

武蔵村山市第一次地域公共交通計画

(令和8(2026)年度～令和17(2035)年度)

令和 (20)年 月

武蔵村山市

目次

1	計画の概要	1
1.1	計画策定の背景と目的	1
1.2	計画の対象区域	1
1.3	計画の対象期間	1
1.4	計画の位置付け	1
1.5	計画の対象となる公共交通	2
2	武蔵村山市の公共交通の現状	3
2.1	公共交通を取り巻く現状	3
2.1.1	移動の状況	4
2.1.2	社会情勢の変化	6
2.1.3	地域公共交通計画に係るまちづくりの方針	8
2.1.4	ライフスタイルや環境に対する意識の変化	9
3	武蔵村山市の公共交通に係る課題	11
4	将来像・基本方針・目標	12
4.1	将来像	12
4.2	基本方針	13
4.3	目標	13
4.4	本計画のロードマップ	14
5	施策・事業	15
5.1	将来像の実現に向けた施策・事業	15
5.2	事業の概要	16
5.2.1	【目標1】公共交通の利用促進	16
5.2.2	【目標2】公共交通の維持・まちづくりとの連携を強化	19
5.2.3	【目標3】交通手段を選択できる環境づくり	22
5.3	施策・事業の実現にあたって	23
6	評価指標	26
7	推進体制	27
	資料	28

1 計画の概要

1.1 計画策定の背景と目的

新型コロナウイルス感染症拡大前から減少傾向にあった公共交通の利用は、コロナ禍によりさらに大幅に落ち込み、現在もなお、感染拡大前の水準には回復していない状況です。また、ドライバー不足の深刻化等、公共交通を取り巻く状況が変化しています。これらのことは、交通事業者の経営に大きな影響をもたらしており、「運行されていることが当たり前」ではなくなる恐れがあります。一方で、高齢者の運転免許の自主返納の増加や運転免許新規取得率の低下等、公共交通の必要性は高まっています。

多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸に備える本市において、公共交通を取り巻く状況を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通サービスの姿を明らかにし、持続可能な公共交通ネットワークを実現させるため、「武蔵村山市地域公共交通計画」を策定します。

1.2 計画の対象区域

本計画は、武蔵村山市全域とします。

1.3 計画の対象期間

計画の対象期間は令和 8（2026）年度から令和 17（2035）年度の 10 年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、立地適正化計画とともに、第二次まちづくり基本方針の具体化を図るものです。

国や都の方針や、武蔵村山市長期総合計画、武蔵村山市第二次まちづくり基本方針、武蔵村山市立地適正化計画、多摩都市モノレール沿線まちづくり方針や関連計画と連携・整合を図ります。

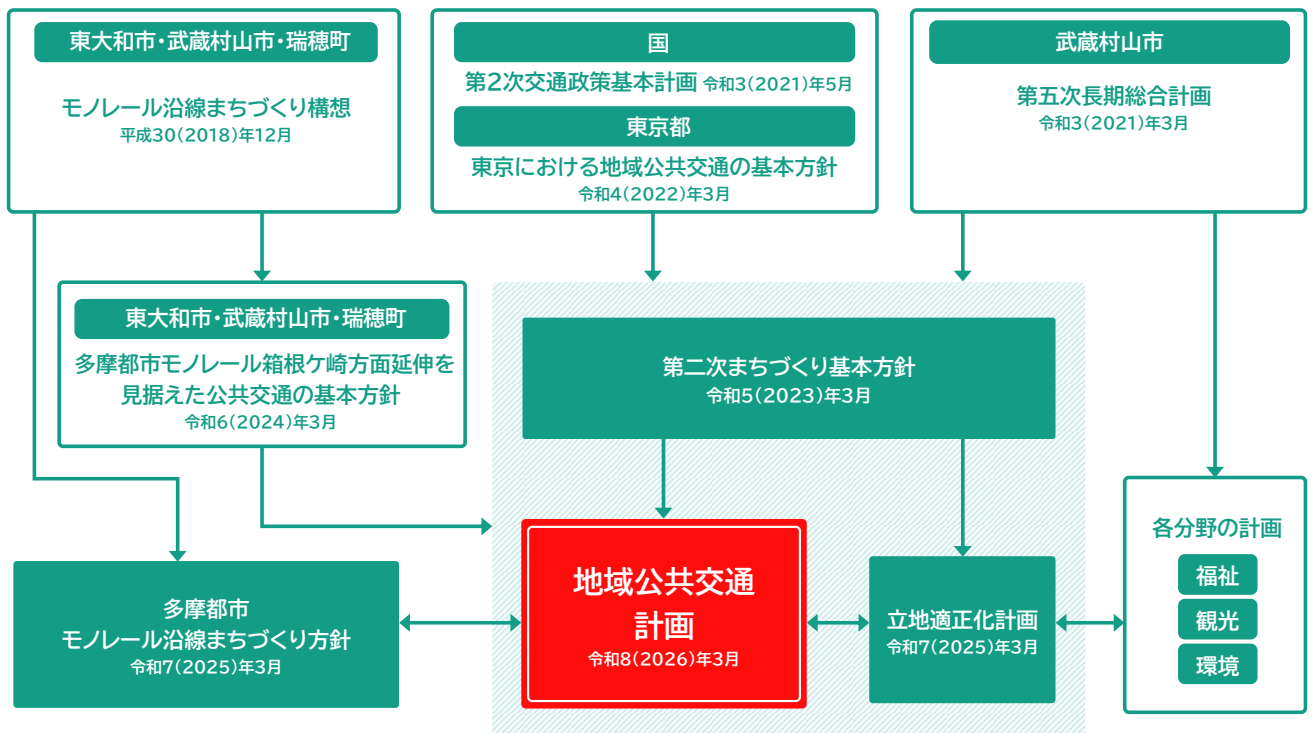
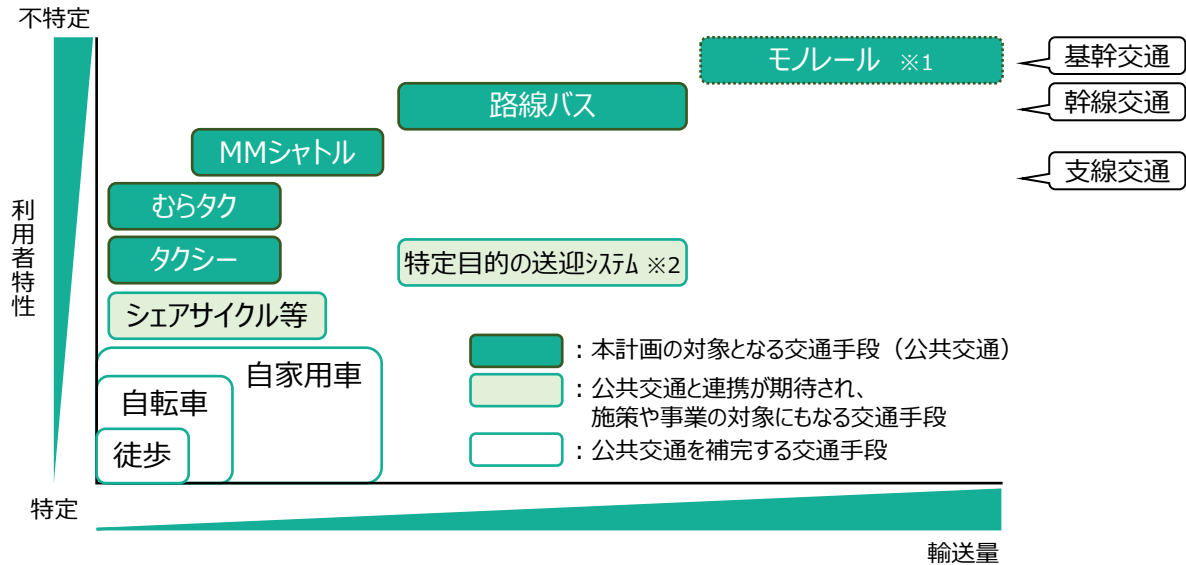


図 1-1 計画体系図

1.5 計画の対象となる公共交通

本計画では、不特定多数を輸送する交通手段である、モノレール、路線バス、タクシー、市内循環バス（以下「MMシャトル」という。）及び乗合タクシー（以下「むらタク」という。）を対象とする公共交通として位置づけます。

また、徒歩、自転車及び自家用車などの私的交通、特定目的の送迎システム、シェアサイクルなど、多様な交通手段と互いに補完、連携し合いながら人々の移動を支えます。



※1：多摩都市モノレールは、箱根ヶ崎方面延伸が開業する際に、本計画の対象となる移動手段（公共交通）として位置付ける

※2：特定目的の送迎システムは、学校・企業・福祉施設・病院などの送迎バスや福祉タクシーを示す

図 1-2 計画の対象となる交通手段

TOPIC

MM シャトル

「MMシャトル」は、公共施設、病院、鉄道やモノレールの駅と連絡し、市民ニーズに対応した利便性の高い「市民の足として利用できるバス」を目指しています。



むらタク

「むらタク」は、対象エリアに住む登録済の利用者が、事前予約をすることで自宅等～乗降場所を行き来できる「くらしを助ける市民の足」を目指しています。



利用登録対象エリア：岸一丁目、中原、残堀、伊奈平
大字三ツ木（横田基地内）、三ツ藤

2 武蔵村山市の公共交通の現状

2.1 公共交通を取り巻く現状

本章では、武蔵村山市の公共交通の現状から課題を把握するために、以下の調査等を実施しています。その調査結果のうち主な内容について次ページ以降に示しています。

表 2-1 アンケート調査の実施概要

項目	市民意識調査	利用者調査		
		路線バス	MMシャトル	むらタク
対象者	15歳～85歳の市民 無作為に2000人を抽出	利用者	利用者	利用者
配布方法	郵送配布	主要バス停7箇所で配布 ・貝塚 ・武蔵村山高校南 ・武蔵村山市役所前 ・イオンモールむさし村山 ・村山医療センター入口 ・学園 ・玉川上水駅	主要バス停5箇所で配布 ・武蔵村山市役所前 ・イオンモールむさし村山 ・村山医療センター入口 ・学園 ・玉川上水駅	車内で配布
調査期間 令和6 (2024)年	10月19日(土)～ 11月18日(月)	10月26日(土)、11月1日(金)		
回収方法	郵送・WEB	郵送・WEB	郵送・WEB	郵送・WEB
配布数	2,000票	698票	208票	300票
回収数	846票	228票	77票	149票
回収率	約42%	約33%	約37%	約50%

表 2-2 事業者ヒアリングの実施概要

交通の種類	ヒアリング実施日 令和6(2024)年
路線バス	11月29日(金)(2社)、12月17日(火)(1社)
運送事業者	11月15日(金)(1社)
タクシー	11月15日(金)(1社)、12月6日(金)(1社)
送迎バス	11月25日(月)(1社)
シェアサイクル	11月20日(水)(1社)

2.1.1 移動の状況

- 自動車の利用者が多く、公共交通の利用者の方が少ない状況です（図 2-1）。
- 自動車の利用者にとって、公共交通は選択肢のひとつに位置付けられていない場合もあり、運転免許の返納を予定されていない高齢ドライバーが多く見受けられます（図 2-2）。
- 令和 2（2020）年度以降、高齢ドライバーの死亡交通事故が増加しています（図 2-3）。
- バス運行地域においては、バスサービスについて一定の認知が進んでいるものの、「ほとんど知らない」と回答する人が多数を占める地域もあります。（図 2-4、図 2-5）。

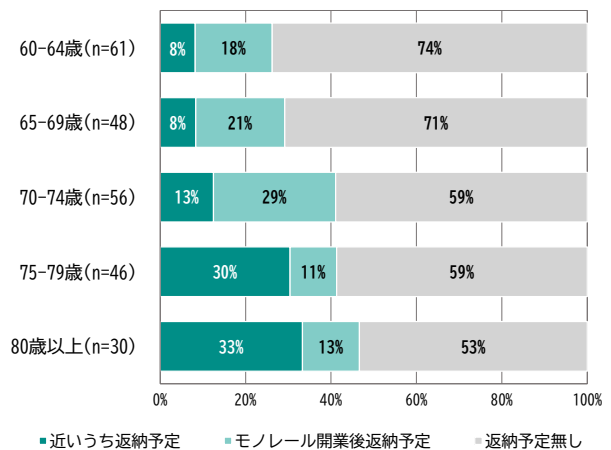


図 2-1 移動手段別トリップ数割合

出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成
※交通手段その他・不明を除いて作成

図 2-2 年齢別の運転免許返納意向

出典：R6 年度市民アンケート調査

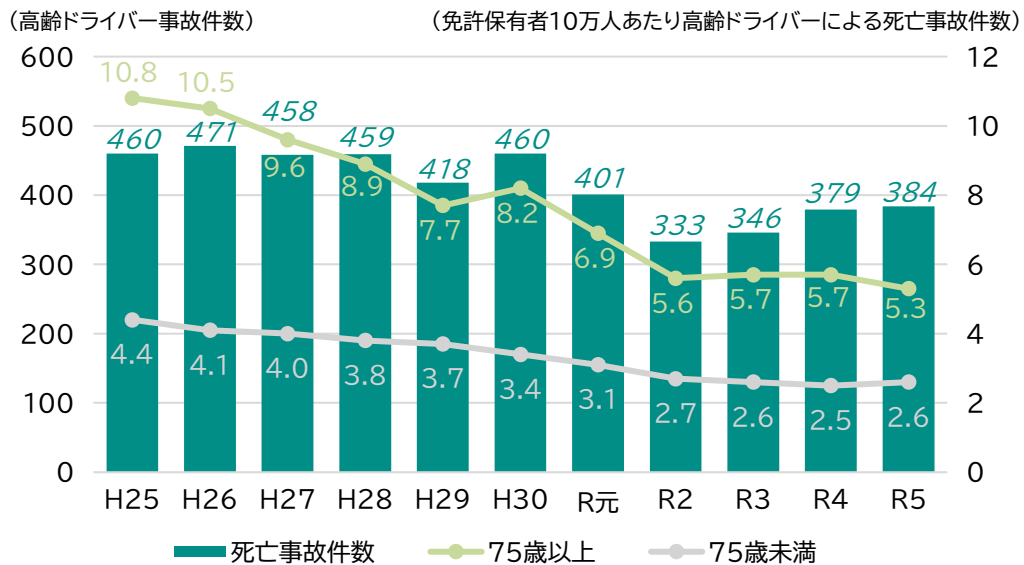
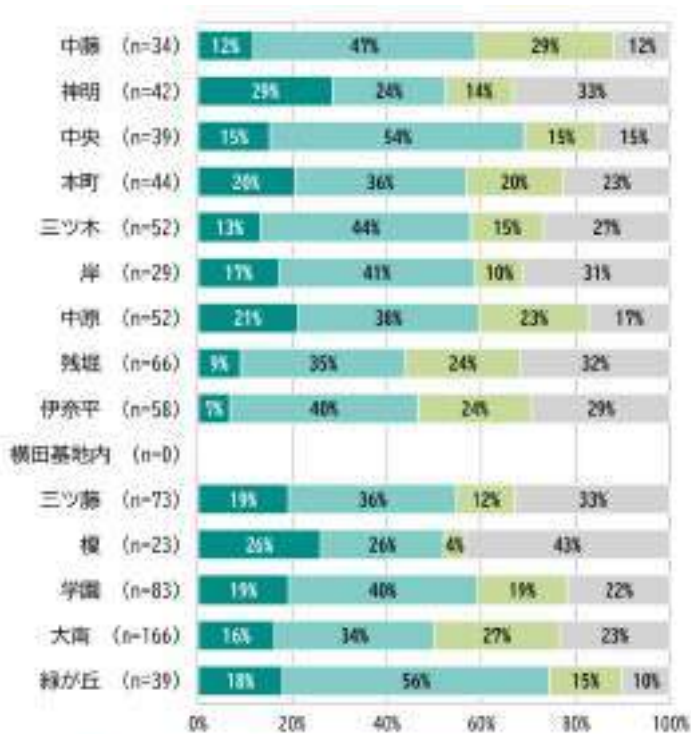


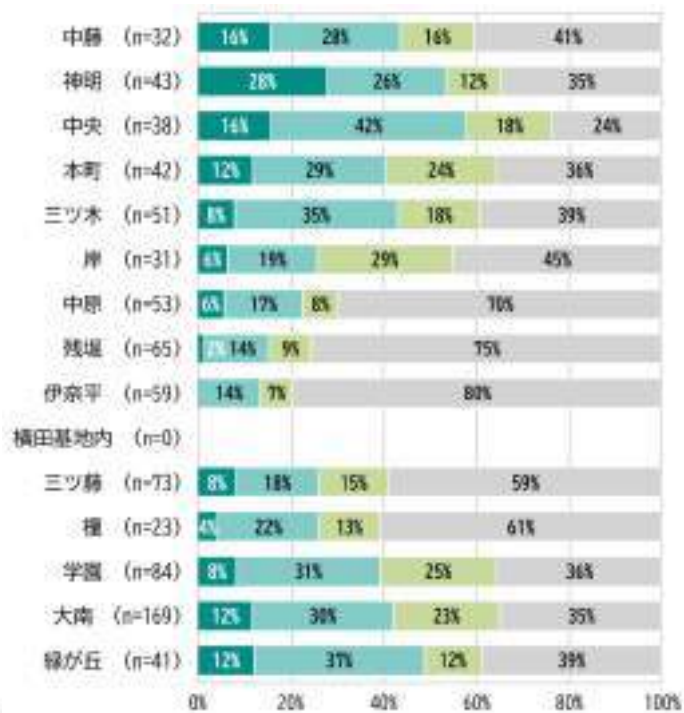
図 2-3 高齢ドライバーによる交通死亡事故件数の推移

出典：令和 5(2023)年における交通事故の発生状況について（令和 6(2024)年 3 月 7 日警察庁交通局）
<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bunseki/nenkan/060307R05nenkan.pdf>



- ルート・ダイヤについて詳しく知っている
- どの方面に向かう系統があるかは知っている
- 家の近くや通勤・通学先等の外出先にバス停があることは知っている
- ほとんど知らない

図 2-4 居住地別の路線バスの認知度



- ルート・ダイヤについて詳しく知っている
- どの方面に向かう系統があるかは知っている
- 家の近くや通勤・通学先等の外出先にバス停があることは知っている
- ほとんど知らない

図 2-5 居住地別の MM シャトルの認知度

出典：R6 年度市民アンケート調査

TOPIC

市民意識調査からの公共交通に対する市民の声

今は車の運転に不安はないけれど、この先のことを考えると、今の公共交通だと外出が難しくなりそう。
ほかに移動手段がないから、免許は返さないつもり。

75-79 歳
男性
免許保有
イラスト

結婚を期に市内に住み始めた。最初は自転車を利用していただけ、今は家族が運転する自動車に移動しているけど不便。
気軽に利用できるバスなどがあると将来的に安心できる。

50 歳
女性専業主婦
免許なし
イラスト

駅がないことで通学に時間がかかっていて不便。
家族に駅まで送迎してもらっているが、負担が大きいのので早くモノレールが開通してほしい。

19 歳未満
男性学生
家族による送迎
イラスト

2.1.2 社会情勢の変化

- 公共交通の利用は新型コロナウイルス感染症拡大前の水準には回復しておらず、交通事業者の経営環境は厳しい状況が続いています。
- 公共交通は若年世代や高齢世代に多く利用されています。運転免許を返納するかたのほとんどが65歳以上であることに加え(図 2-6)、65才以上の高齢者人口が増えている(図 2-7)ことから、今後はさらに公共交通の利用ニーズが高まっていくと考えられます。
- ドライバーの減少に加え、2024年の「自動車運転者の改善基準告示の改正」によりドライバーの労働時間の上限が引き下げられたため、勤務シフトの見直しが必要となり、路線バスでは、減便などの影響が生じています。(図 2-8、図 2-9)。今後も、路線バスではさらなる運行サービスの縮小が懸念されています。

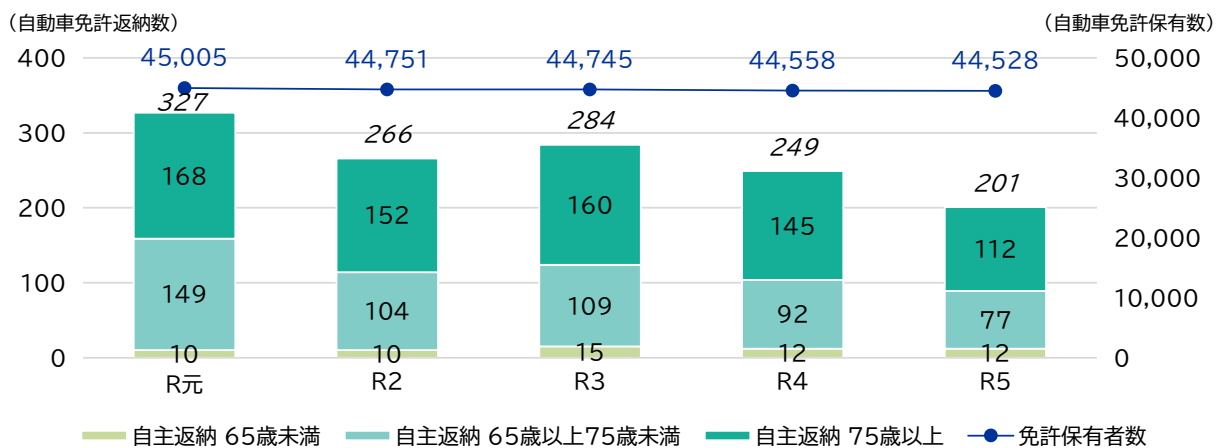


図 2-6 武蔵村山市内の自動車免許保有者数・年代別返納数の推移

出典：自治体別免許人口、申請取消（自主返納）件数（警視庁統計データ）

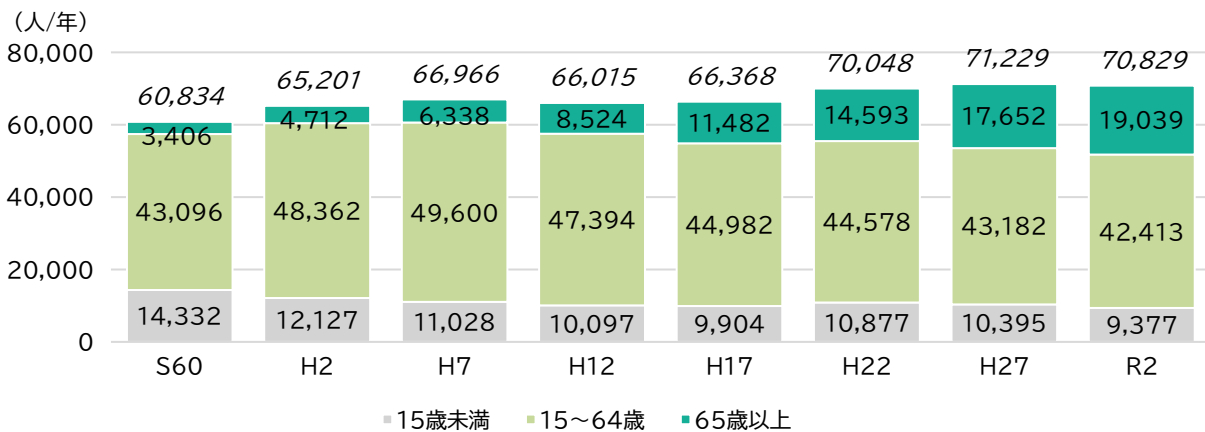


図 2-7 年齢3区分別人口の推移

出典：国勢調査

「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）は、バスなどの自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため、その業務の特性を踏まえ、全ての産業に適用される労働基準法では規制が難しい拘束時間、休息期間、運転時間等の基準を定めています。

令和6年4月1日から、自動車運転の業務に時間外労働の上限規制が適用されるとともに、改善基準告示に定める拘束時間等の基準も改められています。



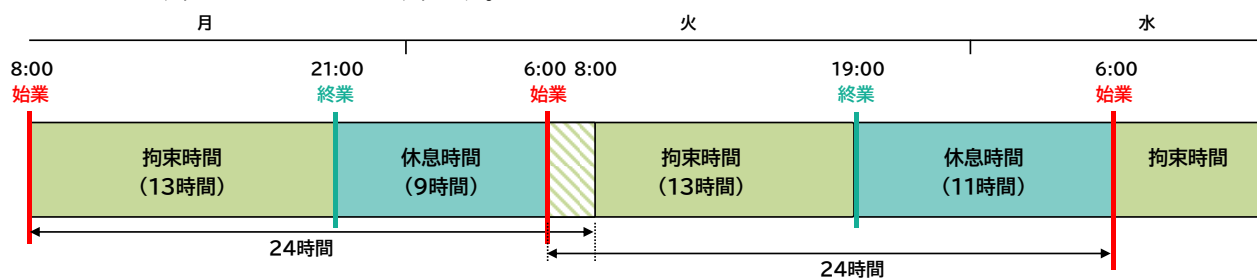
 バスの運転手 の場合	1年の拘束時間 ・(改正前) 原則3380時間、 最大3484時間 ・(改正後) 原則3300時間、 最大3400時間	1ヶ月の拘束時間 ・(改正前) 原則281時間、 最大309時間 ・(改正後) 原則281時間、 最大294時間	1日の休息時間 ・(改正前) 継続8時間 ・(改正後) 継続11時間を 基本とし、 継続9時間
	 タクシー・ ハイヤー運転手 の場合	日勤の1ヶ月の拘束時間 ・(改正前) 299時間 ・(改正後) 288時間	

図 2-8 改正された改善基準告示の主な内容（令和6（2024）年4月適用開始）

出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice> <https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/taxi/notice>

- 1日の拘束時間は、始業時刻から起算した24時間のうち、休息時間を除いた時間です。
- 次の図の場合、月曜日8時の始業時刻から24時間に、火曜日の6:00～8:00の2時間も拘束されることになるため、月曜日の拘束時間は、8時から21時までの13時間に火曜日の6時から8時までの2時間を追加した15時間です。



※斜線の部分は、月曜日から始まる1日の拘束時間と火曜日から始まる1日の拘束時間が重なる時間帯

図 2-9 バス事業者の1日の拘束時間の計算方法

出典：自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

2.1.3 地域公共交通計画に係るまちづくりの方針






- 多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）（図 2-10）を見据え、本市では、沿線まちづくりとあわせて、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再編が求められています。



図 2-10 多摩都市モノレールの新駅位置図

出典：多摩都市モノレール延伸事業（上北台～箱根ヶ崎）及び関連する都市計画道路 事業概要及び用地測量説明会（令和 7（2025）年 5 月東京都北多摩北部建設事務所）

多摩都市モノレール沿線のまちづくり方針

-  多摩都市モノレールの沿線にふさわしい土地利用を誘導します。
-  誰もが快適に移動できる環境を整備します。
-  モノレールのあるライフスタイルへの転換を推進します。
-  安全で安心なまちづくりを進めます。
-  武蔵村山市の魅力を向上し、市内外に向けて発信します。

出典：多摩都市モノレール沿線まちづくり方針（武蔵村山市 令和 7（2025）年 3 月）

武蔵村山市立地適正化計画のまちづくりの方針

駅を中心とした拠点と充実した交通環境を形成することにより
 歩いて暮らせるまちを実現し
 多様なライフスタイルに対応した 選ばれる都市をつくる

出典：武蔵村山市立地適正化計画（武蔵村山市 令和 7（2025）年 3 月）

2.1.4 ライフスタイルや環境に対する意識の変化

- インターネット通販市場は年々拡大しており、コロナ禍以降に広がったテレワークの影響(図 2-12) で、現在もテレワークを続けている人のあいだでは、日用品の購入先が勤務先近くより、自宅近くやオンラインへと変化しています(図 2-11、図 2-13)。公共交通は、こうした働き方の多様化や生活の質を重視するライフスタイルの広がりに対応していくことが求められています。
- 脱炭素社会に向けた意識が高まるなか、本市でも公共交通の利用促進や電気自動車などの導など、環境にやさしい乗り物の導入を推進しています(図 2-14)。

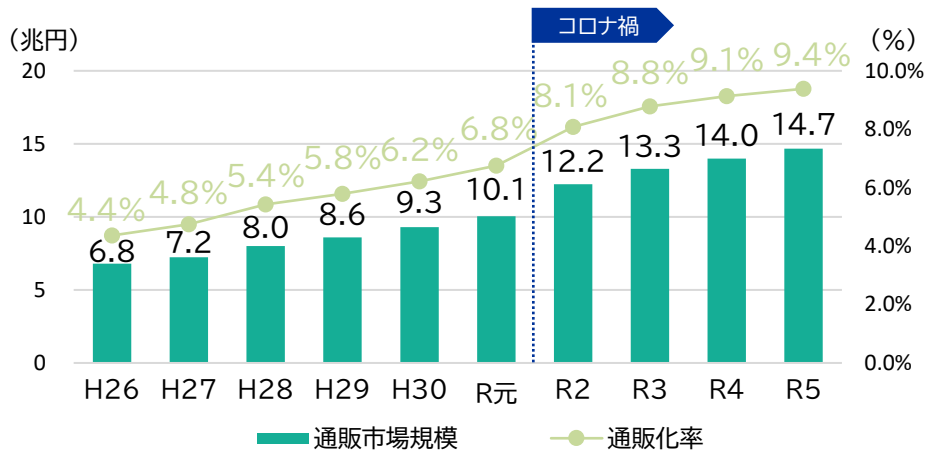


図 2-11 日本のネット通販市場の広がり

出典：令和 5（2023）年度電子商取引に関する市場調査報告書（令和 6（2024）年 9 月経済産業省商情報政策局情報経済課）
<https://www.meti.go.jp/press/2024/09/20240925001/20240925001-1.pdf>

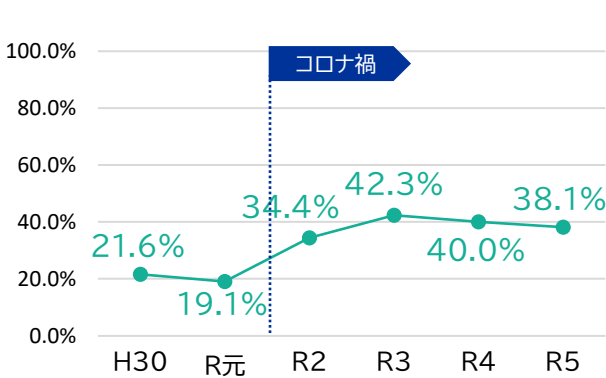


図 2-12 雇用型テレワーカーの割合（首都圏）

出典：令和 5（2023）年度テレワーク人口実態調査-調査結果（概要）-（令和 6（2024）年 3 月国土交通省）
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001733057.pdf>

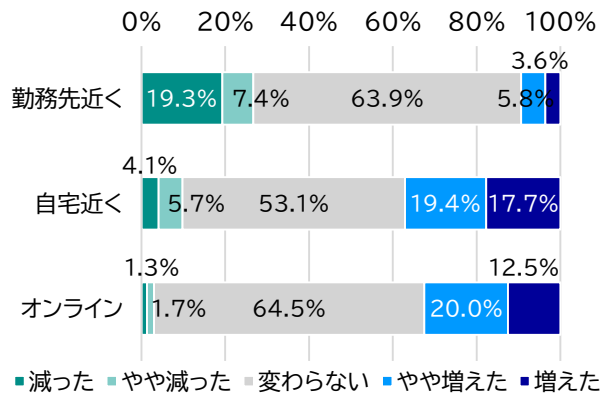


図 2-13 テレワーカーの日用品の買物（首都圏）

- 自動車からの温室効果ガス排出量の削減に向け、次世代自動車の普及促進とともに、利便性向上等による公共交通や自転車の利用促進に努め、移動手段における脱炭素化への転換を進めます。

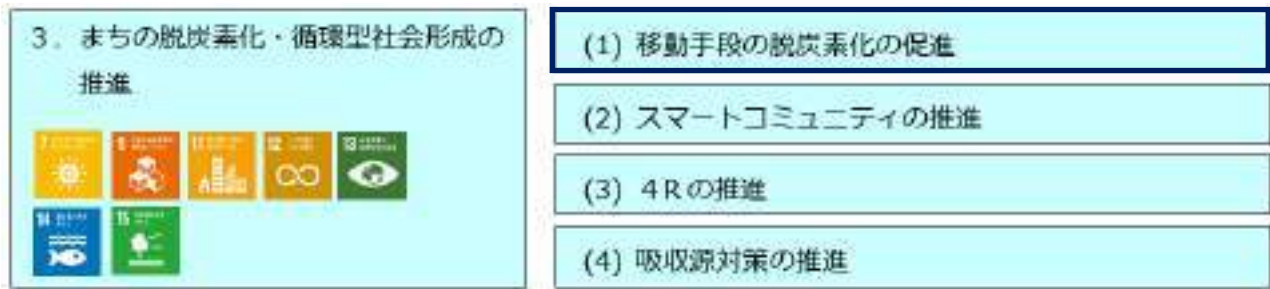


図 2-14 地球温暖化対策実行計画の基本方針と施策の柱（抜粋）

出典：武蔵村山市地球温暖化対策実行計画 区域施策編（令和 7（2025）年 3 月）

https://www.city.musashimurayama.lg.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/019/425/kuikisisakuhon_honpen.pdf

TOPIC

広がる！次世代モビリティの可能性

ラストワンマイルの移動支援
グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティは、時速 20km 未満で公道を走る電動車で、運転手、乗客、歩行者との距離が近く、移動中のコミュニケーションが楽しめる移動サービスです。住宅地と生活拠点、駅、バス停などを結ぶ役割を担うことが多いです。



東京都
公道 EV 用急速充電ステーション

東京都は、「ゼロエミッション東京」の実現に向け、2030 年までに都内で販売される乗用車を 100%非ガソリン化することを目指し、都内の EV 用急速充電器の普及拡大に取り組んでいます。



(左) 出典：スマートシティ事例集【導入変】～都市問題と新技術のマッチングに向けて～Ver2.0（国土交通省国土技術政策総合研究所）
https://www.nilim.go.jp/lab/jbg/pdf/smart/SC_CASES_V2_0.pdf

(右) 出典：東京都 EV 充電器総合ポータル（事業者向け）
<https://www.evcharger-support.metro.tokyo.lg.jp/public/>

3 武蔵村山市の公共交通に係る課題

公共交通を取り巻く現状を踏まえて、武蔵村山市の公共交通に係る課題を整理します。

課題1 自動車利用から公共交通利用に向けた意識の転換

公共交通を移動手段のひとつとして選べる環境をつくるためにも、公共交通の利用を前向きに考え、自動車と公共交通との使い分けを意識できるように、市民の意識を変えていくことが必要です。

課題2 公共交通の維持とアクセシビリティの向上

公共交通の必要性が高まる中、公共交通ネットワークの維持に加え、バス停までのアクセシビリティ^{※1}の向上や移動のしやすさを高めることが求められています。また、渋滞や見通しの悪い道路が運行の遅れを引き起こす要因のひとつになっていることから、安全で時間通りに走るためにも、道路環境の整備が必要です。

課題3 まちづくりと連携した公共交通ネットワークと交通拠点の再編

市民の市内外への移動利便性に加え、市外からの来街者のアクセス性向上が必要です。多摩都市モノレールの新駅と主要目的施設を結ぶ公共交通ネットワークの再編にあたっては、多様な利用者に対応するためにも、誰もがわかりやすく利用しやすい仕組みにすることが重要です。また、モノレール整備中においても、公共交通ネットワークが常に最適な状態となるような取組が必要です。

課題4 多様な移動手段や快適な移動環境の構築

移動ニーズが多様化する中、デジタル技術を活用し、移動サービスを便利で快適にすることが求められています。あわせて、日常生活を支える移動手段を確保するために、自動運転、次世代モビリティ、MaaS（マース）^{※2}などを導入し、サービスを充実させていく必要があります。

※1：アクセシビリティとは、誰もが平等に利用できるようにすることです。

※2：MaaS（マース）とは、さまざまな交通手段をひとつにまとめて、検索・予約・決済を一括でできる移動サービスのことで、

4 将来像・基本方針・目標

4.1 将来像

誰もが利用しやすい 持続可能な公共交通ネットワークにより
歩いて暮らせるまち むさしむらやま

本計画と関連する「第二次まちづくり基本方針」等の内容を踏まえた将来像を掲げます。

第二次まちづくり基本方針 <令和5（2023）年3月策定>

【将来像のイメージ】

多摩都市モノレールを最大限にいかし、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを実現
自家用車から公共交通への利用転換を図り、歩いて暮らせる持続可能なまちづくり

立地適正化計画 <令和7（2025）年3月策定>

【まちづくりの方針】

駅を中心とした拠点と充実した交通環境を形成することにより
歩いて暮らせるまちを実現し 多様なライフスタイルに対応して
選ばれる都市をつくる

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 (東大和市・武蔵村山市・瑞穂町) <令和6（2024）年3月策定>

【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

TOPIC

MMシャトルとむらタクの利用促進について

市報の最終ページに、MMシャトルとむらタクの情報を掲載することにより、地域の身近な交通を知っていただく機会を作っています。



4.2 基本方針

武蔵村山市公共交通リスタート ～多摩都市モノレール延伸を見据えて～

「第五次長期総合計画」のまちづくりの理念を踏まえた将来像を掲げます。

第五次長期総合計画 <令和3（2021）年3月策定>

【まちづくりの理念】

2 安全・安心で快適に暮らし続けることができるまちづくり

多摩都市モノレールの延伸にあわせた公共交通ネットワークの再編

4.3 目標

目標 1	公共交通の利用促進を図ります
目標 2	公共交通の維持を図り まちづくりとの連携を強化します
目標 3	交通手段を選択できる環境づくりを進めます

TOPIC

武蔵村山市の将来像

人と人、まちとまちをつなぐみどり豊かな活力あるまち

多摩都市モノレールの延伸を見据え、駅を中心として周辺地域との様々なつながりが生まれるまちづくりを進めます。多摩都市モノレールを最大限にいかし、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを実現することにより、自家用車から公共交通への利用転換を図り、歩いて暮らせる持続可能なまちづくりを目指します。

出典：武蔵村山市第二次まちづくり基本方針（令和5（2023）年3月）
<https://www.city.musashimurayama.lg.jp/shisei/shisaku/machizukuri/1002046/index.html>

4.4 本計画のロードマップ

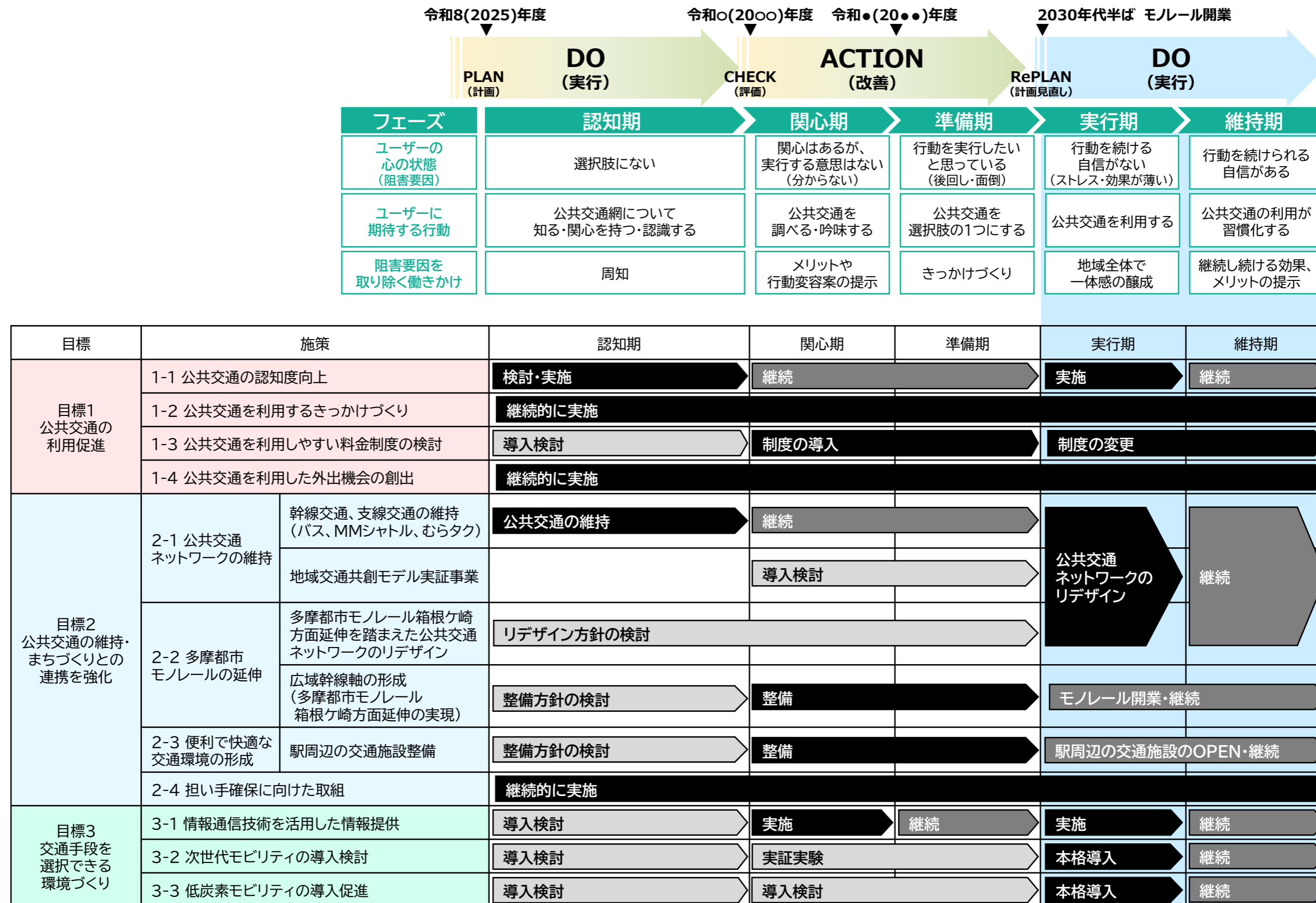


図 4-1 武蔵村山市地域公共交通計画ロードマップ

5 施策・事業

5.1 将来像の実現に向けた施策・事業

将来像である「誰もが利用しやすい 持続可能な公共交通ネットワークにより 歩いて暮らせるまち むさしむらやま」の実現に向け、3つの目標に基づく施策体系に従って、具体的な事業を展開していきます。

表 5-1 施策・事業の体系

目標	施策	事業No.・事業名	実施主体 (◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加)						ロードマップ (□：検討・実証実験、■：実施、→継続)					
			市	交通事業者				市民	その他	計画期間			長期	
				バス	タクシー	MM シャトル むらタク	多摩都市 モノレール			認知期	関心期	準備期	実行期	維持期
目標1 公共交通の利用促進	施策 1-1 公共交通の認知度向上	No.1 多様性の尊重	◎	○	○	○	○	◇		□	■	→	■	→
		No.2 武蔵村山市内の総合公共交通マップの作成	◎	△	△	△	△			■	→	→	■	→
		No.3 バスの乗り方教室（出前講座）	◎	○	△	○MM	△	◇		■	■	■	■	■
		No.4 バス停・乗降場所の案内表示	◎	◎	◎	◎	△			□	■	→	■	→
		No.5 各事業サービスの周知	◎	○	○	○	△			■	→	→	■	→
	施策 1-2 公共交通を利用する きっかけづくり	No.6 イベントの開催	◎	○	△	○	○	◇		■	■	■	■	■
		No.7 公共交通の作品づくり	◎	△	△	○	△	◇		■	■	■	■	■
		No.8 高齢ドライバーへの公共交通の利用促進	◎	△	△	△	△			■	■	■	■	■
	施策 1-3 公共交通を利用した 外出機会の創出	No.9 お得な取組による利用促進	◎	△	△	○	△			□	■	→	■	→
		No.10 村山デエダラまつり等における公共交通の利用促進	◎	△	△	○	△			■	■	■	■	■
目標2 公共交通の維持・まちづくり との連携を強化	施策 2-1 公共交通ネットワーク の維持	No.11 幹線交通、支線交通の維持	○	◎	△	◎	△			■	■	■	■	■
		No.12 地域交通共創モデル実証事業	◎	△	△	△	△		◎病院など	□	□	□	■	■
	施策 2-2 多摩都市モノレール の延伸	No.13 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を踏まえた公共交通ネットワークのリデザイン	◎	◎	◎	◎	◎			□	□	□	■	→
		No.14 広域幹線軸の形成 (多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の実現)	○	△	△	△	◎			□	■	■	→	→
	施策 2-3 便利で快適な 交通環境の形成	No.15 駅周辺の交通施設整備	◎	△	△	△	△			□	■	■	→	→
		No.16 安全で快適にアクセスできる道路環境の形成	◎							■	→	■	■	→
		No.17 自転車利用の推進	◎						◎運営事業者 ○交通管理者	■	■	■	■	■
施策 2-4 担い手確保に向けた取組	No.18 ドライバー確保に向けた取組	◎							■	■	■	■	■	
目標3 交通手段を選択できる 環境づくり	施策 3-1 情報通信技術を活用した情報提供	No.19 バス情報のデジタル化の推進	◎	◎		◎			□	■	→	■	→	
	施策 3-2 次世代モビリティの導入検討	No.20 端末電動モビリティの導入に向けた実証実験等の検討	◎	△	△	△	△		○企業	□	□	□	■	→
	施策 3-3 低炭素モビリティの導入検討	No.21 環境にやさしい公共交通の導入・普及促進	◎	◎	◎	◎				□	□	□	■	→

5.2 事業の概要

5.2.1【目標1】公共交通の利用促進

施策 1-1 公共交通の認知度向上

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業1 多様性の尊重	市民 (交通弱者)	【ねらい】 ◆多様性を認め合い、公共交通を利用することへの理解と配慮を促進 ◆障害者や高齢者等の意見を聴取する機会の創出 【例】 ▶公共交通に関するワークショップの開催 (デザインコミュニケーション、公共交通の現状と必要性の周知)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 高齢福祉課 障害福祉課 ○交通事業者 ◇市民
事業2 武蔵村山市内の 総合公共交通 マップの作成	市民 来街者	【ねらい】 ◆公共交通を知るきっかけづくり ◆公共交通の利用促進による車中心のライフスタイルからの脱却の推進 ◆公共交通のサービス内容や乗り方などの情報提供の強化 【例】 ▶総合公共交通マップの作成 (掲載イメージ：公共交通の路線図、乗車場所や利用方法、シェアサイクルポート 等)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 △交通事業者
事業3 バスの乗り方 教室 (出前講座)	子ども	【ねらい】 ◆若年層への公共交通の認知度向上と利用機会の創出 【例】 ▶バスの利用の仕方を学ぶ子ども向け教室の開催 ▶出前講座やまちづくり学習等による「公共交通の仕組み」に関する知識習得機会の創出	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 教育指導課 ○△交通事業者 ◇市民
事業4 バス停・ 乗降場所の 案内表示	利用者	【ねらい】 ◆公共交通に対する話題・関心の創出による利用機会の促進 【例】 ▶個性的なバス停や乗降場所の設置 ▶おすすめスポットや所要時間をバス停に明示	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 産業観光課 ◎△交通事業者
事業5 各事業 サービスの 周知	利用者	【ねらい】 ◆周知方法の拡充による公共交通の利用機会の創出 【例】 ▶MMシャトル・むらタク・タクシーの車内で、他の交通サービス内容を紹介 (MMシャトル、むらタクを利用できない時間や場所への移手段としてタクシー等を紹介)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 ○△交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

施策 1-2 公共交通を利用するきっかけづくり

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 6 イベントの開催	利用者 非利用者	【ねらい】 ◆公共交通に触れる機会の創出 【例】 ▶村山デエダラまつりや成人式、花火大会、敬老会時のMMシャトルの車両を活用したシャトル運行 ▶隣接自治体や観光まちづくり協会等と連携したイベントの実施	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 産業観光課 ○△交通事業者 ◇市民
事業 7 公共交通の 作品づくり	子ども 市民	【ねらい】 ◆作品づくりを通じて、公共交通に親しみを持ってもらう 【例】 ▶こども公共交通ポスター事業 (提供されたポスターのパネル展の開催、カレンダーやMMシャトル車両等への掲示)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 子ども育成課 教育指導課 ○△交通事業者 ◇市民
事業 8 高齢ドライバー への公共交通の 利用促進	高齢者 (70歳以上)	【ねらい】 ◆公共交通の利用促進による車中心のライフスタイルからの脱却の推進 ◆高齢ドライバーの免許返納の促進 【例】 ▶運転免許自主返納の促進 (市報、市SNS、総合公共交通マップを活用した、都事業(免許返納者10%割引サービス、シルバーパス)の紹介)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 高齢福祉課 △交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC

令和6年度市役所ロビーでのフォトコンテスト入賞作品の紹介

多摩都市モノレール沿線及び武蔵村山市内の魅力あふれる風景写真を通じて、多摩都市モノレール市内延伸の早期実現への市民等の思いを表現し、わがまちの魅力を発信、再認識する機会とするため、広く写真を募り、フォトコンテストを開催しました。

多くのかたに鑑賞していただけるよう、入賞作品は、市役所ロビーでのパネル展や市HPを活用して周知しました。また、入賞作品を用いたオリジナルカレンダーを製作し販売しました。



市役所ロビーでのパネル展



オリジナルカレンダー

施策 1-3 公共交通を利用した外出機会の創出

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 9 お得な取組 による 利用促進	市民	【ねらい】 ◆お得な取組により、公共交通の利用機会の創出と利用促進 【例】 ▶公共交通を利用するお得な取組の検討 (むらタクの往復割引、MMシャトル期間限定小人運賃等)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 ○△交通事業者
事業 10 村山デエダラまつり等における公共交通の利用促進	市民・来街者	【ねらい】 ◆公共交通の現状周知や利用機会の創出 ◆担い手確保の促進 【例】 ▶働く自動車(バス・消防車等)イベントの開催 ▶隣接市町と連携したイベントへの共同出展 (近隣市町との公共交通ネットワークや公共交通で行くおすすめのスポットの周知) ▶公共交通の必要性や乗車員等の募集に向けた周知 (ポスター展示、市報、市SNS、デジタルサイネージ等の活用)	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 ○△交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC
令和6年度村山デエダラまつり出展の様子

令和6年11月に実施された村山デエダラまつりにブースを設置し、MMシャトルとむらタクのPRや「フォトコンテスト」の入賞作品を展示し、多くの来場者に鑑賞していただきました。

また、多摩都市モノレール開業部が整備される前の沿線の様子を収めた写真も展示し、今後、本市においてリスタートするまちづくりについて説明する機会を創出しました。



5.2.2【目標2】公共交通の維持・まちづくりとの連携を強化

施策 2-1 公共交通ネットワークの維持

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 11 幹線交通、 支線交通の維持	市民・来街者	【ねらい】 ◆地域間幹線交通（路線バス）と地域内幹線コミュニティ交通（MMシャトル・むらタク）の維持 【例】 ▶路線バス、MMシャトル、むらタク、タクシーの運行状況分析 （交通事業者との継続的な協議の実施）	◎△交通事業者 ○武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課
事業 12 地域交通共創 モデル実証事業	特定目的の 送迎システム 利用者等	【ねらい】 ◆幹線交通・支線交通で不足する部分を効率的な足の確保 【例】 ▶地域交通共創モデル実証事業の検討 （交通×医療、交通×福祉等の連携に向けた検討）	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 △交通事業者 ◎病院等

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC

多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸に関する都市計画決定・事業認可

令和7年3月6日、東京都において、多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の都市計画決定が告示され、同年5月9日には、多摩都市モノレール株式会社において、軌道事業特許が取得されました。

また、令和7年●月●日には、東京都において、事業認可が取得されました。

今後、本市は、多摩都市モノレールが走行するまちが変わります。



施策 2-2 多摩都市モノレールの延伸

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 13 多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を踏まえた公共交通ネットワークのリデザイン	市民・来街者	【ねらい】 ◆駅を中心とした公共交通ネットワークの形成等による、歩いて暮らせるまちづくり ◆モノレール延伸を見据えた公共交通の役割分担 【例】 ▶持続可能な公共交通ネットワークの再編	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 ◎交通事業者
事業 14 広域幹線軸の形成（多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸の実現）	市民・来街者	【ねらい】 ◆多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸による広域幹線の構築と計画的なまちづくりの推進 【例】 ▶多摩都市モノレール開業を見据えたまちづくりの推進 ▶本市の魅力を市内外に発信 （にぎわいのあるまちづくりと来街者の増加を促進）	◎△交通事業者 ○武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 道路下水道課

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC

令和 4（2022）年 10 月に多摩都市モノレール延伸計画等に関する素案説明会において駅の整備予定位置等が公表されたことを受け、延伸後のまちづくりの将来像を考える「市民ワークショップ」を開催しました。

市民ワークショップの意見を踏まえた各駅周辺の将来像イメージ

仮称 No. 1 駅

“あの” 武蔵村山へようこそ！



仮称 No. 2 駅

おせっかいがつなぐ
灯（あか）るいまち



仮称 No. 3 駅

ここから広がるクロスポイント



仮称 No. 4 駅

桜舞う憩いのまち



仮称 No. 5 駅

帰ってきたいと思えるみどりのまち



施策 2-3 便利で快適な交通環境の形成

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 15 駅周辺の 交通施設整備	利用者 事業者	<p>【ねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆事業者・利用者の利便性の向上と新たな環境形成 ◆バリアフリー、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが移動しやすいまちづくりの推進 <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢開発の機会を捉えたオープンスペースの創出 (多摩都市モノレール駅の(仮称)No.1 駅とNo.3 駅の駅前広場と駅周辺の交通施設の整備) ➢ユニバーサルデザインに配慮したわかりやすい案内誘導の整備推進 (案内表示の多言語化、ピクトグラムの活用) ➢駅周辺における駐車場の附置義務緩和 ➢バリアフリー基本構想の策定、重点整備地区の指定 	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 △交通事業者
事業 16 安全で快適に アクセスできる 道路環境の形成	利用者 事業者	<p>【ねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆事業者・利用者の利便性の向上と新たな環境形成 ◆地域の発展を支える、都市基盤の整ったまちづくりの推進 <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢駅への円滑なアクセスに資する道路等の整備 (都市計画道路等の整備) ➢歩きやすい安全な歩行空間の整備 (無電柱化の促進や、車両・人・自転車が安全で快適に通行できる道路空間を形成) 	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 道路下水道課
事業 17 自転車利用 の促進	市民	<p>【ねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆自転車を安全・快適に利用できるまちづくりの推進 ◆公共交通の利用につながるモビリティの安全教育を通じた、公共交通への乗り換えの促進 <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢シェアサイクルの拡大 (シェアサイクルポートの配置支援) ➢中学、高校での自転車・キックボードの交通ルール・マナーの安全教育の実施 ➢駅前自転車駐車場の整備 	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 道路下水道課 教育指導課 ◎運営事業者 ○交通管理者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

施策 2-4 担い手確保に向けた取組

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 18 ドライバー確保 に向けた取組	市民	<p>【ねらい】</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆市、交通事業者との共創による雇用機会の創出 <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢行政窓口やイベント時のドライバー募集周知 	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 産業観光課

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

5.2.3【目標3】 交通手段を選択できる環境づくり

施策 3-1 情報通信技術を活用した情報提供

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 19 バス情報のデジタル化の推進	市民	【ねらい】 ◆デジタル技術を活用した、公共交通を選択しやすい環境づくりの促進 【例】 ▶バス事業者への GTFS・リアルタイムデータの導入促進 ▶MaaS等の移動サービスの導入	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 ◎交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

施策 3-2 次世代モビリティの導入検討

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 20 端末電動モビリティの導入に向けた実証実験等の検討	市民	【ねらい】 ◆多様な手段で目的地にたどり着ける移動環境づくりの推進 【例】 ▶次世代モビリティの導入に向けた検討 （次世代モビリティを活用したモノレール駅・バス停・生活施設までの移動手段の確保） ▶自動運転バス等の導入に向けた検討	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 都市計画課 △交通事業者 ○企業

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

施策 3-3 低炭素モビリティの導入促進

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 21 環境にやさしい公共交通の導入・普及促進	交通事業者	【ねらい】 ◆環境にやさしい低炭素なまちづくりの推進 【例】 ▶自転車・EV等の低炭素モビリティの推進 （脱炭素化に向けた取組の検討や国の動向を踏まえた事業者支援、車両導入に関する補助制度の周知促進）	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 環境課 ◎交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○主と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC

GTFS・リアルタイムデータとは

乗換案内に必要な情報（バス停・駅＋路線＋時刻表＋運賃）をまとめて格納したファイル形式を活用することで、リアルタイムのバスや電車の運行情報、経路検索、遅延情報の把握などが容易になり、利用者の利便性が向上します。

例：googlemap でリアルタイムの経路検索

次世代モビリティとは

AI や IoT などの最新技術を活用し、従来の移動手段やサービスを進化させた、新しい移動手段やサービスの総称です。

自動運転、電動モビリティ、小型モビリティ、MaaS等が代表的で、環境負荷の低減や高齢化社会への対応、都市の渋滞解消など、社会課題の解決手段として期待されています。

5.3 施策・事業の実現にあたって ～地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度との連動化～

地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持すべき運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割について整理しています。

表 5-2 市内各系統の役割、確保・維持策

位置付け	交通	役割	確保・維持策
① 都市間幹線 (広域幹線)	多摩都市 モノレール	<ul style="list-style-type: none"> ・都心や周辺都市へ高い走行性を保有 ・多摩地域の南北方向を連絡 ・延伸部の東西方向を連絡 ・東西方向の鉄道路線を相互に結節 	<ul style="list-style-type: none"> ・2030年代半ば開業を目指す
② 地域間幹線	路線バス	<ul style="list-style-type: none"> ・地域内外の主要拠点を連絡 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保 ・必要に応じ、地域公共交通確保維持事業(幹線補助)を活用し持続可能な運行を目指す
③ 地域内幹線	市内循環バス (MMシャトル)	<ul style="list-style-type: none"> ・周辺地域や最寄り駅を連絡 ・路線バスの利用が不便な地域を補完 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事業者と連携した取組により一定以上の需要を確保 ・必要に応じ、地域公共交通確保維持事業(フィーダー)を活用し持続可能な運行を目指す
④ コミュニティ 交通(支線)	むらタク	<ul style="list-style-type: none"> ・路線バス、市内循環バスの利用が不便な地域を補完 	

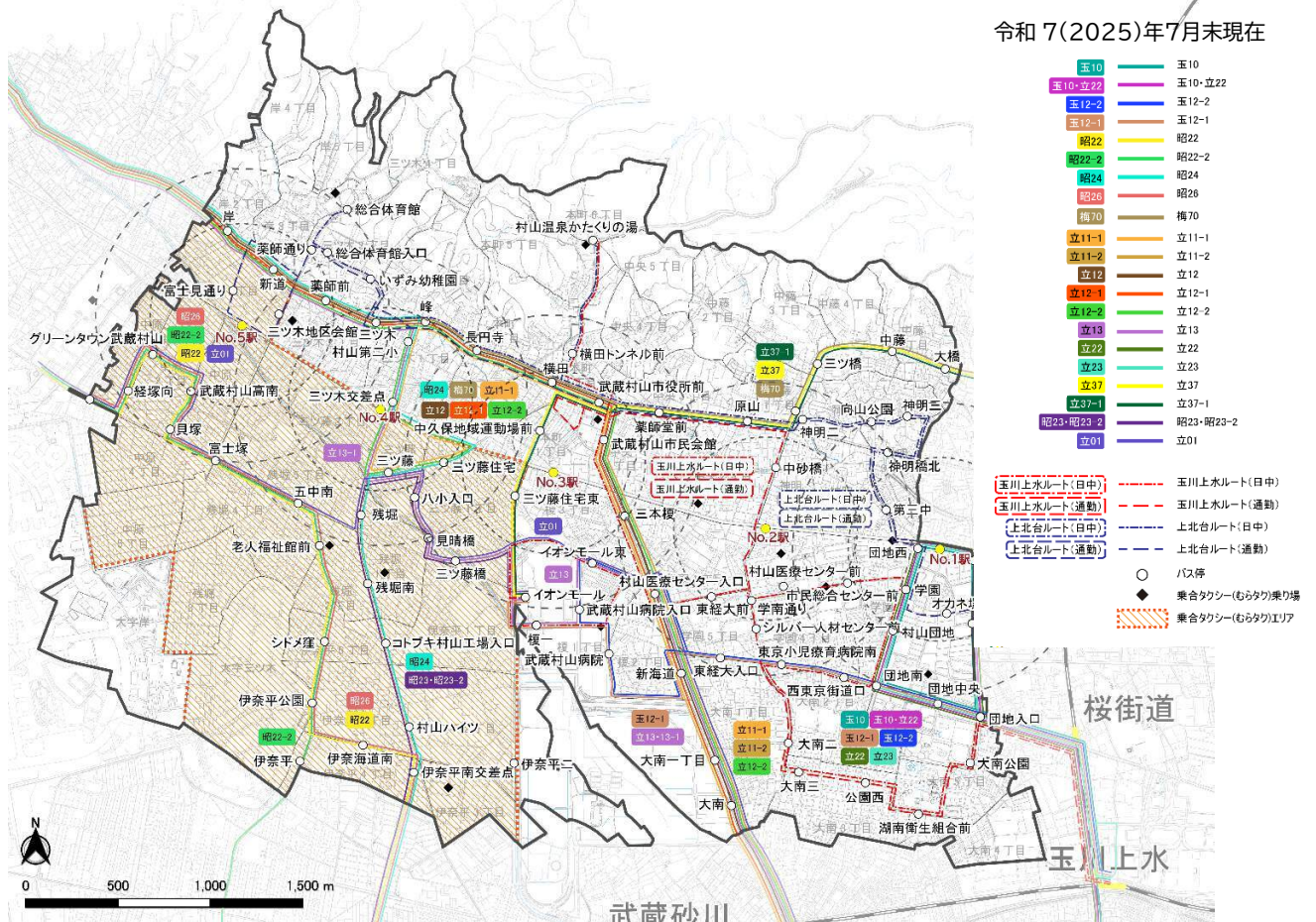


図 5-1 武蔵村山市内の公共交通ネットワーク

出典：各バス事業者ホームページより作成

① 都市間幹線

実施主体：多摩都市モノレール株式会社
 事業許可区分：軌道法に基づく一般運輸事業
 位置付け：広域幹線

事業名	運行経路			補助事業の活用
	起点	主な経由地	終点	
多摩都市モノレールの延伸 (2030年代半ば開業目標)	上北台駅	武蔵村山市内には、(仮称) No.1 駅～(仮称) No.5 駅を整備予定	箱根ヶ崎駅	—

② 地域間幹線(路線バス)

実施主体：立川バス株式会社、西武バス株式会社、都営交通
 事業許可区分：いずれも4条一般乗合
 運行形態：路線定期運行
 位置付け：地域内幹線

実施主体	系統番号	運行経路			補助事業の活用
		起点	武蔵村山市内の主な経由地	終点	
立川バス	玉 10	上水営業所	学園	玉川上水駅	なし
	玉 10・立 22	玉川上水駅	学園	立川駅北口	なし
	玉 12-1	玉川上水駅	武蔵村山病院	イオンモール	なし
	玉 12-2	玉川上水駅	イオンモール東村山医療センター入口	武蔵村山病院	なし
	昭 22	昭島駅北口	武蔵村山高校南	I H I	なし
	昭 22-2	昭島駅北口	武蔵村山高校南	I H I	なし
	昭 24	昭島駅北口	三ツ藤	箱根ヶ崎駅東口	なし
	昭 26	昭島駅北口	武蔵村山高校南	春名塚	なし
	立 01	立川駅北口	村山医療センター入口	I H I	なし
	立 11-1	三ツ藤	武蔵村山市役所前	立川駅北口	なし
	立 11-2	立川駅北口	村山医療センター入口	武蔵村山市民会館	なし
	立 12	箱根ヶ崎駅東口	武蔵村山市役所前	立川駅北口	なし
	立 12-1	立川駅北口	武蔵村山市役所前	箱根ヶ崎駅東口	なし
	立 12-2	立川駅北口	武蔵村山市役所前	箱根ヶ崎駅東口	なし
	立 13	立川駅北口	村山医療センター入口 イオンモール東	イオンモール	なし
	立 13-1	立川駅北口	村山医療センター入口 イオンモール	箱根ヶ崎駅東口	なし
	立 22	立川駅北口	学園	立川駅北口	なし
	立 23	立川駅北口	学園	立川駅北口	なし
	昭 23・23-2	昭島駅北口	三ツ藤	イオンモール	なし
西武バス	立 37	立川駅北口	武蔵村山市役所前	イオンモール むさし村山	なし
	立 37-1	西武バス立川営業所	武蔵村山市役所前	イオンモール むさし村山	なし
都バス	梅 70	青梅車庫	武蔵村山市役所前	花小金井駅北口	なし

③ 地域内幹線

実施主体：武蔵村山市（運行は協定又は委託により事業者が実施）

事業許可区分：いずれも4条一般乗合

位置付け：地域内幹線

運行形態	路線名	運行経路			補助事業 の活用
		起点	主な経由地	終点	
路線定期運行 MMシャトル	上北台ルート 【通勤時】	上北台駅	市役所 かたくりの湯	三ツ木地区会館	なし
	上北台ルート 【日中時】	上北台駅	市役所 かたくりの湯	総合体育館	なし
	玉川上水ルート 【通勤時】	玉川上水駅	シルバー人材 センター前	市役所	なし
	玉川上水ルート 【日中時】	玉川上水駅	イオンモール 市役所	かたくりの湯	なし
区域運行	むらタク	岸一丁目、中原、残堀、伊奈平、横田基地内（大字三ツ木）、三ツ藤			なし

④ コミュニティ交通(支線)

実施主体：武蔵村山市（運行は協定又は委託により事業者が実施）

事業許可区分：いずれも4条一般乗合

位置付け：コミュニティ交通（支線）

運行形態	路線名	運行経路			補助事業 の活用
		起点	主な経由地	終点	
区域運行	むらタク	岸一丁目、中原、残堀、伊奈平、大字三ツ木（横田基地内）、三ツ藤			なし

6 評価指標

本計画の推進に向けた進捗管理を行うため、目標の達成状況を評価するために評価指標を設定します。

評価指標は、主に目標の達成状況を定量的に評価するための指標であり、評価指標毎に目標値を設定します。本計画の中間見直しや改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。

表 6-1 評価指標と現状値・目標値

目標	評価指標（案）		現状値	目標値	データ取得方法	評価時期
目標1 公共交通の 利用促進	公共交通 の認知度	路線バス	17%	34%	武蔵村山 市民 意識調査	武蔵村山市長期総 合計画の改定の際 に併せて実施
		MMシャトル	10%	20%		
		むらタク	2%	4%		
	公共交通分担率		14.9%	19.9%	武蔵村山 市民 意識調査	
目標2 公共交通の維 持・まちづく りとの連携 強化	公共交通利用者数 (MMシャトル ^{※1} ・むらタク 利用者数の合計)		約21万 人/年	約30.5万 人/年	運行事業者	中間見直し、計画 改定の際に実施
	MMシャトル収支率 ^{※2}		28.1%	33.2%	運行事業者 市資料	
	市と連携した担い手確保に 向けた取り組みの実施回数		0回/年	1回/年	市資料	
目標3 交通手段を 選択できる 環境づくり	新技術の導入検討に向けた 会議で議題にした回数		0回/年	1回/年	市資料	中間見直し、計画 改定の際に実施

※1：MMシャトル利用者数には、シルバーパス利用者数は含まない。

※2：MMシャトル収支率の目標値の設定にあたっては、令和6（2024）年度の運行経費を目標年度の想定経費として用いているが、PDCAを実施する際には、実際の目標年度の運行経費を用いて収支率を算出する。

7 推進体制

本計画の推進にあたっては、行政だけでなく、公共交通の利用者である市民や来街者、交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有して、推進することが重要です。協働し連携していくために、武蔵村山市地域公共交通協議会が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ります。また、国や東京都等の関係機関とも連携・協力しながら本計画を推進します。

本市の公共交通を支える市民、交通事業者、行政などの関係者が、それぞれその役割を認識し、連携・協働しながら、本計画（Plan）策定後における施策の取組の実施状況（Do）について達成状況等の評価（Check）をしていきます。

本計画期間を10年とすることから、前期にあたる5年後に、それまでの総合的な評価を行い、必要に応じて目標や施策・事業を見直し（Action）し、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークを目指します。

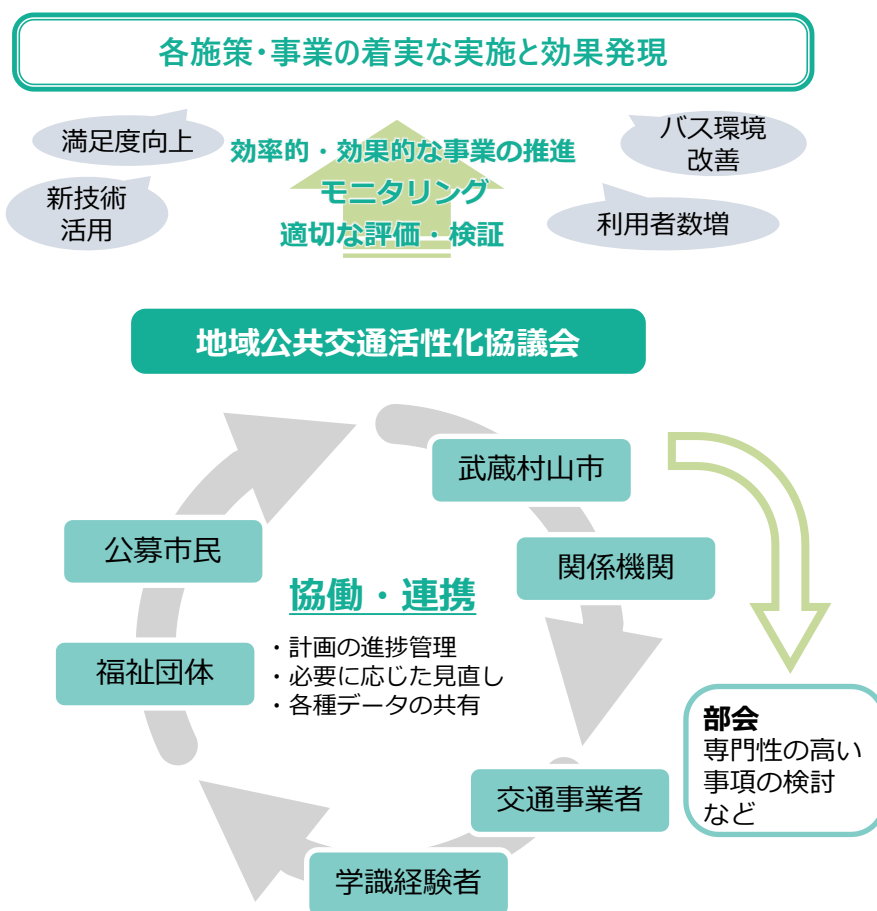


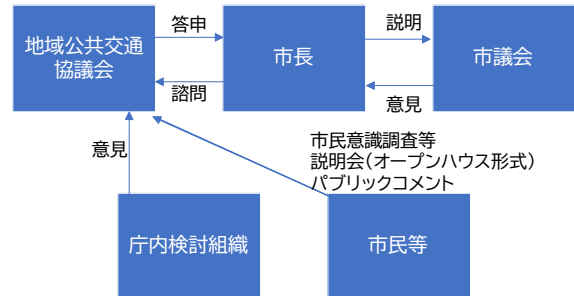
図 7-1 武蔵村山市第一次地域公共交通計画の推進体制

資料 ~策定までの経緯~

1 検討体制

本計画の策定に当たっては、武蔵村山市地域公共交通協議会における協議過程において、庁内検討組織（多摩都市モノレール延伸まちづくり検討委員会、同部会）、説明会、パブリックコメントなど、市民・職員の参画による検討を経て進めてきました。

その後、武蔵村山市地域公共交通協議会への諮問に対する答申を受けて策定したものです。



2 地域公共交通協議会委員名簿

氏名	備考	氏名	備考
藤井敬宏	委員長	吉永むつみ	
遠藤政雄	副委員長	富樫秀樹	
石塚典久		高筒滋	
高坂みどり		土岐雅人	
小林愛樹子		本間晃章	
指宿正則		中山俊夫	
石川明		佐藤義尚	～令和7年3月31日
徳山美沙子		小林聡	令和7年4月1日～
清水彩子	～令和7年4月30日	武山信幸	～令和7年3月31日
土田雅一	令和7年5月9日～	吉川正孝	令和7年4月1日～
大谷恵美子		大重雅弘	
内野徹夫		榑原元秋	
前田欣郎		安齋高	～令和7年3月31日
秦野凌		増田宗之	令和7年4月1日～
若田瑞穂	～令和7年3月31日	今泉浩	
井上清一	令和7年4月1日～	指田政明	～令和7年3月31日
関谷貴幸		指田光春	令和7年4月1日～
江郷順二			

3 検討経過

(1) 地域公共交通協議会

	開催年月日	主な議題
第1回	令和 6. 9. 30	地域公共交通計画の作成について
第2回	令和 7. 1. 24	基本方針（案）について
第3回	令和 7. 3. 28	計画骨子（案）について
第4回	令和 7. 6. 30	施策・事業・評価（案）について
第5回	令和 7. 8. 29	計画素案について
第6回	令和	
第7回	令和	

(2) 地域公共交通協議会交通部会

	開催年月日	主な議題
第1回	令和 7. 5. 28	(仮称)No.3駅駅前広場について
第2回	令和 7. 8. 12	(仮称)No.3 駅駅前広場について
第3回		

(3) 庁内検討委員会

	開催年月日	主な議題
検討委員会	令和 7. 6. 26	計画骨子（案）について
検討部会	令和 7. 6. 23	計画骨子（案）について

4 説明会（オープンハウス形式）

開催年月日	場 所

5 パブリックコメント

意見募集期間	
意見提出方法	
意見提出数	

武蔵村山市地域公共交通計画

令和 8(2026)年度～令和 17(2035)年度

発行年月／令和 8（2026）年 3 月

発 行／武蔵村山市

編 集／武蔵村山市 都市整備部 交通企画・モノレール推進課

〒208-8501 東京都武蔵村山市本町一丁目 1 番地の 1

TEL 042-565-1111（代表）

本計画で使用している地図は、東京都知事の承認を受けて、東京都縮尺 2,500 分の 1 地形図を利用して作成したものである。（承認番号）5 都市基交著第 25 号



武蔵村山市

Musashimurayama City