

【武蔵村山市地域公共交通計画の構成】

構成		主な内容	頁
第1章	計画の概要	・ 計画策定の背景と目的 ・ 対象区域 ・ 対象期間 ・ 位置付け ・ 計画の対象となる交通手段	1
第2章	武蔵村山市の公共交通の現状	・ 整備状況、利用状況 ・ 社会状況・経済状況 ・ 市民・公共交通利用者のニーズ等	2
第3章	公共交通に係る課題	・ 公共交通に係る課題	3
第4章	将来像・基本方針・目標	・ 計画が目指すべき将来像、基本方針 ・ 取組の方向性を示す目標	3
第5章	施策・事業(案)	・ 目標を達成するための施策に併せて、実現に必要な事業・実施主体・実施期間 ・ 本計画のロードマップ	4～5
第6章	評価指標(案)	・ 施策・事業に則した評価指標、目標値の設定(※施策・事業が定まった段階で検討予定)	6
第7章	推進体制(案)	・ 法定協議会の構成員(※施策・事業が定まった段階で検討予定)	6

第1章 計画の概要

1-1 計画策定の背景と目的

- 公共交通利用者の減少に加え、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による交通需要の減少、ドライバー不足の深刻化等、公共交通を取り巻く状況が変化しています。これらのことは、交通事業者の経営に大きな影響をもたらしており、「運行されていることが当たり前」ではなくなる恐れがあります。一方で、高齢者の運転免許の自主返納の増加や若者世代の運転免許取得率の低下等、公共交通の必要性は高まっています。
- 多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面延伸に備える本市において、公共交通を取り巻く状況を踏まえつつ、地域にとって望ましい公共交通サービスの姿を明らかにし、持続可能な公共交通ネットワークを実現させるため、「武蔵村山市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の対象区域

本計画は、武蔵村山市全域とします。

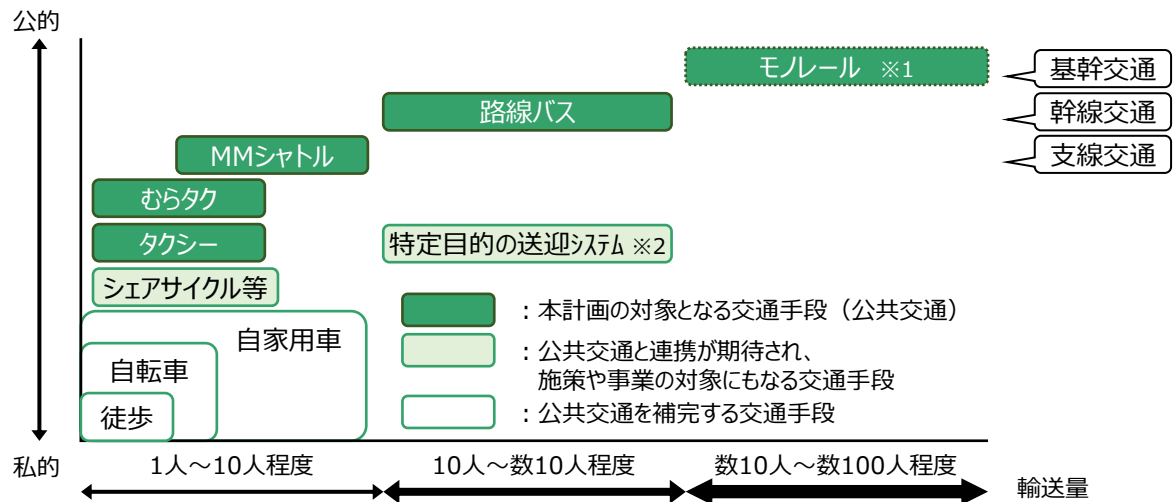
1-3 計画の対象期間

計画の対象期間は令和8(2026)年度から令和18(2036)年度の10年間とします。

1-4 計画の位置付け

国や都の方針や、武蔵村山市長期総合計画、まち・ひと・しごと創生総合戦略、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沿線まちづくり方針や関連計画と連携・整合を図ります。

1-5 計画の対象となる交通手段



※1:多摩都市モノレールの箱根ヶ崎方面が武蔵村山市内で延伸した際は、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、病院送迎バス、介護タクシー

第2章 武蔵村山市の公共交通の現状

2-1 現 状（整備状況、利用状況）	
移動の状況	- 市内での移動より、他市町間との移動が多く、その際に利用する交通手段は、自動車の利用が約4割、鉄道・バスの利用が約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い。イオンモールむさし村山への来訪は市民が約3割程度で、市外の方が多い。 - 市内の自動車免許保有数は微減傾向、免許返納者のほとんどは高齢者で特に70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空白地域が存在し、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むさし村山は、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7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が告示された。
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、そのうちの約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、通勤約5割、私事約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。）ドライバーのシフトの見直しに併せ減便等を行う必要が生じた。 - 幅員が狭く見通しの良くない道路で安全にすれ違いを行うために慎重に走行させることが、遅れが生じる要因のひとつになっている。 - GTFSリアルタイムデータを活用することで公共交通の運行情報が届きやすくなり、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、収支率は約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、利用が約3倍に増加している。一方で、収支率は約1割程度に留まる。1台当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人を越えている。（平均利用回数は4～6回/年程度となっている。） - 交通プラザ、武蔵村山病院での乗降が多い。利用者は、シルバーパス利用が約5割、障害者手帳・一般の方がそれぞれ約2割の順となっている。
タクシー	- 月別の輸送人員は10,000～12,000人/月程度、1台当り平均輸送人員は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り、高齢者がメインで、新規雇用が困難である。
シェアサイクル	- 市内公共施設等22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・学生が主な利用者だと推測している。 - 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経由して武蔵村山病院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約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ドライバー確保が困難な状況である。

※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時間の上限規制が適用される。（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）

2-2 社会情勢の見通し（社会状況、経済状況）	
人口動向	- 人口は7万人程度で推移している。 - 社会保障・人口問題研究所によ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。
まちづくり	「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」、「モノレール推進、地域交通の充実や、観光まちづくりを推進するために移動手段の充実」（武蔵村山市地第五次長期総合計画） 「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再編」（武蔵村山市第二次まちづくり基本方針・他関連計画） 「武蔵村山らしさを守り、育てるとともに人を呼び込み、人でにぎわう楽しいまち」（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」（武蔵村山市立地適正化計画） - 多摩都市モノレール沿線まちづくり方針、武蔵村山市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 「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」（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） 「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」（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・EV等の低炭素モビリティを推進」（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」（武蔵村山市地球温暖化対策実行計画（区域施策編））
社会の変化	- 新型コロナウイルス感染症を契機とした、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。 - ドライバー不足の中、「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が生じている。 - 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っている。

2-3 市民・公共交通利用者のニーズ等

①：市民アンケート ③：MMシャトルアンケート
②：路線バスアンケート 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。バス利用者は主に立川駅、玉川上水駅へアクセスしている。①
- 通勤・通学以外は、買物での外出が69%を占め、イオンモールむさし村山までの移動が多く、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時台出発、正午から午後6時台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い。モノレールや玉川上水駅に近い中藤・学園・大南・緑が丘では鉄道・モノレールの利用が20%以上あり他の地域より多い。地域の公共交通の利用のしやすさと利用手段に関係性がみられる。特に緑が丘は自動車の利用が少なく、路線バスの利用が多い。中藤・中央・中原・緑が丘に比べて他の地域では路線バスの認知度が低い。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、免許返納意向が高まり、60歳代は30%未満だが、70歳以上は40%以上となる。①

【公共交通の利用状況】

<路線バス>

- 利用しない・年数日利用するが66%、週1日以上利用するが16%で、全体では、運行サービスをほとんど知らない方が25%を占める。①
- 利用者は、70歳以上が37%、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80%を占める。自宅からバス停まで5分（約500m）以上が63%を占める。榎、残堀、大南では3分（約300m）未満が30%程度と他の地域より多い。②

<MMシャトル>

- 利用しない・年数日利用するが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、運行エリア近傍の居住者の認知度は、それ以外のエリア居住者よりも高い。①
- 利用者は、70歳以上が47%で、買物35%・通勤28%・通院20%で利用され、週1回以上の利用が71%を占める。自宅からバス停まで5分（約500m）以上が59%を占める。大南、緑が丘は3分（約300m）未満が20%程度と他の地域より多い。③

<むらタク>

- 利用しない・年数日利用するが98%、週1日以上利用するが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、利用登録可能エリア居住者の認知度は、それ以外のエリア居住者よりも高い。①
- 利用者は、70歳以上が74%で、通院80%・買物57%で利用され、週1回以上の利用が23%を占める。利用していない方のうち、利用登録しただけの方が68%を占める。④

【公共交通の満足度】

- 総合的な満足度は、満足・やや満足が12%、不満・やや不満が55%を占める。①
- 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・サービス改善要望】

- 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】

- モノレール延伸の認知度は9割、利用意向は7割。現在は、行きたい場所への移動は自動車（自分で運転）の利用が多いが、市外への移動は公共交通の利用も多い。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20%未満である。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

自動車と公共交通を使い分けることができる「交通手段を選べる環境」を実現するために、市民の意識の転換が課題である。

- 自動車の利用が多く、公共交通を利用している方は少ない。
- 高齢ドライバーの死亡交通事故が増加している一方で、公共交通の利用が選択肢になく、免許返納を予定しない高齢者が多い。
- 公共交通の沿線上ではサービスの認知度が高まっている地域があるものの、ルート、ダイヤ、系統までは知らない。
- 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拡大前の水準には戻っておらず交通事業者の経営は厳しい状況にある。
- 公共交通利用者は若年世代や高齢世代が多い。免許返納者の多くは高齢者で、老年人口が増加傾向を示していることから、今後、公共交通の利用ニーズが高まる可能性が高い。
- ドライバーの減少に加え、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の引き下げによるシフトの見直しに併せ減便等を行う必要が生じている。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。
- 最寄りバス停まで500m以上の地域が多く、バス停までのアクセス性を高めることが必要である。
- 主要渋滞箇所や見通しの悪い道路が、公共交通の遅れの要因のひとつになっており、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、地域の拠点を結ぶ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おり、武蔵村山市では、多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ヶ崎）に併せ、誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの再編を推進している。
- 公共交通の利用を促進するために、モノレール駅を中心とした拠点の形成と、利便性の高い公共交通ネットワークの構築、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。

- 多様な働き方やQOL重視等のライフスタイルの変化への対応が求められている。
- カーボンニュートラルの実現に向けた社会的気運が高まっており、本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の導入を推進している。
- 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等、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。

4-1 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

4-2 基本方針

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～

4-3 目標

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

5-1 施策・事業（案）

目標	施策	事業		主な対象等	内容	国 補 助 制 度	実施主体 (◎:主として事業を推進、○:主とともに事業を推進、 △:事業の推進に協力)							ロードマップ (□:検討・実証実験、 ■:段階的に実施、■:実施)						
		No.	事業名				自治体		バス	むら タク(む)	タク シー	モノ レール	市民	その他	計画期間			長期		
							武蔵村 山市	近 隣自治 体							認知 期	関心 期	準備 期	実行 期	維持 期	
目標1 公共交通の 利用促進	1-1 公共交通の 認知度向上	1	武蔵村山市内の総合公共交通マップの作成	市民、来街者(全体の認知度向上)	・市内の公共交通を網羅したマップの作成	有	◎								■	■	■	■	■	
		2	バスの乗り方教室(出前講座)	子ども(若年層の認知度向上)	・バスの利用の仕方を学ぶ小学生向け教室の開催	有	○		◎							■	■	■	■	■
		3	公共交通の現状の周知	市民	・年1回市役所や主要商業施設で公共交通の必要性をパネル展示	有	◎							■	■	■	■	■		
					・パネル展示資料を活用して、市役所HP、警察署でポスター等の掲示		◎													
					・市報で公共交通で行ける場所や互助輸送等の地域の取組を紹介(数ヵ月毎)		◎													
		4	バス停のわかりやすい案内表示の整備	バス非利用者、来街者(利用頻度が低い方も 迷わずに利用、次回の利用意向が向上)	・バス停広報	有	○		◎							□	■			
					・主要バス停での到着案内・接近情報・時刻表の改良		○		◎	◎					□	■				
	5	タクシーサービスの周知	MMシャトル、むらタク利用者(利用できない 時間帯・場所への移動手段の案内)	・MMシャトル、むらタク車内でタクシーの連絡先を紹介等	有	◎		○	○ (む)						■	■	■	■	■	
	6	心理的バリアの解消に向けた意識醸成	障害者	・歩行困難者、視覚・聴覚障害者と健常者を交えた乗車体験及び意見交換会の実施	—	○		◎			○			■	■	■	■	■	■	
			市民(多様な利用者への理解の醸成)	・学校や企業と連携し、「みんなが使いやすいバス」についての啓発キャンペーン		◎		○			○(企業・学校)	■	■	■	■	■	■			
			7	車体を活用した魅力発信	市民(認知度向上)	・MMシャトル、むらタク車両の視認性の高いオリジナルデザインによる周知促進	—	◎		○	○ (む)							□	■	■
	1-2 公共交通を 利用する きっかけづくり	8		子ども→親(若年層の認知度向上)	・年1回バスによる親子乗車イベントの開催	—	◎		◎					■	■	■	■	■		
				利用者(利用増加)、 非利用者(利用のきっかけ)	・観光まちづくりと連携した公共交通スタンプラリーの実施(一定期間の開催)		◎	◎	○	○			◎(観光まちづくり協会)	□	■	■	■	■		
					・観光まちづくりと連携した公共交通を利用したモデルルートの作成		◎	○				○	◎(観光まちづくり協会)	■		■				
					・公共交通についてのワークショップの開催		◎					○		■	■	■	■	■		
		9	高齢ドライバーへの公共交通の普及促進	70歳以上高齢者 (一定数いる返納予定者への働きかけ)	・運転免許の自主返納者へのインセンティブの検討	—	◎		△					□	■	■	■	■		
				・高齢者のバス乗車体験(乗り方講座)の開催	有		○		◎				■	■	■	■	■			
・自動車免許返納者に公共交通マップの配布とシルバーバスの案内・周知							◎						■	■	■	■	■			
1-3 公共交通を 利用しやすい 料金制度の検討	10	路線バス・MMシャトル・むらタクの子ども定期	子ども(若年層の利用促進+つられた大人の 利用促進)	・子ども定期の普及促進・導入促進	—	◎		◎						□	□	■	■			
		・子どもや高齢者の見守り環境の創出	◎			◎						□	□	■	■					
	11	むらタクの往復割引	むらタク登録可能エリアの非利用者 (利用のきっかけ)	・むらタクの往復割引	—	◎								□	■	■	■			
1-4 公共交通を利用した 外出機会の創出	12	公共交通の乗り継ぎ割引検討	モノレール駅近傍居住者、来街者	・公共交通同士の乗り継ぎ割引の検討	—	◎		◎		◎					□	□	■	■		
	13	市民まつりにおける公共交通の普及・啓発活動	市民(全体の認知度向上)	・おまつりでの交通事業者の出展促進	—	○		◎					■	■	■	■	■			
				・シャトルバス等の運行		◎		○	○				■	■	■	■	■			
	14	むらタク利用ポイントの付与	むらタク登録可能エリアの非利用者 (利用のきっかけ)	・むらタク利用者への武蔵村山MMスタンプの付与等	—	◎			○ (む)						□	■	■	■		
目標2 公共交通の維持・ まちづくりとの連 携を強化	2-1 公共交通ネットワー クの維持	15	幹線交通の維持(バス路線)	市民、来街者(利便性向上)・バス事業者 (事業の効率化)	・重複区間の見直し	有	○		◎						■	■	■			
		16	支線交通の見直し (MMシャトル、むらタク)	MMシャトル、むらタク利用者、非利用者(利 便性向上)	・MMシャトル、むらタクの再編	有	○			◎ (む)					■	■	■			
		17	シェアサイクルの拡大	駅利用者	・端末交通として利用しやすいシェアサイクルポートの配置支援	有	△				○		◎(運営事業者)	□	■	■	■	■		
		18	地域交通共創モデル実証事業の検討	病院利用者等	・地域交通共創モデル実証事業(交通×医療、交通×福祉)の検討	有	◎						◎(企業)		□	□	■	■		
	2-2 担い手確保に 向けた取り組み	19	ドライバー確保に向けた支援	バス、タクシー事業者	・自治体と交通事業者が協働で行う就職説明会の開催等	有	○		◎	◎	◎			■	■	■	■	■		
					・高校での就職説明会の開催		○		◎	◎	◎			■	■	■	■	■		
	2-3 多摩都市モノレール の延伸	20	広域幹線軸の形成(モノレールの延伸)	市民、来街者(公共交通への転換)	・多摩都市モノレールの延伸とモノレール駅の設置	有	○				◎			■	■	■				
		21	モノレール延伸に向けた 公共交通ネットワークのリデザイン	市民、来街者(公共交通への転換)	・地域のみんなで連携・協働してつくる持続可能な地域公共交通の再構築	有	◎		◎	◎	◎					□	□	■	■	
	2-4 便利で快適な 交通環境の形成	22	駅前広場の整備	市民、来街者	・モノレール駅の駅前広場整備	有	◎		○	○	○				■	■	■			
					・ユニバーサルデザインに配慮した案内表示など歩きやすい安全な歩行空間の整備		◎							■	■	■				
		23	バス待ち空間の改善	バス利用者、非利用者	・快適・安全なバス待ち空間の創出	有	○		◎						■	■	■			
		24	安全で快適にアクセスできる道路環境の形成	バス、タクシー事業者	・都市計画道路事業の推進	有	◎								■	■	■			
					・歩行者や自転車利用者が安全で快適にアクセスできる道路環境の形成	—	◎							■	■	■				
25	自転車やキックボード利用者の安全教育の徹底	中学生、高校生	・中学、高校での自転車・キックボードの交通ルール・マナーの安全教育の実施	—	◎							○(交通管理者)	■	■	■	■	■			
目標3 交通手段を選択 できる環境づくり	3-1 情報通信技術を活 用した情報提供	26	デマンド配車予約サービスアプリの導入検討	65歳未満(スマホを使いこなせる世代)	・デマンド配車予約サービスアプリの導入検討	有	○			◎ (む)						□	□	■	■	
		27	バス情報のデジタル化の推進		・バス事業者へのGTFS・リアルタイムデータの導入促進	有	△		◎						■	■	■	■	■	
	3-2 次世代モビリティ の導入検討	28	端末電動モビリティの導入に向けた実証実験等 の検討	高齢者	・次世代モビリティを活用したモノレール駅・バス停・生活施設までの足の確保に向けた 検討	有	◎							○(企業)		□	□	■	■	
		29	環境にやさしい公共交通の導入・普及促進	バス事業者・地域	・脱炭素化に向けた取組の検討、国の動向を踏まえながら事業者を支援	有	△		◎						■	■	■	■	■	
	30	車両導入に関する補助制度の拡充			・バス車両の更新等についての支援	有	△		◎						■	■	■	■	■	

※有：必ずしも国補助が充当されるとは限らない。

5-2 武蔵村山市地域公共交通計画のロードマップ（案）



目標	施策		認知期	関心期	準備期	実行期	維持期
目標1 公共交通の 利用促進	1-1 公共交通の認知度向上		継続的に実施				
	1-2 公共交通を利用するきっかけづくり		継続的に実施				
	1-3 公共交通を利用しやすい料金制度の検討			導入検討		本格導入	
	1-4 公共交通を利用した外出機会の創出		継続的に実施				
目標2 公共交通の維持・ まちづくりとの 連携を強化	2-1 公共交通 ネットワークの維持	幹線交通の維持 （バス路線）	公共交通ネットワークの維持・見直し（適宜）				
		支線交通の見直し （MMシャトル、むらタク）	MMシャトル・むらタクの見直し（適宜）				
	2-2 担い手確保に向けた取り組み		継続的に実施				
	2-3 多摩都市 モノレールの延 伸	広域幹線軸の形成 （モノレール延伸）	多摩都市モノレール延伸の検討・整備				
		モノレール延伸に向けた 公共交通ネットワークの リデザイン		再編検討		公共交通ネットワークの再編	
	2-4 便利で快適な交通環境の形成	駅前広場の整備	駅前広場の検討・整備				
目標3 交通手段を 選択できる 環境づくり	3-1 情報通信技術を活用した情報提供			導入検討		本格導入	
	3-2 次世代モビリティの導入検討			導入検討・実証実験		本格導入	
	3-3 低炭素モビリティの導入促進		継続的に実施				

第6章 評価指標(案)

本計画の推進に向けた進捗管理を行うため、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。中間見直しや計画改定の際に、目標値の達成状況を確認して評価を行います。

目標	評価指標(案)	現状値	目標値	データ取得方法	評価時期
目標1 公共交通の 利用促進	公共交通の認知度	〇%	〇%	武蔵村山 市民意識調査	
	公共交通利用率	〇%	〇%	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	公共交通利用者数 (MMシャトル、 むらタク利用者数)	〇人/年	〇人/年	運行事業者	
	収支率 (補助対象バス路線)	〇%	〇%	運行事業者、市	
	自治体負担額 (補助対象バス路線)	〇円/年	〇円/年	市	
	市と連携した担い手確保に 向けた取り組みの実施回数	〇回/年	〇回/年	市	
目標3 交通手段を 選択できる 環境づくり	新技術の導入検討に向けた 検討回数	〇回/年	〇回/年	市	

※年度毎の目標値は別途記載(予定)

第7章 推進体制(案)

公共交通の利用者である市民や来訪者、交通事業者等の関係主体が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要となります。本協議会が中心となって、本計画の周知と関係主体間の連携強化を図ります。さらに、必要に応じて、国や東京都等の関係機関とも連携・協力しながら本計画を推進します。

本市の公共交通を支える「行政」「交通事業者」「市民」等の関係者が、それぞれその役割を認識し、連携・協働しながら、本計画(Plan)策定後における施策の取組の実施状況(Do)について達成状況等の評価(Check)をしていきます。

本計画は10年を想定していることから、前期にあたる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。