

伊奈町地域公共交通会議 資料

議 題	町内循環バス「いなまる」の次期運行形態について
●概要 「いなまる」は、老人福祉センター（伊奈町総合センター内）の送迎バスを発展的に見直し、平成15（2003）年1月に町内循環バスとして運行を開始しました。令和元（2019）年11月からは、現在の2台体制とし、総合センターを発着点として南コースと北コースをそれぞれ1日10便ずつ、各コース1台の車両で一定方向の循環運行をしています。 現行の運行契約が令和8年11月1日までとなっていることから、令和6年度に「町内循環バス等運行検討業務」を実施し、アンケート調査の実施及び、利用者ニーズ（課題の把握）や現在の運行データの分析、また民間バスの利用分析等を踏まえ、「いなまる」停留所の最適配置の検討の他、AI活用型オンデマンドバス（スマートモビリティ）の導入の可能性も含めた、地域公共交通の最適なあり方についての検討を実施した。 ○アンケート・乗車分析から、現行運行形態の課題改善へ向けた論点整理 1. 運行頻度向上への要望 2. バス停の増に対する要望 3. 往復利用しにくい（一方周りに不満）、南北を跨いだ利用ニーズが高い ○「いなまる」の再編案として示された3案は下記のとおり 1. 現行の循環バス「いなまる」の拡充 2. AI活用型オンデマンドバスへの切り替え 3. 循環バス「いなまる」とAI活用型オンデマンドバスの併用 「いなまる」の次期運行形態について、ご審議いただきたい。	
●伊奈町としての見解 ◎見解 町としては、現在の運行形態の課題を解消するため、循環バス（定時定路線）運行からAI活用型オンデマンドバスへの切り替えとしたい。また、なじみのないAI活用型オンデマンドバスの並行運行期間を設けることで、円滑な移行としたい。 ○再編案「2.」としたい理由 1. 運行頻度の向上が見込める。（新たな利用者層の掘り起こし等） 2. より効果的な運行が可能。（必要な時に必要な場所へ） 3. 既存のバス停を活かしつつ、乗降場所の大幅増設による利便性の向上。 4. 一方周りへの不満解消および目的地までの最適ルート運行による乗車時間の短縮。 5. 利便性向上と、持続可能な地域公共交通への転換（導入経費の県補助金等の活用）。	

■再編案2.「AI活用型オンデマンドバス」への切り替えとしたい理由

※令和8年度開催の本会議にて、協議いただく事項を含んでいます

1. 乗降データ

①. 平均では平日160名程度、休日120名程度の利用があり、便あたりでは8名、6名と1便約1時間である中では、効率的とは言えない状況。

②. 北循環は、1～7便と幅広い時間帯で利用されるが、9,10便の利用は極端に少ない。また、平日に比べ、土日の利用は少ない。総合センターを除けば、伊奈病院の利用が突出して多く、北循環の羽貫駅、伊奈中央駅、商業施設の最寄である小針中学校の利用が多いことから、これらは平日の通院、駅利用、買い物目的の利用が高いと推察される。

③. 南循環は同様の傾向であるが、伊奈病院のみが利用が多く、またニューシャトルの駅での乗降は非常に少ないこともあり、利用者数が北循環に比較して少ない。

一日平均/ 乗降者数		便										総計
曜日	南北	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
平日	01_北循環	19	33	31	30	24	23	19	10	6	5	201
	02_南循環	16	16	16	18	17	12	13	8	5	3	125
平日 合計		36	49	47	48	41	35	33	18	11	8	325
土日祝	01_北循環	11	23	21	23	17	20	14	8	7	6	149
	02_南循環	10	11	15	17	12	12	9	9	3	3	101
土日祝 合計		21	33	36	40	29	32	23	17	10	9	251
全平均		31	44	44	45	37	34	29	17	11	8	301

北循環……総合センターでの乗降が大半を占め、小針中学校が3便をピーク(2.8名)に降車、4～5便をピーク(2.6名)に乗車が発生しており、小針中学校付近での短時間の目的に利用されていると推察される。

伊奈病院が午前中を中心に乗降が約1～2名という状況。他には、内宿台5丁目、宮前児童公園、羽貫駅、ふれあい福祉センターが比較的用户数が多い。また、伊奈中央駅は乗車と比較して降車の方が多くという特徴があるが、その他のバス停は乗降数がほぼ一致しており、往復利用が大勢をしめると推察される。

南循環……総合センターでの乗降が大半を占め、伊奈病院が1便をピーク(2.6名)に降車、3便をピーク(1.7名)に乗車が発生している。

その他の利用は全体的に少ない傾向となっている。総合センターでの乗降が大半を占め、志の崎児童公園での5便の降車、8便の乗車が比較的多いものの、全体的に利用は少ない。

2. アンケート結果

①. お出かけ先、交通手段について調査

・スーパー・コンビニ等の商業施設へのお出掛けが多く、80 歳代以上ではスーパー等、医療機関に次いで、総合センターへのお出掛けが多い。

・お出掛けの交通手段としては、自動車(自分で運転)が多数である。70 歳代以上ではいなまらが次点である

②. いなまる利用者に対して、利用頻度等を調査

・利用頻度は年に数回が大半。一方、高齢者は利用頻度の高い人が多い傾向。

・利用時間帯は午前中に偏る(ライドデータと同様の傾向)。

・商業施設、医療機関、総合センター、役場を目的地とする場合が多い。

・運行本数、逆回りの便がないことに関する不満が多い。

③. いなまるを利用しない人に対して、その理由、将来の利用意向を調査

・乗りたい時間に乗れない(含む、運行本数)、時間がかかるという理由で利用しない人が多い。自由記述では、自家用車等の利用を理由に挙げる人が多い。

・高齢者になるほど、いなまるを将来利用すると回答する傾向が強い。

④. いなまるの改善点について、取組、経費負担の在り方を調査

・ルート、ダイヤ、本数に関する改善を期待する声が多い。

・ニューシャトル・民間バス路線等との乗り継ぎの要望も高い。

・新たな交通形態の導入を期待する声も多い。

・運行経費増を賄うためには、利用者の負担増を良しとする回答が多い。

・運賃の許容額は 200 円が非常に多い。

⑤. いなまるの利便性が向上した場合の免許返納意向、地域公共交通へのご意見を調査

・いなまるの利便性が向上した場合の免許返納意向は強い。

・地域公共交通へのご意見は多様であるが、JR への接続関連、バス停の増設、逆回りの運行をもとめる声が多い。

◎アンケート結果(まとめ)

・大多数が自家用車へのアクセスが可能であり、利用も多い。

・いなまるの認知度は非常に高い

・高齢になれば、いなまるの利用意向、利用傾向が強まる。

・いなまるへの不満・改善点は、利用者・非利用者に関わらず、逆回りの運行、バス停の増設、増便、ニューシャトルとの接続、郊外の JR 駅への乗り入れを求める声が多い。

- ・いなまの運賃は利便性の向上を前提に 200 円程度まで値上げが許容。
- ・スマートフォンは高齢者でも比較的インターネットも含め利用している方が多い

3. 課題

「1. 乗降データ」(利用状況、運行概要)及び「2. アンケート結果」から抽出される課題としては、①運行頻度、②バス停の少なさ、③往復利用が難しいこと、④ニューシャトルとの接続、町外の JR 駅への乗り入れ があげられる。

①の運行頻度が高い方が良いというのは当然のことであるが、②バス停の少なさは主な利用者である高齢者にとって現行のバス停位置が出発地または目的地から歩くには遠いということである。③については、総合センターを出発地または目的地としない移動の場合、往路又は復路のいずれかにおいて、総合センターで次の便に乗り換える必要があり、コスト面、時間面で大きな不満となっている。

また、④については、現行においてもニューシャトル各駅に停留所が設置されている。町外の JR 駅への乗り入れは、JR 上尾駅、蓮田駅等に民間事業者が乗り入れているため、民間事業者への影響を考慮し、引き続き町内のみの運行としたい。

4. 「3. 課題」の解消、改善のため、「AI 活用型オンデマンドバス」への切り替えとしたい(その際の論点)

①. バス停数

現在の約 70 か所から数十か所程度を増設としたい。高齢者を中心に現行のバス停設置間隔では、徒歩距離が長く使いづらいという声が多いことから、バス停の増設により高齢者の移動手段の確保と外出促進につなげる。また、バラ園側や伊奈氏屋敷跡等のにぎわい、観光へのアクセスが改善される。

②. 予約

乗車には予約が必要となるため、LINE やアプリに加えて、電話予約や相談窓口等を設ける必要がある。また、各区への説明会の実施、老人福祉センターの受付での利用説明を継続的に実施するなど総合センターとの連携や、いきいき長寿課の事業(スマホ教室等)との連携を想定。

③. 車両台数等

現行 2 台、定員 70 名(1 台の定員 35 名)からトヨタハイエース、日産キャラバン等 3 台体制を想定し、定員約 24 名を確保したい。

④. 運賃

人件費や物価及び燃料費の高騰に加えて、運行経費に対する運賃収入が極端に低いことから、現在の「100 円」からの値上げは必要と考える。運賃の値上げはされるが、利便性の向上を図るもの。高齢者等の運賃は半額を想定する。町独自事業の「いきいき長寿パスポート」との連携も想定。

※民間路線バス事業者との共存を考えると、民間路線バスの運賃以上の運賃設定が必要となる。

⑤. 運行時間

現行「8 時～20 時」から「8 時～18 時」へ短縮を検討したい。(現在、18 時以降の 9 便 10 便への乗車数が少数であるため)

⑥. 実証運行(移行期間)

現行「いなまる」と「AI 活用型オンデマンドバス」が並行して運行する期間を設けたい。また、老人福祉センターの受付での利用説明を継続的に実施するなど、総合センターとの連携や、いきいき長寿課の事業(スマホ教室等)との連携を想定。

⑦. 財源等(導入初年度)

・国、県の補助金等を有効に活用