

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)

(素案)

令和7(2025)年11月

武蔵村山市

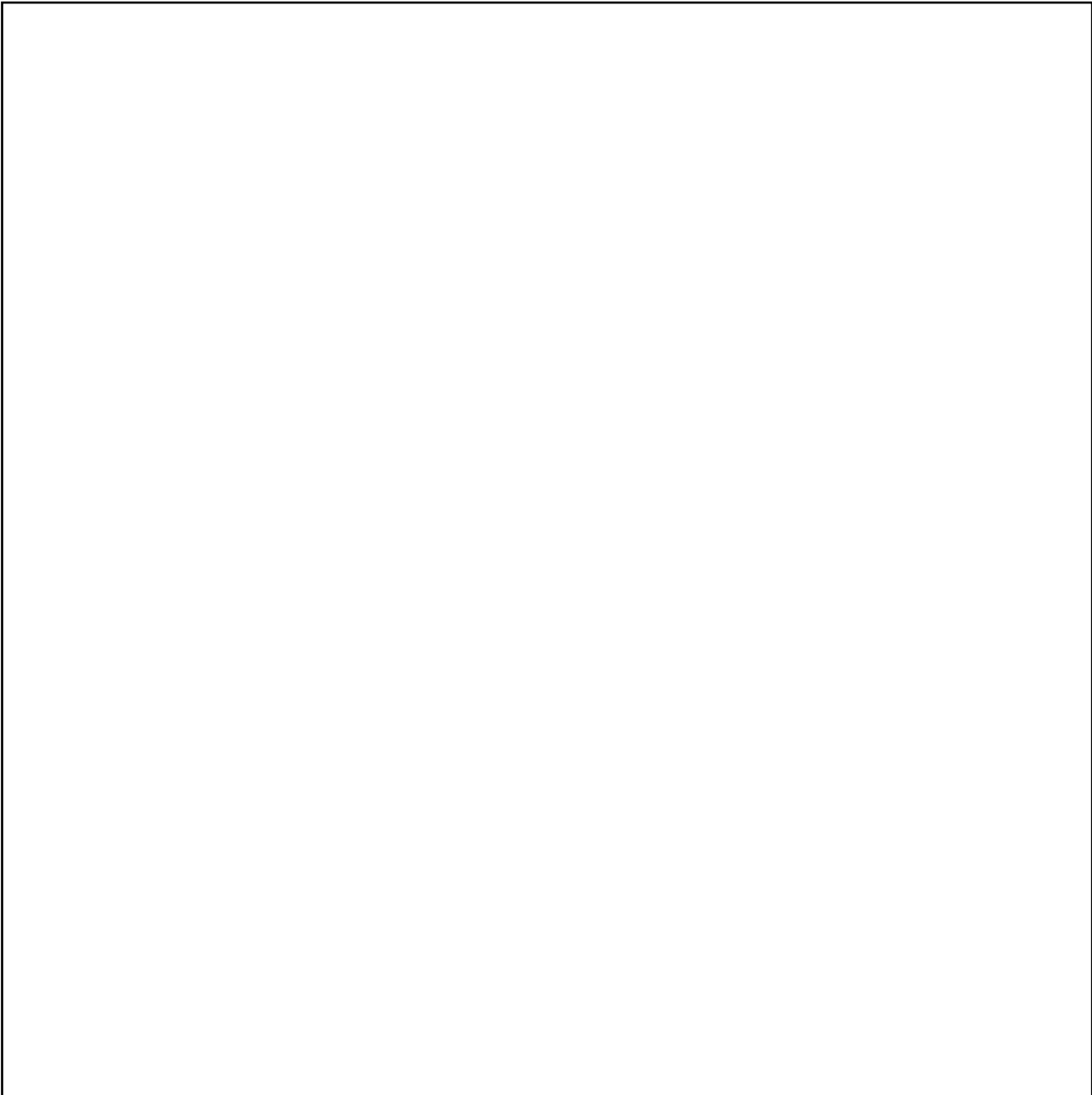
目次

第1章 計画の概要	1
1 計画策定の背景と目的	2
2 計画の対象区域	2
3 計画の対象期間	3
4 計画の位置付け	3
5 計画の対象となる公共交通	4
第2章 武蔵村山市の公共交通の現状	5
1 武蔵村山市内の現在の公共交通ネットワーク	6
(1)現在の公共交通ネットワーク	6
(2)公共交通の位置付け・役割	7
① 都市間幹線(広域幹線)【多摩都市モノレール】	7
② 地域間幹線【路線バス】	8
③ 地域内幹線【MM シャトル】	9
④ コミュニティ交通(支線)【むらタク】	9
2 公共交通を取り巻く現状	10
(1)移動の状況	11
(2)社会情勢の変化	14
(3)地域公共交通計画に係るまちづくりの方針	17
(4)ライフスタイルや環境に対する意識の変化	18
第3章 課題と将来像、基本方針及び目標	21
1 武蔵村山市の公共交通に係る課題	22
2 将来像	23
3 基本方針	23
4 目標	23
5 本計画のロードマップ	25
第4章 施策・事業	26
1 将来像の実現に向けた施策・事業	27
2 事業の概要	28
【目標1】意識改革による公共交通の利用促進	28
施策1-1 公共交通を知るきっかけづくり	28
施策1-2 公共交通を利用するきっかけづくり	29
施策1-3 公共交通を利用した外出機会の創出	30

【目標 2】公共交通の維持・まちづくりとの連携強化と 公共交通ネットワークのリスタートの推進	31
施策 2-1 公共交通ネットワークの維持	31
施策 2-2 多摩都市モノレールの延伸	32
施策 2-3 便利で快適な交通環境の形成	33
施策 2-4 担い手確保に向けた取組	33
【目標 3】交通手段を選択できる環境づくり	34
施策 3-1 情報通信技術を活用した情報提供	34
施策 3-2 次世代モビリティの導入検討	34
施策 3-3 低炭素モビリティの導入促進	34
第 5 章 評価指標	35
第 6 章 推進体制	37

第 1 章

計画の概要



3 計画の対象期間

本計画の対象期間は、令和8（2026）年度から令和17（2035）年度までの10年間とします。

4 計画の位置付け

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項において「地方公共団体は、基本方針に基づき、国土交通省令で定めるところにより、市町村にあっては単独で又は共同して、都道府県にあっては当該都道府県の区域内の市町村と共同して、当該市町村の区域内について、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を推進するための計画を作成するよう努めなければならない。」と規定されています。

本計画は、武蔵村山市が、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づいて策定する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画であり、「武蔵村山市立地適正化計画」とともに、「武蔵村山市第二次まちづくり基本方針」の具体化を図るものです。また、国や東京都の方針、「武蔵村山市第五次長期総合計画」、「武蔵村山市立地適正化計画」、「武蔵村山市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。

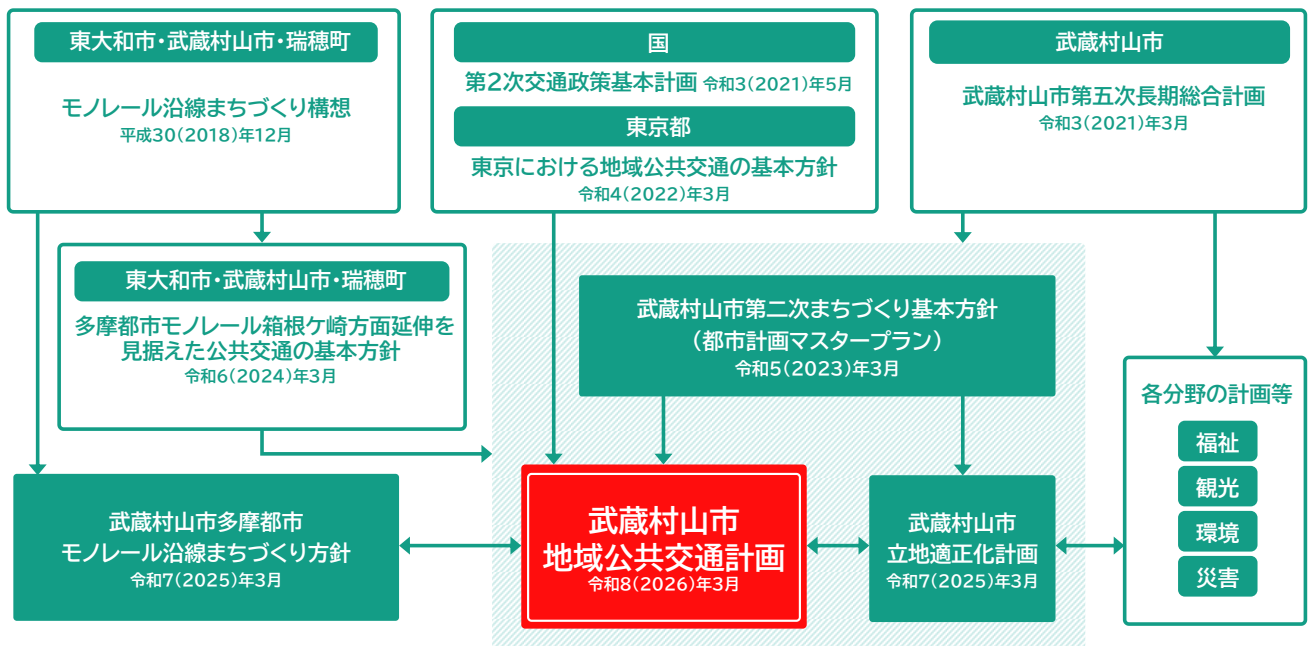
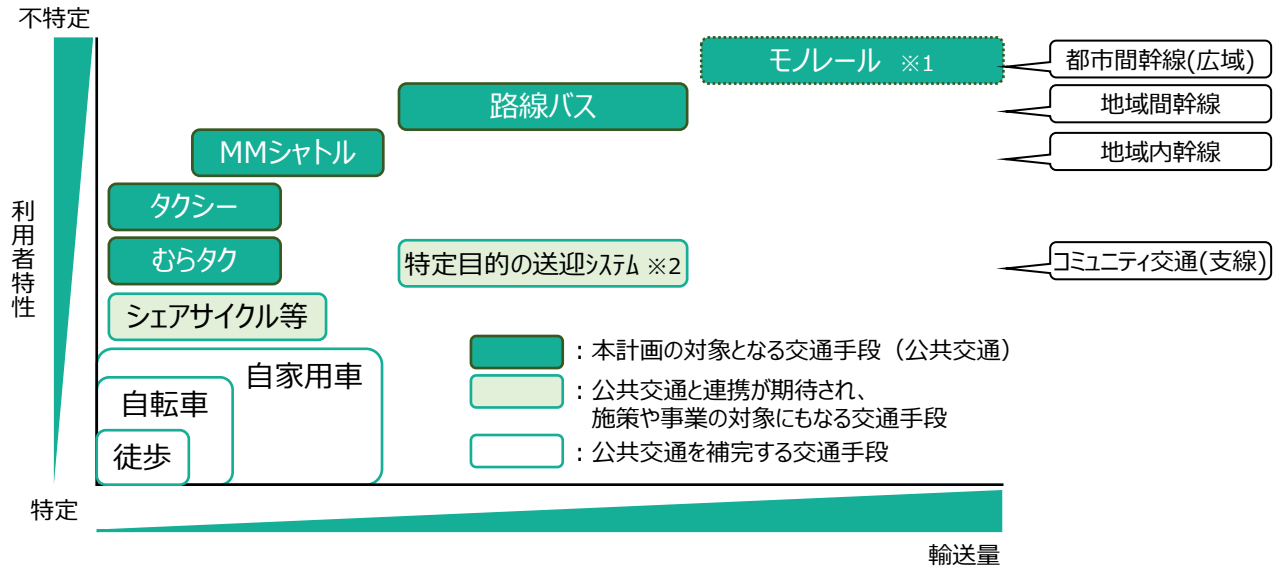


図 1-2 計画体系図

5 計画の対象となる公共交通

本計画では、不特定多数の人々を輸送する交通手段である多摩都市モノレール、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付けます。

これらの公共交通は、徒歩や自転車、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 1-3 計画の対象となる公共交通の位置付け

TOPIC

MMシャトル

「MMシャトル」は、公共施設、病院、鉄道や多摩都市モノレールの駅と連絡し、市民の日常生活における利便性向上を図ることを目的に運行しています。



むらタク

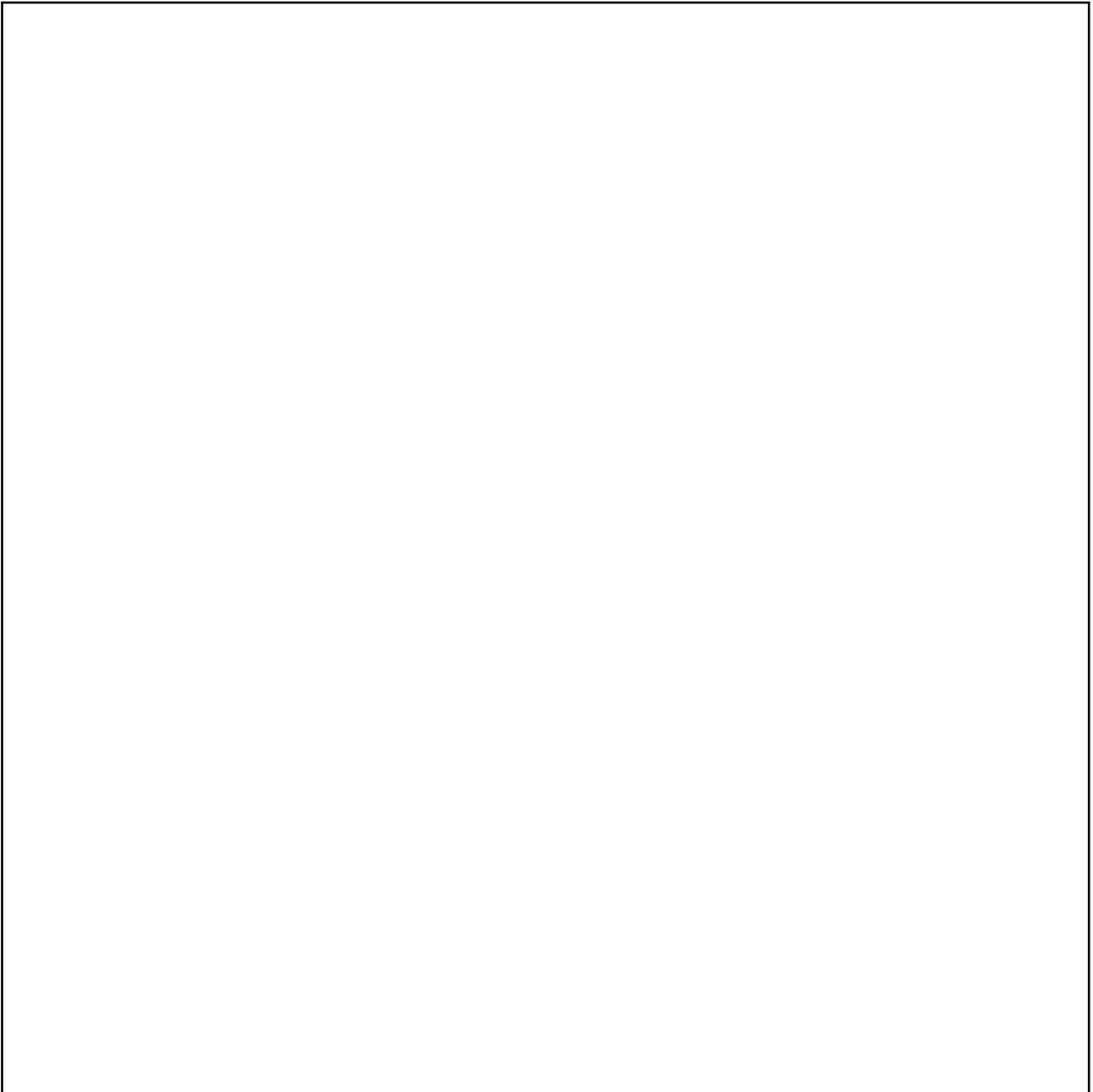
「むらタク」は、対象エリアに住む利用登録者が事前予約をすることで、自宅と16箇所の乗降場所を移動できる乗合タクシーです。



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

第2章

武蔵村山市の公共交通の現状



1 武蔵村山市内の現在の公共交通ネットワーク

(1) 現在の公共交通ネットワーク

現在、市内の公共交通は、青梅街道や都市計画道路などを中心に「路線バス」が運行しています。「路線バス」の運行が少ない地域では「MMシャトル」を運行し、「MMシャトル」の運行がない地域では、利用者登録をした方が利用できる「むらタク」を運行しています。

令和 7(2025)年7月末現在

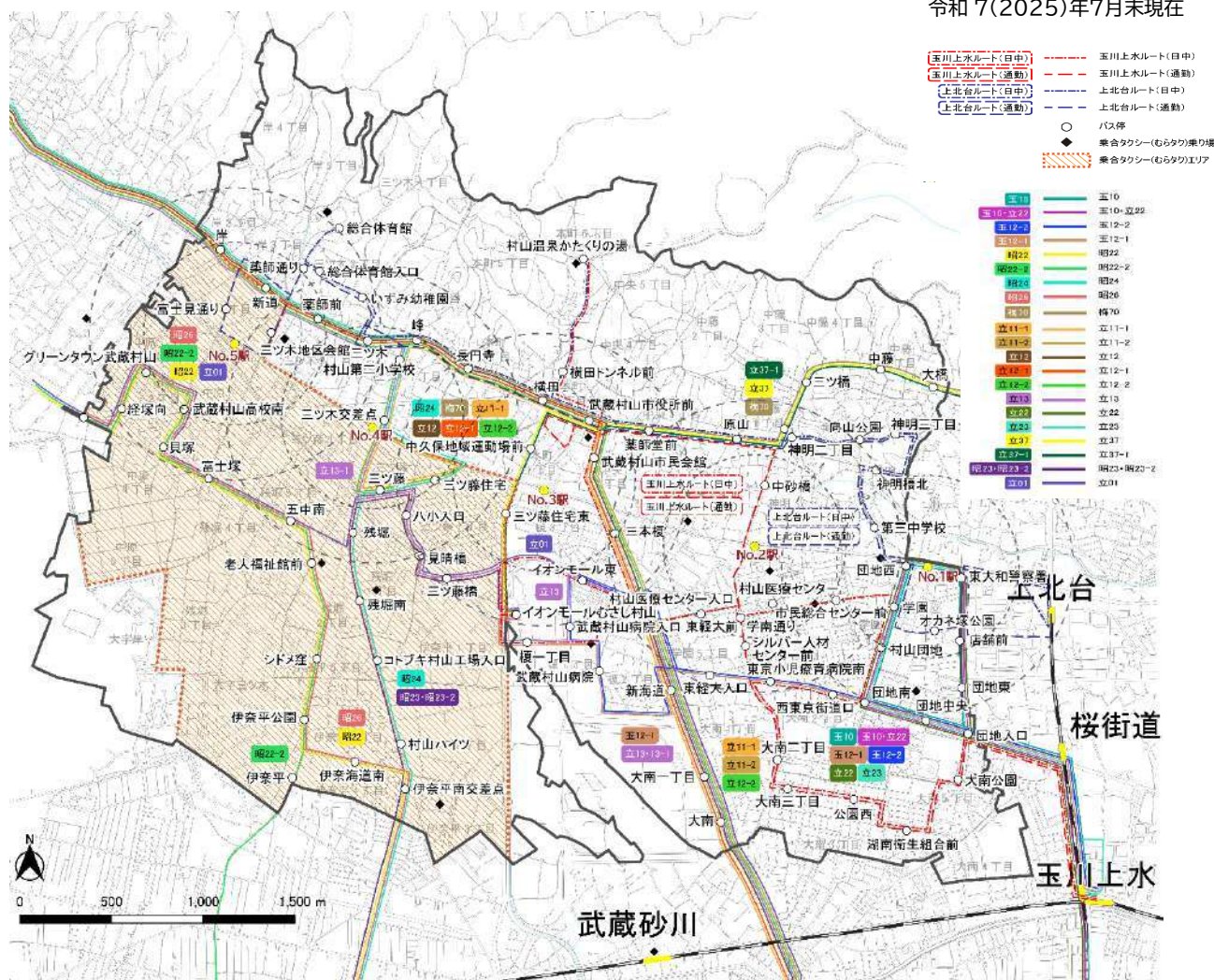


図 2-1 現在の公共交通ネットワーク

出典：各バス事業者ホームページより作成

(2) 公共交通の位置付け・役割

本計画における公共交通の位置付け・役割について整理しています。

表 2-1 市内の公共交通の位置付け・役割

位置付け	交通	役割	備考
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"> ・都心部へのアクセス性の向上 ・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年代半ばの開業を目指す (上北台～箱根ヶ崎)
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"> ・交通事業者と連携した取組などにより、現状の運行維持を目指す
③地域内幹線	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、利便性の更なる向上を図る
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 	

※都市間幹線：複数の都市を結ぶ、基幹的な交通路線のこと

① 都市間幹線(広域幹線)【多摩都市モノレール】

運行事業者：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

表 2-2 武蔵村山市内の都市間幹線

運行事業者	事業名	運行経路	
		起点	終点
多摩都市モノレール株式会社	多摩都市モノレールの延伸 (上北台～箱根ヶ崎)	上北台駅	(仮称)No.7 駅 (箱根ヶ崎)

② 地域間幹線【路線バス】

運行事業者：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：いずれも一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条）

運行形態：路線定期運行

表 2-3 武蔵村山市内の地域間幹線(路線バス)

実施主体	系統番号	運行経路		
		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
	玉 10・立 22	玉川上水駅	学園	立川駅北口
	玉 12-1	玉川上水駅	武蔵村山病院	イオンモール
	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
	昭 22	昭島駅北口	武蔵村山高校南	IHI
	昭 22-2	昭島駅北口	武蔵村山高校南	IHI
	昭 24	昭島駅北口	三ツ藤	箱根ヶ崎駅東口
	昭 26	昭島駅北口	武蔵村山高校南	春名塚
	立 01	立川駅北口	村山医療センター入口	IHI
	立 11-1	三ツ藤	武蔵村山市役所前	立川駅北口
	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
	立 12	箱根ヶ崎駅東口	武蔵村山市役所前	立川駅北口
	立 12-1	立川駅北口	武蔵村山市役所前	箱根ヶ崎駅東口
	立 12-2	立川駅北口	武蔵村山市役所前	箱根ヶ崎駅東口
	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
	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
	立 22	立川駅北口	学園	立川駅北口
	立 23	立川駅北口	学園	立川駅北口
	昭 23・23-2	昭島駅北口	三ツ藤	イオンモール
	西武バス	立 37	立川駅北口	武蔵村山市役所前
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
都営バス	梅 70 ※	青梅車庫	武蔵村山市役所前	花小金井駅北口

※梅 70 系統の運行は、公営企業等財政再建委員会の答申を踏まえた沿線自治体（当時）との協議により、負担を前提に路線の存続を図っている。

③ 地域内幹線【MMシャトル】

実施主体：武蔵村山市（協定に基づき、事業者が運行を実施）

事業許可区分：一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条）

表 2-4 武蔵村山市内の地域内幹線

運行形態	路線名	運行経路		
		起点	主な経由地	終点
路線定期運行	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
	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
	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
	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

④ コミュニティ交通(支線)【むらタク】

実施主体：武蔵村山市（委託に基づき、事業者が運行を実施）

事業許可区分：一般乗合旅客自動車運送事業（道路運送法第4条）

表 2-5 武蔵村山市内のコミュニティ交通(支線)

運行形態	路線名	運行箇所
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

2 公共交通を取り巻く現状

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、アンケートなどの調査を実施しました。その調査結果のうち、主な内容を次ページ以降に示します。

表 2-6 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2,000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か所で配布 ・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か所で配布 ・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 2-7 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、市内循環バス	11月29日(金)(2社)、12月17日(火)(1社)
乗合タクシー	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)

(1) 移動の状況

- 市内外を含むすべての移動で、自動車の利用者が多く、公共交通（鉄道、バス）の利用者の方が少ない状況です（図 2-2）。
- 市内の移動手段についての満足度は、公共交通のみの移動と自動車を含む移動を比較すると、満足と不満足が概ね逆転する状況です（図 2-3）。公共交通を利用しない理由と併せると、自動車が便利と考える方が多いと推測できます（図 2-4）。
- 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していない高齢ドライバーが多く見受けられます（図 2-5）。
- バス運行地域においては、バスの運行に係る認知が一定程度広まっているものの、「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 2-6、図 2-7）。

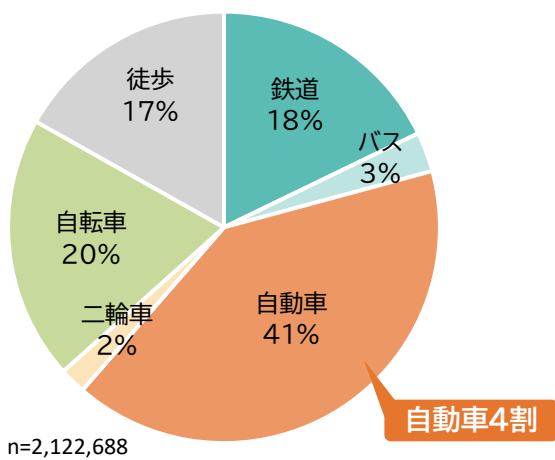


図 2-2 移動手段別トリップ数割合
(武蔵村山市内全体)

出典：東京都市圏パーソントリップ調査（平成30(2018)年）より作成 ※交通手段その他・不明を除いて作成

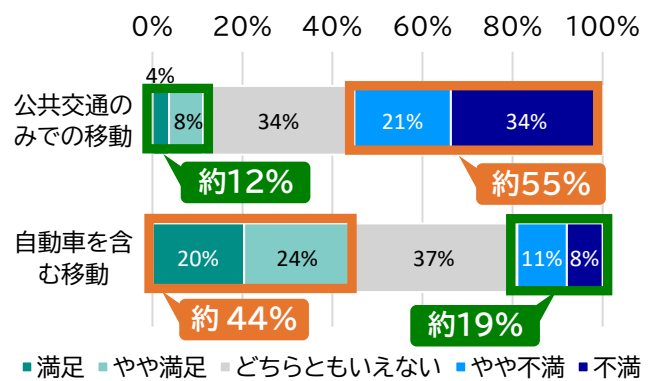


図 2-3 市内の移動についての満足度

出典：令和6(2024)年度市民意識調査より作成

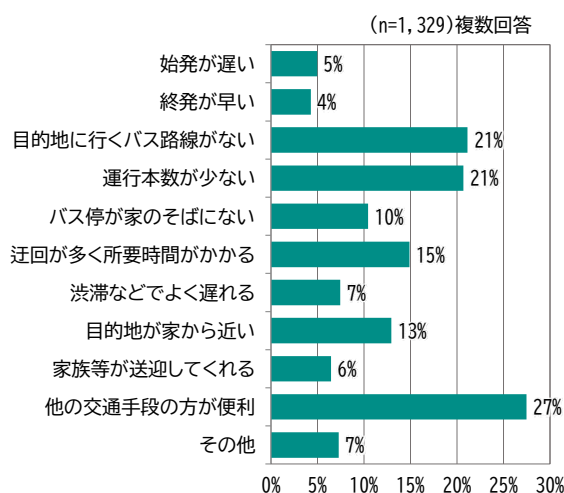


図 2-4 公共交通を利用しない理由
(通勤・通学、通勤・通学合計)

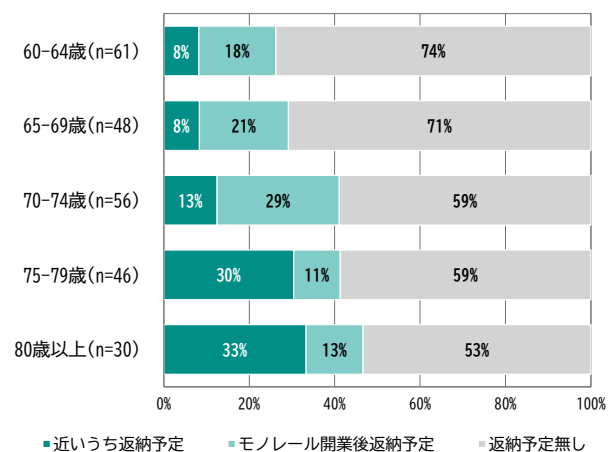
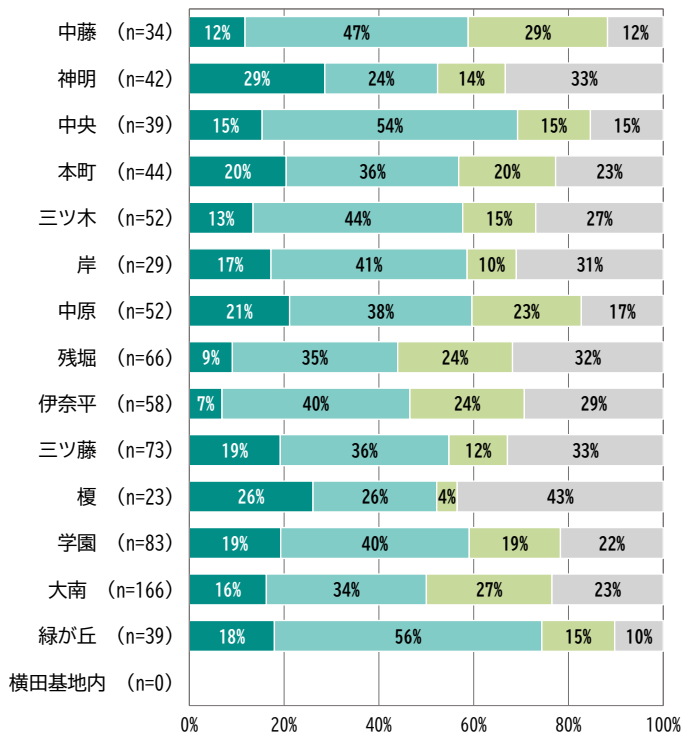


図 2-5 年齢別の運転免許返納意向

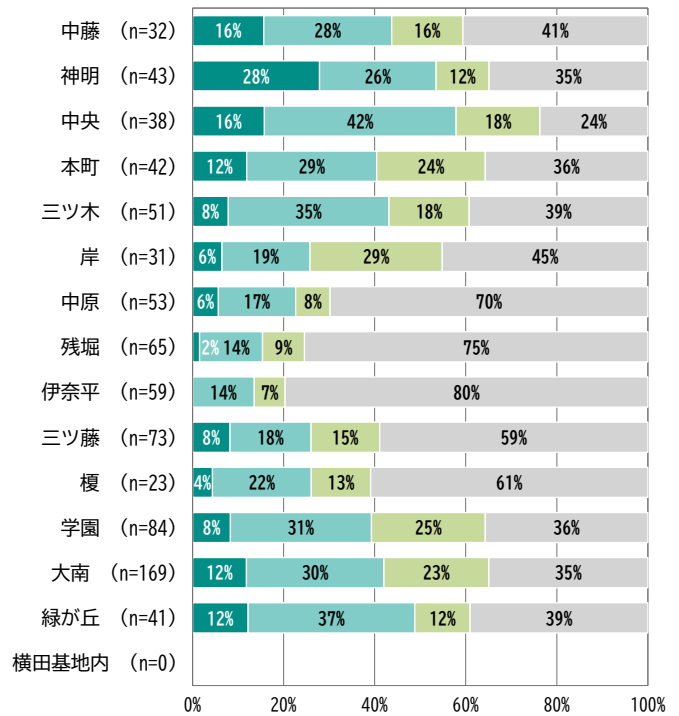
※数値は四捨五入しているため総計が100%にならない場合がある。

出典：令和6(2024)年度市民意識調査より作成



- 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 2-6 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 2-7 居住地別の MM シャトルの認知度

出典：令和 6（2024）年度市民意識調査より作成

※数値は四捨五入しているため総計が 100%にならない場合がある。

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、は返さないつもり。



結婚を機に市内に住み始めた。今は家族が運転する自動車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。



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、負担が大きいので早くモノレールが開通してほしい。



出典：令和 6（2024）年度市民意識調査より作成

TOPIC

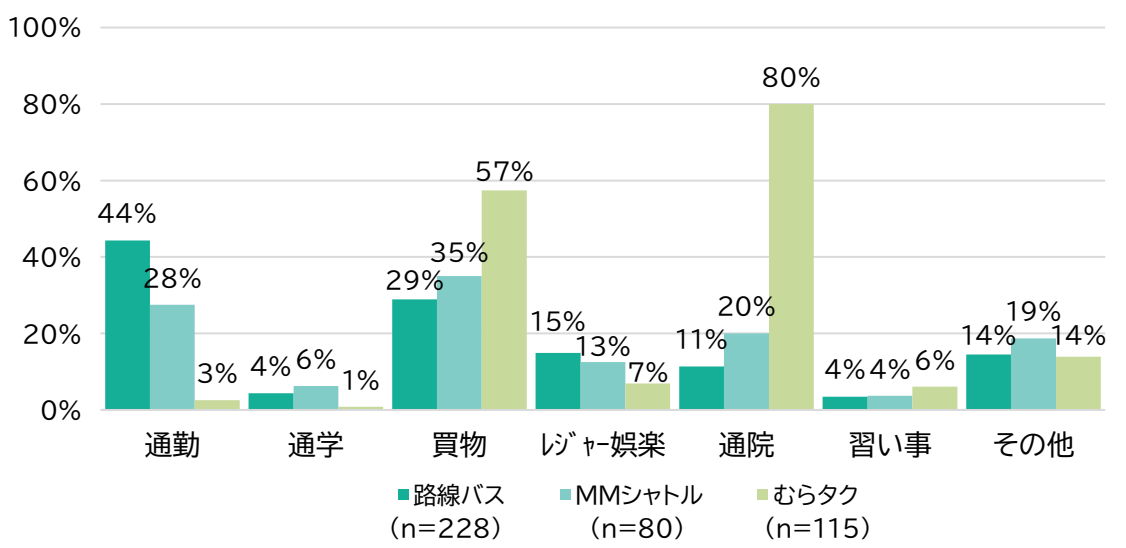
武蔵村山市内で公共交通を利用する目的

武蔵村山市では、「路線バス・MMシャトル・むらタク」といった多様な公共交通手段が、市民の生活を支えています。通勤や通学はもちろん、買物や通院といった日常の移動にも幅広く利用されており、それぞれの交通手段が異なるニーズに応える形で活用されています。

特に「むらタク」は通院目的での利用が多く、予約者の約82%が70歳以上、利用者ではシルバーパスや障害者手帳などを所持している方が約75%を占めており、高齢者や移動に配慮が必要な方々の重要な移動手段となっています。

【令和6(2024)年度 公共交通を利用する目的】

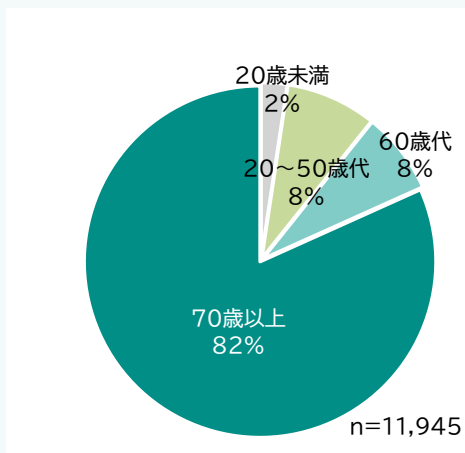
<目的別の利用割合>



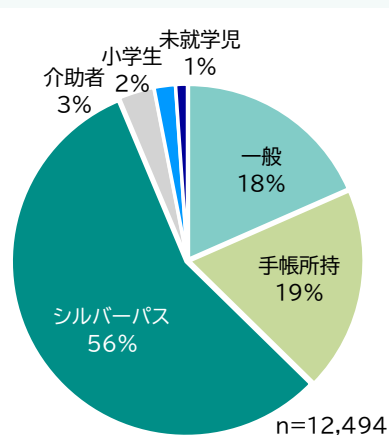
出典：令和6(2024)年度利用者調査より作成

【令和6(2024)年度 むらタク利用状況】

<年齢別予約者割合>



<区分別利用者割合>








出典：令和6(2024)年度武蔵村山市資料より作成

(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、交通事業者の経営は厳しい状況が続いています（表 2-8）。
- 運転免許を返納する人のほとんどが 65 歳以上であることに加え（図 2-8）、65 歳以上の高齢者人口が増えている（図 2-9）ことから、今後は更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、令和 6（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 2-10、図 2-11）。今後も、更なる運行サービスの縮小が懸念されています。
- 市民や交通事業者からは、渋滞によるバスの遅延対策として、狭あい道路や見通しの悪い道路の道路整備が求められています（表 2-8、表 2-9）。

表 2-8 交通事業者の意見

交通事業者		利用状況	課題
	バス事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者数はコロナ禍前と比較すると約 9 割程度である。 ● バス停別の利用者数はコロナ禍による変動なし。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 道路幅員が狭い箇所では、遅延しやすく、すれ違いなどによる事故の危険性があるので、走行環境整備をしてほしい。 ● 道路環境を整備してほしい。 ● 車道に自転車やキックボードなどが走るの、安全教育や法規制をしてほしい。 ● 乗務員は年々減少しており、運行便数の減少などで対応している状況である。 ● 業界全体で乗務員（中長期的なバス乗務員）確保を課題として認識している。
	運送事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 令和 4（2022）年 4 月の利用登録可能エリアの拡大や乗降場所 3 箇所追加により、利用が増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 利用者から定時制を求める声も聞こえるが、乗合タクシーという特性を理解していただく説明をしている。
	タクシー事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● コロナ禍前から利用者が減少し、その後も元には戻っていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 乗務員が減少傾向である。 ● ドライバーが高齢化しており、平均年齢が 70～75 歳である。
	送迎事業者	<ul style="list-style-type: none"> ● 平均乗車率は約 30%だが、朝の混雑時間帯には乗車しきれない場合がある。 ● 午後は空き車両があるものの運転手が不足しており、現行以上の増便は難しい状況である。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 運転手の定数は満たしているが、高齢化が問題。採用は困難であり、新たな運転手確保が難しい状況である。
	シェアサイクル	<ul style="list-style-type: none"> ● 通勤通学時間帯（7～9 時、16～19 時）の利用が多く、8 割以上が隣接市町へ移動している。立川市との移動に利用されていることが多い。 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市内のサイクルポートの間隔が広く、二次交通を補完しているとは言いきれない。 ● 多摩都市モノレール延伸後、新駅付近にサイクルポートを設置するなど、公共交通との連携を図っていきたい。

出典：令和 6（2024）年度事業者ヒアリング結果より作成

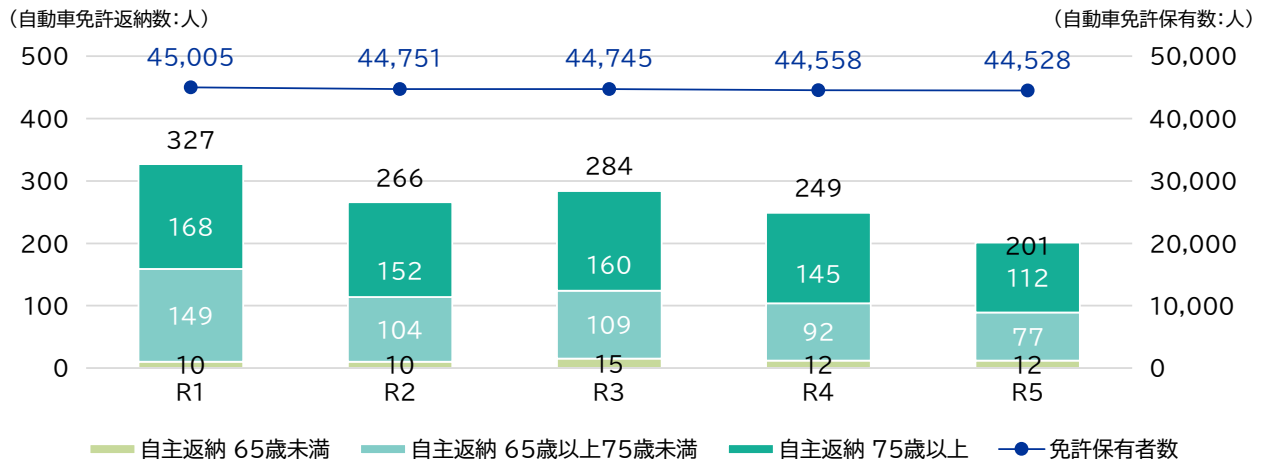


図 2-8 武蔵村山市内の自動車免許保有者数・年代別返納数の推移

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）より作成

国勢調査における武蔵村山市の総人口は、昭和 60（1985）年から平成 27（2015）年にかけて増加傾向にあり、平成 27（2015）年に 71,229 人でピークを迎えた後、令和 2（2020）年にはやや減少しました。年齢 3 区分別人口によると、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にある一方で、高齢人口は大幅な増加傾向にあり、昭和 60（1985）年の約 5.6 倍に達しており、武蔵村山市内では高齢化が進んでいることがわかります。

図 2-9 武蔵村山市内の人口

出典：国勢調査より作成

表 2-9 市民の意見

世代	職業	主な意見
65-69 歳	専業主婦	普段は駅まで歩いていますが、足を痛めた際、MMシャトルを利用しました。土曜日に、終点に近いバス停で待っていたためなのか、20分遅れでバスがきました。渋滞を避ける運行をお願いしたいです。
65-69 歳	会社員	バスの遅れが多い、定時運行できるようなんとかしてほしい。
30 歳代	パート	渋滞しやすい狭い道路を改善してほしい。
50 歳代	会社員	雨天時は、バスの遅れや混雑がひどい。自動車で移動した場合も、駅のコインパーキングが満車になってしまい非常に困っている。立川市内の勤務先まで、自動車だと30分程度、公共交通機関を利用すると1時間程度かかる。

出典：令和 6(2024)年度市民意識調査より作成

「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、労働時間など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、運転時間などの基準を定めています。

令和6（2024）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など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3,380時間 最大3,484時間 （改正後） 原則3,300時間 最大3,400時間	1か月の拘束時間 （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か月の拘束時間 （改正前） 299時間 （改正後） 288時間

図 2-10 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）より作成
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/taxi/notice>

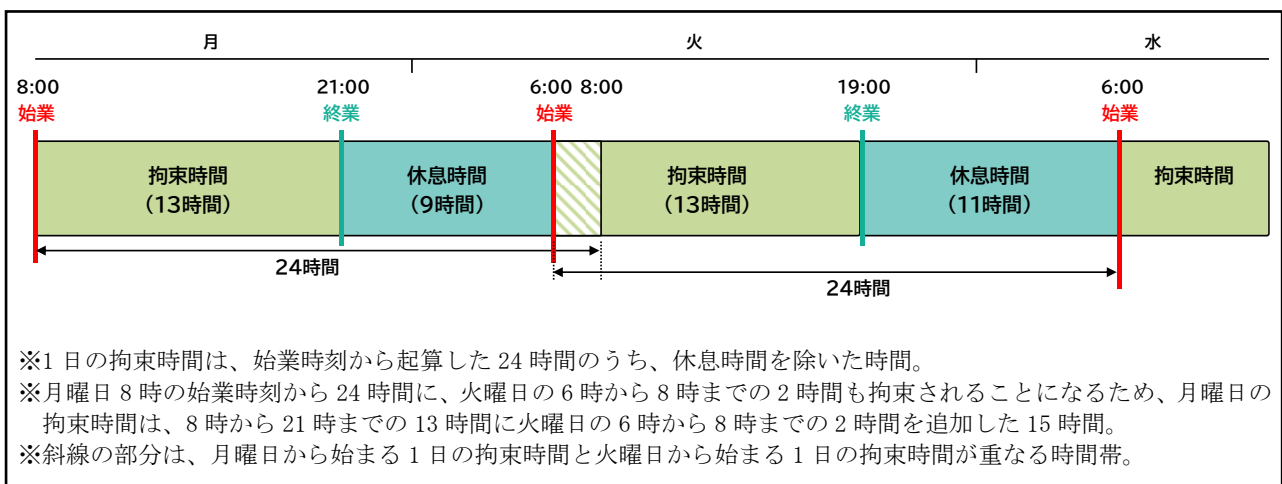


図 2-11 バス事業者の1日の拘束時間の計算方法

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）より作成
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/bus/notice>

(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 2-12）を見据え、本市では、沿線まちづくりなどと併せて（図 2-13、図 2-14）、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 2-12 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）

土地利用	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。
交通・移動	誰もが快適に移動できる環境を整備します。
環境・暮らし	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・安心	安全で安心なまちづくりを進めます。
魅力向上・発信	武蔵村山市の魅力を向上し、市内外に向けて発信します。

図 2-13 武蔵村山市 多摩都市モノレール沿線のまちづくり方針

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

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

図 2-14 武蔵村山市 立地適正化計画のまちづくりの方針

出典：武蔵村山市立地適正化計画（令和 7（2025）年 3 月武蔵村山市）

(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（図 2-15）、コロナ禍以降に広がったテレワークの影響（図 2-16）で、テレワーカーの間では、日用品の購入場所が勤務先近くから、自宅近くやオンラインへと変化しています（図 2-17）。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入など環境にやさしい乗り物の導入を促進しています（図 2-18）。
- 武蔵村山市内には、買い物の移動サポートを行っているサービスもあります（表 2-10）。

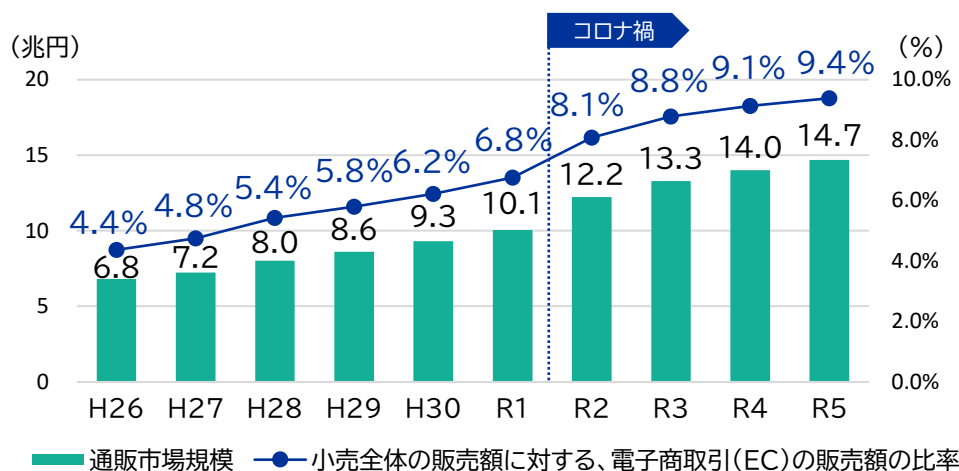


図 2-15 日本のインターネット通販市場の広がり

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>

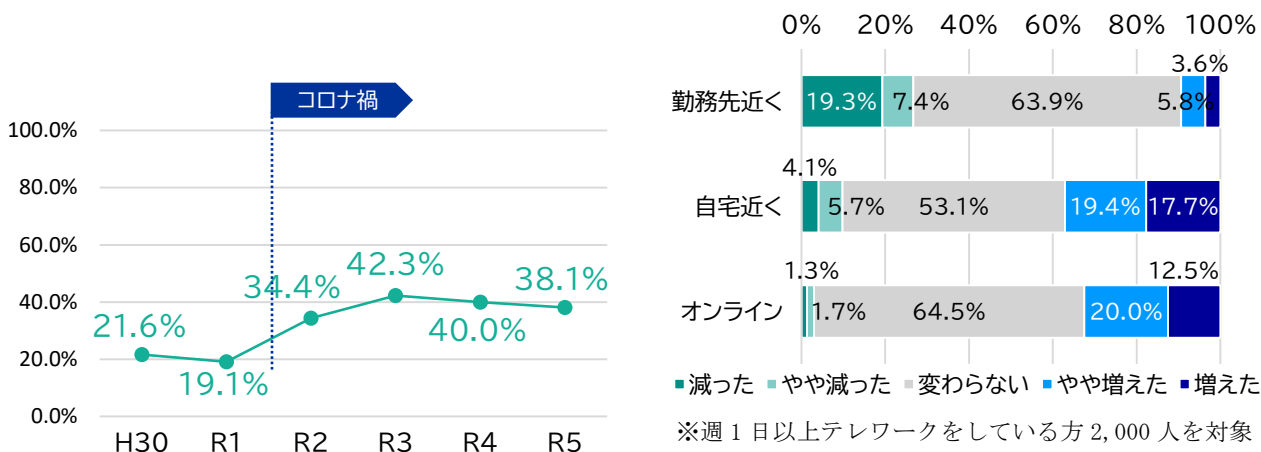


図 2-16 雇用型テレワーカーの割合
（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県）

図 2-17 テレワーカーの日用品の買物
（テレワークを始めてから令和5(2023)年度との変化）

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）

（東京都・埼玉県・千葉県・神奈川県） - （令和 6（2024）年 3 月国土交通省）

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001733057.pdf>

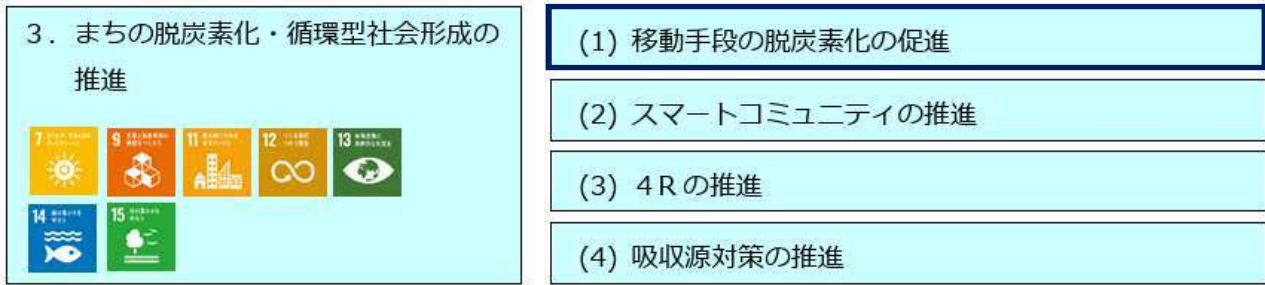


図 2-18 地球温暖化対策実行計画の基本方針と施策の柱(抜粋)

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_/01/019/425/kuikisisakuhen_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。



(左) 出典：グリーンスローモビリティの導入と活用のための手引き

(国土交通省総合政策局環境政策課)

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/content/001405966.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/>

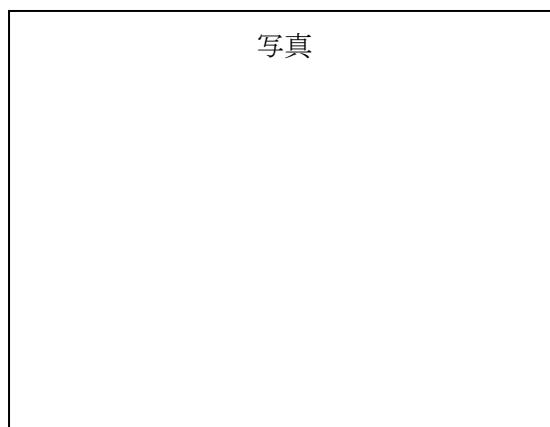
東京都 公道 EV 用急速充電ステーション

東京都は、「ゼロエミッション東京」の実現に向け、2030 年までに都内で新車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 用充電器の普及拡大に取り組んでいます。



表 2-10 武蔵村山市内の移動サービス

名称	対象	サービス内容	利用方法
送迎自転車サービス (村山団地中央商店街)	高齢者等	電動アシスト自転車を用いて、村山団地中央商店街への買い物支援を主とした無料送迎を行っている。	電話での送迎希望を受付

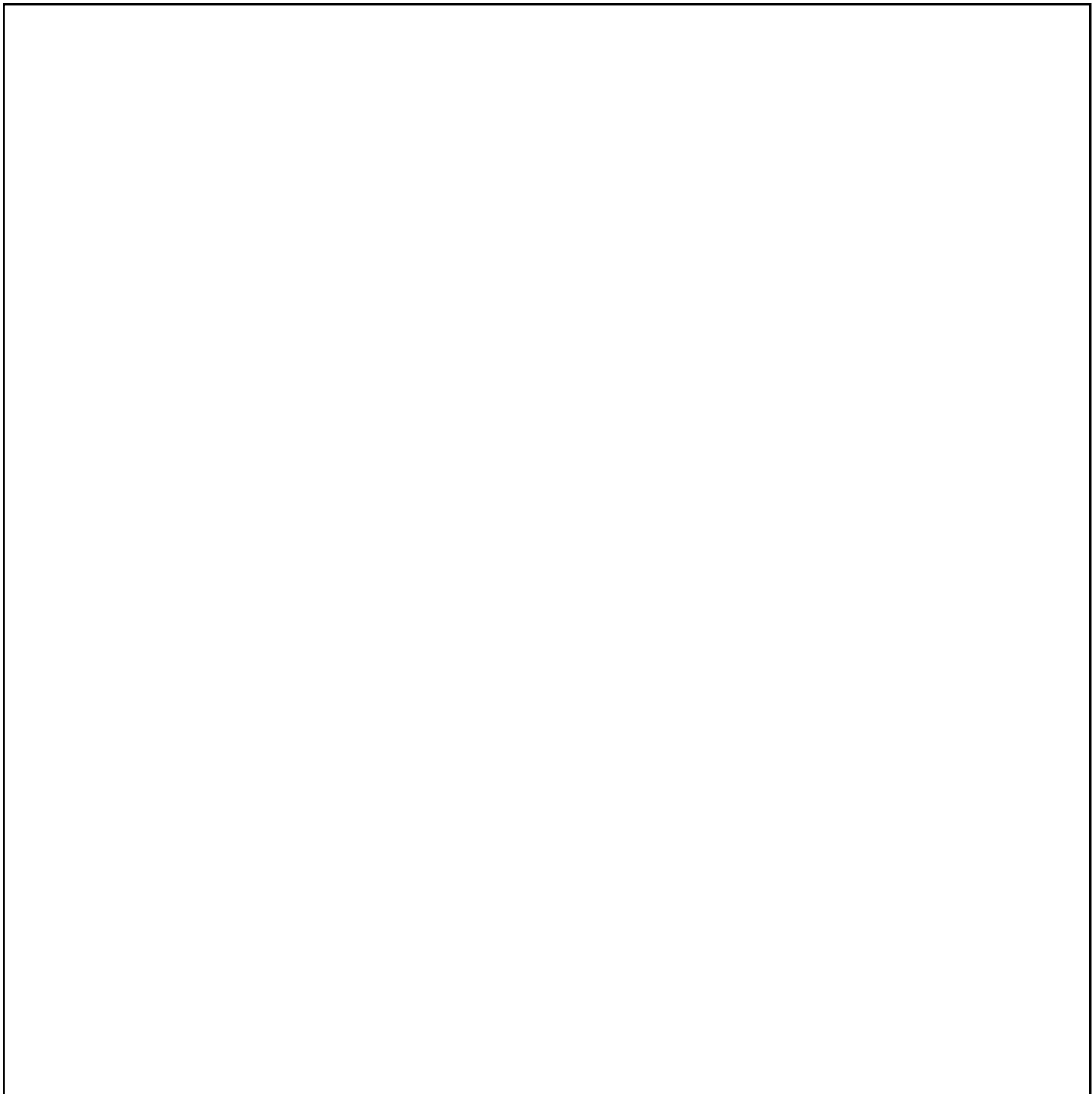


出典



第3章

課題と将来像、基本方針及び目標



1 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、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

公共交通が移動手段の一つとして選ばれ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一つになっていることから、安全かつ安定した運行のためにも、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、市外からの来訪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当たっては、多様な利用者に対応するためにも、誰もが分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、多摩都市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。ニーズが増加傾向にあるシェアサイクルと併せて、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、新たな技術を活用した公共交通連携(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、すべての人が公共交通を利用しやすい状態のことです。

※2：MaaS(マース)とは、様々な交通手段を一つにまとめて、検索・予約・決済を一括でできる移動サービスのことで、

2 将来像

「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箱根ヶ崎方面延伸を見据えた公共交通の基本方針」で示す将来像やまちづくり方針を踏まえ、本計画で目指す将来像を掲げました。

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

3 基本方針

「武蔵村山市第五次長期総合計画」のまちづくりの理念である「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」を踏まえた本計画の基本方針を掲げます。

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 目標

将来像の実現に向けて、課題を解決するために、以下の三つの目標を設定しました。

三つの目標は、ひとつひとつが独立したものではなく、他の目標とも相互に関連しており、横断的に推進していきます。

目標1

意識改革による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強化と公共交通ネットワークのリスタートを推進します

目標3

交通手段を選択できる環境づくりを進めます

上位・関連計画の概要

武蔵村山市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】

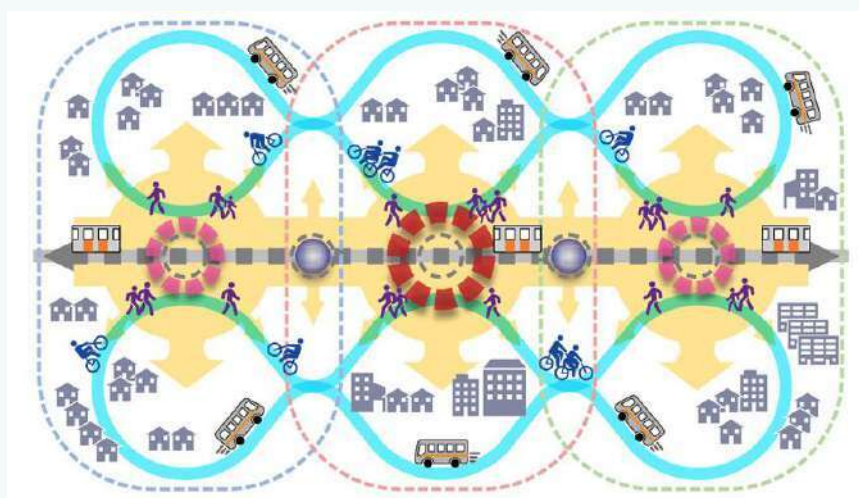
2 安全・安心で快適に暮らし続けることができるまちづくり多摩都市モノレールの延伸にあわせた公共交通ネットワークの再編

武蔵村山市第二次まちづくり基本方針(都市計画マスタープラン)<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

【将来都市構造のイメージ】 核やゾーンをつなぐまちづくり



武蔵村山市立地適正化計画 <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

【将来像を実現するための基本方針】

方針 1 「まちづくりとの連携」

- 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

方針 2 「利便性・効率性の維持・向上」

- 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

方針 3 「環境への配慮」

- 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 本計画のロードマップ

本計画で掲げる将来像や基本方針を実現していくために、取組の進め方や段階的な目標を整理したロードマップを設定しました。これにより、施策の方向性を明確にするとともに、進捗を確認しながら柔軟に対応できる体制を整えます。

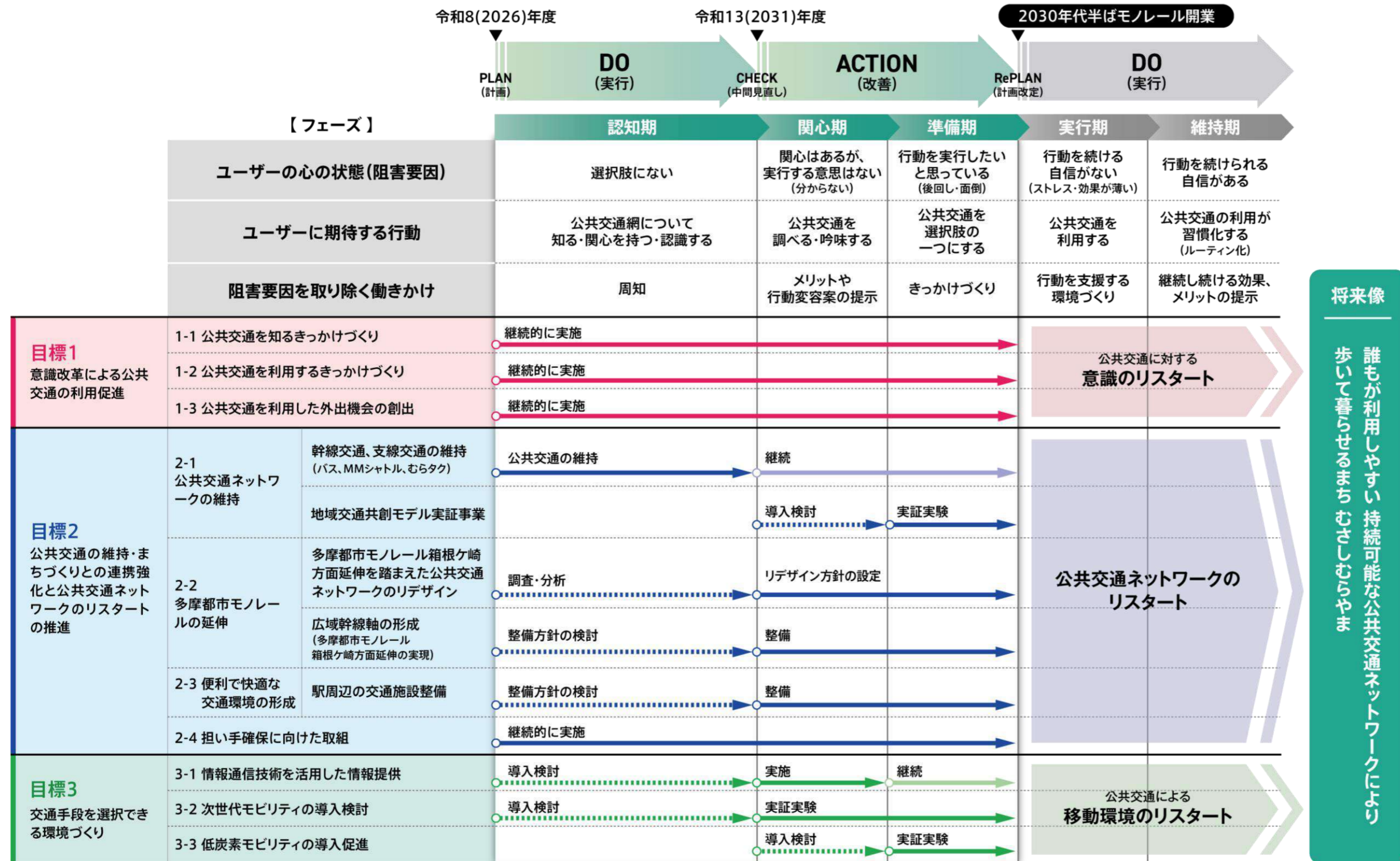
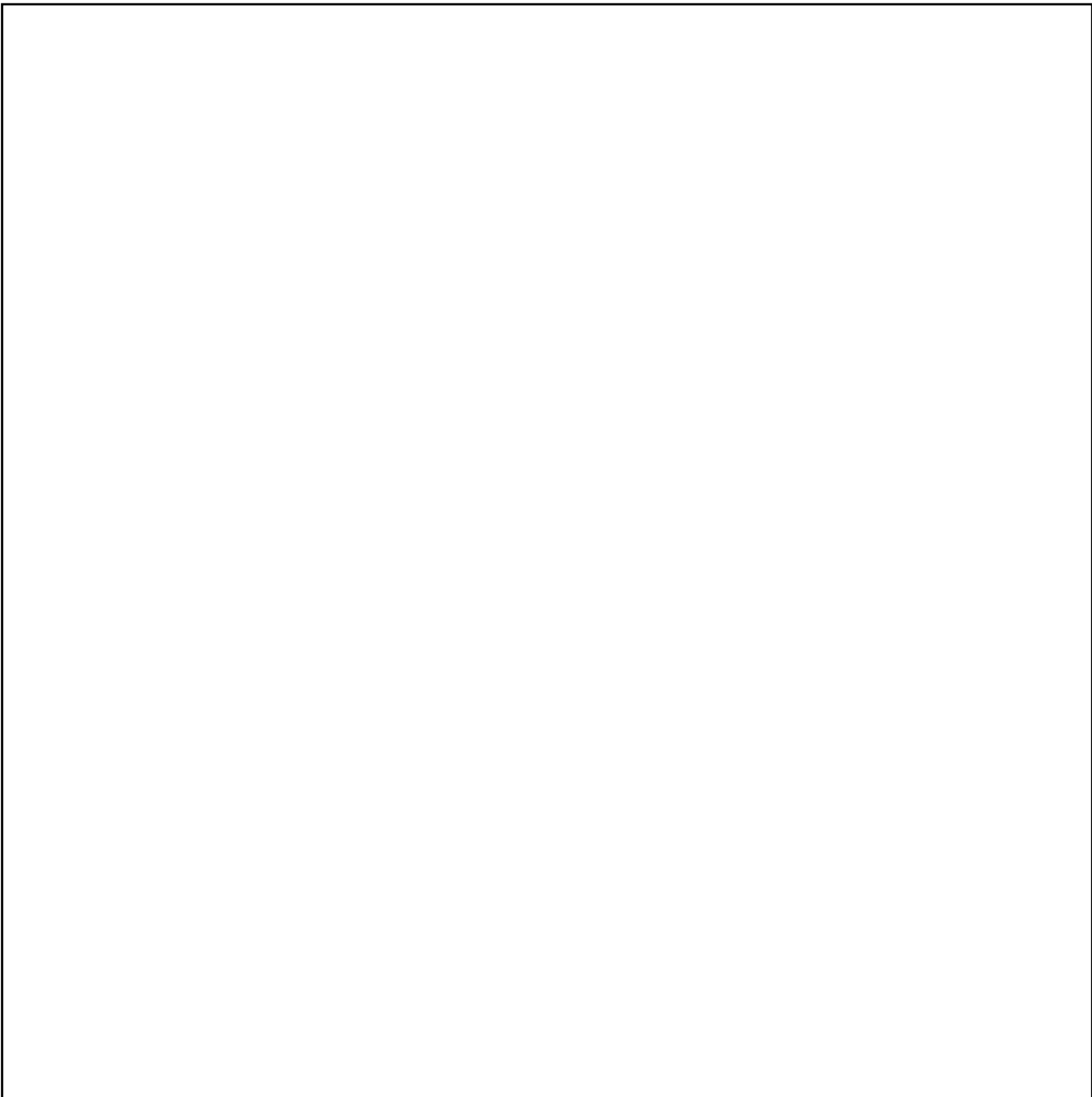


図 3-1 武蔵村山市地域公共交通計画ロードマップ



第4章

施策・事業



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、三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 4-1 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、○市と共同し事業を推進、△協力、◇参加)							ロードマップ (□:検討、■:実施・実証実験、→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 モレール			認知期	関心期	準備期	実行期	維持期
意識改革による公共交通の利用促進 目標1	施策 1-1 公共交通を知る きっかけづくり	No.1 武蔵村山市内の公共交通の周知	◎	△	△	△	△			■	■	■	■	■
		No.2 心のバリアフリーの促進	◎	○	○	○	○	◇		□	■	→	■	→
		No.3 公共交通に関する作品づくり	◎	△	△	○	△	◇		■	■	■	■	■
	施策 1-2 公共交通を利用する きっかけづくり	No.4 バスの乗り方教室(出前講座)	◎	○	△	OMM	△	◇		■	■	■	■	■
		No.5 バス停・乗降場所での案内表示	◎	◎	◎	◎	△			□	■	→	■	→
		No.6 各事業サービスの周知	◎	○	○	○	△			■	→	→	■	→
		No.7 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.8 村山デエグラまつり等における公共交通の利用促進	◎	△	△	○	△	◇		■	■	■	■	■
		No.9 イベントの開催	◎	○	△	○	○	◇		■	■	■	■	■
		No.10 新たな運賃設定による利用促進	◎	△	△	○	△	◇		□	■	→	■	→
公共交通ネットワークの維持・まちづくりとの連携強化と 公共交通ネットワークのリススタートの推進 目標2	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	◎	△	△	△	△		○交通管理者	□	■	■	→	→
		No.16 安全で快適にアクセスできる道路環境の形成	◎							■	■	■	→	→
		No.17 自転車等の利用環境の整備	◎					◇	◎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	○	◎	◎	◎				■	■	■	■	■	
交通手段を選択できる環境づくり 目標3	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促進	No.21 環境にやさしい公共交通の導入・普及促進	◎	◎	◎	◎		◇	◎運営事業者		□	■	■	→

2 事業の概要

【目標 1】意識改革による公共交通の利用促進

施策 1-1 公共交通を知るきっかけづくり

事業名	主な対象	事業のねらいと内容例	実施主体
事業 1 武蔵村山市内の公共交通の周知	市民 来訪者	【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促進 ◆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 (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の周知) ▶公共交通の周知に向けた教室・ワークショップの開催 (公共交通の現状と必要性の周知)	◎武蔵村山市 交通企画・モラル推進課 △交通事業者
事業 2 心のバリアフリーの促進	高齢者・障害者・ 妊産婦等の 交通弱者	【ねらい】 ◆乗降などに課題があり公共交通を利用しづらいと感じている方への理解と配慮を促進 ◆また、それらの方の意見聴取や公共交通のサービス内容を周知をする機会の創出 【例】 ▶心のバリアフリー教室 (困りごとを考えるグループワーク、疑似体験等)	◎武蔵村山市 交通企画・モラル推進課 高齢福祉課 障害福祉課 ○交通事業者 ◇市民
事業 3 公共交通に関する作品づくり	子ども 市民	【ねらい】 ◆作品づくりを通じて、公共交通を知り、親しみを持ってもらう 【例】 ▶子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シャトル等への掲示)	◎武蔵村山市 交通企画・モラル推進課 子ども育成課 教育指導課 ○△交通事業者 ◇市民

※実施主体：◎主に事業を推進、○市と共同し事業を推進、△協力、◇参加

TOPIC

MMシャトルとむらタクの利用促進について

市報「むさしむらやま」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。

市報むさしむらやま  お出かけの際は  または    をご利用ください 

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 4 バスの乗り方 教室 (出前講座)	子ども	【ねらい】 ◆若年層の公共交通の認知度向上と利用機会の創出 【例】 ▶バスの利用方法やバリアフリーについて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 5 バス停・ 乗降場所での 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 6 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】 ▶路線バス・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動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
事業 7 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促進 ◆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 防災安全課 高齢福祉課 △交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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などの思いを表現し、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。

多くの方に鑑賞していただけるよう、入賞作品は、市役所でのパネル展を実施しました。また、入賞作品を用いたオリジナルカレンダーを作製し販売しました。



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 8 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・来訪者	【ねらい】 ◆公共交通を利用する外出機会の創出 【例】 ▶村山デエダラまつりや二十歳を祝う会、観光納涼花火大会、敬老会等のMMシャトルを活用したシャトル運行	◎武蔵村山市 交通企画・モルール推進課 ○△交通事業者 ◇市民
事業 9 イベントの開催	市民	【ねらい】 ◆公共交通に触れる新たな外出機会の創出 【例】 ▶働く自動車(バス・消防車等)イベントの開催 ▶近隣市町と連携したイベントへの共同出展(近隣市町と連携した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) ▶近隣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・モルール推進課 関係各課 ○△交通事業者 ◇市民
事業 10 新たな運賃設定による利用促進	市民	【ねらい】 ◆運賃の割引等による、公共交通の利用機会の創出や利用促進 【例】 ▶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・モルール推進課 ○△交通事業者 ◇市民

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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(2024)年 11 月に実施し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。



【目標 2】公共交通の維持・まちづくりとの連携強化と公共交通ネットワークのリスタートの推進

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・来訪者	【ねらい】 ◆地域間幹線交通<路線バス>・地域内幹線交通<MMシャトル>・コミュニティ(支線)交通<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と課題への対応 (交通事業者との継続的な協議の実施) ▶2市1町(東大和市・武蔵村山市・瑞穂町)の公共交通を乗り継げる環境づくり ▶2市1町(東大和市・武蔵村山市・瑞穂町)の行政界を超えた運行サービスの検討	◎武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課 ◎△交通事業者
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補完する効率的な移動手段の確保 【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、○市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

令和 7(2025)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。



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・来訪者	【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 ◆持続可能な公共交通ネットワークの形成 【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と新たな課題への対応 ▶リデザイン方針の設定	◎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 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・来訪者	【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と幹線街路等の構築とともに、計画的なまちづくりを推進 【例】 ▶多摩都市モノレール開業を見据えたまちづくり ▶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訪者の増加を促進)	◎△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、○市と共同し事業を推進、△協力、◇参加

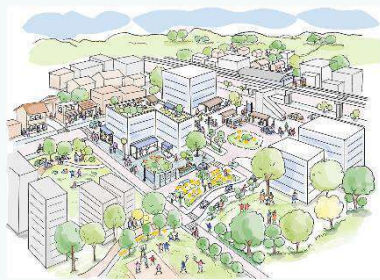
TOPIC

市民ワークショップの意見を踏まえた新駅周辺の将来像イメージ

令和4(2022)年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、新駅周辺の将来像を考える「市民ワークショップ」を開催し、その意見等を踏まえて延伸後の新駅周辺の将来像イメージを描いています。(多摩都市モノレール沿線まちづくり方針)

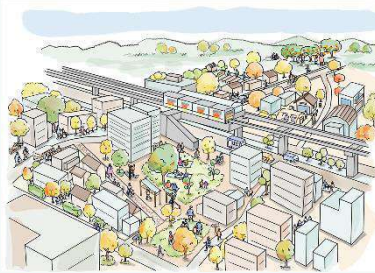
仮称 No.1 駅

“あの”武蔵村山へようこそ！



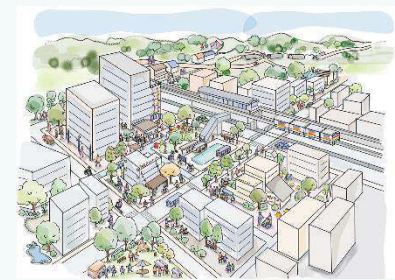
仮称 No.2 駅

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



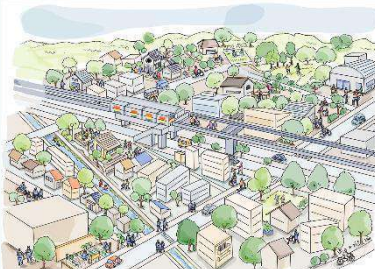
仮称 No.4 駅

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、誰もが利用しやすい交通施設の整備を推進 <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分かりやすい案内誘導の整備推進 (案内表示の多言語化、ピクトグラムを活用) ➢駅周辺における自動車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 	<p>◎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</p>
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 ◆都市基盤が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 ➢歩きやすい安全な歩行空間の整備 (車両・自転車等が安全で快適に通行できる道路空間を形成) 	<p>◎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</p>
事業 17 自転車等の 利用環境の整備	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) ➢学校での自転車等の交通ルールやマナーの安全教育の実施 ➢駅周辺の自転車等駐車場の整備 	<p>◎武蔵村山市 防災安全課 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 ◇市民</p>

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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"> ◆交通事業者と市の共創による雇用機会の創出 ◆公共交通の現状周知や担い手確保の促進 <p>【例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢イベント開催時や行政窓口におけるドライバー募集の周知 ➢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) 	<p>◎交通事業者 ○武蔵村山市 交通企画・モノレール推進課</p>

※実施主体：◎主に事業を推進、○市と共同し事業を推進、△協力、◇参加

【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 ▶新たな技術を活用した公共交通連携(MaaS等)	◎武蔵村山市 交通企画・モルール推進課 ◎交通事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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多摩都市モノレール駅・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・モルール推進課 都市計画課 △交通事業者 ○企業

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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】 ▶公用車の低炭素化 ▶自転車・EV等の低炭素モビリティの促進 (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・モルール推進課 環境課 ◎交通事業者 ◎運営事業者

※実施主体：◎主に事業を推進、○市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:Googleマップでリアルタイムの経路検索

次世代モビリティとは

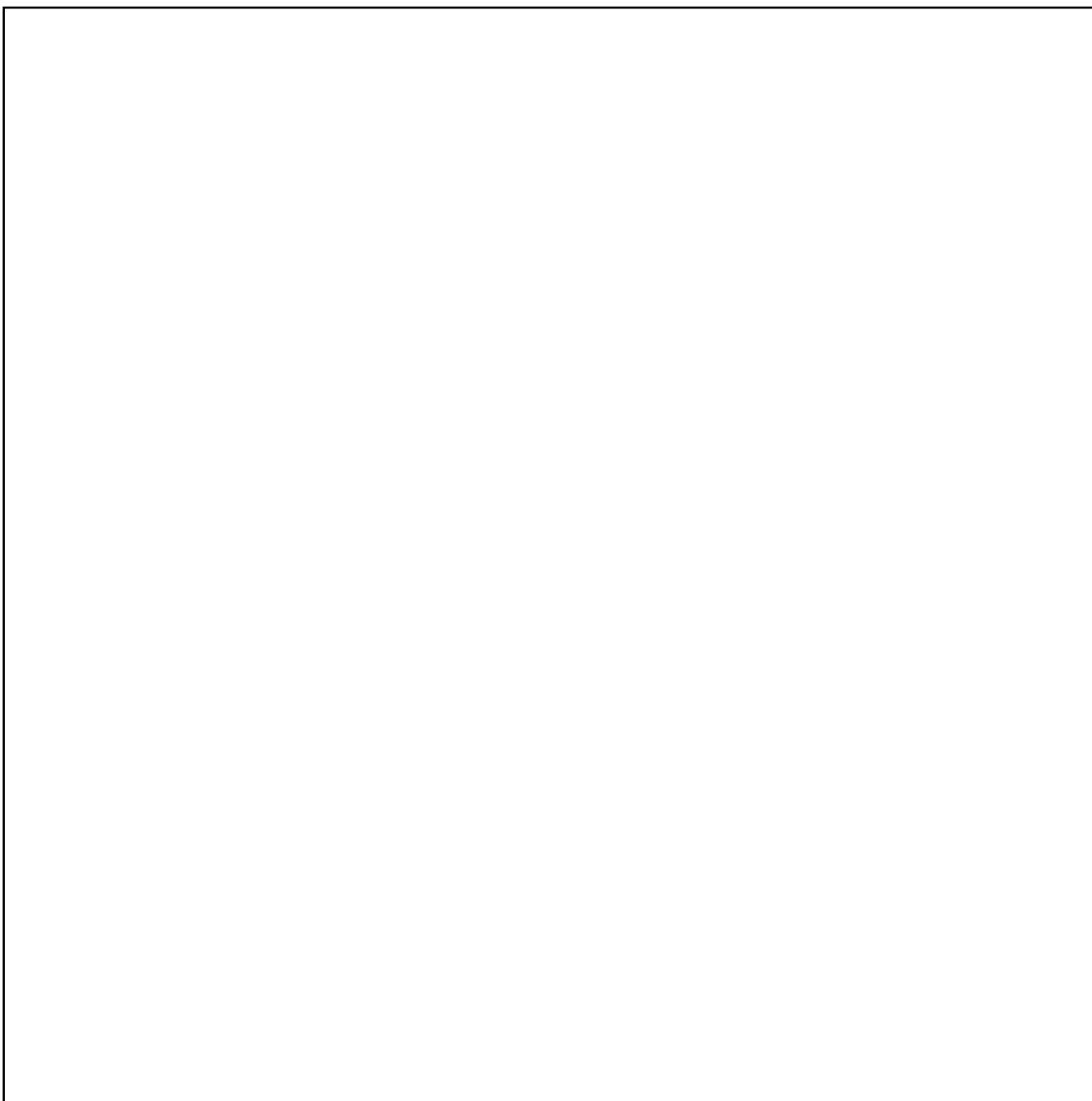
AI や IoT などの最新技術を活用し、従来の移動手段やサービスを進化させた、新しい移動手段やサービスの総称です。

自動運転、電動モビリティ、小型モビリティ、MaaSなどが代表的で、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。



第5章

評価指標



本計画の推進に向けた進捗管理を行い、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 5-1 評価指標と現状値・目標値

目標	評価指標	現状値 ^{※1}	目標値	データ取得方法
目標1 意識改革による 公共交通の利用促進	路線バス	17%	34%	武蔵村山 市民意識調査
	公共交通 の認知度 ^{※2} MMシャトル	10%	20%	
	むらタク	2%	4%	
	公共交通分担率 ^{※3}	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 との連携強化と公共交通ネット ワークのリスタートの推進	MMシャトル年間利用者数 ^{※4}	208,182人	約30万人	運行事業者
	むらタク年間利用者数	12,494人	約2万人	運行事業者
	市と連携した担い手確保に 向けた取組の実施回数	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	公共交通利用圏カバー率	94.6%	99.1%	市資料
	新技術の導入や新たな取組 の検討回数	0回/年	1回/年	市資料

※1：現状値は、令和6（2024）年度末のもの。

※2：バス路線のルート・ダイヤ又はむらタクの運行内容や利用方法について詳しく知っている割合のこと。

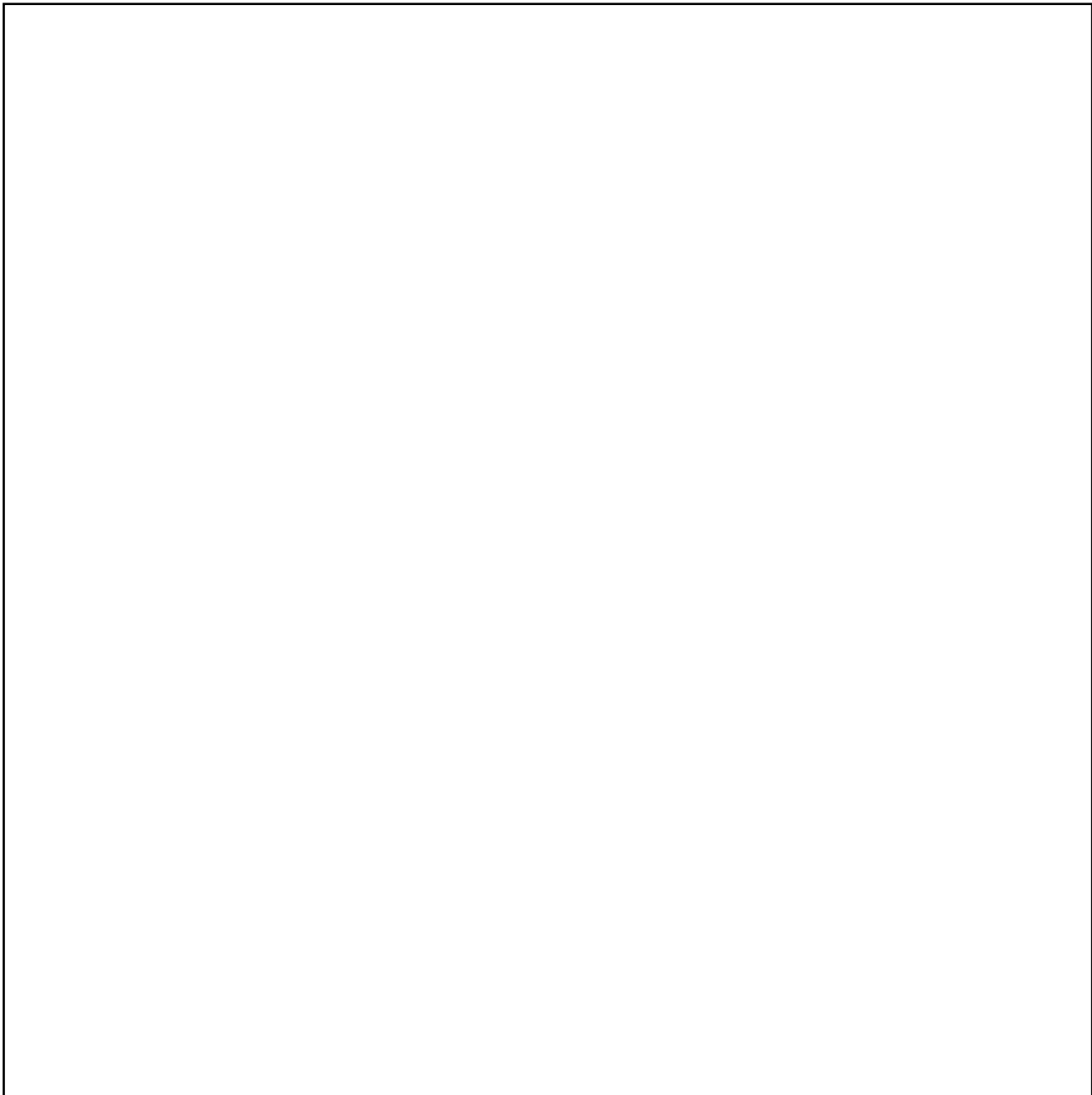
※3：移動手段のうち、公共交通機関（路線バス、MMシャトル、むらタク）を利用している割合のこと。

※4：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。



第6章

推進体制



本計画の推進に当たっては、行政だけでなく、市民や公共交通の利用者、交通事業者などの関係主体が、それぞれその役割を認識し、連携・協働しながら推進することが重要です。

そのために、武蔵村山市が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化に取り組むとともに、国や東京都などの関係機関とも連携・協力しながら本計画を推進していきます。

また、武蔵村山市地域公共交通協議会において、本計画（Plan）策定後における施策の取組の実施状況（Do）について達成状況などの評価（Check）を行っていきます。

本計画期間の中間期に当たる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。

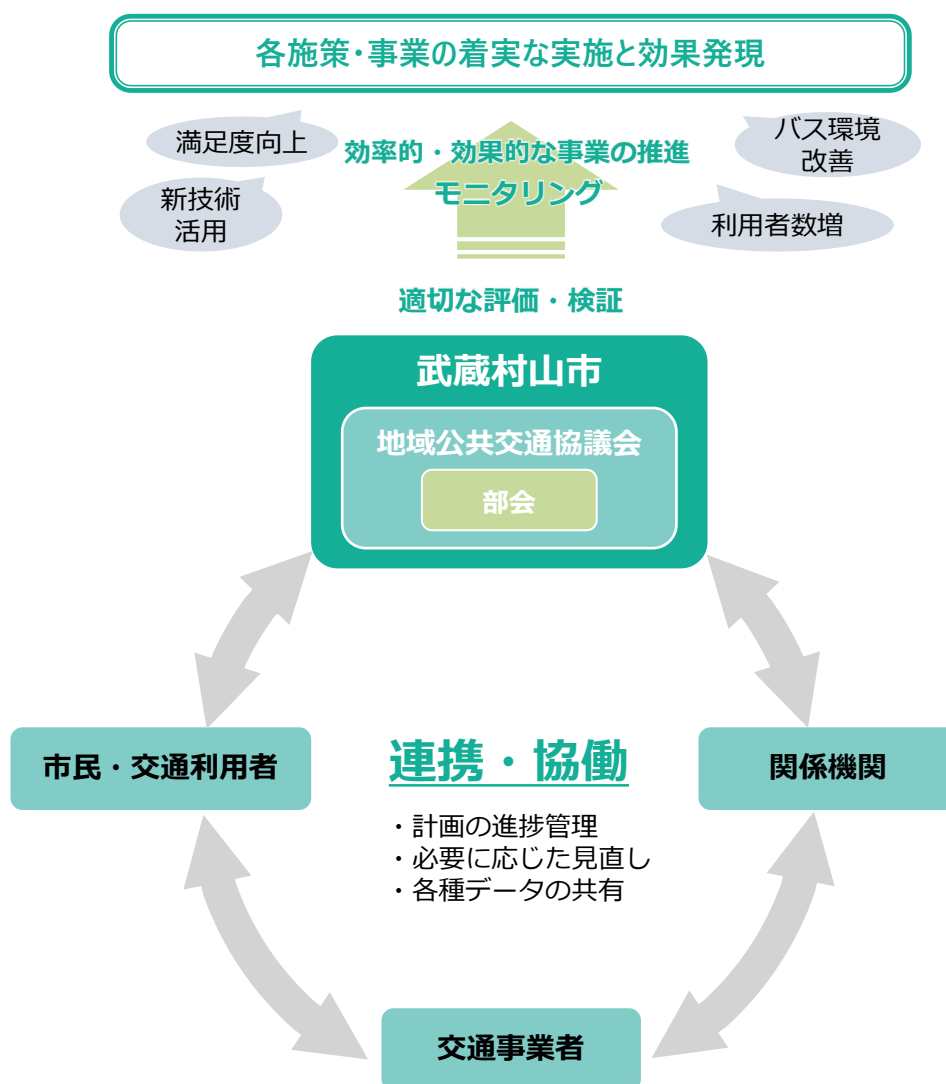


図 6-1 武蔵村山市地域公共交通計画の推進体制

武蔵村山市 交通の軌跡

武蔵村山市では、市内に鉄道駅がないことから、早くから独自の公共交通づくりを進めてきました。昭和 55(1980)年に市内循環バス「MM シャトル」を開始し、平成 25(2013)年には乗合タクシー「むらタク」の実証実験を開始するなど、市民の移動手段の充実に努めています。

長期間に渡って願っていた多摩都市モノレール箱根ヶ崎方面への延伸が動き出した今、市全体が、新たなまちづくりに向かっていきます。

年	月	出来事
昭和45(1970)年	11月	市制施行 「武蔵村山市」誕生
昭和55(1980)年	7月	市内循環バス運行開始
昭和56(1981)年		東京都において多摩都市モノレール93km構想公表
昭和57(1982)年	7月	多摩地域都市モノレール等建設促進協議会加入
平成3(1991)年	2月	玉川上水駅前広場に市内循環バス乗り入れ開始
平成10(1998)年	11月	多摩都市モノレール立川北～上北台間開業
平成11(1999)年	11月	市内循環バス再編(3ルートで運行開始)
平成12(2000)年	1月	多摩都市モノレール多摩センター～立川北間開業
	1月	市内循環バスの愛称決定「MMシャトル」
	4月	武蔵村山市の組織に「多摩モノレール推進担当」設置
平成18(2006)年	11月	ダイヤモンドシティ・ミュー(現イオンモールむさし村山)内に交通プラザオープン
平成21(2009)年	1月	「モノレールを呼ぼう！」延伸へ向けたシンポジウムを開催
	2月	市内循環バス再編(4ルートで運行開始)
	9月	「モノレールを呼ぼう！」市民の会設立
平成25(2013)年	4月	乗合タクシー「むらタク」の実証実験運行開始(乗降場所6か所)
平成26(2014)年	10月	乗合タクシー「むらタク」の乗降場所増設(乗降場所9か所)
平成28(2016)年	4月	乗合タクシー「むらタク」の本格運行開始(乗降場所13か所)
令和4(2022)年	4月	市内循環バス「MMシャトル」ルート再編(2ルートで運行開始) 乗合タクシー「むらタク」利用登録可能エリア拡大(乗降場所16か所)
令和7(2025)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告示
	5月	多摩都市モノレール株式会社において軌道事業特許取得



【市内循環バス開業時】