

令和6年度第4回(第17回) 瑞穂町地域公共交通会議資料

令和7年3月31日(月)
場所:瑞穂町役場 1階ホール



3
年度 令和

令和3年10月 コミュニティバス実証実験運行開始

5
年度 令和

【コミュニティバス】
運行評価基準を設定し、2路線の代替サービスへの移行を確認

【デマンド交通】
意見交換会を踏まえ、代替サービスは町内全域を対象としたデマンド交通を採用

6
年度 令和

令和6年5月28日 令和6年度第1回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績
【協議事項】実証実験運行終了後の公共交通の運行方針

令和6年7月29日 令和6年度第2回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、地域公共交通計画の策定について
【協議事項】コミバス見直し、デマンド交通運行計画

令和6年10月11日 令和6年度第3回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、認可申請・説明会の実施状況
【協議事項】地域公共交通計画策定に向けたアンケート調査(案)

令和7年3月 意見交換会の実施

令和7年3月31日 令和6年度第4回地域公共交通会議

本日

コミュニティバス
【報告事項】実証実験の評価、
利用実績、意見交換会の実施

デマンド交通
【報告事項】利用実績、意見交換会の実施

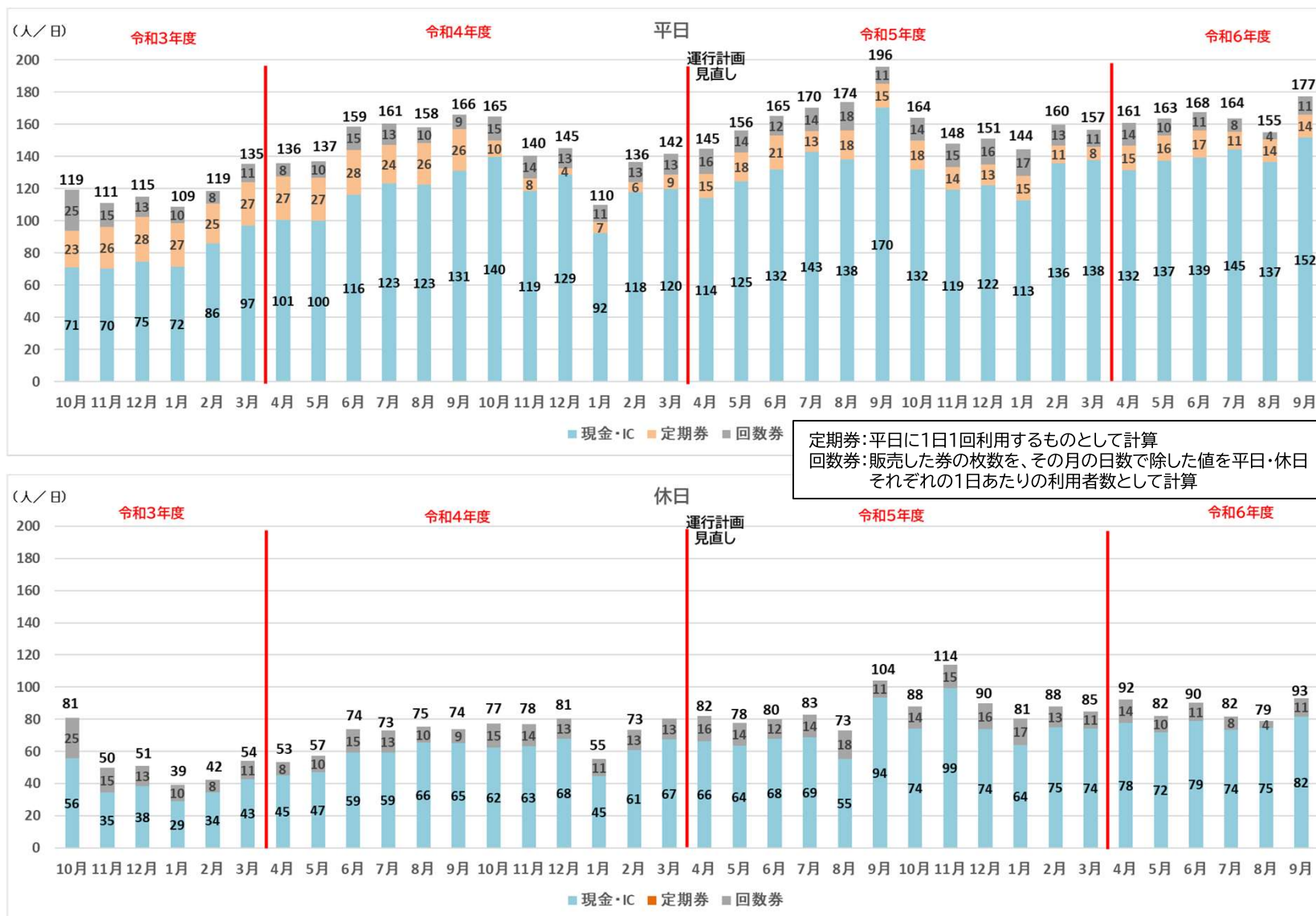
地域公共交通計画
【報告事項】調査結果
【協議事項】課題の整理、計画目標の設定

(1)瑞穂町コミュニティバス 実証実験運行の評価について

利用実績① 1日あたりの利用者数の推移

4

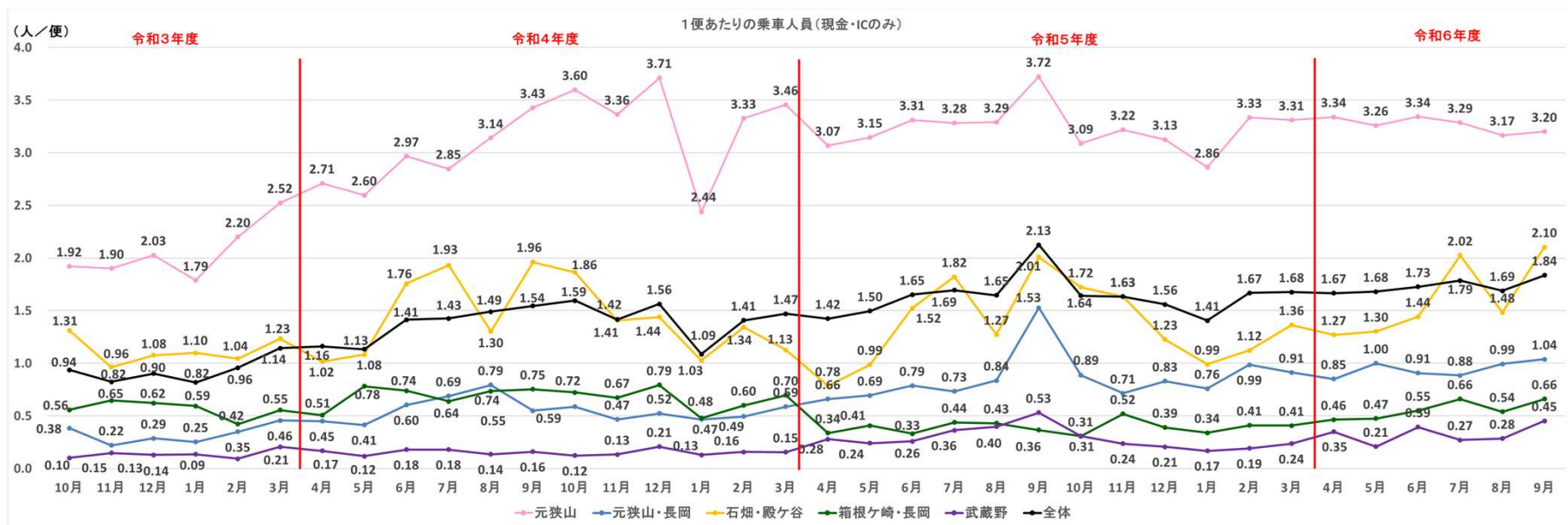
- 平日、休日ともに令和5年度までは右肩上がりで増加し、令和6年度は概ね前年に同等の水準で推移
- 平日は令和5年9月の196人/日、休日は令和5年11月の114人/日がピーク



運行実績② 1便あたりの乗車人員

5

- 全体平均は運行計画を見直した令和5年度以降、ほとんどの月で1.4～1.8人/便の間で推移
- 元狭山コースは、運行開始直後は2.0人/便前後であったが徐々に利用が増え、令和5年度以降はほとんどの月で3.0人/便以上となり安定している
- 石畑・殿ヶ谷コースは学校の長期休暇なども影響し、令和5年度以降も変動が大きく、全体平均を上回る月もある
- 元狭山・長岡コースは徐々に利用が増え、令和6年度は1.0人/便前後で推移
- 令和5年度の運行計画の見直し後、箱根ヶ崎・長岡コースの利用者が一部武蔵野コースに転換したと考えられるが、いずれも実証実験期間を通じて1.0人/便以下の利用であった



運行経費及び収入(全期間計)

6

		元狹山	元狹山・長岡	箱根ヶ崎・長岡	石畑・殿ヶ谷	武蔵野	全体
(運行経費内訳)	人件費(千円)	89,038	73,062	16,647	30,984	10,017	219,747
	燃料油脂費(千円)	10,793	8,683	2,006	3,818	1,241	26,540
	車両償却費(千円)	9,938	8,689	1,893	3,278	1,037	24,835
	自動車諸税(千円)	274	227	51	95	31	678
	自動車損害保険料(千円)	1,568	1,291	293	543	176	3,870
	車両修繕費(千円)	5,282	4,461	996	1,793	575	13,107
	予備車経費(千円)	11	9	2	4	1	28
	道路占用料(千円)	9,704	8,447	1,848	3,201	1,020	24,219
	その他経費(千円)	3,773	3,080	704	1,318	427	9,302
	一般管理費(千円)	14,548	11,970	2,722	5,051	1,632	35,924
	営業外費用(千円)	998	877	190	326	103	2,494
運行経費計(千円)		145,927	120,794	27,354	50,410	16,259	360,745
利益(千円)		6,330	5,243	1,187	2,186	705	15,651
その他精算するもの(千円)		959	911	187	292	89	2,439
原価計(千円)		153,217	126,948	28,728	52,889	17,053	378,835
運賃収入(千円)		14,602	3,469	627	2,711	255	21,664
広告収入(千円)		135	112	25	47	15	335
東京都燃料補助金(千円)		134	88	24	54	18	318
収入計(千円)		14,871	3,670	677	2,813	289	22,318
町負担額(千円)		138,346	123,278	28,052	50,076	16,765	356,517

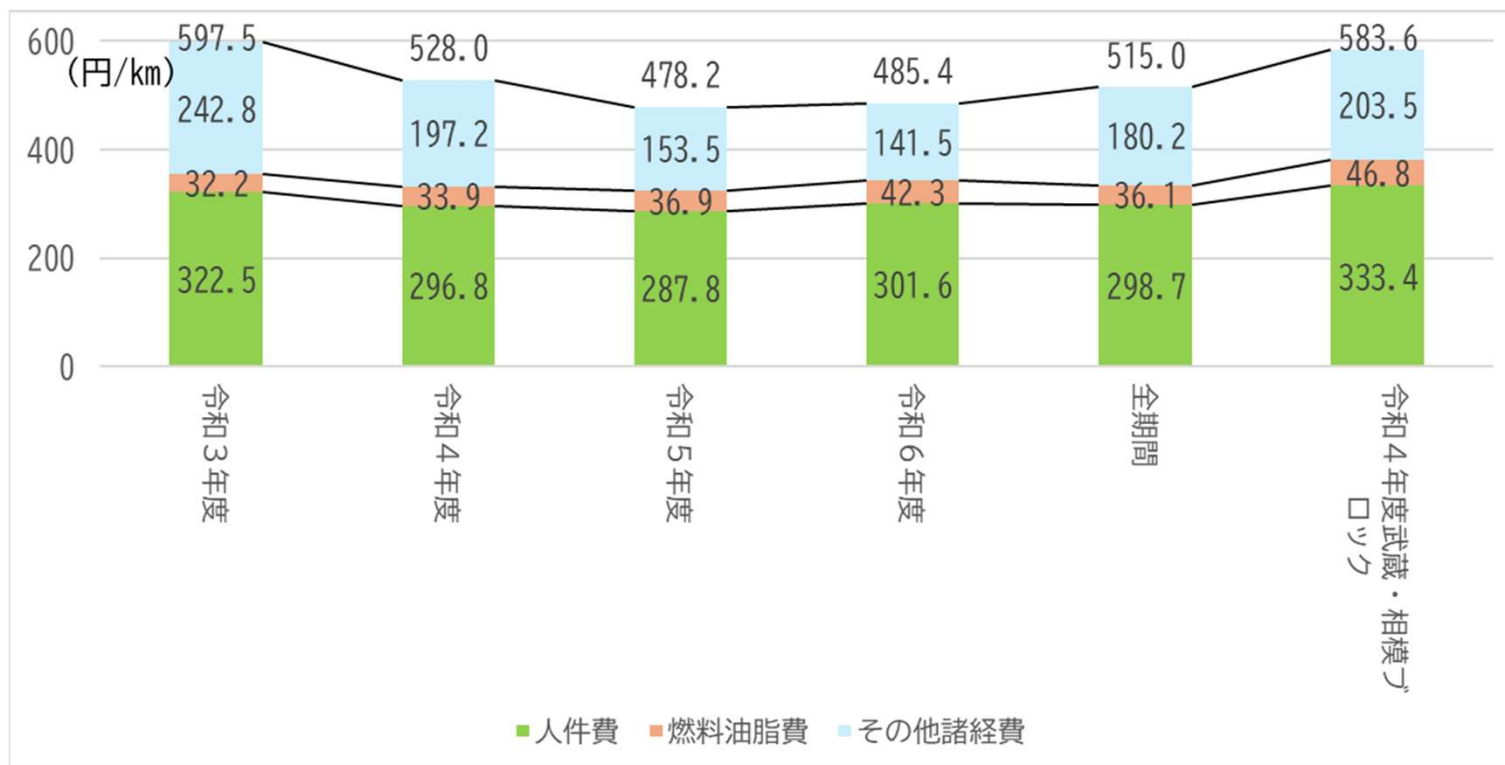
※小数点第二位以下を四捨五入しているため、全体が各路線の合計と一致しない等計算が合わないことがある

※各路線運行経費は、全体の経費を1年間の走行距離の比に応じて各路線に配分して計算

実車キロ当たり原価の推移

7

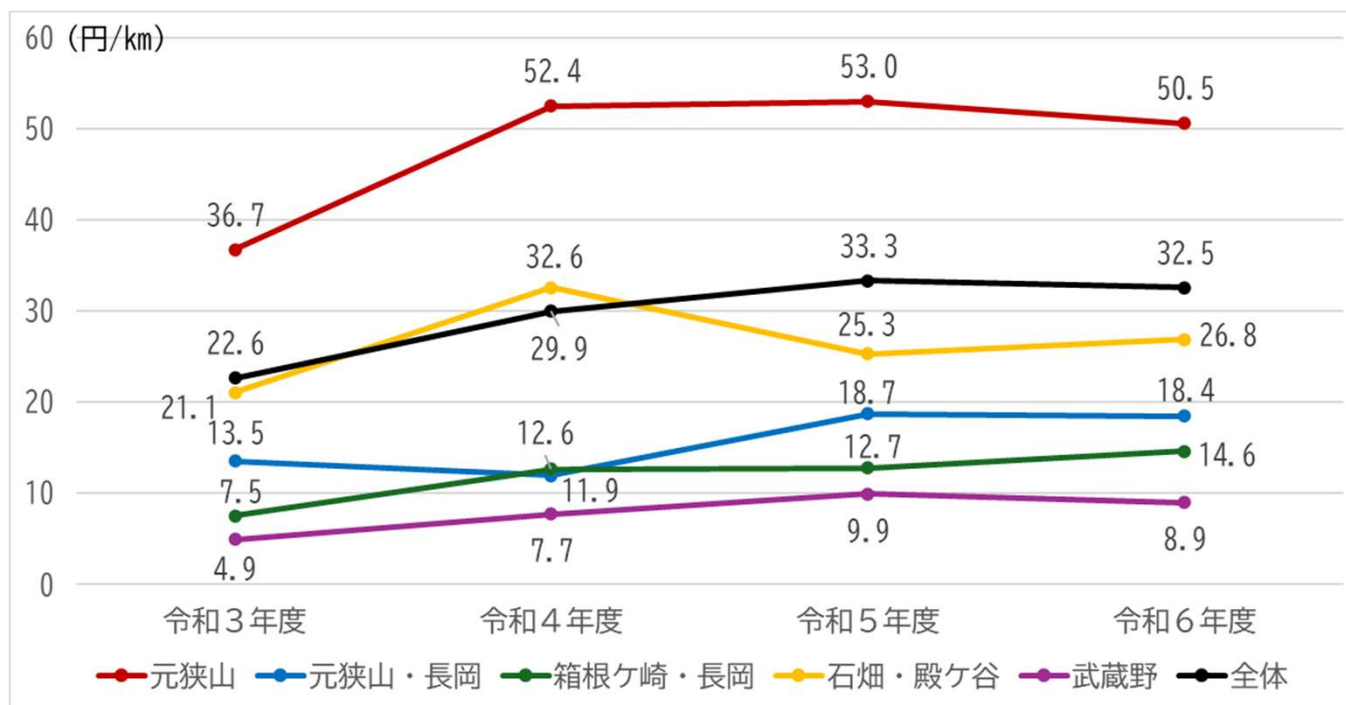
- 車両償却費を含むその他諸経費が減ったことで令和5年度にはキロ当たり478円まで下がったが、人件費、燃料油脂費の高騰の影響で令和6年度にはキロ当たり485円となった
- 令和4年度の武蔵・相模ブロック(東京三多摩地区、埼玉県及び神奈川県)と比べると、燃料油脂費が抑えられているため、全期間を通じて実車キロ当たりの原価は安くなっている



※令和4年度の武蔵・相模ブロック平均は公益社団法人日本バス協会「2023/2024年度版(令和5・6年度) 日本のバス事業」を参照

- 全体の実車キロ当たり収入は令和5年度まで毎年微増しているが、令和6年度は広告収入がなくなった分微減し32.5円/kmとなった
- 全国の乗合バスの平均である454.9円(令和4年度)は、いずれの路線も毎年大きく下回っている
- 元狭山コースは令和4年度以降、全系統で唯一50円/kmを上回っている

<実証実験期間の実車キロ当たり収入(円/km)の推移>



<全期間通算の実車キロ当たり収入(円/km)>

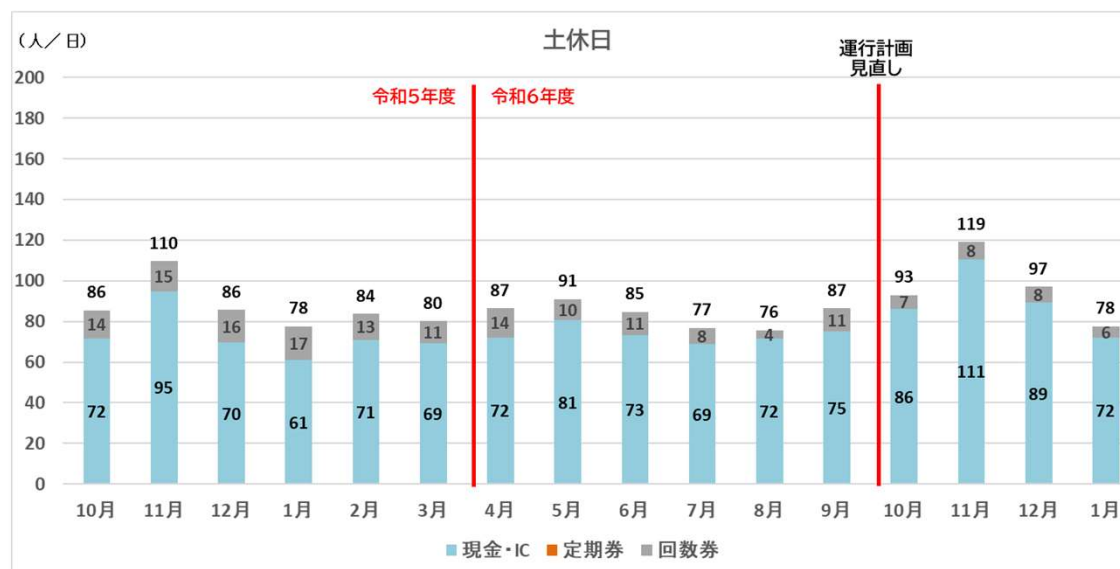
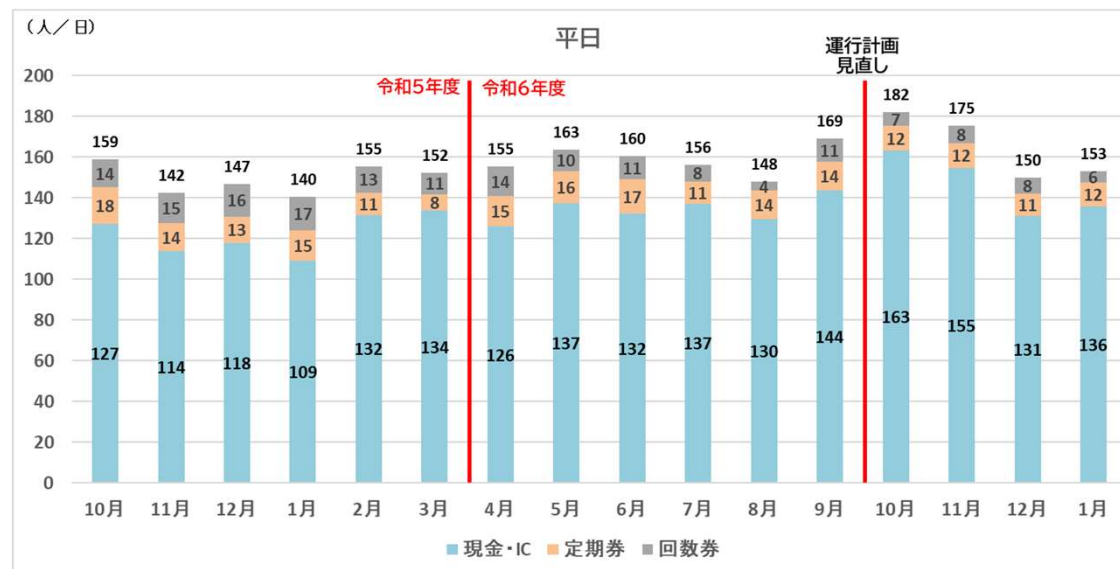
元狭山	元狭山・長岡	箱根ヶ崎・長岡	石畑・殿ヶ谷	武蔵野	全体
49.9	15.1	12.1	27.0	8.6	30.3

(2)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 コミバス1日あたりの利用者数の推移

10

- 平日は10月に今年度で最も多い人数になるなど、運行計画の見直し後は毎月前年同月を上回っている
- 休日も10月以降、前年同月と同等か、上回る人数になっている

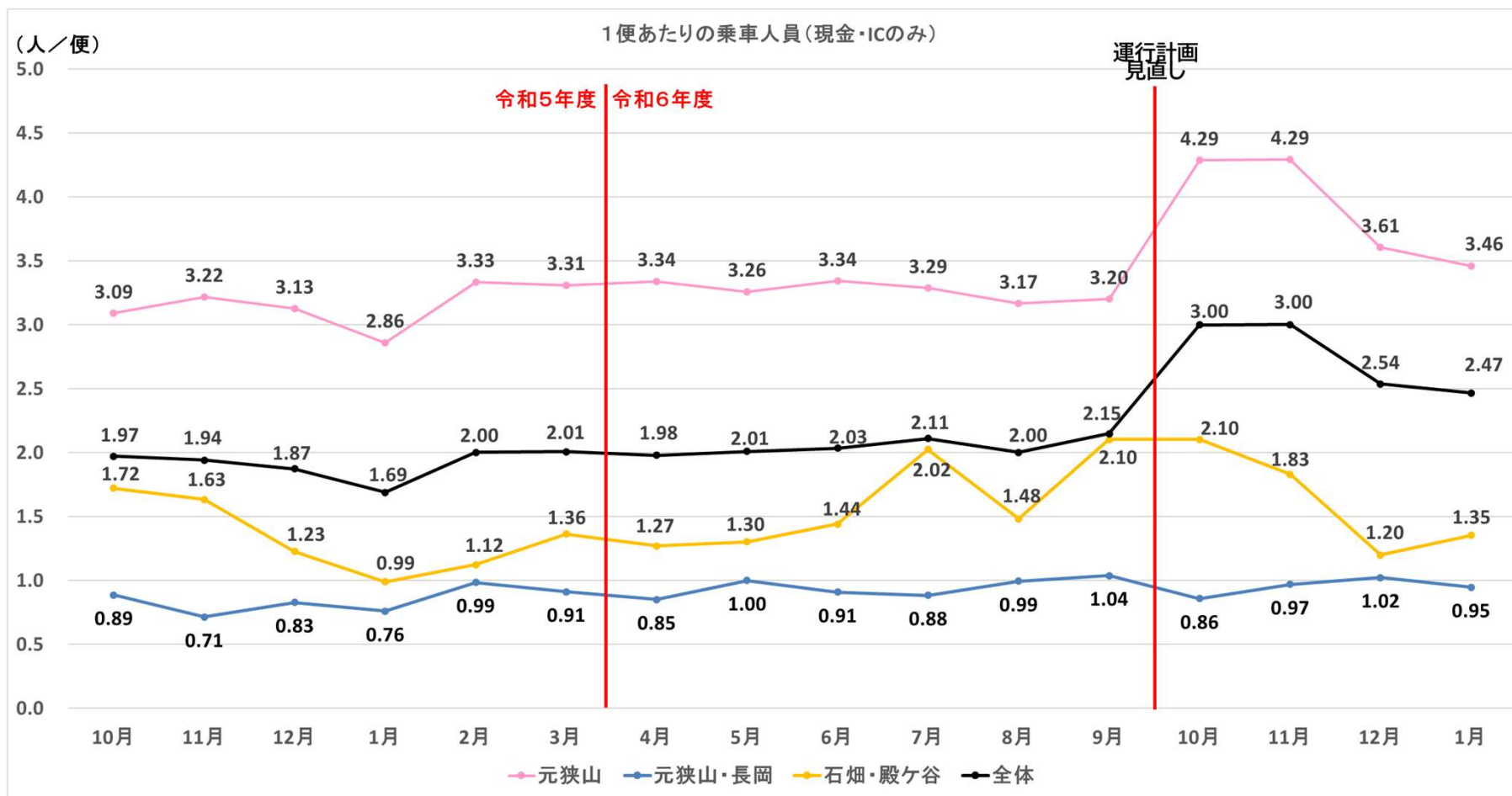


定期券: 平日に1日1回利用するものとして計算
 回数券: 販売した券の枚数を、その月の日数で除した値を平日・休日それぞれの1日あたりの利用者数として計算
 ※令和5年10月～令和6年9月の値に箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースの利用者数は含まずに算出

運行実績② コミバス1便あたりの乗車人員

11

- 全体の値は元狭山コースと概ね連動する形で、10月の運行計画見直し以降は前年同月を上回っている
- 元狭山コースは便数の減少が影響してか、10月に前月よりも1.0人/便以上増加している
- 元狭山・長岡コースはやはり便数が減ったこともあり、運行計画見直し後も10月以外は前年同月を上回る
- 石畑・殿ヶ谷コースは10月以降減少傾向だが、前年同様の傾向で、12月以外は前年同月を上回っている



※令和5年10月～令和6年9月の「全体」の値に箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースの利用者数は含まずに算出

運行実績③ コミバス概算収支率(10～1月)

12

- 2コースの運行終了やルートの見直しで運行経費が削減されたことで、全体の概算収支率は上半期より改善し9.0%
- 元狹山・長岡コースの収支率が改善したことで、すべてのコースで5.0%を上回る

■令和6年度10-1月収支率(概算)

	元狹山	元狹山・長岡	石畑・殿ヶ谷	全体
運行経費(百万円)	16.9	8.7	4.3	30.0
運賃収入(百万円) ※定期券、回数券を含む	1.9	0.4	0.3	2.7
町負担額(百万円)	14.9	8.3	4.0	27.2
収支率(%)	11.5	5.0	7.6	9.0
上半期収支率(%)	11.0	4.0	5.8	7.1
昨年度からの増減(ポイント)	+0.5	+1.0	+1.8	+0.8

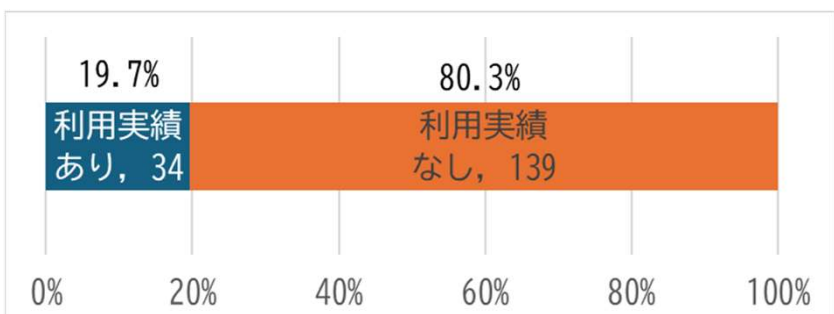
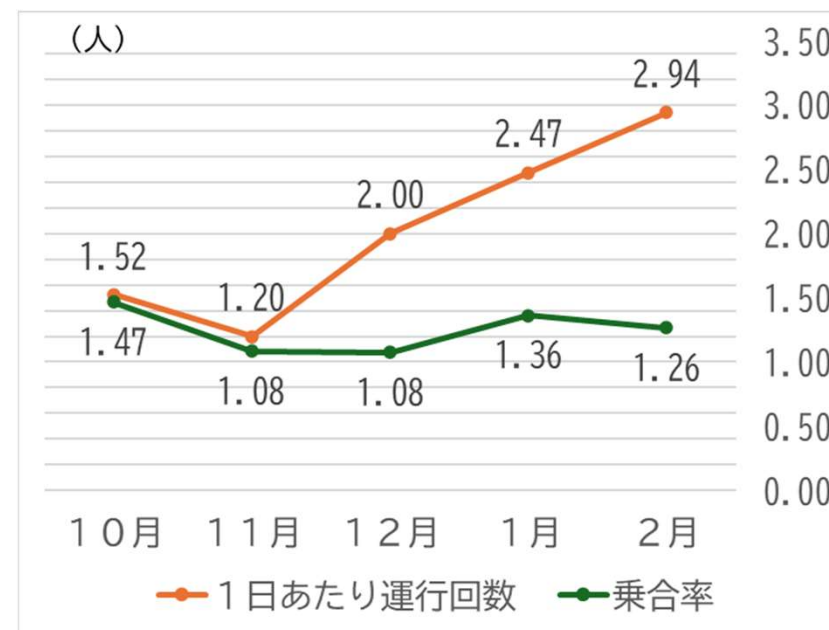
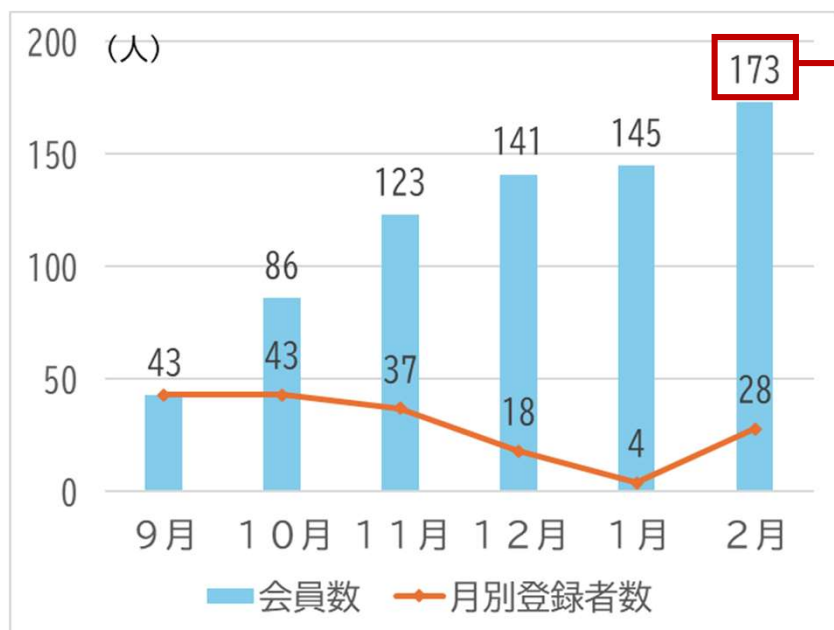
※小数点第二位以下を四捨五入しているため、全体が各路線の合計と一致しない等計算が合わないことがある
 ※運行経費は、全体の運行経費を走行距離の比に応じて各路線に配分して計算している
 ※上半期の全体の収支率は、箱根ヶ崎・長岡、武蔵野の2コースを含んだもの

(3)瑞穂町デマンド交通実証実験運行状況の 報告について

運行実績① デマンド登録者数・1日あたり運行回数

14

- 2月末時点で登録者数は173名で、うち利用実績があるのは20%未満と登録と利用の間にギャップが生じている
- 1日あたりの運行回数は、11月以降徐々に増加し2月時点で2.94人/日
- 乗合率(1回あたりの平均乗車人数)は2月時点で1.26人/便⇒乗合が発生しているのは4便に1便程度

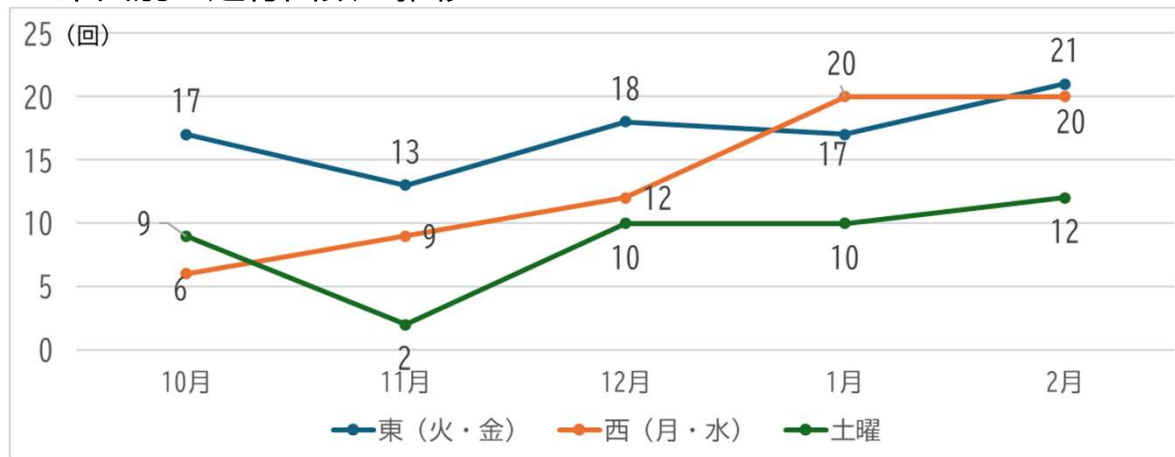


運行実績② 東西別の運行回数・利用の多い乗降場

15

- 12月までは東側での利用が西側を大きく上回っているが、1月以降は東西ともに同等の水準になっている
- 利用の多い乗降場として、「ジョイフル本田」「松山公園」が毎月上位5位以内に入っている
- その他「オリンピック」や、「新井クリニック」「高水医院」「福生病院」などの医療機関への移動に利用されている

■東西別の運行回数の推移



■利用の多い乗降場

	10月		11月		12月		1月		2月	
1位	ジョイフル本田 松山公園	8回	松山公園	8回	ジョイフル本田	10回	石畑下集会所 オリンピック	12回	ジョイフル本田	14回
2位	-	-	ジョイフル本田	6回	松山公園 高水医院	8回	-	-	石畑下集会所	12回
3位	西武信用金庫 瑞穂支店	6回	オリンピック さくら公園 箱根ヶ崎駅西口 福生病院	4回	-	-	ジョイフル本田	8回	福生病院	9回
4位	新井クリニック	4回	-	-	石畑下集会所 瑞穂町役場	6回	JAにしたま 元狭山支店	7回	けやき館	7回
5位	瑞穂町役場 箱根ヶ崎駅東口 箱根ヶ崎駅西口 長岡コミュニティセンター JAにしたま 元狭山支店	3回	-	-	-	-	高水医院 松山公園	6回	オリンピック JAにしたま 元狭山支店 松山公園 むさしの公園	6回

(4)意見交換会の実施について

- 移動に関する困りごとや、10月から実証実験運行を開始したデマンド交通、本格運行を開始したコミュニティバスに関する改善点などを把握するため、各地域において意見交換会を実施

会場	開催日時	主な意見
武蔵野コミュニティセンター	3/17(月) 10:00～11:30	<ul style="list-style-type: none"> ニーズに合わせることがまだ不十分と感じている 乗降場の近くに住んでいる方はデマンド交通の導入で助かっている デマンド交通の手続きが70代以上にとっては大変
瑞穂町民会館	3/17(月) 14:00～15:30	<ul style="list-style-type: none"> デマンド交通はPRがまだ不足しており、知らない人が多いので、地域のキーパーソンなどを巻き込みながら利用促進してほしい デマンド交通の年齢制限が厳しく、利用したいができない人がいる コミバスの時刻表の文字が小さくて見づらい
長岡コミュニティセンター	3/18(火) 10:00～11:30	<ul style="list-style-type: none"> 周辺の自治体と連携した公共交通の運行も検討してほしい バスの待ち時間を有効に活用できる交流の場があるとよい デマンド交通の曜日の区切りをやめることも検討してほしい
元狹山コミュニティセンター	3/18(火) 14:00～15:30	<ul style="list-style-type: none"> 駅に行きたいとき、元狹山コースが10分程度遅延してきて既に通過してしまったのかわからなくて困る 元狹山・長岡コースの見直しで、コミュニティバスでコミセンや耕心館に来られなくなった方がいる コミュニティバスを日曜や年末年始にも利用できるようにしてほしい

(5)瑞穂町地域公共交通計画の 策定について

■地域公共交通計画とは…

- 「地域にとってのぞましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすもの(地域の**公共交通に関する今後の取り組みの拠りどころ**となる計画)
- 全ての地方公共団体において、**計画の作成や実施を「努力義務」**として定めている

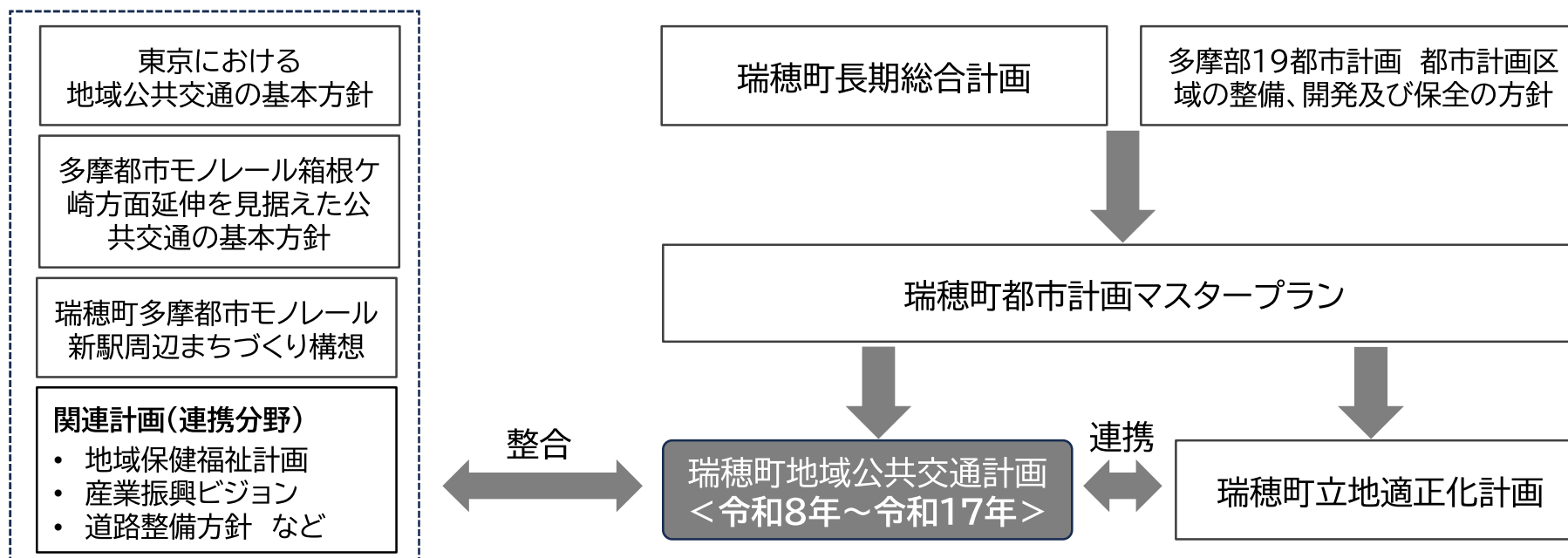
■策定の意義

- 今後取り組んでいく事業について、住民や議会、関係者への説明の根拠となる
- 交通機関同士の**役割分担の明確化と連携強化**
- 国から財政支援を受けるために必要な資料となる

参考：国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き 第3版」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001475484.pdf>

■計画の位置づけ



■地域公共交通計画に記載が必要な事項

(「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第五条2項)

地域公共交通計画においては、次に掲げる事項について定めるものとする

- (1) 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の推進に関する基本的な方針
- (2) 地域公共交通計画の区域
- (3) 地域公共交通計画の目標
- (4) 前号の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項
- (5) 地域公共交通計画の達成状況の評価に関する事項
- (6) 計画期間
- (7) 前各号に掲げるもののほか、地域公共交通計画の実施に関し当該地方公共団体が必要と認める事項

令和6年度

令和7年度

実態調査

課題整理

基本方針・
計画目標の検討

（4～8月ごろ）
施策・事業の検討
関係者調整

（9～10月ごろ）
素案の作成

（10～11月ごろ）
パブリックコメント

（12～3月ごろ）
計画書のとりまとめ

（前回）
アンケート
調査案の
検討

（今回）
調査結果
報告

（今回）
事務局案をたたき台として、

- ・ 瑞穂町の公共交通に関する課題
- ・ 地域公共交通計画の基本方針
- ・ 地域公共交通計画の目標についてご議論いただきます

令和7年度
第2回（8
月ごろ）で
協議予定

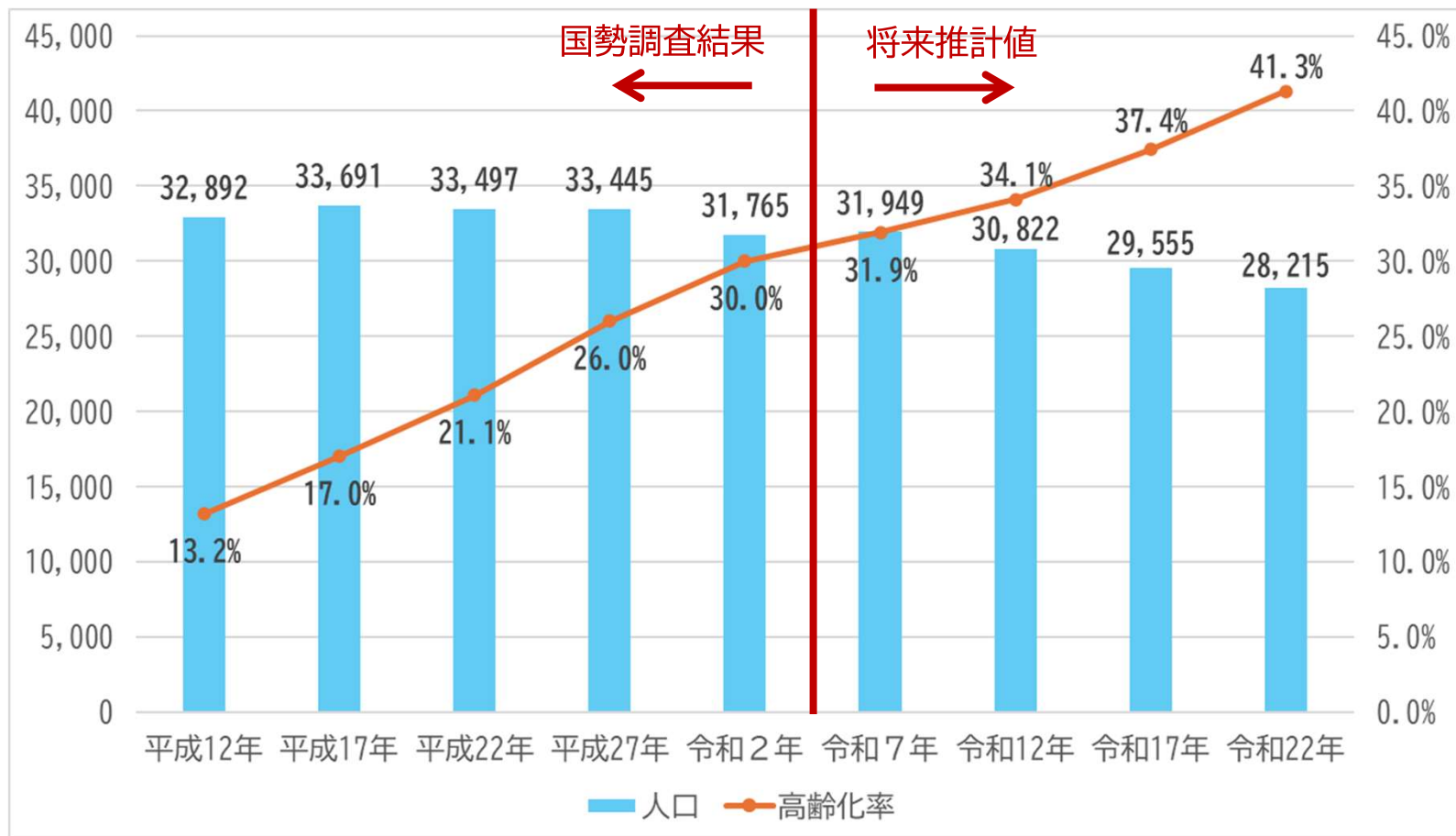
令和7年度
第3回（10
月ごろ）で
協議予定

令和7年度
第4回（2
月ごろ）で
協議予定

②瑞穂町の概況(1) 人口動向

22

- 人口は平成17年をピークに減少を続け、令和17年の推計値は3万人を下回る
- 高齢化率は令和2年時点で30%を超え、令和22年には40%を超える見込み



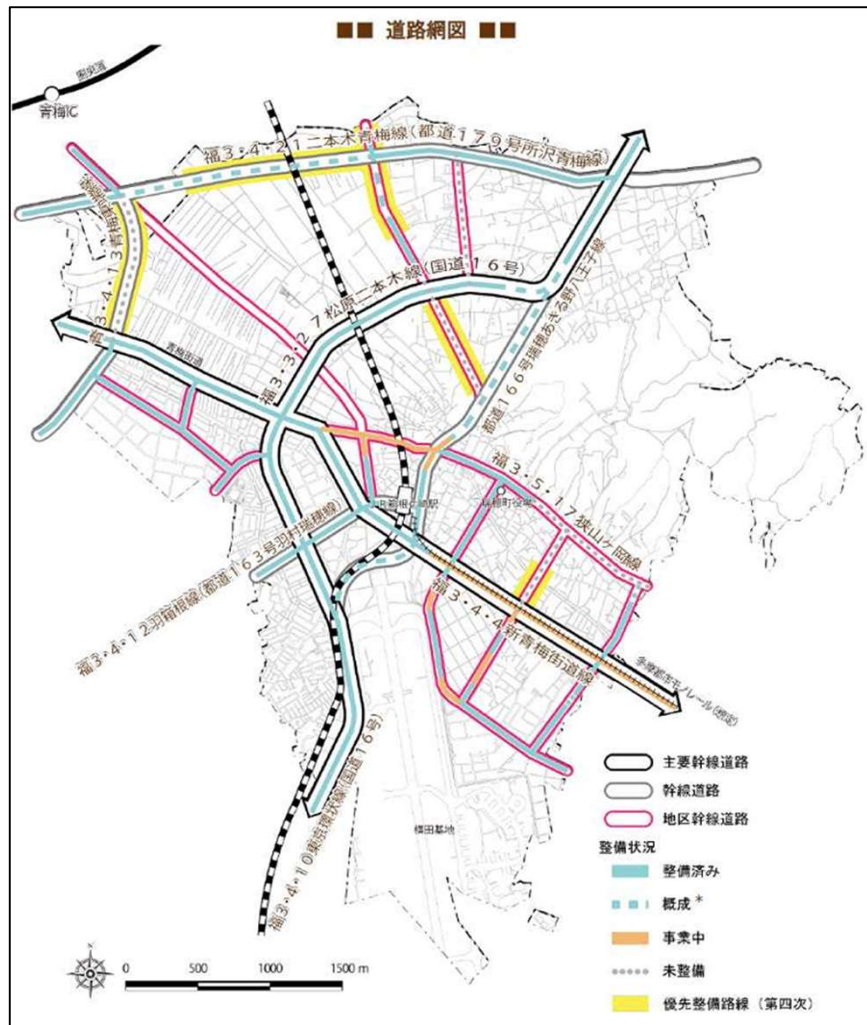
出典)国勢調査(～令和2年)

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)』(令和7年～)

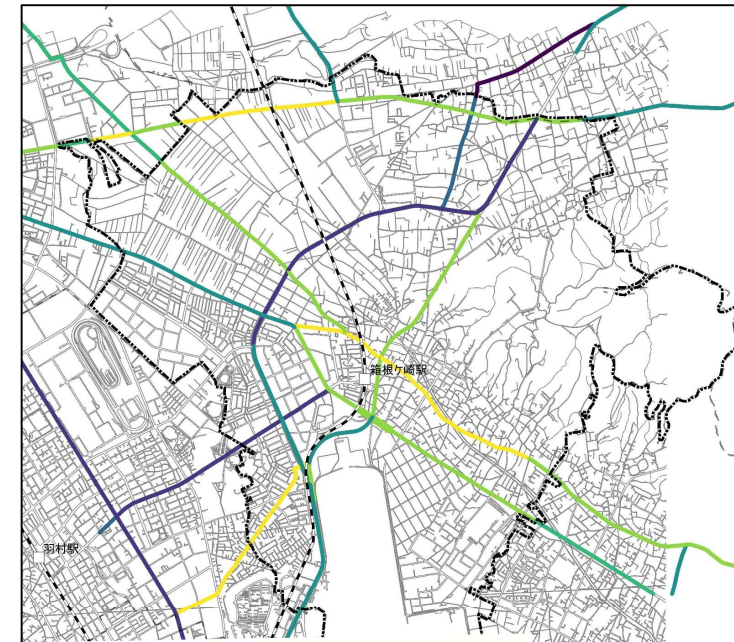
②瑞穂町の概況(2) 道路ネットワーク

23

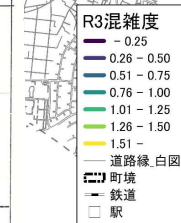
- ・ 国道16号、都道166号(あきる野八王子線)が町内を南西部から北東部に、南東部から北西部に青梅街道、新青梅街道が通り、北部を都道179号(所沢青梅線)が東西に貫いている
- ・ 青梅街道や都道166号の一部区間は、「慢性的混雑状態」とされる混雑度1.75を超えている



出典)瑞穂町道路整備方針



混雑度	交通状況の推定
1.0未満	飽和時間 0, $Q/C < 1.0$ 昼間12時間を通して、道路が混雑することなく、円滑に走行できる。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
1.0 ? 1.25	飽和時間はほとんどの区間で1~2時間以下、 Q/C はほとんどの区間で1.0以下、昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1~2時間(ピーク時間)ある。何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
1.25 ? 1.75	飽和時間は0~12、 $Q/C > 1$ の時間が10~15% ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態と考えられる。
1.75以上	飽和時間0がほとんどなくなる。 $Q/C > 1$ の時間が50%を超える。慢性的混雑状態を呈する。



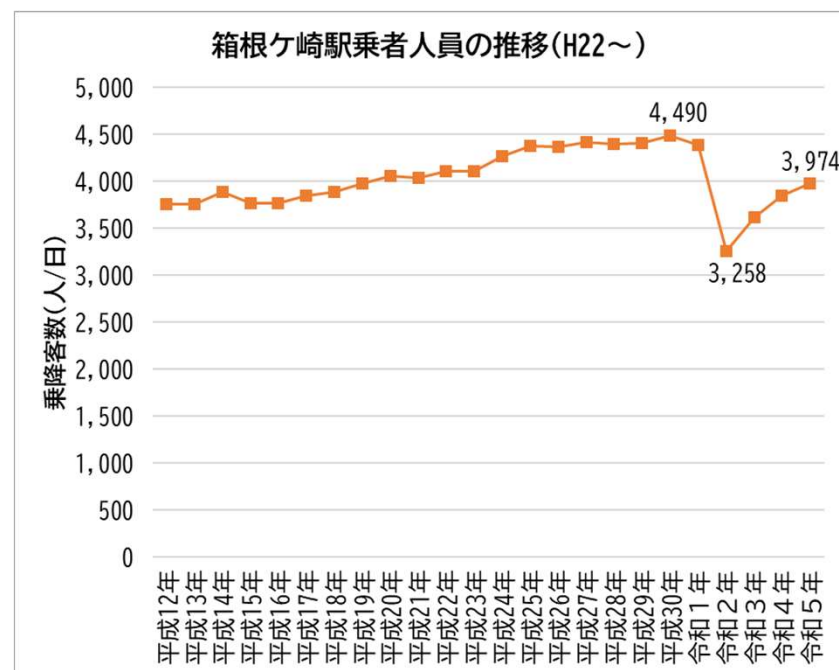
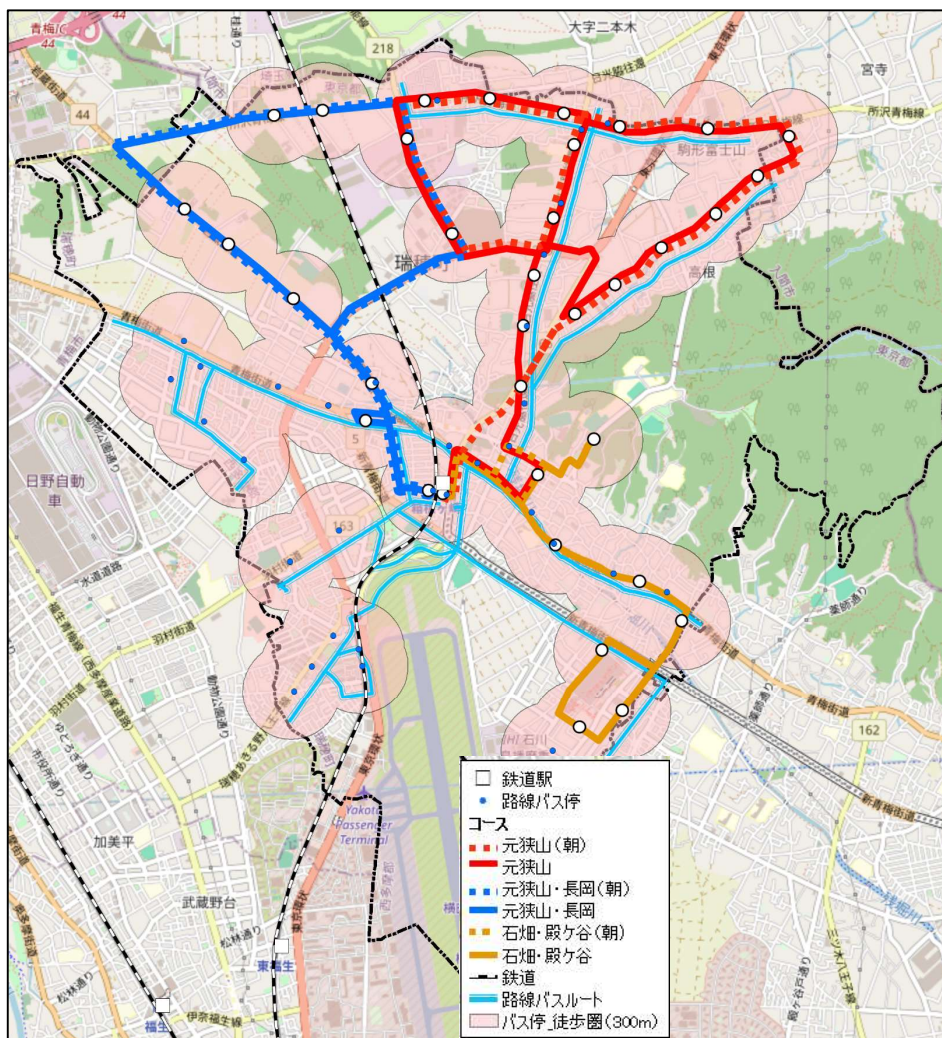
出典)令和3年道路
交通センサス
より加工作成

出典)(社)日本道路協会「道路の交通容量」

②瑞穂町の概況(3) 公共交通ネットワーク、利用実態

24

- 箱根ヶ崎駅を中心にJR八高線が町域を南北方向に貫いている
- 路線バスは青梅街道、都道166号など国道16号以外の幹線道路を、コミュニティバスは路線バス網が行き届かない範囲を補完するような形で運行している
- JR箱根ヶ崎駅の乗降客数は、コロナ禍に大幅に下落し、令和5年には令和元年の9割程度まで回復

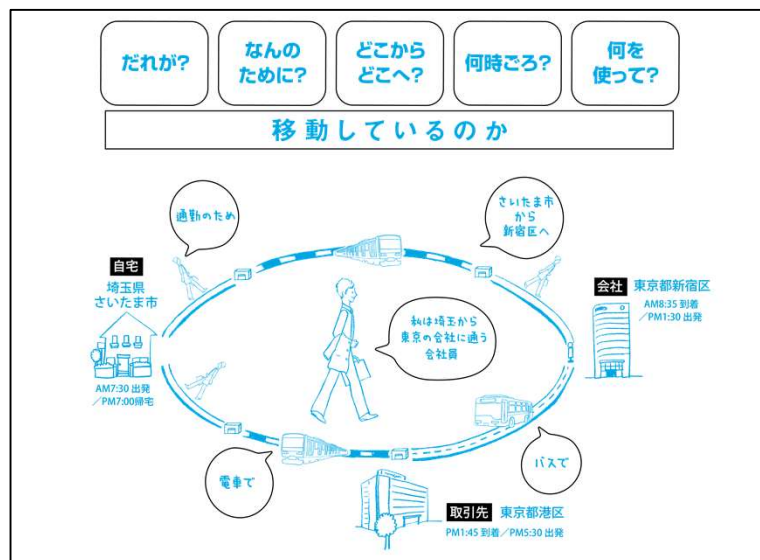


出典)東日本旅客鉄道株式会社HP
<https://www.jreast.co.jp/passenger/>

■パーソントリップ調査とは…

- ・ 鉄道、バス、自動車、自転車、徒歩など利用する交通手段の割合や、移動量などを把握するために、「どのような人が」「どのような目的で」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかなどを調べる調査
- ・ 首都圏では直近で平成30年に「第6回東京都市圏パーソントリップ調査」を実施(瑞穂町コミュニティバスの運行開始よりも前、10年に1度の実施)

➡次ページ以降、この調査に基づいた移動実態を提示



第6回東京都市圏パーソントリップ調査(概要)

調査範囲:東京都市圏(東京都・神奈川県・埼玉県・千葉県・茨城県南部)

調査時期:平成30年9月~11月

対象地域:268市区町村

対象者:東京都市圏に居住する約1,800万世帯のうち、無作為に抽出された約63万世帯の方(満5歳以上)

調査方法:調査対象世帯に対して、郵送で調査の案内を配布し、Web回答(スマートフォン、タブレット、PC)または紙の調査票で回答する方法で実施

出典)東京都市圏交通計画協議会ホームページ

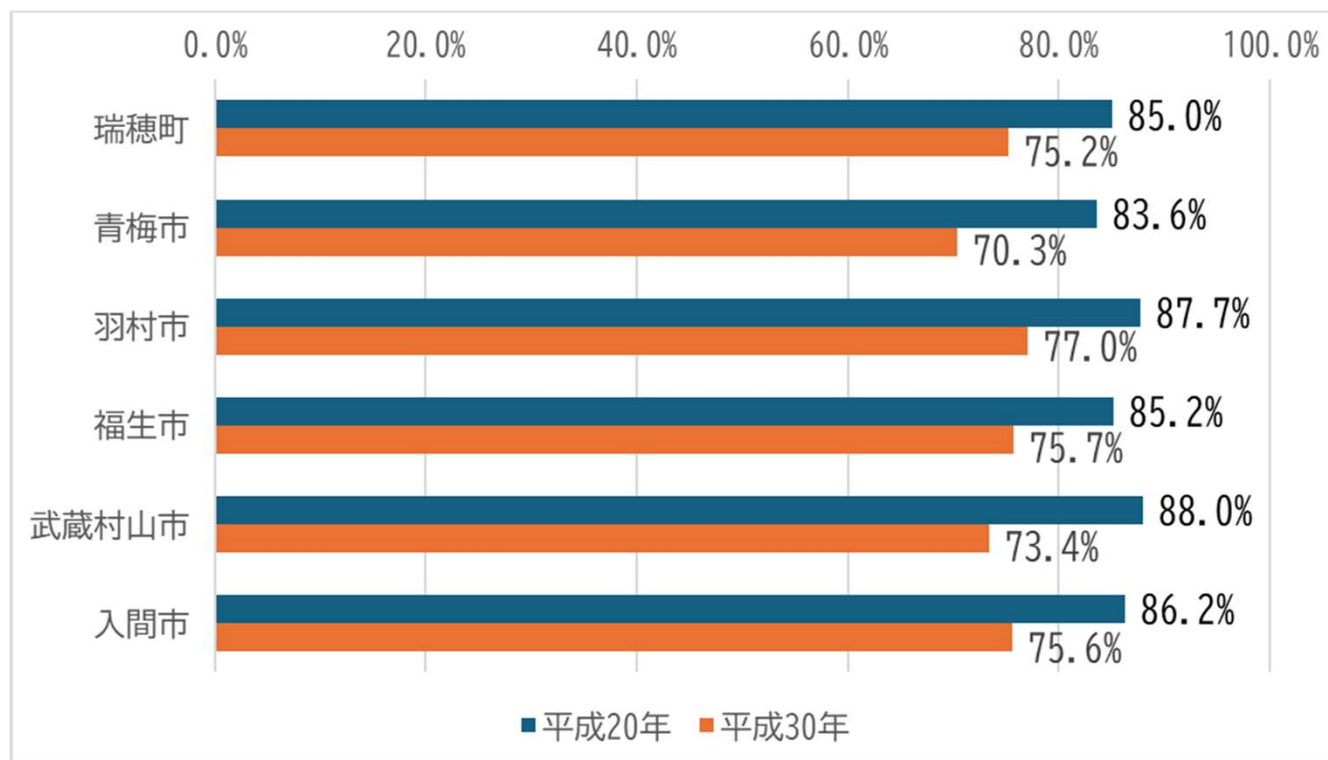
<用語説明>

トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。
代表交通手段	ある交通手段のトリップ数の全交通手段のトリップ数に占める割合を交通手段分担率といいます。分担率の増加と交通量の増加は必ずしも同義ではありません。

出典)東京都市圏交通計画協議会ホームページ

- 平成30年における瑞穂町の外出率(調査対象日に外出した人の割合)は75.2%となっており、平成20年の85.0%から10ポイント近く低下している
- 近隣自治体においても、平成20年から平成30年の間の変化は概ね同じ傾向となっている
- 平成30年(コロナ禍前)の時点で外出率の低下は始まっており、高齢化により外出頻度の高い生産年齢人口の割合が下がったことなどによるものと考えられる

瑞穂町及び周辺自治体の外出率の変化
(平成20年⇒平成30年)

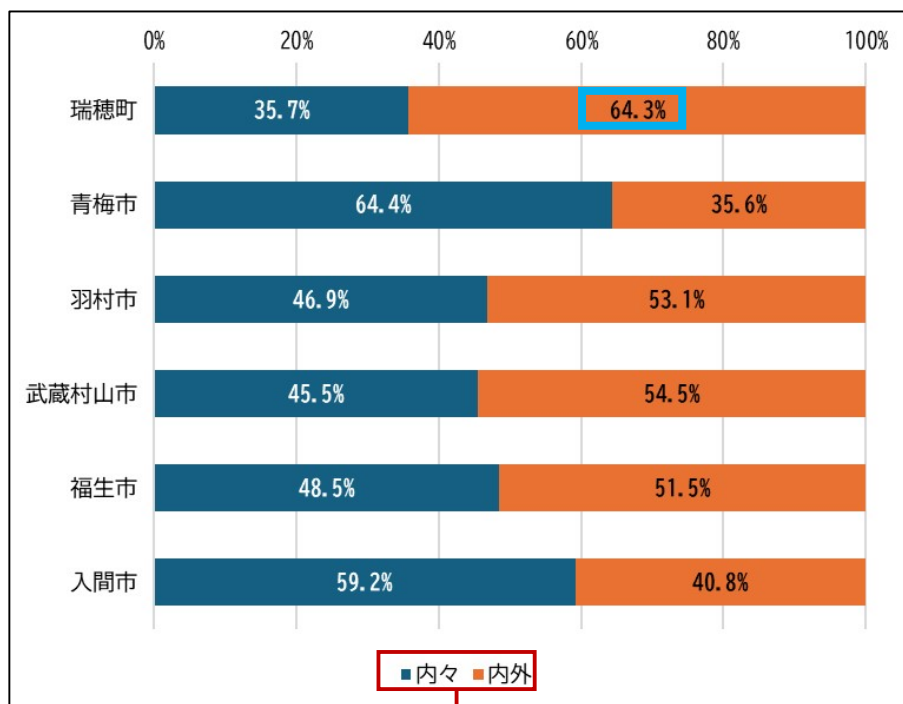


②瑞穂町の概況(4) 移動実態 町内外との行き来

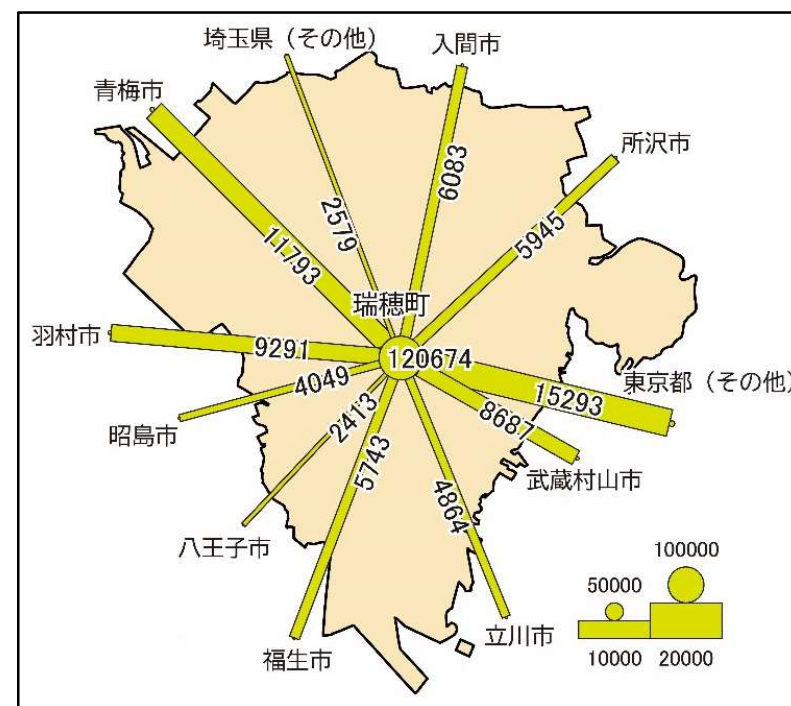
27

- 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る
- 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に移動していると考えられる
- 都内の近隣自治体以外の移動については、通勤・通学目的が多いと考えられる

内々交通と内外交通の比率(平成30年)



町内外とのトリップ数(平成30年)



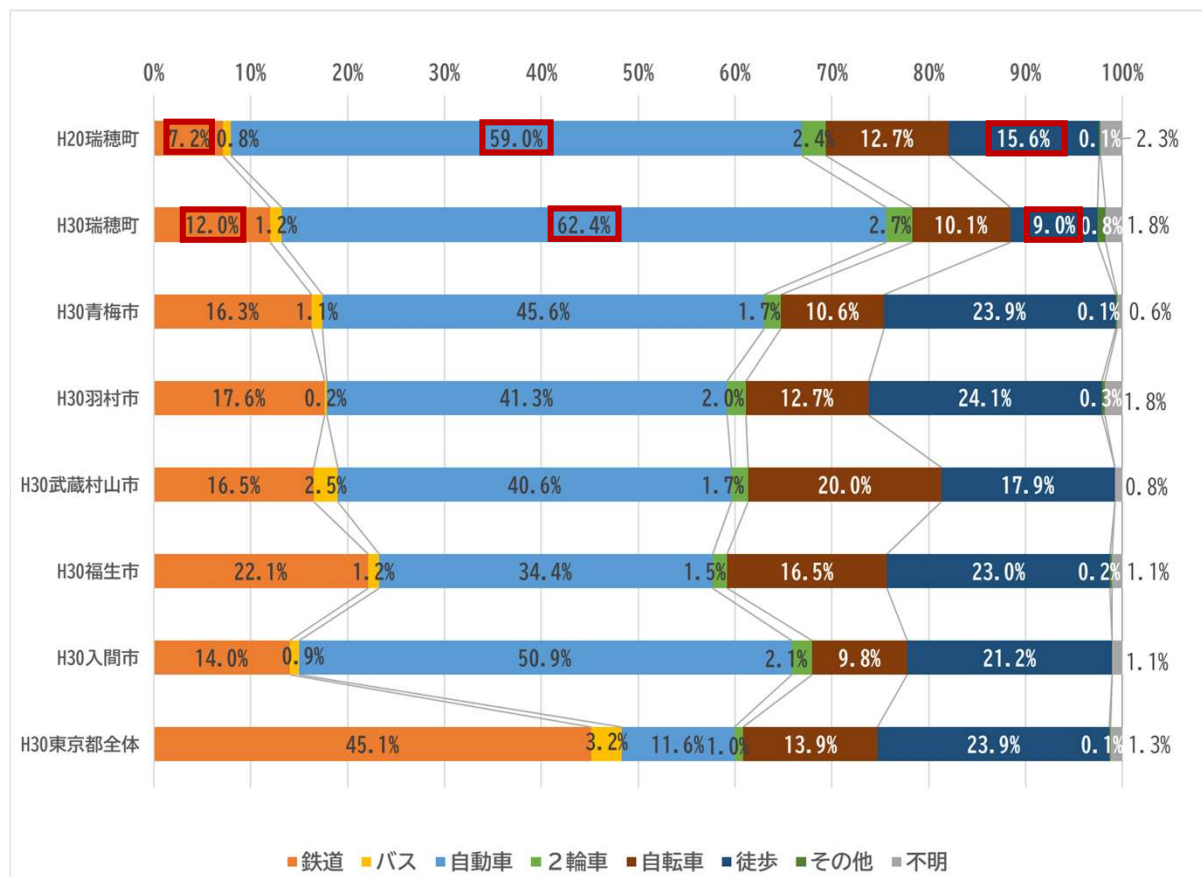
内々トリップ: 同じ地域の中でのトリップ
内外トリップ: エリア内とエリア外の間でのトリップ

②瑞穂町の概況(4) 移動実態 代表交通分担率

28

- 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る
- 自動車での移動が定着しているためか、徒歩分担率は9.0%と近隣自治体と比べて低い
- 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おり、高齢化等の影響により徒歩だけの外出の頻度が下がっているものと考えられる
- 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、こうした生活様式の基盤となっている

周辺自治体との比較および平成20年から平成30年までの変化



世帯あたり乗用車保有台数



令和4年3月時点の自治体ごとの乗用車の保有台数を、令和5年1月時点の世帯数で除して算出

※自治体ごとの乗用車保有台数は警視庁交通部交通総務課「警視庁交通年鑑 令和4年版」より引用

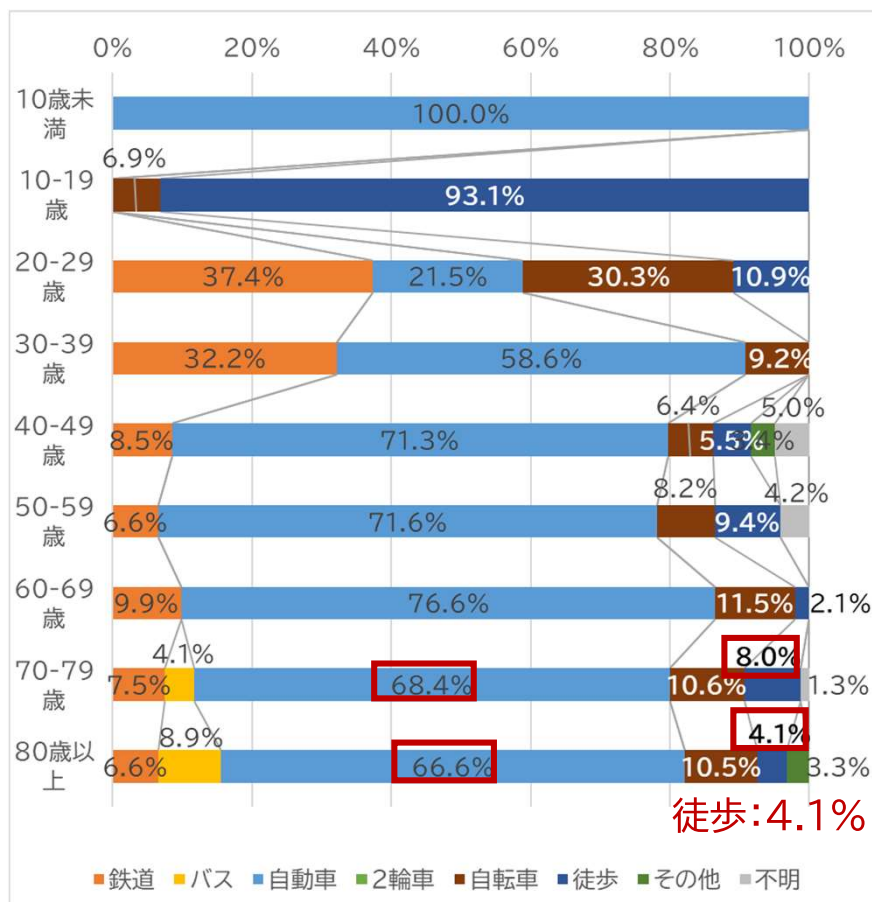
※世帯数は東京都総務局統計部「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 令和5年1月」より引用

②瑞穂町の概況(4) 移動実態 年代別/目的別代表交通分担率

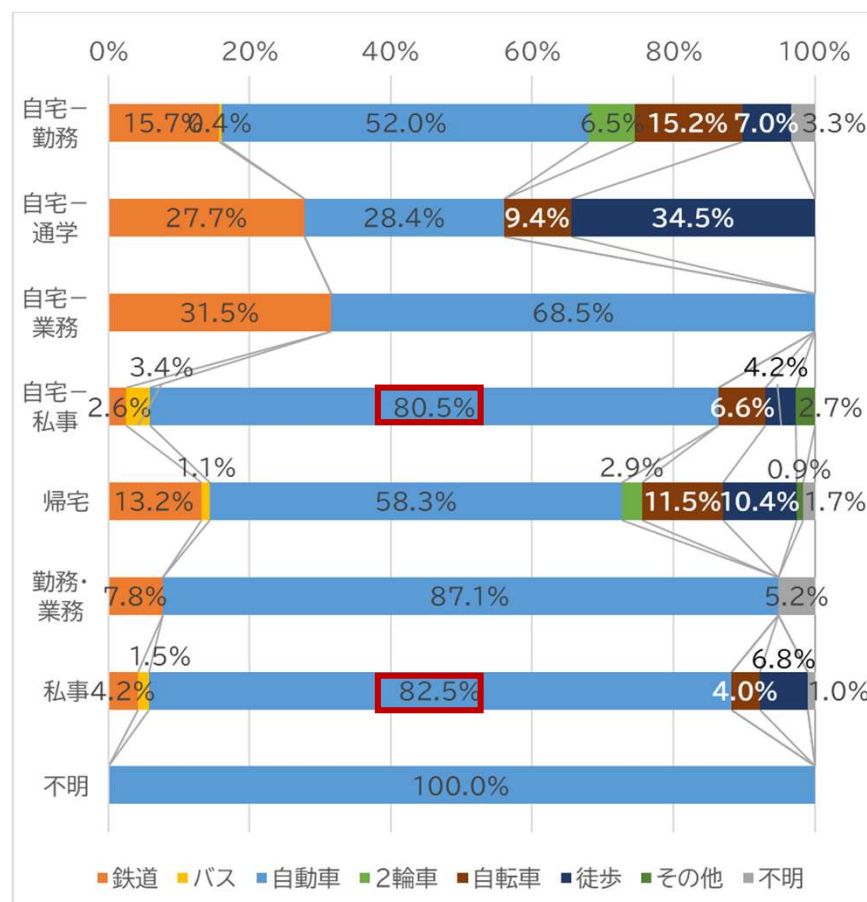
29

- 70代、80歳以上でも自動車分担率は65%以上と高く、徒歩分担率は10%未満
- 「自宅ー私事」や「私事(自宅発のものをのぞいたもの)」では「自動車」80%以上**になっており、「通勤」「通学」などに比べて高い
- 「通勤」においては自動車、「通学」では鉄道や自動車、徒歩による移動が中心となっており、通勤・通学目的でバスを主要な交通手段とする人は少ない

年代別の代表交通分担率(平成30年)



目的別の代表交通分担率(平成30年)



③公共交通に関する社会情勢(1) 運転手不足(2024年問題)

30

- 令和6年に「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)の改正が行われ、バス、タクシー、トラックなどの運転手の労働時間や休息期間などの規制が強化
- 改正された基準の適用は特にバスの運行への影響が大きく、従来のダイヤ通りの運行が維持できず、減便や廃止となるバス路線が全国で多発

令和6年4月～適用

バス運転者の改善基準告示が改正されます!

自動車運転者の労働時間等の基準が改正されます

1年の拘束時間	1か月の拘束時間	1日の休息期間
改正前 原則: 3,380時間 最大: 3,484時間	改正前 原則: 281時間 最大: 309時間	改正前 継続8時間
改正後 原則: 3,300時間 最大: 3,400時間	改正後 原則: 281時間 最大: 294時間	改正後 継続11時間を基本とし、継続9時間を下回らない

自動車運転の業務(ドライバー)に年960時間の上限規制が適用されます

厚生労働省
厚労省 改善基準告示 検索

令和6年4月の改善基準告示改正に伴うバス運転者の主な変更点

	改正前	改正後
1年の拘束時間	原則 <u>3,380</u> 時間 (最大 <u>3,484</u> 時間)	原則 <u>3,300</u> 時間 (最大 <u>3,400</u> 時間)
1か月の拘束時間	原則281時間 (最大 <u>309</u> 時間)	原則281時間 (最大 <u>294</u> 時間)
1日の拘束時間	原則13時間(<u>最大16時間</u>) ※15時間以上は週2回以内	原則13時間(<u>最大15時間</u>) ※14時間以上は週3回以内を目安
1日の休息期間	継続8時間	継続11時間を基本とし、 <u>継続9時間を下回らない</u>

出典)厚生労働省HP「自動車運転者の労働時間等の改善の基準(改善基準告示)」
<https://www.mhlw.go.jp/content/001161937.pdf>

- 国内では令和32年のカーボンニュートラル(温室効果ガスの排出量をゼロにする)が掲げられ、公共交通・物流分野においては再生エネルギーの活用や公共交通の利用促進による貢献が目指されている
- 具体的な取り組みとしてEVバス・タクシー導入(公共交通のGX推進)、MaaS活用による公共交通利用促進などが掲げられている

公共交通・物流や住宅・建築物等における省エネ化の推進



1. 公共交通の利用促進・EV導入、グリーン物流の推進

○ 運輸部門のCO2排出量の大宗を占める自動車分野では、カーボンニュートラル実現に向け、事業用トラック、バス、タクシーにおける電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の普及促進を図る。

■次世代自動車の普及促進

- ・環境に優しい自動車の導入や買い替えの促進を支援
- ・商用車について、運行管理と一体的なエネルギー管理を行うシステムの研究開発を実施

(GI基金「スマートモビリティ社会の構築」)



■インフラ面での取り組み

- ・EV充電施設の公道設置のガイドラインを2023年5月に策定
- ・SA/PA・道の駅でのEV充電施設や水素ステーションの設置協力



○ 公共交通・物流分野では、再エネ活用や公共交通利用促進、モーダルシフト推進等によるGXを推進。

■公共交通のGX推進等

- ・公共交通のGXの推進や新たな取組の実証運行への支援(例:EVバス・タクシー導入、蓄電池・充電設備の共同利用等)



■MaaS活用による公共交通利用促進

- ・交通事業者等の連携高度化を後押しするデータ連携基盤の具体化・構築・普及を推進

MaaSイメージ

■モーダルシフト等のグリーン物流の推進

- ・モーダルシフトやドローン物流の社会実装、ハード・ソフト両面の標準化等を推進



ドローン物流

2. 住宅・建築物の省エネ対策の徹底

○ ZEH(ゼッチ)・ZEB(ゼブ)の普及促進や、新築住宅を含む省エネ基準への適合義務化など、住宅・建築物の省エネ対策の徹底を図る。

■住宅・建築物の省エネ化推進

- ・関係省庁と連携したZEH・ZEB・LCCM住宅の普及や省エネ改修に対する支援を実施
- ・建築物省エネ法(2022年6月改正)に基づき、2025年度から全ての新築住宅・非住宅に省エネ基準適合を義務付け
- ・建築基準の合理化や支援等により木材利用を促進

■省エネ性能の底上げ

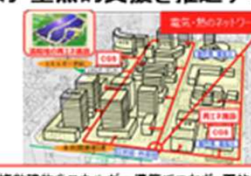
	現行		改正	
	非住宅	住宅	非住宅	住宅
大規模 2017年以降	適合義務 2017.4~	届出義務	適合義務 2017.4~	適合義務
中規模 2017.4~	適合義務 2017.4~	届出義務	適合義務 2017.4~	適合義務
小規模 2017.4~	説明義務	説明義務	適合義務	適合義務

3. 脱炭素に資する都市・地域づくりの推進

○ まちづくり・グリーンインフラ分野では、エネルギーの面的利用による効率化、環境に配慮した民間都市開発等のまちづくりのグリーン化の取組への総合的・重点的支援を推進する。

■まちづくりのグリーン化の推進

- ・都市街区での面的な脱炭素化を推進するため、環境に配慮した民間都市開発を推進
- ・脱炭素に資するグリーンインフラ技術の開発・実装を推進




複数建物をエネルギー導管でつなぎ、面的利用を図ること等により、エネルギー利用を効率化。

出典)再生可能エネルギー大量導入・次世代電力ネットワーク小委員会資料(令和5年7月)

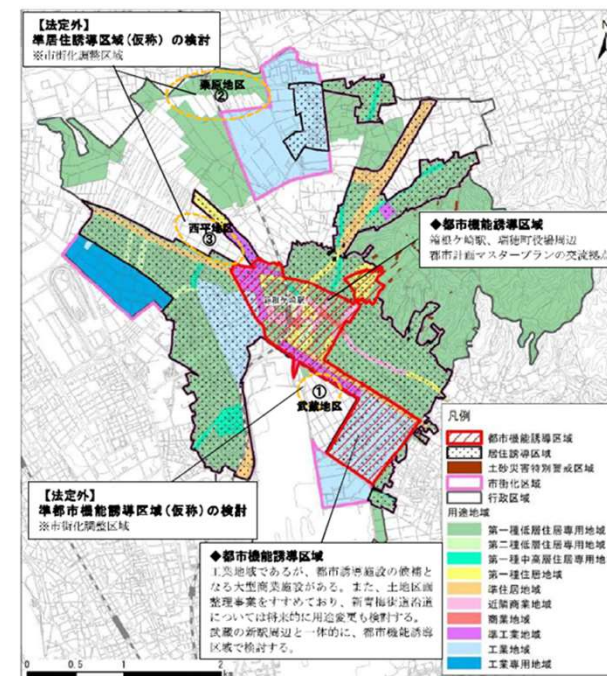
https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/053_02_00.pdf

区分	内容
計画期間	基本構想:令和3年度～令和12年度 基本計画:令和3年度～令和7年度(前期) 令和8年度～令和12年度(後期)
将来都市像	<div> <div>▼将来都市像</div> <div> すみたいまち つながるまち あたらしいまち ～ “そうぞう” しょう みらいにずっとほこれるみずほ ～ </div> </div>
公共交通に係る目標 (10年後のめざす姿)	町内における地域間の移動や、町内各地域から町外への玄関口である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することができます。
施策の方向性	<p><u>○バス交通の充実</u> 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。</p> <p><u>○鉄道の充実</u> 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。</p> <p><u>○多摩都市モノレールの整備促進</u> 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。</p>

④上位・関連計画の整理(2) 瑞穂町都市計画マスタープラン 33

区分	内容
計画期間	令和3年度～令和22年度
将来都市像	
道路交通体系 整備の方針	(3)公共交通の利便性向上 公共交通について、輸送力増強などに関して関係機関に要請していくとともに、地域公共交通会議での議論をふまえた持続可能な輸送サービスの確保について検討をすすめます。
施策の方向性	<p><u>○公共交通ネットワーク</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR箱根ヶ崎駅周辺を結節点として、鉄道、モノレール、バス、タクシーといった公共交通が連携した公共交通ネットワークの形成をはかる ・ コミュニティバスの実証実験を行い、新たな地域公共交通体系の構築、公共交通不便地域を解消するための持続可能な輸送サービスの確保について検討 ・ 箱根ヶ崎駅周辺でモノレールの延伸と一体となった交通ターミナルの形成をはかる <p><u>○鉄道</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR八高線の複線化や車両基地の整備について、輸送力の増強に向け関係機関に要請 ・ 栗原地区、むさし野地区への新駅設置について、JR八高線利用者の利便性の向上に向け関係機関に要請 <p><u>○バス</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ JR箱根ヶ崎駅、多摩都市モノレール新駅などを起点とした路線バスの運行路線の拡充など、そのサービス向上について引き続き関係機関に要請 <p><u>○多摩都市モノレール</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 上北台から箱根ヶ崎方面への早期整備を関係機関に要請 ・ 延伸と一体となったまちづくりの推進

区分	内容
計画期間	令和7年度～令和22年度
まちづくりの基本方針	<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
公共交通ネットワークに係る施策の方向性	<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</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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>○バス交通の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 新たな公共交通の検討、研究



- ・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づけ
- ・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づけ
- ・「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

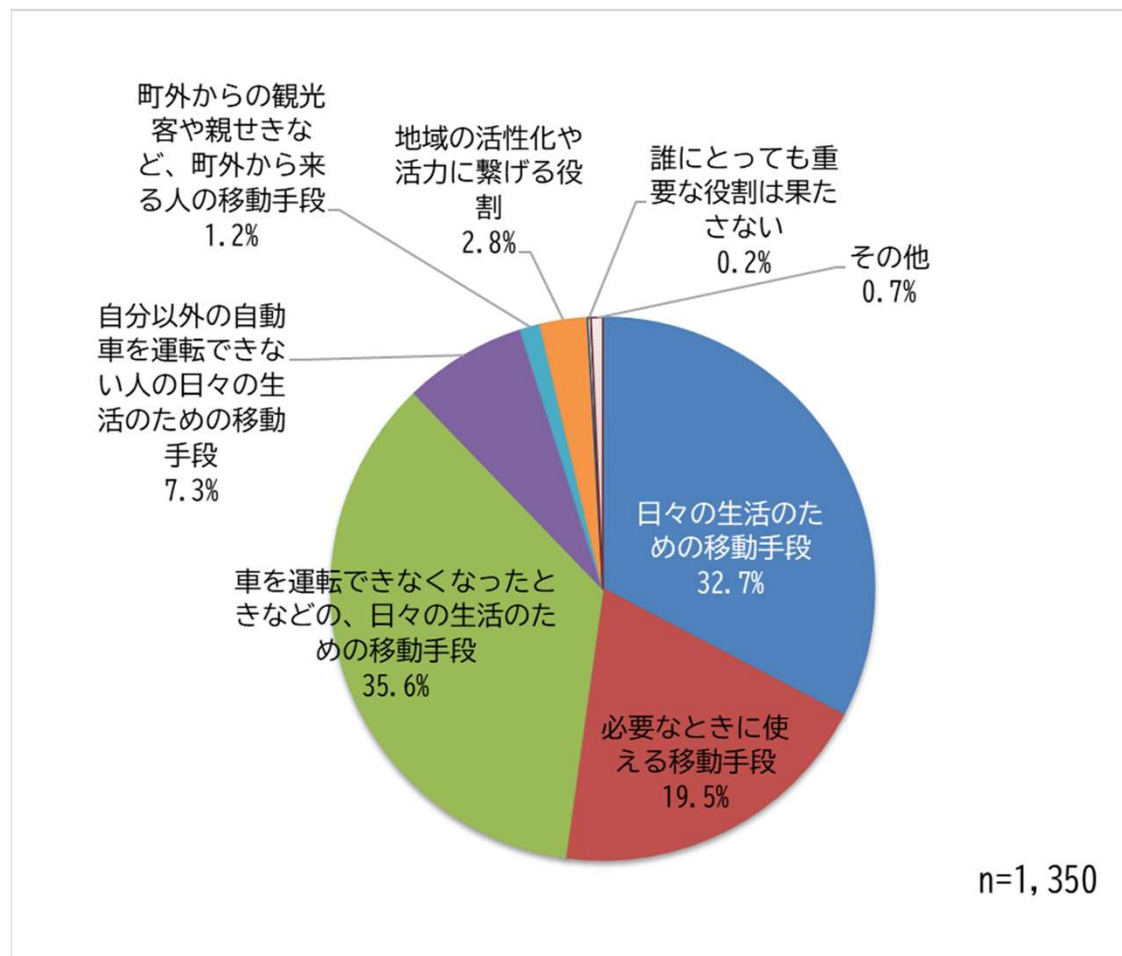
区分	内容
計画名	東京における地域公共交通の基本方針
策定主体	東京都
将来像	<p>【多摩広域拠点域(瑞穂町含む)のイメージ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 団地広場等の身近な中心地にシェアオフィスや交通結節機能等が付加され、コミュニティ形成の場としても機能している。 ・ 多様な主体の協力の下、グリーンスローモビリティ等を用いて運営される移動サービスが、高低差を抱える地域でも気軽な外出を支えている。 ・ 身近な地域内の移動や、リニア、モノレール等と生活の場との移動が充実し、多様な世代が快適に暮らしている。
将来像の実現に向けた取組の方向性	<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> <ul 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

区分	内容
計画名	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
策定主体	東大和市・武蔵村山市・瑞穂町
将来像	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
将来像の実現のための基本方針	<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

⑤アンケート調査結果報告(長期総合計画策定に向けた住民意識調査) 37

- 長期総合計画策定に向けた「瑞穂町住民意識調査」(令和6年実施)によれば、公共交通機関に期待する役割としては、「車を運転できなくなったときなどの、日々の生活のための移動手段」が35.6%で最も高い
➡現時点で使う移動手段としてではなく、将来に向けた備えとして位置付けている人が多い

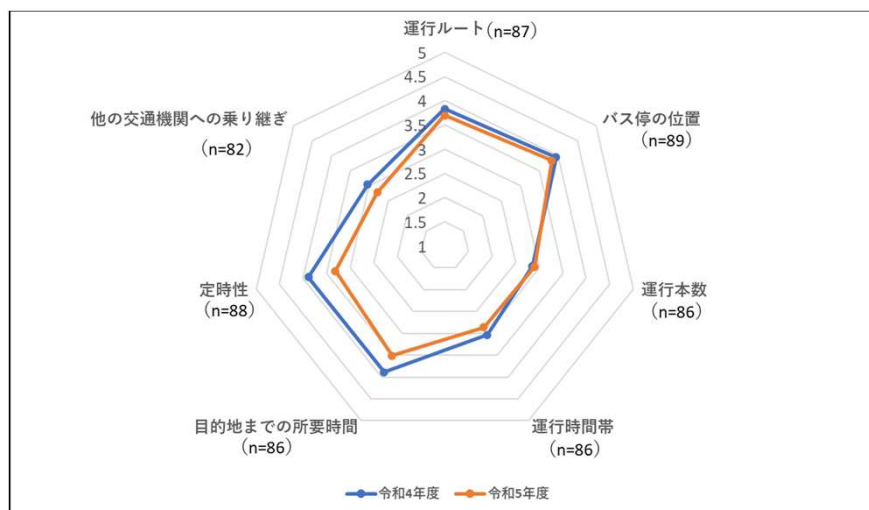
公共交通機関(バス・鉄道)にどのような役割を期待しますか。(○は1つ)



⑤アンケート調査結果報告(令和5年度コミュニティバス利用者アンケート) 38

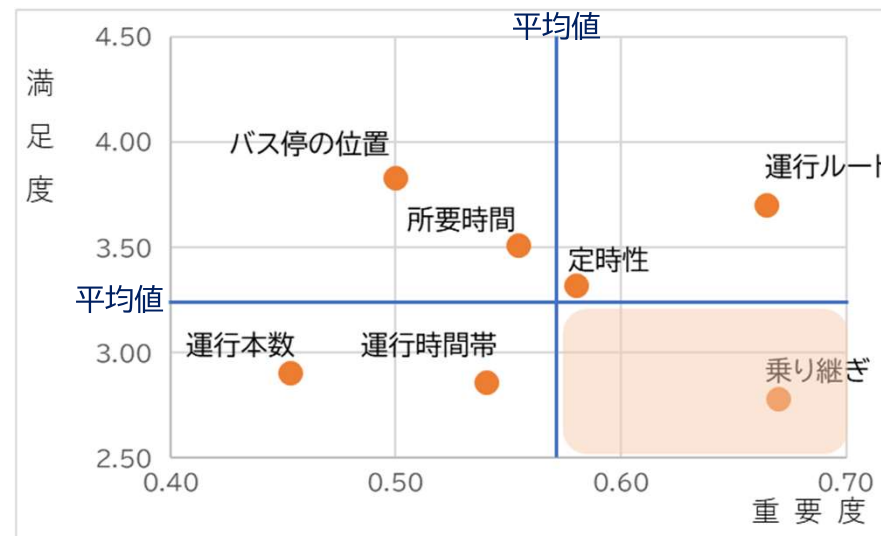
- 令和5年度に実施したコミュニティバス利用者アンケートでは、「目的地までの所要時間」「定時性」に関する満足度の低下が確認されている
- 「乗り継ぎ」については重要度が高いにもかかわらず、満足度が平均よりも低くなっており、利用者の満足度向上のために重要な改善項目となっている

コミュニティバス利用への満足度
(令和4年度・令和5年度)



	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
令和4年度	3.83	3.94	2.86	3.03	3.89	3.89	3.04
令和5年度	3.70	3.83	2.91	2.86	3.51	3.32	2.78
増減	-0.13	-0.11	0.05	-0.17	-0.38	-0.57	-0.26

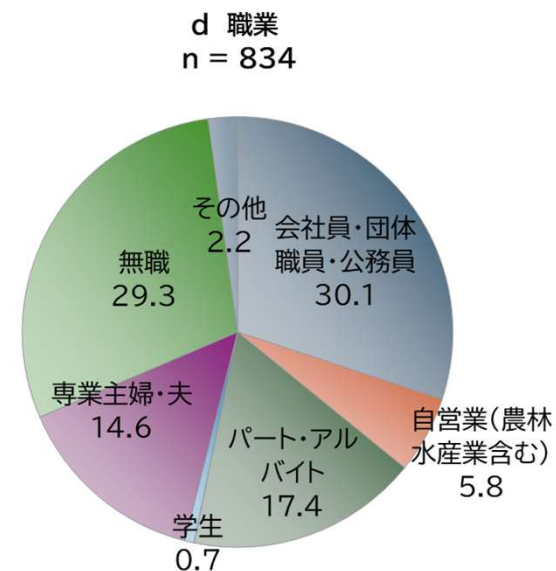
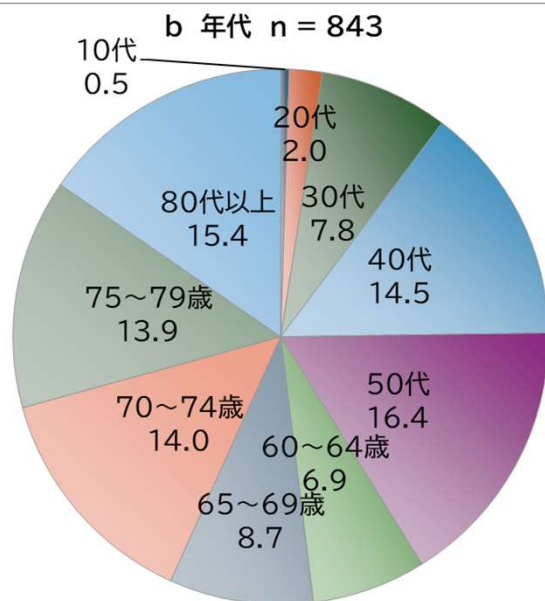
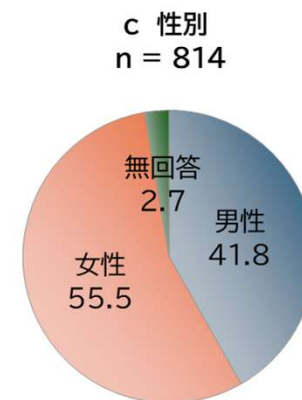
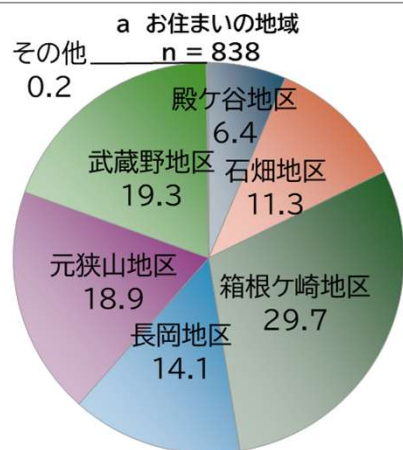
コミュニティバス利用の満足度及び重要度
(令和5年度)

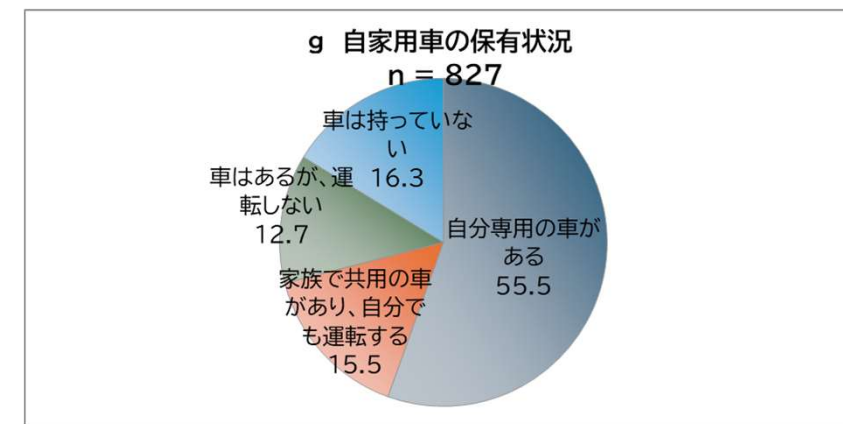
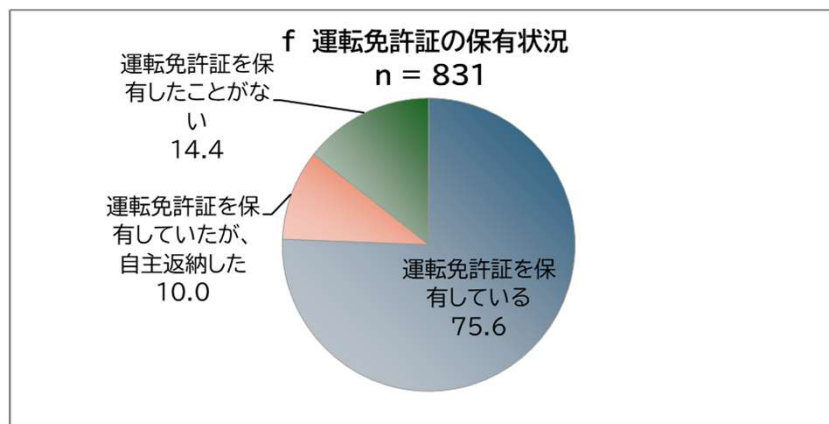
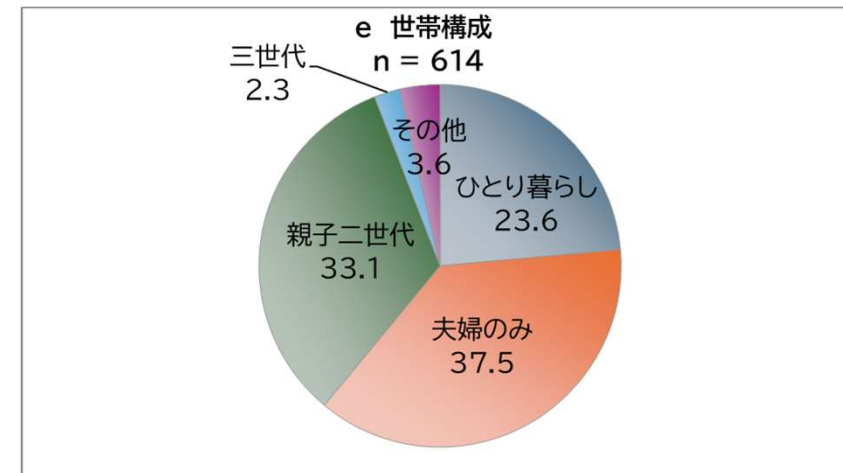
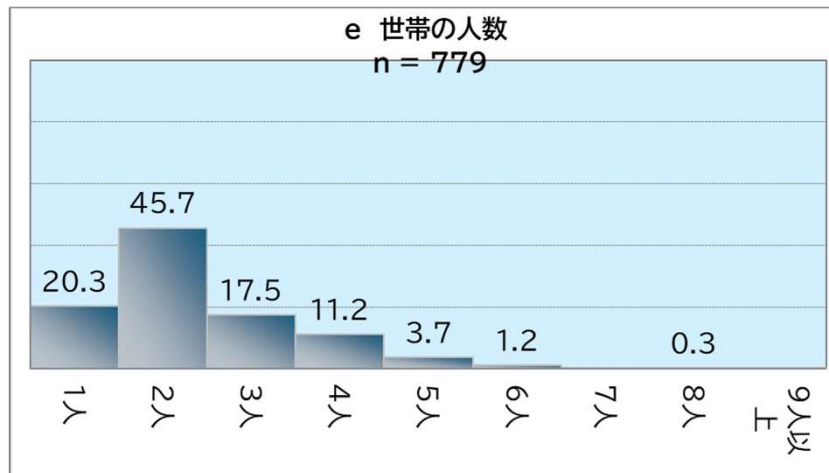


※重要度はコミュニティバス利用全体を通じての満足度との相関係数(0～1の間となる)を使用

- 住民アンケートでカバーできなかった18歳未満の世代から町内の公共交通に関する意見を
得るため、高校生アンケートを実施

	住民アンケート調査	高校生アンケート調査	路線バス利用者 アンケート調査
調査 目的	町民の移動実態、公共交通 に関する意見を把握する	町内の学校に通学する学生 の町内の公共交通に関する 意見を把握する	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	無作為に抽出した18歳以上 の住民2,000名	瑞穂農芸高校の1年生およ び2年生	町内のバス停で乗降した路 線バス利用者300名
調査 手法	郵送配布・郵送およびweb 回収	学校での依頼状配布・web 回収	バス停での調査員による配 布・郵送およびweb回収
調査 期間	令和6年11月19日～12月 27日	令和6年12月6日～令和7 年1月29日	令和6年11月29日～12月 27日 ※配布日は平日1 日・休日1日
回収 状況	887件 (郵送709件・web178件) 回収率44.4%	58件	115件 (郵送101件・web14件) 回収率38.3%



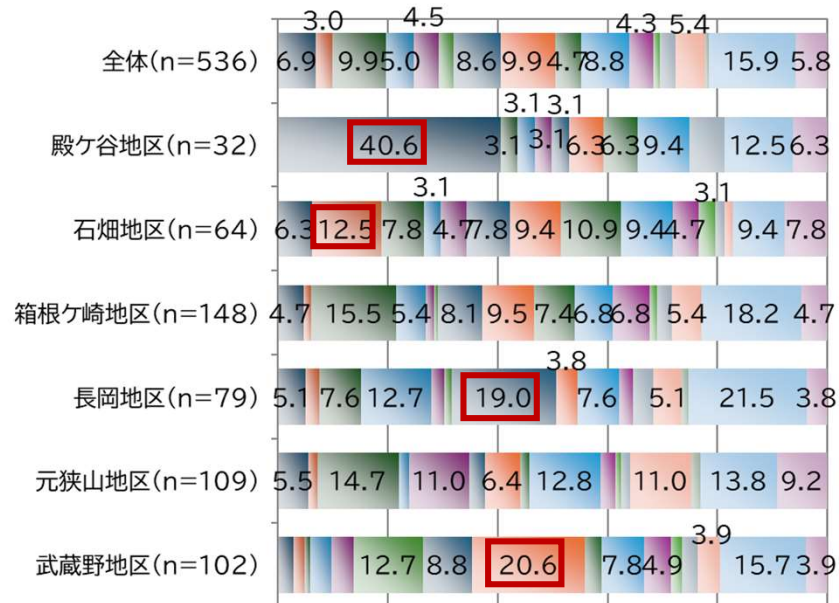
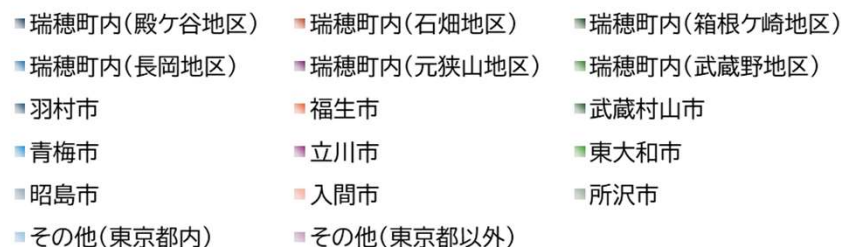


⑤アンケート調査結果報告 通勤・通学に関する移動(住民)

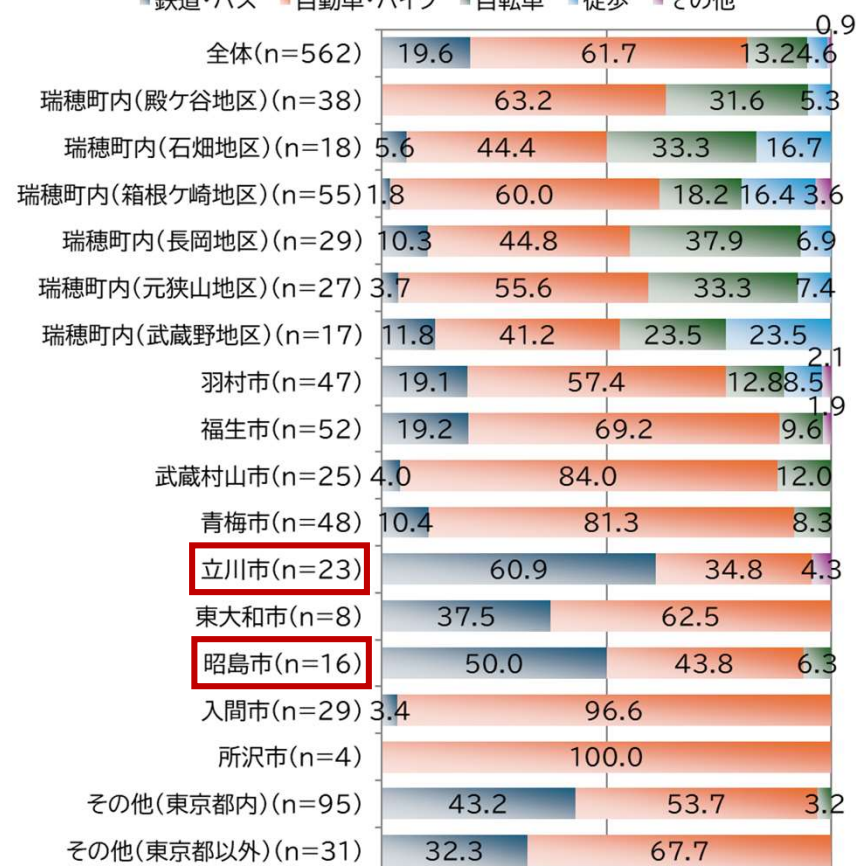
42

- 殿ヶ谷地区、石畑地区では地区内に通う人が最も多い
- 長岡地区では羽村市、武蔵野地区では福生市と近隣の自治体に通う人がその他を除き最も多くなっている
- 鉄道・バスでの通勤・通学が自動車・バイクを上回るのは、立川市・昭島市に通う場合のみで、路線バスでアクセスしやすい福生市などに通う場合も自動車が大半

問2 通勤や通学の主な行き先 × a お住まいの地域

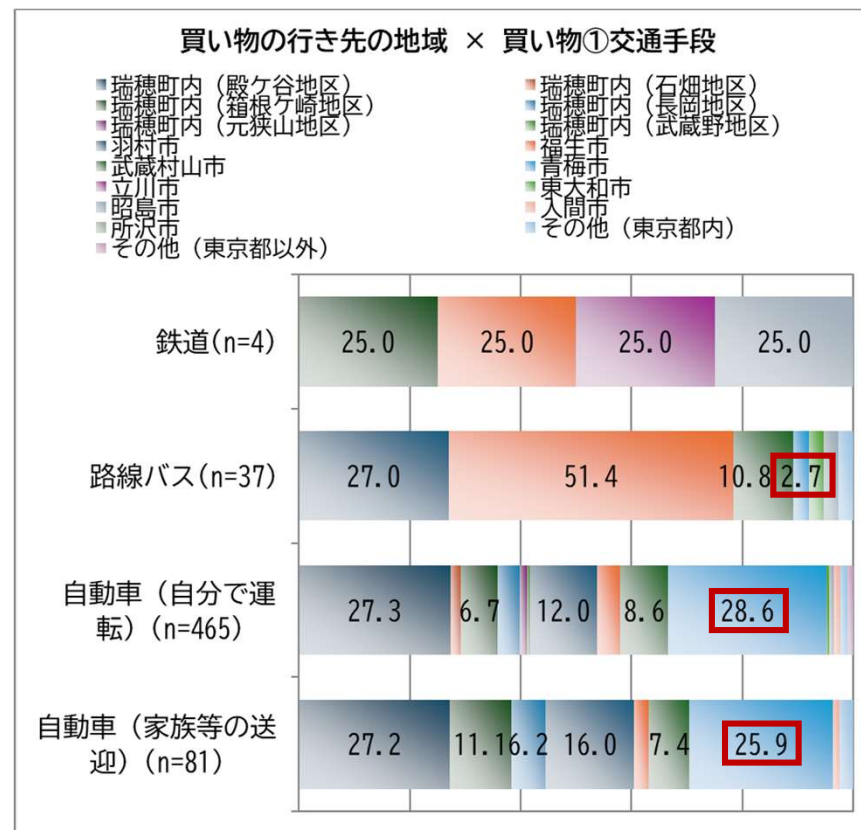


通勤通学手段 × 問2 通勤や通学の主な行き先



43

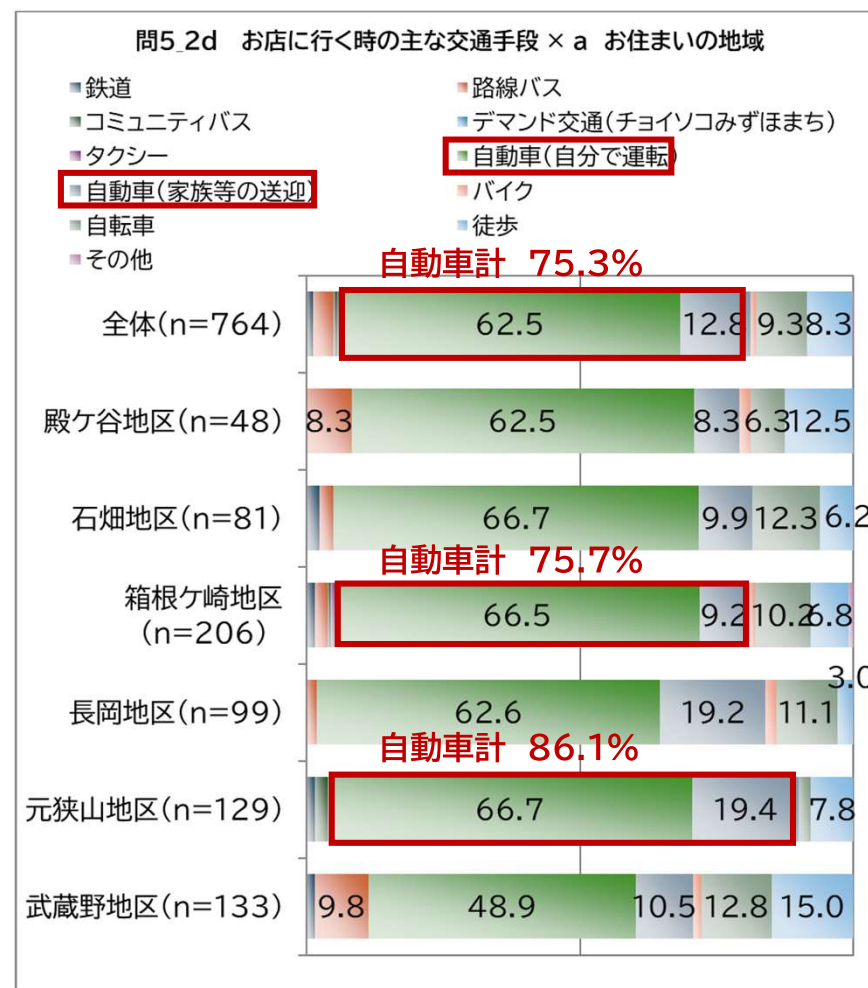
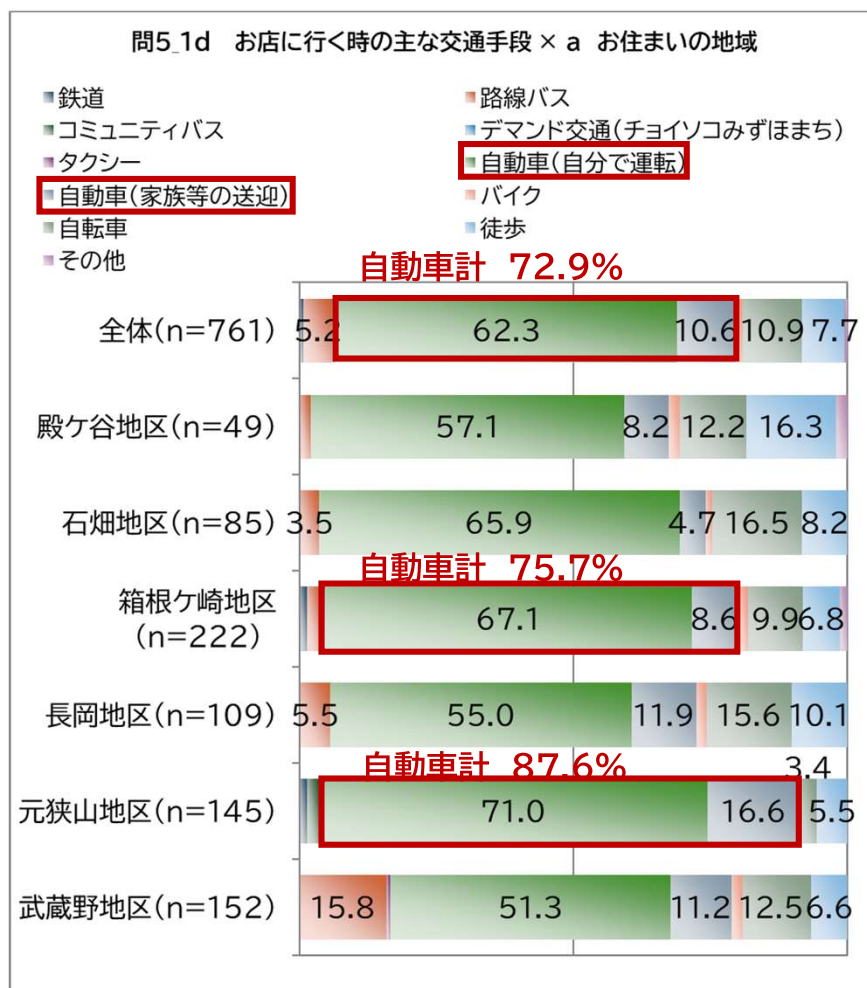
- 買い物の行き先の地域① × a お住まいの地域
- 瑞穂町内(殿ヶ谷地区) ■ 瑞穂町内(石畑地区) ■ 瑞穂町内(箱根ヶ崎地区)
■ 瑞穂町内(長岡地区) ■ 瑞穂町内(元狭山地区) ■ 瑞穂町内(武蔵野地区)
■ 羽村市 ■ 福生市 ■ 武蔵村山市
■ 青梅市 ■ 立川市 ■ 東大和市
■ 昭島市 ■ 入間市 ■ 所沢市
■ その他(東京都内) ■ その他(東京都以外)
-
- | お住まいの地域 | 瑞穂町内(殿ヶ谷地区) | 瑞穂町内(石畑地区) | 瑞穂町内(箱根ヶ崎地区) | 瑞穂町内(長岡地区) | 瑞穂町内(元狭山地区) | 瑞穂町内(武蔵野地区) | 羽村市 | 福生市 | 武蔵村山市 | 立川市 | 東大和市 | 所沢市 | その他(東京都内) | その他(東京都以外) |
|---------------|-------------|------------|--------------|------------|-------------|-------------|------|-----|-------|-----|------|-----|-----------|------------|
| 全体(n=713) | 27.2 | 9.8 | 6.0 | 13.2 | 6.0 | 6.7 | 21.9 | | | | | | | |
| 殿ヶ谷地区(n=48) | 64.6 | | | 4.2 | 18.8 | 8.3 | | | | | | | | |
| 石畑地区(n=80) | 57.5 | | | 6.3 | 10.0 | 11.3 | 7.5 | | | | | | | |
| 箱根ヶ崎地区(n=214) | 29.0 | | | 21.0 | 4.7 | 3.3 | 13.6 | 4.2 | 18.2 | | | | | |
| 長岡地区(n=102) | 8.8 | 7.8 | 23.5 | 12.7 | 7.8 | 37.3 | | | | | | | | |
| 元狭山地区(n=135) | 23.0 | 4.4 | 3.7 | 9.6 | 4.4 | 42.2 | | | | | | | | |
| 武蔵野地区(n=132) | 11.4 | 3.0 | 6.8 | 31.8 | 25.0 | 5.3 | 8.3 | | | | | | | |



⑤アンケート調査結果報告 買い物に関する移動(住民)

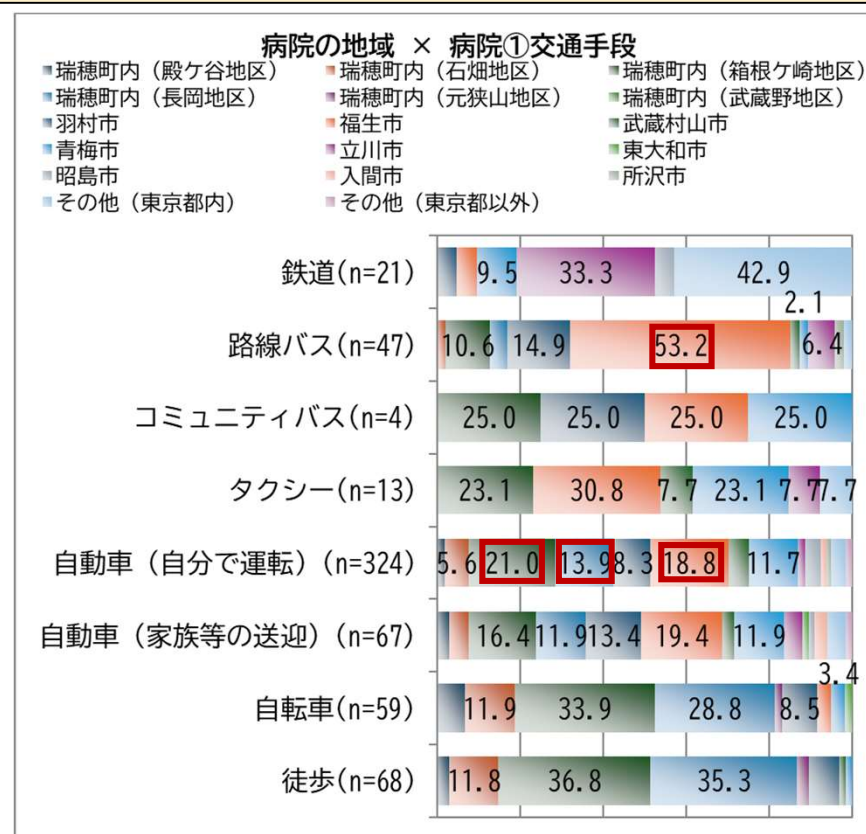
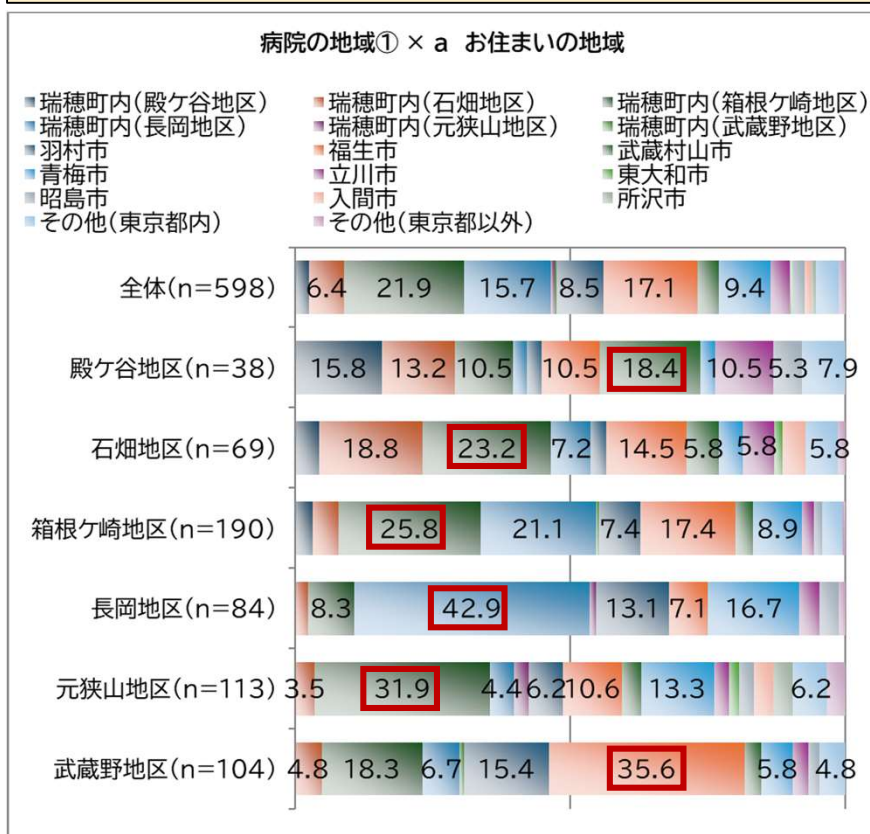
44

- 主要な買い物先2箇所への交通手段は、全体でも7割以上が自動車となるが、特に元狹山地区、箱根ヶ崎地区はいずれも自動車での移動の割合が全体を上回り、特に自動車に頼った生活にならざるを得ない状況とかがえる



⑤アンケート調査結果報告 通院に関する移動(住民)

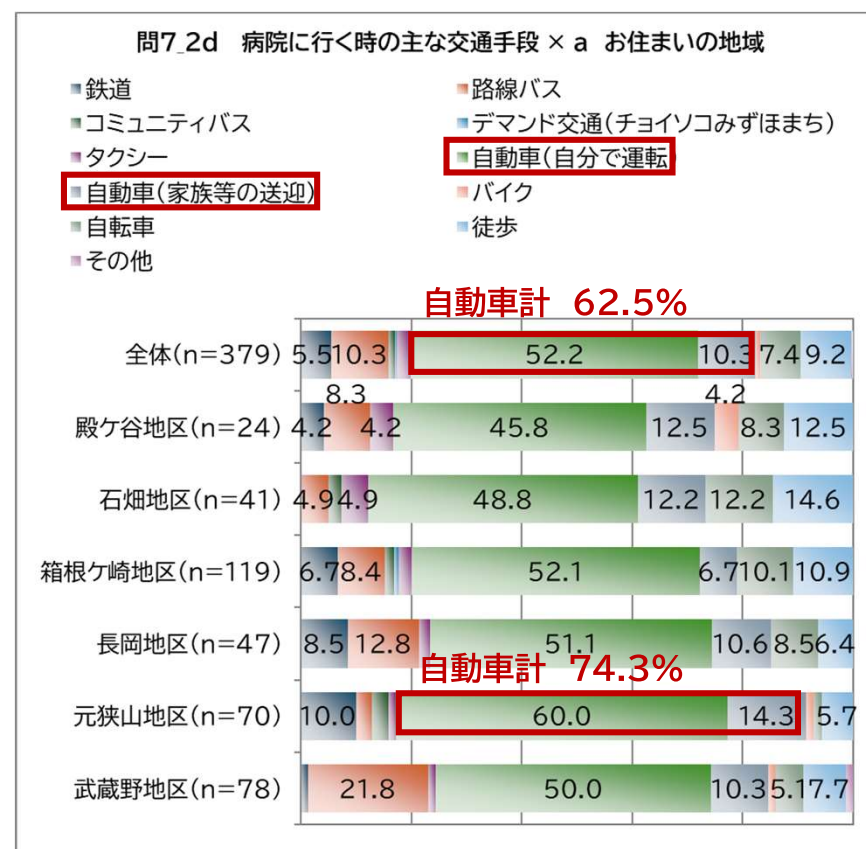
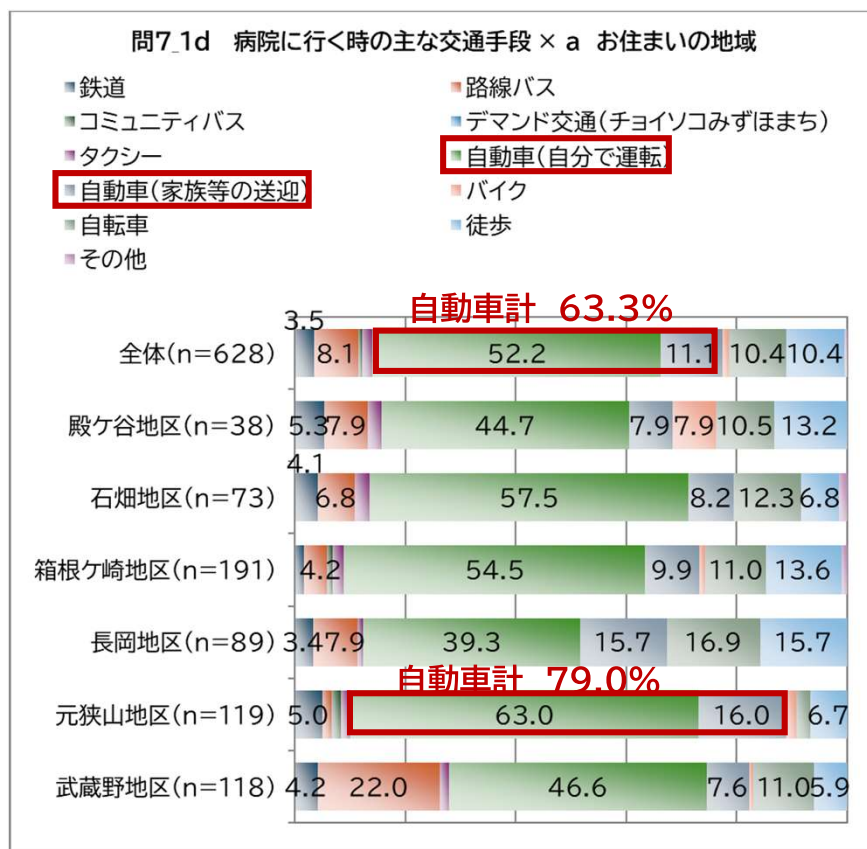
- 主要な通院先は、箱根ヶ崎地区・長岡地区においては地域内になっているが、殿ヶ谷地区では武蔵村山市(18.4%)、石畑地区・元狭山地区においては「箱根ヶ崎地区」(それぞれ23.2%、31.9%)、武蔵野地区においては「福生市」(35.6%)になっている
- 自動車(自分で運転)での行き先では「箱根ヶ崎地区」(21.0%)が最も高く、次いで「福生市」(18.8%)、長岡地区(13.9%)となっている。鉄道での行き先は「その他(東京都内)」(42.9%)や「立川市」(33.3%)が、路線バスでの行き先は「福生市」(53.2%)が高い
- 自動車での行き先で多かった地域のうち、福生市は路線バスによるアクセスが確保され、箱根ヶ崎地区、長岡地区については地域内で徒歩・自転車で通うケースが多い



⑤アンケート調査結果報告 通院に関する移動(住民)

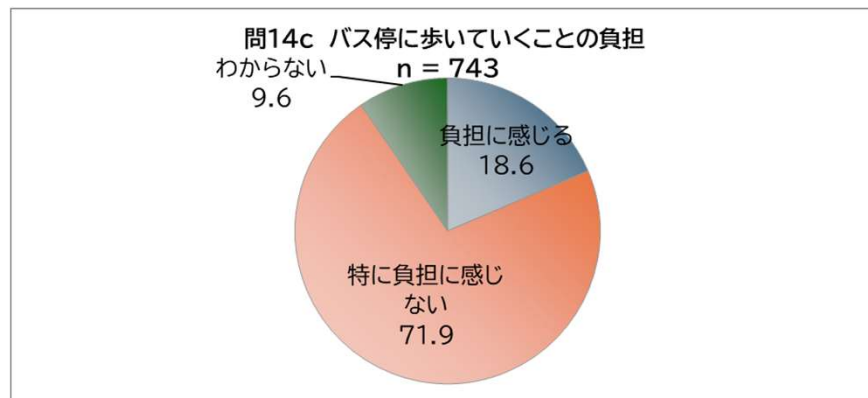
46

- 主要な通院先2箇所への交通手段は、全体でも6割以上が自動車となり、特に元狹山地区はいずれも自動車での移動の割合が全体を上回り、買い物同様に自動車に頼らざるを得ない状況とうかがえる

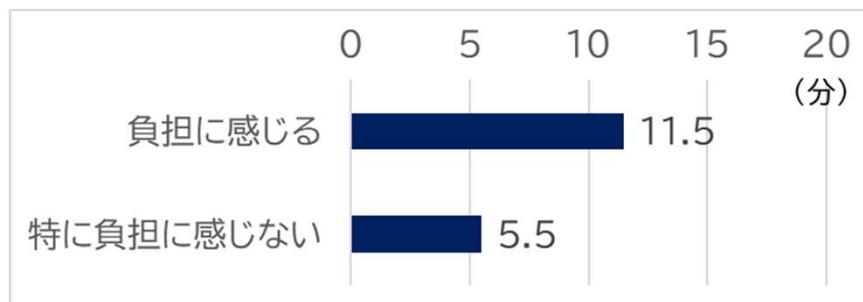


- 最寄りのバス停まで歩いていくことを負担に感じているのは18.6%で、そのバス停までの徒歩での所要時間は「負担に感じる」で11.5分、「特に負担に感じない」で5.5分となっている
- 5.5分に平均的な歩行速度※を乗じ、一般は394m、高齢者は321mまでが負担なく歩いて行ける距離と想定
- 高齢者に合わせ、従来通りバス停の徒歩圏域を300mで設定するのが妥当と考えられる
- **居住誘導区域にも、各バス停からの半径300m以内に入らない交通不便地域が存在**

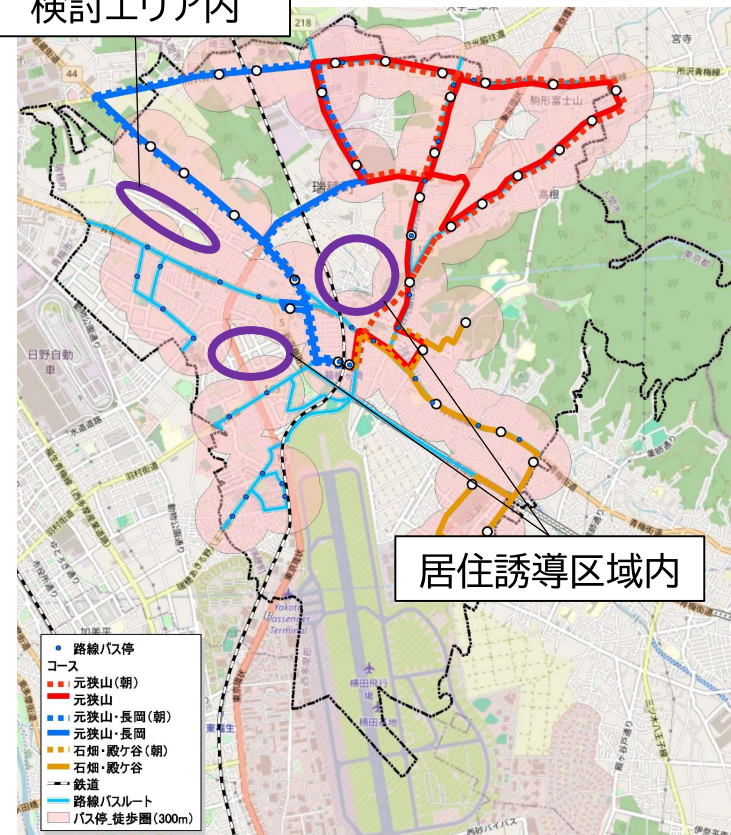
※「建築設計資料集成」より一般4.3km/h、高齢者3.5km/h)



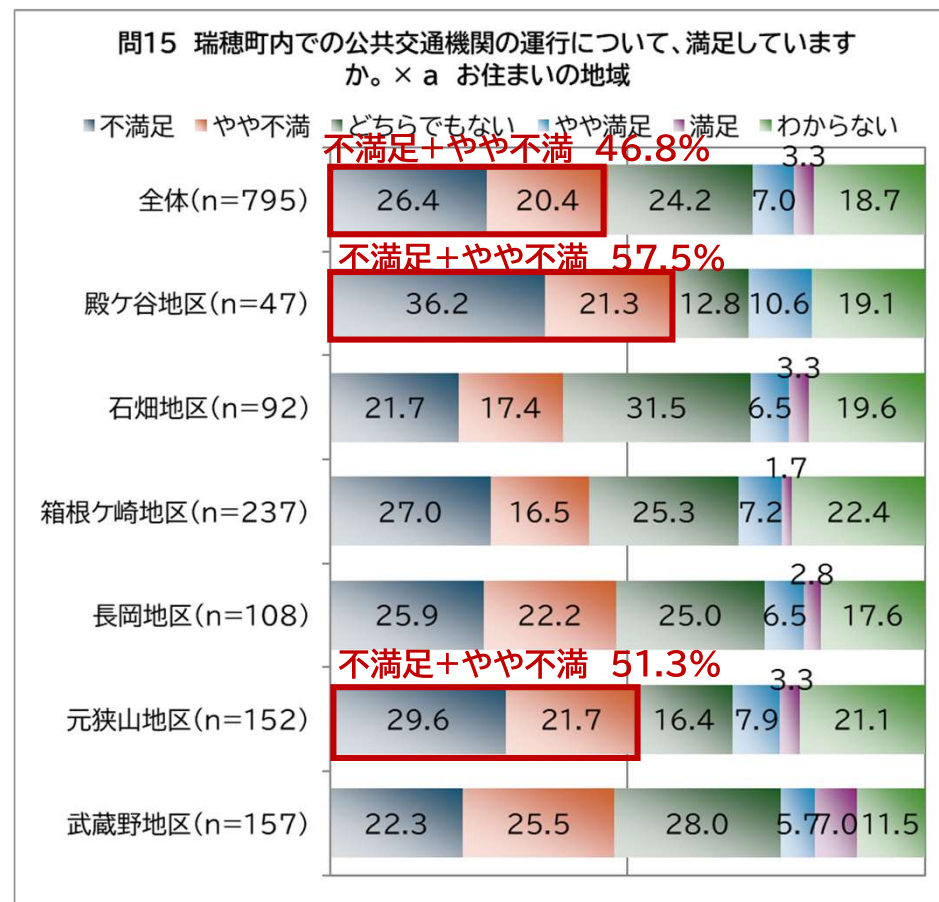
最寄りバス停まで歩いていったときにかかる時間



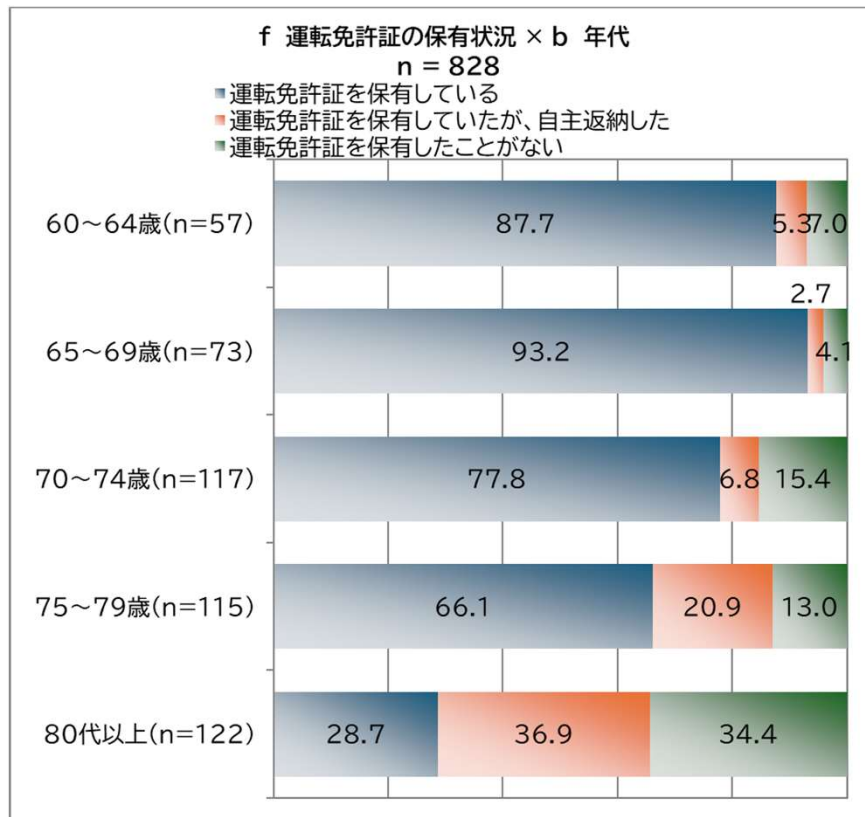
準居住誘導区域
検討エリア内



- 町内の公共交通に関して、「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
- 殿ヶ谷地区は路線バス・コミバスが旧青梅街道を通っており、新青梅街道周辺などの交通利便性が低いことが影響していると考えられる
- 元狭山地区は、他地域に比べバスの運行本数が少ないことに起因していると考えられる



- 80代以上だと運転免許証の保有者が28.7%だが、75～79歳においては66.1%となっており、**70代では自主返納は進んでいない**
- 運転できなくなると買い物などがしづらくなることを懸念し、返納をためらっている層がいると考えられる



免許返納に関する主な意見 (問19自由意見より)

免許返納となれば、生活が成り立たない。

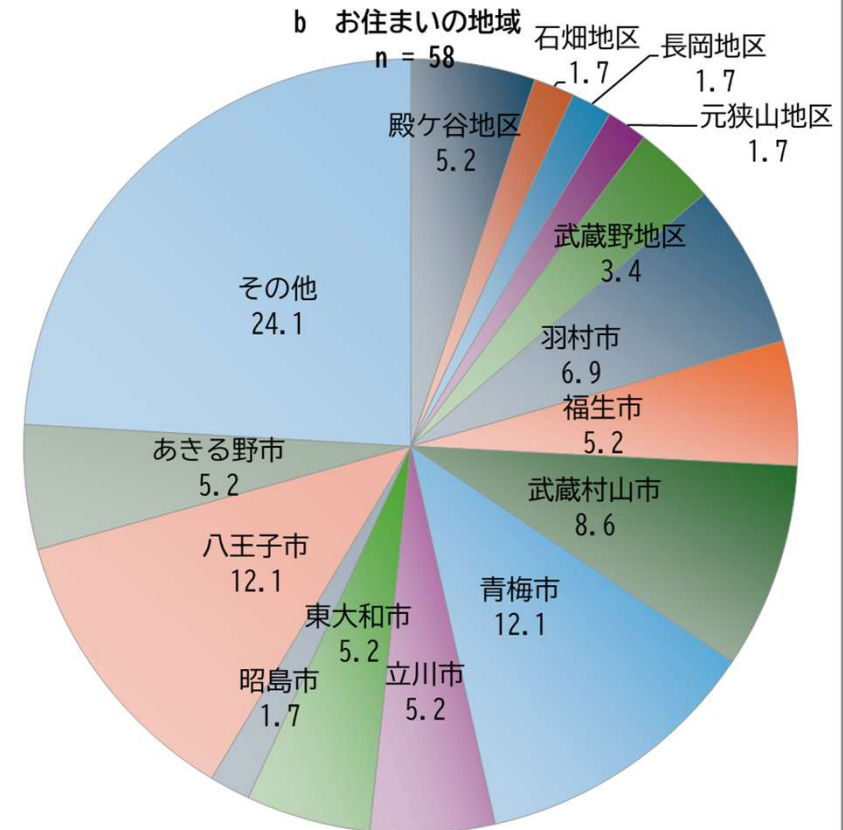
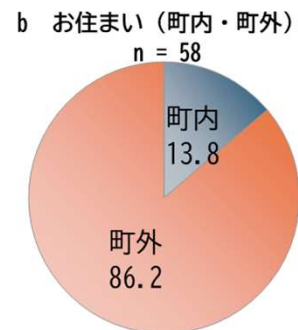
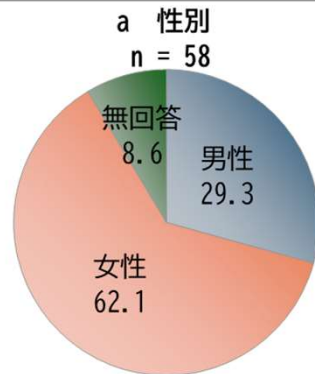
今後免許を返納した場合買い物に行く事ができない

長岡地区にはスーパー、ドラッグストアがあまりなく、町外へ日用品、食料品の買物へ行かざるをえないため、高齢になっても運転免許証の返納はしにくい

現在町内はスーパー等が少なく、交通の便も悪いので、お年寄りはいつまでも免許が返納できない

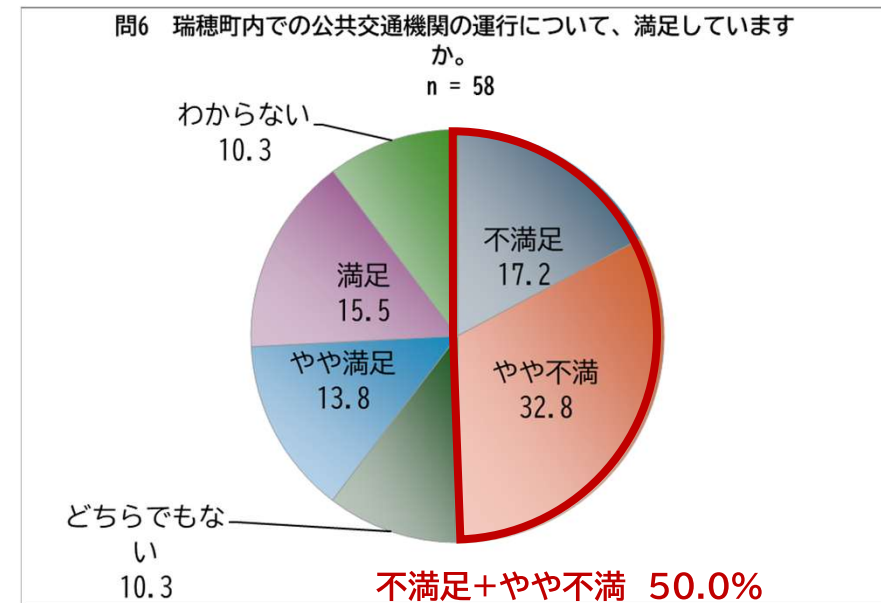
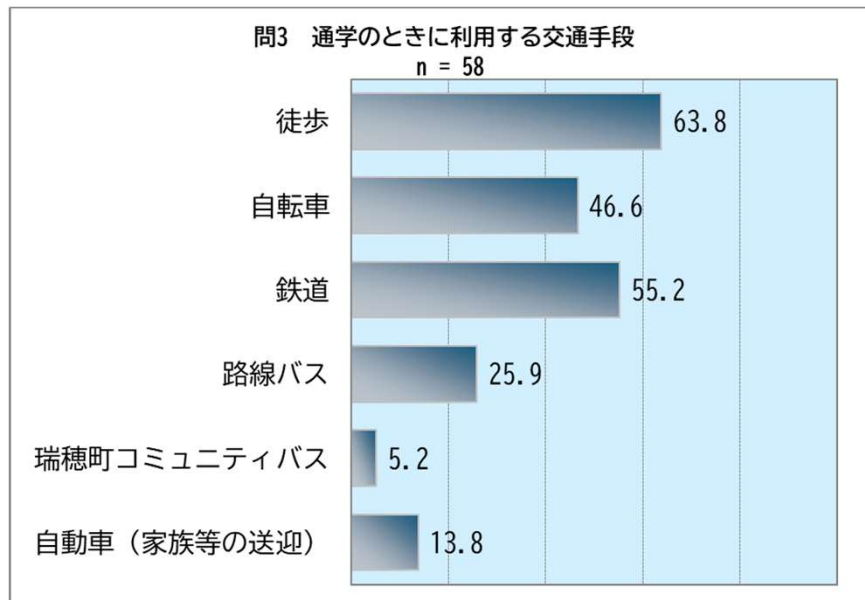
免許返納後交通手段がなく困っている

運転免許証を返納した時の生活を不安に感じている



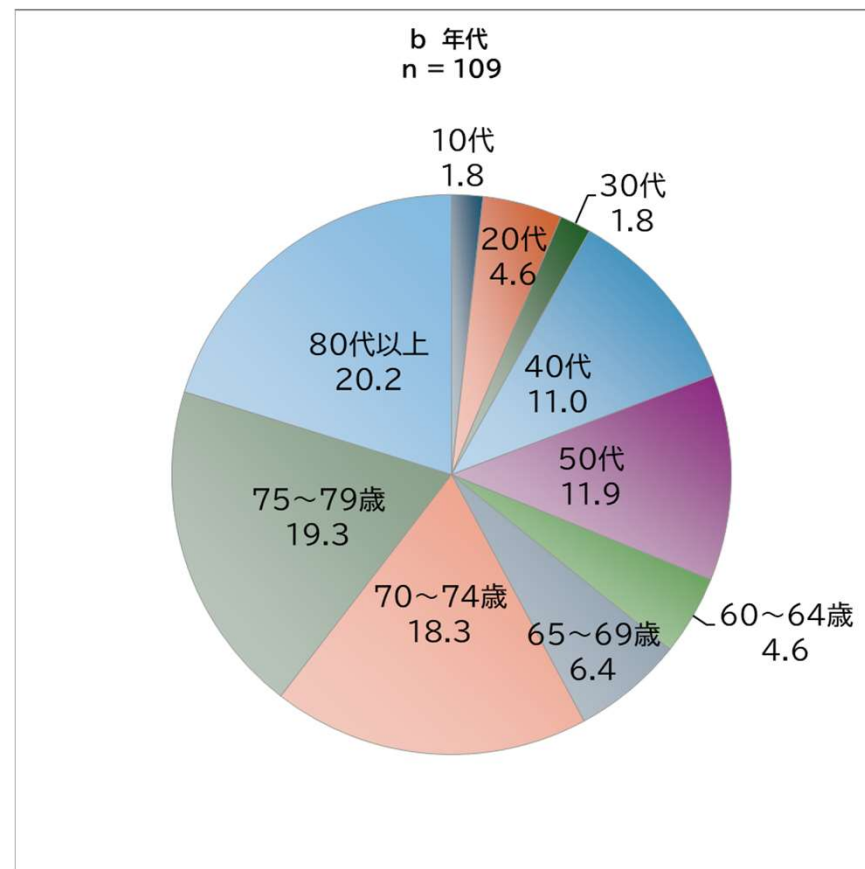
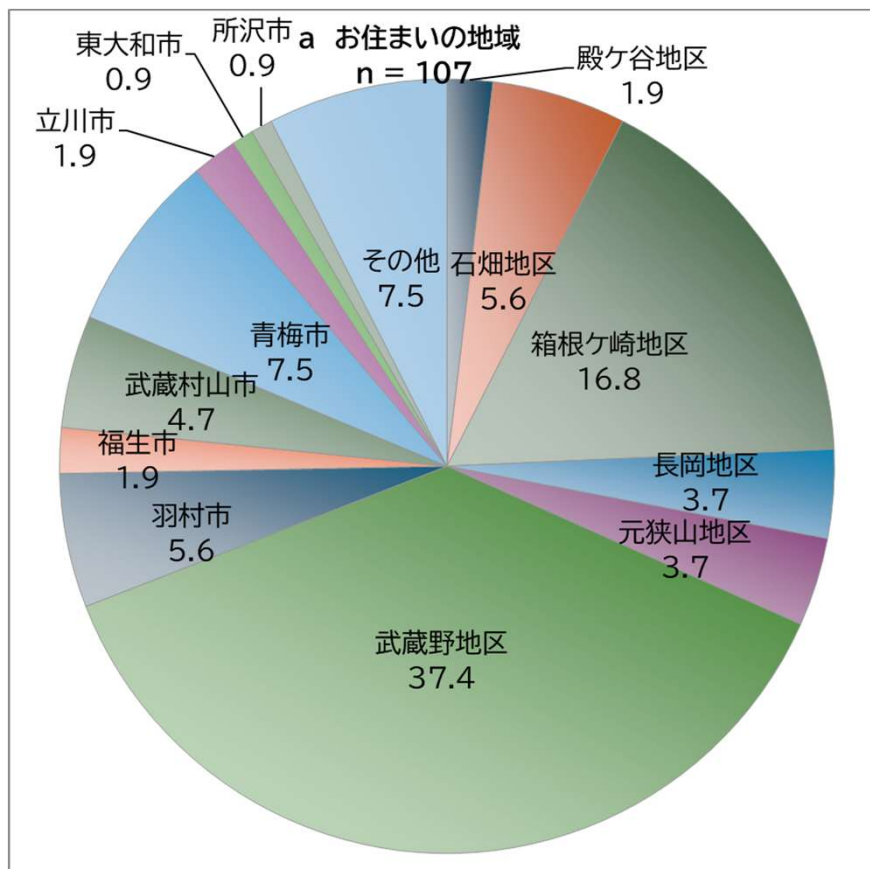
⑤アンケート調査結果報告 通学の移動/公共交通への満足度(高校生) 51

- 通学時に利用する交通手段(複数回答)では、徒歩が63.8%で最も高く、町外からの通学が多いことから「鉄道」も55.2%で2番目に高かった
- 町の公共交通への満足度は、「不満足」「やや不満」で**50.0%**に上った



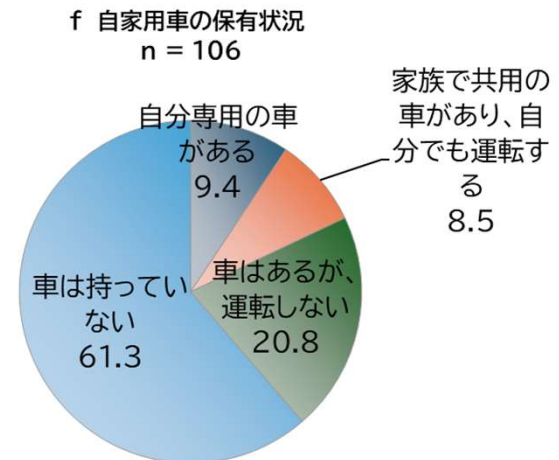
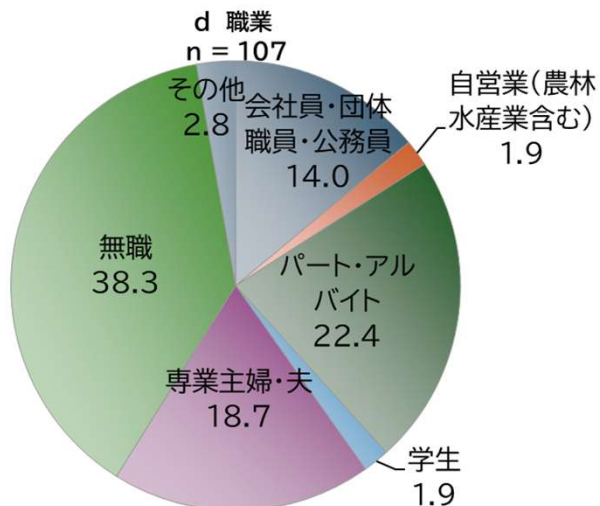
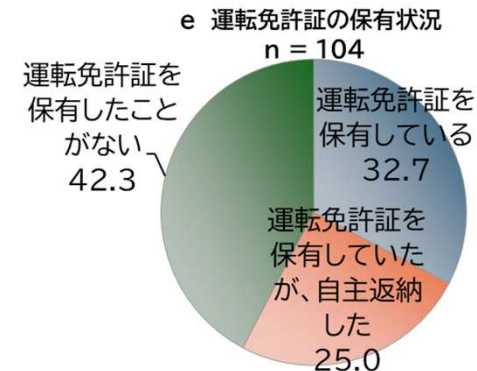
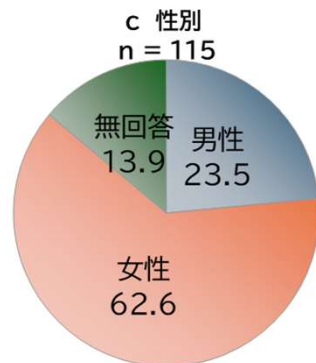
⑤アンケート調査結果報告 路線バス利用者アンケート回答者属性 52

- 運行本数の多い路線の沿線である「武蔵野地区」(37.4%)の利用者の回答が多い
- 年代は「80代以上」が20.2%で最も高く、次いで「75～79歳」が19.3%で2番目に高い



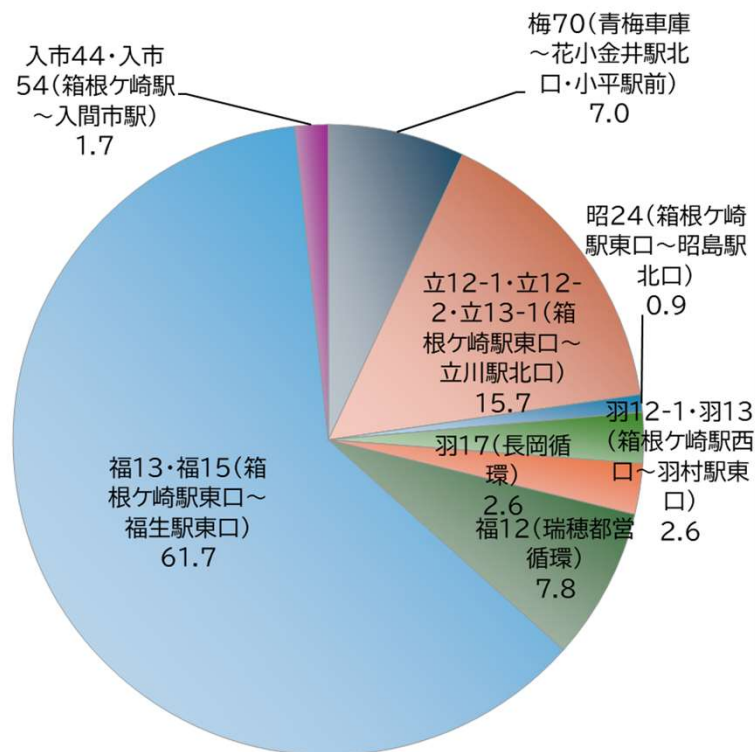
⑤アンケート調査結果報告 路線バス利用者アンケート回答者属性 53

- 性別は女性は62.6%で多めになっている
- 運転免許証を保有しているのは32.7%と限定的であり、高齢の回答者が多いこともあり25.0%が自主返納済みであった
- 自家用車を保有していない回答者が6割以上であった

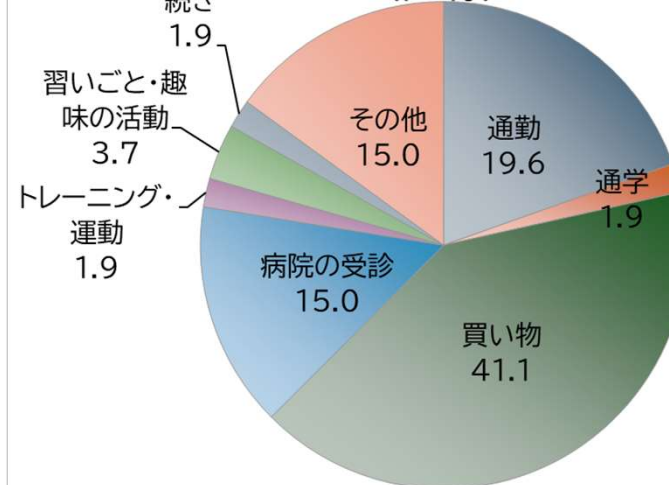


- 運行本数、利用者数の影響で「福13・福15」系統の利用者の回答が多い
- 利用目的は「買い物」が41.1%で多い
- 福生駅に乗り入れる系統の利用者が多いこともあり、半数程度が乗り継ぎを行っている

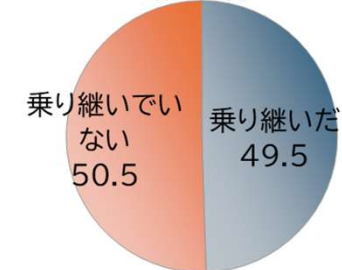
問1 利用したバスの路線
n = 115



問2b お出かけの主な目的
n = 107

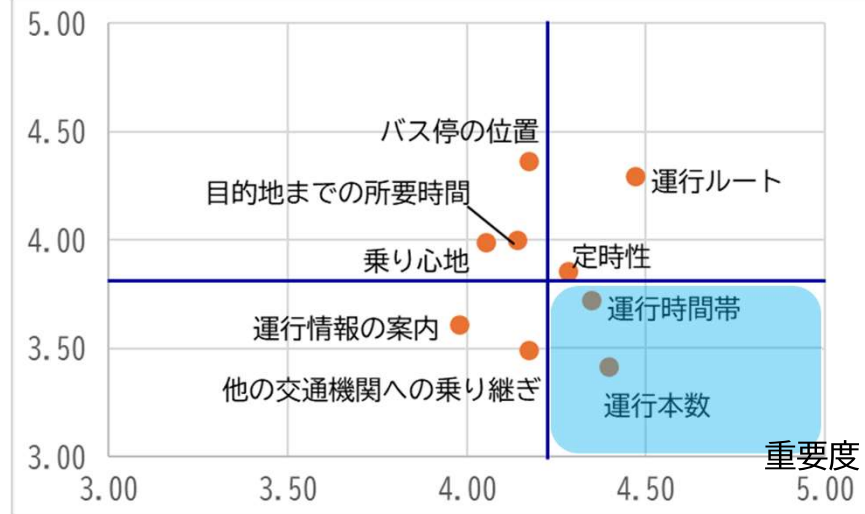


問4a 乗り継ぎの有無
n = 111



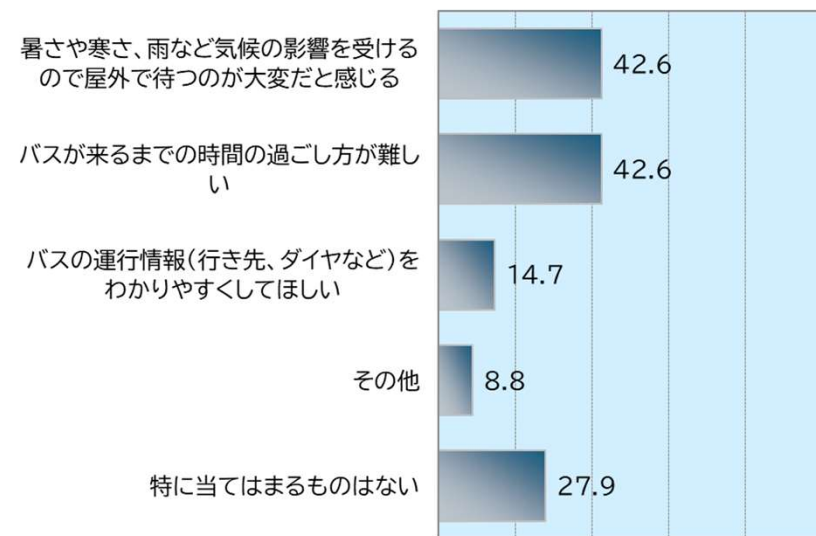
- 「運行時間帯」「運行本数」については、重要度が各項目の平均よりも高いのに対し、満足度は低く、改善が期待される
- 箱根ヶ崎駅でバスを待つのに際し、屋外で待つのが大変と感じる人、バスが来るまでの時間の過ごし方が難しいと感じる人が4割以上いる

満足度



	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

問10 箱根ヶ崎駅でバスを待つ際に感じていること
n = 68



■調査概要

調査時期:令和6年11月～令和7年1月

調査対象:町内で営業を行う鉄道事業者(東日本旅客鉄道株)、路線バス事業者(西武バス株、立川バス株、東京都交通局)、タクシー事業者(京王自動車株、横川観光株)、貸切バス事業者(総合観光バス株、武州交通興業株)

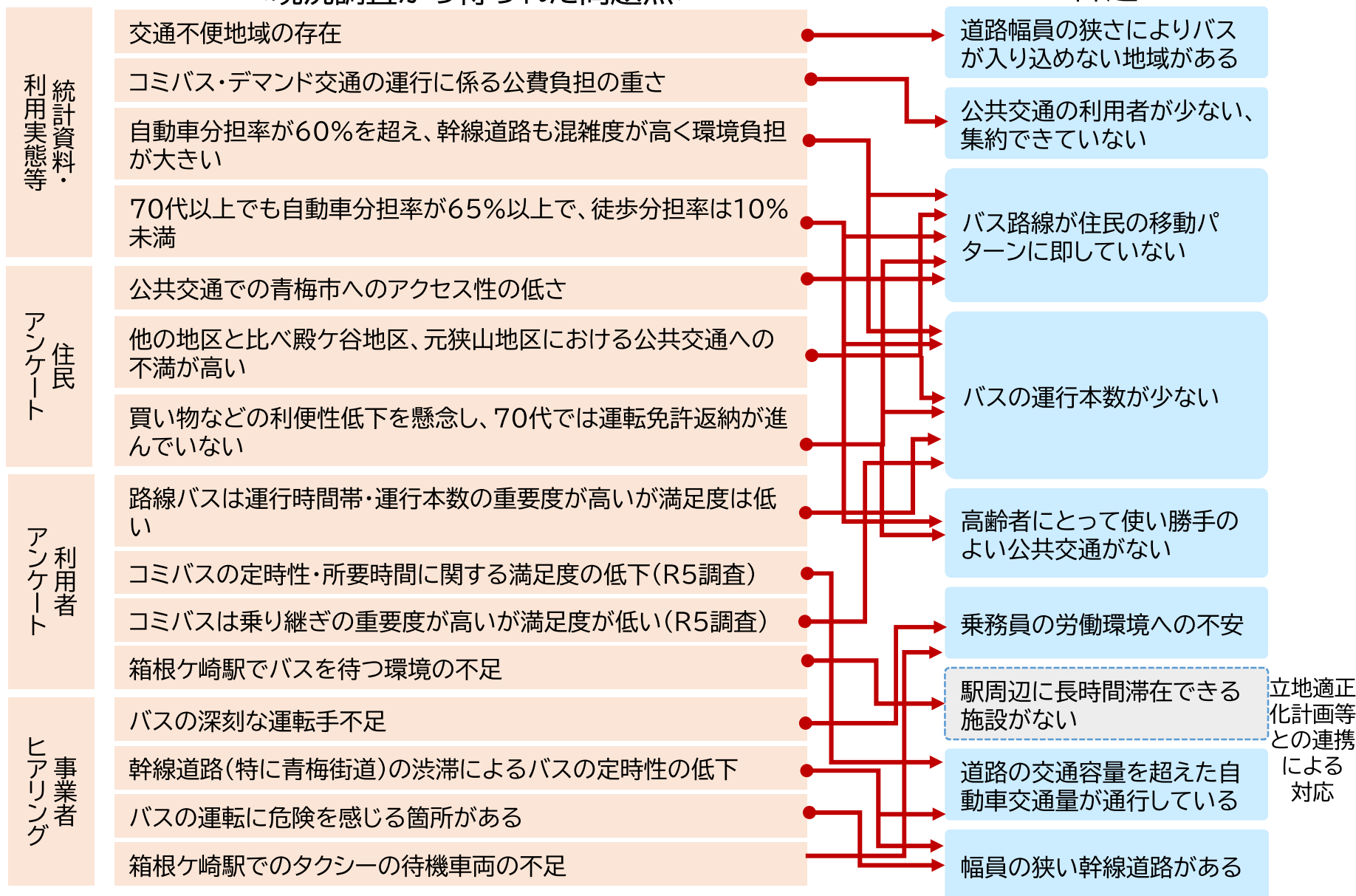
調査内容:コロナ禍前後の利用状況の変化、担い手(ドライバー等)の確保状況、運行の継続に向けた課題、町内の走行環境、今後の公共輸送への協力可能性など

■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か、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

<現況調査から得られた問題点>

<課題>

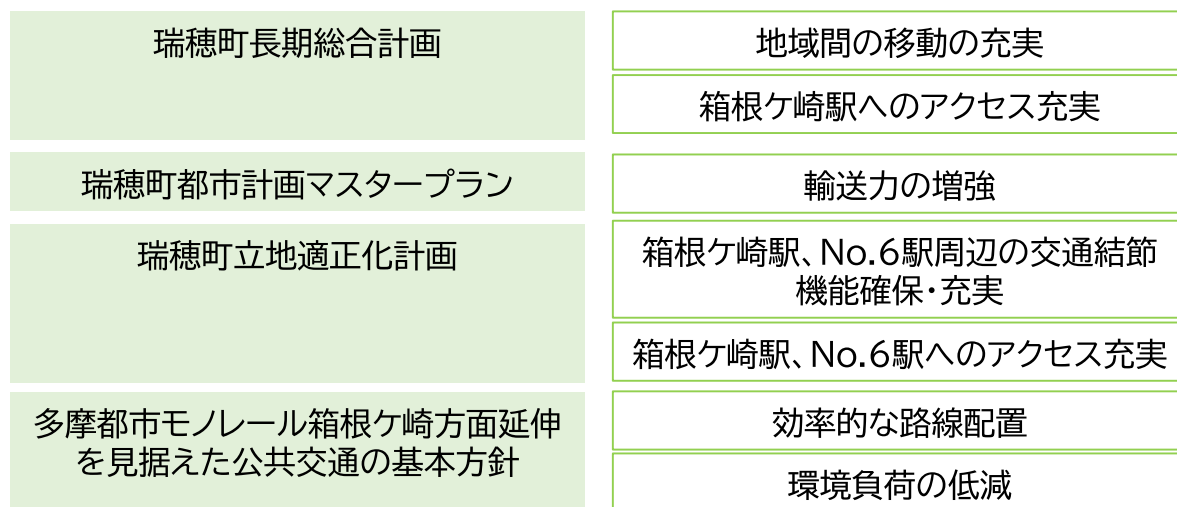


⑧基本方針および計画目標の検討

58

基本方針:モノレール延伸を見据え、自家用車に過度に依存することなく、誰もが円滑に移動できる都市の構築

<上位・関連計画を踏まえ追加する視点>



<計画目標>

①高齢者の外出率の向上

②鉄軌道による
輸送力強化

③乗り継ぎしやすさ
の向上

④バス・タクシーの利便性
の維持・向上

<地域公共交通計画の中で引き受ける課題>

道路幅員の狭さによりバスが入り込めない地域がある

公共交通の利用者が少ない、集約できていない

バス路線が住民の移動パターンに即していない

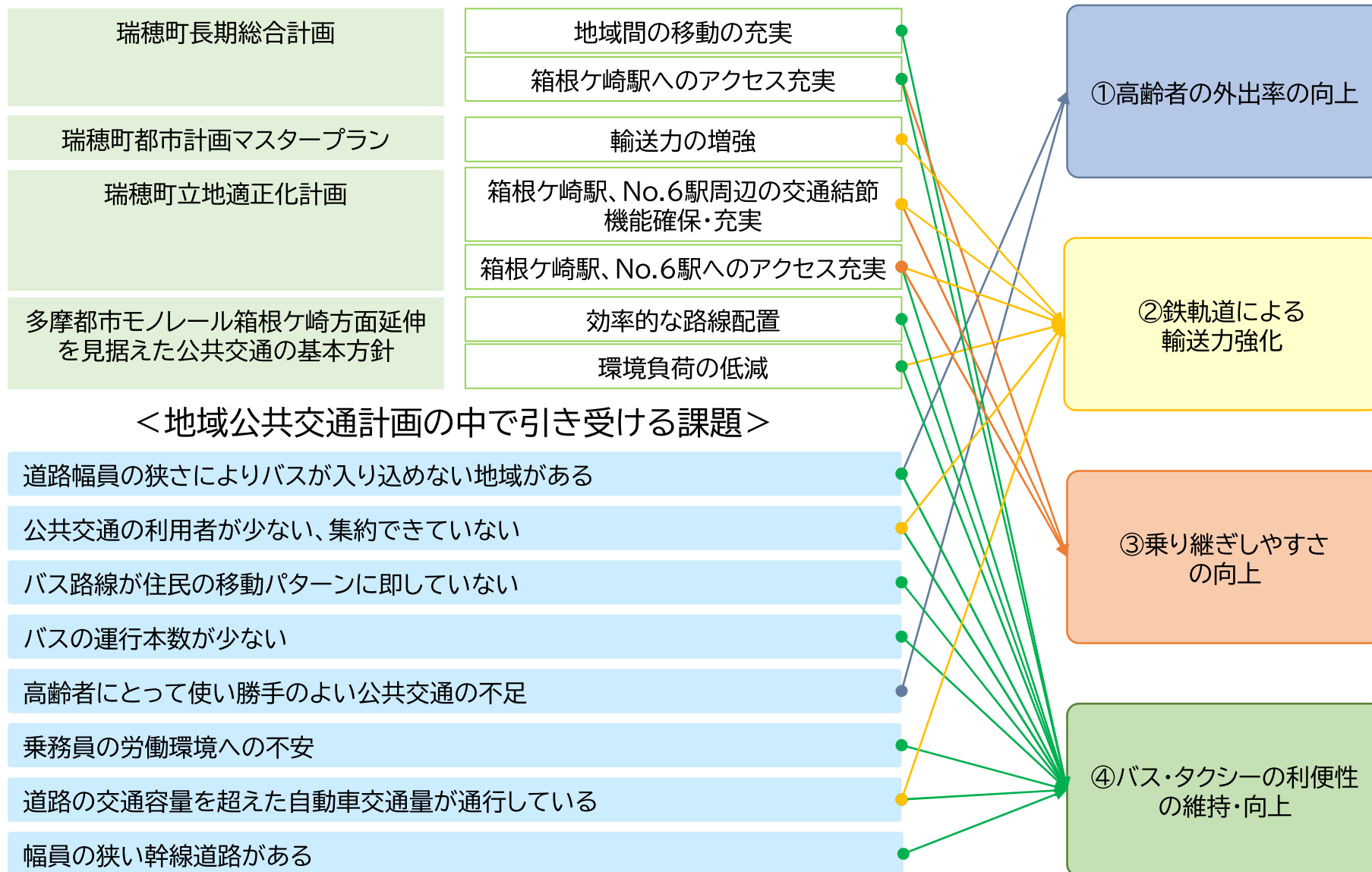
バスの運行本数が少ない

高齢者にとって使い勝手のよい公共交通の不足

乗務員の労働環境への不安

道路の交通容量を超えた自動車交通量が通行している

幅員の狭い幹線道路がある



- 瑞穂町を含む日本の多くの地域では、高度経済成長期のモータリゼーションを契機に、自家用車依存を前提とした郊外型まちづくりが進展
- これらの地域では、公共交通が衰退したが、高齢化社会の進展に伴って買い物難民、医療難民や高齢者による交通事故等、運転免許返納に関する問題が徐々に顕在化
- さらに、人口減少・超少子高齢化に伴う都市のスポンジ化や労働力不足、気候変動に伴う豪雨災害の激甚化・頻発化、人々の価値観やライフスタイルの多様化による移動需要の変化など、都市は、新たな問題に直面
- このため、今の時代にふさわしい都市構造への転換が急務
- 地域公共交通は、単なる旅客運送サービスではなく、立地適正化計画等と連携しながら、総合的なまちづくりをソフト面から支える屋台骨
- 上記や長期総合計画等を踏まえ、「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、誰もが円滑に移動できる都市の構築」を目指すことを理念とする。

- 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。
- EBPMを実践し、ファクトに基づいて議論しよう。必要に応じて、GTFS等のデータ、AI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。

2040年代は、計画期間外であるが、多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸が2030年代半ばとされていることや、瑞穂町都市計画マスタープランが2040年を目標年次に行っていること等を踏まえ、公共交通が将来に向けて目指す姿を定める。これと別に、短期(概ね5年後)及び中長期(計画期間まで)において目指す姿をマイルストーンとして設定する。

- 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。

令和
6年度

令和6年10月11日 令和6年度第3回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績、認可申請・説明会の実施状況
【協議事項】地域公共交通計画策定に向けたアンケート調査(案)

令和7年3月 意見交換会の実施

令和7年3月31日 令和6年度第4回地域公共交通会議

本日

コミュニティバス
【報告事項】実証実験の評価、
利用実績、意見交換会の実施

デマンド交通
【報告事項】利用実績、意見交
換会の実施

地域公共交通計画
【報告事項】調査結果
【協議事項】課題の整理、計画
目標の設定

令和
7年度

令和7年5～6月 令和7年度第1回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績
【協議事項】デマンド交通実証実験の評価、基本方針・計画目標の検討

令和7年8月～9月 令和7年度第2回地域公共交通会議
【協議事項】地域公共交通計画に関する施策・事業

令和7年10～11月 令和7年度第3回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績 【協議事項】地域公共交通計画の素案

令和7年11～12月 パブリックコメントの実施

令和8年2月 令和7年度第4回地域公共交通会議
【報告事項】利用実績 【協議事項】パブリックコメントを踏まえた地域公共交通計画案