

バス路線の維持・確保・改善に向けた取組の強化について

令和7年2月18日

奈良県の公共交通に関する支援制度 ※金額はいずれも令和6年度予算額

- 奈良県では、公共交通の維持・確保・改善に向けて、以下のような様々な補助制度等を整備。このうち、**乗合バス事業等への運行費補助**を行うのは「**奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業**」（以下「NW確保事業」）。

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業（対象：交通事業者、市町村、協議会等）

- ① 交通事業者が運行する幹線系統の運行費を支援
- ② 市町村連携により幹線系統の運行を確保する取組に要する経費を支援
- ③ 市町村等が新たに運行を開始するフィーダー系統の運行費を支援

227,946千円

公共交通基本計画推進支援事業（対象：市町村、協議会）

63,000千円

地域における公共交通の効率的な運行に向けた調査検討や実証運行、利用環境整備を支援

外国人観光客受入環境整備促進事業（対象：タクシー事業者等）

7,900千円

外国人観光客等の安心・快適な県内移動・周遊と滞在を促進するため、交通事業者等による受入環境整備を支援

連携協定に基づくバス交通支援事業（対象：奈良交通株式会社）

63,200千円

奈良県と奈良交通（株）との連携協定に基づき、県内のバス利用環境の向上を目的に、電気バスの導入やバス停高機能化等に要する経費を支援

鉄道駅バリアフリー整備事業（対象：鉄道事業者）

12,500千円

鉄道駅における段差の解消、内方線付点状ブロックの設置等のバリアフリー整備に要する経費を支援等

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業①（全体像）

- NW確保事業は、①鉄道駅等と接続するバス事業者による**幹線運行**、② ①の路線が廃止された場合にそれを代替するための**複数市町村による幹線運行**、③幹線系統に接続するバス事業者又は市町村による**フィーダー運行**の3つを対象とする。

幹線補助の主な要件等（①、②）

パターン（１） ⇒鉄道駅やコミュバスと接続する幹線運行

複数市町村にまたがる ◯ 2以上の市町村が運行するコミュバス等と接続 ◯ 鉄道駅に接続 ◯ 主要な幹線道路を主に運行

パターン（２） ⇒鉄道駅等がない過疎地域における幹線運行

（１）の要件を満たす運行系統が存在しない過疎地域にある市町村を經由 ◯
（１）の要件に適合する運行系統に接続する運行系統

パターン（３） ⇒世界遺産エリアの観光周遊のための特例的措置

複数の世界遺産エリアを結び、観光周遊を目的とした利用に対応して運行されるもので、鉄道駅に接続

パターン（４） ⇒通院・通学のための特例的措置

鉄道駅と、一定の病院又は県内所在の高校を結ぶもので、当該施設の利用に対応して新たな便を運行するもの。

フィーダー補助の主な要件等（③）

- ・ 県補助の対象となっている**幹線系統に接続**しているが、鉄道駅に接続しない

（南部東部のみの特例）

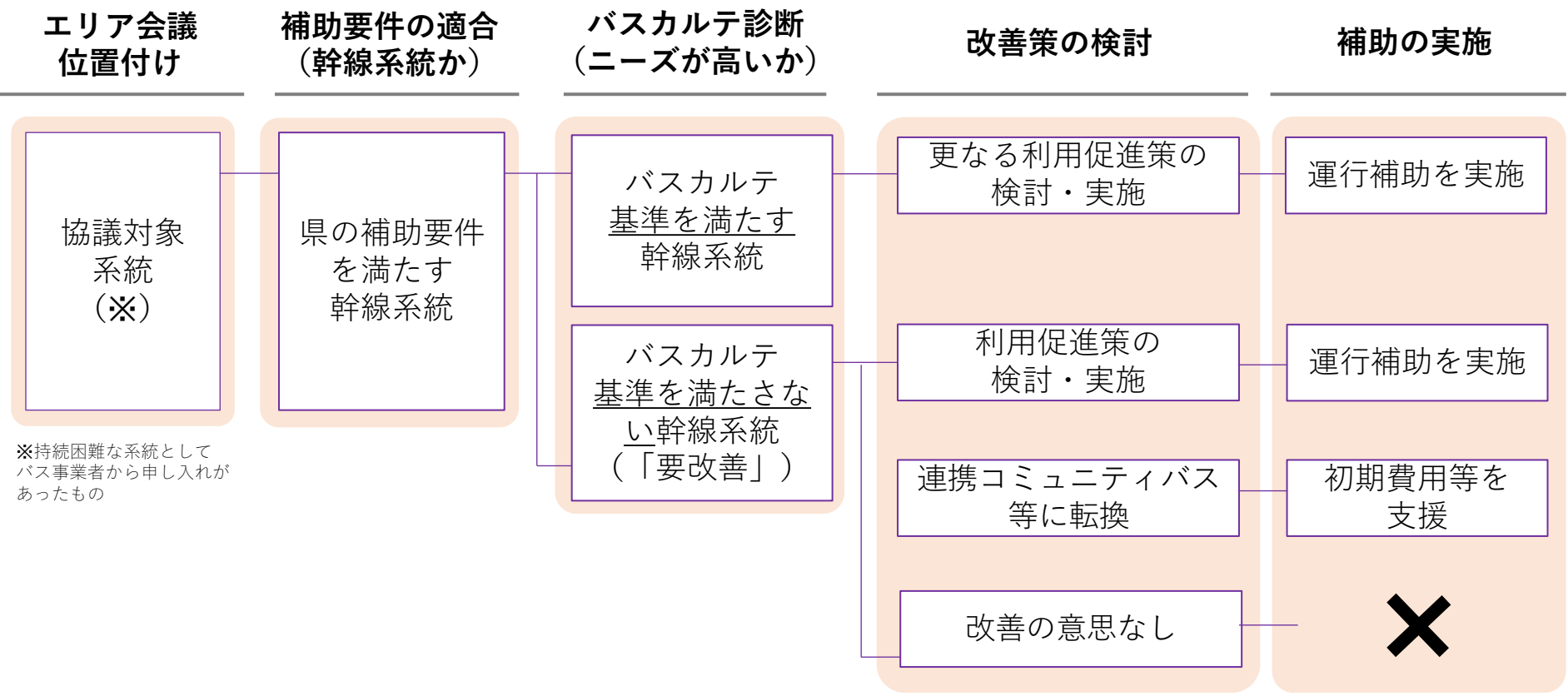
- ・ 鉄道駅又は、
路線定期運行 ◯ 複数市町村にまたがる ◯
1日当たりの計画運行回数3回以上と
いう要件を満たす系統
に接続

▶ 補助対象は、**補助対象系統に係る経常費用**。

▶ 補助率は、**経常費用の3／10**。ただし、幹線補助のパターン（４）は2／3。 ※いずれも一定の上限あり。

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業② (補助の流れ)

- NW確保事業の支援を受けるためには、「鉄道駅に接続している」等の形式要件のほか、バスカルテ（県独自の診断指標）による診断で実質要件を満たすことが必要（以下は幹線補助の場合）。



※持続困難な系統として
バス事業者から申し入れが
あったもの

主な課題等

今後、新たに行政の支援が必要な路線が発生する見込み。	補助要件が最近の実態に適したものか検討が必要。	県内一律。代替交通の有無など当該路線の必要性に関する視点を加味する必要も。	改善策の検討・実施が奏功せず、要改善路線が増えている。	補助を合理化する際の支援策や、経過措置のルール等がない。
----------------------------	-------------------------	---------------------------------------	-----------------------------	------------------------------

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業③

(バスカルテ)

- 現行の幹線系統に係る路線バスの「バスカルテ」の運用では、5つのいずれかの指標を満たさない路線は「要改善」となる。指標ごとに路線の廃止・縮小等の必要性を検討することが本来の考え方。

5 指標	基準	改善策の方向性（例）
1 便あたり乗車人員	3 人以上	・ 路線の廃止を検討 ・ 利用促進策を検討
平均乗車密度	2 人以上	・ 路線の縮小を検討
最大乗車人員	1 0 人以上	・ 車両の大きさを検討 ・ 運行時期・時間・手法を検討
収支率	交通事業者：4 0 %以上 市町村連携：2 0 %以上	・ 連携コミュバス等に転換 ・ 運行効率化の検討
利用者 1 人あたり 補助金	2 , 0 0 0 円以下	・ デマンド型乗合交通等の転換 ・ 運行効率化・利用促進策を検討

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業④

(補助対象路線の現状)

● 現在の県補助路線は21路線。このうち「要改善」は、平成28年度には5路線だったが、直近では11路線に増加。

県のNW確保事業の補助路線

補助	路線名	運行系統名	備考	令和5年度実績										令和4年度実績										R3実績	R2実績	R元実績	H30実績	H29実績	H28実績					
				改善に向けた取組が必要な系統	1便あたり利用者数(人)	評価	平均乗車密度(人)	評価	最大乗車人員(人)	評価	収支率(経常収益/経常費用)(%)	評価	利用者1人あたりの行政負担(円/人)	評価	改善に向けた取組が必要な系統	1便あたり利用者数(人)	評価	平均乗車密度(人)	評価	最大乗車人員(人)	評価	収支率(経常収益/経常費用)(%)	評価							利用者1人あたりの行政負担(円/人)	評価			
					【基準】30人以上	【基準】20人以上	【基準】10人以上	【基準】40%以上(路線バス) 20%以上(コミュニティバス)	【基準】2,000円以下	【基準】30人以上	【基準】20人以上	【基準】10人以上	【基準】40%以上(路線バス) 20%以上(コミュニティバス)	【基準】2,000円以下																				
国・県	天理都祁	天理駅～山辺高校		平日	8.9	○	2.8	○	平日	28	○	40.1	○	657	○		平日	10.0	○	2.8	○	平日	27	○	43.5	○	622	○						
		天理駅～針インター		要改善	平日	2.5	×										平日	3.3	○										要改善	要改善				
	東山	J R奈良駅～北野		平日	16.3	○	4.9	○	平日	37	○	55.6	○	344	○		平日	15.3	○	4.0	○	平日	42	○	49.2	○	293	○						
	天理桜井	天理駅～桜井駅北口		要改善	平日	9.5	○	2.5	○	平日	28	○	37.1	×	396	○	要改善	平日	7.9	○	2.1	○	平日	43	○	34.7	×	485	○	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	曽爾高落溪	名張駅前～太吉路～山柏西		要改善	平日	8.7	○	3.1	○	平日	35	○	39.7	×	415	○	要改善	平日	6.3	○	2.2	○	平日	38	○	30.9	×	516	○	要改善	要改善	要改善		
	名張奥津	名張駅前～海ノ原口～敷津		要改善	平日	7.6	○	2.9	○	平日	21	○	35.4	×	129	○	要改善	平日	8.0	○	2.8	○	平日	49	○	35.9	×	190	○	要改善	要改善			
	橿原東古野	橿原駅～東古野村役場前			平日	7.0	○	3.6	○	平日	21	○	48.5	○	547	○		平日	6.6	○	3.2	○	平日	23	○	47.9	○	567	○					
	都祁橿原	橿原駅～針インター			平日	6.1	○	2.7	○	平日	30	○	41.6	○	626	○		平日	5.5	○	2.7	○	平日	32	○	44.1	○	719	○		要改善	要改善		
	八木下市	八木駅～下市口駅		要改善	平日	12.6	○	2.6	○	平日	28	○	33.8	×	509	○	要改善	平日	9.7	○	2.1	○	平日	23	○	30.5	×	656	○	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	八木御所	八木駅～近鉄御所駅(橿原神宮駅東口)		要改善	平日	8.4	○	2.1	○	平日	13	○	27.6	×	711	○	要改善	平日	8.5	○	2.1	○	平日	19	○	30.1	×	718	○	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	高田イオンモール	イオンモール橿原～竹取公園東			土曜	14.4	○	6.0	○	平日	18	○	69.4	○	62	○		平日	12.8	○	5.7	○	平日	20	○	72.3	○	75	○					
	高田五條B	近鉄高田駅～忍海			平日	4.6	○	2.8	○	平日	30	○	46.7	○	288	○		平日	6.0	○	2.6	○	平日	44	○	48.0	○	253	○		要改善	要改善	要改善	
	高田五條A	近鉄高田駅～五條バスセンター		要改善	平日	11.9	○	2.8	○	平日	22	○	38.2	×	457	○	要改善	平日	11.3	○	2.6	○	土曜	23	○	38.2	×	463	○					
	八木新宮	八木駅～新宮駅(ホテル跡)			平日	27.3	○	5.4	○	土曜	15	○	43.7	○	1,569	○		平日	26.0	○	5.0	○	平日	39	○	44.7	○	1,574	○	要改善	要改善			
県のみ	五條・十津川地域連携コミュニティ	福神駅～五條バスセンター～十津川温泉(五條病院玄関口)	R2.10運行開始(R2年度以前は十津川線)	要改善	平日	7.6	○	1.3	×	平日	16	○	22.3	○	2,947	×	要改善	平日	8.1	○	1.2	×	平日	33	○	21.0	○	2,786	×	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	下市天川	下市口駅～中庵住			日祝	12.2	○	5.1	○	平日	15	○	53.8	○	1,066	○		土曜	6.7	○	4.5	○	土曜	11	○	53.0	○	1,787	○	要改善				
	洞川	大淀バスセンター～洞川温泉			土曜	14.3	○	4.6	○	平日	16	○	50.9	○	691	○		土曜	9.1	○	4.1	○	日祝	25	○	49.8	○	1,148	○					
	南部地域連携コミュニティ	大淀バスセンター～下桑原		要改善	土曜	22.1	○	1.7	×	平日	8	×	22.6	○	1,485	○	要改善	土曜	7.8	○	1.7	×	平日	8	×	21.5	○	2,487	×					要改善
		福神駅～下桑原	H29.4運行開始																															
	奈良法隆寺	春日大社本殿～法隆寺前			土曜	36.2	○	6.1	○	平日	33	○	65.3	○	88	○		平日	21.7	○	4.1	○	平日	23	○	48.6	○	164	○					
	宇陀地域連携コミュニティ	橿原駅～曾爾村役場前	H29.10運行開始(H9年度以前は奥宇陀線)	要改善	平日	3.7	○	1.9	×	平日	45	○	26.4	○	2,400	×	要改善	土曜	3.6	○	1.9	×	平日	27	○	28.6	○	2,057	×	要改善	要改善			要改善
	桜井菟田野	桜井駅南口～大宇陀		要改善	平日	4.7	○	1.6	×	平日	9	×	28.4	×	823	○	要改善	平日	4.4	○	1.9	×	平日	15	○	34.7	×	815	○	要改善	要改善	要改善		
	桜井飛鳥	桜井駅南口～明日香奥山・明日香資料館西			平日	4.6	○	2.5	○	平日	19	○	44.5	○	359	○	要改善	平日	2.9	×	1.9	×	平日	15	○	38.6	×	595	○	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
国のみ	奈良天理	J R奈良駅～天理駅																																
	大宇陀A	橿原駅～大宇陀			平日	5.5	○	2.8	○	平日	18	○	49.7	○	271	○		平日	4.2	○	2.4	○	平日	21	○	48.2	○	298	○					
	大宇陀B	天満台東三丁目～大宇陀			平日	10.8	○	4.2	○	平日	20	○	59.4	○	191	○		土曜	10.6	○	4.0	○	土曜	21	○	63.4	○	211	○					
	古市場	橿原駅～菟田野			平日	3.8	○	2.5	○	平日	11	○	46.7	○	527	○		土曜	4.0	○	2.4	○	平日	14	○	47.8	○	526	○					
	飛鳥A	橿原神宮駅東口～飛鳥駅(明日香小山)			平日	17.9	○	5.5	○	平日	33	○	70.9	○	29	○		平日	9.6	○	4.2	○	日祝	55	○	60.8	○	44	○					
	飛鳥B	橿原神宮駅東口～豊浦・菟田野四丁目南～橿原神宮駅東口			平日	20.0	○	2.9	○	平日	14	○	40.8	○	53	○		平日	10.3	○	3.0	○	平日	21	○	45.7	○	52	○					
	高田新家	近鉄高田駅～竹取公園東			平日	7.4	○	3.4	○	平日	16	○	56.7	○	179	○		平日	4.7	○	2.7	○	平日	21	○	50.3	○	290	○					
	富雄住田A	富雄駅～佛示			平日	13.5	○	3.1	○	平日	42	○	41.0	○	49	○		平日	13.0	○	3.1	○	平日	50	○	43.4	○	46	○		要改善			
	富雄住田B	富雄駅～学研北生駒駅		要改善	平日	5.4	○	2.0	○	日祝	18	○	37.4	×	29	○	要改善	平日	4.7	○	1.8	×	平日	12	○	34.9	×	34	○	要改善	要改善	要改善		
	郡山若草台	近鉄郡山駅～若草台	R5.10運行区間の短縮		平日	6.8	○	2.5	○	平日	22	○	45.5	○	29	○		平日	6.2	○	2.3	○	平日	26	○	45.8	○	48	○				要改善	要改善
	白鳳台住宅	王寺駅(南)～白鳳台二丁目			平日	6.4	○	2.8	○	平日	19	○	47.6	○	9	○		平日	5.5	○	2.6	○	平日	19	○	47.0	○	11	○					
	信貴山	王寺駅北口～信貴山門			日祝	13.4	○	5.2	○	平日	60	○	74.9	○	40	○		日祝	19.9	○	6.3	○	平日	46	○	97.3	○	31	○					
	三郷	王寺駅北口～三郷駅			平日	11.4	○	3.6	○	平日	20	○	60.5	○	41	○		平日	9.3	○	3.1	○	平日	27	○	56.4	○	51	○					
	王寺シャープA	王寺駅北口～国道橋田	R3.10～補助対象		土曜	15.9	○	4.7	○	平日	30	○	68.1	○	37	○		平日	12.3	○	4.5	○	平日	30	○	70.6	○	47	○					
	王寺シャープB	王寺駅北口～シャープ前	R3.10～補助対象		平日	17.7	○	5.2	○	平日	16	○	69.8	○	32	○		平日	14.1	○	5.2	○	平日	22	○	75.0	○	35	○					
なし	八木五條	八木駅～五條バスセンター			平日	27.8	○	4.2	○	平日	13	○	51.2	○	171	○		平日	17.7	○	4.3	○	平日	15	○	57.3	○	260	○					
	下市笠木	下市口駅～笠木		要改善	平日	0.6	×	0.2	×	平日	3	×	8.2	×	12,203	×	要改善	平日	0.2	×	0.3	×	平日	3	×	8.4	×	36,202	×	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	八木下市	下市口駅～岩森		要改善	土曜	2.4	×	1.1	×	平日	8	×	22.5	×	819	○	要改善	平日	1.6	×	1.0	×	平日	13	○	22.7	×	1,330	○	要改善	要改善	要改善	要改善	要改善
	学園前相楽	高の原駅～高山サイエスタウン																																

5路線

公共交通とまちづくりのデッサン＜実施事業一覧＞

中部C 八木御所線 2/2

住民向けの取組

取組名	近鉄・JR御所駅の交通拠点としての機能強化	取組名	JR御所駅及び掖上駅の活用
取組内容	・近鉄・JR御所駅が一体となった駅前空間の整備や御所中心市街地地区のまちづくりを進め、交通拠点としての機能強化を検討・実施する	取組内容	・JR御所駅舎を、市が管理する「まちかど案内所」として引き続き活用 ・JR掖上駅についても同様に、駅舎改良等による地域拠点としての活用を検討
実施主体協力主体	御所市、奈良県、交通事業者	実施主体協力主体	御所市、奈良県
実施効果	鉄道駅の交通拠点機能強化	実施効果	地域公共交通の利便性の向上、地域活性化
実施期間	R5.4～	実施期間	R6.4～
取組名	地域住民参画による移動手段の確保の検討	取組名	コミュニティバスデータのGTFS化に伴うオープンデータ化及び住民への周知
取組内容	・鉄道・バスによるカバー率の低い不便地区について、地域住民の主体的な取り組みを支援し、住民参画により検討を深め移動手段の確保を図る	取組内容	・令和4年度に県で整備したコミュニティバスデータのGTFSデータ化を活用し、各種検索サイトへのデータ提供や、住民へのPRの実施
実施主体協力主体	橿原市、奈良県	実施主体協力主体	橿原市、御所市、奈良県
実施効果	公共交通の利便性向上	実施効果	コミュニティバスの利用者増加
実施期間	R5.4～	実施期間	R5.4～
取組名	移動ニーズに応じた公共交通モードの提供	取組名	公共交通利用促進策の実施
取組内容	・商業施設、病院等の利用者の移動ニーズを調査し、ニーズに応じた公共交通モードを検討し、自家用車から公共交通利用への転換を図る	取組内容	・公共交通の利用促進を促す施策を検討・改善・実施
実施主体協力主体	橿原市、御所市、高取町、奈良県	実施主体協力主体	橿原市、御所市、奈良県
実施効果	公共交通の利便性向上	実施効果	公共交通利用者増
実施期間	R4.4～	実施期間	R5.10～
取組名	自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の利用促進	取組名	停留所方式のデマンド交通の導入(実証運行)
取組内容	・令和5年3月より販売を開始している自動継続型金額式ICカード定期券「CI-CA plus」の普及のためのPRを実施 ・コミュニティバスに活用する取組を検討・実施	取組内容	・集落が点在している市南部の公共交通手段を確保するため、利便性の高い停留所方式のデマンド交通を導入
実施主体協力主体	奈良交通、橿原市、御所市	実施主体協力主体	御所市、奈良県
実施効果	バス利用者増加、それに伴う鉄道利用者増加	実施効果	公共交通の利便性向上
実施期間	R5.3～	実施期間	R5.1～

観光客向けの取組

取組名	観光客向けモデルルート作成及び観光PRの実施
取組内容	・各観光施設等に公共交通で巡っていただくようなモデルルートの作成 ・デジタル技術等を活用した効果的な周知方法の検討・実施
実施主体協力主体	橿原市、御所市、奈良県
実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R5.4～
取組名	公共交通と観光分野が連携した観光イベントの企画・実施
取組内容	・滞在型観光客の増を図るため、公共交通と観光分野が連携して観光イベントの企画・実施
実施主体協力主体	橿原市、御所市、高取町、奈良県、交通事業者
実施効果	公共交通を利用する滞在型観光客増
実施期間	R5.4～

誘致している御所IC周辺企業向けの取組

取組名	企業誘致事業と連携した公共交通利用促進
取組内容	・企業誘致担当部局と連携し、通勤需要を取り込めるような取組の検討・実施
実施主体協力主体	御所市、奈良県、奈良交通
実施効果	公共交通利用者数の増加
実施期間	R6.4～

奈良県基幹公共交通ネットワーク確保事業⑥

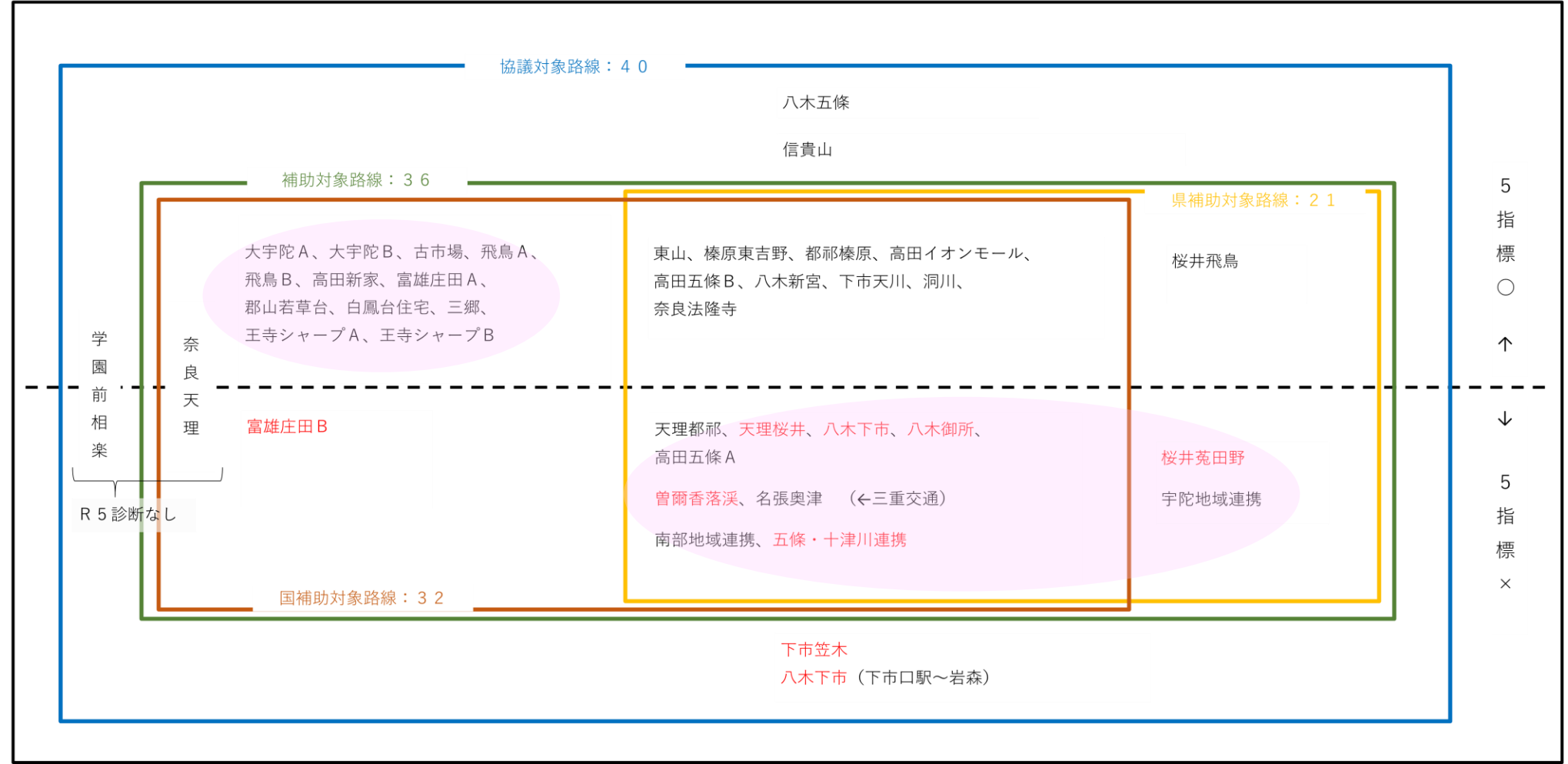
(補助対象路線等の実情)

- 現在、NW確保事業においては、「補助対象になっている路線であるが、5指標を満たさない状況が継続している」、「5指標を満たすもののそもそも補助対象になっていない路線」などが発生。

協議対象路線－補助対象路線の関係

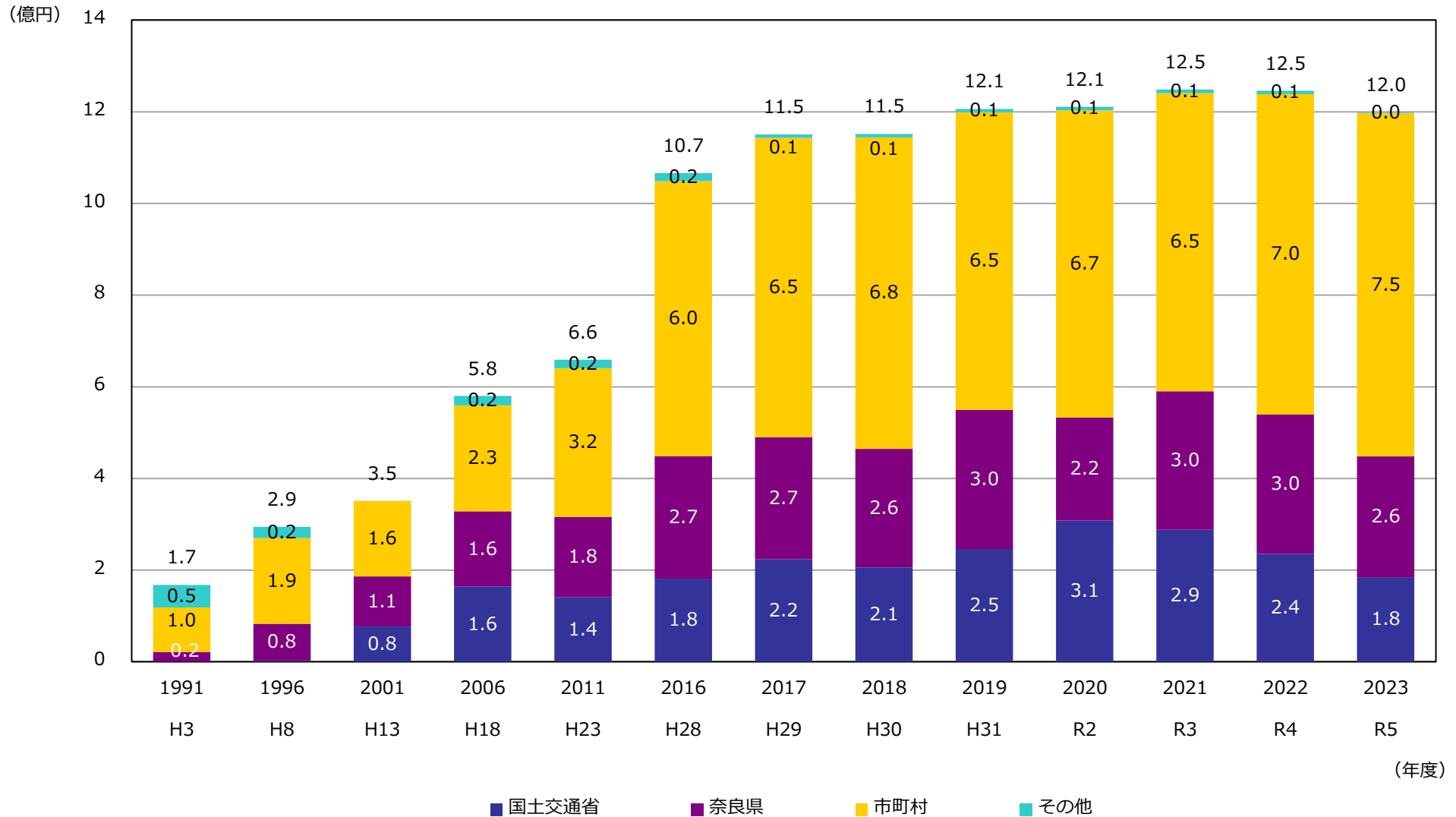
令和6年10月1日時点

赤字：直近5年連続5指標を満たさない路線



【参考】奈良県内の行政負担額の推移（国、県、市町村）

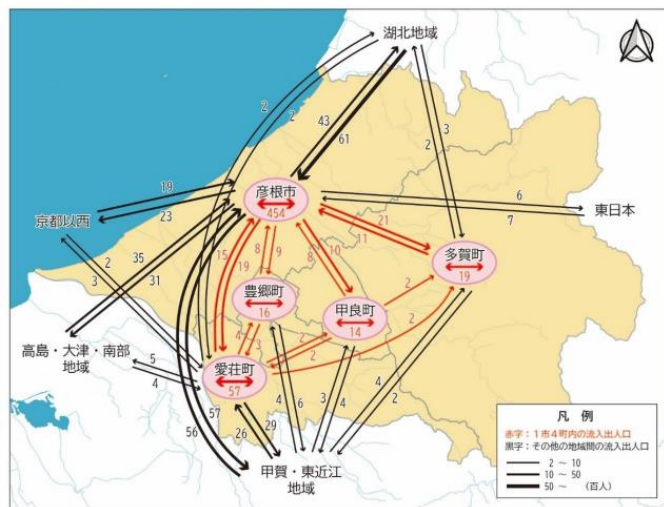
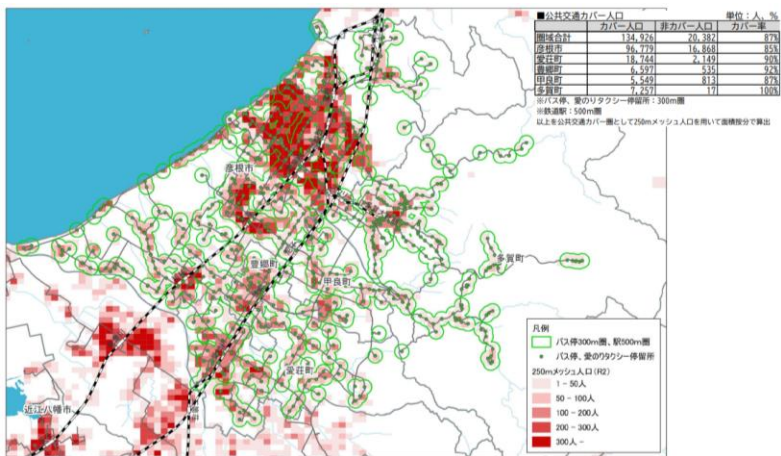
行政負担額の推移（奈良県）



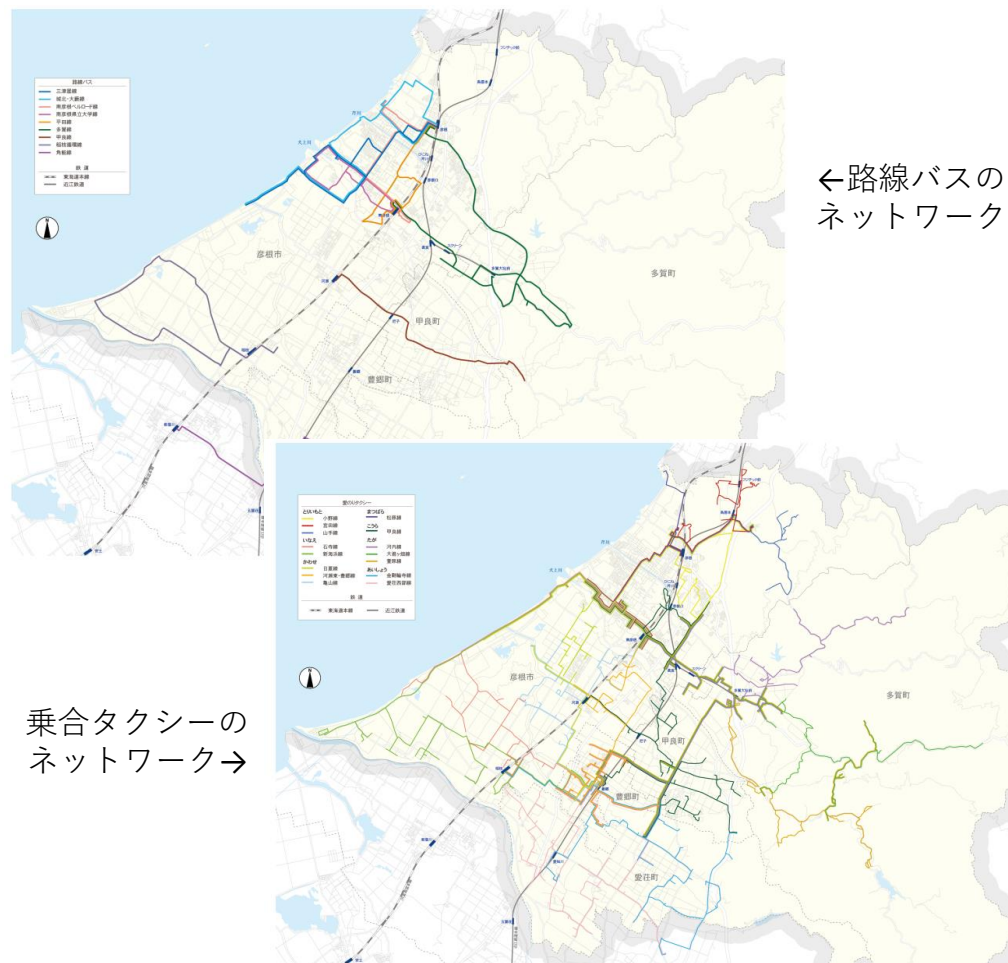
【参考事例】 複数市町村の連携

- **滋賀県彦根市・愛荘町・豊郷町・甲良町・多賀町**では、「湖東圏域公共交通活性化協議会」を組織し、鉄道、路線バス（コミュニティバスを含む）、予約型乗合タクシー（愛のりタクシー）の**各交通機関ネットワークを面的に整備**。

＜圏域の交通空白や移動ニーズを一体的に把握＞



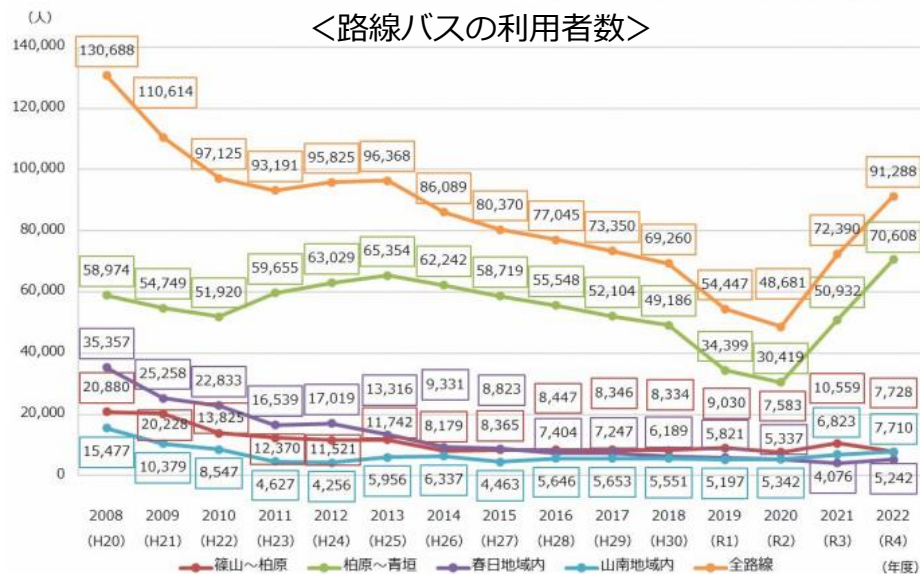
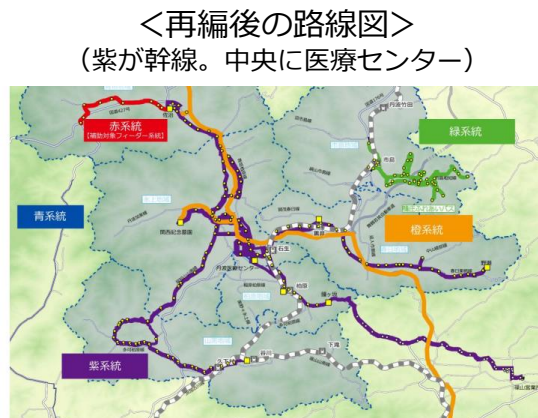
＜圏域で路線バスや乗合タクシーを整備＞

乗合タクシーの
ネットワーク→

【参考事例】需要の喚起・取込み

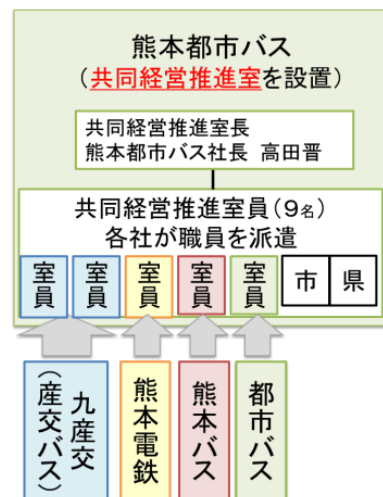
- **兵庫県丹波市**では、利用しやすい体系への路線再編や通勤・通学に便利な時間帯の便追加等により、**通勤・通学利用が習慣化し、路線バス乗客数が回復**（2019年度～）。

- ▶ 学校統廃合による遠距離通学の増加を背景として、自転車通学者や保護者送迎者の需要をバスに取込み（通学定期の購入補助。）。
- ▶ 医療センターの開院を機に、全路線を同センターに接続する形で路線を再編。



出典）丹波市地域公共交通計画（令和5年3月）より引用

- **熊本県**では、行政や複数のバス事業者が連携し、重複区間の最適化等に取り組む。その一環として、「利用者2倍増」を目標に掲げ、**高齢者の免許返納**を促す取組を推進（2022年～）。



ソフトバンクや福祉団体と連携して、スマホ教室・バスの乗り方教室を同時開催 ↓



出典）九州三交バス共同経営推進室資料より引用

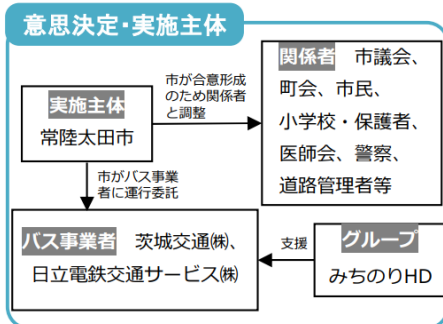


「バス無料の日」に温泉施設と連携して施設利用を割引展開 ↓



【参考事例】 供給の一元化・集約化

- 茨城県常陸太田市では、路線バス、コミュニティバス、患者輸送バス、スクールバスが運行していたが、非効率かつ市負担額も増加していたため、これらを統合（2015年～）。



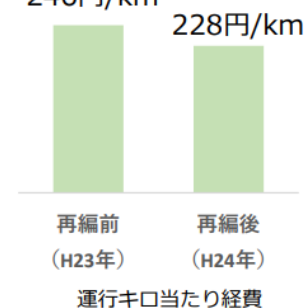
- 群馬県下仁田町では、コミュニティバスとスクールバスの運用を共通化し、混乗も実施（2022年～）。

- ▶ 通学時間帯は、同一ルートで同一車両がスクールバスとして運行しつつ、一般の利用者が混乗。
- ▶ その他時間帯はコミュニティバス（しもにたバス）として運行。



- ▶ 経費は市の関係課（企画課、教育課）で折半。 246円/km

	再編前	再編後
車両数	9台	10台
運転手数	12人	11人
運行経費	47百万円	58百万円
運行km	19.2万km	25.6万km



県内のバス路線を巡る現状と今後の課題（まとめ）

現状

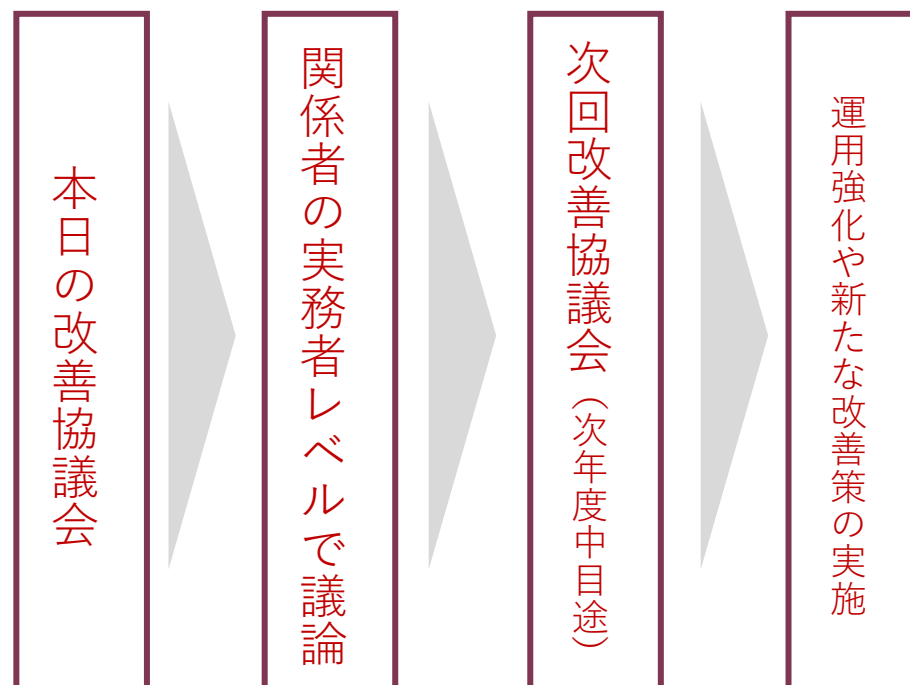
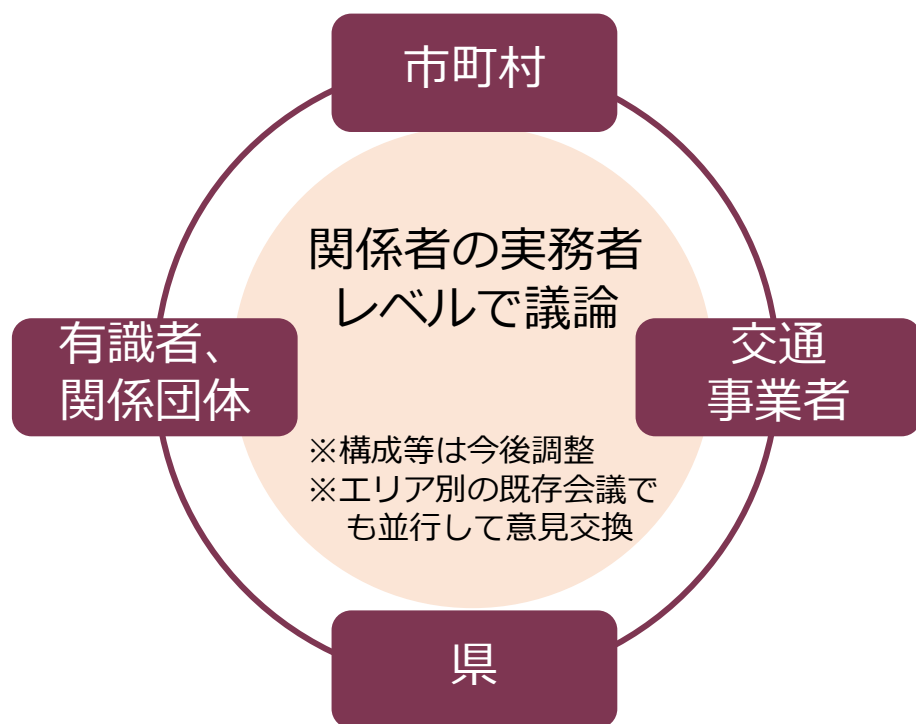
- 人口減少等に伴って既に県下バス路線の多くが赤字。**補助対象となっている路線**では、「5指標」を満たさない**「要改善」が数年にわたり継続しているところも**。
- 一方、「赤字であり5指標を満たすものの補助対象にはなっていない路線」も存在。**今後新たに補助が必要になる路線が発生**する見込み。

課題

- 既に補助を行っている路線**
人口減少等が加速度的に進む中、現状の「5指標」診断後の改善策や利用促進策、代替交通の確保策等に関する検討・取組が十分ではない可能性。
- それ以外の赤字路線**
今後、赤字幅が拡大することを見据え、当該路線が必要であるか否か、必要である場合はその維持のためにどのような対策を講じていくことが必要か、十分な議論がなされていない可能性。

今後の進め方について（イメージ）

- 今後、県としては、NW確保事業の運用をはじめとする「バス交通」に係る取組の方向性について、**鉄道や域内交通との接続性も加味しながら、市町村や交通事業者等とともに実務者レベルのWGも組織し、議論していく予定。**
- 具体的には、「バスカルテ」の運用強化にとどまらず、真に必要な路線への積極支援策の展開方法、抜本的な運行効率化策等を実施する場合の支援のあり方など、メリハリをもって**市町村の創意を後押しするための事業等の見直しを検討。**



本日ご意見をいただきたい主なテーマ（今後の検討の視点）

1. 補助等が必要なのは、どのようなバス路線か。官民の役割分担をどう考えるか。

- ・収支状況だけで補助等の適否を判断するのではなく、「**必要性**」も加味するべきではないか。
【例：「5指標」等の運用の中で、鉄道等の代替交通の有無など「必要性」の視点を加味する】
- ・**現状では補助等がない路線**でも、将来的に赤字拡大により廃止の可能性があるが、路線維持の必要性が高い路線もあるのでないか。そうした路線に対して、**官民連携してどのように取り組むべきか**。
【例：県市連携して新たな支援等に取り組む】

2. 補助等が必要なバス路線の利用促進策や改善策等をいかに実効的なものとしていくか。

- ・路線を跨ぐ**複数市町村間での連携**が不可欠でないか。
【例：利用促進策等の検討は路線を跨ぐ複数市町村連携して検討していく】
- ・鉄道や域内交通（タクシー等）との接続性も踏まえ、**交通モード全体**でネットワーク最適化を図るべきでないか。【例：補助等の採択時に域内交通との接続性の視点を加味する】

3. 思い切って交通ネットワークの再編や代替交通の確保を図る上で必要な環境整備は何か。

- ・「公共ライドシェア」など全国的に導入されつつある**新たな交通モードによる補完や一部代替等の検討**を行っていくべきではないか。【例：実証運行等の補助を行う県事業（公共交通計画推進支援事業）を柔軟に見直す、新制度や新事例等の助言・サポートに関する支援を強化する】