# 令和６年度第１回米原市地域公共交通活性化協議会次第

日時：令和６年５月 28 日（火）10 時 00 分～
場所：米原市役所　３階　会議室３BC

1　開会

2　あいさつ

3　委員の交代について

4　協議事項

（１）米原市地域公共交通活性化協議会規約等の改正について

資料 1-1　資料 1-2　資料 1-3　資料 1-4

（２）令和５年度事業実績について

資料 2

（３）令和６年度事業計画（案）について

資料 3

（４）米原市地域公共交通計画の承認について

資料 4

（５）米原市地域公共交通計画「別紙」（地域公共交通確保維持事業）の承認について

資料 5-1　資料 5-2　資料 5-3

（６）乗合タクシー停留所の移設について（長浜市の田村駅前）

資料 6

5　その他

6　閉会

# 米原市地域公共交通活性化協議会　委員名簿

変更箇所

（敬称略）

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | 国土交通省近畿運輸局滋賀運輸支局 | 首席運輸企画専門官 | 田中　郁代 |
| 2 | 滋賀県土木交通部交通戦略課 | 参事 | 福島　森 |
| 3 | 滋賀県長浜土木事務所 | 次長 | 高木　克久 |
| 4 | 米原警察署交通課 | 課長 | 濱　具視 |
| 5 | 米原市自治会連絡協議会 | 副会長 | 川幡　治平 |
| 6 | 米原市女性の会 | 理事 | 北村　きの |
| 7 | 米原市社会福祉協議会 協働推進課 | 課長 | 村山　善信 |
| 8 | 米原市老人クラブ連合会 | 副会長 | 上津　和雄 |
| 9 | 米原市障害者福祉協会 | 障害者相談員 | 川口　幸雄 |
| 10 | 湖国バス株式会社 | 取締役業務部長 | 北村　真治 |
| 11 | 近江タクシー株式会社 | 取締役業務部長 | 辰野　晃三 |
| 12 | 一般社団法人滋賀県バス協会 | 専務理事 | 野村　義明 |
| 13 | 一般社団法人滋賀県タクシー協会 | 専務理事 | 松尾　武文 |
| 14 | 私鉄滋賀県協議会 | 幹事 | 粂　隆太郎 |
| 15 | 近畿大学 | 名誉教授 | 三星　昭宏 |
| 16 | 西日本旅客鉄道株式会社 京滋支社 | 副支社長 | 野口　明 |
| 17 | 近江鉄道株式会社 鉄道部運輸課 | 課長 | 土屋　正治 |
| 18 | 米原市商工会 | 会長 | 奥村　善彦 |
| 19 | 公募市民 | 市民 | 岡田　友美 |
| 20 | 米原市市民部 | 部長 | 坂　仁美 |

【事務局】

| | | |
|---|---|---|
| 市民部地域振興課 | 課長 | 森川　誠 |
| | 課長補佐 | 大塚　祐司 |
| | 主事 | 伊賀並　優統 |

資料 1-1

# 協議事項１　米原市地域公共交通活性化協議会規約等について

## １　委員の代理人の取扱い

米原市地域公共交通活性化協議会規約第７条第４項において委員の会議への代理出席は認めないとしている。一方、多忙のところ参加いただいている委員も多いことから代理人を可能とするような運用が求められているところである。

今般、第７条第４項を改正し、次のような運用を行う。

・委員の代理出席ではなく、代理人は規約第６条のオブザーバーとして出席する。

・委員報酬については、委員本人への報酬との性格を持つものであることから、会議出席に対する報酬は委員および代理者ともに支払いをしない。

・オブザーバーとして出席した代理者は会長の許可により意見を述べることができるが、議事の可否の議決に参加できない。

①米原市地域公共交通活性化協議会規約の改正

規約第７条第４項代理出席の修正

## ２　運賃協議部会の追加

令和５年 10 月１日の改正道路運送法の施行に伴い、路線バス等の路線新設や路線変更または運賃の変更などを実施する場合、従来の「自動車部会」とは別に、新たに運賃を協議する部会を開催し、その路線に係る運賃を協議することが必要となった。

このため、以下のとおり米原市地域公共交通活性化協議会規約と米原市地域公共交通活性化協議会自動車部会規程の改正を行うとともに、米原市地域公共交通活性化協議会運賃協議部会規程を制定します。

①米原市地域公共交通活性化協議会規約の改正

規約第２条第４号所掌事務の修正、規約第９条部会の追加

②米原市地域公共交通活性化協議会自動車部会規程の改正

規程第３条第３号所掌事務の修正

③米原市地域公共交通活性化協議会運賃協議部会規程の制定

新たに運賃協議部会規程を制定

## ３　事務局の改正

令和６年４月 1 日の米原市の組織改編に伴い米原市地域公共交通活性化協議会規約第 10 条に規定する事務局を自治環境課から地域振興課に改める。

①米原市地域公共交通活性化協議会規約の改正

規約第 10 条第２項事務局の修正

国土交通省資料

# 一般乗合旅客自動車運送事業の（運賃）協議会について

- **一般乗合旅客自動車運送事業の協議運賃制度について、協議を行う構成員が重要であることに鑑み、独占禁止法上のカルテルにあたるとの疑義が生じないよう、運賃等を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者のみが協議に参加することとした**
- **また、上記協議の前に、住民、利用者その他利害関係者の意見を反映するための措置を講ずることを規定した**

## これまで

**【地域公共交通会議又は活性化協議会において協議】**

⇒協議が調えば運賃を届出

旧 **道路運送法　9条4項概要**

一般乗合旅客自動車運送事業者が、旅客の利便の増進を図るために乗合旅客の運送を行う場合において、運賃等について関係者間の協議が調つたときは、あらかじめ、その旨を国土交通大臣に届け出ることをもつて足りる。

**施行規則　9条の２概要**

法第９条第４項の協議が調つたときとは、地域公共交通会議又は（活性化）協議会において協議が調つているときとする。

## 令和5年10月1日以降

**【公聴会の開催等※により、住民等の意見を聞く】**

※パブリックコメント募集、市政広報紙、地域住民へのアンケート調査、事業者や事業者団体へのヒアリング実施　などを想定

新 **道路運送法　9条5項概要**

市町村又は都道府県は、前項の協議をするときは、あらかじめ、公聴会の開催その他の住民、利用者その他利害関係者の意見を反映させるために必要な措置を講じなければならない。

**【協議会において協議】**

⇒協議が調えば運賃を届出

新 **道路運送法　9条4項概要**

一般乗合旅客自動車運送事業者は、次に掲げる者を構成員とする協議会において、路線等に係る運賃等について協議が調つたときは、協議が調つた事項を国土交通大臣に届け出ることにより、当該運賃等を定めることができる。

一　市町村又は都道府県
二　当該一般乗合旅客自動車運送事業者
三　地方運輸局長
四　市町村の長（又は知事）が住民の意見を代表する者として指名する者

※カルテルとは

事業者または事業者団体の構成事業者が相互に連絡を取り合い、本来、各事業者が自主的に決めるべき商品の価格や販売・生産数量などを共同で取り決め、競争を制限する行為を言います。（※公正取引委員会サイトより引用）

# 米原市地域公共交通活性化協議会規約　新旧対照表

| 現　　行 | 変　更　案 |
| --- | --- |
| （所掌事務）<br>第２条　協議会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。<br>（１）交通計画の策定および変更の協議に関すること。<br>（２）交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。<br>（３）交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。<br>（４）前各号に掲げるもののほか、公共交通に関して必要な事項に関すること。 | （所掌事務）<br>第２条　協議会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。<br>（１）交通計画の策定および変更の協議に関すること。<br>（２）交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。<br>（３）交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。<br>（４）道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等に関する協議に関すること。<br>（５）前各号に掲げるもののほか、公共交通に関して必要な事項に関すること。 |
| （会議）<br>第７条<br>４　会議への代理出席は認めない。 | （会議）<br>第７条<br>４　委員（会長および副会長である委員を除く。）は、やむを得ない事情のため会議に出席できない場合において、代理人を選任し、会長が認めるときは、第６条に規定するオブザーバーとして会議に出席させることができる。 |
| （自動車部会）<br>第９条　第２条各号に掲げる事項について協議会の業務を円滑に行うため、協議会に道路運送法（昭和26年法律第183号）に基づく地域公共交通会議の機能を有する自動車部会を置く。<br>２　自動車部会に関し必要な事項は、会長が別に定める。 | （部会）<br>第９条　第２条各号に掲げる事項について協議会の業務を円滑に行うため、協議会に部会を置く。<br>２　部会は、次に掲げるものとし、必要な事項は、会長が別に定める。<br>（１）道路運送法に定める地域公共交通会議の機能（運賃協議を除く。）を有する自動車部会<br>（２）道路運送法第９条第４項に定める運賃協議部会 |
| （事務局）<br>第10条<br>２　事務局は、米原市市民部自治環境課に置く。 | （事務局）<br>第10条<br>２　事務局は、米原市市民部地域振興課に置く。 |

米原市地域公共交通活性化協議会自動車部会規程　新旧対照表

| 現　　行 | 変　更　案 |
| --- | --- |
| （所掌事務）<br>第３条　部会は、次に掲げる事項を所掌する。<br>（１）協議会に付すべき事項に関すること。<br>（２）協議会で議決した事項の執行に関すること。<br>（３）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様、運賃、料金等に関すること。<br>（４）米原市（以下「市」という。）が運営する有償運送の必要性および旅客から収受する対価に関すること。<br>（５）前各号に掲げるもののほか、協議会の運営および生活交通について必要な事項に関すること。 | （所掌事務）<br>第３条　部会は、次に掲げる事項を所掌する。<br>（１）協議会に付すべき事項に関すること。<br>（２）協議会で議決した事項の執行に関すること。<br>（３）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関すること。<br>（４）米原市（以下「市」という。）が運営する有償運送の必要性および旅客から収受する対価に関すること。<br>（５）前各号に掲げるもののほか、協議会の運営および生活交通について必要な事項に関すること。 |

一部改正

資料 1-2

# 米原市地域公共交通活性化協議会規約

（設置）

第１条　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項の規定に基づき、米原市（以下「市」という。）の公共交通の活性化および再生を総合的かつ一体的に推進するため、法第５条第１項に規定する地域公共交通計画（以下「交通計画」という。）の策定および変更に関する協議ならびに交通計画の実施に係る連絡調整を行うため、米原市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　協議会の所掌事務は、次に掲げるとおりとする。

（１）交通計画の策定および変更の協議に関すること。

（２）交通計画の実施に係る連絡調整に関すること。

（３）交通計画に位置付けられた事業の実施に関すること。

（４）道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づく、地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送等に関する協議に関すること。

（５）前各号に掲げるもののほか、公共交通に関して必要な事項に関すること。

（委員）

第３条　協議会は、30名以内の委員で構成する。

２　協議会の委員は、次に掲げる者により構成するものとする。

（１）国県の関係行政機関の代表者

（２）自治会その他市民団体の代表者

（３）市等の関係機関および団体の代表者

（４）旅客輸送に関する事業者および団体等の代表者

（５）学識経験を有する者

（６）市の地域公共交通所管部長

（７）前各号に掲げるもののほか、会長が適当と認める者

（任期）

第４条　委員の任期は２年とし、再任を妨げない。

２　委員が欠けた場合における後任委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（役員）

第５条　協議会に次の役員を置く。

（１）会長　　１名
（２）副会長　　１名
（３）監査委員　２名
２　役員は、協議会において選任する。
３　役員の任期は２年とし、再任を妨げない。
４　会長は、会務を総理し、協議会を代表する。
５　副会長は、会長を補佐し、会長に事故あるときは、その職務を代理する。
６　監査委員は、協議会の会計監査を行い、その結果を協議会に報告する。

（オブザーバー）
第６条　協議会は、第３条に定める者のほか、交通政策における法令、方針、制度および今後の動向等専門的な知識を有する者をオブザーバーとして設置することができる。

（会議）
第７条　協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。
２　会議は、委員の半数以上の出席がなければ、開くことができない。
３　会議の議事は出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。ただし、事業実施に係る事項については、事業の実施主体として定められた者の同意を要する。
４　委員（会長および副会長である委員を除く。）は、やむを得ない事情のため会議に出席できない場合において、代理人を選任し、会長が認めるときは、第６条に規定するオブザーバーとして会議に出席させることができる。
５　会議は原則として公開とする。ただし、会議を公開することにより公正かつ円滑な議事運営に支障が生じると認められる議題については、非公開で行うものとする。
６　会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して、資料を提出させ、または会議への出席を求めることができる。
７　会長は、協議会の議事に支障があると認められるときは、委員を退席させることができる。
８　会議は、軽易な事項または急を要する事項については、書面をもって賛否を求め、その回答をもって会議の決議と変えることができる。このとき、議決方法は第３項に準じ、第３項中「出席委員」は「委員」に読み替えるものとする。

（協議結果の尊重義務）
第８条　協議会で協議が整った事項については、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（部会）
第９条　第２条各号に掲げる事項について協議会の業務を円滑に行うため、協議会に部会を置く。
２　部会は、次に掲げるものとし、必要な事項は、会長が別に定める。
（１）道路運送法に定める地域公共交通会議の機能（運賃協議を除く。）を有する自動車部会
（２）道路運送法第９条第４項に定める運賃協議部会

（事務局）
第10条　協議会の業務を処理するため、協議会に事務局を置く。
２　事務局は、米原市市民部地域振興課に置く。
３　事務局に事務局長および事務局員を置き、会長が定めた者をもって充てる。
４　事務局に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（事業年度）
第11条　協議会の事業年度は、毎年４月１日に始まり、翌年３月31日に終わる。

（経費の負担）
第12条　協議会の運営に要する経費は、負担金、補助金およびその他の収入をもって充てる。

（財務に関する事項）
第13条　協議会の予算編成、現金の出納その他財務に関し必要な事項は、会長が別に定める。

（協議会が解散した場合の措置）
第14条　協議会が解散した場合には、協議会の収支は、解散の日をもって打ち切り、会長であった者がこれを決算する。

（その他）
第15条　この規約に定めるもののほか、協議会の事務の運営上必要な事項は、会長が別に定める。

付　則
（施行期日）
１　この規約は、令和５年４月27日から施行する。

（会議の招集の特例措置）

２　第１回目の会議は、第７条第１項の規定にかかわらず、米原市長が招集する。

（委員の任期の特定）

３　この規約の施行後最初の委員の任期は、同条本文の規定にかかわらず、令和７年３月 31 日までとする。

付　則

（施行期日）

１　この規約は、令和６年●月●日から施行する。

一部改正

資料 1-3

# 米原市地域公共交通活性化協議会自動車部会規程

（趣旨）

第１条　この規程は、米原市地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第９条の規定に基づき、自動車部会に関し、必要な事項を定めるものとする。

（設置）

第２条　規約第２条各号に掲げる事項について米原市地域公共交通活性化協議会（以下「協議会」という。）の業務を円滑に行うため及び道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）の規定に基づき、地域の需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議および調整するため、米原市地域公共交通活性化協議会自動車部会（以下「部会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第３条　部会は、次に掲げる事項を所掌する。

（１）協議会に付すべき事項に関すること。

（２）協議会で議決した事項の執行に関すること。

（３）地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関すること。

（４）米原市（以下「市」という。）が運営する有償運送の必要性および旅客から収受する対価に関すること。

（５）前各号に掲げるもののほか、協議会の運営および生活交通について必要な事項に関すること。

（組織）

第４条　部会は、部会長および部会委員をもって組織する。

２　部会長は、協議会会長をもって充てる。

３　部会長は、部会を代表し、その会務を総括する。

４　部会委員は、次に掲げる者のうちから協議会会長が指名する。

（１）国県の関係行政機関の代表者

（２）自治会その他市民団体の代表者

（３）市等の関係機関および団体の代表者

（４）旅客輸送に関する事業者および団体等の代表者

（５）学識経験を有する者

（６）市の地域公共交通所管部長

（７）前各号に掲げるもののほか、会長が適当と認める者

（会議）

第５条　部会の会議は、規約第７条の規定を準用する。この場合において、「協議会」とあるのは「部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるのは「部会委員」と読み替えるものとする。

（協議結果）

第６条　部会において協議が整った場合は、道路運送法に基づく地域公共交通会議において協議が整ったものとみなす。

（その他）

第７条　この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

付　則

この規程は、令和５年４月 27 日から施行する。

付　則

この規程は、令和６年●月●日から施行する。

新規制定

資料 1-4

# 米原市地域公共交通活性化協議会運賃協議部会規程（案）

（趣旨）

第１条　この規程は、米原市地域公共交通活性化協議会規約（以下「規約」という。）第９条の規定に基づき、運賃協議部会に関し、必要な事項を定めるものとする。

（設置）

第２条　規約第２条各号に掲げる事項のうち、道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）第９条第４項に定める運賃等に関する協議および調整を行うため、米原市地域公共交通活性化協議会運賃協議部会（以下「部会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第３条　部会は、次に掲げる事項を所掌する。

（１）道路運送法第９条第４項に定める事項

（２）前各号に掲げるもののほか、部会長が必要と認めるもの

（組織）

第４条　部会は、部会長および部会委員をもって組織する。

２　部会長は、協議会会長が指名する。

３　部会長は、部会を代表し、その会務を総括する。

４　部会委員は、次に掲げる者のうちから協議会会長が指名する。

（１）国における当該路線を管轄する行政機関の職員

（２）地域における公共交通に関係する諸団体および利用者の代表者

（３）運賃を定めようとする一般乗合旅客自動車運送事業者

（４）運賃を定めようとする路線をその区域に含む県および市職員

（会議）

第５条　部会の会議は、規約第７条の規定を準用する。この場合において、「協議会」とあるのは「部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と、「委員」とあるのは「部会委員」と読み替えるものとする。

（協議結果）

第６条　部会において協議が整った場合は、道路運送法に基づく協議が整ったものとみなす。

（その他）

第７条　この規程に定めるもののほか必要な事項は、会長が別に定める。

付　則

この規程は、令和６年●月●日から施行する。

資料２

# 議案第２号　令和５年度事業実績について

## １　令和５年度事業実績

### １　米原市地域公共交通計画（案）の策定

令和２年 11 月に地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正により、各自治体において「地域公共交通計画」の策定が努力義務とされました。法改正に鑑み、関西・東海・北陸の交通結節点である本市の強みを生かした公共交通政策を強化するため、地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとして、米原市地域公共交通計画（案）を策定しました。

### ２　路線バス・乗合タクシーの運行に係る見直し

・路線バス米原多和田線の運行時刻の見直し（18 時台のローザンベリー発着便の増便、ローザンベリーイベント開催期間中の土日祝日の時刻変更）

・路線バス米原多和田線のバス停の移設（「ふくしあ」バス停、「坂田駅」バス停）

・路線バス近江長岡線の利用促進（共通通学定期券の創設に向けた実証実験、湖国バス１日乗り放題企画、校外学習等の路線バス無償化）

・路線バス近江長岡線等の運行経路の見直し（「三友エレクトリック株式会社」、「天満自治会」「本市場自治会」を経由する運行経路に延伸）

・路線バス伊吹登山口線のダイヤ改正（最終便の減便）

・乗合タクシー停留所の新設（「米原警察署前」停留所、「上野地先」停留所、「ゲンキー河南店」停留所）

・乗合タクシー停留所の廃止（「蒼の湖邸　ビワフロント彦根)」停留所）

## ２　令和５年度収支決算について

【歳入】　（単位：円）

| 款 | 項 | 目 | 予算額 | 決算額 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|---|
| １負担金 | １負担金 | １負担金 | 10,000,000 | 8,800,000 | 米原市 |
| ２補助金 | １補助金 | １補助金 | 0 | 0 | |
| ３繰越金 | １繰越金 | １繰越金 | 0 | 0 | |
| ４諸収入 | １諸収入 | １諸収入 | 0 | 0 | |
| 合　計 | | | 10,000,000 | 8,800,000 | ① |

【歳出】　（単位：円）

| 款 | 項 | 目 | 予算額 | 決算額 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|---|
| １運営費 | １会議費 | １会議費 | 0 | 0 | |
| | ２事務費 | ２事務費 | 0 | 0 | |
| ２事業費 | １事業費 | １事業費 | 10,000,000 | 8,800,000 | 地域公共交通計画策定支援業務委託 |
| ３予備費 | １予備費 | １予備費 | 0 | 0 | |
| 合　計 | | | 10,000,000 | 8,800,000 | ② |

①歳入決算額合計 8,800,0000 円
②歳出決算額合計 8,800,0000 円
差引残高（①-②）　0 円

差引残高 0 円であり令和６年度への繰越金はありません。

# 監　査　報　告　書

令和５年度決算について監査を実施し、証拠書類、帳簿などを精査したところ、適正に執行されていましたので報告します。

令和６年５月 27 日

監査委員　滋賀県長浜土木事務所　次長

髙木　克久

監査委員　米原警察署　交通課長

濱　具視

米原市地域公共交通活性化協議会
会　長　　三星　昭宏　様

**※原本は事務局で保管しております。**

資料３

# 議案第３号　令和６年度事業計画（案）について

## １　令和６年度事業計画（案）について

### １　米原市地域公共交通計画の進捗管理

米原市地域公共交通計画において、社会情勢や経済情勢の変化、住民の移動需要、価値観の変化によって柔軟に対応していく必要があるため、継続的に計画および施策の進捗状況について検証・見直しを行うこととしています。

本計画の推進に当たっては、米原市地域公共交通活性化協議会において進捗管理を行います。

### ２　路線バス・乗合タクシーの運行に係る見直し

必要に応じて、適宜、協議会を開催し、運行に係る見直しを協議します。

## ２　令和６年度収支予算（案）について

【歳入】　（単位：千円）

| 款 | 項 | 目 | 予算額 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|
| １負担金 | １負担金 | １負担金 | 0 | |
| ２補助金 | １補助金 | １補助金 | 0 | |
| ３繰越金 | １繰越金 | １繰越金 | 0 | |
| ４諸収入 | １諸収入 | １諸収入 | 0 | |
| 合　計 | | | 0 | |

【歳出】　（単位：千円）

| 款 | 項 | 目 | 予算額 | 備　考 |
|---|---|---|---|---|
| １運営費 | １会議費 | １会議費 | 0 | |
| | ２事務費 | ２事務費 | 0 | |
| ２事業費 | １事業費 | １事業費 | 0 | |
| ３予備費 | １予備費 | １予備費 | 0 | |
| 合　計 | | | 0 | |

資料４

## 議案第４号　米原市地域公共交通計画の承認について

米原市地域公共交通計画（案）については、本協議会での協議を経て、令和６年２月 26 日から令和６年３月 26 日まで米原市パブリックコメントを実施しました。

パブリックコメントに対して提出された意見等とその意見等に対する市の考え方および検討結果について、令和６年３月 29 日に米原市公式ウェブサイトで「計画案のとおりとする」と公表しました。

よって、米原市地域公共交通計画は令和６年２月７日付けで各委員に報告した計画案から修正はありません。

つきましては、米原市地域公共交通計画（案）について、別紙のとおり本協議会の承認を求めます。

※令和６年２月７日付けで送付した計画と変更ございません。

（様式第３号）

令和６年３月 29 日

「米原市地域公共交通計画（案）」についての米原市パブリックコメントに対して提出された意見等とその意見等に対する市の考え方および検討結果について

案　件　名：米原市地域公共交通計画（案）
意見募集期間：令和６年２月 26 日（月）～令和６年３月 26 日（火）
所　管　課：市民部自治環境課

| 提出された意見等の内容 | 提出された意見の数（人数） | 意見等を受けて市が検討した結果 | 意見等に対する市の考え方 |
|---|---|---|---|
| 米原多和田線の路線バスのルート変更案。リーディング坂田から近江自治センターまでの間の混雑する箕浦、顔戸南信号を避けて新しい道路を利用して、スーパーマーケットや銀行前と、近江学びあいステーションに停留所を新設して利便性を図るルートを提案します。 | １件（１人） | 計画案のとおりとします。 | いただいた御意見も参考にしながら、計画案 P33 に記載のとおり、利用実態に応じたバス路線の見直し等を行ってまいります。 |

# 米原市
# 地域公共交通計画

安心な移動により
住みよさが実感できる
持続可能な地域公共交通

令和６年５月

21

米 原 市
米原市地域公共交通活性化協議会

## 目次


Ⅰ　はじめに……1
　1　計画策定の背景・目的……1
　2　計画の位置付け……1
　3　計画の概要……1
　　（１）計画の区域……1
　　（２）計画の期間……1
Ⅱ　地域公共交通の現状……2
　1　地域の現状……2
　（１）人口特性……2
　（２）人の動き……3
　2　交通の現状……4
　　（１）市民の主な移動手段……4
　　（２）地域公共交通……5
　3　市民等の移動実態・意見……9
　　（１）市民……9
　　（２）地域公共交通利用者……13
　4　まちづくりの方向性……15
　5　直近の社会情勢……16
Ⅲ　米原市の地域公共交通の課題……17
　　課題１　持続可能な地域公共交通の維持および脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり……17
　　課題２　地域公共交通の利便性の向上……18
　　課題３　駅周辺地域の魅力向上……19
Ⅳ　計画の基本理念……20
　1　基本理念……20
　2　基本方針……20
　3　目標……21
　　（１）米原市における将来の地域公共交通ネットワーク……21
　【国の補助制度を活用したコミュニティバスの維持】……22
　　（２）計画の目標……24
Ⅴ　目標を達成するための施策メニュー……25
　基本方針①　多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築……27
　基本方針②　利用者のニーズに応じた利便性の向上……32
　基本方針③　まちづくりと連携した地域公共交通の整備……36
Ⅵ　計画の進捗管理……39

# Ⅰ　はじめに

## 1　計画策定の背景・目的

米原市は、東海道新幹線・東海道本線・北陸本線、近江鉄道という鉄道網があり、県下で唯一の新幹線停車駅があります。また、名神高速道路・北陸自動車道のジャンクションとインターチェンジを有し、一般国道としては８号、８号米原バイパス、21　号、365　号が通過しています。このように、広域交通網が集積する本市は、京阪神、中京、北陸を結ぶ交通の要衝として発展してきました。地域の移動手段という観点では、路線バスのほか、平成　16　年に完全予約制の乗合タクシーまいちゃん号を、令和２年に乗合タクシーまいちゃんバスの運行を開始するなど、地域住民の快適な移動環境の整備に取り組んできました。

そのような中、令和２年には新型コロナウイルス感染症を契機に人々の生活スタイルの変化によって、全国的に地域公共交通の利用者が減少しています。更には、公共交通機関の運転手が不足しているなど、近年、地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。本市においても同様の状況となる一方で、路線バスや乗合タクシーまいちゃん号は、高齢者や障がい者をはじめとする市民の生活において必要不可欠な移動手段となっており、また、脱炭素社会の推進にもつながる地域公共交通の果たす役割は大きく、誰もが安心して生活することができる移動環境の構築が重要となります。

このような背景の下、市民、交通事業者、行政が連携し、ともに支える地域公共交通ネットワークの実現と維持を目指し、「米原市地域公共交通計画」（以下「本計画」という。）を策定することとします。

## 2　計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく「地域公共交通計画」として位置付けます。また、本市の最上位計画である「第２次米原市総合計画」に即するとともに、「米原市都市計画マスタープラン」等の市の他計画および「滋賀地域交通ビジョン」等の滋賀県の他計画との相互の連携、その他各種計画との整合を図ります。

## 3　計画の概要

### (1)計画の区域

本計画の対象区域は、米原市内全域（米原市と市外を結ぶ路線バス系統を含む。）とします。

### (2)計画の期間

本計画の対象期間は、令和６年度から令和 10 年度までの５年間とします。



# Ⅱ　地域公共交通の現状

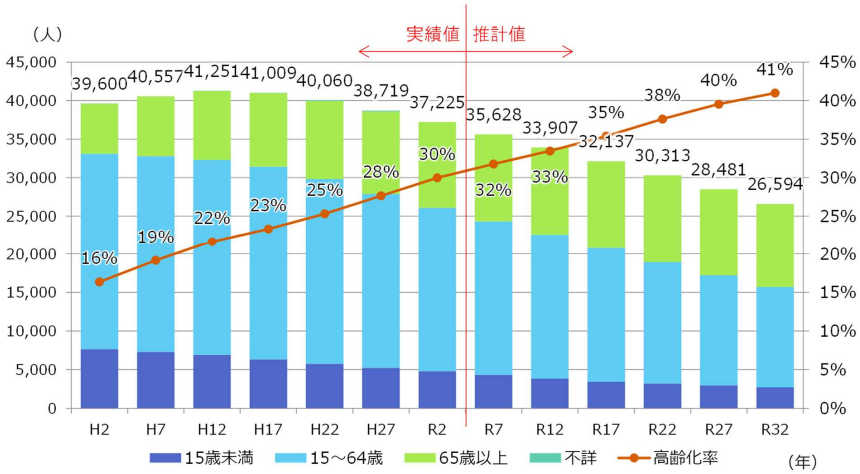
本市の地域公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

なお、本計画に掲載しているグラフにおいて、表記している単位以下の数字を四捨五入して示しており、内訳の数値と合計値が一致しない場合があります。

## 1　地域の現状

### (1)人口特性

**米原市の年齢階層別の人口推移と将来推計**

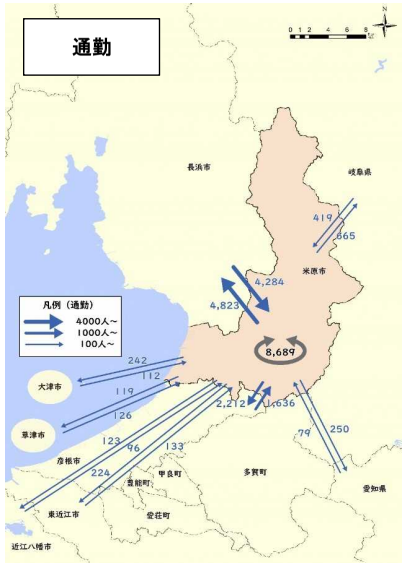


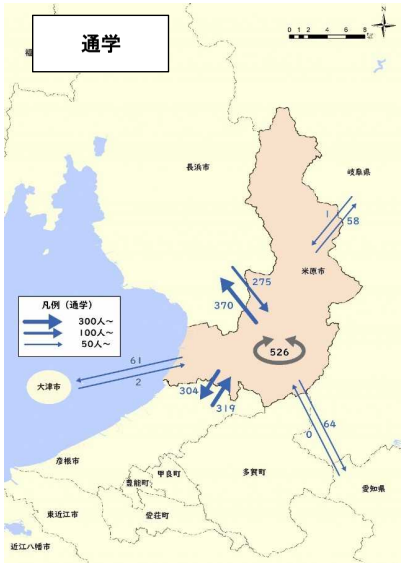

資料：国勢調査（平成２年～令和２年）
国立社会保障・人口問題研究所（令和７年～）

- 人口減少が続き、令和 27 年には市内の人口は、３万人を下回ることが予測されている。
- 高齢化率が右肩上がりで高くなることが予測されている。

## (2) 人の動き

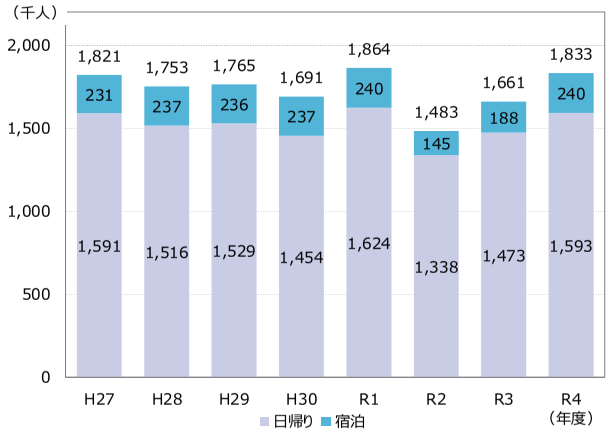
### 米原市内外における移動




資料：国勢調査（令和２年）

### 米原市内の観光入込客数（年間推移）




資料：滋賀県観光統計・米原市資料

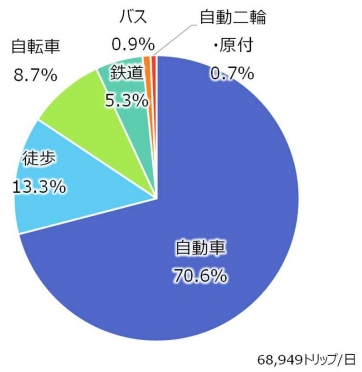
- 通勤・通学を含めて、長浜市や彦根市との間で移動が多くみられる。
- 令和２年度には、新型コロナウイルス感染症の影響によって、観光入込客数は大きく減少したものの、その後は回復している。また、各駅周辺の整備完了などに伴い、更に増加することが期待されている。



## 2 交通の現状

### (1)市民の主な移動手段

#### 米原市の交通手段分担率




※トリップとは出発地から到着地までの移動のことを示します。
資料：第６回近畿圏パーソントリップ調査（令和３年）

- 本市における交通手段分担率のうち、約７割が自動車となっており、自動車が移動の中心を担っている。

**乗合タクシー「まいちゃん号」とは**

乗合タクシー「まいちゃん号」は市内全域を運行している乗合タクシーで、完全予約制のデマンド方式を採用しています。予約のあった停留所間を、運行時刻に合わせて最短ルートで運行する言わば「事前予約制の小型バス」です。

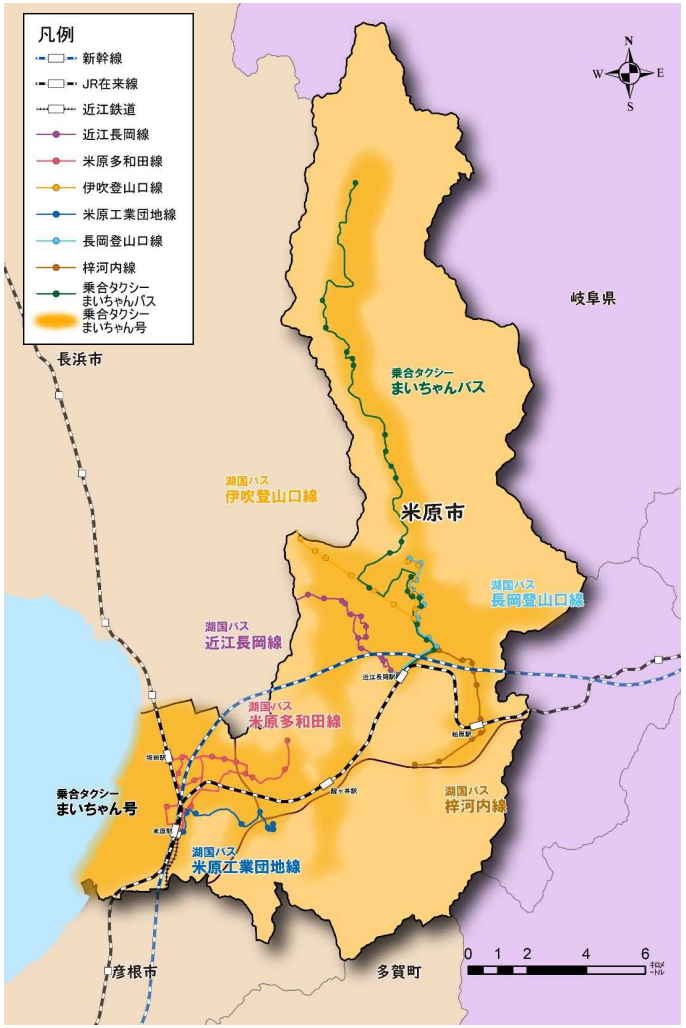
【特長】 ①市全域をカバーしている。
②停留所の間隔が短く、密度が高い（市内に 500 か所以上）。
③市外への連携利用が可能（乗り換えなしで市外等へ行ける。）。

**乗合タクシー「まいちゃんバス」とは**

乗合タクシー「まいちゃんバス」は、路線バス曲谷線の廃止に伴い、令和２年 10 月から、近江長岡駅と甲津原間の決まった停留所を、予約不要かつ決まった時刻に一日３往復の運行をしています。

## (2)地域公共交通

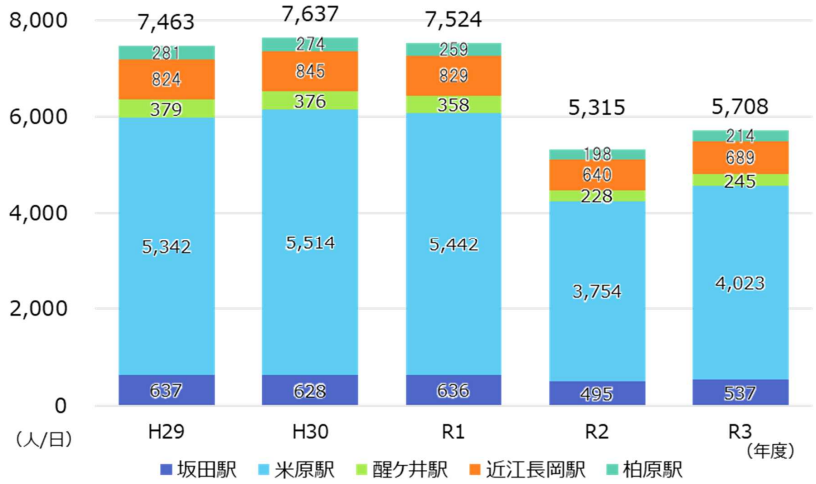
### ・米原市の地域公共交通ネットワーク




- 滋賀県唯一の新幹線停車駅を有するほか、JR 東海・JR 西日本・近江鉄道が乗り入れている。更に名神高速道路・北陸自動車道 IC も立地するなど、近畿エリアにおける広域交通の要衝となっている。
- 市内の地域公共交通として、路線バス（６路線）、乗合タクシーまいちゃん号、まいちゃんバスが運行している。特に乗合タクシーまいちゃん号は、市内全域をカバーしており、交通空白地が存在しないのが特長となっている。

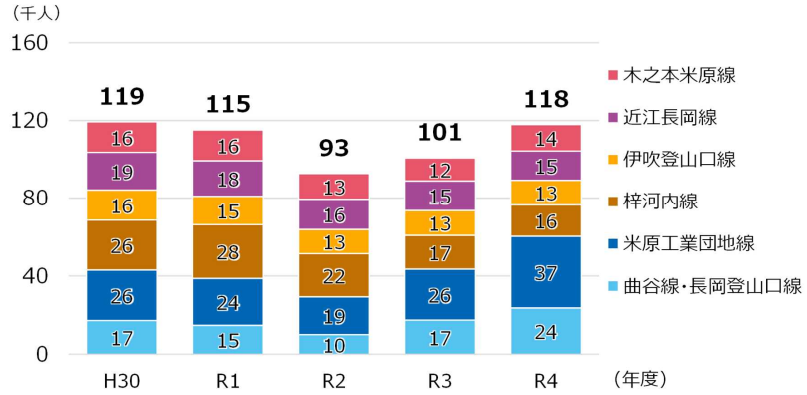


### 各鉄道駅の乗車人数推移



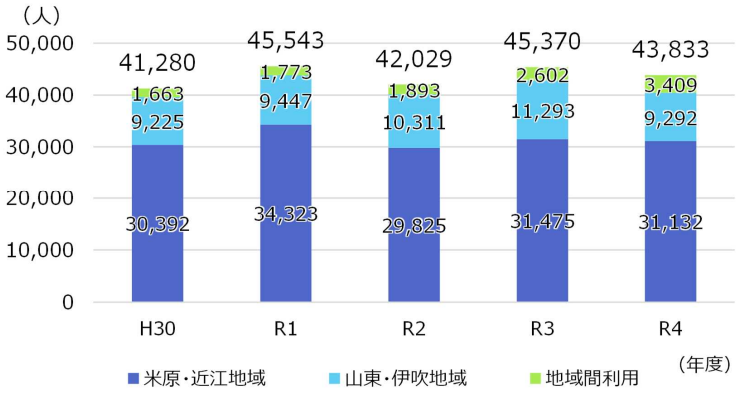

資料：滋賀県統計書

### 路線バスの利用者数推移




※グラフ内に記載されている年度は前年 10 月から当年９月までを示している。
※曲谷線は、令和２年９月に廃止されている。
※木之本米原線は令和４年９月に廃止されている。

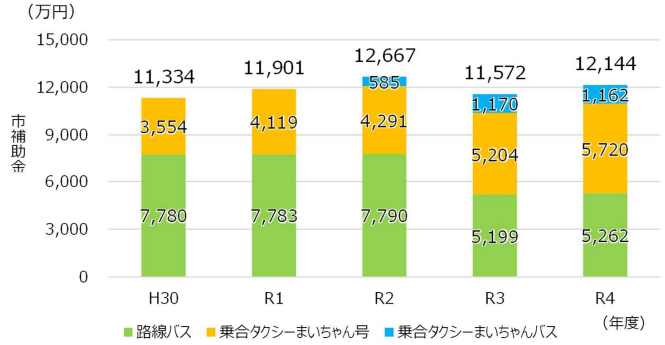
**乗合タクシーまいちゃん号の利用者数推移**




- 鉄道は、コロナによる影響を大きく受けており、コロナ禍以前の利用者数に戻っていない。
- 路線バスは、コロナ禍以前の利用者数に戻りつつある。
- 乗合タクシーまいちゃん号は、特に米原・近江地域で多く利用されている。
  また、地域間利用が年々増加傾向にある。

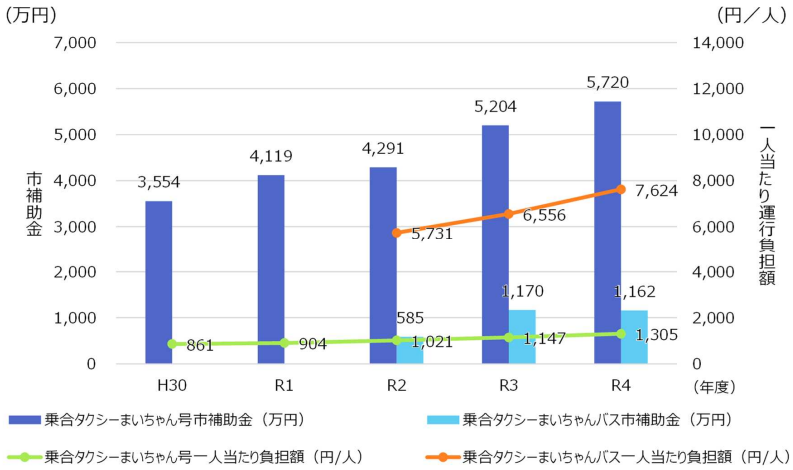


**地域公共交通の財政負担の推移**




※路線バスの補助金額は前年 10 月から当年９月までの費用を基に算出。

**乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスにおける市補助金と**
**利用者一人当たりの運行負担額の推移**




※令和２年度のまいちゃんバスは令和２年 10 月から令和３年３月までの結果を示している。

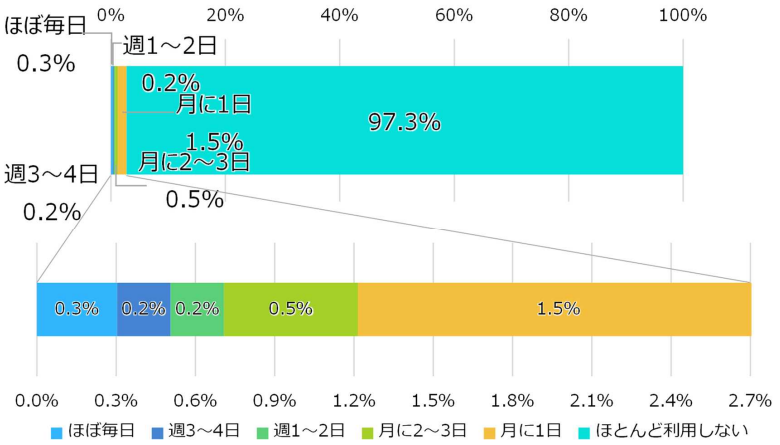
- 地域公共交通の市補助金額は平成 30 年度以降１億円を超え、令和４年度は約 1.２億円であり、特に乗合タクシーまいちゃん号に対する市補助金は年々増加しており、令和４年度には約 5,700 万円を超えている。
- 一方、路線バスに対する市補助金は、令和２年 10 月の曲谷線の廃止以降、減少している。

## 3 市民等の移動実態・意見

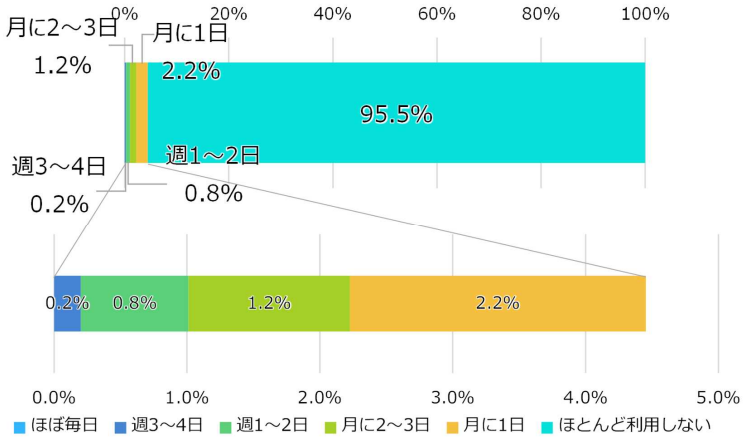
### (1)市民

**市内を運行する主な地域公共交通の利用頻度**

**【路線バス】**[回答者数：988 人]




**【乗合タクシーまいちゃん号】**[回答者数：988 人]

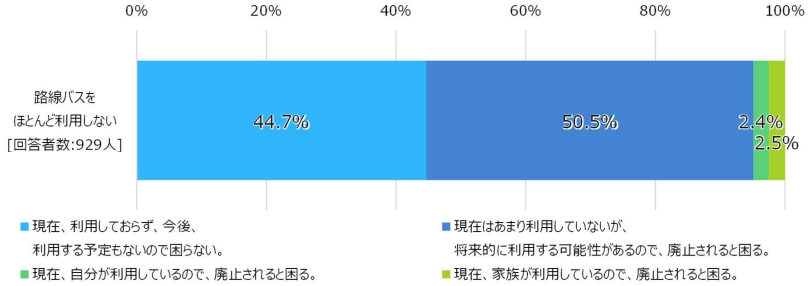



資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

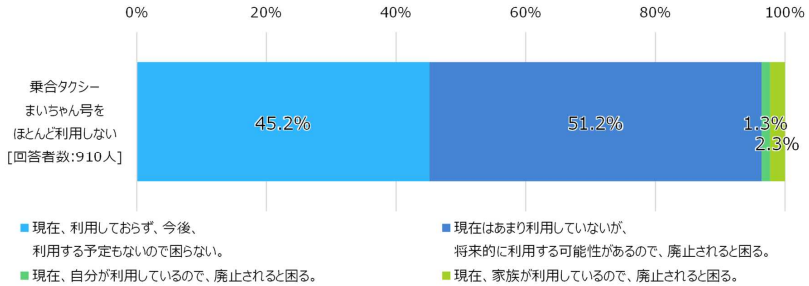


**地域公共交通が廃止された場合の影響**

**【路線バス】**




**【乗合タクシーまいちゃん号】**




資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

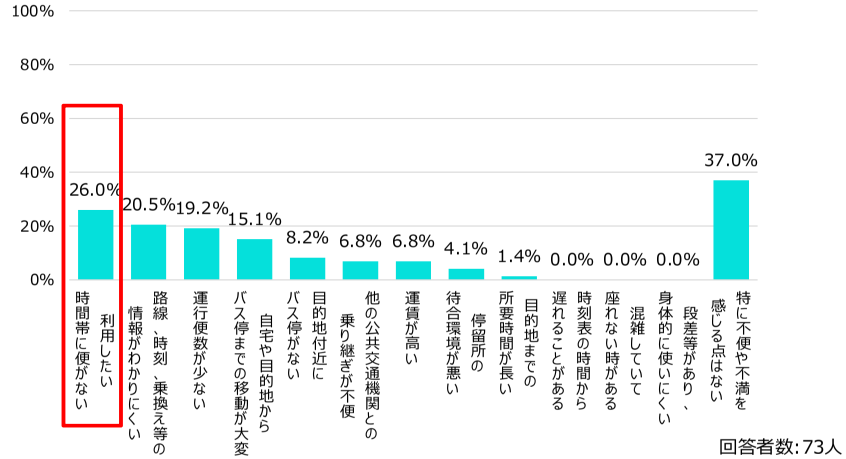
- 路線バス、乗合タクシーまいちゃん号等の地域公共交通を利用する市民は１割に満たない。
- 現在は利用していないが、将来的に地域公共交通を利用するという方が約５割を占めており、将来を見据えた制度設計が必要となっている。

**【アンケート調査概要】**

| 対象者 | 市民 | 路線バス利用者 | 乗合タクシーまいちゃん号利用者 | 乗合タクシーまいちゃんバス利用者 |
|---|---|---|---|---|
| 実施方法 | 15 歳以上の米原市民 2,000 人に郵送配布 | ヒアリングもしくは調査票を配布 | 調査票を配布 | 調査票を配布 |
| 実施期間 | 令和５年８月12 日～28 日 | 令和５年９月４日～18 日 | 令和５年９月４日～18 日 | 令和５年９月４日～18 日 |
| 回収件数 | 1,090 件 | 49 件 | 131 件 | 13 件 |

## 地域公共交通に対する不便や不満に感じる点

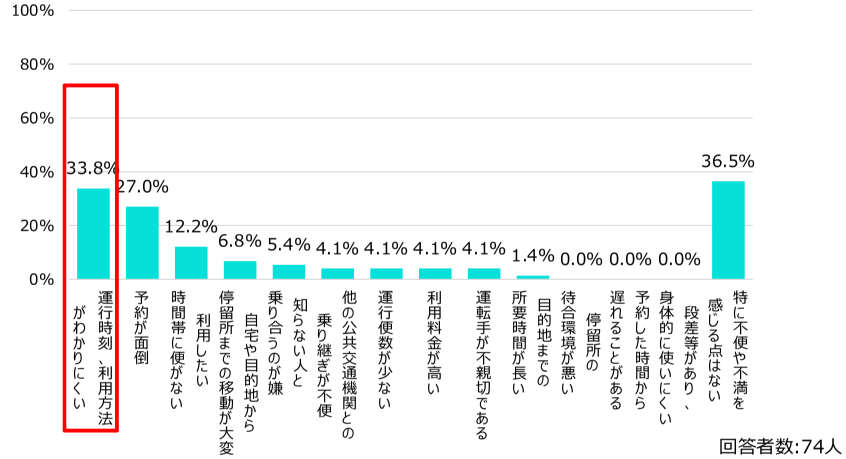
**【路線バス】**




回答者数:73人

※複数回答（２つまで）

**【乗合タクシーまいちゃん号】**



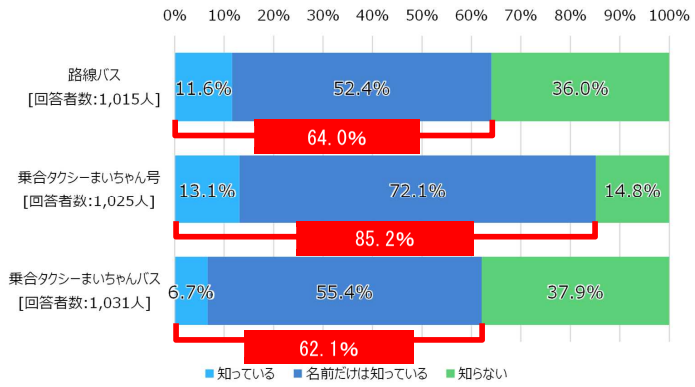

回答者数:74人

※複数回答（２つまで）
※運転免許の返納を考えている方と、現在、自分で運転できず、送迎してくれる人もいない方を対象に集計。
資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

- 今後、運転免許の返納を考えている方や、現在、移動手段に困っている方からは、特に不便や不満を感じる点はないという意見が最も多い。
- 一方で、路線バスの利用したい時間に便がない、乗合タクシーまいちゃん号の運行時刻や利用方法が分からないなどの意見も多くみられ、これらのことが地域公共交通の利用を妨げている一つの要因となっていると考えられる。



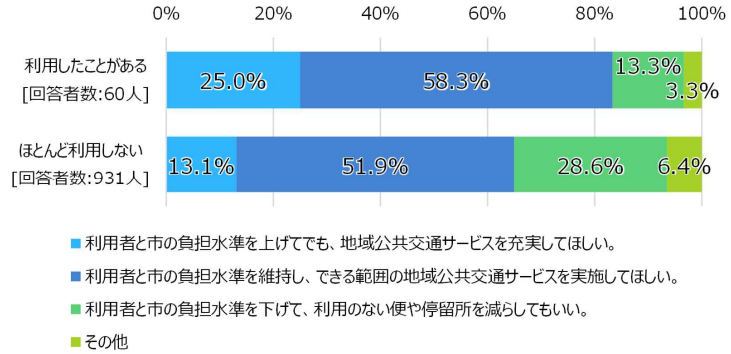
## 地域公共交通の認知状況




資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

## 地域公共交通に対する負担やサービス水準についての意見

**【地域公共交通の利用者とそうでない方の意見】**

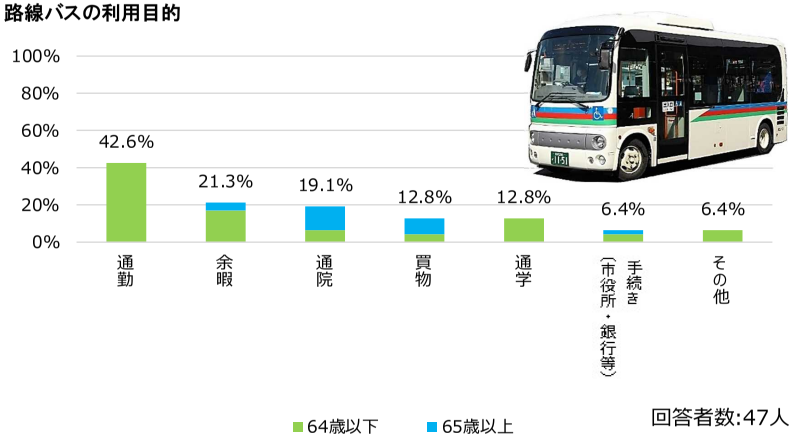



資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

- 市全域を運行する乗合タクシーまいちゃん号の認知度は８割を超えている一方で、一部の地域を運行する路線バスや乗合タクシーまいちゃんバスの認知度は６割程度に留まっている。
- 地域公共交通に対する負担やサービス水準について、地域公共交通を利用したことがある方、利用したことがほとんど無い方にかかわらず、約５～６割の方が現在の負担水準を維持した上で、できる範囲のサービスの提供を求めている。

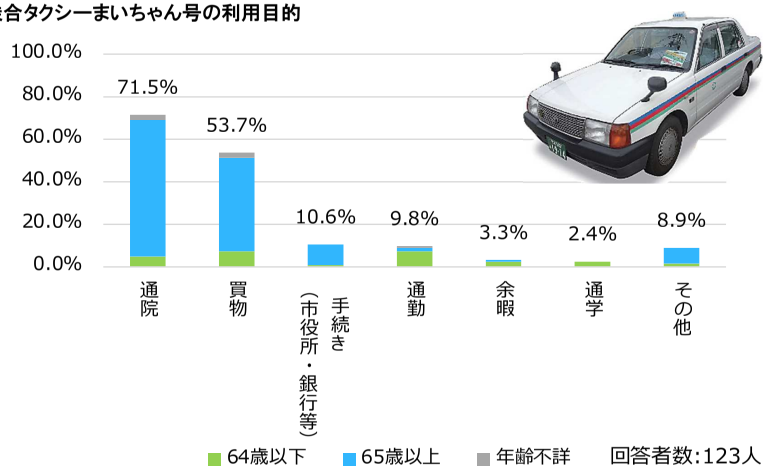
## (2)地域公共交通利用者

### 路線バスの利用目的




※複数回答（２つまで）

### 乗合タクシーまいちゃん号の利用目的

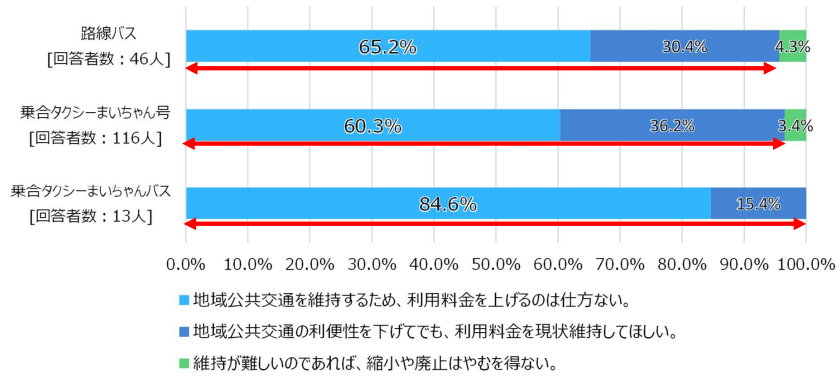



※複数回答（２つまで）
資料：米原市地域公共交通計画の策定における路線バス・乗合タクシーまいちゃん号利用者へのアンケート調査

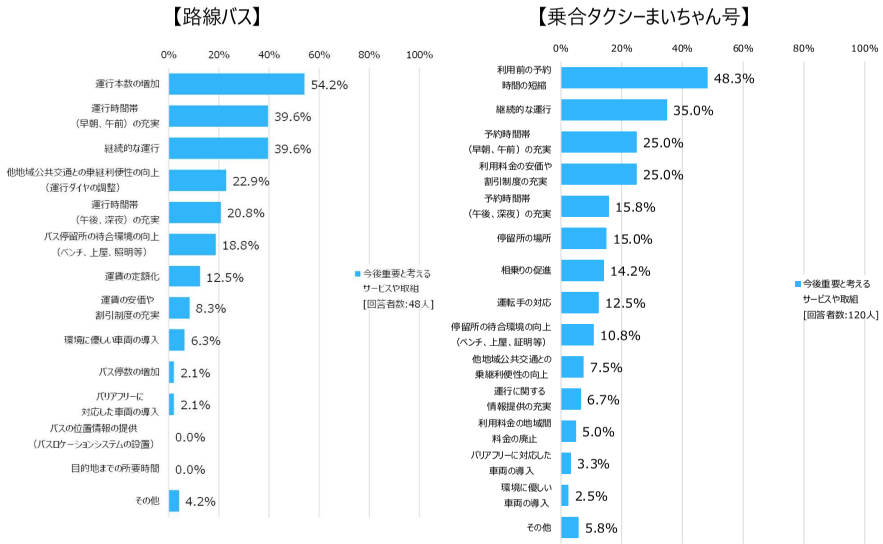
- 路線バスは主に通勤手段として利用されており、次いで余暇や通院での利用が多くなっている。また、通院と買物を除いては、64 歳以下の利用が多い。
- 乗合タクシーまいちゃん号は通院や買物での利用が多く、特に 65 歳以上の方が多く利用されている。



### 今後の地域公共交通の維持についての考え　※赤矢印は運行維持を望む意見




### 地域公共交通について今後重要と考えるサービスや取組




※複数回答（３つまで）
資料：米原市地域公共交通計画の策定における路線バス・乗合タクシーまいちゃん号利用者へのアンケート調査

- いずれの地域公共交通利用者も運行を維持するためには、利用料金の増加もやむを得ないと考える方が多くなっている。
- 路線バスや乗合タクシーまいちゃんバスは運行本数の増加、乗合タクシーまいちゃん号は予約時間の短縮（現在運行時刻の１時間前までの予約）を求める意見が多い。

## 4 まちづくりの方向性

**「第2次米原市総合計画」抜粋**

第５章　心地よく暮らせるにぎわいと交流のまちづくり【都市基盤】
５－１　鉄道駅の機能を生かしたにぎわいのまち（駅周辺活性化）

**■ 主な取組の展開**

**①　まちの核づくりの推進**

●米原駅東口周辺の市有地等で公民連携による土地利用を推進し、米原駅の機能を生かした都市機能の強化を図り、新たなにぎわいと活力を生み出すまちの核をつくります。

**②　鉄道駅を生かしたまちづくりの推進**

●鉄道駅の利便性と歴史や文化などの地域特性を生かしたまちづくりを推進し、にぎわいの創出を図ります。

●地域の交通拠点としての機能を高めるため、駅周辺の基盤整備を進め、利用者の利便性の向上と利用促進に努めます。

●地区計画*制度を活用した公民連携によるまちづくりを進めます。

第５章　心地よく暮らせるにぎわいと交流のまちづくり【都市基盤】
５－２　コンパクトな地域の拠点をつくり、公共交通ネットワークでつなぐ快適な定住環境のまち（都市計画／公共交通／定住促進）

**■ 主な取組の展開**

**①　地域の拠点づくりの推進**

●交通の利便性が高く、大都市を間近にしながらも、豊かな自然と文化に包まれた特長を生かし、米原駅周辺にまちの核を創るとともに、各地域の特長を生かした拠点づくりを進め、それぞれの地域機能が連動する自然文教都市としてのまちづくりを進めます。

●住み慣れた集落や地域で暮らし続けることができるよう、地域住民の暮らしを支える生活圏を日常生活や地域生活を支える小さな拠点（コンパクトな拠点）と位置付け、生活に必要な機能、サービスなどの維持や集積を図るとともに、地域の実情を踏まえた地域の拠点づくりを推進します。

**②　公共交通ネットワークの形成**

●駅と地域、地域と地域および小さな拠点などを結び、市民が安心して利用できる利便性の高い公共交通ネットワークを整備するとともに、多様な移動手段の創出による利便性の向上に取り組みます。

●鉄道、バス等の利用を促進するため、市民、事業者、市が一体となった取組を戦略的に進めます。

- 「第２次米原市総合計画」では、鉄道駅を生かしたまちづくりの推進のほか、駅と地域を結ぶ公共交通ネットワークの形成を掲げており、「第２期まち・ひと・しごと米原創生総合戦略」や「米原市都市計画マスタープラン」等においても同様に、駅を中心としたまちづくりを進めることを掲げている。



## 5 直近の社会情勢

| | 概　要 |
|---|---|
| 米原市の動向 | • 令和２年に近隣自治体とともに「まいばら駅広域観光交流圏コンソーシアム」を発足<br>• 令和３年に米原市役所新庁舎を米原駅東口に整備<br>• 令和４年に米原市役所内に TETTE　MAIBARA（コワーキングスペース、観光案内所等）開設<br>• 令和４年に路線バス「米原多和田線」開通<br>• 令和元年から令和５年にかけて、醒ケ井駅、近江長岡駅、柏原駅に駅前広場および駅前駐車場を整備<br>• 令和５年に近隣自治体とともに路線バス「近江長岡線」の利用促進を開始（伊吹高校共通通学定期券等）<br>• 令和６年から近江長岡駅のバリアフリー化に着手予定 |
| 国県等の動向 | • 路線バスやタクシーの運転手不足の深刻化<br>• デジタル技術の活用（DX）や脱炭素化をはじめとした環境への配慮（GX）の推進<br>• 滋賀県内におけるモビリティ・マネジメントや二次交通の充実に向けた事業および実証実験の検討<br>• JR 路線（琵琶湖線　新快速　米原～野洲駅間）の減便<br>• 北陸新幹線開業および JR 路線（北陸本線・金沢～敦賀）の廃止 |

令和４年 10 月　米原多和田線開通

令和４年８月　TETTE MAIBARA 開設

**【地域公共交通の廃止の現状】**

大阪 富田林などで運行の「金剛バス」 路線バス事業廃止へ
09月11日　12時04分
運転手不足 路線バス事業 廃止へ
大阪・富田林市など４つの市町村を中心に路線バスを運行する「金剛バス」について、運営会社は運転手不足などを理由に、ことし１２月に路線バス事業を廃止することになりました。
自治体側は、代わりとなるバス会社を探すなど、路線の維持に向けた対応策を検討するとしています。

地域公共交通は現在、危機的状況を迎えています。令和５年 12 月に、大阪府富田林市などの４つの市町村において路線バスを運行していた「金剛バス」が利用者の減少や運転手不足を理由に、路線バス事業を撤退しました。代わりに開始されたバス路線も、15 路線から 10 路線に減ったほか、運行本数が６割程度になるなど、サービスレベルが大きく低下しました。

当然のことながら、地域公共交通の運行には多額の費用がかかっており、利用されないと廃止となる可能性があります。今ある移動手段が今後も存続できるとは限りません。「いつか使う」ではなく、「今使う」ことが重要です。市民、交通事業者、行政が一体となって、危機感を持ちながら、この問題に立ち向かう必要があります。

## Ⅲ　米原市の地域公共交通の課題

米原市を取り巻く環境を踏まえ、米原市の地域公共交通の課題を以下のように整理しました。

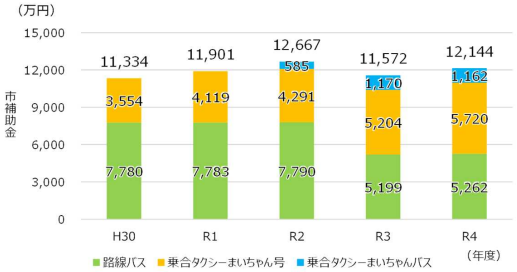
### 課題１　持続可能な地域公共交通の維持および脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり

令和３年以降、地域公共交通の利用者数は、コロナ禍以前の状況へ徐々に回復していますが、利用者数そのものが少ないことや、運転手不足、運行経費の増加も相まって、地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。一方で、地域公共交通は運転免許を持っていない学生・児童や高齢者、障がい者等にとって、なくてはならない移動手段であり、地域公共交通を維持することは市民の生活にとって重要な取組の１つとなっています。

現在の市民の移動の多くは自家用車による移動であり、地域公共交通について知らない方も一定数おられます。自家用車は好きな時に好きな場所に行くことができるなどのメリットがある一方、維持費の高騰や温室効果ガスの排出による地球への悪影響等、デメリットも数多く存在します。

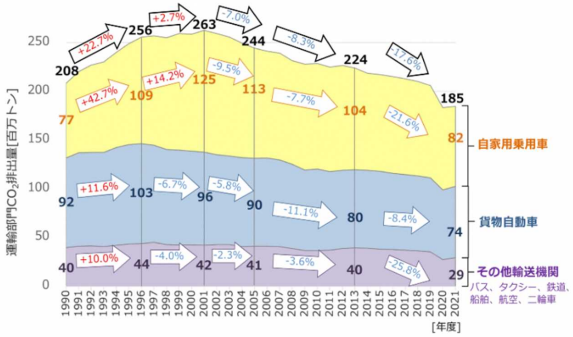
地域公共交通を維持し、脱炭素社会に貢献するためには、効率的な運行を目指すとともに、地域公共交通の利用者を増やしていくことが必要です。市民や交通事業者、行政が連携し、それぞれの役割に応じて、地域公共交通の維持に向けた取組や積極的な利用を促す取組を進めていく必要があります。

**地域公共交通の財政負担の推移（再掲）**




※路線バスの補助金額は前年 10 月～当年９月までの費用を基に算出。

**運輸部門における二酸化炭素排出量の推移**




出典：国土交通省 HP



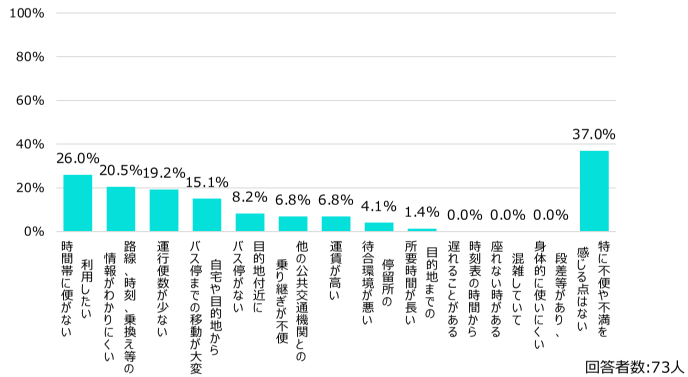
### 課題２　地域公共交通の利便性の向上

地域公共交通を維持する上で、実際に利用されることが重要であるものの、地域公共交通を利用している方は非常に少ないのが現状です。

市民アンケートの結果をみると、地域公共交通を利用しない理由として、運行時間が合わない、乗降場所まで行くのが大変などの利便性の低さを挙げている方が多くいます。利用者アンケートでも、今後重要と考えるサービスとして、継続的な運行のほか、路線バスにおける運行本数の増加や、乗合タクシーまいちゃん号における予約時間の短縮等の利便性の改善について要望されている方が多くなっています。その上で、地域公共交通に対する考えとして、利用者や市の負担を維持しつつ、可能な範囲でのサービスの向上が求められています。

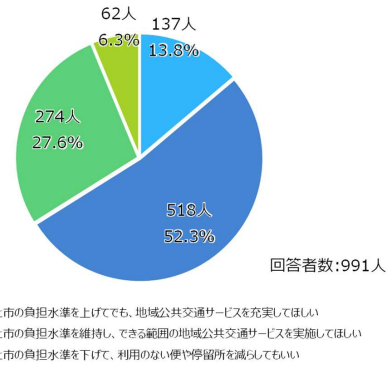
交通事業者や行政の負担が増えつつある一方、限りある資源の中で、利用者のニーズに対応した移動手段を検討し、利便性を向上させることが求められています。

**地域公共交通に対する不便や不満に感じる点（路線バス）（再掲）**




※運転免許の返納を考えている方と、現在、自分で運転できず、送迎してくれる人もいない方を対象に集計。

**地域公共交通に対する市民の考え**




資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

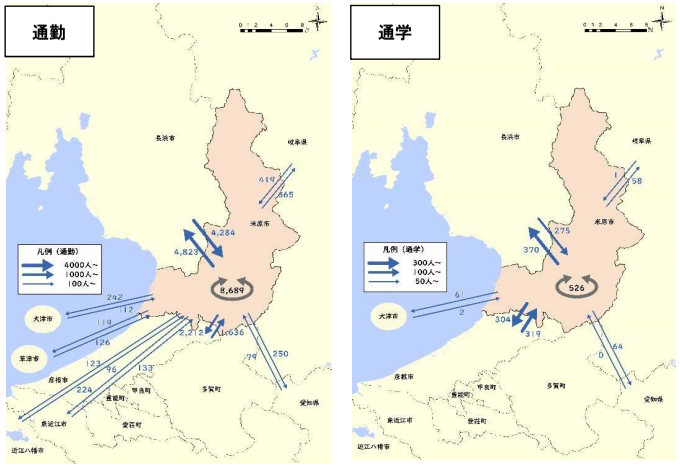
## 課題３　駅周辺地域の魅力向上

米原市では、第２次米原市総合計画をはじめとする上位・関連計画では、鉄道駅を中心としたまちづくりを掲げています。市役所本庁舎を米原駅東口駅前に整備するとともに、市内各駅前広場や駅前駐車場の整備を進めるなど、鉄道駅やその周辺地域の魅力向上に向けた取組を進めています。

市民の日常生活における長浜市・彦根市間での通勤・通学や、ローザンベリー多和田や伊吹山等への観光目的等での移動で、鉄道や鉄道駅を起点とする路線バスが利用されており、これらを結ぶ鉄道駅は米原市の交通において重要な役割を果たしています。特に米原駅は広域交通の要衝として重要な役割を果たす駅であり、路線バス、乗合タクシーまいちゃん号の利用者の主な目的地として米原駅に向かう方が多くなっています。

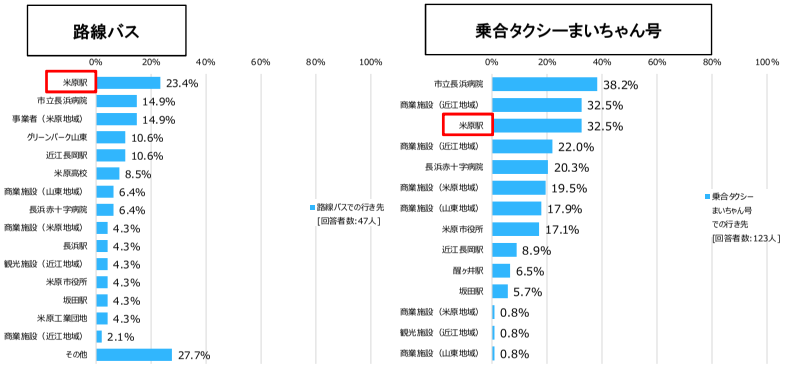
米原市が住みたいまちとして選ばれ、住み続けていただくには、鉄道駅と周辺地域の魅力向上を図るとともに、市内各地から鉄道駅までの移動手段の確保、利便性の強化が求められます。

**米原市内外における移動（再掲）**




資料：国勢調査（令和２年）

**地域公共交通を利用した際の行き先**




資料：米原市地域公共交通計画の策定における路線バス・乗合タクシーまいちゃん号利用者へのアンケート調査



# Ⅳ　計画の基本理念

## １　基本理念

第２次米原市総合計画において、まちの将来像として「ともにつながり　ともに創る　住みよさ実感　米原市」を掲げ、米原市が「住みたいまち」として選ばれるためのまちづくりをこれまで進めてきました。地域公共交通は、市民の通勤・通学や買物、通院等、日常生活に必要な移動手段であり、市内の移動のみならず、市外への広域的な移動においても重要な役割を持っているため、まちづくりにおいて地域公共交通を維持し、利便性の高い地域公共交通ネットワークを整備することが必要不可欠です。併せて、交通弱者に対する交通確保も重要です。

本市では現在、広域的な移動の役割を担う新幹線、鉄道をはじめ、市内外を運行する路線バス、市内全域をカバーする乗合タクシーまいちゃん号が地域公共交通を担い、これを維持してきましたが、市の財政負担の増加や公共交通機関の運転手の担い手不足など、地域公共交通を取り巻く環境は厳しくなりつつあります。

こうした状況の中、地域公共交通を維持するためには、市民、事業者、行政が一体となり、現状の負担を維持しつつ、利便性の高い効率的な運用を検討・実施し、積極的に地域公共交通が利用されることが必要です。

米原市が、「住みたいまち」として選ばれるため、今後の地域公共交通施策を進める基本理念を以下のように定めます。

**【基本理念】**

**安心な移動により　住みよさが実感できる　持続可能な地域公共交通**

## ２　基本方針

計画の基本理念の実現に向け、基本方針を次のように定めます。

**基本方針①　多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築**

市民の地域公共交通への関心を高め、市民、事業者、行政が連携し、役割分担を行いつつ、環境にも配慮した持続可能な地域公共交通を構築します。

**基本方針②　利用者のニーズに応じた利便性の向上**

市民が利用したいと思う地域公共交通ネットワークの構築に向け、既存の地域公共交通のサービスや在り方を再検討し、市全体の地域公共交通の利便性向上を図ります。

**基本方針③　まちづくりと連動した地域公共交通の整備**

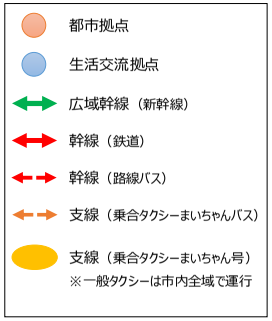
住み良さの実感に向け、鉄道駅や周辺地域の魅力強化とアクセス性の向上を目指します。

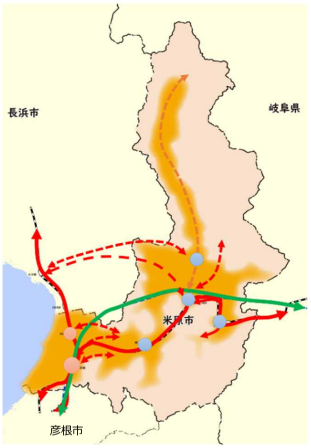
## 3 目標

### (1)米原市における将来の地域公共交通ネットワーク

一度に多くの方が移動できる「鉄道」や「路線バス」を幹線として、市民や市外住民の積極的な利用促進を図ることにより、脱炭素の取組を進めるとともに、地域公共交通の維持につなげます。

また、「乗合タクシーまいちゃん号」は、多くの停留所があるなど、利便性が高い一方で、運行に多額の費用が必要となることから、高齢者、体の不自由な方、学生などの移動支援が必要な方を中心に利用していただけるよう、制度の周知を図ります。




**将来ネットワークの考え方**

| 位置づけ | | 役割 | モード | 現行の路線等 |
|---|---|---|---|---|
| 地域公共交通 | 広域幹線 | • 大阪や名古屋方面等の遠方へ移動するのに用いる移動手段で、広域的な移動かつ速達性を確保した移動を支える。 | 新幹線 | 東海道新幹線 |
| | 幹線<br>(鉄道) | • 長浜市や彦根市等の近隣市へ移動するのに用いる移動手段で、市外へ移動かつ速達性を確保した移動を支える。 | 鉄道 | 東海道本線<br>北陸本線<br>近江鉄道 |
| | 幹線<br>(路線バス) | • 生活圏である長浜市への移動や、居住地域から駅、観光地等の市内での移動の際に用いられる移動手段で、地域住民や観光客等の移動を支える。 | 路線バス | 近江長岡線<br>米原多和田線<br>伊吹登山口線<br>米原工業団地線<br>長岡登山口線<br>梓河内線 |
| | 支線<br>(乗合タクシーまいちゃん号・乗合タクシーまいちゃんバス・一般タクシー) | • 鉄道や路線バスが運行していない地域への移動の際に用いられる移動手段で、主に地域住民の移動を支える。 | 乗合タクシーまいちゃん号<br>乗合タクシーまいちゃんバス<br>一般タクシー | |
| その他 | 福祉交通 | • 単独では公共交通機関の利用が困難な介護を必要とする高齢者、障がい者等の移動を支える。 | 福祉有償運送 | |



**拠点の考え方**

| 機能 | 考え方 | 該当箇所・地域 |
|---|---|---|
| 都市拠点 | • 商業、医療、行政等の都市機能が高次に集積し、周辺地域の生活の核となる地区 | 米原駅<br>坂田駅 |
| 生活交流拠点 | • 周辺地域の日常生活を支える地区 | 醒ケ井駅<br>近江長岡駅<br>柏原駅<br>春照周辺 |

**【国の補助制度を活用したコミュニティバスの維持】**

本市では、現在、路線バス、乗合タクシーまいちゃん号、まいちゃんバス等の市内で運行する路線や市外に接続する路線において、滋賀県や市が運行費用の一部を補助することで運行を維持しています。

しかしながら、人口減少による地域公共交通の利用者数の減少や燃料費の高騰等の影響で運行費用は年々増加しており、自治体や交通事業者による努力のみでは地域公共交通の維持が難しくなっています。

そのような状況の中で、路線バスの路線では、令和４年 10 月に米原多和田線が、令和５年 10 月に近江長岡線が国の地域間幹線系統として認められました。

そこで今後も地域公共交通を維持していくため、新たに地域公共交通計画を策定し、地域間幹線系統、地域内フィーダー系統として、下記路線に対する行政による支援を明確に位置付け、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用により路線を維持します。

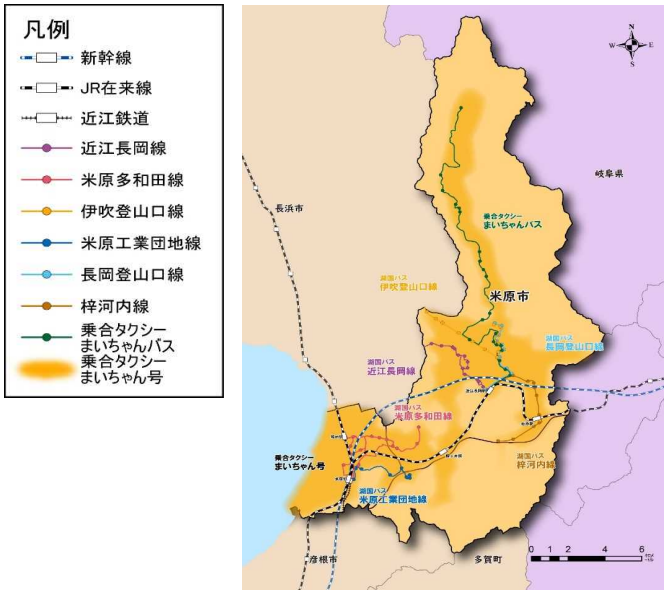
**対象路線の位置付け、必要性**

| 系統種別 | 地域間幹線系統 | 地域内フィーダー系統 |
|---|---|---|
| 位置づけ | 幹線（路線バス） | 支線 |
| 対象路線 | 近江長岡線・米原多和田線 | 乗合タクシーまいちゃん号 |
| 役割 | 21ページの表を参照 | 21ページの表を参照 |
| 路線の維持や補助の必要性 | 近江長岡線においては、米原市と隣接する長浜市と、米原多和田線においては、米原地域と近江地域とを結んでおり、これらの定期路線運行は、市民の日常生活や観光において重要な役割を担っている。<br>今後も継続的な運行が求められる中で、交通事業者や県、市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。 | 平成16年に旧米原町域で運行を開始した乗合タクシーまいちゃん号は様々な変更や見直しを経て、現在、市全域で運行されており、市民の日常生活を支える重要な路線となっている。<br>今後も継続的に運行をしていく上で、交通事業者、市の努力のみでは、一定水準のサービスを提供することが難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。 |
| 現行の運行主体 | ・湖国バス株式会社 | ・近江タクシー株式会社 |

**補助系統に係る事業および実施主体**

| 運行主体 | 路線名 | 起点 | 主な経由地 | 終点 | 事業許可区分<br>運行態様 | 補助事業の活用 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 湖国バス㈱ | 近江長岡線 | 長浜駅 | 三島池 | 近江長岡駅 | 4条乗合<br>路線定期運行 | 幹線補助<br>車両購入費補助 |
| | | 長浜駅 | 市立長浜病院・ルッチプラザ | 近江長岡駅 | | |
| | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良・坂田駅 | ローザンベリー多和田<br>多和田 | | |
| | | 米原駅東口 | 中多良・坂田駅 | 多和田 | | |
| | | 米原駅東口 | さくらが丘・息長小学校 | 多和田 | | 県補助金 |
| | | 米原駅東口 | 息長小学校 | 多和田 | | |
| | | 米原駅東口 | 息長小学校・岩脇・さくらが丘 | 多和田 | | |
| | 伊吹登山口線 | 長浜病院 | 長浜駅・間田南 | 伊吹登山口 | | |
| | | 長浜駅 | イオン長浜 | 伊吹登山口 | | |
| | 米原工業団地線 | 米原駅 | 番場 | 東レ・カーボンマジック前 | | |
| | 長岡登山口線 | 近江長岡駅 | 高番 | 伊吹登山口 | | |
| | 梓河内線 | 近江長岡駅 | 石丸 | 梓河内 | | |
| 近江タクシー㈱ | 乗合タクシー<br>まいちゃんバス | 山東共通60<br>（近江長岡駅） | 伊吹共通19<br>（ジョイいぶき） | 甲津原１ | | |
| | 乗合タクシー<br>まいちゃん号 | 米原・近江地域内（米原・近江地域運行）<br>山東・伊吹地域内（山東・伊吹地域運行）<br>米原市全域（区域運行） | | | 4条乗合<br>区域運行 | フィーダー補助<br>県補助金 |

**米原市の地域公共交通ネットワーク（再掲）**






**（2）計画の目標**

本計画における目標は、以下のとおりとします。

| 評価指標 | | 現状値<br>（令和４年度） | 目標値<br>（令和 10 年度） |
|---|---|---|---|
| **基本方針①　多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築** | | | |
| ●地域公共交通の収支率 | 路線バス | 26.6（%） | 26.6（%） |
| | 乗合タクシーまいちゃん号・<br>乗合タクシーまいちゃんバス | 17.1（%） | 17.1（%） |
| 人件費や燃料費の高騰が進む中で、収支率について令和４年度の水準を維持することで、持続可能な公共交通の構築を図ります。 | | | |
| ●公共交通対策事業費（決算額） | | 1.21(億円/年) | 1.21(億円/年) |
| 人件費や燃料費の高騰が進む中で、事業費について令和４年度の水準を維持することで、持続可能な公共交通の構築を図ります。 | | | |
| ●乗合タクシーまいちゃん号の乗合人数 | | 1.45（人/台） | 1.50（人/台） |
| 乗合タクシーまいちゃん号の１台当たりの乗車人数を増やし、乗合を高めることで、事業費の削減を進める中で、公共交通の維持を図ります。 | | | |
| ●出前講座や乗り方教室の実施回数 | | 4 (回/年) | 6 (回/年) |
| 多様な主体の方に、地域公共交通に触れていただく機会を創出することで、利用促進を進めます。 | | | |
| **基本方針②　利用者のニーズに応じた利便性の向上** | | | |
| ●地域公共交通の利用者数 | 在来線（鉄道）※１ | 5,708(人/日) ※１ | 7,500(人/日) |
| | 路線バス | 118(千人) | 120(千人) |
| | 乗合タクシーまいちゃん号 | 43,833（人/年） | 44,000（人/年） |
| | 乗合タクシーまいちゃんバス | 1,620（人/年） | 1,700（人/年） |
| 更なる人口減少が想定される中で、地域公共交通の利用促進を図ることにより、鉄道利用者数は令和元年度の水準への回復を、路線バス、乗合タクシーまいちゃん号、乗合タクシーまいちゃんバス利用者は令和４年度水準の維持を目指します。※１：令和３年 滋賀県統計書 | | | |
| ●市民の地域公共交通に対する不満足度の低下 | | 31.5(%/年) | 28.0(%/年) |
| 利用者のニーズに応じた利便性の向上を図ることにより、地域公共交通に対する満足度の改善を図ります。 | | | |
| **基本方針③　まちづくりと連動した地域公共交通の整備** | | | |
| ●近江長岡駅のバリアフリー環境の改善 | | - | 整備完了 |
| ●坂田駅のホーム待合環境の改善 | | - | 整備完了 |
| 各駅施設の環境を改善する中で、駅周辺地域の活性化を図ります。 | | | |

## V　目標を達成するための施策メニュー

各基本方針に対応した施策メニューを提示します。

| 基本方針 | 施策メニュー | 取組内容 |
|---|---|---|
| **基本方針①**<br>多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築 | 地域公共交通の維持に向けた資金確保 | • 国と県、近隣自治体との協調によるバス路線の維持（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助の活用）<br>• 運賃外収入の確保に向けた取組の実施 |
| | 乗合タクシーまいちゃん号の運行方式の効率化 | • 移動実態に基づいた効率的な運行方式への見直し |
| | 地域資源の活用による移動手段の確保に向けた検討 | • 企業が運行している送迎車両等の有効活用<br>• ライドシェアを含めた住民助け合いによる移動支援サービスの研究 |
| | 運転手の確保・育成に向けた支援 | • 学校等への出前講座による地域公共交通の現状紹介<br>• 運転手の就職説明会の開催支援<br>• 運転手募集のポスター等の掲示<br>• 免許取得の支援制度の検討 |
| | 市民に対する地域公共交通への意識醸成 | • 出前講座や体験乗車会等の実施<br>• 地域公共交通への関心を高める取組の実施<br>• 市広報誌や YouTube、SNS を活用した地域公共交通の情報発信<br>• 高齢者の運転免許自主返納の促進 |
| | 鉄道・路線バスの利用促進 | • モビリティ・マネジメントの実施による地域公共交通の利用促進<br>• 米原駅を活用した広域周遊観光等の利用促進 |
| | 脱炭素社会の実現に向けた取組 | • 環境負荷低減車両（EV バスなど）の導入 |
| **基本方針②**<br>利用者のニーズに応じた利便性の向上 | デジタル技術を用いたサービスの活用 | • 交通系 IC カードの利用促進<br>• バスロケーションシステムの導入検討<br>• MaaS 導入に向けた環境整備<br>• マイナンバーカードを活用した利用促進の研究 |
| | 利用実態に応じたバス路線の見直し | • 利用実態に応じた運行ダイヤ等の見直し |



| 基本方針 | 施策メニュー | 取組内容 |
|---|---|---|
| | 乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上 | • 予約制度の改善検討<br>• 専用車両の導入検討<br>• 市外移動の利便性向上 |
| | ターゲットに応じた利用促進事業の実施 | • 市内学校における共通通学定期券<br>• 福祉有償運送制度の周知 |
| | ユニバーサルデザイン車両の導入促進 | • 国や県の制度を活用したユニバーサルデザイン車両の導入支援 |
| **基本方針③**<br>まちづくりと連動した地域公共交通の整備 | 鉄道駅および周辺地域の整備 | • 鉄道駅のバリアフリー化<br>• 駅周辺の賑わい創出 |
| | 地域公共交通間の接続性の改善 | • TETTE　MAIBARA の活用<br>• 駅およびバス停の待合環境の改善<br>• 鉄道ダイヤの改正に合わせたバスダイヤの調整 |
| | パークアンドライドの推進 | • 鉄道駅における駐車場・駐輪場の活用 |
| | 観光や商業施設、企業等との連携 | • 地域公共交通を活用した観光の推進<br>• 観光施設や商業施設と連携した利用促進 |

## 基本方針①　多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築

### １．地域公共交通の維持に向けた資金確保

**目的**

- 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供
- 地域公共交通における行政、交通事業者の負担の分散

**実施主体**

国、滋賀県、近隣自治体、交通事業者、米原市

**取組内容**

**Ⅰ　国と滋賀県、近隣自治体との協調によるバス路線の維持**
**（地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助の活用）**

- バス事業者の経営努力のみで、維持が難しいバス路線に関しては、引き続き滋賀県や市の補助金に加え、国庫補助制度※を活用することで、バス路線の維持に努めます。

※地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の対象となる路線は 22、23 ページを参照。

**Ⅱ　運賃外収入の確保に向けた取組の実施**

- 運賃や行政の補助金だけでなく、車内広告や車両のラッピング、バス停のオーナー制の導入、地域・企業の協賛金等、運賃以外の収入によって経営の安定化を図ります。

米原多和田線を運行するラッピング車両

**【運賃外収入の事例】**

| 項　目 | 概　要 |
|---|---|
| 貨客混載 | バスや列車内で、旅客とともに貨物も運搬することで、新たな収入を得る方法です。 |
| バス停（駅）への有料広告掲載 | バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。 |
| 車内への有料広告掲載 | バス車内に有料広告を設置して広告料収入を得る方法です。 |
| つり革オーナー制 | つり革にメッセージを書き込み、オーナーとなっていただく取組です。 |
| ネーミングライツ | 駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。 |
| ラッピングバス | バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。 |
| グッズ販売 | 交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。 |

資料：なるほど！！公共交通の勘どころ（国土交通省　九州運輸局）

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |



### ２．乗合タクシーまいちゃん号の運行方式の効率化

**目的**

- 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供
- 行政、交通事業者の負担軽減

**実施主体**

交通事業者、米原市

**取組内容**

**Ⅰ　移動実態に基づいた効率的な運行方式への見直し**

- 米原市内で運行している乗合タクシーまいちゃん号について、市民の移動実態を踏まえて、より効率的な配車や車両の配置台数について、分析・検討を行い、効率的な運行方式に切り替えることで、行政、交通事業者の負担軽減を目指します。

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 利用状況の分析・運行方式の見直し実施 | | | | |

### ３．地域資源の活用による移動手段の確保に向けた検討

**目的**

- 市民（特に地域住民）の移動手段の確保

**実施主体**

国、滋賀県、交通事業者、市内事業者、市民、米原市

**取組内容**

**Ⅰ　企業が運行している送迎車両等の有効活用**

- 米原市内には、観光施設や企業等が、利用者や雇用者を送迎するための輸送資源があります。これらの輸送資源に関して調査、事業者との協議を行い、地域住民の移動手段としての活用可能性について検討を行います。

**Ⅱ　ライドシェアを含めた住民助け合いによる移動支援サービスの研究**

- 令和６年４月から限定解禁されるライドシェア※を含めた住民同士の助け合いによる移動について、国の動向や地域のニーズを注視しながら、本市としての活用可能性を研究します。

※一般ドライバーが有償で顧客を送迎するサービス

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 事業者協議・実施可能なものから運用開始 | | | | |
| Ⅱ | 制度の研究・導入の検討 | | | 必要に応じて導入・導入に向けた調整等 | |

## ４．運転手の確保・育成に向けた支援

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供 |
| 実施主体 | 滋賀県、近隣自治体、交通事業者、市民（参画）、米原市 |

**取組内容**

**Ⅰ　学校等への出前講座による地域公共交通の現状紹介**

• 小学校や中学校、高等学校を対象に、地域公共交通に関する出前講座やワークショップを実施し、学生の頃から地域公共交通に触れたり、考えたりする場を設けることで、地域公共交通を利用するきっかけづくりや将来的にバスやタクシーの運転手を就職先として選んでもらえるような意識醸成を図ります。

R5.9 出前講座

**Ⅱ　運転手の就職説明会の開催支援**

• 滋賀県や近隣自治体、交通事業者と連携し、バスやタクシーの運転手の合同説明会を定期的に開催することで、バスやタクシーの運転手確保を図ります。

**Ⅲ　運転手募集のポスター等の掲示**

• 近隣自治体や交通事業者と連携し、運転手募集のポスター等を、公共施設等に掲示するとともに、広報誌や市公式ウェブサイトを通じて情報発信を行うことで、バスやタクシーの運転手確保を図ります。

**Ⅳ　免許取得の支援制度の検討**

• バスやタクシーの運転に必要な免許取得に関して奨励金等を支給するなど、運転手になるための経済的な支援制度を検討します。

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 実施の検討 | 取組の実施 | | | |
| Ⅲ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅳ | 導入の検討 | | 制度の実施 | | |



## ５．市民に対する地域公共交通への意識醸成

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通の利用促進、利用者の増加 |
| 実施主体 | 滋賀県、交通事業者、市民（参画）、米原市 |

**取組内容**

**Ⅰ　出前講座や体験乗車会等の実施**

• 路線バスの乗り方や乗合タクシーまいちゃん号の利用方法について、各地域で出前講座や体験乗車会、ワークショップ等を実施し、地域公共交通に対する関心を高めるとともに、利用促進を図ります。

R5.7 出前講座

**Ⅱ　地域公共交通への関心を高める取組の実施**

• イベントの時期等に合わせて路線バスの運賃無料日や乗り放題チケットの販売等を行うことで、路線バスへの関心を高め、利用のきっかけづくりを行います。

R5.10 湖国バス１日乗り放題券

**Ⅲ　市広報誌や YouTube、SNS を活用した地域公共交通の情報発信**

• 地域公共交通の利用状況や運転手不足等の情報を定期的に発信することで、市民が地域公共交通に触れる機会を増やし、関心を高めます。

• 路線バスや乗合タクシーまいちゃん号の乗り方を分かりやすく説明したパンフレット等を作成するとともに、公共施設等において地域公共交通を使ったアクセス方法等の周知を図ることで、地域公共交通の利用促進を図ります。

**Ⅳ　高齢者の運転免許自主返納の促進**

• 滋賀県では、65 歳以上の方が運転免許を返納し、運転経歴証明書の交付を受けることで、運賃割引や商品割引等が適用される自主返納高齢者支援制度が導入されています。これらの制度と併せて、高齢者事故の状況や地域公共交通の周知を図ることで運転免許の返納を促進し、地域公共交通の利用者の増加を目指します。

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 導入の検討 | | 取組の実施 | | |
| Ⅲ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅳ | 継続的に実施 | | | | |

## ６．鉄道・路線バスの利用促進

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通の利用促進、利用者の増加<br>• 観光客の増加 |
| 実施主体 | 滋賀県、近隣自治体、交通事業者、市内事業者、観光施設、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　モビリティ･マネジメント※の実施による地域公共交通の利用促進**<br>• 滋賀県や近隣自治体と連携し、市内の事業所への通勤者に対して、支援制度やインセンティブ等を検討することで、地域公共交通を用いた通勤を促します。<br>• 地域の集客施設のホームページや行事の周知チラシ等において、公共交通機関でのアクセス方法を掲載するように声かけを行政から各関係者に行い、地域公共交通の利用を促します。<br>※多様な交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化することを促す取組<br><br>**Ⅱ　米原駅を活用した広域周遊観光等の利用促進**<br>• 東海道新幹線の停車駅である米原駅を有し、令和６年３月に北陸新幹線敦賀駅が開業する中、本市や近隣自治体等で組織する、まいばら駅広域観光交流圏コンソーシアムで進めるEX-MaaSの取組など、各交通事業者や観光事業者等と連携し、広域周遊観光を促進することにより、地域公共交通の利用促進を図ります。<br> <br><br>広域周遊観光ツアー |

| スケジュール | | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| | Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |

## ７．脱炭素社会の実現に向けた取組

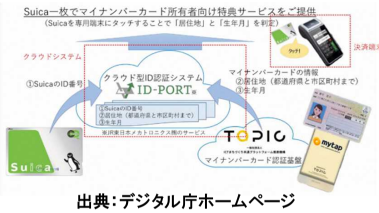
| | |
|---|---|
| 目的 | • 温室効果ガスや大気汚染物質の抑制 |
| 実施主体 | 国、交通事業者、市民（参画）、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　環境負荷低減車両（EV バスなど）の導入**<br>• 国の補助金（自動車環境総合対策費補助金等）を活用し、電気バスやハイブリッドバス等、市内の地域公共交通のグリーン化に向け検討します。 |

| スケジュール | | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | 導入の検討 | | 必要に応じて導入・導入に向けた調整等 | | |



## 基本方針②　利用者のニーズに応じた利便性の向上

## ８．デジタル技術を用いたサービスの活用

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通の利便性の向上による利用者の満足度の向上 |
| 実施主体 | 交通事業者、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　交通系 IC カードの利用促進**<br>• 令和５年３月から、米原市内の鉄道およびバス路線で ICOCA カード等の交通系 IC カードの利用が可能となり、地域公共交通の利便性が向上しました。引き続き交通系 IC カードの利用促進を行います。<br><br>**Ⅱ　バスロケーションシステムの導入検討**<br>• スマートフォン等でバスの路線やダイヤなどの情報が容易に検索できるシステムの導入を検討し、路線バスの利用しやすい環境整備を進めます。<br><br>**Ⅲ　MaaS 導入に向けた環境整備**<br>• デジタル技術の進展に伴い、交通分野においても複数の交通手段に関する情報提供だけでなく、他分野のサービスと連携した多様で一体的な情報提供を行う MaaS※の取組が進められており、本市においても MaaS 導入に向けた環境整備を進めます。<br>※複数の公共交通やそれ以外のサービスを最適に組み合わせて予約・決済等を一括で行うサービス<br><br>**Ⅳ　マイナンバーカードを活用した利用促進の研究**<br>• 市民が所有しているマイナンバーカードを用いた運賃の割引制度の導入や、交通系 IC カードとの連動による運賃支払いのシームレス化等について研究を進めます。<br>  <br><br>出典：デジタル庁ホームページ |

| スケジュール | | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| | Ⅱ | 導入の検討 | | 必要に応じて導入・導入に向けた調整等 | | |
| | Ⅲ | 導入の検討 | | 必要に応じて導入・導入に向けた調整等 | | |
| | Ⅳ | 調査･研究 | | 必要に応じて導入・導入に向けた調整等 | | |

## ９．利用実態に応じたバス路線の見直し

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通の利便性の向上による利用者の満足度の向上<br>• 需要に基づいたサービスの効率化 |
| 実施主体 | 交通事業者、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　利用実態に応じた運行ダイヤ等の見直し**<br>• 定期的に利用者の意見や利用実態を把握し、現状に基づいた運行ダイヤやルートの見直しを行うことで、効率的な地域公共交通の運行を目指します。 |

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 地域公共交通利用者の意見把握と併せて継続的に実施 | | | | |

## 10．乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上

| | |
|---|---|
| 目的 | • 乗合タクシーまいちゃん号の効率的な運行 |
| 実施主体 | 交通事業者、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　予約制度の改善検討**<br>• 利用者から最も改善の要望が多い、１時間前までの予約制度について、交通事業者と協議しながら改善に向けた検討を行います。<br><br>**Ⅱ　専用車両の導入検討**<br>• 現在は、予約があった際に一般タクシーから乗合タクシーに切り替える運行方式をとっており、利用すればするほど経費がかかる仕組みであるため、利用実態を分析する中で、利用が多い地域に乗合タクシー専用車両を導入することで、経費削減と効率的な運行体制の確立を目指します。<br><br>**Ⅲ　市外移動の利便性向上**<br>• 現在、乗合タクシーまいちゃん号は、市外の病院への通院に多く利用されています。その際、市内は乗合タクシー、市外は一般タクシーに切り替えて運行していますが、利用者の費用負担が大きくなるため、その負担軽減のため、タクシー助成券を 75 歳以上の高齢者、障がい者、高校生、妊婦等の方を対象に配付しています。この制度を継続するとともに、その他の運行方法の見直しを行うことで、市外移動の利便性向上を図ります。 |

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 利用状況の分析・予約制度の見直し | | | | |
| Ⅱ | 利用状況の分析・専用車両の検討 | | | | |
| Ⅲ | 継続的に実施 | | | | |



## 11．ターゲットに応じた利用促進事業の実施

| | |
|---|---|
| 目的 | • 様々なニーズに対応した移動手段の活用 |
| 実施主体 | 交通事業者、各法人、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　市内学校における共通通学定期券**<br>• 令和５年 10 月に、最寄り駅から遠い伊吹高校の通学を支援するため、JR 近江長岡駅と伊吹高校間を運行する路線バスと乗合タクシーを共通利用できる通学定期券を配付する実証実験を行いました。今後も学生の通学を支援するとともに、電車や路線バス等の地域公共交通を活用した通学への転換を促進します。<br><br>**Ⅱ　福祉有償運送制度の周知**<br>• 介護等を必要とする高齢者や障がい者に対しては、地域公共交通の利用が困難であることから、福祉有償運送の利用を推奨しています。本制度に関する周知を広げることで、移動に困っている方々の移動のしやすさを改善するだけでなく、本制度の登録事業者を増やし、本制度の利便性の向上を目指します。<br><br>**【福祉有償運送とは】**<br>介護を必要とする高齢者や障がい者など、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象に、NPO 等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して有償で行う、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのことです。令和６年１月現在、本市を運送の区域として登録されている事業所は、６事業所です。 |

**伊吹高校実証実験チラシ**

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |

## 12. ユニバーサルデザイン車両の導入促進

| | |
|---|---|
| 目的 | • 身体に不自由を感じる方でも利用しやすい地域公共交通の利用環境の整備 |
| 実施主体 | 国、滋賀県、交通事業者、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　国や県の制度を活用したユニバーサルデザイン車両の導入支援**<br>• 市内の地域間幹線系統や地域内フィーダー系統に該当するバス路線を運行する車両について、国庫補助制度（車両減価償却費等補助事業等）を活用し、高齢者や障がい者等が利用しやすい車両を配備し、誰もが安心して利用できる環境を整えます。 |

**【ユニバーサルデザイン車両とは】**

高齢者や障がい者等が乗り降りしやすいよう、車両内部の設備の設計がされている車両のことで、米原市においては、路線バスではノンステップバスの導入が進んでいるものの、乗合タクシーまいちゃん号では UD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入が進んでいないため、様々な方に利用しやすいと感じていただけるよう、UD タクシーの導入に向けた検討を進めます。

«UD タクシーの特徴（一部）»
・ゆとりのある車内空間
・握りやすく視認性の高い配色の乗降用手すりの設置
・車いす乗降口およびスロープの設置等

UD タクシー

| スケジュール | | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |



## 基本方針③　まちづくりと連動した地域公共交通の整備

## 13. 鉄道駅および周辺地域の整備

| | |
|---|---|
| 目的 | • 誰もが利用しやすい駅の整備<br>• 鉄道駅および周辺地域の活性化 |
| 実施主体 | 滋賀県、交通事業者、米原市 |
| 取組内容 | **Ⅰ　鉄道駅のバリアフリー化**<br>• 市内の鉄道駅において、スロープやエレベーター等の設置や待合環境の整備を進めることで、身体に不自由を感じる高齢者や障がい者が快適に鉄道駅を利用することができる環境を整備します。<br> <br>近江長岡駅整備イメージ<br>**Ⅱ　駅周辺の賑わい創出**<br>• 県内唯一の新幹線停車駅「米原駅」の東口駅前には約 2.8 ヘクタールの公有地があり、「米原駅東口周辺まちづくり事業」では、公民連携による魅力ある都市空間の形成や都市機能を集積し、滋賀の東の玄関口にふさわしい、米原駅を核としたまちづくりを目指しています。滋賀県、民間事業者、交通事業者等と連携しながら、米原駅をはじめとした市内各駅周辺地域の活性化と利便性向上に向けた取組を進めます。 |

| スケジュール | | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| | Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |

## 14. 地域公共交通間の接続性の改善

| | |
|---|---|
| 目的 | • 鉄道から路線バス等の地域公共交通の乗継の利便性の向上 |
| 実施主体 | 交通事業者、米原市 |

**取組内容**

**Ⅰ TETTE MAIBARA の活用**

• 令和４年８月に米原駅直結の米原市役所本庁舎３階に開設した「TETTE MAIBARA」には、コワーキングスペースや観光案内所が設置されています。この施設を米原駅利用者のほか、米原駅を起点として運行する路線バス（米原多和田線、米原工業団地線）利用者の待合場所として活用することで乗継の利便性向上を図ります。

米原駅直結の TETTE MAIBARA

**Ⅱ 駅およびバス停の待合環境の改善**

• 市内の路線バスの起点となる鉄道駅や路線バス利用者の乗降が多い停留所において、待合スペースの整備を行い、安心して待つことができる環境の整備を行います。

• 待合環境の整備に当たっては、上屋やベンチの設置をはじめ、カフェ等で飲食ができる環境の整備、将来的には主要施設において、路線バスの運行状況がわかる電子掲示板の設置について検討します。

ローザンベリー多和田のバス停留所

R6.2 近江長岡駅に開設されたカフェ

**Ⅲ 鉄道ダイヤの改正に合わせたバスダイヤの調整**

• 鉄道から路線バス、路線バスから鉄道にスムーズに乗り換えができるよう、交通事業者との情報共有を行いながら、鉄道の運行ダイヤの変更に応じた路線バスの運行ダイヤの見直しを進めます。

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅲ | 継続的に実施 | | | | |



## 15. パークアンドライドの推進

| | |
|---|---|
| 目的 | • 地域公共交通利用者の増加<br>• 交通渋滞の軽減 |
| 実施主体 | 交通事業者、市民・観光客（参画）、米原市 |

**取組内容**

**Ⅰ 鉄道駅における駐車場・駐輪場の活用**

• 市民や観光客に対して、鉄道駅周辺にある駐車場や駐輪場の利用を促し、交通渋滞の緩和や地域公共交通の利用促進を行います。また、イベントの際には臨時駐車場を設定することで、渋滞緩和に努めます。

醒ケ井駅前駐車場

**スケジュール**

| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |

## 16. 観光や商業施設、企業等との連携

| | |
|---|---|
| 目的 | • 他分野との共創による地域公共交通の活性化 |
| 実施主体 | 交通事業者、観光施設・商業施設等、米原市 |

**取組内容**

**Ⅰ 地域公共交通を活用した観光の推進**

• 鉄道や路線バスを活用した観光を推進し、地域公共交通の利用促進と観光客の増加を図ります。

**Ⅱ 観光施設や商業施設と連携した利用促進**

• 観光施設や商業施設等が連携して取り組む鉄道や路線バスの利用促進を支援します。

**スケジュール**

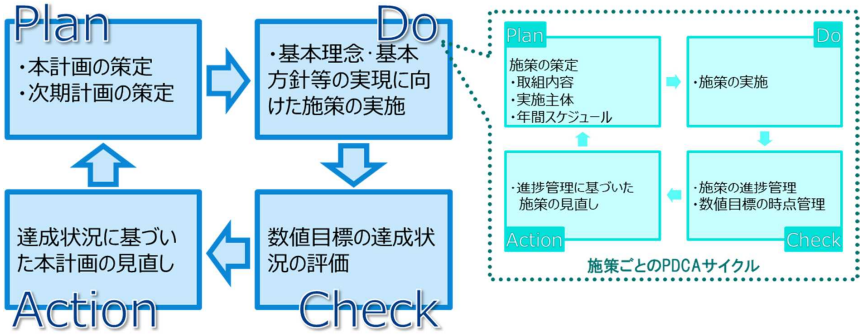
| | 令和６年 | 令和７年 | 令和８年 | 令和９年 | 令和 10 年 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ⅰ | 継続的に実施 | | | | |
| Ⅱ | 継続的に実施 | | | | |

## Ⅵ 計画の進捗管理

本計画は、新型コロナウイルス感染症拡大時のような社会情勢や経済情勢の変化、住民の移動需要、価値観の変化によって柔軟に対応していく必要があるため、継続的に計画および施策の進捗状況について検証・見直しを行います。検証・見直しに当たっては、計画全体における PDCA サイクル（計画の策定（Plan）、事業の実施（Do）、評価・検証（Check）、計画の見直し（Action））により、本計画の基本理念、基本方針の実現に向けた進捗状況を把握します。また、各施策の進捗状況に当たっては、適宜、各施策における PDCA サイクルを回していくことで進捗管理を行います。

本計画の推進に当たっては、道路運送法に基づく地域公共交通会議および地域公共交通活性化再生法に基づく法定協議会を兼ねている「米原市地域公共交通活性化協議会」において進捗管理を行います。

**計画の PDCA サイクルのイメージ**




**計画期間を通したPDCAサイクル**

**米原市地域公共交通活性化協議会**

資料 5-1

# 議案第５号　米原市地域公共交通計画「別紙」（地域公共交通確保維持事業）の承認について

## 地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化について

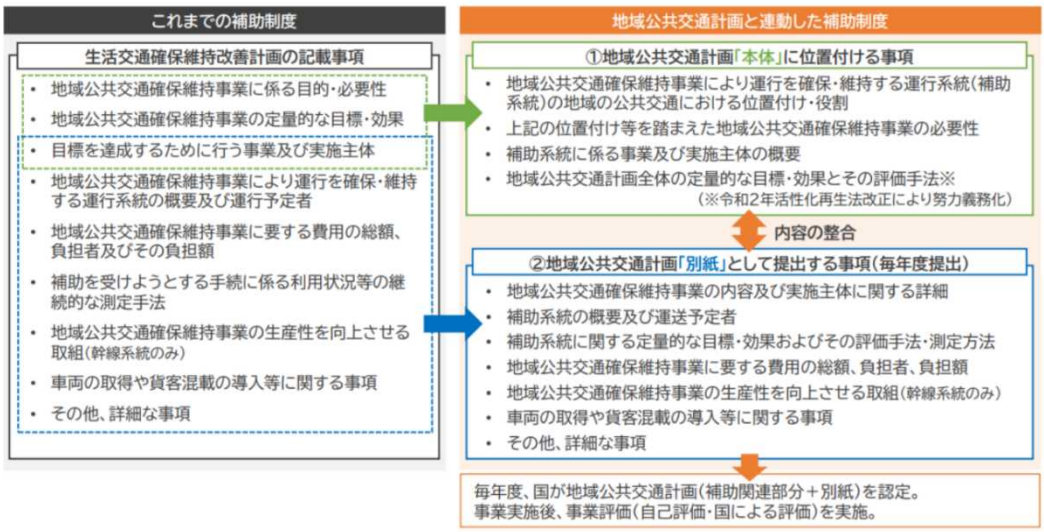
※地域公共交通計画と乗合バス等の補助制度の連動化に関する解説パンフレット（国土交通省）
（https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/content/001480550.pdf）から抜粋

### １　地域公共交通計画と補助制度の連動化について

国土交通省では、地域公共交通の維持に対する支援として、乗合バスの運行費等に対し、「地域公共交通確保維持事業」に基づき、交通事業者等へ支援を行っているところです。これまでの補助制度では、補助要件として地域公共交通計画（旧：地域公共交通網形成計画）の作成や、同計画における補助系統の位置付け等を求めていませんでしたが、真に公的負担により確保・維持が必要な系統等に対し、効果的・効率的な支援を実施するため、令和 2 年 11 月の「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下、活性化再生法と呼びます）」の改正と合わせる形で、**地域公共交通計画の作成及び計画における補助系統等の位置付けの補助要件化（計画制度と補助制度の連動化）**を行いました。

今後、補助事業の活用のためには、**補助系統の地域の公共交通における位置付けや補助事業活用の必要性等**について、原則、**補助系統が跨がる全ての市町村の地域公共交通計画又は都道府県の地域公共交通計画に記載が必要**であり、**活性化再生法に基づく協議会等（以下、法定協議会と呼びます）において協議**がなされる必要があります。特に、幹線系統については都道府県の計画への位置付けも想定しており、今後は都道府県による計画作成も重要となります。

また、これまで補助事業を活用する際に国土交通省に提出していた「生活交通確保維持改善計画」で位置付けられてきた補助系統に関する事項のうち、上記のような**地域公共交通計画の「本体」**に位置付ける事項以外については、**計画の「別紙」として提出すること**となりました。別紙についても、地域公共交通計画の一部として、**法定協議会における協議の手続等を経る必要**があります。



## 2　複数市町村に跨がる場合の例外について

補助系統の一部沿線市町村において、補助系統を地域公共交通計画に位置付けていない（または地域公共交通計画を未作成の）場合であっても、当該市町村の区間が補助対象外となっている場合、**当該市町村が補助系統に係る費用負担を行っていない場合**、当該市町村の住民の利用実態がない場合等、**当該市町村の計画に補助系統を位置付ける必要がない合理的な理由を補助を受けようとする地方公共団体の計画**（本体・**別紙**いずれか）**において示す**必要があります。

## 3　補助金執行について

| | 現行 | | 法定計画(地域公共交通計画)の有無 | 経過措置期間（～令和6年事業年度） | | 経過措置期間終了後（令和7年事業年度～） | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 補助計画 | 交付先 | | 補助計画 | 交付先 | 補助計画 | 交付先 |
| 幹線 | 生活交通確保維持改善計画(幹線)<br>※主に県単位<br>滋賀県 | 乗合事業者<br>又は<br>都道府県・市町村法定協議会<br>湖国バス | 都道府県法定計画あり | 都道府県法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(幹線) | 都道府県法定協議会<br>又は<br>乗合事業者 | 都道府県法定計画 | 都道府県法定協議会<br>又は<br>乗合事業者 |
| | | | 都道府県法定計画なし<br>市町村法定計画あり | 市町村法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(幹線) | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者 | 市町村法定計画<br>米原市 | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者<br>湖国バス |
| | | | 都道府県・市町村法定計画なし | 生活交通確保維持改善計画(幹線) | 乗合事業者 | 補助対象外 | |
| フィーダー | 生活交通確保維持改善計画(フィーダー)<br>※主に市町村単位 | 乗合事業者、自家用有償旅客運送者<br>又は<br>市町村法定協議会 | 都道府県法定計画なし<br>市町村法定計画あり | 市町村法定計画<br>又は<br>生活交通確保維持改善計画(フィーダー) | 市町村法定協議会<br>又は<br>乗合事業者等 | 市町村法定計画<br>米原市 | 市町村法定協議会<br>米原市協議会 |
| | | | 都道府県・市町村法定計画なし | 生活交通確保維持改善計画(フィーダー) | 乗合事業者等 | 補助対象外 | |
| | 令和５年度<br>計画認定済 | 令和６年度<br>交付申請予定 | | | | 令和６年度<br>計画認定申請(今回) | 令和７年度<br>交付申請予定 |

資料 5-2

幹線系統

令和６年　　月　　日

（名称）米原市公共交通活性化協議会

| １．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性 |
| --- |
| 滋賀県内の乗合バスの輸送実績は、高度経済成長期におけるマイカーの普及等に伴い、昭和47年度の170千人／日をピークに減少が続いてきたが、平成24年度以降は年平均約１％の輸送人員の回復傾向を示していた。<br>ところが、令和２年度に、新型コロナウイルス感染症が世界規模で拡大した影響で、バス利用が大幅に減少となる深刻な事態となり、さらに、昨今の原油価格・物価高騰の影響が重なったことで、乗合バスを取り巻く環境は厳しい状況下におかれている。<br>このような中、バス交通は、地域住民、特に高齢者や障がい者、児童といった、他に移動の手段を持たない、いわゆる移動弱者にとって欠くことのできない重要な役割を担っており、地域の活力を維持するため、社会的便益を提供する重要なインフラとして、事業の継続が求められている。<br>このような地域交通ネットワークの軸となる地域間幹線系統を確保・維持するとともに、県内各市町が取り組んでいるコミュニティバス路線をはじめとする地域的・支線的バス路線との接続を図り、地域の実情に応じた公共交通ネットワークの構築を図っていく。 |
| ２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果 |
| （１）事業の目標 |
| 路線バス近江長岡線および米原た和田線の沿線の企業、学校、医療機関等への通勤、通学、通院などのほか、鉄道駅との良好な乗り継ぎ環境を維持することで、沿線住民の広域的な生活移動手段を確保する。長浜市と交通事業者、沿線企業等が協働して広報による周知活動、利用促進方策に取り組むことで、利用者数の維持・増加に努め、収支の改善を図る。<br><br>※事業の定量的な目標は、別添１のとおり。 |
| （２）事業の効果 |
| 長浜市にまたがる地域間幹線系統を維持することで、鉄道駅周辺や市町の中心部等の主要な拠点間を結ぶ広域的な移動手段を確保することができる。<br>また、鉄道路線やコミュニティバス路線をはじめとする地域的・支線的バス路線との接続により、利便性が高まり、より効率的で持続可能な交通ネットワークを構築することができる。<br>併せて、高齢者ドライバーの事故減少やマイカーからの転換による環境負荷の軽減を図ることができる。 |
| ３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体 |

〇観光利用の促進に向けた情報発信や連携（事業者、県、市）
・観光情報およびバスの時刻表を掲載したマップ等の作成
・企画乗車券の販売促進
・長浜市との連携体制の構築
〇日常利用の促進に向けた利便性向上施策・利用促進（事業者、県、市）
・子どもや高校生、高齢者等への利用促進施策
・公共交通マップ、案内等の作成
〇公共交通ネットワークの利便性向上（事業者、県、市）
・地域間幹線系統に接続するフィーダー系統（乗合タクシー）の利便性向上
・公共交通ネットワークの最適化を見据えた取組

４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

「表１」のとおり。

５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

「表２」のとおり。

６．２．の目標・効果の評価手法及び測定方法

（該当なし）

７．別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要
**【地域間幹線系統のみ】**

（該当なし）

８．別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧
**【地域間幹線系統のみ】**

「表４」のとおり

９．生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項
**【地域間幹線系統のみ】**

「別添２」のとおり

| |
|---|
| 10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要<br>**【地域内フィーダー系統のみ】** |
| （該当なし） |
| 11. 車両の取得に係る目的・必要性<br>**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| 路線の運行確保と車両の取得は一体不可分なものである。<br>また、各事業者においては、地域間幹線系統の運行に係る車両について、保守点検を重ねて使用しているところだが、車齢の高いものについては、安全性と費用効率化の面から適切な入れ替えが必要である。 |
| 12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果<br>**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （１）事業の目標 |
| 新型ノンステップ車両を導入し、修繕費及び動力費の削減、バリアフリー化の推進による利便性向上・需要喚起を図る |
| （２）事業の効果 |
| 新たに車両を取得することにより、地域間幹線バス系統の維持や、地域で生活する高齢者をはじめとする移動制約者の日常生活に必要不可欠な移動手段の確保の一助となる。さらには、県民の社会参加促進や地域活性化にもつながる。<br>併せて、修繕費や動力費の削減を行うことで、収支改善に結びつけることが期待できる。 |
| 13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| 別添［表６］および［表７］の通り |
| 14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）<br>**【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （該当なし） |
| 15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性<br>**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （該当なし） |
| 16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果<br>**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （１）事業の目標 |
| （該当なし） |

| （２）事業の効果 |
|---|
| （該当なし |
| 17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （該当なし） |
| 18. 協議会の開催状況と主な議論 |
| ・令和５年４月 27 日（令和５年度第１回）協議会設立、計画の策定に向けて協議<br>・令和５年８月 10 日（令和５年度第２回）計画策定に向けた調査費に向けて協議<br>・令和５年 11 月 29 日（令和５年度第３回）計画骨子案について協議<br>・令和６年１月 31 日（令和５年度第４回）計画案について意見集約<br>・令和６年２月７日　意見を反映し計画案を、全ての構成員へ送付。更なる意見はなく計画案に対し合意を得られた。）<br>・令和６年５月 28 日（令和６年度第１回）計画承認、計画（別紙）承認（予定） |
| 19. 利用者等の意見の反映状況 |
| 米原市パブリックコメント制度に基づき、市のホームページ等にて本計画に関する意見を募集した。市民、路線バス利用者、乗合タクシー利用者を対象にしたアンケート調査の結果、利便性の低さを挙げている方が多く、利用者や市の負担を維持しつつ、可能な範囲でのサービスの向上が求められており、地域公共交通の利便性の向上に重点を置いた計画とした。 |

【本計画に関する担当者・連絡先】
（住　所）滋賀県米原市米原 1016 番地
（所　属）米原市役所市民部地域振興課
（氏　名）大塚祐司
（電　話）0749-53-5111
（e-mail）jichi@city.maibara.lg.jp

**注意：　本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。**

**実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。**

**各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。**

**※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。**

表１　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）（令和７年度）

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 協働特例措置 | 再編特例措置 |
|---|---|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | (1) 米　原　多　和　田　線 | 474.0 | | |
| | | (2) 近　江　長　岡　線 | 3,110.5 | | |
| | （　小　計　） | | 3,584 | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 合計 | | | 3,584 | | |

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

表１　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）（令和８年度）

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 協働特例措置 | 再編特例措置 |
|---|---|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | (1) 米　原　多　和　田　線 | 474.5 | | |
| | | (2) 近　江　長　岡　線 | 3,106.5 | | |
| | （　小　計　） | | 3,581 | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 合計 | | | 3,581 | | |

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

表１　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運行予定者（地域間幹線系統）（令和９年度）

| 都道府県（市区町村） | 運行予定者名 | 運行系統名（申請番号） | 確保維持事業に要する国庫補助額（千円） | 協働特例措置 | 再編特例措置 |
|---|---|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | (1) 米　原　多　和　田　線 | 474.5 | | |
| | | (2) 近　江　長　岡　線 | 3,114.5 | | |
| | （　小　計　） | | 3,589 | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| 合計 | | | 3,589 | | |

※国庫補助額は、小数点以下の端数が生じる場合は、原則切り捨てで記入。

## 表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域間幹線系統用）

| 事業者名 | 湖国バス株式会社 | 7年度 |
|---|---|---|

1．申請事業者の概要

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 営業収益 | 230,636 千円 | 営業外収益 | 465,604 千円 | 経常収益（イ） | 696,240 千円 |
| | 営業費用 | 675,843 千円 | 営業外費用 | 114 千円 | 経常費用（ロ） | 675,957 千円 |
| | 営業損益 | △ 445,207 千円 | 営業外損益 | 465,490 千円 | 経常損益 | 20,283 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ（ハ） | 1,874,758.0 km | | | | 経常収支率 | 103 % |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前年度の損益状況 | 営業収益 | 207,676 千円 | 営業外収益 | 486,858 千円 | 経常収益（イ） | 694,534 千円 |
| | 営業費用 | 649,292 千円 | 営業外費用 | 33 千円 | 経常費用（ロ） | 649,325 千円 |
| | 営業損益 | △ 441,616 千円 | 営業外損益 | 486,825 千円 | 経常損益 | 45,209 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ（ハ'） | 1,839,675.3 km | | | | 経常収支率 | 106.96% |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前々年度の損益状況 | 営業収益 | 189,481 千円 | 営業外収益 | 452,948 千円 | 経常収益（イ） | 642,429 千円 |
| | 営業費用 | 634,328 千円 | 営業外費用 | 358 千円 | 経常費用（ロ） | 634,686 千円 |
| | 営業損益 | △ 444,847 千円 | 営業外損益 | 452,590 千円 | 経常損益 | 7,743 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ（ハ"） | 1,945,034.9 km | | | | 経常収支率 | 101.22% |

（補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等）

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前々年度）ロ"÷ハ"＝a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前年度）ロ'÷ハ'＝b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間）ロ÷ハ＝c |
|---|---|---|---|
| 北近畿 | 326円. 31銭 | 352円. 95銭 | 360円. 55銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2．キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（a+b+c）/3＝ニ | 地域キロ当たり標準経常費用ホ | キロ当たり経常費用ニとホのいずれか少ない額ヘ | キロ当たり経常収益イ÷ハ＝ト |
|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 346円. 60銭 | 411円. 60銭 | 346円. 60銭 | 371円. 37銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

3．補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 運行系統 主な経由地 | 運行系統 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数（　）①＝カッコ内 | 計画平均乗車密度 ② | 計画輸送量 ①×②＝③ | 系統キロ程 チ | 地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程 オ | 系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率 オ÷チ＝ク | 補助ブロック外乗入部分のキロ程 リ | 同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程 ヌ | 他路線との競合部分に係るキロ程 ル | 他路線との競合率 ル÷チ | 補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率（チ－(リ＋ヌ＋ル)）÷チ＝ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,044.0 (8.3) 回 | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km （平均） 9.3km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 往 9.3km 復 9.3km （平均） 9.3km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,044.0 (8.3) 回 | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km （平均） 9.3km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 往 9.3km 復 9.3km （平均） 9.3km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 0% | 100% |
| 北近畿 | 2 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 (11.9) 回 | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km （平均） 17.8km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 往 17.8km 復 17.8km （平均） 17.8km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 (11.9) 回 | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km （平均） 17.8km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 往 7.0km 復 7.0km （平均） 7.0km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 0% | 100% |
| | 長浜市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 (11.9) 回 | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km （平均） 17.8km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 往 10.8km 復 10.8km （平均） 10.8km | 往 0.0km 復 0.0km （平均） 0.0km | 0% | 100% |
| 合計 | | | 系統 | | | | | | | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率（チ－(リ＋ヌ)）÷チ＝ヲ' | 計画実車走行キロ ワ | 補助対象経常費用の見込額 ヘ×ワ以下の額：カ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益 (d+e+f)/3＝ノ | 基準期間の前々年度 経常収益 ヤ" | 基準期間の前々年度 実車走行キロ マ" | 基準期間の前々年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ"÷マ"＝d | 基準期間の前年度 経常収益 ヤ' | 基準期間の前年度 実車走行キロ マ' | 基準期間の前年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ'÷マ'＝e | 基準期間 経常収益 ヤ | 基準期間 実車走行キロ マ | 基準期間 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益 ヤ÷マ＝f | 補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ－ヨ＝タ | 補助対象経費の限度額 カ×9/20＝レ | タヌはレのうちいずれか少ないほうの額 ソ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 100% | 55640.4 . km | 19,285,148円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,660,404円 | 2,624,744円 | 8,678,316円 | 2,624,744円 |
| | 米原市 | | 100% | 55640.4 . km | 19,285,148円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,660,404円 | 2,624,744円 | 8,678,316円 | 2,624,744円 |
| 北近畿 | 2 | | 100% | 134117.0 . km | 46,485,399円 | 77円. 52銭 | 10,420,361円 | 133,324.1Km | 78円. 15銭 | 10,066,328円 | 133,473.2Km | 75円. 41銭 | 10,365,644円 | 131,183.2Km | 79円. 01銭 | 10,396,749円 | 36,088,650円 | 20,918,429円 | 20,918,429円 |
| | 米原市 | | 39% | 52742.6 . km | 18,280,775円 | 77円. 52銭 | 4,097,895円 | 52,430.8Km | 78円. 15銭 | 3,958,668円 | 52,489.5Km | 75円. 41銭 | 4,076,377円 | 51,588.9Km | 79円. 01銭 | 4,088,609円 | 14,192,166円 | 8,226,348円 | 8,226,348円 |
| | 長浜市 | | 61% | 81374.4 . km | 28,204,624円 | 77円. 52銭 | 6,322,466円 | 80,893.3Km | 78円. 15銭 | 6,107,660円 | 80,983.7Km | 75円. 41銭 | 6,289,267円 | 79,594.3Km | 79円. 01銭 | 6,308,140円 | 21,896,484円 | 12,692,081円 | 12,692,081円 |
| 合計 | | | | . km | 円 | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | 円 | 円 | 円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ=ツ | ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ゛=ツ゛ | 計画平均乗車密度が5人未満の路線<br>ツ×みなし運行回数／①計画運行回数＝ネ | 補助対象経費<br>ナ | 計画額<br>ナ×1/2=ラ | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ワ−ヨ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ム−ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | | | | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 1 | 無 | 2,624,744 円 | 2,624,744 円 | 948,703 円 | 948 千円 | 474.0 千円 | 2,624,744円 | 2,150,744円 | 237,000円 | 11.02% | 1,913,744円 | 88.98% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | 無 | 2,624,744 円 | 2,624,744 円 | 948,703 円 | 948 千円 | 474.0 千円 | 2,624,744円 | 2,150,744円 | 237,000円 | 11.02% | 1,913,744円 | 88.98% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 北近畿 | 2 | | 20,918,429 円 | 20,918,429 円 | 15,820,661 円 | 15,820 千円 | 7,910.0 千円 | 36,088,650円 | 28,178,650円 | 3,955,000円 | 14.04% | 24,223,650円 | 85.96% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | | 8,226,348 円 | 8,226,348 円 | 6,221,608 円 | 6,221 千円 | 3,110.5 千円 | 14,192,166円 | 11,081,666円 | 1,555,200円 | 14.03% | 9,526,466円 | 85.97% | 円 | % | 0 | 0% | |
| | 長浜市 | | 12,692,081 円 | 12,692,081 円 | 9,599,052 円 | 9,599 千円 | 4799.5 千円 | 21,896,484円 | 17,096,984円 | 2,399,800円 | 14.04% | 14,697,184円 | 85.96% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 合計 | | | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | 円 | 円 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

## 表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域間幹線系統用）

| 事業者名 | 湖国バス株式会社 | 8年度 |
|---|---|---|

1．申請事業者の概要

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 営業収益 | 230,636 千円 | 営業外収益 | 465,604 千円 | 経常収益（イ） | 696,240 千円 |
| | 営業費用 | 675,843 千円 | 営業外費用 | 114 千円 | 経常費用（ロ） | 675,957 千円 |
| | 営業損益 | △ 445,207 千円 | 営業外損益 | 465,490 千円 | 経常損益 | 20,283 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ（ハ） | 1,874,758.0 km | | | | 経常収支率 | 103 % |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前年度の損益状況 | 営業収益 | 207,676 千円 | 営業外収益 | 486,858 千円 | 経常収益（イ） | 694,534 千円 |
| | 営業費用 | 649,292 千円 | 営業外費用 | 33 千円 | 経常費用（ロ） | 649,325 千円 |
| | 営業損益 | △ 441,616 千円 | 営業外損益 | 486,825 千円 | 経常損益 | 45,209 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ（ハ'） | 1,839,675.3 km | | | | 経常収支率 | 106.96% |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前々年度の損益状況 | 営業収益 | 189,481 千円 | 営業外収益 | 452,948 千円 | 経常収益（イ） | 642,429 千円 |
| | 営業費用 | 634,328 千円 | 営業外費用 | 358 千円 | 経常費用（ロ） | 634,686 千円 |
| | 営業損益 | △ 444,847 千円 | 営業外損益 | 452,590 千円 | 経常損益 | 7,743 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ（ハ"） | 1,945,034.9 km | | | | 経常収支率 | 101.22% |

（補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等）

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前々年度）ロ"÷ハ"＝a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前年度）ロ'÷ハ'＝b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間）ロ÷ハ＝c |
|---|---|---|---|
| 北近畿 | 326円. 31銭 | 352円. 95銭 | 360円. 55銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2．キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（a+b+c）/3＝ニ | 地域キロ当たり標準経常費用ホ | キロ当たり経常費用ニとホのいずれか少ない額ヘ | キロ当たり経常収益イ÷ハ＝ト |
|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 346円. 60銭 | 411円. 60銭 | 346円. 60銭 | 371円. 37銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

3．補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 運行系統 主な経由地 | 運行系統 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数（ ）①＝カッコ内 | 計画平均乗車密度② | 計画輸送量①×②＝③ | 系統キロ程チ | 地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程オ | 系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率オ÷チ＝ク | 補助ブロック外乗入部分のキロ程リ | 同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程ヌ | 他路線との競合部分に係るキロ程ル | 他路線との競合率ル÷チ | 補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率（チ－（リ＋ヌ＋ル））÷チ＝ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,046.0 回 (8.3) | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,046.0 回 (8.3) | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| 北近畿 | 2 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 7.0km 復 7.0km（平均）7.0km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 長浜市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,370.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 10.8km 復 10.8km（平均）10.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| 合計 | | | 系統 | | | | | | | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率（チ－（リ＋ヌ））÷チ＝ヲ' | 計画実車走行キロ ワ | 補助対象経常費用の見込額 へ×ワ以下の額：カ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益 (d+e+f)/3 ＝ノ | 基準期間の前々年度 経常収益ヤ" | 基準期間の前々年度 実車走行キロマ" | 基準期間の前々年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ"÷マ"＝d | 基準期間の前年度 経常収益ヤ' | 基準期間の前年度 実車走行キロマ' | 基準期間の前年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ'÷マ'＝e | 基準期間 経常収益ヤ | 基準期間 実車走行キロマ | 基準期間 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ÷マ＝f | 補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額カ－ヨ＝タ | 補助対象経費の限度額カ×9/20＝レ | タヌはレのうちいずれか少ないほうの額ソ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 100% | 55673.6 . km | 19,296,655円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,670,346円 | 2,626,309円 | 8,683,494円 | 2,626,309円 |
| | 米原市 | | 100% | 55673.6 . km | 19,296,655円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,670,346円 | 2,626,309円 | 8,683,494円 | 2,626,309円 |
| 北近畿 | 2 | | 100% | 133942.5 . km | 46,424,916円 | 77円. 52銭 | 10,420,361円 | 133,324.1Km | 78円. 15銭 | 10,066,328円 | 133,473.2Km | 75円. 41銭 | 10,365,644円 | 131,183.2Km | 79円. 01銭 | 10,383,222円 | 36,041,694円 | 20,891,212円 | 20,891,212円 |
| | 米原市 | | 39% | 52674.0 . km | 18,256,991円 | 77円. 52銭 | 4,097,895円 | 52,430.8Km | 78円. 15銭 | 3,958,668円 | 52,489.5Km | 75円. 41銭 | 4,076,377円 | 51,588.9Km | 79円. 01銭 | 4,083,290円 | 14,173,701円 | 8,215,645円 | 8,215,645円 |
| | 長浜市 | | 61% | 81268.5 . km | 28,167,925円 | 77円. 52銭 | 6,322,466円 | 80,893.3Km | 78円. 15銭 | 6,107,660円 | 80,983.7Km | 75円. 41銭 | 6,289,267円 | 79,594.3Km | 79円. 01銭 | 6,299,932円 | 21,867,993円 | 12,675,567円 | 12,675,567円 |
| 合計 | | | | . km | 円 | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | 円 | 円 | 円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ=ツ | ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ゛=ツ゛ | 計画平均乗車密度が5人未満の路線<br>ツ×みなし運行回数／①計画運行回数＝ネ | 補助対象経費<br>ナ | 計画額<br>ナ×1/2=ラ | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ワ−ヨ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ム−ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | | | | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 1 | 無 | 2,626,309 円 | 2,626,309 円 | 949,268 円 | 949 千円 | 474.5 千円 | 2,626,309円 | 2,151,809円 | 237,200円 | 11.02% | 1,914,609円 | 88.98% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | 無 | 2,626,309 円 | 2,626,309 円 | 949,268 円 | 949 千円 | 474.5 千円 | 2,626,309円 | 2,151,809円 | 237,200円 | 11.02% | 1,914,609円 | 88.98% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 北近畿 | 2 | | 20,891,212 円 | 20,891,212 円 | 15,800,076 円 | 15,800 千円 | 7,900.0 千円 | 36,041,695円 | 28,141,695円 | 3,950,000円 | 14.04% | 24,191,695円 | 85.96% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | | 8,215,645 円 | 8,215,645 円 | 6,213,513 円 | 6,213 千円 | 3,106.5 千円 | 14,173,701円 | 11,067,201円 | 1,553,200円 | 14.03% | 9,514,001円 | 85.97% | 円 | % | 0 | 0% | |
| | 長浜市 | | 12,675,567 円 | 12,675,567 円 | 9,586,563 円 | 9,587 千円 | 4793.5 千円 | 21,867,994円 | 17,074,494円 | 2,396,800円 | 14.04% | 14,677,694円 | 85.96% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 合計 | | | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | 円 | 円 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

## 表2　地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額（地域間幹線系統用）

| 事業者名 | 湖国バス株式会社 | 9年度 |
|---|---|---|

1．申請事業者の概要

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 補助対象期間の前々年度(基準期間※)の損益状況 | 営業収益 | 230,636 千円 | 営業外収益 | 465,604 千円 | 経常収益（イ） | 696,240 千円 |
| | 営業費用 | 675,843 千円 | 営業外費用 | 114 千円 | 経常費用（ロ） | 675,957 千円 |
| | 営業損益 | △ 445,207 千円 | 営業外損益 | 465,490 千円 | 経常損益 | 20,283 千円 |
| 補助対象期間の前々年度の実車走行キロ（ハ） | 1,874,758.0 km | | | | 経常収支率 | 103 % |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前年度の損益状況 | 営業収益 | 207,676 千円 | 営業外収益 | 486,858 千円 | 経常収益（イ） | 694,534 千円 |
| | 営業費用 | 649,292 千円 | 営業外費用 | 33 千円 | 経常費用（ロ） | 649,325 千円 |
| | 営業損益 | △ 441,616 千円 | 営業外損益 | 486,825 千円 | 経常損益 | 45,209 千円 |
| 基準期間の前年度の実車走行キロ（ハ'） | 1,839,675.3 km | | | | 経常収支率 | 106.96% |

| | 乗合バス事業 | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 基準期間の前々年度の損益状況 | 営業収益 | 189,481 千円 | 営業外収益 | 452,948 千円 | 経常収益（イ） | 642,429 千円 |
| | 営業費用 | 634,328 千円 | 営業外費用 | 358 千円 | 経常費用（ロ） | 634,686 千円 |
| | 営業損益 | △ 444,847 千円 | 営業外損益 | 452,590 千円 | 経常損益 | 7,743 千円 |
| 基準期間の前々年度の実車走行キロ（ハ"） | 1,945,034.9 km | | | | 経常収支率 | 101.22% |

（補助対象事業者の「基準期間※を最終年度とする連続した過去3年間」における実車走行キロ当たり経常費用等）

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前々年度）ロ"÷ハ"＝a | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間の前年度）ロ'÷ハ'＝b | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（基準期間）ロ÷ハ＝c |
|---|---|---|---|
| 北近畿 | 326円. 31銭 | 352円. 95銭 | 360円. 55銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

※「基準期間」とは、補助対象期間の前々年度の補助対象期間をいう。

2．キロ当たり補助対象経常費用及び経常収益

| 補助ブロック名 | 補助対象事業者の実車走行キロ当たり経常費用（a+b+c）/3＝ニ | 地域キロ当たり標準経常費用ホ | キロ当たり経常費用ニとホのいずれか少ない額ヘ | キロ当たり経常収益イ÷ハ＝ト |
|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 346円. 60銭 | 411円. 60銭 | 346円. 60銭 | 371円. 37銭 |
| | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 | 円　銭 |

3．補助対象系統ごとに要する費用、負担者とその負担割合

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 運行系統名 | 運行系統 起点 | 運行系統 主な経由地 | 運行系統 終点 | 計画運行日数 | 計画運行回数（　）①＝カッコ内 | 計画平均乗車密度② | 計画輸送量①×②＝③ | 系統キロ程チ | 地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程オ | 系統キロ程と地域公共交通再編事業を実施する区域におけるキロ程との比率オ÷チ＝ク | 補助ブロック外乗入部分のキロ程リ | 同一補助ブロック都道府県外乗入部分のキロ程ヌ | 他路線との競合部分に係るキロ程ル | 他路線との競合率ル÷チ | 補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外のキロ程の比率（チ－(リ＋ヌ＋ル)）÷チ＝ヲ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,044.0 回 (8.3) | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 米原多和田線 | 米原駅東口 | 中多良 | ローザンベリー多和田 | 365 日 | 3,044.0 回 (8.3) | 2.0 | 16.6 人 | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 9.3km 復 9.3km（平均）9.3km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| 北近畿 | 2 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,375.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 米原市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,375.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 7.0km 復 7.0km（平均）7.0km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| | 長浜市 | 無 | 近江長岡線 | 長浜駅 | 市立長浜病院 | 近江長岡駅 | 365 日 | 4,375.0 回 (11.9) | 4.1 | 48.7 人 | 往 17.8km 復 17.8km（平均）17.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | % | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 往 10.8km 復 10.8km（平均）10.8km | 往 0.0km 復 0.0km（平均）0.0km | 0% | 100% |
| 合計 | | | 系統 | | | | | | | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | 往 . Km 復 . Km . Km | | |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | 補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外のキロ程の比率（チ－(リ＋ヌ)）÷チ＝ヲ' | 計画実車走行キロ ワ | 補助対象経常費用の見込額 へ×ワ以下の額：カ | 補助対象系統のキロ当たり経常収益 (d+e+f)/3＝ノ | 基準期間の前々年度 経常収益ヤ" | 基準期間の前々年度 実車走行キロマ" | 基準期間の前々年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ"÷マ"＝d | 基準期間の前年度 経常収益ヤ' | 基準期間の前年度 実車走行キロマ' | 基準期間の前年度 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ'÷マ'＝e | 基準期間 経常収益ヤ | 基準期間 実車走行キロマ | 基準期間 補助対象系統の実車走行キロ当たり経常収益ヤ÷マ＝f | 補助対象経常収益の見込額 ノ×ワ以上の額：ヨ | 補助対象経常費用から経常収益を控除した額 カ－ヨ＝タ | 補助対象経費の限度額 カ×9/20＝レ | タヌはレのうちいずれか少ないほうの額 ソ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 1 | 無 | 100% | 55673.6 . km | 19,296,655円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,670,346円 | 2,626,309円 | 8,683,494円 | 2,626,309円 |
| | 米原市 | | 100% | 55673.6 . km | 19,296,655円 | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 15,837,085円 | 52,889.2Km | 299円. 43銭 | 16,670,346円 | 2,626,309円 | 8,683,494円 | 2,626,309円 |
| 北近畿 | 2 | | 100% | 134291.5 . km | 46,545,881円 | 77円. 52銭 | 10,420,361円 | 133,324.1Km | 78円. 15銭 | 10,066,328円 | 133,473.2Km | 75円. 41銭 | 10,365,644円 | 131,183.2Km | 79円. 01銭 | 10,410,277円 | 36,135,604円 | 20,945,646円 | 20,945,646円 |
| | 米原市 | | 39% | 52811.3 . km | 18,304,559円 | 77円. 52銭 | 4,097,895円 | 52,430.8Km | 78円. 15銭 | 3,958,668円 | 52,489.5Km | 75円. 41銭 | 4,076,377円 | 51,588.9Km | 79円. 01銭 | 4,093,928円 | 14,210,631円 | 8,237,051円 | 8,237,051円 |
| | 長浜市 | | 61% | 81480.2 . km | 28,241,322円 | 77円. 52銭 | 6,322,466円 | 80,893.3Km | 78円. 15銭 | 6,107,660円 | 80,983.7Km | 75円. 41銭 | 6,289,267円 | 79,594.3Km | 79円. 01銭 | 6,316,349円 | 21,924,973円 | 12,708,595円 | 12,708,595円 |
| 合計 | | | | . km | 円 | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | . km | | 円 | 円 | 円 | 円 |

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 特例措置 | ソのうち補助ブロック外乗入部分、同一補助ブロック都道府県外乗入部分及び他路線との競合部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ=ツ | ソのうち補助ブロック外乗入部分及び同一補助ブロック都道府県外乗入部分以外に係るもの<br>ソ×ヲ゛=ツ゛ | 計画平均乗車密度が5人未満の路線<br>ツ×みなし運行回数／①計画運行回数＝ネ | 補助対象経費<br>ナ | 計画額<br>ナ×1/2=ラ | 経常費用から経常収益を控除した額<br>ニ×ワ−ヨ=ム | 損失額から国庫補助額を控除した額<br>ム−ラ=ウ | ウの負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | | | | | | | | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 1 | 無 | 2,626,309 円 | 2,626,309 円 | 949,268 円 | 949 千円 | 474.5 千円 | 2,626,309円 | 2,151,809円 | 237,200円 | 11.02% | 1,914,609円 | 88.98% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | 無 | 2,626,309 円 | 2,626,309 円 | 949,268 円 | 949 千円 | 474.5 千円 | 2,626,309円 | 2,151,809円 | 237,200円 | 11.02% | 1,914,609円 | 88.98% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 北近畿 | 2 | | 20,945,646 円 | 20,945,646 円 | 15,841,245 円 | 15,841 千円 | 7,920.5 千円 | 36,135,605円 | 28,215,105円 | 3,960,200円 | 14.04% | 24,254,905円 | 85.96% | | % | 0 | 0% | |
| | 米原市 | | 8,237,051 円 | 8,237,051 円 | 6,229,703 円 | 6,229 千円 | 3,114.5 千円 | 14,210,631円 | 11,096,131円 | 1,557,200円 | 14.03% | 9,538,931円 | 85.97% | 円 | % | 0 | 0% | |
| | 長浜市 | | 12,708,595 円 | 12,708,595 円 | 9,611,542 円 | 9,612 千円 | 4806 千円 | 21,924,974円 | 17,118,974円 | 2,403,000円 | 14.04% | 14,715,974円 | 85.96% | 円 | % | 0 | 0% | |
| 合計 | | | 円 | 円 | 円 | 千円 | 千円 | 円 | 円 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

表4　別表1及び別表3の補助事業の基準ハに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧

| 都道府県名 | 広域行政圏名 | 市町村名 | 指定の理由 |
|---|---|---|---|
| 滋賀県 | ― | 米原市 | JR東海道新幹線に接続する米原駅や高等学校等が立地することから、広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されていると認められる。 |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

## 表6　車両の取得計画の概要

（令和7年度）

| 都道府県（市区町村） | バス事業者等名 | 補助対象車両数 | 車両減価償却費等に要する国庫補助額（千円） |
|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | 1<br>（継続1両） | 1,080 |
| | | | |
| | 合計 | | 1,080 |

（令和8年度）

| 都道府県（市区町村） | バス事業者等名 | 補助対象車両数 | 車両減価償却費等に要する国庫補助額（千円） |
|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | 1<br>（継続1両） | 648 |
| | | | |
| | 合計 | | 648 |

（令和9年度）

| 都道府県（市区町村） | バス事業者等名 | 補助対象車両数 | 車両減価償却費等に要する国庫補助額（千円） |
|---|---|---|---|
| 米原市 | 湖国バス株式会社 | 1<br>（継続1両） | 486 |
| | | | |
| | 合計 | | 486 |

## 表7　車両の取得を行う事業者（車両減価償却費等国庫補助金）

| 事業者名 | 湖国バス株式会社 |
|---|---|

1. 車両取得の概要

初年度（令和　7　年度）

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 | 車両の種別 | | | 乗車定員（人） | 車両の長さ(m) | 購入等予定年月 | 購入等の種別（現金、割賦、リース） |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | . | |
| | | | | | | | | | . | |

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）

定率法

| 申請番号 | 実費購入予定費（円）＊消費税を除く 車両価格 イ | 附属品価格 ロ | 改造費 ハ | 合計 イ＋ロ＋ハ＝ニ | 実費購入予定費合計額から備忘価格を控除した額（円） ニ−1円=ホ | ホと限度額のうち少ない方の額（円） ヘ | 普通償却限度額（円）（定率法）ヘ×0.4＝ト（定額法）ヘ×0.2＝ト | 特別償却額（円） チ | 償却限度額（円） ト＋チ＝ヌ | 事業者償却額（円） ル | ヌとルのうち少ない方の額（円） ヲ | 償却期間（月） ワ | 補助対象経費 ヲ×ワ÷１２（月）＝カ | 計画額（千円） カ×1/2=ヨ | ＊残存価格（円） ヘ−カ=タ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| A市 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| B市 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| 2 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| A市 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| B市 | | | | | | | | | | | | | 円 | | |
| 計 | | | | | | | | | | | | | 千円 | | |

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

| 申請番号 | 金融費用補助対象額（円） への額以内 | 償還期間（月） | 借入利率（%）年利 レ | レと2.5%のうち低い方の率（%） ソ | 補助対象経費 ツ | 計画額（千円） ツ×1/2=ネ |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | 円 | |
| 2 | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | 円 | |
| 計 | | | | | 千円 | |

【所要経費】

| | 補助対象経費（千円） カ＋ツ | 計画額（千円） ヨ＋ネ |
|---|---|---|
| | | |
| A市 | | |
| B市 | | |

【負担者とその負担割合 】

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 負担者とその負担割合 都道府県 負担額 | 都道府県 負担割合 | 市区町村 負担額 | 市区町村 負担割合 | その他の者 負担額 | その他の者 負担割合 | 事業者自己負担 負担額 | 事業者自己負担 負担割合 | 「その他の者」の具体的概要 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |
| | A市 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |
| | B市 | | | | | | | | | |
| 合計 | | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

2年目以降（令和　7　年度）

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 当該年度 | 初年度 |
|---|---|---|---|---|
| 北近畿 | 第1号（5-1） | 米原多和田線 | 第1号 | 第1号 |
| | | | | |

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

| 申請番号 | 補助対象限度額（円） 初年度への額＝ナ | 残存価額（円） 前年度7（2年目のみ）の額＝う | 普通償却限度額（円）（定率法）う×0.4＝ム（定額法）ナ×0.2＝ム | 特別償却額（円） ウ | 償却限度額（円） ム＋ウ＝ノ | 事業者償却額（円） オ | ノとオのうち少ない方の額（円） ク | 償却期間（月） ヤ | 補助対象経費 ク×ヤ÷１２（月）＝マ（最終年度）ケ＝マ | 計画額（千円） マ×1/2=ケ | ＊残存価格（円） ラ−マ=フ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 15,000,000 | 5,400,000 | 2,160,000 | | 2,160,000 | 2,370,720 | 2,160,000 | 12 | 2,160,000 円 | 1,080.0 | 3,240,000 |
| 米原市 | 15,000,000 | 5,400,000 | 2,160,000 | | 2,160,000 | 2,370,720 | 2,160,000 | 12 | 2,160,000 円 | 1,080.0 | 3,240,000 |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| 計 | 15,000,000 | 5,400,000 | 2,160,000 | | 2,160,000 | 2,370,720 | 2,160,000 | | 2,160.0 千円 | 1,080 | 3,240,000 |

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

| 申請番号 | 金融費用補助対象額（円） ナの額以内＝コ | 償還期間（月） | 今年度償還回数（自） | （至） | 借入利率（%）年利 エ | エと2.5%のうち低い方の率（%） テ | 補助対象経費 ア | 計画額（千円） ア×1/2=サ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 2 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 計 | | | | | | | 千円 | |

【所要経費】

| | 補助対象経費（千円）<br>マ＋ア | 計画額（千円）<br>ケ＋サ |
|---|---|---|
| | 2,160 | 1,080 |
| 米原市 | 2,160 | 1,080 |
| | | |

【負担者とその負担割合 】

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 第1号（5-1） | 540000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 750720 円 | % | |
| | 米原市 | 540000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 750720 円 | % | |
| | B市 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |
| 合計 | | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

2年目以降（令和　8　年度）

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 当該年度 | 初年度 |
| 北近畿 | 第1号（5-1） | 米原多和田線 | 第1号 | 第1号 |
| | | | | |

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

| 申請番号 | 補助対象限度額（円）<br>初年度への額＝ナ | 残存価額（円）<br>前年度ヲ（2年目のみヲ）の額＝ラ | 普通償却限度額（円）<br>（定率法）ラ×0.4＝ム<br>（定額法）ナ×0.2＝ | 特別償却額（円）<br>ウ | 償却限度額（円）<br>ム＋ウ＝ノ | 事業者償却額（円）<br>オ | ノとオのうち少ない方の額（円）<br>ク | 償却期間（月）<br>ヤ | 補助対象経費<br>ク×ヤ÷１２（月）＝マ<br>（最終年度）ク＝マ | 計画額（千円）<br>マ×1/2=ケ | ＊残存価格（円）<br>ラ−マ=フ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 15,000,000 | 3,240,000 | 1,296,000 | | 1,296,000 | 1,422,432 | 1,296,000 | 12 | 1,296,000 円 | 648.0 | 1,944,000 |
| 米原市 | 15,000,000 | 3,240,000 | 1,296,000 | | 1,296,000 | 1,422,432 | 1,296,000 | 12 | 1,296,000 円 | 648.0 | 1,944,000 |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| 計 | 15,000,000 | 3,240,000 | 1,296,000 | | 1,296,000 | 1,422,432 | 1,296,000 | | 1,296.0 千円 | 648 | 1,944,000 |

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

| 申請番号 | 金融費用補助対象額（円）<br>ナの額以内＝コ | 償還期間（月） | 今年度償還回数 | | 借入利率（%）年利<br>エ | エと2.5%のうち低い方の率（%）<br>テ | 補助対象経費<br>ア | 計画額（千円）<br>ア×1/2=サ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | （自） | （至） | | | | |
| 1 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 2 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 計 | | | | | | | 千円 | |

【所要経費】

| | 補助対象経費（千円）<br>マ＋ア | 計画額（千円）<br>ケ＋サ |
|---|---|---|
| | 1,296 | 648 |
| 米原市 | 1,296 | 648 |
| | | |

【負担者とその負担割合 】

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 第1号（5-1） | 324000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 450432 円 | % | |
| | 米原市 | 324000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 450432 円 | % | |
| | B市 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |
| 合計 | | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

2年目以降（令和　9　年度）

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 確保維持路線名称又は区間 | 確保維持費国庫補助金申請番号 | |
|---|---|---|---|---|
| | | | 当該年度 | 初年度 |
| 北近畿 | 第1号（5-1） | 米原多和田線 | 第1号 | 第1号 |
| | | | | |

【購入車両減価償却費】

○事業者の減価償却方法（定率法or定額法）※法令で認められた場合を除き、年度間での変更不可

定率法

| 申請番号 | 補助対象限度額（円）<br>初年度への額＝ナ | 残存価額（円）<br>前年度ヲ（2年目のみヲ）の額＝ラ | 普通償却限度額（円）<br>（定率法）ラ×0.4＝ム<br>（定額法）ナ×0.2＝ | 特別償却額（円）<br>ウ | 償却限度額（円）<br>ム＋ウ＝ノ | 事業者償却額（円）<br>オ | ノとオのうち少ない方の額（円）<br>ク | 償却期間（月）<br>ヤ | 補助対象経費<br>ク×ヤ÷１２（月）＝マ<br>（最終年度）ク＝マ | 計画額（千円）<br>マ×1/2=ケ | ＊残存価格（円）<br>ラ−マ=フ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 15,000,000 | 1,944,000 | 972,000 | | 972,000 | 2,423,568 | 972,000 | 12 | 972,000 円 | 486.0 | 972,000 |
| 米原市 | 15,000,000 | 1,944,000 | 972,000 | | 972,000 | 2,423,568 | 972,000 | 12 | 972,000 円 | 486.0 | 972,000 |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| | | | | | | | | | 円 | | |
| 計 | 15,000,000 | 1,944,000 | 972,000 | | 972,000 | 2,423,568 | 972,000 | | 972.0 千円 | 486 | 972,000 |

【車両購入金融費用】

○事業者の返済方法（元利均等or元金均等）

| 申請番号 | 金融費用補助対象額（円）<br>ナの額以内＝コ | 償還期間（月） | 今年度償還回数 | | 借入利率（%）年利<br>エ | エと2.5%のうち低い方の率（%）<br>テ | 補助対象経費<br>ア | 計画額（千円）<br>ア×1/2=サ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | （自） | （至） | | | | |
| 1 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 2 | | | | | | | 円 | |
| A市 | | | | | | | 円 | |
| B市 | | | | | | | 円 | |
| 計 | | | | | | | 千円 | |

【所要経費】

| | 補助対象経費（千円）<br>マ＋ア | 計画額（千円）<br>ケ＋サ |
|---|---|---|
| | 972 | 486 |
| 未選択 | 972 | 486 |
| | | |

【負担者とその負担割合 】

| 補助ブロック名 | 申請番号 | 負担者とその負担割合 | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 都道府県 | | 市区町村 | | その他の者 | | 事業者自己負担 | | 「その他の者」の具体的概要 |
| | | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | 負担額 | 負担割合 | |
| 北近畿 | 第1号（当初） | 243000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 1694568 円 | % | |
| | 未選択 | 243000 円 | % | 円 | % | 円 | % | 1694568 円 | % | |
| | B市 | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |
| 合計 | | 円 | % | 円 | % | 円 | % | 円 | % | |

## 2　生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、実施時期及びその他特記事項

| 路線 | 取組項目 | | 取組年度 | 参画主体 | 取組内容 | 事業実績 | Ｒ４年度計画期間の取組方針 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 米原多和田線 | デジタルチケットを活用した利用促進 | 継続 | Ｒ５年度～ | 県、観光事業者、バス事業者、米原市 | 路線バスと観光施設の入場券をセットにしたデジタルチケットを発売し、路線バスの利用促進を図る。 | 令和５年４月29日から7月14日までの期間で実施<br>販売実績：108件 | 引き続き取組実施 |
| | 市広報誌、市公式ウェブサイトでの周知 | 継続 | 毎年度 | 市 | 市広報誌、市公式ウェブサイトにおいて路線バスや公共交通についての情報掲載 | Ｒ５年度実績：10月号、3月号<br>市公式ウェブサイトにおいて常時ページ公開 | 引き続き取組実施 |
| | 全国共通交通系ICカードの導入 | 継続 | R4年度～ | 湖国バス | 2023年3月25日より、全国共通交通系ICカード”ICOCA”を導入することで、利便性向上とキャッシュレス決済の推進による感染症対策により安全・安心・便利な交通機関を目指す。<br>また、定期券の区間式から金額式への移行により、新規利用者の掘り起しに努める。 | R5年度　ICOCA利用率<br>定期外利用のみ：49.4%<br>定期券利用含む：48.8% | 引き続き取組を実施 |
| 近江長岡線 | 全国共通交通系ICカードの導入 | 継続 | R4年度～ | 湖国バス | 2023年3月25日より、全国共通交通系ICカード”ICOCA”を導入することで、利便性向上とキャッシュレス決済の推進による感染症対策により安全・安心・便利な交通機関を目指す。<br>また、定期券の区間式から金額式への移行により、新規利用者の掘り起しに努める。 | R5年度　ICOCA利用率<br>定期外利用のみ：49.4%<br>定期券利用含む：48.8% | 引き続き取組を実施 |
| | 地域特性に応じた交通ネットワーク構築事業 | 継続 | 毎年度 | 県、バス事業者、長浜市、米原市 | 交通ネットワークモデルの実証を行い、公共交通網と軸の再編による有効性、利便性向上等の効果検証を行う。 | ⑴近江長岡線再編<br>⑵バス乗車機会の創出<br>①１日乗り放題企画券の実施<br>R5：総販売枚数　４１７枚<br>②校外学習・部活動の路線バス活用<br>R5：利用団体数　４団体<br>③共通通学定期券・回数券<br>R5：利用者数　３７名 | 令和５年度に策定した地域公共交通計画に同種の取組について記載。今後、施策の具体化に向けて検討する。 |

## 【参考】令和6年度　定量的な効果目標

| 運行予定者名 | 運行系統名 | 定量的な目標(R6) |
|---|---|---|
| 近江鉄道株式会社 | 岡屋線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 日八線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 御園線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 神崎線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 八幡アウトレット線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 近江大橋線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 近江鉄道株式会社 | 服部線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 江若交通株式会社 | 朽木線 | 輸送人員（利用者数）をR５年度と比較して1%向上 |
| 西日本ジェイアールバス株式会社 | 若江線 | 令和５年度と同等の運送収入を確保する |
| 滋賀バス株式会社 | 下田線 | 収支率をR５年度と比較して1%向上 |
| 湖国バス株式会社 | 米原多和田線 | 収支率をR５年度と比較して1%向上 |
| 湖国バス株式会社 | 近江長岡線 | 収支率をR５年度と比較して1%向上 |
| 京阪バス株式会社 | 京都比叡平線 | 収支率をR５年度と比較して1%向上 |

## その他バスネットワーク全体の活性化や再編・利用促進につながる取組

| 路線 | 取組項目 | 取組年度 | 参画主体 | 取組内容 | 事業実績 | R３年度以降の取組方針 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 全体 | 学校等における交通環境学習 | H28年度～ | バス協会・事業者・市町・県 | 幼稚園・保育園・小学校・養護学校等で交通環境学習を実施 | 令和５年度　15市町77校で実施等 | 引き続き取組実施 |
| 米原多和田線（米原市） | 地域公共交通計画の策定 | 令和5年5月～ | バス協会、事業者、国、県、市等 | 米原市の公共交通ネットワークの最適化、再構築を図るための計画策定に向け、関係者との協議を実施。 | 計画案の策定 | 計画策定 |
| | 学校等における 交通環境学習 | 毎年度 | バス事業者・県・市 | 市内小学校等で交通環境学習を実施 | R5年度：2校で実施 | 引き続き取組実施 |
| | 全国相互利用ICカード（ICOCA）導入による利用促進 | 令和5年3月～ | バス事業者・市 | 全国相互利用ICカードの導入により、利便性向上とコロナ禍への対応を進め、路線バスの利用促進や需要掘り起こしを図る。 | 令和5年3月導入 | 引き続き取組実施 |

# 市町における路線バス等の目標設定について

2024年3月時点

| 市町 | 地域交通計画に記載されいる目標 | 根拠となる計画・方針等 |
|---|---|---|
| 大津市 | 路線バスの実車走行キロあたりの利用者数<br>現状を維持 | 大津市地域公共交通計画 |
| | 路線維持のために国・県・市が<br>補助するバス路線の収支率<br>現状を維持 | 大津市地域公共交通計画 |
| 草津市 | 地域公共交通の**利用者数**<br>870.6(千人/日)→822.5(千人/日) | 草津市地域公共交通計画<br>(令和6年5月策定予定) |
| | 地域公共交通の利便性に満足している市民の割合<br>45.9% → 55.4% | 草津市地域公共交通計画<br>(令和6年5月策定予定) |
| | 地域公共交通に対する市の財政負担額<br>現状維持 | 草津市地域公共交通計画<br>(令和6年5月策定予定) |
| | 幹線系統・フィーダー系統補助路線の収支差<br>現状維持 | 草津市地域公共交通計画<br>(令和6年5月策定予定) |
| 守山市 | 路線バス利用者数(市内全路線)<br>令和10年度中に5,675人/日を上回る(令和4年実績5,564人/日の2%増) | 守山市地域公共交通計画 |
| | 服部線の収支率<br>41.0%(令和4年実績)を上回る | 守山市地域公共交通計画 |
| 野洲市 | 収支率<br>服部線は令和4年度実績より上回ることとする | 野洲市地域公共交通計画 |
| 湖南市 | めぐるくんの収支率、利用者数<br>コロナ過前までの回復を図る。 | 湖南市地域公共交通計画 |
| 高島市 | バスの利用者数、公共交通の収支率<br>コロナ禍前である平成30年度水準 | 高島市地域公共交通計画 |

| 市町 | 地域交通計画に記載されいる目標 | 根拠となる計画・方針等 |
|---|---|---|
| 近江八幡市 | **行政負担(収支率)**<br>現状値(令和3年度)⇒目標値(令和10年度)<br>45.7%⇒45.7% | 近江八幡市地域公共交通計画 |
| | 利用者数<br>現状値(令和2年度)⇒目標値(令和10年度)<br>4,191千人／年度⇒4,875千人／年度 | 近江八幡市地域公共交通計画 |
| | 行政負担(利用者ひとりあたり)<br>現状値(令和3年度)⇒目標値(令和10年度)<br>122円⇒122円 | 近江八幡市地域公共交通計画 |
| 東近江市 | **収支率の向上**、運行負担額の抑制<br>日八線 38.3% ⇒ 50.7%<br>御園線 28.1% ⇒ 35.9%<br>神崎線 39.2% ⇒ 51.5%<br>角能線 20.0% ⇒ 31.7% | 東近江市地域公共交通計画 |
| 日野町 | **収支率**<br>コロナ前(H30年)の水準に戻す | 日野町第6次総合計画 |
| | 近江鉄道日八線利用者数<br>令和10年度　230,000人 | 日野町第6次総合計画 |
| 竜王町 | **公共交通の収支率**<br>5か年 43.8%⇒45% | 竜王町地域公共交通計画 |
| | 路線バスの利用者数<br>5か年 8,993百人⇒9,050百人 | 竜王町地域公共交通計画 |
| 長浜市 | コミュニティバス利用者数、収支率<br>令和4年度の水準を維持 | 長浜市地域公共交通計画 |
| 米原市 | 路線バスの収支率<br>26.6%(令和10年度目標) | 米原市地域公共交通計画 |
| | 路線バスの利用者数<br>120千人(令和10年度目標) | 米原市地域公共交通計画 |

資料 5-3

フィーダー系統

令和６年　　月　　日

（名称）米原市公共交通活性化協議会

## １．地域公共交通確保維持事業に係る目的・必要性

米原市における地域公共交通は、利用者数そのものが少ないことや、運転手不足、運行経費の増加も相まって、これを取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。一方で、地域公共交通は運転免許を持っていない学生、児童、高齢者、障がい者等にとって、なくてはならない移動手段であり、地域公共交通を維持することは市民の生活にとって重要な取組の１つとなっています。

本市では、一度に多くの方が移動できる「鉄道」や「路線バス」を幹線として位置付け、市民や市外住民の積極的な利用促進を図っています。また、乗合タクシーは、鉄道や路線バスが運行していない地域への移動の際に用いられる移動手段で、主に地域住民の移動を支える支線と位置付けています。

平成16年に旧米原町域で運行を開始した乗合タクシーは様々な変更や見直しを経て、現在、市全域で運行されています。乗合タクシーは、市民の日常生活を支える重要な路線となっており、地域公共交通確保維持事業により、乗合タクシーの運行を維持することで、住民の生活交通手段を存続させていくことが必要です。

## ２．地域公共交通確保維持事業の定量的な目標・効果

### （１）事業の目標

・乗合タクシーの令和 10 年度の収支率の目標値を 17.1%（令和４年度実績 17.1%）とします。
・乗合タクシーの令和 10 年度の乗合人数の目標値を 1.50 人/台（令和４年度実績 1.45 人/台）とします。
※乗合人数：乗合タクシー1 台あたりの乗車人数
（米原市地域公共交通計画　Ｐ24 参照）

### （２）事業の効果

乗合タクシーの運行を維持することにより、市全域の学生、児童、高齢者、障がい者等の日常生活に必要不可欠な移動手段が確保されます。また、幹線・支線のネットワークが連携することで、効率的な運行体系が実現できる。さらには、外出促進・地域活性化にもつながります。

## ３．２．の目標を達成するために行う事業及びその実施主体

・移動実態に基づいた効率的な運行方式への見直し（米原市、事業者）
・出前講座や体験乗車会等の実施（米原市、事業者）
・学校等への出前講座による地域公共交通の現状紹介（米原市）
・市広報誌や YouTube、SNS を活用した地域公共交通の情報発信（米原市）
・高齢者の運転免許自主返納の促進（米原市）

## ４．地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者

表１を添付

## ５．地域公共交通確保維持事業に要する費用の総額、負担者及びその負担額

| |
|---|
| 米原市から運行事業者への補助金額については、運行収入（13,676,040 円）および国庫補助金を運行経費（85,178,016 円）から差し引いた差額分を負担することとしている。 |
| ６．２．の目標・効果の評価手法及び測定方法 |
| ・収支や乗合人数について、数値指標によるモニタリング・評価を実施<br>・ＯＤ調査<br>・米原市市民意識調査の「地域公共交通の満足度」の調査 |
| ７．別表１の補助対象事業の基準ホただし書に基づき、協議会が平日１日当たりの運行回数が３回以上で足りると認めた系統の概要<br>**【地域間幹線系統のみ】** |
| ※該当なし |
| ８．別表１の補助対象事業の基準ニに基づき、協議会が「広域行政圏の中心市町村に準ずる生活基盤が整備されている」と認めた市町村の一覧<br>**【地域間幹線系統のみ】** |
| ※該当なし |
| ９．生産性向上の取組に係る取組内容、実施主体、定量的な効果目標、実施時期及びその他特記事項<br>**【地域間幹線系統のみ】** |
| ※該当なし |

| |
|---|
| 10. 地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要<br>**【地域内フィーダー系統のみ】** |
| 表５を添付 |
| 11. 車両の取得に係る目的・必要性<br>**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| ※該当なし |
| 12. 車両の取得に係る定量的な目標・効果<br>**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （１）事業の目標 |
| ※該当なし |
| （２）事業の効果 |
| ※該当なし |
| 13 車両の取得計画の概要及び車両の取得を行う事業者又は地方公共団体、要する費用の総額、負担者とその負担額**【車両減価償却費等国庫補助金・公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| ※該当なし |
| 14. 老朽更新の代替による費用の削減等による地域公共交通確保維持事業における収支の改善に係る計画（車両の代替による費用削減等の内容、代替車両を活用した利用促進策）<br>**【公有民営方式車両購入費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| ※該当なし |
| 15. 貨客混載の導入に係る目的・必要性<br>**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| ※該当なし |
| 16. 貨客混載の導入に係る定量的な目標・効果<br>**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| （１）事業の目標 |
| ※該当なし |
| （２）事業の効果 |
| ※該当なし |
| 17. 貨客混載の導入に係る計画の概要、要する費用の総額、内訳、負担者及び負担額**【貨客混載導入経費国庫補助金を受けようとする場合のみ】** |
| ※該当なし |

## 18. 協議会の開催状況と主な議論

・令和５年４月 27 日（令和５年度第１回）協議会設立、計画の策定に向けて協議
・令和５年８月 10 日（令和５年度第２回）計画策定に向けた調査費に向けて協議
・令和５年 11 月 29 日（令和５年度第３回）計画骨子案について協議
・令和６年１月 31 日（令和５年度第４回）計画案について意見集約
・令和６年２月７日　意見を反映し計画案を、全ての構成員へ送付。更なる意見はなく計画案に対し合意を得られた。）
・令和６年５月 28 日（令和６年度第１回）計画承認、計画（別紙）承認（予定）

## 19. 利用者等の意見の反映状況

米原市パブリックコメント制度に基づき、市のホームページ等にて本計画に関する意見を募集した。市民、路線バス利用者、乗合タクシー利用者を対象にしたアンケート調査の結果、利便性の低さを挙げている方が多く、利用者や市の負担を維持しつつ、可能な範囲でのサービスの向上が求められており、地域公共交通の利便性の向上に重点を置いた計画とした。

## 20. 長浜市、岐阜県関ヶ原町における乗合タクシーまいちゃん号の位置づけ

乗合タクシーまいちゃん号が長浜市、岐阜県関ヶ原町に跨っているが、当該市町では乗合タクシーまいちゃん号に係る費用負担を行っていないため、それぞれ地域公共交通計画に位置付けていない。

【本計画に関する担当者・連絡先】
（住　所）滋賀県米原市米原 1016 番地
（所　属）米原市役所市民部地域振興課
（氏　名）大塚祐司
（電　話）0749-53-5111
（e-mail）jichi@city.maibara.lg.jp

**注意：　本様式はあくまで参考であり、補助要綱の要件を満たすものであれば、この様式によらなくても差し支えありません。**
**実際の計画作成に当たっては補助要綱等を踏まえて作成をお願いいたします。**
**各記載項目について、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画を作成している場合には、当該計画から該当部分を転記したり、別添〇〇計画△節のとおり、等として引用したりすることも可能です。（ただし、上記２．・３．については、地域公共交通利便増進実施計画及び地域旅客運送サービス継続実施計画に定める目標、当該目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項との整合性を図るようにして下さい。また、地域公共交通計画全体として、協議会における協議が整った上で提出される必要があります）。**

**※該当のない項目は削除せず、「該当なし」と記載して下さい。**

表1　地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する運行系統の概要及び運送予定者（地域内フィーダー系統）

年度

| 市区町村名 | 運送予定者名 | 運行系統名等（申請番号） | 運行系統 | | | 系統キロ程 | 計画運行日数 | 計画運行回数 | 利便増進特例措置 | 運送継続特例措置 | 地域内フィーダー系統の基準適合（別表7・別表9・別表10） | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 起点 | 経由地 | 終点 | | | | | | 運行態様の別 | 基準ハで該当する要件（別表7・ | 補助対象地域間幹線系統等と接続の確保 | 基準ホで該当する要件（別表7のみ） |
| 米原市市 | 近江タクシー㈱ | (1) 乗合タクシーまいちゃん号 | | 米原市全域 | | | 365日 | | | | 区域運行 | ① | 米原駅、近江長岡駅で補助対象地域間幹線系統米原多和田線、近江長岡線と接続 | ② |
| | | (2) | | | | | | | | | | | | |
| | | (3) | | | | | | | | | | | | |
| | | (4) | | | | | | | | | | | | |
| | | (5) | | | | | | | | | | | | |

（注）

1．乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名等」に運賃低廉化を行う運行サービスの名称を記載すること。

2．区域運行又は乗用タクシーによる運行の場合は、運行系統の「経由地」に営業区域又は運賃低廉化対象地域を記載することとし、「起点」、「終点」及び「系統キロ程」について記載を要しない。

3．「系統キロ程」については、小数点第1位（第2位以下切り捨て）まで記載すること。なお、循環系統の場合には、往又は復のどちらかの欄にキロ程を記載し、もう片方の欄に「循環」と記載すること。

4．「利便増進特例措置」及び「運送継続特例措置」については、利便増進計画又は運送継続計画の認定を受け、地域内フィーダー系統に係る特例措置の適用（別表9又は別表10）を受けて補助対象となる場合のみ「○」を記載す

5．「運行態様の別」については、路線定期運行、路線不定期運行、区域運行、乗用タクシーによる運行の別を記載すること。

6．「補助対象地域間幹線系統等と接続の確保」については、地域内フィーダー系統が接続する補助対象地域間幹線系統又は地域間交通ネットワークとどのように接続を確保するかについて記載すること。

7．乗用タクシーによる運行の場合は、「運行系統名」「利便増進特例措置」について記載を要しない。

8．本表に記載する運行予定系統を示した地図及び運行ダイヤを添付すること。乗用タクシーによる運行の場合は、営業区域を示した地図を添付すること。

表5　地域公共交通確保維持改善事業を行う地域の概要

| 市区町村名 | 米原市 |
|---|---|

（単位：人）

| | 人　口 |
|---|---|
| 人口集中地区以外 | 37,225 |
| 交通不便地域等 | － |

交通不便地域等の内訳

| 人　口 | 対象地区 | 根拠法 |
|---|---|---|
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

地域公共交通計画、地域公共交通利便増進実施計画、地域旅客運送サービス継続実施計画の策定年月日及び
特例適用開始年度

| 計画名 | 策定年月日 | 特例適用開始年度 |
|---|---|---|
| 米原市地域公共交通計画 | 令和6年6月　　日 | |
| | | |

（1）記載要領

1. 人口は最新の国勢調査結果を基に記載すること。ただし、地方運輸局長等が指定する交通不便地域の場合は、申請する年度の前年度の3月末現在の住民基本台帳を基に記載すること。
2. 「人口集中地区以外」の欄は、国勢調査結果により設定された人口集中地区に該当しない地区の人口を記載すること。
3. 「交通不便地域等」の欄は、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱（以下、「交付要綱」という。）の別表7（ハ②（1））に記載のある過疎地域の人口、交付要綱別表7（ハ②（2）（実施要領の2．（1）⑪））に基づき地方運輸局長等が指定する交通不便地域の人口及び交付要綱別表7リに基づき地方運輸局長等が認める地域の合計（重複する場合を除く）を記載すること。
4. 「対象地区」の欄には、当該市町村の一部が交付要綱別表7（ハ②（1））に掲げる法律（根拠法）に基づき地域指定されている場合に、根拠法ごとに当該区域の旧市町村名等を記載すること。また、地方運輸局長等が指定する交通不便地域等が存在する場合には、該当する区域名を記載すること。
5. 「根拠法」の欄は、交通不便地域を地方運輸局長等が指定した場合は、「局長指定」と記載すること。また、乗用タクシー以外での輸送が著しく困難であるものとして地方運輸局長等が認めた場合は、「局長指定（乗用）」と記載すること。
6. 「特例適用開始年度」の欄は、地域公共交通利便増進実施計画又は地域旅客運送サービス継続実施計画を策定し、特例を適用する場合に記載すること。

（2）添付書類

1. 「人口集中地区以外の地区」及び「交通不便地域等」の区分が分かる地図を添付すること。（ただし、全域が交通不便地域等となる場合には省略可）

資料６

# 議案第６号　乗合タクシーまいちゃん号の停留所の移設について

（1）　田村駅（田村-１）

長浜市において田村駅前広場の改修に伴い路線バス停留所を移設することに伴い、同じ箇所に設定している乗合タクシーまいちゃん号の停留所を移設するもの。

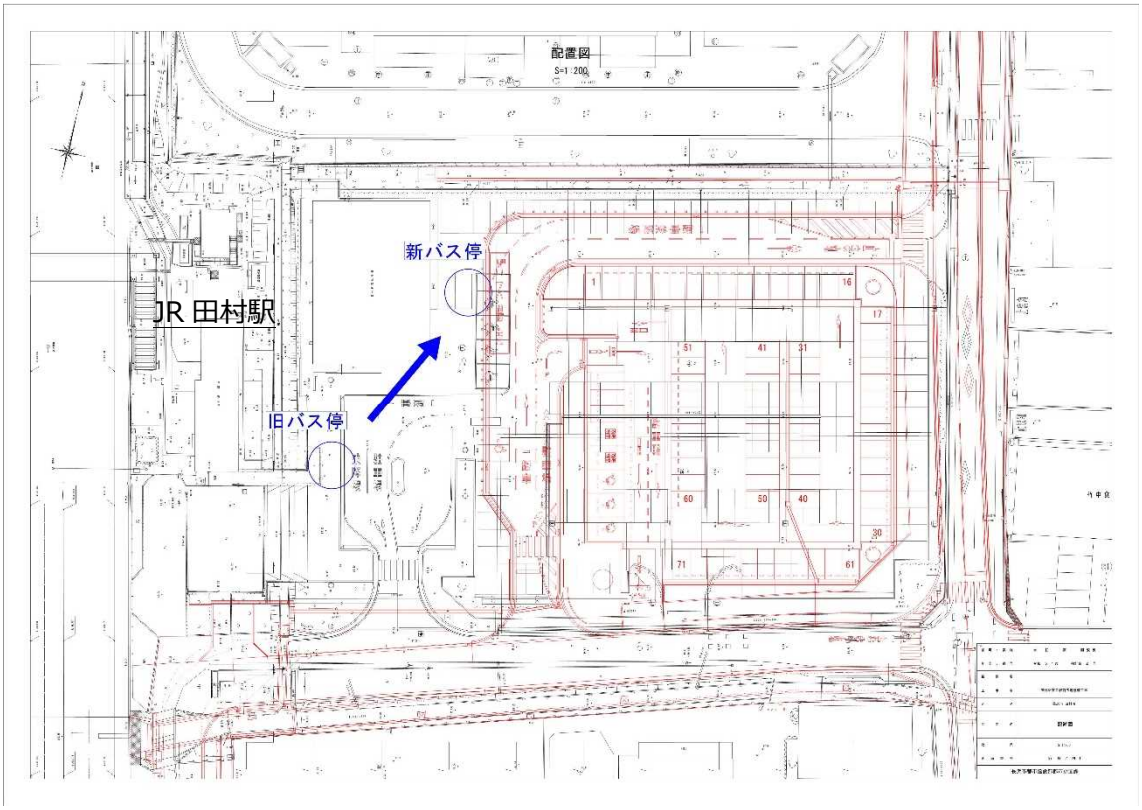
なお、道路交通法第 44 条第 2 項第 2 号に係るバス停の合意については、後日、長浜警察署を含む関係者と協議を行う。

【停留所の移設】

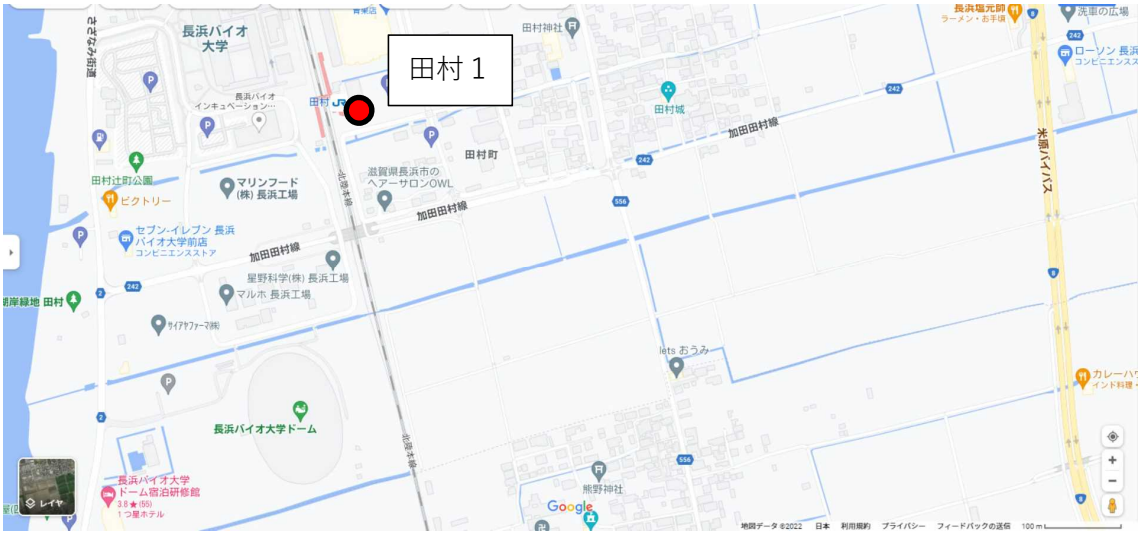
○エ　リ　ア　　舟崎・長沢エリア

○停留場所　　田村駅

○停留所名　　田村- 1



【位置】




【現場写真】

既存バス停に停留所案内掲示

【運用開始予定日】　　令和６年８月 19 日