

MAYUを活用した地域内交通運行事業の結果報告について

1 主旨

低速電動コミュニティバス「MAYU」の活用により、従来の公共交通ネットワークを補完するとともに、車両を活用した外出やコミュニケーションの機会創出による「心身の健康増進」や「環境負荷の低減」、「移動に関する社会課題の解決」を図るため、地域の実情に応じた交通手段の確保と活用方法について検証を行う。

実施にあたっては地域の自主性を尊重し、計画から運行、分析まで一連の事業を地域の公共的団体等が中心となり行う。

2 募集方法等

- ・地域の交通について自主性を持ち継続して活動できる市内の公共的団体等から 2 団体を選定し、市が事業を委託。
- ・令和 6 年 5 月 1 日(水)の区長連絡協議会において募集。6 月 28 日(金)まで受付。
- ・締切までに「第 8 区」及び「広沢町 3 丁目自治会」から応募あり、両地域を選定。

3 実施内容等

(1) 第 8 区

① 運行内容 (別紙 1)

- ・白髭集会所で開催されるサロンへの送迎を主とし、堤町 1 丁目(教育研究所まで) 堤町 2・3 丁目(修道院)まで、元宿町(桐生駅南口まで)の 3 地域を定時定路線で運行。(各 1 日 4 便・毎週月、金曜日)
- ・運行期間：令和 6 年 9 月 13 日から 12 月 23 日まで (30 日間)

② 実施検討

- ・検討体制：第 8 区、交通ビジョン推進室、榊桐生再生、ゆっくりズム研究所、桐生高校の生徒、群馬大学の教授、社会福祉協議会
- ・協議：令和 6 年 7 月から会議等を 5 回程度実施したほか、綿密に個別調整を実施。

③ 実施結果

- ・利用者数：325 人 (30 日間・1 日平均 11.2 人)

(2) 広沢町 3 丁目自治会

① 運行内容 (別紙 2)

◎MAYU 体験乗車

- ・MAYU について知ってもらうことを目的に、地区ごとに希望者を募り、体験乗車会を実施。
- ・運行回数：8 回 (10 月 1 日から 10 月 11 日まで)

◎MAYU デマンド運行

- ・地区住民を対象に、自宅など希望の場所から周辺商業施設などの目的地までを事前予約制のデマンド運行として実施。(日にち指定 9:30~16:30)
※これまで群馬大学及び社会福祉協議会等が主体で実施してきた実証実験を通して初のデマンド運行
- ・運行期間：令和 6 年 10 月 8 日から令和 7 年 3 月 18 日まで (22 日間)

② 実施検討

- ・検討体制：広沢町 3 丁目自治会、交通ビジョン推進室、榊桐生再生、ゆっくりズム研究所、桐生高校の生徒、群馬大学の教授、社会福祉協議会
- ・協議：令和 6 年 8 月から会議等を 5 回程度実施したほか、綿密に個別調整を実施

③ 実施結果

◎MAYU 体験乗車

- ・利用者数：45 人 (8 日間・1 日平均 5.6 人)

◎MAYU デマンド運行

- ・利用者数：141 人 (22 日間・1 日平均 6.4 人)

4 検証結果

【利用者】

- ・各団体の実績は、第8区が325人/30日（15週）、広沢町3丁目自治会が186人/30日（6か月）であった。これをそれぞれ通年運行したと仮定すると、第8区は1,127人/年、広沢町3丁目自治会は372人/年、合計は1,499人/年となる。
- ・運行地域や運行期間を限定する中でこれだけの利用者があったことは、地域住民が自ら使いやすい形で運行形態を設定したことはもちろん、地域住民同士で積極的な声掛けを行っていたことの効果が表れている。行政や事業者主導で導入した運行では、これほど利用されなかったと考える。
- ・両地域ともに乗り心地などの満足度は高く、楽しみながら移動することによる外出やコミュニケーション機会の創出につながった。

【運行形態の違い】

- ・第8区は同時期に実施するサロンへの移動手段として定時定路線、広沢町3丁目自治会はいり物等の需要を満たすための事前予約制のデマンド運行を行った。
- ・第8区の運行はサロンが盛況だったこともあり（期間内の利用者数1,031人）、サロンへの移動という当初の目的をうまく達成でき、利用者数も広沢町3丁目自治会を上回った。一方で、サロン以外の目的地への移動（桐生駅など）の利用については、移動時間の長さからほぼ見られなかった。
- ・広沢町3丁目自治会の運行は初の試みであるMAYUでのデマンド運行であったが、デマンド運行の性質上大幅な遠回りの課題は発生せず、複数の利用者がいた場合でも概ね10分程度の時間差に収まった。課題としては、乗車予約の方法が分からなかったり、乗り合いを遠慮して断ったりするケースがあった。
- ・桐生高校生が実施したアンケートの中で、MAYUが有料となったらどの程度費用負担ができるかという問では、第8区が0～100円と回答した人が最も多かったことにに対し、広沢町3丁目自治会では100円～200円と回答した人が最も多かった。これは、デマンド運行の方がより個人的な利用を意識させることによるものと思われる。
- ・両地域とも当初想定していた、駅での電車やおりひめバスとの乗り換えの需要はほぼなく、乗り換えに対するハードルが高いことがわかった。

【持続性】

- ・桐生高校生が実施したアンケートでは、実証運行後も運行の継続を希望すると回答した人が約7割おり、費用負担を受け入れる意見も一定数あった。
- ・一方で、1乗車あたり100円～300円程度の負担では全ての運営費を賄うことはできず、利用者だけの負担では持続性の実現は難しい。
- ・デマンド運行では予約を受け付ける人員も必要であり、今回は桐生市社会福祉協議会の協力を得られたが、継続的に実施するには地域内で担い手を探す必要がある。
- ・地域公共交通の充実を図る上では、直接の利用者でない人も含め、地域関係者全員が何らかの形で少しずつ負担する仕組みを検討するなど、行政も含めた地域全体での不撓の努力が必要不可欠であることがわかる結果となった。

【今後の展開】

- ・地域内交通としての持続可能な運行とするため、白ナンバーとして収受できる実費負担（利用者や利用団体からの負担金）を求める運行の検討と実証運行の実施を行い、実現可能な仕組みを構築する。
- ・「桐生市地域公共交通計画」において、令和8年度に設置予定の「おりひめバス路線再編に関する協議組織」の中で、おりひめバスを補完するための地域内交通としての位置付けを様々な関係者と検討していく。