

地域区分毎に「目指す暮らし」と「抱える課題」

第4回滋賀地域交通活性化協議会 資料3-2
令和7年（2025年）10月24日
土木交通部 交通戦略課

地域Ⅲ
自家用車やボランティア輸送等で移動する暮らし

- 《目指す将来像》
- ・自家用車を主として移動するものの、自家用車が運転できない人は、地域のボランティア輸送、デマンド交通など多様な手段により、最低限の移動目的を確保
 - ・利用は少なくとも、交通軸となる鉄道、バス路線は維持
- 《現状と課題》
- ・自家用車の運転が難しくなった人が生活利便性の高い地域へ流出
 - ・路線網が脆弱、運行間隔が広い、始発時刻が遅く最終時刻が早いなどの理由から公共交通が実用に耐えない
 - ・高齢化が進行し、停留所までの徒歩移動が難しい層が増加
 - ・住民間での移動支援活動が実施されている地域もあるが、ノウハウの共有や行政からの支援が不足している

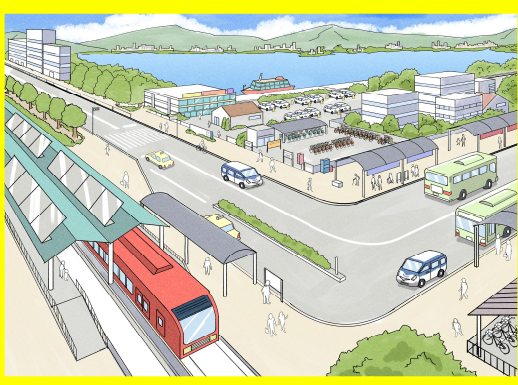
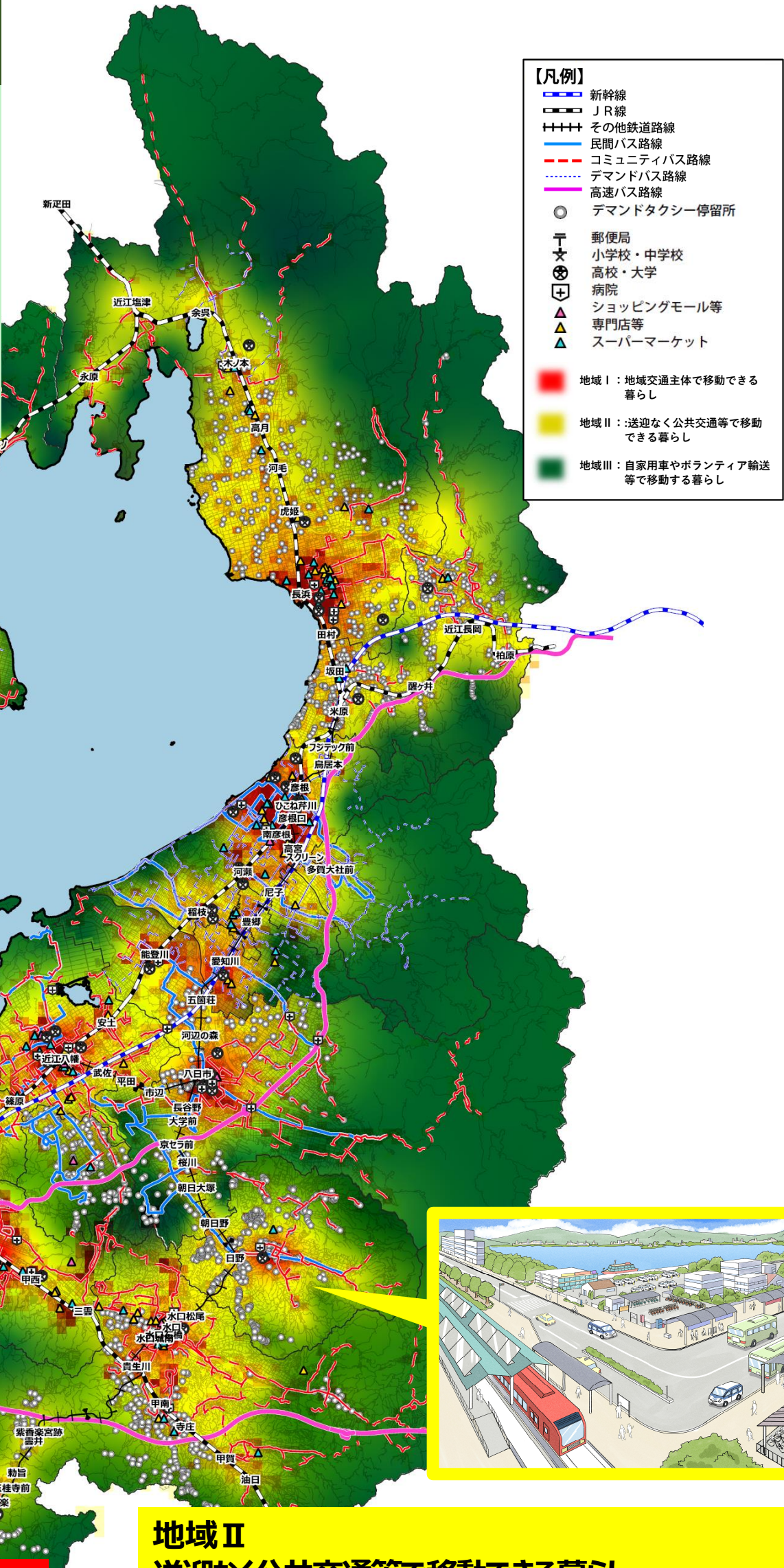


地域Ⅰ：地域交通主体で移動できる暮らし

- 《目指す将来像》
- ・通院や買い物など日常生活は徒歩、自転車、公共交通中心
 - ・車に頼らずとも移動ができ、不便を感じない
 - ・住民や観光客が行き交い、賑わいを感じる
- 《現状と課題》
- ・交通渋滞が深刻。また、渋滞に伴い電車を除く公共交通の定時性が低下
 - ・公共交通が充足していることが知られていない
 - ・公共施設、集客施設が分散しており、路線も細切れなため周遊が難しい

地域Ⅱ
送迎なく公共交通等で移動できる暮らし

- 《目指す将来像》
- ・バス、タクシー、デマンド交通の充実により、世代に関係なく移動ができ、送迎が不要
 - ・タクシーやデマンド交通の車両が増え、待ち時間に不便を感じない
 - ・利用が多い地域はバスの利便性が向上
- 《現状と課題》
- ・工業団地等企業集積地の近辺において交通渋滞が発生
 - ・マイカー指向が強く、公共交通への転換が選択されない
 - ・家族の通勤通学、私用のための送迎が負担



滋賀県全域の地域交通「将来デザイン案」

2020 年人口
(人/500mメッシュ)

50 未満
50 ～ 250
250 ～ 500
500 ～ 1000
1000 以上

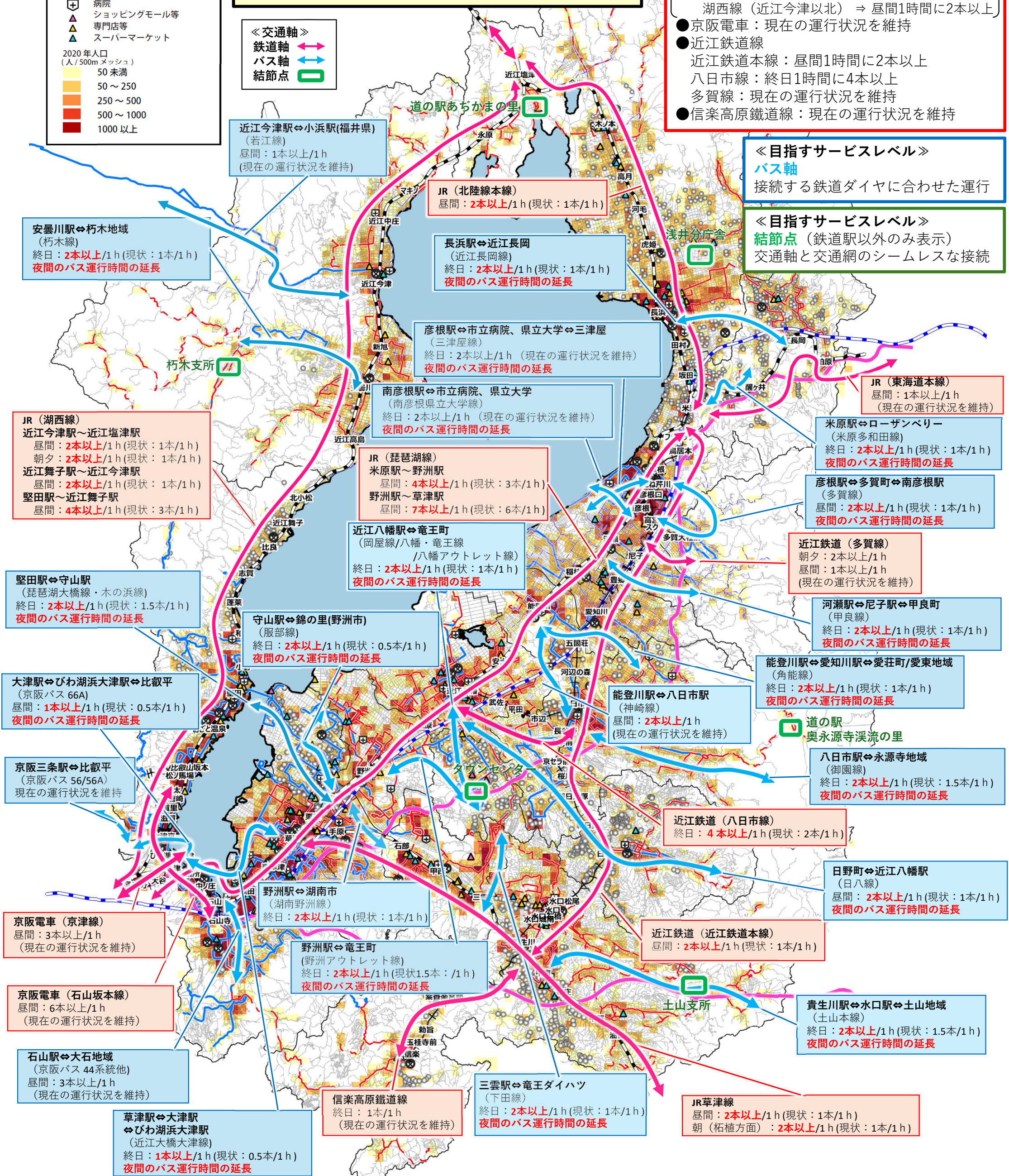
京阪神や北陸、東海などの県外との、また、県内他地域間の移動手段として維持・確保、さらには充実し、通勤・通学の利便性向上、移住・定住促進、企業誘致、観光等訪問者の増加に繋げる

鉄道軸
 バス軸
 結節点

- JR線：朝の通勤通学時間帯 1 時間に 2 本以上
コロナ前ダイヤレベルへの復活 + α
 α …草津線（貴生川以東）、北陸線（長浜以北）、
湖西線（近江今津以北）⇒ 昼間1時間に2本以上
- 京阪電車：現在の運行状況を維持
- 近江鉄道線
近江鉄道本線：昼間1時間に2本以上
八日市線：終日1時間に4本以上
多賀線：現在の運行状況を維持
- 信楽高原鐵道線：現在の運行状況を維持

接続する鉄道ダイヤに合わせた運行

結節点（鉄道駅以外のみ表示）
交通軸と交通網のシームレスな接続



滋賀県全域の地域交通「将来デザイン案」

地域Ⅰ

鉄道駅周辺等の中心部は、病院、商業施設、観光施設等へ、時間帯・曜日を問わず高頻度に移動目的間を移動できる、公共交通主体の生活が可能な運行を目指す

(具体的な地域Ⅰの例)

大津・湖南地域：ＪＲ・京阪電車の鉄道駅周辺の市街地
甲賀地域：水口城南駅、貴生川駅、甲西駅周辺の市街地
東近江地域：近江八幡駅、能登川駅、八日市駅周辺の市街地
湖東地域：彦根駅、南彦根駅周辺の市街地
湖北地域：長浜駅周辺の市街地

地域Ⅱ

・路線バス・コミュニティバスとデマンド交通、タクシー等により、鉄道駅との有機的結合と、地域内の移動を確保し、家族等の送迎負担の緩和を目指す（通勤・通学、通院、買物、観光）
・夜間の交通網が弱い一部の地域は、運行時間の延長等により帰りの移動を確保し、通勤・通学への利用を促進
・企業の通勤手段の公共交通への転換により渋滞解消と、それに伴う公共交通の定時性を確保

地域Ⅲ

デマンド交通、タクシーに加え、有償福祉輸送等住民主体の交通も活用し、通院、買物など日々の暮らしに必要な最低限の移動を確保

(具体的な地域Ⅲの例)

大津・湖南地域：栗東市金勝地区等
甲賀地域：信楽朝宮地区等
東近江地域：永源寺地区等
湖東地域：多賀町佐目地区等
湖北地域：余呉北部、伊吹北部等
湖西地域：朽木地域、マキノ北部等

