

平成 30 年 月 日

中国運輸局長 殿

氏名または名称
住 所
代 表 者 氏 名

㊤

地方運輸局長による交通不便地域指定申請書

下記の地域について、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱別表7（地域内フィーダー系統確保維持関係）の補助事業の基準口②(2)に基づく交通不便地域として、指定を受けたく下記のとおり関係書類を添えて申請します。

記

1. 交通不便地域指定地区

越路地区（詳細は別紙1のとおり）

2. 交通不便地域に位置づける理由

当該地区は、東西を山で囲まれた谷あい位置する集落で、半径1km以内に鉄道駅及びバス停留所が存在しない。また、直線距離が最も近い最寄りのバス停留所（倉田保育所前）まで、県道鳥取郡家線・鳥取広域農道経由で約2.3kmあり、当該住民の移動は困難となっている。

3. 添付書類

とっとり市地図情報サービス
Tottori City Information Map

地図内を検索

住所

目録物

周辺情報

作成

ルート

リンク

全画面

詳細情報

印刷

地図上で指定した地点の情報を表示します

印刷

表示切替

- 0番：砂丘方面
- 3番：国府方面
- 4番：中央病院方面
- 5番：湖山・賀香方面
- 6番：東郷・吉岡方面
- 7番：市立病院方面
- 8番：秋谷・若葉台方面

透過度

検索結果

ここに検索結果が表示されます

凡例

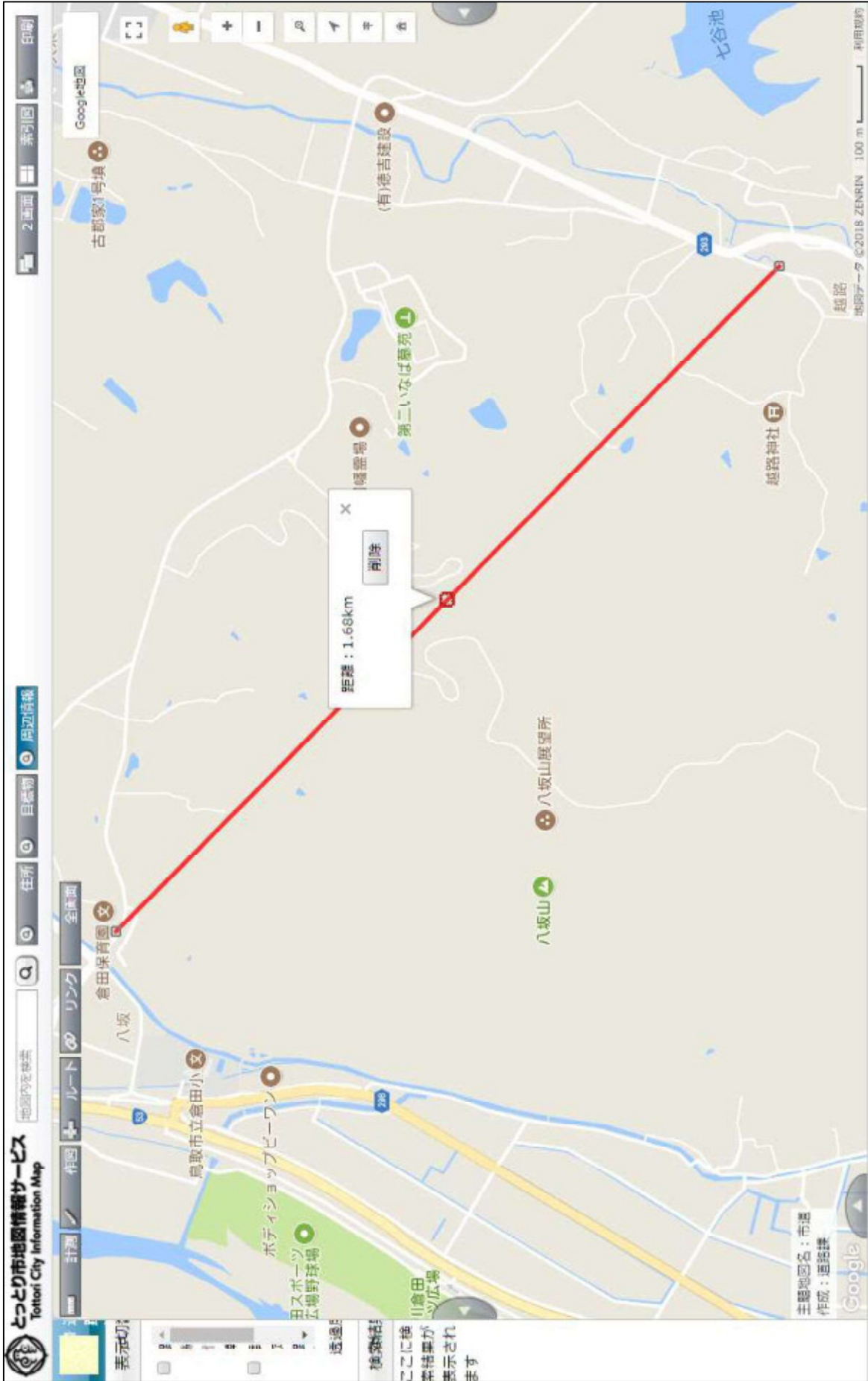
左側の表示切替メニューから、ご覧になりたい路線にチェックを入れてください。

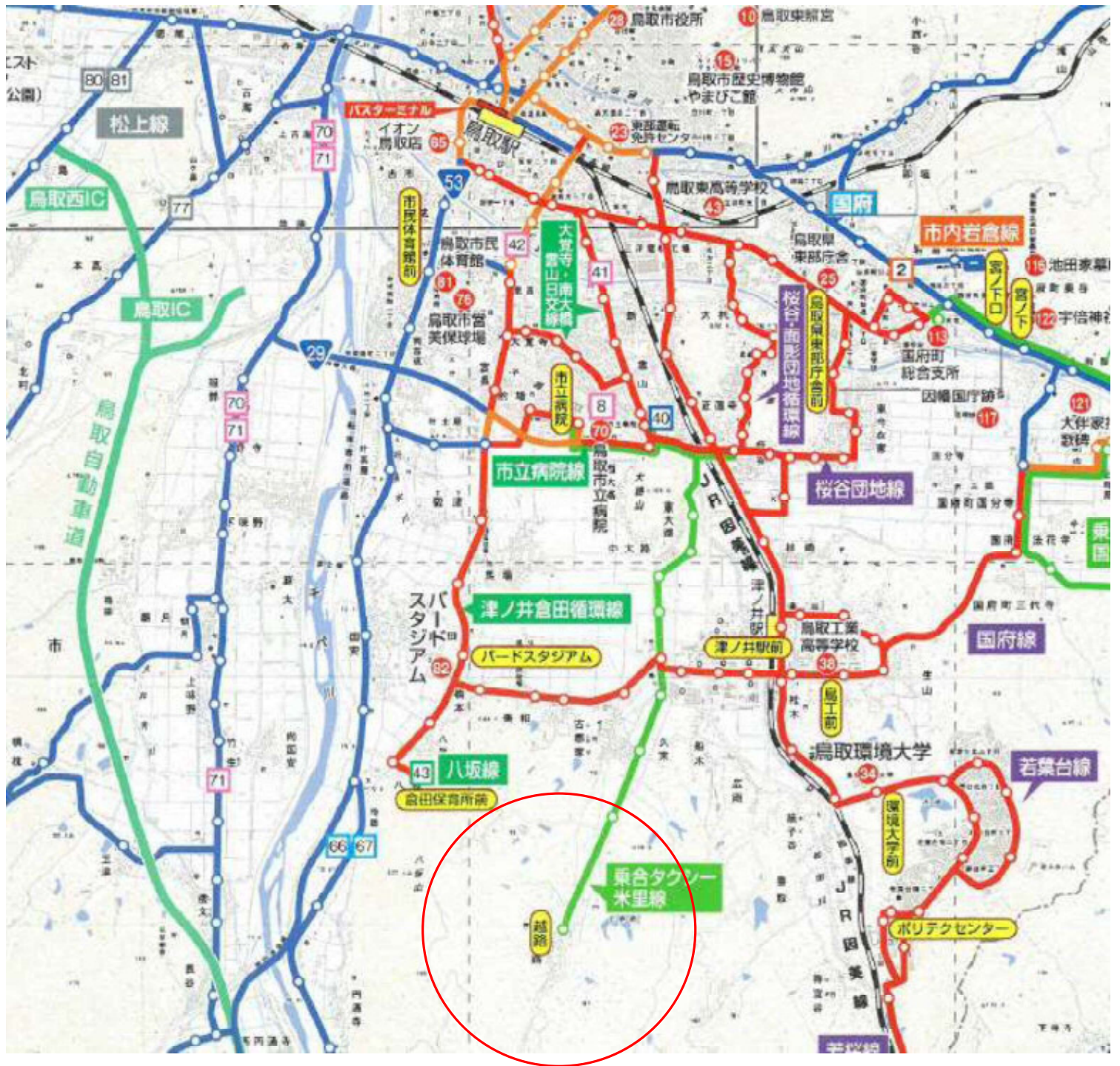
- 日ノ丸自動車運行
- 日本交通運行
- 砂丘線
- くる梨：赤コース
- くる梨：青コース
- くる梨：緑コース
- 気高循環バス
- 絹見バス

主地区名：市内バス情報マップ

Copyright(C) 2017 Tottori City . All rights Reserved.

ポータルページに戻る | はじめて利用する方へ | 利用規約 | Powered by GeoCloud





地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の世帯数及び人口

住民基本台帳(平成30年3月31日現在の住民登録)

(単位:人)

| 町名 | 世帯数 | 人口 | 世帯あたりの人口 | 交通空白地世帯数 | 交通空白地人口 |
|----|-----|-----|----------|----------|---------|
| 越路 | 60 | 169 | 2.8 | 60 | 169 |

別表 7 (第 16 条第 1 項関連)

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金 (補助対象事業の基準)

| 補助対象事業者 | 補助対象経費 | 補助対象事業の基準 | 補助率 |
|--------------------------------------|---|--|-----|
| 一般乗合旅客自動車運送事業者、自家用有償旅客運送者及び活性化法法定協議会 | 補助対象系統に係る補助対象経常費用と経常収益との差額であって、別表 8 に定めるところにより算出される経費 | <p>市区町村協議会等が定めた生活交通確保維持改善計画に確保又は維持が必要として掲載された補助対象系統の運行のうち、次のイからトまでの全てに適合するもの。ただし、第 15 条第 2 項の場合にあっては、ロからトまでの全てに適合するもの。</p> <p>イ 道路運送法施行規則第 3 条の 3 に規定する路線定期運行、路線不定期運行若しくは区域運行又は同規則第 49 条第 1 号に定める市町村運営有償運送 (「市町村運営有償運送の登録に関する処理方針について」(平成 18 年 9 月 15 日付け国自旅第 141 号) 1①に定める「交通空白輸送」に限る。)若しくは同条第 2 号に定める交通空白地有償運送であって乗合旅客の運送に係るものであること。(ただし、交通空白地有償運送にあっては、補助対象期間の開始前に、国庫補助金の交付を申請することを示した上で、道路運送法施行規則第 51 条の 15 第 3 号に規定する協議が調っているものに限る。)</p> <p>ロ 以下の①又は②のいずれかの要件を満たすもの。</p> <p>① 第 2 編第 1 章第 1 節の補助対象地域間幹線系統のフィーダー系統であること。ただし、政令指定都市、中核市及び特別区 (以下、「政令指定都市等」という。)が専らその運行を支援するもの及びその運行区域のすべてが政令指定都市等の区域内であるものを除く。(補助対象期間中に政令指定都市等に指定された場合、次期補助対象年度より適用する。)</p> <p>② 以下の (1) 又は (2) のいずれかを満たす交通不便地域における地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。</p> <p>(1) 以下に掲げる過疎地域等のいずれかをその沿線に含む地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること</p> <ul style="list-style-type: none"> ・過疎地域自立促進特別措置法 (平成 12 年法律第 15 号) 第 2 条第 1 項及び第 32 条の適用される要件に該当する過疎地域 (同法第 33 条第 1 項に基づく「過疎地域とみなされる市町村」及び同法第 33 条第 2 項に基づく「過疎地域とみなされる区域」を含む。) | 1/2 |

- ・離島振興法第2条第1項の規定に基づき指定された同項の離島振興対策実施地域
- ・半島振興法（昭和60年法律第63号）第2条第1項の規定に基づき指定された半島振興対策実施地域
- ・山村振興法（昭和40年法律第64号）第7条第1項の規定に基づき指定された振興山村
- ・奄美群島振興開発特別措置法第1条に規定する奄美群島に属する島
- ・小笠原諸島振興開発特別措置法第2条第1項に規定する小笠原諸島に属する島
- ・沖縄振興特別措置法第3条第1号に規定する沖縄県の区域

(2) 半径1キロメートル以内にバスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港が存しない集落、市街地その他の交通不便地域として地方運輸局長等が指定する地域の住民等の移動確保のための地域間交通ネットワークのフィーダー系統であること。

ハ 当該系統の運行内容について、効率的・効果的運行のための「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（「地域公共交通会議に関する国土交通省としての考え方について」（平成18年9月15日付け国自旅第161号）別添2）なども踏まえ、地域における既存の交通ネットワークや生活交通確保維持改善計画の地域間幹線系統に係る部分の記載との調整・整合が図られているもの。

ニ 以下の①から③のいずれかに該当するもの。

- ① 当該補助対象期間中に新たに運行を開始するもの
- ② 既に運行を開始しているもので生活交通確保維持改善計画に基づき新たに地方公共団体が支援を開始するもの
- ③ 前年度補助対象期間から生活交通確保維持改善計画に基づき運行されているもの（第16条第2項の規定による補助対象事業の基準の特例によるものを除く。）

ホ 補助対象期間に、当該系統の運行によって得る経常収益が同期間の当該系統の補助対象経常費用に達していないもの。ただし、過去2ヶ年度連続して経常収益が経常費用を超えた系統を除く。

ヘ 補助対象期間の末日（9月30日）において引き続き

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>運行されるものであること。(補助対象期間の途中で補助対象系統の合併、分割その他の再編を行う場合には、再編を行う日までに生活交通確保維持改善計画の認定又は変更の認定を受けて実施する場合に限り、同一の補助対象系統が補助対象期間中継続して運行しているものとして取り扱う。)</p> <p>ト 次式によって算出される補助対象期間の1回当たりの輸送量が2人以上であるもの(路線不定期運行及び区域運行(自家用有償旅客運送にあつては路線を定めて不定期に行う運送及び路線を定めず行う運送)を除く。)</p> <p style="text-align: center;">輸送人員 ÷ 運行回数</p> |
|--|--|---|

(注)

1. 「フィーダー系統」とは、バスの停留所、鉄軌道駅、海港及び空港において、地域間交通ネットワークと接続する系統をいう。この場合の、「接続」とは、バス停留所相互又はバス停留所と駅、海港又は空港との近接・共有、乗り継ぎに適したダイヤの設定、乗り継ぎ割引の設定など、乗り継ぎ円滑化のためのいずれかの措置が講じられていることをいう。
2. 「地域間交通ネットワーク」とは、地域間幹線バス系統、鉄軌道路線、内航旅客船航路及び国内定期航空路をいう。この場合において、「地域間幹線バス系統」は、複数市町村(ただし、平成13年3月31日における市町村の状態に応じたもの。)にまたがる平日1日当たりの計画運行回数が3回以上のものとする。