紫波町地域公共交通網形成計画
（素案）

令和２年　月

紫　波　町

目次

１．紫波町地域公共交通網形成計画の概要 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）コミュニティバス「すこやか号」 23
（５）タクシー 26
（６）その他 27
３．紫波町における公共交通の課題 29
３－１　紫波町における公共交通の課題 29
（１）コミュニティバス「すこやか号」代替手段の確保 29
（２）中央部へ移動する手段の確保 29
（３）交通結節点・交通拠点の環境整備 30
（４）公共交通機関を適切に利用するための情報発信 31
３－２　地域別の課題 32
（１）中央部 32
（２）西部 35
（３）東部 36
３－３　課題解決に向けた方向性 38
４．持続可能な地域公共交通網の形成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 39
４－１　基本理念～紫波町地域公共交通網形成計画が目指すもの～ 39
４－２　基本方針～基本理念に基づいた交通政策を実施するための方針と目標設定～ 43
（１）基本方針１ 43
（２）基本方針２ 44
（３）基本方針３ 45
５．目標達成のためのプロジェクト 46
５－１　プロジェクト１　持続可能な公共交通の整備 47
５－２　プロジェクト２　交通結節点・交通拠点の便利さ向上 50
５－３　プロジェクト３　情報発信戦略 52
５－４　プロジェクト４　環境改善戦略 54
６．プロジェクトの進め方 56
６－１　実施主体 56
６－２　本計画の推進・管理体制 56
６－３　ＰＤＣＡ 56
６－４　目標値の設定と指標の概要 57
７．参考資料 58
７－１　網計画の策定経緯 58
７－２　紫波町地域公共交通会議 59
（１）設置要綱 59
（２）紫波町地域公共交通会議委員名簿 61
７－３　関係各課ヒアリング 62
７－４　地域公共交通に関する住民意向 63
（１）公共交通に関する調査 63
（２）すこやか号利用者実態調査 68
７－５　実証実験の概要 73
（１）実証実験の目的 73
（２）実施スケジュール 73
（３）実証実験結果 73

１．紫波町地域公共交通網形成計画の概要

１－１　計画の趣旨

我が国では、モータリゼーションの進展（マイカー依存）や人口減少、少子高齢化など、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。

町においても、人口減少や利用者の減少などによって路線バスの不採算路線が廃止され、運転手の不足などが進み、公共交通の更なる不便地域の増加が懸念されます。町内の交通空白地域をカバーしていたコミュニティバス「すこやか号」については、運行している岩手県交通（株）より事業撤退の意向が示され、令和２（2020）年３月末で事業廃止となった他、岩手県交通（株）の路線バス、見前回り志和線も同じく廃止となりました。

また、これまで公共交通を利用してきた町民の要望と、これから高齢化する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、本町では、「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計画である「紫波町地域公共交通網形成計画」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網形成計画では、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靭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。

○上位計画
・第三次紫波町総合計画　基本構想（2020～2027 年度）
　　前期基本計画（2020～2023 年度）
・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）

○関連計画
・第二次しあわせづくり福祉プラン【紫波町地域福祉計画】（2018～2022 年度）
・第二期紫波町子ども・子育て支援事業計画（2020～2024 年度）
・紫波町障がい福祉プラン（障がい者計画・第５期障がい福祉計画・第１期障がい児福祉計画）（2018～2020 年度）
など

紫波町地域公共交通網形成計画

○関連法
・交通政策基本法（2013 年 12 月４日施行）
・地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2014 年 11 月 20 日改正）

※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が、現状としては、進行中の古館駅前における交通環境改善の早期完了が強く望まれているところであるとしています。

①基本構想

○まちづくりの将来像

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

2020 年度～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前期基本計画

○計画期間

2020 年度～2023 年度

○公共交通関連内容

<table>
<tr><th>項目</th><th>内容</th></tr>
<tr><td>施策</td><td>快適に暮らせる良好な住環境をつくります</td></tr>
<tr><td>施策目標</td><td>便利な公共交通環境をつくります</td></tr>
<tr><td>まちづくり指標</td><td>
<table>
<tr><th>指標</th><th>基準値</th><th>目標値(R5)</th><th>目標値(R9)</th></tr>
<tr><td>デマンド型乗合バスの利用者数</td><td>23,000 人
(H30・すこやか号)</td><td>24,000 人</td><td>30,000 人</td></tr>
<tr><td>ＪＲ３駅の乗降者数</td><td>5,000 人
(H30)</td><td>5,000 人</td><td>5,000 人</td></tr>
<tr><td>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</td><td>－</td><td>20%</td><td>30%</td></tr>
</table>
</td></tr>
<tr><td>現状と課題</td><td>・コミュニティバス「すこやか号」は、バス停までの移動が困難な高齢者や運転免許返納者の移動ニーズには対応できないことから、新たな移動手段を確保することが必要です。
・路線バスの既存路線存続のため、運行事業者に対し維持運行補助金の交付を行ってきましたが、利用者の減少と深刻な運転手不足により赤字路線の廃止が進んでいます。
・医療、福祉、商業等の都市機能がまとまっている中央部と、居住を中心とした東部西部が公共交通でつながり、誰もが目的に応じた交通手段を利用できる環境を整備するため、地域公共交通のあり方を検討します。
・観光で町外から訪れた人の移動ニーズにも対応できる交通体系の構築が必要です。
・国は 2020 年までに過疎地域での無人自動運転移動サービスの導入を目指すなど、移動サービスへの新技術導入の動きが加速化していることから、近い将来、交通手段や交通体系のあり方そのものが、それぞれの地域特性に応じて大きく変わることが予想されます。
・古館駅前環境の整備を進めるとともに、ＪＲ３駅について、交通結節点としての機能整備が必要です。
・自家用車からより環境負荷のより少ない公共交通機関へシフトさせ、CO_2 排出削減につなげる取組みが必要です。</td></tr>
<tr><td>施策の方針</td><td>・より身近な地域内交通の確保
・幹線バス交通の維持
・地域公共交通網形成計画の策定と推進
・ＪＲ３駅の利便性向上</td></tr>
<tr><td>主な活動主体</td><td>町、運行事業者</td></tr>
<tr><td>主な事業</td><td>・交通対策事業（デマンド型乗合バス運行事業、地域バス交通等支援事業、地域公共交通網形成計画策定と推進）
・古館駅前整備事業
・駅関連施設整備事業</td></tr>
</table>

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

人口ビジョン及び総合戦略では、紫波町はベッドタウンであることを強みとし、通勤通学のための交通拠点の機能強化、総合的な交通体系の構築に取り組むとしています。

特に古館地区は民間主導の宅地開発から年数が経ち空き家となっている住居が見られるようになったことを課題として、本格的な少子高齢社会に対応した利便性の高い移動手段の確保に留意しつつ、特にＪＲ古館駅周辺において生活インフラなど居住環境の改善を行い、エリアの価値を高めることにより、周辺住宅地への若い世代を中心とした世帯の流入・定住の促進を図るとしています。

①紫波町人口ビジョン

○対象期間

2015 年度～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ＩＣ、ＪＲ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平成 22 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

○対象期間

2020 年度～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、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が求められています。

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、人的交流を活発化させ、住みよく活力あるまちづくり

に寄与していきます。

○取り組み内容
→都市の交通拠点の機能強化
→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
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）	24,000 人／年間
古館駅乗降客数	1,171 人／日 （令和元年）	1,200 人／日

3)紫波町都市計画マスタープラン

都市計画マスタープランでは第二次総合計画と同じく、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。

○計画期間
2013 年度～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て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帯を、「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

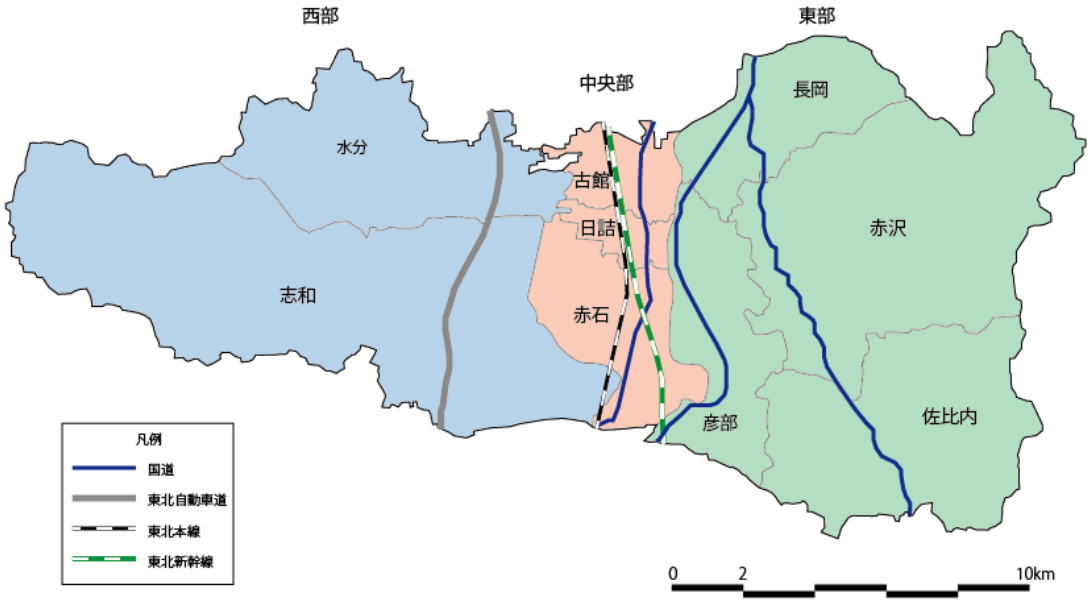
本計画は、限られた交通資源を活用しながら、今後の人口減少・少子超高齢社会の本格的到来に対応しつつ、交流が活発で活力あるまちづくりに貢献できる地域公共交通ネットワークを構築していくものであり、すこやか号に代わる新たな公共交通システム、路線バス、タクシー等を包括的に検討するものです。

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２（2020）年度から令和６（2024）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							
紫波町人口ﾋﾞｼﾞｮﾝ及びまち・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 地域公共交通網形成計画	2020～2024 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

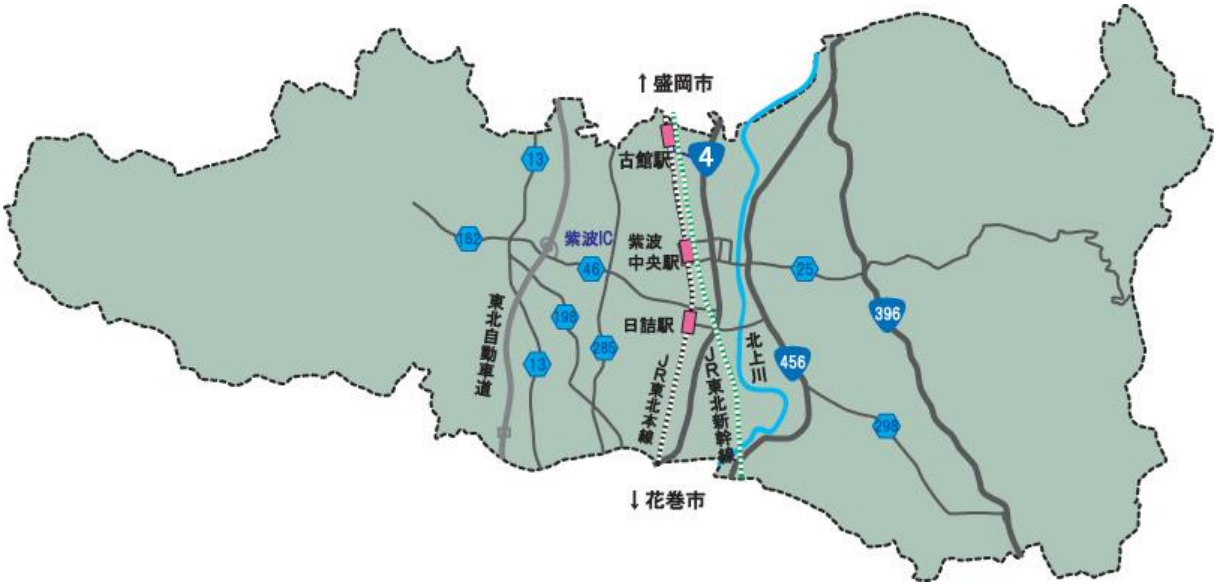
（１）位置・地勢

本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 ㎞、南北に 12.9 ㎞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ＪＲ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－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33,288人と初めて人口が減少し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。

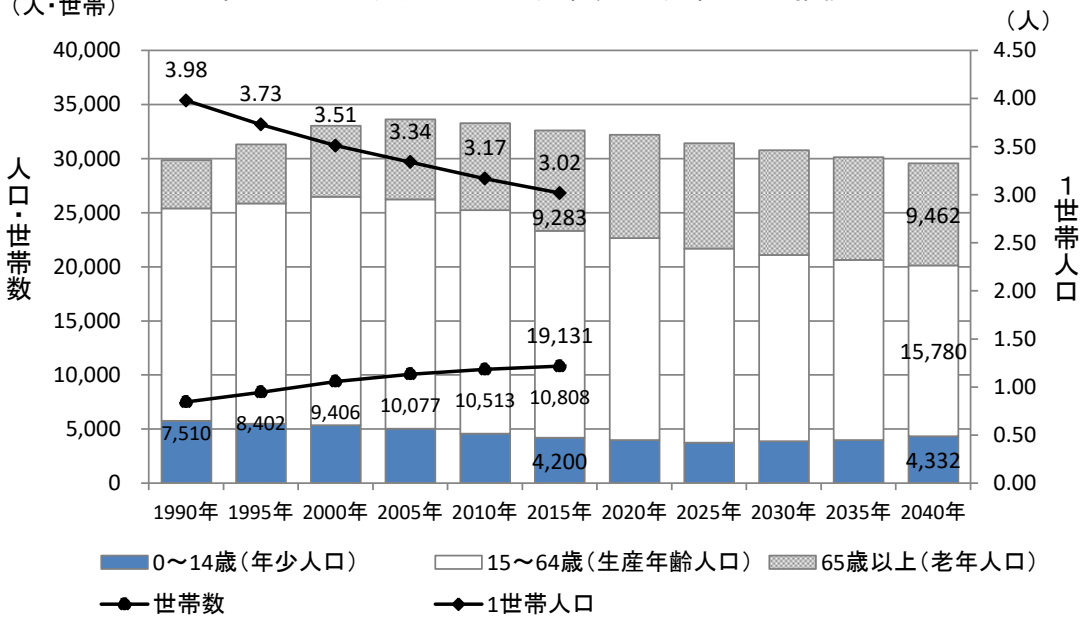
世帯数は増加傾向にあり、平成17（2005）年には１万世帯を越えて10,077世帯、平成27（2015）年には10,808世帯となっています。人口増加の割合に対して世帯数増加の伸びが大きく、また一世帯あたり人員が平成27（2015）年には3.02人と核家族化の進行や独り世帯の増加がうかがえます。

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㎢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

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」（2016年２月）

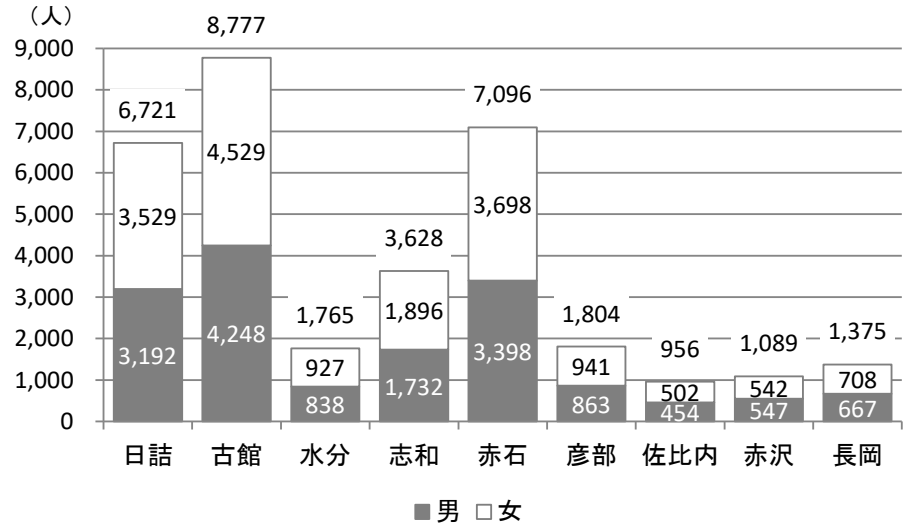
2）地区別人口

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。

令和元年では国道 4 号沿いに位置する日詰地区は人口 6,721 人、古館地区は 8,777 人、赤石地区は 7,096 人と人口が多く、増加傾向にありますが、西側に位置する志和地区は 3,628 人、水分地区 1,765 人、北上川の東側である彦部地区 1,804 人、長岡地区 1,375 人、赤沢地区 1,089 人、佐比内地区 956 人と人口が減少しています。

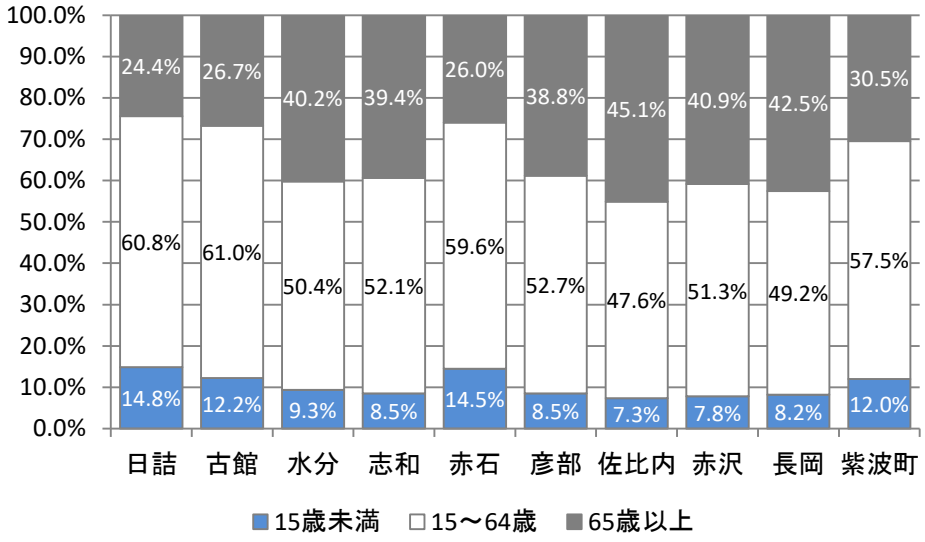
また、紫波町の高齢化率は 30.5%ですが、人口が減少している地区の高齢化率は 40%を超えています。

図 5－地区別男女別人口



資料／紫波町「住民基本台帳」（令和元年 12 月 31 日）

図 6－地区別 3 区分別割合

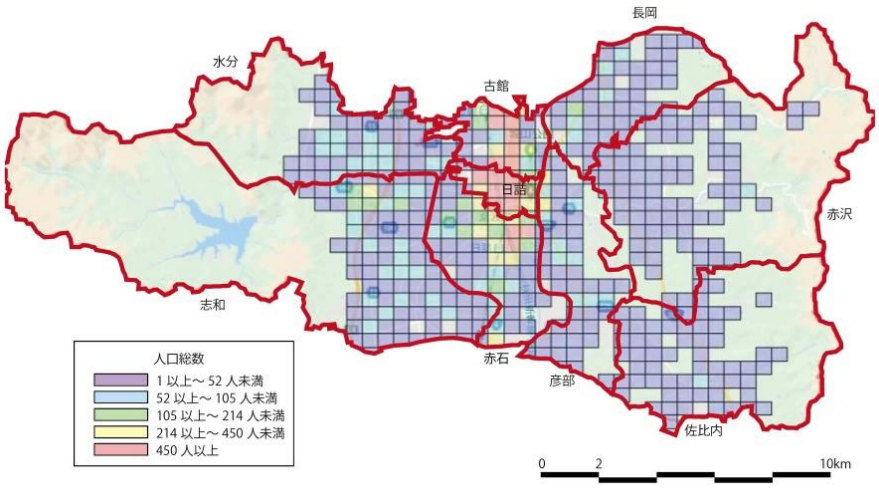


資料／紫波町「住民基本台帳」（令和元年 12 月 31 日）

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「52 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「450 人以上」がみられます。「214 以上 450 人未満」も古館・日詰・赤石地区に多くみられますが、志和の一部にもみられます。

図 7－人口 500m メッシュ



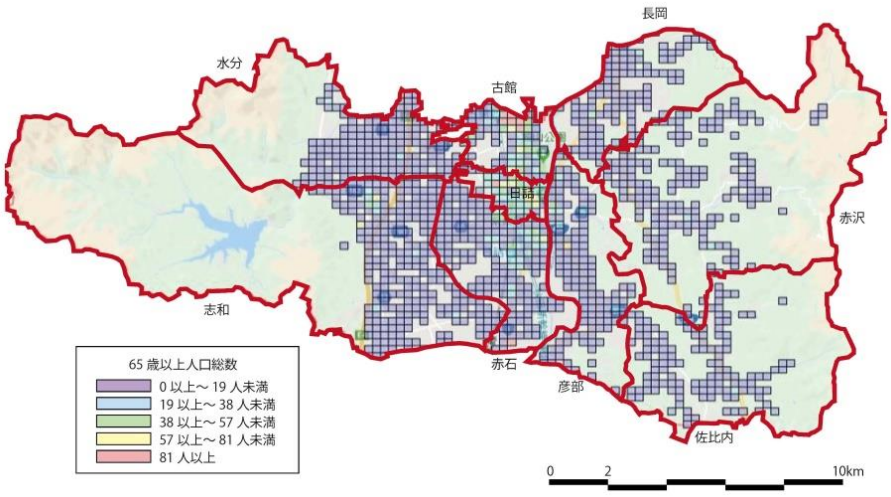
資料／総務省「国勢調査」（2015 年 10 月 1 日）

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「19 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「81 人以上」がみられます。

「38 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」（2015 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、東部西部の地域から中央部へ行き来する交通網、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

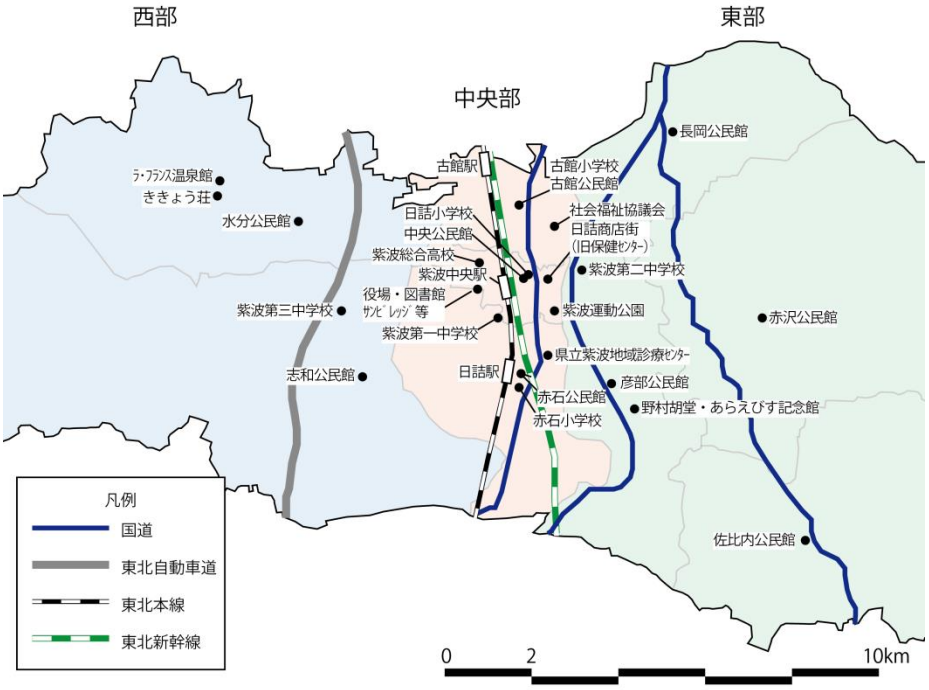


図 10－医療機関（診療所・歯科診療所）位置図

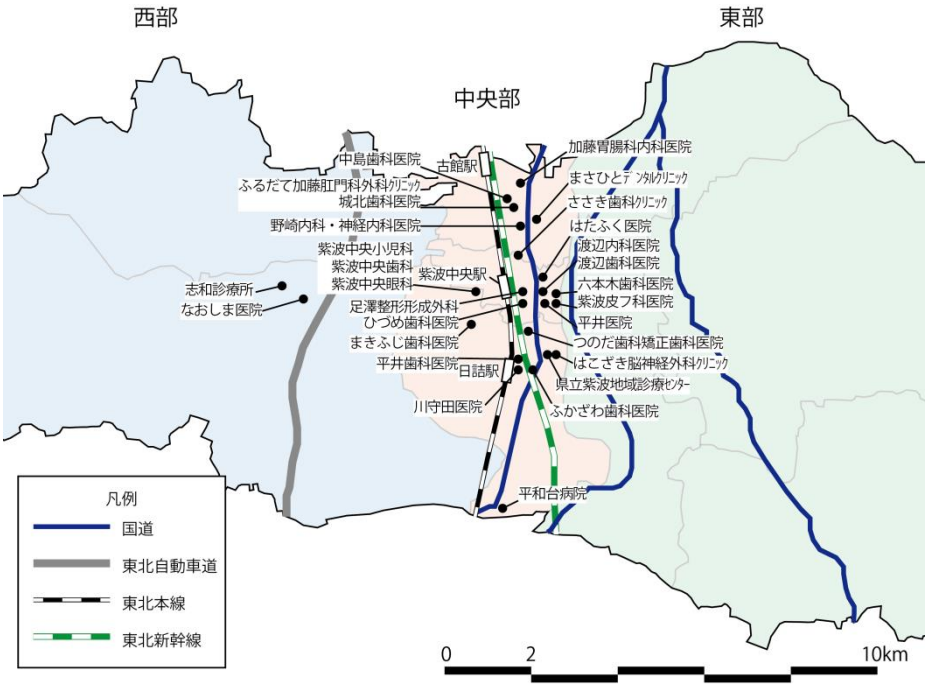


図 11－ショッピングセンター・コンビニエンスストア等位置図

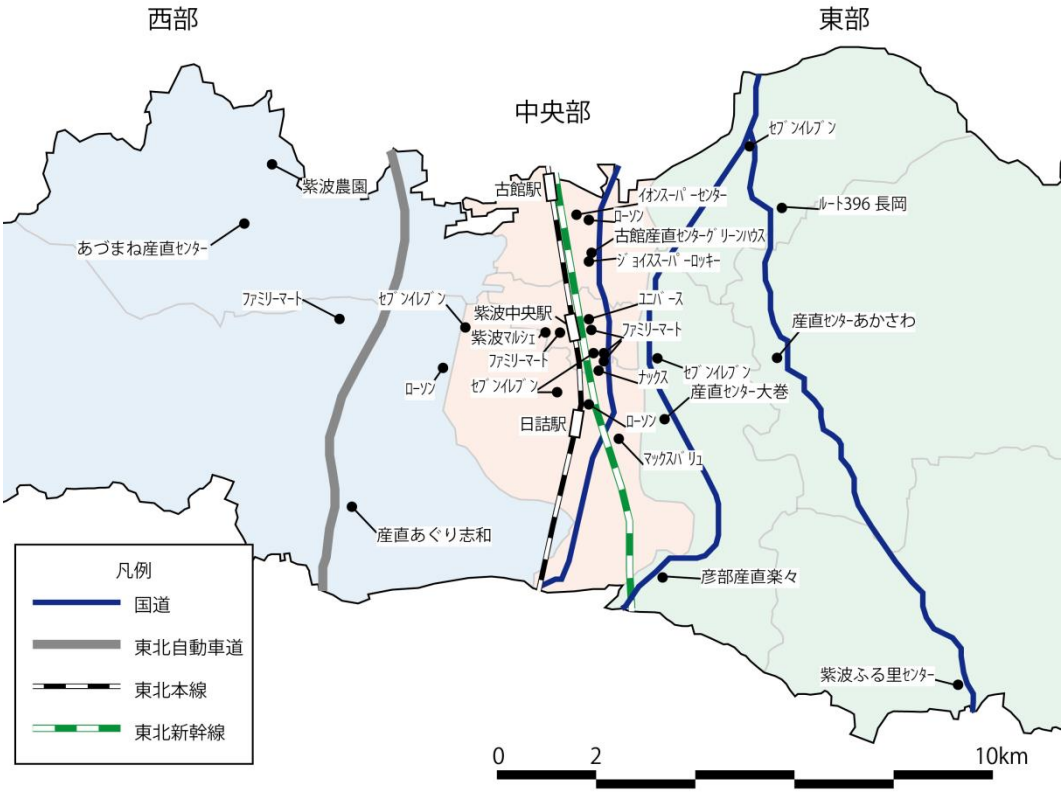
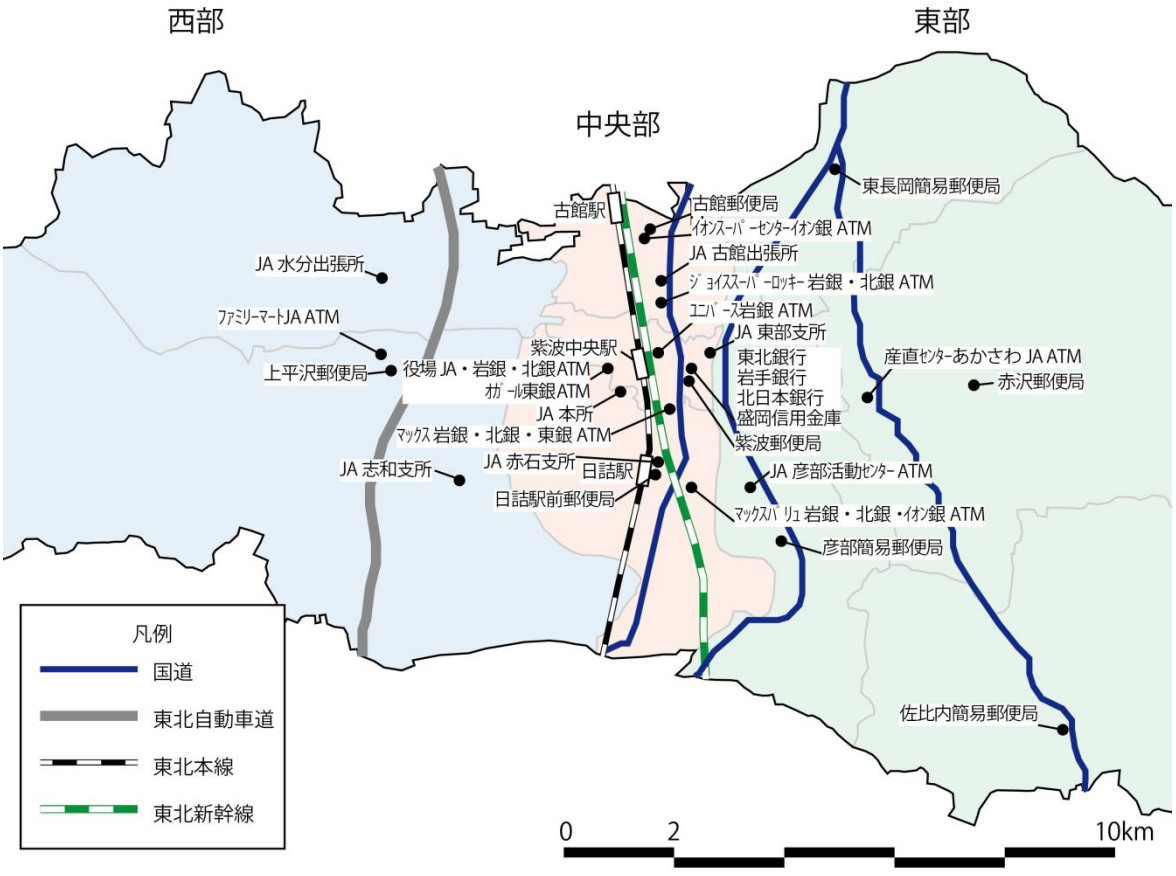


図 12－金融機関・ＡＴＭ位置図



（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。

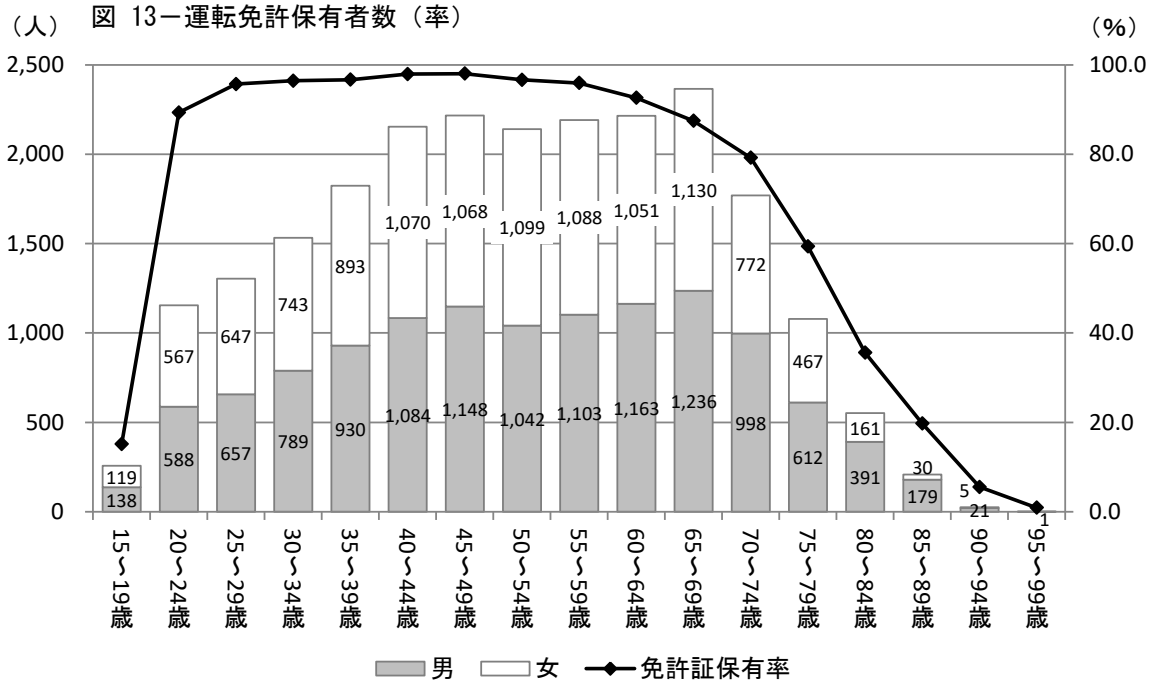
また、世帯における自動車保有台数は、2015 年 3 月末までは増加傾向にありましたが、その後は減少に転じています。2008 年 3 月に乗用車より軽自動車の台数が上回り、その後も乗用車よりも軽自動車の方が多い傾向が続いています。

表 2ー運転免許保有者数（率）　（単位：人、%）

	合計	男	女	免許証保有率	住基人口
15～19歳	257	138	119	15.1	1,697
20～24歳	1,155	588	567	89.3	1,293
25～29歳	1,304	657	647	95.7	1,363
30～34歳	1,532	789	743	96.4	1,589
35～39歳	1,823	930	893	96.7	1,886
40～44歳	2,154	1,084	1,070	97.9	2,200
45～49歳	2,216	1,148	1,068	98.0	2,261
50～54歳	2,141	1,042	1,099	96.6	2,216
55～59歳	2,191	1,103	1,088	95.9	2,284
60～64歳	2,214	1,163	1,051	92.6	2,391
65～69歳	2,366	1,236	1,130	87.5	2,705
70～74歳	1,770	998	772	79.2	2,235
75～79歳	1,079	612	467	59.4	1,818
80～84歳	552	391	161	35.6	1,551
85～89歳	209	179	30	19.7	1,059
90～94歳	26	21	5	5.6	468
95～99歳	1	1	0	0.9	112
合計	22,990	12,080	10,910	78.9	29,128
生産年齢人口	16,987	8,642	8,345	88.6	19,180
高齢者人口	6,003	3,438	2,565	60.3	9,948
75歳以上	1,867	1,204	663	37.3	5,008

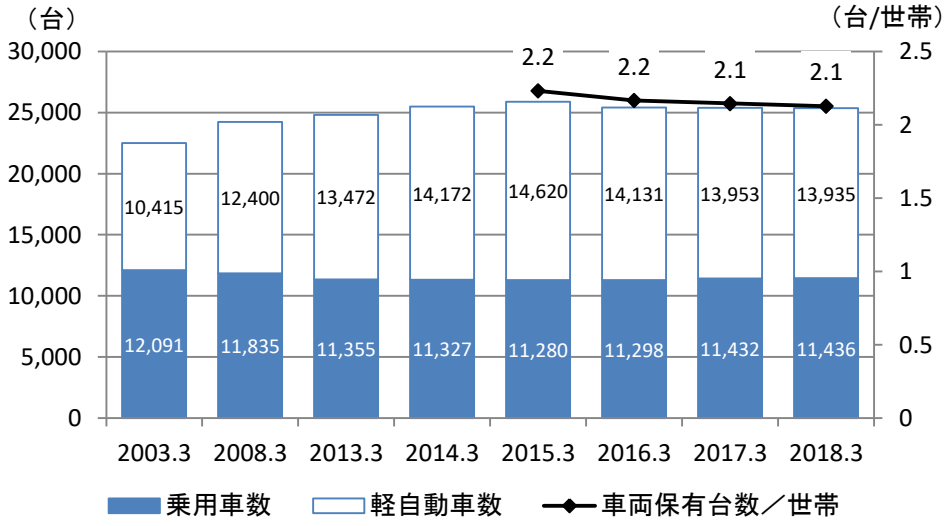
資料／岩手県警察本部交通部運転免許課「岩手の免許人口」（2018 年 12 月末）、紫波町「住民基本台帳」（2018 年 12 月末）

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」（2018 年 12 月末）
紫波町「住民基本台帳」（2018 年 12 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

常住地が本町の方のうち就業者・通学者数は 18,774 人ですが、そのうち 10,152 人（54.2%）が町外へ通勤通学しています。また、従業地が本町の方のうち就業者・通学者 12,792 人のうちの 4,156 人（32.5%）が町外から本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 73.2%、次いで「鉄道・電車」が 7.4%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－町外からの就業者・通学者数

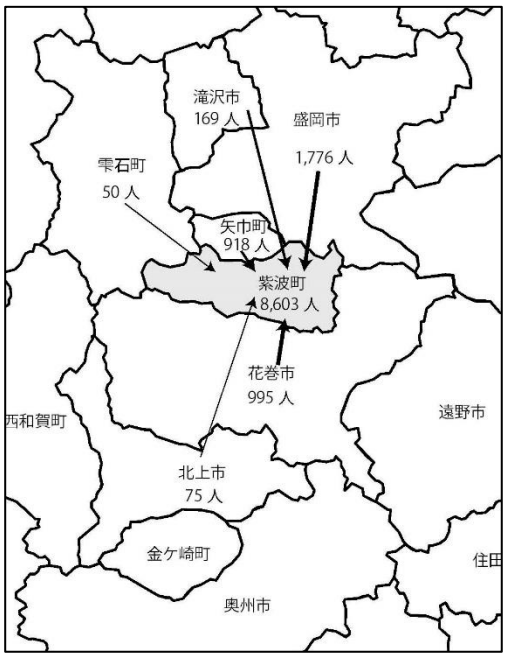
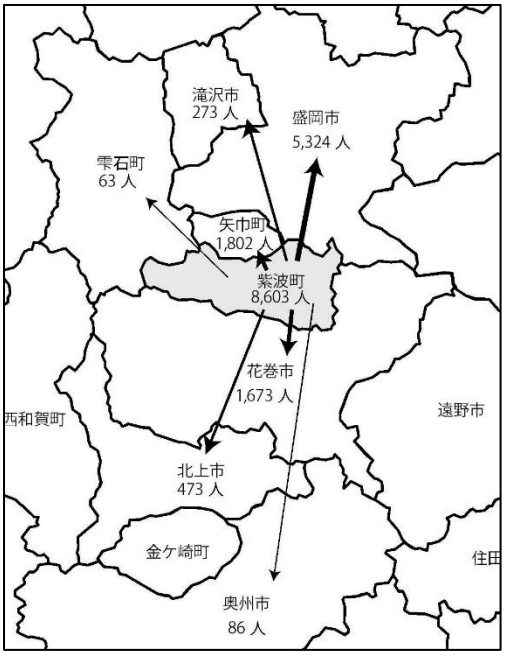


図 16－町外への就業者・通学者数



資料／総務省「国勢調査」（2015 年 10 月１日）
※50 人以上の移動がある市町村の人数を記載

表 3－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	15,508	100.0	5,566	9,618	73
Ⅰ 利用交通手段が1種類	14,040	90.5	5,380	8,419	59
1　徒歩だけ	545	3.5	523	6	3
2　鉄道･電車	1,152	7.4	28	1,082	17
3　乗合バス	63	0.4	13	46	1
4　勤め先･学校のバス	72	0.5	43	28	－
5　自家用車	11,348	73.2	4,107	7,083	66
6　ハイヤー･タクシー	4	0.03	1	3	－
7　オートバイ	93	0.6	68	25	－
8　自転車	645	4.2	552	83	1
9　その他	118	0.8	45	63	4
Ⅱ 利用交通手段が2種類	1,122	7.2	109	985	12
10　鉄道･電車及び乗合バス	156	1.0	4	151	1
11　鉄道･電車及び勤め先･学校のバス	10	0.1	－	8	2
12　鉄道･電車及び自家用車	246	1.6	6	229	7
13　鉄道･電車及びｵｰﾄﾊﾞｲ	7	0.05	－	7	－
14　鉄道･電車及び自転車	541	3.5	11	520	1
15　その他利用交通手段が2種類	162	1.0	88	70	1
Ⅲ 利用交通手段が３種類以上	163	1.1	10	150	1

資料／総務省「国勢調査」（2010 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２年３月では、町内を下記の公共交通が運行していました。

①鉄道

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

②路線バス

岩手県交通株式会社が運行しています。町内には赤石地区に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。平成 29 年大迫紫波中央駅線・八掛経由の長岡線（614）・日詰深夜線が、令和２年３月末をもって見前回り志和線が廃止となりました。

③コミュニティバス「すこやか号」

紫波町が委託し、岩手県交通株式会社が運行しています。紫波中央駅を起点に西回り（３路線）・東回り（３路線）・けやき通り線・桜町線・温泉線が運行されていましたが、令和２年３月末を以て廃止となりました。

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）」、その他、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。

現在、紫波第二中学校と赤沢小学校においてスクールバスを運行していますが、今後の学校再編によりスクールバスを運行する学校及び運行経路の変更などが考えられます。

（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－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　5:34 下り（盛岡方面） 平日・休日　6:13	上り（一ノ関方面） 平日・休日　5:30 下り（盛岡方面） 平日・休日　6:08	上り（一ノ関方面） 平日・休日　5:33 下り（盛岡方面） 平日・休日　6:05
終電	上り（一ノ関方面） 平日・休日　23:20 下り（盛岡方面） 平日・休日　22:28	上り（一ノ関方面） 平日・休日　23:24 下り（盛岡方面） 平日・休日　22:23	上り（一ノ関方面） 平日・休日　23:27 下り（盛岡方面） 平日・休日　22:20
運行本数	上り（一ノ関方面） 平日 38 本、休日 37 本 下り（盛岡方面） 平日 37 本、休日 34 本	上り（一ノ関方面） 平日 38 本、休日 38 本 （休日うち快速:1 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 （休日うち快速：1 本） 下り（盛岡方面） 平日 37 本、休日 35 本 （休日うち快速：1 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　27 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２（2020）年３月 14 日改正

紫波町内の駅からは通勤・通学での利用が多く、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。日詰駅には休日に上り下り１本ずつ、紫波中央駅では上りで１本の快速が発車します。

2）利用者数

3駅合計の乗降客数は平成24年に一時増加したものの、全体的に僅かながら減少しています。

紫波中央駅では開業した平成10年に1日あたりの乗降客数が1,489人でしたが、10年を経て平成20年には2,721人に増加し、令和元年には2,896人と開業年の1.94倍となっています。それに対し、日詰駅と古館駅は僅かに減少傾向にあります。

表 5－ＪＲ東北本線１日の各駅乗降客数　（単位：人）

	日詰駅			紫波中央駅			古館駅			総　計			H20
	乗り	降り	合計	乗り	降り	合計	乗り	降り	合計	乗り	降り	合計	年比
平成20年	499	471	970	1,381	1,340	2,721	865	844	1,709	2,745	2,655	5,400	－
平成21年	405	409	814	1,369	1,335	2,704	839	820	1,659	2,613	2,564	5,177	-4.1
平成22年	406	419	825	1,414	1,381	2,795	745	743	1,488	2,565	2,543	5,108	-5.4
平成23年	433	427	860	1,400	1,371	2,771	797	782	1,579	2,630	2,580	5,210	-3.5
平成24年	466	472	938	1,496	1,470	2,966	811	771	1,582	2,773	2,713	5,486	1.6
平成25年	438	420	858	1,427	1,442	2,869	742	739	1,481	2,607	2,601	5,208	-3.6
平成26年	442	416	858	1,426	1,462	2,888	739	712	1,451	2,607	2,590	5,197	-3.8
平成27年	434	425	859	1,494	1,501	2,995	696	659	1,355	2,624	2,585	5,209	-3.5
平成28年	456	425	881	1,457	1,438	2,895	649	649	1,298	2,562	2,512	5,074	-6.0
平成29年	443	423	866	1,423	1,456	2,879	682	658	1,340	2,548	2,537	5,085	-5.8
平成30年	453	418	871	1,501	1,479	2,980	633	612	1,245	2,587	2,509	5,096	-5.6
令和元年	417	406	823	1,469	1,427	2,896	586	585	1,171	2,472	2,418	4,890	-9.4

資料／紫波町企画総務部企画課

（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－紫波町内を運行する路線バス概要

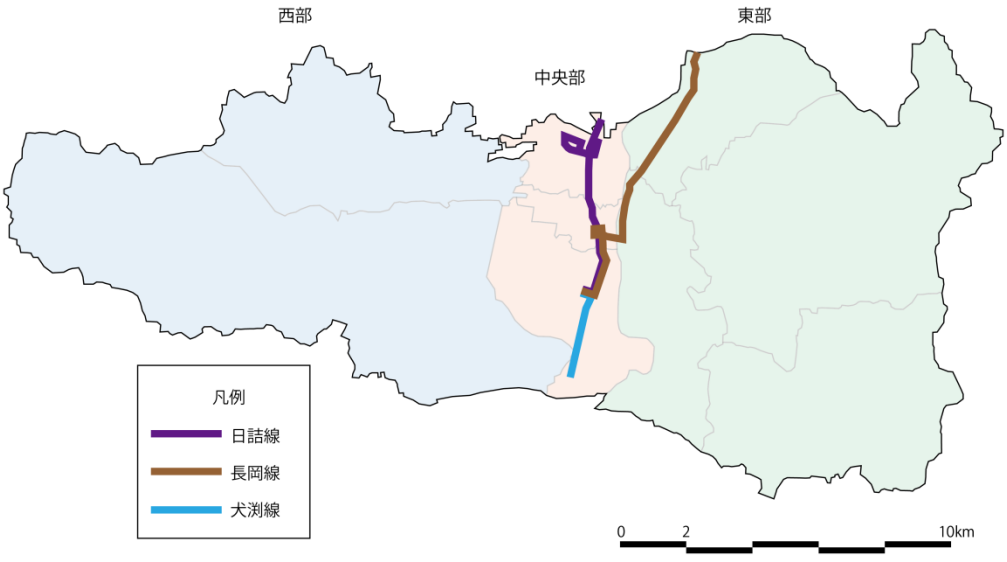
項目	内容	
運行事業者	岩手県交通株式会社	
路　線　名		備　　考
国道４号経由	602日詰線	北高田・古館・日詰駅前
	604日詰線	日赤経由
	605日詰線	平日、朝1本志和発片道のみ
	606日詰線	平日、下土橋公民館・日赤経由1日朝1本、日詰駅から盛岡駅前まで片道のみ
	618日詰線	平日、古館ニュータウン経由。1日のぼり3本、くだり3本
	犬渕線	平日、1日1往復、片道8分。赤石小学校の通学利用が主。 朝：犬渕7:35発、夕：日詰駅前16:15発
長岡経由	611長岡線	盛岡駅前－バスセンター－長岡支所－犬吠森－日詰駅前 平日日詰駅前発8本、日詰駅前行7本、土休日往復5本ずつ
	612長岡線	盛岡駅前－バスセンター－長岡支所 平日長岡支所前発7本、長岡支所前行8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。また、紫波中央駅発の高速バス花巻池袋線があります。

路線バスは利用者の減少から長岡線・犬渕線は補助金の交付により路線が維持されています。

この数年の間に、平成 29 年大迫紫波中央駅線・八掛経由の長岡線（614）・日詰深夜線が、令和２年３月見前回り志和線が廃止されました。今後も国による地域間幹線系統確保維持費国庫補助事業の被災地特例及び激変緩和措置が終了する場合、他の路線も削減や廃止が見込まれています。

図 17－紫波町内バス路線図



（４）コミュニティバス「すこやか号」

１）概要

令和２年３月末まで運行していたすこやか号の概要は次の通りです。

表 7－すこやか号運行路線概要

路線	コース（曜日）	便名		路線	便名
川東北線	右回りコース（火曜日） 左回りコース（木曜日）	朝 昼 夕	乗り換え	温泉線	午前 午後
川東中線	右回りコース（火曜日） 左回りコース（木曜日）	朝 昼 夕		けやき通り線	朝 昼
川東南線	右回りコース（火曜日） 左回りコース（木曜日）	朝 昼 夕		桜町線	朝 昼
川西北線	右回りコース（水曜日） 左回りコース（金曜日）	朝 昼 夕		温泉線	午前 午後
川西中線	右回りコース（水曜日） 左回りコース（金曜日）	朝 昼 夕		けやき通り線	朝 昼
川西南線	右回りコース（水曜日） 左回りコース（金曜日）	朝 昼 夕		桜町線	朝 昼

温泉線・けやき通り線・桜町線は１日２往復、その他路線は１日３回運行しました。各路線の終点である紫波中央駅が交通結節点となっており、そこから温泉線・けやき通り線・桜町線に乗り継ぐようになっていました。

乗車料金は１回の乗車につき中学生以上の大人 100 円、小学生・障がいのある方とその介護者は 50 円、小学生未満は無料となっていました。

図 18－けやき通り線・桜町線の路線図

すこやか号

図 19－川東線の路線図

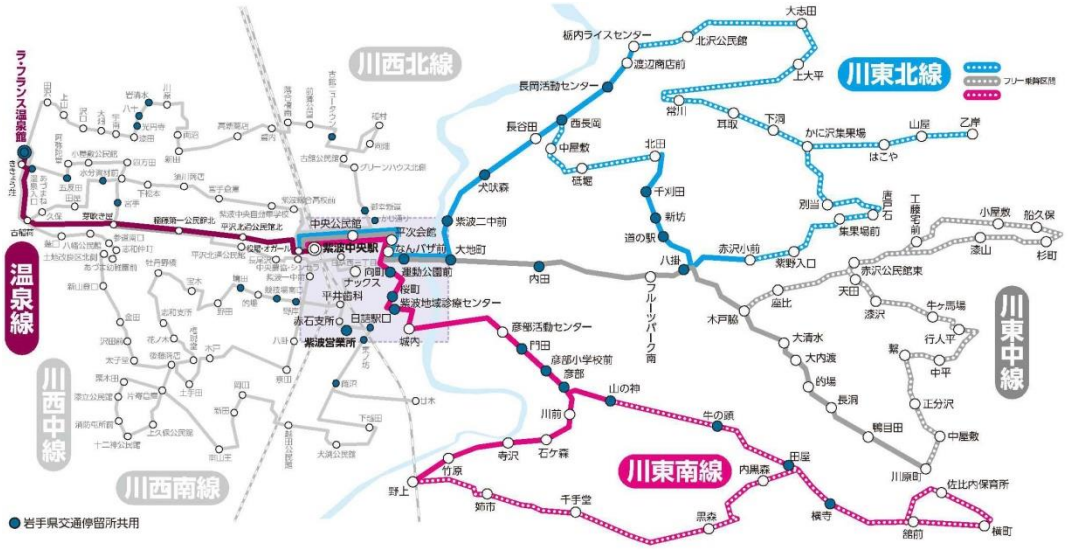
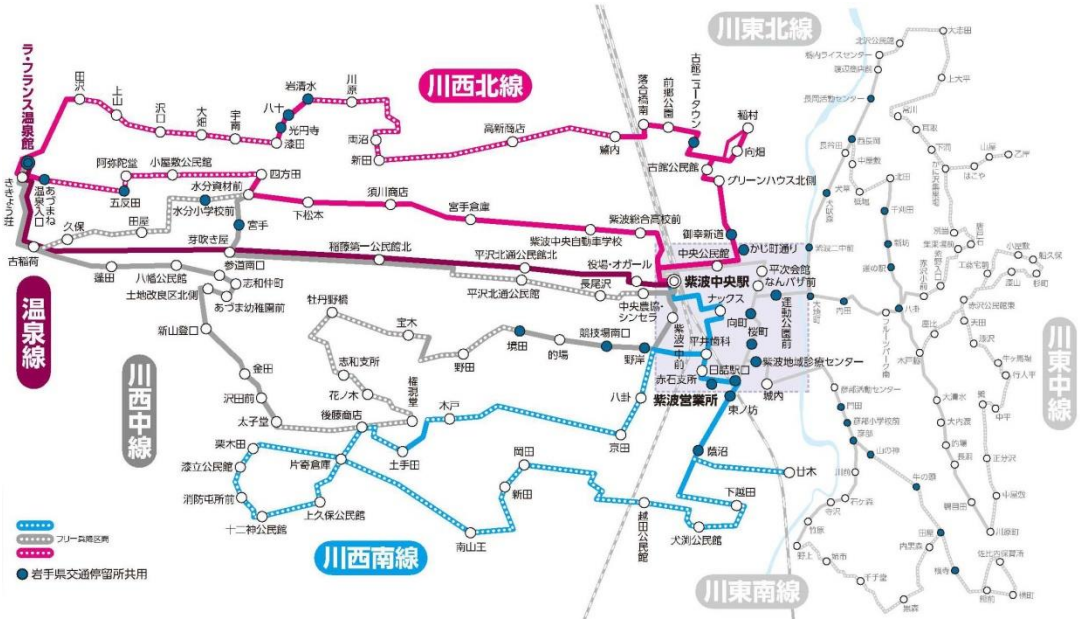


図 20－川西線・温泉線の路線図



2）利用状況

平成 25（2013）年 7 月中までは佐比内線・山屋線・新山線・水分線・温泉線による運行でしたが、同年 7 月 30 日より運行路線・時刻が変更となったことで、変更以前は 1 年度に乗車人数が 2 万人以下でしたが、路線を変更したことで 2 万人以上の乗客数を数えました。

また、平成 27（2015）年度以降乗客が減少傾向にありましたが、平成 30（2018）年に運行路線・時刻を変更したことにより、再び乗客が増加となりました。

表 8ーすこやか号利用者総括表　（単位：人）

路線	行き先	便名	合計					前年度比	
			H30	H29	H28	H27	H26	差	率%
温泉線	温泉館	午前	1,619	1,895	2,024	1,985	2,057		
		午後	150	203	142	103	136		
			1,769	2,098	2,166	2,088	2,193	△329	84.3
	紫波中央駅	午前	255	129	98	101	135		
		午後	1,571	1,808	1,692	1,650	1,635		
			1,826	1,937	1,790	1,751	1,770	△111	94.3
			3,595	4,035	3,956	3,839	3,963	△440	89.1
川東地区	右回り	朝	1,557	1,746	1,853	2,112	2,219		
		昼	1,945	1,615	1,789	2,018	2,193		
		夕	364	397	404	419	445		
			3,866	3,758	4,046	4,549	4,857	+108	102.9
	左回り	朝	1,411	1,531	1,699	2,338	2,291		
		昼	1,611	1,377	1,584	2,112	2,090		
		夕	501	510	567	608	625		
			3,523	3,418	3,850	5,058	5,006	+105	103.1
			7,389	7,176	7,896	9,607	9,863	+213	103.0
川西地区	右回り	朝	1,981	2,675	2,901	2,491	2,511		
		昼	2,241	2,284	2,372	2,331	2,452		
		夕	620	984	932	939	1,002		
			4,842	5,943	6,205	5,761	5,965	△1,101	81.5
	左回り	朝	1,574	2,015	2,200	2,058	2,192		
		昼	2,026	1,936	2,195	2,039	2,152		
		夕	606	934	1,104	964	1,083		
			4,206	4,885	5,499	5,061	5,427	△679	86.1
			9,048	10,828	11,704	10,822	11,392	△1,780	83.6
中央部	けやき通り線	朝	2,643						
		昼	176						
			2,819						
	桜町線	朝	708						
		昼	43						
			751						
			3,570						
合計			23,602	22,039	23,556	24,268	25,218	+1,563	107.1

資料／紫波町企画総務部企画課

（５）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２年３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 9－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	矢巾町大字又兵エ新田第７地割 196-３
	（株）矢巾タクシー　矢巾営業所	矢巾町大字又兵エ新田第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 10－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	時間制運賃
	初乗運賃	加算運賃	及び待料金	30 分ごと
上限運賃	1.0 ㎞　540 円	269m　80 円	1 分 40 秒　80 円	30 分　2,780 円
Ｂ運賃	1.0 ㎞　530 円	274m　80 円	1 分 40 秒　80 円	30 分　2,730 円
下限運賃	1.0 ㎞　520 円	279m　80 円	1 分 45 秒　80 円	30 分　2,680 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８㎞をタクシーで移動した場合は 2,700 円、佐比内小学校から紫波中央駅までのおよそ 11 ㎞を移動した場合は 3,580 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 11－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㎞　610 円	228m　100 円	30 分　4,390 円
その他サービス	付添いサービス	1,000 円／１時間	
	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 歳以下の方）、長寿介護課（満 65 歳以上の方）に登録が必要です。

表 12－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方。		
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
	雫石町、滝沢市、盛岡市（玉山区に限る）	1,300 円	2,600 円
	上記以外の市町村	利用者と協議の上決定	

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 13－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が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ヵ月当たり２枚の助成券を発行。１回の乗車につき助成金１枚使用し、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方や障がい者世帯の方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 14－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方
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

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）コミュニティバス「すこやか号」代替手段の確保

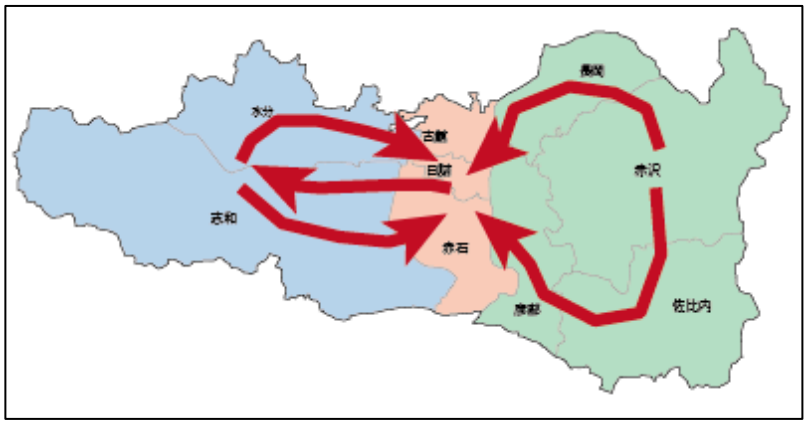
町内の交通空白地域をカバーしていたコミュニティバス「すこやか号」については、運行している岩手県交通（株）より事業撤退の意向が示され、令和２（2020）年３月末で事業廃止となりました。

「すこやか号」利用者のほとんどが高齢者でした。既に西部・東部では高齢化率が 40%を超える地区もあり、町全域で今後も高齢者人口が増加すると推計されています。

すこやか号は毎年延べ２万人が利用し、西部・東部から中央部への移動、中央部の中での移動の他、紫波中央駅からラ・フランス温泉館へ向かう町内外の方が利用しました。

運転免許を有していない高齢者の生活の足としての公共交通手段を無くすことはできません。

すこやか号を利用した人の大まかな動き



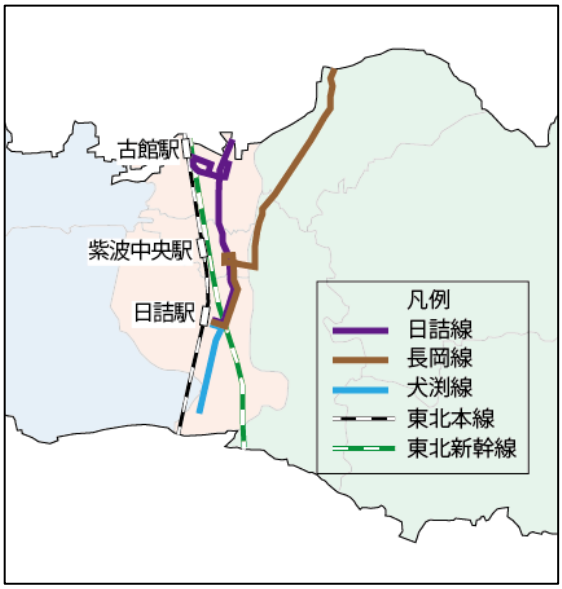
（２）中央部へ移動する手段の確保

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、現在乗降客数が最も多い駅は紫波中央駅となっており、路線バスの運行ルートや運行時間が現在の状況と合っているとは言えません。

駅への路線バス乗り入れ状況



（３）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、最も乗降客数が多く大宮・池袋行きの夜行バスの発着地点となっている紫波中央駅、町内で最も人口が多い古館地区に立地する古館駅です。特に古館駅は現在、交通結節点として駅前ロータリーの整備やパーク＆ライド駐車場、観光交流拠点の整備、歩車道分離による安全性の改善など機能強化を図っている最中です。

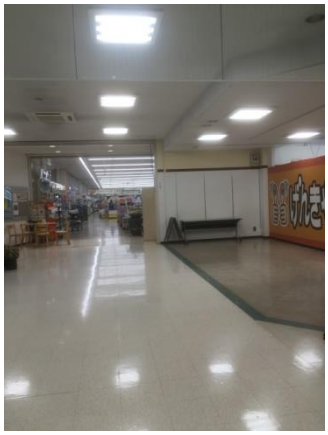
しかし、紫波町内３駅は平成 12 年施行の「高齢者、障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法)」の施行前に開業しており、エレベーターが設置されていない等ユニバーサル社会の実現に即した設備環境とはなっていません。

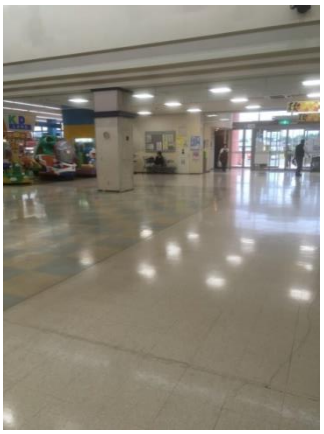
また、交通拠点としては、オガールエリアと盛岡南ショッピングセンターNACS があります。

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、公共交通の待合機能としての環境にはなっていません。

盛岡南ショッピングセンターNACS へは、今後もすこやか号の代替公共交通機関によって買い物や食事に訪れる町民の多くや、町内４つの社会福祉法人が協力して開始した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。

盛岡南ショッピングセンターNACS 外観





盛岡南ショッピングセンターNACS の店内

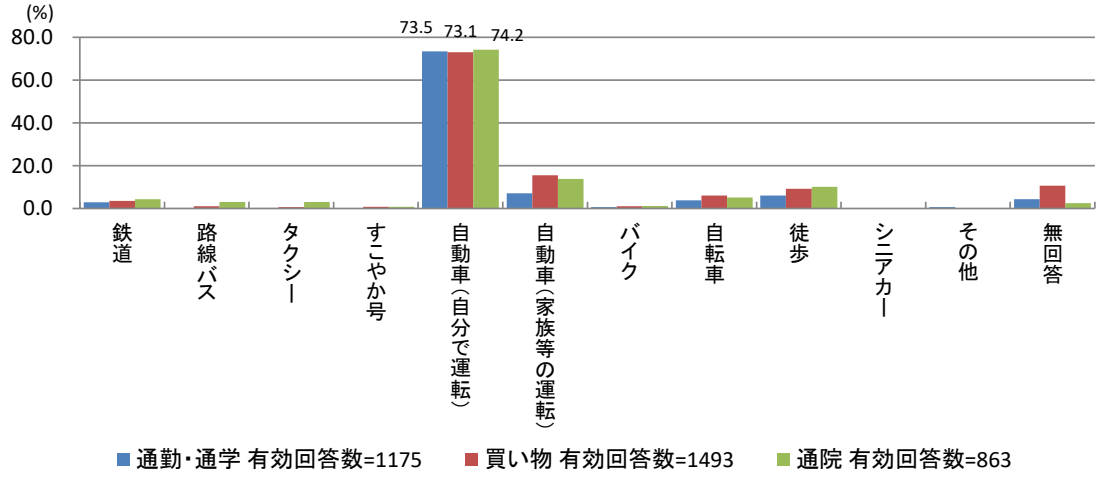
（４）公共交通機関を適切に利用するための情報発信

１世帯に平均２台以上の自動車保有台数となっていることや、平成 29 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。

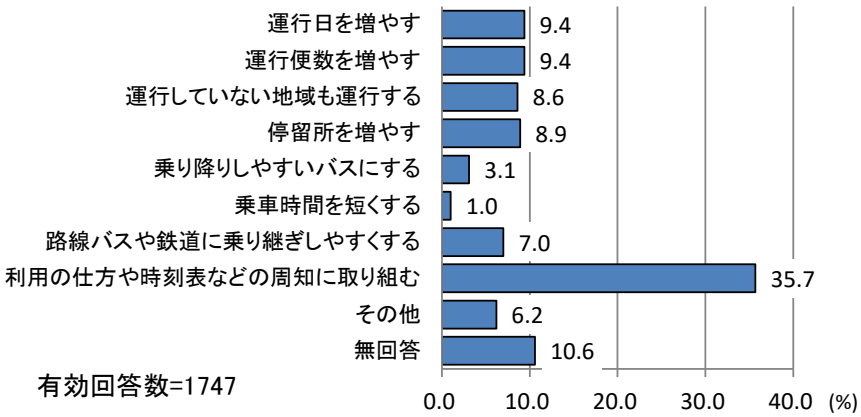
また、公共交通に関する調査ではコミュニティバス「すこやか号」の詳細や存在を「知らない」という回答が５割を占めました。利用しやすくするために重要なことについては「利用の仕方や時刻表などの周知に取り組む」という回答が突出して多くなっており、すこやか号に代わる公共交通システムを利用してもらうためにも継続的な周知が必要となり課題となっています。

すこやか号の代替となる新たな公共交通システムの他にも、新たに開設されたファミリー・サポート・センターで実施されている移送サービス、既存路線バスの詳細、紫波町社会福祉協議会で取り組んでいる移送に係る支援、介護タクシー等、新しい公共交通や既存の公共交通について包括的に、また利用者が目的に合った公共交通手段の情報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



問　すこやか号が利用しやすくなるために、最も優先してほしい対策



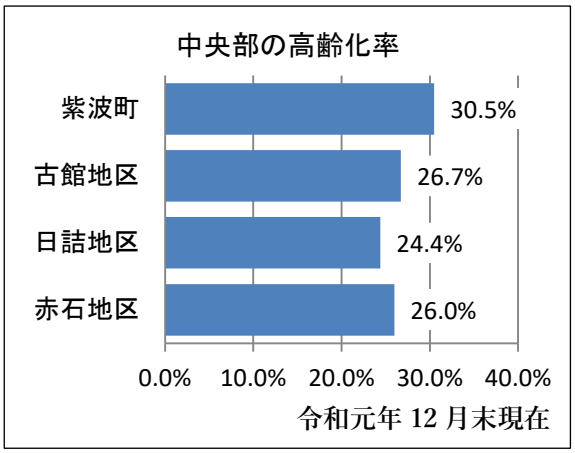
（平成 29 年度　公共交通に関する調査）

３－２　地域別の課題

（１）中央部

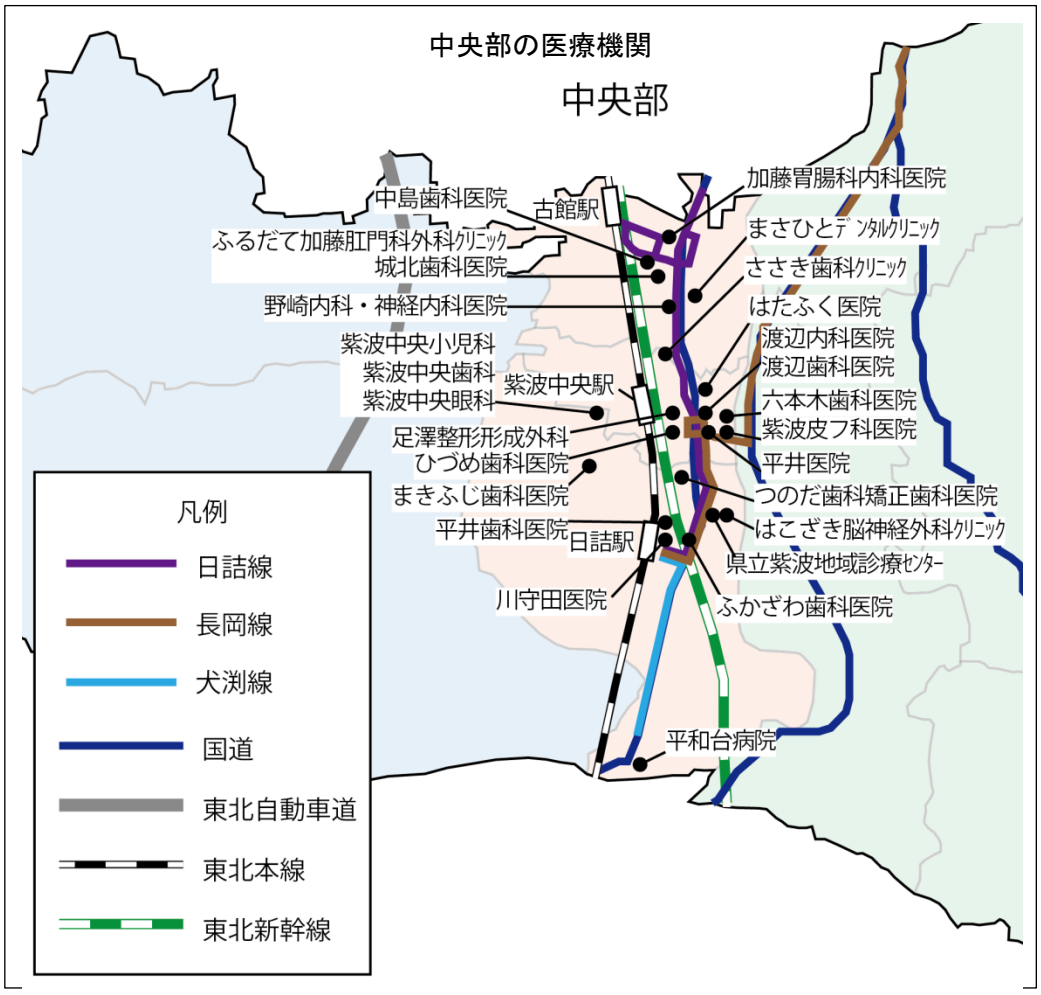
中央部は、古館地区、日詰地区、赤石地区からなっています。

町の人口の 68.0%（令和元年 12 月現在）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３割未満であり西部・東部にくらべて若い世代が多く住んでいます。



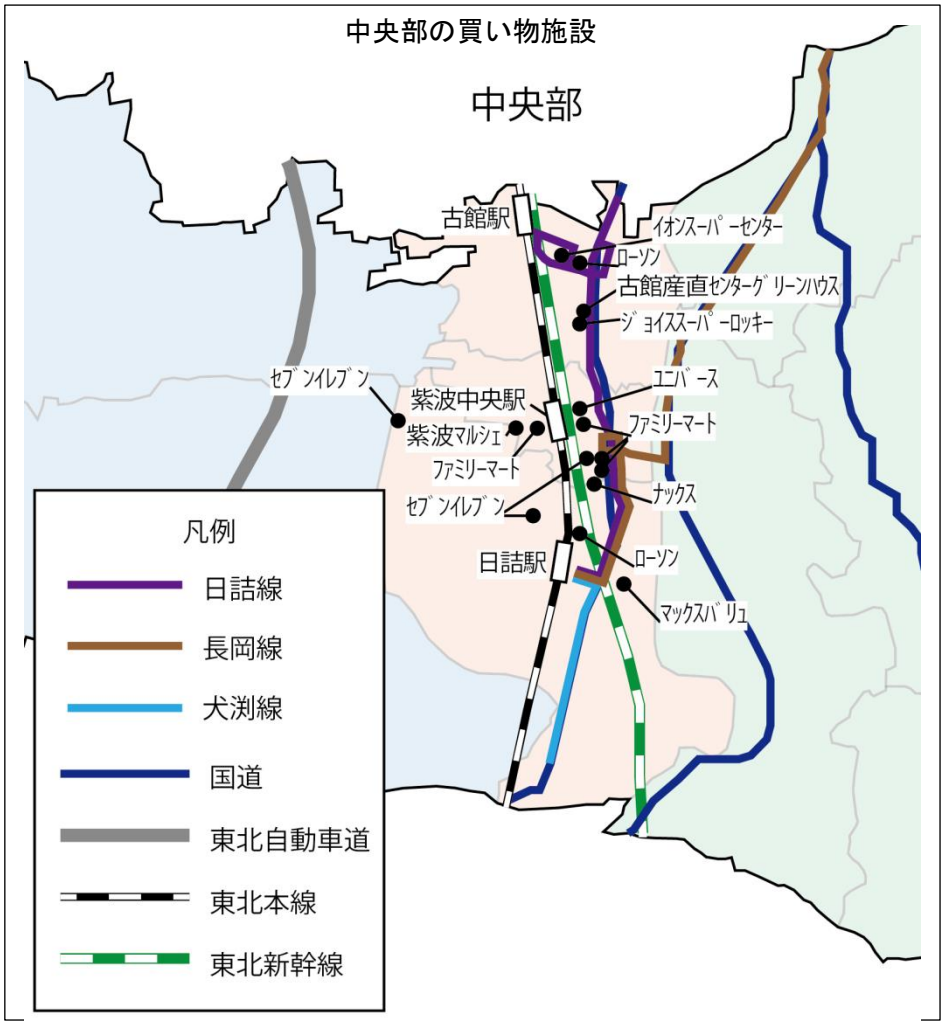
中央部では鉄道駅が３つ、タクシー会社の各営業所があります。路線バス営業所もあることから各路線が運行しています。令和２年３月末まで運行していたすこやか号については、発着地点である紫波中央駅や、中心部を運行する桜町線、けやき通り線も運行していました。以上のことから、町内で最も公共交通を利用しやすい環境となっています。

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 いわて中央の本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施設のほとんどが中央部に集中しています。このことから、すこや

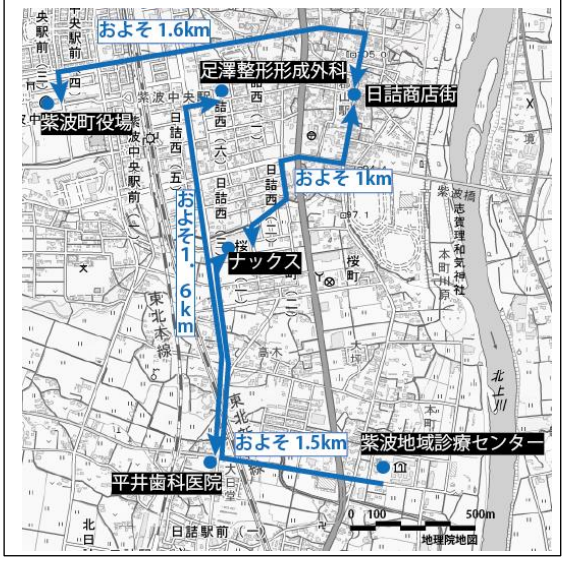


か号で中央部を訪れていた方は、医療機関の受診と買い物のために中央部を移動してから帰宅していました。

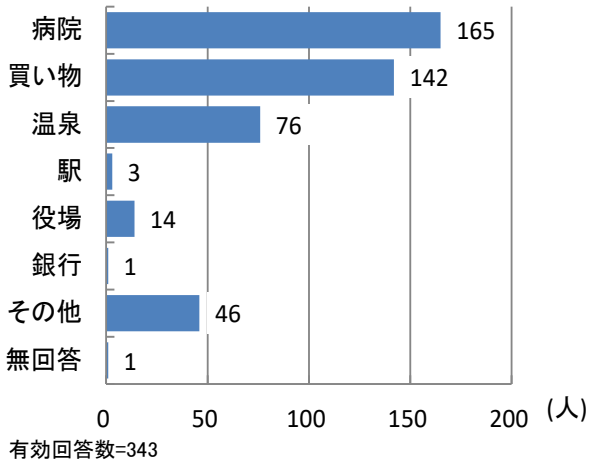
赤石地区の花巻市との境はUターンできる場所が確保できないため、すこやか号を利用するために長い距離を歩いてバス停留所まで訪れている方がいました。



すこやか号利用者の中央部での移動例



今日すこやか号で出かける場所は？（複数回答）



有効回答数=343

（平成 29 年度　すこやか号利用者実態調査）

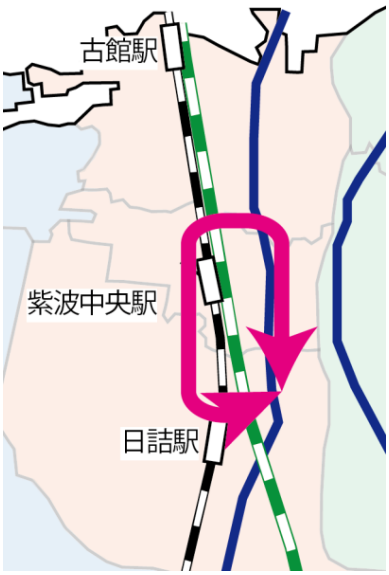
すこやか号には中央部の中を運行する桜町線、けやき通り線があり、西部・東部から中央部に来た利用者は通院と買い物など複数の用事をこなすために、日詰商店街周辺の方が役場やオガールへ訪れるために利用するなど、西部・東部だけではなく中央部の方も利用していました。

しかし、すこやか号が廃止されたため、中央部内の移動が困難になり、役場・図書館、中央公民館へはタクシーや鉄道を利用しなければ訪れることが出来ない状況となりました。西部・東部からデマンド型乗合バス「しわまる号」[1※]を利用して中央部を訪れた場合、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、すこやか号に比べて利便性が低下することが懸念されます。

令和元年度に実施されたデマンド型乗合バスの実証実験でも、複数箇所を経由して利用したいという意見もみられたことから、利便性の向上を検討しなければなりません。

現在スクールバスは東部で運行されていますが、紫波第一中学校の古館地区生徒の通学手段として、以前は冬期間だけ保護者の依頼により岩手県交通㈱の路線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、現在冬期間の通学に不便を来している状況です。

中央部に必要な
移動エリア

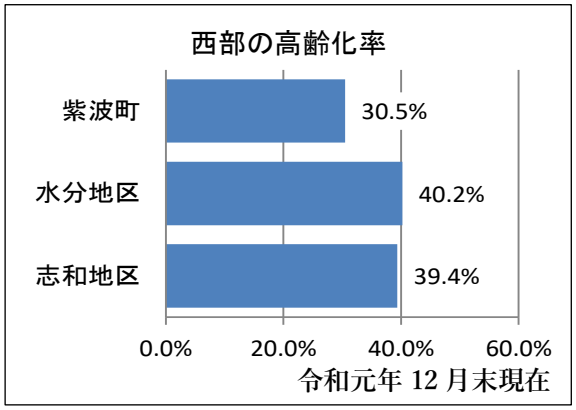


紫波第一中学校古館冬期バス運行図

資料：紫波第一中学校 PTA

※ 令和２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。

（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 16.2%が居住しており、高齢化率は各地区で 40%前後となっており、町内でも高齢化率が高い地域となっています。

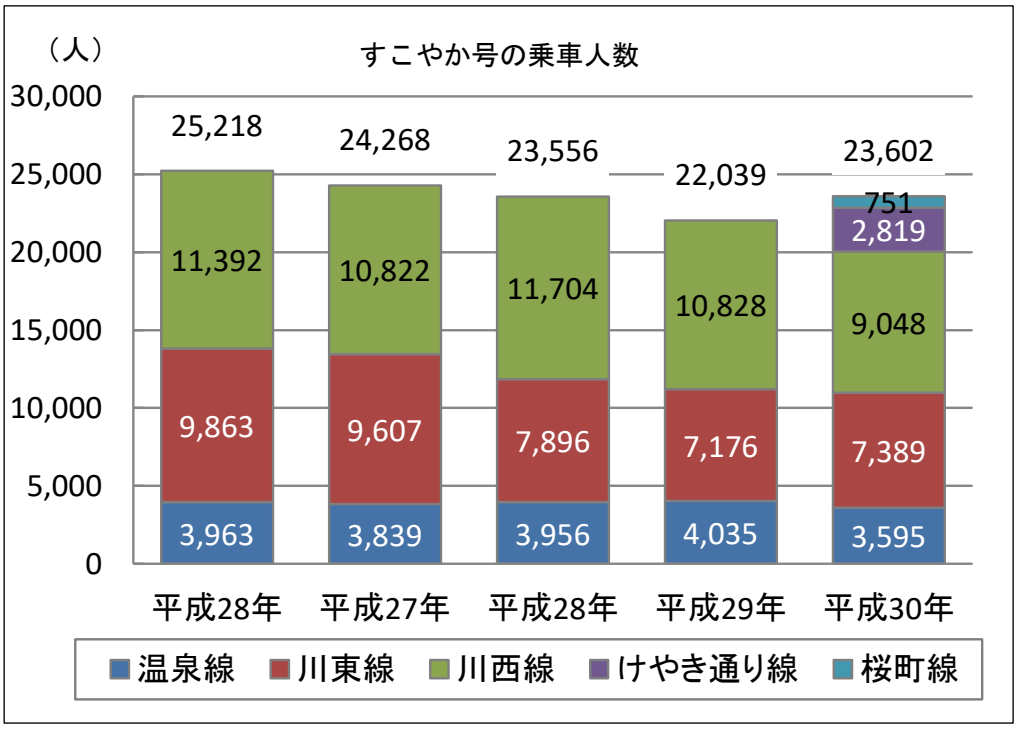
公共交通機関は路線バスの見前回り志和線が運行し、すこやか号の川西線の３本と温泉線が運行していました。

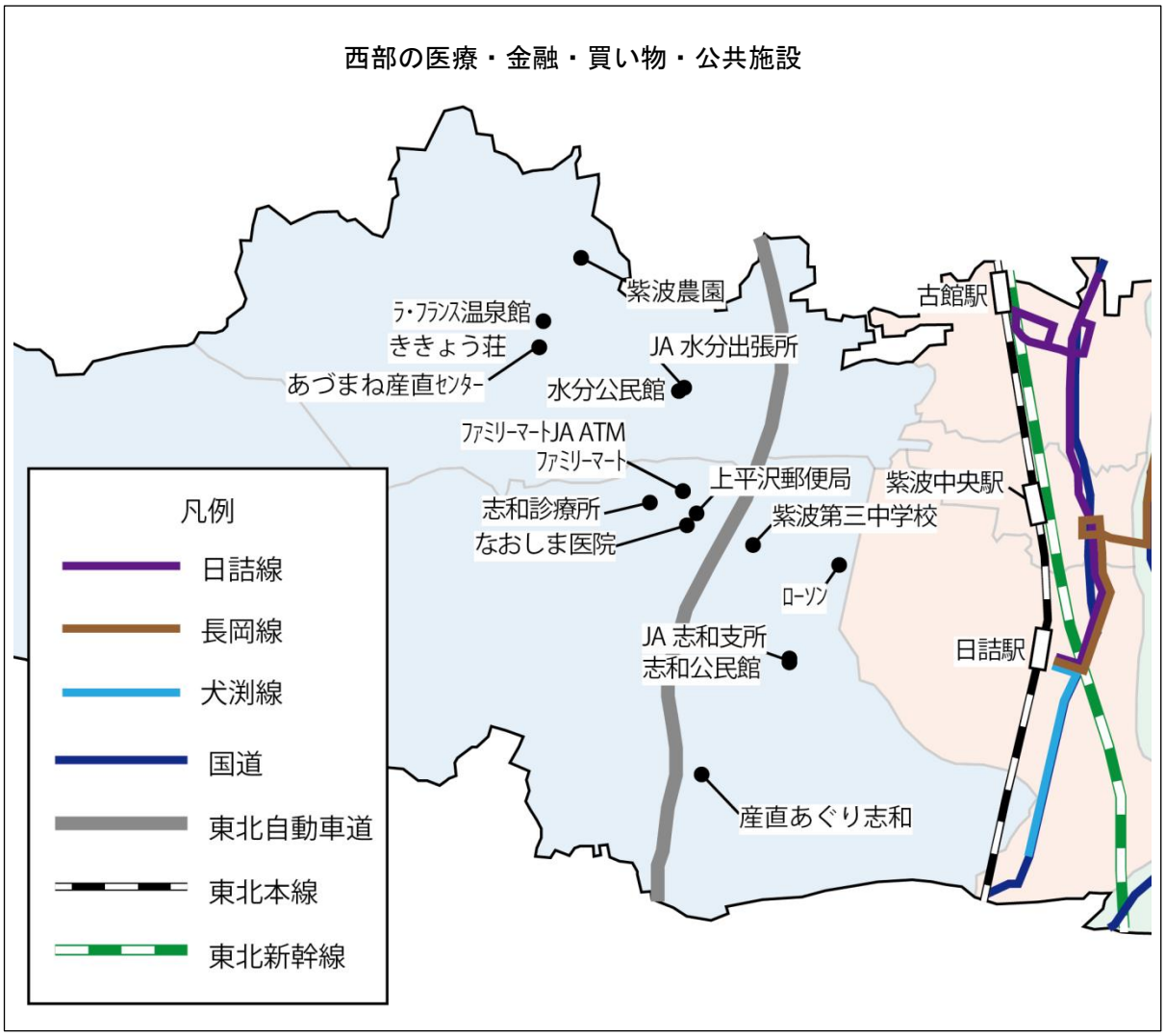
通勤通学時間帯にはバス２本が志和地区から日詰駅まで運行していますが、水分地区から駅へ向かうバスはありません。このため、水分地区から高校への通学、通勤で駅へ向かう公共交通機関はタクシー以外ありません。

すこやか号川西線は、ラ・フランス温泉館やききょう荘を訪れる方も利用するため平成 29 年までは毎年１万人を超え、すこやか号全体の利用者のおよそ半分を占めていました。

西部には令和２年３月末まではＡコープが２店舗ありましたが閉店しました。また、病医療機関は２カ所ありますが、昨年度までは路線バスやすこやか号を利用して訪れても帰りの便まで時間が空いている、待つ場所が無い等、タクシー以外の公共交通機関を利用して受診や買い物をするには不便な状況となっていました。

現在スクールバスは運行されていませんが、学校再編にあわせて運行が検討されています。

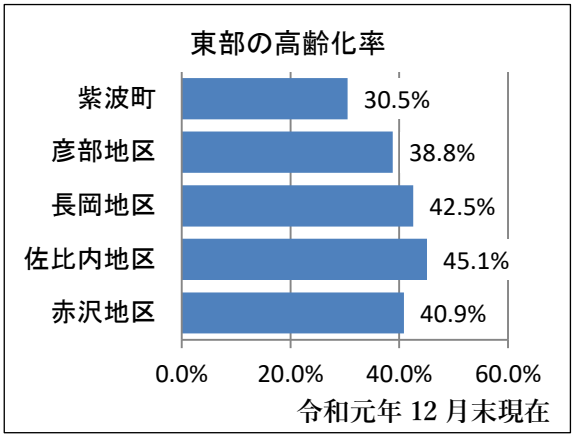




（３）東部

東部は、彦部地区、佐比内地区、赤沢地区、長岡地区からなっています。

町の人口の 15.7%が居住しています。高齢化率は各地区で 4 割前後となっており、特に佐比内地区は 45.1%、次いで長岡地区が 42.5%と町内で高齢化率が高い地域となっています。

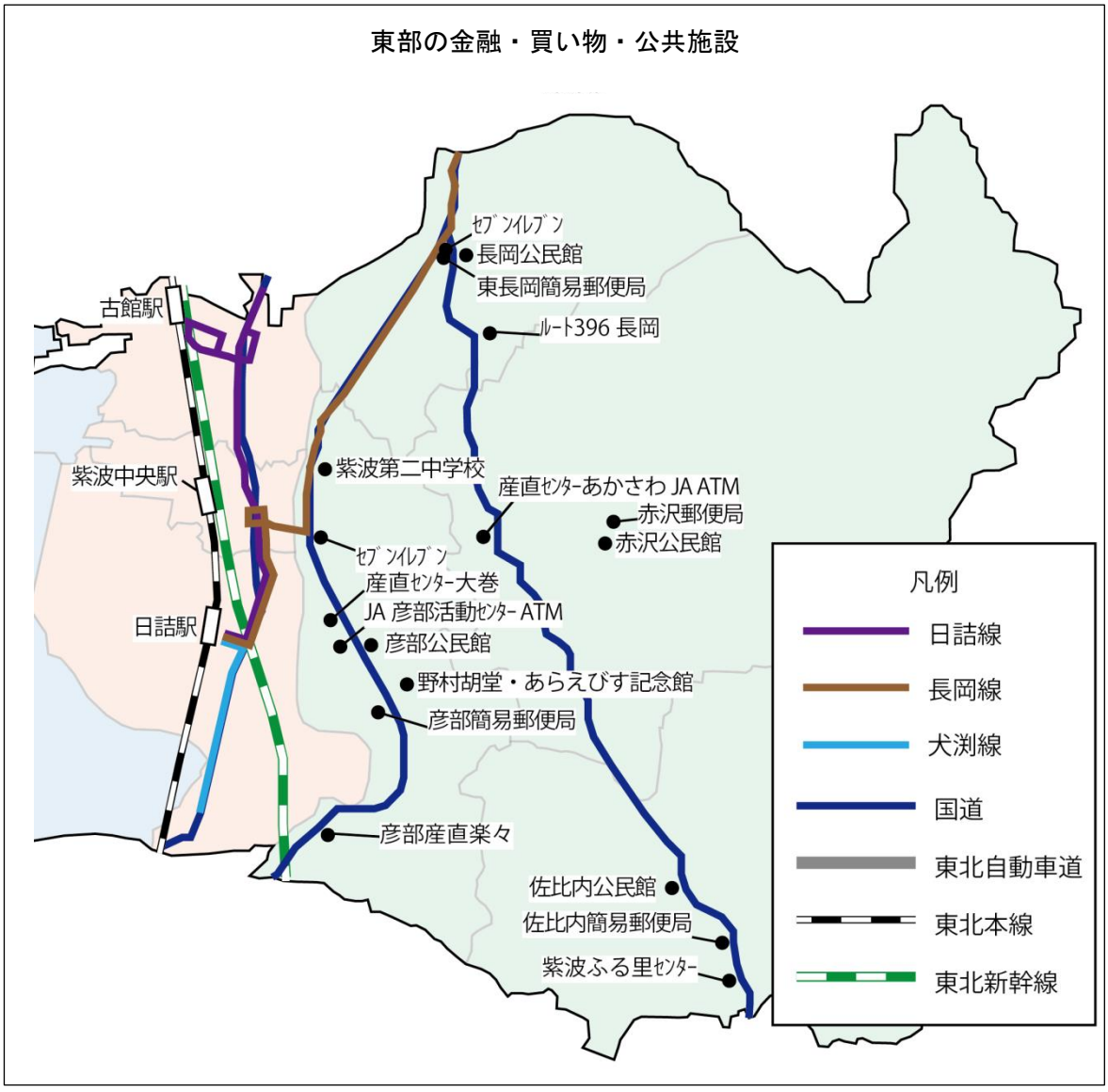


公共交通機関は路線バスの長岡線が運行し、昨年度まではすこやか号の川東線が運行していましたが、通勤通学時間帯に合うように駅へ向かう路線はありません（長岡線が最も早く日詰駅に到着するのは午前 9 時 9 分のみ）。

バス車両では入っていくことができない幅員の狭い道路があり、利用者宅付近まで入っていくことができない集落があります。

東部には医療機関やショッピングセンターは無く、金融機関は郵便局と JA 以外ではコンビニエンスストアの ATM しかありません。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を訪れなければ成り立たない状況にあります。

町内では現在、紫波第二中学校・赤沢小学校のみスクールバスが運行されていますが、学校再編にあわせて、スクールバスの運行路線についても再編が検討されています。



３－３　課題解決に向けた方向性

本町の公共交通に係る課題解決のため、以下のように方向性を設定します。

課題	方向性
（1）コミュニティバス「すこやか号」代替手段の確保 （2）中央部を移動する手段の確保	・西部、東部と中央部を行き来する公共交通手段を検討します。 ・中央部の中を移動することが出来る公共交通手段を検討します。 ・路線バスの運行経路を、現状に合った適切なルートとすることを検討します。 ・通勤通学に合うような公共交通の仕組みを検討します。
（3）交通結節点・交通拠点の環境整備	・鉄道駅の障がいの有無や年齢、重い荷物を持った方等どなたでも利用しやすい環境が充実するよう検討します。 ・交通拠点の待合環境を充実するよう検討します。
（4）公共交通機関を適切に利用するための情報発信	・町内外の方が、紫波町内を適切な公共交通機関で移動できるよう情報発信方法を検討します。 ・高齢者が利用しやすいような利用方法、情報発信方法を検討します。

４．持続可能な地域公共交通網の形成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網形成計画が目指すもの～

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靭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、以下に示した２つの基本理念をもとに、紫波町の公共交通のあるべき姿を目指し、次世代に引き継いでいきたいと思います。

第三次紫波町総合計画
まちづくりの将来像
「暮らし心地の良いまち」

第三次紫波町総合計画
まちづくりの基本理念
「循環型のまちづくり」×「協働のまちづくり」×「多様性あるまちづくり」

【本町の公共交通に係る課題】
（１）コミュニティバス「すこやか号」代替手段の確保
（２）中央部を移動する手段の確保
（３）交通結節点・交通拠点の環境整備
（４）公共交通機関を適切に利用するための情報発信

【計画の基本理念】
基本理念Ⅰ　人・地域の交流や 複数の公共交通の連携により、暮らし心地が良く、活力あるまちづくりを実現します
基本理念Ⅱ　多様な主体と連携・協働を図り、まちづくりの視点に立った公共交通の仕組みをつくり、次世代へ引き継ぎます

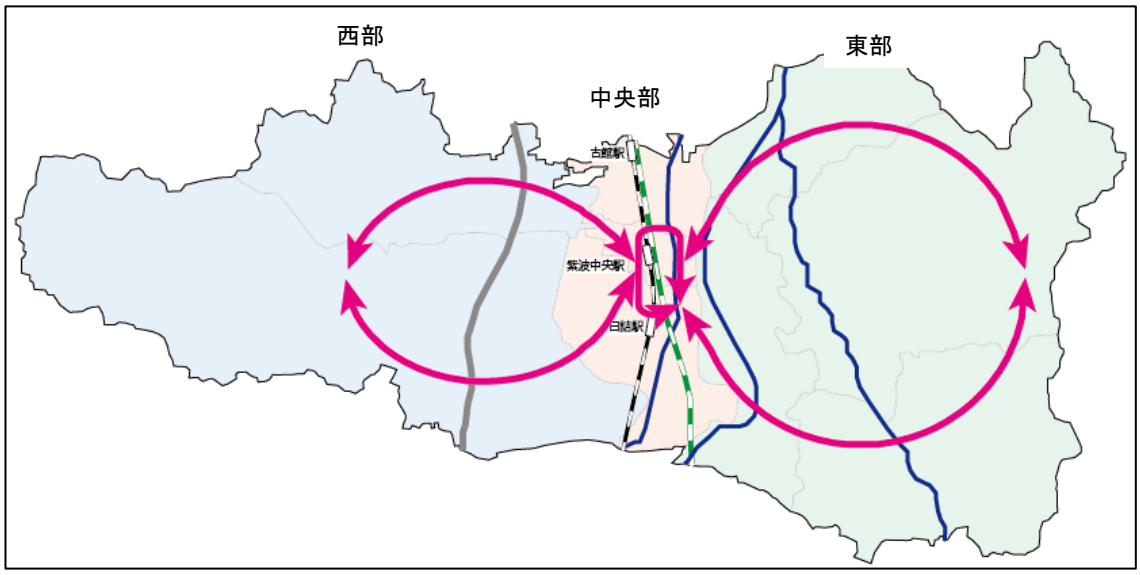
【基本理念を実現するための方針】
基本方針１　町内幹線軸を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と交通結節点や交通拠点の機能強化
基本方針２　利用者が「欲しい情報」を入手しやすく「迷わず乗れる」環境整備
基本方針３　利用者が快適に乗れる地域公共交通の環境整備

基本理念Ⅰ	人・地域の交流や複数の公共交通の連携により、暮らし心地が良く、活力あるまちづくりを実現します

・デマンド乗合バスなどの新しい公共交通の運行や、ニーズに合わせた既存の路線バスの運行ルートの変更など、交通事業者と協議し、地域の公共交通を維持・確保します。
・町内幹線軸などの路線のわかりやすさを更に向上させるとともに、複数の交通モードの乗継拠点となる主要な駅やバスターミナルにおいて、「わかりやすい情報提供」や「人による乗継案内とおもてなし」などにより乗継負荷の軽減を図ることにより、「乗りたい公共交通に迷わず乗れる」環境づくりを行います。
・使いやすい地域公共交通ネットワークの確保と交通拠点の機能強化により、町内のまちづくり拠点の接続利便性を向上させ、住みよく活力あるまちづくりに寄与していきます。

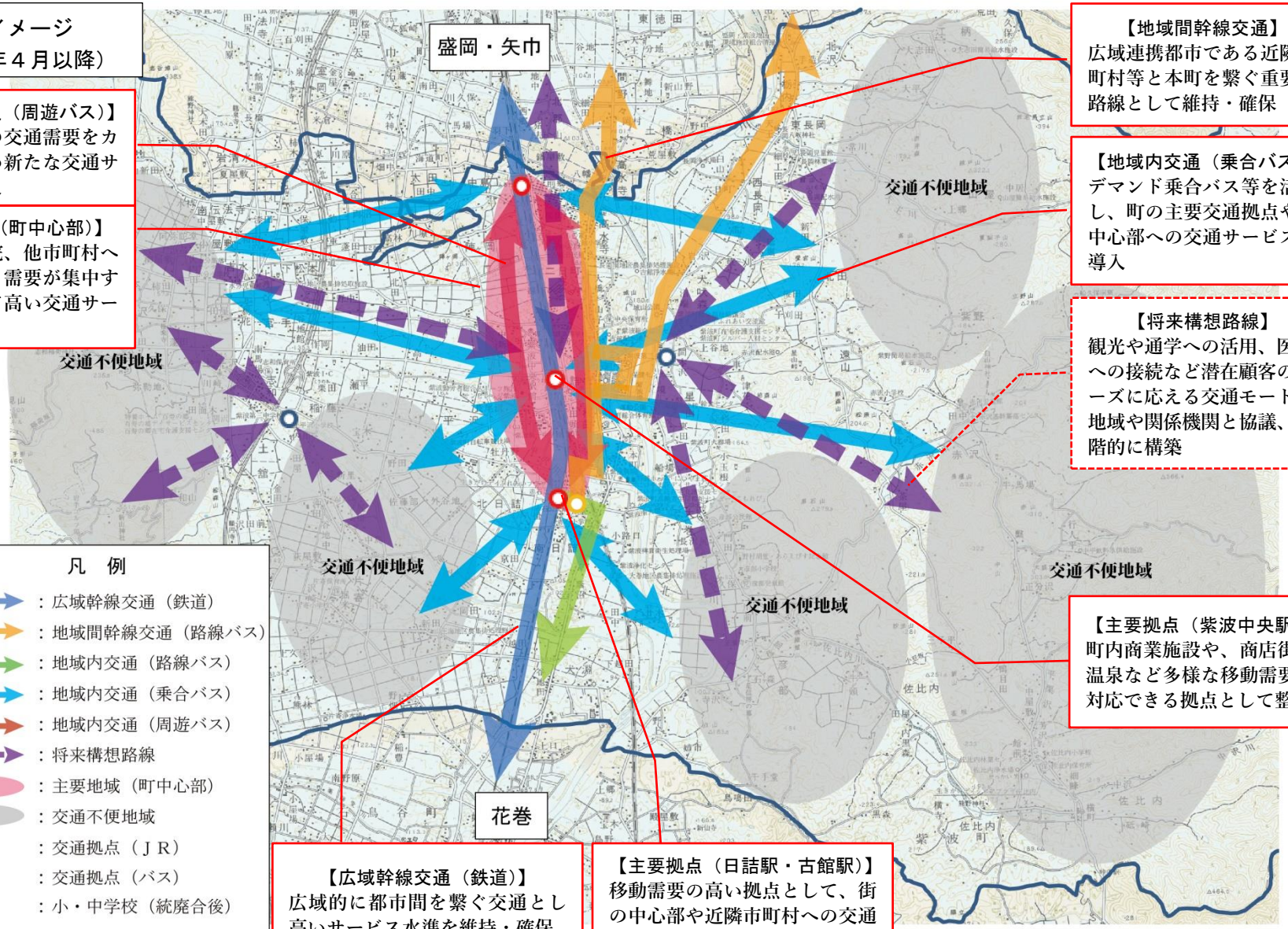
基本理念Ⅱ	多様な主体と連携・協働を図り、まちづくりの視点に立った公共交通の仕組みをつくり、次世代へ引き継ぎます

・これまでの路線バスや地方鉄道は、交通事業者が路線やダイヤを定め、自らの事業運営により運行サービスを提供してきましたが、人口減少や少子高齢化により利用者数が減少、それに伴いバス路線が廃止することで利便性が失われ、さらに利用者が減少するといった悪循環に陥っています。そこで行政が補助金等を投入することで、なんとか維持されてきました。
・しかしながら、近い将来に人口減少と少子高齢化が更に進むと予想される中で、日常の通勤通学、通院、買物に不可欠な移動手段を持続的に、維持・確保していくことは簡単ではありません。路線バス以外の鉄道やタクシーについても、これまでの方法では利用者を確保することが難しい状況にあります。
・これからの地域公共交通は、交通事業者、行政だけで行うような従来のような方法ではなく、沿線の住民や企業との話し合いや連携、または協力により、地域に適した運営・運行形態で移動手段を確保していく。



現在
（令和２年３月末まで）
【鉄道駅（町内３駅）】
交通結節点として、整備・維持され重要な役割を持つ
【地域間幹線交通】
広域連携都市である近隣市町村等と本町を繋ぐ重要な路線
盛岡・矢巾
交通不便地域
交通不便地域
交通不便地域
交通不便地域
【地域内交通（すこやか号）】
交通不便地域における交通需要をカバーする路線として重要な役割を担う
凡　例
：広域幹線交通（鉄道）
：地域間幹線交通（路線バス）
：地域内交通（路線バス）
：地域内交通（すこやか号）
：交通拠点（JR）
：交通拠点（バス）
【広域幹線交通（鉄道）】
広域的に都市間を繋ぐ交通として重要度が高い
花巻

将来イメージ
（令和２年４月以降）



【地域内交通（周遊バス）】
中央部内での交通需要をカバーするため新たな交通サービスを導入

【主要地域（町中心部）】
買い物や通院、他市町村への移動など、需要が集中する地域として高い交通サービスを実現

【地域間幹線交通】
広域連携都市である近隣市町村等と本町を繋ぐ重要な路線として維持・確保

【地域内交通（乗合バス）】
デマンド乗合バス等を活用し、町の主要交通拠点や町中心部への交通サービスを導入

【将来構想路線】
観光や通学への活用、医大への接続など潜在顧客のニーズに応える交通モードを地域や関係機関と協議、段階的に構築

【主要拠点（紫波中央駅）】
町内商業施設や、商店街、温泉など多様な移動需要に対応できる拠点として整備

【広域幹線交通（鉄道）】
広域的に都市間を繋ぐ交通とし高いサービス水準を維持・確保

【主要拠点（日詰駅・古館駅）】
移動需要の高い拠点として、街の中心部や近隣市町村への交通拠点として整備

４－２　基本方針～基本理念に基づいた交通政策を実施するための方針と目標設定～

（１）基本方針１

基本方針	町内幹線軸を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と交通結節点や交通拠点の機能強化
基本目標	「生活」を支える移動手段として、複数の交通ネットワークが連携しあい、町民や町を訪れた方に選ばれる持続可能な公共交通網の形成

町と複数の市町村間を繋ぐ路線である、地域間幹線軸（路線バス）について、その維持・確保を図るとともに、利便性の向上に向けたサービス水準の向上を図ります。

また、暮らしを支える持続可能な公共交通を構築するためには、バスを中心とした公共交通サービスだけではなく、鉄道やタクシーなどの複数の交通ネットワークと適切に連携し、地域性・利用特性に配慮した公共交通網を再構築する必要があります。

表 15－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	町民や公共交通利用者が「欲しい情報」を入手しやすく「迷わず乗れる」環境づくり
基本目標	紫波町内における公共交通関連事業の認知度向上

新しい公共交通システムや既存の公共交通手段について、利用を促進するためには、情報発信が必要です。

町内では１世帯に平均２台以上の自動車保有台数となっていることや、平成 29 年度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。

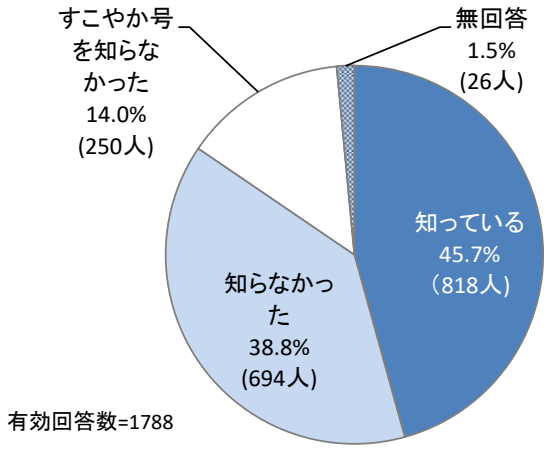
スマートフォンやタブレットが普及したことで、情報を検索するなど、利用方法や運行状況を把握するようになっており、情報に即時性が求められるようになってきました。年に１度発行する紙媒体と紙媒体をデータ化し町のホームページに掲載するだけの情報発信では不十分といえます。

〈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、平成 29 年度に実施した公共交通に関する調査により「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。

問　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？（単数回答）



「知っている」818 人（45.7%）が最も多く、次いで「知らなかった」694 人（38.8%）、「すこやか号を知らなかった」250 人（14.0%）の順に多くなっている。

「知らなかった」と「すこやか号を知らなかった」を合わせると 52.8%（944 人）と半数以上を占める。

（平成 29 年度　公共交通に関する調査）

（３）基本方針３

基本方針	快適に乗れる地域公共交通の利用環境整備
基本目標	生活交通を充実させ、公共交通機関を利用するお客様の満足度の向上

町内を運行する路線バスでは乗降ステップの段差が大きいことに加え、待合スペースが十分に確保されていない、ＩＣカード※が使えないなど利用者にとって快適な環境が十分整っているとは言えない状況にあります。

交通結節点である駅や、多くの人が集まる交通拠点についても、エレベーターの設置等バリアフリー化や待合所の確保など十分な環境が整っているとは言えず、わかりやすい乗り場環境を作っていく必要があります。

〈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でありながら、案内が分かりづらいことや、駅舎のバリアフリー化が進んでいないなどの課題があります。また、古館駅については、町内３駅の中で唯一ロータリーが整っておらず、路線バスなどの公共交通が接続するには機能が十分でないなどの課題があります。

町民が多く利用する商業施設などの交通拠点は、案内看板や待合所などが不足している状況となっています。

※ 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。

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６年度までの５カ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、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。

基本理念

Ⅰ　人・地域の交流や 複数の公共交通の連携により、暮らし心地が良く、活力あるまちづくりを実現します。

Ⅱ　多様な主体と連携・協働を図り、まちづくりの視点に立った公共交通の仕組みをつくり、次世代へ引き継ぎます

基本方針１

基本方針

町内幹線軸を基軸とした持続可能な公共交通網の形成と交通結節点や交通拠点の機能強化

基本目標

「生活」を支える移動手段として、複数の交通ネットワークが連携しあい、町民や町を訪れた方に選ばれる持続可能な公共交通網の形成

基本方針２

基本方針

利用者が「欲しい情報」を入手しやすく「迷わず乗れる」環境整備

基本目標

紫波町内における公共交通関連事業の認知度向上

基本方針３

基本方針

利用者が快適に乗れる地域公共交通の環境整備

基本目標

生活交通を充実させ、公共交通機関を利用するお客様の満足度の向上

プロジェクト１　持続可能な公共交通の整備

①地域間幹線軸の品質・サービス向上

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新たな公共交通サービスの導入

④タクシーによる小規模需要への対応

プロジェクト２　交通結節点・交通拠点の便利さ向上

①古館駅前ロータリー整備

②紫波中央駅のバリアフリー化

③交通環境の強化・待合い環境の改善

プロジェクト３　情報発信戦略

①公共交通ポータルサイト等の情報発信ツールの作成

②スマートフォン等を活用した情報発信

③各種マップの作成・更新

プロジェクト４　環境改善戦略

①モビリティ・マネジメントの実施

②予約専用端末の設置

③運賃支払の円滑化

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１－①　地域間幹線軸の品質・サービス向上	
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。 ・新たな施設の等の立地や、各地区における人口分布変化等のニーズの変化に合わせた路線の見直し等について交通事業者と協議します。
実施主体	町、交通事業者（バス）
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 運行事業者との継続的な協議 →

プロジェクト１－②　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」は令和２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標に令和２年４月１日より運行を開始しました。 ・今後については、令和２年９月に運行内容の見直し・改善を行い、安定したサービスの提供が行えるよう検討を重ねていきます。 ・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の作成など周知・広報活動を実施します。 ・予約がより簡単にできるよう、予約カード等の作成を行い希望者に配布します。
実施主体	町、交通事業者（バス・タクシー）
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 運行内容の見直し → 周知・広報活動の実施 →

プロジェクト１－③　新たな公共交通サービスの導入	
概要	・デマンド型乗合バス「しわまる号」によって、町内全域（特に東西から中央部へ）の移動を確保します。 ・今後は、中央部の周遊バスや、グリーンスローモビリティ※や自動運転サービスなどの新たな公共交通の運行実現に向け、実施地区や実施内容について検討を行います。 ・様々な公共交通手段を組み合わせ、持続可能な公共交通の実現を目指します。
実施主体	町、交通事業者（鉄道・バス・タクシー）
スケジュール	R2 | R3 | R4 | R5 | R6 実施内容・実施地区の検討 → 新たな公共交通の確保

※ 電動で時速 20km 未満で公道を走る事が可能な 4 人乗り以上の公共交通手段。導入により、地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されます。

プロジェクト１－④　タクシーによる小規模需要への対応	
概要	・紫波町内では、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乗合型のタクシーのサービスがより適切であると考えられるため、その導入可能性を検討します。 ・すでに株式会社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号」が深夜 12 時発で運行しています。 ・町内のタクシーは、利用者が減り続けていますが、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、か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式会社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、利用者の増加を図りタクシー事業の維持と発展を図る必要があります。具体的には、健康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り組み、また観光地利用とセットになった定額タクシーなどの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	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 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、タクシーの活用を検討します。

国土交通省「ママ LOVES タクシー」（2016 年）

５－２　プロジェクト２　交通結節点・交通拠点の便利さ向上

本町は、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、利用者の方が多く訪れる商業施設などを重要な拠点として位置づけ、乗り継ぎしやすい案内、駐車や乗り継ぎなどが可能な駐車場等、ターミナル・交通拠点整備を推進します。

また、利用者の利便性を向上させるため、駅舎のバリアフリー化など機能強化も合わせて推進します。

プロジェクト２－①　古館駅前ロータリー整備	
概要	・公共交通利用者の利便性の向上を目的に、町内にある３駅のうち、ロータリー整備が整っていない古館駅について、ロータリー整備を行います。 ・整備により、路線バスやタクシーなどの公共交通の駅への接続が可能となり、乗り継ぎなどの面において効率化、利便性の向上が図られます。
実施主体	町、交通事業者（鉄道）
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 調査業務・用地買収 → 駅前・広場整備

プロジェクト２－②　紫波中央駅のバリアフリー化	
概要	・町内３駅の中で最も利用者の多い、紫波中央駅のバリアフリー化を実施することで、利用者の利便性を向上させます。 ・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。 ・特に、紫波中央駅のエレベーターの設置については、関係する東日本旅客鉄道株式会社と協議・検討を行い実施します。
実施主体	町、交通事業者（鉄道）
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 事業内容の検討 → 設計協議・設計 → 施工協議・施工

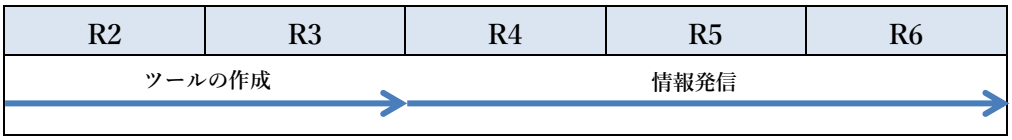
プロジェクト２－③　交通環境の強化・待合い環境の改善	
概要	・主要拠点における機能向上のため、待合い環境の改善や簡易的な運行情報システムの設置を検討します。 ・鉄道駅や利用者が多い商業施設等における待合い環境が不十分もしくは未整備な箇所において、快適な待合い環境の構築や駐車や乗り継ぎが可能な環境の整備を推進します。
実施主体	町、交通事業者（鉄道・バス）
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 拠点整備の検討 → 拠点整備

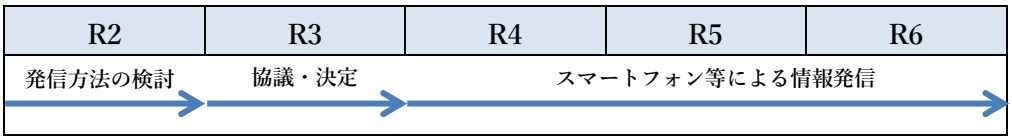
運行情報システムの設置例

５－３　プロジェクト３　情報発信戦略

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発信を推進します。

町内の公共交通機関を網羅した案内ツールの作成と町ホームページとの連携、ＳＮＳ、町の情報掲載アプリ「防災＆くらしのナビ」等のインターネットを利用した情報発信や、インターネットを利用できない方のための紙媒体での情報発信を推進します。

プロジェクト３－①　公共交通ポータルサイト等の情報発信ツールの作成	
概要	・公共交通の利用促進に向けて、公共交通の案内ツールを作成し、町ホームページと連携して利用者が公共交通に関する情報を一度に入手できる環境づくりを行う。 ・町広報紙での継続的な掲載を実施するとともに、区長発送による回覧等により公共交通の情報発信を行う。
実施主体	町、交通事業者
スケジュール	

プロジェクト３－②　スマートフォン等を活用した情報発信	
概要	・ＳＮＳ等を活用した即時的に情報を発信するサービス等の検討 ・町の情報掲載アプリ「防災＆くらしのナビ」を活用し、公共交通に関する案内・情報の発信を行う。
実施主体	町、交通事業者
スケジュール	

プロジェクト３－③　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う。 ・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る。
実施主体	町、交通事業者
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 マップの作成・更新 →

しわまる号チラシ

紫波町情報掲載アプリ

５－４　プロジェクト４　環境改善戦略

自家用車に依存する社会が抱える問題と、公共交通を利用することのメリットなどの情報を発信することで、町民の自発的な交通行動の転換を促します。町が掲げる環境施策（新世紀未来宣言、循環型まちづくり）の観点からも、モビリティ・マネジメント※は重要です。

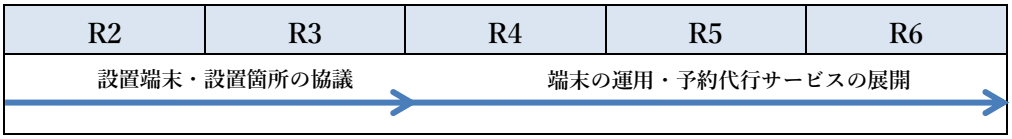
また、すこやか号を利用していた高齢者の方々が、新しい公共交通システムになることで、外出を控えるようになることが懸念されます。予約をして公共交通に利用することが、より簡便にできるような方法を検討します。

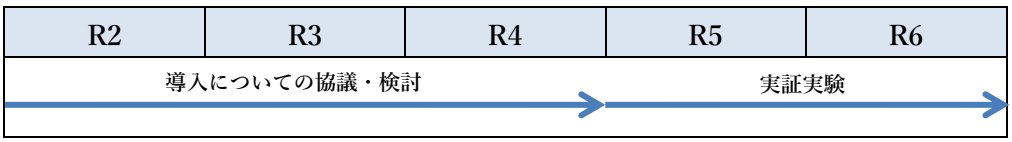
公共交通の利用が、単なる生活の足の確保だけではなく、高齢者の外出機会の創出や、環境負担の軽減に繋がります。

岩手県交通(株)の路線バスはバスカードが使われてきましたが、ＩＣカード「odeca」、ＪＲ東日本のＩＣカード「Suica」の利用実証実験を進め、岩手県内における交通系ＩＣカードの本格導入に向けて活用をしています。町内を走行する路線バスでもＩＣカードの導入が進むことが考えられることから、路線バスと町の新しい公共交通である乗合型デマンドバス「しわまる号」での乗換をスムーズに行うことが出来るよう、ＩＣカードの導入に向け検討します。

プロジェクト４－①　モビリティ・マネジメントの実施	
概要	・多様な場面や、手法で情報を発信し、公共交通に関する情報をあらゆる主体につたえ、自発的な利用を促します。 ・ショッピングセンターや商店街等やイベントに公共交通を利用して参加した方が優遇されるような企画を検討します。 ・町内の金融機関や医療機関、ショッピングセンター等におけるデマンド型乗合バス「しわまる号」予約支援の仕組みを構築します。 ・交通事業者などと連携し、公共交通を利用したくなるような企画を実施します。 ・盛岡市では「バスの日」に「バスの日まつり」を開催し、バスの乗り方教室＆乗車体験、おもしろバス展示等を実施しています。滝沢市でも、バスの利用促進のために「たきざわバスまつり」を開催し、バスの乗り方教室やベビーカー・バリアフリー乗降体験等を実施しています。 ・町の新たな環境資源になるような公共交通の仕組みをつくります。
実施主体	町、交通事業者
スケジュール	R2 / R3 / R4 / R5 / R6 実施主体・関係機関との協議・実施 →

※１人１人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。

プロジェクト４－②　予約専用端末の設置	
概要	・利用者の利便性の向上と、迷わず乗れる公共交通の実現を目指して町内の主要施設にデマンド型乗合バス「しわまる号」やタクシーなどの予約専用端末を設置します。 ・高齢者の方への予約代行など、施設側との協力により高齢者に優しい公共交通の実現を目指します。
実施主体	町、交通事業者（バス、タクシー）
スケジュール	

プロジェクト４－③　運賃支払の円滑化	
概要	・公共交通利用者が運賃の支払いをスムーズに行え、交通事業者も運賃収受の管理や利用状況を把握できるＩＣカードの導入に向け協議を行います。 ・導入にあたっては、コスト面なども考慮し検討を行います。また、複数の公共交通をまとめて決裁できるシステムの研究も合わせて行い、利用者の利便性の向上を推進します。
実施主体	町、交通事業者（バス、タクシー）
スケジュール	

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つつ、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、市民代表、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⇒実施⇒検証⇒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６年度には事後評価及び、令和７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。

改善（Action）
検証の効果を基に、事業の改善・見直しを行い、より地域の実態に沿った内容へ計画をブラッシュアップします。
内容：地域公共交通網形成計画の改善・見直し

計画（Plan）
地域の現状や公共交通の実態を把握し、誰が・何を・いつまでに・どのようにすべきなのかを計画として定めます。
内容：地域公共交通網形成計画の策定・改定

検証（Check）
事業のモニタリング及び効果の検証・分析を行い、改善すべき内容を検討します。
内容：効果測定（各調査の実施）

実行（Do）
定めた計画に基づいて、地域公共交通の改善に向け、各種事業を実施するとともに、適切に進捗管理を実施します。
内容：各主体の事業実施

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

町民や町を訪れた方に選ばれる公共交通網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（R05）
デマンド型乗合バスの年間利用者数	－人	24,000 人
ＪＲ３駅の乗降者数	5,000 人（H30）	5,000 人
スマートフォンでの予約割合	１割（R1：実証実験時）	３割

②指標２：地域公共交通の利用しやすさの向上

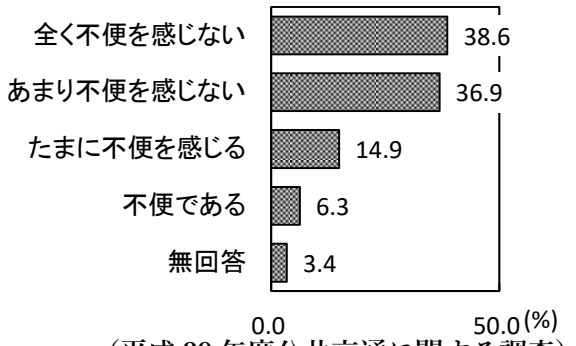
プロジェクト実施の成果指標（アウトカム）として、地域公共交通の使いやすさの変化を設定します。デマンド型乗合バス「しわまる号」の利用者には利用者満足度を調査し、それ以外については、市民調査において、外出したいときに不便を感じる割合を調査します。

指標	基準値	目標値（R05）
外出したいときに不便を感じる割合	21.2% （H29 公共交通に関する調査）	20.0%
デマンド型乗合バスの利用者満足度	－	「満足」５割

問 16　あなたは現在、外出したいときに不便を感じますか？１つに○をつけてください。

	選択肢	回答数(人)	比率(%)
1	全く不便を感じない	690	38.6
2	あまり不便を感じない	659	36.9
3	たまに不便を感じる	267	14.9
4	不便である	112	6.3
	無回答	60	3.4

有効回答数=1788



（平成 29 年度公共交通に関する調査）

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）として公共交通ポータルサイト閲覧数と、各地区に赴いて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（R05）
公共交通ポータルサイト閲覧数	－	30,000PV
利用促進のための説明会開催数		年２回

７．参考資料

７－１　網計画の策定経緯

日付	内容
平成 31 年 4 月 16 日（火）	関係課ヒアリング
令和元年 5 月 29 日（水）	令和元年度第 1 回紫波町地域公共交通会議
6 月 20 日（木）	令和元年度第 2 回紫波町地域公共交通会議
7 月 1 日（月）	「紫波町デマンド型乗合バス運行業務（実証実験）」に係る公募型プロポーザル募集開始
8 月 6 日（火）	「紫波町デマンド型乗合バス運行業務（実証実験）」に係る公募型プロポーザル審査会
8 月 22 日（木）	令和元年度第 3 回紫波町地域公共交通会議
10 月 3 日（木）	「紫波町デマンド型乗合バス運行業務（実証実験）」デモ運行実施
10 月 4 日（金）	「紫波町デマンド型乗合バス運行業務（実証実験）」開始
10 月 31 日（木）	「紫波町デマンド型乗合バス運行業務（実証実験）」終了
11 月 26 日（火）	令和元年度第 4 回紫波町地域公共交通会議
令和 2 年 1 月 21 日（火）	令和元年度第 5 回紫波町地域公共交通会議
3 月 26 日（木）	令和元年度第 6 回紫波町地域公共交通会議
4 月 1 日（水）	紫波町デマンド型乗合バス「しわまる号」運行開始

７－２　紫波町地域公共交通会議

（１）設置要綱

平成 21 年 7 月 27 日告示第 145 号

紫波町地域公共交通会議設置要綱を次のように定め、平成 21 年 8 月 1 日から施行し、紫波町生活交通対策協議会設置要綱（平成 17 年紫波町告示第 31 号）は、平成 21 年 7 月 31 日限り、廃止する。

紫波町地域公共交通会議設置要綱

（目的）

第１　道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため、紫波町地域公共交通会議（以下「交通会議」という。）を設置する。

（協議事項）

第２　交通会議は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（１）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様及び運賃、料金等に関する事項

（２）　町営有償運送の必要性及び旅客から収受する対価に関する事項

（３）　紫波町地域公共交通網形成計画の作成及び実施に関する事項

（４）　交通会議の運営方法その他交通会議が必要と認める事項

（交通会議の構成員）

第３　交通会議の構成員は、次に掲げる者とする。

（１）　町長又はその指名する者

（２）　一般乗合旅客自動車運送事業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体

（３）　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体

（４）　住民又は利用者の代表

（５）　東北運輸局岩手運輸支局長又はその指名する者

（６）　国、県等の関係行政機関の職員

（７）　鉄道事業者

（８）　学識経験者

（９）　その他町長が必要と認める者

（会長）

第４　交通会議に会長を置き、第３第１号の者をもって充てる。

２　会長は、会務を総理し、交通会議の議長となる。

（会議）

第５　交通会議は、会長が構成員のうちから、協議事項の内容により必要に応じ招集す

るものとする。

2　交通会議は、前項の規定により招集された構成員の過半数が出席しなければ開くことができない。

3　交通会議の議事は、出席構成員の過半数で決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

4　会長は、必要があると認めるときは、構成員以外の者を会議に出席させ、説明又は助言を求めることができる。

5　交通会議は、原則として公開とする。ただし、開催日時及び場所、議題、協議の概要、合意事項等を記載した議事概要の公開をもってこれに代えることができる。

（軽微な変更に関する事項の取扱い）

第6　軽微な変更に関する事項については、会長は、構成員に対し、書面により賛否を求めて、第5第3項の規定による決議に代えることができる。

（協議結果の取扱い）

第7　交通会議において協議が調った事項については、構成員及び関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（庶務）

第8　交通会議の庶務は、公共交通担当課において処理する。

（補則）

第9　この要綱に定めるもののほか、交通会議の運営に関し必要な事項は、会長が交通会議に諮って定める。

前　文（抄）（平成23年5月31日告示第96号）

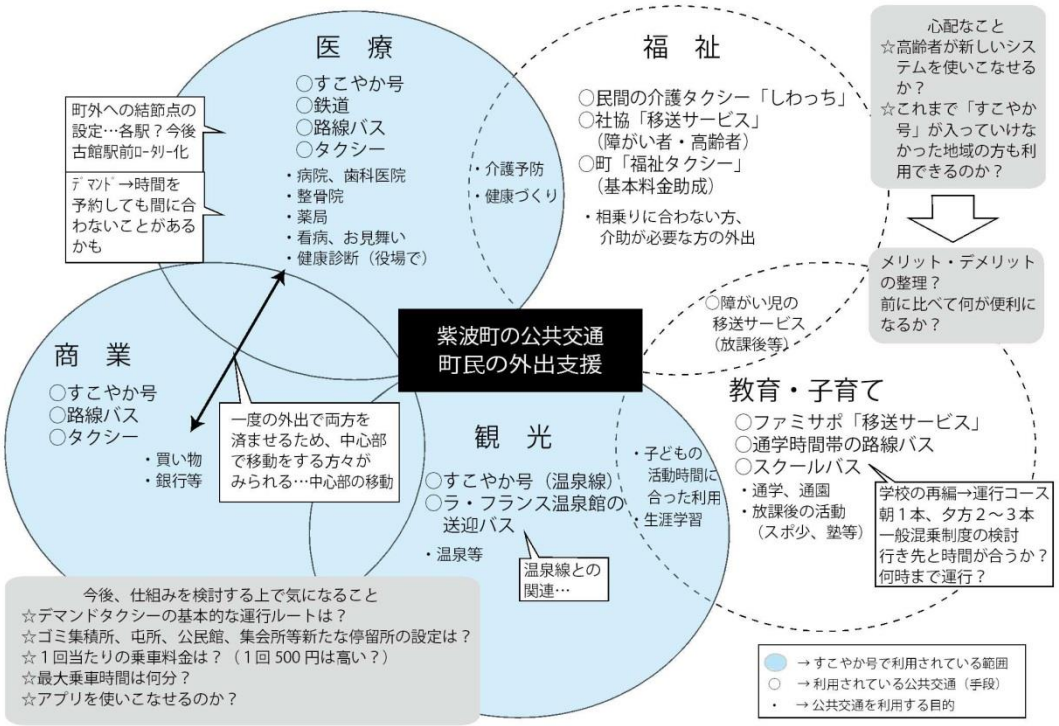
平成23年6月1日から施行する。

（２）紫波町地域公共交通会議委員名簿

区分	団体名等	職名等	氏名
第１号 （町長及びその指名する者）	紫波町	副町長	（会長） 藤原　博視
第２号 （一般乗合旅客自動車運送事業者、その他の一般旅客自動車運送事業者及びその組織する団体）	岩手県交通株式会社乗合自動車部	乗合自動車部長	田村　清隆
	岩手県交通株式会社紫波営業所	所長	川村　竜也
	公益社団法人岩手県バス協会	専務理事	伊藤　純
	一般社団法人岩手県タクシー協会	専務理事	佐藤　利樹
第３号 （一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転手が組織する団体）	岩手県交通労働組合	執行委員	三上　新吾
第４号 （住民又は利用者の代表）	紫波町社会福祉協議会	事務局長	小田中　修二
	紫波町行政区長協議会	会長	八重嶋　雄光
	紫波町民生児童委員協議会	会長	石亀　孝文
第５号 （東北運輸支局岩手運輸支局長又はその指名する者）	東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官	吉川　博幸
	東北運輸局岩手運輸支局	首席運輸企画専門官	宗像　次夫
第６号 （国、県等の関係行政機関の職員）	国土交通省　東北地方整備局 岩手河川国道事務所	調査第二課長	對馬　正則
	盛岡広域振興局　土木部	道路環境課長	田中　傑
	盛岡広域振興局　経営企画部	企画推進課長	四戸　克枝
	岩手県警察本部交通部	交通規制課長	南部　一成
	紫波警察署	交通課長	鈴木　壮
第７号 （鉄道事業者）	東日本旅客鉄道株式会社 運輸部	営業企画副課長	坂本　正勝
第８号 （学識経験者）	弘前大学 大学院地域社会研究科　研究科長	教授	北原　啓司
第９号 （その他町長が必要と認める者）			小笠原　悦子
			菊地　進

７－３　関係各課ヒアリング

日時	平成 31 年 4 月 16 日（火）13:30～15:30
会場	役場庁舎 3 階　305 会議室
参加者	企画課、都市計画課、商工観光課、健康福祉課、学務課、長寿健康課、生涯学習課、環境課、子ども課（計 15 人）、邑計画事務所（１人）
目的	庁内関係課から公共交通に対する意見及び要望等を把握し、新たな公共交通システムへ向けて資料とする。



７－４　地域公共交通に関する住民意向

（１）公共交通に関する調査

１）調査概要

①調査目的

町民の公共交通に関する考えや実態を把握するとともに、町民の意見や提言を公共交通施策に反映させるため実施するものである。

②調査の対象

調査の種類	対象者
公共交通に関する調査	層化抽出方式による 18 歳以上の町内居住者 5,000 人

③調査の方法

町で実施した「町民意識調査」と同封の上、郵送による配布・回収。

④調査時期

平成 29 年 7 月 28 日（金）から平成 29 年 8 月 31 日（木）

⑤調査の配布数と回収数

調査の種類	配布数	回収数	回収率
公共交通に関する調査	5,000	1,788	35.8%

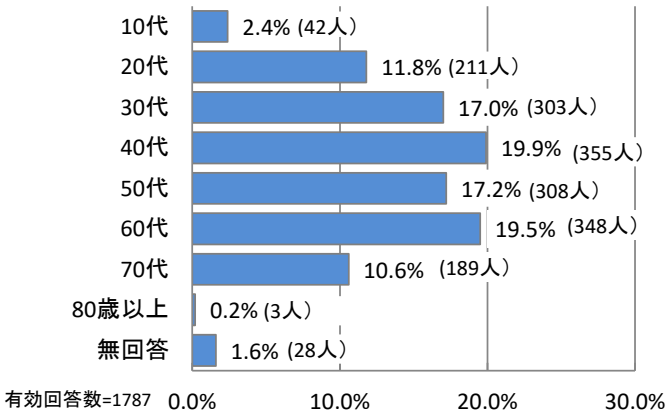
⑥報告書の留意点・見方

・図表の数値（%）は、すべて小数点以下第 2 位を四捨五入して表示している。そのため、単数回答を求めた設問でも、比率の合計が 100%にならない場合がある。

・複数回答（MA）を求めた設問では、比率の合計が 100%を超える。

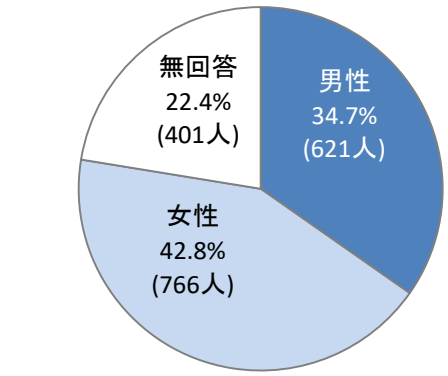
2）調査結果（抜粋）

①属性（年齢）



回答者の年代は「40 代」355 人（19.9%）、次いで「60 代」348 人（19.5%）、「50 代」308 人（17.2%）、「30 代」303 人（17.0%）の順で多くなっています。

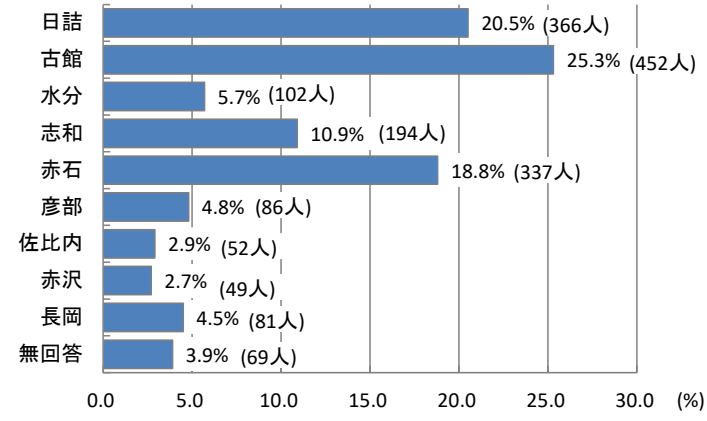
②属性（性別）



有効回答数=1788

回答者の性別は 766 人（42.8%）は「女性」、「男性」は 621 人（34.7%）と、「女性」がやや多くなっています。

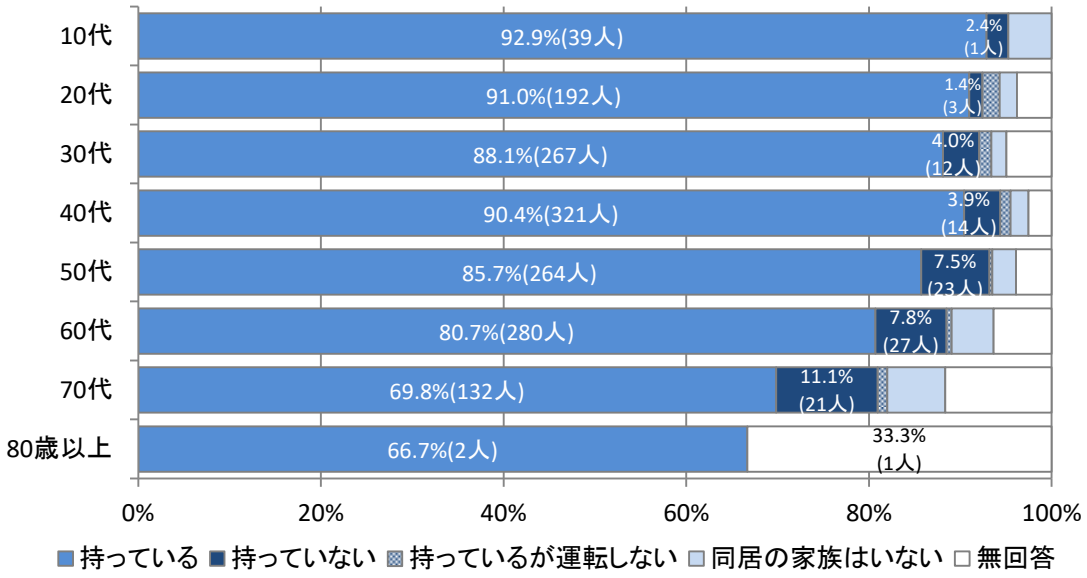
③属性（地域）



有効回答数=1788

回答者の地域は、最も多いのが「古館」452 人（25.3%）、次いで「日詰」366 人（20.5%）、「赤石」337 人（18.8%）、「志和」194 人（10.9%）の順で多くなっています。

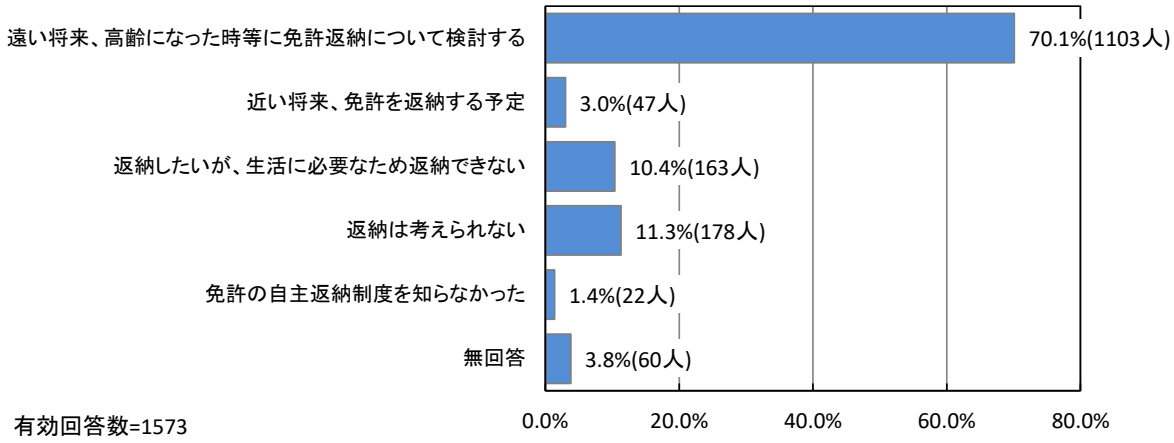
④年代別　運転免許保有状況



有効回答数=1786

年齢が高い方が免許を「持っていない」という回答が多い傾向にあります。80 代では回答者が少なく、その中では免許を持っていない方はありませんでした。

⑤免許の自主返納に対する考え方

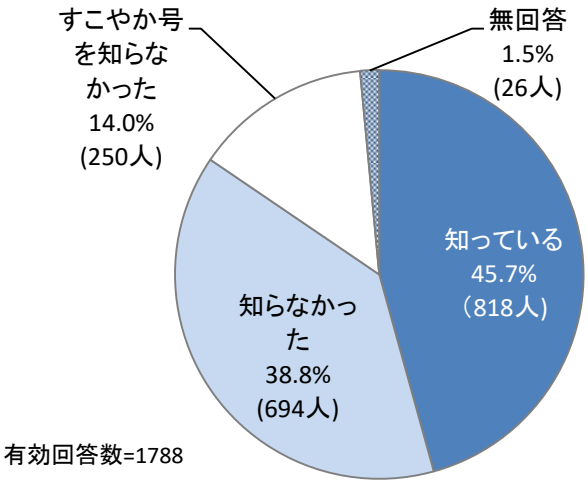


有効回答数=1573

遠い将来、近い将来免許返納について検討しようという回答者は合わせて 73.1%（1,150 人）に上ります。

また、「返納したいが、生活に必要なため返納できない」という方が 10.4%（163 人）みられます。

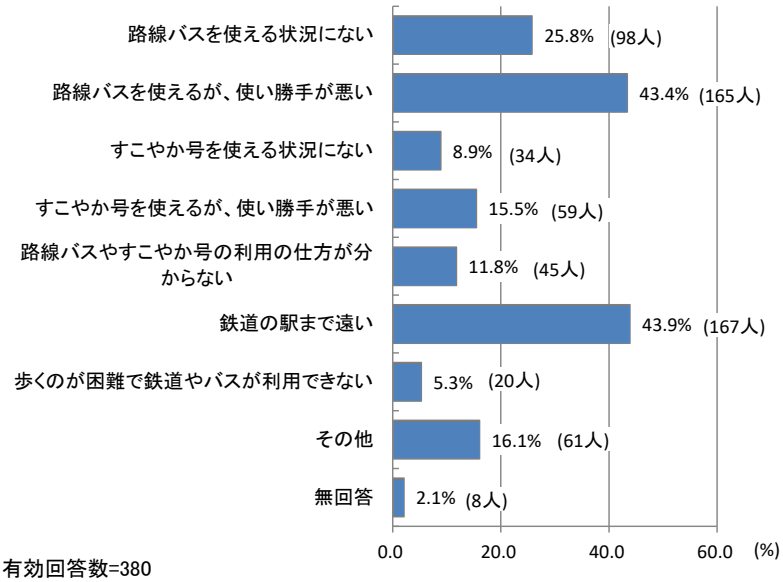
⑥コミュニティバスすこやか号は定額で誰でも利用できることを知っていますか？



有効回答数=1788

すこやか号を「知っている」はおよそ半数、「知らなかった」「すこやか号を知らなかった」を合わせると 52.8%（944 人）となっています。

⑦紫波町内の公共交通に不便さを感じる理由

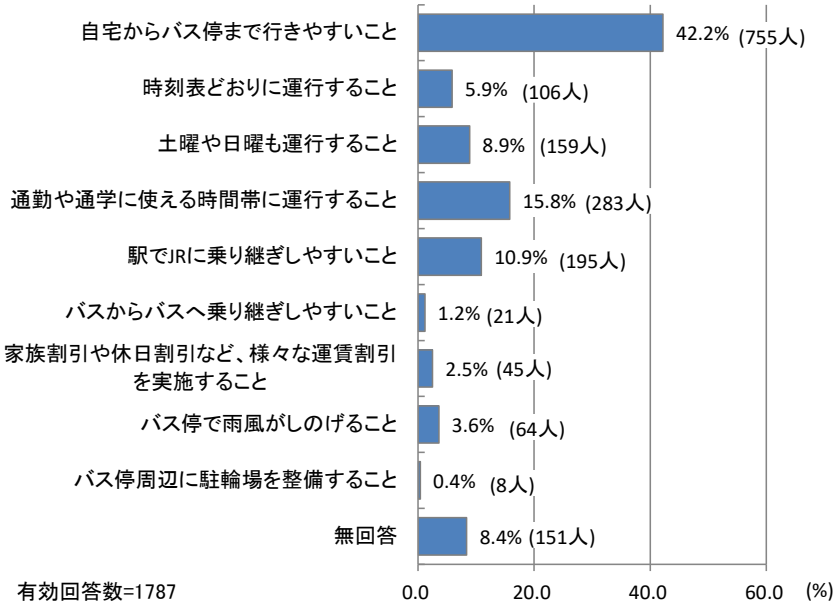


有効回答数=380

公共交通に対して不便さを感じる理由は、「鉄道の駅まで遠い」、「路線バスを使えるが、使い勝手が悪い」、「路線バスを使える状況にない」が多くなっています。

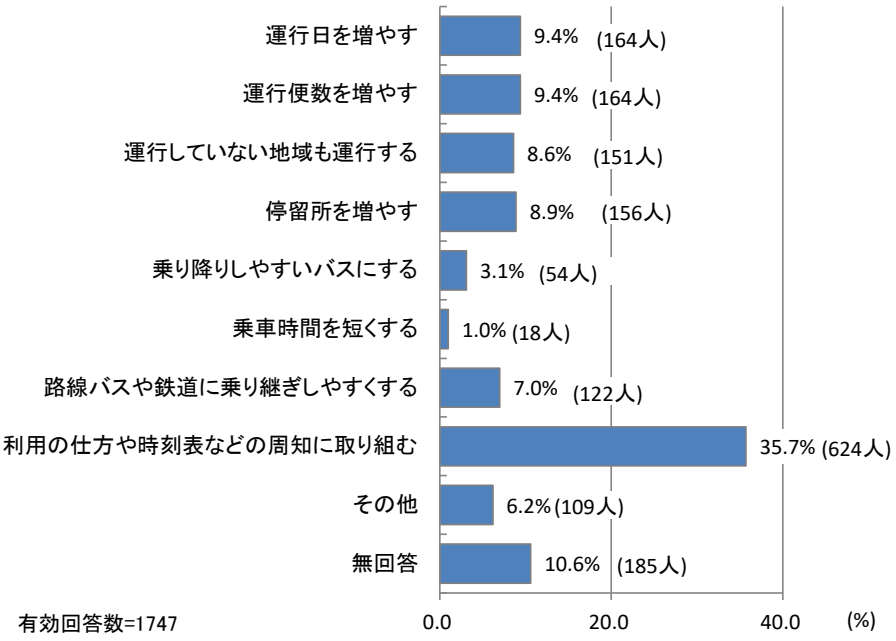
鉄道、路線バス、すこやか号に共通して、自分が公共交通を使おうとしても、アクセスしにくい、利用目的に公共交通の運行が合っていないという理由が挙げられています。

⑧すこやか号や路線バスによるバス網を見直す場合に最も重要なこと



見直す場合に最も重要なことは「自宅からバス停まで行きやすいこと」が最も高くなっています。次いで「通勤や通学に使える時間帯に運行すること」、「駅でＪＲに乗り継ぎしやすいこと」が多くなっています。

⑨すこやか号が利用しやすくなるために最も重要なこと



すこやか号が利用しやすくなるために最も重要なことは「利用の仕方や時刻表などの周知に取り組む」が突出して多くなっています。

（２）すこやか号利用者実態調査

１）調査概要

①調査目的

本調査は、コミュニティバスすこやか号の利用者を対象に、どのようにすこやか号を利用しているのか、どのようなニーズがあるのかを調査し、路線再編に資することを目的とする。

②調査の方法

調査員がすこやか号に乗車して、乗客を対象に各項目ごとに対面で調査を行い 343 人の方にご回答をいただいた。

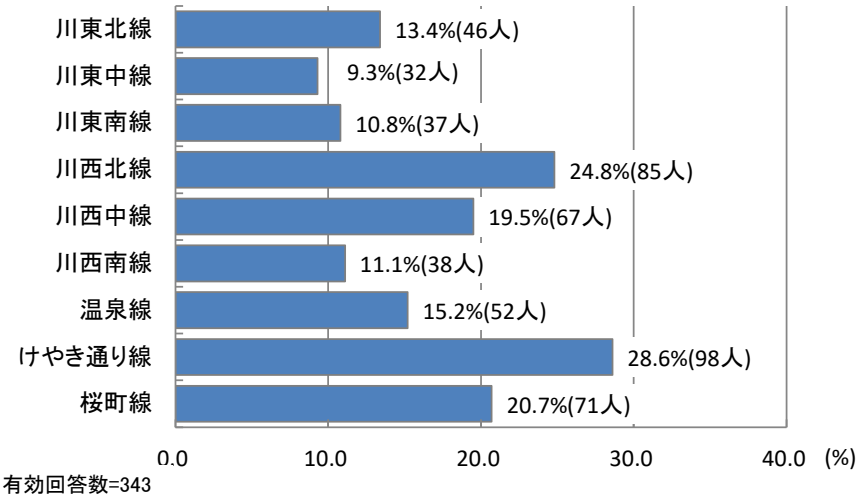
調査時期と路線は次の表の通りです。

表 16－すこやか号利用者調査の調査日程

回	日にち	調査路線	
第１回目	平成29年６月21日（水）	川西北線（右回り）	温泉線
		川西中線（右回り）	けやき通り線
		川西南線（右回り）	桜町線
第２回目	平成29年６月22日（木）	川東南線（左回り）	
第３回目	平成29年６月23日（金）	川西北線（左回り）	温泉線
		川西中線（左回り）	けやき通り線
		川西南線（左回り）	桜町線
第４回目	平成29年６月27日（火）	川東北線（右回り）	温泉線
		川東中線（右回り）	けやき通り線
		川東南線（右回り）	桜町線
第５回目	平成29年６月28日（水）	川西北線（右回り）	温泉線
		川西中線（右回り）	けやき通り線
		川西南線（右回り）	桜町線
第６回目	平成29年６月29日（木）	川東北線（左回り）	温泉線
		川東中線（左回り）	けやき通り線
		川東南線（左回り）	桜町線
第７回目	平成29年６月30日（金）	川西北線（左回り）	温泉線
		川西中線（左回り）	けやき通り線
		川西南線（左回り）	桜町線
第８回目	平成29年７月４日（火）	川東北線（右回り）	温泉線
		川東中線（右回り）	けやき通り線
		川東南線（右回り）	桜町線
第９回目	平成29年７月６日（木）	川東北線（左回り）	温泉線
		川東中線（左回り）	けやき通り線
		川東南線（左回り）	桜町線

２）調査結果（抜粋）

①属性（乗車路線）



有効回答数=343

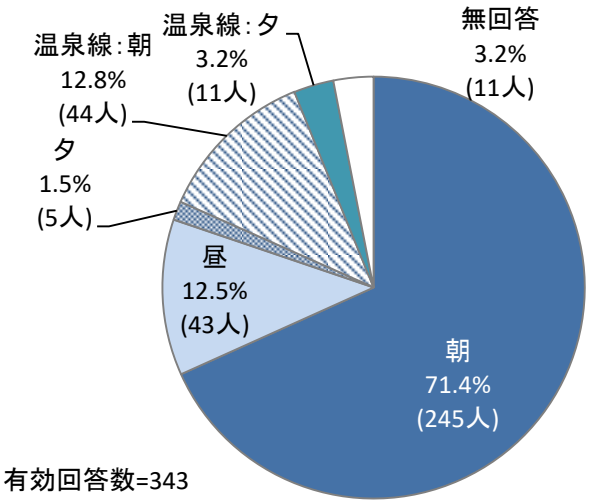
最も多い路線が、週４日運行している「けやき通り線」（28.6%）、「桜町線」（20.7%）の乗車が多くなっています。

２番目に多いのは週に２回運行している「川西北線」（24.8%）、４番目に多いのは「川西中線」（19.5%）となっています。

西部では「川西北線」が最も多く、「川西南線」が少なくなっています。

東部では「川東北線」が最も多く、「川東中線」が少なくなっています。

②属性（乗車時間帯）

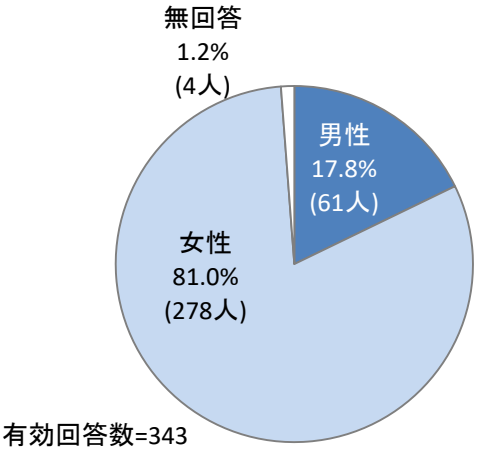


有効回答数=343

調査時で最も高いのは「朝」71.4%、次いで「温泉線:朝」12.8%、「昼」12.5%の順で高くなっています。

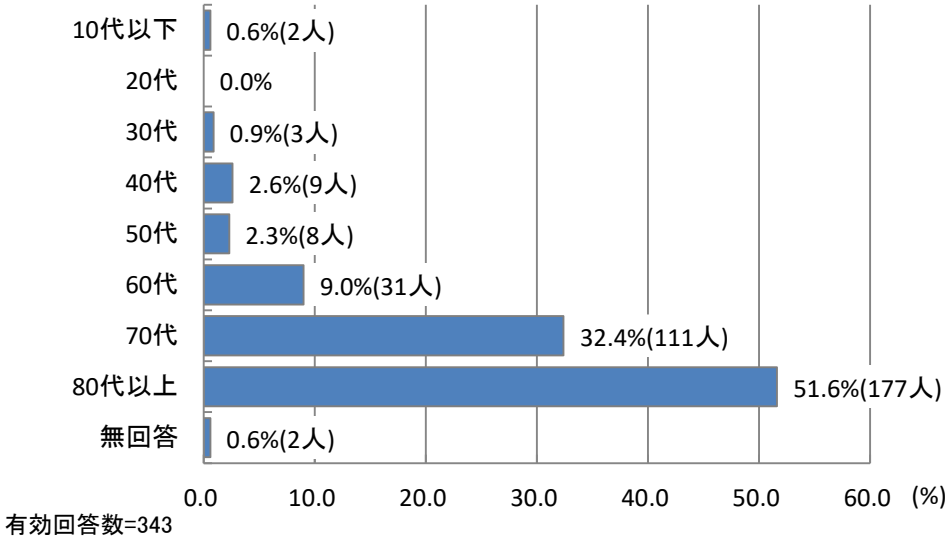
１人につ１回答で聴取しているため、行きの乗車人数が多い「朝」に集中しています。

③属性（性別）



回答者の 81.0%は「女性」、「男性」は 17.8%と、すこやか号を利用しているのは圧倒的に「女性」が多いことが分かります。

④属性（年代）



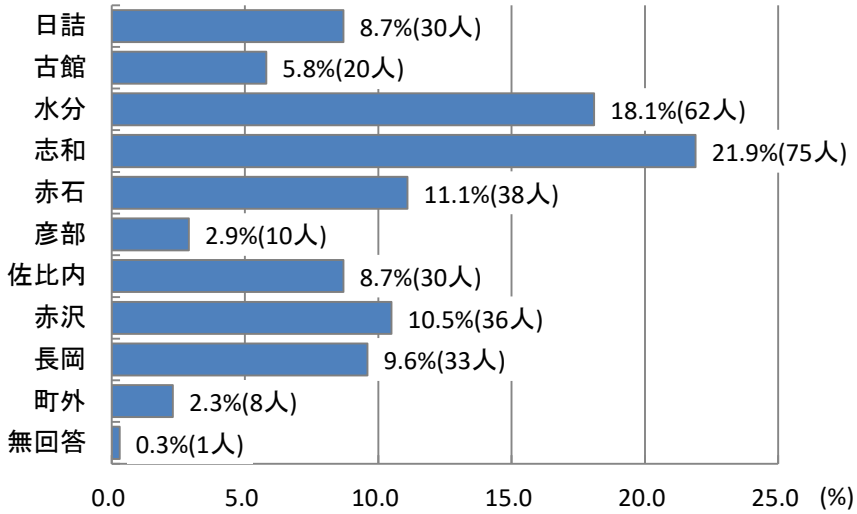
乗客の 51.6%は「80 代以上」とおよそ半数を占めています。

次いで高いのは「70 代」32.4%、「60 代」9.0%となっています。

すこやか号を利用しているのは、70 代以上の女性が主であることが分かります。

「10 代」の 2 名は紫波高校生が午前授業の日に温泉線：夕で帰宅したものです。

⑤属性（住まいの地区）

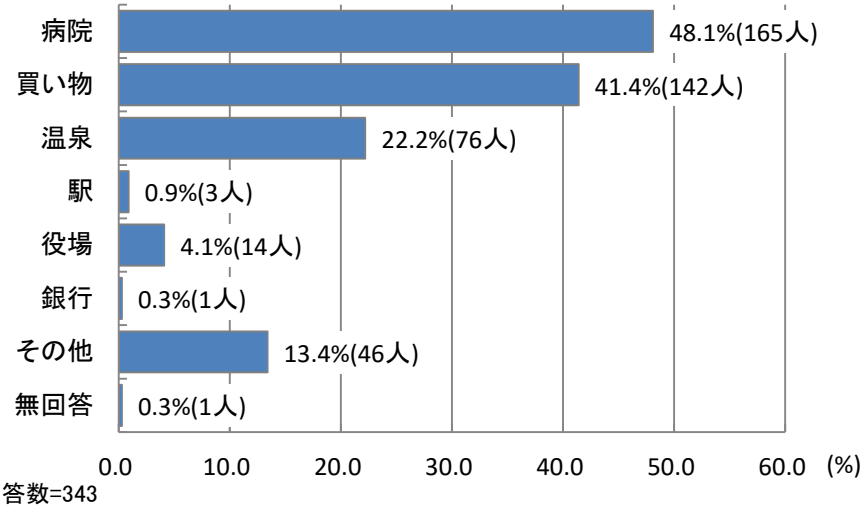


有効回答数=343

すこやか号に乗車する方で最も多いのは「志和」21.9%、次いで「水分」18.1%、「赤石」11.1%、「赤沢」10.5%が 10%以上となっています。

人口が多い地区からの乗車が多いわけではなく、より中心部から遠い地区からの乗車が多くなっています。

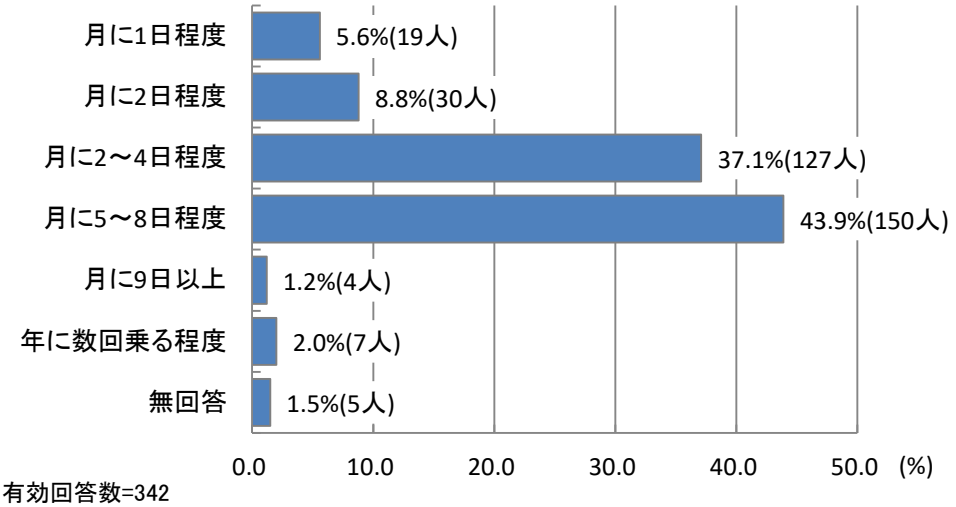
⑥すこやか号の乗車目的



有効回答数=343

すこやか号に乗って行く先は「病院」が 48.1%と半数近くを占め、次いで「買い物」41.4%、「温泉」22.2%の順で高くなっています。

⑦すこやか号の利用頻度



有効回答数=342

利用頻度で最も多いのは「月に５～８日程度」が 43.9%と半数近くを占めており、半数近くの人が週２回くらい利用していることが分かります。

次いで「月に２～４日程度」が 37.1%となっており、隔週か１週間に１回のペースの利用者が 37.1%となっています。

７－５　実証実験の概要

（１）実証実験の目的

紫波町の持続可能な公共交通を実現するにあたり、公募型プロポーザルを実施し紫波町デマンド型乗合バス運行業務委託候補者を選定しました。

選定された事業者により実証実験が行われました。

（２）実施スケジュール

項目	時期
プロポーザル実施要領等の配布	令和元（2019）年 7 月 1 日～7 月 10 日
事業者選定 公募型プロポーザル審査会	令和元（2019）年 8 月 6 日
実証実験デモ運行	令和元（2019）年 10 月 3 日
実証実験	令和元（2019）年 10 月 4 日～10 月 31 日

（３）実証実験結果

①概要

予約件数は 389 件（電話予約が 9 割、スマートフォンによる予約は 1 割)、利用者数の合計は 500 人（ 1 日平均約 18 人）でした。

②日別利用状況

すこやか号が走っている中の実証実験であり、一日平均 18 名ほどの利用がありました。

平日の利用が多くありましたが、イベント開催時などは土日でも一定以上の利用がありました。すこやか号ではカバーできなかったニーズに応えることが可能となったと考えます。

台風 19 号の影響で 10 月 12 日、13 日の利用が減少しましたが、利用は 0 ではありませんでした。

表 17－日別利用状況

日付	曜日	予約数（件）			利用者数（人）
		総数	スマホ予約	電話予約	
10 月 4 日	金	17	1	16	21
10 月 5 日	土	7	1	6	13
10 月 6 日	日	12	5	7	13
10 月 7 日	月	12	1	11	13
10 月 8 日	火	19	8	11	19
10 月 9 日	水	18	2	16	19
10 月 10 日	木	14	1	13	15
10 月 11 日	金	8	1	7	11
10 月 12 日	土	4	0	4	4
10 月 13 日	日	4	0	4	6
10 月 14 日	月	8	2	6	20
10 月 15 日	火	23	1	22	27

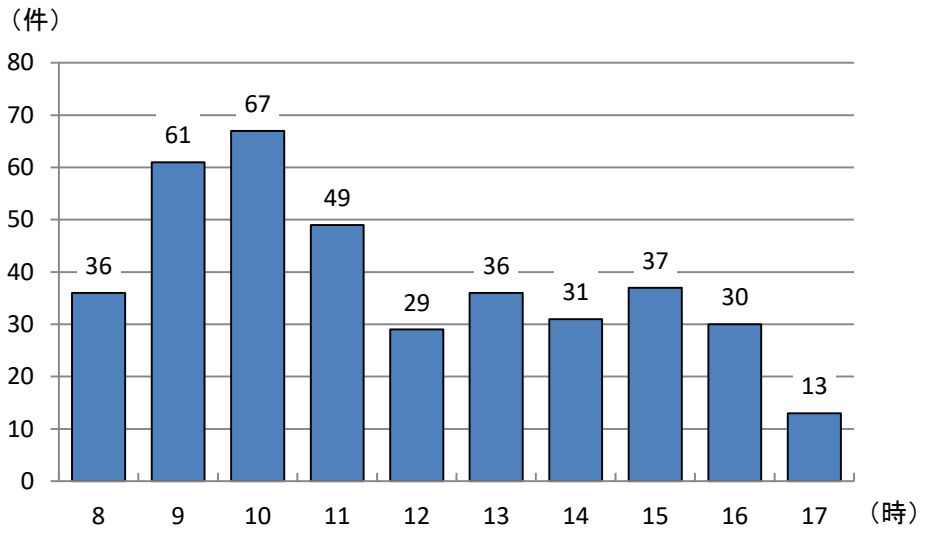
10 月 16 日	水	20	0	20	28
10 月 17 日	木	15	4	11	23
10 月 18 日	金	13	0	13	13
10 月 19 日	土	4	0	4	5
10 月 20 日	日	11	0	11	14
10 月 21 日	月	13	2	11	17
10 月 22 日	火	11	3	8	12
10 月 23 日	水	24	2	22	34
10 月 24 日	木	16	0	16	19
10 月 25 日	金	16	1	15	16
10 月 26 日	土	8	0	8	18
10 月 27 日	日	6	0	6	6
10 月 28 日	月	25	2	23	31
10 月 29 日	火	18	2	16	22
10 月 30 日	水	20	1	19	29
10 月 31 日	木	23	3	20	32
合計		389	43	346	500

③時間帯別予約件数

目的地（買い物、通院など）までの最初の利用は午前 9 時～10 時の間に集中しています。

一方、帰宅する予約が多くなる午後については、どの時間帯も均等に予約が発生しており、利用者の利用実態に応じた予約が可能となったことで利便性が向上したと考えられます。

図 21－時間帯別予約件数



⑤乗降位置分布図

乗車位置、降車位置ともに町の中央部（紫波中央駅やオガール、役場、日詰商店街周辺）の利用が多くなっています。またラ・フランス温泉館での利用も多くみられました。

現在のすこやか号の停留所の位置ではない箇所からの乗降が見られることから、停留所を設けない、ドア・ツー・ドア方式によって利用者の利便性が高まっていると言えます。

図 22－デマンド型乗合バス乗車位置

乗車位置

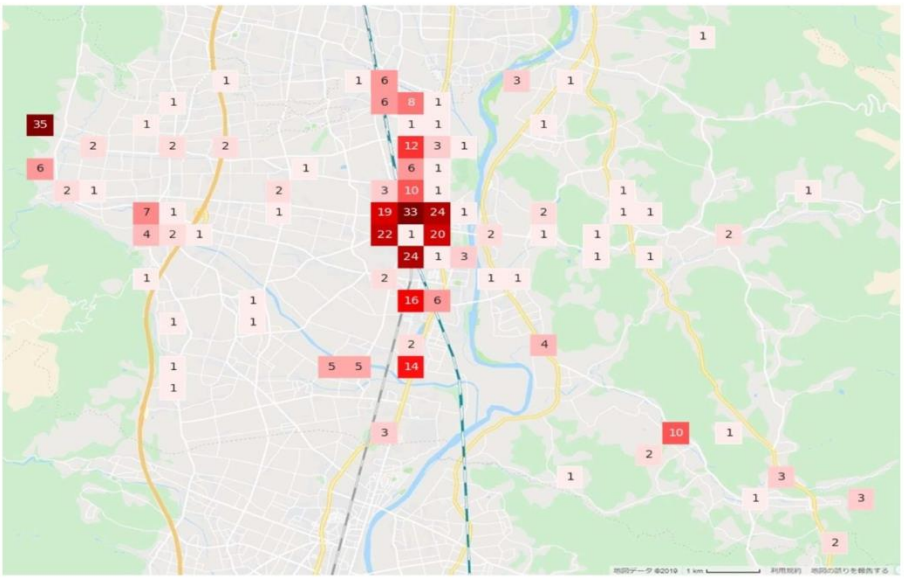
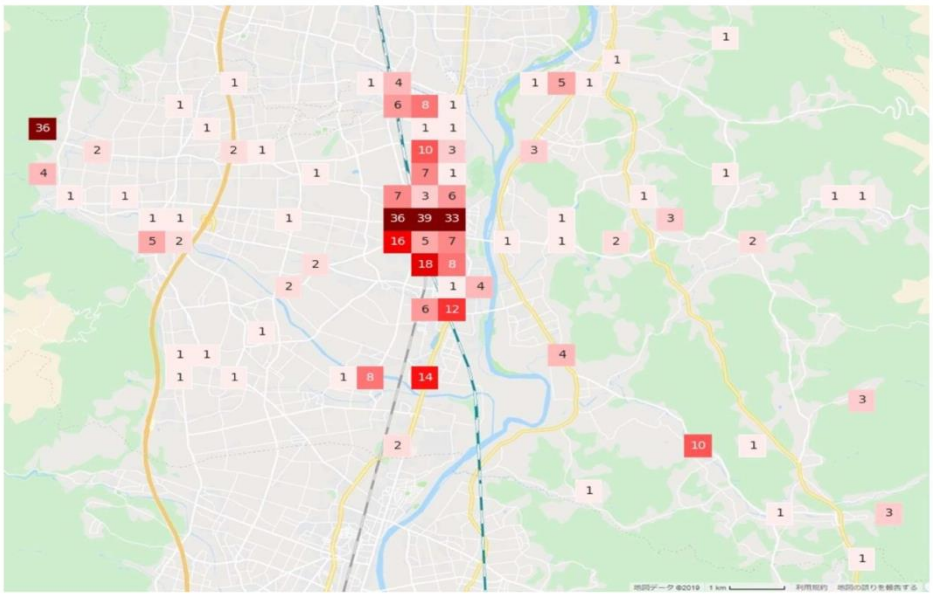


図 23－デマンド型乗合バス降車位置

降車位置



⑥利用者、運行業者からの意見

項目	内容
好意的な意見	・自宅まで来てくれて目的地まで行けるのでとてもありがたい。 ・曜日や時間にかかわらず外出できるようになったので便利。 ・荷物があっても外出できるようになったので助かる。
改善を求める声	・２～３カ所経由して目的地に向かいたい。 ・特定曜日を一度に予約したい。（例：毎週火曜日の午前 10 時に乗車したい）

⑦その他（利用や運行について）

項目	内容
特徴的な利用	・小学生が放課後の習い事への移動手段として活用していた。（小学生のみでの利用） ・中央部から中央部への移動が多く見られた。 ・東部・西部からの利用があまり見られなかった。 ・あづまねマウンテントレイルやワインまつりなど、土日のイベントに参加する人の利用があった。
運行内容について	・オペレーターの負担軽減につなげるためにも、もっとスマホ予約の割合を増やしたい。 ・配車システムや車内に設置した端末については問題なく使用できている。 ・ドライバーは指定されたルートで走行すれば良いので負担軽減につながっている。 ・タクシーの混雑緩和につながったと感じているようである。