第2章　滋賀県の地域交通の現状

2.1 人口の状況

2.1.1 人口の推移

滋賀県の総人口は平成 26 年(2014 年)から減少に転じており、将来的にはさらに減少していくことが見込まれます。

また、年少人口※1、生産年齢人口※2、高齢人口※3ではそれぞれ異なる推移が見られます。年少人口は現在緩やかな減少傾向にあります。今後は令和 12 年（2030 年）ごろまでに大幅な減少があり、それ以降も緩やかに減少していくことが見込まれています。生産年齢人口は現在から令和 17 年（2035 年）ごろまでは横ばいの推移が見込まれていますが、それ以降は大幅に減少していくことが見込まれています。一方、高齢人口は現在大幅な増加傾向にあります。今後は伸びが緩やかになるものの、今後の一定期間においては増加傾向自体は変わらないことが見込まれています。



※赤字は予測値

図 2.1 滋賀県における人口の推移(出典:国勢調査、日本の将来推計人口)

※1　年少人口：15 歳未満(法令により就労を原則禁じられている年齢)の人口
※2　生産年齢人口：15 歳以上 65 歳未満の人口
※3　高齢人口：65 歳以上の人口

2.1.2 人口の分布

滋賀県における人口の分布の状況について、主に鉄道駅周辺に人口集積が見られますが、一部地域では郊外部であっても人口集積が見られる地点があります。

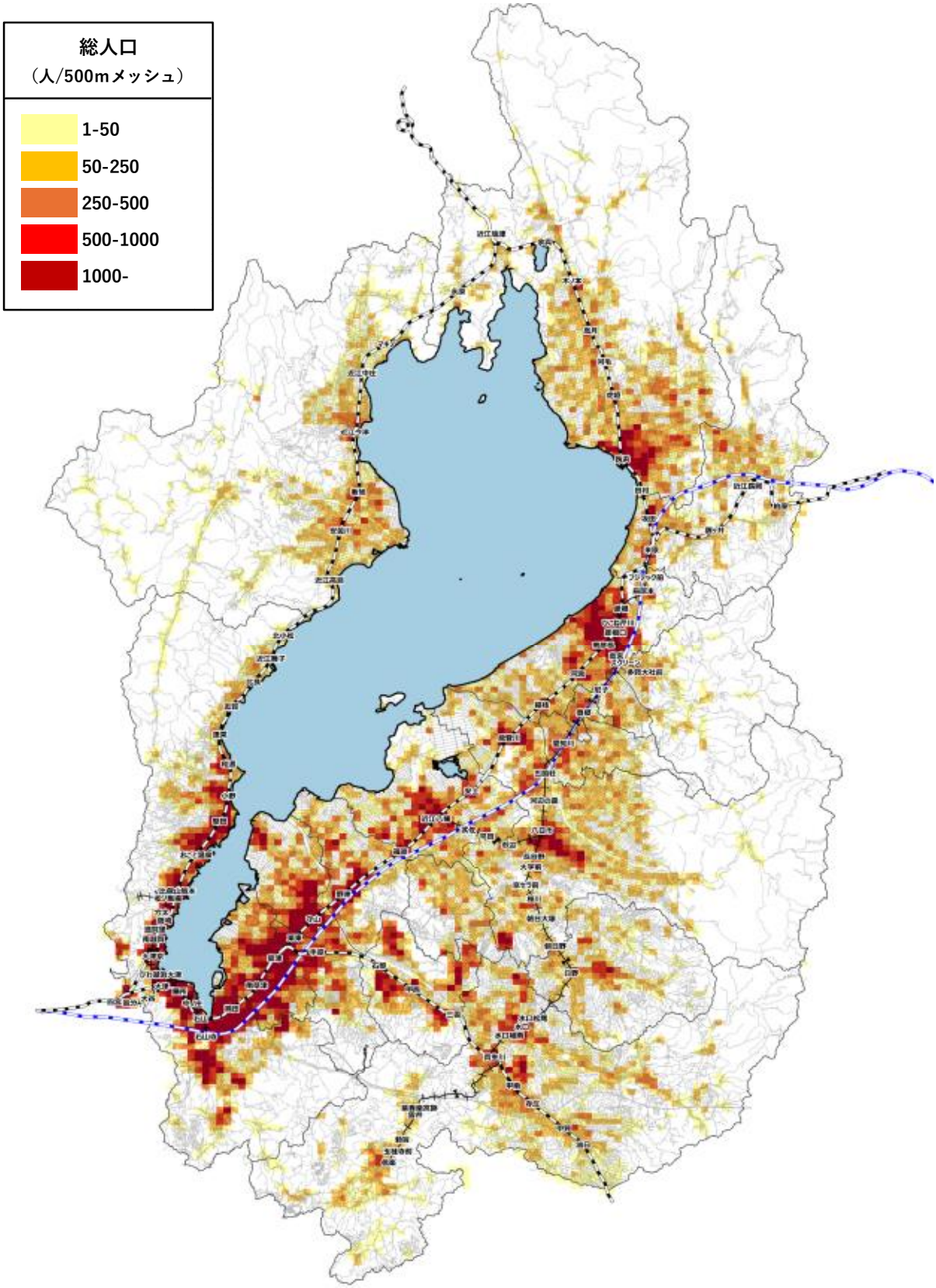


図 2.2 滋賀県の人口分布図（出典：国勢調査、国土数値情報）

2.1.3 人口分布の変化

将来人口が減少するエリアが大部分ではあるものの、増加すると見込まれるエリアも広域にわたり存在しており、更なる人口の分散が予想されています。

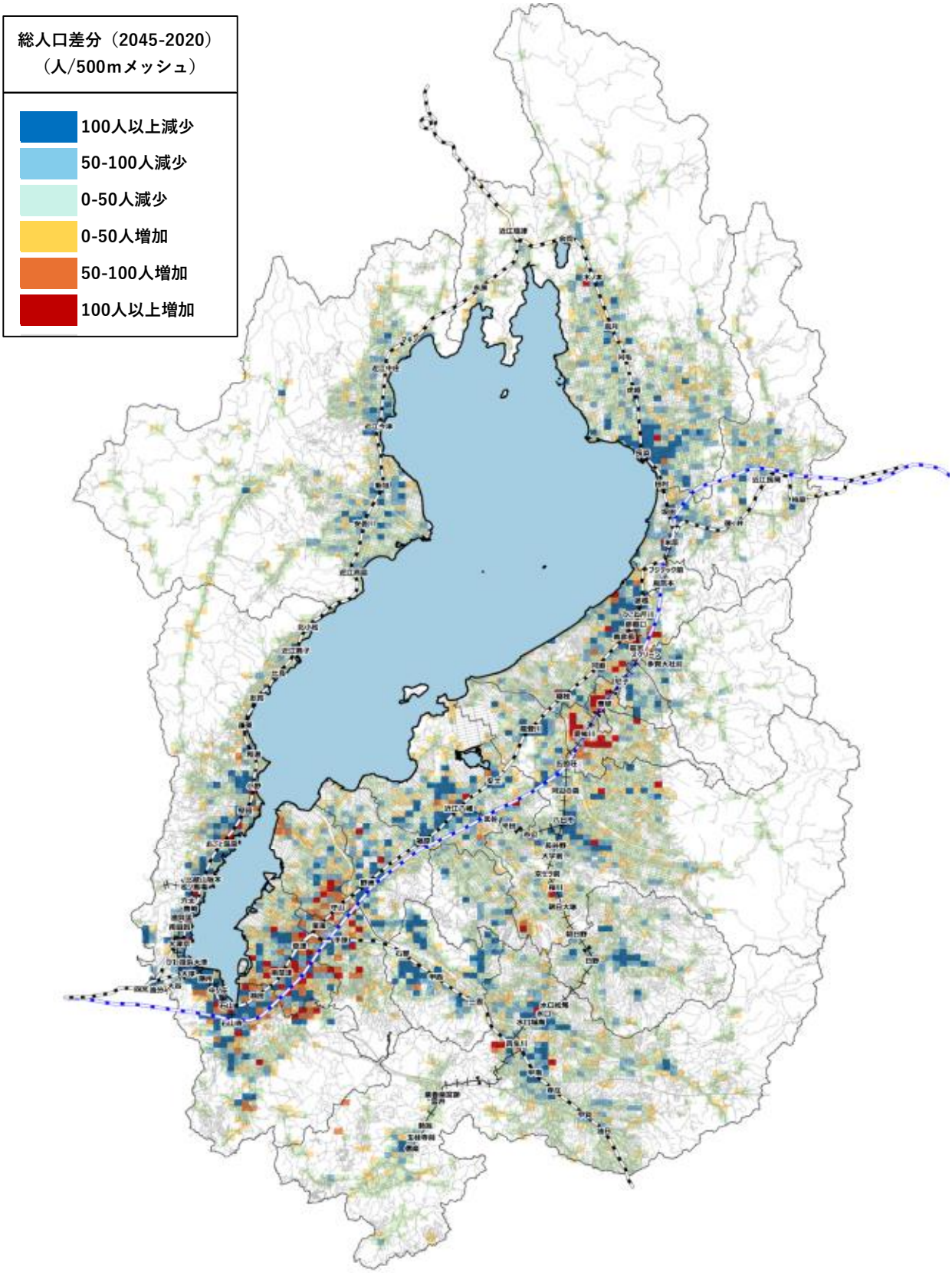


図 2.3 2045 年-2020 年人口の差分図（出典：国勢調査、国土数値情報）

2.2 地域交通の状況

2.2.1 交通ネットワーク

滋賀県の地域交通ネットワークは鉄道事業者、バス事業者、タクシー事業者に加え、その他福祉有償運送サービス等によって支えられています。

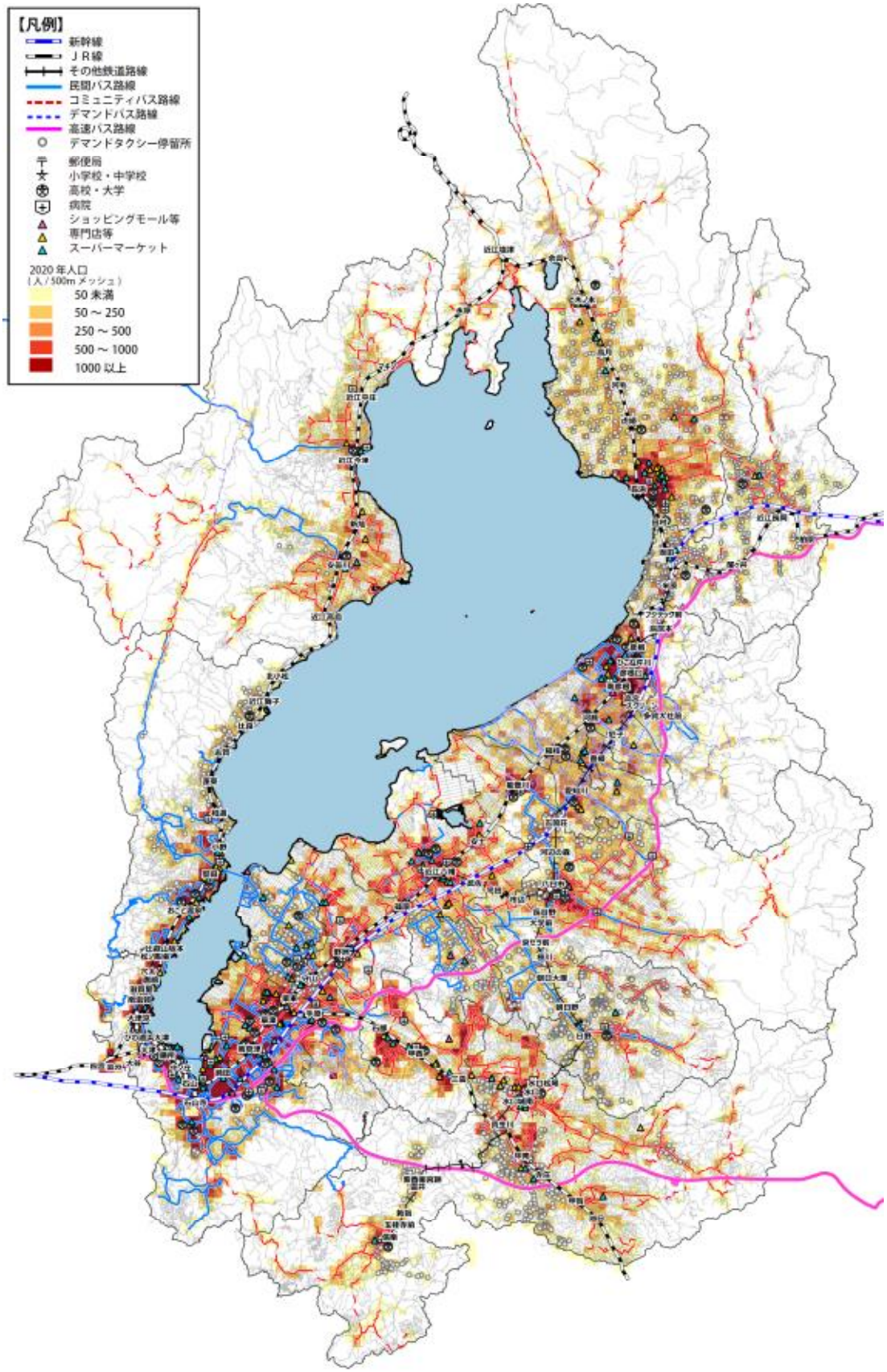


図 2.4 県内における地域交通の路線図

滋賀県における地域交通 800m圏内の人口カバー率※1は、全ての市町で 98%を上回っています。一方で、300m圏内の人口カバー率は市町によって差があり、最も高い地域ではほぼ100%を達成していますが、75%程度にとどまっている地域もあります。

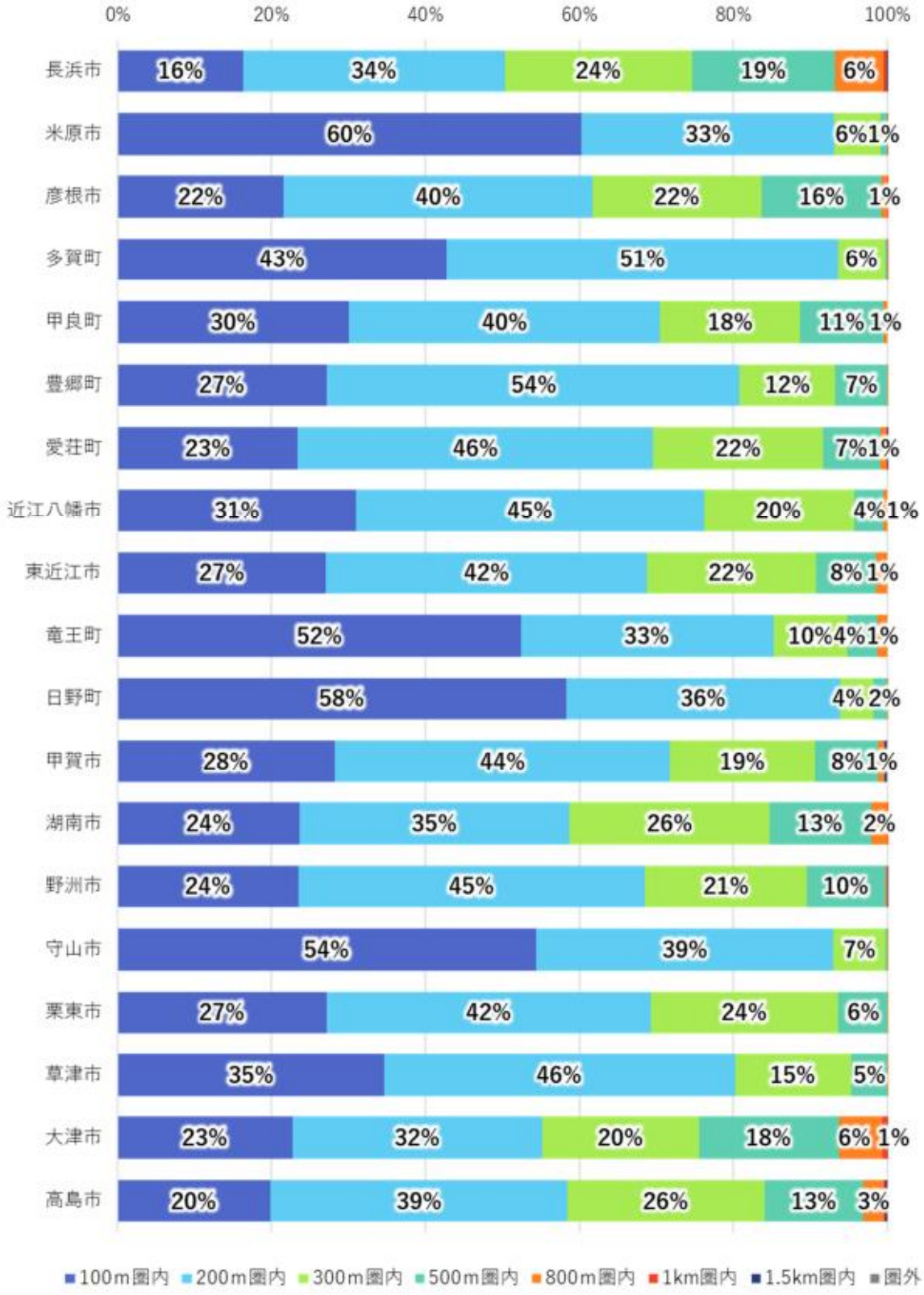


図 2.5 地域交通の人口カバー率・距離別(出典:2020 年国勢調査※2)

※1　人口カバー率：鉄道駅・バス停に一定距離でアクセスできる人口の割合

※2　人口：R２国勢調査　250㎡ メッシュ人口

鉄道駅・バス停情報：令和６年時点　WEB 公表データ

2.2.2 運行頻度

地域交通の運行頻度は、市町によって大きな差があります。30 分に 1 本以上の運行がある地域の人口カバー率は、最も高い多賀町では 95%を上回っている一方、多賀町に隣接する甲良町では 15%程度にとどまっています。

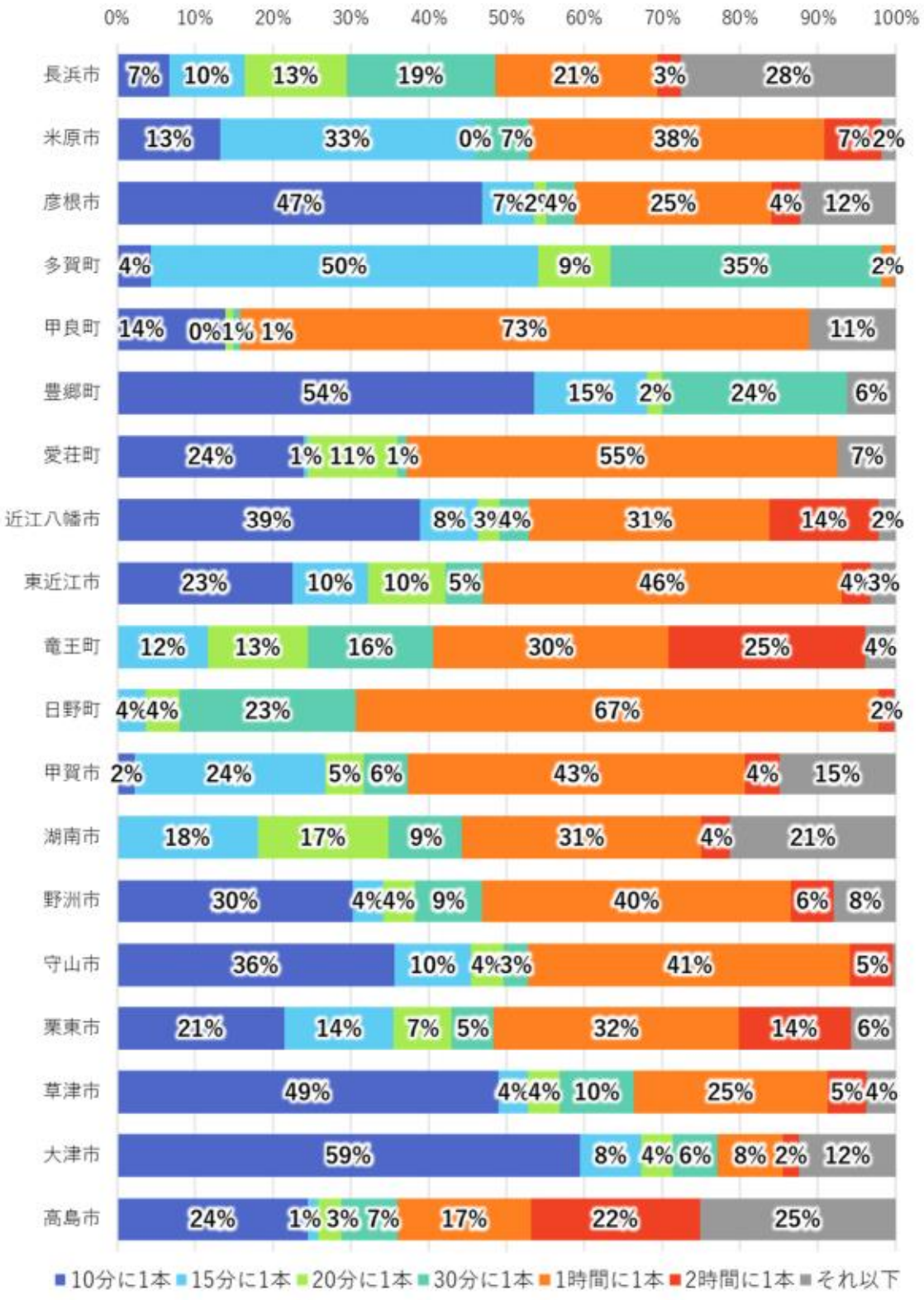


図 2.6 地域交通の人口カバー率・運行頻度別(出典：2020 年国勢調査)

※運行頻度は、バス停の利用範囲を 300m圏内、鉄道駅の利用範囲を 800m圏内として算出

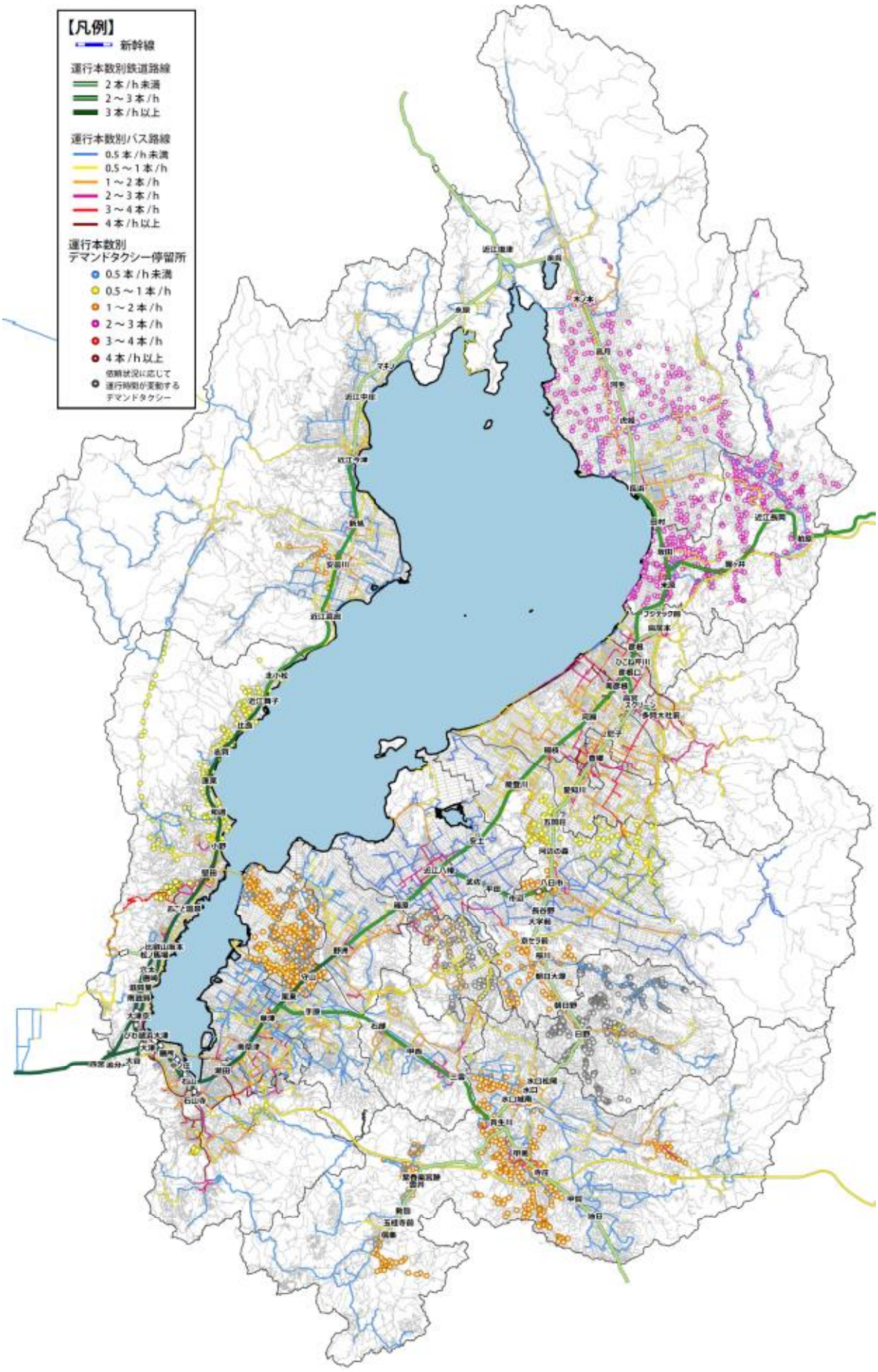


図 2.7 地域交通の平均運行間隔（平日）

2.2.3 夜間の運行状況

滋賀県南部の人口が集積している地域においては、20 時以降も運行するバス路線が多くみられ、夜間の移動手段がある程度確保されています。しかし、それ以外の地域では 18 時台や 19 時台で運行を終了する路線が多く、地域交通を用いた夜間の移動が難しい状況にあります。

デマンド交通については、大津市の一部地域において 20 時台の運行がありますが、それ以外の地域では、18 時台までの運行が最も多く、夜間の移動手段としての利用が難しい状況にあります。

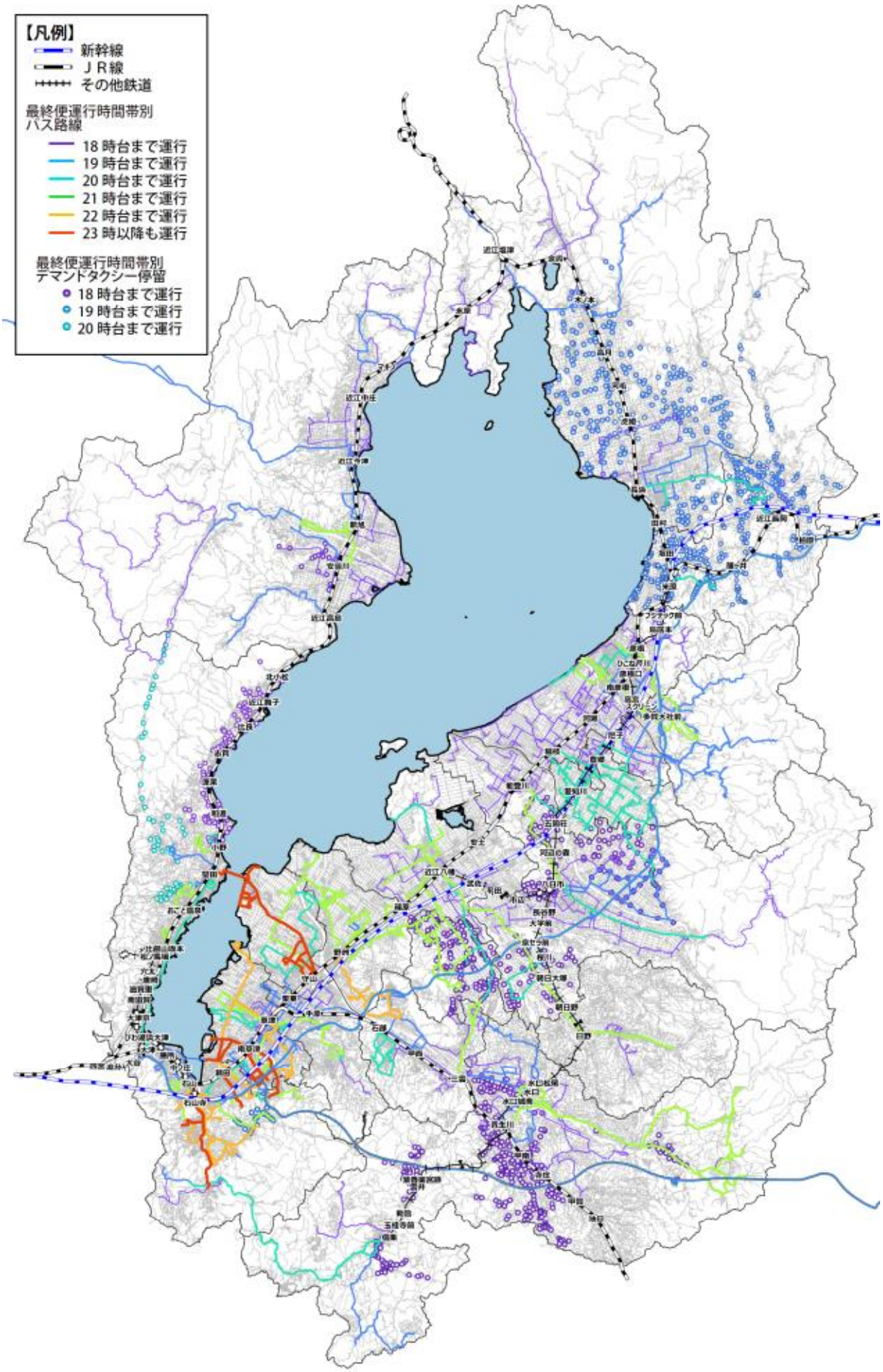


図 2.8 夜間の運行状況（平日）

2.2.4 休日の運行状況

休日※には、民間バス・コミュニティバスともに一部路線が運行を休止しているほか、一部市町ではデマンド交通も運行を休止しています。鉄道路線や、運行しているバス路線も、便数が大幅に減少する、始発便の時間が後ろ倒しになる、最終便の時間が前倒しになるなど、平日と比べて全体的に移動がしにくい状況にあります。郊外部などの地域交通の選択肢が限られている地域では、休日は運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

※休日は、日曜日および祝日とする。

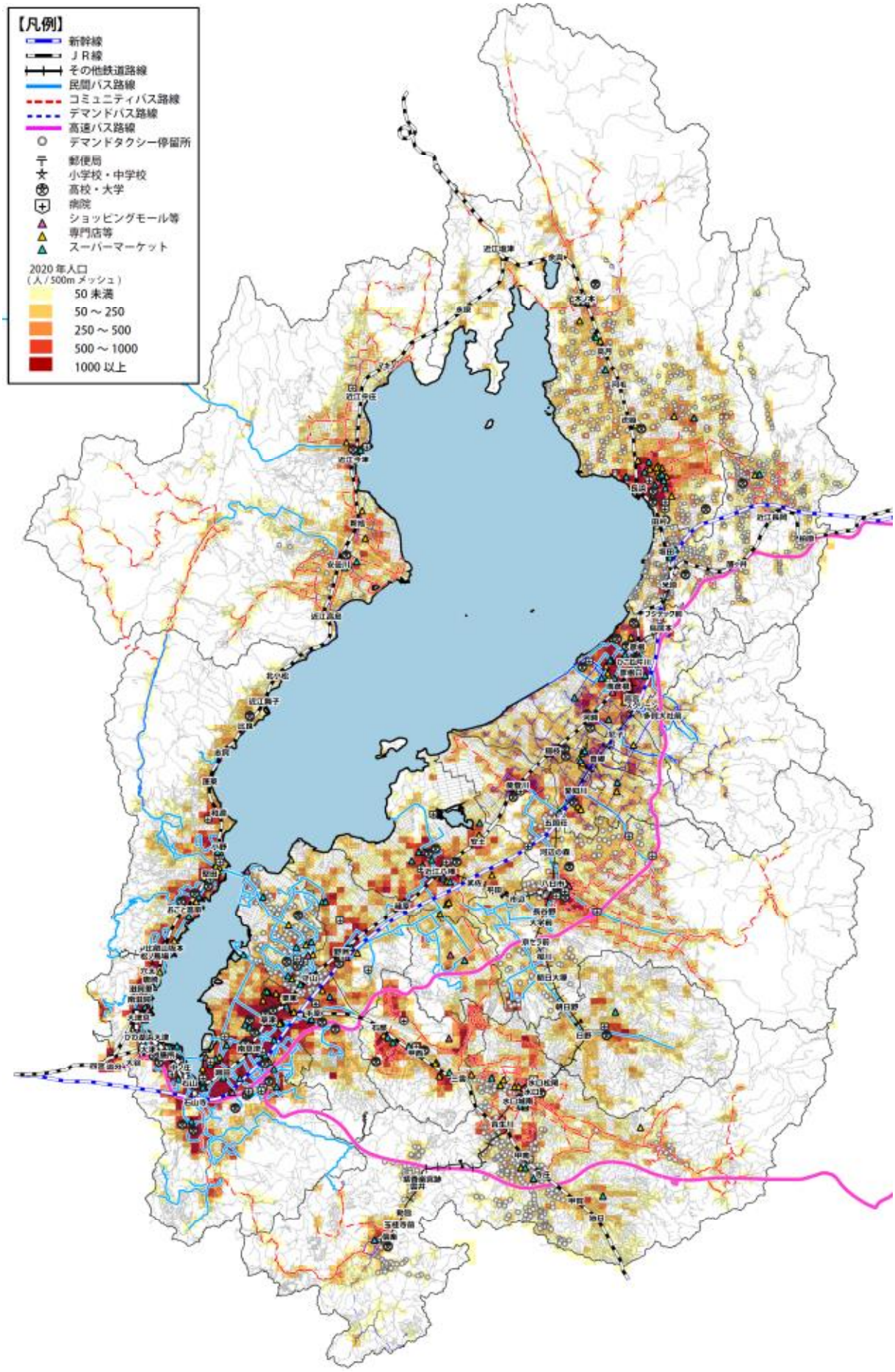

【凡例】
新幹線
ＪＲ線
その他鉄道路線
民間バス路線
コミュニティバス路線
デマンドバス路線
高速バス路線
デマンドタクシー停留所
郵便局
小学校・中学校
高校・大学
病院
ショッピングモール等
専門店等
スーパーマーケット
2020 年人口
（人／500m メッシュ）
50 未満
50 ～ 250
250 ～ 500
500 ～ 1000
1000 以上

図 2.9 休日の運行状況

2.2.5 アクセスの状況

滋賀県内の鉄道駅に対する平均的なアクセシビリティは 24 分弱となっています。自家用車や二輪車を使用しない場合において 30 分未満で鉄道駅へアクセスできる人口は全体の 73%であり、おおむね滋賀県に住む４人に１人は、駅へのアクセスに 30 分以上の時間が必要な状況です。

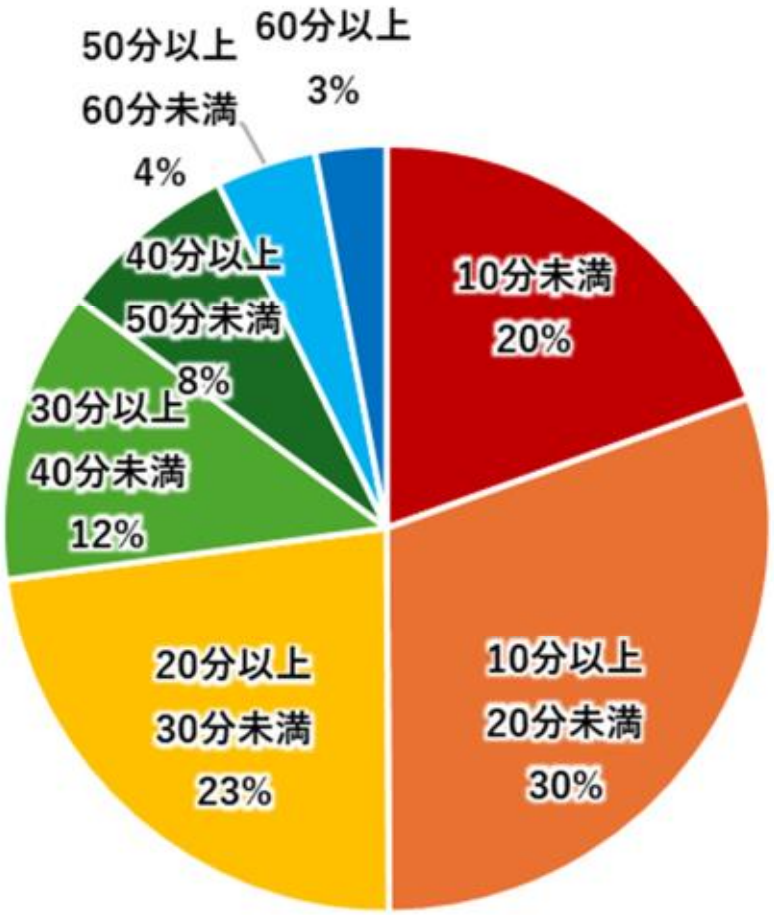


図 2.10 鉄道駅に対するアクセシビリティ別人口の割合

アクセシビリティとは、目的の達成しやすさや利便性を指す言葉です。
地域交通に対して用いられる場合においては、目的地に対する移動しやすさを時間的・空間的観点などから見た結果を指します。
なお、算出に使用する手法上、定時定路線型ではないデマンド交通は考慮していません。

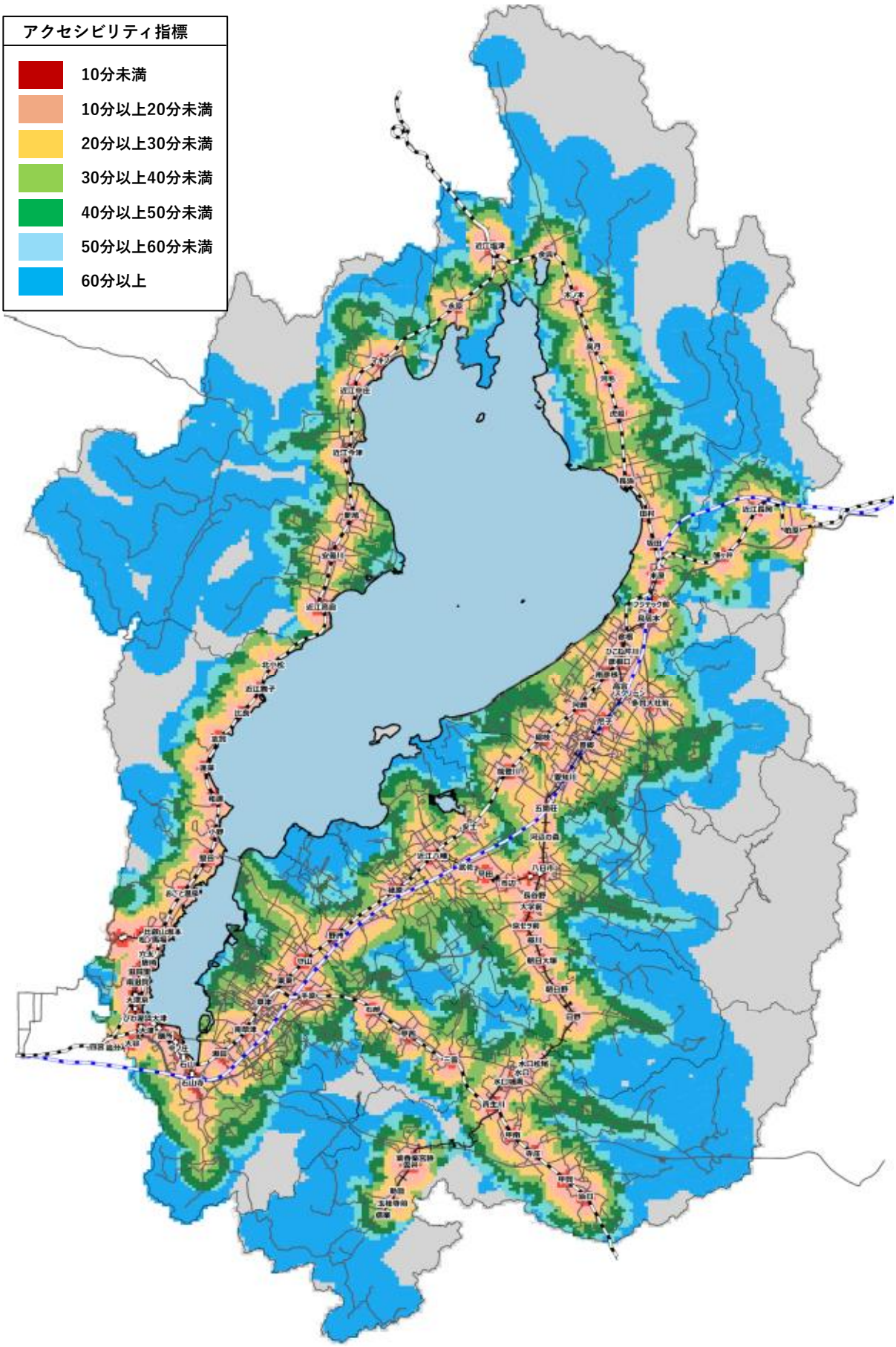


図 2.11 鉄道駅に対するアクセシビリティ図

2.2.6 バリアフリー化の状況

本県では、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、バリアフリー化の取組を推進しているところですが、地域交通における車両のバリアフリー化の状況は、令和６年３月末時点において、ノンステップバス車両の導入比率は 55.6%（全国比率 70.5%）、UD タクシー車両の導入比率は 7.6%（全国比率 23.5%）となっており、車両のバリアフリー化率は全国平均と比べて低い状況にあります。

また、鉄道駅におけるバリアフリー化の状況については、バリアフリー化が未実施のＪＲ鉄道駅が県内に 15 駅あり、その多くが湖西地域・湖北地域に集中しています。特にＪＲ湖西線などの高架線である駅では、ホームまで長い階段を上る必要があり、バリアフリー化を積極的に推進していくことが肝要です。

バリアフリー化が未実施のＪＲ鉄道駅は、以下の通りです。

湖西線７駅（蓬莱、志賀、近江舞子、北小松、近江中庄、マキノ、永原）
北陸本線５駅（近江塩津、河毛、虎姫、田村、坂田）
東海道本線３駅（醒ヶ井、近江長岡、柏原）

地域交通は暮らしを支える移動手段であることから、誰もが利用できる移動手段としての役割も担っているため、バリアフリー化は今後も進めていく必要があります。

表 2.1 都道府県別移動円滑化基準適合車両導入状況

（出典：国土交通省「バス車両のバリアフリー化について（令和6年3月末現在）」）

都道府県	総車両数（台）	対象車両数（台）	基準適合車両数（台）		導入比率（%）	
			合計	ノンステップ	基準適合車両総車両数比	ノンステップ対象車両数比
北海道	3,125	2,464	2,218	1,413	71.0%	57.3%
青森	615	501	436	228	70.9%	45.5%
岩手	746	513	474	226	63.5%	44.1%
宮城	1,121	974	891	723	79.5%	74.2%
秋田	529	365	326	163	61.6%	44.7%
山形	386	280	278	228	72.0%	81.4%
福島	844	553	505	376	59.8%	68.0%
茨城	1,000	784	777	616	77.7%	78.6%
栃木	507	434	415	266	81.9%	61.3%
群馬	421	330	297	249	70.5%	75.5%
埼玉	1,959	1,820	1,763	1,620	90.0%	89.0%
千葉	1,879	1,509	1,458	1,041	77.6%	69.0%
東京	8,416	6,860	6,831	6,239	81.2%	90.9%
神奈川	4,189	4,056	4,043	3,111	96.5%	76.7%
山梨	293	233	227	149	77.5%	63.9%
新潟	1,119	888	851	448	76.1%	50.5%
富山	304	195	175	162	57.6%	83.1%
石川	532	453	448	301	84.2%	66.4%
長野	881	575	385	217	43.7%	37.7%
福井	270	218	202	182	74.8%	83.5%
岐阜	622	506	501	245	80.5%	48.4%
静岡	1,355	1,234	1,200	877	88.6%	71.1%
愛知	2,005	1,793	1,791	1,625	89.3%	90.6%
三重	685	530	486	274	70.9%	51.7%
滋賀	428	363	349	202	81.5%	55.6%
京都	1,828	1,684	1,681	1,440	92.0%	85.5%
大阪	2,855	2,367	2,364	1,849	82.8%	78.1%
兵庫	2,256	1,818	1,805	1,311	80.0%	72.1%
奈良	659	534	534	403	81.0%	75.5%
和歌山	286	205	182	141	63.6%	68.8%
鳥取	279	210	206	194	73.8%	92.4%
島根	349	246	216	193	61.9%	78.5%
岡山	627	485	381	154	60.8%	31.8%
広島	1,436	1,136	1,071	680	74.6%	59.9%
山口	587	513	495	414	84.3%	80.7%
徳島	309	225	198	179	64.1%	79.6%
香川	396	191	166	152	41.9%	79.6%
愛媛	474	333	265	196	55.9%	58.9%
高知	319	213	150	105	47.0%	49.3%
福岡	2,236	1,939	1,939	779	86.7%	40.2%
佐賀	235	183	183	125	77.9%	68.3%
長崎	1,301	1,050	751	416	57.7%	39.6%
熊本	916	580	541	459	59.1%	79.1%
大分	483	338	246	101	50.9%	29.9%
宮崎	341	299	211	141	61.9%	47.2%
鹿児島	1,050	794	461	235	43.9%	29.6%
沖縄	779	562	552	421	70.9%	74.9%
合計	54,232	44,336	41,925	31,269	77.3%	70.5%

（注1）「対象車両数」は、乗合バス総車両数から移動円滑化基準適用除外認定を受けた車両を除いた数とする。

表 2.2 UD タクシー車両の導入状況

（出典：国土交通省「バス車両のバリアフリー化について（令和6年3月末現在）」）

都道府県	UD車両		総車両数
	車両数	割合比	
北海道	1,587	17.9%	8,843
青森	205	9.1%	2,245
岩手	72	3.7%	1,941
宮城	293	8.4%	3,478
秋田	41	4.1%	1,001
山形	99	8.7%	1,140
福島	254	11.9%	2,126
茨城	130	5.4%	2,411
栃木	185	11.4%	1,626
群馬	84	6.1%	1,373
埼玉	1,230	23.2%	5,294
千葉	1,563	28.4%	5,505
東京	19,530	65.2%	29,938
神奈川	2,141	22.6%	9,494
山梨	98	12.0%	814
新潟	231	9.7%	2,379
富山	132	19.2%	688
石川	166	10.2%	1,635
長野	157	7.1%	2,216
福井	94	11.5%	819
岐阜	250	15.0%	1,665
静岡	687	16.0%	4,301
愛知	2,228	30.9%	7,203
三重	132	12.5%	1,059
滋賀	82	7.6%	1,083
京都	730	13.0%	5,634
大阪	2,179	15.3%	14,265
兵庫	824	13.3%	6,200
奈良	75	7.8%	956
和歌山	112	8.8%	1,274
鳥取	179	33.5%	535
島根	44	4.7%	934
岡山	186	7.3%	2,533
広島	451	9.3%	4,844
山口	57	2.8%	2,045
徳島	10	1.1%	912
香川	62	4.6%	1,361
愛媛	88	4.9%	1,809
高知	91	9.0%	1,011
福岡	1,431	17.0%	8,395
佐賀	113	11.7%	965
長崎	139	6.2%	2,228
熊本	102	3.8%	2,672
大分	320	16.5%	1,936
宮崎	98	5.5%	1,796
鹿児島	142	5.1%	2,801
沖縄	604	17.5%	3,453
全国	39,708	23.5%	168,836

2.2.7 満足状況

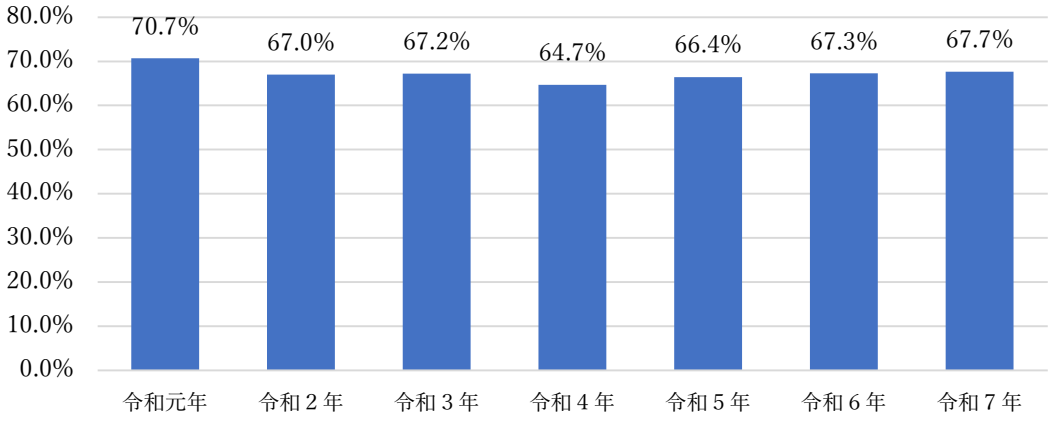
滋賀県が毎年実施している「滋賀県政世論調査」において、回答項目が見直された令和元年度（2019 年度）以降、「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか」という設問に対して、不満足度は横ばい状態で、7 年連続で最下位の状況です。

地域別でみると、大津地域、湖南地域など公共交通が比較的充実している地域に対して、甲賀地域や湖西地域等の鉄道、バスともにサービスレベルが低い地域で不満足度が高くなっています。

また、性別でみると、女性の不満足度が高く、年代でみると 18～34 歳および 75 歳以上でやや不満足度が低い傾向にはあるが、おおむね全年代で不満足度が高い傾向にあります。

居住年数でみると、比較的居住年数が短い人だけでなく、10 年以上の長い間住んでいる人の不満足度も高い状況にあります。

定住意向別の不満足度では、不満足度が高い人ほど「住みつづけたいとは思わない」「どちらともいえない」と回答する割合が高くなっており、県民の他県への移住等による人口流出につながらないように不満足度の改善が望まれます。



※「鉄道やバスなどの公共交通が整っていると感じますか。」に対しての満足度

図 2.12 不満足度（どちらかと言えば感じない、感じないの合計）

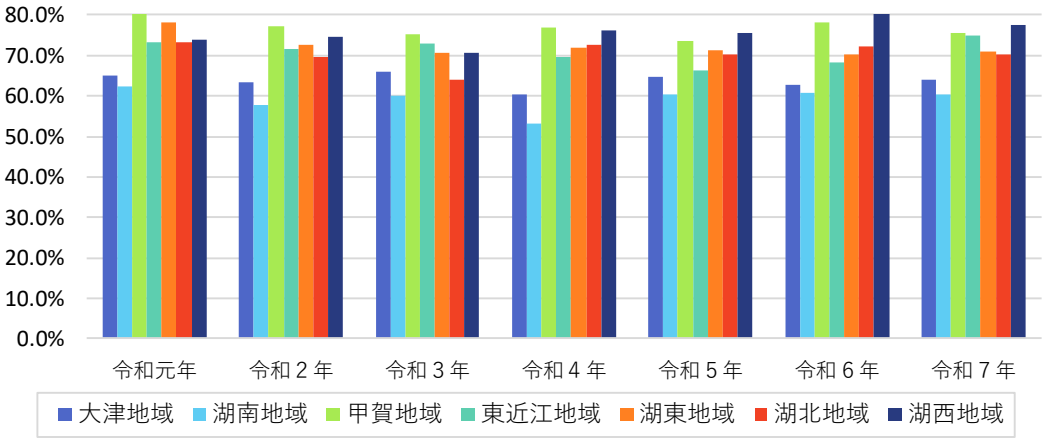


図 2.13 地域別の不満足度

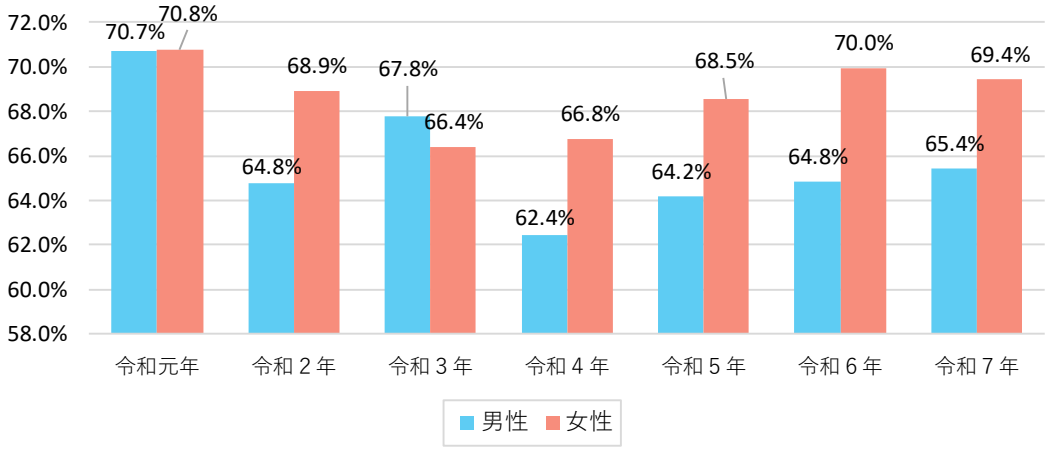


図 2.14 性別の不満足度

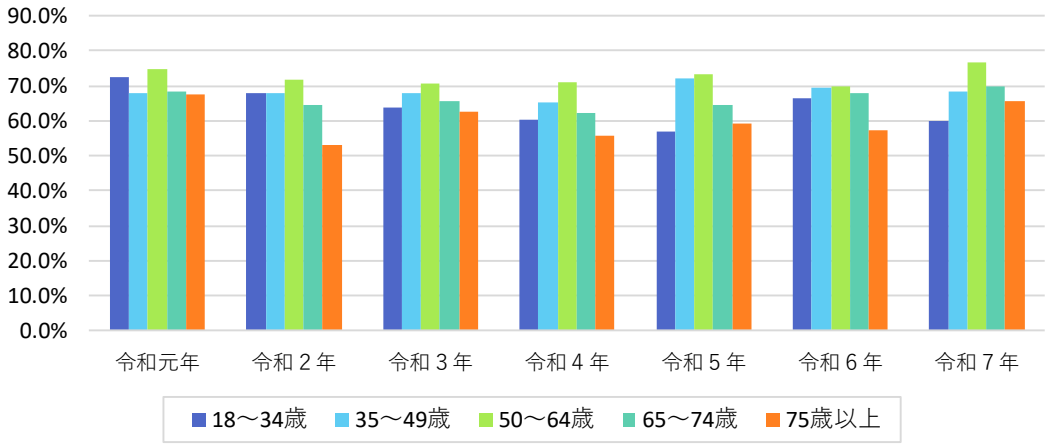


図 2.15 年代別の不満足度

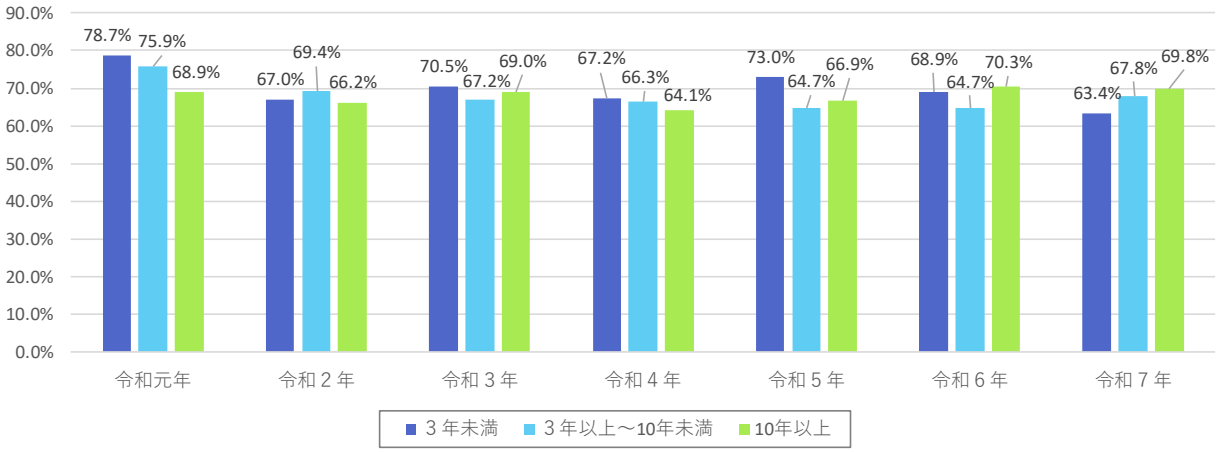


図 2.16 転入後の居住年数別の不満足度

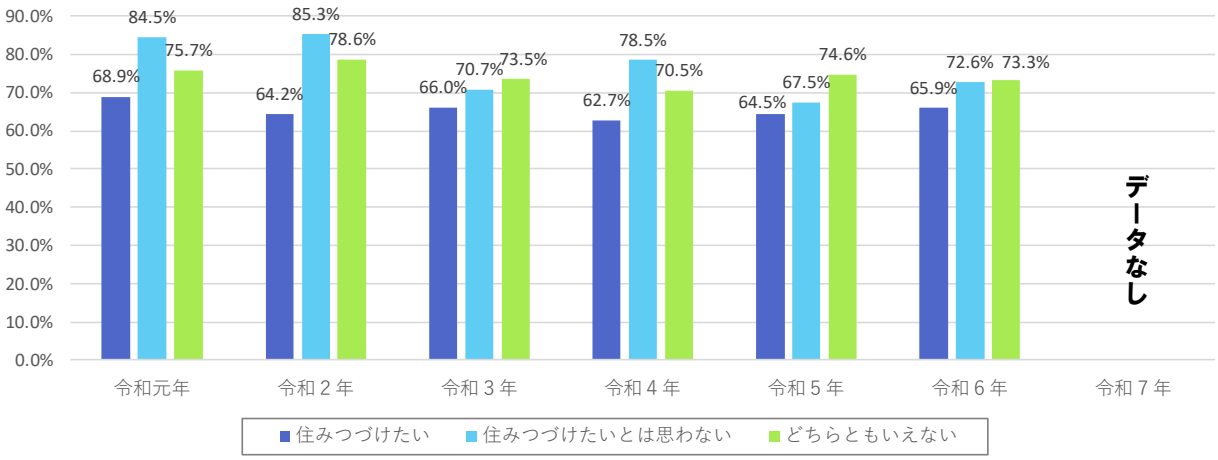


図 2.17 定住意向別の不満足度

不満足度が高い理由に関して、令和４年度（2022 年）に実施した住民アンケートおよび県民アンケート※の満足度について詳細に分析した結果、日頃から公共交通を使う人も使わない人も不満割合は高くなっていました。不満割合が高くなる要因としては、公共交通の利便性（運行本数、費用等）が影響する可能性が高く、滋賀県民にとって公共交通の利便性が満足する状況にないことが考えられます。特に、比較的サービスレベルが高いＪＲ琵琶湖線沿線以外の地域や、駅までのアクセスに時間がかかる地域での不満割合が高くなる傾向にありました。

また、地域交通を使わざるを得ない人の中には、不便な状況に移動を合わせる、つまり暮らしを地域交通に合わせている人もあり、一定満足している人も見られますが、高校生等の 10 代では不満割合が高くなっていました。また、運行本数が少なくなる昼間などに移動する業務や買物等の目的での不満割合が高くなっていることから、現状の公共交通の利便性に満足していないことが考えられました。

以上より、公共交通に対する満足度が低い要因として、「公共交通の利便性」が重要な要素であると考えられることから、満足度向上のためには、鉄道駅沿線以外の相対的にサービスレベルが劣る地域について、幹線となる鉄道駅までのアクセス性向上や増便、乗換等により高くなる費用の抑制など特に二次交通の利便性向上に資する取組を実施していくことが必要です。

※　住民アンケートおよび県民アンケート

タイトル　：公共交通の現状および意向に関するアンケート調査

実施時期　：令和４年 10 月 11 日(火)～令和４年 10 月 31 日(月)

実施内容　：滋賀県内の住民を対象とし、以下内容を把握

１.回答者属性

２.県内で利用する公共交通の状況

３.公共交通の現状に対する認識

４.新たな費用負担に対する意向

５.公共交通に求めるサービス水準

６.公共交通サービス向上に向け、必要な取組

７.自動車から公共交通への転換に向けた意向

実施媒体　：①住民アンケート（郵送・WEB）

※無作為に抽出した県内各市町 350 世帯、計 6,650 世帯対象

②県民アンケート（WEB）

※滋賀県 HP に二次元バーコード掲載

回答数　：2,997 件

①住民アンケート（郵送・紙）1,941 件、（WEB）762 件

②県民アンケート（WEB）294 件

表 2.3　住民アンケートによる詳細分析結果まとめ

項目	比較結果	考察
地域	・琵琶湖沿いのＪＲ沿線地域（大津、長浜、近江八幡、草津など）は「満足、どちらかというと満足」が高く、内陸のＪＲ沿線外の地域（日野町、竜王町など）は「どちらかというと不満、不満」の割合が高い	・公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い（アクセス、本数、路線など）
性別	・性別に関して、「満足」「不満」の割合に大きく差はないが、男性のほうが「どちらかというと満足」の割合が高く、女性のほうが「どちらかというと不満」の割合が高い	・世帯主は男性が多いと仮定すると、男性よりも女性のほうが不満を感じている可能性が高い
世帯内の属性	・世帯内の属性に関して、世帯主以外（同居人）の不満割合が比較的高い	
年代	・20 代が最も満足の割合(61.3%)が高く、10 代が最も不満の割合(61.5%)が高い ・30 歳～65 歳は不満割合が半分以上を占め、65 歳以降は不満割合が徐々に低下	・公共交通を使わざるを得ない 10 代は利便性が影響し、不満が高い可能性がある一方で、同じく公共交通を使わざるを得ない高齢者は現状の公共交通にある程度満足している可能性が高い ・パート、アルバイト、無職の方にとって移動にかかる費用（運賃）が高いことから不満を感じている可能性
職業	・職業に関して、高校生の不満の割合(75.0%)が最も高い ・大学生、専門学生は最も満足の割合(55.6%)が高い ・パート、アルバイト、無職の方が比較的不満割合が高い	
免許証	・自動車免許の有無ではどれも 50%前後と大きな差はみられない	・自動車で移動できる人も移動できない人もどちらも不満に感じている可能性
送迎の有無	・送迎してもらえない人の方が不満割合は比較的高い	・車などで自由に移動できない人が不満を感じている可能性
日頃の交通手段	・バス、鉄道を日頃利用している方は比較的満足度が高い(50%以上)一方で、自動車、自動二輪を利用している方は比較的不満割合が高い	・公共交通をよく利用する人は現状に一部満足している可能性がある ※ただし、不満割合が 40%以上あることから満足している人は一部と想定
公共交通の利用頻度	・公共交通をよく利用する人ほど満足割合が高く、利用頻度が減少するにつれて不満割合が高くなっている	
利用目的	・運行本数が比較的多い、朝夕の時間帯に移動する目的（通勤・通学）は満足割合が高く、運行本数が比較的少なくなる昼間の時間帯に移動する目的（業務、買物等）の不満割合が高い	・公共交通の利便性が満足度に影響する可能性が高い
最寄り駅までの時間	・最寄りの駅、バス停までの距離が短いほど比較的満足度が高く、距離が長くなるにつれ、不満割合が高くなっている	

2.3 各地域における移動の状況

2.3.1 湖北地域（長浜市、米原市）

1) 移動の状況

湖北地域は長浜市中心市街部を起終点とした流動が多く、長浜市は市内の流動、米原市は長浜市や県外など市外との流動が多い傾向があります。また、発生集中量※が多いエリアは、鉄道駅を中心に分布していますが、工場集積地等の郊外部にも一部存在しています。

※発生集中量：ある地域を出発（発生）する移動と到着（集中）する移動を足し合わせたもの

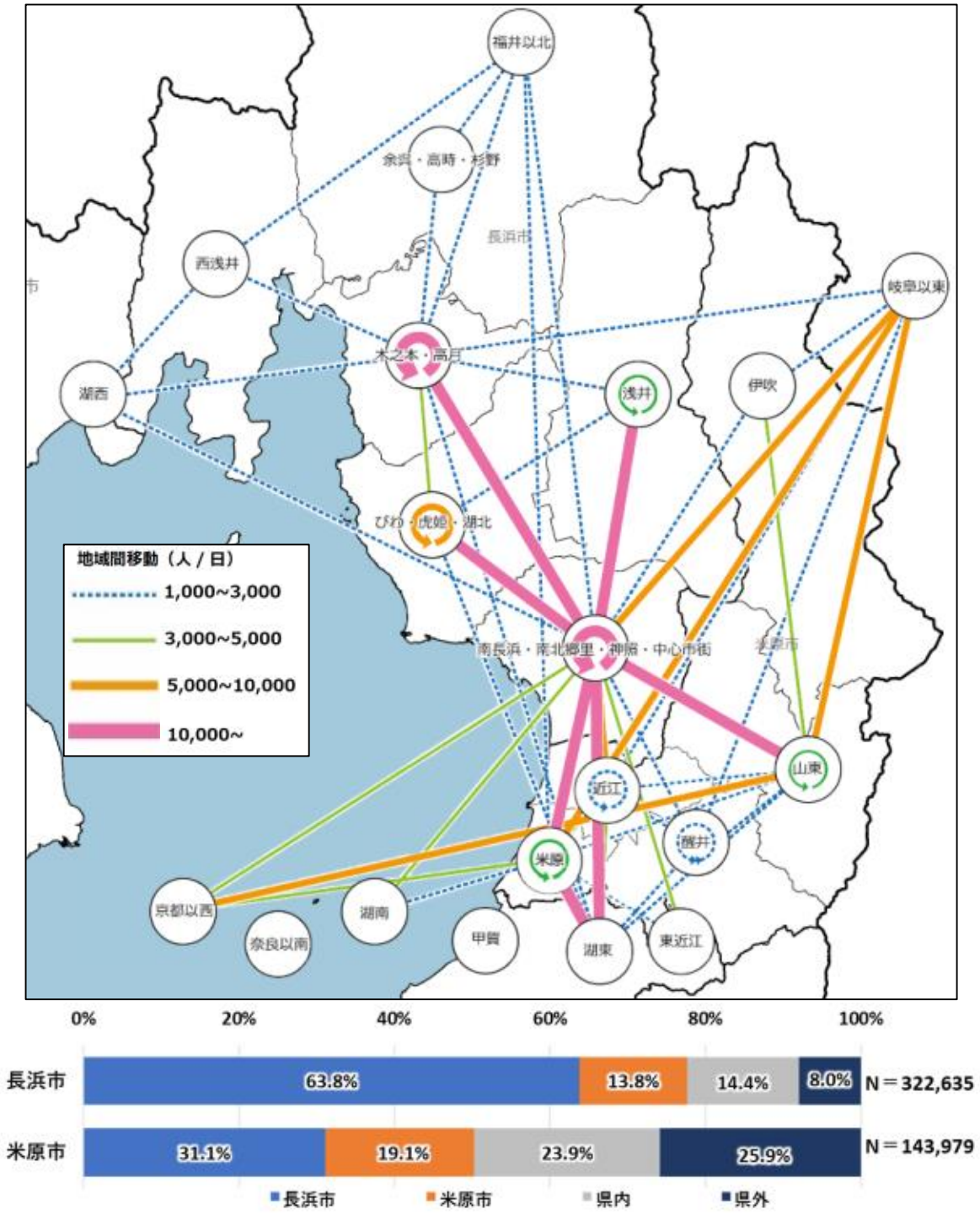


図 2.18 湖北地域の流動(出典：全国うごき統計※令和 6 年（2024 年）4 月平日平均)

※全国うごき統計：ソフトバンクの携帯電話基地局の仕組みを利用した人流統計サービス

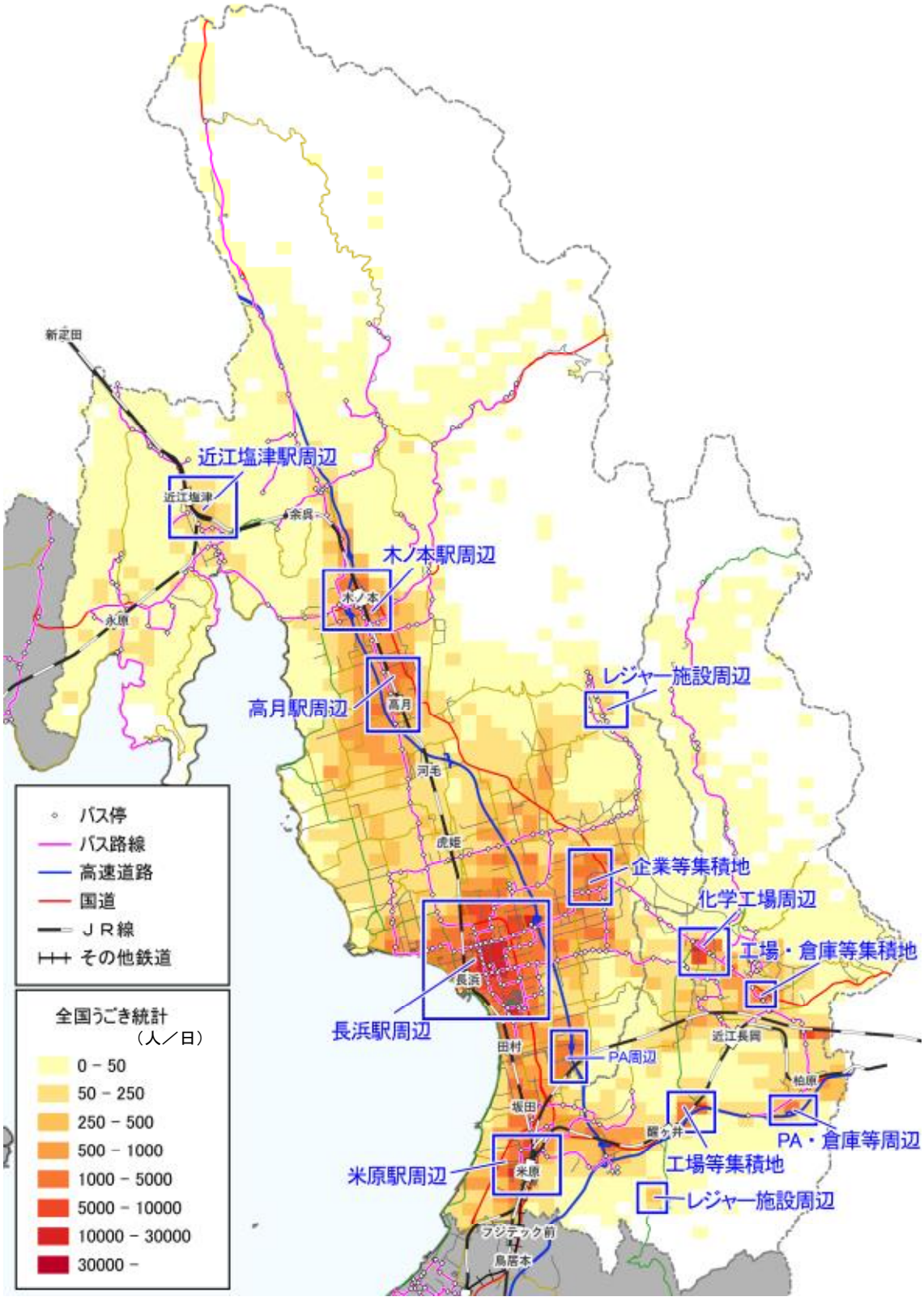


図 2.19 湖北地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖北地域には、地域全体を滋賀県南部や京阪神、北陸とつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ北陸本線とＪＲ東海道本線、そしてＪＲ湖西線が存在しており、滋賀県内唯一の新幹線駅であるＪＲ米原駅も立地しています。

湖北地域内の移動については、バス路線として、長浜駅-近江長岡駅間を長浜市の中心市街地を経由してつなぐ近江長岡線と、米原駅-ローザンベリー多和田間を坂田駅やその周辺住宅地を経由してつなぐ米原多和田線が軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

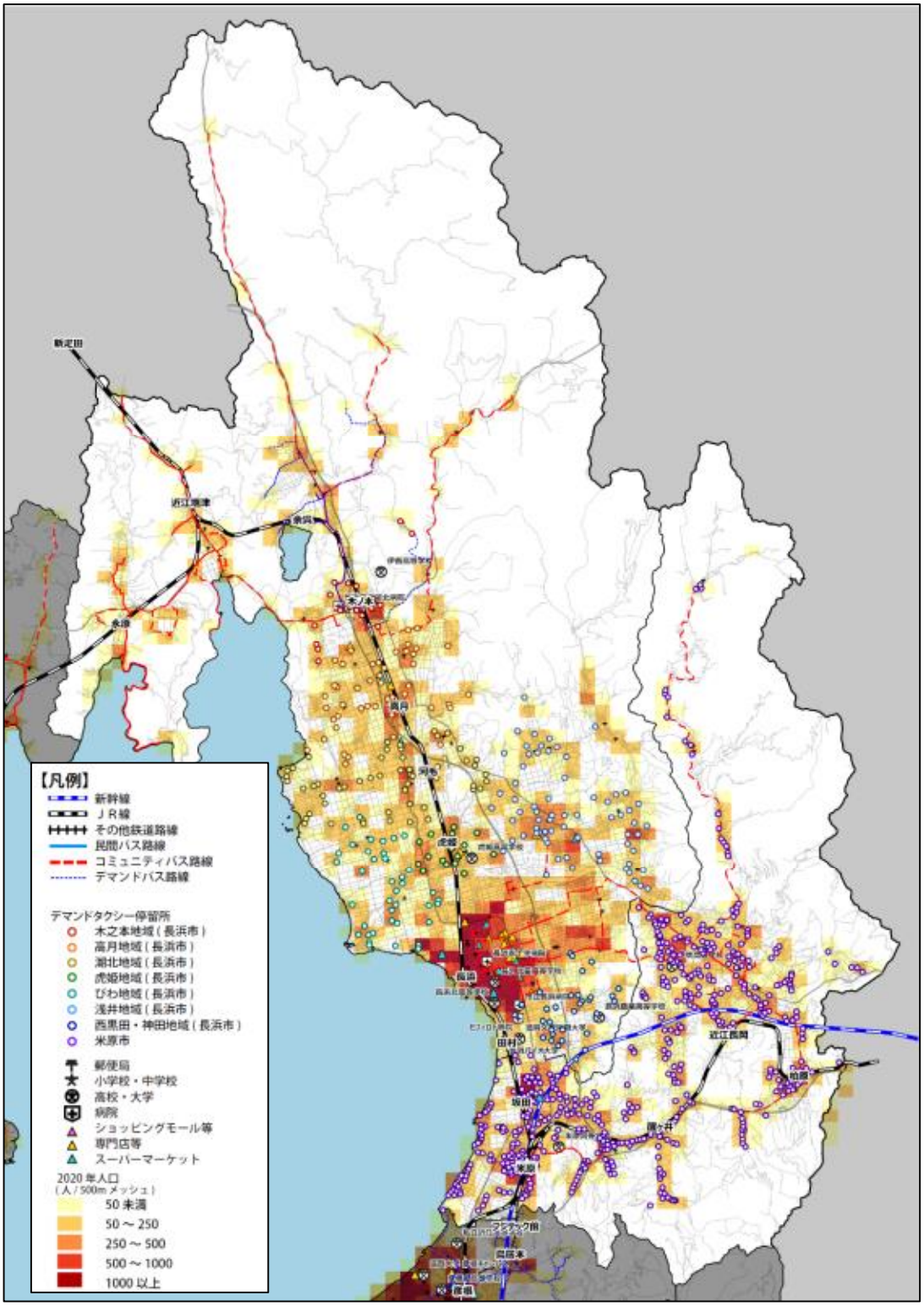


図 2.20 湖北地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖北地域を運行する地域交通の運行頻度は決して高くなく、移動の軸となる鉄道路線であっても、ＪＲ湖西線・ＪＲ北陸本線の平均的な運行頻度は１時間に１本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、２時間に１本、またはそれ以下の運行頻度の路線がほとんどを占めています。

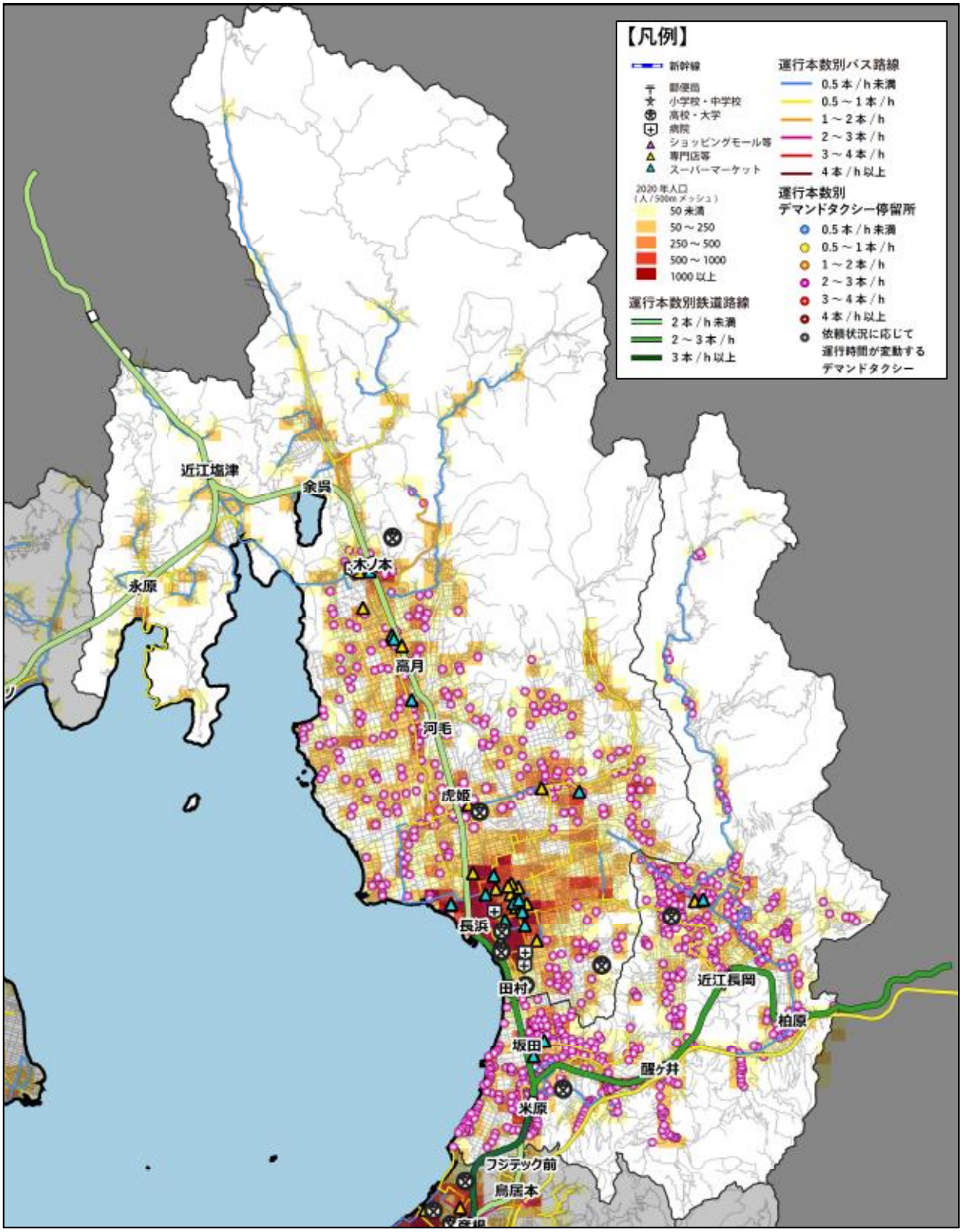


図 2.21 湖北地域における地域交通の運行頻度（平日）

特に夜間では、地域内の移動の軸である近江長岡線と米原多和田線がおおむね 20 時台まで運行があることを除けば、全てのバス路線が平日であっても 20 時までには運行を終了しており、18 時以前に運行を終了する路線も存在します。

また、デマンド交通においても、乗車の 30 分前までの予約で利用は可能となっていますが、長浜市・米原市とも 19 時半までの運行となっており、夜間の移動手段として選択しにくく、自家用車や送迎に依存する状況にあります。

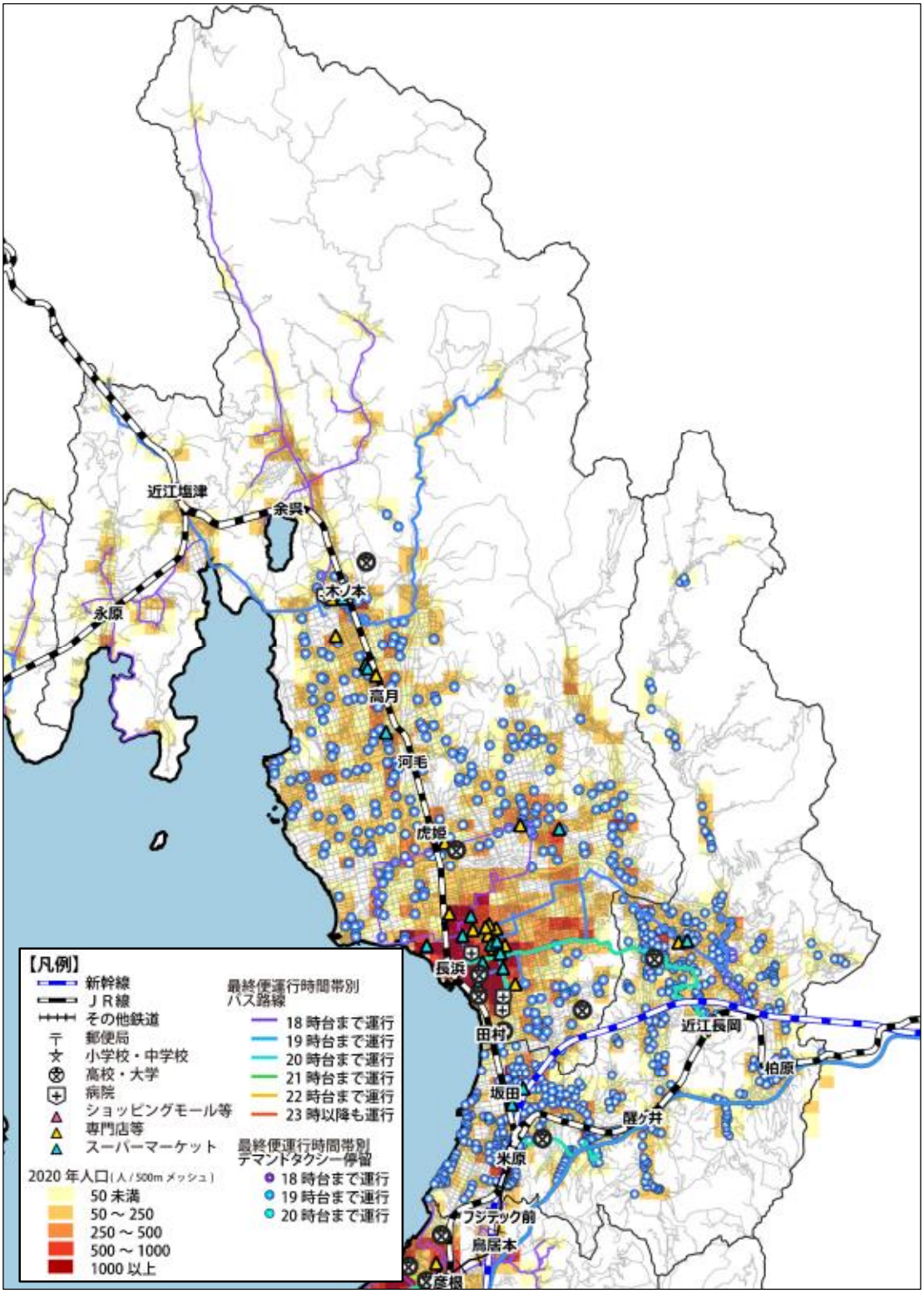


図 2.22 湖北地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスの一部路線が運行していないほか、全体的に休日ダイヤが設定されており、平日よりも運行頻度が低下し、地域交通による移動がしにくい状況にあります。特に地方部や地域交通の選択肢が限られている地域では、平日と比べて便数が大幅に減少し、乗換等において長時間の待機が必要となる可能性が高くなっています。

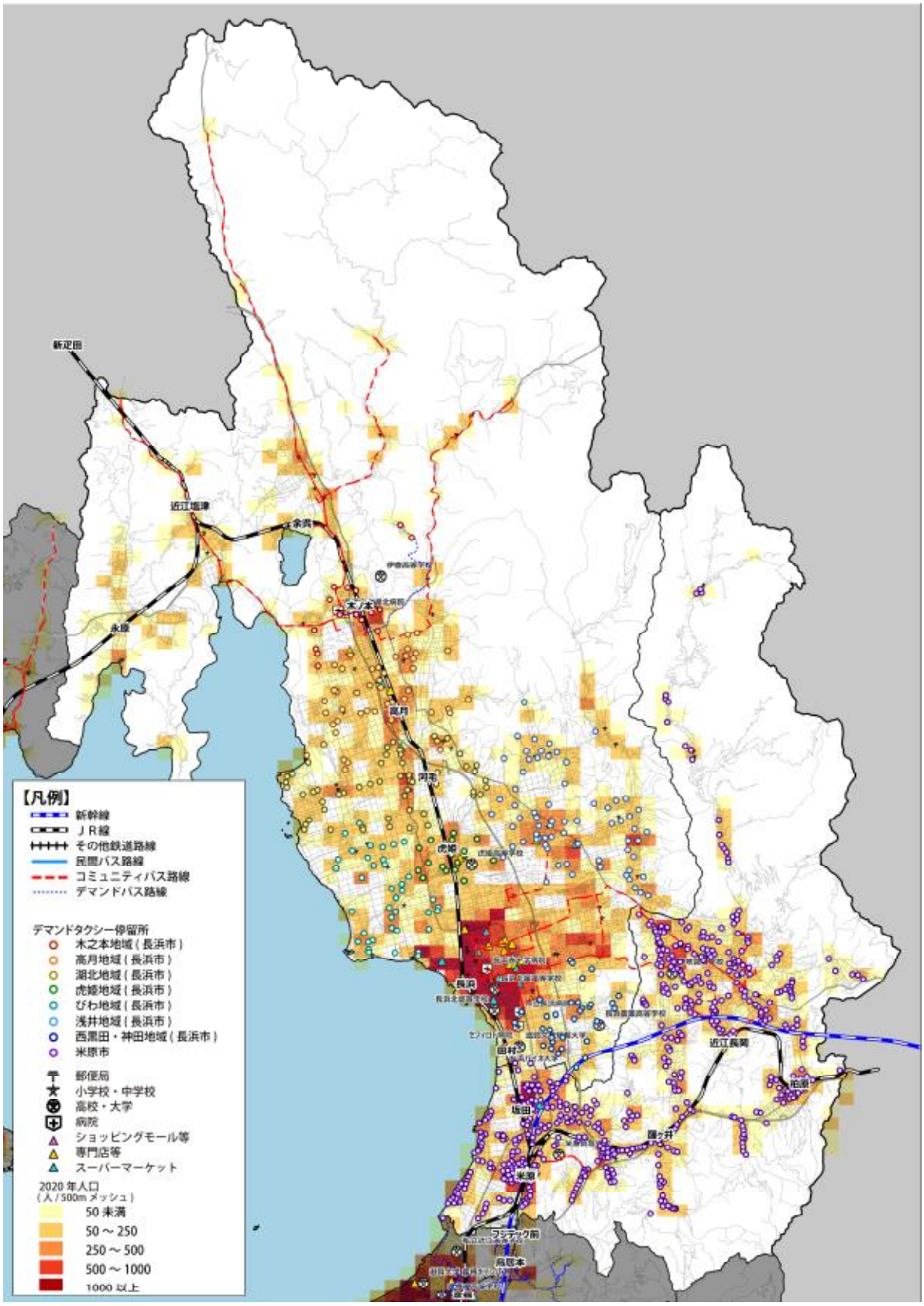


図 2.23 湖北地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 市立長浜病院

市立長浜病院は、木之本田村線等のバス路線で長浜駅・田村駅と接続しており、これらバス路線と、ＪＲ北陸本線等の鉄道路線を組み合わせることで、湖北地域の人口の約４割が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.24）。しかし、各バス路線の運行頻度は１時間に１本以下であるため、突発的な体調不良等による受診や、学校や仕事の後の受診などにおいて、バス路線が利用できない場合、市立長浜病院へ 30 分未満でアクセス可能な人口は全体の約１割に留まります(図 2.25)。

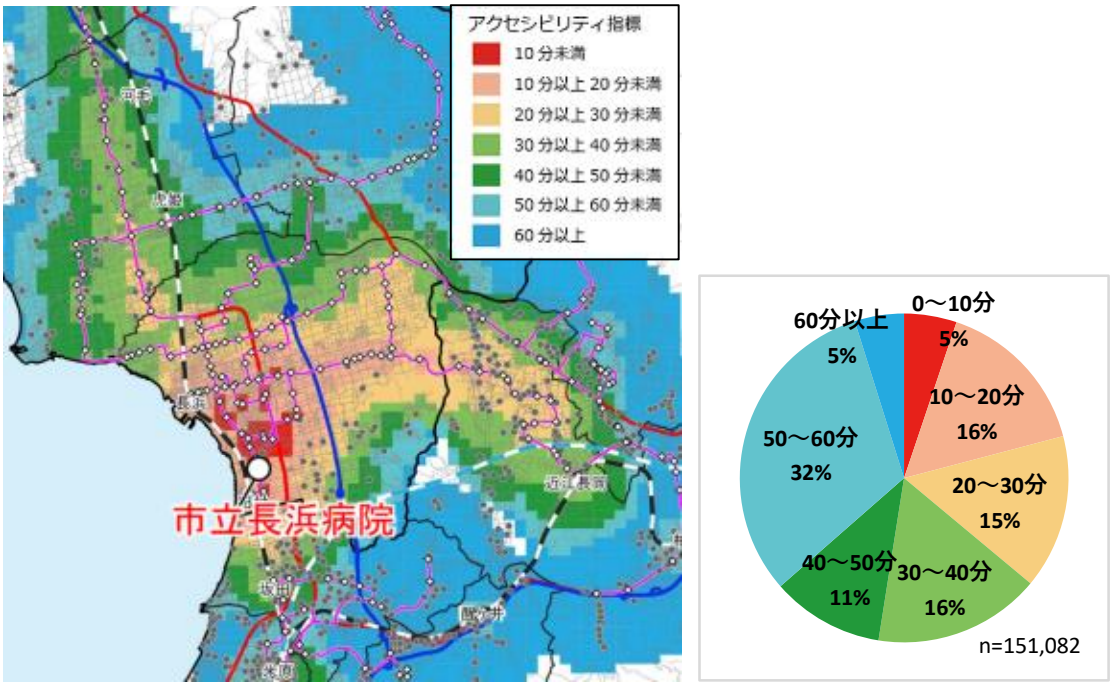


図 2.24 市立長浜病院のアクセシビリティ

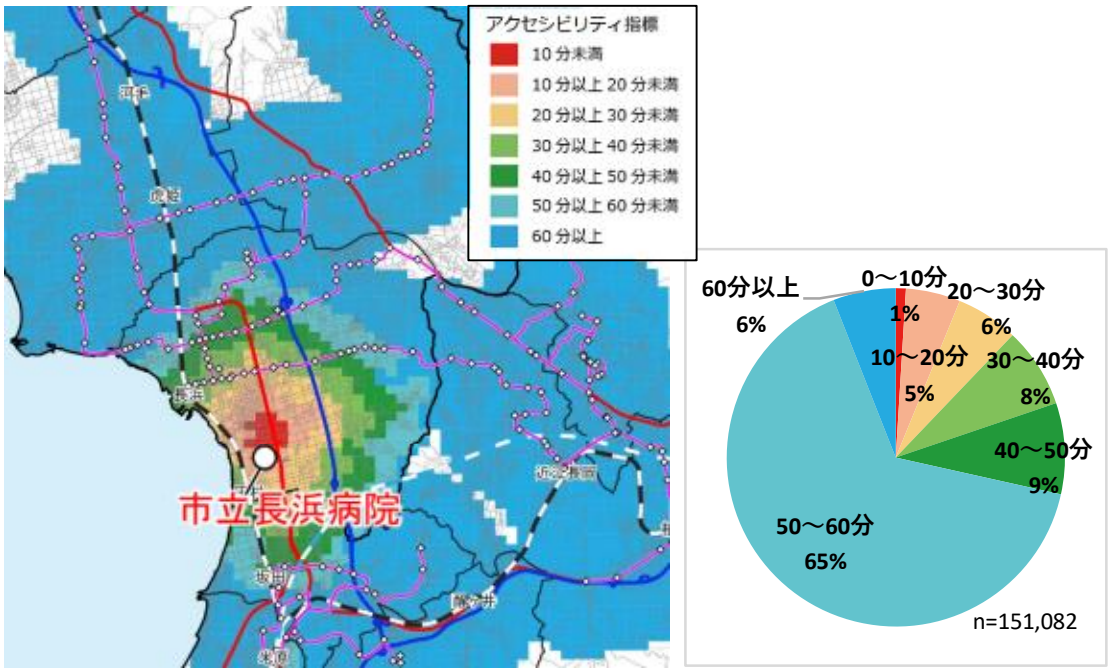
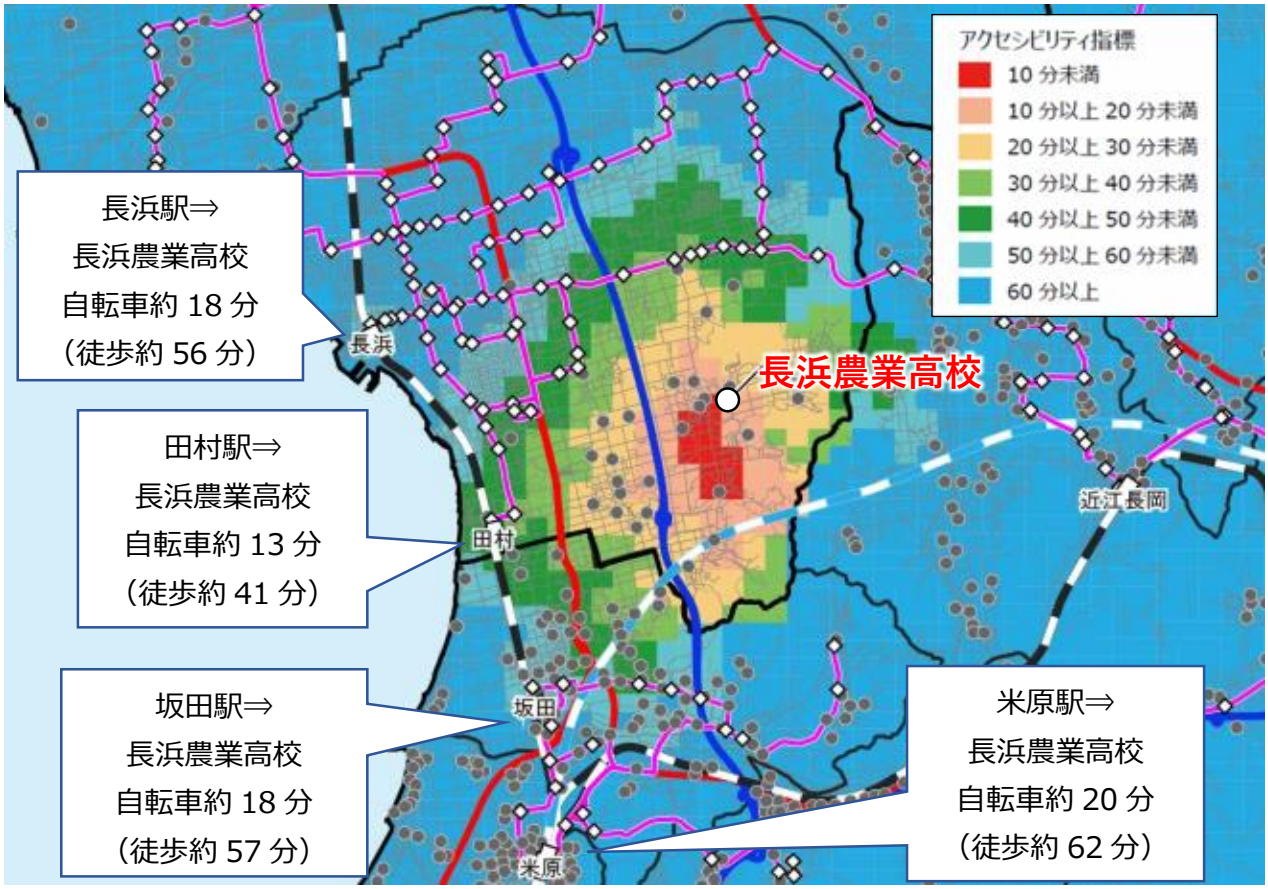


図 2.25 バス路線を利用できない場合における市立長浜病院のアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 長浜農業高校

湖北地域には７つの高等学校が立地していますが、現状、長浜農業高校へアクセスする路線バスは存在しません。長浜農業高校に対する各鉄道駅からの平均移動時間はそれぞれ、学校の最寄り駅である田村駅から自転車で 13 分（徒歩約 41 分）、その他、長浜駅から自転車で 18 分（徒歩約 56 分）、坂田駅から自転車で 18 分（徒歩約 57 分）となっており、アクセスには時間を要する状況にあります（図 2.26）。



※鉄道駅からの平均移動時間は、徒歩での移動速度を分速 80m、
自転車での移動速度を分速 250m として算出

図 2.26 長浜農業高校のアクセシビリティ

ii) 伊吹高校

米原市に立地する伊吹高校は近江長岡線（バス）によって長浜駅、近江長岡駅と接続しており、近江長岡線を使用すると、近江長岡駅から約 12 分、長浜駅から約 26 分でアクセスできます（図 2.27）。近江長岡線の運行頻度は 1 時間に 1 本程度ですが、乗合タクシーが 30 分に 1 本で運行しており、1 時間に 2 本以上の移動手段が確保されている状況です。

しかしながら、運行時間外など、これらの移動手段が利用出来ず、徒歩で移動する場合は、近江長岡駅まで自転車で約 16 分（徒歩約 50 分）、長浜駅までは自転車で約 42 分（徒歩約 130 分）必要になります（図 2.28）。

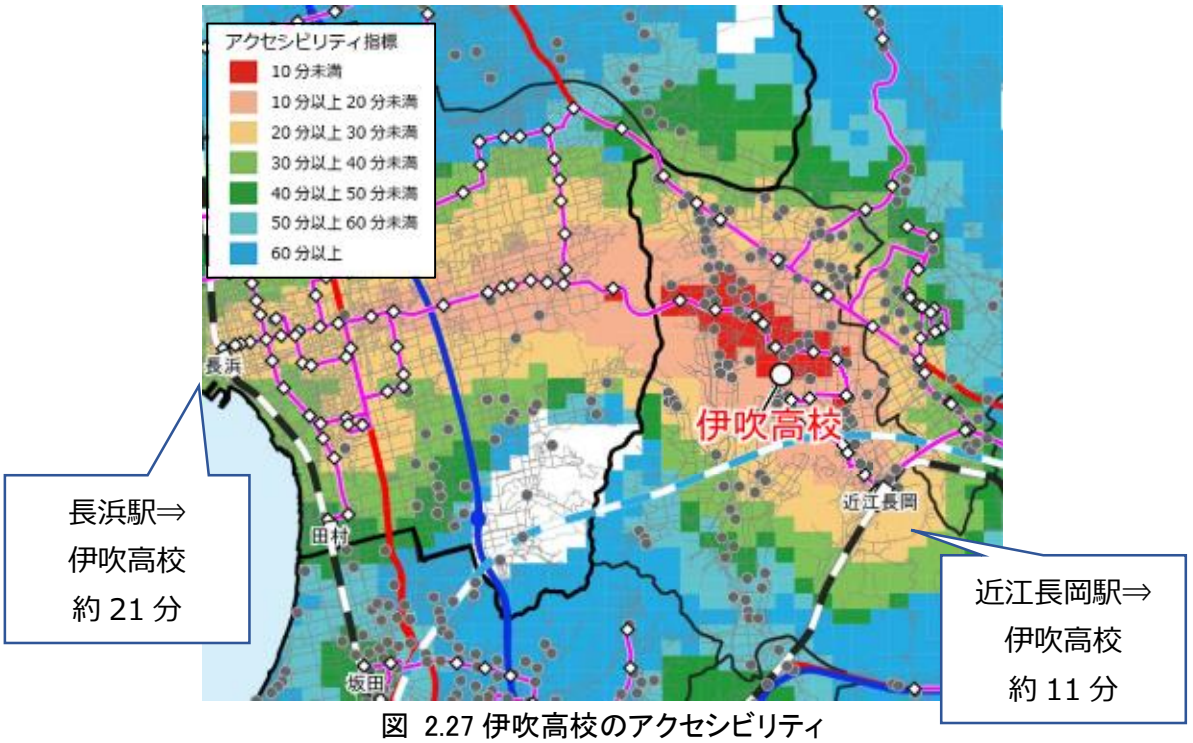
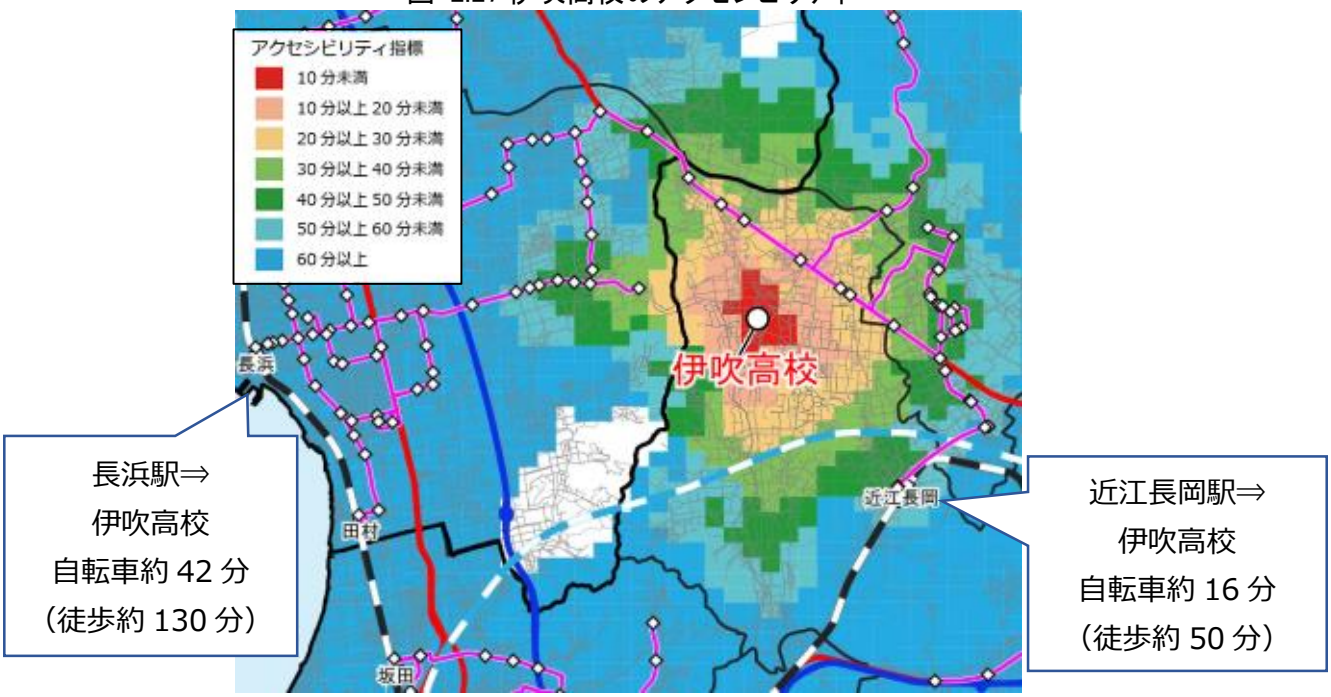


図 2.27 伊吹高校のアクセシビリティ



※鉄道駅からの平均移動時間は、徒歩での移動速度を分速 80m、
自転車での移動速度を分速 250m として算出

図 2.28 近江長岡線および乗合タクシーが利用できない場合における伊吹高校のアクセシビリティ

2.3.2 湖東地域（彦根市、愛荘町、豊郷町、甲良町、多賀町）

1) 移動の状況

湖東地域は彦根市中心部（旧城下町・高宮等）内の、または中心部を起点とした流動が多く、愛荘町以外は彦根市との流動が多く、愛荘町は東近江地域など県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に、一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

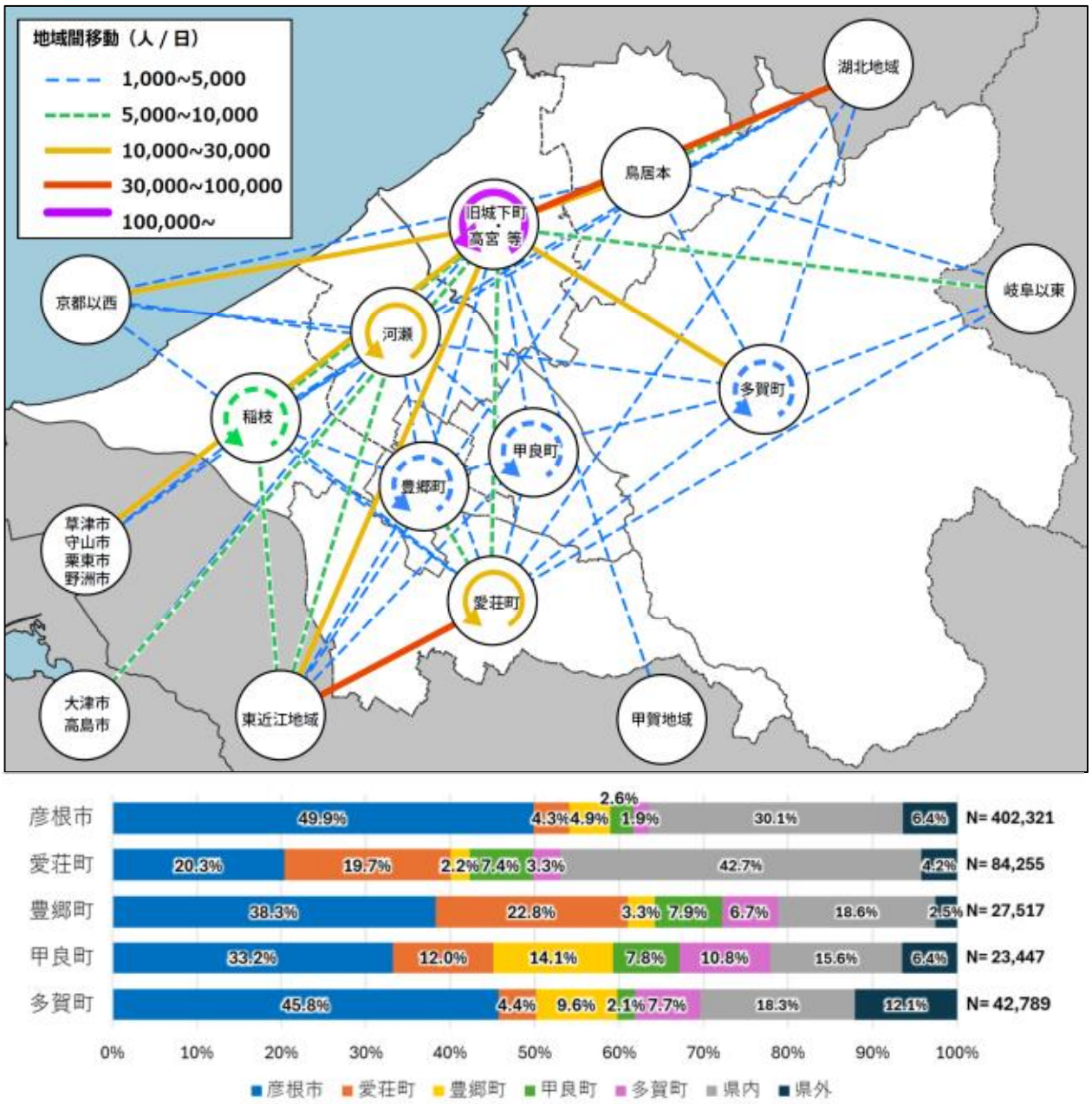


図 2.29 湖東地域の流動(出典：全国うごき統計令和 6 年（2024 年）4 月平日平均)

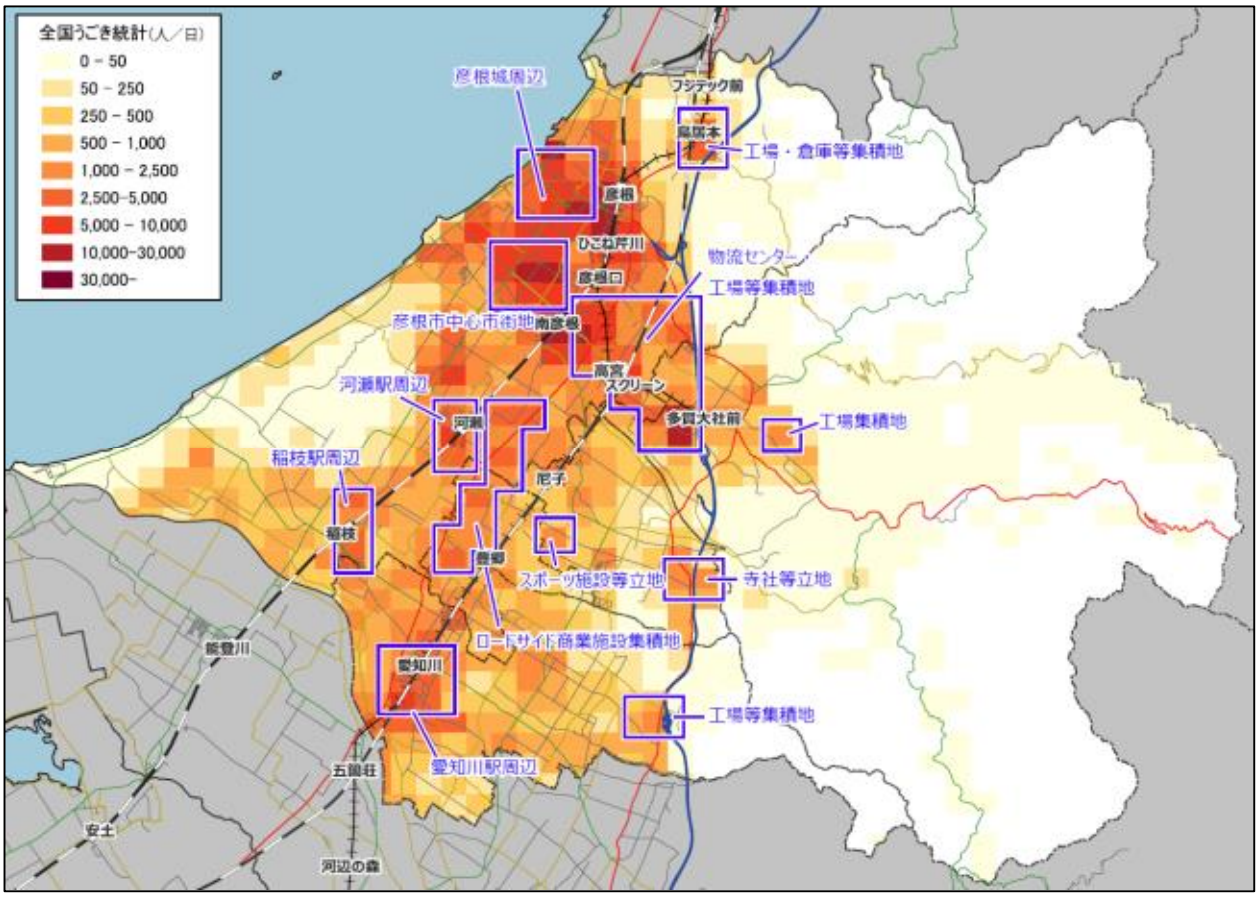


図 2.30 湖東地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖東地域には、彦根市を中心に県内や京阪神と結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

湖東地域内の移動については、近江鉄道多賀線のほかバス路線として、彦根駅-多賀町-南彦根駅間を市街地から地域内の広範囲につなぐ多賀線と、南彦根駅-市立病院、県立大学をつなぐ南彦根県立大学線、彦根駅と彦根市立病院、県立大学といった施設を接続する三津屋線が軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

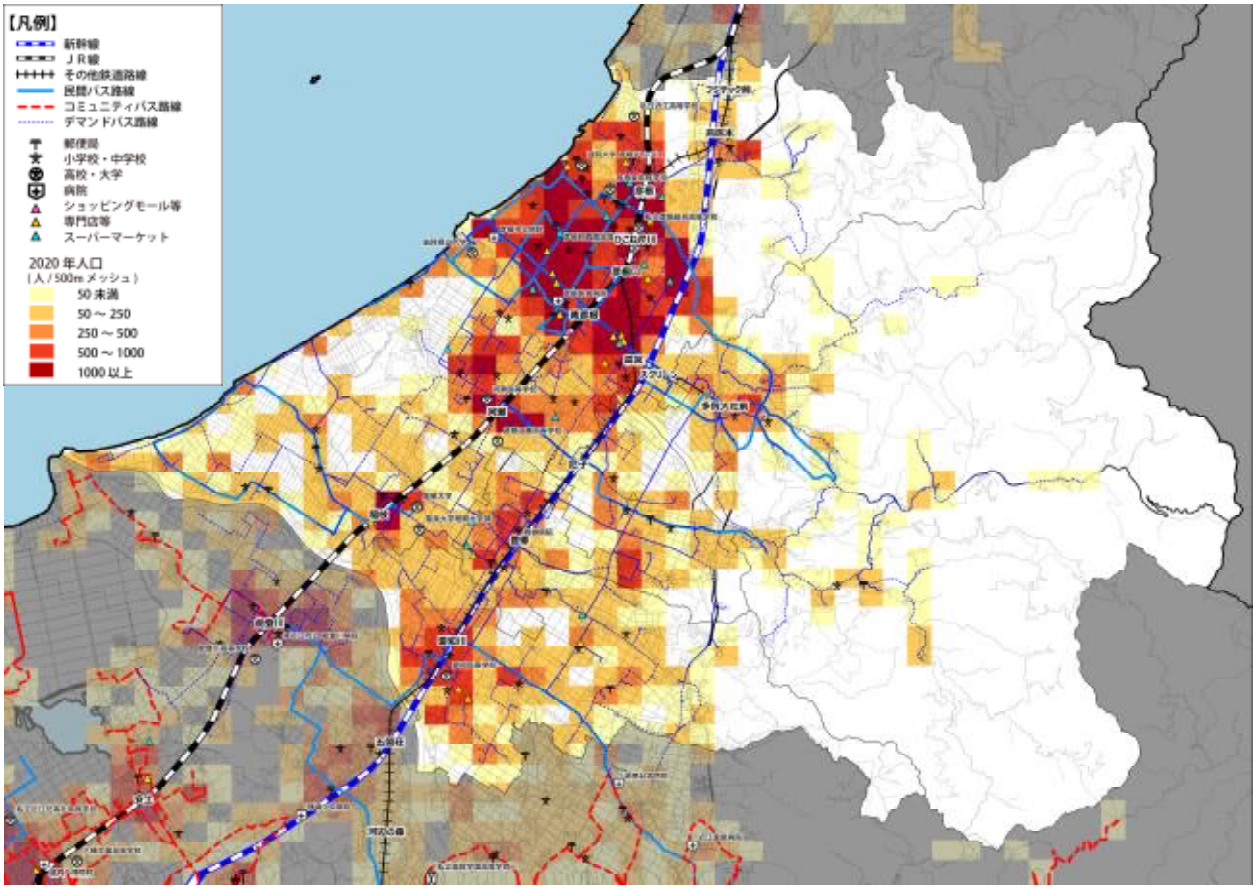


図 2.31 湖東地域の地域交通ネットワーク

湖東地域を運行する地域交通の運行頻度は、彦根市の中心部など一部市街地では比較的高くなっていますが、郊外部は運行頻度が高いとはいいがたい状況にあります。移動の軸となる鉄道路線であっても、ＪＲ琵琶湖線が１時間に３～４本程度運行しているのに対し、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は１時間に１～２本程度となっています。バス路線については、運行頻度が１時間に１本以下の路線がほとんどで主要路線以外はデマンド交通が多くを占めています。

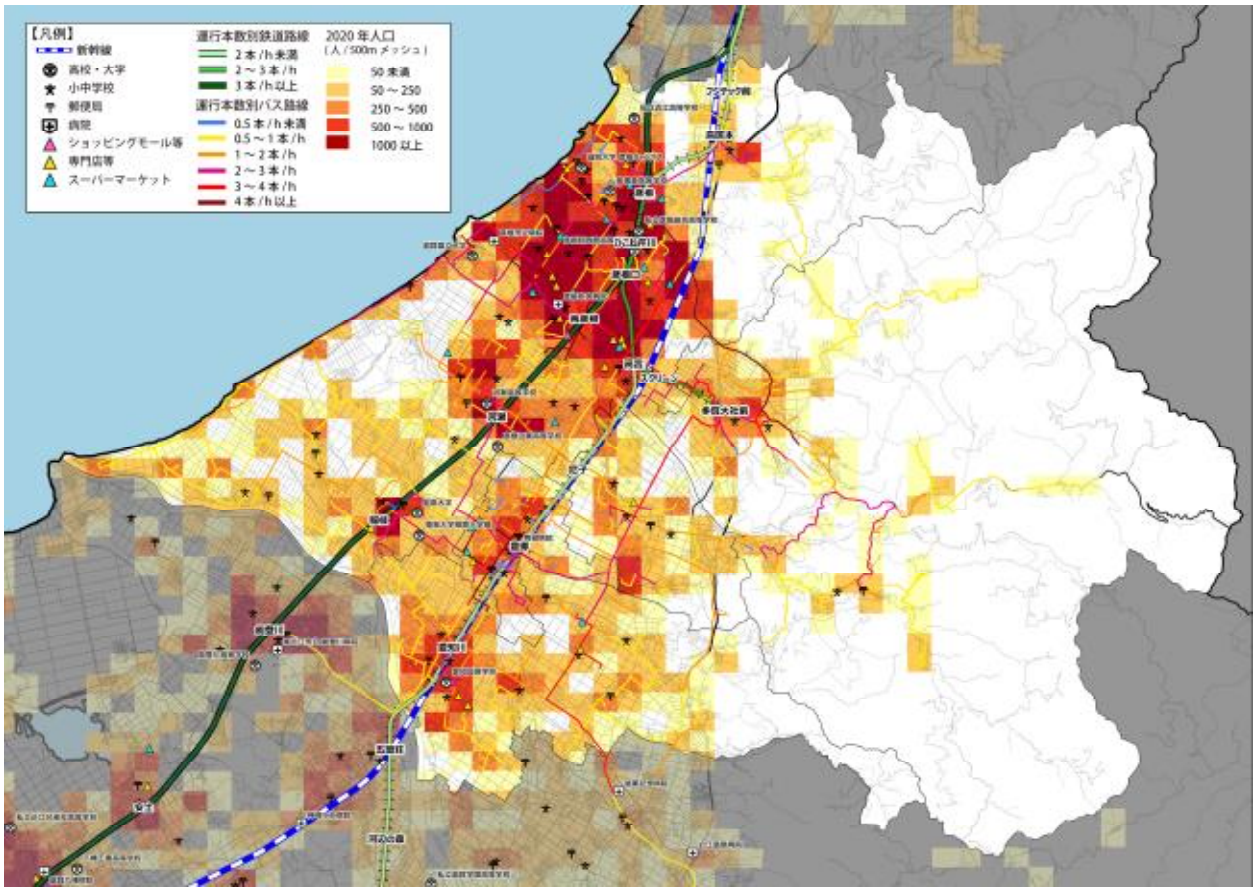


図 2.32 湖東地域における地域交通の運行頻度（平日）

夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線とＪＲ琵琶湖線は 23 時台まで運行がありますが、バス路線は市町により運行終了時刻に差がある状況です。愛荘町などでは、21 時台まで地域交通の運行がありますが、彦根市南部では 18 時台に運行が終了します。そのため、夜間の移動を地域交通で行う選択肢が存在する地域と、自家用車に依存せざるを得ない地域が存在します。

また、湖東地域の交通網は一部を除きほとんどがデマンド交通で構成されており、タクシーの運行台数も多くないため、地域交通の運行終了時刻が比較的遅い地域であっても人口に対して夜間の移動手段を確保できているとは一概に言えない状況にあります。

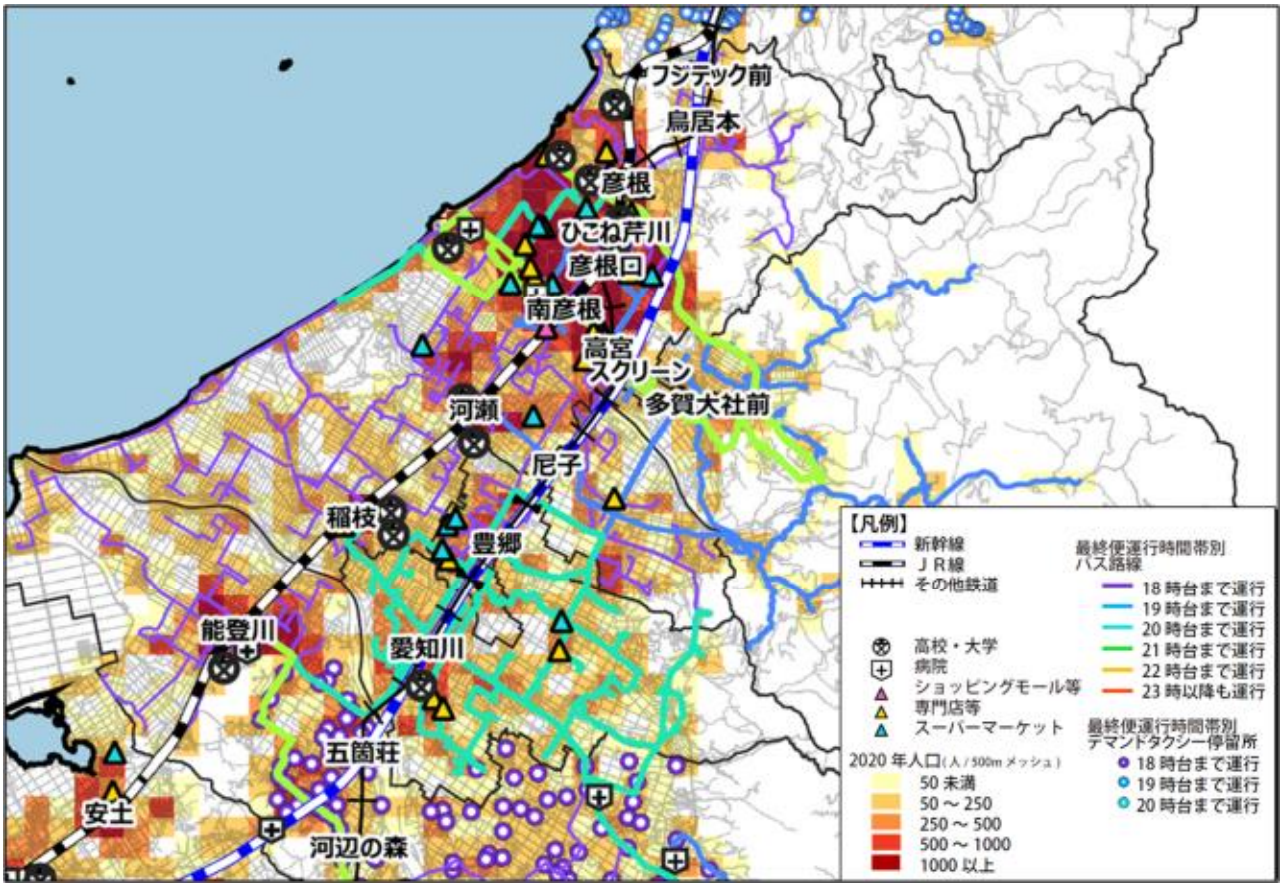


図 2.33 湖東地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日には、郊外部においては平日と変わらずデマンド交通が運行し地域内の移動を確保していますが、主要な地域交通である鉄道や、中心市街地に接続する民間バスの運行頻度は平日よりも低くなっており、地域交通では移動がしにくい状況にあります。

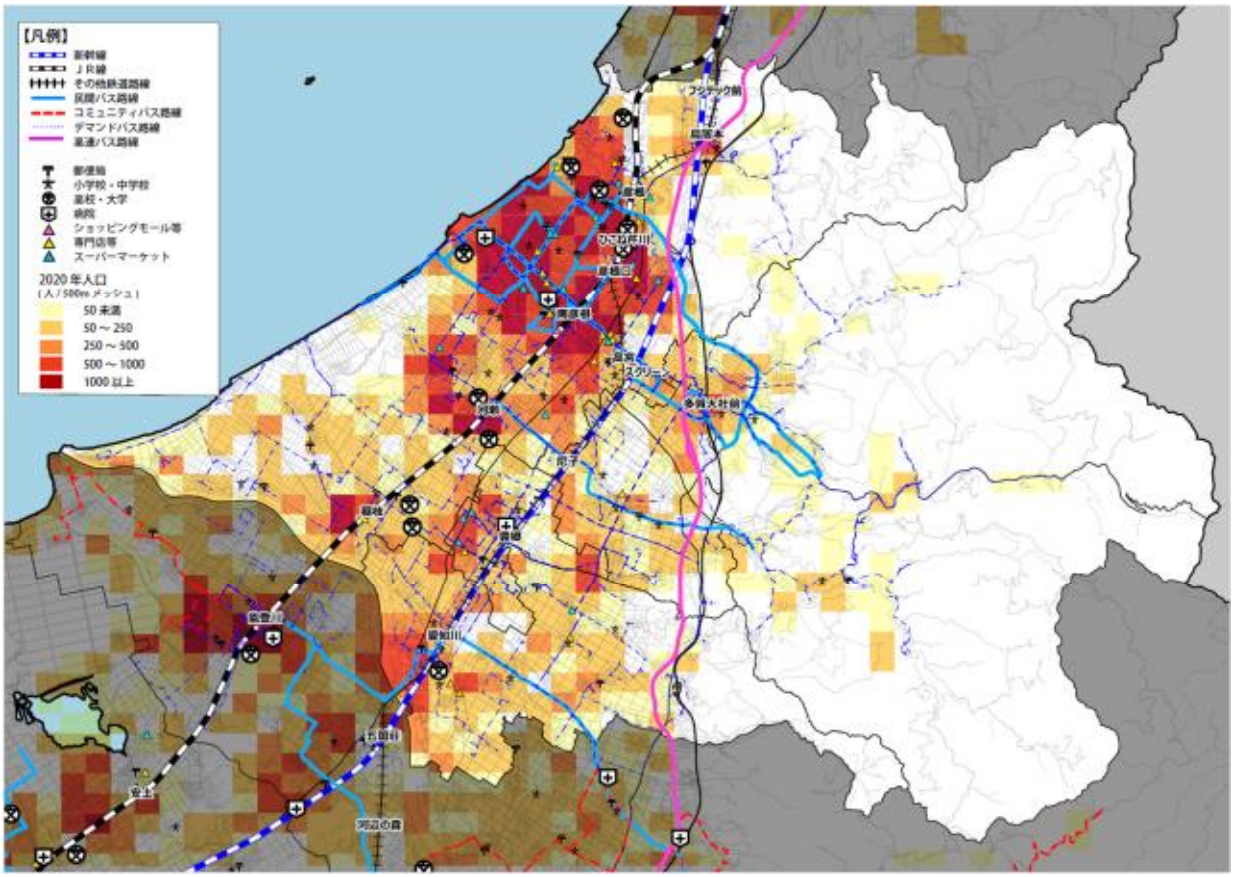


図 2.34 湖東地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 豊郷病院

豊郷病院は、愛のりタクシーが存在することで豊郷町の人口における 93%が 10 分未満でアクセスできる状況にあります（図 2.35）。しかし愛のりタクシーは事前に利用予約が必要であるため、学校や仕事の後の受診や事前に利用時間が分からないなど利用ができない場合は、豊郷病院へ 10 分未満でアクセス可能な人口は豊郷町における 21%に留まります（図 2.36）。

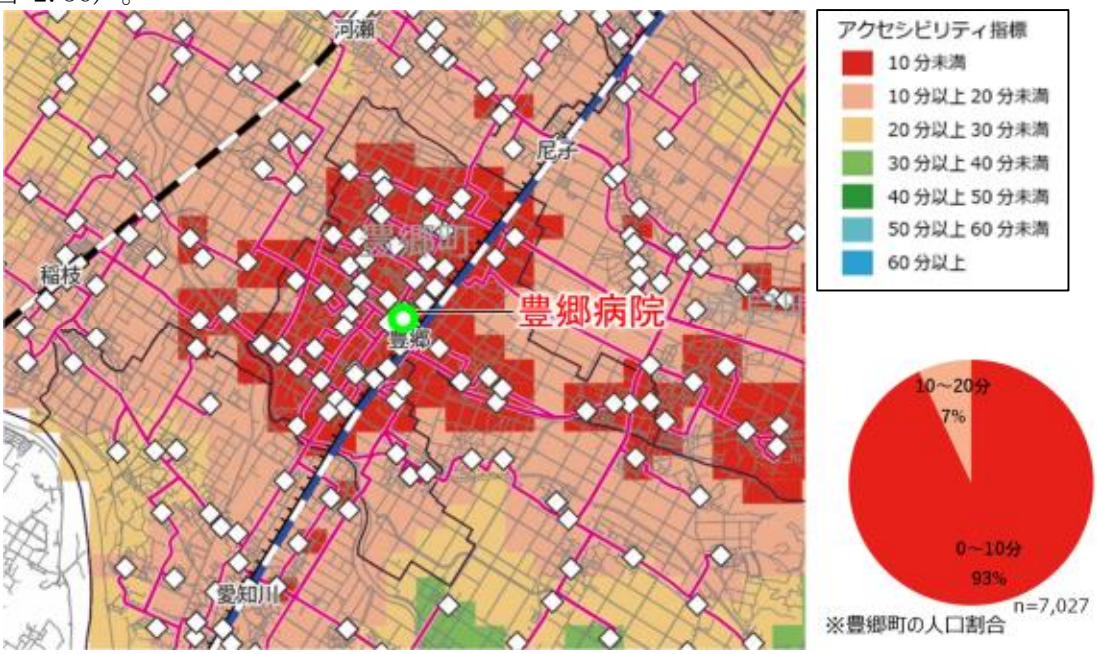


図 2.35 豊郷病院のアクセシビリティ

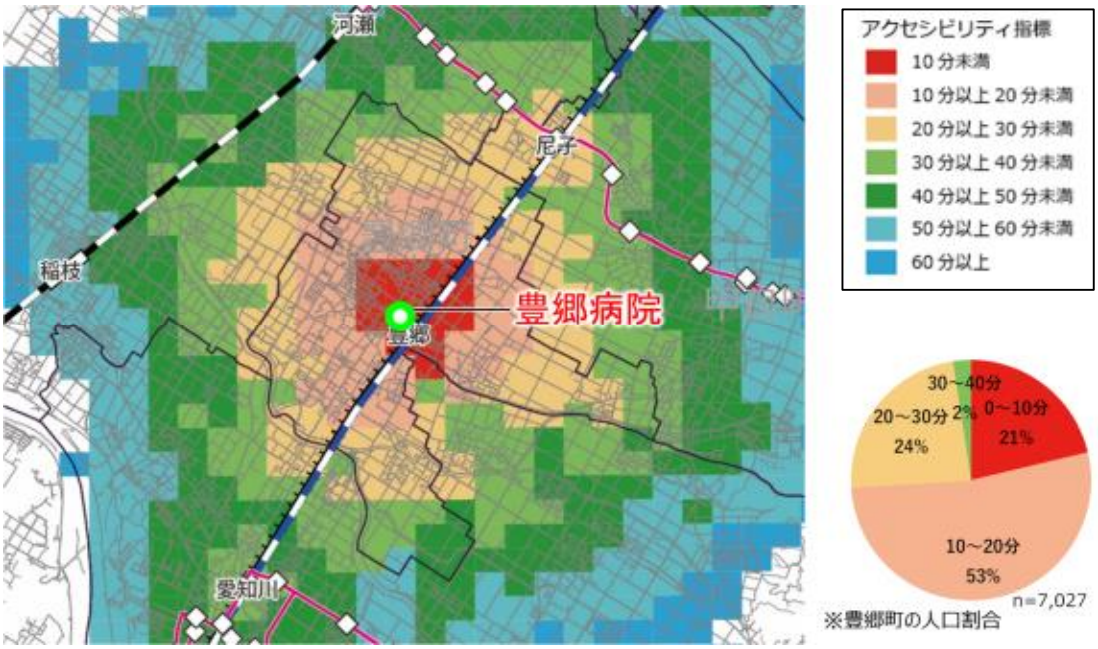


図 2.36 愛のりタクシーが利用できない場合における豊郷病院のアクセシビリティ

ii) 彦根市立病院

彦根市立病院は、三津屋線等のバス路線および愛のりタクシーが存在することで彦根市の人口における 93%が 30 分未満でアクセスできる状況にあります（図 2.37）。しかし、三津屋線等が無い時は 30 分未満でアクセスできる人口が彦根市の人口 19%に留まります（図 2.38）。

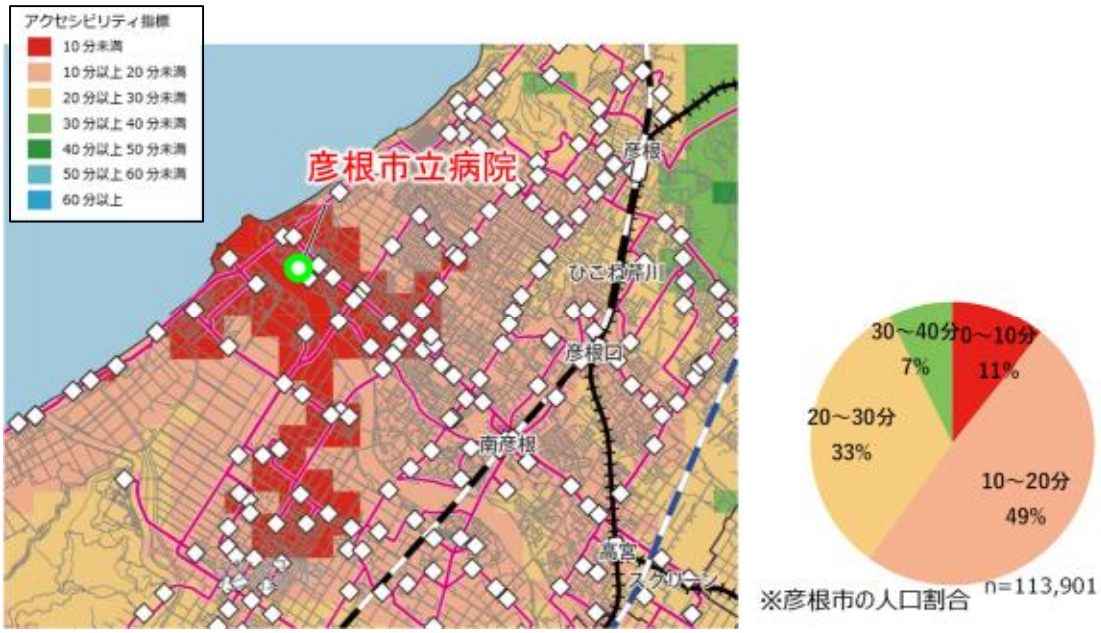


図 2.37 彦根市立病院のアクセシビリティ

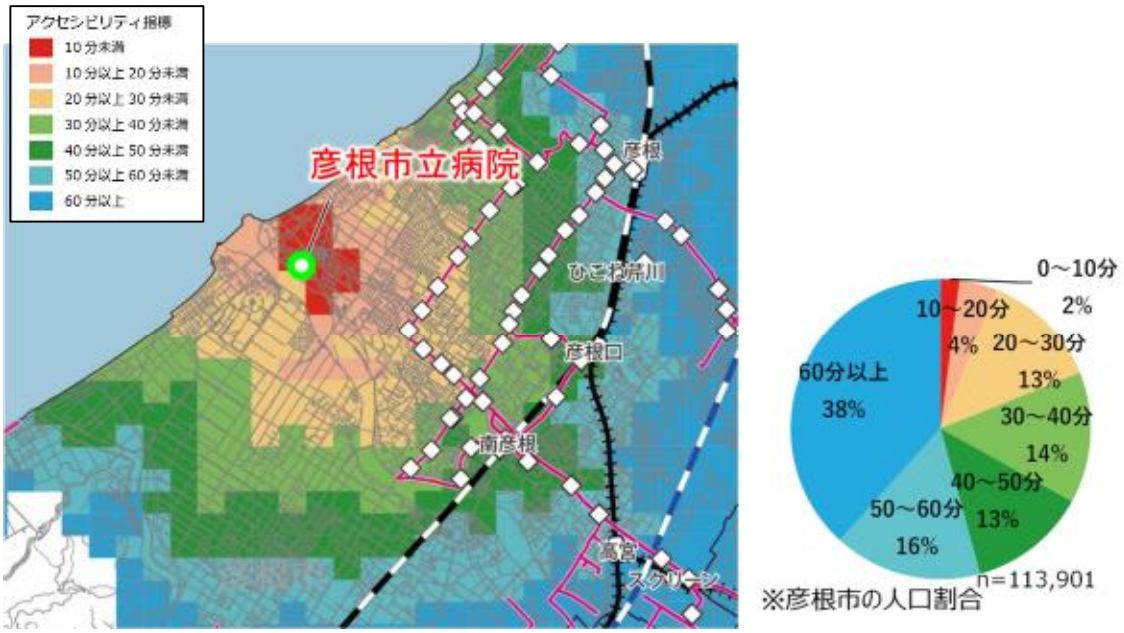


図 2.38 三津屋線等のバス路線および愛のりタクシーが利用できない場合における彦根市立病院のアクセシビリティ

2.3.3 東近江地域（近江八幡市、東近江市、日野町、竜王町、愛荘町）

1) 移動の状況

東近江地域は近江八幡市と東近江市八日市・蒲生の地域内やそれらの地域を起点とした流動が多く、日野町、愛荘町は東近江市と県内他地域との流動、竜王町は県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部にも存在しています。

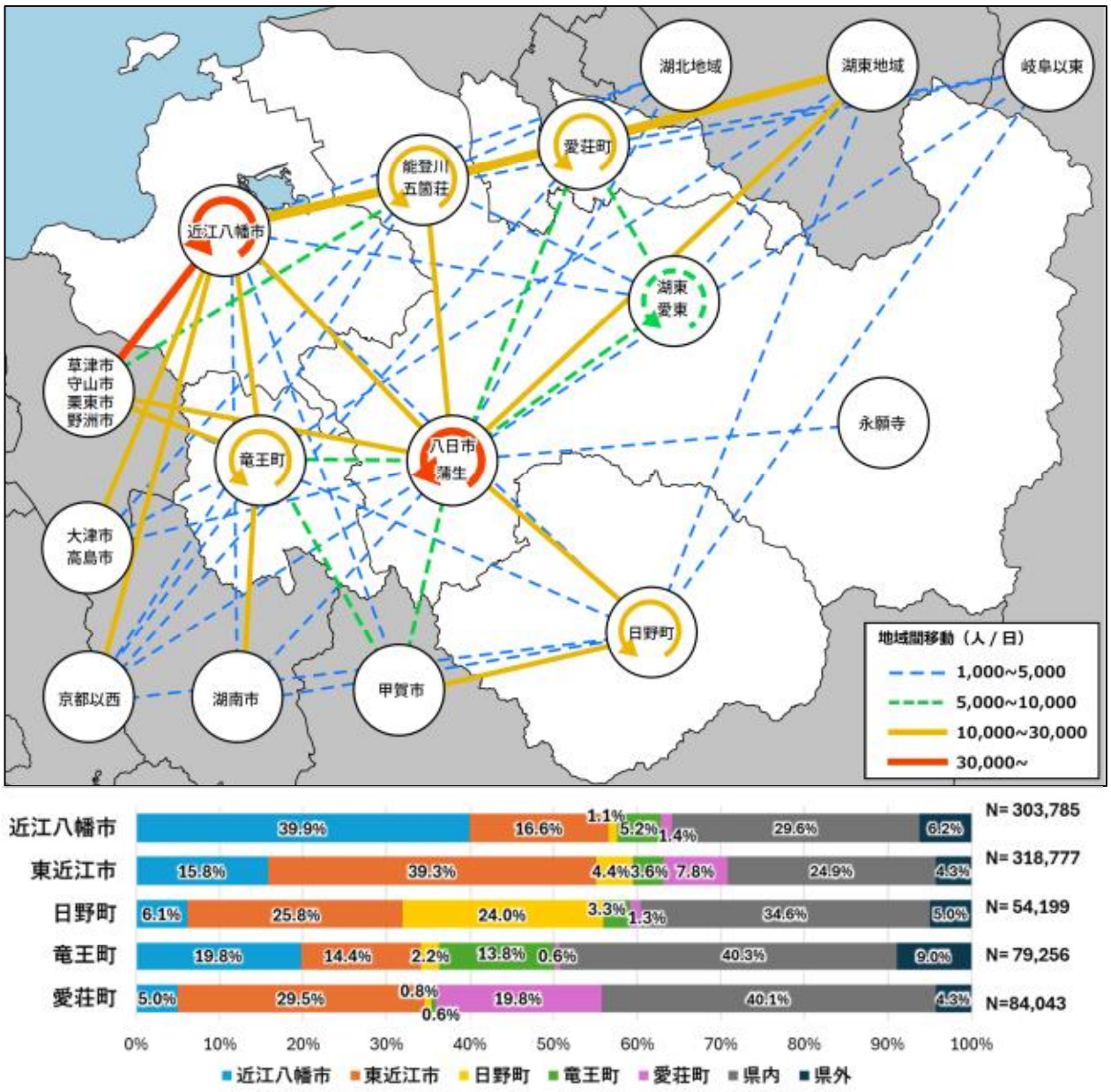


図 2.39 東近江地域の流動(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

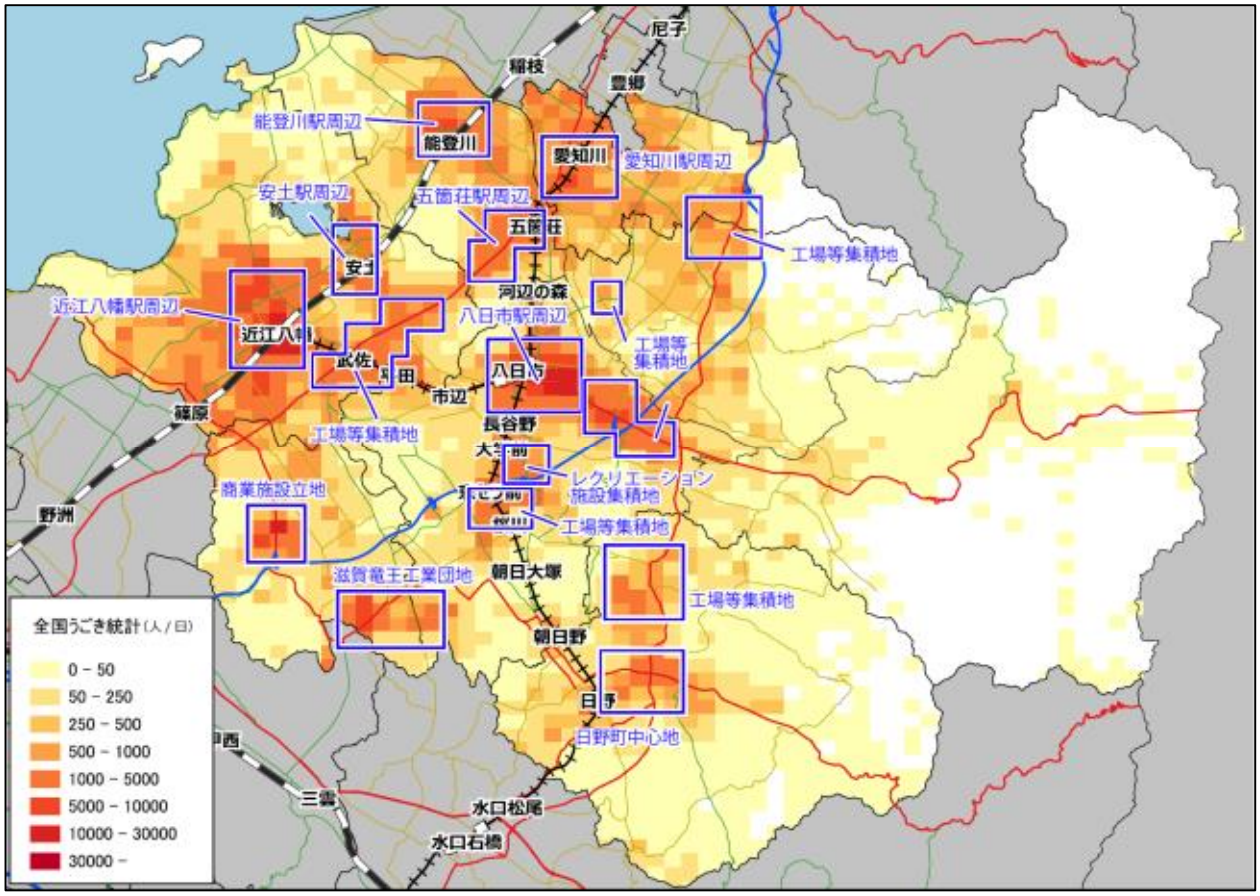


図 2.40 東近江地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

東近江地域には、近江八幡駅と八日市駅を中心に滋賀県の南北を結ぶ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ琵琶湖線と近江鉄道本線が存在しています。

東近江地域内の移動について、鉄道路線では近江八幡駅と八日市駅を結ぶ近江鉄道八日市線、バス路線では能登川駅−愛荘町間を愛知川駅を経由して広域につなぐ角能線、ＪＲ近江八幡駅−竜王町をつなぐ岡屋線・八幡アウトレット線・八幡竜王線、近江八幡駅−日野町をつなぐ日八線、能登川駅−八日市駅をつなぐ神崎線が主な軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

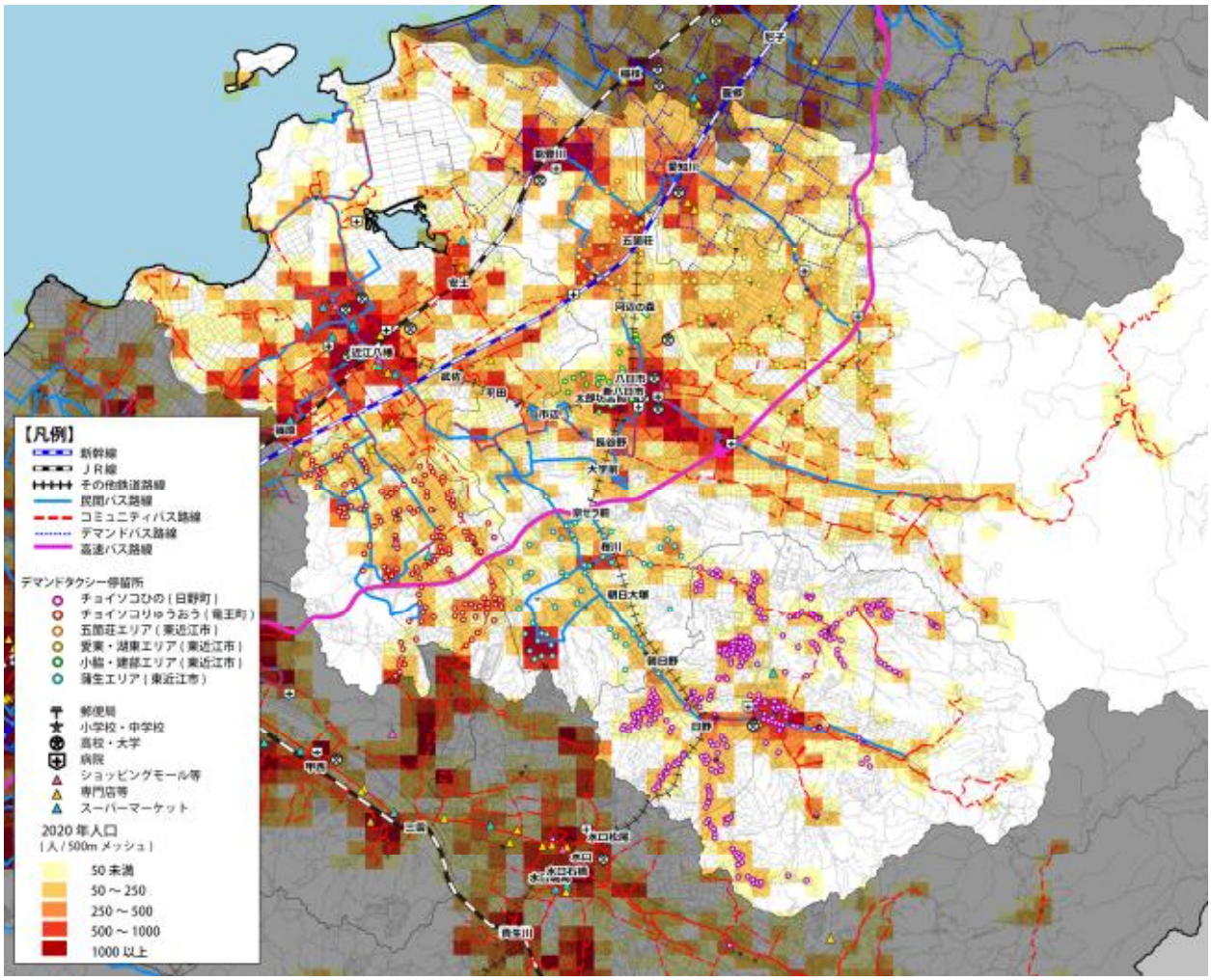


図 2.41 東近江地域の地域交通ネットワーク

東近江地域を運行する地域交通の運行頻度は、近江八幡駅や八日市駅の周辺など一部市街地では比較的高くなっていますが、郊外部までは同じ運行頻度は確保されていません。移動の軸となる鉄道路線では、近江鉄道八日市線の平日の平均的な運行頻度は１時間に２～３本程度での運行頻度、近江鉄道本線の平日の平均的な運行頻度は１時間に１～２本程度の運行頻度となっています。バス路線については更に運行頻度が低く、１時間に１本、またはそれ以下の運行頻度の路線がほとんどを占めています。

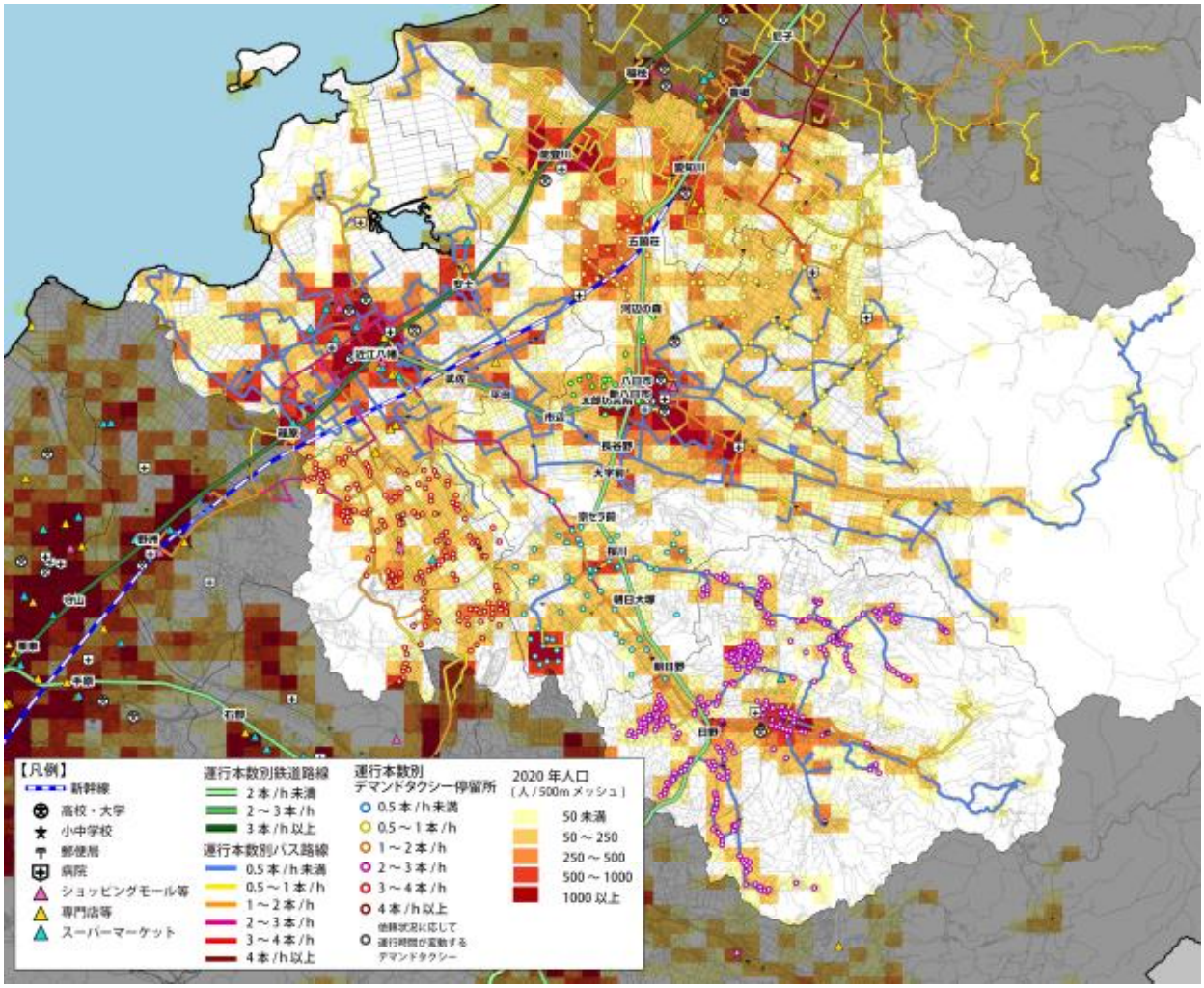


図 2.42 東近江地域における地域交通の運行頻度（平日）

夜間では、地域内の移動の軸である近江鉄道本線とＪＲ琵琶湖線が 23 時台まで運行があり、平日は 21 時以降も運行しているバス路線も複数見られます。しかし、主要な路線に限られており、地域全体としてバス路線は運行頻度が高くないため、夜間の移動手段としては選択されにくい状況にあります。

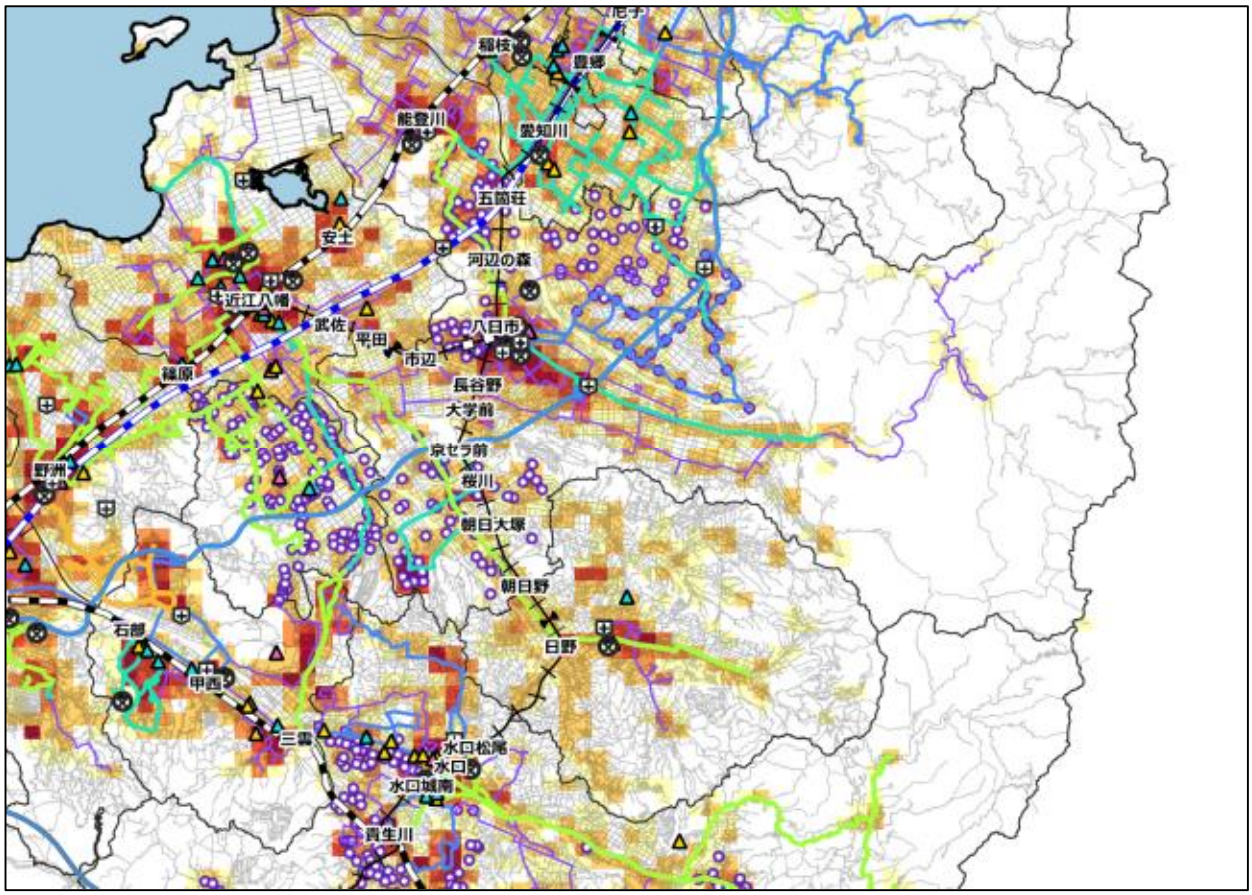


図 2.43 東近江地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスの一部路線が運行していないほか、運行している路線も平日と比べて便数が大幅に減少しているなど、全体的に移動がしにくい状況にあります。特に近江八幡市郊外部など地域交通の選択肢が限られている地域では、運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

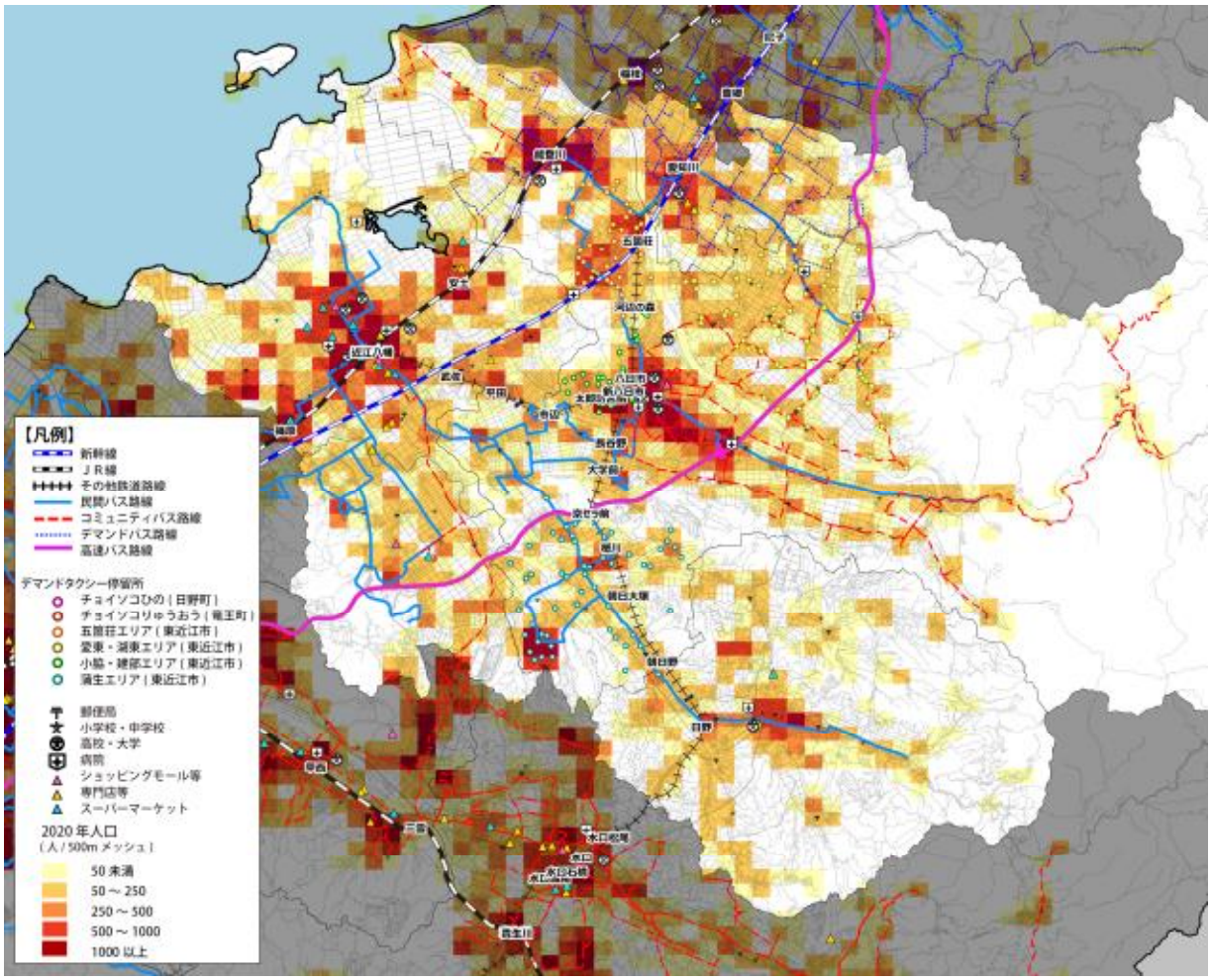


図 2.44 東近江地域における休日の地域交通運行状況

3) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 東近江総合医療センター

東近江総合医療センターは、御園線、市原線、沖野玉緒線、南部御園線で八日市駅と接続しており、これらバス路線が存在することで、東近江市の人口の 39%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.45）。これらのバス路線が利用できない場合は、30 分未満でアクセスできる割合は、東近江市の人口の 11%に留まります（図 2.46）。

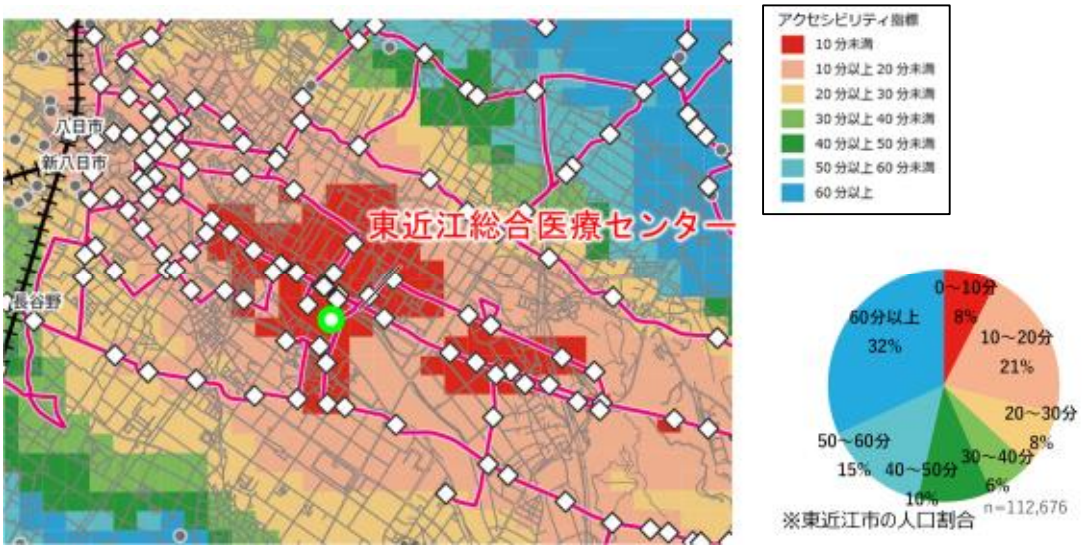


図 2.45 東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

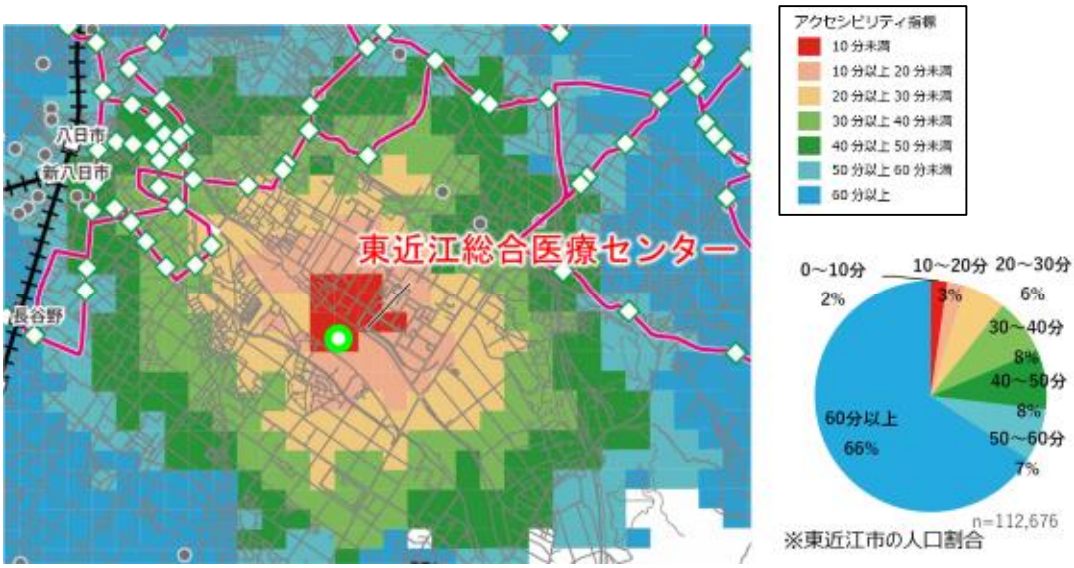


図 2.46 御園線等が利用できない場合における東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

ii) 近江八幡市立総合医療センター

近江八幡市立総合医療センターは、あかこんバス（市民バス）と近江鉄道バス直行便（平日の朝 1 便のみ）で近江八幡駅と接続しています。あかこんバスは、市内全域を 12 路線※で運行、全路線が近江八幡市立総合医療センターを経由しており、近江八幡市の人口における 79%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.47）。

※あかこんバス 12 路線：島・沖島町コース、馬淵・新巻町コース、武佐・末広町コース、北里・佐波江町・新畑コース、桐原・竹町・東川町コース、桐原・篠原コース、駅南・循環コース、島・岡山・王ノ浜コース、北里・岡山・丸の内町コース、安土北・金田コース、安土南・金田コース、老蘇・金田コース

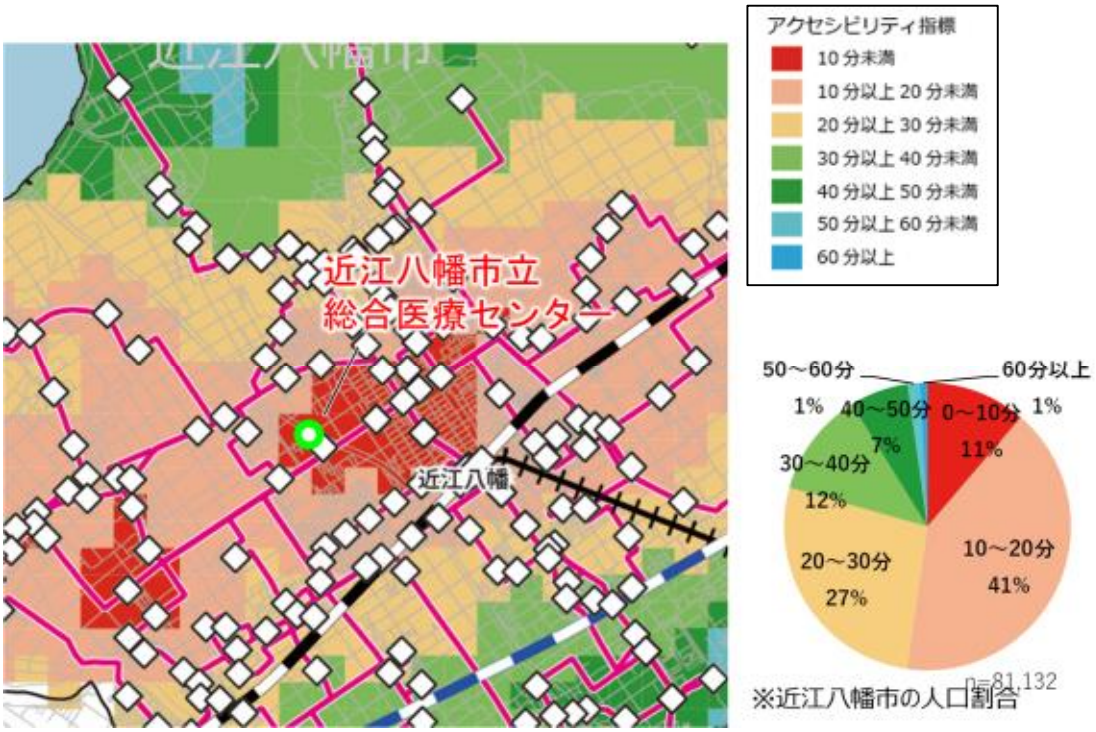


図 2.47 近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

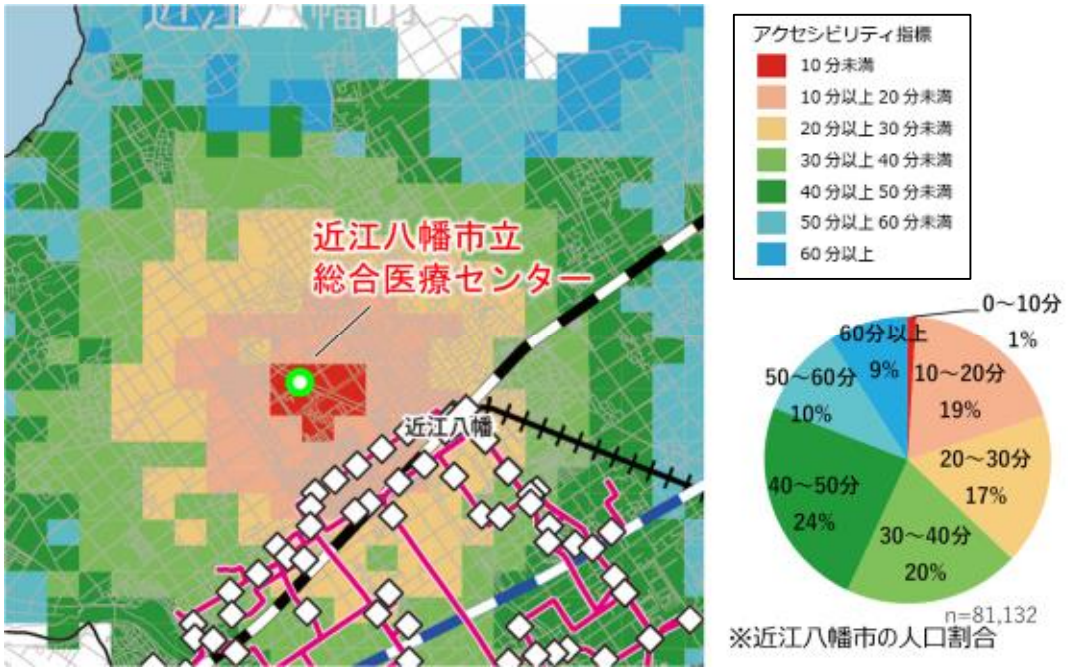


図 2.48 島・沖島町コース等が利用できない場合における近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

iii）日野記念病院

日野記念病院は、日野町営バス全線によって町内各地と接続しています。日野町営バスが存在することにより、日野町の人口における 75%が 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.49）。しかし、日に町営バスが無い時は、30 分未満でアクセスできる人口が日野町の人口における 41%に留まります（図 2.50）。

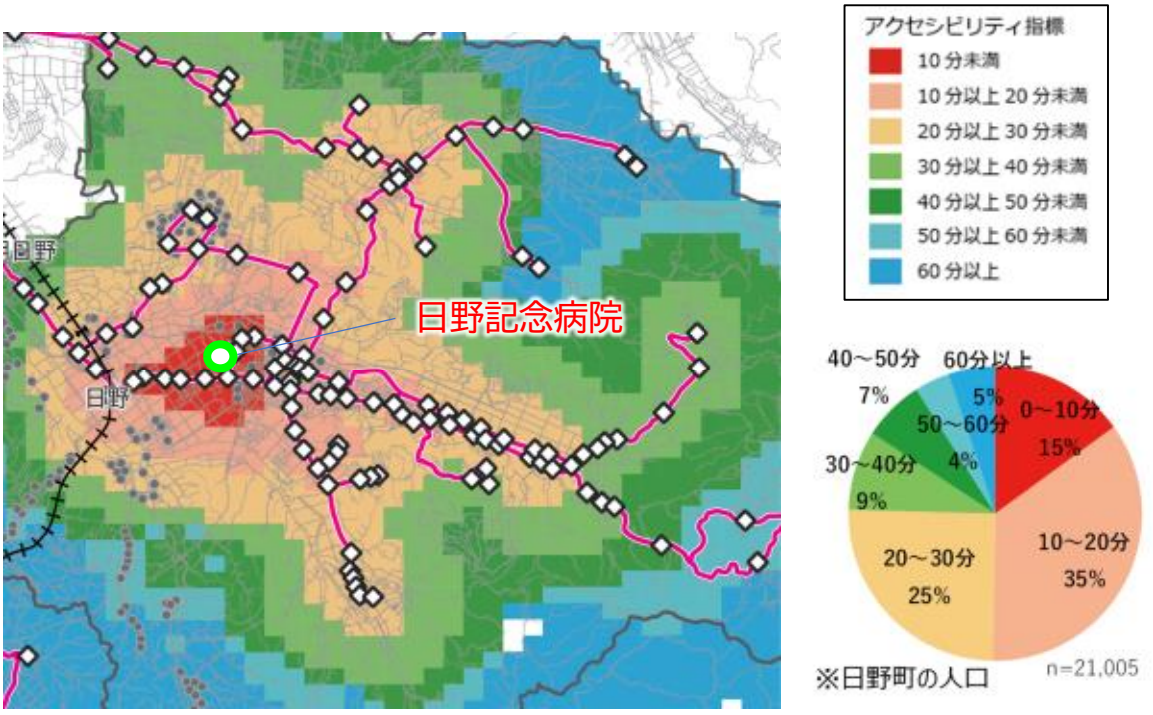


図 2.49 日野記念病院へのアクセシビリティ

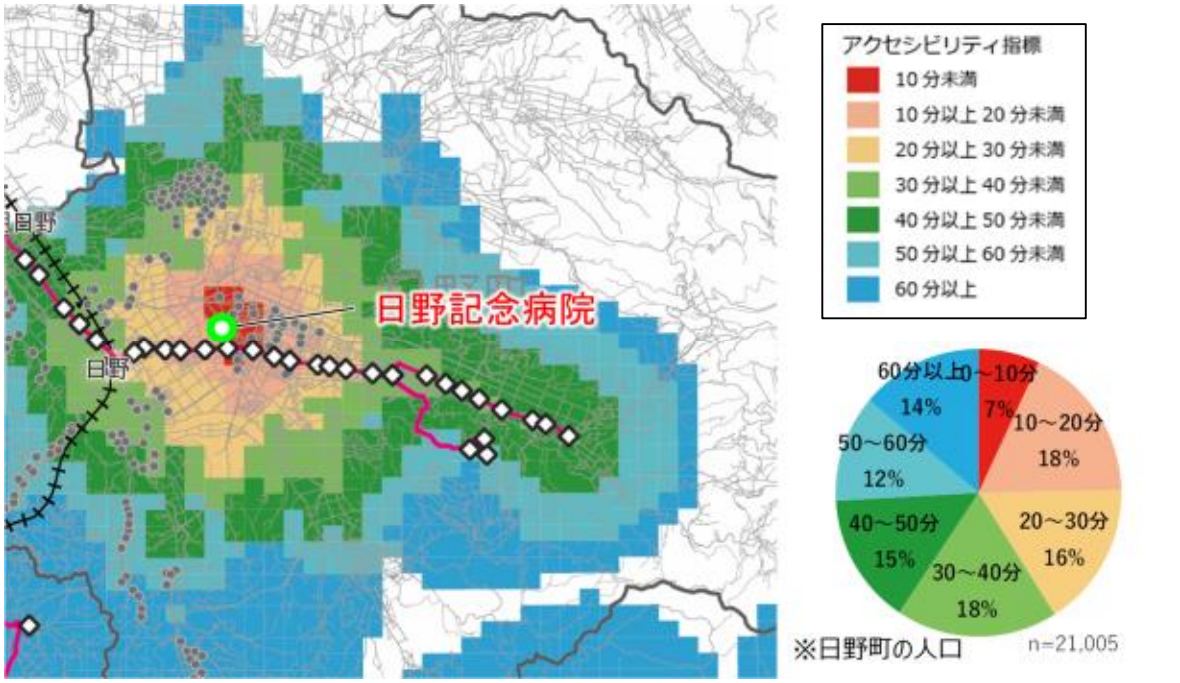


図 2.50 日八線および日野町営バスが利用できない場合における日野記念病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 日野高校

日野高校は、日野駅と日野町営バス鎌掛線や近江鉄道バス日八線で接続しています。鎌掛線や日八線が存在することで日野町の人口における 66%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.51）。しかし、鎌掛線や日八線は運行が平日の通勤通学時間帯に集中しており、それ以外の時間帯は１時間に１本程度の運行頻度となっています。そのため、行事等で時間割が変則的な日や、部活動などによる休日の登下校等、これら路線を利用できない場合は、30 分未満でアクセスできる割合は日野町の人口における 43%に留まります(図 2.52)。

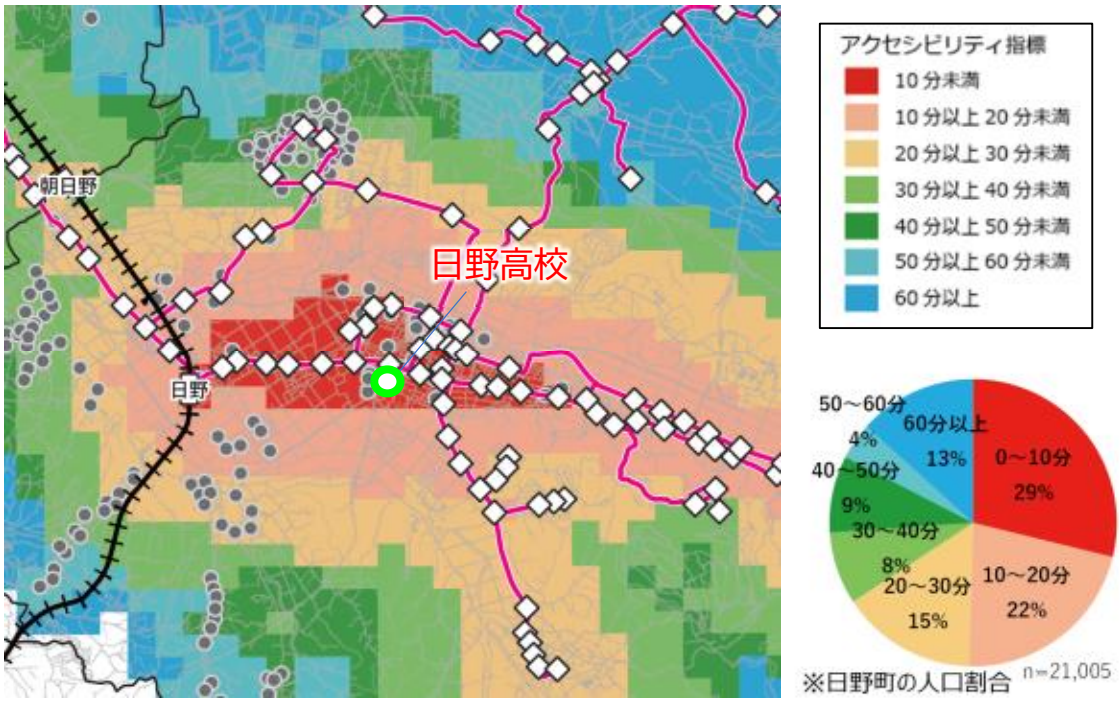


図 2.51 日野高校へのアクセシビリティ

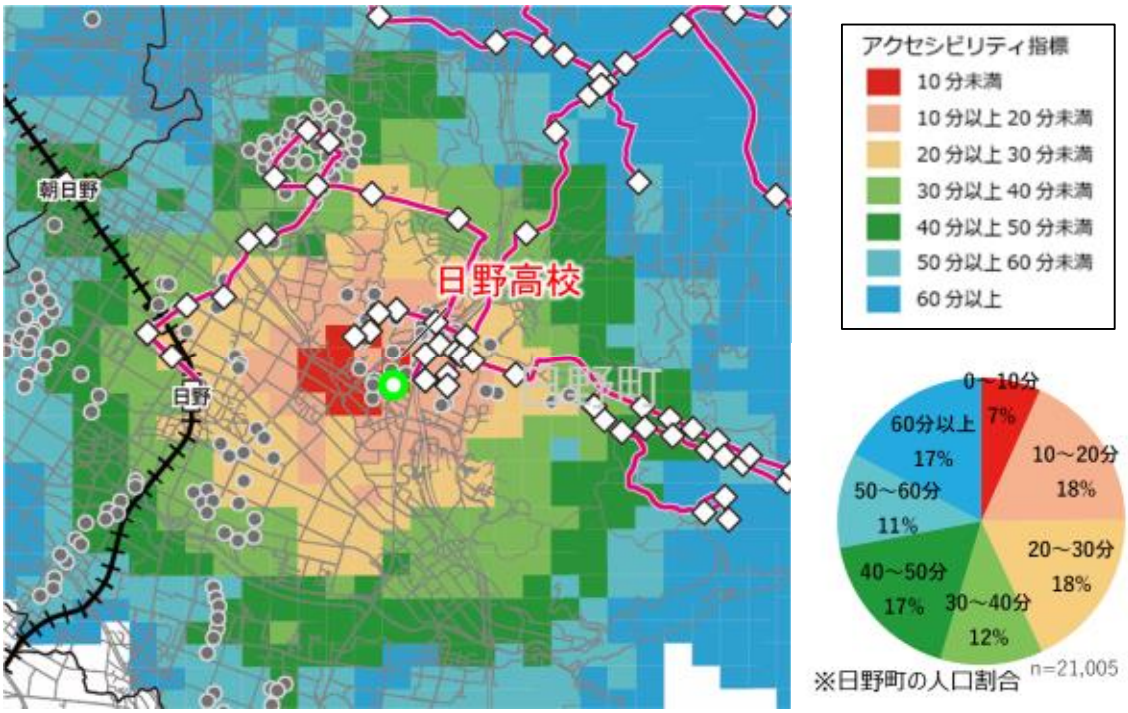


図 2.52 鎌掛線・日八線が利用できない場合における日野高校へのアクセシビリティ

ii) 八日市高校

八日市高校は、ちょこっとバスによって八日市駅と接続しており、ちょこっとバスが存在することで、東近江市の人口における 44%が 30 分未満でアクセスが可能な状況です（図 2.53）。

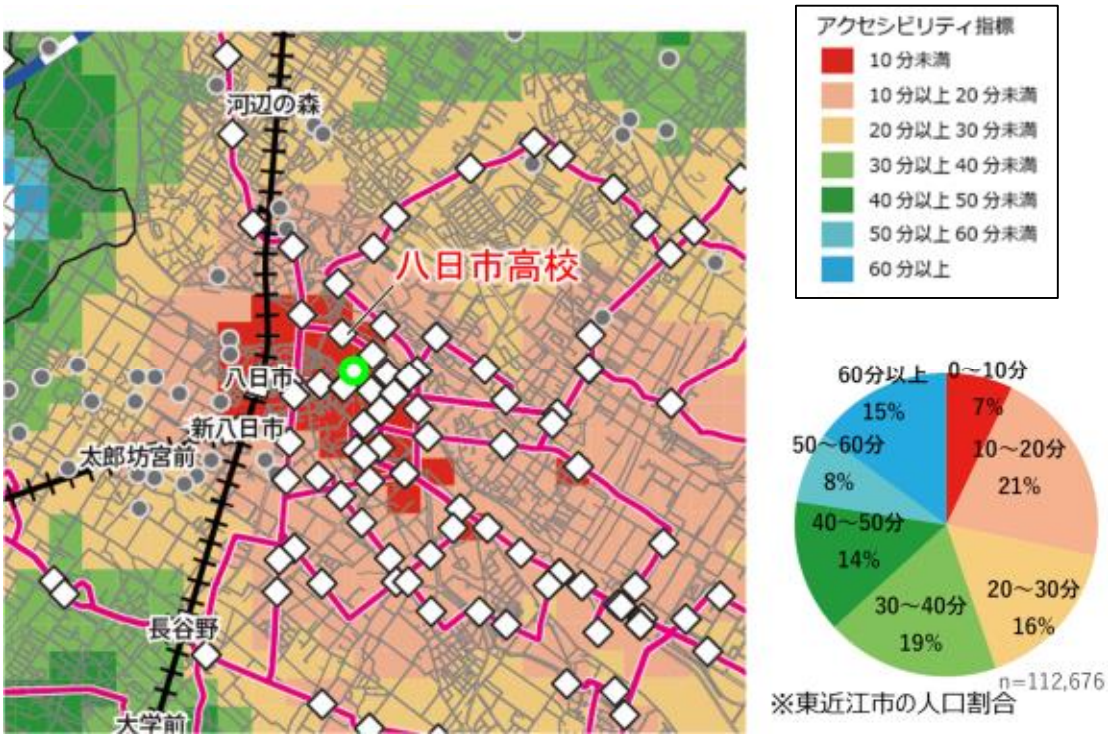


図 2.53 八日市高校へのアクセシビリティ

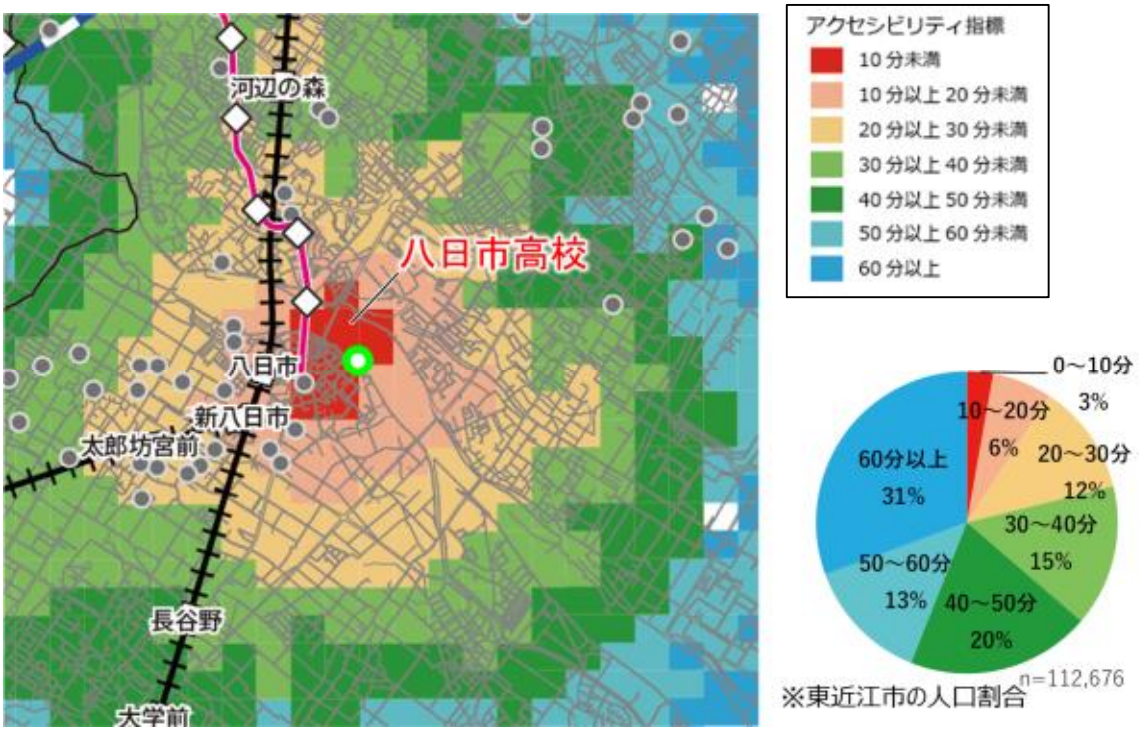


図 2.54 ちょこっとバスが利用できない場合における八日市高校へのアクセシビリティ

2.3.4 甲賀地域（甲賀市、湖南市、野洲市、日野町、竜王町）

1) 移動の状況

甲賀地域は甲賀市、湖南市は市内での流動が多く、一方で、野洲市、日野町、竜王町は県内他地域との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道沿線や主要幹線道路を中心として、郊外部の工場集積地等にも存在しています。

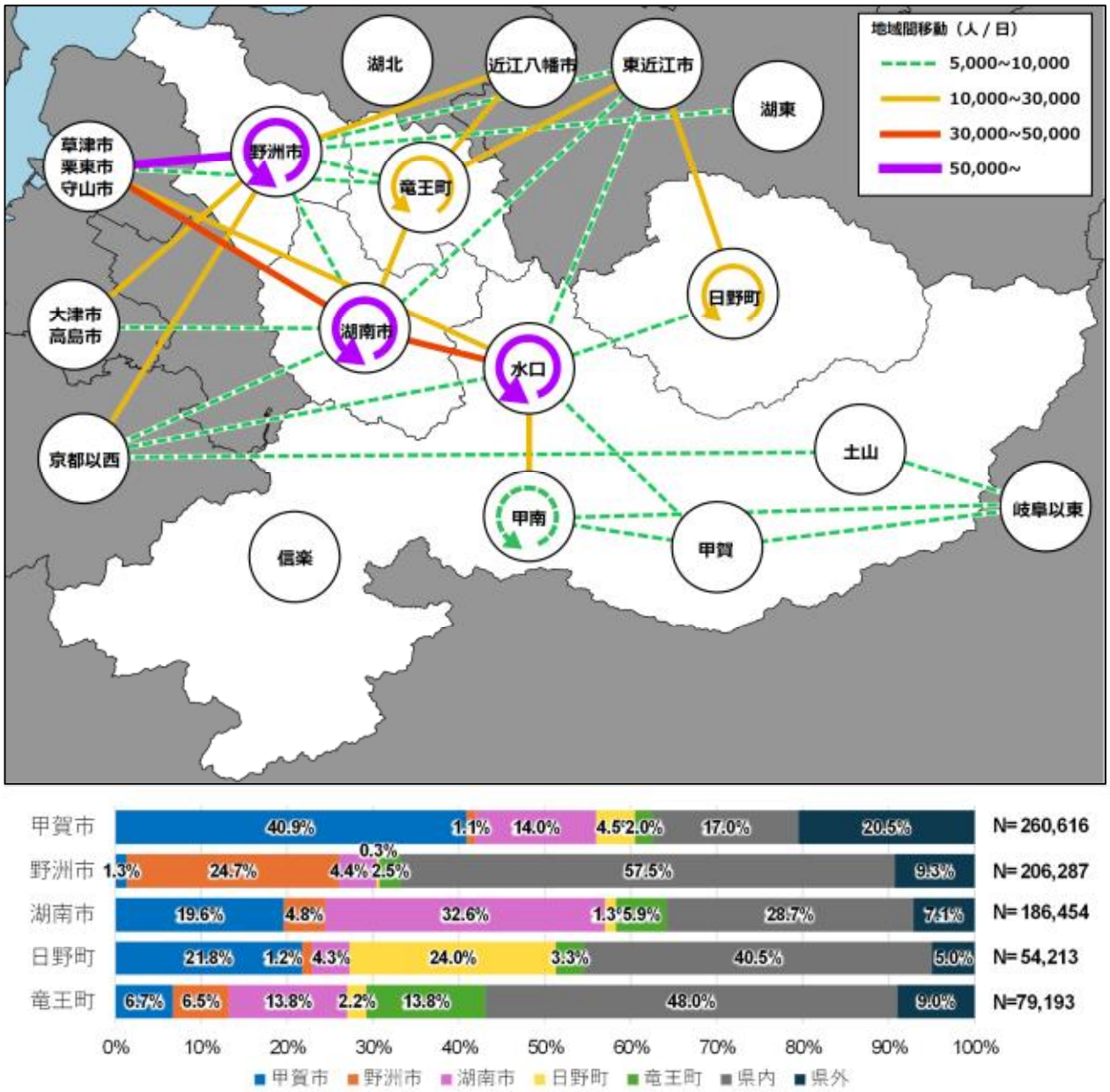


図.2.55　甲賀地域の流動(出典:全国うごき統計令和 6 年（2024 年）4 月平日平均)

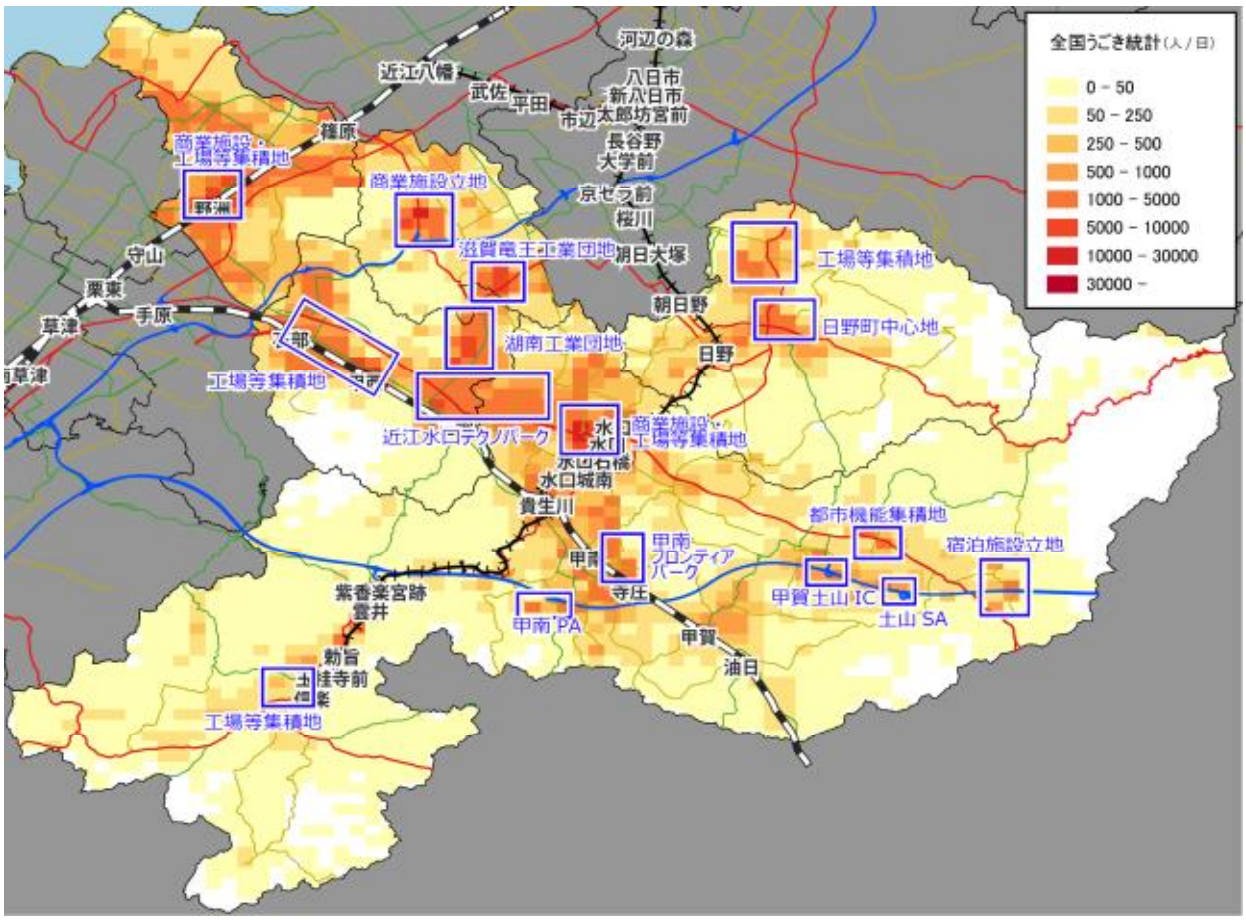


図 2.56 甲賀地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

甲賀地域では、滋賀県内や中部を結ぶ広域的な移動の軸として、ＪＲ琵琶湖線、ＪＲ草津線および近江鉄道本線が整備されています。

甲賀地域内の移動については、鉄道路線ではＪＲ草津線と近江鉄道本線、信楽高原鐵道が、市域をまたぎながらＸを描く形で存在しています。バス路線では野洲市−竜王町間で商業・産業拠点を結び、買い物や通勤の利便性を支える野洲アウトレット線や竜王町へ接続する下田線、湖南市−野洲市間を結び公共・文化施設を経由し、生活圏を広くカバーする湖南野洲線、水口地域と土山地域を結ぶ土山本線が軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

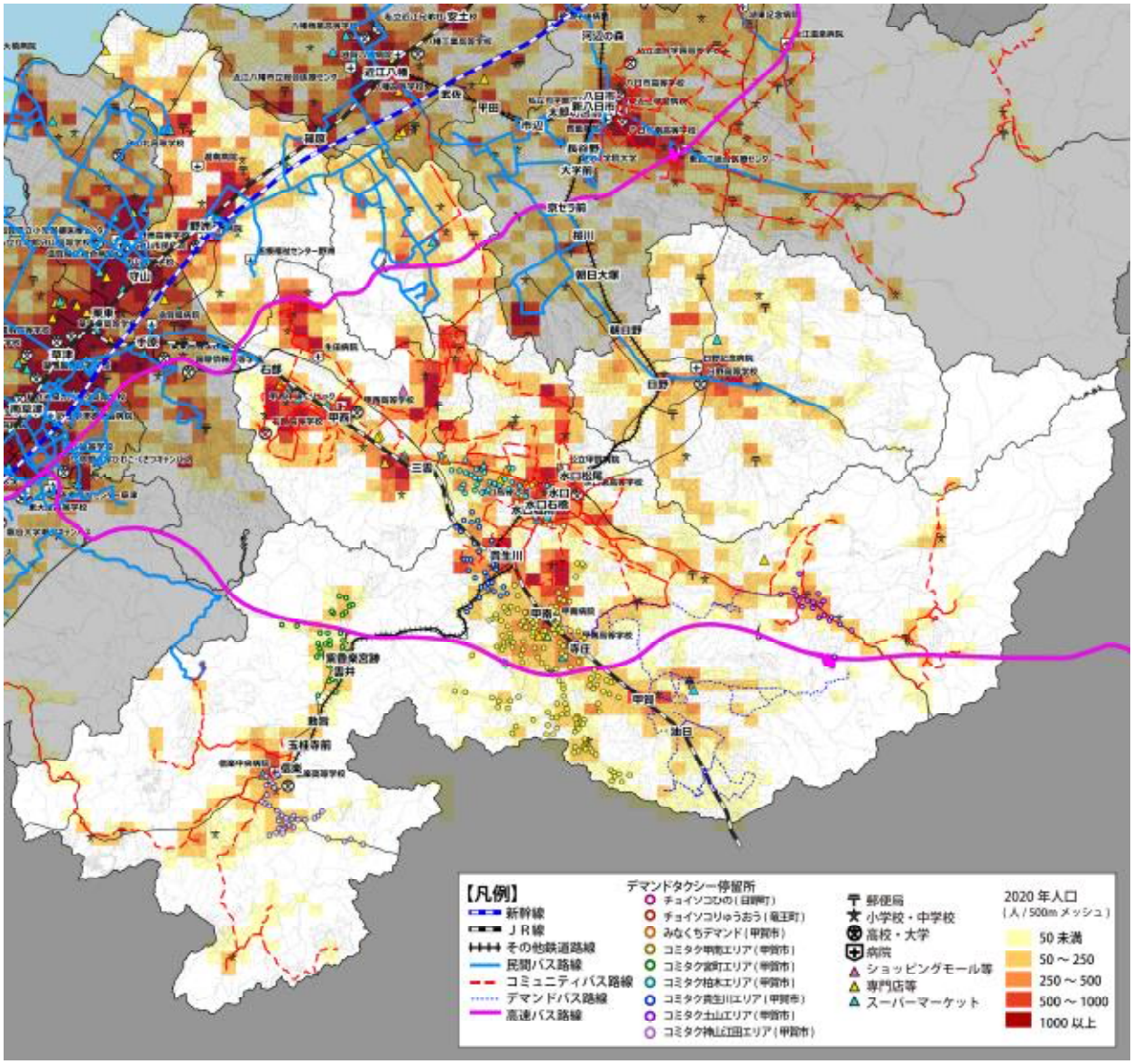


図 2.57 甲賀地域の地域交通ネットワーク

しかし、甲賀地域を運行する地域交通の運行頻度は決して高くなく、野洲駅に停車するＪＲ琵琶湖線を除き、移動の軸となる鉄道路線であってもＪＲ草津線は平日昼間の平均的な運行頻度は１時間に１～２本程度です。バス路線については更に運行頻度が少なく、主要路線以外では１時間に１本、またはそれ以下の運行頻度の路線とデマンド交通がほとんどを占めています。

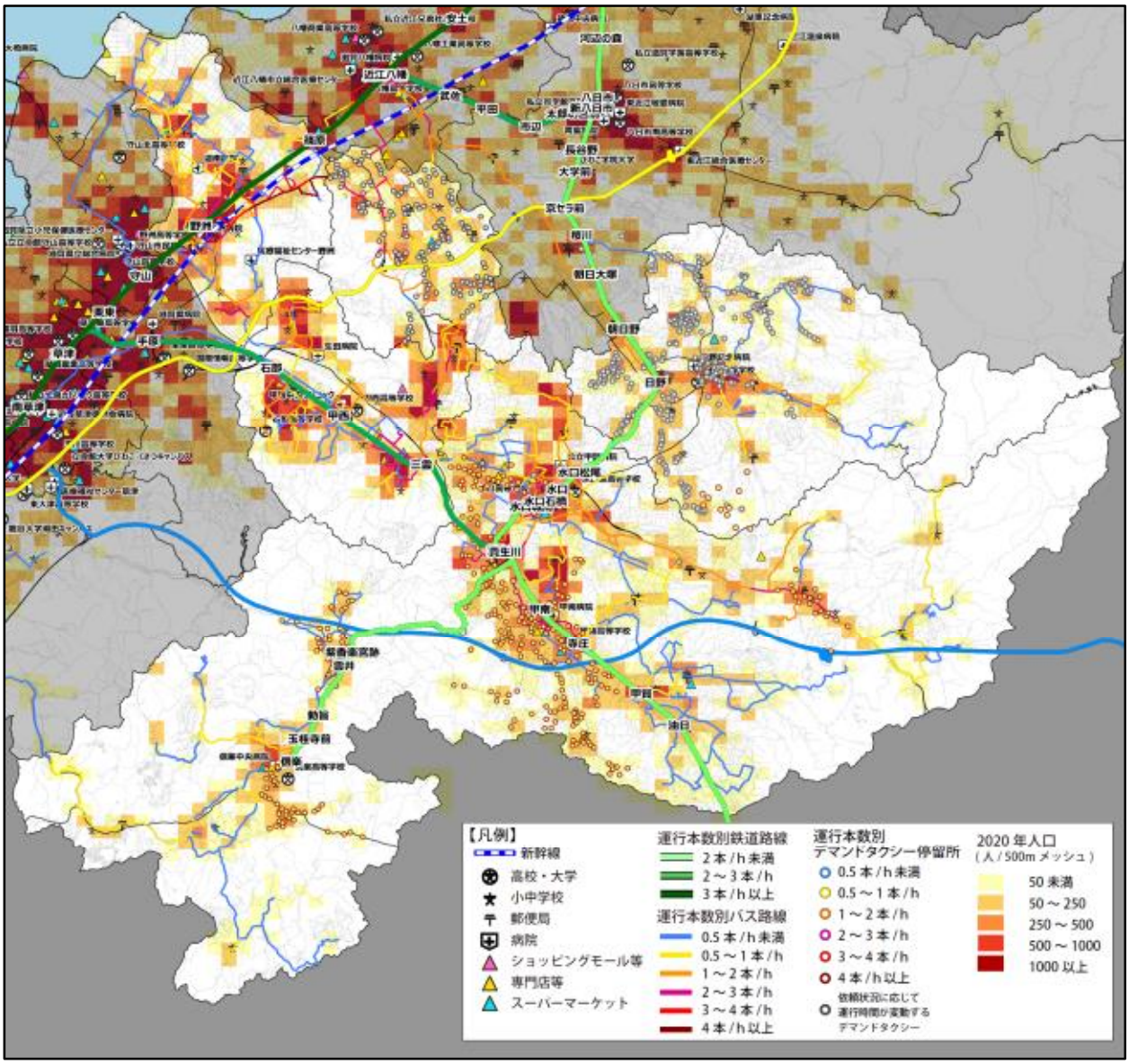


図 2.58 甲賀地域における地域交通の運行頻度（平日）

特に夜間では、地域内の移動の軸である鉄道路線については 23 時台まで運行がありますが、バス路線などの交通網を担う地域交通は運行が乏しい状況にあります。竜王町や野洲市では、一部のバス路線で 21 時台まで運行がありますが、貴生川以東の地域では信楽の一部を除きほとんどすべてのバス路線の運行が 18 時までに終了し、デマンド交通の運行も 18 時台で終了します。

地域全体として主要路線以外では、バス路線等の運行頻度が高くないため、夜間の移動手段としては選択されにくい状況です。

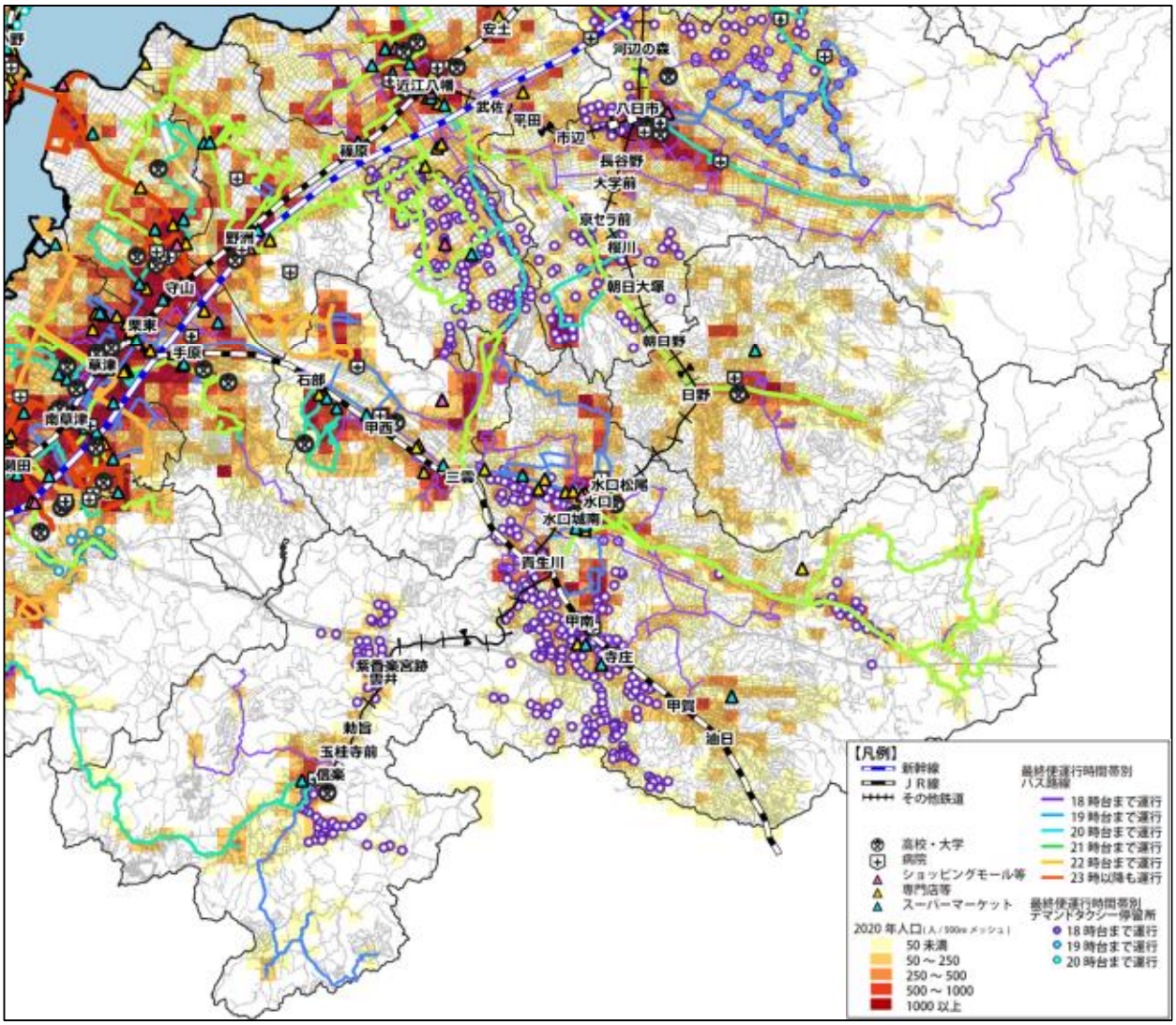


図 2.59 甲賀地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日にはコミュニティバスやデマンド交通の一部路線が運行していないほか、運行している路線も平日と比べて便数が大幅に減少しているなど、全体的に移動がしにくい状況にあります。特に野洲市郊外部など、地域交通の選択肢が限られている地域では、運行している地域交通がそもそも存在しないなど、自家用車に依存しない移動が難しい状況です。

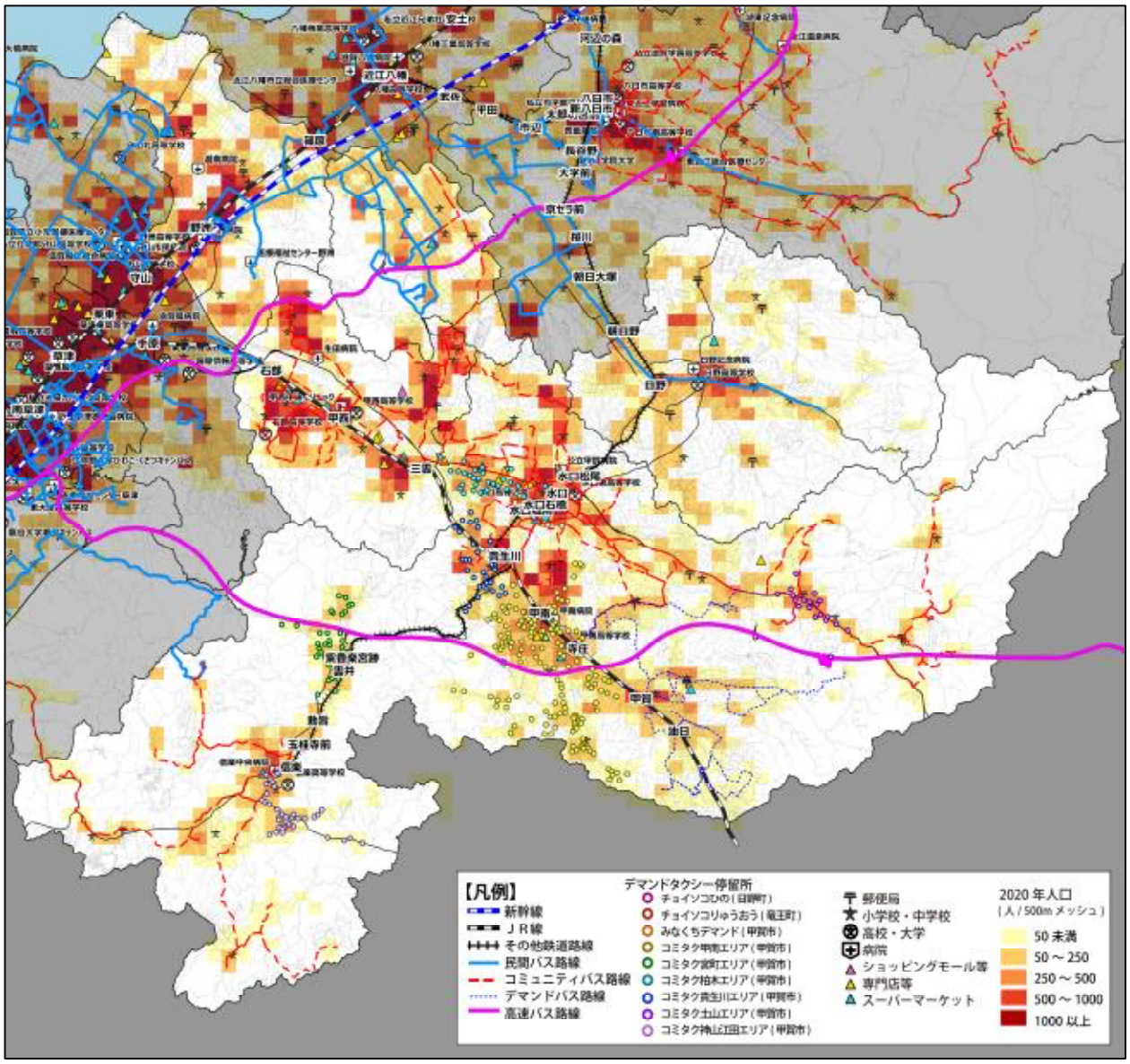


図 2.60 甲賀地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 公立甲賀病院

公立甲賀病院は、甲賀市コミュニティバス※で貴生川駅等の鉄道駅と接続しています。これら路線が存在することで甲賀市の人口における 52%が 30 分未満でアクセス可能な状況にあります（図 2.61）。甲賀市コミュニティバスが利用できない場合は、30 分未満でアクセスできる割合は甲賀市の人口の 13%に留まります（図 2.62）。

※甲賀市コミュニティバス（広域水口線、希望ケ丘・水口線、和野・中畑線、広野台線、八田線）、みなくちデマンド

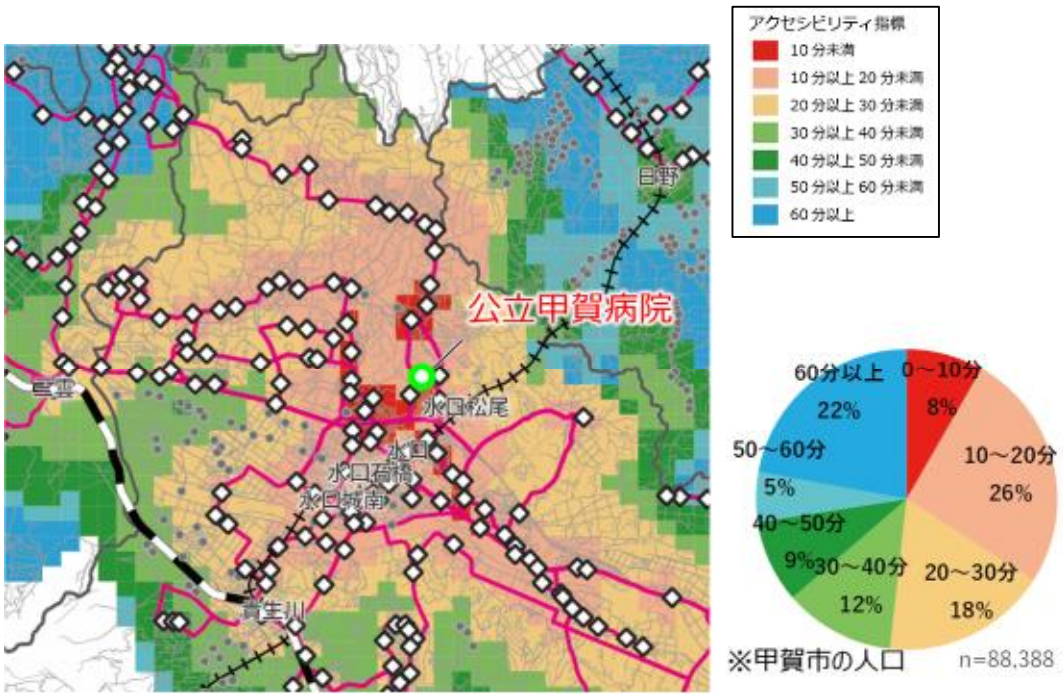


図 2.61 公立甲賀病院へのアクセシビリティ

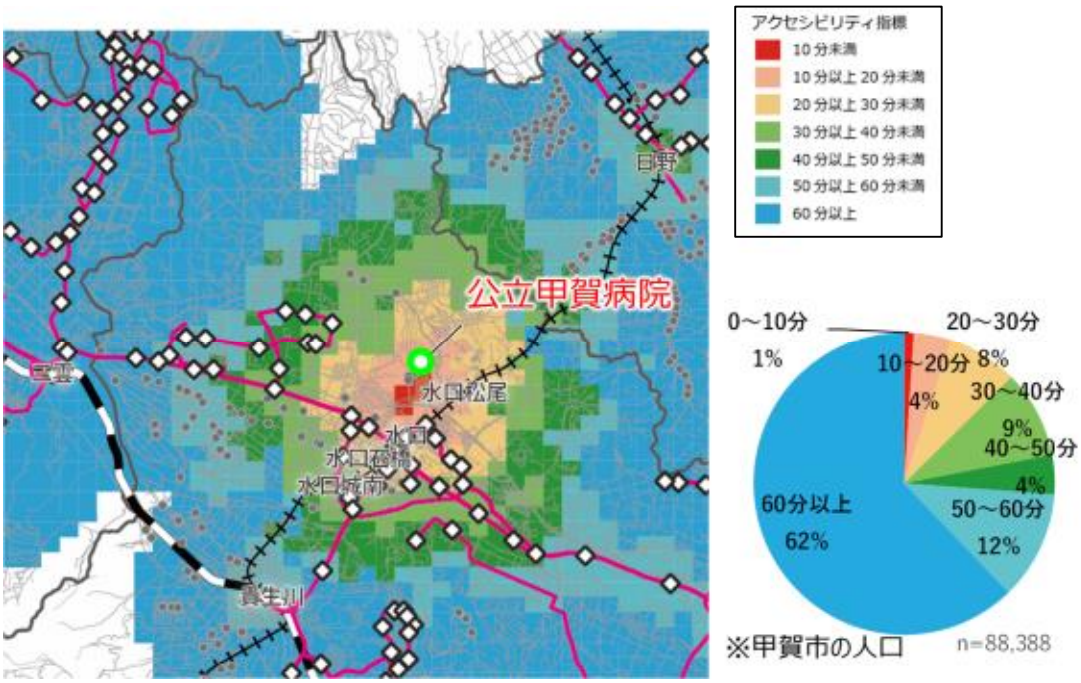


図 2.62 甲賀市ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽが利用できない場合における公立甲賀病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 信楽高校

信楽高校は信楽駅からほど近く、信楽高原鐵道と各バス路線が接続しています。また、朝宮線等の甲賀市コミュニティバス路線※が、信楽地域内におけるアクセス性の向上に大きく寄与しています（図 2.63、図 2.64）。

※朝宮線、多羅尾線、田代、畑、陶芸の森巡回線、たらおデマンド、たしろ・はたデマンド

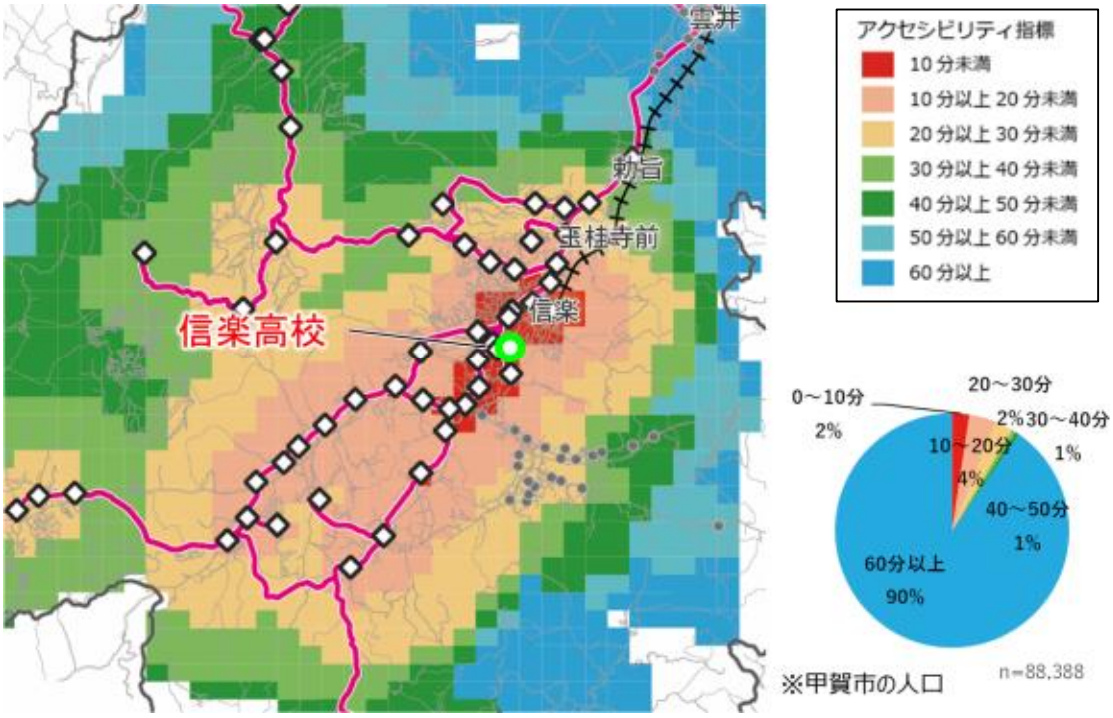


図 2.63 信楽高校へのアクセシビリティ

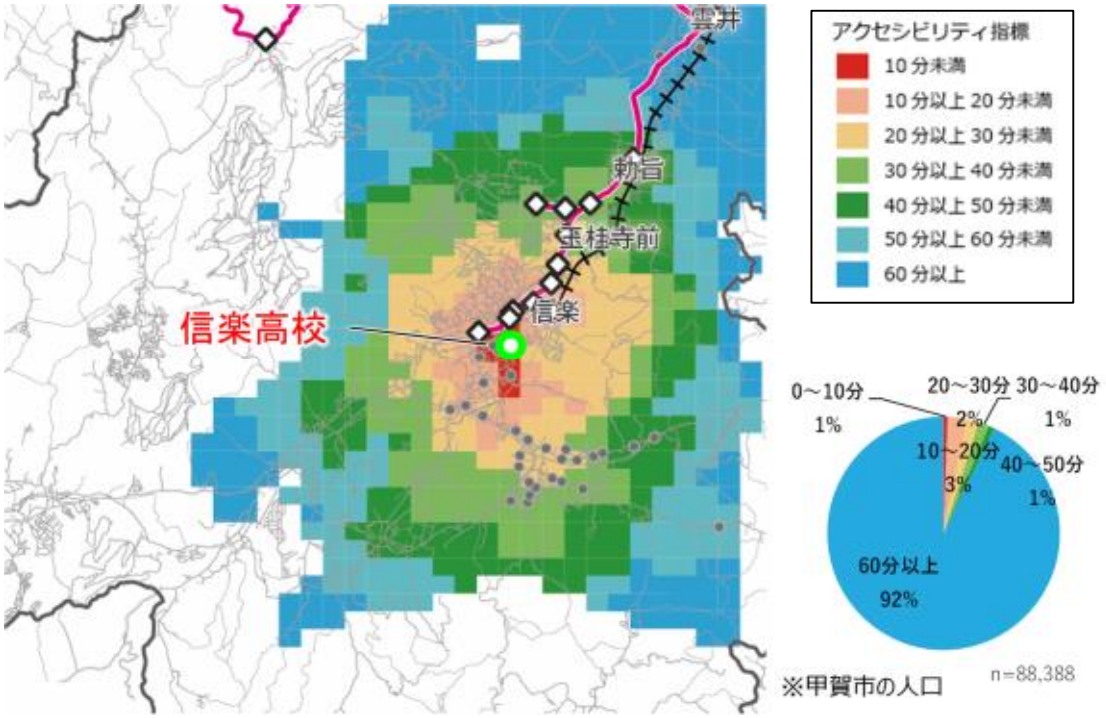


図 2.64 朝宮線等が利用できない場合における信楽高校へのアクセシビリティ

ii) 石部高校

石部高校は石部駅、甲西駅と石部循環線によって接続しています。石部循環線が存在することで、湖南市の人口における 58%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.65）。

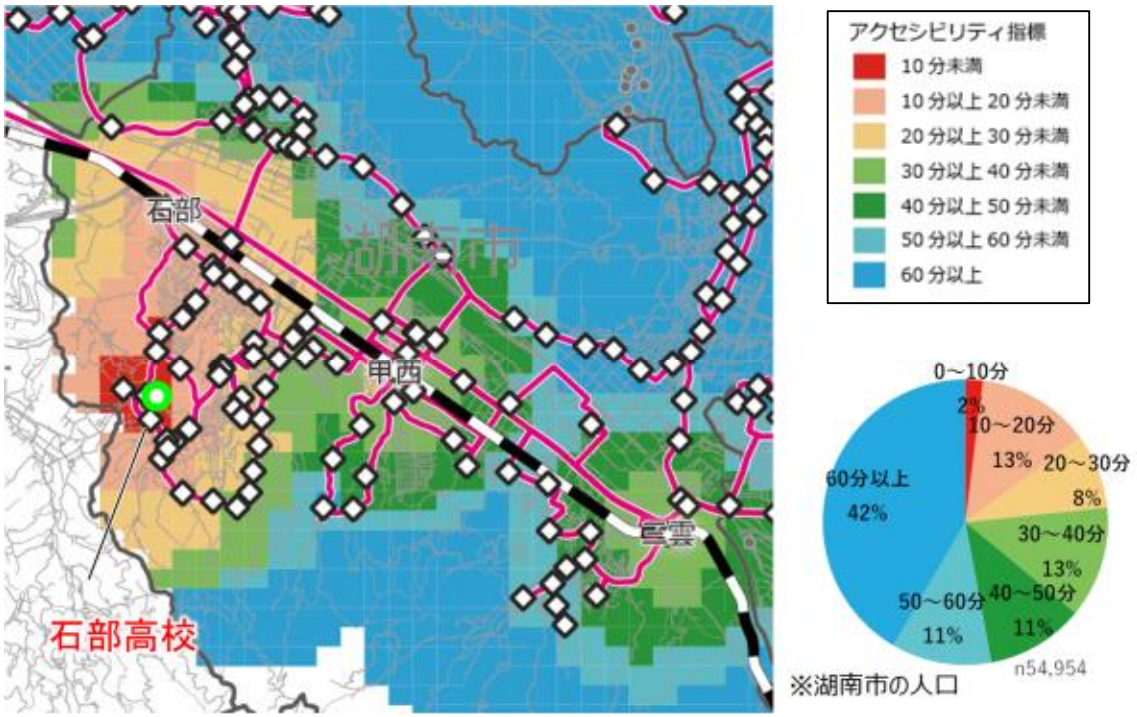


図 2.65 石部高校へのアクセシビリティ

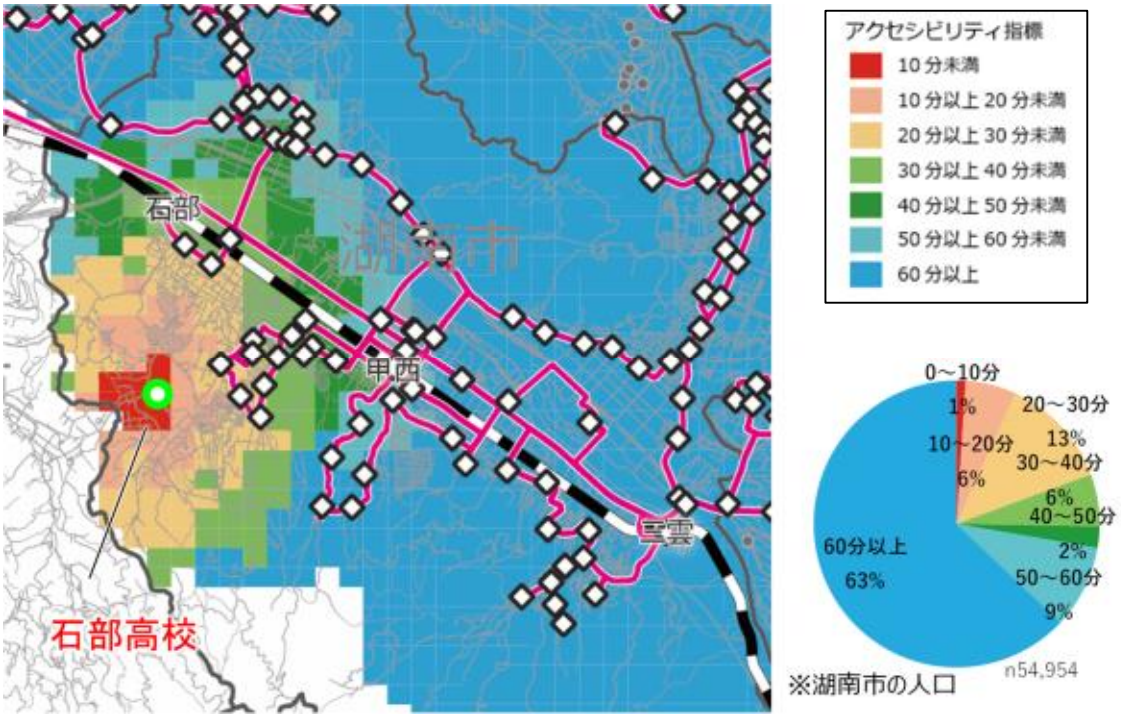


図 2.66 石部循環線が利用できない場合における石部高校へのアクセシビリティ

iii) 水口高校・水口東高校

水口高校、水口東高校は、甲賀市コミュニティバス※で貴生川駅等の鉄道駅と接続しています。これら路線が存在することで、甲賀市の人口における約 53%が 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.67）。

※甲賀市コミュニティバス（希望ケ丘・水口線、和野・中畑線、三雲駅・市役所線、八田駅、土山本線、広域水口線）、みなくちデマンド

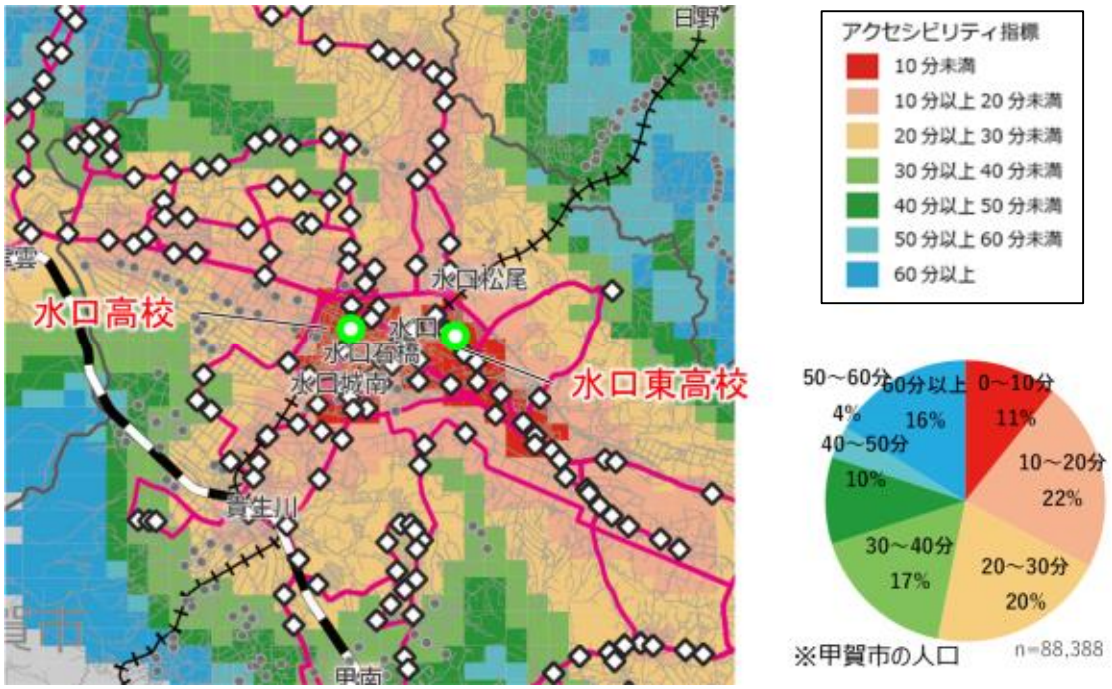


図 2.67 水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

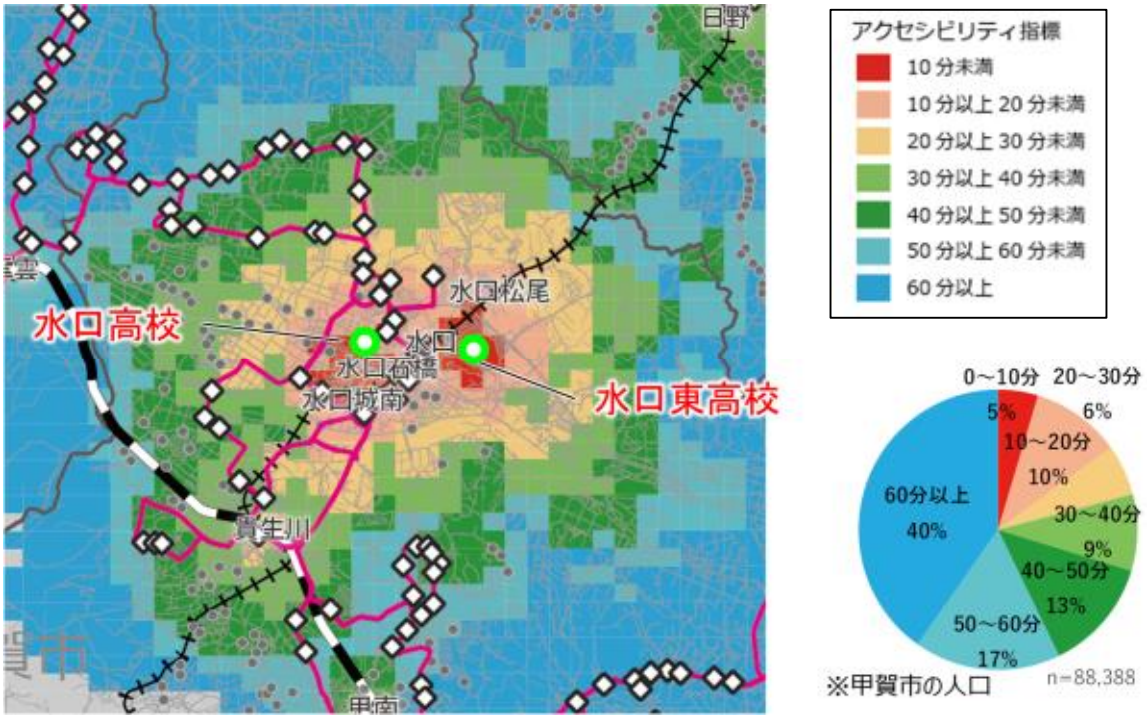
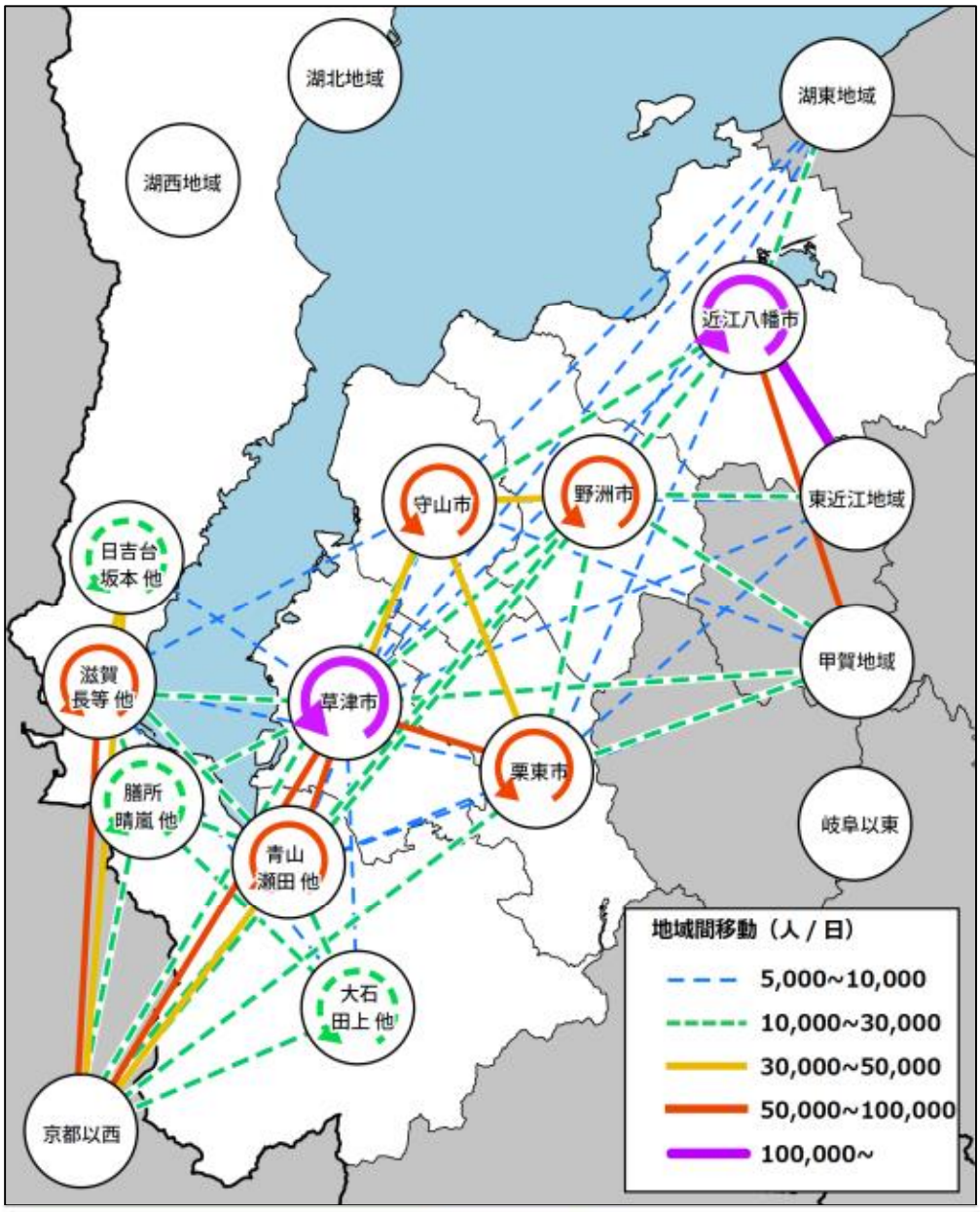


図 2.68 甲賀市ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽが利用できない場合における水口高校・水口東高校へのアクセシビリティ

2.3.5 大津・湖南地域（大津市南部、草津市、守山市、栗東市、野洲市、近江八幡市）

1) 移動の状況

大津・湖南地域は草津市、近江八幡市を中心に各市内での流動が多く、市域をまたぐ流動としては草津市を起点としたものや、京阪神との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の大学等集積地やレクリエーション施設集積地にも存在しています。



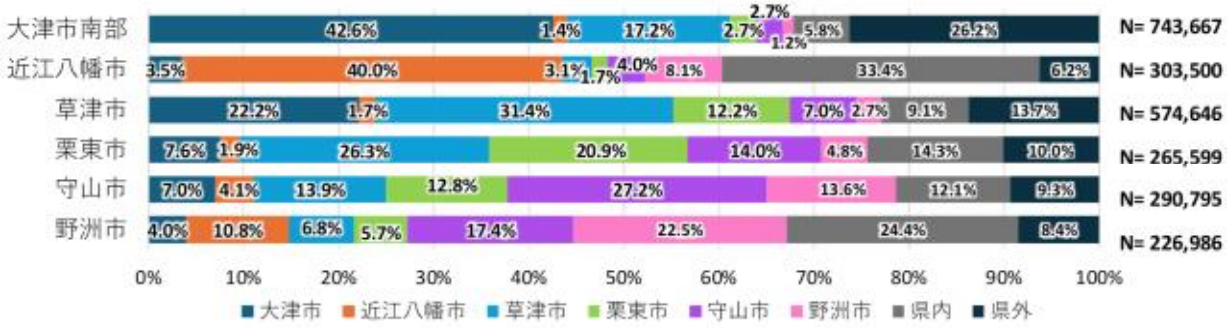


図 2.69 大津・湖南地域の流動(出典：全国うごき統計令和 6 年（2024 年）4 月平日平均)

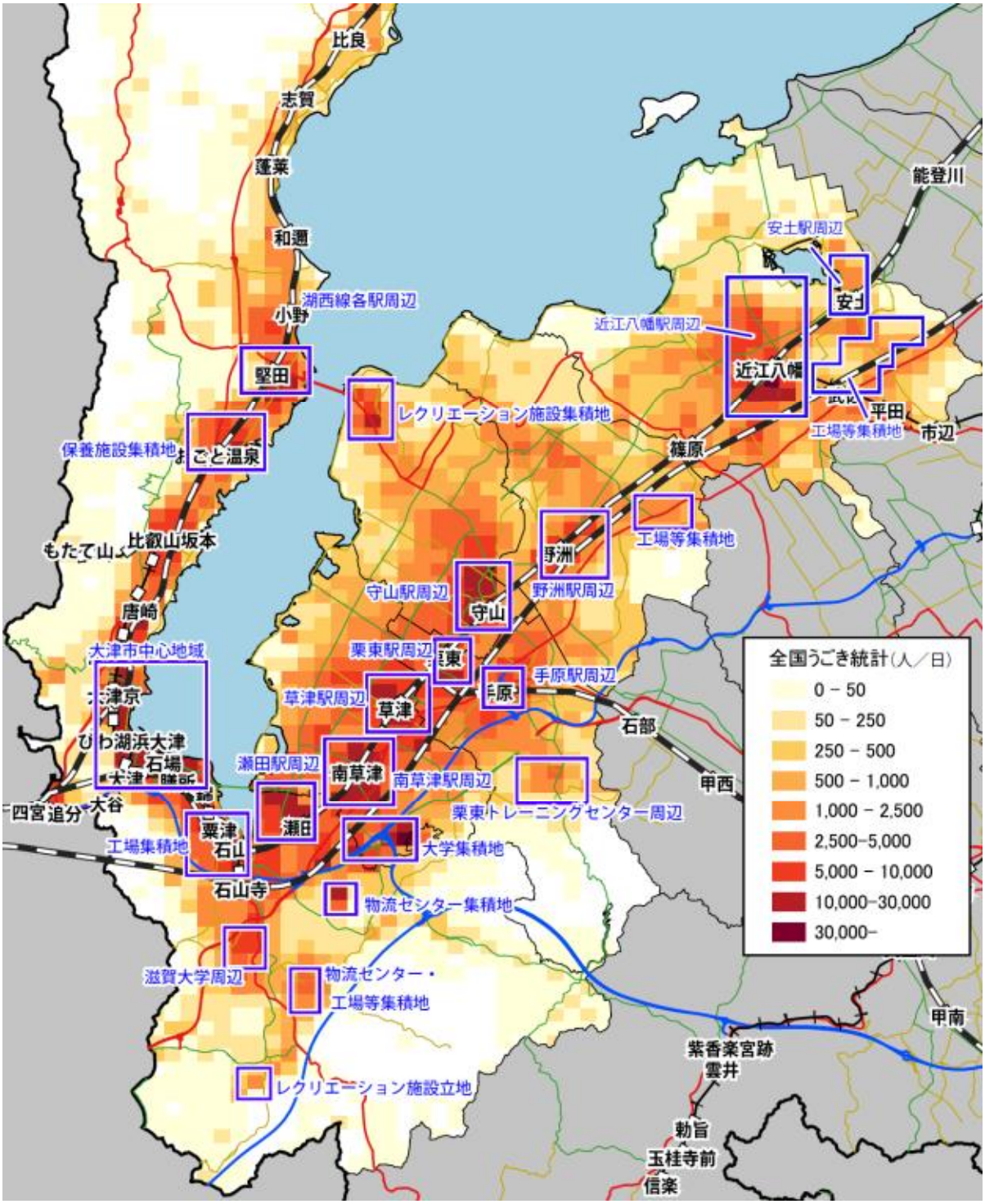


図 2.70 大津・湖南地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

大津・湖南地域には、滋賀県北部、京阪神へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ琵琶湖線、ＪＲ湖西線、京阪京津線、京阪石山坂本線が存在しています。

主に通勤・通学を支えるバス路線としては下田線（三雲駅ルート）、66A 系統（大津～比叡平）、56・56A 系統（比叡平～三条京阪）が都市部と住宅地をつないでいるほか、野洲アウトレット線・服部線・江若交通４系統（石山駅～大石小学校）が存在しています。

また、琵琶湖の東側と西側を結ぶバス路線として、堅田駅-守山駅間をつなぐ琵琶湖大橋線・木の浜線や、草津駅-大津駅-びわ湖浜大津駅間を結ぶ近江大橋線が存在しています。これら移動の軸を、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支える状況です。

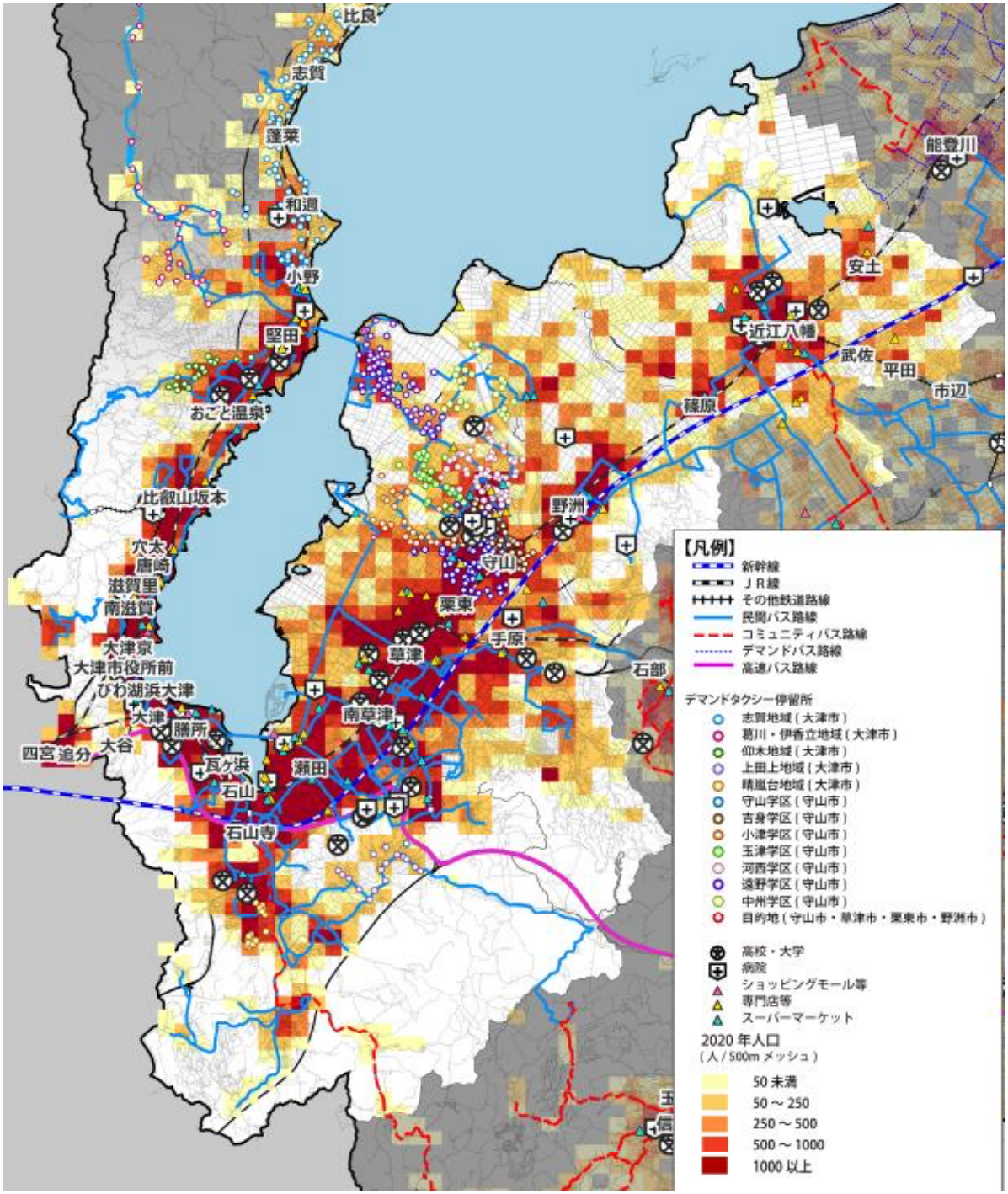


図 2.71 大津･湖南地域の地域交通ネットワーク

しかし、大津・湖南地域を運行するバス路線の運行頻度は高くありません。鉄道は充足していますが、バスについては、沿線の人口密度に関わらず、路線や地域ごとに運行頻度に大きな差があります。10～15 分に１本程度の高頻度で運行している路線も多くみられる反面、数時間に１本しか運行していない路線もあります。

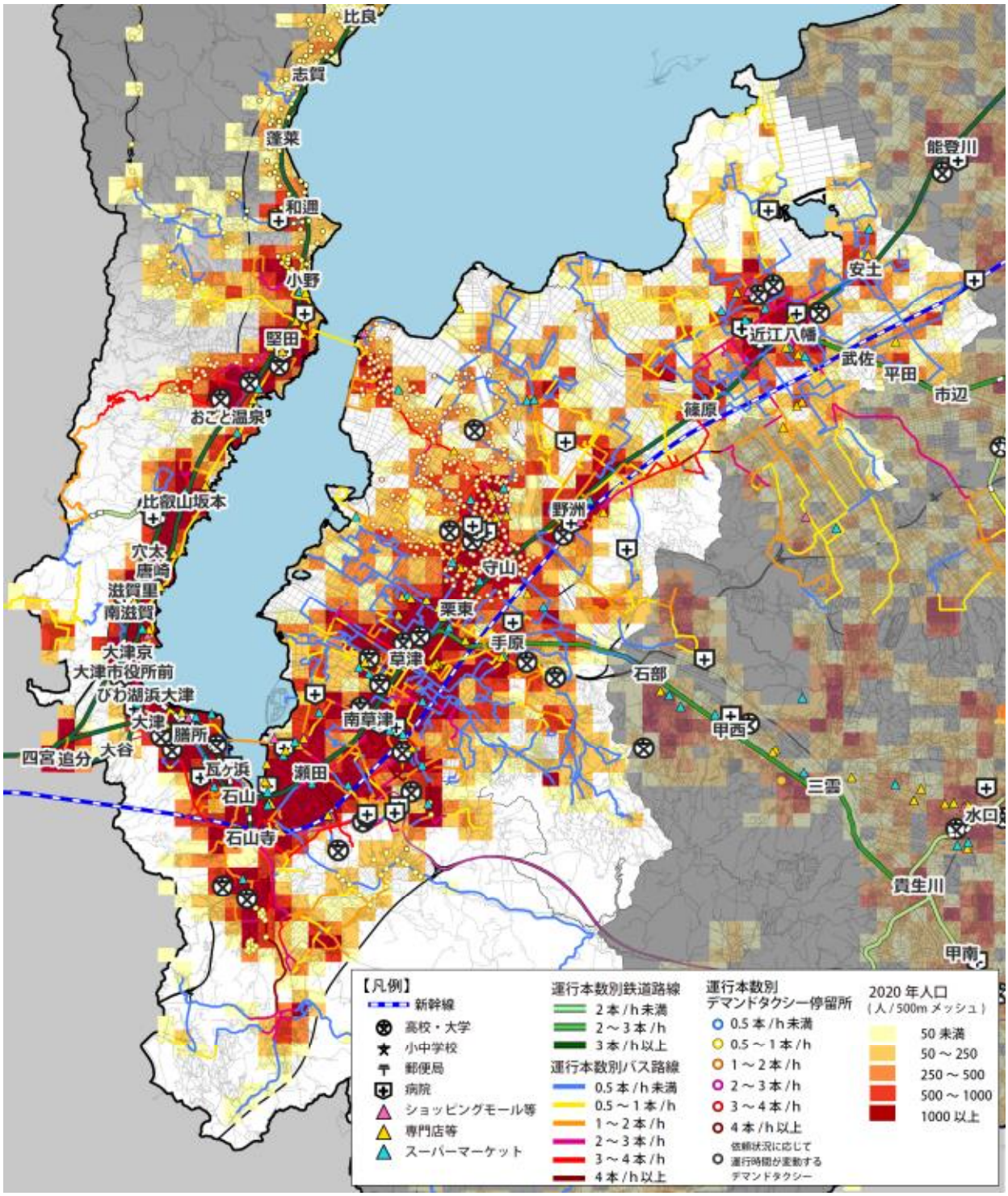


図 2.72 大津･湖南地域における地域交通の運行頻度（平日）

夜間では、21 時以降も運行しているバス路線が複数見られ、草津市のデマンド交通は 20 時まで運行しているなど、全体的に運行終了時刻が遅く、他地域と比べると夜間の移動手段は比較的整っている状況と言えます。また、タクシーの運行台数も県内他地域の数倍と多く、夜間の移動を含め地域交通での移動が可能な状況にあります。

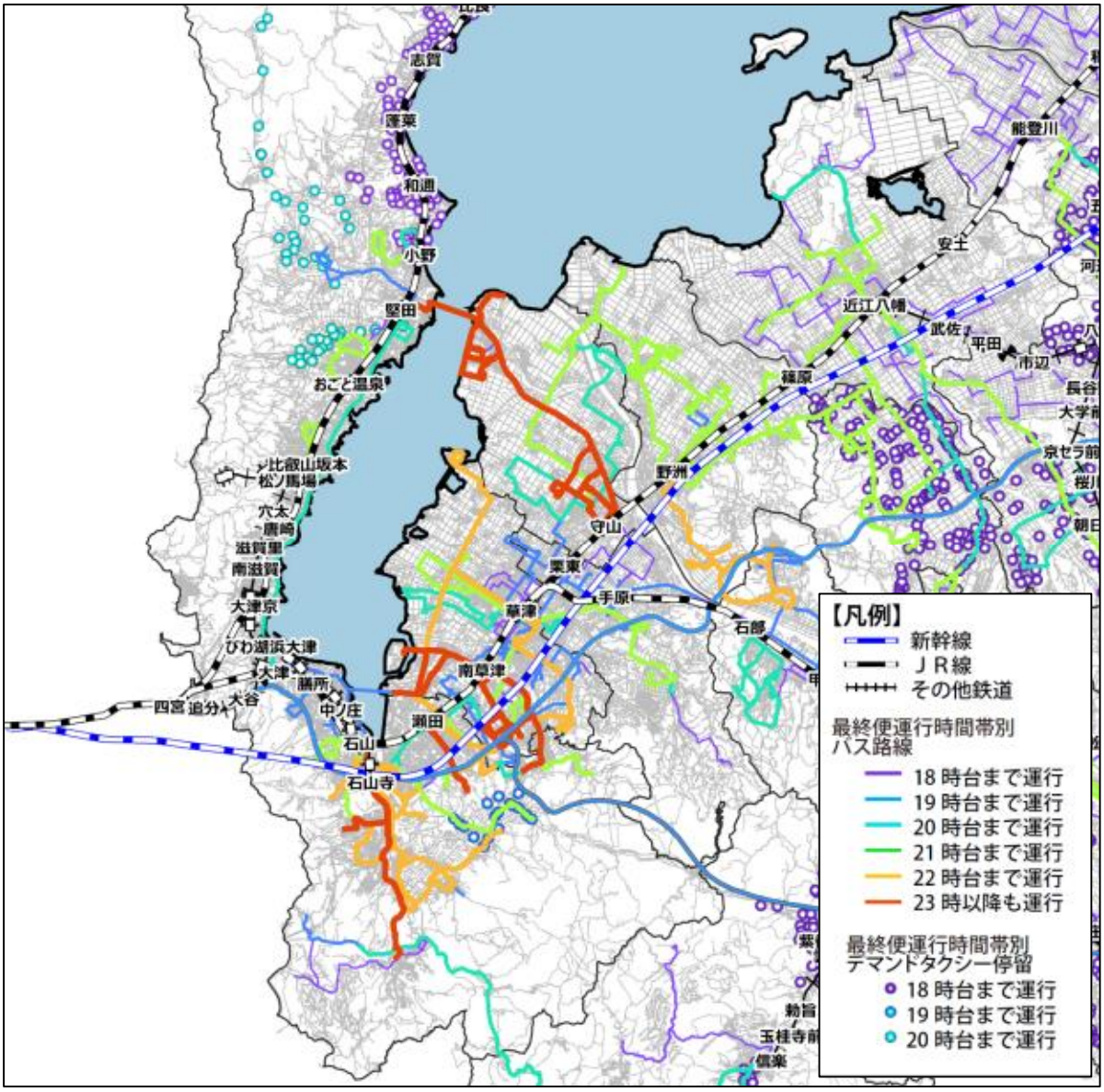


図 2.73 大津・湖南地域における夜間の地域交通運行状況

また、休日には、鉄道駅付近などの中心市街地では地域交通が平日とそん色ない頻度で運行されていますが、郊外部ではコミュニティバスやデマンド交通の一部路線が運行していないほか、全体的に運行頻度が低くなっており、移動がしにくい状況にあります。郊外部と中心市街地では、地域交通の利便性に平日以上の大きな差がある状況です。

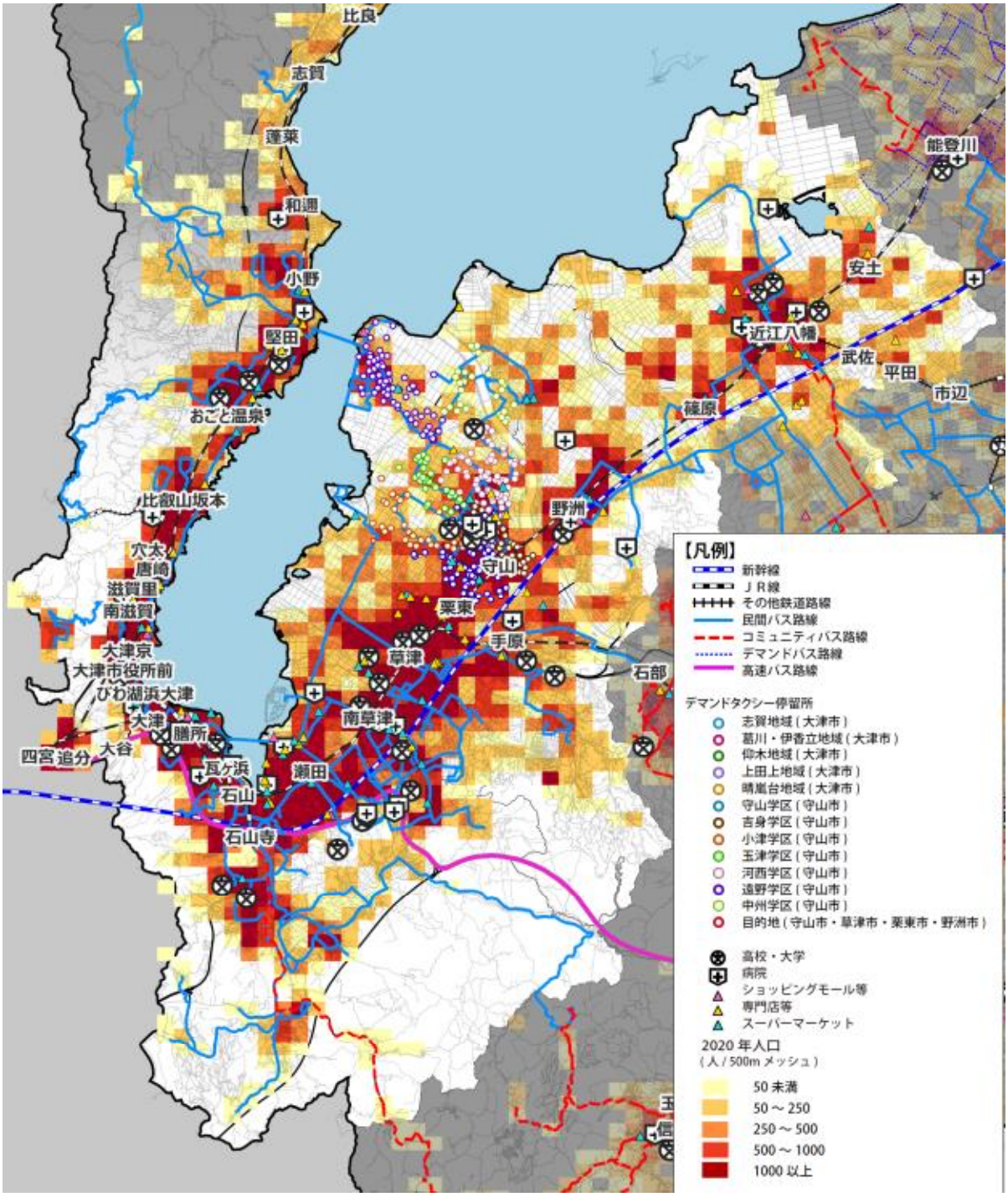


図 2.74 大津・湖南地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 済生会滋賀県病院

済生会滋賀県病院は、草津伊勢落線等※のバス路線で手原駅、守山駅と接続しており、栗東市の人口における83%が30分未満でアクセスできます（図 2.75）。

※草津伊勢落線、葉山循環線、治田金勝線、宅屋線

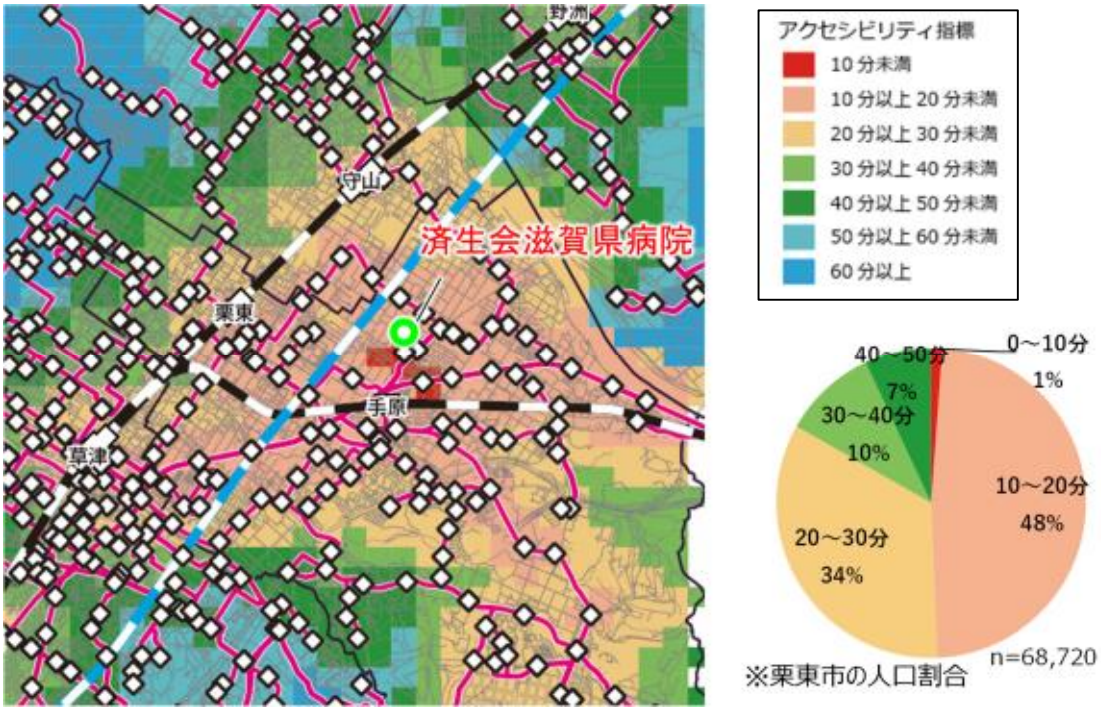


図 2.75 済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

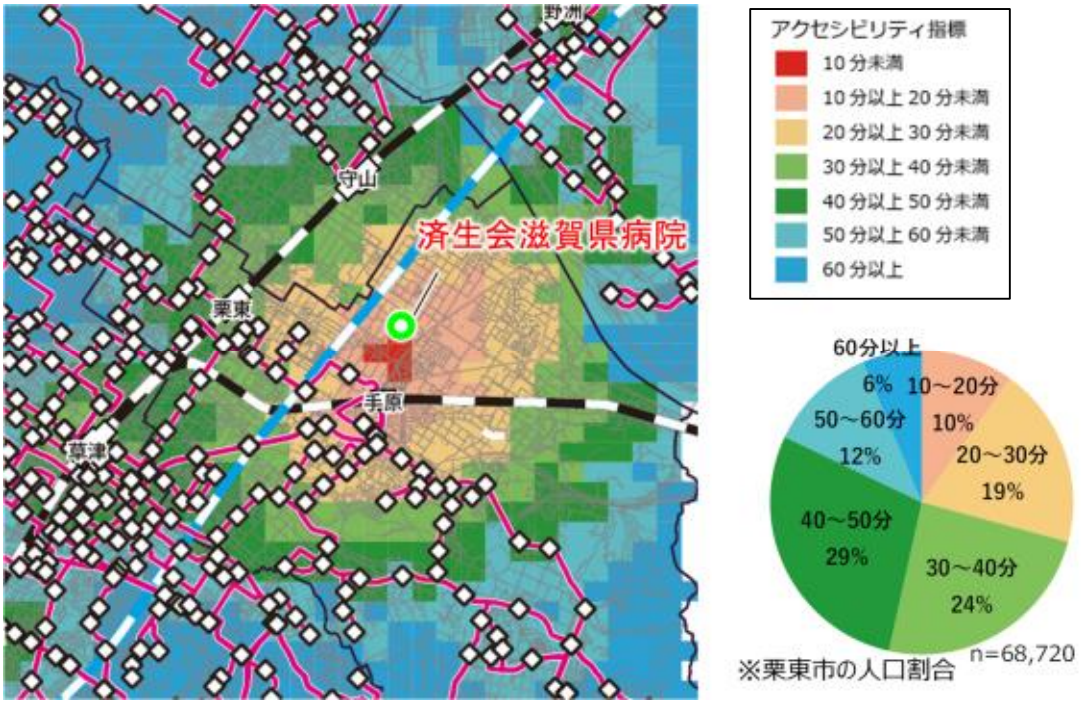


図 2.76 草津伊勢落線等が利用できない場合における済生会滋賀県病院へのアクセシビリティ

ii) 滋賀県立総合病院

滋賀県立総合病院は小浜線等※によって守山駅と接続しています。小浜線等が存在することで、守山市の人口における 73%が 30 分未満でアクセスできます（図 2.77）。

※小浜線、木の浜線、市民ホール線、琵琶湖大橋線、大宝循環線

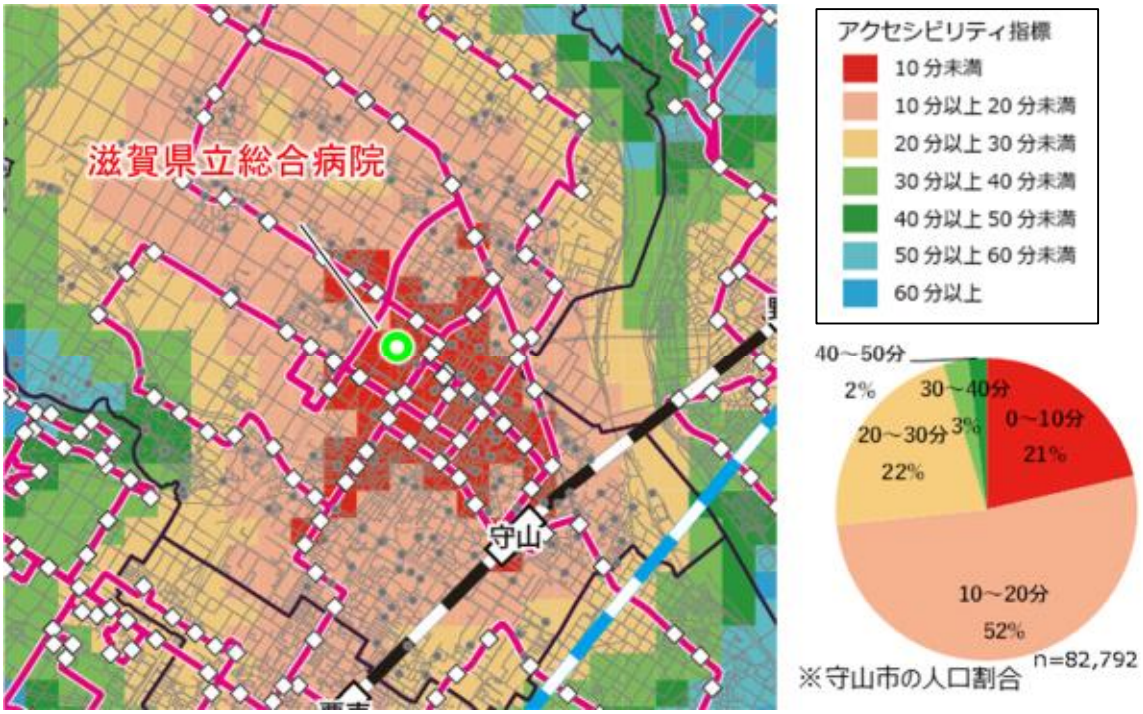


図 2.77 滋賀県立総合病院へのアクセシビリティ

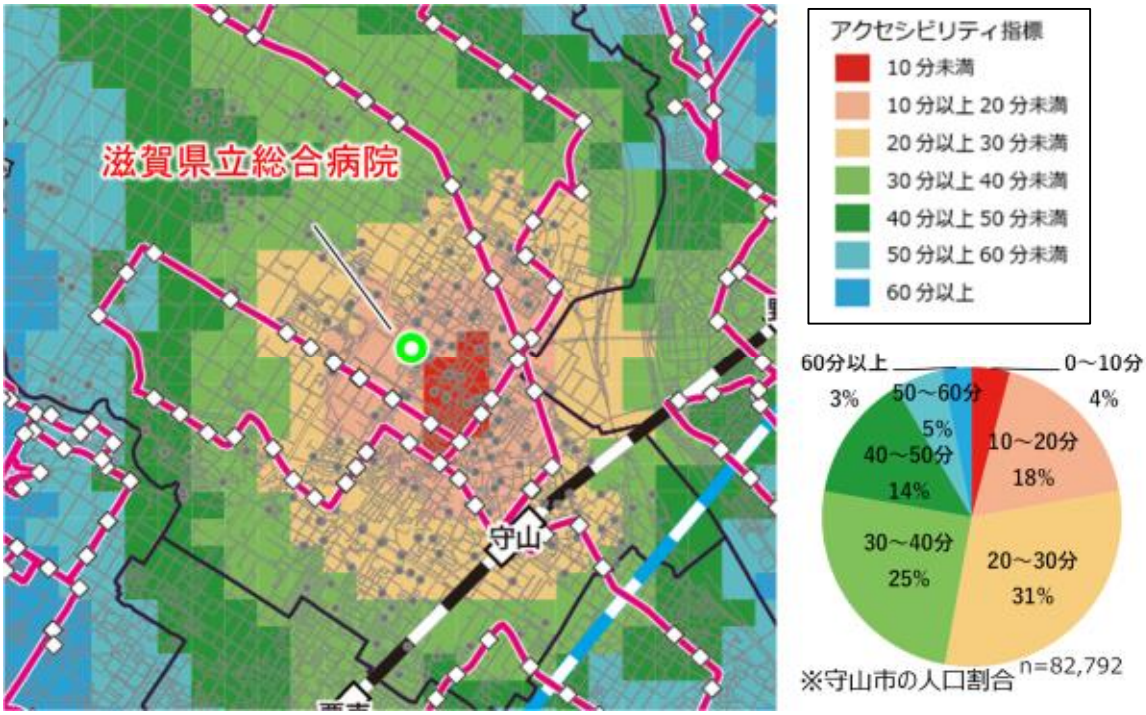


図 2.78 小浜線等が利用できない場合における滋賀県立総合病院へのアクセシビリティ

b) 大学

i) 滋賀医科大学

滋賀医科大学はバスにより草津駅、南草津駅、瀬田駅等と接続しています。草津駅医大線等※が存在することで、草津市の人口における 86%が 60 分未満でアクセス可能なほか、ＪＲ琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2. 79）。

※草津駅医大線、南草津飛島線、南草津医大線、南草津駅～養護学校線

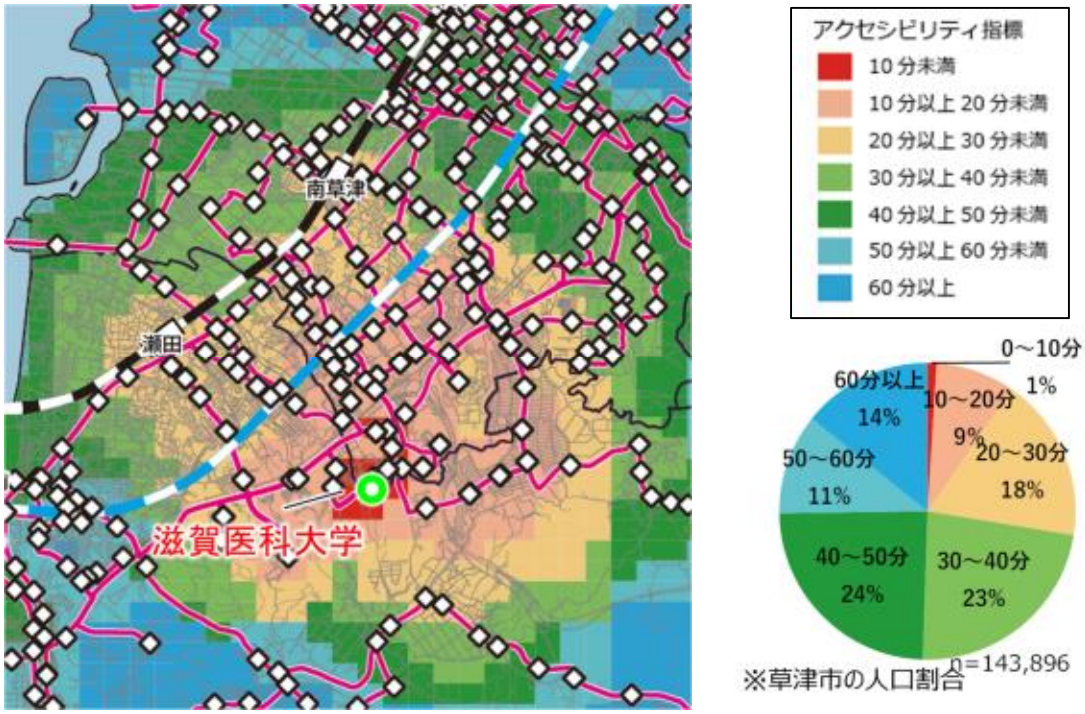


図 2.79 滋賀医科大学へのアクセシビリティ

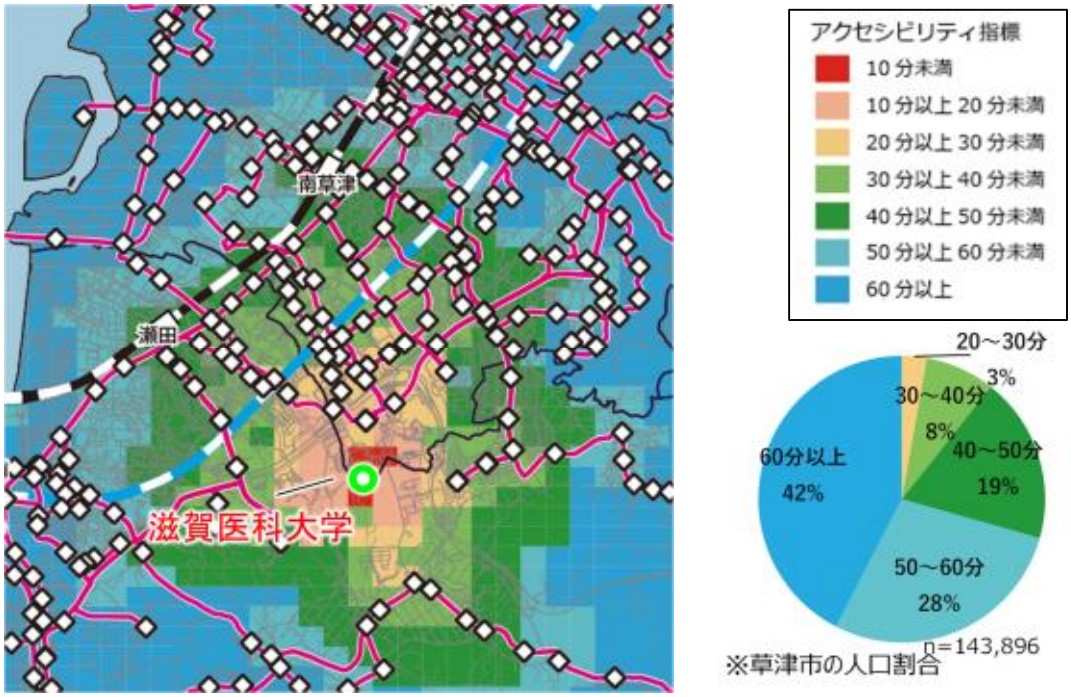


図 2.80 草津駅医大線等が利用できない場合における滋賀医科大学へのアクセシビリティ

ii) 立命館大学

立命館大学は南草津駅、瀬田駅等と接続しています。南草津飛島線等※が存在することで、草津市の人口における 88%が 60 分未満でアクセス可能なほか、ＪＲ琵琶湖線を利用する他府県からの学生が駅から 30 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.81）。

※南草津飛島線、南草津立命線、UCD一ARROW 循環線、草津立命線、草津医大線

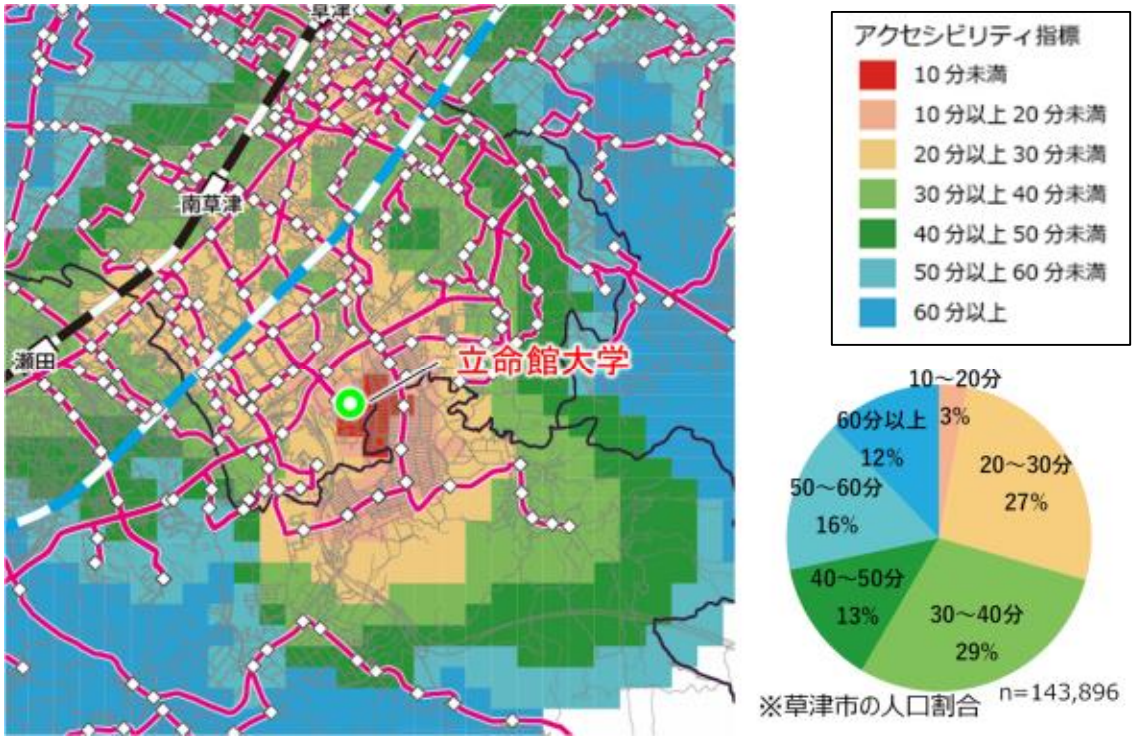


図 2.81 立命館大学へのアクセシビリティ

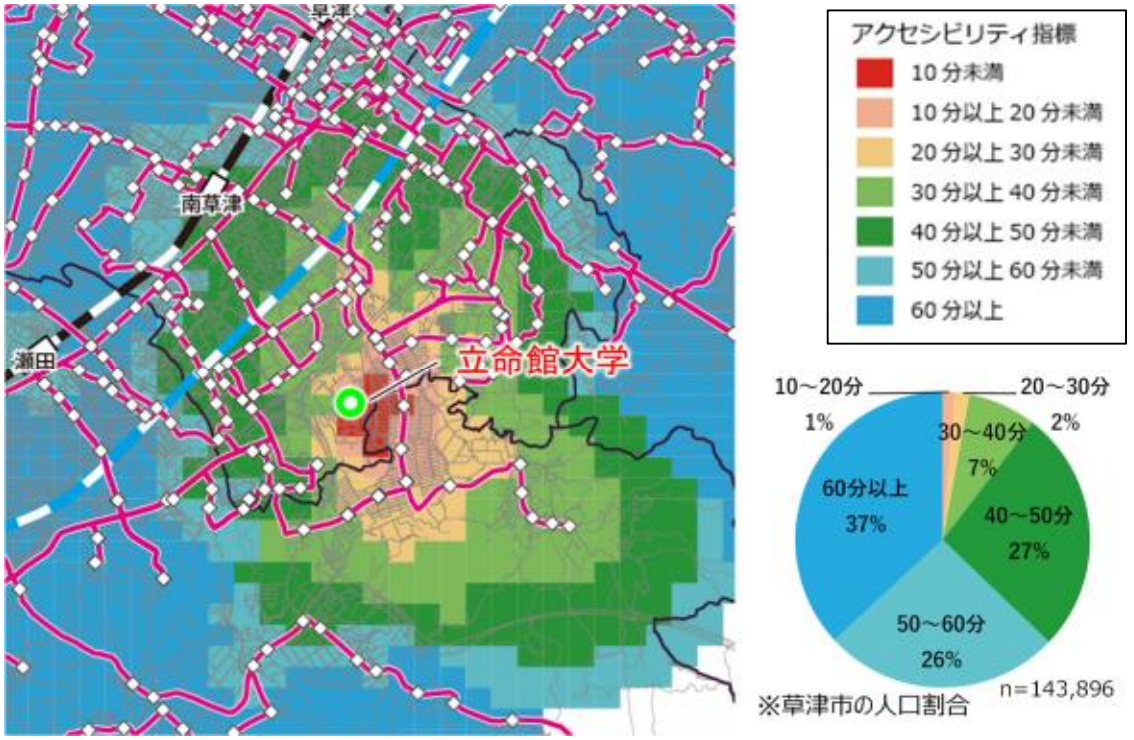


図 2.82 南草津飛島線等が利用できない場合における立命館大学へのアクセシビリティ

c) 商業施設

i) イオンモール草津

イオンモール草津はバス路線で南草津駅、瀬田駅、石山駅と接続しています。イオンモール瀬田線等※が存在することで、草津市の人口における 93%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.83）。

※イオンモール瀬田線、イオンモール南草津線、近江大橋線、浜街道線

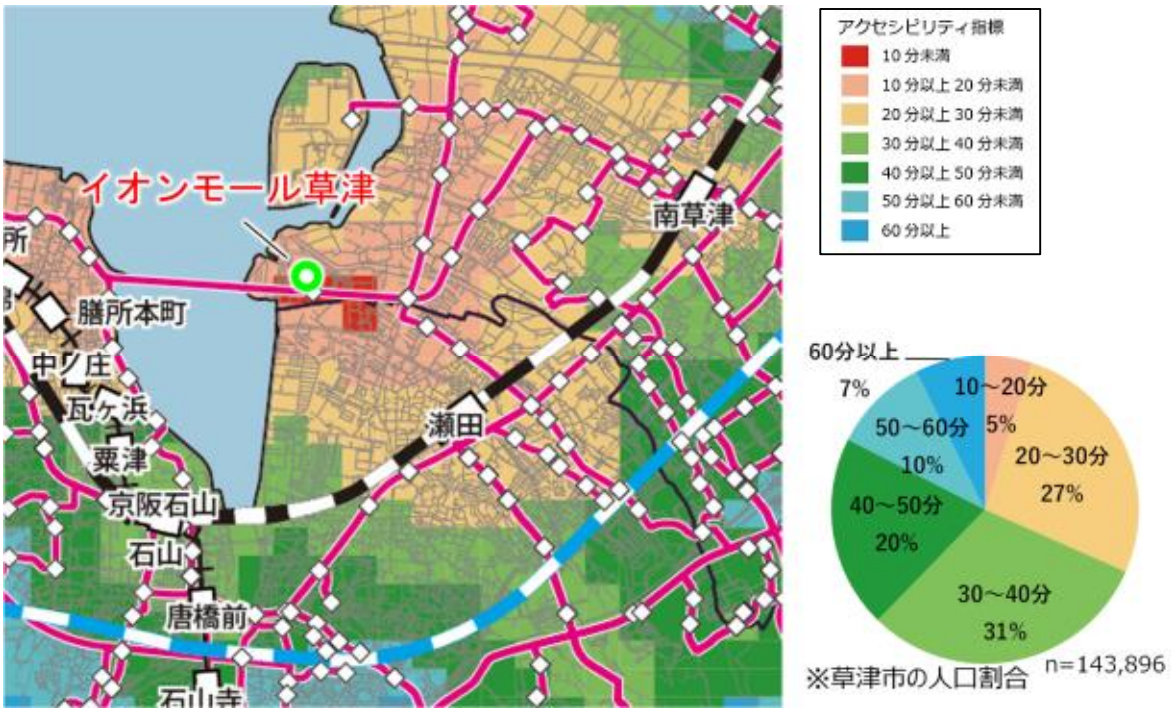


図 2.83 イオンモール草津へのアクセシビリティ

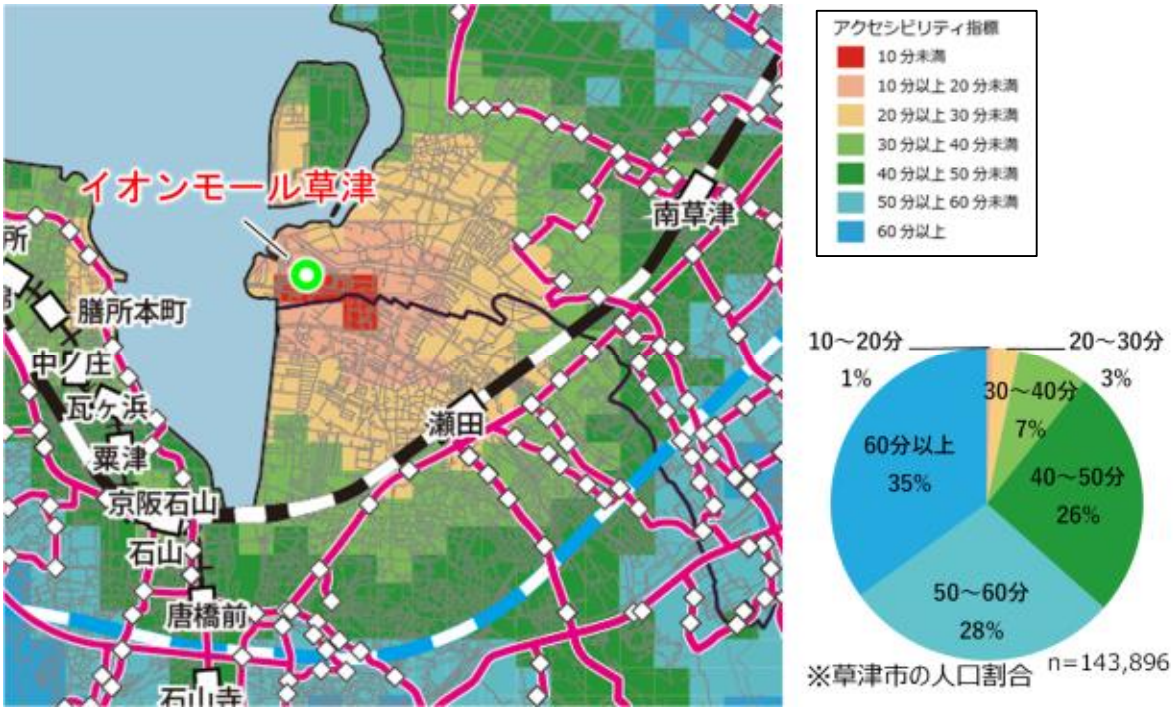


図 2.84 イオンモール瀬田線等が利用できない場合におけるイオンモール草津へのアクセシビリティ

2.3.6 湖西地域（大津市北部、高島市）

1) 移動の状況

湖西地域は大津市北部（小松・木戸・和邇・葛川・真野・堅田等）内の流動や、県内他地域との流動が多く、高島市は大津市との流動が多い傾向があります。また、発生集中量が多いエリアは、鉄道駅を中心に一部郊外部の工場等集積地にも存在しています。

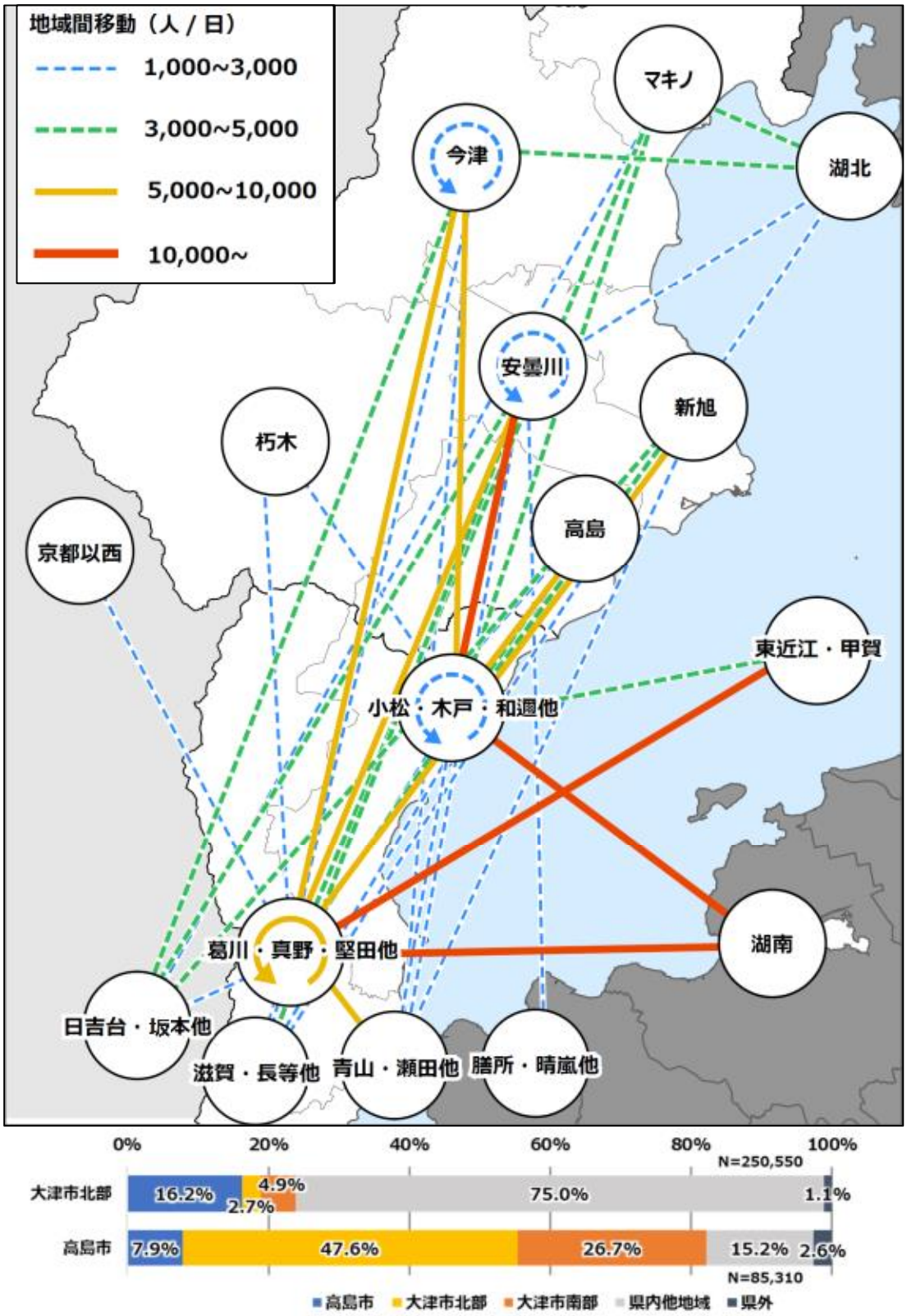


図 2.85 湖西地域の流動(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

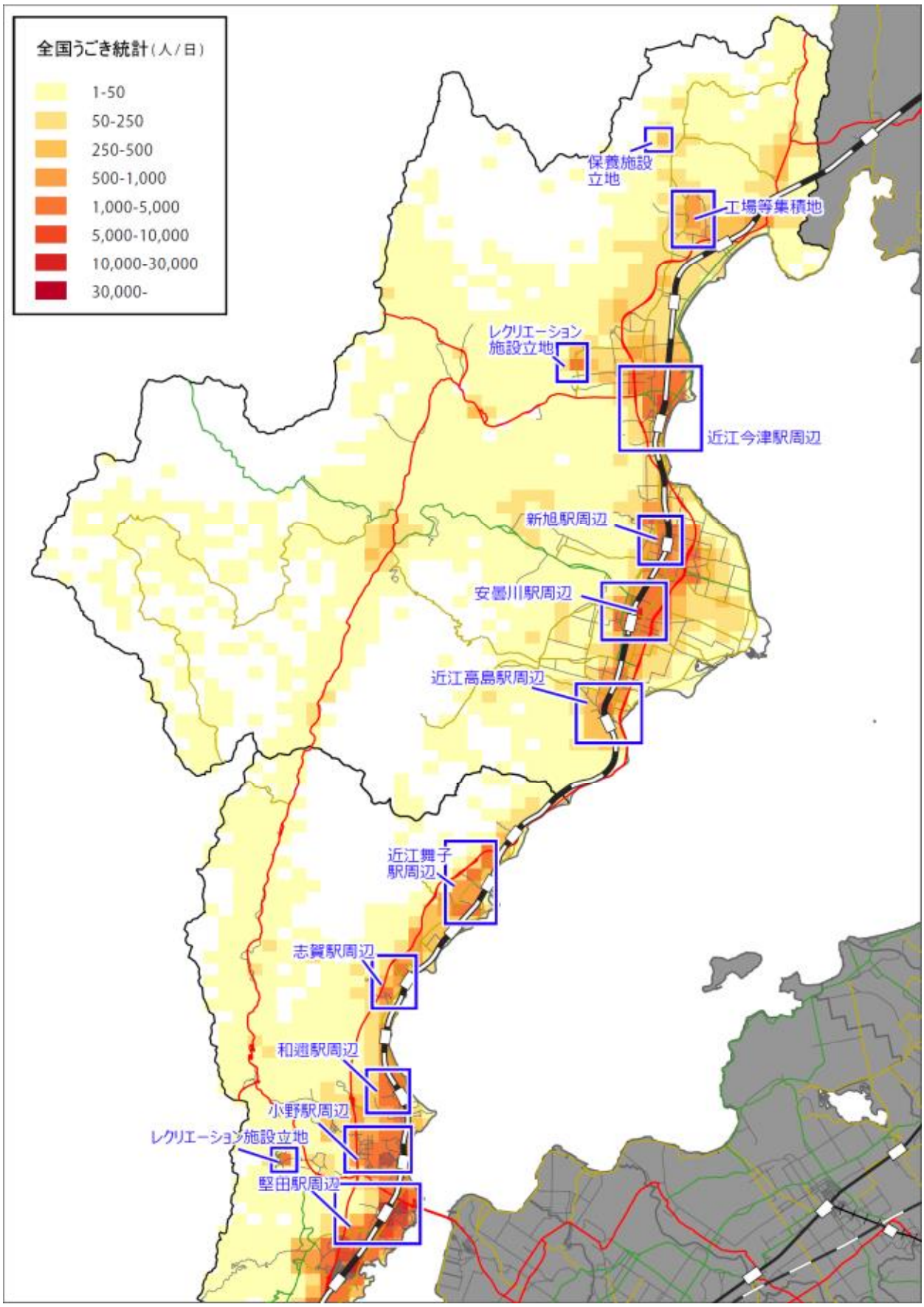


図 2.86 湖西地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年 (2024 年)4 月平日平均)

2) 交通の状況

湖西地域には、滋賀県内、京阪神、北陸へとつなぐ広域的な移動の軸となる鉄道路線としてＪＲ湖西線が存在しています。湖西地域内の移動については、バスで安曇川駅-朽木地域間をつなぐ朽木線、近江今津駅-小浜駅(福井県)間をつなぐ若江線が移動の軸として存在し、その他のコミュニティバスやデマンド交通が細やかな移動を面的に支えています。

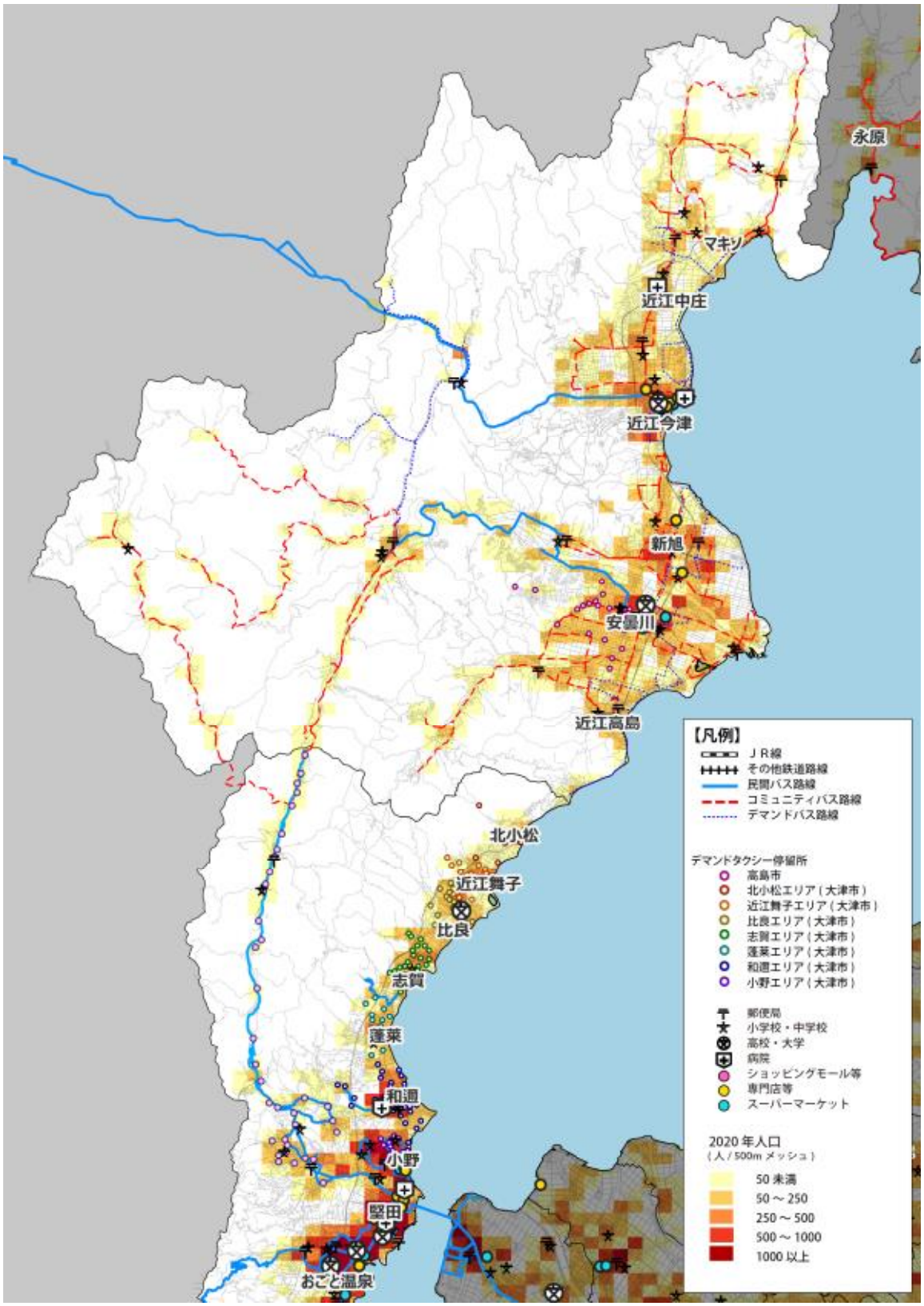


図 2.87 湖西地域の地域交通ネットワーク

しかし、湖西地域を運行する地域交通の運行頻度は高くなく、鉄道路線であっても、ＪＲ湖西線の平日昼間の平均的な運行頻度は１時間に１～３本程度です。さらに、ＪＲ湖西線は強風の影響により運転を見合わせることが多々あります。

また、バス路線についてはさらに運行頻度が少なく、１時間に１本、またはそれ以下の運行頻度の路線が大部分を占めています。

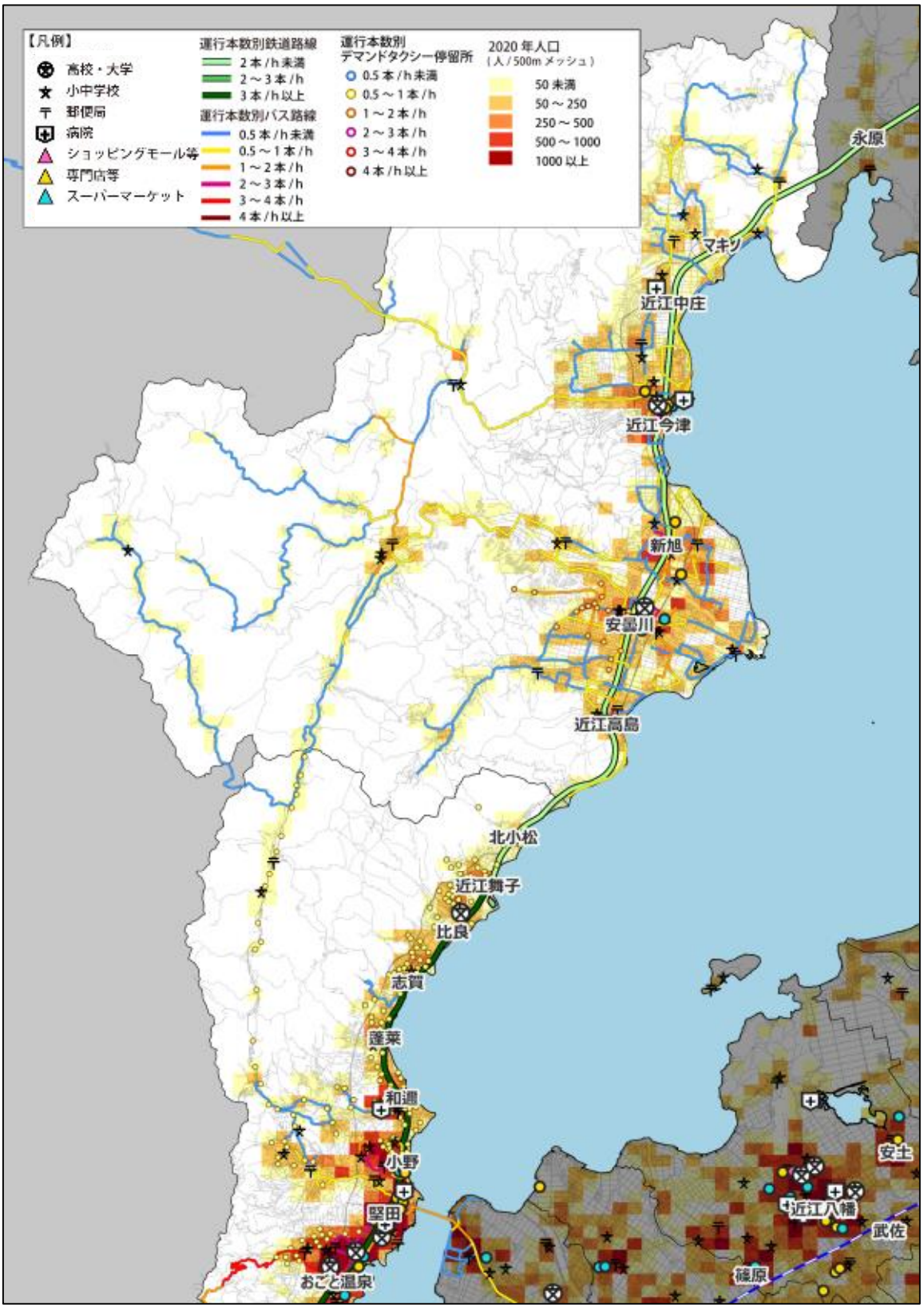


図 2.88 湖西地域における地域交通の運行頻度（平日）

特に夜間ではＪＲ湖西線はおおむね 23 時台まで運行していますが、ほとんどのバス路線は平日であっても 20 時までに運行を終了しており、最寄り駅まで戻った先の移動手段がない状況にあります。19 時以前に運行を終了する路線の中には、市街地を運行する路線も存在します。

そのためほとんどの地域において、夜間の移動を地域交通で行うことは難しい状況で、タクシーの運行台数も多くないため、地域全体として夜間の移動を自家用車や送迎に依存する状況にあります。

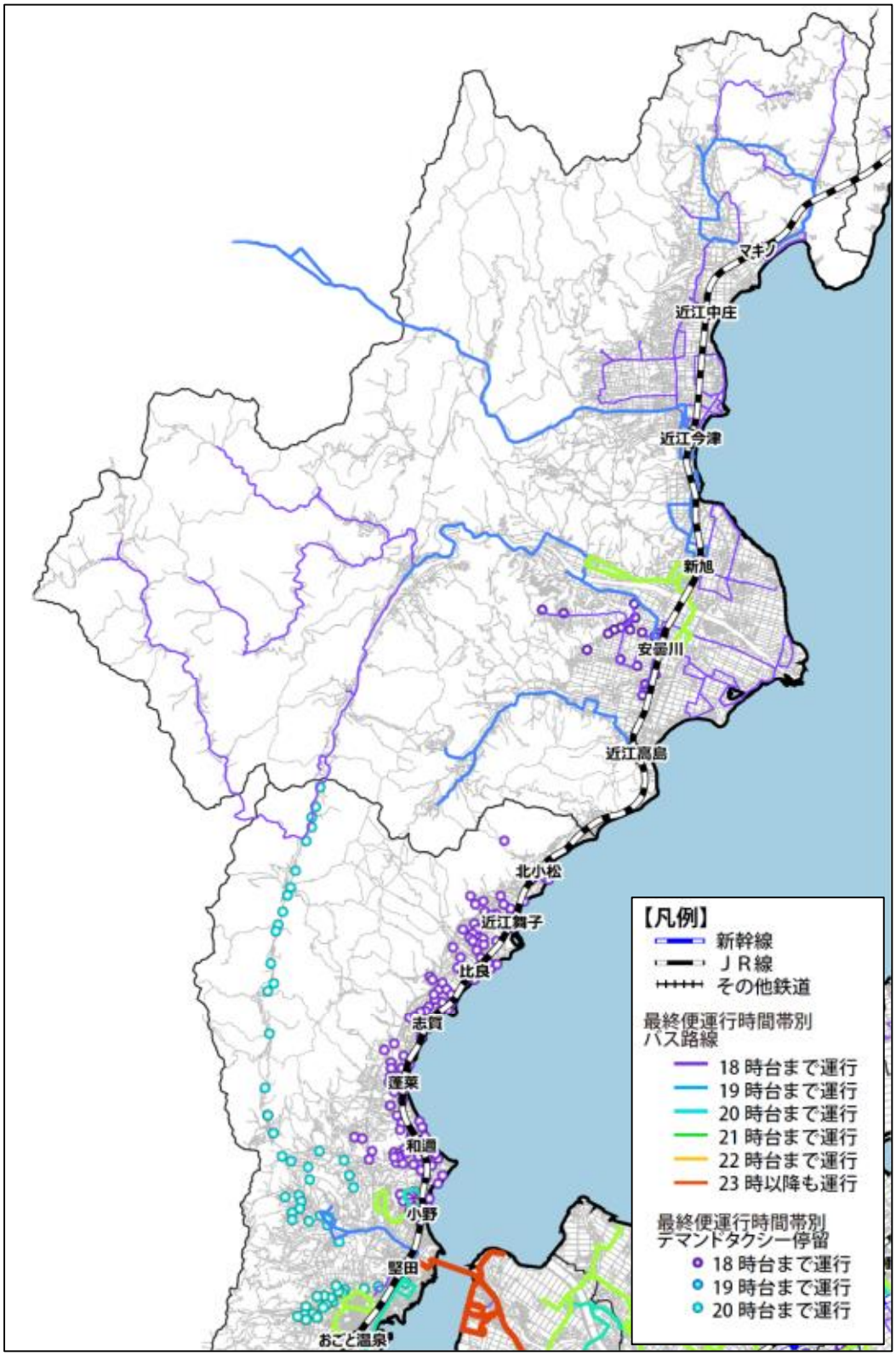


図 2.89 湖西地域における夜間の地域交通運行状況

また、平日と比較したとき、休日に運行している路線の数自体には大きな差がありませんが、平日よりも更に運行頻度が低下していることから、地域交通での移動が難しい状況にあります。

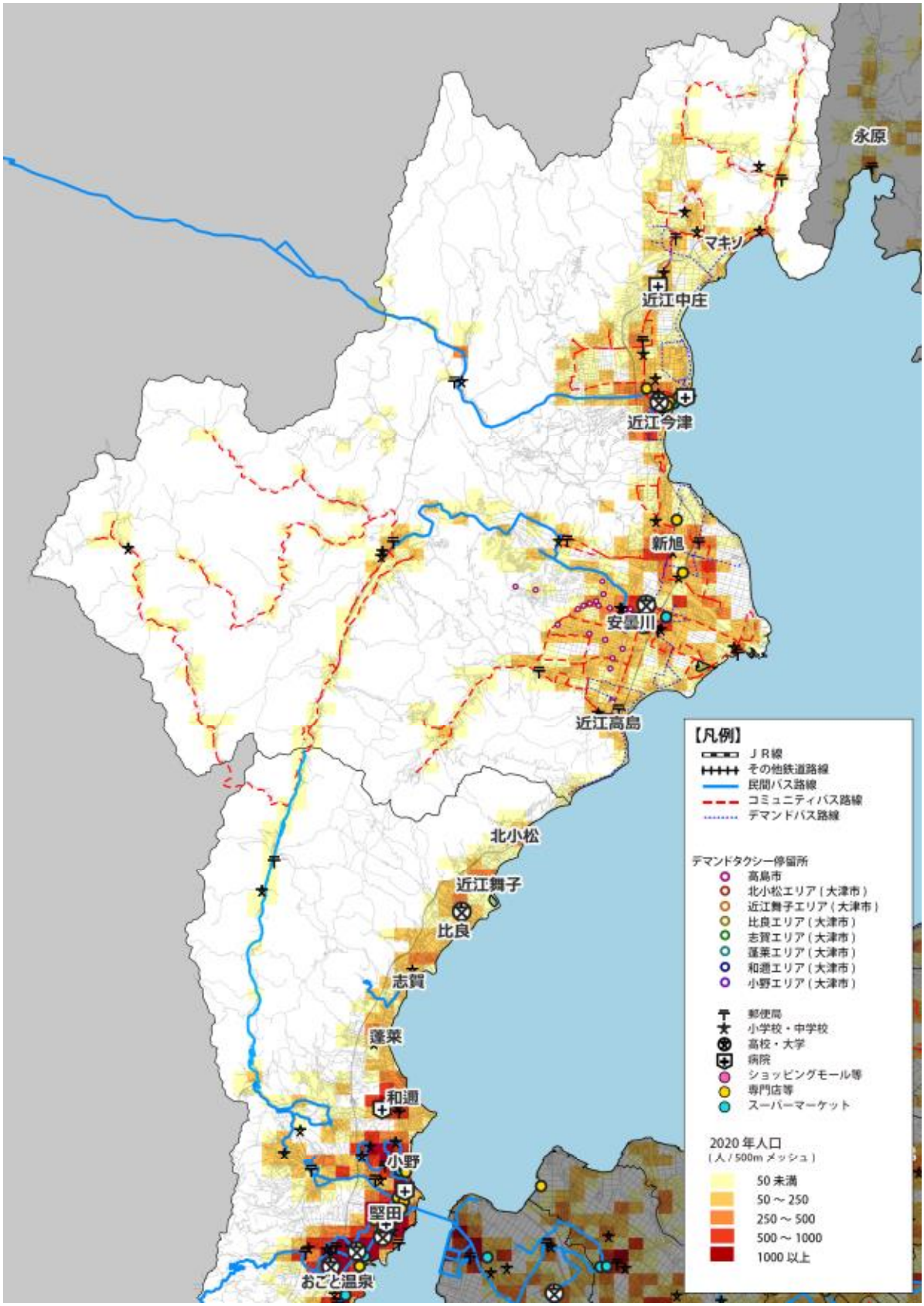


図 2.90 湖西地域における休日の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 高島市民病院

高島市民病院は近江高島駅と高島安曇川線等※の各バス路線で接続しています。高島安曇川線等が存在することで、高島市の人口における 73%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.91）。

※高島安曇川線、畑線、武曽・横山線、鵜川線

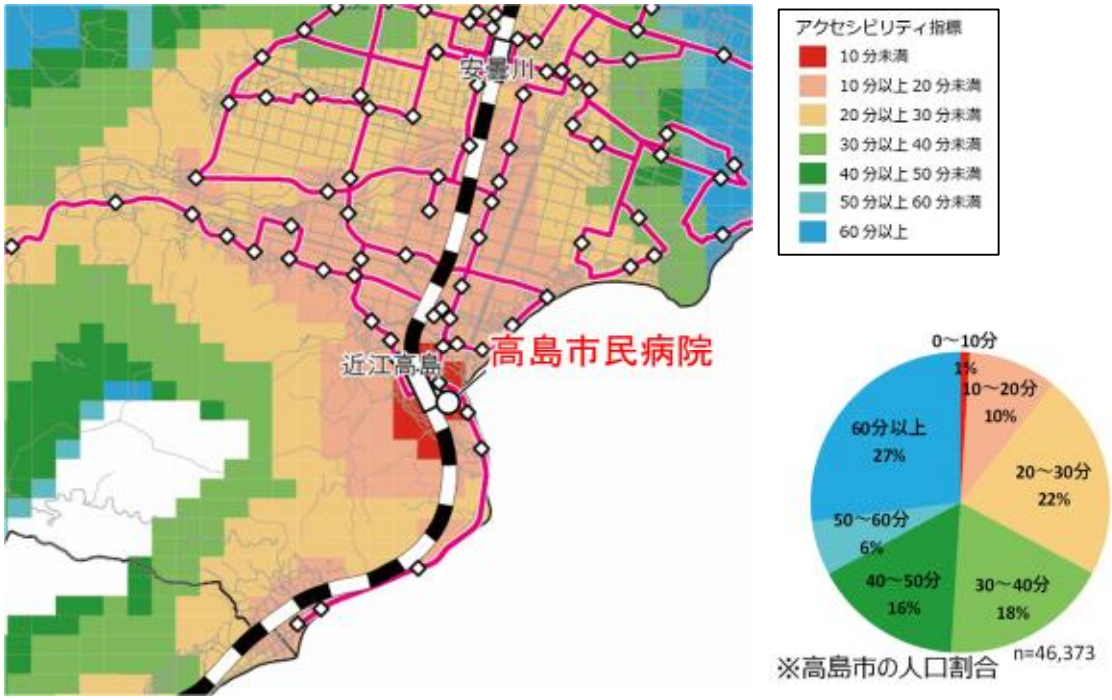


図 2.91 高島市民病院へのアクセシビリティ

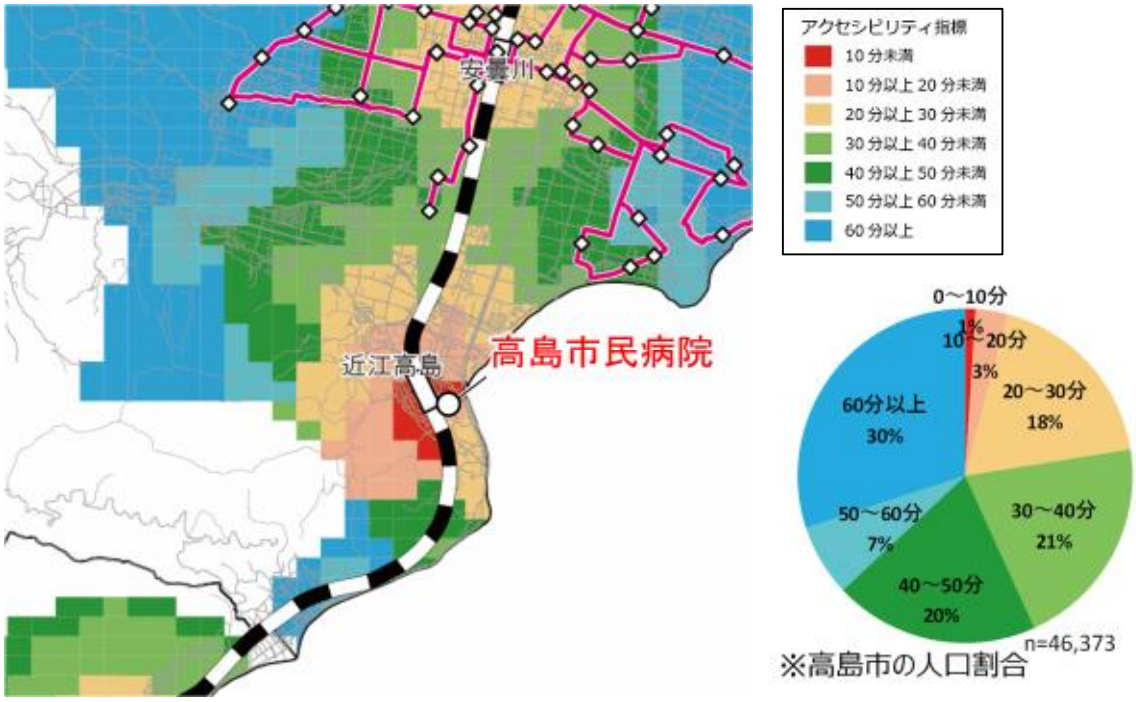


図 2.92 高島安曇川線等が利用できない場合における高島市民病院へのアクセシビリティ

ii) 大津赤十字志賀病院

大津赤十字志賀病院は和邇駅とバスの和迩栗原線によって接続しています。和迩栗原線が存在することで、大津市北部の人口における 41%が 30 分未満で、95%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.93）。

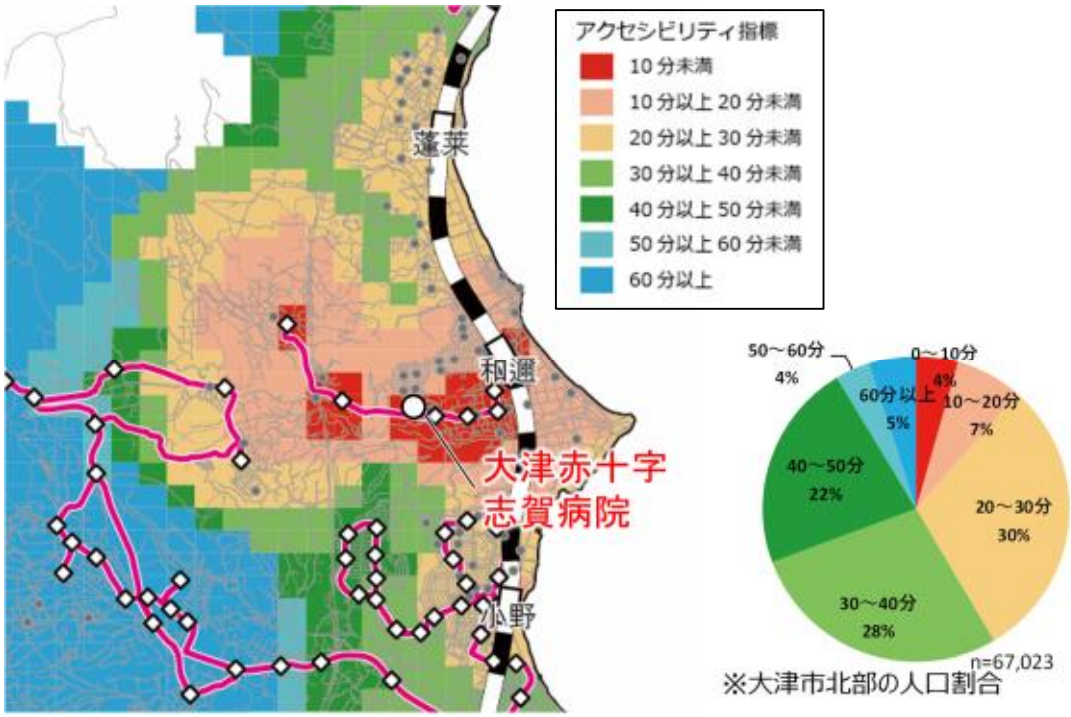


図 2.93 大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

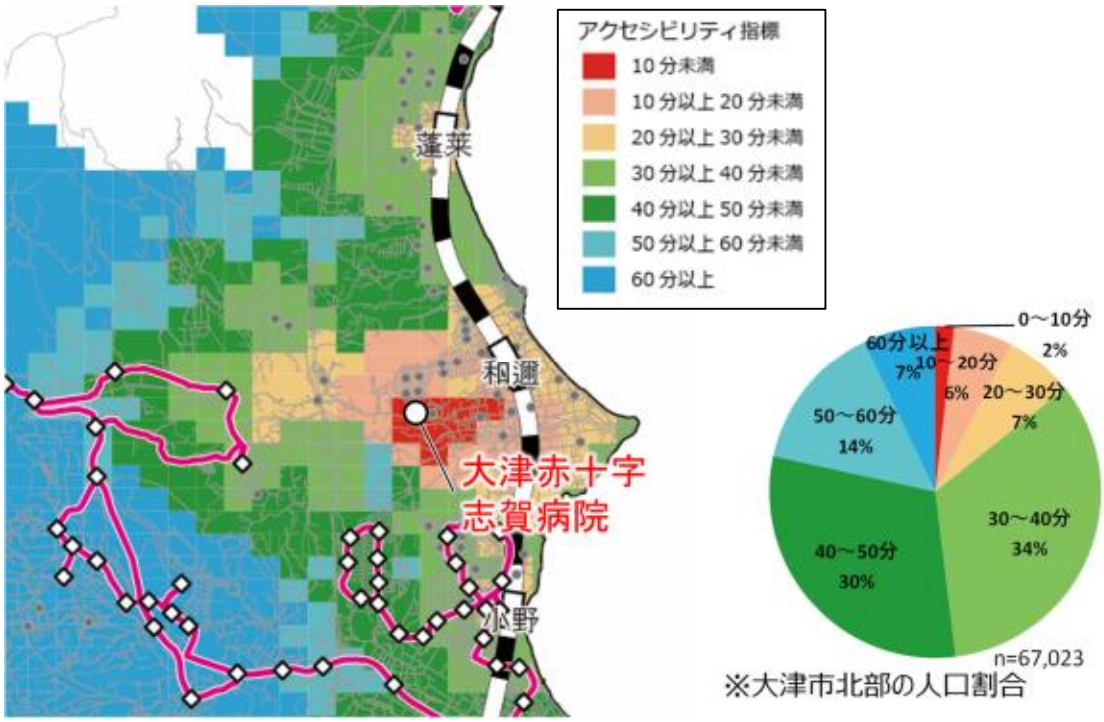


図 2.94 和迩栗原線が利用できない場合における大津赤十字志賀病院へのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 安曇川高校

安曇川高校は安曇川駅とバスの安曇川中央循環線等各路線バス※で接続しています。安曇川中央循環等各バス路線が存在することで、高島市の人口における 74%が 60 分未満でアクセス可能な状況です（図 2.95）。

※安曇川中央循環線、船木線、新旭南循環線、新旭・安曇川線

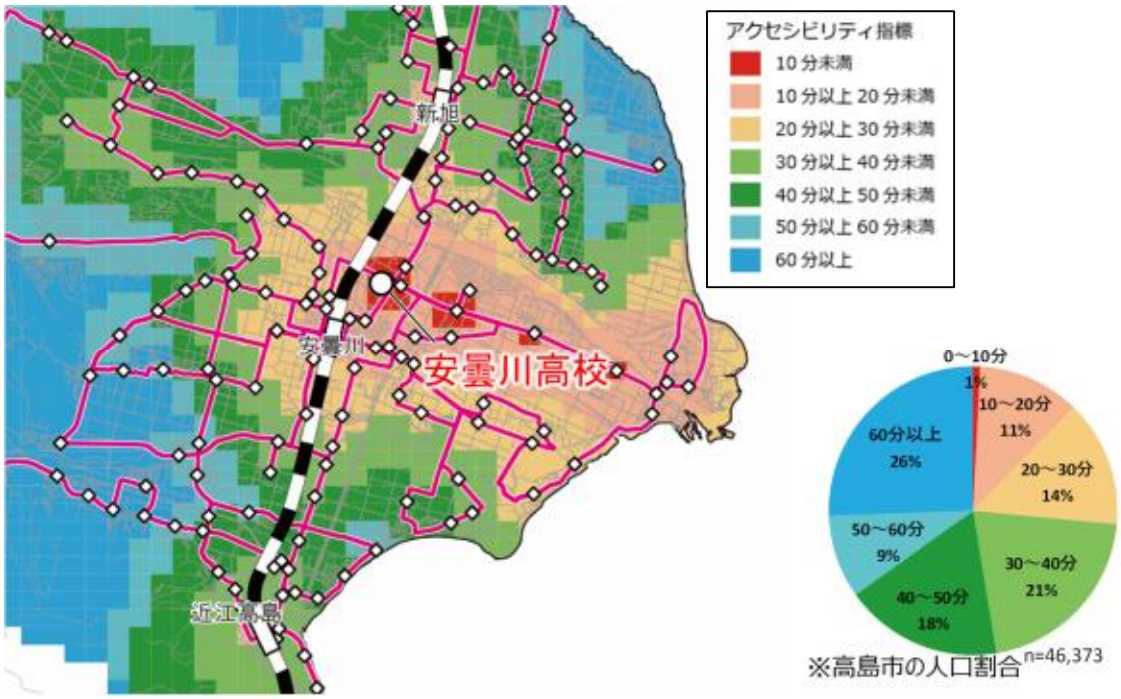


図 2.95 安曇川高校へのアクセシビリティ

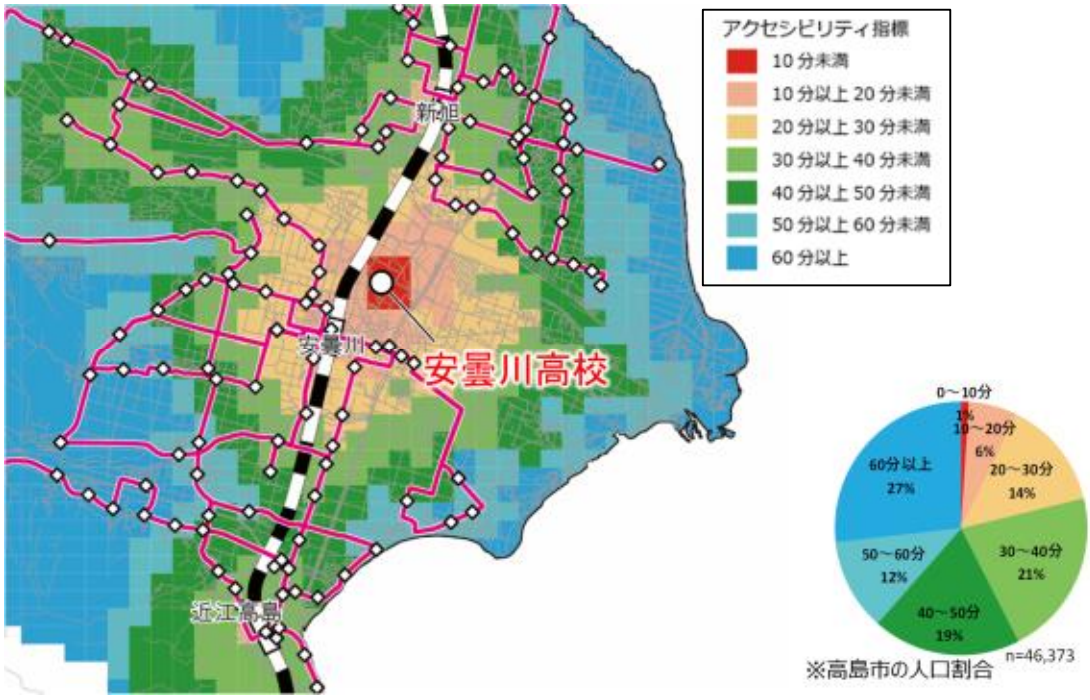


図 2.96 安曇川中央循環線等が利用できない場合における安曇川高校へのアクセシビリティ