

当日資料

令和7年度 第2回伊奈町地域公共交通会議

(R8.1.29開催)

(目次)

本日の会議について……P 1

1. 地域公共交通の再編等の検討……P 2

1. 1 アンケート・乗車分析からの改善へ向けた課題整理……P 3, 4

1. 2 地域公共交通の再編案……P 5 ～

再編案①「循環バスの運行形態を改善」……P 6 ～10

再編案②「循環バスからAI活用型オンデマンドバスに変更」……P11～15

再編案③「朝は循環バス、日中はAI活用型オンデマンドバス」……P16, 17

再編案の比較……P18

1. 3 地域公共交通の次期運行形態について……P19

本日の会議について

1. 地域公共交通の在り方については、これまで何度も町議会において、その利便性、有用性、費用対効果等の観点から問題提起され、改善要望が出されている。
2. これに対して、町では独自の調査研究に加え、昨年度乗車データの分析、町民アンケート等を含む大々的な業務委託による調査を実施し、伊奈町における地域公共交通の課題を整理し、既存の町内民間交通との連携を踏まえ、将来に渡り、より効果的な対応案を検討した。
3. この検討を踏まえ、町では、「AIオンデマンドバス」への切り替えが、現在および近い将来の伊奈町の地域公共交通として、最もマッチし、高い効果が期待できるものと判断。

本日の会議を通して、関係各位とのすり合わせを行いたいもの。

1. 地域公共交通の再編等の検討

町内交通の課題を整理し、複数の地域公共交通の再編案を検討する。

1. 1 アンケート・乗車分析からの改善へ向けた課題整理

地域公共交通の課題をアンケート・乗車分析をもとに整理
＜サマリー＞

- ・「いなまる」について

利用者は70歳代以上が中心である

運行頻度、バス停の増に対する要望が多い

利用時間帯が限られている

往復利用しにくい

- ・町内交通全般としては、JR駅との接続の要望、「いなまる」の代替手段への置き換えの要望がある。

1. 1 アンケート・乗車分析からの改善へ向けた課題整理 | アンケート調査からの課題

伊奈町にて実施したアンケート調査より分かる町内交通の課題は下記の通り。

●町内循環バス「いなまる」について

主な利用者：利用率は70歳代で約16%、80歳代で約30%で、他の年代は6%未満である。

70歳代以上の高齢者の足となっている一方、60歳代以下の利用は少数。

ルート：総合センターが始終着かつ南北別ルート、一方周りに不満が多く、往復利用、南北を跨いだ利用へのニーズは高い。

利用時間帯：午前中の利用が大半である。12時台の運行を希望する声が多い。

運行頻度：運行頻度向上の要望が多い。（ニューシャトルからの接続要望も含む。）

バス停：高齢者を中心に現行の設置間隔では、徒歩距離が長く使いづらいという声が多い。
（現行、いなまるバス停の300m圏内にお住いの住民は全町民の95%と高く、上記は、300m程度の歩行が高齢者の負担になっていると解釈ができる。）
また、商業施設「ユニクス」へのバス停設置の要望、医療機関前への設置の要望が多い。

●町内交通全般について

要望：JR駅への乗り入れ（38件）

いなまるの代替手段（タクシー券、予約制乗合タクシー）の導入（24件）

1. 2 地域公共交通の再編案

課題及び現状より地域公共交通の再編案を検討

<サマリー>

- ・利用時間を縮小する一方、増便し、往復での利用をしやすい環境を整える
- ・主な利用者である高齢者に配慮したバス停配置を実施
(高齢者の外出促進と健康づくりにプラスとなる)
- ・パターンとしては、①循環バスのまま再編を図る、②A I 活用型
オンデマンドバスに置き換える、③現行の運行形態と②を時間帯ですみ分ける
- ・②が利便性向上、コスト共に有利。

アンケート及び乗車データをもとに、**循環バスの運行形態を改善**

●再編事項

- ルート : 南北一体で順方向、逆方向の運行を実施
- 運行時間帯 : 8便（8～18時台）※現行「いなまる」で利用の少ない9便、10便の廃止
- 運行頻度 : 8便を順方向および逆方向とし、1時間当たりの本数は倍増。
- バス停 : 商業施設「ユニクス」、医療機関前への追加設置、計2箇所
- 運賃 : 200円 ただし、総合センターで次ぎ便に乗り換える際は不要。

●上記再編を行うために必要事項

- 車両 : ポンチョ型車両4台での運行
- バス停 : バス停の道路反対側への設置、バス停の増設

●交通手段としての再編効果

- ・往復で使いやすい。
- ・南北の乗り継ぎが解消。
- ・目的地付近での乗降が可能。

●交通手段としての再編効果

- ・往復で使いやすい。
- ・南北の乗り継ぎが解消。
- ・目的地付近での乗降が可能。



再編により、

●いなまの活用拡大

従来は時間にゆとりのある高齢者が主な利用者であったが、乗車時間が大きく短縮されることで子育て層、小中学生の単独利用（児童館等）の増加が見込まれる。

●いなまの収入増加・収支の悪化

利便性向上による利用拡大、値上げにより収入増加が見込まれる。
運行経費が大幅に増加し、収支としては悪化が見込まれる。

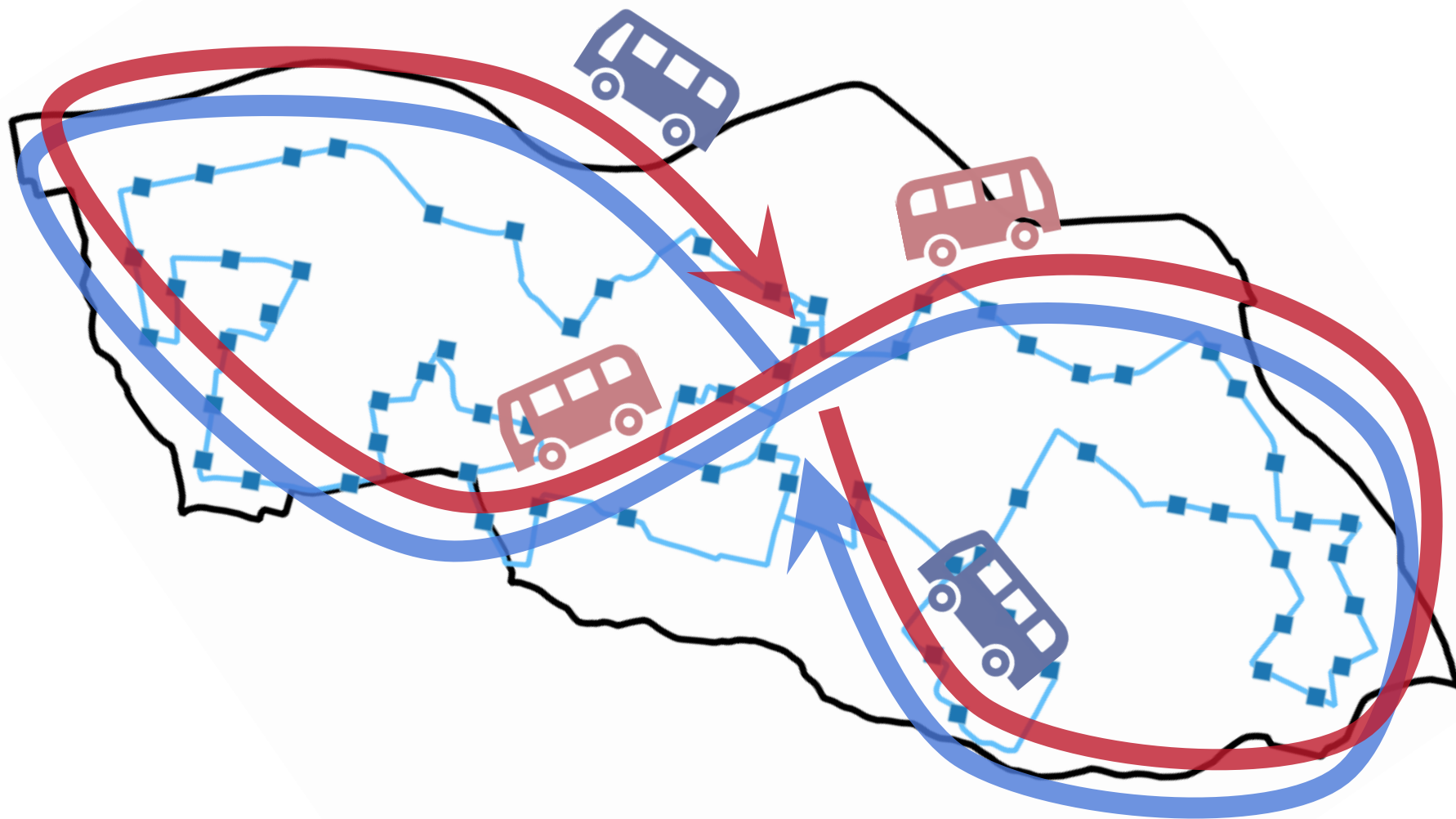
●その他

町の住みやすさの向上、免許返納環境の整備、通勤利用の拡大（生産年齢人口の増加）等が期待

1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案①

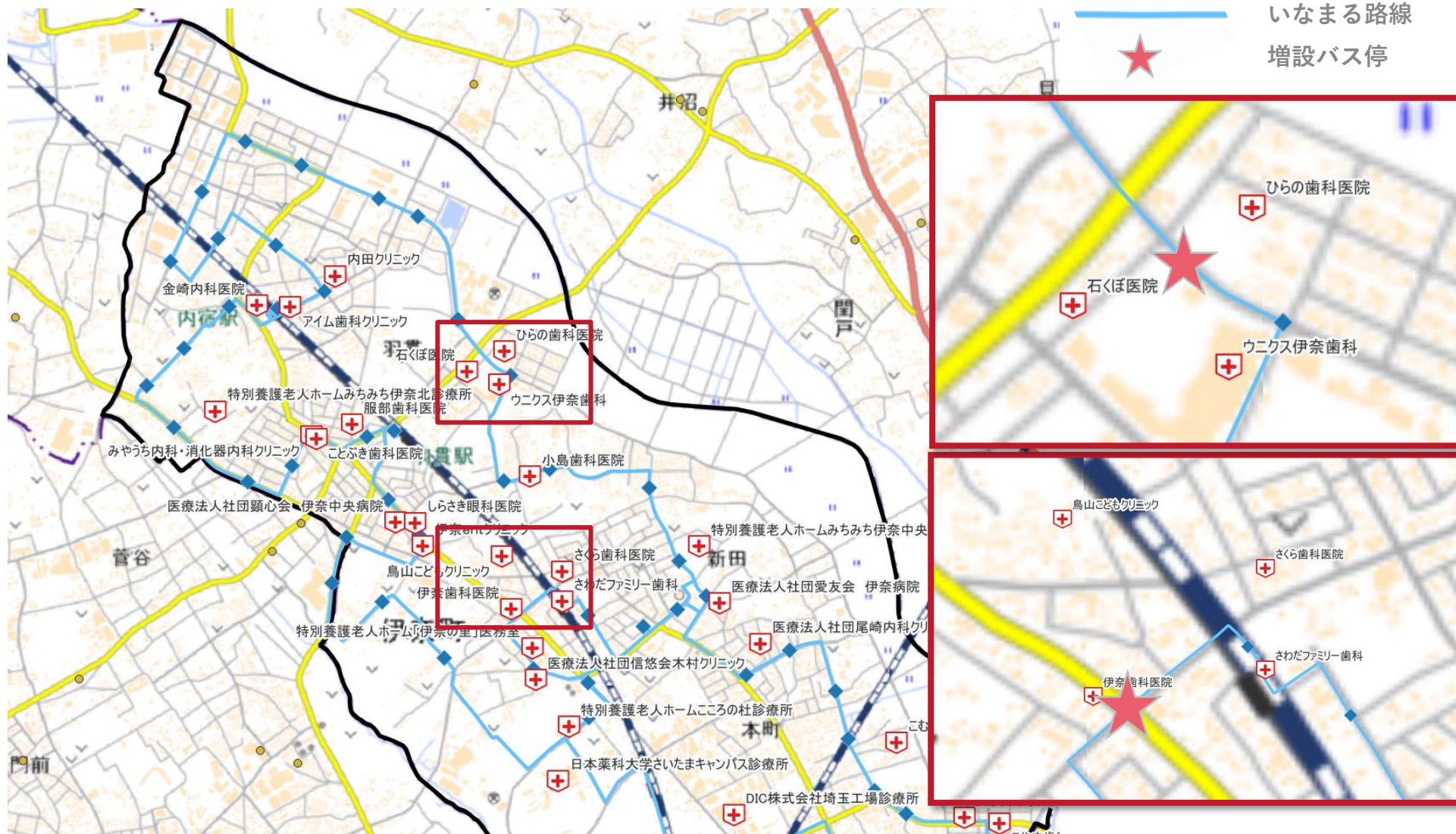
従来の経緯、乗継環境、休憩環境を考慮し総合センターを始終着とする。

一方で、運行系統を南北一体で運行することとし、順方向、逆方向の2系統とする。



1. 2地域公共交通の再編案 | 再編案①

北部については、商業施設「ユニクス」（ヤオコー、ユニクス伊奈歯科等）、鳥山こどもクリニック付近の2か所の増設が必要。（右図、★）



1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案①

南部には商業施設の要望はない。医療機関では大津歯科医院、こむろ歯科医院が比較的最寄りのいなまるのバス停まで遠いが、現在の路線上比較的近い位置にバス停が既設されており、道路環境を考慮するとルートの変更は困難。したがって、増設すべきバス停はない。



1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案②

アンケート及び乗車データをもとに、**循環バスから A I 活用型オンデマンドバス（ODB）に変更**

●再編事項

エリア : 伊奈町全域 運賃 : 200円 予約 : アプリ、電話

運行時間帯 : 8 : 0 0 ~ 1 8 : 0 0 (10時間運行)

バス停 : 既存バス停 68か所

商業施設「ユニクス」、医療機関前、バラ園、伊奈氏屋敷跡への追加設置 4 か所

住宅地等への追加設置 へ増設100か所程度

合計約170か所程度 (ODBの標準的バス停設置数 12か所/1km²による)

●上記再編を行うために必要事項

車両 : ハイエース3台での運行

バス停 : バス停の増設

●想定利用者数

平日 150名/日

土日祝 120名/日

●交通手段としての改善効果

- ・往復で使いやすい。
- ・南北の乗り継ぎが解消。
- ・目的地・**自宅付近**での乗降が可能。

- ・ **乗りたい時間に乗れる。**
- ・ **乗車時間の短縮が図られる。**
- ・ **経費が抑えられる。**
- ・ **利用年齢層の拡大**

1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案②

●交通手段としての再編効果

- ・往復で使いやすい。
- ・南北の乗り継ぎが解消。
- ・目的地・**自宅付近**での乗降が可能。
- ・**乗りたい時間に乗れる。**
- ・**乗車時間の短縮が図られる。**
- ・**経費が抑えられる。**

再編により、

●地域公共交通の活用拡大

従来は時間にゆとりのある高齢者が主な利用者であったが、乗車時間が大きく短縮されることで子育て層、小中学生の単独利用（児童館等）の増加が見込まれる。

（無償の福祉バスから A I 活用型オンデマンドバスに再編し、利用者の約半数が60歳代以下に。

参照「参考：先行2町の状況」）

●いなまの収入増加・収支の改善

利便性向上による利用拡大、値上げにより収入増加が見込まれる。

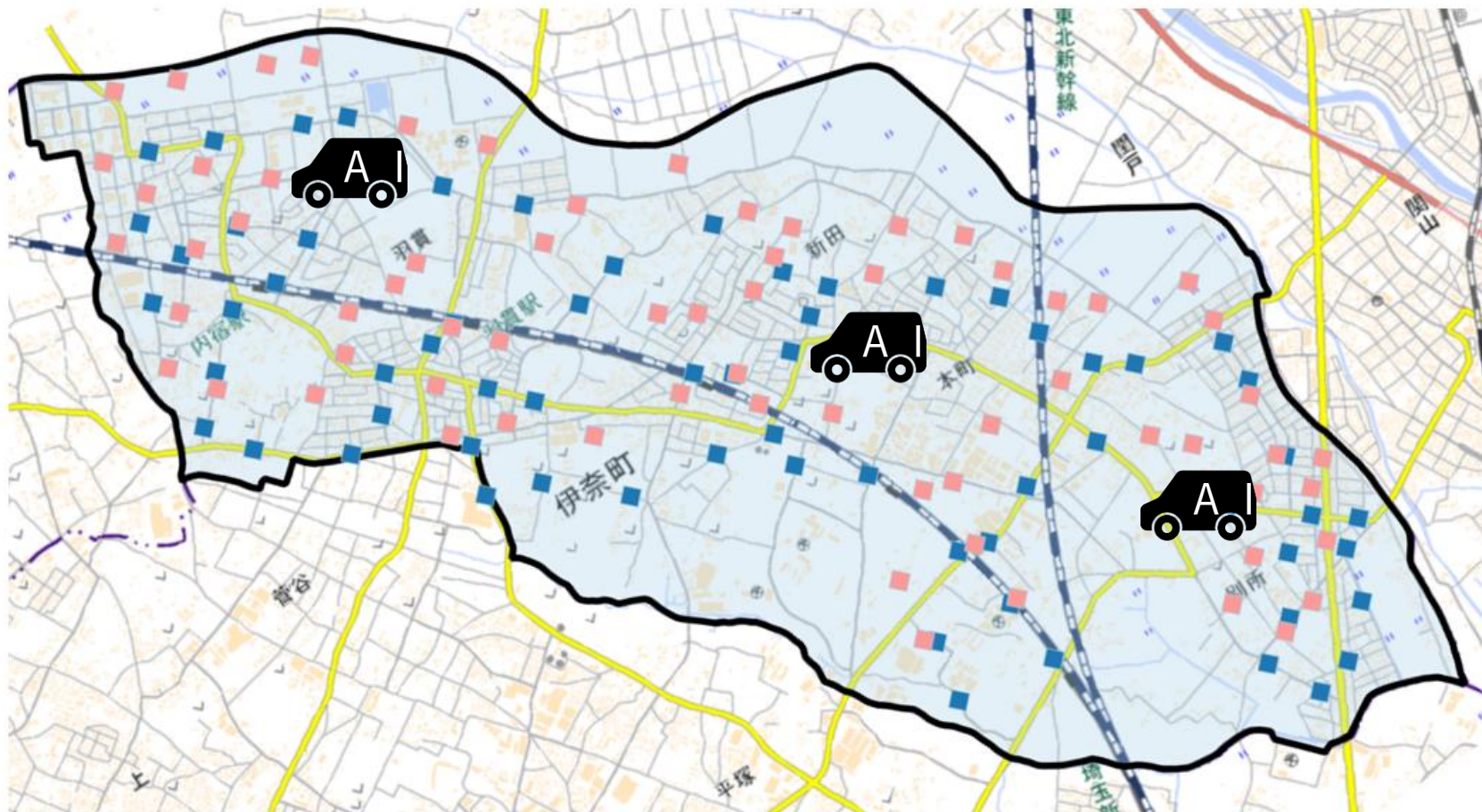
なお、運行経費は現行よりも増加するが、収支が改善する可能性がある。

●その他

町の住みやすさの向上、免許返納環境の整備、通勤利用の拡大（生産年齢人口の増加）等が期待

1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案②

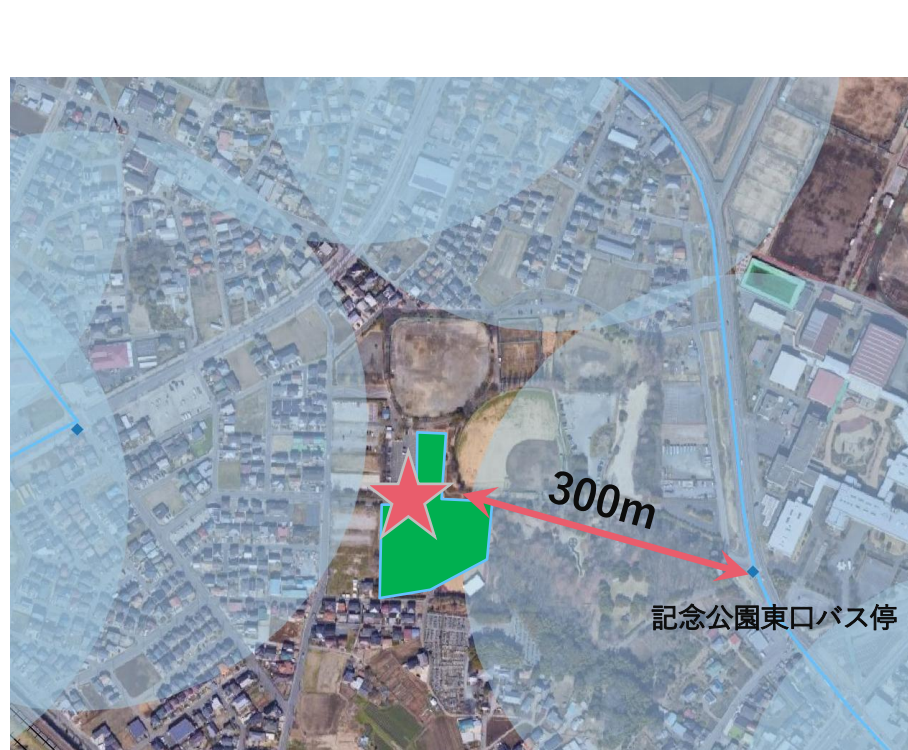
町全体を運行エリアとして、3台のオンデマンドバスが予約に応じて運行。
総合センター等の公共施設で予約手順の案内を可能とすれば、高齢者への浸透も可能。



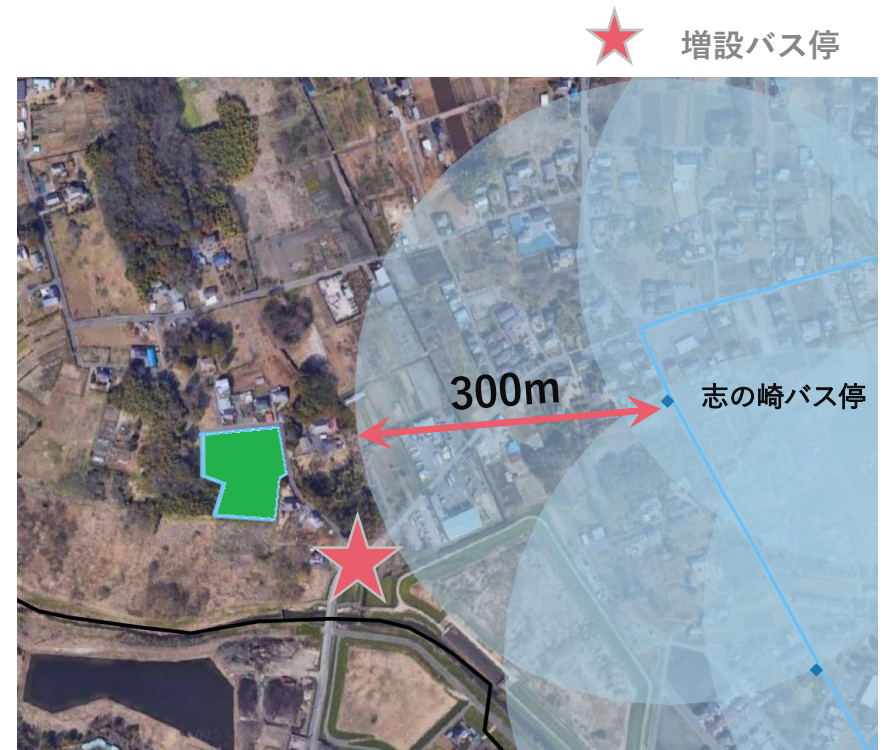
1. 2 地域公共交通の再編案 | 再編案②

伊奈町スーパー・シティプロジェクトにおいて町のにぎわい拠点として伊奈町バラ園、伊奈氏屋敷跡、役場新庁舎、志久駅があげられている。このうち、伊奈町バラ園、伊奈氏屋敷跡は循環バスのバス停から300m以上離れた位置に立地。より近い位置へバス停を設置するには、バスのルートの変更が必要。

A | 活用型オンデマンドバスで運行する場合には、下記の位置にバス停を設置することで、この2か所へ公共交通でのアクセスが可能となる。



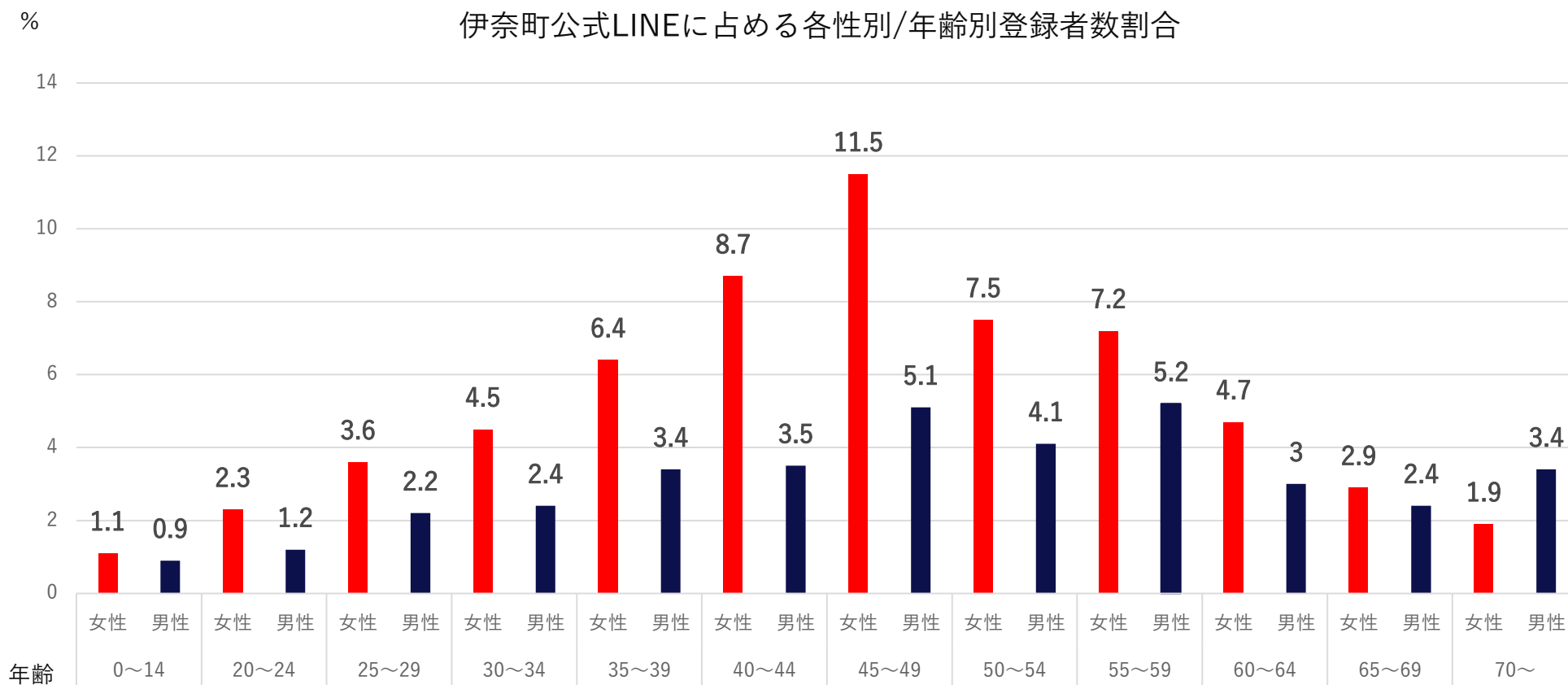
伊奈町バラ園



伊奈氏屋敷跡

1. 2地域公共交通の再編案 | 再編案②/参考：伊奈町公式LINE登録者

伊奈町公式LINE登録者の10%以上が65歳以上の高齢者である。A I 活用型オンデマンドバスを導入した場合、公式LINEからA I 活用型オンデマンドバス予約システムへの動線を確保することで、早期の登録獲得が期待される。また、公式LINEの登録者増という相乗効果も見込める。※主に高齢者のデジタルデバインド解消への取組との親和性も期待できる。



新たな需要を創出するため、医療機関等の利用を想定し、再編を行い、朝は循環バス、日中はAⅠ活用型オンデマンドバスとする。

【循環バス】

●再編事項

運行時間帯：2便（8時台、9時台）

（変更理由：現行の北循環は内宿駅（8:39）、南循環は丸山駅（8:56）が最早。大宮駅までニューシャトルで16～27分程度かかることを考慮すると、通勤利用は難しい状況。終点が総合センターという分かり易さを残し、児童館を利用する小学生の単独利用等を見込む。なお、帰宅時はAⅠ活用型オンデマンドバスを親が予約して利用することを想定。）

【AⅠ活用型オンデマンドバス】

●再編事項

運行時間帯：9：00～18：00（9時間運行）

上記の他は再編案②と同様

●交通手段としての再編効果

- ・往復で使いやすい。
- ・南北の乗り継ぎが解消。
- ・目的地・**自宅付近**での乗降が可能。
- ・**乗りたい時間に乗れる。**
- ・**乗車時間の短縮が図られる。**
- ・**経費が抑えられる。**



再編により、

●いなまの活用拡大

朝便での医療機関等への利用、また小学生が多い児童館利用者も含めた活用拡大。

日中においては、従来は時間にゆとりのある高齢者が主な利用者であったが、乗車時間が大きく短縮されることで子育て層、小中学生の単独利用（児童館等）の増加が見込まれる。

●いなまの収入増加・収支の改善

利便性向上による利用拡大、値上げにより収入増加が見込まれる。

なお、運行経費が増加し、収支が悪化する可能性が高い。

●その他

町の住みやすさの向上、免許返納環境の整備、通勤利用の拡大（生産年齢人口の増加）等が期待

1. 2地域公共交通の再編案 | まとめ：いなまる再編案の比較 ※R6年度実施 業務委託成果品に一部加筆

大項目	小項目	(参考) 現行 循環バス	案① 循環バス		案② AⅠ活用型 オンデマンドバス		案③ 循環バス＋ AⅠ活用型オンデマン ドバス		優 位	比較内容
交通再編	運行頻度	2本/時間	○	4本/時間	◎	9本/時間※ 1	◎	2本/時間（早朝） 9本/時間（日中）※ 1	② ③	①②③：待ち時間が減少するため、時間に余裕のない層も利用しやすくなる。往復利用がしやすくなることで、使い勝手が高まる。 ②③：本数が多い。
	バス停	68か所	○	約70か所 （＋2か所）	◎	約170か所	◎	約70か所（早朝） 約170か所（日中）	② ③	①②③：使い勝手が高まるバス停を増設 ②③：高齢者の徒歩可能距離を反映し、①より多くのバス停を増設し、高齢者にとっての利用可能性が向上
	乗車時間 （往復）	約1時間15分	◎	約30分	◎	約30分	○	約1時間15分 （早朝）※ 2 約30分（日中）	① ②	①：両方向に運行することで、乗車時間の短い経路が選択できる。 ②：乗合状況に応じ乗車時間は変化。 ③：早朝は方周り循環は長時間乗車。日中は②と同じ。
	運行時間帯	8:00～20:00	▲	8:00～18:00	▲	8:00～18:00	▲	8:00～18:00	③	①②③：利用者が極端に少ない時間帯を休止。乗車実績より影響は小さいと想定。 ③：8時、9時台は定時定路線、10時台からデマンド運行
	乗車方法	予約なし 時刻表通り	○	予約なし 時刻表どおり	▲	予約必要 電話/アプリ	▲	予約なし（早朝） 予約必要（日中）	①	②③：予約が必要となるため、手間が増える ③：8時、9時台は定時定路線、10時台からデマンド運行
事業収支比較	車両 （乗客定員）	小型バス(35) 2台	×	小型バス(35) 4台	◎	ワゴン車(8) 3台	○	小型バス(35)2台 ワゴン車(8)3台	②	①：追加で車両2台の購入費用が掛かる。 ②③：ワゴン車3台の購入コストがかかる。
	乗務員	3～4名の乗務員 （大型二種）	×	5～6名の乗務員 （大型二種）	◎	4～5名の乗務員 （普通二種）	○	4～5名の乗務員 （大型二種）	②	① ③：乗務員に大型二種免許が必要 ②：乗務員は普通二種免許が必要
	運行経費（概算） ・R7年度運行業務委託料41,074千円 ・運行時間により変動	3,500万円 ・現行7年間の予算額を1年当たりとした場合（車両代金含む）	×	7,400～8,200万円 ・R7年度予算及びR8年度予算を基に想定（増台分の車両代金含む）	◎	4,500～5,500万円（年間運行経費） ＋導入年度に車両購入700万円×3台 ※導入年度に車両購入費等が必要	○	5,200～6,200万円（年間運行経費） ＋導入年度に車両購入700万円×3台 ※導入年度に車両購入費等が必要	②	①：現行の約2倍の経費。 ②：現行よりやや増加。 ③：②に加え朝の循環バスの費用 ①②③：車両購入費に加え今後も人件費等の高騰による委託料の増加が見込まれる。
	運賃収入及び、収支率（別紙）	100円	◎	200円 ※収支率向上	◎	400円 ※収支率向上	○	200円（早朝） 400円（日中） ※収支率向上	① ②	①②③：主たる移動手段となり得る再編が行われれば、値上げは受け入れられるとアンケート結果より想定 ②：利便性の向上に合わせて収支率の改善を図りたい
	輸送キャパシティ	150人/日以上可能	◎	300人/日以上可能	○	150人/日程度	○	200人/日程度	①	①：優位だが過剰。 ②③：利用者が大きく増加した場合は、ワゴンを1台増車すること必要

※ 1：3台が10分の輸送と10分の回送を繰り返した場合 ※ 2：総合センターでの後続便への乗り換えを含む

交通再編効果および事業収支比較の両面で、**案②AⅠ活用型オンデマンドバスがより高い効果が期待**できる

1. 3 地域公共交通の次期運行形態について

交通再編効果および事業収支比較の両面で、
再編案②A I 活用型オンデマンドバスへの
切り替えがより高い効果が期待できるものと判断

A I 活用型オンデマンドバスの乗降場所を増設し、民間路線バスとの乗継を向上させることで、公共交通機関の利用者増を図る。