

令和7年度 第3回 二宮町地域公共交通活性化協議会議事要旨

開催日時	令和8年3月26日(木) 15:30~16:15	
開催場所	二宮町役場 2階 第1会議室	
出席者	委員	出席者13名(うち代理出席1名)、欠席7名
	その他	傍聴者3名
	事務局	政策部企画政策課3名
会議次第	1. 開会 2. 議題 (1) 持続可能な公共交通と民間路線バスの状況について (2) 大磯町富士見地区補助路線バスの退出意向の申出について (3) 令和7年度歳入歳出補正予算(案)について (4) 令和8年度歳入歳出予算(案)について (5) その他 3. 閉会	

協議会委員出席名簿

No	氏名	所属団体	出欠	備考
1	宮嶋 智也	二宮町政策部	○	副会長
2	橋山 英人	神奈川中央交通株式会社	○	
3	小嶋 光行	神奈中タクシー株式会社	×	
4	小堤 健司	一般社団法人神奈川県バス協会	○	
5	永山 輝彦	一般社団法人神奈川県タクシー協会	×	
6	岩間 靖典	二宮町地区長連絡協議会	○	監事
7	西山 一雄	二宮町ゆめクラブ連合会	×	
8	秋山 周一郎	二宮町PTA連絡協議会	×	
9	稲葉 博信	一般公募	×	
10	高見 利和	一般公募	×	
11	森下 文章	国土交通省関東運輸局神奈川運輸支局	○	
12	石井 忠孝	神奈川県交通運輸産業労働組合協議会	○	
13	鳥澤 清志	神奈川県平塚土木事務所	○	代理
14	廣野 修一	神奈川県県土整備局都市部交通政策課	○	監事
15	安藤 好幸	二宮町都市部	○	
16	吉田 淳	神奈川県大磯警察署	○	
17	国分 宏樹	東日本旅客鉄道株式会社横浜支社	×	
18	梶田 佳孝	東海大学建築都市学部土木工学科	○	会長
19	和田 隆彦	二宮町福祉部	○	
20	小椋 淳喜	二宮町社会福祉協議会	○	

議事概要

1. 開会

2. 議題

◎は会長、○は委員、●は事務局の発言

・議題（1）持続可能な公共交通と民間路線バスの状況について

●6月の協議会において、神奈中より、運転士不足等を理由として、二宮町を運行するバス路線を対象に、持続可能なモビリティサービスのあり方について協議の申し入れがあったことを報告しました。具体的な内容については、協議会内に設置した幹事会で検討を進めています。二宮町内の協議対象路線は資料1のとおりとなります。

1月の協議会において、百合が丘、緑が丘、橘団地の路線について、朝夕の通勤時間帯は利用者が多いことや、百合が丘及び緑が丘路線の「昼間の便」の乗客を「団地中央に10人以下の小型車両で乗客を集める」案については、路線全体の乗客数や車両規模の観点から実現が困難であることを幹事会に示したことを報告しました。幹事会では、乗客数を見ても、ワゴン車等の小型車両で集約することは物理的に難しく、「時期尚早」との意見が出ました。

なお、分析の中では、百合が丘の一部のバス停は利用者数が少ないことも分かりました。

幹事会内においては、「団地中央への集約案は難しい」と合意したことから、別の案を神奈中から提案してもらい、協議をしていくことになっています。

ここであらためて、民間路線バスの「減便」と「廃止」についてご説明します。

「減便」については、国への届出制となっており、バス事業者の判断で実施できます。

「廃止」についても、国への届出制となっており、市町村の同意がなくても路線退出が可能となっています。ただし、国への届出の前に県や市町村の交通会議に申し出るよう配慮することになっています。

民間路線バスの「減便」、「廃止」については、国への届け出制になっているものの、町としては、通勤・通学の時間帯には多くの利用者がいることから、町民生活にできる限り影響が少なくなるよう、丁寧に協議を進めていくよう神奈中に要望しています。

一方で、運転士不足は深刻化しており、神奈中の減便が続いている状況があることから、あらためて神奈中より現状を説明いただきたいと思えます。

○当社のバス事業に関しては、少子高齢化による人口減少に加え、コロナ禍後のライフスタイルの変化により、利用者がコロナ禍前の8割～9割ほどに留まっており、以前の水準への回復は見込めない状況です。

また、労働集約型産業であるバス事業は、従前から運転士不足の状況でありましたが、以前は残業や休日出勤で補っていたものが、2024年の改正労働基準法等の適用により運転手不足はさらに加速しました。

運転士については、新規入社数より退職数が上回り、在籍人員は右肩下がりの状況です。

この状況を改善するために、2023年より3年連続で賃金改定を実施し、特に初任給に関しては2割近く引き上げています。

加えて、特例教習を活用した高卒新卒者の採用、雇止め年齢の引き上げ、特定技能外国人の採用等、あらゆる取り組みを進めていますが、依然として改善の見通しは立っていません。

また、2023年に公表された日本バス協会の推計では、2030年度には、全国で約3.6万人、約

3割の運転士が不足すると言われていました。

当社での試算によると、当社でも2023年度を基準として2030年度には約25%の要員が不足する見込みです。

このような事情を受けて、関係する各自治体と今後の地域公共交通のあり方について協議をしているところです。

各自治体と協議をしている中では、限られた人的資源、大型2種免許保持者を最大限活用するため、輸送の効率化と最適化が不可欠であり、持続可能なモビリティサービスを維持するためには、人的資源を需要のある路線や幹線に集約し、利用者が少ない路線や支線にはワゴン車や小型車両、福祉輸送やスクールバス等、多様な交通モードで地域交通のネットワークを補完、維持していく必要があると考えています。

その中で、二宮町内を運行する路線バスは全て採算が取れていない、いわゆる赤字路線であることはご理解いただきたいと思えます。

従前のように乗務員が充足されている状況であれば、減便や再編等を行わずに済むのが最良であると考えていますが、現状では、当社の運転士の平均年齢が約54歳であり、今後定年退職を含めた大量の離職が予測され、更に要員不足が悪化すると考えています。

引き続き、採用強化や離職防止に最大限努めてまいります。同水準の輸送サービスを維持することは極めて困難であります。

このまま何も施策を実施しなければ、ただ減便を続けていくことになり、気づいたら町内の路線が2時間に1本しか走っていないといった状況にならないよう、町内の交通ネットワーク維持の観点からも、地域の輸送をフル活用し、二宮町、地域の皆様、交通事業者が一体となって実施していく必要があると考えており、地域の皆様にもご理解いただきたいと思えます。

◎幹事会に参加している神奈川県が県内の状況を把握されていますので、お話しいただきたいと思えます。

○県内全体の状況ですと、運転士の数はこの6年間で800人程度、割合で言うと9%程度減少しています。

バスの便数は、昨年度の1年間で2,800便、割合にして4%程度減っています。特に、県の西側は減便が顕著な状況です。

路線の廃止については、県内全体で過去5年間に21系統ありました。

こういった状況を踏まえて、県としても、バス事業者と一緒に、運転士を確保する取り組みを進めているところですが、すぐに増加させることは難しく、路線の再編を進めていかないと厳しい状況となっています。

◎運転士不足の状況が進行しており、このままでは維持が難しいということで、対策を検討せざるを得ない状況かと思えます。

●町としても、民間路線バスの運転士不足の現状は受け止めています。神奈中に対し、最大限路線の維持をしていただくように協議しています。

幹事会や協議会での今後の検討や、地域の皆さまにもご理解いただきながら、丁寧に時間をかけて進める必要があるため、実施時期についても協議しています。

町としても、通勤、通学の時間をはじめ、町民の生活を守るため、できる限り影響が少なくなるよう協議を続けてまいります。一定の方向性が決まったら、案については協議会で報告します。

また、協議対象路線の地元地域から、町の公共交通について資料のとおり要望書が提出され

ました。要望内容も踏まえ、路線の協議を進めてまいります。

○運転士不足に対しては、どのような確保策を取っているのでしょうか。

○運行事業者としては、国や県から運転士採用に関する補助をいただいています。

また、各自治体と連携し、運転体験会や説明会を実施し、様々発信しながら採用活動をしています。

○県では、令和7年度から運転士不足を解消できるような補助金を開始しています。若者や外国人が運転士になりやすいように、特例教習の費用の一部を負担するものです。

また、大型2種免許が必要な大型バスから、普通2種免許で運転できる小型車へ転換する際の経費を補助する補助金を創設しています。

交通事業者と説明会や講演を実施しているほか、県のホームページ上で採用情報を掲載する等の取り組みを行っています。

○乗務員確保については、バス協会でも、合同募集説明会を実施しているほか、利用感謝デーでバスに親しんでいただく企画や、大型2種を持っている方が多い退官した自衛官向けの説明会を実施する等の取り組みを行っています。

○住民の方からは、減便になるのではないかとといった不安の声は聞こえます。現在は策を検討しているということでしたので、検討を進めていただき、地区の住民の方にお話しできるような形にしていきたいと思えます。

◎幹事会でも検討しているところですので、住民の方が不安にならないよう、随時報告し、丁寧な説明が必要かと思えます。

・議題（2）大磯町富士見地区補助路線バスの退出意向の申出について

●先ほどお話ししたとおり、バス路線の退出については、あらかじめ関係自治体と協議したうえで、退出するよう努めることになっています。

その中でも、複数の自治体に跨る広域の路線については、県の生活交通確保対策地域協議会に申出がなされて、関係自治体に意見を聞いたうえで、バス事業者が国に廃止の届出を出す流れとなります。

今回、神奈中より県生活交通確保対策地域協議会に対して大磯町富士見地区を通る路線について退出意向の申し出があり、路線について協議が行われます。

こちらについて、神奈中よりご説明をお願いします。

○県生活交通確保対策地域協議会に路線退出等意向の申出を提出いたしました。退出の時期は、2026年の8月を予定しています。

こちらは、大磯町虫窪地区の住民の方の交通を補完するため、大磯町の補助をいただき運行している路線です。

今般、大磯町では、別の交通モードで地域の移動手段を確保していくということで協議が整いましたので、こちらの路線の廃止を申し出たところです。

●こちらの路線の大半が大磯町を通り、大磯町民が利用している路線であり、大磯町が運行補助をしています。

従前より神奈中と大磯町では協議をしており、路線退出の方向で話がまとまったため、こちらの申し出が出されたものです。

二宮町内で今回の退出により廃止になるバス停は栗谷前、桜美園前です。

桜美園前のバス停利用は、わずかであり、二宮町内の住民は近くに住んでいない状況です。

栗谷前のバス停は、朝の便で平均2名程度の利用がありますが、その他の便は1名に満たな

い状況です。なお、昼間は二宮町のコミュニティバスが運行しています。

町としては、維持していただきたいですが、地域全体で運転手が不足しているため、全体の公共交通の維持を踏まえ、退出はやむを得ないと考えています。

なお、桜美園前については周辺に住宅が少なく、栗谷前については、コミュニティバスの停車バス停であるため、二宮町では代替の交通手段は用意しない予定です。

今後、県の地域協議会に対し、二宮町としてそのような回答をさせていただきます。

- ・議題（3）令和7年度歳入歳出補正予算（案）について
意見なし

- ・議題（4）令和8年度歳入歳出予算（案）について

○国庫補助金の額の変更の理由についてお伺いしたいと思います。

●国の補助金につきましては、毎年、各自治体に一律に適用される上限額が変わりますので、それに応じた額となっています。二宮町の事情の変化によるものではありません。

- ・議題（5）その他

○神奈中では、4月4日より路線バスの運賃を改定します。二宮町内の路線については、初乗り運賃で20円上げていますが、その他、詳細な各区間の運賃については、ホームページ上でご確認ください。

定期券については、前回の改定の際には、一度払い戻していただき新たに購入いただいたため、ご迷惑をおかけしましたが、今回は、改定前にご購入いただいた定期券の有効期限内はそのままご利用いただける運用としています。

合わせて、1日フリー乗車券や神奈中オフピークチケットの販売金額を変更していますが、かなちゃんパスの金額に変更はございません。

●次回の協議会については、例年通り6月下旬頃の開催を予定しています。

3. 閉会

以上