

武蔵村山市の現況について

1. 社会状況・公共交通の運行状況

1.1 概要

社会状況や公共交通の運行状況、公共交通等の利用状況から本市の現状と市民ニーズ調査の結果や上位・関連計画から公共交通に求められる役割を踏まえつつ、今後、本市が目指す公共交通の方針等の検討をおこなうこととする。

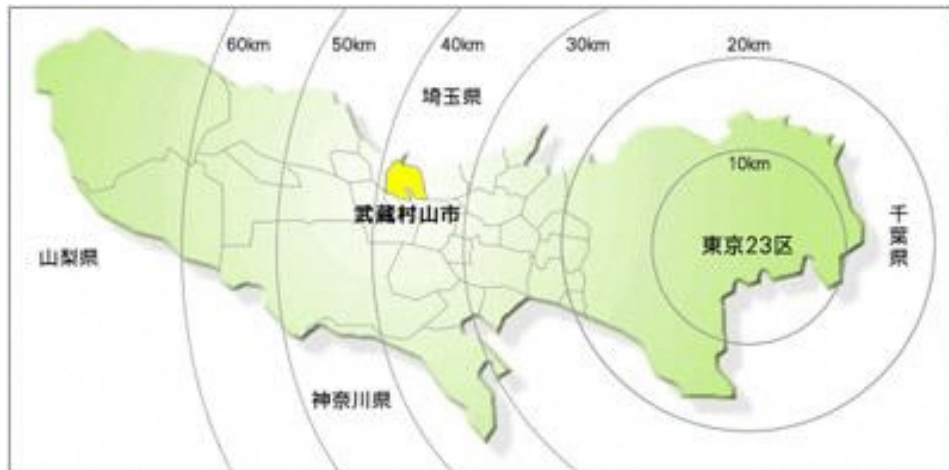
本章では、社会状況や公共交通の運行状況について以下の項目の現状を整理することとする。

	現状及び課題の概要
地勢・位置	➤ 新宿副都心から約 30km 西側、東京都のほぼ中央北部に位置 ➤ 狭山丘陵の麓から南には武蔵野台地が広がる北南低の平坦地
土地の利用状況	➤ 市内の多くの地域で低層住宅地区となっており、中央部を横断する新青梅街道沿いに商業施設、市の南部の中央部に製造業等の事業所が多く立地
人口	➤ 市の人口は増加傾向で、2040 年頃まで増加が見込まれている一方、高齢化率も上がっており、将来的にも増加し続けると予測 ➤ 緑ヶ丘周辺や大南、新青梅街道沿いは人口が多い ➤ 高齢化率が高い地域は市内南部に集中している、MM シャトルやむらタクの運行エリア付近が多い
施設の立地	➤ 公共施設、医療施設、商業施設等は概ねバス停から 300m 圏内となっており、概ねカバーされている状況 ➤ 村山中央病院等の一部の施設は、バス停から離れており、バスでのアクセスが不便
市内外の移動状況	➤ 市内の移動が多く、市内の移動では自動車、自転車、徒歩が同程度、東大和市や瑞穂町へは自動車を中心 ➤ 一方で立川へはバスや鉄道での移動が多くなっている ➤ 立川への移動は手有働、バスで60%を占める一方、市内や東大和市、瑞穂町への移動は1～4%とバスの分担率が低い
道路交通	➤ 片側1車線の道路が中心、三本榎交差点付近では慢性的に渋滞が発生 ➤ 渋滞箇所とバス路線が一部重複しており、ダイヤの安定性等に影響を及ぼしている可能性がある
公共交通の運行状況	➤ バス路線は市内の全域に広がっており、公共交通空白地域は少ない ➤ 市内主要施設へのアクセスは地域によって利用のしやすさが異なり、アクセスしやすい地域とアクセスしにくい地域が分かれている ➤ 武蔵村山総合体育館や村山病院等、一部施設は地域によっては路線バスでのアクセスがしにくい状況となっている
公共交通の利用状況	➤ 新型コロナウイルス感染症の影響等により、バスの利用者は令和 2 年度以降減少 ➤ シェアサイクルは市外への移動に多く利用され、立川市や昭島市等への移動に利用されている ➤ MM シャトルの利用区間に偏りが見られ、利用が少ない停留所が存在する

1.2 市の地勢・位置

(1) 地勢・位置

武蔵村山市は、都下市町圏の北部よりのほぼ中央に位置し、西は瑞穂町、南は立川市、東は東大和市、さらに北部は狭山丘陵をはさんで埼玉県所沢市に隣接している。

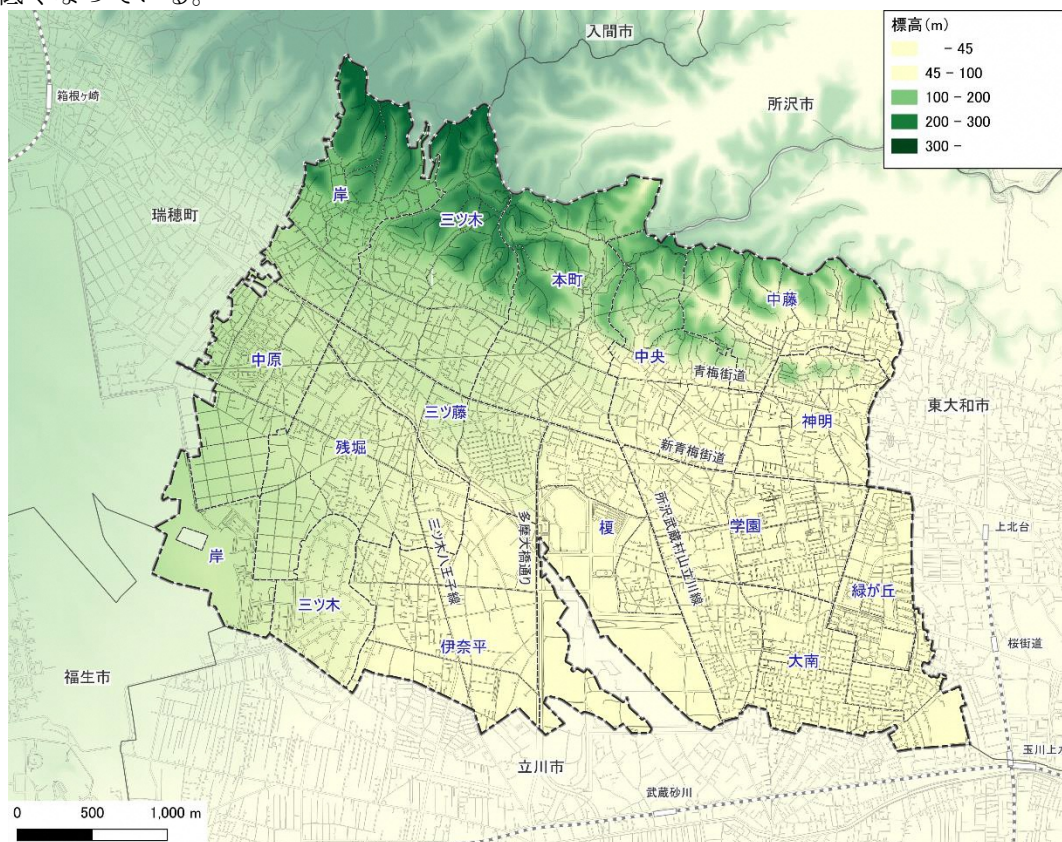


出典：武蔵村山市 HP

図 武蔵村山市の位置

(2) 標高

狭山丘陵の麓から南へかけて次第に低くなっており、狭山丘陵以外の地域では市内の西部から東部にかけて低くなっている。



出典：地理院地図

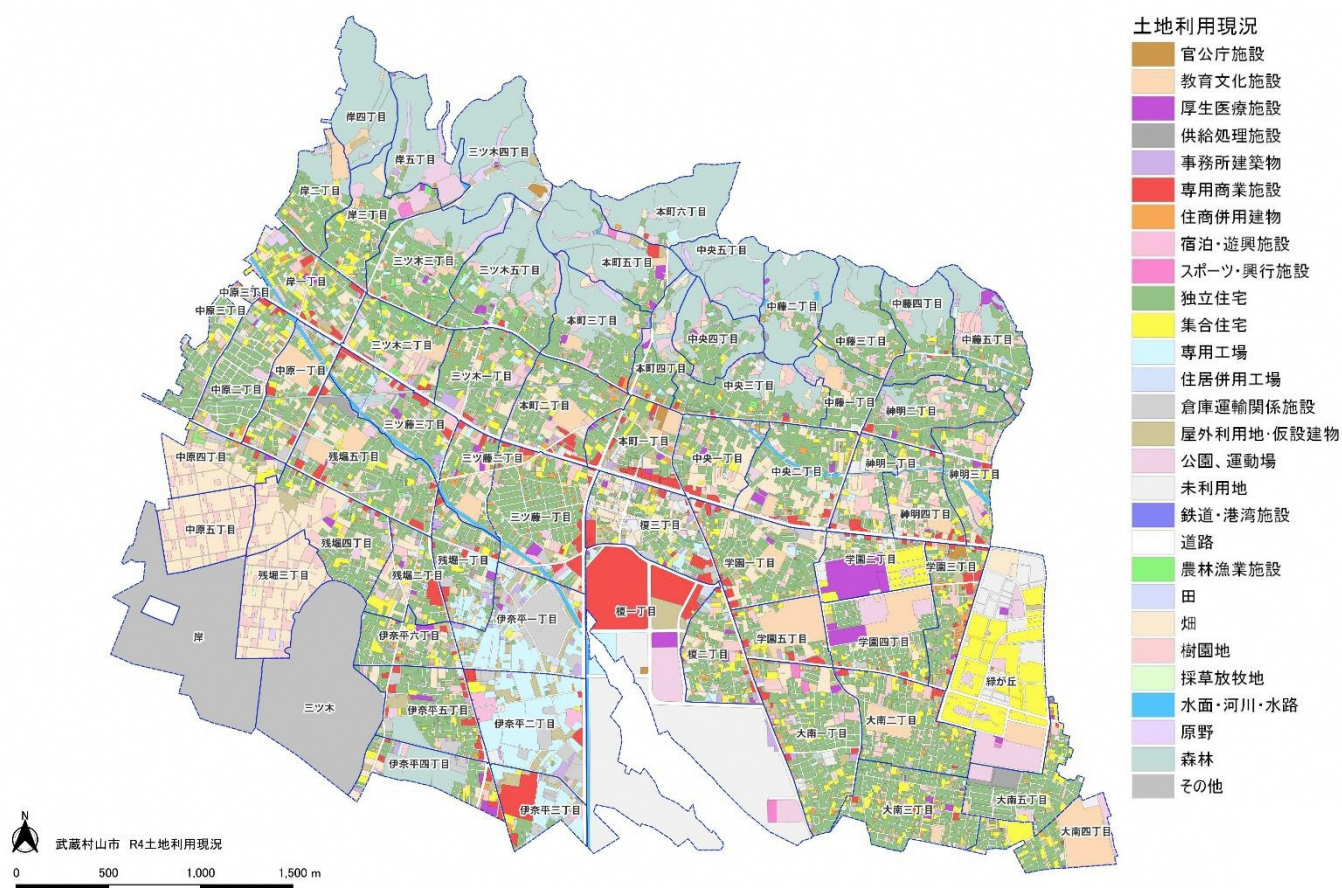
図 武蔵村山市の標高

1.3 土地の利用状況

(1) 土地利用現況(R4)

土地の利用状況は、北部の「森林」や南西部の横田基地、南中央部に「未利用地」等あり、非可住地域が存在しているが、「独立住宅」は非可住地域を除き市域全体に広がっている。

市の中南部や新青梅街道沿いに「専門商業施設」（大規模商業施設等）が多く存在している。また、市の中南部の「専門商業施設」の西側に「工業」（村山工場跡地の工場群）が集積している。

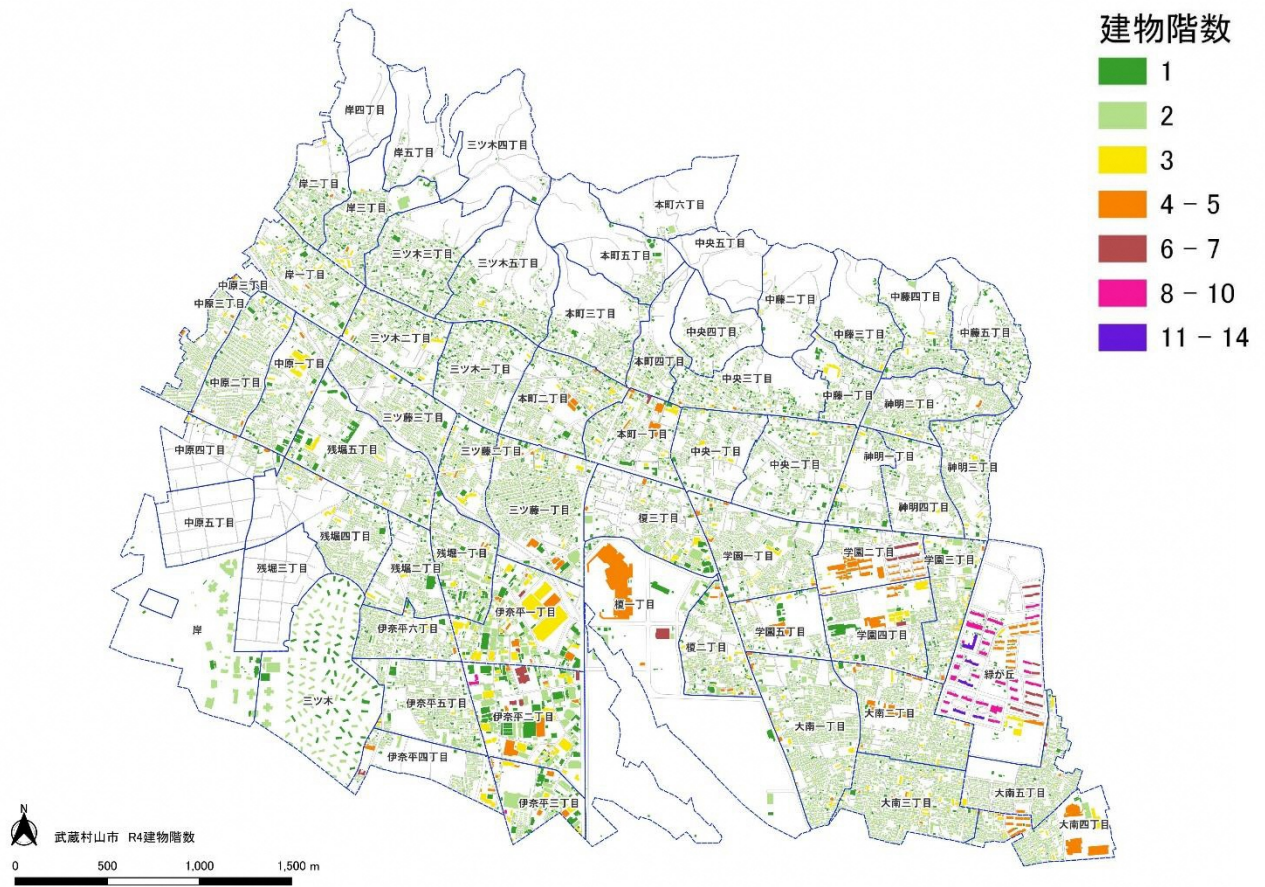


出典：令和4年度土地利用現況

図 武蔵村山市の土地利用現況

(2) 建物現況(R4)

市内全体的に2階建ての建物が多く、5階建て以上の建物は南東部に多く、3階以上、5階未満の建物は南東部や南中央部に多く立地している。



出典：令和4年度建物階数

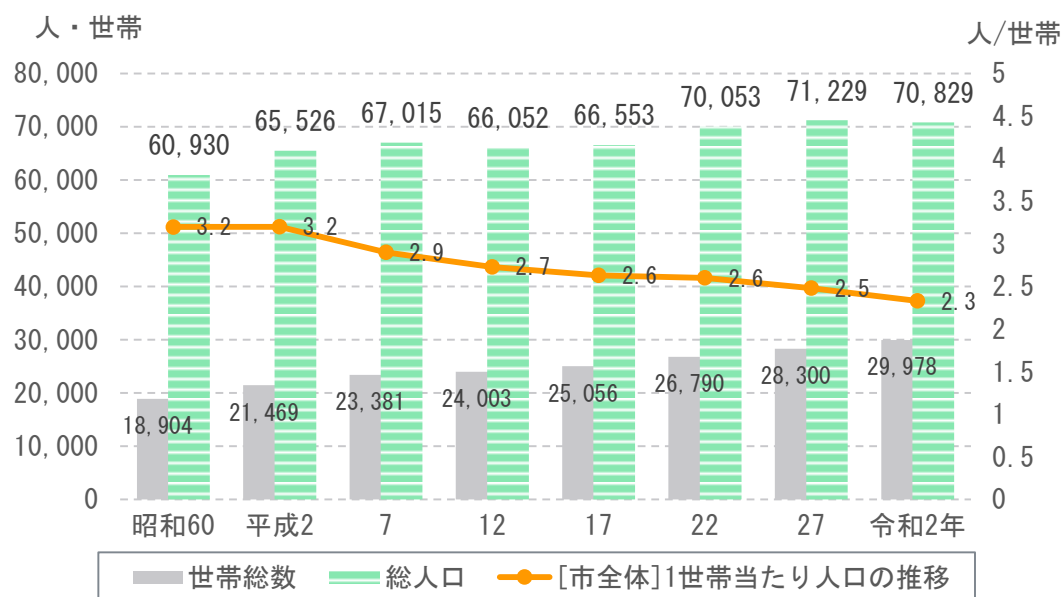
図 武蔵村山市の建物階数

1.4 人口

(1) 人口の推移

武蔵村山市の人口は、昭和 60 年から令和 2 年にかけて増減している時期はあるものの、全体的に増加傾向を示しており、平成 22 年以降は 7 万人程度で推移している。世帯数も年々増加しており、令和 2 年では約 3 万世帯となっている。

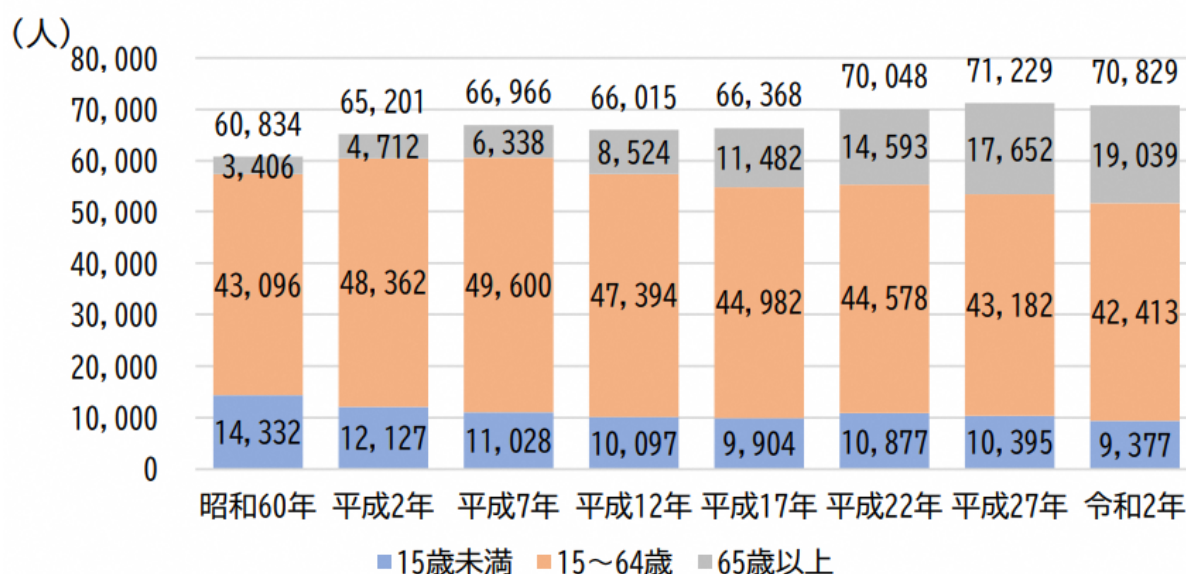
一方で、1 世帯当たり人口は減少傾向を示しており、昭和 60 年は 3.2 人であったが、令和 2 年では 2.3 人となっている。



出典：国勢調査

図 人口、一般世帯数の推移

年代別に見ると 15 歳未満と 15～64 歳の生産年齢人口が減少傾向を示している、65 歳以上の高齢者の人口が増えている。

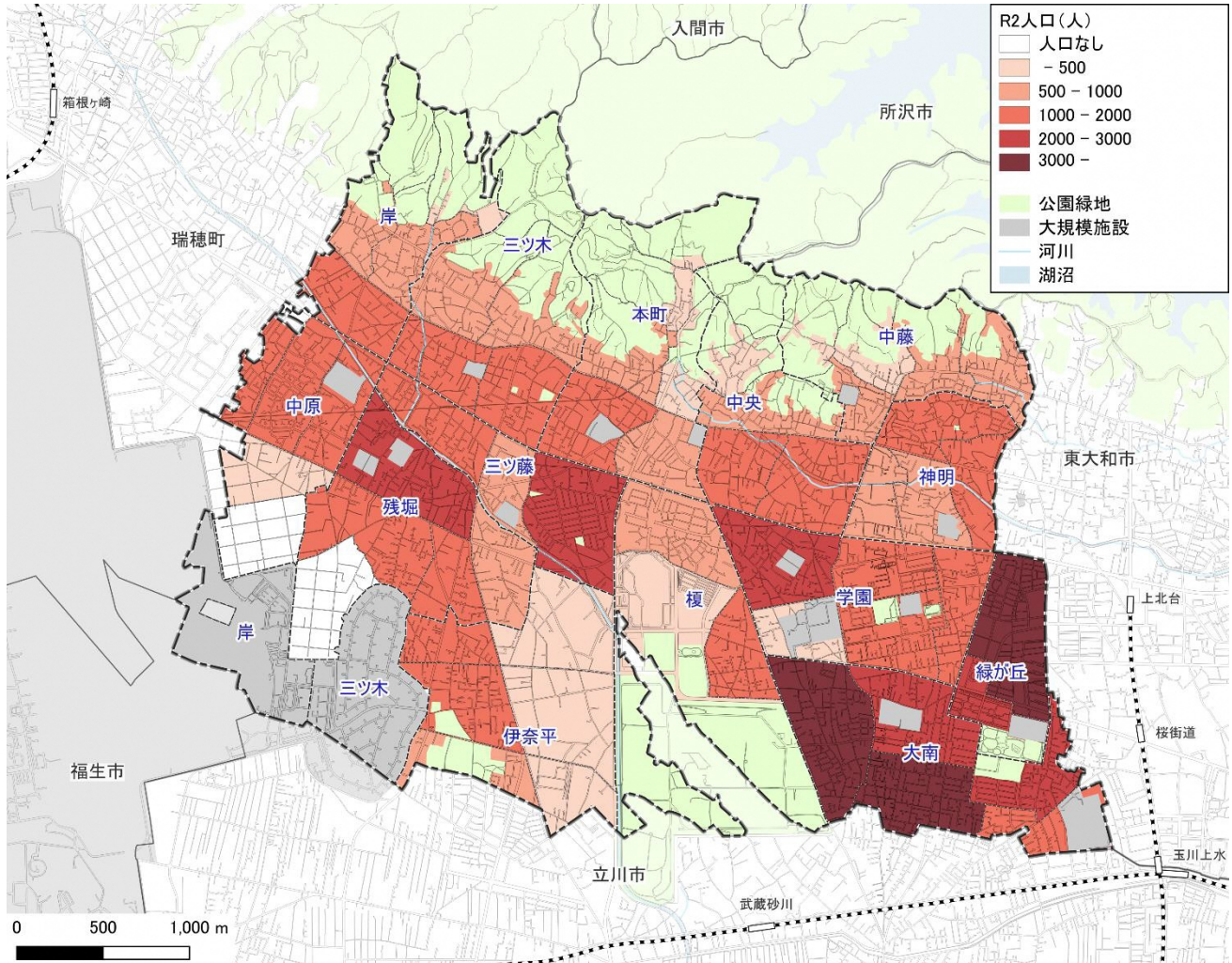


出典：国勢調査

図 年齢3区分別人口の推移

(2) 人口の分布

公園緑地や大規模施設等の非可住地域を除き、市内の人口はどの地域でも500人以上となっている。特に、都営村山団地のある緑ヶ丘周辺や大南は人口3,000人以上と非常に多く、次いで、新青梅街道沿いは人口1,000人以上3,000人未満の地域が立地している。

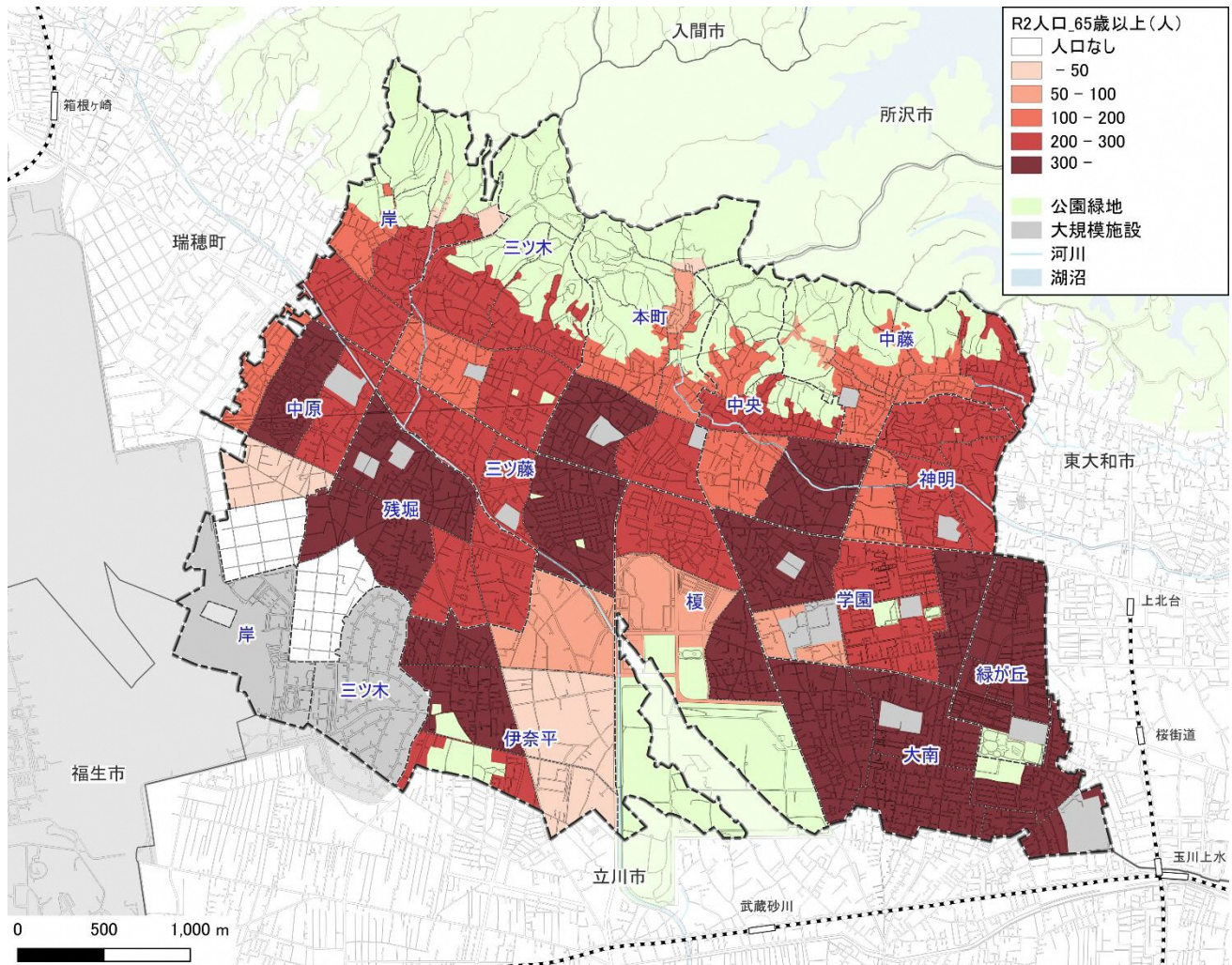


※大規模施設：国土数値情報での小中高大学・東京経済経済大学・横田基地を対象（以降同様）

出典：国勢調査（令和2年）

図 総人口の人口分布（小地域）

大半の地域で 65 歳以上人口が 50 人以上となっている。特に、南東部の緑が丘・大南、新青梅街道沿いや多摩大橋通り沿いの一部の地域が 65 歳以上人口が 300 人以上となっている。



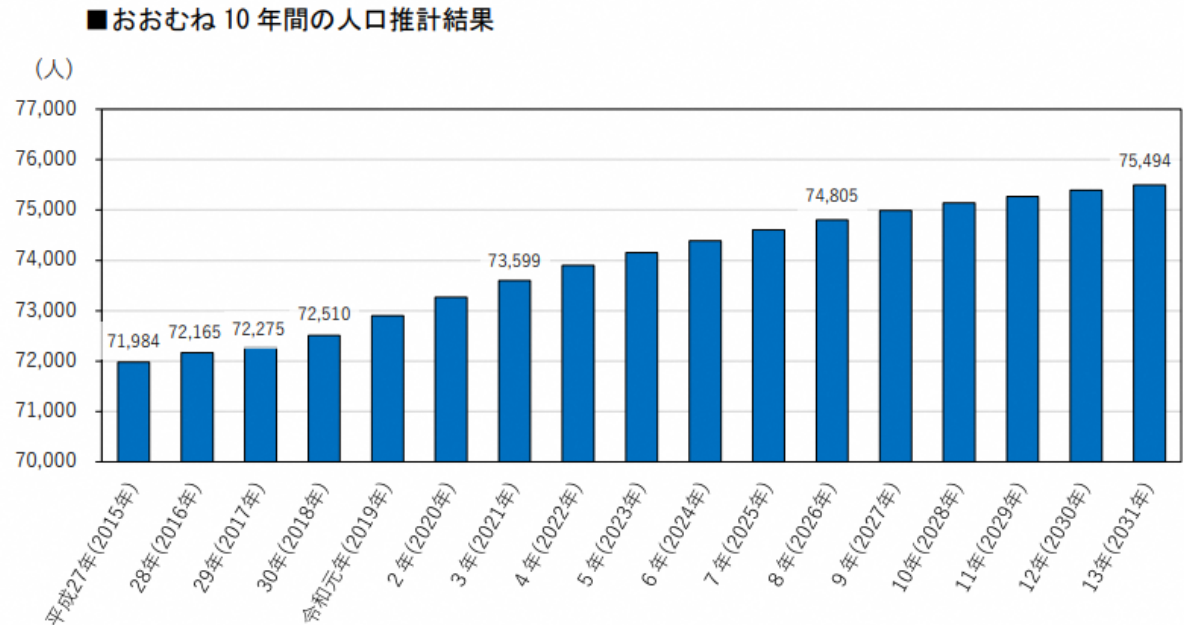
出典：国勢調査（令和 2 年）

図 65歳以上の人口分布

(1) 将来予測

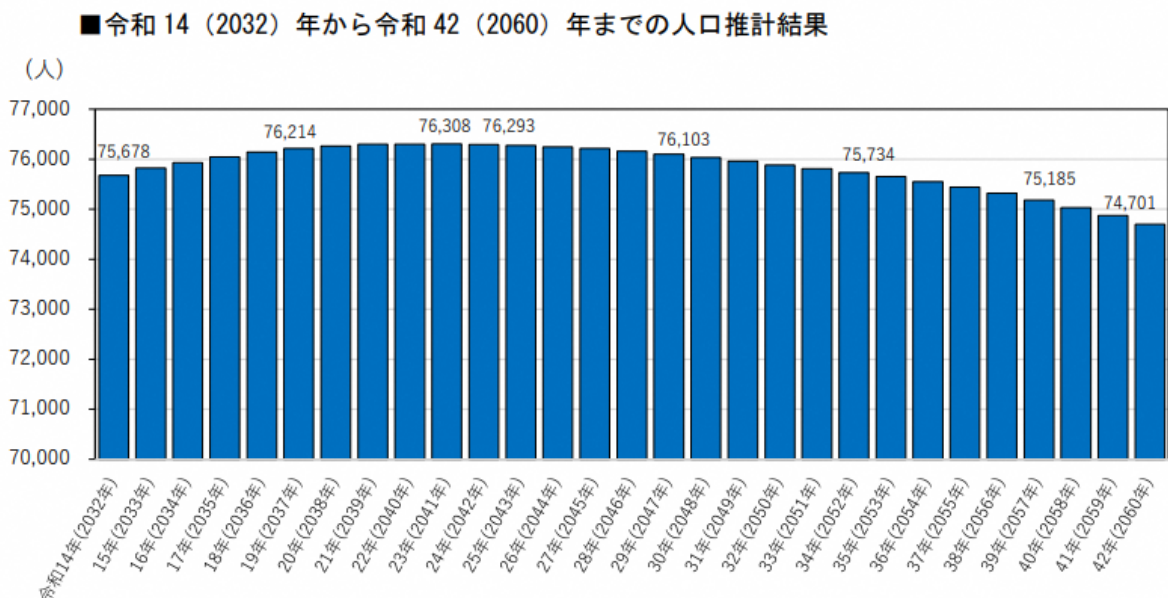
a) 総人口

都営村山団地の住棟の順次建て替えによる転入もあり、引き続き人口増加が続くものと見込まれるが、令和 23 年の 76,308 人をピークに減少に転じるものと想定される。



出典：武蔵村山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2031 年までの人口推計結果



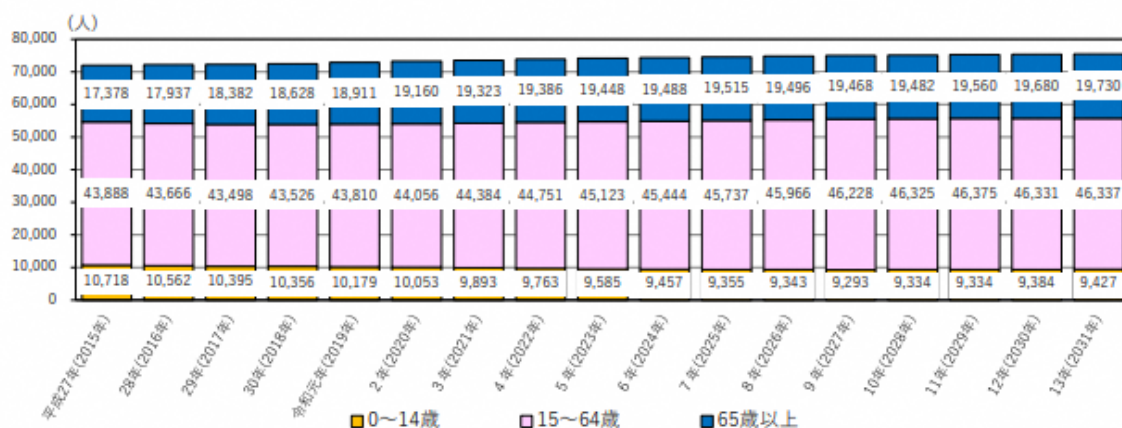
出典：武蔵村山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 2032 年から 2060 年の人口推計結果

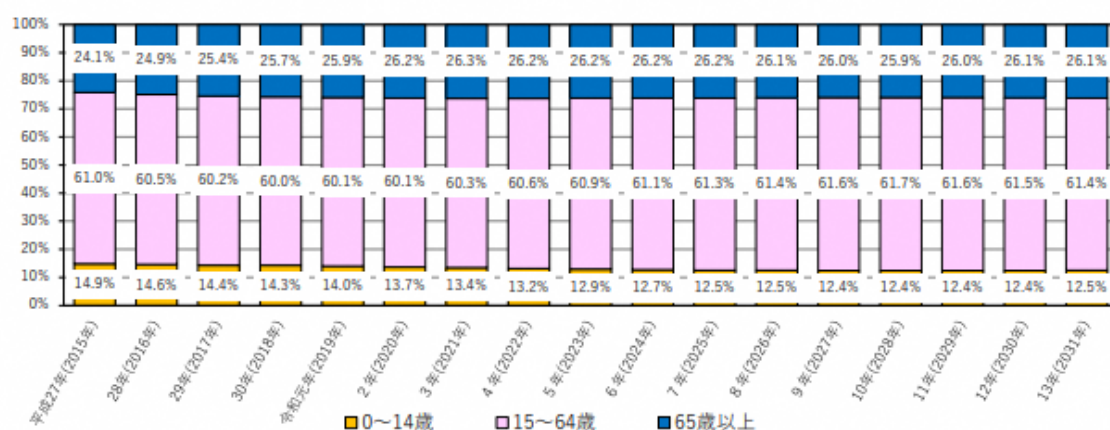
b) 年齢 3 区分別人口

年齢 3 区分別に見ると、総人口が増加するなかで、生産年齢人口の割合は変わらないものの、0～14 歳の年少人口は減少し、65 歳以上の老年人口は増加し、高齢化率も拡大していくものと見込まれている。

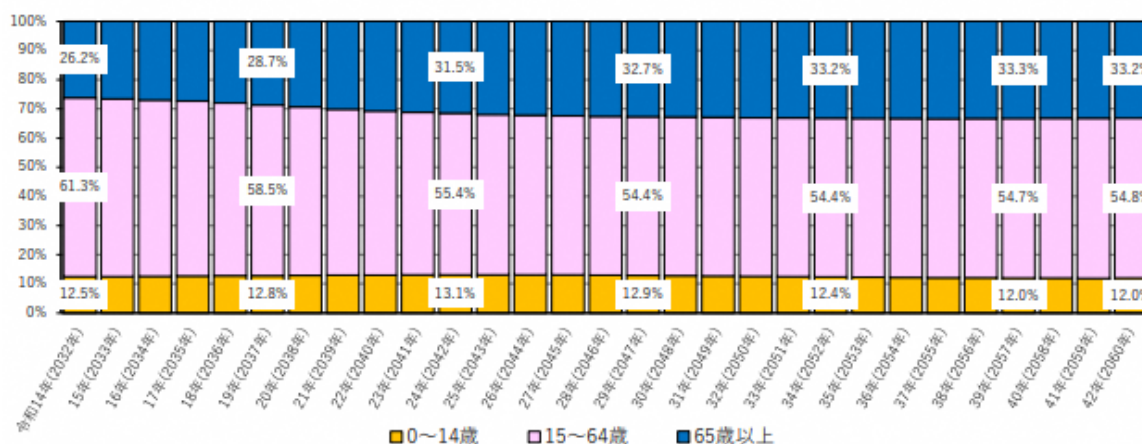
■ 年齢別人口の推移（おおむね 10 年間）



■ 年齢別人口構成比の推移（おおむね 10 年間）



■ 年齢別人口構成比の推移（令和 14（2032）年から令和 42（2060）年まで）

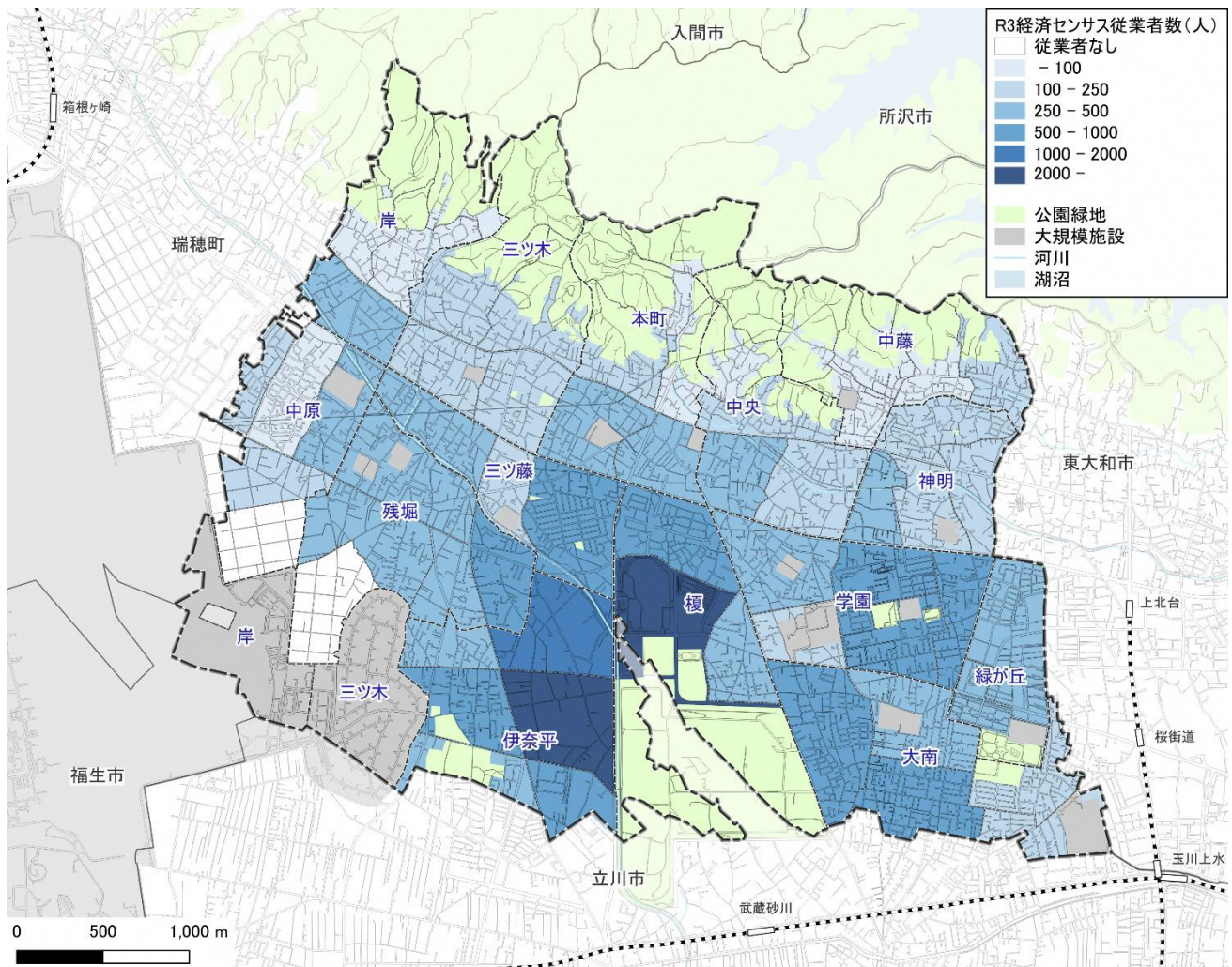


出典：武蔵村山市まち・ひと・しごと創生総合戦略

図 年齢別人口、人口構成比の推移

1.5 従業者数の分布

南中央部に位置する、イオンモールむさし村山店のある榎、工場が集積している伊奈平二丁目やその周辺に従業人口が特に多くなっている。次いで、南東部にも従業員が多くなっている。



出典：経済センサス（令和3年）

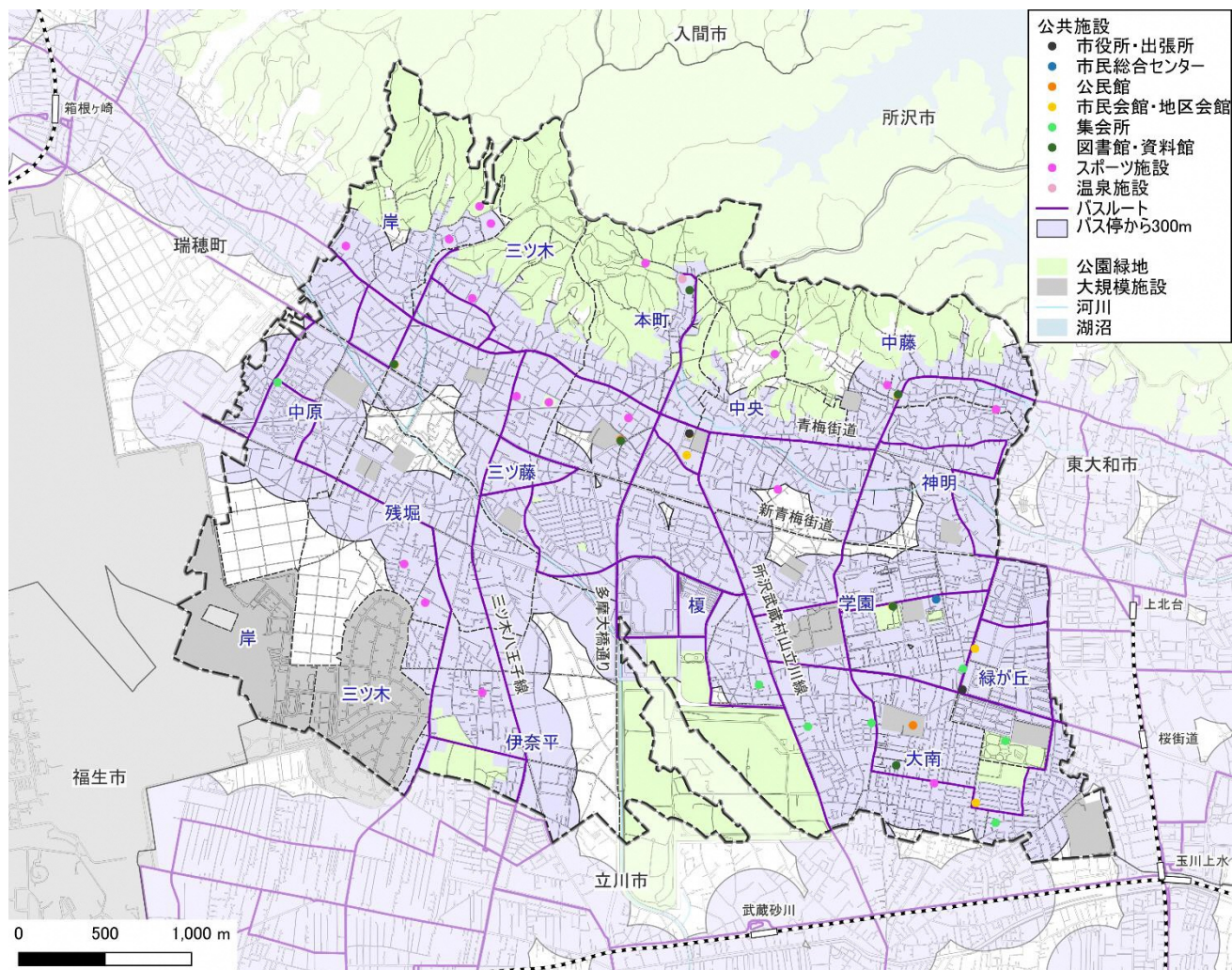
図 従業者数の分布(小地域)

1.6 施設の立地

(1) 公共施設

市内の中心部に武蔵村山市役所があり、出張所や市民総合センター、公民館等の施設は南東部に多く立地している。

公共施設へのバス停からの300m 徒歩利用圏は一部スポーツ施設を除きカバーされている状況である。



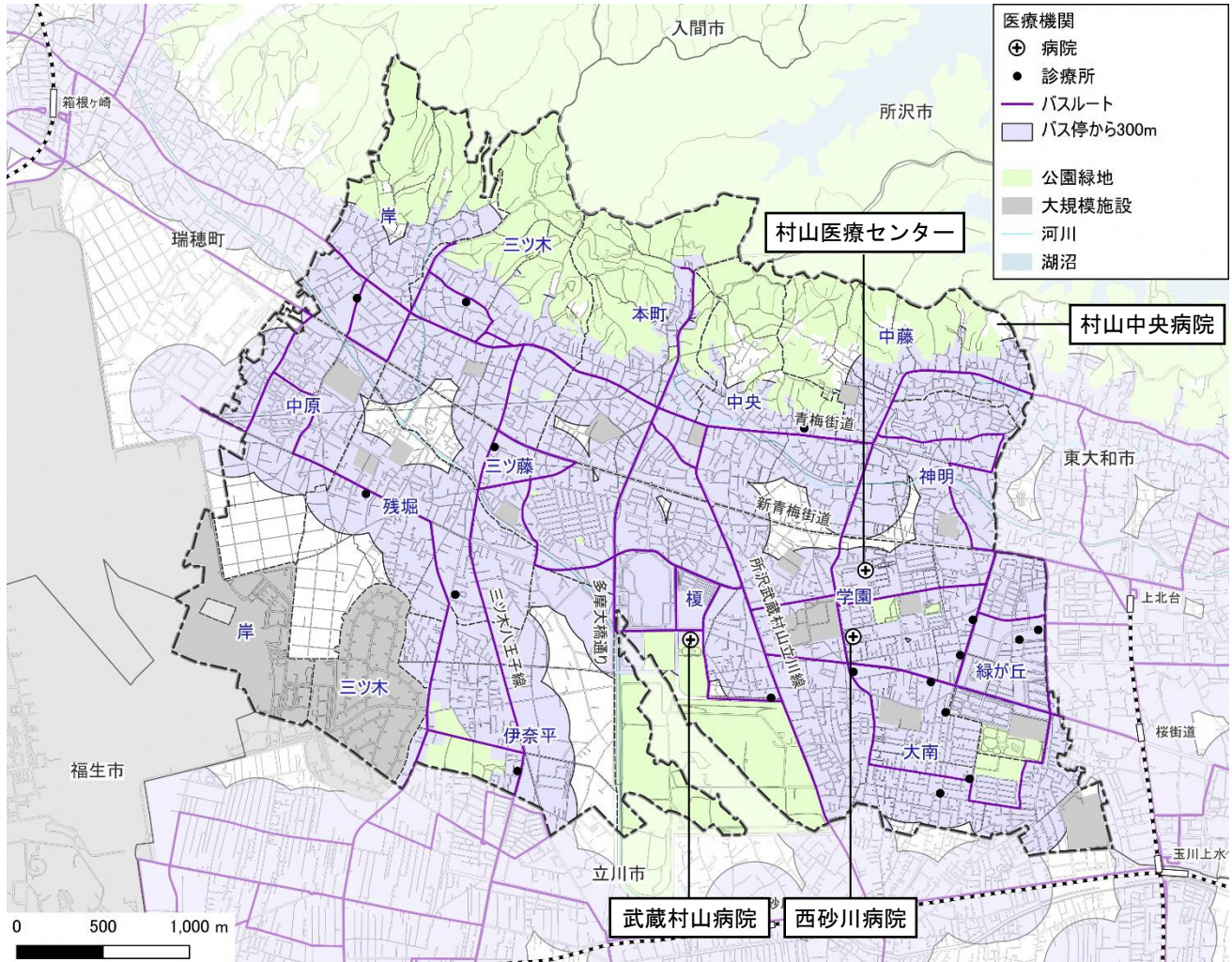
出典：HP 等から作成

図 公共施設の利用圏域

(2) 医療施設

市内の医療施設は南東部に多く立地しており、総合病院である武蔵村山病院、村山医療センター、西砂川病院は市内南部、村山中央病院は東大和市との市境近くに北東部に立地している。

バス停からの 300m 徒歩利用圏は、村山中央病院を除きカバーされている状況である。



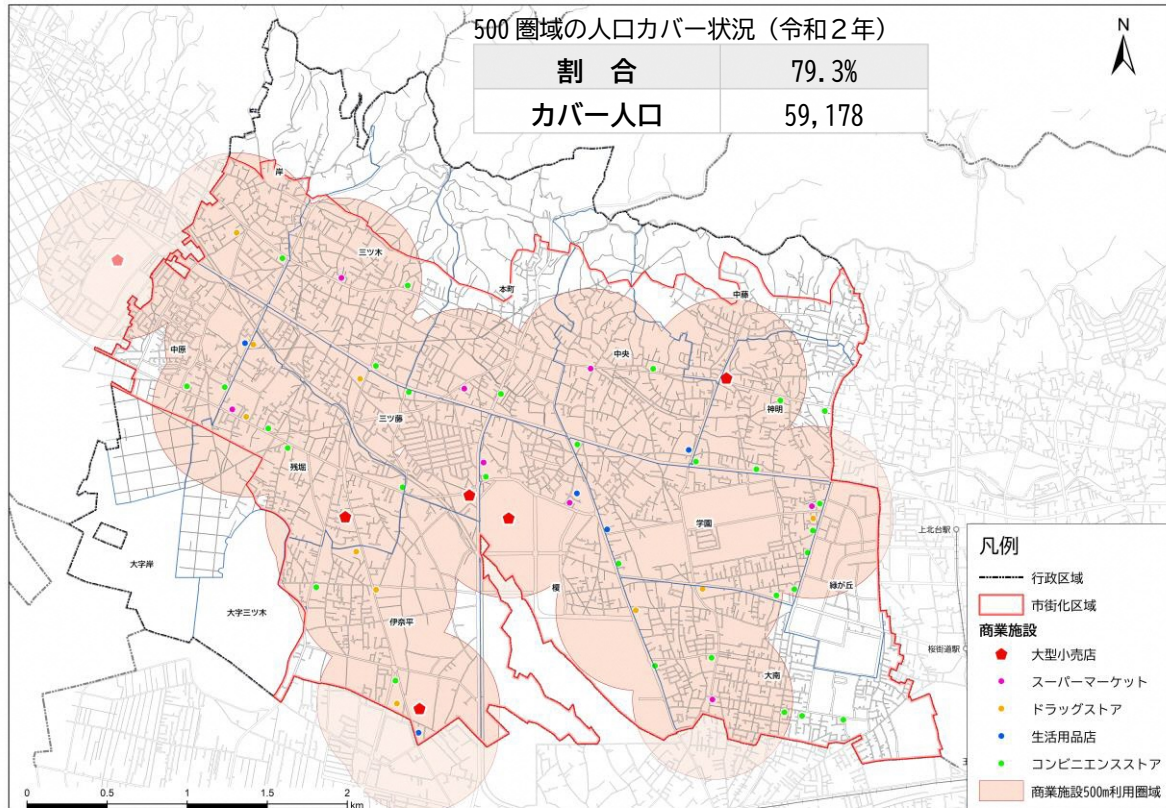
出典：武蔵村山市医師会 HP、立川市医師会 HP、東大和市医師会 HP、瑞穂町医師会 HP

図 医療施設の利用圏域

(3) 商業施設

大型小売店は、市中央部に多く立地している。それらに加え、食品・衣料品及び生活用品を扱う商業施設は南中央部、南東部に多いものの、市内全体に点在している。

バス停からの 300m 徒歩利用圏は、新青梅街道沿いの三ツ藤の商業施設を除きカバーされている状況である。



※大型小売店:大規模小売店舗法に基づき、店舗面積の合計が 1,000 m²を超える店舗をいう。

※商業施設利用圏域はコンビニエンスストアを含まない。

出典：大規模小売店舗一覧（2023）、i タウンページ

図 商業施設の利用圏域

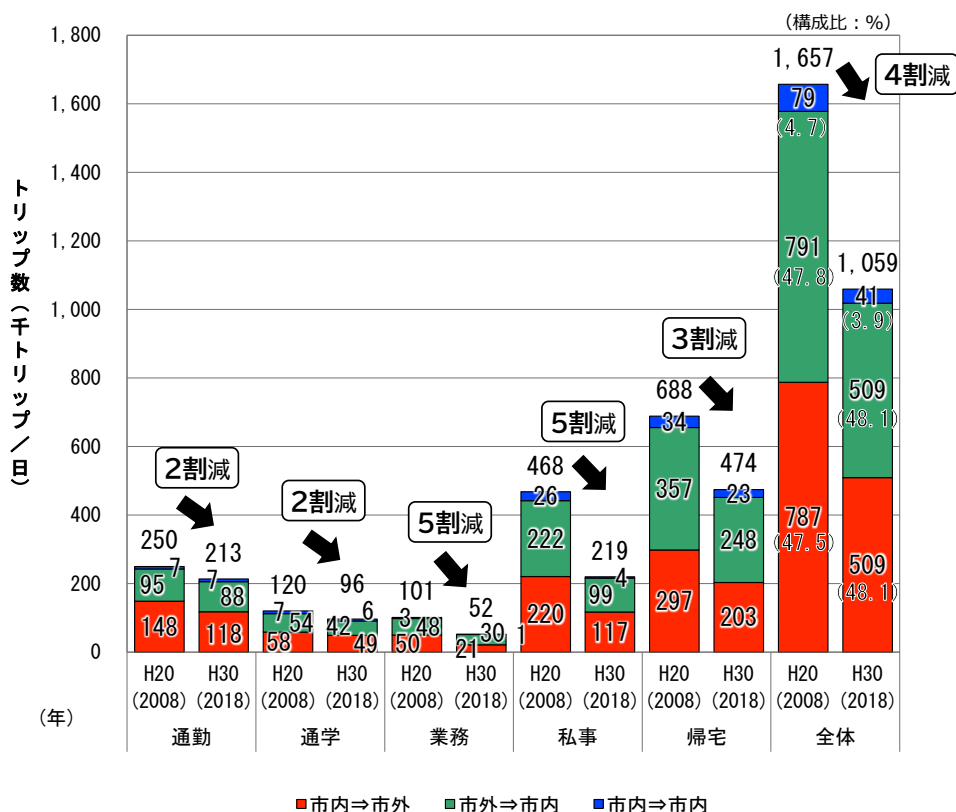
策定中の立地適正化計画の商業施設と同様の図を入れているが、
前頁と同様の形式に併せて図を差し替え予定。

1.7 市内外の移動状況

(1) 目的別の移動状況

武蔵村山市のトリップ数を第5回東京都市圏パーソントリップ調査（平成20年）（以下、「平成20調査」と示す）と第6回調査（平成30年）（以下、「平成30調査」と示す）で比較すると全体では4割トリップ数が減少している。目的別にみると業務、私事が5割減少している。

全体の市内々、市内外のトリップ数を比較すると、平成20調査、平成30調査とも同調査内では、市内⇒市外、市外⇒市内のトリップ数は同程度となっている。市内⇒市内のトリップ数は1割未満に留まる。



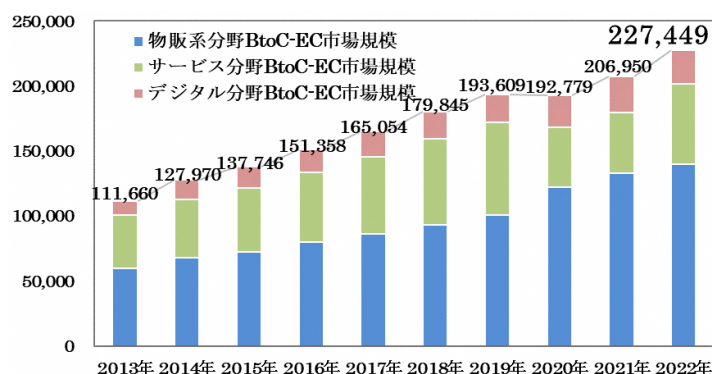
出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

図 移動先別・目的別トリップ数

【参考】国内電子商取引市場規模(BtoC 及び BtoB)

日本国内の電子商取引は年々利用が増えており、国内電子商取引市場全体について2013年と比べ、10年後の2022年と比較すると市場規模が2.4倍に拡大している。

なかでも、物販系分野の市場割合が高く、私事のトリップ数の減少に影響を与えている可能性が考えられる。



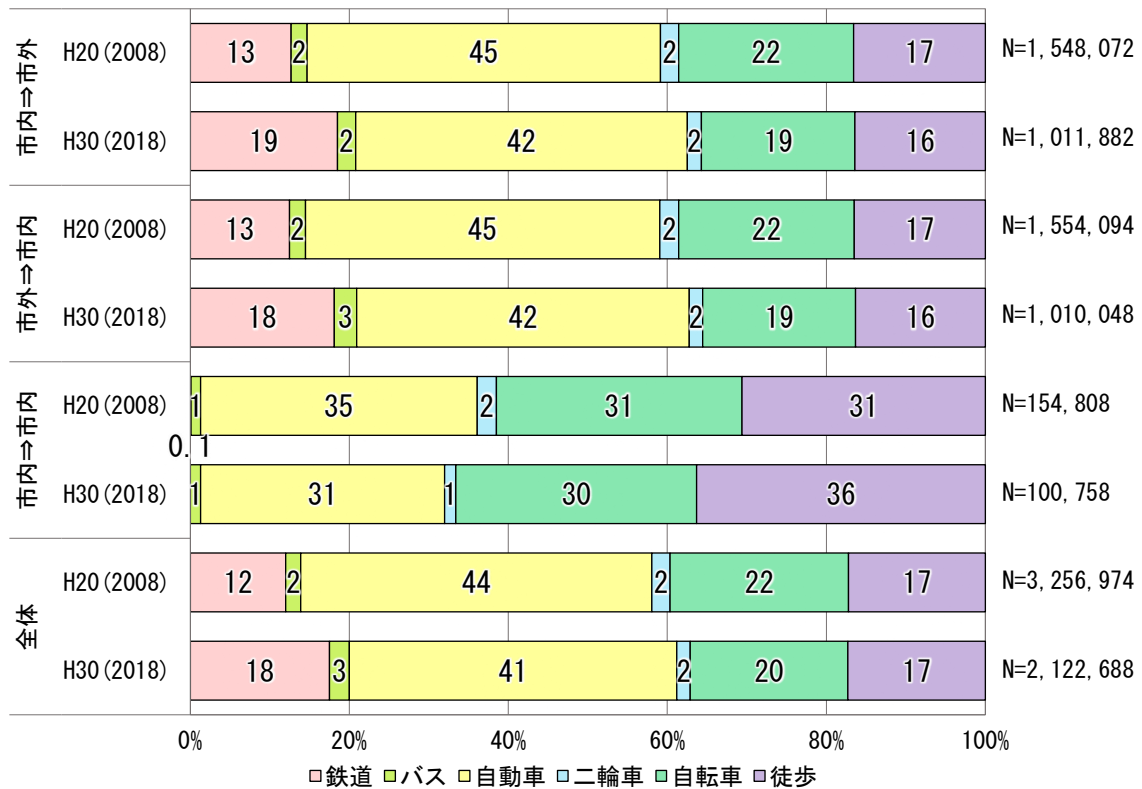
出典：電子商取引に関する市場調査の結果（経済産業省）

<https://www.meti.go.jp/press/2023/08/20230831002/20230831002.html>

(2) 移動状況別の代表交通手段

武蔵村山市内の市内⇒市外、市外⇒市内の移動における交通手段は、平成 20 年調査、平成 30 年調査と比較すると自動車・自転車の割合が減少し、鉄道の割合が増加している。

また、市内⇒市内の移動でも自動車の割合が減少し、徒歩の割合が増加している。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成

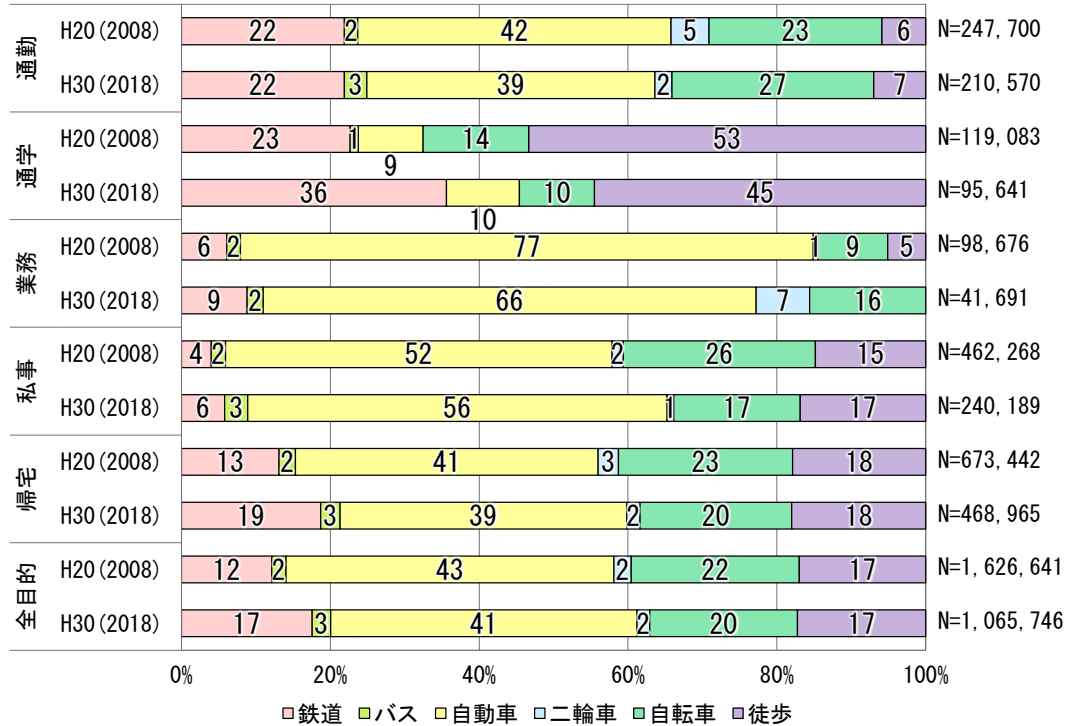
※交通手段その他・不明を除いて作成

図 移動先別・目的別トリップ数

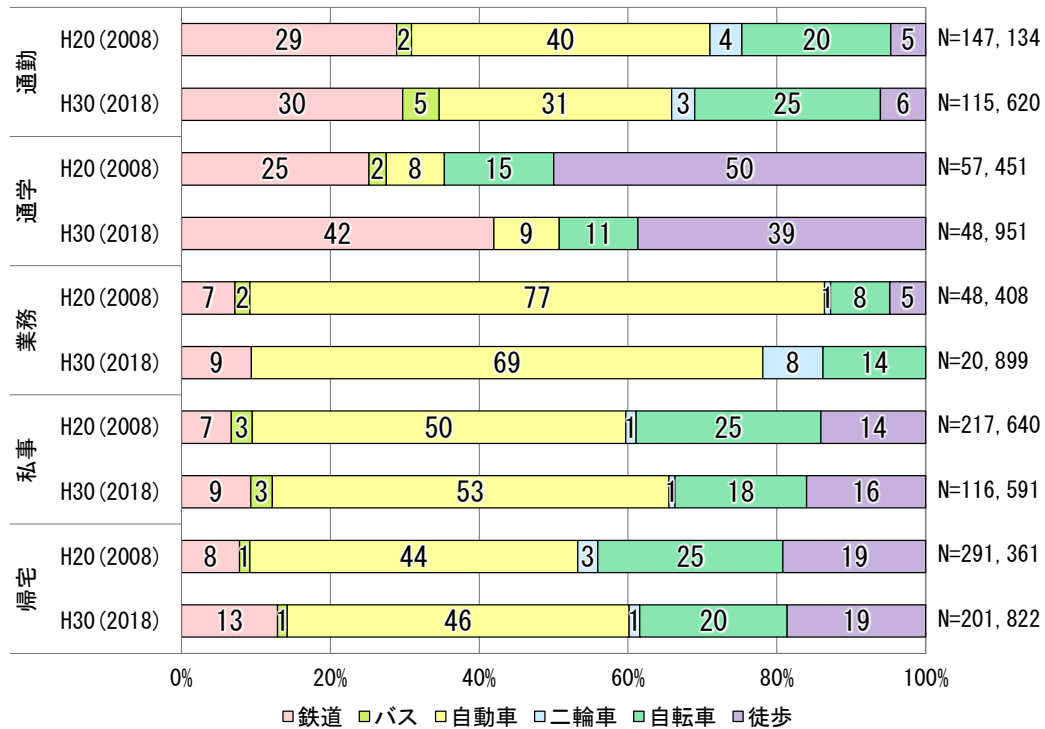
(1) 目的別の交通手段

目的別の代表交通手段の構成を見ると、通学目的の鉄道利用が増加する一方で徒歩が減少、業務での自動車が減少する一方で自転車の増加などが読み取れる。

【総トリップ】



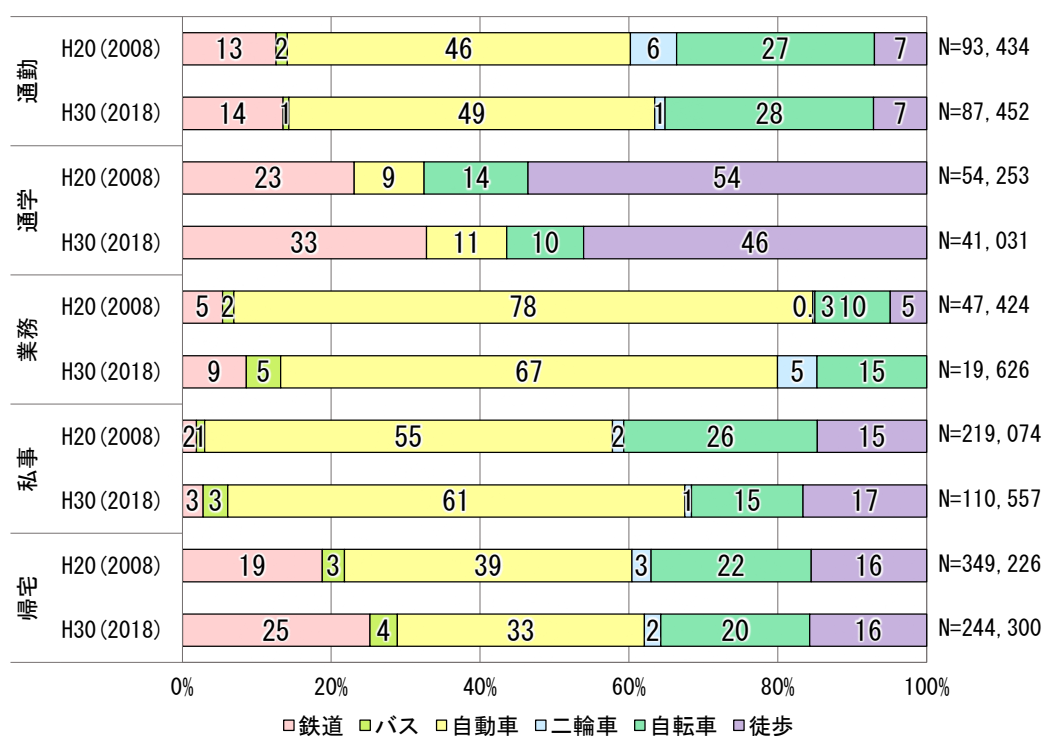
【市内⇒市外】



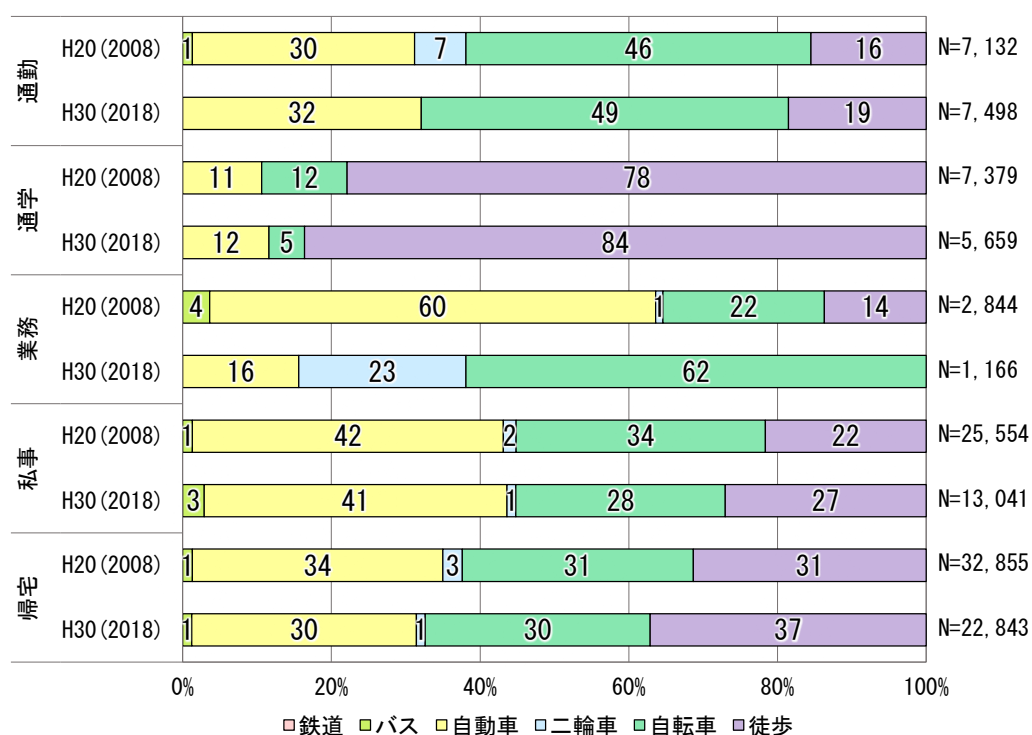
出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（※交通手段その他・不明を除いて作成）

図 目的別交通手段の変化(1)

【市外⇒市内】



【市内⇒市内】

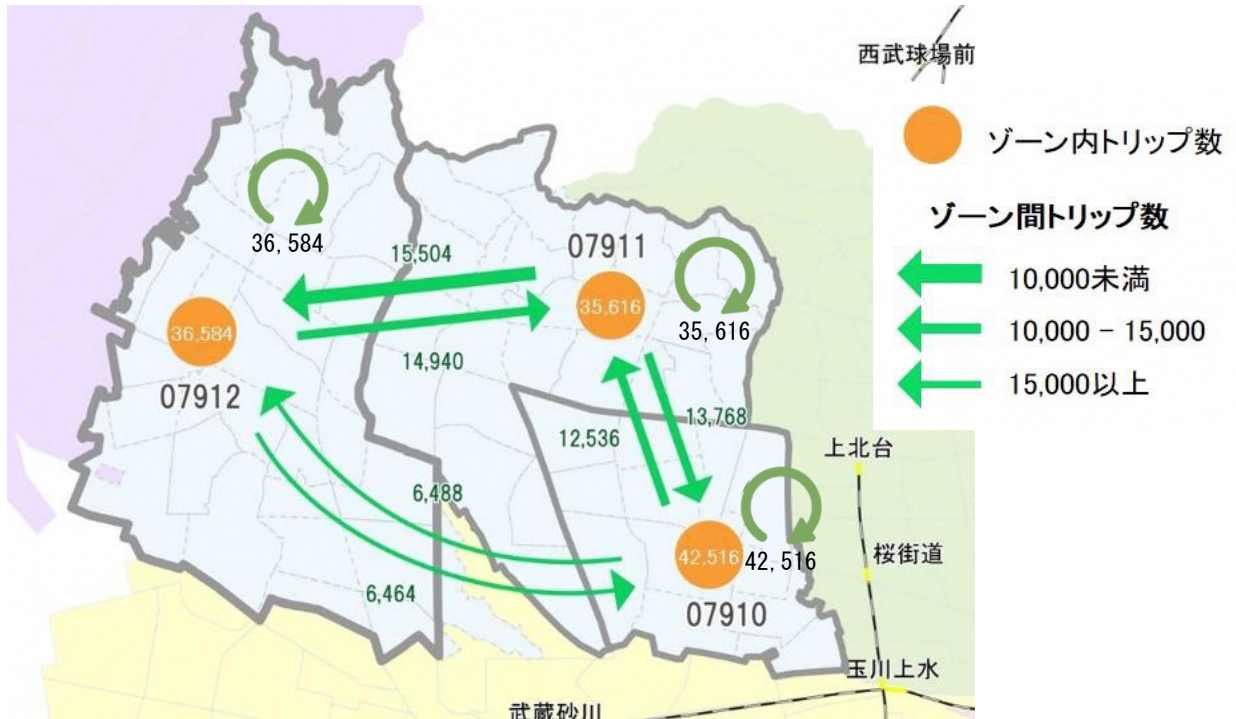


出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（※交通手段その他・不明を除いて作成）

図 目的別交通手段の変化(2)

(2) 市内移動

市内での移動は各ゾーン内での移動が最も多く、ゾーンを跨いだ移動は市内の中心部(ゾーン 07911) ⇄ 西部(ゾーン 07912) への移動が多く、次に、市内の中心部(ゾーン 07911) ⇄ 東部(ゾーン 07910) の移動が多い。西部(ゾーン 07912) ⇄ 東部(ゾーン 07910) への移動は少ない。



出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（平成 30 年）

図 市内3ゾーンでの移動状況

1.8 道路交通

(1) 道路網

市内には国道が存在せず、東西交通は青梅街道、新青梅街道が、南北交通は多摩大橋通り、所沢武蔵村山立川線、三ツ木八王子線等が道路網として形成されている。



出典：全国道路・街路交通情勢調査（令和3年度）

図 武蔵村山市及び周辺の主要な道路

(2) 混雑度・主要渋滞箇所

市内の多くの観測地点で混雑度が 1.00 を超えており、特に所沢武蔵村山立川線の市役所東交差点から三本榎交差点の南北の区間は、混雑度が 1.41 と最も高くなっている。

市内道路のうち、三ツ木八王子線の伊奈平橋交差点が主要渋滞箇所となっており、新青梅街道の西部の一部が主要渋滞区間となっており、武蔵村山市と瑞穂町間の移動が混雑している可能性がある。



出典：全国道路・街路交通情勢調査（令和 3 年度）

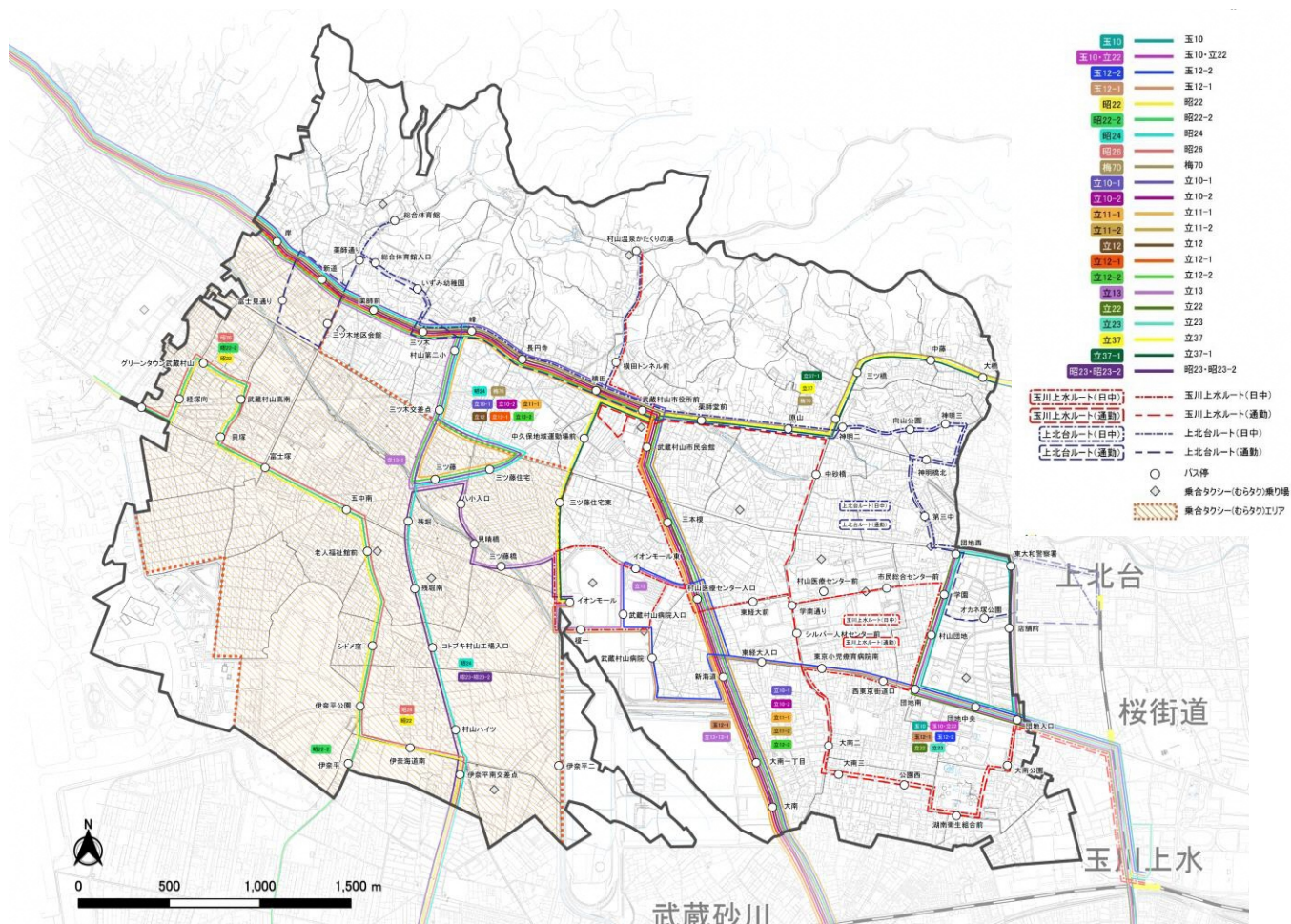
※黒線は混雑度データなし

図 武蔵村山市及び周辺の混雑度(12 時間)

1.9 公共交通の運行状況

(1) バス路線網

市内の公共交通の運行状況は以下のとおり。青梅街道や所沢東村山立川線、三ツ木八王子線を中心に路線バスが運行しており、路線バスの運行が少ない地域を市内循環バス（MM シャトル）やむらタクでカバーしている。



出典：各バス事業者 HP より作成

図 武蔵村山市内の公共交通の運行状況

路線バスは、青梅街道、所沢東村山立川線沿いのバス停での1日あたりの運行本数が100本以上があるが、主要道路以外では運行本数が少ない地域が存在する。

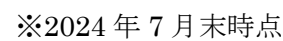


図 武蔵村山市内の公共交通の運行本数

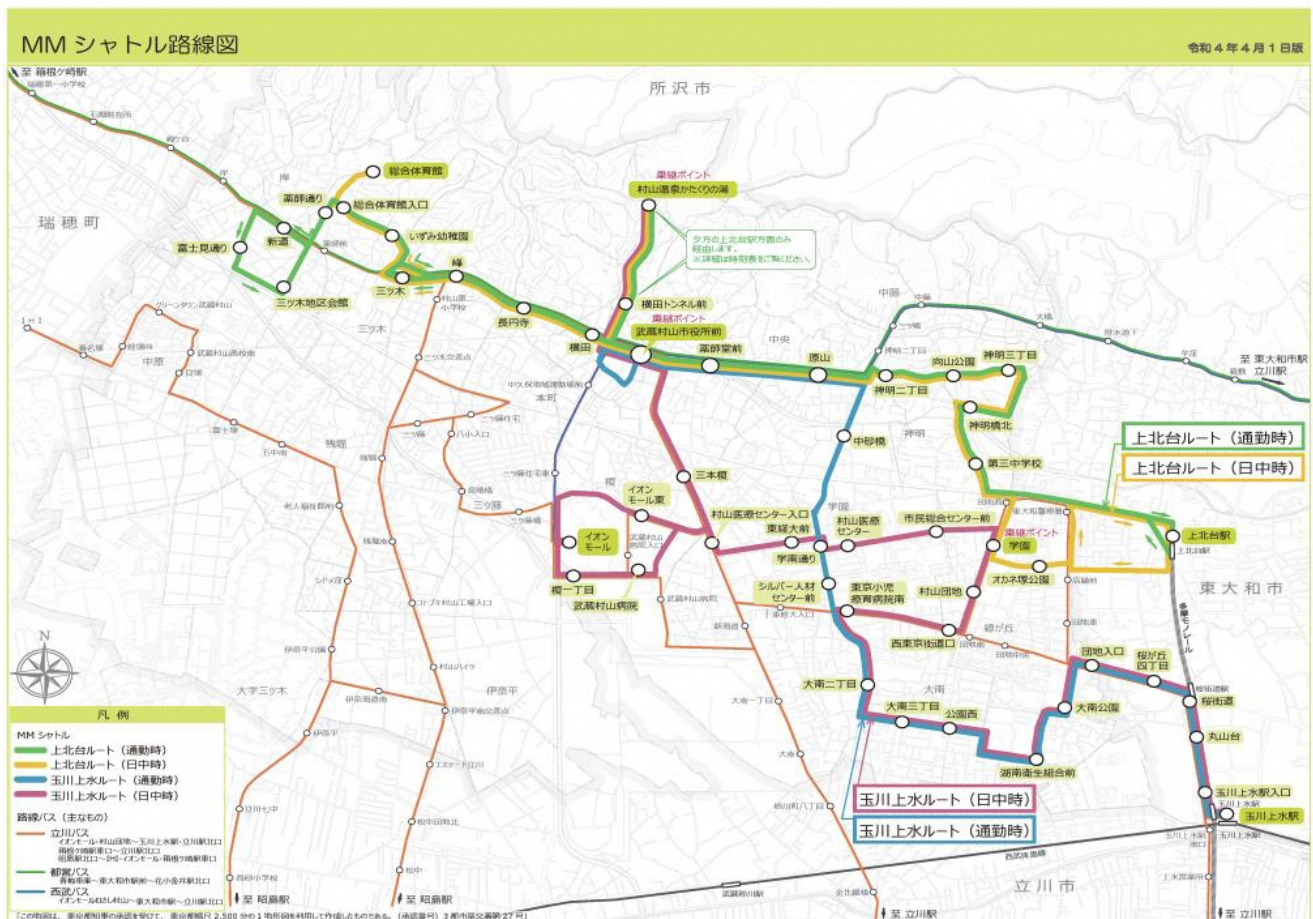
(1) MM シャトルの運行状況

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」として市内循環バス（MM シャトル）を運行している。

路線は上北台ルート、玉川上水ルートの2種類であり、通勤時と日中時で経由地等が異なる。平日・土休日それぞれ運行をしている。

図 MM シャトルの運行路線

ルート	運行経路
上北台	【通勤時】 上北台駅～市役所～（かたくりの湯）～三ツ木地区会館 【日中時】 上北台駅～市役所～かたくりの湯～総合体育館
玉川上水	【通勤時】 玉川上水駅～シルバー人材センター前～市役所 【日中時】 玉川上水駅～イオンモール～市役所～かたくりの湯



出典：武蔵村山市 HP

図 MM シャトル路線図

(2) むらタクの運行状況

市内循環バス（MM シャトル）の運行を廃止した市南西地域の居住者を対象に、代替手段として、運行を行っている。自宅と乗降場所を行き来することができる乗合型のタクシーである。事前に利用者登録をして、電話などで事前に予約して乗車することができる。

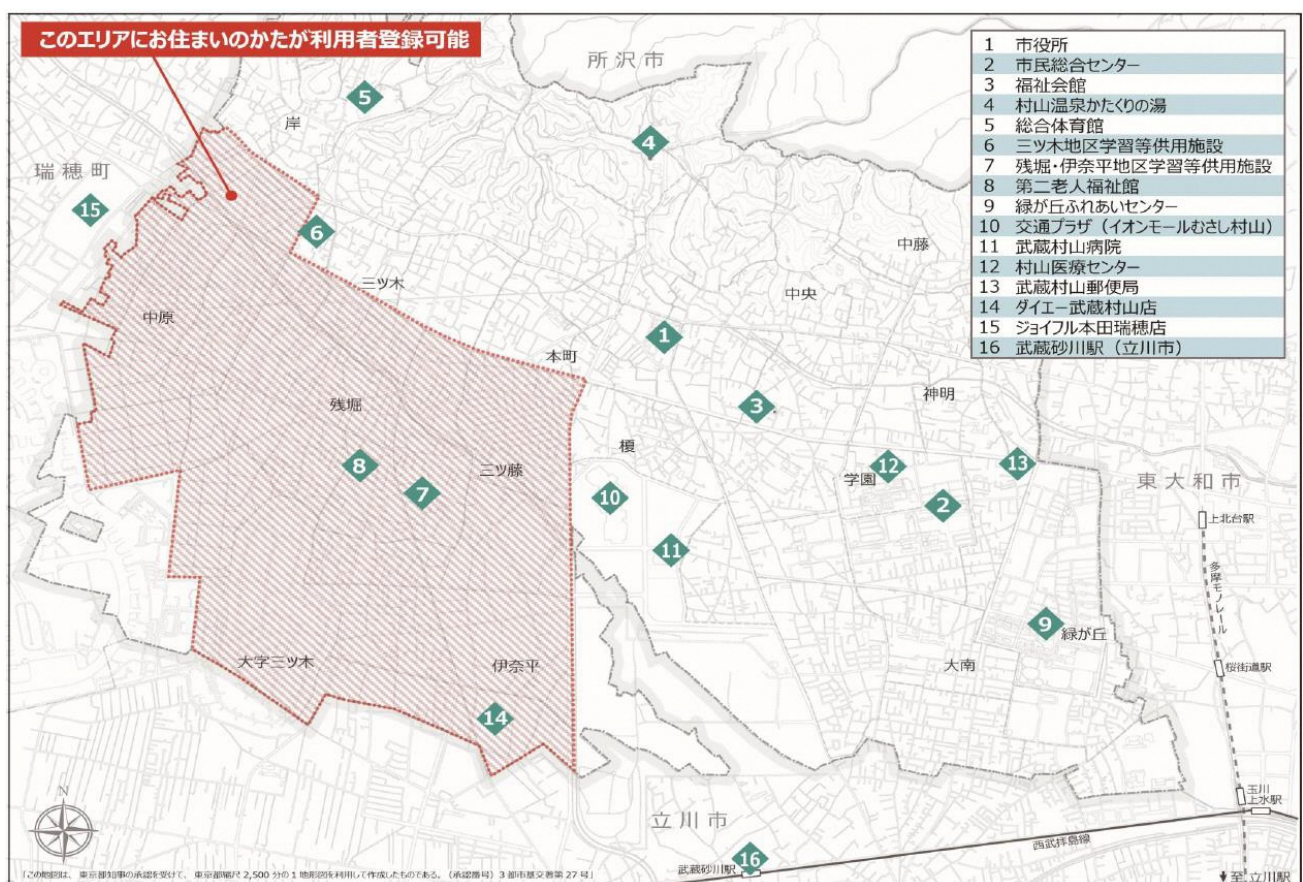
●登録可能な対象地域

岸一丁目、中原、残堀、伊奈平、横田基地内（大字三ツ木）、三ツ藤

●運行日・時間帯

月曜日から土曜日まで（祝日及び年末年始（12月29日から1月3日まで）を除く。）

午前8時から午後5時まで

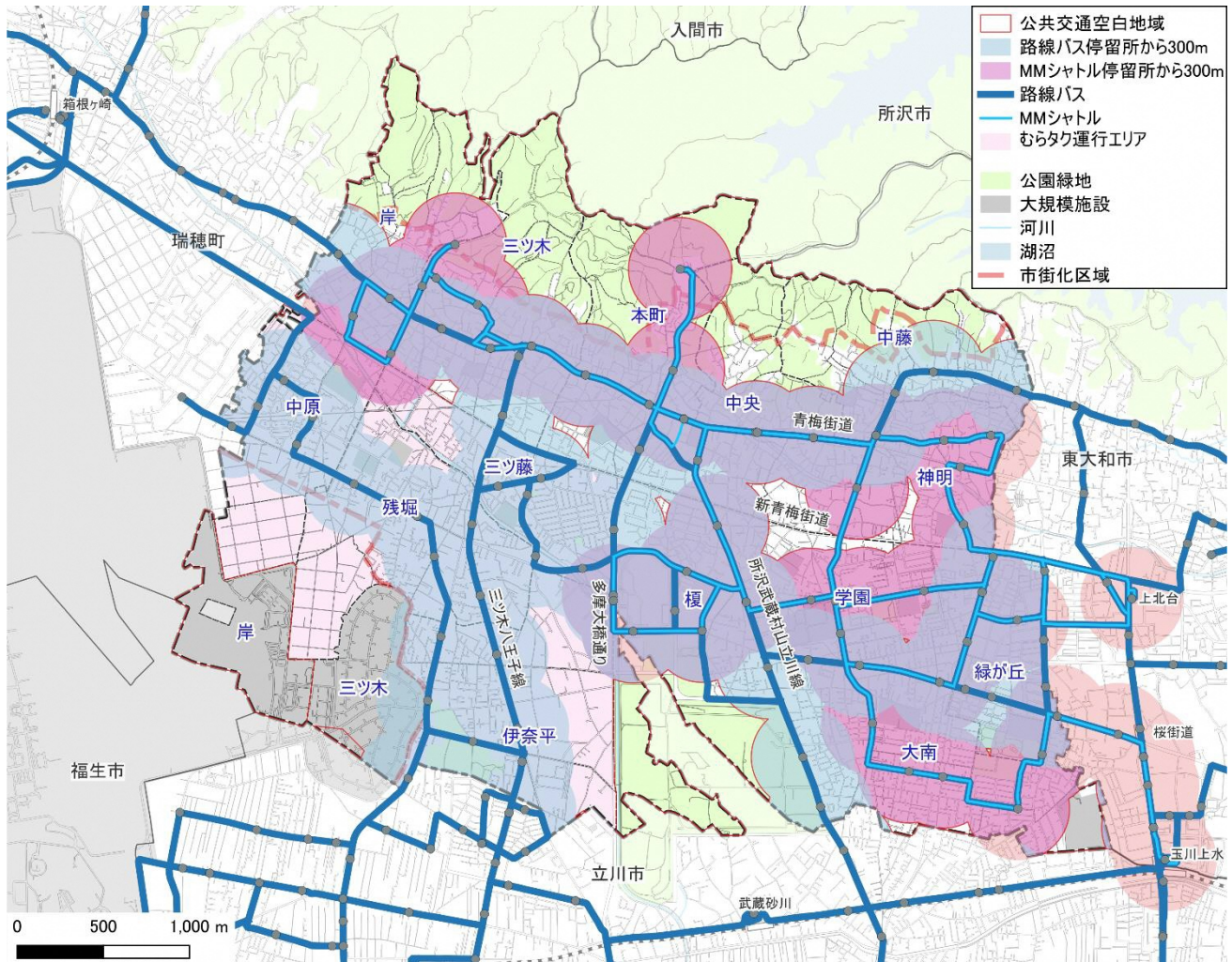


出典：武蔵村山市 HP

図 むらタクの利用者登録可能地域と乗降場所

(3) 公共交通の利用が不便な地域の状況

路線バスの運行にてカバーができていない地域を MM シャトル（地域循環バス）、むらタクでカバーしながら地域の移動手段を提供している。しかし、新青梅街道沿いや北部の一部に公共交通の利用が不便な地域が存在している。



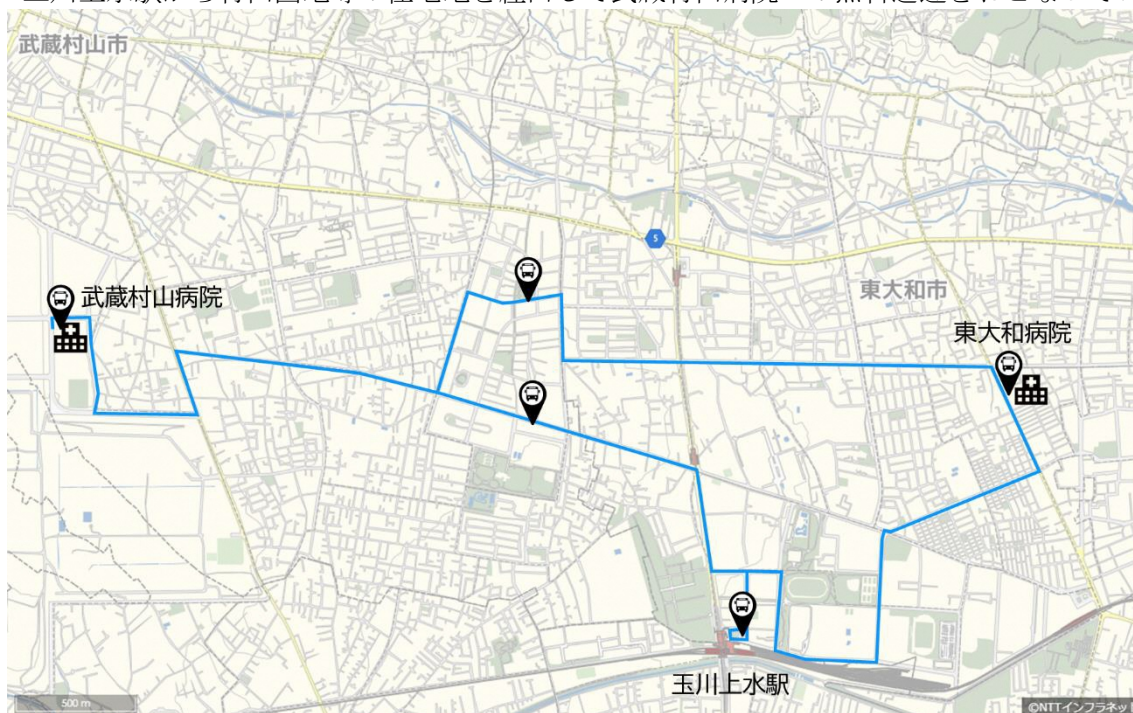
出典：HP 等をもとに作成

図 公共交通徒歩利用圏(300m)と人口分布の重ね合わせ

1.10 その他市内の移動手段のサービス内容

(1) 送迎バス(大和会シャトルバス)の運行状況

玉川上水駅から村山団地等の住宅地を経由して武蔵村山病院への無料送迎をおこなっている。



大和病院発

大和病院発	
日曜・祝日は、全便運休となります 所要時間は交通事情等により多少異なります Bは「ROUTE B」を通ります	
8	25 40 ^B 55
9	10 ^B 25 40 ^B 55
10	10 ^B 25 45 ^B
11	05 25 ^B 45
12	05 ^B 30
13	00 30
14	00 30
15	00 30
16	00 30
17	00 40
18	20 50

武蔵村山病院発

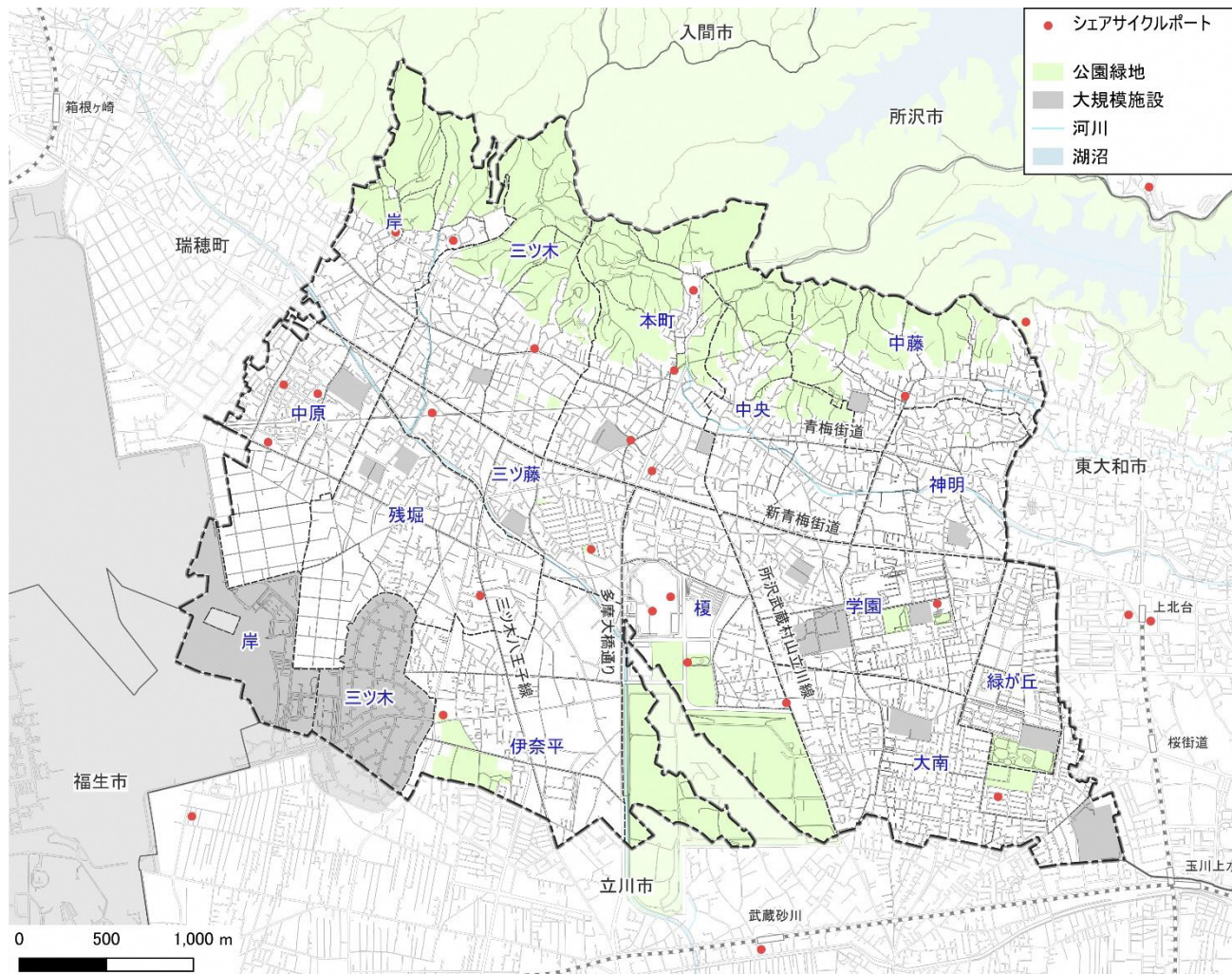
武蔵村山病院発	
日曜・祝日は、全便運休となります 所要時間は交通事情等により多少異なります Bは「ROUTE B」を通ります	
7	55 ^B
8	10 25 ^B 40 55 ^B
9	10 25 ^B 40 55 ^B
10	15 35 ^B 55
11	15 ^B 35
12	00 30
13	00 30
14	00 30
15	00 30
16	00 30
17	10 30 50
18	20 40
19	10 30

出典：大和会シャトルバス案内 HP

(2) シェアサイクル、電動キックボードの状況

a) シェアサイクル

市内には、シェアサイクルのポート設置施設は 18 箇所あり、市内の各地に点在しており、市役所やイオンモール等の主要な施設、公園等を中心に設置されている。



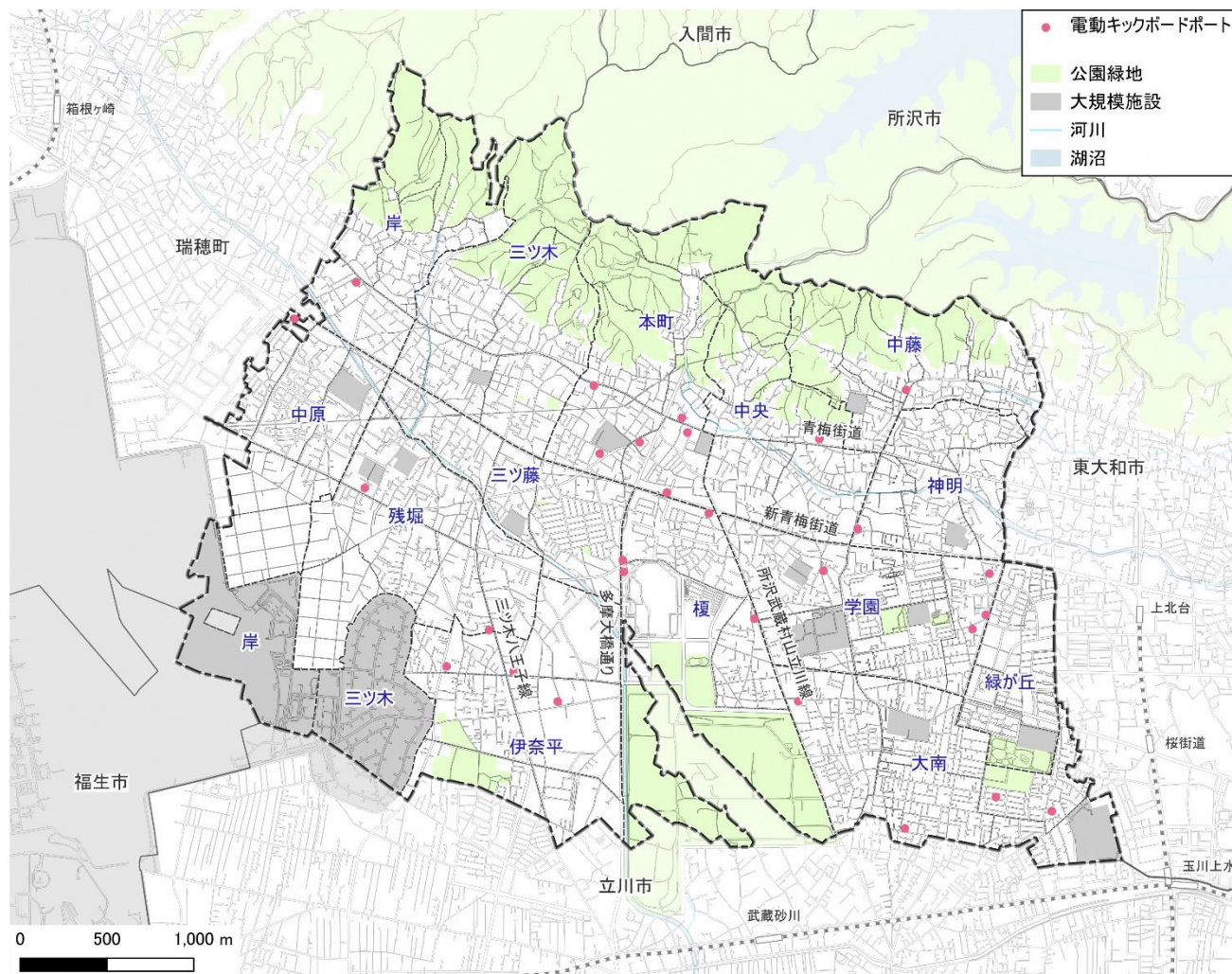
出典：ハローサイクル HP より確認（令和 6 年 7 月 15 日時点）

図 シェアサイクルポートの設置位置

b) 電動キックボード

武蔵村山市、立川市、昭島市、国立市、国分寺市、東大和市で利用可能な電動キックボードの実証検証をおこなっており、市内のポート数は36箇所、市外のポート数は148箇所設置されている。

市内では、イオンモール等の商業施設や飲食店などにポートが設置されている。



出典：BIRD 利用実績より作成（令和6年3月末時点）

図 電動キックボードの設置位置

1.11 主要施設への路線バス・MM シャトルでのアクセス性

武蔵村山市内及び周辺自治体の鉄道駅の主要な施設へのアクセス性について、市内に存在するバス停から概ね何分で施設最寄りのバス停へ移動が可能かについて整理をおこなった。

<対象施設>

○公的な手続き等で多くの市民が利用する施設、運動施設、病院、大規模な商業施設

武蔵村山市役所／イオンモールむさし村山／武蔵村山市総合体育館／村山医療センター／上北台駅・立川駅・玉川上水駅

<アクセス性の確認方法>

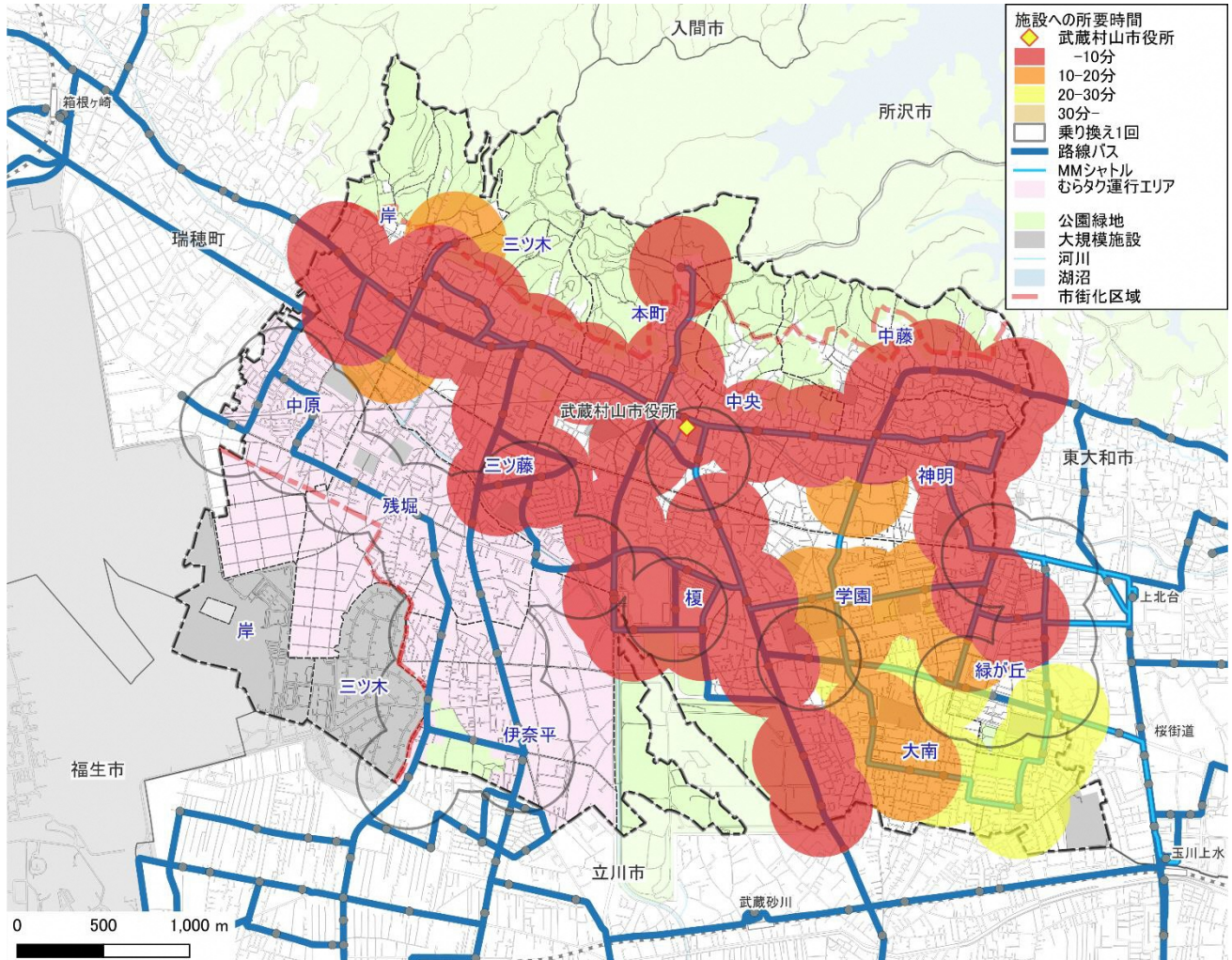
○各施設の最寄りバス停留所まで乗換無しで利用できる路線を対象。

○市内の各バス停留所から施設最寄りバス停留所までの時刻表での設定時間にて確認。（令和 6 年 7 月 15 日時点）

(1) 武蔵村山市役所へのアクセス

武蔵村山市役所へは、比較的市内どのバス停からも 30 分以内で移動することができる。不便地域以外ではアクセスにおいて大きな課題は生じていないと考えられる。

市内の南東部では武蔵村山市役所までの乗車時間が 20 分以上の地域もあり、他の地域と比較してアクセス性が低い。



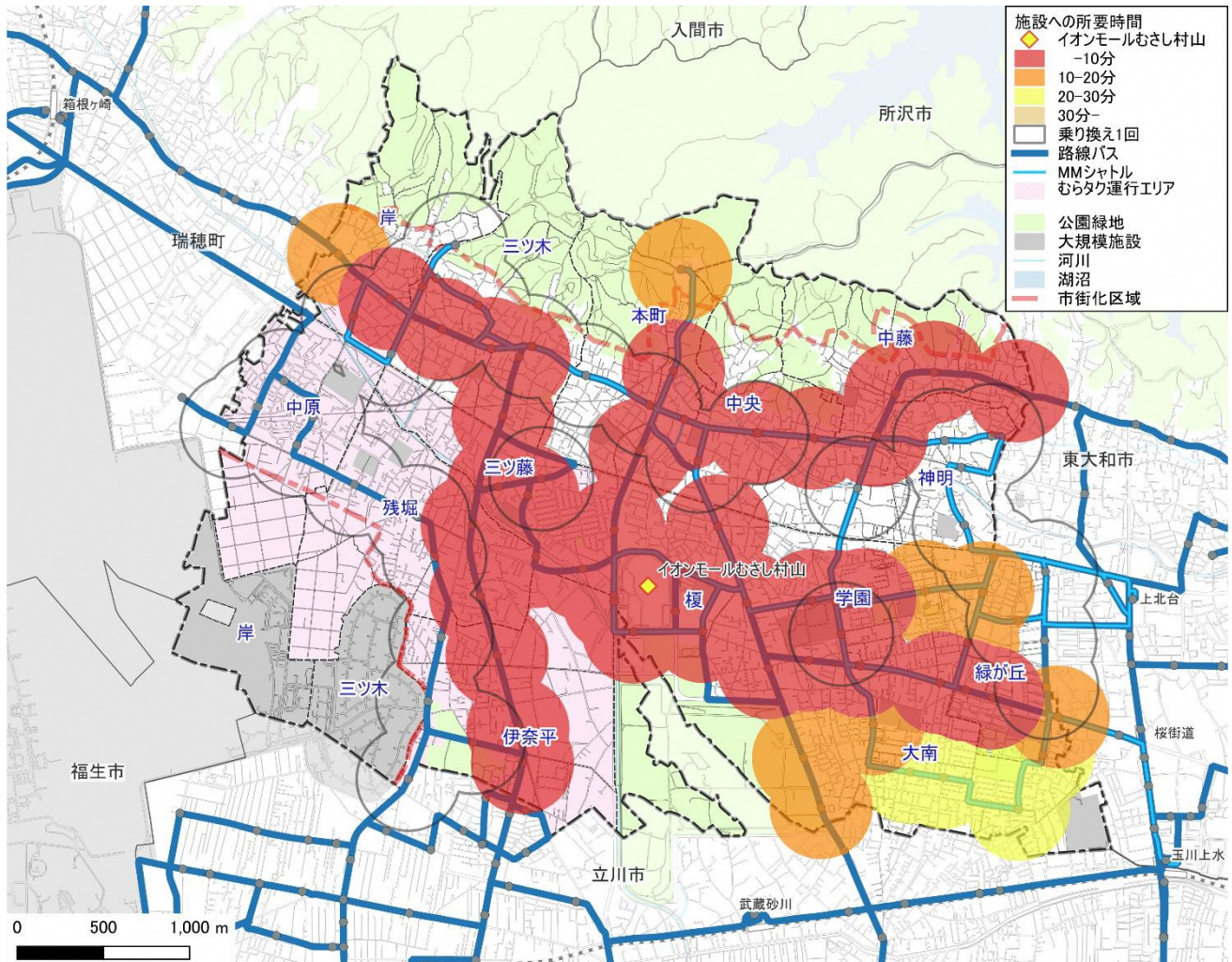
出典：各社 HP（バス停情報）

図 武蔵村山市役所のバス路線のアクセス性

(2) イオンモールむさし村山へのアクセス

イオンモールむさし村山へは、三ツ木や神明等の一部の地域からはアクセスが不便な地域があり、それ以外の地域はバス停から 30 分以内で移動することができる。

市内の南西部等ではイオンモールむさし村山までの乗車時間が 20 分以上の地域もあり、他の地域と比較してアクセス性が低い。

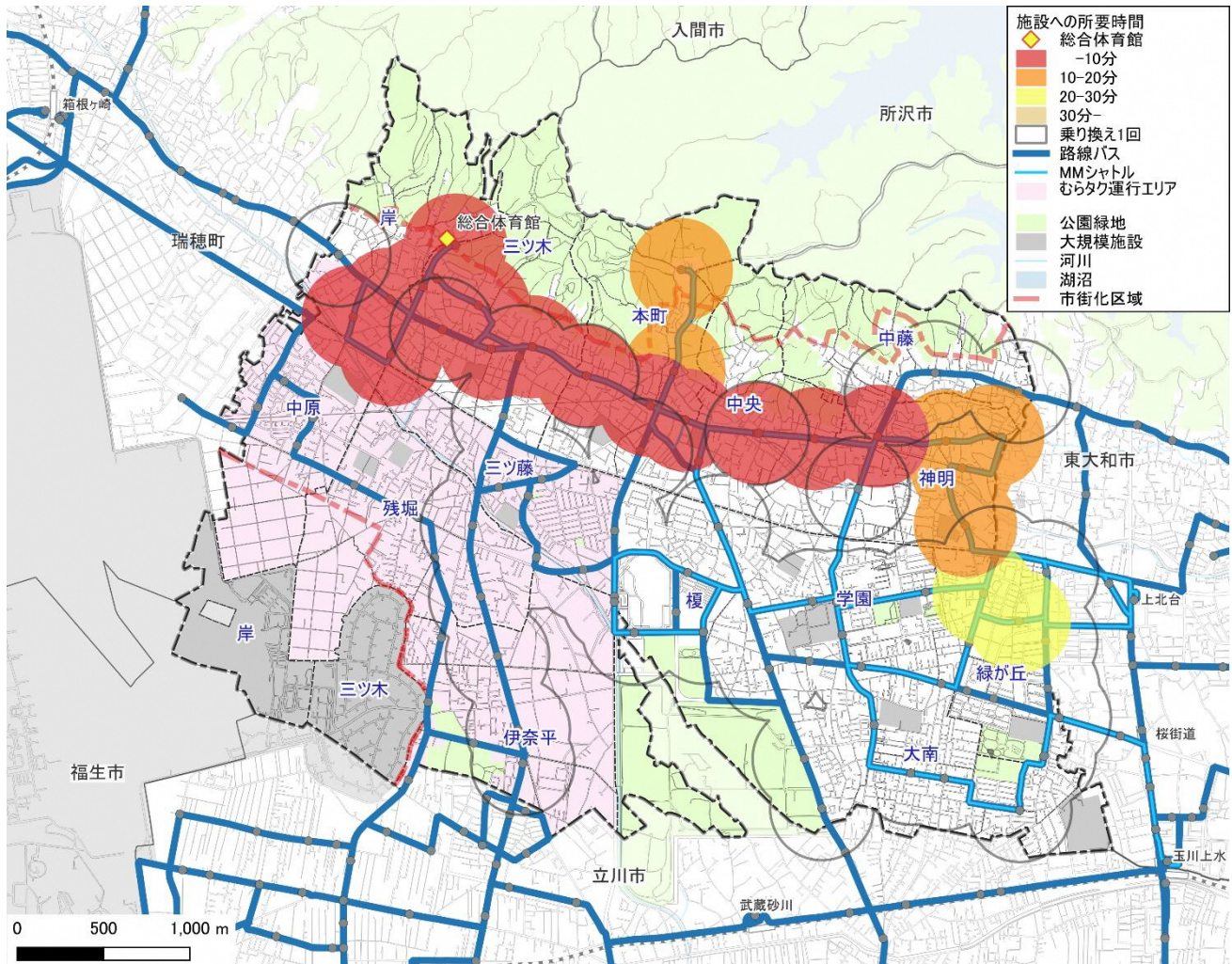


出典：各社 HP（バス停情報）

図 イオンモールむさし村山のバス路線のアクセス性

(3) 武蔵村山市総合体育館へのアクセス

武蔵村山市総合体育館へは、青梅街道沿い等の市内の北部等からは 30 分以内にアクセスできるバス停留所が存在するが、それ以外の地域からはアクセスに時間がかかり、市内の多くの地域でアクセスが不便な施設となっている。

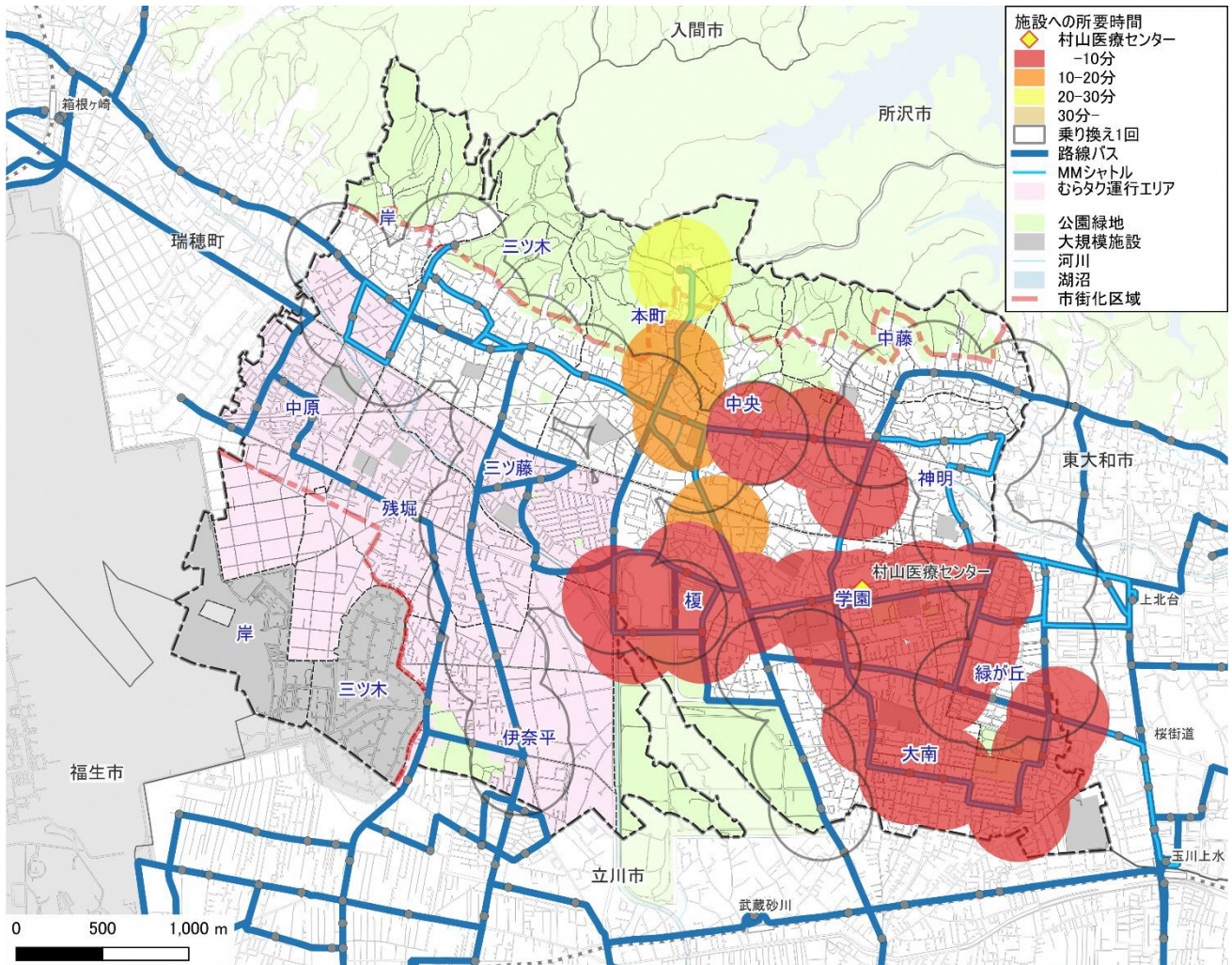


出典：各社 HP（バス停情報）

図 武蔵村山市総合体育館のバス路線のアクセス性

(4) 村山医療センターへのアクセス

村山医療センターへは、市内の南東部からは 10 分以内にアクセスできるバス停留所が多くアクセスしやすい施設となっているが、それ以外の地域からはアクセスが不便な施設となっている。

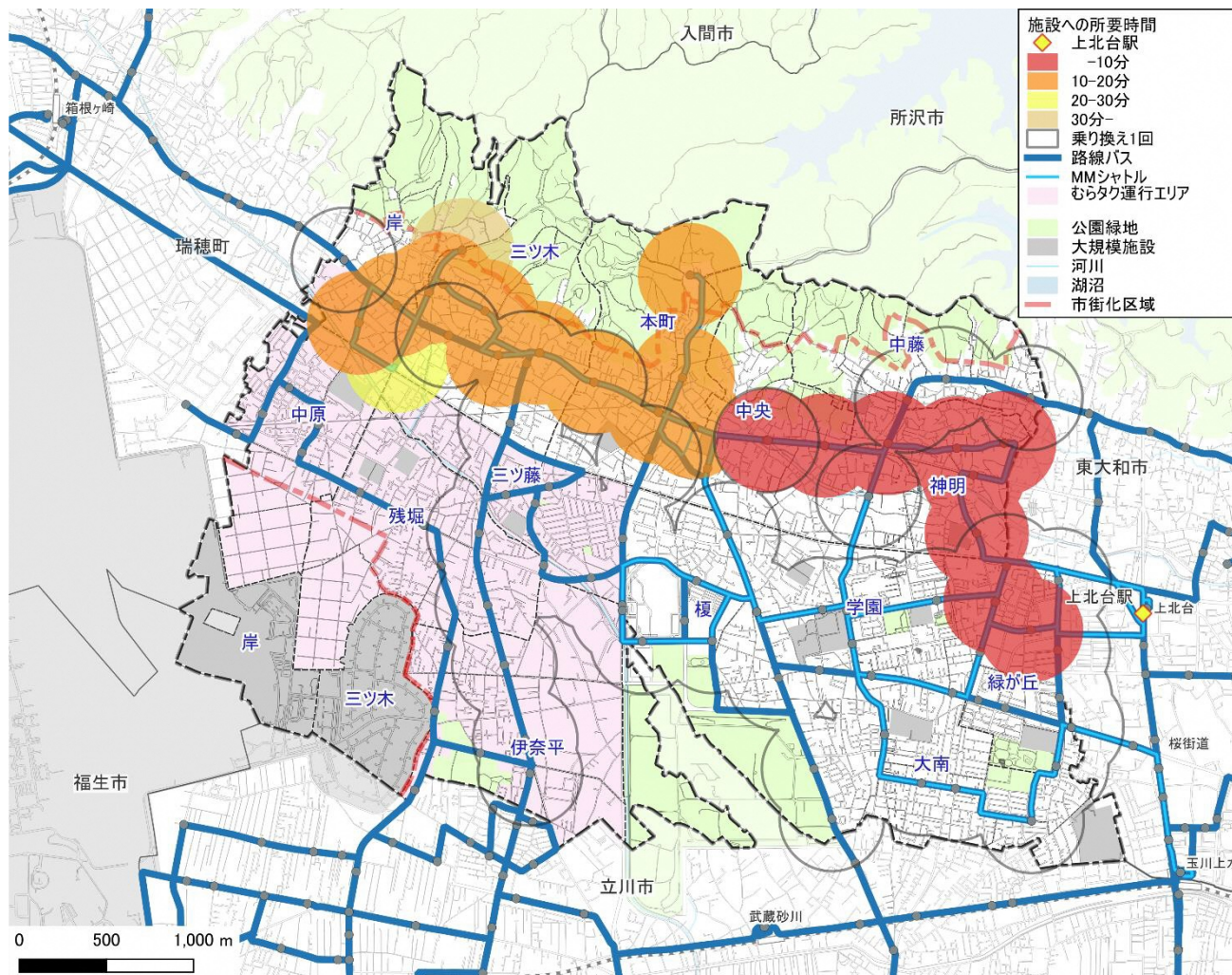


出典：各社 HP（バス停情報）

図 村山医療センターのバス路線のアクセス性

(5) 上北台駅へのアクセス

上北台駅へアクセス可能な停留所は青梅街道沿いの北部の地域のみである。市内の南西部エリアは上北台駅へのアクセスが困難だが、MMシャトルの玉川上水ルートが近傍を運行しており、多摩都市モノレール、拝島線の利用が可能となっている。

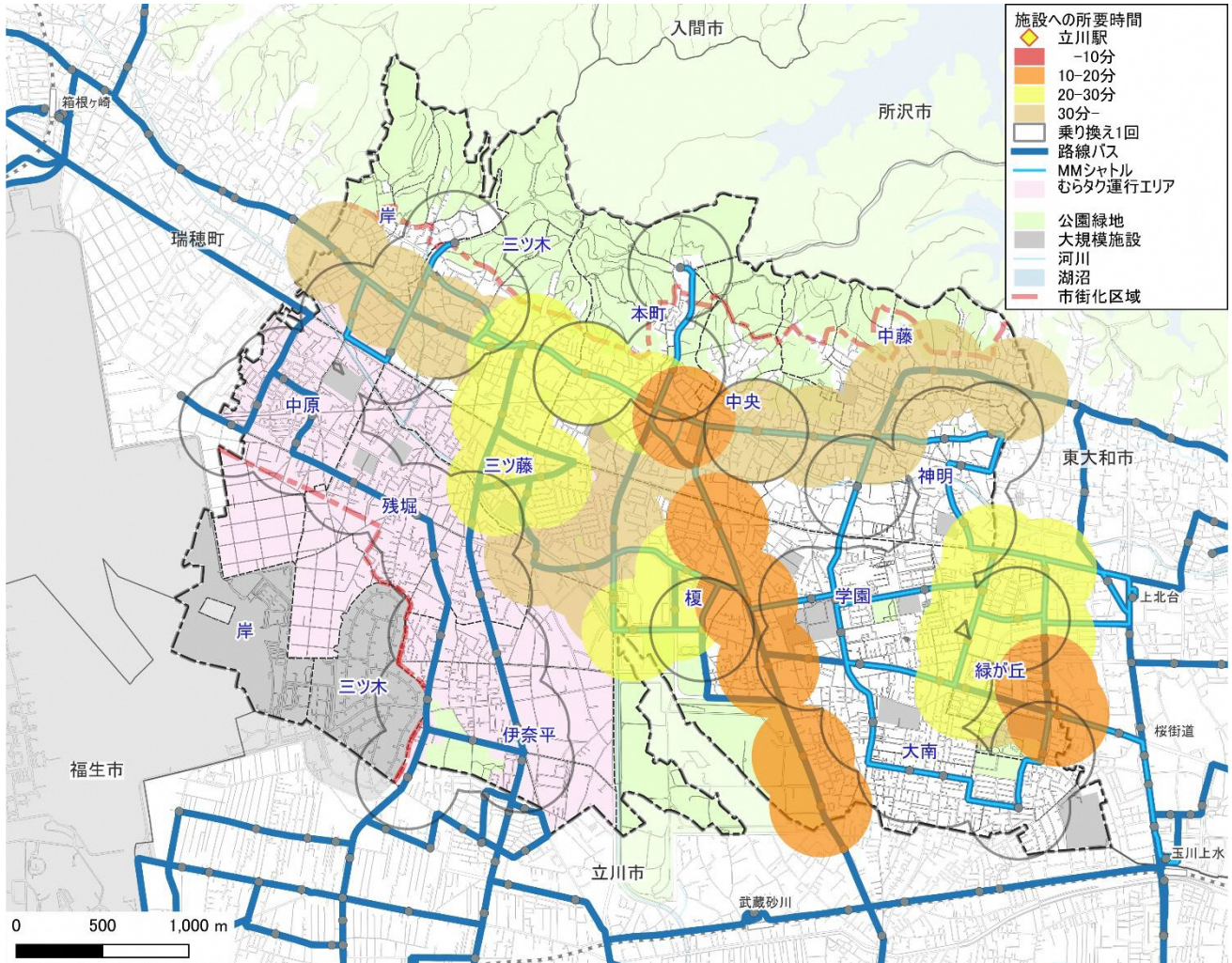


出典：各社 HP（バス停情報）

図 上北台駅のバス路線のアクセス性

(6) 立川駅へのアクセス

所沢東村山立川線沿いには立川駅まで 20 分未満でアクセスできるバス停留所があるものの、立川駅へアクセス可能な停留所は武蔵村山市内からは 20 分以上 30 分未満や 30 分以上のバス停留所が多くなっており、全体的に市内から立川駅へのアクセスは不便である。

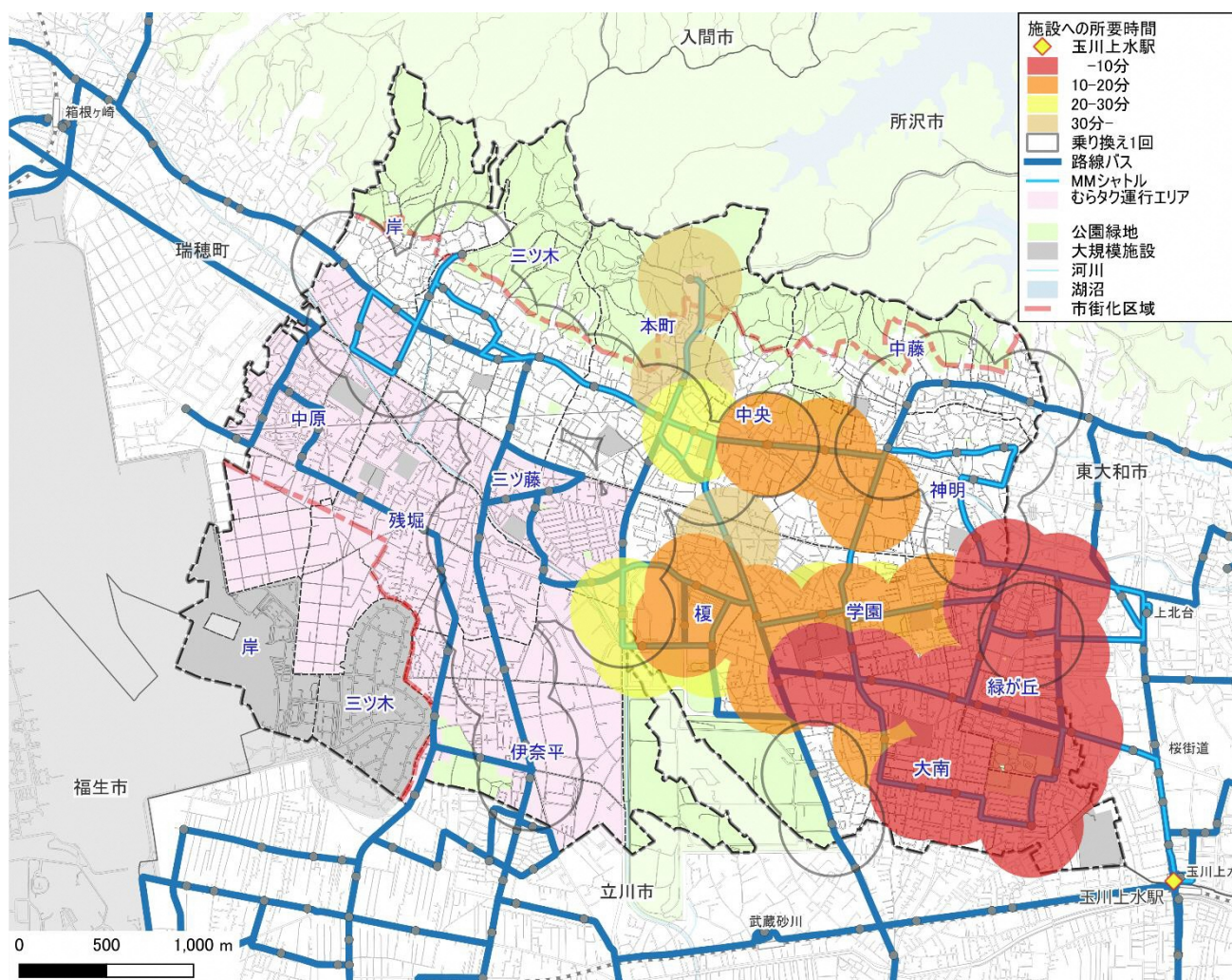


出典：各社 HP（バス停情報）

図 立川駅のバス路線のアクセス性

(7) 玉川上水駅へのアクセス

玉川上水駅へは、南東部地域に 10 分未満、20 分未満でアクセスできるバス停留所が存在しているが、その他地域はアクセスが不便な地域となっている。



出典：各社 HP（バス停情報）

図 玉川上水駅のバス路線のアクセス性

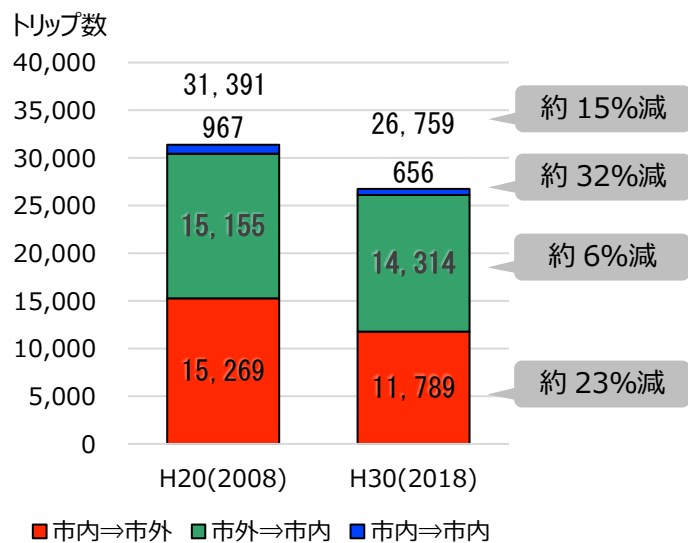
2. 公共交通等の利用状況

本章では、公共交通等の利用状況について整理する。

1.12 路線バス

(1) バスの移動状況

東京都市圏パーソントリップ調査のバストリップ数について平成 20 調査と平成 30 調査を比較すると、バス全体のトリップ数が約 15%減少している。内訳をみると、市内⇒市内、市内⇒市外のトリップ数の減少が大きくなっている。

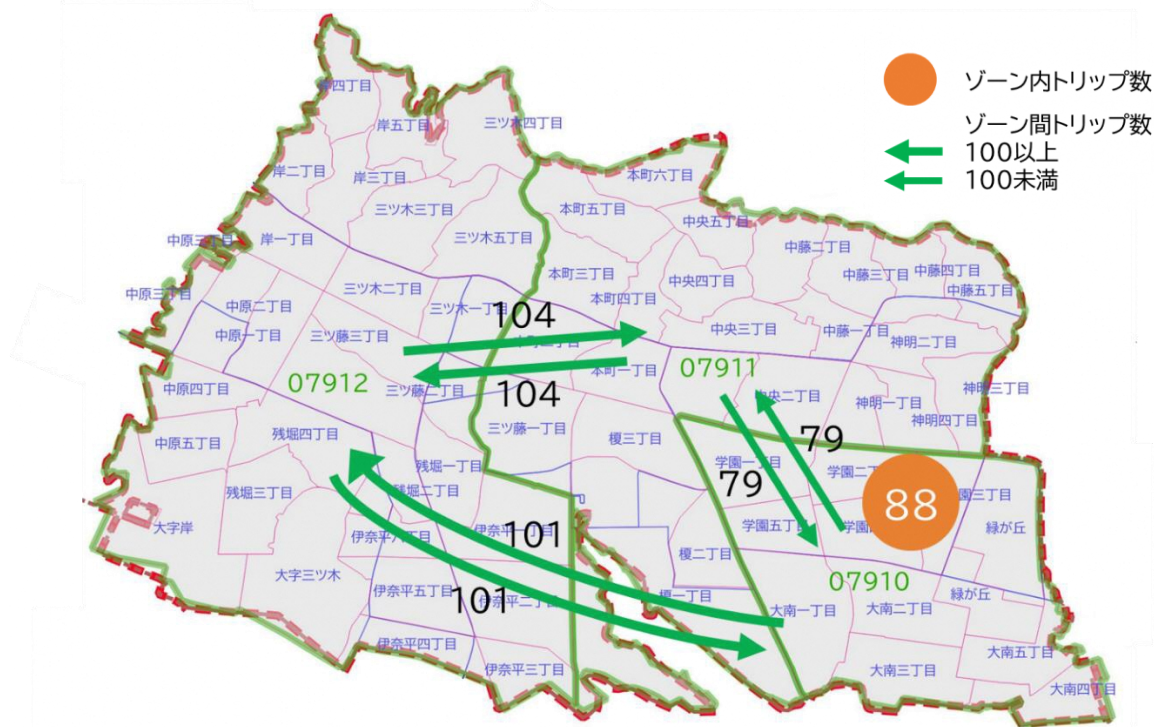


出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（平成 20 調査、平成 30 調査）

図 バスの代表交通手段トリップ数の推移

(2) 市内のバス移動状況

市内のバスの移動は、西部（ゾーン 07912）から市内中心部（07911）、東部（07910）への移動が多くなっている。



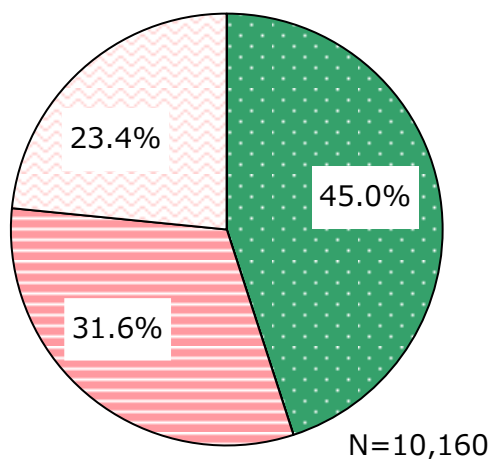
出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（平成 30 調査）

図 市内のバス移動状況

(3) バスの利用目的

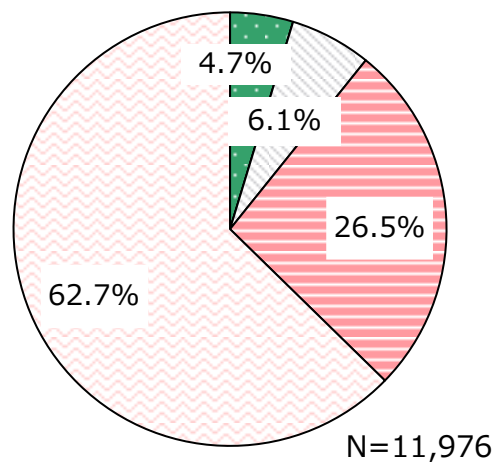
市内発地のバス利用目的は勤務、私事の順に多くなっている。市内着地の際のバス利用目的は、私事、業務、勤務の順となっている。なお、平成 30 調査では、通学でのバス利用が 0% の状況である。

【市内発地】



■ 勤務 ■ 通学 □ 業務
■ 私事 □ 帰宅 □ 不明

【市内着地】



■ 勤務 ■ 通学 □ 業務
■ 私事 □ 帰宅 □ 不明

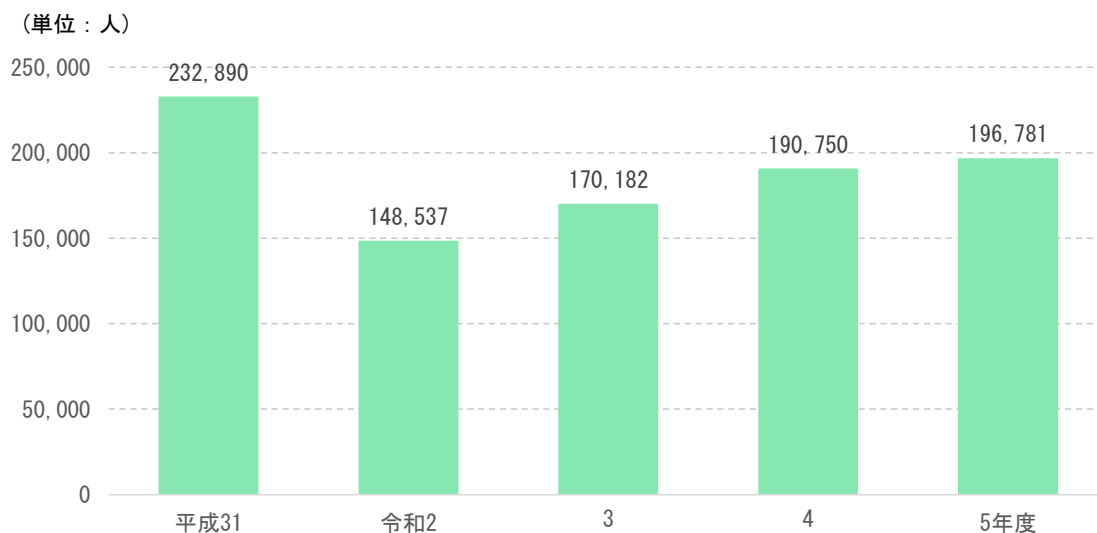
出典：東京都市圏パーソントリップ調査より作成（平成 30 調査）

図 バス利用者の利用目的(着地)

1.13 MM シャトルバス

(1) 年間利用者数の推移

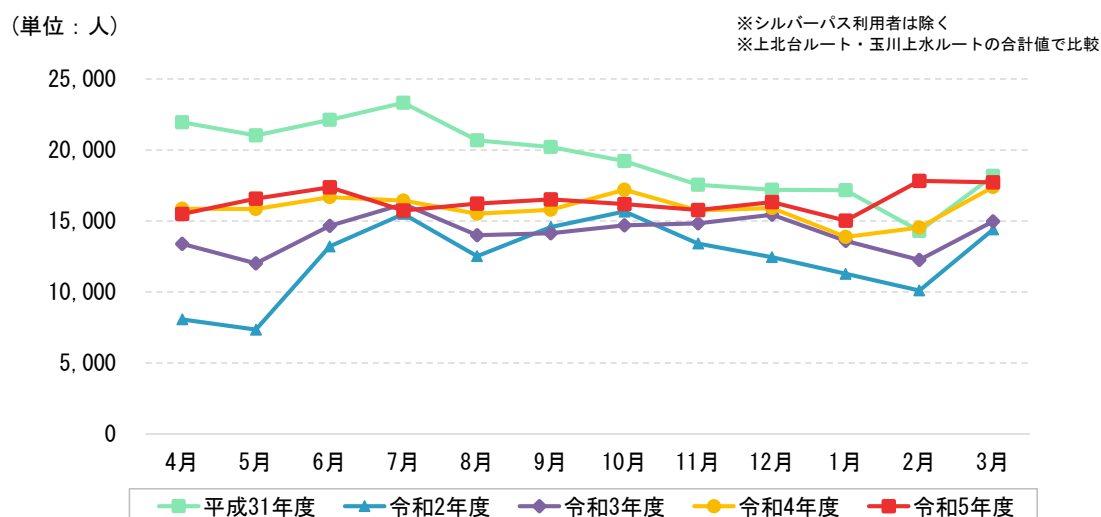
新型コロナウイルス感染拡大前は年間 20 万人以上が利用していたが、新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和 2 年度に利用者数が約 15 万人まで落ち込み、その後回復傾向にあるものの感染拡大前の利用者数にまでは回復していない。



出典：庁内資料

図 MM シャトルの利用者数の推移

各年度の利用者数を月別にみると、令和 3 年度以降は月別の利用者数のばらつきが少ない。一方で、新型コロナウイルスの感染拡大が影響してか、平成 31 年度、令和 2 年度では利用者数が少ない月がみられる。



出典：庁内資料

図 MM シャトルの月別輸送人員の比較

(2) MM シャトルの収支率の推移

MM シャトルの収支率は 20%前後で推移しており、収入だけでは賄えない運行経費については本市が負担しており、毎年 1 億円程度となっている。

また、令和 5 年度では、一人当たりの運行経費 517 円を市で負担している。

(百万円)

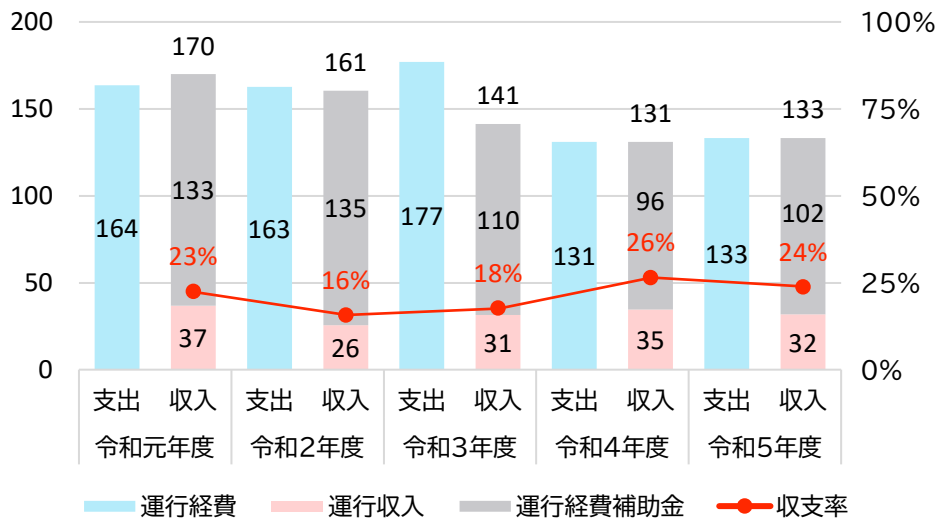


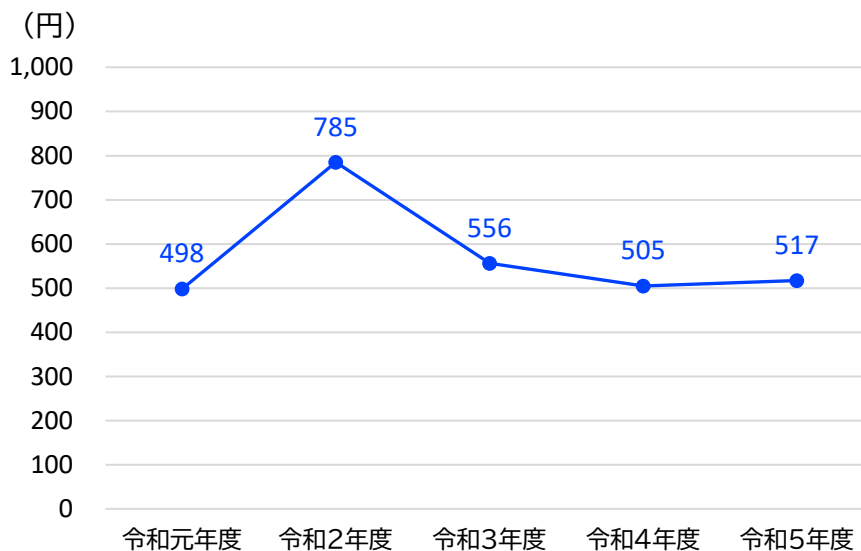
図 MM シャトルの収支率の推移

▼MM シャトル運賃

種別	運賃
大人	210 円
障がい者 (大人)	110 円
小人	110 円
障がい者 (小人)	60 円
未就学児	無料
シルバーパス利用者	無料

出典：庁内資料

図 MM シャトルの運賃



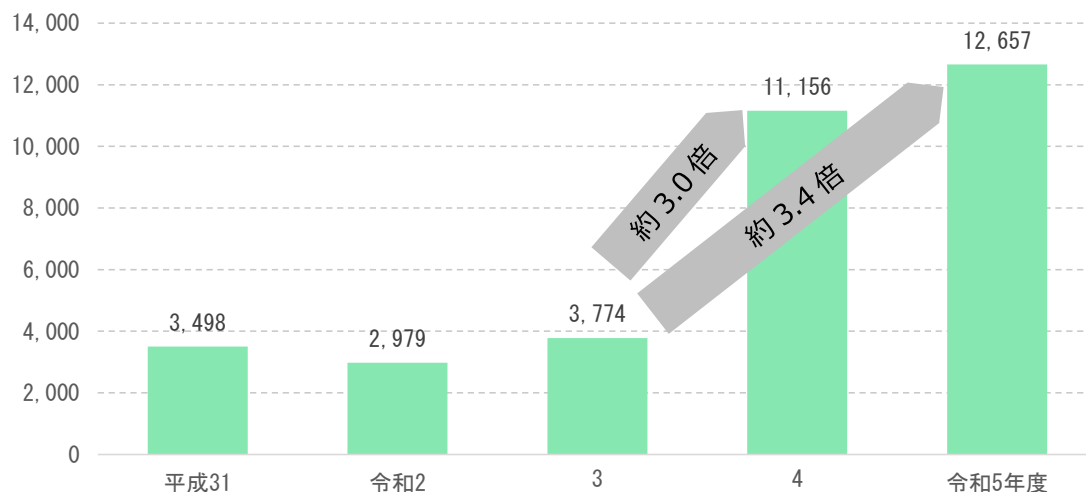
出典：庁内資料

図 MM シャトル一人当たりの運行経費補助額の推移

1.14 むらタク

(1) 年間利用者数の推移

平成 31 年度～令和 3 年度までのむらタク利用者は 3,000 人程度に留まっていたが、令和 3 年度に利用可能エリアを拡大したことで、利用がそれまでの 3 倍以上に増加している。



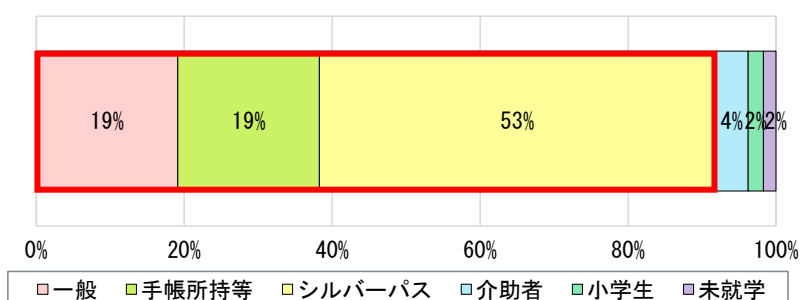
出典：庁内資料

図 むらタク年間利用者数の推移

むらタク利用者の半数は「シルバーパスの利用者」である。次いで「手帳所持者等」、「一般」の利用が 2 割を占めている。これらの区分で全体の 9 割程度を占めている。

(単位：人)

N=12,657人

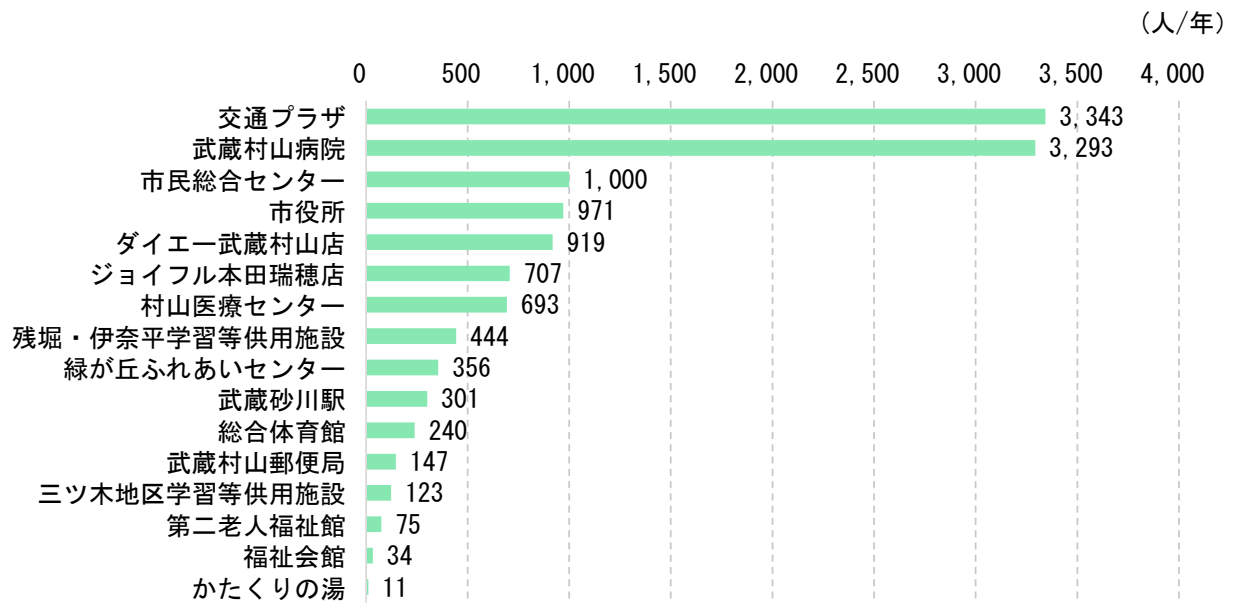


出典：庁内資料

図 むらタク利用者区分内訳(令和 5 年度)

(2) 箇所別の利用状況

むらタクの乗降場所に指定された箇所は、「交通プラザ」、「武蔵村山病院」が3,000以上と最も多く利用されている。



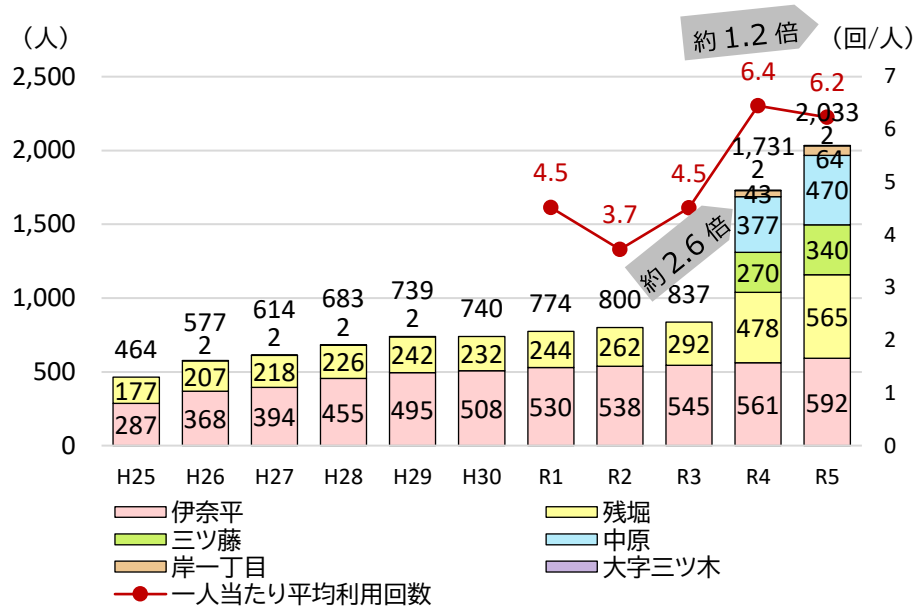
出典：庁内資料

図 むらタクの箇所別利用状況(令和5年度)

(3) むらタク利用登録者数の推移

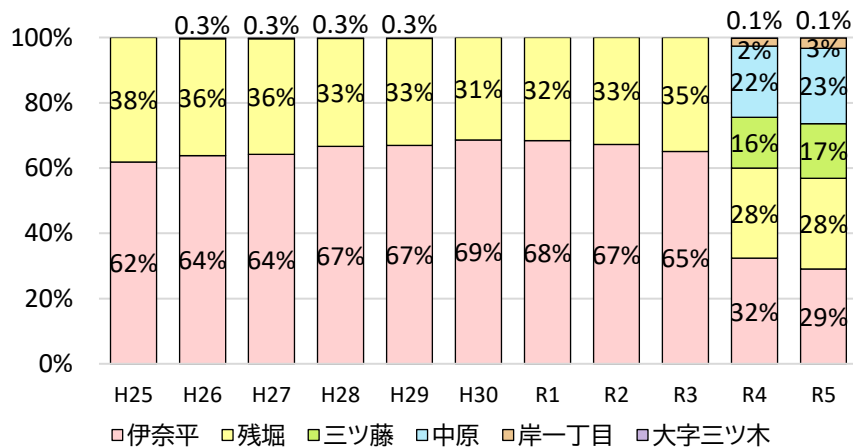
むらタク利用登録者数は、令和 3 年度までは 1,000 人未満であったが、令和 4 年度は約 2.6 倍、令和 5 年度では約 1.2 倍増加している。なお、一人当たりの平均年間利用回数も 4 回程度から、6 回以上に増加している。

また、令和 5 年度の利用登録者は伊奈平、残堀が 3 割を占め、次は中原が 2 割程度となっている。



出典：庁内資料

図 むらタクの地区別利用登録者数の推移



出典：庁内資料

図 むらタクの地区別利用登録者割合の推移

(4) MM シャトルの収支率の推移

むらタクの収支率は令和3年度までは10%未満であったが、P41の「図 むらタク年間利用者数の推移」で示しているとおり、令和4年度から利用が3倍以上となっており、収支率は12%まで向上しているものの、収入だけでは賄えない運行経費については本市が負担しており、令和4年度以降約1,700万円となっている。

また、令和5年度では、一人当たりの運行経費1,233円を市で負担している。

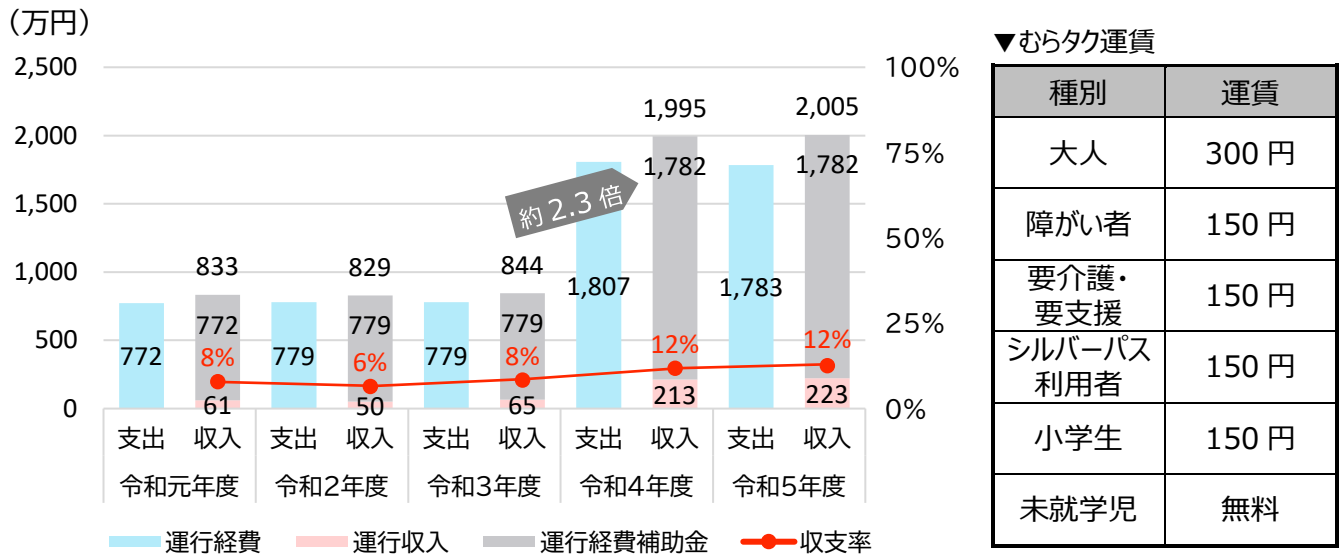


図 むらタクの収支率の推移

出典：庁内資料
図 むらタクの運賃

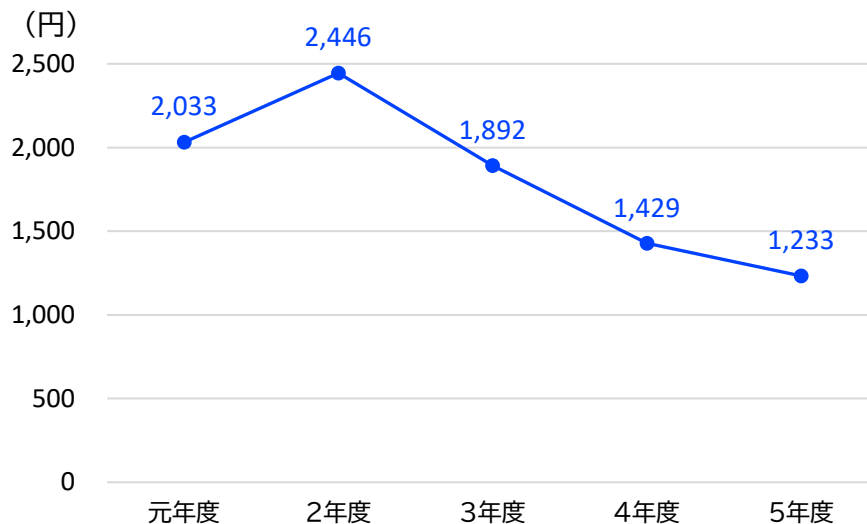


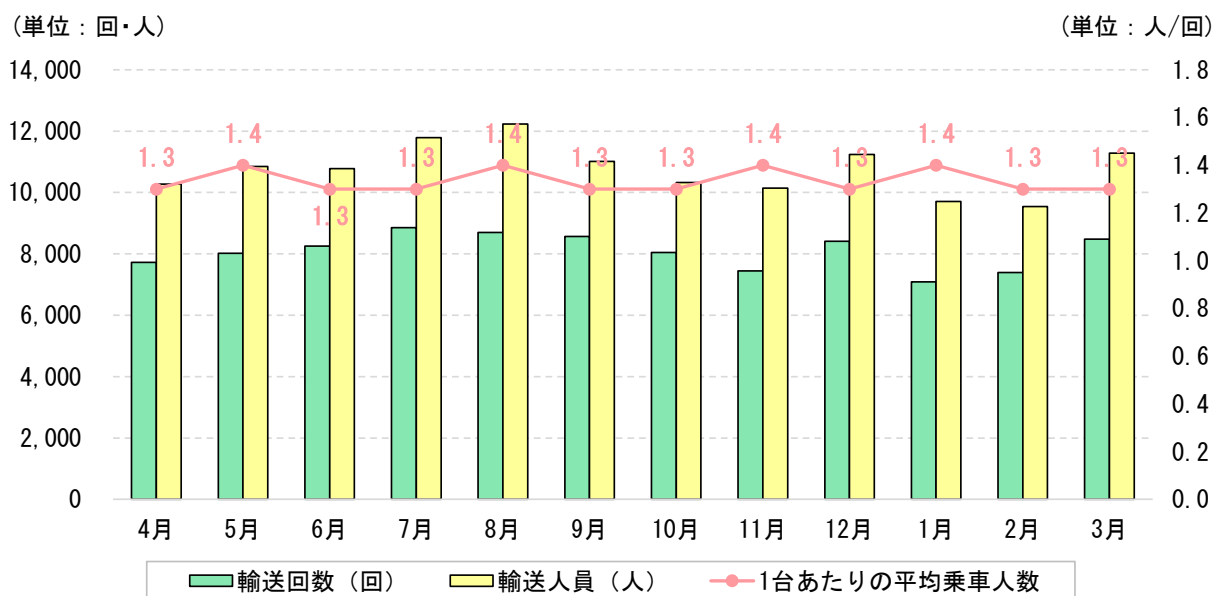
図 むらタク一人当たりの運行経費補助額の推移

出典：庁内資料

1.15 タクシー

(1) 月別輸送回数・輸送人員

令和 5 年度の月別のタクシー利用をみると、月別の輸送人員は 10,000 人～1,2000 人程度で推移している。また、1 台あたりの平均乗車人員は、1.3 人～1.4 人で推移しており、月別の利用傾向は大きな違いはない。



出典：タクシー事業者提供資料

図 タクシーの月別輸送回数・輸送人員
(狭山交通・武陽交通の利用者数を合算、令和 5 年度実績)

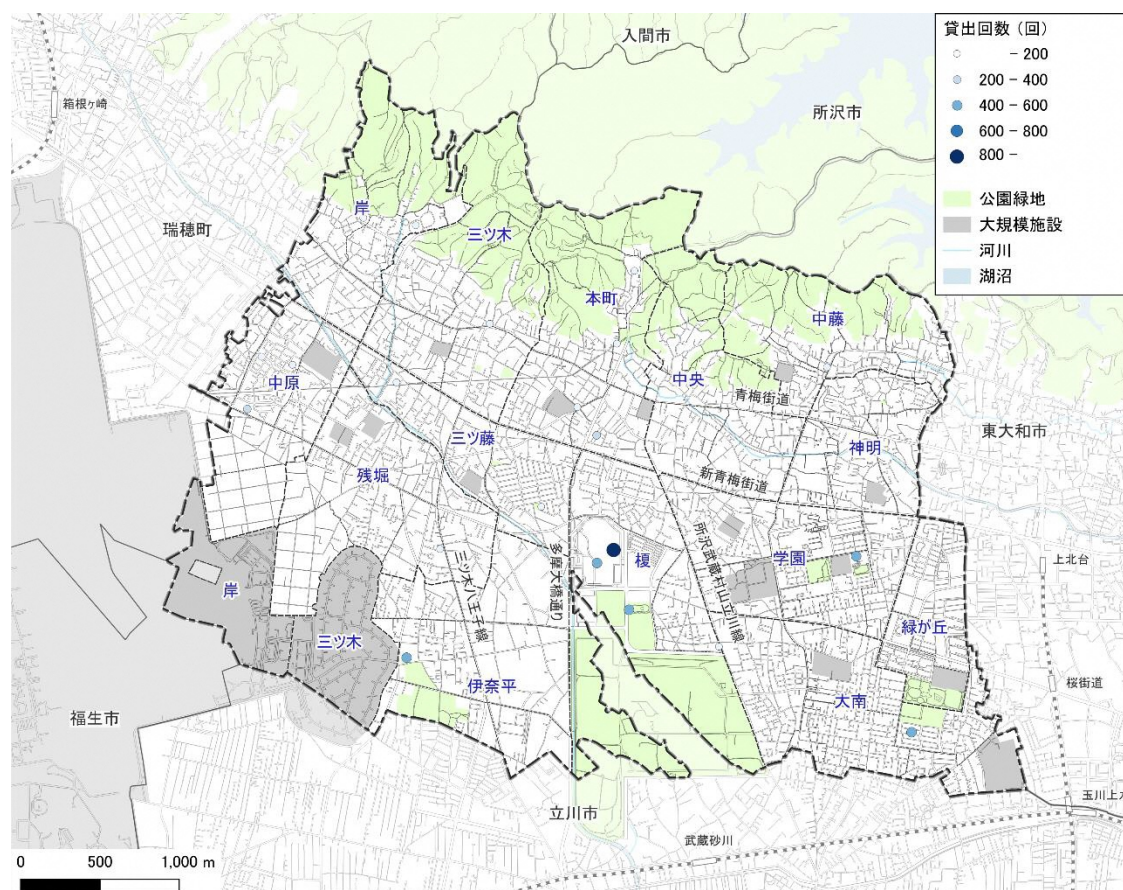
1.16 シェアサイクル・電動キックボード

(1) シェアサイクル

a) 各ポートの貸出状況

市内には、シェアサイクルのポート設置施設は 18 箇所、ラック数は 116 台設置されている。

シェアサイクルを利用する際の出発地は、「イオンモールむさし村山センターコート東入口」のポートからの利用が最も多く 808 回／年となっている。次いで「イオンモールむさし村山サウスコート西入口」、「武蔵村山市民総合センター」、「大南地区会館」の順となっている。

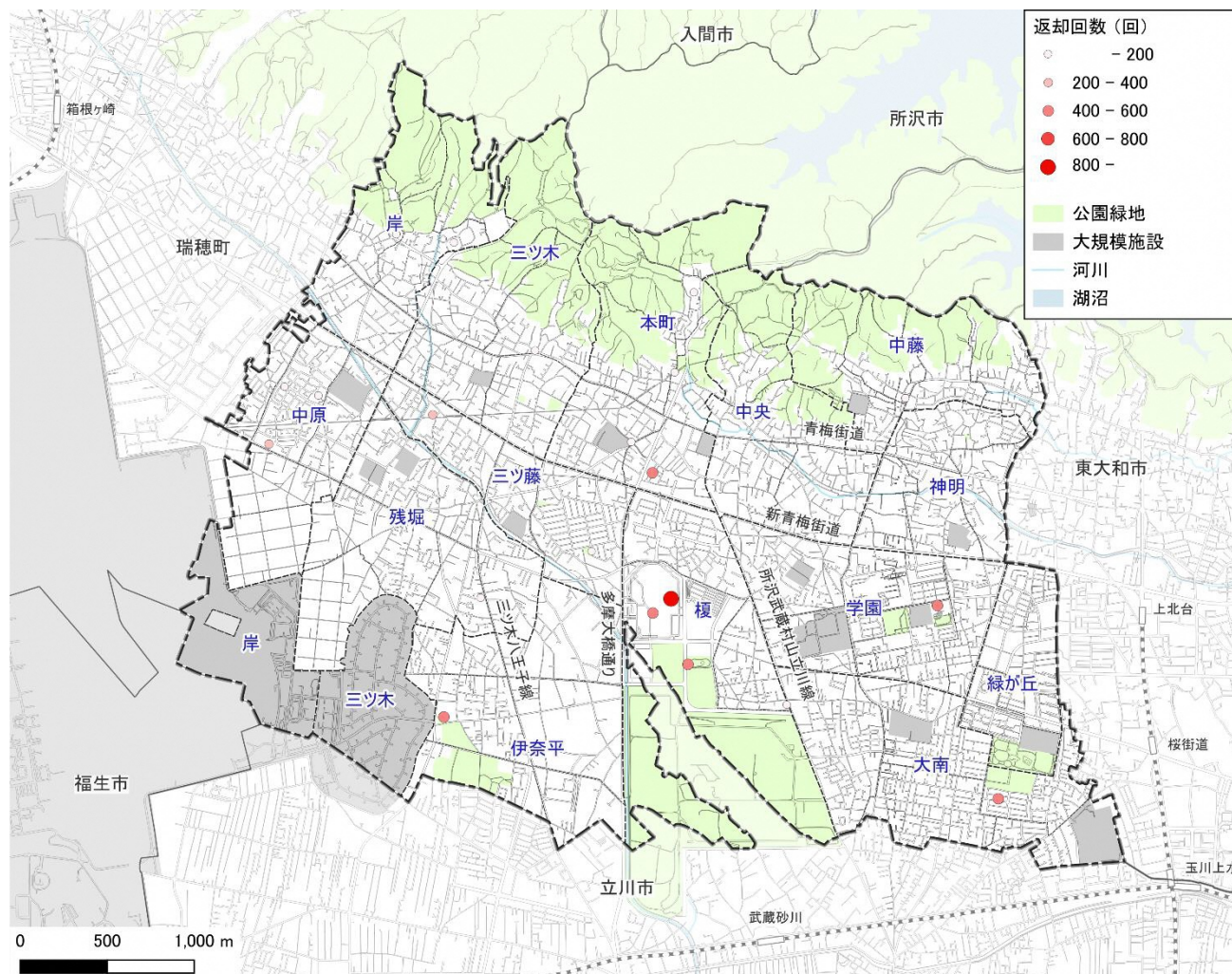


出典：事業者資料

図 シェアサイクルの貸し出し状況(令和 5 年度実績)

b) 各ポートの返却状況

シェアサイクルの返却は、「イオンモールむさし村山センターコート東入口」ポートが最も多く 812 回／年となっている。次いで、「武蔵村山市民総合センター」、「イオンモールむさし村山 サウスコート西入口」、「伊奈平公園」となっている。

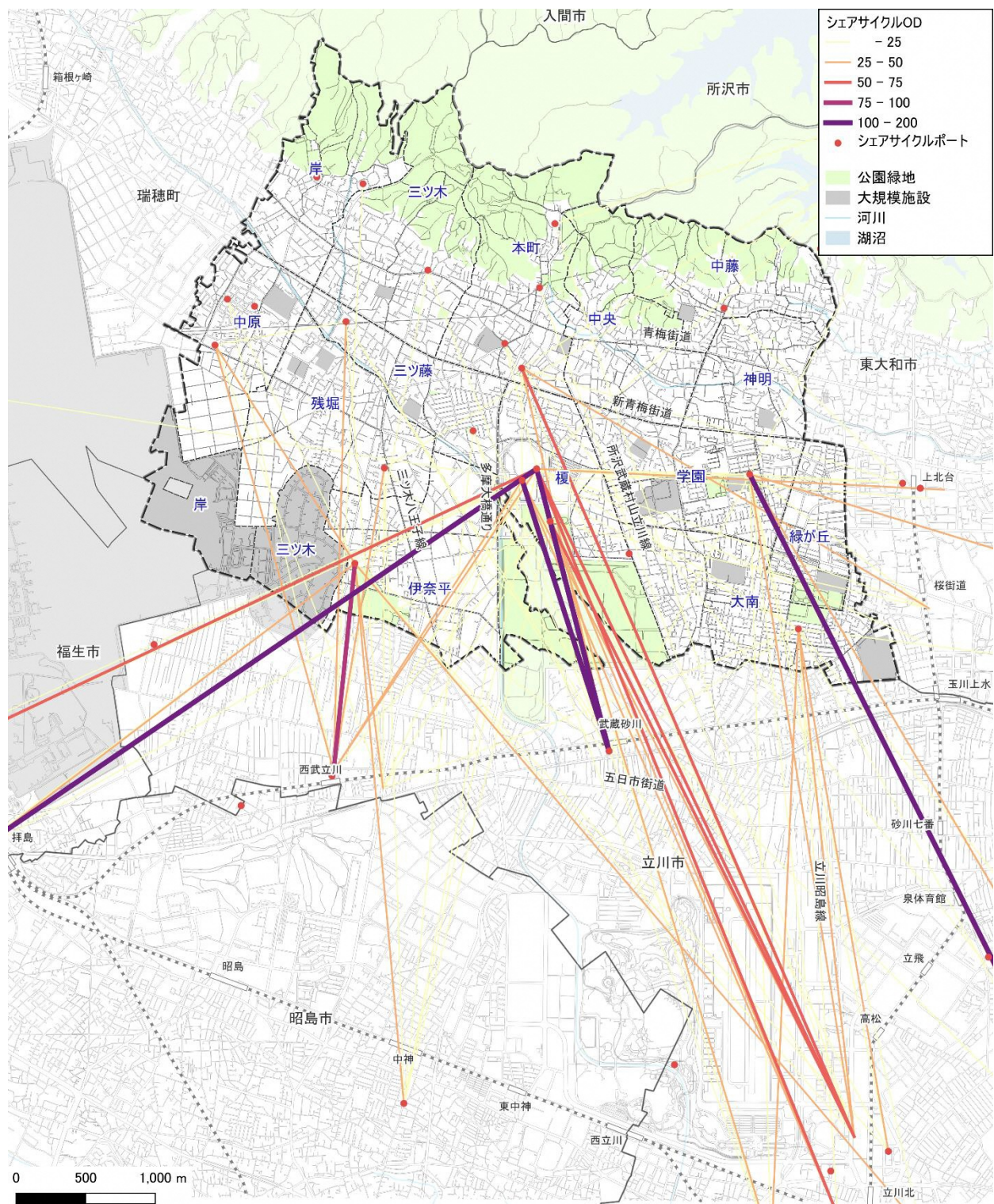


出典：事業者資料

図 シェアサイクルの返却状況(令和5年度実績)

c) シェアサイクルでの移動状況

シェアサイクルの利用は、市内での移動は少なく、市内から市外への利用が多く、立川駅、国立駅等の鉄道駅周辺や公園周辺への移動の際にシェアサイクルが多く利用されている。

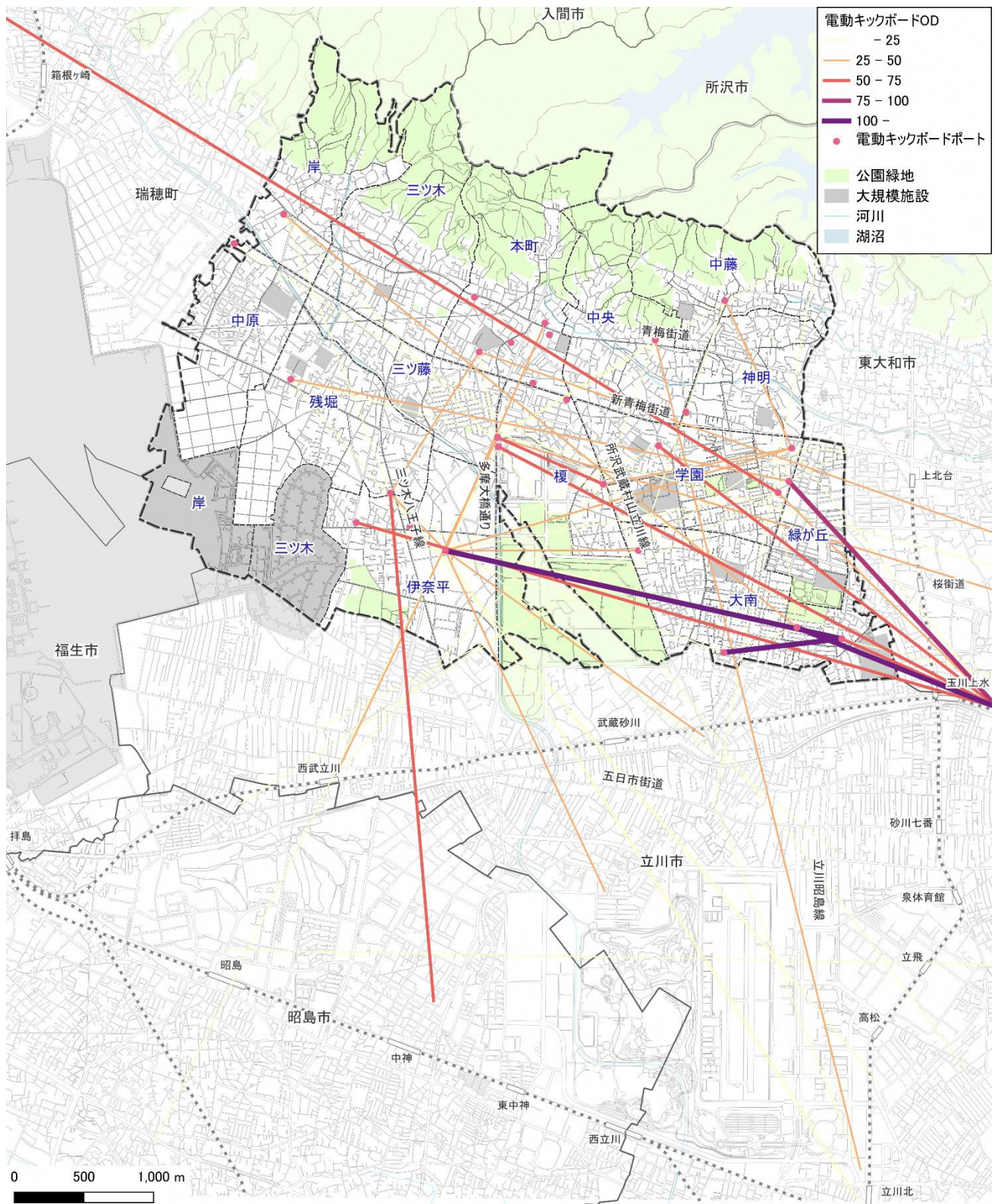


出典：事業者資料

図 シェアサイクルの移動状況(令和5年度実績)

(2) 電動キックボードでの移動状況

電動キックボードの利用は、市内での移動は少なく、市内から市外への利用が多く、玉川上水駅等の鉄道駅周辺への移動の際に電動キックボードの利用が多い。



出典：BIRD 利用実績より作成（令和 6 年 3 月末時点）

図 電動キックボードの移動状況（令和 5 年度実績）