

様式第1-6（日本工業規格A列4番）

交起第 号-1  
令和4年 月 日

国土交通大臣 殿

氏名又は名称 米子市地域公共交通会議  
住所 鳥取県米子市加茂町一丁目1番地  
代表者氏名 会長 加藤博和

地域内フィーダー系統確保維持計画認定申請書

地域内フィーダー系統確保維持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、別添の記載すべき事項を全て記した地域内フィーダー系統確保維持計画を添付すること。

生活交通確保維持改善計画の名称																			
米子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>米子市を含む鳥取県西部地域の公共交通は、少子高齢化や自家用車の普及等に伴い公共交通の利用者の減少が続いており、収支悪化による行政負担の増加や路線バスの減便といった様々な問題が発生し、公共交通を取り巻く環境は今後も益々厳しくなることが予想されている。</p> <p>これに対応すべく策定された鳥取県西部地域公共交通再編実施計画においては、幹線となる市町村間循環線を導入し、これと重複する既設系統をこの循環線のフィーダー系統とすることで、過密ダイヤの緩和、ユーザーの利便性向上、運行の効率化を図ること等が計画された。</p> <p>そのため、フィーダー系統となる大山線、福万線では乗り換えが生じることになったが、JR駅（伯耆大山駅）を起点とし鉄道と幹線（循環線）と接続されることにより、米子駅を経由せずに大型商業施設や医療機関へ行くことが出来るようになる等、日常生活面での幅広い移動ニーズへの対応が期待される。</p> <p><b>地域公共交通計画を令和4年度に策定予定としており、利用者のニーズ等を把握し、引き続きルート等の見直しを行っていく。</b></p> <p>このフィーダー系統（大山線、福万線）が運行される郊外地域では人口は減少傾向にあり、高齢化率の上昇、マイカーを所有しない高齢者や障がい者等の割合も増えている等、大山線、福万線はこの地域で生活をしていくための移動手段として必要不可欠な路線であり、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>交通結節点での乗継により、幹線路線と接続することで目的地となる施設への移動時間の短縮を図り、地域住民の利用者比率の維持を図っていく。</p> <p>○大山線</p> <p>1日当たりの地域住民の利用者比率の目標値（輸送人員÷地域住民人口×100）</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>令和4年度</th> <th>令和5年度</th> <th>令和6年度</th> <th>令和7年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.11%以上</td> <td>0.11%以上</td> <td>0.11%以上</td> <td>0.11%以上</td> </tr> </tbody> </table> <p>過去3年間の実績を踏まえ、目標値を現状維持とします。</p> <p>(参考)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成30年度</th> <th>令和元年度</th> <th>令和2年度</th> <th>令和3年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0.04%</td> <td>0.02%</td> <td>0.06%</td> <td>0.05%</td> </tr> </tbody> </table>				令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	0.11%以上	0.11%以上	0.11%以上	0.11%以上	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	0.04%	0.02%	0.06%	0.05%
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度																
0.11%以上	0.11%以上	0.11%以上	0.11%以上																
平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度																
0.04%	0.02%	0.06%	0.05%																

○福万線

1日当たりの地域住民の利用者比率の目標値（輸送人員÷地域住民人口×100）

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
0.29%以上	0.29%以上	0.29%以上	0.29%以上

過去3年間の実績を踏まえ、目標値を現状維持とします。

(参考)

平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
0.27%	0.21%	0.42%	0.34%

(2) 事業の効果

大山線及び福万線を維持することにより、運転免許を持たない高齢者や障がい者等にとって日常生活に必要不可欠な移動手段を確保することができる。

また、幹線路線である市町村間循環線及びJRと接続することで、効率的な運行体系が実現できる。これにより目的地となる主要な施設との移動時間の短縮を図ることができ、地域住民の外出機会を促進することで利用者の拡大が期待できる。

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

- ・運転免許自主返納者に対する優遇措置（米子市・事業者）
- ・高齢者に対する優遇措置（米子市・事業者）
- ・イベントと連携した利用促進（米子市・事業者）
- ・ノーマイカー運動の実施（米子市・事業者）
- ・バス停留所の待合環境の改善のための補助金創設（米子市）
- ・公共交通利用に係る積極的な情報提供（米子市）
- ・バス等の時刻表や路線図を掲載した「のりものガイド」を配布（米子市）
- ・バスの乗り方教室の実施（みんなが乗りたくなる公共交通利用促進協議会）
- ・ニーズに沿ったダイヤ編成（事業者）
- ・高齢者等に優しい低床バスでの運行（事業者）
- ・フレイル教室でバスのお試し割引券の配布（米子市）

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

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。

5. 地域公共交通確保維持事業に要する費用の負担者

米子市から運行事業者への補助金額については、次のとおりとする。

- ①平均乗車密度3人以上の路線の場合  
運行経費－運行収入－国庫補助金＝補助金額
- ②平均乗車密度3人未満の路線の場合

<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 補助金交付初年度                      運行経費－運行収入－国庫補助金＝補助金額</li> <li>・ 補助金交付2年度目                    (運行経費－運行収入) × 90%－国庫補助金＝補助金額</li> <li>・ 補助金交付3年度目以降              (運行経費－運行収入) × 80%－国庫補助金＝補助金額</li> </ul>
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
日本交通株式会社
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】
※該当なし
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】
※該当なし
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】
※該当なし
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】
※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、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. 協議会の開催状況と主な議論
<p>米子市地域公共交通会議にて、本事業に関して次のとおり報告及び協議を行った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・平成 29 年 10 月 10 日 鳥取県西部地域公共交通再編実施計画の進捗状況の報告</li> <li>・平成 30 年 2 月 28 日 鳥取県西部地域公共交通再編実施計画の進捗状況の報告</li> <li>・平成 30 年 8 月 28 日 生活交通確保維持改善計画の協議・承認</li> <li>・平成 31 年 3 月 18 日 生活交通確保維持改善計画の変更協議・承認（書面協議）</li> <li>・令和 元年 5 月 30 日 生活交通確保維持改善計画の協議・承認（書面協議）</li> <li>・令和 2 年 7 月 3 日 生活交通確保維持改善計画の協議・承認</li> <li>・令和 3 年 5 月 19 日 生活交通確保維持改善計画の協議・承認（書面協議）</li> <li>・令和 4 年 月 日 生活交通確保維持改善計画の協議・承認</li> </ul>
18. 利用者等の意見の反映状況
<p>鳥取県西部地域公共交通活性化協議会において鳥取県西部地域公共交通網形成計画を策定する中で、平成 27 年度に鳥取県西部地域において利用者である一般住民、高校生、民生委員へのアンケートを行い、意見を反映している。</p> <p>また、本計画は米子市地域公共交通会議で協議のうえ策定されたもので、本会議には老人クラブ連合会、自治連合会、連合婦人会、商工会議所女性会から委員として参加され、協議に加わっていただき意見を伺っている。なお、本会議の会議は公開されているとともに、会議資料や会議録は市ホームページにて公開している。</p> <p>令和 3 年度からは高齢者定期券購入者を対象として利用者アンケートを実施し、ニーズ把握を行っている。また、令和 4 年度は地域公共交通計画を策定するため、利用者へのアンケ</p>

ート等での意識調査等を行い、ニーズを把握し、適切なダイヤ等になるように検討する。

19. 協議会メンバーの構成員	
学識経験者	米子工業高等専門学校
運送事業者	日本交通株式会社、日ノ丸自動車株式会社、西日本旅客鉄道株式会社
運送事業者の組織する団体	鳥取県ハイヤータクシー協会
住民の代表	米子市老人クラブ連合会、米子市自治連合会、米子市連合婦人会、米子商工会議所女性会
運輸局支局	鳥取運輸支局
運転手が組織する団体	私鉄中国地方労働組合
警察	米子警察署
米子市	総合政策部、福祉保健部
その他	鳥取県

【本計画に関する担当者・連絡先】

(住 所) 鳥取県米子市加茂町一丁目1番地

(所 属) 米子市総合政策部交通政策課

(氏 名) 山 内 江 里 子

(電 話) 0859-23-5274

(e-mail) kotsu@city.yonago.lg.jp

表5 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

市区町村名	米子市
-------	-----

(単位:人)

	人口
人口集中地区以外	70,995
交通不便地域等	

交通不便地域等の内訳

人口	対象地区	根拠法

地域公共交通利便増進計画の策定年月日及び算定式適用開始年度

計画名	策定年月日	算定式適用開始年度
鳥取県西部地域公共交通網形成計画	平成28年3月31日	平成31年度
鳥取県西部地域公共交通再編実施計画	平成30年6月1日	平成31年度

(1)記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(以下、「交付要綱」という。)の別表7(ハ②(1))に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7(ハ②(2)(実施要領の2.(1)①))に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計(重複する場合を除く)を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7(ハ②(1))に掲げる法律(根拠法)に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定(乗用)」と記載すること。

(2)添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。(ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可)

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)

令和5年度

市区町村名	運送予定者名	運行系統名 (申請番号)	運行系統			系統 キロ程	計画 運行 日数	計画 運行 回数	利 便 増 進 特 例 措 置	地域内フィーダー系統の基準適合 (別表7及び別表9)			
			起点	経由地	終点					運行態様の別	基準ハで 該当する 要件	補助対象地域間幹 線系統等と接続の 確保	基準ホで該 当する要件 (別表7のみ)
米子市	日本交通(株)	(1) 大山線	伯耆 大山 駅	美濃・ 尾高	本宮	往8.9km 復8.9km	365日	365回	○	路線定期	①	JR伯耆大山駅で皆 生・日吉津循環線と 接続及びダイヤ調	
		(2) 福万線	伯耆 大山 駅	上新印	日下	往4.7km 復4.7km	365日	1277.5回	○	路線定期	①	JR伯耆大山駅で皆 生・日吉津循環線と 接続及びダイヤ調	
		(3)				往 km 復 km	日	回					
		(4)				往 km 復 km	日	回					
		(5)				往 km 復 km	日	回					

(注)

1. 区域運行及び乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。
2. 「系統キロ程」については、小数点第1位(第2位以下切り捨て)まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。
3. 「利便増進特例措置」については、地域公共交通利便増進計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用(別表9)を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載すること。
4. 「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。
5. 「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。
6. 乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。
7. 本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

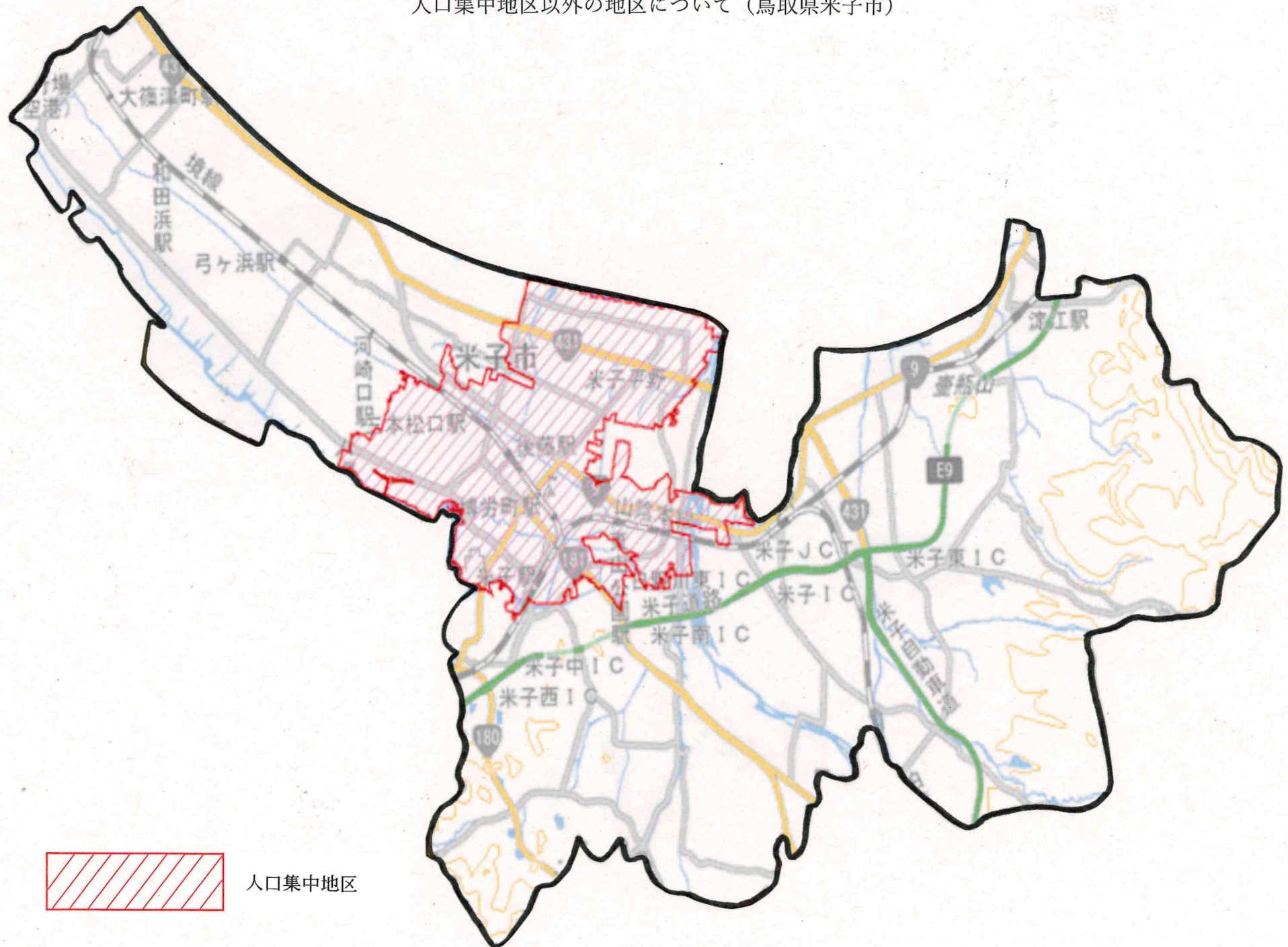


# 計画年平均運行回数・計画実車走行キロ算定表

令和5年度  
日本交通株式会社

系統番号 又は名称	キロ程		平日			土曜日			日祝日			往路運行 本数	復路運行 本数	年末年始		運行回 数合計	運行日 数合計	期中平均 運行回数	仮実車 走行キロ	増減 キロ	計画実車走 行キロ
	往路	復路	運行本数		日数	運行本数		日数	運行本数		往路 本数			復路 本数							
			往	復		往	復		往	復											
大山線 158-13	8.9	8.9	1	1	244	1	1	50	1	1	71	365	365			365.0	365	1.0	6,497.0		6,497.0
福万線 155-11	4.7	4.7	3	4	244	3	4	50	3	4	71	1,095	1,460			1,277.5	365	3.5	12,008.5		12,008.5

人口集中地区以外の地区について（鳥取県米子市）



# 運行予定系統を示した地図

