

# 地域公共交通会議について

令和4年3月23日

九州運輸局 鹿児島運輸支局



九州運輸局

運輸と観光で九州の元気を創ります



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism



国土交通省  
九州運輸局

## 1. 地域公共交通会議の役割

○地域公共交通会議とは、道路運送法施行規則第9条の3の規定に基づき自治体が設置し、主体的に地域の実情に応じた交通のあり方を協議する場であり、そこでの合意形成（「協議が調う」と表現します。）に対しては国として最大限尊重することとなっているため、法定手続を緩和することが可能です。（詳細は、2. で説明）

○「地域の実情に応じた」とは、一般乗合旅客自動車運送事業である路線定期運行を基本としつつ、同じく一般乗合旅客自動車運送事業に区分される路線不定期運行及び区域運行に加え、運送事業では対応できない場合に補完する自家用有償旅客運送（公共交通空白地有償運送、福祉有償運送）、さらには、平成30年3月30日付け国自旅第338号通達「道路運送法における許可又は登録を要しない運送の態様」（以下、通達）をも含めて、地域において必要とされる運送を模索するということを意味します。（詳細は3. で説明）

○「地域の実情に応じた」運送の実現にあたっては、道路運送法第21条の規定に基づく一般貸切（乗用）旅客自動車運送事業による乗合旅客運送許可等の手法により、柔軟に実証運行に取り組むことで円滑に地域にとって適当な運送の態様を把握することが可能です。（詳細は4. で説明）

○なお、運送事業の補完である自家用有償旅客運送（市町村運営有償運送、公共交通空白地有償運送又は福祉有償運送）及び通達に基づく道路運送法における許可又登録を要しない運送の態様の導入にあたっては、地域交通の検討プロセスのガイドライン化等の円滑な手法により導入することも可能です。（詳細は5. で説明）

○また、地域公共交通会議で協議が調った「地域の実情に応じた」運送に関して、適用する運賃及び料金についても同会議で協議が調えば地域住民に配慮した（「地域の実情に応じた」）設定が可能です。（例えば、1乗車100円の均一制運賃の導入等）

○運賃及び料金が低廉な場合には、運送を受託する運送事業者等が欠損を抱えることになるため、地域公共交通会議とは別個に欠損補助に関して協議する必要があります。（欠損補助に関しては、国の地域内フィーダー系統国庫補助や鹿児島県の地方公共交通特別対策事業補助が適用できる場合もありますので、事前に当支局又は鹿児島県にご確認をお願い致します。

## 2. 一般事案と地域公共交通会議事案との比較①

地域公共交通会議の協議結果に基づき、道路運送法上の手続きを行う場合には、以下のような手続きの弾力化・簡素化の特例措置が設けられています。（コミュニティバス、乗合タクシーの許可等に関する特例の適用を受けることが可能）

### 一般事案

- ① **標準処理期間** 3ヶ月
- ② **運行形態** 路線定期運行のみ
- ③ **運賃** 上限運賃設定認可  
(標準処理期間3ヶ月)  
実施運賃届出(30日前)
- ④ **道路管理者・公安委員会への意見照会**
- ⑤ **使用車両** 乗車定員11人以上
- ⑥ **最低車両数** 6両(路線定期)  
※常用車5両、予備車1両
- ⑦ **路線の廃止** 6ヶ月前までの事前届出  
※旅客の利便を阻害しないと  
地方運輸局長が認めるものを除く

緩和

### 公共交通会議事案

- ① **標準処理期間** 2ヶ月
- ② **運行形態** 路線不定期運行・区域運行も可能
- ③ **運賃** 協議運賃届出(30日前)
- ④ **道路管理者への意見照会(路線定期・路線不定期)**  
※公安委員会への意見照会は省略  
(構成員として同意している場合に限る)
- ⑤ **使用車両** 乗車定員11人未満でも可  
※地域の実情に応じた設定可
- ⑥ **最低車両数** 地域の実情に応じ必要な輸送力の範囲  
※他事業(乗用・貸切)との併用も可
- ⑦ **路線の廃止** 30日前までの事前届出

2

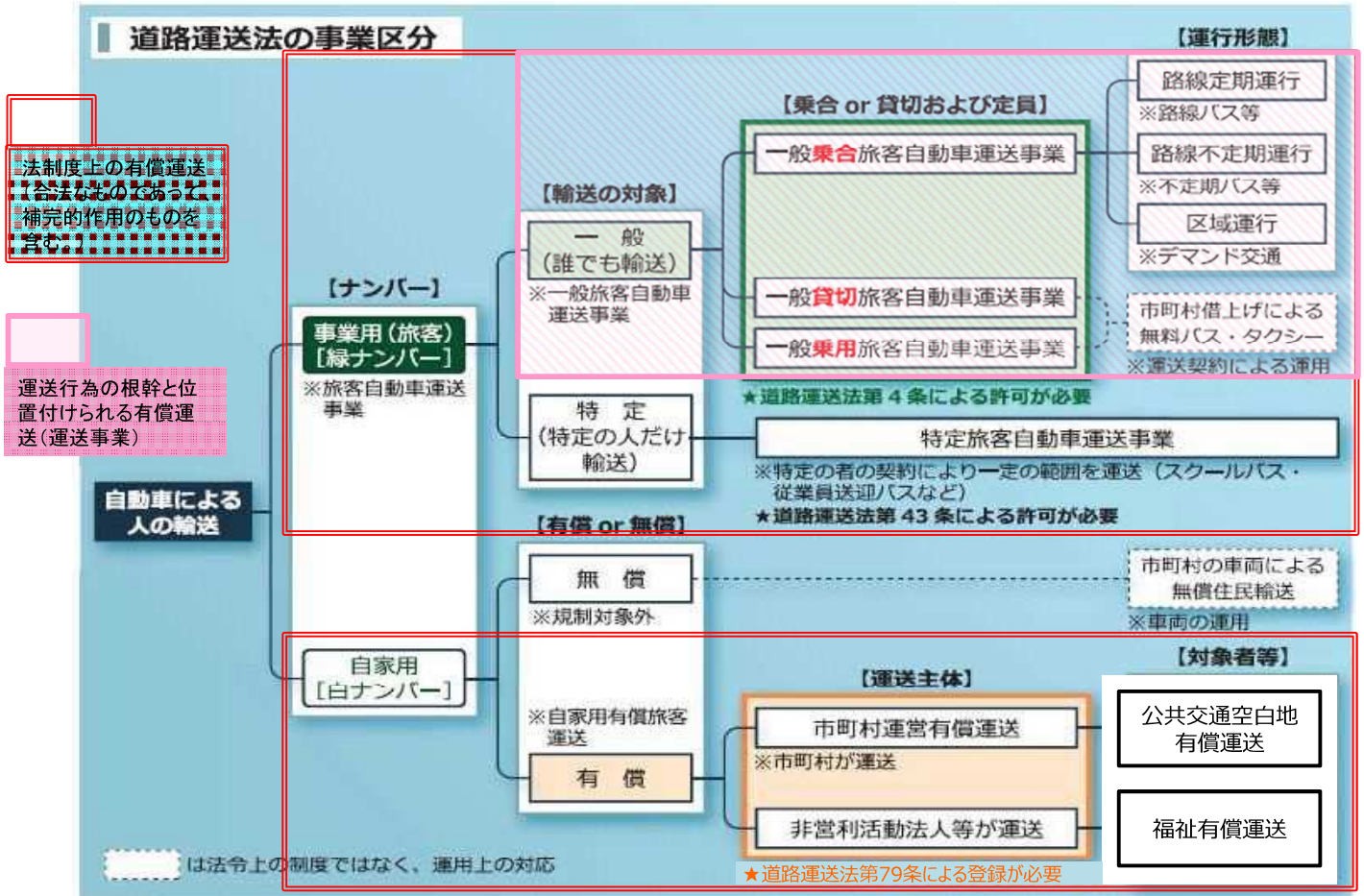
## 2. 一般事案と地域公共交通会議事案との比較②

### 地域公共交通会議の協議結果に基づく道路運送法上の 手続きの弾力化・簡素化の特例措置

- 1 運賃・料金の設定、変更に係る手続きの簡素化(法第9条4)  
協議が調っている場合は届出をもって足りるとされています。
- 2 路線の廃止又は休止の届出時期の短縮(法第15条の2②)  
協議を調えることによって、届出時期が6ヶ月前から30日前までに短縮されます。
- 3 路線不定期運行又は区域運行の実施に係る弾力化(H13.12.25九運公福第39号)  
協議を調えることによって、当該運行の実施が可能になります。
- 4 使用する車両の弾力化(H13.12.25九運公福第39号)  
協議を調えることによって、乗車定員11人未満の車両で運行をすることが可能になります。
- 5 最低車両数の弾力化(H13.12.25九運公福第39号)  
協議を調えることによって、営業所ごとに配置する最低車両数の基準(常用5両+予備1両)が緩和されます。 ※予備車が不要となるものではない
- 6 車両を他の旅客自動車運送事業と併用することの特例(H18.9.27国自総第322号他)  
協議を調えることによって、他の旅客自動車運送事業と車両を併用する事が可能になります。
- 7 行政処分等により事業計画変更(拡大)が制限されている場合の特例(H13.12.25九運公福第39号)  
協議を調えることによって弾力化が図られます。ただし、新規許可申請には適用されません。
- 8 処理期間の短縮(H14.1.18九運公福第45号)  
協議を調えることによって、路線の延長、停留所の新設、路線に配置する車両の最大値の変更などに係る処理期間が短縮されます。
- 9 公安委員会の意見を聴取することの簡素化(H18.9.15国自旅第162号)  
路線を所管する公安委員会(警察)が委員として参画し、協議を調えることによって、交通保安上の意見照会が省略されます。
- 10 バリアフリー基準の適用除外(省令※第43条)  
地域の同意、自治体からの要請等により、小型コミュニティバスの車両構造要件等の適用除外認定を受ける事が可能となります(乗車定員11人以上23人以下、総重量5トン以下)  
※省令…移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令

3

# 3. 自動車による運送の区分



## 3-(2). 一般乗合旅客自動車運送事業の運行形態

**路線定期運行**

特徴：予め定められた時間に定められたルートを行く(利用者がいなくても運行する)

決まった時間に必ず運行

**路線不定期運行**

特徴：利用者がある場合のみ予め定められたルートを行く

利用者がいないため運行しない

**区域運行**

特徴：路線を定めず、予約がある場合のみ区域内を行く(ドアツードアも可能)

運行

区域

※ 路線不定期運行及び区域運行の実施には、地域公共交通会議等（鹿児島県が主宰する鹿児島県バス対策協議会もしくは地域バス対策協議会、または地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づく協議会を含む。）で協議が調っている必要があります。



**自家用有償旅客運送の定義**

バス・タクシー事業が成り立たない交通空白地域等において、住民の日常生活における移動手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置を講じた上で、市町村又はNPO法人等の営利を目的としない団体が自家用車を用いて、有償（※）で運送する仕組み。

なお、自家用有償旅客運送を実施するには、道路運送法第79条の規定に基づき国土交通大臣（権限の委任により鹿児島県知事）の登録を受ける必要がある。

※旅客から収受する対価については実費の範囲内とされているが、具体的には燃料費、道路通行料、駐車場料金に加えて、人件費、事務所経費等の営利を目的としない妥当な範囲内である。  
 なお、運送の対価の目安としては、市町村運営有償運送（交通空白輸送）では自家用有償旅客運送の実施前に地域から撤退した路線バス又は隣接地域の路線バスの運賃、市町村運営有償運送（市町村福祉輸送）、公共交通空白地有償運送及び福祉有償運送では地域におけるタクシーの上限運賃の概ね1/2以内とされている。

**自家用有償旅客運送の種類**

自家用有償旅客運送は、令和2年の道路運送法改正に伴い、従来の実施主体及び運送目的による類型から、運送目的のみの類型に変更しており、現行では次の2種類に分類される。

- ・交通空白の解消⇒**公共交通空白地有償運送**
- ・移動制約者の移動手段の確保⇒**福祉有償運送**

なお、法改正以前は、実施主体が市町村の場合には、市町村運営有償運送（公共交通空白地輸送・市著運福祉輸送）、NPO法人等の場合には、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送の3種類であった。

道路運送法第2条第3項において、①他人の需要に応じ、②有償で、③自動車を使用して、④旅客を運送する、⑤事業を旅客自動車運送事業であると規定しており、①～⑤の要件全てに該当する場合は同法に基づく許可を受ける必要があります。

個別の旅客運送行為が、許可等を必要とする態様かどうかについては、最終的には個別に総合的に判断されますが、②の有償については客観的な判断が困難である場合も考えられることから、事案毎に許可等を要するか否かを例示しました。ご不明な点は、最寄りの運輸支局等にご相談下さい。

本パンフレットは、平成18年9月29日付事務連絡「道路運送法における登録又は許可を要しない運送の態様について」の内容をわかりやすく図化したものであり、新たな解釈を示したり、許可等を要しない範囲を変更するものではありません。

**(1) サービスの提供を受けた者からの給付が、「好意に対する任意の謝礼」と認められる場合は許可等を要しません。**

運送行為の実施者の側から対価の支払いを求めた、事前に対価の支払いが合意されていた、などの事実がなく、あくまでも自発的に、謝礼の趣旨で金銭等が支払われた場合は有償とは観念されないことから許可等は不要です。



ただし、以下の場合は有償であるとみなされ**許可等を要することとなります。**

予め運賃表などを定め金銭の収受が行われる場合。

料金表	大人	小人
～5km	200	100
5km～10km	300	150
10km～	400	200



会費として収受され、運送サービスの提供と会費の負担に密接な関係が認められる場合。

会費
1ヶ月 1,000円

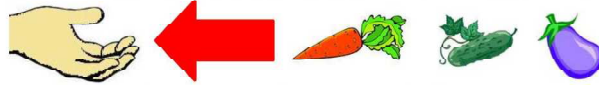


「カンパ」などの運送とは直接関係のない名称を付して利用者から収受する金銭で、運送行為に対する反対給付と認められる場合。



**(2) サービスの提供を受けた者からの給付が、金銭的な価値の換算が困難な財物や流通性の乏しい財物などによりなされる場合は許可等を要しません。**

○日頃の移送の御礼として、自宅で採れた野菜を定期的の手渡す場合は有償とはみなされず、許可等を要しません。



○地域通貨の一種として、ボランティアなサービスを相互に提供しあう場であって、例えば、運送の協力者に対して1時間1点として点数化して積立て、将来自分が支えられる側になった際には、積立てておいた点数を用いて運送等のサービスを利用できる仕組み等、組織内部におけるボランティアサービスの提供を行う場合も有償とはみなされず、許可等を要しません。



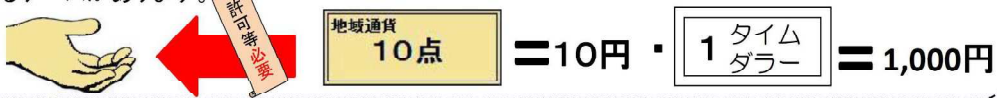
※運送利用者は、運送者に点数を渡す。

ただし、以下の場合には有償とみなされ許可等を要することとなります。

流通性、換金性が高い**財産的価値を有する金券**や、希少価値を有する**財物等**の收受は有償とみなされ、許可等が必要です。



サービスの交換にとどまる場合については原則として許可等は不要であるものの、有料で点数を購入して貰うなどの場合や、地域通貨といってもその対象サービス内容、流通範囲、交換可能な財・サービス内容に応じ、許可等が必要となるケースがあります。



**(3) ボランティア活動として行う運送において、実際の運送に要したガソリン代、有料道路使用料、駐車場代のみを収受する場合は許可等を要しません。**

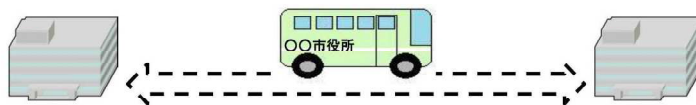


ガソリン代の算出にあたって

登録又は許可が不要として認められるのは、実際の運行に要するガソリン代(乗車中のみより、乗降場所と車庫等の回送区間に係るものを含む。)であり、ガソリン代相当額ではありません。地域のガソリン代の単価や使用車両の燃費、走行距離等により、具体的・客観的に算出する必要があります。

**(4) 市町村の公共サービスを受けた者が対価を負担しておらず、反対給付が特定されない場合などは許可等を要しません。**

○市町村の事業として、市町村の保有する自動車により送迎が実施され、それらの費用が全額市町村によって賄われ利用者からは一切の負担を求めない場合は許可等を要しません。



○利用者の所有する自動車を使用して送迎を行う場合は、単に他人の自動車の運転を任せただけであり、運転者に対して対価が支払われたとしても、それらは運転役務の提供に対する報酬であって運送の対価とはなりません。よって、許可等は要しません。





○デイサービス、授産施設、障害者のための作業所等を経営する者が、自己の施設の利用を目的とする通所、送迎を行う場合であって、送迎に係るコスト(ガソリン代等の実費も含む。)を利用者個々から収受しない場合にあっては、当該送迎は自己の生業と密接不可分な輸送と解され、許可等は要しません。



ただし、以下の場合には有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**

送送者から利用者にガソリン代等と称して実費や運賃を要求する場合  
 施設等からの委託契約を受けて当該施設までの運送を行う場合  
 訪問介護事業所が行う要介護者の運送(介護保険給付が適用される場合)

○子供の預かりや家事・身辺援助の提供が中心となるサービスを提供するものであって、運送に対する固有の対価(ガソリン代等の実費も含む。)の負担を求めないものである場合は、当該送迎サービスの提供は有償の運送とは解せず、許可等は要しません。



ただし、以下の場合には有償性があると認められ**許可等を要することとなります。**

運送を行う場合と行わない場合とで料金が異なる  
 送迎を利用する者と利用しない者との間のサービスに差を設ける  
 運送に対する反対給付が特定される

送迎付き・・・12,000円	送迎付き・・・マッサージ無し	請求書 施設料 10,000 食事代 4,000 送迎料 2,000 合計 16,000
送迎無し・・・10,000円	送迎無し・・・マッサージ有り	

旅館送迎・エコツアーガイド送迎

(H23.3.31付け国自旅第239号通達)

- ①ガソリン代等の実費を含め、運送の対価を収受していない場合には認められ得る。
- ②旅館送迎の場合にあっては、宿泊サービス提供の一環として、「最寄駅等～宿泊施設」間で実施されるものであって、利用する者としていない者に宿泊料金に差異がない場合に認められ得る。※
- ③エコツアーガイド送迎の場合には、エコツーリズム推進法に基づく全体構想が作成されている地域であることに加え、同法に基づくエコツーリズム推進協議会の構成員である特定事業者であって、自然観光資源について案内を業とする場合に、案内の一環として、「最寄駅等～エコツアー実施場所」間で実施されるものであって、利用する者としていない者にツアー料金に差異がない場合に認められ得る。

⇒旅館送迎・エコツアーガイド送迎は、本業の旅館業又はエコツアーに付随するため、道路運送法における許可又は登録は不要。

通訳案内士の運送行為

(H29.8.14付け国自旅第75号通達)

- ①通訳案内士は、報酬を得て通訳案内を行う場合には、自家用車を使用して通訳案内を行うことは認められない。  
 ⇒通訳案内士の運送行為は、通訳案内から独立しているため、道路運送法における許可又は登録が必要。(自己の施設や生業の実施場所を利用させることを目的とした送迎ではない。)

※旅館送迎では、送迎途中の観光地等の周遊案内も認められているが、あくまで送迎の一環として実施されるものであるため、観光地等の周遊案内を実施しない場合に通常選択される経路から逸脱しないことが求められる。

# 4. 実証運行の実施手法(道路運送法第21条の活用)

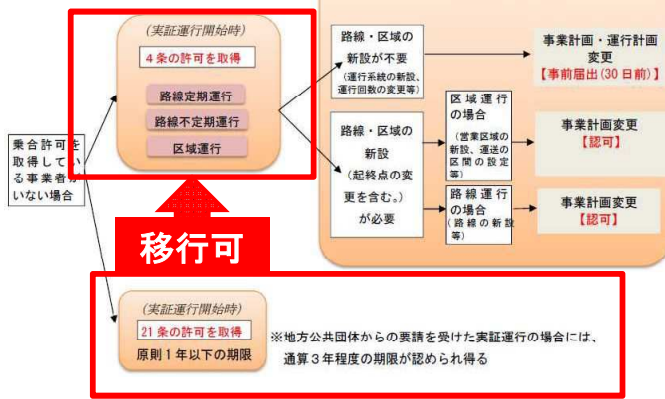
(地域に乗合事業者がない場合)

道路運送法第4条及び第21条の比較

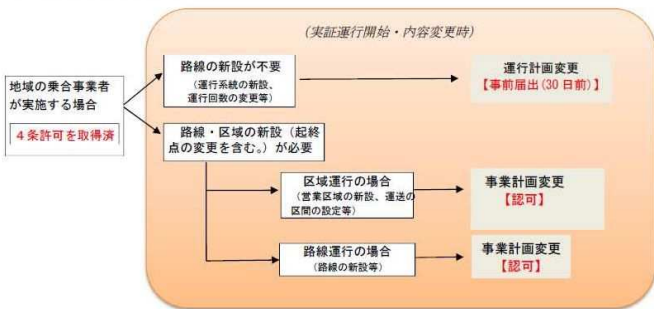
## 2. 申請手続の比較

		道路運送法第4条	道路運送法第21条
実証実験開始	許可申請	【申請書記載事項】 ・路線又は営業区域 ・営業所の名称及び位置 ・営業所ごとに配置する自動車の数 ・事業計画 ・路線に関する事項 ・運行管理体制 標準処理期間2か月～3か月	【申請書記載事項】 ・運送しようとする旅客 ・運送しようとする期日又は期間 ・運送しようとする区間又は区域 ・運行時刻(運行時刻を定めない者には、運行する時間) ・使用する自動車の種別ごとの数 ・運送を必要とする理由 標準処理期間2か月
	運行計画 事前届出	・運行系統ごとの運行回数 ・始発・終発の時間 30日前までに届出	
変更等	事業計画 認可	・路線新設・延長(※)、営業区域の追加・変更 ・車庫の位置又は収容能力の変更 ・車両サイズの増大 標準処理期間2か月～3か月	上記申請の範囲内であれば、変更の際は手続不要
	事業計画 事前届出	・路線の休止又は廃止 6か月前又は30日前までに届出	
	運行計画 事前届出	・運行系統の変更(※) ・運行系統ごとの運行回数の変更 ・始発及び終発の時刻の変更 30日前までに届出	

※既設路線ではない道路を運行しようとする場合、路線の新設(延長)が必要になる。  
 ※既設路線を変えずに経由地等を変更する場合、運行系統の変更が必要になる。



(地域に乗合事業者がいる場合)



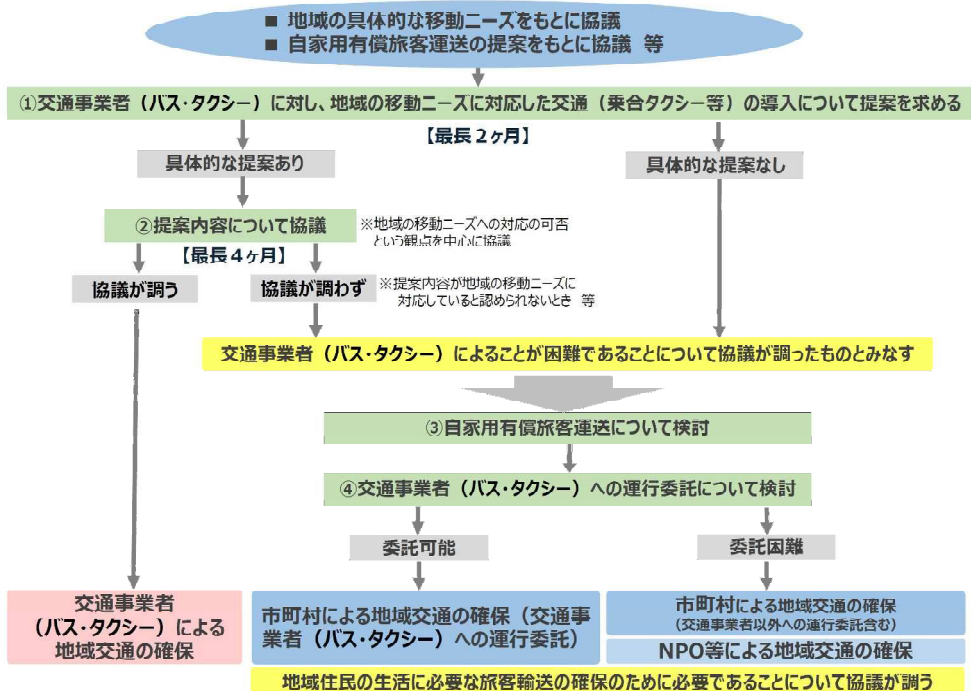
※別途「運賃設定」の手続も必要となる

# 5. 地域交通の検討プロセスのガイドライン化

「タクシー事業者が、サービス提供が可能である、と答えたことのみをもって、既に交通サービスが確保されていると解釈・運用されている実態がある」など、適切な協議がなされていないとの指摘を受け、地域交通ネットワークを適切な役割分担のもと円滑に導入するため、ガイドラインを策定。

※地域公共交通会議等がこれによらない協議を行う旨決議した場合は、プロセスによらないことも可能

## 地域交通の検討プロセスに関するガイドライン (地域公共交通会議等)





	国 自 旅 第 1 6 1 号
	平成18年9月15日
一部改正	国 自 旅 第 2 1 9 号
	平成21年12月18日
一部改正	国 自 旅 第 6 3 3 号
	平成25年4月10日
一部改正	国 自 旅 第 7 0 7 号
	平成27年4月1日
一部改正	国 自 旅 第 3 3 2 号
	平成30年3月30日
一部改正	国 自 旅 第 2 1 2 号
	平成30年12月28日

各地方運輸局長 殿  
沖縄総合事務局長 殿

自動車局長

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

号の道路運送法の一部を改正する法律（平成18年法律第40号）の衆議院国土交通委員会及び参議院国土交通委員会の附帯決議において、地域の需要に即した乗合運送サービスの運行形態等について協議を行う新たな協議会組織が多くの地方公共団体で設置され、関係者の意見等が反映されるよう関係省に対し本法改正の趣旨の周知徹底を図ることとされていることから、別紙のとおり「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」を作成したので、各地方公共団体その他の関係者と連携を図りつつ、地域公共交通会議（道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「施行規則」という。）第9条の2）の場を活用して地域の需要に対応した乗合運送サービスの提供が図られるよう通達なきを期されたい。

また、本通達では、上記の趣旨を踏まえ、地域公共交通会議の設置を促進する等の観点から別添1のとおり「地域公共交通会議設置要綱（モデル要綱）」、別添2のとおり「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」についても併せて表示することとしたので、地域公共交通会議の運用の参考とされたい。

なお、一般乗合旅客自動車運送事業においては、各々の事業者が地域交通の利便性向上に積極的に貢献することを前提としつつ、路線定期運行を基本とし、全体として整合性のとれたネットワークが構築されることが重要であり、地域公共交通会議における協議に当たっても、このような考え方について地方公共団体を始めとする関係者の連携が図られるよう努められたい。

本通達に伴い、「地域公共交通の整備並びにコミュニティバス及び乗合タクシーの許可基準の弾力化等について」（平成17年3月30日国自旅第308号）は、廃止する。

〔別紙〕

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

1. 地域公共交通会議の目的

地域公共交通会議は、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項、自家用有償旅客運送の必要性及び旅客から收受する対価に関する事項、その他これらに必要となる事項を協議するための設置するものとし、地域の需要に即した乗合運送サービスが提供されることにより地域住民の交通利便の確保・向上に寄与するよう努めるものとする。

2. 地域公共交通会議の設置及び運営

(1) 地域公共交通会議は、一又は複数の市町村（特別区を含む。以下同じ。）又は都道府県が主宰する。都道府県単位で地域公共交通会議を設置する場合には、都道府県の区域を交通圏、経済圏等を勘案したブロックに分割し、それぞれのブロックごとの分科会形式などにより開催することが望ましい。また、道路運送法施行規則（昭和26年運輸省令第75号。以下「施行規則」という。）第15条の4第2号及び「地域協議会の要件に関する告示」（平成13年国土交通省告示第1202号）に規定する地域協議会の分科会とすることもできる。

(2) 地域公共交通会議は、地方公共団体の長が主宰するものとする。また、複数の市町村の合同で主宰する場合及び都道府県が主宰する場合は、都道府県及び市町村がそれぞれ担当の窓口を定めるとともに、運営において重要な事項については関係市町村等の協議により決定する等、緊密な連携と適切な役割分担のもと円滑な運営が確保されるよう努めるものとする。

(3) 地域公共交通会議の会長は、必ずしも地方公共団体の職員のみでなく、地域公共交通会議の構成員の中から互選により選任することもできるものとする。また、地域公共交通会議の要綱に定めることにより、副会長その他運営に必要な役員を置くこと及び地域公共交通会議委員の任期を定めることができるものとする。

(4) 地域公共交通会議を設置した地方公共団体は、設置した旨を公表するものとする。

(5) 地域公共交通会議の開催は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができるものとする。

(6) 委員の招集が困難である場合等においては、地域公共交通会議があらかじめ定める方法により行う判断に基づき、全ての委員からの意見聴取及び賛否の意向の確認を行うこと並びに議事概要の作成及び公表を行うことを条件として、開催に代えて書面の郵送又は持ち回りにより意見の聴取及び議決を行うことができるものとする。

(7) 地域公共交通会議において協議が図った事項に係る軽微な変更（工事等により一時的な迂回が生じる場合の路線の変更（道路運送法（昭和26年法律第183号。以下「法」という。）第17条及び法79条の7ただし書に規定する、天災等やむ

を得ない事由によりその路線において運行することができなくなったときを除く。）や、設定している運賃に変更のない停留所の変更、法第79条の6第1項に定める有効期間の更新等の地域公共交通会議が軽微と認める変更）に伴う協議については、地域公共交通会議に（9）に定める幹事会を設置して当該協議を行うことについて委任することや書面による協議を行うことができるものとする。

なお、地域公共交通会議が軽微と認める変更事項は、あらかじめ設置要綱に記載することが望ましい。

(8) 一度地域公共交通会議において合意した事項を内容の変更なく反復継続して行う場合（過去において既に同意されているものを繰り返し実施する夏休みの子ども運賃割引等）には、更なる協議は不要であるが、必要に応じて地域公共交通会議への報告を行うものとする。

(9) 地域公共交通会議は、必要と認める場合には、地域公共交通会議の下に幹事会をおくことができるものとする。幹事会は、申請内容の事前審査、地域公共交通会議の円滑な運営のための方法（関係者の合意に関する部分を除く。）の審査を行い、幹事会において審査した事項に関して地域公共交通会議に報告するものとする。

3. 協議を行うに当たっての具体的指針

地域公共交通会議においては、次の（1）～（5）に掲げる事項について、それぞれに定める事項に留意しつつ、具体的な協議を行うものとする。なお、協議が図った事項を変更しようとする場合も同様とする。

また、特にコミュニティバスの導入について協議を行うに当たっては、「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」（別添2）に定める事項にも留意するものとする。

(1) 地域の移動ニーズの把握

地域公共交通会議において、必要な交通手段の導入について建設的に協議を行うためには、地方公共団体が把握する地域交通課題等の具体的な情報をもとに、地域の移動ニーズを明らかにすることが必要である。

なお、潜在的な移動ニーズの把握に当たり、地方公共団体の交通政策部局と福祉部局との連携や情報共有等が重要である。

(2) 地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃・料金等に関する事項  
地域公共交通会議においては、地域住民の生活に必要な乗合旅客輸送の確保、利便性の向上を図るため、責任ある議論が行われることが求められる。その際、路線定期運行を中心に整合性のとれた地域交通ネットワークが構築されるよう留意する必要がある。なお、法に基づく手続き上合意を必要とする事項等については、(6)に規定する。

① 運行の態様

地域公共交通会議では、地域の実情に応じた適切な運行の態様について十分な協議を行うことが重要である。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ことについて