

現 状

移動の状況

- 本市は市内での移動より、市内と他市町間の移動が多く、その際に利用する交通手段は、自動車利用が4割、鉄道・バスの利用が2割となっている。
- 通勤・通学・私事を目的とした外出の際は他市町に行くことが多く、通勤・通学は鉄道、私事は自動車の利用割合が高くなっている。
- 市内の自動車免許保有数は微減傾向、返納者のほとんどは高齢者で75歳以上の割合が高い。
- 所沢武蔵村山立川線の市役所東交差点から三本榎交差点の南北区間や三ツ木八王子線の伊奈平橋交差点が主要渋滞箇所となっている。
- 新青梅街道沿いや北部の一部に交通不便地域が存在し、高齢化率が高い地域が含まれている。
- 市役所やイオンモールはどの市内バス停からも30分以内で移動ができるが、隣接市町の鉄道駅へは30分以上、又は1回乗換が必要な地域が存在している。

鉄道

- 【鉄道】**
 - 市内には鉄道駅がない。
- 【モノレール】**
 - 令和4年10月、多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）計画について、都市計画等の手続きが開始され、駅の整備予定地等を公表した。

路線バス

- 青梅街道や所沢武蔵村山立川線、三ツ木八王子線を中心に運行している。
- 市外からの利用がやや多く、そのうちの6割が業務目的で利用している。市内から市外に移動する目的は、通勤5割、私事3割となっている。
- ドライバーの高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等によりドライバーが減少している。
- 2024年の「自動車運転者の改善基準告示の改正」※により、ドライバーの労働時間の上限が引き下げられ、例えば9時間のインターバルが必要となり、夜7時に切り上げないと翌朝6時の出勤に間に合わない状況となった。これらより、乗務員シフトの見直しに併せ減便等をおこなった。
- 幅員が狭く見通しの良くない道路で安全にすれ違いをおこなうために慎重に走行させることが、遅れが生じる要因となっている。
- GTFSリアルタイムデータを利活用することで公共交通の運行情報等が届きやすくなり、公共交通の利用促進につながる可能性がある。

MMシャトル

- 令和4（2022）年度の再編により乗車人員は増加傾向、収支率は2割程度を示している。
- 玉川上水駅、上北台駅への利用が多い。

むらタク

- MMシャトルの再編に伴い、令和4年度に利用可能エリアを拡大したことで、利用が3倍に増加している。一方で、収支率は1割程度に留まる。1台あたりの平均乗車人数は増加傾向で令和5（2023）年度では2.9人/台となる。
- 利用登録は年々増加し、令和5（2023）年度に2,000人を越え、平均利用回数は4～6回/年程度となっている。
- 交通プラザ、武蔵村山病院へ行く際に多く利用され、シルバーパス利用が5割、障害者手帳・一般の方がそれぞれ2割の順となっている。

タクシー

- 月別の輸送人員は10,000～1,2000人程度、1台当たり平均輸送人員は1.3人～1.4人である。
- 利用は減少していたが、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅に減少した。回復傾向にあるもののコロナ前の水準以下となっている。
- 新型コロナウイルス感染症の影響でドライバーが減少し、予約運行を行えない状況。夜間や市内での利用が減り、昼間の市外への長距離運行が増加している。
- ドライバー数は必要人数を下回る、高齢者がメインで、新規雇用の困難である。

シェアサイクル

- 市内公共施設等18箇所にポートを設置しており、主な貸出先は、イオンモール、市民総合センター、大南地区会館である。隣接市町の鉄道駅周辺や公園周辺への利用が多い。
- 通勤・通学時間帯である7～9時、16～19時に利用されており、会社員・学生が主な利用だと推測している。
- ステーション空白地で設置可能な場所にラックを設置している。

移動手段 その他

- 【大和会シャトルバス】**
 - 武蔵村山病院～東大和病院間（27本/日）や、玉川上水駅から村山団地等を經由して武蔵村山病院（4本/時）への無料送迎を実施している。
 - 乗車人数は新型コロナウイルス感染症拡大前と比較し7割程度に留まる。
 - ドライバーは60歳以上75歳までの枠で募集をしているが人員確保は困難な状況である。

※2024年問題とは、令和6（2024）年4月から適用されるバス運転者の改善基準告示のこと。「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（厚生労働大臣告示）のことを言い、自動車運転者の長時間労働を防ぐことは、労働者自身の健康確保のみならず、国民の安全確保の観点からも重要であることから、トラック、バス、ハイヤー・タクシー等の自動車運転者について、労働時間等の労働条件の向上を図るため拘束時間の上限、休息期間について基準等が設けられています。今回の改正により、自動車運転の業務（ドライバー）に年960時間の上限制規が適用される。（出典：自動車運転者の長時間労働に向けたポータルサイト（厚生労働省）より抜粋）

社会情勢の見通し

資料4

人口動向

- 本市では人口が年々増加し、現在は7万人程度で推移している。
- 将来人口推計では、本市の人口は今後減少することが見込まれており、令和12（2030）年には7万人を下回ると推測している。
- 一方、65歳以上の老年人口は増加傾向を示しており、令和22（2040）年以降、総人口の3割以上を占めることが見込まれている。
- 南東部の村山団地周辺や新青梅街道沿い、多摩大橋通り沿いの一部地域で高齢者が多い。

まちづくり

- 本市では、多摩都市モノレール沿線まちづくり方針、立地適正化計画と本計画を三本柱としてまちづくりを推進している。
- 多摩都市モノレールの延伸計画は、2030年代半ばの開業を目指している。（多摩都市モノレール沿線まちづくり方針）
- 「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た選ばれる都市をつくる」をまちづくりの方針に。（武蔵村山市立地適正化計画）
- 多摩都市モノレールの延伸を見据えた駅を中心としたまちづくりの推進や公共交通ネットワークの形成が必要である。（武蔵村山市第二次まちづくり基本方針・他関連計画）
- 誰もが安心・快適に外出することができるまちを目指した公共交通機関の整備が必要である。（武蔵村山市第五次地域福祉計画）
- 低炭素なまちを形成するために、公共交通の利用促進や自転車・E等の低炭素モビリティを推進している。（武蔵村山市第二次環境基本計画）
- モノレール駅を中心とした2050年ゼロカーボンを目指すまちづくりを推進している。（武蔵村山市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））
- 観光まちづくりを推進するために移動手段の充実が必要である。（武蔵村山市地第五次長期総合計画）

社会の変化

- 新型コロナウイルス感染症を契機として、ライフスタイルの変化（多様な働き方やQOL重視等）を踏まえた新たな対応が求められている。
- 75歳以上高齢ドライバーの死亡交通事故は近年増加傾向。
- ドライバーの不足のなか、「自動車運転者の改善基準告示」※による労働環境改善により、輸送力が不足し、運行サービスへの影響に懸念がある。
- 地域公共交通の維持に向け、公共交通分野での連携や交通分野以外と連携した取組みが増えている。
- 自動運転や新たなモビリティの導入に向けた実証実験や、ICT等の新技術等の活用方法について検討している自治体が増えている。
- カーボンニュートラルの実現に向けた社会的気運の高まり。

市民・公共交通利用者のニーズ等

- ①：市民アンケート
- ②：路線バスアンケート
- ③：MMシャトルアンケート
- ④：むらタクアンケート

【市民の日常的な移動】

- 通勤、通学時は、自転車42%、自動車（自分で運転）29%、鉄道・モノレール27%、路線バス16%、MMシャトル5%を利用している。バス利用者は立川駅、玉川上水駅へ主にアクセスしている。①
- 通勤、通学以外は買物での外出が69%を占め、イオンモールまでの移動が多く、その際は、自動車（自分で運転）56%、自転車31%、路線バス21%を利用。午前10時出発、正午から午後6時の間に帰宅する方が多い。①
- 鉄道・モノレールは若年世代の利用が多く、駅に近い「大南・学園」居住者が4割、利用しやすい居住地と利用手段に関係性がみられる①
- 路線バスは若年世代や高齢世代で利用が多い。①
- 自動車免許保有者のうち、年齢が高まる程免許返納意向が増え、65歳以上は3～5割を占める。①

【公共交通の利用状況】

- <路線バス>**
 - 路線バスを利用しない・年数日が66%、週1日以上利用するが16%で、運行サービスをほとんど知らない方が25%を占める。①
 - 路線バス利用者は、65歳以上が43%、30～50歳代が37%で、通勤44%・買物29%で利用され、週1回以上の利用が8割。自宅からバス停まで5分（約500m）以上が6割を占めるが、3分「300m」未満が3割程度の地域もあり、鉄道駅までの利用が多い。②
- <MMシャトル>**
 - MMシャトルを利用しない・年数日が88%、週1日以上利用するが6%で、運行サービスをほとんど知らない方が47%を占めるが、運行エリア近隣の居住者の認知は進んでいる。①
 - MMシャトル利用者は、65歳以上が58%で、買物35%・通勤28%・通院20%で利用され、週1回以上の利用が7割。自宅からバス停まで5分（約500m）以上が6割を占めるが、3分「300m」未満が2割程度の地域もあり、鉄道駅までの利用が多い。③
- <むらタク>**
 - むらタクを利用しない・年数日が98%、週1日以上が0.1%で、全体では運行サービスをほとんど知らないが76%を占めるが、運行エリア近隣の居住者の認知は進んでいる。①
 - むらタク利用者は、65歳以上が77%で、通院80%・買物57%で利用され、週1回以上の利用が2割。利用登録しただけで利用していない方が6割。④

【公共交通の満足度】

- 公共交通に関する総合的な満足度は、満足・やや満足が1割、不満・やや不満が6割。①
- 公共交通利用者はむらタク、MMシャトル、路線バスの順で満足度が高い。②③④
- バスの利用理由は、他に交通手段がない、便利、安いとの回答が多い。②③④

【バス路線を利用しない理由・サービス改善点】

- どの世代も「他の交通手段の方が便利」との回答が最も多く、70歳代でも同様の意見がある。①
- 運行本数が少ない、目的地に行くバス路線がない、迂回が多く所要時間がかかる、バス停が遠い。①

【多摩都市モノレール】

- モノレール延伸計画の認知は9割、利用意向は7割以上、現在は市外に行く際に自動車（自分で運転）を利用する割合が高い。①
- 利用予定のモノレール駅は、（仮称）No.3、（仮称）No.4がそれぞれ21%。他は1割程度。①

課題

1. 過度な自動車利用から公共交通利用に向けた意識の転換

過度に自動車に頼りすぎず、自動車と公共交通を使い分ける「選べる公共交通」の利用ができる社会を実現するために、市民の意識の転換が課題である。

- 買物、隣接市町間を移動する際に自動車の利用が多い。通勤、隣接市町間の移動の際に公共交通が利用されているものの、自動車利用を下回る。また、バスを利用されている方のうち週1日以上の利用は2割に留まり、公共交通を利用している方は少ない状況である。
- 自動車免許返納は高齢者が多い。また、高齢ドライバーの死亡交通事故が増加している一方で、免許返納を予定しない方が半数以上存在する。その理由としては、公共交通の利用が選択肢にないためと考えられる。また、公共交通のサービスの認知度は沿線では認知が進んでいるものの、ルート、ダイヤ、系統までは知らない方が多い。そこで、誰もが公共交通をひとつの移動手段として選択できるよう、公共交通の利用促進に向けた意識の転換が必要である。

2. 公共交通の維持とアクセシビリティの向上

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

- 公共交通の利用は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少し、その後回復傾向にあるものの新型コロナウイルス感染症の拡大前の水準には戻っておらず公共交通事業者は厳しい状況に立たされている。
- 公共交通を利用している方は若年世代や高齢世代の利用が多く、年齢が高まる程免許返納意向も高まる傾向にある。65歳以上の老年人口が増加傾向を示しており、今後、公共交通の利用ニーズが高まることから、将来像を実現するために公共交通の維持が必要である。
- 高齢化や新型コロナウイルス感染症の影響等によるドライバーの減少に加え、2024年問題※によりドライバー不足を深刻化させている。今後、さらなる減便等運行サービスへの影響が懸念されるため、ドライバー不足の解消が急務となっている。
- 新青梅街道沿い周辺等の高齢者が多い地域で交通不便地域が存在している。路線バス沿線には自宅から最寄りバス停まで約300m未満の地域もあるが、約500m以上の地域が多く、バス停までのアクセシビリティを高める必要がある。
- 主要渋滞箇所や道路幅員が狭く、見通しの悪い道路が公共交通の遅れが生じる要因になっており、安全性・定時性を確保するためにも道路整備が必要である。

3. まちづくりと連携した公共交通ネットワークと交通拠点の構築

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

- 多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）に向けて具体的な調整が進められている。武蔵村山市では、多摩都市モノレールの延伸に併せ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成を推進している。また、多摩都市モノレールの延伸計画は9割以上が認知し、モノレール利用意向は7割以上と高く、将来像を実現するために、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークが必要である。
- 駅から近い地域は公共交通を利用しやすい傾向にあることから、新駅周辺にお住まいの方が公共交通を利用する可能性が高まる可能性がある。公共交通の利用を促進するために、利便性の高い公共交通ネットワークの構築が必要である。
- 武蔵村山市内では初のモノレール駅が整備される予定である。モノレール駅を中心とした拠点の形成と、歩いて暮らせるまちづくりの推進が必要である。
- 観光まちづくりを推進するために、移動手段の充実が必要である。

4. 多様な移動手段や快適な移動環境の構築

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

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

将来像

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

基本方針（案）

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～

目標（案）

目標1

公共交通の利用促進を図ります

目標2

公共交通の維持を図り
まちづくりとの連携を強化します

目標3

交通手段を選択できる環境づくりを進めます

【地域公共交通計画のロードマップ】

▼令和7（2025）年

約10年間

▼2030年代半ば モノレール開業

フェーズ	認知	関心期	準備期	実行期	維持期
ユーザーの心の状態（阻害要因）	選択肢にない	関心はあるが、実行する意思はない（分からない）	行動を実行したいと思っている（後回し・面倒）	行動を続ける自信がない（ストレス・効果が薄い）	行動を続けられる自信がある
ユーザーに期待する行動	公共交通網について知る・関心を持つ・認識する	公共交通を調べる・吟味する	公共交通を選択肢の1つにする	公共交通を利用する	公共交通の利用が習慣化する
阻害要因を取り除く働きかけ	周知	メリットや行動変容案の提示	きっかけづくり	地域全体で一体感の醸成	継続し続ける効果、メリットの提示

広報媒体		認知	関心期	準備期	実行期	維持期
目標1 公共交通の利用促進	公共交通の認知度向上	継続				
	公共交通の利用促進	既存の公共交通を周知	利用者の拡大	機運醸成	新たな公共交通ネットワークの周知	
	外出機会の創出	きっかけづくりの施策検討	きっかけづくり		継続	
目標2 公共交通の維持を図りまちづくりとの連携を強化	バス路線（幹線交通）	公共交通ネットワークの維持 再編検討			公共交通ネットワークの再編	
	MM・むらタク（支線交通）	MM・むらタクの見直し（適宜） 再編検討				
	多摩都市モノレール（広域幹線）		延伸工事		開業	
	交通拠点整備	駅前広場（No.1・3駅）整備検討	駅前広場（No.1・3駅）整備		駅前広場（No.1・3駅）の利活用	
目標3 交通手段を選択できる環境づくり	情報通信技術を活用した情報提供	普及促進	サービスの拡大		公共交通ネットワークとの連携	
	次世代モビリティの導入検討	必要性検討	必要に応じた導入検討			
	低炭素モビリティの導入検討	導入検討				

【参考】地域公共交通計画の上位計画

計画書	項目	記載内容
武蔵村山市第五次長期総合計画	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
	将来都市像	人と人との絆をつむぐ 誰もが活躍できるまち むさしむらやま
武蔵村山市第二次まちづくり基本方針(マスタープラン)	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
	まちづくりの重点テーマと方向	・重点テーマ：多摩都市モノレール新駅を中心としたまちづく ・方向性：身近な生活環境の安全性、利便性、快適性の向上 多摩都市モノレールを最大限にいかした誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成 安全で便利な歩いて暮らせるまちの実現
武蔵村山市立地適正化計画	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た 選ばれる都市をつくる
多摩都市モノレール沿線まちづくり方針（素案）	将来像	武蔵村山市らしさを守り、育てるとともに 人を呼び込み、人でのぎわう楽しいまち
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	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
	基本方針	方針1 まちづくりとの連携 方針2 利便性・効率性の維持・向上 方針3 環境への配慮