

令和6年度 第3回 南丹市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時 令和7年2月20日（木） 地域公共交通会議終了後
場所 南丹市役所 2号庁舎3階 301会議室

1. 開 会

2. 議 題

第1号議案 南丹市地域公共交通会議との統合について
【資料1】

第2号議案 南丹市地域公共交通活性化協議会委員公募規程に
ついて
【資料2-1】【資料2-2】

第3号議案 令和7年度南丹市地域公共交通活性化協議会
予算について
【資料3】

第4号議案 令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金
に係る計画変更について
【資料4-1】【資料4-2】

3. 報 告

南丹市地域公共交通計画の施策の進捗状況について
【資料5】

4. その他

5. 閉 会

南丹市地域公共交通活性化協議会委員 （敬称略・順不同）

	氏 名	備 考
1	仲 村 学	南丹市議会 総務常任委員会 委員
2	奥 村 安 治	園部町地域選出
3	橋 本 みゆき	八木町地域選出
4	吉 田 辰 男	日吉町地域選出
5	山 名 英 夫	美山町地域選出
6	川 勝 久美子	南丹市女性会 副会長
7	川 勝 芳 明	南丹市PTA連絡協議会 理事
8	榎 原 克 幸	南丹市社会福祉協議会 事務局長
9	野 谷 五三男	南丹市老人クラブ連合会 副会長
10	湯 浅 裕 晃	南丹市校園長会 中学校代表 八木中学校長
11	森 昭 夫	南丹市福祉シルバー人材センター 理事長
12	佐 野 清	南丹市身体障害者福祉会 会長
13	阪 本 和 宏	京阪京都交通株式会社 代表取締役社長
14	中 薮 裕 介	京都府タクシー協会
15	俣 野 健 二	京阪京バス労働組合 執行委員長
16	吉 田 敦 巨	西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社 地域共生室担当室長
17	野 中 好	有限会社 中京交通 代表取締役
18	上 原 文 和	公募委員
19	日 高 政 美	近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画専門官
20	中 西 正 樹	京都府南丹土木事務所 施設保全課長
21	下 野 且 久	京都府南丹警察署 交通課長
22	小 石 直 生	京都府南丹広域振興局 地域連携・振興部 企画・連携推進課長
23	松 中 亮 治	京都大学大学院 工学研究科 准教授
24	山 内 守	南丹市 副市長
25	國 府 常 芳	南丹市 教育長

（令和7年2月20日現在）

南丹市地域公共交通活性化協議会規約新旧対照表

現行	改正後（案）
（設置） 第 1 条 南丹市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 1 9 年法律第 5 9 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、「地域公共交通計画」（以下「公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的に設置する。 （事業） 第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。 （1）公共交通計画の策定及び変更の審議に関すること （2）公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること （3）公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること （4）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要と認めること	（設置） 第 1 条 南丹市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）は、<u>道路運送法（昭和 2 6 年法律第 1 8 3 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため、並びに</u>地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 1 9 年法律第 5 9 号）第 6 条第 1 項の規定に基づき、「<u>南丹市</u>地域公共交通計画」（以下「公共交通計画」という。）の作成に関する協議及び公共交通計画の実施に係る連絡調整を行うことを目的に設置する。 （事業） 第 3 条 協議会は、第 1 条の目的を達成するため、次の業務を行う。 <u>（1）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関すること。</u> <u>（2）道路運送法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号。以下「規則」という。）第 49 条第 1 号に定める交通空白地有償運送に関すること。</u> <u>（3）規則第 4 9 条第 2 号に定める福祉有償運送に関すること。</u> （4）公共交通計画の策定及び変更の審議に関すること。<u>。</u> （5）公共交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。<u>。</u> （6）公共交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。<u>。</u> （7）前各号に掲げるもののほか、協議会の目的を達成するために必要と認めること。<u>。</u>

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 監事は__会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故__あるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、出納監査を行い、その結果を会長に報告する。

(協議会の運営)

第8条 協議会の会議（以下、__会議__という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席____とみなす。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長が緊急の決定を要する事案について会議を招集する時間的な

(役員)

第6条 協議会に次の役員を置く。

- (1) 会長 1名
- (2) 副会長 1名
- (3) 監事 2名

2 会長及び副会長は、委員の互選により定める。

3 監事は、会会長が指名する。

(役員の職務)

第7条 会長は、協議会を代表し、会務を総括する。

2 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

3 監事は、会計監査を行い、その結果を会長に報告する。

(協議会の運営)

第8条 協議会の会議（以下、「会議」という。）は、会長が招集し、会長が議長となる。

2 会議は、委員の過半数が出席しなければ、開くことができない。

3 委員は、都合により会議を欠席する場合、代理の者を出席させることができることとし、あらかじめ会長に代理の者の氏名等を報告することにより、その代理の者の出席をもって当該委員の出席があったものとみなす。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 会議は、原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる協議については、非公開で行うものとする。

6 会長が緊急の決定を要する事案について会議を招集する時間的な

余裕がないとき、その他やむを得ない理由があるときは、第４項の議決は、委員の書面による賛否の結果をもってこれに代えることができる。

７ 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

８ 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（調整部会）

第１０条 協議会は、公共交通計画の策定並びに実施等にあたり、調整部会を設置することができる。

２ 調整部会の構成員は委員より、会長が指名する。

（会計）

第１２条 協議会の収入および支出に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

（報酬及び費用弁償）

第１３条 協議会は、会議に出席した委員等に報酬及び費用の弁償を支給することができる。

２ 前項の報酬及び費用弁償の額は、南丹市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成１８年１月１日条例第７４号）に準じるものとする。

（委任）

第１４条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項が生じた場合は、会長が別に定める。

余裕がないとき、その他やむを得ない理由があるときは、第４項の議決は、委員の書面による賛否の結果をもってこれに代えることができる。

７ 会長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

８ 前各項に定めるもののほか、会議の運営に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（調整部会）

第１０条 協議会は、公共交通計画の策定、実施等にあたり、調整部会を設置することができる。

２ 調整部会の構成員は、委員の中から会長が指名する。

（会計）

第１２条 協議会の収入及び支出に関し必要な事項は、会長が会議に諮り別に定める。

（報酬及び費用弁償）

第１３条 協議会は、会議に出席した委員等に報酬及び費用の弁償を支給することができる。

２ 前項の報酬及び費用弁償の額は、南丹市特別職の職員で非常勤のものの報酬及び費用弁償に関する条例（平成１８年南丹市条例第７４号）に準じるものとする。

（委任）

第１４条 この規約に定めるもののほか、協議会の運営に関して必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、令和5年4月25日から施行する。

附 則

(施行期日)

1 この規約は、令和5年4月25日から施行する。

2 この規約は、令和7年4月1日から施行する。

南丹市地域公共交通活性化協議会委員公募規程

(趣旨)

第1条 この規程は、南丹市地域公共交通活性化協議会規約第4条に規定する委員のうち、同条第2項第10号に規定する者として委員となろうとする者を公募し、及び選考することに関して、必要な事項を定めるものとする。

(公募委員数)

第2条 公募する委員（以下「公募委員」という。）の数は、2人以内とする。

(公募方法)

第3条 公募委員の募集は、南丹市広報誌等に次に掲げる事項を掲載することにより行うものとする。

- (1) 募集の趣旨
- (2) 応募資格
- (3) 募集人員
- (4) 任期
- (5) 応募方法
- (6) 選考方法
- (7) 問合せ先
- (8) その他会長が必要と認める事項

2 応募しようとする者は、南丹市地域公共交通活性化協議会委員公募応募用紙（別記様式）を別に定める期日までに会長に提出しなければならない。

(応募資格)

第4条 公募委員に応募できる者は、公募委員としての任期が始まる日現在で年齢満18歳以上の者であって次の各号のいずれかに該当するものとする。ただし、高校生、南丹市議会議員及び南丹市職員を除く。

- (1) 市内に住所を有する者
- (2) 市内に勤務する者

(選考会)

第5条 公募委員を選考するため、南丹市地域公共交通活性化協議会委員選考会（以下「選考会」という。）を設置する。

2 選考会の委員は、地域公共交通活性化協議会委員又は南丹市の一般職にある者で会長が任命するものとする。

(選考方法)

第6条 選考会は、書類選考により公募委員の選考を行うものとする。

(庶務)

第7条 公募委員の募集及び選考に関する庶務は、地域振興部において処理するものとする。

(その他)

第8条 この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

附 則

(施行期日)

この規程は、令和7年2月20日から施行する。

別記様式（第3条関係）

南丹市地域公共交通活性化協議会委員公募応募用紙

①住所	
(ふりがな)	
②氏名	
③生年月日	④電話番号
年 月 日生	— —

⑤作文「南丹市内の公共交通の課題と改善について」(800字以内)

A full page of blank graph paper with a uniform grid of small squares. The grid consists of 20 columns and 20 rows, creating a total of 400 square units. The lines are thin and black, set against a white background. There are no margins or additional markings on the page.

【資料 2－2】

南丹市地域公共交通活性化協議会委員公募に係るスケジュール

- ・ 令和 7 年 2 月 2 0 日（木） 南丹市地域公共交通活性化協議会で
公募規程の協議。
- ・ 令和 7 年 2 月 2 1 日（金） 南丹市 HP で周知開始。
- ・ 令和 7 年 2 月 2 8 日（金） 広報誌お知らせコーナーで周知開始。
- ・ 令和 7 年 3 月 2 1 日（金） 募集締め切り
- ・ 令和 7 年 3 月 2 4 日（月）
～ 3 月 2 8 日（金） 選考会開催、公募委員決定
- ・ 令和 7 年 4 月 1 日（火） 委員委嘱

【資料 3】

令和 7 年度南丹市地域公共交通活性化協議会予算書（案）

収 入

(単位：円)

科目	予算額	備 考
補助金	6, 503, 050	地域内フィーダー系統補助金 (国庫補助金) 6, 098, 000 南丹市地域公共交通活性化協議会補助金 (市補助金) 405, 050
諸収入	950	利子等 950
合 計	6, 504, 000	

支 出

(単位：円)

科目	予算額	備 考
会議費	349, 500	325, 500 (委員報酬 (6, 500 円×1 人+6, 000 円×17 人) ×3 回開催) 24, 000 (費用弁償 8, 000 円×3 回開催)
事業費	6, 098, 000	地域内フィーダー系統補助金 (南丹市へ納入) 6, 098, 000
事務費	55, 550	13, 200 事務用品費 用紙代 4, 000 円×3 箱×1. 1=13, 200 円 42, 350 振込手数料 報酬分(770 円×18 人×3 回)+補助金振込手数料 770 円
諸経費	950	その他 950
合 計	6, 504, 000	

収入 6, 5 0 4, 0 0 0 円

支出 6, 5 0 4, 0 0 0 円

差引額 0 円

南丹市地域公共交通活性化協議会

令和 7 年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画変更について

41 43 系統 神吉線、原・神吉線

◎印は原・神吉線で、原まで運行を行います。

運 行 日							
		◎		◎		◎	
JR 八 木 駅	7:18	8:27	11:09	12:42	14:42	16:15	18:03
八 木 大 堰 橋	7:20	8:30	11:12	12:45	14:45	16:18	18:06
八 木 大 堰 橋 東 詰	7:22	8:31	11:13	12:46	14:46	16:19	18:07
西 田	7:23	8:32	11:14	12:47	14:47	16:20	18:08
青 戸	7:24	8:33	11:15	12:48	14:48	16:21	18:09
宮 林	7:25	8:34	11:16	12:49	14:49	16:22	18:10
杉	7:26	8:35	11:17	12:50	14:50	16:23	18:11
樋 ノ 口	7:27	8:36	↓	↓	↓	↓	↓
旭	7:27	8:37	11:18	12:51	14:51	16:24	18:12
郷 ノ 口	7:28	8:38	11:19	12:52	14:52	16:25	18:13
山 階 公 民 館 前	7:29	8:39	11:20	12:53	14:53	16:26	18:14
東 所	7:30	8:40	11:21	12:54	14:54	16:27	18:15
西 所	7:31	8:41	11:22	12:55	14:55	16:28	18:16
神 吉 上	7:38	8:48	11:29	13:02	15:02	16:35	18:23
神 吉 公 民 館 前	7:39	8:49	11:30	13:03	15:03	16:36	18:24
中 ノ 庄	7:40	8:50	11:31	13:04	15:04	16:37	18:25
旧 神 吉 小 学 校 前	7:42	8:52	11:33	13:06	15:06	16:39	18:27
和 田 道	7:43	8:53	11:34	13:07	15:07	16:40	18:28
ど ん ど ん 橋	7:44	8:54	11:35	13:08	15:08	16:41	18:29
神 吉 口	7:45	8:55	11:36	13:09	15:09	16:42	18:30

 は改正で無くなるダイヤ

神吉線（土休日）
八木駅発 7：18
神吉口発 18：35

上記 2 ダイヤを削減する。
※平日ダイヤは削減しない。

運 行 日							◆	※	◆	※
			◎		◎		◎	◎		
神 吉 口	7:28	8:10	9:32	11:47	13:47	15:23	17:22	17:31	18:35	18:45
ど ん ど ん 橋	7:29	8:11	9:33	11:48	13:48	15:24	17:23	17:32	18:36	18:46
和 田 道	7:30	8:12	9:34	11:49	13:49	15:25	17:24	17:33	18:37	18:47
旧 神 吉 小 学 校 前	7:31	8:13	9:35	11:50	13:50	15:26	17:25	17:34	18:38	18:48
中 ノ 庄	7:33	8:15	9:37	11:52	13:52	15:28	17:27	17:36	18:40	18:50
神 吉 公 民 館 前	7:34	8:16	9:38	11:53	13:53	15:29	17:28	17:37	18:41	18:51
神 吉 上	7:35	8:17	9:39	11:54	13:54	15:30	17:29	17:38	18:42	18:52
西 所	7:42	8:24	9:46	12:01	14:01	15:37	17:36	17:45	18:49	18:59
東 所	7:43	8:25	9:47	12:02	14:02	15:38	17:37	17:46	18:50	19:00
山 階 公 民 館 前	7:44	8:26	9:48	12:03	14:03	15:39	17:38	17:47	18:51	19:01
郷 ノ 口	7:45	8:27	9:49	12:04	14:04	15:40	17:39	17:48	18:52	19:02
旭	7:46	8:28	9:50	12:05	14:05	15:41	17:40	17:49	18:53	19:03
樋 ノ 口	↓	↓	↓	↓	↓	↓	17:41	17:50	18:54	19:04
杉	7:47	8:29	9:51	12:06	14:06	15:42	17:42	17:51	18:55	19:05
宮 林	7:48	8:30	9:52	12:07	14:07	15:43	17:43	17:52	18:56	19:06
青 戸	7:49	8:31	9:53	12:08	14:08	15:44	17:44	17:53	18:57	19:07
西 田	7:51	8:33	9:55	12:10	14:10	15:46	17:46	17:55	18:59	19:09
八 木 大 堰 橋 東 詰	7:52	8:34	9:56	12:11	14:11	15:47	17:47	17:56	19:00	19:10
八 木 大 堰 橋	7:53	8:35	9:57	12:12	14:12	15:48	17:48	17:57	19:01	19:11
JR 八 木 駅	7:55	8:37	9:59	12:14	14:14	15:50	17:50	17:59	19:03	19:13

補助申請書（表 2）の変更箇所

神吉線

変更内容	変更前	変更後
計画運行回数	4. 5 回／日	4. 3 回／日
計画輸送量	1 5. 7 人／日	1 5. 0 人／日
計画実車走行キロ	4 0, 3 3 2. 5 km	3 8, 6 5 2. 9 km
補助対象経費	3, 9 0 8. 0 千円	3, 9 1 9. 0 千円
計画額（補助額）	1, 9 5 4. 0 千円	<u>1, 9 5 9. 5 千円</u>

【資料4－2】

令和7年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る計画変更
について

【提出資料】

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 南丹市地域公共交通活性化協議会
住 所 京都府南丹市園部町小桜町 4 7 番地
代 表 者 氏 名 会長 松中 亮治

地域公共交通計画変更認定申請書

令和 年 月 日付け 第 号で国土交通大臣より認定された地域公共交通計画を別紙のとおり変更したいので、関係書類を添えて申請します。

○ 変更日

令和 7 年 3 月 1 5 日

○ 変更箇所

令和 7 年度地域間幹線系統確保維持計画申請書記載内容の変更
(計画運行回数、計画輸送量、計画実車走行キロ、補助対象経費および計画額)

○ 変更理由

当該補助金計画の対象路線である神吉線において、利用状況を鑑み、また運転士不足および労働時間規制強化への対応を図るため、令和 7 年 3 月 1 5 日より土休日の一部便を減便する。

上記変更に伴い、計画申請書に記載している計画運行回数や計画輸送量等が変動し、国庫補助計画額の変更が生じるため、計画の変更申請を行う。

※本申請書に、変更する事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

※「変更理由」は、具体的に記述すること。

表2 地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額(地域間幹線系統用)

事業者名

京阪京都交通株式会社

令和 7 年度

計画変更

(神吉線減便)

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の
前々年度(基準期間[※])の
損益状況

乗合バス事業

営業収益	1,186,218 千円	営業外収益	4,587 千円	経常収益(イ)	1,190,805 千円
営業費用	1,223,548 千円	営業外費用	1,612 千円	経常費用(ロ)	1,225,160 千円
営業損益	△ 37,330 千円	営業外損益	2,975 千円	経常損益	△ 34,355 千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,943,973.2 km			経常収支率	97.19 %

基準期間の前年度の
損益状況

乗合バス事業

営業収益	1,123,833 千円	営業外収益	10,759 千円	経常収益(イ')	1,134,592 千円
営業費用	1,189,221 千円	営業外費用	1,668 千円	経常費用(ロ')	1,190,889 千円
営業損益	△ 65,388 千円	営業外損益	9,091 千円	経常損益	△ 56,297 千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	3,015,145.3 km			経常収支率	95.27 %

基準期間の前々年度の
損益状況

乗合バス事業

営業収益	1,038,708 千円	営業外収益	38,597 千円	経常収益(イ'')	1,077,305 千円
営業費用	1,195,133 千円	営業外費用	2,896 千円	経常費用(ロ'')	1,198,029 千円
営業損益	△ 156,425 千円	営業外損益	35,701 千円	経常損益	△ 120,724 千円
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	2,957,420.4 km			経常収支率	89.92 %

補助対象事業者の「基準期間[※]」を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等)

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前々年度) □'÷ハ''=a	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間の前年度) □'÷ハ'=b	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (基準期間) □÷ハ=c
京阪神	405 円 09 銭	394 円 96 銭	416 円 15 銭
北近畿	405 円 09 銭	394 円 96 銭	416 円 15 銭

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2. キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

補助ブロック名	補助対象事業者の実車走行 キロ当たり経常費用 (a+b+c)/3 = ニ	地域キロ当たり 標準経常費用 ホ	キロ当たり経常費用 ニとホのいずれか少ない額 ヘ	キロ当たり経常費用の差 ニーヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	405 円 40 銭	554 円 21 銭	405 円 40 銭	0 円 0 銭	404 円 48 銭
北近畿	405 円 40 銭	416 円 27 銭	405 円 40 銭	0 円 0 銭	404 円 48 銭

3. 旅客運賃の上限変更認可状況

補助ブロック名	認可日	認可を受けた 補助対象期間	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用割 合 フ	改定率 コ
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／ 3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／ 3	%
	令和 年 月 日	基準期間の 年度	／ 3	%

計画変更
(神吉線減便)

4. 補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

補助 ブロック名	申請 番号	特例 措置	運行 系統名	運行系統			計画 運行 回数 ()	計画 平均 乗車 密度	計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と 地域公共交 通再編事業を 実施する区域 におけるキロ 程との比率		補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程		他路線との競合 部分に係るキロ程		他路線と の競合率	補助ブロック外乗入 部分、同一 補助ブロック都道府 県外乗入 部分及び 他路線と の競合部 分以外の キロ程の 比率		
				起点	主な 経由地	終点				計画 運行 回数 ()	計画 平均 乗車 密度		計画 輸送量	系統キロ程		地域公共交通再編事業を 実施する区域におけるキロ程	系統キロ程と 地域公共交 通再編事業を 実施する区域 におけるキロ 程との比率	補助ブロック外 乗入部分のキロ程	同一補助ブロック 都道府県外乗入 部分のキロ程			他路線との競合 部分に係るキロ程	他路線と の競合率
京阪神	(1)		八田線1	JR 亀岡駅 南口	奥条・ 大谷	JR 園部駅 西口	365 日	3,395.0 (9.3)	2.8	26.0 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km 28.0 Km	往 (平均) Km	%	往 14.7 km (平均) 復 14.7 km 14.7 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	47.500 %				
	(2)		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,574.5 (4.3)	3.5	15.0 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km 12.3 Km	往 (平均) Km	%	往 10.1 km (平均) 復 9.5 km 9.8 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	20.325 %				
	(3)		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 (3.0)	5.1	15.3 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km 17.8 Km	往 (平均) Km	%	往 11.9 km (平均) 復 11.3 km 11.6 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	34.831 %				
			京都市原・神吉線1				365 日								3.7 km 3.7 Km				20.786 %				
			亀岡市原・神吉線1				365 日								2.5 km 2.5 Km				14.044 %				
北近畿	1		八田線1	JR 亀岡駅 南口	奥条・ 大谷	JR 園部駅 西口	365 日	3,395.0 (9.3)	2.8	26.0 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km 28.0 Km	往 (平均) Km	%	往 13.3 km (平均) 復 13.3 km 13.3 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	52.500 %				
	2		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,574.5 (4.3)	3.5	15.0 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km 12.3 Km	往 (平均) Km	%	往 2.5 km (平均) 復 2.5 km 2.5 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	79.674 %				
	3		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 (3.0)	5.1	15.3 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km 17.8 Km	往 (平均) Km	%	往 6.2 km (平均) 復 6.2 km 6.2 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	%	65.168 %				
合計			系統							往 117.4 km (平均) 復 115.0 km 116.2 Km	往 (平均) Km		往 58.7 km (平均) 復 57.5 km 58.1 Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km	往 (平均) Km							

補助 ブロッ ク名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助ブロッ ク外乗入部 分及び同一 補助ブロッ ク都道府県 外乗入部分 以外のキロ 程の比率	計画実車 走行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×フ 以下の額：カ	ノとノ'のい ずれか少な い額 ノ	補助対象系統のキロ当たり経常収益										補助対象 経常収益 の見込額 ノ×ワ以上の額：ヨ			
							補助金交付要綱別表2(注)4. の 適用がある場合			3カ年平均 (d+e+f)/3 =ノ'	基準期間の前々年度			基準期間の前年度				基準期間		
							基準期間に における実車 走行キロ当 たり経常収 益の運賃改 定による 増収分 f×コ÷(1+ コ)×フ=g	経常収益 控除額 ケとgのいず れか少ない額 h	補助金交付要 綱別表2(注) 4. の適用後 のキロ当たり 経常収益 ノ'-h=ノ''		経常収益 ヤ''	実車走行 キロ マ''	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ''÷マ''=d	経常収益 ヤ'	実車走行 キロ マ'	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ'÷マ'=e		経常収益 ヤ	実車走行 キロ マ	補助対象系 統の実車走 行キロ当 たり 経常収益 ヤ÷マ=f
京阪神	(1)		47.500 %	190,120.0 km	77,074,648 円	179円62銭	—	—	—	179円62銭	37,697,877 円	189,814.2 km	198円60銭	33,567,092 円	189,156.0 km	177円45銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	34,149,355 円
	(2)		20.325 %	38,652.9 km	15,669,885 円	179円89銭	—	—	—	179円89銭	3,262,933 円	40,423.5 km	80円71銭	9,895,439 円	40,295.1 km	245円57銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	6,953,271 円
	(3)		34.831 %	39,055.0 km	15,832,897 円	203円95銭	—	—	—	203円95銭	4,823,470 円	38,982.2 km	123円73銭	10,030,499 円	38,784.2 km	258円62銭	8,822,023 円	38,435.8 km	229円52銭	7,965,268 円
北近畿	1		52.500 %	190,120.0 km	77,074,648 円	179円62銭	—	—	—	179円62銭	37,697,877 円	189,814.2 km	198円60銭	33,567,092 円	189,156.0 km	177円45銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	34,149,355 円
	2		79.674 %	38,652.9 km	15,669,885 円	179円89銭	—	—	—	179円89銭	3,262,933 円	40,423.5 km	80円71銭	9,895,439 円	40,295.1 km	245円57銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	6,953,271 円
	3		65.168 %	39,055.0 km	15,832,897 円	203円95銭	—	—	—	203円95銭	4,823,470 円	38,982.2 km	123円73銭	10,030,499 円	38,784.2 km	258円62銭	8,822,023 円	38,435.8 km	229円52銭	7,965,268 円
合計				535,655.8 km	217,154,860 円					91,568,560 円	538,439.8 km		106,986,060 円	536,470.6 km		96,415,926 円	535,848.8 km		98,135,788 円	

補助 ブロック 名	申請 番号	特 例 措 置	補助対象経常 収益を控除した額 カーヨ=タ	補助対象経費 の限度額 カ×9/20=レ	タ又はレのうちい ずれか少ないほう の額 ソ	ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの ソ×ラ=ツ	ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの ソ×ラ'=ツ'	計画平均 乗車密度 が5人未満 の路線 ツ×みなし運行回数／①計画運行回数=ネ	補助対象経費 ナ	計画額 ナ×1/2=ラ	経常費用から 経常収益を 控除した額 ニ×ワ-ヨ=ム	損失額から国庫補助額を控除した額 ムーラ=ウ
京阪神	(1)		42,925,293 円	34,683,591 円	34,683,591 円	16,474,705 円	16,474,705 円	8,857,368 円	8,857 千円	4,428.5 千円	42,925,293 円	33,602,293 円
	(2)		8,716,614 円	7,051,448 円	7,051,448 円	1,433,206 円	1,433,206 円	999,911 円	999 千円	499.5 千円	8,716,614 円	6,257,614 円
	(3)		7,867,629 円	7,124,803 円	7,124,803 円	2,481,640 円	2,481,640 円		2,481 千円	1,240.5 千円	7,867,629 円	4,305,629 円
		京都市				1,480,979 円	1,480,979 円		1,480 千円	740.0 千円	1,635,406 円	894,990 円
		亀岡市				1,000,661 円	1,000,661 円		1,000 千円	500.0 千円	1,105,004 円	604,723 円
北近畿	1		42,925,293 円	34,683,591 円	34,683,591 円	18,208,885 円	18,208,885 円	9,789,723 円	9,789 千円	4,894.5 千円	42,925,293 円	33,602,293 円
	2		8,716,614 円	7,051,448 円	7,051,448 円	5,618,170 円	5,618,170 円	3,919,653 円	3,919 千円	1,959.5 千円	8,716,614 円	6,257,614 円
	3		7,867,629 円	7,124,803 円	7,124,803 円	4,643,091 円	4,643,091 円		4,643 千円	2,321.5 千円	7,867,629 円	4,305,629 円
合計			119,019,072 円	97,719,684 円	97,719,684 円	48,859,697 円	48,859,697 円	23,566,655 円	30,688 千円	15,344.0 千円	119,019,072 円	88,331,072 円

補助 ブロッ ク名	申 請 番 号	特 例 措 置	ウの負担者とその負担割合								
			都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担		「その他の 者」の具体的 概要
			負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	
京阪神	(1)		4,428,500 円	27.75%	11,531,808 円	72.25%	0 円	0.00%	781 円	0.00%	
	(2)		499,500 円	39.27%	771,444 円	60.65%	0 円	0.00%	916 円	0.07%	
	(3)		1,240,500 円	82.72%	258,733 円	17.25%	0 円	0.00%	460 円	0.03%	
	京都市				154,405 円	10.30%					
	亀岡市				104,328 円	6.96%					
北近畿	1		4,894,500 円	27.74%	12,745,893 円	72.25%	0 円	0.00%	811 円	0.00%	
	2		1,959,500 円	39.30%	3,024,704 円	60.67%	0 円	0.00%	1,550 円	0.03%	
	3		2,321,500 円	82.74%	484,084 円	17.25%	0 円	0.00%	352 円	0.01%	
合計			15,344,000 円		28,816,666 円		0 円		4,870 円		

計画

事業者名	京阪京都交通株式会社	
運行計画担当部門	(担当部門の名称) 管理部 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長 栗山 準一
補助金担当部門	(担当部門の名称) 管理部 企画課	(責任者役職・氏名) 取締役管理部長 栗山 準一

運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表(令和7年度)

輸送実績データに基づき計上

運		行		系		統		年		間		輸		送		実		績		経		常		収		益		経常費用		平		均		乗		車		密		度		算		定		輸送量 (A) × (G)	市町村 による回数 券購入等の 有無	備考																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																					
申請 番号	運 行 系 統 名	起 点	主 な 経由地	終 点	キロ程 (km)	運行 回数 (A) (回)	輸送人員 (人)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人キロ (人キロ)	運送収入 (B) (円)	実車走行 キロ(C) (km)	運送雑収 (D) (円)	営業外収益 (E) (円)	計 (B)+(D)+(E)	1系統当たり 経常費用 (円)	〔 運賃改定前 適用 運賃改定後 適用 〕 の平均賃率×日数×の平均賃率×日数 総 適 用 日 数		平均 賃率 (F) (円)	平均乗 車密度 (B) (C) × (F) (G)																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		

- 〔記載要領〕
- この書類は、補助対象期間(補助金交付要綱第5条で定める期間)の実績について、補助対象期間の末日現在における状態に応じて、運行系統ごとに作成すること(補助対象系統のみ記載すること)。
 - 申請番号は、生活交通確保維持改善計画認定申請書の申請番号と同一のものとすること。
 - 起点及び終点は停留所名をもって記載し、主な経由地は他の運行系統と区別できる停留所名をもって記載し、キロ程は小数点以下第1位まで記載すること。
 - 運行回数は、補助対象期間における1日の平均を小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。なお1往復を運行回数1回とし、循環系統の場合は、1循環で運行回数1回とする。
 - 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実態調査に基づいて記載すること。
 - 輸送人キロは、輸送人員 × 1人平均乗車キロにより算出すること。
 - 運送収入は、当該運行系統の補助対象期間の運送収入について、原則として年1回以上実態調査を実施し、その結果により算出すること。また、実態調査日についても記載すること。
 - 実車走行キロは、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出して記載すること。
 - 1系統当たり経常費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
 - 平均賃率は、停留所相互間総運賃額 ÷ 停留所相互間総キロにより銭単位まで算出すること(銭未満切捨て)。ただし、補助対象期間中に運賃改定があった場合の当該運行系統の平均賃率は、表中の計算式により算出すること。なお、この場合において、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった日は適用日数から除くものとする。
 - 平均乗車密度は(B) ÷ (C) ÷ (F)と連算し、その値について、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで算出すること。
 - 備考欄には、補助対象期間中に運行回数の変更があった場合、ストライキ、積雪等の理由によりバスが運行されなかった期間があった場合又は運賃改定があった場合等特記すべき事項について、変更年月日又は期間及びその内容を記載すること。
 - 各運行系統のキロ程、輸送人員、輸送人キロ、運送収入、実車走行キロ、運送雑収及び営業外収益の合計欄については必ず記載すること。
 - 市町村による回数券購入等の有無は、運送収入に含まれるものの有無について記載すること。

報告事項	令和6年度 南丹市地域公共交通活性化協議会 事業報告				【資料5】	
施策名	施策	取り組み内容	令和6年度計画	令和6年度実施状況	補足	令和6年度 事業評価
京都中部総合医療センターの移転建替えを契機にした市全体の交通体系の見直し	①-1	市全体の交通体系の見直し	ニーズ把握、事業者調整	調整中。	京都中部総合医療センターの移転と並行し実施予定。	C
園部駅や八木駅のアクセス交通の充実	②-1	ぐるりんバスの見直し	ニーズ把握、事業者調整	調整中	京都中部総合医療センターの移転と並行し実施予定。	C
	②-2	JR遅延時のぐるりんバスとJRの連携	事業者調整	事業者への意見徴取	ぐるりんバス運行事業者（中京交通）に、現在の状況を確認した。中京交通からの内容としては、園部駅での列車の遅延状況は、電光掲示板やスマートフォンアプリ等で確認を行い、可能な範囲で遅延列車の待ちを行っている。ただし、循環系統であり、後続便の（園部駅に戻ってきた際の）列車の接続に影響があるため、各ダイヤごとに判断している状況である。	B
	②-3	八木地区のデマンドバスの見直し	ニーズ把握、事業者調整	調整中		C
	②-4	神吉線の運行空白時間帯でのデマンドバスの運行	国・府との実現可能性の協議	調整中		C
	②-5	新たな移動手段の導入	実現可能性の検討	調整中		C
公共交通のわかりやすさの向上	③-1	園部駅の公共交通サインの整備	順次実施	園部駅観光案内所へのデジタルサイネージによるバス時刻表案内の導入を検討中。	園部駅西口の観光案内所のサイネージでの、路線バス案内の掲示を検討中。費用面や活用できる補助を検討中。	B
	③-2	分かりやすいバス停の整備	順次実施	南丹市営バス標柱の更新。標柱の素材を購入。	南丹市営バスのバス停標柱について、経年劣化しているものが多いため、木柱部分を更新する。また、国の交付金を活用し、次年度以降日吉・美山地域で統一したデザインとすることで補助申請予定。	B
園部駅や八木駅の待合環境の向上	④-1	園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上	駅ビルでの交通機能強化整備	③-1と同一。		B
	④-2	八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上	関係者協議	八木駅へのイスの設置。	八木駅の改修後、京阪京都交通神吉線、原・神吉線のバスを待つ際に、イスが無く待合環境が無かったため、エレベーター横スペースにイスを設置し、待合スペースとした。	A
南丹市営バスや園福線等その他路線バスのルート・ダイヤ等の見直し	⑤-1	商業施設や医療施設の敷地内でのバス停設置	ニーズ把握、事業者調整	調整中		C
	⑤-2	南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し	ニーズ把握、事業者調整	調整中	京都中部総合医療センターの移転と並行し実施予定。	C
	⑤-3	南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備	車内設備との調整	導入に向けて費用負担等調査中。	費用負担や活用できる補助金の調査を実施。	B
	⑤-4	園福線や京阪京都交通の路線の見直し	必要に応じて検討・実施	園福線の運行開始。利用者数の集計。	園福線の運行開始。利用者数の集計。	B
若者や子育て世代向けの利用環境の整備	⑥-1	子どもの通学・帰宅のための利便性向上	ニーズ把握、事業者調整	安全な通学の確保のため、一部地域で南丹市営バススクール混乗バス冬季ダイヤの早期運行を行った。	クマの目撃情報が増え、安全な通学の確保のため、日吉町地域で中学生のバス通学を早めた。	A
	⑥-2	駅から学校までの街灯の整備	関係者協議	調整中		C
	⑥-3	デジタル化の導入等による利便性向上	検討	南丹市営バスの美山園部線へ、令和7年1月4日よりpaypay決済を導入した。	試験導入であり、今後路線を広げることを検討。	A
	⑥-4	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	制度設計、事業者調整	南丹市妊婦タクシーの導入を検討。	近隣自治体で実施経験のある事業者への調査を行った。	B
日吉・美山地区の個別輸送の見直しや維持、確保	⑦-1	日吉デマンドバスのフリー乗降区間の拡大や運行ルート等の見直し	制度設計、事業者調整	調整中		C
	⑦-2	美山デマンドバスのルート固定型の見直し	制度設計、事業者調整	調整中		C
	⑦-3	日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携	仕組みづくりの検討	調整中		C
公共交通での観光のしやすさ向上	⑧-1	日吉駅での観光客向けサービス機能の導入	制度設計、事業者調整	日吉駅にサイクルベースの導入に向けて検討中。	令和7年度の国交付金の活用に向けて調整中。	B
	⑧-2	観光客向け交通情報提供の強化	関係者間での調整	美山かやぶきの里雪灯籠に実施に伴い、南丹市営バスで臨時便を運行。京阪京都交通においても観光路線を運行。	実行委員会からの要請に伴い、南丹市営バス 19時かやぶきの里発便を臨時運行。京阪京都交通はイベントに合わせた観光路線を運行。	A
モビリティ・マネジメントなどの利用促進活動	⑨-1	使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行	企画	調整中		C
	⑨-2	ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	企画	中学生、高校生に向けて、進学後の通学の公共交通利用を促すチラシを配布予定。 殿田小学校、胡麻郷小学校の校外学習に伴い市営バス乗り方説明会を実施。	乗り方教室について、4月26日に殿田小学校、9月26日に胡麻郷小学校（いずれも日吉町地域）で実施。校外学習での南丹市営バスの利用に伴い、市営バス事務所職員によるバスの乗り方説明会を実施。	A
	⑨-3	公共交通の初心者講習会・体験会	企画	⑨-2と同一。		A
	⑨-4	行政職員向けのモビリティ・マネジメントの実施	企画	調整中		C
地域住民が主体となった利用促進活動の支援	⑩-1	地域主体の利用促進活動への支援	企画	バスを知らうイベントへの市営バス車両の貸し出し。バスに乗ろう会への協力の継続。	バスを知らうイベントは8月3日に実施。市営バス車両（ポンチョ1台）の貸し出し。	A
	⑩-2	マニュアルづくり、地域住民を対象とした勉強会の開催	企画	⑩-1と同一。		A
	⑩-3	地域住民などによる駅・バス停周辺の美化活動や見回り活動への支援	制度設計	調整中	【評価】 A：事業が計画に位置づけられたとおり、適切に実施された B：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されていない点があった C：事業が計画に位置づけられたとおりに実施されなかった	C
公共交通に対する意見を収集する体制づくり	⑪-1	学生や地域住民とのワークショップ	順次実施	調整中		C
	⑪-2	交通事業者やドライバーとの定期的な意見交換会	順次実施	調整中		C
ドライバー確保に向け支援	⑫-1	ドライバーの新規獲得に向けた支援	制度設計、事業者調整	調整中		C