

【武蔵村山市地域公共交通計画の構成】

構成		主な内容	頁
第1章	計画の概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画策定の背景と目的</li> <li>対象区域</li> <li>対象期間</li> <li>位置付け</li> <li>対象となる交通手段</li> </ul>	1
第2章	武蔵村山市の公共交通の現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通取り巻く現状とニーズ</li> </ul>	2
第3章	公共交通に係る課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通を取り巻く現状と課題</li> </ul>	3
第4章	将来像 基本方針 目標	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来像【10年後の武蔵村山市】</li> <li>基本方針【10年後を見据えて】</li> <li>目標【10年間での取組】</li> </ul>	3
第5章	施策・事業(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>将来像の実現に向けた施策</li> <li>事業の概要【事業・実施主体・実施期間】</li> <li>本計画のロードマップ(案)</li> </ul>	4~6
第6章	評価指標(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>評価指標【現状値・目標値】</li> </ul>	7
第7章	推進体制(案)	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域公共交通協議会と関係者の連携・協力</li> <li>公共交通を支える関係者の連携・協働</li> </ul>	7

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

- 公共交通利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通需要の減少、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若者世代の運転免許取得率の低下等、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

計画の対象区域は、武蔵村山市全域とします。

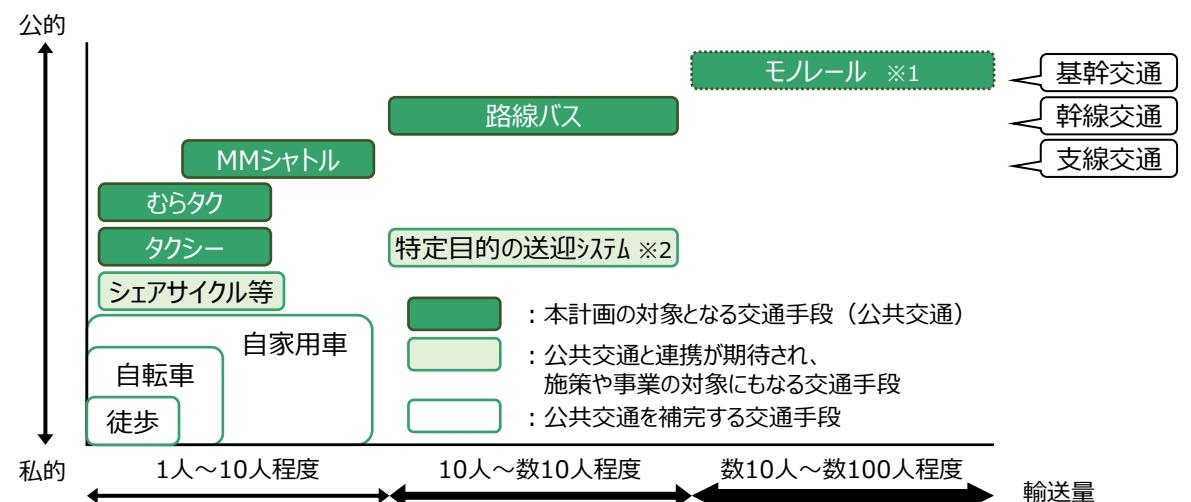
1-3 計画の対象期間

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

国や都の方針や、武蔵村山市長期総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、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。

1-5 計画の対象となる交通手段



※1:多摩都市モノレールは、箱根ヶ崎方面延伸部が開業する際に、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・病院等の送迎バス、福祉タクシー

## 第2章 武蔵村山市の公共交通の現状

### 2-1 現 状（整備状況、利用状況）

移動の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内での移動より、他市町間との移動が多く、その際に利用する交通手段は、自動車の利用が約4割、鉄道・バスの利用が約2割である。</li> <li>通勤・通学・私事を目的とした外出の際は他市町に行くことが多く、通勤・通学は鉄道、私事は自動車の利用割合が高い。イオンモールむさし村山への来訪は市民が約3割程度で、市外の方が多い。</li> <li>市内の自動車免許保有数は微減傾向、免許返納者のほとんどは高齢者で特に70歳以上の割合が高い。</li> <li>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区間や三ツ木八王子線の伊奈平橋交差点が主要渋滞箇所である。</li> <li>新青梅街道沿いや北部の一部に交通空白地域が存在し、高齢化率が高い地域が含まれている。</li> <li>市役所やイオンモールむさし村山は、どの市内バス停からも30分以内で移動ができるが、隣接市町の鉄道駅へは30分以上、又は1回乗換が必要な地域が存在している。</li> </ul>
鉄道	<p>【鉄道】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>市内には鉄道駅がない。</li> </ul> <p>【モノレール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和7年3月、東京都において、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が告示された。</li> </ul>
路線バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>青梅街道や所沢武蔵村山立川線、三ツ木八王子線を中心に運行している。</li> <li>市外からの利用がやや多く、そのうちの約6割が業務目的で利用している。市内から市外に移動する目的は、通勤約5割、私事約3割である。</li> <li>ドライバーの高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等によりドライバーが減少している。</li> <li>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、（例：1日の休憩時間 &lt;継続8時間以上&gt;&lt;継続11時間与えるよう努めることを基本とし、9時間を下回らない）ドライバーのシフトの見直しに伴う減便等を行う必要が生じた。</li> <li>幅員が狭く見通しの良くない道路で安全にすれ違いを行うために慎重に走行させることが、遅れが生じる要因のひとつになっている。</li> </ul>
MMシャトル	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4（2022）年度の再編により、乗車人員は増加傾向、収支率は約2割程度を示している。</li> <li>玉川上水駅、上台北駅への利用が多い。</li> </ul>
むらたく	<ul style="list-style-type: none"> <li>MMシャトルの再編に伴い、令和4年度に利用可能エリアを拡大したことで、乗車人数が約3倍に増加している。一方で、収支率は約1割程度に留まる。1台当たりの平均乗車人数は増加傾向で令和5（2023）年度では2.9人/台となる。</li> <li>利用登録は年々増加し、令和5（2023）年度に2,000人を越えている。（平均利用回数は4～6回/年程度となっている。）</li> <li>交通プラザ、武蔵村山病院での乗降が多い。利用者は、シルバーパス利用が約5割、障害者手帳・一般の方がそれぞれ約2割である。</li> </ul>
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> <li>月別の輸送人員は10,000～12,000人/月程度、1台当たり平均輸送人員は1.3人～1.4人である。</li> <li>利用は減少していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少した。回復傾向にあるもののコロナ前の水準以下である。</li> <li>新型コロナウイルス感染症の影響でドライバーが減少し、予約運行を行っていない状況。夜間や市内での利用が減り、昼間の市外への長距離運行が増加している。</li> <li>ドライバー数は必要人数を下回り、高齢者がメインで、新規雇用が困難である。</li> </ul>
シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> <li>市内公共施設等22箇所にてポートを設置しており、主な貸出先は、イオンモール、市民総合センター、大南地区会館である。隣接市町の鉄道駅周辺や公園周辺への利用が多い。</li> <li>通勤・通学時間帯である7～9時、16～19時に利用されており、会社員・学生が主な利用者だと推測している。</li> <li>ステーション空白地で設置可能な場所にラックを設置している。</li> </ul>
移動手段その他	<p>【大和会シャトルバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>武蔵村山病院～東大和病院間（27本/日）や、玉川上水駅から村山団地等を経由して武蔵村山病院への無料送迎を実施している。</li> <li>乗車人数は新型コロナウイルス感染症拡大前と比較し約7割程度に留まる。</li> <li>ドライバーは60歳以上75歳までの枠で募集をしているがドライバー確保が困難な状況である。</li> </ul> <p>※2024年問題とは、令和6（2024）年4月から適用されるバス運転者の改善基準告示のこと。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等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拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。今回の改正により、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る。（出典：自動車運転者の長時間労働に向けたポータルサイト（厚生労働省）より抜粋）</p>

### 2-2 社会情勢の見通し（社会状況、経済状況）

人口動向	<ul style="list-style-type: none"> <li>人口は7万人程度で推移している。</li> <li>社会保障・人口問題研究所による将来人口推計では、本市の人口は今後減少することが見込まれており、令和12（2030）年には7万人を下回ると推測している。</li> <li>一方、65歳以上の老年人口は増加傾向を示しており、令和22（2040）年以降、総人口の3割以上を占めることが見込まれている。</li> </ul>
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>「人と人との絆をつむぐ誰もが活躍できるまち むさしむらやま」、「モノレール推進、地域交通の充実や、観光まちづくりを推進するために移動手段の充実」（武蔵村山市第五次長期総合計画）</li> <li>「多摩都市モノレールの延伸を見据えた駅を中心としたまちづくりの推進や公共交通ネットワークの形成」（武蔵村山市第二次まちづくり基本方針・他関連計画）</li> <li>「武蔵村山らしさを守り、育てるとともに人を呼び込み、人でにぎわう楽しいまち」（多摩都市モノレール沿線まちづくり方針）</li> <li>「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」（武蔵村山市立地適正化計画）</li> <li>多摩都市モノレール沿線まちづくり方針、武蔵村山市立地適正化計画と本計画を三本柱としてまちづくりを推進</li> <li>「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」（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）</li> <li>「誰もが安心・快適に外出することができるまちを目指した公共交通機関の整備」（武蔵村山市第五次地域福祉計画）</li> <li>「低炭素なまちを形成するために、公共交通の利用促進や自転車・EV等の低炭素モビリティを推進」（武蔵村山市第二次環境基本計画）</li> <li>「モノレール駅を中心としたゼロカーボンを目指すまちづくり」（武蔵村山市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））</li> </ul>
社会の変化	<ul style="list-style-type: none"> <li>新型コロナウイルス感染症を契機とした、ライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応が求められている。</li> <li>75歳以上高齢ドライバーの死亡交通事故は近年増加傾向。</li> <li>ドライバー不足の中、「自動車運転者の改善基準告示」※による労働環境改善により、輸送力が不足し、運行サービスへの影響が生じている。</li> <li>公共交通の維持に向け、公共交通分野での連携に加え、交通分野以外の事業者等とも連携した取組が増えている。</li> <li>自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験や、ICT等の新技術等の活用方法について検討している自治体が増えている。</li> <li>カーボンニュートラルの実現に向けた社会的気運が高まっている。</li> </ul>

### 2-3 市民・公共交通利用者のニーズ等

- ①：市民アンケート ③：MMシャトルアンケート  
②：路線バスアンケート ④：むらたくアンケート

【市民の日常的な移動】	<ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学時は、自転車42%、自動車（自分で運転）29%、鉄道・モノレール27%、路線バス16%、MMシャトル5%を利用している。バス利用者は主に立川駅、玉川上水駅へアクセスしている。①</li> </ul>
【公共交通の利用状況】	<p>&lt;路線バス&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>通勤・通学以外は、買物での外出が69%を占める。イオンモールむさし村山までの移動が多く、その際は、自動車（自分で運転）56%、自転車31%、路線バス21%を利用。午前10時台出発、特に午後5～6時台に帰宅する方が多い。①</li> <li>鉄道・モノレールは若年世代の利用が多い。モノレールや玉川上水駅に近い中藤・学園・大南・緑が丘では鉄道・モノレールの利用が20%以上あり他の地域より多い。地域の公共交通の利用のしやすさと利用手段に関係性がみられる。特に緑が丘は自動車の利用が少なく、路線バスの利用が多い。中藤・中央・中原・緑が丘に比べて他の地域では路線バスの認知度が低い。①</li> <li>路線バスは若年世代や高齢世代で利用が多い。①</li> <li>自動車免許保有者のうち、年齢が高まる程、免許返納意向が高まり、60歳代は30%未満だが、70歳以上は40%以上となる。①</li> </ul> <p>&lt;MMシャトル&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用しない・年数日利用するが88%、週1日以上利用するが6%で、運行サービスをほとんど知らない方が47%を占めるが、運行エリア近隣の居住者の認知度は、それ以外のエリア居住者よりも高い。①</li> <li>利用者は、70歳以上が47%で、買物35%・通勤28%・通院20%で利用され、週1回以上の利用が71%を占める。自宅からバス停まで5分（約500m）以上が59%を占める。大南、緑が丘は3分（約300m）未満が20%程度と他の地域より多い。③</li> </ul> <p>&lt;むらたく&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>利用しない・年数日利用するが98%、週1日以上利用するが0.1%で、全体では運行サービスをほとんど知らない方が76%を占めるが、利用登録可能エリア居住者の認知度は、それ以外のエリア居住者よりも高い。①</li> <li>利用者は、70歳以上が74%で、通院80%・買物57%で利用され、週1回以上の利用が23%を占める。利用していない方のうち、利用登録しただけの方が68%を占める。④</li> </ul>
【公共交通の満足度】	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合的な満足度は、満足・やや満足が12%、不満・やや不満が55%を占める。①</li> <li>むらたく、MMシャトル、路線バスの順で満足度が高い。②③④</li> <li>バスの利用理由は、他に交通手段がない、便利、安いとの回答が多い。②③④</li> </ul>
【バス路線を利用しない理由・サービス改善要望】	<ul style="list-style-type: none"> <li>どの世代も「他の交通手段の方が便利」との回答が最も多く、70歳代でも同様の意見がある。①</li> <li>運行本数が少ない、目的地に行くバス路線がない、迂回が多く所要時間がかかる、バス停が遠い。①</li> </ul>
【多摩都市モノレール】	<ul style="list-style-type: none"> <li>モノレール延伸の認知度は9割、利用意向は7割。現在は、行きたい場所への移動は自動車（自分で運転）の利用が多いが、市外への移動は公共交通の利用も多い。①</li> <li>利用予定のモノレール駅は、（仮称）No.3、（仮称）No.4がそれぞれ21%。他は20%未満である。①</li> </ul>

課題

1. 過度な自動車利用から公共交通利用に向けた意識の転換

自動車と公共交通を使い分けることができる「交通手段を選べる環境」を実現するために、市民の意識の転換が課題である。

- 自動車の利用が多く、公共交通を利用している方が少ない。
- 高齢ドライバーの死亡交通事故が増加している一方で、公共交通の利用が選択肢になく、免許返納を予定しない高齢者が多い。
- 公共交通の沿線ではサービスの認知度が高まっている地域があるものの、ルート、ダイヤ、系統までは知らない方も多い。
- 誰もが公共交通をひとつの移動手段として選択できるよう、公共交通の利用促進に向けた意識の転換が必要である。

2. 公共交通の維持とアクセシビリティの向上

公共交通の必要性は高まっており、公共交通ネットワークの維持や公共交通までのアクセシビリティの向上が課題である。

- 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戻っておらず交通事業者の経営は厳しい状況にある。
- 公共交通利用者は若年世代や高齢世代が多い。免許返納者の多くは高齢者で、老年人口が増加傾向を示していることから、今後、公共交通の利用ニーズが高まる可能性が高い。
- 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の引き下げによるシフトの見直しに伴う減便等を行う必要が生じている。今後、さらなる減便等、運行サービスへの影響が懸念される。
- 最寄りバス停まで500m以上の地域が多く、バス停までのアクセシビリティを高めること（アクセシビリティ）が必要である。
- 主要渋滞箇所や見通しの悪い道路が、公共交通の遅れの要因のひとつになっており、安全性・定時性を確保するためにも道路整備が必要である。

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構築

多摩都市モノレールを最大限にいかしたまちづくりを推進するために、地域の拠点を結び誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成が課題である。

- 多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）の実現に向けた手続きが着実に進められており、武蔵村山市では、多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）に併せ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの構築を目指している。
- 公共交通の利用を促進するために、多摩都市モノレール新駅を中心とした拠点の形成と、歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要である。
- 市内のみならず、市外からの来街者を増加させ、賑わいのあるまちづくりを行うためにも、観光の視点を併せ持った公共交通ネットワークの構築が必要である。

4. 多様な移動手段や快適な移動環境の構築

移動ニーズの多様化に向け、デジタル技術の活用による輸送サービスの効率化・高質化や、快適な移動環境の構築が課題である。

- 多様な働き方やQOL重視等のライフスタイルの変化への対応が求められている。
- カーボンニュートラルの実現に向けた社会的気運が高まっており、本市でも公共交通の利用促進や自転車・EV等の低炭素モビリティの導入を推進している。
- 生活の足の確保や移動しやすい環境を構築するために、自動運転やMaaS、次世代モビリティを導入検討する等、誰もが利用しやすい環境をつくるために、サービスの充実が必要である。

4-1 将来像【10年後の武蔵村山市】

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

4-2 基本方針【10年後を見据えて】

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～

4-3 目標【10年間での取組】

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

5-1 施策・事業(案)

目標	施策	事業				国補助制度	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)										
		No.	事業名	事業のねらい	主な対象		内容	都市整備部	健康福祉部	子ども家庭部	教育部	環境部	協働推進部	市民部	企画財政部	近隣自治体	バス	タクシー	Mむらタク	MMシャトル	モノレール	多摩都市	市民	その他	認知期	2030年代半ば 関心期	準備期	実行期	維持期	
目標1 公共交通の利用促進	1-1 公共交通の認知度向上	1	多様性の尊重	◆使えることを伝え、知ってもらう	市民(交通弱者)	・障害者や高齢者等の交通弱者と意見交換できる機会の創出 ・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)	◎	○																	■	■	■	■	■	
		2	武蔵村山市内の総合公共交通マップの作成	◆「知る機会=マップを手にとるきっかけ」をつくる ◆利用機会の創出	市民、来街者	・公共交通マップへの掲載内容(出かける目的となる、生活や観光の要素、周辺の鉄道、モノレール・路線バス・MMシャトルの時刻表、むらタク乗降場所、タクシー連絡先、公共交通の現状と必要性、シルバーパスの周知、1回無料乗車回数券の添付、都の事業「免許返納者10%割引サービス」の紹介)	有	◎	△			○			△	△	△	△	△						■	-	→	■	-	
		3	バスの乗り方教室(出前講座)	◆若年層への認知度向上と利用機会の創出	子ども	・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	有	◎		△	△						○		○	MM			◇			■	■	■	■	■
		4	バス停・乗降場所の案内表示	◆話題性と関心の創出 ◆利用機会の創出	利用者	・個性的なバス停や乗降場所の設置 ・バス停に、おすすめスポット紹介や所要時間を明示	有	◎									◎	◎	◎							□	■	→	■	→
		5	各事業サービスの周知	◆周知方法の拡充 ◆利用機会の創出	利用者	・MMシャトル・むらタク・タクシーの車内で、それぞれの運行を紹介する(MMシャトル、むらタクを利用できない時間や場所への移動手段を広報する)	有	◎									○	○	○	△						■	-	→	■	-
	1-2 公共交通を利用するきっかけづくり	6	イベントの開催	◆公共交通で行く、公共交通に触れる機会の創出	利用者・非利用者	・村山デエダラまつりや成人式、花火大会、敬老会時のMMシャトルバス運行 ・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	有	◎				○				△	△	○				◇		◎(観光まちづくり協会)	□	■	■	■	■	
		7	公共交通の作品づくり	◆子どもの作品制作を通じ、公共交通に親近感を持つことで、利用機会を促進	子ども	・パネル展開催 ・カレンダー等への掲載 ・MMシャトル、むらタク車両への掲示	有	◎		○	○						△	△	○	△		◇			■	■	■	■	■	
		8	高齢ドライバーへの公共交通の利用促進	◆高齢ドライバーの免許返納の促進と公共交通の利用機会の促進	高齢者(70歳以上)	・市報、市SNS、総合公共交通マップでの運転免許の自主返納者へのインセンティブの周知(都の事業紹介:免許返納者10%割引サービス)	有	◎	○								△	△	△	△					□	■	■	■	■	
	1-3 公共交通を利用しやすい料金制度の検討	9	公共交通の割引制度	◆お得感がある価格設定による利用促進	市民 むらタク登録エリア居住者	・公共交通同士の乗り継ぎ割引 ・むらタクの往復割引	有	◎								○	○	○	○						□	■	→	■	→	
	1-4 公共交通を利用した外出機会の創出	10	村山デエダラまつり等における公共交通の利用促進	◆公共交通の現状周知 ◆公共交通の利用機会の創出 ◆担い手確保の促進	市民・来街者	・「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、市内外への周知(イベントへの共同出展) ・公共交通の必要性や乗車員等の募集周知(ポスター展示、市報、市SNS、デジタルサイネージ等の活用))	有	◎								○	○	○	○						■	■	■	■	■	
・シャトルバス等の運行						有	◎														○						□	■	■	■

※有：必ずしも国補助が充当されるとは限らない。

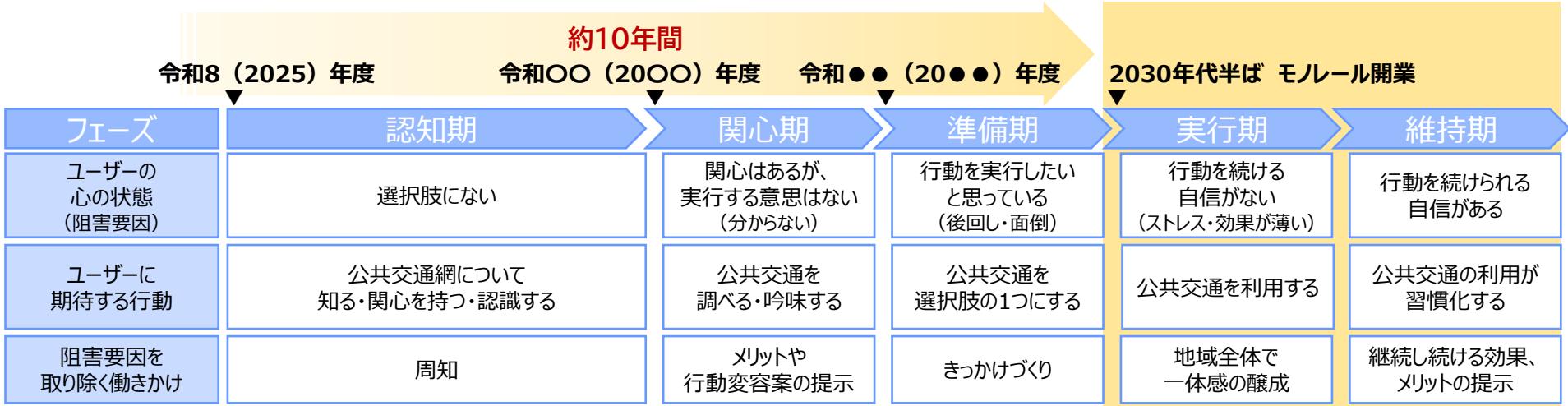
第5章 施策・事業(案)

5-1 施策・事業(案)

目標	施策	事業					国補助制度	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)							
		No.	事業名	事業のねらい	主な対象	内容		都市整備部	健康福祉部	子ども家庭部	教育部	環境部	協働推進部	市民部	企画財政部	近隣自治体	バス	タクシー	MMシャトル	むらタク	モノレール	多摩都市	市民	その他	認知期	2030年	代半	ば	維持期
								有	○	◎	△	◇	◎	○	△	◇	◎	○	△	◇	◎	○	△	◇	◎	○	△	◇	□
目標2 公共交通の維持・まちづくりとの連携を強化	2-1 公共交通ネットワークの維持	11	幹線交通、支線交通の維持	◆幹線交通(路線バス)と支線交通(MMシャトル・むらタク)の維持 ◆社会情勢の変化等を踏まえた維持・発展方法の検討	市民、来街者	・路線バス、MMシャトル、むらタク、タクシーの運行状況分析による維持・発展の検討	有	○								◎		◎						■	■	→	→	→	
		12	地域交通共創モデル実証事業	◆社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて、維持・発展方法を検討	病院利用者等	・地域交通共創モデル実証事業(交通×医療、交通×福祉)の検討	有	◎	○															□	□	■	→	→	
	2-2 多摩都市モノレールの延伸	13	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)	◆多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面延伸を想定した、計画的なまちづくり	市民、来街者	・武蔵村山市の魅力を市内外に発信することにより、利用を促進	有	○							○				◎				□	■	■	→	→		
		14	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	・必要に応じた公共交通網の見直し	有	◎								○	◎	◎	◎	◎				□	□	□	■	→	
	2-3 便利で快適な交通環境の形成	15	駅周辺の交通施設整備	◆事業者・利用者の利便性の向上と新たな環境形成	利用者・事業者	・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	有	◎									△	△	△	△			□	■	■	→	→		
					利用者・事業者	・ユニバーサルデザインに配慮した案内表示など歩きやすい安全な歩行空間の整備	有	◎											△	△	△	△			□	□	■	→	→
		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	・無電柱化の促進等、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	有	◎																	■	-	-	■	-	
2-4 担い手確保に向けた取組	18	ドライバー確保に向けた支援	◆市、交通事業者との共創による雇用機会の創出	市民	・行政窓口での事業者人材募集周知	有	◎									◎	◎	◎				■	-	-	-	→			
				市民	・イベント時の事業者人材募集周知	有	◎											◎	◎	◎				■	■	■	■	■	
目標3 交通手段を選べる環境づくり	3-1 情報通信技術を活用した情報提供	19	バス情報のデジタル化の推進	◆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	市民	・バス事業者へのGTFS・リアルタイムデータの導入促進	有	△						△		◎		◎				□	■	→	■	-			
	3-2 次世代モビリティの導入検討	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	◆駅・バス停、生活施設までのアクセスの確保による快適な移動環境の構築	市民	・次世代モビリティを活用したモノレール駅・バス停・生活施設までの足の確保に向けた検討	有	◎	○							△	△	△	△			□	□	□	■	→			
	3-3 低炭素モビリティの導入促進	21	環境にやさしい公共交通の導入・普及促進	◆環境負荷軽減の促進	交通事業者	・脱炭素化に向けた取組の検討、国の動向を踏まえながら事業者を支援 ・車両導入に関する補助制度の周知促進	有	◎			○					◎	◎	◎				□	□	□	■	→			

※有：必ずしも国補助が充当されるとは限らない。

5-2 武蔵村山市地域公共交通計画のロードマップ(案)



目標	施策	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	1-1 公共交通の認知度向上	検討・実施	継続		実施	継続	
	1-2 公共交通を利用するきっかけづくり	継続的に実施					
	1-3 公共交通を利用しやすい料金制度の検討	導入検討	制度の導入		制度の変更		
	1-4 公共交通を利用した外出機会の創出	継続的に実施					
目標2 公共交通の維持・まちづくりとの連携を強化	2-1 公共交通ネットワークの維持	幹線交通、支線交通の維持 (バス、MMシャトル、むらタク)	公共交通の維持	継続			
		地域交通共創モデル実証事業		導入検討	本格導入		
	2-2 多摩都市モノレールの延伸	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)	整備方針の検討	整備		モノレール開業・継続	
		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	リデザイン方針の検討			リデザイン	継続
	2-3 便利で快適な交通環境の形成	駅周辺の交通施設整備	整備方針の検討	整備		駅周辺の交通施設のOPEN・継続	
	2-4 担い手確保に向けた取組		継続的に実施				
目標3 交通手段を選択できる環境づくり	3-1 情報通信技術を活用した情報提供	導入検討	実施	継続	実施	継続	
	3-2 次世代モビリティの導入検討	導入検討	実証実験		本格導入	継続	
	3-3 低炭素モビリティの導入促進	導入検討	導入検討		本格導入	継続	

## 第6章 評価指標(案)

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。中間見直しや計画改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。

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	武蔵村山市長期総 合計画の改定の際に 併せて実施	
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・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	28.1%	33.2%	運行 事業者、 市資料	中間見直し、計画改 定の際に実施	
	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	中間見直し、計画改 定の際に実施	
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	

※年度毎の目標値は別途記載(予定)

## 第7章 推進体制(案)

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、推進していくことが重要となります。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。さらに、必要に応じて、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「行政」「交通事業者」「市民」等の関係者が、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。

本計画は10年を想定していることから、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。