

瑞穂町地域公共交通計画 概要版

第1章 計画の概要

■計画の背景・目的

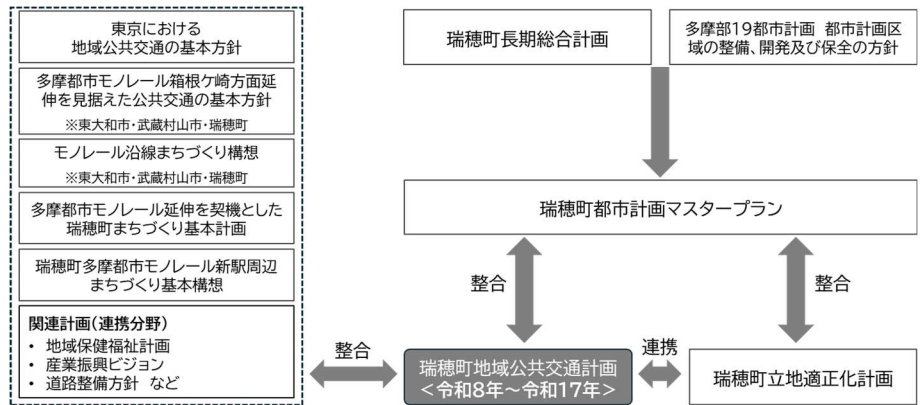
瑞穂町の公共交通ネットワークは、JR箱根ヶ崎駅を中心として、JR八高線や路線バスにより形成されていますが、民間路線だけで市街地全域をカバーするには至っておらず、利便性に課題があります。

また利用者数の減少、運転士不足の深刻化など公共交通を取り巻く環境が厳しさを増すなか、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ています。2030年代半ばの延伸部分開業が目指され、町内には2つの新駅が設置される予定です。

本計画は、公共交通の利便性や持続可能性の向上、将来都市構造を見据えた立地適正化計画との連携、モノレール延伸を契機としたまちづくりとの連携を目指すものです。

■計画の位置づけ

本計画は「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、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」等と整合・連携を図ります。



■計画区域

対象区域は、瑞穂町全域とします。

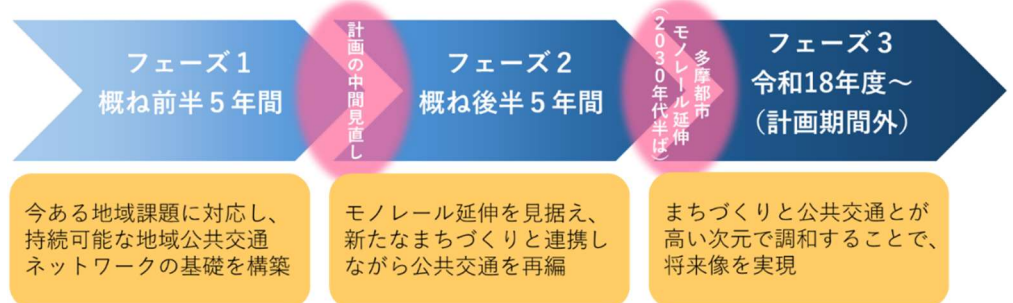
■計画の対象

町内の既存の公共交通手段である鉄道、路線バス、コミュニティバス、民間送迎バス等、デマンド交通、タクシーのほか、乗り入れ予定のモノレール、導入検討を行うシェアモビリティを対象とします。

■計画期間

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、下図のとおりフェーズ1からフェーズ3の3段階に分けて進めます。

※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



第2章 瑞穂町の地域公共交通の現状

■瑞穂町の公共交通の課題

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。

	<現況調査から得られた問題点>	<課題>
利用実態等 統計資料	①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
	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
アンケート 住民	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
	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
	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
アンケート 利用者	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
	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
	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
ヒアリング 事業者	⑨コミュニティバスの利用者にとって運行本数・運行時間帯・乗り継ぎの重要度が高いが、満足度が低くなっている	幅員の狭い幹線道路がある
	⑩箱根ヶ崎駅でバスを待つための環境が不足している	
	⑪バス・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	

立地適正化計画等での対応

○内の数字は対応する問題点

第3章 将来像、基本方針及び計画目標

■2040年代の将来像

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

■基本方針

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

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

■計画目標

下図のとおり、上位・関連計画や公共交通の課題を踏まえ、4つの計画目標を設定します。



■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。

＜現況の運行状況＞

■青梅方面/小平方面

現況本数：23本/日（平日）
※直近のOD調査実施無し

■羽村方面

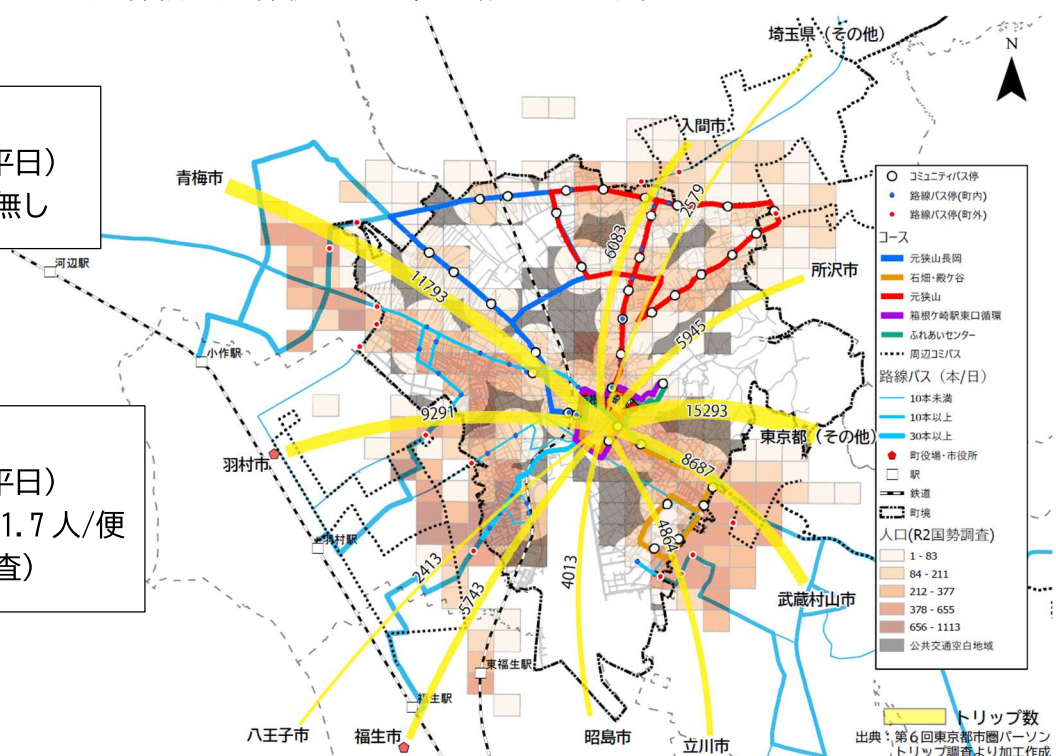
現況本数：39本/日（平日）
1便あたり乗車人数：31.7人/便
（令和7年7月OD調査）

■福生方面

現行本数：51.5本/日（平日）
1便あたり乗車人数：20.1人/便（令和7年7月OD調査）

■立川方面

現況本数：61.5本/日（平日）
1便あたり乗車人数：38.1人/便（令和7年7月OD調査）



<モノレール延伸前の地域公共交通体系>

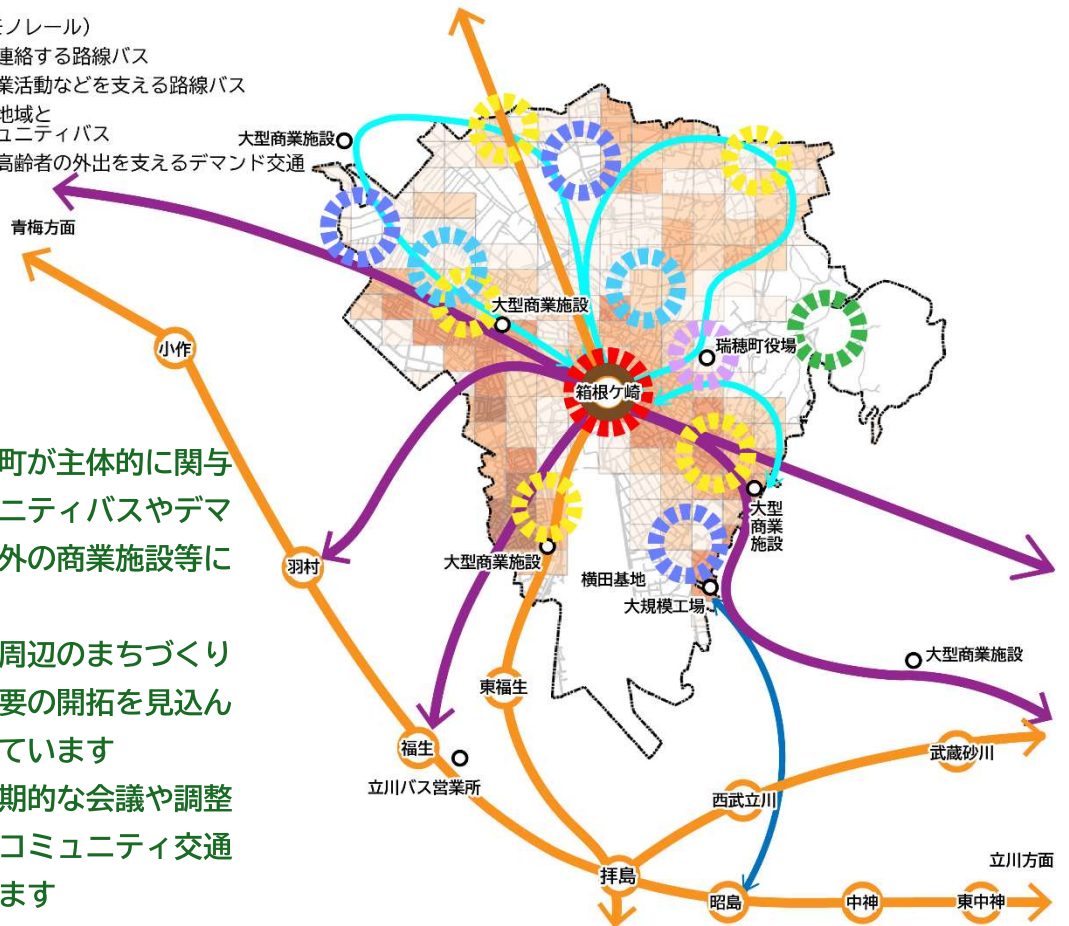
<交通体系>

- ← 都市間の広域交通(鉄道・モノレール)
- ← 町内と町外の主要拠点間を連絡する路線バス
- ← 町内外の拠点を連絡し、企業活動などを支える路線バス
- ← 路線バスでカバーできない地域と町内の拠点を連絡するコミュニティバス
- 公共交通空白地域を補完し高齢者の外出を支えるデマンド交通
- 交通結節点

<拠点>

- みずほの顔交流拠点
- みずほの街交流拠点
- 生活サービス拠点
- みずほの森交流拠点
- みずほの郷交流拠点
- 新産業導入・育成拠点

- ・ コミュニティ交通（町が主体的に関与して運行するコミュニティバスやデマンド交通など）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



<モノレール延伸後の地域公共交通体系>

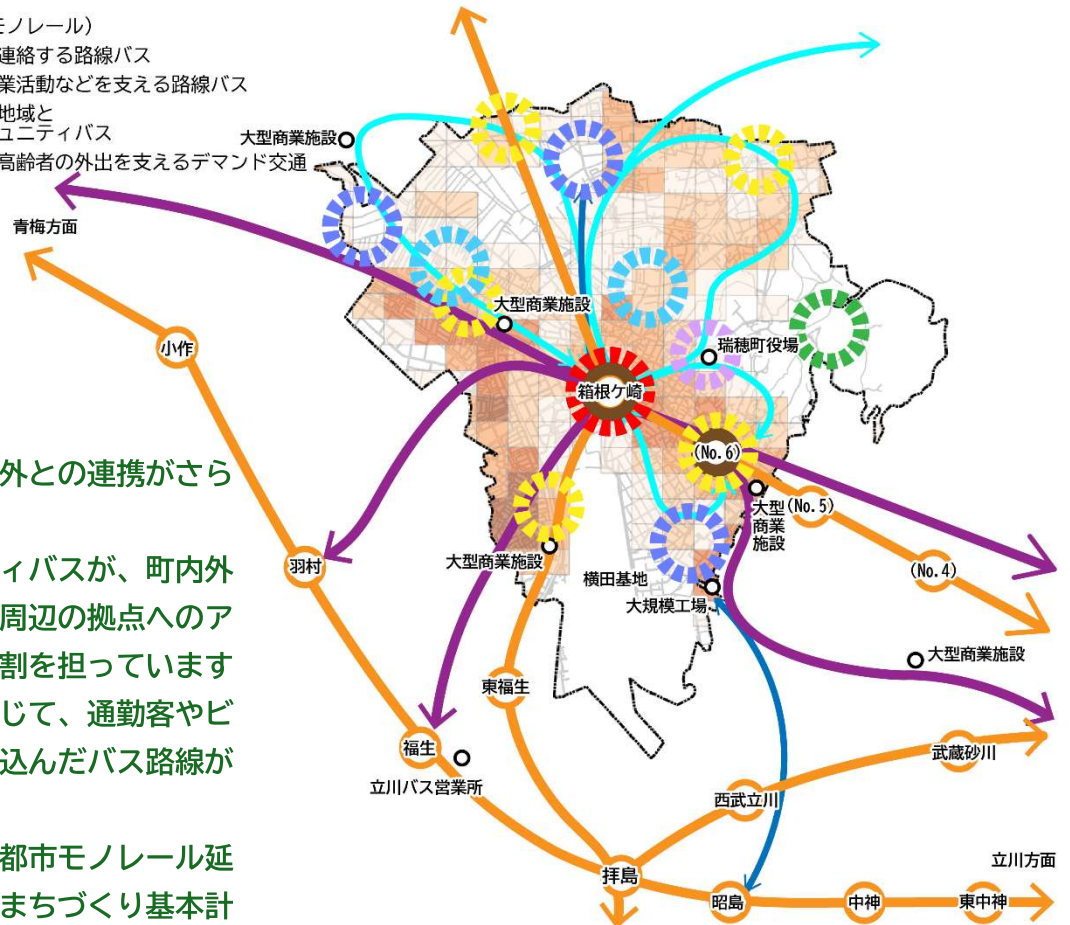
<交通体系>

- ← 都市間の広域交通(鉄道・モノレール)
- ← 町内と町外の主要拠点間を連絡する路線バス
- ← 町内外の拠点を連絡し、企業活動などを支える路線バス
- ← 路線バスでカバーできない地域と町内の拠点を連絡するコミュニティバス
- 公共交通空白地域を補完し高齢者の外出を支えるデマンド交通
- 交通結節点

<拠点>

- みずほの顔交流拠点
- みずほの街交流拠点
- 生活サービス拠点
- みずほの森交流拠点
- みずほの郷交流拠点
- 新産業導入・育成拠点

- ・ 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、着実に進んでいます



第4章 計画目標を実現するための施策

4つの計画目標それぞれについて、取組の方向性と具体的な施策を設定します。

計画目標	取組の方向性	施策
計画目標① 住民の外出率の向上	コミュニティ交通の運行	施策①-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し
		施策①-2 町内公共交通ガイドの作成
		施策①-3 コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知
	公共交通のリピーター獲得のための仕組みづくり	施策①-4 コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施
		施策①-5 コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入
	交通弱者の移動支援	施策①-6 コミュニティ交通の利用拡大に向けた広報・周知（再掲）
	公共交通のバリアフリー化	施策①-7 バリアフリー車両の導入 施策①-8 バス停周辺環境整備
	タクシーの活用促進	施策①-9 町内公共交通ガイドの作成（再掲） 施策①-10 利用者の利便性の向上
	新たなモビリティの活用	施策①-11 町内観光ルートの運行 施策①-12 シェアモビリティの導入検討
	東京都や周辺自治体等と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出	※『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』や『多摩のまちづくり戦略』等と連携して取り組む
	鉄軌道・路線バスの利用促進	施策①-13 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
	関係機関との連携強化	施策①-14 関係機関との協議の継続的な実施
計画目標② 鉄軌道による輸送力強化	JR八高線の利便性向上	施策②-1 JR東日本との緊密な連携
	東京都や周辺自治体等と広域連携した沿線まちづくりの推進による移動需要の創出（再掲）	※『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』や『多摩のまちづくり戦略』等と連携して取り組む
	多摩都市モノレール（仮称）No.7 駅周辺まちづくりとの連携による利便性向上	※『多摩都市モノレール延伸を契機とした瑞穂町まちづくり基本計画』や『多摩のまちづくり戦略』等と連携して取り組む
	多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の着実な推進	施策②-2 東京都、多摩都市モノレール及び2市1町で連携した延伸事業の促進
	鉄軌道とバス・タクシーの連携強化	施策②-3 モノレール新駅における交通広場の整備
		施策②-4 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現
		施策②-5 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
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②-6 鉄軌道等の持続可能な旅客運送サービスの構築 施策②-7 町内観光ルートの運行（再掲）	
計画目標③ 乗り継ぎやすさの向上	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）
		施策③-2 各地域での乗り継ぎ拠点の整備
		施策③-3 バス等の待合場所の確保
	交通モード間の接続性の改善	施策③-4 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③-5 多摩都市モノレール延伸後を見据えたシームレスな交通サービスの実現（再掲）

計画目標	取組の方向性	施策
計画目標④ バス・タクシーの利便性の維持・向上	コミュニティ交通の運行計画の継続的改善	施策④-1 地域住民の要望を踏まえたコミュニティ交通の運行計画の見直し（再掲）
		施策④-2 利用実態に即したデマンド交通の運行計画見直し
		施策④-3 自動運転車両の導入
		施策④-4 地域の輸送資源を総動員した公共交通ネットワークの維持
	情報発信の強化	施策④-5 コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入
		施策④-6 経路検索サイト事業者への情報提供
		施策④-7 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
		施策④-8 J R箱根ヶ崎駅における乗り場案内の充実
		施策④-9 デマンド交通等の乗り方を案内する動画の作成
		施策④-10 公共交通の使い方を地域に広める人材の発掘・育成
	バス待ち環境の改善	施策④-11 各地域での乗り継ぎ拠点の整備（再掲）
		施策④-12 バス等の待合場所の確保（再掲）
		施策④-13 バス停の上屋・ベンチ等の整備
	地域住民の生活に根差した市町境界にとらわれない公共交通の検討	施策④-14 コミュニティ交通の周辺自治体に乗り入れた運行
		施策④-15 地域住民等との意見交換会の実施
		施策④-16 交通事業者、町、送迎サービスを行う事業者等との連携（調整）
	公共交通の走行環境の改善	※『瑞穂町道路整備方針』と連携し、整備方針に基づいて走行環境の整備を行う
	二酸化炭素排出量の削減	施策④-17 ZEV（ゼロ・エミッション・ビークル）導入の推進
		施策④-18 シェアモビリティの導入検討（再掲）
	モビリティ・マネジメントの推進	施策④-19 コミュニティバス等沿線施設と連携した割引等の実施（再掲）
		施策④-20 コミュニティ交通の利用促進に向けた事業の導入（再掲）
		施策④-21 コミュニティバスへのバスロケーションシステムの導入（再掲）
		施策④-22 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）
		施策④-23 町内公共交通ガイドの作成（再掲）
	担い手不足への対応支援	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
	データの活用による効率化の推進	施策④-25 経路検索サイト事業者への情報提供（再掲）
		施策④-26 G T F Sデータの更なる活用
		施策④-27 M a a S（モビリティ・アズ・ア・サービス）による地域課題の解決
	持続可能な事業スキームの構築	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		

第5章 計画の達成状況の評価

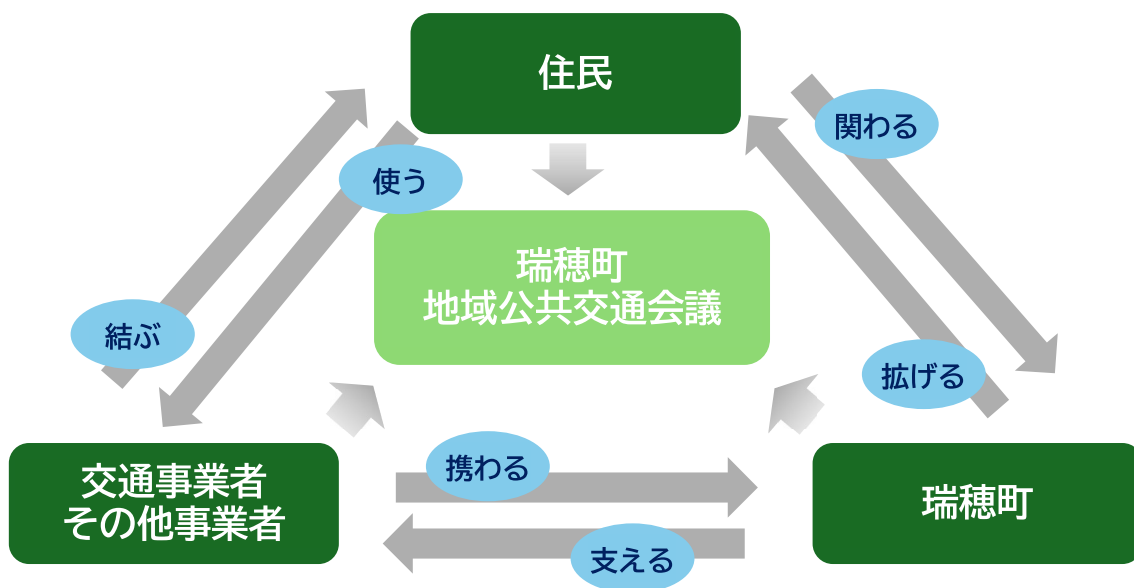
■評価指標及び数値目標

計画目標は、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。

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

■計画の推進体制

町は、本計画に基づいて取組を推進します。各施策の実施にあたっては、瑞穂町地域公共交通会議での協議に基づき、住民や交通事業者、道路管理者・交通管理者等の関係機関等と連携します。



■計画の進捗管理

施策の実施状況、数値目標の達成状況は、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。

