

市内循環バスの実績報告及び 利用促進策について

<目次>

第1 市内循環バスの実績報告

- 1 平成28年度市内循環バスの利用実績
- 2 運行ルート等再編前後の市内循環バスの利用実績の推移

第2 市内循環バスの利用傾向を踏まえた利用促進策

- 1 曜日及び天候別に見た利用傾向（平成28年度）
- 2 時間帯別に見た利用傾向
- 3 年代別に見た利用傾向
- 4 各利用傾向から考えられる課題
- 5 対応策案

【参考1】市報むさしむらやま 市内循環バス利用促進広報 抜粋

【参考2】市報むさしむらやま 通常のバナー広告

第1 市内循環バスの実績報告

1 平成28年度市内循環バスの利用実績

	上北台 ルート	玉川上水 ルート	武蔵砂川 ルート	西 ルート	ルート全体
輸送人員（人）	124,396	114,703	16,194	17,194	272,487
割合	45.7%	42.1%	5.9%	6.3%	100%
運賃収入（円）	16,057,444	14,808,727	2,089,402	2,219,550	35,175,123

※ 輸送人員に東京都シルバーパス利用者数は含まない

※ 運賃収入に広告料収入は含まない

※ ルートごとの運賃収入は、総運賃収入を各ルートの輸送人員の割合で按分

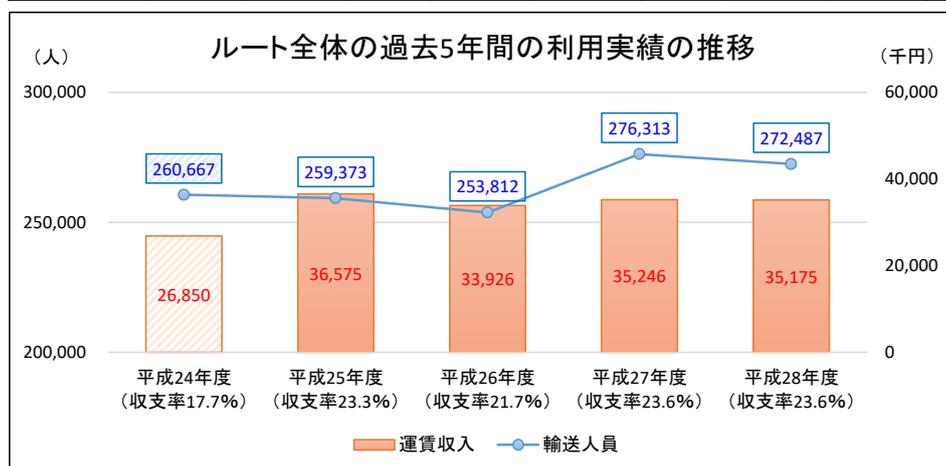
2 運行ルート等再編前後の市内循環バスの利用実績の推移

平成25年4月に実施した運行ルート等再編以後、各ルートとも収支率の改善が見られ、利用者数もおおむね安定していることから、全体としては運行ルート等再編の効果が認められる。

一方で、武蔵砂川ルート及び西ルートは依然として低い収支率で推移しており、更なる改善策が必要である。

引き続き利用傾向の分析等を行い、路線バス及び乗合タクシーの運行計画とも調整を図りながら、利便性の向上及び収支率の改善策を検討していくこととする。

	上北台ルート			玉川上水ルート			武蔵砂川ルート			西ルート (西循環ルート)		
	輸送人員 (人)	運賃収入 (千円)	収支率	輸送人員 (人)	運賃収入 (千円)	収支率	輸送人員 (人)	運賃収入 (千円)	収支率	輸送人員 (人)	運賃収入 (千円)	収支率
平成24年度	108,711	11,197	18.5%	108,112	11,136	24.1%	38,984	4,015	11.8%	4,860	500	4.4%
平成25年度	119,112	16,822	26.1%	107,829	15,205	30.1%	17,732	2,500	15.2%	14,515	2,046	8.0%
平成26年度	113,580	15,181	23.6%	107,872	14,418	28.6%	17,333	2,317	14.1%	15,027	2,008	7.9%
平成27年度	123,172	15,779	25.7%	117,665	15,007	31.2%	17,563	2,241	14.3%	17,373	2,217	9.1%
平成28年度	124,396	16,057	26.3%	114,703	14,808	30.9%	16,194	2,089	13.4%	17,194	2,219	9.2%



※平成24年度はワンコイン運賃（100円均一運賃）の試行期間

※平成24年度は武蔵砂川ルートの日中時の運行あり

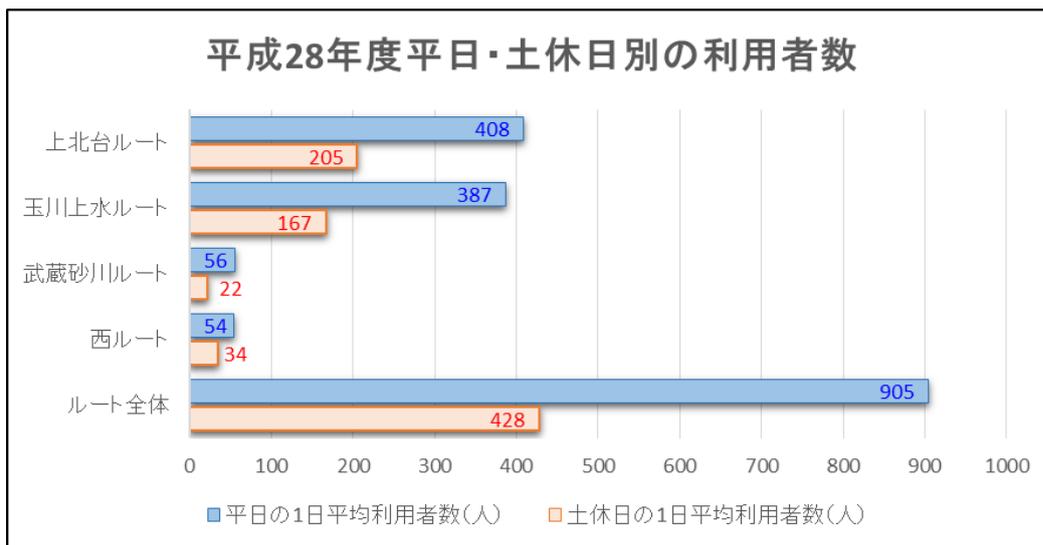
※西循環ルートは平成24年度までのルート名

第2 市内循環バスの利用傾向を踏まえた利用促進策

1 曜日及び天候別に見た利用傾向（平成28年度）

(1) 平日及び土休日の1日平均利用者数

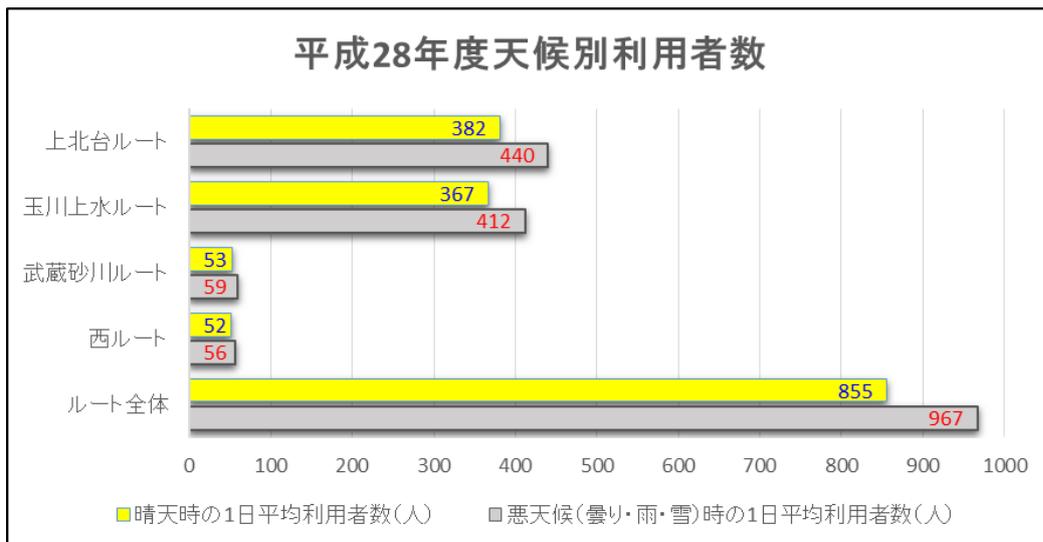
各ルートとも、土休日の1日平均利用者数は平日の半数程度に減少する。



(2) 天候別の1日平均利用者数（平日）

平日においては、各ルートとも悪天候（曇り、雨、雪）の日の利用者数が微増する。

これは、普段自転車等を移動手段としている方が、悪天候時にバスを利用することが影響していると推測される。



2 時間帯別に見た利用傾向

(1) 通勤時

通勤時は、平日、土休日ともに通勤者と推測される利用者層（それ以外）の割合が高く、利用者はある程度固定されていると思われる。

また、運賃支払方法を見ると、平日、土休日ともにICカードが最も高い割合を占めるが、平日においては、回数券の割合が現金よりも高い又は同等という傾向である。

なお、OD 調査と同時に実施した利用者アンケート調査においても、通勤時ルートにおける通勤者の割合は高く、下表のとおりである。

【利用者アンケート調査結果】※通勤時

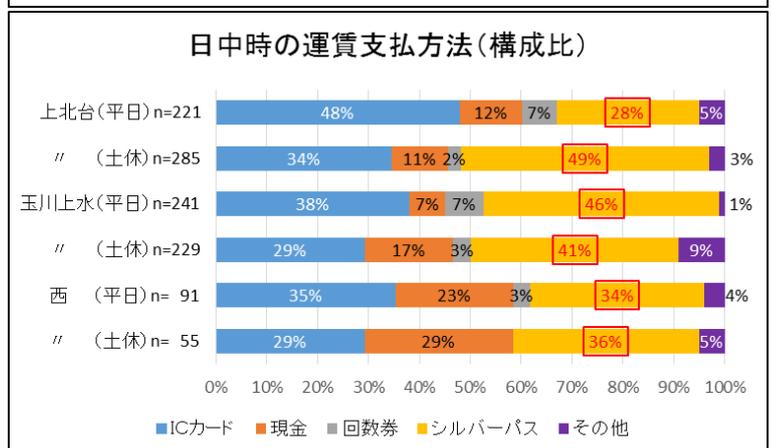
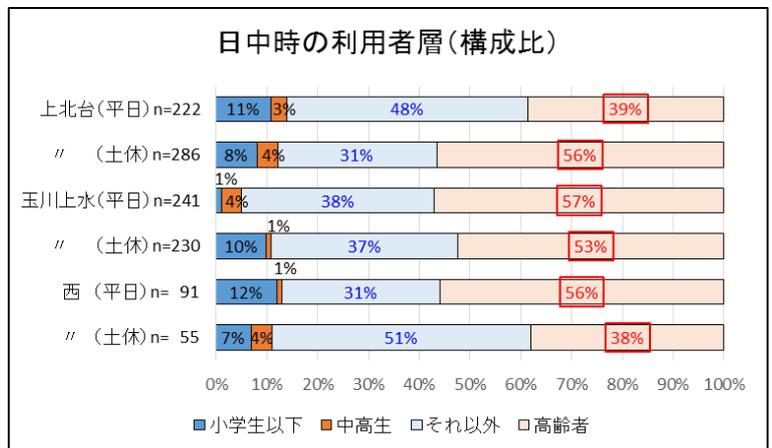
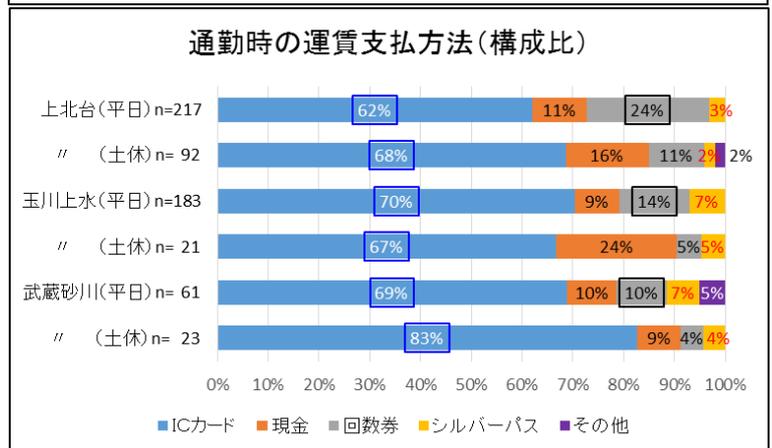
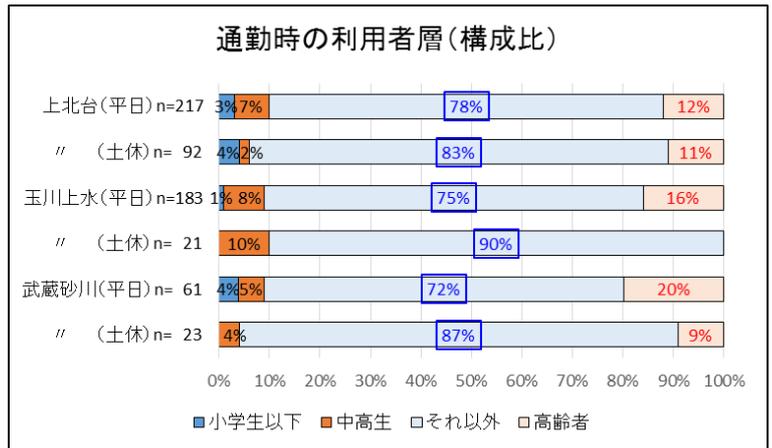
	市内循環バスを通勤に利用している割合
上北台ルート	76% (n=70)
玉川上水ルート	68% (n=69)
武蔵砂川ルート	82% (n=17)

(2) 日中時

日中時は、いずれのルートにおいても高齢者の割合が比較的高い。

また、運賃支払方法でも、70歳以上の高齢者が取得可能で無料乗車が可能なシルバーパスが多い傾向が表れている。

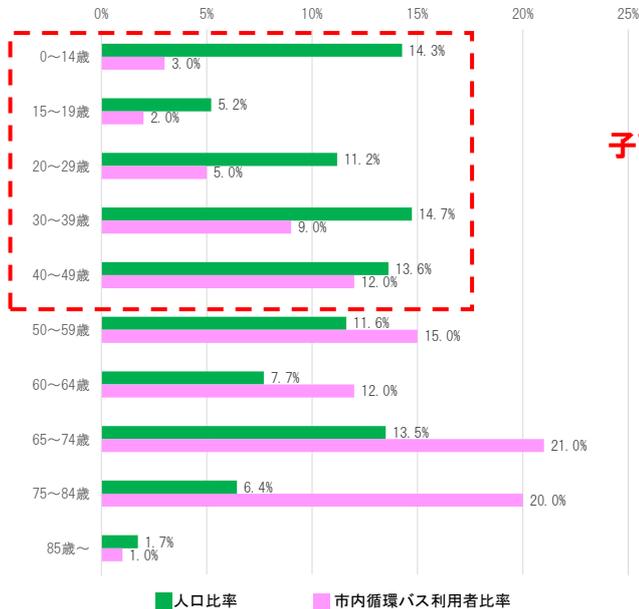
※ 利用者層（構成比）については、OD 調査時に調査員が全てのバスに乗車し、利用者の年齢層を調査したが、全ての利用者から年齢を聞くことは不可能なため、調査員が未就学児・小学生・中学生・高校生・高齢者・その他の項目の中で年齢層を判断したもの。



【平成 26 年 11 月実施 OD 調査結果】

3 年代別に見た利用傾向

下記グラフからも見て取れるとおり、年少・若年層及び子育て世代は、人口比率に対して市内循環バス利用者比率が低い。これは、子育て世帯における自動車依存率の高さを表していると考えられる。



子育て世帯はバスの利用が少ない

【平成 26 年 11 月実施 OD 調査結果】

4 各利用傾向から考えられる課題

今後、市内循環バスを持続可能な公共交通としていくためには、新たな利用者の拡大による収支率の改善が必要となる。これを実現するために各利用傾向から分析した課題は次のとおり。

(1) 曜日別に見た利用傾向に基づく課題

通勤・通学での利用が多い平日と比べて、土休日の利用はその半数程度であることから、新たな利用者の拡大のためには、この土休日における利用をいかに伸ばすかが課題の一つと考えられる。

(2) 年代別に見た利用傾向に基づく課題

人口比率に比べて利用者比率が低い40歳台までの市民等の利用をいかに伸ばすかが課題の一つと考えられる。この年代は、子育て世帯を中心とする年代と見ることができ、子育て世帯等をターゲットに利用者の拡大を図る取組が必要である。

5 対応策案

(1) 検討対象の絞り込み

上記の課題を踏まえて対応策を検討するに当たり、次の対象に関しては、今回の対応策の検討から除くこととする。

ア 平日（特に通勤時）の利用

通勤・通学での利用が多い平日においては、悪天候時に若干の利用増が認められるものの、利用者はおおむね固定されていると推察され、現行のルート及びダイヤを継続する限り、新たな利用者の拡大のための取組はあまり効果を期待できない。

イ 高齢者層の利用

既に利用者比率が高い高齢者層においては、更なる利用者の拡大に限界があると考えられるほか、70歳以上の高齢者の場合、シルバーパス利用（運賃無料）により乗車することも多いため、利用者の拡大による収支率の改善はあまり期待できない。

(2) 今後検討すべき対応策案

ア 利用拡大を図る主な対象

- ・ 子育て世帯を中心とした比較的若い年代の市民等
- ・ 特に20～40歳台の親及びその子供の利用を想定

イ 利用拡大を図る曜日及び考え方

- ・ 親子と一緒に外出する機会が多いと考えられる土休日における取組
- ・ 子供自身が積極的にバス利用をしたくなる仕掛けづくり

ウ 取組により期待する効果

- ・ 土休日における利用者の拡大を図り、収支率の改善につなげる。
- ・ 市内循環バスを利用したことがない又は利用する機会が少ない市民等に対し、これを認知してもらう機会とすることにより、日常の移動手段としての定着を図り、長期的には全体としての収支率の改善につなげる。

エ 具体策

- ① 土休日に親子又は子供のみで市内循環バスを利用する際の割引制度の企画
- ② 小学校等でのモビリティマネジメントの企画
- ③ 市民まつり(村山デエダラまつり)における子供向けPR活動の実施 ※今年度実施
- ④ 小学生等を対象とした市内循環バススタンプラリー等の企画

【参考 1】 市報むさしむらやま 平成 29 年 11 月 15 日号 抜粋

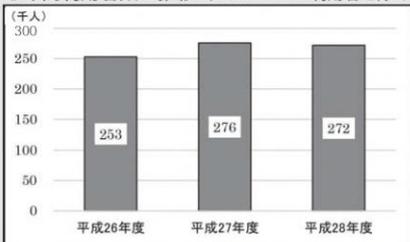
【5】市報むさしむらやま 29.11.15 【2017】



市内循環バス「MMシャトル」を応援してください!

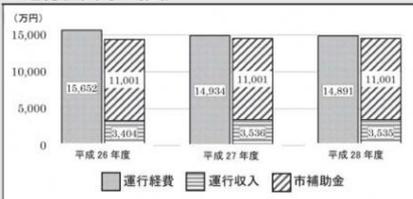
MMシャトルは、運行収入（運賃収入及び広告料収入）で賄いきれない運行経費について、市が補助金を交付することによって運営されています。現在、この運行経費の大部分が市の補助金によって賄われている状況です。

①年間利用者数の推移（シルバーバス利用者を除く）



各年度とも、月平均で約2万1千人～2万3千人の利用者数で推移しています。多くのかたにMMシャトルをご利用いただいています。市民の皆様とのさらなるご協力が必要となります。

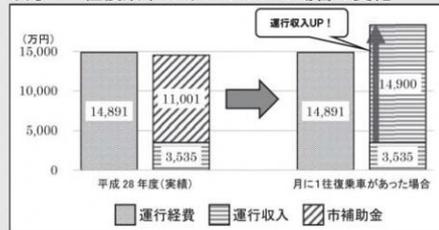
②運行経費等の推移



平成28年度実績では、運行経費に占める運行収入の割合が23.7%しかなく、運営のために年間1億円以上の市補助金を必要としている現状です。今後とも公共交通機関として継続していくためには、赤字の解消が重要な課題となっています。

月に1往復の利用で1億円超の赤字解消

③月に1往復乗車していただいた場合の変化



平成28年度の実績と、MMシャトル沿線の市民の皆様（「むらタク」導入地域以外の15歳から65歳までのかた）が月に1往復ご利用いただいた場合の収支状況を比較したものです。これが実現した場合、運行収入が約1億4,900万円増加し、運行経費を上回る黒字路線への転換が図られます。これにより、市の負担は解消又は減少し、安定的な運営が図られ、路線や運行本数の充実など利便性の高い公共交通へと生まれ変わる可能性ができてきます。

ご乗車にご協力を!

- ☺ 朝・夕の通勤・通学者の利便性に配慮し、駅（上台北駅・玉川上水駅等）への速達性を高めたルートとしています。
- ☺ 日中は、各施設や通院、買い物等の利用者に配慮し、市内の各拠点を結ぶルートとしています。
- ☺ 武蔵村山市役所前、交通プラザ（イオンモール）、村山医療センター入口等の主要バス停においては、MMシャトル以外の路線バスへの乗り継ぎが可能です。

運賃は大人が1乗車170円（均一）で、パスモ、スイカ等のICカードもご利用できます。また、車内にて、お得な回数券やMMシャトルが1日乗り放題となる1日乗車券も販売しています。これまでにもMMシャトルを利用したことがあるかたも、ないかたも生活の足として、ぜひMMシャトルのご利用をお願いします。

☎ 都市計画課（区内線273） ☎ 1000603

【参考 2】 市報むさしむらやま 通常のバナー広告

市内循環バス「MMシャトル」& 乗合タクシー「むらタク」運行中



市民の皆様のご足として、「MMシャトル」及び「むらタク」を運行しています。皆様にも多く利用していただき、事業採算性が向上することで、運行内容を充実させることができます。お出かけの際は、ぜひご利用ください。
 ※「むらタク」は市南西地域（残堀地区の一部、伊奈平地区及び大字三ツ木（横田基地内）の全域）にお住まいのかたのみが対象で、利用には利用者登録（無料）が必要です。「MMシャトル」及び「むらタク」の利用方法等の詳細は、市ホームページをご覧ください。
 ☎ 市役所都市計画課（区内線273） ☎ 1000603（MMシャトル）・1007853（むらタク）

