

会議録

会議の名称	令和7年度第2回伊奈町地域公共交通会議
開催日時	令和8年1月29日（木） 開会：午後1時53分 閉会：午後3時30分
開催場所	伊奈町役場3階 第3会議室
出席者	秋葉 宏和（会長）、田沼 健一、野口 佳一、鈴木 貴大、関根 肇、 本多 哲大、藤田 貢、田島 廣、田村 洋人、清水 宏典、松本 一 也、川田 敬之、近藤 孝志、細田 力 ※敬称略
欠席者	なし
会議内容	1.開会 2.会長挨拶 3.委員紹介 4.議題 （1）町内循環バス「いなまる」の次期運行形態について ①前回会議での意見等に対する回答 ②町としての運行形態の方向性について（会議資料への事前質問 に対する回答） ③運行経費について ④導入スケジュールについて 5.審議 6.その他 7.閉会
会議資料	・伊奈町地域公共交通会議次第 ・伊奈町地域公共交通会議 委員名簿 ・伊奈町地域公共交通会議 資料
その他特記事項	
主管課	危機管理課

発言者	会議の経過（議題・発言内容・結論等）
司 会 議 長	4. 議題 伊奈町地域公共交通会議設置要綱第5条第1号により、議長は会長とされていることから、ここからは秋葉会長に進行をお願いする。 （1）町内循環バス「いなまる」の次期運行形態について 次第4の（1）「町内循環バス「いなまる」の次期運行形態について」事務局より説明をお願いする。

事 務 局	(伊奈町地域公共交通会議 資料に基づき説明)
議 長	何か意見や質問はあるか。
委 員	一番の懸念事項は、乗りきれないのではないかとということ。去年の 9 月の乗車データに、最大 214 人とある。200 人オーバーが 3 日間ある。2 台で 10 便ずつ走っているので、1 便当たり 10 人を超える。ハイエース型の乗用車は乗客で 7 名ぐらいのため、ここだけでも不安がある。さらに、補足資料の 46 ページに「いなまる」の主な利用時間帯を計算すると、1 時間に 33 人が利用している計算になる。これを 3 台で割ると、平均でも 11 人になるため、乗り切れないと不安に思っている。 「いなまる」の現在の利用形態という、圧倒的に商業施設への利用が大半を占めている。需要が町の中に全体に薄く広く分散しているのであれば、デマンドは非常に効果的だと思っている。商業施設には、買い物以外の施設に 2～3 人から 3～4 人で団体で行くとのことで、そうなると乗りきれないという心配がある。
事 務 局	町としては、定時定路線であると、決まった時間に来るバスに乗っていくが、デマンドでは、統計上、予約によって乗車時間が異なるため、分散の効果が一定程度働くのではないかと考えている。その上で、需要と供給のバランスで需要が多い場合は、増台ということも、町としては柔軟に対応していくことも含めて検討する方向性で考え方を整理している。
事 務 局	(議題①前回会議での意見等に対する回答について説明)
議 長	現状の対応策で、分散などのいろんな対応もあるので、今の点については、理解していただいた上で本日の議論を進めさせていただく。
委 員	県内の他自治体でも小規模エリアでデマンド交通をやっており、乗り合いは、1 便 1.2～1.3 人であり、予約は受けきれていない状況がある。その点は良く把握される方がよい。乗り切れないとなると、オペレーター、現場の乗務員がいろいろやるということになるのはできるだけ避けたい。
事 務 局	埼玉県内だけではなく、県外も含めて人口が伊奈町と同じような規模の自治体の運行状況等を調査した。全部が解決するわけではないということも

	ありつつ現状の伊奈町の「いなまる」の抱える課題を解消するためには、切替えが必要ということで判断をした。
委 員	予約が入った人は相乗りで拾ってくるというような考え方をしているのか。それとも1号車に対して1人運ぶという考え方なのか、その辺はどう考えているのか。
事 務 局	A I オンデマンド運行というのは、一般的にA I システムで最適なルート进行計算してルートを設定し、バスがそのルートを走って行くという考え方になる。一つの便でもう1人拾うという場合や、1人で運行する場合もあるので、例えば今予約した場合と2時間後に予約した場合で変わる可能性がある。
事 務 局	(議題②町としての運行形態の方向性について(会議資料への事前質問に対する回答)について説明)
議 長	伊奈町としては今回、大きな方向転換をするにあたって、民間事業者の民業圧迫にはならないためにはどういった関わり合いが良いのかといったことをそれぞれの立場から意見いただければと思う。町としても、町民のために最大の効果を引き出すためにどうすればいいのかを最大限検討して説明させていただく。また、行政関係の方には、これまでの引き出しの中から意見をいただければと考えている。
委 員	需要と供給に対して、3台で適切なかが疑問である。どれぐらいの相乗り率で考えられて3台なのか。今の「いなまる」の需要的は、午前中以降に多いという話のため、その時間帯に3台で供給がまかなわれるのか、検討しているのか、専門家の業者に聞いてわかるのであれば教えていただきたい。そこが3台ではなく4台になった時に運転者の数、年間経費等大きく変わってしまうと思う。3台の理由が、他自治体で3台運行をしていることで単純に3台だとすると、実際運行してから苦情が出てしまう可能性が否定できないと思う。需要と供給を考えて3台は検討された方がよいというところである。
事 務 局	「いなまる」の令和6年度の乗降者数が5万805人。この3台で150人/日、単純に365日で考えると、5万人超えるというところになる。伊奈町の面積を考えたときに3台でまかなっていけるだろうと思う。細かく乗り

委 員	合い率がどれぐらいかとかいうところまでの調査は乗車人数の動きが想定しづらいところもあり、仮説としての乗車数になる。 4 台の場合のコストなどをシミュレーションしておく必要があるかと思う。「いなまる」の利用状況、町民の要望を基に、デマンドの運行を想定すると、バス停を現在の路線バスのように、200mか 300m間隔を設けた場合、5 台から 6 台の想定になったが、少なくとも 4 台になる想定は考えておいた方が良いと思う。 案 3 は、定時定路線を 2 台とデマンド 3 台で、需要の多いところをターミナルとして、ターミナルまでは定時定路線で運行し、最後の目的地まではデマンドで運ぶ対応をすることが、伊奈町のような形の中では、なると思った。そのため、定時定路線が 2 台、デマンドが 2 台のパターンを案として考えておく必要があるのではないか。ざっくり計算したが、デマンド 4 台になると一番コストは高くなる。収支と利便性のバランスを考えると、いかがかなと思う。 アンケート結果、問の 5-4「いなまる」の不満で一番多くを占めているのが、逆回りの運行がないということ。「いなまる」が始まるときも喧々諤々あった。このアンケート結果を基にするということであれば、まずは現在の定時定路線で、逆回り運行することによって利用者の不安がどの程度解消するかを検証する必要があるのではないか。これであれば、車も人を増やす必要もないので、コストについてはバス停を 1 本ずつ立てるだけで済むので、例えば半年だけやってみた結果をもとにして、再考しても、良いのと思う。
議 長	収支という話でたが、議題の中で経費のところについても説明をする予定のため、説明後、質問いただければと思う。
事 務 局	(議題③運行経費について説明)
事 務 局	「いなまる」のコストパフォーマンスについて指摘されている。案 3 のハイブリッド型は、利益正は高いが、予算上の縛りがある中で、現実的に厳しいという判断したもの。予算の問題や料金を上げていく必要も視野にいったとき、どう利便性を向上させるか、利便性が上がったと町民に受け止めてもらえるのかということも重要であると考えている。
議 長	台数や路線、「いなまる」の便数増やすのは、予算が足りないところもあ

	り、今回業務委託したところで、他自治体の状況を勘案しながら、かゆい所に手が届くようなアプローチができるのではないかというのが、町の中の検討の一つの結論としてある。運行事業者の意見を聞きながら、協議を図りたい。
委 員	これまで利用していた方が、スーパーに行きづらくなるとよろしくないと感じる。完全に切り替えるのではなく、併行して、試験運行期間があっても良いと思う。一度切替えると、多少不自由になっても運行していく流れになると思う。利用自体もある程度増えているところで、本当に完全切替えしても良いのかなという印象なので、ハイブリッド型とか、既存の循環バスを残した中で、試験的に選択肢を取るというのはどう考えているのか。
事 務 局	町の内部で検討するときもハイブリッドを利便性というところで議論に上がった。町としてはコスト面というのも財政が厳しい中で、無視はできない部分であるので、収支率も含めて、ハイブリッドの料金は、定時定路線と AI オンデマンドバスで二つに分かれる。伊奈町の面積、広さなど様々な情報を集める中で、現在および近い将来においては、今変えていくのが、町としてはより高い効果を得られる。
委 員	アンケート結果に利用者が 70 代、80 代の中で多少の利用者負担をしても良いという回答もある中で、若い方と同じ運賃を徴収するという選択肢もあると思う。 恐らく面積が広い方がバス停からの距離が住んでいる人が薄くなるので、広い地域であればあるほど AI オンデマンドバスの効果は高くなると思う。逆に小さい面積になればなるほど定時定路線の走っているところに人が集中しているというのがあるので、AI オンデマンドバスがどこまで効果的なのかということがある。広いところよりも狭いところがどうなっているかという方で考えた方が良いと思う。広ければ広い方が、AI オンデマンドバスが有利に働くと思う。
事 務 局	他自治体の話では、遠くまで行って戻ってくときに予約がないとその分回送になる可能性もあるので、これはいろんなパターンがあると思う。そういった中で、県外の自治体からは狭い面積で運行できるのは交通として基本的にメリットではないかという意見もいただいている。収支率を含め利便性を向上させ、利用者に利用していただくことは必要と思う。伊奈町

	と同程度の県外の自治体で、運行台数 3 台で運行している。地域特性もあると思うが、面積も考慮しての判断である。
委 員	運賃のところで一般は 400 円、高齢者の 200 円ということで、仮定の話ということでよろしいか。
事 務 局	あくまで仮定というところで捉えていただければ。運賃は来年度の運賃協議会で協議いただく。
委 員	民間バス事業者の運賃が 200 円で伊奈町を走っているという状態で、AI オンデマンドがどうなるのか。高齢者の場合、200 円並んでしまう。高齢者の中では体の不自由な方に安い料金で移動ができるということは、求めるものだと思う。ただ、同じ 200 円であれば、近くのバス停で利用ができるとなれば、民間の事業を圧迫すると考えてしまう。運賃は、もっと精査をお願いしたい。いろんなパターンがあると思うが、割合を多くしていただきたい。
事 務 局	運賃は来年度の協議になるかと思うが、行政としては民間事業者との共存、相乗効果が一番望ましいと思っているので、意見を受け取って進めたい。
議 長	④導入スケジュール説明をお願いします。
事 務 局	(議題④導入スケジュールについて説明)
議 長	スケジュールに関して、説明は以上になるが、全体を通しての意見・質問があれば、改めて意見いただければと思う。
委 員	民間ですと K P I、ある程度そういった方が例えば 1 日の利用人数であるとか、収支率であるのか、あるいは利用者アンケートの満足度、これを設けておかないと私は非常に難しいと思う。一部の声の大きい方に総意引っ張られてしまう、これは町全体とするとあまりよろしくないことだと思うふうに思う。あらかじめ決めておかないと、本当に切りがない話になるので、それを決めていた方が良くと思う。
事 務 局	行政においても K P I というところが非常に大事だと思うので、町の方で

事 務 局	もこういった指標を設置するのかを検討していきたい。
議 長	K P I も含めて、数的目標達成に向けて判断をどうするかといった指標がないといけないので、しっかり対応したい。
委 員	販売促進・利用促進をどう考えるのか。利用アップする策を作っておく必要があると思う。利用促進の案も併せて考えていただきたい。
事 務 局	どうやって利用率を上げていくのか町民に知っていただくのか、今回運行形態がずいぶんと様変わりをするような方向で考えているので、町の中に出て対象の住民の方に直接、変わる内容を丁寧に説明をする。例えば保育所など、若い親が集まる、乳幼児の研修といったところでも、P Rをし、利用の促進を図っていききたいと考えている。
委 員	運行経費について、「いなまる」は県や国の補助金などの活用はしているのか。A I オンデマンドバスは、トータルで見れば町の負担はどうなるのか。
事 務 局	「いなまる」については、交付税が一部措置されているので、真水の補助金とかではないが、交付税が歳出の裏側で少しある。A I オンデマンドバスは、埼玉県のスーパースィティプロジェクトの補助金をイニシャルコストとして1/2をいただくような方向で県と調整要望を出している。
委 員	イニシャルは出てくるが、その後のランニングは厳しくなると思う。単純に運賃収支率だけ見ると負担が減っているように見えないが、補助金が、町に入ってくるから移行したいというのが、あるのか。
事 務 局	補助金が出るから移行するのではない。県の補助を活用しイニシャルの分を対応していきたいと考えている。
議 長	5. 審議 協議事項の審議の方に移らせていただく。 今後持続可能な地域公共交通をどう実現していくかを検討したところでA I 活用型オンデマンド交通の導入が効果的であると、町として判断をさせていただきたい。必要な意見を十分に踏まえながら、町として進めてまいりたい。異議はあるか。

議 長	特に異議なしということなので、町内循環バス次期運行形態については、A I 活用型オンデマンド交通への切り替えとして当会としては締めさせていただきます。 これで本日の議事は全て終了とさせていただく。また円滑な議事進行にご協力いただき、ありがとうございました。
委 員	6. その他 この後も、公共交通会議は継続して定期に開催されるのか。
事 務 局	本日、承認いただいた次期運行形態について今後内部で、運行の詳細について検討を進めていく形になる。来年度、乗降場所について協議をお願いする予定である。地域公共交通に関して継続的に、意見交換ができるような形を作っていきたいと思っている。 7. 閉会