

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)

令和7年1月9日

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)
奈良交通 株式会社	和束木津線 加茂駅～和束町原山	<p>【取組実績】</p> <p>①令和5年4月より加茂駅～和束町原山までの運行に短縮して運行。</p> <p>②和束町主催の「茶源郷まつり」の開催に合わせ、和束木津線を利用して来訪していただくことを目的に、当日の昼間帯を運行する6.0回に限り、利用者運賃負担額を和束町で負担(R6.3.17)、対象便は、平常時の約3.6倍(31人→111人の)の利用あり。</p> <p>③和束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チラシによる和束木津線のPRを実施</p> <p>【その他の取組】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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束木津線を案内。 ・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、和束町の観光スポットへのアクセス手段として和束木津線を掲出 ・和束町路線バス等対策協議会に参画し、和束木津線についての協議を実施 	A 計画通り事業は適切に実施された。	<p>収支改善率: R4年度比 11.6%【A】</p> <p>[参考]</p> <p>運行率(実績運行回数/計画運行回数): 100%</p> <p>本年度の収支率は37.52%となり、令和4年度の25.95%と比較し11.52%改善した。</p>	<p>【今後の方向性】</p> <p>和束町路線バス等対策協議会、和束町地域公共交通会議の中で和束木津線の持続可能な維持方策を議論する。</p> <p>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。</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)

令和7年1月9日

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。また、収支改善を図るべく運賃改定を行った。	A 計画どおり 事業は適切に 実施された。	収支改善率:R4年度比 0.2%【B】 [参考]運行率(実績運行回数/計画運行回数):99.8% B JRのダイヤ改正に合わせた接続調整のためのダイヤ改正や、沿線の観光施設やイベント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など、一体的なPRを行い利用の掘り起こしを図ったが、原油価格の高止まりや人件費上昇などの影響により、収支率は基準年度と比較し僅かな改善に留まった。	モビリティ・マネジメント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。また、利用状況に応じたダイヤ編成を検討する。
	神吉線1 JR八木駅～神吉口		A 計画どおり 事業は適切に 実施された。	収支改善率:R4年度比 2.0%【A】 [参考]運行率(実績運行回数/計画運行回数):100.0% A JRのダイヤ改正に合わせた接続調整の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を行ったことにより、収支率は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 計画どおり 事業は適切に 実施された。	収支改善率:R4年度比 0.1%【B】 [参考]運行率(実績運行回数/計画運行回数):100.0% B JRのダイヤ改正に合わせた接続調整の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を行ったが、収支率は基準年度と比較し僅かな改善に留まった。	

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)

令和7年1月23日

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6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。	C 収支率R4年度比▲7.0% 【C】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 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た。	
西日本ジェイアールバス株式会社	高雄・京北線 (京都～周山)	引き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。	C 収支率R4年度比▲10.6% 【C】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 観光需要等を中心としたご利用の回復により収益は増加したが、運転士不足等に対応するため2024年4月に待遇改善を行ったこと等により、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)

令和7年1月23日

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:R4年度比 -3.9%【C】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 運送収入はほぼ変わらないが、営業外収入・運送雑収が減り収支の改善が出来なかつた。	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。	C 収支改善率:R4年度比 -4.2%【C】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 運送収入はほぼ変わらないが、営業外収入・運送雑収が減り収支の改善が出来なかつた。	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:R4年度比 +9.5%【A】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 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。	C 収支改善率:R4年度比 -4.1%【C】 [参考] 運行率:(実績運行回数／計画運行回数):100% 運送収入はほぼ変わらないが、営業外収入・運送雑収が減り収支の改善が出来なかつた。	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。
	三和線1 市民病院～芦渕～丹波大身		A 計画通り事業は適正に実施された。	- 今年度からの新規路線	福知山市と連携し、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)

令和6年12月26日

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～伊根郵便局前	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化、利便性を確保するとともに、運行経路を一部変更することで定時性を確保した。 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の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:R4年度比8.6%【A】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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、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。	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。 令和6年10月より系統新設、運行便数を整理することで効率的な運行へ再編する。
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	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化、利便性を確保するとともに、運行経路を一部変更することで定時性を確保した。 また、利用促進取組として路線バス乗り方教室の開催等の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:R4年度比15.7%【A】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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、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。	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。 令和6年10月より運行系統の整理、伊根線へ便数を振り替えることで輸送力を維持しながら効率的な運行へ再編する。
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～ケアハウス岩滝～野田川丹海前～ウイル～与謝	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化、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、登校に合わせた続行便の運行等の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:R4年度比▲3.2%【C】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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。	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～マイン前～峰山駅	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化、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。	C 収支改善率:R4年度比▲5.7%【C】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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。	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 マイン前～峰山駅～アミティ・網野庁舎前～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化を図るとともに、商業施設集中エリア経由の系統新設し、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、登校に合わせた統行便の運行等の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:R4年度比▲2.8%【C】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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。	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。 令和6年10月より運行系統、便数を整理することで効率的な運行へ再編する。
丹後海陸交通株式会社	間人循環線3 峰山～間人～小浜～アミティ・網野庁舎前～峰山駅	鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化を図るとともに、商業施設集中エリア経由の系統新設、新規開業する商業施設付近へバス停を新設し、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、登下校に合わせた統行便の運行等の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:R4年度比▲5.4%【C】 [参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数):100% 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。	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 マイン前～峰山駅～久美浜病院前～久美浜駅	<p>鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化、利便性を確保した。</p> <p>また、利用促進取組として路線バス乗り方教室の開催等の安定的な利用者確保に努めた。</p>	A 計画通り事業は適正に実施された。	<p>収支改善率: R4年度比0.1%【B】</p> <p>[参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数): 100%</p>	<p>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。</p> <p>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。</p>
丹後海陸交通株式会社	丹後峰山線 マイン前～峰山駅～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬	<p>鉄道接続・バス間接続等を考慮した運行ダイヤを沿線自治体と調整、設定することで乗り継ぎ強化を図るとともに、新規開業する商業施設付近へバス停を新設し、利便性を向上させた。</p> <p>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及び客貨混載事業等の安定的な利用者確保に努めた。</p>	A 計画通り事業は適正に実施された。	<p>収支改善率: R4年度比▲2.5%【C】</p> <p>[参考] 運行率(実績運行回数/計画運行回数): 100%</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>令和6年10月より運行系統、便数を整理することで効率的な運行へ再編する。</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)

令和7年1月23日

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)
京阪バス株式会社	京都比叡平線	地域間幹線系統確保維持費国庫補助金の申請は今回申請が初回であるため記入なし	A 計画通り事業は適切に実施された。	A 収支改善率: 令和4年度比 +10%【A】 【参考】運行率(実績運行回数/計画運行回数): 99.6%	沿線自治体との連携を密にとり、引き続き利用促進を進める。地域住民とバス利用についての協議(バス利用促進を目的としたイベントの開催等)を行うことで利用率向上を目指す。

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

令和7年1月30日

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、新型コロナウイルス感染症の拡大等による影響は収束しつつあるが、依然として過疎地域を中心にバス交通の存続が危機に瀕しており、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、府内で当該バス系統が地域外への唯一の交通手段となっている地域において、支援することが必要である。</p>