

協議事項1 路線バス「伊吹登山口線」のダイヤ改正について

令和6年4月1日からバスやタクシー等の自動車運転手の長時間労働を防ぐことによる運転手の健康確保、利用者の安全確保を目的として、自動車運転手の労働時間等の基準である「改善基準告示」が改正されます。これにより、運転手1日の拘束時間が最大16時間以内から15時間以内に変更となります。現在、伊吹登山口線の拘束時間が15時間を超える（改善基準に反する）ため、今回の変更に伴い、ダイヤを短縮する必要性が生じました。そのため、特定の利用者がおられない最終便について、往路の最終停留所を東上坂口に繰り上げるとともに、復路の最終便を減便することで、拘束時間を新たな改善基準に準ずるように短縮し、バス運転手の労働環境の改善と安全運行の確保を図ります。

なお、土日祝日は現状どおりの運行とします。

○対象路線：伊吹登山口線（平日）

○運用開始：令和6年4月1日

協議事項 2 乗合タクシー停留所の廃止について

乗合タクシーの停留所の廃止について協議するもの。

【停留所の廃止】（1か所）

当該停留所については、湖国バス城北循環線の停留所に指定されていたため、彦根市の路線バスとの乗継のために停留所が設けられたが、既に接続先であるバス路線が廃止されていることや、別の場所に市外連携停留所があること、更には当該停留所の設置場所であるビワフロント彦根様としても停留所の設置を希望されていないことから、当該停留所を廃止するものです。なお、当該施設が開業された令和5年8月20日以降、当該停留所の利用はありません。

- エリア 磯エリア
- 停留場所 蒼の湖邸 ビワフロント彦根
- 停留所名 磯-19
- 廃止日 令和6年2月29日

【位置】



【現場写真】



米原市地域公共交通計画 （案）



内容

I はじめに.....	1
1 計画策定の背景・目的.....	1
2 計画の位置付け.....	1
3 計画の概要.....	1
(1) 計画の区域.....	1
(2) 計画の期間.....	1
II 地域公共交通の現状.....	2
1 地域の現状.....	2
(1)人口特性.....	2
(2)人の動き.....	3
2 交通の現状.....	4
(1) 市民の主な移動手段.....	4
(2) 地域公共交通.....	5
3 市民等の移動実態・意見.....	8
(1) 市民.....	8
(2) 地域公共交通利用者.....	12
4 まちづくりの方向性.....	14
5 直近の社会情勢.....	15
III 米原市の地域公共交通の課題.....	16
課題1 持続可能な地域公共交通の維持および脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり.....	16
課題2 地域公共交通の利便性の向上.....	17
課題3 駅周辺地域の魅力向上.....	18
IV 計画の基本理念.....	19
1 基本理念.....	19
2 基本方針.....	19
3 目標.....	20
(1) 米原市における将来の地域公共交通ネットワーク.....	20
【国の補助制度を活用したコミュニティバスの維持】.....	21
(2) 計画の目標.....	22
V 目標を達成するための施策メニュー.....	23
基本方針① 多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築.....	25
基本方針② 利用者のニーズに応じた利便性の向上.....	30
基本方針③ まちづくりと連携した地域公共交通の整備.....	34
VI 計画の進捗管理.....	37

I はじめに

1 計画策定の背景・目的

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

そのような中、令和2年には新型コロナウイルス感染症を契機に人々の生活スタイルの変化によって、全国的に地域公共交通の利用者が減少しています。更には、公共交通機関の運転手が不足しているなど、近年、地域公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあります。本市においても、同様の状況となる中、路線バスや乗合タクシーまいちゃん号の利用が多い高齢者が今後も増加していく見込みであることを考えると、地域公共交通の果たす役割は更に高まることが予測され、誰もが安心して生活することができる移動環境の構築が重要となります。

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

2 計画の位置付け

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

3 計画の概要

(1) 計画の区域

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

(2) 計画の期間

本計画の対象期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

Ⅱ 地域公共交通の現状

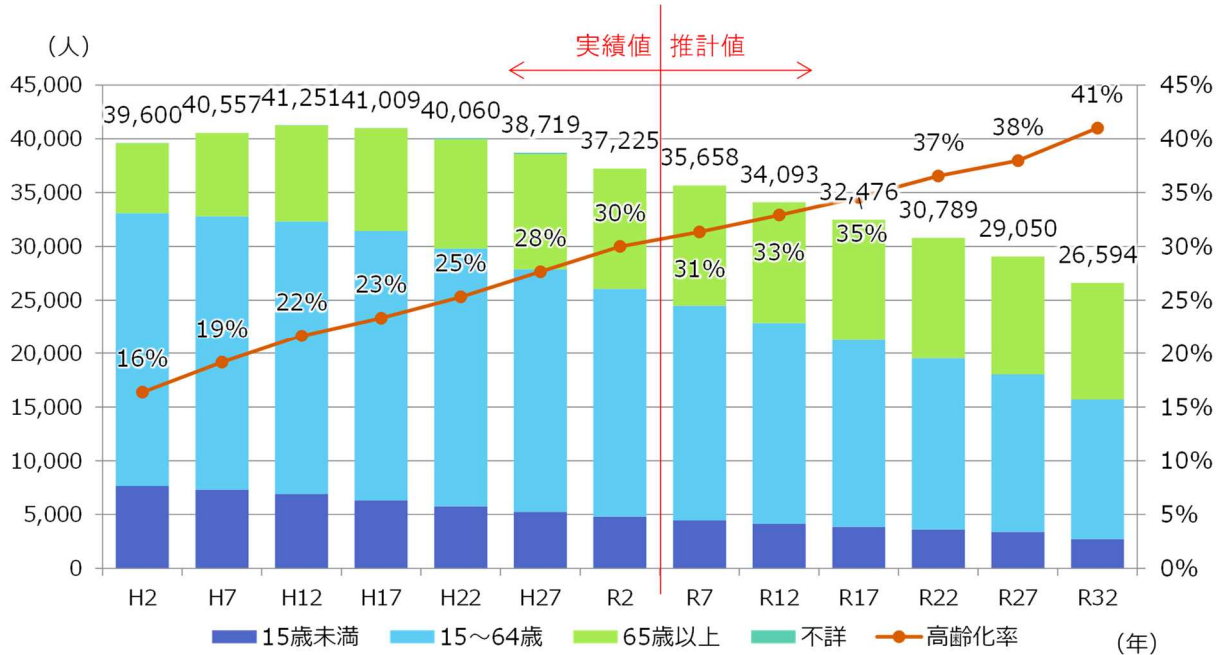
本市の地域公共交通の課題を以下のとおり整理しました。

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

1 地域の現状

(1)人口特性

米原市の年齢階層別の人口推移と将来推計

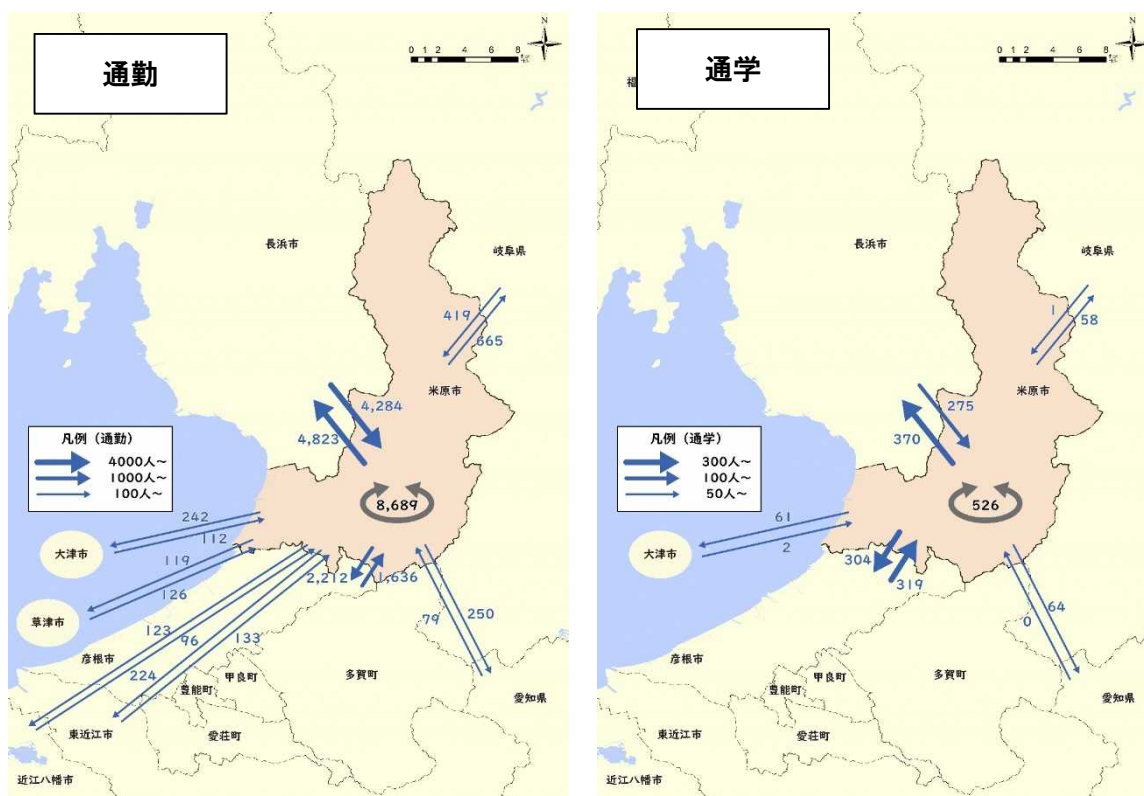


資料：国勢調査（平成2年～令和2年）
 国立社会保障・人口問題研究所（令和7年～）

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

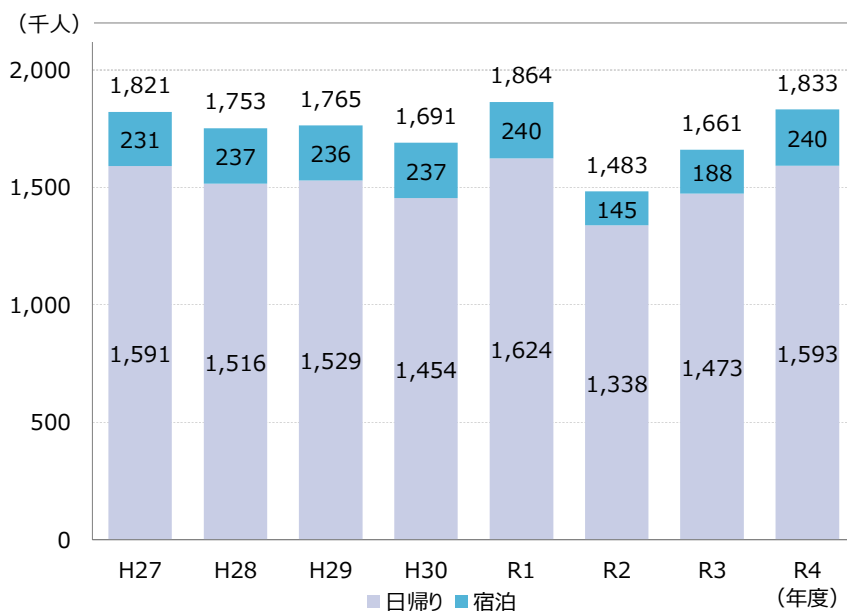
(2) 人の動き

米原市内外における移動



資料：国勢調査（令和2年）

米原市内の観光入込客数(年間推移)



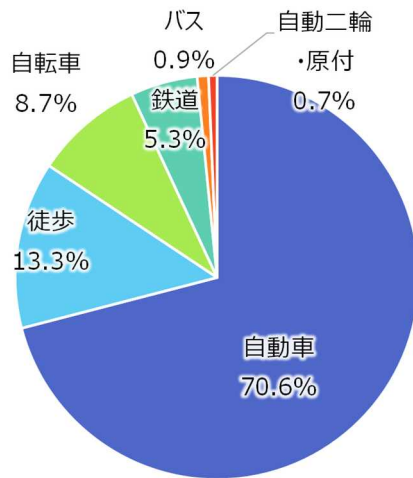
資料：滋賀県観光統計・米原市資料

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

2 交通の現状

(1)市民の主な移動手段

米原市の交通手段分担率



68,949トリップ/日

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

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

乗合タクシー「まいちゃん号」とは

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

【特長】 ①市全域をカバーしている。

②停留所の間隔が短く、密度が高い（市内に500箇所以上）。

③市外への連携利用が可能（乗り換えなしで市外等へ行ける。）。



乗合タクシー「まいちゃんバス」とは

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



(2)地域公共交通

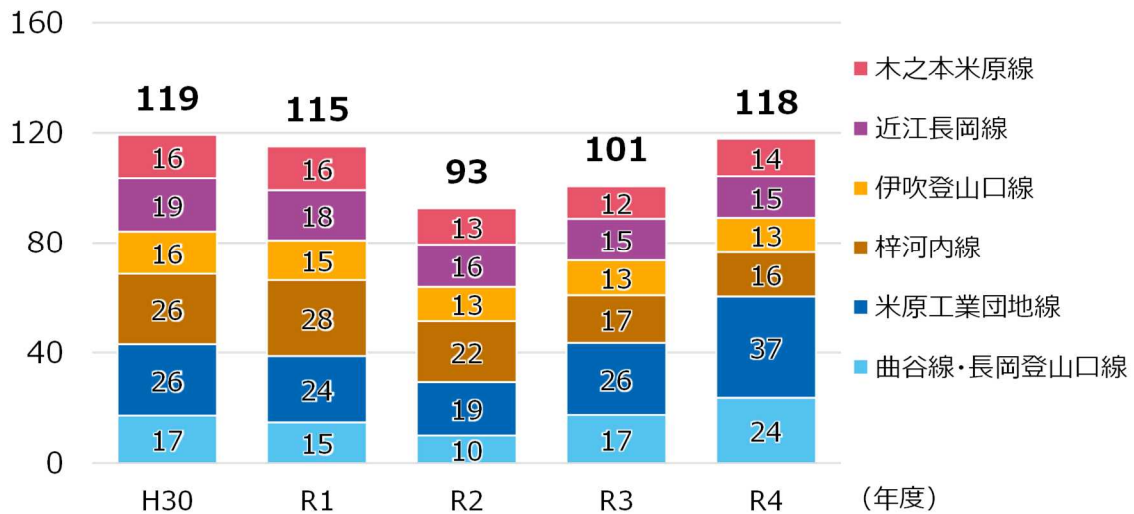
・米原市の地域公共交通ネットワーク



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

路線バスの利用者数推移

(千人)

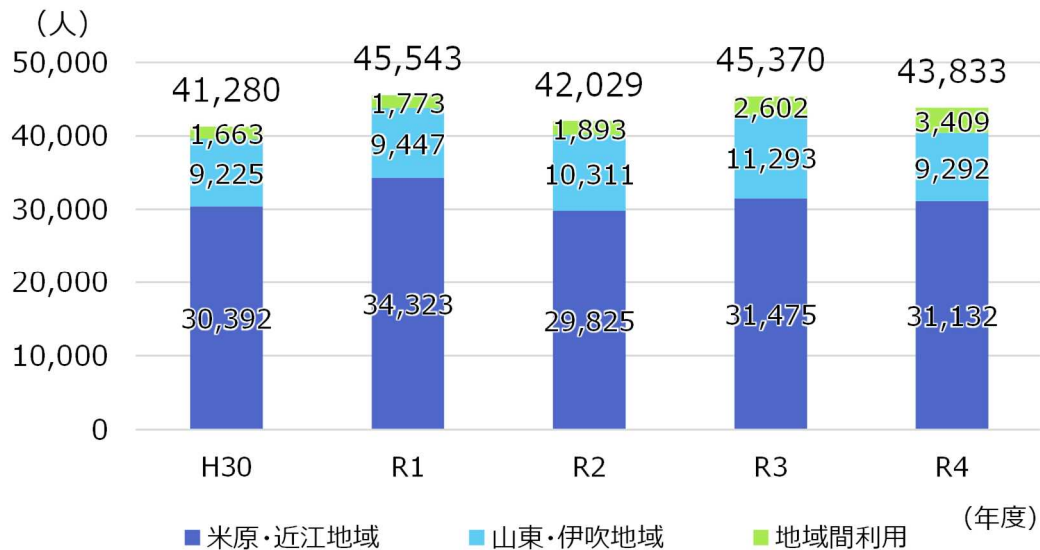


※グラフ内に記載されている年度は前年10月～当年9月までを示している。

※曲谷線は、令和2年9月に廃止されている。

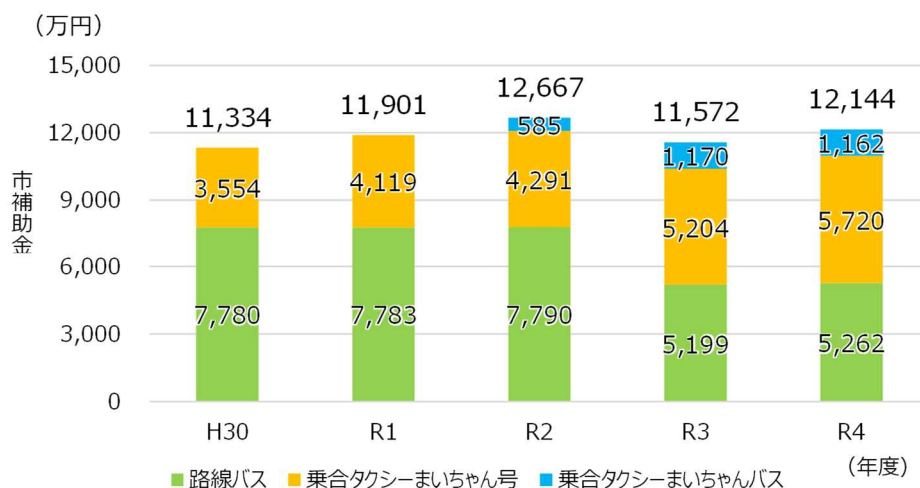
※木之本米原線は令和4年9月に廃止されている。

乗合タクシーまいちゃん号の利用者数推移



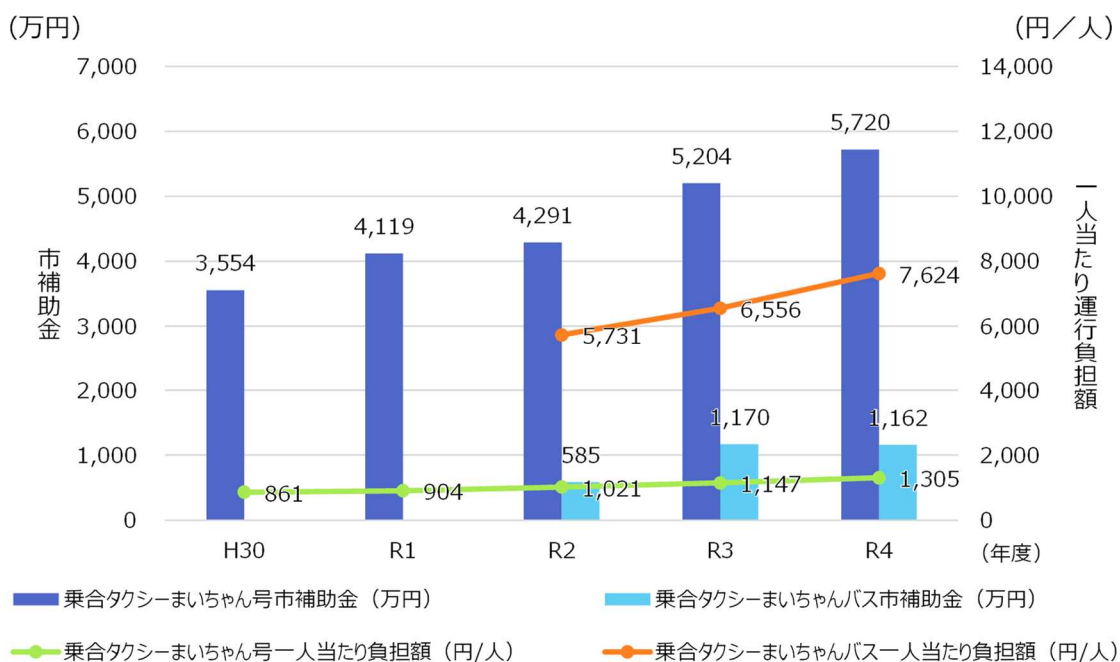
- 路線バスは、コロナ禍以前の利用者数に戻りつつある。
- 乗合タクシーまいちゃん号は、特に米原・近江地域で多く利用されている。
また、地域間利用が年々増加傾向にある。

地域公共交通の財政負担の推移



※路線バスの補助金額は前年10月～当年9月までの費用を基に算出。

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



※令和2年度のまいちゃんバスは令和2年10月～令和3年3月の結果を示している。

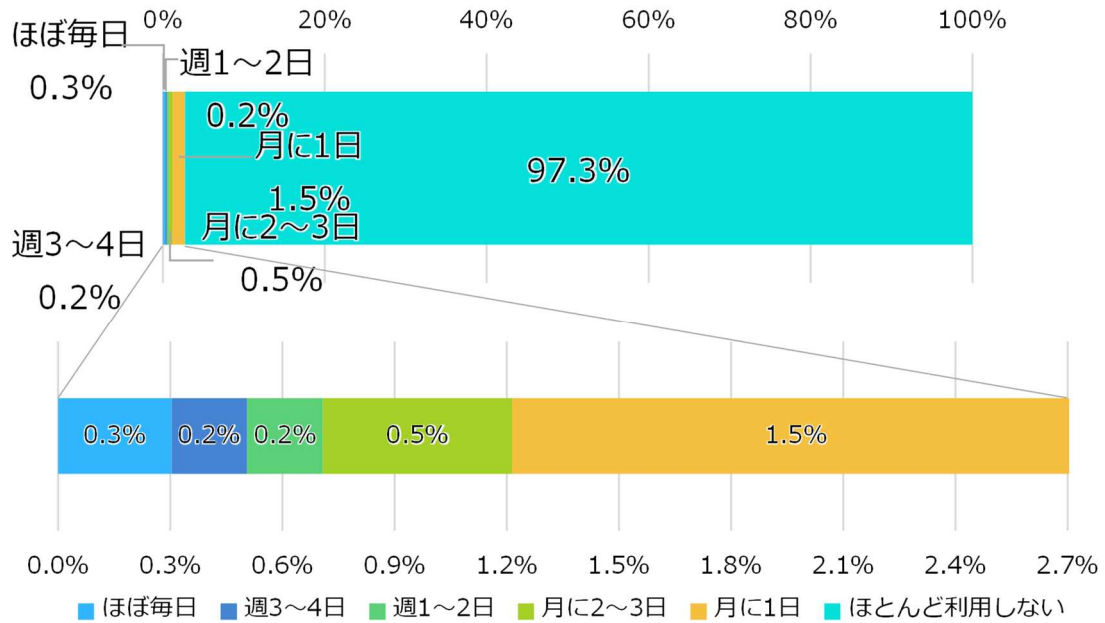
- 地域公共交通の市補助金額は平成30年度以降1億円を超え、令和4年度は約1.2億円であり、特に乗合タクシーまいちゃん号に対する市補助金は年々増加しており、令和4年度には約5,700万円を超えている。
- 一方、路線バスに対する市補助金は、令和2年10月の曲谷線の廃止以降、減少している。

3 市民等の移動実態・意見

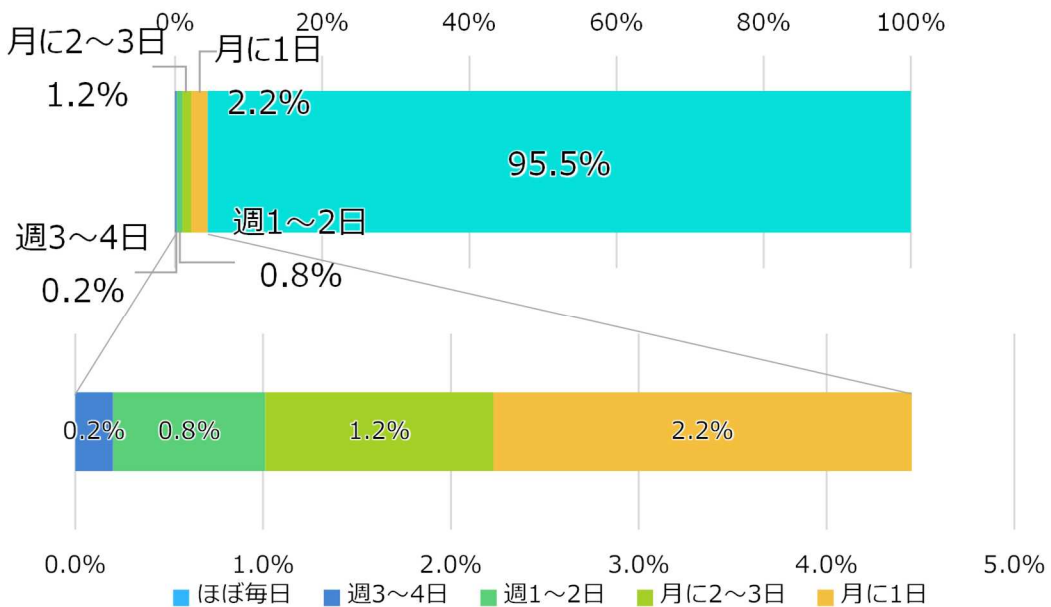
(1)市民

市内を運行する主な地域公共交通の利用頻度

【路線バス】 [回答者数：988人]



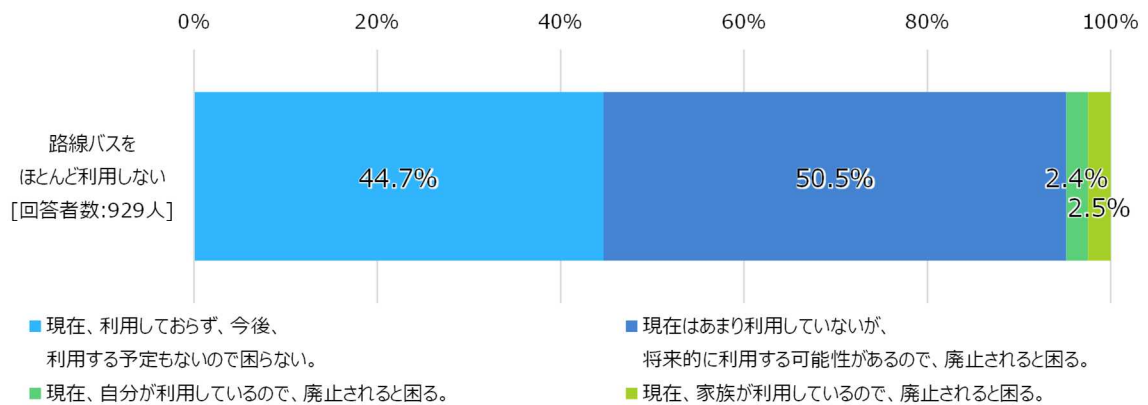
【乗合タクシーまいちゃん号】 [回答者数：988人]



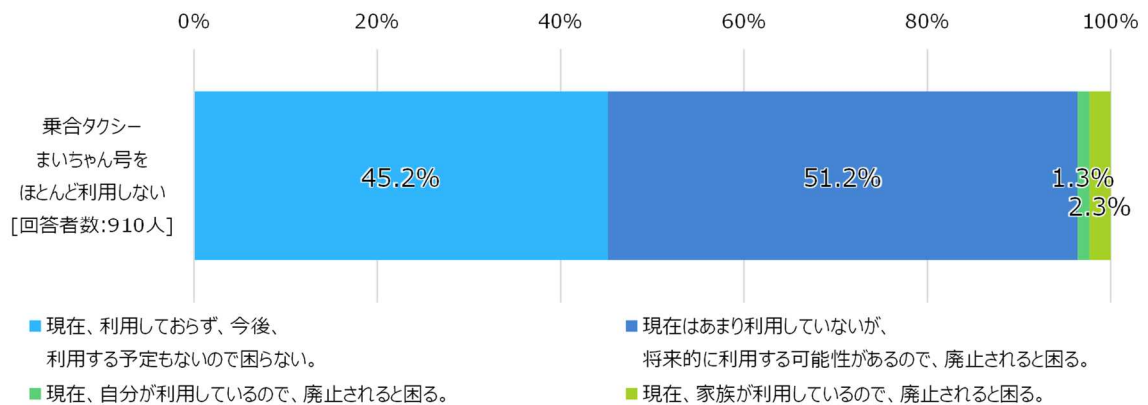
資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

地域公共交通が廃止された場合の影響

【路線バス】



【乗合タクシーまいちゃん号】

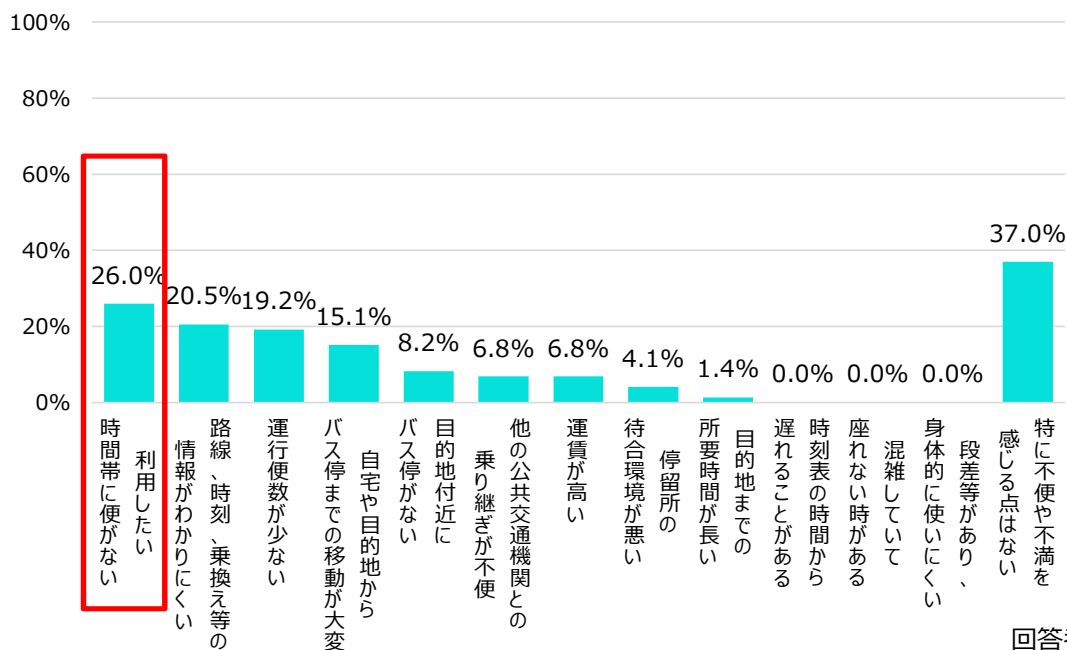


資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

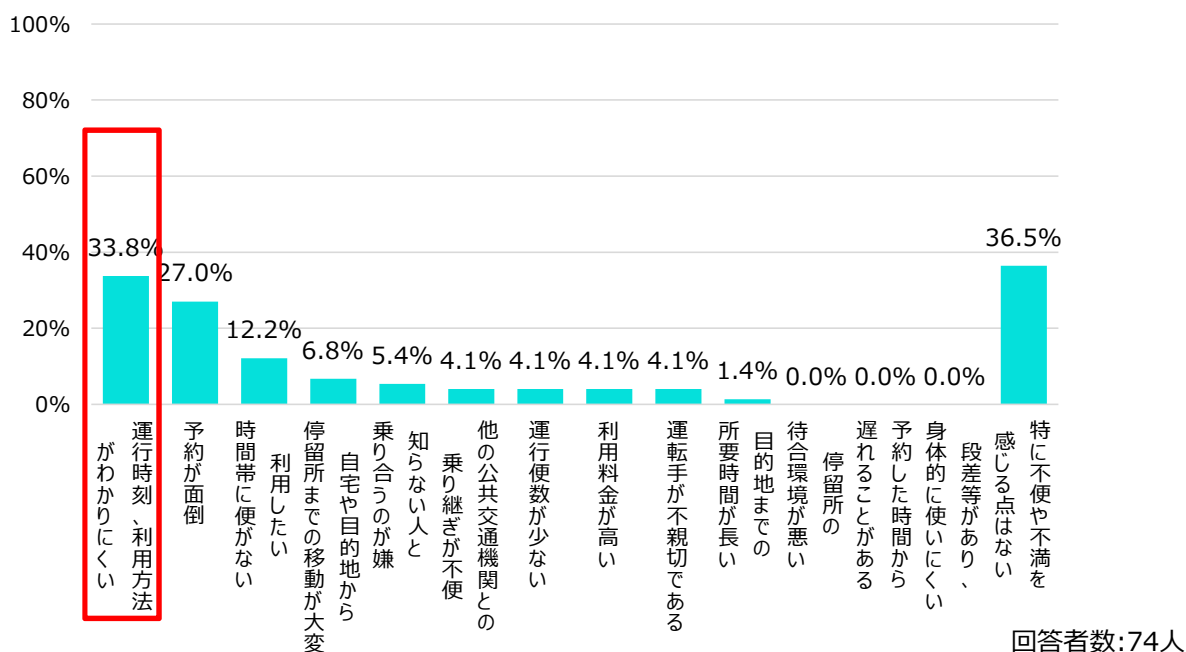
- 路線バス、乗合タクシーまいちゃん号等の地域公共交通を利用する市民は1割に満たない。
- 現在は利用していないが、将来的に地域公共交通を利用するという方が約5割を占めており、将来を見据えた制度設計が必要となっている。

地域公共交通に対する不便や不満を感じる点

【路線バス】



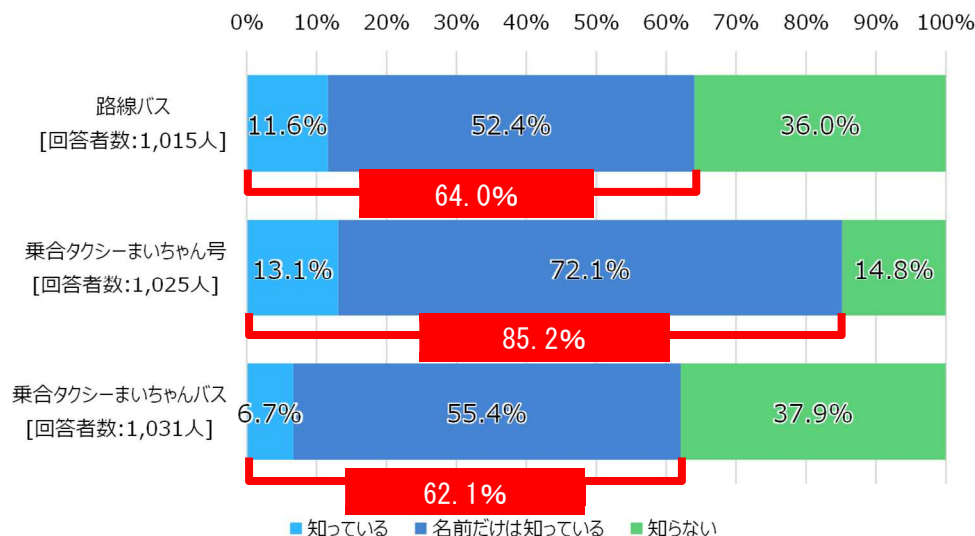
【乗合タクシーまいちゃん号】



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

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

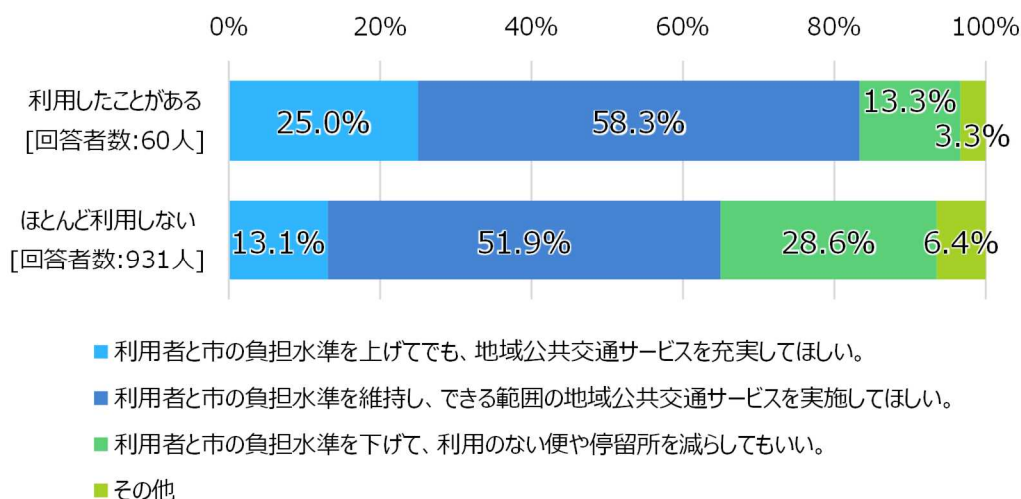
地域公共交通の認知状況



資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

地域公共交通に対する負担やサービス水準についての意見

【地域公共交通の利用者とそうでない方の意見】

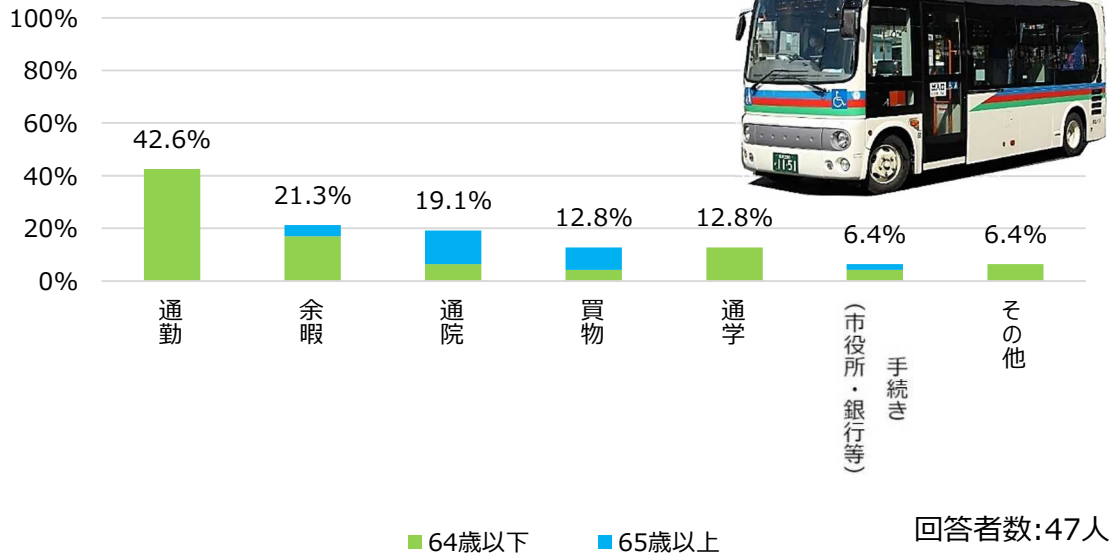


資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

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

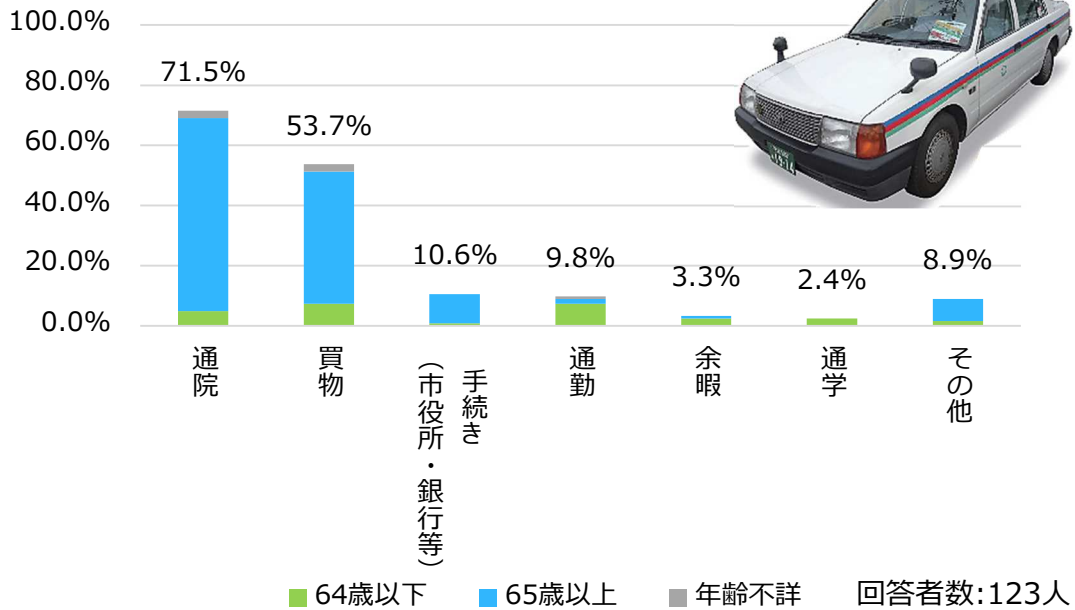
(2)地域公共交通利用者

路線バスの利用目的



※複数回答（2つまで）

乗合タクシーまいちゃん号の利用目的

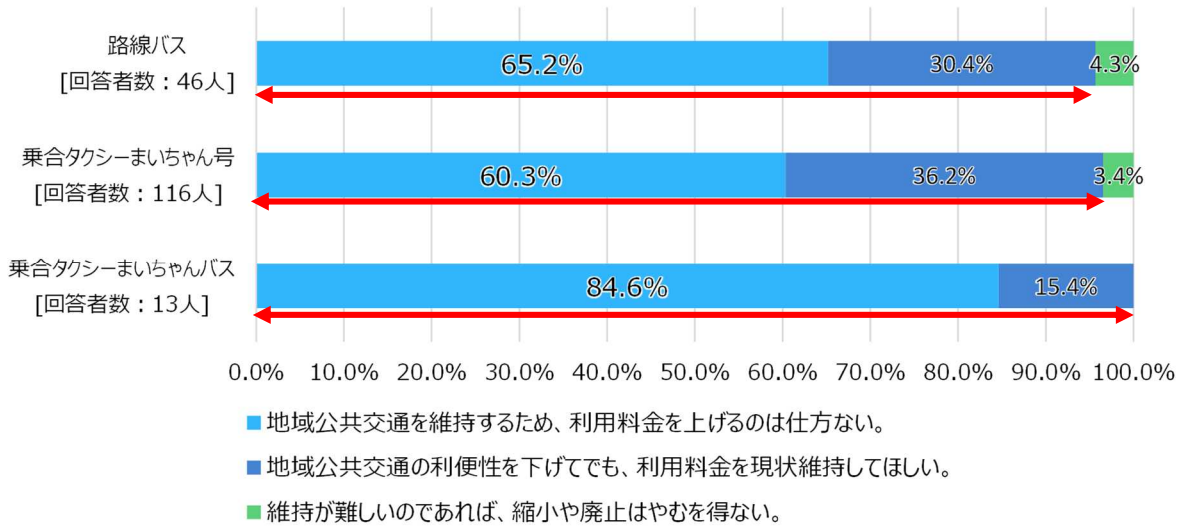


※複数回答（2つまで）

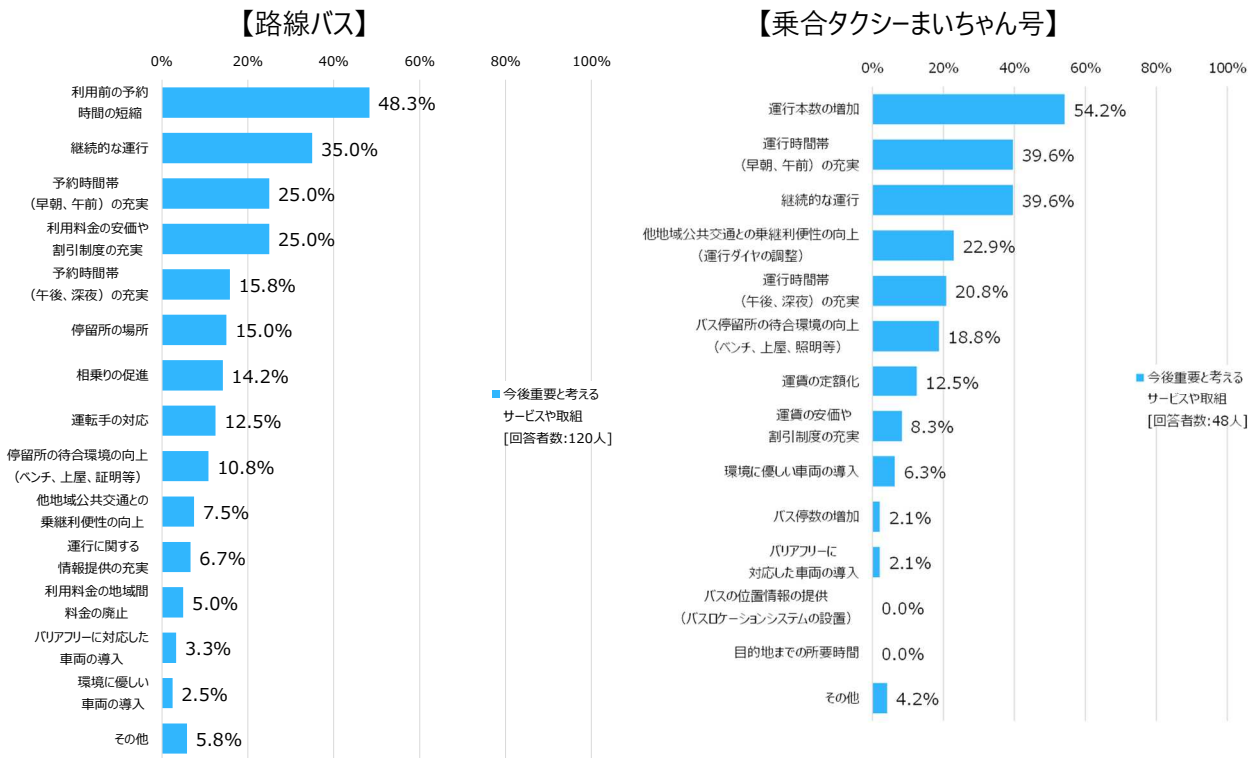
資料：米原市地域公共交通計画の策定における路線バス・乗合タクシーまいちゃん号利用者へのアンケート調査

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

今後の地域公共交通の維持についての考え ※赤矢印は運行維持を望む意見



地域公共交通利用時に不便や不満を感じる点



※複数回答

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

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

4 まちづくりの方向性

「第2次米原市総合計画」抜粋

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

■ 主な取組の展開

① まちの核づくりの推進

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

② 鉄道駅を生かしたまちづくりの推進

- 鉄道駅の利便性と歴史や文化などの地域特性を生かしたまちづくりを推進し、にぎわいの創出を図ります。
- 地域の交通拠点としての機能を高めるため、駅周辺の基盤整備を進め、利用者の利便性の向上と利用促進に努めます。
- 地区計画*制度を活用した公民連携によるまちづくりを進めます。

第5章 心地よく暮らせるにぎわいと交流のまちづくり【都市基盤】

5-2 コンパクトな地域の拠点をつくり、公共交通ネットワークでつなぐ快適な定住環境のまち（都市計画／公共交通／定住促進）

■ 主な取組の展開

① 地域の拠点づくりの推進

- 交通の利便性が高く、大都市を間近にしながらも、豊かな自然と文化に包まれた特長を生かし、米原駅周辺にまちの核を創るとともに、各地域の特長を生かした拠点づくりを進め、それぞれの地域機能が連動する自然文教都市としてのまちづくりを進めます。
- 住み慣れた集落や地域で暮らし続けることができるよう、地域住民の暮らしを支える生活圏を日常生活や地域生活を支える小さな拠点（コンパクトな拠点）と位置付け、生活に必要な機能、サービスなどの維持や集積を図るとともに、地域の実情を踏まえた地域の拠点づくりを推進します。

② 公共交通ネットワークの形成

- 駅と地域、地域と地域および小さな拠点などを結び、市民が安心して利用できる利便性の高い公共交通ネットワークを整備するとともに、多様な移動手段の創出による利便性の向上に取り組みます。
- 鉄道、バス等の利用を促進するため、市民、事業者、市が一体となった取組を戦略的に進めます。

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

5 直近の社会情勢

	概要
米原市の動向	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年に近隣自治体とともに「まいばら駅広域観光交流圏コンソーシアム」を発足 令和3年に米原市役所新庁舎を米原駅東口に整備 令和4年に米原市役所内に TETTE MAIBARA（コワーキングスペース、観光案内所等）開設 令和4年に路線バス「米原多和田線」開通 令和元年から令和5年にかけて、醒ヶ井駅、近江長岡駅、柏原駅に駅前広場および駅前駐車場を整備 令和5年に近隣自治体とともに路線バス「近江長岡線」の利用促進を開始（伊吹高校共通通学定期券等） 令和6年から近江長岡駅のバリアフリー化に着手予定
国県等の動向	<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 北陸新幹線開業および JR 路線（北陸本線・金沢～敦賀）の廃止



令和4年10月 米原多和田線開通



令和4年8月 TETTE MAIBARA 開設

【地域公共交通の廃止の現状】

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

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

大阪 富田林などで運行の「金剛バス」路線バス事業廃止へ

09月11日 12時04分



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

Ⅲ 米原市の地域公共交通の課題

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

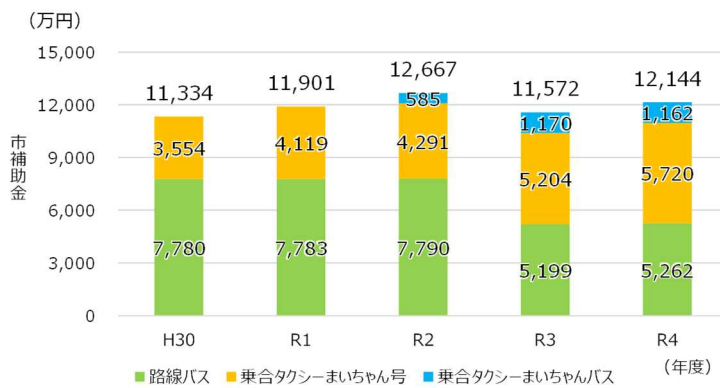
課題 1 持続可能な地域公共交通の維持および脱炭素社会の推進に向けた仕組みづくり

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

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

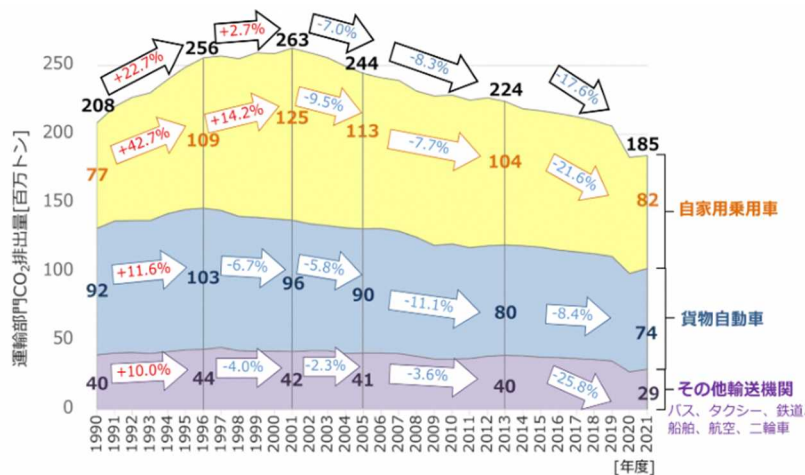
地域公共交通を維持し、脱炭素社会に貢献するためには、効率的な運行を目指すとともに、地域公共交通の利用者を増やしていくことが必要です。市民や交通事業者、行政が連携し、それぞれの役割に応じて、地域公共交通の維持に向けた取組や積極的な利用を促す取組を進めていく必要があります。

地域公共交通の財政負担の推移(再掲)



※路線バスの補助金額は前年10月～当年9月までの費用を基に算出。

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



出典：国土交通省 HP

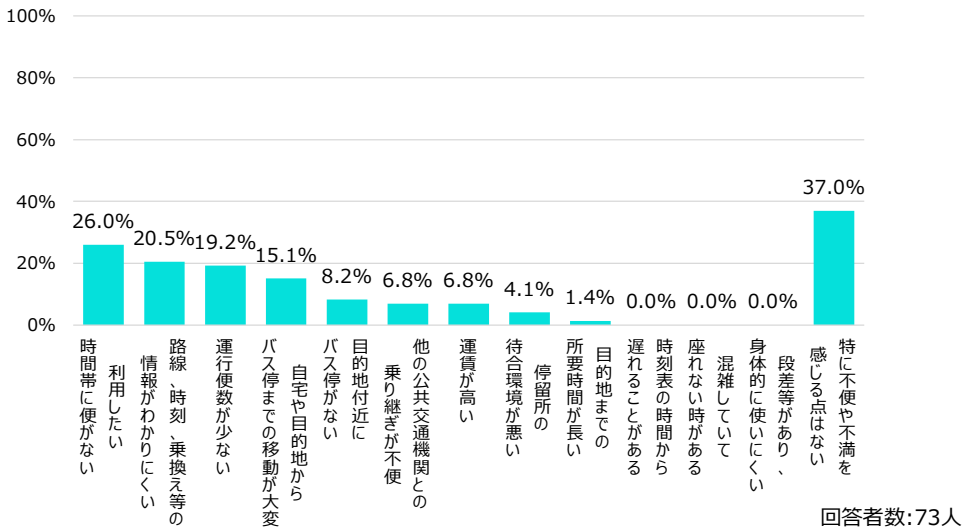
課題 2 地域公共交通の利便性の向上

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

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

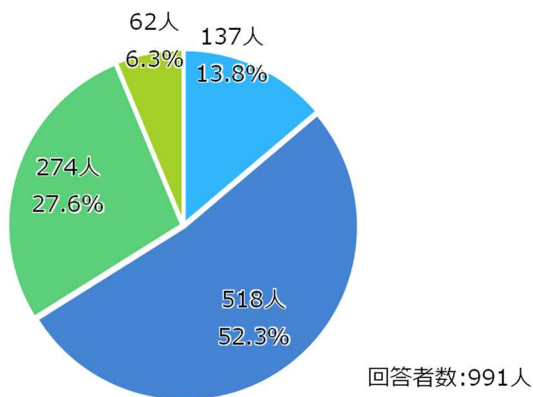
交通事業者や行政の負担が増えつつある一方、限りある資源の中で、利用者のニーズに対応した移動手段を検討し、利便性を向上させることが求められています。

地域公共交通に対する不便や不満を感じる点(路線バス)(再掲)



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

地域公共交通に対する市民の考え



- 利用者や市の負担水準を上げて、地域公共交通サービスを充実してほしい
- 利用者や市の負担水準を維持し、できる範囲の地域公共交通サービスを実施してほしい
- 利用者や市の負担水準を下げ、利用のない便や停留所を減らしてもいい
- その他

資料：米原市地域公共交通計画の策定における市民アンケート調査

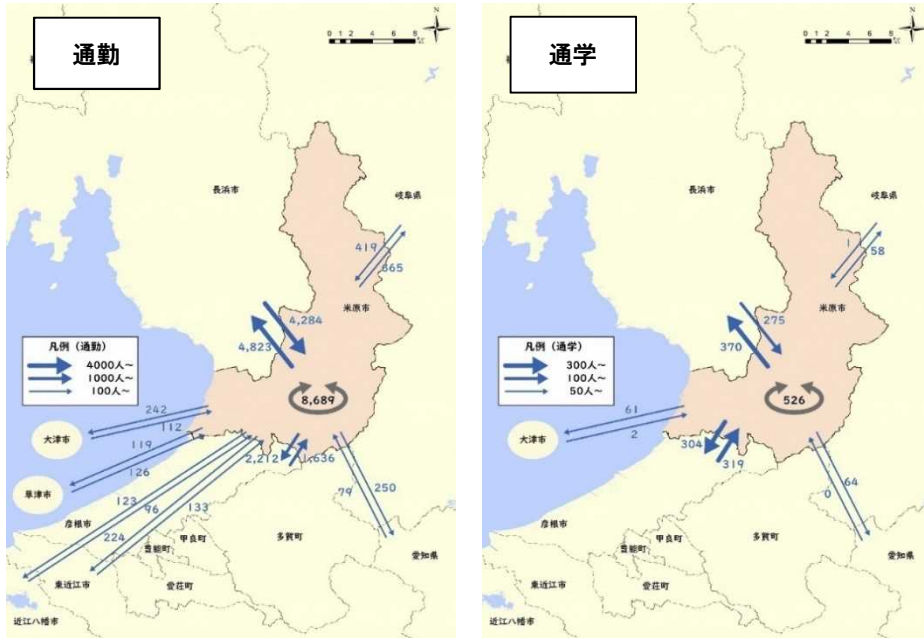
課題3 駅周辺地域の魅力向上

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

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

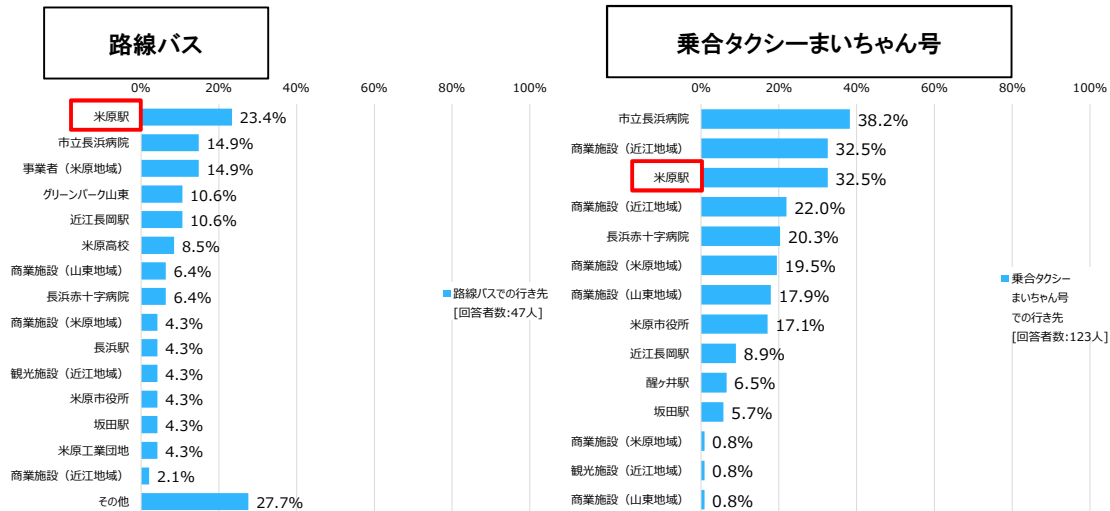
米原市が住みたいまちとして選ばれ、住み続けていただくには、鉄道駅と周辺地域の魅力向上を図るとともに、市内各地から鉄道駅までの移動手段の確保、利便性の強化が求められます。

米原市内外における移動(再掲)



資料：国勢調査（令和2年）

地域公共交通を利用した際の行き先



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

IV 計画の基本理念

1 基本理念

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

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

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

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

に定めます。

【基本理念】

安心な移動により住みよさが実感できる持続可能な地域公共交通

2 基本方針

計画の基本理念の実現に向け、基本方針を次のように定めます。

基本方針① 多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築

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

基本方針② 利用者のニーズに応じた利便性の向上

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

基本方針③ まちづくりと連動した地域公共交通の整備

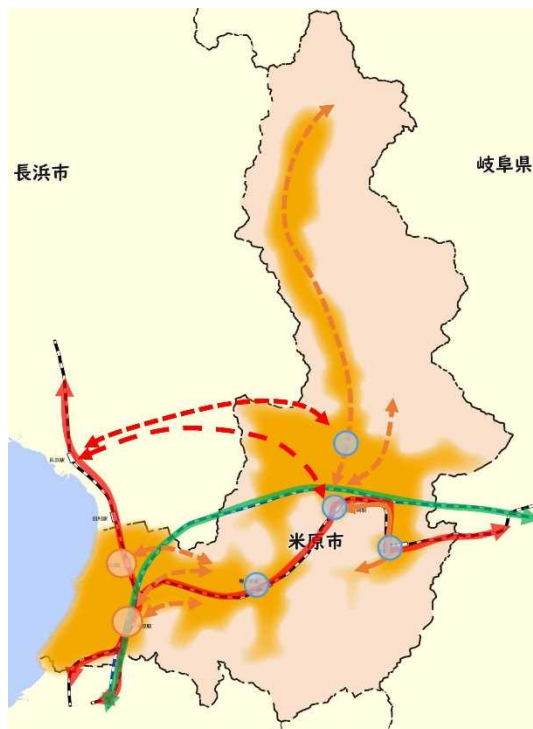
住みよさの実感に向け、鉄道駅や周辺地域の魅力強化とアクセス性の向上を目指します。

3 目標

(1)米原市における将来の地域公共交通ネットワーク

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

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



将来ネットワークの考え方

名称	考え方	モード	現行の路線等
広域幹線	<ul style="list-style-type: none"> 大阪や名古屋方面等の遠方へ移動するのに用いる移動手段で、広域的な移動でかつ速達性を確保した移動を支える。 	新幹線	東海道新幹線
幹線 (鉄道)	<ul style="list-style-type: none"> 長浜市や彦根市等の近隣市へ移動するのに用いる移動手段で、市外へ移動でかつ速達性を確保した移動を支える。 	鉄道	東海道本線 北陸本線 近江鉄道
幹線 (路線バス)	<ul style="list-style-type: none"> 生活圏である長浜市への移動の際に用いられる移動手段で、地域住民や観光客等における米原市-長浜市間の移動を支える。 	路線バス	近江長岡線 伊吹登山口線
支線 (路線バス・まいちゃんバス)	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道駅から各居住地域や工業団地、観光地等の市内での移動の際に用いられる移動手段で、地域住民や特定の需要を満たす移動を支える。 	路線バス まいちゃんバス	米原多和田線 米原工業団地線 長岡登山口線 梓河内線
支線 (乗合タクシーまいちゃん号)	<ul style="list-style-type: none"> 主に市内全域での移動の際に用いられる移動手段で、地域住民の日常生活における移動を支える。 	乗合タクシーまいちゃん号	

拠点の考え方

機能	考え方	該当箇所・地域
都市拠点	<ul style="list-style-type: none"> 商業、医療、行政等の都市機能が高次集積し、周辺地域の生活の核となる地区 	米原駅 坂田駅
生活交流拠点	<ul style="list-style-type: none"> 周辺地域の日常生活を支える地区 	醒ヶ井駅 近江長岡駅 柏原駅 春照周辺

【国の補助制度を活用したコミュニティバスの維持】

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

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

そのような状況の中で、令和4（2022）年10月には米原多和田線が、令和5（2023）年10月には近江長岡線が国の地域間幹線系統として認められました。

そこで、今後も地域公共交通を維持していくため、本計画で以下の路線を地域間幹線系統、地域内フィーダー系統とし、行政による支援を明確に位置付け、国の地域公共交通確保維持改善事業費補助金の活用により路線を維持します。

対象路線の位置づけ、必要性

系統種別	地域間幹線系統	地域内フィーダー系統
対象路線	近江長岡線・米原多和田線	乗合タクシーまいちゃん号
路線の維持や補助の必要性	<p>近江長岡線においては、米原市と隣接する長浜市と、米原多和田線においては、旧米原町と旧近江町とを結んでおり、これらの定期路線運行は、市民の日常生活や観光において重要な役割を担っている。</p> <p>今後も継続的な運行が求められる中で、交通事業者や県、市の努力のみでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。</p>	<p>平成16(2004)年に旧米原町域で運行を開始した乗合タクシーまいちゃん号は様々な変更や見直しを経て、現在、米原市全域で運行されており、市民の日常生活を支える重要な路線となっている。</p> <p>今後も継続的に運行をしていく上で、交通事業者、市の努力のみでは、一定水準のサービスを提供することが難しく、地域公共交通確保維持事業を活用した運行の維持、確保が求められる。</p>
運行主体	・湖国バス株式会社	・近江タクシー株式会社
目標・効果と評価指標	<ul style="list-style-type: none"> バス利用者数（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統） 収支率（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統） 市負担額（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統） 	

(2)計画の目標

本計画における目標は以下のとおりとします。

基本方針① 多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築			
評価指標		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
●地域公共交通の収支率	路線バス	26.6 (%)	26.6 (%)
	乗合タクシーまいちゃん号・ 乗合タクシーまいちゃんバス	17.1 (%)	17.1 (%)
	人件費や燃料費の高騰が進む中で、収支率について令和4(2022)年度の水準を維持することで、持続可能な公共交通の構築を図ります。		
●公共交通対策事業費(決算額)		1.21(億円/年)	1.21(億円/年)
人件費や燃料費の高騰が進む中で、事業費について令和4(2022)年度の水準を維持することで、持続可能な公共交通の構築を図ります。			
●乗合タクシーまいちゃん号の乗合人数		1.45(人/台)	1.50(人/台)
乗合タクシーまいちゃん号の一台当たりの乗車人数を増やし、乗合を高めることで、事業費の削減を進める中で、公共交通の維持を図ります。			
●出前講座や乗り方教室の実施回数		4(回/年)	6(回/年)
多様な主体の方に、地域公共交通に触れていただく機会を創出することで、利用促進を進めます。			

基本方針② 利用者のニーズに応じた利便性の向上			
評価指標		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
●地域公共交通の利用者数	在来線(鉄道)	5,708(人/日) ※1	7,500(人/日)
	路線バス	323(人/日)	323(人/日)
更なる人口減少が想定される中で、地域公共交通の利用促進を図ることにより、鉄道利用者数は令和元(2019)年度の水準への回復を、路線バス利用者は令和4(2022)年度水準の維持を目指します。			
●市民の地域公共交通に対する不満足度の低下		31.5(%/年)	28.0(%/年)
利用者のニーズに応じた利便性の向上を図ることにより、地域公共交通に対する満足度の改善を図ります。			

※1：令和3年 滋賀県統計書

基本方針③ まちづくりと連動した地域公共交通の整備			
評価指標		現状値 (令和4年度)	目標値 (令和10年度)
●近江長岡駅のバリアフリー環境の改善		-	整備完了
●坂田駅のホーム待合環境の改善		-	整備完了
各駅施設の環境を改善する中で、駅周辺地域の活性化を図ります。			


V 目標を達成するための施策メニュー

各基本方針に対応した施策メニューを提示します。

基本方針	施策メニュー	取組内容
基本方針① 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
	乗合タクシー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 ライドシェアを含めた住民助け合いによる移動支援サービスの研究
	運転手の確保・育成に向けた支援	<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 運転手募集のポスター等の掲示 免許取得の支援制度の検討
	市民に対する地域公共交通への意識醸成	<ul style="list-style-type: none"> 出前講座や体験乗車会等の実施 地域公共交通への関心を高める取組の実施 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
	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"> 環境負荷低減車両の導入
基本方針② 利用者のニーズに応じた利便性の向上	デジタル技術を用いたサービスの活用	<ul style="list-style-type: none"> 交通系 IC カードの利用促進 バスロケーションシステムの導入検討 MaaS 導入に向けた環境整備 マイナンバーカードを活用した利用促進の検討
	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


基本方針	施策メニュー	取組内容
	乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上	<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 • 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
基本方針③ 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"> • TETTE MAIBARA 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利用促進

基本方針① 多様な主体との共創による持続可能な地域公共交通の構築

1. 地域公共交通の維持に向けた資金確保																				
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供 地域公共交通における行政、交通事業者の負担の分散 																			
実施主体	国、滋賀県、近隣自治体、交通事業者、米原市																			
取組内容	<p>I 国と滋賀県、近隣自治体との協調によるバス路線の維持 (地域間幹線系統補助、地域内フィーダー系統補助の活用)</p> <ul style="list-style-type: none"> バス事業者の経営努力のみで、維持が難しいバス路線に関しては、引き続き滋賀県や市の補助金に加え、国庫補助制度※を活用することで、バス路線の維持に努めます。 ※地域間幹線系統、地域内フィーダー系統の対象となる路線は 21 ページを参照。 																			
	<p>II 運賃外収入の確保に向けた取組の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 運賃や行政の補助金だけでなく、車内広告や車両のラッピング、バス停のオーナー制の導入、地域・企業の協賛金等、運賃以外の収入によって経営の安定化を図ります。 																			
	<p>米原多和田線を運行するラッピング車両</p> <p>【運賃外収入の事例】</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>概要</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貨客混載</td> <td>バスや列車内で、旅客とともに貨物も運搬することで、新たな収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td>バス停（駅）への有料広告掲載</td> <td>バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td>車内への有料広告掲載</td> <td>バス車内に有料広告を設置して広告料収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td>つり革オーナー制</td> <td>つり革にメッセージを書き込み、オーナーとなっていただく取組です。</td> </tr> <tr> <td>ネーミングライツ</td> <td>駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td>ラッピングバス</td> <td>バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。</td> </tr> <tr> <td>グッズ販売</td> <td>交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料：なるほど！！公共交通の働どころ（国土交通省 九州運輸局）</p>					項目	概要	貨客混載	バスや列車内で、旅客とともに貨物も運搬することで、新たな収入を得る方法です。	バス停（駅）への有料広告掲載	バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。	車内への有料広告掲載	バス車内に有料広告を設置して広告料収入を得る方法です。	つり革オーナー制	つり革にメッセージを書き込み、オーナーとなっていただく取組です。	ネーミングライツ	駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。	ラッピングバス	バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。	グッズ販売
項目	概要																			
貨客混載	バスや列車内で、旅客とともに貨物も運搬することで、新たな収入を得る方法です。																			
バス停（駅）への有料広告掲載	バス停（駅）の一部を広告スペースとして確保し、広告料収入を得る方法です。																			
車内への有料広告掲載	バス車内に有料広告を設置して広告料収入を得る方法です。																			
つり革オーナー制	つり革にメッセージを書き込み、オーナーとなっていただく取組です。																			
ネーミングライツ	駅やバス停に企業名などをつけることにより、スポンサー収入を得る方法です。																			
ラッピングバス	バス車両全体を広告媒体として、ラッピングを施すことにより広告料収入を得る方法です。																			
グッズ販売	交通事業者のキャラクターなどをデザインしたグッズを販売する方法です。																			
スケジュール		令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年														
	I	継続的に実施																		
	II	継続的に実施																		

2. 乗合タクシーまいちゃん号の運行方式の効率化						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供 行政、交通事業者の負担軽減 					
実施主体	交通事業者、米原市					
取組内容	I 移動実態に基づいた効率的な運行方式の見直し <ul style="list-style-type: none"> 米原市内で運行している乗合タクシーまいちゃん号について、市民の移動実態を踏まえて、より効率的な配車や車両の配置台数について、分析・検討を行い、効率的な運行方式に切り替えることで行政、交通事業者の負担軽減を目指します。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	利用状況の分析・運行方式の見直し実施				

3. 地域資源の活用による移動手段の確保に向けた検討						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 市民（特に地域住民）の移動手段の確保 					
実施主体	国、滋賀県、交通事業者、市内事業者、市民、米原市					
取組内容	I 企業が運行している送迎車両等の有効活用 <ul style="list-style-type: none"> 米原市内には観光施設や企業等が利用者や雇用者を送迎するための輸送資源があります。これらの輸送資源に関して調査、事業者との協議を行い、地域住民の移動手段としての活用可能性について検討を行います。 II ライドシェアを含めた住民助け合いによる移動支援サービスの研究 <ul style="list-style-type: none"> 令和6年4月から限定解禁されるライドシェア[※]を含めた住民同士の助け合いによる移動について、国の動向や地域のニーズを注視しながら本市としての活用可能性を研究します。 <p>※一般ドライバーが有償で顧客を送迎するサービス</p>					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	事業者協議・実施可能なものから運用開始				
	II	制度の研究・導入の検討			必要に応じて導入・導入に向けた調整等	

4. 運転手の確保・育成に向けた支援						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の維持、安定したサービスの提供 					
実施主体	滋賀県、周辺自治体、交通事業者、市民（参画）、米原市					
取組内容	<p>I 学校等への出前講座による地域公共交通の現状紹介</p> <ul style="list-style-type: none"> 小学校や中学校、高等学校を対象に地域公共交通に関する出前講座やワークショップを実施し、学生の頃から地域公共交通に触れたり、考えたりする場を設けることで、地域公共交通を利用するきっかけづくりや将来的にバスやタクシーの運転手を就職先として選んでもらえるような意識醸成を図ります。  <p style="text-align: center;">R5.9 出前講座</p> <p>II 運転手の就職説明会の開催支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県や近隣自治体、交通事業者と連携し、バスやタクシーの運転手の合同説明会を定期的に開催することで、バスやタクシーの運転手確保を図ります。 <p>III 運転手募集のポスター等の掲示</p> <ul style="list-style-type: none"> 周辺自治体や交通事業者と連携し、運転手募集のポスター等を、公共施設等に掲示するとともに、広報誌や市公式ウェブサイトを通じて情報発信を行うことで、バスやタクシーの運転手確保を図ります。 <p>IV 免許取得の支援制度の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> バスやタクシーの運転に必要な免許取得に関して奨励金等を支給するなど、運転手になるための経済的な支援制度を検討します。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				
	II	実施の検討	取組の実施			
	III	継続的に実施				
IV	導入の検討		制度の実施			

5. 市民に対する地域公共交通への意識醸成

目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用促進、利用者の増加 						
実施主体	滋賀県、交通事業者、市民（参画）、米原市						
取組内容	<p>I 出前講座や体験乗車会等の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 路線バスの乗り方や乗合タクシーまいちゃん号の利用方法について、各地域で出前講座や体験乗車会、ワークショップ等を実施し、地域公共交通に対する関心を高めるとともに、利用促進を図ります。 <div data-bbox="1023 327 1378 595" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">R5.7 出前講座</p> <p>II 地域公共交通への関心を高める取組の実施</p> <ul style="list-style-type: none"> イベントの時期等に合わせて路線バスの運賃無料日や乗り放題チケットの販売等を行うことで、路線バスへの関心を高め、利用のきっかけづくりを行います。 <div data-bbox="1031 645 1370 949" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">R5.10 湖国バス1日乗り放題券</p> <p>III 市広報誌や Youtube、SNS を活用した地域公共交通の情報発信</p> <ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用状況や運転手不足等の情報を定期的に発信することで市民が地域公共交通に触れる機会を増やし、関心を高めます。 <p>IV 高齢者の運転免許自主返納の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県では、65 歳以上の方が運転免許を返納することで運賃割引や商品割引等が適用される運転経歴証明書が発行される自主返納高齢者支援制度が導入されており、これらの制度の周知を図ることで運転免許の返納を促進し、地域公共交通の利用者の増加を目指します。 						
	スケジュール		令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
		I	継続的に実施				
		II	導入の検討	取組の実施			
III		継続的に実施					
IV	継続的に実施						

6. 鉄道・路線バスの利用促進						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利用促進、利用者の増加 観光客の増加 					
実施主体	滋賀県、周辺自治体、交通事業者、市内事業者、観光施設、米原市					
取組内容	<p>I 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 滋賀県や近隣自治体と連携し、市内の事業所への通勤者に対して、支援制度やインセンティブ等を検討することで、地域公共交通を用いた通勤を促します。 <p>II 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</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年3月の北陸新幹線敦賀駅開業を受け、本市や近隣自治体等で組織する、まいばら駅広域観光交流圏コンソーシアムで進める EX-MaaS の取組など、各交通事業者や観光事業者等と連携し、広域周遊観光を促進することにより、地域公共交通の利用促進を図ります。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				
	II	継続的に実施				



広域周遊観光ツアー

7. 脱炭素社会の実現に向けた取組						
目的	温室効果ガスや大気汚染物質の抑制					
実施主体	国、交通事業者、市民（参画）、米原市					
取組内容	<p>I 環境負荷低減車両（EVバスなど）の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> 国の補助金（自動車環境総合対策費補助金等）を活用し、電気バスやハイブリッドバス等、市内の地域公共交通のグリーン化に向け検討します。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	導入の検討		必要に応じて導入・導入に向けた調整等		

基本方針② 利用者のニーズに応じた利便性の向上

8. デジタル技術を用いたサービスの活用						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利便性の向上による利用者の満足度の向上 					
実施主体	交通事業者、米原市					
取組内容	<p>I 交通系 IC カードの利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年3月から米原市内の鉄道およびバス路線で ICOCA カード等の交通系 IC カードの利用が可能となり、地域公共交通の利便性が向上しました。引き続き交通系 IC カードの利用促進を行います。 <p>II バスロケーションシステムの導入検討</p> <ul style="list-style-type: none"> スマートフォン等でバスの路線やダイヤなどの情報が容易に検索できるシステムの導入を検討し、路線バスの利用しやすい環境整備を進めます。 <p>III MaaS 導入に向けた環境整備</p> <ul style="list-style-type: none"> デジタル技術の進展に伴い、交通分野においても複数の交通手段に関する情報提供だけでなく、他分野のサービスと連携した多様で一体的な情報提供を行う MaaS[※]の取組が進められており、本市においても MaaS 導入に向けた環境整備を進めます。 <p>※複数の公共交通やそれ以外のサービスを最適に組み合わせて予約・決済等を一括で行うサービス</p> <p>IV マイナンバーカードを活用した利用促進の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民が所有しているマイナンバーカードを用いた運賃の割引制度の導入や、交通系 IC カードとの連動による運賃支払いのシームレス化等について検討を進めます。 <div data-bbox="829 1276 1372 1545" data-label="Diagram"> </div> <p>出典:デジタル庁 HP</p>					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				
	II	導入の検討				必要に応じて導入・導入に向けた調整等
	III	導入の検討				必要に応じて導入・導入に向けた調整等
	IV	導入の検討				必要に応じて導入・導入に向けた調整等

9. 利用実態に応じたバス路線の見直し						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通の利便性の向上による利用者の満足度の向上 需要に基づいたサービスの効率化 					
実施主体	交通事業者、米原市					
取組内容	I 利用実態に応じた運行ダイヤ等の見直し <ul style="list-style-type: none"> 定期的に利用者の意見や利用実態を把握し、現状に基づいた運行ダイヤやルートの見直しを行うことで効率的な地域公共交通の運行を目指します。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	地域公共交通利用者の意見把握と併せて継続的に実施				

10. 乗合タクシーまいちゃん号の利便性向上						
目的	乗合タクシーまいちゃん号の効率的な運行					
実施主体	交通事業者、米原市					
取組内容	I 予約制度の改善検討 <ul style="list-style-type: none"> 利用者から最も改善の要望が多い、1時間前までの予約制度について、交通事業者と協議しながら改善に向けた検討を行います。 II 専用車両の導入検討 <ul style="list-style-type: none"> 現在は、予約があった際に一般タクシーから乗合タクシーに切り替える運行方式をとっており、利用すればするほど経費がかかる仕組みであるため、利用実態を分析する中で、利用が多い地域に乗合タクシー専用車両を導入することで、経費削減と効率的な運行体制の確立を目指します。 III 市外移動の利便性向上 <ul style="list-style-type: none"> 現在、乗合タクシーまいちゃん号は、市外の病院への通院に多く利用されています。その際、市内は乗合タクシー、市外は一般タクシーに切り替えて運行していますが、利用者の費用負担が大きくなるため、その負担軽減のため、タクシー助成券を75歳以上の高齢者、障がい者、高校生、妊婦等の方を対象に配付しています。この制度を継続するとともに、その他の運行方法の見直しを行うことで、市外移動の利便性向上を図ります。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	利用状況の分析・予約制度の見直し				
	II	利用状況の分析・専用車両の導入				
	III	継続的に実施				

11. ターゲットに応じた利用促進事業の実施


目的	<ul style="list-style-type: none"> 様々なニーズに対応した移動手段の活用 					
実施主体	交通事業者、各法人、米原市					
取組内容	<p>I 市内学校における共通通学定期券</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和5年10月に、最寄り駅から遠い伊吹高校の通学を支援するため、JR近江長岡駅と伊吹高校間を運行する路線バスと乗合タクシーを共通利用できる通学定期券を配付する実証実験を行いました。今後も学生の通学を支援するとともに、電車や路線バス等の地域公共交通を活用した通学への転換を促進します。 <p>II 福祉有償運送制度の周知</p> <ul style="list-style-type: none"> 介護等を必要とする高齢者や障がい者に対しては、地域公共交通の利用が困難であることから、福祉有償運送の利用を推奨しています。本制度に関する周知を広げることで、移動に困っている方々の移動のしやすさを改善するだけでなく、本制度の登録事業者を増やし、本制度の利便性の向上を目指します。 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin-top: 20px;"> <p>【福祉有償運送とは】</p> <p>介護を必要とする高齢者や障がい者など、単独では公共交通機関の利用が困難な移動制約者を対象に、NPO等が実費の範囲内であり、営利とは認められない範囲の対価によって、自家用自動車を使用して有償で行う、原則ドア・ツー・ドアの個別輸送サービスのことです。令和6年1月現在、本市を運送の区域として登録されている事業所は、6事業所です。</p> </div>					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
I	継続的に実施					
II	継続的に実施					



伊吹高校実証実験チラシ

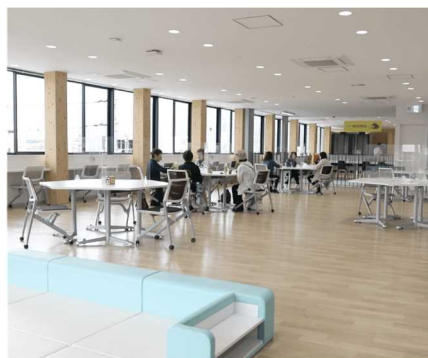
12. ユニバーサルデザイン車両の導入促進						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 身体に不自由を感じる方でも利用しやすい地域公共交通の利用環境の整備 					
実施主体	国、滋賀県、交通事業者、米原市					
取組内容	<p>I 国や県の制度を活用したユニバーサルデザイン車両の導入支援</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の地域間幹線系統や地域内フィーダー系統に該当するバス路線を運行する車両について、国庫補助（車両減価償却費等補助事業等）を活用し、高齢者や障がい者等が利用しやすい車両を配備し、誰もが安心して利用できる環境を整えます。 <div style="border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 10px; margin: 10px 0;"> <p>【ユニバーサルデザイン車両とは】</p> <p>高齢者や障がい者等が乗り降りしやすいよう、車両内部の設備の設計がされている車両のことで、米原市においては、路線バスではノンステップバスの導入が進んでいるものの、乗合タクシーまいちゃん号ではUD（ユニバーサルデザイン）タクシーの導入が進んでいないため、様々な方に利用しやすいと感じていただけるよう、UDタクシーの導入に向けた検討を進めます。</p> <div style="display: flex; align-items: flex-start;"> <div style="flex: 1;"> <p>「UDタクシーの特徴（一部）」</p> <ul style="list-style-type: none"> ゆとりのある車内空間 握りやすく視認性の高い配色の乗降用手すりの設置 車いす乗降口およびスロープの設置等 </div> <div style="flex: 1; text-align: center;">  <p>UDタクシー</p> </div> </div> </div>					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				

基本方針③ まちづくりと連携した地域公共交通の整備

13. 鉄道駅および周辺地域の整備						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすい駅の整備 鉄道駅および周辺地域周辺の活性化 					
実施主体	滋賀県、交通事業者、米原市					
取組内容	<p>I 鉄道駅のバリアフリー化</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の鉄道駅において、スロープやエレベーター等の設置や待合環境の整備を進めることで、身体に不自由を感じる高齢者や障がい者が快適に鉄道駅を利用することができる環境を整備します。  <p style="text-align: center;">近江長岡駅整備イメージ</p> <p>II 駅周辺の賑わい創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 県内唯一の新幹線停車駅「米原駅」の東口駅前には約 2.8 ヘクタールの公有地があり、「米原駅東口周辺まちづくり事業」では、公民連携による魅力ある都市空間の形成や都市機能を集積し、滋賀の東の玄関口にふさわしい、米原駅を核としたまちづくりを目指しています。滋賀県、民間事業者、交通事業者等と連携しながら、米原駅周辺地域の活性化と米原駅の利便性向上に向けた取組を進めます。 					
スケジュール		令和 6 年	令和 7 年	令和 8 年	令和 9 年	令和 10 年
	I	継続的に実施				
	II	継続的に実施				

14. 地域公共交通間の接続性の改善

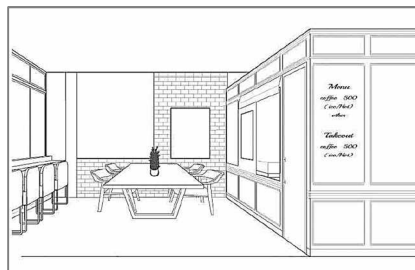
<p>目的</p>	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道から路線バス等の地域公共交通の乗継の利便性の向上 				
<p>実施主体</p>	<p>交通事業者、米原市</p>				
<p>取組内容</p>	<p>I TETTE MAIBARA の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 令和4年8月に米原駅直結の米原市役所本庁舎3階に開設した「TETTE MAIBARA」には、コワーキングスペースや観光案内所が設置されています。この施設を米原駅利用者のほか、米原駅を起点として運行する路線バス（米原多和田線、米原工業団地線）利用者の待合場所として活用することで乗継の利便性向上を図ります。 <p>II 駅およびバス停の待合環境の改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の路線バスの起点となる鉄道駅や路線バス利用者の乗降が多い停留所において、待合スペースの整備を行い、安心して待つことができる環境の整備を行います。 待合環境の整備に当たっては、上屋やベンチの設置をはじめ、カフェ等の飲食ができる環境の整備、将来的には主要施設において、路線バスの運行状況がわかる電子掲示板の設置について検討します。 <p>III 鉄道ダイヤの改正に合わせたバスダイヤの調整</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道から路線バス、路線バスから鉄道にスムーズに乗り換えができるよう、交通事業者との情報共有を行いながら、鉄道の運行ダイヤの変更に応じた路線バスの運行ダイヤの見直しを進めます。 				
<p>スケジュール</p>	<p>令和6年</p>	<p>令和7年</p>	<p>令和8年</p>	<p>令和9年</p>	<p>令和10年</p>
<p>I</p>	<p>継続的に実施</p>				
<p>II</p>	<p>継続的に実施</p>				
<p>III</p>	<p>継続的に実施</p>				



米原駅直結の TETTE MAIBARA



ローザンベリー多和田のバス停留所



R6.2 近江長岡駅に開設されたカフェ

15. パーク&ライドの推進						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通利用者の増加 交通渋滞の軽減 					
実施主体	交通事業者、市民・観光客（参画）、米原市					
取組内容	<p>I 鉄道駅における駐車場・駐輪場の活用</p> <ul style="list-style-type: none"> 市民や観光客に対して、鉄道駅周辺にある駐車場や駐輪場の利用を促し、交通渋滞の緩和や地域公共交通の利用促進を行います。また、イベントの際には臨時駐車場を設定することで渋滞緩和に努めます。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				



醒ヶ井駅前駐車場

16. 観光や商業施設、企業等との連携						
目的	<ul style="list-style-type: none"> 他分野との共創による地域公共交通の活性化 					
実施主体	交通事業者、観光施設・商業施設等、米原市					
取組内容	<p>I 地域公共交通を利用した観光ツアーやイベントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道や路線バスと連携した観光ツアー等を企画し、観光客の増加と地域公共交通の利用促進を図ります。 <p>II 観光施設や商業施設と連携した利用促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 鉄道や路線バスを活用したスタンプラリー等、地域公共交通の利用と地域経済の活性化を促す取組を実施します。 					
スケジュール		令和6年	令和7年	令和8年	令和9年	令和10年
	I	継続的に実施				
	II	継続的に実施				



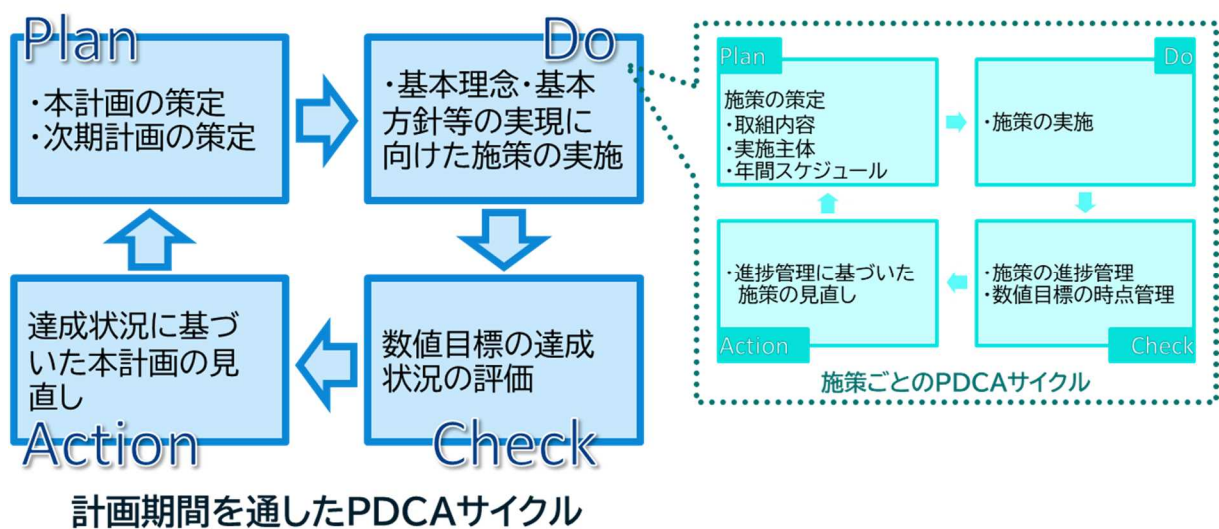
R4.10 北びわ湖デジタルスタンプラリー

VI 計画の進捗管理

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

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

計画のPDCAサイクルのイメージ



米原市地域公共交通活性化協議会