

# 米子市公共交通ビジョン（素案）



平成30年9月

米子市総合政策部都市創造課

## 目 次

<b>序章 はじめに</b>	1
<b>第1 米子市の公共交通の現状と課題</b>	1
1 米子市の公共交通の現状	1
(1) 公共交通の現状	
(2) 直面している問題	
(3) 今後の見通し	
2 米子市の公共交通の課題	4
(1) 公共交通の課題	
(2) 利用機会の減少による悪循環（負のスパイラル）について	
<b>第2 今後の米子市の交通政策</b>	6
1 交通政策の基本方針	6
(1) 基本理念	
(2) 基本方針	
2 施策の方向と主な取組	7
(1) 施策の体系図	
(2) 主な取組（推進施策の柱及び具体的な施策例）	
3 取組の推進体制	12
(1) 各主体の役割と連携	

## 序章 はじめに

### 交通ビジョン策定の目的

米子市公共交通ビジョンでは、本市の公共交通のめざすべき姿を示し、根本的な考え方となる「基本理念」と、それを実現するための「基本方針」を掲げ、今後の交通政策における取組の方向性を明らかにし、効果的かつ計画的な交通政策の推進をめざすものです。

また、本ビジョンは、これから的人口減少や高齢化社会などの社会変化を見据え、「住んで楽しいまちづくり」を交通政策の視点で実現していくものであり、今後の交通政策の道標としての役割を果たします。

## 第1 米子市の公共交通の現状と課題

### 1 米子市の公共交通の現状

#### (1) 公共交通の現状

本市の公共交通は、山陰本線・伯備線・境線といった鉄道、JR米子駅を起点とした路線バス、本市の中心部や淀江町地区を運行するコミュニティバス、乗合タクシーによる構成で市内全域に公共交通サービスが提供され、本市はもとより周辺市町村の住民の移動手段として利用されています。また、本市の公共交通が利用可能な地域のカバー率（総人口に占めるバス停400m圏域内人口の割合）は、88.4%であり、大半が公共交通で移動可能な環境となっています。

### ■バス停400m圏域内人口と総人口に占める割合

	人口（人）	バス停400m 圏域内人口（人）	カバー率（%）
米子市	148,262	131,130	88.4

<資料：鳥取県西部地域公共交通網形成計画（平成28年3月策定）>

しかし、モータリゼーションの進展とともに、日常的な移動手段として公共交通機関よりも自家用車が多く利用されるようになり、公共交通の利用者数が減少しています。

### （2）直面している問題

公共交通の利用者は年々減少を続けており、それが交通事業者の収入の減少による採算性の悪化を招いています。交通事業者の経営努力だけでは、公共交通の維持確保が困難な状況であり、実態として路線バスの減便など公共交通サービス水準の低下を招き、更なる利用者の減少を引き起こすという悪循環に陥っています。

また、一般住宅や企業、商業施設等の都市機能が中心市街地から郊外へ流出し、都市機能の郊外化が進むにしたがって、通勤や買い物などの日常生活にますます自家用車が欠かせない状況となっています。その結果、クルマで行きづらい場所として中心市街地の郊外に対する相対的な魅力の低下を招く要因の一つとなっています。

さらに、自家用車の利用拡大に伴う通勤・帰宅ラッシュ時の慢性的な道路混雑の発生、二酸化炭素排出量の増加による環境負荷の増大及び交通事故増加などを公共交通の利用促進によって解消することが求められています。

そして、高齢化社会の進展している昨今、自家用車の利用拡大により衰退傾向にある公共交通機関では、移動が困難なケースも発生します。例えば、加齢による身体的理由により自家用車の運転が困難な方や運転免許返納者の移動手段をいかに確保していくのか、高齢化社会に適応したまちづくりが必要であり、公共交通で円滑に移動できる社会への転換が求められています。

### (3) 今後の見通し

現在、直面している問題に対し、何ら対策を講じなければ現状よりも悪化するものと思われます。

今後は、徒歩・自転車、公共交通及びクルマのベストミックスをめざし、主要な目的地へ公共交通等を利用して円滑に移動できる持続可能な交通体系を構築していく必要があります。

それには、クルマ中心に整備が進められてきたまちづくりから、公共交通を基軸とした都市構造へ転換を進めていくことが、効率的で持続発展するまちづくりには不可欠と考えられます。

## 2 米子市の公共交通の課題

本市公共交通の課題は、多数ありますが、ここでは主なものを例示します。

### (1) 公共交通の課題

#### ①自家用車への依存

自家用車への依存が高い状況にあるため、自家用車に過度に依存しなくても生活できる移動サービスの提供が必要です。

#### ②公共的施設の立地の整合

公共交通の利用が困難な場所に公共的施設、生活利便施設等が建設されているケースもあることから、公共交通を利用しやすい場所への施設の立地場所の誘導や路線の見直しで整合を図ることが必要です。

#### ③生活交通の維持・確保

利用者の減少や運転手不足に伴い、路線バスの減便などの影響が生じており、現状のままだとさらに減便などが進む恐れがあるため、地域の移動手段である生活交通の維持・確保対策が必要です。

#### ④バス停留所・駅の待合環境の改善

バス等の運行する間隔が長いため、バス停留所などの待合環境の改善が必要です。

#### ⑤公共交通に関する情報提供

路線図や行先表示が分かりづらく、公共交通に関する情報が不足しているため、分かりやすい情報提供が必要です。

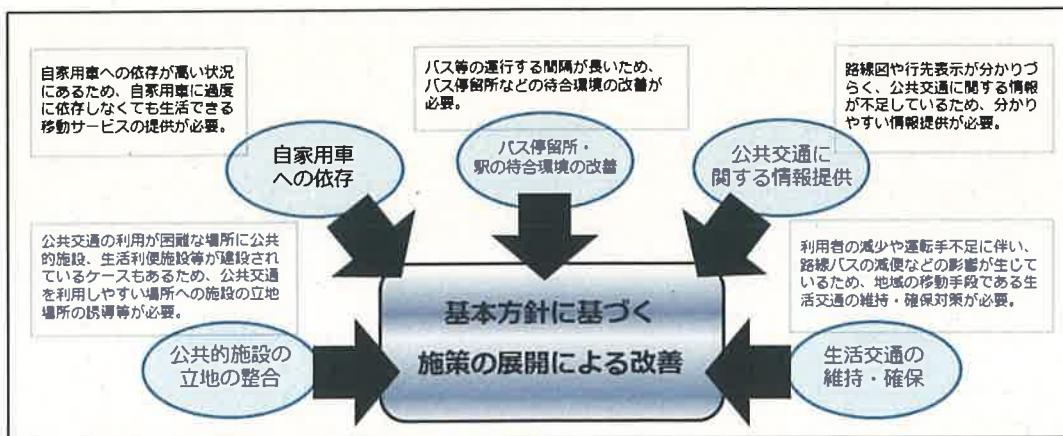


図 <公共交通の課題>

## (2) 利用機会の減少による悪循環（負のスパイラル）について

公共交通の利用者減少は交通事業者の収入減少につながり、交通事業者の採算性が悪化します。これに対して交通事業者は事業継続のためのコスト削減などの対策を行いますが、コスト削減はサービスの低下につながり、サービスの低下は一層の利用者減少を引き起こすこととなります。こうした一連のサイクルが公共交通の直面する「負のスパイラル」です。

今後は、公共交通をみんなで支える体制の構築により、利用機会の増加による好循環を図っていく「正のスパイラル」への転換が求められます。

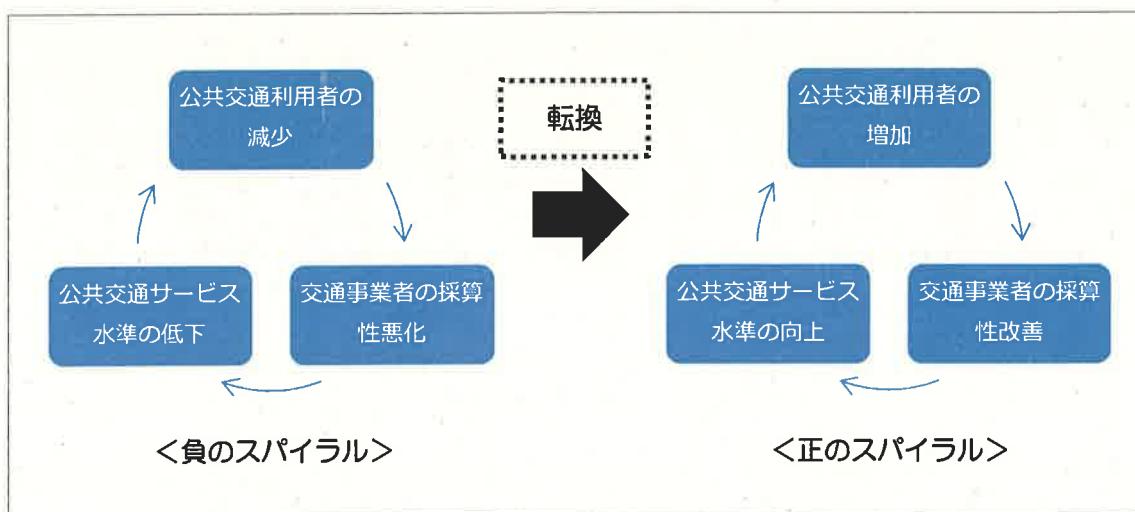


図 <「正のスパイラル」への転換による好循環>

## 第2 今後の米子市の交通政策

### 1 交通政策の基本方針

#### (1) 基本理念

##### 「公共交通を活かした 住んで楽しいまち よなご」

本市では、中心市街地と郊外の一体的なまちづくりを推進するために、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図ります。そのために、既存の公共交通機関を活用したまちづくりの推進と利便性・効率性が高く持続可能な公共交通体系の確立をめざして、各種施策を展開します。

#### (2) 基本方針

##### 基本方針1 「まちづくりを支える公共交通」

中心市街地と郊外の一体的な発展に向けて、都市機能の集積に合わせた公共交通を提供することで、歩いて楽しいまちづくりをサポートするとともに、人と環境にやさしいまちづくりを支えます。

##### 基本方針2 「くらしを支える公共交通」

買い物、通院、通学、通勤など市民生活の向上に資する公共交通の利用環境整備を行うとともに、生活交通の確保に努め、クルマに過度に依存しない社会への誘導を図ります。

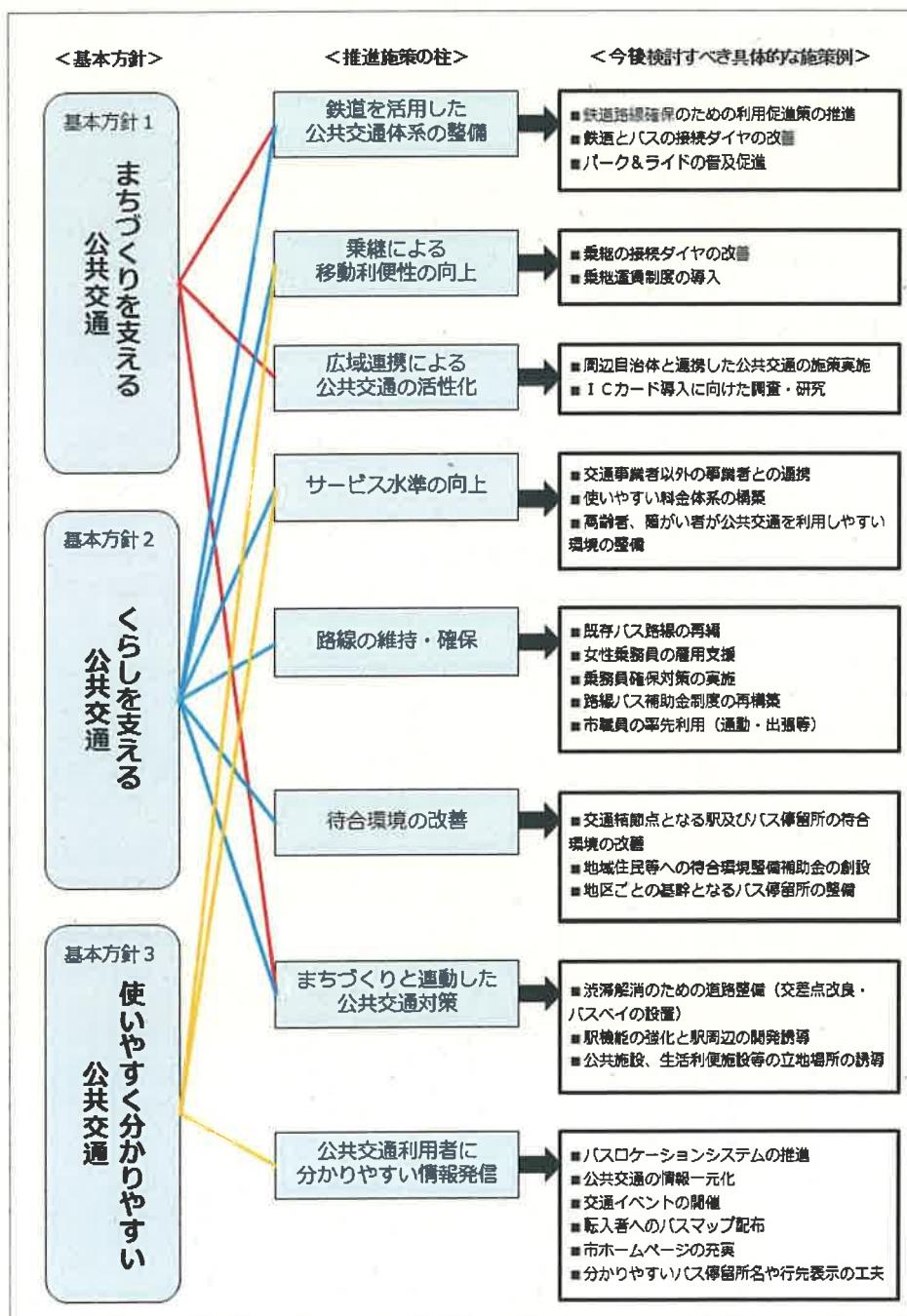
##### 基本方針3 「使いやすく分かりやすい公共交通」

既存の公共交通が、より利用しやすく、より分かりやすいものとなるよう環境整備を図り、利便性の高い公共交通の実現をめざします。

## 2 施策の方向と主な取組

基本方針に基づく推進施策の柱と今後検討していく具体的な施策例を掲げました。なお、施策については現時点の(案)であり、今後更なる検討や各方面との協議調整が必要となります。

### (1) 施策の体系図



## (2) 主な取組（推進施策の柱及び具体的な施策例）

### ■基本方針1 「まちづくりを支える公共交通」

推進施策の柱	具体的な施策例	今後の検討の方向性 ※今後更なる検討及び各方面との協議調整が必要になります。
鉄道を活用した公共交通体系の整備	鉄道路線確保のための利用促進策の推進	鉄道の利用促進策として、通勤、通学等で積極利用してもらうための利用者優遇制度の構築
	鉄道とバスの接続ダイヤの改善	鉄道と路線バス、コミュニティバスがスムーズに乗継可能なダイヤ編成への改善
	パーク＆ライドの普及促進	パーク＆ライドが可能な米子駅、伯耆大山駅に加え、他の駅でも実施可能な体制を整え、普及促進を実施
広域連携による公共交通の活性化	周辺自治体と連携した公共交通の施策実施	周辺自治体との広域連携組織における公共交通施策の実施
	I Cカード導入に向けた調査・研究	周辺自治体との広域連携組織におけるI Cカード導入に向けた調査・研究
まちづくりと連動した公共交通対策	渋滞解消のための道路整備（交差点改良・バスベイの設置）	渋滞解消を図るための道路整備として、交差点における右折レーン設置やバスベイの設置
	駅機能の強化と駅周辺の開発誘導	交通結節点となる駅を整備し、整備した駅周辺への住宅地、商業施設等の誘導
	公共施設、生活利便施設等の立地場所の誘導	公共交通機関の乗降場所付近に公共施設や生活利便施設等の人人が集まる施設を誘導

## ■基本方針2 「くらしを支える公共交通」

推進施策の柱	具体的な施策例	今後の検討の方向性 ※今後更なる検討及び各方面との協議調整が必要になります。
鉄道を活用した公共交通体系の整備【再掲】	【再掲】	【再掲】
乗継による移動利便性の向上	乗継の接続ダイヤの改善	鉄道、路線バス、コミュニティバス間の乗継について、利用しやすいダイヤ編成への改善
	乗継運賃制度の導入	鉄道、路線バス、コミュニティバス間の乗継による乗車運賃割引制度の実施
サービス水準の向上	交通事業者以外の事業者との連携	民間企業等と連携した公共交通利用促進等の取組を実施
	使いやすい料金体系の構築	公共交通利用者にとって、分かりやすい料金を設定
	高齢者、障がい者が公共交通を利用しやすい環境の整備	公共交通を利用しやすい環境整備として、バス停留所付近、待合所等のバリアフリー化を実施
路線の維持・確保	既存バス路線の再編	路線統合や路線再編による利便性向上、路線の循環線化を実施
	女性乗務員の雇用支援	乗務員不足の解消を図るために、女性乗務員の雇用促進策を実施
	乗務員確保対策の実施	乗務員不足の解消を図るために、乗務員確保対策を実施
	路線バス補助金制度の再構築	バス路線を維持するための補助金について、赤字補填ではない補助金制度を構築

	市職員の率先利用（通勤・出張等）	市職員の通勤、出張の際にバス、鉄道等の公共交通機関の積極利用を推進
待合環境の改善	交通結節点となる駅及びバス停留所の待合環境の改善	交通結節点となり利用者が多い駅及びバス停留所について、快適な待合環境を整備
	地域住民等への待合環境整備補助金の創設	地域住民がバス停留所等の待合環境整備を実施する際に補助金を交付
	地区ごとの基幹となるバス停留所の整備	各地区の利用者が多いバス停留所の待合環境を整備
まちづくりと連動した公共交通対策【再掲】	【再掲】	【再掲】

### ■基本方針3 「使いやすく分かりやすい公共交通」

推進施策の柱	具体的な施策例	今後の検討の方向性 ※今後更なる検討及び各方面との協議調整が必要になります。
乗継による移動利便性の向上 【再掲】	【再掲】	【再掲】
サービス水準の向上【再掲】	【再掲】	【再掲】
公共交通利用者に分かりやすい情報発信	バスロケーションシステムの推進	走行中のバスの位置情報を提供するバスロケーションシステムの利用促進及びより効果的な情報提供等の実施
	公共交通の情報一元化	公共交通の情報を集約、一元化し、利用者の知りたい情報を中心に提供

	交通イベントの開催	地域住民にとって公共交通を身近に感じられて、利用促進につながるイベントの開催
	転入者へのバスマップ配布	公共交通の認知度向上及び利用者増加につなげるため、本市転入者へのバスマップの配布
	市ホームページの充実	本市ホームページで公共交通に関する情報を積極的に発信
	分かりやすいバス停留所名や行先表示の工夫	利用者が使いやすい公共交通とするため、周辺施設の名称等を付したバス停留所名や色分けした行先表示等を実施

### 3 取組の推進体制

#### (1) 各主体の役割と連携

取組を推進するにあたっては、行政だけで進めるのではなく、交通事業者や地域住民（利用者）と連携・協働していく体制を構築する必要があります。各主体はそれぞれの役割を十分に理解しながら、取組を進めることで「みんなで支える公共交通」が実現されます。

主 体	考えられる主な役割
行 政	<ul style="list-style-type: none"><li>■交通事業者や地域住民の取組や連携に対する支援</li><li>■地域住民に対する公共交通利用促進の啓発</li><li>■地域ニーズの把握と情報の共有</li><li>■推進する施策の進捗管理</li></ul>
交通事業者	<ul style="list-style-type: none"><li>■地域ニーズを踏まえた輸送サービスの提供</li><li>■交通事業者間の連携・協力の強化</li><li>■交通環境の改善に関する取組への連携・協力</li></ul>
地域住民	<ul style="list-style-type: none"><li>■公共交通活用意識の向上と積極利用</li><li>■交通環境の改善に関する取組への参加・協力</li></ul>

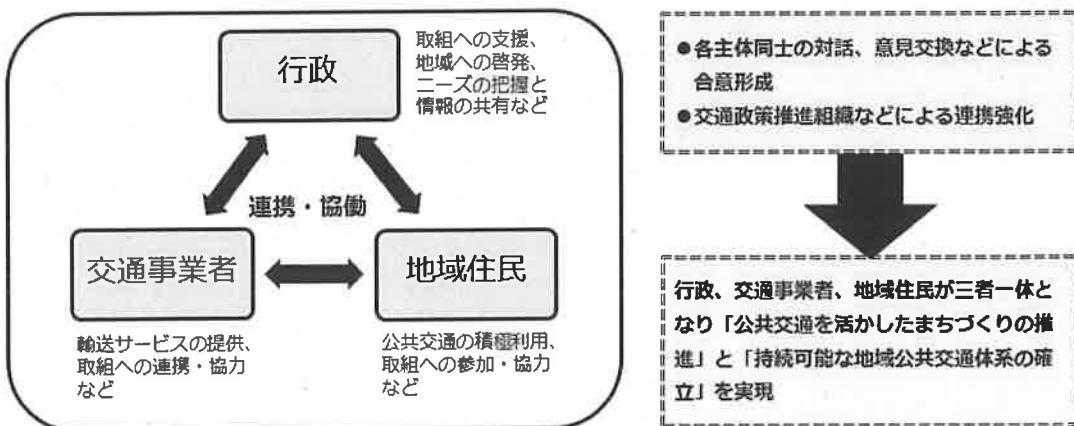


図 <各主体の連携体制>

## 路線バスのダイヤ改正（平成31年4月1日付）について

平成31年4月1日から次のとおり、ダイヤ改正を行います。

### ○日本交通株式会社

路線名	現行	改正	改正内容
皆生線 (上り)	労災病院 10時25分発 米子駅 10時45分着	イオン東館 10時33分発 米子駅 11時04分着	始発場所・時刻変更
	観光センター 11時57分発 米子駅 12時16分着	観光センター 11時52分発 米子駅 12時11分着	時刻変更
	観光センター 15時57分発 米子駅 16時16分着	観光センター 16時27分発 米子駅 16時46分着	時刻変更
	観光センター 16時32分発 米子駅 16時51分着	イオン東館 16時23分発 米子駅 16時56分着	始発場所・時刻変更
皆生線 (下り)	米子駅 9時58分発 労災病院 10時18分着	米子駅 9時53分発 イオン東館 10時21分着	終着場所・時刻変更
	米子駅 11時33分発 観光センター 11時52分着	米子駅 11時28分発 観光センター 11時47分着	時刻変更
	米子駅 15時33分発 観光センター 15時52分着	米子駅 15時33分発 イオン東館 16時03分着	終着場所変更
	米子駅 16時08分発 観光センター 16時27分着	米子駅 16時03分発 観光センター 16時22分着	時刻変更
	米子駅 18時03分発 労災病院 18時23分着	米子駅 18時08分発 労災病院 18時28分着	時刻変更
三柳線 (上り)	住宅団地 7時00分発 米子駅 7時25分着	住宅団地 6時55分発 米子駅 7時20分着	時刻変更
大山線・ 本宮線 (上り)	大山寺 8時25分発 米子駅 9時17分着	大山寺 8時40分発 米子駅 9時32分着	時刻変更
	大山寺 10時30分発 米子駅 11時22分着	大山寺 10時45分発 米子駅 11時37分着	時刻変更
	(3月11日～12月20日) 本宮 12時21分発 伯耆大山駅 12時40分着	大山寺 15時20分発 米子駅 16時12分着	始発場所・終着場所・時刻変更
	(12月21日～3月10日) 大山寺 14時50分発 米子駅 15時42分着		

大山線・ 本宮線 (下り)	伯耆大山駅 11 時 23 分発 本宮 11 時 42 分着	伯耆大山駅 11 時 25 分発 本宮 11 時 44 分着	時刻変更
	(3月 11 日～12月 20 日) 伯耆大山駅 13 時 03 分発 本宮 13 時 22 分着		始発場所・終着場所・時刻変更
	(12月 21 日～3月 10 日) 米子駅 13 時 30 分発 大山寺 14 時 22 分着	米子駅 14 時 00 分発 大山寺 14 時 52 分着	

## 米子市循環バス「だんだんバス」の特別運賃について

### 1. 国民の祝日「こどもの日」の運賃について

#### (1) 実施内容

米子市循環バスの小人運賃100円を無料にする。

#### (2) 実施日

平成31年5月3日（金）から同月5日（日）

#### (3) 実施理由

こどもの日を祝して、子供達にバスの利用機会を提供することで、公共交通への理解を深めてもらうために実施する。

### 2. がいな祭の期間中の運賃について

#### (1) 実施内容

米子市循環バスのすべての運賃を無料にする。

#### (2) 実施予定日

平成31年7月27日（土）から同月28日（日）

#### (3) 実施理由

がいな祭の期間中は、米子駅の駅前通りが車両通行止めになることで周辺道路では渋滞が発生しているため、米子市循環バスの運賃を無料にして公共交通機関での移動を推進することで交通渋滞の緩和を図る。

## 米子市淀江町巡回バスの輸送形態等の変更について

### 1 経過

米子市淀江町巡回バスは、バス路線「稻吉線」が廃止された平成13年9月から、日本交通株式会社との間で委託契約を締結して運行してきたが、同社からは、乗務員の不足を理由として、平成31年度以降、当該委託契約を更新しない旨の申出があった。

当該申出を受けて、淀江町地域における生活路線を維持する必要があることから、運行経路及び運賃は現状のまま、新たな運行事業者を募集した結果、米子第一交通株式会社を運行委託先として選定して、米子市淀江町巡回バスの運行を継続することとした。

### 2 巡回バスの変更点

	平成31年度から（予定）	平成30年度まで
輸送形態	自家用有償旅客運送 (市町村運営有償運送)	事業用有償旅客運送
運行車両	マイクロバス	小型バス
車両所有者	米子市	日本交通株式会社
運行委託事業者	米子第一交通株式会社	日本交通株式会社
運賃等収受先	米子市	日本交通株式会社
回数券	巡回バス専用回数券	循環バス及び巡回バス共通回数券

※米子市でマイクロバスを取得するまでは、リース車両等を調達して運行する。

※公道に設置している路線バスとの共用バス停留所は、公安委員会の許可を要するため、許可が下りるまでは仮設バス停留所を設置して対応する。

### 3 自家用有償旅客運送の概要

他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を輸送する場合には、輸送の安全及び旅客の利便を確保する観点から、旅客自動車運送事業（バス、タクシー事業）の許可が必要とされている。

しかしながら、バス、タクシー事業によっては十分な輸送サービスが提供されず、地域の交通又は移動が制約される者の輸送が確保されない場合があることから、道路運送法において、市町村、特定非営利活動法人等による自家用自動車を用いた有償運送が認められている。

○自家用有償旅客運送の種別

種 別	概 要	
市町村運営 有償運送	交通空白 輸送	市町村内の交通空白地において、市町村自らが当該市町村の住民等の運送を行うもの
	市町村福 祉輸送	当該市町村の住民等のうち、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独で公共交通機関を利用することが困難な者である会員に対して、市町村自らが個別輸送を行うもの
公共交通空白地有償運送		特定非営利活動法人等が、交通空白地において、当該地域の住民及びその親族等である会員に対して運送を行うもの
福祉有償運送		特定非営利活動法人等が、他人の介助によらず移動することが困難であると認められ、かつ、単独で公共交通機関を利用することが困難な者である会員に対して個別輸送を行うもの

4 中国運輸局への申請

別添のとおり

5 その他

- (1)米子市淀江町巡回バス条例及び施行規則を市議会3月定例会に議案として提出する。
- (2)大山町と日吉津村に米子市淀江町巡回バスの乗り入れに関する協議を申し入れる。

平成31年2月 日

中国運輸局 鳥取運輸支局長 殿

住 所 鳥取県米子市加茂町一丁目1番地  
 名 称 米子市  
 代表者の氏名 市長 伊木 隆司

## 自家用有償旅客運送の登録の申請

このたび、自家用有償旅客運送の登録を受けたいので、道路運送法第79条の2の規定に基づき、下記のとおり申請します。

## 記

## 1. 名称、住所、代表者の氏名

住 所 鳥取県米子市加茂町一丁目1番地  
 名 称 米子市  
 代表者の氏名 市長 伊木 隆司

## 2. 自家用有償旅客運送の種別

市町村運営有償運送（交通空白輸送）

## 3. 路線又は運送の区域

## (1) 路線

	起 点	主たる経過地	終 点	キロ程
1	本宮の泉	福平、淀江小学校前、淀江駅、小波上、壽城、米子東病院	イオン東館	23.9
2	イオン東館	佐陀橋、小波、駄倉	淀江駅	6.0
3	淀江駅	福平、駄倉、今津、小波、イオン東館	米子東病院	20.5
4	米子東病院	壽城、小波上、淀江駅、妻木晚田遺跡前	本宮の泉	21.9
5	本宮の泉	福平、小波上、壽城、米子東病院	イオン東館	16.2

6	イオン東館	佐陀橋、小波、今津、駄倉、福平	淀江駅	18.9
7	淀江駅	妻木晩田遺跡前、福平、駄倉、今津、小波、イオン東館	米子東病院	23.3
8	米子東病院	壽城、小波上、淀江小学校前、淀江駅、福平	本宮の泉	19.7
9	本宮の泉	福平、小波、佐陀橋、米子東病院	イオン東館	12.2
10	イオン東館	佐陀橋、小波、今津、駄倉、福平、本宮の泉、妻木晩田遺跡前	淀江駅	28.5

## (2) 運送の区域

区域	備考

## 4. 事務所の名称及び位置

事務所の名称	位置
米子市	鳥取県米子市加茂町一丁目1番地

## 5. 事務所ごとに配置する自家用有償旅客運送自動車の数及びその種類ごとの数

事務所の名称	保有区分	交通空白輸送			市町村福祉輸送						合計(軽)
		バス	普通自動車(軽)	小計	寝台車(軽)	車いす車(軽)	兼用車(軽)	回転シート車(軽)	セダン等(軽)	小計(軽)	
	保有	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )	( )
	持込	1	※ ( )	2	( )	( )	( )	( )	( )	( )	2
	合計	1	( )	2	( )	( )	( )	( )	( )	( )	2

軽自動車については、( ) 内に内数で記載すること

事業用自動車については、※欄に記載すること

## 6. 運送しようとする旅客の範囲

交通空白輸送	1 米子市に在住する住民及びその親族 2 米子市に日常の用務を有する者
福祉輸送	イ 身体障害者福祉法第4条に規定する身体障害者
	ロ 介護保険法第19条第1項に規定する要介護認定を受けている者
	ハ 介護保険法第19条第2項に規定する要支援認定を受けている者
	ニ その他肢体不自由、内部障害、知的障害、精神障害その他の障害を有する者

行うものに○を付すものとする。

## 7. 路線又は運送の区域ごとの対価の額

(必要に応じ関係資料を添付のこと)

### 交通空白輸送

#### ○定額使用料及び定期使用料

使用料の種類	区分	単位	使用料の額
定額使用料	身体障害者手帳等を所持している者（幼児を除く。）及びその介護者（介護者が2人以上あるときは、そのうち1人に限る。）	1回の乗車につき	50円
	小学生（障がい者等を除く。）		100円
	中学生以上の者（障がい者等を除く。）		150円
定期使用料	身体障害者手帳等を所持している者（幼児を除く。）	1か月につき	1,500円
	小学生（障がい者等を除く。）		3,000円
	中学生以上の者（障がい者等を除く。）		4,500円

#### 備考

1 この表において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

- (1) 身体障害者手帳等 身体障害手帳、療育手帳又は精神障害者保健福祉手帳をいう。
- (2) 幼児 満6歳以下の者であって、小学生でないものをいう。
- (3) 障がい者等 身体障害者手帳等を所持している者（幼児を除く。）及びその介護者（介護者が2人以上あるときは、そのうち1人に限る。）

2 幼児は、無料とする。

#### ○回数券

額面金額	発行の単位	代金
50円	1組11枚綴り	500円
100円		1,000円
150円		1,500円

## 8. 添付書類

- (1) 路線図
- (2) 地域公共交通会議（又は協議会）において協議が調ったことを証する書類
- (3) 自家用有償旅客運送自動車についての使用権原を証する書類
- (4) 運転者が必要な要件を備えていることを証する書類
- (5) 運行管理の責任者及び運行管理の体制を記載した書類
- (6) 整備管理の責任者及び整備管理の体制を記載した書類
- (7) 事故発生時の対応に係る責任者及び連絡体制を記載した書類
- (8) 運送しようとする旅客の名簿（市町村福祉輸送を行う場合に限る。）

平成31年2月 日

鳥取運輸支局長 殿

地域公共交通会議において協議が調ったことを証する書類

申請のあった自家用有償旅客運送については、下記のとおり地域公共交通会議を開催し、一般旅客自動車運送事業者によることが困難であり、かつ、地域住民の生活に必要な旅客輸送を確保するために必要であるとの合意に至ったので、その旨証明します。

記

1. 自家用有償旅客運送の種別

市町村運営有償運送（交通空白輸送）

2. 地域公共交通会議（又は協議会）の名称及び対象市町村

（名 称）米子市地域公共交通会議

（対象市町村）米子市

3. 地域公共交通会議（又は協議会）にて合意に至った年月日

平成31年2月 日

4. 運送主体の名称、住所、代表者の氏名

住 所 鳥取県米子市加茂町一丁目1番地

名 称 米子市

代表者の氏名 市長 伊 木 隆 司

5. 合意の内容

（1）路線又は運送の区域

	起 点	主たる経過地	終 点	キロ程
1	本宮の泉	福平、淀江小学校前、淀江駅、小波上、壽城、米子東病院	イオン東館	23.9
2	イオン東館	佐陀橋、小波、駄倉	淀江駅	6.0
3	淀江駅	福平、駄倉、今津、小波、イオン東館	米子東病院	20.5
4	米子東病院	壽城、小波上、淀江駅、妻木晚田遺跡前	本宮の泉	21.9

5	本宮の泉	福平、小波上、壽城、米子東病院	イオン東館	16.2
6	イオン東館	佐陀橋、小波、今津、駄倉、福平	淀江駅	18.9
7	淀江駅	妻木晩田遺跡前、福平、駄倉、今津、 小波、イオン東館	米子東病院	23.3
8	米子東病院	壽城、小波上、淀江小学校前、淀江駅、 福平	本宮の泉	19.7
9	本宮の泉	福平、小波、佐陀橋、米子東病院	イオン東館	12.2
10	イオン東館	佐陀橋、小波、今津、駄倉、福平、 本宮の泉、妻木晩田遺跡前	淀江駅	28.5

## 6. その他特記事項

平成31年2月　　日

米子市地域公共交通会議 会長 片木克男 証明印

## 運転者就任承諾書 兼 就任予定運転者名簿

申請者（米子市）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運転者として就任することを承諾致します。

	氏 名	住 所	運転免許の種類	
			区分	種類
1	職員氏名	○○市○○番地	大型	2種
2	職員氏名	○○市○○番地	大型	2種
3	職員氏名	○○市○○番地	大型	2種
4	職員氏名	○○市○○番地	大型	2種
5				種
6				種
7				種
8				種

- ※ 運転免許の種類欄には、受けている運転免許の別（普通・大型及び1種・2種）を記載すること。
- ※ 第2種運転免許を有しない者にあっては、施行規則第51条の16第1項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- ※ 福祉輸送を行うにあたり福祉自動車以外を使用して行う場合にあっては、施行規則第51条の16第3項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

## 乗務者の就任承諾書 兼 就任予定乗務者名簿【福祉輸送を行う場合】

申請者（ ）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その乗務する者として就任することを承諾致します。

	氏 名	住 所	資格の種類
1			
2			
3			

- ※ 施行規則第51条の16第3項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

セダン型等の自動車を使用して、福祉輸送を行う場合であって、施行規則第51条の16第3項に規定する要件を備えない運転者が乗務する場合にあっては当該要件を備えた者を乗務させることが必要。

運行管理の責任者 就任承諾書

申請者（米子市）が自家用有償旅客運送の登録を受けた場合は、その運行管理の責任者として就任することを承諾致します。

平成31年2月 日

住 所 ○○市○○番地  
氏 名 職員氏名（米子第一交通）

※ 乗車定員11以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあっては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。

様式第6号

運送の主体(申請者名)	米子市
-------------	-----

運行管理の体制等を記載した書類

事務所名(米子第一交通株式会社)

1. 運行管理・整備管理の体制

(ア) 運行管理の責任者の就任予定名簿

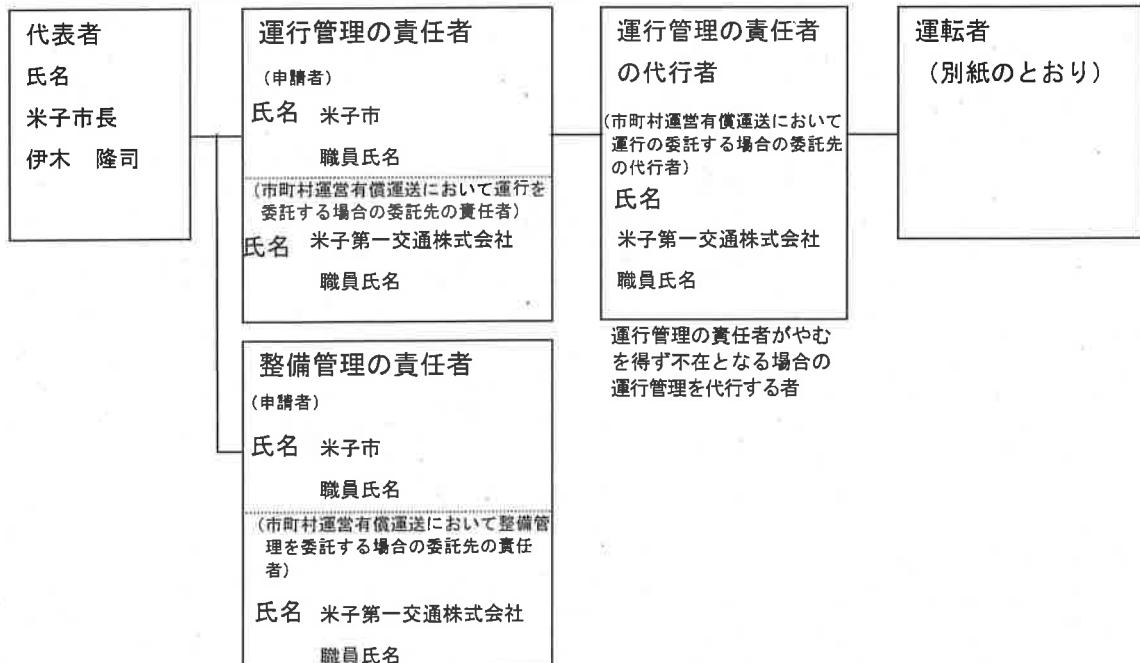
No	氏名	住所	資格の種類	委託
1	職員氏名	米子市〇〇番地		○
2	職員氏名	米子市〇〇番地		○
3	職員氏名	米子市〇〇番地		○

- 乗車定員11人以上の車両を配置する事務所及び乗車定員10人以下の車両を5両以上配置する事務所の運行管理の責任者にあっては、運行管理者資格証の写し又は施行規則第51条の17第2項各号のいずれかの要件を備えていることを証する書類を添付すること。
- 資格の種類には、法23条第1項の運行管理者、その他の別を記載するものとする。
- 市町村運営有償運送にあって運行を委託する場合は、受託者における運行管理の責任者を記載し、委託欄に○印を記載するものとする。

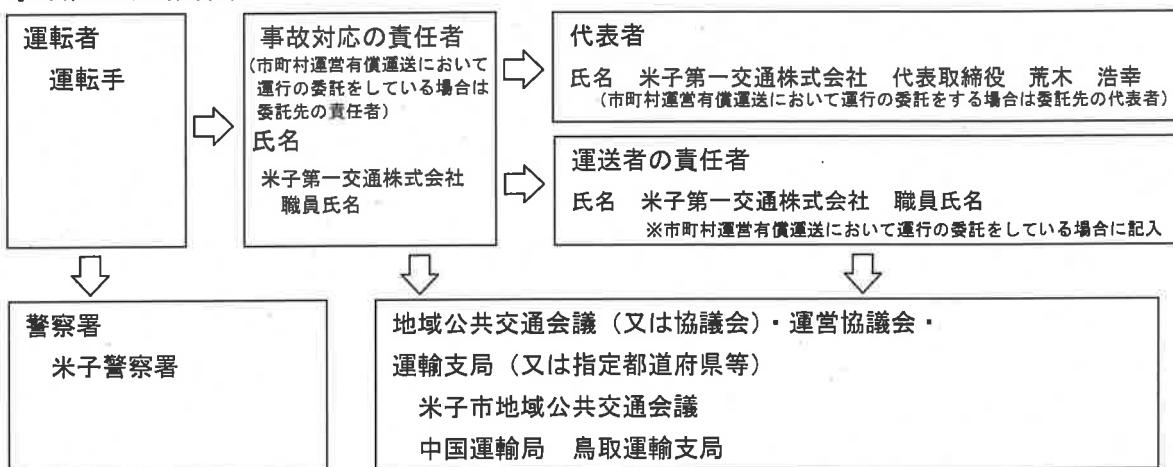
(イ) 整備管理の責任者の就任予定名簿

No	氏名	住所
1	職員氏名(委託先)	米子市〇〇番地
2		
3		

(ウ) 運行管理・整備管理に係る指揮命令系統



## 2. 事故処理連絡体制



## 3. 苦情処理体制

