

紫波町地域公共交通計画
(素案)

令和6年 月

紫 波 町

目次

1. 紫波町地域公共交通計画の概要	1
1－1 計画の趣旨	1
1－2 計画の目的	1
1－3 計画の位置づけ	2
(1) 位置づけ	2
(2) 上位・関連計画等の整理	3
1－4 計画の対象とする事柄	7
1－5 計画区域	8
1－6 計画の期間	8
2. 地域特性及び公共交通の現状	9
2－1 地域の概況と人口等	9
(1) 位置・地勢	9
(2) 人口	10
2－2 紫波町における移動状況	13
(1) 施設状況	13
(2) 運転免許保有者数・自動車保有台数	15
(3) 通勤・通学	17
2－3 地域公共交通の状況	19
(1) 公共交通の種類	19
(2) 鉄道	20
(3) 路線バス	22
(4) タクシー	24
(6) その他	25
(5) デマンド型乗合バス「しわまる号」	26
3. 紫波町における公共交通の課題	28
3－1 紫波町における公共交通の課題	28
(1) 交通空白地帯・中央部内を移動する手段の確保	28
(2) 交通結節点・交通拠点の環境整備	29
(3) 公共交通機関を適切に利用するための情報発信	30
3－2 地域別の課題	31
(1) 中央部	31
(2) 西部	34
(3) 東部	35
3－3 課題解決に向けた方向性	37
4. 持続可能な地域公共交通に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針	38

4-1	基本理念～紫波町地域公共交通計画が目指すもの～	38
4-2	基本方針～町の公共交通の目指す姿を実現するための方針と目標設定～	40
(1)	基本方針1	40
(2)	基本方針2	41
(3)	基本方針3	42
5.	目標達成のためのプロジェクト	43
5-1	プロジェクト1 持続可能な公共交通の整備	44
5-2	プロジェクト2 公共交通を「知る」「選ぶ」「使う」人を増やす	47
5-3	プロジェクト3 交通結節点へのアクセスの向上・交通拠点の待合環境の整備	49
6.	プロジェクトの進め方	50
6-1	実施主体	50
6-2	本計画の推進・管理体制	50
6-3	P D C A	50
6-4	目標値の設定と指標の概要	51

1. 紫波町地域公共交通計画の概要

1-1 計画の趣旨

公共交通は、地域住民の日常生活を支える移動手段として、通勤や通学、買い物、通院などに活用されています。また、車を利用できない学生や高齢者などの重要な移動手段としても機能しています。一方で人口減少や少子高齢化などにより、公共交通を取り巻く状況が厳しさを増しています。公共交通ネットワークの縮小やサービス水準の一層の低下が、更に公共交通利用者を減少させることになるなどの状況が見られ、地域で公共交通が成り立たなくなり、地域の移動手段として公共交通を維持、または確保するのが非常に困難な状況に陥っています。近年は、新型コロナウイルス感染症の拡大による外出自粛等に伴う公共交通の利用者の減少や、行動制限が解除された以降もコロナ禍以前の水準まで利用者数が回復しない状況が続いています。

町においても、バス・タクシー運転手の高齢化や担い手不足などが深刻化しており、路線バスの不採算路線が廃止されるなど、誰もが移動手段として使える公共交通の持続性を確保することが大きな課題となっています。

また、これまで公共交通を利用してきた町民の要望と、新たな利用者の公共交通に対する要望など、さまざまな要望に応えなければならない状況となっています。

以上のような課題に応えるため、当町では、「紫波町の目指す公共交通のあるべき姿」を明らかにする基本的な計画である「紫波町地域公共交通計画」を策定することとしました。

1-2 計画の目的

紫波町地域公共交通計画では、地域公共交通の現状・問題点、課題の整理等を踏まえて、地域全体の公共交通の在り方となる「公共交通の将来像」を定めます。

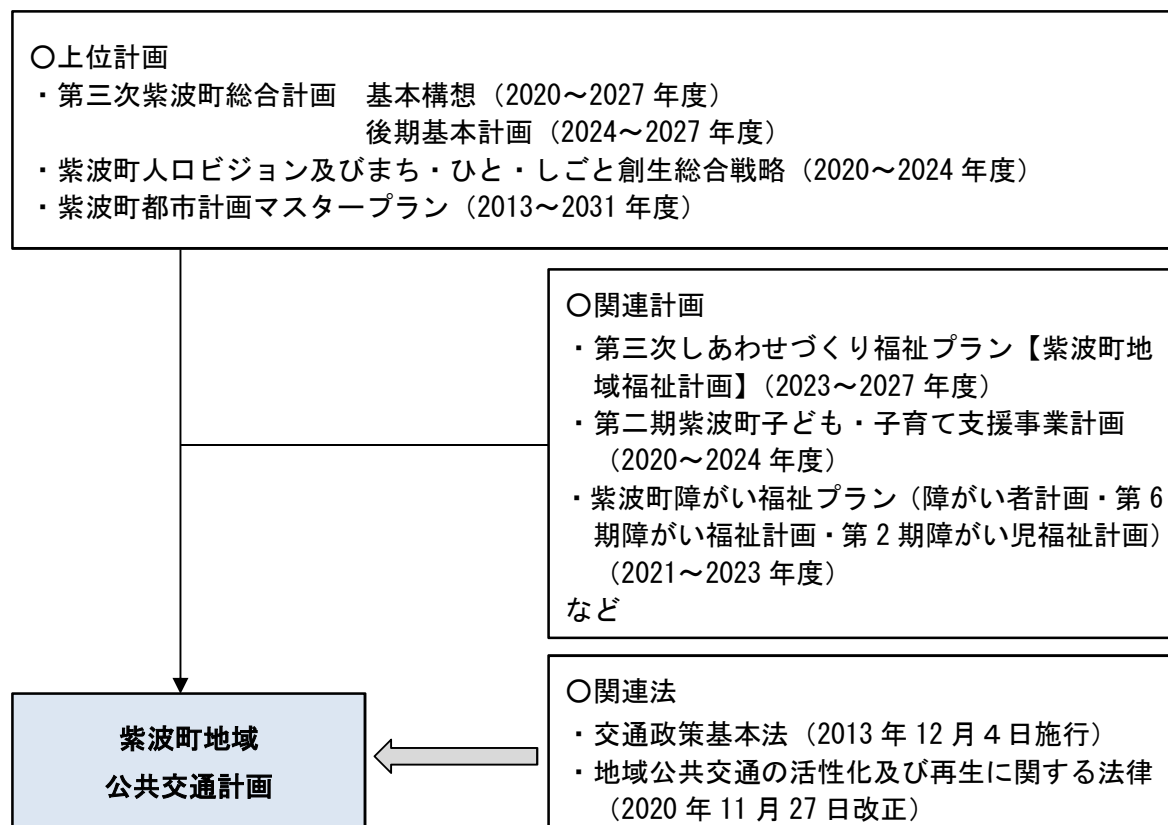
また、地域公共交通に関わる住民・交通事業者、行政等がどのような役割をもってその達成に向かっていくのかを明確にし、実施する施策・事業を定め、公共交通ネットワークを一体的に形づくり、持続可能な公共交通システムの確立を目指すことを目的としています。

1-3 計画の位置づけ

(1) 位置づけ

本計画では、紫波町総合計画、紫波町都市計画マスタープラン、紫波町人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略などの上位・関連計画との整合性を図ります。

また、総合計画が理念を共有するSDGs※の要素、特に「目標 11 包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する」を反映した社会を目指します。



※SDGs：持続可能な開発目標（SDGs）とは、2001年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、2015年9月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」にて記載された2030年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17のゴール・169のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本も積極的に取り組んでいます。

(2) 上位・関連計画等の整理

1) 第三次紫波町総合計画

総合計画では、日詰駅前土地区画整理や紫波中央駅前での公民連携手法を活用したオガールプロジェクトなど、交通結節点である鉄道駅を中心としたまちづくりを進めてきた波及効果が現れているとしています。中でも、快適・安全の分野は、インフラの整備など成果が形として見えるため、地域内の道路や交通安全施設の整備、住環境や公共交通などの利便性の向上が、より町民の実感につながると考えられます。現状としては、令和5（2023）年12月に古館駅前整備事業が完了し、町内のJR3駅すべてに駅前ロータリーが整備されています。今後としては、紫波中央駅のバリアフリー化として整備が進められているエレベーターが令和6（2024）年3月に供用開始される予定です。また、紫波中央駅東口の設置についてもJR東日本盛岡支社と協議を進めています。

①基本構想

○まちづくりの将来像 「暮らし心地の良いまち」

自然や農村空間と都市的なコンテンツとの調和がとれた環境の中で、町民をはじめ、町に関わる多様な人たちがお互いを尊重し、認め合い、支え合うことで、心豊かに共に栄える地域をつくり、町に暮らす誰もが町民であることに誇りを持ち、将来に希望を抱けるまちをつくっていきます。

そして、多くの人から、このまちに「暮らしてみたい」、「暮らしてよかった」と思ってもらえるまちを目指し、まちづくりの将来像を「暮らし心地の良いまち」と定めます。

○計画期間

令和2（2020）年度～令和9（2027）年度

○公共交通関連内容

【安全・快適】 自然と調和した安全で快適なまち

（都市計画、道路・河川、上下水道、住宅・公園・公共交通、交通安全・防犯、消防・防災）

環境の変化に対応した社会インフラの機能を維持しつつ、新たな地域のつながりや価値を生み出していくために、様々な世代が、そして町民と行政が、それぞれに知恵を出し、協力し合うことで、自然と調和した安全で快適に暮らせるまちをつくります。

②後期基本計画

○計画期間

令和 6（2024）年度～令和 9（2027）年度

○公共交通関連内容

項目	内容			
施策	居住環境が快適である			
施策目標	利用しやすい公共交通が整っている			
まちづくり 指標	指標	基準値	現状値(R4)	目標値(R9)
	デマンド型乗合バスの利用者数	23,000 人 (H30・すこやか号)	24,269 人	30,000 人
	J R 3 駅の乗客数	2,587 人 (H30)	2,002 人	2,500 人
	自家用車がなくても町内の移動に不便はないと思う人の割合	－	20%	30%
現状と課題	・市町村をまたがって走る鉄道・路線バスが、町内から町外への通学や通院のための広域的な移動に重要な役割を果たしています。 ・令和 2（2022）年 4 月から運行している「デマンド型乗合バスしわまる号」は、運転免許を持たない人の移動と、町での生活を支える交通インフラとして、また、県交通の基幹路線や J R 各駅との接続により、町外への移動も補完する、きめ細やかな移動手段として機能しています。 ・しわまる号は年々利用者数が増加しています。また、運行事業者の企業努力もあり、365 日稼働する交通インフラとして、町民の移動が支えられています。 ・一方で、しわまる号は利用者の増加により待ち時間が長くなり、利用者の利便性向上に課題が生じています。 ・町内における公共交通（J R 在来線、路線バス、しわまる号、タクシー）でキャッシュレス決済の環境整備が行われ、利用者の利便性が向上しています。 ・運転士不足が深刻化しており、その影響で路線バスの減便が進んでいます。			
町の主な取組	・より身近な地域内交通の確保 ・路線バス交通の維持 ・地域公共交通計画の推進 ・公共交通の活用促進			
多様な主体に期待する取組	【町民】公共交通の積極的な活用、多様な交通手段の組合せによる移動利用、キャッシュレスの積極的な利用 【民間事業者】公共交通の積極的な活用			
関連事業	・交通対策事業			

2)紫波町まち・ひと・しごと創生人口ビジョン及び総合戦略

人口ビジョンでは、紫波町はベッドタウンであることを強みとし「居住地として選んでいただける魅力あふれるまち」を目指す将来像として、マイホーム世代を中心とした多くの若い世代の人々がこの町を居住地として選んでくれている潮流を絶やすことなく、住環境の整備を図るとともに、中央部のみならず、東西の農村部にあっても、それぞれの地域でそれぞれの地域に合った、豊かな生活の質が確保された町を目指すとしています。

また、これを実現するために、総合戦略では、多様な地域公共交通ネットワークの充実と交通拠点の機能強化により、各拠点への接続利便性を向上させるとともに、人的交流を活性化させ、住みよく活力あるまちづくりに取り組んでいくこととしています。

①紫波町人口ビジョン（平成 28（2016）年 2 月策定）

○対象期間

平成 27（2015）年度～令和 42（2060）年度

○公共交通関連内容

町を中心にした半径 30 キロ圏内には多くの高等教育機関や、企業が立地し、岩手県において最も人口が集中する地域を形成しています。国道 4 号や東北自動車道紫波 I C、J R の駅が 3 駅存在するなど交通の便も良く、通勤通学に便利な立地を背景に 2010 年国勢調査では、昼夜間人口比率は 83.4%と県内で最も低い値を示し、県内随一のベッドタウンとなっています。

②第 2 期紫波町まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 4（2022）年 6 月改訂）

○対象期間

令和 2（2020）年度～令和 6（2024）年度

○ 「暮らしに便利な都市機能充実プロジェクト ～公共交通と都市整備～」

町の公共交通は、路線バス、鉄道、タクシーなど様々な地域公共交通が連携して相互に補完することにより、マイカーに依存せずとも移動の足が確保され、暮らしの利便性向上や、町内外や観光客などの活発な人的交流や東西や中央部の交流等によって魅力的で活力あるまちづくりや域内の経済循環に寄与することが望ましいと考えられます。

多様な交通モード間の乗り換えを円滑にするためには、交通拠点の機能強化や利便性の向上が大きなポイントですが、特にも町内に 3 つ存在する鉄道駅は主要な役割を果たしており、町内の移動のみならず町外への移動の際も重要な役割を担っています。

現在、町内 3 駅のうち古館駅については、周辺インフラの整備が行われていない状況でありましたが、通勤・通学者、高齢者など駅利用者の利便性の向上と交通安全の対策を図り、令和 5 年度に整備が完成しています。

多様な地域公共交通ネットワークの充実により、各地域への接続利便性を向上させるとともに、人的交流を活発化させ、住みよく活力あるまちづくりに引き続き寄与していきます。

また、脱炭素社会の実現に向けて、町の交通分野においても脱炭素化の取組みを推進していきます。

○取り組み内容

→都市の交通ネットワークの充実

→総合的な交通体系の構築

○重要業績評価指標(KPI)

指標	実績値	目標値 (R6)
デマンド型乗合バスの年間利用者数	23,000 人／年間 (H30・すこやか号)	25,000 人／年間
古館駅乗客数	586 人／日 (R1)	600 人／日

3)紫波町都市計画マスタープラン

現行の都市計画マスタープランは第二次総合計画がベースとなっているため、まちの将来像を「環境と福祉のまち」と設定し、人口が減少していく時代にあって、環境に配慮し住民が主役の豊かな地域づくりを行っていくために、まちづくりはすべて「循環」と「協働」の考えに立ち「循環型のまちづくり」と「協働のまちづくり」を推進するとしています。

※ 紫波町都市計画マスタープランは、令和6（2024）年度において中間見直しを行う予定としています。

○計画期間

平成25（2013）年度～令和13（2031）年度

○公共交通関連内容

・便利な公共交通環境の形成

→高齢者ら交通弱者や観光客など来訪者の足となり、また二酸化炭素排出量を減らし環境にやさしいまちづくりを進めるため、鉄道やバスなどの公共交通機関の利便性を高めるとともに、バス交通空白地帯の解消や、コミュニティバスの見直し、公共交通機関相互の連絡など、総合的な交通体系を検討します。

・将来都市構造

ア 拠点

→都市中心機能拠点

紫波中央駅周辺から日詰商店街にかけての一带を、「行政・公益」と「商業」の都市中心機能拠点として位置づけます。日詰商店街地区は町の中心商業地、紫波中央駅前地区は情報交流機能を備えた新たな公益・行政の拠点、日詰西地区は2地区を繋ぐ業務地区として役割を分担し、地区を囲む幹線道路で回遊と連係を図ることにより、活動的で魅力ある都市中心機能拠点を形成します。

→交通アクセス拠点

鉄道の駅3カ所と紫波インターチェンジを交通アクセス拠点として位置づけます。

→観光交流拠点

ラ・フランス温泉館周辺、野村胡堂・あらえびす記念館周辺、及び都市計画区域外ではありますが紫波フルーツパーク周辺を、観光交流拠点として位置づけます。

→森林交流拠点

都市計画区域外ではありますが、山王海ダム周辺、ゴルフ場周辺及びあづまね生活環境保全林を、森林交流拠点として位置づけます。ただし、体験学習等の多くの交流事業は集落に近い里山で展開される例が多いため、観光交流拠点や特定の集落などが実質の活動拠点の役割を担うことも想定します。

イ 交通軸

→広域交通軸

都市計画区域においては、東北自動車道、国道4号、396号、456号、主要地方道盛岡和賀線、県道盛岡石鳥谷線を町の広域交通軸として位置づけます。

→東西交通軸

格子状の骨格道路網を形成するため、主要地方道紫波江繋線、紫波インター線、県道紫波雫石線を主軸として、広域交通軸以外の県道及び主要な町道を東西交通軸として位置づけます。

→市街地の軸

用途地域及びこれに隣接する住宅地においては、広域交通軸でもある国道4号を第一交通軸とし、都市計画道路北日詰朝日田線、北日詰箱清水線、希望ヶ丘線を第二交通軸としてこれを延伸し、市街地の軸を形成します。

→その他

他の都市計画道路及び主要な町道により格子状の市街地骨格道路網を形成します。

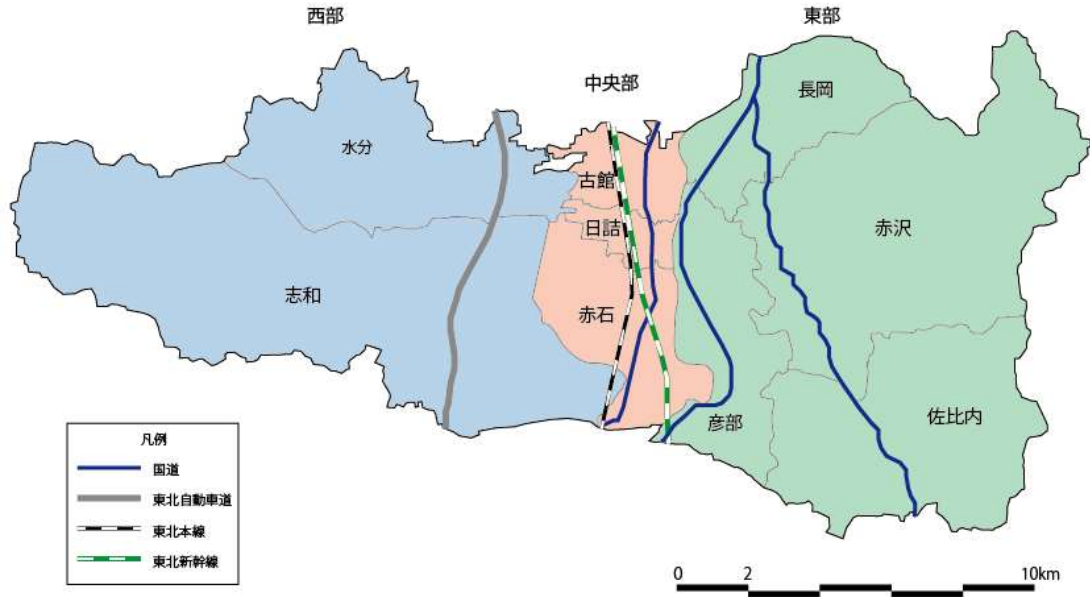
1-4 計画の対象とする事柄

本計画は、今後も加速する人口減少や少子高齢化の進展に対応しつつ、限られた交通資源を活用しながら、町民の日常生活に欠かせない「移動手段」の維持・確保とともに、幅広い利用者にとって使いやすい公共交通サービスの提供を目指して、その実現に必要なことについて検討するものです。

1－5 計画区域

本計画の対象区域は、紫波町全域とします。
各地域の特性や問題点・課題を踏まえた施策を検討します。

図 1－計画の区域



1－6 計画の期間

本計画は、令和 6（2024）年度から令和 10（2028）年度までの 5 年間を計画期間とします。

図 2－計画期間

年度	R2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
第三次紫波町総合計画 基本構想	2020～2027 年度											
第三次紫波町総合計画 前期・後期基本計画	前期 2023 年度まで				後期 2027 年度まで							
紫波町人口ビジョン及びまち・ひと・しごと創生総合戦略	2020～2024 年度											
紫波町 都市計画マスタープラン	2013～2031 年度											
紫波町 地域公共交通計画					2024～2028 年度							

2. 地域特性及び公共交通の現状

2-1 地域の概況と人口等

(1) 位置・地勢

当町は岩手県のほぼ中央に位置し、町の中心部を南北に北上川が流れ、その両岸には河岸段丘が広がり、その背後には東には北上山地、西側には奥羽山脈が連なっています。東西に 27.8 km、南北に 12.9 km と東西に広い町域となっており、北は矢巾町と盛岡市に接し、西は雫石町に、南と東は花巻市と接しています。

幹線道路として西部に東北自動車道、北上川の西側には国道 4 号が、東側には国道 456 号、396 号が南北に走っています。鉄道は J R 東北本線が国道 4 号より西側にやはり南北に走り、北から古館駅、紫波中央駅、日詰駅が設置されています。

役場庁舎や医療機関、商業施設は町の中央部である国道 4 号から日詰商店街周辺、紫波中央駅周辺に集中しており、東西に広い町域であるため、東西から町中央部への移動手段が必要となっています。

図 3-1 紫波町図



(2) 人口

1) 紫波町の人口推移

町の総人口は、国勢調査では平成2（1990）年以降、増加傾向にありましたが、平成22（2010）年には初めて人口が減少し、令和2（2020）年に32,147人となり、少子高齢化の傾向が続いています。将来人口推計でもこの傾向が続くと考えられています。

世帯数は増加傾向にあり、平成17（2005）年には1万世帯を越えて10,077世帯、令和2（2020）年には11,368世帯となっています。人口増加の割合に対して世帯数増加の伸びが大きく、また一世帯あたり人員が令和2（2020）年には2.83人と核家族化の進行や独り世帯の増加がうかがえます。

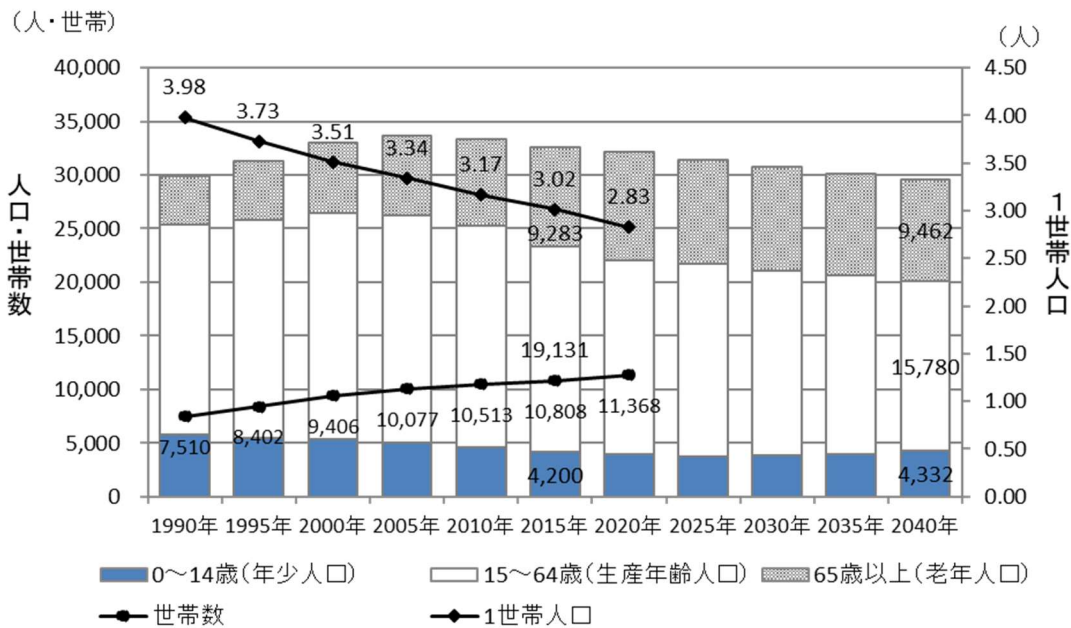
表 1ー人口の推移

(単位：人・%)

年	人口			世帯数	人口増減 (%)	世帯増減 (%)	一世帯あ たり人員	人口密度(1 km ² 当り)
	総数	男	女					
平成2(1990)年	29,856	14,300	15,556	7,510	3.3	7.5	3.98	125.3
平成7(1995)年	31,311	15,038	16,273	8,402	4.9	11.7	3.73	131.4
平成12(2000)年	33,038	15,736	17,302	9,406	5.5	11.9	3.51	138.6
平成17(2005)年	33,692	15,940	17,752	10,077	2.0	7.1	3.34	141.4
平成22(2010)年	33,288	15,736	17,552	10,513	▲ 1.2	4.3	3.17	139.7
平成27(2015)年	32,614	15,482	17,132	10,808	▲ 2.0	2.8	3.02	136.5
令和2(2020)年	32,147	15,390	16,757	11,368	▲ 1.4	5.2	2.83	134.5

資料／総務省「国勢調査」(各年10月1日)

図 4ー紫波町の3区分別人口及び世帯数・1世帯人口の推移



資料／総務省「国勢調査」(各年10月1日)、紫波町「紫波町人口ビジョン」(平成28(2016)年2月)

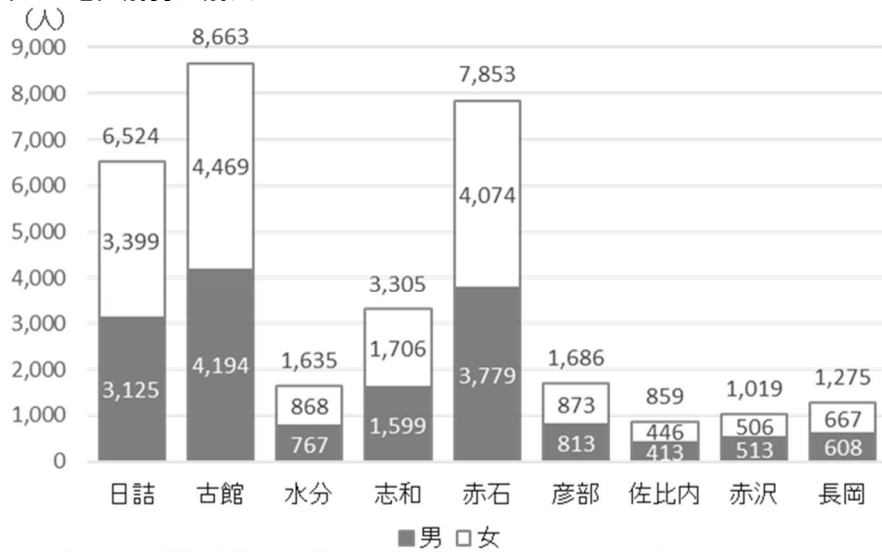
2) 地区別人口

町は昭和 30（1955）年に日詰町、古館村、水分村、志和村、赤石村、彦部村、佐比内村、赤沢村、長岡村の 1 町 8 村が合併して町制が施行されました。

令和 5（2023）年では国道 4 号沿いに位置する日詰地区は人口 6,524 人、古館地区は 8,663 人、赤石地区は 7,853 人と人口が多く、増加傾向にあります。西側に位置する志和地区は 3,305 人、水分地区 1,635 人、北上川の東側である彦部地区 1,686 人、長岡地区 1,275 人、赤沢地区 1,019 人、佐比内地区 859 人と人口が減少しています。

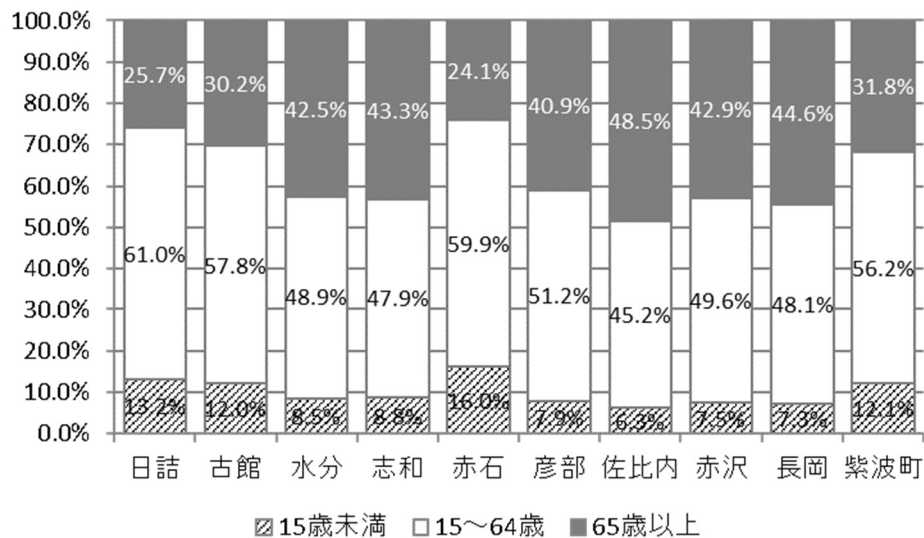
また、紫波町の高齢化率は 31.8%ですが、人口が減少している地区の高齢化率は 40%を超えています。

図 5-地区別男女別人口



資料／紫波町「住民基本台帳」（令和 5（2023）年 9 月 30 日）

図 6-地区別 3 区分別割合

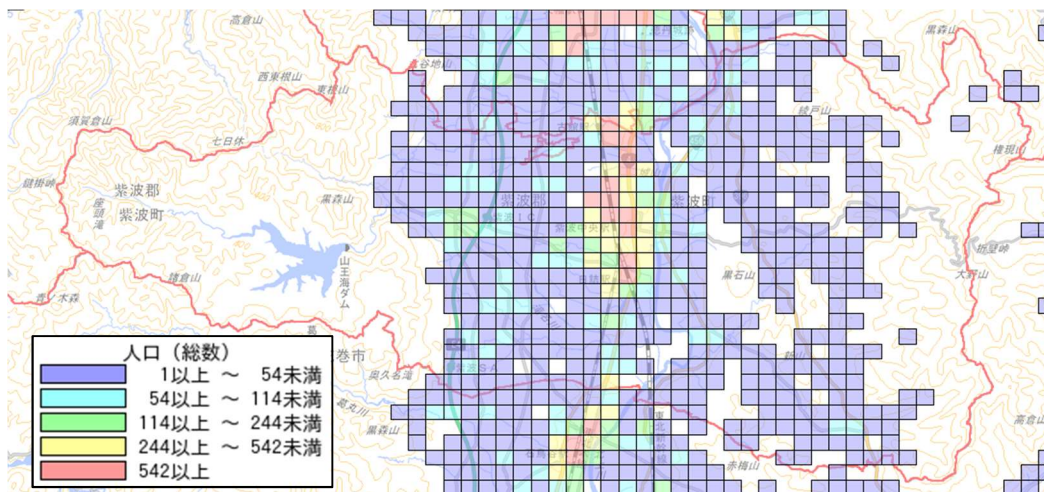


資料／紫波町「住民基本台帳」（令和 5（2023）年 9 月 30 日）

3) 人口分布状況

人口を 500m ごとにみた場合、紫波町の多くで「54 人未満」となっていますが、古館・日詰・赤石地区の国道 4 号を中心に「542 人以上」がみられます。「244 人以上 542 人未満」も古館・日詰・赤石地区に多くみられます。

図 7-人口 500m メッシュ



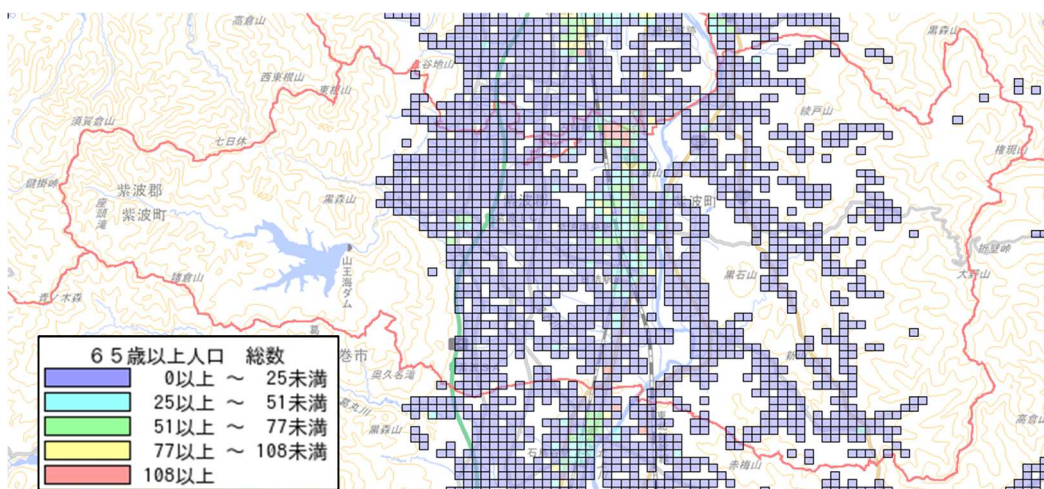
資料／総務省「国勢調査」(令和 2 (2020) 年 10 月 1 日)

4) 高齢者の人口分布

高齢者の人口を 250m の範囲でみた場合、そのほとんどが「25 人未満」となっていますが、古館の矢巾町境や日詰の一部、赤石の一部で「77 人以上」がみられます。

「25 人以上」は古館・日詰・赤石地区を中心にみられますが、志和の一部でもみられます。

図 8-65 歳以上人口 250m メッシュ



資料／総務省「国勢調査」(令和 2 (2020) 年 10 月 1 日)

2-2 紫波町における移動状況

(1) 施設状況

鉄道駅や公共施設の多くは中央部に集中しています。

また、県立紫波地域診療センター以外の医療機関（診療所、歯科診療所）、ショッピングセンターなどの買い物をする施設も中央部に集中しています。

このようなことから、東部西部の地域と中央部を行き来する交通網、中央部の中を移動できる交通網の2種類が必要です。

図 9-公共機関位置図



図 10-医療機関（診療所・歯科診療所）位置図

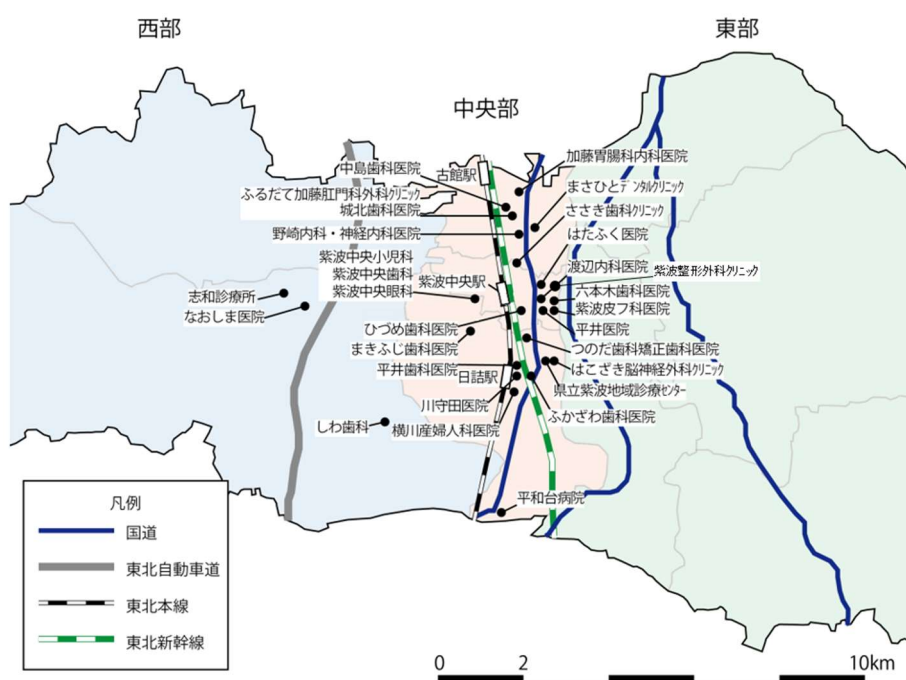


図 11—ショッピングセンター・コンビニエンスストア等位置図

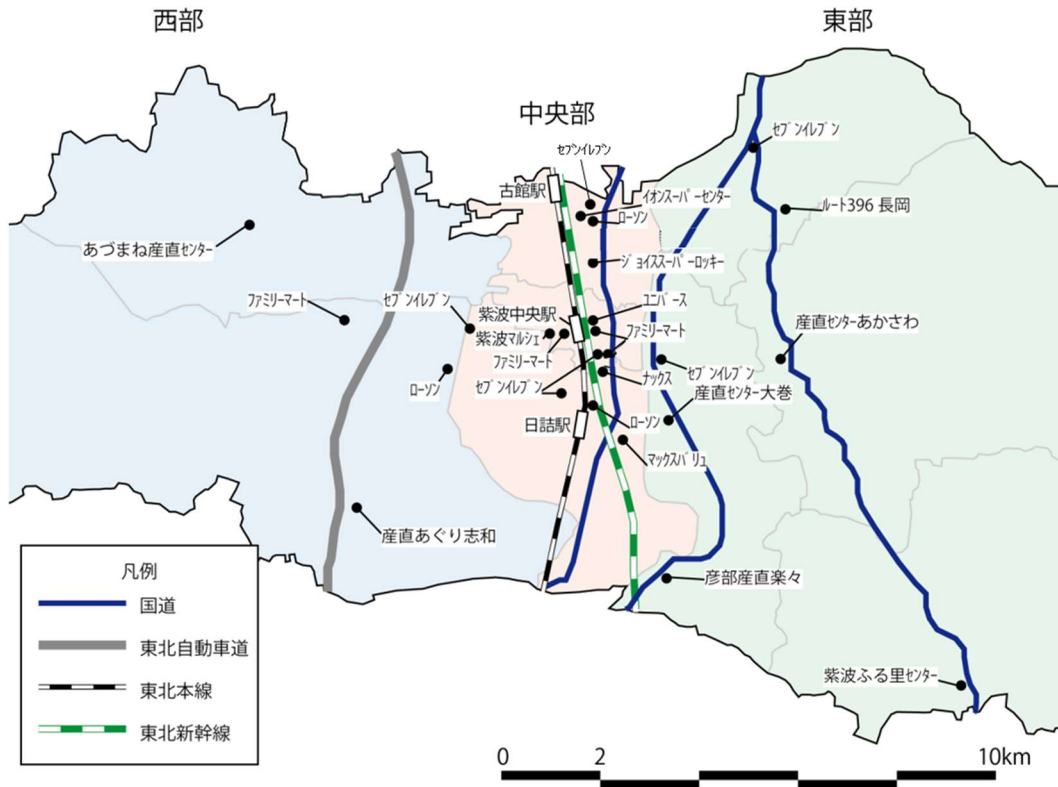


図 12—金融機関・A T M位置図



(2) 運転免許保有者数・自動車保有台数

運転免許証については、25 歳から 64 歳までは保有率が 9 割を超えています。65 歳以上の高齢者では 60.3%、75 歳以上では 37.3%の保有率となっています。

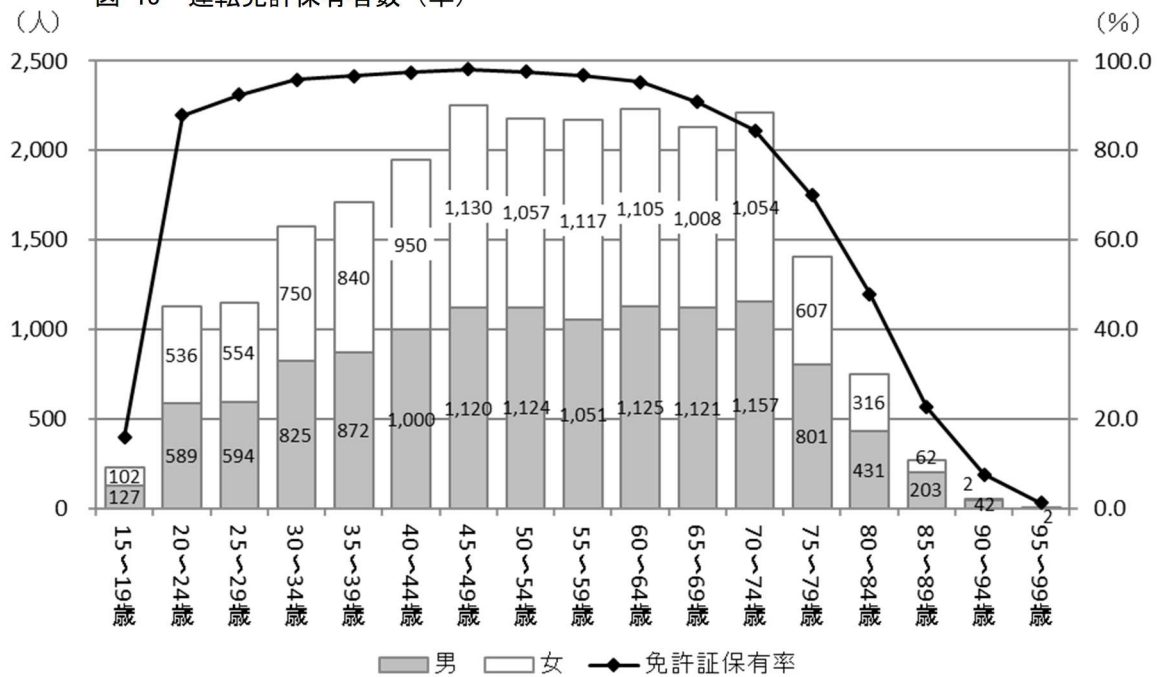
また、世帯における自動車保有台数は、2015 年 3 月末までは増加傾向にありましたが、その後は減少に転じています。2008 年 3 月に乗用車より軽自動車の台数が上回り、その後も乗用車よりも軽自動車の方が多い傾向が続いています。

表 2—運転免許保有者数（率）（単位：人、％）

	合計	男	女	免許証保有率	住基人口
15～19歳	229	127	102	16.0	1,435
20～24歳	1,125	589	536	87.9	1,280
25～29歳	1,148	594	554	92.5	1,241
30～34歳	1,575	825	750	95.9	1,643
35～39歳	1,712	872	840	96.7	1,770
40～44歳	1,950	1,000	950	97.5	2,001
45～49歳	2,250	1,120	1,130	98.2	2,292
50～54歳	2,181	1,124	1,057	97.7	2,233
55～59歳	2,168	1,051	1,117	96.8	2,239
60～64歳	2,230	1,125	1,105	95.3	2,340
65～69歳	2,129	1,121	1,008	90.8	2,345
70～74歳	2,211	1,157	1,054	84.5	2,616
75～79歳	1,408	801	607	69.9	2,013
80～84歳	747	431	316	47.9	1,559
85～89歳	265	203	62	22.6	1,174
90～94歳	44	42	2	7.5	585
95～99歳	2	2	0	1.1	175
合計	23,374	12,184	11,190	80.8	28,941
生産年齢人口	16,568	8,427	8,141	89.7	18,474
高齢者人口	6,806	3,757	3,049	65.0	10,467
75歳以上	2,466	1,479	987	44.8	5,506

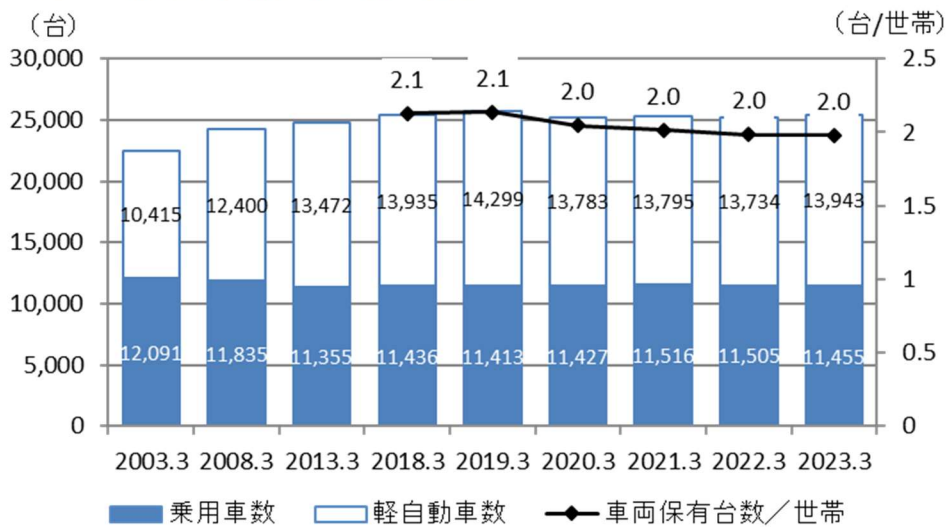
資料／岩手県警察本部交通部運転免許課「岩手の免許人口」（令和 5（2023）年 9 月末）、紫波町「住民基本台帳」（令和 5（2023）年 9 月末）

図 13—運転免許保有者数（率）



資料／岩手県警察本部交通部運転免許課「岩手の免許人口」（令和 5（2023）年 9 月末）
紫波町「住民基本台帳」（令和 5（2023）年 9 月末）

図 14—紫波町の乗用・軽自動車両数



資料／国土交通省東北運輸局岩手運輸支局「市町村別車両数調」（各年 3 月末）
紫波町「住民基本台帳」（各年 3 月末）

(3) 通勤・通学

常住地が当町の方のうち就業者・通学者数は 18,406 人ですが、そのうち 10,080 人（常住地不詳者を除く）が町外へ通勤通学しています。また、従業地が当町の方のうち就業者・通学者 12,493 人のうちの 4,028 人（従業地不詳者を除く）が町外から当町へ移動しています。

町内に在住し、町内で就業・通学している者は、「自家用車」が 76.5%、次いで「鉄道・電車」が 6.1%となっており、圧倒的に公共交通よりも自家用車での通勤通学が多くなっています。

図 15ー町外からの就業者・通学者数

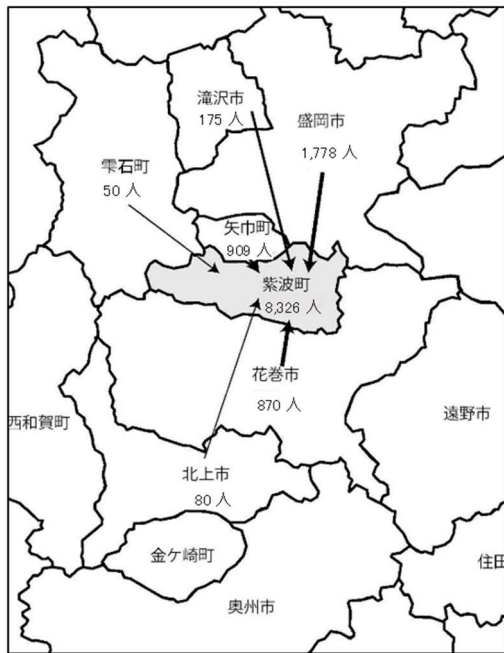
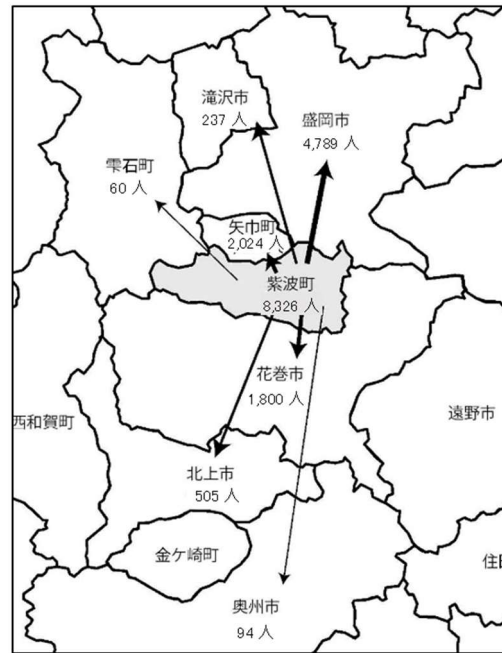


図 16ー町外への就業者・通学者数



資料／総務省「国勢調査」（令和 2（2020）年 10 月 1 日）

※県内で 50 人以上の移動がある市町村の人数を記載

表 3ー通勤通学の利用交通手段（16 区分）

（単位：人・％）

区分	常住地による15歳以上自宅外就業者・通学者数				
	総 数	(%)	自市区町村 で 従業・通学	県内他市 区町村で 従業・通学	他県で 従業・通学
総数	15,805	100.0	5,388	9,785	156
I 利用交通手段が1種類	13,786	87.2	4,691	8,793	111
1 徒歩だけ	539	3.4	509	10	16
2 鉄道・電車	969	6.1	37	887	26
3 乗合バス	32	0.2	－	31	－
4 勤め先・学校のバス	69	0.4	37	30	2
5 自家用車	12,091	76.5	4,203	7,675	57
6 ハイヤー・タクシー	－	－	－	－	－
7 オートバイ	48	0.3	28	20	－
8 自転車	414	2.6	339	58	10
9 その他	163	1.0	47	92	16
II 利用交通手段が2種類	918	5.8	115	768	20
10 鉄道・電車及び乗合バス	154	1.0	5	143	5
11 鉄道・電車及び勤め先・学校のバス	11	0.1	1	10	－
12 鉄道・電車及び自家用車	247	1.6	1	235	6
13 鉄道・電車及びオートバイ	5	0.03	1	3	1
14 鉄道・電車及び自転車	318	2.0	14	297	3
15 その他利用交通手段が2種類	183	1.2	93	80	5
III 利用交通手段が3種類以上	152	1.0	10	140	1

資料／総務省「国勢調査」（令和2（2020）年10月1日現在）

2-3 地域公共交通の状況

(1) 公共交通の種類

令和5(2023)年12月時点では、町内を下記の公共交通が運行しています。

① 鉄道

東日本旅客鉄道(株)が運行し、町内には東北本線の日詰駅(明治23(1890)年開業)、紫波中央駅(平成10(1998)年開業)、古館駅(昭和19(1944)年開業)の3駅があります。

② 路線バス

町内には赤石地区に岩手県交通(株)の紫波営業所が設置され、日詰線、長岡線、犬渕線が運行されています。

なお、令和2(2020)年3月末には見前回り志和線が廃止に、令和5(2023)年4月に古館ニュータウン経由が廃止となっています。

③ デマンド型乗合バス「しわまる号」

(株)ヒノヤタクシーを事業主体として運行する「しわまる号」は、2020年4月1日より町内全域を対象として運行を開始しました。しわまる号(平日4台、土曜日3台、日曜日・祝日2台)は停留所を設けずに町内どこでも乗降可能で、AIを活用しながら最適な運行経路を導き出して走行しています。町は運行事業者に補助金を支出しています。

④ タクシー

町内にはヒノヤタクシー日詰営業所、紫波タクシー、日詰タクシーの3社があります。その他、「介護タクシーしわっち」が営業しています。

⑤ その他

紫波町社会福祉協議会「移送サービス(町外出支援事業)」の他、町による福祉タクシー(タクシー料金助成)事業、町内4つの社会福祉法人が協力して運行する買い物送迎サービスがあります。

西部地区及び東部地区の学校再編に伴い、西の杜小学校、紫波東小学校及び紫波第二中学校においてスクールバスを運行しています。

(2) 鉄道

1) 概要

紫波町内の鉄道運行概要は、次の通りです。

表 4ー町内鉄道運行概要

項目	内容		
運行事業者	東日本旅客鉄道株式会社		
路線	東北本線		
駅名	古館駅	紫波中央駅	日詰駅
始発	上り（一ノ関方面） 平日・休日 5:25 下り（盛岡方面） 平日・休日 6:11	上り（一ノ関方面） 平日・休日 5:29 下り（盛岡方面） 平日・休日 6:07	上り（一ノ関方面） 平日・休日 5:32 下り（盛岡方面） 平日・休日 6:03
終電	上り（一ノ関方面） 平日・休日 23:15 下り（盛岡方面） 平日・休日 22:29	上り（一ノ関方面） 平日・休日 23:18 下り（盛岡方面） 平日・休日 22:25	上り（一ノ関方面） 平日・休日 23:21 下り（盛岡方面） 平日・休日 22:22
運行本数	上り（一ノ関方面） 平日 37 本、休日 35 本 下り（盛岡方面） 平日 37 本、休日 33 本	上り（一ノ関方面） 平日 37 本、休日 36 本 下り（盛岡方面） 平日 37 本、休日 34 本	上り（一ノ関方面） 平日 34 本、休日 35 本 下り（盛岡方面） 平日 37 本、休日 34 本
所要時間	古館駅～盛岡駅 19 分 古館駅～花巻駅 23 分	紫波中央駅～盛岡駅 24 分 紫波中央駅～花巻駅 19 分	日詰駅～盛岡駅 28 分 日詰駅～花巻駅 15 分
運賃（現金）	古館駅～盛岡駅 240 円 古館駅～花巻駅 420 円	紫波中央駅・日詰駅～盛岡駅 330 円 紫波中央駅・日詰駅～花巻駅 330 円	

※令和 5（2023）年 3 月 18 日改正

紫波町内の駅からは通勤・通学での利用が多く、平日朝 7 時台に下り（盛岡方面） 6 本、8 時台 4 本が運行されています。

上りでは日詰駅が終点の電車があるため、古館駅と紫波中央駅に比べて発車する運行本数が少なくなっています。平日は町内 3 駅で上り下り 1 本ずつ快速が発車し、休日はこれに加えて日詰駅と紫波中央駅で上り下り 1 本ずつ快速が発車します。

2) 利用者数

3 駅合計の乗客数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 (2020) 年度に大幅に減少しました。令和 3 (2021) 年度以降もコロナ禍前の乗客数に回復していません。

表 5－JR 東北本線 1 日の各駅乗客数 (単位：人)

	日詰駅	紫波中央駅	古館駅	総計	平成30 (2018)年 度比
平成30(2018)年度	515	1,546	725	2,786	—
令和元(2019)年度	498	1,508	694	2,700	▲ 3.1%
令和2(2020)年度	445	1,264	583	2,292	▲ 17.7%
令和3(2021)年度	449	1,227	567	2,243	▲ 19.5%
令和4(2022)年度	468	1,268	579	2,315	▲ 16.9%

資料／東日本旅客鉄道株式会社「各駅の乗車人員」

(3) 路線バス

1) 概要

町内の路線バス運行概要は、次の通りです。

表 6ー紫波町内を運行する路線バス概要

項目	内容	
運行事業者	岩手県交通株式会社	
路線名	備 考	
国道4号経由	601日詰線	バスセンター-北高田-古館-日詰駅前
	602日詰線	盛岡駅前-バスセンター-北高田-古館-日詰駅前
	603日詰線	バスセンター-日赤-北高田-古館-日詰駅前
	604日詰線	盛岡駅前・バスセンター-日赤・医大-北高田-古館-日詰駅前
	605日詰線	平日、朝1本志和発片道のみ
	606日詰線	平日、下土橋公民館・日赤経由1日朝1本、日詰駅から盛岡駅前まで片道のみ
	犬渕線	平日、1日1往復、片道9分。赤石小学校の通学利用が主。 朝：犬渕7:35発、夕：日詰駅前16:15発
長岡経由	611長岡線	盛岡駅前・バスセンター-八幡宮-長岡支所-犬吠森-日詰駅前 平日日詰駅前発6本、日詰駅前発6本、土休日往復5本ずつ
	612長岡線	盛岡駅前・バスセンター-八幡宮-長岡支所 平日長岡支所前発7本、長岡支所前行6本、土休日往復6本ずつ

紫波町内では岩手県交通(株)による路線バスが走っています。盛岡市内から日詰駅前の紫波営業所まで日詰線、長岡線が走っています。

路線バスは利用者の減少からいずれの路線も補助金の交付により路線が維持されています。

しかしながら、平成 29 (2017) 年には大迫紫波中央駅線、八掛経由の長岡線 (614)、日詰深夜線が、令和 2 (2020) 年 3 月には見前回り志和線が、令和 5 (2023) 年には古館ニュータウン経由の日詰線 (618) が廃止されました。

1) 利用者数

路線バスの利用者数は、新型コロナウイルス感染症の影響により令和 2 (2020) 年度に大幅に減少しました。令和 3 (2021) 年度以降もコロナ禍前の乗客数に回復していません。

表 6-2ー紫波町内を運行する路線バスの乗客数

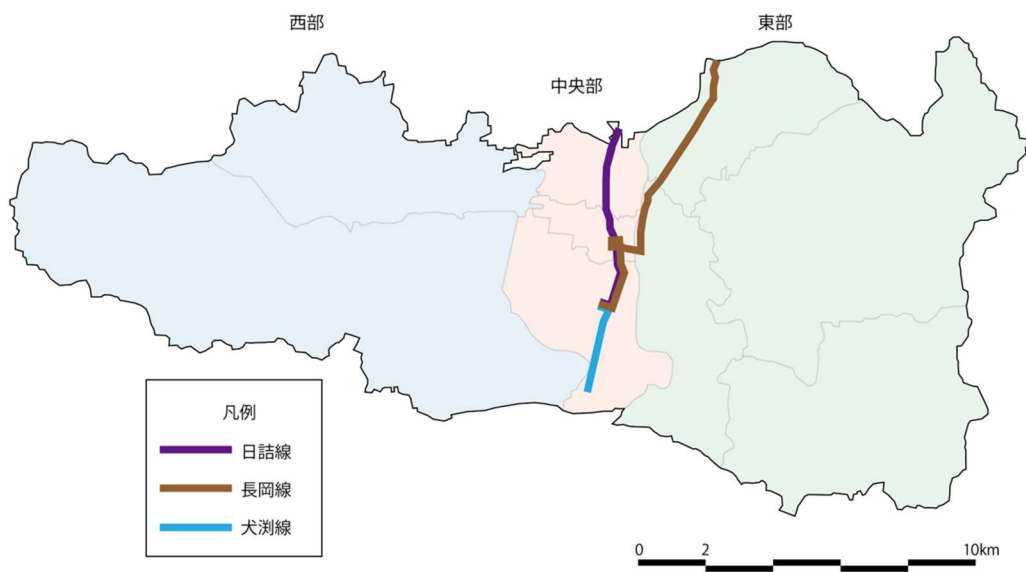
(単位：人・%)

	国道4号経由 (日詰線・犬渕線・ 志和町線)	長岡経由 (長岡線)	総計	令和元 (2019)年 度比
令和元(2019)年度	517,272	193,036	710,308	—
令和2(2020)年度	365,744	160,887	526,631	▲ 25.9%
令和3(2021)年度	251,263	130,171	381,434	▲ 46.3%
令和4(2022)年度	275,165	146,170	421,335	▲ 40.7%
令和5(2023)年度	281,726	145,765	427,491	▲ 39.8%

資料／岩手県交通株式会社

乗客数は、町内外を問わず、運行路線全体の数値。事業年度は 10 月 1 日～9 月 30 日

図 17ー紫波町内バス路線図



(4) タクシー

1) タクシー営業所

紫波町内に営業所があるタクシー会社は3社、近隣矢巾町から配車できるタクシー会社は2社となっています（令和5（2023）年12月現在）。（株）ヒノヤタクシーは日詰地区、（資）日詰タクシーと（有）紫波タクシーは赤石地区に営業所が立地しています。

表 8—タクシー会社一覧

区分	企業名	所在地
町内	（株）ヒノヤタクシー 日詰営業所	紫波町日詰字郡山駅 79-7
	（資）日詰タクシー	紫波町桜町字大坪 60-8
	（有）紫波タクシー 日詰駅前営業所	紫波町日詰駅前二丁目 4-4
近隣	となんタクシー矢巾	矢巾町大字又兵衛新田第7地割 196-3
	（株）矢巾タクシー 矢巾営業所	矢巾町大字又兵衛新田第7地割 186-1

2) タクシー運賃

紫波町内でのタクシー運賃は次の通り定められています。

表 9—岩手県B地区 普通車 自動認可運賃・料金表

	距離制運賃		時間距離併用運賃 及び待料金	時間制運賃
	初乗運賃	加算運賃		30分ごと
上限運賃	1.0 km 610 円	299m 100 円	1 分 50 秒 100 円	30 分 3,140 円
B 運賃	1.0 km 600 円	304m 100 円	1 分 50 秒 100 円	30 分 3,090 円
下限運賃	1.0 km 590 円	309m 100 円	1 分 55 秒 100 円	30 分 3,040 円

資料／一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会「地域別タクシー運賃表」

※岩手県B地区：盛岡市（玉山区を除く）、矢巾町、滝沢市以外の地区

例えば、紫波中央駅からききょう荘までのおよそ8kmをタクシーで移動した場合は2,900円、佐比内保育所から紫波中央駅までのおよそ11kmを移動した場合は3,900円の料金となります。往復すると両方とも5,000円以上の料金となります。

3) 介護タクシー

町内では1社の企業があります。事業内容は以下の通りです。

表 10—介護タクシーしわっちの概要

項目	内容		
企業名	介護タクシーしわっち		
所在地	紫波町中島字前郷 39-15		
営業時間	8:00～18:00		
使用車両	トヨタヴォクシーウェルキャブ		
料金	初乗運賃	加算料金	貸切運賃
	1 km 600 円	304m 100 円	30 分 3,090 円
	※別途、介助料等がかかることがあります		
その他サービス	付添いサービス	500 円／30 分	
	車イス使用	通常タイプ：無料 リクライニングタイプ：片道 500 円	

(6) その他

1) 移送サービス事業（外出支援事業）

紫波町社会福祉協議会が行っている移送サービスは以下の通りとなっています。事前に役場健康福祉課（64歳までの人）、長寿介護課（65歳以上の人）に登録が必要です。

表 11－移送サービス事業の概要

項目	内容		
名称	移送サービス事業（町外出支援事業）		
目的	公共交通機関の利用が困難な在宅要介護者を対象に、在宅生活の継続及び向上を図るもの。		
対象者	町内に居住し、重度の内部疾患や外傷等により下肢機能が低下した方、または障害者手帳を所持し一般の交通手段の利用が困難な方で、紫波町に申請し許可を受けた人。		
運行範囲	紫波町内に隣接する市町村		
送迎内容	・ 病気治療のための通院及び入退院 ・ 福祉施設への入退所 ・ 福祉活動への参加 ・ 公共機関での諸手続き ・ その他会長が適当と認めた場合		
料金	場所	片道	往復
	紫波町内	500 円	1,000 円
	矢巾町、花巻市（石鳥谷地区、大迫地区に限る）	800 円	1,600 円
	盛岡市（都南地区に限る）	1,000 円	2,000 円
	盛岡市（都南地区、玉山区を除く）、花巻市（石鳥谷地区、大迫地区を除く）	1,100 円	2,200 円
	盛岡市（玉山区に限る）、雫石町、滝沢市	1,300 円	2,600 円

2) 福祉タクシー

町では重度の障がいのある方に対し、町内に事業所のあるタクシーを利用する場合、基本料金を助成しています。概要は以下の通りです。

表 12－福祉タクシーの概要

項目	内容
目的	重度の障がいがある方の外出等の機会を増やすため。
対象者	身体障害者手帳 1 級・2 級、療育手帳 A・B、精神障害者福祉手帳 1 級・2 級の所持者。
助成内容	1 カ月当たり 2 枚の助成券を発行。料金から助成額を差し引いて支払いをする。

3) 買い物送迎サービス

町内の4つの社会福祉法人が協力し、令和元（2019）年9月4日から月1回の買い物送迎サービスを開始しました。

町内在住で、自由に買い物に行けない高齢者世帯の人や障がい者世帯の人が対象となっています。利用するには事前登録が必要です。

表 13－買い物送迎サービスの概要

項目	内容
対象者	65歳以上の1人暮らし及び高齢者のみの夫婦世帯、障がい者世帯で公共交通機関を利用して移動することが難しく、また歩いていける範囲に商店等がない方で、なおかつ自動車を所有していない人
行き先	ナックス
運行日	毎月第1水曜日
提供時間	10:00～11:30（送迎時間含む）
料金	無料

（5）デマンド型乗合バス「しわまる号」

1) 概要

株式会社ヒノヤタクシーを運行事業者として、令和2（2020）年4月1日より、デマンド型乗合バス「しわまる号」の運行を開始しました。

運行時間は8：00～17：30、土日祝日を含む年中無休で運行しています。

乗車料金は、乗合なしと乗合発生時に分かれており、乗合なしでは500円（小学生200円）、乗合ありでは300円（小学生100円）、未就学児無料となっています。

乗車の予約は、スマートフォン等からのWEB予約または運行事業者への電話予約となっています。

乗合のため、目的地まで迂回する場合があります。乗車／降車時間の希望に沿えない場合もあります。

2) 利用状況

運行初年度は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大に伴う緊急事態宣言発令等の影響も受けながら、延べ16,127人の利用がありました。

その後も通院や買い物、温泉等への移動手段として多くの町民に利用され、令和4（2022）年度は24,269人（月平均 約2,000人）が利用しています。

表 14-2—しわまる号の利用者数

年度	利用者数	すこやか号比 (令和元年度)
令和 2 (2020) 年度	16,127 人	91%
令和 3 (2021) 年度	21,150 人	120%
令和 4 (2022) 年度	24,269 人	138%
令和元 (2019) 年度 (すこやか号※)	17,635 人	—

※すこやか号実人数は、乗り越し・乗り継ぎの人数を除いた数値

表 14-3—しわまる号の主な目的地

【グループ名】 場所	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	総計	割合
【通院】 病院・薬局	360	389	421	462	393	414	487	370	397	366	386	361	4,806	20%
【買い物】 スーパー・ドラッグストア等	242	217	241	209	255	282	289	260	319	222	281	261	3,078	13%
【交通サービス間の連結】 駅・バス営業所・タクシー営業所	58	73	90	92	114	91	113	89	106	111	117	114	1,168	5%
【温泉】 温泉	91	96	92	80	66	86	102	77	109	111	112	110	1,132	5%
【習い事・スポーツ・レクリエーション】 公民館・体育館等	57	48	62	44	47	58	64	68	103	73	74	96	794	3%
【金融機関】 JA・郵便局・銀行	53	50	48	53	63	37	47	46	66	51	64	32	610	3%
【紫波町役場】 紫波町役場	26	41	29	23	44	72	24	24	38	36	44	48	449	2%
【理容室・美容室】 理容室・美容室	15	11	20	23	24	15	21	22	27	14	24	26	242	1%
【外食・テイクアウト】 飲食店	5	6	10	9	10	18	18	13	15	10	31	22	167	1%
【その他】 個々人の自宅等	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	⋮	約50%
総計	1,751	1,840	1,987	1,938	1,955	2,095	2,275	1,921	2,297	1,995	2,113	2,102	24,269	100%

令和 4 年度運行実績より

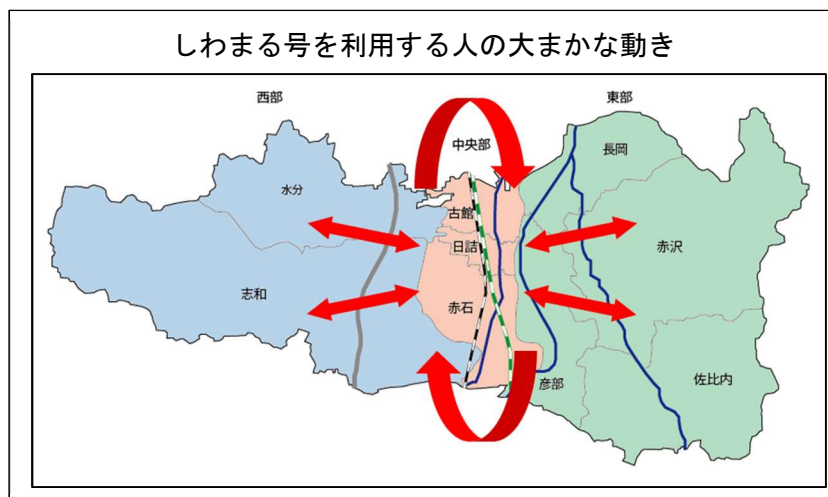
3. 紫波町における公共交通の課題

3-1 紫波町における公共交通の課題

(1) 交通空白地帯・中央部内を移動する手段の確保

町全体の高齢化率は31%を超え、中央部でも高齢化率が30%を超える地区があり、西部・東部ではいずれの地区も40%を超えています。今後も、町全域で高齢者人口が増加すると推計されています。

鉄道や路線バスが通らない交通空白地の移動はしわまる号やタクシーがカバーしており、運転免許を有していない高齢者等の日常生活の足として維持する必要があります。

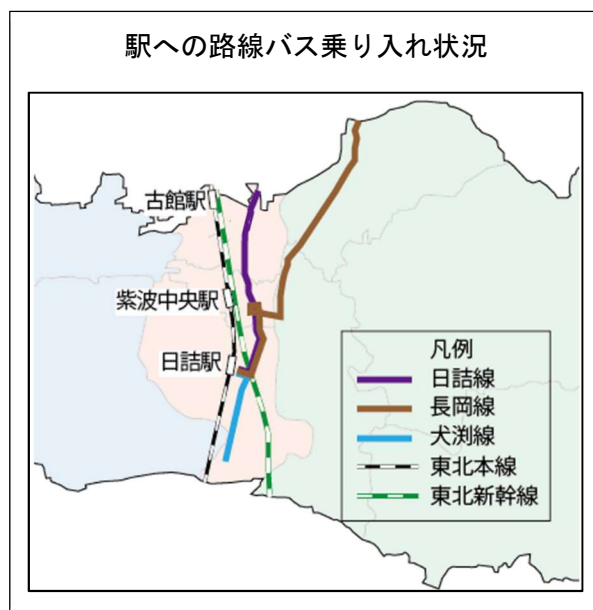


役場や図書館、ショッピングセンター、金融機関、医療機関のほとんどが中央部に立地していることから、西部・東部の住民が生活を営むためには中央部へ出なければ成り立たない状況です。

また、町外への通勤通学手段は、主に自家用車と鉄道が用いられていることから、自宅から中央部に立地している駅までの移動が必要です。

しかし、現行の路線バスが乗り入れているのは日詰駅だけで、日詰駅に到着する便はほとんどが通勤通学時間帯の鉄道発着時刻に合ったものではありません。

また、現在乗客数が最も多い駅は紫波中央駅ですが、路線バスは乗り入れておらず、鉄道と路線バスの接続はできていない状況です。



（２）交通結節点・交通拠点の環境整備

町内の交通結節点は、路線バスが乗り入れる岩手県交通(株)の営業所が近い日詰駅、最も乗客数が多い紫波中央駅、町内で最も人口が多い古館地区に立地する古館駅です。古館駅は令和 5（2023）年 12 月、駅前ロータリーや駐輪場が完成し、交通結節点としての機能が向上しました。また、歩車道分離により歩行者の安全性が向上しました。

紫波町内 3 駅は平成 12（2000）年施行の「高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）」の施行前に開業しており、ユニバーサル社会の実現に即したバリアフリー化の設備環境とはなっていませんでしたが、紫波中央駅については、エレベーター設置等のバリアフリー化の整備が令和 6（2024）年 3 月に完成しました。

また、交通拠点としては、オガールエリアと盛岡南ショッピングセンターNACS があります。

オガールエリアは、役場や図書館、医療機関が立地し紫波中央駅に近くパーク＆ライド駐車場があり、店舗それぞれや屋内外にイスやテーブルを設置するなど滞留する方への配慮がありますが、公共交通の乗降場所は特に設定されていません。

盛岡南ショッピングセンターNACS は、今後もしわまる号によって買い物や食事に訪れる町民や、町内 4 つの社会福祉法人による買い物支援移送サービスによって訪れる利用者が目的地として訪れ、また帰りの便を待つ場所として利用することが想定されます。

いずれの施設も、利用者と公共交通事業者双方にとってわかりやすい乗降場所を設けることで、交通拠点としての機能が向上すると考えられます。



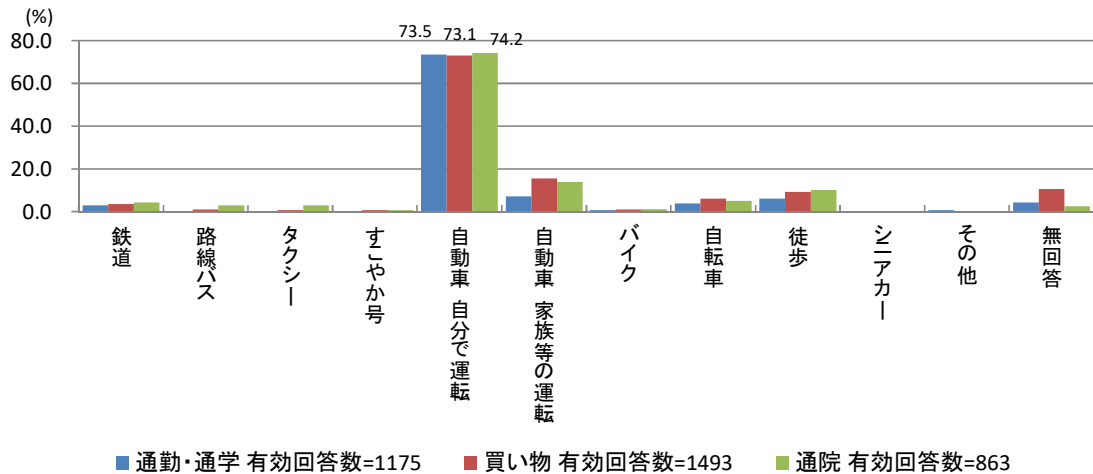
盛岡南ショッピングセンターNACS 外観

(3) 公共交通機関を適切に利用するための情報発信

町内の1世帯当たりの自動車保有台数は約2台となっていることや、平成29(2017)年度に実施した公共交通に関する調査では、通勤・通学、買い物、通院の交通手段で「自動車(自分で運転)」が各60～70%以上となっていることから、自動車を保有する世帯は公共交通を利用しておらず、公共交通の情報に接することがほとんどないことが伺えます。

こうした状況から、しわまる号をはじめ、路線バス、タクシー、紫波町社会福祉協議会による移送サービス、介護タクシー、鉄道など町内に存在する公共交通の現状や使い方について包括的に、また、利用者の目的に合った交通手段の情報に簡単にアクセスできるよう情報発信をしていく必要があります。

問 通勤・通学、買い物、通院の主な交通手段



(2017年 公共交通に関する調査)

3-2 地域別の課題

(1) 中央部

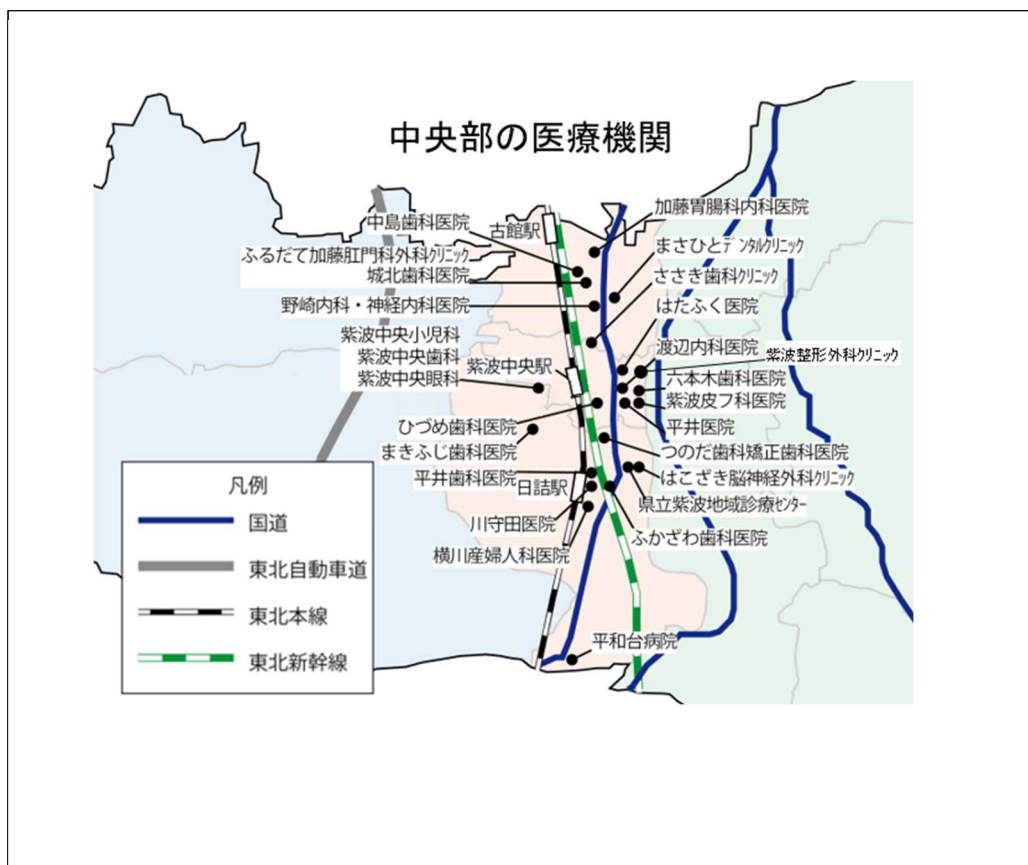
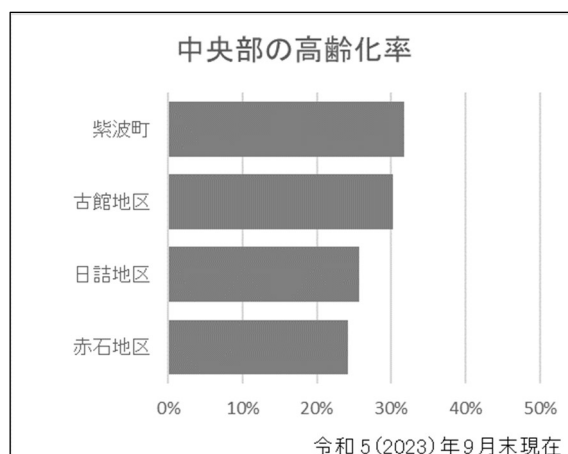
中央部は、古館地区、日詰地区、赤石地区からなっています。

町の人口の70.3%(2023年9月末現在)が中央部の3地区に集中しており、中央部の各地区の高齢化率は2〜3割程度であり西部・東部に比べて若い世代が多く住んでいます。

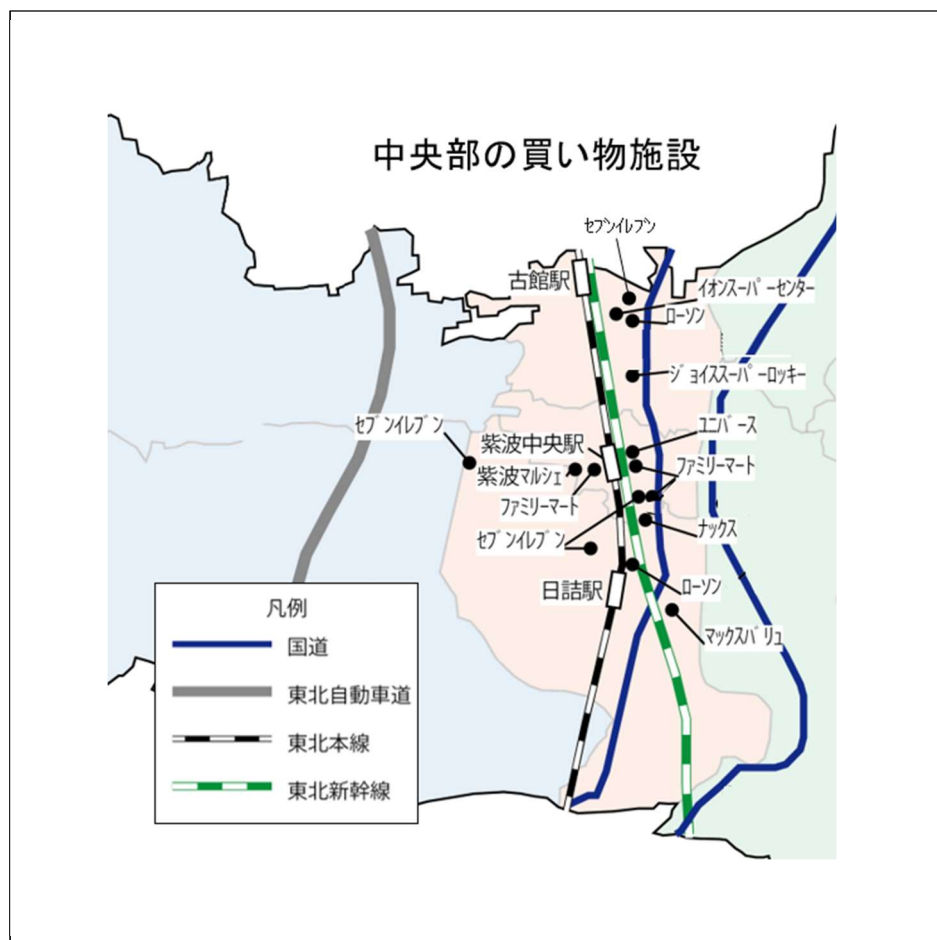
中央部では鉄道駅が3つ、タクシー会社の各営業所があります。路線バス営業所もあることから各路線が運行しています。以上のことから、町内で最も公共交通を利用しやすい環境となっています。

日詰地区では役場、図書館等の町民が利用する公共施設があり、銀行等金融機関の紫波支店やJAいわて中央の支所等が立地しています。また、町内に立地しているショッピングセンターや医療機関のほとんどが中央部に集中しています。

なお、買い物と通院などで2つの用事を1日で済ませようとした場合、たとえ同じ中



中央部内であっても、デマンド型乗合バス「しわまる号」^{1※}を利用して移動する場合、2つ目の目的地に移動するには、再度予約をする必要があるなど、利用者にとって手続きが煩雑になり、この点では、定時定路線で運行していたすこやか号に比べると利便性が低下しています。今後においては、利用状況を見ながら、車両ごとの走行範囲や予約方法について検討を行うなど、利用者のニーズに可能な限り応えていく必要があります。その一方で、乗車が必要の都度予約することで、A I 配車システムによって自動的に最適な配車と走行ルートが計算され、効率的な運行が可能となっているというのがしわまる号の特性であることに理解を得ながら、更なる活用を促していくことも大切です。



※ 2020年1月14日（火）～2月7日（金）の期間で行った、デマンド型乗合バスの愛称公募により「しわまる号」に決定しました。

現在スクールバスは西部及び東部で運行されています。紫波第一中学校では古館地区の生徒の通学手段として、過去に冬期間だけ保護者の依頼により岩手県交通(株)の臨時バスが運行されていましたが、生徒数の減少により運行するための要件を満たすことが出来なくなり、現在は冬期間の通学に不便が生じている状況です。



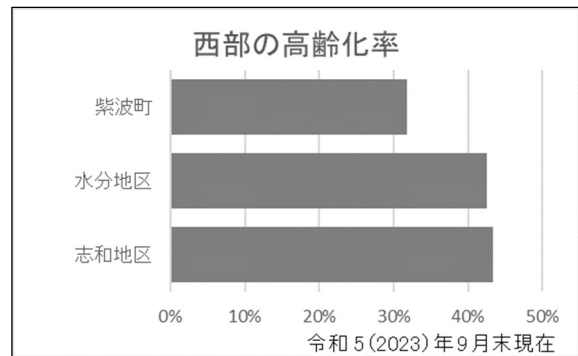
資料：紫波第一中学校 PTA

(2) 西部

西部は水分地区、志和地区からなっています。

町の人口の 15.0%が居住し、高齢化率は各地区で 40%以上となっており、町内でも高齢化率が高い地域となっています。

公共交通機関は路線バスの日赤経由志和線が運行しています。



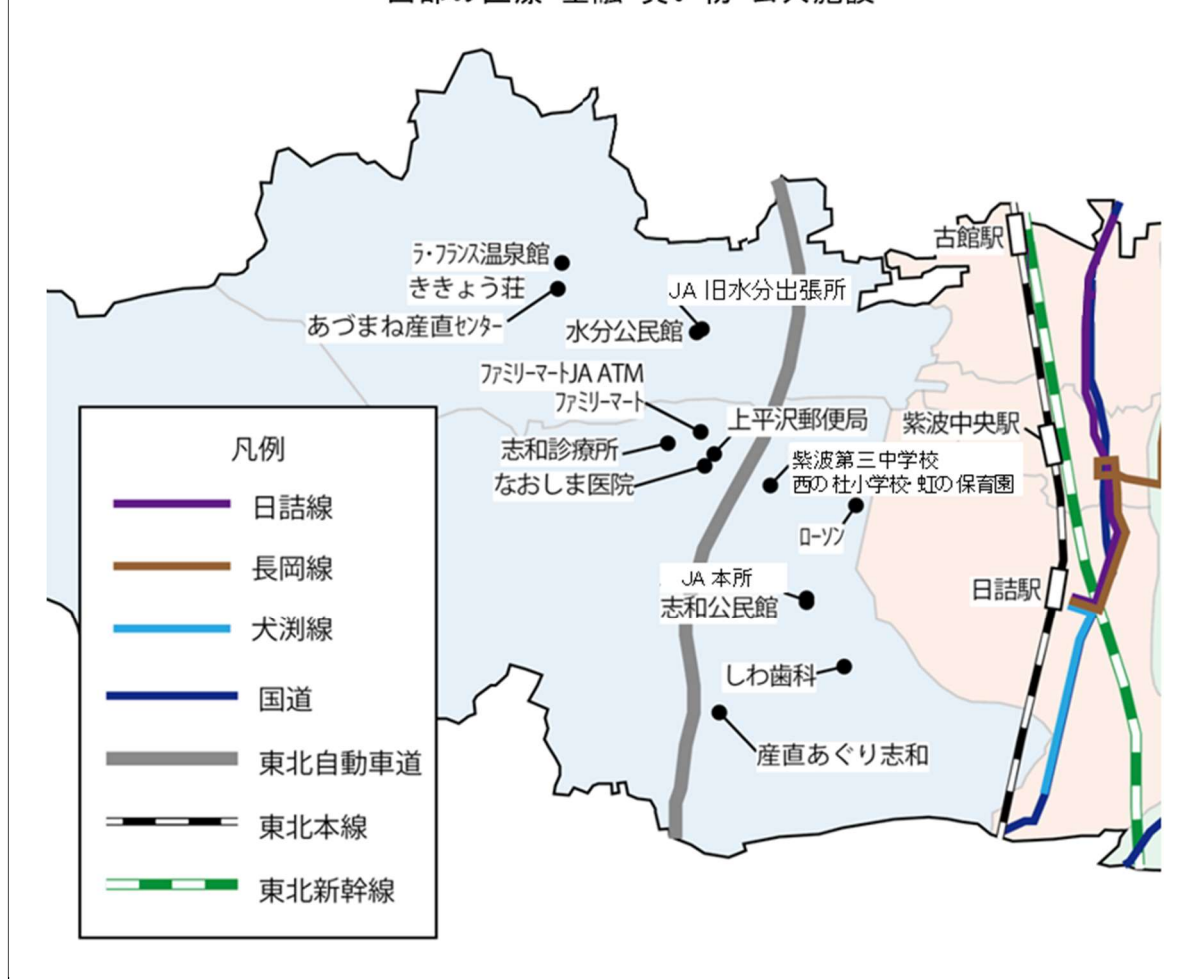
通勤通学時間帯にはバス1本が志和地区から日詰駅まで運行していますが、水分地区から駅へ向かうバスはありません。このため、水分地区から高校への通学、通勤で駅へ向かう公共交通機関はタクシー以外ありません。

高齢者を中心に、しわまる号を利用して西部に立地するラ・フランス温泉館やあずまね温泉ききょう荘に訪れており、しわまる号の利用者に占める割合は約5%となっています。

西部では令和2(2020)年3月末にAコープ2店舗が閉店したことで、買い物をするためには、中央部あるいは町外に出向かなければならず、自動車等を運転できない人にとっては、しわまる号やタクシーが重要な移動手段の一つとなっています。

学校再編により令和3(2021)年4月に西の杜小学校が開校し、スクールバスが運行されています。紫波第三中学校はスクールバスがありませんが、通学に利用可能な公共交通がないことから、スクールバスの検討が必要となっています。

西部の医療・金融・買い物・公共施設

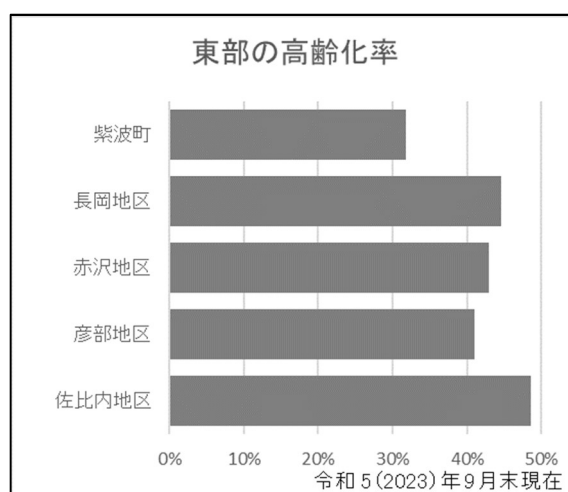


(3) 東部

東部は、長岡地区、赤沢地区、彦部地区、佐比内地区からなっています。

町の人口の 14.7%が居住しています。高齢化率は各地区で 40%以上となっており、特に佐比内地区は 48.5%、次いで長岡地区が 44.7%と町内で高齢化率が高い地域となっています。

公共交通機関は路線バスの長岡線が運行していますが、通勤通学時間帯に合うように町内の駅へ向かう路線はありません（長岡線が最も早く日詰駅に到着するのは午前 9 時 9 分のみ）。



東部には医療機関やショッピングセンターはありません。金融機関は郵便局のほか、JA 及びコンビニエンスストアの ATM となっています。各地区に産直はあるものの商店が 1 店舗も無い地区もあります。このことから、生活を営むためには中央部や町外に出向かなければ成り立たない状況にあります。

学校再編により令和 4（2022）年 4 月に紫波東小学校が開校し、紫波第二中学校とあわせてスクールバスが運行されています。



3-3 課題解決に向けた方向性

当町の公共交通の課題を解決するため、以下のように方向性を設定します。

課題	課題解決の方向性
(1) 自動車等を運転しない (運転できない) 町民は、 公共交通がなければ広域の 移動が困難である	・ デマンド型乗合バスによって交通空白地帯をなくし、 鉄道や路線バスなどの広域幹線につなげることで、町 民誰でも、町内どこに住んでいても希望する移動が可 能となるよう、公共交通環境を構築し、維持していき ます。
(2) 町内にある公共交通や 交通関連の便利機能が十分 に認知・活用されていない	・ 子ども、高齢者、障がい者、外国人など誰でもわかり やすい、かつ利用しやすい公共交通となるよう、公共 交通について知る機会づくりや、利用につながる環境 づくり、情報発信に取り組んでいきます。 ・ リアルタイムで公共交通の運行状況を確認できる走行 位置確認システムやインターネット予約、キャッシュ レス決済など、利便性向上のため開発された仕組みが あることを知ってもらい、活用につなげることで、便 利で快適な移動環境があることを町民に実感してもら えるよう取組を進めます。
(3) 交通結節点へのアクセ ス環境が不十分である	・ 紫波中央駅へのアクセス向上、更には駅東側の人流創 出を図るため、駅東口の設置について関係機関との協 議を進めていきます。
(4) 交通拠点での乗降場所 が定まっていないため、乗 客・交通事業者ともにわか りにくい	・ 商業施設などの交通拠点における乗降及び待合環境が 充実し、利用者の利便性向上と公共交通の円滑な運行 の実現につながるよう、関係者と検討を進めます。

4. 持続可能な地域公共交通に資する地域公共交通の活性化及び再生の推進に関する基本的な方針

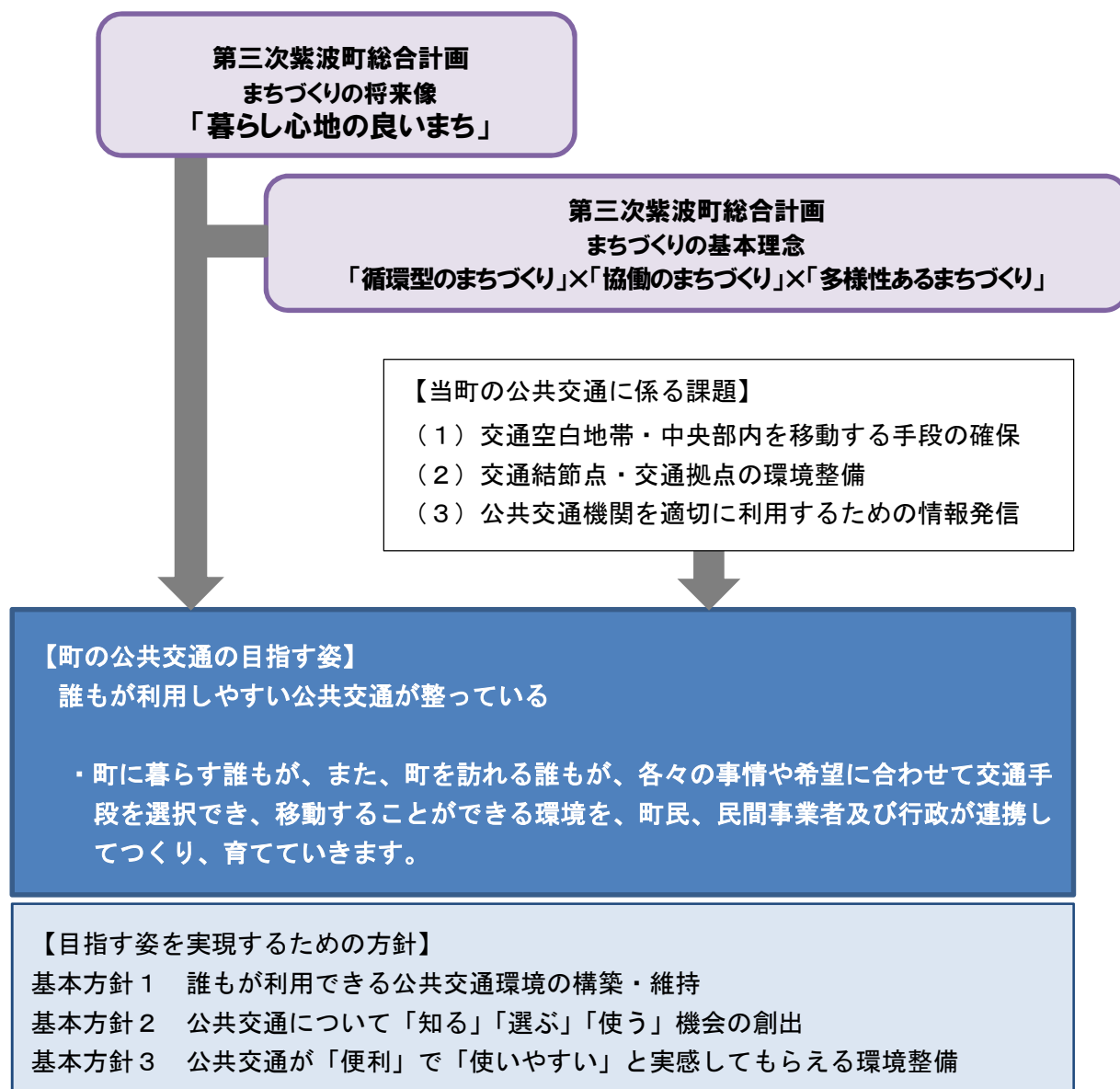
4-1 基本理念～紫波町地域公共交通計画が目指すもの～

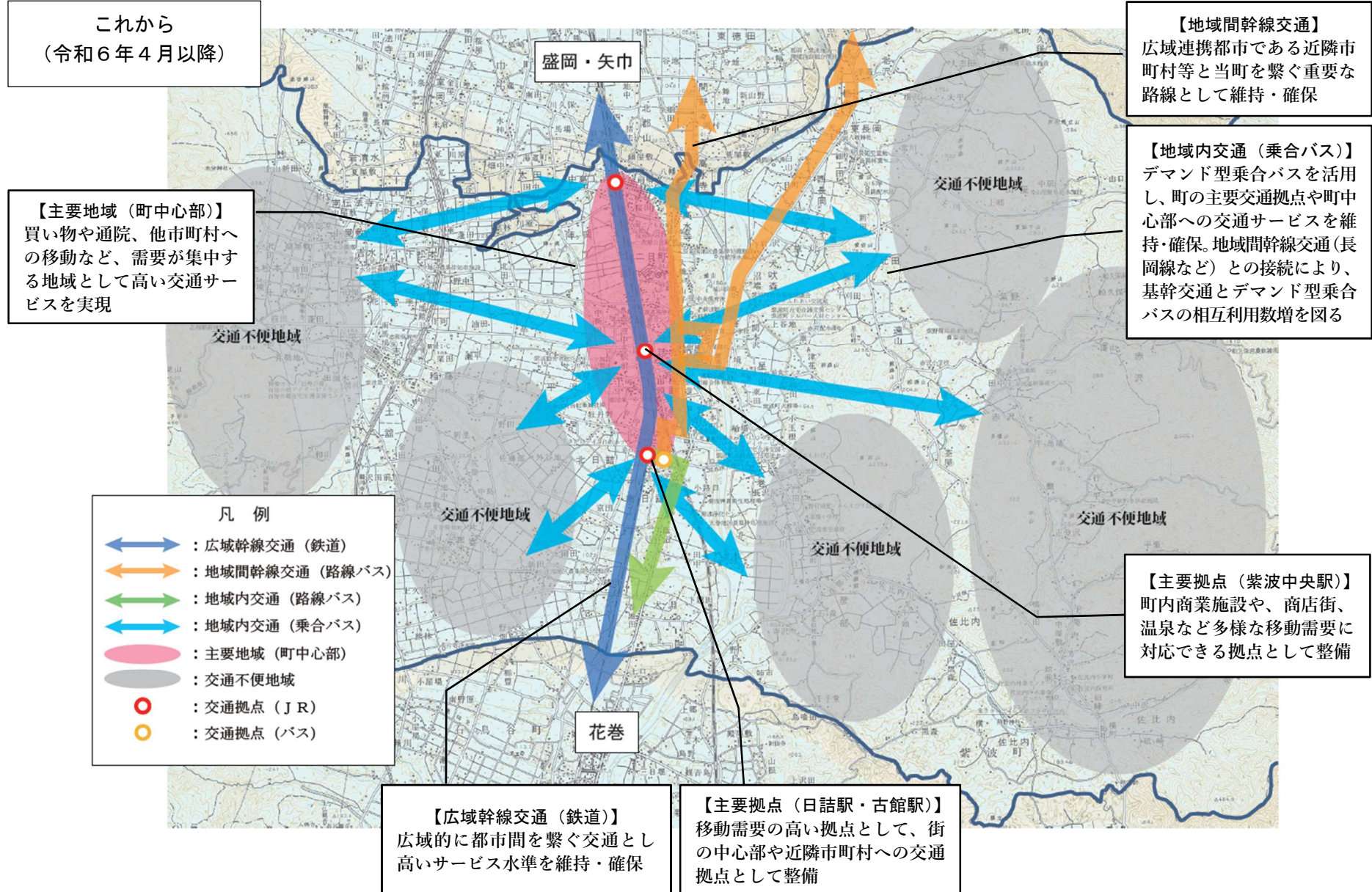


本計画では、総合計画のまちづくりの将来像「暮らし心地の良いまち」、また総合計画が理念を共有するSDGsの要素、特に「目標 11 包摂的で安全かつ強靱で持続可能な都市及び人間居住を実現する」を反映した社会を目指します。路線バスだけでなく、鉄道・タクシーも含めた地域公共交通が連携して相互に補完することにより、マイカーに依存せずとも移動の足が確保され、暮らしの利便性向上、町内外や観光客などとの活発な人的交流、東西や中央部の交流等によって魅力的で活力あるまちづくりや域内の経済循環に寄与することを目的としています。

また、地域公共交通を利用し続けてもらえるように、交通資源を確保しながらサービスの質を継続して向上させるとともに、積極的に知ってもらうことが重要です。

そこで、以下のとおり、紫波町の公共交通のあるべき姿を設定し、その実現に向けて取り組んでいきます。





4-2 基本方針～町の公共交通の目指す姿を実現するための方針と目標設定～

(1) 基本方針 1

基本方針	誰もが利用できる公共交通環境の構築・維持
基本目標	生活を支える移動手段として、デマンド型乗合バス及びその他公共交通によって、町内のどこに住んでいても希望の場所へ移動できる手段を構築・維持します。

自家用車を持たない町民は、公共交通がなければ、自宅から徒歩圏を超える目的地への移動が困難です。デマンド型乗合バスによって交通空白地帯をなくし、鉄道や路線バスなどの広域幹線につなげることで、町民誰でも、町内どこに住んでいても希望する移動が可能となるよう、公共交通環境を構築し、維持していきます。また、生活を支える公共交通を構築するために、ドア・ツー・ドアできめ細やかなニーズに対応が可能なタクシーと適切に連携していきます。

表 14-町内の交通モード

交通モード	役割・位置づけ
鉄道	・高速大量輸送機関である新幹線と接続し、地域間・広域間の移動を担う交通軸 ・町内の学校へ通学する学生などに対し町内の移動も担う
路線バス	・町内の移動だけでなく、周辺市町への移動を担う交通 ・しかし、町中心部の紫波中央駅やオガールエリアへ接続していないことから、路線の見直しを要望するなどサービス向上の取り組みを実施する
タクシー	・鉄道や路線バスでは対応していない時間帯・区域を担う交通 ・路線バス等では対応していない交通需要に対する輸送サービスを実施（※深夜乗合交通「フリーダム日詰号」）
デマンド型乗合バス※ 「しわまる号」	・鉄道や路線バスでは対応していない空白地帯を担う交通 ・交通結節点への接続など、乗継においても重要な役割 ・自宅から目的地まで、また目的地から自宅までの移動が可能

〈デマンド型乗合バス「しわまる号」の運行により、

西部・東部から中央部への移動手段を確保します〉

令和 2（2020）年 3 月末にコミュニティバス「すこやか号」が廃止されました。すこやか号の代替手段の確保と、住民の公共交通へのニーズに対応するため、デマンド型乗合バス「しわまる号」を運行しています。「しわまる号」は、「紫波町地域内フィーダー系統確保維持事業」に位置付け、路線バス長岡線等の地域間幹線交通との接続を図ります。

※ 「デマンド」は要求、要請、需要という意味があります。お客様からの要求に応じて、ご自宅から目的地まで送迎する、利便性の高いバスです。1 台の車両に他の利用者と「乗り合い」していただくことで効率的な運行を行います。その形態は様々ですが、紫波町では時刻表も運行ルートも定めない「フルデマンド」方式で運行します。

(2) 基本方針 2

基本方針	公共交通について「知る」「選ぶ」「使う」機会の創出
基本目標	公共交通の便利な利用方法について、知る機会づくりや情報発信によって、目的地への移動を支援し、利用を促進します

現在は、町内にある公共交通や交通関連の便利な機能が十分に認知・活用されていない状況にあります。

町内の1世帯当たりの自動車保有台数は約2台となっていることや、平成29(2017)年に実施した調査では、通勤・通学、買い物、通院の交通手段で「自動車」が各70%以上となっていることから、ほとんど公共交通を利用しておらず、公共交通の情報に接することがほとんどないことが伺えます。

たとえ自家用車を持っても、降雪等の天候、目的地によっては、公共交通のほうが安心して移動できる場面があることの周知による利用促進を行います。また、近年では、手元のスマートフォンで、電車や路線バスの運行状況や駅・バス停到着予想時間をリアルタイムで確認できるサービスや、乗降がスムーズになるICカード※をはじめとしたキャッシュレス決済などが導入され、便利な移動環境があることを町民に実感してもらえよう取組を進めます。

また、子ども、高齢者、障がい者、外国人など誰でもわかりやすい、かつ利用しやすい公共交通となるよう、公共交通について知る機会づくりや、利用につながる環境づくり、情報発信に取り組んでいきます。

〈積極的かつ戦略的な情報提供を行うことにより、公共交通の利便性を向上します〉

令和2(2020)年3月31日まで運行していたコミュニティバス「すこやか号」に対する町民の認知度は、2017年に実施した公共交通に関する調査の「コミュニティバスすこやか号は定額で誰でも利用できることを知っていますか？」という問いに対し、“知っている”と答えた人が45.7%、“知らなかった”と答えた人が38.8%、“すこやか号を知らなかった”と答えた人が14.0%、“無回答”1.5%という結果となりました。

公共交通サービスを利用してもらうためには、積極的かつ戦略的な情報提供を行い、まずサービスを知ってもらうことが重要です。

しわまる号が運行5周年を迎える令和7(2025)年には、公共交通意識調査を改めて実施し、利用者属性、利用者情報を収集し、利用者視点で利便性向上に向けた取組を推進します。

※ IC(Integrated Circuit:集積回路)チップが内蔵されたカードをいい、金融、流通サービス、交通運輸、情報通信、医療、教育、レジャー、行政等の様々な分野において導入されています。本計画書では交通系ICカードを指し、JR東日本では「Suica」、大船渡線BRTでは「odeca」が導入されています。また、岩手県交通株式会社では地域連携ICカード「Iwate Green Pass」が導入されています。

(3) 基本方針3

基本方針	公共交通が「便利」で「使いやすい」と実感してもらえる環境整備
基本目標	交通結節点へのアクセスを向上させるとともに、交通拠点の乗降場所・待合環境を充実させます。

現在、紫波中央駅東側に住む町民が駅を利用する場合は、一旦線路の高架をくぐり、改札のある駅西側に回る必要があります。人口集中地域の日詰西地区をはじめ、日詰商店街、東部の町民の駅へのアクセス環境向上が課題となっています。アクセス向上、更には駅東側の人流創出を図るため、駅東口の設置について、関係機関と協議を進めていきます。そのほかの鉄道駅についても、ICカード導入により新たな乗降口の環境整備が望まれています。

また、デマンド型乗合バスしわまる号においては、商業施設などの多くの人が集まる交通拠点における乗降場所が定まっていないため、乗客・交通事業者ともにわかりにくい状況にあります。待合所などは十分な環境が整っているとは言えず、利便性の向上を図っていく必要があります。利用者の利便性向上と公共交通の円滑な運行の実現につながるよう、関係者と検討を進めます。

〈地域公共交通ネットワークを繋ぐ交通結節点や交通拠点の整備をします〉

町内における移動は、鉄道と路線バス、路線バスとタクシーなど、交通モード間の乗り換え移動が発生し、「地域公共交通ネットワークの形成」だけでなく、「交通結節点・交通拠点」の強化も同時に求められています。

紫波中央駅は、町中心部への玄関口として更なる利便性の向上を図るため、東口の設置に向けて交通事業者と協議を進めています。

交通機関の乗り降りがスムーズになる IC カードは、交通事業者により環境が整備されたため、利用促進として使い方の周知を進めます。

5. 目標達成のためのプロジェクト

本計画で設定した基本目標の達成に向けて、令和10（2028）年度までの5年間で優先的に実施すべき施策をまとめました。（※社会情勢、財政状況等により当初計画との乖離が生じた場合は計画を変更します。）

基本理念（町の公共交通の目指す姿）、基本方針、基本目標と目標達成のためのプロジェクトの関係は、以下のとおりです。

【町の公共交通の目指す姿】 誰もが利用しやすい公共交通が整っている

- ・町に暮らす誰もが、また、町を訪れる誰もが、各々の事情や希望に合わせて交通手段を選択でき、移動することができる環境を、町民、民間事業者及び行政が連携してつくり、育てていきます。

基本方針1

基本方針

誰もが利用できる公共交通環境の構築・維持

基本目標

生活を支える移動手段として、デマンド型乗合バス及びその他公共交通によって、町内のどこに住んでいても希望の場所へ移動できる手段を構築・維持します。

プロジェクト1

持続可能な公共交通の整備

- ①地域間幹線軸の維持・確保
- ②デマンド型乗合バス「しわまる号」の安定的なサービスの確保と利用促進
- ③タクシーによる小規模需要への対応

基本方針2

基本方針

公共交通について「知る」「選ぶ」「使う」機会の創出

基本目標

公共交通の便利な利用方法について、知る機会づくりや情報発信によって、目的地への移動を支援し、利用を促進します

プロジェクト2

公共交通を「知る」「選ぶ」「使う」人を増やす

- ①町内の公共交通を「知る」機会の創出
- ②公共交通を「選ぶ」「使う」機会の創出
- ③各種マップの作成・更新

基本方針3

基本方針

公共交通が「便利」で「使いやすい」と実感してもらえる環境整備

基本目標

交通結節点へのアクセスを向上させるとともに、交通拠点の乗降場所・待合環境を充実させます。

プロジェクト3

交通結節点へのアクセスの向上・交通拠点の待合環境の整備

- ①紫波中央駅東口の整備によるアクセス向上
- ②交通拠点における乗降場所の設定や案内の充実

5-1 プロジェクト1 持続可能な公共交通の整備

町内の公共交通におけるニーズに対応するため、新しい公共交通モードの構築と、既存の公共交通モードとの連携を図り、持続可能な公共交通を目指します。

プロジェクト1ー① 地域間幹線軸の維持・確保					
概要	・町から隣接市町へ運行する路線を地域間幹線軸として位置づけ、交通サービスの維持・確保を図ります。 ・新たな施設等の立地や、町民ニーズの変化などに合わせた路線の見直しについて交通事業者と協議をしていきます。				
実施主体	町、交通事業者（バス）				
スケジュール	R6	R7	R8	R9	R10
	交通事業者との継続的な協議				
					

プロジェクト1ー② デマンド型乗合バス「しわまる号」の安定的なサービスの確保と利用促進																				
概要	・デマンド型乗合バス「しわまる号」は 2020 年 3 月 31 日まで運行していたコミュニティバスすこやか号の代替手段として、生活の足の確保を目的に令和 2（2020）年 4 月 1 日に運行を開始しました。 ・好調な利用の反面、待ち時間が長くなるなど利用に支障が生じてきたことから、運行事業者と町が協議しながら運行方法や運行台数を適宜見直しています。令和 6（2024）年 3 月時点では、平日 4 台、土曜日 3 台、日曜日・祝日 2 台で運行しています。今後も、利用状況を踏まえながら最適な運行となるよう改善を重ねていきます。 ・また、「しわまる号」の更なる利用促進を図るため、チラシやリーフレットを更新して周知を図るとともに、希望者には予約カードを配布して利用を促していきます。																			
実施主体	町、交通事業者（バス・タクシー）																			
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="5">運行内容の見直し・周知・広報活動の実施</td></tr><tr><td colspan="5"></td></tr></table>					R6	R7	R8	R9	R10	運行内容の見直し・周知・広報活動の実施									
R6	R7	R8	R9	R10																
運行内容の見直し・周知・広報活動の実施																				
																				

しわまる号 予約カード

紫波町デマンド型乗合バス しわまる号 当日または 翌日の 乗車予約はこちら 019-606-7211 電話予約受付：8:00 - 22:00 バス運行時間：(土日祝日含む)8:00-17:30	<table border="1"> <tr> <th data-bbox="813 286 1093 336">予約時の必要事項</th> <th data-bbox="1101 286 1390 336">乗車料金</th> </tr> <tr> <td data-bbox="813 347 1093 593"> - 乗車場所 - 降車場所 - 乗車人数 - 乗車希望日時 - 名前 - 電話番号 </td> <td data-bbox="1101 347 1390 593"> <table border="1"> <tr> <th>乗合なし</th> <th>乗合あり</th> </tr> <tr> <td>500円 (200円)</td> <td>300円 (100円)</td> </tr> </table> ※()は小学生料金 ※未就学児無料(要保護者同伴) ※支払は現金 または IC カード等 WEB予約はこちら▶  </td> </tr> </table> お問い合わせ 紫波町役場企画課 019-672-2111	予約時の必要事項	乗車料金	- 乗車場所 - 降車場所 - 乗車人数 - 乗車希望日時 - 名前 - 電話番号	<table border="1"> <tr> <th>乗合なし</th> <th>乗合あり</th> </tr> <tr> <td>500円 (200円)</td> <td>300円 (100円)</td> </tr> </table> ※()は小学生料金 ※未就学児無料(要保護者同伴) ※支払は現金 または IC カード等 WEB予約はこちら▶ 	乗合なし	乗合あり	500円 (200円)	300円 (100円)
予約時の必要事項	乗車料金								
- 乗車場所 - 降車場所 - 乗車人数 - 乗車希望日時 - 名前 - 電話番号	<table border="1"> <tr> <th>乗合なし</th> <th>乗合あり</th> </tr> <tr> <td>500円 (200円)</td> <td>300円 (100円)</td> </tr> </table> ※()は小学生料金 ※未就学児無料(要保護者同伴) ※支払は現金 または IC カード等 WEB予約はこちら▶ 	乗合なし	乗合あり	500円 (200円)	300円 (100円)				
乗合なし	乗合あり								
500円 (200円)	300円 (100円)								



プロジェクト1-③ タクシーによる小規模需要への対応

概要	・小規模であるものの夜間や早朝の他市町村への移動需要があります。その場合、通常の路線バスなどよりも、タクシーの活用がより適切であると考えられるため、町民への周知を図るとともに、交通に関する課題解決の手段として活用を検討していきます。 ・すでに(株)ヒノヤタクシーでは、盛岡市内から日詰へ向かう「乗合タクシーフリーダム日詰号」が深夜12時発で運行しています。 ・コロナ禍で外出する人が減り、タクシーによる移動の需要は一時落ち込みましたが、令和5（2023）年5月に新型コロナウイルス感染症が5類感染症に移行したことで、その需要が戻りつつあります。 ・鉄道やバスで行けない地区や時間帯、鉄道やバスの利用が困難な高齢者や障がい者、妊産婦、保育園児の送迎等において、タクシーは欠かせない交通手段となっています。 ・町内に営業所を置く(株)ヒノヤタクシーでは「子育てタクシー」の事業登録認定を受けています。その他、県内では奥州市のタクシー会社3社が認定を受けています。 ・タクシーの利用機会や利用者の増加を図りタクシー事業を持続的なものにしていく必要があります。そのためにはさまざまな分野でのタクシー活用は一策であり、例えば、元気高齢者や免許返納高齢者の買い物・通院などの外出支援、子育て支援タクシーと連携した取組、また、観光周遊とセットになった定額タクシーなどについて検討を行っていきます。														
実施主体	町、交通事業者（タクシー）														
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="3">実施内容の検討</td><td colspan="2">事業実施</td></tr></table> 					R6	R7	R8	R9	R10	実施内容の検討			事業実施	
R6	R7	R8	R9	R10											
実施内容の検討			事業実施												

【デマンド型乗合バス実証実験での利用者の声】

「2～3カ所経由して目的地へ向かいたい」という意見が見られました。

これは、友だちと待ち合わせをして同じ車両に乗りたいという場合や、子どもを保育園に預けてから出勤したい、複数人で一緒に乗ったけど1人だけ先に降ろしてほしいなどといった様々な理由のためでした。

デマンド型乗合バスではカバーしきれないニーズに対応するためにも、タクシー事業者と活用を検討します。



3 こんなにあった! タクシーあれこれ

「ママの毎日に役立ちたい」の想いで、日々いろいろなチャレンジを形にしているタクシー業界。街で見かける車両以外にも、使えるタクシーはこんなにあるんです!

① 子育てタクシー

子どもだけでも乗車できるタクシー。学校や幼稚園・保育園、塾や習い事など自宅間の送迎や、夜間の発熱や急なトラブルに対応可能。子育てタクシーの専任ドライバーは、(一社)全国子育てタクシー協会が認定の優良会社かつ、協会指定の養成講座および保育実習を修了した運転手のみで安心! 荷物が多くなりがちな乳幼児ママの移動時にもおススメ。



車体の認定ステップが目印。ママの車を登録した気遣いとサービスで安心です。親子での利用もOK!

② 陣痛タクシー(マタニティタクシー)

24時間365日、妊婦ママの「万が一」に寄り添うタクシー。陣痛時や急な破水時、上の子連れでの後送などいざという時に、確実に病院に送迎してくれる。事前登録が必要。事後で可能な場合もあります。



③ 便利タクシー

暮らしのおつらいやちょっとしたお願い事を引き受けてくれるタクシー。スーパーへのお買い物、病院の予約、忘れ物のお届けなどに対応可能。

④ ハイヤー

完全予約制で、格段に重んじられる場面で使われるタクシー。目上の方へのおもてなしはもちろん、結婚式や法事など大切な家族行事の送迎などに最適。

⑤ UD(ユニバーサルデザイン)タクシー

「大荷物や大所帯だけタクシーを使いたい!」の気持ちに応えた新しいタクシー。お年寄りや介護が必要な方の車いす、大型ベビーカー、入院や旅行などで荷物の多い方などでも気軽に乗車できる。バリアフリー設計の車両に加え、ゆったりとした車内で家族まるごとの移動時にも便利。ドライバーは車いす取扱いや介助など専用講習を受けた担当者のみが行う。



⑥ 観光タクシー

街の決まった観光スポットをコースで案内する専用のタクシー。名所の知識やとっておき情報を持つ専任ドライバーが各エリアをガイドする。旅先での利用はもちろん、上京した家族や友人のおもてなしにもぴったり! 貸し切りのため、ベビーカーや子どものご機嫌やお昼寝タイムを気にせず移動できるのも魅力。



国土交通省「ママ LOVES タクシー」(2016年)

5-2 プロジェクト2 公共交通を「知る」「選ぶ」「使う」人を増やす

町内の1世帯当たりの自動車保有台数は約2台であることや、通勤・通学、買い物、通院の交通手段で「自動車」の割合が高いことなどから、公共交通を利用する機会が少ない、または全くないという町民が多くいる状況があります。また、路線バスに乗ったことがないという子どもも増えているようです。

「自分の希望する移動を叶える交通手段はどのようなものがあるのか」、また、「その公共交通（交通手段）はどのようにして使うのか」について、まず、町民に「知ってもらう」ことが大事です。その上で、「どのように組み合わせることができるか」、「便利な使い方はどのようなものがあるか」など、日常生活での移動を便利で快適にする手段として「使う」につなげていくための取組を進めていきます。

プロジェクト2-① 町内の公共交通を「知る」機会の創出

概要	・公共交通の利用促進に向けて、町内の公共交通に関する情報をまとめた町ホームページを作成し、スマートフォンなどで手軽に見てもらえる環境を整えます。なお、高齢者などデジタル媒体が不得手な人には、紙媒体で見てもらえるよう配慮していきます。 ・町広報紙で公共交通に関する特集記事を組み、公共交通をより身近な存在として知ってもらえるようします。																			
実施主体	町、交通事業者（鉄道、バス、タクシー）																			
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="5">公共交通の情報の充実、発信</td></tr><tr><td colspan="5"> </td></tr></table>					R6	R7	R8	R9	R10	公共交通の情報の充実、発信									
R6	R7	R8	R9	R10																
公共交通の情報の充実、発信																				

プロジェクト2-② 公共交通を「選ぶ」「使う」機会の創出

概要	・「公共交通の使い方がわからない」「普段使う機会がない」など、公共交通に触れる機会がない人などを対象に、鉄道や路線バスを使って町内のイベントに出かける機会を作り、公共交通を身近な存在にしてもらう取組を進めます。 ・鉄道や路線バスの運行状況をリアルタイムで確認できるスマートフォンアプリ、しわまる号のインターネット予約、交通系 IC などのキャッシュレス決済など、公共交通の利用を簡単・快適にしてくれる仕組みや機能を使ったことがない人向けの講習会や体験会を企画し、使い方に慣れてもらう機会を設けていきます。																			
実施主体	町、交通事業者（鉄道、路線バス）																			
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="5">企画検討、実施</td></tr><tr><td colspan="5"></td></tr></table>					R6	R7	R8	R9	R10	企画検討、実施									
R6	R7	R8	R9	R10																
企画検討、実施																				
																				

プロジェクト2ー③ 各種マップの作成・更新															
概要	・公共交通の認知度の向上や利用促進を目的とし、各種マップの作成を行います。 ・各年齢層、町内在住の方、町を訪れた町外の方などニーズに応じたマップの作成により、利用意欲の向上を図ります。														
実施主体	町、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）														
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="3">マップの作成・更新</td><td colspan="2">配布</td></tr></table>					R6	R7	R8	R9	R10	マップの作成・更新			配布	
R6	R7	R8	R9	R10											
マップの作成・更新			配布												

５－３ プロジェクト３ 交通結節点へのアクセスの向上・交通拠点の待合環境の整備

当町は、ＪＲの鉄道駅を３駅有しており、鉄道利用のための乗り換え・乗り継ぎを行う利用者が多数います。複数の公共交通が混在する交通結節点であるＪＲの各鉄道駅や、利用者が多く訪れる商業施設などを重要な交通拠点として位置づけます。

駅東側にも人口が集中している紫波中央駅については、利用者の更なる利便性の向上を図るため、東口の整備を推進します。

しわまる号での利用が多い商業施設については、敷地の広さ乗り場の認識誤りによる乗りそびれを防ぐため、乗客・交通事業者ともにわかりやすい乗り場設定や、待合環境を整備し、円滑な運行につながるよう関係者との検討を進めます。

プロジェクト3ー① 紫波中央駅東口の整備によるアクセス向上

概要	・紫波中央駅の更なる利便性の向上を図るため、東口の整備について、交通事業者である東日本旅客鉄道株式会社と協議し、実施します。 ・宿泊施設が周辺に点在していることから、町を訪れた方の利便性も向上します。														
実施主体	町、交通事業者（鉄道）														
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="2">設計協議・設計</td><td colspan="3">施工協議・施工</td></tr></table> 					R6	R7	R8	R9	R10	設計協議・設計		施工協議・施工		
R6	R7	R8	R9	R10											
設計協議・設計		施工協議・施工													

プロジェクト3－② 交通拠点における乗降場所の設定や案内の充実

概要	・NACS やオガールエリアなどの交通拠点に、タクシーやしわまる号の乗降場所の設定について、施設管理者や交通事業者と検討を進めていきます。 ・公共交通の利用者と交通事業者双方に乗降場所が共有されることで、「予約したのに乗れなかった」「迎えに行ったけど予約客がいなかった」という状況がなくなることが期待できます。 ・また、町外からの利用者にとっても、どこで乗り降りしたらよいか分かりやすくなり、町内をストレスなく移動できることにもつながります。 ・乗降場所が子どもから高齢者、町外から来た人、外国人など、誰にでもわかりやすい案内（サイン）についても検討を進めていきます。														
実施主体	町、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）、施設管理者														
スケジュール	<table><tr><td>R6</td><td>R7</td><td>R8</td><td>R9</td><td>R10</td></tr><tr><td colspan="2">関係者との協議</td><td colspan="3">乗降場所の設定、周知</td></tr></table> 					R6	R7	R8	R9	R10	関係者との協議		乗降場所の設定、周知		
R6	R7	R8	R9	R10											
関係者との協議		乗降場所の設定、周知													

6. プロジェクトの進め方

6-1 実施主体

この計画に定める各事業については、計画に定める実施主体が検討し行うものとし、紫波町地域公共交通会議で関係者間の連絡調整や協議を行いながら実施するものとし、ます。

6-2 本計画の推進・管理体制

本計画の推進・管理体制は次の通りです。

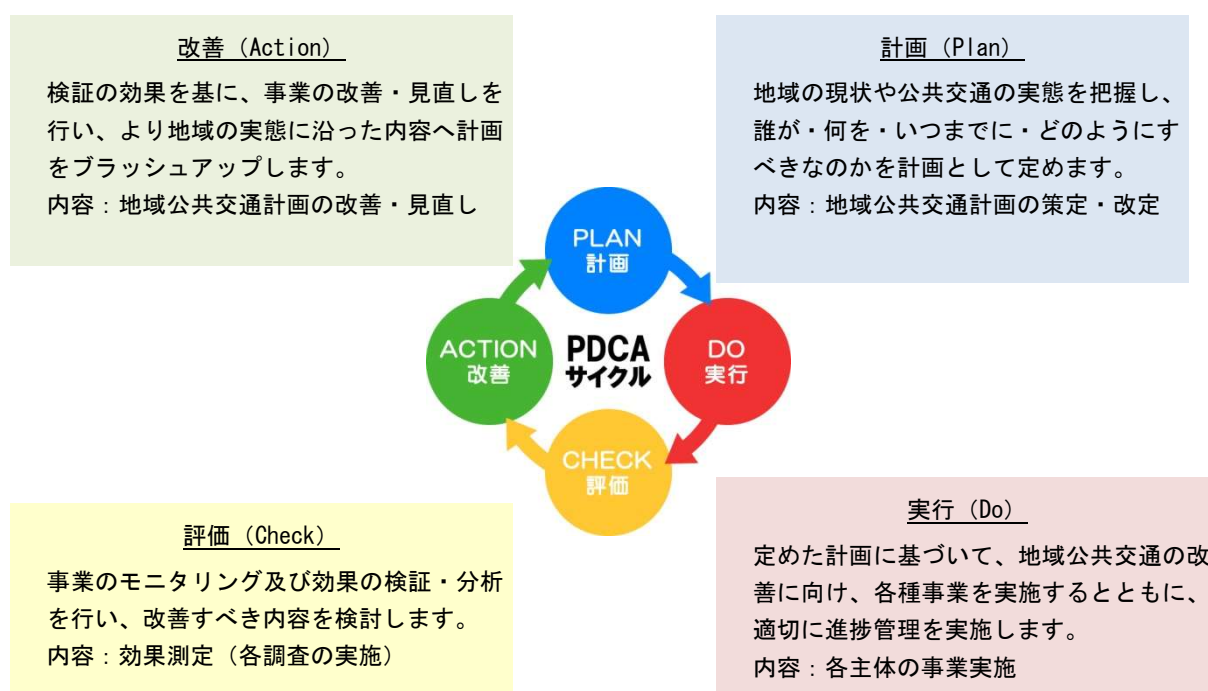
推進管理体制	構成員	役割
紫波町地域公共交通会議	町、町民代表、交通事業者、道路管理者、国・県の機関、他	中長期的なプロジェクトの検討や、短期的な見直し・改善等を継続的に実施

6-3 PDCA

計画の実現に向けて、各種プロジェクトの詳細な実施計画（地域公共交通再編実施計画等）を策定し、地域公共交通会議での協議のうえ、実証実験等を行います。

PDCAサイクル（「計画⇒実行⇒評価⇒改善」の循環検討手法）の考え方に基づき、計画・実施・検証・改善を行います。

プロジェクトの実施による効果や利用者等への影響を把握するために、目標・評価指標を設定し、その評価・検証を行います。毎年度プロジェクトの進捗状況を地域公共交通会議に報告し、プロジェクトに問題があった場合は、その問題点を把握し、実施計画の見直しを検討します。令和 10（2028）年度には事後評価及び、令和 11（2029）年度以降からの新計画策定に向けた事前評価を実施します。



6-4 目標値の設定と指標の概要

①指標 1：地域公共交通の利用者の増加

町民や町を訪れた人に使っていただける公共交通であることを評価するためにプロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、年間利用者数の変化を設定します。

また、これまでコミュニティバス「すこやか号」を利用してきたのは高齢者の割合が高かったことから、これまで利用してこなかった方々の利用を測る方法としてスマートフォンでの予約割合を指標として設定します。

指標	基準値	目標値 (R10)
デマンド型乗合バスの年間利用者数	16,127 人 (R2)	30,000 人
J R 3 駅の乗客数	2,315 人 (R4)	2,500 人
スマートフォンでの予約割合	1 割 (R2)	3 割

②指標 2：地域公共交通の利用しやすさの向上

プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、地域公共交通の使いやすさの変化を設定します。デマンド型乗合バス「しわまる号」の利用者には利用者満足度を調査し、それ以外については、町民調査において、利用しやすい公共交通が整っていると思う人の割合を調査します。

指標	基準値	目標値 (R10)
利用しやすい公共交通が整っていると思う人の割合	34.4% (R 1 町民意識調査)	50.0%
デマンド型乗合バスの利用者満足度	—	「満足」 5 割

③指標 3：周知状況の評価

周知状況の実績指標（アウトプット）として、町ホームページの公共交通関連ページの閲覧数と、公共交通の利用について説明会を開催した回数を設定します。

指標	基準値	目標値 (R10)
公共交通関連ページ閲覧数	—	30,000PV
利用促進のための説明会開催数		年 2 回