

令和5年度第3回米原市地域公共交通活性化協議会次第

日時：令和5年11月29日（水）14時00分～

場所：米原市役所 4階 会議室4A

1 開会

2 あいさつ

3 協議事項

(1) 乗合タクシー停留所の新設について（上野地先）

(2) 乗合タクシー停留所の新設について（河南地先）

(3) 路線バス（米原多和田線）のバス停の移設について

(4) 米原市地域公共交通計画 骨子案について

4 その他

5 閉会

米原市地域公共交通活性化協議会 委員名簿

(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	陌間 秀幸
4	米原警察署交通課	課長	宮川 拓也
5	米原市自治会連絡協議会	理事	村田 精一
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	糸 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	日向 寛
19	公募市民	市民	岡田 友美
20	米原市市民部	部長	西村 善成

【事務局】

市民部自治環境課	課長	北川 康行
	参事	磯部 修
	主査	鹿取 顕崇

協議事項1 乗合タクシー停留所の新設について（上野地先）

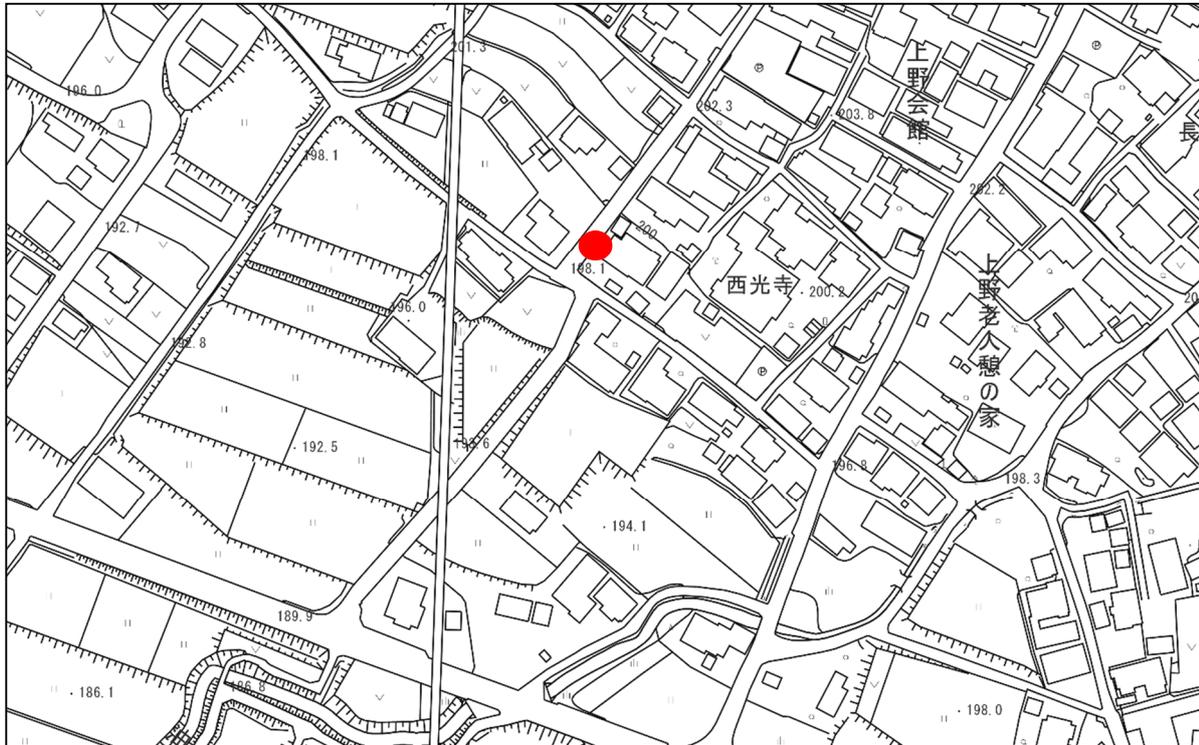
乗合タクシーの停留所の新設について協議するもの。

【停留所の新設】（新設1か所）

地元自治会からの要望に基づき、新たに上野地先に共通停留所を設置するもの。

- エリア 伊吹共通エリア
- 停留場所 米原市上野地先
- 停留所名 伊吹共通-91
- 運用開始 令和6年1月15日

【位置】



【現場写真】



協議事項2 乗合タクシー停留所の新設について（河南地先）

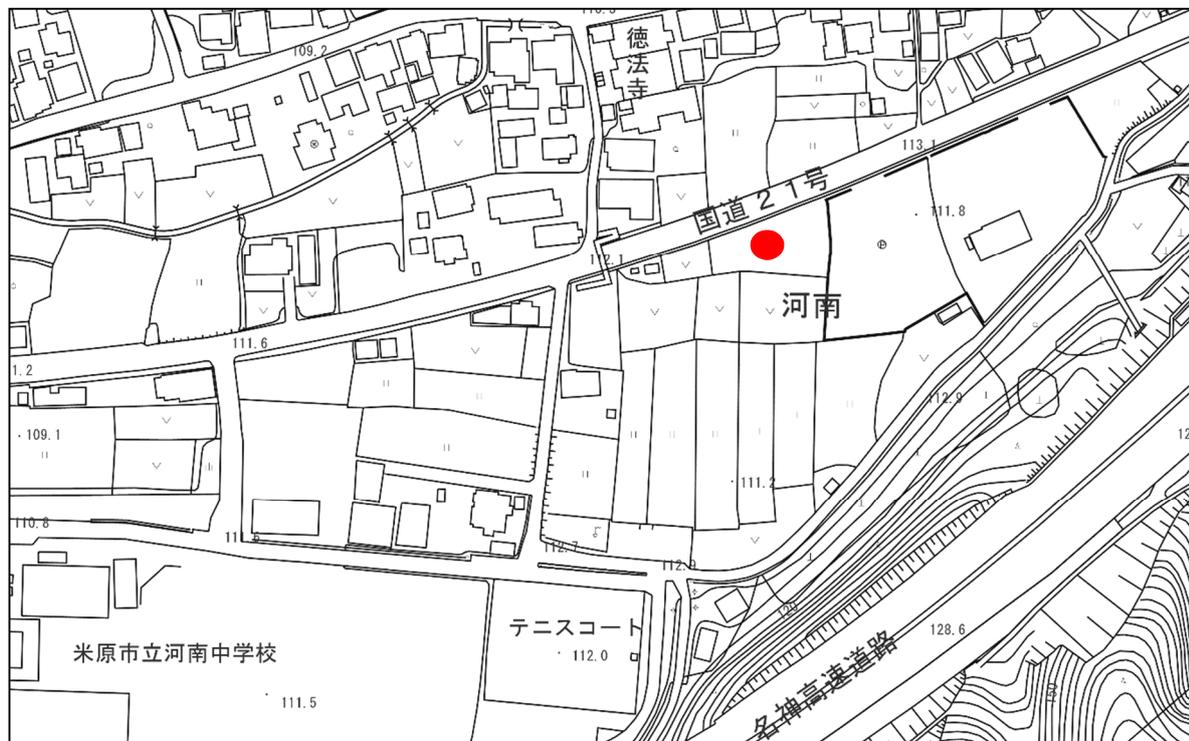
乗合タクシーの停留所の新設について協議するもの。

【停留所の新設】（新設1か所）

周辺自治会からの要望に基づき、新たに河南地先に一般停留所を設置するもの。

- エリア 息郷・醒井エリア
- 停留場所 ゲンキー河南店（米原市河南地先）
- 停留所名 河南－6
- 運用開始 令和6年1月15日

【位置】



【現場写真】



協議事項 3 路線バス（米原多和田線）のバス停の移設について

路線バス（米原多和田線）のバス停の移設について協議するもの。

【停留所の新設】（新設 1 か所）

坂田駅前広場の整備工事に伴い、バス停を移設するもの。

- 路線名 米原多和田線
- バス停名 坂田駅
- 運用開始 令和 6 年 1 月 15 日頃（工事完了後）

※運賃の変更はなし

【位置】



【現場写真】



現在のバス停



移設予定場所

※駅前広場整備工事は令和 6 年 1 月 15 日完了予定

地域公共交通の課題(案)

米原市を取り巻く環境

米原市の地域公共交通の課題を抽出する上で、これまでに整理した内容や近年の動きについて、以下のように整理しました。

表 米原市を取り巻く環境

		概要
地域の現状	地域特性	<ul style="list-style-type: none"> 市域の大半部が森林を占めており、琵琶湖沿岸部から市中央部にかけて集落や市街地が形成されている。 JR 各駅の周辺や山東地域北部を中心に公共施設や生活利便施設が立地している。 伊吹地域が振興山村に指定されている。
	人口特性	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少が続き、令和 27(2045)年には 3.0 万人を下回ることが予測されている。 米原駅、坂田駅、柏原駅周辺や国道 21 号、国道 365 号等の各幹線道路沿いに人口が分布している。 市全域として高齢化率が高くなっている。
	人の動き	<ul style="list-style-type: none"> 長浜市、彦根市間で移動が多くみられる。 令和 2(2020)年度以降、観光入込客数は回復傾向にあり、様々な観光施設に訪れている。 米原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、65 歳以上の高齢者の移動手段も約 7 割が自動車である。
交通の現状	自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> 世帯当たり保有台数が減少傾向にある。 居住地域における交通量が多くなっている傾向にある。
	地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道(新幹線、在来線、近江鉄道)、路線バス、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。 令和 2(2020)年の新型コロナウイルス感染症以降、地域公共交通の利用者は徐々に増えつつある。 乗合タクシーまいちゃん号の利用者も増加傾向にあり、特に米原・近江地域内での利用が多くなっている。 地域公共交通に対して年間 1.0～1.5 億円もの費用を投じており、年々増加している。中でも乗合タクシーまいちゃん号における運行負担額が特に増加しており、令和 4 年度には約 5,000 万円を上回っている。
市民や関係者の声	市民	<ul style="list-style-type: none"> コロナ前と比べても約 6 割は外出頻度に変化はない。 コロナ禍における地域公共交通に対する不安を感じている人は約 6 割となっている。 市民の主な移動手段は自動車となっており、JR や乗合タクシーまいちゃん号の利用は約 2%に留まっている。 まいちゃん号の認知度は 8 割を超えている一方で、路線バスやまいちゃんバスの認知度は 6 割程度に留まり、市民全体で見ると利用頻度は少なく、利用の仕方を知らない人も多い。 市の地域公共交通のサービスレベルについて、現状の負担水準を維持する形で地域公共交通を検討してほしいという意見が約半数となっている。

		概要
市民や関係者の声	地域公共交通利用者	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスは主に通勤手段として利用されており、駅や市内の工業団地に向かう利用が多い。その他、余暇や通院での利用が多くなっている。 乗合タクシーまいちゃん号は主に 75 歳以上の方の買物や通院手段として利用されており、長浜市内の病院や市内のスーパーマーケットが目的地となっている。 まいちゃんバスは主に伊吹地域に住む一人暮らしの高齢者が、買物・通院の手段として利用している。 いずれの地域公共交通利用者も運行維持を求める声が多く、特に乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスの利用者は利用料金の増加もやむを得ないと考える方も多くなっている。 路線バスやまいちゃんバスは運行便数の増加、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。
	観光客	<ul style="list-style-type: none"> 観光客は自動車での来訪が主となっている。
	事業者等	<ul style="list-style-type: none"> 従業員の送迎は自家用車が主流 地域公共交通の改善に当たっては、高齢者や障がい者など、今利用している方の利便性の向上を求める意見が見られた。
直近の社会情勢	米原市の動向	<ul style="list-style-type: none"> 令和 2 (2020) 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 令和 3 (2021) 年に米原市役所新庁舎を米原駅東口に整備 令和 4 (2022) 年に米原市役所内にコワーキングスペース「TETTE WORKS」を整備 令和 4 (2022) 年に路線バス「米原多和田線」開通 令和元(2019)年から令和 5 (2023) 年にかけて、醒ヶ井駅、近江長岡駅、柏原駅前広場および駅前駐車場を整備 令和 5 (2023) 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) 令和 6 (2024) 年から近江長岡駅のバリアフリー化に着手予定 公共交通の財政負担が毎年 1 億円を超える。
	国県等の動向	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスやタクシーの運転手不足の深刻化 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 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 JR 路線(琵琶湖線 新快速 米原～野洲駅間)の減便 北陸新幹線開業に伴う JR 路線(北陸本線・金沢～敦賀)の廃止
まちづくりの方向性		<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅や地域特性を活かしたまちづくりの推進(第 2 次米原市総合計画) 米原駅周辺の広域交流拠点化(「第 2 期まち・ひと・しごと米原創生総合戦略」) 駅を核として、地域同士を結ぶ安全で安心なまち(同上) 広域交通の要衝である立地特性を活かした交通環境づくり(米原市都市計画マスタープラン) 広域的な連携を促進、市町間・拠点間を結ぶ公共交通サービスの展開(滋賀県都市計画基本方針) エコ交通ネットワークの形成(滋賀県交通ビジョン)

米原市の地域公共交通の課題(案)

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 駅周辺地域の魅力向上

市内鉄道駅の1日当たり乗車人員は新幹線、在来線を合わせて10,000人程度ですが、米原市内のあらゆる移動において自家用車を中心とした移動が主となっています。

一方で、通勤・通学の目的で鉄道を利用する方や、ローザンベリー多和田や伊吹山等への観光目的でバスを利用する方など、地域公共交通の需要は一定数見られます。地域公共交通が選ばれる交通手段として利用されるためには、鉄道とバスの連携による利便性の向上に加え、駅周辺の都市機能の集積・充実といったまちづくりの視点が重要となっています。

また、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。市役所新庁舎を米原駅東口に整備するとともに、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。

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。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 米原市と近隣自治体の交通手段分担率（発生集中量）



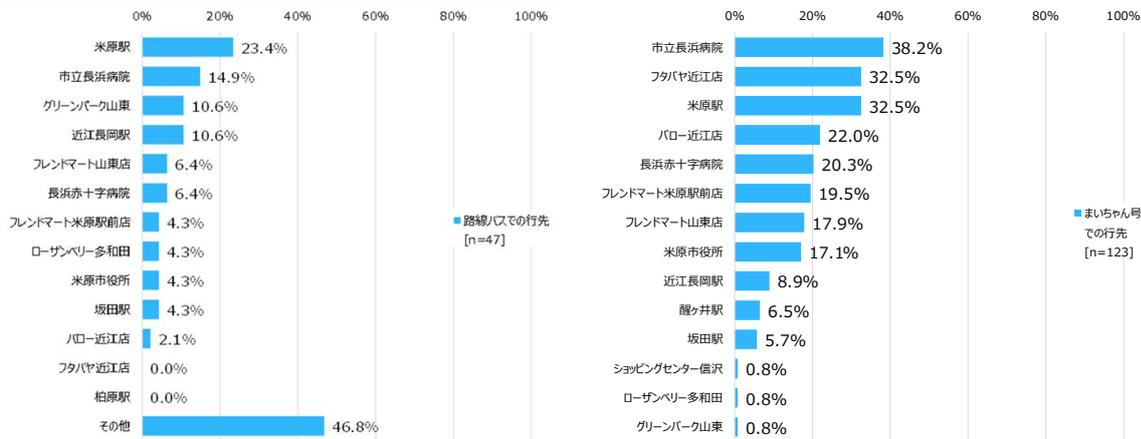
写真 米原市役所新庁舎・米原駅東口

課題2 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

市民アンケートや利用者アンケートの結果から、特に通勤・通学や通院において、市内の移動に留まらず、市外への移動も日常的に行われており、市内外における円滑な移動環境を構築、維持することが求められています。高齢化社会における移動手段やカーボンニュートラルに向けた取組の中で、地域公共交通が担う役割は非常に大きくなっています。

一方、地域公共交通利用者の減少や運転手不足、運行経費の増加などによって、交通事業者・行政の負担は年々増加しており、地域公共交通を取り巻く現状は厳しいものとなっています。

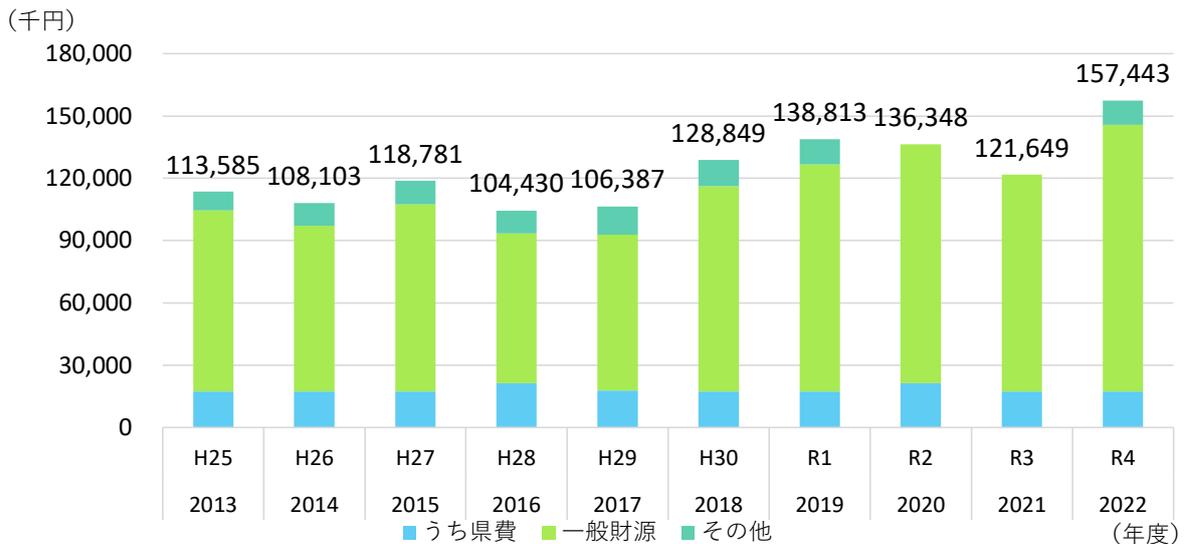
地域公共交通を維持し、脱炭素社会に貢献するためには、効率的な運行を目指すとともに、積極的に地域公共交通を利用していくことが重要となります。市民や交通事業者、行政が連携し、それぞれの役割に応じて、地域公共交通の維持に向けた取組や積極的な利用を促す取組を進めていくことが求められます。



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

図 地域公共交通を利用した際の行き先

(左・路線バス、右・乗合タクシーまいちゃん号)



資料：米原市「主要施策の成果」(各年度)

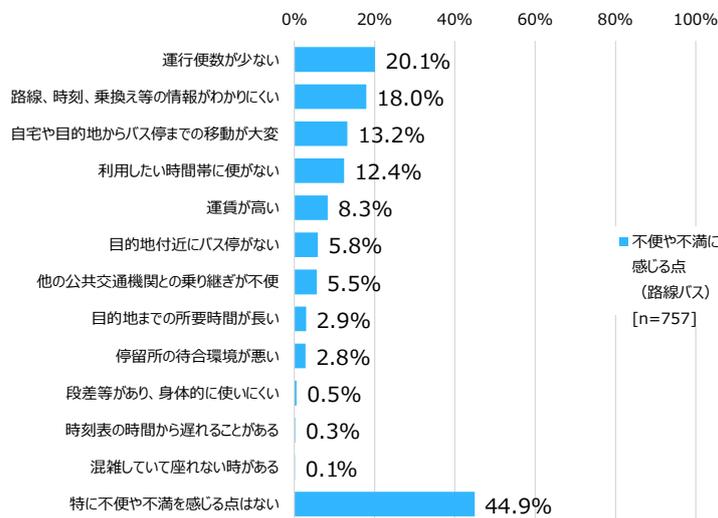
図 公共交通対策事業費(決算額)の推移

課題3 地域公共交通の利便性の向上

米原市の移動の約7割が自動車となっていますが、今後、高齢化が進むことで高齢者による交通事故の増加が懸念されます。交通事故を未然に防ぐためには、高齢者が安心して運転免許を返納できることが重要であり、運転免許を返納した後の移動手段として地域公共交通が選ばれることが大切です。

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、市民アンケートの結果をみると、地域公共交通、特に路線バスを利用している方は非常に少なく、利用しない理由として利便性の低さを挙げている方が多くいます。また、利用者アンケートでは、今後重要と考えるサービスに対して、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している方が多くいます。

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、利用者のニーズに沿った利便性の向上が求められています。



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

※複数回答

図 路線バス利用時に不便や不満を感じる点



資料：米原市地域公共交通計画の策定におけるまいちゃん号利用者へのアンケート調査

図 まいちゃん号について今後重要と考えるサービスや取組

計画の基本方針(案)

基本理念(案)

米原市の地域公共交通の課題やまちづくりの方向性を踏まえつつ、米原市で安全安心かつ快適に暮らすことができるまちの実現に向け、計画の基本理念を以下のように定めます。

「住みたいまち」の実現に向けた 共創による地域公共交通の構築

第2次米原市総合計画で掲げる将来像「ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市」を実現するため、市民・事業者・行政が一体となって地域公共交通を守り育て、「住みたいまち」に寄与できる地域公共交通の実現を目指します。

基本方針(案)

計画の基本理念の実現に向け、基本方針を以下のように定めます。

基本方針① まちづくりと連動した地域公共交通の整備

「住みたいまち」の実現に向け、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。

基本方針② 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、交通事業者、行政など、それぞれが連携・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③ 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。

施策メニュー(案)

基本理念(案)の実現に向けて、各基本方針(案)に対応した施策メニュー(案)を提示します。

表 基本方針(案)に対応した施策メニュー(案)

基本方針(案)	施策メニュー(案)	取組内容(案)
基本方針① 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	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅のバリアフリー化 駅周辺の賑わい創出
	地域公共交通間の接続性の改善	<ul style="list-style-type: none"> コワーキングスペース「TETTE WORKS」の活用 駅およびバス停の待合環境の改善 鉄道ダイヤの改正に合わせたバスダイヤの調整
	パーク&ライドの推進	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通を利用した観光ツアーやイベントの実施 観光施設や商業施設と連携した割引制度の促進
基本方針② 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	<ul style="list-style-type: none"> 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) 運賃外収入の確保に向けた取組の実施
	まいちゃん号の運行方式の効率化	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 企業が運行している送迎車両等の有効活用
	運転手の確保・育成に向けた支援	<ul style="list-style-type: none"> 学校等への出前講座による地域公共交通の現状紹介 運転手の就職説明会の開催支援 運転手募集のチラシ、ポスター等の作成、掲示(周辺自治体との連携)
	市民に対する地域公共交通への意識醸成	<ul style="list-style-type: none"> 出前講座や乗り方教室等の実施 地域公共交通への関心を高める取組の実施(運賃無料イベントの実施等) 市広報誌やYouTube、SNSを活用した地域公共交通の情報発信 高齢者の運転免許自主返納の促進

基本方針(案)	施策メニュー(案)	取組内容(案)
	鉄道・路線バスの利用促進	<ul style="list-style-type: none"> モビリティ・マネジメントの実施による通勤手段の鉄道・路線バスへの転換促進 北陸新幹線の開業を踏まえ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	<ul style="list-style-type: none"> 環境負荷低減車両（EVバスなど）の導入
基本方針③ 利用者のニーズに応じた利便性の向上	デジタル技術を活用したサービスの活用	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードの利用促進 MaaS を活用した利用促進 マイナンバーカードを活用した利用促進の検討(事例：前橋市の MaeMaaS など)
	利用実態に応じたバス路線の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 利用実態に応じた運行ダイヤ等の見直し
	乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上	<ul style="list-style-type: none"> 予約制度の改善検討 専用車両の導入検討 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	<ul style="list-style-type: none"> 市内学校における共通通学定期券の販売 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	<ul style="list-style-type: none"> 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

米原市を取り巻く環境、まちづくりの方向性

目次

1. 地域・交通の現状	1
1-1. 市の概要	1
1-2. 人口動態	4
1-3. 自動車交通	14
1-4. 地域公共交通	18
2. まちづくりの方向性	33
2-1. 第2次米原市総合計画	33
2-2. 「米原市人口ビジョン」および「第2期まち・ひと・しごと米原創生総合戦略」	34
2-3. 米原市都市計画マスタープラン	35
2-4. 近江鉄道沿線地域公共交通計画	36
2-5. 滋賀県都市計画基本方針	37
2-6. 彦根長浜都市計画	38
2-7. 米原東北部都市計画	39
2-8. 滋賀県交通ビジョン	40

1. 地域・交通の現状

1-1. 市の概要

(1) 位置

米原市は滋賀県湖北地域に位置し、南北に約 31 km、東西に約 18 kmの南北に細長い市域を有します。県庁所在地の大津市からは直線距離で約 50 km離れており、北を長浜市、東を岐阜県揖斐川町、関ヶ原町、大垣市、南を彦根市、多賀町と接しています。市南部には東海道新幹線、北陸本線、東海道本線が乗り入れる米原駅があり、歴史的にも北国街道、北国脇往還、中山道が市域を通るなど交通の要衝となっています。

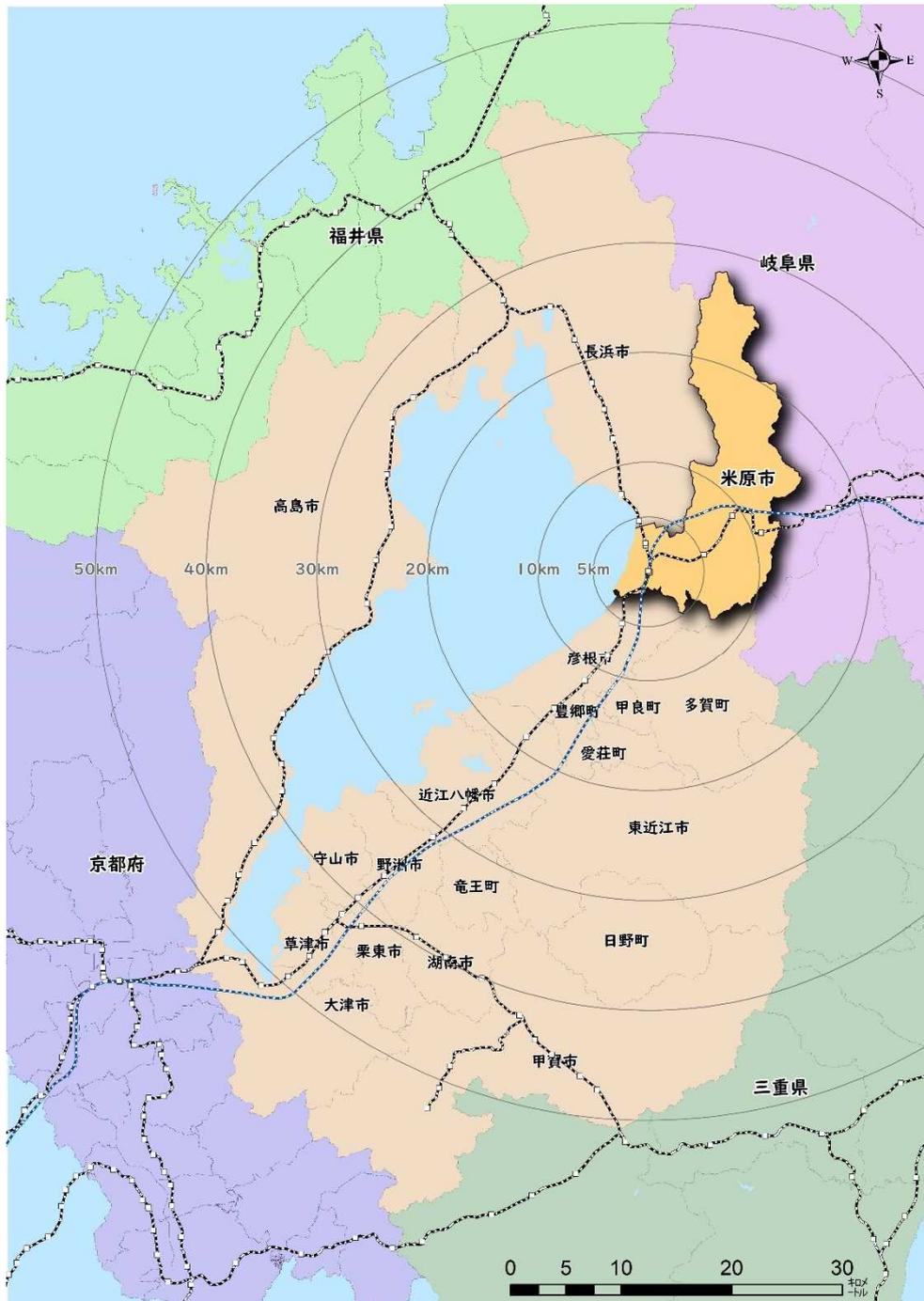
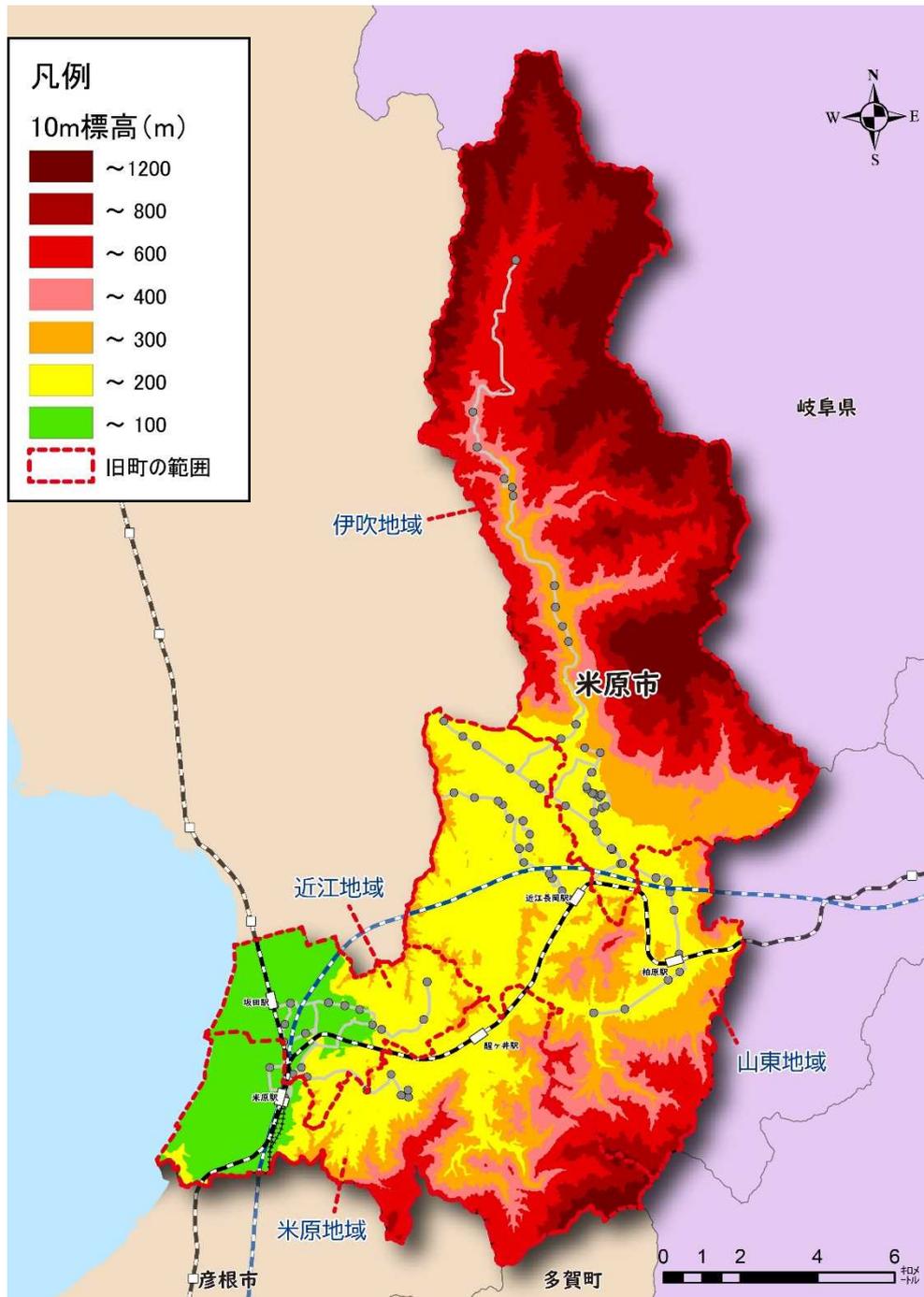


図 米原市の位置

(2) 地勢

米原市は西に琵琶湖、北東に標高 1,377m の伊吹山を主峰とする伊吹山地、関ヶ原地峡を挟んだ南東に標高 1,094m の霊仙山をはじめとした鈴鹿山脈が広がる起伏に富んだ地形となっています。

市北部（伊吹地域）や市南部（米原地域、山東地域の一部）においては比較的標高が高く、それ以外の地域では比較的低くなっています。

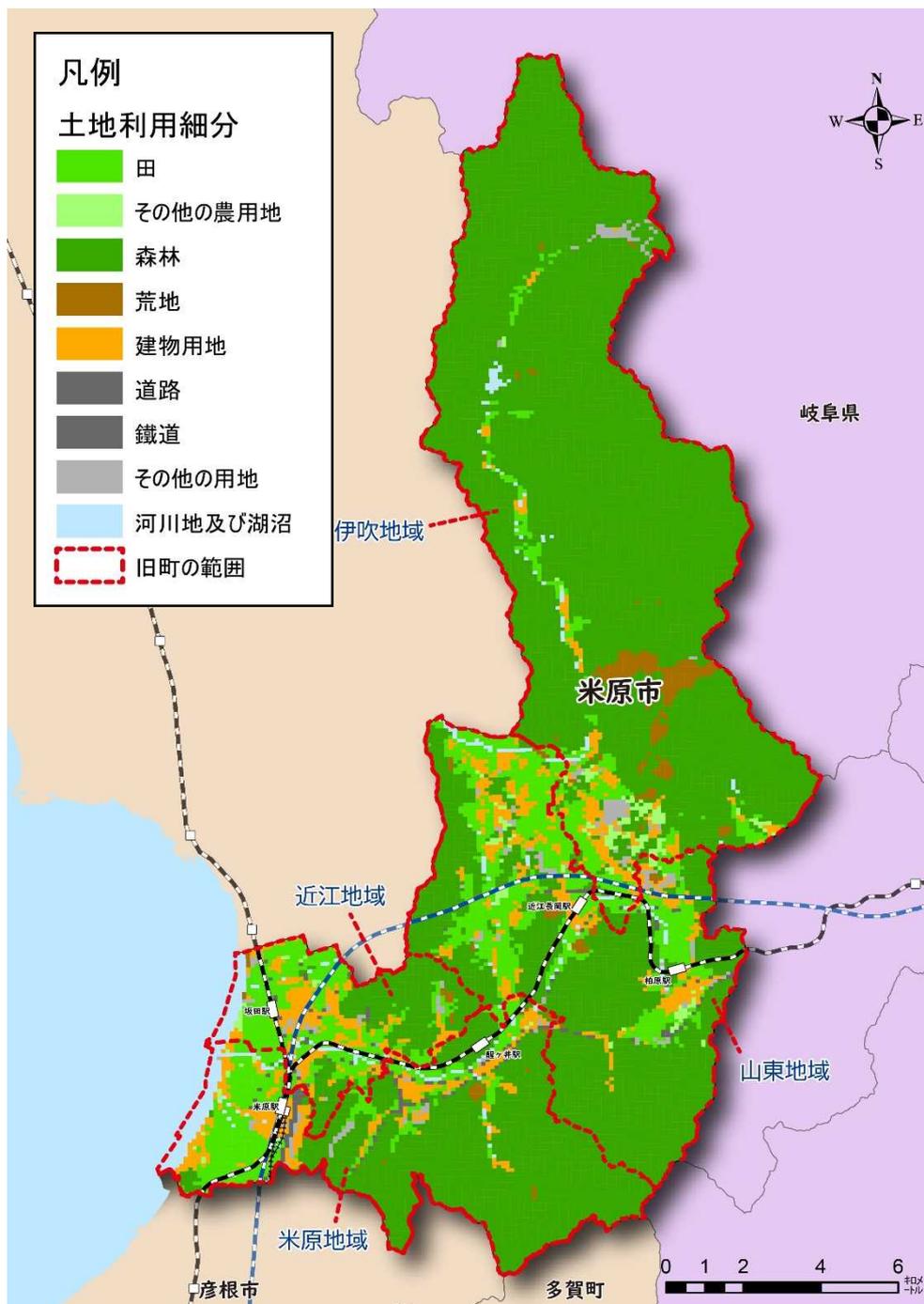


資料：国土地理院

図 米原市の地勢図

(3) 土地利用状況

米原市の土地利用の状況を見ると、市域の大部分を森林が占めています。琵琶湖沿岸部の広い範囲（米原地域および近江地域西部）や、市中央部（山東地域と伊吹地域の境界および山東地域北部）において集落や市街地が形成されています。



資料：国土数値情報

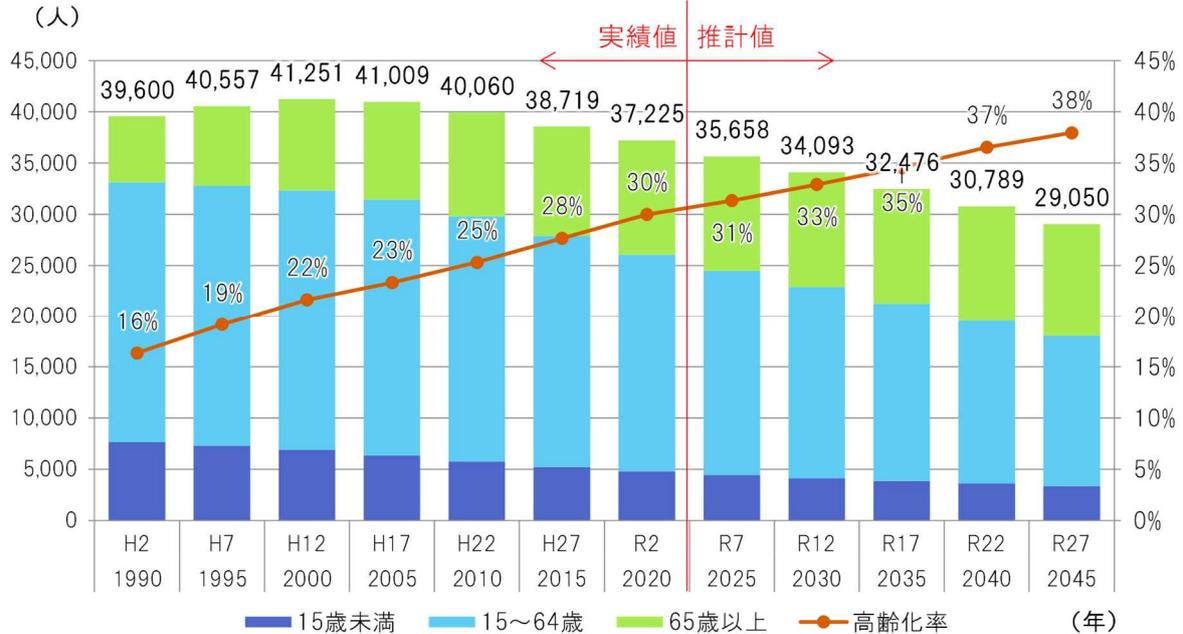
図 米原市の土地利用状況

1-2. 人口動態

(1) 人口推移と将来推計

米原市の人口は1990年代まで増加し、40,000人台に達したものの、平成12(2000)年度をピークに減少に転じ令和2(2020)年度では約37,000人となっています。今後も人口は減少を続け、令和27(2045)年度には30,000人を下回ると推計されています。

高齢化率を見ると、人口がピークであった平成12(2000)年度に既に超高齢社会に入り、令和2(2020)年度には30%に達しています。令和27(2045)年度の推計値は38%であり、市民の2.6人に1人が65歳以上になると予測されています。



資料：国勢調査（平成2(1990)～令和2(2020)年）、国立社会保障・人口問題研究所（令和7(2025)年～）

図 米原市の年齢階層別の人口推移と将来推計

(2) 世帯数の推移

米原市の人口が減少する一方で、世帯数は年々増加し続けています。1世帯当たりの平均人数は平成29(2017)年度には約2.8人でしたが、平成31(2021)年度には約2.6人に減少しています。



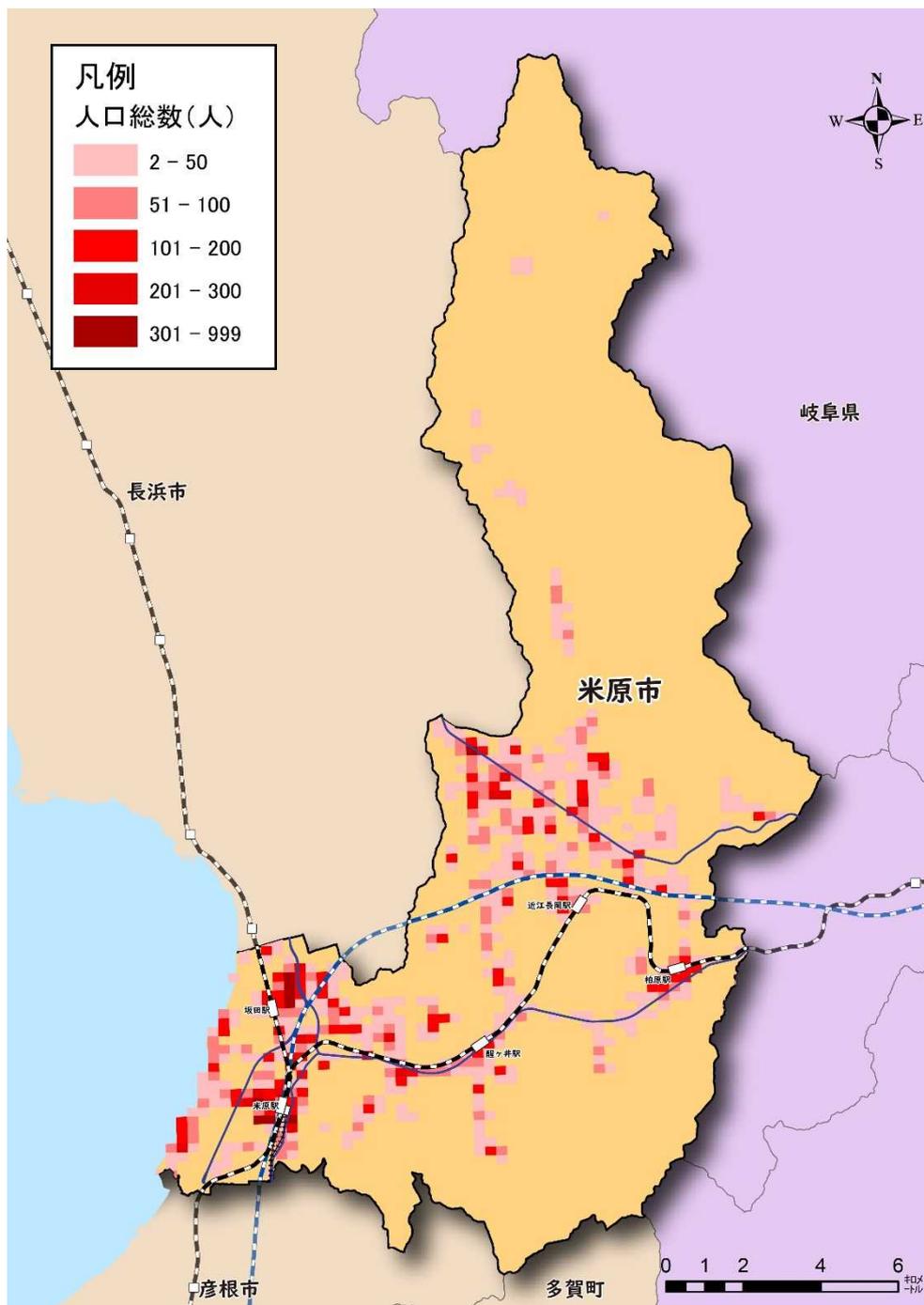
資料：国勢調査（平成12(2000)～令和2(2020)年）

図 米原市の世帯数の推移

(3) 人口分布

① 総人口

人口は平地部分を中心に分布しており、特に米原駅、坂田駅および柏原駅周辺等に人口が集中しています。また、琵琶湖畔や国道 21 号、国道 365 号、県道 19 号および県道 40 号の各幹線道路沿いにも線状に人口が分布しています。



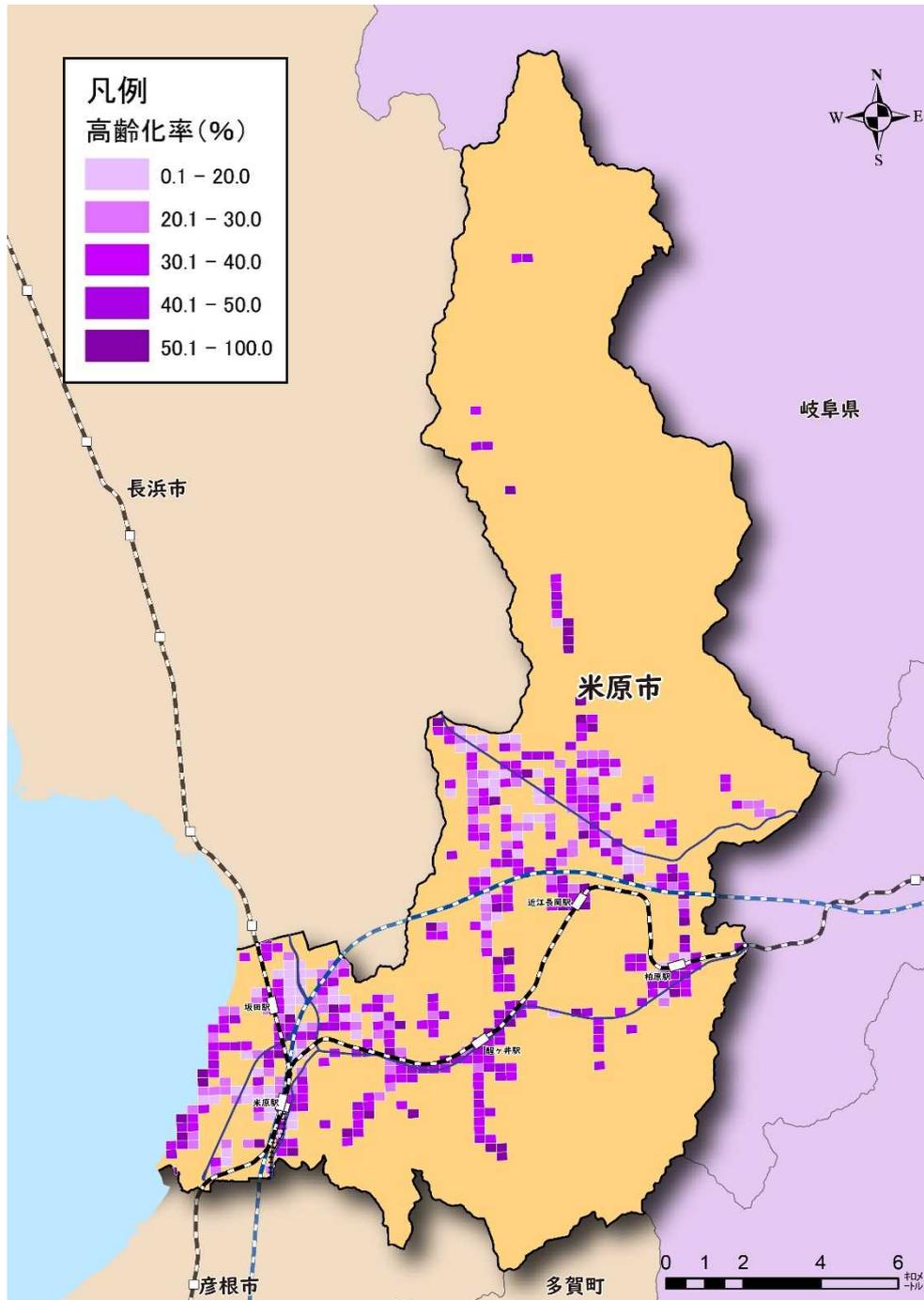
※表示しているメッシュは 250m 四方。

資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

図 米原市の総人口分布

②高齡化率

市域全体として高齡化率は高くなっていますが、米原駅および坂田駅周辺や国道 365 号沿いには平成初期にかけて造成された住宅地が点在し、高齡化率が比較的低くなっている地域があります。



※表示しているメッシュは 250m 四方。

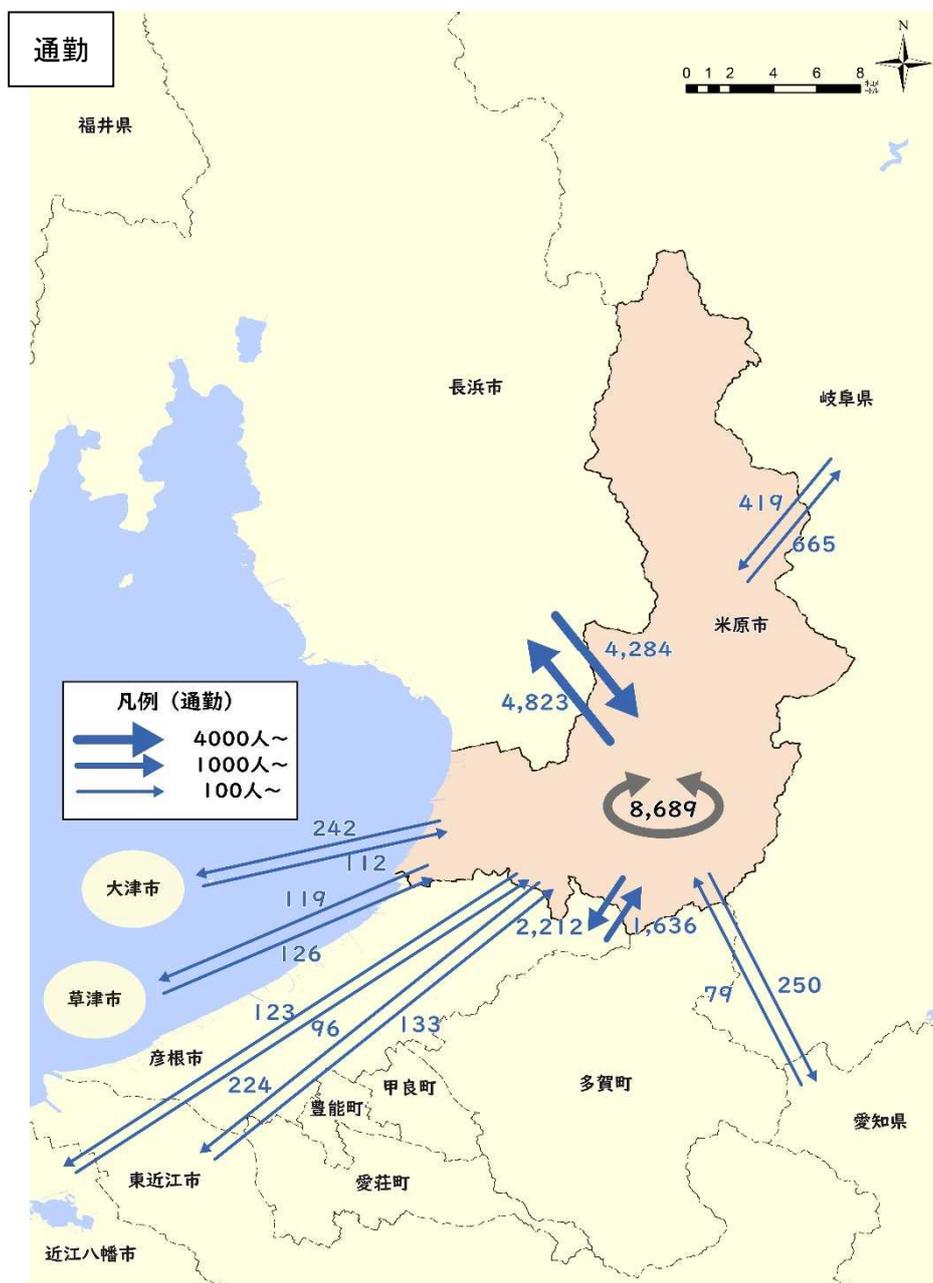
資料：国勢調査（令和 2（2020）年）

図 米原市の高齡化率分布

(4) 人の移動

①通勤

米原市の通勤流動を見ると、約 8,700 人が市内で通勤しています。市外との通勤流動を見ると長浜市、彦根市との結びつきが強くなっています。また、東近江市、近江八幡市、草津市および大津市といった滋賀県内の JR 沿線の自治体への通勤も一定数見られます。

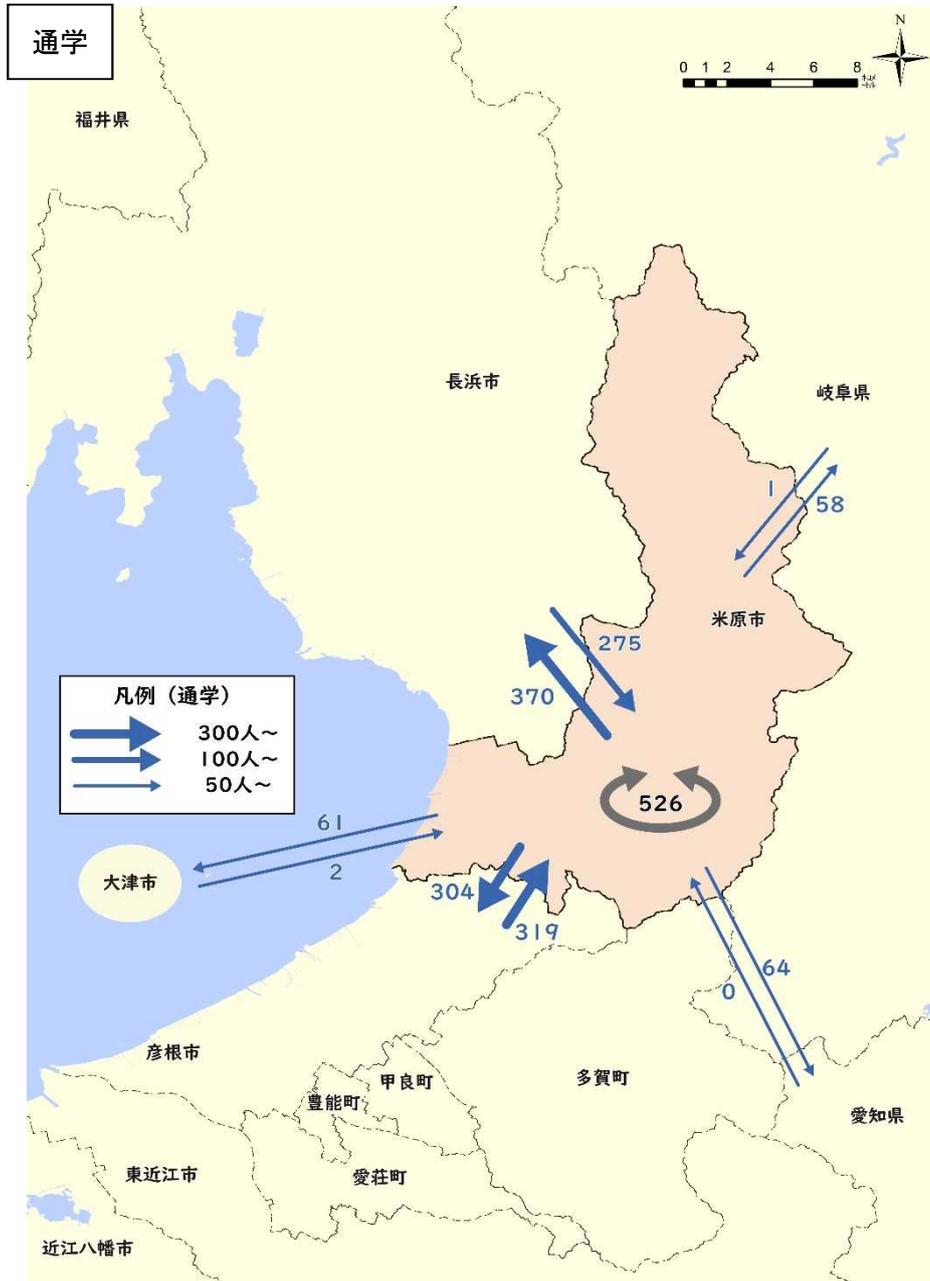


資料：国勢調査（令和 2(2020)年）

図 米原市内外の通勤・通学における移動

②通学

通学流動を見ると、約 500 人が市内で通学しています。市外との通学流動を見ると長浜市や彦根市との結びつきが強くなっています。



資料：国勢調査（令和2(2020)年）

図 米原市内外の通勤・通学における移動

③観光客

米原市への観光客は、コロナ禍の影響が大きい令和2(2020)年度には大きく減少したものの、徐々に回復しており、令和4(2022)年度には令和元(2019)年度以前の水準にまで回復しています。

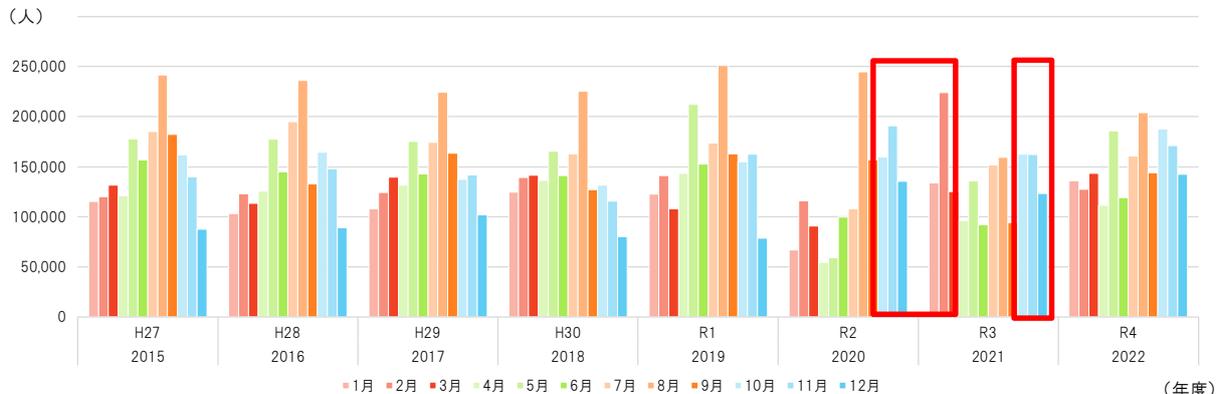
また内訳を見ると、日帰りの割合が全観光入込客数の約8～9割程度を占めています。



資料：滋賀県観光統計・米原市資料

図 米原市内の観光入込客数（年間推移）

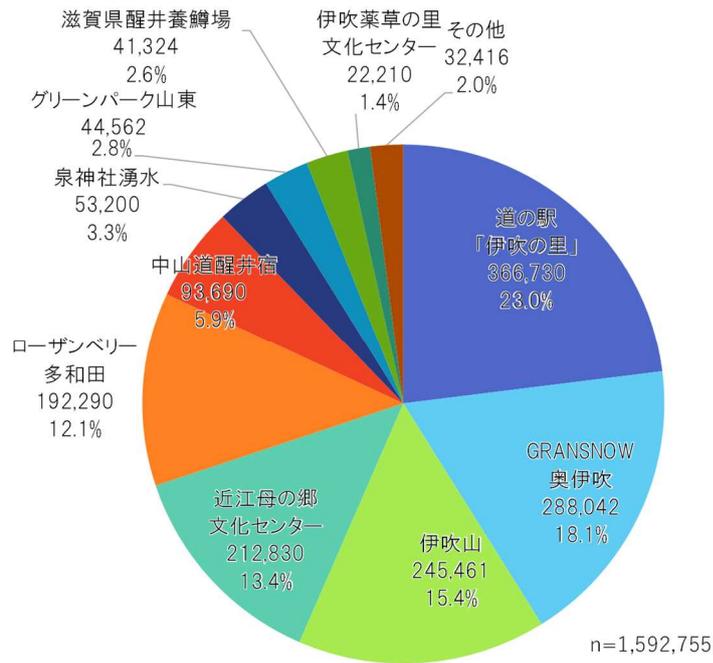
月別の観光入込客数を見ると、令和2(2020)年度以前は8月が最も観光客の来訪が多く、夏季の観光客が多い一方、降雪の多い冬季は観光客が少なくなっていました。しかし、令和2(2020)年度の冬季以降は観光客が増加し令和3(2021)年度は2月が最も多い月となっています。これは市内のローザンベリー多和田にて冬季に開催されているイルミネーションイベントの影響とみられます。



資料：滋賀県観光統計

図 米原市内の観光入込客数（年間・月別推移）

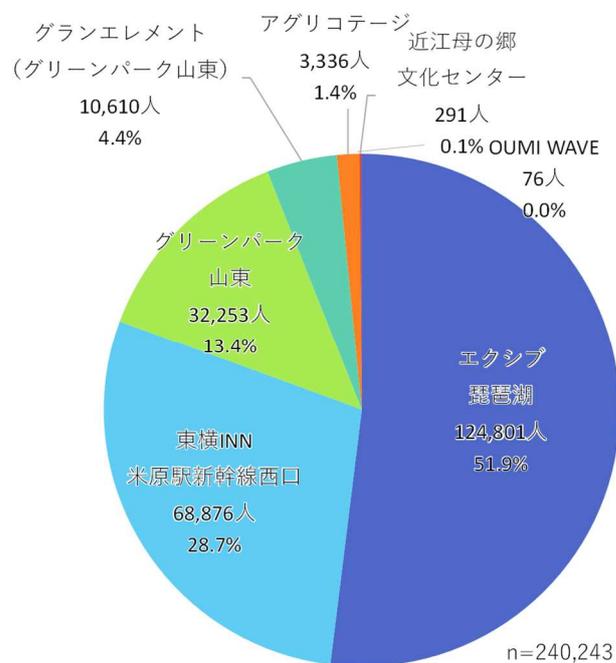
日帰りにおける観光地別の入込状況をみると、道の駅「伊吹の里」をはじめ、様々な観光施設へ来訪されていることがわかります。



資料：米原市資料

図 米原市内の観光入込客数（観光地別・日帰り）

宿泊における観光地別の入込状況をみると、エキシブ琵琶湖での宿泊客数が宿泊の半数以上を占めています。



資料：米原市資料

図 米原市内の観光入込客数（宿泊地別）

(5) 外出状況

①交通手段分担率

米原市の移動における交通手段のうち、約71%が自動車となっています。
 近隣の自治体をもみても自動車による移動が最も多くなっています。

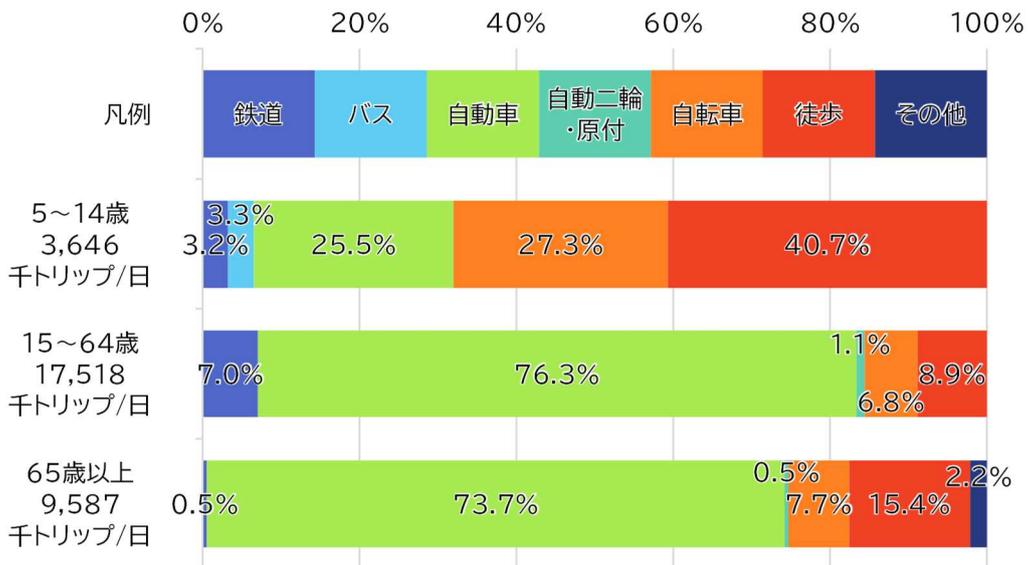


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 米原市と近隣自治体の交通手段分担率（発生集中量）

②米原市の自宅を起点とする移動の代表交通手段（年齢階層別）

自宅を起点とする移動の交通手段を年齢階層別にみると、バスによる移動がみられるのは15歳未満のみとなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 自宅を起点とする移動の代表交通手段（3年齢階層別）

③自宅を起点とする移動の旧町別代表交通手段

自宅を起点とする移動の交通手段を旧町別にみると、どの地域においても半数以上が自動車による移動となっています。また、米原地域、伊吹地域では徒歩による移動割合が30%を越えています。

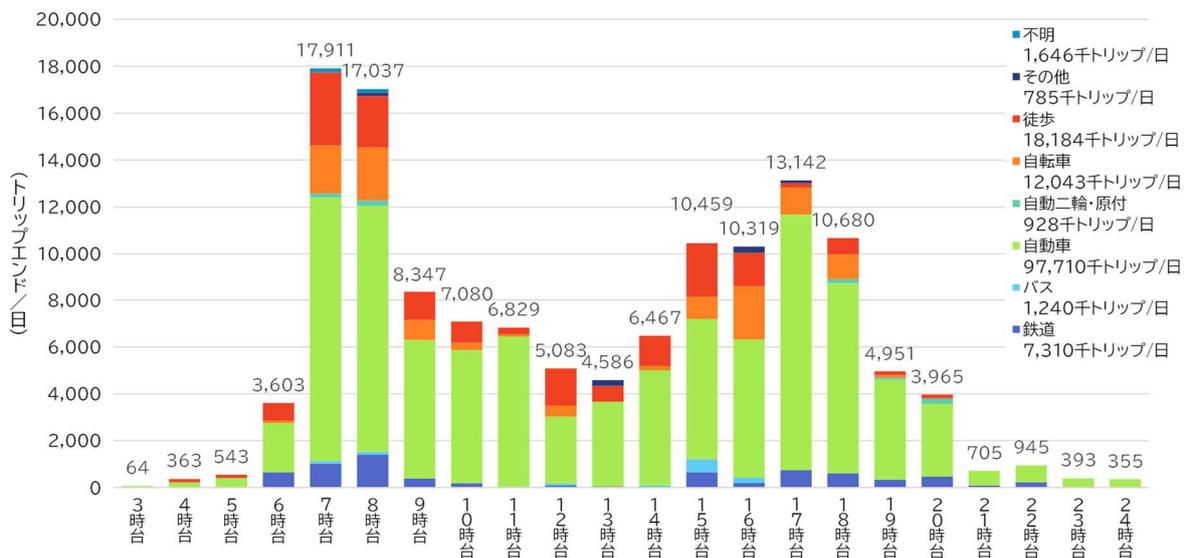


資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 自宅を起点とする移動の旧町別代表交通手段（市内移動のみ）

④米原市内での時間帯発生集中量

通勤・通学での移動時間帯である7～8時台、15～18時台の間で比較的移動が多くなっています。



資料：第6回近畿圏パーソントリップ調査

図 米原市内での時間帯発生集中量

(6) 施設の立地状況

米原市の公共施設や生活利便施設は、JR 各駅の周辺や山東地域北部を中心に立地している傾向にあります。



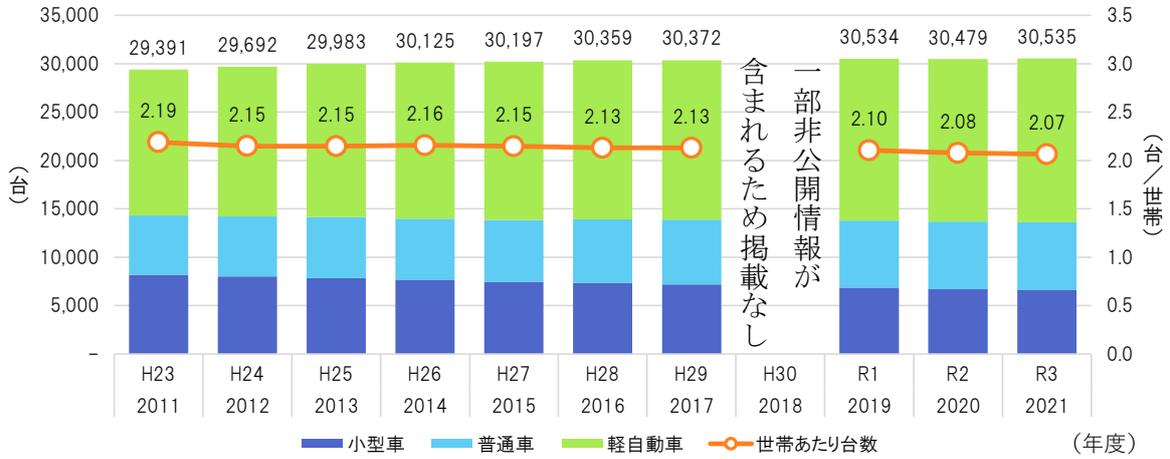
資料：米原市 HP「施設マップ」、i タウンページ

図 米原市の施設立地状況

1-3. 自動車交通

(1) 車種別車両数の推移

市内で登録されている車両数は微増傾向にあり、世帯当たりの保有台数はやや減少傾向にあります。

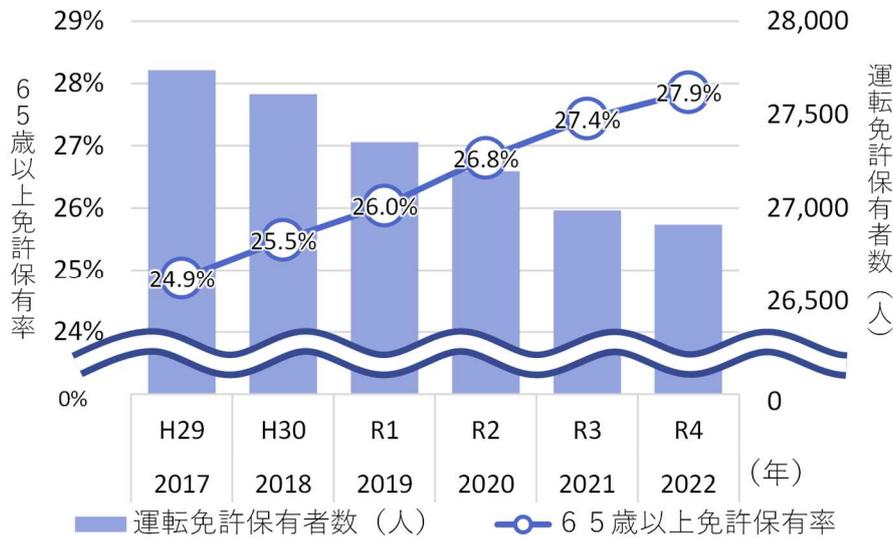


資料：滋賀県統計書

図 車種別車両数の推移

(2) 運転免許保有状況

運転免許保有者数は年々減少している一方、65歳以上の運転免許保有率は増加傾向にあります。



※各年12月時点の値を掲載。

資料：滋賀の交通

図 運転免許保有者数・65歳以上の運転免許保有率

運転免許の返納者数は米原市では年間約 130 人となっており、返納者数の多くが 65 歳以上となっています。

また、近隣市町や滋賀県の状態をみると、滋賀県全体での免許返納者数は、やや減少傾向にあります。

表 運転免許返納者数の推移

	R2			R3			R4		
	2020			2021			2022		
	64歳以下	65歳以上	合計	64歳以下	65歳以上	合計	64歳以下	65歳以上	合計
米原市	7	127	134	3	133	136	3	119	122
長浜市	14	451	465	16	456	472	12	419	431
彦根市	30	437	467	17	390	407	12	401	413
多賀町	0	29	29	0	23	23	2	34	36
滋賀県域合計	280	5,425	5,705	211	5,198	5,409	161	4,746	4,907

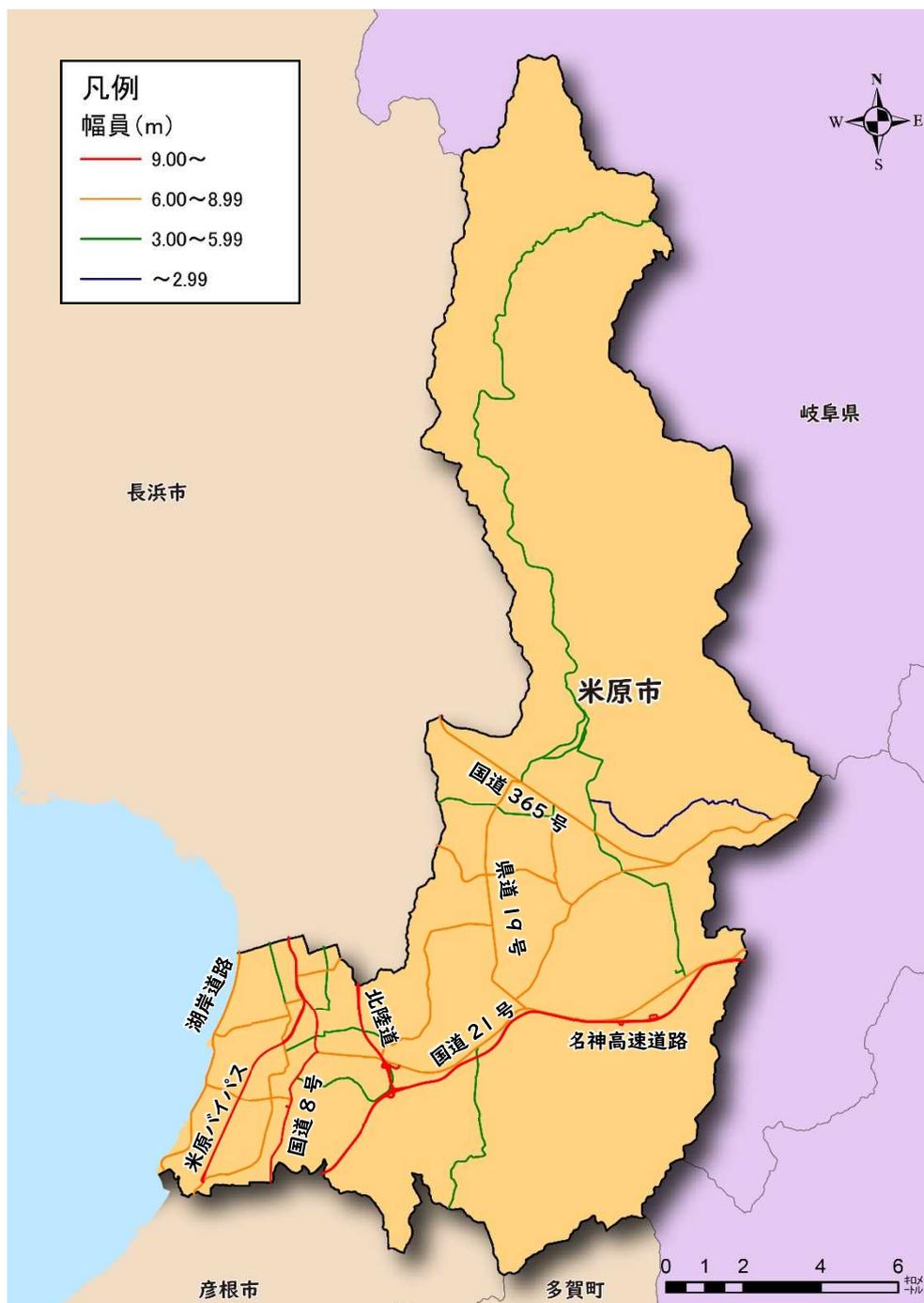
※各年 12 月時点の値を掲載。

資料：滋賀の交通

(3) 主要道路

① 道路幅員

市内の道路整備状況として道路幅員を見ると、高速道路や国道8号（本道、米原バイパス）で9m以上、国道21号、国道365号や湖岸道路（県道2号）、県道19号などの主要道路で6m以上となっています。

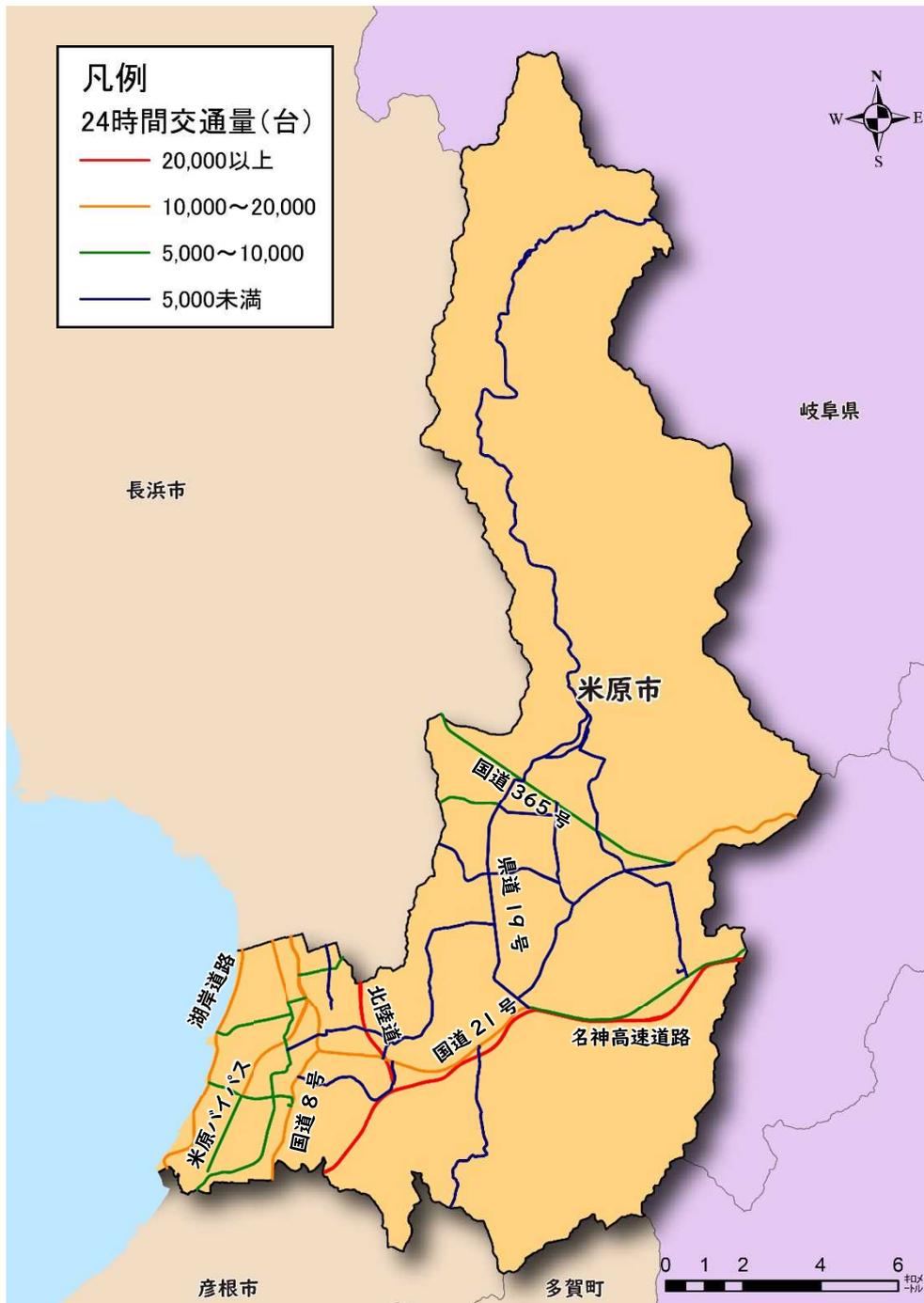


資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

図 米原市の道路幅員（県内の国道、県道、高速道路を表示）

②交通量

交通量は米原駅周辺の主要道路や各国道（国道8、21、365号）で多くなっています。



資料：平成27年度全国道路・街路交通情勢調査 一般交通量調査

図 米原市の交通量

1-4. 地域公共交通

(1) 市内を運行する地域公共交通の概要

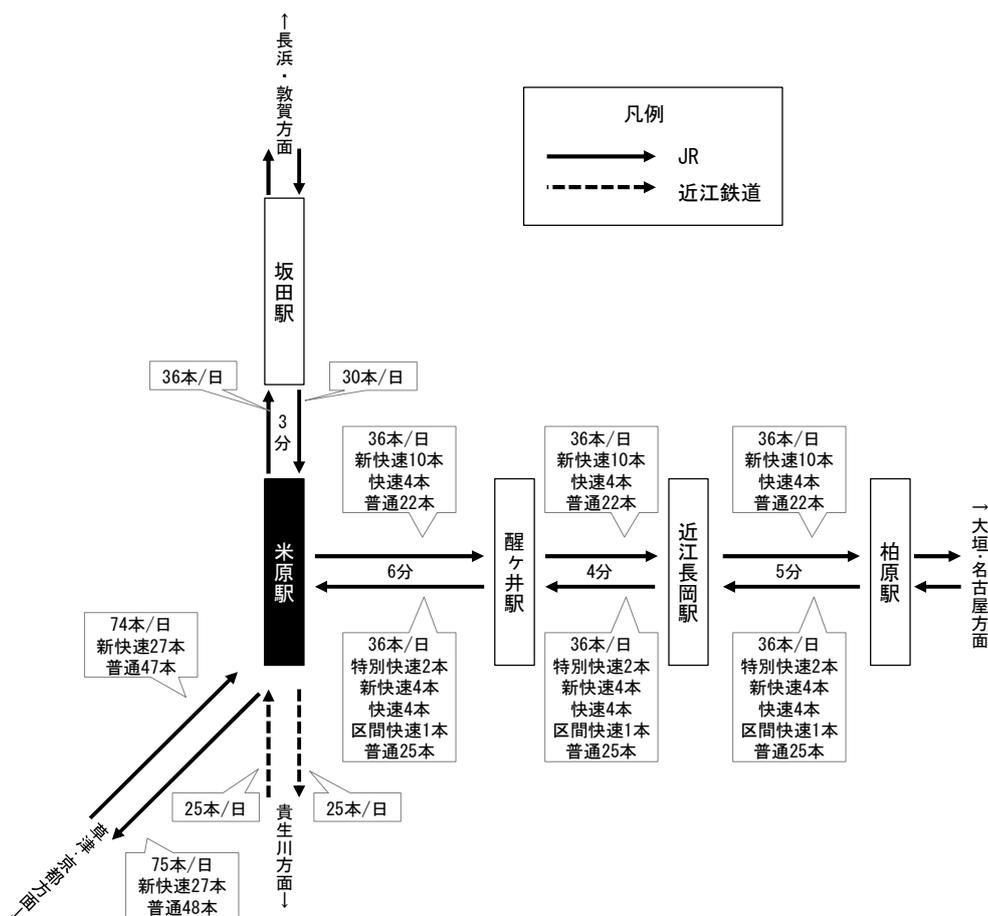
① 鉄道（新幹線・在来線・近江鉄道）

米原市には東海道新幹線のホームが存在するほか、在来線として東海道本線と北陸本線の2種類、さらには米原市から近江八幡市や甲賀市等まで運行している近江鉄道が存在しています。市内に合計5つの駅が存在しています。

表 米原市内を運行する路線と通過する鉄道駅

事業者	路線	鉄道駅
JR 東海	東海道新幹線	米原駅
	東海道本線	米原駅、醒ヶ井駅、近江長岡駅、柏原駅
JR 西日本	東海道本線（琵琶湖線）	米原駅
	北陸本線（琵琶湖線）	米原駅、坂田駅
近江鉄道	本線	米原駅

また、各路線の運行本数についてはそれぞれ以下のようにになっています。



資料：JR 西日本、JR 東海、近江鉄道

図 鉄道駅間の1日当たり運行本数（特急を除く）

②路線バス

米原市内を運行している路線は6路線存在しており、湖国バスが運行しています。

表 米原市内を運行するバス路線の運行概要

路線名	主な停留所	運行本数（便）	運行時間帯（時台）
伊吹登山口線	長浜市立病院、イオン長浜店、伊吹登山口 等	13 (11)	6～20 (7～20)
梓河内線	近江長岡駅、柏原小学校前、梓河内 等	6	7～16
長岡登山口線※ ¹	近江長岡駅、ケアセンターいぶき、伊吹登山口 等	10 (22)	8～18 (7～18)
米原多和田線	米原駅、坂田駅、息長小学校、ローザンベリー多和田 等	20 (18)	7～19 (9～19)
米原工業団地線	米原駅、米原高校、米原工業団地口、東レカーボンマジック前 等	14 (8)	8～20 (8～18)
近江長岡線	長浜駅、市立長浜病院、伊吹高校、近江長岡駅 等	26 (16)	6～20 (16)

※（）内の値は土日祝日の値。梓河内線は土日祝日の運行なし。

※1：12/1～4/28の冬季期間の土日祝日は全便運休。

資料：湖国バス HP

③乗合タクシーまいちゃん号

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あり、完全予約制のデマンド方式を採用しています。あらかじめ決められた停留所、運行時刻に合わせて予約があったときのみ予約状況に応じて最短ルート、ピックアップして運行する「区域運行方式」を採用しています。

表 乗合タクシーまいちゃん号の運行概要

運行方式	区域運行方式
使用車両	小型タクシー（最大4人まで乗車可能） ※利用者が定員を超える場合は車両の追加運行やピストン運行にて対応
運行日	年中無休
運行時間帯	6～19時台（30分に1回運行） 米原地域内：JR米原駅 発 近江地域内：JR坂田駅 発 山東伊吹地域内：JR近江長岡駅 発
利用料金	大人800円、こども400円、障がい者等400円 ※市民等割引パスポート割引有り
対象者	誰でも利用可能
運行事業者	近江タクシー(株)
予約	・出発時刻の1時間前まで (朝9時までの便の予約は前日21時まで) ・電話、アプリにて申し込み

資料：米原市 HP

④まいちゃんバス

まいちゃんバスは近江長岡駅から甲津原までを定時定路線で運行する乗合タクシーとなっています（予約は不要）。

表 まいちゃんバスの運行概要

運行方式	定時定路線
使用車両	ジャンボタクシー（最大9人まで乗車可能）
運行日	平日のみ（8/14～16、12/29～1/3は運休）
運行時間帯	8～16時台（1日当たり往復3便）
利用料金	大人800円、こども400円、障がい者等400円 ※市民等割引パスポート割引有り
対象者	誰でも利用可能
運行事業者	近江タクシー(株)

資料：米原市HP

⑤一般タクシー

米原市は近畿運輸支局が指定するタクシーの営業区域のうち、湖北交通圏に該当しており、市内に事業所がある(有)米原タクシーのほか、主に長浜市に営業所がある近江タクシー(株)や都タクシー(株)、(株)さくらタクシーが市内を営業範囲として運行しています。

(2) 現在の交通ネットワーク

米原市の公共交通ネットワークは、JR 東海道本線が東西に横断し、山東地域・伊吹地域と近江地域・米原地域の移動を支えています。路線バスは米原駅、近江長岡駅を拠点として6路線が運行され、うち2路線は長浜市に跨って運行されています。また、乗合タクシーとして伊吹地域ではまいちゃんバスが、市内の市街地全域ではまいちゃんタクシーが運行されています。



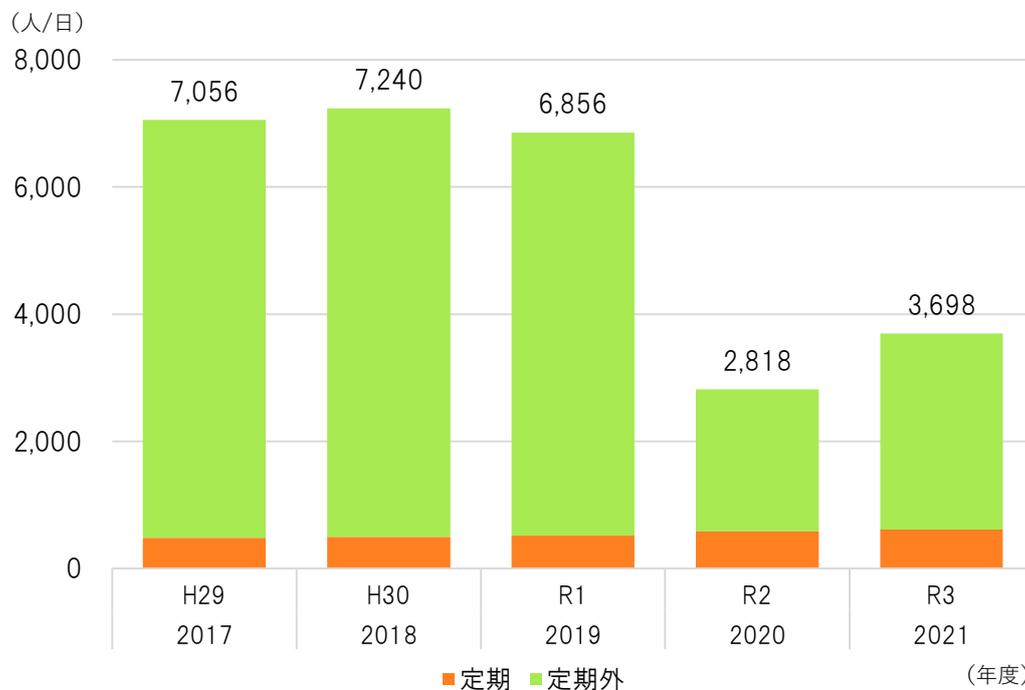
資料：各交通事業者 HP

図 米原市の地域公共交通ネットワーク

(3) 利用者数（推移）

① 鉄道

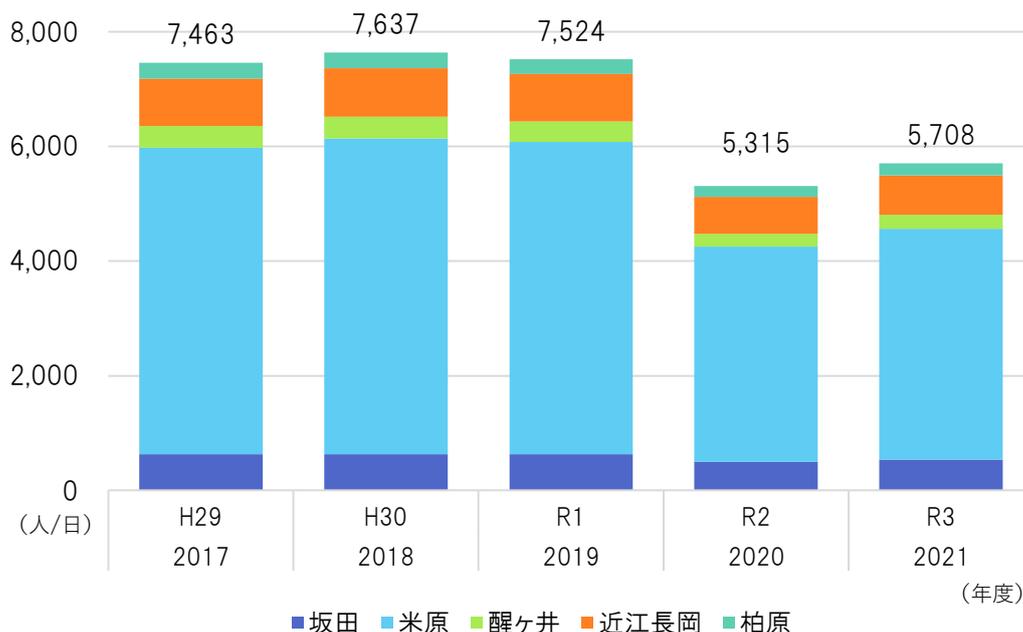
新幹線においては、令和元(2019)年度まで1日当たり約7,000人前後で推移していましたが、コロナ禍の影響が大きい令和2(2020)年度に大きく利用者が減少し、令和3(2021)年度においてもコロナの影響が色濃く残っていることが分かります。



資料：滋賀県統計書

図 米原駅における新幹線の乗車人員の推移

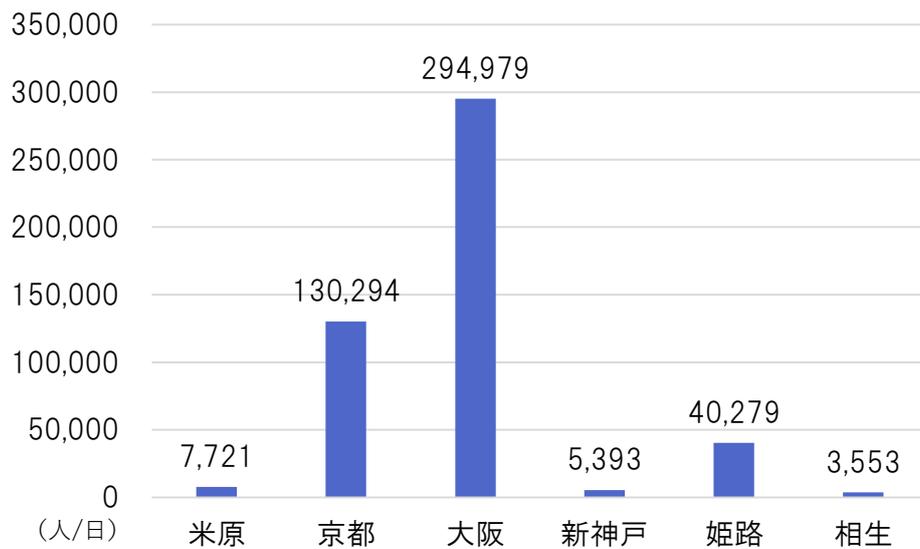
JR 在来線においては、新幹線よりも影響は少ないものの、新幹線の利用状況とほぼ同様の傾向がみてとれます。駅ごとの内訳をみると、米原駅での乗車が全体の約7割を占めています。次点で近江長岡駅での乗車が多くみられます。



資料：滋賀県統計書

図 米原市内鉄道駅における在来線の乗車人員の推移

また、関西圏域において新幹線が停車する駅の1日当たり乗車人員を比較すると、のぞみが停車する大阪、京都、姫路以外の駅は10,000人を下回っています。

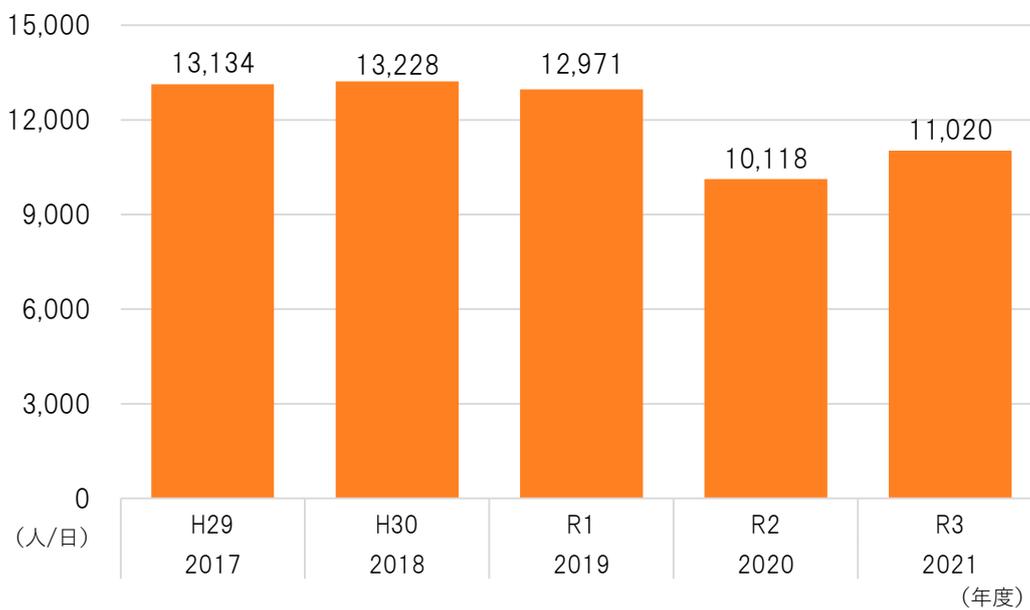


※在来線の乗車人員を含む

資料：兵庫県統計書、滋賀県統計書、JR西日本HP

図 令和3（2021）年度の新幹線駅別1日当たり乗車人員

近江鉄道においては、利用者が主に滋賀県内の沿線住民に限定されるため、新幹線や在来線と比べるとコロナの影響による乗車人員の減少率は小さくなっています。



資料：滋賀県統計書

図 米原駅における近江鉄道の乗車人員の推移

②路線バス

年々減少傾向にあり、コロナ禍の影響が大きい令和2(2020)年度に大きく利用者が減少したものの、以降は利用者が回復しており、令和4(2022)年度の利用者数は平成30(2018)年度とほぼ同程度にまで回復しています。

路線毎の内訳をみると、長岡登山口線、米原工業団地線での利用が令和2(2020)年度以降、特に増えています。



※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。
 ※木之本米原線は令和4(2022)年10月に廃止されている。

資料：米原市資料

図 路線毎の利用者数推移

停留所別の利用状況を見ると、米原駅東口、ローザンベリー多和田、近江長岡駅での乗降が全利用のうち10%を越えています。

表 停留所別利用状況(令和5年3月25日～6月30日利用実績)

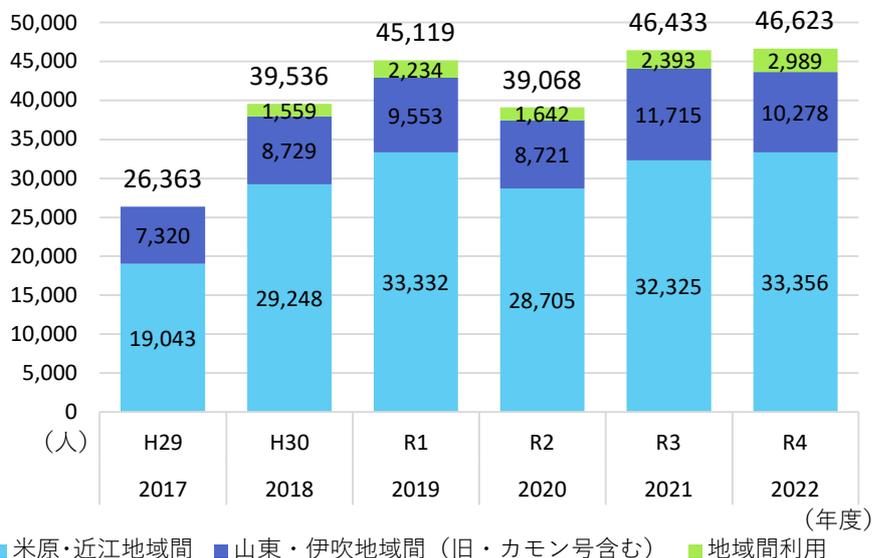
順位	停留所名	乗り	降り	乗降合計	割合
1	米原駅東口	3,236	3,179	6,415	19.3%
2	ローザンベリー多和田	2,024	1,941	3,965	11.9%
3	近江長岡駅	1,869	1,571	3,440	10.3%
4	伊吹登山口	1,371	1,414	2,785	8.4%
5	息長小学校	1,053	1,477	2,530	7.6%
6	長浜駅	1,083	1,233	2,316	7.0%
7	東レ・カーボンマジック前	992	1,099	2,091	6.3%
8	多和田	1,149	797	1,946	5.9%
9	柏原小学校	569	866	1,435	4.3%
10	梓河内	481	359	840	2.5%
11	さくらが丘	322	297	619	1.9%
12	アルプラザ口	243	177	420	1.3%
13	ジョイいぶき	229	139	368	1.1%
14	伊吹高校前	171	182	353	1.1%
15	イオン長浜店	169	117	286	0.9%

※乗降の多い停留所のうち上位15停留所を提示。

資料：湖国バス IC カード利用実績

③乗合タクシーまいちゃん号

徐々に利用者が増え、令和2(2020)年度には減少したものの、令和3(2021)年度にはすぐに回復し、令和4(2022)年度時点で約4.7万人の利用がみられます。また、利用者の多くが米原・近江地域間であり、米原・近江地域間と山東・伊吹地域間との移動は約2,000人前後の利用にとどまっています。



※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。

資料：米原市資料

図 まいちゃん号の利用者数推移

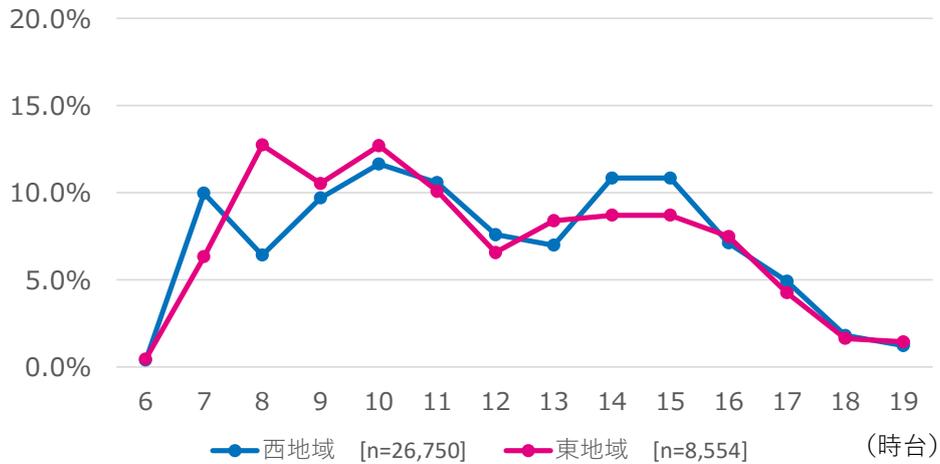
停留所別の利用状況を見ると、米原駅・近江長岡駅や、商業施設周辺での乗降が多くなっています。

表 停留所別利用状況 (令和4年4月～令和5年3月実績)

順位	バス停名	周辺の主な目的地	乗り	降り	利用者数	割合
1	米原共通1	米原駅(東口)	3,277	3,703	6,980	8.0%
2	磯13		2,273	1,756	4,029	4.6%
3	米原共通27	入江干拓資料館	1,699	2,251	3,950	4.5%
4	山東共通60	近江長岡駅	1,830	1,470	3,300	3.8%
5	多和田7	ローザンベリー多和田	1,740	1,550	3,290	3.8%
6	市外連携7		1,074	2,007	3,081	3.5%
7	近江共通13	フタバヤ近江店	1,296	1,130	2,426	2.8%
8	近江共通42	パロー近江店	1,233	976	2,209	2.5%
9	近江共通39	ふくしあ・近江診療所	773	769	1,542	1.8%
10	山東共通34	フレンドマート山東店	770	674	1,444	1.6%
11	米原共通10	フレンドマート米原駅前店	991	408	1,399	1.6%
12	米原共通2	米原駅(西口)	580	757	1,337	1.5%
13	市外連携8		422	820	1,242	1.4%
14	上丹生3		637	524	1,161	1.3%
15	さくらが丘1		235	920	1,155	1.3%

資料：まいちゃん号予約ログ、米原市HP

時間帯別に利用状況をみると、東地域では西地域よりも午前中の利用がやや多い傾向にあることがわかります。一方、西地区では7、10、11、14、15時台で西地区全利用のうち10%を越えており、幅広い時間帯で利用されています。



資料：まいちゃん号予約ログ

図 まいちゃん号の利用時間帯（令和4年4月～令和5年3月実績）

利用者区分別の利用者割合をみると、一般区分の方が約7割、障害区分の方が約3割となっています。また、一般区分の利用者の属性をみると、高齢者が50%以上を占めています。

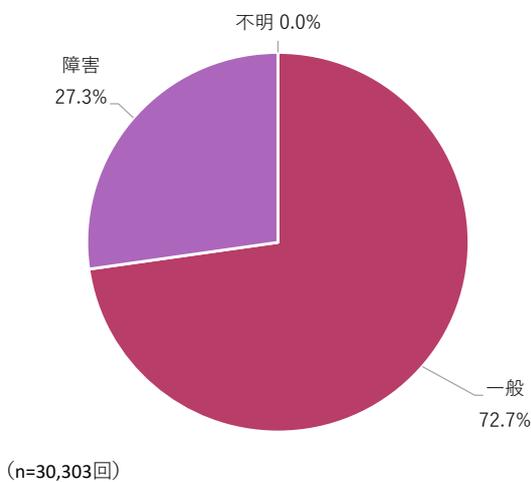


図 利用者区分別の利用者割合

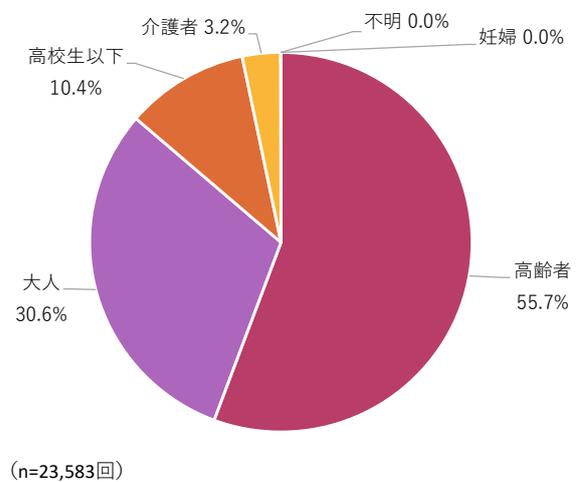


図 一般区分利用者の属性

資料：まいちゃん号予約ログ
 (※一般区分利用者の内訳は運転手の目視による判断)

エリア間の移動状況をみると、西地域内での移動もしくは東地域内での移動が多く、特に米原共通エリア-磯エリア間の移動、山東共通・伊吹共通エリア内での移動は2,000件を超えています。

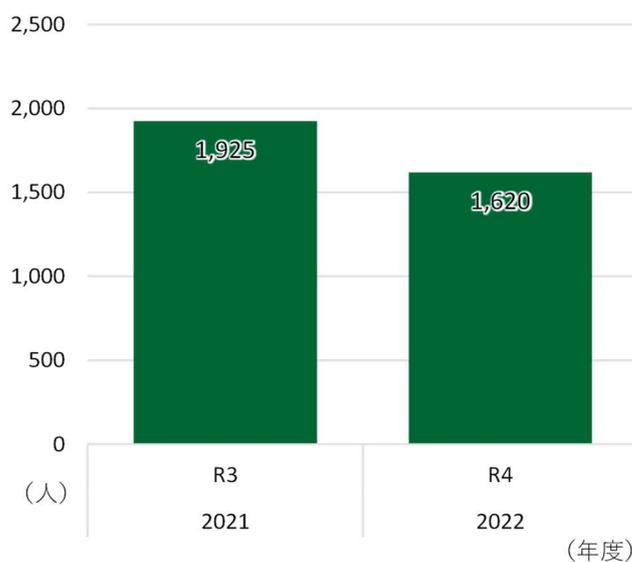
表 エリア間の移動状況（令和4年4月～令和5年3月実績）

全エリア	磯エリア	近江共通エリア		寺倉・西円寺・岩脇エリア		舟崎・長沢エリア		息郷・醒井エリア		多良・朝妻筑摩エリア		多和田・能登瀬・日光寺エリア		入江エリア		飯・世継エリア		米原・梅ヶ原エリア		米原共通エリア		山東共通・伊吹共通エリア		山東西エリア		上板並・小泉エリア		杉澤・柏原エリア		大原エリア		東草野エリア		弥富・藤川エリア		関ヶ原	乗車計 〔n=43789〕	降車計 〔n=43789〕	乗降計
磯エリア	30	347	0	310	34	45	18	24	0	55	2,949	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,814	3,214	7,028			
近江共通エリア	386	608	94	314	1,985	253	429	24	12	87	388	76	12	0	19	64	0	36	0	4,787	4,604	9,391																	
寺倉・西円寺・岩脇エリア	0	140	1	135	11	0	76	3	0	48	54	0	0	0	0	0	0	0	0	468	1,089	1,557																	
舟崎・長沢エリア	236	232	90	0	547	98	196	40	2	97	149	8	1	0	4	0	0	0	0	1,700	3,079	4,779																	
息郷・醒井エリア	34	1,746	21	1,195	1,903	5	434	63	2	132	1,851	598	11	0	34	162	0	2	0	8,193	7,537	15,730																	
多良・朝妻筑摩エリア	48	283	0	172	11	2	10	1	0	16	136	0	0	0	0	0	0	0	0	679	554	1,233																	
多和田・能登瀬・日光寺エリ	35	585	833	315	443	17	106	40	16	42	2,146	19	0	0	16	15	0	0	0	4,628	3,274	7,902																	
入江エリア	12	17	0	86	26	7	26	4	0	38	25	5	0	0	0	0	0	0	0	246	296	542																	
飯・世継エリア	0	25	0	94	9	0	23	0	0	0	28	0	0	0	0	0	0	0	0	179	53	232																	
米原・梅ヶ原エリア	35	65	15	129	77	1	39	43	0	3	54	12	0	0	0	22	0	0	0	495	602	1,097																	
米原共通エリア	2,398	375	34	313	1,784	126	1,868	44	21	43	57	580	25	1	44	93	3	4	0	7,813	8,376	16,189																	
山東共通・伊吹共通エリア	0	47	0	12	559	0	22	8	0	12	342	2,345	238	107	846	909	93	560	3	6,103	6,053	12,156																	
山東西エリア	0	16	0	0	6	0	0	1	0	1	14	233	824	0	52	22	0	12	0	1,181	1,223	2,404																	
上板並・小泉エリア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57	0	0	0	9	0	0	0	66	116	182																	
杉澤・柏原エリア	0	21	1	3	29	0	13	1	0	2	27	907	75	0	116	116	0	57	156	1,524	1,220	2,744																	
大原エリア	0	93	0	1	89	0	14	0	0	26	141	701	17	8	71	19	2	31	0	1,213	1,474	2,687																	
東草野エリア	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	69	0	0	0	6	0	1	0	78	98	176																	
弥富・藤川エリア	0	4	0	0	24	0	0	0	0	0	13	441	20	0	16	37	0	5	60	620	708	1,328																	
関ヶ原	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2	219	221																	
降車計	3,214	4,604	1,089	3,079	7,537	554	3,274	296	53	602	8,376	6,053	1,223	116	1,220	1,474	98	708	219	43,789	43,789	87,578																	

資料：まいちゃん号予約ログ

④まいちゃんバス

令和3(2021)年度から運行を開始しており、2年目となる令和4(2022)年度ではやや利用者数が減少しています。



※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。

資料：米原市資料

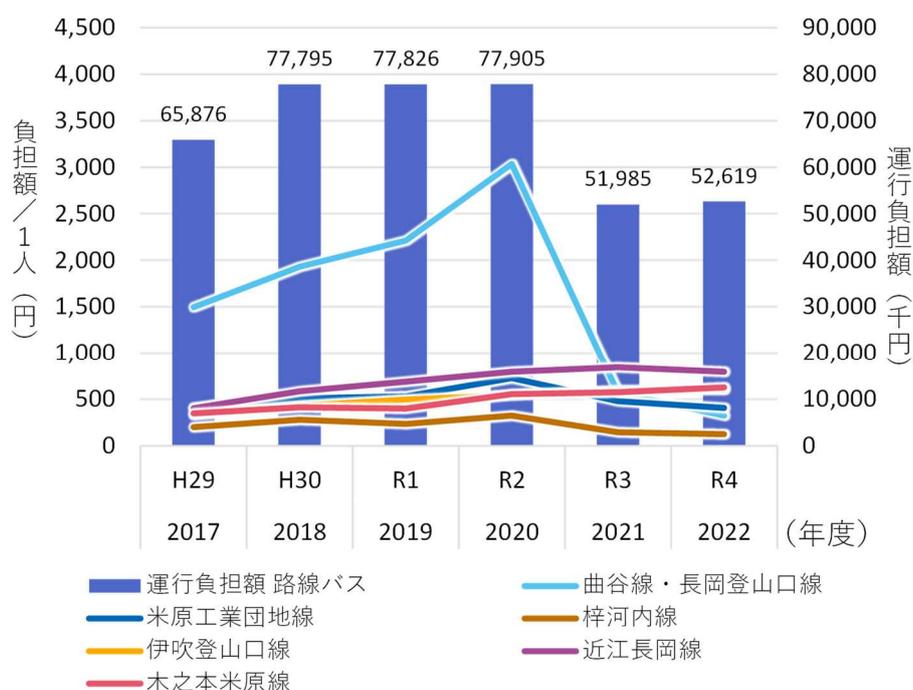
図 まいちゃんバスの利用者数推移

(4) 収支状況・財政状況

① 路線バス

米原市の路線バスに対する運行負担額は、令和2（2020）年度まで年々増加傾向にありましたが、曲谷線の一部を短縮して長岡登山口線に変更した令和3（2021）年度以降減少し、令和4（2022）年度時点で年間約5,300万円となっています。

また、令和4（2022）年度時点の路線ごとの輸送人員当たり運行負担額をみると近江長岡線において一人当たりの費用が最も高くなっています。

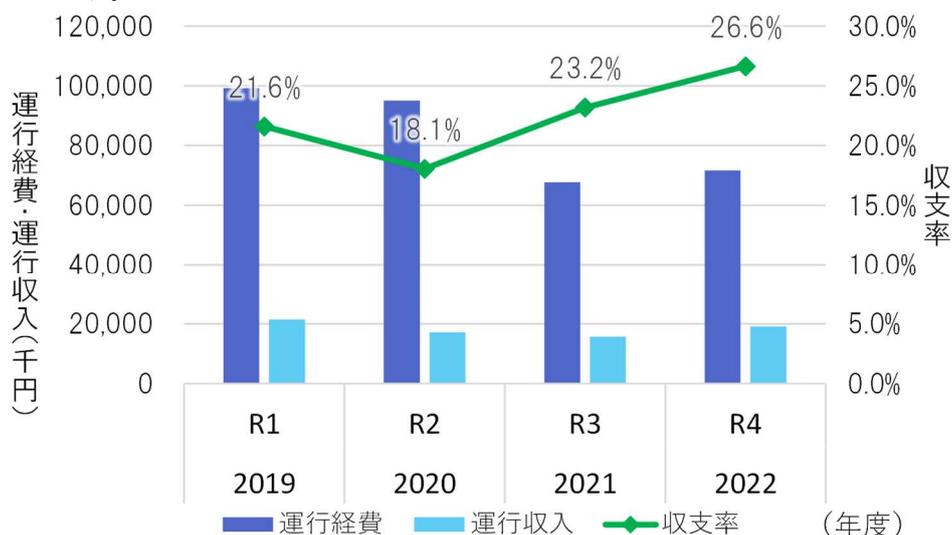


※長岡登山口線は令和2（2020）年9月まで曲谷線。
 ※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。

資料：米原市資料

図 路線バスにおける市の運行負担額と利用者一人当たりの運行負担額

路線バスにおける収支率は、令和3（2021）年度以降に運行経費が減少したことでやや回復傾向にあります。



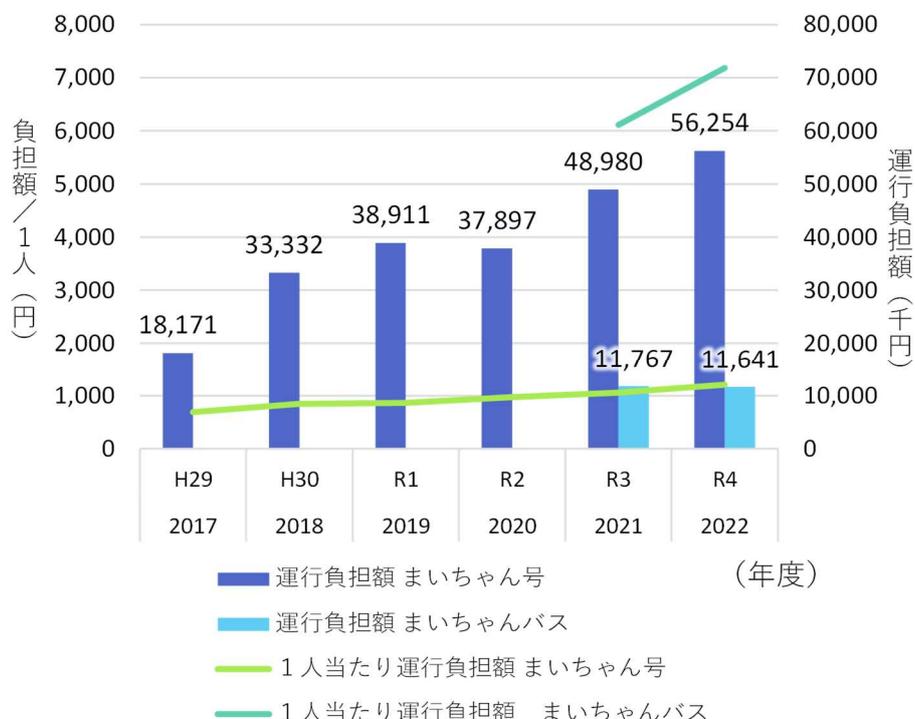
資料：米原市「主要施策の成果」（各年度）

図 路線バスにおける運行経費と運行収入

②乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバス

乗合タクシーまいちゃん号は利用者数の増加に伴い運行負担額も増加傾向にあり、令和4(2022)年度時点で年間約5,600万円となっています。

また、まいちゃんバスの運行負担額は年間約1,200万円となっていますが、利用者の減少に伴い、1人当たりの運行負担額は増加しています。

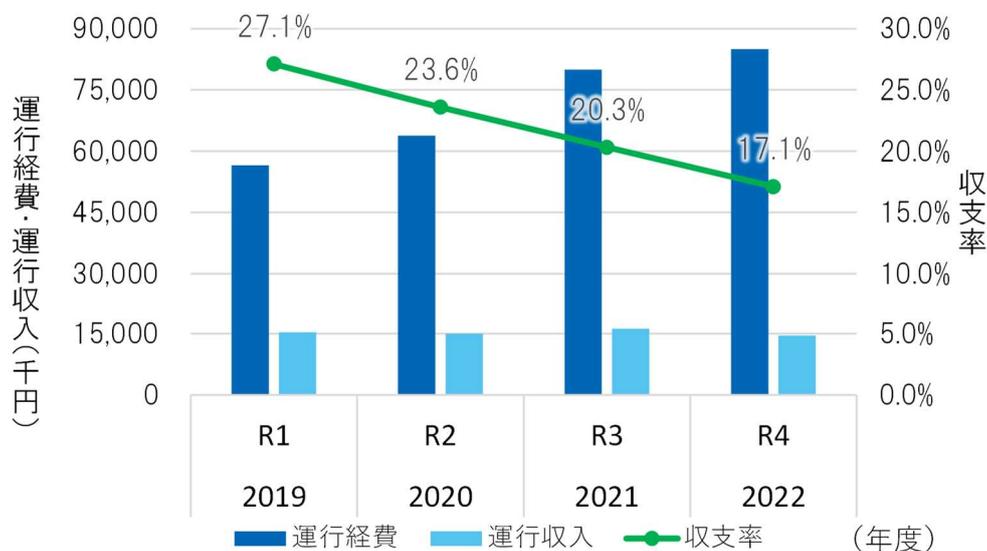


※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。

資料：米原市資料

図 乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスにおける市の運行負担額と利用者一人当たりの運行負担額

乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスにおける収支率は、運行経費の増加に伴い収支率は悪化傾向にあります。

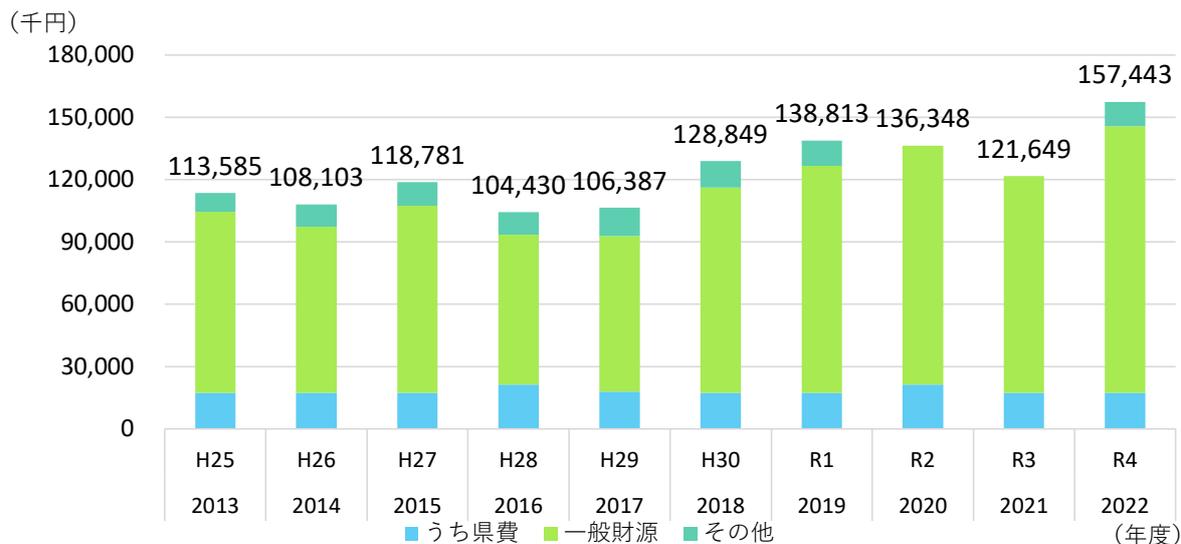


資料：米原市「主要施策の成果」(各年度)

図 乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスにおける運行経費と運行収入

④地域公共交通における事業費

米原市が地域公共交通に対して投じている費用は徐々に増加傾向にあります。



資料：米原市「主要施策の成果」（各年度）

図 公共交通対策事業費（決算額）の推移

(5) その他

①スクールバス

スクールバスは伊吹地域に3台、山東小学校区と河南小学校区にそれぞれ1台の合計5台のマイクロバスが運行されており、伊吹地域の小中学校と山東小学校、河南小学校の生徒・児童により利用されています。利用児童・生徒数を見ると、特に伊吹小学校の児童の利用が多くなっており、通学距離が長い山間部の児童にとって重要な通学手段になっていると考えられます。

表 スクールバスの運行概要

車両	乗車定員	運行地域	学校	利用児童・生徒数			
				2019	2020	2021	2022
伊吹北部スクールバス	29人	伊吹地域北部・東部の山間地	伊吹山中学校	9	6	4	7
伊吹中部スクールバス	29人		伊吹小学校	20	30	35	35
伊吹東部スクールバス	45人		伊吹山中学校	9	8	7	4
			春照小学校	11	9	8	10
山東小学校スクールバス	45人	山東小学校区の東部（近江長岡駅周辺）	山東小学校	-	-	-	-
河南小学校スクールバス	45人	河南小学校区の西部	河南小学校	-	-	-	-

②市民等割引パスポート

市民や市内に通勤・通学する方を対象に米原市乗合タクシーまいちゃん号・まいちゃんバスの料金の割引制度を設けています。

表 事業概要

項目	概要
対象者	市内に住所を有する者、市内に通勤・通学する者
利用方法	<ul style="list-style-type: none"> 乗合タクシー車内の支払い時にドライバーに割引パスポートを見せる 割引された料金を支払う

表 市民等割引パスポート発行枚数

(枚)	令和4年度	令和5年度
大人	354	87
子ども	21	6
高齢者(70歳以上)	1,093	83
中学生・高校生	49	28
妊婦	6	3
障がい者	265	18
通勤	23	26
市内遊学	1	0

③まいちゃん号 一般タクシー連携利用(タクシー助成券)

まいちゃん号から乗り換えなしで市外に行くことが可能となっており、その際に利用できるタクシー助成券を発行しています。

表 事業概要

項目	概要
対象者	高齢者(75歳以上)、障がい者、高校生、妊婦等
助成額	8,000円(500円×16枚)

④企業や施設等の輸送資源

米原市内では、観光施設や企業が観光客や従業員等を対象に独自に送迎を行っています。

表 事業者ごとの輸送資源概要

事業者名	運行ルート	時刻表
グランエレメント	○	ルートによる
グリーンパーク山東	○	×
アストラゼネカ(株)	○	○
奥伊吹観光(株)	○	×
エクシブ琵琶湖	○	ルートによる
社会福祉法人米原市社会福祉協議会	×	×

2. まちづくりの方向性

2-1. 第2次米原市総合計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成28（2016）年9月策定、令和4（2022）年3月変更 計画期間：平成29（2017）年度から令和8（2026）年度までの10年間
基本構想	<p>● 基本理念</p> <ol style="list-style-type: none"> 人と人をつなぐまちづくり【元気な人】 地域と地域をつなぐまちづくり【活力あるまち】 現在・過去・未来（時）をつなぐまちづくり【愛着ある風土】 <p>● 将来像</p> <ul style="list-style-type: none"> ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市 <p>● 将来の目標人口</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和8年度（2026年度）の目標人口：37,800人 <p>● 基本目標</p> <ol style="list-style-type: none"> 健やかで安心して暮らせる支え合いのまちづくり【福祉】 ともに学び輝き合う人と文化を育むまちづくり【教育・人権】 水清く緑あふれる自然と共生する安全なまちづくり【環境・防災】 地域の魅力と地の利を生かした活力創出のまちづくり【産業経済】 <u>心地よく暮らせるにぎわいと交流を支えるまちづくり【都市基盤】</u> まちづくりを進めるための基盤【都市経営】
交通施策の概要	<p>5. <u>心地よく暮らせるにぎわいと交流を支えるまちづくり【都市基盤】</u></p> <p>5-1 <u>鉄道駅の機能を生かしたにぎわいのまち（駅周辺活性化）</u></p> <p>【目指す姿】> 鉄道駅の潜在能力を生かしたまちづくりが進められ、鉄道駅を中心に周辺地域に新たなにぎわいが生まれ、まちの魅力が高まっています。</p> <p>● 主な取組の展開（要旨）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① まちの核づくりの推進 ② 鉄道駅を生かしたまちづくりの推進 <ul style="list-style-type: none"> ● 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の推進、にぎわいの創出。 ● 駅のバリアフリー化や駅周辺の基盤整備、利用者の利便性の向上と利用促進。 ● 米原駅を活用した広域周遊観光の促進 <p>5-2 <u>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</u></p> <p>【目指す姿】> 市民の暮らしの安全と利便性が確保され、地域の特長を生かした拠点づくりが進められています。</p> <ul style="list-style-type: none"> > 駅と地域、地域と地域を結ぶ公共交通ネットワークが形成されています。 > 地域特性を生かした魅力ある住環境が形成されています。 <p>● 主な取組の展開（要旨）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 地域の拠点づくりの推進 ② <u>公共交通ネットワークの形成</u> ③ 快適な住環境の形成 ④ 移住・定住の促進



2-2. 「米原市人口ビジョン」および「第2期まち・ひと・しごと米原創生総合戦略」

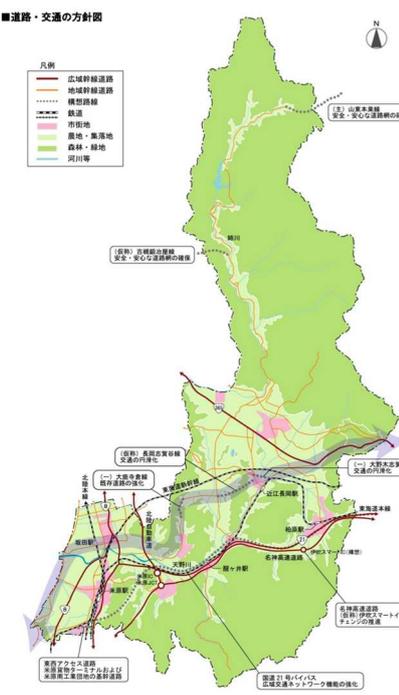
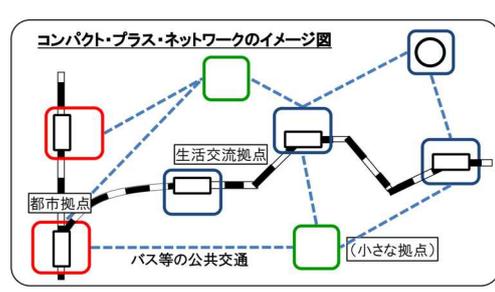
第1編 米原市人口ビジョン

記載内容抜粋													
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成27（2015）年策定、令和2（2020）年3月改訂 対象期間：2060年 												
人口の将来展望	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本的視点 <ul style="list-style-type: none"> ○過度な人口減少の抑制によるまちの活力の維持 ○人口減少を見据えた持続可能なまちづくり ● 人口ビジョン（将来展望）数値目標 <ul style="list-style-type: none"> ・社人研の推計では、米原市の総人口は、2040年に30,788人に、2060年には23,693人にまで減少するとされています。しかし、人口減少に立ち向かう施策に取り組むことで、合計特殊出生率が向上し、社会減が改善されれば、2060年には32,831人になると見込まれ、社人研の推計と比較して、9,138人の人口減少抑制効果が見込まれます。 <p style="text-align: center;">【人口ビジョン（将来展望）数値目標】</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>2040年</th> <th>2060年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総人口</td> <td>35,929人</td> <td>32,831人</td> </tr> <tr> <td>生産年齢人口</td> <td>19,288人</td> <td>18,152人</td> </tr> <tr> <td>合計特殊出生率</td> <td>1.80</td> <td>1.90</td> </tr> </tbody> </table>		2040年	2060年	総人口	35,929人	32,831人	生産年齢人口	19,288人	18,152人	合計特殊出生率	1.80	1.90
	2040年	2060年											
総人口	35,929人	32,831人											
生産年齢人口	19,288人	18,152人											
合計特殊出生率	1.80	1.90											

第2編 第2期まち・ひと・しごと米原創生総合戦略

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和2（2020）年3月 計画期間：令和2（2020）年度～令和6（2024）年度の5か年
基本方針・目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 基本方針 <ul style="list-style-type: none"> ・3世代100年にわたって『住んでよかった』と実感されるステキな米原を築く ● 基本目標 <ul style="list-style-type: none"> 基本目標1 魅力ある雇用を創出し、女性や若者が活躍するまちを創る 基本目標2 ひとが集い、若者世代が移り住むまちを創る 基本目標3 滋賀県一子育てしやすいまちを創る 基本目標4 駅を核として地域と地域を結ぶ、安心して安全なまちを創る
交通施策の概要	<ul style="list-style-type: none"> ○基本目標2 ひとが集い、若者世代が移り住むまちを創る <ul style="list-style-type: none"> 施策1 <u>米原駅周辺の広域交流拠点化</u> <ul style="list-style-type: none"> (1) 米原駅周辺の広域交流拠点化 <ul style="list-style-type: none"> (主な事業)・米原駅東口まちづくり事業の推進 ・米原駅周辺での観光案内機能の強化 <ul style="list-style-type: none"> ・コンベンションホールを活用した交流の促進 ・「ピワイチ」スタート拠点としての機能強化 (2) JR沿線4駅の付加価値向上 <ul style="list-style-type: none"> (主な事業)・駅周辺環境の整備による付加価値の向上 ・<u>鉄道駅のバリアフリー化推進</u> <ul style="list-style-type: none"> ・都市部からの移住・定住の促進 ○基本目標4 駅を核として地域と地域を結ぶ、安心して安全なまちを創る <ul style="list-style-type: none"> 施策1 <u>地域の拠点づくりと地域公共交通ネットワークの強化</u> <ul style="list-style-type: none"> (2) <u>地域公共交通ネットワークの強化</u> <ul style="list-style-type: none"> ・買い物や通院など市民が安心して利用できる地域公共交通を維持するとともに、多様な主体の連携・協力の下、様々な移動手段の導入や未来技術の活用など、<u>更なる利便性の向上</u>に向けて取組ます。 (主な事業)・地域公共交通ネットワークの維持・強化 <ul style="list-style-type: none"> ・暮らしを支える移動手段の確保

2-3. 米原市都市計画マスタープラン

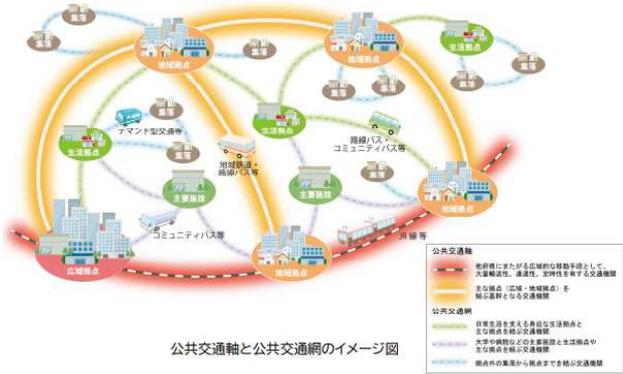
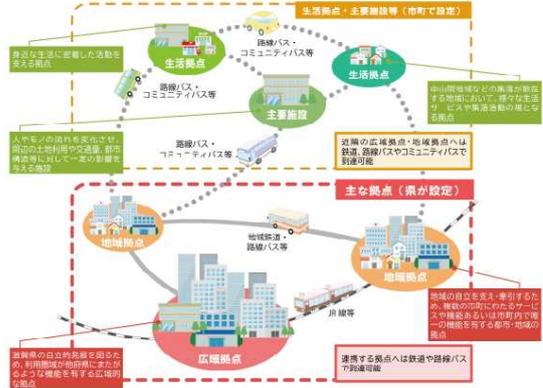
記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成 28（2016）年 12 月策定、令和 3（2021）年 9 月一部改訂 計画期間：平成 28（2016）年を基準年として、おおむね 10 年後の令和 8（2026）年
都市づくりの目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 3つの基本理念（総合計画） <ul style="list-style-type: none"> ①人と人をつなぐまちづくり【元気な人】 ②地域と地域をつなぐまちづくり【活力あるまち】 ③現在・過去・未来（時）をつなぐまちづくり【愛着ある風土】 ● 将来像（総合計画） ともにつながり ともに創る 住みよさ実感 米原市 ● 都市づくりの目標 <ul style="list-style-type: none"> 目標① 交流と連携による活力を生み出す都市づくり 目標② 快適な生活が実感できる都市づくり 目標③ 豊かな自然・歴史風土と共生する都市づくり 目標④ 安全に安心して暮らせる防災・減災の都市づくり ● 重視する都市づくりの方向性 <ul style="list-style-type: none"> 基本方向① コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくり 基本方向② 地域のまとまりや特性に応じた都市づくり 
都市づくりの基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ■ 道路・交通の方針 <ul style="list-style-type: none"> ▶ 一体的なまちをつくる安全・安心・快適な道路ネットワークづくり ▶ 広域交通の要衝である立地特性を生かした交通環境づくり ▶ 「コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた公共交通の展開」 ▶ 都市計画道路の見直し ◆ 公共交通の整備方針 <ul style="list-style-type: none"> ① 鉄道 <ul style="list-style-type: none"> ・ 北陸新幹線の開通、リニア中央新幹線の東京ー名古屋間が約 40 分となることから、米原駅が持つポテンシャルを更に高めていくため、ひかり号の停車本数増便について関係機関に要請。 ・ 近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上と利用を促進するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。 ② バス <ul style="list-style-type: none"> ・ コンパクト・プラス・ネットワークの実現を図るためには、「小さな拠点」の形成と、バス・乗合タクシー等の地域公共交通の在り方を、相互連携して検討を図ることが必要。 ・ そのため、バスや乗合タクシー等は、利便性と満足度が高く、安心して利用できる公共交通体系への再編を図る。 ・ 満足度の向上に資する運行システムや運賃、車両等の見直しなど、利便性の向上に取り組む。 ・ 公共交通を支える市民意識の醸成、スクールバスの運行等により、通学環境を整える。  

2-4. 近江鉄道沿線地域公共交通計画

記載内容抜粋																																																																																				
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 策定：令和3（2021）年10月 ・ 計画期間：令和3（2021）年度～令和15（2033）年度 13年間 ・ 計画の区域：近江鉄道沿線地域（沿線10市町の範囲） 																																																																																			
将来像と計画の基本方針	<p>【近江鉄道沿線地域の将来像】 自然環境と歴史・文化的な資源に恵まれた生産力豊かな地域をコロナ禍後の新しい社会においても、みんなでともに築いていく</p> <p>【地域の将来像を支える地域公共交通の姿】 県東部地域の豊かな暮らしを支え、人々の交流や出会いを生み出す、近江鉄道線を軸とする持続可能な地域公共交通ネットワーク</p> <p>● 計画の基本方針</p> <p>基本方針1 近江鉄道線を再生・活性化する 基本方針2 近江鉄道線の二次交通を充実する 基本方針3 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する 基本方針4 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する 基本方針5 ICT等の活用により多様なニーズに対応する</p>																																																																																			
交通関連施策の概要	<p>● 目指すべき姿を実現するための施策</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>基本方針</th> <th>施策</th> <th>事業</th> <th>重点</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="11">1. 近江鉄道線を再生・活性化する</td> <td rowspan="2">(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する</td> <td>①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>②上下分離方式による運営体制への確実な移行 ③鉄道事業再構築実施計画の策定</td> <td>○ ○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する</td> <td>④通学定期券の購入促進</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑤通勤、通学における公共交通利用の促進</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">(4) 運行内容の充実・改善を図る</td> <td>⑥利便性の向上(増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑦快適性の向上(車内設備・乗り心地の改善等)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る</td> <td>⑧割引乗車券・企画乗車券の導入</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑨キャッシュレス決済の導入</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑪駅設備等の整備</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">2. 近江鉄道線の二次交通を充実する</td> <td rowspan="2">(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する</td> <td>⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(2) 二次交通の利便性を向上す</td> <td>⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導 ⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="4">3. 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する</td> <td rowspan="2">(1) 沿線地域のまちづくりと連携する</td> <td>⑮駅周辺の交通結節機能の整備</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑯駅周辺のにぎわい創出機能の整備</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">(2) 沿線地域の活性化施策と連携する</td> <td>⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑱各種イベントの実施・展開</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="10">4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する</td> <td rowspan="2">(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する</td> <td>⑲自転車を活用した観光の促進</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑳交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td rowspan="8">(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす</td> <td>㉑沿線地域住民や利用者との意見交換</td> <td></td> </tr> <tr> <td>⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>⑱各種イベントの実施・展開【再掲】</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>㉒近江鉄道パートナーズクラブの拡大</td> <td></td> </tr> <tr> <td>㉓関連グッズの企画・販売</td> <td></td> </tr> <tr> <td>㉔ふるさと納税制度等の活用</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>㉕地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり</td> <td></td> </tr> <tr> <td>㉖沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動</td> <td></td> </tr> <tr> <td>㉗他の地域鉄道との連携</td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する</td> <td rowspan="2">(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する</td> <td>㉘人の移動実態等の定量的な把握・分析</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>㉙公共交通等に関するデータのオープン化</td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>(2) 公共交通に関する新技術に対応する</td> <td>⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】 ⑳MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証</td> <td>○ ○</td> </tr> </tbody> </table>	基本方針	施策	事業	重点	1. 近江鉄道線を再生・活性化する	(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○	②上下分離方式による運営体制への確実な移行 ③鉄道事業再構築実施計画の策定	○ ○	(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	④通学定期券の購入促進	○	⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	○	(4) 運行内容の充実・改善を図る	⑥利便性の向上(増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等)	○	⑦快適性の向上(車内設備・乗り心地の改善等)	○	(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧割引乗車券・企画乗車券の導入	○	⑨キャッシュレス決済の導入	○	⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備		⑪駅設備等の整備		2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善	○	⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施		(2) 二次交通の利便性を向上す	⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導 ⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】		3. 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	(1) 沿線地域のまちづくりと連携する	⑮駅周辺の交通結節機能の整備		⑯駅周辺のにぎわい創出機能の整備		(2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)	○	⑱各種イベントの実施・展開	○	4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する	(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する	⑲自転車を活用した観光の促進		⑳交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	○	(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉑沿線地域住民や利用者との意見交換		⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】	○	⑱各種イベントの実施・展開【再掲】	○	㉒近江鉄道パートナーズクラブの拡大		㉓関連グッズの企画・販売		㉔ふるさと納税制度等の活用	○	㉕地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり		㉖沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動		㉗他の地域鉄道との連携		5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する	(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉘人の移動実態等の定量的な把握・分析	○	㉙公共交通等に関するデータのオープン化	○	(2) 公共交通に関する新技術に対応する	⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】 ⑳MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	○ ○
基本方針	施策	事業	重点																																																																																	
1. 近江鉄道線を再生・活性化する	(1) 近江鉄道線の安全・安定な輸送を確保する	①安全運行を確保するための施設・設備の維持・整備	○																																																																																	
		②上下分離方式による運営体制への確実な移行 ③鉄道事業再構築実施計画の策定	○ ○																																																																																	
	(2) 「公有民営」方式の上下分離により近江鉄道線を維持する	④通学定期券の購入促進	○																																																																																	
		⑤通勤、通学における公共交通利用の促進	○																																																																																	
	(4) 運行内容の充実・改善を図る	⑥利便性の向上(増便・乗継ぎ改善・所要時間短縮・新駅設置等)	○																																																																																	
		⑦快適性の向上(車内設備・乗り心地の改善等)	○																																																																																	
	(5) その他のサービス改善により利便性の向上を図る	⑧割引乗車券・企画乗車券の導入	○																																																																																	
		⑨キャッシュレス決済の導入	○																																																																																	
		⑩駅周辺の駐車場・駐輪場整備																																																																																		
		⑪駅設備等の整備																																																																																		
	2. 近江鉄道線の二次交通を充実する	(1) 利用しやすい二次交通ネットワークを構築する	⑫二次交通ネットワークの維持確保・改善	○																																																																																
⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施																																																																																				
(2) 二次交通の利便性を向上す		⑭二次交通のキャッシュレス決済の拡充・導 ⑬沿線市町・圏域における地域公共交通計画の策定・実施【再掲】																																																																																		
3. 近江鉄道沿線のまちづくりを進め、地域を活性化する	(1) 沿線地域のまちづくりと連携する	⑮駅周辺の交通結節機能の整備																																																																																		
		⑯駅周辺のにぎわい創出機能の整備																																																																																		
	(2) 沿線地域の活性化施策と連携する	⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)	○																																																																																	
		⑱各種イベントの実施・展開	○																																																																																	
4. 関係者が連携・協働して地域公共交通の利用を促進する	(1) 地域公共交通利用に対する意識を醸成する	⑲自転車を活用した観光の促進																																																																																		
		⑳交通環境学習、乗り方教室、出前講座等の実施	○																																																																																	
	(2) 近江鉄道線への愛着を育みファンを増やす	㉑沿線地域住民や利用者との意見交換																																																																																		
		⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】	○																																																																																	
		⑱各種イベントの実施・展開【再掲】	○																																																																																	
		㉒近江鉄道パートナーズクラブの拡大																																																																																		
		㉓関連グッズの企画・販売																																																																																		
		㉔ふるさと納税制度等の活用	○																																																																																	
		㉕地域の特色を活かした魅力あふれる駅づくり																																																																																		
		㉖沿線地域や学校等と連携した駅周辺の美化活動や駅の保存活動																																																																																		
㉗他の地域鉄道との連携																																																																																				
5. ICT等の活用により多様なニーズに対応する	(1) 公共交通や移動に関するデータを把握・分析・共有する	㉘人の移動実態等の定量的な把握・分析	○																																																																																	
		㉙公共交通等に関するデータのオープン化	○																																																																																	
	(2) 公共交通に関する新技術に対応する	⑰積極的な情報発信(地域公共交通、観光案内等)【再掲】 ⑳MaaSや自動運転技術に関する社会実験の検討と検証	○ ○																																																																																	

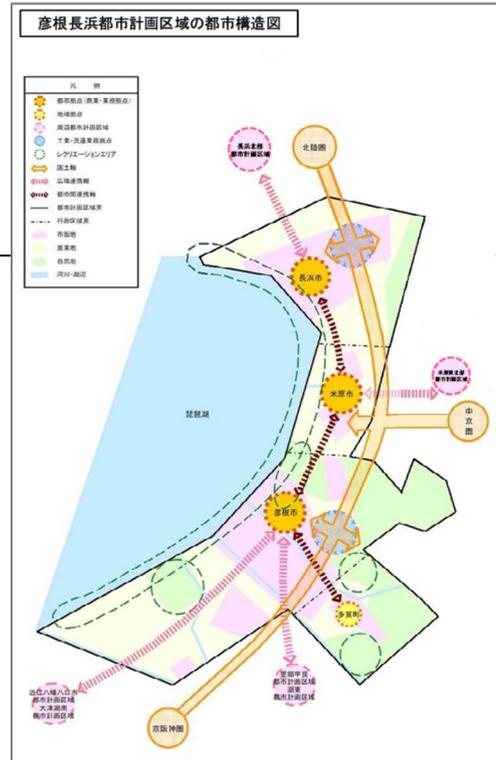
2-5. 滋賀県都市計画基本方針

	記載内容抜粋
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：令和4(2022)年3月 計画期間：令和5(2023)～令和24(2042)年度 役割・位置づけ：本方針は、法的な位置づけはないが、法定計画である「都市計画区域マスタープラン」および「市町の都市計画マスタープラン」の上位方針という位置づけのもと、現在の11都市計画区域に限らず、県土全体を対象とする。
都市の将来像	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市の将来像 ・ 住む、働く、憩うといった機能が集積した多様な拠点において、多様な人々との出会い・交流を通じた豊かな生活を実現できる社会 ・ 成長性のある企業立地の促進と、先端技術の活用や新たなサービス・製品の普及による便利で快適に生活できる社会 ・ 拠点を結ぶ公共交通網および拠点までの移動手段により安心して移動できる社会 ・ 自然災害に対応した都市で安全に暮らせる社会 ・ 歴史・文化・風土に根差した地域の資源が保全、継承、活用され自然共生する文化が育まれる社会
目指すべきまちづくりの方向性	<ol style="list-style-type: none"> ① 職住近接のゆとりある生活圏を構築するための魅力ある多様な拠点の形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 同一都市圏を形成する市町の広域的な連携を促進し、市町間・拠点間を結ぶ公共交通サービスの展開 ・ 様々なサービス機能の誘導・集積と公共交通ネットワークによる連携 ② 滋賀の成長を支える多様な産業の創出や利便性の向上に資するまちづくり ③ 人や物の円滑な移動や交流を促進する質の高い交通・道路ネットワークの形成 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自家用車に過度に依存しない人の移動を確保する観点から、輸送効率や環境負荷の面で優れ、誰もが利用できる人流のインフラとして公共交通の維持・充実 ・ 県、市町、交通事業者の役割分担の明確化のもと、公共交通の利便性向上および利用促進 ・ 人流は公共交通へのシフトを図りつつ、住居や施設等を結び歩行者、自転車、公共交通および自動車の通行空間である基本的なインフラの役割を果たす道路の整備 ④ 災害リスクを低減し拠点間の広域的な連携による相互支援を可能とする安全なまちづくり ⑤ 滋賀らしい歴史・文化資源、自然資源、景観を生かし継承するまちづくり
実現に向けた取組（公共交通関連）	<ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀県における将来都市像の考え方：地域に応じた階層のかつネットワーク化した拠点と公共交通を設定 ・ 拠点：広域拠点、地域拠点、生活拠点 ● 公共交通軸等の設定 ・ 公共交通軸：他府県にまたがる広域的移動手段(JR線等)、主な拠点を結ぶ基幹交通機関(地域鉄道、行政区域をまたいで運行される幹線系路線バスなど) ・ 公共交通網：身近な生活拠点と主な拠点を結ぶ交通機関(路線バス、コミュニティバス等)、大学や病院など主要施設と生活拠点や主な拠点を結ぶ交通機関(コミュニティバス)、拠点外の集落から拠点までを結ぶ交通機関(デマンド型交通等)



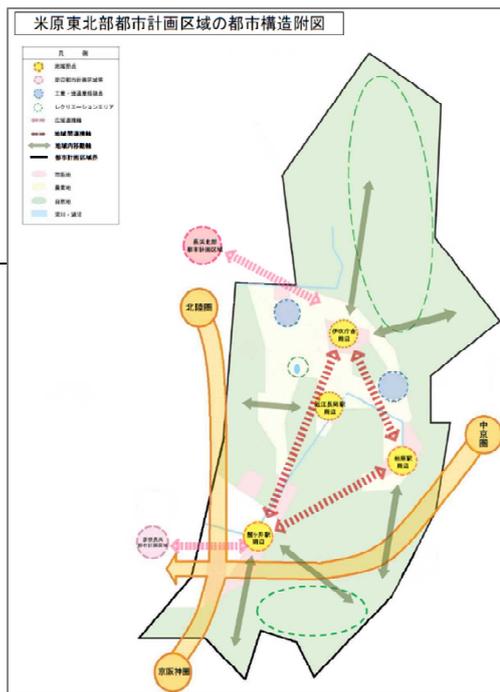
2-6. 彦根長浜都市計画

記載内容抜粋	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 策定：平成 28 (2016) 年 12 月 ・ 計画期間：平成 22 (2010) 年基準・おおむね 20 年後を展望、今後おおむね 10 年後の都市計画の基本方向を設定 ・ 区域の範囲：彦根市の全域、長浜市の一部、米原市の一部（琵琶湖を除く合併前の米原町および近江町の一部）、多賀町の一部
都市づくりの基本理念	<p>■ 基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市機能の集約化を取り入れたまちづくり ・ 暮らしの“質”を重視したまちづくり ・ 多様な地域資源を活かしたまちづくり ・ 既成市街地の元気を育むまちづくり ・ 環境との良好な調和を図るまちづくり ・ 区域内でのバランスの良い発展を支えるまちづくり
交通施設の整備の方針	<p>■ 都市施設の整備に関する方針</p> <p>➤ 交通施設の整備の方針</p> <p>① 基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 広域交通ネットワークの充実・強化 ✓ バランスよい発展を支える道路網の形成 ✓ ゆとりと潤いのある道路の整備 ✓ 利用しやすい公共交通体系の確立 <p>・ 円滑な都市活動を維持推進し、歩いて暮らせるまちづくりを進めるためには、大量輸送機関である鉄道の有効活用と適切なバスサービスの確保、鉄道駅等へのアクセスおよび乗り換え機能の改善に努める必要がある。鉄道施設の利便性の向上や充実をはじめ、ユニバーサルデザインなど歩行環境面にも配慮した鉄道駅等へのアクセスの改善、パークアンドライドの検討も含めた交通結節機能の強化、および文化・福祉・医療施設の配置を考慮した機能的なネットワーク化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 都市計画道路の見直し検討 <p>② 主要な施設の配置、整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 鉄道、バス等 <p>・ <u>JR 各線、近江鉄道、バス等の公共交通機関の利便性向上を促進</u>するとともに、公共交通機関の利用を支援する周辺の道路、駅前広場、駐車場・駐輪場等の整備を促進する。また、びわこ京阪奈線（仮称）鉄道構想を推進する。</p> <p>・ 今後、必要性が高まるバス交通ネットワークについて、<u>教育・医療・福祉施設の配置や利用状況を勘案し、バス停の改善等必要な施設整備を促進</u>する。</p>

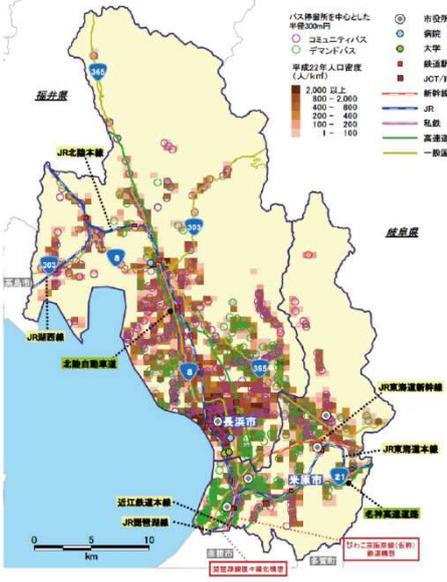


2-7. 米原東北部都市計画

	<p>記載内容抜粋</p> <p>概要</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 策定：平成 28 (2016) 年 12 月 ・ 計画期間：平成 22 (2010) 年基準・おおむね 20 年後を展望、今後おおむね 10 年後の都市計画の基本方向を設定 ・ 区域の範囲：米原市 行政区域の一部（合併前の旧山東町の全域ならびに旧伊吹町、旧近江町および旧米原町の一部）
<p>都市づくりの 基本理念</p>	<p>■ 基本理念</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市機能の集約化を取り入れたまちづくり ・ 地域資源を活かした観光・交流のまちづくり ・ 家族とコミュニティを大切にしたい、住み心地の良いまちづくり ・ 広域連携のまちづくり
<p>交通施設の 整備の方針</p>	<p>■ 都市施設の整備に関する方針</p> <p>➤ 交通施設の整備の方針</p> <p>① 基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 広域交通ネットワークの充実・強化 ✓ 主要幹線道路につながる道路網の形成 ✓ 暮らしやすい生活道路網の整備 ✓ ゆとりと潤いのある道路網の整備 ✓ 利用しやすい公共交通体系の確立 <p>・ コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを実現するためには、大量・中量輸送機関である鉄道およびバスによる適切なサービスの確保が重要となる。そこで、利便性を高めるため、<u>鉄道の輸送力増強・関連施設整備や鉄道駅、福祉施設、観光施設等を結ぶバス路線の維持・確保・充実</u>を図るとともに、<u>コミュニティバス、乗合タクシーにより地域内の交通を補完し利便性の向上</u>に努める。</p> <p>② 主要な施設の配置、整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ 鉄道、バス等 <p>・ JR 東海道本線やその他の路線バス等公共交通機関の維持・利便性向上を促進する。路線バス等を補完する公共交通サービスとしてコミュニティバス、乗合タクシー（まいちゃん号・カモン号）の活用を図るとともに、公共交通機関の利用を支援する駅周辺での駐車場、駐輪場等の整備を図る。</p>



2-8. 滋賀県交通ビジョン

	記載内容抜粋								
概要	<ul style="list-style-type: none"> 策定：平成 25(2013)年 12 月 計画期間：平成 25(2013)～令和 12(2030)年頃 								
交通の将来像	<ul style="list-style-type: none"> ● 地域交通の将来像 ・ 広域交通の将来像：近畿、中部、北陸の「要」となって3圏域の広域的発展を牽引する交通 ・ 地域交通の将来像：地域が支え、地域を支える、県全域の「ひと、暮らし、まちを結ぶ」交通 ● 滋賀交通ビジョンの基本理念 ・ 滋賀と周辺圏域の広域的発展と県民の暮らしを支える交通 								
地域交通政策の方向性	<ul style="list-style-type: none"> ● 滋賀の交通の方向性を、広域交通政策と地域公共交通政策に分類 <table border="1" data-bbox="268 636 1382 1122"> <thead> <tr> <th colspan="2">地域公共交通政策の方向性</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="268 685 756 797">① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進</td> <td data-bbox="756 685 1382 797"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="268 797 756 999">② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり</td> <td data-bbox="756 797 1382 999"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 県全域における交通空白地の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="268 999 756 1122">③ まちづくりと一体となった交通の整備</td> <td data-bbox="756 999 1382 1122"> <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備 </td> </tr> </tbody> </table>	地域公共交通政策の方向性		① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革 	② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県全域における交通空白地の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系 	③ まちづくりと一体となった交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備
地域公共交通政策の方向性									
① 公共交通を主体とした「エコ交通」の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 自転車を利用しやすい環境づくり ・ 公共交通の利用促進と県民の意識改革 								
② 社会環境の変化に対応した持続可能な交通体系づくり	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県全域における交通空白地の改善 ・ バス利用を促進する環境整備 ・ 関係者の役割分担による公共交通の維持 ・ 県民や地域コミュニティとの協働で作る地域交通体系 								
③ まちづくりと一体となった交通の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域が主役の交通まちづくり ・ 人と人とのふれあいを生み出す公共交通 ・ 安全・安心な交通網の整備 								
地域別施策・湖北地域	<ul style="list-style-type: none"> ● 目指すべき交通の姿と施策 ➢ 「エコ交通ネットワーク」の形成 ・ 東海道本線、北陸本線、湖西線の利用促進と利便性向上の促進 ・ 琵琶湖環状線を活用した東西交流の強化 ➢ 交通空白地の改善 ・ 輸送需要に応じた交通手段の確保 ・ コミュニティバス、デマンドタクシーの利便性向上の促進 ・ 県民、地域コミュニティと協働による地域公共交通体系づくり ➢ 安全・安心な交通網の整備 ・ 交通事業者との協力による降積雪時における円滑な交通の確保 ・ 融雪施設整備や除雪体制強化等道路の積雪対策 								

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結果について

○回収状況

市民アンケートの実施状況は以下の通りです。なお以下集計結果は、各回答項目の回答割合の小数第2位を四捨五入して算出しているため、合計値 100%とならない場合があります。

項目	概要
対象者	15 歳以上の米原市民 2,000 人 (無作為抽出)
実施期間	令和 5 年 8 月 12 日 (土) 頃～ 令和 5 年 8 月 28 日 (月)
回収件数	2,000 件配布中 1,090 件回収 (回収率 54.5%)

(1) 回答者の属性について

①性別

回答者の性別をみると、約 52%が女性となっています。

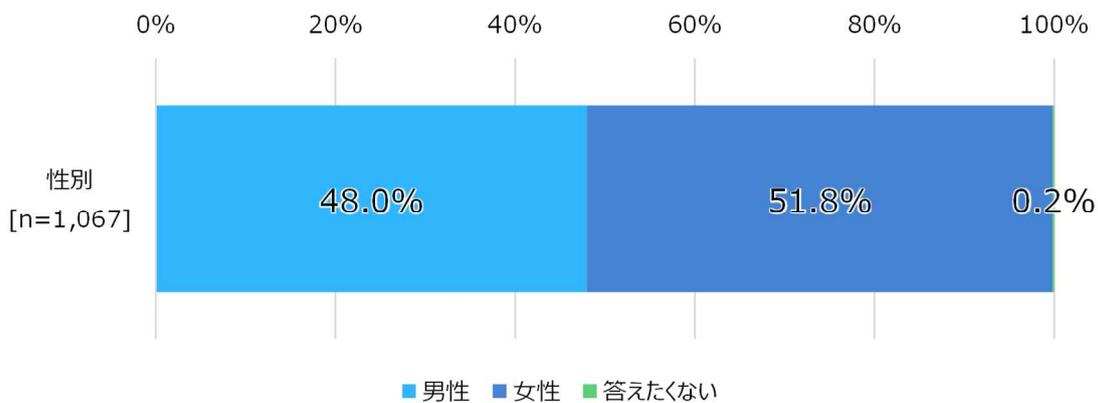


図 性別

②年齢

回答者の年齢をみると、約 46%が 65 歳以上となっています。また、学生と考えられる 10 代の割合は約 3%となっています。

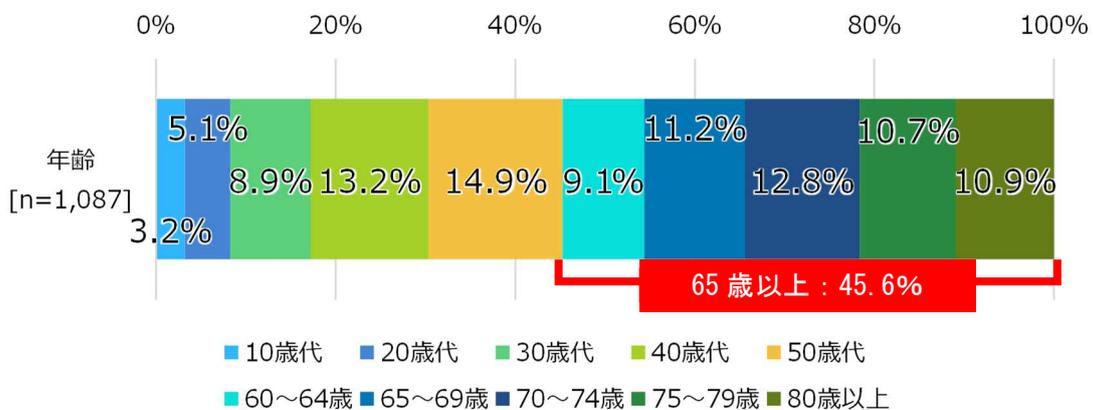


図 年齢

③居住地域

回答者の居住地域をみると、米原地域と山東地域がそれぞれ約30%と多くなっています。

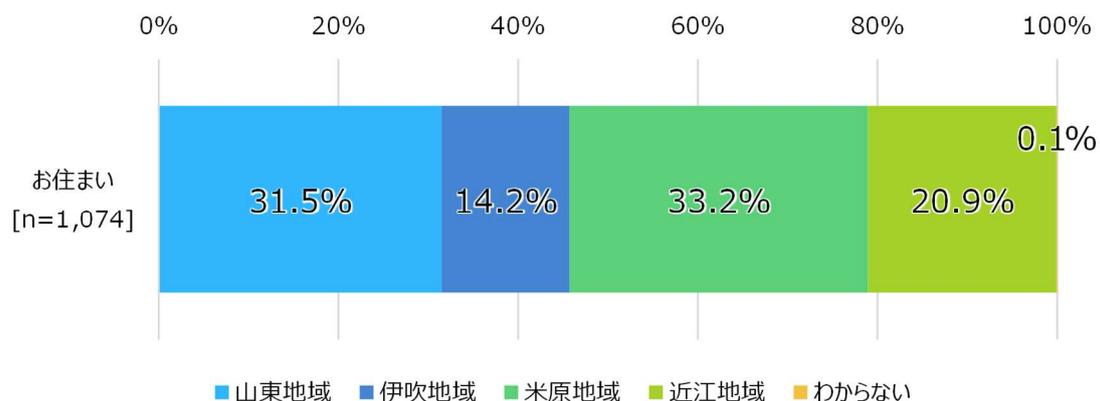


図 居住地域

④世帯構成

世帯構成をみると、約60%が家族等と同居しています。

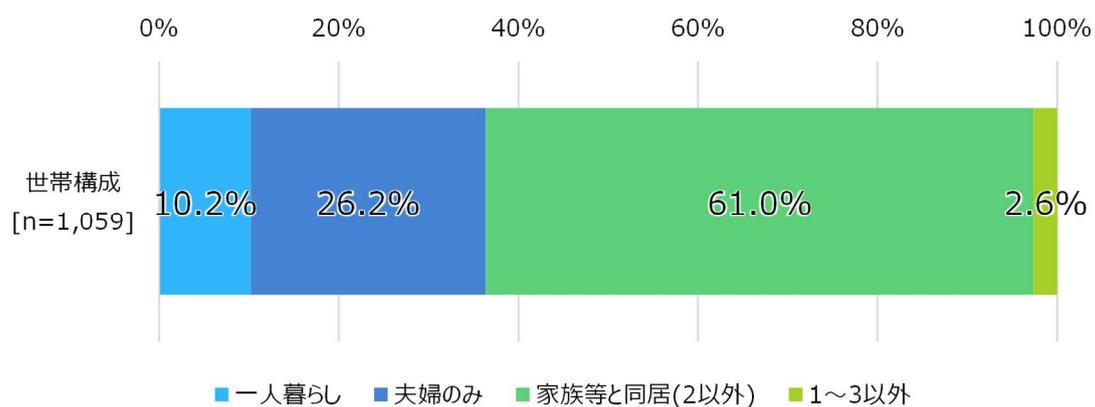


図 世帯構成

⑤運転免許

運転免許の有無をみると、約84%が自動車の免許を持っています。一方で、免許を返納した方と免許を持っていない方が併せて約17%います。

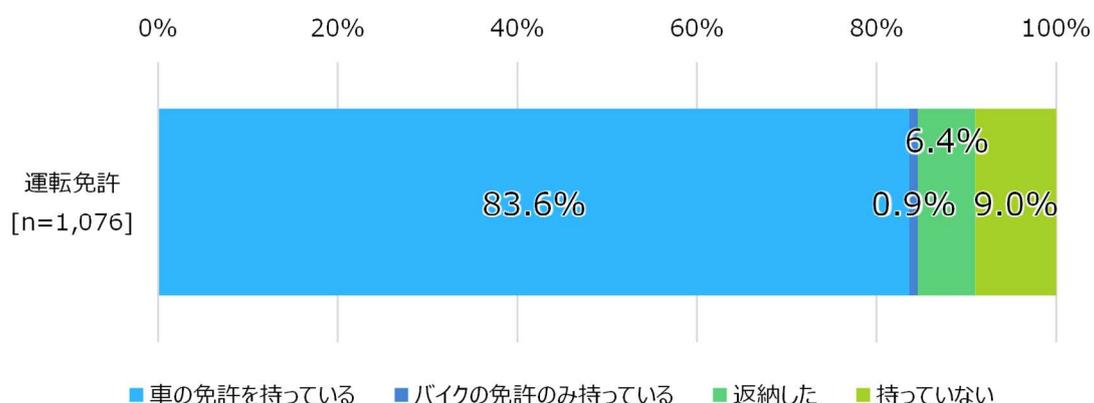


図 運転免許の有無

また、年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者のうち、79歳までの方で80%以上、80歳以上の方で50%以上が運転免許を持っています。

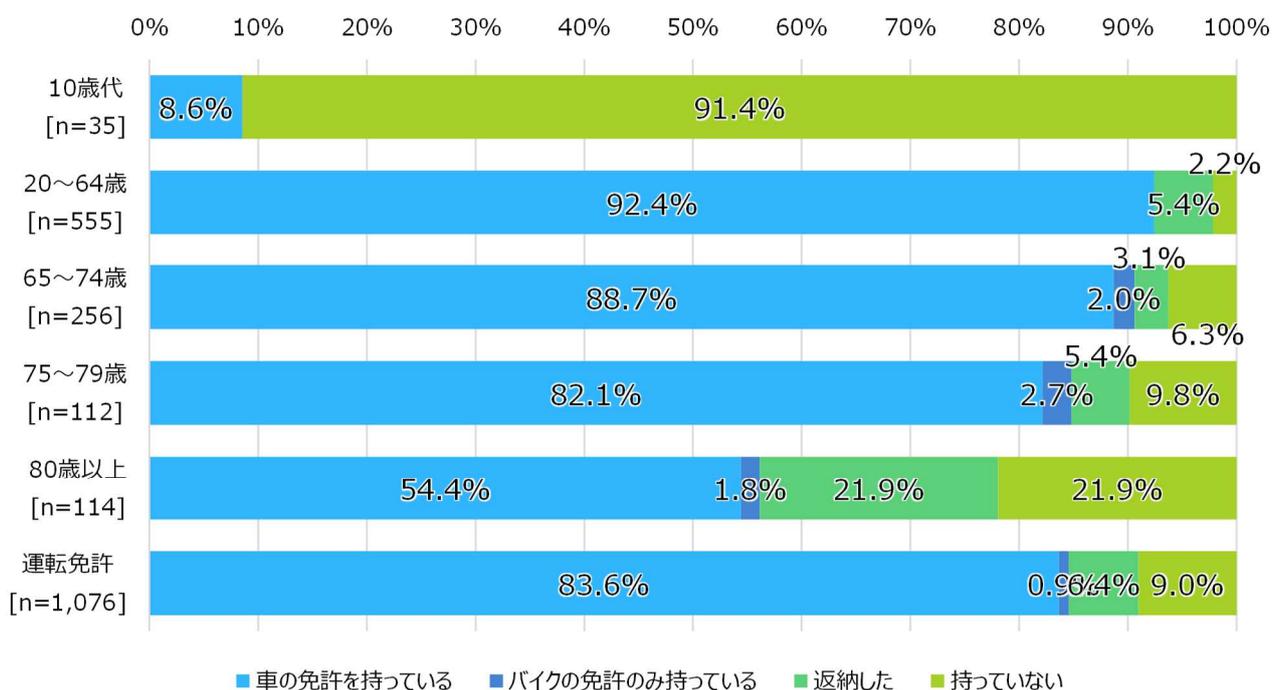


図 運転免許の有無（年齢階層別）

⑥自動車の利用状況

自動車の利用状況を見ると、今後運転を控えたいと考えている方が約10%います。また、免許がなく送り迎えしてくれる人もいない方が約2%います。

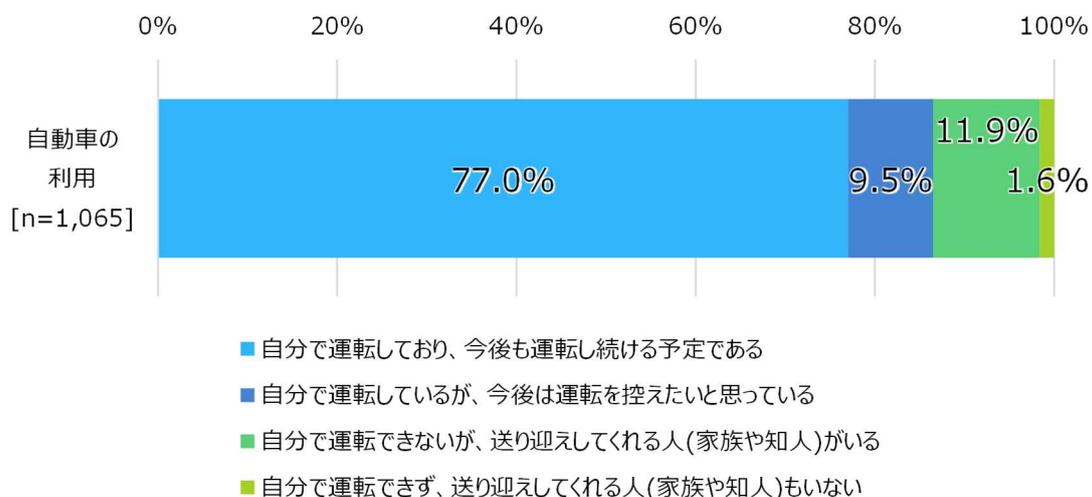


図 自動車の利用状況

また、年齢階層別にみると、65歳以上の高齢者において、74歳までの方のうち、約80%が今後も運転し続ける意向があることがわかります。

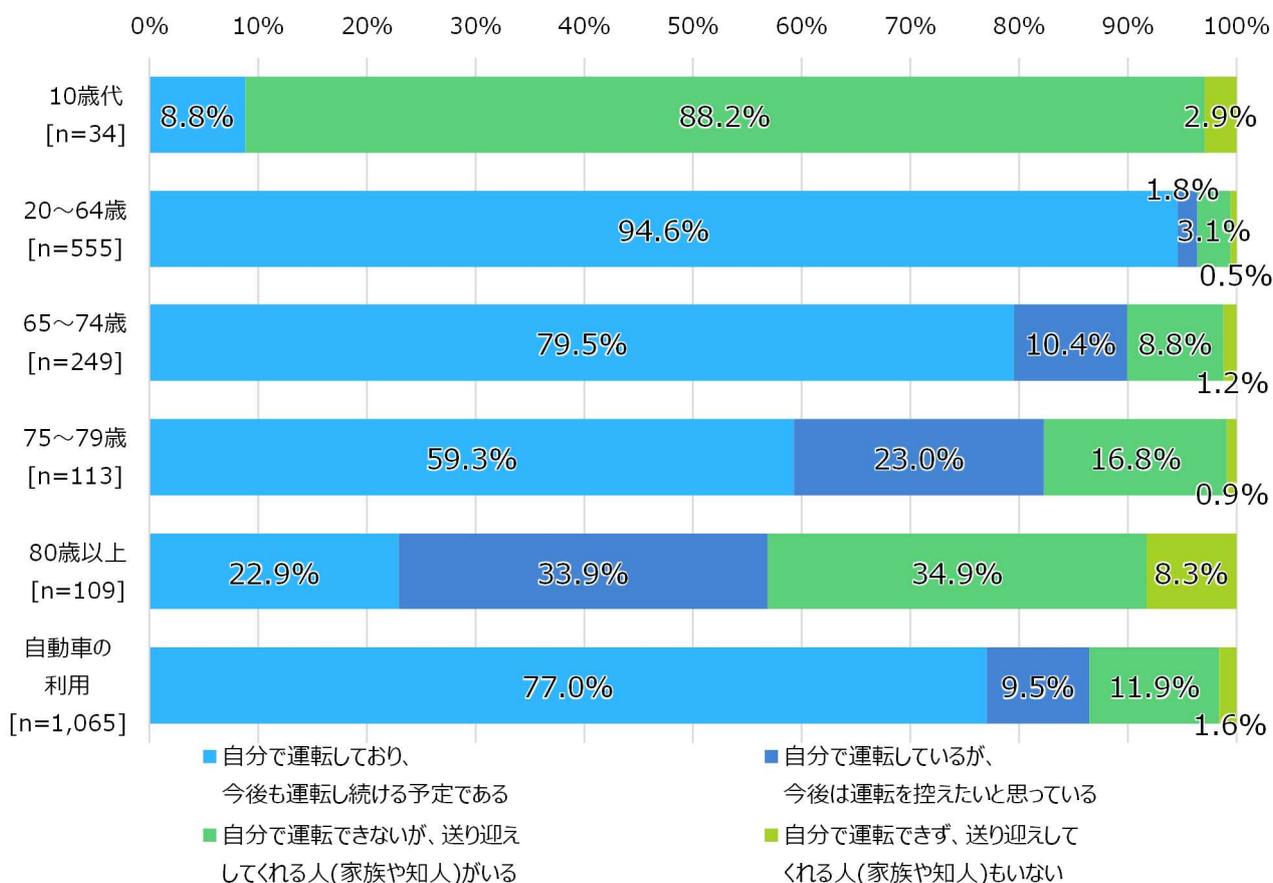


図 自動車の利用状況（年齢階層別）

⑦身体の不自由

身体が不自由な方は約 14%います。

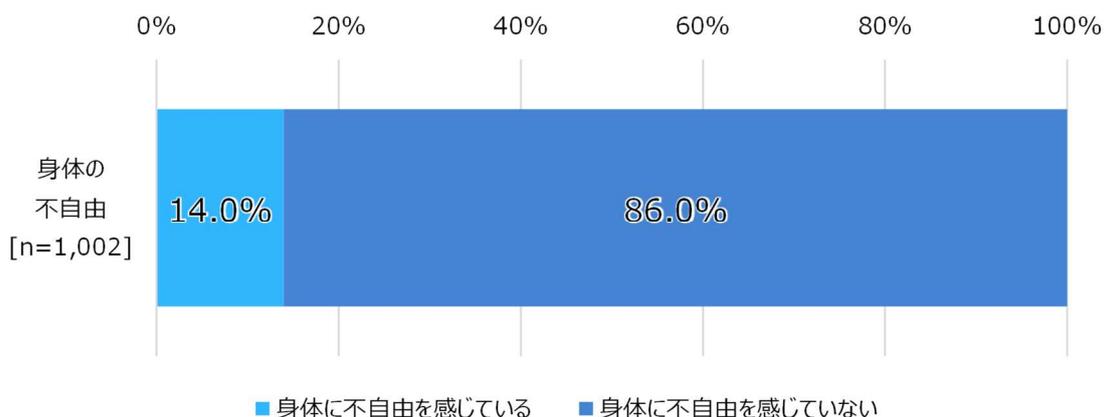
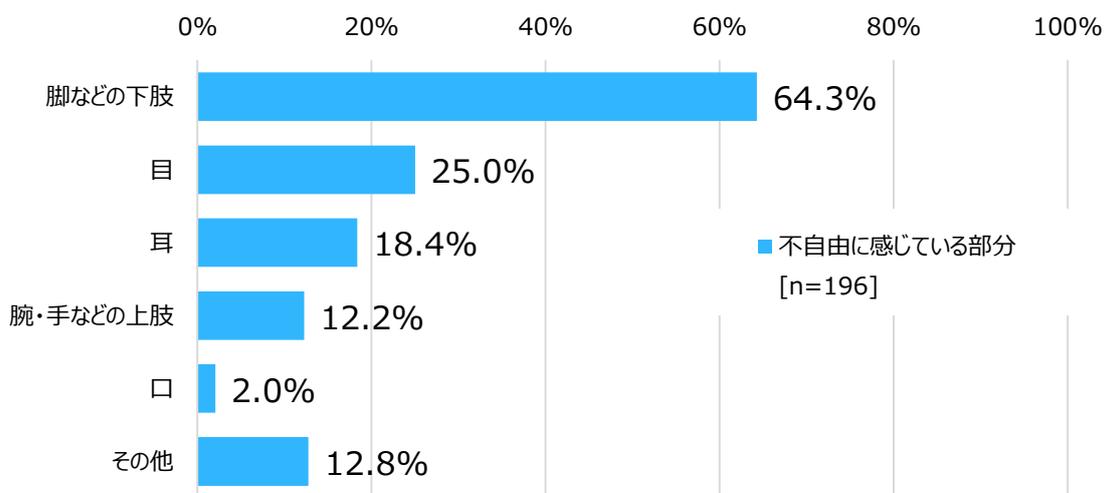


図 身体の不自由の有無

不自由に感じている身体の部分

脚などの下肢に不自由を感じている方が約 64%、目に不自由を感じている方が次いで約 25%と多くなっています。



※複数回答

図 不自由に感じている身体の部分

⑧障がい者手帳の有無

障がい者手帳の保有率は約5%となっています。身体が不自由と感じている方の割合と比較して少なくなっています。

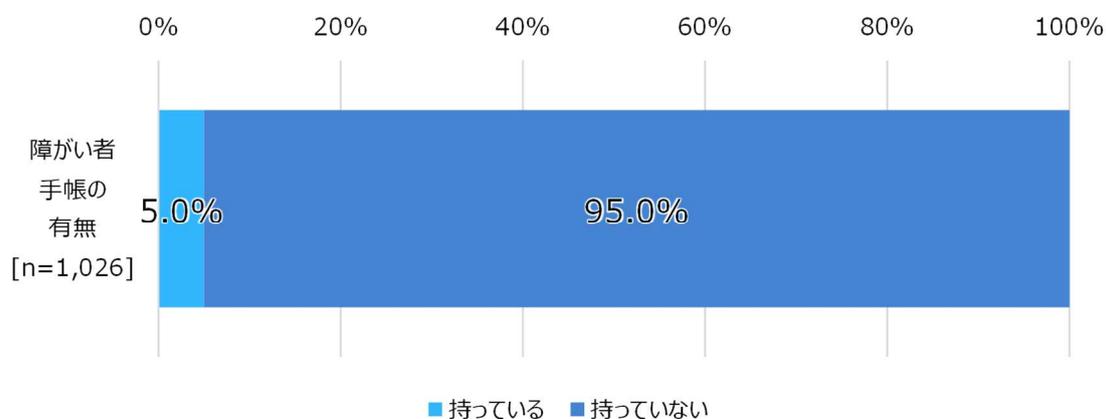


図 障がい者手帳の有無

(2) コロナ禍前の移動比較

①外出頻度

外出頻度をみると、コロナ禍前と比較して変わらない、または増えた方が約6割以上を占めています。

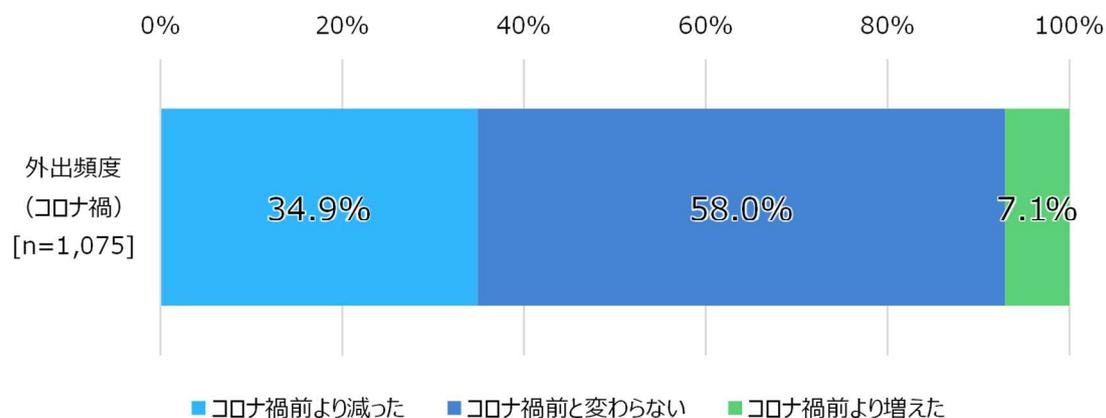


図 コロナ禍前と比較した外出頻度

②地域公共交通の利用頻度

地域公共交通の利用頻度をみると、コロナ禍前より減った方が約22%となっています。

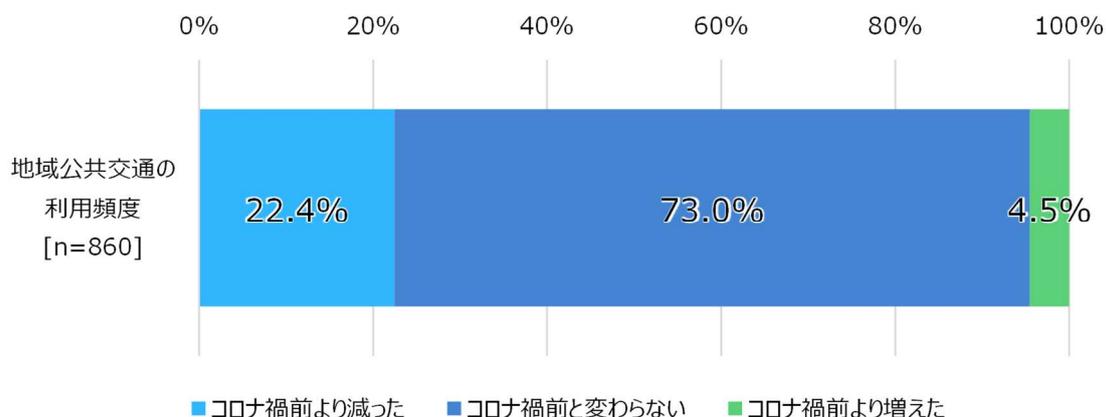


図 コロナ禍前と比較した地域公共交通の利用頻度

また、年齢階層別にみると、10歳代において地域公共交通の利用が増えたという方が約34%いる一方で、20歳以上になると地域公共交通の利用が増えた方は非常に少なくなっています。

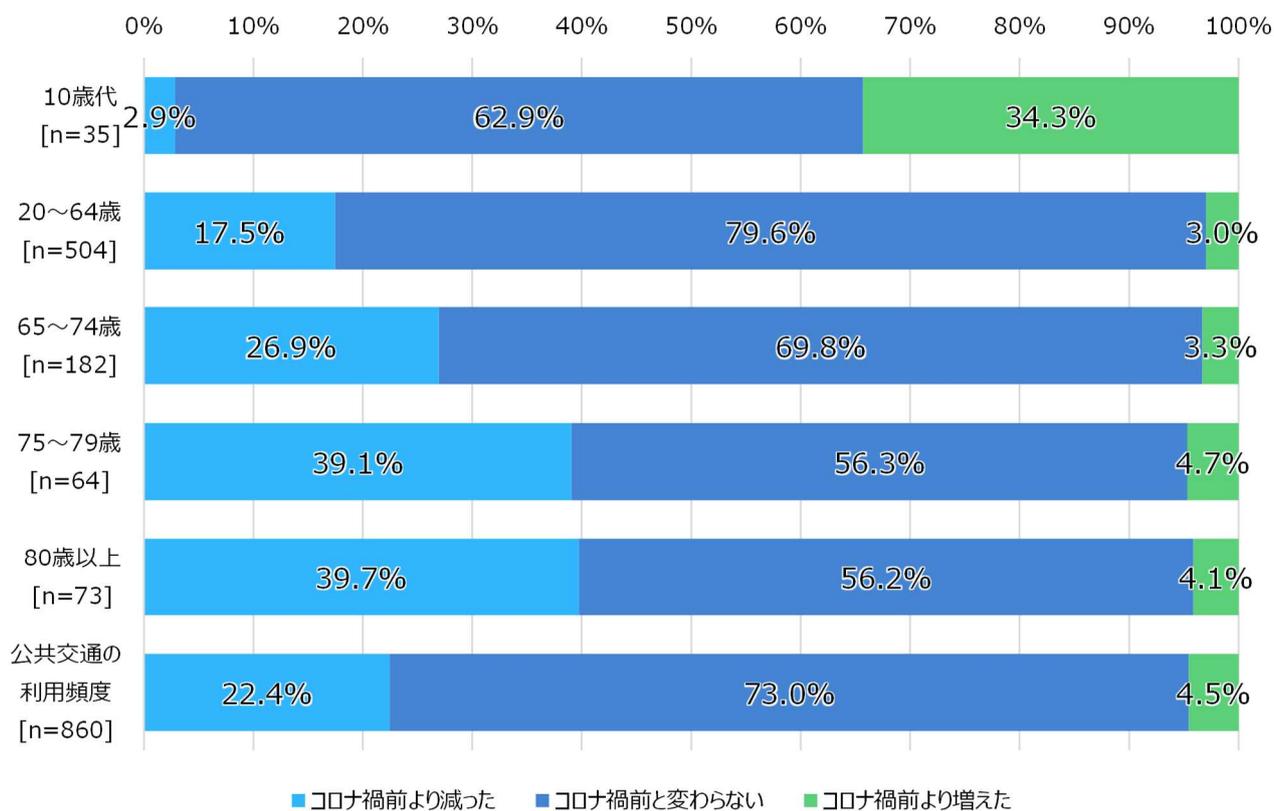
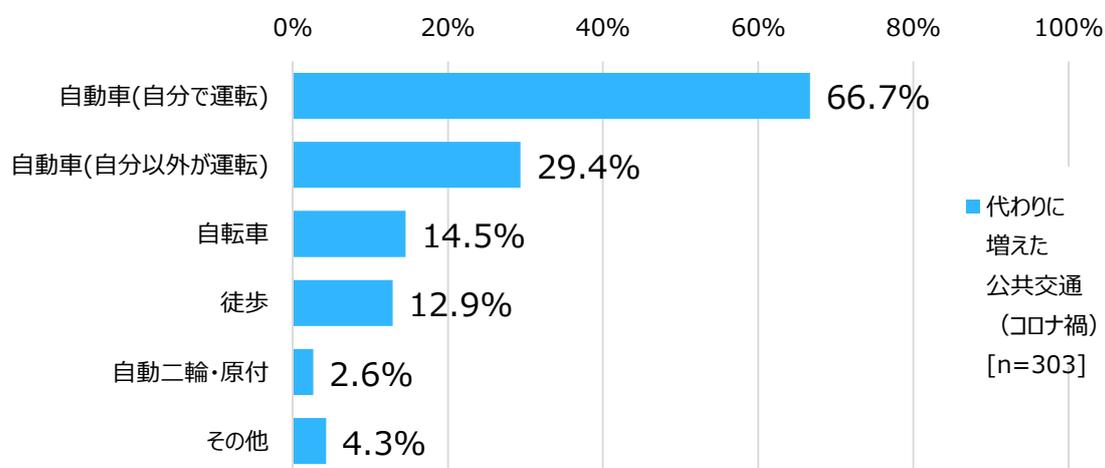


図 コロナ禍前と比較した地域公共交通の利用頻度（年齢階層別）

③地域公共交通の代わりに増えた交通手段

地域公共交通の利用頻度がコロナ禍前より減った方のうち、約67%は自ら運転して自動車に乗るようになったと回答しています。



※複数回答

図 地域公共交通の代わりに増えた交通手段

④地域公共交通利用への安心感

コロナ禍における地域公共交通利用への安心感は、約60%が安心できないと回答しています。そのうち42%が、やむを得ず利用していると回答しています。

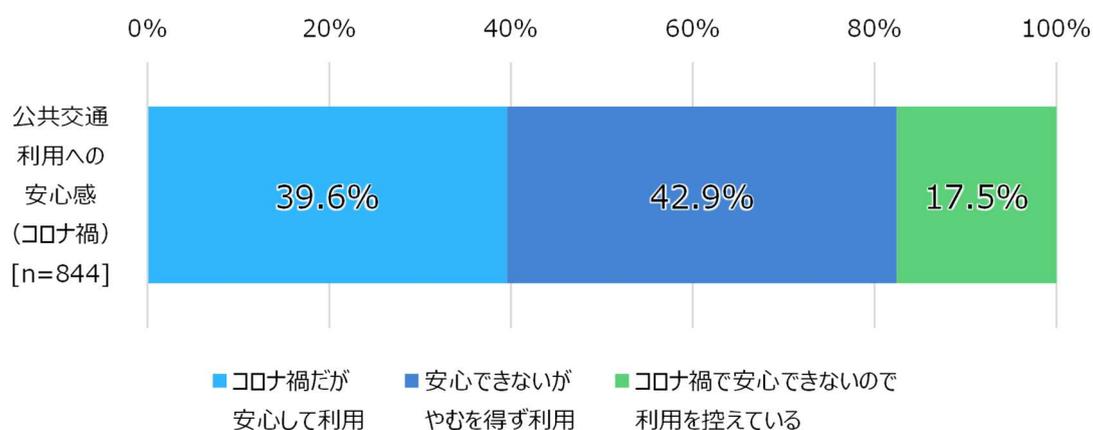


図 コロナ禍における地域公共交通利用への安心感

(3) 通勤・通学目的の移動について

①通勤もしくは通学

通勤・通学の目的で外出される方のうち、約93%は通勤目的となっています。

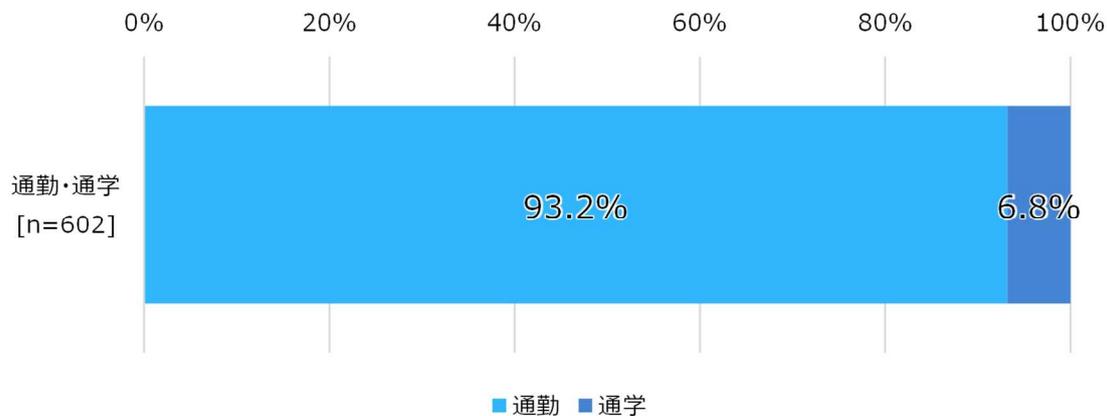


図 通勤・通学

②頻度

通勤・通学目的で外出する頻度は週5日以上が約72%と多くなっています。

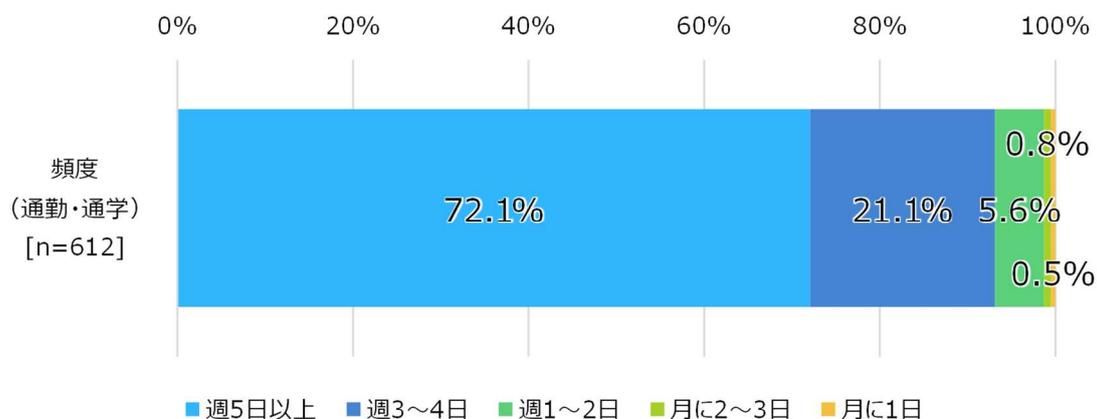


図 通勤・通学の頻度

③行き先

通勤・通学の行き先は、米原市内では米原地域が約13%で多くなっています。米原市外の地域では長浜市が約30%、彦根市が約16%となっています。

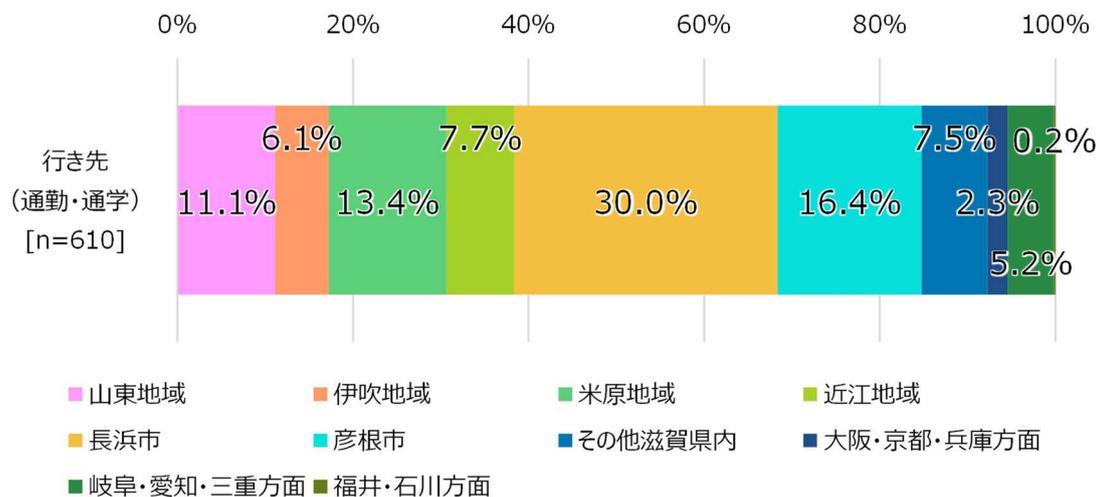
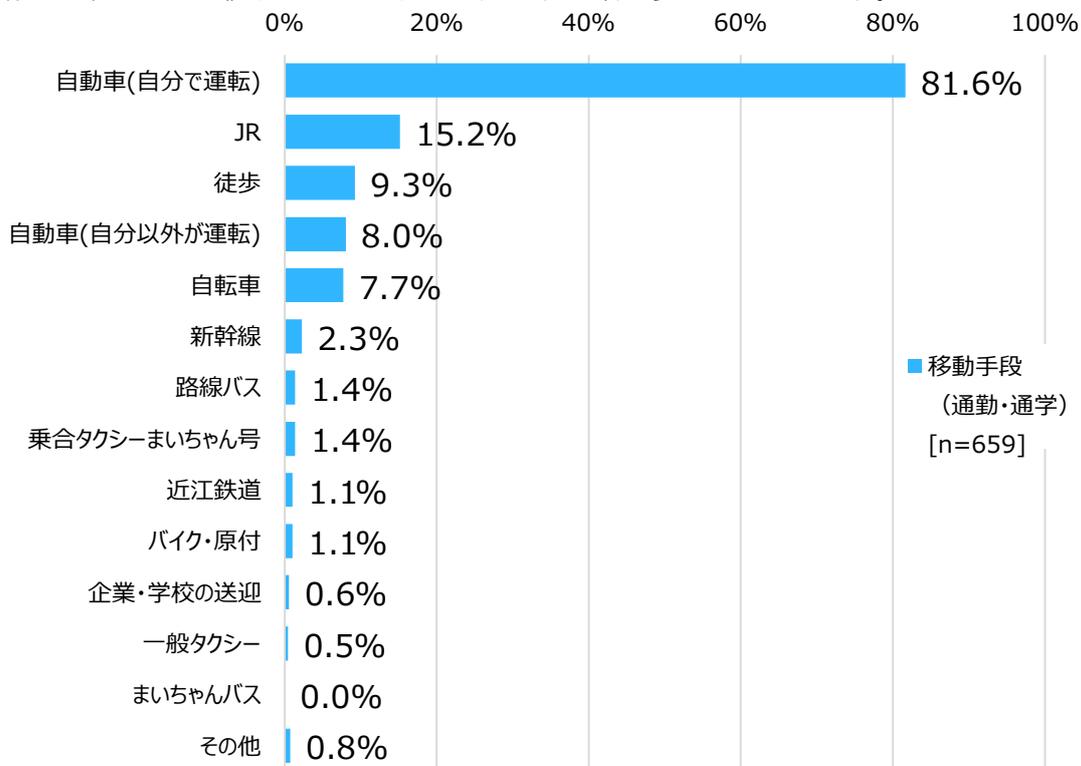


図 通勤・通学の行き先

④主な移動手段

通勤・通学時の主な移動手段は自動車(自分で運転)が約82%と最も多くなっています。



※複数回答

図 通勤・通学時の主な移動手段

⑤移動時間帯（行き）

行きの通勤・通学の移動時間帯をみると、約87%が9時台より前の時間帯に移動しています。

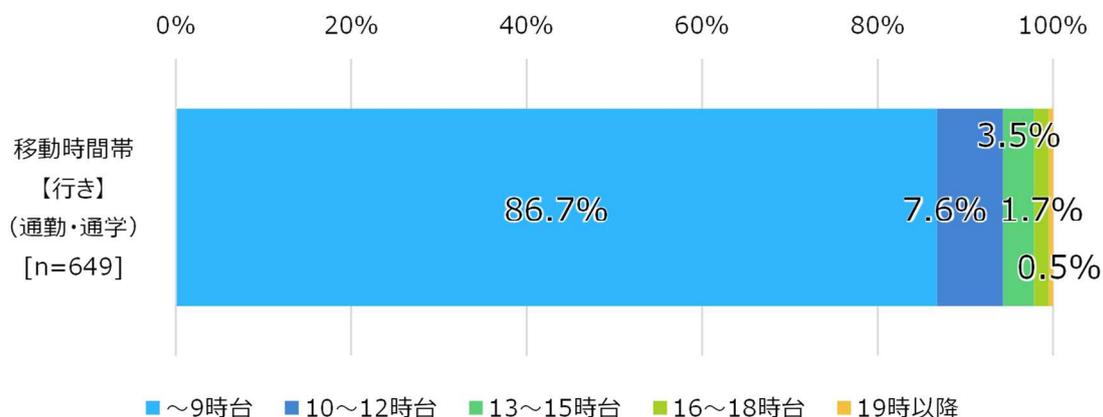


図 通勤・通学の移動時間帯（行き）

⑥移動時間帯（帰り）

帰りの通勤・通学の移動時間帯をみると、約57%が16～18時台、約23%が19時以降に移動しています。

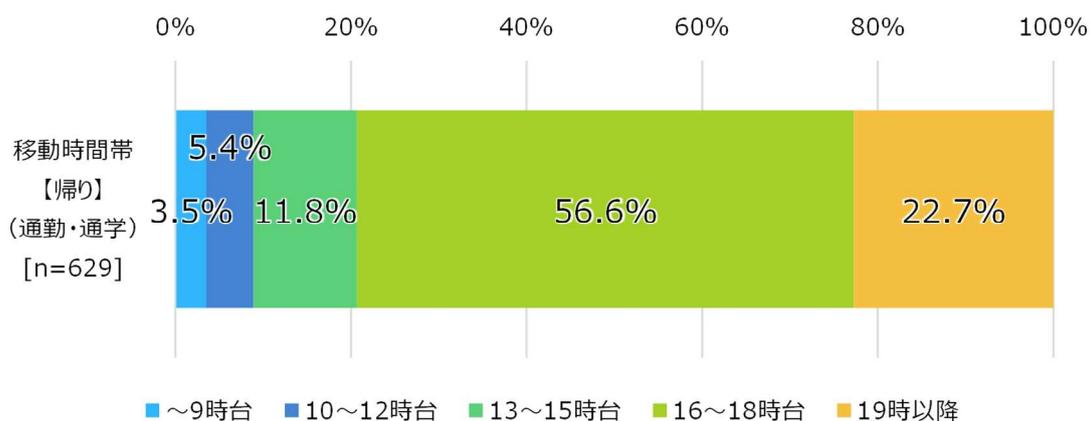
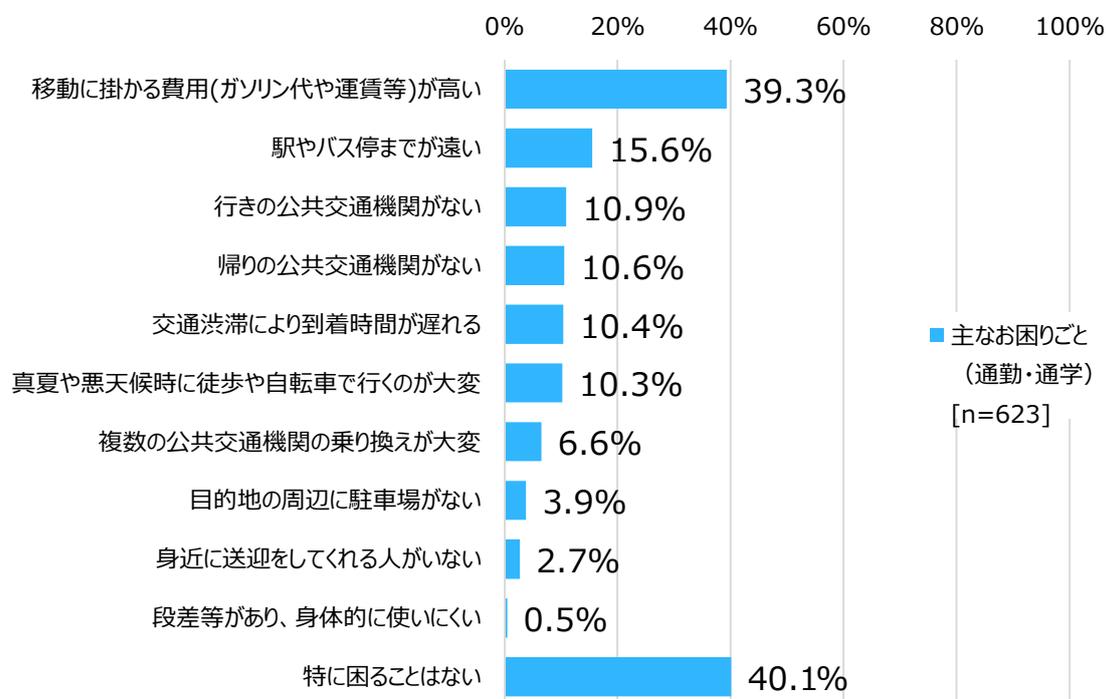


図 通勤・通学の移動時間帯（帰り）

⑦主なお困りごと

通勤・通学の移動におけるお困りごとをみると、移動に掛かる費用が高いと回答している方が約40%と多くなっています。また、買い物目的・通院目的の移動と比較して、交通渋滞による到着時間の遅れが困ると回答している方の割合が多くなっています。



※複数回答

図 通勤・通学の移動におけるお困りごと

(4) 買い物目的の移動について

① 買い物の外出頻度

買い物目的の外出頻度は週1～2日の方が約53%と多くなっています。

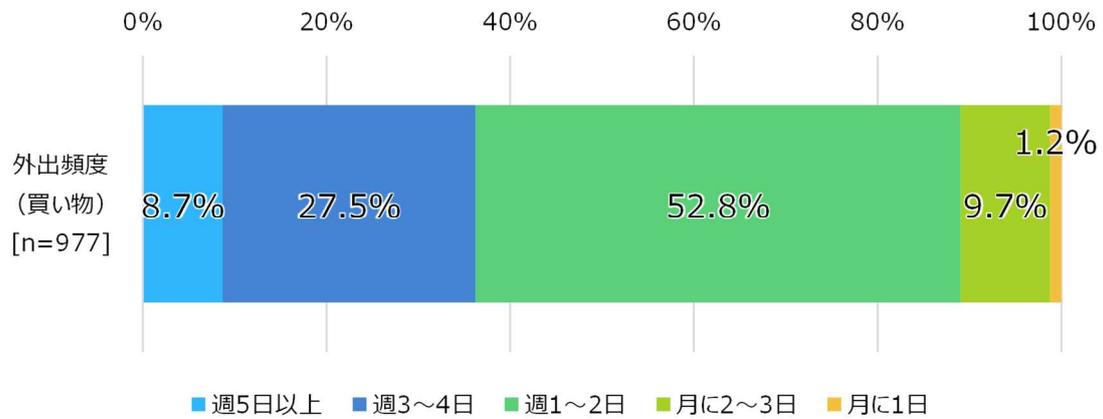


図 買い物の外出頻度

② 買い物先

買い物先では市内の平和堂フレンドマート山東店が約26%と最も多く、市内のスーパーマーケット4軒で約6割以上を占めています。市外の店舗で買い物をしている方も約25%います。

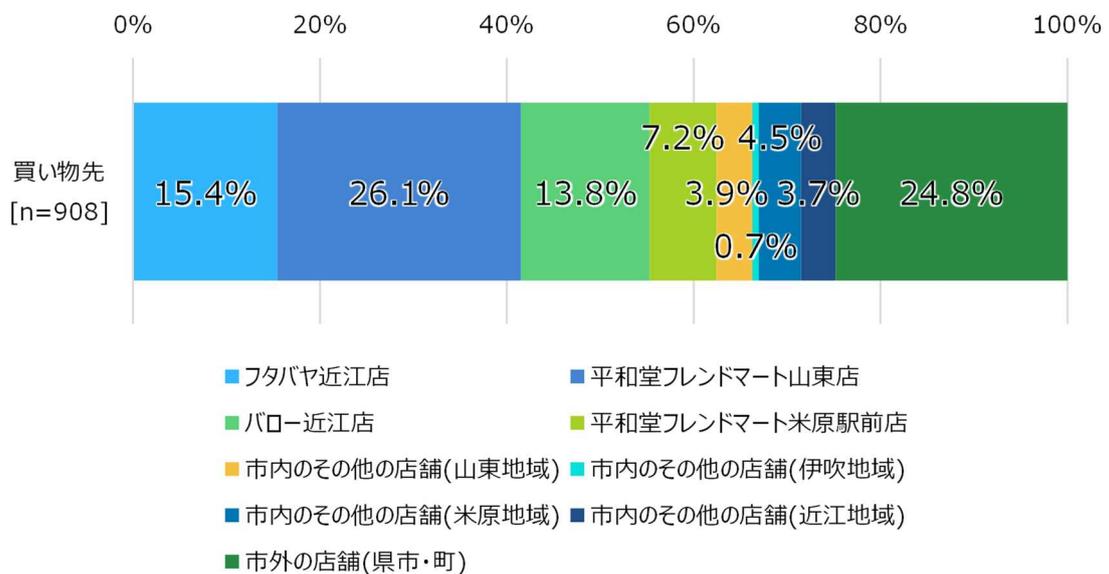


図 買い物先

また、居住地域別にみると、山東地域、伊吹地域にお住まいの方は平和堂フレンドマート山東店に買い物に行く方が半数を越えており、近江地域にお住まいの方はフタバヤ近江店、バロー近江店に買い物に行くなど、地域によって傾向が異なっています。なお、市外の店舗に買い物に行く方の割合はどの地域でも一定数いることがわかります。

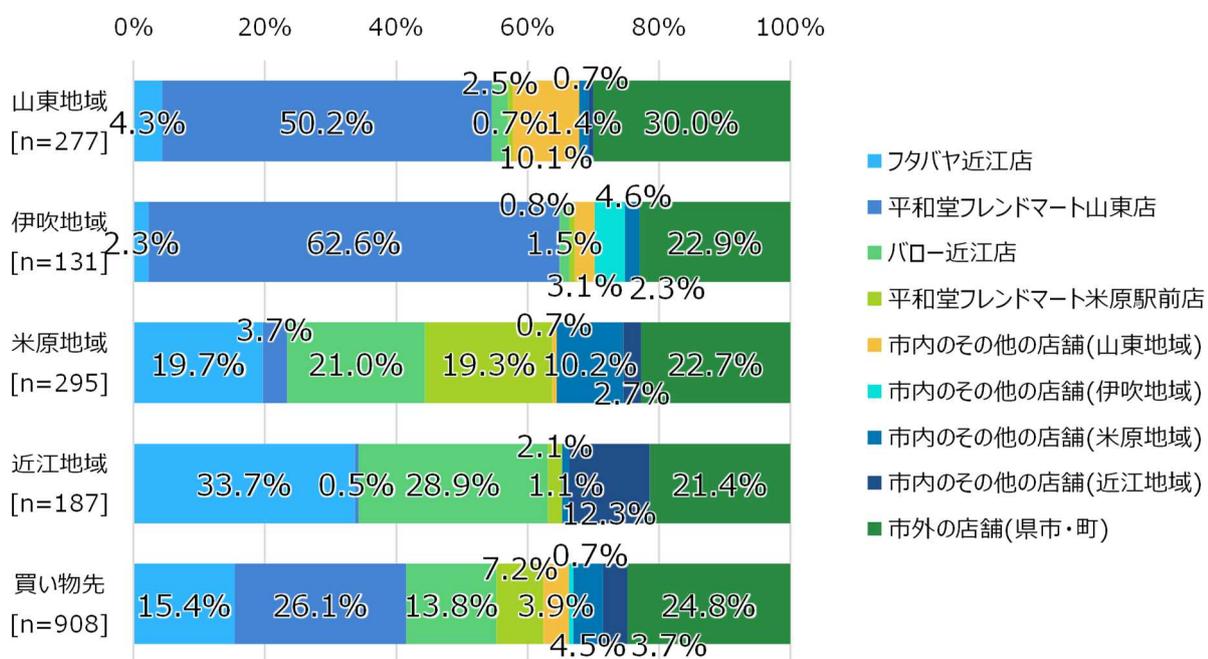
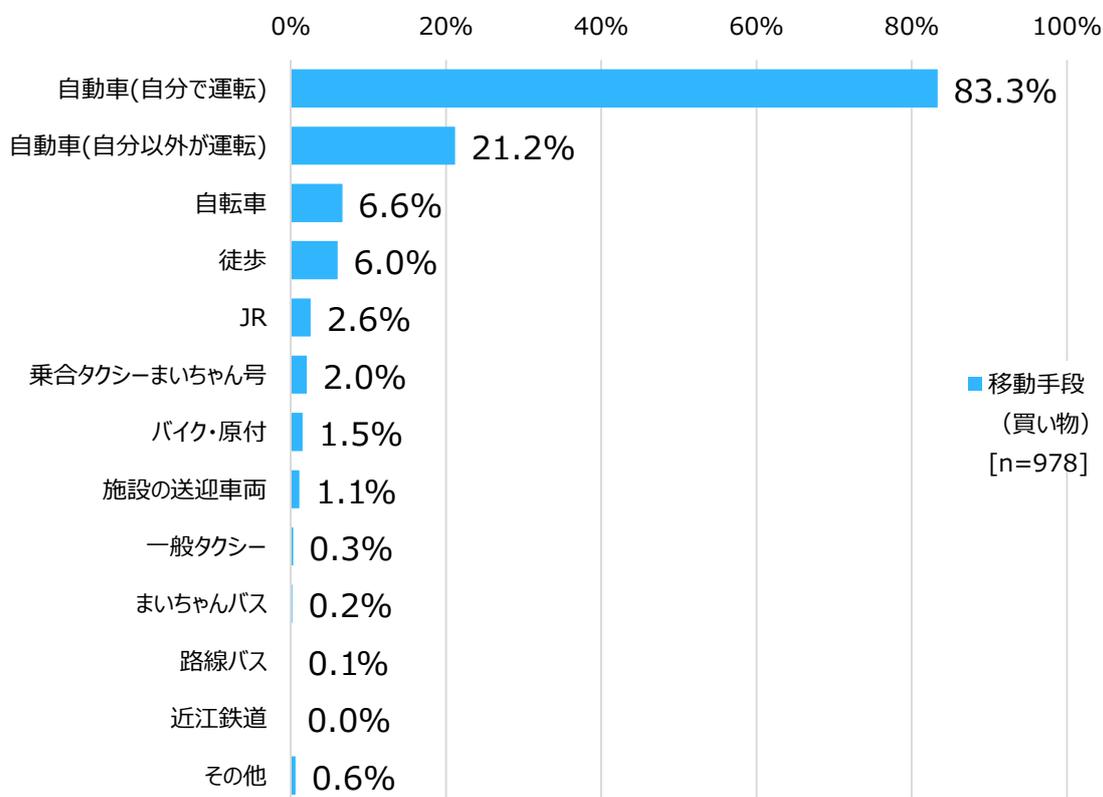


図 買い物先（居住地域別）

③主な移動手段

買い物時の主な移動手段をみると、自動車の割合が高くなっています。地域公共交通を利用して買い物をしている方は少なくなっており JR や乗り合いタクシーまいちゃん号を利用している方はそれぞれ約2%となっています。



※複数回答

図 買い物時の主な移動手段

④移動時間帯（行き）

買い物に行く時間帯は午前中の10～12時台が最も多くなっています。

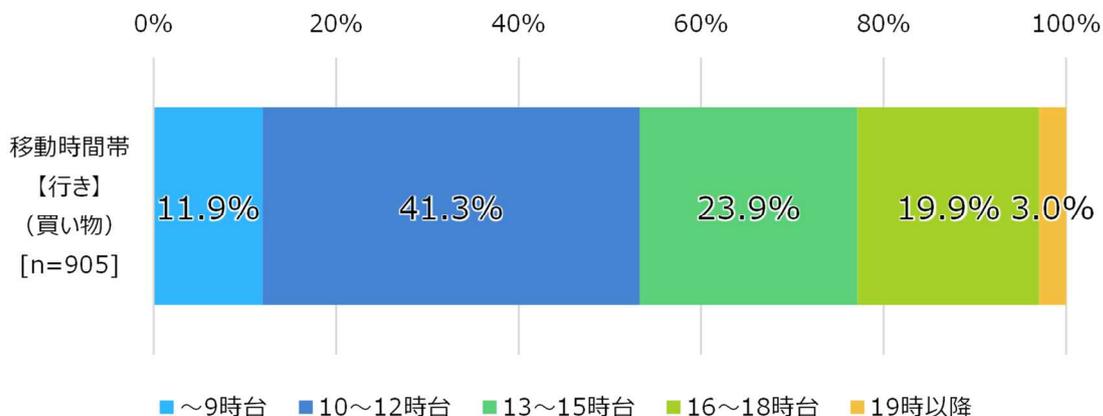


図 買い物の移動時間帯（行き）

⑤移動時間帯（帰り）

買い物から帰る時間帯は16～18時台が約33%と最も多く、行きよりも割合が高くなっています。買い物以外の目的と組み合わせながら、1日かけて買い物をしている方が一定数いるものと考えられます。

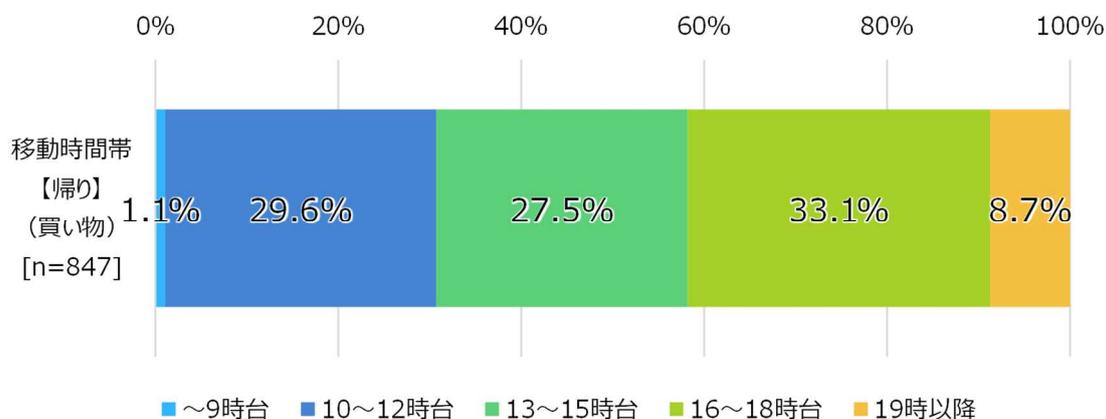
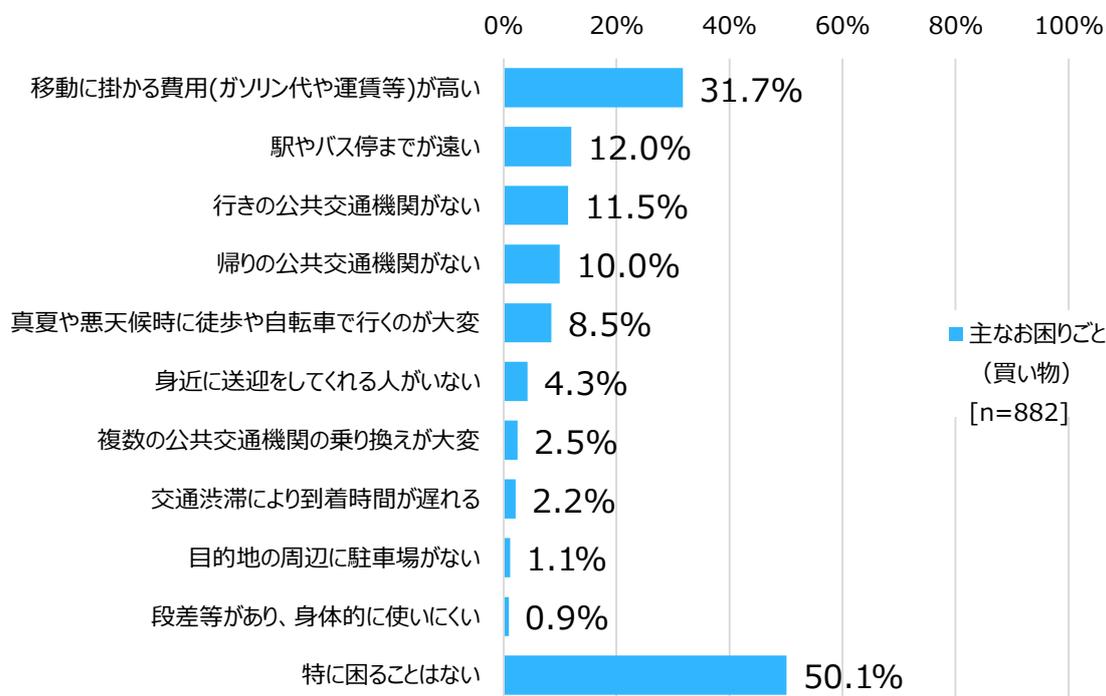


図 買い物の移動時間帯（帰り）

⑥主なお困りごと

買い物目的の移動におけるお困りごとをみると、他の目的の移動におけるお困りごとと同様に、移動に掛かる費用が高いと回答している方が約32%と多くなっています。



※複数回答

図 買い物目的の移動におけるお困りごと

(5) 通院目的の移動について

① 通院の頻度

通院目的での外出の頻度は月に1日が最も多くなっています。

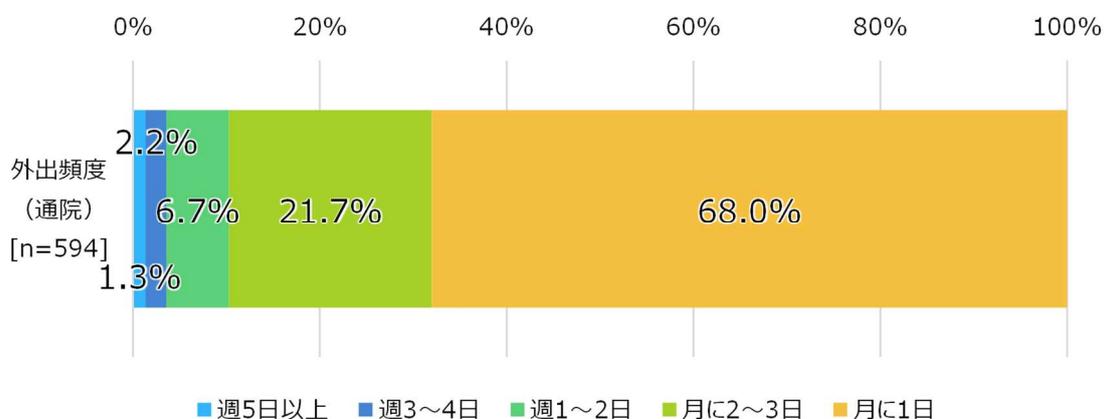


図 通院の頻度

② 最も利用する通院先

最も利用する通院先では、市立長浜病院が最も多くなっているものの、市内外の医院やクリニックが広く利用されていることがみて取れます。

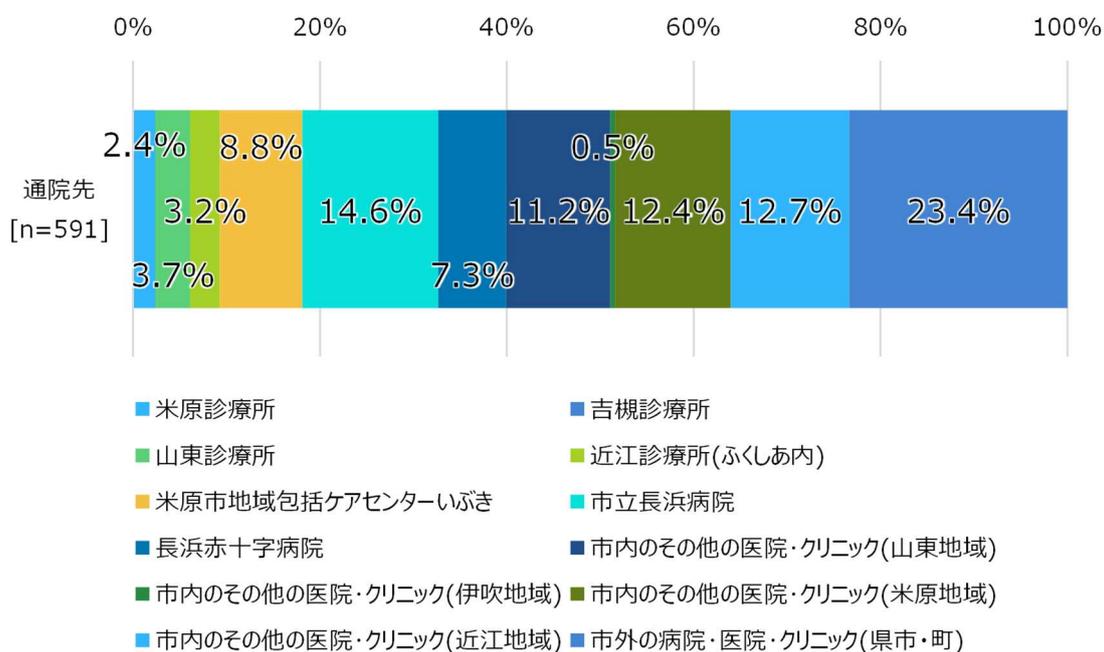
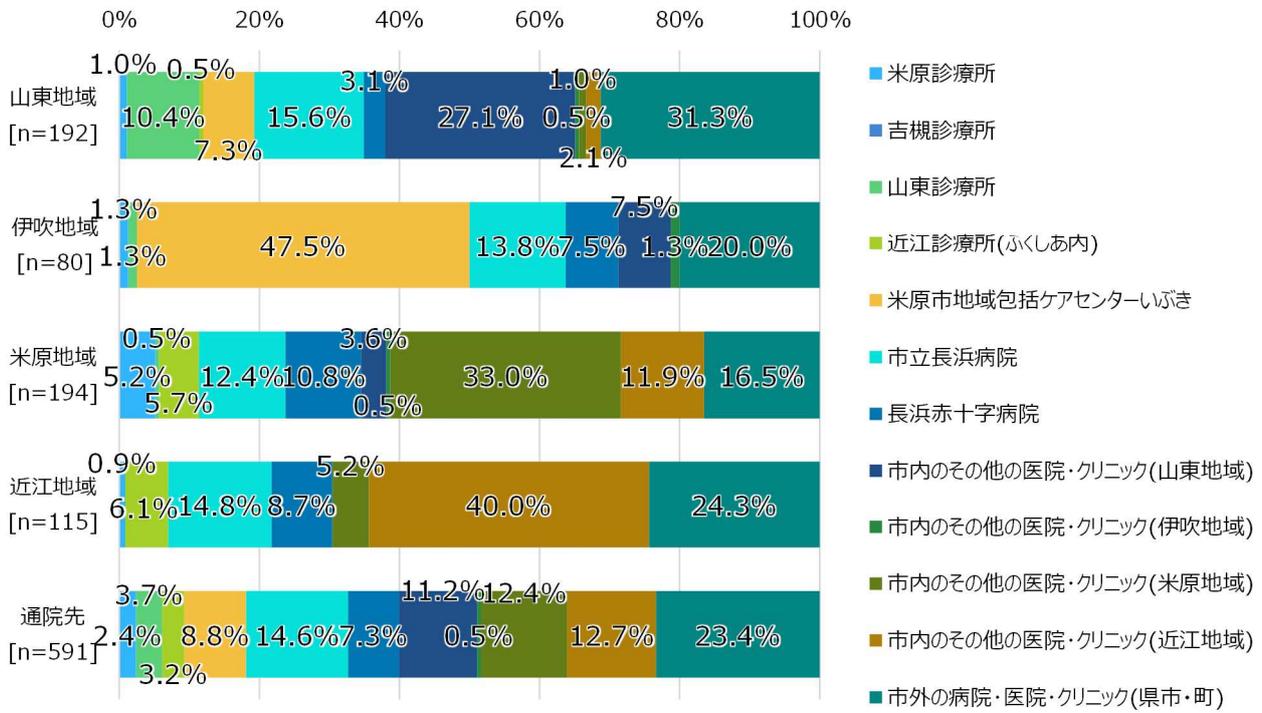


図 最も利用する通院先

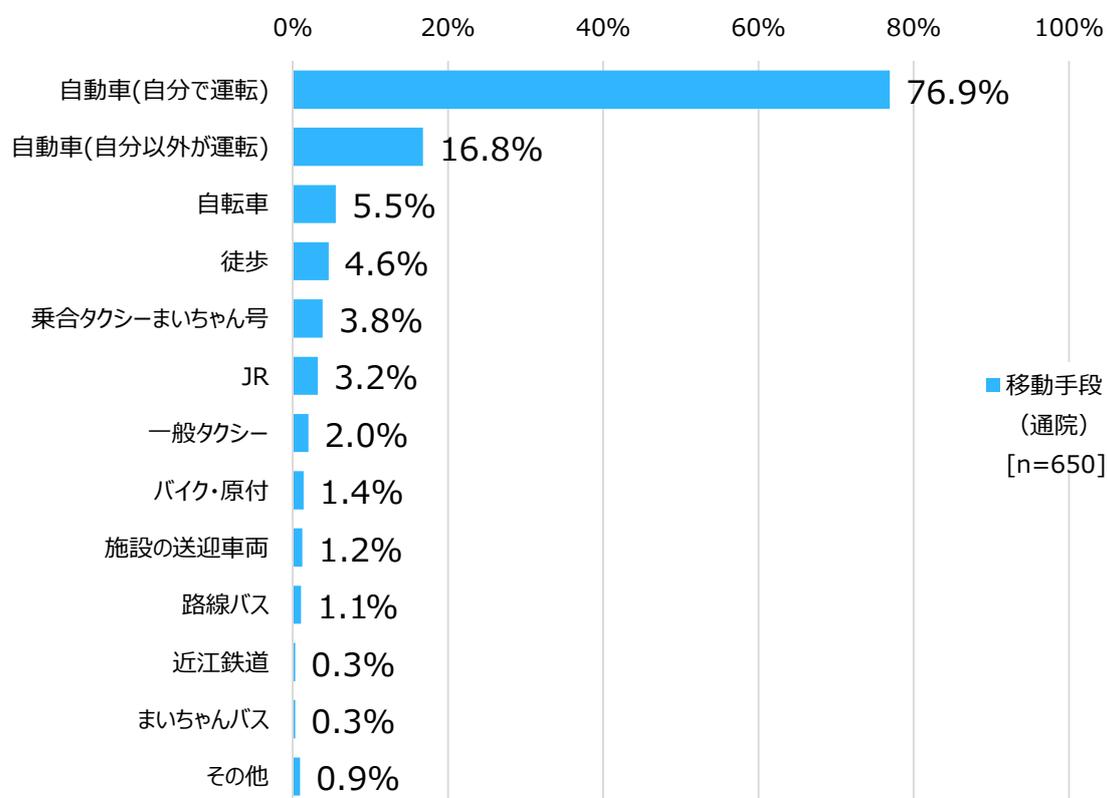
また、居住地域別にみると、どの地域においても市外へ通院に向かう方が一定数いますが、基本的には、各地域内に立地している医院、クリニックに通院に向かう傾向にあります。

なお、伊吹地域に居住している方は半数程度が米原市地域包括ケアセンターいぶきに通院に行っています。



③主な移動手段

通院時の移動手段では自動車が多くなっています。地域公共交通では JR、乗り合いタクシーまいちゃん号が約3～4%の方に利用されています。



※複数回答

図 通院時の移動手段

④移動時間帯（行き）

約8割の方が午前中に通院しています。

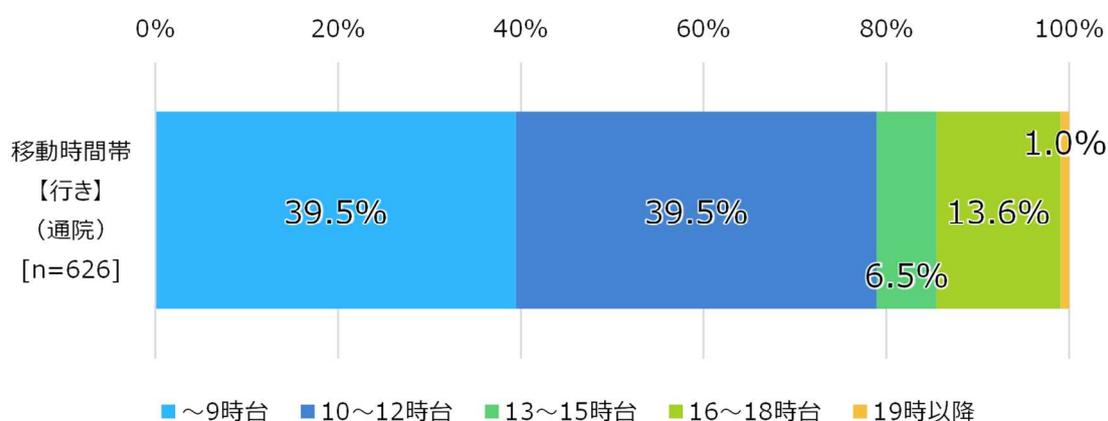
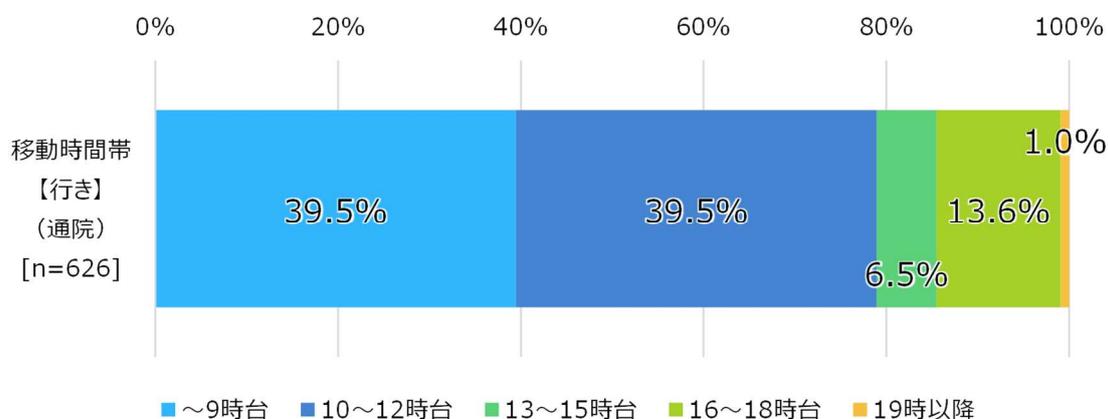


図 通院の移動時間帯（行き）

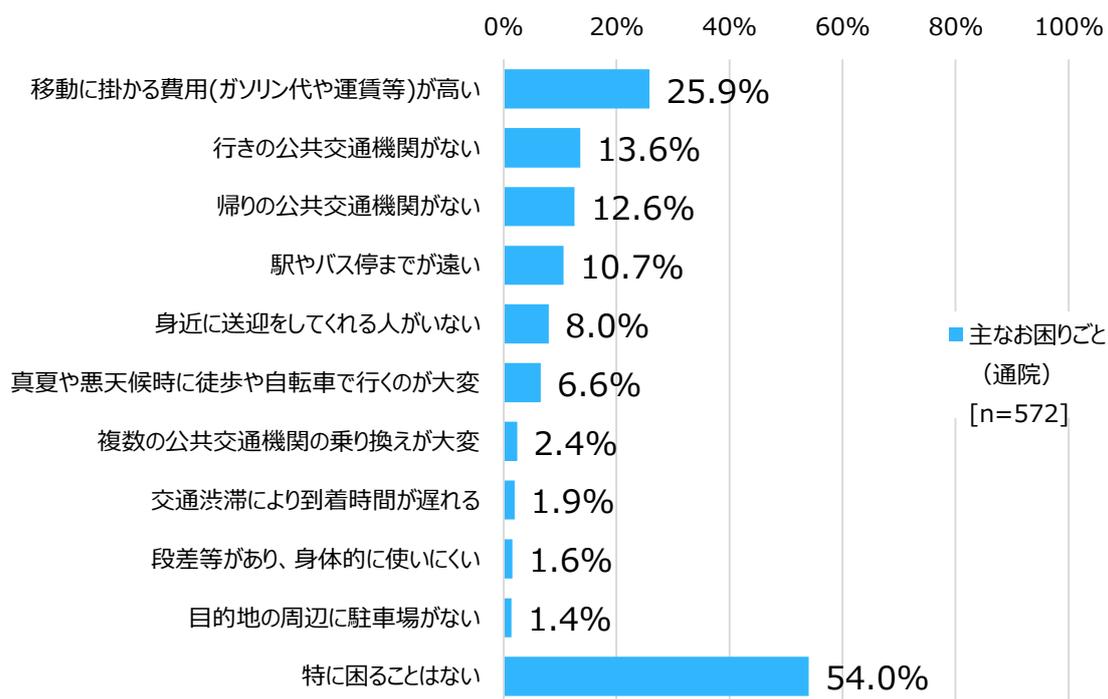
⑤移動時間帯（帰り）

病院からの帰りの時間帯は 10～12 時台が最も多くなっています。午前中の診察時間に合わせて通院し、午前中に帰宅する方が多いことがうかがえます。



⑥主なお困りごと

通院目的の移動におけるお困りごとをみると、移動に掛かる費用が高いと回答している方が最も多くなっていますが、他の目的と比較すると少ない割合になっています。



※複数回答

図 通院目的の移動におけるお困りごと

(6) 鉄道の利用について

①鉄道の利用頻度

鉄道を利用する方の利用頻度をみると、ほとんど利用しない方が約79%となっています。

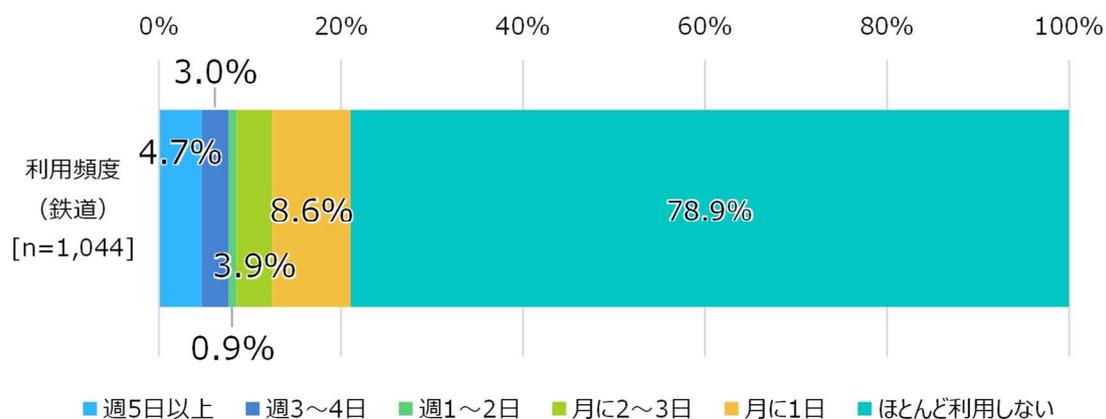


図 鉄道の利用頻度

②最も利用する駅

最も利用する駅は米原駅が約53%と多く、次いで近江長岡駅が約21%と多くなっています。バス路線網の拠点となっている両駅から鉄道を利用する方が多くなっていると考えられます。

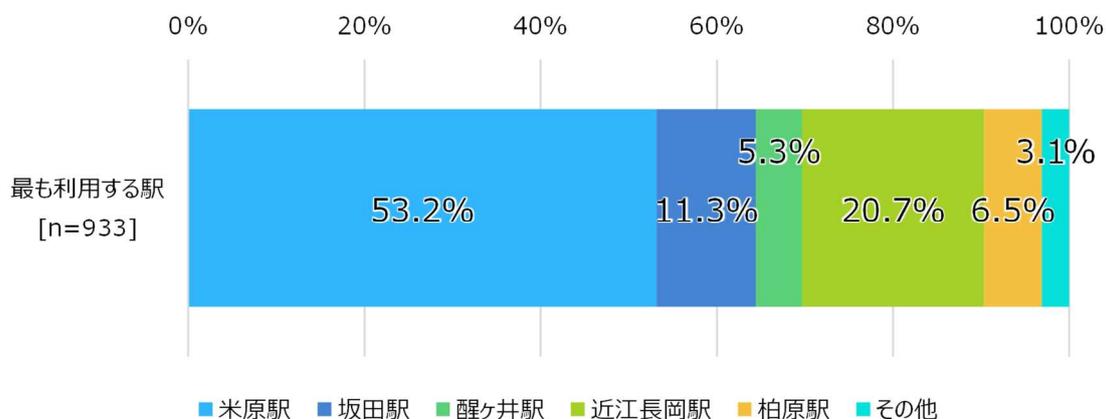
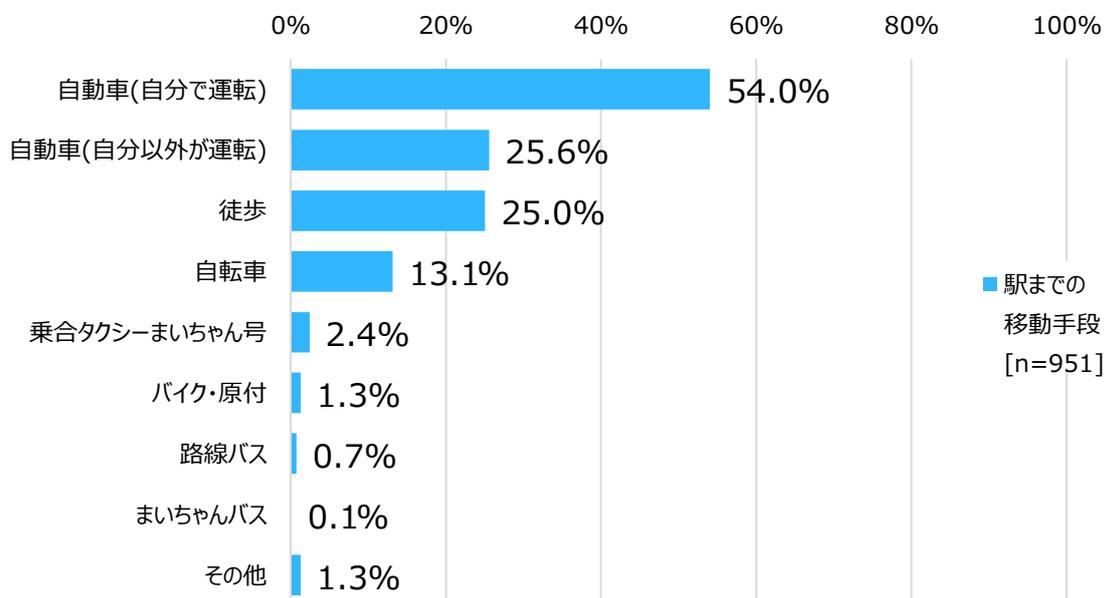


図 最も利用する駅

③駅までの移動手段

駅までの移動手段は、自分で自動車を運転する方が約54%と最も多く、次いで自動車で送迎してもらう方が約26%となっています。自動車以外の移動では徒歩が約25%、自転車が約13%と多くなっています。

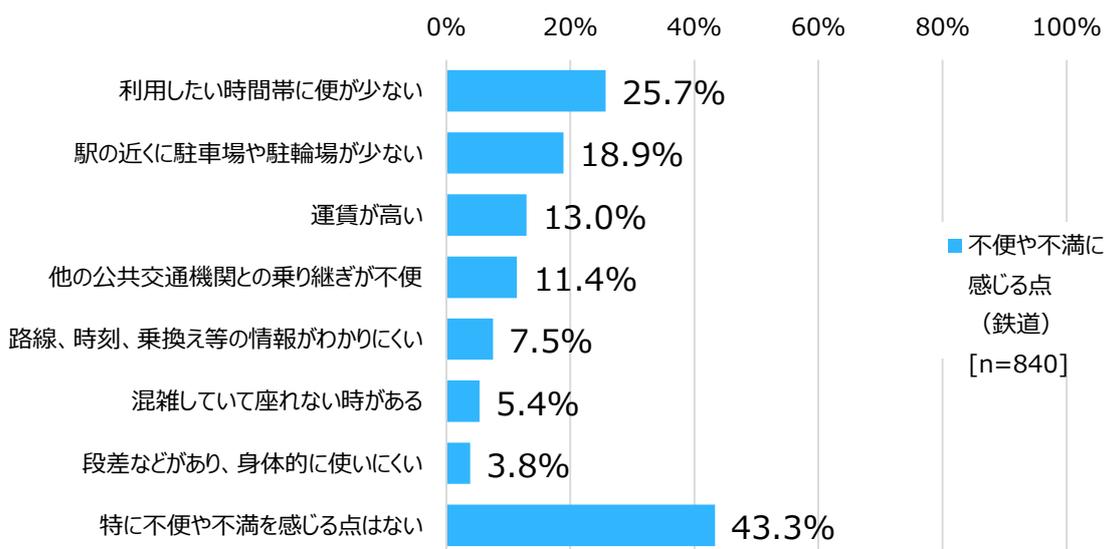


※複数回答

図 駅までの移動手段

④不便や不満を感じる点

鉄道利用時に不便や不満を感じる点をみると、利用したい時間帯に便が少ないが約26%と最も多く、次いで駅の近くに駐車場や駐輪場が無いが多くなっています。



※複数回答

図 鉄道利用時に不便や不満を感じる点

(7) 路線バスの利用について

① 認知状況

路線バスの認知状況をみると、名前だけでも知っているという方が約 64%となっています。そのうち、運行時間や運行地域を含めて知っているという方は約 12%と少なくなっています。

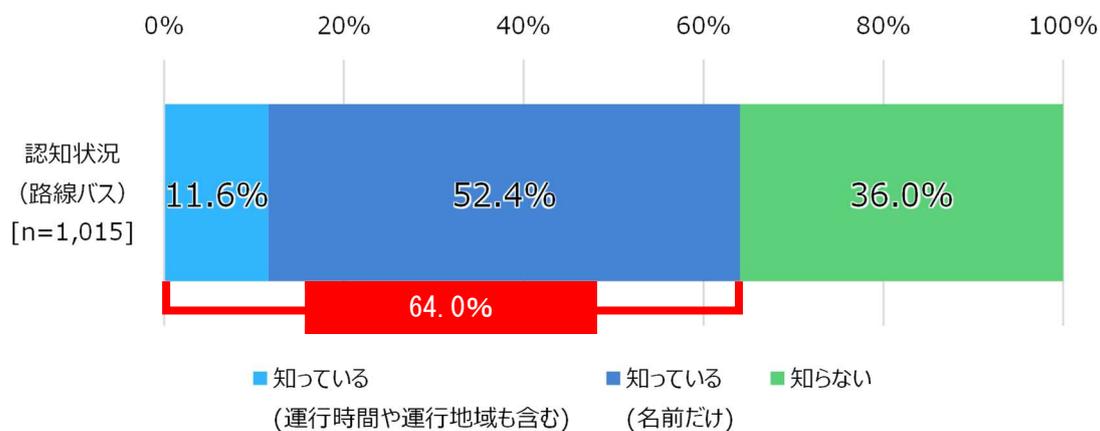


図 路線バスの認知状況

② 利用頻度

路線バスの利用頻度はほとんど利用しない方が約 97%に上っています。

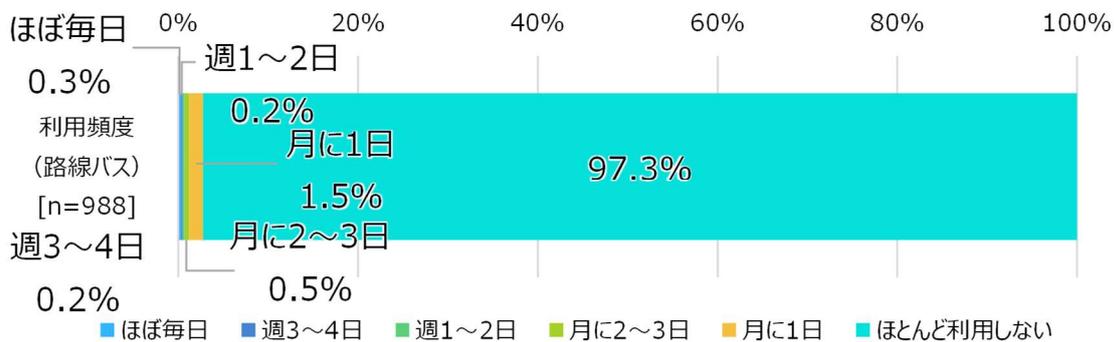
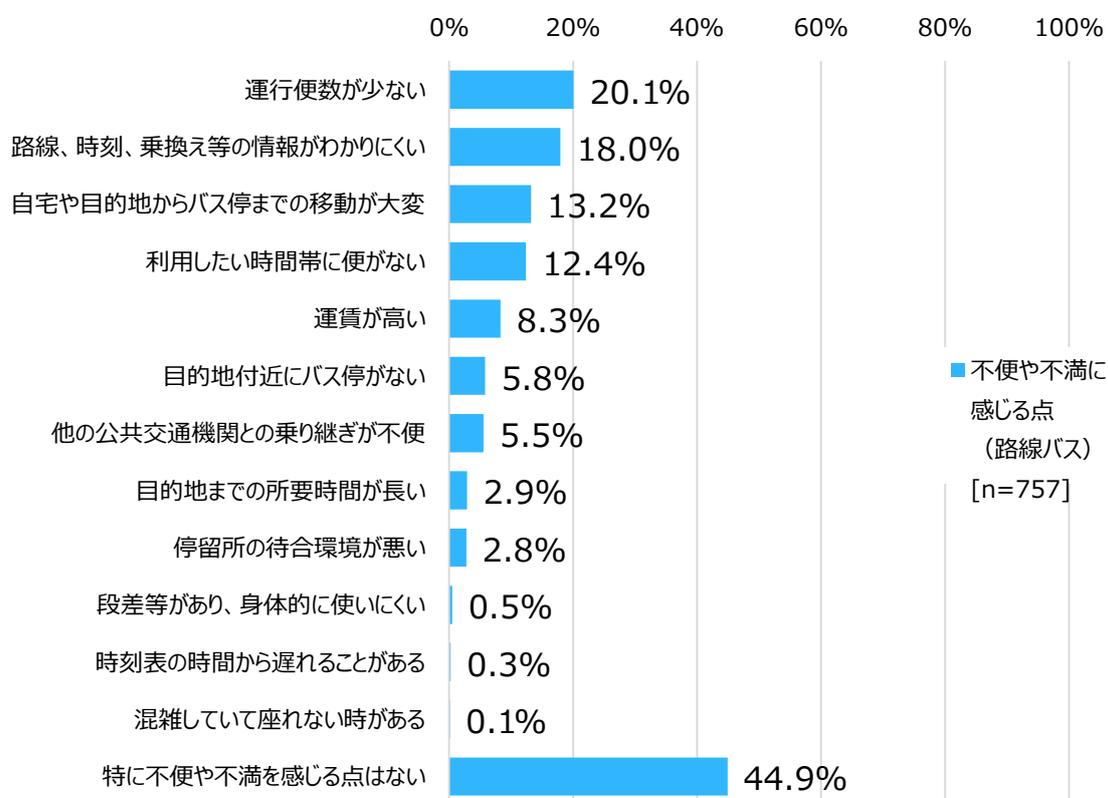


図 路線バスの利用頻度

③不便や不満を感じる点

路線バス利用時に不便や不満を感じる点を見ると、運行便数が少ないが約20%と最も多く、次いで路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくい約18%と多くなっています。



※複数回答

図 路線バス利用時に不便や不満を感じる点

(8) まいちゃん号の利用について

①認知状況

まいちゃん号の認知状況をみると、名前だけでも知っているという回答の方は約86%となっています。路線バスと比較しても認知度が高くなっています。

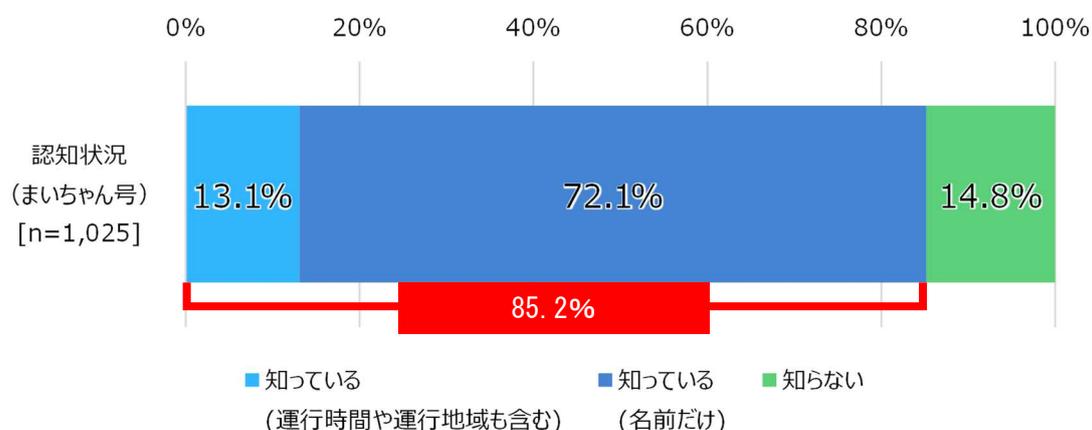
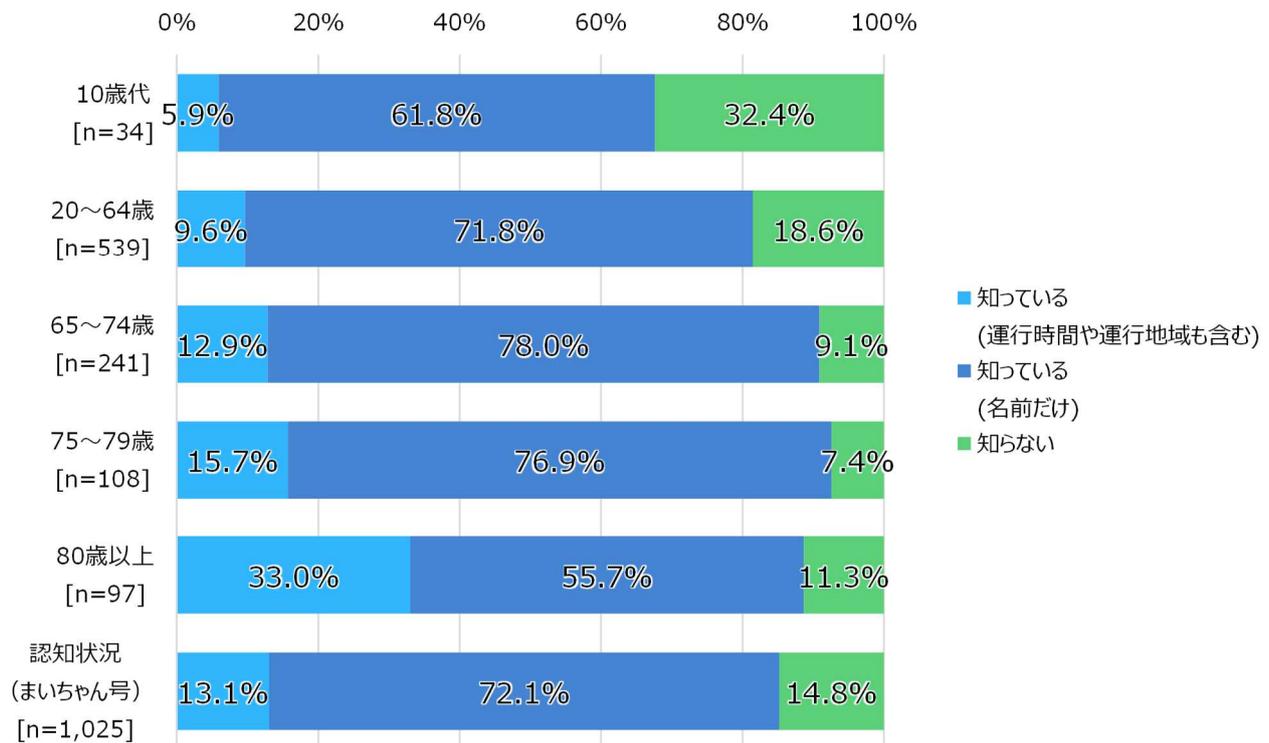


図 まいちゃん号の認知状況

また、年齢層別にみると、高齢になるほどまいちゃん号のことを知っている方が増えている一方で、10歳代においては、約32%の方がまいちゃん号のことを知らないと回答しています。



②利用頻度

まいちゃん号の利用頻度をみるとほとんど利用しない方が約96%と多くなっています。

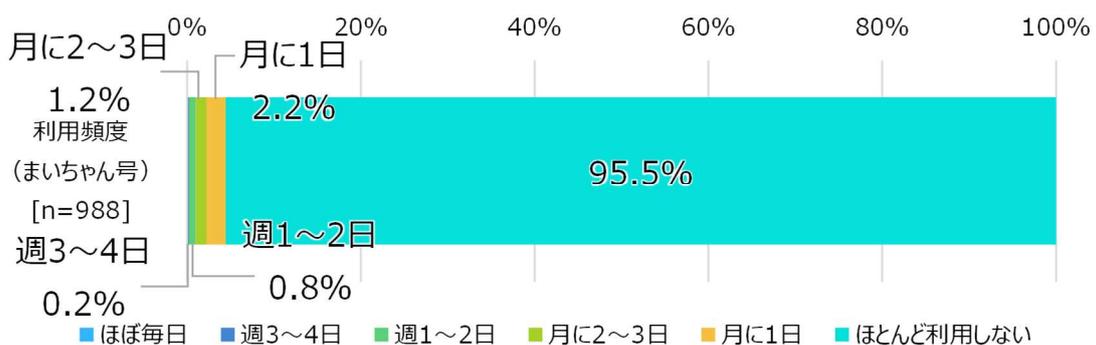
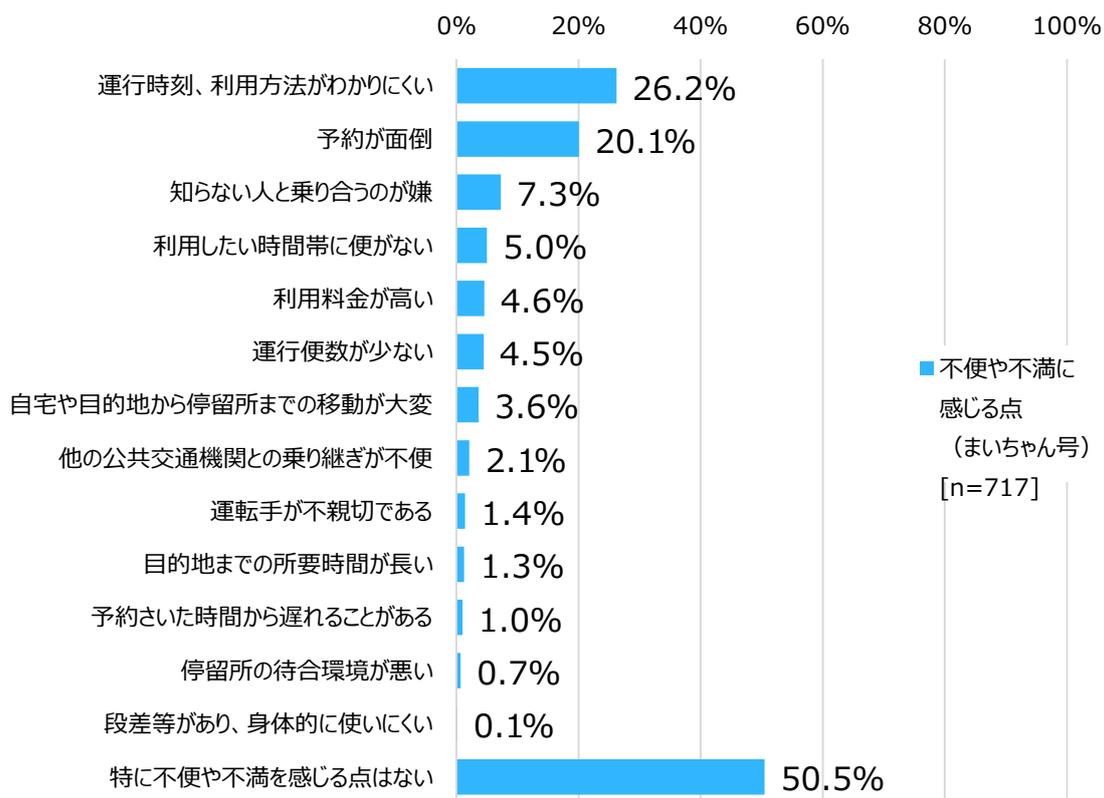


図 まいちゃん号の利用頻度

③不便や不満を感じる点

まいちゃん号利用時に不便や不満を感じる点をみると、運行時刻、利用方法が分かりにくいのが約

26%と最も多く、次いで予約が面倒という意見が20%と多くなっています。



※複数回答

図 まいちゃん号利用時に不便や不満を感じる点

(9) まいちゃんバスの利用について

①認知状況

まいちゃんバスの認知状況をみると、名前だけでも知っている方が約62%となっています。運行地域が限られているためか、路線バスやまいちゃん号と比較して認知度が低くなっています。

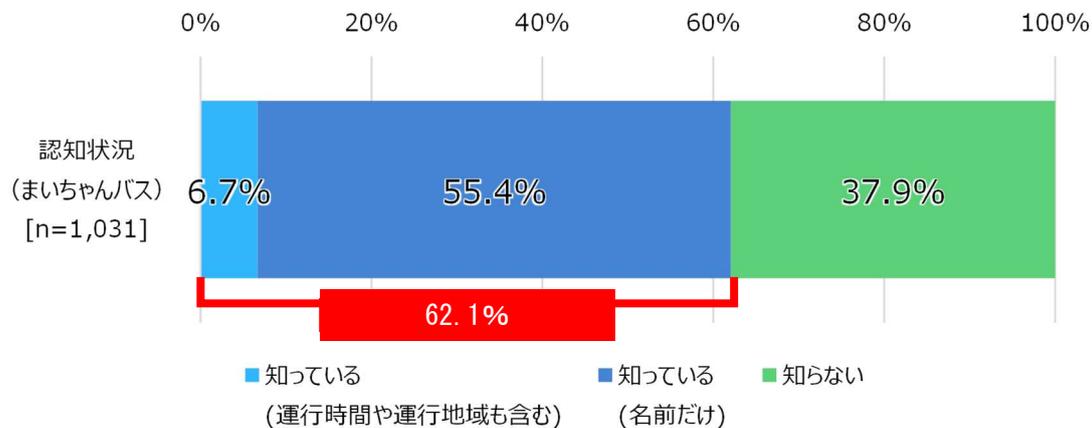


図 まいちゃんバスの認知状況

②利用頻度

まいちゃんバスの利用頻度をみると、ほとんど利用しないが約99%を占めています。

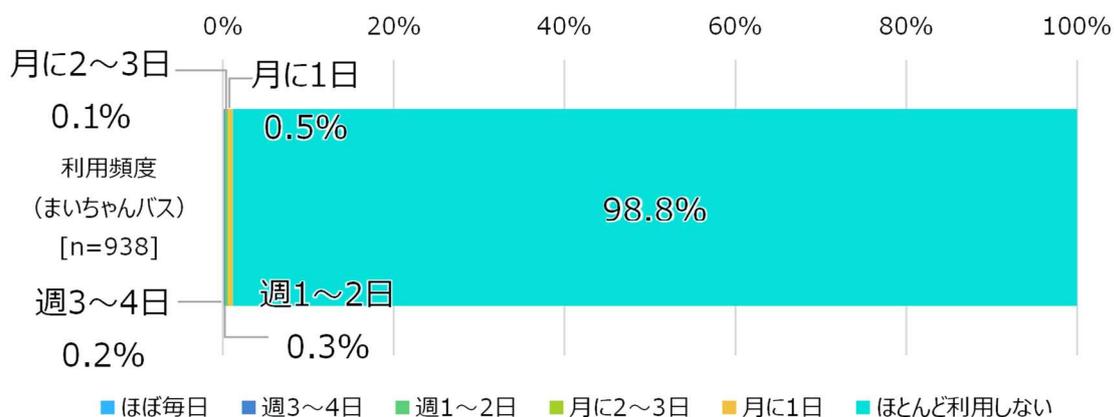
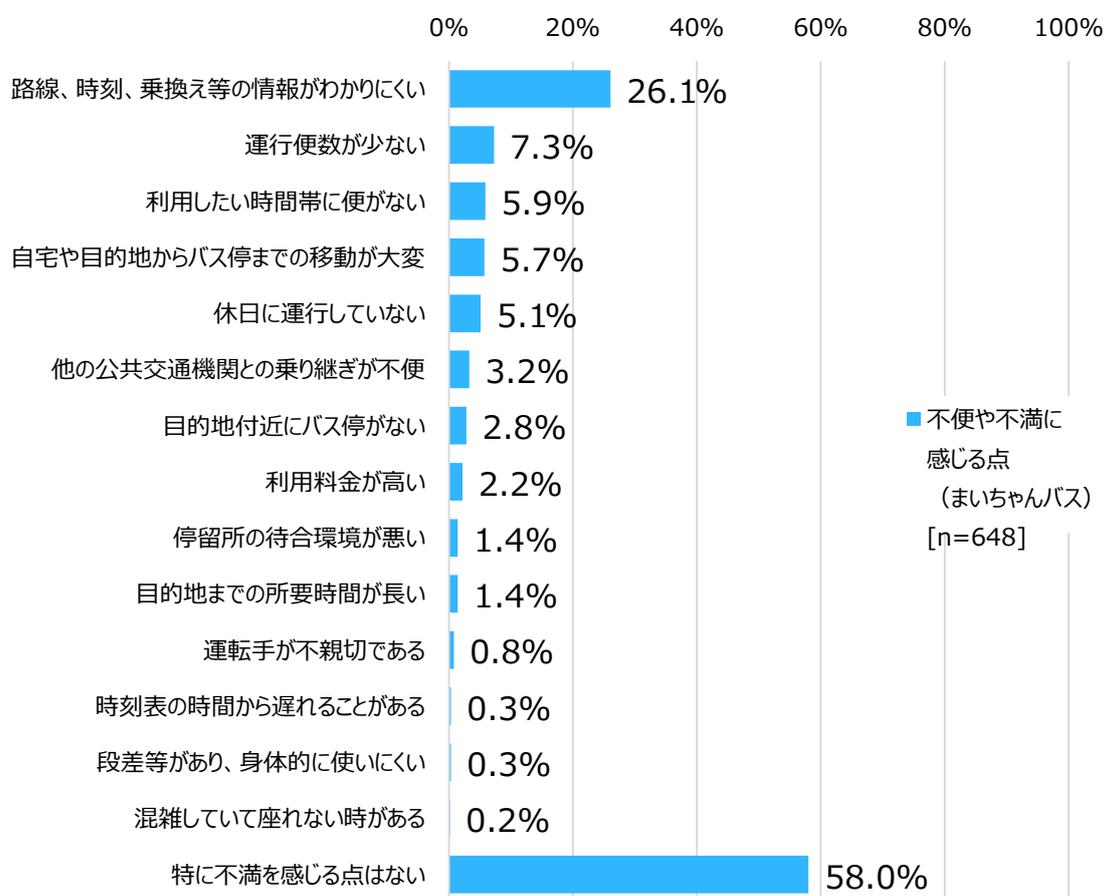


図 まいちゃんバスの利用頻度

③不便や不満を感じる点

まいちゃんバス利用時に不便や不満を感じる点を見ると、まいちゃん号と同様に路線、時刻、乗換え等の情報がわかりにくいが多くなっています。



※複数回答

図 まいちゃんバス利用時に不便や不満を感じる点

(10) 一般タクシーの利用について

①利用頻度

一般タクシーの利用頻度をみると、ほとんど利用しないが約96%を占めています。

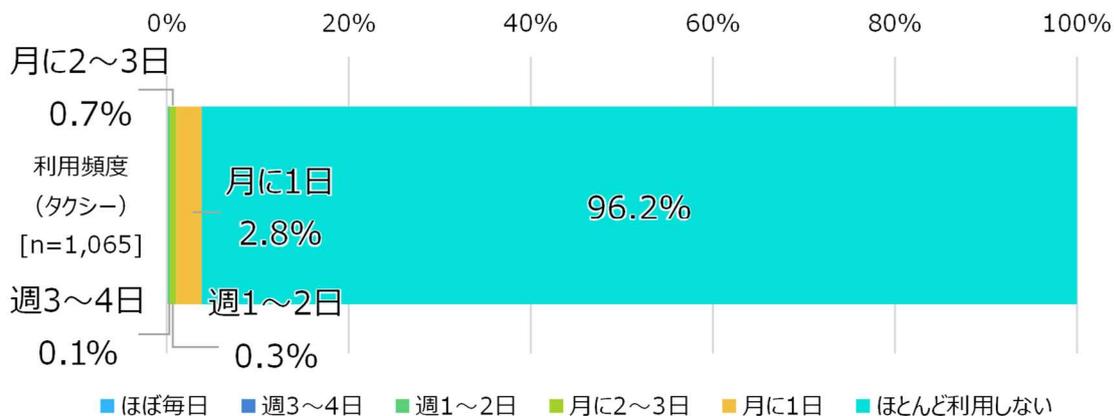
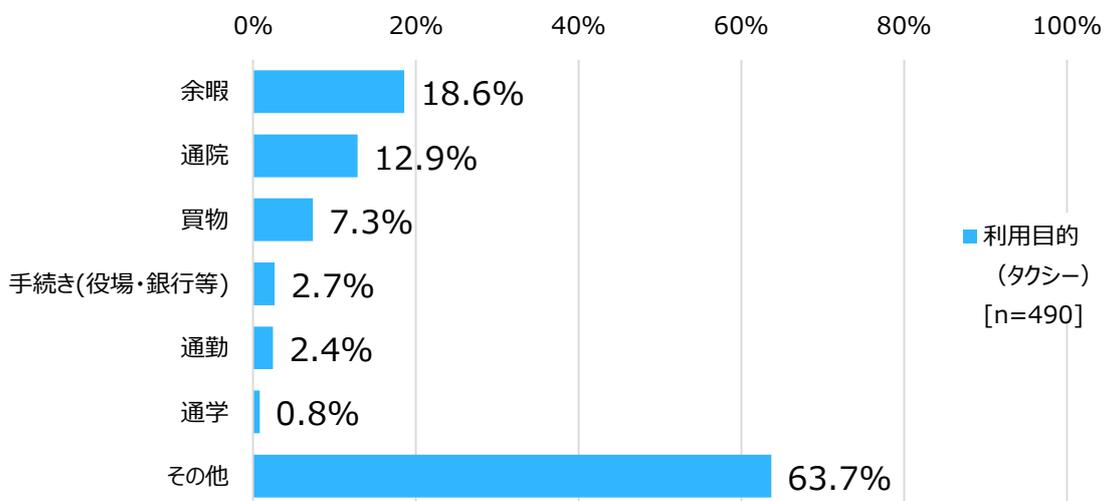


図 一般タクシーの利用頻度

②利用目的

一般タクシーの利用目的をみると、その他が約64%と最も多くなっています。その他以外の回答をみると余暇が約19%、通院が約13%、買い物が約7%の3つの目的が多くなっています。

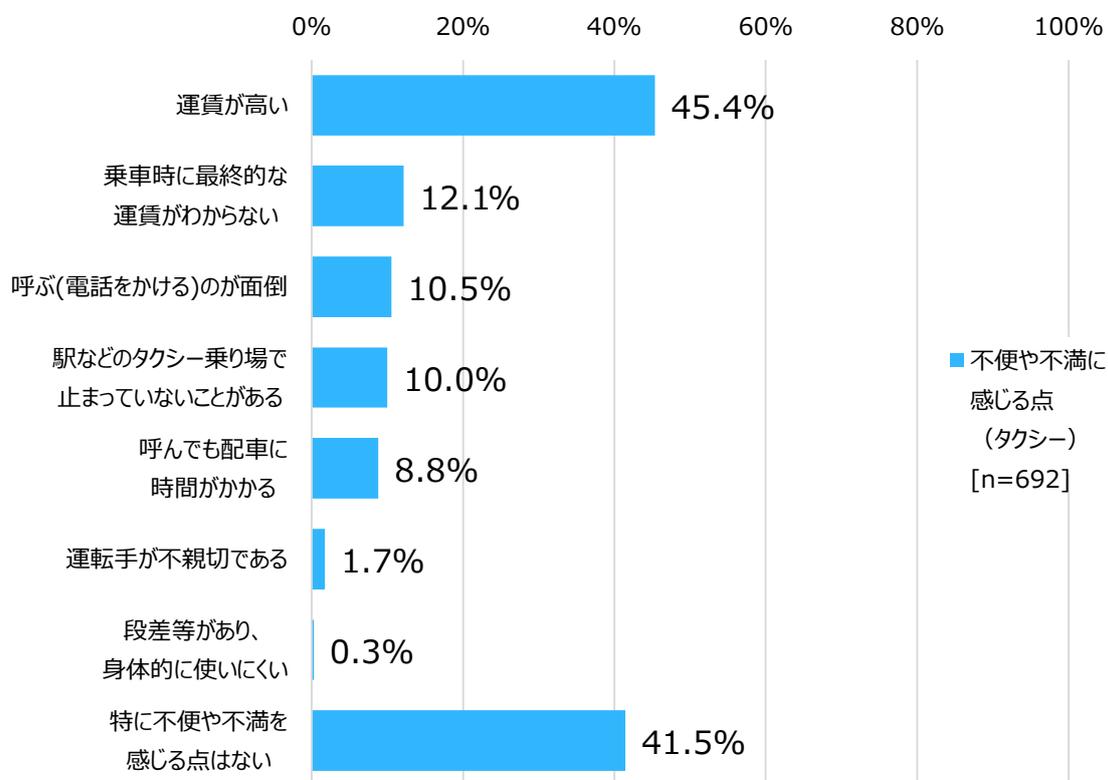


※複数回答

図 一般タクシーの利用目的

③不便や不満を感じる点

一般タクシー利用時に不便や不満を感じる点をみると、運賃が高いが約45%と最も多くなっています。



※複数回答

図 一般タクシー利用時に不便や不満を感じる点

(11) 地域公共交通が廃止された場合の生活への影響について

①生活への影響

地域公共交通が廃止されると困ると回答した方は約 56%になっています。しかし、困ると回答した方の大部分は、現在はあまり利用していない方となっています。

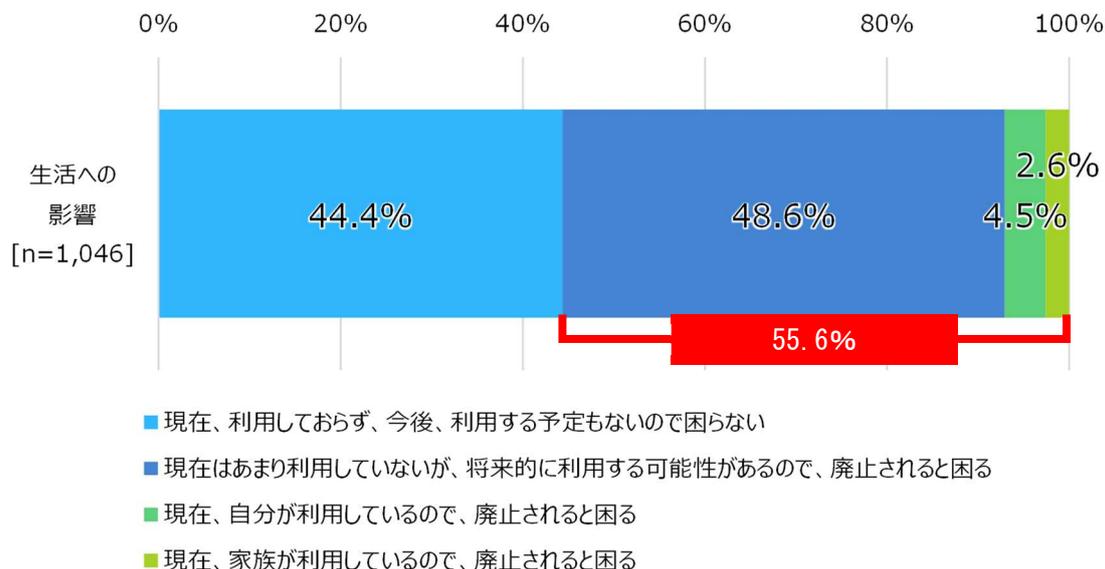


図 地域公共交通が廃止された場合の生活への影響

居住地域別にみると、米原地域において地域公共交通が廃止されると困ると回答した方の割合が60%を超え、他地域と比較して高くなっています。

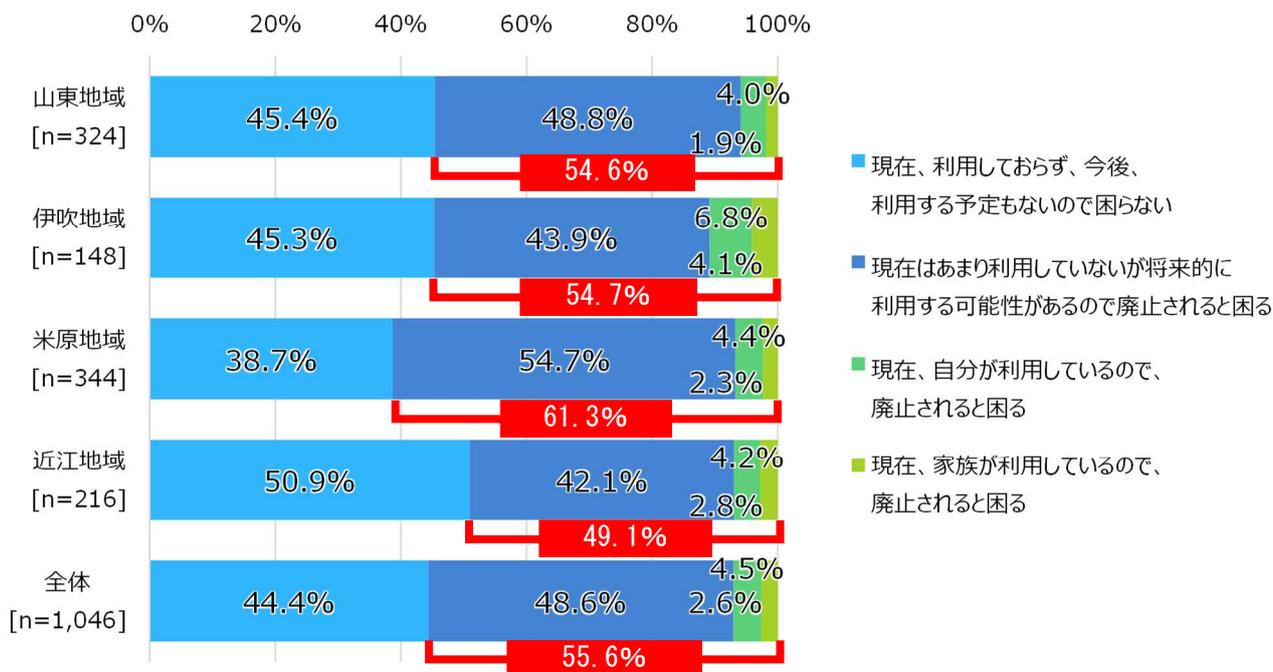
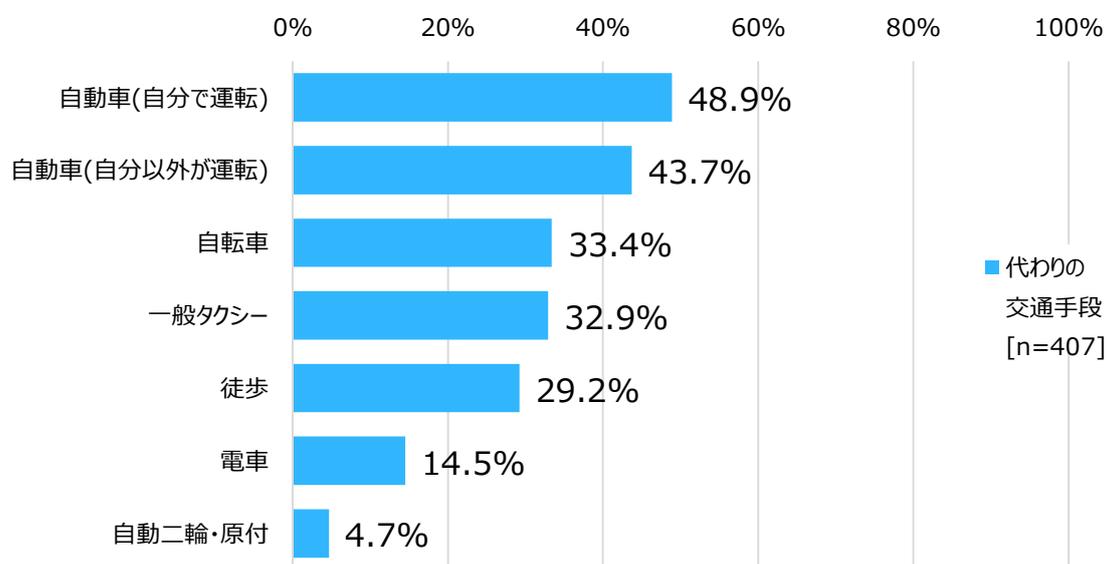


図 地域公共交通が廃止された場合の生活への影響（居住地域別）

②代わりの交通手段

地域公共交通が廃止された場合の代わりの交通手段をみると、自動車を自分で運転すると回答した方が約50%近くに上った一方で、自動車で送迎してもらおうと回答した方が約44%となっています。



※複数回答

図 地域公共交通が廃止された場合の代わりの交通手段

(12) 今後の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

今後の地域公共交通に対する市と利用者の負担水準と、求める地域公共交通サービスの水準についてみると、現状の負担水準の中で可能な限りの地域公共交通サービスを実施することを求める意見が約52%と多くなっています。

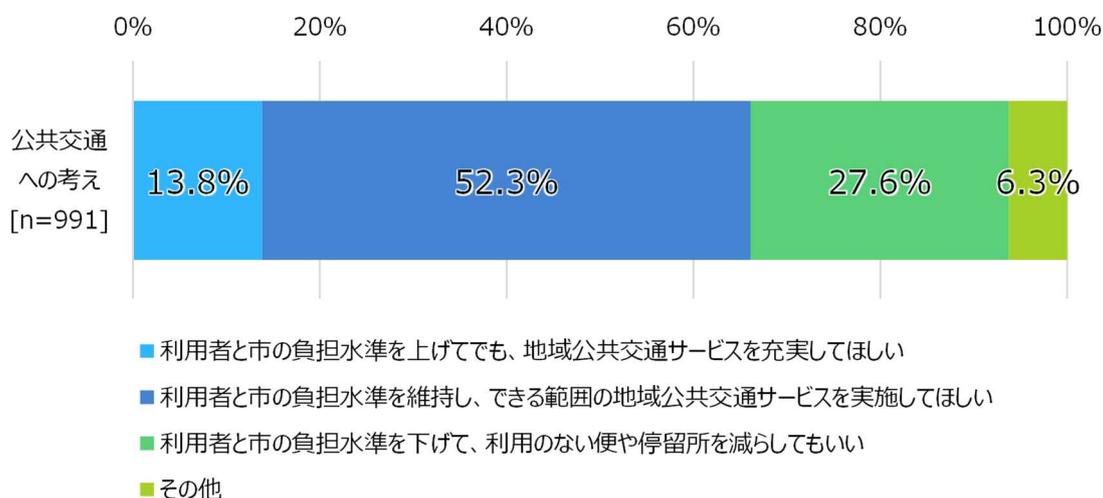


図 地域公共交通に対する負担やサービス水準についての意見

年齢階層別にみると、64歳以下の比較的若い層は負担水準を下げて利用のない便や停留所を減らしてもいいと回答している方の割合が約30%を超えており、65歳以上の高齢層と比較して高くなっています。

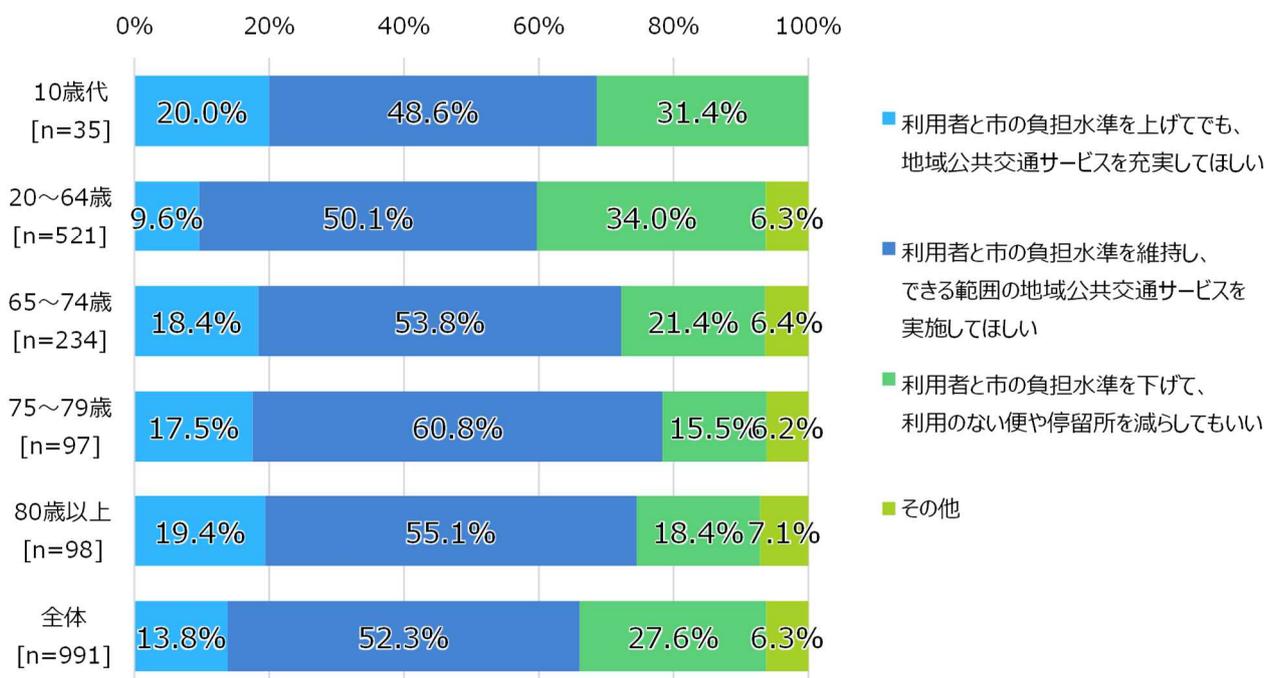


図 地域公共交通に対する負担やサービス水準についての意見（年齢階層別）

居住地域別にみると、近江地域では負担水準を下げても利用のない便や停留所を減らしてもいいと回答している方の割合が比較的高くなっています。近江地域は比較的若い層が多く居住していることが影響していると考えられます。

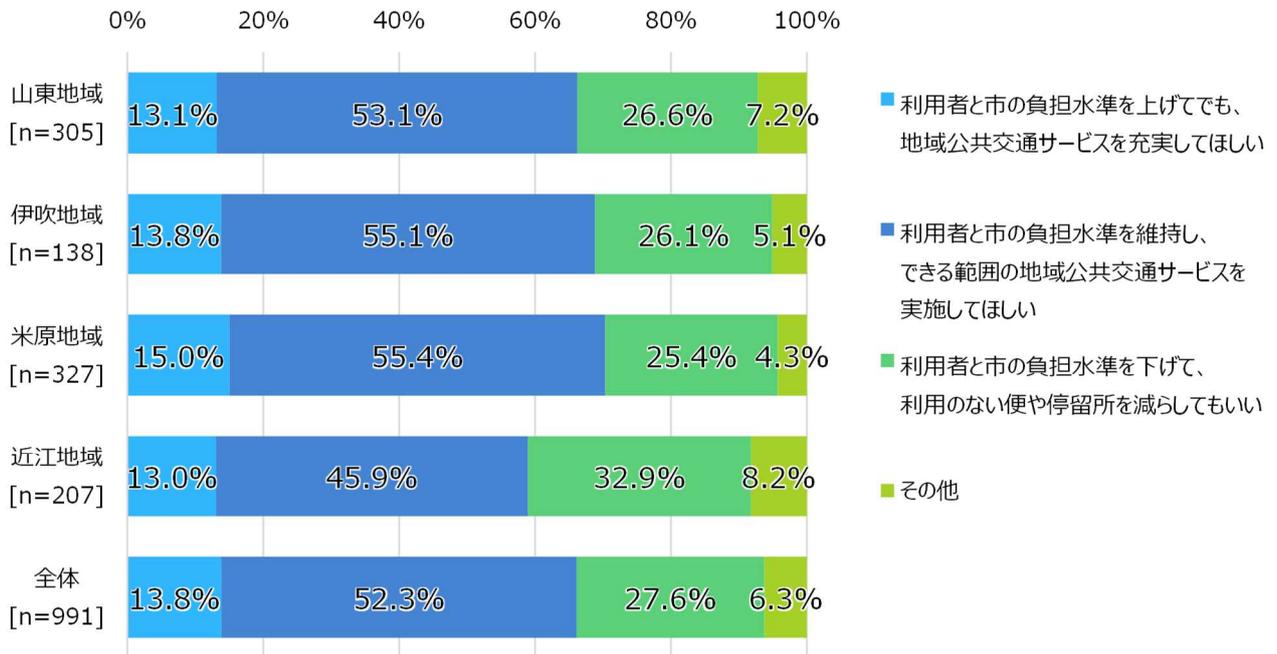
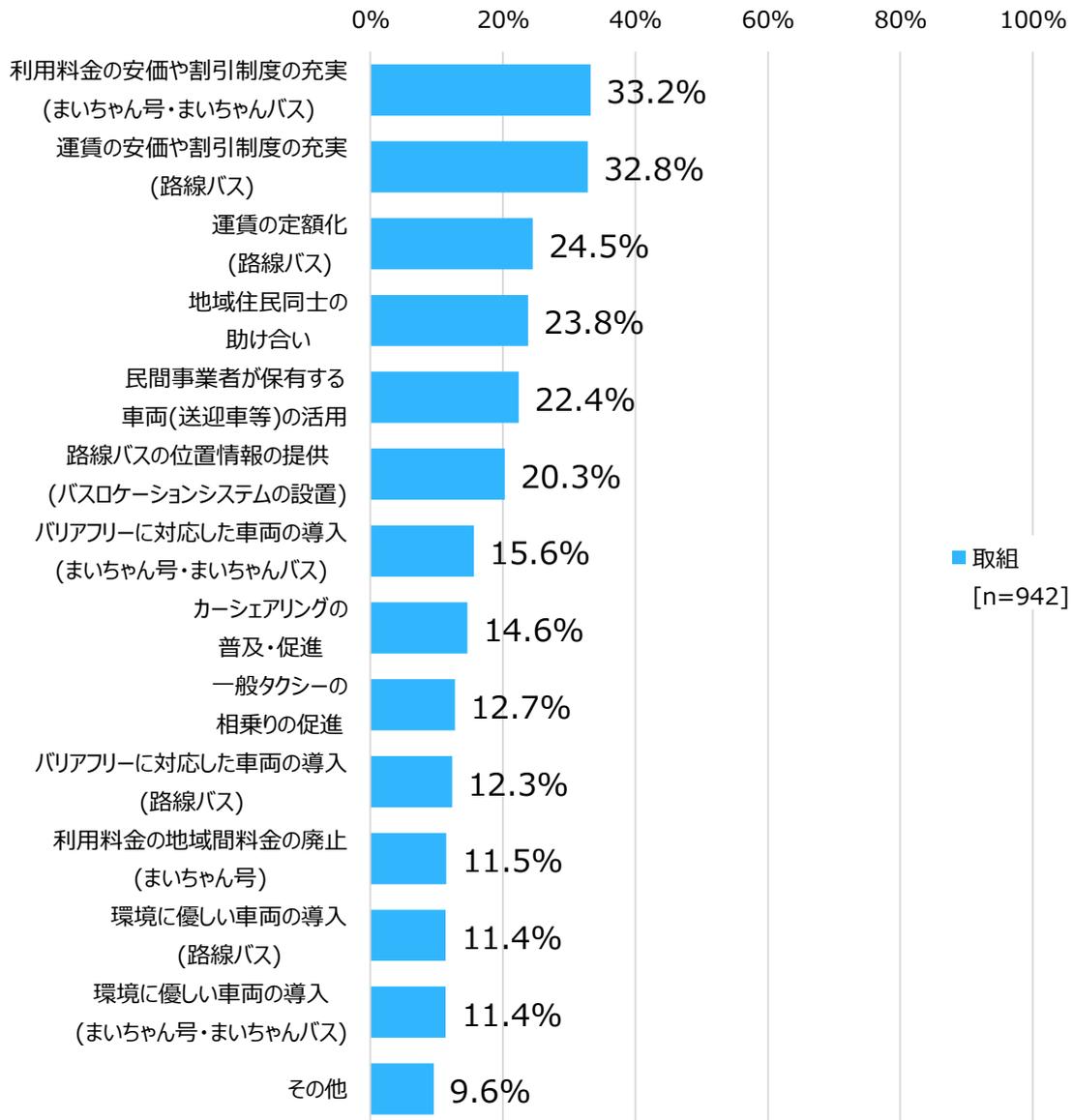


図 地域公共交通に対する負担やサービス水準についての意見（居住地域別）

(13) 今後特に進めていくべき取組について

今後特に進めていくべき取組をみると、利用料金の安価や割引制度の充実を求める方の割合が路線バスとまいちゃん号・まいちゃんバスの双方で30%を超えています。また、路線バスの運賃の定額化も約25%と高くなっており、運賃に関する取組に対するニーズが高くなっています。



※複数回答

図 今後特に進めていくべき取組について

米原市地域公共交通計画の策定における
利用者アンケート調査の結果について（速報）

0. 利用者アンケート調査の結果の概要

○回収状況

利用者アンケートの実施状況は以下の通りです。なお以下集計結果は、各回答項目の回答割合の小数第2位を四捨五入して算出しているため、合計値 100%とならない場合があります。

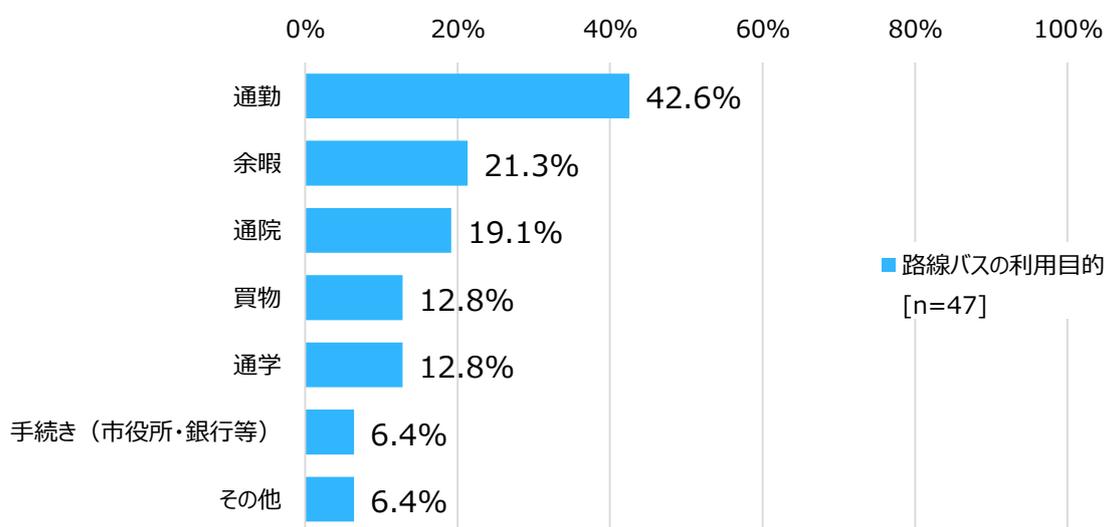
アンケート	項目	概要
路線バス利用者へのアンケート	調査方法	路線バスの利用者へのヒアリング、調査票配布
	実施期間	令和5年9月4日（月）頃～ 令和5年9月18日（月）
	回収件数	49 件
まいちゃん号利用者へのアンケート	調査方法	まいちゃん号の利用者への調査票配布
	実施期間	令和5年9月4日（月）頃～ 令和5年9月18日（月）
	回収件数	131 件
まいちゃんバス利用者へのアンケート	調査方法	まいちゃんバスの利用者への調査票配布
	実施期間	令和5年9月4日（月）頃～ 令和5年9月18日（月）
	回収件数	13 件

1. 路線バス利用者へのアンケート調査

(1) 普段の路線バスの利用について

① 路線バスの利用目的

路線バスの利用目的をみると、通勤が約 43%と最も多く、次いで余暇と通院が多くなっています。

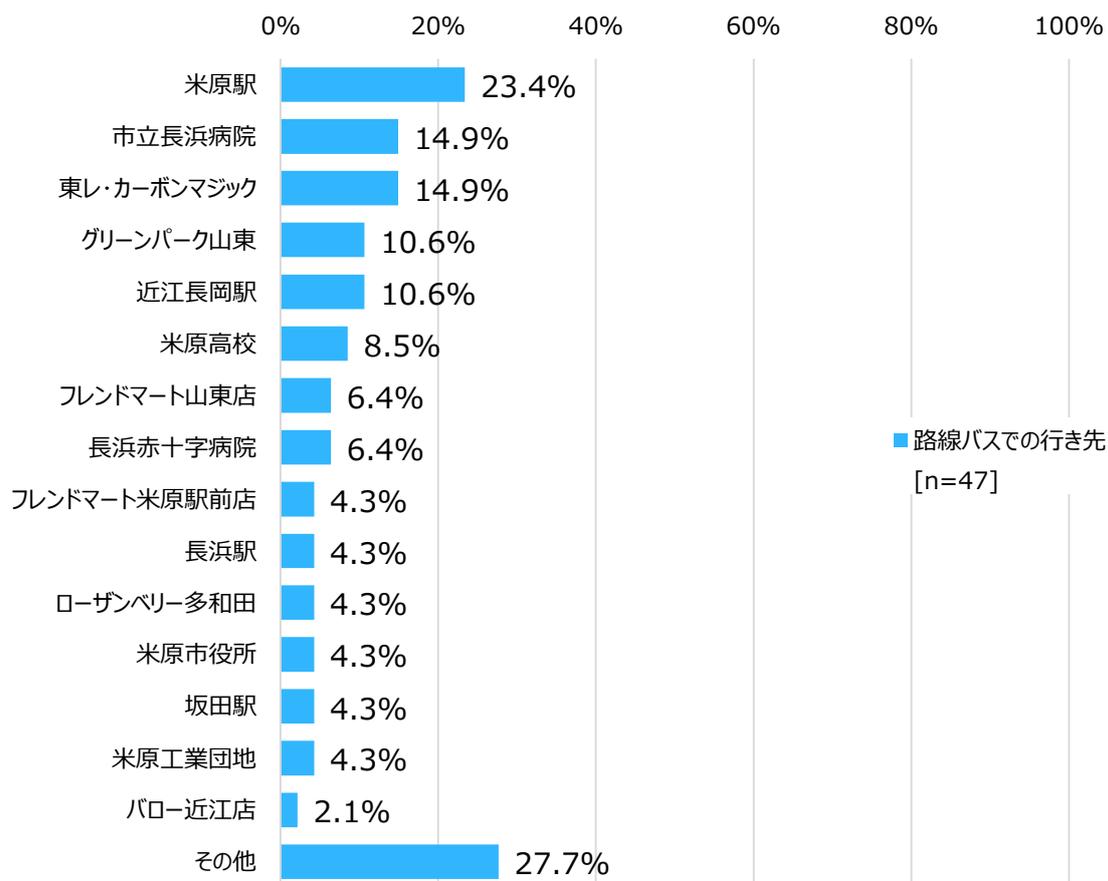


※複数回答

図 路線バスの利用目的

②路線バスでの行き先

路線バスでの行き先をみると、米原駅が最も多く、鉄道への乗り継ぐ移動が多いと考えられます。また、市立長浜病院、東レ・カーボンマジックおよびグリーンパーク山東の割合が多くなっており、それぞれ通院、通勤および余暇での目的地になっているとみられます。



※複数回答

図 路線バスでの行き先

③路線バスの利用頻度

路線バスの利用頻度をみると、ほぼ毎日が約38%を占めています。

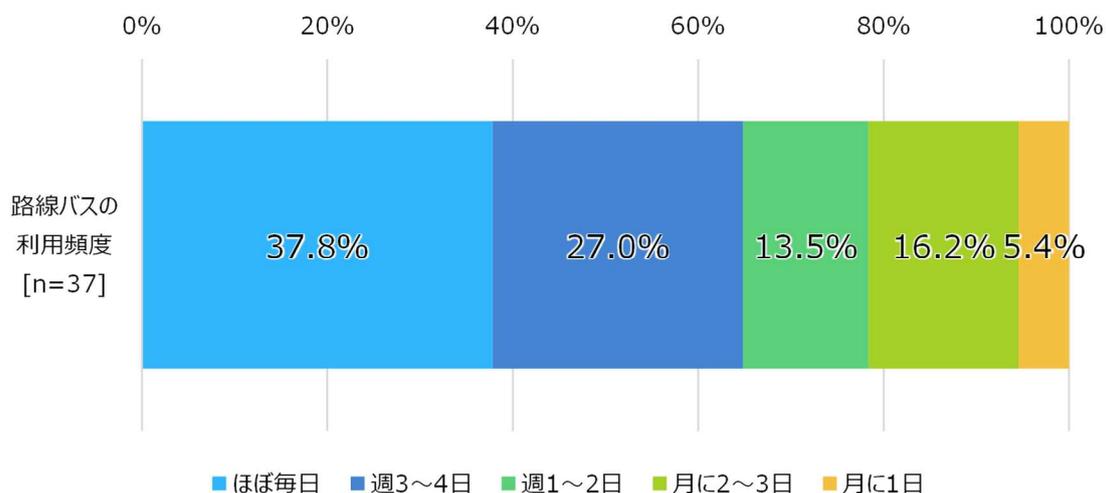


図 路線バスの利用頻度

④路線バスの利用時間帯（行き）

路線バスの行きの利用時間帯をみると、9時台以前が最も多く、朝に通勤や通院のために利用されています。

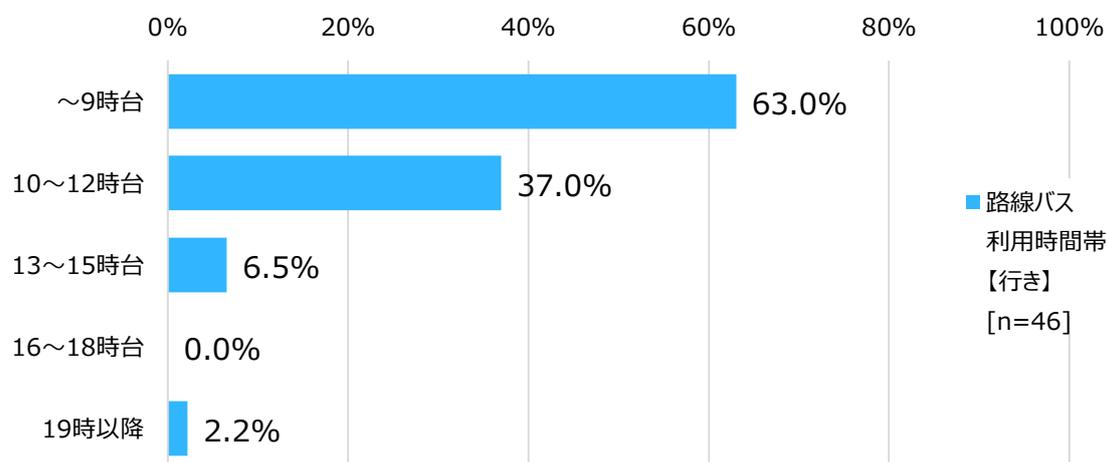


図 路線バスの利用時間帯（行き）

⑤路線バスの利用時間帯（帰り）

路線バスの帰りの利用時間帯をみると、16～18時台が最も多くなっています。

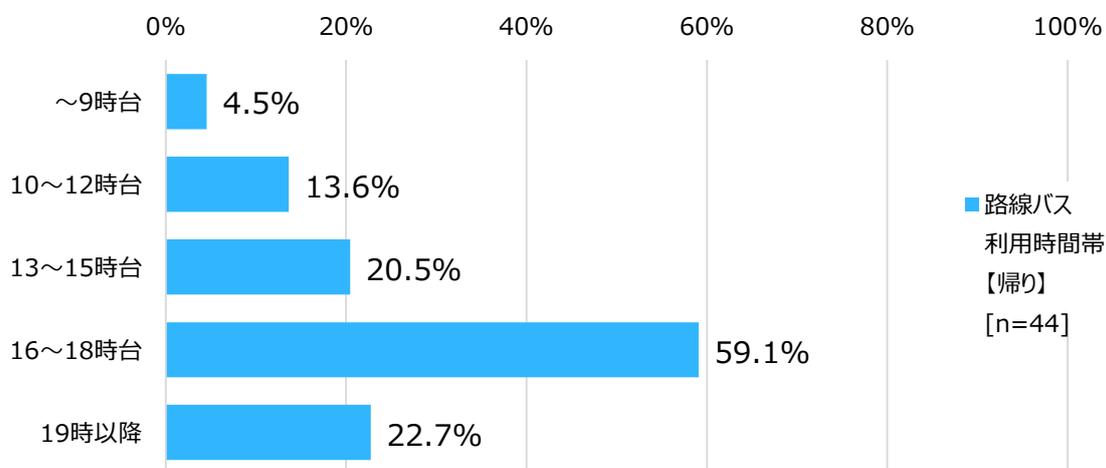


図 路線バスの利用時間帯（帰り）

⑥路線バスの利用パターン

路線バスの利用パターンをみると、往復での利用が約80%を占めていますが、片道利用の方もみられます。

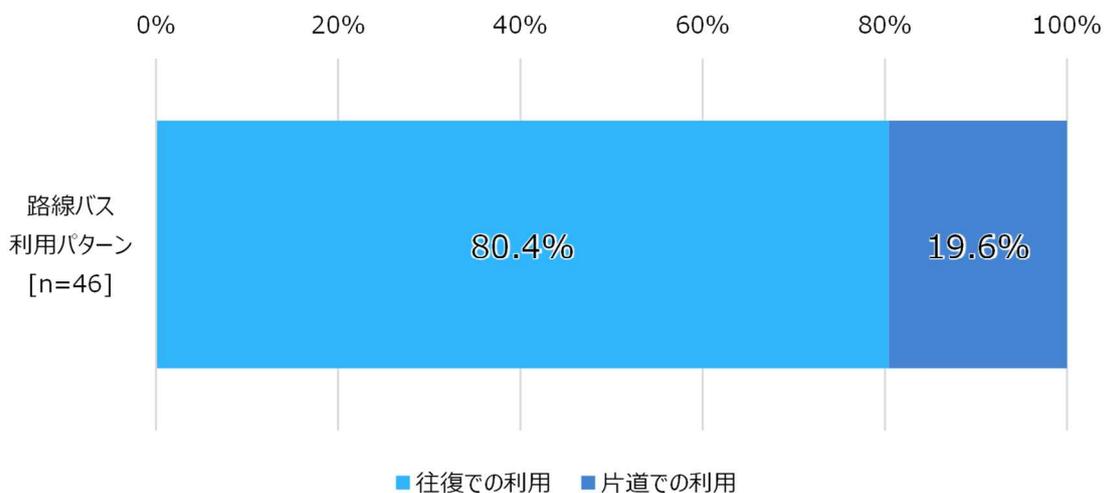
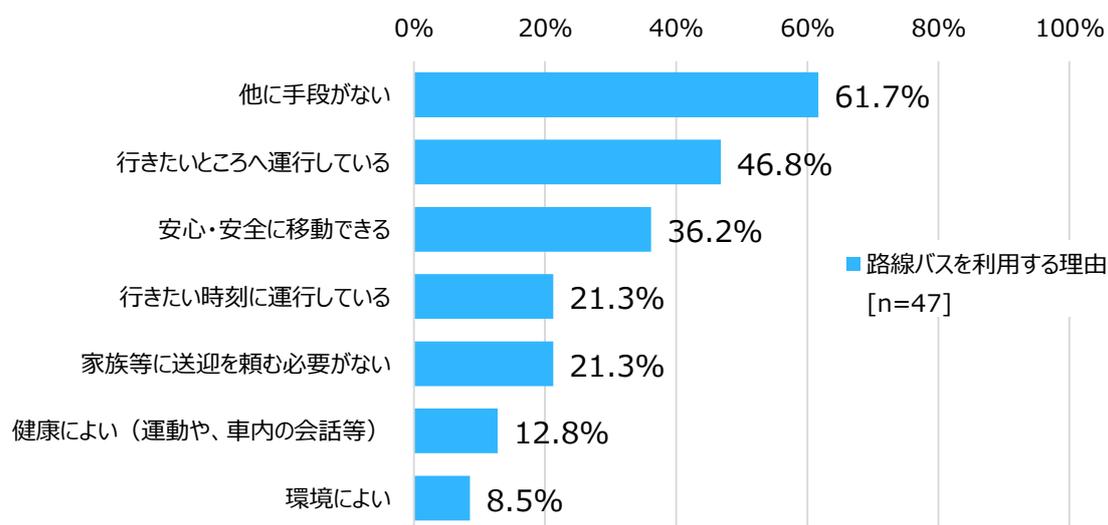


図 路線バスの利用パターン

⑦路線バスを利用する理由

路線バスを利用する理由をみると、他に手段がないが約62%を占め、自動車で移動しない方にとって、重要な移動手段になっていることが見て取れます。次いで、行きたいところに運行しているが約47%を占めており、路線バスが利用される為には目的地までアクセスできることが必要であることが分かります。

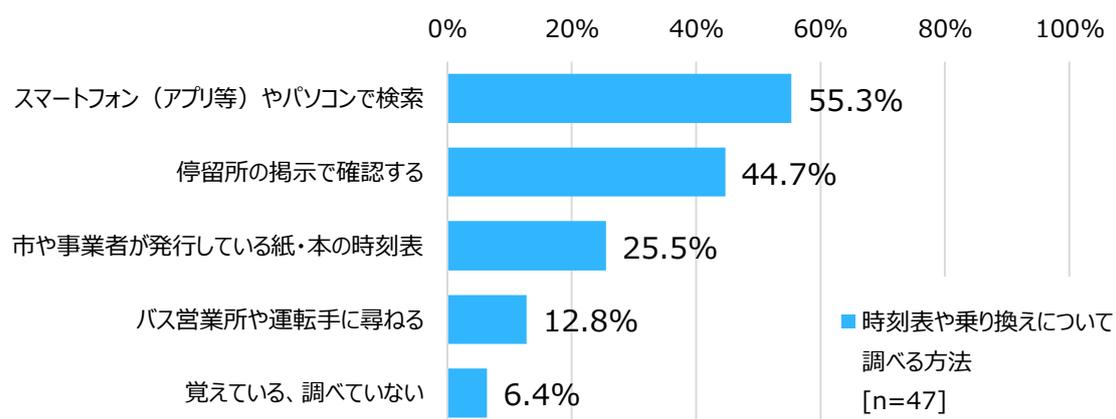


※複数回答

図 路線バスを利用する理由

⑧時刻表や乗り換えについて調べる方法

時刻表や乗り換えについて調べる方法をみると、約55%がスマートフォン等で検索し、約45%が停留所の掲示から確認しています。



※複数回答

図 時刻表や乗り換えについて調べる方法

⑨路線バスの満足度

路線バスの満足度をみると、約96%が満足またはやや満足と回答しています。不満を感じている方はみられませんでした。

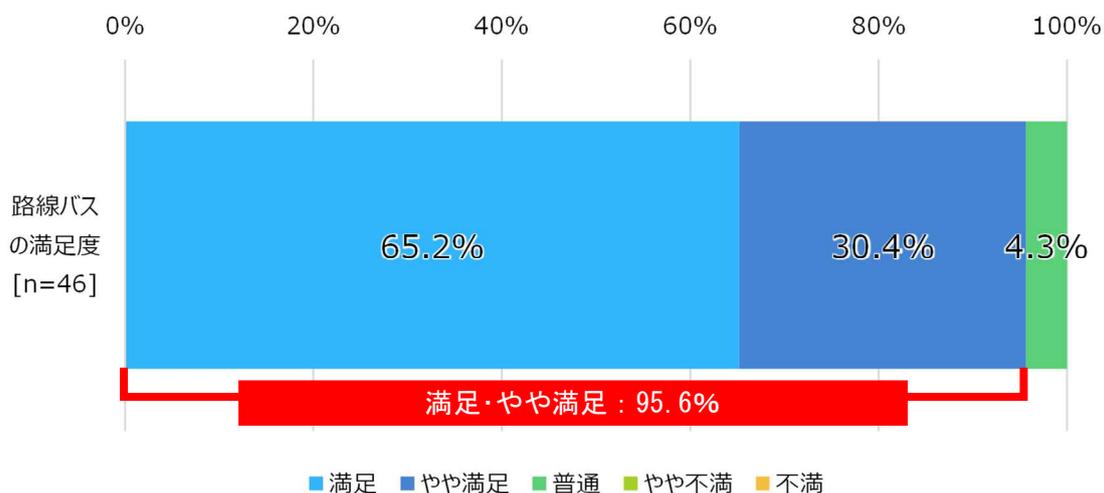


図 路線バスの満足度

(2)市内の地域公共交通の今後の運行について

①今後の路線バスについての考え

今後の路線バスについての考えをみると、県や市の負担水準を上げてでも、維持すべきという回答が約65%と多くなっています。

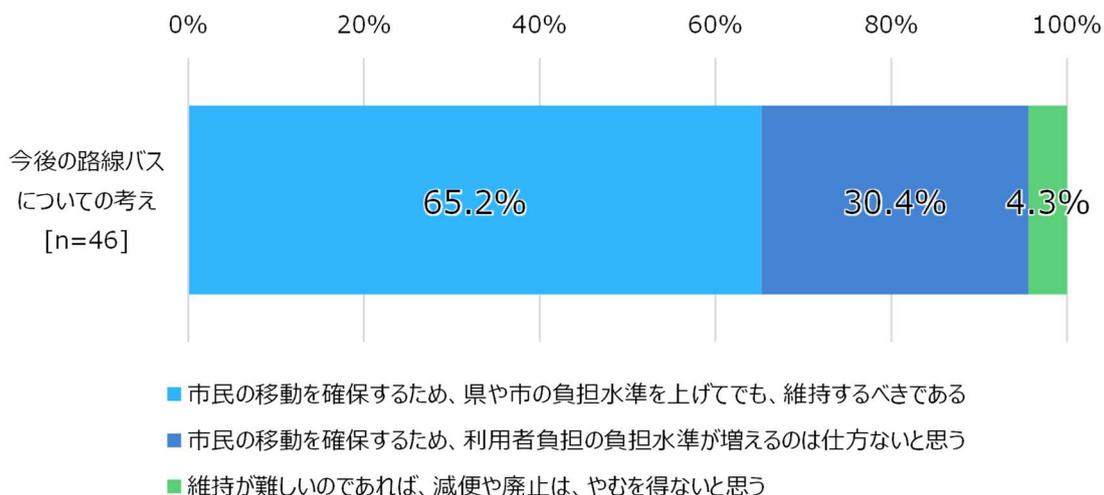
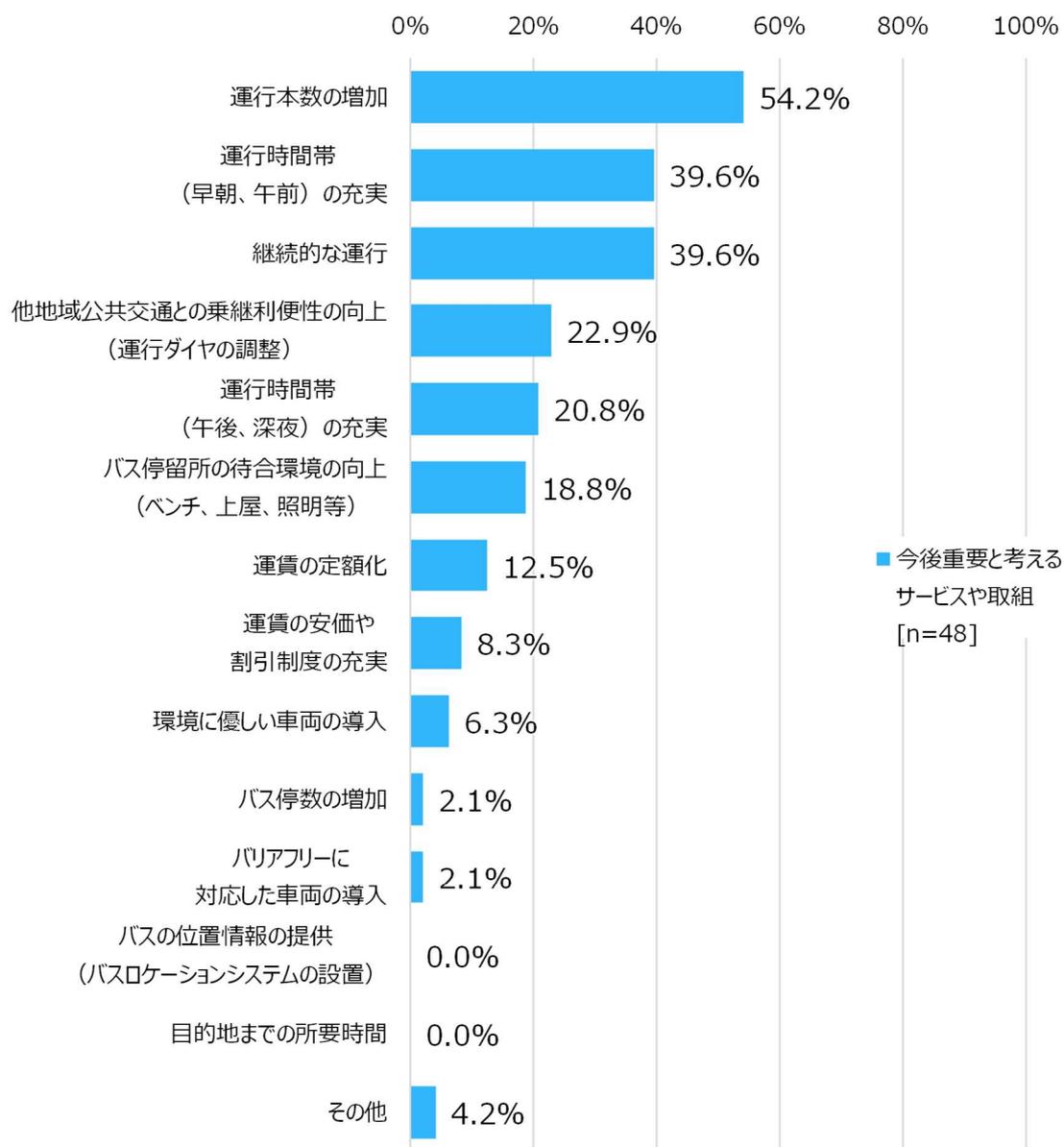


図 今後の路線バスについての考え

②今後重要と考えるサービスや取組

今後重要と考えるサービスをみると、運行本数の増加が約54%と最も多くなっています。次いで、早朝・午前中の運行の充実、継続的な運行が求められています。



※複数回答

図 今後重要と考えるサービスや取組

(3) 回答者の属性について

① 性別

回答者の性別をみると、男性と女性が同数となっています。

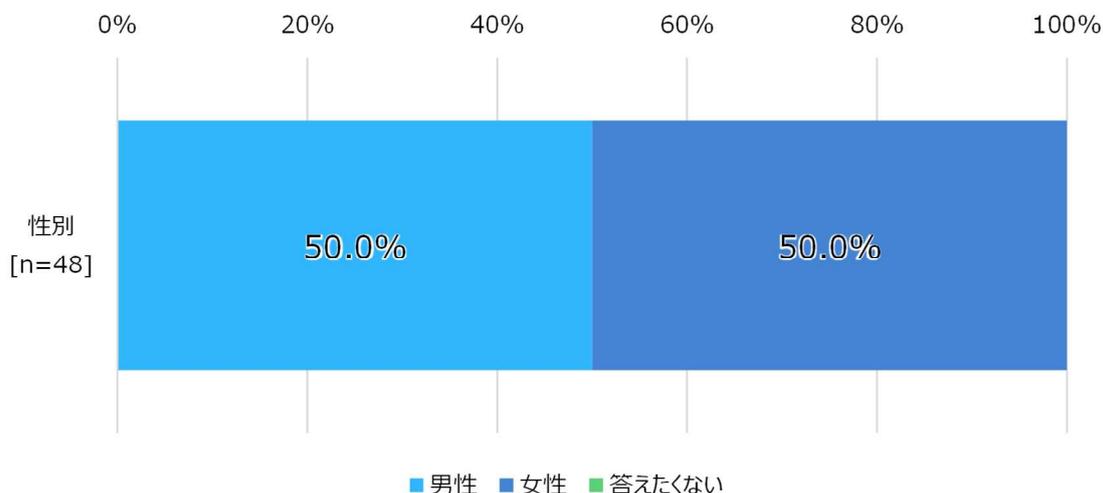


図 性別

② 年齢

回答者の年齢をみると、10代（約19%）、30代（約19%）および50代（約21%）の割合が特に多い一方で、65歳以上の高齢者の割合も約21%を占めています。路線バスは、まいちゃん号やまいちゃんバスと異なり現役世代によく利用されています。

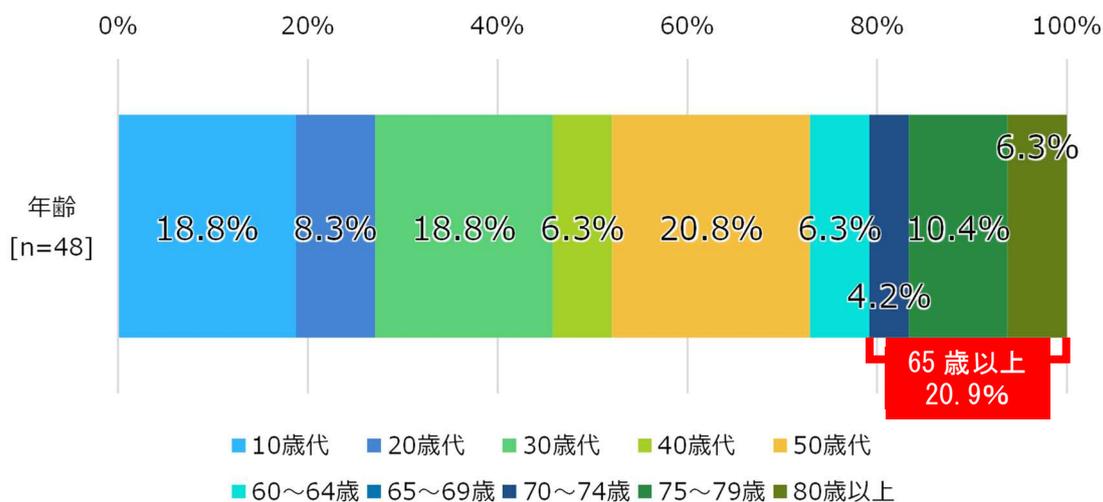


図 年齢

③居住地域

回答者の居住地域をみると、約59%が米原市外と回答しており、長浜市など路線バスが通る近隣市町の方の利用が多くなっています。米原市内をみると、米原地域と山東地域の割合が市内の他の地域と比較して多くなっています。

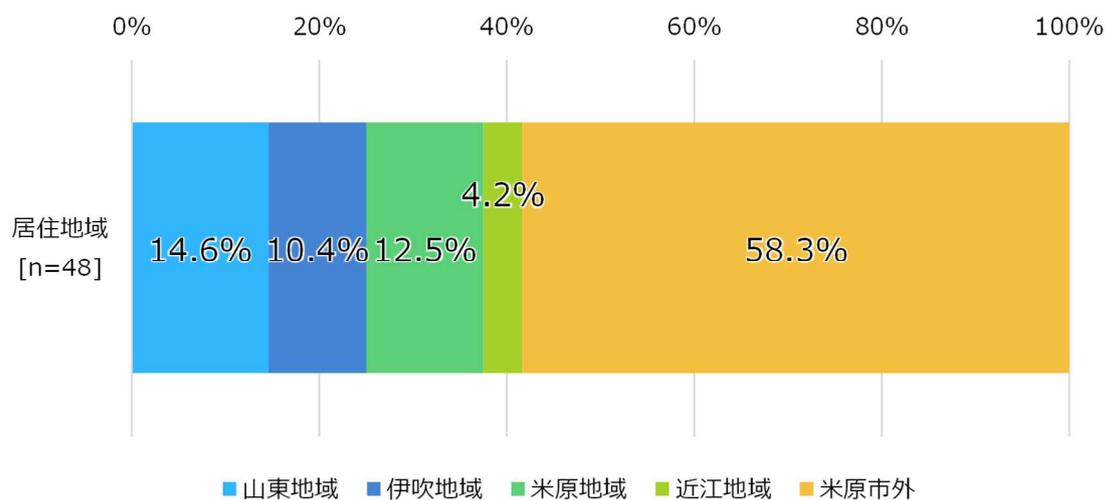


図 居住地域

④世帯構成

回答者の世帯構成をみると、2世代以上の家族で暮らしている方が約60%を占めています。現役世代の利用が多く、自動車が1台しかないなどにより、通勤で車をつかえない方が利用していると考えられます。

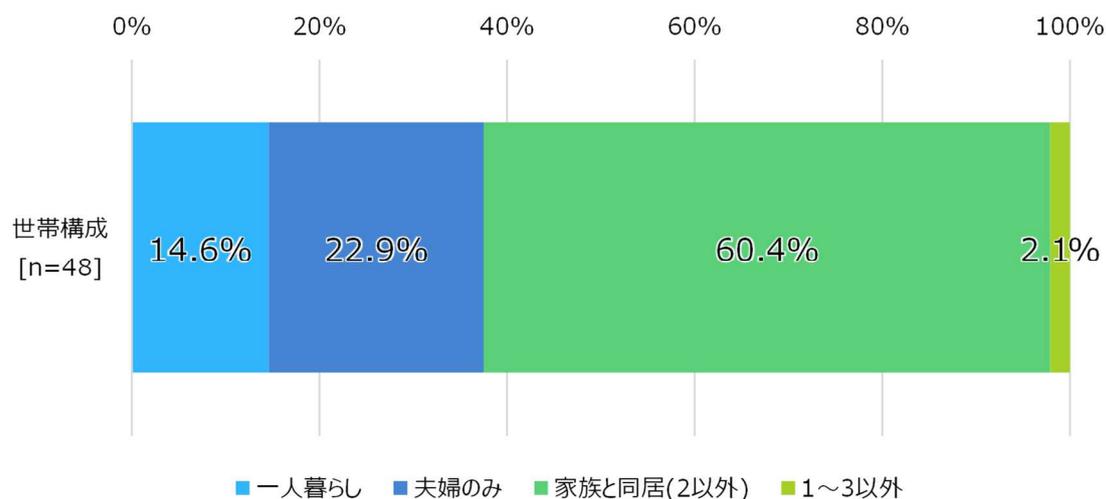


図 世帯構成

⑤運転免許

運転免許の有無をみると、返納した方を含む免許を持っていない方の割合が約40%を占めています。

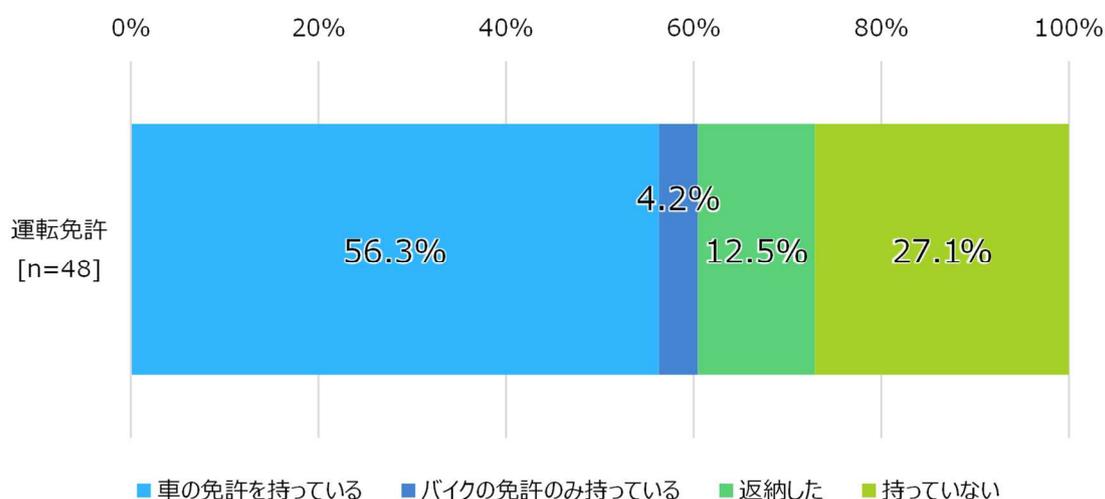


図 運転免許

⑥自動車の利用状況

自動車の利用状況をみると、自分で運転できない方の割合が約49%と、免許を持っていない方の割合よりも多くなっています。免許を持っていても運転に不安がある方が路線バスを利用していることが考えられます。

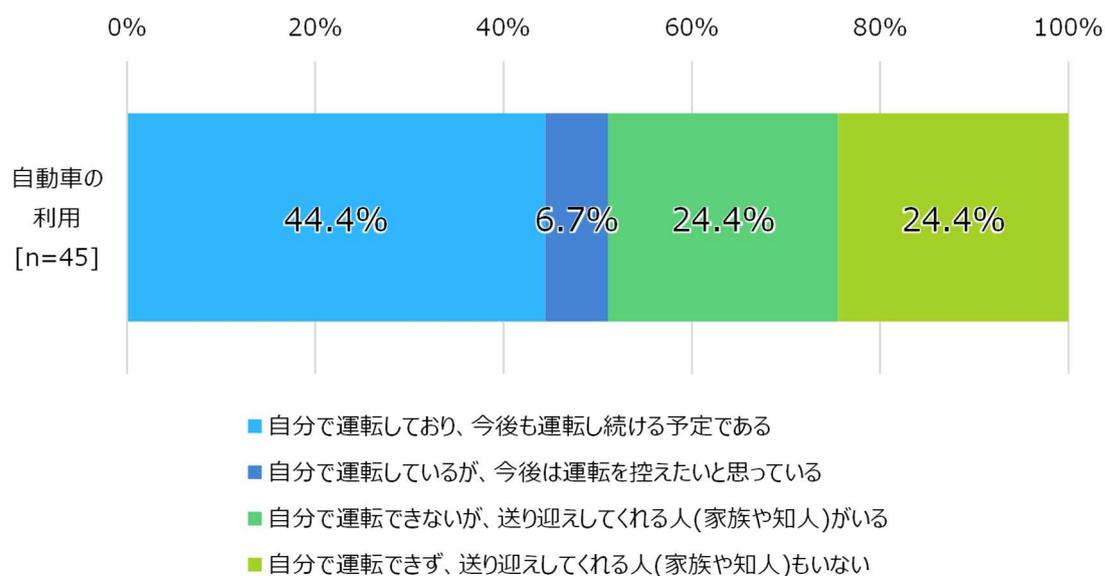


図 自動車の利用状況

⑦身体の不自由

身体の不自由を感じている方の割合は約 11%となっています。

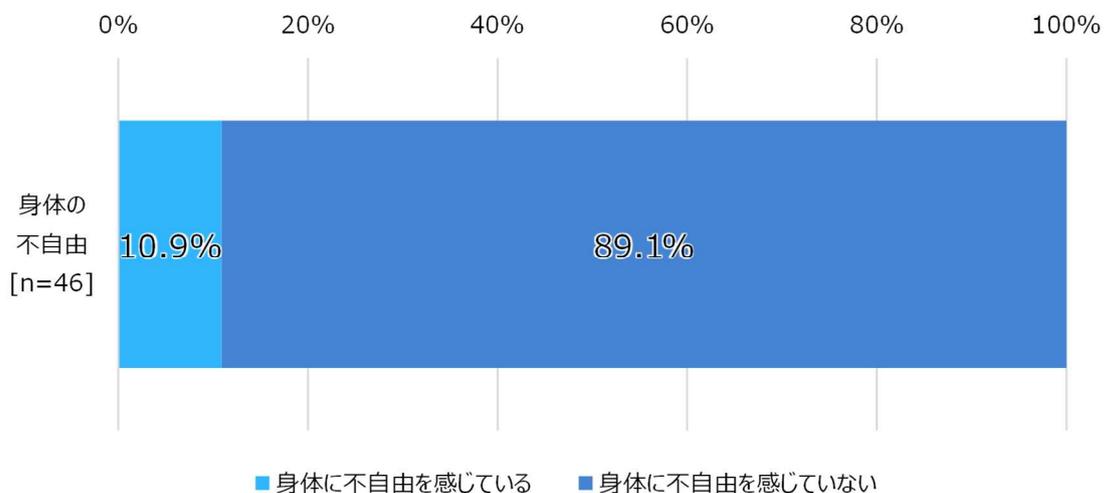
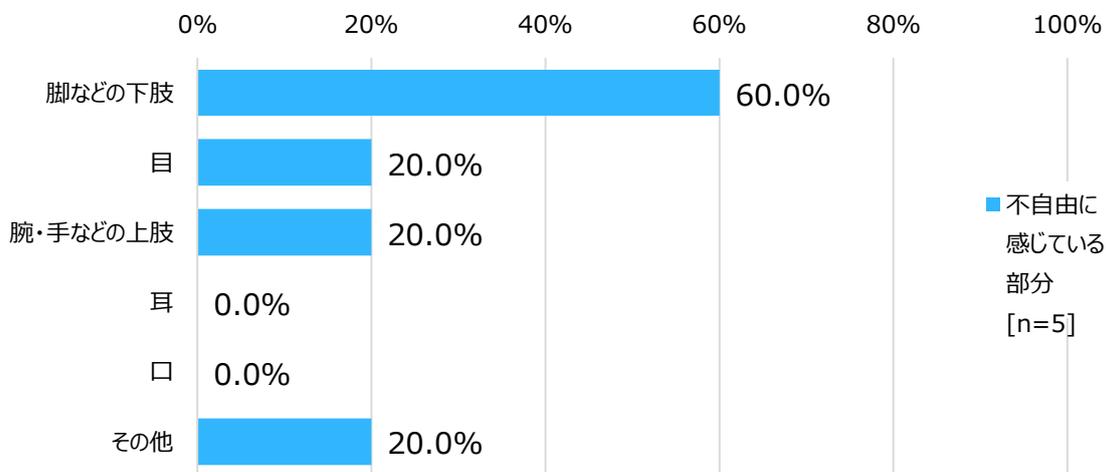


図 身体の不自由

不自由に感じている身体の部分

身体に不自由を感じている方は、主に下肢に不自由を感じていると回答しています。



※複数回答

図 不自由に感じている身体の部分

⑧障がい者手帳の有無

障がい者手帳を持っている方の割合は約7%となっています。

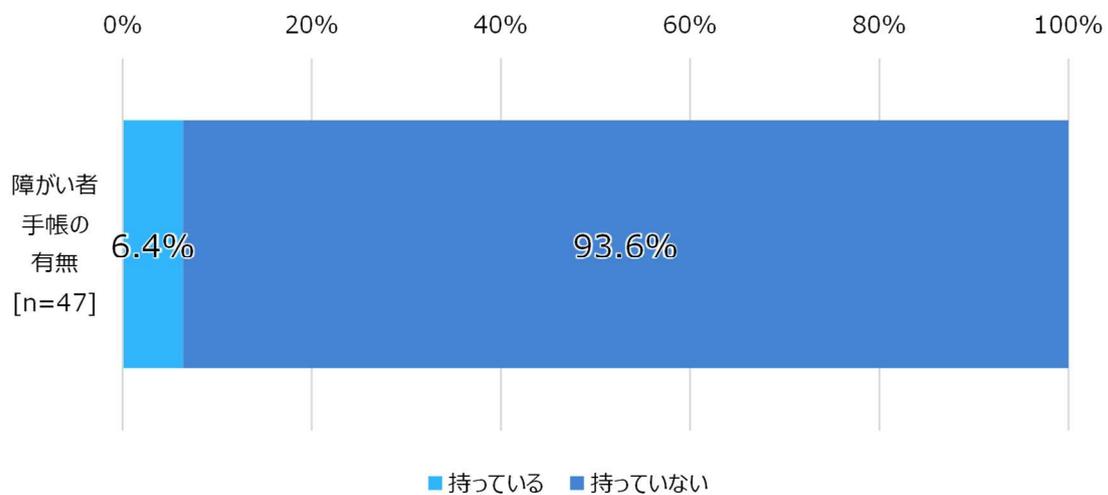


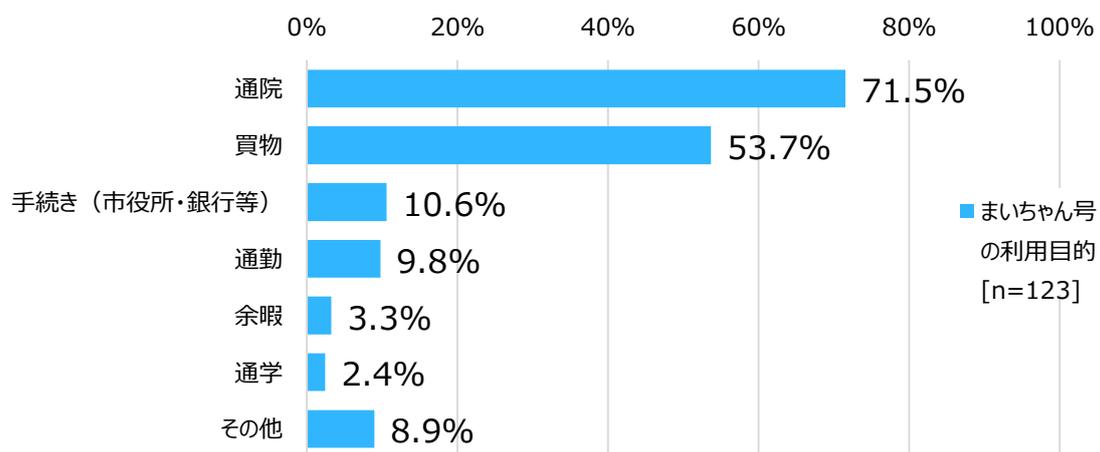
図 障がい者手帳の有無

2. まいちゃん号利用者へのアンケート調査

(1) 普段のまいちゃん号の利用について

① まいちゃん号の利用目的

まいちゃん号の利用目的をみると、通院が約 72%、買物が約 54%と高くなっています。

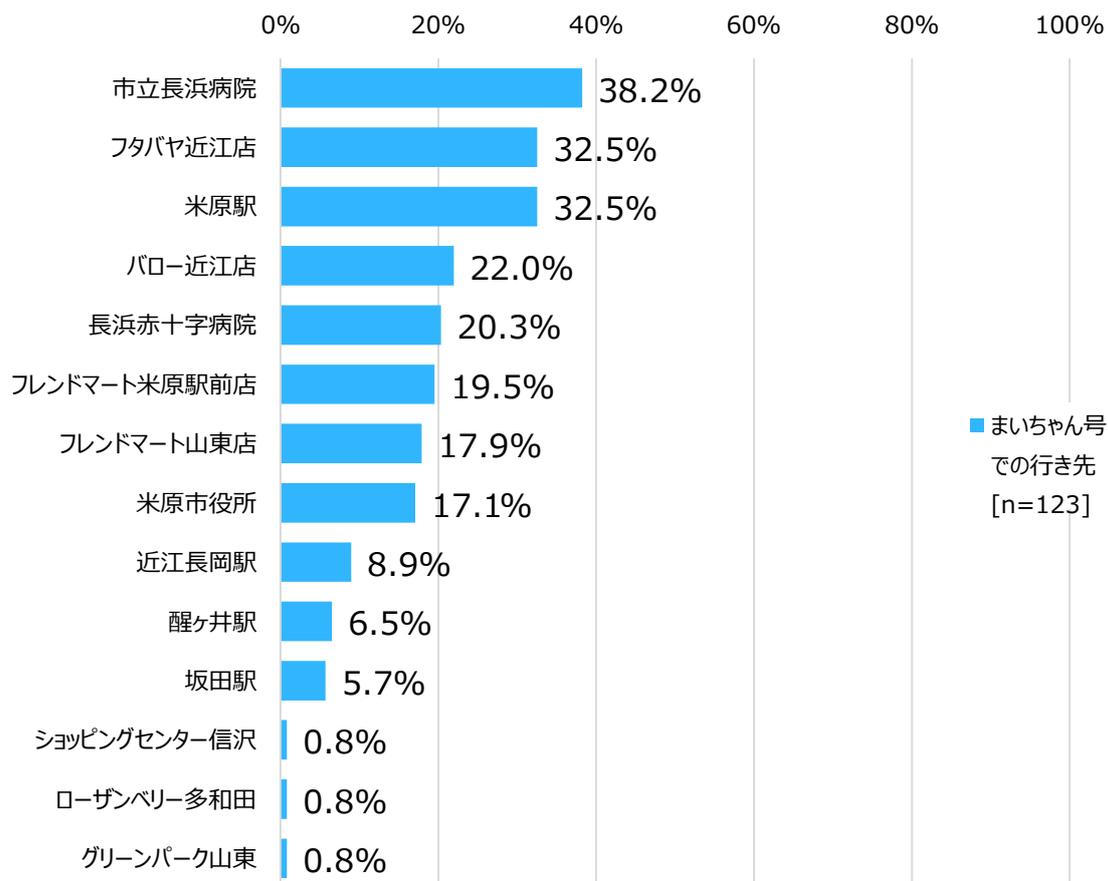


※複数回答

図 まいちゃん号の利用目的

②まいちゃん号での行き先

まいちゃん号での行き先をみると、通院目的の方が多いため市立長浜病院と長浜赤十字病院はともに割合が高くなっています。商業施設ではフタバヤ近江店の割合が特に高くなっているほか、フレンドマートやバローといった地域のスーパーマーケットの割合も高くなっています。また、米原駅に向かっている方も多く、鉄道への乗り継ぎにも利用されているとみられます。



※複数回答

図 まいちゃん号での行き先

③まいちゃん号の利用頻度

まいちゃん号の利用頻度をみると、週1～2日以上利用している方が約53%を占めています。頻繁にまいちゃん号を利用される方と、たまに利用される方がおおむね半数ずつとなっています。

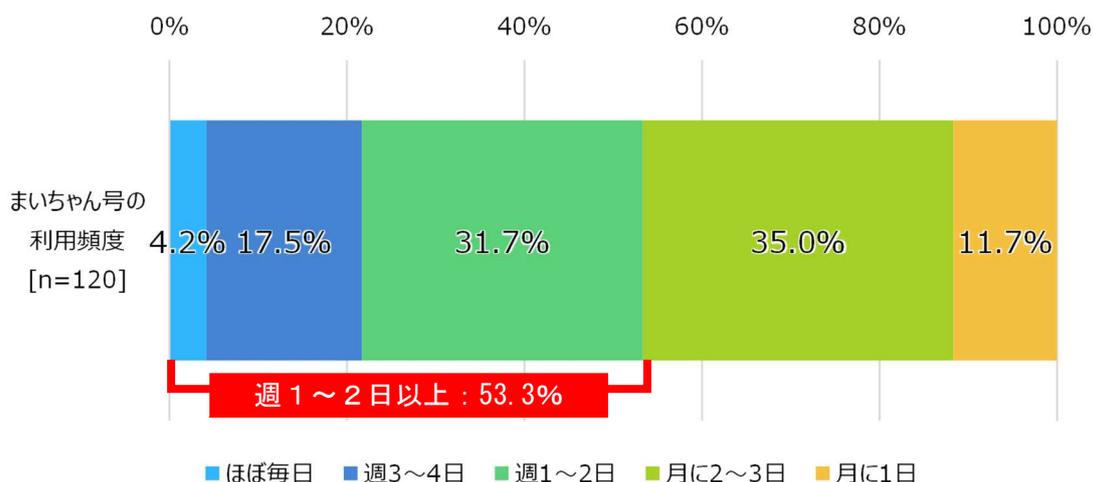


図 まいちゃん号の利用頻度

④まいちゃん号利用時間帯（行き）

行きでまいちゃん号を利用した方の利用時間帯をみると、12時台以前の割合が多く、13～15時台にかけて少なくなっています。16時台以降の利用はほとんどみられませんでした。

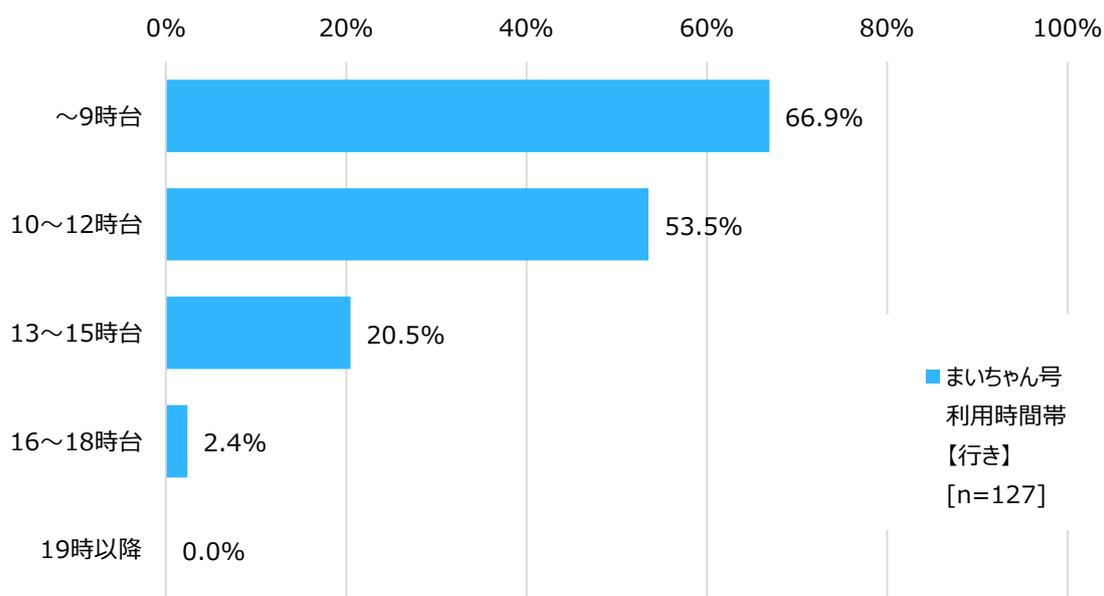


図 まいちゃん号での利用時間帯（行き）

⑤まいちゃん号利用時間帯（帰り）

帰りにまいちゃん号を利用した方の利用時間帯をみると、10～12時台が最も多く、16～18時台にかけて少なくなっています。行きの利用時間帯から2時間遅れた時間帯の割合がそれぞれ多くなっていることから、おおむね2時間未満の用事で利用されていることがうかがえます。

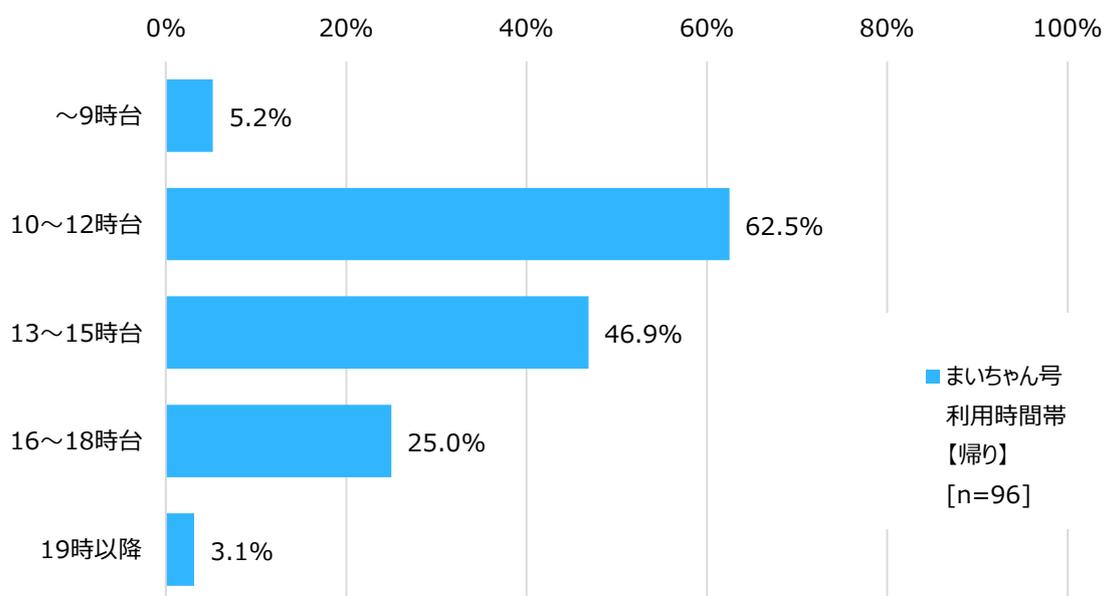


図 まいちゃん号での利用時間帯（帰り）

⑥まいちゃん号の利用のパターン

まいちゃん号の利用パターンをみると、往復での利用が80%を超えています。

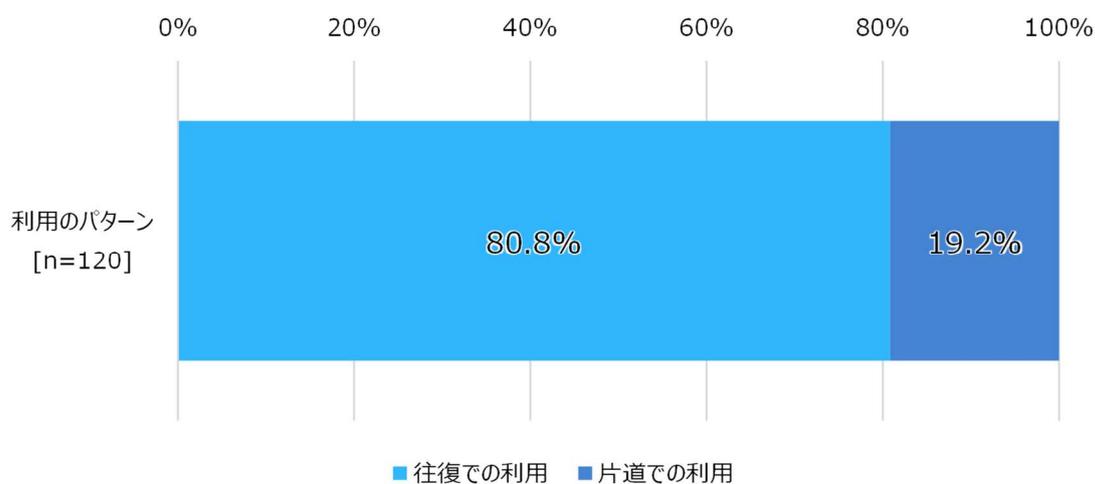
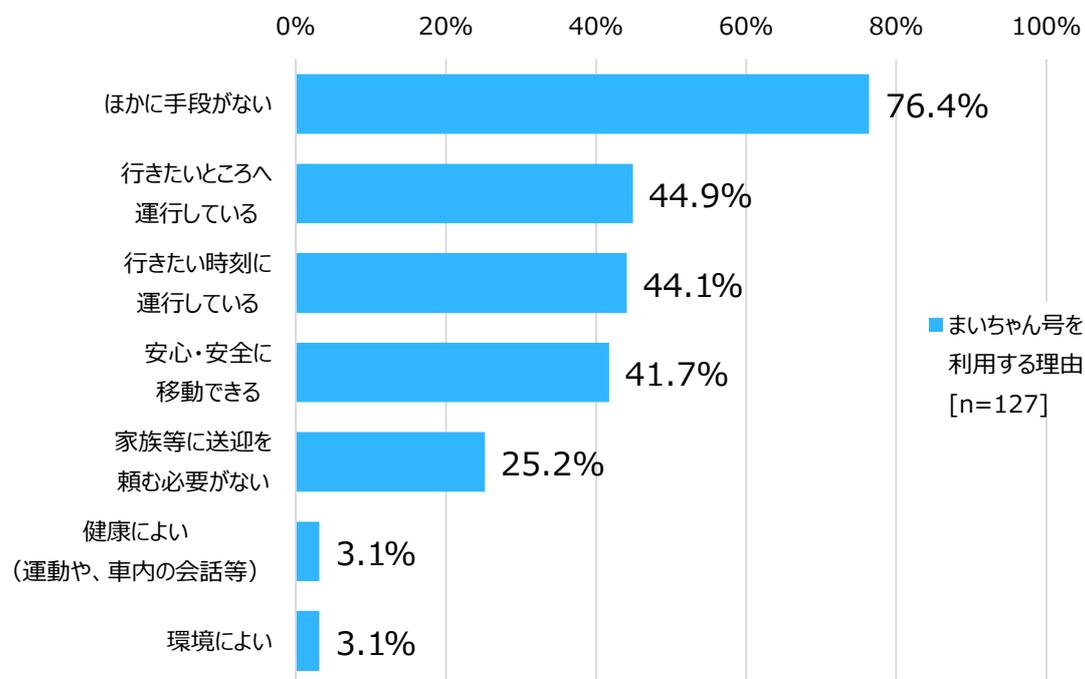


図 まいちゃん号の利用パターン

⑦まいちゃん号を利用する理由

まいちゃん号を利用する理由をみると、ほかに手段がないが70%以上を占めています。また、行きたいところや行きたい時刻に運行していること、安心・安全に移動できることも40%以上と高くなっています。

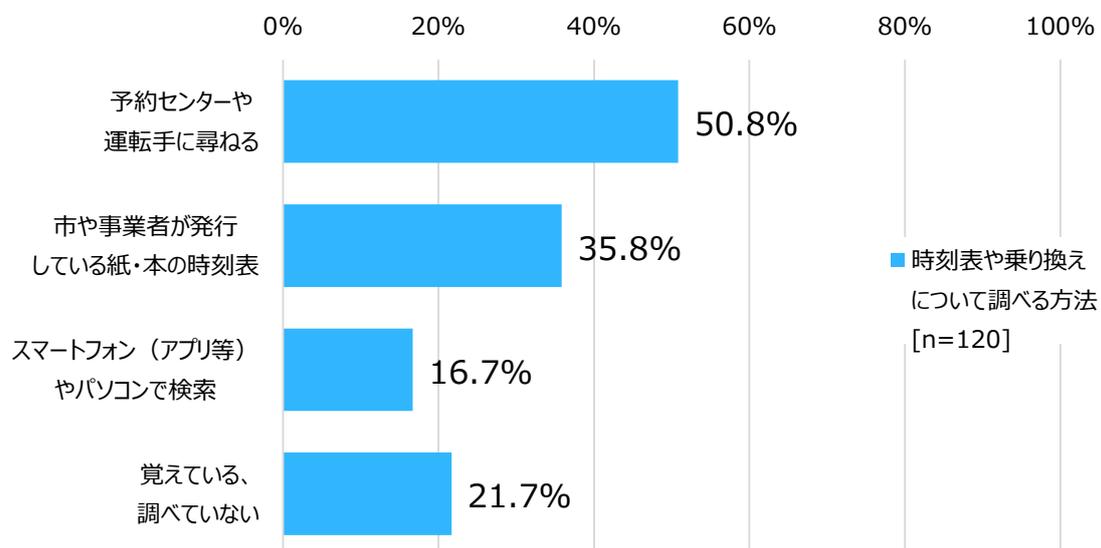


※複数回答

図 まいちゃん号を利用する理由

⑧時刻表や乗り換えについて調べる方法

時刻表や乗り換えについて調べる方法をみると、予約センターや運転手に尋ねるの割合が50%以上となっています。スマートフォンやパソコンで検索している方の割合は約17%と少なくなっています。



※複数回答

図 まいちゃん号の時刻表や乗り換えについて調べる方法

⑨ ネット予約の認知度

ネット予約の認知度は約80%と高くなっていますが、実際にインターネット予約を活用している方の割合は約5%に留まっています。

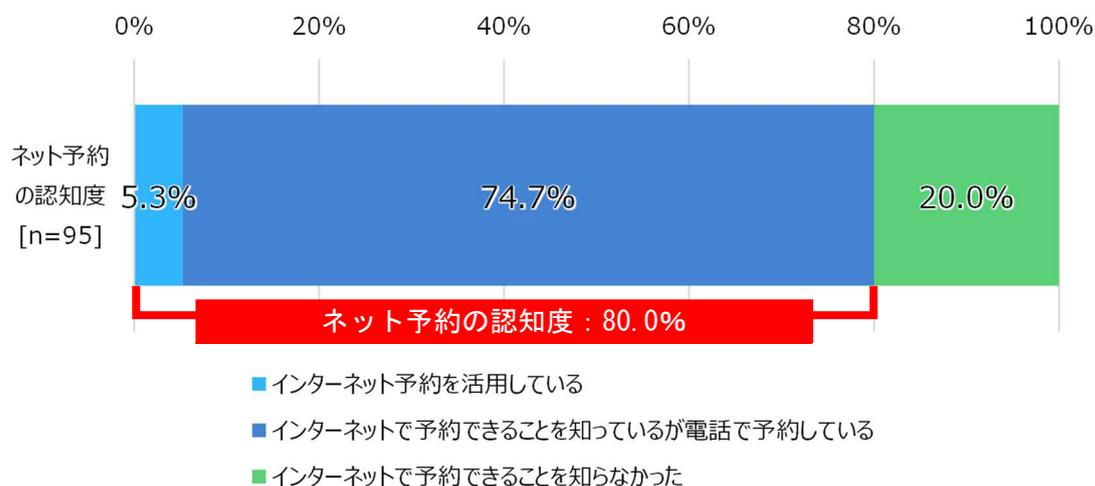


図 ネット予約の認知度

年代別にみると、65歳以上の高齢者ではネット予約の利用者はほとんどおらず、約7～9割の方が電話で予約しています。また、64歳以下の現役世代でもネット予約を活用している利用者は約19%に留まり、半数以上の方が電話で予約しています。

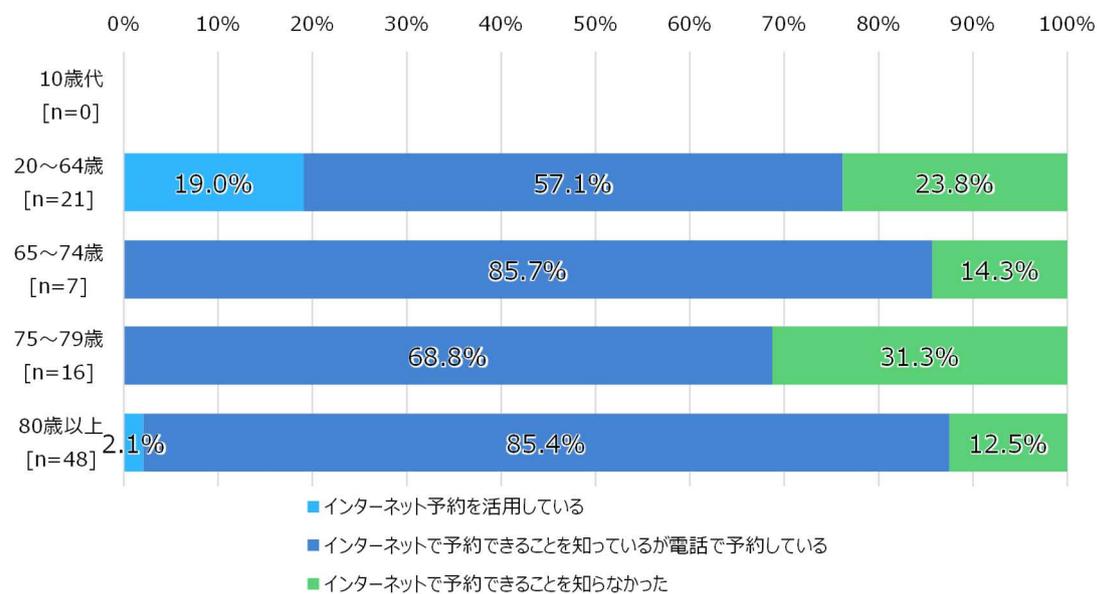
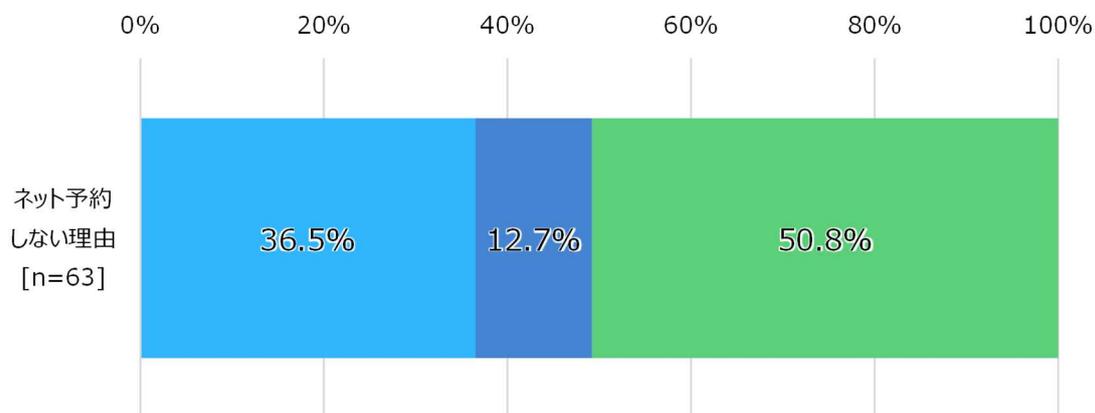


図 ネット予約の認知度（年代別）

⑩ ネット予約をしない理由

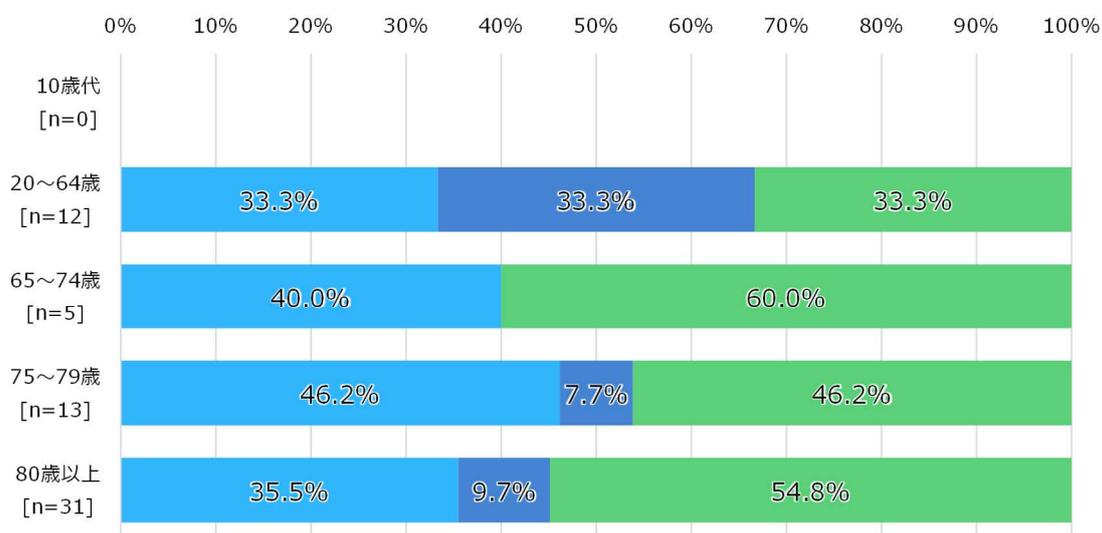
ネット予約を知っているものの活用していない理由をみると、インターネットやスマートフォンを使い慣れていないや、予約の仕方が分からないの割合が高くなっています。



■ インターネット予約の仕方がわからない ■ 使いにくい ■ インターネットやスマートフォンを使い慣れていない

図 ネット予約をしない理由

ネット予約をしない理由を年代別にみると、65歳以上の現役世代では、インターネット予約の仕方が分からない方と、インターネットやスマートフォンを使い慣れていない方の割合がほとんどとなっています。予約方法や操作方法の周知が必要と考えられます。



■ インターネット予約の仕方がわからない ■ 使いにくい ■ インターネットやスマートフォンを使い慣れていない

図 ネット予約をしない理由（年代別）

⑪まいちゃん号の満足度

まいちゃん号の満足度をみると、満足とやや満足を併せて約75%が満足と回答しています。一方で、やや不満または不満と回答した方も約5%います。

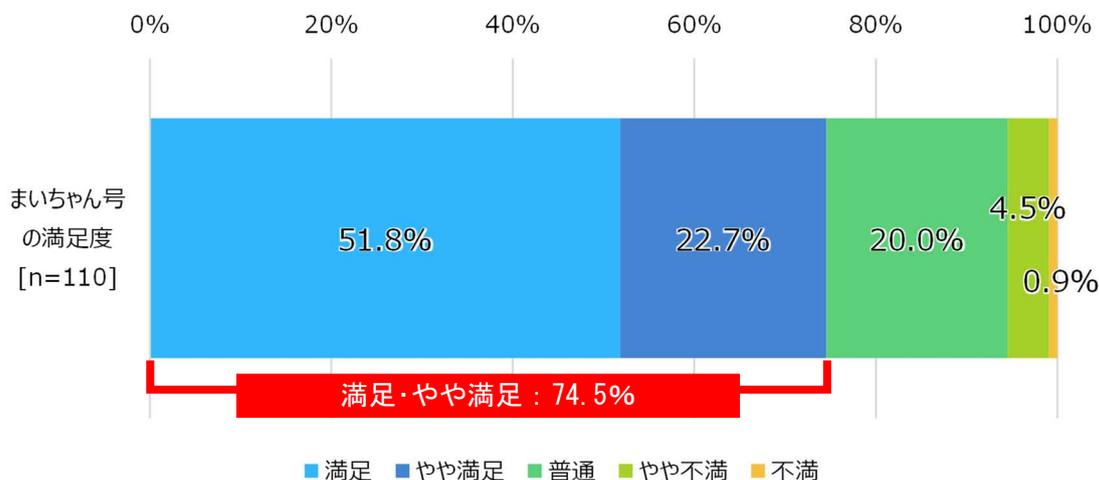


図 まいちゃん号の満足度

(2) 今後のまいちゃん号の運行について

① 今後のまいちゃん号についての考え

まいちゃん号利用者の今後のまいちゃん号についての考えをみると、まいちゃん号の運行維持を求める方の割合が約97%を占めています。そのうち、約60%は運行維持のためであれば、利用料金を上げるのも仕方ないと回答しています。

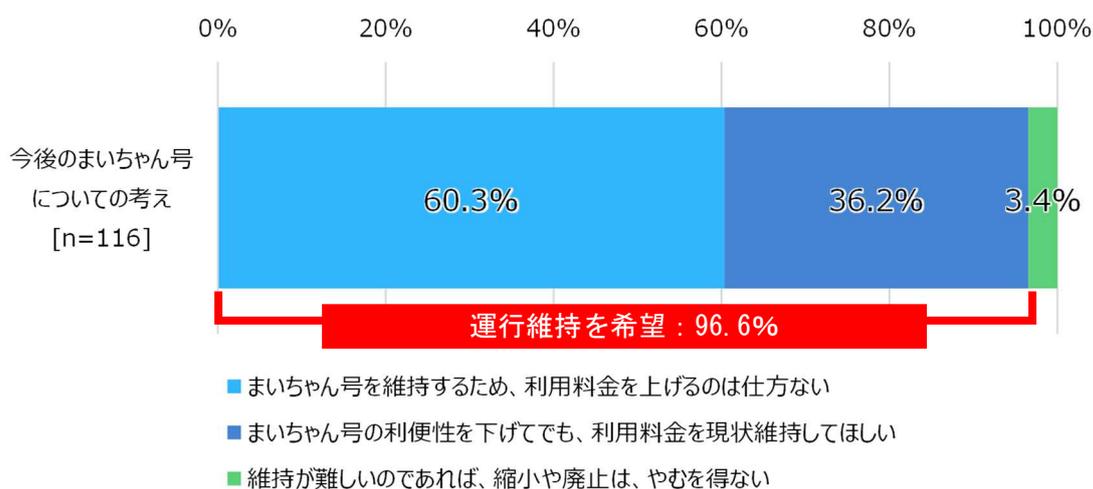
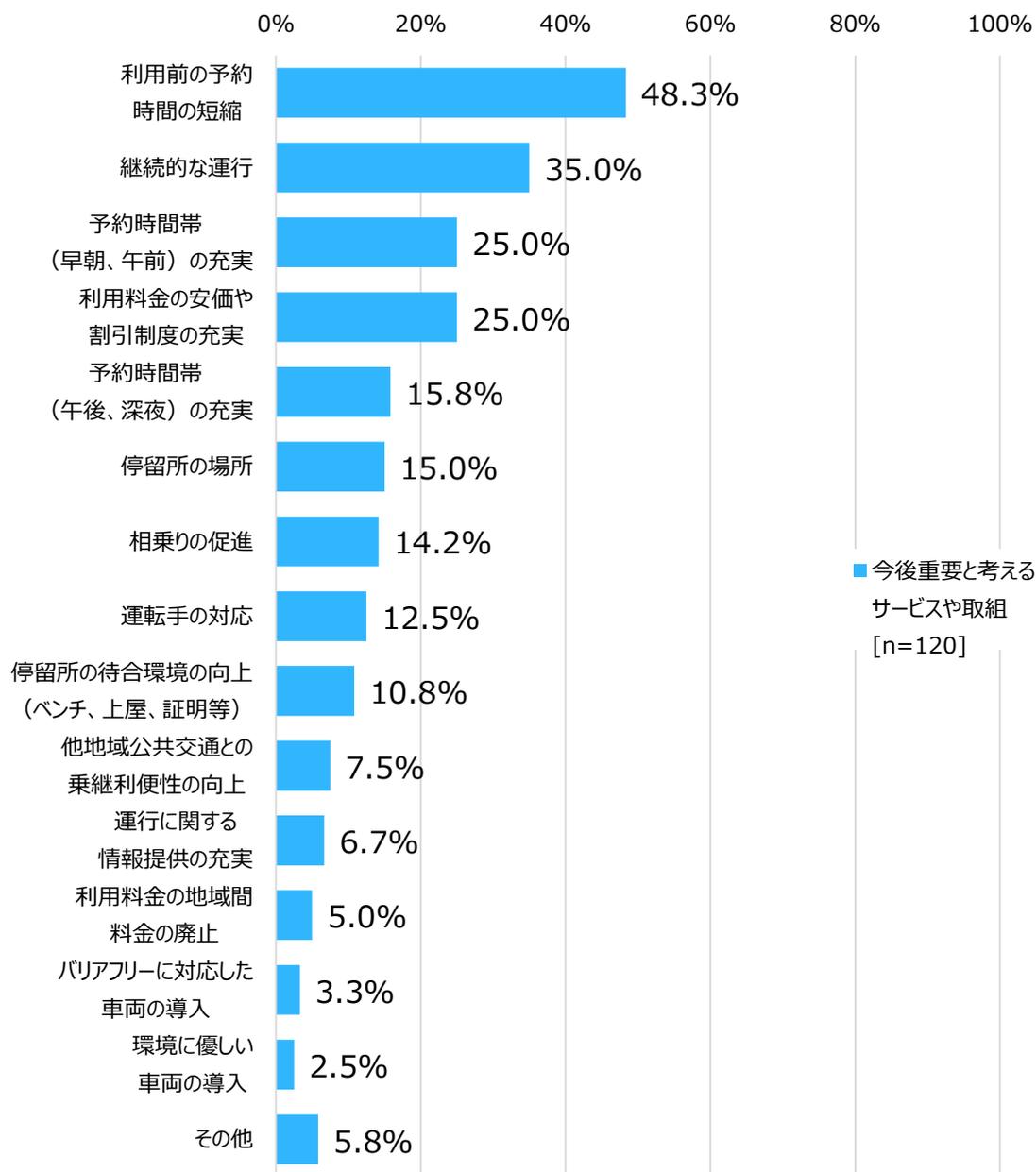


図 まいちゃん号についての考え

②今後重要と考えるサービスと取組

今後、まいちゃん号の運行に当たって重要と考えるようなサービス・取組をみると、利用前の予約時間の短縮を求める方の割合が約48%となっています。利用時刻の1時間前までの予約について、より直前に予約したい方が多いとみられます。



※複数回答

図 今後重要と考えるサービスと取組

(3) 回答者の属性について

① 性別

回答者の性別をみると、女性が約74%と多くなっています。

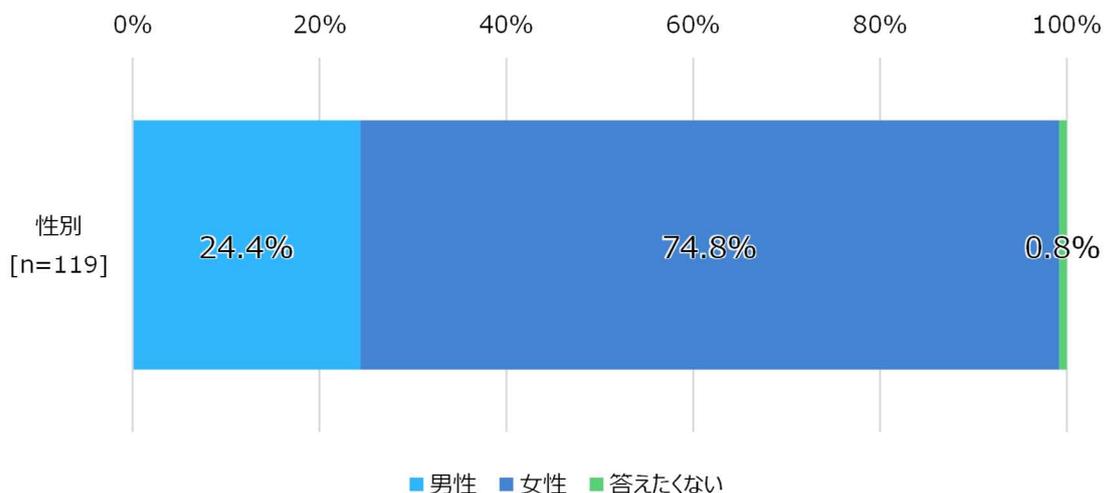


図 性別

② 年齢

回答者の年齢をみると、75歳以上の後期高齢者の割合が約72%と多くなっています。歩行や自動車の運転が困難な高齢者がまいちゃん号を多く利用しているものとみられます。

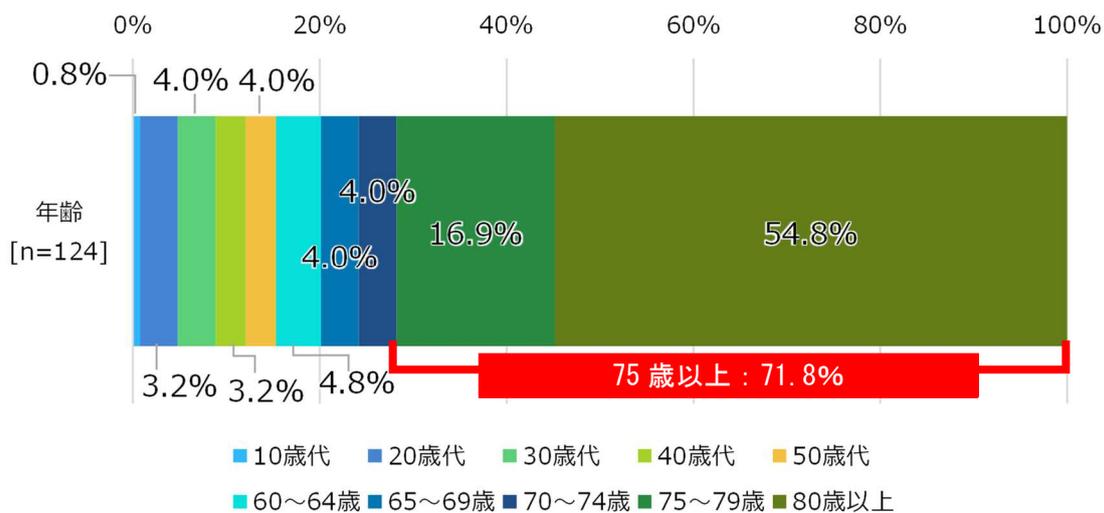


図 年齢

③居住地域

回答者の居住地域をみると、米原地域での利用が多くなっています。また、米原市外に住んでいる方の利用も約7%と一定数みられます。

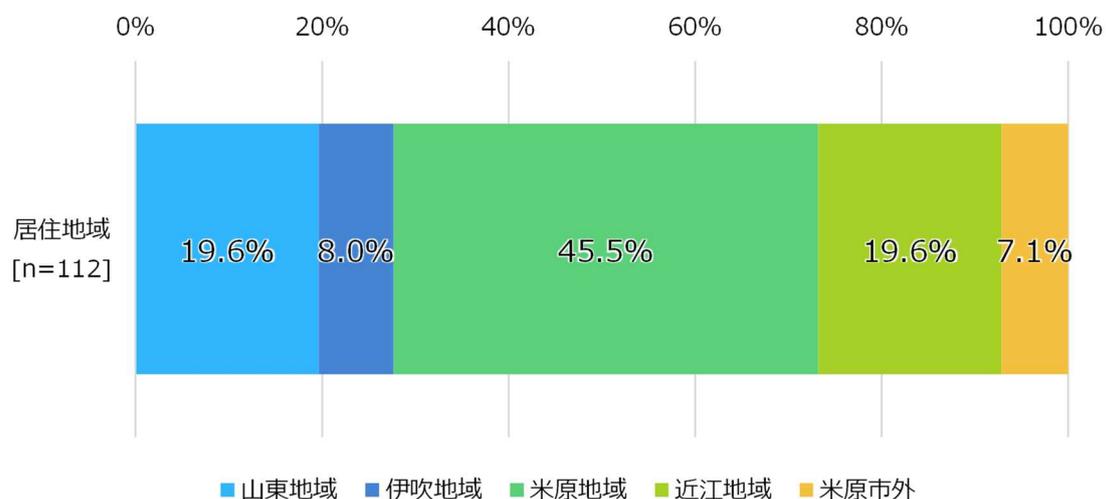


図 居住地域

④世帯構成

回答者の世帯構成をみると、一人暮らしの割合は約26%となっています。

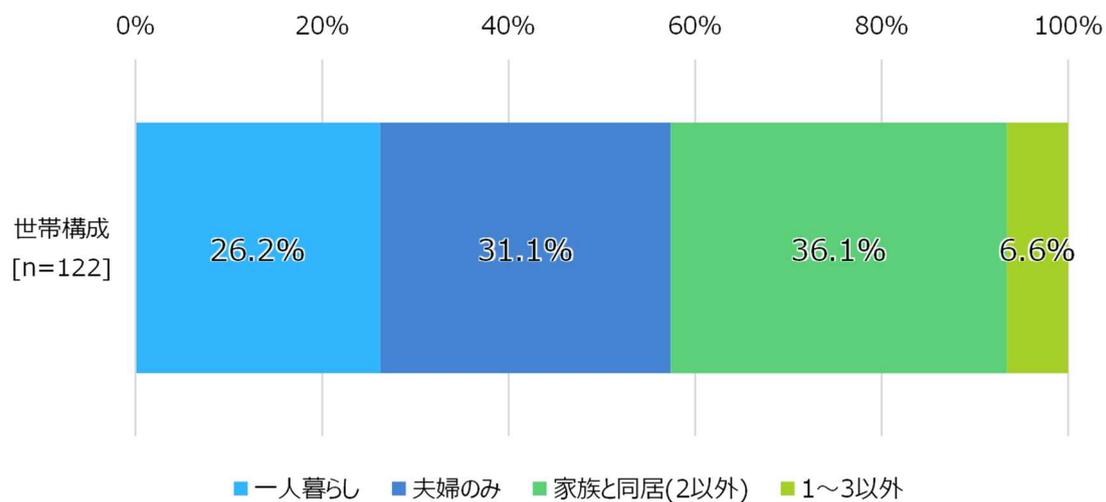


図 世帯構成

⑤運転免許

運転免許の有無をみると、持っていない（約 50%）、返納した（約 31%）の割合が高くなっています。免許を持たないだけでなく、免許を返納した方の代替手段として利用されていることが分かります。

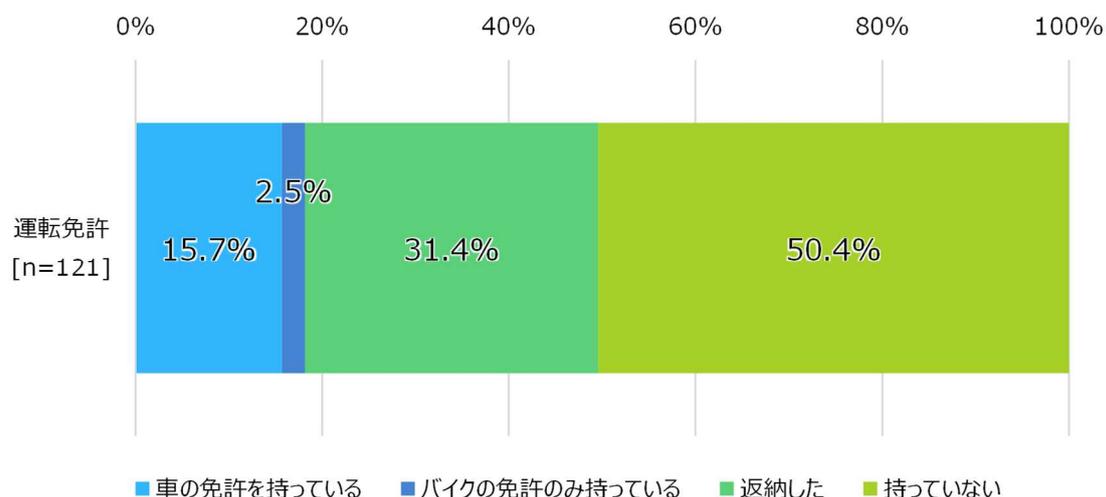


図 運転免許

⑥自動車の利用状況

自動車の利用状況をみると、自分で運転できず、送迎してくれる人もいない方が約 57%と多くなっています。

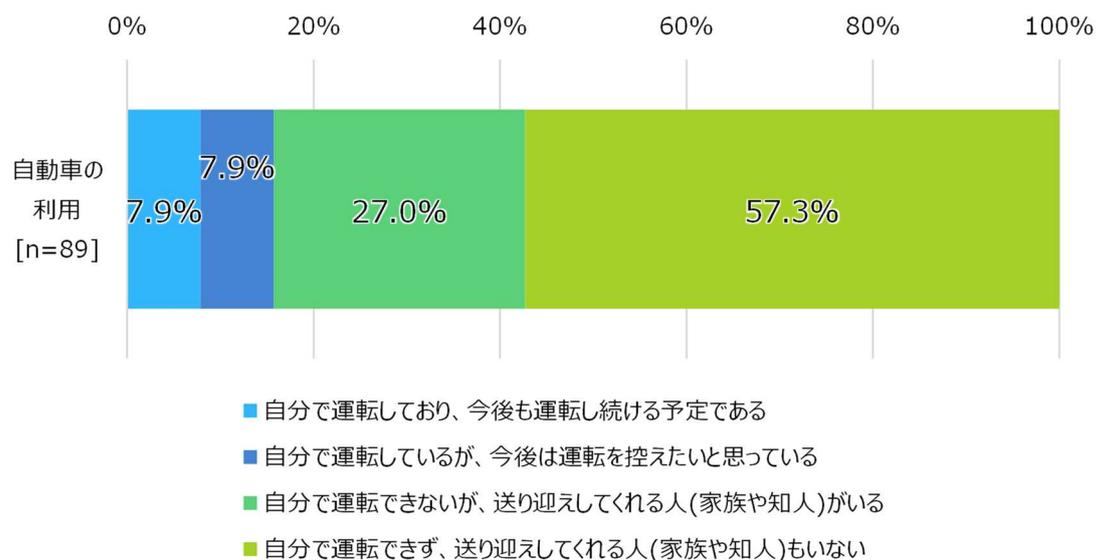


図 自動車の利用状況

⑦身体の不自由

身体の不自由を感じている方の割合は約72%となっています。

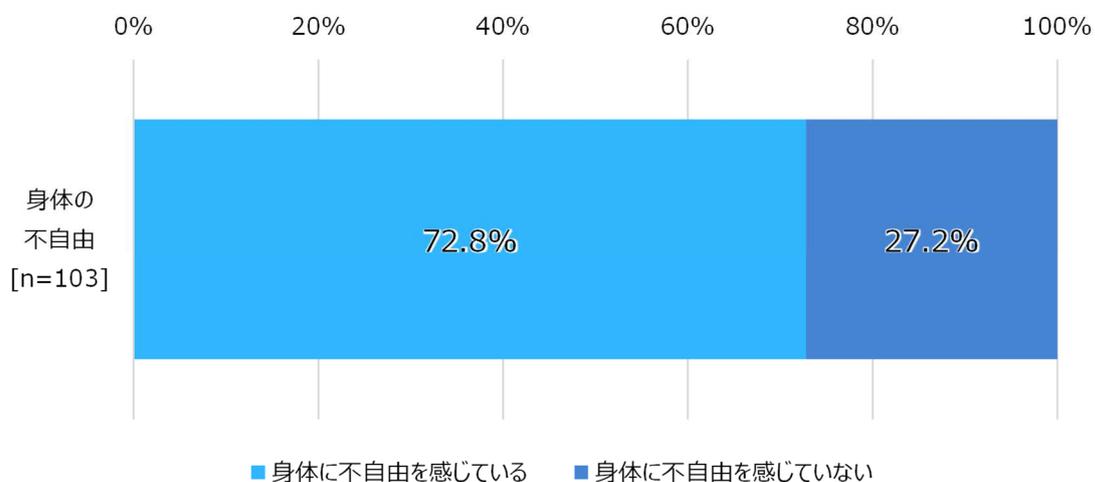
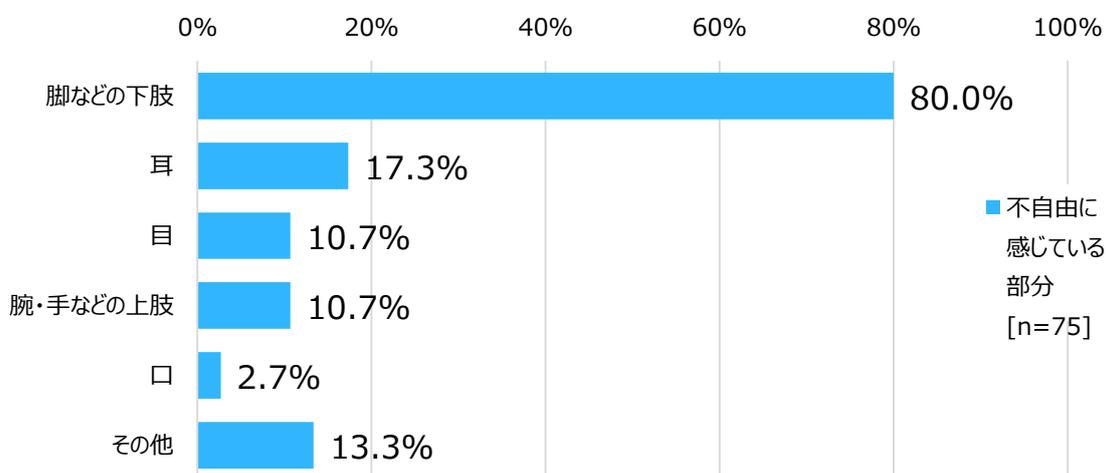


図 身体の不自由

不自由に感じている身体の部分

身体の不自由を感じている方は主に下肢に不自由を感じており、高齢に伴い移動が困難になっている方の利用が多いことがうかがえます。



※複数回答

図 不自由に感じている身体の部分

⑧障がい者手帳の有無

障がい者手帳を持っている方の割合は約 20%となっています。障がい者手帳を発行するほどではないものの、相対的に下肢が不自由と感じている方が多いものと考えられます。

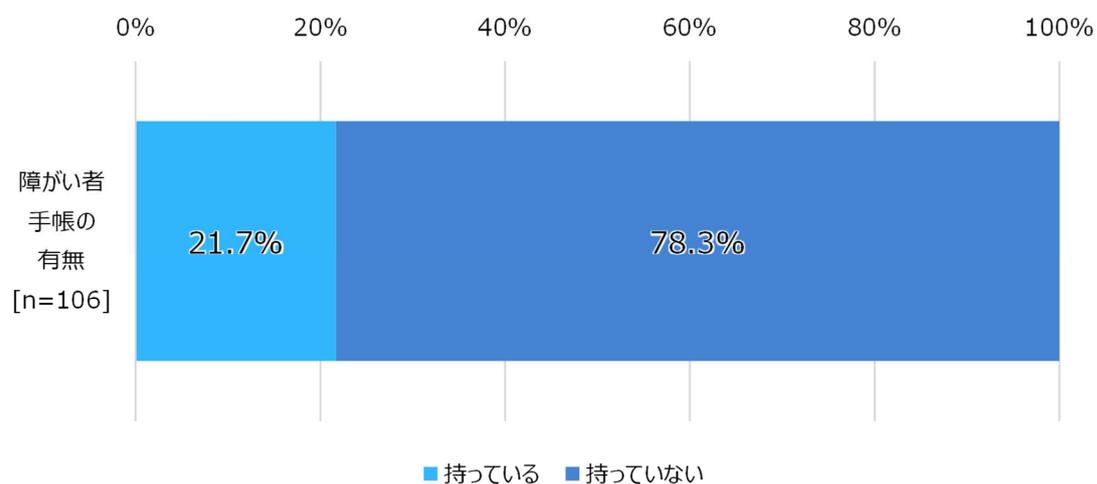


図 障がい者手帳の有無

3. まいちゃんバス利用者へのアンケート調査

(1) 普段のまいちゃんバスの利用について

① まいちゃんバスの利用目的

まいちゃんバスの利用目的をみると、買物と通院の割合が高くなっています。

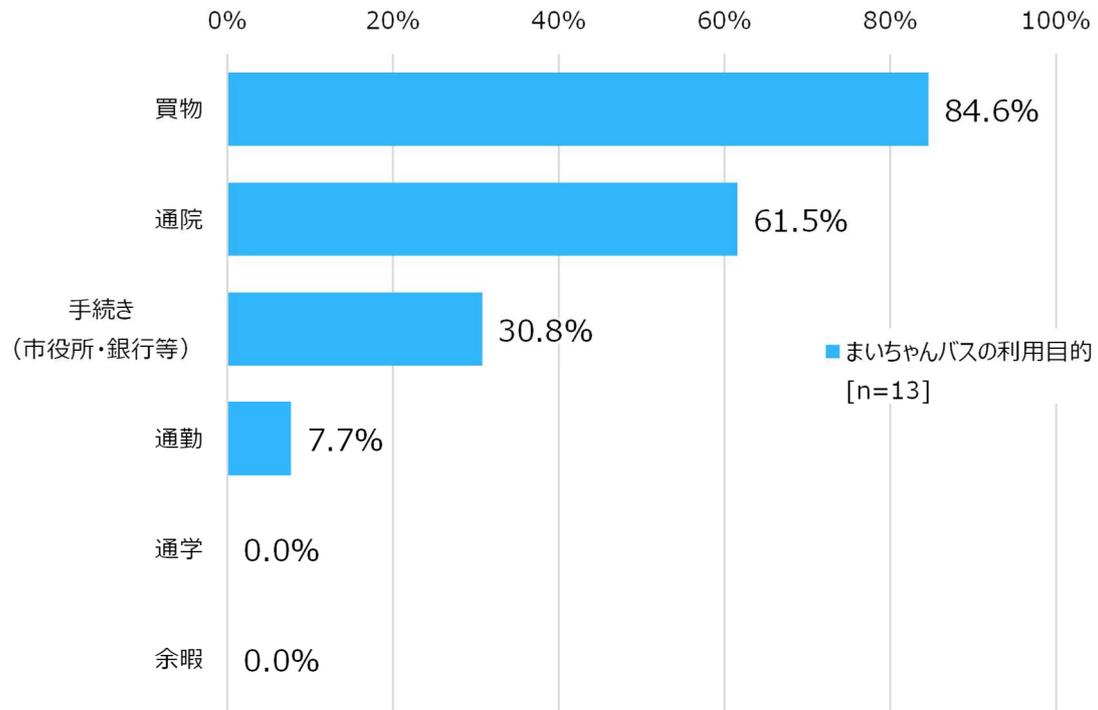


図 まいちゃんバスの利用目的

② まいちゃんバスの利用頻度

まいちゃんバスの利用頻度をみると、週1～2日や月に2～3日と回答した方が多くなっています。

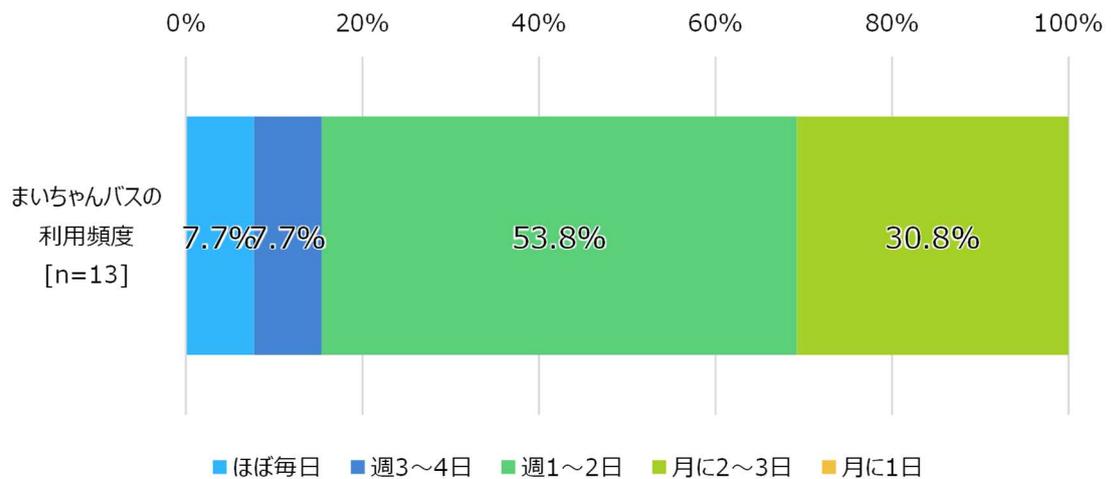


図 まいちゃんバスの利用頻度

③まいちゃんバスの利用時間（行き）

まいちゃんバスの行きの利用時間帯をみると、9時台以前が最も多くなっており、朝一番のバスで市内まで出てきている方が多いものとみられます。

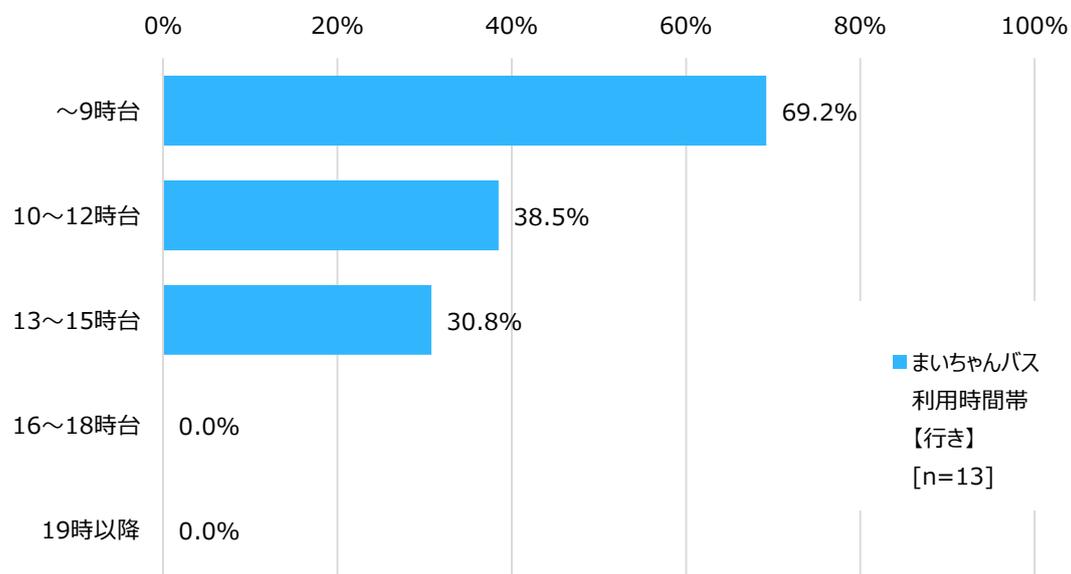


図 まいちゃんバスの利用時間（行き）

④まいちゃんバスの利用時間（帰り）

まいちゃんバスの帰りの利用時間帯をみると、13～15時台が最も多くなっており、午後最初の便の利用が多くなっています。

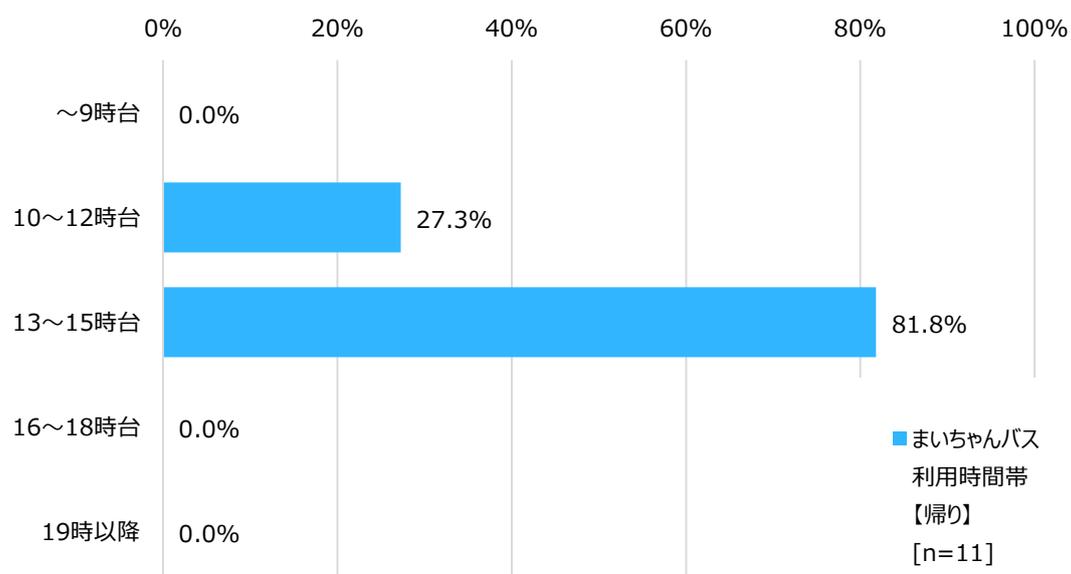


図 まいちゃんバスの利用時間（帰り）

⑤まいちゃんバスの利用パターン

まいちゃんバスの利用パターンをみると、往復で利用している方が最も多くなっています。

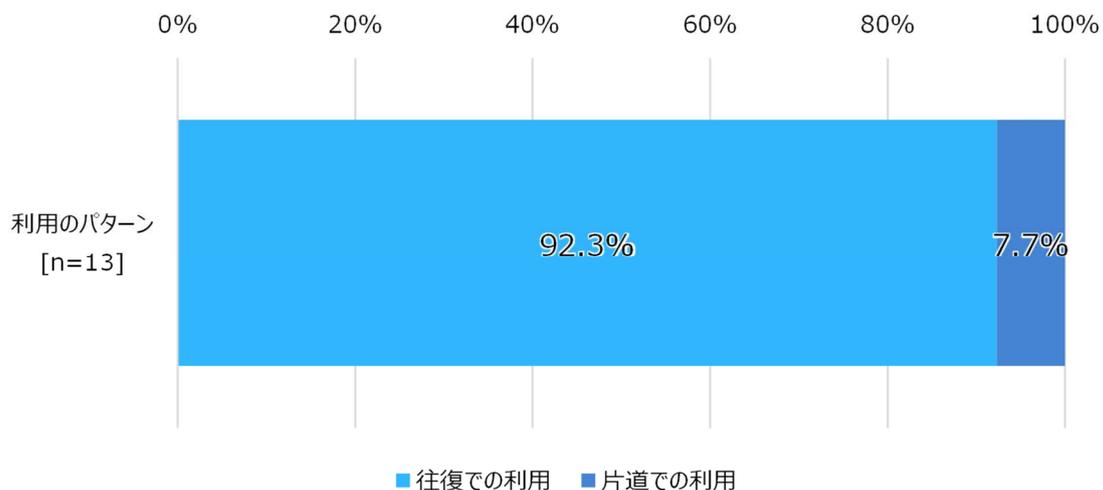
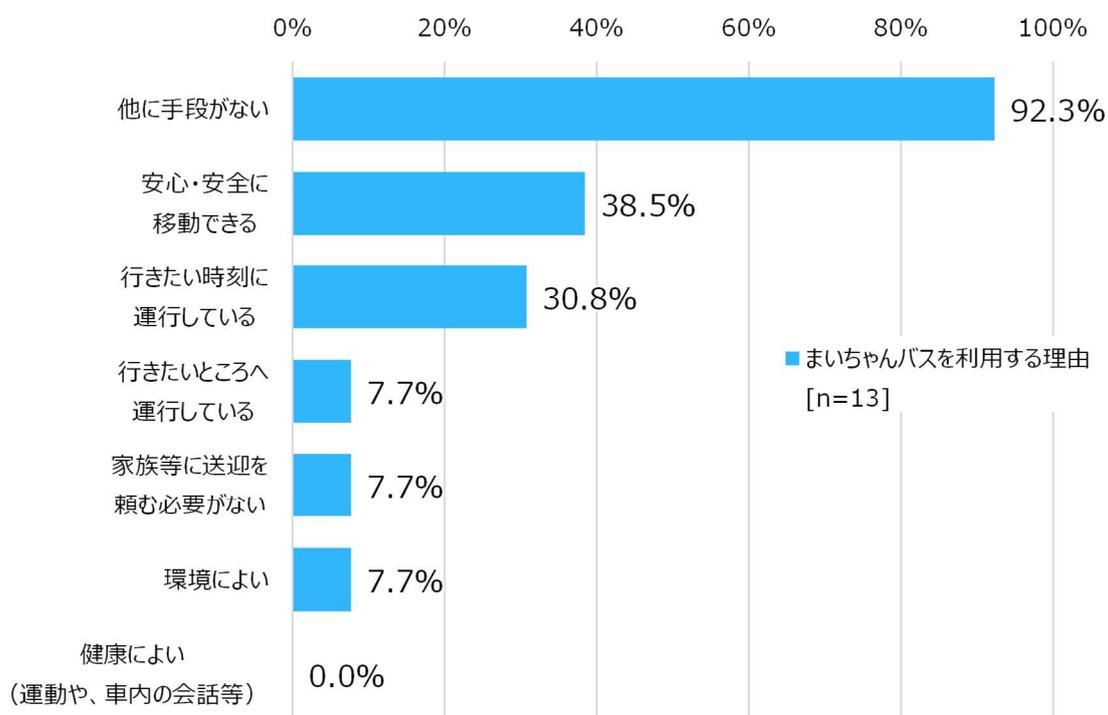


図 まいちゃんバスの利用パターン

⑥まいちゃんバスを利用する理由

まいちゃんバスを利用する理由をみると、他に手段がないの割合が突出して多くなっており、伊吹地域の山間部の重要な移動手段となっていることがうかがえます。

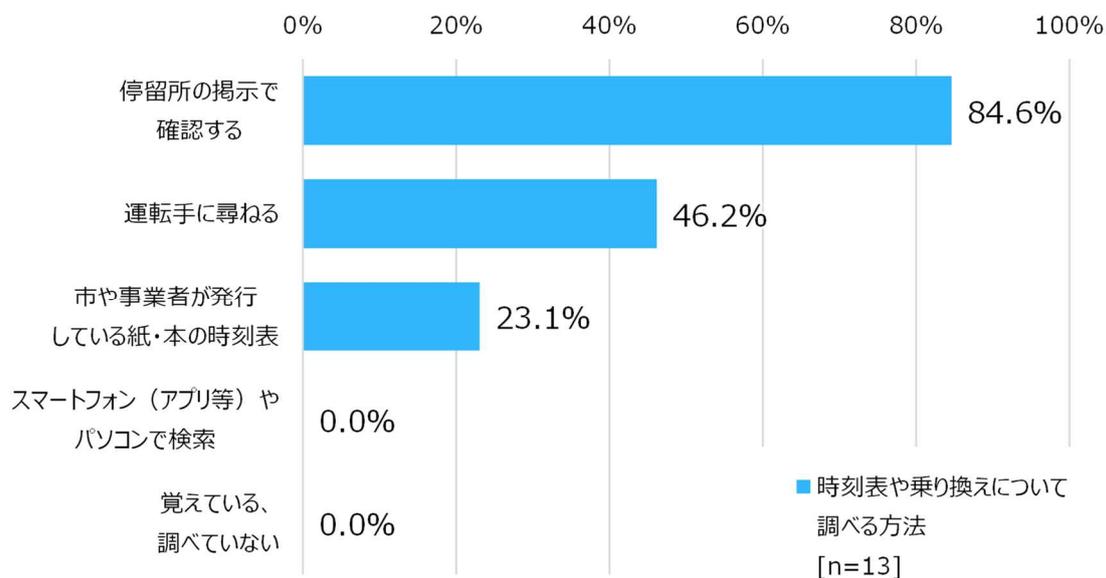


※複数回答

図 まいちゃんバスを利用する理由

⑦時刻表や乗り換えについて調べる方法

時刻表や乗り換えについて調べる方法をみると、停留所の掲示で確認するが最も多くなっています。なお、スマートフォンやパソコンで検索すると回答した方はみられませんでした。



※複数回答

図 ダイヤを調べる方法

⑧まいちゃんバスの満足度

まいちゃんバスの満足度をみると、満足・やや満足と回答した方の割合が約31%となっている一方、やや不満・不満と回答した方の割合は約46%となっています。

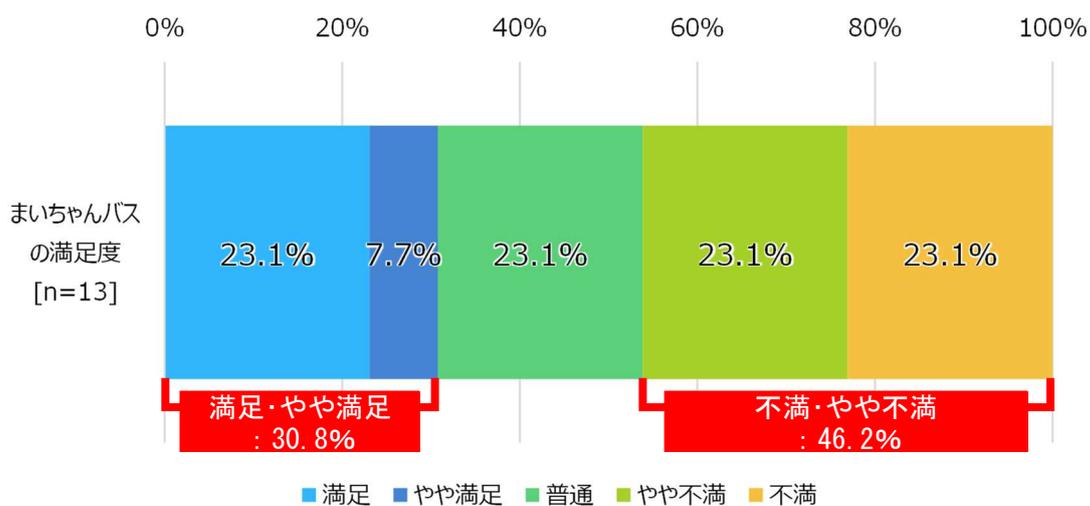


図 まいちゃんバスの満足度

(2) 今後のまいちゃんバスの運行について

① 今後のまいちゃんバスについての考え

今後のまいちゃんバスについての考えをみると、減便や廃止を求める方はみられません。また、約85%はバスの維持を行うために利用料金を上げるのは仕方ないと回答しています。

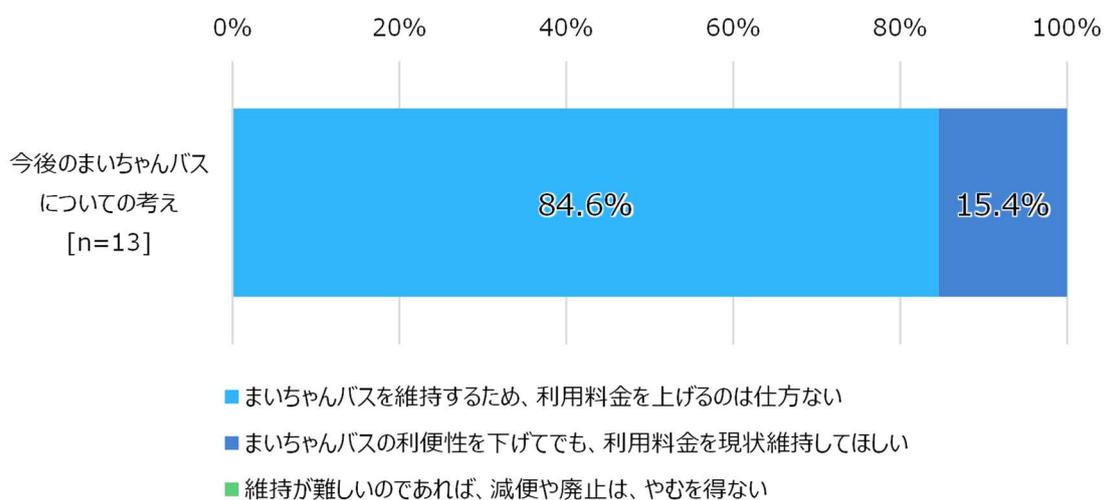
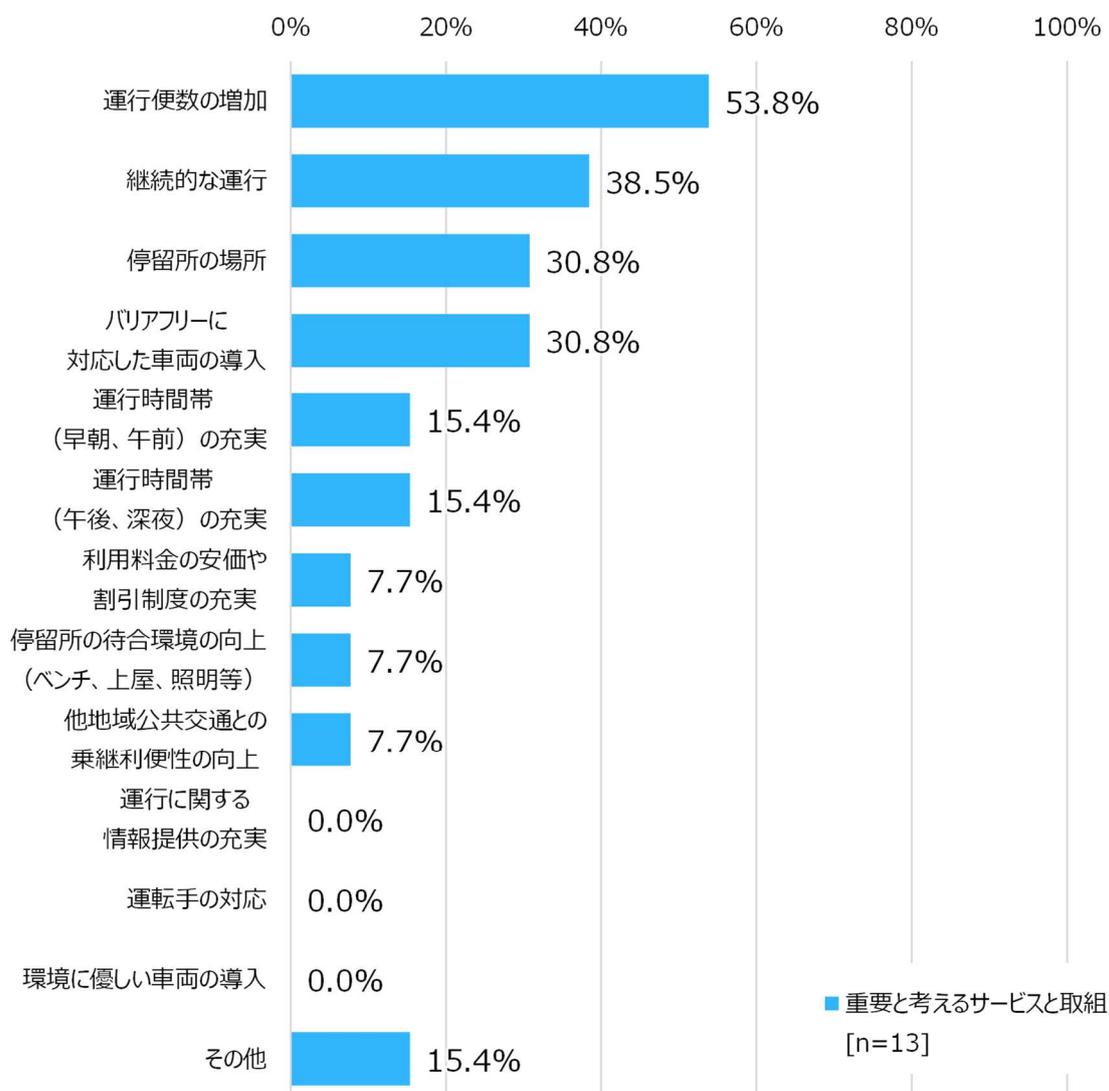


図 まいちゃんバスについての考え

②今後重要と考えるサービスと取組

今後重要と考えるサービスと取組をみると、運行便数の増加が50%を超えて多くなっています。また、継続的な運行のほか、バリアフリー車両の導入や停留所の場所に関する要望が多くなっています。



※複数回答

図 今後重要と考えるサービスと取組

(3) 回答者の属性について

① 性別

回答者の性別をみると、女性が約92%と多くなっています。

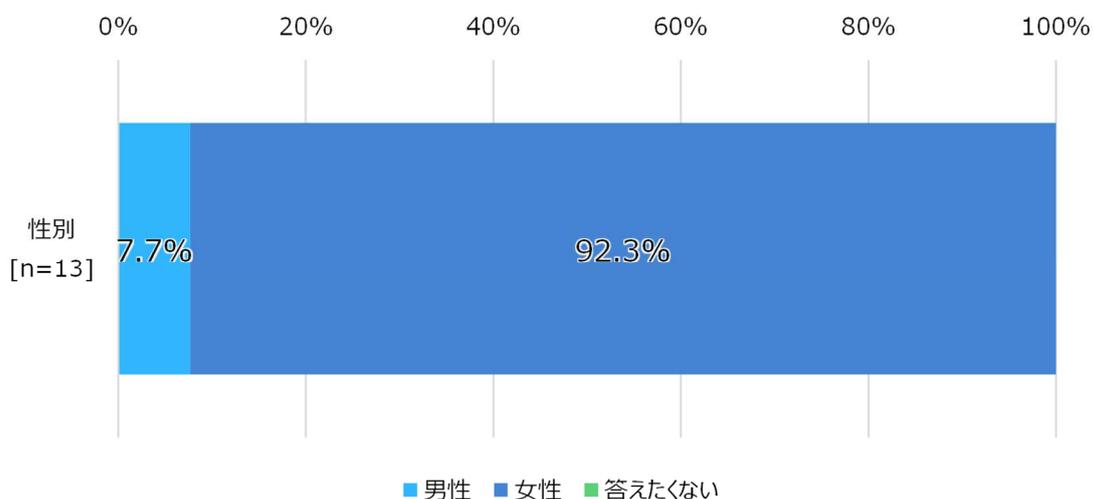


図 性別

② 年齢

回答者の年齢をみると、40代以下の利用はみられず、特に75歳以上の後期高齢者の割合が約39%と多くなっています。

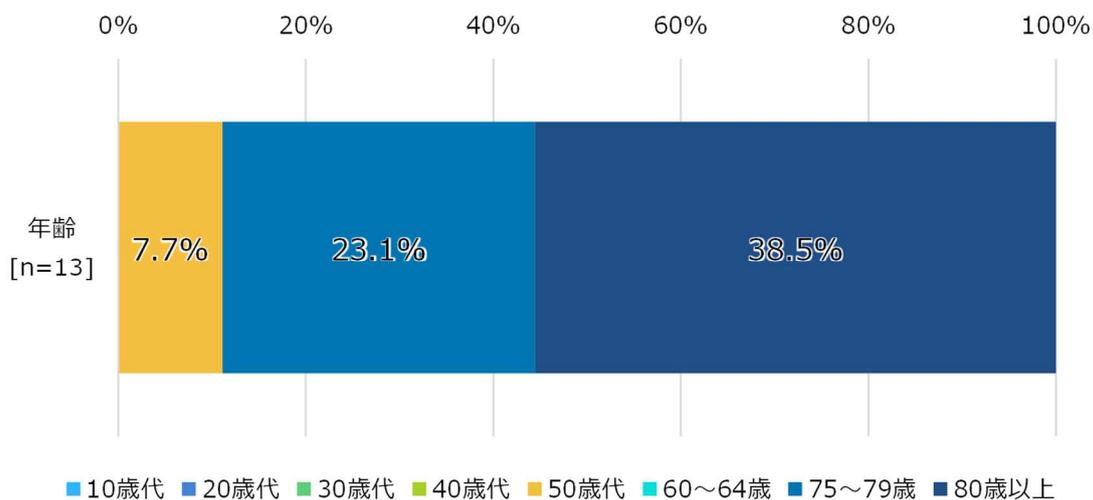


図 年齢

③居住地域

回答者の居住地域をみると、回答者の全員がまいちゃんバスの運行地域である伊吹地域に居住しています。



図 居住地域

④世帯構成

回答者の世帯構成をみると、一人暮らしの割合は約 77%を占めています。

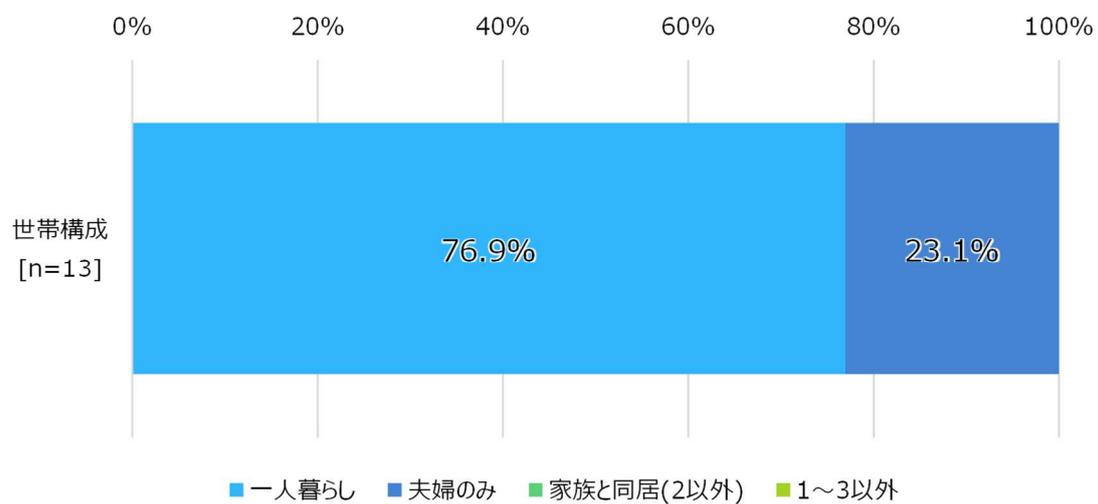


図 世帯構成

⑤運転免許

運転免許の有無をみると、持っていない（約 62%）、返納した（約 31%）の割合が高くなっています。まいちゃんバスも免許を返納した方の代替手段として利用されていることが分かります。

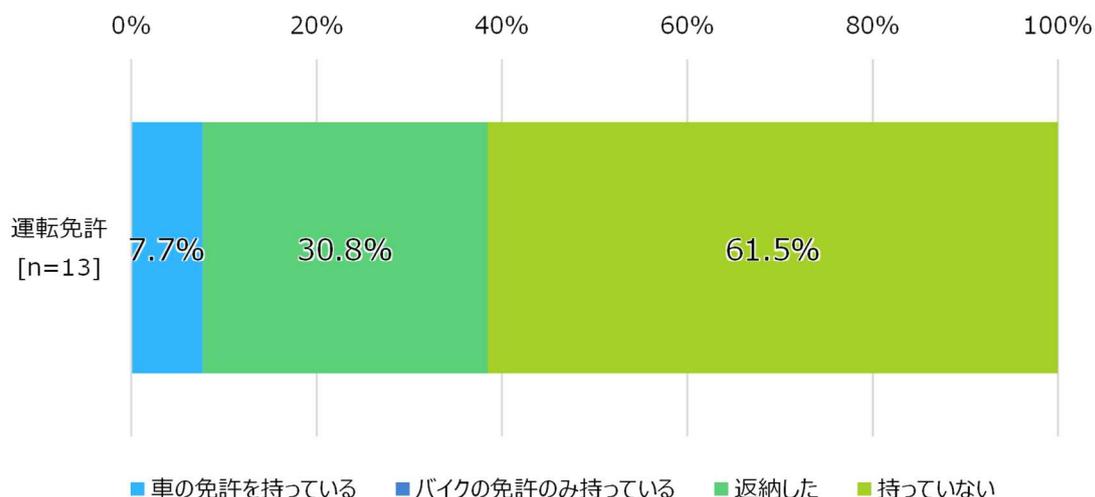


図 運転免許

⑥自動車の利用状況

自動車の利用状況をみると、一人暮らしの方が多いため自分で運転できず、送迎してくれる人もいない方が約 67%と多くなっています。

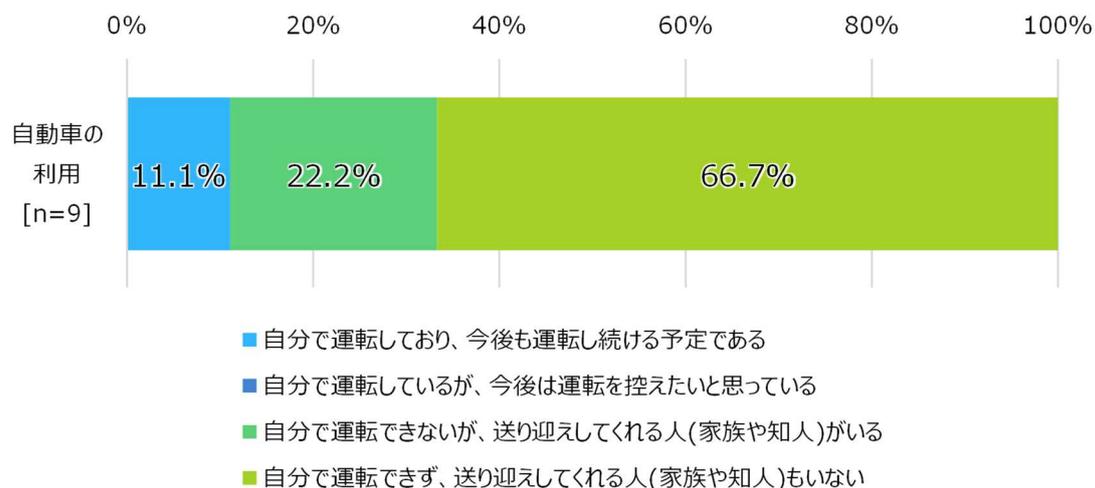


図 自動車の利用状況

⑦身体の不自由の有無

身体の不自由を感じている方の割合は約 58%となっています。

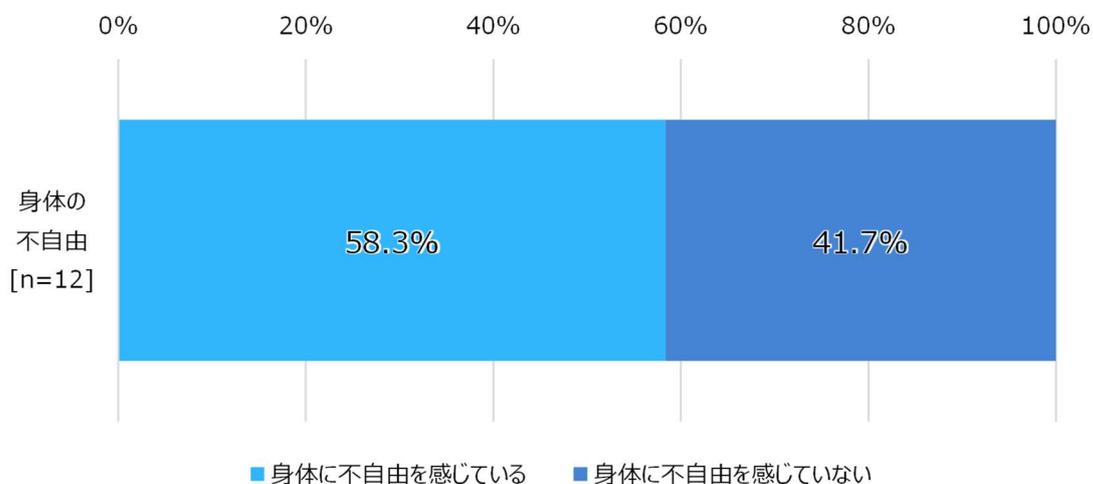
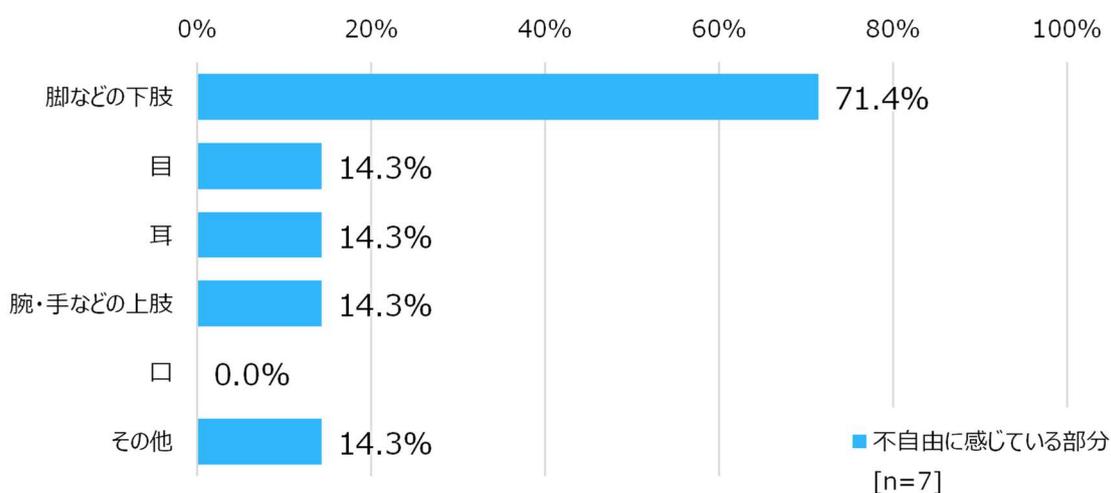


図 身体の不自由の有無

不自由に感じている身体の部分

身体の不自由を感じている方は、主に下肢に不自由を感じています。



※複数回答

図 不自由に感じている身体の部分

⑧障がい者手帳の有無

まいちゃん号の利用者の中では障がい者手帳を持っている方はみられませんでした。

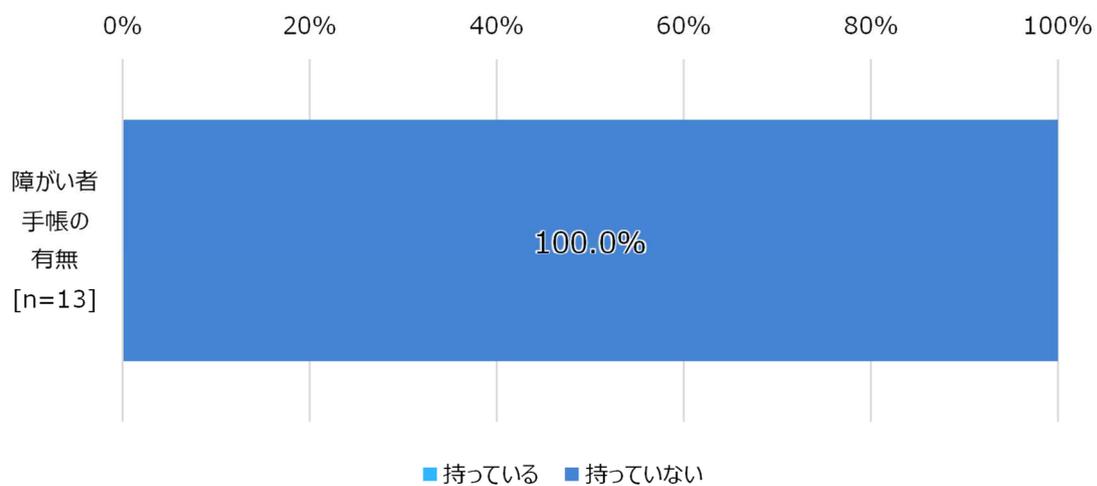


図 障がい者手帳の有無

米原市地域公共交通計画の策定における 観光客アンケート調査の結果について

○回収状況

ローザンベリー多和田、グランエレメント、グリーンパーク山東の3箇所でそれぞれアンケート調査を行い、回答結果は以下の様になりました。（以下、特徴的な調査結果のみ抜粋）

実施箇所	実施方法	回答件数
ローザンベリー多和田	QRコード読み取りによる回答	3
グランエレメント	施設利用者による回答 (施設が実施するアンケートに追加の形で実施)	51
グリーンパーク山東	施設利用者による回答 (施設が実施するアンケートに追加の形で実施)	7

1. 各施設利用者の宿泊状況

グランエレメント、グリーンパークに関してはほとんどが宿泊（1泊）になっておりローザンベリーでは日帰りでの利用が主になっています。

表 各施設の宿泊状況

	ローザンベリー多和田	グランエレメント	グリーンパーク山東
1.日帰り	2	1	0
2.宿泊（1泊）	1	25	4
3.宿泊（2泊以上）	0	0	0
合計	3	26	4

2. 各施設を知ったきっかけ

各施設を知ったきっかけとして、ほとんどがホームページやSNS、Webなどのインターネットで知ったとなっています。その他には新聞や雑誌、知人などからの口コミおよびテレビなどがみられます。

表 各施設を知ったきっかけ

	ローザンベリー多和田	グランエレメント	GP山東
1.インターネット	2	37	4
2.ポスター・パンフレット	0	0	0
3.知人から	0	2	2
4.新聞や雑誌	1	5	0
5.旅行者	0	0	0
6.市内の観光案内所	0	0	0
7.テレビ・ラジオ	0	1	0
8.その他	0	0	0
9.特に入手しない	0	0	0
合計	3	45	6

3. 各施設への移動手段

各施設への移動手段の殆どが自家用車となっています。グランエレメントでは鉄道や一般タクシーなどでの移動が一部みられます。

表 各施設の宿泊状況

	ローザンベリー多和田	グランエレメント	GP山東
1.新幹線	0	0	0
2.鉄道（JR）	0	2	0
3.鉄道（私鉄）	0	0	0
4.路線バス	0	0	0
5.乗合タクシーまいちゃん号	0	0	0
6.まいちゃんバス	0	0	0
7.一般タクシー	0	1	0
8.ツアーバス	0	0	0
9.自家用車	3	22	4
10.レンタカー・レンタサイクル	0	2	0
11.徒歩	0	0	0
12.その他	0	0	0
合計	3	27	4

4. 路線バスの見直しについて

回答者の殆どが路線バスで施設に行く必要性を感じていません。

表 路線バスの見直しについて

	ローザンベリー多和田	グランエレメント
1.運行時間帯	1	0
2.運行便数	0	0
3.運賃	0	0
4.所要時間の短縮	0	0
5.待合環境の改善	0	0
6.鉄道等の地域公共交通との乗り継ぎ	0	0
7.現状で問題ないと思う・利用している	0	1
8.路線バスを利用する必要性を感じない	2	5
合計	3	6

※GP 山東に関しては全員がこの項目に関して未回答。

米原市地域公共交通計画の策定における 事業者ヒアリングの結果について

1. 各種団体（2件）

高齢者や障がい者の団体からのヒアリングでは、障がい者の移動は自動車（送迎）がほとんどであることが分かりました。また、まいちゃん号の長浜市や自宅前までの運行について要望がありました。

表 各種団体からの主な意見（一部抜粋）

質問内容	回答
高齢者や障がい者の移動について	障がい者は家族および知人の送迎または自分の運転で移動している。 高齢の障がい者でも自分で運転して移動することが多い。 自分で運転できない場合はタクシーを利用している。 地域公共交通は自宅まで来ないので、利用できない。
地域公共交通に求める点	まいちゃん号の長浜市への運行範囲の拡大や自宅前までの運行

2. 医療機関（1件）

医療機関からのヒアリングでは、利用者および従業員のほとんどが自動車を利用していることが分かりました。また、まいちゃん号の予約時間の短縮について要望がありました。

表 医療機関からの意見（一部抜粋）

質問内容	回答
利用者の移動手段	約90%が自家用車で来院 まいちゃん号の利用は約5%
従業員の通勤手段	ほぼ全員が自家用車で通勤
従業員への通勤支援	通勤手当の支給
地域公共交通に求める点	まいちゃん号の予約時間を30分に短縮する。

3. 事業所（28 件）

事業所からのヒアリングでは、地域公共交通への定期代の支援がある一方で、従業員のほとんどが自動車通勤していることが分かりました。通勤手段の地域公共交通への転換に当たっては、増便をはじめとしたバスの利便性向上が必要との意見がある一方で、生活スタイルや勤務形態の都合などにより地域公共交通の利用は難しいとの意見も得られました。

表 事業所からの主な意見（一部抜粋）

質問内容	回答
従業員の通勤について	自家用車での通勤が 80%以上を占める（24 件）。 送迎バスまたは社用車を通勤に利用している。（2 件） 地域公共交通の利用者はほとんどいない。
従業員への通勤支援	ガソリン代の補助（12 件） 地域公共交通利用者への定期代の補助（9 件） 通勤距離に応じた通勤手当の支給（5 件） 駐車場または駐輪場代の補助（2 件） 無料の送迎バスの運行（1 件）
通勤時のお困りごと	踏切や積雪による道路の渋滞（7 件） 冬季の除雪や凍結対策（4 件） バス・電車の運行本数の不足（4 件） ガソリン代の高騰（3 件） 電車の遅延（2 件）
通勤手段の地域公共交通への転換に必要なこと	通勤時間帯のバスの増便（8 件） 会社前へのバス停の設置や会社への直行便の運行（8 件） 鉄道の増便（3 件） 自動車が必要の生活スタイルや勤務形態であるため地域公共交通への転換は難しい。（7 件）
送迎バスの運行状況	8～18 時台に 25 人乗りの送迎バスを運行（1 件）
送迎バスの市民利用の可能性について	難しい。（1 件）
地域公共交通に求める点	高齢者や障がい者に向けた交通機関の充実（3 件） 鉄道の増便（2 件） 路線バスの増便（2 件） 融雪設備（1 件）