

# (2) 丹海バス（フィーダー系統）の経路変更、バス停移設

内容：市役所峰山庁舎増築棟整備に伴い、市役所前の市道『樋田丁田線』の一部区間を庁舎敷地に合わせて一体的に整備を行うことから、現状ルートの通行ができなくなるため経路変更、バス停の移設を行うもの。

対象路線名：峰山四辻線、峰山延利線

移設バス停：京丹後市役所前

実施予定日：令和5年10月1日



運行系統名	起終点	運行系統キロ程	
		現行	変更
峰山四辻線	峰山駅 → 四辻	20.0km	19.8km
	四辻 → 峰山駅	20.2km	20.0km
峰山延利線	峰山 → 小町公園	19.6km	19.4km
	小町公園 → 峰山	19.4km	19.2km

- 既存バス停
- 移設バス停
- - - 現行ルート
- 変更ルート

### (3) 地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請について

フィーダー路線「峰山延利線」「峰山四辻線」の更新申請

令和2年10月から計画が認められて運行を開始したフィーダー系統路線である「峰山延利線」「峰山四辻線」について、令和5年10月以降の運行について継続して行い、住民の利便性を維持するため、計画認定申請を行うもの。 ※詳細は別紙申請書参照

#### ① 峰山延利線 (フィーダー路線)

- 更新日：令和5年10月1日
- 運行事業者：丹後海陸交通(株)
- ルート：起点「峰山」、終点「小町公園」、経由地「メイン前」
- 便数：峰山⇒小町公園 5便、小町公園⇒峰山 4便
- 運賃：エリア内上限200円（協議運賃）

#### ② 峰山四辻線 (フィーダー路線)

- 更新日：令和5年10月1日
- 運行事業者：丹後海陸交通(株)
- ルート：起点「峰山駅」、終点「四辻」、経由地「メイン前、途中ヶ丘公園前」
- 便数：峰山駅⇒四辻 5便、四辻⇒峰山駅 5便
- 運賃：エリア内上限200円（協議運賃）

#### 路線に係る国の補助制度

##### 《地域公共交通確保維持事業》

##### ▽地域間幹線系統補助

- 主な補助要件
  - ・複数市町村にまたがる系統であること
  - ・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
  - ・経常赤字が見込まれること

##### ▽地域内フィーダー系統補助

- 主な補助要件
  - ・補助対象地域間バス系統を補完するものであること  
又は過疎地域等の交通不便地域の移動確保を目的とするものであること
  - ・補助対象地域幹線バス系統等へのアクセス機能を有するものであること
  - ・新たに運行又は公的支援を受けるものであること
  - ・乗車人員が2人/1回以上であること
  - ・経常収益が経常費用に達していないこと

## 生活交通確保維持改善計画（地域内フィーダー系統確保維持計画を含む）

令和 5 年 6 月 日

（名称）京丹後市地域公共交通会議

生活交通確保維持改善計画の名称
京丹後市地域内フィーダー系統確保維持計画
1. 地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性
<p>京丹後市においては、丹後地域唯一の鉄道である京都丹後鉄道と丹後海陸交通が運行する路線バスを軸に、市営バス、コミュニティバスにより構成される公共交通網となっている。路線バスは峰山駅を中心に、大宮町・網野町・丹後町・弥栄町・久美浜町へと伸びており、市内の府立高校や病院、商業施設等、市民の日常生活機能を担う中で欠かせないものであるが、広大な面積の市域をカバーすることは難しく、市営バスやデマンドバス、一般混乗のスクールバス等で、地域住民の移動の確保を行っている。</p> <p>また、本市のみならず近隣の町との地域間の輸送手段として地域間幹線系統の役割を担っており、特に高校生、高齢者の利用が多い。</p> <p>しかしながら、幹線から離れた地域においては、自家用自動車を中心とした移動にならざるを得ないものの、人口減少、高齢化が進行しており、買い物、通院等の生活に必要な交通手段の確保が求められている。またコロナ禍の影響による外出自粛から少しずつ利用者の回復はしているが、公共交通利用者自体が減少している中においても、地域の移動手段として欠かせないものである。</p> <p>このため、地域公共交通確保維持事業により、峰山延利線及び峰山四辻線を確保・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。</p>
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
<p>①峰山延利線 利用者数 11,400 人（目標値）〈参考 R5 目標値 10,300 人〉  【算出根拠】 R5 実績（R4.10～R5.4 の 7 か月）：利用者数 6,640 人  <math>6,640 \div 7 \text{ 月} \times 12 \text{ ヶ月} = 11,382 \text{ 人}</math> R5 年度利用見込 11,382 人  ※R6 年度については利用回復してきた R5 年度利用見込と同等数の数値目標とする。  <math>11,382 + \alpha = 11,400 \text{ 人}</math></p> <p>②峰山四辻線 利用者数 25,500 人（目標値）〈参考 R5 目標値 22,800 人〉  【算出根拠】 R5 実績（R4.10～R5.4 の 7 か月）：利用者数 14,841 人  <math>14,841 \div 7 \text{ 月} \times 12 \text{ ヶ月} = 25,441 \text{ 人}</math> R5 年度利用見込 25,441 人  ※R6 年度については利用回復してきた R5 年度利用見込と同等数の数値目標とする。  <math>25,441 + \alpha = 25,500 \text{ 人}</math></p> <p>京丹後市地域内フィーダー系統確保維持計画の上位計画等は策定していない。  R3 年度に京都府北部 5 市 2 町で構成する京都府北部地域連携都市圏公共交通活性化協議会において、広域的な地域公共交通計画を策定。今年度京丹後市においても地域公共交通計画を策定予定。</p>

<p>(2) 事業の効果</p>
<p>峰山延利線、峰山四辻線を維持することにより、五十河・常吉を中心とする集落の高校生の通学、高齢者等の日常生活に必要な移動手段が確保される。また、幹線ネットワークに接続することで、他地域へ移動の幅が広がり、外出機会が増え、地域が活性化するとともに、健康増進にもつながる。</p>
<p>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</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道や路線バスも含めた公共交通のネットワークが一目で分かる公共交通ガイドブック（時刻表）を、ダイヤ改正に合わせ、年に2回作成し、市内全戸に配布（京丹後市）</li> <li>・沿線の小学校にモビリティマネジメントとしてバスの乗り方講座を行う（京丹後市、丹後海陸交通株式会社）</li> <li>・運転免許証を自主返納された方へ定期券・回数券を進呈（京丹後市）</li> <li>・経由地である商業施設と連携した利用促進（京丹後市、丹後海陸交通(株)）</li> </ul>
<p>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行予定者</p>
<p>地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表1」を添付</p>
<p>5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者</p>
<p>京丹後市から運行事業者への補助金額については、運行収入及び国庫補助金を運行経費から差し引いた差額分を負担することとしている</p>
<p>6. 補助金の交付を受けようとする補助対象事業者の名称</p>
<p>丹後海陸交通株式会社</p>
<p>7. 補助を受けようとする手続きに係る利用状況等の継続的な測定方法 【活性化法法定協議会を補助対象事業者とする場合のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>8. 別表1の補助対象事業の基準二ただし書に基づき、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】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>9. 別表1の補助対象事業の基準ハに基づき、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」認めた市町村の一覧 【地域間幹線系統のみ】</p>
<p>※該当なし</p>
<p>10. 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】</p>

※該当なし
11. 外客来訪促進計画との整合性 【外客来訪促進計画が策定されている場合のみ】
※該当なし
12. 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】
地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱「表5」を添付
13. 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】
※該当なし
14. 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
※該当なし
(2) 事業の効果
※該当なし
15. 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、要する費用の負担者【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】
※該当なし
16. 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
17. 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
18. 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
19. 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

20. 協議会の開催状況と主な議論	
【京丹後市地域公共交通会議】	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年2月13日 フィーダー系統補助路線への検討について報告</li> <li>・令和2年6月30日 令和3年度地域内フィーダー系統確保維持計画を提案・承認</li> <li>・令和2年7月22日 フィーダー系統補助路線申請に係る進捗状況について報告</li> <li>・令和3年6月30日 令和4年度地域内フィーダー系統確保維持計画を提案・承認 (書面開催)</li> <li>・令和4年5月24日 令和5年度地域内フィーダー系統確保維持計画を提案・承認</li> <li>・令和5年6月27日 令和6年度地域内フィーダー系統確保維持計画を提案・承認</li> </ul>	
21. 利用者等の意見の反映状況	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・区長連絡協議会において報告・意見聴取</li> <li>・該当地区区長への個別説明・意見聴取</li> </ul>	
22. 協議会メンバーの構成員	
関係都道府県	京都府丹後広域振興局地域連携・振興部企画・連携推進課 京都府丹後広域振興局健康福祉部企画調整課
関係市区町村	京丹後市市長公室政策企画課
交通事業者・交通施設管理者等	丹後海陸交通株式会社 丹後海陸交通株式会社労働組合 峰山自動車株式会社 久美浜観光バス有限会社 京都府丹後広域振興局建設部京都府丹後土木事務所 京都府京丹後警察署
地方運輸局	京都運輸支局
その他協議会が必要と認める者	京丹後市区長連絡協議会 京丹後市老人クラブ連合会 京丹後市障害者福祉協会

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住所) 京都府京丹後市峰山町杉谷 889 番地  
(所属) 京丹後市 市長公室 政策企画課  
(氏名) 高野 聡 顕  
(電話) 0772-69-0120 (内線 1128)  
(e-mail) kikaku@city.kyotango.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、この様式によらずとも差し支えありません。

また、既存計画部分で生活交通確保維持改善計画の記載項目に合致する部分は、そこからの転記や、該当部分を明確にした上での添付などにより活用いただいて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、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進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、地域公共交通計画及び地域公共交通利便増進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、生活交通確保維持改善計画全体として、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)。

外客来訪促進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。

※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。