

京都府生活交通対策地域協議会（ネットワーク全体の評価）

1. 協議会が目指す地域公共交通の将来像

公共交通の将来像

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。

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・中丹・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。

公共交通ネットワークのイメージ図

※別添路線図を参照

2. 目標設定及びその達成状況の評価に関する事項

以下の項目について、基準年度（令和3年度）の実績値と比較し評価を行う。

・収支改善率【A：1%以上、B：0%以上～1%未満、C：0%未満】

3. 目標達成に向けた公共交通に関する具体的取組み内容

(1) 取組経緯

【協議会の開催状況】

- ①令和5年5月30日、31日、6月5日
京都府生活交通対策地域協議会 ワーキンググループ会議
《協議事項》
令和5・6年度の補助対象事業の利用促進に係る取組について
- ②令和5年6月23日
京都府生活交通対策地域協議会 本協議会
《協議事項》
令和6年度地域間幹線系統確保維持計画について
- ③令和5年11月20日、21日、29日
京都府生活交通対策地域協議会 ワーキンググループ会議
《協議事項》
令和5・6年度の補助対象事業の生産性向上の取組について
- ④令和5年1月26日
京都府生活交通対策地域協議会 各ブロック協議会（書面協議）
《協議事項》
令和5年度地域間幹線系統確保維持事業の事業評価について

(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等

補助対象事業

地域公共交通確保維持改善事業				
事業	実施主体	着手・実施期間	種別	事業概要
より利便性の高い系統への見直し	事業者 自治体	令和5年度	幹	社会情勢の変化に伴う通学や通院等に係る需要の変化や他の公共交通との接続環境に対応し、より利便性の高い系統への再編や運行ダイヤの変更等を検討する。
保育園児・小中学生・子育て世代・高齢者など、様々な世代を対象としたバスの乗り方教室の実施	事業者 自治体	令和5年度	幹	学校や老人会、地域の催事等と連携しバスの乗り方教室を開催することで公共交通の役割や必要性を理解していただき、交通系ICカードの使い方やスロープ等の体験によりバスを利用する際の不安を払拭する等の啓発活動を実施し、バスを気兼ねなくご利用いただけるようにする。
需要喚起による利用促進	事業者 自治体	令和5年度	幹	地域のイベントや広報誌等を活用し、バスの活用周知を図る。また、観光客や地元住民が利用できる企画乗車券の発行等を検討し、今までバスを利用してこなかった人達をターゲットに利用促進を図る。

【種別】 幹：地域間幹線系統、フ：地域内フィーダー系統、策：計画策定事業、推：計画推進事業
利策：利便増進計画策定事業、利推：利便増進計画推進事業

その他補助事業			
事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域間幹線系統確保維持計画に記載なし (当該協議会にて協議していない)			

非補助事業

事業	実施主体	着手・実施期間	事業概要
地域間幹線系統確保維持計画に記載なし (当該協議会にて協議していない)			

(3) 生産性向上の視点から取り組んだ事業

※「(2) 目標を達成するために行う事業・実施主体・事業概要等」のうち、生産性向上を目指して取り組んだ事業について、その内容を記入して下さい。

※上記以外の事業においても、該当する事業・取組等があれば、その内容を記入して下さい。

事業	取組内容	効果目標
より利便性の高い系統への見直し	<p>○令和5年4月より、和東木津線を加茂駅～原山までの運行に短縮し、乗車密度の低かった原山～小杉間は予約制乗合型公共交通（和東町主体）で対応。 （奈良交通、和東町）</p> <p>○接続する鉄道との乗り継ぎ改善のためダイヤ改正を実施した。 （京阪京都交通、丹後海陸交通）</p>	
保育園児・小中学生・子育て世代・高齢者など、様々な世代を対象としたバスの乗り方教室の実施	<p>○保育園児を対象としたバスの乗り方教室を実施した。 （西日本ジェイアールバス・園福線）</p> <p>○地元小学校・保育園においてバスの乗り方教室を実施した。（丹後海陸交通）</p>	
需要喚起による利用促進	<p>○公共交通での来訪者に対して、町内で利用できる1,000円分の商品券を配布した。 （～R4.12）（和東町）</p> <p>○和東町グリーンスローモビリティに乘車される路線バス利用者に対し、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（奈良交通・和東町）</p> <p>○地域活性化の取組及びバスの活用周知として、モデルコースを記載したチラシを作成し、お試し乗車券による利用促進を行った。 （京阪京都交通、京都交通、丹後海陸交通）</p> <p>○沿線住民の希望者へ1ヶ月間対象系統が乗り降り自由となるパスを交付し、バスの利用喚起を図った。（京阪京都交通）</p> <p>○特定エリアフリー乗車券（商業施設・飲食店等との連携による特典付き）の販売による観光利用者の混乗推進及び沿線地域への移動促進を行った。</p>	<p>基準年度（令和3年）と比較し1%以上の収支率改善を図る</p>

	(西日本ジェイアールバス・高雄京北線) ○京都府のにぎわい回復支援事業を活用した「もうひとつの京都周遊バス」の発売を行った。(～R4.12) (全事業者共通) ○「もうひとつの京都ラッピングバス」による路線バス利用のPRを行った。 (全事業者共通)	
その他	○路線バスの空きスペースを活用し、荷物を輸送する貨客混載を実施した。 (丹後海陸交通・伊根線)	

4. 具体的取組に対する評価

<p>今年度においては、新型コロナウイルス感染症の影響が小さくなり、特に観光客の移動が活発になったこと、また、様々な利用促進の取組を実施することができたことから、利用者の大幅な増加につながった。(＋21.3% (R3年度比))</p> <p>一方で、利用者の増加による収入の増加や、システムの再編による費用の削減によって、収支率の改善に向けた取組を実施したが、主に人件費や燃料費等の大幅な増加によって、費用が増加し、全体の収支改善率は基準年度 (R3年度) と比較し、△0.1% となり、目標を達成することができなかった。</p> <p>全体評価：C</p> <p>【収支改善率 △0.1% (令和3年度比) R3年度 37.1%→R5年度 37.0%】</p> <p>補助対象システム全 19 系統中、A 評価：11 系統、B 評価：1 系統、C 評価：7 系統</p> <p>(参考)</p> <p>【利用者数増減 増減率 +21.3% R3年度 1,169,579 人→R5年度 1,419,284 人】</p>

5. 自己評価から得られた課題と対応方針

課 題	課題への対応方針
定期利用者の減少	<p>引き続き、鉄道にあわせたダイヤの調整等によるバスの利便性向上の取組や、様々な世代を対象としたバスの乗り方教室の実施等の取組を継続的に行うことによって、定期利用者の確保を図る。</p> <p>また、利用実態に見合っていない路線については、地域の特性や実情を踏まえ、系統の見直し等の検討を行い、持続可能な公共交通の確保を目指す。</p>

京都府生活交通対策地域協議会（これまでの経緯）

1. 昨年まで（直近）の二次評価の活用・対応状況

昨年まで（直近）の二次評価における事業評価結果	事業評価結果の反映状況（具体的対応内容）	今後の対応方針
<p>新型コロナウイルス感染症による利用者の減少から、一部系統においては、一定の利用者数の回復がみられる状況となっており、収支についても回復傾向になっている。</p> <p>その中で、自治体と連携した利用促進により、収支改善に繋がる取組も実施している系統もあり、コロナ禍において継続して収支改善に努めていることは評価できる。</p> <p>コロナによる利用者の減少からの回復期において、利用者利便の向上のための路線見直し等も含め、収支改善に繋がる取組の検討をしてもらいたい。</p>	<p>収支率の改善に向けては、自治体と事業者が協力して、各種イベントなどにおいて利用促進の取組を継続的に実施している。</p> <p>また、ダイヤ調整等による利便性向上やバスの乗り方教室の実施によって、通学・通勤等の定期利用者の確保を図ることに加え、一部事業者においては、路線の維持確保のため、利用状況に合わせたダイヤ改正の実施や、路線再編の検討を行っている。</p>	<p>引き続き、バスの利便性向上の取組や様々な世代を対象としたバスの乗り方教室の実施等によって定期利用者を増加させるとともに、デマンド交通等の他の公共交通と組み合わせた路線の再編の検討を行い、利用者の利便性向上及び路線の収支率改善を図る。</p> <p>また、イベントの活用や企画乗車券の販売等による需要喚起によって利用者の増加を目指す。</p>

2. アピールポイント、特に工夫した点など

鉄道との乗り継ぎ改善、企業や学校の通勤・通学時間にバスのダイヤを合わせる等の利便性向上の取組や、様々な世代を対象としたバスの乗り方教室を、継続的に行うことによって、定期利用者の確保を図った。

また、コロナ禍で中止されていたイベント等が再開したこともあり、多くの系統において、自治体と事業者が連携した利用促進の取組を実施することができた。