

地域の「移動」と「賑わい」を自分事化する市民人材 —滋賀県日野町における体験型フィールドワーク—

忠田季空、松原光也、南村多津恵、山田和昭

人と環境にやさしい交通まちづくりプラットフォーム滋賀（やさしい交通しが）

<https://yasashiikotsushiga.wixsite.com/machizukuri/about-1>

yasashii.kotsu.shiga@gmail.com

1. はじめに

本活動は「人と環境にやさしい交通まちづくりプラットフォーム滋賀」が主催する「まちづくりと交通の広場しが 2025」の一環として「まちと交通の未来づくりフォーラム 日野フィールドワーク」を開催した。この活動は、初年度は近江鉄道沿線を舞台にフォーラムを中心とした座学、2年目は駅でのバル開催や模型づくりの実践、そして3年目は活動範囲に草津が加わり座学と実践の今後とした。

滋賀県は、京都府に隣接するが JR 駅周辺を除くと自家用車依存社会である。県が実施した世論調査では、生活への不満足度として「公共交通の不備」が 14 年連続でワースト 1 位を記録している。しかし、その不満の多くは受動的な立場に留まっており、持続可能な地域社会を構築するために自らが移動をデザインするという主体的意識の視点は欠落しがちであった。

本稿では、市民が「公共交通の利用者」という枠組みを超え、まちづくりの主体者へと変容させることを、滋賀県日野町で実施した体験型フィールドワーク（以下、日野 FW）により試みた。本プロジェクトは、単なる知識の伝達ではなく、「現場を体験し移動者の不便や戸惑いを元に議論する」ことと「駅を中心にしたにぎわいの学習と実習」を組み合わせることで、地域の移動課題を自分事化させる人材育成を意図したものである。

2. 日野町における交通課題の構造

日野町は、かつて日野商人が鉄道敷設に私財

を投じ、住民の寄付によって駅舎が建てられたという、公共交通に対する高い志の歴史を持つ。しかし、現代においては典型的なスプロール化が進み、国道沿いのロードサイド店舗の発展に対し、駅前には閑散となっている。鉄道がありながら、運行間隔や接続の悪さから「交通不便地」となっており、コミュニティバスやの一部やタクシーが AI デマンド交通に置き換えられるなど、地域の移動確保も試行中の段階にある。

本プロジェクトは、この現状を解決するため、市民・行政・町議会議員を巻き込み、「鉄道はどうするか（維持するか）」という議論から、「鉄道でどうするか（まちをどう動かすか）」という主体的な問いへの転換を試みた。

3. 育成プロセスの三段階設計

日野 FW は、以下の 3 段階で設計された。



写真 1：乗車体験後のワークショップ

第一段階：現場の「不便さ」の体験と理解（2025 年 8 月 21 日）地域事情と運行の組み合わせは無限なため、交通は現場を見ないと話にならない。しかし、交通政策に携わる行政職員

や町議会議員らは普段は自動車を利用している。そのため、日野 FW では目的地だけを指定し、自力で時刻表やバス停を調べて移動する乗車体験を行い、再度集合した後に体験を共有するワークショップと講義を実施した。

この結果、「接続便がなく 1km 以上歩かざるを得ない」「トイレで乗り遅れる」「予約制約で多人数移動ができない」「構内踏切が閉まり列車に乗れない」といった路線図だけでは見えてこない戸惑いと困難さが実感された。参加者からは「短時間では乗り継ぎが理解できずオロオロした」といったリアリティのある声が上がリ、課題の正確な認識が作られた。しかし、交通の利用者は多様なため、主体的な体験だけでは認識が偏るため、女性・学生・自営業など多様な参加を得て体験後に起きたこと・感じたことを共有するフィールドワークを実施し、自分では気づかなかつた視点を共有し視野を広げた。

第二段階：駅を拠点としたコミュニティの結節（2025 年 9 月 11 日）日野駅の多機能化を学習した。駅を乗り場だけではなく、高校生の実習や高齢者の生きがい、商業者の企業などに活用する日替わり店主制度により、稼働率 9 割を超した活用が進む。また、行政を巻き込んだイベントなど、地域の活性化に繋げている。ここでは、駅という拠点が人流とコミュニティの維持に直結しているという価値がある。



写真 2 ガチャフェスで賑わう日野駅

とはいえ、このような体制は簡単には作れない。そのため第三段階では、社会実装を通じた成功体験の獲得（2025 年 10 月 12 日）として、近江鉄道全線 100 円デイ「ガチャフェス」連動

イベント「日野が好き」の運営に参画した。日野駅周辺の方々と学生スタッフを交えた企画会議を通じて、行政と住民との連携体制を体感し、約 4,000 名の来場者との対話を通じ、考えることと実施することのギャップ、駅を拠点に人がつながる、鉄道が人を運んでくる効果を直接体感した。これは、参加者にとって受け止めに幅があったが、拠点作りのプロセスを学ぶことができた。

4. 分析と考察:人材育成の成功要因

以上、日野 FW における試行は、

- ① 多様な主体の巻き込み：学生、女性、働き世代を意識的に参加させ対話させることで、多様な立場と視点があることへの気づきを作ることができた。
- ② 利用者を模擬してバス停で迷い、歩く共通体験により、実態に即した対話の基盤ができることが確認できた。
- ③ 賑わい作りについては、企画会議による丁寧な共同意識の形成が、行政を巻き込み一体感のある活動を生み出すことを体験できた。
- ④ いずれも調べることと、実行には大きなギャップがあることが実感されたことも確認できた。

5. おわりに

滋賀県日野町での実践は民が地域の移動課題を実際に体験し、体験を共有し多様性を認識することで、公共交通への気付きと動機づけが促された。また、賑わい作りを通じて、単なる賑やかしではなく、地域コミュニティがいかに形成され一体感を醸成し大きな動きが作られるプロセスを濃厚に体験することができた。体験・学び・実践を通じ人材が育成されたと思われる。