

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

協議会名：京都府生活交通対策地域協議会

評価対象事業名：地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
<p style="text-align: center;">奈良交通 株式会社</p>	<p style="text-align: center;">和東木津線 加茂駅～和東町小杉 (R4.10～R5.3) 加茂駅～和東町原山 (R5.4～R5.9)</p>	<p>①乗車密度が低い原山～小杉間の交通サービスの見直しについて、和東町と協議を実施。 和東町において、令和4年9月30日から予約制乗合型公共交通サービスの実証実験を実施。 令和5年4月（令和5年3月の鉄道のダイヤ改正時）より、路線バスは加茂駅～原山までの運行に短縮し、原山～小杉間は予約制乗合型公共交通で対応実施。 ②バス通学する和東小学校の新入生を対象にバスの乗り方教室を実施。（令和4年4月11日以降、実績なし） 高齢者へのバスの乗り方教室は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、コロナ以前は毎年、和東町にて開催されていた「敬老・福祉のつどい」も中止であったため、今年度は未実施。 ③和東町にて、公共交通での来訪者に対して、町内で使用できる1,000円分の商品券をプレゼントする「茶源郷和東 おもてなし観光キャンペーン」を実施し、観光客への利用を促進。 当社近鉄・JR奈良駅案内所にチラシを設置し、PRを実施。 【その他の取組】 ・和東町グリーンスローモビリティに乗車される路線バス利用者に乗車証明書の発行およびチラシによる和東木津線のPRを実施（R4.10～R5.9月の乗車証明書発行枚数：124枚） ・「もうひとつの京都」にぎわい回復支援事業に参画し、企画乗車券「もうひとつの京都 周遊バス」の発売およびチラシによる和東木津線のPRを実施。（R5.10.1～R5.12.18の発売枚数471枚） ・木津川市地域総合連携協議会発行の「公共交通だより」内で、海住山寺へのアクセス方法として和東木津線を案内。 ・相楽東部広域バスと相互連携し、相楽東部公共交通総合時刻表を作成し、和東町の観光スポットへのアクセス手段として和東木津線を掲出 ・和東町路線バス等対策協議会に参画し、和東木津線についての協議を実施</p>	<p style="text-align: center;">A</p> <p>計画通り事業は適切に実施された。</p>	<p style="text-align: center;">A</p> <p>収支改善率：R3年度比2.0% 【A】 [参考] 運行率（実績運行回数/計画運行回数）：100% 本年度の収支率は28.8%となり、令和3年度の26.8%と比較し2.0%改善した。</p>	<p>沿線地域の少子高齢化と人口減少が続く中、出前授業やバスの乗り方教室の開催について調整を行い、引き続き沿線自治体と連携しながら利用促進を図る。また、「もうひとつの京都」にぎわい支援事業に引き続き参画し、観光客の利用促進に努める。</p>

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

協議会名： 京都府生活交通対策地域協議会

評価対象事業名： 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の 事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点 (特記事項を含む)
京阪京都交通 株式会社	八田線 1 JR亀岡駅南口～ JR園部駅西口	鉄道やその他のバスとの乗り 継ぎを考慮した運行ダイヤを 設定し利便性向上を図るとと もに、沿線自治体とも生産性 向上の取組を行った。	A 計画通り事業は 適切に実施された。	C 収支改善率：R3年度比▲2.2%【C】 [参考] 運行率（実績運行回数／計画運行回数）：99.7%  JRのダイヤ改正に合わせた接続調整による時刻改正や、沿線 観光施設へのアクセス案内に八田線のダイヤを含めた時刻表 を掲載する等、一体的なPRにより利用の掘り起こしを図っ たが、営業外収益（R3年度は雇用調整助成金等を含む）の 反動減や、燃料費高騰などの影響により、収支率は基準年度 を下回る結果となった。	出前授業やバスの乗り方教室の 開催について調整を行い、引き 続き沿線自治体と連携し利用促 進に努める。
	神吉線 1 JR八木駅～神吉口		A 計画通り事業は 適切に実施された。	A 収支改善率：R3年度比38.5%【A】 [参考] 運行率（実績運行回数／計画運行回数）：99.5%  住民要望によりJRへの接続に余裕をもたせるためのダイヤ改 正を行い、利便性向上を図った。また沿線住民の希望者への 期間限定フリーパス交付や、モデルコースを掲載したチラシ の作成ならびにお試し乗車券による利用促進の実施により基 準年度を上回る結果となった。	
	原・神吉線 1 JR八木駅～原		A 計画通り事業は 適切に実施された。	A 収支改善率：R3年度比24.6%【A】 [参考] 運行率（実績運行回数／計画運行回数）：99.5%  住民要望によりJRへの接続に余裕をもたせるためのダイヤ改 正を行い、利便性向上を図った。また沿線住民の希望者への 期間限定フリーパス交付や、モデルコースを掲載したチラシ の作成ならびにお試し乗車券による利用促進の実施により基 準年度を上回る結果となった。	

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

協議会名：京都府生活交通対策地域協議会

評価対象事業名：令和5年度地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
西日本ジェイアールバス株式会社	園福線 ①桧山～園部 ②福知山～桧山	沿線自治体との連携を深めながら公共交通の利用促進を目的としたイベント等への積極的参画やバスの乗り方教室などの実施に向けて沿線市町と連携し、当該路線のPR及び利用促進に努めた。	A 計画通り事業は適切に実施された。	収支率R3年度比▲0.3%【C】 [参考] 輸送人員：R1年度比73.6%【C】 キロ当たり経常収益：R1年度比116.5%【A】 運行率：（実績運行回数／計画運行回数）：100%  2022年4月のダイヤ改正により運行本数を適正化したが、収益の減少幅が費用の減少幅を上回ったことから、基準年度と比較して収支率は悪化した。	2024年3月末での路線廃止及び他事業者への路線移管を予定していることから、沿線自治体と連携しながら当該路線の運営及びシームレスな移管に努める。
西日本ジェイアールバス株式会社	高雄・京北線 （京都～周山）	引続き公共交通の利用促進を目的としたイベント等への積極的参画により、沿線市町と連携し、当該路線のPR及び利用促進に努めた。また、特定エリアフリー乗車券の販売による観光利用者の混乗推進、沿線地域への移動促進を図る。	A 計画通り事業は適切に実施された。	収支率R3年度比▲14.5%【C】 [参考] 輸送人員：R1年度比104.8%【A】 キロ当たり経常収益：R1年度比42.1%【C】 運行率：（実績運行回数／計画運行回数）：100%  コロナ禍からの回復に伴う観光客の増加により、基準年度と比較し利用者は増加したものの、燃料費の高騰等によって費用が増加したことから、基準年度と比較して収支率は悪化した。	公共交通の利用促進を目的としたイベント等への積極的参画やバスの乗り方教室などの実施に向けて沿線市町と連携し、当該路線のPR及び利用促進に努める。 また、特定エリアフリー乗車券の販売による観光利用者の混乗推進、沿線地域への移動促進を図る。

地域公共交通確保維持改善事業・事業評価(生活交通確保維持改善計画に基づく事業)

別添 1

協議会名: 京都府生活交通対策地域協議会

評価対象事業名: 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回(又は類似事業)の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点(特記事項を含む)
京都交通株式会社	高浜線1 東舞鶴駅前～松尾寺駅前～高浜駅前	より利便性の高い系統の見直しや貨客混載の実施検討、バスの乗り方教室の開催について調整を行うとともに、沿線自治体と連携して生産性向上の取組を実施しバスを気兼ねなくご利用いただけるように努める。	A 計画通り事業は適正に実施された。	C 収支改善率: R3年度比-6.2%【C】 [参考] 運行率: (実績運行回数/計画運行回数): 100% これまでは、コロナ禍の影響もあり、運送収入に影響もあったが、需要喚起により利用も増えて運送収入はトントンであったが、営業外収入の減ったことで収支の改善が出来なかった。	舞鶴市、高浜町と連携し、引き続き、利便性の高い系統の見直しやバスの乗り方教室及びイベントへの参加等、需要喚起による利用促進等に努める。
	大江線1 西舞鶴駅前～地頭～大江駅前		A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率: R3年度比+4.4%【A】 [参考] 運行率: (実績運行回数/計画運行回数) 100% これまでは、コロナ禍の影響もあり、運送収入に影響もあったが、需要喚起により利用も増えて収支を改善する事が出来た。	舞鶴市、福知山市と連携し、引き続き、利便性の高い系統の見直しやバスの乗り方教室及びイベントへの参加等、需要喚起による利用促進等に努める。
	福知山線1 市民病院～石原～綾部駅前		A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率: R3年度比+4.3%【A】 [参考] 運行率: (実績運行回数/計画運行回数): 100% これまでは、コロナ禍の影響もあり、運送収入に影響もあったが、需要喚起により利用も増えて収支を改善する事が出来た。	福知山市、綾部市と連携し、引き続き、利便性の高い系統の見直しやバスの乗り方教室及び、イベントへの参加など、需要喚起による利用促進等に努める。
	夜久野線1 福知山駅前～牧～下夜久野駅前		A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率: R3年度比+8.7%【A】 [参考] 運行率: (実績運行回数/計画運行回数): 100% これまでは、コロナ禍の影響もあり、運送収入に影響もあったが、需要喚起により利用も増えて収支を改善する事が出来た。	福知山市と連携し、引き続き、利便性の高い系統の見直しやバスの乗り方教室及び、イベントへの参加など、需要喚起による利用促進等に努める。

## 地域公共交通確保維持改善事業・事業評価（生活交通確保維持改善計画に基づく事業）

協議会名： 京都生活交通対策地域協議会

評価対象事業名： 地域間幹線系統確保維持費国庫補助金

①補助対象事業者等	②事業概要	③前回（又は類似事業）の事業評価結果の反映状況	④事業実施の適切性	⑤目標・効果達成状況	⑥事業の今後の改善点（特記事項を含む）
丹後海陸交通株式会社	伊根線 上宮津公民館～与謝の海病院～伊根郵便局	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図るとともに競合路線解消に伴う便数減少を当該系統にて補い利便性を確保した。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室の開催及び客貨混載事業等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率：R3年度比+15.4% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正を沿線自治体と調整したことや、利用促進取組、またコロナ禍明けによるインバウンド旅客の増加により基準年度より収支率が改善した。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び観光利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。
丹後海陸交通株式会社	蒲入線2 上宮津～与謝の海病院～道の駅舟屋の里伊根～蒲入	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図るとともに競合路線「経ヶ岬線」編入に伴う便数減少を既設系統の増便で補い利便性を確保した。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室の開催等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率：R3年度比+8.7% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正を沿線自治体と調整したことや、利用促進取組、またコロナ禍明けによるインバウンド旅客の増加により基準年度より収支率が改善した。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び観光利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。
丹後海陸交通株式会社	与謝線2 天橋立ケーブル下～与謝の海病院～クアハウス岩滝～野田川丹海前～ウイル～与謝	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組としてアンケート調査を兼ねたお試し乗車券配布や路線バス乗り方教室、登校に合わせた続行便の運行等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	C 収支改善率：R3年度比▲1.4% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正の実施及び各種利用促進取組を行ったが、基準年度より収支率を改善することが出来なかった。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。

丹後海陸交通株式会社	峰山線3 野田川丹海前～京丹後大宮駅～ メイン前～峰山駅	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組としてアンケート調査を兼ねたお試し乗車券配布や路線バス乗り方教室、登校に合わせた続行便の運行等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	A 収支改善率：R3年度比+1.0% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正を沿線自治体と調整したことや、利用促進取組により基準年度より収支率が改善した。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。
丹後海陸交通株式会社	海岸線2 メイン前～峰山駅～間人～宇川 温泉よし野の里～経ヶ岬	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室の開催等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	B 収支改善率：R3年度比+0.3% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正を沿線自治体と調整したことや、利用促進取組を実施したことで、基準年度より収支率がわずかに改善した。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。
丹後海陸交通株式会社	間人循環線 峰山～間人～小浜～峰山駅	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室、登下校に合わせた続行便の運行等安定的な利用者確保に努めた。	A 計画通り事業は適正に実施された。	C 収支改善率：R3年度比▲1.3% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正の実施及び各種利用促進取組を行ったが、基準年度より収支率を改善することが出来なかった。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。

丹後海陸交通株式会社	久美浜線 メイン前～峰山駅～久美浜病院前～久美浜駅	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組としてアンケート調査を兼ねたお試し乗車券配布や路線バス乗り方教室等安定的な利用者確保に努めた。	A	計画通り事業は適正に実施された。	C	収支改善率：R3年度比▲4.8% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正の実施及び各種利用促進取組を行ったが、基準年度より収支率を改善することが出来なかった。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。
丹後海陸交通株式会社	丹後峰山線 メイン前～峰山駅～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬	沿線自治体と調整したダイヤ改正を実施することで鉄道接続・バス間接続の強化を図り利便性を向上させた。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室、登下校に合わせた続行便の運行等安定的な利用者確保に努めた。	A	計画通り事業は適正に実施された。	A	収支改善率：R3年度比+1.0% 乗降調査を行い、乗継改善及び需要に合わせたダイヤ改正を沿線自治体と調整したことや、利用促進取組により基準年度より収支率が改善した。 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数)：100%	バス乗り方教室の開催、イベントでの利用促進を沿線自治体と取組み需要拡大を図る。 また、通勤・通学及び通院・買い物利用を促す運行ダイヤを沿線自治体と調整し見直すことで更なる利便性向上に努める。

## 事業実施と生活交通確保維持改善計画との関連について

2024/1/

協議会名:	京都府生活交通対策地域協議会
評価対象事業名:	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金
地域の交通の目指す姿 (事業実施の目的・必要性)	<p>モータリゼーションの進展や人口減少、コロナウイルス感染症の拡大等の影響で、過疎地域を中心にバス交通の存続が危機に瀕している地域があり、当該地域において地域の特性や実情に応じた公共交通を確保・維持することを目的として当該事業を実施する。</p> <p>特に、地域と地域を結ぶ地域間幹線系統については、通勤や通学、通院、買い物等のための移動手段として、また、鉄道駅へのアクセス手段として、地域住民の日常生活に必要不可欠であり、当該バス系統が唯一の交通機関となっている丹後地域、中丹地域、南丹地域及び和東町域において、支援することが必要である。</p>