



中心市街地などを走り始めたマイバス

# これまでの軌跡が見えてきた

本県は自動車の保有率が全国一で、自動車王国といわれています。本市でも、自動車の登録台数は年々増加。自動車の保有率も上がって

ます。自動車はとても便利ですが、頼り過ぎると、交通渋滞や大気汚染の悪化、公共交通の衰退などの社会問題を引き起こすことに。

また、自動車を運転できないお年寄りや障害を持った人、学生などにとっては、自動車の依存した社会は暮らしていくものです。特に高齢社会がさらに進む中で、公共交通の充実が重要になっています。

そこで、本市では第五次総合計画の中で、交通ネットワークの確立を重要課題に掲げました。その実現のため、平成十一年度から市民が参加して計画作りを進める「都市交通ワークショップ」を開催。車中心の生活の改善や中心市街地の活性化など

を目的に、市民や中心市街地に来る人が自動車に頼らずに移動できる体制整備が基本コンセプトのコミュニティバスの導入が提言されました。その提言を踏まえ、銀座通りの走行実験などを実施。実験結果を参考に今年の六月七日に導入されたのが、本市独自のコミュニティバス「マイバス」です。マイバスは北循環と南循環の二路線（右図のとおり）。愛称とデザインは、広く公募で決められました。

## 現在の利用状況は

前橋工科大の調査と各月の運賃収入から算出した、マイバスの六月から十月までの一便当たりの乗車人数の平均は、七・五人でした。昨年度の一般のバスを使った運行実験では、

一便当たりの平均利用者は三・四人。実験を上回る好調な滑り出しです。一方、マイバスの運行に掛かる経費は、一年間に四千万円を見込んでいます。マイバスの収支率（掛かった経費を収入で賄える割合）の目標は五〇％。その目標を達成するには、一便当たり十人の利用が必要。現在の平均利用者での収支率は三六％。まだ目標には達していません。また、経費から収入を引いて生じた欠損は、県と市からの補助金で補てん。今後は収支率を上げて、市の負担を軽減させなければなりません。マイバスは今後どうなるのでしょうか。市民、有識者、マイバス運転手の三人にお話を伺いました。その中からマイバスの抱える課題や、今後の行方を探っていきましょう。

