

令和5年度第3回(第13回) 瑞穂町地域公共交通会議資料



令和6年3月19日(火)
場所:瑞穂町役場 1階ホール

これまでの流れ・本日の報告事項、論点

1

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

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

本日

令和6年3月19日 令和5年度第3回地域公共交通会議

- 【報告事項】●利用実績 ●意見交換会の実施
【協議事項】●地域公共交通のあり方〔代替サービスの方針決定〕

利用状況の把握、調査の実施

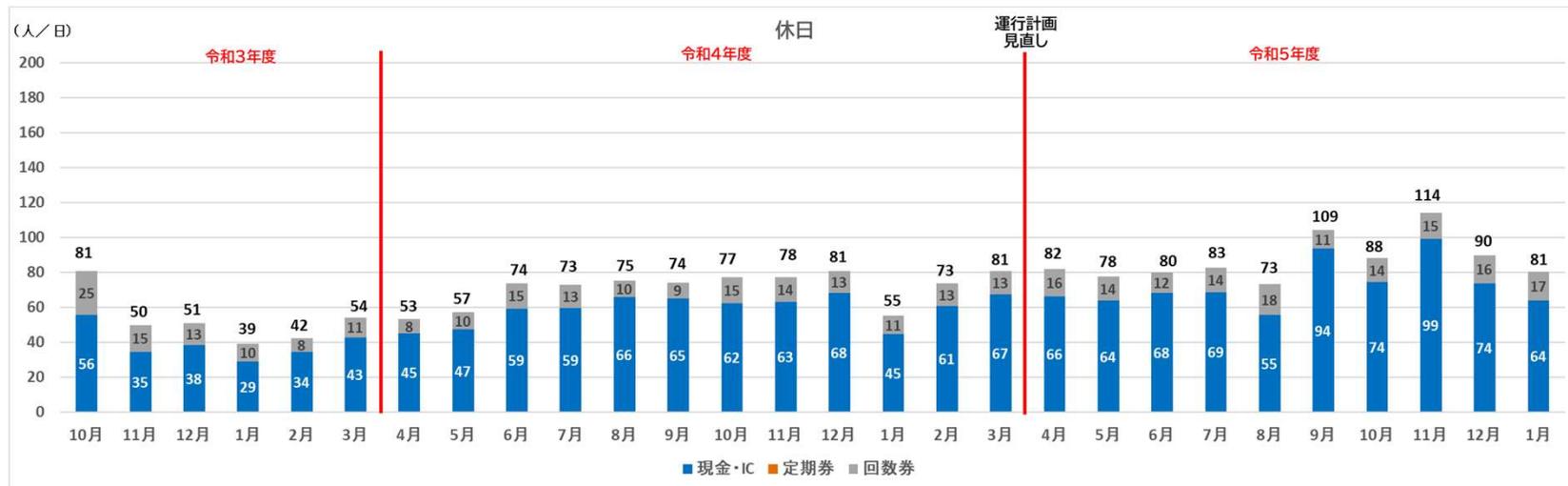
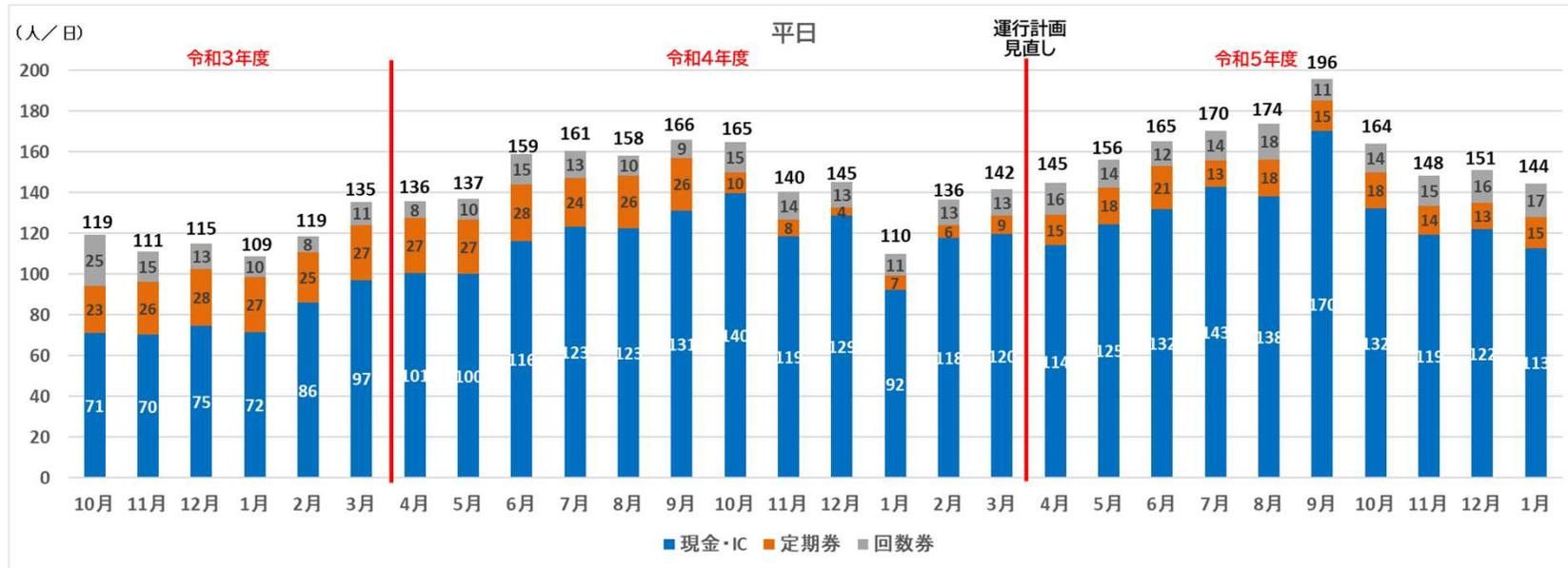
継続的な広報・周知活動

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(11~1月の動向)

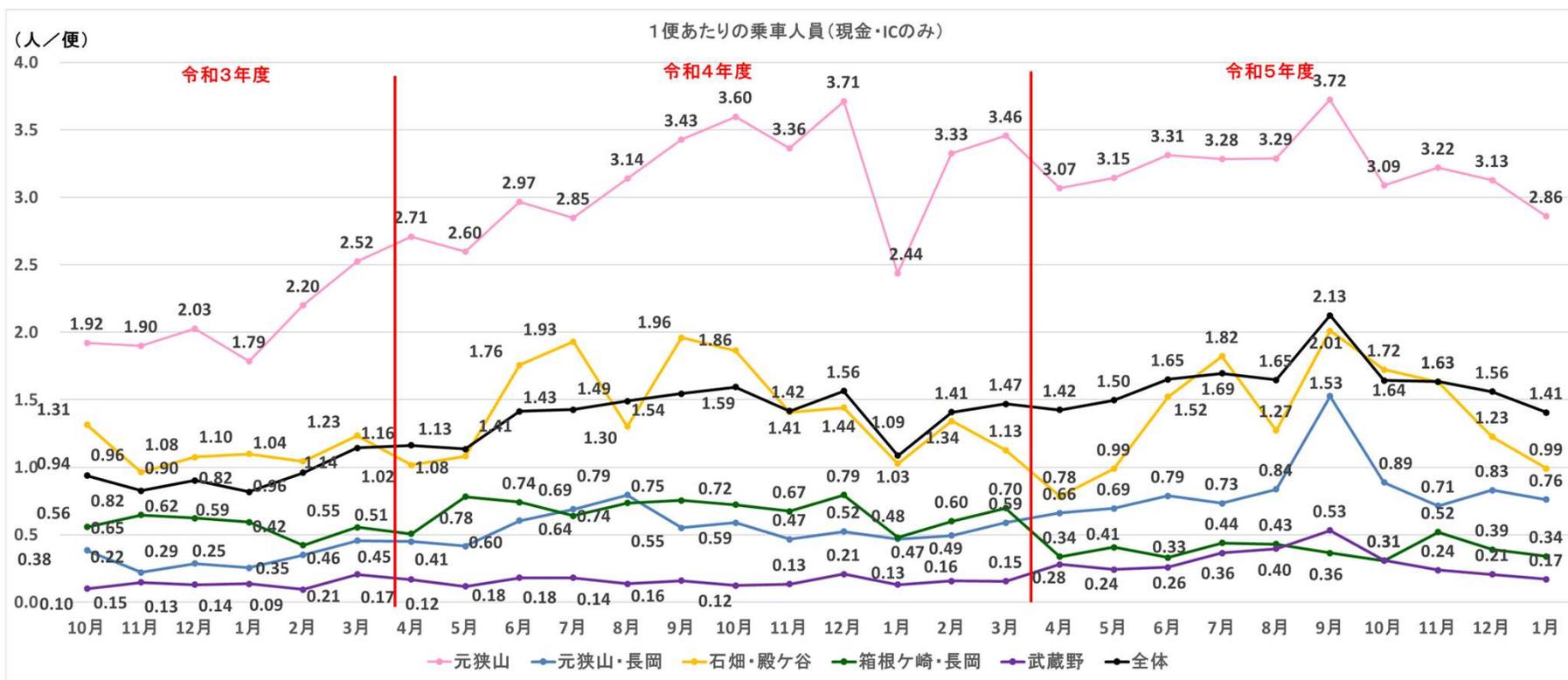
3

- 11月~1月の間、平日・休日ともに前年同月比で増加している
- 前年落ち込んだ1月も減少幅が小さく、平日・休日とも12月の90%以上の利用者を維持



運行実績② 1便あたりの乗車人員(11~1月の動向) 4

- 全体の値は11月、1月は前年同月を上回り、12月は前年同月と同じ値
- 元狭山コースは、11月、12月に前年同月を下回る
- 石畑・殿ヶ谷コースは、12月、1月に前年同月を下回る
- 元狭山・長岡コースは10月までと同様、11月以降も毎月前年同月を上回る
- 箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは運行計画変更後も、一度も1便あたり1人を上回らず



- 4月～12月の全路線の収支率(概算)は昨年度の5.7%より向上し7.3%
- 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～12月 収支率(概算)

	元狭山	元狭山・長岡	石畑・殿ヶ谷	箱根ヶ崎 ・長岡	武蔵野	全体
運行経費(百万円)	34.7	22.8	14.1	6.1	4.8	82.4
運賃収入(百万円) ※定期券、回数券を含む	4.1	0.8	0.8	0.2	0.1	6.0
町負担額(百万円)	30.5	21.9	13.3	6.0	4.7	76.4
収支率(%)	11.9	3.7	5.6	2.5	2.0	7.3
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)	+1.9	+1.3	+0.1	+0.3	+0.1	+1.6

※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

2. 意見交換会の実施状況 について

武蔵野コース、箱根ヶ崎・長岡コースから代替サービスへの切り替え検討にあたり地域住民の意見・要望を把握すること、コミュニティバスの利用促進に向け改善事項の把握することを目的として、下記4会場において意見交換会を実施した

会場	開催日時	意見交換のテーマ
武蔵野コミュニティセンター	1/24(水) 14:00~15:30	・代替サービスについて
長岡コミュニティセンター	1/25(木) 14:00~15:30	・コミュニティバスの改善事項について ・代替サービスについて
瑞穂町民会館	1/25(木) 19:00~20:30	・コミュニティバスの改善事項について ・代替サービスについて
元狭山コミュニティセンター	1/28(日) 14:00~15:30	・コミュニティバスの改善事項について ・代替サービスについて

武蔵野コミセン:主な意見

代替サービスについて

- 武蔵野地区の住民は福生方面に生活圏があり、箱根ヶ崎駅に用事がない
- 町の中にいくつか拠点を設定して、各地域の人がそこを使える形にしたい
- 利用目的がわかるような愛称を付けるとよい
- デマンドなら町全体を対象とした方がよい
- 地域ではなく、年齢などで対象者を設定するのがよい
- 待ち時間を過ごせるスペースがほしい
- 武蔵野地区の住民の参加が少なく、関心が薄いのではないか



長岡コミセン:主な意見

コミバスの運行改善について

- 昼の便数を削減し、効率的に運行する
- 利用の少ない元狭山・長岡コースの八高線より西側の見直し

代替サービスについて

- コミバスがなくなる長岡地区、武蔵野地区やコミバスが入り込めない地区の高齢者を救えるようにする
- 75歳以上が対象だとよい
- デマンドなら曜日によって利用できる地域を変える
- デマンドは自宅に帰る際の利用がタクシーと競合してしまう



瑞穂町民会館:主な意見

コミバスの運行改善について

- ジョイフル本田など大きい商業施設に乗り継ぎなしで直通するとよい
- 利用促進のため、料金を下げるという手もある

代替サービスについて

- 箱根ヶ崎駅に乗り入れるより羽村駅、福生駅の方が便利
- 代替交通手段に切り替えることで料金が上がるなら十分な説明が必要
- 寿楽にもう少し安価に行きたい
- デマンドなら自宅の近くまで荷物を持ったまま乗れると助かる



元狭山コミセン:主な意見

コミバスの運行改善について

- 元狭山コースは金融機関や郵便局があるので朝も役場方面に回してほしい
- 箱根ヶ崎駅以外にも行ける選択肢がほしい(宮寺西で乗り継ぎ⇒小手指など)
- 元狭山コースは日中でも5分以上遅延する
- コミセンなど暖かい場所で待てるようにしたい
- 石畑・殿ヶ谷コースの路線バスが通っている区間が必要か検討

代替サービスについて

- ドアツードアでなくてもよいので、乗り場が細かくあるとよい
- 元狭山地域もバス停から遠い人がいるので、デマンドを入れてほしい
- 高齢者・障がい者のためタクシーチケットを配布するのがよい



【コミュニティバスの運行改善・利用促進への意見】

- 利用の薄い区間や時間帯を見直し、利便性の増進や経費削減に努めてほしい
- 路線によってジョイフル本田などの主要施設に直通できない
- バス停が自宅や目的地から遠く不便に感じている
- 利用促進のためのPR施策を充実させる

【代替サービスに関する要望】

- 箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースから代替サービスへの切り替えには異論なし
- 代替交通手段の選択肢の中ではデマンド交通導入への要望が多く、その他はタクシーを利用したサービスについて1件あったのみ
- 従来の箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コース沿線だけでなく、他の地域でもバス停までの移動を負担に感じている高齢者が活用できるようにしてほしい
- 箱根ヶ崎駅だけでなく、地域ごとの生活圏に合わせ町外にも乗り入れることへの要望が多い

3. 瑞穂町地域公共交通の あり方検討について

前々回(9/21実施):

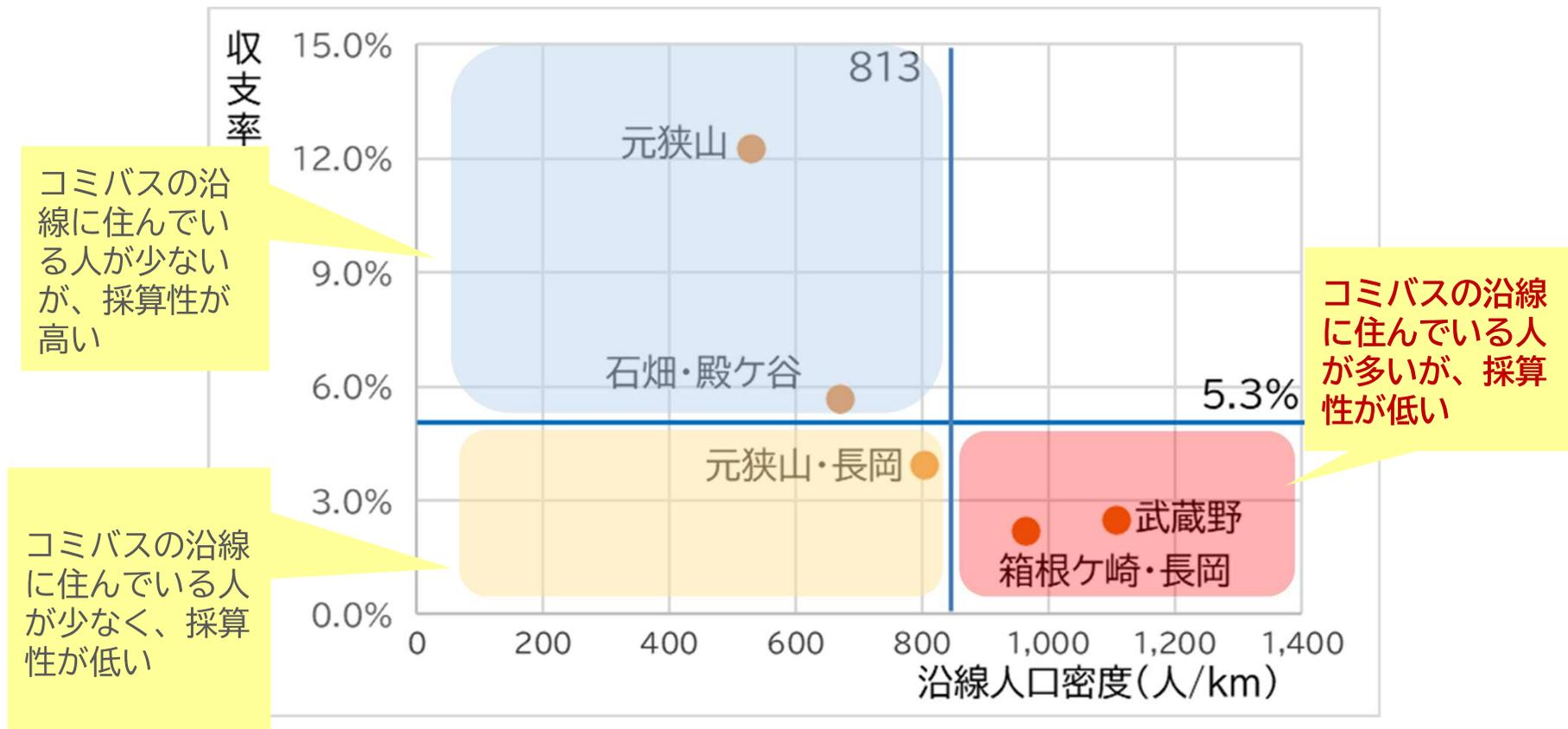
令和3年10月からの実証実験を評価し、下記の考えで運行継続への移行、もしくは代替サービス等への切り替えを行う考えを提示

- ◆ 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」という評価となった場合、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

前回までの振り返り①コミュニティバスの運行評価 13

前回(12/26実施):

上半期時点での収支率と沿線人口密度を基準として評価を実施し、「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、武蔵野コースは収支率の改善がない限り代替サービス等に切り替える見通しを提示



前回(12/26実施):

代替サービスの導入に向けた下記の検討方針と、代替サービスの選択肢として3つを提示

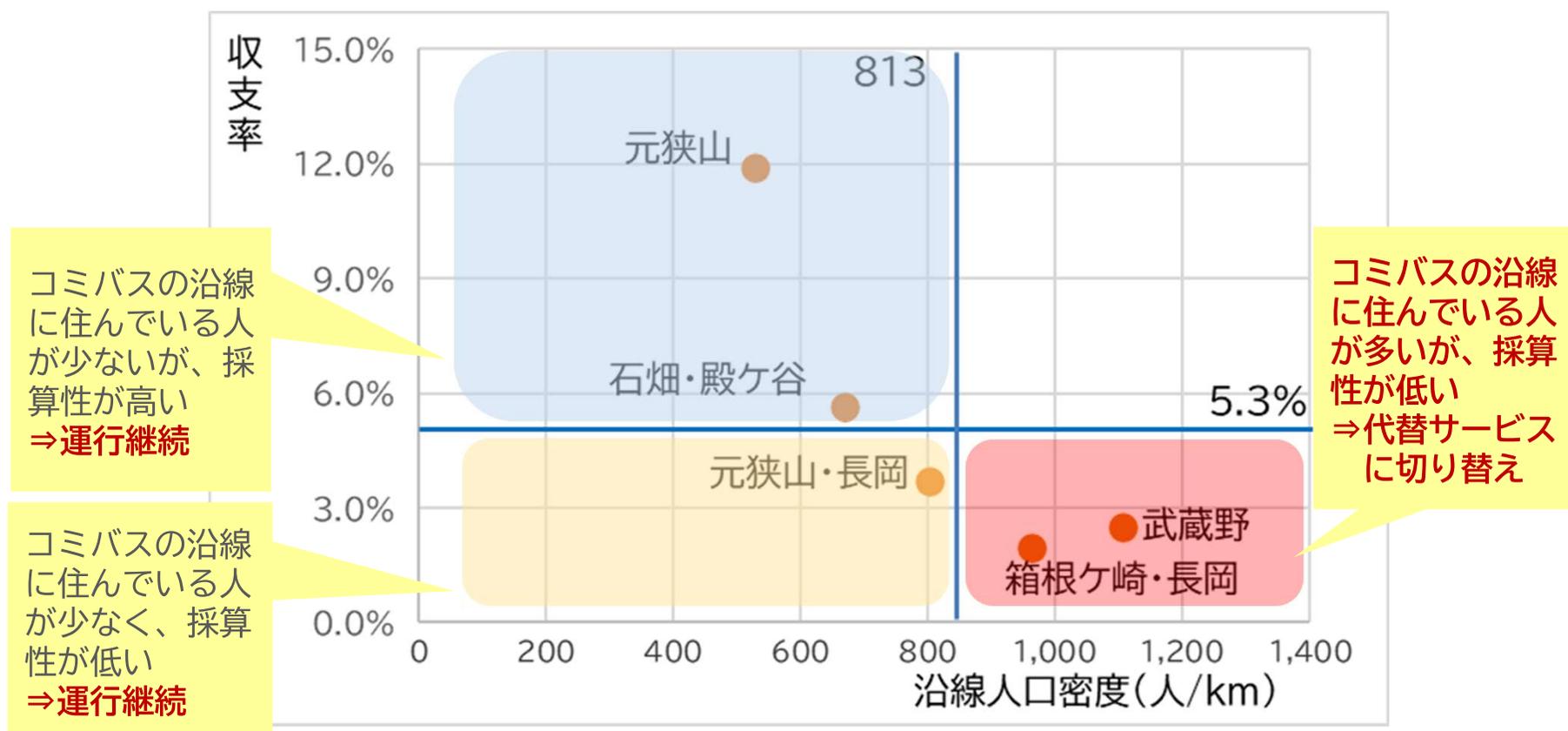
【検討方針】

- 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】

- ① デマンド交通(乗合タクシー)
- ② 自家用有償旅客輸送によるグリーンスローモビリティ
- ③ タクシーを活用したサービス(タクシーチケット)

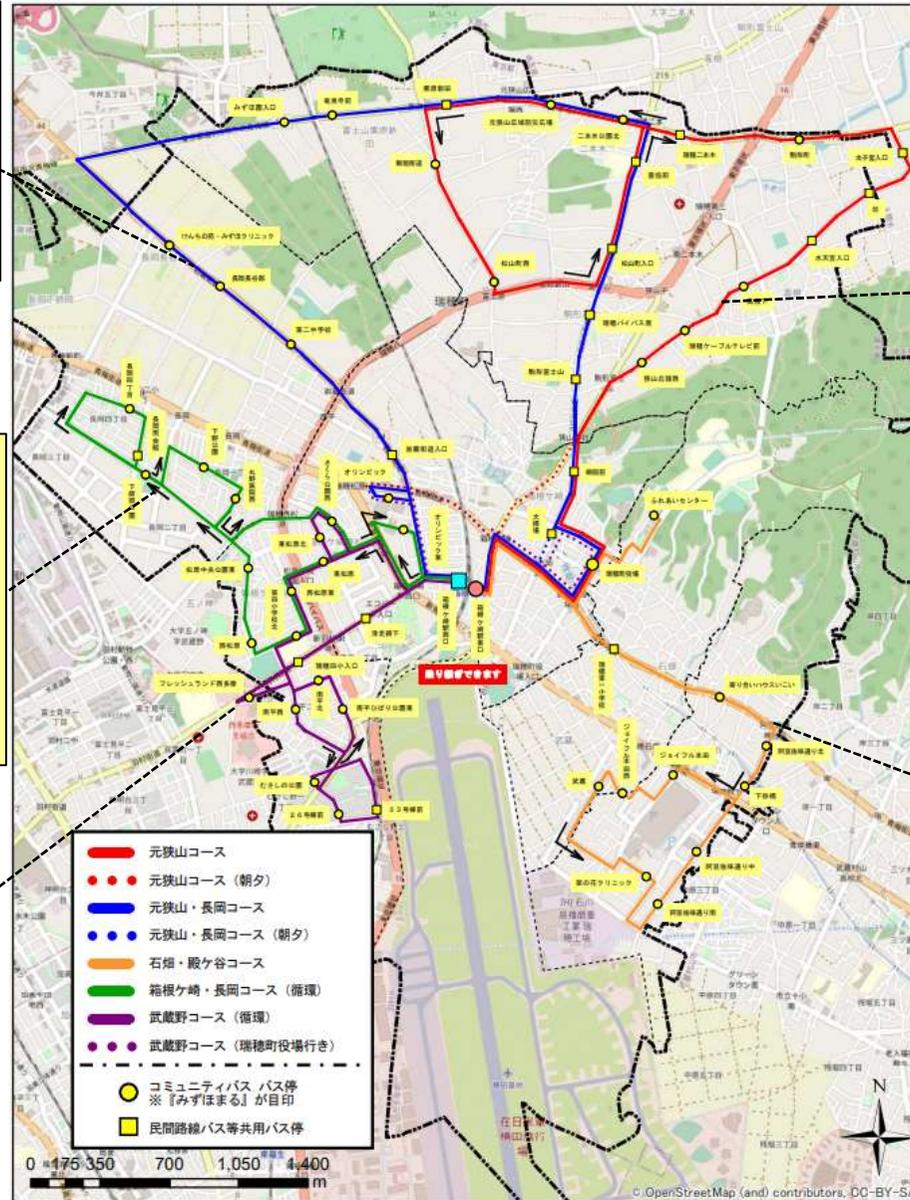
- 5ページで示した最新(4月~12月)の収支率と沿線人口密度での評価では前回と大きく変わらないため、実証実験終了後の令和6年10月から元狭山コース、元狭山・長岡コース、石畑・殿ヶ谷コースは運行継続
- 箱根ヶ崎・長岡コース、武蔵野コースは代替サービスでの実証実験(1年間)に切り替え



■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、**運
行を継続**

■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
サービスの実証実験**に
切り替え

■武蔵野コース
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
サービスの実証実験**に
切り替え



■元狭山コース
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、**運
行を継続**

■石畑・殿ヶ谷コース
沿線の人口密度は低い
が、全体平均より収支
率が高いため、**運行を
継続**

	現状の課題	コミバスでの対応検討	代替サービスでの対応検討
アンケート	片道利用の理由:「良い時間のダイヤが無かったため」が約60%	○	
	「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度が5点満点で平均3点以下	○	
	元狭山コースのルート見直しにより「定時性」「目的地までの所要時間」の満足度が低下	○	
運行実績	元狭山コース以外は収支率10%未満	○	
	元狭山・長岡コースのJR八高線以西、石畑・殿ヶ谷コースのジョイフル本田西以降の利用がほとんどない	○	
意見交換会	コミバスが入り込めない交通不便地域が生じている		○
	自宅からバス停までが遠い人がいる(元狭山地区、武蔵野地区など)		○
	高齢者の移動手段の不足		○
	地域によって目的地に直通できない(ジョイフル、耕心館、町役場など)		○
	生活圏や目的地が町外にあり、コミバスではアクセスできない		○
	元狭山コースでの慢性的な遅延発生、速達性の低さ(特に朝)	○	
	朝ピーク時の本数を増やしたい	○	
	目的地からバス停の位置が遠い(ジョイフル、オリンピック、丸野医院)		○
	暖かい待合スペースがない	○	○

代替サービスの運行計画は、コミュニティバスの運行計画見直しで解消できない課題への対応を考慮して立案

現状の課題	検討事項
片道利用の理由:「良い時間のダイヤが無かったため」が約60%	運行の効率化によるダイヤの見直し
「運行本数」「運行時間帯」「他の交通機関への乗り継ぎ」の満足度が5点満点で平均3点以下	運行の効率化によるダイヤの見直し
元狭山コースのルート見直しにより「定時性」「目的地までの所要時間」の満足度が低下	ルートの見直し(循環の向き)、渋滞対策
元狭山コース以外は収支率10%未満	運行の効率化・利用促進による収支の改善
元狭山・長岡コースのJR八高線以西、石畑・殿ヶ谷コースのジョイフル本田西以降の利用がほとんどない	ルートの短縮による運行の効率化
地域によって目的地に直通できない(ジョイフル、耕心館、町役場など)	ルートの見直し
元狭山コースでの慢性的な遅延発生、速達性の低さ(特に朝)	ルートの見直し(循環部の向き)、実態に即したダイヤの見直し
朝ピーク時の本数を増やしたい	運行の効率化による本数増(元狭山・長岡コースの西口・東口の出発時間再考など)
暖かい待合スペースがない	箱根ヶ崎駅西口の施設整備、停留所周辺施設への協力要請

- **元狭山コースの遅延を改善**し、利便性の向上を目指す
- 存続するコミバスの路線は、利用の少ない区間や時間帯に当てているリソースを見直すことで**運行を効率化し、可能であれば本数を増やす**ことなどで利便性や収支の向上を図る

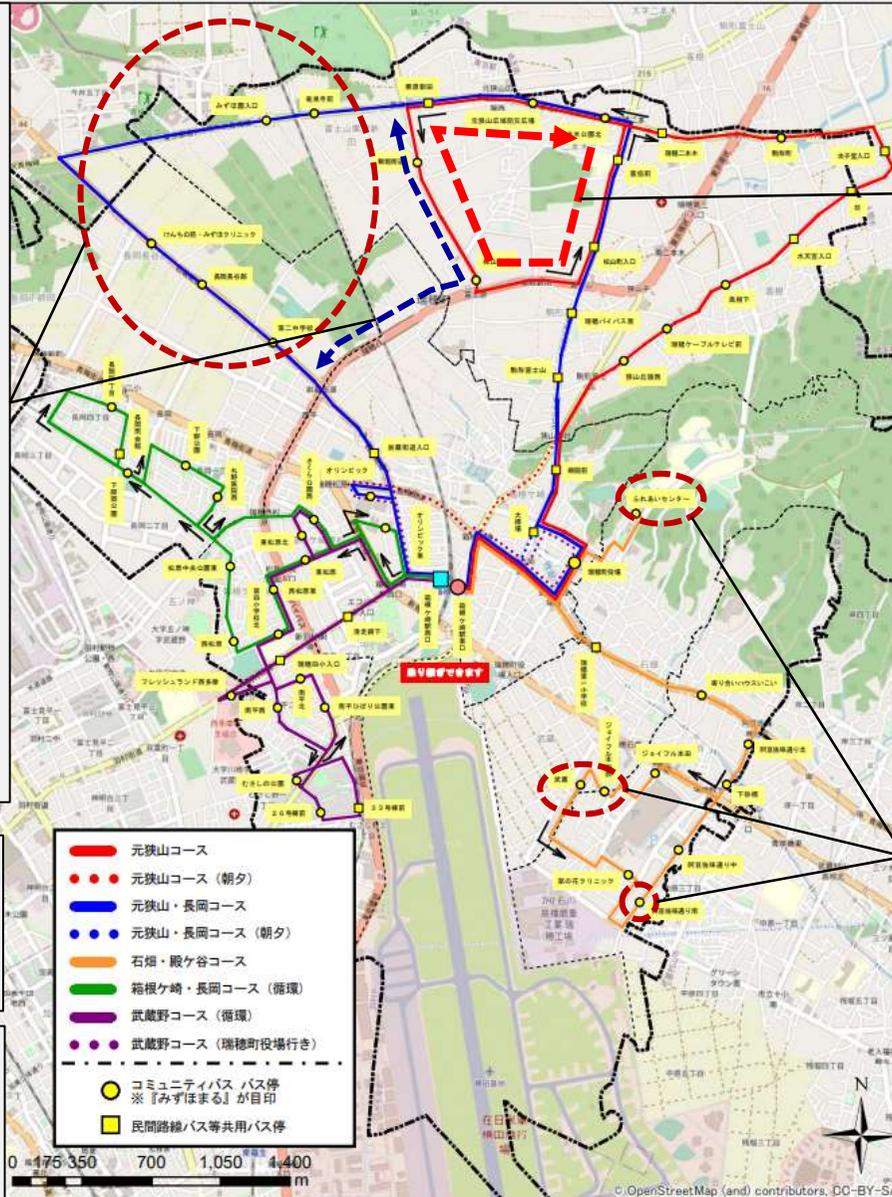
■コミュニティバスの運行見直しに関する検討事項

■元狭山・長岡コース 検討方針:運行の効率化

時間帯によって「竜泉寺前」～「第二中学校」までを省略し、飯能街道、瑞穂バイパスを通行する形で運行を効率化し、本数を増加できるか、元狭山コースとの統合が可能かを検討する。また朝は西口発、夕方は東口発を増やすなど利用の多い方向の本数を増やす運用を検討

■箱根ヶ崎・長岡コース 代替サービスの実証実験に切り替え

■武蔵野コース 代替サービスの実証実験に切り替え



■元狭山コース 検討方針:定時性の確保

遅延の軽減ため、「瑞穂二本木」以降の循環部を反時計回りに変更することを検討

■石畑・殿ヶ谷コース 検討方針:運行の効率化

「ジョイフル本田西」「武蔵」「阿豆佐味通り南」の廃止、また時間帯によって復路での「ふれあいセンター」の立ち寄りを省略等の検討を行い、運行の効率化による本数が増加できるか確認

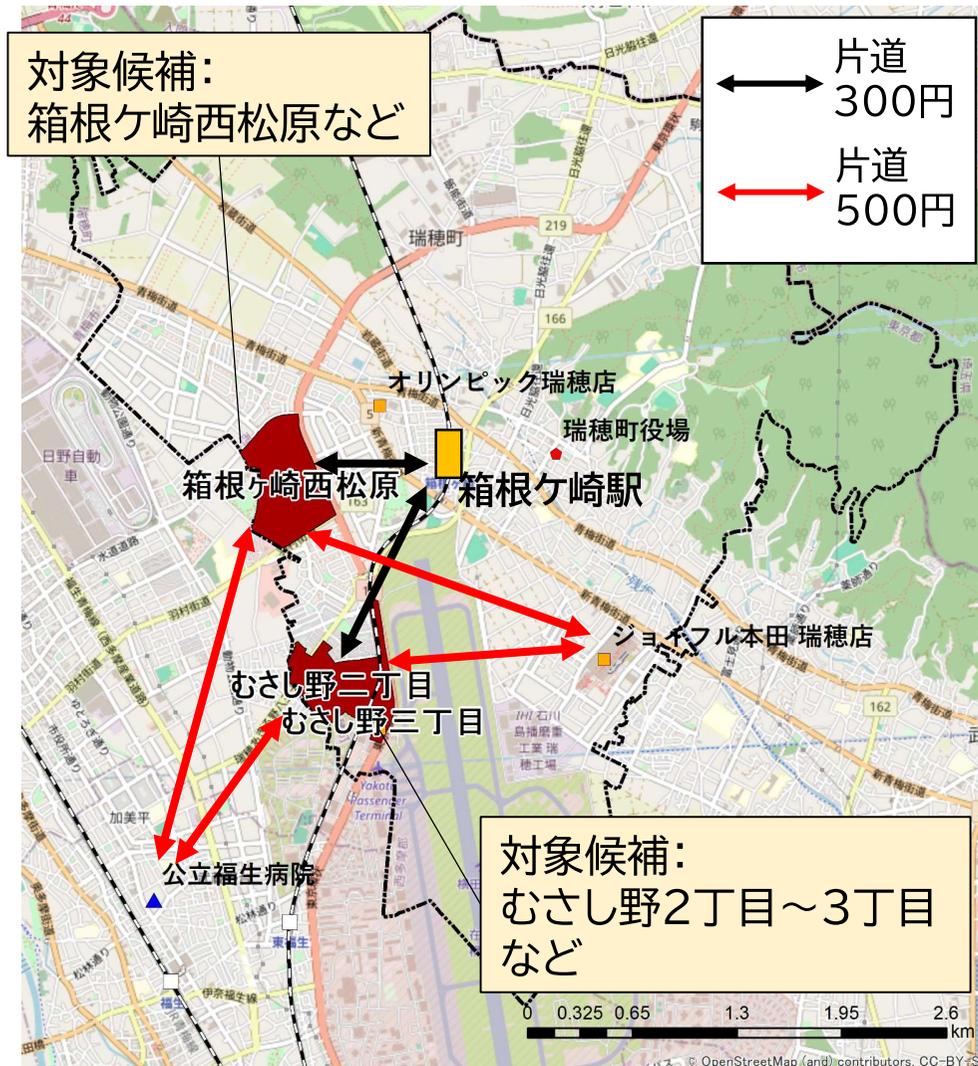
現状の課題	検討事項
コミバスが入り込めない交通不便地域が生じている 自宅からバス停までが遠い人がいる(元狭山地区、武蔵野地区など) 高齢者の移動手段の不足	予約に応じて小型車両でバス停のない地域や狭あい道路まで入り込み、細かな需要に対応する
地域によって目的地に直通できない(ジョイフル、耕心館、町役場など)	定路線ではない形の運行で乗り継ぎ不要でアクセスできるようにする
生活圏や目的地が町外にあり、コミバスではアクセスできない	地区ごとの生活実態に即して近隣自治体の医療施設などへの乗り入れを検討
目的地からバス停の位置が遠い(ジョイフル、オリンピック、丸野医院)	小型車両で施設の近くまで乗り入れる
暖かい待合スペースがない	主要施設への協力要請

- 目的地への直通という観点から、**デマンド交通かタクシーを利用したサービス**のいずれかを採用するのが望ましい
- 課題への対応のためには、前回提示した検討方針(14頁)の見直しが必要
 - ①箱根ヶ崎駅への乗り入れ➡**町外(福生病院)への乗り入れも含め検討**
 - ③エリアは武蔵野地域・箱根ヶ崎地域➡**町内全域の高齢者を対象とする可能性も検討**

- グリーンスローモビリティは運行できる範囲が限定的なため、意見交換会等が出た課題への対応が不十分
- タクシーを利用したサービスは、現状の課題解決に適っているが、現行の箱根ヶ崎・長岡コースおよび武蔵野コースの経費の範囲では利用回数が限られてしまうこと、また利用者の運賃負担も高いことなどから、**デマンド交通を代替サービスとして導入する方向で検討**
- デマンド交通は現行の箱根ヶ崎・長岡コースおよび武蔵野コースの経費(令和4年度:約1400万円)を上限に、**費用に応じて運行可能な日数を検討**する

	デマンド交通		自家用有償旅客輸送による グリーンスローモビリティ	タクシーを利用した サービス
	毎日運行	週に数日		
効果 (課題解決)	○ 柔軟な運行が可能	○ 柔軟な運行が可能	× 原則として定路線	◎ ドアツードアで運行
利用回数	○ 特に制限なし	△ 運行日数により制限	△ 担い手次第	× 交付される利用券の 枚数等により制限
運賃	○ タクシーより安い	○ タクシーより安い	○ タクシーより安い	× 上限が無い
経費	車両の借り上げ、 システムの導入等 の初期費用に加え、 システム利用料、人 件費など	毎日運行するよりラ ンニングコストは抑え られるが、初期費用 は同等	車両の借り上げ、人件費な ど	固定費が発生せず、利 用実績に応じた負担と なる

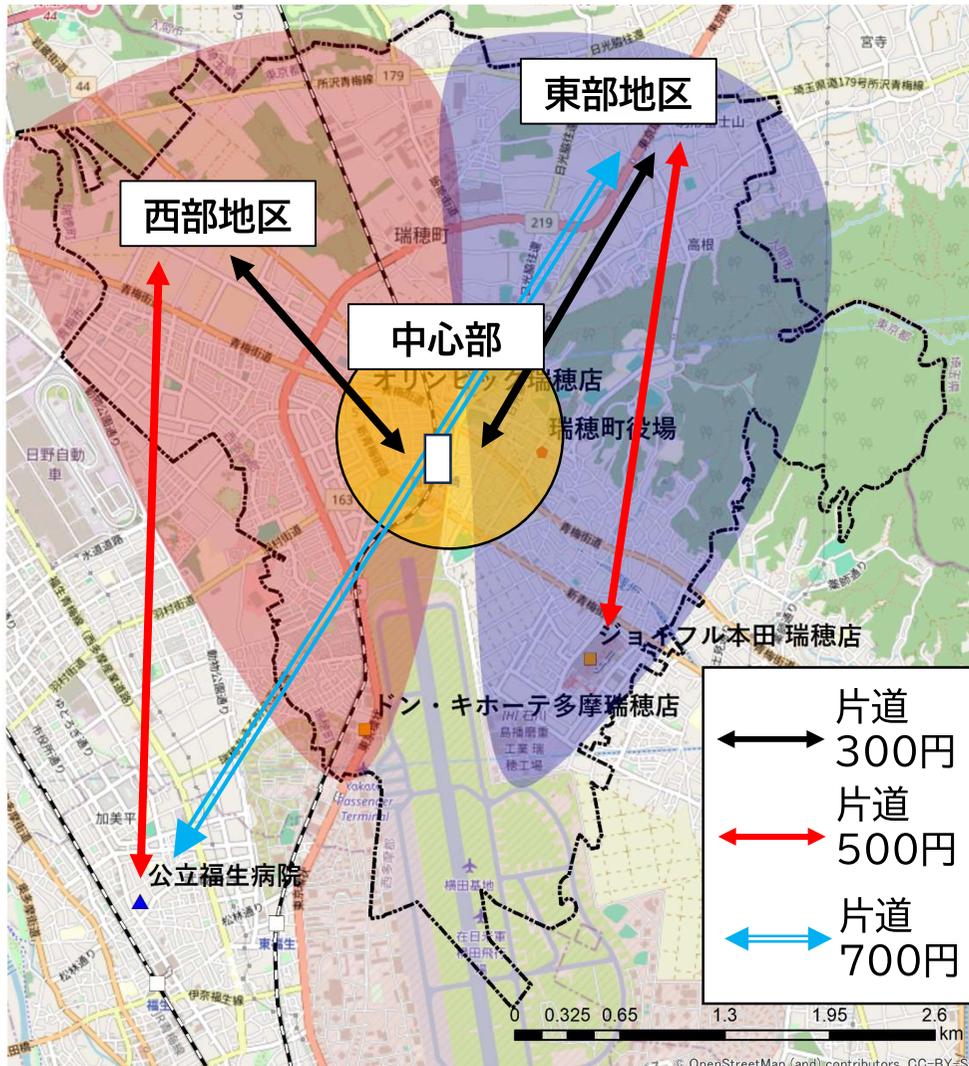
A案:武蔵野コース／箱根ヶ崎・長岡コース沿線の公共交通不便地域を対象



対象	箱根ヶ崎西松原、むさし野二～三丁目の住民全員 (公共交通へのアクセスが難しくなる地域) ※対象地域は要検討
目的地	箱根ヶ崎駅、町内公共施設、町内商業施設、町内医療施設、福生病院など
運賃	町内中心部(箱根ヶ崎駅・町役場等)まで: 片道300円 その他地域まで:行き先で変動 ・オリンピックまで片道300円 ・ジョイフル本田まで片道500円 ・公立福生病院まで片道500円 ※複数人での相乗りで予約した場合の割引を想定 ※障害者手帳の提示で割引

※運賃の設定は近隣事例などを参考にした案であり、引き続き検討を行う

B案:町内全域の75歳以上および障害者手帳の保有者・介助者を対象



※運賃の設定は近隣事例などを参考にした案であり、引き続き検討を行う

対象	町全域の75歳以上、障害者手帳の保有者およびその介助者(1名まで) ※左のように地域を分け、地域ごとに利用できる曜日を変えることも検討
目的地	箱根ヶ崎駅、町内公共施設、町内商業施設、町内医療施設、福生病院など
運賃	町内中心部(箱根ヶ崎駅・町役場等)まで: 片道300円(固定) その他地域まで: 距離に応じて変動 ～3.0km:片道300円 ～5.0km:片道500円 ～5.0km以上:片道700円 福生病院は最低片道500円 ※障害者手帳の提示で割引 ※地域の設定は要検討

	A案 武蔵野コース／箱根ヶ崎・長岡コース沿線 の公共交通不便地域を対象	B案 町内全域の75歳以上および障害者手帳の 保有者・介助者を対象
利用者数	△ 対象者数はB案とそれほど変わらないが、自力で運転できる人が多い	○ 自力で運転できない人、バス停までの移動が負担となる人が多い
課題への対応	× 武蔵野コース／箱根ヶ崎・長岡コース沿線以外の高齢者の移動手段にならない	○ 20頁の課題に概ね対応
経費	△ 限られた範囲で利用者を集約できるので、B案より効率的な運行が可能	× 利用者が町内全域となるため、組み合わせ次第では経路が長大になってしまう
既存交通手段への影響	○ 大部分が公共交通不便地域のため路線バスへの影響は小さい タクシーへの影響は範囲を限定することで最小限にする	△ バスへの影響は年齢を限定することで最小限にする ドアツードア形式にしないことでタクシーとのすみ分けを図る
担い手	タクシー事業者を想定 (今後の調整次第)	タクシー事業者を想定 (今後の調整次第)
運行評価基準の設定	従来通り沿線人口密度と収支率	高齢者の外出頻度などを検討 (次頁に他自治体事例掲載)

場所	利用対象	運賃	評価指標
東京都東久留米市	<ul style="list-style-type: none"> 70歳以上の方 妊婦の方 0～3歳児 ※会員登録が必要	1人500円(2名以上での利用なら1人300円)	<ul style="list-style-type: none"> 乗合率(人/運行) 登録者数 年代別登録割合 平均運行回数 利用料金と運行経費の割合 お断り発生件数 時間帯別利用者数 共通乗降場別利用者数 年代別利用者数 利用満足度 交通空白地域の利用頻度
東京都あきる野市	対象地区に居住している住民 ※会員登録が必要	200円	1日の利用件数(25件)
千葉県袖ヶ浦市	対象地区に居住している住民 ※会員登録が必要	300円(地区外での乗車/降車は500円)	<ul style="list-style-type: none"> 乗合率(1.50以上) 年間利用者数(500人以上) 収支率(15%以上)

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針決定

本日

令和6年5～6月 令和6年度第1回地域公共交通会議

- コミュニティバス、代替サービスの運行計画の承認

令和6年9月 令和6年度第2回地域公共交通会議

- 申請結果、最終的な運行計画の報告

令和6年10月 コミバス運行計画変更／代替サービスの運行開始

令和7年2月 令和6年度第3回地域公共交通会議

- 変更後のコミュニティバス／代替サービス実証実験の経過報告

認可申請

コミバス運行計画見直し／代替サービスの具体的検討・準備

利用状況の確認・評価