

令和4年度第1回日野町総合教育会議議事録

1. 日時：令和4年（2022年）7月29日（金）16時00分～17時00分
2. 場所：日野町役場 防災センター 202会議室
3. 出席者
堀江和博日野町長、津田誠司副町長
日野町教育委員会：安田寛次教育長、西村吉弘教育委員
吉澤正義教育委員、神川貴子教育委員、本居節子教育委員
庶務：小島 勝企画振興課長、菊池智子企画振興課専門員
宇田達夫教育次長、加納治夫生涯学習課長、長谷川毅図書館長、柴田和英子ども支援課長、
岩脇俊博学校教育課主席参事、増田武司学校教育課課長補佐
4. 傍聴人 0人

開会 （企画振興課課長補佐）

町長あいさつ

協議事項

【町長】

それでは協議事項に移らせていただきます。

わたむき自動車プロジェクトについて事務局の説明をお願いいたします。

【小島課長】

私、小島から説明をさせていただきます。時間も限られていますので、すべてを説明させていただくと時間が足りませんので、少し省略した形で説明をさせていただきます。

今、パワーポイントの、カラーで印刷した資料を配布させていただいております。説明にあたりましては、それぞれのスライドの右下にある小さい数字のページで説明をさせていただきます。宜しくお願いいたします。

まず2枚目のスライドをご覧くださいと思います。先ほど、町長の「わたむき自動車プロジェクト」の目的ということでお話しいただいたこととも重複するところもありますが、「日野町の地域公共交通の活性化に向けて」ということで、なぜ必要かという部分です。まず「利用者の減数とともに便数の削減」ということから「本数が少ないから利用しない（できない）という悪循環」に陥りつつあるという問題があります。それは町営バス以外の部分の公共交通のことかと思えます。その下ですが、「一方で交通をめぐる課題は山積」ということで、「マイカー通勤による渋滞」や「危険な通勤自転車による国道の横断」ですとか、「2キロ以上の徒歩通学」など、そういった色々な課題があります。そういったなかで、資料の中ほどなのですが、「もともとあった、潜在的な公共交通への需要を掘り起こし、それを満たす公共交通体系を構築していく」というのが「わたむき自動車プロジェクト」です。資料の少し下へ行きますと、プロジェクトが目指す姿なのですが、「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」というのを目指しているところです。

続きまして、4枚目のスライドをご覧くださいと思います。ここからは令和3年度に取り組み

させていただいた内容をご説明させていただきたいと思います。

まず4月に「わたむき自動車プロジェクト」が始まりまして、7月に「株式会社 agoop」というソフトバンクさんの子会社との協定なのですが、ビックデータ、人流データの分析をされている会社です。よくある「コロナ禍でここは人が何人増えた」や「緊急事態宣言で減った」などの情報がテレビで映っている会社です。

次に、少し飛びますが、5枚目のスライドをご覧くださいと思います。令和4年1月に「わたむき自動車プロジェクト」の推進協議会を設立させていただきまして、滋賀県をはじめ、滋賀県バス協会、近江鉄道など、町内の関係団体も含めまして、協議会を立ち上げさせていただいたところです。

次に、6枚目のスライドをご覧くださいと思います。先ほど町長が申し上げた人の流れについてです。このグラフの真ん中に書いていますとおり、平日は日野町から7,000人の方が外部へ流出されますけれども、日中は1万人の流入があり、流出する町民の人数を上回ります。日中は日野町の人口が3,000人増えているということです。これは工業団地にお勤めに来ていただいている方ということです。

次に、スライドの7ページ目をご覧くださいと思います。そういったなかで令和3年度に、通勤・通学バス実証実験の取り組みをさせていただきました。この取り組みについて順番に説明をさせていただきます。

少し飛びまして、スライドの10ページ目をご覧くださいと思います。まず令和4年2月に、通勤シャトルバス実証実験を行っております。先ほど申し上げましたように、平日の日中3,000人の人が日野町で増えています。工業団地のなかでも事業所として一番大きい「株式会社ダイフク滋賀事業所」さん、ここに3,000人くらいの職員の方が勤めておられるということで、こちらにご協力をいただきまして、また「株式会社オーケーエム」さんにもご協力いただきまして、日野駅からの便と、桜川駅からの便ということで、2月に一か月間実証実験をさせていただきました。日野駅便では延べ130名の方、桜川駅便では延べ200名の方で、一日あたり約20名のご利用があったということです。

少し飛びまして、スライドの11ページ目と12ページ目をご覧くださいと思います。申しあげました通勤シャトルバスの実証実験の振り返りということで、アンケートをさせていただいております。プラスの評価をいただいているのが、「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」や、「最初は面倒だったが、1週間ごろからは習慣となった」というご意見もいただいております。

次に12枚目のスライドなのですが、逆に「改善してほしい点」です。令和3年度に行いました実証実験バスを利用された方が、「駅、バス停からの徒歩圏内」ということで、少し離れた圏内の方の利用はなかったという状況です。利用いただけなかった方からは、やはり「駅やバス停が近くにない」「バス路線が近くにない」というご意見をいただいております。そういったなかでJRの駅や近江鉄道八日市駅からの直結の便を望む声があったところです。

次に、13枚目のスライドをご覧くださいと思います。こちらにつきましては、湖南サンライズと必佐小学校間の通学バスの実証実験を同じく2月にさせていただいております。こちらについては、毎日概ね120名の小学生の方の利用があったということです。

14枚目のスライドは保護者さんとの意見交換ということで、ご意見をおうかがいしております。「バスで通学することによって、子どもたちが元気いっぱい過ごせるようになった」ということで、授業にも集中できるというメリットがあるかと思います。「保護者の方の家族送迎がなくなったので、小学校の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」というメリットもありました。

次に、15枚目のスライドから18枚目のスライドまでをご覧くださいと思います。これは国土

交通省さんの支援を受けながら、ビックデータの活用による実証実験の取り組みをさせていただいた内容です。

まず 16 枚目のスライドをご覧くださいと思います。国道 307 号と工業団地の周辺の地図になります。平日の朝 6 時台の地図の方で、赤い点がついているのが車があるということです。7 時台になると、赤いところが濃くなって渋滞が発生していることがデータから見て取れます。工業団地へ出勤される方にとっては、この 307 号沿いが慢性的な渋滞が発生しているというのがデータからも読み取れると思います。

次に、17 枚目のスライドをご覧くださいと思います。ダイフクの事業所さんに 3,000 人いらっしゃるということで、それぞれどういった方向から入ってこられるかを分析したものになります。307 号が渋滞しているということで、紫の矢印のところから多く来られているのかと予測したのですが、分析を進めていきますと、東近江市方面では野出側、この青い矢印のところですが、そこが一番多くて 1,660 台の車がそちらから入ってこられているという結果となりました。

また、18 枚目のスライドから 20 枚目のスライドにつきましては、東近江市、近江八幡市、甲賀市から、どういうルートで来られているのか、どういうルートが多いのかという分析をさせていただいたものになります。

次に、21 枚目のスライドです。21 枚目のスライドは、先ほど「公共交通の促進に必要だと思う改善点」ということでアンケートをさせていただいたものになります。回答者数の全体では、やはり「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、時間に関する回答を多くいただきました。

次に、23 ページ目、24 ページ目のスライドをご覧くださいと思います。こちらにつきましては、実証実験に合わせまして町内周遊のアプリを開発させていただいております。こちらのアプリを開発させていただいたのは、通勤バスの実験で参加いただく方にこのアプリを使っていただいて無料乗車していただくという取り組みと、バスだけに限らず自転車などで町内を周遊していただくということで、日ごろから自動車以外の交通手段に親しんでいただく目的で開発させていただいたものです。詳細についてはご確認いただきたいと思います。

次に、スライドの 25 ページ目、26 ページ目をご覧くださいと思います。次の取り組みとして、一般社団法人 地方自治研究機構との共同研究ということです。この団体は「地方自治の発展、活力ある地域社会」ということで、地方自治の活動を支援されている団体です。そこの共同研究をさせていただきました。27 ページ目から共同研究の結果を掲載しております。

まず 27 枚目のスライドなのですが、「町民の移動ニーズ」ということで、一つ目が「通勤・通学」「趣味・娯楽・飲食」は町外への移動が多く、反面「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ということです。いずれの居住地区・目的においても、日野の中心部である日野地区への来訪が多い状況にあり、約 5 割の外出が集中しています。

次に、28 枚目のスライドですが、「公共交通の利用状況と家族送迎の課題」ということで、そこにグラフがありますが、73%の方が「公共交通の存在を知っているけれど乗ったことはない」という結果となっています。その下の家族送迎のところですが、「家族送迎している」というところをご覧くださいと思います。赤枠で囲んでいます。その中でも 10.6%の方が「運転に不安があるが、運転しないといけない」という状況にあります。さらに 1.2%の方が「運転に不安があるので、免許証を返納したい」という状況になっておられますので、公共交通にいかにかシフトしていただくことが大切かと考えております。

次に、29 枚目のスライドです。「公共交通利用促進の課題」というところです。このなかで一番多いのが、合計のところを見ていただければわかるかと思うのですが、79.6%の方が「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」という回答が出ております。

このことから、次の30枚目のスライドなのですが、町の方では「日野町の公共交通の基本的な考え方」ということで、まとめさせていただいております。まず一つ目が、「地域の輸送資源の総動員」ということで、路線バス、コミュニティバス、タクシー、オンデマンド交通、事業所や高校等のチャーターバス、さらには福祉輸送や住民ボランティアなどの地域にある移動資源を総動員し、地域における移動の可能性を最大限に高めていくことが必要だと考えております。二点目に重要なのが、アンケート結果からもわかると思うのですが、「自家用車の利用が前提という意識の転換」をはかっていくのが必要かと思っております。自家用車による生活が定着している状態です。公共交通を利用するという発想が少なく、または利用しようという意識が非常に低い状況をどうやって変えていくかということが大切かと思っております。

そこで取り組みとして、3つの段階で考えております。

まず第1フェーズとして、「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」ということで、これは令和3年度から実証実験させていただいて取り組んでいるものです。

次に、第2フェーズとして、「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」ということで、これは後ほど説明させていただきますが、令和4年度にオンデマンド交通ということで、乗り合いタクシーの実証実験を予定しております。

次に、第3フェーズということで、「楽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」ということで、通勤・通学だけではなく、例えば町内を、公共交通を使って休日に出かける、公共交通を使って飲食店へ行ってお酒を飲むなどの、そういった楽しみの部分も必要ということで、公共交通に親しんでいただくという環境を作っていくことが大切だと考えております。

次に、31枚目のスライドをご覧くださいと思います。ここから今年度に取り組みさせていただく内容となっています。

まず32ページ目です。カーフリーデーの開催ということで、これはフランス発祥で、「9月22日はマイカーを使うことをやめて公共交通を使いましょう」ということを世界的に取り組む日です。その日に合わせて日野町でも、仮想の路線バスを含めた公共交通や自転車・徒歩での通勤と、駅やまちなかでの賑わいを作り、「この日は皆で公共交通を使いましょう」という取り組みをさせていただこうと考えています。33ページ目のスライドを見ていただくとわかりやすいと思っておりますが、この日は日野の工業団地で、昨年の実証実験に加えて、今年度予定しております実証実験よりも路線を増やし、竜王町方面や甲賀市方面もバス路線を作る予定です。例えば、竜王のアウトレットパークからダイフクさんの方に通勤していただく、また布引運動公園に近くにお住まいの方に車を一旦とめていただいて、そこから工業団地に通勤していただくなどです。貴生川・甲賀方面からも通勤していただくということで、拡大した形でこの日は皆さんに公共交通を使っていただいて親しんでいただくという取り組みを考えております。

また、34枚目のスライドですが、こちらは今年の9月に、昨年に引き続いてダイフクさん、オーケーエムさん、さらには第1工業団地の企業さんにお声がけをしながら工業団地への通勤の実証実験に取り組む予定をしております。前回いただいた意見を踏まえまして、JR近江八幡駅と近江鉄道八日市駅から出る便を望むという声がありましたのと、居住地の近くにバスが通っていないという話があったと思いますので、八日市の職員さんが多くお住まいのところを通りながら工業団地まで路線を組むということも考えております。また、日野駅から出る便は、日野町役場周辺にお住まいの方も乗っていただいて工業団地に行けるような路線を考えております。

次に、35枚目のスライドを見ていただきたいと思います。今度は、現在の町営バスで利便性が低い地域についてです。この地域につきましては、乗り合いタクシーということで、予約制で、ハイエ

ースのような大きさの車両に乗り合いで日野のまちなかへ移動していただくという実証実験を今年度考えております。

そのなかで、現在町営バスの南比線エリア、中山線エリアというものがありますが、そこがなかなか面的に広いところですので、そこについて今年度実証実験を行いたいと考えております。湖南サンライズのエリアにつきましては、次年度実験ができればと思っております。

最後のスライドになりますが、二つ取り組みを載せさせていただいております。「公共交通と自転車による町内周遊」ということで、先ほどの「ぐるりん日野ナビ」というアプリをバージョンアップして、バスや自転車のご利用につながるような仕組みを考えております。

また最後なのですが、「通学バスへの対応」ということで、8月29日から保護者様のご協力を得まして、昨年度と同様に湖南サンライズから必佐小学校の間の通学バスの運行をさせていただくこととなります。通学バスの無償化につきまして、さらにご要望があった場合は、新たなバス通学を希望される場所へは丁寧に対応していきたいと考えていますので、宜しくお願いいたします。

では、町長、副町長、何か補足がありましたらお願いします。

【津田副町長】

若干補足させていただきます。

まず令和4年度の取り組みで、カーフリーデーの取り組みなのですが、これには二つ目的がありまして、一つは、実際に通勤されている方々に帰り道の寄り道というか、そういう楽しみを含めて退勤いただいて、「通勤でバスや電車を使うのは悪くないな」と心の中で思っただけというのの一つです。

もう一つは、移動のビックデータをとります。設計上は1,000人ほど参加いただきたいということで現在設計をしています。そのなかで、例えば国道307号の渋滞解消というのがある程度見て取れるかもしれない。それは何であるかという、実は企業さんには事業所単位での参加をお願いしているのですが、その事業所ごとに現在かなりプレッシャーになっているのが、いわゆるカーボンニュートラルの取り組みを各社しなさいということを示されています。そのなかの取り組みの一つとして、いわゆるサプライチェーンと言われるなかで通勤の取り組みというのが提唱されています。取り組みはなかなか進んでいるわけではなく、エビデンスも実はあまりないのです。計算式もあまり良いがないなかで、これでエビデンスを立てる、要は渋滞が解消して移動がスムーズに行くようになれば、バスで通勤していればCO₂が半分くらいになる、それ以外の方々に関しても移動がスムーズになることによって車が稼働している時間が短くなり、全体としてCO₂の排出削減になる。そのためその事業所さんはCO₂排出削減に向けてとてもプラスの取り組みをしていただいているということ。今回の実証実験のなかで証明して、できれば環境省さんなどに「その事業所さんは減税してもいいのではないですか」という提案などもさせていただきたいと思っております。

そして、全体的な話ですが、先ほど町長が大きい事業所などを通勤で支えるという話をしていたと思うのですが、例えば、ダイフクさんは2,3,000人…社員さんが1,500人、それ以外の関係企業の方が1,500人ということで、大体3,000人くらいの方が働いておられます。通勤手当は、安い方でも年間10万円くらいは電車やバスに乗られている方があると思います。単純にかけると3億になり、3億ということは、県と沿線市町で近江鉄道を支えている金額が大体6億なのです。その分経常経費も増えますし、設備増強もしなければならぬので、全部が全部ということではなく、そんなに単純にはいかないのですが、例えば、ダイフクと京セラが全員通勤に電車とバスを使っただけとかなりの財源になるということです。ちなみに町が出しているのは5,6,000万くらいなので、圧倒的にそちらの方が大きいという形になります。そこで、町民さんの細やかな移動を支えさせていた

だきたいと思います。

そして、言うまでもないですが、町民さんの移動と、工業団地の通勤の移動、あるいは小学生の方々の移動はまったく別なので、それぞれごとに設計しなければならないのですが、「わたむき自動車プロジェクト」は、うまくバスを回していく、組み合わせながら限られたリソースを最大限活用させていただくということです。昨年もお協力いただきました湖南サンライズの団地に関しましては、ダイフクさんの社員さんを乗せるバスを片道乗せていただき、それによってうまくリソースを最大限活用させていただくということで、していただきました。それでご苦勞をおかけした部分もあるのですが、そういった形でさせていただきたいというところ です。

また、小学生の皆さんのバス通学に関しては、やはりそれぞれ親御さん、PTAさん、学校さんなどの意見があります。私は議会でも何度も言っているのですが、バス通学が必ずしも徒歩よりも良いと言うつもりはまったくなくて、例えばサンライズは通学距離が長いことに加えて、横断するのが危ない信号のない横断歩道があるので、そこを安全に通学するにはバスは一つの手段であって、選択肢として提案して、学校さんやPTAさんがバスの方が良いということになれば選択できるようにしたいというのが趣旨です。

今回プロジェクトのなかでなぜしているのかと言うと、プロジェクトのなかでバスという資源を再配分していくので、今なら意見を言っていただいても受け止められるということで、先ほども無償化…無償化と「わたむき自動車プロジェクト」は別の話なのですが、無償化自体は小学生をお持ちの親御さんがお住まいの地区で負担が異なるのはいけないということで、していただいたというところがあります。

「わたむき自動車プロジェクト」はバスで移動の希望があったときに通勤や町民さんの移動と加えながらうまくバスを回していくという取り組みということで考えているので、そこに特徴がありますので、ぜひご協力いただければと考えております。今回、先ほど申し上げました環境面での取り組みということを企業さんと一緒に行おうとしており、環境省さんなどから結構注目をいただいております。今までにない取り組みということで高く評価をいただいております。

そして、JRさんなどがかなり厳しい状態で、地方の鉄道が苦しいというのが最近よく新聞に出ていますけれども、地方が苦しいというのは今に始まった理由ではないので、なぜ出始めたかという、もっと大きいのはリモートワークなどで都会への通勤が減っているのが大きいと言われております。もともとそこで得られた分で地方鉄道を維持していたので、そのモデルが破綻しているということがあります。

今回「わたむき自動車プロジェクト」は工場にスポットをあてて、そこへの通勤を拾いに行っています。もともとマイカーの方々を転換するということなので、鉄道・バスとして新たな顧客の開拓ということになるのですが、工場はリモートワークはできませんから、必ず人が工場に来なければいけないということがあると思うのです。ということは、JRにとって、今まで都会へ行く人ばかりを中心にしていたと思うのですが、今度は地方都市の工場があるところへ通勤に行ってもらおうということで、先日もJRへ行って日野への通勤ということでスポットを当てて取り組んでいただけませんかという要望に行ってきたのですが、今までJRは色んなことをお願いしてもスルーされてきたのですが、今回はかなり前向きに話を聞いていただけました。

具体的に何を申し上げたかという、例えば、草津に住んでいる人が日野まで通勤するとき、近江八幡駅経由と貴生川駅経由と二つの方法があります。近江八幡駅からバス、あるいは電車に乗る。あるいは貴生川駅から日野まで電車に乗る方法です。今定期を買おうと思うとどちらかを選ばなければいけない。なおかつ近江鉄道も鉄道かバスかを選ばなければならない。それが日によって、時間によって、どちらかしかない時間帯があるのですけれども、両方選べたらかなり利便性が高まると思いま

す。そういう通勤定期を作っただけませんかとお願いに行きましたら、かなり前向きに聞いていただきました。JRさんもかなり厳しいみたいなので、たまたまコロナで世の中全体が変わっているのかなのですが、こういったところでも注目をいただきながら前向きに取り組みにしていきたいと考えています。

私からは以上です。

【町長】

ありがとうございました。説明は以上とさせていただきます。

それでは委員の皆様からご意見・ご質問等ありましたら宜しくお願いします。

では皮切りにサンライズ…本居さんは本当にその頃から関わっていただいているので、何かご意見がありましたら。

【本居委員】

そうですね。この令和3年度の時に「わたむき自動車プロジェクト」で通学バスを考えていただけるといことで、ちょうどその時にPTA会長をさせていただいていたのと、自分の子どももサンライズから通学で対象になっておりましたので、深く関わらせていただきました。

その時の保護者の方々の話などをお話しできたらと思います。

本当にサンライズから通学する距離が、今の子どもたちだけではなく、今の保護者の世代の方々から「この距離を歩いて通学するのはしんどい」と、その当時からあったというお話はうかがっておりました。でも「歩いて通学するのが当たり前」と認識されておられたのと、何度か通学バスを要望するものの、実現していただくのが難しく、途中からは「通学バスは無理だよ」という話でした。そのなかですとってきているので、今の保護者さんたちのなかでも「自分の子どもたちも歩いて通学させるのが当たり前かな」となっていて、その反面、子どもたちがしんどさを持っているのはずっと感じておられていましたし、ここ数年は本当に一、二年生の子どもたちが通学するしんどさというのを実感するというか、目に見えてわかる状態で、途中の畜産センターあたりで座り込んでしまう子どもたちというのも増えてしまいました。

短い距離とか、例えば送ってもらっていたりといった場合はトラブルもないのですが、途中でしんどくなってくるので傘があたったり、カバンを少し引っ張られた、速度が合わなくてぶつかったなどの些細なことでも朝からトラブルというのが毎日絶えない状況でした。

通学でしんどさを抱えているので、学校に着いても授業に集中できなくて、保護者の方のなかではそれを心配されているという声はずっとありましたので、この取り組みで2月の頃に通学バスの実証実験をしていただけることで、多くの保護者の方はそれがありがたいという声も聞きました。

そして、2月ということで雪が降る時期でしたので、歩道の雪が除雪されているわけではないですし、雪のなか歩いていくのも大変でしたので、そのなかでバス通学ができたということで、本当に感謝されている方も多くおられました。

ただ、なかには、今まで歩いて通学してきたので、歩いて通学できるメリットというのも十分わかっているところでありまして、今まで6年間歩いてきた子どもたちの体力を思うと、6年間歩いたことで体力もついていますし、下級生の子を連れていくという上級生の子の責任感というのも失われていくというのも皆さん実感しておられます。

しかし、やはりそれ以上に子どもたちへの負担というのは大きなことになっていたのもので、実証実験をしていただいたことで大分皆さんに実感していただけて、次回もしていただきたいという思いもそのまま持っておられました。

また令和4年度も2学期からしていただけるということで、私の子どもは卒業してしまったのですが、PTAの方々やサンライズの保護者の方々とお話しさせてもらっても、やはり通学バスをやめてほしいという声はないのです。

ただ、それぞれの思いもありますし、バスに乗る時に見守りも必要になるので、サンライズの子どもたち全員がバスに乗ろうと思うと150人近くの子もたちが3台のバスに乗りますので、その時間帯の見守りというのはどうしても避けられないことです。保護者の方々が自分の仕事に行かれることとの負担で、そのあたりの当番というのがうまく回るかというのが課題ではあります。

それでも皆さん、子どもたちが通学がうまくできるよというのには考えていただいているので、きっかけは「わたむき自動車プロジェクト」のなかで考えていただけたことなのですが、いずれはやはり必要となってくる部分ではありましたので、本当にありがたい話だなと思っております。

【町長】

ありがとうございます。そのほか、ありましたら。

副町長、何かありましたら。

【副町長】

本当に色々ご協力いただいてありがとうございます。

バスを走らせる場合、大変でしたね。早く着いてしまうので、今まで30分かかっていたところが、5分、10分で着いてしまうので、その間誰が子どもたちを誰が見ているのかも問題でした。学校の先生方にもご協力いただいて早く来ていただいたり、見守りの仕方も手探りでしていただいたりしました。

でも、子どもたちは皆、喜んでいましたね。とても喜んで歓声を上げて乗ってくれていたのも、それは嬉しかったです。

【本居委員】

本当に私もこの一か月間の見守りの時に、朝も帰りも子どもたちが乗り降りするところを見させてもらったのですが、一時間近くかけて学校へ着いた時の表情と、バス通学で到着した時の表情と、また帰ってきた時の表情も、やはり全然違うのですね。

帰ってきてバスを降りた時に声をかけると、「これからすぐに宿題をしたら、友だちと遊べる時間ができる」と喜んで帰る子もいれば、帰りは自分で歩いて帰ると一時間以上かかる子もいるので、「この一時間をどう使おう」とワクワクしている表情を見られたので、本当に子どもたちにとってあの距離がすごく負担だったんだとわかりました。

あとは、先ほどもありましたが、普段自家用車で移動するのが当たり前になっているので、家の方が送迎するというのが当たり前になっていますので、バスに乗ったことがないという子がほとんどだったのです。なので、バスにどうやって乗るかというのわからなくて、町営のバスとは少し違うので乗り方も少し違うかもしれませんが、バスに乗るマナーなどは同じ状況ですので、そのあたりはとても勉強になったと思います。皆でああして通学して、いずれは、例えば通勤などの一般のお客様と一緒に乗るとなった時に、「こういう風に乗れる」という、子どもたちも少し自信にもなるのかなと思いましたが、そういう経験もさせてもらったので、通学の距離だけでなく色んな部分で良かったのかなと思いました。

【町長】

ありがとうございます。
西村さん、いかがですか。

【西村委員】

ありがとうございます。実際この実証実験に参加していただいている方のお話を聞かせていただいて、なるほどと思いました。

ただ、私自身が住んでいるところが日野のまちなかでして、仰ったように日常生活は車での移動が中心となっております。サラリーマン時代も前半は電車・バスで通勤していましたが、後半は自家用車で通勤しており、一つの、言わば時代の流れに乗ってきたと思います。

今日よせてもらう前に第6次総合計画の公共交通のところをもう一度読み直してみると、やはり目指すところは、住民の皆さんの暮らしのなかで公共交通の利便性をどのように図っていったそれが活用されるようになっていくかということですね。このあたりは理解しておりますし、また、今仰ったなかで、事業所はCO2の削減という大きな目標がありますね。通勤に要するCO2の排出をどのように減らすかということでは、やはりバスを利用したりしていただくのは、とても効果があるということですし、それが数量的に把握しやすいということですね。目標に対してここまで到達するというのがわかりやすい姿で表されますので、良いことだなと思います。

第2フェーズのなかで、住民の暮らしのなかでどのように公共交通を活かしていただけるか、それを楽しみにしております。自家用車の利用は、便利だと思ったら少しの距離も車で行ってしまいますし、ついでに道草して買い物によるなど、自分で勝手に動けるといふところにとってもありがたいところがあります。それを公共交通に置き換えるというのは、さまざまな不自由さを受け容れることとなりますので、なかなか大変な面はあると思います。

今回のように、一つの事業を行っていく上で、例えば5年先なら5年先にどういう姿にしたいのかというビジョンがもう少しはっきりするとわかりやすいかと思います。「現状はこうで、そこへ到達するのにこういう施策もあればこういう施策もあり、こうしていった目標に到達する」ということになっていくのだと思いますが、今回のプロジェクトをお聞きしておりますも、その到達する姿がもう少しわかると町民の理解も、この実証実験自体の意味もわかっていただきやすくなるのではという思いもいたします。

【副町長】

そうですね。ありがとうございます。

【西村委員】

難しい面もあるとは思いますが、大きな何かをやっていこうという時には、皆が一定の目指すビジョンを共有できるというか、そのあたりのところがもう少し鮮明になった方が良いような気がします。

【副町長】

仰るとおりだと思います。

ただ、やってみなければわからないところがあり、やりながらそこを構築しているということもありまして。

ようやく生活交通の部分が、オンデマンド交通が出てきましたので、これは町民の皆さんのための

ものだとわかりやすくなったのではないかと思います。通勤や通学だけだと自分たちは関係ないという方々も去年あたりから割とおられたので、段々見えてくるようにはなってくると思うのですが、できる限りわかりやすく、皆さんに自分のことだと考えていただけるように発信ですとか、まとめをして、目標に向かってという部分は、もう少ししたら公共交通の計画を作るという形でさせていただきたいと思います。

仰るとおりだと思います。ありがとうございます。

【町長】

仰るとおりで、普通は計画をバーンと決めて、それを一つ一つということなのですが、我々はどういったビジョンが正しいのかということが今の段階ではわからないと思ったのです。

ですので、一度走らせて、実証実験というのもこれが正解か間違いかわからない。ただ、チャレンジしないとイエスかノーかも出ないという思いのなかでさせていただいたのです。

実は通学の方も本当にこれが良いと思っていただけるかという不安感もありました。でも「次もぜひやっていただきたい」というお声をいただいて、次を進めさせていただけるかなと思いました。

今副町長が申し上げましたとおり、一定、こういった実験を何度かさせていただくことになっていきますので、計画を今度二年くらいでしっかり定めて出せるかと思っております。

また宜しく願います。

吉澤委員さん、いかがですか。

【吉澤委員】

今まで私はほとんど知らなかったのですが、今説明を受けて、副町長さんの説明などを聞いて、すごいところに目を向けて取り組まれるのだなと聞かせていただいていたいました。私自身も車を使っておりますし、公共交通を使うことはほとんどないのですけれども、どうしてもやはり田舎で、マイカーの方が利便性が高いもので、「そちらの方の工夫を」となると、やはりどうしても困難だと思いますし、本当に素晴らしいところに目を向けられたと思います。ぜひ、成功させてください。

【副町長】

ありがとうございます。

【町長】

私も恥ずかしながらマイカーで通勤しております。

仮に、これは構想の一つですが、利便性がよくて役場にシュッと、私と桜谷の人と一緒にスーッと5分、10分で行ってくれるルートがあつて、かつそれが無料なら乗ってもいいかなと思います。そういう絶対にお金をとらなければならないところも、ほかで財源を工面することができれば、そういうことも当然可能性があるのも、やはりこれからの時代CO2のこともそうですし、仮に車に乗らなかったとしても、できることは調整をしていきたいと思っています。ありがとうございます。

【吉澤委員】

私自身もよく車をおいて帰ってくるのが多く、次の日はバスを使うのですが、やはり団地があるところを経由して走っているバスは利用しておられる方が多いですね。もちろん、お年寄りが病院へ行くのと、平和堂へ買い物に行くお客さんが多いです。でも無料などでバスがあったりして、たくさん載っておられることがある時に会うことがあるのですが、そこからの収入は見込めないと思いま

すので、今トップにおられるようなところから取り組んでいただいて、素晴らしいなと感心しております。

【町長】

神川さん、いかがですか。

【神川委員】

すごく良いプロジェクトだと思います。

私も桜谷なので、ずっと交通の便が不便で、車がないと生活ができないので、どうしても車で動いているのですが、自分自身が子どもの時に、高校へ行ったり大学へ行ったりする時も、移動の便が悪くてどうしても選択肢が限られてきたりということがありました。そういう点で、近江八幡駅であったり八日市駅へ行ける、子どもに限らず誰でも行けるルートも作ってくださるとまた学生の生活の仕方も変わってくるのかと思います。

【副町長】

仰るとおりです。特に今、移住定住の取り組みを町全体でしているのですが、都会の方は車を持っていない方もおられますので、そういう方々を呼び込もうと思うと、関係人口で、例えば週末だけ桜谷に来たいという都会の方がおられたとしても、車を持っている前提でしかまちができていないので、やはりそれは何かの移手段というのが必要なのだと思います。

そして、今近江八幡や八日市と仰った、正に人の移動する先は行政の区域内だけでないんですね。先ほどサラッと申し上げておりましたけれども、AIを活用したオンデマンド交通のところに、目的地エリアで、水口あたりに丸がしてあるのです。行政域をまたいでそこまで行けるというのは、今までの行政が行うオンデマンド交通ではあまりないです。しかし、病院などで水口や甲賀へ行かれる方も多いので、やはりその移動をカバーできないと使ってもらえないので、「ここへ行きたい」「学校へ行きたい」「病院へ行きたい」というのに合わせて交通を設計していかないとイケなくて、行政域は関係なく、住民さん目線でどこへ行きたいかというので組んでいかなければならないとも思います。

【町長】

そこから考えていくわけですね。桜谷の方なら八日市の文化圏だったりしますね。南比の方なら水口へ行きますし。昔は大窪の車庫から京都の三条までバスがあった時代もあったということですので、そういう学生さんや若い方々が、通勤や通学で町外に出ることもありますし、そういうことも必要かと思います。

そのほか、皆さん何かありますか。

では最後に教育長、お願いします。

【教育長】

子どもたちにとって、良い取り組みを考えていただいたいへんありがたいと思っております。

まず、通学バスの無償化の動きと公共交通とは別だと仰ったのはそのとおりだと思います。

昨年も、日野小学校のPTAの会長さんが鎌掛の方だったのですが、「子どもを育てるのにこれだけお金がかかっています」と具体的な数字を出して要望書を持ってきていただいたのですが、本当に、鎌掛の子どもたちはたいへん多くのお金をお支払いして6年間の義務教育を受けているのだと思いました。冒頭に町長が仰ったように、「どこに住んでいても皆が同じように義務教育を受ける」とい

うことを考えると、そこを大きく是正するというのはとても大事なことでと丁度考えていた時に、この公共交通の話聞かせていただいて、サンライズのバスも時々見せていただきました。本居さんが仰っていたように、バスを利用することによって子どもの表情が本当に変わりましたし、朝のスタートがきちっときれて、朝のスタートがきちっときれいなことは一日落ち着いて学校生活を送れるということで、とても良かったという印象を受けました。

ただ、やはり仰ったように、朝に誰がどう見守るかということは問題だったので、先生方が、学級担任以外の先生方は20分ほど早く出勤いただいて出迎えて、コロナの関係で検温や消毒もしなければならぬので、割とナーバスに朝の出迎えをしていただいたということもありました。幸い、8月29日からは、バスの時間を少し遅らせていただいたということですので、それは良かったと思いました。

あわせて、8月29日から実施していただくのですが、帰りのバスのことで「どこで子どもたちを乗せるか」という話になっておりまして、例えば、小御門のバス停のところで子どもたちを待たせると色んなことが想定されて「それは危ない」という話になっていたのですが、幸い、前の実習田になっていた田んぼを埋め立ててくださってバスが乗り入れできることになりました。地域の方にもそういう便宜を図っていただいて、帰りも何とかバスに乗せることができるということになり、良かったと思いました。

皆さんの方からご意見を出していただいて、究極は「住んでみたい」「住み続けていたい」というまちを作っていくのだということで、町長が仰った「チャレンジ」だと思います。最近、行政懇談会に回らせていただいておりますが、先日西大路のある区長さんが「とにかく新しい試みをしていかないと日野は良くなる」という声をいただきました。「ずっと同じことをしては閉塞化したまちづくりになってしまう。とにかく、失敗するかもしれないけれど、新しいことにチャレンジしていこう。」ということ、公共交通だけではなく、教育や学校づくりにおいても大事にしていければ良いと思います。そういう意味では、やはりクリエイティブに仕事をしなければなりません。通り一辺倒の同じことを繰り返していく仕事ではなく、失敗してもよいので、失敗してもやめて反省して新しいことをして、ということです。そういう意味では、実証実験しながらチャレンジしていき、自分自身も学べるという、そういう仕事をしなければと思います。

ただ、仰ったように、ニーズをきっちり掴んでいかなければなりませんし、町民さんにとってメリットとして感じられるような「それだったらやってみようか」という、その気になっていただくというのは時間がかかるかもしれませんが、自分の守備範囲のなかでお手伝いできたらと思います。

【町長】

ありがとうございました。

では、課長。

【小島課長】

はい。ありがとうございました。

委員の皆様からいただいたご意見も、これからの公共交通の施策に活かしていきたいと思っております。

これもちまして第一回日野町総合教育会議を終了とさせていただきます。ありがとうございました。

【町長】

どうもありがとうございました。また宜しく申し上げます。