

令和4年6月定例記者会見

令和4年6月29日

日野町公共交通活性化 「わたむき自動車プロジェクト」

令和3年度の取り組み成果と 令和4年度の取り組み概要

滋賀県日野町

「わたむき自動車プロジェクト」

日野町の地域公共交通活性化にむけて

○公共交通活性化の必要性○

- ・利用者の減少とともに便数の削減 → 本数が少ないから利用しない（できない）という悪循環
- ・一方で交通をめぐる課題は山積
通勤マイカーによる交通渋滞、危険な通勤自転車の国道走行、2キロ以上の徒歩通学、
小学校1年生からの自転車通学、「家族タクシー」（家族による送迎）の負担
- ・日野町が「住んでみたい、住み続けたいまち」となるために・・・
「忘れられていた」公共交通を再び活性化させることが必要

潜在的な公共交通への需要を掘り起こし、それを満たす交通体系を構築していく

「わたむき自動車プロジェクト」

人口流動等実態調査の実施 → 潜在ニーズの把握と実証実験の実施 → 交通インフラ整備のシステム化を目指す

実証実験

工業団地への通勤バス運行、まちなかバスの小型化・本数倍増（運転手養成のしくみ構築）、小学校スクールバス充実、
オンデマンド交通の導入（高齢者等の移動手段確保だけではなく、日野駅や公民館事業への送迎、保育所送迎、飲食店送迎も）

目指す姿

若い人も高齢者も親子連れも来訪者も・・・

だれもが利用しやすい公共交通を、みんなが利用しているまち、日野町

公共交通で安全に通勤・通学できるまち、公共交通でどこへも気軽に出かけられるまち、公共交通で来訪・観光できるまち、
いつでも公共交通で安心して帰宅できるまち、交通ターミナルの日野駅を交流・にぎわい拠点とするまち

令和 3 年度の取り組み経過

令和3年度の取り組み経過

●令和3年4月

- ・「わたむき自動車」プロジェクト開始
- ・日野町役場に公共交通政策推進室の設置
- ・地方自治研究機構との共同調査研究を開始

●令和3年7月

- ・株式会社A g o o pと
地域活性化包括連携協定を締結

●令和3年9月

- ・町内周遊アプリの開発開始



令和3年度の取り組み経過

●令和3年11月

- ・国土交通省「ビッグデータ活用による旅客流動分析実証実験事業」採択

●令和4年1月

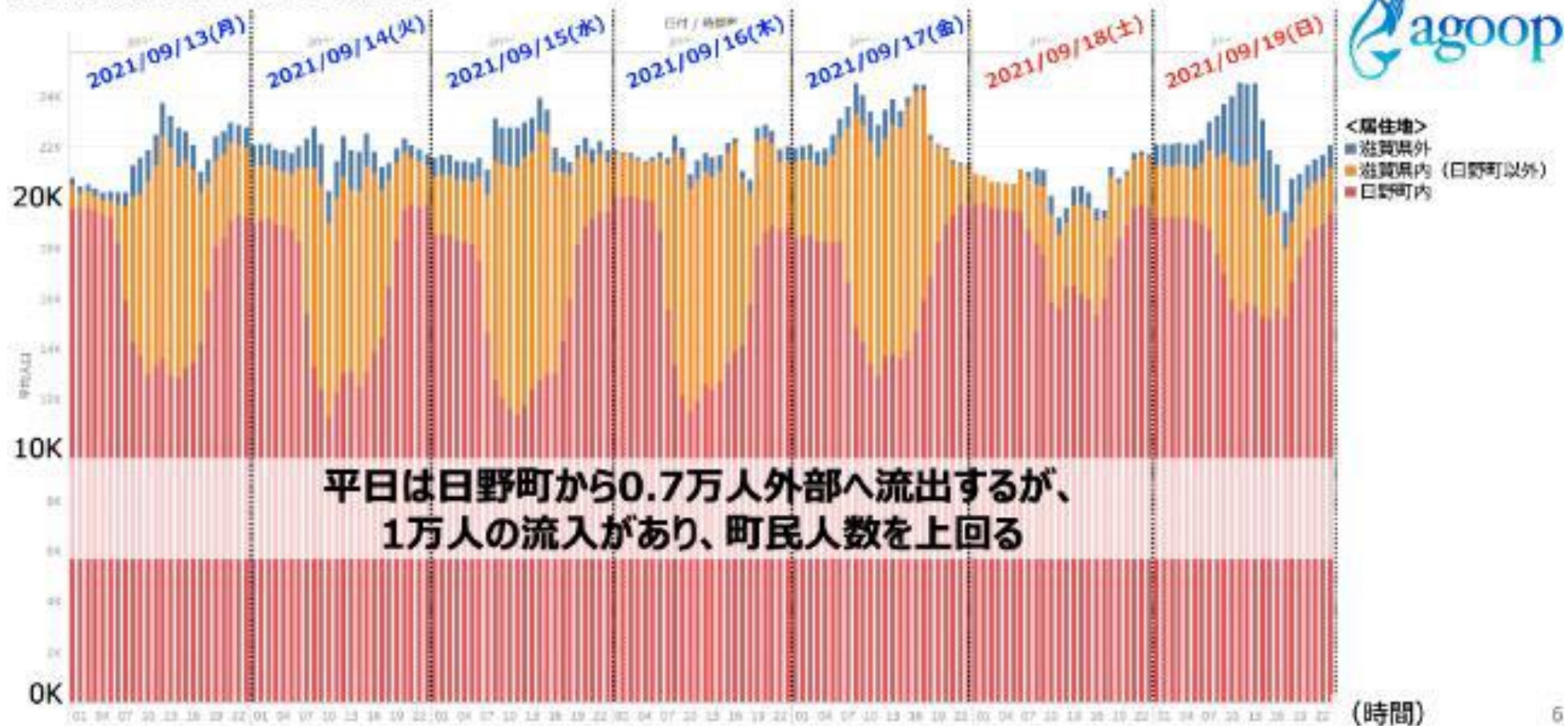
- ・「わたむき自動車プロジェクト」推進協議会設立



ビッグデータを活用した通勤交通の分析

[時間帯別]日野町の人流推移 (居住地別：日野町内・滋賀県内・滋賀県外)

【時間帯別】25383:日野町の人流推移



令和3年度に実施した取り組み

①通勤・通学バス実証実験

工業団地への通勤実証実験

湖南サンライズ⇔必佐小学校のバス通学の実証実験



①と②は連動

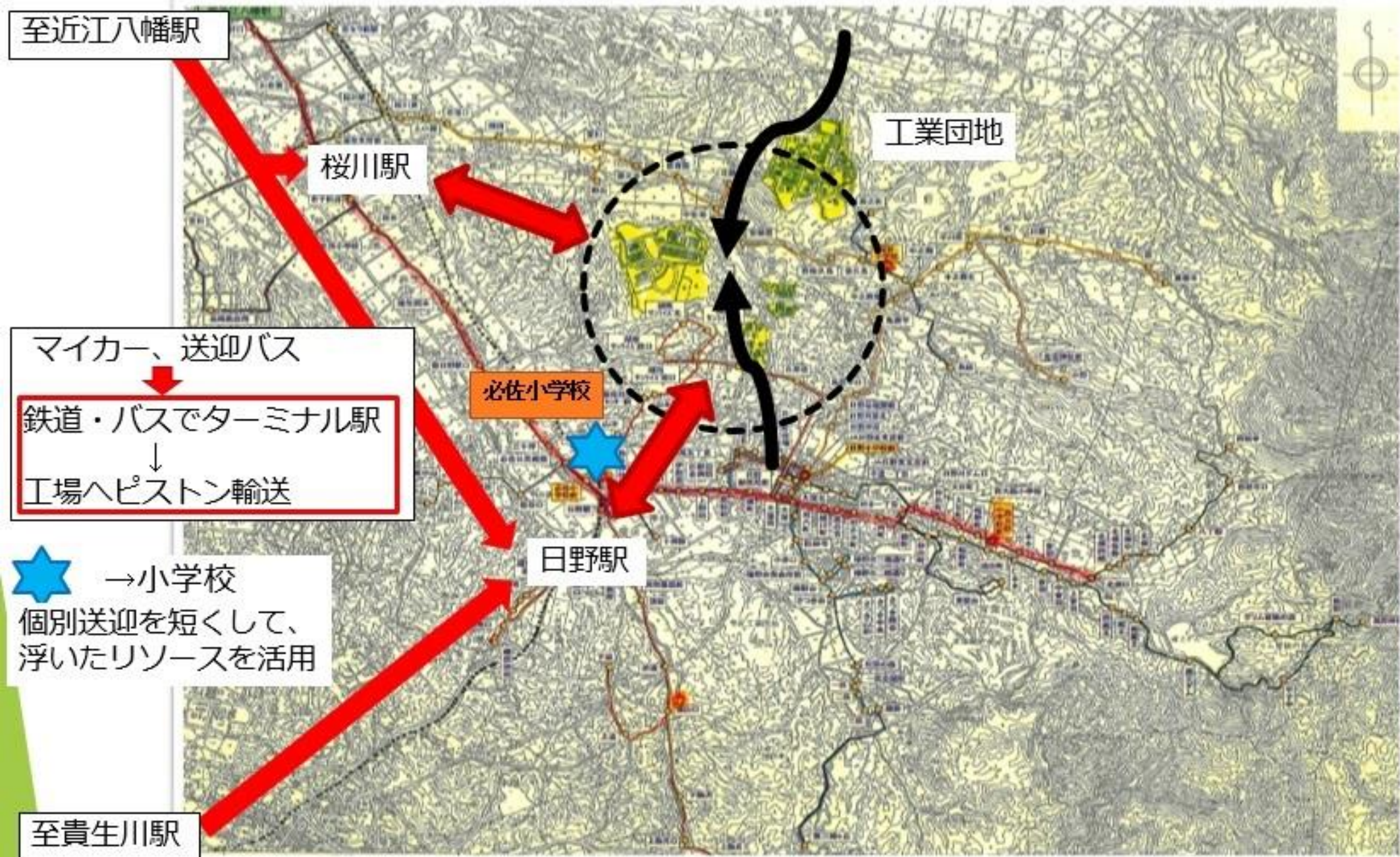
②ビッグデータ活用による旅客流動分析

③町内周遊アプリの開発

④地方自治研究機構との共同研究

取り組み①

通勤・通学バス実証実験



通勤シャトル実証実験バスの運行

●実施期間

- ・令和4年2月（土日祝日を除く18日間）

●参加事業所

- ・株式会社ダイフク滋賀事業所、株式会社オーケーエム

●運行便数

- ・日野駅便…朝1便、夕方5便
- ・桜川駅便…朝4便、夕方8便

●乗車人数と特徴

- ・日野駅便 延べ約130名
- ・桜川駅便 延べ約200名 ※1日あたり、約20名が利用

通勤シャトル実証実験バスの振り返り

● 実証実験参加者の声

○ プラス評価

- ・「行き帰りの運転を意識しないので、体が楽になった」
 - ・「歩く歩数が増えて、健康づくりになった」
 - ・「環境面での貢献ができる」
 - ・「最初は、面倒だったが、1週間ごろからは、習慣となった」
- ※参加事業所を通じて、「このまま継続してほしい」という意見も！

通勤シャトル実証実験バスの振り返り

● 実証実験参加者の声

○ 改善にむけ考慮すべき点

- ・ 実証実験バスの利用のほとんどが、駅・バス停からの徒歩圏内
- ・ 利用いただけなかった方は、「駅やバス停が近くにない」「バス路線が近くにない」などの意見
- ・ 乗り継ぎ等の不便さに関する意見も多く、
 ＪＲ駅や近江鉄道八日市駅からの直通便を望む声もあり
- ・ その他にも、帰りの便で、買い物ができるような場所を経由してほしいなどの意見もあり

必佐小学校⇔湖南サンライズバス実証実験

●実施期間

- ・令和4年2月（土日祝日を除く18日間）

●対象地域

- ・必佐小学校、湖南サンライズ地区

●運行便数

- ・ダイフク滋賀事業所の送迎バス、通勤
実証実験の日野駅便にあわせて実施
- ・行き3便（3台）帰り（2便）を
基本に運行

●乗車人数

- ・利用者 概ね120人／日



通学バスの実証実験後の振り返り

● 保護者との意見交換会（振り返り）での声

- ・「バス通学で、学校の朝の時間が、定刻にスタートできるようになった」
- ・「学校の時間中に、子どもが元気いっぱい過ごせるようになった」
- ・「登下校中のトラブルがなくなった」
- ・「保護者の家族送迎がほとんどなくなり、駐車場が混雑せず、通学路が安全になった」
- ・「帰宅後に勉強の時間や、子ども自身の活動時間がとれるようになった」

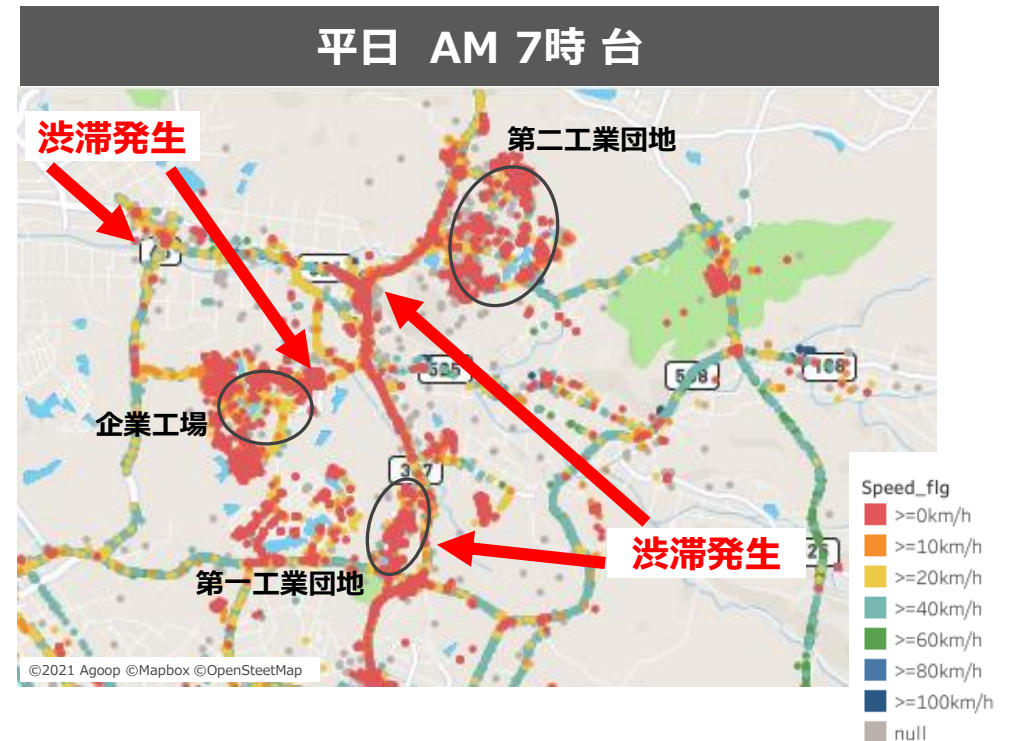
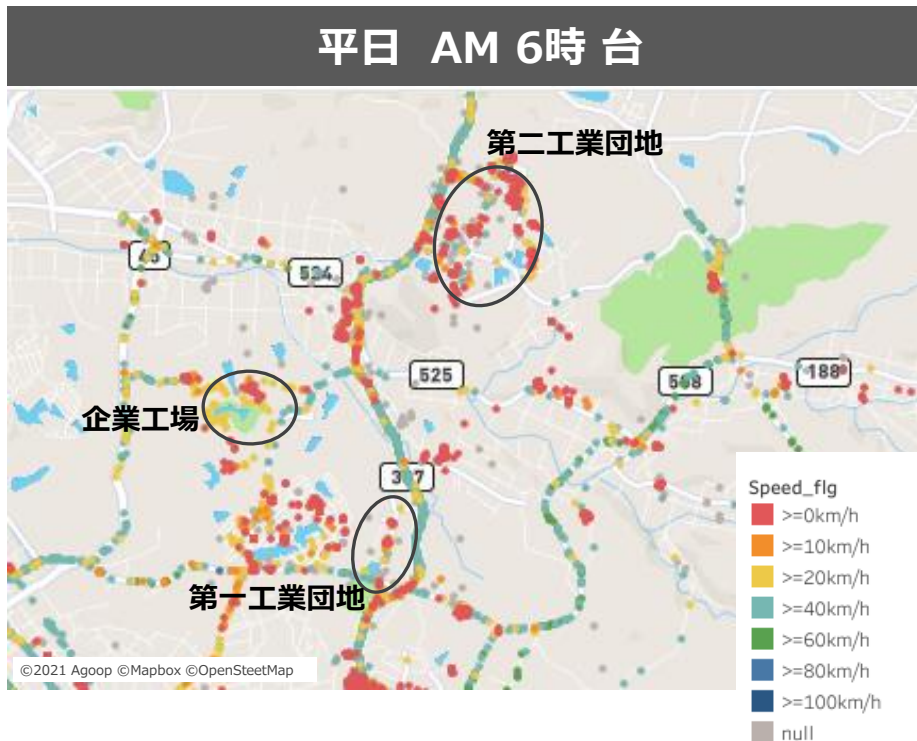
など

取り組み②

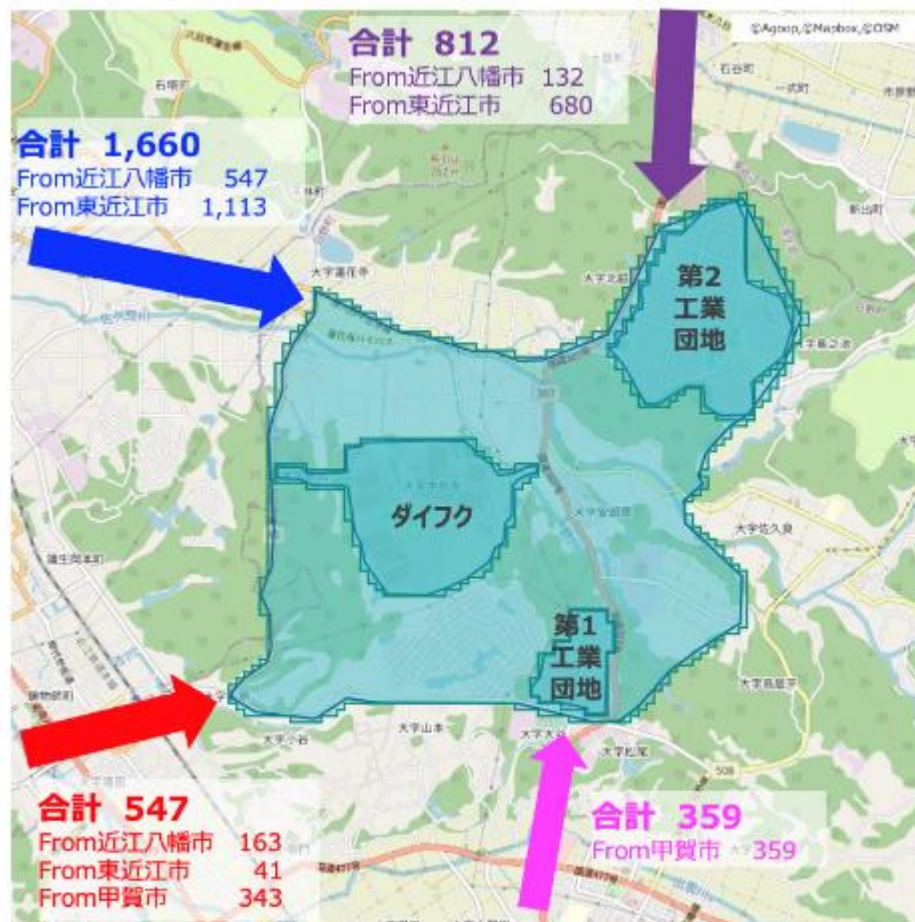
国土交通省
「ビッグデータ活用による旅客流動
分析実証実験事業」

人流データを用いた渋滞の状況と原因の把握・分析

課題： 工業団地への出勤で慢性的な渋滞が発生

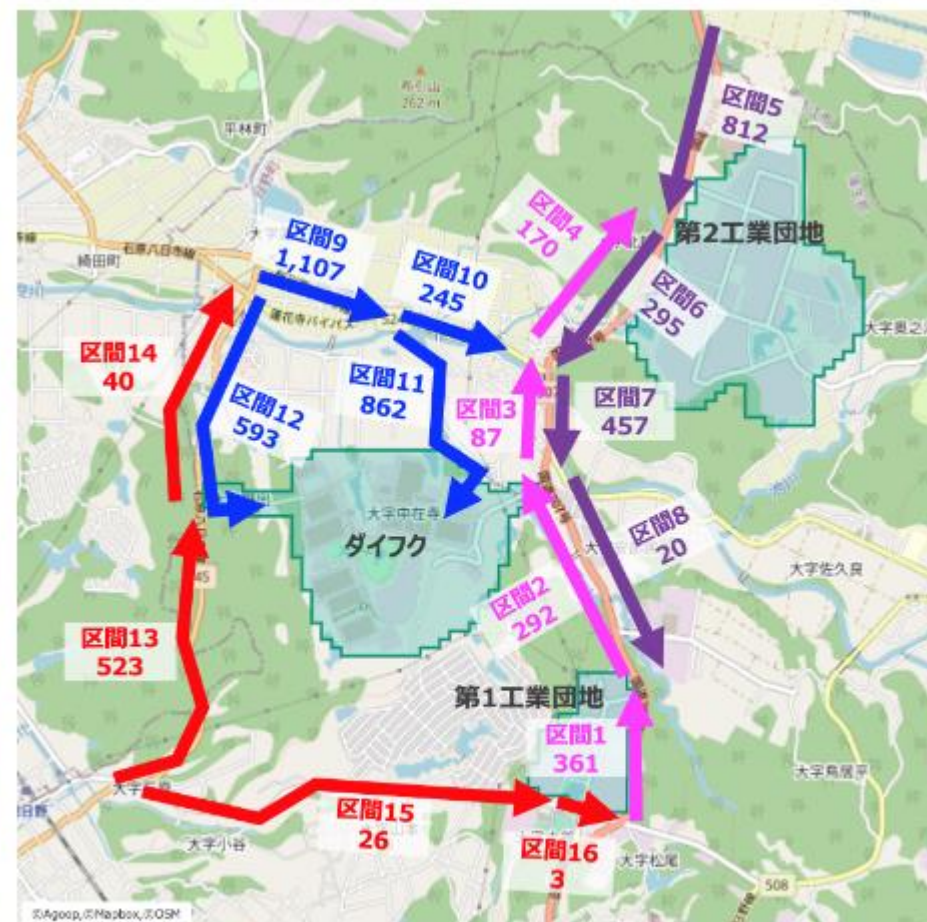


近隣市町の4方向から3,000台を超えるマイカーが流入



近隣3市から工場集積地へのマイカー通勤者の流入イメージ

※記載の移動量は、ルート・道路等の移動量・渋滞量などを把握するための指数。



近隣3市から工場周辺道路のマイカー通勤者の移動量イメージ

ビッグデータで見たマイカー通勤ルートと移動量

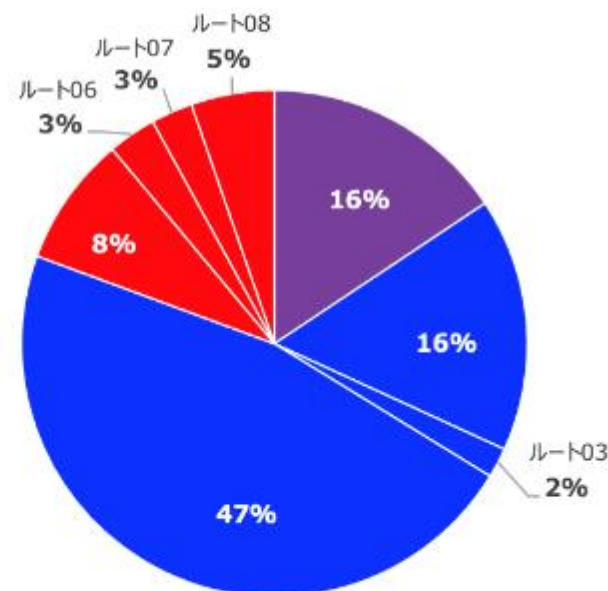
近江八幡市 居住者のマイカー通勤ルート別の利用割合



- 北東の道路(国道307号)を通る、ルート01の利用は、全体の16%であった。
- 北西の道路(県道524号)を通る、ルート02、03、04の利用が最も多く、全体の65%を占める。
- 南西の道路(県道45号)を通る、ルート05、06、07、08の利用は、全体の19%であった。



近江八幡市 居住者のマイカー通勤ルート



マイカー通勤ルート別の利用者割合

※利用割合は、工場集積エリアへ流入する、平日の居住市町村別流動人口データから算出した推計値。

ビッグデータで見たマイカー通勤ルートと移動量

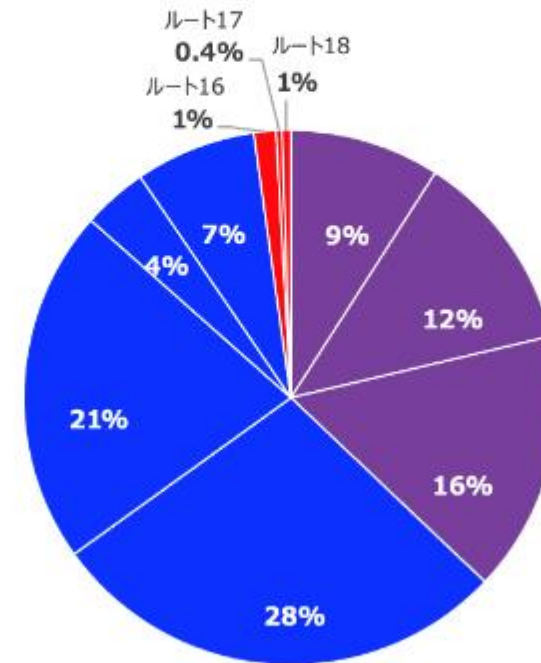
東近江市 居住者のマイカー通勤ルート別の利用割合



- 北東の道路(国道307号)を通る、ルート09、10、11の利用は、全体の37%であった。
- 北西の道路(県道524号)を通る、ルート12、13、14、15の利用が最も多く、全体の60%を占める。
- 南西の道路(県道45号)を通る、ルート16、17、18の利用は少なく、全体の2%であった。



東近江市 居住者のマイカー通勤ルート



マイカー通勤ルート別の利用者割合

※利用割合は、工場集積エリアへ流入する、平日の居住市町村別流動人口データから算出した推計値。

ビッグデータで見たマイカー通勤ルートと移動量

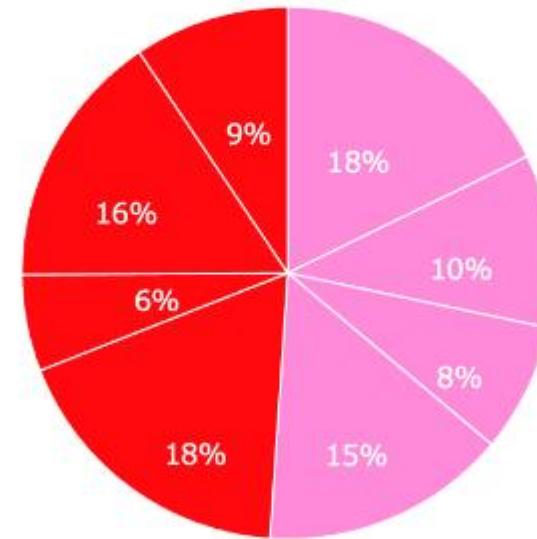
甲賀市 居住者のマイカー通勤ルート別の利用割合



- 南東の道路(国道307号)を通る、ルート19、20、21、22の利用は、全体の51%であった。
- 南西の道路(県道45号)を通る、ルート23、24、25、26の利用は、全体の49%であった。



甲賀市 居住者のマイカー通勤ルート



マイカー通勤ルート別の利用者割合

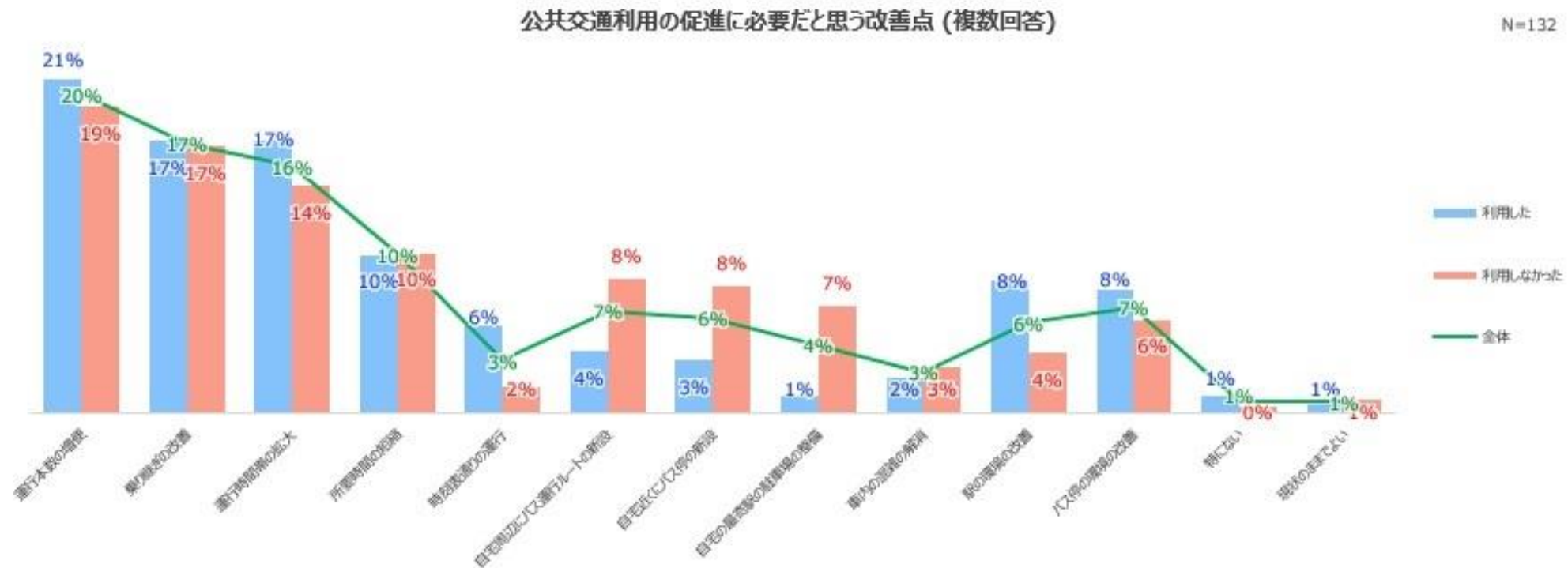
※利用割合は、工場集積エリアへ流入する、平日の居住市町村別流動人口データから算出した推計値。

実証実験バス利用の有無で分かれた改善点

公共交通利用の促進に必要だと思う改善点



- 必要だと思う改善点については、回答者全体では、運行本数の増便、乗り継ぎの改善、運行時間の拡大、所要時間の短縮、という時間に関する回答が多かった。
- 実証実験バスを今回利用しなかった人では、自宅周辺にバス運行ルートの新設、自宅近くにバス停の新設、自宅の最寄駅の駐車場整備、という利用場所に関する回答も多かった。
- 直通シャトルバスの運行などによる利用に係る時間の短縮と、ルートの改善などによる自宅からの利便性の確保とが、改善点の軸となる。



取り組み③

町内周遊アプリの開発

町内周遊アプリ「ぐるりん日野ナビ」

- (株)スカラとの官民共創により町内周遊アプリをアジャイル開発
- ・イベント情報、スタンプラリー、クーポン、経路検索、時刻表などの機能を実装

町内周遊アプリ「ぐるりん日野ナビ」



● アプリリリースをとともに実証実験を実施

- ・ 2月6日～3月6日に開催された「日野ひなまつり紀行」の期間中、日野まちかど感応館（旧正野玄三薬店）において、アプリのチラシを配布し、ダウンロードを依頼

● 令和4年2月28日時点

- ・ アプリのダウンロード者数は 1 1 8 名
(iOS版 8 5 名、Andoroid版 3 3 名)
- ・ アプリの会員登録者数は 5 6 名
- ・ スランプリ参加者数 3 5 名

ぐるりん日野ナビ

日野町の観光・歴史・文化・自然・グルメなどの観光情報をはじめとした観光スポット、公共交通情報が詰まった便利なアプリです。

施設情報
飲食店や観光施設の情報が盛りだくさん！

イベント情報
最新のイベント情報がアプリから確認できる！

期間限定 アプリ登録キャンペーン！
期間内にアプリを登録して以下3つのスポットのうち2つのスポットを周遊して景品をゲットしよう！
期間 2月25日(金)まで

①アプリをダウンロードしてください
②3つのうち2つのスポットを回ってください
③アプリの簡単なアンケートにお答えください
④景品を観光協会(まちかど感応館内)にてお渡しします

App Store からダウンロード
Google Play からダウンロード

QRコードを読み取ってアプリをダウンロードしてください！

連絡先
日野観光協会 日野町商工観光課
TEL:0748-52-6577 TEL:0748-52-6562

取り組み④

地方自治研究機構との 共同調査研究の結果

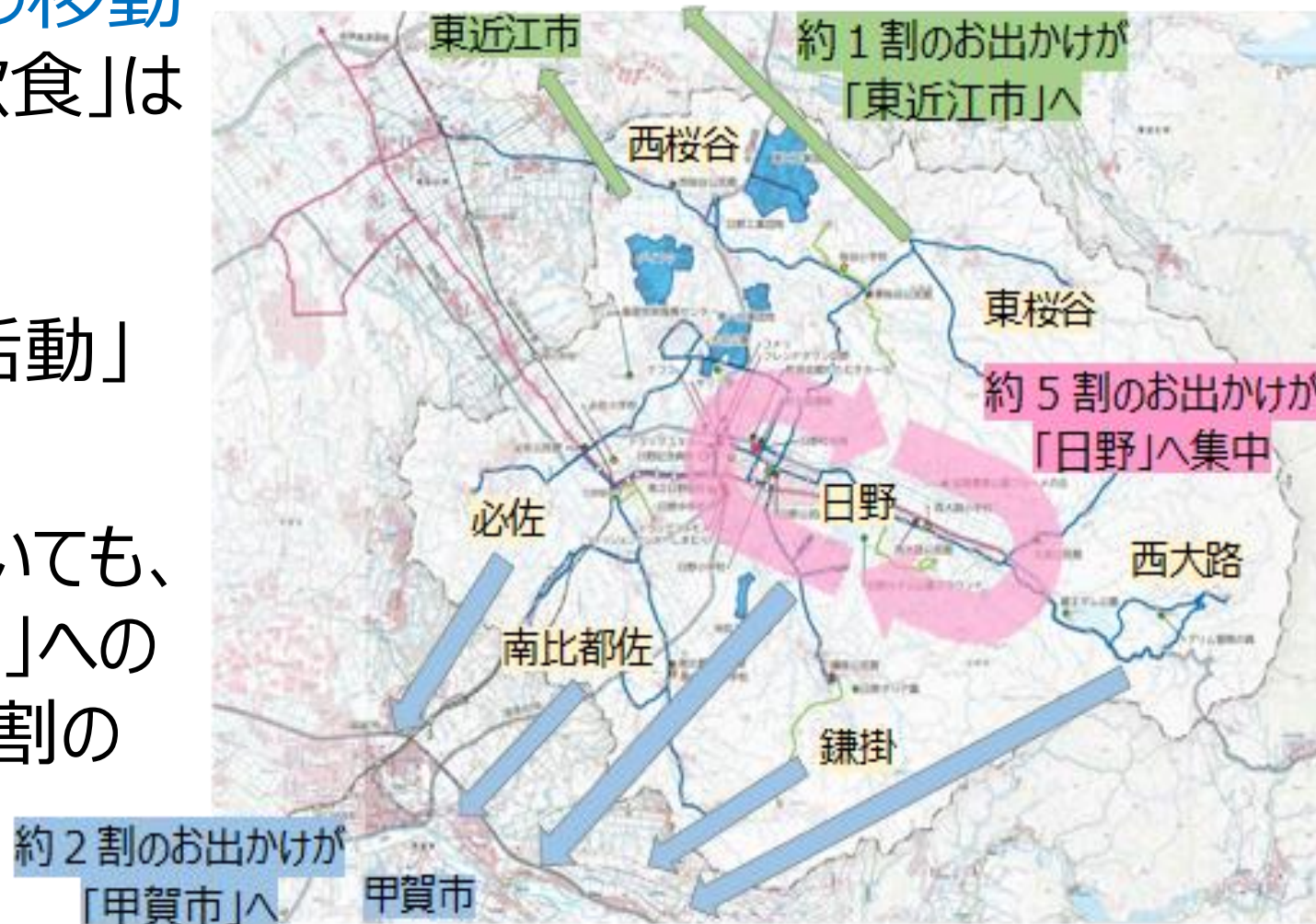
共同調査研究の実施体制



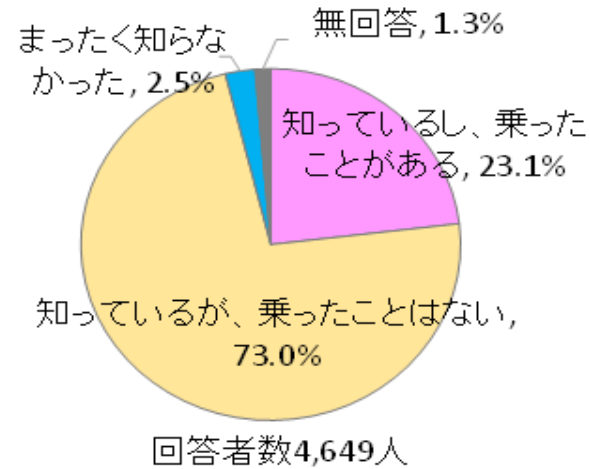
町民の移動ニーズ

● アンケート結果による町民の移動

- ・「通勤・通学」「趣味・娯楽・飲食」は町外への移動が多い。
- ・「買い物」「通院」「子どもの習い事・塾」「地域活動」などは町内での移動が多い。
- ・いずれの居住地区・目的においても、日野町の中心地である「日野」への来訪が多い状況にあり、約 5 割のお出かけが集中している。



公共交通利用状況と家族送迎の課題



(複数回答)

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	合計
近江鉄道	46.3%	18.8%	22.4%	26.8%	32.4%	34.3%	44.0%	37.0%
JR	39.3%	32.8%	34.5%	30.5%	20.6%	58.6%	43.3%	38.5%
近江鉄道バス	49.6%	18.8%	12.1%	42.7%	29.4%	28.6%	48.0%	40.1%
町営バス	20.7%	54.7%	50.0%	54.9%	61.8%	25.7%	22.0%	32.8%
回答者数	270	64	58	82	34	70	150	740

	送迎している	送迎していない	送迎してもらっている	送迎してもらっていない
運転に問題はない	86.8%	63.6%	27.9%	86.5%
運転に不安があるが、運転しないといけない	10.6%	4.9%	8.2%	6.2%
運転に不安があり、免許を返納したい(約5年以内)	1.2%	1.5%	3.7%	1.1%
運転はしていない	0.0%	28.1%	58.2%	4.1%
無回答	1.5%	1.8%	2.0%	2.0%
回答者数	1,555	2,452	978	1,416

公共交通利用促進の課題

	日野	東桜谷	西桜谷	西大路	鎌掛	南比都佐	必佐	合計
居住地や目的地に適したバス停・駅や公共交通のルートがないため	19.7%	31.6%	29.1%	12.5%	10.4%	31.8%	23.4%	22.7%
運行便数が少なく、待ち時間が多いため	30.3%	37.0%	40.6%	24.6%	26.2%	37.6%	31.2%	32.0%
移動したい時間に便がないため	21.9%	35.4%	29.5%	19.0%	18.0%	32.5%	24.6%	25.0%
移動に時間がかかるため	18.9%	20.0%	19.5%	21.0%	16.4%	21.2%	16.8%	18.9%
運賃が高いため	22.8%	16.5%	20.7%	19.5%	12.0%	17.9%	18.9%	19.7%
乗り継ぎ移動が必要なため	12.9%	21.4%	19.5%	12.7%	9.3%	14.7%	10.9%	13.7%
混雑や荷物の多さ等、快適性に問題があるため	4.7%	6.2%	5.2%	5.7%	4.9%	6.4%	5.3%	5.3%
移動に利用できる公共交通の存在を知らないため	1.2%	2.2%	1.6%	1.1%	1.1%	3.2%	1.5%	1.6%
自動車が利用できるため、公共交通を利用する必要がない	76.5%	78.9%	83.3%	83.9%	83.6%	80.8%	80.8%	79.6%
家族が自動車送迎してくれるため、公共交通を利用する必要がない	13.8%	11.4%	9.2%	9.6%	10.4%	11.3%	12.6%	12.1%
その他	3.5%	1.6%	2.4%	3.4%	0.0%	0.9%	1.9%	2.4%
回答者数	1,405	370	251	353	183	468	879	3,947

これからの日野町の公共交通の基本的な考え方

(1) 地域の輸送資源の総動員	路線バス、コミュニティバス、タクシー、オンデマンド交通、事業所や高等学校等のチャーターバス、福祉輸送や住民ボランティアによる移動支援等を含め地域の輸送資源を総動員し、地域における移動の可能性を最大限に高める
(2) 自家用車の利用が前提という意識の転換	自家用車による生活が定着。公共交通を利用するという発想が少ない、又は、利用しようという意識が非常に低い

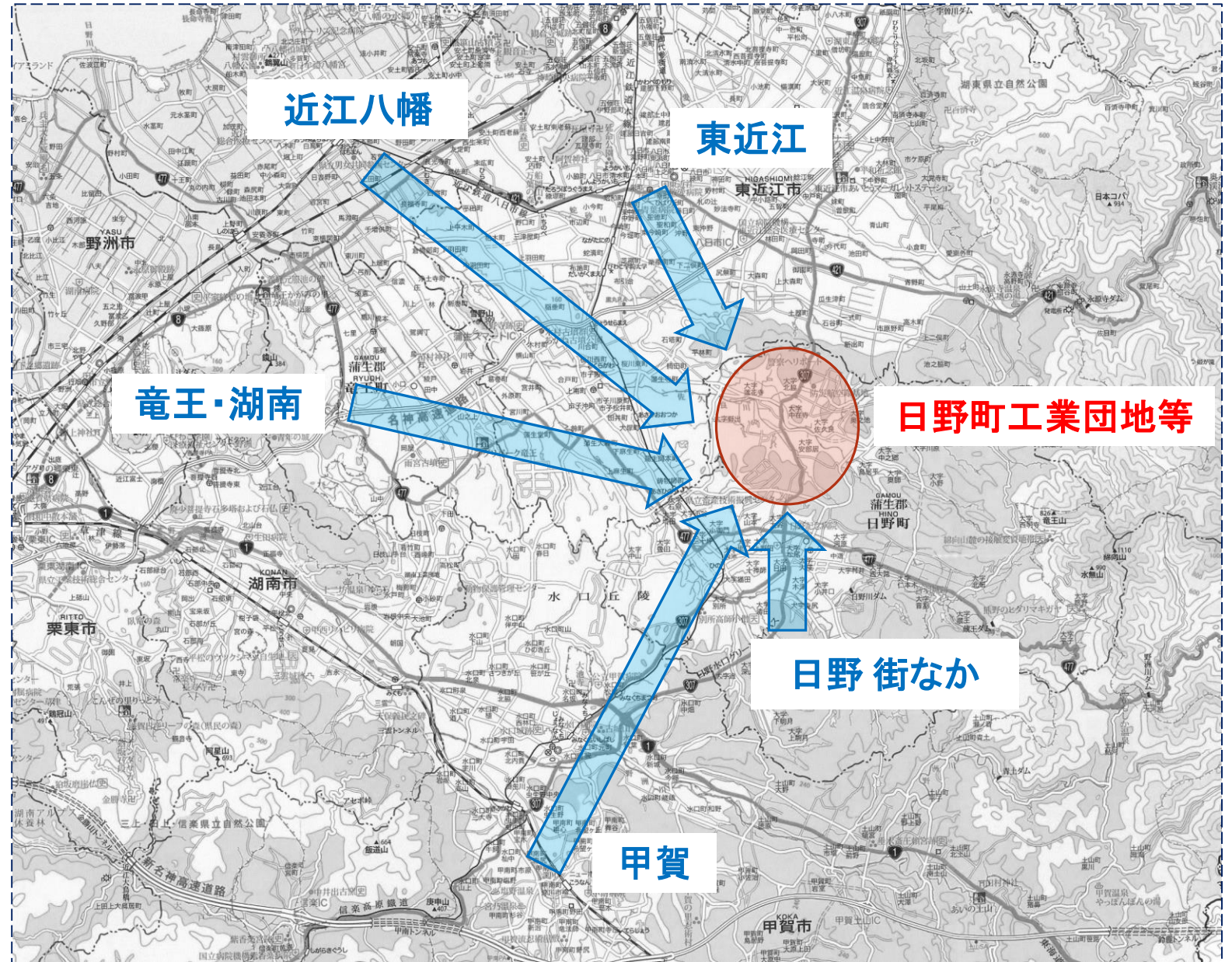
取組の3つのフェーズ

フェーズ	取組
第1フェーズ	事業所等への通勤、小学校の通学における移動ニーズへの対応
第2フェーズ	住民の移動（日常生活における主要な移動）ニーズへの対応
第3フェーズ	ゆしみのための移動ニーズへの対応と新たな移動ニーズの創出

令和 4 年度の取り組みの概要

●カーフリーデーの開催

- ・世界統一デーにあわせて、
仮想路線バスを含めた
公共交通や自転車、
徒歩等での通勤と駅・
まちなかでのにぎわいづくり



●工業団地の通勤実証実験

- ・ビッグデータの分析結果をもとに、路線を再設計して実証実験を実施

●A I を活用したオンデマンド交通

- ・既存のバスの利便性の低い地域で小型車両によるオンデマンド交通を試行

●公共交通と自転車による町内周遊促進

- ・「ぐるりん日野ナビ」のバージョンアップとバス・自転車等による町内周遊

●通学バスへの対応

- ・湖南サンライズバスについて運行時間を改善し、見守り体制等も検討の上、実施
- ・通学バス無償化（長年要望があった）を実施するなかで、新たなバス通学希望への対応