

市内循環バス（MMシャトル）及び乗合タクシー（むらタク）の
見直し計画素案について

【目次】

1. たたき台の設定	1
1-1. MMシャトル及びむらタクの課題と課題解決策	1
1-2. 計画素案のたたき台の設定	3
1-2-1. MMシャトル	3
1-2-2. むらタク	5
2. 費用対効果（事業収支）の試算・検証	15
2-1. たたき台に基づくMMシャトルの事業収支の想定	15
2-2. たたき台に基づくむらタクの事業収支の試算	16
2-2-1. たたき台に基づくむらタクの利用者数の試算	16
2-2-2. たたき台に基づくむらタクの収支の算出	19
2-3. たたき台の妥当性の評価	22
3. 見直し計画素案の作成	31
3-1. 市内循環バス（MMシャトル）見直し計画素案	31
3-2. 乗合タクシー（むらタク）見直し計画素案	36

市内循環バス（MMシャトル）及び乗合タクシー（むらタク）の見直し計画素案の作成

課題の解決方策を受け、MMシャトル及びむらタクの見直し計画素案を作成した。

計画素案の作成にあたっては、まず、課題解決方策に基づいたたたき台を設定し、費用対効果等による検証を行い、その上で計画素案を作成した。

1. たたき台の設定

1-1. MMシャトル及びむらタクの課題と課題解決方策

第3回地域公共交通会議で提示した、市内循環バス（MMシャトル）と乗合タクシー（むらタク）の課題とその解決方策は次に示す通りである。

(1) MMシャトルの課題と課題解決方策

1) MMシャトルの課題（一部要約）

- ・市民全体ではMMシャトルの利用割合は低く、利用喚起、利用促進が必要
- ・一方、MMシャトルの利用者の利用頻度は高く、利用継続のため、更に利便性の向上が必要
- ・上北台ルートと玉川上水ルートは比較的利用が多く、運行開始以降、利用者数が横ばい傾向のため、さらなる利便性の向上による利用喚起、利用促進が必要
- ・武蔵砂川ルートと西ルートは利用者が少なく、抜本的な見直しが必要
- ・武蔵砂川ルートは、渋滞による遅延で定時性が確保できないことなどが、利用者数の減少を招いていると考えられることから、改善が必要
- ・西ルートは日中時のみの運行で、高齢者のシルバーパスの利用が多いことから、収支率が非常に低く、改善が必要



2) MMシャトルの課題解決方策（一部要約）

①上北台ルート、玉川上水ルート

- 様々な利用喚起、利用促進を図る方策の実施

②武蔵砂川ルート

- ・武蔵砂川ルートは4ルートのうち最も利用者数が少なく、年々、減少傾向にある。
- ・武蔵砂川駅乗り入れは、渋滞により定時性の確保が困難
- ・そのため、過年度、渋滞区間を回避する迂回ルート案を検討したが、最適と思われる迂回ルートの道路幅員の制約により実現に至っていない。また、他の迂回ルートについては大きく迂回するなど、現実的でない。



○武蔵砂川ルート^①の運行をとりやめる。

- ・運行をとりやめた場合、武蔵砂川駅へのアクセスはできなくなるが、沿線の一部地域に対しては既存の路線バスにより代替する。

③西ルート

- ・西ルートは日中時のみの運行で、かつ、鉄道・モノレール駅へ乗り入れず、市内のみの運行のため、高齢者の利用割合が高く、高齢者はシルバーパスの利用が多いことから、収支率は4ルートのうち最も低い。



○西ルートの運行をとりやめ、替わって、乗合タクシー（むらタク）の運行エリアを当ルートの沿線地域に拡大する。

- ・具体的な運行エリアは、現行の西ルートのバス停が位置する町丁目を対象とする。これに伴って、乗降場所の増設を図る。
- ・なお、交通プラザ(イオンモール)から村山医療センターまでの区間は玉川上水ルートで、また、総合体育館の周辺の区間は上北台ルート及び路線バスで代替可能であり、当区間の沿線地域は運行エリアの対象外とする。

(2) むらタクの課題と課題解決方策

1) むらタクの課題

- ・運行エリアの居住者も含め、むらタクの認知度が低く、認知度の向上を図ることが必要
- ・登録者数に対する実利用者数（利用率）が低く、登録したものの、利用していない人の利用喚起が必要
- ・高齢者以外の層への利用の拡大が必要
- ・市民、MMシャトル利用者のむらタク利用意向は低い。一方、利用するか否か「わからない」との回答が多いことから、むらタクの運行内容の周知が必要
- ・乗降場所の少なさに対する不満が多いため、乗降場所の増設の検討が必要
- ・終発が早いことへの不満、日曜・祝日の運行希望が多いが、現状の利用状況（午前中の利用が多い、土曜日の利用が少ない）を勘案し、慎重な検討が必要



2) むらタクの課題解決方策

- ・広報や利用者の口コミなどを通じた周知の実施
- ・登録者に対する利用の呼び掛け
- ・乗降場所の増設の検討

1-2. 計画素案のたたき台の設定

課題解決策を受け、MMシャトルの運行ルート、むらタクの運行エリア、運行内容に関するたたき台を設定した。

1-2-1. MMシャトル

- 武蔵砂川ルートと西ルートを廃止する。
- 上北台ルート、玉川上水ルートは現行と同じとする。

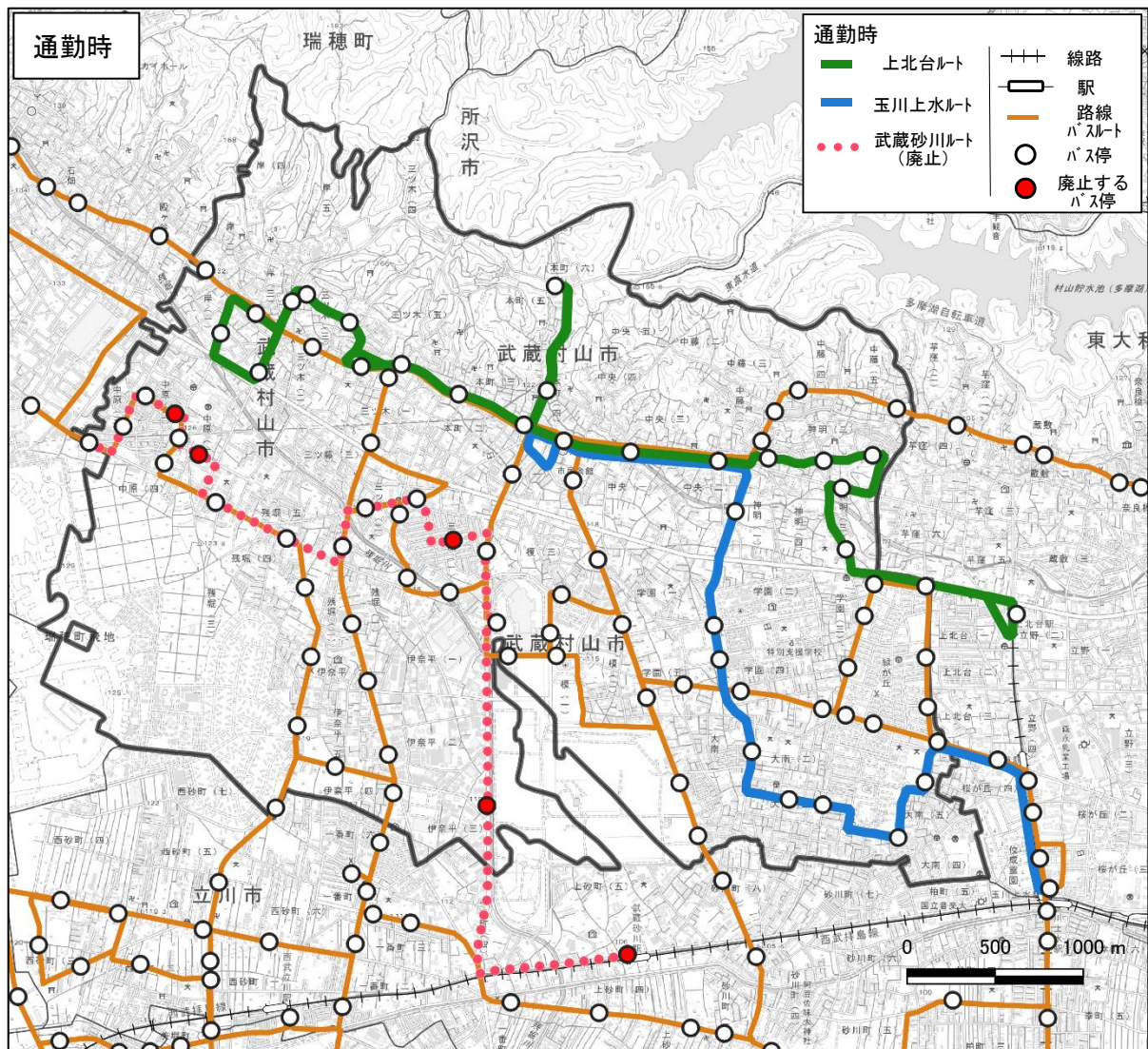


図1 MMシャトルのルート見直し案（通勤時）

※上図は国土地理院の図を加工して作成

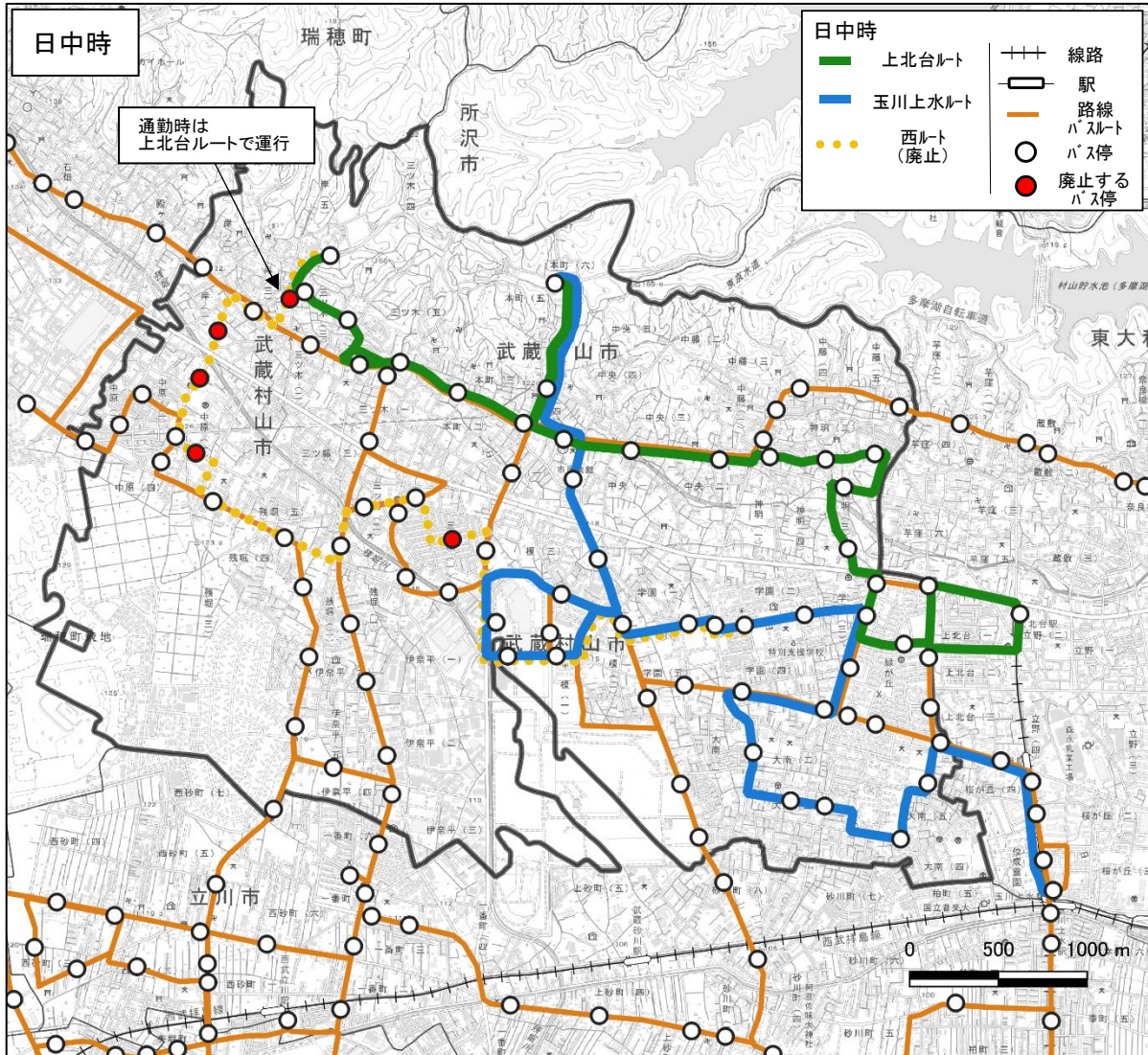


図2 MMシャトルのルート見直し案 (日中時)

※上図は国土地理院の図を加工して作成

1-2-2. むらタク

(1) 運行方式の検討

○現状と同じ運行方式とする。

- ・利用希望者（運行エリアの居住者）は、事前に登録し、利用の際は予約する。
- ・ワンボックス車両による運行（乗客分 12 席）
- ・自宅と主要な公共施設を連絡。公共施設間の利用は不可

(2) 運行エリアの設定（運行エリアの拡大）

1) 運行エリアの設定の方針

○現行の運行エリアに加え、廃止する西ルートの代替となるよう、西ルートの沿線地域を運行エリアの対象とする。

- ・なお、交通プラザ(イオンモール)から村山医療センターまでの区間は玉川上水ルートで、また、総合体育館の周辺の区間は上北台ルート及び路線バスで代替可能であり、当区間の沿線地域は運行エリアの対象外とする。(P2 参照)

2) 運行エリアの設定案

○現行の運行エリアに加え、以下の町丁目へ拡大する。

⇒ 三ツ藤、中原、岸一丁目、残堀一丁目 1 番地～42 番地及び残堀五丁目

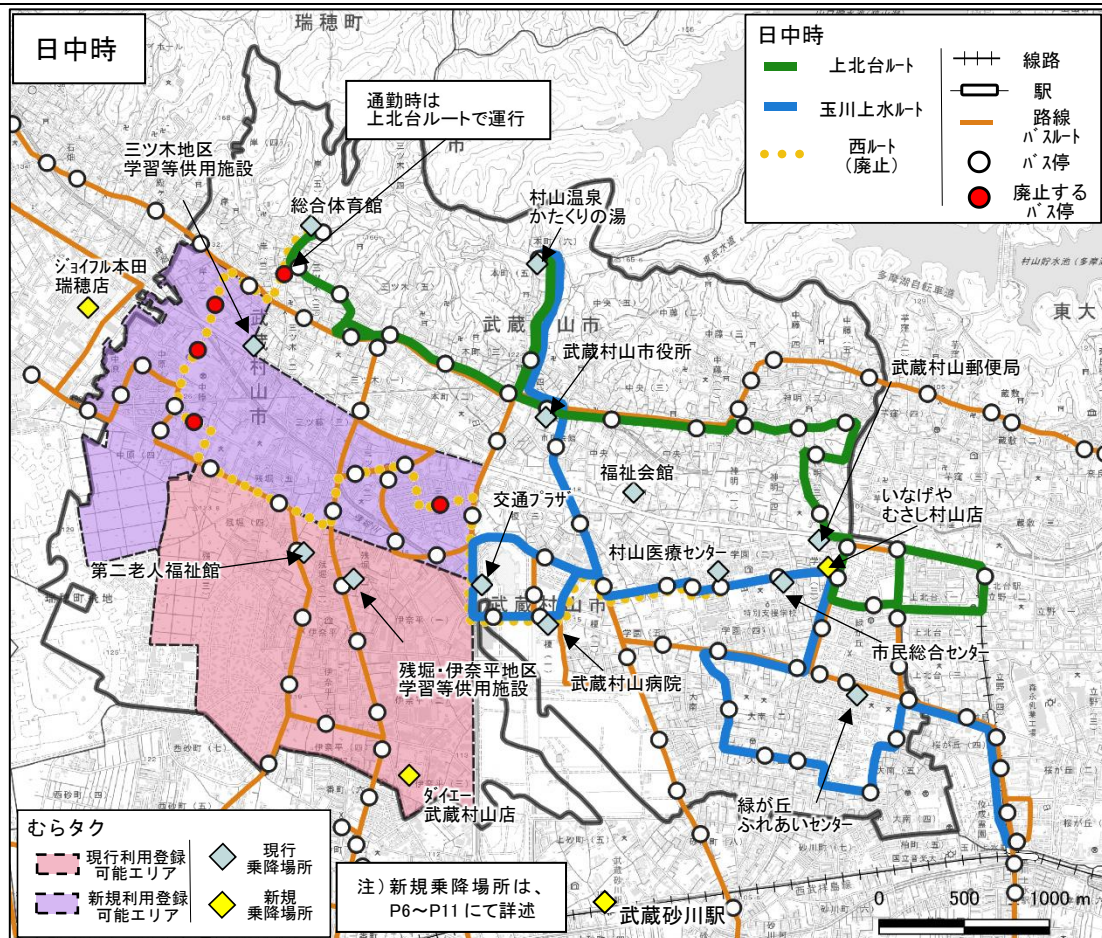


図3 むらタクの運行エリア(案) ※国土地理院の図を加工して作成

(3) 乗降場所の設定（乗降場所の増設）

1) 乗降場所の設定方針

○西ルート利用者の代替機能を果たすよう、以下の点に着目して乗降場所を設定した。

- ・西ルート利用者の目的地を乗降場所として設定
- ・意向調査結果を基に、西ルート利用者がむらタク導入時の利用目的や行きたい施設を勘案して乗降場所を設定

○新規の利用者を喚起するため、以下の点に着目して乗降場所を設定した。

- ・運行エリア拡大地域の居住者のむらタク導入時の利用目的や行きたい施設を勘案して乗降場所を設定

2) 乗降場所の設定の検討

①現状の西ルート利用者の行き先とむらタクによる代替状況

- ・現状において、西ルートの利用者の目的地が、むらタクの乗降場所として既に設定されているか否かについて把握した。
- ・MMシャトル利用者意向調査による西ルート利用者の目的地のうち、回答が多かったイオンモール、村山医療センター、武蔵村山病院は、むらタクの乗降場所として既に存在するため、西ルート廃止後のむらタクによる代替性は概ね確保されている。（表1）
- ・OD調査による西ルートのバス停別乗降者数では、イオンモール、村山医療センターの乗降者数が多く、これらはむらタクの乗降場所として既に存在するため、西ルート廃止後のむらタクによる代替性は概ね確保されている。（図4）

表1 西ルート利用者の行き先とむらタクでの代替性（MMシャトル利用意向調査）

西ルート利用者の目的地		むらタク乗降場所
目的地	回答者数	名称
イオンモール	13	交通プラザ
村山医療センター	7	村山医療センター
武蔵村山病院	4	武蔵村山病院
ジョイフル本田	2	※無し
シルバー人材センター	1	村山医療センター
伊奈平南クリニック	1	※無し
生協	1	※無し
総合体育館	1	総合体育館
市民総合センター	1	市民総合センター
いなげやむさし村山店	1	武蔵村山郵便局
ふれあいセンター	1	緑が丘ふれあいセンター

【平日】

【休日】

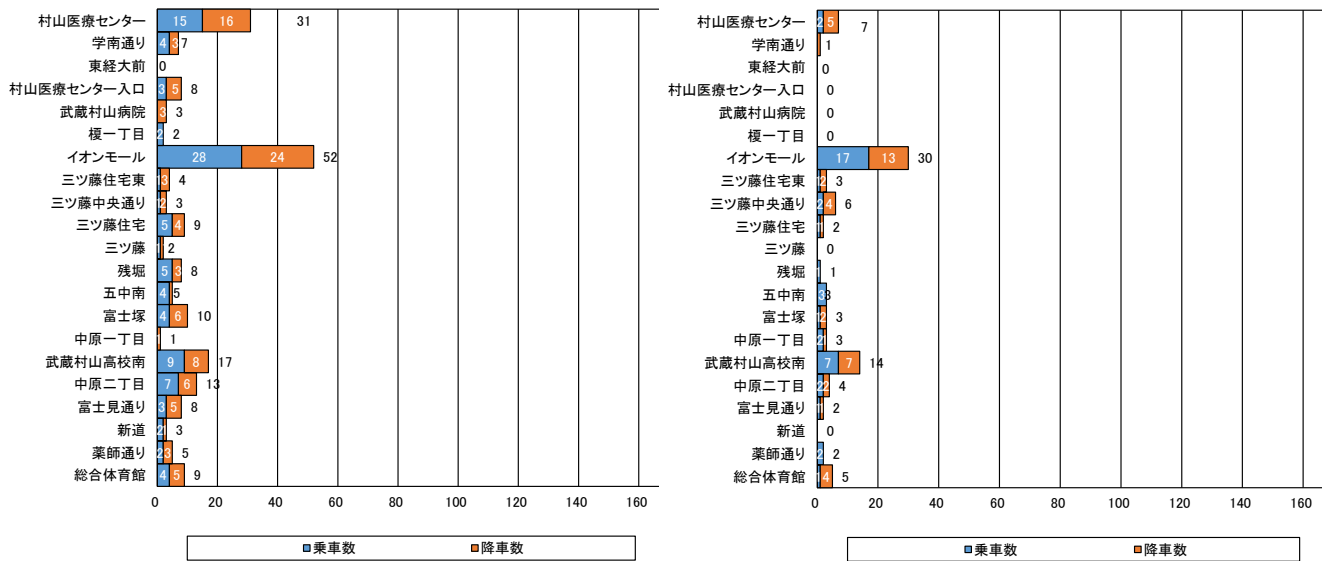


図4 西ルートのバス停別乗降者数

②-1 むらタクで行きたい施設（MMシャトル利用者意向調査、複数回答、全ルート利用者）

- ・ MMシャトル利用者（全ルート）で、むらタクの利用意向のある人に対し、むらタクで行きたい施設を聞いたところ、以下の通りであった。
- ・ 現行のむらタク乗降場所の中では、武蔵村山病院、武蔵村山市役所が50%以上、市民総合センター、交通プラザ（イオンモール）、村山医療センターが30%以上などとなっている。（図5）
- ・ その他の施設（18.4%）の内訳は様々であるが、複数の回答があった施設は、シルバー人材センター（村山医療センターの近傍）、ダイエー（武蔵村山店；伊奈平三丁目）である。（表2）

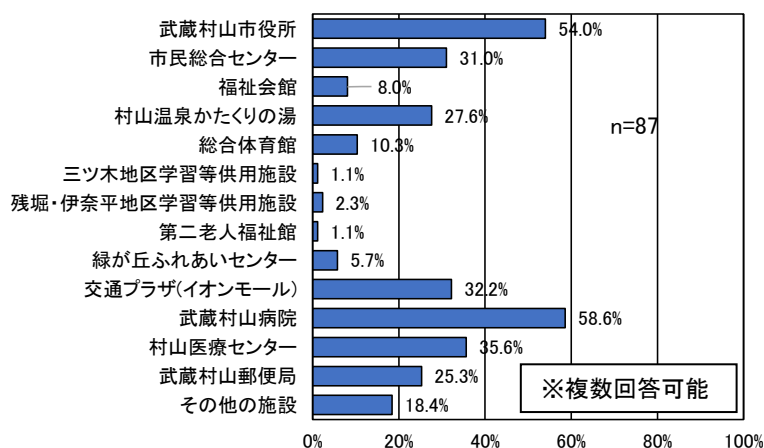


図5 むらたくで行きたい施設（全ルート計）（MMシャトル利用者意向調査）
 （「その他の施設」以外は、現状のむらたく乗降場所を選択肢として回答）

表2 むらたくで行きたい施設とむらたくでの代替性（MMシャトル利用者意向調査）
 （「その他の施設」の内訳）（全ルート計）

行きたい施設		むらたく乗降場所
施設名	回答者数	名称
シルバー人材センター	2	村山医療センター
ダイエー	2	※無し
武蔵村山苑	1	村山医療センター
駅	1	※無し
上北台駅	1	※無し
イトーヨーカドー東大和店	1	※無し
ヤオコー	1	※無し
いなげや	1	※店舗不明
オザム	1	武蔵村山市役所
緑が丘出張所	1	緑が丘ふれあいセンター
東大和警察署	1	武蔵村山郵便局
下田病院	1	総合体育館
病院	1	※不明
立川市	1	※無し

②-2 むらたくで行きたい施設（MMシャトル利用者意向調査、複数回答、運行エリア拡大地域の居住者を対象）

- ・MMシャトル利用者（運行エリア拡大地域の居住者）で、むらたくの利用意向のある人に対し、むらたくで行きたい施設を聞いたところ、以下の通りであった。
- ・MMシャトル利用者（運行エリア拡大地域の居住者を対象）に絞って行きたい施設を確認したところ、武蔵村山病院、武蔵村山市役所、交通プラザ（イオンモール）、村山医療センターで高い割合となっている。（図6）
- ・その他では、ダイエーが2件、下田病院が1件であった。（表3）

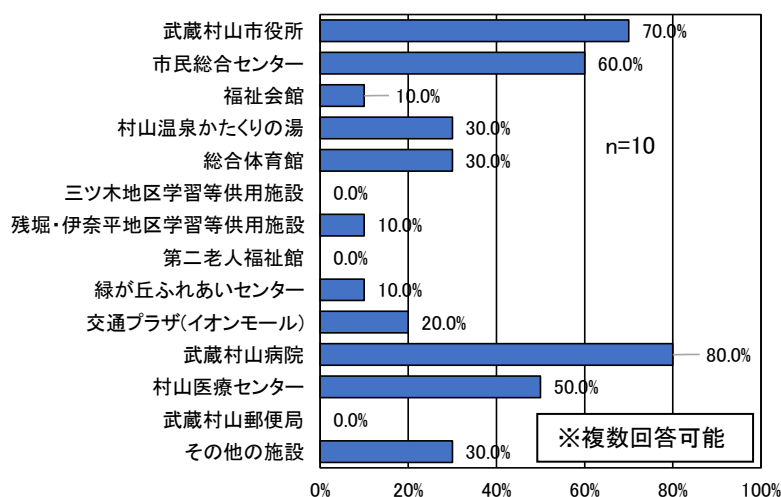


図6 むらたくで行きたい施設（MMシャトル利用者意向調査）
 （MMシャトル利用者のうち運行エリア拡大地域の居住者を対象）
 （「その他の施設」以外は、現状のむらたく乗降場所を選択肢として回答）

表3 むらたくで行きたい施設とむらたくでの代替性（MMシャトル利用者意向調査）
 （「その他の施設」の内訳）（運行エリア拡大地域居住者）

ダイエー	2件
下田病院	1件

③むらたくで行きたい施設（市民意向調査、運行エリア拡大地域の居住者を対象）

- ・運行エリアの拡大地域の居住者のうち、むらたくの利用意向のある人について、行きたい施設を聞いたところ、以下の通りであった。
- ・武蔵村山病院(77.8%)、武蔵村山市役所(52.4%)、交通プラザ（イオンモール）(41.3%)などが高い。（図7）
- ・その他では、駅、スーパーマーケット、文化・福祉施設が挙げられている。（表4）

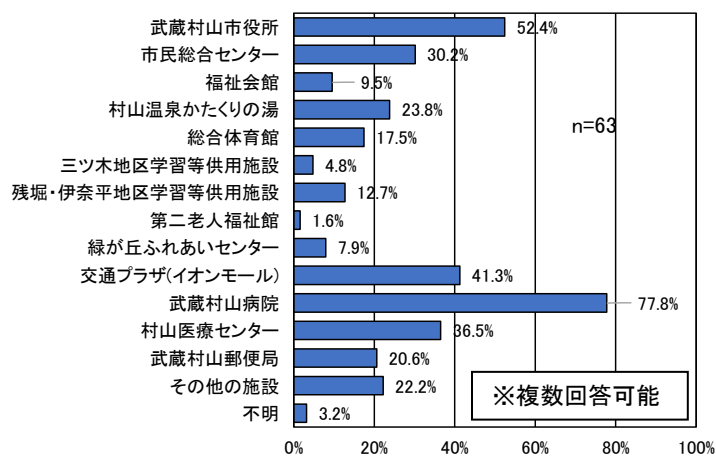


図7 むらたくで行きたい施設（運行エリアの拡大地域の居住者）（市民意向調査）
 （「その他の施設」以外は、現状のむらたく乗降場所の中から回答していただいたものである。）

表4 むらタクで行きたい施設（運行エリアの拡大地域の居住者）（市民意向調査）
（「その他の施設」の内訳）

駅	6件	文化・福祉施設	3件
駅	2件	雷塚地区会館	1件
立川駅	1件	武蔵村山市民会館	1件
武蔵砂川駅	1件	演奏会会場	1件
箱根ヶ崎駅	1件	銀行	1件
西武立川駅	1件	隣接市町	1件
スーパーマーケット	3件	ヒマラヤン動物病院	1件
ダイエー	2件		
いなげや	1件		

④現在のむらタク利用者の行きたい施設（むらタク利用者意向調査）

- ・現在、むらタクを利用している人の行きたい施設を聞いたところ、以下の通りであった。
 - ・スーパーマーケットが7件、駅が4件、医療機関（診療所）が3件などであった。（表5）
 - ・複数の回答があった個別施設は、ダイエーが4件、コメリ残堀店が2件、三ツ藤郵便局が2件であった。（表5）
- ※「コメリ残堀店」との回答は、武蔵村山中原店（中原一丁目）と考えられる。

表5 むらタクで行きたい施設（現在のむらタク利用者）（むらタク利用者意向調査）

スーパーマーケット	7件	駅	4件
ダイエー	4件	立川駅	1件
コメリ残堀店	2件	昭島駅	1件
いなげや	1件	西武立川駅	1件
医療機関	3件	駅	1件
小山歯科	1件	金融機関	2件
奥野眼科	1件	銀行	1件
大南ファミリークリニック	1件	信用金庫	1件
		三ツ藤郵便局	2件
		文明堂	1件
		伊奈平地区会館	1件

⑤西ルート利用者の乗車目的からみた、むらタク乗降場所として望ましい場所

- ・MMシャトル利用者意向調査によると、西ルート利用者は以下の乗車目的で利用しており、買い物目的の割合が高い。

割合：買い物 39%、通院 15%、習い事 9%、レジャー・娯楽 6%

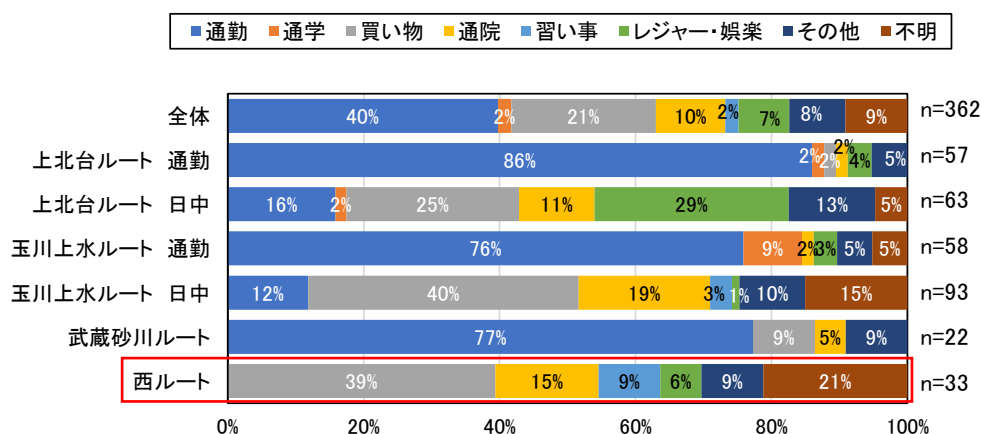


図8 西ルート利用者の乗車目的

①～⑤から、西ルート廃止の代替機能をむらタクに持たせる際、商業施設を乗降場所として増設することが考えられる。

⑥むらタクの乗降場所の増設（案）

- ・①～⑤を踏まえ、西ルート廃止に伴うむらタクの乗降場所の増設（案）を、以下のよう
に設定する。
- ・現行の乗降場所（13箇所）はそのまま維持する。
- ・原則、市内に立地している施設を増設の対象とするが、市民の利用が見込まれる市外
の一部施設についても対象とする。
- ・西ルート利用者の目的地、または行きたい施設として挙げられている大規模商業施設、
また、むらタク運行エリア及び近隣地域に立地している大規模商業施設を対象とする。
その際、大規模商業施設の周辺にも商業施設が立地し、商業地域・商店街を形成して
いる箇所を乗降場所として設定する。
- ・また、各意向調査で駅が行きたい施設として挙げられている。具体的な駅は様々である
が、武蔵砂川ルートを廃止することに鑑み、この代替措置として、武蔵砂川駅を乗降場
所として設定する。



- ・以上から、次に示す駅、大規模商業施設を増設する乗降場所（案）として設定する。
- ・現行でのむらタクの乗降場所は、公益性の高い公共公益施設に限定して設定して
いるが、当案では、商業施設を新たに乗降場所として設定した。その理由として、上記で
見てきたように、西ルート利用者の行き先や乗車意向調査による行きたい施設で商業施設
が比較的多いこと、また、西ルート利用者の乗車目的に買い物割合が高いためである。

なお、他自治体では、公共公益施設に限定している地域がある一方で、商業施設を乗降場所として設定している地域もあり、利用者のニーズに合わせた設定を行っていると思われる。(表6)

<p>【駅】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 武蔵砂川駅 <p>【大規模商業施設】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ いなげや・むさし村山店（学園三丁目） （村山中央ショッピングセンター商店会（村山団地西通り）） ・ ダイエー武蔵村山店（伊奈平三丁目） ・ ジョイフル本田（瑞穂町殿ヶ谷）

表6 商業施設を乗降場所としている他自治体

	市区町村	名称	乗降場所
埼玉 県	行田市	行田市デマンドタクシー	病院・診療所・薬局、鍼灸・接骨・整骨院、福祉施設(高齢者・障害者)、 商業施設・店舗(理美容院含む) 、金融機関、鉄道駅、公共施設、バス停留所
	加須市	かぞ絆号	3つのエリア内の自宅～市内行きたい場所
	本庄市	はにぼん号・もといずみ号	病院・診療所、 大規模商業施設 、市役所、公民館、図書館、他
	東松山市	東松山市デマンドタクシー	鉄道駅、バス停、病院・診療所、金融機関、 大規模商業施設 、学校、幼稚園・保育園、福祉施設、市役所等公共施設、自治会館・集会所
	鴻巣市	デマンド交通ひなちゃんタクシー このす乗合タクシー	病院(歯科含)、調剤薬局、幼稚園・保育所、接骨院等、介護施設等、金融機関、 商業施設 、 コンビニ 、葬儀場、タクシー会社 〇このす乗合タクシーのみ:理美容室、飲食店、その他施設
	志木市	志木市デマンド交通	鉄道駅、公共施設等、学校、保育園・幼稚園、 商業施設等(飲食店・スーパー・コンビニ・百貨店等) 、病院、調剤薬局、寺院・斎場、金融機関・郵便局、整骨院等、介護・福祉施設、町内会館
	久喜市	くきまる	総合支所等、保健施設、福祉施設、保育園・幼稚園、学校、公民館等、公園等、図書館、農業・商業・勤労者施設、金融機関、病院(歯科・整骨院含)、 大規模店舗等 、観光施設等
	北本市	北本市デマンドバス	病院、鉄道駅、公共施設、 商業施設 、埼玉県中央病院、埼玉脳神経外科病院
	幸手市	幸手市デマンドバス	市役所・公共・公益施設、保健・福祉施設、児童館、保育所・幼稚園、学校、公民館等・集会所・運動施設等、公園、病院・診療所、金融機関、 商業施設 、農産物直売所、鉄道駅、路線バス停
	白岡市	白岡市のりあい交通	市役所、公共・公益機関、公園等、福祉施設、学校、保育所・幼稚園等、鉄道駅、金融機関、 商業施設 、病院・診療所、介護施設

			設、集会所、寺院
	小川町	小川町デマンドタクシー	鉄道駅等、バス停留所、病院・診療所、 商業施設 、金融機関、公共施設等、公民館等
	川島町	かわみんタクシー	自宅などから町内の行きたい場所、町外病院4ヶ所
	鳩山町	デマンドタクシー	自宅から町内目的地、町外病院往復
	寄居町	愛のリタクシー	行政施設等、鉄道駅、学校、保育施設等、病院、介護施設、 商業施設 、運動施設、観光施設、金融機関、美容室
千葉県	柏市	カシワニクル	市外鉄道駅、市外福祉施設、公共施設等、病院、学校、 商業施設 等、福祉施設、金融機関、公園、観光スポット
神奈川県	相模原市	篠原地区デマンド交通	観光施設等
		吉野・与瀬地区乗合タクシー「ふれあい号」	商業施設 、鉄道駅、病院、公民館、金融機関、
		根小屋地区乗合タクシー「くっしー号」	商業施設 、病院、公共施設
		内郷地区乗合タクシー「おしどり号」	商業施設 、学校、金融機関、病院、公園
	藤沢市	おでかけ六会	商業施設 、鉄道駅、金融機関
	茅ヶ崎市	茅ヶ崎市予約型乗合バス	公共施設、病院、福祉施設、学校、公園等、自治会館等、 商業施設 、拠点集会所(推奨乗継バス停)・集会所
	秦野市	デマンド型のりあいタクシー	鉄道駅、 商業施設 、運動施設等、公共施設

(4) その他の運行内容の検討

- ・運行内容は、現状に準じ、以下の通りとする。

運行日	月曜日から土曜日まで（祝日、年末年始（12月29日～1月3日）を除く）
運行時間帯	午前8時から午後5時まで
運行ダイヤ	運行は1時間に1便で、午前8時台から午後4時台までの1日9便
利用対象者	運行エリア内に居住し、あらかじめ利用者登録を済ませた人とその介助者及び同乗者
利用料	1人当たり1回（片道）300円　小学生は半額　小学生未満は無料 シルバーパス、身体障害者手帳、療育手帳（愛の手帳）又は精神障害者保健福祉手帳の所持者、要介護（要支援）認定者、及び介助者1名は半額
登録方法	利用者登録申請書に必要事項を記入し、持参、郵送、ファックス、電子サービスのいずれかで市役所へ提出
予約方法	電話又はファックスで運行事業者に直接予約

(5) 運行事業者との契約方式

- ・現行と同じく、事前の運行事業者見積りにより運行委託費を決定し、市から運行事業者へ毎月委託料を支払う。収入は市の歳入とする。

2. 費用対効果（事業収支）の試算・検証

2-1. たたき台に基づくMMシャトルの事業収支の想定

- ・ここでは、令和元年度におけるMMシャトルの実績を基に、武蔵砂川ルート及び西ルートを廃止した場合の事業収支を想定した。
- ・たたき台におけるMMシャトルの運行経費は119,845千円、運賃収入は32,046千円、差し引いて、市の負担額が87,799千円となり、現状の4ルートでの110,000千円に比べて22,221千円の削減が図られることとなる。
- ・また、MMシャトルにおける市の負担額は、110,000千円を上限としているため、令和元年度においてはバス事業者の負担が16,861千円生じていたが、たたき台では事業者負担が生じないこととなる。

表7 MMシャトルの事業収支の想定（令和元年度ベース）

	運賃収入	運行経費	バス事業者の負担額	市の負担額
上北台ルート	16,598 千円	67,162 千円	—	50,565 千円
玉川上水ルート	15,448 千円	52,683 千円	—	37,234 千円
計	32,046 千円	119,845 千円	0 円	87,799 千円

(参考) 表 MMシャトルの事業収支（令和元年度・全ルート）

	運賃収入	運行経費	バス事業者の負担額	市の負担額
上北台ルート	16,598 千円	67,162 千円	6,721 千円	43,844 千円
玉川上水ルート	15,448 千円	52,683 千円	4,949 千円	32,286 千円
武蔵砂川ルート	2,193 千円	17,146 千円	1,987 千円	12,966 千円
西ルート	2,511 千円	26,620 千円	3,204 千円	20,905 千円
ルート全体	36,750 千円	163,611 千円	16,861 千円	110,000 千円

※各ルートの運賃収入：運賃収入合計を各ルートの輸送人員割合で按分したもの

※各ルートの運行経費：運行経費合計を各ルートの年間実車キロ数で按分したもの

※各項目とも千円未満の額があるため、ルート全体と各ルートの合計値は合わない場合がある。

2-2. たたき台に基づくむらタクの事業収支の試算

2-2-1. たたき台に基づくむらタクの利用者数の試算

(1) 推計対象とするむらタク利用者の設定

- ・たたき台によるむらタクの利用者は以下により構成されるものとした。

- | |
|---|
| 1) 既存のむらタク利用者
2) 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者
3) 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者 |
|---|

(2) 利用者数の推計方法（以下の算出方法を用いて次ページ以降の表 8、表 9 を求める。）

1) 既存のむらタク利用者

○令和元年度のむらタク利用者数の実績を適用

- ・既存の利用者は、これまでの利用状況が今後とも継続するものと想定し、令和元年度の利用者数と同じと仮定した。

※新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者数の変動が見られるが、ここでは、収束後を想定し、令和元年度の利用実績を用いることとした。

2) 西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者

○利用意向調査に基づくむらタクの利用意向を適用

- ・MMシャトル利用意向調査で、西ルート利用者のうち以下の条件を満たすアンケート結果を用いた。

- むらタクを導入時に「利用すると思う」と回答（33.3%）
- 上記の内、自分用として自由に使える車両（自動車、二輪車）の保有無と回答（54.5%）
- 上記の内、MMシャトル利用理由として「ほかに移動手段がないから」と回答（100.0%）

- ・上記の条件で回答した割合（18.2%）を、西ルートの1日当りの利用者数の実績（OD調査；平日休日加重平均90.5人/日）に乗じることで、利用者数を推計した。

- ・なお、西ルートの1日あたりの平均利用者数を用いることで、既に利用頻度が加味されているとみなすことができるため、推計に当たっては改めて利用頻度を加味しない。

- ・求めた推計値に、既存のむらタクの利用者数（実績値）に対する未就学児利用者数（実績値）の比を乗じることで、未就学児の利用者数を推計した。

3) 運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者

○市民意向調査に基づくむらタクの利用意向を適用。但し、利用意向については精査
--

- ・市民意向調査で、運行エリアの拡大地域の居住者のうち以下の条件を満たすアンケート結果を用いた。

- むらタクを導入時に「利用すると思う」と回答（22.6%）
- 上記の内、自分用として自由に使える車両（自動車、二輪車）の保有無と回答（20.3%）

- 上記の内、日常で最も多く外出する用件の際に主な移動手段として、徒歩、自転車、送迎（家族等による）、タクシーを利用すると回答（41.7%）
- ・上記の条件をすべて満たす割合（1.9%）を、40歳以上の居住人口（住民基本台帳）に乗じることで利用者数を推計した。
 - 注）アンケート結果では上記の条件をすべて満たす回答者は40歳代以上であったため、まず、40歳以上の利用者数の推計を行う。
- ・さらに、アンケートで「利用すると思う」と回答した人のうち、実際に利用する割合（「行動意図一致率」）について、既往の研究に基づいて25%と想定し、この割合を乗じることで40歳以上の利用者数を推計した。
- ・次に、市民意向調査に基づくむらタクの利用頻度（1日当たり利用回数（0.17回/日）に換算）を乗じて、1日当たりの利用者数を推計した。
 - ↓
- ・以上の手順で推計した40歳以上の利用者数を基に、以下の方法により、40歳未満の利用者数の推計を行った。
- ・既存のむらタクの40歳以上利用者数（実績値）に対する13歳以上利用者数（実績値）の比を乗じることで、13歳以上の利用者数を推計。13歳未満（小学生、未就学児）についても、同様に実績値の比を用いて利用者数を推計した。

(3) 利用者数の推計結果

- ・(2) に示した方法に基づいて推計したむらタクの利用者数を以下に示す。
- ・なお、未就学児の利用者数は、現況（令和元年度）における利用者数全体に対する未就学児の割合を適用して推計した。

表 8 むらタク利用者数の推計結果【年間】 (単位；人)

むらタク利用者数	1)既存のむらタク利用者	2)西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	3)運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	合計
未就学児除く	3,444	4,821	1,915	10,180
未就学児	54	76	30	160
計	3,498	4,897	1,945	10,340

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない箇所がある

- ・(2) に示した方法に基づいて推計したむらタクの利用者数を令和元年度むらタク運行日数 293 日間で除し、日平均利用者数を以下に示す。

表 9 むらタク利用者数の推計結果【1日当たり】 (単位；人)

むらタク利用者数	1)既存のむらタク利用者	2)西ルート廃止により西ルートからむらタクへ移行する利用者	3)運行エリアの拡大による新規のむらタク利用者	合計
未就学児除く	11.75	16.45	6.54	34.75
未就学児	0.18	0.26	0.10	0.54
計	11.94	16.71	6.64	35.29

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない箇所がある

- ・参考として、むらタクの登録者数の試算結果を以下に示す。
- ・たたき台における登録者数は、令和3年1月における居住人口当たりの登録者数割合を運行エリア拡大地域に適用して試算したものである。

表 10 むらタク登録者数の試算結果

項目		値	備考
A	令和3年1月時点登録者数	797人	
B	令和3年1月時点 既存運行エリア	8,707人	残堀一丁目の居住人口に関して、 既存、拡大登録可能地域別に分 け、それぞれ面積比で按分して算 出
C	居住人口 拡大運行エリア	13,167人	
D	居住人口当たり登録者数の割合(既存運行エリア)	9.2%	$A \div B$
E	拡大運行エリアにおける登録者数	1,205人	$C \times D$
F	たたき台における登録者数	2,002人	$A + E$

2-2-2. たたき台に基づくむらタクの収支の算出

(1) 収入額の算出

1) 収入額の算出方法

・2-2-1. で推計した利用者数を利用種別ごとに求め、これに利用料金を乗じて収入額を算出した。

表 11 利用種別ごとの利用者数の推計方法

	大人	障がい者 要介護・要支援 認定者	介助者	シルバーパス 所有者	小学生
利用料金	300円	150円	150円	150円	150円
1)既存のむらタク 利用者	実績値を用いる。				
2)西ルート廃止に より西ルートから むらタクへ移行す る利用者	(2) 2)利用者数 にOD調査結果 の西ルート大人 割合を乗じて算 出	MMシャトル利用者 で障害者、要介護・ 要支援認定者を把握 していないため計算 対象外	MMシャトル利 用者で介助者 を把握していな いため計算対 象外	(2) 2)利用者数 にOD調査結果 の西ルートシルバ ーパス割合を乗じ て算出	(2) 2)利用者数 にOD調査結果 の西ルート小学 生割合を乗じて 算出
3)運行エリアの拡 大による新規の むらタク利用者	(2) 3)利用者数 に 1)既存の大 人割合を乗じて 算出	(2) 3)利用者数に 1) 既存の障がい者、要 介護・要支援者認定 者の割合を乗じて算 出	(2) 3)利用者数 に 1)既存の介 助者割合を乗 じて算出	(2) 3)利用者数 に 1)既存のシル バーパス割合を 乗じて算出	(2) 3)利用者数 に 1)既存の小 学生割合を乗 じて算出

2) 収入額の算出結果

- ・ 1) に示した算出方法に基づき、収入額の算出を行った。

表 12 収入額の算出結果【年間】

	大人	障がい者 要介護・要支援 認定者	介助者	シルバーパ ス所有者	小学生	合計
1)既存のむらタク 利用者	182,700 円	130,050 円	16,650 円	276,000 円	2,550 円	607,950 円
2)西ルート廃止に より西ルートから むらタクへ移行す る利用者	575,345 円	-	-	420,855 円	14,650 円	1,010,850 円
3)運行エリアの拡 大による新規の むらタク利用者	101,603 円	72,324 円	9,259 円	153,490 円	1,418 円	338,094 円
合計	859,649 円	202,374 円	25,909 円	850,344 円	18,618 円	1,956,894 円

※小数点以下四捨五入の関係で合計値が合わない箇所がある

(2) むらタクの運行経費の想定

1) 必要となる運行台数の想定

- ・ 2-2-1. (3) の利用者数に対し、現状の利用時間帯分布、日別利用者数からピーク時間帯の最大利用者数を推計し、これを車両定員で除することによって、必要となる運行台数を算出した。

表 13 運行台数の想定

項目	値	備考
A ピーク時間帯	13 時台	時間帯別予約数より
B ピーク時間帯利用割合	18.0%	13 時台予約数÷全予約数
C 日平均利用者数	11.9(人/日)	令和元年度実績
D 日最大利用者数	31(人/日)	令和元年度実績
E 日平均推計利用者数	35.3(人/日)	2-2-1.(3)より
F 日最大推計利用者数	91.6(人/日)	$E \times (D \div C)$
G ピーク時推計最大利用者数	16.5 人	$F \times B$
H 車両定員	12(人/台)	
I 想定運行台数	2 台	$G \div H$

2) 運行経費の算出

- ・これまでの運行経費の実績を基に、1台あたりの運行経費を設定し、これに1)で想定した運行台数2台を乗じて運行経費の算出を行った。

表 14 年間運行経費の想定

項目	1台あたりの経費 (実績値)	想定運行台数2台分の経費
車両購入・リース料	508,750 円	1,017,500 円
運転者人件費	4,579,200 円	9,158,400 円
オペレーター人件費	1,259,280 円	2,518,560 円
車両燃料費	300,000 円	600,000 円
通信費、プロバイダ契約料	90,000 円	180,000 円
車両整備費	189,500 円	379,000 円
自動車保険料	141,290 円	282,580 円
運行管理システム委託費用	559,680 円	559,680 円
その他(自動車税・施設使用料等)	160,300 円	320,600 円
合計	7,788,000 円	15,016,320 円

2-3. たたき台の妥当性の評価

(1) 市の負担額による評価

- ・たたき台に基づく市の負担額について、現行の市内循環バス・乗合タクシーの市の負担額と比較することで評価を行った。
- ・2-1. 2-2. で算出したMMシャトル及びむらタクの収入額と運行経費を基に収支状況を試算した。
- ・収支状況の試算結果は、以下に示す通りである。
- ・令和元年度実績における市の負担額は、MMシャトルが110,000千円、むらタクが7,180千円、合計117,180千円であったが、たたき台においては、MMシャトルが87,799千円、むらタクが13,059千円、合計100,858千円となり、16,322千円の削減が見込まれる結果となった。

表 15 令和元年度収支状況

		市内循環バス (MMシャトル)	乗合タクシー (むらタク)	合計
収入額 (年間)		36,750 千円	608 千円	37,358 千円
運行経費 (年間)		163,611 千円	7,788 千円	171,399 千円
運行経費 -収入額 (負担額)	運行事業者の負担額	16,861 千円	—	16,861 千円
	市の負担額	110,000 千円	7,180 千円	117,180 千円
	合計	126,861 千円	7,180 千円	134,041 千円



表 16 収支状況の試算結果

		市内循環バス (MMシャトル)	乗合タクシー (むらタク)	合計
収入額 (年間)		32,046 千円	1,957 千円	34,003 千円
運行経費 (年間)		119,845 千円	15,016 千円	134,861 千円
運行経費 -収入額 (負担額)	運行事業者の負担額	—	—	—
	市の負担額	87,799 千円	13,059 千円	100,858 千円
	合計	87,799 千円	13,059 千円	100,858 千円



現状と比べ、負担額（合計）は、33,183千円の削減が見込まれ、市の負担額では、16,322千円の削減が見込まれる。

(2) ルート廃止に伴う公共交通不便地域の状況の評価

①最寄りバス停の利用が不便となる地域の状況

- ・ 武蔵砂川ルート、西ルートの廃止による新たな公共交通不便地域の出現状況（バス停圏を300mと設定）を把握し、その広がりから、たたき台の評価を行った。

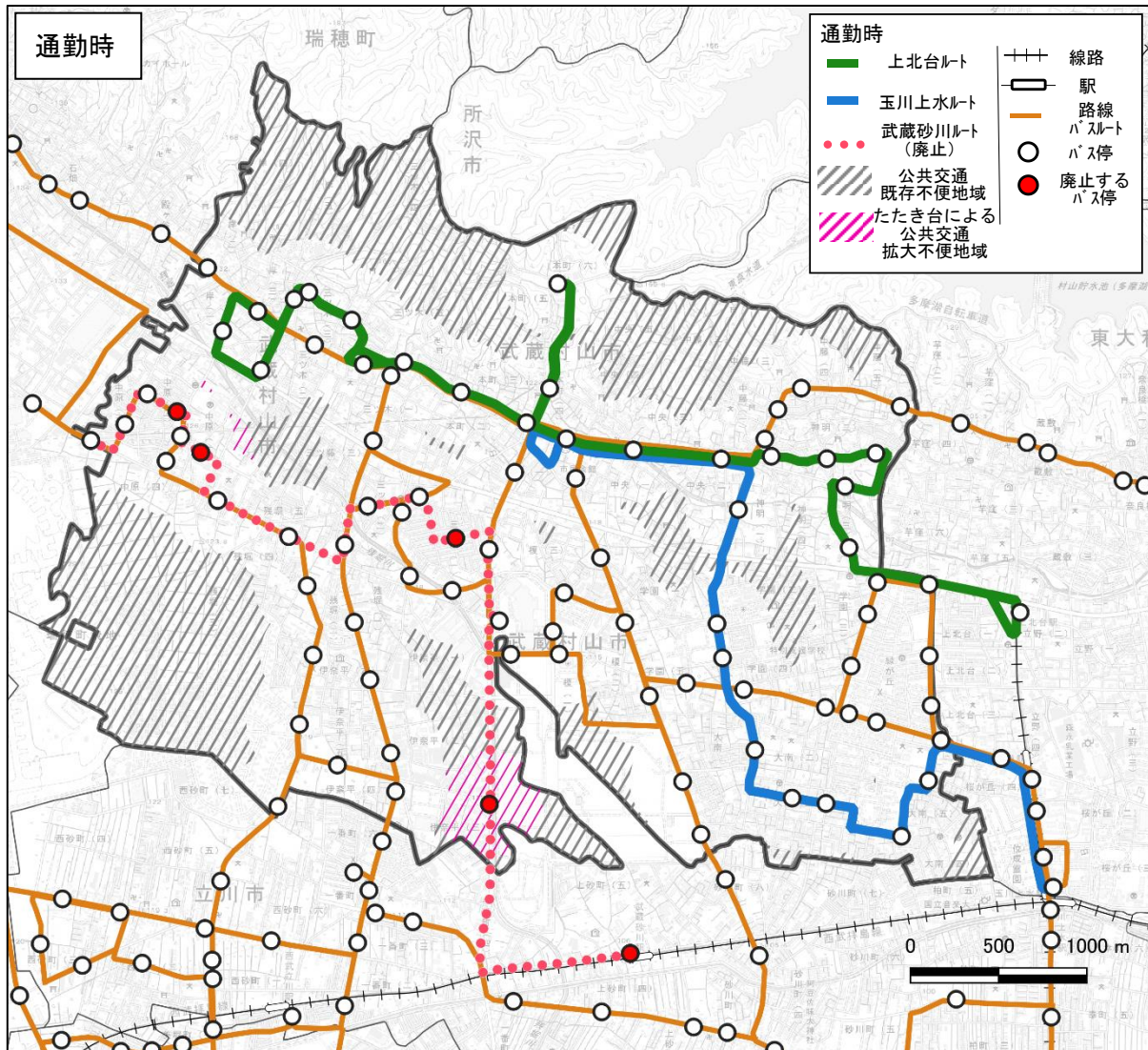


図9 たたき台における公共交通不便地域の状況（通勤時）

※上図は国土地理院の図を加工して作成

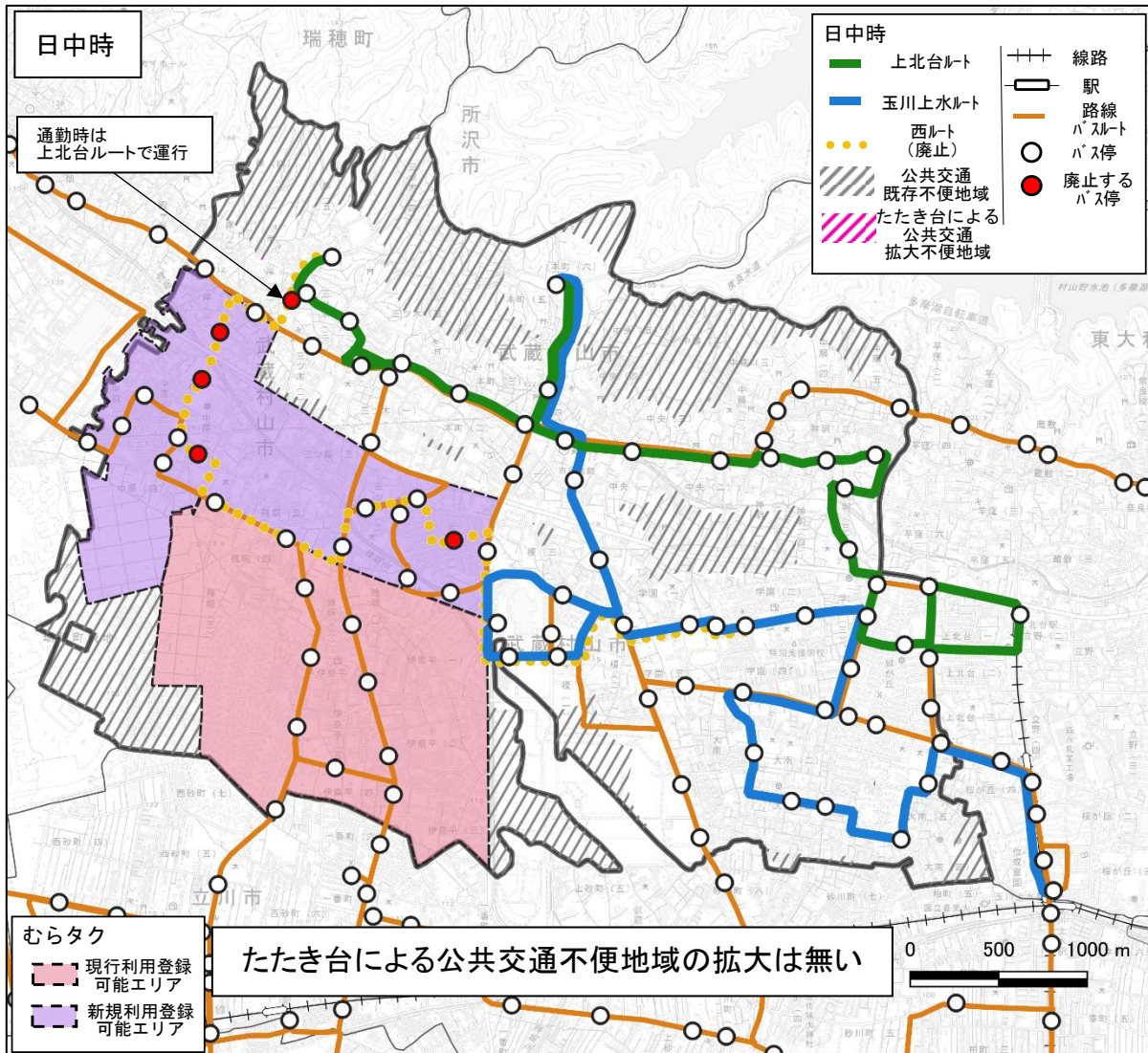


図10 たたき台における公共交通不便地域の状況（日中時）

※上図は国土地理院の図を加工して作成

②バスを乗り継ぎなしで行くことのできる地域の状況

- ・武蔵砂川ルート、西ルートの廃止により、バスを乗り継ぎなしで行くことのできる地域が縮小することが予想されるため、その状況を把握し評価を行った。

【鉄道駅へのアクセス（通勤時）】

- ・伊奈平二丁目（赤点線の付近）では、バスによる鉄道駅へのアクセスが不便となる。

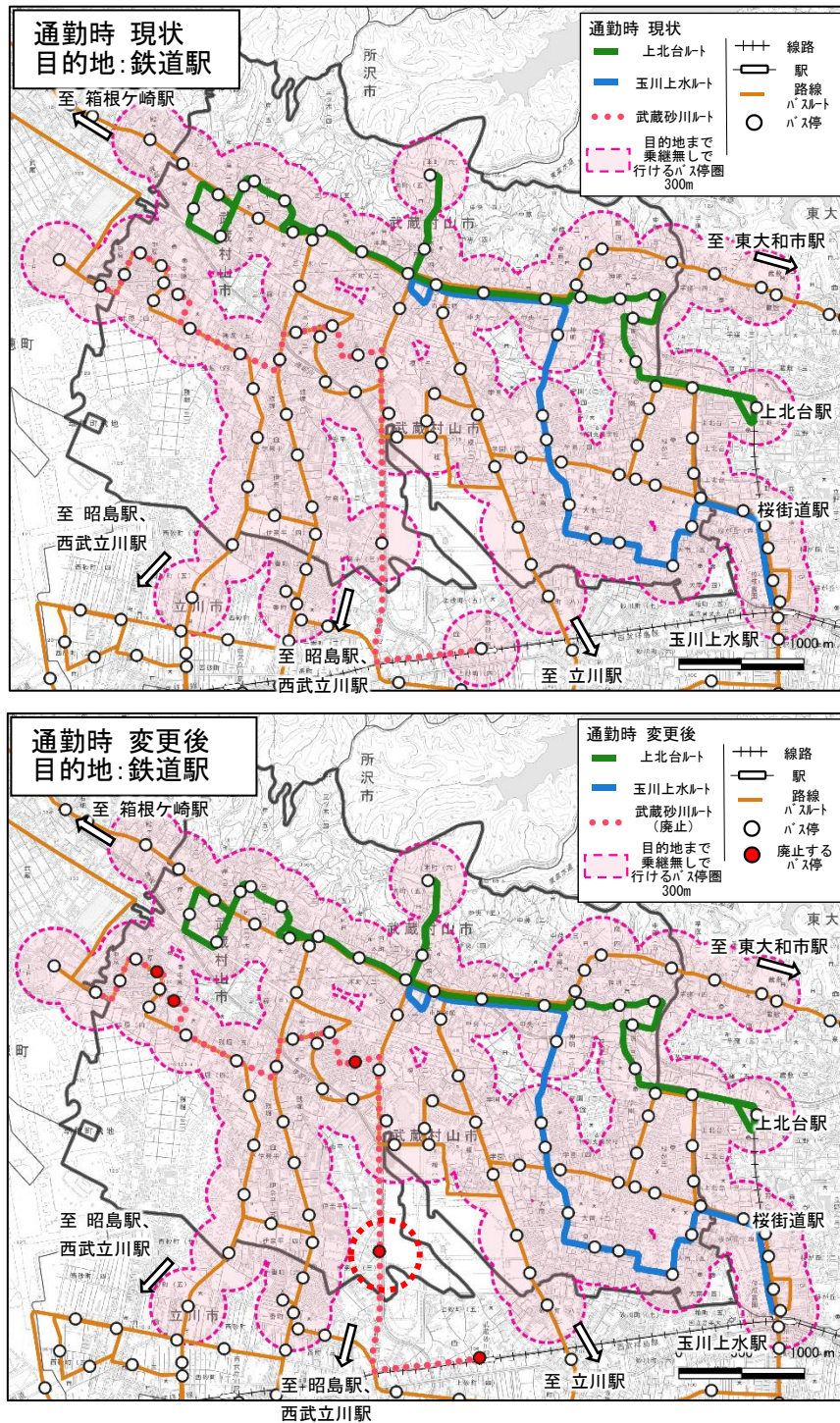


図 11 【通勤時】乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化 目的地：鉄道駅

※上図は国土地理院の図を加工して作成

【イオンモールむさし村山へのアクセス（通勤時）】

- ・ 中原・残堀の一部、伊奈平二丁目（赤点線の付近）では、バスによる通勤時のイオンモールへのアクセスが不便となる。

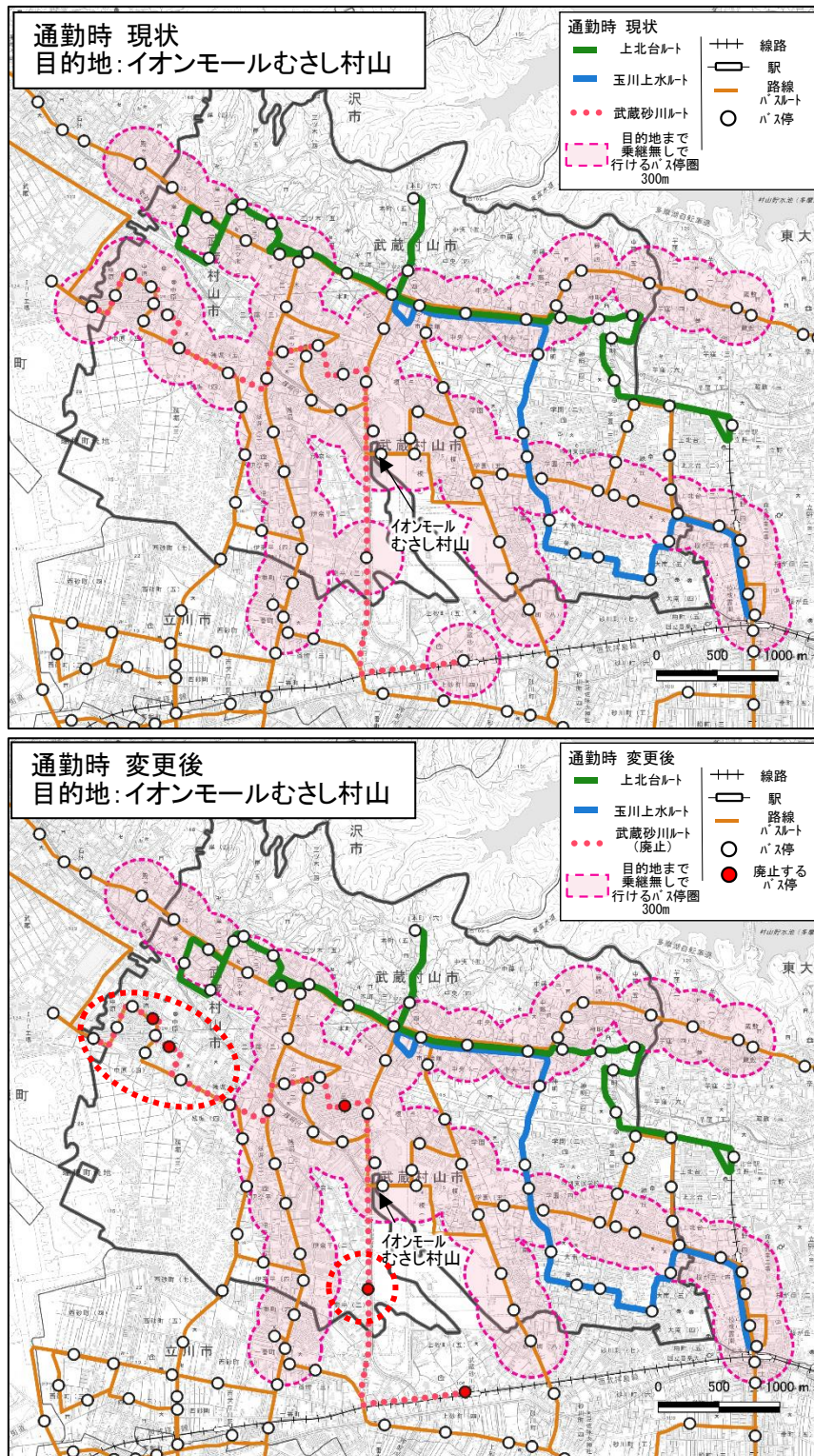


図 12 【通勤時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化
目的地: イオンモールむさし村山

※上図は国土地理院の図を加工して作成

【イオンモールむさし村山へのアクセス（日中時）】

- ・中原・残堀の一部、総合体育館周辺（赤点線の付近）では、バスによる日中のイオンモールへのアクセスが不便となる。

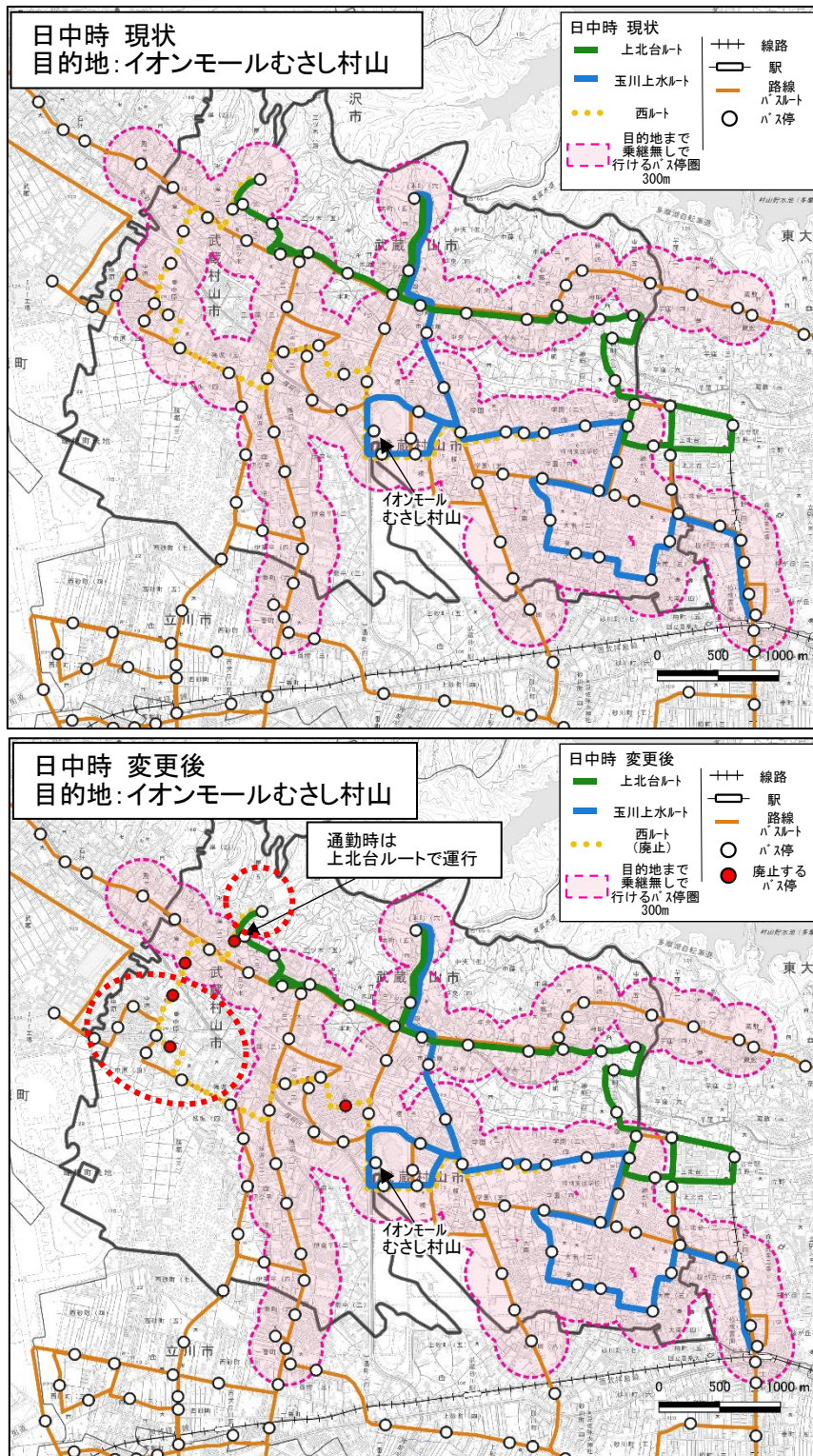


図 13 【日中時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化
目的地：イオンモールむさし村山

※上図は国土地理院の図を加工して作成

【武蔵村山病院へのアクセス（日中時）】

・岸・中原・残堀・三ツ藤の一部（赤点線の付近）では、バスによる日中の武蔵村山病院へのアクセスが不便となる。

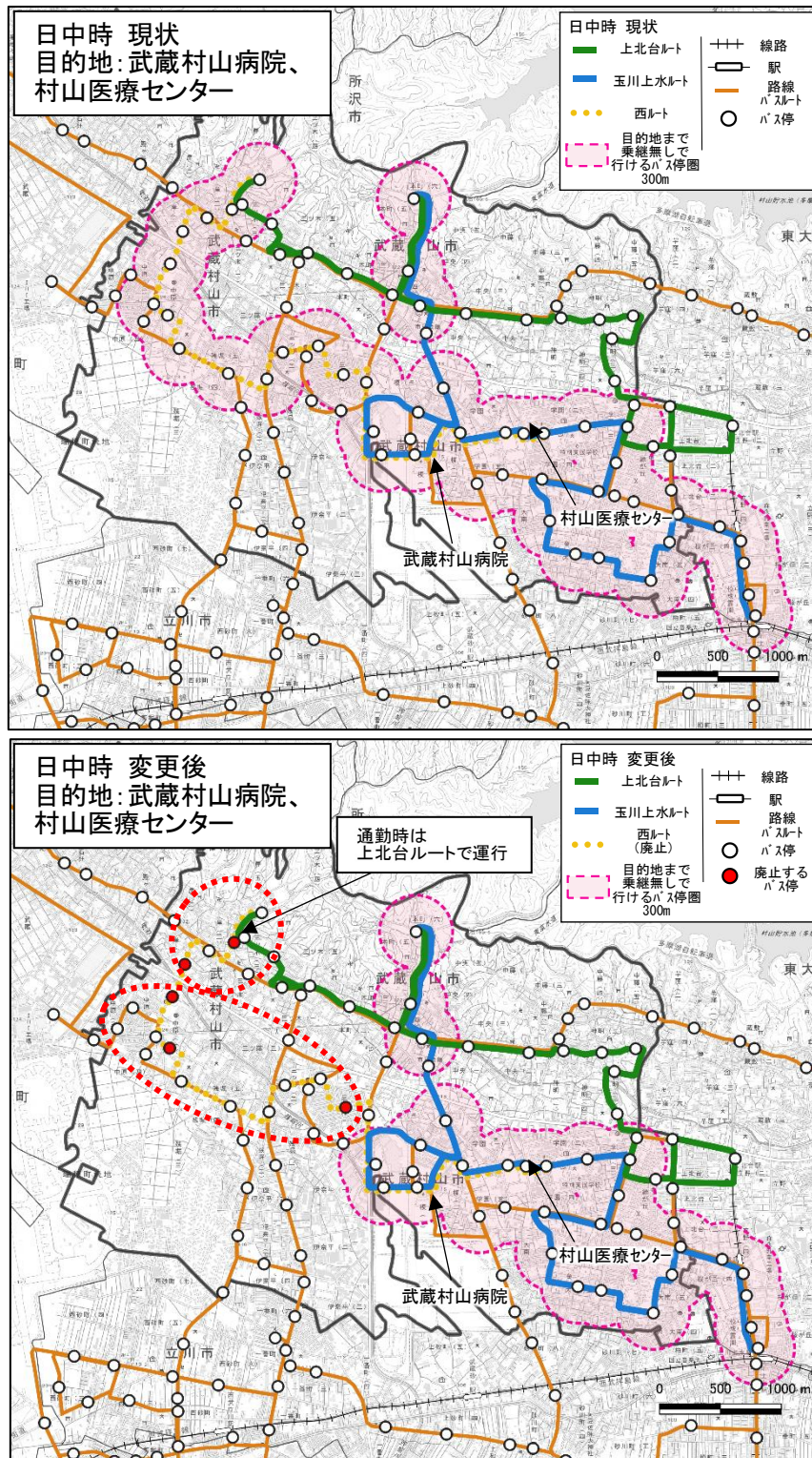


図 14 【日中時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化
目的地：武蔵村山病院、村山医療センター

※上図は国土地理院の図を加工して作成

【総合体育館へのアクセス（日中時）】

・岸・中原・残堀・三ツ藤・榎・学園の一部（赤点線の付近）では、バスによる日中の総合体育館へのアクセスが不便となる。

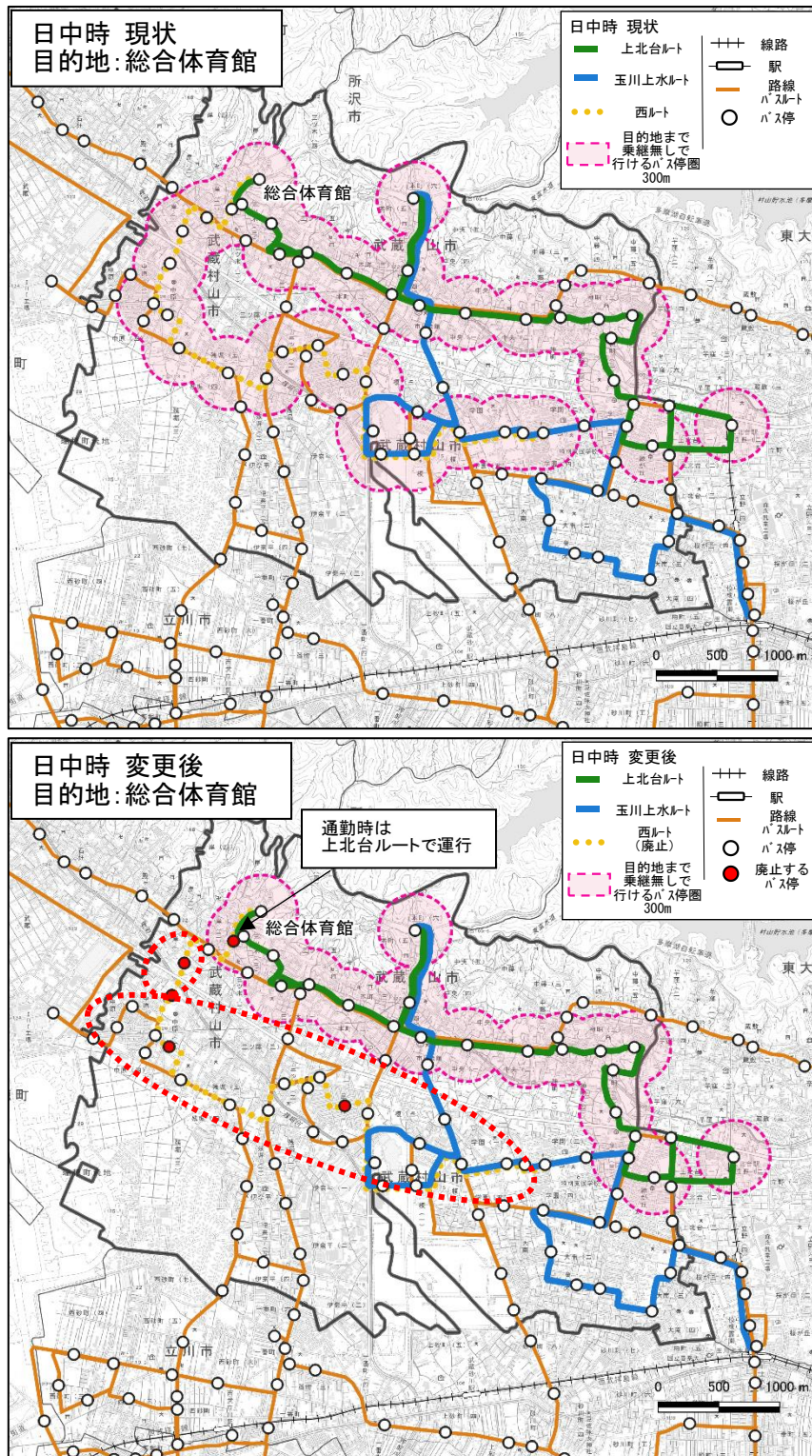


図 15 【日中時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化 目的地：総合体育館

※上図は国土地理院の図を加工して作成

(3) たたき台の評価のまとめ

1) 市の負担額による評価

- ・ MMシャトルとむらタクを合わせた市の負担額は、現状（令和元年度）の 117,180 千円から、たたき台では 100,858 千円へと、16,322 千円の削減が図られ、むらタクの運行エリアを拡大することによる運行経費増を、MMシャトルの廃止による経費削減が上回ると予想される結果となった。

2) ルート廃止に伴う公共交通不便地域の状況の評価

①最寄りバス停の利用が不便となる地域の状況

- ・ 武蔵砂川ルート及び西ルートが廃止された場合でも、沿線の岸・中原・残堀・三ツ藤・榎・学園の一部地区では、路線バスが代替機能を果たし、新たな公共交通不便の発生は抑制される。
- ・ なお、武蔵砂川ルートの廃止により、伊奈平二丁目付近ではバス利用が不便となる。

②バスを乗り継ぎなしで行くことのできる地域の状況

- ・ ①では、バス停による地域のカバー状況を見たが、ここでは、方向による不便性の状況を検証した。
- ・ その結果、西ルートの廃止により、イオンモールや武蔵村山病院へのアクセス、また、総合体育館へのアクセスが、路線バスを乗り継ぎなしで行くことができない地域が発生することとなる。
- ・ なお、これらの地域では、むらタクの運行エリアの拡大により、この不便性の解消が図られることとなる。



○以上の通り、武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止で、市の負担額が削減されるという効果が見込まれる。

○一方、バスで主要な施設へアクセスすることが不便となる地域が発生するが、むらタクの運行エリアの拡大により、対応が図られる。



○従って、たたき台で提示したMMシャトル及びむらタクの改善案は妥当であると考えられる。

3. 見直し計画素案の作成

これまでの検討を通じ、収支状況による市の負担額、また、ルート廃止による公共交通不便地域の状況から、たたき台は妥当な案と考えられることから、これを見直し計画素案とした。

3-1. 市内循環バス（MMシャトル）見直し計画素案

これまでの検討に基づき、市内循環バス（MMシャトル）の見直し計画素案を以下に示す通り作成した。

（1）運営主体・運行事業者

○現行と同じく、運営主体は武蔵村山市とし、運行は市と市内循環バスの運行に関し協定を締結した事業者とする。

- ・道路運送法第4条に規定する一般乗合旅客自動車運送事業により運行する。

（2）運行ルート・区間

○上北台ルートと玉川上水ルートの2ルート、現行と同じく、通勤時と日中時の2パターンとし、運行区間も現行と同じとする。

- ・上北台ルート（通勤時）：上北台駅～三ツ木地区会館～上北台駅（循環）
- ・上北台ルート（日中時）：上北台駅～総合体育館
- ・玉川上水ルート（通勤時）：玉川上水駅～武蔵村山市役所
- ・玉川上水ルート（日中時）：玉川上水駅～村山温泉かたくりの湯

（3）停留所

○現行と同じ停留所とする。

- ・上北台ルート（通勤時）：21箇所
（上北台駅、第三中学校、神明橋北、神明三丁目、向山公園、神明二丁目、原山、薬師堂前、武蔵村山市役所前、横田トンネル前、村山温泉かたくりの湯、横田、長円寺、峰、三ツ木、いずみ幼稚園、総合体育館入口、薬師通り、新道、富士見通り、三ツ木地区会館）
- ・上北台ルート（日中時）：20箇所
（上北台駅、オカネ塚公園、学園、第三中学校、神明橋北、神明三丁目、向山公園、神明二丁目、原山、薬師堂前、武蔵村山市役所前、横田トンネル前、村山温泉かたくりの湯、横田、長円寺、峰、三ツ木、いずみ幼稚園、総合体育館入口、総合体育館）
- ・玉川上水ルート（通勤時）：17箇所
（玉川上水駅、玉川上水駅入口、丸山台、桜街道、桜が丘四丁目、団地入口、大南公園、湖南衛生組合前、公園西、大南三丁目、大南二丁目、シルバー人材センター前、学南通り、中砂

橋、原山、薬師堂前、武蔵村山市役所前)

・玉川上水ルート（日中時）：28箇所

（玉川上水駅、玉川上水駅入口、丸山台、桜街道、桜が丘四丁目、団地入口、大南公園、湖南衛生組合前、公園西、大南三丁目、大南二丁目、東京小児療育病院南、西東京街道口、村山団地、学園、市民総合センター前、村山医療センター、学南通り、東経大前、村山医療センター入口、武蔵村山病院、榎一丁目、イオンモール、イオンモール東、三本榎、武蔵村山市役所前、横田トンネル前、村山温泉かたくりの湯）

（４）運行内容

①運行日・運行時間帯・運行ダイヤ

○現行と同じく、毎日の運行で、平日は午前 6 時台～午後 10 時台、休日は午前 7 時台～午後 9 時台とする。運行ダイヤは現行と同じとする。

- ・上北台ルート 平日：午前 6 時台～午後 10 時台
休日：午前 7 時台～午後 9 時台
- ・玉川上水ルート 平日：午前 6 時台～午後 10 時台
休日：午前 7 時台～午後 8 時台

②運賃

○現行と同じ運賃体系とし、1 乗車あたり現金 180 円を基本に、各種割引制度を設ける。

- ・1 乗車あたり現金 180 円、IC 178 円とする。
- ・小学生は半額、小学生未満は無料とする。
- ・シルバーパス所持者は無料とする。
- ・身体障害者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳所持者は半額とする。
- ・1 日乗車券（MMワンデーフリーパス）を 500 円にて発売。

③車両

○現行と同じバス車両により運行する。

- ・日野ポンチョ・ロング 2 ドア（座席 11 席、立席 24 人、計 35 人）

（５）利用喚起・利用促進

○利用喚起・利用促進に資する方策を実施する。

○各種割引制度の実施

- ・非利用者の利用のきっかけとなる方策を実施する。
⇒ 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 など

○モビリティマネジメント、各種企画の実施

・モビリティマネジメント施策や各種PR活動の効果検証を行い、特に非利用者の利用のきっかけとなる方策を実施する。

- ⇒ 小学校等でのモビリティマネジメント
- ⇒ 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
- ⇒ 小学生等を対象とした市内循環バススタンプラリー など

【市内循環バス（MMシャトル）見直し計画素案（まとめ）】

運営主体	武蔵村山市	
運行事業者	市と市内循環バスの運行に関し協定を締結した事業者	
運行ルート	○上北台ルート、玉川上水ルート ・通勤時、日中時の2通りの運行ルートを設定	
運行区間	・上北台ルート（通勤時）：上北台駅～三ツ木地区会館～上北台駅（循環） ・上北台ルート（日中時）：上北台駅～総合体育館 ・玉川上水ルート（通勤時）：玉川上水駅～武蔵村山市役所 ・玉川上水ルート（日中時）：玉川上水駅～村山温泉かたくりの湯	
停留所	・上北台ルート（通勤時）：21箇所 ・上北台ルート（日中時）：20箇所 ・玉川上水ルート（通勤時）：17箇所 ・玉川上水ルート（日中時）：28箇所	
運行 内容	運行日	毎日
	運行時間帯	午前6時台から午後10時台まで
	運行ダイヤ	現行と同じ
	運賃	1乗車当たり現金180円、IC178円、小学生半額、未就学児童無料 シルバーパス利用者無料、身体障害者手帳・愛の手帳・精神障害者保健福祉手帳所持者半額、1日乗車券（MMワンデーフリーパス）500円
	車両	日野ポンチョ・ロング2ドア（座席11席、立席24人 計35人）
利用喚起・利用促進策	・各種割引制度の実施 ・モビリティマネジメント、各種企画の実施	

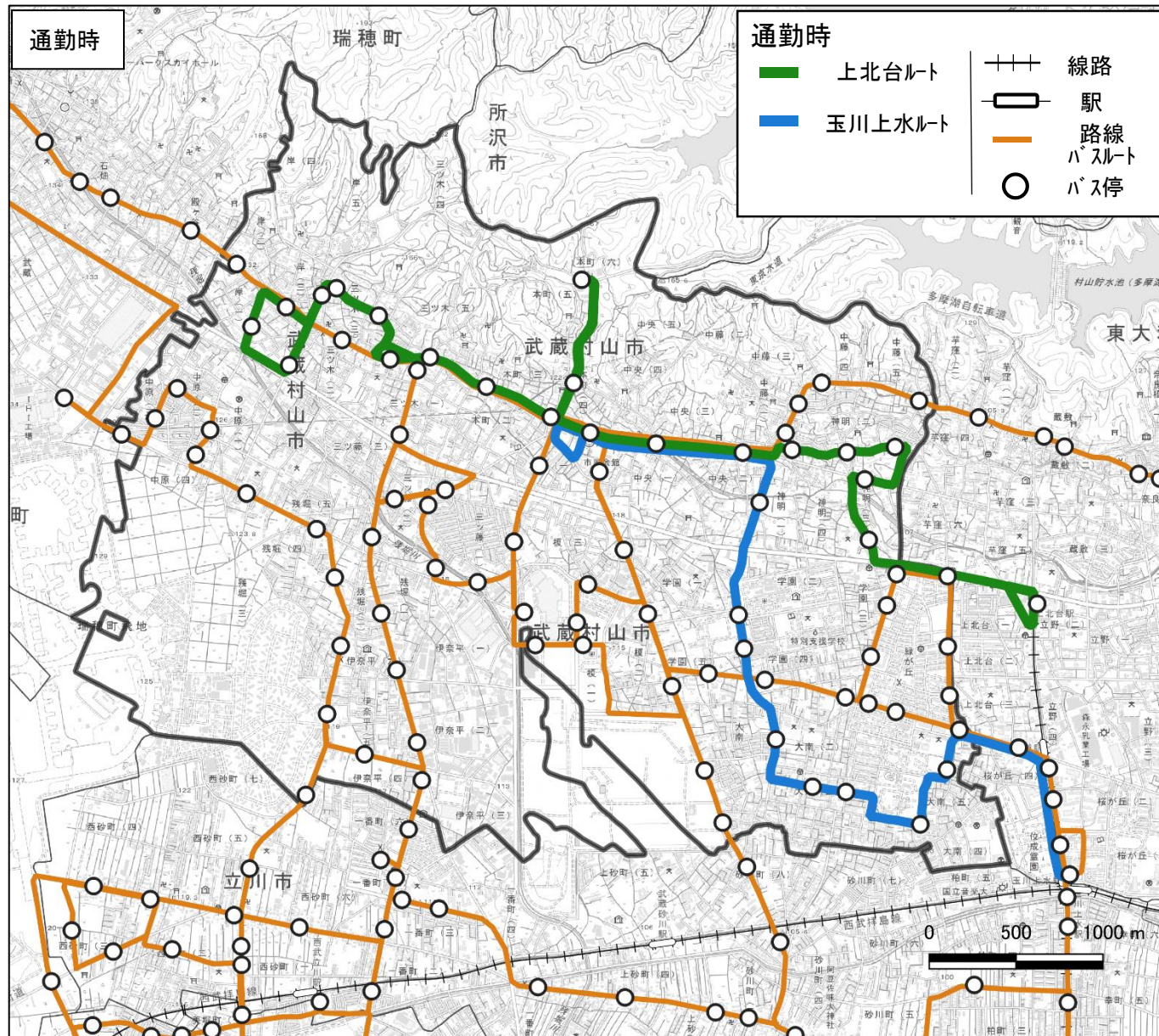


図 16 【通勤時】市内循環バス (MMシャトル) のルート

※上図は国土地理院の図を加工して作成

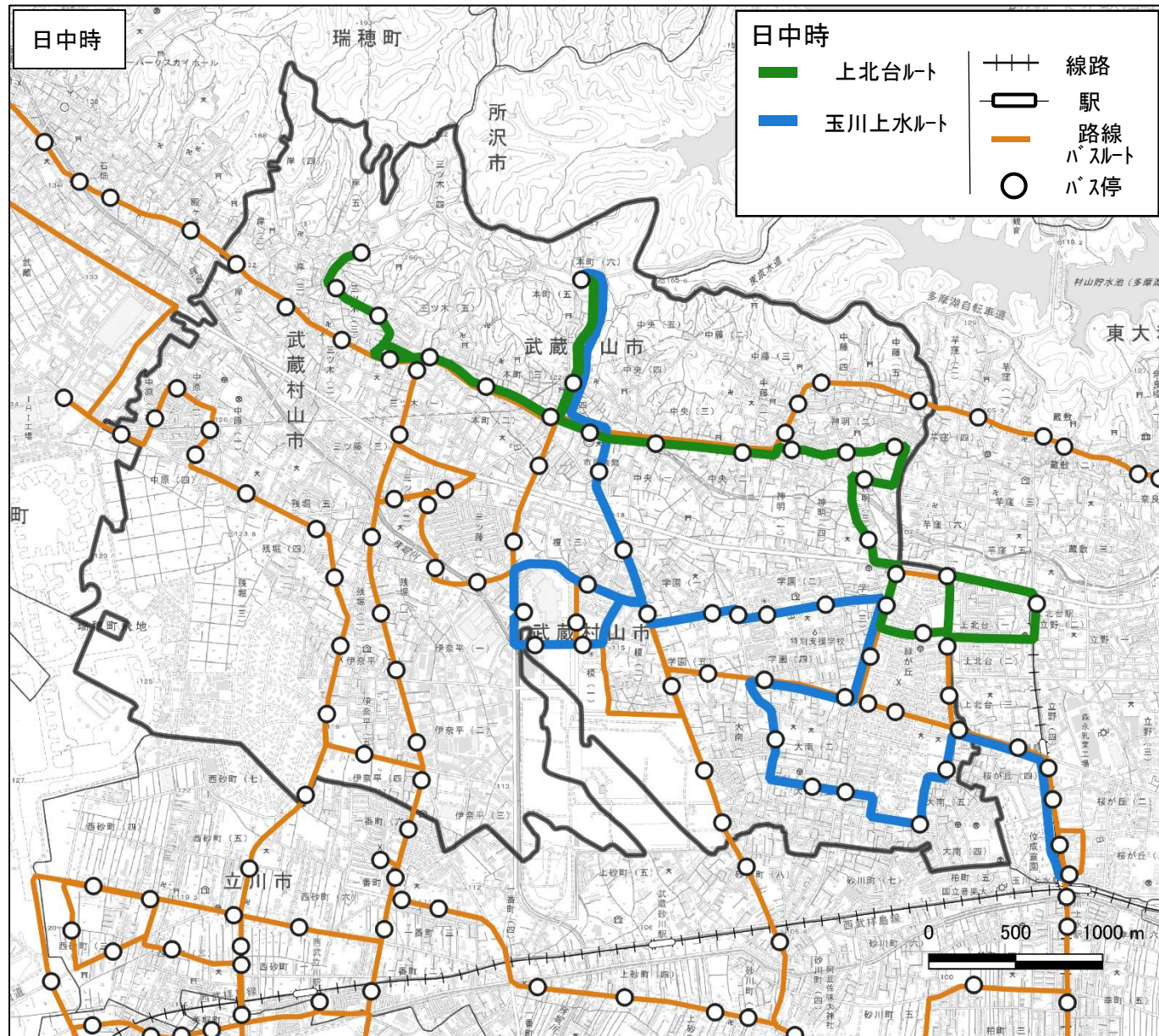


図17 【日中時】市内循環バス（MMシャトル）のルート

※上図は国土地理院の図を加工して作成

3-2. 乗合タクシー（むらタク）見直し計画素案

これまでの検討に基づき、乗合タクシー（むらタク）の見直し計画素案を以下に示す通り作成した。

（1）運営主体・運行事業者

○現行と同じく、運営主体は武蔵村山市とし、運行は運行事業者に委託する。

- ・運営主体は武蔵村山市とする。
- ・道路運送法第4条に規定する一般乗合旅客自動車運送事業を行う事業者へ委託し運行する。

（2）運行方式

○現行と同じく、デマンド方式（自由経路ミーティングポイント型）

- ・デマンド方式とする。
- ・市内の公共公益施設、大規模商業施設及び駅を乗降場所とし、自宅と乗降場所を連絡する自由経路ミーティングポイント型とする。

（3）運行内容

①運行エリア・利用対象者

○現行の運行エリアに加え、MMシャトル西ルートの沿線地域に居住し、あらかじめ利用登録を済ませた人とその介助者及び同乗者を対象とする。

- ・現行の運行エリア：市南西地域（伊奈平、残堀一丁目の一部（江戸街道以南 残堀一丁目43番地～114番地）、残堀二丁目～四丁目、大字三ツ木（横田基地内））
- ・拡大エリア：MMシャトル西ルート沿線地域のうち、三ツ藤、中原、岸一丁目、残堀一丁目1番地～42番地及び残堀五丁目

②乗降場所

○現行の乗降場所（13箇所）に加え、大規模商業施設3箇所及び鉄道駅を対象とする。

- ・現行の乗降場所：①武蔵村山市役所、②市民総合センター、③福祉会館、④村山温泉かたくりの湯、⑤総合体育館、⑥三ツ木地区学習等供用施設、⑦残堀・伊奈平地区学習等供用施設、⑧第二老人福祉館、⑨緑が丘ふれあいセンター、⑩交通プラザ（イオンモールバス乗降場所）、⑪武蔵村山病院、⑫村山医療センター、⑬武蔵村山郵便局
- ・新たな乗降場所：いなげや・むさし村山店（村山中央ショッピングセンター商店会）、ダイエー武蔵村山店、ジョイフル本田瑞穂店（瑞穂町）、武蔵砂川駅

③運行日・運行時間帯

○現行と同じく、月～土曜日の午前8時～午後5時とする（祝日・年末年始を除く）。

- ・運行日は、月曜日から土曜日までとし、祝日及び年末年始（12月29日～1月3日）を除く。
- ・運行時間帯は、午前8時から午後5時までとする。
- ・運行ダイヤは60分間隔とし、経由地・終着地により到着時刻は変動する。

④運賃

○現行と同じ運賃体系とし、1人1回300円を基本に、各種割引制度を設ける。

- ・1人当たり1回（片道）300円とする。
- ・小学生は半額、小学生未満は無料とする。
- ・シルバーパス、身体障害者手帳、療育手帳（愛の手帳）又は精神障害者保健福祉手帳の所持者、要介護（要支援）認定者、及び介助者1名は半額とする。

⑤車両

○現行と同じく運行事業者が所有・準備するワンボックス型車両とし、運行エリア拡大に伴う利用者増の見込みに対応し、現行よりも1台増車し2台とする。

- ・ワンボックス型車両（乗客分12席）を用いる。
- ・運行エリアの拡大により、1台増車し、2台とする。

⑥利用方法

○現行と同じく、あらかじめ武蔵村山市に利用登録を行い、利用の際は、直接、運行事業者へ電話、ファックスにより予約を行う。

- ・あらかじめ利用登録を行う。利用登録は、利用者登録申請書に必要事項を記入し、持参、郵送、ファックス、電子サービスのいずれかで市役所へ提出する。
- ・利用する際は、電話又はファックスで運行事業者へ直接予約する。

⑦利用喚起・利用促進

○運行エリアの拡大に合わせた周知、利用者の口コミや既存の登録者への呼び掛けなどにより、利用の喚起・促進を図る。

- ・運行エリアの拡大に合わせて、対象地域に対し、利用喚起・利用促進のための事前周知を行う。
- ・利用者の口コミや既存の登録者に対する利用の呼び掛けなどにより、利用の促進を図る。

【乗合タクシー（むらタク）見直し計画素案（まとめ）】

運営主体	武蔵村山市	
運行事業者	一般乗合旅客自動車運送事業による運行	
事業者との契約方式	業務委託方式（運行経費の試算：約1,500万円）	
運行方式	デマンド方式（自由経路ミーティングポイント型）	
運行内容	運行エリア・ 利用対象者	以下の市南西地域に居住し、あらかじめ利用登録を済ませた人とその介助者及び同乗者 伊奈平、残堀、大字三ツ木（横田基地内）、三ツ藤、中原、岸一丁目
	乗降場所	①武蔵村山市役所、②市民総合センター、③福祉会館、④村山温泉かたくりの湯、⑤総合体育館、⑥三ツ木地区学習等供用施設、⑦残堀・伊奈平地区学習等供用施設、⑧第二老人福祉館、⑨緑が丘ふれあいセンター、⑩交通プラザ（イオンモールバス乗降場所）、⑪武蔵村山病院、⑫村山医療センター、⑬武蔵村山郵便局、⑭いなげや・むさし村山店、⑮ダイエー武蔵村山店、⑯ジョイフル本田瑞穂店、⑰武蔵砂川駅
	運行日	月曜日から土曜日まで （祝日、年末年始（12月29日～1月3日）を除く）
	運行時間帯	午前8時から午後5時まで
	運行ダイヤ	60分間隔
	運賃	1人当たり1回（片道）300円、小学生は半額、小学生未満は無料 シルバーパス、身体障害者手帳、療育手帳（愛の手帳）又は精神障害者保健福祉手帳の所持者、要介護（要支援）認定者、及び介助者1名は半額
	車両	運行事業者が所有・準備するワンボックス型車両2台
	オペレーター	機器・スタッフとも運行事業者にて対応
利用方法	登録	利用者登録申請書に必要事項を記入し、持参、郵送、ファックス、電子サービスのいずれかで市役所へ提出
	予約	電話又はファックスで運行事業者に直接予約
利用喚起・利用促進策	運行エリアの拡大に合わせた周知、利用者の口コミや既存の登録者への呼び掛けなどにより利用を喚起・促進	

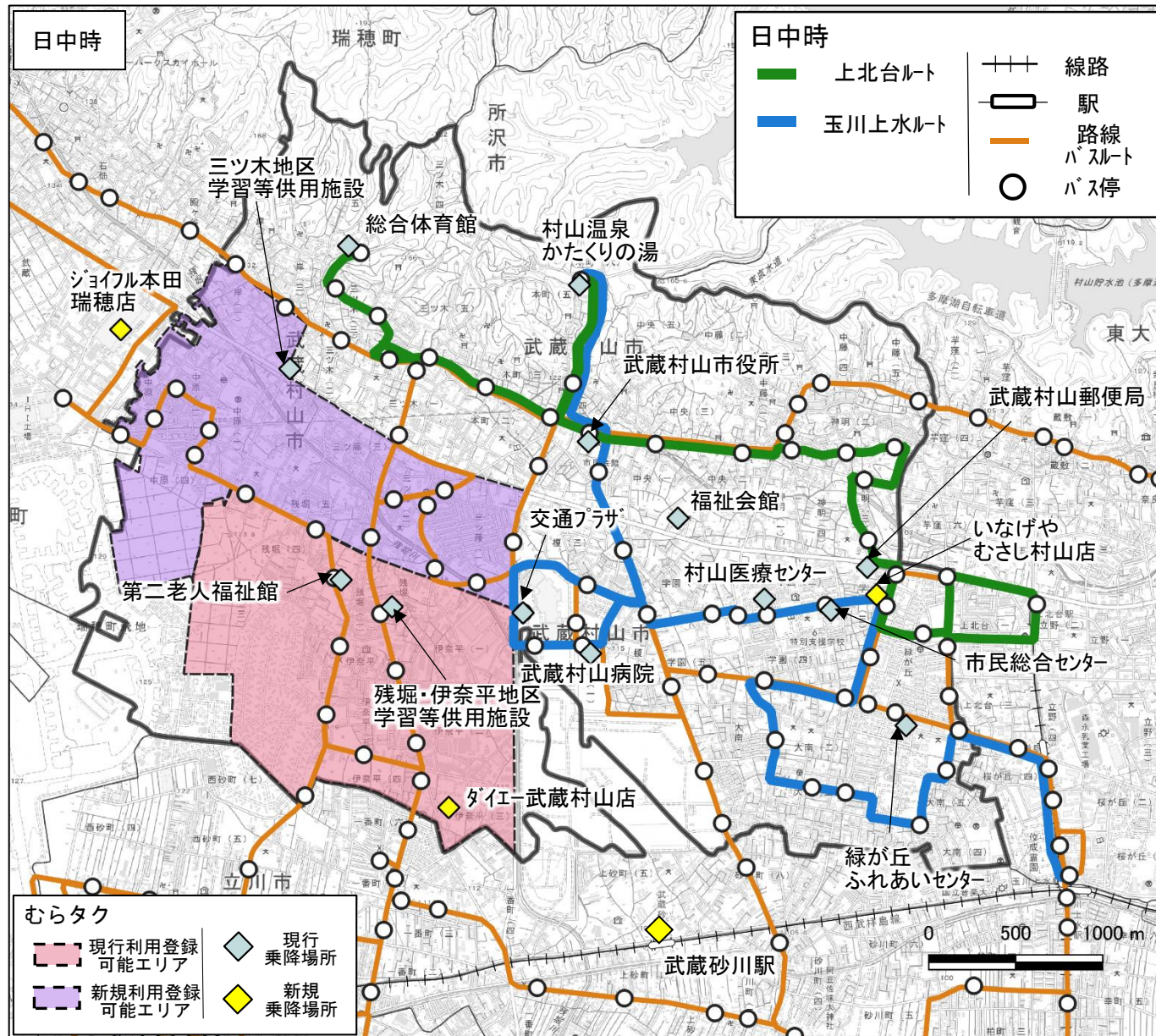


図 18 【日中時】市内循環バス（MMシャトル）のルート及び乗合タクシー（むらタク）の運行エリア及び乗降場所

※上図は国土地理院の図を加工して作成