

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

【目次】

1 章	MMシャトル及びむらタクの導入の経緯と見直しについて	1
第 1	MMシャトル及びむらタク導入の経緯	1
第 2	MMシャトル及びむらタクの見直しについて	1
第 3	MMシャトル及びむらタクの見直し検討の枠組み	2
2 章	MMシャトル及びむらタクの課題と課題解決方策	3
第 1	MMシャトルの問題点・課題と課題解決方策	3
第 2	むらタクの問題点・課題と課題解決方策	8
3 章	見直しのためのたたき台の設定	1 2
第 1	見直しの基本方針	1 2
第 2	MMシャトルの見直しのたたき台	1 3
第 3	むらタクの見直しのたたき台	1 5
4 章	たたき台の評価	2 6
第 1	費用対効果（事業収支）による評価	2 6
第 2	利便性に関する評価	3 4
第 3	たたき台の評価のまとめ	4 7
5 章	見直し計画案の作成	4 9
第 1	MMシャトル見直し計画案	4 9
第 2	むらタク見直し計画案	5 5

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

1章 MMシャトル及びむらタクの導入の経緯と見直しについて

第1 MMシャトル及びむらタク導入の経緯

軌道交通機関がない武蔵村山市においては、路線バスが主な公共交通機関であり、その路線バスを補完する目的で昭和55年から市内循環バス（「MMシャトル」）を運行している。

MMシャトルは、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」を目指すものであるが、市内の環境変化や市民要望等に対応しながら、これまで数回にわたり運行体制の見直しを行っており、直近では平成25年4月1日にルート再編及び運賃改定を実施している。

現在は、11台（うち予備車両1台）の小型バスを用いて以下の4つのルートを運行している。

通勤時ルート （朝・夕）	○上北台ルート ○玉川上水ルート ○武蔵砂川ルート	通勤及び通学者を考慮し、駅（上北台、玉川上水駅等）への速達性を高めたルート
日中時ルート	○上北台ルート ○玉川上水ルート ○西ルート	市内の各施設や通院、買い物等の利用者に考慮し、市内の各拠点を結ぶルート

また、平成25年4月1日に実施したMMシャトルのルート再編に伴い、MMシャトルの日中の運行を廃止した市南西地域（残堀の一部地域、伊奈平全域及び大字三ツ木（横田基地内）の全域）の居住者を対象に、MMシャトルの代替交通手段として、予約に応じて運行する乗合タクシー（むらタク）の実証実験運行を開始し、その後、平成28年4月1日から本格運行へ移行している。

利用希望者は事前に登録を行った後、運行事業者に予約をすることで、自宅から乗降場所に指定されている市内公共公益施設まで（又は市内公共公益施設から自宅まで）乗車することができる。車両は、大型ワンボックスカー1台による乗合運行を行っている。

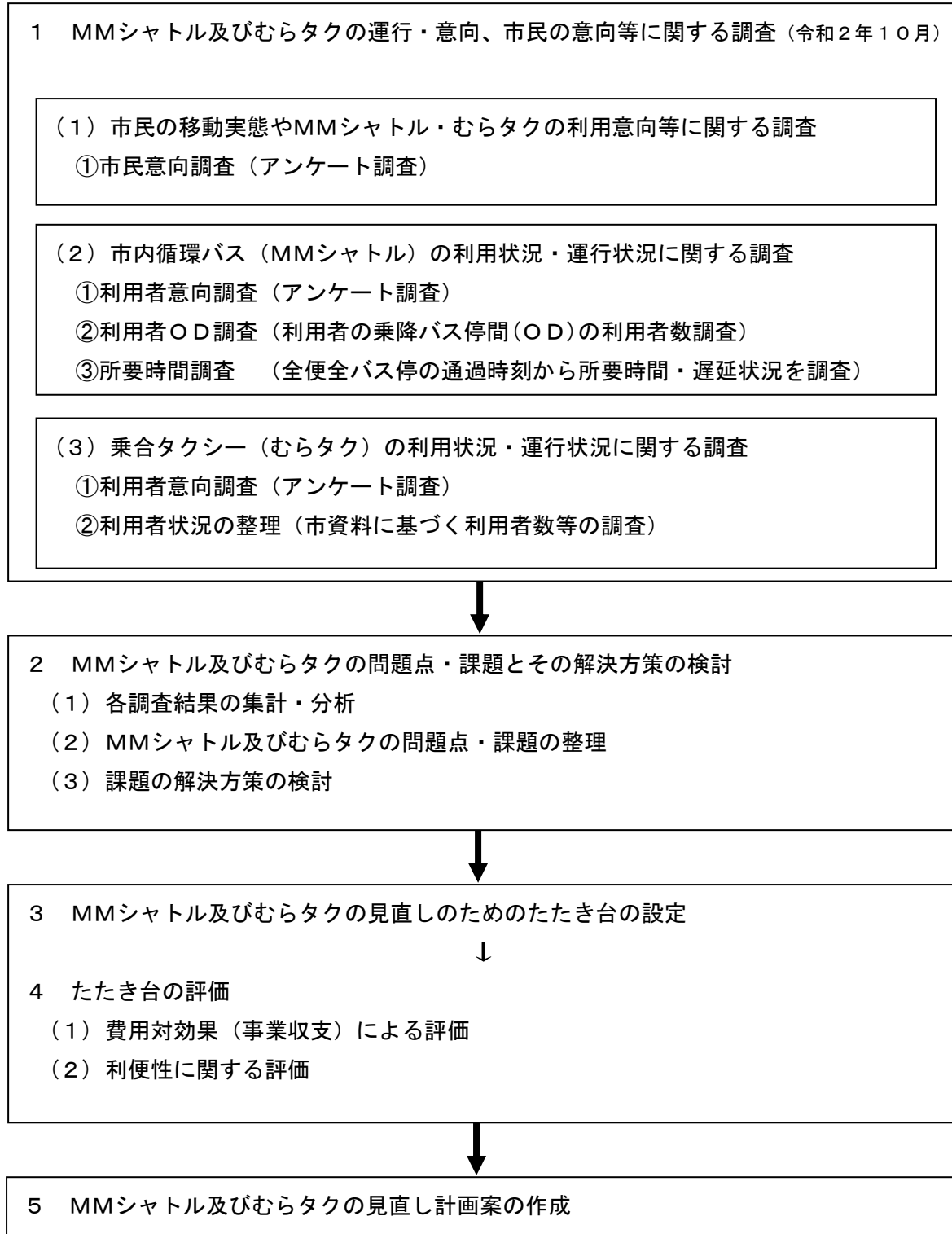
第2 MMシャトル及びむらタクの見直しについて

平成25年4月1日のMMシャトルのルート再編とむらタクの導入以降、7年が経過し、利用動向や社会情勢も変化していることから、利用実態や市民・利用者の意向を踏まえ、運行内容の見直しを実施することとした。

そのため、令和2年10月には、市民及びMMシャトル・むらタクの利用者を対象とした意向調査と利用実態の調査を実施したところであり、ここでは、これらの調査結果を基に、MMシャトル及びむらタクの問題点・課題を洗い出し、運行計画の見直しを検討した。

第3 MMシャトル及びむらタクの見直し検討の枠組み

今回のMMシャトル及びむらタクの見直し検討は、以下に示す流れで実施した。



2章 MMシャトル及びむらたクの課題と課題解決方策

MMシャトル及びむらたクの問題点・課題を洗い出すとともに、その解決方策の検討を行った。

第1 MMシャトルの問題点・課題と課題解決方策

1-1 MMシャトルの問題点・課題

①市民の利用状況からみた問題点・課題

・市民全体でみるとMMシャトルの利用割合は低いことから、利用喚起、利用促進が必要である。一方、MMシャトル利用者に限ってみると利用頻度は高いことから、利用継続のため、更に利便性の向上が必要である。(図1)

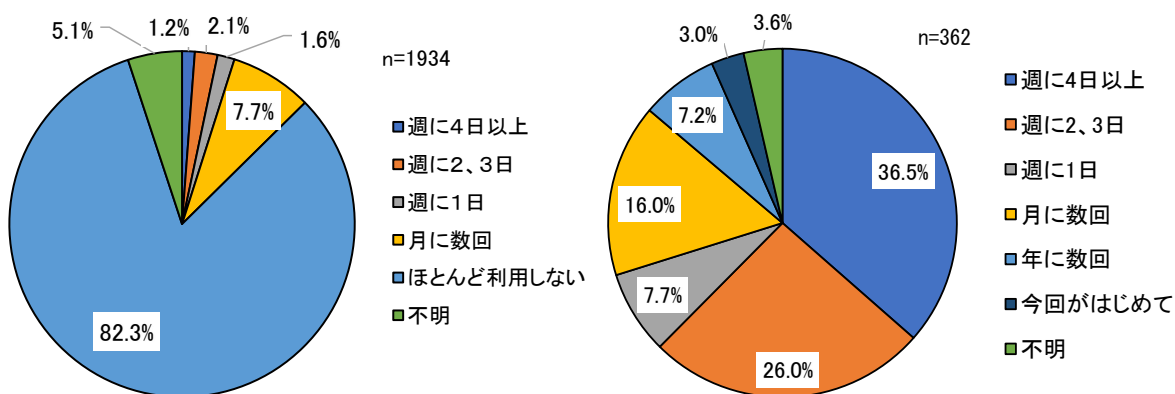


図1 MMシャトルの利用頻度 (左図：市民意向調査、右図：MMシャトル利用者意向調査)

②ルート別の利用状況、収支状況からみた問題点・課題

- ・ルート別にみると、上北台ルートと玉川上水ルートは比較的利用が多い。しかしながら、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、利用促進が必要である。(図2)
 - ・武蔵砂川ルートと西ルートは利用者が少なく、1便当たり利用者数はバス車両では供給過多の状態と言える。また、武蔵砂川ルートは利用者数は減少傾向にある。(図2、表1)
 - ・この結果、両ルートとも利用者1人当たりの運行経費や市の負担額は上北台ルートと玉川上水ルートを大きく上回っている。従って、両ルートは抜本的な見直しが必要である。(表2)
- なお、武蔵砂川ルートは、渋滞による定時性低下が利用者数低迷の要因と考えられていることから、過年度、渋滞区間を回避する複数の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、現実的でないことが確認されている。(表3)

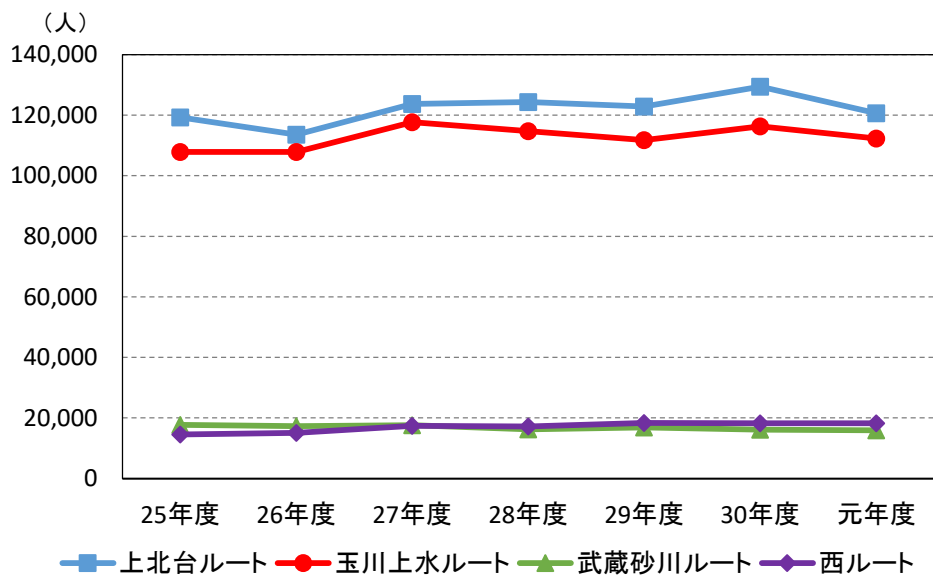


図2 ルート別利用者数の推移 (事業者データに基づく)

表1 ルート別1便当たり利用者数 (OD調査)

ルート	1便当たり利用者数	
	平日	休日
上北台	7.1人/便	3.4人/便
玉川上水	10.5人/便	4.6人/便
武蔵砂川	2.6人/便	2.1人/便
西	4.0人/便	1.9人/便

表2 利用者1人当たりの市の負担額（令和元年度）

	運賃収入	運行経費	バス事業者の負担額	市の負担額	年間輸送人員	利用者1人当たり運行経費	利用者1人当たり市の負担額
	(千円)	(千円)	(千円)	(千円)	(人)	(円/人)	(円/人)
	a	b	c	d=b-a-c	e	f=b÷e×1000	g=d÷e×1000
上北台ルート	16,598	67,162	6,721	43,843	120,619	557	363
玉川上水ルート	15,448	52,683	4,949	32,286	112,267	469	288
武蔵砂川ルート	2,193	17,146	1,987	12,966	15,938	1,076	814
西ルート	2,511	26,620	3,204	20,905	18,245	1,459	1,146
ルート全体	36,750	163,611	16,861	110,000	267,069	613	412

表3 各ルートの遅延状況（所要時間調査）

ルート	時間帯	方向		平日			休日		
				運行便数	5分以上遅延便数	最大遅延時間	運行便数	5分以上遅延便数	最大遅延時間
上北台	通勤時	循環	朝	10便	4便	7分	4便	0便	2分
			夕夜	13便	3便	8分	9便	0便	4分
	日中時	上北台駅発	日中	13便	8便	9分	13便	3便	9分
		総合体育館発	日中	13便	9便	11分	13便	6便	11分
玉川上水	通勤時	玉川上水駅発	朝	4便	2便	7分	—	—	—
			夕夜	9便	5便	13分	3便	2便	6分
		武蔵村山市役所発	朝	6便	5便	11分	2便	0便	4分
			夕夜	7便	2便	8分	2便	0便	4分
	日中時	玉川上水駅発	日中	10便	9便	11分	11便	11便	13分
		村山温泉かたくりの湯発	日中	10便	10便	13分	10便	9便	15分
武蔵砂川	通勤時	循環	朝	4便	4便	26分	3便	1便	10分
			夕夜	4便	1便	8分	3便	1便	13分
西	日中時	村山医療センター発	日中	12便	8便	9分	11便	9便	10分
		総合体育館発	日中	13便	6便	9分	12便	12便	13分

③MMシャトルの役割と市民の意識からみた課題

・MMシャトルは、路線バスでは採算が見合わない公共交通不便地域などでの移動手段を確保することが期待されているものであり、利用しない人も含めた全体でMMシャトルのサービスを維持していくことに市民の合意も概ね得られていると言える。(図3)

しかしながら、MMシャトルをほとんど利用しない市民の中には、利用者が少ない場合はサービスの縮小・廃止もやむを得ないとする意見も少なからず存在する。(図3)



・そのため、MMシャトルの運行経費の一部を市が負担することを前提としつつも、収支状況が非常に低い場合は、縮小・廃止について検討することが必要である。

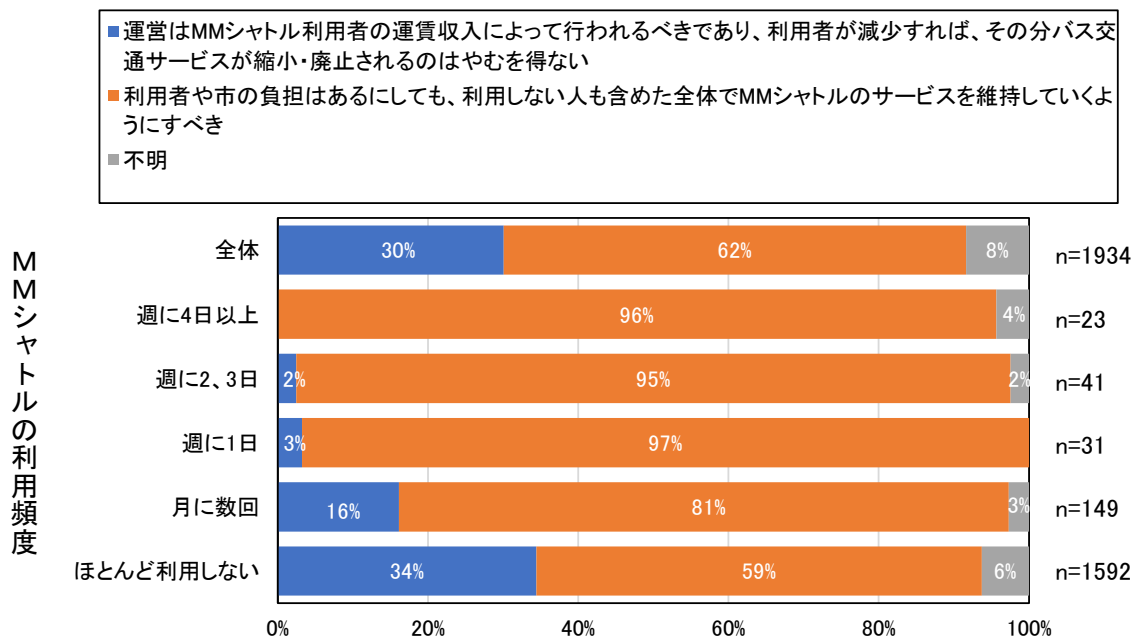


図3 MMシャトルの運営に対する市民の考え方（市民意向調査）

1-2 MMシャトルの課題解決方策

①上北台ルート、玉川上水ルート

○利用者の増加を図るため、様々な利用喚起、利用促進を図る方策を実施する。

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、バス車両で運行するほどの需要が無い状態である。また、利用者数は年々、減少傾向にある。
- ・この要因として、武蔵砂川駅付近での渋滞による定時性低下があげられ、過年度、渋滞区間を回避する迂回ルート案を検討したが、実現に至っていない。



○武蔵砂川ルート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が可能である。

③西ルート

- ・西ルートは日中時における市内移動の便に供するルートであるが、利用者数が少なく、バス車両で運行するほどの需要が無い状態である。



○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ことで対応を図る。

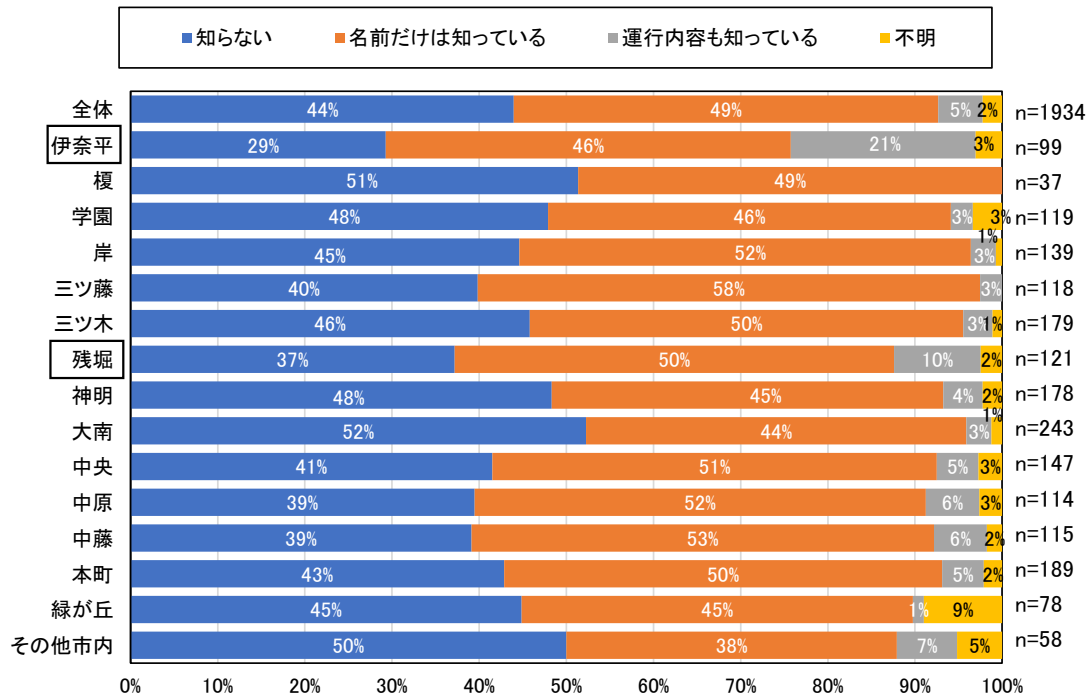
- ・具体的な運行エリアは、現行の西ルートのバス停が位置する町丁目を対象とする。これに伴って、乗降場所の増設を図る。
- ・なお、交通プラザ(イオンモール)から村山医療センターまでの区間は玉川上水ルートで、また、総合体育館の周辺の区間は上北台ルート及び路線バスで代替可能であり、当区間の沿線地域は運行エリアの対象外とする。

第2 むらタクの問題点・課題と課題解決方策

2-1 むらタクの問題点・課題

・運行エリアの居住者も含め、むらタクの認知度は低く、認知度の向上を図ることが必要である。

(図4)



注) □で囲まれた地区はむらタク利用登録可能なエリア

図4 地域別・むらタクの認知度 (市民意向調査)

・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である。(図5)

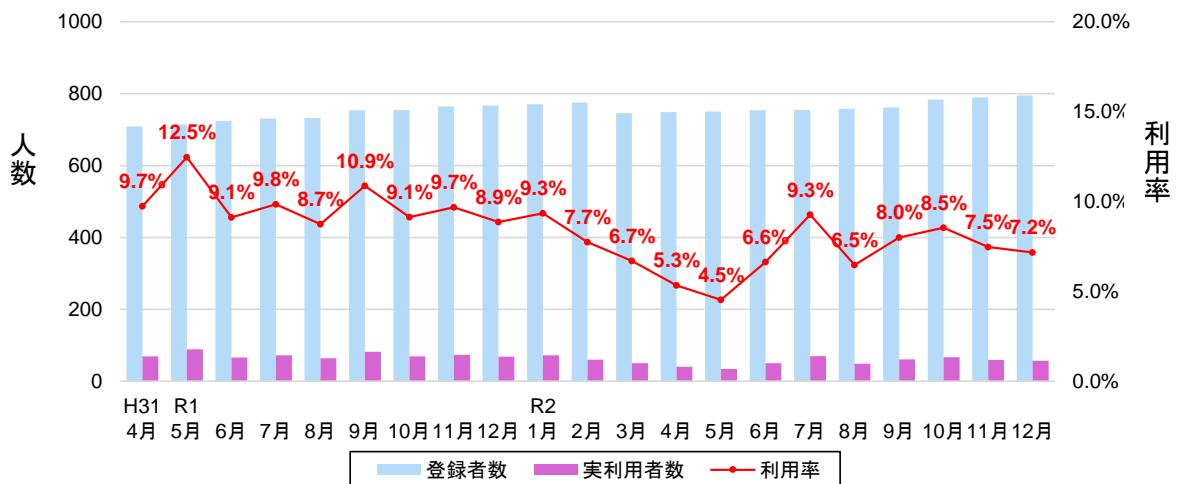
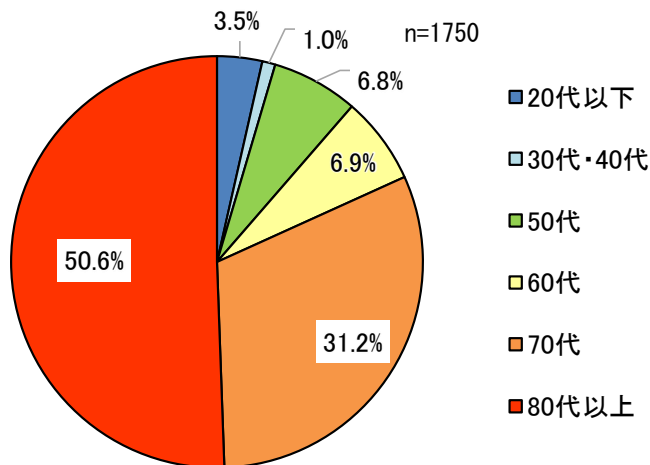


図5 むらタクの利用率 (登録者数に対する実利用者数) の月別推移

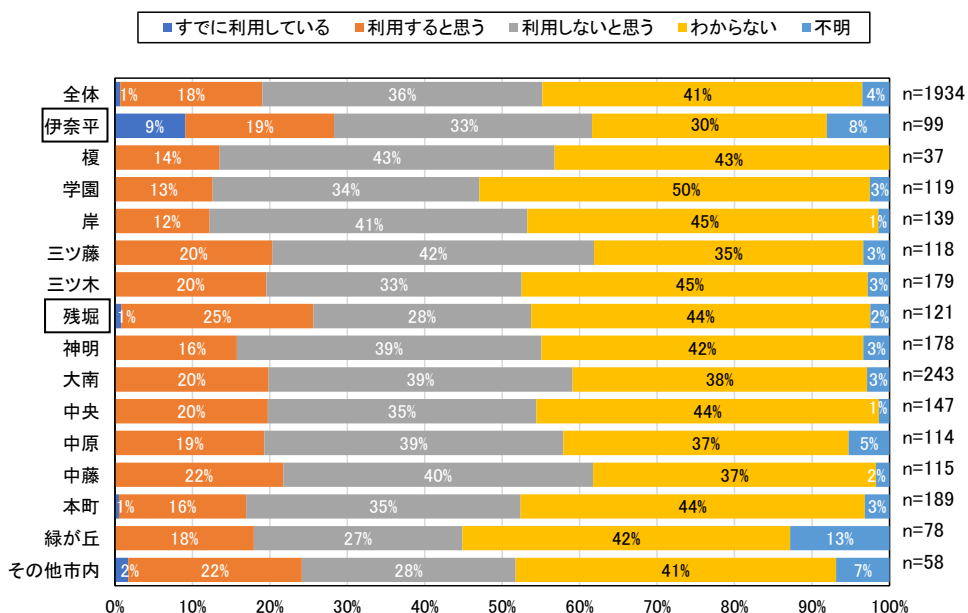
・高齢者の利用が多く、高齢者以外の層への利用の拡大が必要である。(図6)



注) 令和2年4月～12月の事業者データに基づく。介助者等の同乗者は含まない。

図6 むらタク利用者の年代別構成 (予約ベース)

・市民、MMシャトル利用者のむらタク利用意向は低い。また、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である。(図7, 8)



注) □で囲まれた地区はむらタク利用登録可能なエリア

図7 市民のむらタクの利用意向 (市民意向調査)

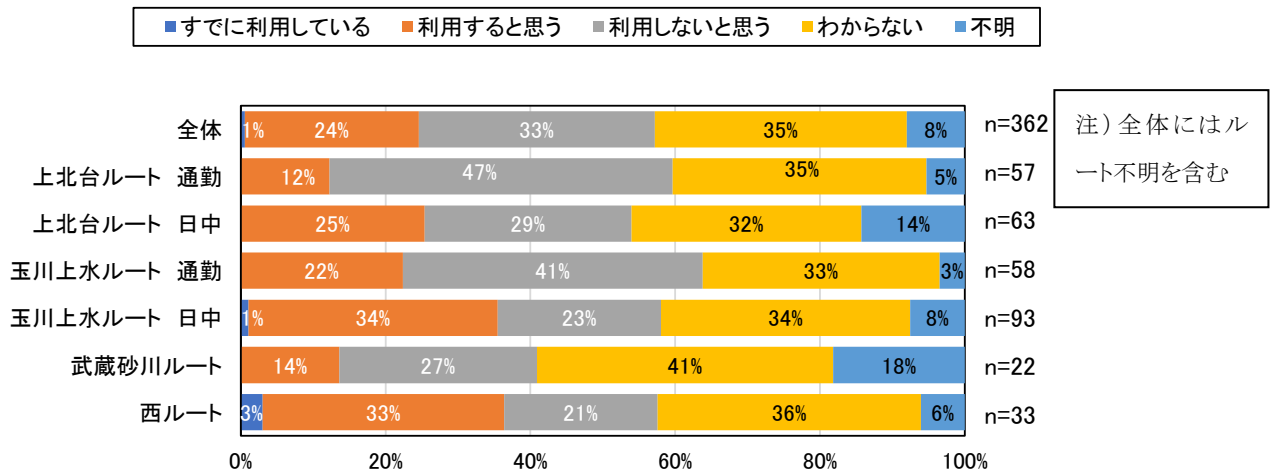


図8 MMシャトル利用者のむらタク導入時の利用意向 (MMシャトル利用者意向調査)

- ・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である。(図9)
- ・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、慎重な検討が必要である。(図10)

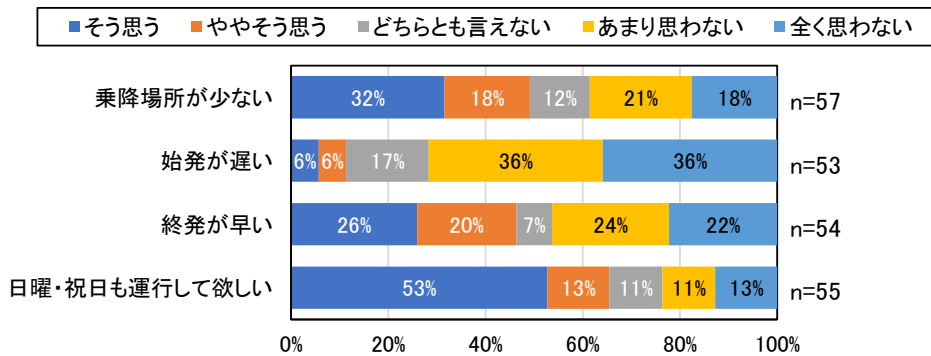


図9 むらタク利用者の満足状況 (むらタク利用者意向調査)

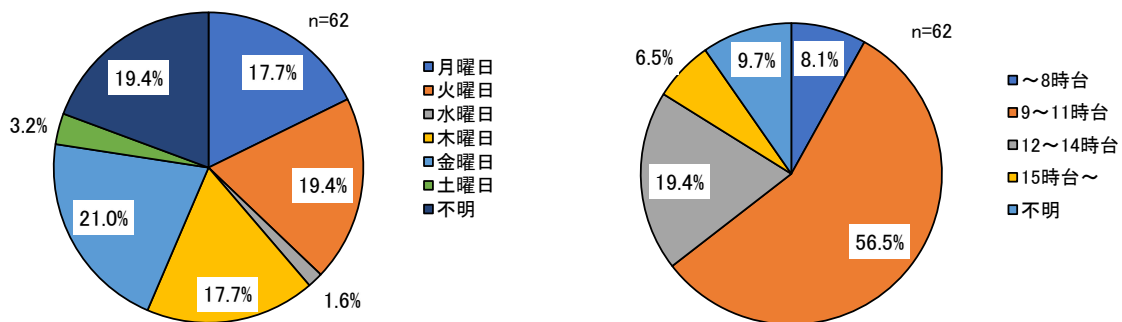


図10 乗車曜日および乗車時間帯

2-3 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

- ・運行エリアでもむらタクを知らない市民が比較的多いことから、さらなる認知度の向上を図ることが必要である。その際、行政だけでなく、利用者自身も積極的に周知に参加していくことが望ましい。

○登録者に対する利用の呼び掛け

- ・登録しつつも利用に至っていない人に対し、利用の呼び掛けを行うとともに、利用に至っていない要因を明らかにしていくことが求められる。

○乗降場所の増設の検討

- ・意向調査等で得られた希望を基に、乗降場所の増設について検討することが必要である。

3章 見直しのためのたたき台の設定

第1 見直しの基本方針

課題解決方策を受け、以下に示すMMシャトル及びむらタクの見直しの方針を踏まえて、たたき台を設定した。

【MMシャトルに関する基本方針】

基本方針1

○市内に軌道交通機関がない当市の現状に鑑み、市内公共交通体系において、路線バスの補完機能を果たしつつ、鉄道駅へのアクセス、公共交通不便地域の解消をするルートとする。また、日中の移動需要に対応し、市内の主要な施設への連絡を図るルートとする。

基本方針2

○公共交通不便地域の解消を果たす役割を担いつつも、バス車両に見合った需要が確保されるものとする。

基本方針3

○今後の運行にあたっては、利用状況、将来的な少子高齢化とこれに伴う人口減少・市の税収減の可能性を念頭に、MMシャトルを利用しない市民も含めた全体の合意が得られるよう、一定水準の費用対効果が見込まれるものとする。

【むらタクに関する基本方針】

基本方針1

○市内公共交通体系において、路線バス、MMシャトルを補完し、バスでは供給過多となる地域の公共交通手段の確保をするものとし、需要に見合った車両により運行を行う。

基本方針2

○ドアツードアの利便性を活かし、高齢者等を中心とした地域の需要に応える役割を担うものとし、地域住民が日常の生活において利用頻度の高い施設等を連絡する。

第2 MMシャトルの見直しのたたき台

○武蔵砂川ルートと西ルートを廃止する。

- ・通勤需要に対応した武蔵砂川ルートは、利用者数が少なく利用者一人当たりの負担額が高いこと、また、定時性を向上し需要回復が期待できるルート変更も難しいことから、運行をとりやめる。
- ・西ルートは、武蔵砂川ルート同様に利用者数が少なくバス車両では供給過多となることから、運行をとりやめる。一方、西ルートは高齢者の利用が多く、今後、高齢化がより一層進行する中では、高齢者の移動手段を確保することが必要である。そのため、代替措置として、自宅から目的地への移動（ドアツードア）が可能な運行形態である乗合タクシー（むらタク）による公共交通サービスを西ルート沿線地域で導入する。

○上北台ルート、玉川上水ルートは現行と同じ運行内容とする。

- ・上北台ルート、玉川上水ルートは、基本的に現行と同じ運行内容とするが、遅延が生じているなど場合は、運行ダイヤの改善を図る。

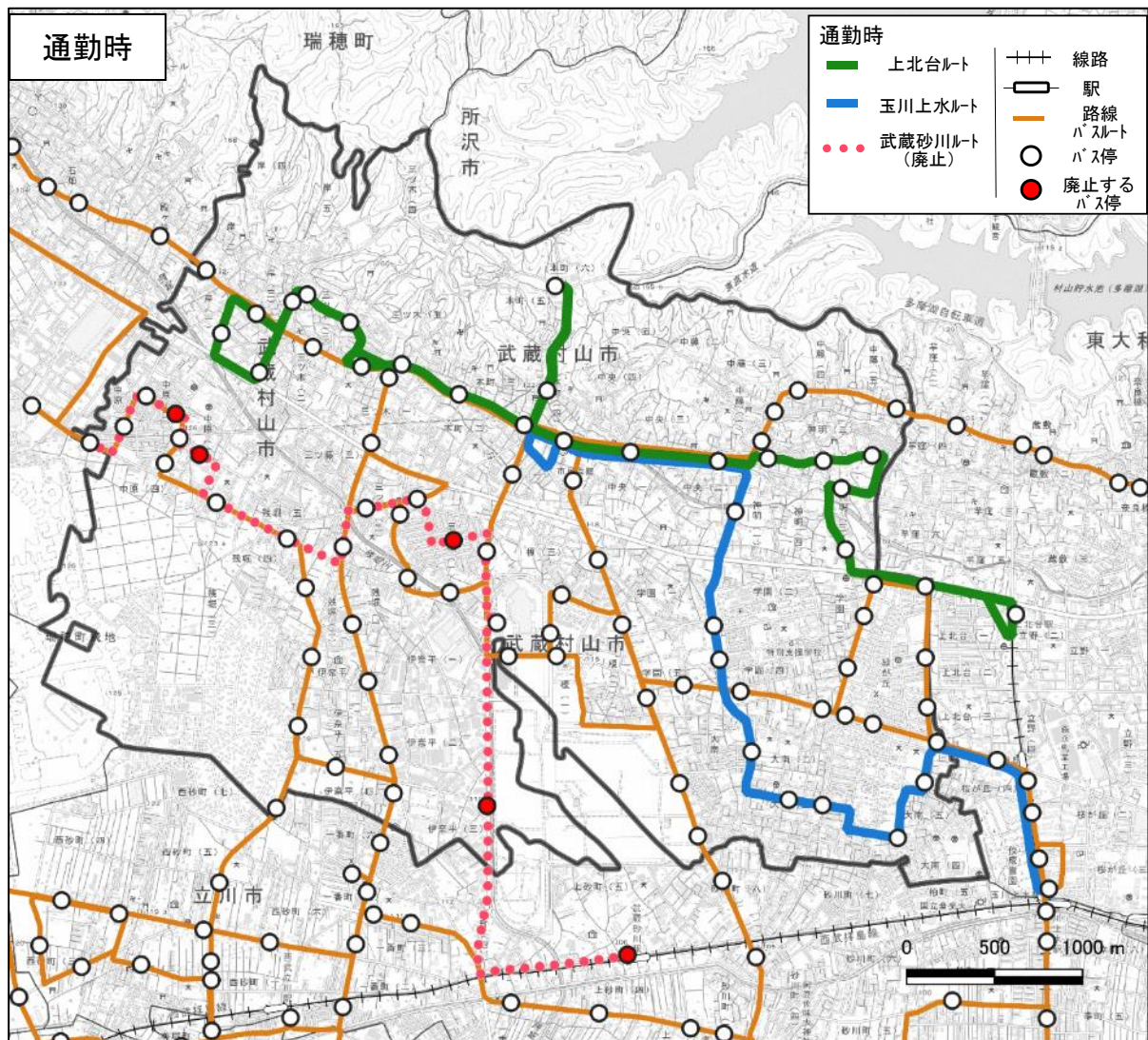


図11 MMシャトルのルート見直しのたたき台（通勤時）

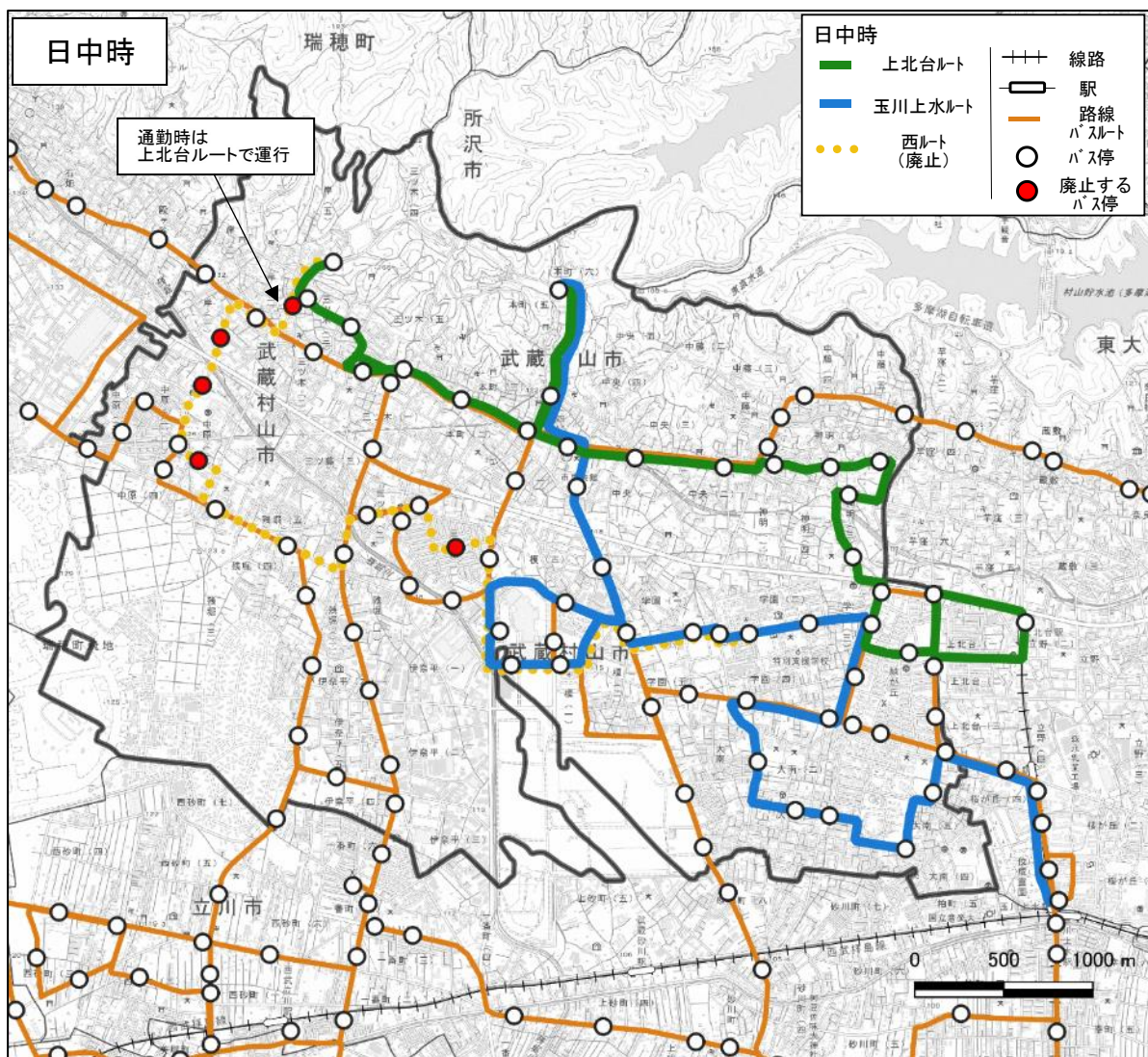


図12 MMシャトルのルート見直しのたたき台（日中時）

※図11,12とも国土地理院の図を用いて作成

第3 むらタクの見直しのたたき台

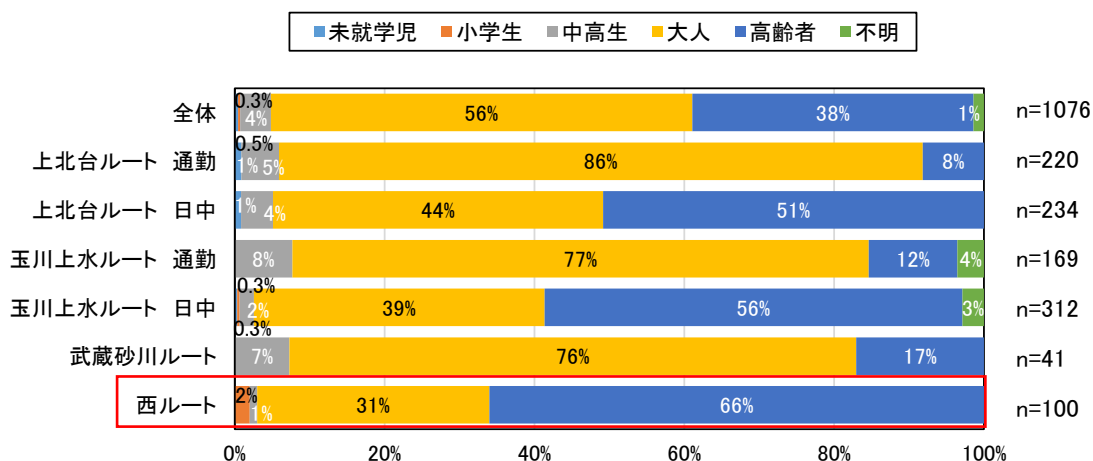
3-1 むらタクの運行に関する方針

OMMシャトル西ルートに替わる公共交通手段として、同ルート沿線地域に対し、むらタクを導入する。

- ・西ルートは高齢者の利用割合が高い。乗車目的では買い物、通院の割合が高く、大規模商業施設、病院を主な目的地としている。(図13、14)

- ・高齢者にとっては、自宅から停留所まで行く必要のあるバスよりも、自宅まで送迎するむらタクは、利便性や快適性が高く、現在の利用者の満足度も高い。(図15)

そのため、高齢化がより一層進行する中では、むらタクは有効性の高い移動手段であると考えられる。



注) 全体にはルート不明を含む

図13 MMシャトル利用者の年代 (平日OD調査)

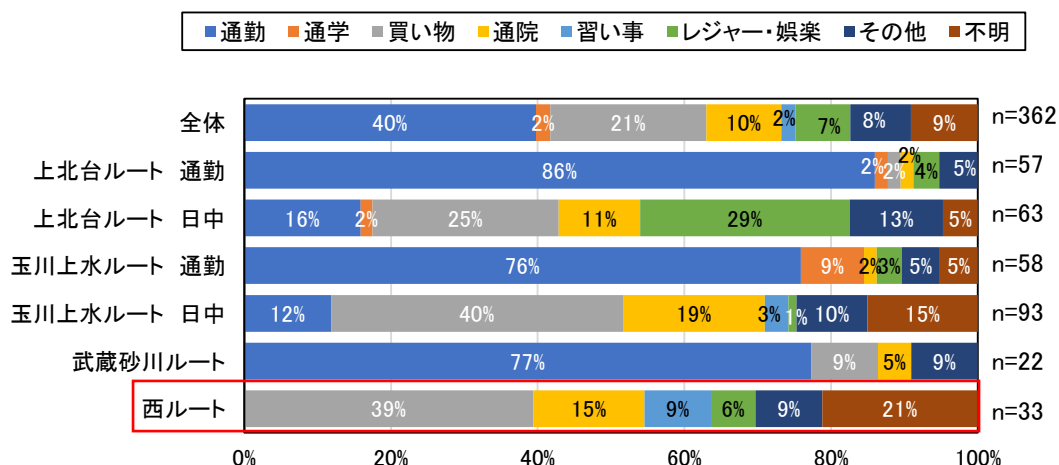


図14 MMシャトル利用者の移動目的 (MMシャトル利用者意向調査)

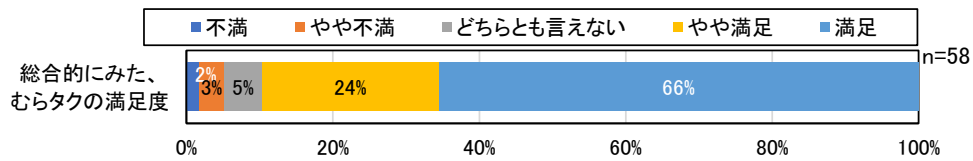


図 1 5 むらタク利用者の総合的満足度（むらタク利用者意向調査）

3-2 運行方式、利用方法

○現状と同じ運行方式、利用方法とする。

- ・利用希望者（運行エリアの居住者）は、事前に登録し、利用の際は予約をする。
- ・ワンボックス車両による運行を行う。（乗客分12席）
- ・自宅と指定の乗降場所を連絡する。指定の乗降場所相互間の利用は不可とする。

3-3 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。

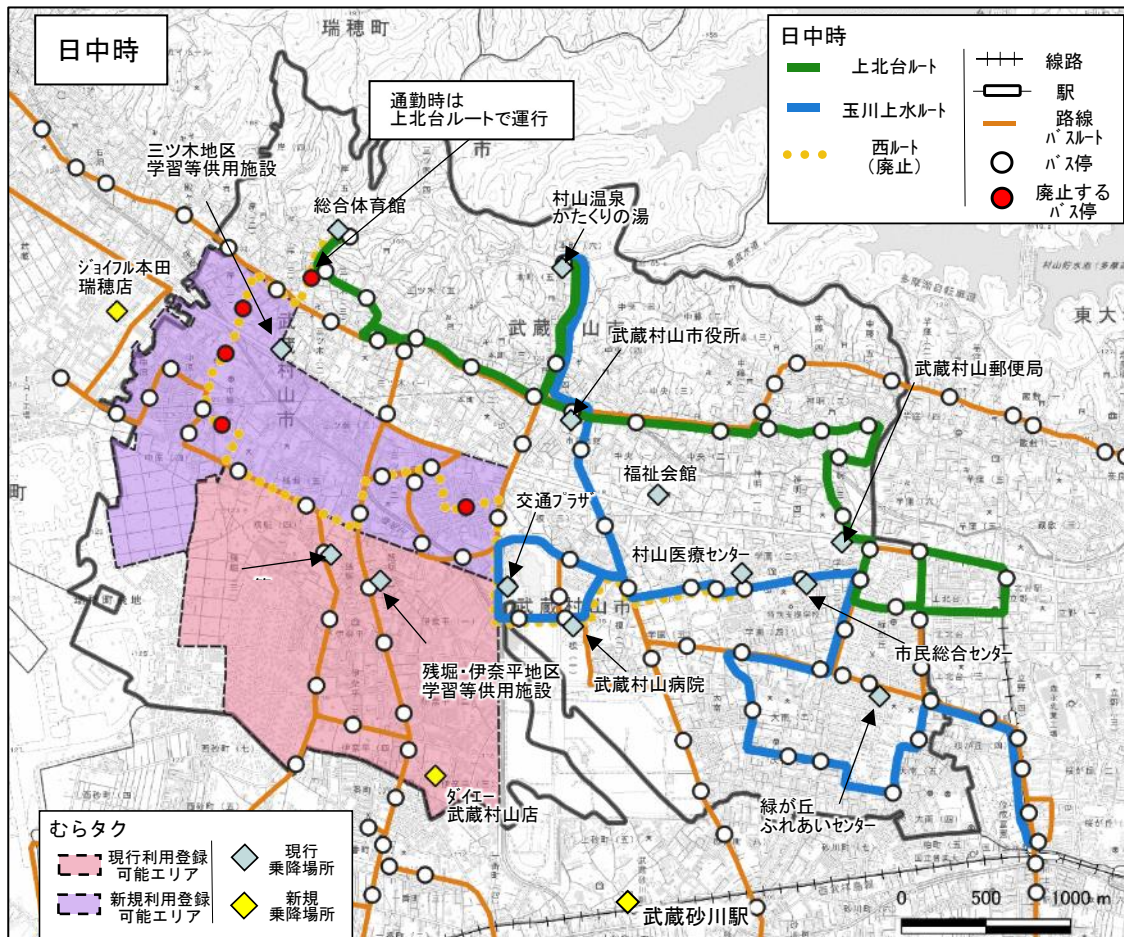
2) 運行エリアの設定案

○現行の運行エリアに加え、以下の町丁目へ拡大する。

⇒ ミツ藤、中原、岸一丁目、残堀一丁目1番地～42番地及び残堀五丁目

○運行エリアは、現行のエリアと拡大するエリアを一体的なものとする。

・拡大のエリアの別に関係なく、双方を跨いで運行を行うものとする。



※国土地理院の図を用いて作成

図16 むらタクの運行エリア(案)

3-4 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4）
- ・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17）

表4 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】

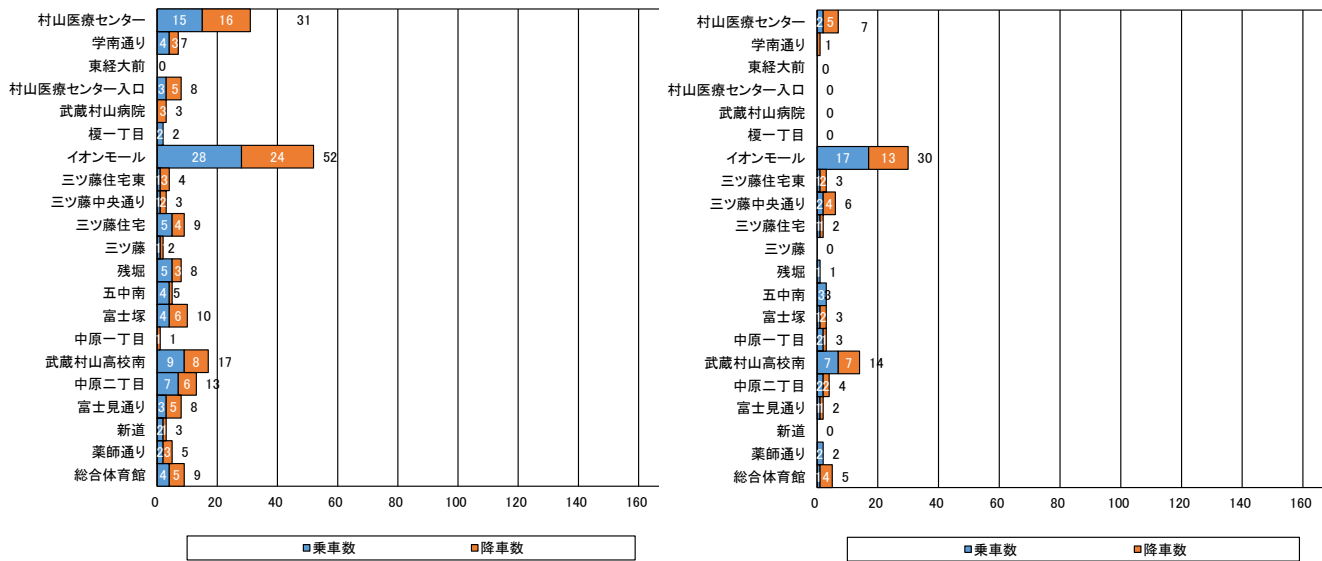


図 1 7 西ルートのバス停別乗降者数（OD調査）

②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18）
- ・ 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5）

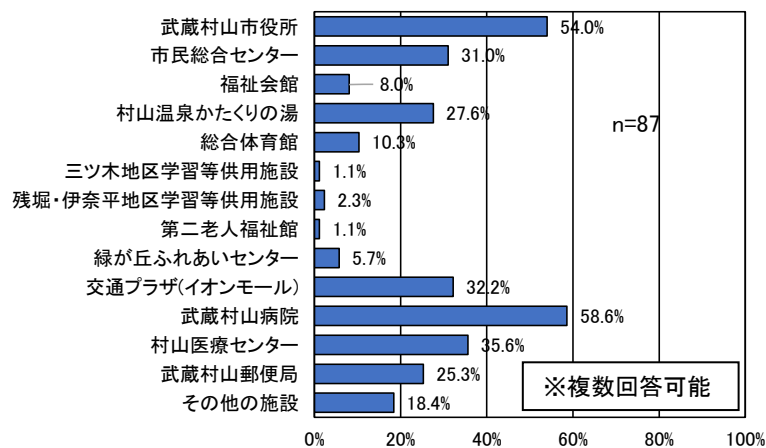


図 18 むらタクで行きたい施設（全ルート計）（MMシャトル利用者意向調査）
 （「その他の施設」以外は、現状のむらタク乗降場所を選択肢として回答）

表 5 むらタクで行きたい施設とむらタクでの代替性（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		むらタク乗降場所
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

③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、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。
- ・ 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 19）
- ・ その他では、ダイエーが 2 件、下田医院が 1 件であった。（表 6）

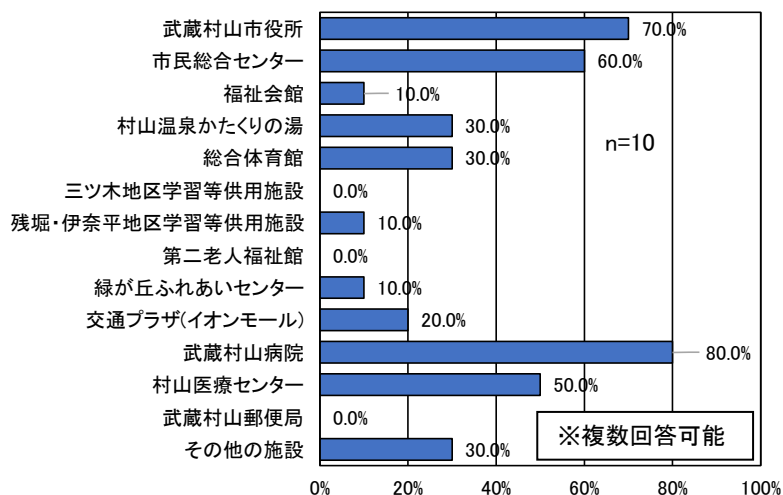


図 19 むらタクで行きたい施設 (MMシャトル利用者意向調査)
 (MMシャトル利用者のうち運行エリア拡大地域の居住者を対象)
 (「その他の施設」以外は、現状のむらタク乗降場所を選択肢として回答)

表 6 むらタクで行きたい施設とむらタクでの代替性 (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

④むらタクで行きたい施設 (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、むらタク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20)
- ・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7)

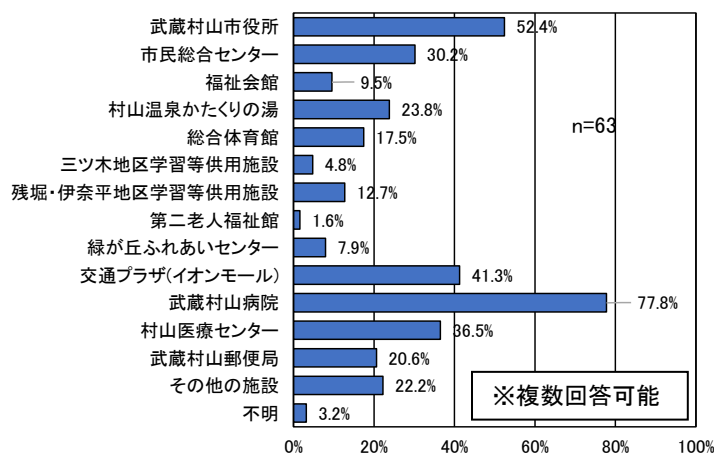


図 20 むらタクで行きたい施設 (運行エリアの拡大地域の居住者) (市民意向調査)
 (「その他の施設」以外は、現状のむらタク乗降場所の中から回答していただいたものである。)

表7 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		

⑤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8）
- ・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8）

※「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8 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

⑥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。（図2-1）

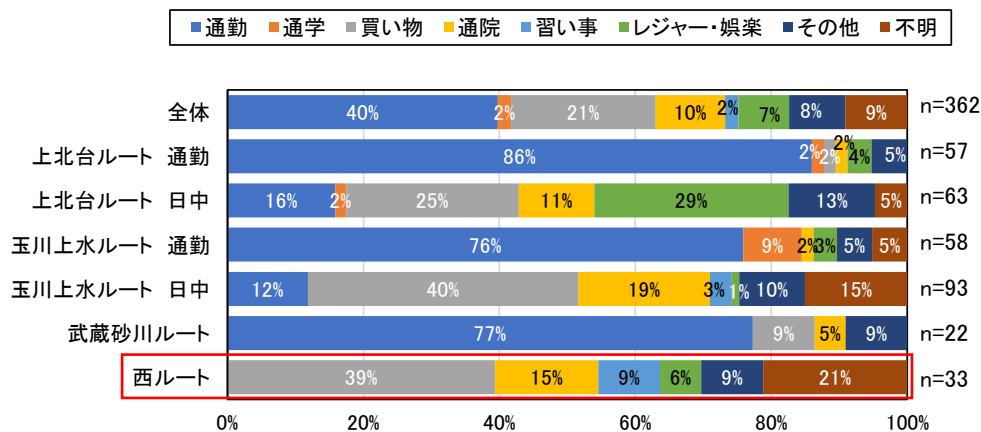


図2-1 西ルート利用者の乗車目的（MMシャトル利用者意向調査）

①～⑥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。

⑦むらタクの乗降場所の増設（案）

- ・①～⑥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も
みられる。（表9）

【駅】

- ・武蔵砂川駅（立川市：西武拝島線）

【大規模商業施設】

- ・ダイエー武蔵村山店（伊奈平三丁目）
- ・ジョイフル本田瑞穂店（瑞穂町殿ヶ谷）

表9 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 こうのす乗合タクシー	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 ○こう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、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	愛のりタクシー	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、拠点集合所(推奨乗継バス停)・集合所
	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

(5) 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

(6) 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。

4章 たたき台の評価

第1 費用対効果（事業収支）による評価

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10 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。

(1) 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表11、表12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 1 1 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 1 2 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 1 3 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	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÷B
E	拡大運行エリアにおける登録者数	1,205人	C×D
F	たたき台における登録者数	2,002人	A+E

(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

- ・(1)で試算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 1 4 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	表11 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	表11 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	表11 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	表11 3)利用 者数に1)既存 の大人割合を 乗じて算出	表11 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	表11 3)利用 者数に1)既存 の介助者割合 を乗じて算出	表11 3)利用 者数に1)既存 のシルバーパス割 合を乗じて算出	表11 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 1 5 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

- ・(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 1 6 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)	表12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運行経費の算出を行った。

表 17 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

(3) たたき台に基づくむらMMシャトル及びむらタクの収支状況

- ・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)で算出したむらタクの収入額と運行経費を基に、MMシャトル及びむらタクの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 18 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 19 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。

第2 利便性に関する評価

2-1 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。
- ・ 通勤時では、武蔵砂川ルートの廃止により、伊奈平二丁目バス停周辺、中原地区及び残堀地区の一部で公共交通不便地域が出現する。（図22の赤い斜線で記した地域）
- ・ 日中時では、西ルートの廃止により利用できないバス停が生じるが、替わって、むらタクを利用することができるため、公共交通不便地域が新たに出現することはない。（図23）

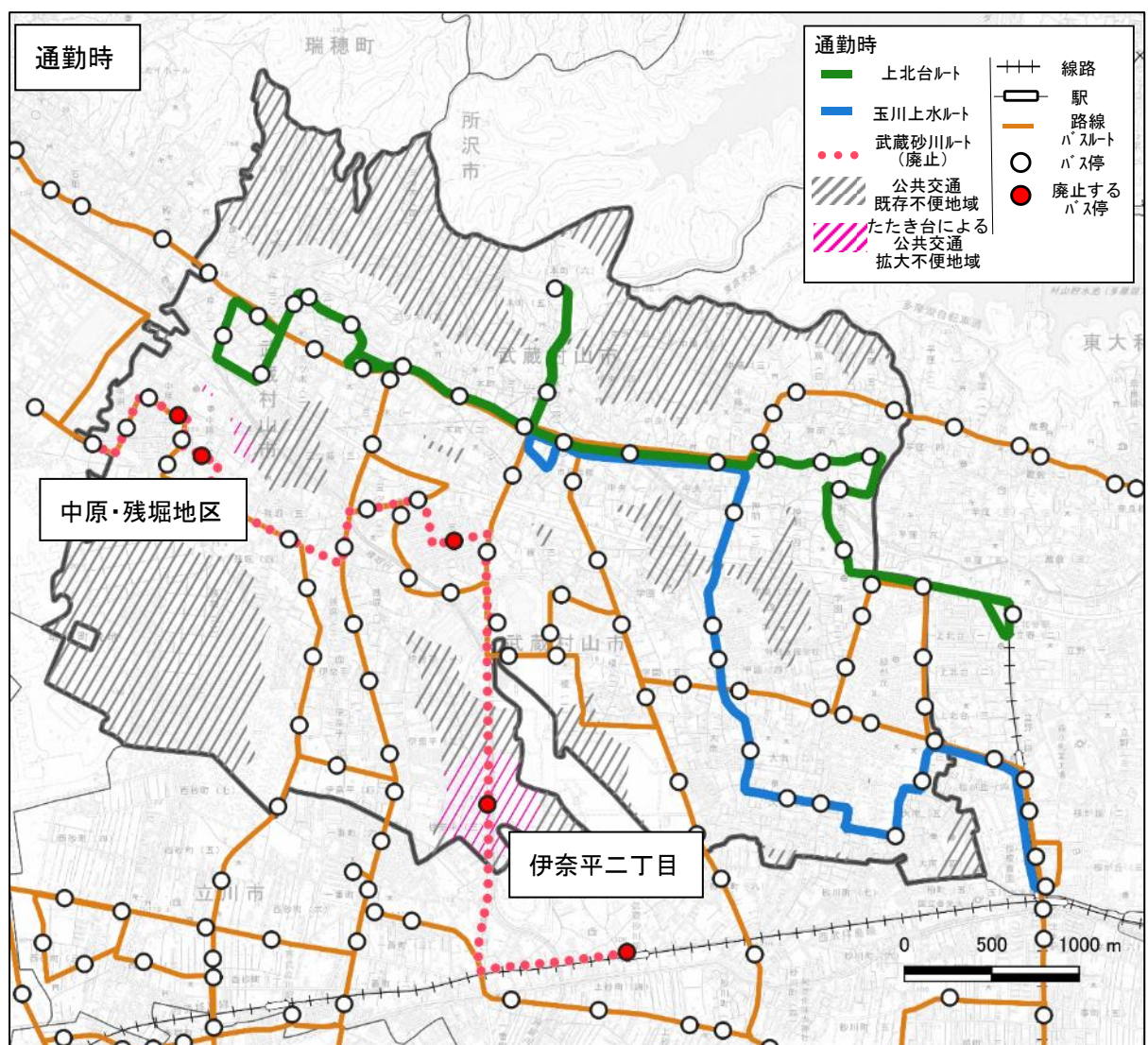


図22 たたき台における公共交通不便地域の状況（通勤時）

※上図は国土地理院の図を加工して作成

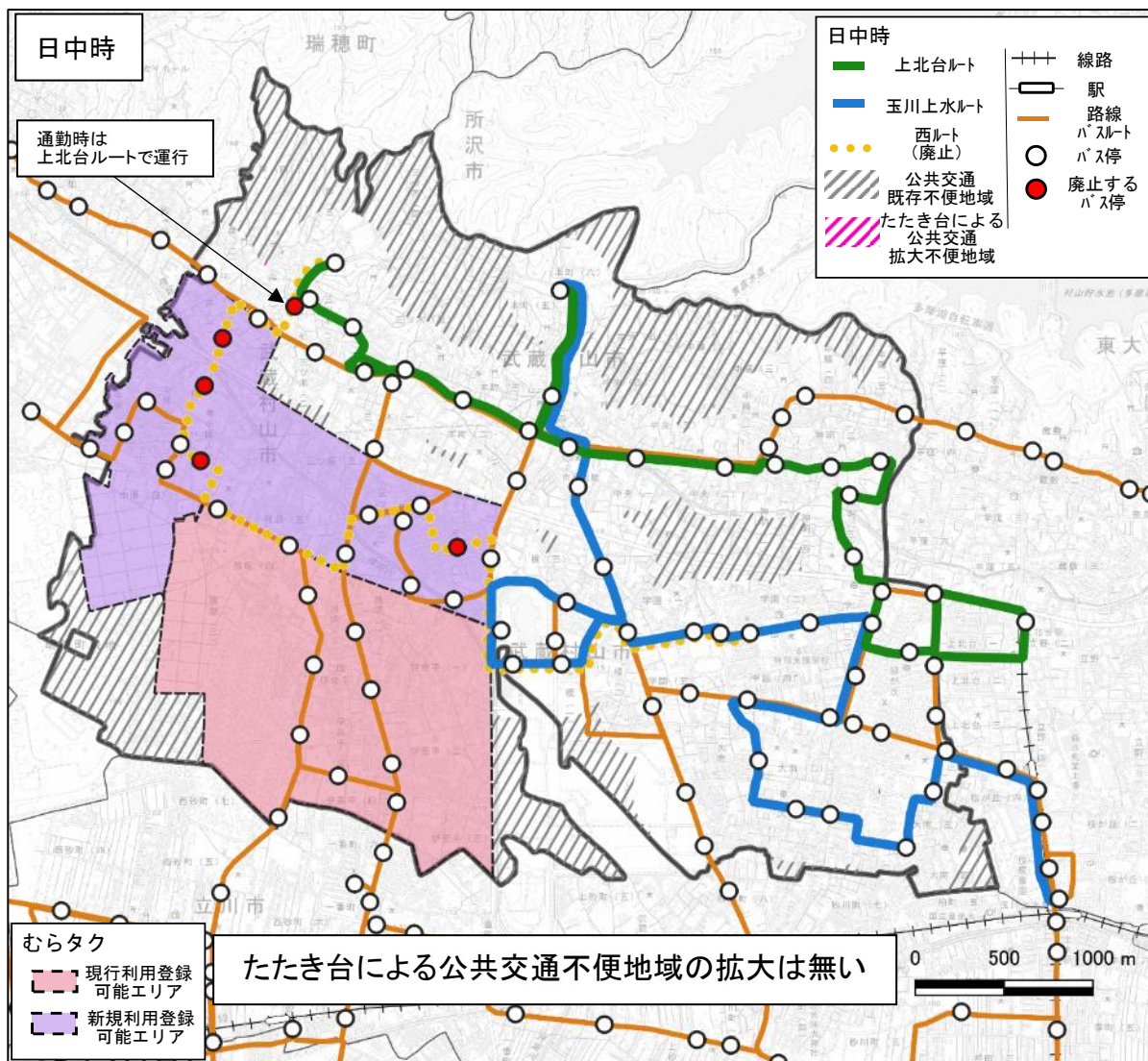


図 2 3 たたき台における公共交通不便地域の状況（日中時）

※上図は国土地理院の図を加工して作成

2-2 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が、バス停周辺は事業所の立地が多く、高齢者の利用は少ないと考えられることから、利用者は西へ500m～600m程度離れた路線バスで代替してもらうことで対応する。

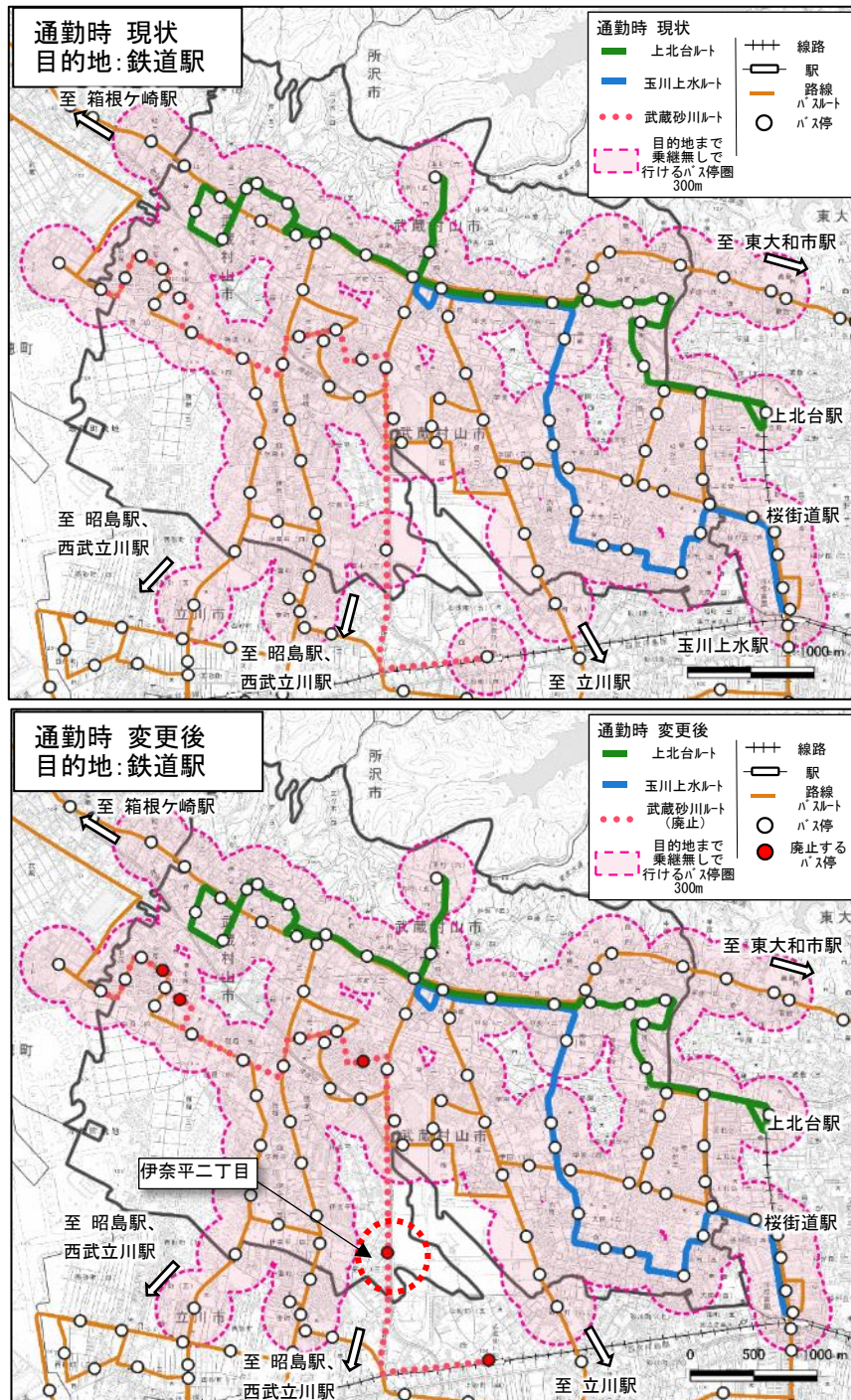


図 2 4 【通勤時】乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化 目的地：鉄道駅

※国土地理院の図を用いて作成

【イオンモールむさし村山へのアクセス（夕通勤時）】

・中原・残堀地区の一部、伊奈平二丁目（赤点線の付近）では、バスによる夕方の通勤帰宅時のイオンモールへのアクセスが不便となる（朝通勤時はイオンモールを経由しない）。これに対しては、最寄りバス停からは距離があるが、路線バスを利用してもらうことで対応する。

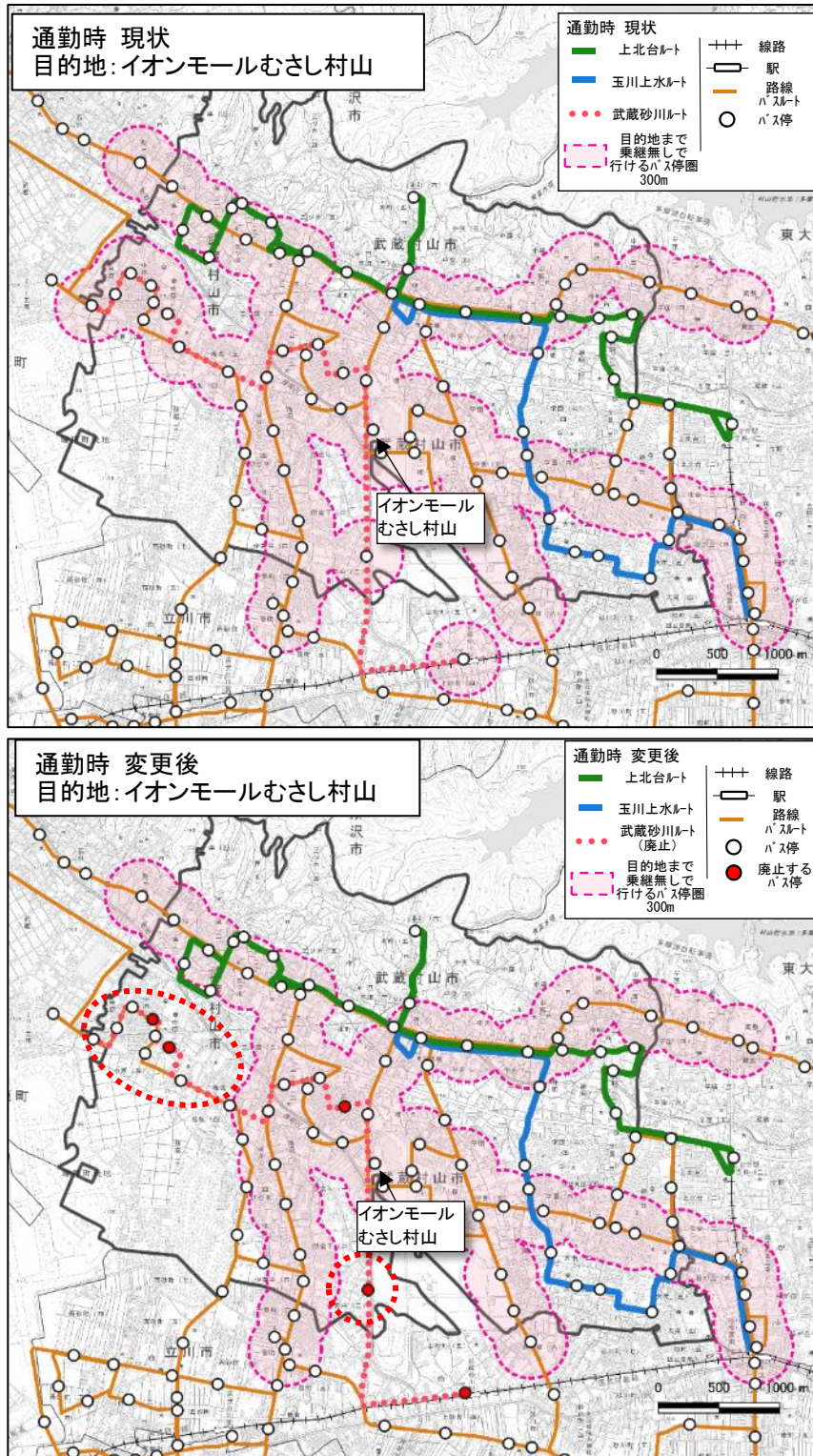


図 2 5 【通勤時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化
目的地：イオンモールむさし村山

※国土地理院の図を用いて作成

【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が、中原・残堀地区はむらタクの運行エリアを拡大すること、また、総合体育館はむらタクの乗降場所であることから対応が図られる。

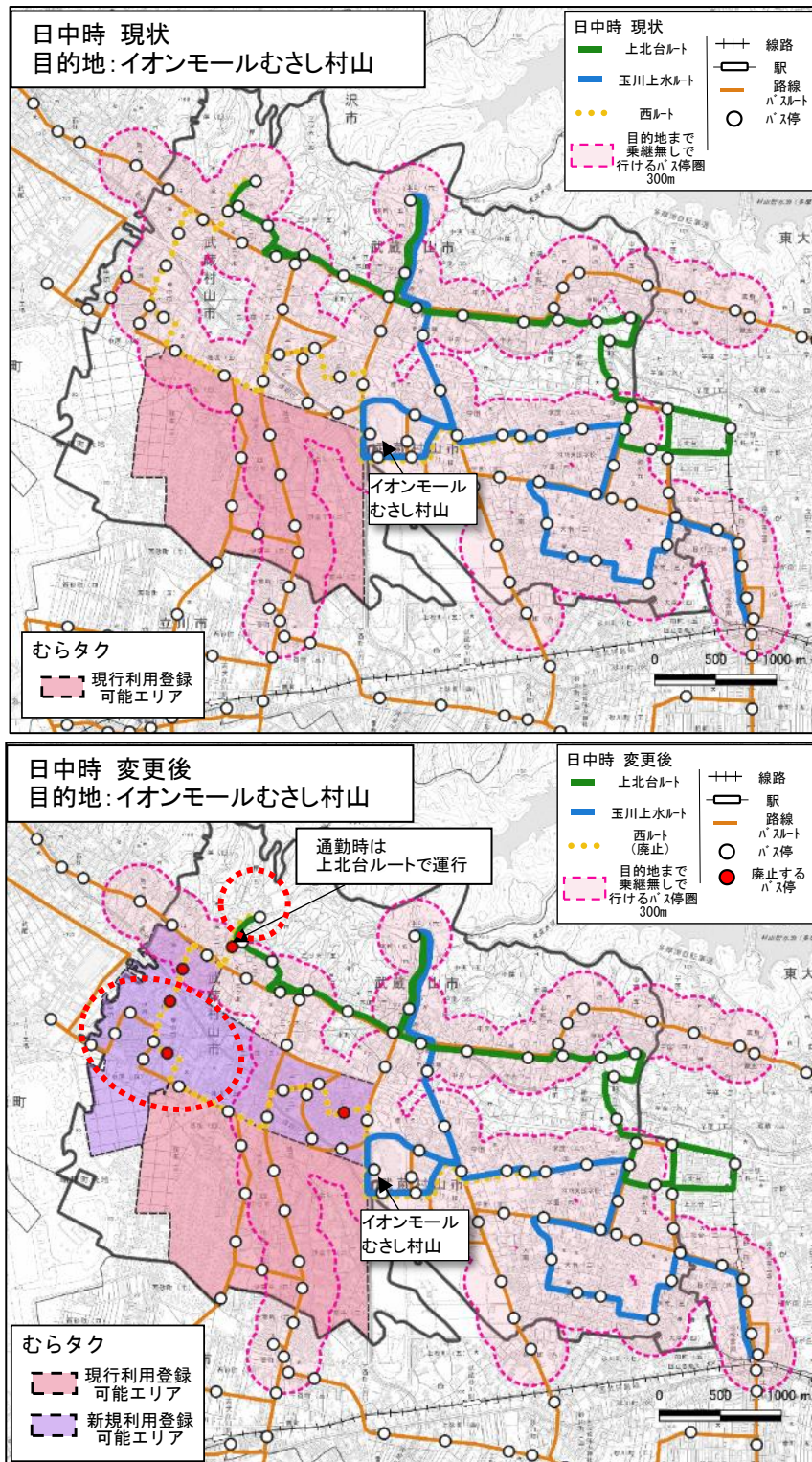


図 2 6 【日中時】 乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化

目的地：イオンモールむさし村山

※国土地理院の図を用いて作成

【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が、むらタクの運行エリアを拡大することから対応が図られる。

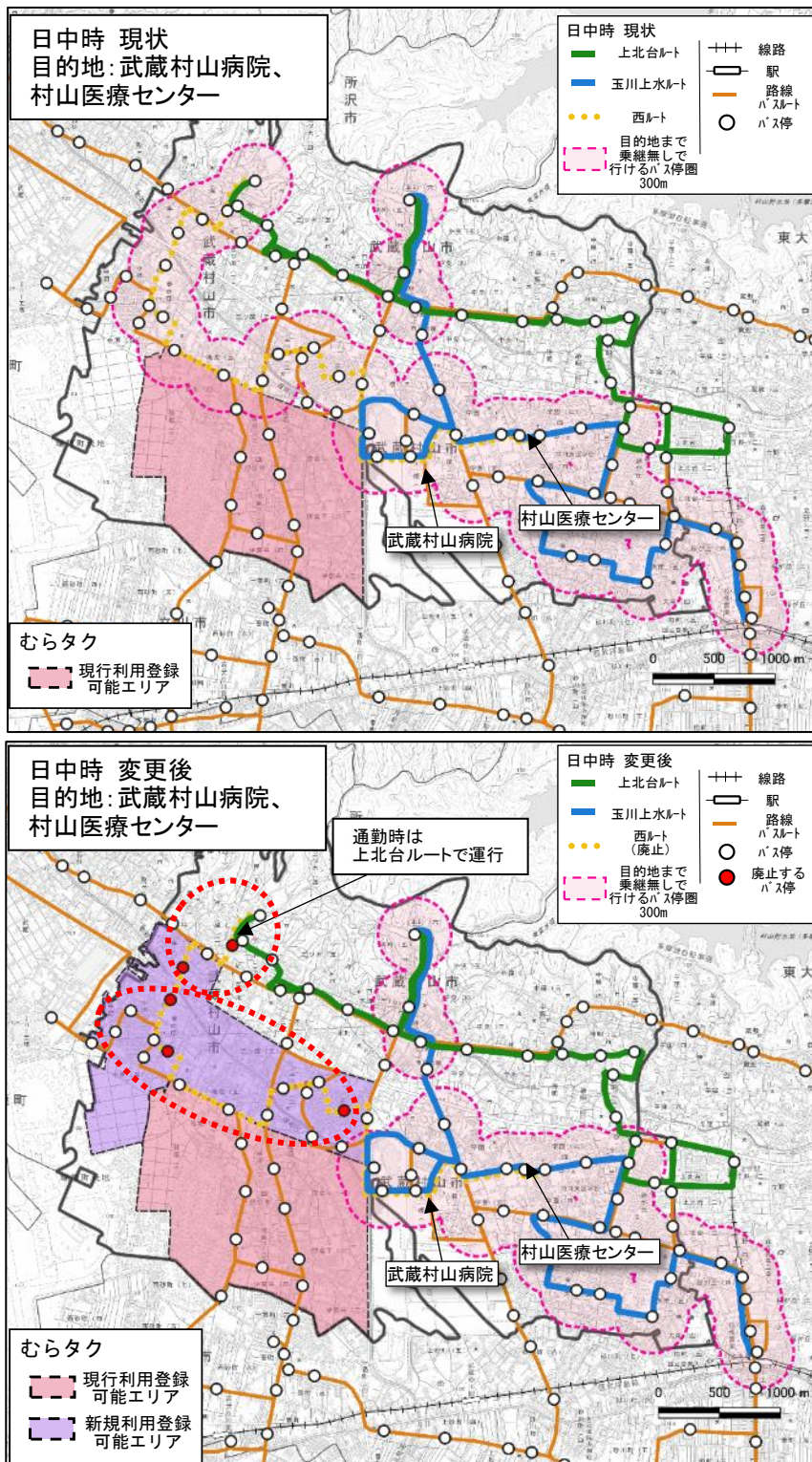


図 2 7 【日中時】乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化
目的地：武蔵村山病院、村山医療センター

※国土地理院の図を用いて作成

【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が、むらタクの運行エリアを拡大すること、また、路線バスや上北台ルート、玉川上水ルート、玉川上水ルート、西ルートを利用してもらうことで対応する。

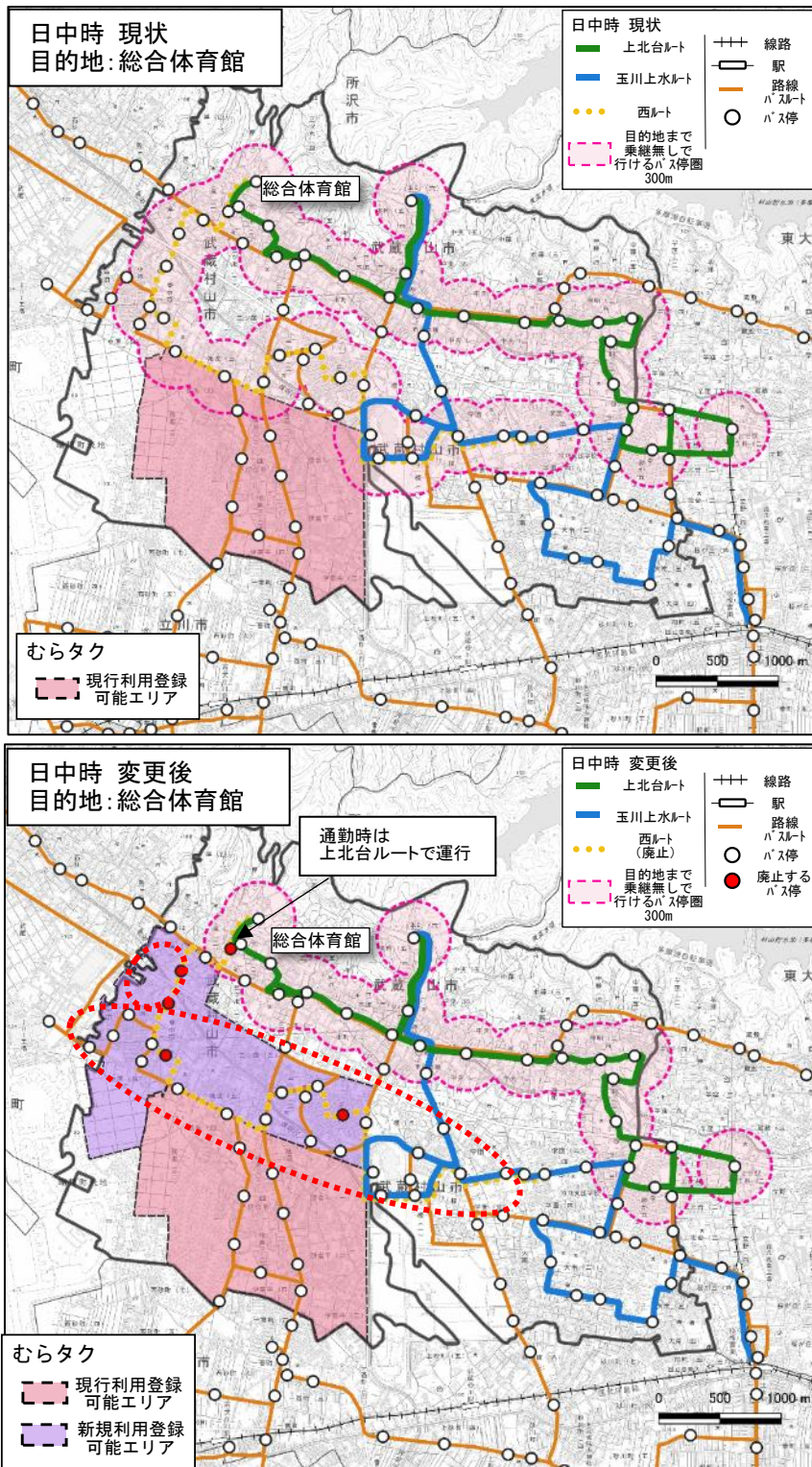


図 28 【日中時】乗り継ぎなしで行くことのできるバス停圏の変化 目的地：総合体育館

※図は国土地理院の図を用いて作成

2-3 所要時間（MMシャトルとむらタクの所要時間比較）

- ・MMシャトル西ルート廃止によるむらタクによる代替の有効性を確認するため、残堀五丁目（最寄りバス停：五中南）に居住する人を想定して、特定施設への公共交通アクセスにおける、MMシャトル利用の所要時間とむらタク利用の所要時間の比較を行った。

- ・その結果、むらタクを利用した場合のほうが、MMシャトル利用よりも目的地まで短い時間で到達できるとみられることがわかった。

①イオンモールむさし村山への所要時間

- ・五中南からイオンモールまで、MMシャトル西ルートでは平均16.8分かかるが、むらタクを利用すると、平均8.1分へと、8.7分の短縮が図られる。

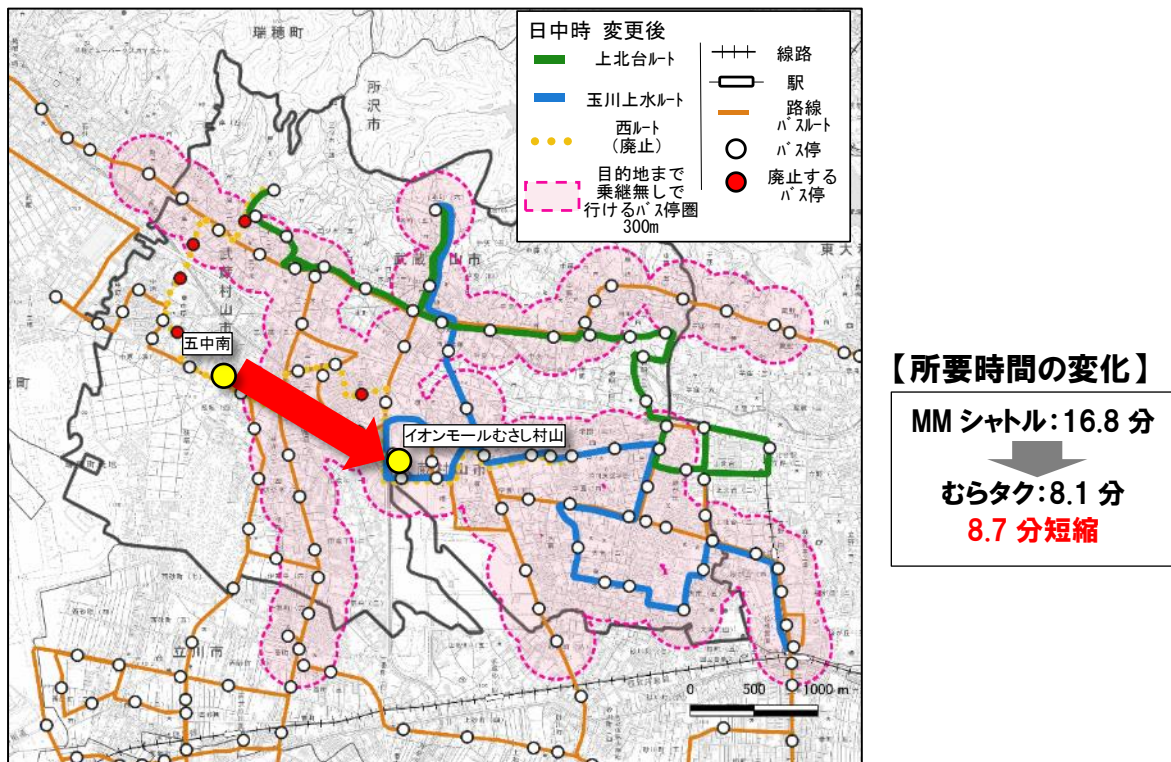


図 29 MMシャトルとむらタクの所要時間比較（イオンモールむさし村山への所要時間）

②村山医療センターへの所要時間

- ・五中南から村山医療センターまで、MMシャトル西ルートでは平均27.1分かかるが、むらタクを利用すると、平均14.4分へと、12.8分の短縮が図られる。

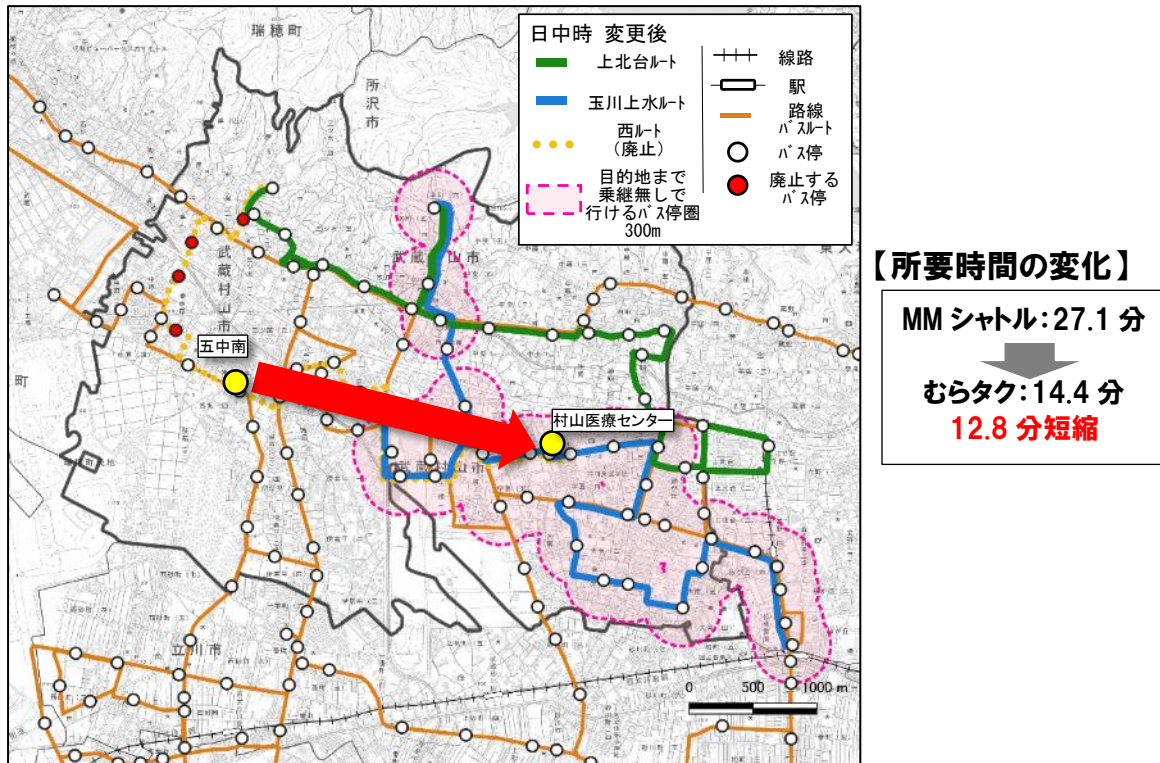


図30 MMシャトルとむらタクの所要時間比較 (村山医療センターへの所要時間)

③総合体育館への所要時間

- ・五中南から総合体育館まで、MMシャトル西ルートでは平均18.1分かかるが、むらタクを利用すると、平均7.4分へと、10.6分の短縮が図られる。

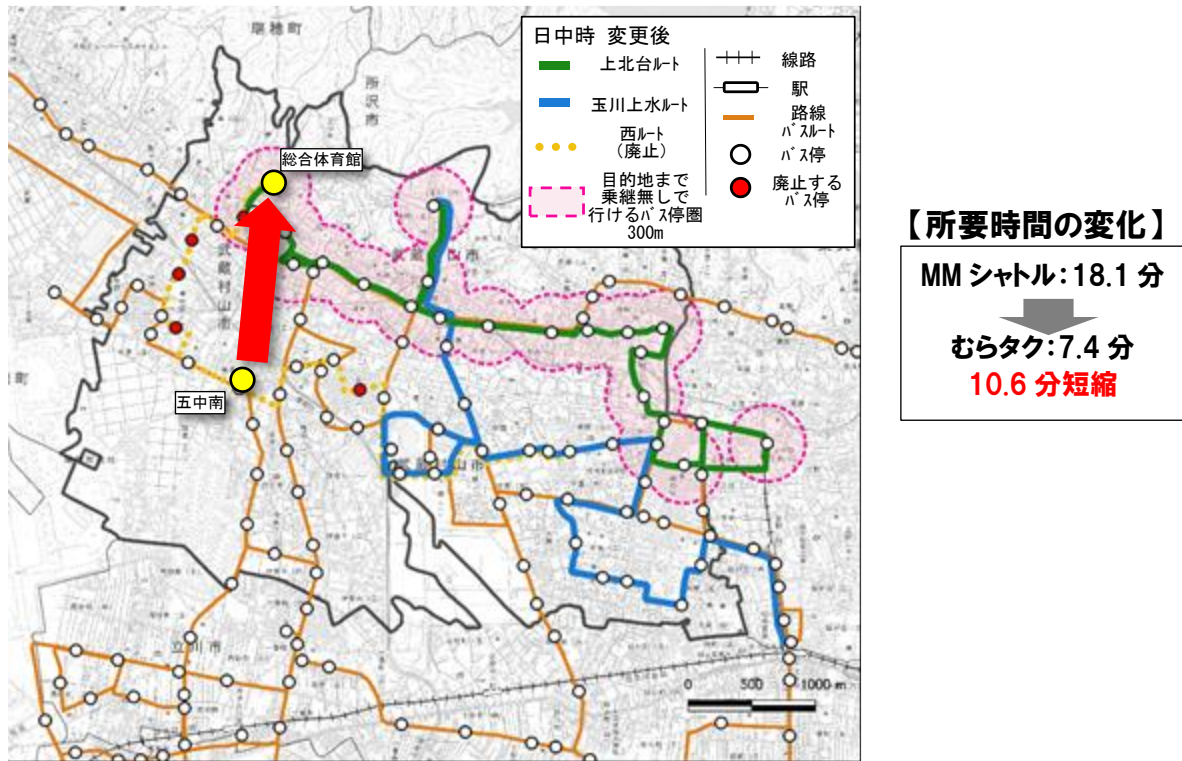


図 3 1 MMシャトルとむらタクの所要時間比較 (総合体育館への所要時間)

【参考】所要時間の算出過程

●算出上の仮定

○MMシャトル

- ・ 自宅からバス停までの距離：200m(歩行速度0.9m/秒 ※高齢者単独歩行時の想定)
- ・ 最寄りバス停から目的バス停までの所要時間：時刻表上の所要時間+令和2年度所用時間調査に基づく遅れ時間の平均値(下表参照)

○むらタク

- ・ 出発地から目的地までの距離：2地点間の距離
- ・ 速度：令和元年～2年の利用実績に基づく平均速度11.3km/時

●算出過程

○MMシャトルによる所要時間

・イオンモールへの所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅～バス停(五中南)	3.7分	自宅からバス停までの距離200mを0.9m/秒で歩行
②MMシャトル所要時間	11.0分	五中南～イオンモール間の時刻表上の所要時間
③平均遅れ時間	2.1分	令和2年度の所要時間調査の平均値
④総所要時間	16.8分	①～③の合計

・村山医療センターへの所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅～バス停(五中南)	3.7分	自宅からバス停までの距離200mを0.9m/秒で歩行
②MMシャトル所要時間	23.0分	五中南～村山医療センター間の時刻表上の所要時間
③平均遅れ時間	0.4分	令和2年度の所要時間調査の平均値
④総所要時間	27.1分	①～③の合計

・総合体育館への所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅～バス停(五中南)	3.7分	自宅からバス停までの距離200mを0.9m/秒で歩行
②MMシャトル所要時間	12.0分	五中南～総合体育館間の時刻表上の所要時間
③平均遅れ時間	2.3分	令和2年度の所要時間調査の平均値
④総所要時間	18.1分	①～③の合計

○むらタクによる所要時間

・イオンモールへの所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅から目的地までの距離	1.5km	2地点間を直線距離で計測
②むらタクの速度(2地点間)	11.3km/h	令和元年～2年の利用実績の平均値
③所要時間	8.1分	①/②*60

・村山医療センターへの所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅から目的地までの距離	2.7km	2地点間を直線距離で計測
②むらタクの速度(2地点間)	11.3km/h	令和元年～2年の利用実績の平均値
③所要時間	14.4分	①/②*60

・総合体育館への所要時間

項目	所要時間	根拠
①自宅から目的地までの距離	1.4km	2地点間を直線距離で計測
②むらタクの速度(2地点間)	11.3km/h	令和元年～2年の利用実績の平均値
③所要時間	7.4分	①/②*60

2-4 むらタクの待ち時間（現状の運行実績を基にした分析）

- ・ むらタクは乗合タクシーであるため、乗車を希望する時刻通りに乗車できない可能性がある。その状況を、令和元年度～2年度の利用実績から検証し、むらタクの有効性の評価を行った。
- ・ 乗車希望時刻と実際の乗車時刻の差が0分、つまり、希望通りにむらタクに乗車できたケースは、全体の71.8%であった。それ以外の28.2%のうち、5分以内の差が57%、10分以内では82%であった。
- ・ このように、約7割の利用者は希望の時刻通りに乗車でき、また、希望の時刻から5分乃至10分程度のずれも含めると、利用者のおお半がほぼ希望の乗車時刻通りに乗車できている。
- ・ 但し、たたき台での試算のように利用者数が増加した場合、乗合い利用が増えることが予想され、その結果、希望の乗車時刻通りに乗車できなくなることも考えられる。

表20 むらタクの希望乗車時刻と実乗車時刻との差

乗車希望時刻と 実乗車時刻の差	件数	構成比
0分	3,850	71.8%
～5分	855	15.9%
～10分	389	7.3%
～15分	138	2.6%
～30分	98	1.8%
30分以上	32	0.6%
計	5,362	100%

待ち時間の
構成比

【むらタクの運行エリア拡大による輸送状況の変化】

- ・ 1日あたり利用者数
 - 現状：11,94人 ⇒ たたき台：35,29人
- ・ 運行台数
 - 現状：1台 ⇒ たたき台：2台
- ・ 車両1台あたりの輸送人数
 - 現状：11,94人/台 ⇒ たたき台：17,65人/台

↓

乗合い利用が増え、希望時間と実乗車時間の差が広がる可能性はある。

2-5 むらタク利用者の意識

- ・ むらタクは予約が必要なため、そのことが面倒と思われることもある。これに対し、実際に利用している人の評価を把握するため、むらタク利用者アンケートに寄せられた自由回答をまとめた。
- ・ その結果、移動手段に不便さを感じている人から利便性の高さに関する評価を受けていることが確認された。また、ワゴン型車両での運行で運転手と利用者との距離が近いということもあり、運転手等の接客に対し高い評価を受けていることが確認された。
- ・ むらタク利用者アンケート結果から、利便性や接客に対する高い評価を受けていることが確認された。

表 2 1 むらタク利用者アンケートの自由回答の内訳

アンケート回収数		66票
自由回答記述回答者数		43人
回答内容 の分類	利便性が高いことの評価	20件
	接客が良好であることの評価	15件
	利便性向上への改善要望	20件
	不便であるとの評価	2件

○利便性が高いことの評価の具体的内容例

- ・ 高齢で歩行が困難な利用者から、自宅や目的地の玄関先まで来てもらえて便利
- ・ 運転をやめたがバスが近くに通っていないため、むらタクは便利
- ・ 年金生活なのでタクシーでの移動は大変で、むらタクは必要な移動手段
- ・ 病院へ行くバスがないため、むらタクは便利
- ・ 予約に関して、自分の希望時間を予約できる、予約日時を守ってくれる

○接客が良好であることの具体的内容例

- ・ 安全運転で安心、運転手が親切、電話対応が良い など

第3 たたき台の評価のまとめ

(1) 収支状況の評価（市の負担額）

武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止と、代替措置としてのむらタク運行エリア拡大を総合すると、市の負担額は年間約1,600万円の削減が図られる効果が期待できる。

- ・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) MMシャトルのルート廃止に伴う公共交通不便地域の出現状況

武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止と、代替措置としてのむらタク運行エリア拡大を総合すると、公共交通不便地域の新たな出現は限定的である。

- ・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、一部が路線バスや上北台ルート、玉川上水ルートにより代替が図られ、さらに、むらタクの運行エリアの拡大により、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が、バス停周辺は事業所の立地が多く、高齢者の利用は少ないと考えられることから、やや離れてはいるが既存の路線バスによる代替で対応を図る。

(3) バスを乗り継ぎなしで行くことのできる地域の状況

武蔵砂川ルート及び西ルートの廃止により、沿線地域から主要施設へバスの乗りつき無しでアクセスすることができなくなるが、むらタクの運行エリアの拡大により、このような不便さが抑制できる。

- ・(2)では、バス停による地域のカバー状況を見たが、ここでは、方向により不便となる状況を検証した。
- ・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、不便の発生が抑制される。

(4) MMシャトルとむらタクの所要時間比較

武蔵砂川ルート及び西ルートの沿線地域から主要な施設までの所要時間は、MMシャトルを利用するよりも、むらタクを利用した方が所要時間は短い場合がある。

- ・(3)で把握した、方向により不便となる地域に対し、これまでのMMシャトル利用とむらタ

クで利用した場合との所要時間の比較を行った。

- ・その結果、中原・残堀・三ツ藤などの地区から、イオンモール、武蔵村山病院、総合体育館へ行く場合、現行の西ルート利用よりも、むらタクを利用したほうが所要時間は短く、利便性が高まると予想されることが確認された。

(5) むらタクの待ち時間

むらタクの利用実績から、利用者が希望する時刻通り、又は、ほぼ希望通りに乗車できる場合が大半であることが確認された。

- ・むらタクは乗合タクシーであることから、希望の時刻通りに乗車できないこともある。これを利用実績から検証を行った。
- ・その結果、約7割の利用者は、希望の時刻通りに乗車できていることが確認され、さらに、希望の時刻から10分以内のずれであれば、大半の利用者は希望通り又は希望に近い時刻で乗車できていることが確認された。

(6) むらタク利用者の意識

むらタク利用者アンケート結果から、利便性や接客に対する高い評価を受けていることが確認された。

- ・むらタクは予約が必要なため、そのことが面倒と思われることもある。これに対し、実際に利用している人の声を基に、評価を行った。
- ・その結果、移動手段に不便さを感じている人から利便性の高さに関する評価を受けていることが確認された。また、ワゴン型車両での運行で運転手と利用者との距離が近いということもあり、運転手等の接客に対し高い評価を受けていることが確認された。



- 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。
- 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。
- 所要時間の面で、むらタク利用は利便性が高いと期待できる。
- むらタクの利用においては、希望する時刻通りに乗車できる可能性が高い。
- 現在のむらタク利用者からは利便性の高さを評価されている。



- 従って、MMシャトル及びむらタクのたたき台の内容は妥当であると考えられる。

5章 見直し計画案の作成

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、これを見直し計画案とした。

第1 MMシャトル見直し計画案

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。

- ・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

○現行と同じ停留所を設定する。

- ・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。なお、遅延が生じるなど定時運行に支障が生じている便がある場合は、運行ダイヤの改善を図る。

・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運賃体系

○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、IC178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）相当

（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

○利用喚起・利用促進のためには、運営主体（市）、運行事業者、市民（利用者）がそれぞれの役割を認識し、MMシャトルの利用増と維持に向け、協働で取り組む。

- ・MMシャトルの利用喚起・利用促進のためには、運営者である市が主体的に取り組む必要があり、また、運行事業者は日々の安全運行や利用者への接客などを通じて、既存利用者の継続利用等に取り組む必要がある。一方、市民（利用者）は、MMシャトルを維持していくためには自らが利用することが第一に重要であることを認識することが必要であり、積極的、主体的に取り組むことが求められる。
- ・従って、運営主体（市）、運行事業者、市民（利用者）は、MMシャトルの維持・増進に関して、それぞれの役割や責務を認識し、協働で取り組んでいくものとする。

表 2 2 MMシャトルに関係する主体と基本的役割

主体	役割
運営主体（市）	MMシャトルの運営全般を統括するとともに、利用状況について把握・検証し、より利便性の高い運行内容とするための改善・見直しの検討とその推進を行う。 また、庁内関係各課と適宜連絡・調整を行いながら、他分野との連携により利用喚起・利用促進に向けた取り組みを推進する。
運行事業者	MMシャトルの運行主体として、日々の運行において、安全運行、利用者への接客を通じたサービス向上を行うとともに、運行実績や利用者の声に関して市と共有しながら、改善・見直しを行う。
市民（利用者）	MMシャトルを利用する立場として、地域公共交通の維持や、環境改善、道路渋滞の削減などに意識しながら、積極的な利用に取り組む。 また、モビリティマネジメントなどを通じて、周囲への利用の呼び掛けなどを行う。
地域公共交通会議	各関係者が一堂に会する当会議において、利用状況や問題点・課題などの情報を共有するとともに、意見交換を通じて、協働で改善・見直しに取り組む。

【市内循環バス（MMシャトル）見直し計画案（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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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）相当
利用喚起・利用促進策	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・運営主体（市）、運行事業者、市民（利用者）が協働で、それぞれの役割・責務に基づいて利用喚起・利用促進に取り組み 	

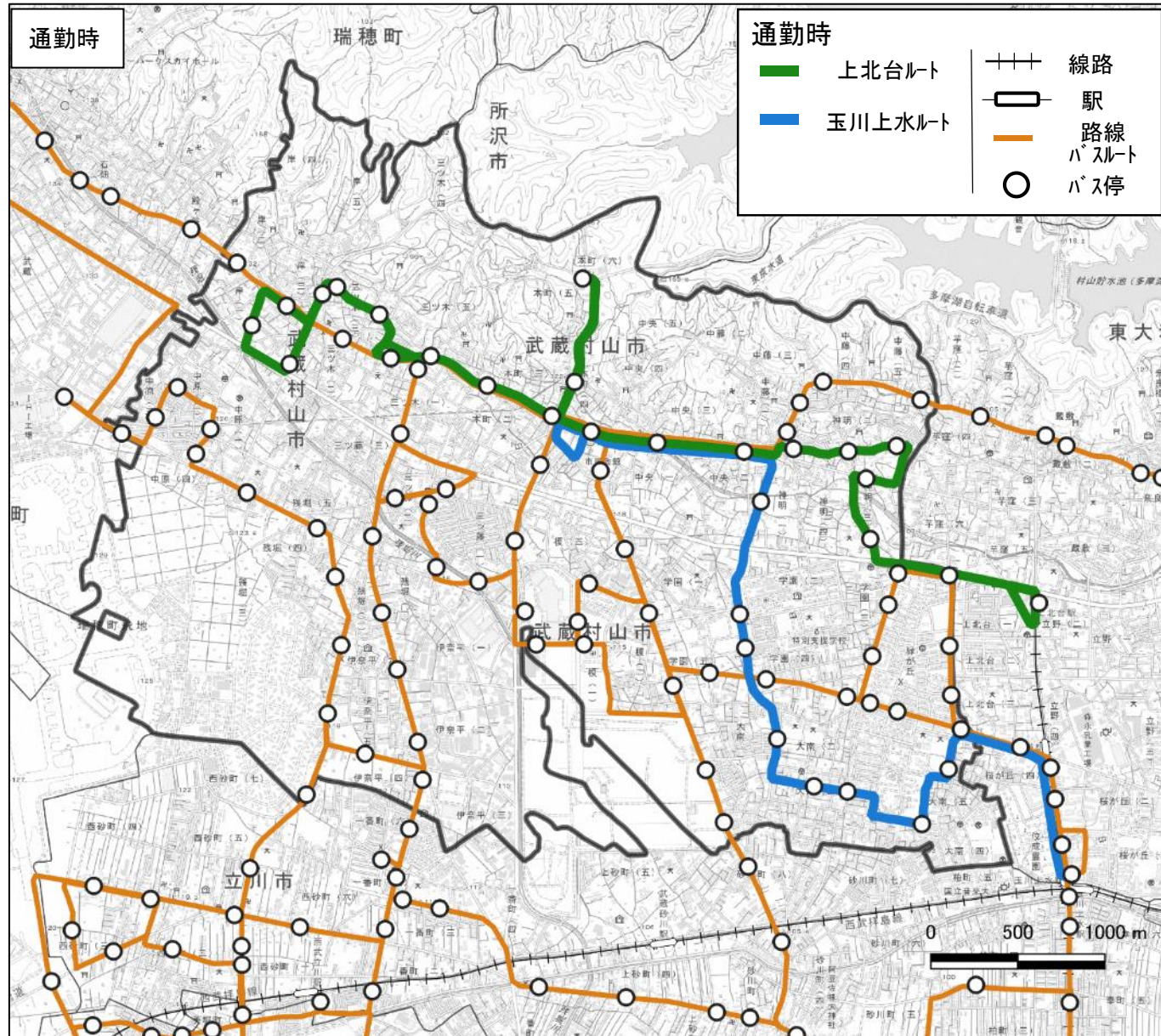


図3 2 【通勤時】市内循環バス（MMシャトル）のルート

※図は国土地理院の図を用いて作成

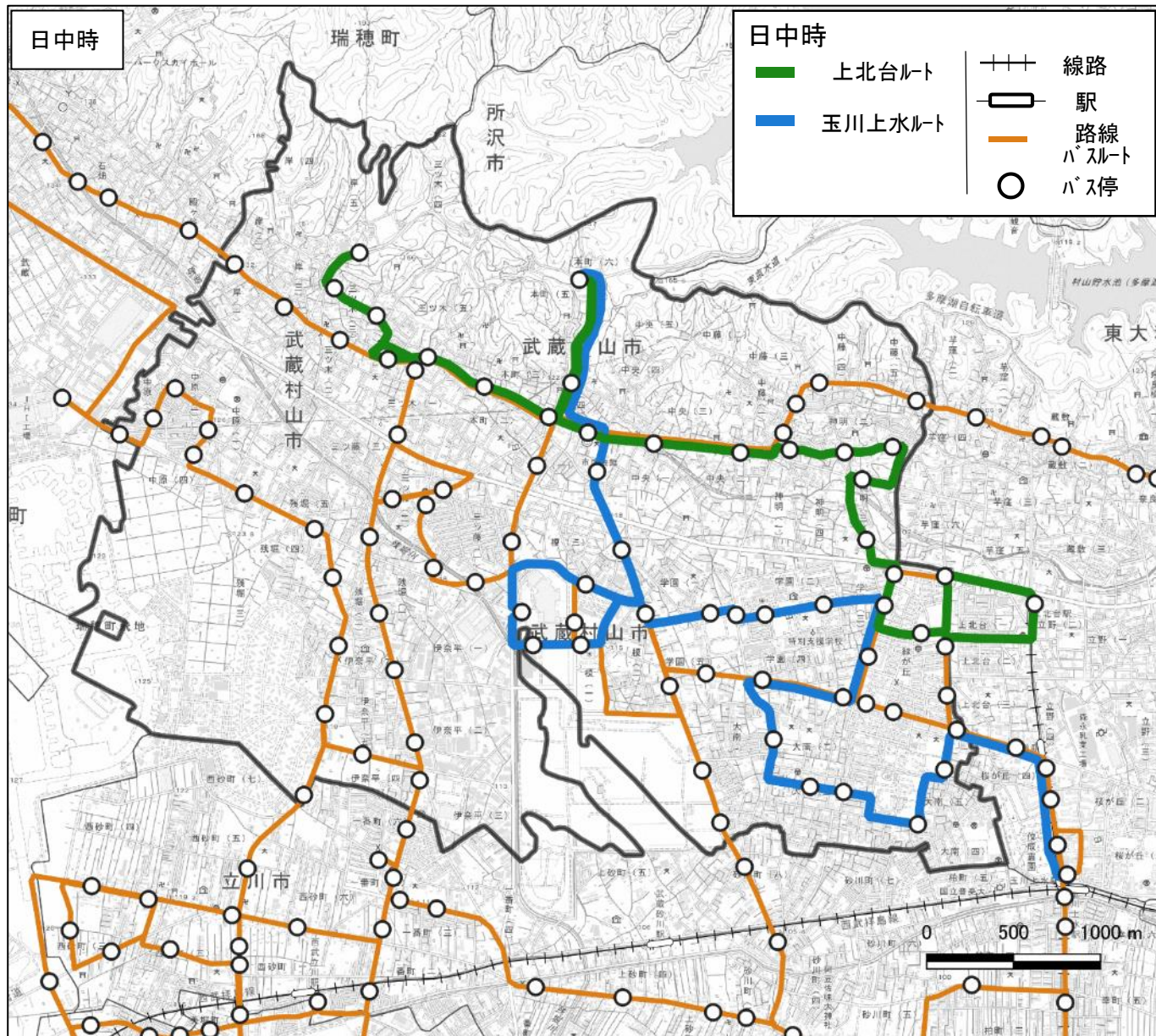


図33 【日中時】市内循環バス（MMシャトル）のルート

※図は国土地理院の図を用いて作成

第2 むらタク見直し計画案

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4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2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：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（立川市）

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。

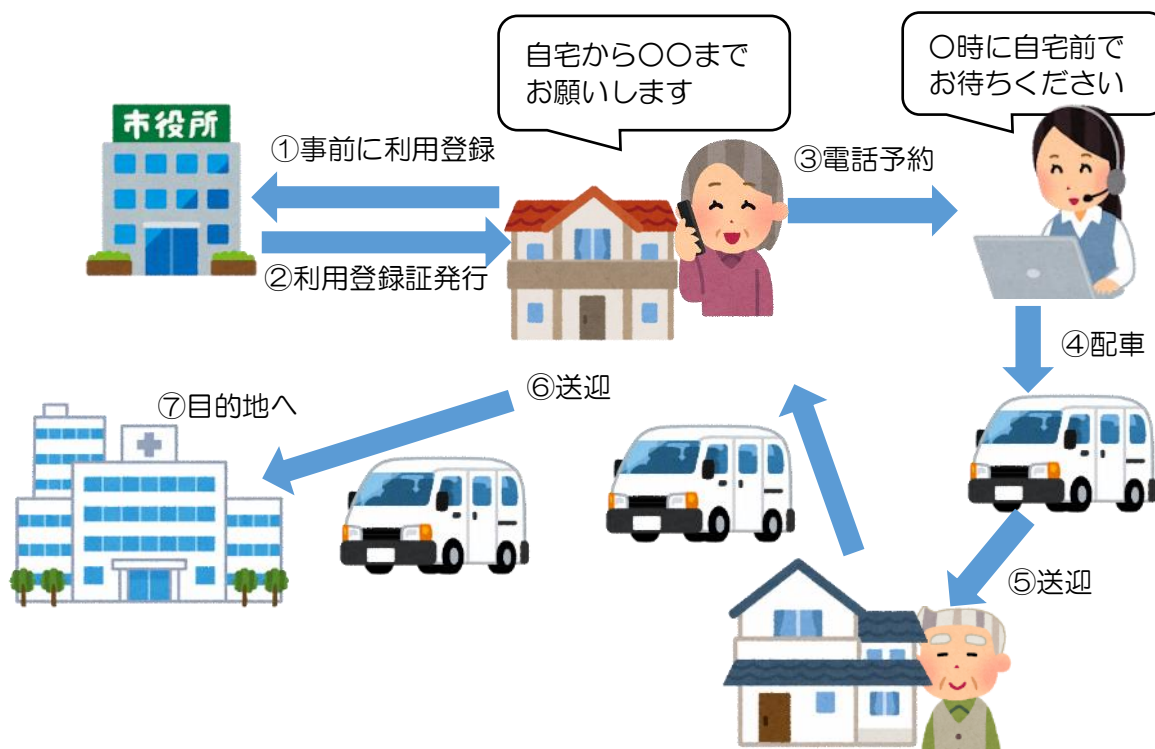


図34 むらタクの利用方法イメージ図

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、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。

○利用喚起・利用促進のためには、運営主体（市）、運行事業者、市民（利用者）がそれぞれの役割を認識し、むらタクの利用増と維持に向け、協働で取り組む。

- ・むらタクの利用喚起・利用促進のためには、運営者である市が主体的に取り組む必要があり、また、運行事業者は日々の安全運行や利用者への接客などを通じて、既存利用者の継続利用等に取り組む必要がある。一方、市民（利用者）は、むらタクの周知・利用促進・維持のためは、自らが利用することに加え、周囲への利用の呼び掛けや利便性に関するPRなども行うことが求められる。
- ・このように、運営主体（市）、運行事業者、市民（利用者）は、むらタクの維持・増進に関して、それぞれの役割や責務を認識し、協働で取り組んでいくものとする。

表 2 3 むらタクに関係する主体と基本的役割

主体	役割
運営主体（市）	<p>むらタクの運営全般を統括するとともに、利用状況について把握・検証し、より利便性の高い運行内容とするための改善・見直しの検討とその推進を行う。</p> <p>また、庁内関係各課（特に福祉関係課）と適宜連絡・調整を行いながら、他分野との連携により利用喚起・利用促進に向けた取り組みを推進する。</p>
運行事業者	<p>むらタクの運行主体として、日々の運行において、安全運行、利用者への接客を通じたサービス向上を行うとともに、運行実績や利用者の声に関して市と共有しながら、改善・見直しを行う。</p>
市民（利用者）	<p>むらタクを利用する立場として、特に、高齢者にとって利便性の高いドアツードアの移動手段であることなどを意識しながら、周囲への利用の呼び掛けなどを行う。</p>
地域公共交通会議	<p>各関係者が一堂に会する当会議において、利用状況や問題点・課題などの情報を共有するとともに、意見交換を通じて、協働で改善・見直しに取り組む。</p>

【乗合タクシー（むらタク）見直し計画案（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ダイエー武蔵村山店、⑮ジョイフル本田瑞穂店、⑯武蔵砂川駅（立川市）
	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	

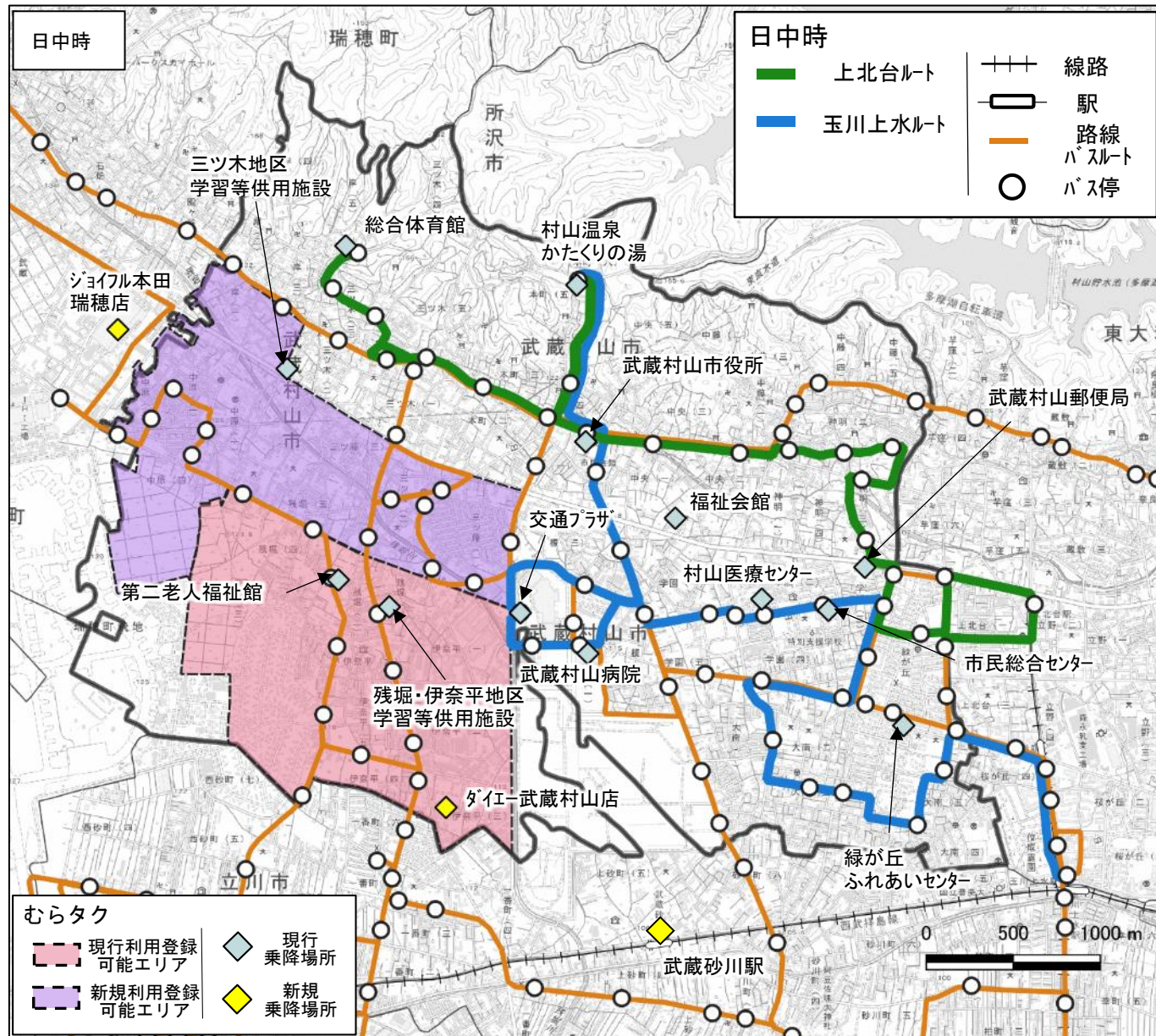


図3 5 【日中時】市内循環バス（MMシャトル）のルート及び乗合タクシー（むらタク）の運行エリア及び乗降場所

※図は国土地理院の図を用いて作成