
西和賀町 地域公共交通計画

2023年6月
岩手県西和賀町
(2026年6月一部改正)

目次

1. 計画の概要

- 1 計画の目的・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 2 計画の位置づけ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 3 計画の区域・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
- 4 計画の期間・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

2. 地域の現状等

- 1 地域の特性・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- 2 社会・経済状況・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

3. 上位・関連計画の整理

- 1 第2次西和賀町総合計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 2 その他の関連計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- 3 西和賀町地域公共交通総合連携計画の目標達成状況・・・・ 6

4. 地域旅客運送サービスの現状

- 1 地域旅客運送サービスの整備状況・・・・・・・・・・・・ 7
- 2 地域旅客運送サービスの利用状況・・・・・・・・・・・・ 12
- 3 地域旅客運送サービス利用者の意向・・・・・・・・・・・・ 17

5. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

- 1 地域旅客運送サービスの役割・・・・・・・・・・・・・・ 22
- 2 地域旅客運送サービスの課題整理・・・・・・・・・・・・ 24

6. 計画の基本的な方針と目標

- 1 課題への対応にあたっての基本的な方針・・・・・・・・・・25
- 2 計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

7. 目標達成のための施策・事業等

8. 計画の達成状況

- 1 計画の推進体制・・・・・・・・・・29
- 2 目標、事業、数値指標及び目標値の一覧・・・・・・・・29
- 3 計画の進捗管理と評価のスケジュール・・・・・・・・30

1. 計画の概要

1 計画の目的

本町では、2008年8月に「西和賀町地域公共交通総合連携計画」を策定し、人口減少や自家用車の普及等により公共交通利用者が減少する中、通学や通院など地域住民に重要な交通手段を確保するため、多様な主体により西和賀町に適した新しい公共交通のあり方を模索し、実現に向け取り組んできました。

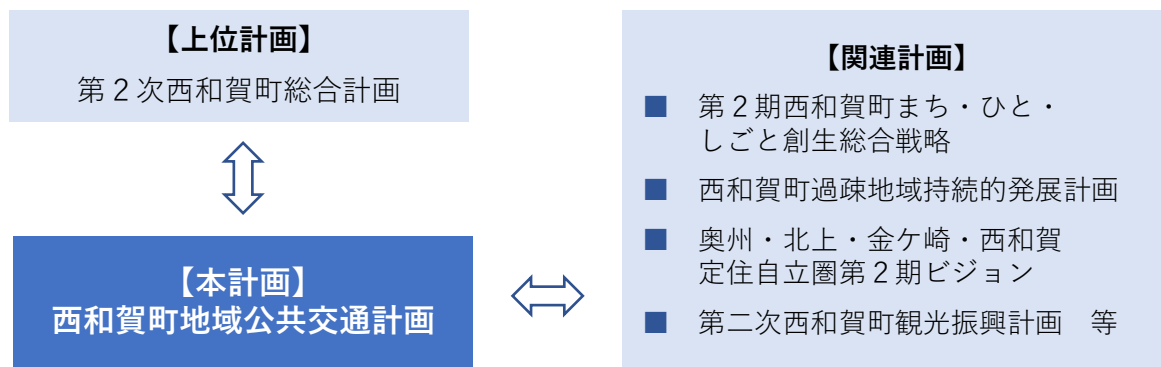
2021年3月末には民間事業者の路線バスが全廃となり、同年4月以降、町主体で運行を維持していますが、町の厳しい財政状況を鑑みて、持続可能な公共交通の構築に向けた取組が求められています。

本計画は、町民の利便性の高い公共交通を確保し、持続可能な交通体系の構築を目指すとともに、医療、福祉、教育、観光、地域づくり等と連携し持続可能なまちづくりを実現するため、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2007年制定、2020年11月改正）」（以下、「活性化再生法」という。）に基づく「西和賀町地域公共交通計画」として策定するものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、活性化再生法に基づく法定計画であり、町の基本的な施策の方向性を示す「第2次西和賀町総合計画」を上位計画とし、そのほかの関連計画等を踏まえ策定しています。

なお、本町では、都市計画法に基づく都市計画区域の指定はありません。また、本計画の策定時点において、都市再生特別法に基づく立地適正化計画、中心市街地活性化に基づく基本計画やバリアフリー法に基づく基本構想の策定也没有ありません。



3 計画の区域

本計画の計画区域は、西和賀町全域とします。

4 計画の期間

本計画の計画期間は、2023年7月から2028年3月までの約5年間とします。

2. 地域の現状等

1 地域の特性

- 西和賀町は、岩手県の南西部にあって秋田県に接し、和賀岳や南本内岳、奥羽山脈に囲まれた盆地です。総面積は590.74km²で、東西に約20km、南北に約50kmの広がりがあり、全面積の88.9%が山林原野で農耕地はわずか4.0%となっています。
- 地勢は、概ね急峻であり、標高250mから440mの高原性盆地となっており、北上川最大の支流である和賀川が町の中央をL字型に流れています。
- 気候は、日本海型気候に属し、年平均気温は9.1℃と冷涼で、年間降水量は約2,100mm、積雪は平年2mに達し、特別豪雪地帯に指定されています。



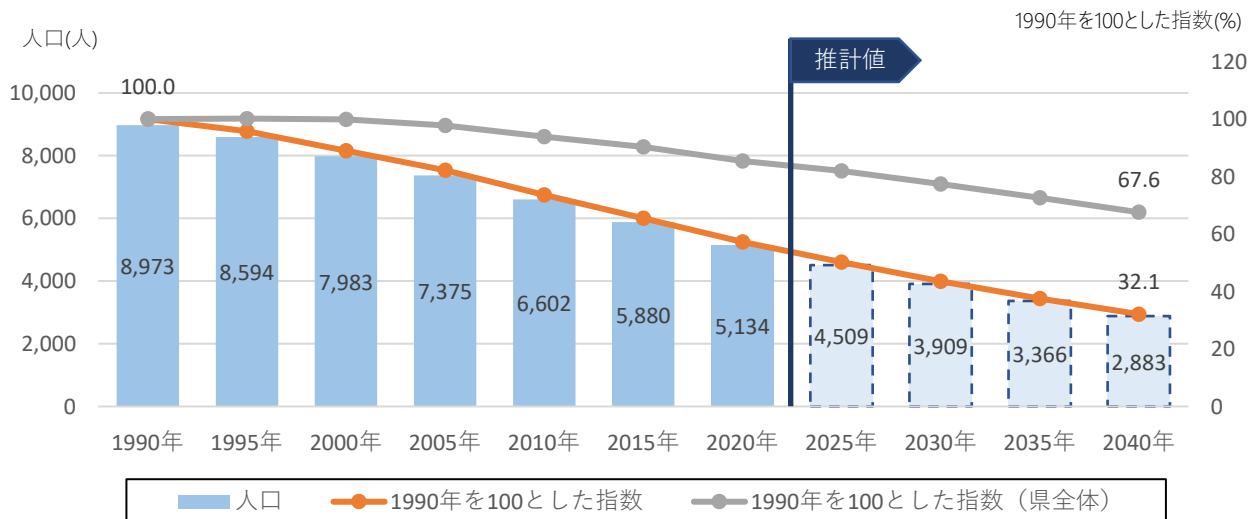
【課題】

- 豪雪地帯に合わせた車両、車庫等施設及び除雪体制の確保
- 冬期の荒天や積雪による列車の運休への対応

2 社会・経済状況

(1) 人口の推移

- 2020年の国勢調査における人口は5,134人で、減少が続いています。
- 2040年における推計人口は2,883人で、1990年の約32%まで減少すると見込まれています。これは、岩手県全体の人口減少率の推計値を大きく上回っています。



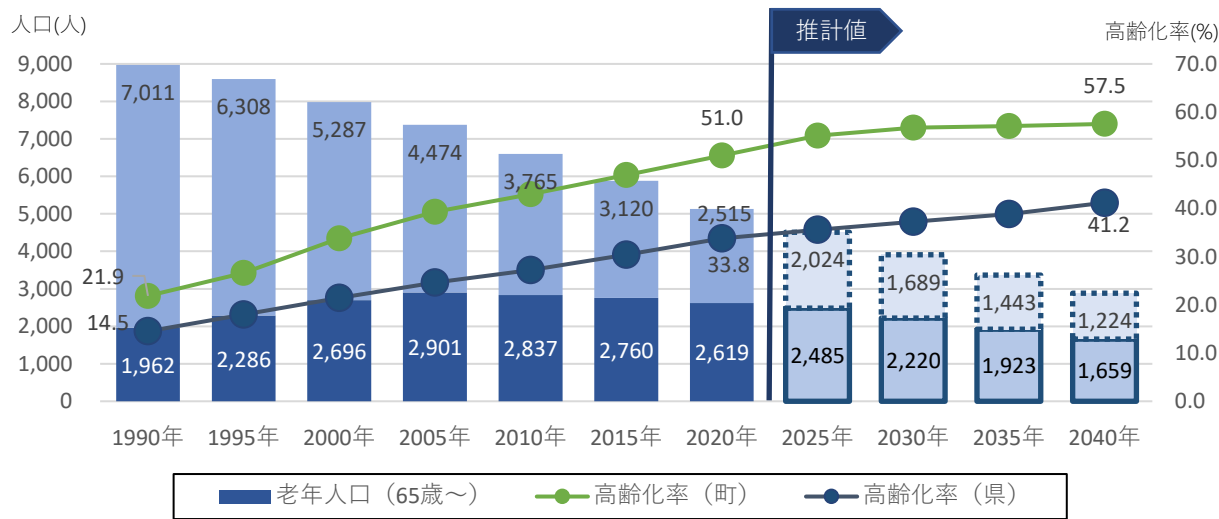
図表 国勢調査人口と推計人口

資料 国勢調査、2025年度以降・・・国立社会保障・人口問題研究所
「日本の市区町村別将来推計人口」(2018年12月推計)

- 人口減少による公共交通利用者の減少への対応

(2) 高齢化の状況

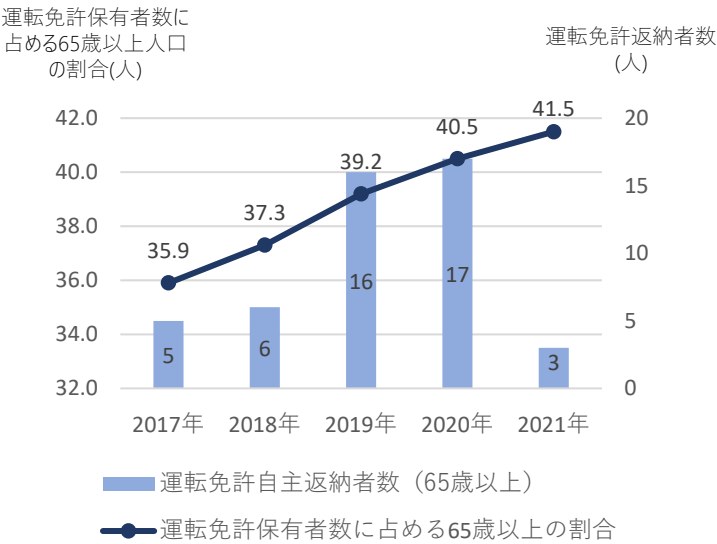
- 2020年国勢調査における高齢化率は51.0%と岩手県全体の割合を大きく上回っており、県内で最も高齢化率が高い自治体となっています。
- 高齢化率は2040年に57.5%になると推計されています。



図表 老年人口と高齢化率の推移
資料 国勢調査、2025年度以降・・・国立社会保障・人口問題研究所「日本の市区町村別将来推計人口」（2018年12月推計）

(3) 運転免許の保有者数と返納者数

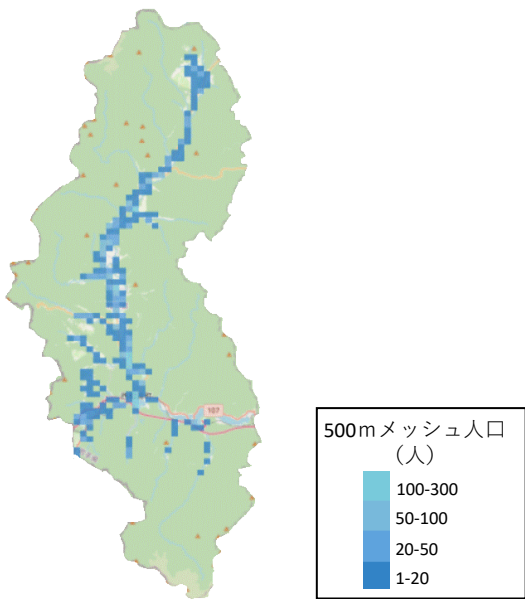
- 町の運転免許保有者数に占める65歳以上の割合は上昇傾向にあり、高齢者による交通事故の増加が懸念されています。
- 町内における運転免許返納者数は増加傾向にあるものの、2021年は3人となりました。



図表 運転免許保有者数及び運転免許保有者数に占める65歳以上の割合の推移
資料 岩手県警察本部

(4) 人口の分布

- 人口は主に国道や県道沿いに分布しているほか、山間部の町道や林道沿いにも小規模の集落が点在しています。
- 町の面積が広大で、駅や役場まで1時間近くかかる集落もあり、町民の生活交通にかかる負担は大きいものとなっています。

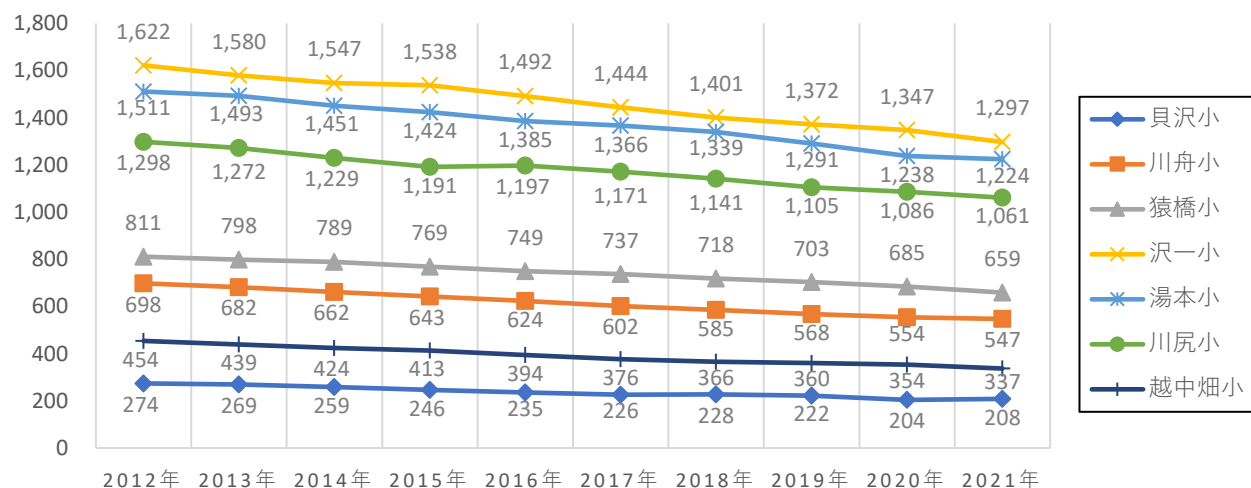


図表 人口分布（500mメッシュ）
資料 2020年国勢調査
※RESAS(地域経済分析システム)を加工・作成

【課題】 ■ 高齢化の進展による自動車の運転が困難な高齢者及び免許返納者の増加への対応
■ 人口密度が高い地域と低い地域の違いを踏まえた公共交通網の形成

(5) 地区別の人口推移

- 旧小学校学区7区別にみると、沢内第一小、湯本小、川尻小の順に人口が多く、全体として減少傾向にあります。



図表 地区別人口推移

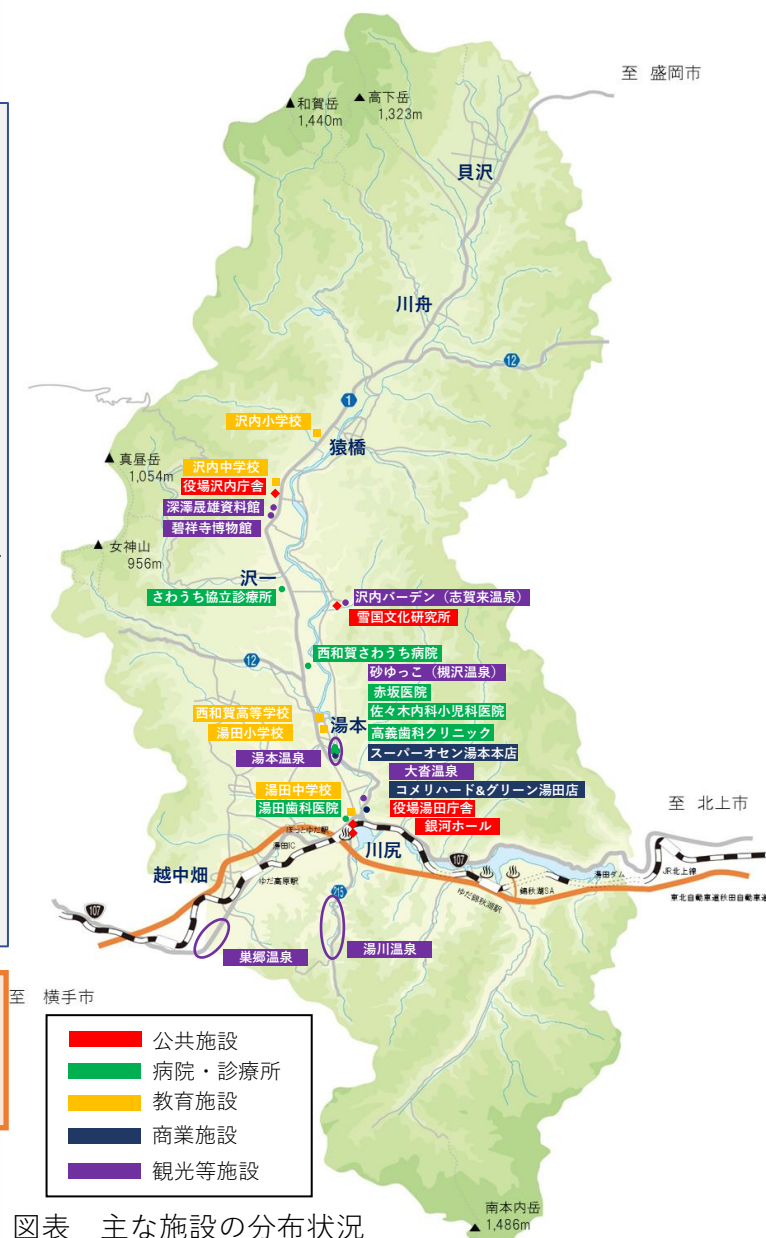
資料 住民基本台帳

(6) 主な施設の分布

- 公共施設
役場は旧湯田町と旧沢内村の各地域に庁舎が1箇所ずつ立地しています。
- 病院・診療所
公的医療機関の町立病院は大野地区、民間医療機関の内科3箇所・歯科2箇所は新町地区・湯本地区・川尻地区に立地しています。
- 教育施設
町立学校は旧湯田町と旧沢内村の各地域に小学校1校、中学校1校あります。
また、県立学校は湯田地区に高校が1校あり、町外からJ R北上線を利用して通学する生徒が多くいます。
- 商業施設
小規模な小売店舗・飲食店等が地域に点在しており、中でも大型の小売店舗が立地する湯本地区に多く立地しています。
- 観光等施設
観光資源として温泉施設や文化施設が点在しています。

【課題】

- 施設の立地に合わせた目的地への利用利便性を高める公共交通網の形成
- 広域な移動を確保する公共交通網の維持



図表 主な施設の分布状況

3.上位・関連計画の整理

1 第2次西和賀町総合計画（計画期間：2018年度～2025年度）

第2次西和賀町総合計画は、まちの将来像とまちづくりの目標を定めた「基本構想」、目標を実現するため必要な施策を体系化した「基本計画」、必要な施策を達成するため計画期間に実施する主要な事業等を示した「実施計画」をもって構成されています。

公共交通に関連する目標として、「住みよい環境と安心な暮らしのまち」が掲げられており、利便性の高い公共交通の確保に努め「快適な暮らしを実感できるまち」を目指すこととしています。

また、基本施策「安全で快適な交通環境の充実」において、「公共交通体系の整備」が位置づけられており、路線バスやＪＲ線の利用促進や路線バスを補完する町独自の交通機関に取り組むこととしています。

まちの将来像

未来へつなぐ 豊かな自然 豊かな心
笑顔あふれる健幸のまち

まちづくりの目標

- 目標1 いきいきと健幸に暮らすまち
- 目標2 地域に誇りを持ち、豊かな心を育てるまち
- 目標3 地域資源を活かし、魅力ある産業のまち
- 目標4 住みよい環境と安心な暮らしのまち

領域別計画

まちづくり目標4

住みよい環境と安心な暮らしのまち【生活領域】

基本施策（2） 安全で快適な交通環境の充実

具体的施策③ 公共交通体系の整備

2 その他の関連計画

その他の関連計画において定められている、公共交通に関する施策・事業等は次のとおりです。

計画の名称・期間	公共交通に関する施策・事業等
第2期西和賀町まち・ひと・しごと創生総合戦略 【計画期間】 2021年度～2025年度	【施策】基本目標Ⅰ「社会増減への対応 地域の学びを力に、いきいきと働く」具体施策（3）移住環境施策 ④地域交通の確保 路線バスの減少、バス運行経費の増加、交通空白地域の住民の移動など町の現状を踏まえ、交通不便地域の解消に取り組むとともに、将来にわたり持続可能な公共交通システムの導入を目指します。 廃止される路線バス（岩手県交通株式会社）を、町民バスの路線に追加して運行することにより、地域住民の交通手段である路線バスの確保・利用促進を図ります。 【事業】 地域交通路線対策事業、地域公共交通活性化推進事業
西和賀町過疎地域持続的発展計画 【計画期間】 2021年度～2025年度	【施策】交通施設の整備、交通手段の確保（対策） ①住民生活に必要な移動手段の確保のため、ＪＲ路線の利用促進を図りながら、既存公共交通機関の存続について関係機関への要望や必要な支援を行います。 ②公共交通空白地域の移動手段確保のため、バスの運行内容を適切に見直しながら、町が所有するバス車両等の資源を効率的に活用することなどで、利便性の高い町内公共交通システムの構築に向けて取り組みます。

計画の名称・期間	公共交通に関する施策・事業等
奥州・北上・金ケ崎・西和賀定住自立圏第2期ビジョン 【計画期間】 2020年度～2024年度	【協定内容】 地域公共交通の維持・確保 【取組内容】 圏域住民の移動手段の確保と利便性の向上を図るため、地域公共交通の維持・確保や、多様な交通手段の検討、導入等を図る。 【町の役割】 奥州市・北上市や関係機関と連携し、路線バスの維持・確保と利用促進に取り組むほか、新たな交通手段の検討、導入等に取り組む。 【事業】 地域公共交通の維持・確保事業
第二次西和賀町観光振興計画 【計画期間】 2022年度～2026年度	【町の観光業の現状】 秋田自動車道における北上～横手間の片側2車線化拡幅が進展することで、交通量の変化が起こり、国道107号の交通量の減少が想定されています。また、公共交通では、岩手県交通株式会社のバスの廃止により、観光における二次交通の減少という課題も深刻になっています。 【観光振興に関する施策】 観光推進を牽引する組織の整備
西和賀町教育基本計画 【計画期間】 2013年度～2023年度	【施策】 少子化に対応した学校教育体制の整備 【現状と課題】 小学校統合に伴い、スクールバス運行体系も広域化しており、より児童生徒の安心安全な通学体制の整備が求められています。 【施策の展開】 スクールバス体制、スクールガード体制、地域協力等の充実を図り、安心安全な通学体制を整備します。 【主要事業】 スクールバス運行体制検討事業（仮称）

図表 その他の関連計画における公共交通に関する施策・事業等

3

西和賀町地域公共交通総合連携計画の目標達成状況

総合連携計画（2008～2012年）では、町の目指すべき姿として、①年中安心して外出できる環境の確保、②だれもが利用しやすい公共交通の実現、③①と②の実現によるまちの活力の増大の3つを基本方針として、次の目標を掲げ事業を推進しました。
事業実施及び目標達成状況は次のとおりです。

目標	事業	事業実施及び目標達成状況
事業者、住民、行政の役割分担と協働によって、持続性と適応性を備えた公共交通を実現する	町民、事業者、町の協働によるコミュニティ交通の導入実験（湯川線）	2018年9月末をもって廃止代替バスの運行が終了し、地元住民、事業者及び町にて検討したタクシー事業者による乗合運行の実証運行を経て、2021年10月以降は本格運行に移行しています。地元住民との運行計画の検討や改善、タクシー事業者による安定的な運行及び町による支援により、概ね達成できています。
路線バス、スクールバス、患者送迎バスなどの目的別交通の連携を強め、まちの公共交通としての一体的な運行を実現する	路線バスと行政バスの一体的運行による生活の足の確保	2021年3月末をもって岩手県交通(株)の町内路線が全廃となったことから、同年4月以降は町民バスによる自家用有償旅客運送によって路線網を維持しており、概ね達成できています。
タクシーやO B運転手の活用、N P Oやボランティアによる運営運行等、利用実態に適応した新しい交通サービスの導入検討を進める	新たな交通サービスの導入等による交通空白地の解消	町民アンケートを踏まえ、通院利用に限定していた患者輸送バスを、用途を限定せずにご利用できるおでかけバスへ移行し、行政バスの一般乗合化を実現しました。また、乗合タクシーでは定時定路と事前予約を融合した運行方法とし、必要な時に相応の車両が運行する交通網を実現したことから、概ね達成できています。
町民の視点に立った戦略的な利用促進と、利用者と運行をつなぐ窓口設置を進める	利用促進方策の実施と利用者窓口の設置	町内での乗降は一律100円にすることに加え、2021年度以降は高校生以下や75歳以上等は無料とすることで、だれもが利用しやすくなりやすい運賃体系とし、J R ほととゆだ駅での列車接続を考慮したバスダイヤの設定により乗継ぎの利便性を向上しています。町政懇談会や各種アンケート等の機会を活用して、公共交通に関する意見の聞き取りを実施していますが、継続的な改善のために今後も取組を続ける必要があります。

図表 西和賀町地域公共交通総合連携計画の目標達成状況等

4. 地域旅客運送サービスの現状

1 地域旅客運送サービスの整備状況

(1) 公共交通の種類

- 町の公共交通ネットワークは、鉄道、バス、タクシーによって構成されています。
- 幹線交通としては、秋田県横手市と北上市を結ぶ広域幹線である鉄道ＪＲ北上線、盛岡市と西和賀町を結ぶ地域内幹線の町民バス山伏線があります。
- 支線交通としては、県道１号で町内を南北に運行する町民バス貝沢線・沢内線、町内各地区から町中心部へ運行する町民バス湯田・沢内おでかけバスのほか、乗合の湯川温泉湯けむりタクシーや乗用の民間タクシーがあります。

公共交通の分類			経路	運行日・本数・便数	事業主体
幹線交通	鉄道	JR北上線 (広域)	北上～ほっとゆだ～横手 【町内 3 駅】 ゆだ高原、ほっとゆだ、 ゆだ錦秋湖	毎日運行 北上方面 8 便 横手方面 9 便	交通事業者
	バス	山伏線 (地域内)	ほっとゆだ～貝沢～盛岡	①日・月・金・土のみ運行 盛岡方面 1 便 ほっとゆだ駅方面 1 便	西和賀町 (道路運送法79条 交通空白地有償 運送／ ①路線定期運行、 ②区域運行)
貝沢線		貝沢～さわうち病院～ ほっとゆだ	①毎日運行 ※年末年始・祝日一部運休 ほっとゆだ方面 3 便 沢内方面 4 便 (平日 6 便)		
沢内線		沢内庁舎～さわうち病院 ～ほっとゆだ	①平日のみ運行 ※年末年始運休 ほっとゆだ方面 2～3 便		
湯田おでかけ バス		湯川・天ヶ瀬・柳沢・新 田郷・下前～さわうち病 院～沢内庁舎	平日のみ運行 (コース日替) ※土日・祝日・年末年始等 運休		
沢内おでかけ バス		新山・貝沢野・下の沢・ 安ヶ沢～さわうち病院～ ほっとゆだ	①地区→街中 午前 1 便 ②事前予約制・A I システム による配車		
タクシー		湯川温泉湯け むりタクシー (乗合)	ほっとゆだ駅～ふる里前 ～湯川温泉	毎日運行・事前予約制 湯田温泉行 4 便 ほっとゆだ駅前行 5 便	交通事業者 (道路運送法 4 条 一般乗合／ 路線定期運行)
	民間 タクシー	停車場： ほっとゆだ駅前	毎日運行・町内 2 社	交通事業者 (道路運送法 4 条 一般乗用)	

図表 西和賀町内の公共交通の種類



図表 西和賀町の公共交通の概要

(2) 公共交通の変遷

- 西和賀町の公共交通ネットワークは、患者輸送バスを誰でも利用できる「おでかけバス」へ発展させることで利便性の向上が図られました。
- また、民間バス事業者による路線バスの撤退に伴い、実証運行を経て町民バス及び乗合タクシーの運行を開始しました。

時期	内容
2016年 4 月	路線の再編：8 系統→5 系統（山伏線、貝沢線、沢内線、北上線、湯川線）
2017年 5 月	貝沢線を 1 便増便（町単）
2018年 9 月	湯川線廃止：5 系統→4 系統（山伏線、貝沢線、沢内線、北上線）
2018年10月	湯川線の廃止代替として湯川温泉湯けむりタクシーの実証運行を開始
2018年10月	患者輸送バスを発展させた「おでかけバス」の実証運行を開始
2019年10月	「おでかけバス」の有償（1 乗車につき100円）運行を開始
2020年 9 月	北上線・山伏線廃止：4 系統→2 系統（貝沢線、沢内線）
2020年10月	山伏線の廃止代替として実証運行（週 3 日、1 日 1 往復）を開始
2021年 3 月	岩手県交通撤退（貝沢線、沢内線及び湯本バスターミナルが廃止）
2021年 4 月	貝沢線・沢内線の廃止代替を「おでかけバス」の拡大により運行維持
2021年10月	山伏線、湯川湯けむりタクシーが本格運行へ移行 山伏線を週 3 日（金・土・月）から週 4 日（金・土・日・月）に増便
2022年 2 月	バスロケーションシステムの運用開始
2022年 4 月	県道1号の夕方時間帯を 2 便増便、運行実績を踏まえ運休日を設定 【運休日】おでかけバス：祝日・盆・年末年始 貝沢線：祝日一部・年末年始、沢内線：年末年始
2025年 3 月	「おでかけバス」の午前 2 便目、午後 1 便目の時間帯を「A I オンデマンド交通」で運行開始（午前 1 便目は定時定路線を継続）

図表 西和賀町の公共交通の変遷

(3) 公共交通の利用環境

① 交通結節点における接続状況と主要乗降ポイントにおける待合環境

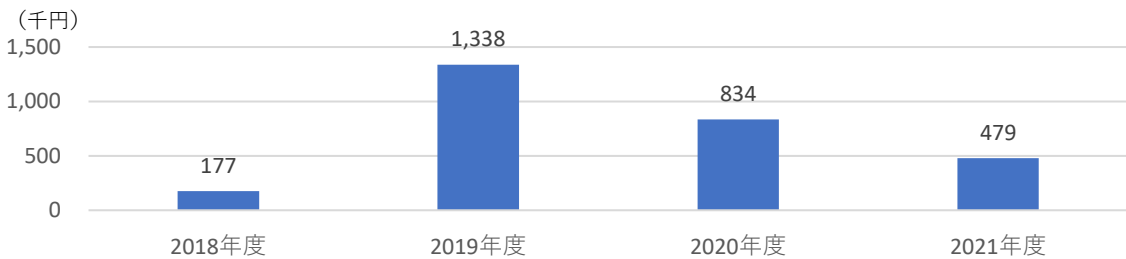
- 町民バスとＪＲ北上線とを乗り継ぐ人の多くが利用するほっとゆだ駅では、町民バスの運行時間帯の８時～１９時台まで、ＪＲ北上線は上下とも１～３時間おきに１本運行されています。また、乗合タクシーや民間タクシーの乗車場ともなっています。
- ＪＲ北上線の町内の３駅には、駅構内に待合室があり、ほっとゆだ駅、ゆだ高原駅にはトイレが設置されています。
- 町民バスの待合所は、県道１号沿いの湯本温泉バス停、大野バス停、蛭子森バス停、開拓地バス停に設置されています。
- ほっとゆだ駅の近隣の湯夢プラザと西和賀さわうち病院には、バスロケーションシステムのデジタルサイネージが設置されています。

② 町民バスの車両と運行体制の状況

- 町民バス車両はマイクロバス（ローザ）４台、大型バス（セレガ）１台で、２０２０年度に新車購入したマイクロバス２台以外は老朽化が著しく、修繕に毎年数十万円の費用が発生しています。
- 西和賀高校への通学手段として、４０人以上が乗車できる大型バスを確保しています。
- 町から民間バス事業者へ町民バス運行業務を委託していますが、運転手は地域から雇用され運行体制を整えています。

公共交通の分類	車種・乗車定員・台数
山伏線・貝沢線・沢内線 ・おでかけバス	ローザ２０２１年式・乗車定員２５人・２台 ※２０２０年度購入 ローザ２００９年式・乗車定員２９人・２台 ※２００９年度購入 セレガ２００６年式・乗車定員５９人・１台 ※２０２１年度購入

図表 西和賀町の公共交通の車両状況



図表 町民バス車両の修繕料推移

③ 公共交通に関する情報提供及び利用促進

- 町では、公式ホームページや広報誌等を活用して、町民バスとはじめとする町内の利用方法等に関する周知を行っています。
- また、バスロケーションシステムの導入により遅延等を含む運行情報のリアルタイムな情報発信を行っています。

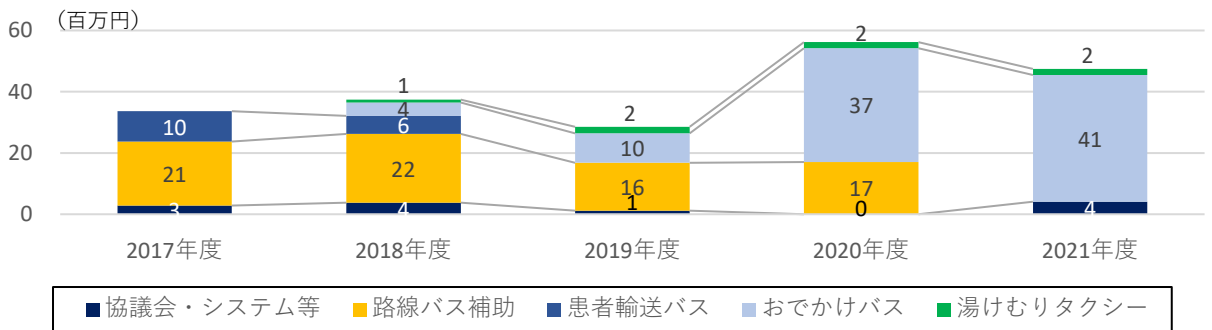
【課題】

- 特にバスを必要とする高齢者の増加に対応した車両等のバリアフリー化の検討
- 車両の老朽化に対応した既存車両の有効活用（必要に応じて小型車両の調達等も検討）と計画的な更新
- 業界全体として担い手が減少傾向にある運転手の人材確保対策の検討
- デジタル技術を活用した利便性の向上

(4) 公共交通の収支状況

① 公共交通を維持・確保するための公的負担の推移

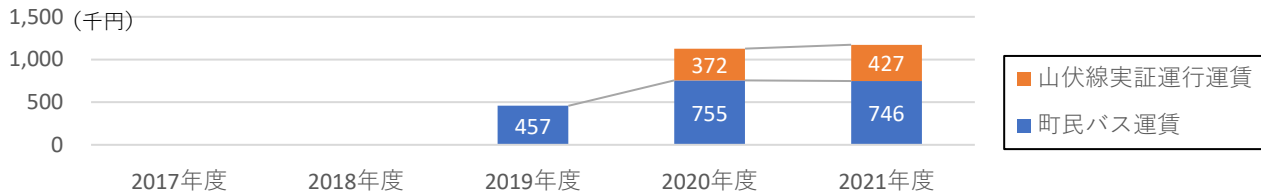
- 2018年10月から湯川線の廃止代替として湯川温泉湯けむりタクシーの運行費用を負担しています。
- 同月から患者輸送バスを発展させた「おでかけバス」の運行費用を負担していますが、岩手県交通の撤退を見据えた町による車両購入により、2020年度の公共交通の維持・確保に係る公的負担は前年度の約2倍に増加しました。
- 2021年度から路線バスへの補助金負担はなくなりましたが、「おでかけバス」の拡大による路線維持により町の費用負担は増加しています。
- 2022年2月から町民バスの利便性向上を図ることを目的として、バスロケーションシステムを導入し、町で利用料を負担しています。



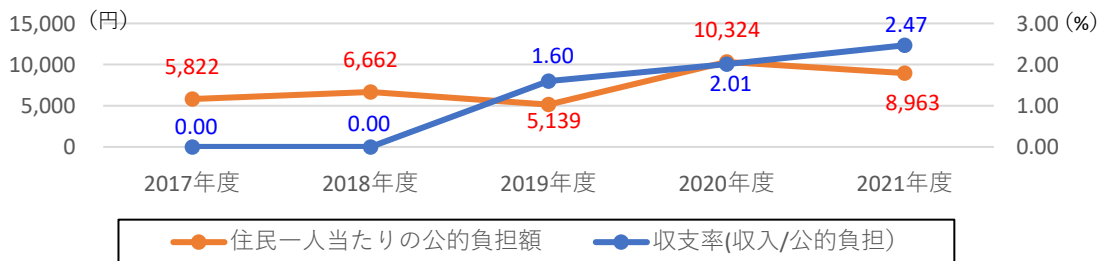
図表 町の公共交通（町民バス等）への公費負担推移

② 公共交通（おでかけバス）の運行による収入の推移と収支状況

- 2019年10月からおでかけバスの有償運行を開始し、運賃収入が入るようになりました。
- 2020年10月～2021年9月まで山伏線実証運行を行い運賃収入を得ました。
- 2021年10月から山伏線の運賃収入を町民バス運賃収入に計上することとなりましたが、前年度の運賃収入と比べ変化は見られませんでした。
- 収支率（公的負担に対する収入の割合）は、2021年度で2.47%であり費用の大部分は公的負担によりまかなわれています。町民一人当たりの負担は8,963円となっています。



図表 町の町民バス等の運行による運賃収入の推移



図表 住民一人当たりの公的負担額及び収支率の推移

【課題】

- おでかけバスの運行開始に伴う町の公的負担額の高水準化に対応したサービスの効率化や新たな収入源の確保による公的負担額の増加抑制

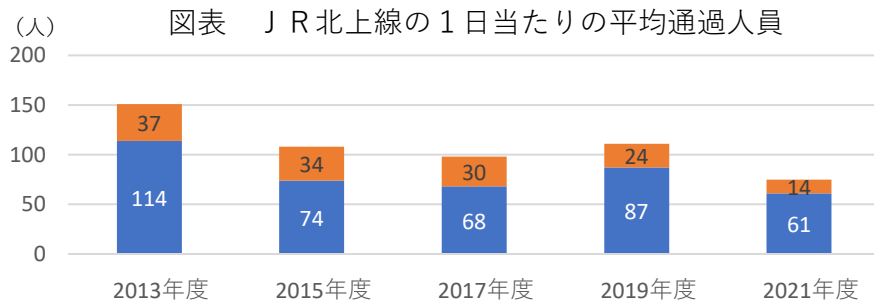
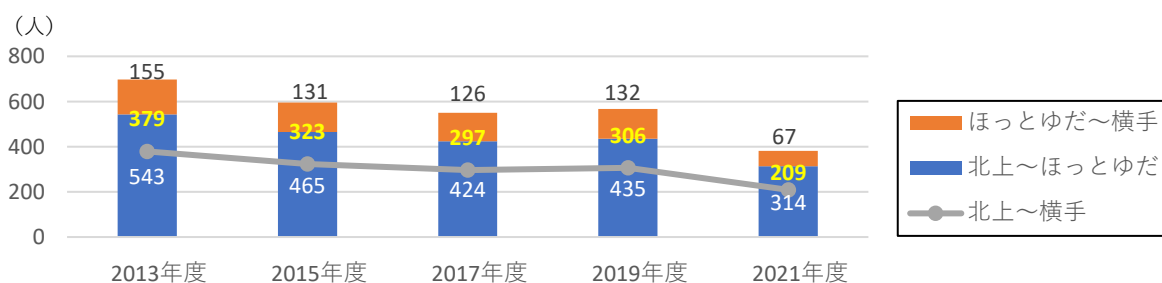
（５）公共交通以外の各種施設等が行う送迎サービスの実施状況

運行主体又はサービスの名称	事業概要・利用状況
スクールバス	町教育委員会において、小中学校児童・生徒の通学のため、登下校時間帯に児童・生徒専用のスクールバスを運行
互助による運送	○新町・太田・泉沢・川舟・貝沢地区ではサロン、長瀬野・天ヶ瀬・越中畑地区ではサロン・買い物・通院等の移動として、地域の住民が主体となり、地域住民に限定したボランティア型デマンド交通を実施（介護予防・日常生活支援総合事業活用） ○沢中・大野・泉沢・高下地区において、買い物・通院等の支援として、地域の住民が主体となり、地域住民に限定したボランティア型デマンド交通を実施（中山間地域等直接支払制度活用）
NPO法人による運送	NPO法人において、通院・買い物の送り迎えやショート旅行・観光等の移動サービスを提供

2 地域旅客運送サービスの利用状況

（１）鉄道（ＪＲ北上線）

- 国道107号に並行する形で北上駅から横手駅を結ぶＪＲ北上線が運行しており、北上市側から、ゆだ錦秋湖、ほっとゆだ、ゆだ高原の３駅が設けられ、ほっとゆだ駅始発終点含む１日16便が運行しています。
- ＪＲ北上線の１日当たりの平均通過人員は減少傾向にあり、2021年度は北上駅～ほっとゆだ駅間が314人／日、ほっとゆだ駅～横手駅間が67人／日となっています。
- 冬期は荒天や積雪により運休となることがあります。
- ほっとゆだ駅の乗降の多くは西和賀高校への通学利用となっており、定期・定期外の内訳をみると、約６割から８割を定期が占めています。また、観光客や町外移動の町民の移動手段としても欠くことのできない路線となっています。
- 利用者は減少傾向にありますが、ＪＲ東日本及び沿線自治体等で利用促進協議会を構成し、利用促進策を展開しています。



図表 ほっとゆだ駅の1日当たりの乗車人員

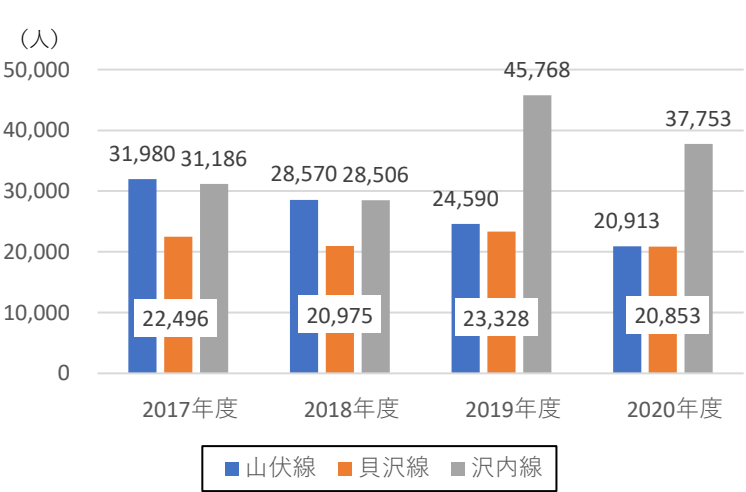
資料 ＪＲ東日本

【課題】 運行維持に向け利用者の減少へ対応した効果的な利用促進施策の展開

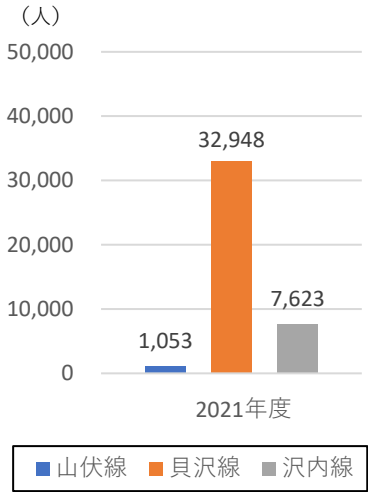
(2) バス（町民バス）

① 県道 1 号路線

路線名	利用状況
山伏線	● ほっとゆだ駅を起点とし、国道107号を經由して県道 1 号を北上し、雫石町、滝沢市及び盛岡市を經由し、盛岡バスセンターまで運行する片道75 k m、約150分の路線です。 ● 週 4 日（月金土日）、1 日 2 便（1 往復）の運行頻度で、町外の医療機関への通院、大規模商業施設での買い物及び盛岡駅等への交通手段として町民等の利用が一定程度あり、生活の足として重要な路線となっています。 ● 町外での交通需要に影響しないよう、乗降できる停留所を限定するとともに、往路で町外は降車のみ、復路で町外は乗車のための運用としており、複数市町に跨る路線ではありますが、西和賀町のための費用負担となっております。 ● 乗車ゼロがほとんどないことから運行ニーズは確実であり、特に冬期間は吹雪等により北上市方面への移動が断絶された際、町外へ移動する唯一のバス路線としての役割を果たしています。
貝沢線	● ほっとゆだ駅を起点とし、国道107号を經由して県道 1 号を北上し、貝沢地区まで運行する片道33.2km、約60分の路線です。 ● 毎日 7 ～ 9 便の運行で全路線のうち最も頻度が多く、町内を縦断することから町民の生活や産業を支える移動手段の幹線となる重要な路線となっています。 ● 朝晩の西和賀高校生の通学利用のほか、沢内地区から町立西和賀さわうち病院等の医療機関への通院、商業施設への買い物などに利用されています。
沢内線	● ほっとゆだ駅を起点とし、国道107号を經由して県道 1 号を北上し、沢内庁舎まで運行する片道16km、約30分の路線です。 ● 現状では下りのみ 3 便の運行となっており、西和賀高校から北上市方面へ帰宅する生徒の利用が大半となっています。



図表 町内民間バス年間人員輸送人員
(年度10月～9月)



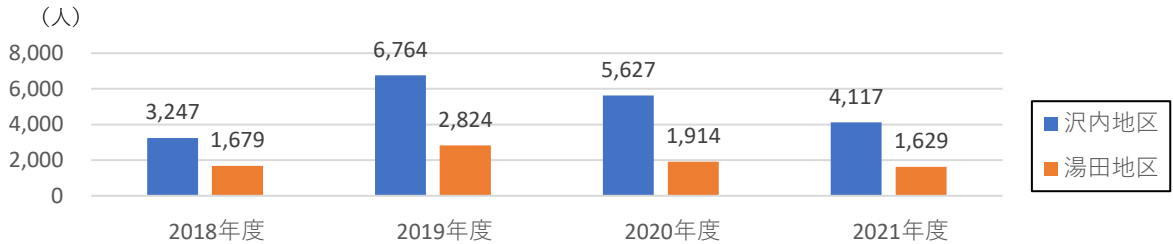
図表 町民バス年間人員輸送人員
(年度4月～3月)

【課題】
(全体)

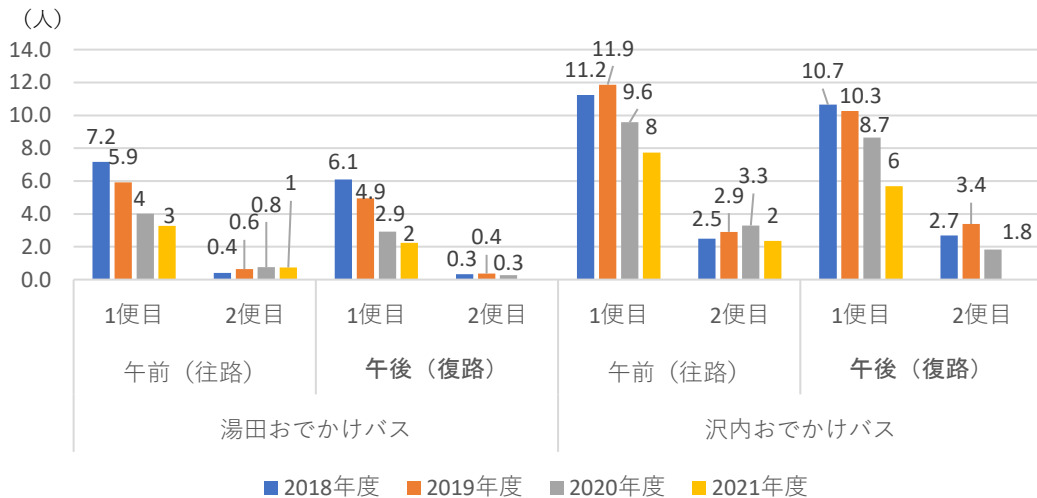
- 通学時間帯以外の少数利用に対応した車両サイズの変更及びおでかけバスとの経路重複への対応 (山伏線)
- 長時間運行に伴う利用者の負担過多及び運転手の長時間勤務による仕業の柔軟性の欠如への対応

② おでかけバス

- 2018年9月まで通院利用に限定して運行していた患者輸送バスを、同年10月から用途を限定せずに利用できるおでかけバスとして運行しています。
- 湯田地区、沢内地区をそれぞれ1台ずつのマイクロバスで運行、1日3便（往路2便、復路1便）、平日に曜日替わりで全集落を運行するルートとなっています。
- 利用者が少ないため、2021年度から復路2便目を減便して運行しています。
- 当初は1乗車につき100円の利用料でしたが、2021年10月以降は高校生以下、75歳以上及び障がい者等は無料としています。
- 利用者の多くは町立さわうち病院等の医療機関への通院利用ですが、買い物や温泉などへの足としての利用もあり、町民の生活に密着した運行となっています。



図表 おでかけバス年間輸送人員（年度4月～3月）



図表 おでかけバス各便の1日の平均利用者数

【課題】

(全体)

- 午前2便目の利用が少ないこと及び県道1号貝沢線・沢内線の経路重複への対応 (湯田おでかけバス)

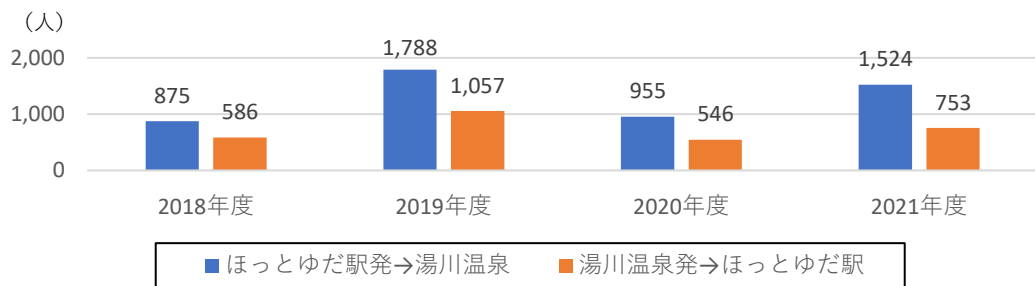
- 沢内おでかけに比べ1/2～1/3の利用者数であり、特に午前2便目は1日の平均利用者数が1を割っている状況から、実態を調査の上、見直しが必要。また、県道1号貝沢線・沢内線と重複する経路があり、一体的な見直し検討が必要。

(沢内おでかけバス)

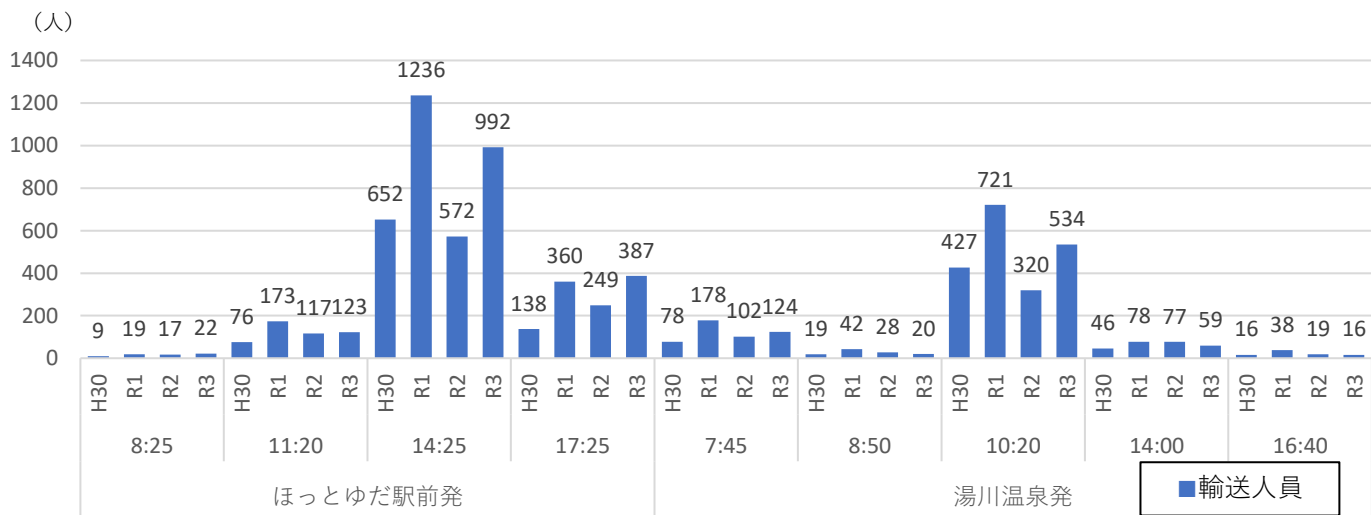
- 県道1号貝沢線・沢内線と大部分の経路が重複しており、時間帯によっては近接している便もあることから、一体的な見直し検討が必要。

(3) タクシー（湯川温泉湯けむりタクシー）

- ほっとゆだ駅から湯川温泉へ向かう約5kmの区間を、タクシー車両を活用して事前予約制での乗合運行をしています。
- 2018年9月の湯川線（廃止代替路線）の廃止に伴い、実証運行を経て2021年10月からタクシー業者の一般乗合旅客運送事業による本格運行となりました。
- 定時定路で毎日9便（4.5往復）運行し、移動距離に応じて一人あたり100～200円の運賃となります。
- 湯川温泉への宿泊客や観光客の利用がほとんどであるが、宿泊施設の従業員や通学のための定期的な利用もあります。
- ほっとゆだ駅発便は、駅に限りて予約なしでの乗車も可能ですが、湯川温泉発便は10時20分の便を除き予約が必須となっています。
- 宿泊施設へのチェックイン・チェックアウトに合わせての利用が集中しており、多い場合はジャンボタクシーに加えて普通車を複数台使用する場合があります。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の影響により利用者が半減（2019年度対2020年度比）しましたが、2021年度は8割程度まで回復しています。



図表 湯川温泉湯けむりタクシー年間輸送人員



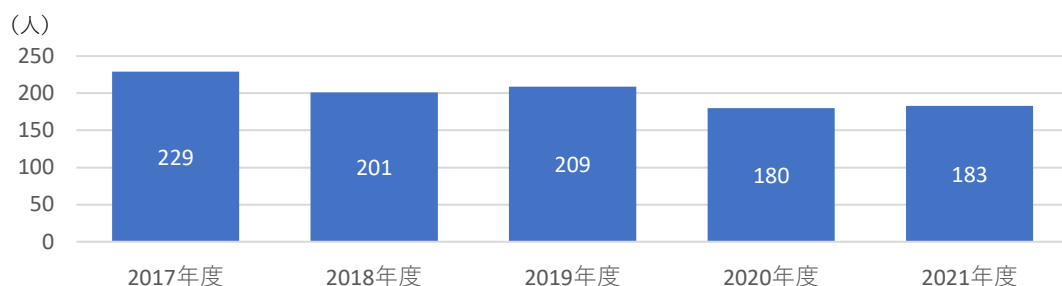
図表 湯川温泉湯けむりタクシー時間帯別輸送人員

【課題】

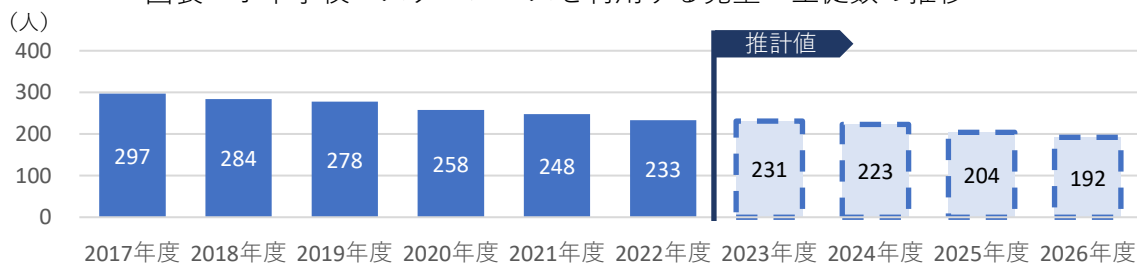
- 時間帯によって利用者が少ない便があるため、町民が利用しやすい運行内容を検討
- タクシー事業者の人材確保や電話受付オペレーターの負担軽減、車両デザインの見直しや宿泊施設等と連携した取組などで利用者の回復を目指すことが必要
- 人材確保については、運転手の高齢化が進んでおり早急に確保が必要であるが、難航している状況にあり、運転手の確保・育成に関する取組が必要

(4) 公共交通以外の送迎サービス（スクールバス）

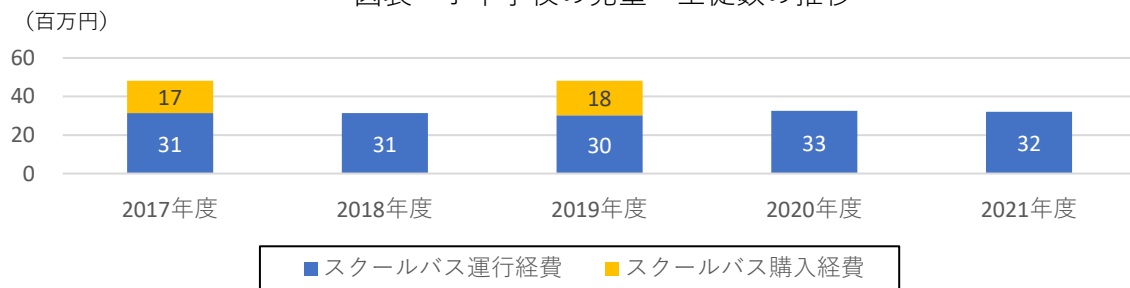
- 湯田地区、沢内地区それぞれの小中学校へ通学する児童・生徒専用のスクールバス、タクシーにより送迎しています。
- 湯田地区は大型バス1台、マイクロバス2台及び普通車に加え、タクシー事業者及び湯けむりタクシー、沢内地区は大型バス3台の利用により運行しています。
- 登校時は小中学校ともに同様の時間帯であり、小中学生が乗り合わせ運行していますが、下校時は学年により下校時間が異なるため、それぞれに対応した運行となっています。
- 小中学校の行事に合わせ柔軟に運行できるきめ細やかな体制が整っていますが、運行管理の負担は大きくなっています。



図表 小中学校へスクールバスを利用する児童・生徒数の推移



図表 小中学校の児童・生徒数の推移



図表 スクールバス公的負担額

スクールバス	ハイエース2000年式・乗車定員10人・1台 コースター2002年式・乗車定員29人・1台 ローザ2014年式・乗車定員29人・1台 ガーラミオ2019年式・乗車定員45人・1台 ガーラミオ2017年式・乗車定員45人・1台 エルガ2012年式・乗車定員55人・1台 メルファ2009年式・乗車定員56人・1台
--------	---

図表 スクールバス車両

【課題】

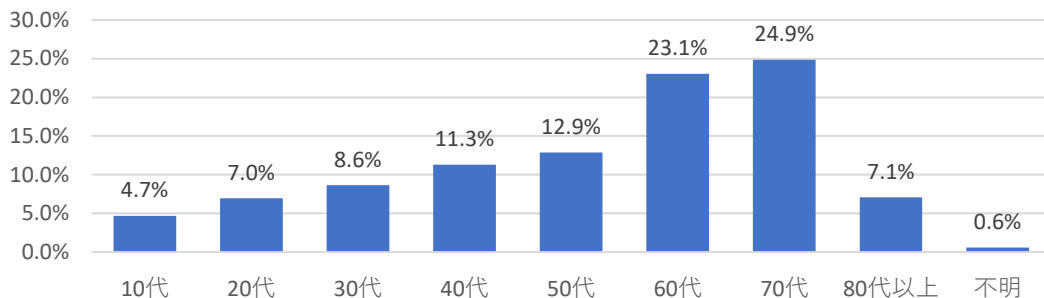
- 町民バスとの運行経路の重複及び児童・生徒の減少へ対応した一般混乗や路線バスへの統合等の効率的な運行の検討

3 地域旅客運送サービス利用者の意向

西和賀町の外出環境の現状や移動に対するニーズを把握し、公共交通ネットワーク及び外出支援策等を検討することを目的とした西和賀町地域公共交通体系調査業務「町民アンケート調査」(2017年度)のほか、第2次西和賀町総合計画(後期基本計画)「まちづくり住民アンケート」(2021年度)をもとに、地域旅客輸送サービスの利用者の意向を分析しました。

(1) 西和賀町地域公共交通体系調査業務「町民アンケート調査」

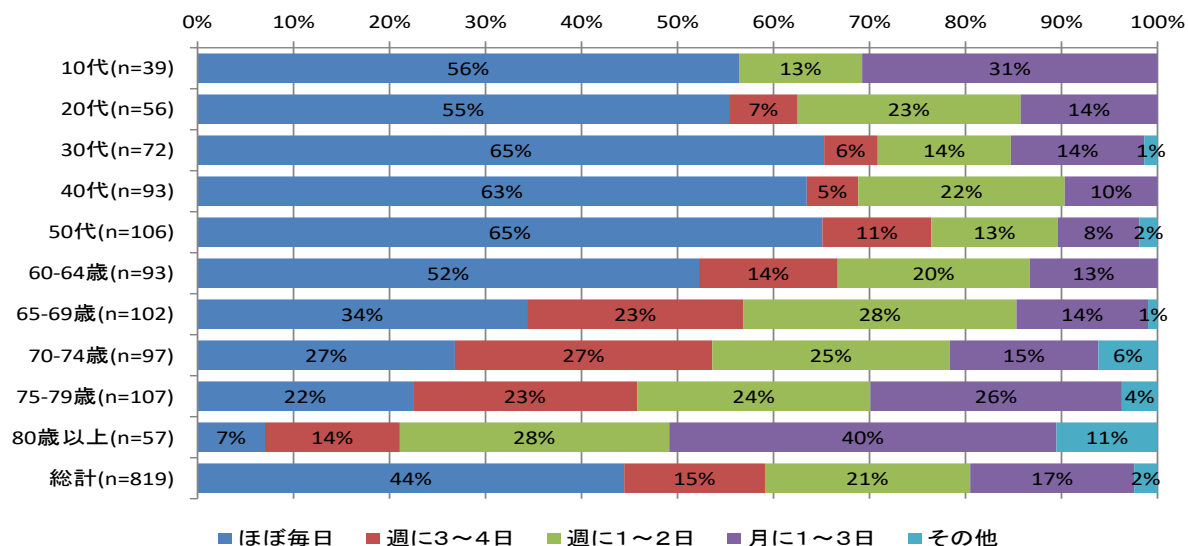
- **調査対象** 15歳以上の町民1,600人（無作為抽出）
- **実施時期** 2017年7月
- **配布数、回収数及び回収率** 配布数1,600票に対し回収数833票、回収率52.1%



図表 年齢別回答割合（n = 833）

ア 日常的な「おでかけ※1」回数

- 日常のおでかけ回数は、全体では「ほぼ毎日」が44%を占めています。
- 60代前半までの働く世代は「ほぼ毎日」が過半数を占めますが、60代後半以上ではおでかけ頻度が減少します。



図表 年齢別おでかけ回数

【課題】

- **高齢者のおでかけ機会の創出とフレイル※2予防への対応**

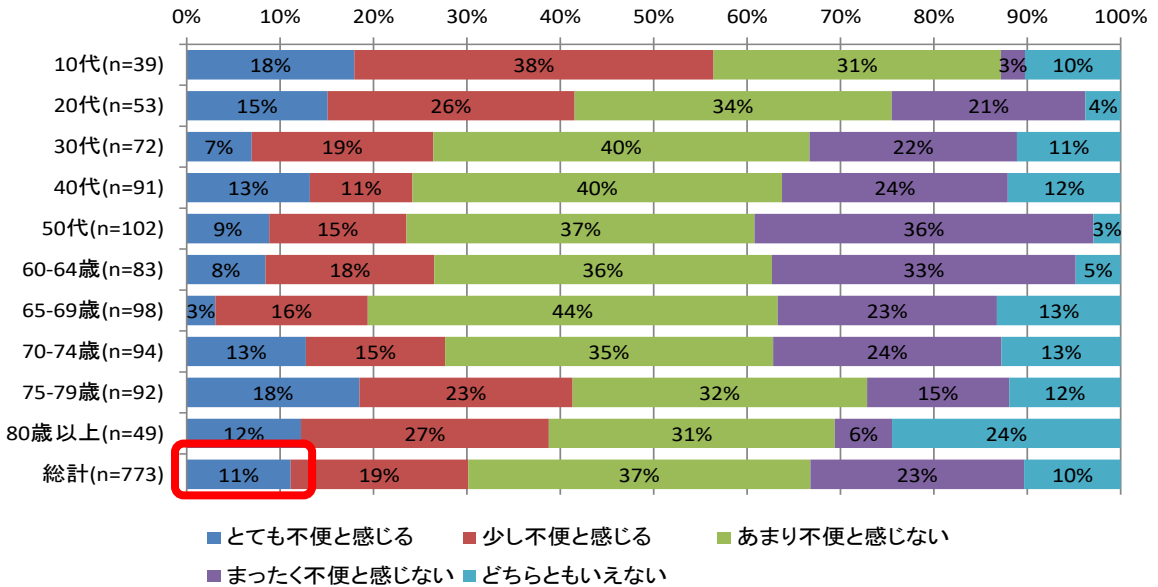
※1 「おでかけ」とは、通学や通勤、通院、買い物、娯楽などを指し、家の周りのお散歩や畑作業などの外出を除きます。

※2 「フレイル」とは年をとって体や心のはたらき、社会的なつながりが弱くなった状態を指します。そのまま放置すると、要介護状態になる可能性があります。

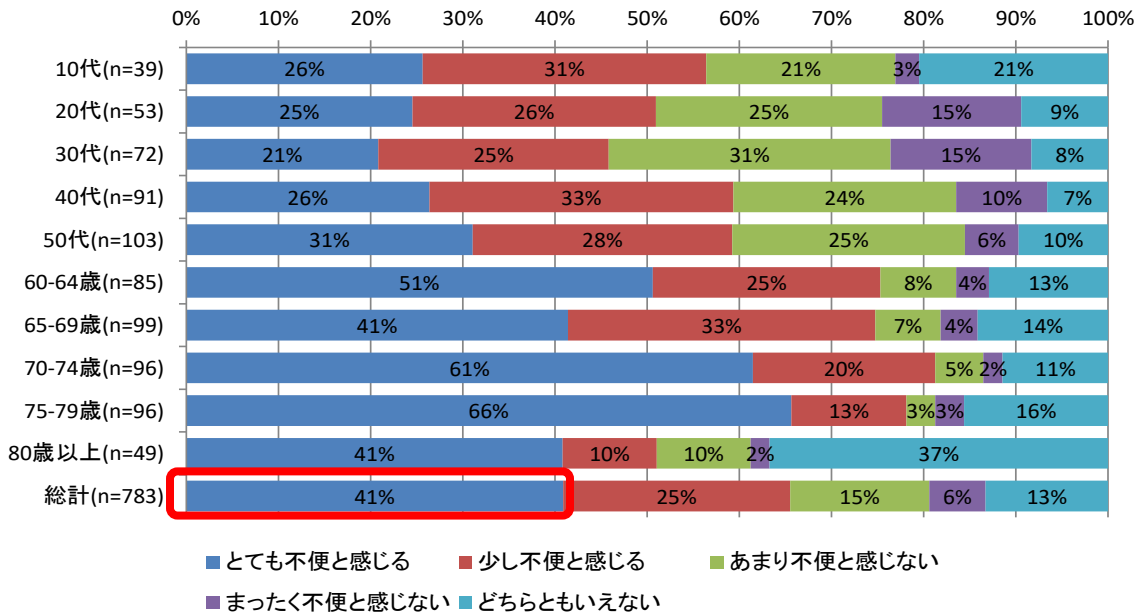
イ 「おでかけ」の環境について

① 「おでかけ」における不便さ（満足度）

- 「10年後を想像した時、外出やおでかけが不便だと感じるか」の問いについて、調査時点では「とても不便を感じる」割合が回答者の11%であるところ、10年後は41%となり、全世代で不便と感じる割合が増加しています。
- 特に60代以上で、50%を超える人がとても不便と感じると回答しています。



図表 調査時点で不便を感じるか（年齢別）



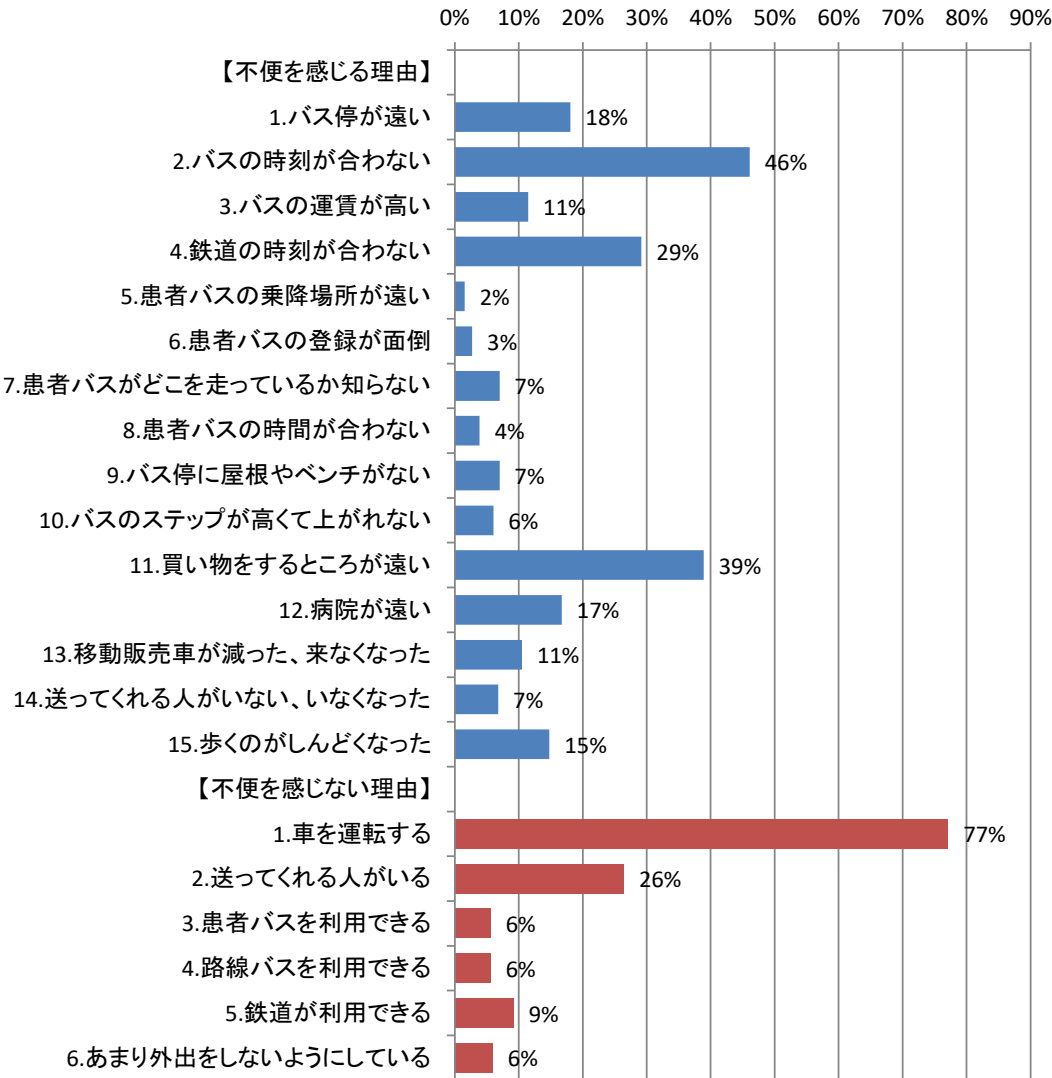
図表 10年後に不便を感じるか（年齢別）

【課題】

■ 高齢者が安心しておでかけできる公共交通サービスの提供

② 「おでかけ」に不便を感じる理由及び感じない理由

- おでかけに不便を感じる理由は「バスの時刻が合わない」が46%と最も多く、次いで「買い物をすると場所が遠い」「鉄道の時刻が合わない」「バス停が遠い」の順となっています。
- おでかけに不便を感じない理由は「車を運転する」が77%と大半を占めています。



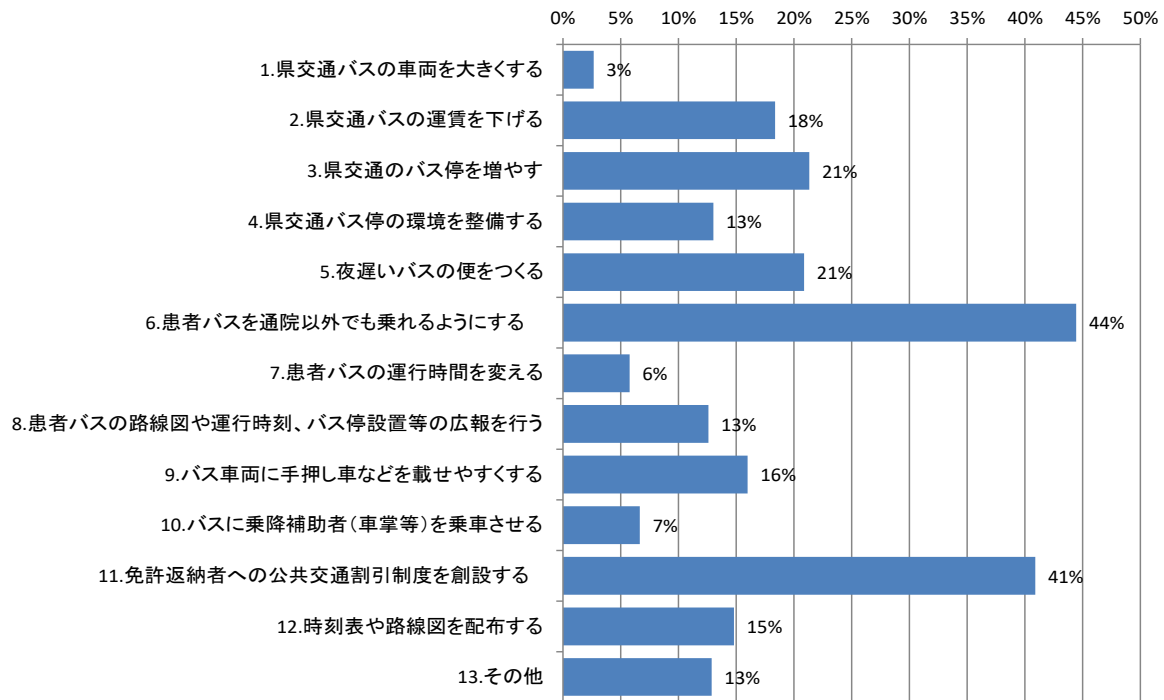
図表 不便を感じる理由と不便を感じない理由

【課題】

- 利用者のニーズに合わせた公共交通サービスの提供
- 自動車に依存なくていい交通手段の確保

ウ 「おでかけ」環境の改善について

- 「おでかけ」をもっとしやすくするための改善策として、最も多かったのは「6.患者バスを通院以外でも乗れるようにする」で44%を占めており、2018年10月からのおでかけバス運行により患者バスの多目的化を実施しています。
- 5、9、10は実施できていませんが、その他の運賃の引き下げなどは実施しています。
- 自由意見として、新しい交通システムの構築や利便性の向上などが挙げられています。



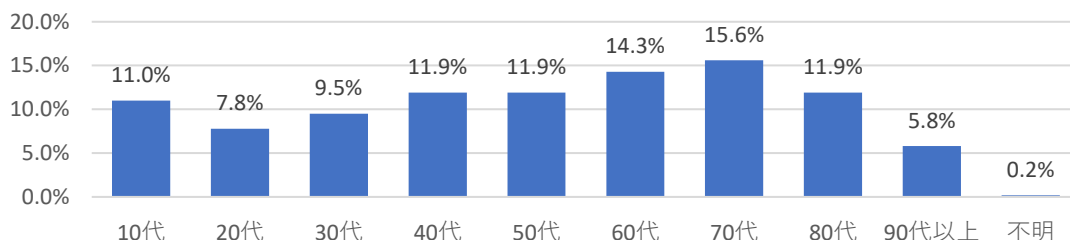
図表 期待する改善策（3つ選択）

意見	回答数
新しい交通システムの構築が必要	29
バスの便数が少なく不便、増便してほしい	14
将来を考えると不安である	14
公共交通が不便	13
まちづくりの視点や取り組みが必要	13
買い物が不便、買い物支援が必要	13
タクシーを活用したほうがいい	10
運賃の補助をしてほしい	8
高齢者が利用しやすい配慮が必要	8
市町村をまたぐ広域バスの改善をしてほしい	7
患者バスを改善してほしい	7
JRは重要、改善をしてほしい	4
利用促進が必要	4
公共交通は必要	3
その他	17
総計	164

図表 自由意見のキーワード集計

(2) 第2次西和賀町総合計画(後期基本計画)「まちづくり住民アンケート」

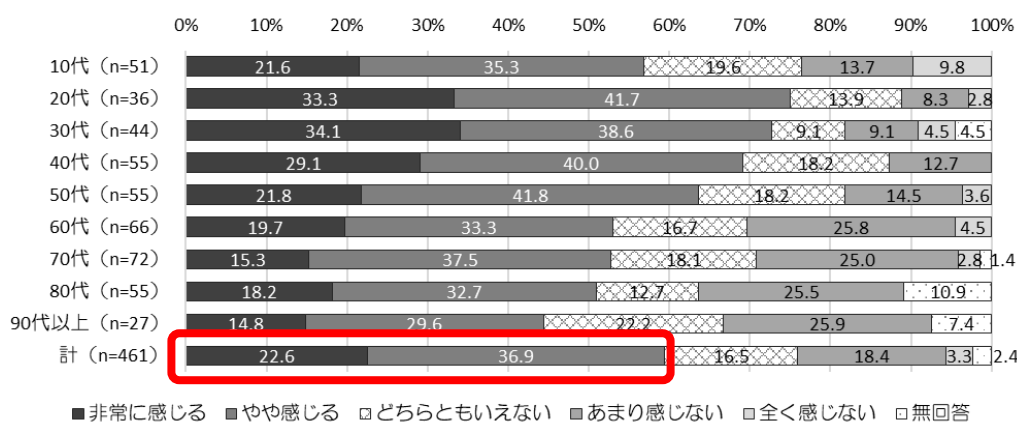
- **調査対象** 18歳以上の町民1,000人（無作為抽出）
- **実施時期** 2021年9月～10月
- **配布数、回収数及び回収率** 配布数1,000票に対し回収数463票、回収率46.3%



図表 年齢別回答割合（n = 463）

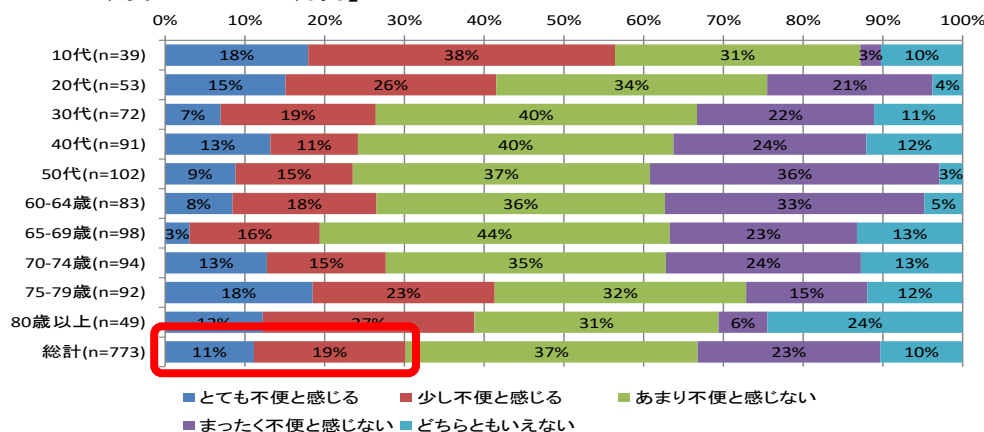
ア 「おでかけ」の環境について

- 2017年度のアンケート時点では「不便と感じる」が30%であったが、2021年度時点では約60%となっており、不便さを感じる人の増加が進んでいることが考えられます。
- 自由回答では、「おでかけバス」の利便性向上及び環境整備（運行時間帯の要望やバス停などの整備）に関するものがあげられました。



図表 世代別×日常生活の不安や不便を感じること
〔公共交通の利便性〕

【参考：2018年度アンケート再掲】



図表 不便と感じるか（年齢別）

【課題】 ■ 不便さを感じさせない公共交通網の構築

5. 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

1 地域旅客運送サービスの役割

(1) 計画が目指すべき将来像

サービスの供給状況や移動の実態、利用者の意向等を踏まえ、計画が目指すべき地域旅客運送サービスの将来像を次のとおり設定します。



図表 公共交通の将来イメージ

(2) 公共交通が果たすべき役割

計画が目指すべき将来像を実現するために、本町における公共交通が果たす役割を次のとおり定義します。地域内幹線、支線は広域幹線である鉄道と連絡し、公共交通ネットワークを構築するうえで重要な役割を担っています。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要があります。そのため、国庫補助「地域内フィーダー系統補助事業」や県の補助を活用しながら、運行の維持を図ります。

また、町民バス（沢内線、湯田・沢内おでかけバス）の車両更新・取得にあたっては国庫補助（車両減価償却費等補助国庫補助金）を活用します。

位置づけ	系統	役割	事業主体	確保・維持策
広域幹線	鉄道（ＪＲ北上線） 赤系統	西和賀町と町外拠点を広域的に結ぶ公共交通	交通事業者	ＪＲ北上線利用促進協議会の活動を通じ、一定以上の運行水準の確保を目指す。
地域内幹線	町民バス （県道１号山伏線） 橙系統	西和賀町と県庁所在地（盛岡市）を結ぶ公共交通	西和賀町 （道路運送法79条 交通空白地有償 運送／ ①路線定期運行、 ②区域運行）	国又は県の補助事業を活用し持続可能な運行を目指す。
支線	町民バス （県道１号貝沢線・ 沢内線） 水色系統	幹線と接続して町内を運行する公共交通		国又は県の補助事業を活用し持続可能な運行を目指す。
	町民バス （湯田・沢内おでかけバス） 緑系統	幹線と接続して町内を運行する公共交通		国又は県の補助事業を活用し持続可能な運行を目指す。
	湯川湯けむりタクシー（乗合） 紫系統	幹線と支線を補助する公共交通	交通事業者 （道路運送法４条 一般乗合／ 路線定期運行）	西和賀町乗合タクシー運行維持費補助金を活用し持続可能な運行を目指す。
	タクシー（乗用）	幹線と支線を補助する公共交通	交通事業者 （道路運送法４条 一般乗用）	必要な支援を行い、多様な公共交通手段の確保を目指す。

なお、民間等により提供される利用者が限定されるサービスは、上記の公共交通を補完する移動手段と位置付け、連携を図ることとします。

サービスの名称	役割	事業主体	備考
スクールバス	公共交通を補完するサービス	西和賀町教育委員会	小中学校へ通学する児童・生徒に限定した移動手段
互助による運送	公共交通を補完するサービス	地域住民	特定地区の地域住民に限定したサロン・買い物・通院等の移動手段
ＮＰＯ法人による運送	公共交通を補完するサービス	ＮＰＯ法人	通院・買い物の送り迎え、ショート旅行・観光等の移動手段

2 地域旅客運送サービスの課題整理

ここまでの内容を踏まえ、地域旅客運送サービスの課題を次のとおり整理します。

課題1 利用者ニーズに対応した移動手段の確保

- 買い物・通院・通学・通勤など利用者ニーズに合わせた公共交通網の構築が必要です。
- 高齢化の進展に伴い自動車の運転が困難な高齢者及び免許返納者の増加が見込まれており、自動車に依存しなくてよい安全・安心な移動手段が必要です。

課題2 幹線と支線との連携による町外との移動手段の確保

- 町外から西和賀高校へ通学する生徒や観光客及び町外移動する町民の移動手段の確保が必要です。
- 幹線であるＪＲ北上線の維持と支線である町民バス等の接続の最適化が重要です。

課題3 公共交通の持続性を高める体制整備と効率性の向上

- 地域特性や利用者ニーズに合わせた車両、車庫等施設及び運行体制の確保にあたり、既存資本の効率的な活用と計画的な更新、運転手の人材不足への取組が必要です。
- 特に公共交通を必要とする高齢者の増加に対応したバリアフリー化の検討が必要です。
- 公共交通を維持・確保するための町の公的負担額が高い水準で推移していることから、サービスの効率化や新たな収入源の確保などにより、公的負担額の増加を抑制することが必要です。

課題4 公共交通の利用促進と多分野と連携したおでかけ機会の創出

- 既存公共交通網の維持に向けては、利用者の減少へ対応した効果的な利用促進施策を展開する必要があります。
- 人口減少傾向が続く中、公共交通の利用を増やすためには、一人ひとりのおでかけ機会を創出する取組が重要です。
- 多分野との連携によりおでかけ機会を創出し、公共交通の利便性の向上とまちの活性化が好循環となるよう取り組む必要があります。

6. 計画の基本的な方針と目標

1 課題への対応にあたっての基本的な方針

第2次西和賀町総合計画及び関連計画のまちづくりに関する方針を踏まえ、本計画の基本的な方針を次のとおり定めます。

だれもが安全に安心しておでかけできる公共交通を目指す

2 計画の目標

計画の基本的な方針である「だれもが安全に安心しておでかけできる公共交通を目指す」とは、安全な運行を第一に、町民だけではなく、町を訪れる人だれもが移動の足として公共交通を利用できる環境を構築し、住みよい環境の構築と町の振興につながる基盤の一つとしての役割を目指すことを表しています。

このことを踏まえ、本計画においては下記の3つの目標を掲げ、具体的な事業に取り組むこととします。

目標1 利便性の高い公共交通の確保

集落支援センター等の地域内の拠点を町民バスの運行経路とし、地域内交通との交通結節点とすることで、地域内と幹線系統の交通ネットワークを形成します。

観光地へのアクセス性を向上させるため、最終目的地までの交通手段を含めた二次交通の整備を進めます。

目標2 持続可能な交通体系の構築

持続可能な交通体系を構築するためには、町内における多様な輸送資源の有効活用が必要です。また、町内の一部で実施されている地域内の輸送サービスの横展開により、地域（NPO、任意団体、個人）の力による地域内交通ネットワークを構築します。

将来的に社会福祉協議会や福祉施設との連携による移動支援を検討します。

目標3 デジタル技術による利便性と持続可能性の確保

目標1及び2の推進にあたって、デジタル技術の活用により実現の可能性があることが考えられます。利便性の向上とともに、運行管理等の運営面での負担軽減及び効率化をデジタル技術の活用により推進します。

7. 目標達成のための施策・事業等

目標1 利便性の高い公共交通の確保

事業①：町民バスの利便性向上

事業内容	町民バスの利便性を高めます。
事業主体	西和賀町
実施時期	2023年度より適宜実施

具体的な取組

- 毎月の利用実績や利用者アンケート調査等により、利用実態や住民の意向についての効果測定を行うとともに改善要望等を把握し、必要に応じてサービスの見直しを行います。
- バス停、待合室のバリアフリー化の検討も含めた環境整備に取り組みます。

数値指標①：町民バスの利用者数	基準値 (2022年12月時点)	目標値 (2027年12月時点)
毎月の「月間レポート」をもとに連続する12か月間の利用者数を集計	48,065人 (町民が年約9回利用)	42,690人 以上 (町民が年10回以上利用)
数値指標②：県道1号（3路線）の平均乗車密度※3	基準値 (2022年12月時点)	目標値 (2027年12月時点)
乗降調査により把握	3.7人	6人 以上 (総合計画指標)

※3 「平均乗車密度」とは、バスの起点から終点まで平均して何人乗車しているかを示す数値です。

事業②：近隣市町との間を結ぶ公共交通サービスの充実

事業内容	町内と近隣市町を結ぶ交通手段について、既存の交通資源の活用により利便性の向上と確保・充実を図ります。
事業主体	西和賀町
実施時期	2023年度より適宜実施

具体的な取組

- 交通結節点においてダイヤ接続の最適化を図ります。
- 地域内交通ネットワーク構築による、ゆだ錦秋湖駅、ゆだ高原駅へのアクセス性の向上について検討します。
- 山伏線における路線短縮による利用者及び乗務員の負担軽減について検討します。

数値指標③：JR北上線の1日当たりの平均通過人員	基準値 (2022年3月時点)	目標値 (2027年3月時点)
JR東日本の公表資料により把握	209人	350人 以上 (総合計画指標)
数値指標④：山伏線の利用者数	基準値 (2022年12月時点)	目標値 (2027年12月時点)
毎月の「月間レポート」をもとに連続する12か月間の利用者数を集計	3,219人 (町民の約6割相当)	2,988人 以上 (町民の約7割相当)

目標2 持続可能な交通体系の構築

事業③：町民バスの運行効率化

事業内容	町民バスの持続的な運行を確保するため、スクールバス等との連携や利用動向及び収支状況等のモニタリングにより、運行の効率化を図ります。
事業主体	西和賀町、西和賀町教育委員会
実施時期	2023年度より適宜実施

具体的な取組

- 町民バス及びスクールバスにおける車両の相互融通、児童生徒の町民バス利用・一般利用者のスクールバス利用等について検討します。
- 町民バスの利用動向や収支状況及び公的負担の額を毎年検証し、効率的な運行体制について検討します。

数値指標⑤：町民バスの収支率 毎年度末における収支率を集計	基準値 (2022年3月時点)	目標値 (2027年3月時点)
	2.47%	3% 以上 (毎年前年比5%増)
数値指標⑥：運行に係る町の公的負担の額 毎年度末における住民1人あたりの町の公的負担額（交付税措置前の額）を集計	基準値 (2022年3月時点)	目標値 (2027年3月時点)
	8,963円/人	10,840円/人 未満 (2021年度の公的負担全体額以内)

事業④：公共交通を利用するきっかけづくり

事業内容	町外からの来訪者（観光客等）と地域住民に対して、公共交通の利用につながる情報提供の充実を図ります。
事業主体	西和賀町、交通事業者、観光協会、町内の飲食店・商店・旅館及び医療機関、地域住民等
実施時期	2023年度より適宜実施

具体的な取組

- 町外からの来訪者が町内の公共交通や町民バスの利用方法に関する情報を容易に入手できるよう、町の公式ウェブサイト、バスロケーションシステム等を通じた周知を図るとともに、来訪者の目的地となる施設や交通事業者との連携による情報発信を強化します。

数値指標⑦：公共交通に関する情報の発信手段 連続する12か月間において、交通事業者や地域と連携して公共交通に関する情報を発信したメディアの種類	基準値 (2022年12月時点)	目標値 (2027年12月時点)
	3種類 (デジタルサイネージ、ホームページ、時刻表チラシ)	4種類 以上 (利用促進チラシの配布、主要乗降ポイントへのポスター掲示等)

目標3 デジタル技術による利便性と持続可能性の確保

事業⑤：公共交通のICT化の推進

事業内容	ICT技術の活用により利用者が乗りたいときに乗ることができる環境構築を目指します。
事業主体	西和賀町、交通事業者、旅館等
実施時期	2023～2026年度：検討、2024～2027年度：実証・導入

具体的な取組

- バスロケーションシステムによる情報発信を充実するとともに、利用促進を図ります。
- おかけバスの2便目の利用実績を踏まえ、予約システムを活用したデマンド交通の検討をします。
- 電話受付オペレーターの負担軽減にあたり、湯川湯けむりタクシーの予約システムの構築を検討するとともに、観光客の減少に対応して宿泊予約等との連携によるMaas環境整備についても検討します。

数値指標⑧：公共交通に関するICT活用数 連続する12か月間において、公共交通の利便性向上に資するシステム導入数	基準値 (2022年12月時点)	目標値 (2027年12月時点)
	1種類 (バスロケーションシステム)	2種類 以上 (予約システム等)

8. 計画の達成状況の評価

1 計画の推進体制

計画の推進は、西和賀町地域公共交通活性化協議会（以下、「法定協議会」という。）が行います。
目標の達成状況と事業の実施状況の評価結果については、毎年1月頃に開催する法定協議会において報告します。

2 目標、事業、数値指標及び目標値の一覧

目標、事業、数値指標及び目標値の一覧は次のとおりです。目標値は、計画の変更に合わせて必要な場合には見直しを行います。

目標	事業	数値指標	基準値	目標
目標 1 利便性の高い公共交通の確保	事業① 町民バスの利便性向上	町民バスの利用者数	48,065人	42,690人以上
		県道1号（3路線）の平均乗車密度	3.7人	6人以上
	事業② 近隣市町との間を結ぶ公共交通サービスの充実	J R 北上線の1日当たりの平均通過人員	209人	350人以上
		山伏線の利用者数	3,219人	2,988人以上
目標 2 持続可能な交通体系の構築	事業③ 町民バスの運行効率化	町民バスの収支率	2.47%	3%以上
		運行に係る町の公的負担の額	8,963円/人	10,840円/人未満
	事業④ 公共交通を利用するきっかけづくり	公共交通に関する情報の発信手段	3種類	4種類以上
目標 3 デジタル技術による利便性と持続可能性の確保	事業⑤ 公共交通のICT化の推進	公共交通に関するICT活用数	1種類	2種類以上

3 計画の進捗管理と評価のスケジュール

(1) 5年間の進捗管理と評価スケジュール

目標の達成状況及び事業の実施状況については、国の地域公共交通確保維持事業の事業期間にあわせて、10月～翌年9月の1年間を期間として、毎年1月頃に開催する法定協議会において検証します。検証結果は次年度以降の事業に速やかに反映し、必要に応じて事業内容等の見直しを行います。計画の最終年度（2027年度）には最終評価を行い、次期計画の策定に向けた検討を行います。公共交通を取り巻く社会環境の変化やモニタリングの結果を踏まえ、必要と認めるときには計画を変更します。

	2023年度 (1年目)		2024年度 (2年目)		2025年度 (3年目)		2026年度 (4年目)		2027年度 (5年目)		2028 年度
	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期	下期	上期
事業実施											
目標達成 状況の評価											
事業実施 状況の評価											
改善・反映											
次期計画に 向けた検討											

(2) 毎年度の進捗管理と評価のスケジュール

毎年7～11月において次年度の事業内容を検討し、予算措置が必要な事業については年末に予算要求を行います。

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
事業の実施												
	Do：事業の実施											
法定協議会	Act：改善・反映											
法定協議会	Plan：次年度実施事業の検討											
法定協議会	Check：目標達成状況と事業実施状況の評価											
法定協議会	計画認定申請書提出											
法定協議会	次年度予算要求											
法定協議会	事業評価（国）提出											

西和賀町地域公共交通計画

発 行 西和賀町企画財政課

〒029-5512 岩手県和賀郡西和賀町川尻40-40-71

電話 0197-82-3284