

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・通学の時間帯（朝・夕）と通院・買い物等の時間帯（昼間）と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。

については、地域公共交通確保維持改善事業実施要領2（1）⑥イに基づき、「10%以内かつ10km以内」を「20%以内かつ20km以内」に読み替えて適用いたします。

<丹後海陸交通（株）>

峰山線

【主系統】

峰山線3

野田川丹海前～京丹後大宮駅～メイン前～峰山駅（16.5km）

【同一の補助対象系統に属するものとして扱う系統】

峰山線2

野田川丹海前～京丹後大宮駅～峰山駅：メイン前を經由しない系統
（異なる区間 1.8km : 10.9%）

海岸線

【主系統】

海岸線2

峰山駅～小浜～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬（36.8km）

【同一の補助対象系統に属するものとして扱う系統】

海岸線3

峰山駅～島津～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬：網野中学校・高校を經由しない系統
（異なる区間 4.0km : 10.8%）

<地域公共交通確保維持改善事業実施要領（抄）>

⑥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1km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。

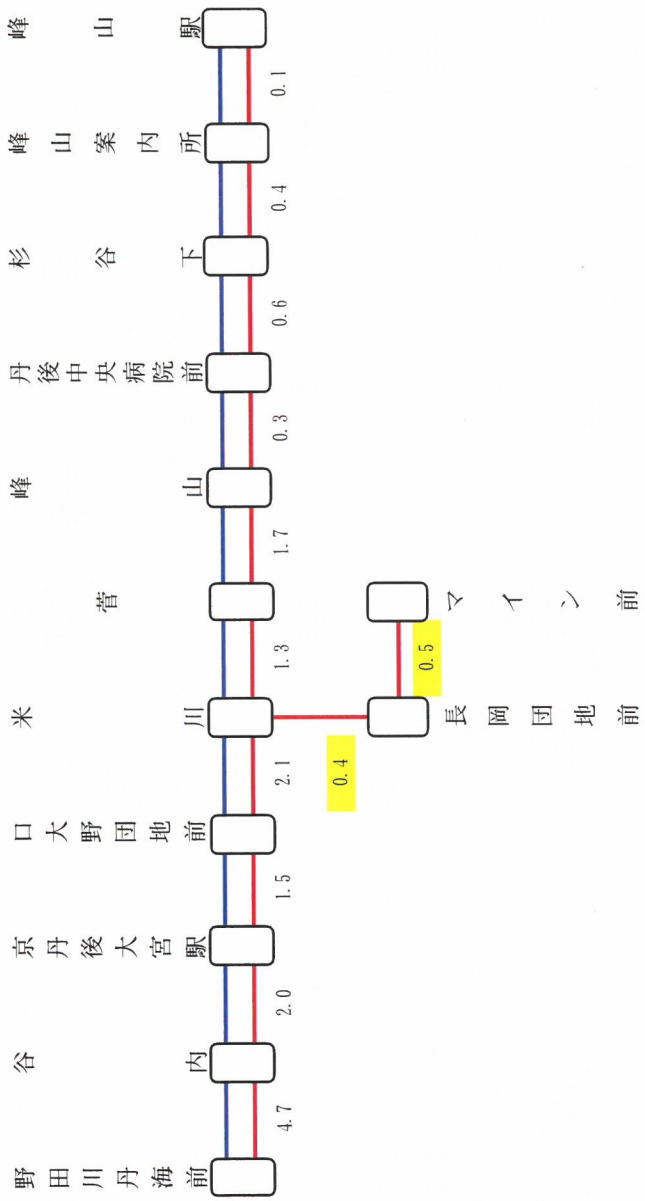
イ. 協議会が特に認める場合の取り扱い

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「1km以内」を「2km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。

同一対象系統（峰山線）の区間キロ程

申請番号 第5号

系統名	系統キロ程	運行回数
【みなし】峰山線2（野田川丹海前～京丹後大宮駅～峰山駅）	14.7 km	0.5回
【主系統】峰山線3（野田川丹海前～京丹後大宮駅～マイン前～峰山駅）	16.5 km	5.5回



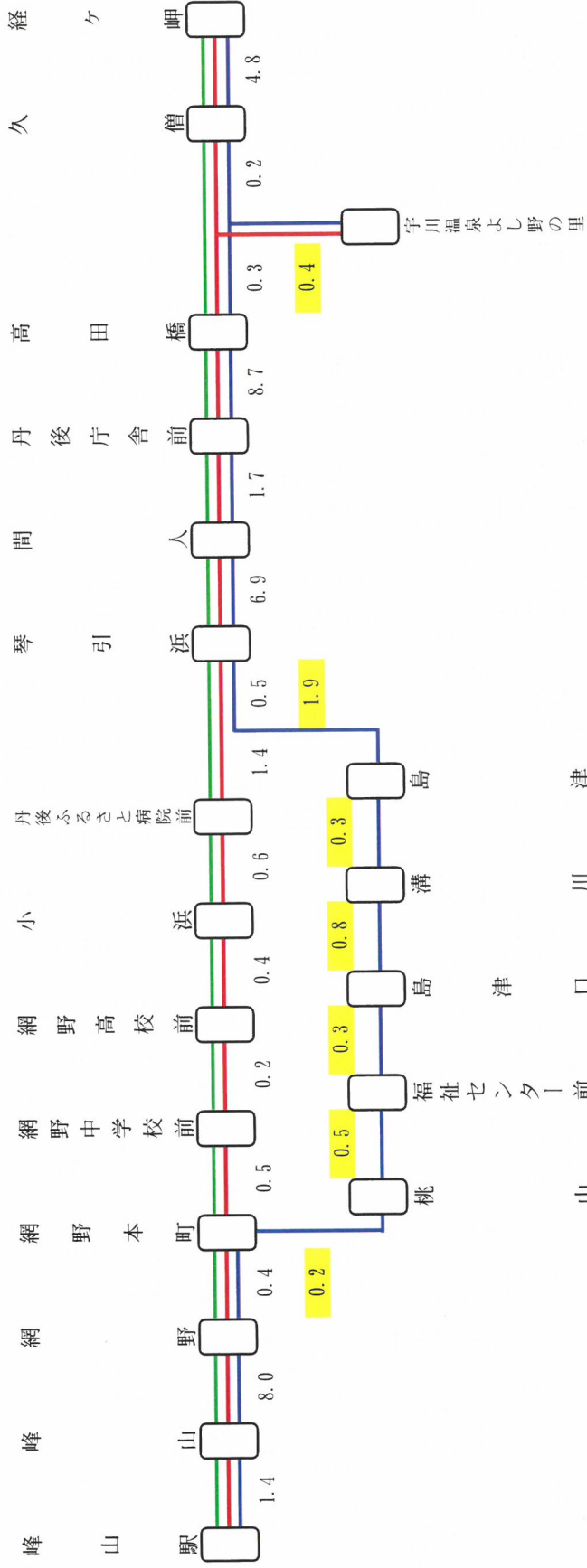
○主系統と異なる区間のキロ程と割合

①峰山線3-峰山線2	1.8 km	10.9%
------------	--------	-------

同一対象系統（海岸線）の区間キロ程

申請番号 第7号

系統名	系統キロ程	運行回数
【みなし】海岸線（峰山駅～小浜～間人～経ヶ岬）	36.0 km	1.0 回
【主系統】海岸線2（峰山駅～小浜～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬）	36.8 km	5.5 回
【みなし】海岸線3（峰山駅～島津～間人～宇川温泉よし野の里～経ヶ岬）	37.7 km	0.5 回



○主系統と異なる区間のキロ程と割合

① 海岸線2－海岸線	0.8 km	2.1%
② 海岸線2－海岸線3	4.0 km	10.8%