

# 令和5年度第2回(第12回) 瑞穂町地域公共交通会議資料



令和5年12月26日(火)  
場所:瑞穂町役場 4階委員会室

令和3年10月 実証実験運行開始

令和4年度

地域公共交通会議での主な議題・決定事項

- 運行計画の見直し案の承認、実証実験運行の延長決定(～令和6年9月)
- 運行評価基準の考え方について協議

令和5年4月 新たな運行計画での運行開始

令和5年9月 令和5年度第1回地域公共交通会議

【報告事項】●利用実績報告

●アンケート調査結果報告

【協議事項】●運行評価基準

本日

令和5年12月26日 令和5年度第2回地域公共交通会議

【報告事項】●利用実績 ●OD調査結果

【協議事項】●地域公共交通のあり方

利用状況の把握、調査の実施

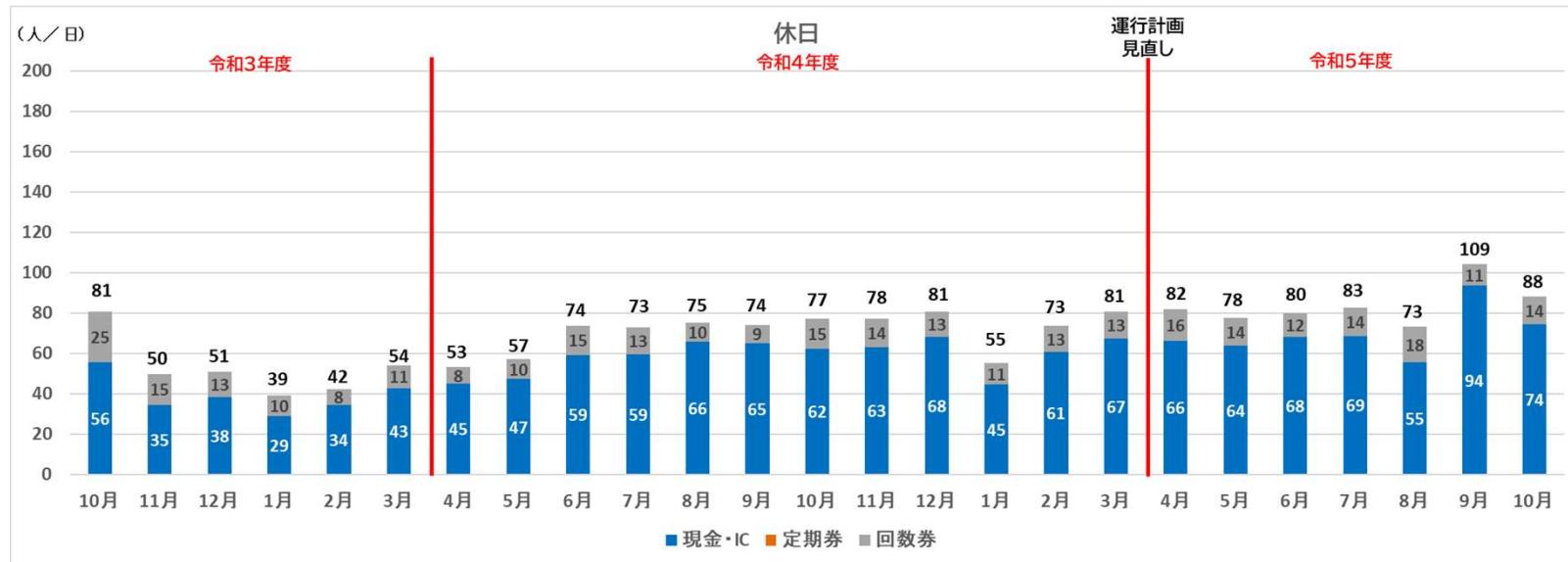
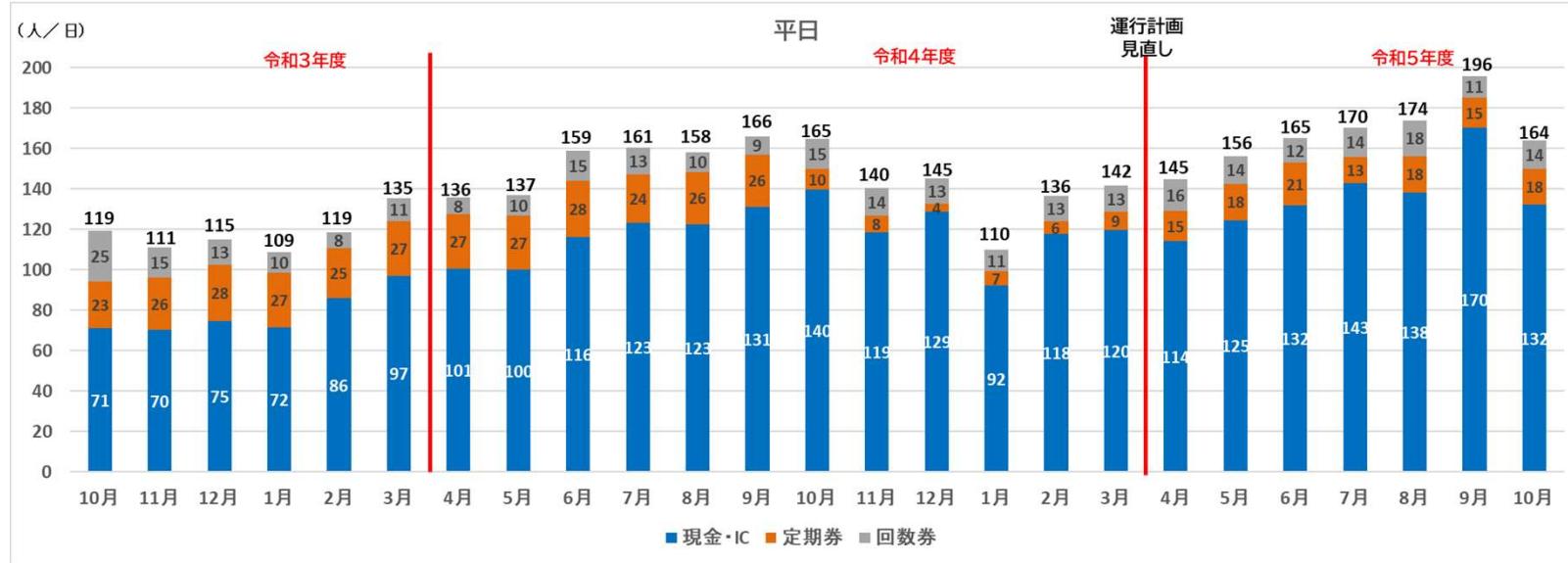
継続的な広報・周知活動

# 1. 瑞穂町コミュニティバス 運行状況の報告について

# 利用実績① 1日あたりの利用者数の推移

3

- 9月では平日1日あたり196人、休日1日あたり109人で過去最多の利用など増加傾向

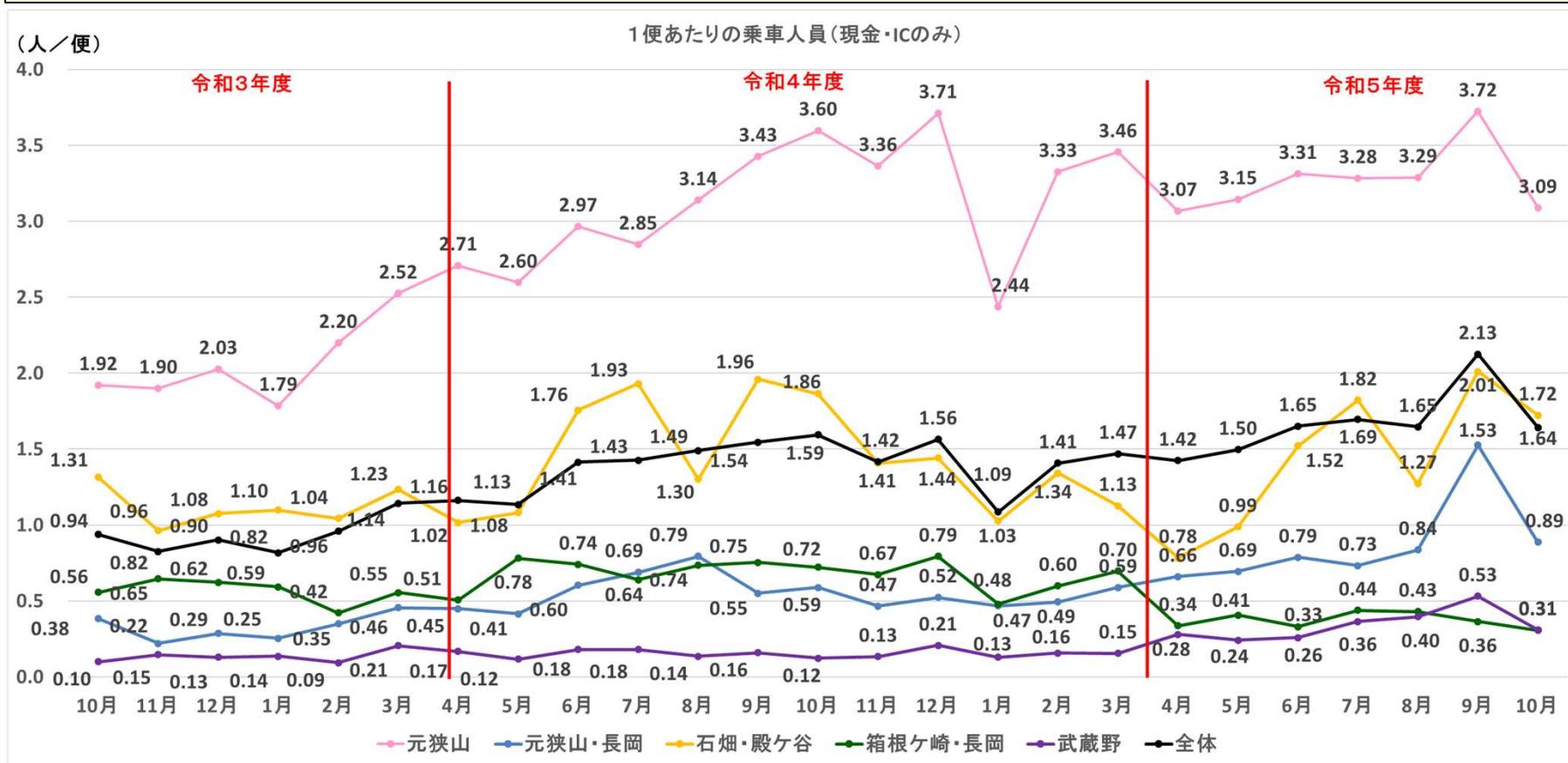


## 運行実績② 1便あたりの乗車人員

4

- 4月の運行計画変更後、全体の値は毎月前年同月を上回り、9月は過去最高の2.13人/便
- 元狭山コースは、ほぼ前年同月を上回る
- 石畠・殿ヶ谷コースは、増便したが、9月除き前年を下回る
- 元狭山・長岡コースと武蔵野コースは減便の影響か毎月前年同月を上回る
- 箱根ヶ崎・長岡コースは、増便したが、4月以降毎月前年同月を下回る

⇒経路変更により箱根ヶ崎・長岡コースから武蔵野コースに利用者数が転換か



- 4月～9月の全路線の収支率(概算)は昨年度の5.7%より**向上し7.5%**
- 全路線で昨年度よりも向上している
- 元狭山・長岡コース、箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは**5%に満たない**状況

## ■令和5年4月～9月 収支率(概算)

	元狭山	元狭山・長岡	石畠・殿ヶ谷	箱根ヶ崎 ・長岡	武蔵野	全体
運行経費(百万円)	23.1	15.2	9.4	4.1	3.2	54.9
運賃収入(百万円) ※定期券、回数券を含む	2.8	0.6	0.5	0.1	0.1	4.1
町負担額(百万円)	20.3	14.6	8.8	4.0	3.1	50.8
収支率(%)	12.3	4.0	5.7	2.5	2.2	7.5
R4年度収支率(%)	10.0	2.4	5.5	2.2	1.9	5.7
昨年度からの増減 (ポイント)	+2.3	+1.6	+0.2	+0.3	+0.3	+1.8

※小数点第二位以下を四捨五入しているため、全体が各路線の合計と一致しない等計算が合わないことがある

※運行経費は、全体の運行経費を半年間の走行距離に応じて各路線に配分して計算

OD調査とは…

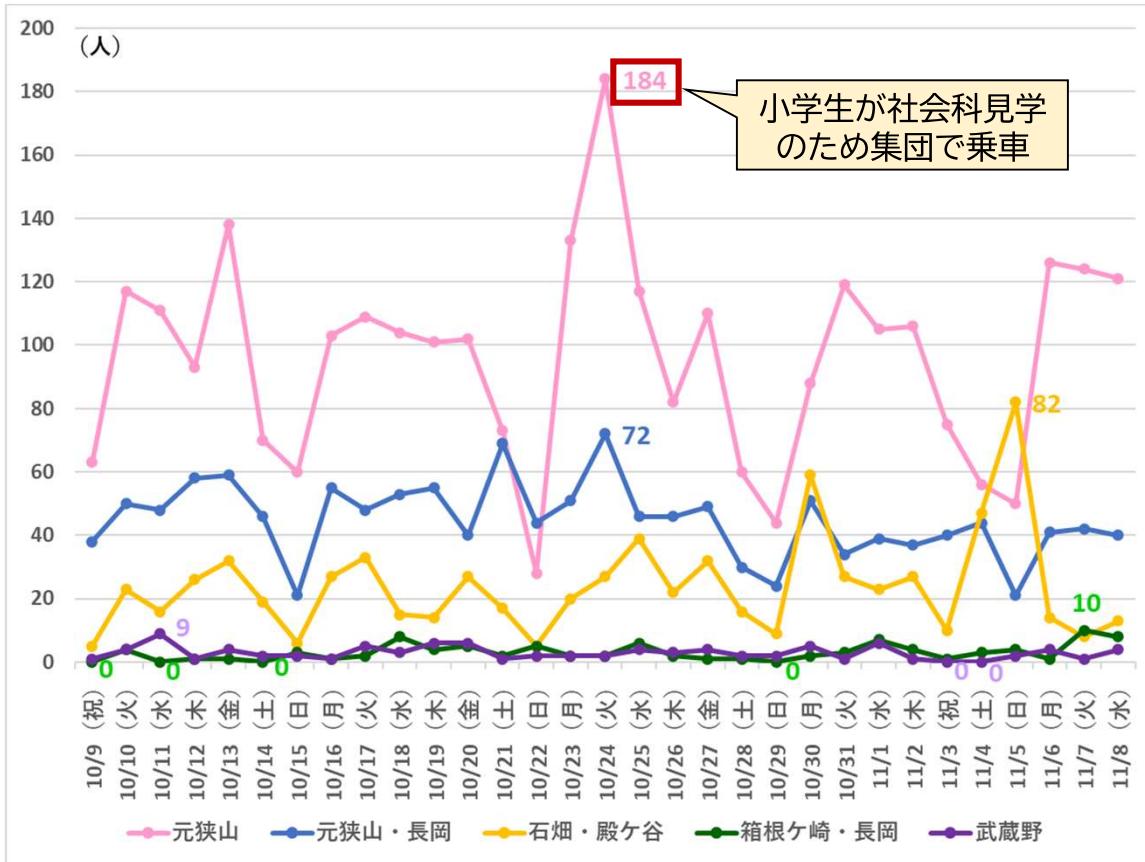
利用者1人1人が乗車するバス停(Origin)と降車するバス停(Destination)の組み合わせを記録する調査。

調査概要	
調査目的	乗車人員、バス停ごとの乗降者数、乗降バス停の組み合わせなど利用実態を把握し、運行経路の見直しなど今後の施策検討に活用する
調査方法	調査員がバスに乗り込み、各利用者の乗車バス停および降車バス停を目視で確認し調査票に記録する
調査対象	期間中の瑞穂町コミュニティバス全路線
調査日程	10/9(月)～11/8(水)

# OD調査 1日あたりの利用者数の推移

7

- 平日でも天候やイベントなどの影響で変動するため、日ごとに利用者数に幅がある(元狭山コースは最も多い日で184人が乗車しているが、平日の少ない日は93人)
- 期間内でも利用者数が0人の日が箱根ヶ崎・長岡コースでは4日間、武蔵野コースは2日間あった



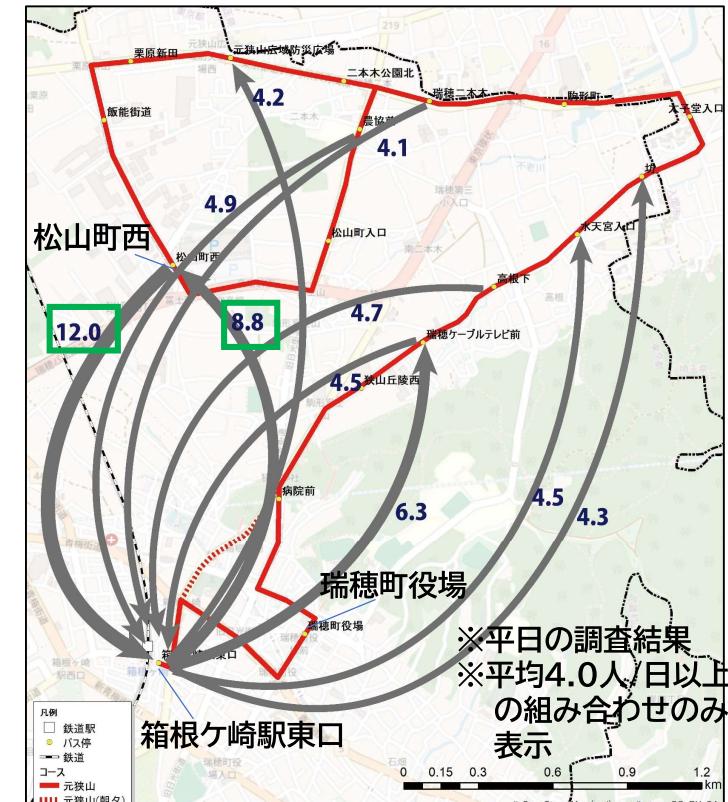
路線	平均値 (人)	最大値 (人)
元狭山	95.9	184.0
元狭山・長岡	44.9	72.0
石畠・殿ヶ谷	23.9	82.0
箱根ヶ崎・長岡	3.0	10.0
武蔵野	2.9	9.0

- バスの乗降は、箱根ヶ崎駅が最も多い
- 全バス停からの利用がある
- 箱根ヶ崎駅を除き最も乗降が多いのは平日・休日ともに「松山町西」、次いで「瑞穂ケーブルテレビ前」
- 平日の乗降バス停の組み合わせで最も多いのは「松山町西⇒箱根ヶ崎駅東口」で平均12.0人/日、「箱根ヶ崎駅東口⇒松山町西」は8.8人/日

バス停別乗降者数(1日あたり平均)

	平日		休日	
	乗車	降車	乗車	降車
箱根ヶ崎駅東口	56.6	46.7	25.8	28.4
瑞穂町役場	3.6	5.3	0.6	1.8
病院前	1.1	1.5	1.9	0.6
狭山丘陵西	1.3	3.7	1.6	1.2
瑞穂ケーブルテレビ前	5.2	7.0	4.3	3.2
高根下	5.6	4.2	2.5	1.9
水天宮入口	3.9	5.3	2.3	2.9
坊	3.1	5.0	2.2	1.1
太子堂入口	1.9	2.9	1.4	0.3
駒形町	1.0	3.6	0.5	0.8
瑞穂二本木	4.5	3.0	2.2	2.2
二本木公園北	0.5	3.4	0.3	1.3
元狭山広域防災広場	2.7	4.5	1.3	2.0
栗原新田	1.4	3.1	1.4	1.1
飯能街道	0.6	0.8	0.5	0.5
松山町西	13.1	10.2	5.9	7.0
松山町入口	2.7	2.2	1.9	1.2
農協前	5.2	1.5	1.3	0.4

乗降バス停の組み合わせ

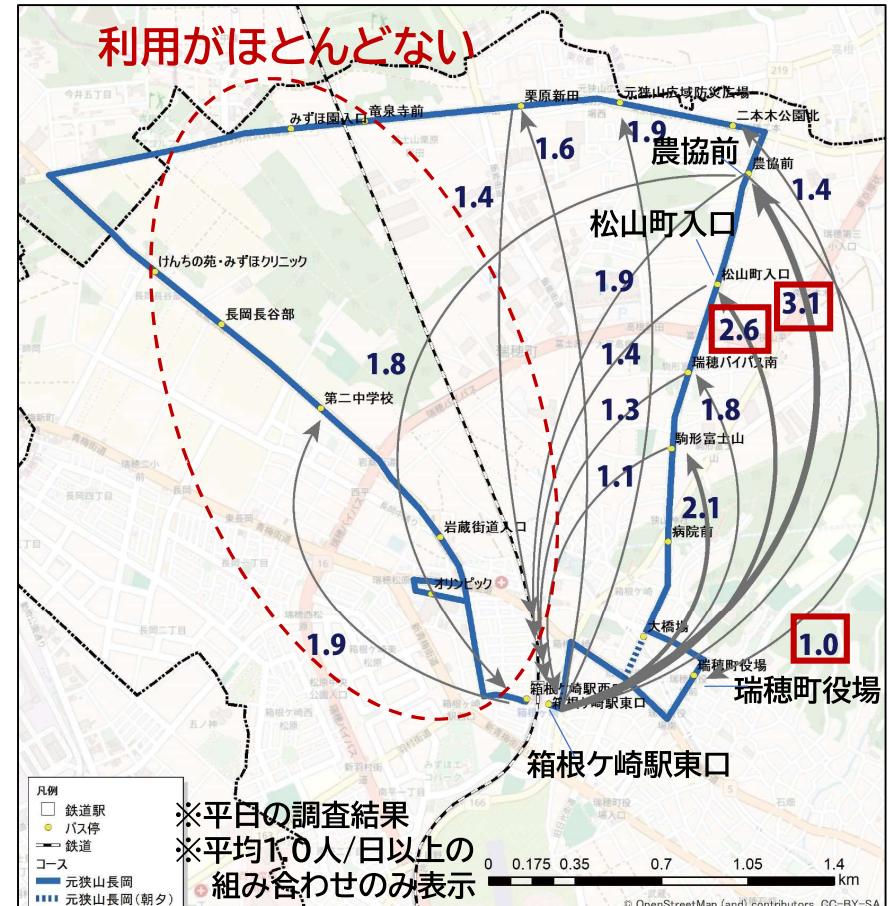


- バスの乗降は、箱根ヶ崎駅が最も多い
- JR八高線よりも西側からの利用はほとんどない
- 箱根ヶ崎駅を除き最も乗降が多いのは平日は「農協前」。休日は乗車が「駒形富士山」、降車は「農協前」が多い
- 平日の乗降バス停の組み合わせで最も多いのは「箱根ヶ崎駅東口⇒農協前」で平均3.1人/日、次いで「箱根ヶ崎駅東口⇒松山町入口」の2.6人/日

バス停別乗降者数(1日あたり平均)

	平日		休日	
	乗車	降車	乗車	降車
箱根ヶ崎駅東口	17.0	11.2	9.9	10.3
大橋場	0.0	0.5	0.0	0.1
瑞穂町役場	2.0	2.7	1.1	1.1
病院前	0.0	0.5	0.3	0.3
駒形富士山	1.9	3.0	3.0	2.3
瑞穂バイパス南	1.6	2.7	2.1	1.0
松山町入口	2.6	3.2	2.6	2.5
農協前	5.0	4.9	1.8	2.6
二本木公園北	1.1	1.6	1.4	1.8
元狭山広域防災広場	1.8	2.5	2.9	1.9
栗原新田	2.4	2.0	1.8	2.1
竜泉寺前	1.1	0.8	1.2	0.9
みずほ園入口	2.2	1.1	1.1	0.3
けんちの苑・みずほクリニック	0.6	0.9	0.7	0.6
長岡長谷部	0.4	0.3	0.2	0.2
第二中学校	1.6	2.2	0.5	0.5
岩蔵街道入口	0.1	0.4	0.2	0.2
オリンピック	0.6	0.6	0.4	0.3
箱根ヶ崎駅西口	6.2	7.3	5.2	7.4

乗降バス停の組み合わせ

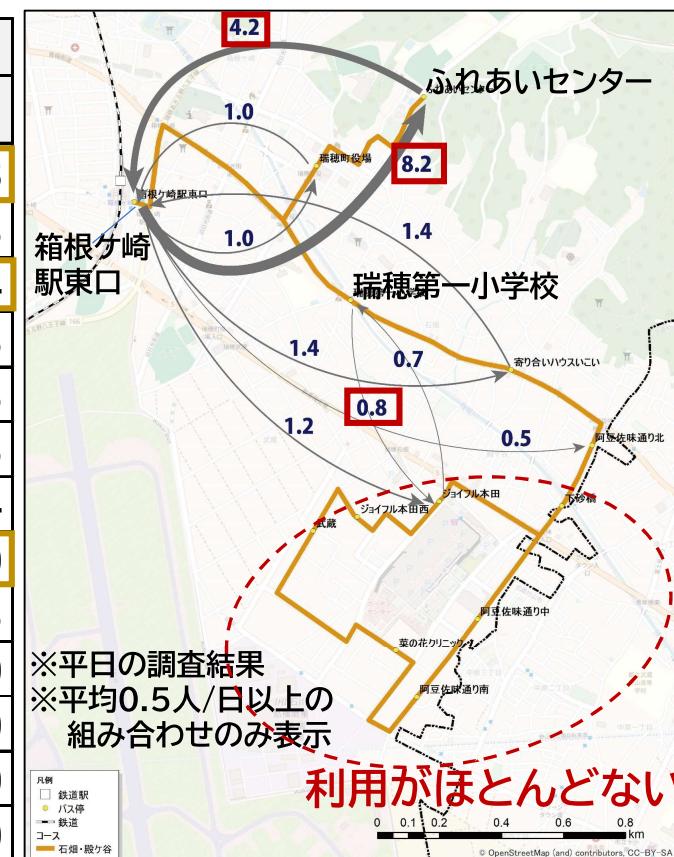


- バスの乗降は、箱根ヶ崎駅が最も多い
- ジョイフル本田西以降の利用はほとんどない
- 平日の乗車は「箱根ヶ崎駅東口」(13.1人)、降車は「ふれあいセンター」(8.5人)が最も多い。  
休日の乗車は「ふれあいセンター」(10.0人)、降車は「箱根ヶ崎駅東口」(10.3人)が最多
- 「ジョイフル本田」は降車が平日3.0人、休日4.0人。乗車はいずれも降車の半数以下
- 平日の乗降バス停の組み合わせで最も多いのは「箱根ヶ崎駅東口⇒ふれあいセンター」で平均8.2人/日、「ふれあいセンター⇒箱根ヶ崎駅東口」は4.2人/日

### バス停別乗降者数(1日あたり平均)

	平日		休日	
	乗車	降車	乗車	降車
箱根ヶ崎駅東口	13.1	7.9	6.2	10.3
瑞穂町役場	1.4	1.4	1.8	1.3
ふれあいセンター	4.9	8.5	10.0	4.4
瑞穂第一小学校	1.1	0.8	0.2	0.3
寄り合いハウスいこい	2.0	1.5	0.5	0.3
阿豆佐味通り北	0.2	0.9	0.1	0.3
下砂橋	0.3	0.2	0.3	0.4
ジョイフル本田	1.3	3.0	1.9	4.0
ジョイフル本田西	0.2	0.1	0.0	0.3
武藏	0.0	0.2	0.0	0.0
菜の花クリニック	0.1	0.2	0.0	0.0
阿豆佐味通り南	0.1	0.0	0.1	0.0
阿豆佐味通り中	0.1	0.2	0.5	0.0

## 乗降バス停の組み合わせ

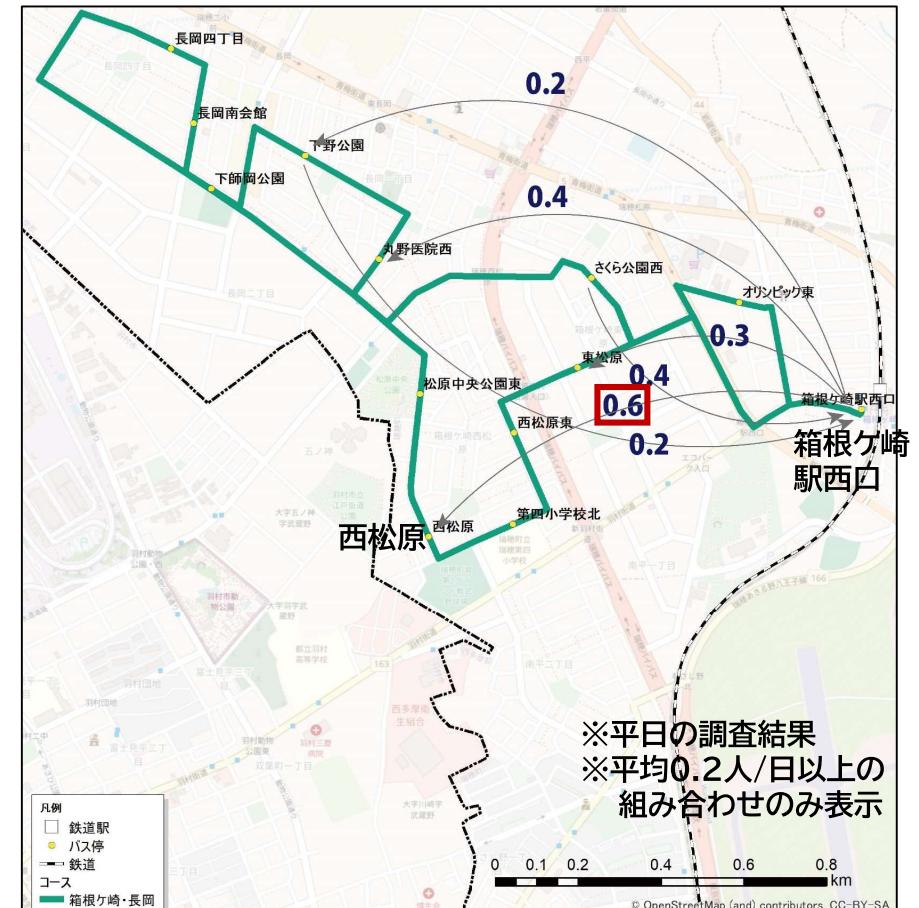


- 乗降ともに1.0人を上回るのは平日の「箱根ヶ崎駅西口」のみ。
- 「オリンピック東」もほとんど乗降が無く、日常の買い物に利用されていないと考えられる
- 平日の乗降バス停の組み合わせで最も多いのは「箱根ヶ崎駅西口⇒西松原」で平均0.6人/日

バス停別乗降者数(1日あたり平均)

	平日		休日	
	乗車	降車	乗車	降車
箱根ヶ崎駅西口	2.0	1.4	0.6	0.3
東松原	0.0	0.3	0.0	0.0
西松原東	0.0	0.0	0.0	0.0
第四小学校北	0.1	0.0	0.0	0.0
西松原	0.0	0.6	0.0	0.0
松原中央公園東	0.0	0.0	0.0	0.1
下師岡公園	0.1	0.0	0.0	0.1
長岡四丁目	0.1	0.0	0.0	0.0
長岡南会館	0.2	0.1	0.0	0.0
下野公園	0.2	0.2	0.2	0.1
丸野医院西	0.2	0.4	0.0	0.1
さくら公園西	0.4	0.1	0.0	0.0
オリンピック東	0.0	0.1	0.0	0.0

乗降バス停の組み合わせ

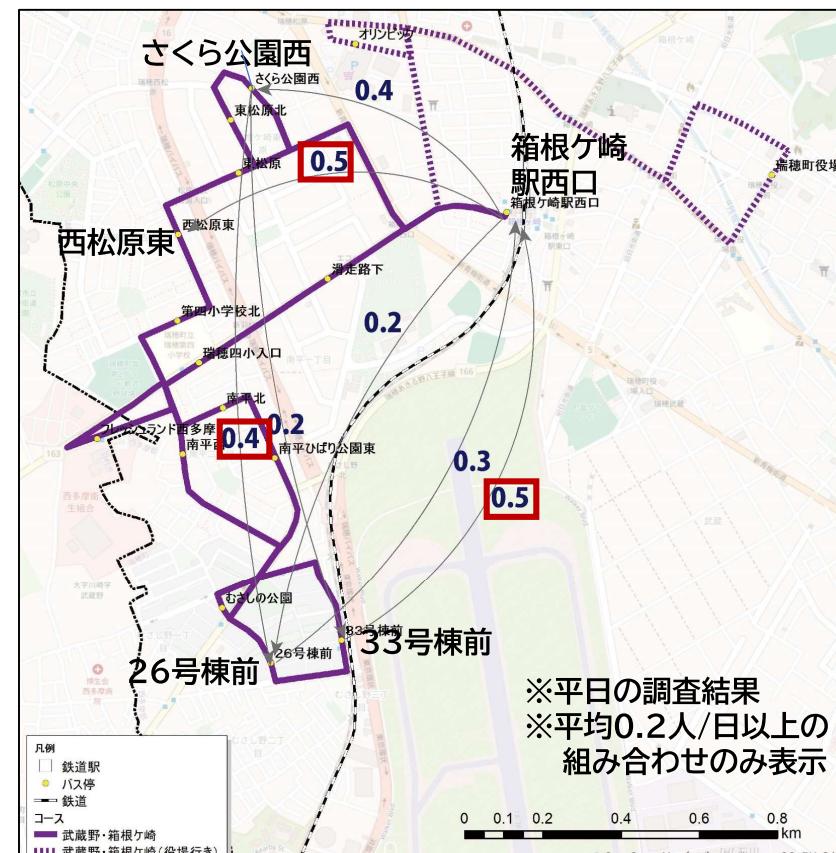


- 乗降とともに1.0人を上回るのは平日の「箱根ヶ崎駅西口」のみ
- ほとんど乗降が無いバス停も多く、平日に1便設けた役場行きの便も、「オリンピック」バス停での乗降は1ヶ月を通じて1人もいなかった
- 平日の乗降バス停の組み合わせで最も多いのは「箱根ヶ崎駅西口⇒33号棟前」と「西松原東⇒箱根ヶ崎駅西口」で平均0.5人/日

バス停別乗降者数(1日あたり平均)

	平日		休日	
	乗車	降車	乗車	降車
箱根ヶ崎駅西口	1.7	1.2	0.7	0.7
東松原北	0.0	0.0	0.0	0.1
さくら公園西	0.6	0.4	0.0	0.0
東松原	0.0	0.1	0.0	0.2
西松原東	0.0	0.6	0.0	0.0
第四小学校北	0.0	0.1	0.0	0.0
南平西	0.0	0.0	0.0	0.0
26号棟前	0.4	0.6	0.1	0.0
33号棟前	0.5	0.3	0.2	0.0
むさしの公園	0.1	0.0	0.0	0.0
南平ひばり公園東	0.0	0.1	0.0	0.0
南平北	0.1	0.0	0.0	0.0
フレッシュランド西多摩	0.0	0.1	0.4	0.4
瑞穂四小入口	0.0	0.0	0.0	0.0
滑走路下	0.0	0.0	0.0	0.0
オリンピック	0.0	0.0		
瑞穂町役場	0.0	0.1		

乗降バス停の組み合わせ



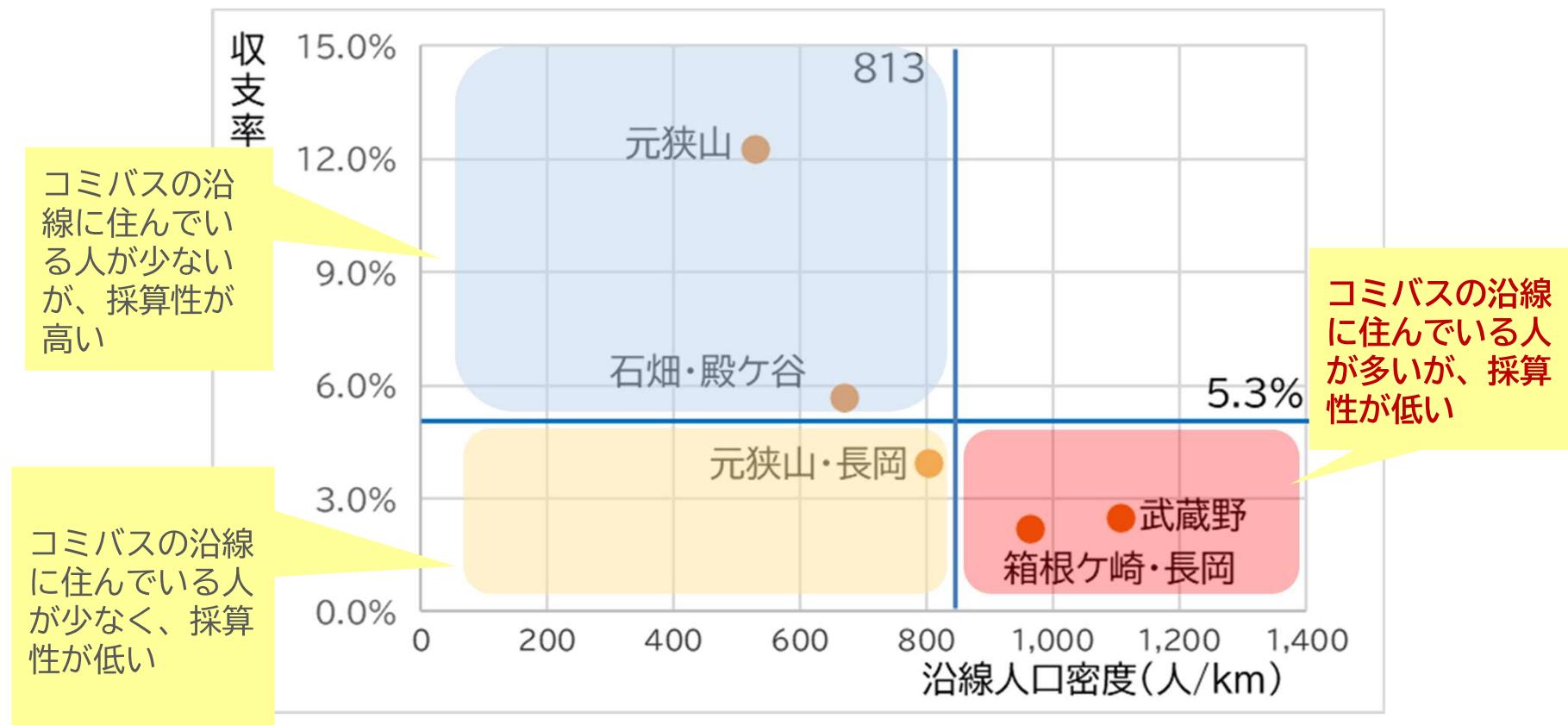
- ①利用は増加傾向にあるものの、全体の収支率は7.5%と低く、継続的に収支率の改善が課題
- ②ほとんどの利用が箱根ヶ崎駅での乗降
- ③箱根ヶ崎・長岡コースと武藏野コースは、1日だれも利用しない日がある
- ④元狭山・長岡コースでは、JR八高線の西側からの利用がほとんどない
- ⑤石畠・殿ヶ谷コースは、ジョイフル本田西以降の利用がほとんどない
- ⑥収支率の改善に向けては、利用実態に応じた改善策の検討が必要

## 2. 瑞穂町地域公共交通の あり方検討について

- ◆ 路線バスや鉄道など代替となる交通手段がない路線については、行政によって移動手段を維持する必要があると考え、運行を継続する
- ◆ 代替交通手段がある地域については、沿線人口密度と収支率という2つの軸で他の路線と比較し、相対的な評価を行う
- ◆ 「沿線人口密度が高いのに、収支率は低い」という評価となつた場合、利用ニーズがないと判断し、代替サービスなどの検討に切り替える

## ■沿線人口密度と収支率による評価

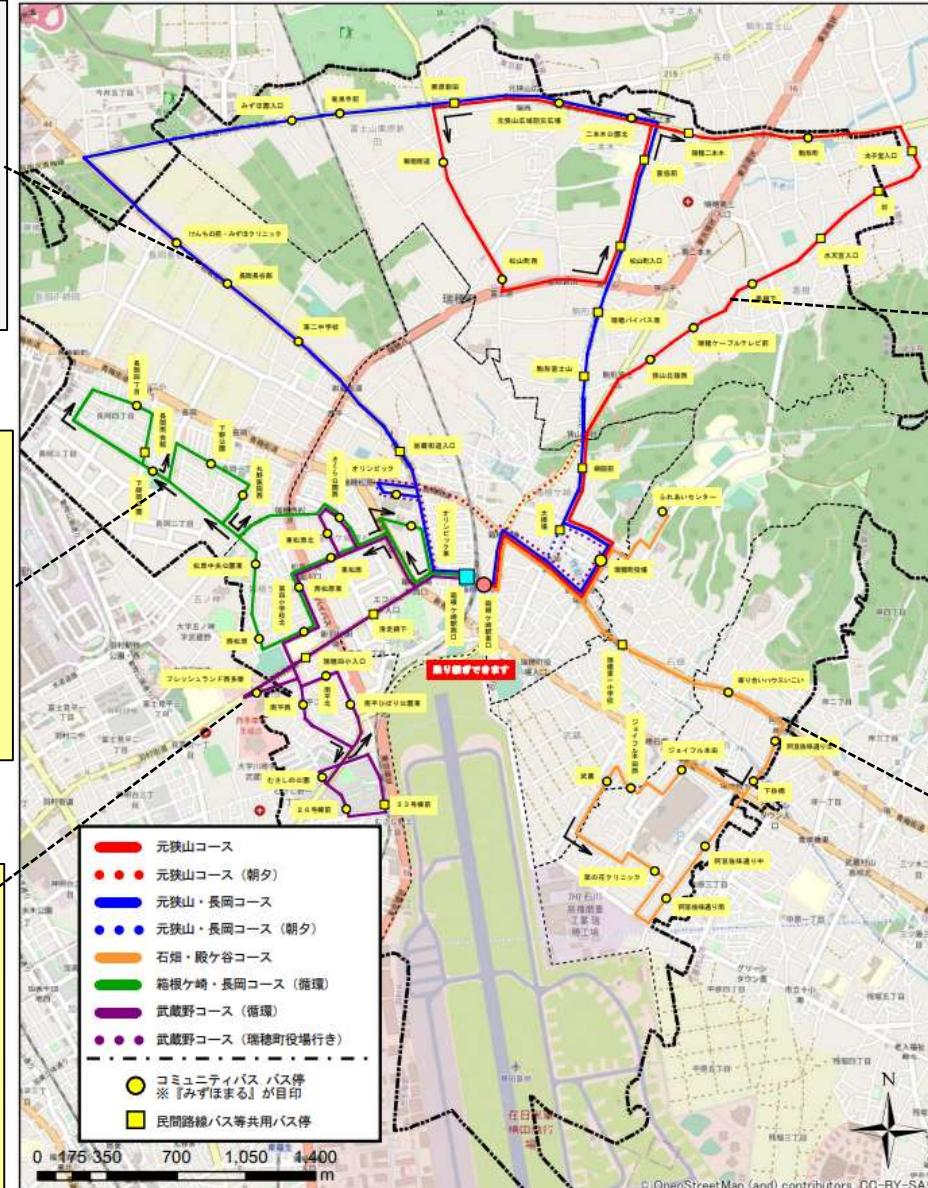
- ・ 収支率、沿線人口密度それぞれの全路線の平均値を上回っているかどうかを基準として評価を実施
- ・ 令和5年度上半期の収支率を当てはめると、「沿線人口密度が高いが、収支率は低い」という位置づけの箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは利用ニーズが少ないという判断になり、運行を継続するには収支率の改善が必要



■元狭山・長岡コース  
代替交通手段がない、  
もしくは少ない地域を  
運行しているため、本  
格運行の実施または実  
証実験運行の継続

■箱根ヶ崎・長岡コース  
沿線の人口密度は高い  
が、全体平均より収支  
率が低いため、代替  
サービスの検討等に切  
り替え

■武藏野コース  
沿線の人口密度は高い  
が、全体平均より収支  
率が低いため、代替  
サービスの検討等に切  
り替え



## 収支率を上げるために

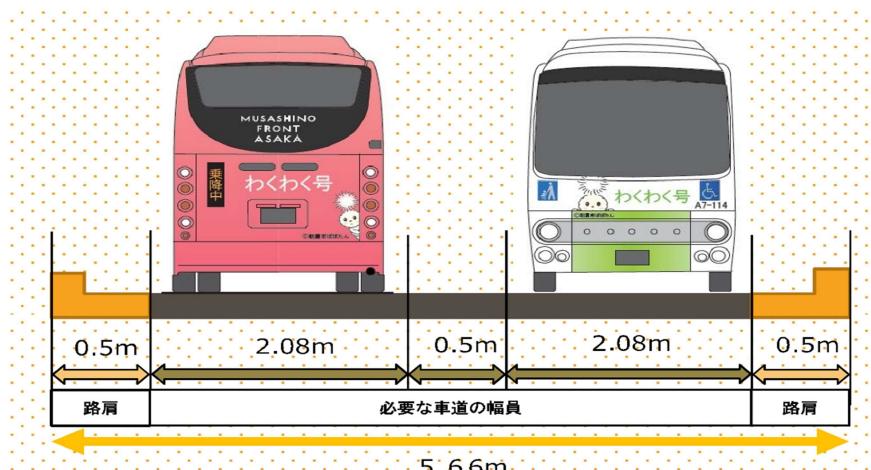
- ①同じぐらいの運行経費<sup>※1</sup>で、利用者を増やす→運行サービスを高めるルート変更や増便
- ②同じぐらいの運行サービス(1日7~8便)で、運行経費を下げる→車両の変更やルートの短縮

※1)令和5年度見込み 2ルートで1年間約1450万円

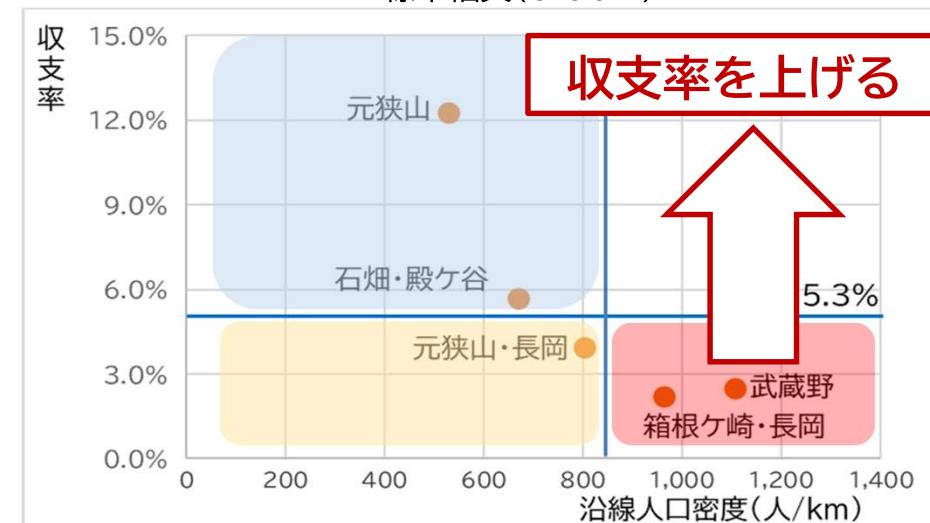
## 【検討地域の状況】

- ①コミュニティバスの利用は、箱根ヶ崎駅で乗降するものがほとんどである
- ②武蔵野、箱根ヶ崎地域は路線バスが運行されているものの、運行本数が平日1本など利便性が低い一方で、長岡地域は平日40本以上運行している
- ③過去の実績等から利用が期待できる地域の道路幅員は4~5m<sup>※2</sup>で、小型バスが入り込めない

※2)小型バスの認可に必要な相互通行道路の標準幅員(5.66m)

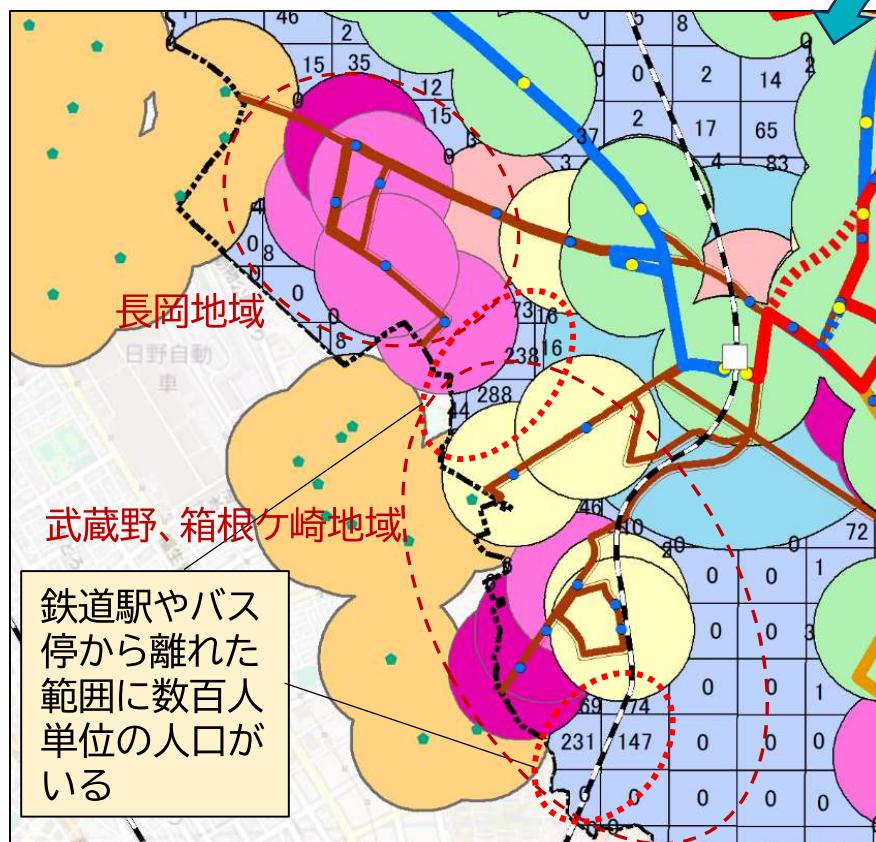


出典:公共交通空白地区への導入ガイドライン  
(令和3年10月朝霞市地域公共交通協議会)

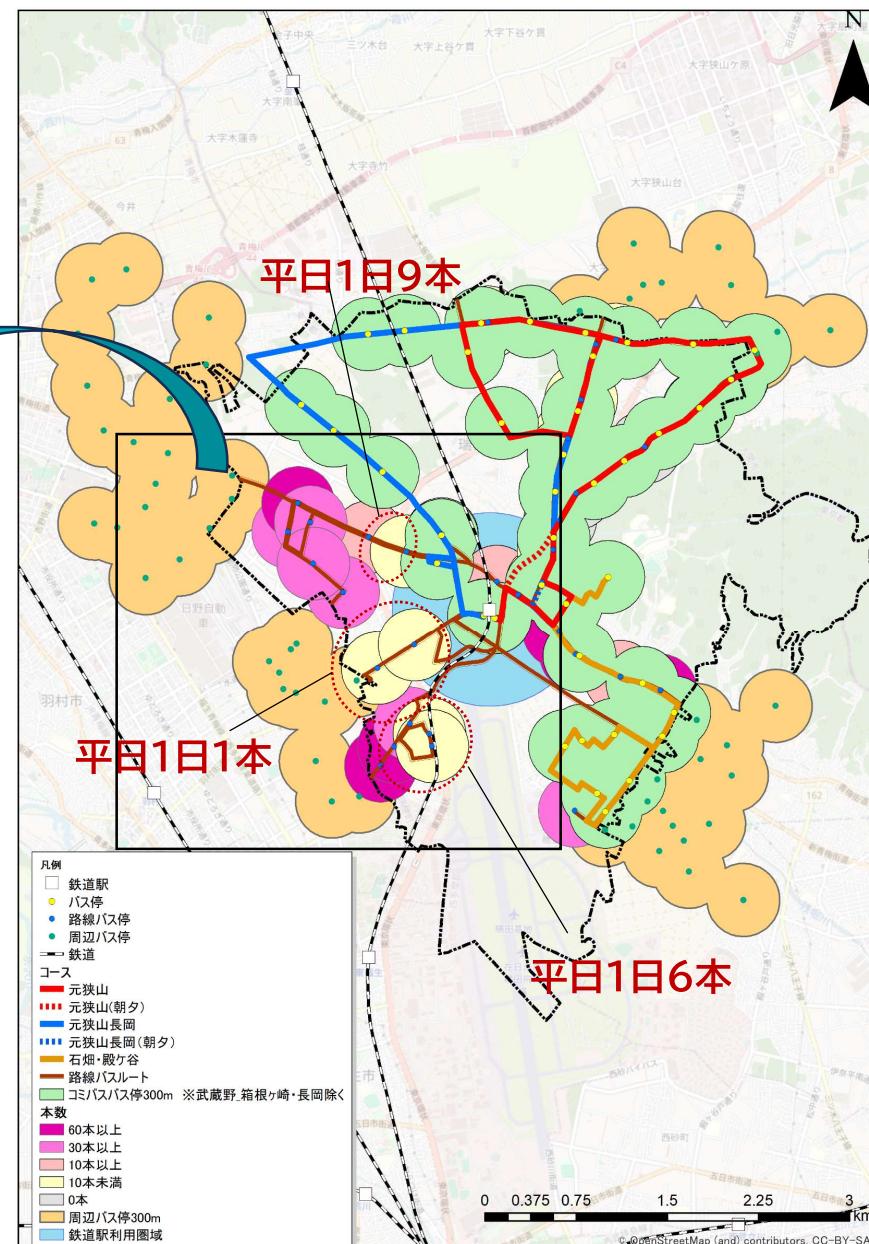


## 【路線バスの運行状況】

- ・武蔵野、箱根ヶ崎地域は、路線バスの運行本数が少なく、一部人が住んでいる地域が公共交通でカバーできていないなど公共交通不便地域が面的に広がっている
- ・長岡地域はほぼ路線バスでカバーされる

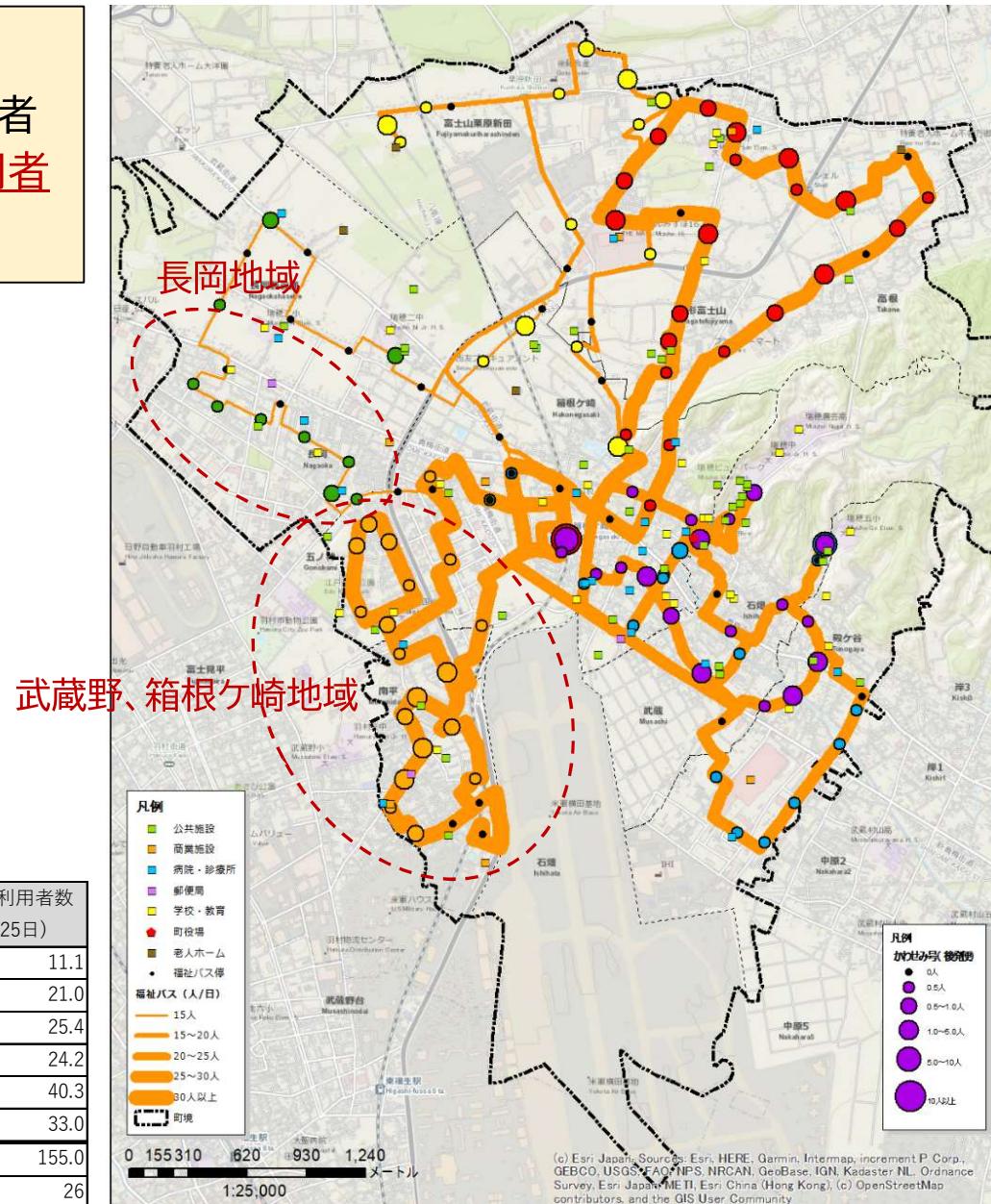


※数字は250m四方で区切った区域内の人口



## 【福祉バスの過去の利用状況】

コミュニティバス運行前の福祉バスの利用者をみても、長岡地域は他の地域に比べ利用者が少ない



平成31年3月における各路線の利用者数と各バス停の乗車人数(人)

路線名	1か月の利用者数 (H31.3)	1日あたりの利用者数 (運行日数25日)
すずめ号(先発便)長岡・長岡長谷部コース	277	11.1
すずめ号(後発便)二本木・富士山栗原新田コース	524	21.0
かわせみ号(先発便)武蔵・殿ヶ谷コース	636	25.4
かわせみ号(後発便)石畠・殿ヶ谷コース	606	24.2
ひばり号(先発便)高根・駒形富士山コース	1008	40.3
ひばり号(後発便)むさし野・松原コース	824	33.0
合計	3875	155.0
平均	646	26

## 【検討方針】

- ①コミュニティバスの利用実態を踏まえ箱根ヶ崎駅に乗り入れ
- ②コミュニティバスと同様に箱根ヶ崎駅に乗り入れることで、路線バスと競合しないように有償運行
- ③代替サービスを検討するエリアは、路線バスの運行やこれまでの実績を踏まえ武蔵野、箱根ヶ崎地域
- ④現行の運行経費を上限に、利用促進に向け運行サービスを高める
- ⑤利用が期待できる地域の道路幅員が4～5mであることから、小型バスではない車両を導入

## 【代替サービスのメニュー】

種類	特徴	検討課題	主な事例
デマンド交通 (乗合タクシー)	<ul style="list-style-type: none"> <li>区域運行のため <b>狭い道路でも運行が可能</b></li> <li>乗合であるが <b>ドアツードア</b> で移動</li> <li><b>予約</b>が必要</li> </ul>	<p>①導入エリアの設定 <b>路線バスと競合しない</b>住所等によるエリアの設定</p> <p>②運賃設定 ドアツードアでの移動や、乗合人数が小型バスに比べ少ないことにより <b>今</b>の運賃(大人180円)よりも高価</p> <p>③運行経費の確認 必要に応じてオペレーター費用がかかるなど <b>初期費用が高価</b></p>	あきる野市 他事例多数
自家用有償旅客輸送によるグリーンスローモビリティ	<ul style="list-style-type: none"> <li>車幅が一般的に1.5m程度であり、<b>道路幅員が4.5m程度</b>あれば運行可能</li> <li>電動車のため <b>環境にやさしい</b></li> <li><b>走行速度が20km/h以下</b>で遅い</li> </ul>	<p>①運行ルートの設定 時速が20km/h以下のため、ルートによっては箱根ヶ崎駅付近で <b>他の車両の通行に支障</b>をきたす</p> <p>1回の充電で <b>走行できる距離</b>が限られている</p> <p>②運行の実現性 車両の購入や充電施設の整備等の <b>初期費用が高価なこと</b>や <b>運行事業者(担い手)の選定</b></p>	町田市 松江市
タクシーを活用したサービス (タクシーチケット)	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>狭い道路でも運行が可能</b></li> <li><b>ドアツードア</b>で移動</li> <li>家からの利用する際は電話での <b>呼び出し</b>が必要</li> </ul>	<p>①導入エリアの設定 <b>路線バスと競合しない</b>住所等によるエリアの設定</p> <p>②運賃設定 ドアツードアでの移動や乗合人数が小型バスに比べ少ないため <b>今</b>の運賃(大人180円)よりも高価</p>	事例多数

# 参考.デマンド交通の事例(あきる野市)

23

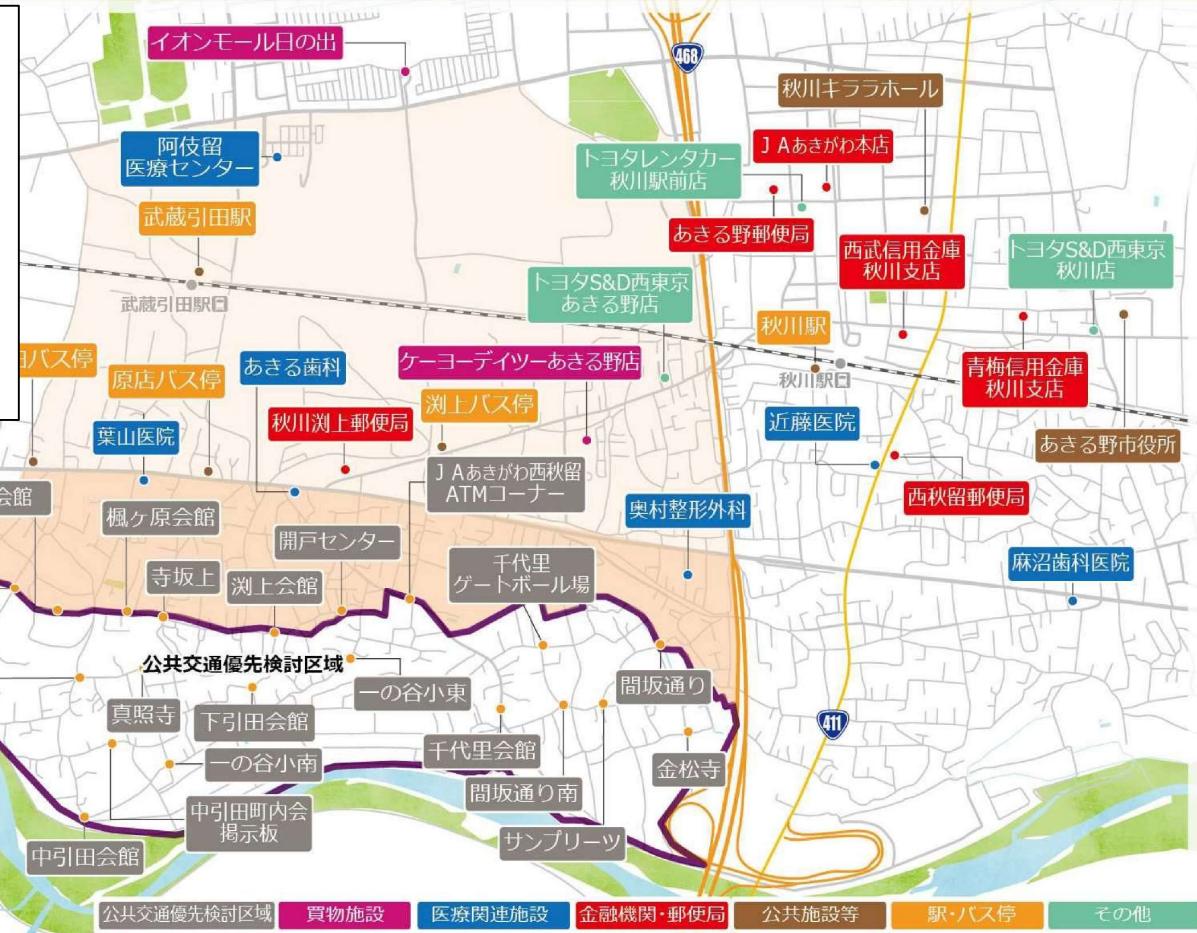
## チョイソコあきる野 引田・渕上・上代継・下代継地域 停留所マップ

2022年8月時点

■実施期間:  
R5年10月2日～R6年3月29日まで(予定)  
■対象者:  
右記の居住者(小学生以上)  
■運賃:  
200円 ※ 障がいの方と介助者は半額  
■予約方法:  
電話、スマートフォン、インターネット  
■運行事業者:市内タクシー事業者  
■事業費:約1,160万円/6ヶ月



【チョイソコセンター】  
電話受付 乗車 [2週間前～30分前] まで  
電話番号 050-2018-6490 受付時間 8:30～15:30  
運行時間 9:00～16:00  
(運休: 土日祝日、年末年始 (12/29～1/3) )



住宅地停留所	間坂通り	開戸センター	上引田会館	一の谷小南
	金松寺	一の谷小東	馬乗坂ポスト	
	サンプリーツ	渕上会館	出雲・熊野通り南	
	間坂通り南	下引田会館	上引田町内会掲示板	
	千代里ゲートボール場	寺坂上	引田橋	
	千代里会館	真照寺	中引田町内会掲示板	
	J Aあきがわ西秋留ATMコーナー	楓ヶ原会館	中引田会館	

目的地停留所	イオンモール日の出	葉山医院	あきる野市役所	トヨタS&D西東京あきる野店
	ケヨーデイツーあきる野店	J Aあきがわ本店	秋川キララホール	トヨタS&D西東京秋川店
	奥村整形外科	青梅信用金庫秋川支店	秋川駅	トヨタレンタカー秋川駅前店
	近藤医院	西武信用金庫秋川支店	武蔵引田駅	
	麻沼歯科医院	あきる野郵便局	引田バス停	
	あきる歯科	西秋留郵便局	原店バス停	
	阿伎留医療センター	秋川渕上郵便局	渕上バス停	

出典:あきる野市ホームページ

## 町田市（鶴川団地グリーンスローモビリティプロジェクト）

- ◆運行主体：社会福祉法人悠久会
- ◆運行エリア：団地内周辺
- ◆運行日時：火曜日、水曜日、金曜日  
午前10:00～12:00、午後13:00～15:00
- ◆運賃：500円（1年間の入会金）
- ◆利用対象：支援が必要な高齢者
- ◆車両：ゴルフカート型（4人乗り）×2台

## 島根県松江市

- ◆運行主体:社会福祉法人みずうみ、エコ×ユニバーサルな松江のまちづくりを考える会
- ◆運行エリア:団地内
- ◆運行形態:デマンド運行方式、  
平日9:30～12:30 無料運行  
12:30～14:00 100円(1回目の1乗車時のみ)
- ◆利用対象:会員登録者(登録予定者含む)、地区内の住民及びその親族、その他地域において日常生活に必要な要務(買い物、通院等)を反復継続して行う者
- ◆車両:ゴルフカート型7人乗り×1台、4人乗り×2台



▲自家用有償旅客運送による運営（左：島根県松江市、右：東京都町田市）

出典:グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き  
(令和3年5月 国土交通省)

## 狛江市社会実験のチラシ



出典:柏江市ホームページ

施策項目	場所	対象	内容
相乗りが可能なタクシー利用券	茨城県稲敷市	自動車が利用できない市民(市全域)	<ul style="list-style-type: none"> <li>700円の利用券を1ヶ月8枚交付</li> <li>1枚につき最低300円は自己負担</li> <li>一ヶ月8枚交付</li> <li>2人乗車で運賃1500円の場合…助成金額900円、利用者負担600円</li> </ul>
公共交通空白地域を対象とした相乗りタクシー利用助成券	広島県三次市	20歳以上で最寄りのバス停や駅から700m以上離れた場所に住み、自動車等が利用できない人	<ul style="list-style-type: none"> <li>2人以上でタクシーを利用</li> <li>1年間に3万～6万を交付</li> <li>1回に利用できるのは1人600円まで</li> </ul>
交通空白地域における一括定額運賃	茨城県水戸市	交通空白地域の市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>市は1台につき1日18,300円で車両を借り上げ(7台導入)</li> <li>電話による予約</li> <li>市内片道1000円(地区内だけなら500円)</li> <li>タクシーに備え付けてある無線を利用することから、システムやオペレータ人件費等の費用は発生しない</li> </ul>

令和5年9月 令和5年度第1回地域公共交通会議

- 運行状況・アンケート調査結果報告、運行評価基準の検討

令和5年10月 OD調査(乗降バス停の組み合わせ)の実施

**本日**

令和5年12月 令和5年度第2回地域公共交通会議

- 運行状況報告・地域公共交通のあり方検討

令和6年1月 地域公共交通住民意見交換会

令和6年3月 令和5年度第3回地域公共交通会議

- 実証実験終了後の方向性の提示

代替サービスの検討

利用状況の確認・評価