

同一の補助対象系統として取り扱う運行系統について

以下の系統については、主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統ではありませんが、利用者のニーズに応えるために、通勤・通学の時間などで運行回数及び運行経路を変更している系統であるため、同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことが必要と認められます。

そのため、地域公共交通確保維持改善事業実施要領 2(1)④イに基づき、「1 km以内」を「2 km以内」、「10%以内かつ10km 以内」を「20%以内かつ20km 以内」にそれぞれ読み替えて適用します。

○申請番号12 学園都市線 (B・C・D・E)

・主系統

Dルート (第4, 10, 11便) 系統キロ程 : 14.2km

・同一の補助対象系統に属するものとして扱う系統

Bルート (第2, 5便) 系統キロ程 : 12.4km → キロ程差1.8km (12.7%)

Cルート (第3, 7便) 系統キロ程 : 15.8km → キロ程差1.6km (11.3%)

Eルート (第6, 8便) 系統キロ程 : 16.2km → キロ程差2.0km (14.1%)

〈地域公共交通確保維持改善事業実施要領(抄)〉

④ 同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の範囲について

複数の運行系統がある場合に主系統とそれ以外の系統を比較した場合の差異が下記の基準の範囲内となっている場合は、両系統は同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。なお、主系統とは、補助対象系統を構成する運行系統群のうち、最も運行回数が多いもの(運行回数が同数の運行系統が複数ある場合は、最もキロ程が短いもの)をいう。

【同一の補助対象系統として取り扱う運行系統の基準】

ア. 基本的な取り扱い

1) 主系統のキロ程が10km 未満の場合

主系統と異なる区間のキロ程が1 km 以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

2) 主系統のキロ程が10km以上の場合

主系統と異なる区間のキロ程が主系統のキロ程の10%以内かつ10km以内の運行系統は、主系統と同一の補助対象系統に属するものとして取り扱う。

イ. 活性化法法定協議会が特に認める場合の取り扱い

上記ア. の基準は満たさないものの、地域の実情にかんがみ同一の補助対象系統に属するものとして取り扱うことが必要と協議会が認める運行系統については、上記ア. の「1 km 以内」を「2 km 以内」、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に、それぞれ読み替えて適用する。