

令和5年度 第1回南丹市地域公共交通会議

次 第

日時 令和5年4月25日（火） 午後2時10分～

場所 南丹市役所本庁 2号庁舎3階 301会議室

1. 開会
2. 市長あいさつ
3. 委嘱状交付
4. 会長あいさつ
5. 地域公共交通計画に係る国の制度概要について
6. 議案
 - ・第1号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会の設置について
 - ・第2号議案 南丹市自家用有償旅客運送（南丹市営バス）の更新登録について
 - ・第3号議案 デマンドバスの運行経路について（八木地域）
7. その他
8. 閉 会

地域公共交通に関する計画や様々な事業に関する措置について定め、地域旅客運送サービスの確保に資するよう、地域公共交通の活性化及び再生のための地域の主体的な取組等を推進する法律。

地域公共交通計画

- ・「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする、**地域公共交通のマスタープラン**。原則として、**全ての地方公共団体において作成が必要**。
- ・自治体や地域の交通事業者、利用者等により構成される協議会等を通じて作成。

地域公共交通特定事業

- ・地域旅客運送サービス継続事業や、地域公共交通利便増進事業等、地域の実情に応じて様々な取組の実施を円滑化するための事業。
- ・地域公共交通計画に事業の実施を記載し、事業を実施するための計画を作成。国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

地域公共交通特定事業

- **地域旅客運送サービス継続事業**
：公募を通じて廃止予定路線の交通を維持。
- **地域公共交通利便増進事業**
：ダイヤ、運賃等のサービス改善により交通の利便性を向上。
- その他LRTの整備、鉄道の上り下り分離、貨客混載等の取組の実施を円滑化するための各種事業。

地方公共団体
又は事業者が、
事業ごとに実施
計画を作成

国土交通大臣
が認定、事業
許可のみなし
特例等の特例
措置

その他の事業

- **新地域旅客運送事業**
：DMV等の複数の交通モードにまたがる輸送サービスの実施を円滑化。
- **新モビリティサービス事業**
：MaaS等の新たなモビリティサービスの実施を円滑化。
新モビリティサービス協議会における議論が可能。

<事業スキーム>

- ・事業者が単独で又は共同して、事業についての計画を作成。（地域公共交通計画への記載は不要。）
- ・国土交通大臣の認定を受けることで、法律上の特例措置を受けることができる。

- 「地方公共団体は、基本方針に基づき、・・・地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない」（法第5条第1項）
- 地域公共交通計画の作成には、**基本方針の記載にも十分に留意**することが必要

記載する事項（法§5②）

地域が目指すべき将来像とともに、
その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、
公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性を定める。

- ① 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する
地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する**基本的な方針**
- ② 計画の**区域**
- ③ 計画の**目標**
※本事項において、**定量的な目標**を定めるよう努める（法§5④）
- ④ ③の目標を達成するために行う**事業・実施主体**
※本事項において、**地域公共交通特定事業**に関する事項も記載可能（法§5⑤）
- ⑤ 計画の**達成状況の評価**に関する事項
- ⑥ 計画**期間**
- ⑦ **その他**計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

記載に努める事項（法§5③）

- 事業の推進を図るために必要な資金の確保に関する事項
- 立地適正化・観光振興に関する施策との連携に関する事項
- 地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に際し配慮すべき事項

基本方針に基づき作成することが必要

- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和2年11月改正）に基づき、地方公共団体が作成する「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープラン。
- 地方公共団体は、地域公共交通計画を作成するよう努めなければならない。

計画のポイント

- ◆ まちづくり・観光振興等の地域戦略との一体性の確保
 - ・コンパクトシティ等のまちづくり施策との一体的推進
 - ・観光客の移動手段の確保等、観光振興施策との連携
- ◆ 地域全体を見渡した地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保
 - ・公共交通をネットワークとして捉え、幹線・支線の役割分担の明確化
 - ・ダイヤや運賃等のサービス面の改善による利用者の利便性向上
- ◆ 地域特性に応じた多様な交通サービスの組合せ
 - ・従来の公共交通サービスに加え、地域の多様な輸送資源（自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等）を最大限活用
 - ・MaaSの導入等、新たな技術を活用した利用者の利便性向上
- ◆ 住民の協力を含む関係者の連携
 - ・法定協議会を設置し、住民や交通事業者等の地域の関係者と協議
 - ⇒ 地域の移動ニーズに合わせて、地域が自らデザインする交通へ



- ◆ 利用者数、収支、行政負担額などの定量的な目標の設定と毎年度の評価・分析等の努力義務化 ⇒ データに基づくPDCAを強化

地域旅客運送サービス

公共交通機関



鉄軌道



路線バス



旅客船



コミュニティバス



デマンド交通



乗用タクシー



自家用有償旅客運送

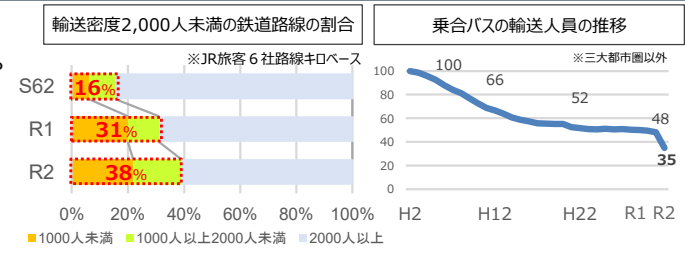


福祉輸送、スクールバス、病院・商業施設等の送迎サービスなど

背景・必要性

- 人口減少等による長期的な利用者の落ち込みに加え、コロナ禍の直撃により、地域交通を取り巻く状況は年々悪化。
- 特に一部のローカル鉄道は、大量輸送機関としての特性が十分に発揮できない状況。

あらゆる交通モードにおける**地域の関係者の連携・協働**＝「共創」を通じ、**利便性・持続可能性・生産性**が向上するよう、地域公共交通ネットワークを**再構築**＝「リ・デザイン」することが必要。



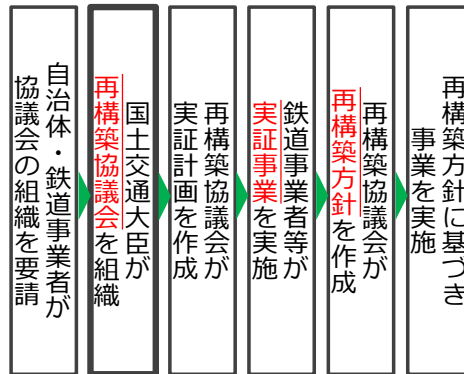
法案の概要

地域の関係者の連携と協働の促進【地域公共交通活性化再生法】

- ・目的規定に、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「**地域の関係者**」の「**連携と協働**」を追加し、国の努力義務として、**関係者相互間の連携と協働の促進**を追加。
- ・地域の関係者相互間の連携に関する事項を、**地域公共交通計画への記載**に努める事項として追加。

ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充【地域公共交通活性化再生法】

- ・自治体又は鉄道事業者からの要請に基づき、関係自治体の意見を聴いて、国土交通大臣が組織する「**再構築協議会**」を創設（協議会の開催、調査・実証事業等に対して国が支援。）。
- ・また、協議会において①鉄道輸送の維持・高度化 ②バス等への転換 のいずれかにより利便性・持続可能性の向上を図るための方策について協議が調ったときは**再構築方針を作成**。国は協議が調うよう積極的に関与。
- ・再構築方針等に基づいて実施する「**鉄道事業再構築事業**」を**拡充**し、路線の特性に応じて鉄道輸送の高度化を実現。
- ・国は、大臣認定を受けた同事業によるインフラ整備に取り組む自治体について、社会資本整備総合交付金等により支援。<予算>



（協議会では「廃止ありき」「存続ありき」の前提を置かず議論）

※JR各社は、引き続きJR会社法に基づく「大臣指針」を遵守し、国鉄改革の実施後の輸送需要の動向等を踏まえて現に営業する路線の適切な維持等に努めることが前提

バス・タクシー等地域交通の再構築に関する仕組みの拡充

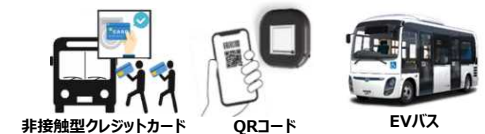
【地域公共交通活性化再生法】

「地域公共交通利便増進事業」の拡充

- ・自治体と交通事業者が、一定の区域・期間について、交通サービス水準（運行回数等）、費用負担等の協定を締結して行う「**エリア一括協定運行事業**」を創設。
- ・新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- ・国は、**複数年の支援総額を事前明示**するとともに、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援（上下分離も可能）。<予算>

「道路運送高度化事業」の拡充

- ・**AIオンデマンド、キャッシュレス決済、EVバスの導入等の交通DX・GXを推進**する事業を創設。
- ・国は、インフラ・車両整備に対する社会資本整備総合交付金を含め、予算面で支援するとともに、（独）鉄道・運輸機構の出融資や固定資産税の特例措置により支援できるよう措置。<予算・財投・税制>



鉄道・タクシーにおける協議運賃制度の創設【鉄道事業法・道路運送法】

地域の関係者間の協議が調ったときは、国土交通大臣への**届出**による運賃設定を可能とする**協議運賃制度**を創設。
（※乗合バスについては、平成18年より協議運賃制度を導入済。）

【目標・効果】：再構築協議会における協議や地域の関係者との連携・協働を通じ、地域交通を再構築（KPI） 地域公共交通特定事業の実施計画の認定総数：67件（2022年10月時点）⇒300件（2027年度）

第1号議案

南丹市地域公共交通活性化協議会の設置について

「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に規定する法定協議会を「南丹市地域公共交通活性化協議会」として設置する。

設立事由 近年の少子化、運転手不足、公的負担の増加などにより、公共交通を地域で維持することは困難となりつつある。

また「民間の交通事業者が収益を確保できる形で公共交通を担う」という構造は限界に達しており、今後は、地方公共団体が中心となり、多様な関係者が連携することで、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保する施策を議論し、実行していくことが重要である。

こうしたことから、各地域における公共交通政策の憲法となる「地域公共交通計画」を策定し、まちづくりや観光施策との連携、交通機関同士等との連携強化を図ることが急務となっている。

南丹市としては、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第6条に規定する法定協議会を立ち上げ、地域の実情に応じた輸送サービスの実現に必要な事項を定める「南丹市地域公共交通計画」を令和5年度中に策定したいと考えている。

なお、法定協議会と地域公共交通会議は、根拠となる法令こそ異なるが、公共交通という同じテーマを議論することから、法定協議会と地域公共交通会議を連動させて運営している地域も多く、南丹市においても同じ構成員で議論を重ね、公共交通の在り方を考えていくことが望ましいと考える。

以上のことから、「南丹市地域公共交通活性化協議会」を設置することと、同協議会委員は「地域公共交通会議」の委員に併任していただくことを提案する。

【参考】地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

第六条 地域公共交通計画を作成しようとする地方公共団体は、地域公共交通計画の作成及び実施に関し必要な協議を行うための協議会を組織することができる。

自家用有償旅客運送(南丹市営バス)の更新登録について

南丹市市営バス路線

R5.4.25現在

【現行期間】令和2年10月1日から令和5年9月30日

【更新後期間】令和5年10月1日から令和8年9月30日

	路線名	起点	経過地	終点	キロ程
1	五ヶ荘線	中央保育所前 南丹市日吉町保野田垣ノ内5番地		上佐々江 南丹市日吉町佐々江太田谷72番地	14.0
2	世木線	中央保育所前 南丹市日吉町保野田垣ノ内5番地	日吉山の家	上谷 南丹市日吉町中世木越の前4番地	11.0
3	胡麻・志和賀線	殿田中学校前 南丹市日吉町殿田東小牧28番地	胡麻駅	畑郷 南丹市日吉町畑郷八坂26番地	11.3
4	日吉ダム線	日吉駅 南丹市日吉町保野田市野1番地4	スプリングス	府民の森 南丹市日吉町天若上ノ所25番地3	7.4
5	京北線	鶴ヶ岡 南丹市美山町鶴ヶ岡佃6番地1	安掛 下佐々江	周山 京都市右京区京北周山町西丁田20—2	35.0 27.9
6	知井線	和泉 南丹市美山町静原垣内7番地14	安掛	旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地	17.9
7	大野線	宮脇 南丹市美山町宮脇篠田75番地	大野ダム	和知駅 船井郡京丹波町本庄八田11番地1	25.4
8	宮島線	和泉 南丹市美山町静原垣内7番地14	宮脇	下佐々江 南丹市日吉町佐々江西角14番地2	9.8
9	鶴ヶ岡線	和泉 南丹市美山町静原垣内7番地14	鶴ヶ岡	洞 南丹市美山町豊郷路ノ上23番地	9.6
10	佐々里線	佐々里 南丹市美山町佐々里新ズルマン6番地	出合	旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地	14.8
11	知見線	知見 南丹市美山町知見大出合3番地		旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地	4.8
12	芦生線	芦生 南丹市美山町芦生釜蛇1番地	出合	旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地	13.4
13	福居線	丹波福居 南丹市美山町福居見館6番地	鶴ヶ岡	和泉 南丹市美山町静原垣内7番地14	11.4
14	河内谷線	河内谷 南丹市美山町河内谷蔵ノ本2番地		旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地	2.8
15	川谷線	川谷 南丹市美山町三埜久里谷18番地		大野 南丹市美山町大野広畑1番地	3.0
16	美山園部線	和泉 南丹市美山町静原垣内7番地14	下佐々江	園部駅西口 南丹市園部町小山東町溝辺6番地19	30.5
		旧知井小学校前 南丹市美山町中勘定10番地			38.9
		美山町自然文化村 南丹市美山町中下向56番地			39.1

南丹市営バスの料金体系

基準運賃

(単位：円)

				園部町ゾーン	
			日吉町ゾーン	600	
		美山町ゾーン	600	900	
	京北町ゾーン	600	600	900	
和知町ゾーン	900	600	900	1,200	

※同一ゾーン内の乗車は300円とします。

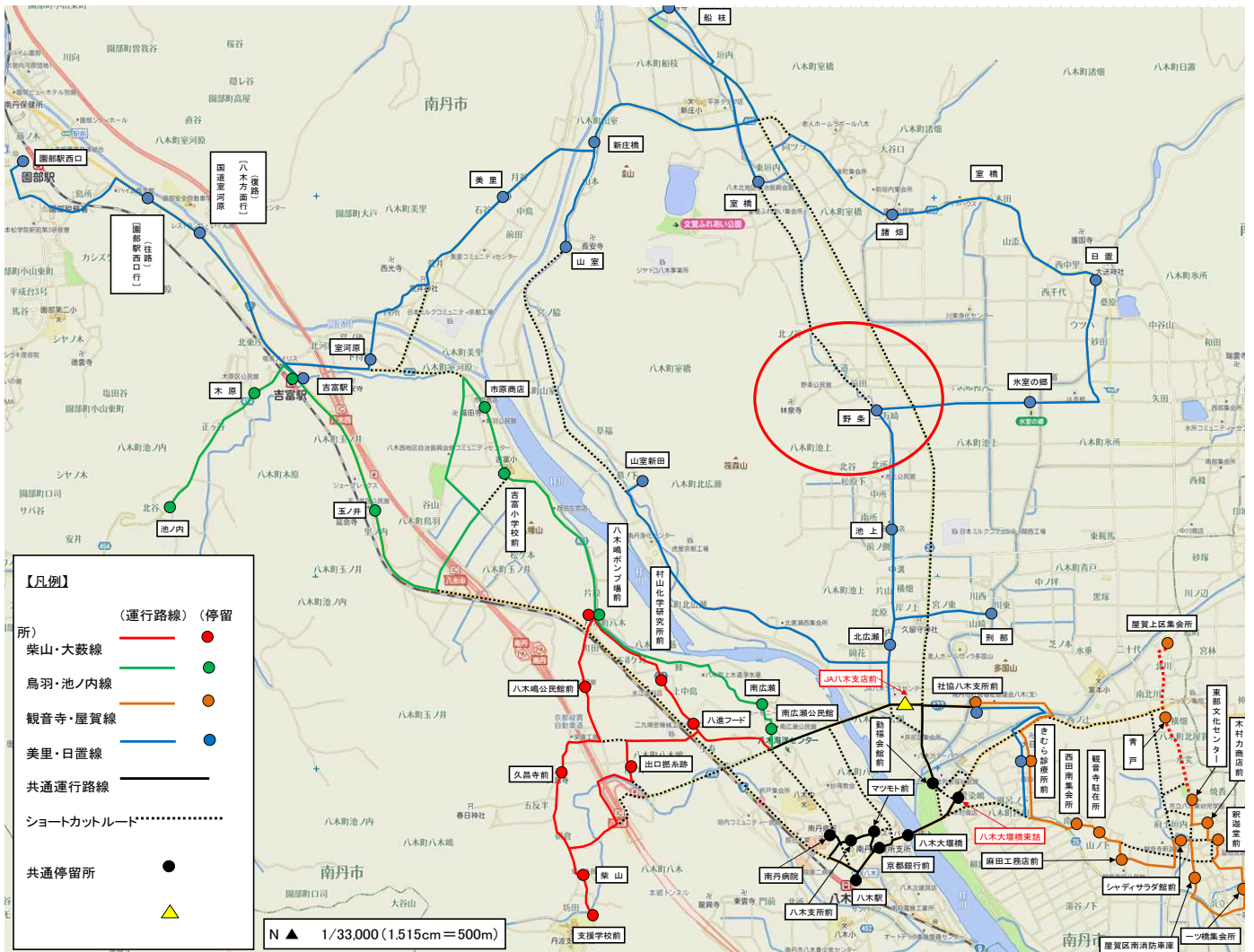
定期料金

(単位：円)

基準運賃	通勤			通学			
	期間	1箇月	3箇月	6箇月	1箇月	3箇月	6箇月
300		6,300	17,960	34,020	5,400	15,390	29,160
600		12,600	35,910	68,040	10,800	30,780	58,320
900		18,900	53,870	102,060	16,200	46,170	87,480
1,200		25,200	71,820	136,080	21,600	61,560	116,640

デマンドバスの運行経路について（八木地域）

八木地域の乗降口を野条バス停から野条公民館前に変更することとする。



宅配便を1回で受け取ること、再配達を防ぐことは、ドライバーと環境にとって大きなメリットに！

宅配便を1回で受け取ることが、 ドライバーや、環境にメリットがあります。

生活や経済を支える物流に深刻な打撃を与えないために、社会全体で「2024物流危機」に対策していく必要があります。

すぐできる対策のひとつが、宅配便の再配達を減らすこと。再配達にかかる労働力を換算すると、年間約6万人分のドライバーの労働力に相当します。

また、再配達のトラックから出る年間約25.4万トンのCO2削減効果も。環境負荷も減らすことができます。

再配達なしで
1回で受け取ると…

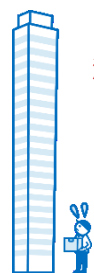


年間
**25.4万トンの
CO2削減効果！**

タワマン配達1個で30分以上かかることも！ 小さな負担の積み重ねに、 見えない時間が費やされています。

宅配便1個を届けるにも、宅配便ドライバーにとってはさまざまなハードルがあります。

近年都市部に急増しているタワマンションでは、セキュリティの高さから1個運ぶだけでも30分以上かかることも。また、駐車場や住所表示などでも配達に“見えない時間”がかかっています。小さなことでも積み重なれば、ドライバーにとっては大きな負担となっています。



1か所＝1回で 済まないタワマンの宅配

高いセキュリティを保つため、1戸ごとにエントランスに戻って配達、の繰り返し。
1個運ぶのに30分以上かかることも。

表札のない家を探して 近辺をぐるぐる…



地域によっては同じ住居表示にいくつも住戸があり、探し当てるのに苦労する。

駐車場探しに 四苦八苦

路上パーキングが不足している上に、車両が枠におさまらないこともある。



専門家に聞きました：物流に対して負担を減らすために消費者ができることは？

このまま不便やコスト増を受け入れるか、物流の生産性を上げてサービスを保ってもらうか。消費者にも日常生活の中で出来ることはある

2024物流危機にあたって、物流業界で人手が足りなくなるのは明らかです。その結果、想定される未来としては、①希望日に荷物が届かなくなったり配送ミスが増える、②人件費が大幅に上がり配送料もアップする、などが考えられます。しかし実は、③物流生産性を向上させることで今のサービス品質を保つ、という選択肢を私たちは選ぶことができます。荷物量や荷姿を平準化してトラックの積載効率を上げるなど、少ないドライバーで同じ量の荷物が運べるように国も事業者もがんばっています。ただし、最後は、消費者の協力が重要です。荷物を1回で受け取る、急がない荷物は余裕をもった期日を指定する、宅配ボックスやコンビニ受け取りを利用するなどの努力が物流サービスを救うこととなります。私たちの生活を支えてくれている物流サービスを守るために、利用のあり方を見直してみませんか。



高岡 美佳 先生

立教大学 経営学部 教授
研究分野：流通論、
新規事業開発論など

宅配便を利用するときのアクション

再配達の削減に向け、生活者も荷物を送る立場・受け取る立場としてできることがあります。
宅配便を利用するときのアクションをご紹介します。

宅配便を利用するときの アクション

自分が1回で確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



配送状況の通知アプリを
活用しよう



まとめ買いで
配達回数を減らそう



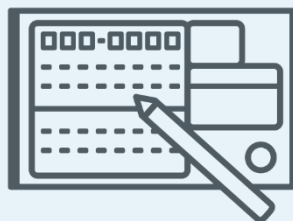
急ぎ便は状況に応じて
使い分けよう



相手が1回で確実に受け取れる
日時・場所を指定しよう



送り先の住所は
正しく記載しよう



宅配ボックス・置き配を
活用しよう



コンビニ受取りを
活用しよう



街なかにある
宅配ロッカーを活用しよう

