

香取市地域公共交通協議会

(第 11 回協議会資料)

目 次

1	デマンド交通の試行導入について	
1)	デマンド交通試行の必要性	1
2)	試行エリアの選定	4
3)	運行形態 (案)	5
4)	経費試算	5
2	住民アンケートの実施について	7
3	香取市地域公共交通協議会規約の改正について	
1)	改正の趣旨	8
2)	協議事項	10

1. デマンド交通の試行導入について

1) デマンド交通試行の必要性

(1) デマンド交通とは

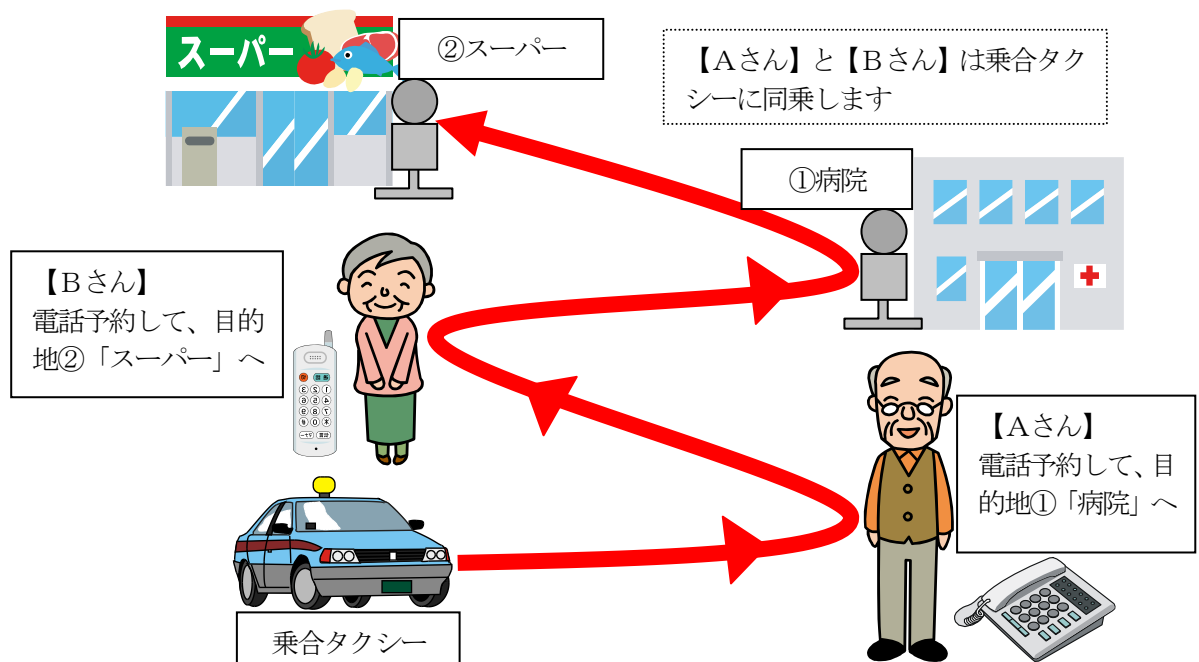
<デマンド交通とは>

電話予約など、利用者の要求に応じて運行を行う公共交通の一形態。

(「デマンド」・・・要求・需要・請求などの意。)

様々な形態があるが、利用者の需要に応じて路線や時間を柔軟に対応できるので、需要が分散している場合はデマンド交通が有効。

デマンド交通のひとつの例 (イメージ)



主な流れ ①利用者は、受付へ電話して予約します。

「〇時の便で、〇〇から〇〇まで行きたいので予約します。」

②受付は、複数の予約を結びつけて、効率よく運行できるルート (順番) を決定し、乗合タクシーに指示します。

(「Aさん、Bさんの順番で乗せて、Aさんを病院で降ろした後、Bさんをスーパーで降ろす。」といった情報を、ルートとともに乗合タクシーに伝えます。)

③乗合タクシーは、受付から指示されたルートと順番で利用者を輸送します。

利用者は、複数人で乗合タクシーに同乗することになります。

※予約受付の締切り時間だけが決まっていて、便設定がない形態もあります。

※乗降場所にほとんど制約がない形態と、バス停のように場所を限定する形態があります。

<デマンド交通導入自治体の例>

項目	千葉県A市	千葉県B市	千葉県C町	茨城県D市	茨城県E市	ポイント
運行区域	市内全域 (3地区に区分)	市内の一部 (1地区)	町内全域 (1区)	市内の一部 (2地区)	市内全域 (4地区に区分)	利用者へのわかりやすさと生活圏との一致等を考慮
乗降場所	ドア・ツー・ドア方式 (登録利用者の自宅以外の個人宅は不可だが原則制限なし)	ドア・ツー・ドア方式 (ただし登録利用者の自宅以外は共通乗降場所を設定)	ドア・ツー・ドア方式 (区域内で制限は特になし)	ドア・ツー・ドア方式 (区域内で制限は特になし)	ドア・ツー・ドア方式 (ただし登録利用者の自宅以外は共通乗降場所を設定)	限定しない方が利便性は高まるが、民間事業と差異を設ける必要も考慮
車両サイズ	セダン型	ワゴン型、セダン型	マイクロ型	ワゴン型、セダン型	セダン型	利用者の需要予測と台数との関連による
運行日	毎日	毎日	月～金	月～金	月～金	
運行時間帯	平日：8時～18時 (到着8:30～18:00) 土日休日：9時～18時 (到着9:30～18:00)	8時～18時 (8時の乗車から18時の降車)	8時～17時 ※スクール運行時間帯あり	8時～17時	8時～17時	
運行ダイヤ	なし	なし	なし	1時間に1本の便設定	1時間に1本の便設定	乗合率向上と民間事業への配慮から便設定している例あり
運賃	大人：300円 小学生：150円 小学生未満：無料	区域内300円 区域外700円	区域内300円 区域外500円	大人：300円(500円) 小学生以下：100円(100円) 3歳未満：無料(※区域外)	大人：300円 小学生以下：150円 3歳未満：無料	簡便さから定額制がほとんど
利用者	利用者事前登録 市民のみ	利用者事前登録 市民のみ	利用者事前登録 町民と特定施設利用者	利用者事前登録 運行区域の市民のみ	利用者事前登録 市民のみ	市民に限定するのがほとんど
予約期限	1週間前から1時間前まで 平日：8時～18時 土日休日：9時～18時	1週間前から1時間前まで 9時～17時30分	30分前まで 7時30分～16時30分	2日前から1時間前まで 7時30分～16時30分	1時間前まで 7時30分～16時30分	キャンセル発生等を考慮して当日予約が一般的
受付	東大システム導入 協議会臨時職員が受付	東大システム導入 運行受託事業者が受付	NTT東日本システム導入 社協臨時職員が受付	NTT東日本システム導入 商工会が受付	システムビジョン社システム導入 商工会が受付	基幹交通として導入する場合は、ほぼシステムを導入
1日平均利用者数	96.7人/日	5.3人/日	57.6人/日	121.0人/日	108.9人/日	
1人当たり輸送経費	1,408円	21,986円	2,480円	1,874円	2,007円	

(2) デマンド交通の主なメリットとデメリットの再整理

- 【メリット】
- ・ドア・ツー・ドアに近いサービスが可能（特に高齢者やバス路線から自宅が離れている人にとって、メリット大）
 - ・区域運行により、より広い交通不便地域への対応が可能
 - ・需要に応じて利用者がいるところだけを運行するため、効率よく運行が可能
- 【デメリット】
- ・事前の登録や予約が必要（特に高齢者にとって、通院など帰りの時間がはっきりしないケースでの事前予約は負担感）
 - ・ダイヤのあるバスと異なり所要時間は不明確
 - ・現行の循環バスに比べると運賃が値上げになる（システム導入等によるコスト増、既存の循環バス利用者との公平性、民間事業者に対する配慮）

(3) 当協議会でのデマンド交通のこれまでの取り扱い

<第10回香取市地域公共交通協議会（平成24年6月19日開催）>

市循環バスは、改善策を講じてきているが、平均利用者数は低迷している。その他の路線バスにおいても輸送人員が増加している路線もあるものの、全体的には減少傾向にある。公共交通に対する地域ニーズに十分応えられていない状況にあるといえ、昨年来、研究してきたデマンド交通の導入を含め、交通体系全般のあり方について、今後検討を行う。

<バス利用低迷の要因>

- ①人口減少（総需要の低下）
- ②人口密度低下（需要の分散）による運送効率の低下
→ あまり乗らないバス停をグルグル…（利便性の低下）
- ③高齢者の増加 → 荷物を持って遠いバス停まで…
（よりドア・ツウ・ドアに近い運行への要請） など



「②人口密度の低下」や「③高齢者の増加」といった社会の変化は進行しており、集落が分散している地区や、道が狭隘な地区が多い本市では、従来の大型車による路線定期運行のバスでは対応が困難。

新しい交通形態（デマンド交通）による解決

本市の場合、広い市域、多様な住民ニーズなどから、デマンド交通の市内への一斉導入は不可

デマンド交通を一部エリアで試行

【目的】デマンド交通の試行により、有用性や持続可能性を検証。また、今後の公共交通体系全般についての検討につなげる。

【基本方針】現行の市循環バス路線のエリアのうち、これまでの運行実績調査を踏まえ、一定のエリアでデマンド交通を試行（同時に、当該エリアでは現在の循環バスは休止）。

2) 試行エリアの選定

(1) 選定の基本的な考え方

①乗車密度が低い循環バス路線のエリアで実施

(乗車密度が高いエリアでデマンド交通にした場合、ドア・ツー・ドアに近いサービスは不可能なうえ、運行時刻が非常に不規則になり予約の手間もかかることになって非常に不便になるため)

②通勤・通学客や観光客の比率が低い循環バス路線のエリアを優先

(通勤・通学客にとっては、デマンド交通にした場合、到着時刻が不規則になるうえ、毎日予約の手間がかかることになって不便。また、観光客は予約が必要なデマンド交通になじまないため)

③既存の交通事業者の運行路線に大きな影響を及ぼさない

(現行法制上、乗合旅客運送の原則は路線定期運行となっており、路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられていることが求められるため)

(2) 試行エリア選定にあたっての具体的な検討

ルートエリア	検討			評価	備考
	①乗車密度	②利用者層	③交通事業者への影響		
佐原 (周遊ルート)	○(1.0)	×	—	×	観光客の利用が大半で予約制になじまない
佐原 (大戸瑞穂ルート)	×(4.7)	×	—	×	現状で最も多く利用されており、先行して試行するエリアとして不適當
佐原 (北佐原・新島ルート)	○(1.8)	○	△	○	現行のバス路線は集落と離れている箇所が多く、小型車運行によるドア・ツー・ドアとした場合、利便性の向上が期待できる 与田浦線への影響は限定的
小見川 (東南ルート)	○(1.0)	○	△	○	現行のバス路線のエリアは集落が分散しており、小型車運行による区域運行とした場合、利便性の向上が期待できる 府馬線への影響は限定的
小見川 (西ルート)	○(0.9)	△	△	△	小見川駅から城山公園までの高校生利用が多い
山田	△(2.1)	×	×	×	高校生の通学利用が大半 府馬線と経路が大きく重複している
栗源	—	—	—	×	現在、無料+自由乗降のため、デマンド化による利便性向上が期待できない



「佐原 (北佐原・新島ルート) のエリア」と「小見川 (東南ルート) のエリア」を選定
佐原地区と小見川地区から各々1エリアでの試行

3) 運行形態 (案)

以下のような運行形態を想定。

※検討中の案 次回の協議会で正式協議

事業主体	香取市が実施 (現在の循環バスと同一主体による運行)
運行区域	佐原 (北佐原・新島ルート) のエリア (北佐原・湖東小学校の通学区域 ただし篠原ロ・中洲・石納・野間谷原と佐原ハの一部(県道 101 号潮来佐原線以東)を除き、扇島の一部(県道 101 号潮来佐原線以西)を含む) 小見川 (東南ルート) のエリア (小見川東・南・中央小学校の通学区域 ただし利根川以北を除く)
乗降場所 (目的地)	ドア・ツー・ドア方式 (ただし登録利用者の自宅以外は共通乗降場所を設定) 病院・医院や公共施設、大規模店舗等から選定
車両サイズ	セダン型タクシー 2台+2台=4台
運行日	平日のみ (現行の循環バスと同じ。)
運行時間帯	8:00~17:00
運行ダイヤ	1時間に1本の便設定
運賃	均一運賃 (大人400円、中高生200円、小学生以下・障害者無料) +回数券 (現行の循環バス運賃300円より値上げ。ただし回数券を用意。)
利用者	香取市民限定+利用者事前登録
予約期限	当日1時間前までで、7:30~16:30の間
受付	ITシステムを導入。市臨時職員がオペレータ業務を実施。
運行契約	市内タクシー事業者に委託 (佐原・小見川で1社ずつ)。定額での車両借り上げ。プロポーザル等により業者選定。
試行期間	1年 (状況に応じて試行の延長ありうる)

4) 経費試算

現行の佐原循環バス (北佐原・新島ルート) 及び小見川循環バス (東南ルート) の年間運行費用 (運賃収入控除後) と、他自治体の事例を参考に試算したデマンド交通の経費を比較

◆循環バス (平成23年度実績より)

佐原 (北佐原・新島) 650万円 + 小見川 (東南) 750万円 = **1,400万円**

◆デマンド交通 (試算)

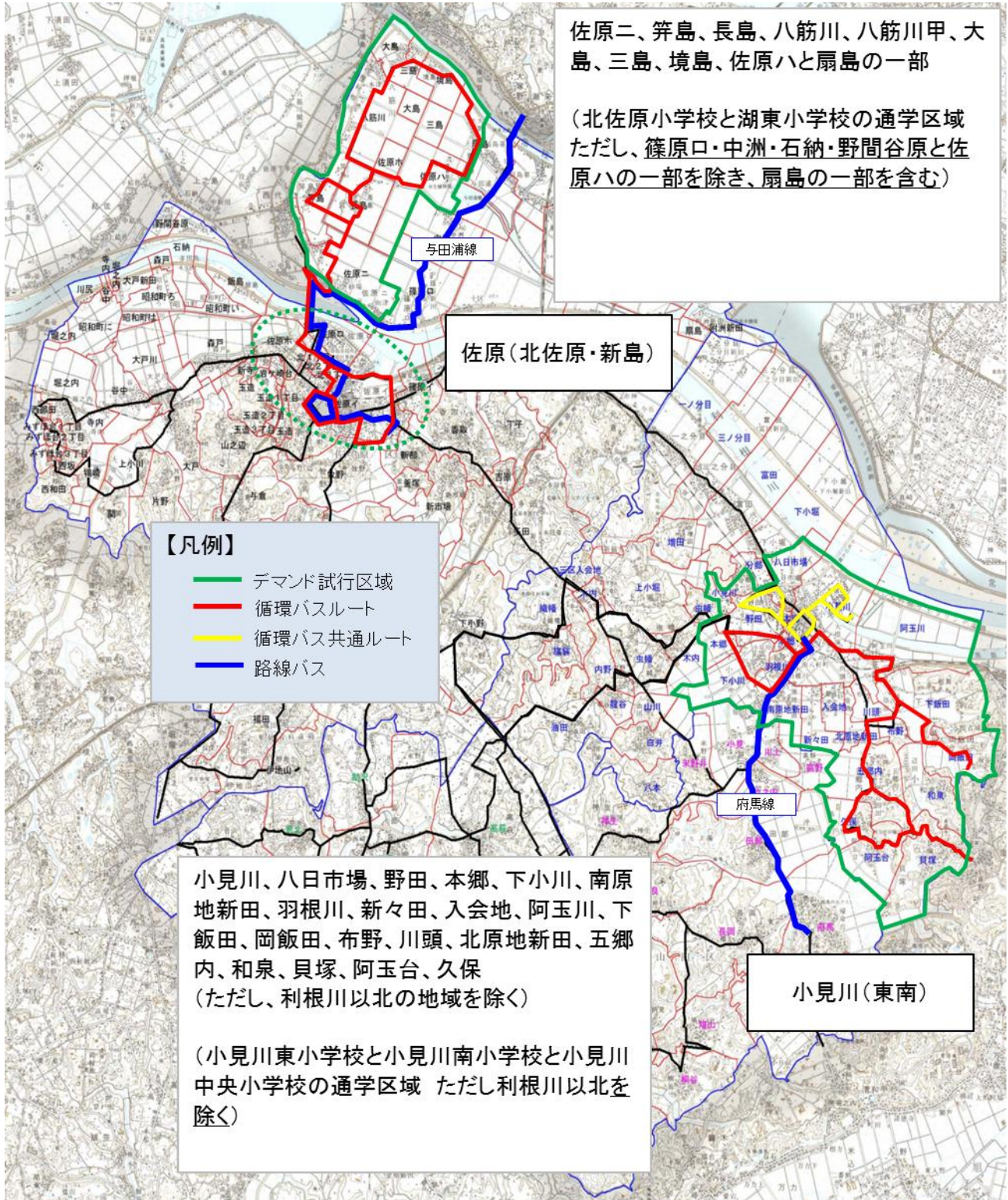
運行委託料①	システム運用 保守委託料②	オペレータ業務 人件費③	運賃収入 見込み④	計 (①+②+③-④)
2,000万円	200万円	320万円	380万円	2,140万円

- ・ 運賃収入の見込みは、現行の循環バスの利用者数 (平成23年度実績) を用いて試算
- ・ ただし、佐原 (北佐原・新島) エリアは現在水曜日を除く週4回の運行のため、週5回運行するものとし、小見川 (東南) エリアについては、現在、小見川駅-城山公園間の小見川高校生の利用が多いため、この間の利用者数を控除して想定



現行循環バス委託料と比較し、+740万円の負担増となる。

なお、PRチラシや利用登録者カード作成費などの事務費は除く。
他にシステム導入費用が50万円 (想定) かかる見込み。



佐原二、筈島、長島、八筋川、八筋川甲、大島、三島、境島、佐原ハと扇島の一部
 (北佐原小学校と湖東小学校の通学区域
 ただし、篠原口・中洲・石納・野間谷原と佐原ハの一部を除き、扇島の一部を含む)

佐原(北佐原・新島)

- 【凡例】
- デマンド試行区域
 - 循環バスルート
 - 循環バス共通ルート
 - 路線バス

小見川、八日市場、野田、本郷、下小川、南原地新田、羽根川、新々田、入会地、阿玉川、下飯田、岡飯田、布野、川頭、北原地新田、五郷内、和泉、貝塚、阿玉台、久保
 (ただし、利根川以北の地域を除く)
 (小見川東小学校と小見川南小学校と小見川中央小学校の通学区域 ただし利根川以北を除く)

小見川(東南)

2 住民アンケートの実施について 協 議

○調査日時（予定）

平成25年2月上旬 配布
平成25年2月中旬 回収

○調査目的

予約制乗合タクシーの試行導入の検討にあたり、市民のニーズとの適合性を確認して試行導入決定の資料とする。

○調査地域

試行地区として選定した北佐原・新島地区（現市循環バス 北佐原新島ルート対象地域）と小見川中央地区を含む東南地区（現市循環バス 東南ルート対象地域）を対象地域として実施する。

○調査対象

上記、調査地域の住民から、住民基本台帳により無作為に抽出した500世帯（ただし15歳以上の住民がいる世帯）に居住する方を対象とする。

○調査方法

アンケート票を封入した封筒を、上記の500世帯に対し郵送により配布。世帯毎に3枚のアンケート票を配布。世帯毎に3名を上限に回答を求め、後日、郵送により回収する。

○調査項目

①属性

性別、年齢、職業、住所、運転免許の有無（種類）、家族の送り迎えが可能か否か 等

②現在のバスの利用状況

利用の有無、利用目的、利用頻度、利用時間帯、利用停留所、目的地、利用しない者の理由 等

③市の循環バス維持に関する経費の把握

認知の程度

④予約制乗合タクシーの導入可能性

利用の意向の有無、目的地、頻度、利用の意向のない者の理由 等

⑤自由意見

なお、試行導入する場合に休止することになる、佐原循環バス（北佐原・新島ルート）と小見川循環バス（東南ルート）の利用者に対しても同様にアンケート調査を実施する。

3. 香取市地域公共交通協議会規約の改正について

協 議

1) 改正の趣旨

本市では、市町村合併後の市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、**香取市公共交通体系検討委員会を平成18年12月に設置**していたが、平成19年度に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年10月1日施行）が制定され、同法を活用した、地域公共交通活性化・再生総合事業（以下「活性化・再生総合事業」）が新たに設けられることとなった。

活性化・再生総合事業は、地域の多様なニーズに応えるために鉄道、コミュニティバス・乗合タクシー、旅客船等の多様な事業に取り組む地域の協議会（以下「法定協議会」）に対してパッケージで一括支援する制度であり、本市においても同制度を活用した事業を展開するため、香取市公共交通体系検討委員会を発展的に改組して、法定協議会である**香取市地域公共交通協議会（以下「協議会」）を平成20年5月に設置**、法定計画である地域公共交通総合連携計画（以下「総合連携計画」）を平成21年2月に制定した。

その後、活性化・再生総合事業は、期間限定の立ち上げ支援・広域幹線等に限定・事後的な援助が中心であったことから抜本的な見直しが行われ、平成23年度からは地域公共交通確保維持改善事業（以下「確保維持改善事業」）に移行した。

確保維持改善事業の実施には生活交通ネットワーク計画（以下「ネットワーク計画」）を作成する必要があるが、ネットワーク計画を作成する協議会は、地域公共交通確保維持改善事業実施要領によれば新たに設置する必要はなく既存の協議会の活用等による効率的な運用が期待されるとされており、本市の協議会は確保維持改善事業費補助金交付要綱（平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号）に定められた構成員の要件を満たしていることから、**ネットワーク計画は、従前の協議会により平成24年6月に制定**したところである。

地域の公共交通について協議する類似の組織としては、道路運送法に基づく地域公共交通会議（以下「交通会議」）がある。交通会議は、地域のニーズに応じた多様な形態の運送サービスの普及を促進し、旅客の利便を向上させるため、地域の実情に応じたバス運行の態様及び運賃・料金、事業計画等について、地方公共団体が主宰者となり、地域の関係者による合意形成を図る場として、平成18年10月の改正道路運送法に位置づけられたもので、**路線不定期運行・区域運行は、原則として交通会議の協議が必要**となっている。

今般、デマンド交通の導入の検討を本格的に開始し、区域運行の導入が見込まれることとなったことから、交通会議の設置が必要となった。

なお、構成員は、道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーを必ず委員とする必要があるとされており、同法施行規則第9条の3第2項で規定されている、道路管理者、警察、学識経験者等については、主宰する地方公共団体が必要と判断し構成員に加えることが可能とされているが、現行の協議会の構成員は、必置とされている道路運送法施行規則第9条の3第1項で規定されているメンバーのうち、運転者が組織する団体を除いて網羅している。よって、**交通会議の設置にあたっては、協議会に交通会議の機能を追加することとし、名称も現行のままとして対応**するものである。

【新旧対照表】

新（改正案）	旧（現行）
（設置） 第1条 市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、香取市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定及び地域公共交通確保維持改善	（設置） 第1条 市内の総合的な公共交通体系の構築を図るため、香取市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定により、地域公共交通総合連携

事業費補助金交付要綱(平成23年国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業第102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号)により、地域公共交通総合連携計画(以下「連携計画」という。)及び生活交通ネットワーク計画(以下「ネットワーク計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うとともに、道路運送法(昭和26年法律第183号)に基づき、地域における需要に応じた旅客輸送の確保と利便性の向上を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議するため設置する。

計画(以下「連携計画」という。)の作成に関する協議及び連携計画の実施に係る連絡調整を行うため設置する。

(事業)

- 第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。
- (1) 連携計画及びネットワーク計画の策定及び変更の協議に関すること。
 - (2) 連携計画及びネットワーク計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - (3) 連携計画及びネットワーク計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
 - (4) 市の総合的な交通施策に関すること。
 - (5) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の様式及び運賃・料金等に関すること。
 - (6) 市運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。
 - (7) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

(事業)

- 第3条 協議会は、第1条の目的を達成するため、次の業務を行う。
- (1) 連携計画の策定及び変更の協議に関すること。
 - (2) 連携計画の実施に係る連絡調整に関すること。
 - (3) 連携計画に位置づけられた事業の実施に関すること。
 - (4) 前各号に掲げるもののほか、当協議会の目的を達成するために必要なこと。

別表(第4条関係)

委員	
関係運輸支局長又はその指名する職員	関東運輸局千葉運輸支局(企画調整)
千葉県公共交通担当職員	千葉県総合企画部交通計画課
乗合バス等関係事業者又は関係団体の代表者	社団法人千葉県バス協会 北総自動車株式会社 株式会社千葉交タクシー 千葉交通株式会社 関東観光バス株式会社 ジェイアールバス関東株式会社 東日本旅客鉄道株式会社佐原駅
乗合バス等関係事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者	●●
道路管理者	千葉県警取土木事務所
関係警察署員	香取警察署交通課
地域住民を代表する者	佐原地区市民代表 小見川地区市民代表 山田地区市民代表 粟源地区市民代表
地域福祉推進に携わる者	社会福祉法人香取市社会福祉協議会
市長が必要と認める者	福田線バス路線をまもる会 香取市高齢者クラブ連合会
副市長	香取市副市長

関係職員	
香取市	総務部 企画財政部 健康福祉部 経済部 建設部 教育部 小見川支所 山田支所 粟源支所

別表(第4条関係)

条項	委員
法第6条第2項第1号	香取市副市長
法第6条第2項第2号	千葉県警取土木事務所 所長 社団法人千葉県バス協会 専務理事 北総自動車株式会社 代表取締役 株式会社千葉交タクシー 常務取締役 営業部長 千葉交通株式会社 常務取締役 関東観光バス株式会社 専務取締役 ジェイアールバス関東株式会社 八日市場支店長 福田線バス路線をまもる会 会長 東日本旅客鉄道株式会社 佐原駅長 社会福祉法人香取市社会福祉協議会 事務局長
法第6条第2項第3号	香取警察署交通課 課長 香取市高齢者クラブ連合会 会長 市民代表 国土交通省関東運輸局千葉運輸支局首席運輸企画専門官(企画調整) 千葉県総合企画部交通計画課交通企画室 室長

関係職員	総務部長
関係職員	企画財政部長
関係職員	健康福祉部長
関係職員	経済部長
関係職員	建設部長
関係職員	教育部長
関係職員	小見川支所長
関係職員	山田支所長
関係職員	粟源支所長

附 則

この規約は、平成20年5月28日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年1月23日から施行する。

附 則

この規約は、平成25年1月22日から施行する。

附 則

この規約は、平成20年5月28日から施行する。

附 則

この規約は、平成24年1月23日から施行する。

2) 協議事項（規約第3条関係）

本協議会規約の改正により追加される協議事項は、国土交通省が示す「地域公共交通会議の設置及び運営に関するガイドライン」に基づき、概ね次のとおりとする。

① 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃等に関すること。

ア 運行の態様

次の種別に基づき、その運行の態様が適しているか、路線不定期運行又は区域運行については、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているものであるかを協議するもの。

(ア) 路線定期運行

路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が定時である運行の形態

(イ) 路線不定期運行

路線を定めて運行するものであって、設定する運行系統の起終点及び停留所の時刻設定が不定である運行の形態

(ウ) 区域運行

路線を定めず、旅客の需要に応じた乗合旅客運送を行う運行の形態

イ 運賃等

社会的経済的事情に照らし、利用者に過度の負担を強いることがないか、また、他の旅客自動車運送事業者との間に不当競争を引き起こす恐れがないか、特定の旅客に差別的な取り扱いがなされていないかを協議するもの。

なお、変更の場合も同様に協議するものとする。

ウ 事業計画

(ア) 路線又は営業区域

運行を予定する路線、営業区域が、適切なものか、路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられているものであるかを協議するもの。

(イ) 運行系統又は運行区間

運行を予定する具体的な乗降所をはじめ、その運行系統又は運行区間が、適切なものか、路線不定期運行、区域運行については、路線定期運行との整合性がとられているものであるかを協議するもの。

(ウ) 使用車両及び台数

使用する車両及び台数が、その仕様、形状、乗車定員等について、事業遂行上適切なものを協議するもの。

エ 運行計画

(ア) 運行日・時間

運行を予定する日及び時間が適切なものを協議するもの。

(イ) 運行回数・運行時刻

運行を予定する回数及び時刻が適切なものを協議するもの。

オ 協議が整った事項に関する変更又は休止、廃止

(ア) 法第9条第4項及び法第15条第1項に掲げる変更、又は、法第15条の2第1項及び第38条第1項及び第2項に掲げる休止、廃止

前述のア「運行の態様」及びウ「事業計画(ア)路線又は営業区域」の変更、又はウ「事業計画(ア)路線又は営業区域」及び「乗合運送事業」の休止、廃止が、やむを得ないものかどうかを協議するもの。

(イ) 法第15条第3項及び第4項並びに法第15条の3第2項及び第3項に係る変更

前述のウ「事業計画(イ)運行系統又は運行区間、(ウ)使用車両及び台数」、エ「運行計画」の変更については、軽微な変更として、会長への報告をもって足りるものとする。

②運営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関すること。

ア 市町村運営有償運送の必要性

バス等の公共交通機関が不在の場合、又はバス等の公共交通機関のみによっては、住民に対する十分な輸送サービスの確保が困難であると認められる場合において、それらを補完するための手段として、当該地域における必要性が認められるものであるかを協議するもの。

イ 旅客から収受する対価

旅客から収受しようとする対価が、施行規則第51条の15第1号及び第2号の規定並びに関係通達（「自家有償旅客運送者が利用者から収受する対価の取扱いについて」（平成18年9月15日付け国自旅第144号））の規定に基づいているかを協議するもの。

なお、変更の場合も同様に協議するものとする。

ウ その他必要と認められる措置

必要に応じ、施行規則に定める要件が確保されているかどうか等に関し、確認するものとする。

【参 考】

一般乗合旅客自動車運送事業の許可及び事業計画変更認可申請等の審査基準について

（関東運輸局公示 平成13年12月27日）－抜粋－

路線不定期運行及び区域運行は、利用者利便の確保のため路線定期運行との整合性がとられているもの（地域公共交通会議又は道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「規則」という。）第9条第2項に規定する協議会（以下「地域公共交通会議等」という。）で地域交通のネットワークを構築する観点から協議が調っていること。ただし、交通空白地帯、交通空白時間又は過疎地であって路線定期運行によるものが不在である場合等明らかに路線定期運行との整合性をとる必要がない場合はこの限りではない。）であること。