

令和7年度 MAYU を活用した駅間シャトル運行事業 結果報告

【主旨】（次世代モビリティ活用実証事業共通）

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。

【駅間シャトル運行事業】◆令和7年度新規事業

1 概要

- ・ MAYU を活用し、おりひめバスが乗り入れることが出来ない西桐生駅を含む新桐生駅⇔桐生駅⇔西桐生駅間を最短で直接結ぶ、主要駅間の移動に特化した路線を新設し、おりひめバスでは乗り継ぎがカバーしきれない時間帯を補完する。
- ・ さらに、群馬大学学生の間で公共交通の利便性向上を求める声が多い状況を踏まえ、群馬大学理工学部キャンパスまでつなぐ。
- ・ 主要駅間を“ゆっくり”楽しみながら心地よく移動することで「ゆっくりズムのまちづくり」で推進するスローライフを楽しむ価値観の醸成を図るとともに、主要駅間のみを“ゆっくり”移動する需要の検証を行う。

2 実施内容等

①運行内容（別紙2）

- ・ 運行期間：令和7年10月10日（金）～12月25日（木） 77日間
- ・ 運行ルート：新桐生駅～桐生駅～西桐生駅～群馬大学 1日4便（休日は3便）
- ・ ルート上であれば途中下車可能とした。（乗車は不可）
- ・ 平日の運行は駅から群馬大学の始業時間に合わせたダイヤを編成。

②乗車負担金

- ・ 車両レンタル料の一部として、1乗車につき100円の負担金を求める。
（中学生以上。桐生駅～西桐生駅間のみの利用は負担なし）
- ・ 現金のほか、キャッシュレス決済の検証として、桐ペイも利用可能とした。

③実施結果

- ・ 利用人数：396人（1日平均5.1人）
乗車人数：新桐生駅69人 桐生駅186人 西桐生駅43人 群馬大学98人
降車人数：新桐生駅47人 桐生駅99人 西桐生駅35人 群馬大学188人
フリー降車27人
- ・ 負担金取扱額：32,500円（うち桐ペイ700円） 収支率1.2%

3 検証結果

《利用実績》

- ・ 1日平均5.1人の利用は、一般的な路線バス等と比較すると少ない結果となったが、MAYUの特性や性能を考えるとニーズとしては妥当。
- ・ 少数ではあるが、決まった日時に複数回利用する、常連の利用者もいた。
- ・ 桐生駅～群馬大学間の移動ニーズは一定程度あることがわかった。

《負担金》

- ・ 1乗車100円という負担金は、ほとんどの利用者が抵抗ない様子であった。
- ・ 一方で、負担金の取扱額は32,500円と、費用面では持続性にほとんど貢献しない結果となった。

《MAYU による運行》

- ・ 負担金に係る事務も含め、日々の業務は概ね問題なく実行できた一方、土日祝日も休まず毎日運行することは、現状の体制では人員や設備のやりくりが難しい。
- ・ 「駅間を最短で直接結ぶ」「群馬大学学生の間での公共交通の利便性向上」といったコンセプトが、低速で運行することが前提の MAYU で達成できたかは疑問が残る。
移動距離も長く、電池の持ち具合も関連し、1 日 4 便の運行が限度だったが、通勤通学の忙しい時間帯のニーズに対応しきれていないと思われる。
ゆっくり移動する需要の検証等といった利便性以外の目的も伝わりにくかった。
- ・ 山手通りには自転車通行帯が設定されているが、通常 MAYU が走行する際に行っている、渋滞緩和のため時々車両を路肩に寄せて後続車をやり過ごす運行が難しい。
特に朝の時間帯は自転車が多く、自転車に接触するリスクや後続車の通行に支障が生じる。

《今後の展開》

- ・ 利用人数から見た費用対効果は低く、今回実証運行を行った区間の距離では、速さや利便性を重視した従来の交通に MAYU を組み込むことはなじまないと思われる。
それらが求められるケースでは、路線バスや一般の乗用車を用いた運行の方が適している。
- ・ MAYU を用いるのであれば、MAYU の特性である「遅く・少なく」を前提とした、MAYU ならではの価値や魅力を活かす方向性が必要。
- ・ 検証結果を踏まえ、本実証運行区間の運行について、令和 8 年 7 月に設置予定の「おりひめバス路線等再編・見直しの検討を行う組織」の中で、おりひめバス路線としてのあり方と必要性を検討していく。