

図 2.37 東近江地域の発生集中度(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。

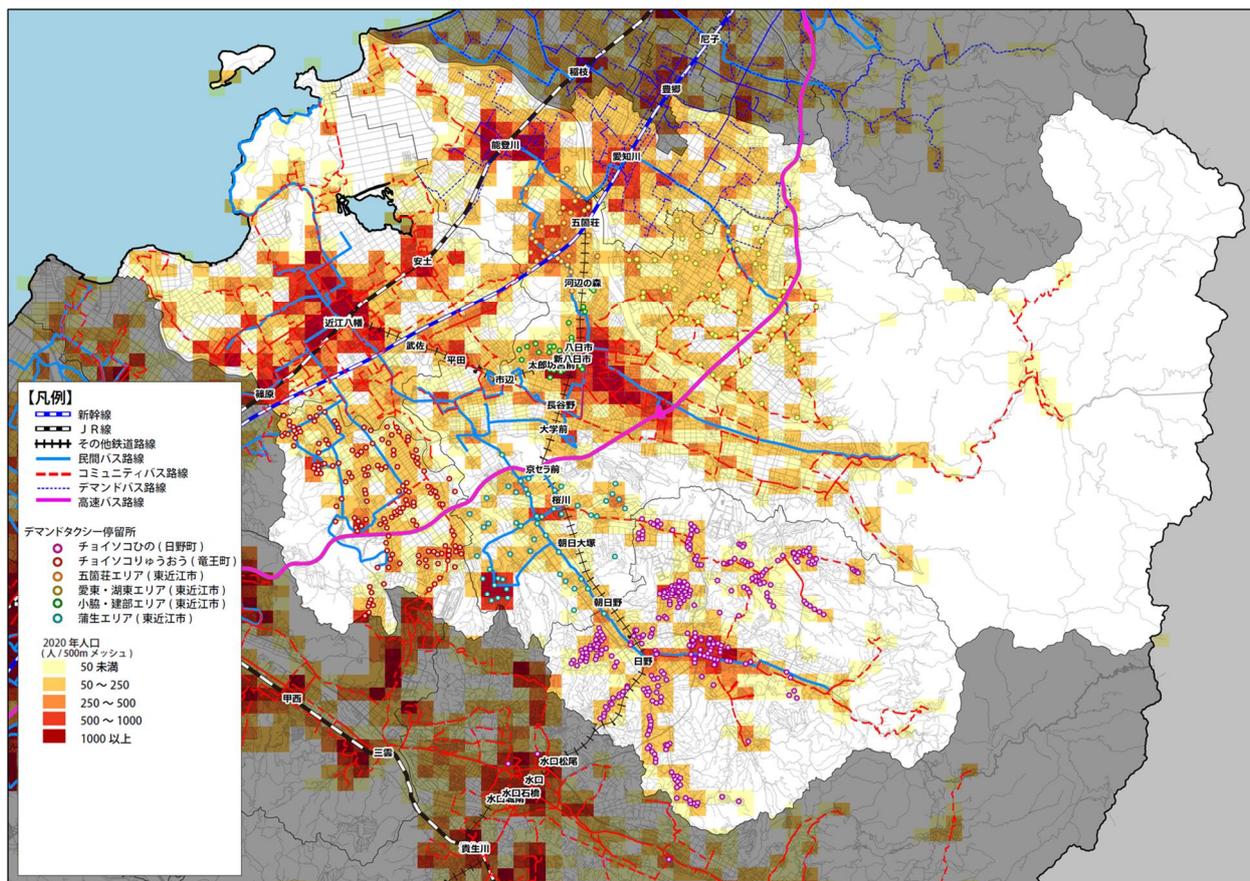


図 2.38 東近江地域の地域交通ネットワーク

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、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本程度です。バス路線については更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ほとんどを占めています。

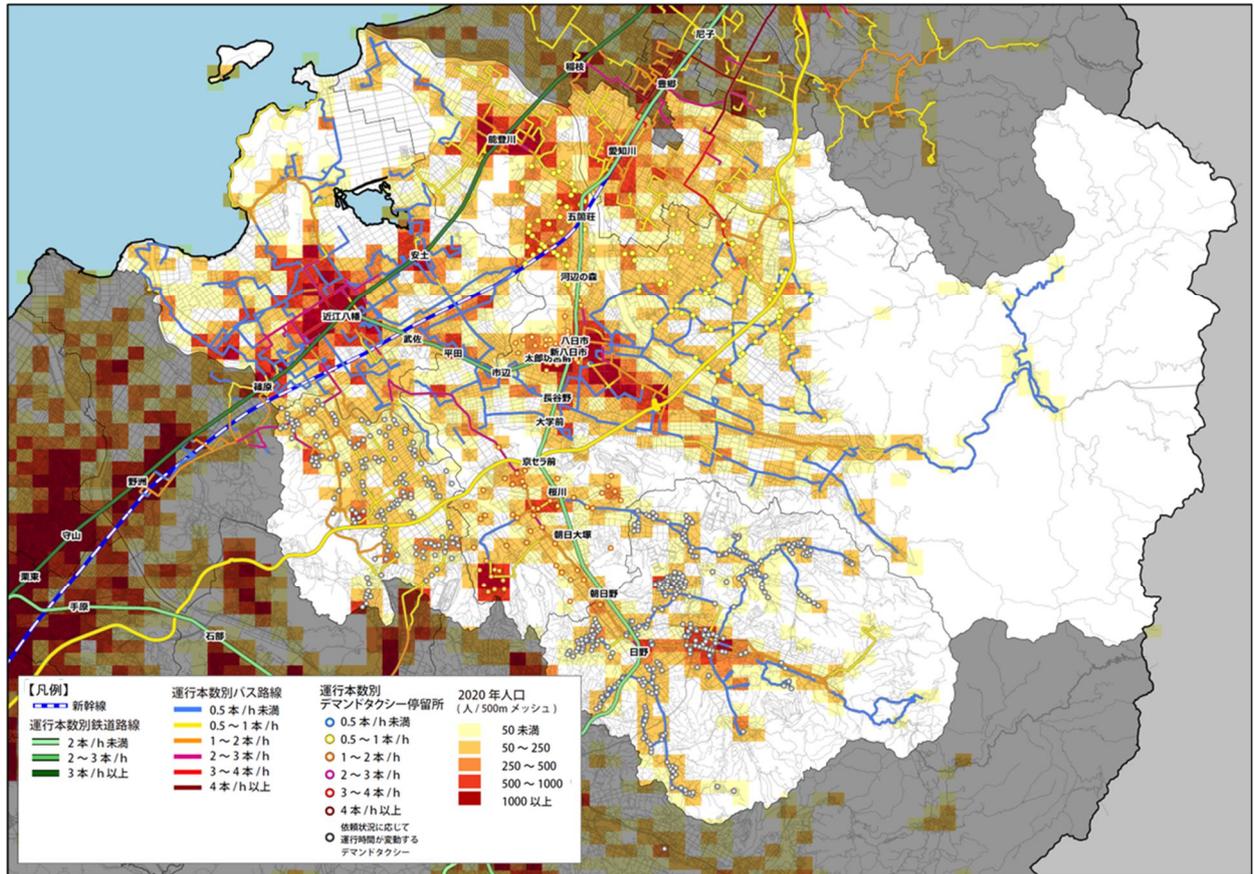


図 2.39 東近江地域における地域交通の運行頻度(平日)

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、夜間の有力な移動手段としては選択されにくい状況にあります。

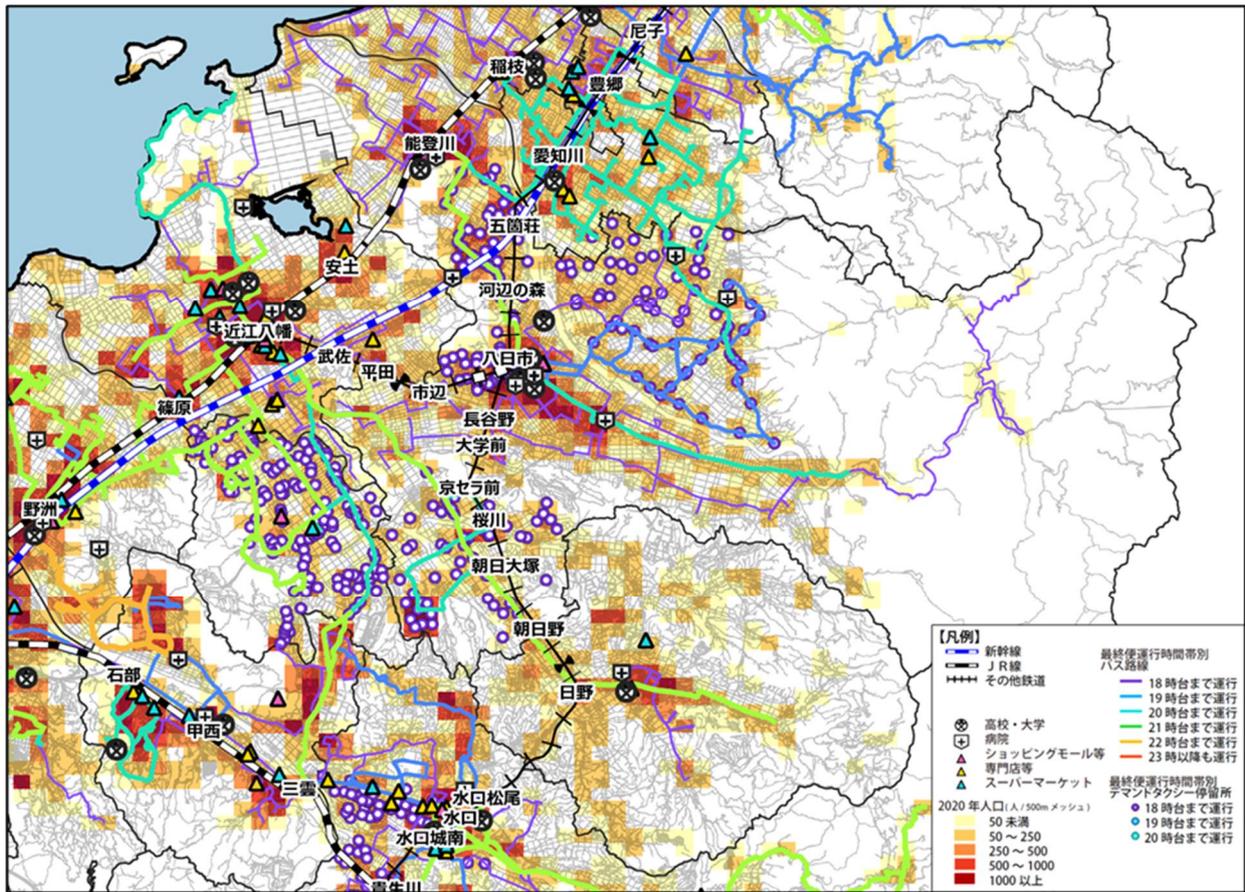


図 2.40 東近江地域における夜間の地域交通運行状況

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、新八日市駅、長谷野駅等と接続しており、これらバス路線と、近江鉄道本線等の鉄道路線を組み合わせることで、東近江地域の人口の37%が30分以内にアクセスが可能な状況です(図 2.41)。

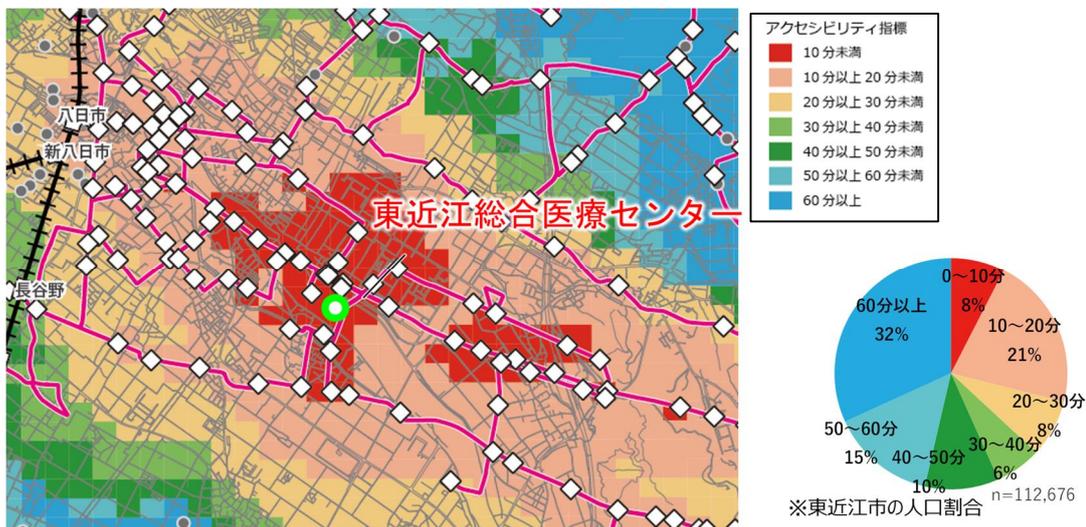


図 2.41 東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

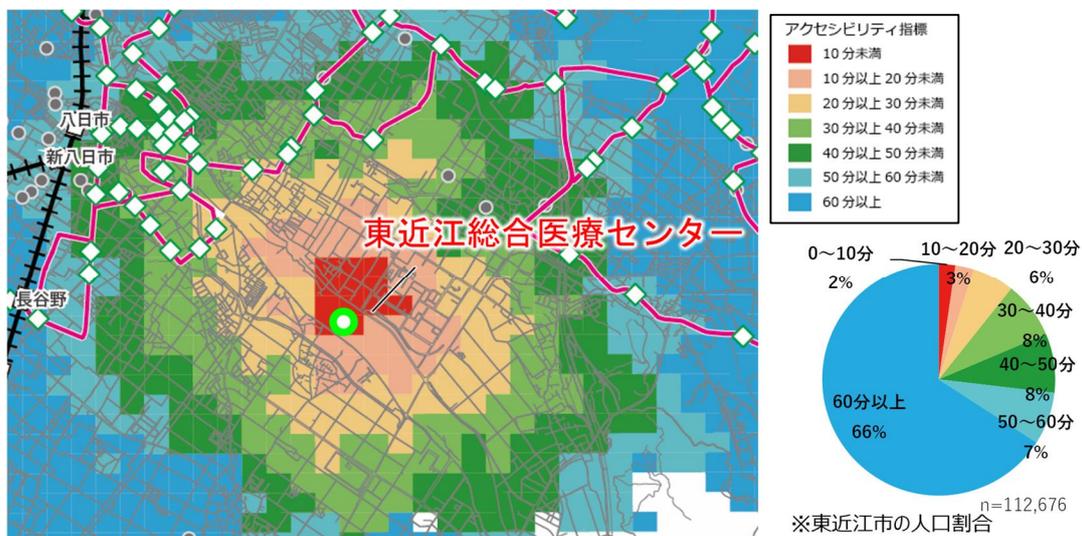


図 2.42 御園線等が利用できない場合における東近江総合医療センターへのアクセシビリティ

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、あかこんバスなどの複数路線※で市内各地と近江八幡駅が接続されており、近江八幡市の人口における 79%が 30 分以内にアクセスが可能な状況です（図 2.43）。

※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、八幡市内線、長命寺線、江頭線、船木線

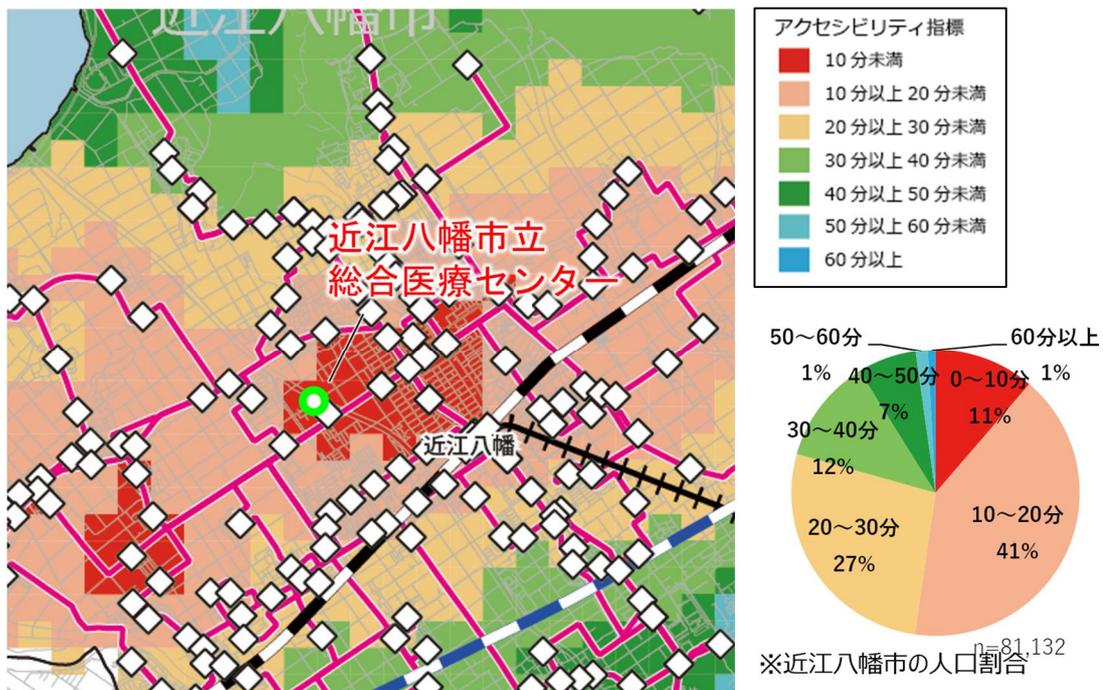


図 2.43 近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

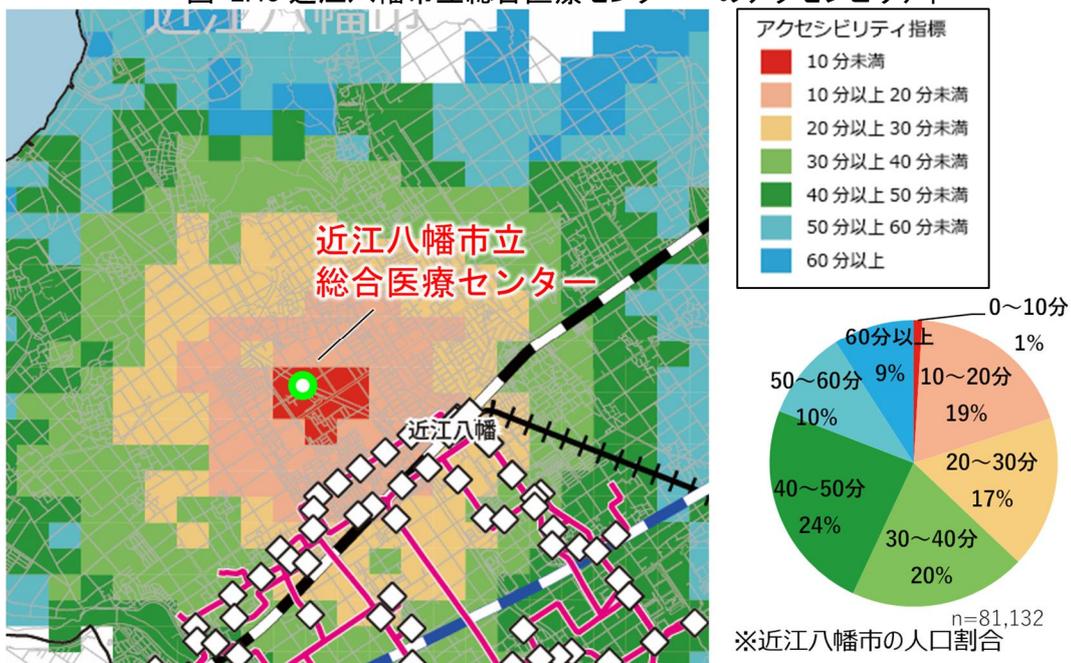


図 2.44 島・沖島町コース等が利用できない場合における近江八幡市立総合医療センターへのアクセシビリティ

b) 高等学校

i) 日野高校

日野高校は、朝日野駅、日野駅と鎌掛線や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 分以内にアクセスが可能な状況です（図 2.45）。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本程度の運行頻度です。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を利用場面として想定すると、30 分以内に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 2.46）。

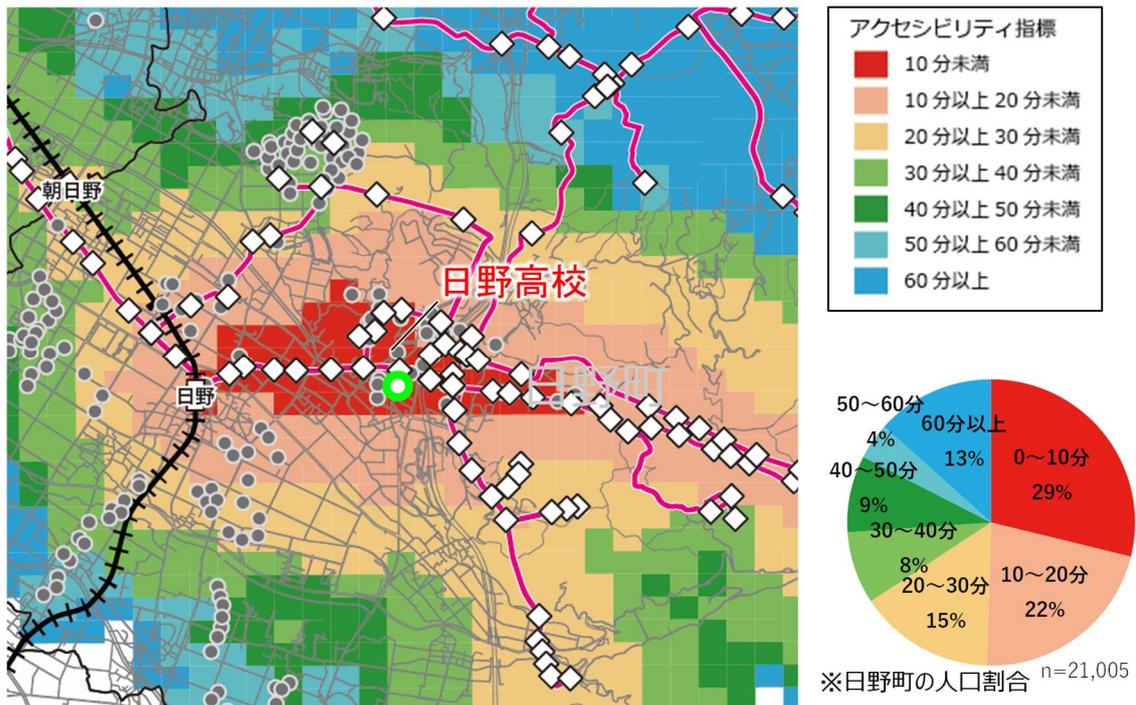


図 2.45 日野高校へのアクセシビリティ

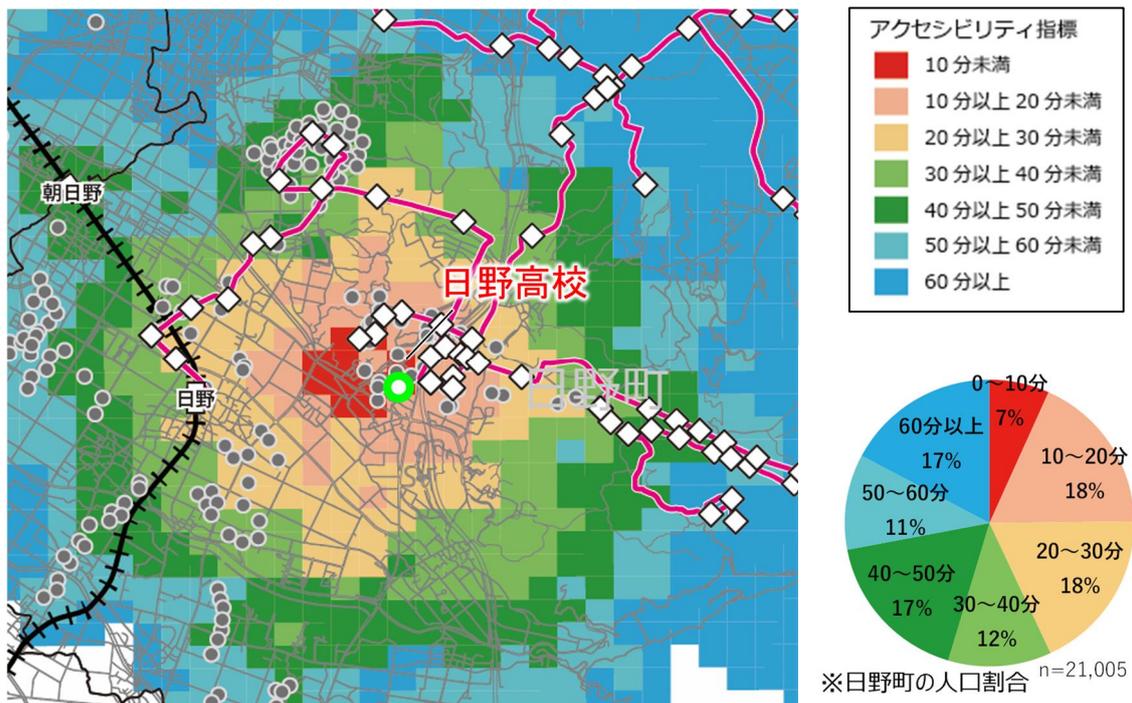


図 2.46 鎌掛線・日八線が利用できない場合における日野高校へのアクセシビリティ

ii) 八日市高校

八日市高校は、市街地循環線によって八日市駅、新八日市駅と接続することで、東近江市の人口における44%が30分以内にアクセスが可能な状況です(図 2.47)。

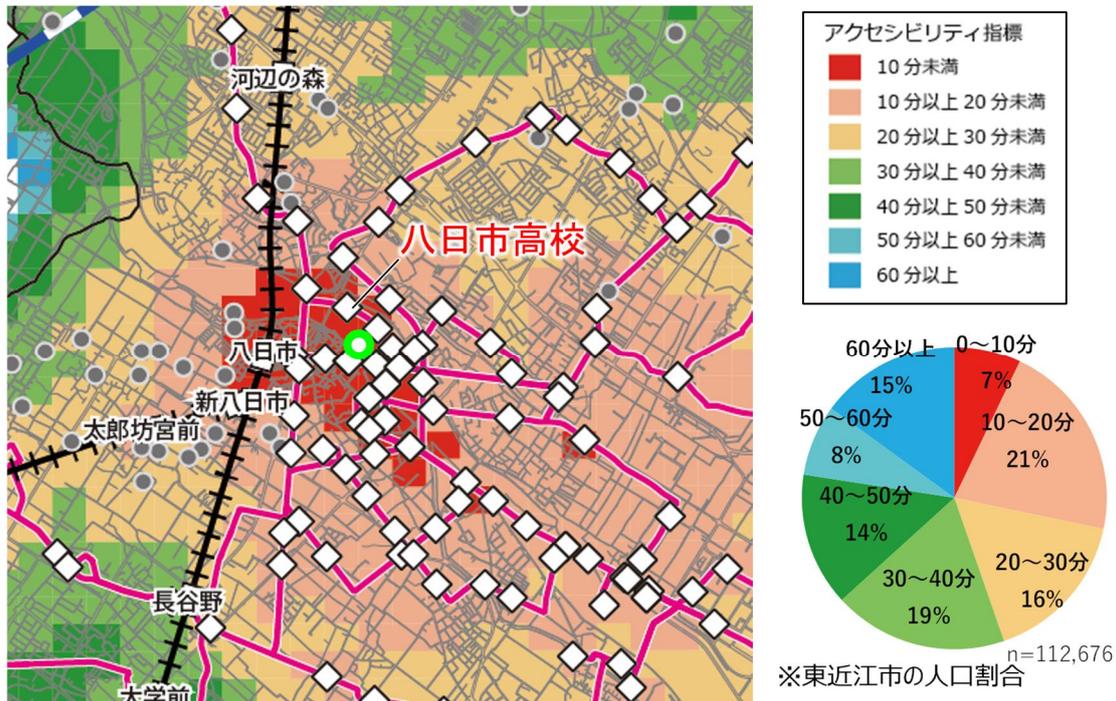


図 2.47 八日市高校へのアクセシビリティ

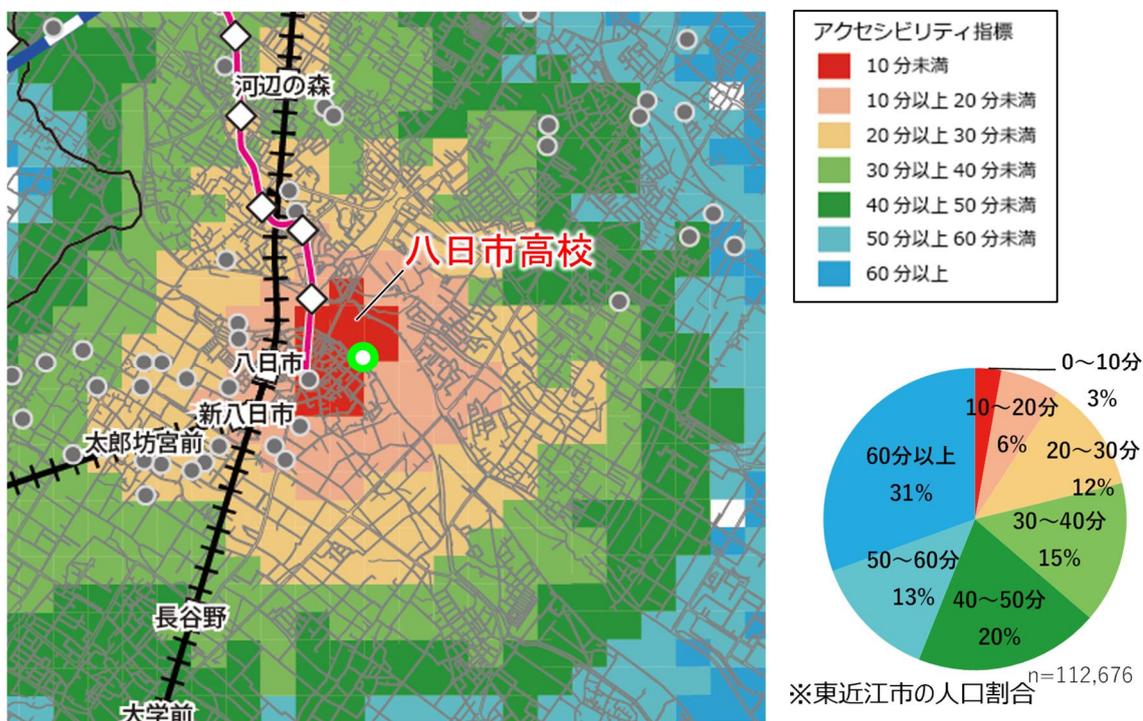


図 2.48 市街地循環線が利用できない場合における八日市高校へのアクセシビリティ

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。

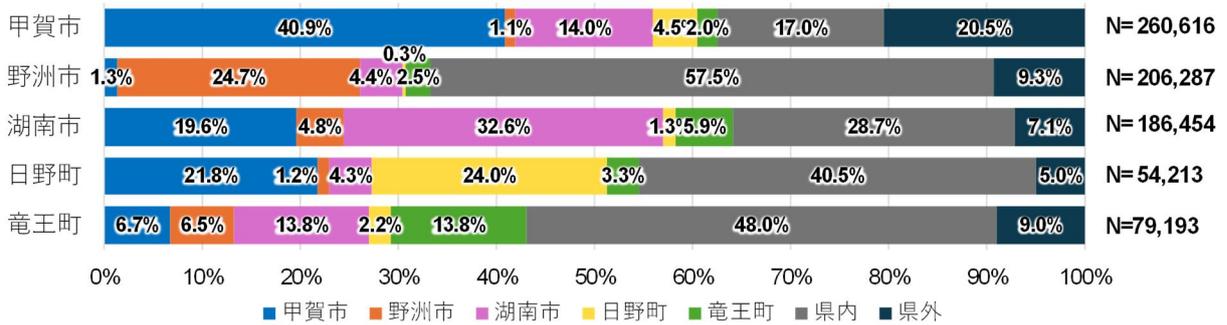
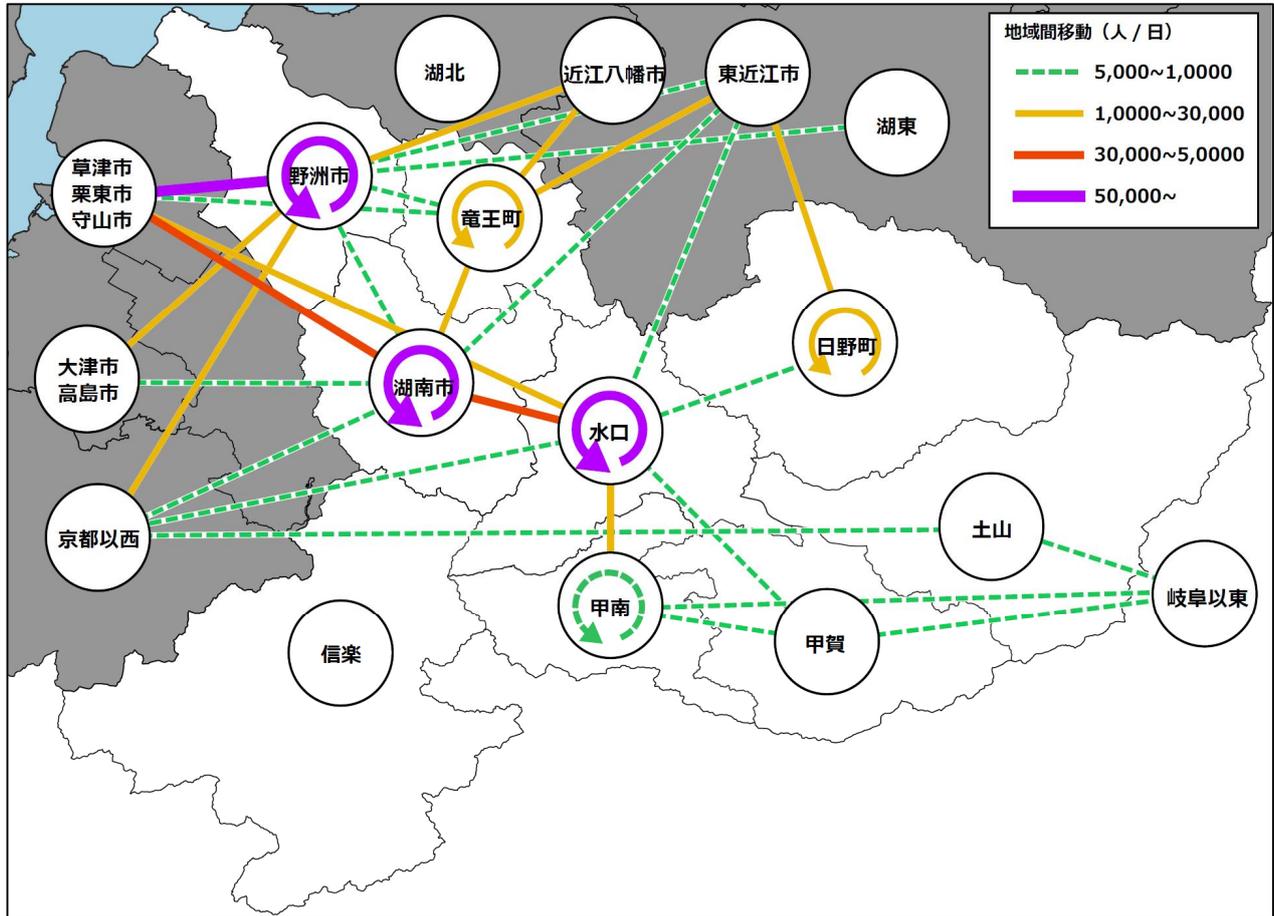


図.2.49 甲賀地域の流動(出典:全国うごき統計令和6年(2024年)4月平日平均)

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、J R琵琶湖線、J R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J R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・下田線、湖南市-野洲市間を結び公共・文化施設を經由し、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。

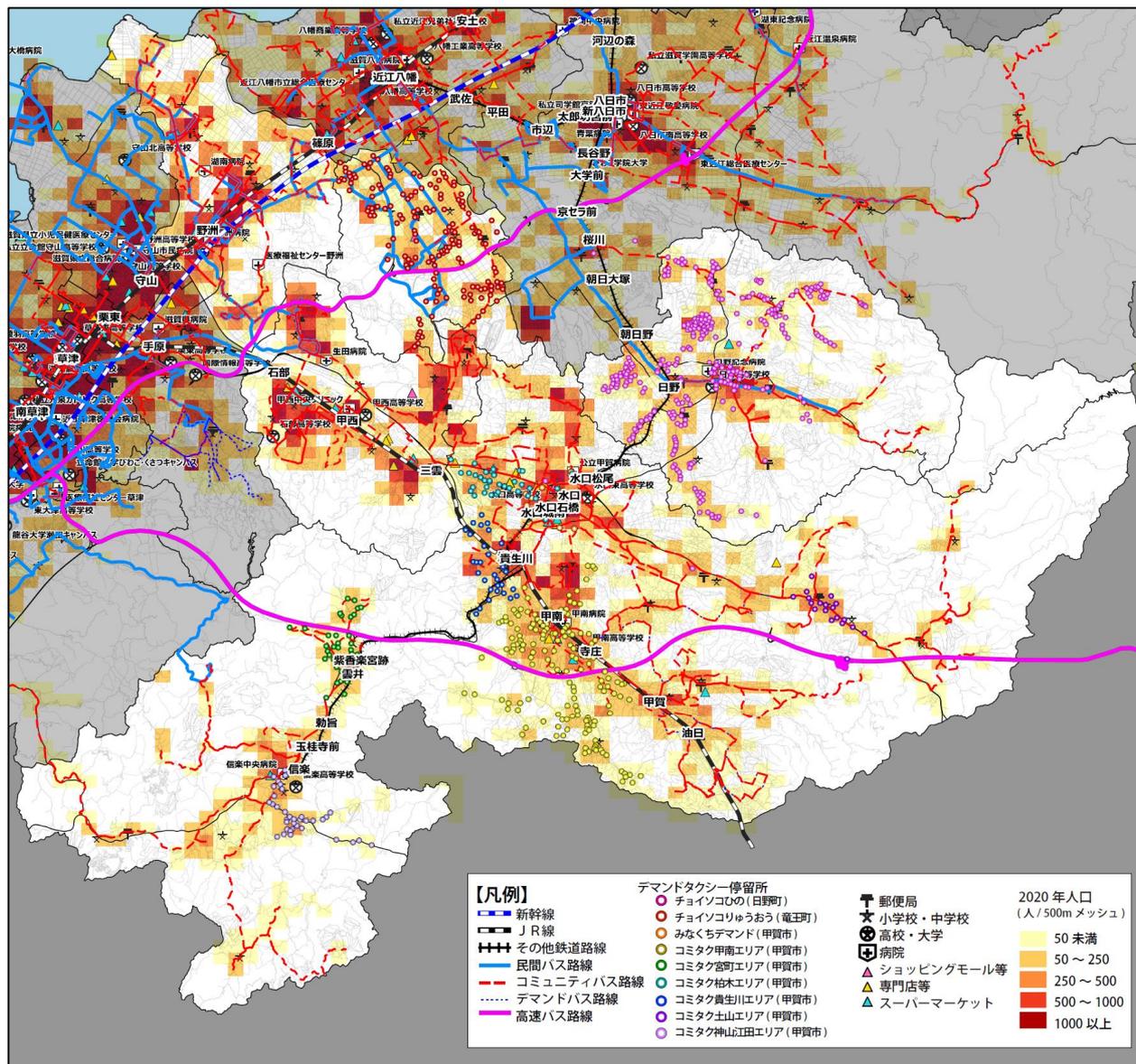


図 2.51 甲賀地域の地域交通ネットワーク

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。

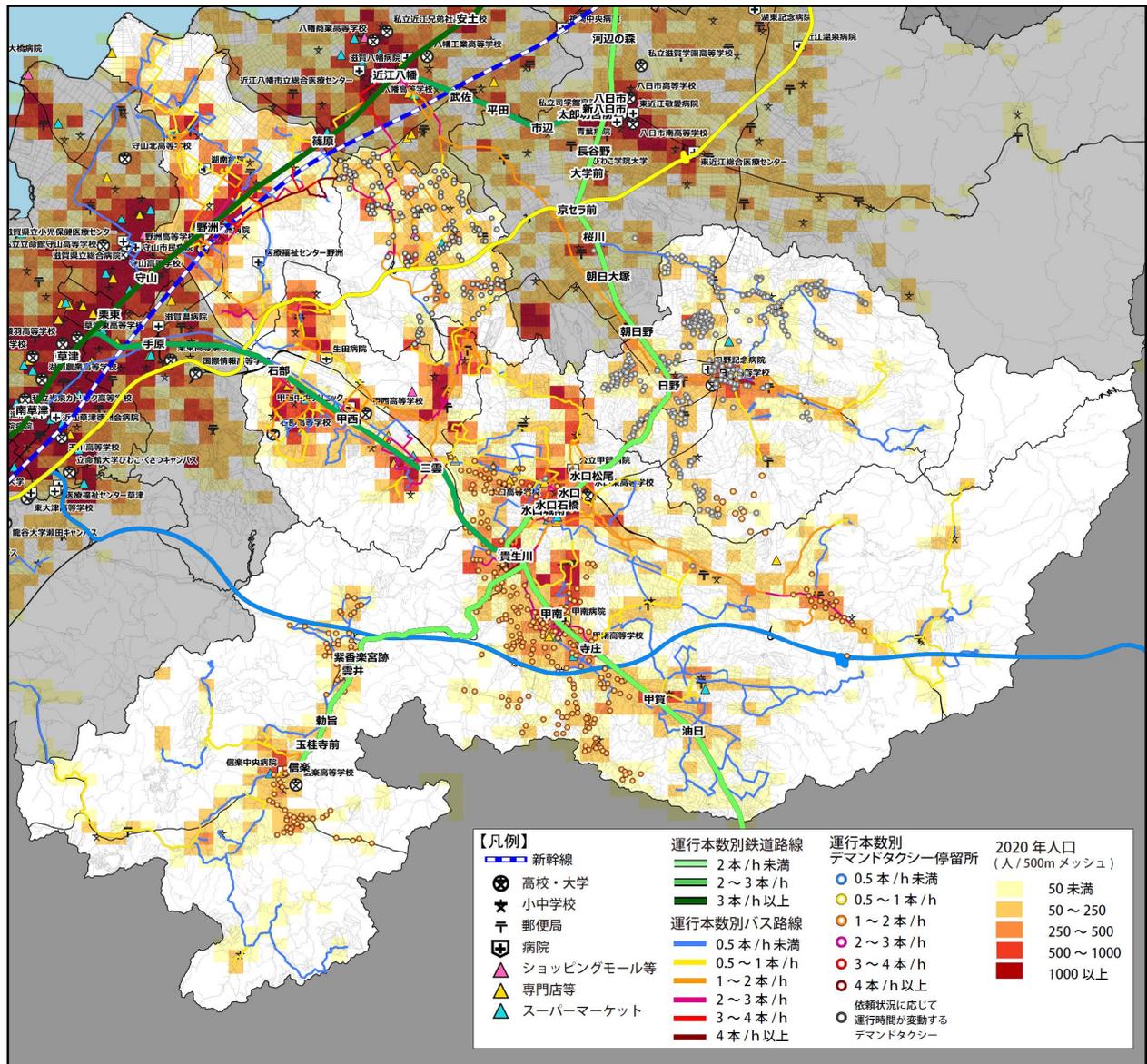


図 2.52 甲賀地域における地域交通の運行頻度(平日)

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22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。竜王町や野洲市は比較的夜間の交通手段が豊富ですが、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時までに終了するうえ、デマンド交通の運行も18時台で終了します。また日野町でも、主要な地域交通であるデマンド交通が18時以前に運行を終了します。

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、夜間の有力な移動手段としては選択されにくい状況です。

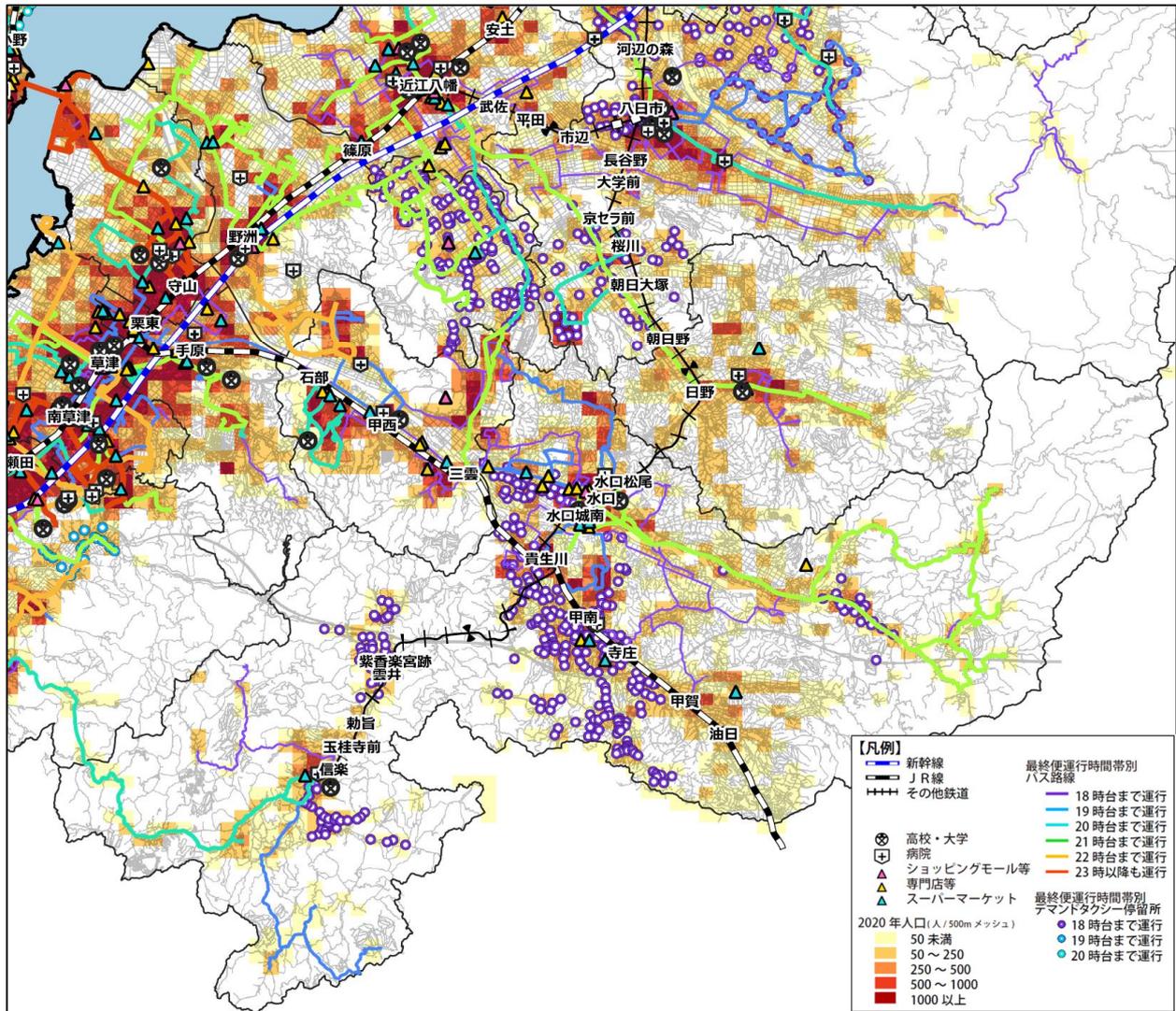


図 2.53 甲賀地域における夜間の地域交通運行状況

(1) 分野ごとに見る交通の状況

a) 病院

i) 公立甲賀病院

公立甲賀病院は、甲賀市コミュニティバス※で水口松尾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 52%が 30 分以内にアクセス可能な状況にあります (図 2.54)。

※甲賀市コミュニティバス (広域水口線、希望ヶ丘・水口線、土山甲賀病院直通便、和野・中畑線、広野台線、八田線)

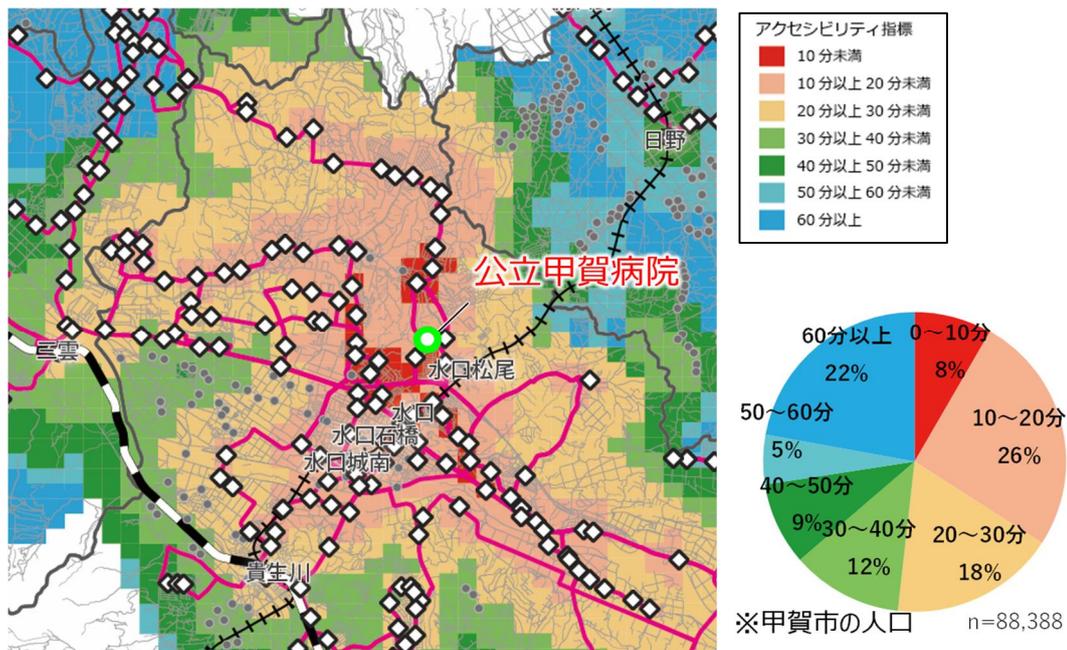


図 2.54 公立甲賀病院へのアクセシビリティ

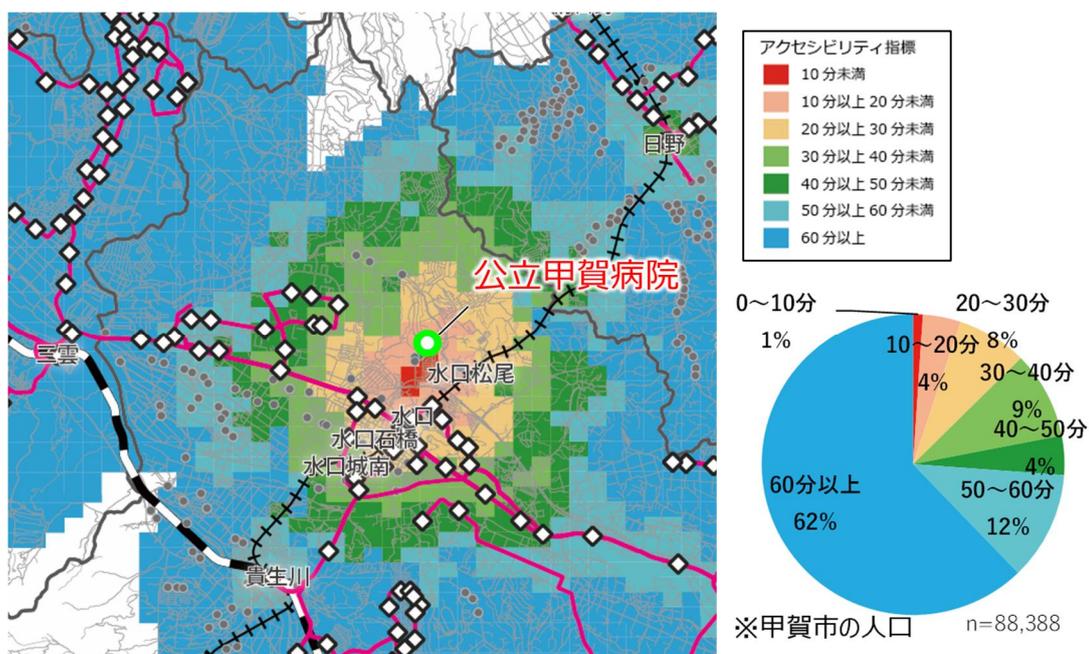


図 2.55 甲賀市コミュニティバスが利用できない場合における公立甲賀病院へのアクセシビリティ

ii) 日野記念病院

日野記念病院は、鎌掛線や日八線によって町内各地と接続しています。これら路線が存在することにより、日野町の人口における 75%が 30 分以内にアクセス可能な状況です（図 2.56）。しかし、鎌掛線等が無い時は、30 分以内に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 2.57）。

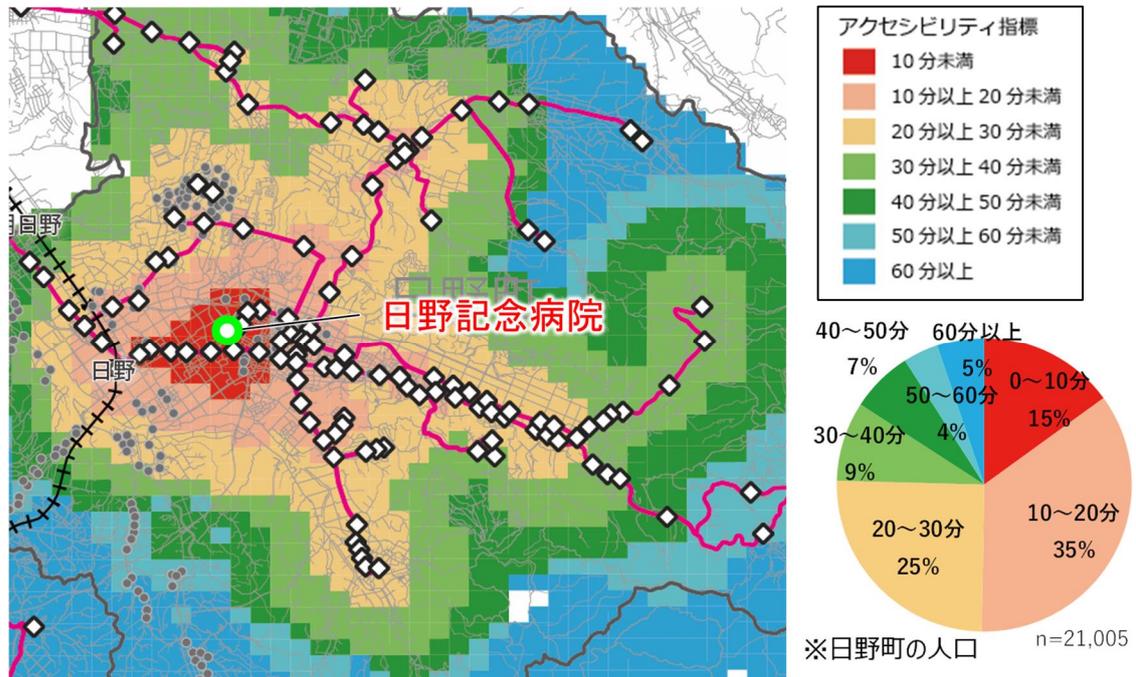


図 2.56 日野記念病院へのアクセシビリティ

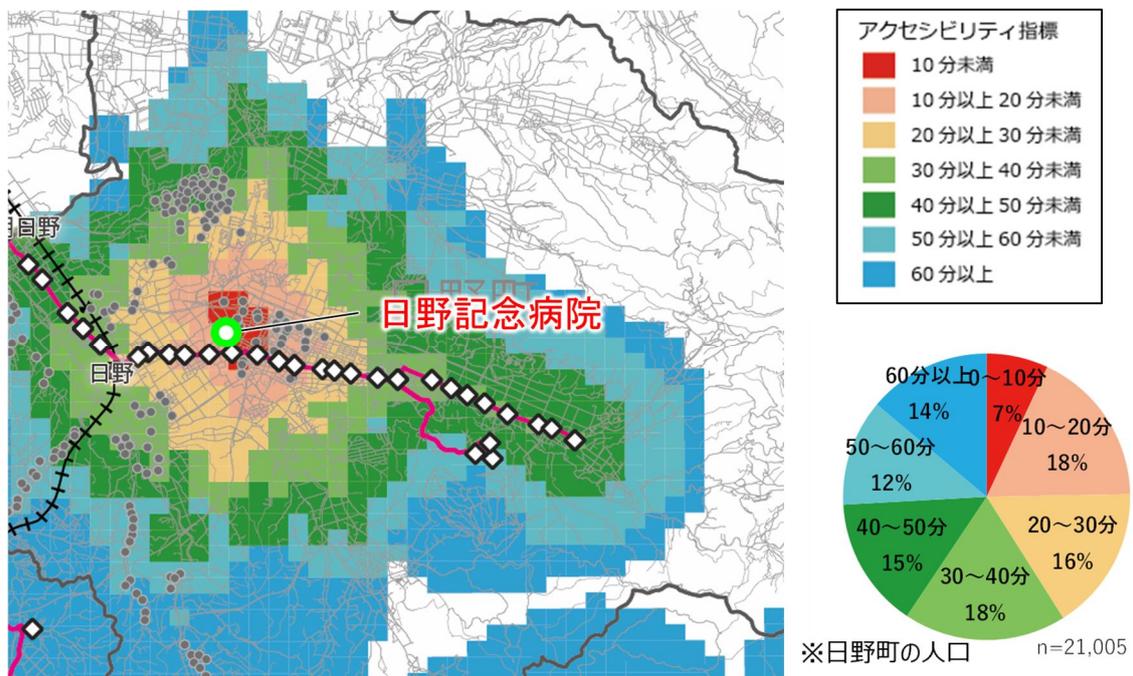


図 2.57 鎌掛線等が利用できない場合における日野記念病院へのアクセシビリティ