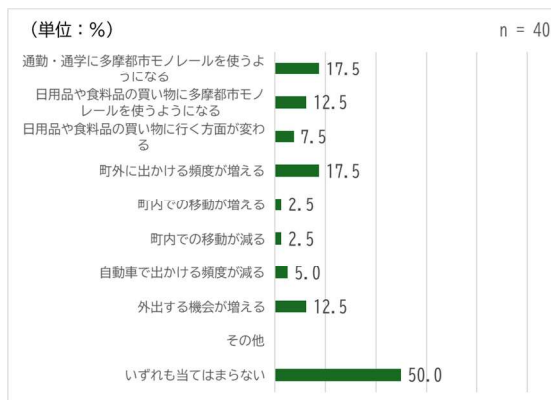
どのような取組を行ったら今より公共交通が利用しやすくなるか

○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



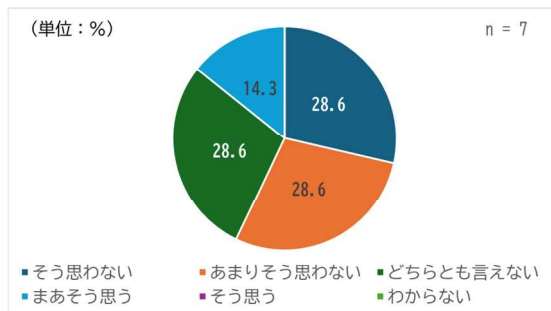
延伸計画の認知度



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

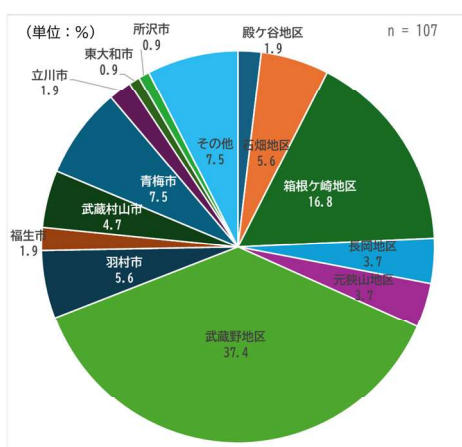


この先ずっと瑞穂町に住み続けたいか

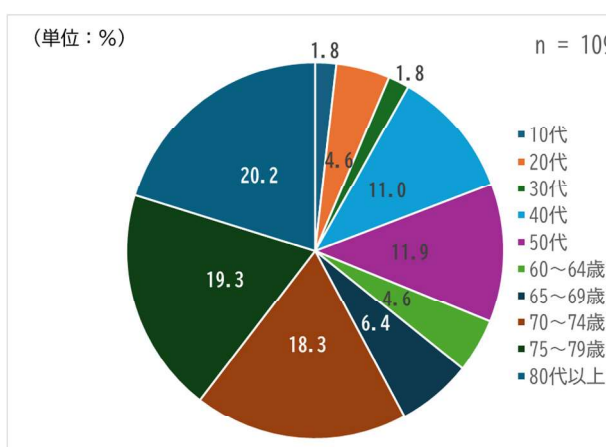
(3) 路線バス利用者アンケート調査

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



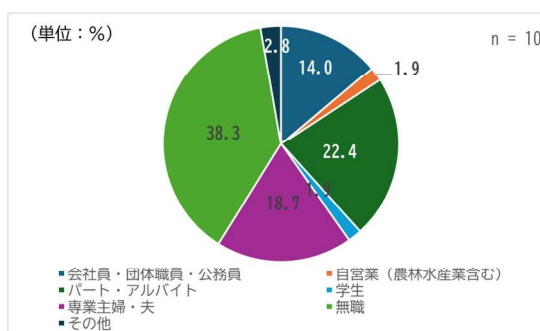
お住まいの地域



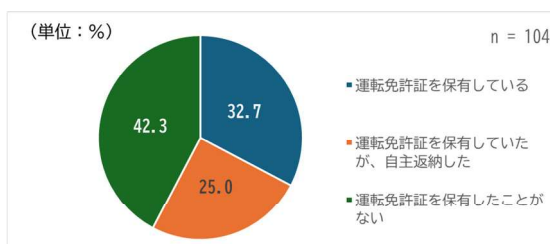
年代



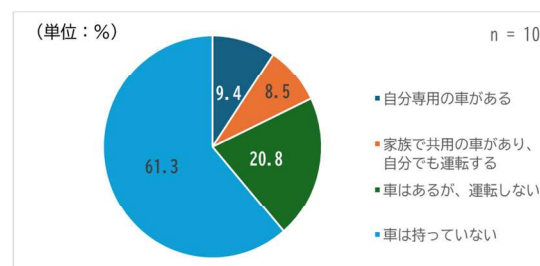
性別



職業



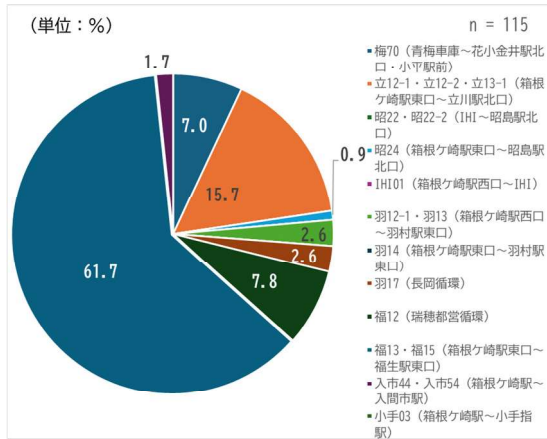
運転免許の保有状況



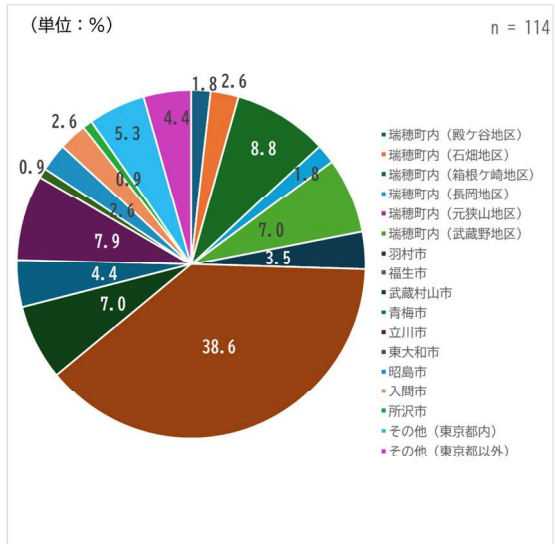
自家用車の保有状況

○当日の利用状況

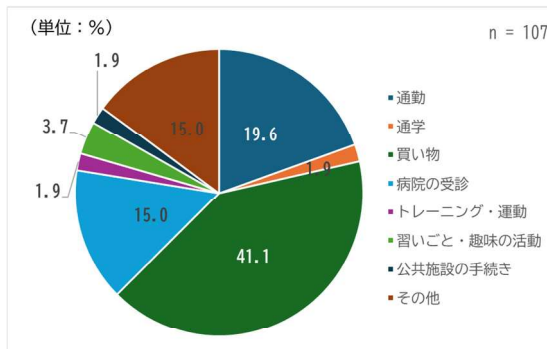
- 利用した路線では、「福13・福15」が61.7%で最も高い
- 居住地は、福生市が38.6%で最も高い
- 外出の目的は、「買い物」が41.1%で最も高い
- 利用した時間帯は、「10～12時」が47.2%で最も高い



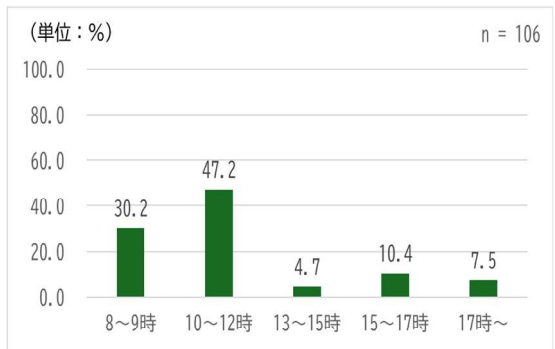
利用した路線



主な行き先



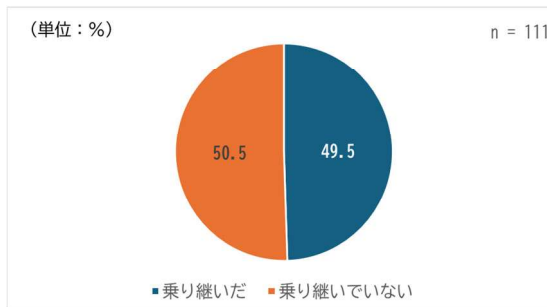
外出の目的



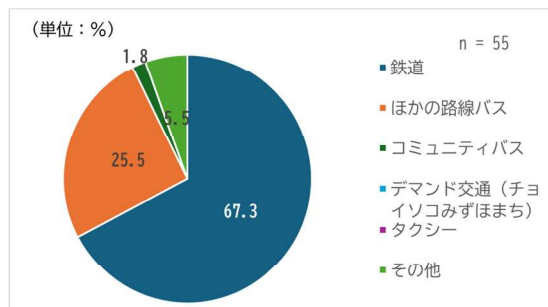
利用した時間帯

○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



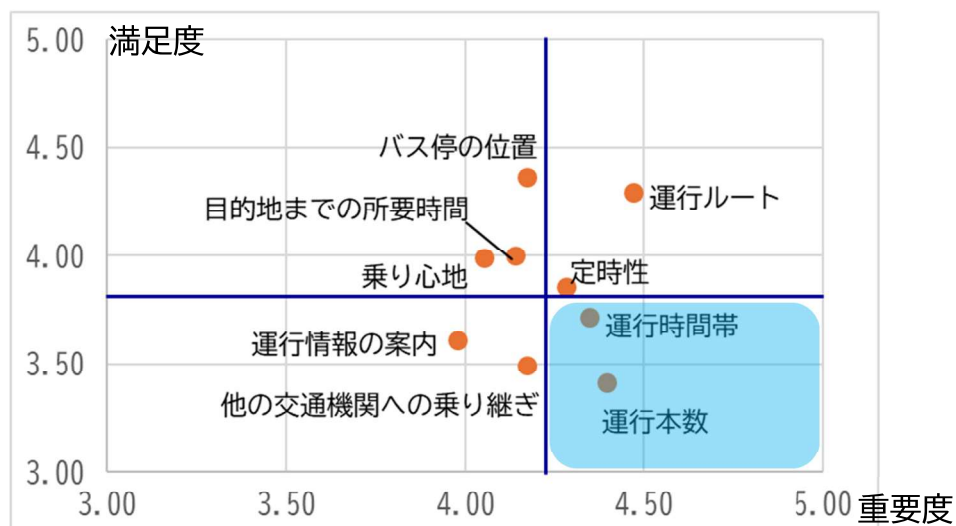
乗り継ぎの有無



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



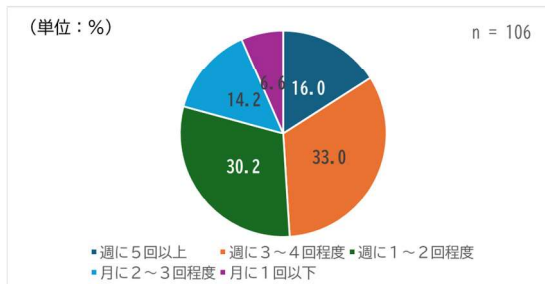
各項目の満足度・重要度（5点満点）のマトリクス

各項目の満足度・重要度（5点満点）の平均値

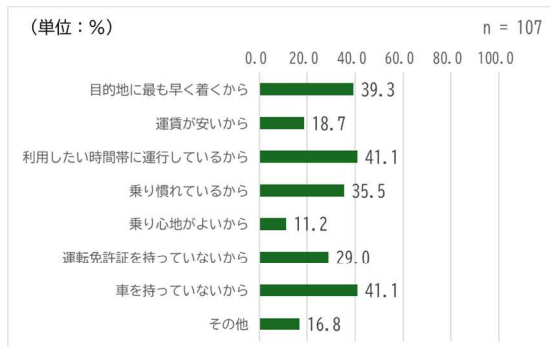
	運行ルート	バス停の位置	運行本数	運行時間帯	目的地までの所要時間	定時性	他の交通機関への乗り継ぎ	運行情報の案内	乗り心地	平均
重要度	4.47	4.17	4.40	4.35	4.14	4.28	4.17	3.98	4.05	4.22
満足度	4.30	4.37	3.41	3.71	4.00	3.86	3.49	3.61	3.99	3.86

○普段の利用状況

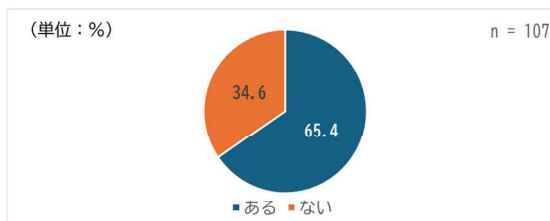
- 路線バスの利用頻度は、「週に3～4回程度」が33.0%で最も高く、次いで「週に1～2回程度」が30.2%
- 路線バスを利用する理由は、41.1%で「利用したい時間帯に運行しているから」「車を持っていないから」となっている
- 箱根ヶ崎駅でバスを待つ際に感じることは、「暑さや寒さ、雨など気候の影響を受けるので屋外で待つのが大変だと感じる」「バスが来るまでの時間の過ごし方が難しい」が共に42.6%で最も高く、バス待ちに課題がある



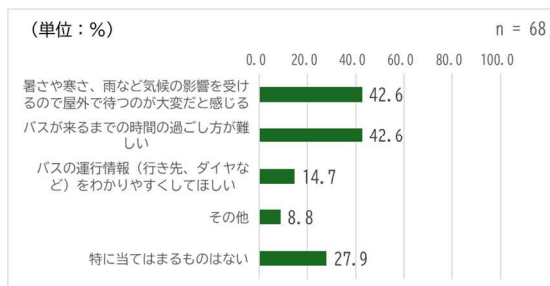
路線バスの利用頻度



路線バスを利用する理由



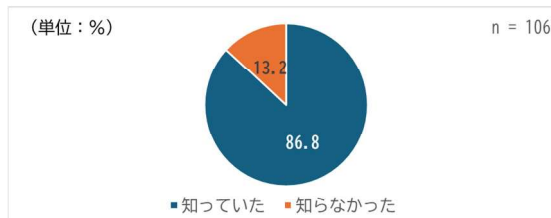
箱根ヶ崎駅からバスに乗車することがあるか



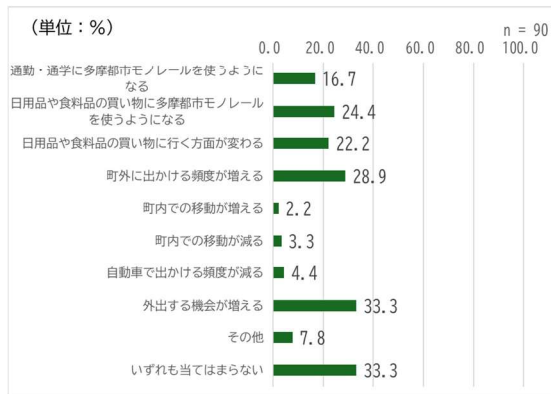
箱根ヶ崎駅からバスを待つ際に感じていること

○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



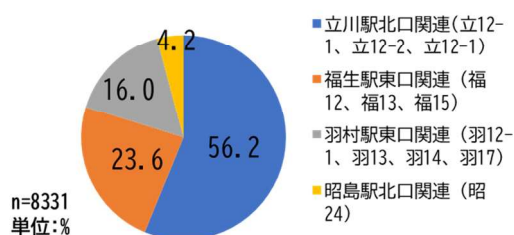
延伸後の外出の変化

(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



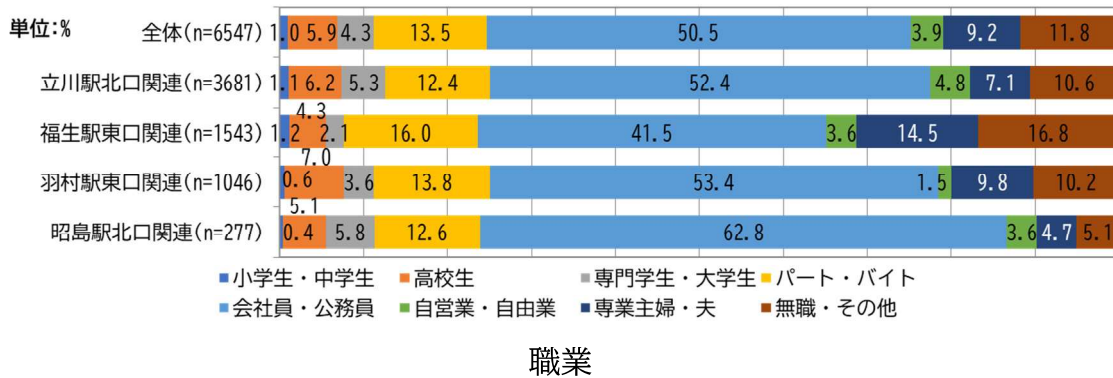
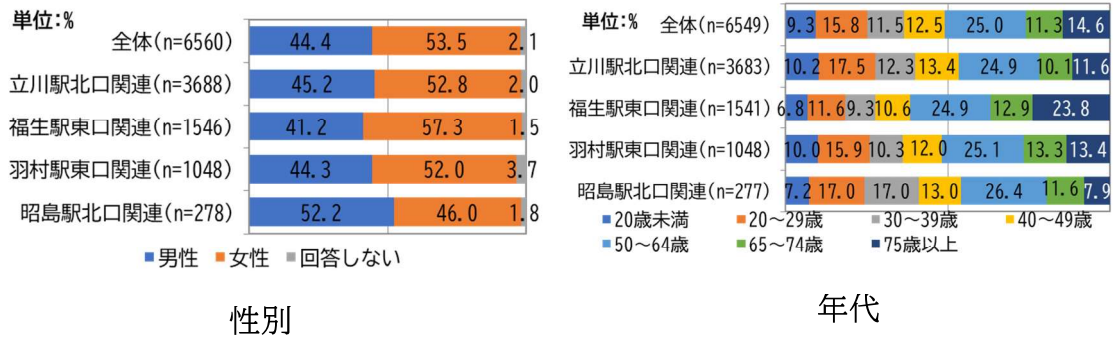
対象者の利用路線

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
福生駅東口 関連	瑞穂都営循環	155	1.9
	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 関連	羽村駅東口⇒箱根ヶ崎駅西口	46	0.6
	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

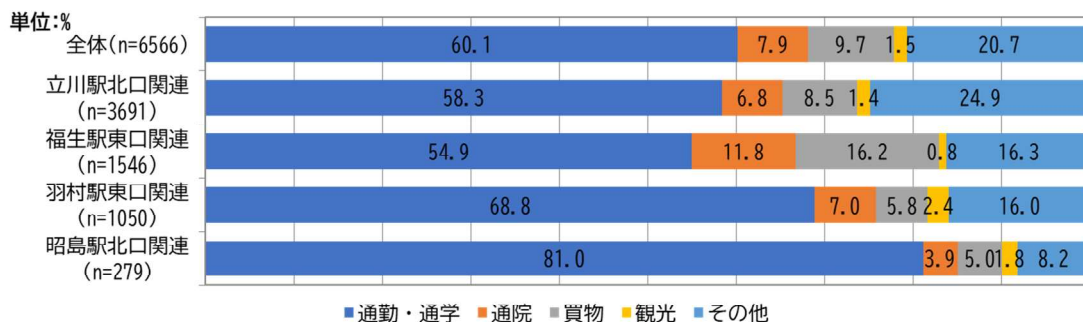
○調査対象者の属性

- 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



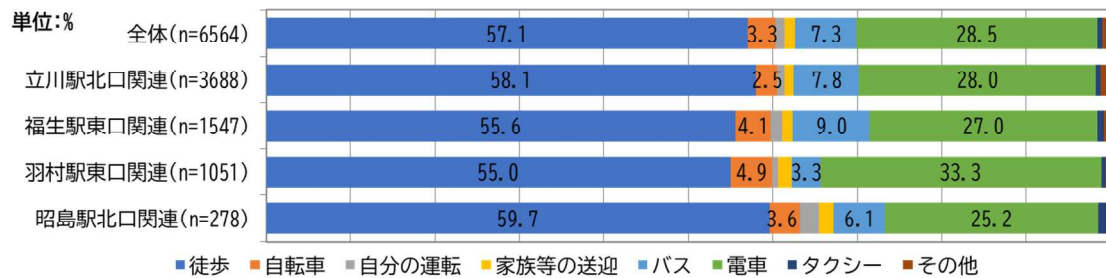
○外出目的

- 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



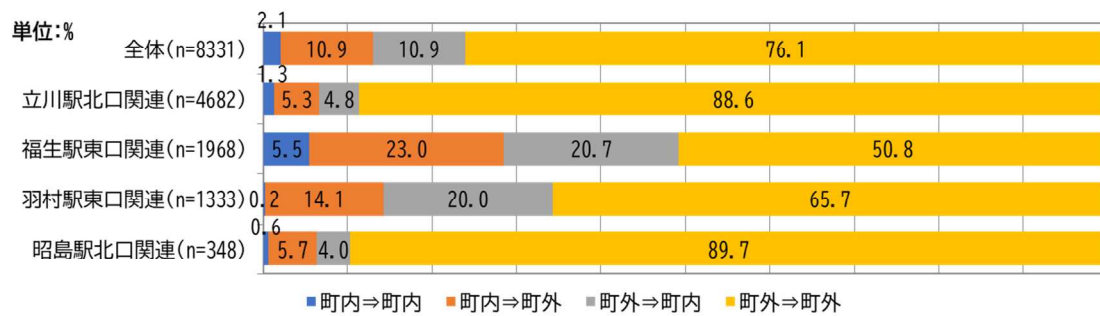
バスに乗る前の移動手段



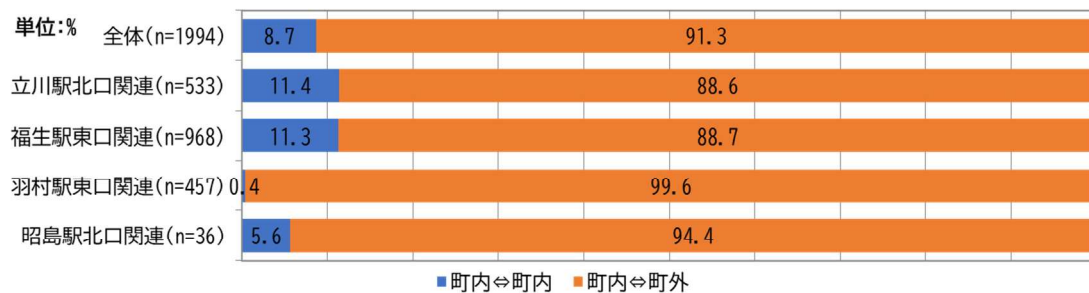
バス降りた後の移動手段

○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



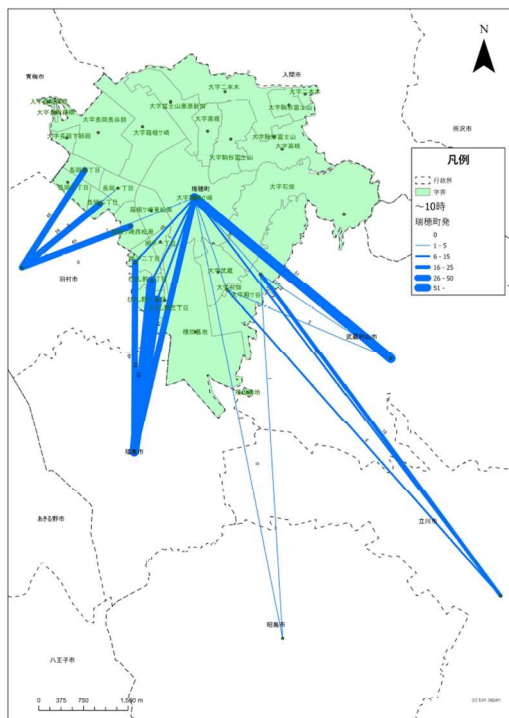
利用者全体の移動のパターン



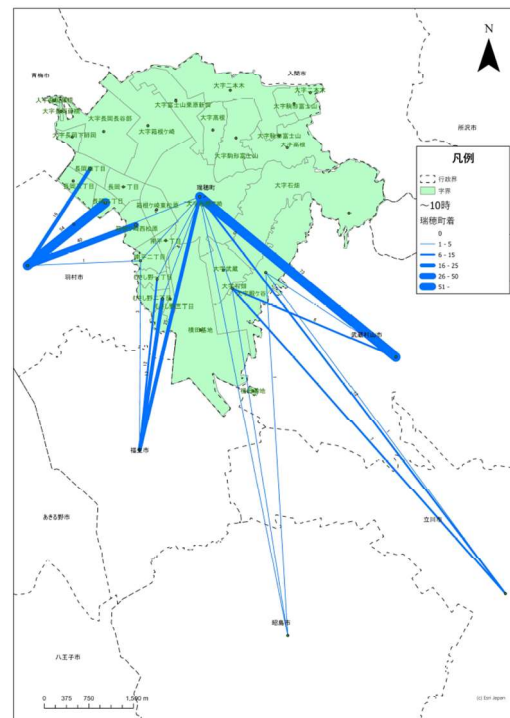
町内バス停利用者の移動のパターン

○町内バス停利用者の流動

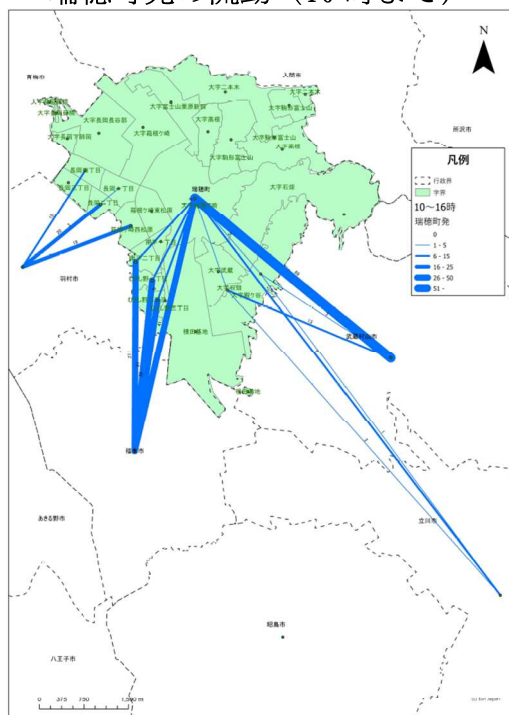
- 瑞穂町と福生市との間の流動は、10時までは瑞穂町から福生市に向かうものが多く、16時以降は逆に福生市から瑞穂町に向かうものが多くあり、瑞穂町民の通勤・通学と帰宅が多く反映されていると考えられる
- 瑞穂町と武蔵村山市との間の流動は、10時までは武蔵村山市から瑞穂町に向かう利用者が、16時以降は逆に瑞穂町から武蔵村山市に向かう人が多く、瑞穂町民による通勤・通学よりも、武蔵村山市からJR箱根ヶ崎駅を経由した通勤・通学が目立っていると考えられる



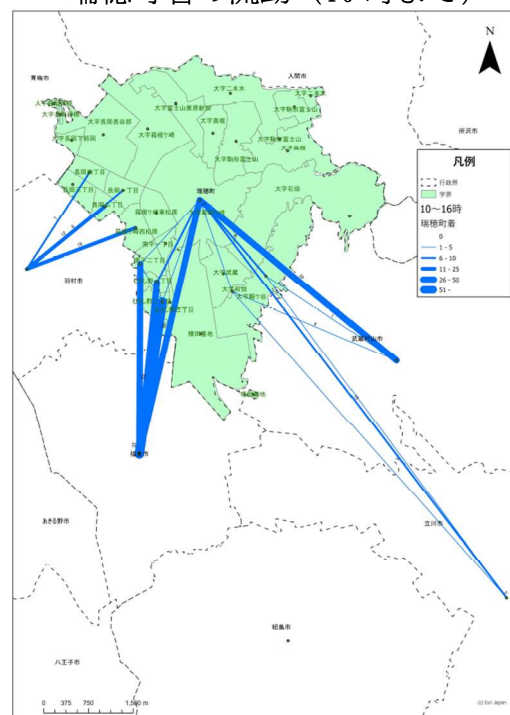
瑞穂町発の流動（10時まで）



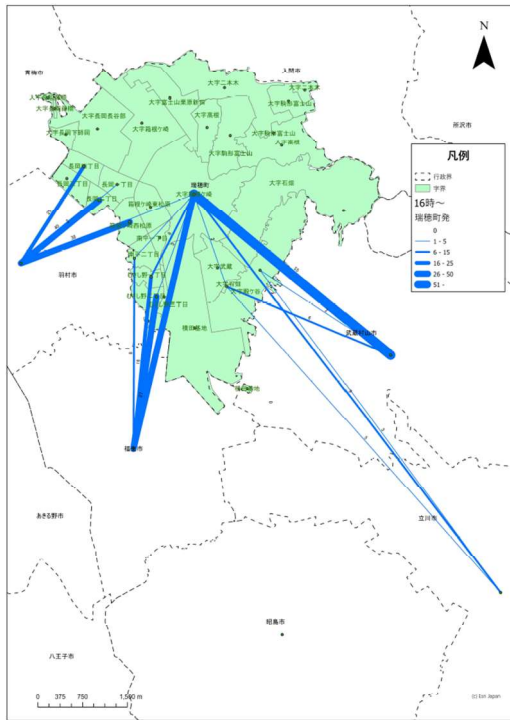
瑞穂町着の流動（10時まで）



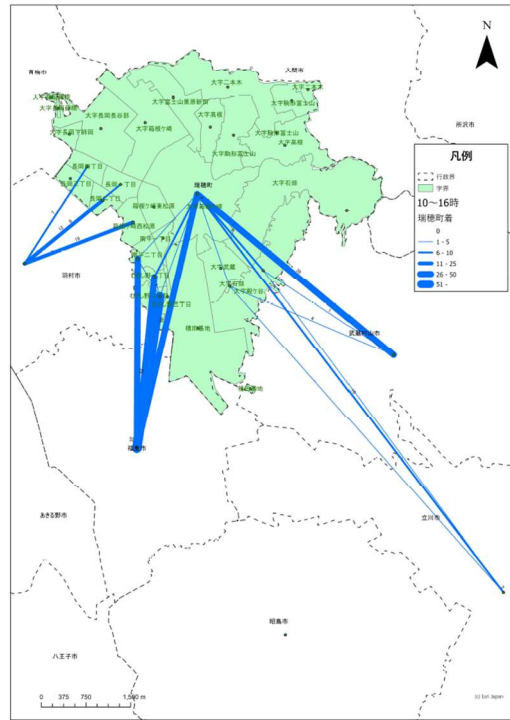
瑞穂町発の流動（10～16時）



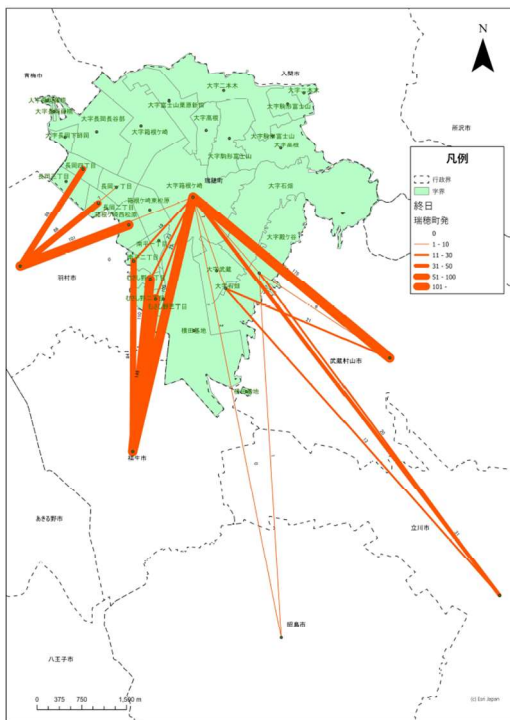
瑞穂町着の流動（10～16時）



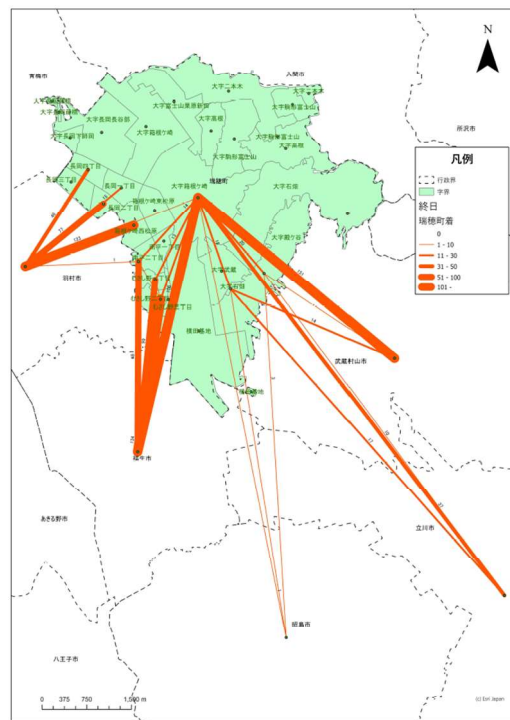
瑞穂町発の流動 (16時~)



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6年10月21日 (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)・9日(日)	第52回瑞穂町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8年1月13日 (火)~26日(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月16日 (月)	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月18日 (水)	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

○第 52 回瑞穂町産業まつりでのオープンハウスの実施

令和7年11月8日(土)・9日(日)の2日間にかけて行われた「第52回瑞穂町産業まつり」において、瑞穂町地域公共交通計画(素案)に関するオープンハウス形式の説明を行いました。オープンハウスでは計画概要のパネル展示を行い、ご覧いただいた方からは特に力を入れてほしい取組について、シールを貼ってもらう形のアンケートを実施しました。

アンケートは60名の方にお答えいただき、「コミュニティ交通の運行」「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」の2つが8票と最も多くの票を集めました。



図 31 「第 52 回瑞穂町産業まつり」でのオープンハウスの実施状況



図 32 オープンハウス実施時のアンケートのご回答状況

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
			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

(計画期策定間内に委嘱されたすべての委員を掲載)

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づくことなく、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	地方自治体等の主体的な関与のもと、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。また、令和7年にはデマンド交通の乗降ポイントや予約ルールなどを表現する「G T F S - F l e x」が公開され始めている。
	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GPSデータ、Wi-Fi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。

瑞穂町地域公共交通計画

発行 2026年（令和8年）3月

編集 瑞穂町都市整備部交通政策モノレール推進課

〒190-1292

東京都西多摩郡瑞穂町大字箱根ヶ崎 2335 番地

TEL 042-557-7579（直通）



瑞穂町公式キャラクター
みずほまる