

(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、J R 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 分以内にアクセスが可能な状況です（図 2.22）。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、突発的な不調による受診や、学校や仕事の後の受診などの場合は、バスが利用できないことも想定されるため、市立長浜病院へ 30 分以内にアクセス可能な人口は全体の約 1 割に留まります（図 2.23）。

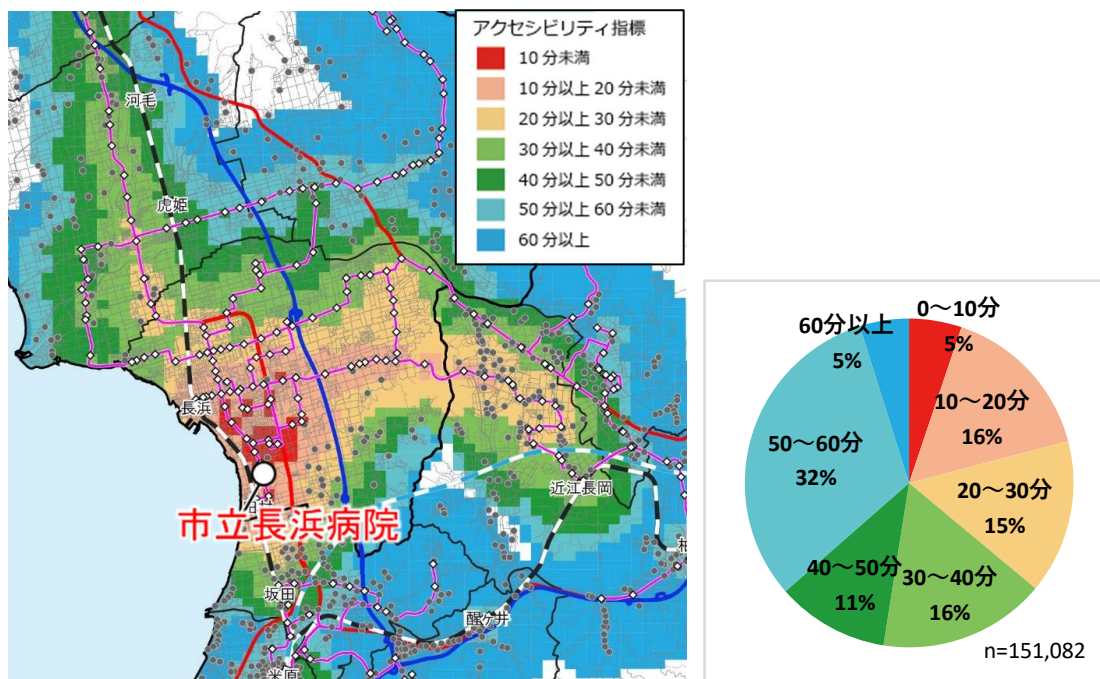


図 2.22 市立長浜病院のアクセシビリティ

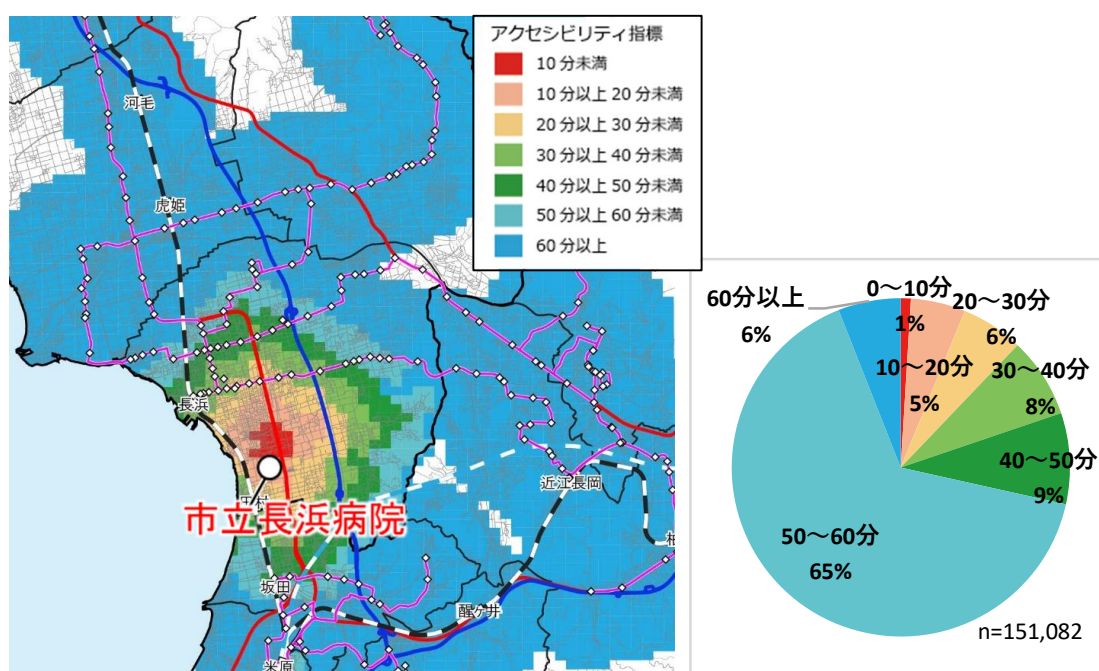


図 2.23 木之本田村線等を利用できない場合における市立長浜病院のアクセシビリティ

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約41分、その他の駅として、長浜駅から約56分、坂田駅から約57分となっており、周辺地域以外からの学生は通学が難しい状況にあります(図2.24)。

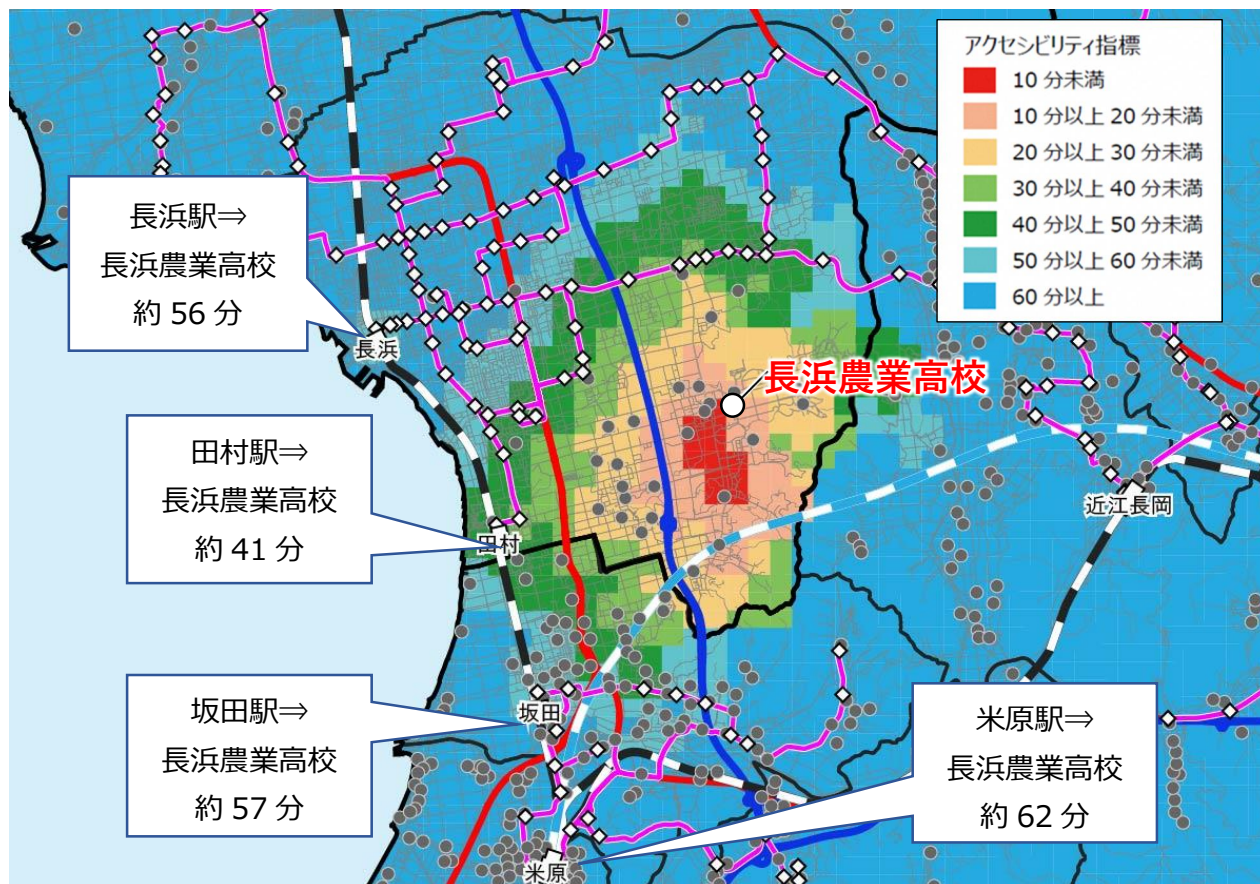


図 2.24 長浜農業高校のアクセシビリティ

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 2.25）。しかし、近江長岡線の運行頻度は 1 時間に 1 本程度であり、帰宅時などバスの運行ダイヤに合わせて行動できない場合は、1 時間に 1 本のバスを待つか、各駅まで徒歩で移動するほかありません。徒歩で移動する場合は、近江長岡駅まで約 50 分、長浜駅までは約 130 分必要になります（図 2.26）。

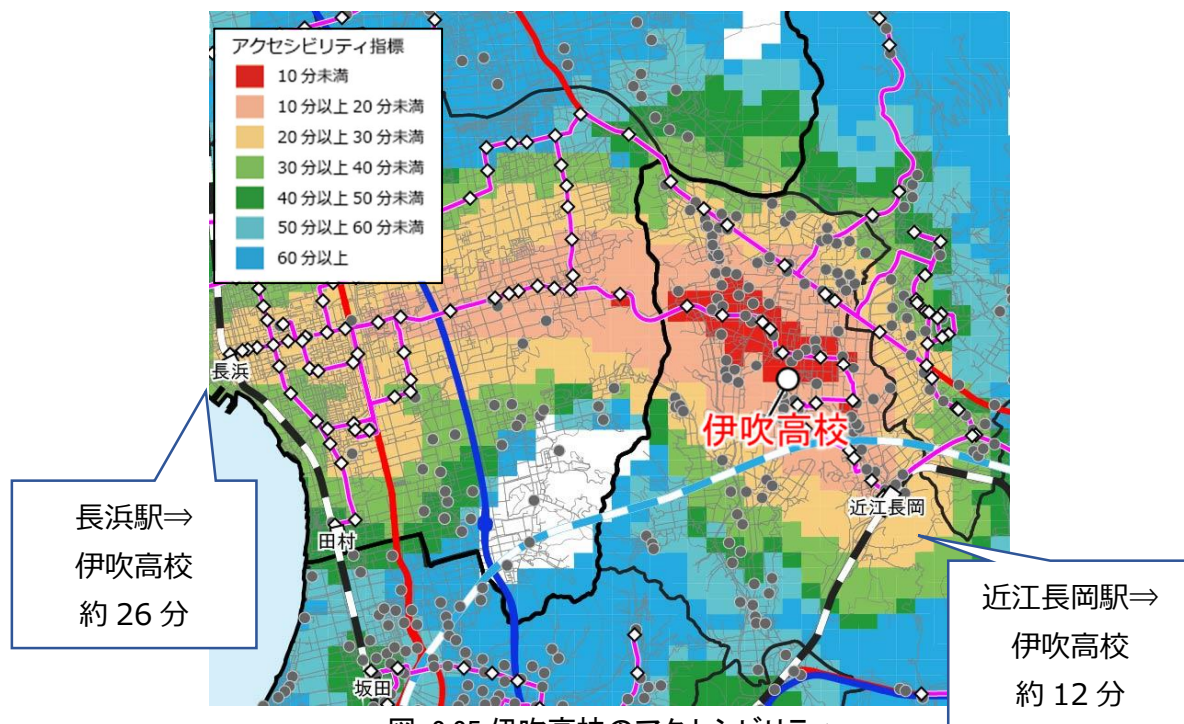


図 2.25 伊吹高校のアクセシビリティ

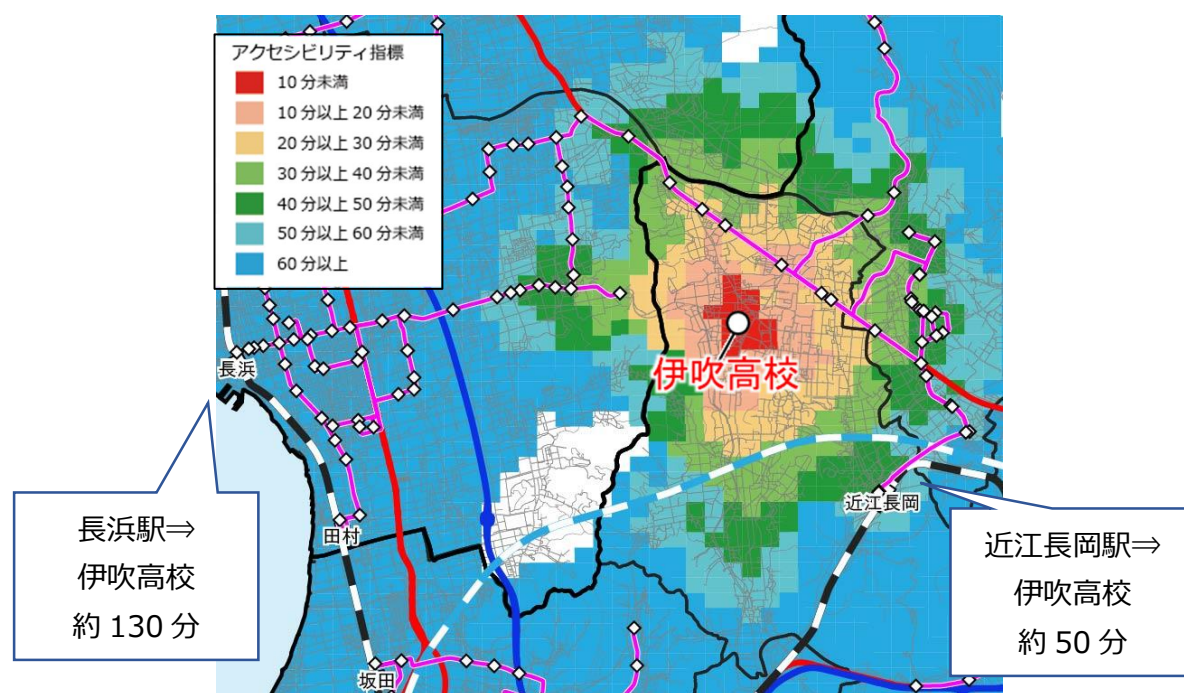


図 2.26 近江長岡線が利用できない場合における伊吹高校のアクセシビリティ

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。

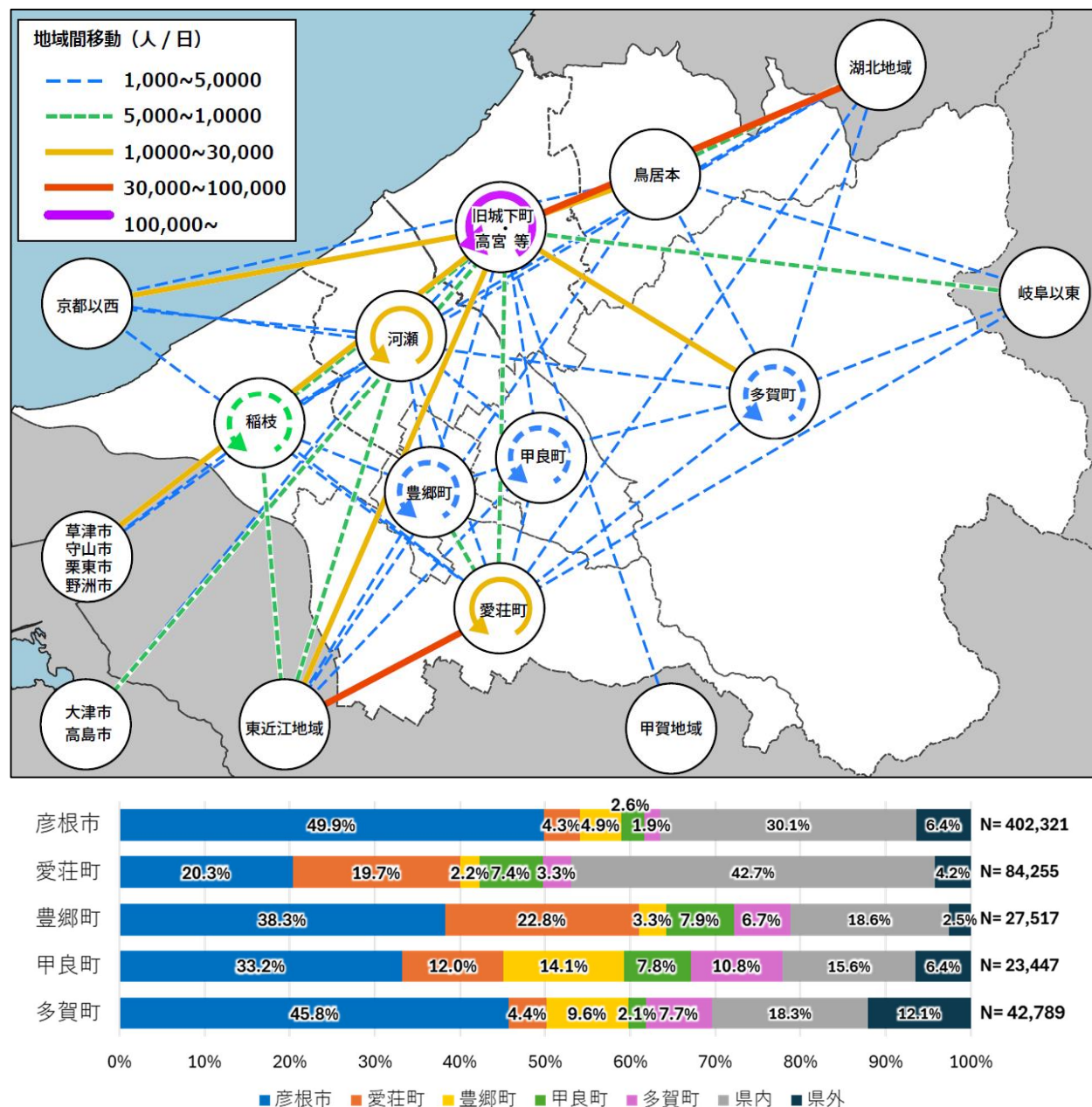


図 2.27 湖東地域の流動(出典: 全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

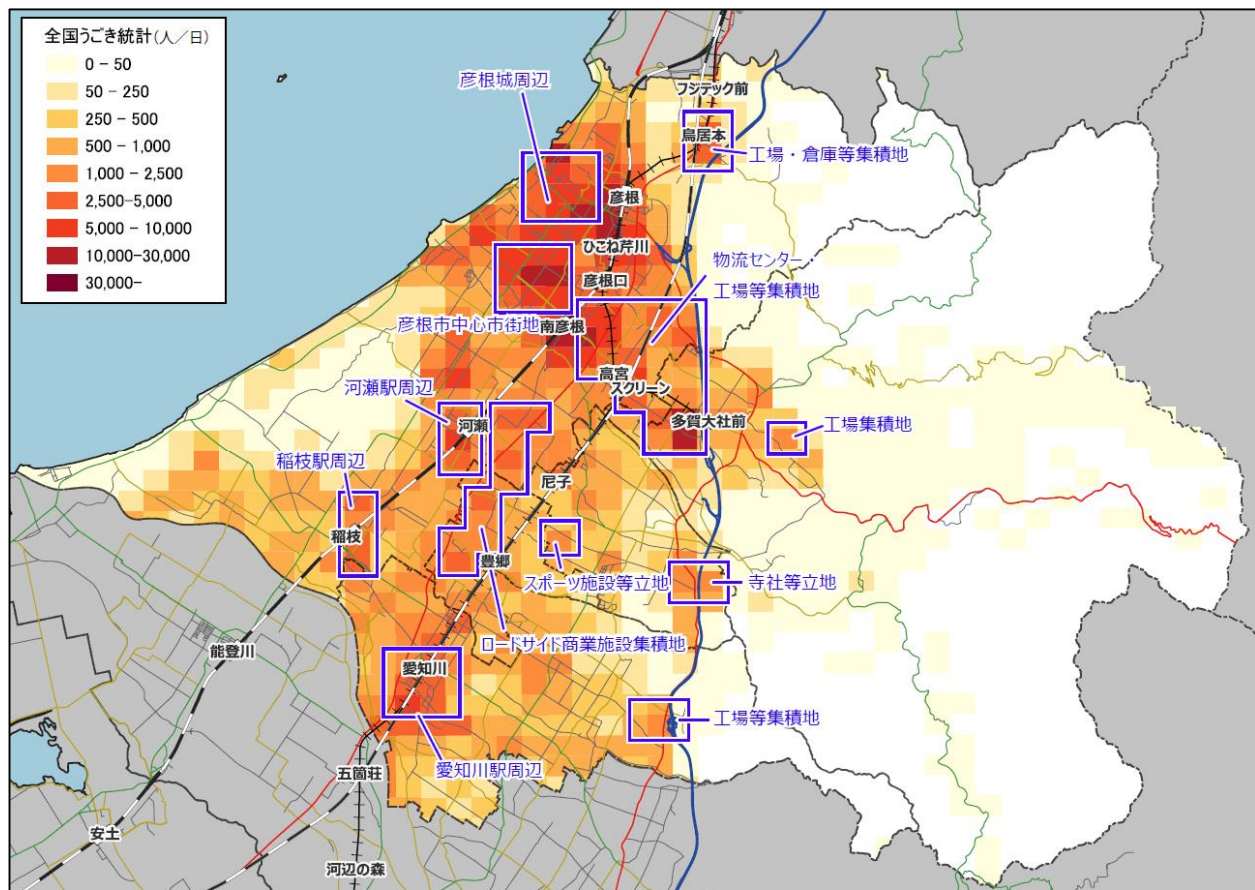


図 2.28 湖東地域の発生集中量(出典:全国うごき統計令和 6 年(2024 年)4 月平日平均)

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、中部、北陸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。

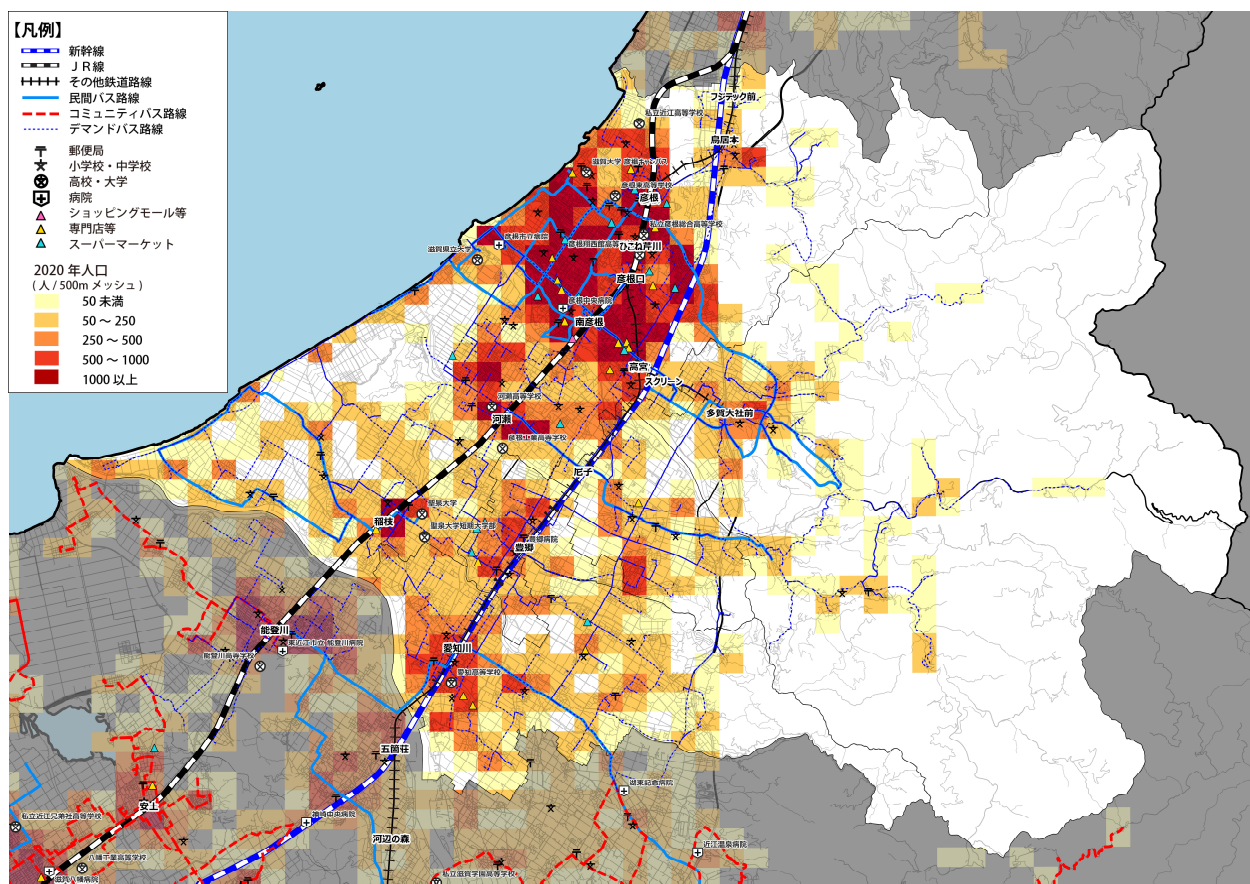


図 2.29 湖東地域の地域交通ネットワーク

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充足していますが、郊外部まで交通網が充足しているとはいえない状況にあります。移動の軸となる鉄道路線であっても、J R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本程度です。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。

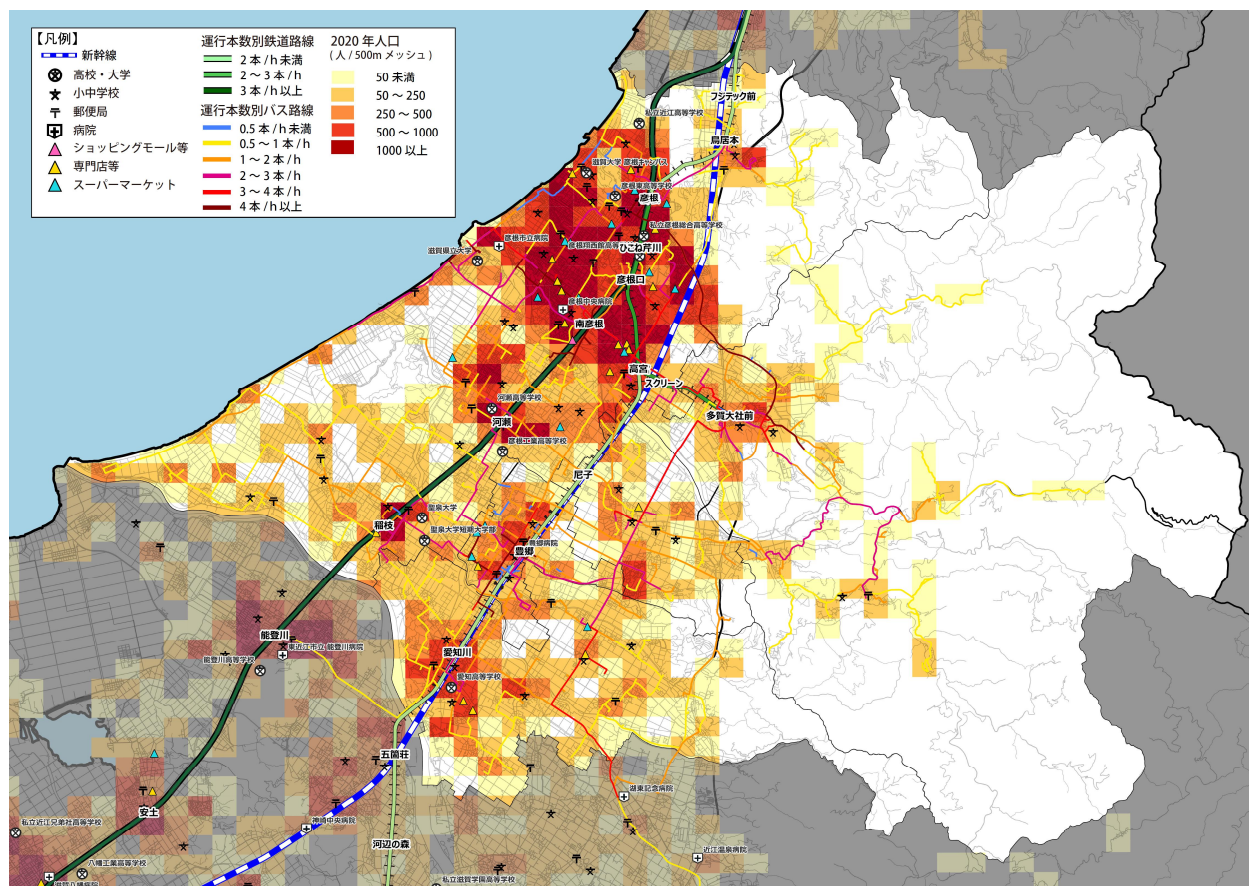


図 2.30 湖東地域における地域交通の運行頻度(平日)

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時台まで運行があるものの、バス路線は市町により運行終了時刻に差があり、愛荘町などでは21時台まで地域交通の運行があるものの、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の存在する地域と、自家用車に依存せざるを得ない地域が存在します。

しかし、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。

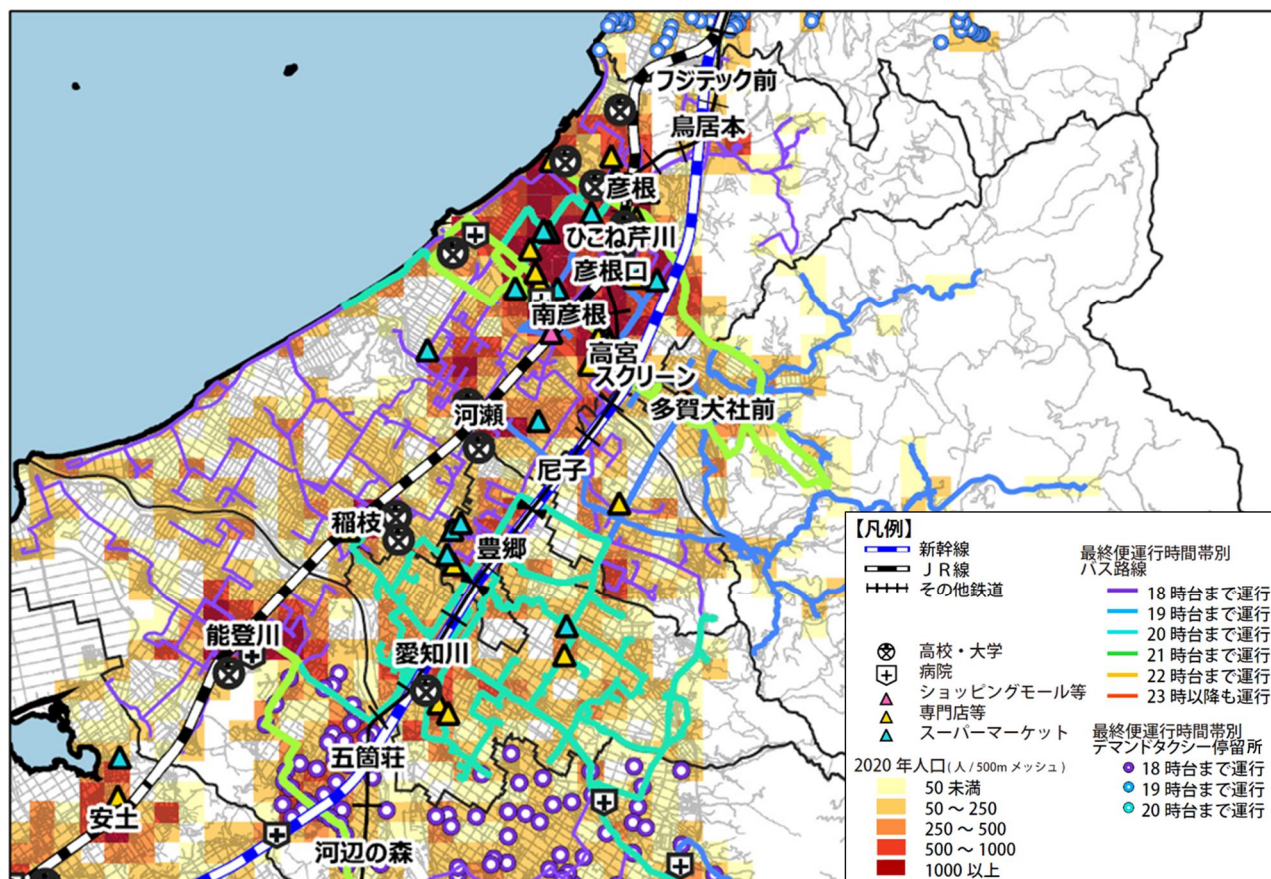


図 2.31 湖東地域における夜間の地域交通運行状況

(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 分以内にアクセスできています（図 2.32）。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予約ができない場合は、豊郷病院へ 10 分以内に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 2.33）。

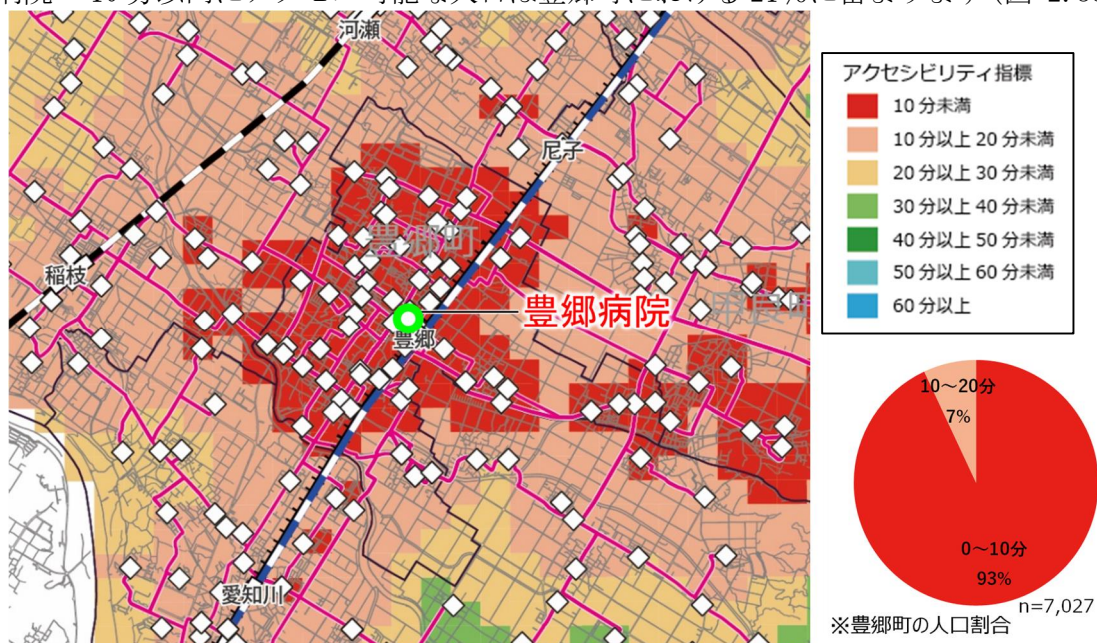


図 2.32 豊郷病院のアクセシビリティ

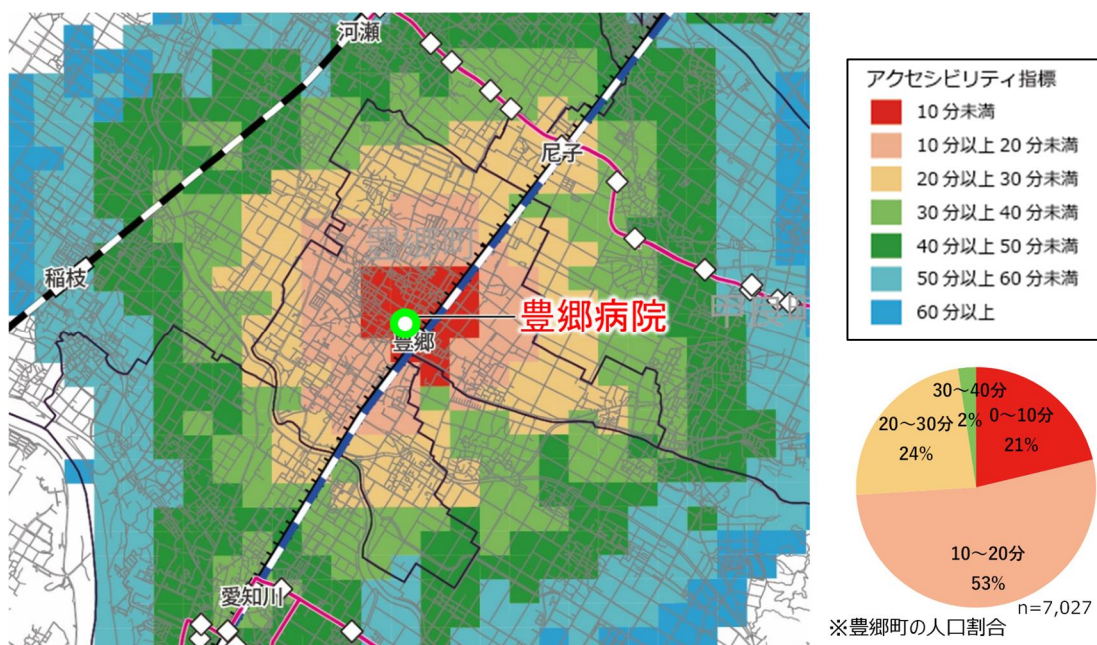


図 2.33 愛のりタクシーが利用できない場合における豊郷病院のアクセシビリティ

ii) 彦根市立病院

彦根市立病院は、三津屋線等が存在することで彦根市の人口における 92%が 30 分以内にアクセスできる状況にあります（図 2.34）。しかし三津屋線等が無い時は 30 分以内にアクセスできる人口が彦根市の人口 17%に留まります（図 2.35）。

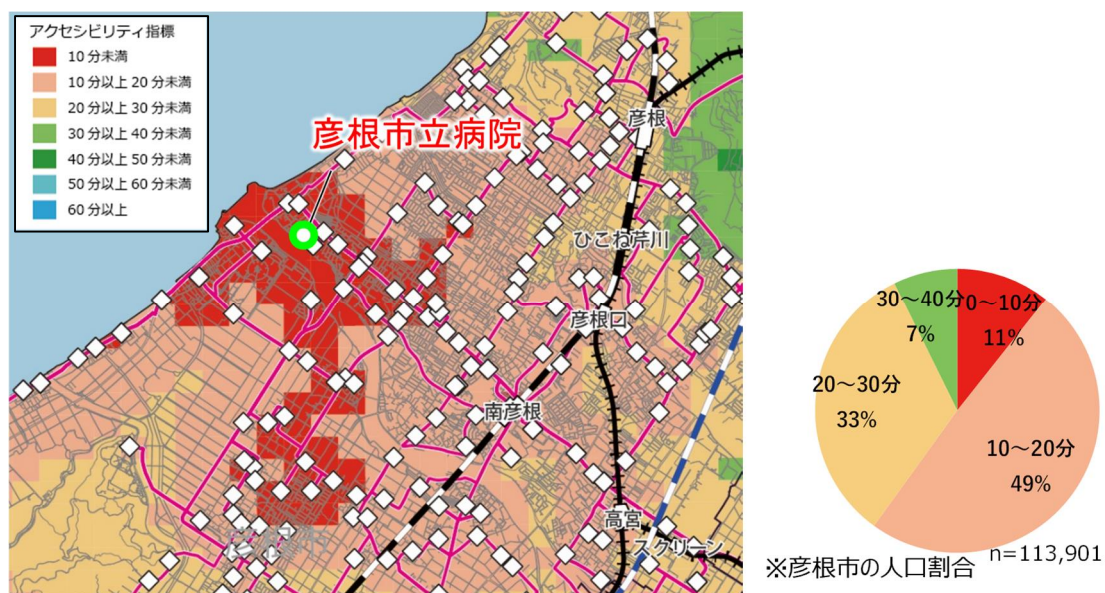


図 2.34 彦根市立病院のアクセシビリティ

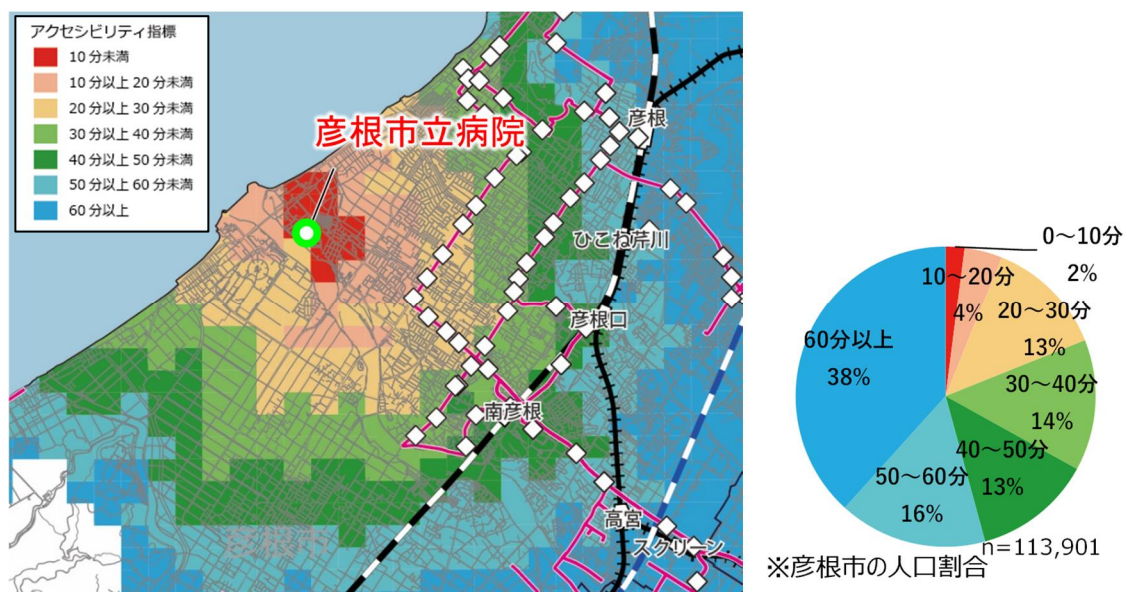


図 2.35 三津屋線等が利用できない場合における彦根市立病院のアクセシビリティ