

令和8年度 第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

次 第

日時 令和8年6月22日（月） 午後2時10分～

場所 南丹市役所 2号庁舎3階 301会議室

1. 開 会

2. 会長あいさつ

3. 議題

第1号議案 令和7年度事業・決算報告について

第2号議案 令和8年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請
について

4. 報告

南丹市内の公共交通利用者数の推移について

5. その他

6. 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	役 職	備 考
1	奥 村 安 治		園部町地域選出
2	松 崎 祐紀代		八木町地域選出
3	吉 田 辰 男	副会長	日吉町地域選出
4	下 伊 豆 仁史		美山町地域選出
5	川 勝 久美子		南丹市女性会 副会長
6	井 尻 和 仁		南丹市PTA連絡協議会 幹事
7	榎 原 克 幸	監 事	南丹市社会福祉協議会 常務理事兼事務局長
8	野 谷 五三男		南丹市老人クラブ連合会 副会長
9	湯 浅 裕 晃		南丹市校園長会 中学校代表 園部中学校長
10	本 村 修		南丹市福祉シルバー人材センター 事務局長
11	山 本 美佐子		南丹市身体障害者福祉会 会長
12	阪 本 和 宏		京阪京都交通株式会社 代表取締役社長
13	中 藪 裕 介		京都府タクシー協会 地域公共交通推進委員会 北部分科会員
14	俣 野 健 二		京阪京バス労働組合 執行委員長
15	平 野 暁 子		西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社 地域共生室担当室長代理
16	野 中 好		有限会社 中京交通 代表取締役
17	矢 野 将 勝		近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画専門官
18	石 嶋 淳 一		京都府南丹土木事務所 施設保全課長
19	石 浦 純 一		京都府南丹警察署 交通課長
20	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
21	松 中 亮 治	会 長	京都大学大学院 工学研究科 准教授
22	片 山 智 之		南丹市 総務部長
23	野々口 智 司	監 事	南丹市 教育次長

（令和8年6月22日現在）

令和7年度 南丹市地域公共交通活性化協議会 事業報告

【第1号議案】

施策名	施策	取り組み内容	令和7年度計画	令和7年度実施状況	補足	令和7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	継続調整	京都中部総合医療センターの移転建替えの実施時期見直しにあわせてスケジュールの見直し	-
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	継続調整		C
	②-2	JR遅延時のぐるりんバスとJRの連携	協議が整い次第実施	継続調整	JR遅延時のぐるりんバスの可能な限りの接続について、継続して協議	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	八木町神吉地域へのアンケートによる地元ニーズの調査を実施		A
	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	②-3と同一	②-3と同一	A
	②-5	新たな移動手段の導入	実現可能性の検討	継続調整		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	継続調整	改札出口に多言語標記の案内看板設置し、乗り場案内の拡充・継続運用 園部駅改札口出口に、各路線バス時刻表の設置 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に向けて継続協議	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（教会前、田原、下保野田） 交差点に近い京阪京都交通栄人バス停の移設		A
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	関係者協議	園部駅観光協会窓口でぐるりんバス回数券・定期券を販売 南丹市営バス回数券・定期券の販売に向けて協議		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	八木駅前駐輪場（市有地）で令和8年度に一時預かり駐車場の整備に向けて制度設計		B
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	継続調整	南丹市営バス美山園部線の路線変更による、園部町内の商業施設近くへの運行に向けた調整・協議	B
	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	南丹市営バスのフリー乗降区間の追加（大町～教会前）		A
	⑤-3	南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備	順次導入	継続調整		C
	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	継続調整	園福線の運行継続、幹線系統WG会議での協議	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	継続調整		C
	⑥-2	駅から学校までの街灯の整備	関係者協議	吉富駅構内（ロータリー部）の外灯LED化改修工事実施		A
	⑥-3	デジタル化の導入等による利便性向上	予算に応じて導入	南丹市営バス全路線へのPayPay導入		A
	⑥-4	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	順次実施	子育てタクシーを実施している京都市内のタクシー会社や陣痛タクシーを実施している亀岡市から情報・資料収集し、導入に向けて検討		B
【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 －：令和7年度において具体的実施計画はなく、令和8年度以降に実施。						

施策名	施策	取り組み内容	令和7年度計画	令和7年度実施状況	補足	令和7年度 事業評価
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	日吉地域にデマンドバス「東胡麻」バス停を追加		A
	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	継続調整		C
	⑦-3	日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携	事業者間の調整	継続調整		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	日吉駅交流センター内に市民協力のもと、ストリートピアノを設置		A
	⑧-2	観光客向け交通情報提供の強化	順次実施	京都府運営の観光案内アプリ「歩くまち京都・乗り換え案内シリーズ」に、南丹市営バス、ぐるりんバス及び園福線を追加		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	実施	継続調整	JR西日本の列車運行アプリWESTERについて、南丹市営バス・ぐるりんバスが検索可能となったことの周知を行うためJR及び南丹市所管課と協議	B
	⑨-2	ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	実施	胡麻郷小学校、みやまこども園で市営バス乗り方教室を実施 市内の中学生、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の配布		A
	⑨-3	公共交通の初心者講習会・体験会	実施	令和8年2月24日に南丹市社会福祉協議会が日吉町で開催した、地域住民に向けた「身近な移動サービス活動セミナー」へ参加し、南丹市の公共交通の説明と利用促進を行った。	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	実施	継続調整		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	実施	市民交流事業に伴い、通常時よりも大きいサイズのバス車両の配車（南丹市営バスで実施。令和7年12月2日四ツ谷区民交流事業）		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	順次実施	⑨-3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	実施	継続調整		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	継続調整		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	南丹市営バス事務所主任・副主任会議の定期的な開催 交通事業者へのアンケートの実施		A
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	順次実施	継続調整	二種免許取得に関する助成金制度の調査 （先進地事例：滋賀県大津市、大阪府高槻市、山口県岩国市等で事例有）	B

南丹市営バス全線にて

PayPayが使えます！

スマートフォン決済で 簡単・便利にお支払い！

森・里・街・ひとがきらめくふるさと



南丹市

NANTAN CITY

胡麻郷小学校 バスの乗り方教室

○日時：令和7年9月25日（木）午前8時25分～8時50分

○場所：南丹市立胡麻郷小学校

○対象：胡麻郷小学校6年生 22名

○内容：①南丹市職員から市営バスの乗り方について説明

②バス乗車体験（校外学習に伴い、南丹市営バス胡麻線バス停「胡麻郷小学校前」

8：42発に乗車⇒バス停「国際医療大学病院前」で下車）



みやまこども園 バスの乗り方教室

○日時：令和7年10月31日（金）午前10時～10時30分

○場所：美山文化ホール前

○対象：みやまこども園 年長16名

○内容：①南丹市職員から市営バスの乗り方について説明

②バス乗車体験（美山文化ホール～和泉まで周回）



令和7年度南丹市地域公共交通活性化協議会決算書（案）

収 入

（単位：円）

科目	予算額	決算額	増減	備 考
補助金	5,251,050	5,030,657	▲220,393	南丹市地域公共交通計画策定事業補助金 (市補助金) 184,657 地域内フィーダー系統補助金 (国補助金) 4,846,000
諸収入	950	385	▲565	前年度繰越金 28 決算利息 357
合 計	5,252,000	5,031,042	▲220,958	

支 出

（単位：円）

科目	予算額	決算額	増減	備 考
会議費	349,500	168,872	▲180,628	委員報酬 152,694 費用弁償 11,372 源泉徴収税 4,806
事業費	4,846,000	4,846,000	0	地域内フィーダー系統補助金 (南丹市へ納入) 4,846,000
事務費	55,550	16,170	▲39,380	振込手数料 16,170
予備費	950	0	▲950	
合 計	5,252,000	5,031,042	▲220,958	

収入 5,031,042円

支出 5,031,042円

差引額 0円

南丹市地域公共交通活性化協議会

監 査 報 告

令和7年度における南丹市地域公共交通活性化協議会の事業内容及び収支決算を監査したところ、帳簿及び証拠書類は整備され適正に処理されており、決算額に誤りが無いことを認めます。

令和8年6月 12 日

南丹市地域公共交通活性化協議会

監事 榎原 克幸 

監事 野口 裕司 

令和 8 年度 南丹市地域公共交通活性化協議会 事業計画（案）				【第 2 号議案】
施策名	施策	取り組み内容	令和 8 年度事業	予定する事業
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 (事業者調整、届出、周知活動)	移転建替えに併せて調整
	②-1	ぐるりんバスの見直し	ニーズ把握、事業者調整	移転建替えに併せて調整
	②-2	JR遅延時のぐるりんバスとの連携	協議が整い次第実施	継続して協議
	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	移転建替えに併せて調整
	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	費用見込の調査
園部駅や八木駅のアクセス交通の充実	②-5	新たな移動手段の導入	実現可能性の検討	
	③-1	園部駅の公共交通サインの整備	順次実施	
	③-2	分かりやすいバス停の整備	順次実施	
	④-1	園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上	関係者協議	園部駅観光協会窓口での市営バス回数券、定期券販売に向けた調整
	④-2	八木駅の交通結節機能の強化及び待合環境の向上	制度設計	八木駅前駐輪場の一部を一時預かり駐車場へ整備するための設計
園部駅や八木駅の待合環境の向上	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	設置施設の検討
	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	移転建替えに併せて調整
	⑤-3	南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの整備	予算に応じて導入	
	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	
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	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	
	⑥-2	駅から学校までの街頭の整備	関係者協議	実現可能性の検討
	⑥-3	デジタル化の導入等による利便性向上	実施	市営バスPayPay決済の継続
	⑥-4	子育て世代の利用促進に向けた環境整備	順次実施	エコサマーの取組への協力 陣痛タクシーの実施に向けた検討
若者や子育て世代向けの利用環境の整備				

施策名	施策	取り組み内容	令和８年度事業	予定する事業
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	
	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	事業者と実施時期の調整
	⑦-3	日吉地区のタクシーの維持・確保に向けた連携	事業者間の調整	
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	
	⑧-2	観光客向け交通情報提供の強化	順次実施	
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	実施	地区別・目的地別の時刻表作成
	⑨-2	ターゲットにあわせた利用促進活動の実施	実施	バスの乗り方教室の実施
	⑨-3	公共交通の初心者講習会・体験会	実施	9-②と同一
	⑨-4	行政職員向けのモビリティ・マネジメントの実施	順次実施	取組の検討、状況により実施。
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	順次実施	バスに乗ろう会等の協働。
	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	順次実施	
	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	順次実施	美化作業への協働
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	学校への意見照会
	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	公共交通事業者と連携、随時実施。 アンケートの実施
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	順次実施	募集・広報

【第3号議案】

地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請について

○バスの事業年度について

バスの事業年度（補助年度）は、会計年度（4月1日～3月31日）より6ヶ月早い。

※令和8事業年度 ⇒ 令和7年10月1日～令和8年9月30日まで

※令和9事業年度 ⇒ 令和8年10月1日～令和9年9月30日まで（今回申請）

【地域間幹線系統補助金】

◆地域間幹線系統補助とは？

複数の市町村をまたがる路線バス（幹線バス）への補助をおこなうもの。

別紙「地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）」のとおり。

◆今回の補助金（補助金認定申請）について

南丹市内を運行する京阪京都交通路線バス（八田線、神吉線、原・神吉線）の令和9事業年度の運行について、別添のとおり国土交通大臣へ認定申請を行なう。

○令和9事業年度の概要

- ・運行主体：京阪京都交通株式会社
- ・運行期間：令和8年10月1日～令和9年9月30日
- ・運行日：毎日
- ・運行路線：京阪京都交通路線バス3路線
- ・運賃：190円～1,300円

なお、今回の申請は、今後の補助対象期間（令和8年10月1日～令和9年9月30日）に補助を受けるための計画認定申請である。

（裏面へ続く）

【地域内フィーダー系統補助金】

◆地域内フィーダー系統補助金とは？

鉄道駅や、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援を行うもの。

別紙「地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）」のとおり。

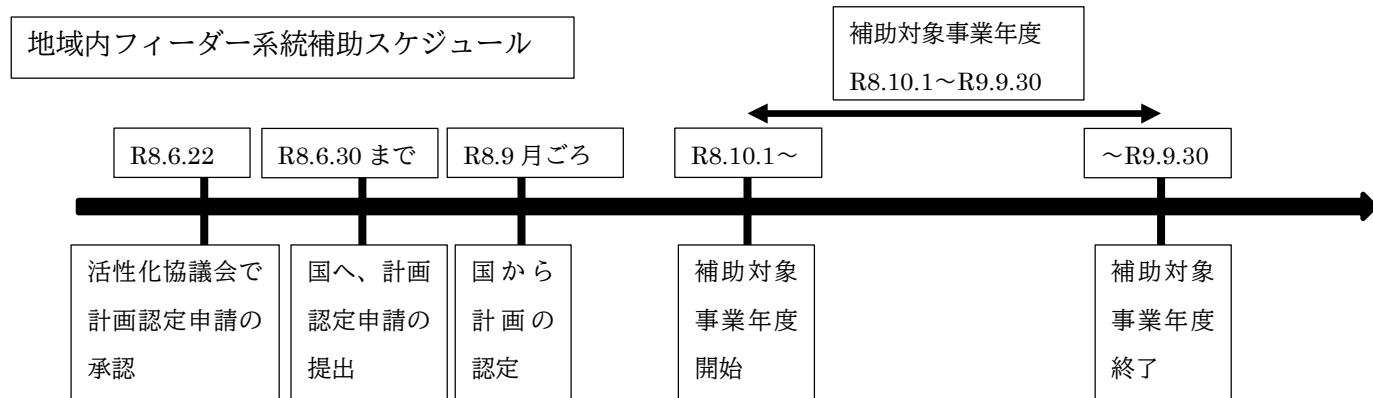
◆今回の補助金（補助金認定申請）について

南丹市が直営で運行する南丹市営バス及び南丹市が委託し運行するぐるりんバスの令和9事業年度について、別添のとおり国土交通大臣へ認定申請を行う。

○令和9年事業年度の概要

- ・運行主体：南丹市（南丹市営バス）
- ・運行期間：令和8年10月1日～令和9年9月30日
- ・運行日：毎日（令和8年12月29日～令和9年1月3日は運休）
- ・対象路線：南丹市営バス6路線
- ・運賃：300円～1,200円（割引パスにより150円～600円）
- ・運行主体：南丹市（ぐるりんバス）
- ・運行期間：令和8年10月1日～令和9年9月30日
- ・運行日：毎日
- ・運行路線：ぐるりんバス4路線
- ・運賃：150円

なお、今回の申請は、今後の補助対象期間（令和8年10月1日～令和9年9月30日）に補助を受けるための計画認定申請である。（下記スケジュール参照）



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域間幹線系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援。

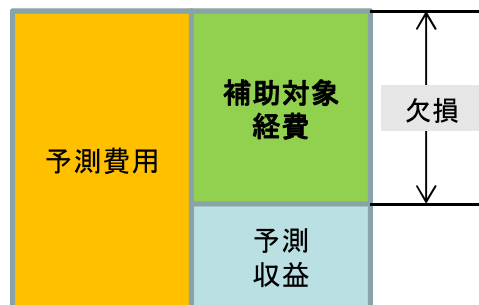
補助内容

○ 補助対象事業者

一般乗合旅客自動車運送事業者又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

○ 補助対象経費

予測費用（補助対象経常費用見込額）から予測収益（経常収益見込額）を控除した額



<補助対象経費算定方法>

予測費用

（事業者のキロ当たり経常費用見込額
× 系統毎の実車走行キロ）

－

予測収益

（系統毎のキロ当たり経常収益見込額
× 系統毎の実車走行キロ）

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

都道府県等が定めた地域公共交通計画に位置付けられた系統であり（※1）、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者による運行であること
- ・複数市町村にまたがる系統であること（平成13年3月31日時点で判定）
- ・1日当たりの計画運行回数が3回以上のもの
- ・輸送量が15人～150人／日と見込まれること

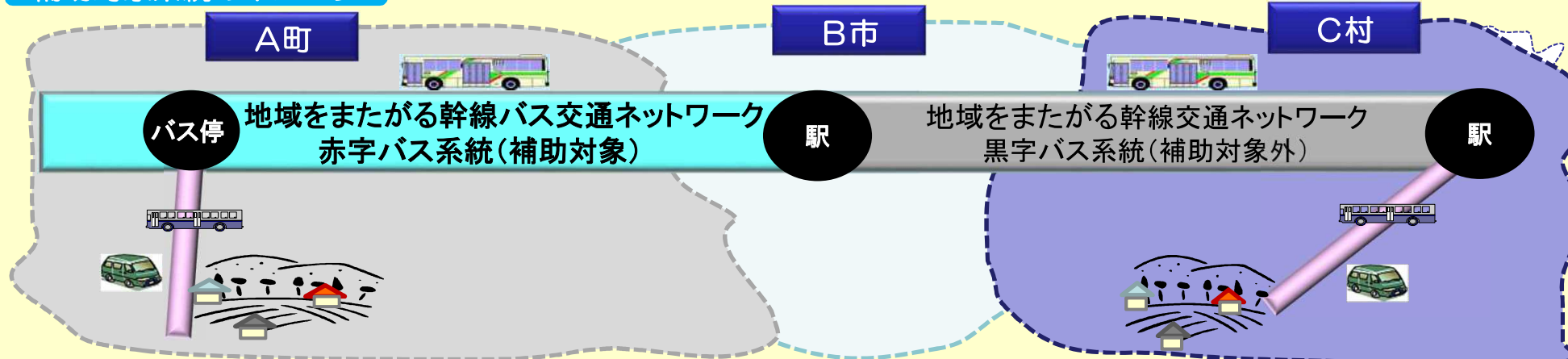
※ 1日の運行回数3回（朝、昼、夕）以上であって、1回当たりの輸送量5人以上（乗用車では輸送できず、バス車両が必要と考えられる人数）

※ ①復興特会から移行する応急仮設住宅非経由系統のうち、東日本大震災前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統、②熊本地震前に輸送量要件を満たし、補助対象期間に輸送量見込が要件を満たさない系統については、輸送量要件を緩和（一定期間）

- ・経常赤字が見込まれること

※1: 令和6年度までは経過措置により、令和2年度以前の生活交通確保維持改善計画等による申請も可能。

補助対象系統のイメージ



地域公共交通確保維持事業（陸上交通：地域内フィーダー系統補助）

地域特性や実情に応じた最適な生活交通ネットワークを確保・維持するため、幹線バス等の地域間交通ネットワークと密接な地域内のバス交通・デマンド交通の運行について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者等も対象

○ 補助対象経費

補助対象系統に係る経常費用から経常収益を控除した額



○ 補助率

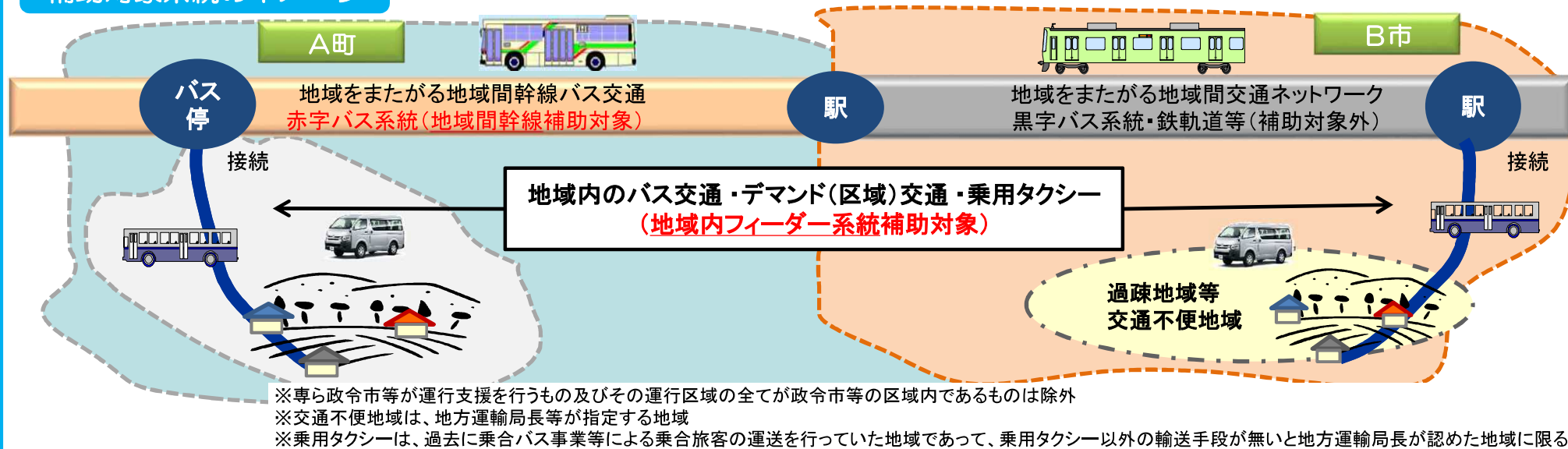
1/2以内

○ 主な補助要件

市町村等が定めた地域公共交通計画に確保又は維持が必要として掲載され、

- ・一般乗合旅客自動車運送事業者、一般乗用旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者による運行であること
- ・補助対象地域間幹線バス系統等に接続するフィーダー系統であること
- ・新たに運行を開始するもの又は公的支援を受けるものであること
- ・路線定期運行の場合、輸送量が2人/1回以上であること
- ・経常赤字であること

補助対象系統のイメージ



厳しい経営状況にある乗合バス事業者の負担の軽減や老朽更新による安全確保及び利用者利便を図る観点から、バス車両の更新等について支援。

補助内容

○ 補助対象事業者

【車両減価償却費等補助】

幹線系統：一般乗合旅客自動車運送事業者

又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

フィーダー系統：地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度まではバス事業者も対象

【公有民営補助】

地方公共団体又は地域公共交通活性化再生法に基づく協議会

※令和6年度までは協議会を構成する市町村も対象

○ 補助対象経費

【車両減価償却費等補助】

補助対象購入車両減価償却費及び

当該購入に係る金融費用の合計額

(地域公共交通利便増進計画又は地域旅客運送サービス継続計画に位置付けられた系統については、車両購入費の一括補助も可)

【公有民営補助】

補助対象車両購入費用

※補助対象経費の限度額

① ノンステップ型車両：1,500万円

② ワンステップ型車両：1,300万円

③ 小型車両：1,200万円

④ 都市間連絡用車両：1,500万円

○ 補助率

1/2

○ 主な補助要件

・補助対象期間中に新たに購入等を行うもの

・主として地域間幹線又は地域内フィーダーの補助対象系統の運行の用に供するもの

・地上から床面までの地上高が65センチメートル以下かつ定員11人以上の車両であって次のいずれかに該当するもの

① ノンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

② ワンステップ型車両(スロープ又はリフト付き)

③ 小型車両(①及び②の類型に属さない長さ7メートル以下かつ定員29人以下の車両)

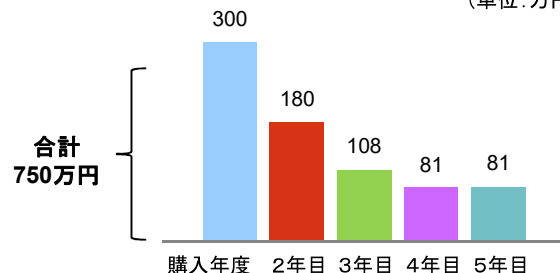
・運行区間の一部に高速道路等を含む補助対象系統の運行の用に供するものであって道路運送車両の保安基準(座席ベルト、ABS等の設置)に適合した定員11人以上の車両

補助方式のイメージ

車両減価償却費等補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入し、定率法(残存価額×0.4)を用いて5年間で償却する場合＞

(単位:万円)

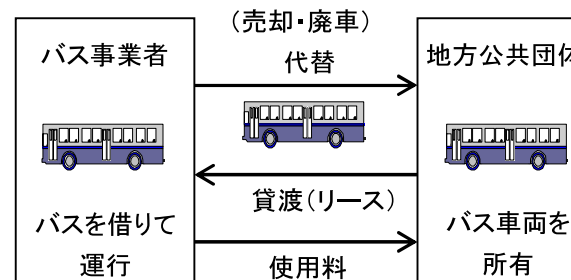


車両購入に係る減価償却費・金融費用を5年間にわたって交付

※ 補助対象金融費用は、年2.5%が上限

公有民営補助

＜車両価格1,500万円のノンステップバスを購入した場合＞



協議会で、老朽車両の代替を含む「収支改善計画」を策定

2年間で均等に分割して交付
1年目 375万円
2年目 375万円

地域公共交通計画認定申請書
(地域間幹線系統補助)

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

地域公共交通計画認定申請書（地域間幹線系統補助）

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

令和8年6月 日

(名称) 南丹市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

南丹市を取り巻く公共交通は、JR山陰本線、園福線、八田線、神吉線、原・神吉線といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行しているぐるりんバスや南丹市営バス、デマンドバスなどの身近な生活を支える交通により成り立っているが、マイカーの普及や人口減少の進展等により公共交通の利用者数が減少しており、今後地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念される。また、JR山陰本線・嵯峨野線の減便や園福線の元運行主体であった西日本ジェイアールバスの撤退等、南丹市を取り巻く公共交通は非常に厳しい局面を迎えている。これらの課題解決のため、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指すため策定した「南丹市地域公共交通計画」に基づいた事業を行うことが求められている。

これらのことから、地域公共交通確保維持事業により、八田線、神吉線、原・神吉線を確保・維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要である。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果**(1) 事業の目標**

- ・南丹市全体の公共交通利用者数 7,582 人/日 (R10) ※8,234 人/日 (R4)
- ・南丹市が公的資金を投入している地域公共交通の収支率 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- ・南丹市の地域公共交通への公的資金投入額 214,000,000 円/年 (R10) ※175,000,000 円/年 (R4)

(南丹市地域公共交通計画 P44 参照)

(2) 事業の効果

八田線を維持することにより、JR 園部駅と JR 亀岡駅とのアクセスが確保され、園部町西本梅地域の住民の鉄道駅への交通手段が確保できる。

また神吉線、原・神吉線を維持することにより、神吉地域を中心として JR 八木駅へのアクセスが確保され、中学生の通学や、高齢者など車を使用できない地域住民の鉄道駅や病院への交通手段が確保でき、公共交通のネットワークが連携することで、外出促進・地域活性化につながる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

- ・園福線や京阪京都交通の路線の見直し（南丹市、事業者）
（南丹市地域公共交通計画 P56 参照）
利用実態等を鑑み必要に応じてルート・ダイヤの見直しの検討。
- ・ターゲットにあわせた利用促進施策の実施（南丹市）
（南丹市地域公共交通計画 P62 参照）
バスの乗り方の周知、中学3年生、高校3年生へ向けたバス利用の啓発活動、利用シーンに合わせた情報発信の強化等。
- ・公共交通の初心者講習会・体験会（南丹市）
（南丹市地域公共交通計画 P63 参照）
バスの乗り方教室や体験会、公共交通お試し券の配布、小中学生向けの公共交通学習の実施等。

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1のとおり

5. 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

表2のとおり

6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法

運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。

7. 別表1の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日1日当たりの運行回数が3回以上で足りると認めた系統の概要

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

8. 別表1の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

【地域間幹線系統のみ】

※該当なし

9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項

【地域間幹線系統のみ】

当該補助の対象となっている地域間幹線系統は、自らの運転により移動することが困難な交通弱者が通学、通勤、買い物等の日常生活を送るうえで欠かせない移動手段であるため、現行の定時定路線による運行を確保、維持する必要がある。

事業者においては、JRのダイヤ改正に合わせ、接続調整のための時刻改正を行い、利便性の向上を図る。また、観光需要の取り込みを図るべく、沿線イベントへのアクセスをPRする。

南丹市は、ダイヤ改正に併せた改正後の時刻表を各戸へ配布するとともに、沿線地域でのお試し乗車券、アンケート等地域住民向けのMMを実施し、また、沿線自治体、事業者と協働して、イベント等においてアンケートを実施し、お試し乗車券付チラシ等の配布を行う。

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
※該当なし
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものであり、事業者においては地域間幹線の運行に係る車両について、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効率化の面から適切な入れ替えが必要である。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標 修繕費と購入費に係る費用のバランスを考慮したうえで新しい車両を導入し、安全性を向上させる。
(2) 事業の効果 新しい車両を導入することにより車内環境が改善され、運行の安全性及び利便性の向上が図られる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6、表7のとおり
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標 ※該当なし
(2) 事業の効果 ※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和7年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和7年6月19日（木）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

第1号議案 令和6年度事業・決算報告について

第2号議案 令和7年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及びフィーダー系統補助金に係る申請について

第4号議案 外出支援サービス事業の更新について

第5号議案 デマンドバス（日吉地域）のバス停追加について

第6号議案 南丹市営バスのフリー乗降区間の追加について

上記、原案のとおり承認。

報告 南丹市内の公共交通利用者数の推移について

令和7年度第2回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和7年10月28日（木）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

議題 外出支援サービス（福祉有償運送）の更新について

上記 原案のとおり承認。

第1号報告 南丹市地域公共交通計画の令和7年度事業の中間報告について

第2号報告 南丹市地域公共交通計画の令和8年度事業計画について

令和7年度第3回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和8年2月27日（金）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

第1号議案 令和7年度補正予算について

第2号議案 令和8年度予算について

第3号議案 令和8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

上記、原案のとおり承認

第1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の事業評価について
（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

第2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の事業評価について
（地域内フィーダー系統補助金）

第3号議案 南丹市地域公共交通計画の施策の進捗状況について

令和8年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和8年6月22日（月）

場所 南丹市役所 2号庁舎3階 301会議室

第1号議案 令和7年度事業・決算報告について

第2号議案 令和8年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請について

第1号報告 南丹市内の公共交通利用者数の推移について

19. 利用者等の意見の反映状況

計画策定にあたっては、

- ①市民へ広くアンケートの実施
- ②地元住民を交えたワークショップ及びヒアリングの実施
- ③地元高校生へのアンケートの実施
- ④交通事業者へのヒアリングの実施
- ⑤パブリックコメントを南丹市 HP や広報誌等で周知し、実施を行い、誰もが使いやすい公共交通の策定に活かした。

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 京都府南丹市園部町小桜町 4 7 番地

(所 属) 南丹市 地域振興部 地域振興課

(氏 名) 松本 宏樹

(電 話) 0 7 7 1 - 6 8 - 0 0 1 9

(e-mail) chiiki@city.nantan.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。(ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります)。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）

R9年度

都道府県 (市区町村)	運行予定者名	運行系統名 (申請番号)	確保維持事業に要する国庫補助額 (千円)	特 例 措 置
京都府 (南丹市)	京阪京都交通株式会社	(1) 八田線1	5,394.5	
	京阪京都交通株式会社	(2) 神吉線1	2,184	
	京阪京都交通株式会社	(3) 原・神吉線1	2,558.5	
		(4)		
		(5)		
		(6)		
		(7)		
合 計			10,137	

(注)

1. 本表に記載する運行予定系統を示した地図(運行予定系統が熊本地震被災市町村における応急仮設住宅の1キロメートル以内を経由することを図示したものを含む)を添付すること。
2. 「特例措置」には、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、地域間幹線系統に係る特例措置の適用を受ける場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5. ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
3. 補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合には、その旨を記載することとする。(記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」)

令和10年度、令和11年度については、令和9年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略

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 9 年度

R9年度ブロック標準費用単価反映

1. 申請事業者の概要

補助対象期間の 前々年度(基準期間 ^①)の 損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	1,107,320	千円	営業外収益	10,571	千円	経常収益(イ)	1,117,891	千円
	営業費用	1,158,699	千円	営業外費用	714	千円	経常費用(ロ)	1,159,413	千円
	営業損益	△ 51,379	千円	営業外損益	9,857	千円	経常損益	△ 41,522	千円
補助対象期間の 前々年度の 実車走行キロ(ハ)	2,365,392.4	km					経常収支率	96.41	%

基準期間の前年度の 損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	1,160,944	千円	営業外収益	6,885	千円	経常収益(イ')	1,167,829	千円
	営業費用	1,181,836	千円	営業外費用	1,748	千円	経常費用(ロ')	1,183,584	千円
	営業損益	△ 20,892	千円	営業外損益	5,137	千円	経常損益	△ 15,755	千円
基準期間の前年度の 実車走行キロ(ハ')	2,660,073.7	km					経常収支率	98.66	%

基準期間の前々年度の 損益状況	乗合バス事業								
	営業収益	1,186,218	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
基準期間の前々年度の 実車走行キロ(ハ'')	2,943,973.2	km					経常収支率	97.19	%

(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) ロ'÷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) ロ'÷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) ロ÷ハ=c
京阪神	416 円 15 銭	444 円 94 銭	490 円 15 銭
北近畿	416 円 15 銭	444 円 94 銭	490 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－ヘ = ケ	キロ当たり経常収益 イ÷ハ = ト
京阪神	450 円 41 銭	589 円 52 銭	450 円 41 銭	0 円 0 銭	472 円 60 銭
北近畿	450 円 41 銭	446 円 82 銭	446 円 82 銭	3 円 59 銭	472 円 60 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
京阪神・北近畿	令和 6 年 3 月 26 日	基準期間の 前年度	2 / 3	15.18 %
	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	%

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 例 番 号	特例 措置	運行 系統名	運行系統			計画 運行 日数	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 (チー(リ+ ヌ+ル)) ÷チ=ニワ
				起点	主な 経由地	終点													
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 回 (9.3)	3.2	29.7 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km 28.0 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 14.7 km (平均) 復 14.7 km 14.7 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	47.500 %	
	(2)		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,518.5 回 (4.1)	3.9	15.9 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km 12.3 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 10.1 km (平均) 復 9.5 km 9.8 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	20.325 %	
	(3)		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 回 (3.0)	5.2	15.6 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km 17.8 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 11.9 km (平均) 復 11.3 km 11.6 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	34.831 %	
			原都市・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 回 (9.3)	3.2	29.7 人	往 28.0 km (平均) 復 28.0 km 28.0 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 13.3 km (平均) 復 13.3 km 13.3 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	52.500 %	
	2		神吉線1	JR 八木駅	西所	神吉口	365 日	1,518.5 回 (4.1)	3.9	15.9 人	往 12.6 km (平均) 復 12.0 km 12.3 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 2.5 km (平均) 復 2.5 km 2.5 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	79.674 %	
	3		原・神吉線1	JR 八木駅	神吉上	原	365 日	1,095.0 回 (3.0)	5.2	15.6 人	往 18.1 km (平均) 復 17.5 km 17.8 Km	往 (平均) 復 Km	%	往 6.2 km (平均) 復 6.2 km 6.2 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km	%	65.168 %	
合計			系統								往 117.4 km (平均) 復 115.0 km 116.2 Km	往 (平均) 復 Km		往 58.7 km (平均) 復 57.5 km 58.1 Km	往 (平均) 復 Km	往 (平均) 復 Km			

補助 ブロッ ク名	申 請 番 号	特 例 措 置 (チー(リナ ス)÷チニ マ')	計画実車 走行キロ ワ	補助対象 経常費用 の見込額 ヘ×ワ 以下の額:カ	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 基準期間に おける実車 走行キロ当 たりの経常収 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e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 たりの 経常収益 ノーh=ノ"	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				
									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 たりの 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 たりの 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 たりの 経常収益 ヤ÷マ=f	
京阪神	(1)	47.500 %	190,120.0 km	85,631,949 円	175円02銭	16円26銭	0円00銭	175円02銭	175円02銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	33,652,851 円	190,011.0 km	177円11銭	35,051,188 円	189,292.0 km	185円16銭	33,274,803 円
	(2)	20.325 %	37,269.7 km	16,786,645 円	227円70銭	21円14銭	0円00銭	227円70銭	227円70銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	9,256,059 円	40,403.4 km	229円09銭	9,246,420 円	38,424.9 km	240円63銭	8,486,311 円
	(3)	34.831 %	39,055.0 km	17,590,762 円	233円67銭	20円82銭	0円00銭	233円67銭	233円67銭	8,822,023 円	38,435.8 km	229円52銭	9,173,223 円	39,113.6 km	234円52銭	9,175,197 円	38,714.7 km	236円99銭	9,125,982 円
北近畿	1	52.500 %	190,120.0 km	84,949,418 円	171円43銭	16円26銭	3円59銭	171円43銭	175円02銭	30,858,582 円	189,527.6 km	162円81銭	33,652,851 円	190,011.0 km	177円11銭	35,051,188 円	189,292.0 km	185円16銭	32,592,272 円
	2	79.674 %	37,269.7 km	16,652,847 円	224円11銭	21円14銭	3円59銭	224円11銭	227円70銭	8,527,358 円	39,961.0 km	213円39銭	9,256,059 円	40,403.4 km	229円09銭	9,246,420 円	38,424.9 km	240円63銭	8,352,513 円
	3	65.168 %	39,055.0 km	17,450,555 円	230円08銭	20円82銭	3円59銭	230円08銭	233円67銭	8,822,023 円	38,435.8 km	229円52銭	9,173,223 円	39,113.6 km	234円52銭	9,175,197 円	38,714.7 km	236円99銭	8,985,775 円
合計			532,889.4 km	239,062,176 円						96,415,926 円	535,848.8 km		104,164,266 円	539,056.0 km		106,945,610 円	532,863.2 km		100,817,656 円

補助 ブロッ ク名	申 請 番 号	特 例 措 置	補助対象経常 費用から経常 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×ヨ' = ヲ'	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=ホ	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×ワーヨ=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)		52,357,146 円	38,534,377 円	38,534,377 円	18,303,829 円	18,303,829 円	9,840,768 円	9,840 千円	4,920.0 千円	52,357,146 円	42,042,646 円
	(2)		8,300,334 円	7,553,990 円	7,553,990 円	1,535,348 円	1,535,348 円	1,123,425 円	1,123 千円	561.5 千円	8,300,334 円	5,554,834 円
	(3)		8,464,780 円	7,915,842 円	7,915,842 円	2,757,166 円	2,757,166 円		2,757 千円	1,378.5 千円	8,464,780 円	4,527,780 円
	京都市					1,645,406 円	1,645,406 円		1,645 千円	822.5 千円	1,759,533 円	941,168 円
	亀岡市					1,111,760 円	1,111,760 円		1,112 千円	556.0 千円	1,188,874 円	635,924 円
北近畿	1		52,357,146 円	38,227,238 円	38,227,238 円	20,069,299 円	20,069,299 円	10,789,945 円	10,789 千円	5,394.5 千円	53,039,677 円	42,725,177 円
	2		8,300,334 円	7,493,781 円	7,493,781 円	5,970,595 円	5,970,595 円	4,368,728 円	4,368 千円	2,184.0 千円	8,434,132 円	5,688,632 円
	3		8,464,780 円	7,852,749 円	7,852,749 円	5,117,479 円	5,117,479 円		5,117 千円	2,558.5 千円	8,604,987 円	4,667,987 円
合計			138,244,520 円	107,577,977 円	107,577,977 円	53,753,716 円	53,753,716 円	26,122,866 円	33,994 千円	16,997.0 千円	139,201,056 円	105,207,056 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)		4,920,000 円	24.66%	15,028,810 円	75.33%	0 円	0.00%	834 円	0.00%	
	(2)		561,500 円	49.89%	562,690 円	49.99%	0 円	0.00%	1,352 円	0.12%	
	(3)		1,378,500 円	87.81%	191,200 円	12.18%	0 円	0.00%	167 円	0.01%	
	京都市				114,103 円	7.27%					
	亀岡市				77,097 円	4.91%					
北近畿	1		5,394,500 円	24.03%	17,055,520 円	75.97%	0 円	0.00%	1,310 円	0.01%	
	2		2,184,000 円	48.15%	2,350,210 円	51.81%	0 円	0.00%	1,600 円	0.04%	
	3		2,558,500 円	83.91%	490,210 円	16.08%	0 円	0.00%	487 円	0.02%	
合計			16,997,000 円		35,678,640 円		0 円		5,750 円		

(1) 記載要領

- 1.乗合バス事業の収益、実車走行キロについては、高速バス及び定期観光バス等を除き、費用については、高速バス及び定期観光バス等並びに補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）における補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除くこと。
- 2.補助対象事業者の決算期間が補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）と相違している事業者にあつては、補助対象期間の仮決算を行い、その損益状況（千円未満の端数は切り捨て）を損益状況欄に記載すること。
- 3.補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）中の乗合バス事業と他の事業を兼業している場合の関連収益及び費用の配分は、昭和52年5月17日付け自総第338号、自旅第151号、自貨第55号によること。なお、これにより会計を整理することができない特別の理由があるときは、国土交通大臣に報告し、その承認を求めること。
- 4.「補助対象期間の前々年度（基準期間）の損益状況」の欄、「基準期間の前年度の損益状況」の欄は、消費税相当額を控除した額を記載すること。
- 5.「補助ブロック名」の欄は、補助金交付要綱別表6の名称を記載すること。
- 6.地域キロ当たり標準経常費用は、補助ブロックを管轄する地方運輸局等が通知した数値によること。
- 6.「認可を受けた補助対象期間」の欄は、認可を受けた日付について、基準期間の「当年度」、「前年度」又は「前々年度」のいずれに該当するかを記載すること。
- 7.「補助金交付要綱別表2（注）4.の適用割合」欄は、「認可を受けた補助対象期間」が基準期間の「当年度」の場合は「3／3」、「前年度」の場合は「2／3」、「前々年度」の場合は「1／3」をそれぞれ記載すること。
- 8.「改定率」欄は、認可を受けた旅客運賃の上限変更の平均改定率を小数点第2位（第3位以下切り捨て）にて記載すること。
- 7.申請番号は、事業者ごと、系統ごとに一連番号とすること。なお、1系統が2つ以上の補助ブロックにまたがる場合は、その比率に応じ低い方をカッコ書きの番号とすること。
- 8.「特例措置」の欄は、地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合には「1」を、平成29年8月2日改正附則第2条の規定に該当する場合には「2」を、補助金交付要綱別表2 5.ただし書きに該当する場合には「3」を記載する。
- 9.「計画運行回数」の欄には、補助対象期間中の全暦日数における総計画運行回数を記載する。また、カッコ内には1日当り計画運行回数又は平日1日当り計画運行回数のいずれかを記載する。
- 10.「系統キロ程」の欄、「地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程」の欄、「補助ブロック外乗入部分のキロ程」の欄、「都道府県外乗入部分のキロ程」の欄及び「他路線との競合部分に係るキロ程」の欄は、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで算出し、往・復のキロ程が異なる系統については、平均値も記載すること。また、平均値の合計の欄については、往・復の合計の平均値ではなく、各申請系統の往・復の平均値の合計を記載すること。
- 11.「同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程」の欄は、同一補助ブロック内における都道府県外乗入部分のキロ程を記載することとし、補助ブロックが異なる都道府県外乗入部分は（リ）に記載すること。
- 12.「他路線との競合部分に係るキロ程」とは、他の運行系統との競合区間の合計が50％以上の生活交通路線であつて、当該競合区間の輸送量が1日当たり150人を超える部分のキロ程のことをいい、当該補助ブロック内区間（系統キロ程（チ）ー補助ブロック外乗入部分のキロ程（リ）ー同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程（ヌ））に係るキロ程を記載すること。
- 13.「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄、「ノ」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」の欄は、「特例措置」の欄に「1」又は「2」を記載した系統のみ記載すること。
- 14.「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」の欄、「他路線との競合率」の欄、「補助ブロック外乗入部分、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」の欄、「補助ブロック外乗入部分及び都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率」の欄については、％以下第3位（小数点第4位切り捨て）まで算出して記載すること。
- 15.「計画実車走行キロ」の欄、「補助対象系統のキロ当たり経常収益」の「実車走行キロ」の欄は、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。
- 16.「計画平均乗車密度が5人未満の路線」の欄は、計画平均乗車密度が5人未満の路線についてのみ記載すること。なお、みなし運行回数とは当該運行系統の計画輸送量を5人で除した数値（端数切り捨て）をいう。
- 17.「補助対象経費」の欄は、（ネ）（計画平均乗車密度が5人未満の路線）に記載がある場合は（ネ）の金額を記載し、記載がない場合は（ツ）の金額を記載する。また、「特例措置」の欄に「1」を記載した系統については、左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額に、（ヅ）の金額から左記の場合の（ネ）の金額又は（ツ）の金額を控除して得た金額に（ク）の比率を乗じて得た金額を加えた金額を記載する。さらに、「特例措置」の欄に「2」を記載した系統については、（ヅ）の金額を記載する（千円未満の端数は切り捨てること）。
- 18.「補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益」の欄の（ノ）は、基準期間、基準期間の前年度と基準期間の前々年度の各系統におけるキロ当たり経常収益の実績を平均して算出すること。なお、新設系統で基準期間の実績がない場合は、補助対象経常費用の見込額の11／20に相当する額と都道府県協議会等が算出する経常収益の見込額のうち、いずれか高い額を記載すること。
また、基準期間の前々年度の実績がない場合は、基準期間と基準期間の前年度の実績を平均して算出することとし、基準期間の前年度と基準期間の前々年度のいずれの実績がない場合は、基準期間の実績を記載すること。
- 19.「計画額」の欄は、系統ごとに百円単位（0.5千円）まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- 20.計算上生じた単位未満の端数は切り捨てること。
- 21.補助対象期間の計画と比較し、翌年度及び翌々年度の計画が同じ若しくは曜日の違いによる運行回数以外に変更がない場合については、その旨を記載することで足りるものとする。
（記載例「令和〇年度、令和〇年度については、令和〇年度事業から 土日・祝日の日数による運行回数等の違いを除き、変更がないため省略」）

(2) 添付書類

1. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る旅客自動車運送事業等報告規則第2条第2項の「事業報告書」（補助金交付要綱第2編第1章第3節に係る経常費用を除く）及びこれに関連する必要な事項を記載した書類（関連書類）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る事業報告書及び関連書類。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
2. 補助対象期間（補助金交付要綱第5条で定める期間）の前々年度（基準期間）に係る様式第1－5の運行系統別輸送実績及び平均乗車密度算定表（補助対象路線に係るものに限り）、並びに基準期間の前年度、基準期間の前々年度に係る様式第1－5。
ただし、過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。
3. 地域公共交通再編実施計画の認定を受け、特例措置の適用を受けることとなる場合は、地域公共交通再編実施計画の写し及び認定通知書の写し並びに再編特例を受けようとする系統の再編の概要
4. 旅客運賃の上限変更認可を受け、補助金交付要綱別表2（注）4.の適用を受けることとなる場合は、当該認可書の写し

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9年度)

輸送実績データに基づき計上

運		行		系		統年		輸送間		実績		績経		常収		益		平		算定			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) (円)	1系統当たり 経常費用 (円)	(運賃改定前 適用 の平均直車×日数×の平均直車×日数) 総 適 用 日 数	平均 賃率 (F) (円)	平均乗 車密度 (B) (C)×(F) (G)	輸送量 (A)×(G)	市町村 による回 数券購 入等の 有無			
1	八田線1	JR亀岡駅南口	奥条・大谷	JR園部駅西口	28.0	9.3	86,456	7.2	622,483.2	33,649,339	190,120.0	705,345	849,836	35,204,520	93,187,318	$\frac{54.08 \times 365}{365}$	54.08	3.2	29.7	無			
2	神吉線1	JR八木駅	西所	神吉口	12.3	4.1	21,309	6.9	147,032.1	8,694,988	37,269.7	138,271	166,596	8,999,855	18,267,743	$\frac{(59.20 \times 365) + (58.64 \times 365)}{730}$	58.92	3.9	15.9	有			
3	原・神吉線1	JR八木駅	神吉上	原	17.8	3.0	26,972	7.7	207,684.4	8,936,173	39,055.0	144,894	174,575	9,255,642	19,142,808	$\frac{(43.36 \times 365) + (43.13 \times 365)}{730}$	43.24	5.2	15.6	有			
合計					58.1		134,737		977,199.7	51,280,500	266,444.7	988,510	1,191,007	53,460,017									

[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、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
- 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計算し、乗車単位まで算出すること(銭未満切り捨て)。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)と計算し、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、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。

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

実績

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			平 均 乗 車 密 度 算 定					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 (回)	1人平均 乗車キロ (km)	輸 送 人 千 口 (人 千 口)	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)		$\left[\begin{array}{l} \text{運賃改定前 適用 運賃改定後 適用} \\ \text{の平均乗車率} \times \text{日数} \times \text{の平均乗車率} \times \text{日数} \end{array} \right]$ 総 適 用 日 数	平均乗 車密度 (B) (C) × (F) (G)	平均 賃 率 (F) (円)	輸送量 (A) × (G)	市町村 による回 数乗購 入等の 有無
1	八田線1	JR亀岡駅南口	奥条・大谷	JR園部駅西口	28.0	9.2	86.456	7.2	622,483.2	33,502,780	189,292.0	702,273	846,135	35,051,188	92,781,473	$\frac{54.08}{1} \times \frac{365}{365}$	3.2	54.08	29.4	無
2	神吉線1	JR八木駅	西所	神吉口	12.3	4.2	21,309	7.1	151,293.9	8,932,105	38,424.9	142,556	171,759	9,246,420	18,833,964	$\frac{(59.20 \times 365)}{730} + \frac{(58.64 \times 365)}{730}$	3.9	58.92	16.3	有
3	原・神吉線1	JR八木駅	神吉上	原	17.8	2.9	26,972	7.6	204,987.2	8,858,510	38,714.7	143,632	173,055	9,175,197	18,976,010	$\frac{(43.36 \times 365)}{730} + \frac{(43.13 \times 365)}{730}$	5.2	43.24	15.0	有
合計					58.1	134,737			978,764.3	51,293,395	266,431.6	988,461	1,190,949	53,472,805						

[記載要領]

1. 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）。
2. 申請番号は、地域公共交通計画認定申請書の申請番号と同一のものとする。
3. 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。
4. 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。
5. 1人平均乗車キロは、運行系統ごとに実績調査に基づいて記載すること。
6. 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。
7. 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回以上実績調査を実施し、その結果により算出すること。また、実績調査日についても記載すること。
8. 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。
9. 1系統当たり経営費用は、補助対象事業者の実車走行キロ当たり経営費用に当該系統の実車走行キロを乗じたものとする。
10. 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計算すること（銭未滿切捨て）。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。
11. 平均乗車密度は $(B) \div (C) \div (F)$ と算し、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。
12. 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。
13. 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。
14. 各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。

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 京阪京都交通株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持車両補助金 申請番号	車両の種類	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
京阪神・北近畿	第1号(9-1)	八田線1	第1号	ノンステップ スロープ付き	77	10.4	R9.1	リース

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合 計額から備忘価格を 控除した額(円)	もと限度額のうち少 ない方の額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法)A×0.4=ト (定額法)A×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	スとルのうち少な い方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 7×7÷12(月)=カ	計画額 (千円) カ×1/2=コ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ										
第1号(9-1)	14,855,626	908,501	0	15,764,127	15,764,126	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,152,825	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
計				15,764,127	15,764,126	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,152,825	3,000,000		2,250 千円	1,125

*残存価格 (円)	ヘ=カータ
	12,750,000
	12,750,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円) への額以内	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち低 い方の率(%) リ	補助対象経費 ツ	計画額 (千円) リ×1/2=ネ
					円	0.0
					円	0.0
					円	0.0
計					千円	0

【所要経費】

補助対象経費(千円)	計画額(千円)
カーツ	ヨ+ネ
2,250	1,125

負担者とその負担割合									
補助ブロック名		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・北近畿	1	1,125,000 円	50.0 %	円	%	円	%	円	%
	2	0 円	50.0 %	円	%	円	%	円	%
	3	0 円	50.0 %	円	%	円	%	円	%
合計		1,125,000 円	50.0 %	円	%	円	%	円	%

2年目以降(令和 9 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	
			申請番号	申請年度
京阪神・北近畿	第1号(4-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第2号(4-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R4
京阪神・北近畿	第3号(4-3)	八田線1	第1号	R4
京阪神・北近畿	第4号(5-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第5号(5-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第6号(5-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法) $3 \times (0.5 \times 0.4) = 0.6$ (定額法) $3 \times 0.2 = 0.6$	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	ノとオのうち少ない方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 $ク \times レ \div 12 (月) = マ$ (最終年度) $ク = マ$	計画額(千円)
第1号(4-1)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第2号(4-2)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第3号(4-3)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	785,423	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第4号(5-1)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
第5号(5-2)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
第6号(5-3)	15,000,000	3,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
計	90,000,000	13,500,000	11,250,000	0	11,250,000	12,022,434	11,250,000		11,250 千円	5,625 千円

*残存価格 (円)
$ラ \times マ = 7$
0
0
0
750,000
750,000
750,000
2,250,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等の元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(千円) ナの額以内=コ	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	Eと2.5%のうち低い方の率(%) ㊦	補助対象経費 ㊧	計画額(千円) ㊦×1/2=サ
			(自)	(至)				
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
計							千円	0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+㊦	計画額(千円) ケ+サ
11,250	5,625

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合										「その他の者」の 具体的概要
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担				
		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	負担額	負担割合	
京阪神・北近畿	1	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	2	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	3	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	4	1,500,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	5	1,500,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	6	1,500,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
合計		5,625,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	

【所要経費(R9年度別合計)】

13,500,000 円	6,750,000 円
--------------	-------------

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費(車両補助金申請番号)」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種類」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下四捨五入)まで記載すること。
- 「美観購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確定できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の欄は、実借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 【計画額】の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。なお、初年度については算積書等の提出で足りることとする。
- リース車両についても当該記載要領を適用し、リース契約書・算積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 【普通償還限度額】の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 【普通償却限度額(△欄)】は、補助対象限度額(ナ欄)に係証率を用いた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づき適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況(車両数、平均車令)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 京阪京都交通株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 10 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持車両補助金 申請番号	車両の種類	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
京阪神・北近畿	第1号(10-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ スロープ付き	57	9.0	R10.1	リース
京阪神・北近畿	第2号(10-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ スロープ付き	57	9.0	R10.1	リース
京阪神・北近畿	第3号(10-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ スロープ付き	57	9.0	R10.1	リース

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合 計額から備忘価格を 控除した額(円)	ホと限度額のうち少 ない方の額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法)A×0.4=ト (定額法)A×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	スとルのうち少な い方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 7×7÷12(月)=カ	計画額 (千円)
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ										
第1号(10-1)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
第2号(10-2)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
第3号(10-3)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
計				48,158,604	48,158,601	45,000,000	9,000,000	0	9,000,000	9,631,719	9,000,000		6,750 千円	3,375

*残存価格 (円)	ヘ=カ-タ
	12,750,000
	12,750,000
	12,750,000
	38,250,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円) への額以内	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち低 い方の率(%) リ	補助対象経費 ツ	計画額 (千円)
					円	0.0
					円	0.0
					円	0.0
計					千円	0

【所要経費】

補助対象経費(千円) カナツ	計画額(千円) ヨナネ
6,750	3,375

負担者とその負担割合										
申請 番号	補助ブロック名	都道府県		市区町村		負担者とその負担割合		その他の者		「その他の者」の 具体的な概要
		負担額	負担割合	負担額	負担割合	負担額	負担割合	事業者自己負担 負担額	負担割合	
1	京阪神・北近畿	1,125,000 円	50.0 %	円	%	%	%	円	%	
2		1,125,000 円	50.0 %	円	%	%	%	円	%	
3		1,125,000 円	50.0 %	円	%	%	%	円	%	
合計		3,375,000 円	50.0 %	円	%	%	%	円	%	

2年目以降(令和 10 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	
			申請番号	初年度
京阪神・北近畿	第1号(5-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
	第2号(5-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第3号(5-3)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	R5
京阪神・北近畿	第4号(9-1)	八田線1	第1号	R9

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度7(2年目のみ) 7(1)の額×7	普通償却限度額 (円) (定率法) 7×(0.5or0.4)=△ (定額法)7×0.2=△	特別償却額(円) 7	償却限度額(円) △+7=7	事業者償却額 (円) オ	7とオのうち少ない方の額(円) 7	償却期間(月) 7	補助対象経費 7×オ÷12(月)=マ (最終年度)7=マ	計画額(千円) マ×1/2=ケ
第1号(5-1)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第2号(5-2)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第3号(5-3)	15,000,000	750,000	750,000	0	750,000	802,646	750,000	3	750,000 円	375.0 千円
第4号(9-1)	15,000,000	12,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,152,825	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
0			0	0	0		0		0 円	0.0 千円
0			0	0	0		0		0 円	0.0 千円
計	60,000,000	15,000,000	5,250,000	0	5,250,000	5,560,763	5,250,000		5,250 千円	2,625 千円

*残存価格 (円)
7-マ=7
0
0
0
9,750,000
0
0
9,750,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等の元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(円) ナの額以内=コ	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	Eと2.5%のうち低い方の率(%) ㏒	補助対象経費 ㏑	計画額(千円) ㏑×1/2=サ
			(自)	(至)				
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
計							千円	0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円) ㏑+㏑	計画額(千円) ケ+ナ
5,250	2,625

補助ブロック名	申請番号	負担者とその負担割合										「その他の者」の 具体的な概要
		都道府県		市区町村		その他の者		事業者自己負担				
		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	負担額	負担割合	
京阪神・北近畿	1	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	2	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	3	375,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	4	1,500,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	5	0	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
	6	0	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	
合計		2,625,000	円	50.0	%	円	%	円	%	円	%	

【所要経費(R10年度別合計)】

12,000,000 円	6,000,000 円
--------------	-------------

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費(車両補助金申請番号)の欄」には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下四捨五入)まで記載すること。
- 「美観購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確定できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 【車両購入金融費用】は、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還表を提出すること。なお、初年度については、算出の端数は切り捨てること。
- 「計画額」の欄は、車両ごとに百円単位(0.1～0.9千円)まで記載することとし、合計の千円未満の端数は切り捨てること。
- リース車両についても当該記載要領を適用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 【普通償還限度額】の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 【普通償却限度額(△欄)】は、補助対象限度額(ナ欄)に係証率を乗じた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づき適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況(車両数、平均車令)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

表7 車両の取得を行う事業者

事業者名 京阪京都交通株式会社

1. 車両取得の概要

初年度(令和 11 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持車両補助金 申請番号	車両の種類	乗車定員(人)	車両の長さ(m)	購入等予定 年月	購入等の種別 (現金、割賦、リース)
京阪神・北近畿	第1号(11-1)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ スロープ付き	57	9.0	R11.1	リース
京阪神・北近畿	第2号(11-2)	八田線1、神吉線1、原・神吉線1	第1号～第3号	ノンステップ スロープ付き	57	9.0	R11.1	リース

【購入車両減価償却費】
○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)

定額法

申請番号	実費購入予定費(円)*消費税を除く				実費購入予定費合 計額から備忘価格を 控除した額(円)	ほと限度額のうち少 ない方の額(円)	普通償却限度額 (円) (定率法)A×0.4=ト (定額法)A×0.2=ト	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	スとルのうち少な い方の額(円)	償却期間 (月)	補助対象経費 ヲ×リ÷12(月)=カ	計画額 (千円) カ×1/2=コ
	車両価格 イ	附属品価格 ロ	改造費 ハ	合計 イ+ロ+ハ=ニ										
第1号(11-1)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
第2号(11-2)	15,070,500	982,368	0	16,052,868	16,052,867	15,000,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	9	2,250,000 円	1,125
													0 円	0
計													4,500 千円	2,250

*残存価格 (円)	ヘ=カ-タ
	12,750,000
	12,750,000
	0
	25,500,000

【車両購入金融費用】
○事業者の返済方法(元利均等or元金均等)

申請番号	金融費用補助 対象額(円) への額以内	償還期間 (月)	借入利率(%) 年利 レ	レと2.5%のうち低 い方の率(%) リ	補助対象経費 ツ	計画額 (千円) ツ×1/2=ネ
					円	0.0
					円	0.0
					円	0.0
計					千円	0

【所要経費】

補助対象経費(千円) カナツ	計画額(千円) ヨナネ
4,500	2,250

負担者とその負担割合										
申請 番号	補助ブロック名	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 具体的な概要
		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	
1	京阪神・北近畿	1,125,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%	
2		0	50.0 %	円	%	円	%	円	%	
3		0	50.0 %	円	%	円	%	円	%	
合計		1,125,000	50.0 %	円	%	円	%	円	%	

2年目以降(令和 11 年度)

補助ブロック名	申請番号	確保維持路線名称又は区間	確保維持費国庫補助金	
			申請番号	初年度
京阪神・北近畿	第3号(9-1)	八田線 1	第1号	R9
京阪神・北近畿	第4号(10-1)	八田線 1、神吉線 1、原・神吉線 1	第1号～第3号	R10
京阪神・北近畿	第5号(10-2)	八田線 1、神吉線 1、原・神吉線 1	第1号～第3号	R10
京阪神・北近畿	第6号(10-3)	八田線 1、神吉線 1、原・神吉線 1	第1号～第3号	R10

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法(定率法or定額法)※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定額法

申請番号	補助対象限度額 (円)	残存価額(円) 前年度(2年目のみ) の額＝フ	普通償却限度額 (円) (定率法) フ×(0.5or0.4)＝△ (定額法)フ×0.2＝△	特別償却額(円)	償却限度額(円)	事業者償却額 (円)	ノとオのうちな い方の額(円)	償却期間(月)	補助対象経費 ク×レ÷12(月)＝マ (最終年度)ク＝マ	計画額(千円) マ×1/2＝テ
第3号(9-1)	15,000,000	9,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,152,825	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
第4号(10-1)	15,000,000	12,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
第5号(10-2)	15,000,000	12,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
第6号(10-3)	15,000,000	12,750,000	3,000,000	0	3,000,000	3,210,573	3,000,000	12	3,000,000 円	1,500.0 千円
			0	0	0		0		0 円	0.0 千円
			0	0	0		0		0 円	0.0 千円
計	60,000,000	48,000,000	12,000,000	0	12,000,000	12,784,544	12,000,000		12,000 千円	6,000 千円

*残存価格 (円)
テ－マ＝フ
6,750,000
9,750,000
9,750,000
9,750,000
0
0
36,000,000

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法(元利均等の元金均等)

申請番号	金融費用補助対象額(千円) ナの額以内=コ	償還期間 (月)	今年度償還回数		借入利率(%) 年利 エ	エ2.5%のうち低い方の率(%) ㊦	補助対象経費 ㊦	計画額(千円) ㊦×1/2=サ
			(自)	(至)				
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
							円	0.0
計							千円	0.0

【所要経費】

補助対象経費(千円) マ+㊦	計画額(千円) ケ+サ
12,000	6,000

補助プロジェクト名 京阪神・北近畿 合計	申請 番号 1 2 3 4 5 6	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	
		円	%	円	%	円	%	円	%	
	1	1,500,000	50.0	円	%	円	%	円	%	
	2	1,500,000	円	50.0	円	円	%	円	%	
	3	1,500,000	円	50.0	円	円	%	円	%	
	4	1,500,000	円	50.0	円	円	%	円	%	
	5	0	円	50.0	円	円	%	円	%	
	6	0	円	50.0	円	円	%	円	%	
	合計	6,000,000	円	50.0	円	円	%	円	%	

【所要経費(R11年度別合計)】

16,500,000 円	8,250,000 円
--------------	-------------

(1) 記載要領

- 申請の概要は、事業者ごと、補助申請車両1両ごとに申請番号をかえて記載すること。また、2年目以降も当該車両について補助申請を行う場合は、初年度以降の申請の概要を転記又は添付の上申請すること。
- 「確保維持費(車両補助金申請番号)」の欄には、補助申請車両の配車予定の運行系統に係る確保維持費補助金の申請番号を記載すること。
- 「車両の種別」の欄は、ノンステップ型スロープもしくはリフト付き車両(標準仕様又はそれ以外の車両)、ワンステップ型スロープもしくはリフト付き車両、小型車両、都市間連絡用車両の別がわかるように記載すること。
- 「乗車定員」の欄には、座席数(運転席を含む)に立席数を加えた数を記載すること。なお、立席は座席を除いた面積を1人当りの専有面積0.14平方メートルで除した数とする(道路運送車両の保安基準第24条、第53条)。
- 「車両の長さ」の欄は、小数点第1位(第2位以下切捨て)まで記載すること。
- 「実質購入予定費」の欄は、車両価格、附属品価格、改造費それぞれを確認できる資料を提出したうえで記載すること。なお、2年目以降の車両については、売買契約書等により確認することとする。
- 【車両購入金融費用】の「補助対象経費」の借入利率は、実借入利率で算出した額を計上すること。(補助上限:年2.5%)
- 【計画額】の欄は、車両ごとに車両価格、売買契約書等によるほか、償還期間に係る償還費を提出すること。なお、初年度については、算出の端数は切り捨てること。
- リース車両についても当該記載要領を適用し、リース契約書・見積書による他、車両等価格及び金融費用相当額が確認できる資料を提出したうえで記載すること。
- 「普通償還限度額」の欄は、平成24年4月1日以降に取得された減価償却資産で、定率法により償却される事業者については、0.4(定率法)の償却率を適用すること。
- 「普通償却限度額(△欄)」は、補助対象限度額(ナ欄)に係証率を用いた償却額との比較により下回る場合、残存価格(ラ欄)に改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額(△欄)とする。なお、改定償却率を乗じた償却額を普通償却限度額とした場合、次年度において償却を行う必要がある場合は、普通償却限度額(△欄)は計算式によらずに前年度と同額とする。
※ 平成24年4月1日以後に取得した車両:保証率0.10800 改定償却率:0.500

(2) 添付書類

- 補助対象購入車両減価償却費及び当該購入に係る金融費用の根拠となる証拠書類
- 標準仕様ノンステップバスを購入する場合には、認定書の写し
- 低床型車両のノンステップ型で、標準仕様以外の車両について補助を受けようとする場合には、その理由を記載した書類
- 移動円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令第43条に基づき適用除外車両の認定を受ける予定の車両にあっては、その旨を記載した自認書類(2年目以降の車両にあっては、認定書の写し)
- 補助対象事業者ごとの、車両購入後の乗合バス事業用車両の状況(車庫数、平均車庫)
- 過去に生活交通確保維持改善計画の認定申請又は補助金交付申請の添付書類として既に提出している場合は、当該書類の添付を省略することができる。

車両購入後の乗合バス事業用車両の状況見込(車両数、平均車令)

事業者名 京阪京都交通株式会社

年度	車両数	平均車令
令和9年度	95	11.9
令和10年度	95	12.4
令和11年度	95	13.0

地域公共交通計画認定申請書
(地域内フィーダー系統補助)

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

地域公共交通計画認定申請書（地域内フィーダー系統補助）

地域公共交通計画のうち、地域公共交通確保維持事業に係る計画を別紙のとおり定めたので、関係書類を添えて申請します。

※本申請書に、記載すべき事項を全て記した地域公共交通計画を添付すること。

補助要綱規定事項一覧表

自治体名：南丹市

計画名称：南丹市地域公共交通計画

地域公共交通計画での記載箇所（頁）	
補助要綱第17条第1項に規定する事項	(第1号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の地域の公共交通における位置付け・役割 P39～P40 「地域公共交通の位置づけと役割」
	(第2号関係) 上記を踏まえた地域公共交通確保維持事業の必要性 P41～P42 「地域公共交通確保維持事業の必要性」
	(第3号関係) 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統に係る事業及び実施主体の概要 P43 「地域公共交通の事業及び実施主体」
	(第4号関係) 地域公共交通計画の区域内全体における地域旅客運送サービスの利用者の数、収支・費用に係る国又は地方公共団体の支出の額その他の定量的な目標・効果及びその評価手法 P44 「計画の目標と数値指標の考え方」 P67 「推進体制」 P68 「計画の評価スケジュール」

3. 将来の地域公共交通体系

3.1. 地域公共交通の位置づけと役割

本計画を進めるにあたって、南丹市内を運行する地域公共交通それぞれの位置づけや役割等を、下表の通り整理しました。また、南丹市の地域公共交通ネットワークのイメージを次ページ以降に示します。

表 3-2 本計画で対象とする地域公共交通とその役割

位置づけ	地域公共交通の種類		役割	確保・維持策
広域幹線	JR 山陰本線・嵯峨野線		南丹市と近隣市・京阪神都市圏等を結ぶ	・ 交通事業者と協議の上、現在のサービスレベル維持またはコロナ禍前の水準までの回復
	中京交通※1	園福線(園部駅東口～桧山)※2	広域的な公共交通	・ 地域公共交通確保維持事業(幹線補助)と京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行
	京阪京都交通※1	八田線、神吉線、原・神吉線		
地域内幹線	京阪京都交通	国道線、園篠線、園部八木線、園部農芸線	鉄道駅と地域の拠点等を結ぶ主に市内移動のための公共交通	・ 交通事業者と協議の上、一定以上のサービスレベルを維持 ・ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行(日吉ダム線、国道線、園部八木線、園部農芸線を除く) ・ 南丹市営バスとぐるりんバス、京丹波町営バスについては、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を予定
	南丹市営バス	大野線、世木線、胡麻・志和賀線、日吉ダム線、五ヶ荘・美山園部線、京北線		
	ぐるりんバス	市街地循環線、摩気・園部東部線、新光悦村線		
	京丹波町営バス	丹波日吉線、長瀬線		
支線	京阪京都交通※3	明治国際医療大学線	市内の各地区内を運行し、幹線交通や拠点に接続する公共交通や、利用目的が特化している公共交通	・ 交通事業者や実施主体と協議の上、一定以上のサービスレベルを維持 ・ 京都府交通確保対策費補助金(府補助路線)を活用し持続可能な運行(明治国際医療大学線を除く) ・ 西本梅スクール・癒しの森線は、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)の活用を予
	南丹市営バス	知井線、芦生線、佐々里線、鶴ヶ岡線、知見線、河内谷線、福居線		
	ぐるりんバス	西本梅スクール・癒しの森線		
	デマンドバス	八木地域：柴山・大藪線、鳥羽・池ノ内線、観音寺・屋賀線、美里・日置線		

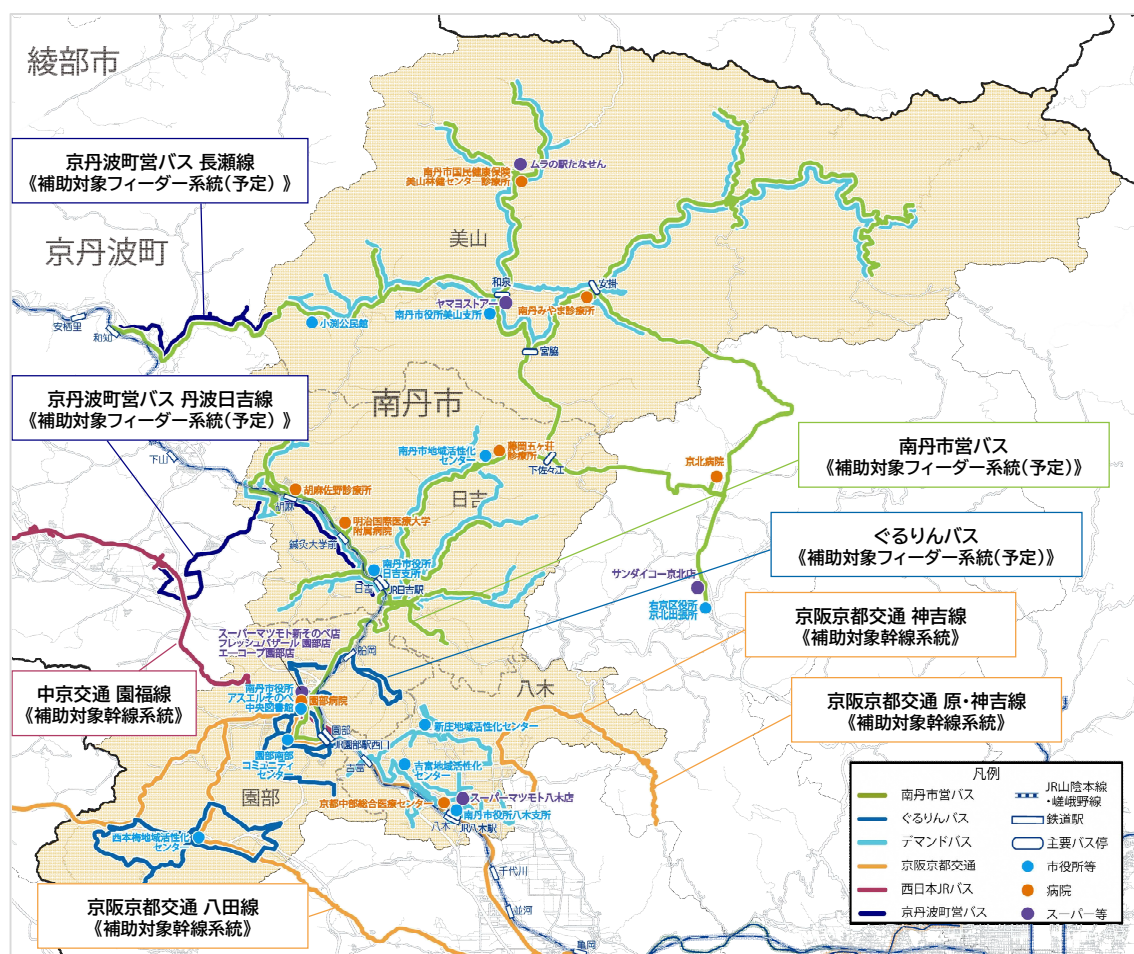
位置 づけ	地域公共交通の種類		役割	確保・維持策
		日吉地域：中世木線、生畑・海老谷線、志和賀線、胡麻線		定
		美山地域：大野・長谷線、鶴ヶ岡線、知井線、深見線		
個別 輸送	タクシー		個別ニーズへの対応や市全域をカバーする公共交通等	・ 交通事業者や実施主体と協議の上、運行の維持に向けた支援を実施 ・ 安定的な運行維持に向けて必要な支援を実施
	スクールバス			
	福祉有償運送			

※1 地域間幹線系統バス

※2 令和6年4月から、南丹市域を有限会社中京交通が運行する。

※3 令和6年4月より、運行委託先を京阪京都交通から別の交通事業者へ変更予定。

【現在の地域公共交通の状況】



【将来の地域公共交通の状況】

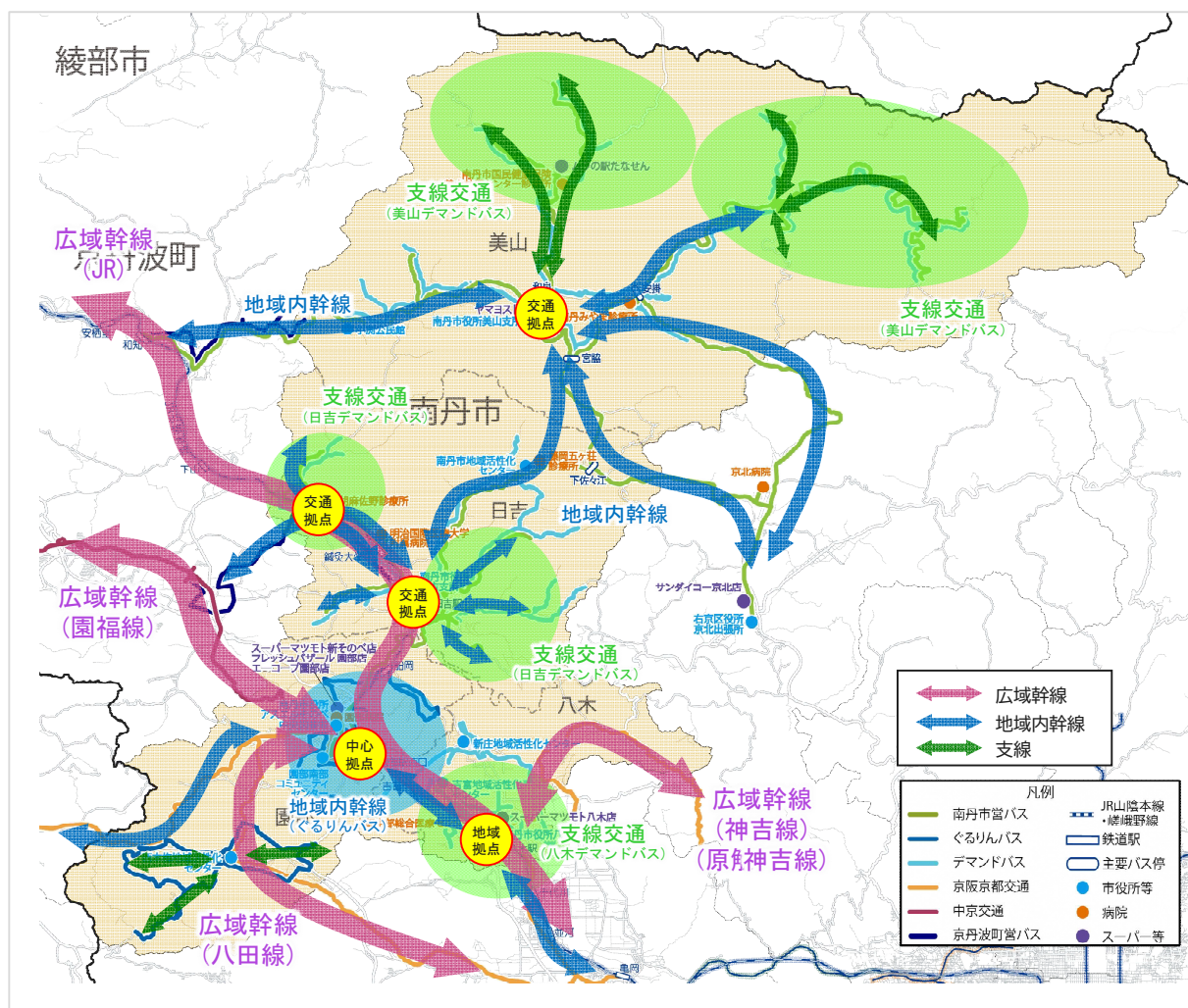


図 3-6 本計画を推進することで実現する将来の地域公共交通

3.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

本計画で対象とする地域公共交通のうち、地域公共交通確保維持事業(幹線補助とフィーダー補助)を活用している路線について、その補助事業の必要性は、次に示すとおりです。

(1) 地域間幹線系統補助の維持・確保の必要性

【中京交通 園福線】

- 中京交通の園福線(園部駅東口～桧山)は、通勤通学、買物、通院等の日常生活行動だけでなく、観光、ビジネス等多様な目的での移動を担っている。起終点の園部駅東口及び桧山では、鉄道や地域内交通と接続するなど、地域間幹線系統として、公共交通ネットワークを構築する上で特に重要な役割を担っている。自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

JR山陰本線(園部～綾部)沿線地域公共交通計画(変更案)より抜粋

【京阪京都交通 八田線、神吉線、原・神吉線】

- ・ 京阪京都交通の八田線、神吉線、原・神吉線は、地域間幹線系統として、市内と近隣市を結び、市民の広域的な通勤通学、買物、通院等の日常生活を支える重要な役割を担っている。一方で、今後の人口減少や高齢化の進展、財政の緊迫等により、自治体や事業者の運営努力、自治体の支援だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

(2) 地域内フィーダー系統補助の維持・確保の必要性

【南丹市営バス】

- ・ 南丹市営バスは、市の交通拠点である園部駅や日吉駅などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。日常生活を送るうえで、地域内の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅で JR 山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する路線として欠かせない役割を担っている。今後の人口減少や高齢化の進展等により、路線の維持が厳しい状況にあるが、南丹市地域公共交通計画に基づき、南丹市が支援(費用負担)する路線と位置付け、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要がある。

【ぐるりんバス】

- ・ ぐるりんバスは、市の中心地である園部駅を中心とした地域を運行する路線である。日常生活を送るうえで、園部駅を中心とした地域の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅で JR 山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する欠かせない路線である。今後の人口減少や高齢化の進展等により、路線の維持が厳しい状況にあるが、南丹市地域公共交通計画に基づき、南丹市が支援(費用負担)する路線と位置付け、地域公共交通確保維持事業(フィーダー補助)により運行を確保・維持する必要がある。

【京丹波町営バス】

- ・ 京丹波町営バスは、主要な生活施設(京丹波町役場、道の駅丹波マーケス、京丹波町病院など)や鉄道駅(下山駅、和知駅)と接続しており、地域住民の通勤・通学、買い物、通院などの日常生活のお出かけの移動を支える役割を担います。交通結節点である鉄道駅(下山駅、和知駅)や桧山停留所で鉄道や園福線に乗り継ぐことで、近隣市町(南丹市、綾部市、福知山市、亀岡市)や京阪神都市圏等への広域移動を可能としています。日常生活のお出かけに困らないようなサービスを提供するために、現在の運行路線を維持・確保する必要があります。

京丹波町地域公共交通計画（最終案）より抜粋

3.3. 地域公共交通の事業及び実施主体

本計画で対象としている地域公共交通（特に補助系統）の事業及び実施主体等は、下表のとおりです。

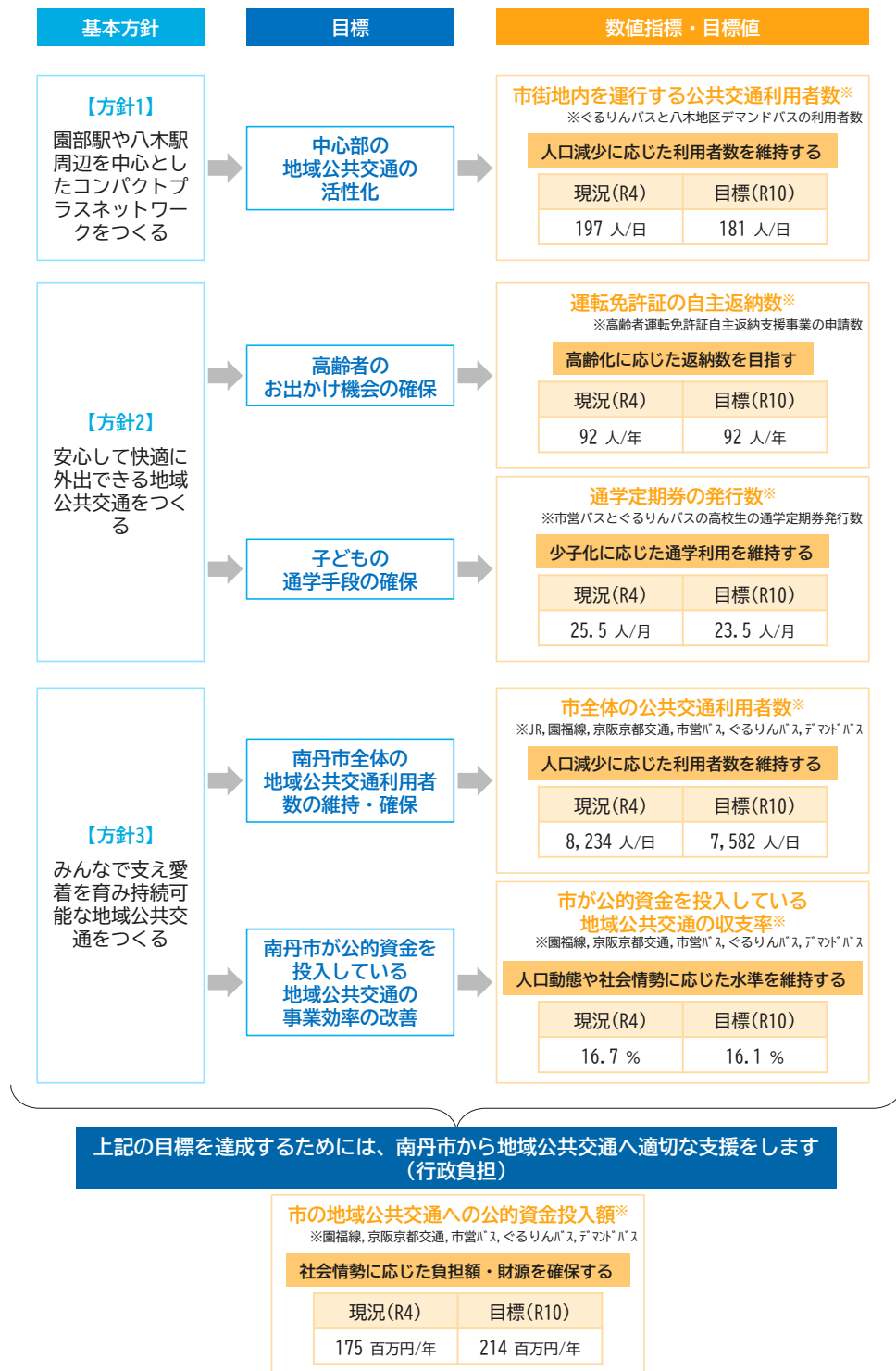
表 3-3 地域公共交通の事業及び実施主体

系統名		起点	終点	事業許可区分	運行態様	実施主体	補助事業の活用
中京交通		園福線	園部	桧山	4条乗合	路線定期運行	中京交通
京阪京都交通	八田線	JR亀岡駅南口	JR園部駅西口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	国幹線補助 府補助路線 市補助路線
	神吉線	JR八木駅	神吉口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	
	原・神吉線	JR八木駅	原	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	
	国道線	JR亀岡駅南口	JR園部駅西口	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	—
	園篠線	JR園部駅西口	福住	4条乗合	路線定期運行	京阪京都交通	府補助路線 市補助路線
	明治国際医療大学線	園部大橋	明治国際医療大学	4条乗合	路線定期運行	明治国際医療大学 (委託先変更予定)	—
	園部八木線	JR園部駅西口	京都中部総合医療センター	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (京阪京都交通へ委託)	—
南丹市営バス	園部農芸線	JR園部駅西口	農芸高校前	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (京阪京都交通へ委託)	—
	大野線	和泉	和知駅	自家用有償旅客運送(79条)	路線定期運行	南丹市	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	世木線	ひよしこども園	上谷				
	胡麻・志和賀線	畑郷	日吉駅				
	五ヶ荘・美山園部線	園部駅西口	旧知井小学校前				
	京北線	和泉	周山				
	日吉ダム線	日吉駅	府民の森ひよし				
	知井線	和泉	旧知井小学校前		路線定期運行	南丹市	府補助路線
	芦生線	芦生	旧知井小学校前				
	佐々里線	佐々里	旧知井小学校前				
	鶴ヶ岡線	和泉	洞				
	知見線	旧知井小学校前	知見				
	河内谷線	旧知井小学校前	河内谷				
	福居線	丹波福居	和泉				
	市街地循環線	園部駅西口	園部駅西口				
ぐるりんバス	摩気・園部東部線	園部駅西口	大見谷	4条乗合	路線定期運行	南丹市 (中京交通へ委託)	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	西本梅スクール・癒しの森線	南八田	奥るり溪				
	新光悦村線	園部駅西口	曾我谷				
南丹市デマンドバス 八木地区	柴山・大薮線	八木駅	八進フード前	4条乗合	路線不定期運行	南丹市 (京都タクシーと南丹タクシーに委託)	府補助路線(予定)
	鳥羽・池ノ内線	八木駅	池ノ内				
	観音寺・屋賀線	八木駅	屋賀上区集会所				
	美里・日置線	八木駅	園部駅西口				
南丹市デマンドバス 日吉地区	中世木線	日吉駅	日吉駅	4条乗合	路線不定期運行	南丹市 (タニタタクシーに委託)	府補助路線(予定)
	生畑・海老谷線	日吉駅	日吉駅				
	志和賀線	日吉駅	日吉駅				
	胡麻線	日吉駅	日吉駅				
南丹市デマンドバス 美山地区	大野・長谷線	美山診療所	下檜原	4条乗合	区域運行	南丹市 (京都みやび交通に委託)	府補助路線(予定)
	鶴ヶ岡線	美山診療所	洞公民館				
	知井線	美山診療所	佐々里				
	深見線	美山診療所	深見				
京丹波町営バス	長瀬線	和知駅	大野ダム	自家用有償旅客運送(79条)	路線定期運行	京丹波町	フィーダー補助(予定) 府補助路線
	丹波日吉線	京丹波町役場	日吉駅				

第4章 目標

1. 計画の目標と数値指標の考え方

本計画のそれぞれの基本方針に基づき、本計画の目標と数値指標、目標値を、以下の通り設定します。



第6章 推進体制

1. 推進体制

本計画の目標の実現や施策の実施等については、南丹市だけで進めるのではなく、交通事業者、地域住民、関係機関等、様々な関係者が連携し、総合的な取組として進めることが必要になります。そのため、南丹市地域公共交通会議において、自治体、交通事業者、道路管理者、警察、住民、企業等が一体となって、継続的に協議・調整できる体制をつくり、施策の進行管理や計画の評価・検証・見直し等を進めます。

【計画の実施主体と主な役割】

実施主体	主な役割
地域住民	・ 地域住民は、自らの交通行動が社会環境や自然環境に及ぼす影響を理解し、自家用車のみに依存することがないように、一人ひとりが自発的に節度ある交通行動を選択することに努めます。 ・ 公共交通は、利用者があってはじめて成り立つこと、およびサービス水準とコスト・負担との関係等を理解した上で、自らが積極的に公共交通を利用するよう心がけます。 ・ 鉄道やバスなど公共交通を地域の財産としてとらえ、地域固有の歴史、文化、自然と調和した公共交通体系の構築とその確保・維持に向け、地域が主体となった取り組みを推進することに努めます。
交通事業者	・ 交通事業者は、引き続き、持続可能な公共交通を維持確保するため、安全・安心な運行サービスを提供するとともに、効率的な運行と利用促進に努めます。 ・ 交通事業者としてのノウハウを活用した公共交通サービスの提案を行うなど、積極的に地域公共交通の確保・維持・改善に参画し、サービスの充実や利用者満足度のさらなる向上に努めます。
関係機関	・ 関係機関は、地域公共交通の確保・維持に向けて、公共交通サービスの提供等の取り組みへ協力し、行政や交通事業者と連携することに努めます。 ・ 広域幹線などの確保・維持に向けて、京丹波町などの関係自治体と連携を図ります。
行政	・ 持続可能な公共交通の実現に向け、交通事業者や地域住民、その他の関係者と連携し、本計画が着実に推進されるよう中心的な役割を果たします。 ・ 公共交通の維持確保に向け、各部署が組織横断的に協力し、積極的な公共交通の利用促進に努めます。

2. 計画の評価スケジュール

本計画の推進にあたっては、計画の策定（Plan）→事業の実施（Do）→事業の評価（Check）→計画や事業の見直し・改善（Action）というPDCAサイクルを毎年行い、事業を進めていきます。

【計画の評価スケジュール】

		R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)				R9年度 (2027)				R10年度 (2028)				R11年度 (2029)	
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7
本協議会	計画策定 (Plan)	●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 次年度事業検討				●→ 計画見直し				●→ 次期計画	
	事業実施 (Do)	●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施				●→ 事業実施	
	事業評価 (Check)	●→ R6年度事業 評価・検証				●→ R7年度事業 評価・検証				●→ R8年度事業 評価・検証				●→ R9年度事業 評価・検証				●→ 本計画全体の 事業評価・検証					
	計画・事業の見直し ・改善 (Action)	●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し				●→ 事業見直し					
	各取組の効果検証 手法の検討 ・中間評価																	●→ ＜最終評価＞ 効果検証実施、 アンケート実施、 取りまとめ					
	南丹市地域公共交通 活性化協議会・南丹市 地域公共交通会議 (適宜実施)	(6月頃) ● (10月頃) ● (2月頃) ●				● ● ●				● ● ●				● ● ●				● ● ●				●	
関連協議会	JR山陰本線（園部～綾部）沿線地域公共交通活性化協議会	●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→ 協議内容に応じて、 適宜、各協議会に報告※				●→	
	その他	●→ 令和8年に向けて 交通体系の見直しの検討や 事業者等との調整を実施				●→ 京都中部総合 医療センターの 移転建替え				●→ 南丹市の新たな公共交通体系のスタート				●→				●→					

※ 協議内容に応じて、南丹市地域公共交通活性化協議会開催後、関連する各協議会において協議事項等を適宜報告する。

- ・ 6月頃 ：地域公共交通確保維持事業の申請、前年度決算の確認、今年度予算の決定等
- ・ 10月頃 ：次年度事業計画の確認（予算要求にあわせて）、今年度事業の中間報告等
- ・ 2月頃 ：本計画の施策の実施状況についての評価（必要に応じて計画の変更を検討）、次年度予算・事業計画の協議、第三者評価委員会の報告内容の確認等

令和8年6月 日

(名称) 南丹市地域公共交通活性化協議会

1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

南丹市を取り巻く公共交通は、JR山陰本線、園福線、八田線、神吉線、原・神吉線といった広域的な交通と、旧町の中心地を拠点として運行しているぐるりんバスや南丹市営バス、デマンドバスなどの身近な生活を支える交通により成り立っているが、マイカーの普及や人口減少の進展等により公共交通の利用者数が減少しており、今後地域公共交通の維持・存続ができなくなることが懸念される。こういった課題解決のため、持続可能かつ効率的で安定的な公共交通体系を構築し、人や環境にやさしい公共交通体系が充実し、誰もが外出しやすいまちの実現を目指すため策定した「南丹市地域公共交通計画」に基づいた事業を行うことが求められている。

2. 地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

(1) 事業の目標

◆公共交通利用者数

- 大野線 5,811 人/年 (R10) ※6,316 人/年 (R4)
- 京北線 11,285 人/年 (R10) ※12,266 人/年 (R4)
- 世木線 4,187 人/年 (R10) ※4,551 人/年 (R4)
- 胡麻・志和賀線 6,140 人/年 (R10) ※6,674 人/年 (R4)
- 美山園部線 41,478 人/年 (R10) ※45,085 人/年 (R4)
- 西本梅スクール・癒しの森線 365 人/年 (R10) ※397 人/年 (R4)
- 市街地循環線 40,886 人/年 (R10) ※44,441 人/年 (R4)
- 摩気・園部東部線 5,591 人/年 (R10) ※6,077 人/年 (R4)
- 新光悦村線 13,599 人/年 (R10) ※14,781 人/年 (R4)

◆地域公共交通の収支率

- 大野線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 京北線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 世木線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 胡麻・志和賀線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 美山園部線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 西本梅スクール・癒しの森線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 市街地循環線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 摩気・園部東部線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)
- 新光悦村線 16.1% (R10) ※16.7% (R4)

◆公的資金投入額

- 大野線 27,358,372 円 (R10) ※22,424,895 円 (R4)
- 京北線 31,693,847 円 (R10) ※25,978,563 円 (R4)
- 世木線 8,362,056 円 (R10) ※6,854,144 円 (R4)
- 胡麻・志和賀線 13,264,012 円 (R10) ※10,872,141 円 (R4)
- 美山園部線 119,177,569 円 (R10) ※97,686,532 円 (R4)
- 西本梅スクール・癒しの森線 24,294,287 円 (R10) ※19,913,350 円 (R4)
- 市街地循環線 22,281,470 円 (R10) ※18,263,500 円 (R4)
- 摩気・園部東部線 18,764,454 円 (R10) ※15,380,700 円 (R4)
- 新光悦村線 19,693,606 円 (R10) ※16,142,300 円 (R4)

(2) 事業の効果

【南丹市営バス】

南丹市営バスは、市の交通拠点である園部駅や日吉駅などと、周辺の各地区の居住地とを結ぶ路線である。日常生活を送るうえで、地域内の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅でJR 山陰本線や園福線(幹線補助)との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する路線として欠かせない役割を担っており、地域の移動手段を確保できる。

【ぐるりんバス】

ぐるりんバスは、市の中心地である園部駅を中心とした地域を運行する路線である。日常生活を送るうえで、園部駅を中心とした地域の移動手段として欠かせない役割を担っており、また、園部駅でJR 山陰本線や園福線との接続により、広域への移動も可能とするなど、広域的な公共交通を補完する欠かせない路線であり、地域の移動手段を確保できる。

3. 2. の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

【南丹市営バス】

- ・市全体の交通体系の見直し(南丹市、鉄道・バス・タクシー事業者)
- ・南丹市営バスのルート・ダイヤ等の見直し(南丹市)
- ・南丹市営バスの車内アナウンス・マイクの見直し(南丹市)
- ・デジタル化の導入等による利便性向上(南丹市)
- ・使いやすい地区別の総合時刻表・マップの発行(南丹市)
- その他

【ぐるりんバス】

- ・市全体の交通体系の見直し(南丹市、鉄道・バス・タクシー事業者)
- ・ぐるりんバスの見直し(南丹市、バス事業者)
- ・分かりやすいバス停の整備(南丹市、バス事業者)
- ・JR遅延時のぐるりんバスとJRの連携(南丹市、バス事業者)
- ・園部駅や園部駅周辺での待合環境の向上(南丹市)
- その他

4. 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表1を添付。

5. 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 【南丹市営バス】 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図る南丹市営バスの各路線について、運行に要した費用から路線ごとに按分し費用を算出する。運賃収入及び国庫補助金、京都府補助金を運行経費から差引いた差額分を南丹市が負担する。 【ぐるりんバス】 地域公共交通確保維持事業によって運行の維持を図るぐるりんバスの各路線について、各路線の委託料から費用を算出する。運賃収入及び国庫補助金、京都府補助金を運行経費から差引いた差額分を南丹市が負担する
6. 2. の目標・効果の評価手法及び測定方法 【南丹市営バス】 運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。 【ぐるりんバス】 運賃収入や乗車人数など毎月の数字を把握し効果を検証する。
7. 別表 1 の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日 1 日当たりの運行回数が 3 回以上で足りると認めた系統の概要 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
8. 別表 1 の補助対象事業の基準二に基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし
9. 生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項 【地域間幹線系統のみ】 ※該当なし

10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要 【地域内フィーダー系統のみ】
表5を添付。
11. 車両の取得に係る目的・必要性 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものであり、運行にあたり、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効率化の面から適切な入れ替えが必要である。
12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
修繕等に伴うランニングコストと購入に係る費用のバランスを考慮したうえで新しい車両を導入し、安全性を向上させる。
(2) 事業の効果
新しい車両を導入することにより車内環境が改善され、利便性の向上が図られる。
13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額 【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
表6のとおり
14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策） 【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
※該当なし
16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果 【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】
(1) 事業の目標
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし

17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】

※該当なし

18. 協議会の開催状況と主な議論

令和7年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和7年6月19日（木）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

第1号議案 令和6年度事業・決算報告について

第2号議案 令和7年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及びフィーダー系統補助金に係る申請について

第4号議案 外出支援サービス事業の更新について

第5号議案 デマンドバス（日吉地域）のバス停追加について

第6号議案 南丹市営バスのフリー乗降区間の追加について

上記、原案のとおり承認。

報告 南丹市内の公共交通利用者数の推移について

令和7年度第2回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和7年10月28日（木）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

議題 外出支援サービス（福祉有償運送）の更新について

上記 原案のとおり承認。

第1号報告 南丹市地域公共交通計画の令和7年度事業の中間報告について

第2号報告 南丹市地域公共交通計画の令和8年度事業計画について

令和7年度第3回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和8年2月27日（金）

場所 南丹市国際交流会館 地階 コスモホール

第1号議案 令和7年度補正予算について

第2号議案 令和8年度予算について

第3号議案 令和8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

上記、原案のとおり承認

第1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の事業評価について
（地域間幹線系統確保維持費国庫補助金）

第2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の事業評価について
（地域内フィーダー系統補助金）

第3号議案 南丹市地域公共交通計画の施策の進捗状況について

令和8年度第1回 南丹市地域公共交通活性化協議会

日時 令和8年6月22日（月）

場所 南丹市役所 2号庁舎3階 301会議室

第1号議案 令和7年度事業・決算報告について

第2号議案 令和8年度事業計画について

第3号議案 地域間幹線系統補助金及び地域内フィーダー系統補助金に係る申請について

第1号報告 南丹市内の公共交通利用者数の推移について

19. 利用者等の意見の反映状況

計画策定にあたっては、
①市民へ広くアンケートの実施
②地元住民を交えたワークショップ及びヒアリングの実施
③地元高校生へのアンケートの実施
④交通事業者へのヒアリングの実施
⑤パブリックコメントを南丹市 HP や広報誌等で周知し、実施を行い、誰もが使いやすい公共交通の策定に活かした。

20. 他市町の計画に位置付けない合理的な理由

南丹市営バス 大野線 3－3 系統、3－5 系統は京丹波町内に停留所を設定しているものの、京丹波町は当該系統に対して費用負担をしておらず、京丹波町的生活交通として京丹波町の計画に位置づけるものではない。

また、南丹市営バス 京北線 7－1 系統、7－3 系統、7－5 系統は京都市内に停留所を設定しているものの、京都市は当該系統に対して費用負担をしておらず、京都市的生活交通として京都市の計画に位置づけるものではない。

【本計画に関する担当者・連絡先】

（住 所）京都府南丹市園部町小桜町 4 7 番地

（所 属）南丹市 地域振興部 地域振興課

（氏 名）松本 宏樹

（電 話）0 7 7 1－6 8－0 0 1 9

（e-mail）chiiki@city.nantan.lg.jp

注意： 本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。

実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。

各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記 2.・3. については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。

表 1 地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

都道府県名		市区町村名	協議会名	
京都府		南丹市	南丹市地域公共交通活性化協議会	

申請番号	市区町村名	運送予定者名	主たる業態	(申請番号) 運行系統名等	運行系統			計画運行 日数	計画運行回 数	利便増進 特別措置	運送継続 特別措置	地域内フィーダー系統の運送適合（別表 7・別表 9・別表 10）			
					起点	経由地	終点					運行態様 の別	補助開始年度	基準ハで該当 する要件（別 表 7・9）	基準ホで該当 する要件（別 表 7のみ）
1	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(1) 大野線①	和泉	川谷	和知駅	25.7km	293.0日	293.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
2	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(2) 大野線②	和泉	大野ダム	和知駅	20.8km	359.0日	326.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
3	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(3) 大野線③	和知駅	和泉	宮脇	25.4km	66.0日	165.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
4	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(4) 京北線	和泉	下佐々江	周山	22.4km	359.0日	718.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
5	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(5) 世木線①	日吉駅	町筋	日吉山の家	7.2km	293.0日	267.5回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
6	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(6) 世木線②	ひよしこども園	町筋	日吉山の家	7.5km	293.0日	267.5回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
7	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(7) 世木線③	日吉駅	小蓮津	上谷	4.8km	293.0日	366.5回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
8	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(8) 世木線④	上谷	日吉駅	ひよしこども園	5.1km	242.0日	121.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
9	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(9) 世木線⑤	日吉駅	日吉山の家	上谷	15.2km	49.0日	24.5回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
10	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(10) 世木線⑥	上谷	ひよし温泉	日吉駅	5.6km	244.0日	218.5回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
11	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(11) 胡麻・志和買線①	白吉駅	胡麻駅	畑郷	9.1km	292.0日	146.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行
12	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(12) 胡麻・志和買線②	畑郷	広野	日吉駅	12.5km	242.0日	121.0回		路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域（法定）	③ 前年度から引き続き運行

年度	
令和 9 年度	

13	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(13) 胡麻・志和賀線③	白吉駅	広野	畑郷	11.3km	11.3km	293.0日	318.5回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
14	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(14) 胡麻・志和賀線④	白吉駅	レイクサイト前	畑郷	9.4km	9.4km	242.0日	242.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
15	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(15) 胡麻・志和賀線⑤	白吉駅	新町	畑郷	8.7km	8.7km	293.0日	293.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
16	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(16) 胡麻・志和賀線⑥	白吉駅	八束口	志和賀	4.0km	4.0km	293.0日	969.5回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
17	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(17) 五ヶ荘・美山園部線①	旧知井小学校前	上佐々江	園部駅	45.2km	45.2km	292日	146.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
18	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(18) 五ヶ荘・美山園部線②	旧知井小学校前	下佐々江	園部駅	39.1km	39.1km	293.0日	171.5回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
19	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(19) 五ヶ荘・美山園部線③	園部駅	南丹みやま診療所	旧知井小学校前	40.7km	40.7km	242.0日	121.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
20	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(20) 五ヶ荘・美山園部線④	園部駅	日吉駅	旧知井小学校前	40.8km	40.8km	293.0日	146.5回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
21	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(21) 五ヶ荘・美山園部線⑤	旧知井小学校前	下佐々江	国際医療大学病院前	34.9km	34.9km	242.0日	121.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
22	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(22) 五ヶ荘・美山園部線⑥	旧知井小学校前	上佐々江	国際医療大学病院前	37.2km	37.2km	242.0日	847.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
23	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(23) 五ヶ荘・美山園部線⑦	国際医療大学病院前	上佐々江	旧知井小学校前	37.0km	37.0km	242.0日	242.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
24	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(24) 五ヶ荘・美山園部線⑧	旧知井小学校前	下佐々江	国際医療大学病院前	32.8km	32.8km	242.0日	484.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
25	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(25) 五ヶ荘・美山園部線⑨	旧知井小学校前	上佐々江	日吉駅	34.5km	34.5km	242.0日	242.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
26	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(26) 五ヶ荘・美山園部線⑩	旧知井小学校前	上佐々江	日吉駅	34.3km	34.3km	293.0日	299.5回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
27	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(27) 五ヶ荘・美山園部線⑪	白吉駅	南丹みやま診療所	旧知井小学校前	30.1km	30.1km	238.0日	119.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
28	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(28) 五ヶ荘・美山園部線⑫	旧知井小学校前	下佐々江	日吉駅	29.9km	29.9km	294.0日	251.0回			路線型	令和7年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行

29	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(29) 五ヶ荘・美山園部線⑬	国際医療大学病院前	日吉駅	旧知井小学校前	37.2km	242.0日	121.0回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
30	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(30) 五ヶ荘・美山園部線⑭	日吉駅	上佐々江	旧知井小学校前	33.4km	49.0日	24.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
31	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(31) 五ヶ荘・美山園部線⑮	旧知井小学校前	下深見	日吉駅	33.7km	49.0日	24.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
32	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(32) 五ヶ荘・美山園部線⑯	日吉駅	四ッ谷	上佐々江	13.7km	293.0日	267.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
33	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(33) 五ヶ荘・美山園部線⑰	自然文化村	宮脇	日吉駅	32.4km	66.0日	396.0回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
34	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(34) 日吉ダム線①	スプリングスひよし	殿田中学校前	日吉駅	2.4km	293.0日	439.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
35	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(35) 日吉ダム線②	日吉駅	小蓮津	スプリングスひよし	2.3km	293.0日	293.0回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
36	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(36) 日吉ダム線③	スプリングスひよし	殿田中学校前	日吉駅	2.4km	293.0日	146.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
37	南丹市	南丹市	自家用有償旅客運送	(37) 日吉ダム線④	日吉駅	小蓮津	スプリングスひよし	2.3km	293.0日	146.5回				路線型	令和 7 年度	②(1) 不便地域 (法定)	日吉駅でJR山陽本線と接続	③ 前年度から引き続き運行
38	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(38) 1・3西本梅スクール・癒しの森線3	西八前	八乙女・るり溪橋・八阪	南八田	23.8km	365.0日	423.5回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	南八田バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③ 前年度から引き続き運行
39	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(39) 1・8西本梅スクール・癒しの森線8	南八田	鹿芸高校・大河内	八阪	21.6km	365.0日	120.5回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	南八田バス停で地域間幹線系統八田線と接続	③ 前年度から引き続き運行
40	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(40) 2・1市街地循環線1	園部駅西口	上本町	園部駅西口	6.1km	365.0日	1,579.0回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	園部駅でJRと接続	③ 前年度から引き続き運行
41	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(41) 2・2市街地循環線2	園部駅西口	市役所前	園部駅西口	8.2km	365.0日	1,700.0回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	園部駅でJRと接続	③ 前年度から引き続き運行
42	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(42) 3・1摩気・園部東部線1	口司	横田	園部駅西口	9.6km	365.0日	789.5回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	園部駅でJRと接続	③ 前年度から引き続き運行
43	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(43) 3・2摩気・園部東部線2	園部駅西口	熊崎口	園部駅西口	19.1km	365.0日	303.5回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	園部駅でJRと接続	③ 前年度から引き続き運行
44	南丹市	南丹市	南丹市・市町村・バス事業者 に運行委託「コミュニティバス」な	(44) 3・3摩気・園部東部線3	園部駅西口		船岡駅	12.4km	365.0日	182.5回				路線型	令和 7 年度	① 幹線接続	園部駅でJRと接続	③ 前年度から引き続き運行

[illegible]

表 5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

都道府県名	市区町村名	協議会名	年度
京都府	南丹市	南丹市地域公共交通活性化協議会	令和 9 年度

	人 口
人口集中地区以外（人）	23,586 人
交通不便地域等（人）	31,629 人

交通不便地域等の内訳

人口（人）	対象地区	根拠法
31,629 人	南丹市全域	過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法

地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び特例適用開始年度

計画名	策定年月日	特例適用開始年度
地域旅客運送サービス継続実施計画	2023年12月28日	令和 6 年度

計画の変更と協議会の開催について

地域公共交通計画の策定後に、運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更等が生じ、計画を変更する場合、あらかじめ計画の変更について法定協議会の議論を経て大臣の認定を受ける必要があります（地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第9条第1項）。

ただし、以下の要件を満たす場合においては、法定協議会の議論を経たものとして取り扱うことにします。

1 軽微な変更（地域公共交通確保維持改善事業実施要領2.-(1)-②-ア）

次のいずれをも満たす場合

- ・ 補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・ 補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・ 補助対象系統のキロ程の10%以内の増減
- ・ 補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

＜地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（抄）＞

（地域公共交通計画の変更）

第9条 活性化法法定協議会は、前条の規定により申請された地域公共交通計画に記載された地域公共交通確保維持事業の内容を変更するときは、あらかじめ計画の変更について当該活性化法法定協議会の議論を経て大臣の認定を受けるものとする。ただし、軽微な変更についてはこの限りでない。

＜地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抄）＞

②協議会について

ア. 地域公共交通計画の変更と活性化法法定協議会の開催について

陸上交通（地域間幹線系統又は地域内フィーダー系統）について記載した地域公共交通計画の策定後に鉄道のダイヤ改正や学校の登校時間・登校日の変更への対応、沿線の集客施設の新設・廃止への対応等による運行回数・運行日の変更や運行経路の一部変更が生じることが見込まれる場合は、予め活性化法法定協議会において事前に包括的な合意が得られていることを前提に、次のいずれをも満たす軽微な変更に限り、変更の都度、活性化法法定協議会を開催しなくても交付要綱第9条第1項（第18条の規定により準用する場合を含む。）の活性化法法定協議会の議論を経たものとして取り扱う。

- ・各補助対象系統の1日当たり計画運行回数の10%以内又は1回以内の増減
- ・各補助対象系統の計画運行日数の10%以内の増減
- ・各補助対象系統のキロ程（デマンド型にあってはサービス提供時間）の10%以内の増減
- ・地域間幹線系統補助対象事業者に係る計画額の総額の10%以内の増減

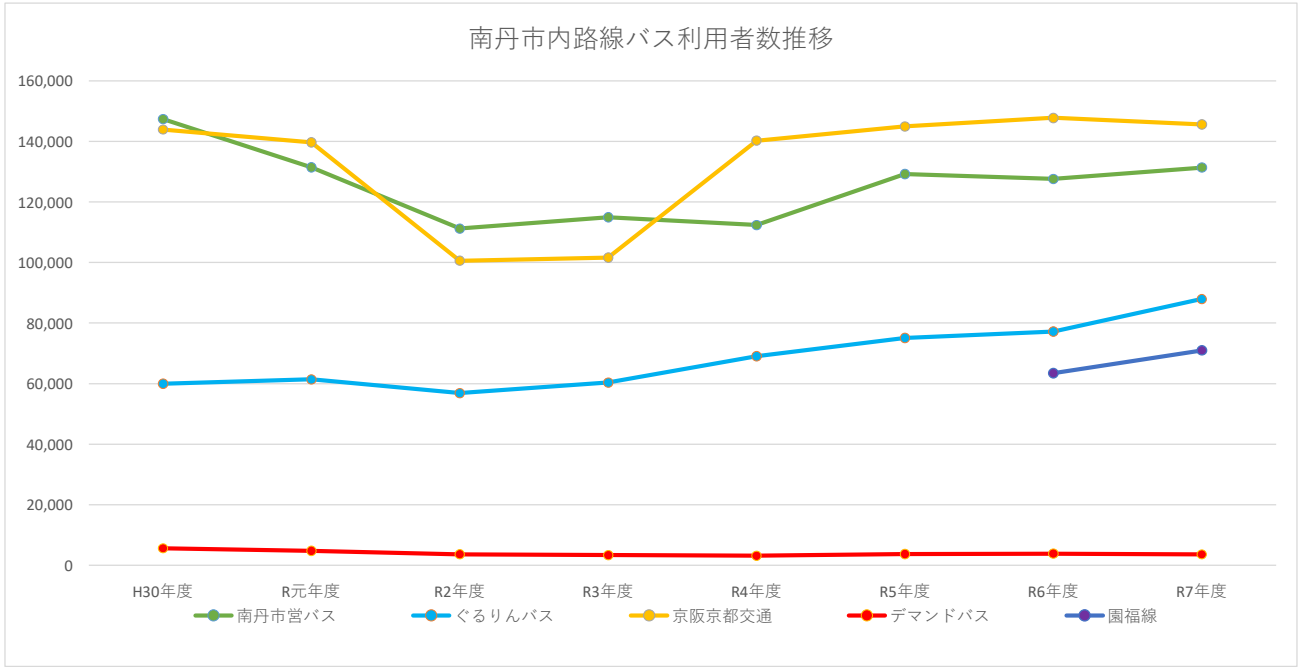
ただし、当該変更後の地域公共交通計画については、活性化法法定協議会構成員において情報共有されることが必要である。

【報告事項】

南丹市内路線バスの利用者数の推移（平成30年度～令和 7 年度）

(人/年)

運行	対象路線	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
南丹市営バス	全路線	147,405	131,466	111,235	114,954	112,373	129,254	127,666	131,392
ぐるりんバス	市街地循環線	50,089	45,729	37,664	40,815	47,119	49,176	52,529	61,599
	摩気・園部東部線	9,417	9,618	7,547	6,035	6,114	6,453	6,407	7,930
	西本梅スクール・癒しの森線	441	530	374	344	468	519	516	567
	新光悦村線		5,541	11,285	13,133	15,355	18,942	17,780	17,820
	計	59,947	61,418	56,870	60,327	69,056	75,090	77,232	87,916
京阪京都交通	八田線	95,602	88,813	77,705	79,747	76,050	82,485	87,185	86,456
	神吉線	24,800	25,916	8,452	4,220	27,025	23,121	23,022	21,309
	原・神吉線	16,390	17,060	7,748	11,224	28,675	27,635	26,480	26,972
	園篠線	6,833	7,494	6,034	5,273	6,378	7,846	7,399	7,039
	園部八木線	320	243	65	93	108	86	121	60
	園部農芸線		148	633	1,081	2,078	3,760	3,586	3,771
	計	143,945	139,674	100,637	101,638	140,314	144,933	147,793	145,607
デマンドバス	八木地域	4,601	3,820	2,915	2,696	2,696	3,160	3,331	3,091
	日吉地域	479	397	269	220	132	128	128	164
	美山地域	530	540	482	409	343	464	383	355
	計	5,610	4,757	3,666	3,325	3,171	3,752	3,842	3,610
園福線	園福線（園部駅東口～桧山）							63,444	70,979



JR嵯峨野線・山陰本線利用人数(1日乗降人数)

駅名	乗車人数(1日)							
	H30年度	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
八木	3,014	2,887	2,322	2,386	2,512	2,606	2,666	2,758
吉富	1,080	1,002	810	852	852	890	896	928
園部	9,228	9,052	7,228	7,694	8,282	8,538	8,214	7,998
船岡	84	98	86	90	82	82	86	82
日吉	538	524	432	442	428	468	472	500
鍼灸大学	714	786	540	636	790	822	778	732
胡麻	586	550	458	470	458	478	494	490
南丹市内7駅合計	15,244	14,899	11,876	12,570	13,404	13,884	13,606	13,488

