

北上市地域公共交通計画

令和 4 年 3 月 策定

令和 6 年 3 月 一部改訂

北 上 市

目 次

1.	計画の概要.....	1
1-1	計画の目的.....	1
1-2	計画の位置づけ.....	1
1-3	計画の区域.....	2
1-4	計画の期間.....	2
2.	地域および地域公共交通の概況.....	3
2-1	地域特性.....	3
2-2	人口の推移と予測.....	4
2-3	鉄道の概況と利用実態.....	6
2-4	乗合バスの概要.....	9
2-5	デマンド交通(地域内交通)の運営状況.....	20
2-6	タクシー事業の概要.....	24
2-7	マイカーの保有状況.....	26
2-8	公共交通における新技術・新サービス.....	27
3.	これまでの取り組みの評価.....	28
3-1	あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画の概要.....	28
3-2	事業の進捗と評価.....	30
3-3	市民アンケートによる評価.....	37
3-4	あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画のまとめ.....	38
4.	市民の意向.....	39
4-1	市民アンケート調査.....	39
4-2	地域等ヒアリング.....	44
5.	北上市のまちづくりの方向性 ～関連計画～.....	47
5-1	北上市総合計画.....	47
5-2	北上市都市計画マスタープラン.....	48
5-3	北上市立地適正化計画.....	52

6.	地域公共交通の基本的な方針および目標.....	55
6-1	地域公共交通をめぐる課題.....	55
6-2	目指すべきまちの姿.....	57
6-3	目指すべき地域公共交通ネットワークの姿.....	57
6-4	基本目標と戦略.....	61
7.	目標達成にむけた戦略と事業.....	65
7-1	戦略1 幹線・拠点間交通ネットワークの維持.....	65
7-2	戦略2 協働型地域内交通の強化.....	69
7-3	戦略3 公共交通の価値を高める.....	71
8.	プロジェクトの推進.....	74
8-1	評価指標.....	74
8-2	計画の評価スケジュール.....	76

1. 計画の概要

1-1 計画の目的

本市は、平成 29 年6月に「あじさい都市北上公共交通網形成計画－北上市地域公共交通網形成計画－」を策定し、地域の方々が住み慣れた地域でこれからも安心して住み続けられるよう、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けた事業に取り組んできた。

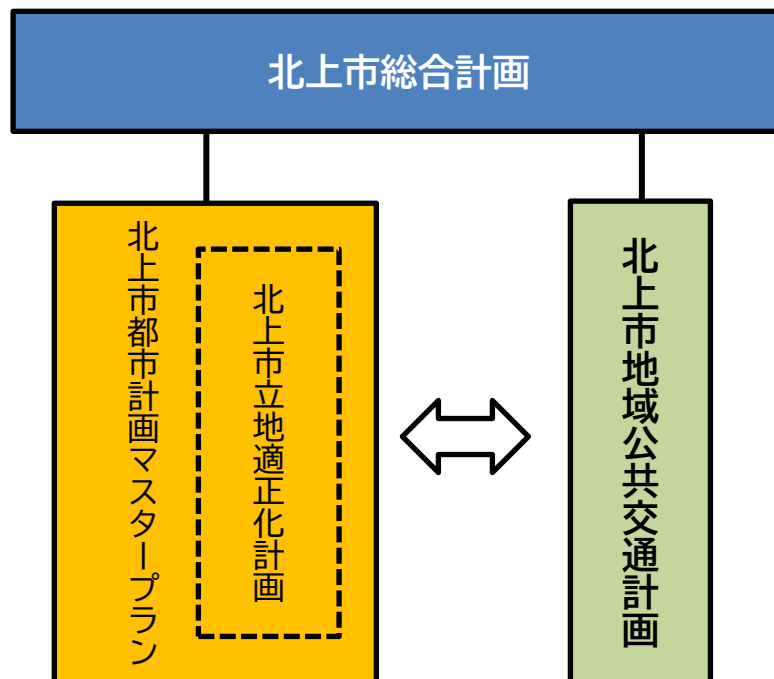
この間、少子高齢化の加速や人口減少の本格化、運転士不足の深刻化に加え、新型コロナウイルス感染症の流行という未曾有の事態により、鉄道や乗合バスなどの収支は急激に悪化し、公共交通を取り巻く環境は厳しさをいっそう増しており、アフターコロナを見据えた持続可能な公共交通ネットワークが求められている。

こうした状況を踏まえ、暮らしに寄り添う公共交通ネットワークを目指し、前計画を引き継ぐとともに、取組の成果や課題等を整理し、医療、福祉、観光や地域づくり等とも連携し、持続可能なまちづくりを目指す戦略の一環として本計画を策定する。

1-2 計画の位置づけ

本計画は、「改正地域公共交通活性化再生法(令和2年法律第 36 号)」に基づき、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにする地域公共交通のマスタープランとして定める。

また、北上市総合計画を上位計画とし、北上市都市計画マスタープラン及び北上市立地適正化計画の施策と調整を図り、整合の取れた計画とする。



1-3 計画の区域

北上市全域とする。

1-4 計画の期間

北上市総合計画の前期アクションプラン及び北上市都市計画マスタープランとの計画年度の整合性に配慮し、本計画の計画期間は令和4年度～令和7年度とする。

表 計画期間

計画名	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
北上市総合計画	基本計画（令和3年度～令和12年度）			
	前期アクションプラン（令和3年度～令和7年度）			
北上市都市計画 マスタープラン （北上市立地適正化計画）	令和4年度～令和12年度			
	概ね5年ごとに見直し			
本計画	令和4年度～令和7年度			

2. 地域および地域公共交通の概況

2-1 地域特性

北上市は岩手県内陸部の、北上川と支流和賀川が合流した沖積平野に位置している。

市域の東部は北上川沿いの平地、西部は奥羽山系の位置する山間地まで広がっている。

国道4号、JR東北本線、東北新幹線、東北縦貫自動車道が縦断し、国道107号、JR北上線、秋田自動車道が横断する、交通の要衝として栄えてきた。

市内には、工業団地が8つあり、なかでも北上工業団地は、半導体製造新工場の新築増加が見込まれている。

人口の分布を見ると、JR東北本線と国道4号に挟まれた黒沢尻地区に市の人口の約4割が集中している。そのほか、江釣子や藤根、鬼柳、飯豊地区の岩手県立中部病院周辺で人口が比較的多く、国道沿いに集積がみられる。

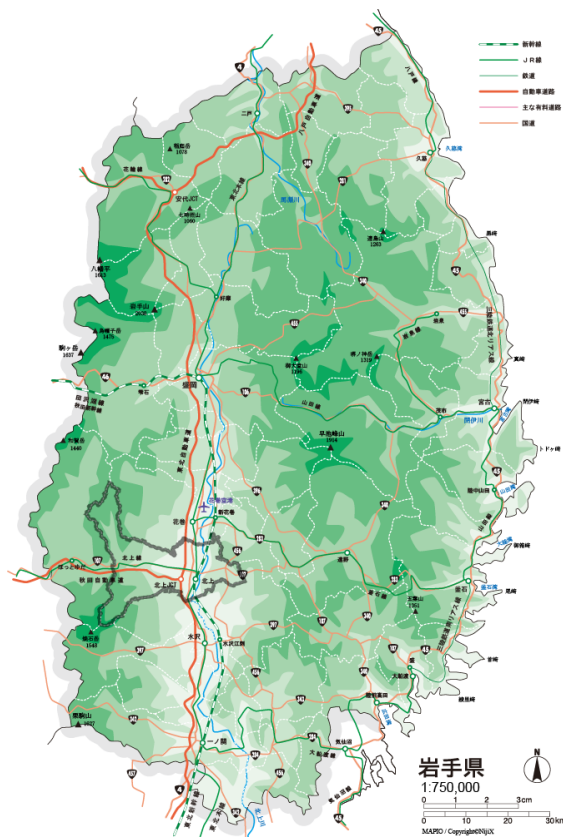


図 北上市の位置

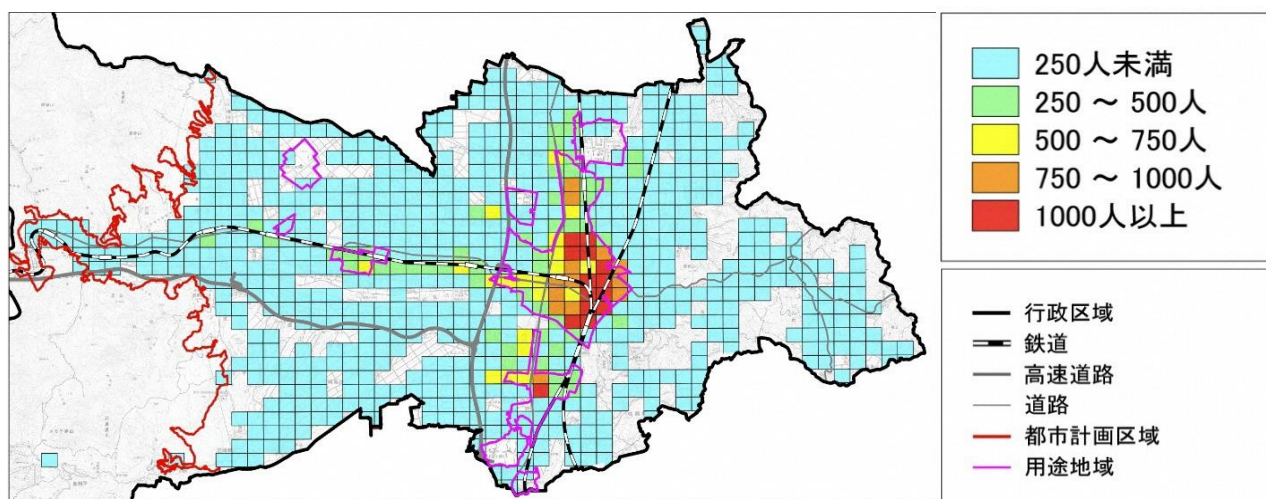


図 人口密度(平成27年(2015年))

2-2 人口の推移と予測

北上市の人口は、昭和 50 年以降は人口増加が長く続いてきたが、平成 17 年の 94,321 人をピークに減少に転じ、現在 93,312 人(令和3年8月末)となっている。

年齢別人口の推移をみると、若い世代の人口は減り続けるが、65 歳以上の人口は増加を続ける見込みで、本格的な高齢化社会が到来する。

地区別の将来人口予測をみると、特に東部や西部の農村部における少子高齢化の進行が顕著となっている。

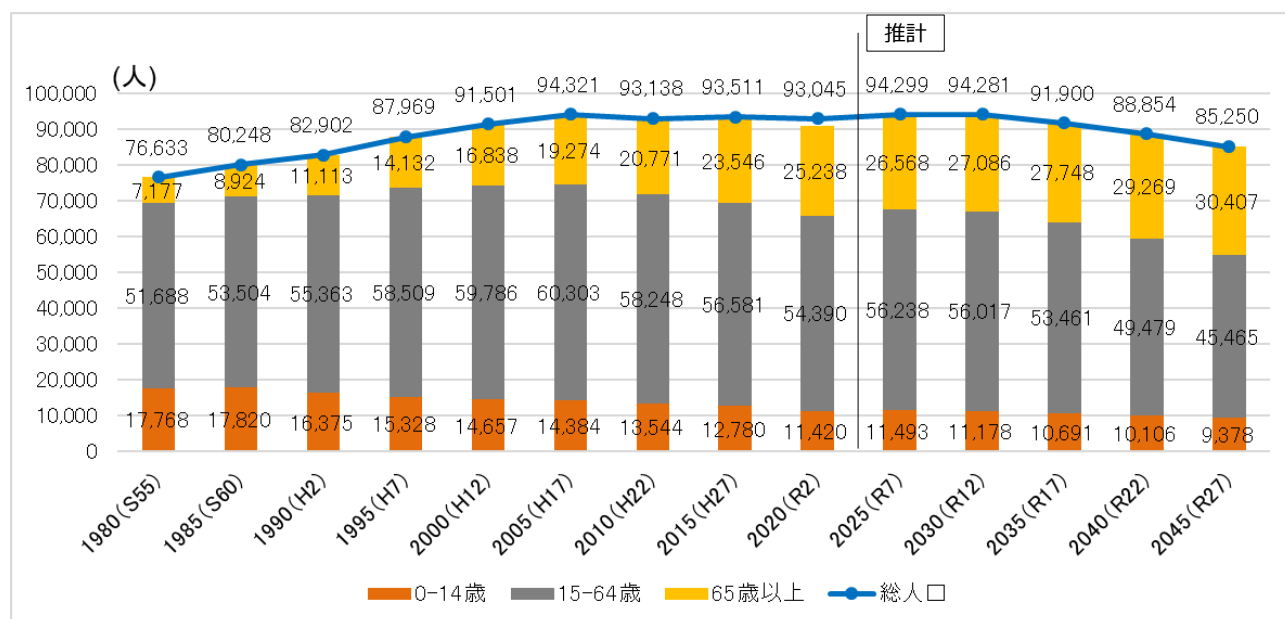


図 人口の推移と推計(人)

資料：総務省「国勢調査」、北上市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(令和2年改訂版)

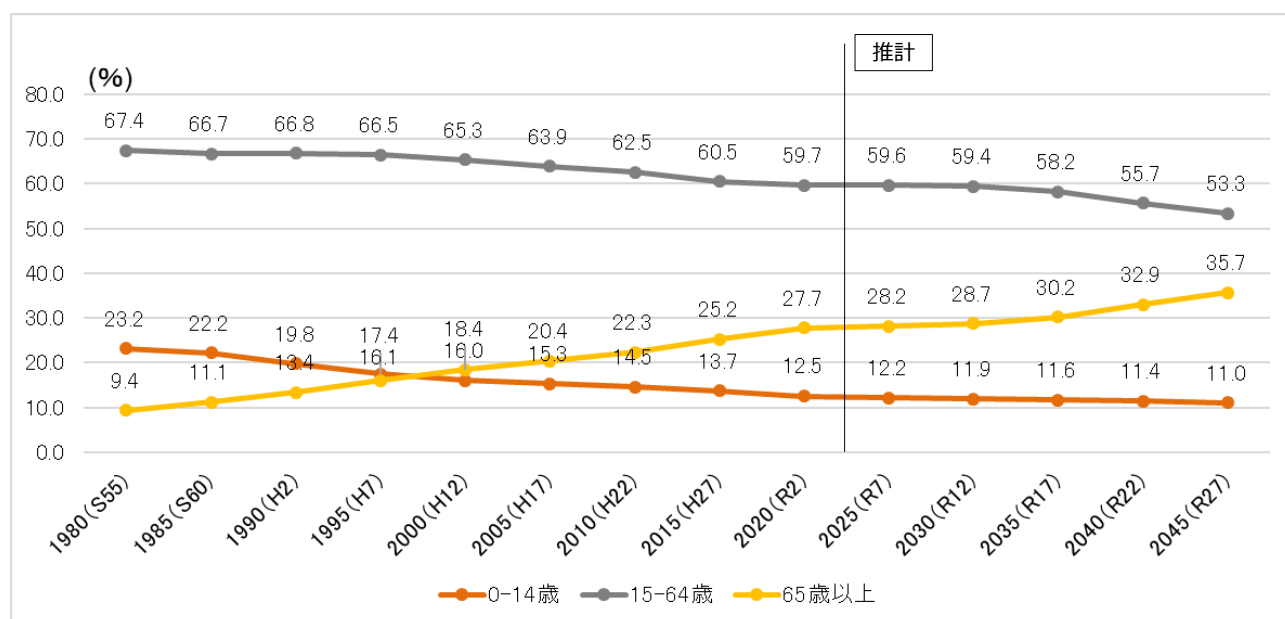


図 年齢別人口の推計(人)

資料：総務省「国勢調査」、北上市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(令和2年改訂版)

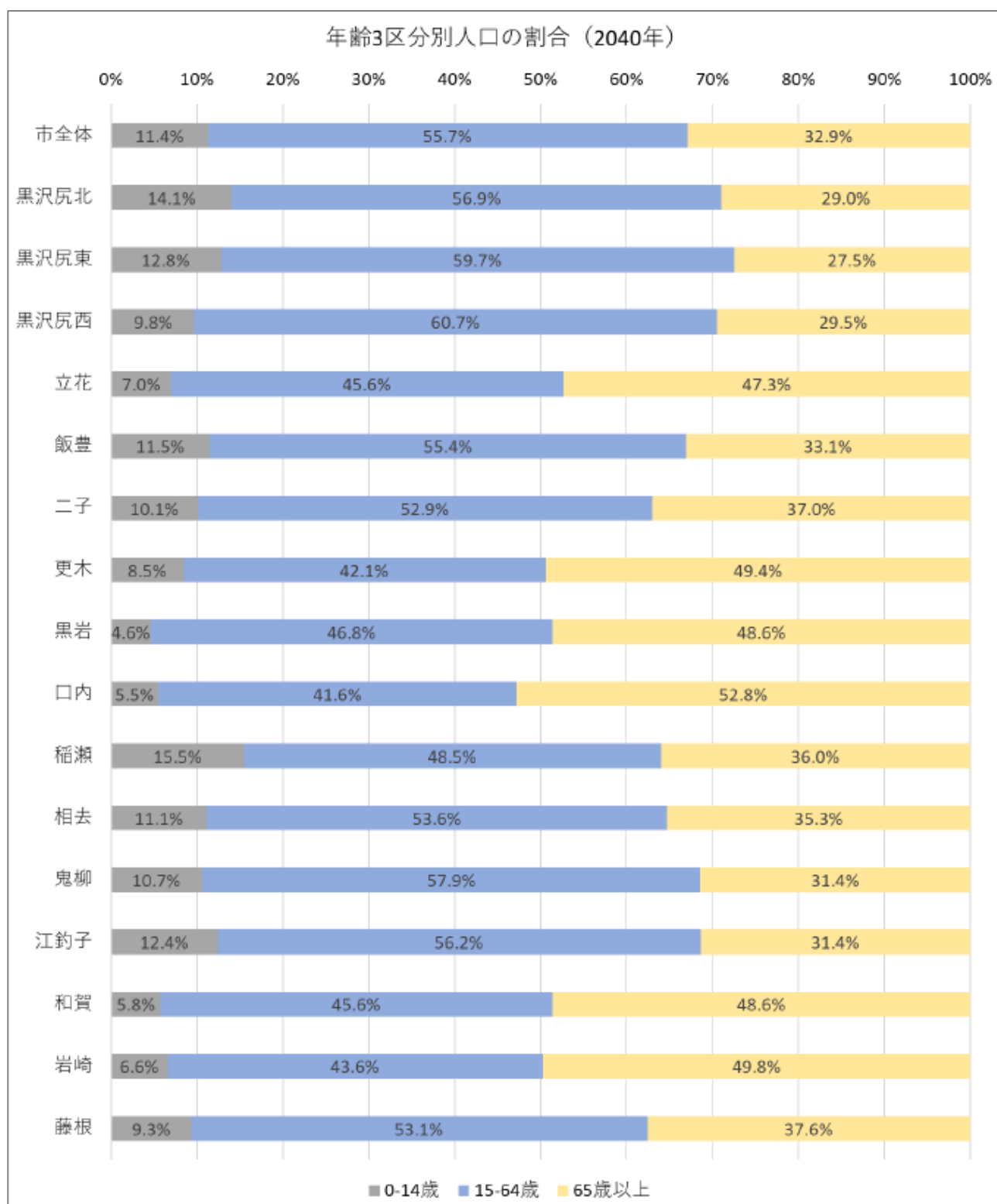


図 地区別年齢3区分別人口の割合

資料：北上市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン(令和2年改訂版)

2-3 鉄道の概況と利用実態

(1)概要

市内には、東北新幹線、JR 東北本線、JR 北上線が走り、北上駅で合流している。市内には、JR 東北本線の駅が2駅、JR 北上線の駅が7駅(北上駅除く)ある。

北上駅の1日当たりの乗車人員は平均 3,800 人前後を横ばいで推移していたが、令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の流行の影響を受け前年度から 1,000 人以上の減少がみられる。令和4年度は、新型コロナウイルス感染症の影響が依然として残るものの、1日当たりの乗車人員は 3,340 人である。

JR 北上線の1日当たりの平均通過人員¹は減少が続いている。令和3年度は、新型コロナウイルス感染症の影響で 209 人と大きく減少したが、令和4年度は、250 人と回復がみられる。

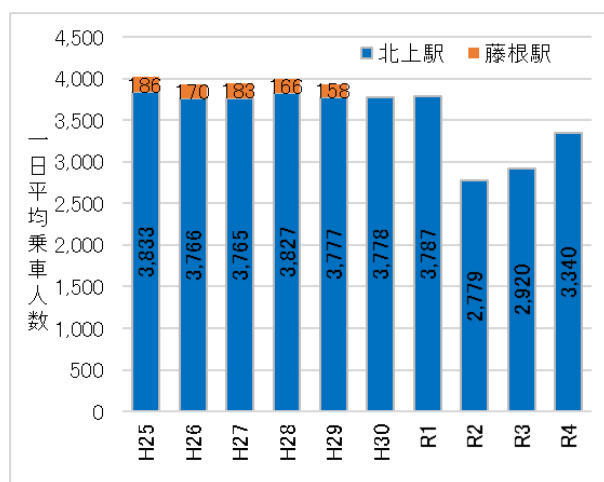


図 鉄道駅の一日平均乗車人員

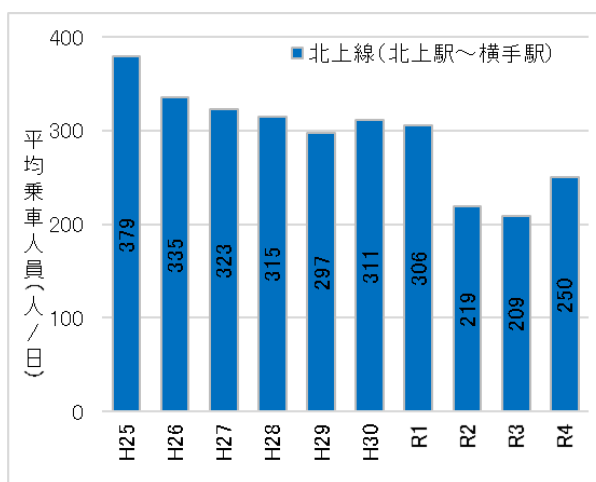


図 北上線の平均通過人員(人/日)

資料:北上市統計書、東日本旅客鉄道(株)(藤根駅は平成30年度より無人駅となったため数値なし。)

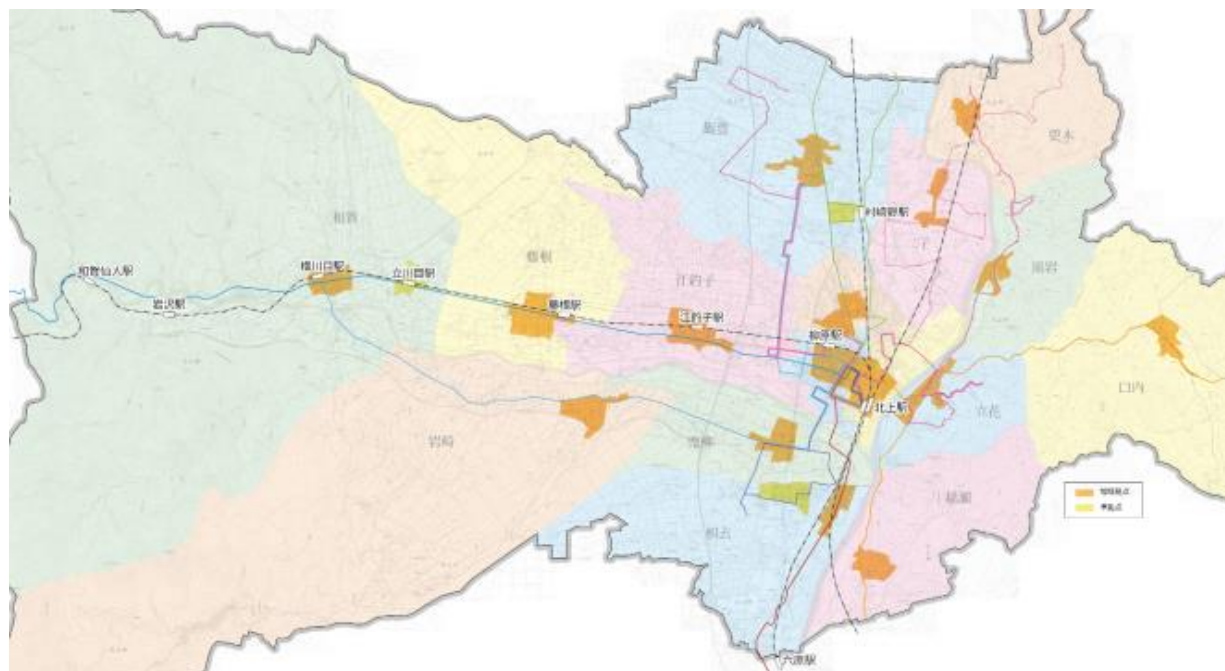


図 鉄道と鉄道駅の位置

¹ 「平均通過人員」は1日1km当たりの人数を表し、平均通過人員＝各路線の年度内の旅客輸送人員キロ÷当該路線の年度内営業キロ÷年度内営業日数により求められる。

(2) 駅の利用状況 ～令和3年度調査～

1) 調査概要

■調査の目的

交通結節点となる JR 駅の利用状況や駅までのアクセスおよびイグレス²の実態を把握し、本計画策定の基礎的資料とする。

■調査の対象及び調査日

9月8日(水)…藤根駅、横川目駅

9月9日(木)…柳原駅

■調査の方法

調査員の目視によりカウント調査を行った。

■調査対象

当該駅を通過する JR 全便の利用状況

JR 北上線 …上り(北上駅着)6:35～21:25、下り(北上駅発)6:10～21:45

2) 1日あたりの駅利用者人数(乗降延べ人数)

1日あたりの駅利用者人数は、藤根駅が110人、次いで柳原駅が102人、横川目は39人である。

利用者に占める学生の割合は、全体では71%が高校生、小中学生は1%であり、通学利用が多数を占めている。

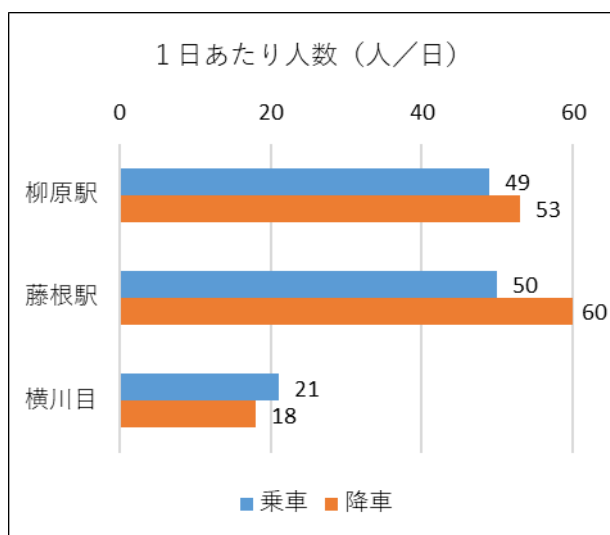


図 1 日あたりの駅利用者数

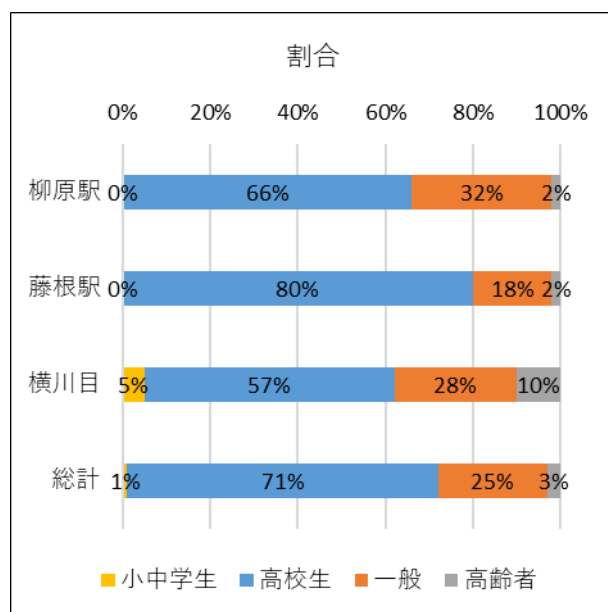


図 駅利用者の年齢(目視調査)

² アクセスとは駅までの交通手段を指し、イグレスとは駅からの交通手段を指す。

3) 駅からのアクセス・イグレス方法(乗降延べ人数)

駅に来るときの交通手段、駅から帰るときの交通手段は、「徒歩」が柳原駅で 80%を占め、全体では 58%となっている。次いで「自転車」が 26%を占めており、藤根駅では 38%となっている。「車」は全体の 16%を占めているが、柳原駅では 2%と少なくなっている。

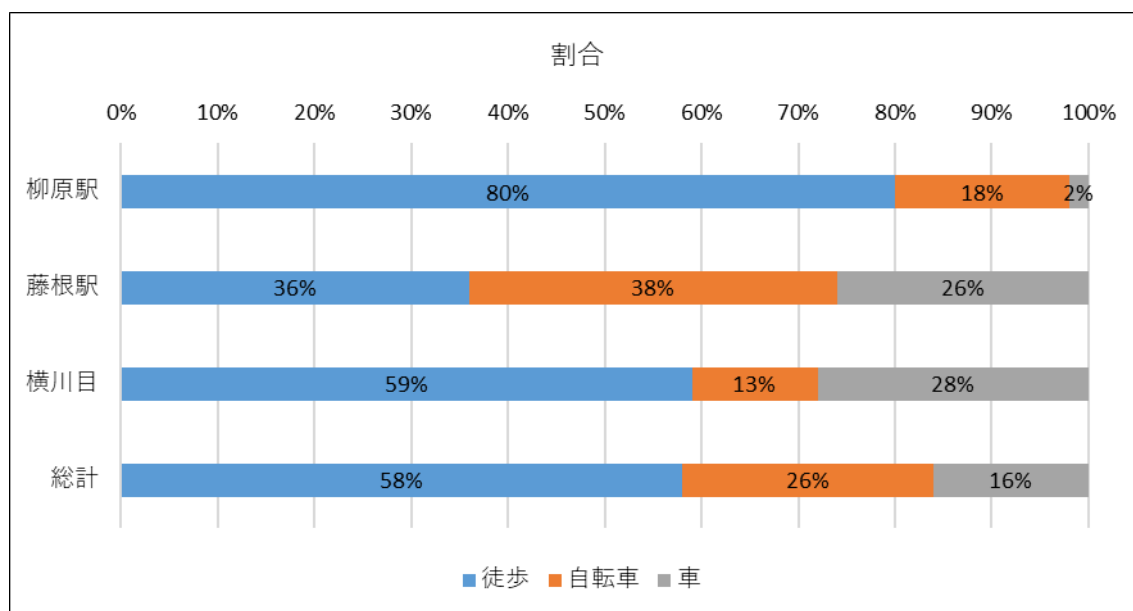


図 アクセス・イグレス方法別の割合

4) 駅ごとの利用の特徴と課題

駅ごとの利用の特徴と課題を整理すると、JR 北上線は、朝夕の利用が多く、その大半は高校生の通学利用であること、徒歩で来る人が多いことなどが明らかになった。

表 駅ごとの利用の特徴と課題

駅名	利用の特徴	課題
柳原駅	・一般の利用が 32%あり、他の駅に比べて若干多い。 ・交通手段は徒歩が大半を占めている。	■朝と夕方以降の利用に集中し、昼間の乗降が少ない。
藤根駅	・高校生の利用が多く、80%を占めている。 ・自転車で来る人が 38%で、他の駅に比べて多い。	■夕方以降に上りの乗降がない。
横川目駅	・小中学生の利用が 5%あるが、上り便のみの利用で、下りは電車を利用していない。	■1日の乗降数が延べ 39 人と少ない。

2-4 乗合バスの概要

(1) 運行と利用の概要

乗合バスは、岩手県交通株式会社によるバス路線(7路線17系統)とコミュニティバスであるおに丸号³(6路線)の計13路線23系統が運行している。

乗合バスの走行距離は微減傾向で推移している。使用している車両台数も減少しており、令和3年度は20台で運行している。

利用者数は、平成28年度以降はやや横ばいで推移をしている。コミュニティバスは路線数を増やしたこともあり、平成29年以降微増していたが、新型コロナウイルス感染症の影響を受けた令和2年度に大きく減少した。定期率は毎年変動するが、40～50%の間で推移している。

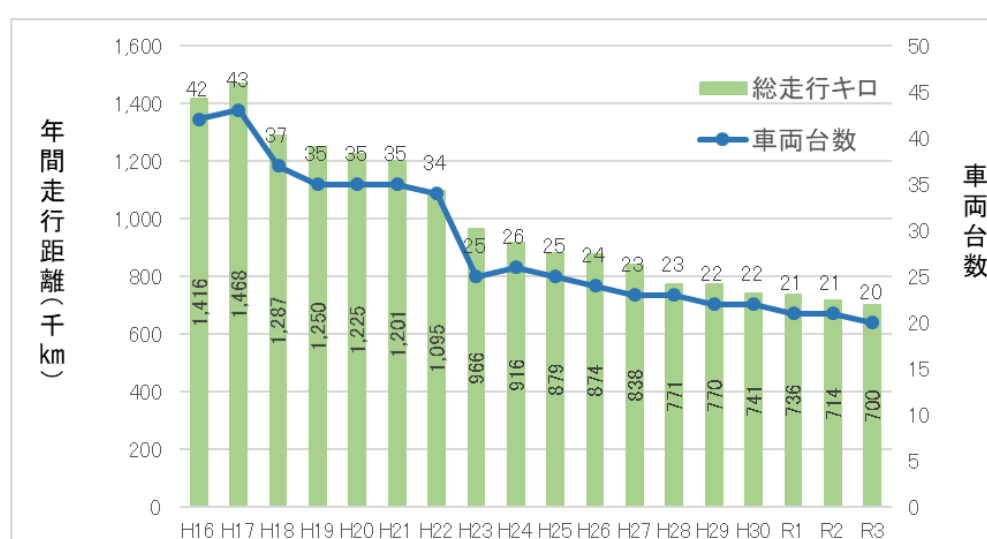


図 乗合バスの総走行キロと車両台数

資料:北上市統計書

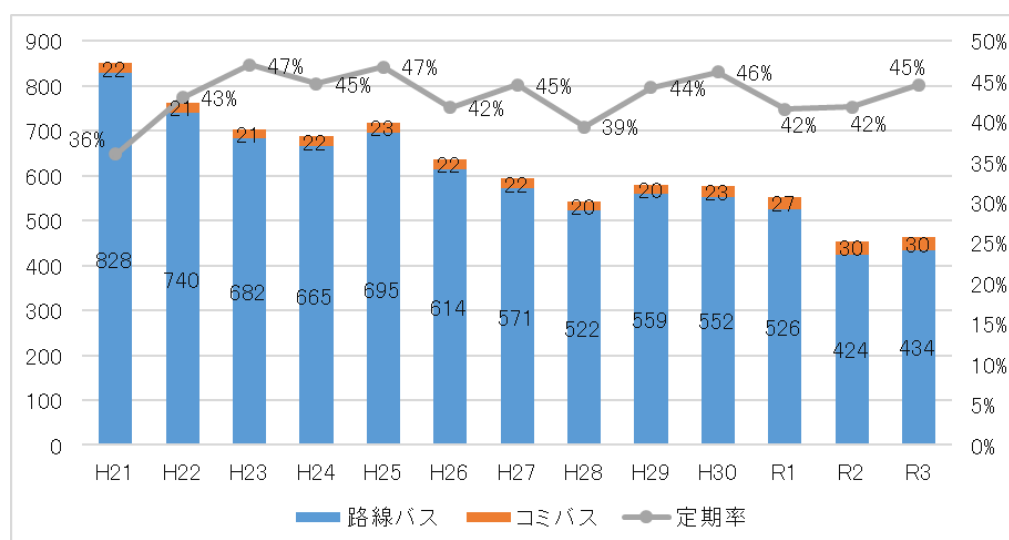


図 乗合バスの乗車人員(千人)と定期率

資料:北上市統計書

³ 親しみやすく、覚えやすいバスを目指して、平成31年4月からコミュニティバスの愛称を「おに丸号」としている。

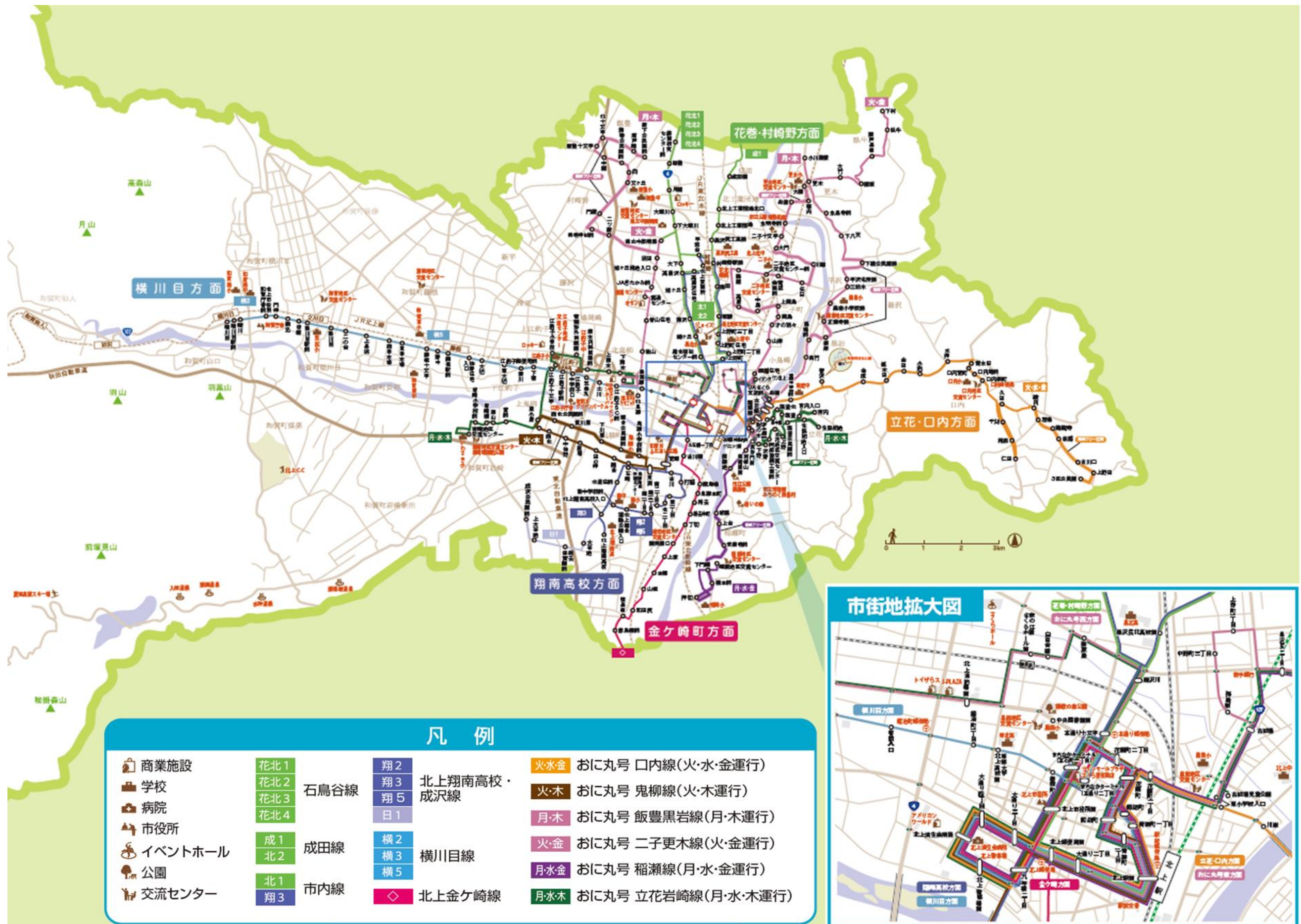


図 北上市バス路線図(令和 3 年度)

(2)運営・補助

令和4年度は、岩手県交通が運行するバス路線7路線のうち、国や県の補助を受けて運行を維持している路線が4路線、補助を受けていない路線が3路線ある。

キロ程は、コミュニティバス(飯豊黒岩線)が最も長く 41.0 km、次いで、コミュニティバス(二子更木線)、石鳥谷線が 30 km前後と長い。

運行回数は、横川目線が3系統合わせて 26.5 回と多い。

平均乗車密度は、翔南高校の生徒を運ぶ翔南高校線が高い。

新型コロナウイルス感染症の影響による利用者の減少や収支の悪化、運転手不足の深刻化によりバス路線の減便・廃止が相次ぎ、石鳥谷線の花巻空港駅系統と成沢線は令和5年3月に廃止され、北上金ヶ崎線は令和6年3月に廃止が予定されている。

表 路線バスの概要(岩手県交通バス・令和4年度)

No.	路線名	種類	経路	キロ程	運行回数	平均乗車密度
1-1	石鳥谷線	国庫	北上駅～中部病院・イトーヨーカドー～志和口	29.7	9.5	2.5
1-2			北上駅～中部病院～志和口	28.9	1.5	2.5
1-3			北上駅～中部病院～花巻駅前	16.1	6.0	1.8
1-4			北上駅～中部病院～花巻空港駅※1	23.0	1.0	1.6
2	北上金ヶ崎線※2	国庫	北上済生会病院～金ヶ崎役場	15.6	7.0	1.4
3-1	横川目線	フィ	北上駅～横川目	14.8	6.0	2.5
3-2			北上済生会病院～横川目	16.2	10.5	3.3
3-3			北上駅～藤根十文字	9.4	10.0	2.2
4-1	翔南高校線		北上済生会病院～九年橋三丁目～翔南高	9.2	8.5	2.6
4-2			北上駅～九年大橋・石崎～翔南高	4.3	1.0	6.6
4-3			北上営業所～村崎野・大堤～翔南高	13.5	1.0	4.9
4-4			北上営業所～堤ヶ丘・石崎～翔南高	10.1	2.0	5.1
5	成沢線※3		北上済生会病院～成沢公民館	12.7	0.5	1.4
6-1	成田線	県単	北上駅～村崎野・成田～花巻北高	18.5	3.0	1.4
6-2			北上駅～北上工業団地北口	8.3	1.0	0.6
7-1	市内線		北上営業所～北上駅	5.8	1.5	2.1
7-2			北上営業所～村崎野～北上駅	7.2	0.5	1.5

注:「キロ程」は、1 経路の片道の距離(km)をさす。

「運行回数」は、1 日あたりの往復の運行便数をさす。1 往復=1 回。

「平均乗車密度」は、当該路線の全線でのバスの乗車人員の平均で、平均乗車密度=運送収入÷(総走行キロ×平均賃率)、平均賃率=停留所相互間総運賃額÷停留所相互間総キロ程により求める。

「フィ」とは、「地域内フィーダー系統確保維持事業」の対象路線で、国の半額補助を受けている。

※1:石鳥谷線の北上駅～花巻空港駅系統は、令和5年3月で廃止。

※2:北上金ヶ崎線は、令和6年3月で廃止予定。

※3:成沢線は、令和5年3月で廃止。

表 路線バスの概要(コミュニティバス・令和 4 年度)

No.	路線名	種類	経路	キロ程	運行回数	平均乗車密度
8	コミュニティバス (飯豊黒岩線)	市	飯下公民館～小川屋敷	41.0	4.0	—
9	コミュニティバス (二子更木線)	市	県立中部病院～下村	30.8	4.0	—
10	コミュニティバス (稲瀬線)	市	稲瀬地区交流センター～まちなかターミナル・(本通り二丁目)	15.6	3.0	—
11	コミュニティバス (立花岩崎線)	市	岩崎地区交流センター～中才公民館前	28.3	4.0	—
12	コミュニティバス (口内線)	市	3 区公民館～まちなかターミナル・(本通り二丁目)	21.9	4.0	—
13	コミュニティバス (鬼柳線)	市	鬼柳地区交流センター～まちなかターミナル・(本石町一丁目)	13.1	4.0	—

(3) 運営状況

1) 乗合バスの運営状況

経常費用及び欠損額は、平成29年度に減少したものの、平成30年度以降は増加傾向が続いている。

北上市の負担額(補助額)は、平成28年度に1,300万円であったが、平成30年度以降にコミュニティバスの新規運行が続いたため、令和4年度は3,800万円となっている。このうちコミュニティバスの運行にかかる負担額は、3,600万円程度となっている。

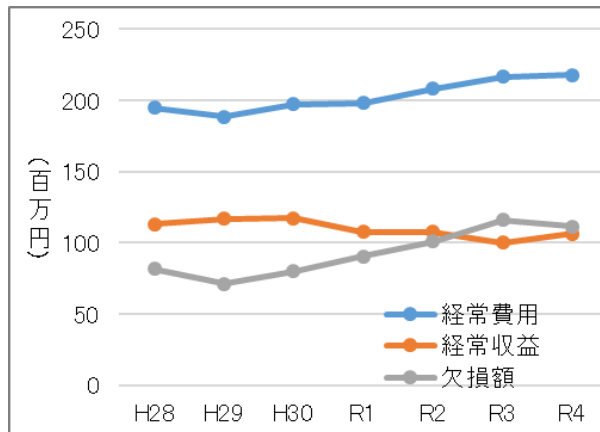


図 乗合バスの運行にかかる費用と収入

資料: 岩手県交通資料、北上市資料

注: 補助対象路線のみ

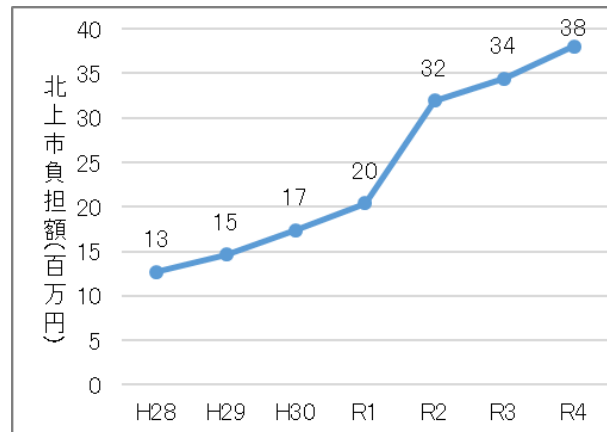


図 乗合バスに対する市負担額

資料: 北上市資料

2) 岩手県交通バスの運営状況

国庫補助と県補助は、欠損額に対し満額交付されるものではないため、事業者の負担は増加している。

路線別では、横川目線は便数が多いため、石鳥谷線は路線距離が長いこと、それぞれ運行に係る経費が大きくなっている。北上金ヶ崎線は利用者が少ないことから、収支率 20%と低く、利用者一人当たりにかかる費用は 1,000 円を超える。

輸送人員は全便で減少傾向が続いているが、利用者が多かった横川目線の利用者が減少している。

岩手県交通全体の運転手数は年々減少しており、令和4年は346人となっている。

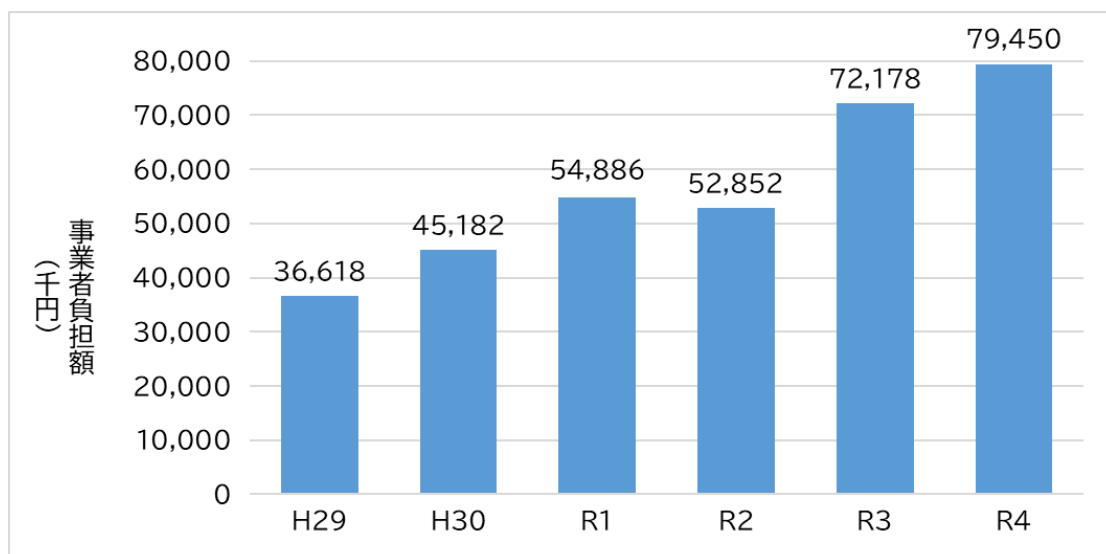


図 岩手県交通バスの事業者負担額



図 岩手県交通バスの経営状況

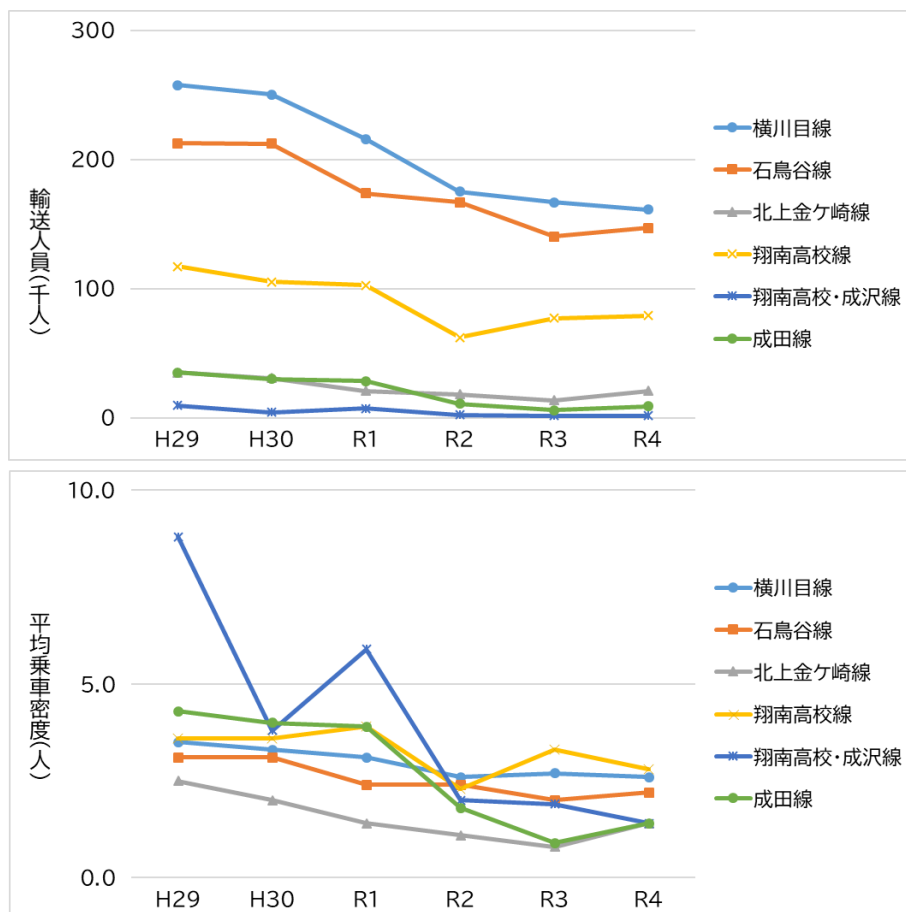


図 岩手県交通バスの輸送人員と平均乗車密度の推移

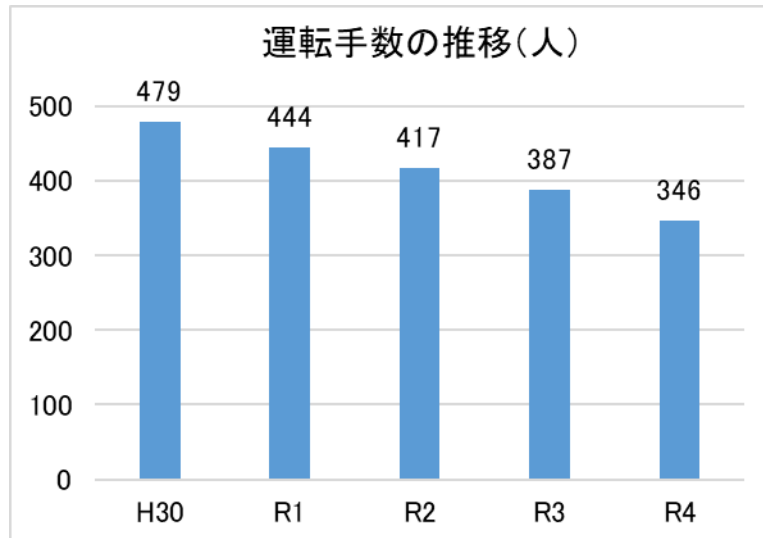


図 岩手県交通バスの運転手数の推移

3) コミュニティバスの運営状況

運行年数が長い飯豊黒岩線と二子更木線は利用者が多く、1便平均11人の利用があるが、そのほかの路線は1便平均2～4人の利用に留まる。そのため、利用者一人当たりの経費・補助金は、鬼柳線で2,500円前後と高くなっている。

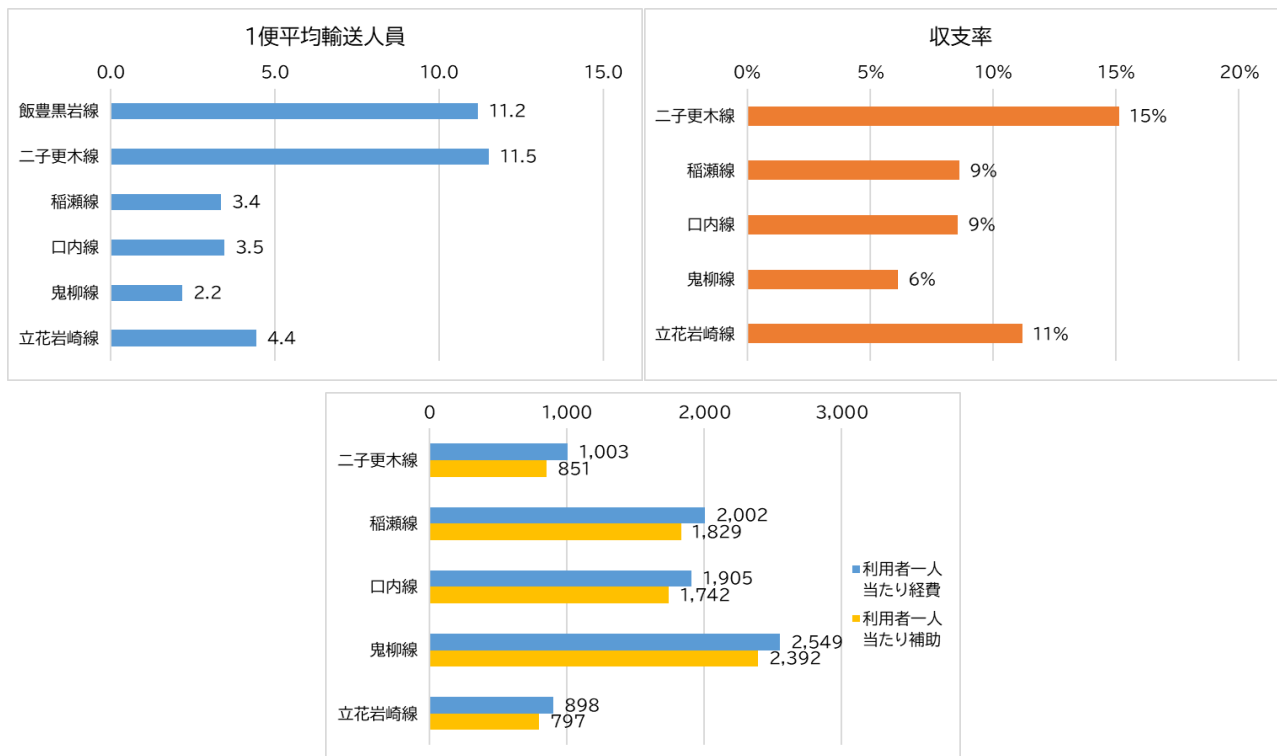


図 コミュニティバスの運営状況

注:収支率と一人当たり経費、補助は、二子更木線に飯豊黒岩線を含んでいる。

(4)利用の実態 ～令和3年度調査結果～

1)調査の概要

■調査目的

本計画策定の基礎資料として、市内を運行する路線バスを対象に利用実態の把握を行った。

■調査日

岩手県交通バスについては、平日 1 日に対して、全便を把握した。(8/30～9/3)

コミュニティバスについては、二子更木線及び飯豊黒岩線に対し調査を行った。(8/19、20、24、30)

■調査方法

岩手県交通のバスについては、バスに乗車した調査員が、乗客に対して調査票を配布、回収する方法でアンケートを実施した。アンケートを拒否した乗客に対しては調査員が記入する方法をとり、乗客全員に対して把握する^{しつぱい}悉皆調査として実施した。

コミュニティバスについては、調査員の対面式によるアンケートを実施した。

2)乗客人数

岩手県交通のバスについては、もっとも乗客人数が多いのは便数の多い横川目線で、1 日 400 人を超える利用がある。次いで、石鳥谷線が約 270 人である。

コミュニティバスについては、二子更木線、飯豊黒岩線ともに 40 人程度の利用がある。

表 路線バスの乗客数

路線	乗車人数人)
横川目線	430
石鳥谷線	269
北上金ヶ崎線	43
成田・村崎野・花北線	34
北上翔南高校・成沢線	213
小計	989
二子更木線	41
飯豊黒岩線	44
小計	85
総計	1,074

3)利用目的

岩手県交通のバスについては、全体で、通学目的の利用者が 38%、通勤目的が 25%と多い。

横川目線は通学が 40%、通院と買い物が合わせて 31%、通勤が 20%と通学利用が多い。石鳥谷線は通学利用が少なく、通勤利用が 38%を占めて多い。北上金ヶ崎線は通勤利用が 45%を占めて多く、その他の利用も多い。成田線・村崎野・花北線は通勤利用が過半数を占めて多い。北上翔南高校・成沢線は通学利用が 68%と多い。

コミュニティバスについては、通院利用と買い物利用が多くを占めている。

・

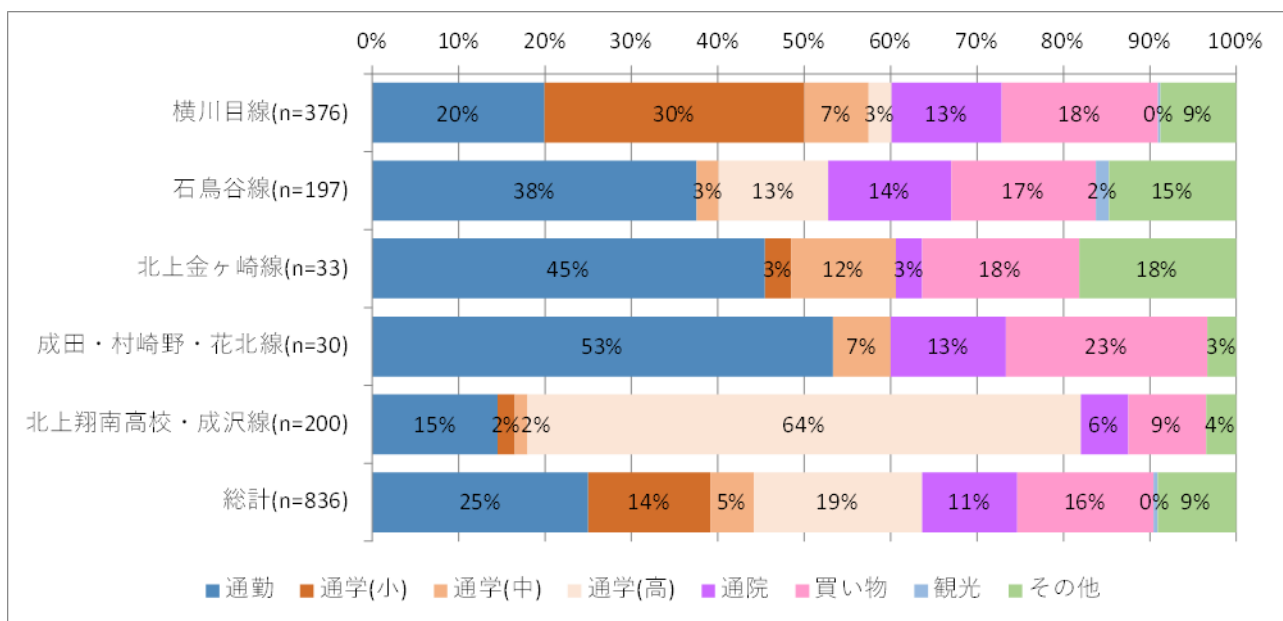


図 岩手県交通バスの利用目的

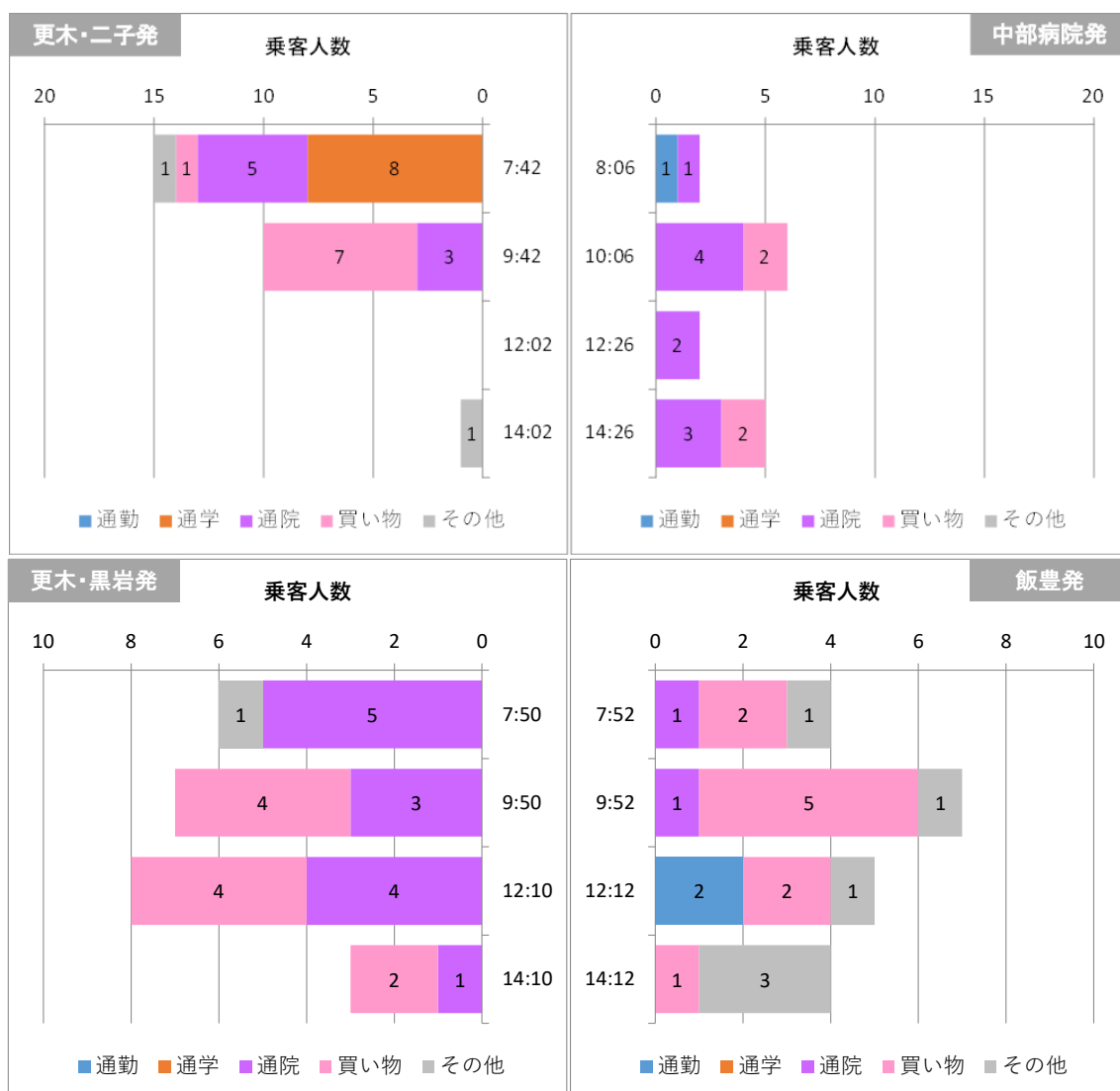


図 コミュニティバスの利用目的

4) バスの便利な点、不便な点

バスの利便性については、全路線で「とても便利」の回答が一番多く、次いで「やや便利」の回答が多い。利用者からの利便性に対する評価は高いことが分かる。

成田線など便数の少ない路線については、不便と回答する割合が比較的多くなっている。

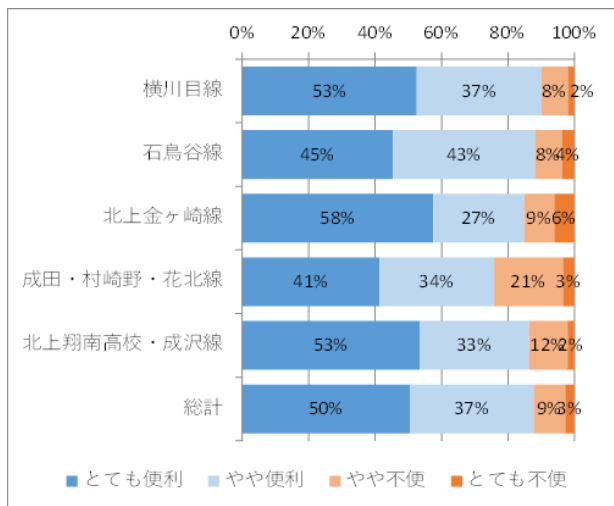


図 岩手県交通バスの利便性評価

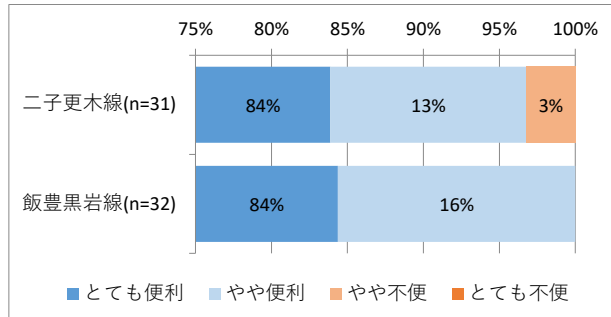


図 コミュニティバスの利便性評価

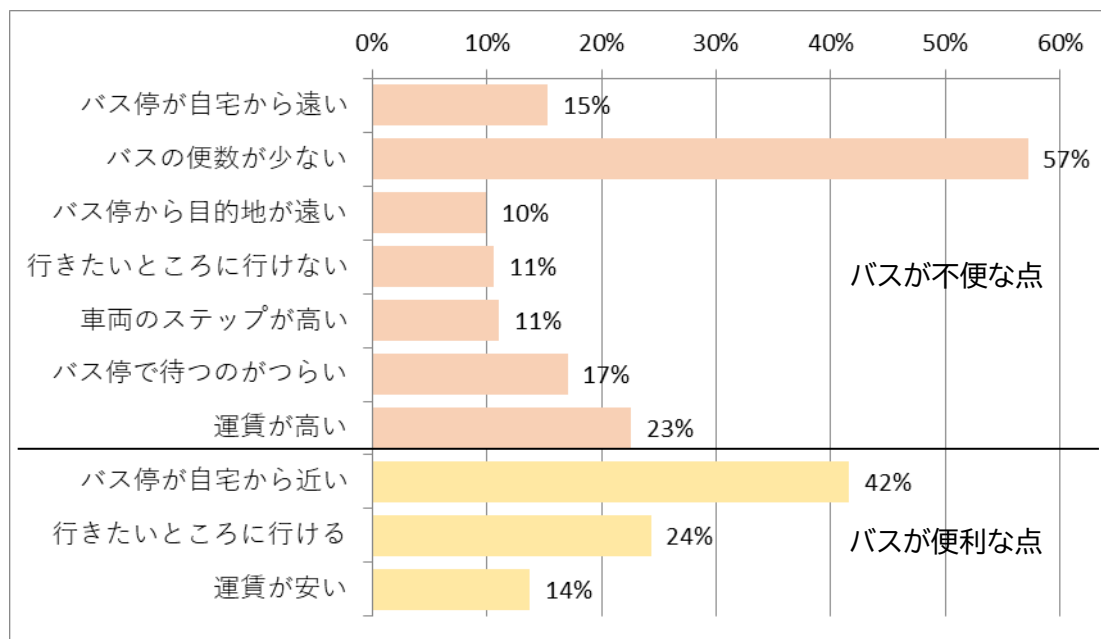


図 岩手県交通バスの便利な点、不便な点

5) 運行の状況 ～岩手県交通に対する聞き取り調査～

事業者に対して、現状や課題について話を聞いた結果を下記にまとめる。

表 岩手県交通バスの現状と課題

項目	聞き取り調査
経営等の状況	・バスの利用者数は新型コロナウイルス感染症の影響で2、3割減少している。今後も厳しい状況が続くことが予見され、復調の兆しはない。 ・広域路線である石鳥谷線、北上金ヶ崎線、成田線について、北上市と隣市町を跨ぐ利用が減っている。 ・北上金ヶ崎線は国庫補助、成田線は県補助を受けて運行しているが、利用者の減少により、両路線とも補助対象路線から外れる懸念がある。 ・横川目線は北上市からの要請等により、フィーダー補助を活用して30分間隔ダイヤで運行しているが、事業者負担が約1,600万円ある。通勤・通学・通院等の利用は多く、30分間隔ダイヤでの運行は継続したいが、事業者負担が運行上の懸念となっている。
乗務員	・コロナ後に高速バス等の運行が復活した場合は、乗務員不足の発生が考えられる。
利用促進等	・冬季は高校生の需要があると思われる。北上駅から黒北高校へのバスなど検討したい。 ・石鳥谷線については、利用者の需要を見ながら済生会病院への乗り入れを、成田線と北上金ヶ崎線は、団地付近を通過するので、工場勤務者等への利用促進策を検討したい。
課題等	・広域路線について、国庫補助・県補助対象路線から外れた場合の運行方針について北上市や関係市町と協議が必要である。 ・横川目線のほか、事業者の負担額が増加している。

2-5 デマンド交通(地域内交通)の運営状況

(1)運行の経緯と概要

市内には、地域内の移動を担う交通としてデマンド型の地域内交通が8地区で運行されている。運行の経緯は地区によってさまざまで、8地区のうち3地区は患者輸送バスの廃止後の代替手段として、2地区は路線バスの廃止に伴う導入、3地区は地域住民の支え合いの観点から取り組みがスタートしている。

運行の形態は、8地区のうち5地区はタクシー事業者による乗合タクシー、1地区はボランティアドライバーによる交通空白地有償運送、2地区はボランティア無償運送(住民同士の互助に輸送)となっており、地区の実情に応じた地域内交通が運行されている。

平成30年度には、地域内交通における地域と市の役割分担、運行方法、運賃、補助金等の見直しを行い、利用者数は全体として増加傾向にある。

表 地域内交通の概要

地区	運行開始	運行経緯	運営主体	運行態様	運行者	運行頻度/運賃
江釣子	R2.6	地域の交通弱者のため自治組織が検討	江釣子地区自治振興協議会	互助による輸送	江釣子地区自治振興協議会(おーあしすと実行委員会に委託)	週2日運行 無料
黒岩	R1.10		黒岩自治振興会		黒岩自治振興会(NPO 法人あすの黒岩を築く会に委託)	
稲瀬	H24.4	熊沢線の廃止に伴い運行	稲瀬町自治協議会	乗合タクシー	(有)都タクシー	週3日運行 200 円
相去	H23.10	日香下線の廃止に伴い運行	相去地区自治協議会		(株)八重樫タクシー (有)都タクシー	週6日運行 500～700 円
口内	H22.7	独自の取り組み「ボランティア輸送」から本格運行に移行したもの	口内町自治協議会	交通空白地有償運送	NPO法人くちない	毎日運行 ・町内 100 円 ・市街地まで 800～1,200 円
和賀	H20.4	旧和賀町患者輸送バスの廃止に伴う代替手段として運行	北上市	乗合タクシー	(有)和賀観光タクシー	週3日運行 200 円
岩崎						
藤根						

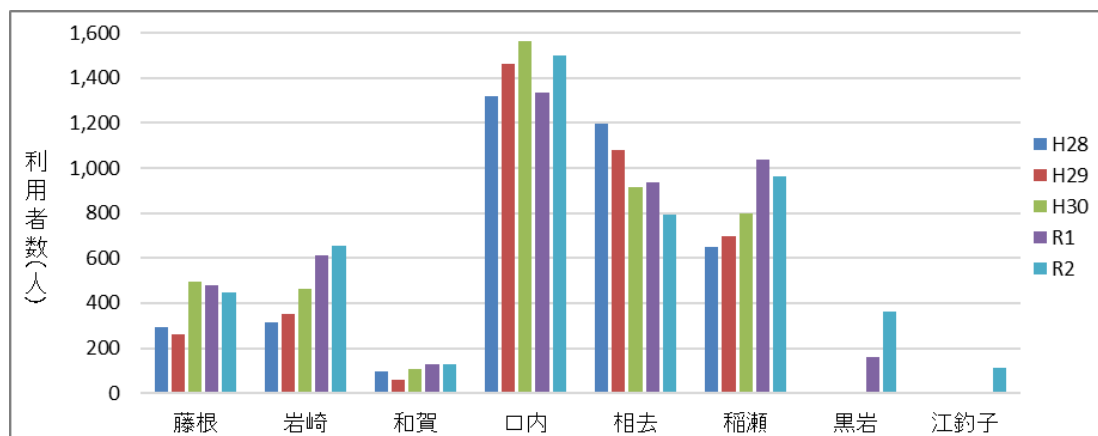


図 利用者数の推移

(2)運営状況

1 回あたりの利用者数は、黒岩地区と江釣子地区で 2.8 人／回を超えるが、そのほかの地区では、1.0～2.2 人/回で推移している。

収支率は、口内地区と相去地区で比較的高く、令和2年度はそれぞれ 27.7%と 34.8%である。一方、藤根地区、岩崎地区、和賀地区及び稲瀬地区においては、運賃の低額化見直しにより、平成 30 年以降 20%を下回っている。運行事業者に対しては、「補助金契約」、「北上市地域内交通運行事業費補助金交付要綱」、「北上市互助輸送事業補助金交付要領」により補助金が交付されており、口内地区のみ補助金額の上限に達している。

表 地域内交通における補助方法等

地区	補助方法	補助額の算出方法
藤根	補助金交付契約	経費から運賃収入を差し引いた額
岩崎		
和賀		
口内	北上市地域内交通運行事業費補助金交付要綱	経費から運賃収入を差し引いた額(上限 150 万円)
相去		
稲瀬		
黒岩	北上市互助輸送事業補助金交付要領	経費の3分の2の額(上限 50 万円)
江釣子		

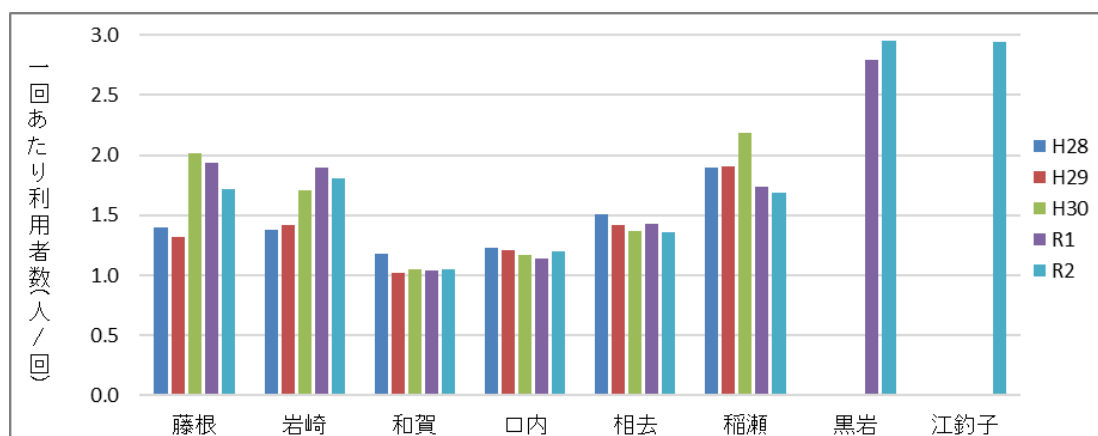


図 乗合率(1 回あたりの利用者数)

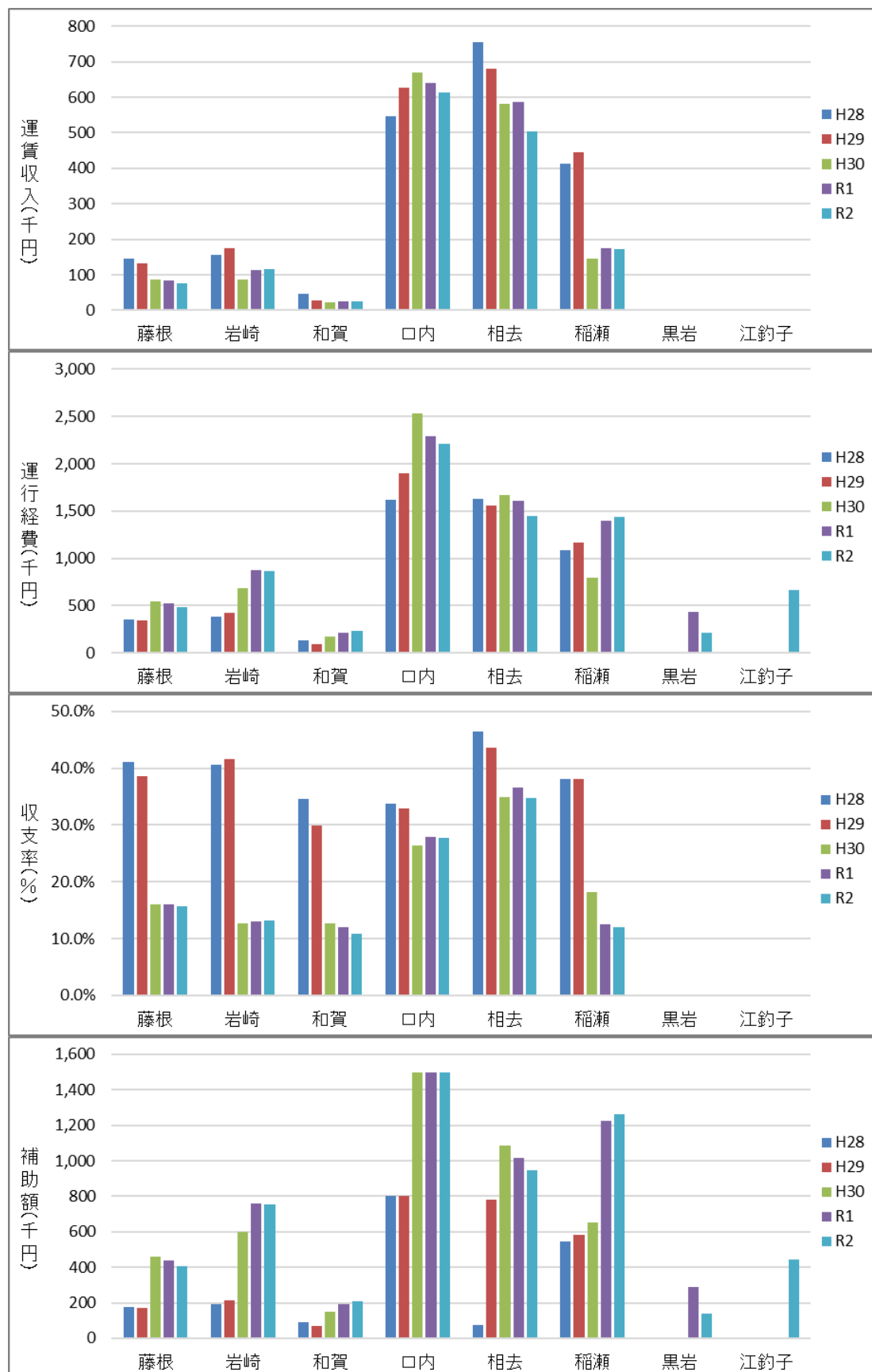


図 運賃収入・運行経費・収支率(運賃収入÷運行経費)・補助額

注:黒岩・江釣子は運賃無料のため、収支率を算出していない

(3)課題の整理 ～運行者に対する聞き取り調査～

運行者に対して、それぞれの交通の現状や課題について話を聞いた結果を下記にまとめる。

表 デマンド交通(地域内交通)の現状と課題

運行者	運行 地区	聞き取り調査
(有)和賀観光タクシー	藤根 岩崎 和賀	・乗務員は全員 70 代である。乗務員の高齢化と不足が深刻である。 ・車両や乗務員が不足する際は、グループ会社の八重樫タクシーに応援を頼んでいる。 ・利用者が固定化しており、新規利用者は少ない。 ・降車場所を増やすなど検討してはどうか。 ・直前に利用キャンセルの連絡があると、ドライバーと車両を手配済みであるため困る。
NPO法人くちない	口内	・運行開始以降、利用者や登録者は増加傾向であるが、今後は、地域内の過疎化の進行により利用が減少することも考えられる。 ・ドライバー登録は 10 人だが、実働は 3、4 人である。ドライバーの確保に苦慮している。 ・利用者数の多い日、少ない日が一定ではないため、事前にドライバーの日程調整をすることが難しい。 ・利用は前日までの予約としているが、当日の連絡がある。可能な限り対応しているが、ドライバーが少ないため、ドライバーの調整が大変である。 ・運行収支は市の補助金があるものの赤字となっている。補助金の上限額を見直しして欲しい。
(株)八重樫タクシー	相去	・乗務員は 60 代が多い。 ・のりたくんの配車・乗務員不足の際は和賀観光タクシーへ応援を出している。
(有)都タクシー	相去 稲瀬	・相去地区は地域に周知されているが、新規利用が増えない。 ・ドライバーの高齢化、人手不足、人材確保が問題である。
NPO法人あすの黒岩を築く会	黒岩	・利用は前日までの予約としているが、当日の電話や飛び込みの利用があると困る。 ・ドライバーはボランティアであるため、ドライバーを集められない。 ・車両が老朽化したため、更新が必要だと感じるが、車両の更新費用が無い。
おーあしすと実行委員会	江釣子	・ドライバーは 70 歳代もあり、今後も運行を継続できるか不安がある。ボランティアドライバーの確保が難しい。 ・利用は前日までの予約としているが、当日や直前の連絡がある。 ・利用者間での利用調整ができており、乗合率が高い。一方で、利用を遠慮している人もいる。

2-6 タクシー事業の概要

(1)事業の概要

タクシー会社は市内に 11 社あり、車両は 176 台ある。うち、ジャンボタクシーは 15 台ある。

タクシーの総走行距離、利用人員ともに微減傾向で推移していたが、令和元年は総走行キロが下げ止まっている。

タクシー乗務員数は、平成 21 年から減少が続き、令和3年は 145 人となっている。

表 北上市内のタクシー車両台数(令和2年度)

会社名	特大	大型	普通	計	所在地
(有)大安タクシー	2	1	21	24	本通り二丁目4番14号
(株)八重樫タクシー	2	1	26	29	新穀町一丁目3番30号
(株)平和タクシー			20	20	本通り二丁目3番30号
(有)北上タクシー	2	2	20	24	新穀町一丁目7番30号
(有)都タクシー	3		21	24	川岸二丁目8番19号
(株)村崎野タクシー	2		12	14	村崎野15地割314番地6
(有)藤タクシー	1		8	9	立花5地割97番地4
(有)和賀観光タクシー	1		5	6	和賀町横川目11地割126番地3
(有)江釣子タクシー			5	5	上江釣子18地割43番地14
(株)安全タクシー	1		13	14	本通り二丁目3番30号
(有)ほっと交通	1		6	7	相去町西浦1番地44
計	15	4	157	176	

注:「特大」はジャンボタクシー、「大型」は乗車定員6名(中型車)をさす。

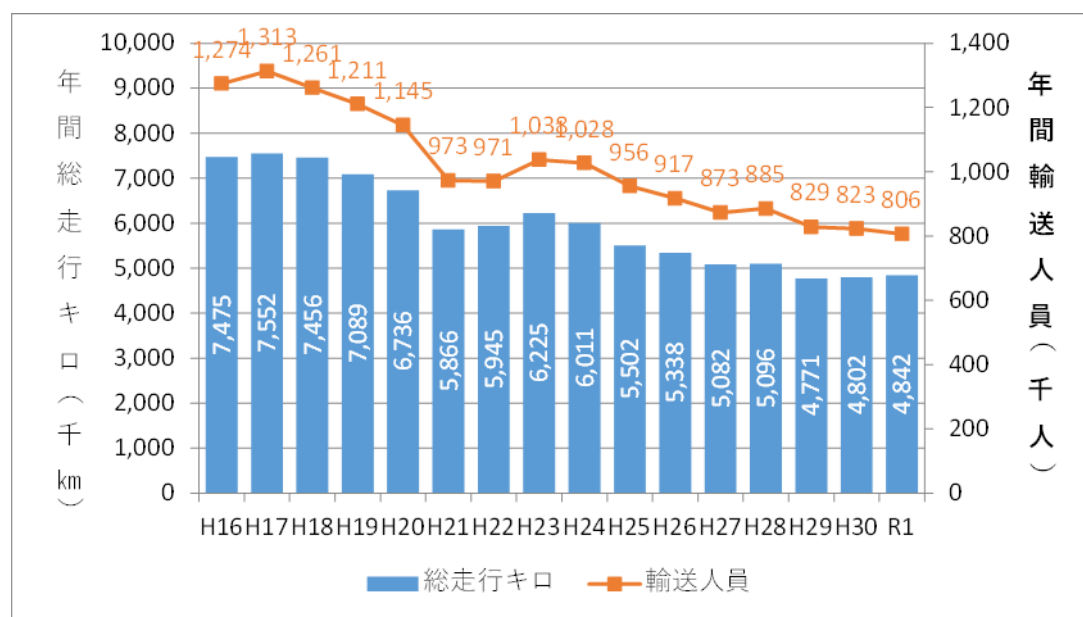


図 タクシーの総走行距離と輸送人員

資料:北上市統計書

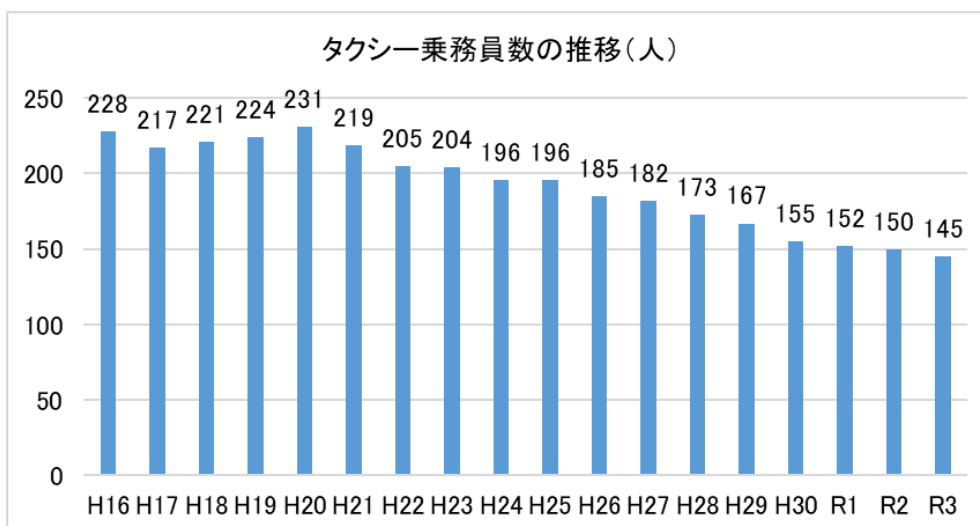


図 タクシー乗務員数の推移

資料:北上地区タクシー業協同組合

(2)運行の状況 ～事業者に対する聞き取り調査～

事業者に対して、現状や課題について話を聞いた結果を下記にまとめる。

表 タクシー運行の現状と課題

項目	聞き取り調査
経営等の状況	・朝8時～9時に北上駅やホテルから北上工業団地への通勤の需要が多い。1台で3～4回転するが、渋滞になると更に回せなくなる。朝は利用者を待たせる状態となっている。 ・朝は11～12台は用意している。18～20時は14～15台用意している。 ・ジャンボタクシーの需要も多く、毎日2台の稼働がある。4台稼働することもある。 ・夜の利用者が減り、新型コロナウイルス感染症が流行する前の1割しかない。以前は夜に4台用意していたが、今は2台にしている。 ・新型コロナ前から利用者の実人数は減っている。マイカードライバーの高齢化も要因ではないか。 ・支払い方法としてQRコード決済(ペイペイ)を導入済み。利用も多い。 ・市外から来た人は、ほとんど現金は使わない。クレジットカードの利用が多い。 ・スマートフォンによるアプリ配車もしているが、常にパソコンの前に誰かがいないといけないので不便である。
乗務員	・乗務員は不足している。急ぎで2人は欲しい。理想としては10人増やしたい。 ・乗務員は60歳代が多く高齢化している。乗務員のなり手がいない。
課題等	・現在は企業利用に大きく左右され、一般客が利用できないことがある。一般客の利用が途絶えるケースが目立つ。朝の一般客にほとんど対応できず、その後、そのような人たちから利用が激減した。 ・認知症患者の利用が課題となっている。 ・乗務員不足が問題。5年後は乗務員が半減する。 ・公共交通の活性化がまちの活性化につながる。思い切った施策を投入して欲しい。

2-7 マイカーの保有状況

自動車の登録台数は、年々増加しており、人口1人当たりの登録台数も0.9台/人である。

参考までに、市街地に立地する市営駐車場の利用台数は、平成19年から平成23年までは減少をしていたが、それ以降は横ばいで推移している。

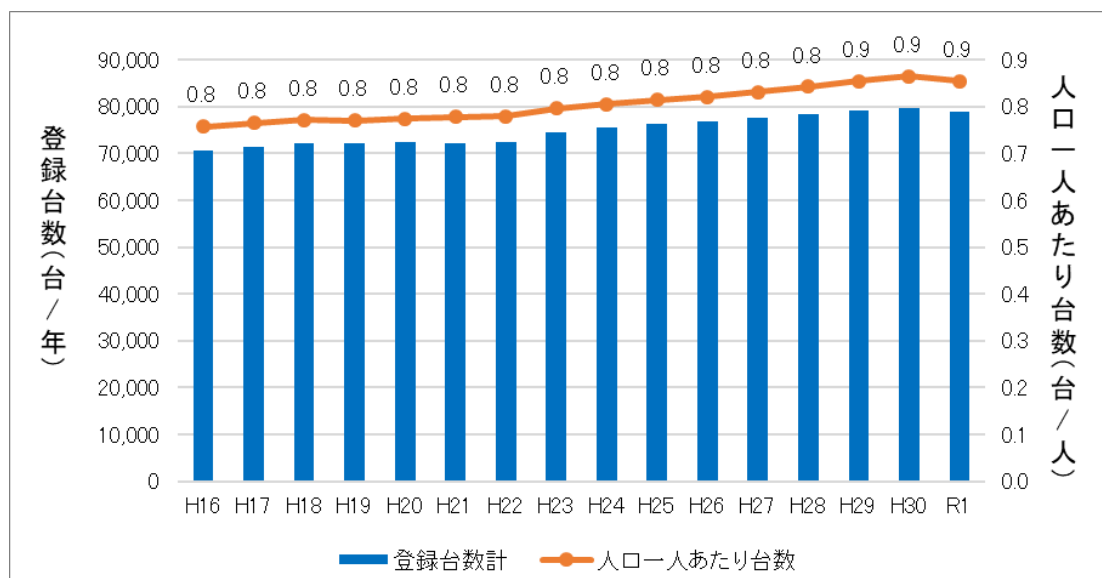


図 自動車登録台数

資料:北上市統計書

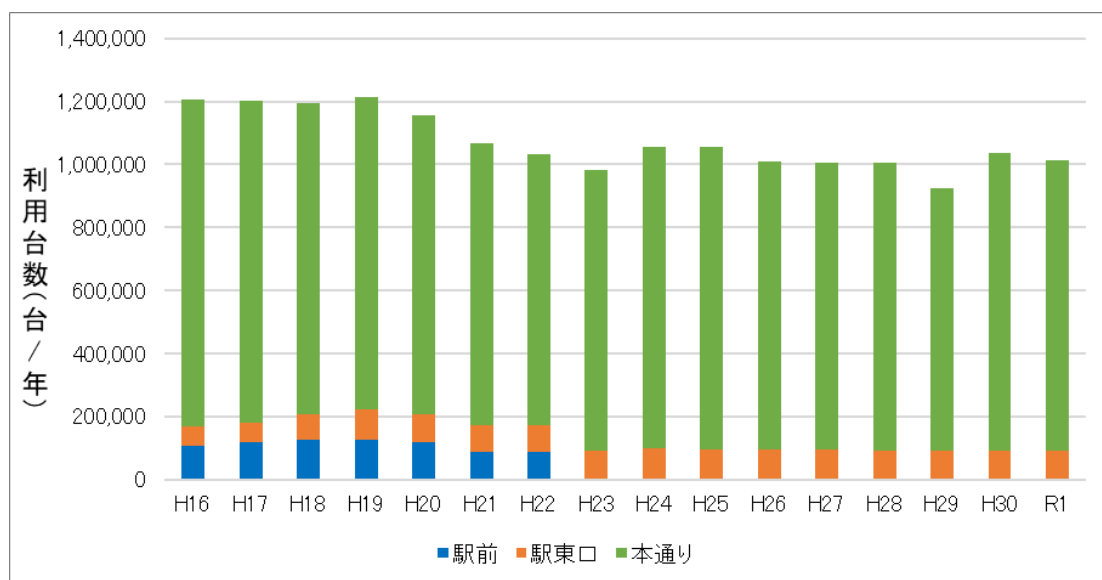


図 市営駐車場の利用台数

資料:北上市統計書

2-8 公共交通における新技術・新サービス

ICT の発達により公共交通においても AI や自動車運転、MaaS などの新技術の開発研究や実証実験が進められている。

MaaS(マース:Mobility as a Service)とは、スマートフォンや PC 等で利用可能なアプリケーション等により地域住民や旅行者一人ひとりの移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことで、公共交通体系の最適化や持続可能性の向上のほか、地域振興や観光振興など地域が抱える課題を解決する効果が期待されている。



図 MaaS のイメージ

資料:国土交通省 HP

3. これまでの取り組みの評価

3-1 あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画の概要

■経緯

市は、平成 29 年度に北上市公共交通ビジョンに替わる新規の計画として、あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画を策定した。計画期間は平成 29 年度～令和2年度としていたが、新型コロナウイルス感染症の流行に伴い、新計画の策定を一旦見送るとともに、今後の情勢を注視するため計画の期間を令和3年度まで延長した。

■北上市地域公共交通の目指す姿

あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画では、目指すべきまちの姿を「都市機能の集約と地域の連携による持続可能なまち」とし、それを実現するために、北上市のあるべき地域公共交通ネットワーク像として「快適な暮らしをアシストする公共交通ネットワーク～まち・ひと・ところをつなぐ～」と定め、多様な交通モードの適正なあり方を示している。

【目指すべきまちの姿】

都市機能の集約と地域の連携による持続可能なまち

【目指すべき地域公共交通ネットワークの姿】

快適な暮らしをアシストする公共交通ネットワーク
～まち・ひと・ところをつなぐ～

■基本目標と戦略・プロジェクト

市の公共交通の目指すべき姿を実現するために、あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画では4つの基本目標を掲げ、この基本目標の実現に向け、実施する具体的な戦略・プロジェクトを示した。

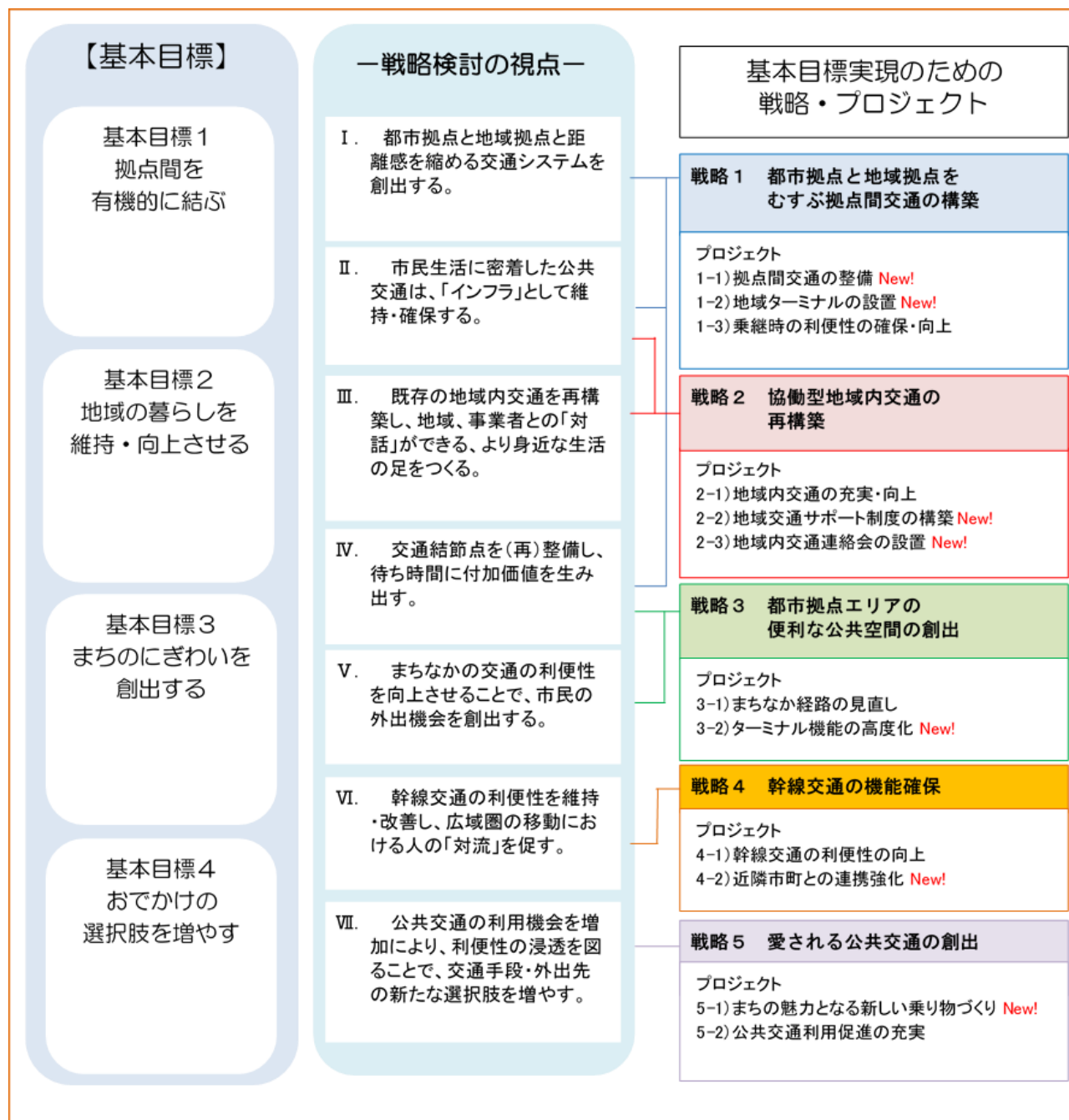


図 あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画の基本目標と戦略・プロジェクト

3-2 事業の進捗と評価

(1)目標値に対する現状値

指 標	H28	目標値 R3	現状値	内容
公共交通利用者数	636,865 人 (H26)	640,000 人	454,355 人 (R2)	路線バスとコミュニティバスの総利用者数
65 歳以上の車を持たない人のお出かけ回数が週に 3 日以上の割合	43%	50%	26%	R3 アンケート調査結果
75歳以上の免許保有率	32% (H27)	32%	37% (R2)	岩手県警察資料、北上市資料
地域ターミナル来訪者数	-	3,000 人	260 人 (R2)	目標 5 人×200 日×3 地区 現状値 週 2 日×1地区
まちなかの歩行者数	1,468 人 (H27)	1,500 人	1,069 人	R3 交通量調査結果
まちなかターミナルの 1 日乗降者数	285人	300人	263人	R3 調査結果 乗車 158 人、降車 105 人
車を持たない人が外出環境を便利と思う割合	38%	50%	45%	R3 アンケート調査結果

(2)プロジェクトの実施状況

■戦略1 都市拠点と地域拠点をむすぶ拠点間交通の構築

No.	プロジェクト名	実施評価
1	拠点間交通の整備	A

事業名	実施内容
拠点間交通構築事業	・路線バスの廃止代替として、拠点間交通(愛称:おに丸号)4路線新設(H30 稲瀬線、R1 立花岩崎線、R2 口内線・鬼柳線)

No.	プロジェクト名	実施評価
2	地域ターミナルの設置	A

事業名	実施内容
地域ターミナル設置事業	・黒岩地区に地域ターミナルを設置(R1)
地域ターミナルマネージャー事業	・NPO 法人あすの黒岩を築く会に運営を委託(R1)

No.	プロジェクト名	実施評価
3	乗り継ぎ時の利便性の確保・向上	B

事業名	実施内容
乗継利便性向上事業	・新規路線開設の際に、乗り継ぎを十分考慮したダイヤ編成(まちなかターミナル、北上駅前、江釣子ショッピングセンターパルなど)

*「実施評価」…A計画通り実施した、B一部実施した、C実施しなかった

【事業例】地域ターミナル設置事業



- ・おに丸号利用者のバス待合施設として、黒岩地区の中心にある「黒岩まんなか広場わくわく夢工房」に「黒岩地域ターミナル」を設置。
- ・黒岩小学校前バス停の目の前に位置し、バスの乗降にも便利。
- ・おに丸号の運行日に合わせて開館し、誰でも利用可能。
- ・高齢者サロン（お茶っこ会）が開催され、コミュニティ活動の場として活用されている。

■戦略2 協働型地域内交通の再構築

No.	プロジェクト名	実施評価
4	地域内交通の充実・向上	A

事業名	実施内容
地域内交通再編・整備事業	・地域(6地区)及び事業者と協力しながら既存の地域内交通の見直しを実施 ・2地区(黒岩地区、江釣子地区)で互助輸送の運行開始
地域内交通補助の推進	・上限額の見直しや補助金交付要綱の新設(H30)
バス停アドプト推進事業	・更木地区、立花地区において、バス停への上屋設置や椅子の設置などを実施

No.	プロジェクト名	実施評価
5	地域交通サポート制度の構築	A

事業名	実施内容
地域交通サポート事業	・地域(稲瀬地区、岩崎地区、黒岩地区、江釣子地区)での検討に参画
地域交通アドバイザー制度	・北上市地域公共交通アドバイザー制度新設し、市の交通政策に助言等を頂く ・地域での検討時にアドバイザーを派遣

No.	プロジェクト名	実施評価
6	地域内交通連絡会の設置	B

事業名	実施内容
地域内交通連絡会	・勉強会(北上市地域アドバイザー会議の傍聴(H30、R1))

*「実施評価」…A計画通り実施した、B一部実施した、C実施しなかった

■戦略3 都市拠点エリアの便利な公共空間の創出

No.	プロジェクト名	実施評価
7	まちなか経路の見直し	A

事業名	実施内容
まちなか経路再編事業	・新北上済生会病院の開院に合わせて見直しを行い、まちなかの市民のニーズが高い施設への公共交通ネットワークを整備

No.	プロジェクト名	実施評価
8	ターミナル機能の高度化	B

事業名	実施内容
ターミナル再編・改善事業	・まちなかターミナルに待合スペースを整備(R1) ・北上駅前バス待合所を整備(R2)
おでかけコンシェルジュ事業	・未実施

*「実施評価」…A計画通り実施した、B一部実施した、C実施しなかった

【事業例】ターミナル再編・改善事業

まちなかターミナルに待合スペースを整備



北上駅前バス待合所を整備



■戦略4 幹線交通の機能確保

No.	プロジェクト名	実施評価
9	幹線交通の利便性向上	B

事業名	実施内容
幹線交通ICT化推進事業	・新北上済生会病院へのバスロケーションシステムの導入(R2)
幹線交通補助事業	・石鳥谷線・北上金ヶ崎線・岩黒線への国庫補助、成田線・北上線への県単補助(H30.3 岩黒線・R2.9 北上線廃止)
JR 北上線利用促進事業	・西和賀町・横手市とともに利用促進事業の実施(北上線利用促進協議会)

No.	プロジェクト名	実施評価
10	近隣市町との連携強化	A

事業名	実施内容
広域路線連携事業	・岩手県地域公共交通活性化協議会等を活用し、近隣市町と意見交換 ・花巻空港シャトルバスの実証運行

*「実施評価」…A計画通り実施した、B一部実施した、C実施しなかった

【事業例】 広域路線連携事業

花巻空港シャトルバスの実証運行



■戦略5 愛される公共交通の創出

No.	プロジェクト名	実施評価
11	まちの魅力となる新しい乗り物づくり	B

事業名	実施内容
観光交通確保事業	・いで湯シャトル(北上駅～夏油高原温泉郷)の運行(H29～R1)
新交通システム創造事業	・自動運転車実証運行について検討し、MONET Technologies 株式会社と覚書締結(R1)
コミュニティバス更新事業	・コミュニティバス車両2台の更新、立花岩崎線車両(ハイエース)3台の購入 ・車両ラッピング、愛称(おに丸号)募集(H30)

No.	プロジェクト名	実施評価
12	公共交通利用促進策の充実	B

事業名	実施内容
公共交通利用促進事業	・おでかけ交通博 in きたかみの開催(H29) ・出前講座の開催やバスマップ・時刻表配布等による利用促進
自動車運転免許自主返納促進事業	・高齢者運転免許証自主返納促進事業の実施
おでかけコンシェルジュ事業 (再掲)	・未実施

*「実施評価」…A計画通り実施した、B一部実施した、C実施しなかった

【事業例】 コミュニティバス更新事業

飯豊黒岩線二子更木線車両

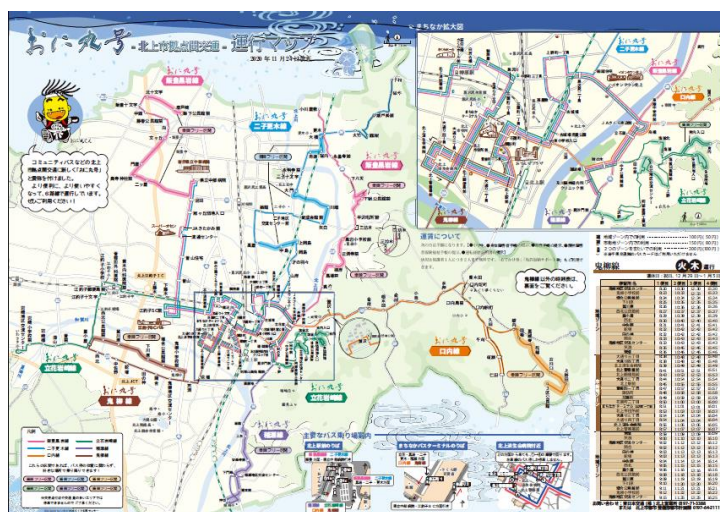


立花岩崎車両



【事業例】 公共交通利用促進事業

バスマップ・時刻表



3-3 市民アンケートによる評価

(1) これまでの施策や取り組みに対する評価

前計画の 5 つの戦略ごとに、評価できるかまだ不足をしているかについて聞いたところ、評価が最も高かったのは「市街地に便利な公共空間の創出」が最も高く 29%が「評価できる」と回答している。

反対に、「評価できる」より「まだ不足している」多いのは「拠点間交通の構築」の 27%と「愛される公共交通」の 22%である。

また、「知らない」という回答が多いのは、「幹線交通の利便性確保」の 67%と「地区内交通の再構築」の 65%である。

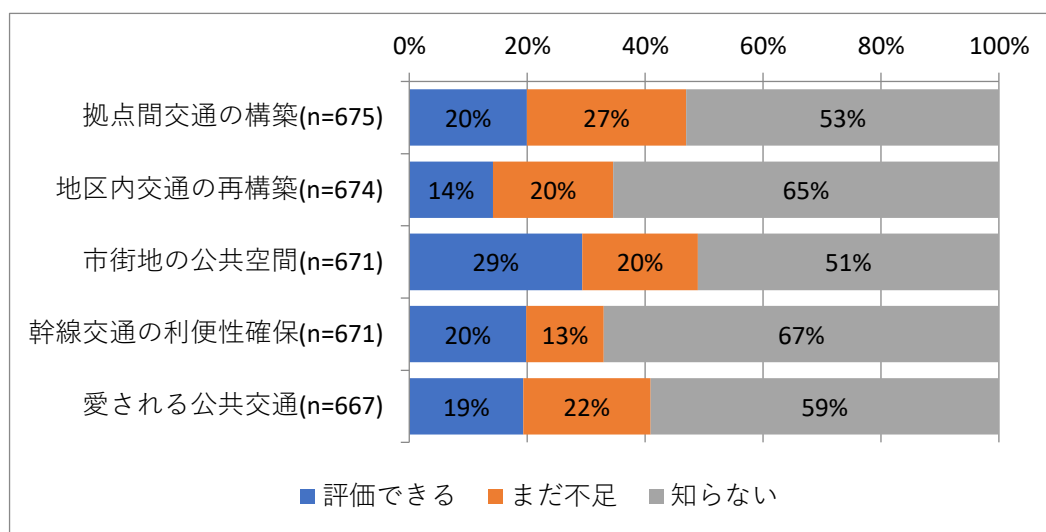


図 これまでの施策や取り組みに対する評価

表 これまでの施策や取り組みの項目

1.市街地と地区を結ぶ拠点間交通の構築	・市街地と地区を結ぶコミュニティバスの維持・整備 ・バスとバスの乗り継ぎ利便性の確保・向上など
2.地区内交通の再構築	・乗合タクシーやボランティア送迎の運行支援など
3.市街地に便利な公共空間の創出	・さくら野百貨店内にまちなかターミナル、北上駅西口にバス待合所を整備 ・まちなか経路の統一化 など
4.幹線交通の利便性確保	・横川目線の 30 分間隔の便数維持 ・石鳥谷線や北上金ヶ崎線の路線維持 など
5.愛される公共交通の充実	・出前講座の開催、時刻表や路線図の配布 ・公共交通の利用促進 など

(2) 外出やおでかけを不便と感じるか

現在おでかけを不便に感じる人は、「とても不便(7%)」「少し不便(20%)」と合わせて 27%にとどまり、不便と感ぜない割合の方が多い。

平成 28 年度と比較すると「とても不便」という割合が 11%から 7%まで減り、「少し不便」を加えるとほぼ同数ではあるが、内容としては不便が改善されたといえる。しかし、10 年後に不便を感じるかという質問

に対しては「とても不便」「少し不便」の合計は増えている。

車を運転しない人⁴をみると、現在不便と感じるかについては全体よりも不便と感じる割合は高く、「とても不便」と「少し不便」の合計は 4 割を超える。ただし、平成 28 年度と比較すると改善がみられる。

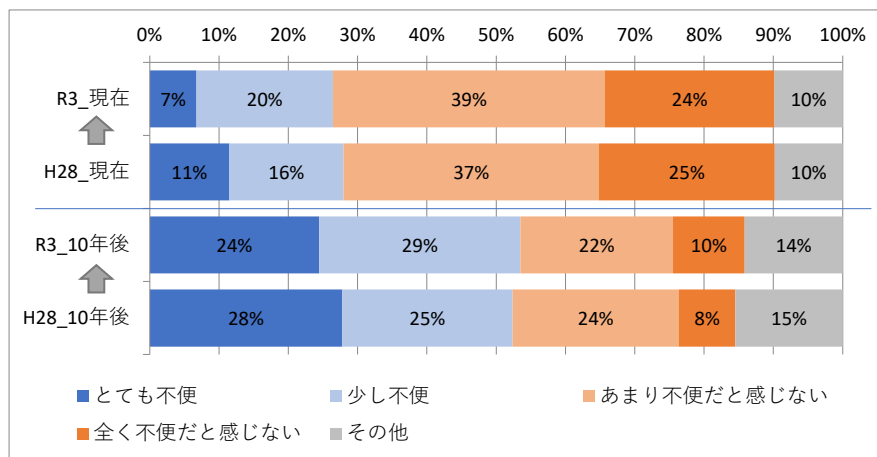


図 外出やおでかけを不便と感じるか

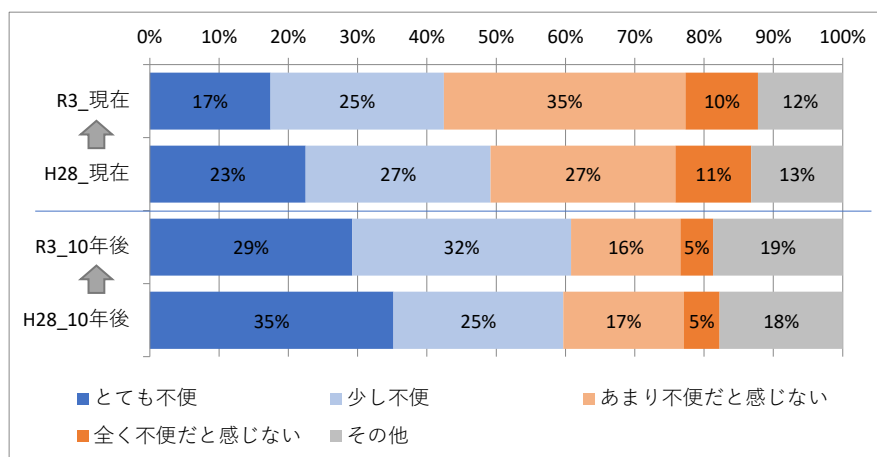


図 外出やおでかけを不便と感じるか(運転しない人)

3-4 あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画のまとめ

あじさい都市北上公共交通網形成計画では、地域の方々が住み慣れた地域でこれからも安心して住み続けられるよう、持続可能な公共交通ネットワークの再構築に向けて様々な事業に取り組んできた。

基本目標を評価するために掲げた数値目標は、新型コロナウイルス感染症の影響を受け、その全てで未達成となった。

路線バスの廃止代替としてコミュニティバスを運行し、拠点間交通の確保に取り組んだが、市全体のバス便数は減少し、公共交通利用者数も減少した。

また、住民・行政・事業者の協働による地域内交通の構築により交通空白地の解消を進め、地域内交通の利用者は増加したが、市民アンケートによる評価は最も低い。

⁴ 「免許を持っているが運転していない」「返納した」「免許を持っていない」の合計

4. 市民の意向

4-1 市民アンケート調査

(1) 調査概要

■目的

市民の外出状況や外出環境に関する現状と課題を把握し、本計画の策定に向けた検討資料とすることを目的として実施した。

■調査対象と調査方法

市内に在住する市民 1,500 名を無作為抽出し、記入式アンケート調査用紙の郵送配布、郵送回収により実施した。

■配布数および回収率

回収票数は 702 票で、全体の回収率は 47%である。年代別にみると、20 代の回収率が 24%と最も低いのにに対して、60 代、70 代の回収率は 61%、65%と高い。回答者の年齢構成は、60 代以上で約半数を占めており、比較的高齢の回答が多い。

なお、アンケートの回答者の年齢別構成比は、実際の人口構成比とは異なることから、アンケート結果を実際の人口に合わせて回答を補正するため、補正係数を設定する。補正済みデータについては、図中では「*」を付す。

表 配布数と回収率と補正係数

年代	アンケート調査			人口	構成比		補正係数
	回収票数	配布票数	回収率		回収票数	人口	
15歳～19歳	42	100	42%	4,410	6%	6%	0.9
20代	47	200	24%	8,670	7%	11%	1.6
30代	78	200	39%	10,496	11%	13%	1.2
40代	75	200	38%	14,195	11%	18%	1.7
50代	103	200	52%	12,075	15%	15%	1.0
60代	121	200	61%	11,840	17%	15%	0.9
70代	130	200	65%	10,868	19%	14%	0.7
80代	105	200	53%	6,688	15%	8%	0.6
不明	1						
計	702	1,500	47%	79,242	100%	100%	1.0

注：構成比(%)については、四捨五入を行っていることにより合計は 100%にならない場合がある

(2) 公共交通の利用状況

公共交通の利用回数は、「月に数回程度」以上を日常的利用と想定すると、JR が最も高く、「ほぼ毎日(3.8%)」、「週に数回程度(0.4%)」、「月に数回程度(1.9%)」を合わせて 6.2%である。次いで、タクシーが 5.7%を占めて多い。県交通バスは 3.7%、コミュニティバスは 1.4%に留まる。

平成 28 年に実施した前回のアンケート調査と比較して、どの公共交通も利用者は減少している。

表 公共交通の種類別の利用度

交通	ほぼ毎日	週に数回	月に数回	年に数回	利用したことがない	日常的利用
R3						
JR	3.8%	0.4%	1.9%	54.7%	39.1%	6.2%
県交通バス		1.2%	2.5%	22.0%	74.3%	3.7%
コミバス	0.3%	0.4%	0.7%	2.0%	96.5%	1.4%
地区内交通			1.8%	2.1%	96.1%	1.8%
タクシー	0.4%	0.3%	5.0%	41.5%	52.8%	5.7%
H28						0.0%
JR	4.5%	0.5%	6.4%	60.1%	28.5%	11.4%
県交通バス	0.9%	1.5%	5.1%	28.2%	64.3%	7.5%
コミバス		0.7%	0.8%	5.3%	92.5%	1.6%
地区内交通			1.2%	4.1%	94.7%	1.2%

(3) 自動車運転免許の保有状況

自動車運転免許は、男性は 85%、女性は 77%が「持っている」と回答している。

男性は、70 代も 95%、80 代も 58%が自動車運転免許を所有している。また、80 代では 35%が「返納した」と回答している。

女性は、60 代で 83%、70 代で 54%が自動車運転免許を「持っている」と回答している。70 代になると自動車運転免許の返納が増え、70 代の 10%、80 代の 22%が「返納した」と回答している。

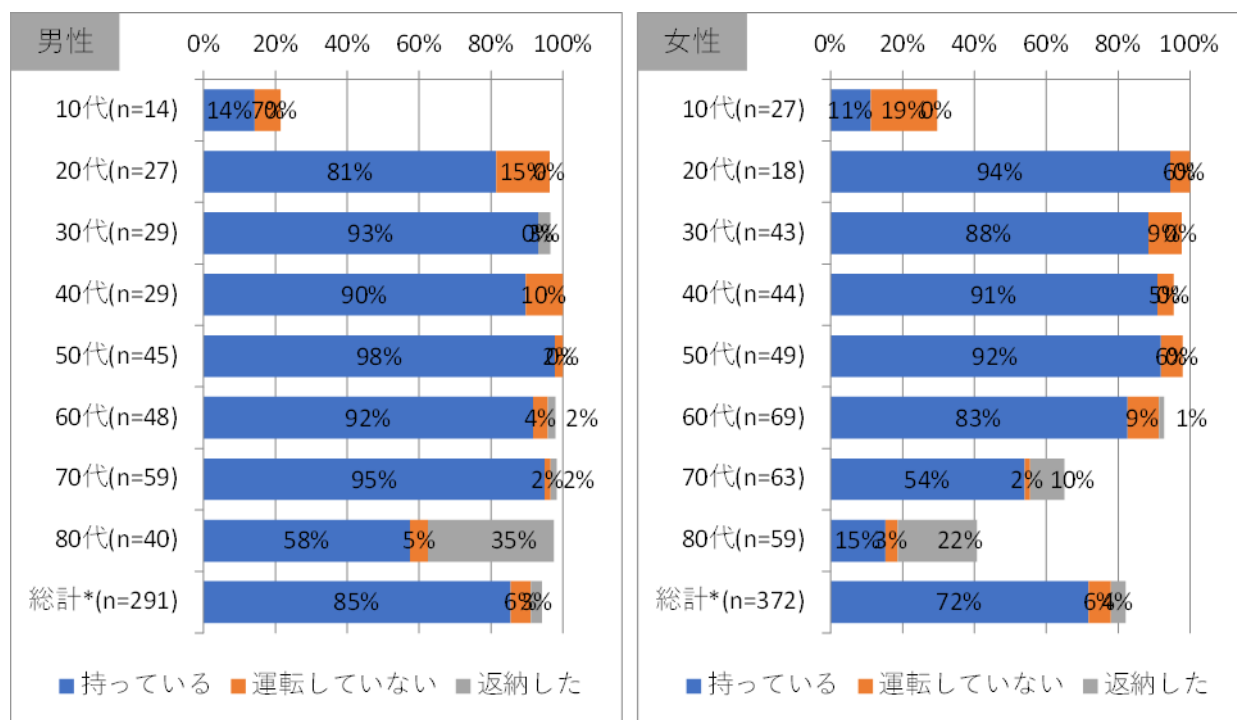


図 年齢別の免許保有状況

(4) おでかけ回数

お散歩などを除くおでかけ⁵の回数は、「ほぼ毎日」が 66%を占める。次いで、「週に 1～2 日」が 19%と多い。年齢別にみると、50 代をピークに多くなっており、60 代以降は減少傾向をたどる。特に 80 歳以上は、「週に 1～2 日」より少ない人が全体の 6 割以上を占めて多い。

前回のアンケート調査と比較して、おでかけ回数の減少している。これは、新型コロナウイルス感染症の影響によって外出を控える傾向があったものと推測される。

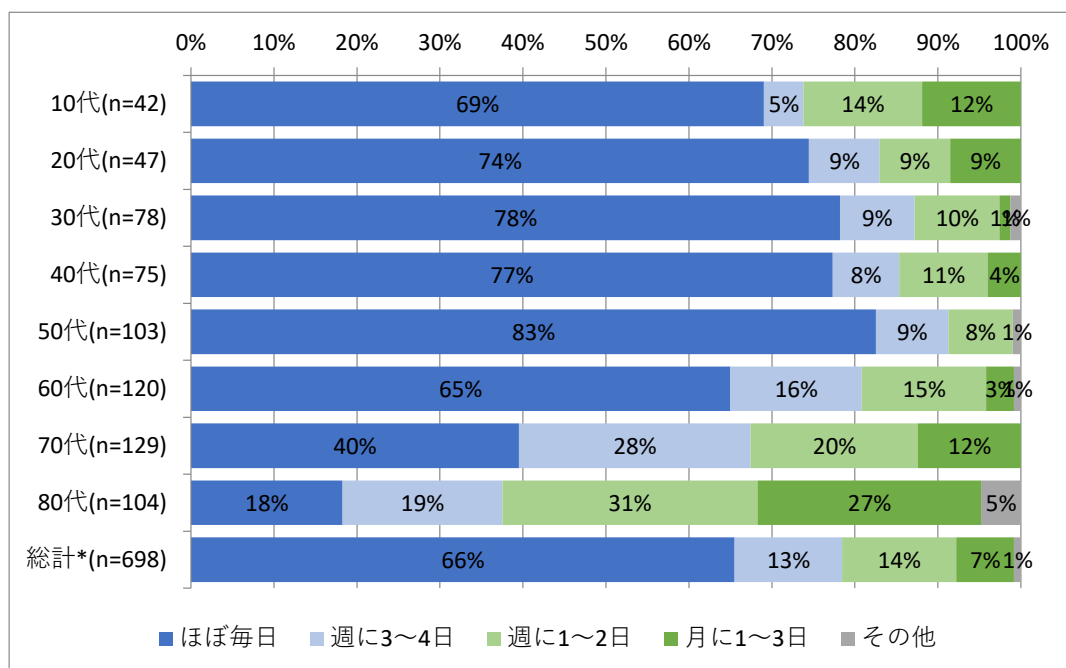


図 年齢別おでかけ回数

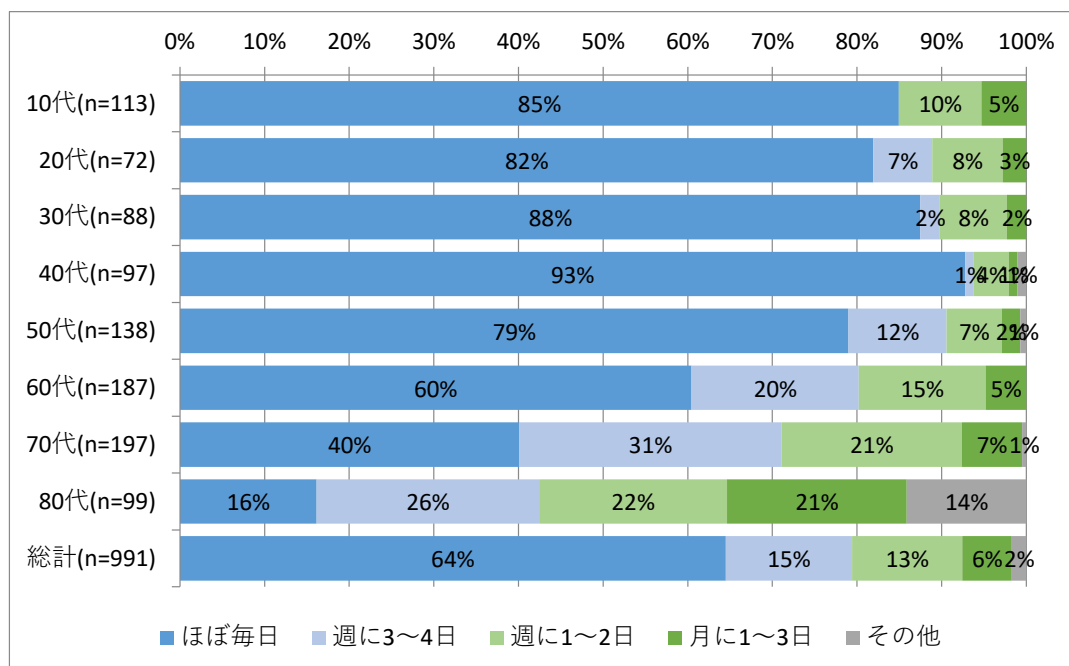


図 年齢別のお出かけ回数(平成 28 年度)

⁵ 「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を除く外出をさす。

(5) 外出やおでかけの不便さ

現在、外出やおでかけが不便だと感じるかについては、「あまり不便を感じない」が 39%、「全く不便を感じない」が 24%を占めており、不便と感じていない人が多い。

しかし、10年後を想像すると、「とても不便」が 24%、「少し不便」が 29%を占め、不便と感じる割合が過半数を占める。

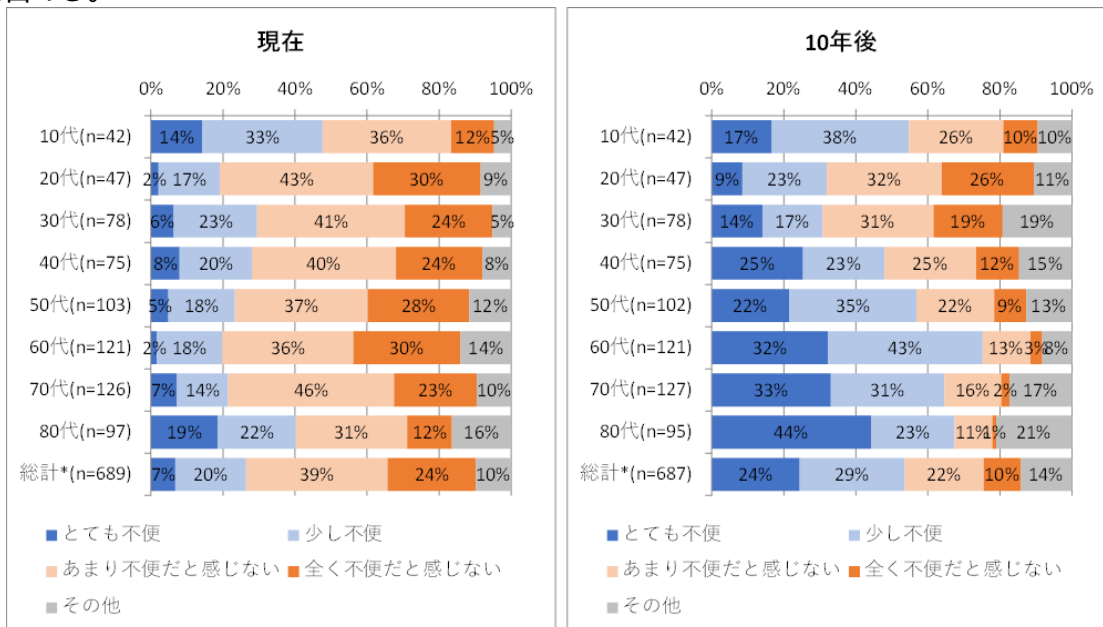


図 外出やおでかけの不便さ

(6) 電子マネーについて

電子マネーの利用は、全体で 37%の人が「利用している」と回答している。

最も利用しているのは 40 代で 65%を占める。「利用したい(8%)」を含めると7割を超える人が利用意向を持っている。

60 代以降は電子マネーの利用率が下がる。

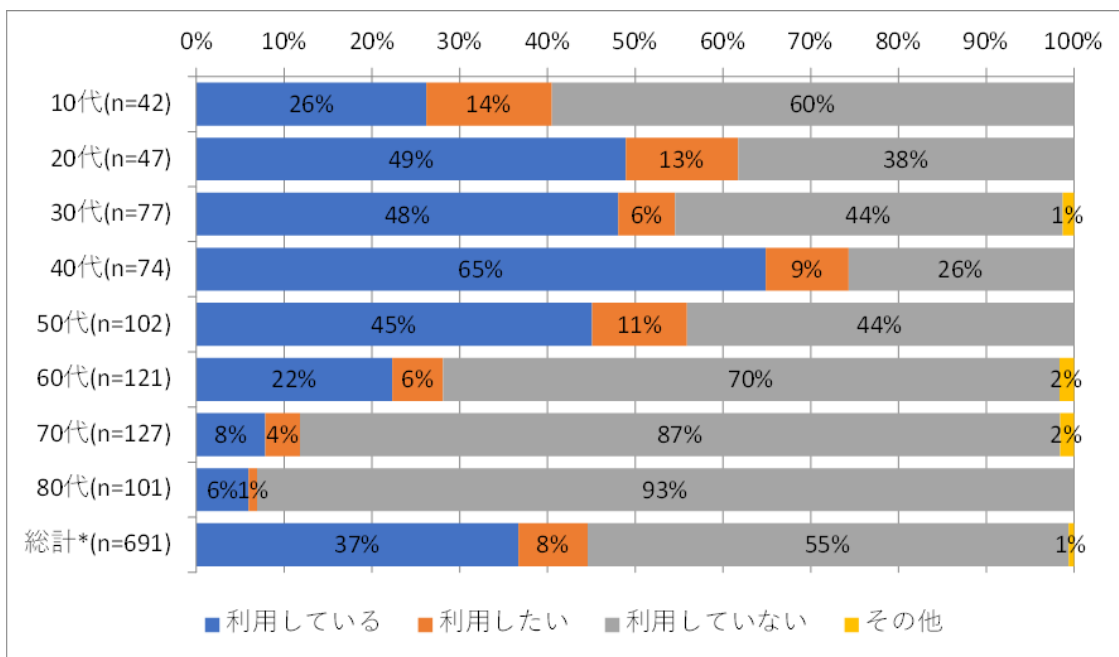


図 電子マネーの利用状況

(7) 公共交通の改善策

外出やおでかけをもっとしやすくするための改善策については、現在においては「地区内の公共交通の充実」が最も多く、次いで「地区から市街地までの公共交通の充実」、「コミュニティバスの維持」が多く、地域内から市街地までの足を充実させてほしいという意見が多い。10 年後も同様の傾向となっており、身近な公共交通に対するニーズがみられる。

また、現在においては、「スマホ等からバスの現在位置等の確認」や「キャッシュレス決済の導入、利用促進」が比較的多く、一方で、10 年後は、「自動車の免許返納促進策の充実」が多くなっている。

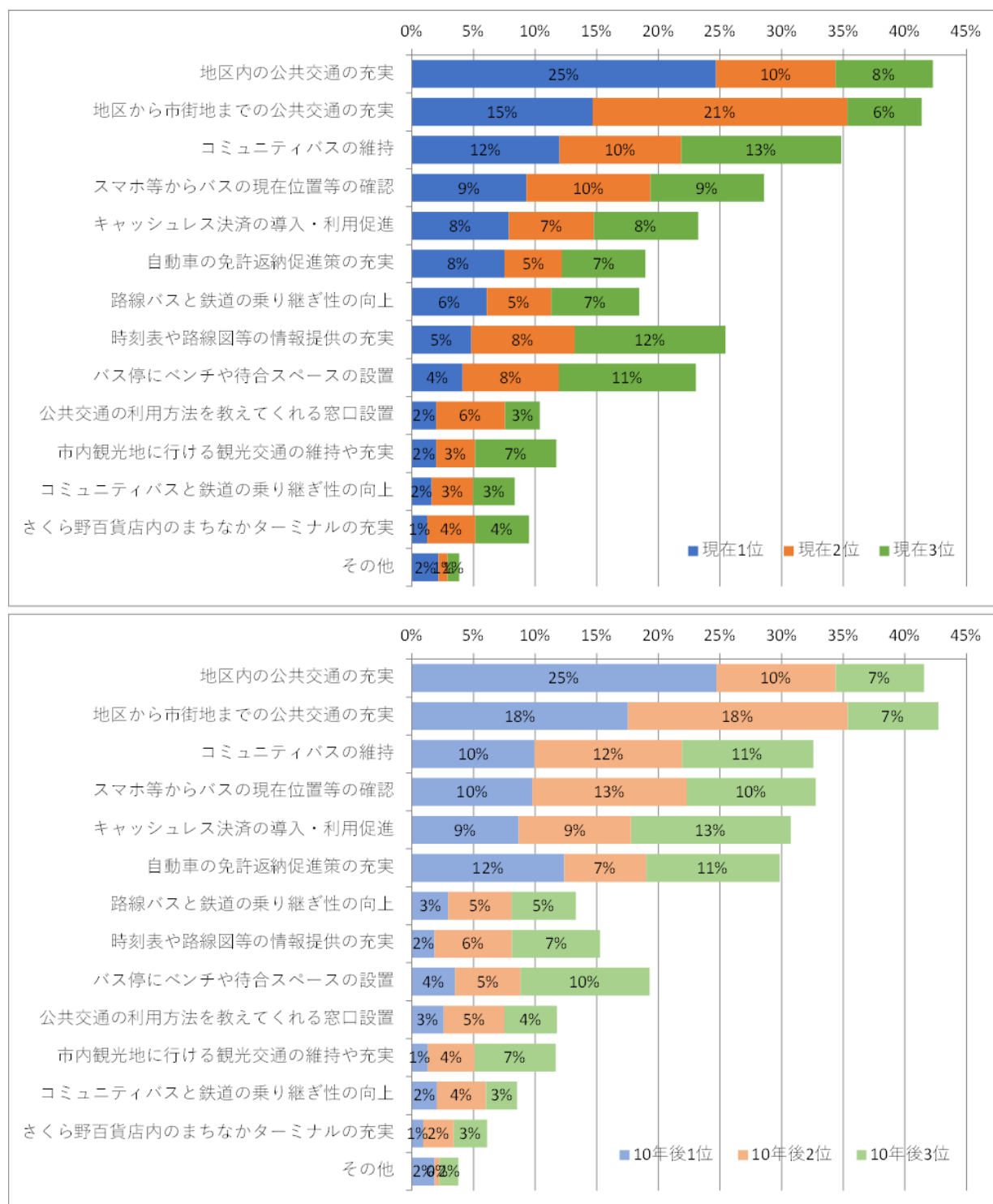


図 現在および 10 年後の改善策

4-2 地域等ヒアリング

地域づくり組織や老人クラブに対して、公共交通の利用状況、公共交通に対する地域のニーズ等についてヒアリング調査を実施した。主な意見を下記に整理する。

表 主な意見

地区	主な意見
黒沢尻北	・おに丸号の増便。北上済生会病院や県立中部病院へ回る本数を多くしてほしい。 ・おに丸号の黒沢尻1区内の通過。常盤台経由を作してほしい。 ・自動車を使用できない人のためバスの継続が必要。 ・フリー乗降があればよい。 ・JRとの乗り継ぎ時刻が合わず待ち時間が長い場合がある。 ・市内巡回路線があればよい。 ・おに丸号は運賃が安くてよい。 ・乗合バスの知名度が低いと感じるため、もっと PR が必要。
黒沢尻東	・公共交通に対する要望は住民から聞いたことがない。 ・外出手段は自転車、徒歩が多い。バスがあっても使う人は少ないと思う。 ・免許返納サポート券は良い取り組みだと思う。
黒沢尻西	・コミュニティバスの本数が少なく不便である。おに丸号の毎日の運行を望む。 ・近くで用事を足すことができるので、バス利用が少ない。タクシー利用は見かける。 ・市内循環バスの運行を検討してほしい。 ・おに丸号について、ジャンボタクシーなどの小型車両を上手に運用して運行してほしい。 ・定時に運行されるので予定が立てやすい。安全安心で生活に役立つ。
立花	・便数が少ないため利用できない。高額でも時間調整しながら、タクシーを利用してしまふ。 ・病院の足になっていない。 ・バスは目的地までの時間が長い。 ・おに丸号の運賃が分かり易い。 ・おに丸号の利用促進のためにふれあいデサービス等で意見交換、情報提供している。 ・自動車の運転免許証を返納した後が不安である。
飯豊	・運行本数が少ない。バスの運行回数を増やしてほしい。 ・飯豊3区へのコミュニティバスや乗合タクシーの導入してほしい。 ・交通系 IC カードを使えるようにしてほしい。バスロケーションシステムの導入してほしい。 ・北上駅と市役所と病院を 100 円で回るバスがほしい。 ・公共交通の利用は面倒だが、無いと困る。バスがなくならないか心配である。 ・停留所や運行ルートがよくわからない。 ・路線バスの床が高く乗り降りしにくい。 ・屋根、風よけ、イス等の待合環境を改善し利用の抵抗感を減らせば利用者は増えると思う。 ・市の事業、ホテル、産直、飲食店などの企画と連携すれば利用者は増えるのではないかな。
二子	・コミュニティバスの本数が少ない。もっと本数を多くして欲しい。 ・高齢者世帯が増えていることからコミュニティバスを継続してほしい。 ・バス停が遠い。バス停を増設してほしい。秋子沢・渋谷地区内にもバス停がほしい。 ・コミュニティバスの運行間隔が2時間で、乗り遅れると2時間待ちになり、利用しにくい。 ・走行ルート全区間で乗降フリーにしてほしい。 ・コミュニティバスの料金が安く、気軽に利用できる ・コミュニティバスの車両が新しくなり乗り降りが楽になった。 ・地域の人々で、コミュニティバスを利用するように勧めあっている。

更木	・公共交通の乗り場までの足がない。 ・バスは目的地までの所要時間が長くて不便である。 ・乗合タクシーなど地域に合った交通機関を導入することで利用者は増えると思う。
黒岩	・おに丸号は週2日の運行では少ない。毎日運行してほしい。 ・沢目公民館、万内公民館まで走ってほしい。 ・おに丸号の利用料金は安くて良い。 ・運転手は親切でとても良い。 ・地域では、バス停まで遠い人には、地域内交通(あすくろ号)を利用するよう周知している。
口内	・中高生の通学のため、おに丸号を平日毎日(朝、夕)運行してほしい。 ・市の催し、学習等に行きたくてもおに丸号の運行日と合わないため、諦めざるを得ないことが多々ある。土日の運行があるとありがたい。 ・バスのステップが高く乗り降りが大変である。 ・運行経路を延伸してほしい。 ・自宅近くにバス停を設置してほしい。 ・地域でバス停周辺の環境整備・美化活動(仮設トイレ清掃、立木の枝払い、除雪など)、バス停付近の草刈を行っているので、活動に対し補助してほしい。 ・おに丸号と他のバス路線との乗り継ぎ待ち時間が長い、曜日が合わない。 ・NPO くちない(自家用有償運送)の予約が前日までで不便。 ・自動車が運転できるうちはバスの利用は増えないと思う。
稲瀬	・おに丸号稲瀬線稲瀬行便の第2便と第3便の間に1便運行してほしい。 ・乗合タクシーに予約なしで乗車できるようにしてほしい。 ・ジャンボタクシー車両はステップが高く、乗り降りが大変である。 ・おに丸号のフリー区間の設定は良い。 ・運賃が安価で良い。 ・自宅から乗降場所まで遠く不便である。 ・自治会長の協力を得ておに丸号稲瀬線と乗合タクシーの利用促進に取り組んでいる。 ・おに丸号の効果的な運行を検討する機会があれば良い。
相去	・廃止となった日香下線を復活してほしい。 ・乗合タクシーの頻度や経路の見直しをしてほしい。 ・市内一律料金、交通系ICカードを導入すれば利用者が増えると思う。
鬼柳	・おに丸号の運行日が少ない。運行日を多くしてほしい。 ・おに丸号は通学・通勤に使用できない。 ・おに丸号から他のおに丸号への乗り継ぎで、料金の一体化ができないか。 ・地域内のアンケートで、「鬼柳地域で暮らすことに困っていること・不安なこと」に関する質問に対し、2番目に多い項目が「公共交通がない、移動に不便」で44%の回答であった。 ・おに丸号のチケット(回数券)を購入した際に半額補助している自治会がある。
江釣子	・バスがないと困る人がいる。免許や自動車を持っていない人のため主な路線は廃止しないしてほしい。 ・家族が通院する場合、会社を休んで送迎するため江釣子11区を通る公共交通がほしい。 ・おに丸号を藤根、江釣子の北側にも運行してほしい。 ・岩手県交通の横川目線が30分に1本で便利。 ・高齢者バス等助成の拡充。交通弱者向けタクシー利用の福祉的支援の拡充。 ・公共交通の利用頻度が高い人が得をするサービスがあれば良い。 ・休日の本数が少ない。毎日利用できる公共交通にしてほしい。 ・スマートフォン等でバスの運行状況や遅延状況を確認したい。 ・高齢とともにバスの乗り降りが大変。重たい荷物、大きな荷物を持って乗るのが大変。 ・バス停周辺の環境美化を行っている自治会がある。

和賀	・運転免許が無い人にとって公共交通は必要不可欠である。岩手県交通バスの本数減や廃止にならないようにしてほしい。 ・岩手県交通バスの路線は旧国道 107 号線を通過しているが、江釣子にある病院等が国道 107 号線に集中しているので、1日の何便は現在の国道 107 号線を通過してほしい。 ・岩手県交通バスの運賃が高い。 ・公共交通の運行経路、停留所、時間が分からず、乗り継ぎができない。高齢になると自分で調べられない。 ・病院の予約時間帯にいけるような交通機関がない。病院とバス停が離れている。 ・バス停の待合所がないところは雨や雪で大変である。 ・利用しやすい様にステップの低いバスを走らせてほしい。 ・横川目4区は岩手県交通バスを利用するには遠すぎる。おに丸号を運行できないものか。 ・岩手県交通バスが無くなって困っている人もいる。おに丸号を延伸してほしい。 ・のりたくんは自宅まで送迎が有るのでありがたい。 ・のりたくんの料金が安くなって良かった。 ・のりたくんの予約時間を 19 時まで伸ばしてほしい。当日予約を受け付けてほしい。 ・のりたくんの運行時間や乗降場所を見直してほしい。 ・地域の会合等でのりたくんの利用を呼びかけている。のりたくんのパンフレットを回覧して利用を促進している。 ・のりたくんについて、利用者の皆が理解しやすい様に集会等を積極的に持った方が良いと思う。バスを上手に利用する為にも皆で協力する時代が始まっている。
岩崎	・高齢化が進んでいるので、公共交通を充実させて欲しい。 ・おに丸号のバス停の表示がわかりづらい。 ・おに丸号の稼働日、本数、を増やしてほしい。経路を延伸してほしい。 ・のりたくんを予約しやすくしてほしい。 ・のりたくんは帰りの時間予約が大変である。用事が終わる時間が読めない。帰りの時間に遅れそうなことある。 ・観光地、温泉地のキャンペーンや企画と連携すれば利用者は増えると思う。 ・回数券や定額利用ができると公共交通利用者が増えると思う。 ・高齢により自動車の運転が不安になってきた。運転免許証の返納を考えている。
藤根	・のりたくんが、現在は JR 藤根駅又はバス停までしか行かない。乗り換えを無くし、パルまで行くようにしてもらいたい。 ・乗り換えせずに地区外の主要な施設や病院に行けるようになれば、利用者が増えると思う。

5. 北上市のまちづくりの方向性 ～関連計画～

5-1 北上市総合計画

総合計画は、令和3年度～令和12年度の10年間のまちづくりの考え方を示す「基本構想」と、前・後期それぞれ5年間の具体的施策や事業内容を示した「実施計画(アクションプラン)」で構成される。

目指すべき将来の都市像を実現するための基本方針と施策のうち、公共交通に関連するものとして、「基本方針7 良好な住環境を支える適切な土地利用と基盤整備」の中で、基本施策として「都市と地域の機能強化・ネットワーク戦略の推進」を掲げている。

具体的な取り組みとしては、持続可能なまちづくり推進プロジェクトに「拠点形成・ネットワークプロジェクト」を設定し、「まちづくりと一体となった交通施策」や「地域内交通の充実」が明記されている。

まちづくりの将来像

“うきうき” “わくわく”
するまち 北上

基本方針

- 基本方針1 未来に輝く人づくり
- 基本方針2 未来を創る人づくり
- 基本方針3 すべての人が活躍できる環境づくり
- 基本方針4 力強い地域経済の創出
- 基本方針5 多様な人材が働きやすい環境の向上
- 基本方針6 健康と安心の地域づくりの推進
- 基本方針7 良好な住環境を支える適切な土地利用と基盤整備**
- 基本方針8 環境にやさしい、安全・安心な暮らしの形成
- 基本方針9 誰もが主体的に参画する市民協働の深化
- 基本方針10 まちづくりを支えるしくみづくり

7 拠点形成・ネットワークプロジェクト

〔重点事業〕

- 総合的・計画的な土地利用の推進
- 地域拠点の形成
- まちづくりと一体となった交通施策
- 地域内交通の充実

持続可能なまちづくり
推進プロジェクト

5-2 北上市都市計画マスタープラン

北上市都市計画マスタープランは、北上市総合計画 2021～2030、国土利用計画北上市計画 2021～2030 及び国土強靱化計画を上位計画とし、豊かで活力ある持続可能な都市の発展を図るために長期的な将来展望に立った行政施策の総合的・体系的な展開を、市民、事業者、行政が一体となって取り組むことを目的として策定された計画で、まちづくりの基本的な考え方や、将来都市構造、土地利用方針などをきめ細かく、かつ、総合的に示すもので、都市計画をはじめとするまちづくりの施策の基本となるものである。

【目指すべき都市像】

～都市機能の集約と 地域連携による持続可能な都市～ 『あじさい都市』 きたかみ

『あじさい都市』は、都市を構成する地域コミュニティごとに歩いて移動できる範囲に生活を支える都市機能を集中させながら、都市全体を支える核や他地域と連携・共生していく都市のあり方です。

都市を構成する地域コミュニティをあじさいの花にたとえ、それぞれの地域が独自の資源を活かして自立した地域として咲き誇り、相互に連携することによって人口減少・超高齢社会にあっても活き活きと持続的に発展できる都市の姿をイメージしたものです。

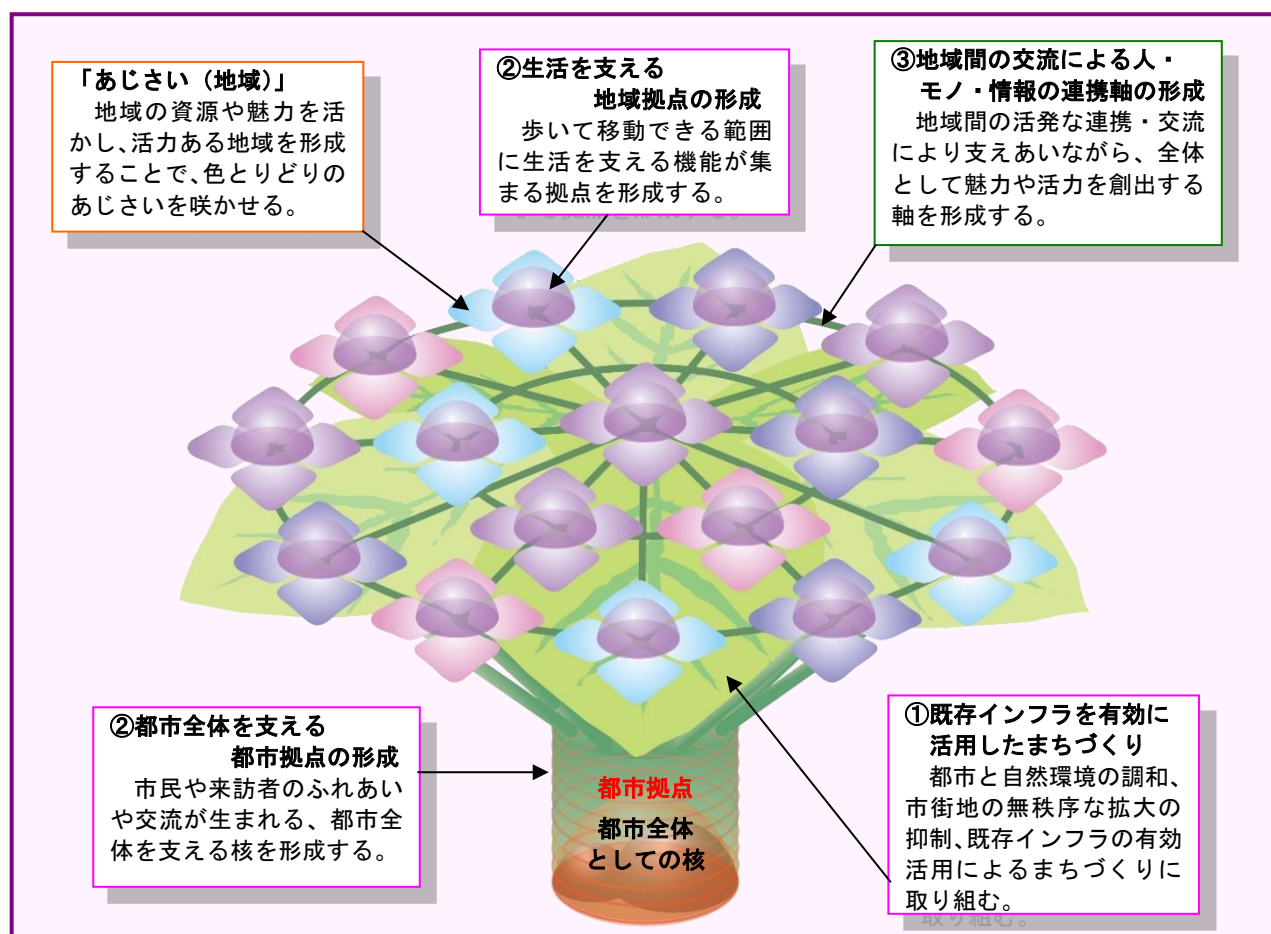




図 地域拠点のイメージ

資料:北上市都市計画マスタープラン(令和4年3月)

表 拠点の役割

項目	役割	形成方針
都市拠点 ＜中心市街地型＞	都市の核として北上市全体のまちの活力とにぎわいを創出する拠点。	・北上市内外からアクセスしやすい交通結節機能の強化や魅力の向上を図るため、北上駅前広場の再整備を検討する。
都市拠点 ＜商業業務型＞		・都市拠点内の主要な施設間を連絡する交通手段の確保や公共交通や歩行者・自転車空間の確保を図る。
地域拠点	地域コミュニティの活性化や生活利便性の確保を図り、地域活力を創出する拠点。	・都市拠点と地域拠点、また、地域拠点間を結ぶ公共交通の確保に取り組む。 ・地域内移動についてはデマンド交通や交通空白地有償運送などの移動手段の確保に取り組む。

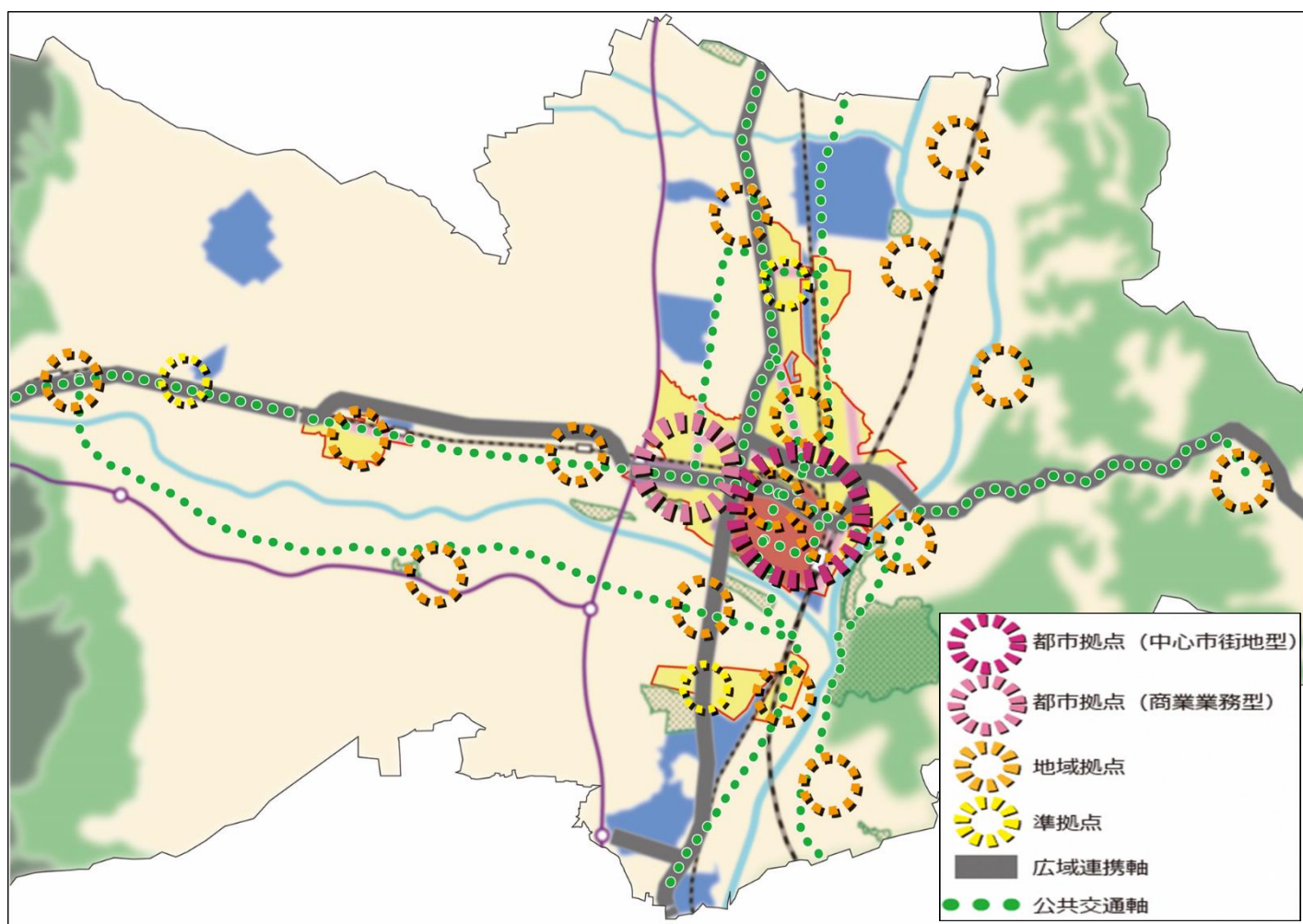


図 都市拠点・地域拠点の配置

資料:北上市都市計画マスタープラン(令和4年3月)

都市計画マスタープランでは、「あじさい都市」きたかみの実現に向けて、都市の骨格を形成する幹線交通を維持するとともに、都市拠点と地域拠点間を有機的に結ぶ拠点間交通や、住み慣れた地域にこれからも安心して住み続けられるための地域内交通など持続可能な公共交通ネットワークを目指している。

表 公共交通ネットワークの形成

項 目	役 割
幹線交通	・都市の骨格を形成する公共交通
拠点間交通	・各地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通
地域内交通	・各世帯から地域拠点までの移動を担う公共交通
交通結節点	・拠点エリアにおける公共交通結節点(乗り継ぎ地点)

5-3 北上市立地適正化計画

北上市総合計画や北上市都市計画マスタープランを受け、「あじさい都市きたかみ」の実現に向けて、立地適正化計画を平成30年に策定し、令和4年には都市計画マスタープランの一部として改訂をした。計画では、「住み慣れた地域に住み続けるためのまちづくりの推進」、「街なかのにぎわい・魅力の再生」、「都市経営の効率化」、「公共交通政策」等の施策を実施することで、市全体を支える医療・福祉・子育て支援等の都市機能を集約させながら維持を図ると共に、一定の人口密度を維持していくエリアを設定している。そして、地域拠点においては、都市拠点まで公共交通で連動させ、持続可能な都市と生活の質の維持・向上に向けて地域自らが主体となって、市民と行政が協働してまちづくりを行うこととしている。

(対象地域)

計画の対象地域は、北上都市計画区域(下図中の赤線部分)とする。

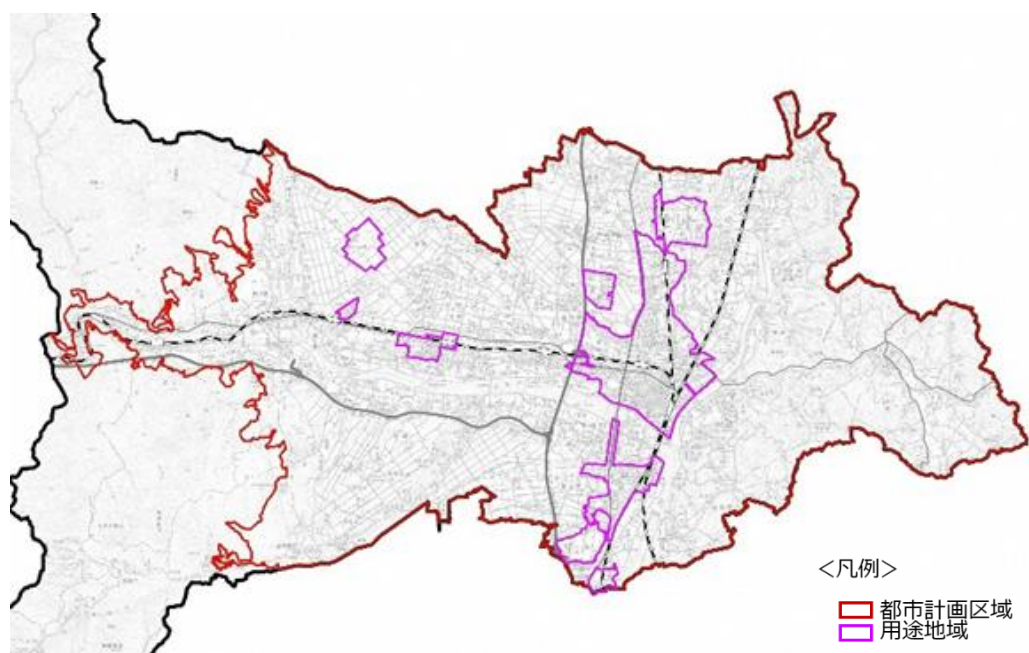


図 立地適正化計画の区域

資料:北上市都市計画マスタープラン(令和4年3月)

(立地適正化の考え方)

都市計画マスタープランにおいては、「あじさい都市きたかみ」の都市構造として、2つの都市拠点と16地区の地域拠点、そして都市拠点と地域拠点を結ぶネットワークの形成を位置付けた。

立地適正化計画は、それらの都市拠点と地域拠点、ネットワークの形成に向けて、具体的な区域や拠点形成に向けた手法について定める。都市拠点、地域拠点及びネットワークの形成に向けた基本的な考え方は以下の通りである。



【都市拠点】

都市拠点は、市民や来訪者のふれあいや交流が生まれる、都市全体を支える核です。

都市の活力とにぎわいを創出する商業・文化・医療・行政施設等、多様な都市機能の集積を図ることを目指しています。

都市計画運用指針において、立地適正化計画の都市機能誘導区域は、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定することと示されています。

北上市の都市構造にあてはめると、都市拠点として位置付けた地域の役割が都市機能誘導区域の設定の考え方と合致することから、都市拠点周辺を都市機能誘導区域として設定します。

都市機能の集積状況や都市拠点として期待される役割を踏まえ、北上駅前及び中心市街地周辺を「中心市街地型都市機能誘導区域」、東北自動車道北上江釣子 IC 周辺を「商業業務型都市機能誘導区域」として設定します。

また、活力やにぎわい、利便性を享受できる住宅地区として、まちなか居住の促進を図るため、都市居住区域（※居住誘導区域）を指定します。



【地域拠点】



【準拠点】

地域拠点は、地域コミュニティの活性化や生活利便性の確保を図り、地域活力を創出する拠点であり、「あじさい都市きたかみ」の根幹を構成するものです。準拠点は、地域拠点を補完するための拠点です。

市街地内（用途地域内）の住宅地だけではなく、田園や里山に点在する既存集落において、人口減少、少子高齢化が進行しても、地域コミュニティを維持し、住み続けることができる持続可能な地域づくりを支えるために必要な機能の集積を目指しています。

地域拠点は、田園や里山に点在し、人口密度が低く、用途地域が指定されていない地区があり、都市再生特別措置法の都市機能誘導区域、又は居住誘導区域の指定の考え方と合致しないことから、北上市独自の「地域拠点」として設定します。



北上市独自の「地域拠点」

⇒**地域拠点**

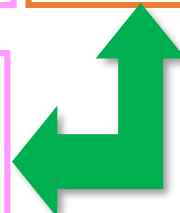
都市再生特別措置法の「都市機能誘導区域、居住誘導区域」

⇒都市機能誘導区域

中心市街地型都市機能誘導区域
商業業務型都市機能誘導区域

⇒都市居住区域

(都市再生特別措置法の居住誘導区域)



都市拠点と地域拠点を結ぶ公共交通軸を設定

⇒公共交通政策

※地域公共交通計画において具体的な公共交通のあり方を設定

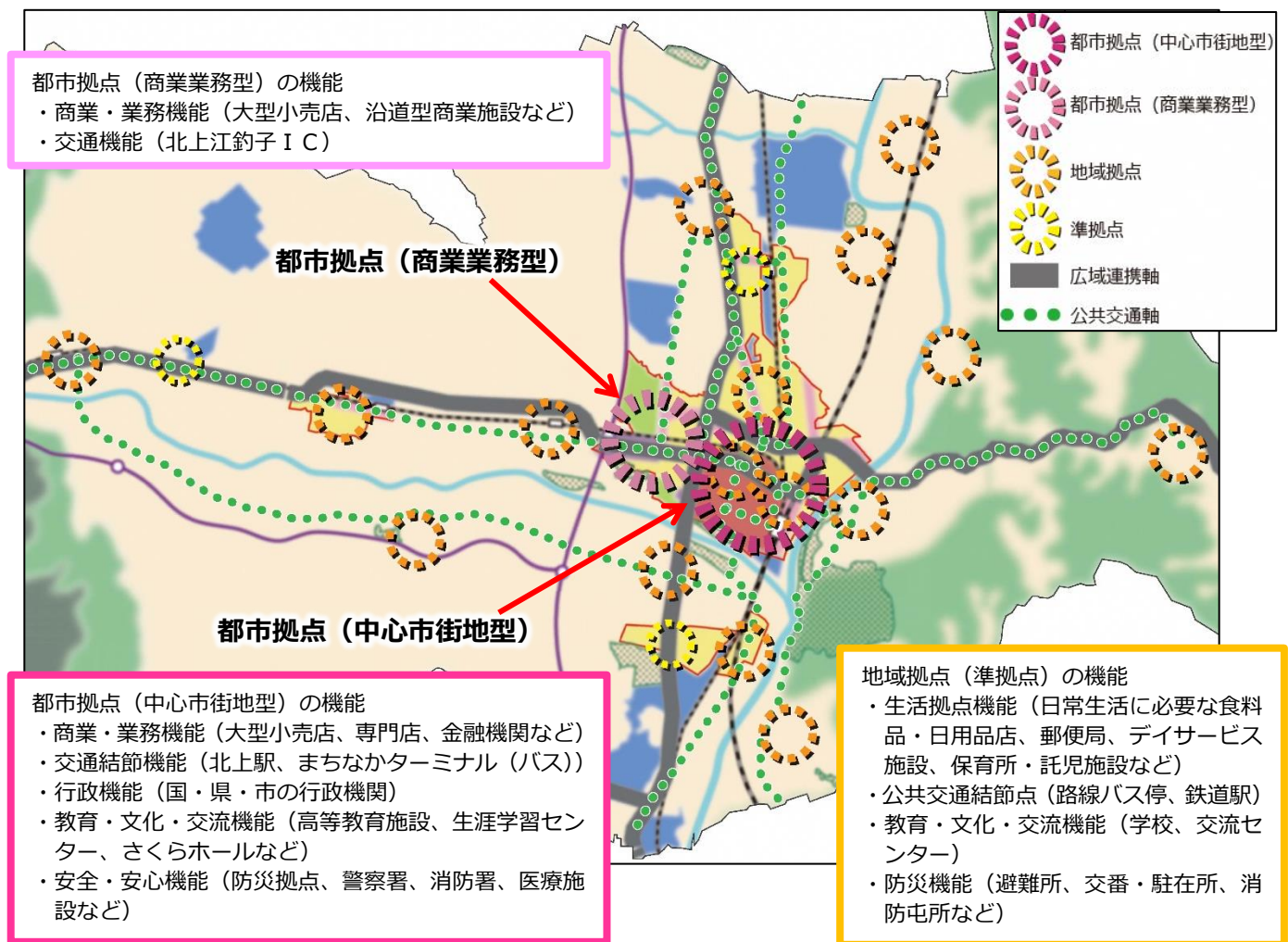


図 北上市都市計画マスタープラン 土地利用方針・拠点配置図

資料:北上市都市計画マスタープラン(令和4年3月)

6. 地域公共交通の基本的な方針および目標

6-1 地域公共交通をめぐる課題

これまで取り組みと調査、分析を踏まえ、北上市の地域公共交通をめぐる課題を6点に整理した。

①既存の公共交通ネットワークの維持

北上市は、「都市機能の集約」と「地域の連携」による持続可能なまちの姿を描いており、その実現には拠点間を結ぶ地域公共交通網が不可欠である。しかし、利用者の減少を背景に、乗合バスの廃止や減便が相次ぎ、コミュニティバスや乗合タクシーによる代替が続いてきた。

また、近隣市町と北上市を結ぶ JR 鉄道及び乗合バスは公共交通網の軸として重要な役割を担っており、国や自治体の補助・支援を受けつつ運行の維持に取り組んでいるが、利用者の減少により収支が悪化し、今後の運行継続が懸念される。

さらに、令和 2 年以降は新型コロナウイルス感染症の影響により、利用者の減少に拍車がかかっており、急激な収支悪化による乗合バスの減便・廃止が相次ぎ、公共交通を取り巻く環境は危機的である。

このほか、鉄道においては赤字ローカル路線の存廃や再構築に関する議論が加速している。

このような状況下で、公共交通ネットワークを将来にわたり確保するためには、事業者だけでなく、市が果たす役割がこれまで以上に重要である。これまで構築した公共交通ネットワークはまちのインフラであり、市が主体的・積極的に維持に取り組むという姿勢が求められている。

②公共交通ネットワークの担い手確保

北上市では、幹線・拠点間交通としての路線バスやコミュニティバス、地域内交通では乗合タクシー、自家用有償運送、互助輸送と、多様な交通モードによる公共交通ネットワークが構築されているが、そのいずれでも高齢化や人手不足により担い手の確保が大きな課題になっている。

また、全国的な運転士不足を背景に一般のドライバーが自家用車を使用して有償で乗客を運送するライドシェアへの関心が高まっており、今後の動向を注視する必要がある。

公共交通ネットワークの維持のため、バス・タクシー事業者、NPO法人、地域住民など、公共交通を運営する多様な主体の持続可能性を高める方策が課題となっている。

③住民・行政・事業者等の協働体制の強化

平成 29 年度に策定したあじさい都市きたかみ公共交通網形成計画において住民・行政・事業者等が協働で公共交通の運営に取り組むこととし、補助金のあり方や役割分担の見直しに取り組んできた。その結果、拠点間交通の構築、地域の実情に応じた乗合タクシーや互助輸送の実現が行われ、着実に利用者が増加している。

しかし、人口減少や高齢化などを背景に、公共交通の運営環境が厳しくなる中で、住民・行政・事業者等が課題解決にともに取り組む体制をより発展させる必要がある。

④利用ニーズに対応した公共交通の見直し

高齢化が一層進行し、高齢者ドライバーが増加するなか、ドアツードアの輸送を望む声が大きくなるなど、利用者が身近な公共交通に求めるニーズは絶えず変化している。

また、北上市都市計画マスタープランや北上市立地適正化計画に描かれた新しいまちの姿の実現に合わせて、移動需要が変化していくことも予想される。

そのため、現在及び将来のまちの姿を描いた上で、市民のニーズを的確に反映した公共交通の確保が必要となっている。

⑤誰もが使いやすい公共交通の環境整備

公共交通のICT化が進む中、県内においても路線バス等へのICカード決済やバスロケーションシステムの導入が加速している。市民アンケートでも、今後の施策として「スマートフォン等からのバスの現在地の確認」や「キャッシュレス決済の導入」を期待する声が大きく、利便性向上による利用促進の効果も期待される。

今後、ICT化の活用やMaaSへの取組により多様な情報を発信し、住民や観光客など誰にもわかりやすく、安心して使える公共交通を整備することが求められている。

⑥新規ユーザー獲得のための利用促進

自家用自動車の免許保有率は年々高まっており、ドライバーの高齢化が進んでいる。市民アンケートからは「運転免許を手放したいが生活が不便になるため手放せない」という声が多く聞かれ、自家用車から公共交通への転換には高いハードルがあることが伺える。

また、市民アンケートによると、「県交通バスを利用したことがない」が7割を超え、「コミュニティバスや地域内交通を利用したことがない」では9割を超えており、そもそも公共交通に馴染みが薄い人が多数を占めるのが現状である。

公共交通ネットワークを維持するには、何よりも日々利用してもらうことが不可欠である。既存の利用者はもとより、路線バス等の公共交通を利用していない人へのアプローチのため、利便性や分かりやすさの向上等に取り組む必要がある。

6-2 目指すべきまちの姿

公共交通施策の実施や目指すべき公共交通ネットワークによって実現されるまちの姿を「都市機能の集約と地域の連携による持続可能なまち」と定める。各種交通施策は、目指すまちの姿の実現に向け、まちづくりの一環として行われるものとする。

北上市都市計画マスタープランでは、目指すべき都市像として、『『あじさい都市』きたかみ～都市機能の集約と地域連携による持続可能な都市～』を掲げ、都市を構成する地域コミュニティをあじさいの花にたとえ、それぞれの地域が独自の資源を生かして自立し、相互に連携することにより、いきいきと持続的に発展する都市を目指している。

本計画においても、この持続的な発展を実現するまちの姿を目標とし、この実現のために必要とされる公共交通ネットワークを描く。

【目指すべきまちの姿】

都市機能の集約と地域の連携による持続可能なまち

6-3 目指すべき地域公共交通ネットワークの姿

目指すまちの姿を実現するために、北上市のあるべき地域公共交通ネットワーク像として、「10 年後もくらしに寄り添う持続可能な公共交通ネットワーク」と定める。

北上市では、市内各地区の特性を生かし、路線バスやコミュニティバスに加えてデマンド型乗合タクシーや交通空白地有償運送など多様な交通モードの組み合わせによりネットワークが形成されてきた。

公共交通はさまざまな分野で地域を支えており、持続可能なまちづくりの根幹であることから、市が主体的・積極的に公共交通の維持に取り組み、住み慣れた地域でのくらしを支える公共交通ネットワークを、これからも確保していくことを目指す。

【目指すべき地域公共交通ネットワークの姿】

10 年後もくらしに寄り添う持続可能な公共交通ネットワーク

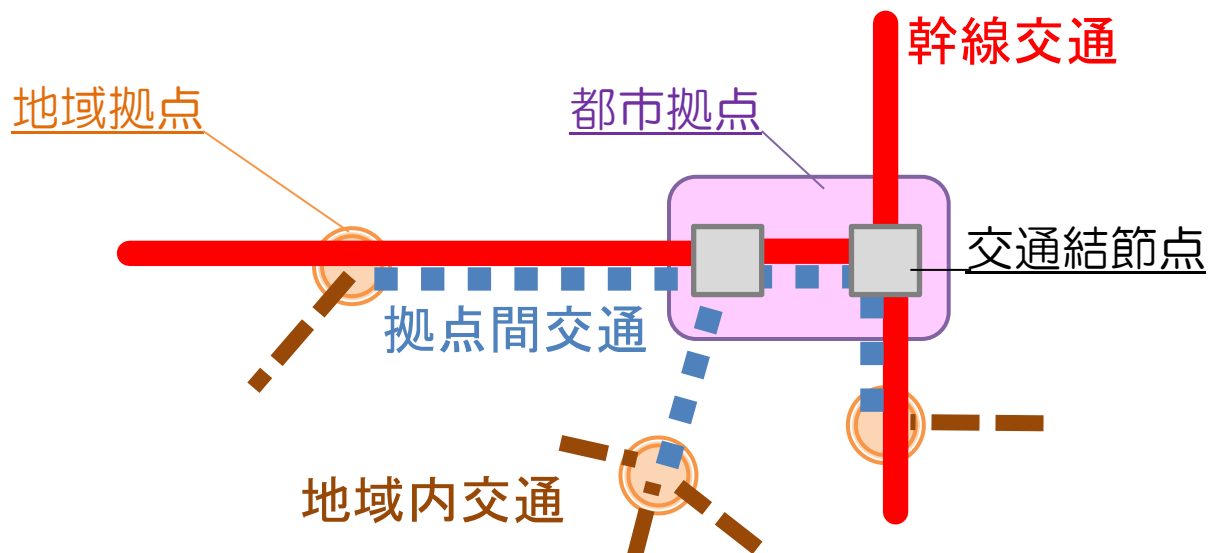


図 目指す地域公共交通ネットワークのイメージ

表 路線の役割とサービス水準

項 目	分 類	役 割	サービス水準
幹線交通	鉄道路線	都市の骨格を形成する路線	交通事業者と連携し、一定便数の確保や等間隔運行等を推進し、便利な路線を生みだす。
	路線バス (国庫・県単補助)		
	路線バス (フィーダー補助)		
拠点間交通	路線バス	各地域拠点と都市拠点を結ぶ路線	1日5往復の定時定路線を基準とする。利用者減等により、定時定路線の効率性が失われた場合は、デマンド運行等を検討する。
	コミュニティバス		
地域内交通	乗合タクシー 自家用有償運送 互助による輸送	各世帯から地域拠点までの移動を担う	各世帯から地域拠点(地域ターミナル等)への移動を担保する。

表 交通ネットワークの構成要素

項 目	内 容	根 拠
都市拠点	都市の核として市全体のまちの活力とにぎわいを創出する拠点。	北上市都市計画マスタープラン
地域拠点	地域コミュニティの活性化や生活利便性の確保を図り、地域活力を創出する拠点	北上市都市計画マスタープラン
交通結節点	複数のバス路線、コミュニティバスが経由し、乗継利便性を高めることで、ネットワーク全体の利便性を高めることができる地点	北上駅 まちなかターミナル 江釣子 SC

表 北上市交通ネットワークの概要

分 類	路線	運行区域等	実施主体	補助
鉄道路線	各 JR 線		JR 東日本	
路線バス(国庫補助)	石鳥谷線	北上駅前～志和口(花巻駅前)	岩手県交通	国庫補助
路線バス(国庫補助)	北上金ヶ崎線	北上済生会病院～金ヶ崎役場	岩手県交通	県単補助
路線バス(県単補助)	成田線	北上駅前～花巻北高前(北上工業団地北口)	岩手県交通	県単補助
路線バス(フィーダー補助)	横川目線	北上済生会病院(北上駅前)～横川目線(藤根十文字)	岩手県交通	フィーダー補助
路線バス	翔南高校線	北上済生会病院(北上営業所)～北上翔南高	岩手県交通	
コミュニティバス	飯豊黒岩線	飯下公民館～小川屋敷	岩手県交通	市補助
コミュニティバス	二子更木線	県立中部病院～下村	岩手県交通	市補助
コミュニティバス	稲瀬線	稲瀬地区交流センター～まちなかターミナル	都タクシー	市補助
コミュニティバス	立花岩崎線	岩崎地区交流センター～中才公民館前	市(交通事業者に委託)	
コミュニティバス	口内線	3 区公民館～まちなかターミナル	東日本交通	市補助
コミュニティバス	鬼柳線	鬼柳地区交流センター～まちなかターミナル	東日本交通	市補助
地域内交通	和賀地区乗合タクシー	藤根地区、岩崎地区、和賀地区	和賀観光タクシー	市補助
地域内交通	口内地区自家用有償	口内地区	口内町自治協議会(NPO 法人に委託)	市補助
地域内交通	相去地区乗合タクシー	相去地区	相去地区自治協議会(交通事業者に委託)	市補助
地域内交通	稲瀬地区乗合タクシー	稲瀬地区	稲瀬町自治協議会(交通事業者に委託)	市補助
地域内交通	黒岩地区互助輸送	黒岩地区	黒岩自治振興会(NPO 法人に委託)	市補助
地域内交通	江釣子地区互助輸送	江釣子地区	江釣子地区自治振興会	市補助

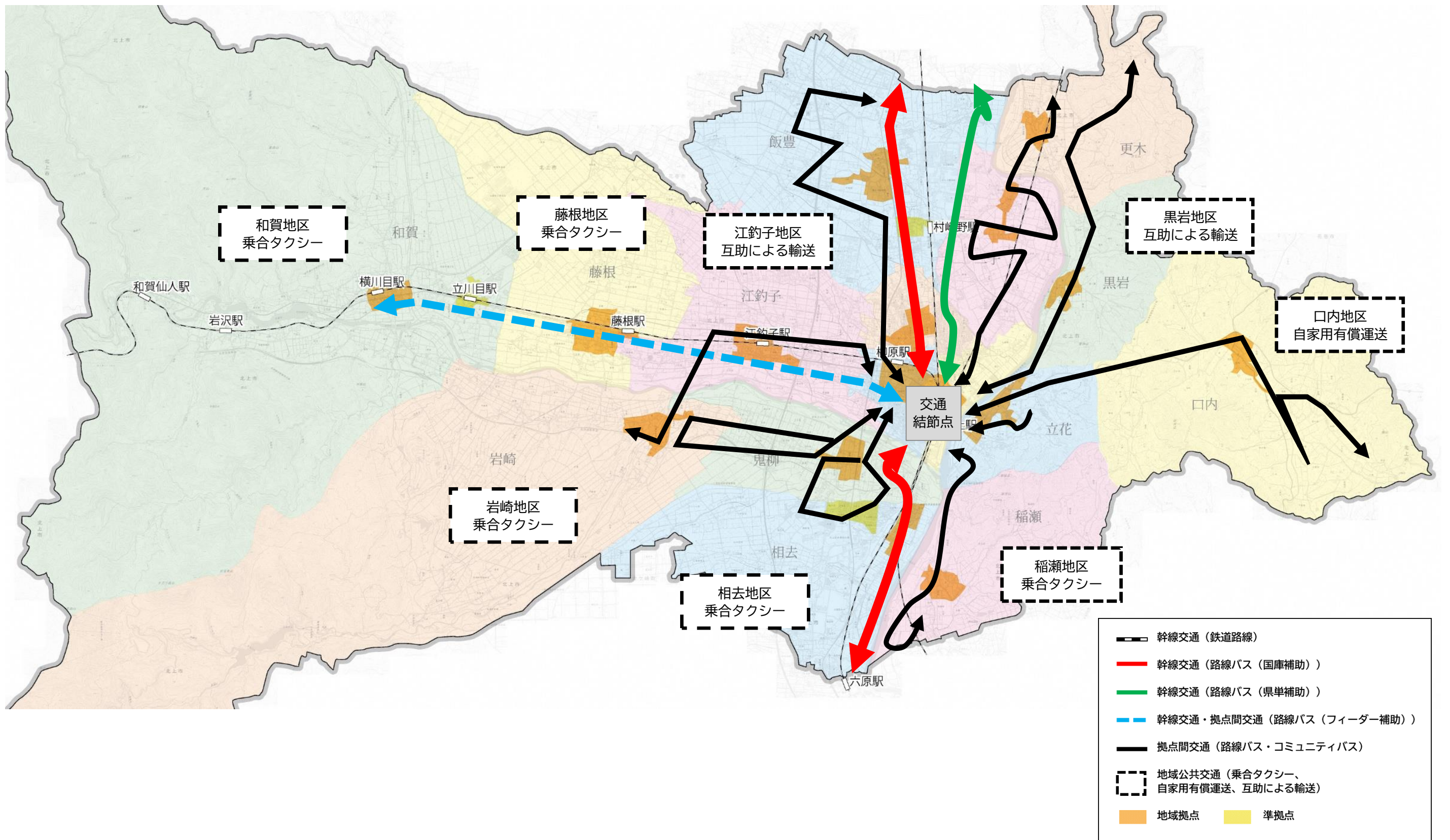


図 北上市の交通ネットワーク

6-4 基本目標と戦略

目指す地域公共交通ネットワークを実現するために3つの基本目標を掲げる。
また、地域公共交通のクロスセクター効果を考慮し、他分野と連携して戦略を展開する。

基本目標 1 公共交通を守る

公共交通を市民生活に不可欠の「インフラ」と位置づけ、市が積極的な役割を果たし、公共交通ネットワークを維持・確保する。

指 標	現状値	目標値	備考
公共交通利用者数	454,355 人	574,000 人	現状 R2 目標 R6
〈公共交通ネットワークの充実度を評価する〉 ・市内を運行する路線バスおよびコミュニティバスの総利用者数を統計データより把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			
おに丸号収支率	13%	13%	現状 R2 目標 R6
〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・運行経費に占める運賃収入の割合から算出する。 ・沿線人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。			
おに丸号市負担額	30,114 千円	31,000 千円	現状 R2 目標 R6
〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・おに丸号に係る市負担額(補助金、委託料)を実績値から算出する。 ・沿線人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。			
まちなかターミナルの 1 日乗降者数	263 人	300 人	現状 R3 目標 R7
〈公共交通計画とまちづくりの連動を評価する〉 ・まちなかターミナルで乗降するバス利用者数を無雪期に調査し把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			

基本目標2 地域の暮らしを維持・向上させる

住民・行政・事業者が協働し、住み慣れた地域での暮らしを支える地域内交通を盛り上げ、持続可能性を高める。

指 標	現状値	目標値	備考
地域内交通収支率	22%	22%	現状 R2 目標 R6
〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・運行経費に占める運賃収入の割合から算出する。 ・地域内人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。			
地域内交通市負担額	5,661 千円	6,000 千円	現状 R2 目標 R6
〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・地域公共交通に係る市負担額(補助金)を実績値から算出する。 ・地域内人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。			
65 歳以上の車を持たない人のお出かけ回数が週に 3 日以上割合	26%	50%	現状 R3 目標 R7
〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			
車を持たない人が外出環境を便利と思う割合	45%	50%	現状 R3 目標 R7
〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			

基本目標 3 使えて楽しい公共交通

ICT 化の推進や利用促進の充実により、誰もが安心して便利に公共交通を使える環境を整備し、おでかけの選択肢を増やす。

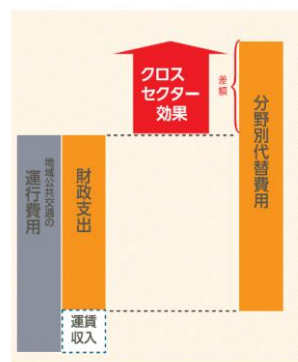
指 標	現状値	目標値	備考
まちなかの歩行者数	1,069 人	1,500 人	現状 R3 目標 R7
〈公共交通計画とまちづくりの連動を評価する〉 ・「新穀町一丁目きくちパーキング前」と「本通り二丁目岩手銀行北上支店前」の歩行者交通量により把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			
65 歳以上の車を持たない人のお出かけ回数が週に 3 日以上割合(再掲)	26%	50%	現状 R3 目標 R7
〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			
車を持たない人が外出環境を便利と思う割合(再掲)	45%	50%	現状 R3 目標 R7
〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。			

【地域公共交通のクロスセクター効果とは】

例えば、路線バスの廃止により通院や買い物に新たな移動サービスが必要になるなど、公共交通の存在は幅広い分野に影響をもたらす。

公共交通があることで交通以外の施策費用が削減され、市全体では行政の負担が軽減されることを「地域公共交通の有する多面的な効果(クロスセクター効果)」という。

図：近畿運輸局『地域公共交通 赤字＝廃止でいいの？』



【目指すべきまちの姿】

都市機能の集約と地域の連携による持続可能なまち

現 状

【公共交通の維持】

- ・今後も人口減少が続き、少子高齢化の進行が見込まれる。
- ・公共交通の利用者数は減少を続けている。
- ・路線の廃止が相次ぎ、コミュニティバスの運行が増えた。
- ・国や県の補助を受けて運行している路線は利用状況の悪化により、補助を受けられなくなる可能性がある。・事業者の負担が拡大し、単独では路線を維持できないおそれがある。
- ・公共交通の維持を求める声は多い。

【担い手確保】

- ・バス事業者・タクシー事業者共に運転手不足や高齢化が続いている。
- ・タクシーは企業活動に大きな影響を受けており、特に通勤時間帯に供給不足が見られるが、人員が不足し需要を満たせていない。
- ・NPO 法人や地域づくり組織でも、ボランティアドライバーの高齢化や担い手不足が深刻である。

【協働体制の強化】

- ・住民・行政・事業者の協働による地域内交通の構築により、交通空白地の解消を進め、地域内交通の利用者が増加しており、今後も取組の充実が必要である。

【地域交通の見直し】

- ・70 代の運転免許の保有率が高くなっており、ニーズが変化している可能性がある。
- ・地区内および拠点間の交通の継続・充実を期待する声が多い。
- ・乗合タクシーなどドアツードアの移動手段を求める声が多い。

【環境整備】

- ・公共交通に関する情報提供の充実と待合環境の整備に対するニーズが比較的高い。
- ・バスロケーションシステムやキャッシュレス決済の導入などを期待する声がある。

【ユーザー獲得】

- ・観光交通としてシャトルバスを運行したが、利用者は少なく、また、新型コロナウイルス感染症の影響で中断しており、見直しが必要である。
- ・公共交通の不便さについては「とても不便」と感じる人が減っている。しかし、80 代はとても不便と感じる人が増えている。
- ・路線バスや乗合タクシーを利用したことが無い人が9割を占め、そもそも公共交通に馴染みが薄い人が多数を占めるのが現状である。

【目指すべき公共交通ネットワークの姿】

10 年後も暮らしに寄り添う持続可能な公共交通ネットワーク

課 題

① 既存の公共交通ネットワークの維持

② 公共交通ネットワークの担い手確保

③ 住民・行政・事業者等の協働体制の強化

④ 利用ニーズに対応した公共交通の見直し

⑤ 誰もが使いやすい公共交通の環境整備

⑥ 新規ユーザー獲得のための利用促進

基本目標

基本目標1
公共交通を守る

基本目標2
地域の暮らしを維持・向上させる

基本目標3
使えて楽しい公共交通

戦略と事業

【戦略1】 幹線・拠点間交通ネットワークの維持

1-1 拠点間交通の維持

- 公共交通事業者支援事業
- 拠点間交通確保事業

1-2 幹線交通の維持

- 幹線交通補助事業
- 広域路線連携事業
- JR 北上線利用促進事業

1-3 ターミナルの運営

- ターミナル運営事業

【戦略2】 協働型地域内交通の強化

2-1 地域内交通の充実

- 地域内交通確保事業
- 地域交通環境整備補助事業

2-2 地域交通の取組支援

- 地域交通サポート事業
- 地域交通アドバイザー制度

【戦略3】 公共交通の価値を高める

3-1 公共交通 I C T 化の推進

- 公共交通 I C T 化推進事業
- キャッシュレス決済推進事業

3-2 まちの魅力となる新しい乗り物づくり

- 観光交通確保事業
- 新交通システム創造事業

3-3 公共交通利用促進の充実

- 公共交通利用促進事業
- 高齢者等外出支援事業

7. 目標達成にむけた戦略と事業

7-1 戦略1 幹線・拠点間交通ネットワークの維持

プロジェクト 1-1 拠点間交通の維持 (各地域拠点と都市拠点を結ぶ公共交通を市のインフラとして維持し、各地域拠点の暮らしを守るとともに、活力ある地域づくりを推進する。)				
事業No.1-1-1 公共交通事業者支援事業			事業主体:市、交通事業者	
【事業概要】公共交通を担う事業者等に対し、市が積極的かつ効率的な支援を行い、持続可能な公共交通ネットワークを構築する。				
【事業例】 ◇公共交通ネットワークを守るため、市も積極的に費用を分担する体制に転換し、市と交通事業者の役割や負担のあり方について検討する。 ◇交通事業者と連携し、第二種運転免許取得に対する支援など運転士の人材確保や運行体制の維持に向けた取り組みを実施する。また、関係自治体と連携し、広域的な取り組みを検討する。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
■市と交通事業者との役割等の検討・協議	(継続)	(継続)	(継続)	
■運行体制の維持の向けた取り組み検討・協議	■実施可能な取り組みから着手	■広域的な取り組み検討・協議	(継続)	
事業No.1-1-2 拠点間交通確保事業			事業主体:市、交通事業者	
【事業概要】公共交通事業者と協力し、都市拠点と地域拠点を結ぶ乗合バスの公共交通について、1日5往復を目安に一定のサービス水準での運行を確保する。				
【事業例】 ◇拠点間を結ぶコミュニティバス(7路線)の運行を維持・確保するため、事業者への補助等を継続する。 ・地域間交通運行補助金(飯豊黒岩線・二子更木線・稲瀬線・口内線・鬼柳線・相去線(R6.4運行開始)) ・地域間交通運行事業(立花岩崎線) ◇乗合バスの利便性の向上と効率的な運行を図るため、交通事業者と連携し、利用状況やニーズなど状況に応じた見直しを行う。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
■地域交通運行補助等の継続	(継続)	(継続)	(継続)	
■状況に応じた乗合バスの見直しを随時実施	(継続)	(継続)	(継続)	

プロジェクト 1-2 幹線交通の維持

(地域公共交通網の軸であると同時に、まちの骨格となる幹線交通を維持、向上させることで、地域公共交通網全体の機能を維持・確保する。)

事業No.1-2-1 幹線交通補助事業

事業主体:市、交通事業者

【事業概要】公共交通事業者と連携し、幹線交通の維持・確保に向けた運行費補助等を行う。

【事業例】

◇国庫補助、県単補助を継続し、幹線交通を維持・確保する。

・石鳥谷線、北上金ケ線(国庫補助)、成田線(県単補助)

◇横川目線について、フィーダー補助制度を活用した等間隔ダイヤでの運行を実施し、利便性の向上を図る。

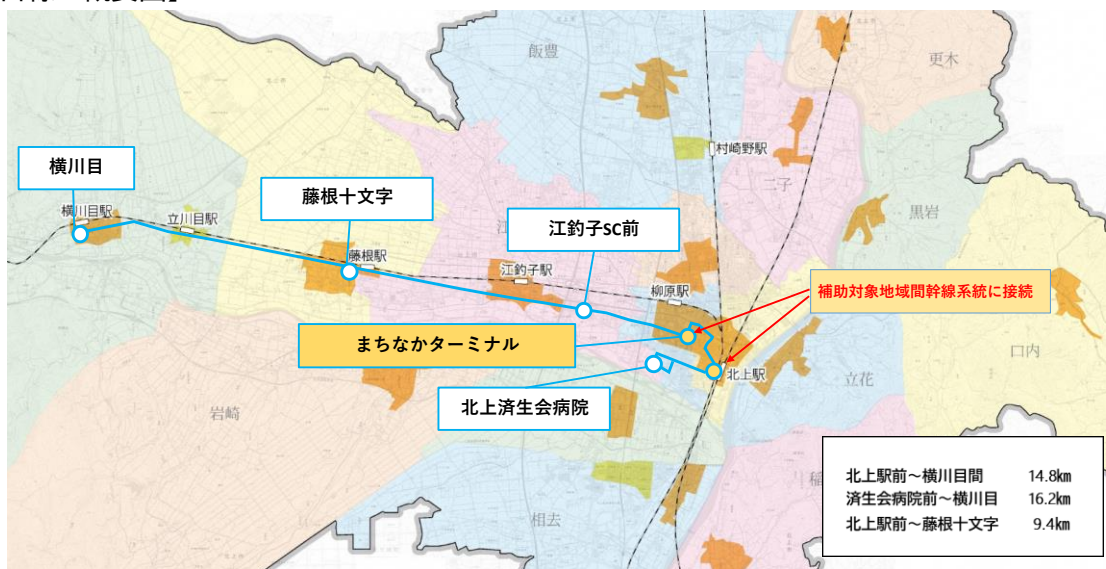
◇幹線交通の利便性の向上や新規利用者を獲得するため、交通事業者と連携し、工業団地へのアクセス改善など見直しを行う。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■国庫補助・県単補助路線に対する補助の継続	(継続)	(継続)	(継続)
■横川目線に対するフィーダー補助の継続	(継続)	(継続)	(継続)
■状況に応じた幹線交通の見直しの検討・協議	(継続)	■実施可能な取り組みから着手	(継続)

【横川目線のフィーダー補助制度による確保・維持】

岩手県交通が運行する路線バス横川目線は、都市の骨格となる「幹線交通」と拠点間を結ぶ「拠点間交通」の役割を果たしており、通勤・通学・通院・買い物と多目的に利用されている市民生活に密着した重要な路線である。また、起終点である北上駅や交通結節点において幹線交通などとも接続し、公共交通ネットワークを維持する上で非常に重要な路線である。市と運行事業者とが協調し、等間隔ダイヤでの運行を実施し、時刻表がなくても安心して利用ができる、利便性の高い路線として運行している。一方で、市や運行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(フィーダー補助)により、運行を確保・維持する必要がある。

【横川目線の概要図】



事業No.1-2-2 広域路線連携事業		事業主体：市、交通事業者	
【事業概要】市町村間をつなぐ鉄道やバス路線（広域路線）の現状、利用実態に関する情報共有を定期的に行い、改善や利用促進に係る事業を連携して取り組む。			
【事業例】 ◇関係自治体と連携し、広域的公共交通の利用促進を図る取り組みやイベント等を実施する。 ・JR北上線利用促進協議会など ◇いわて花巻空港と北上市内を結ぶバスを運行し、空港利用者の利便性向上を図る。 ・いわて花巻空港シャトルバス運行補助金			
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■広域的公共交通の利用促進の実施	（継続）	（継続）	（継続）
■シャトルバス実証運行 ■本格運行移行の検討	■状況に応じ、本格運行へ移行	（継続）	（継続）

事業No.1-2-3 JR北上線利用促進事業		事業主体：市、交通事業者、地域	
【事業概要】関係自治体、関係団体や地域などと連携し、JR北上線の利用促進や利用啓発に取り組む。			
【事業例】 ◇関係自治体等と連携し、JR北上線の情報発信や認知度向上に取り組む。 ・JR北上線魅力化プロモーション事業 ◇JR北上線全線開通100周年記念事業や利用促進・啓発事業を実施し、路線維持の機運醸成を図る。			
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
		■JR 北上線の魅力・情報発信	（継続）
		■JR北上線全線開通100周年記念事業の実施	■利用促進・啓発事業を随時実施

【JR北上線魅力化プロモーション事業】

西和賀町及び秋田県横手市のほか、観光分野に携わる団体等と連携し、ポータルサイト・SNS などによる JR 北上線の魅力発信や情報発信を行うことで、路線の認知度の向上を図り、沿線地域のみならず、沿線地域を越えて、路線利用者の増加に繋げる取り組み。

プロジェクト 1-3 ターミナルの運営

(交通結節点にそれぞれの地域の特性に応じた待合機能を持つターミナルを設置し、公共交通ネットワークの利便性を高める。)

事業No.1-3-1 ターミナル運営事業

事業主体:市、地域

【事業概要】まちなかの交通結節点や地域拠点において、乗り継ぎの利便性を高めるとともに、必要に応じて地域のコミュニティ機能を備えた待合スペースを運営する。

【事業例】

◇ターミナルを運営し、快適なバスの待合環境や円滑な乗継環境を提供する。

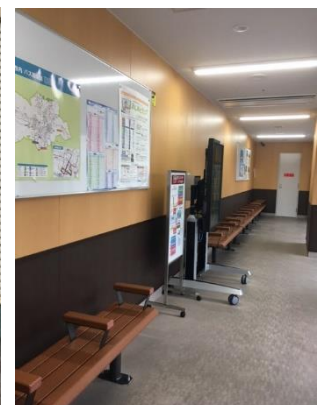
- ・バス待合室管理事業(まちなかターミナル(本通り二丁目・本石町一丁目)、北上駅前待合所)
- ・地域ターミナル設置事業(黒岩地域ターミナル)

◇乗継の利便性を高めるためバス停標識のデジタル化などターミナルの機能拡充を行う。

◇市と地域が連携し、地域の特性に応じた地域ターミナルを新設する。

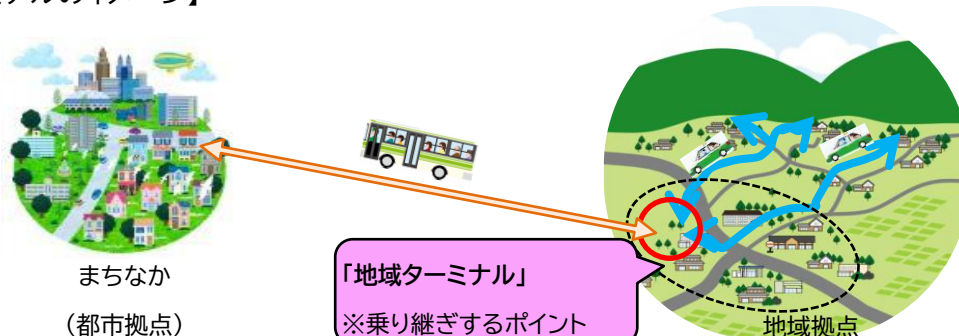
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■ターミナルの運営	(継続)	(継続)	(継続)
■ターミナル機能の拡充を検討	■実施可能な取り組みから着手	(継続)	(継続)
■地域ターミナルの新設を検討・実施	(継続)	(継続)	(継続)

【まちなかターミナル】



本石町一丁目の待合室には、バスロケーションシステム、冷暖房設備を設置し、快適な待合環境を提供している。

【地域ターミナルのイメージ】



7-2 戦略2 協働型地域内交通の強化

プロジェクト 2-1 地域内交通の充実 (地域の実情に合わせ、地域内交通の運行支援や利用促進を行う。)				
事業No.2-1-1 地域内交通確保事業			事業主体:市、地域、事業者	
【事業概要】市内8地区で運行している地域内交通(乗合タクシー、自家用有償運送、互助輸送等)の運行を支援するとともに、交通空白地の解消に向け、地域内交通を新設する。				
【事業例】 ◇地域内交通の維持・確保に向けた運行費補助等の支援を継続する。 ・地域内交通運行補助(和賀町、稲瀬、相去、口内地区) ・互助輸送事業補助(黒岩、江釣子地区) ◇地域内の実績に即した補助金の拡充など見直しを行う。 ◇地域が主体となった運行計画の提案や利用促進に取り組む。また、市と地域が連携し、ドライバーの確保策など運行体制の維持に向けた取り組みを行う。 ◇交通空白地の解消に向け、市と地域が連携し、地域の実情に応じた地域内交通を新設する。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
■運行費補助等の継続	(継続)	(継続)	(継続)	
■補助金の見直しを検討	■状況に応じ、補助金の 拡充	(継続)	(継続)	
■運行計画の提案・利用 促進策等を随時実施	(継続)	(継続)	(継続)	
■地域内交通の新設を検 討・実施	(継続)	(継続)	(継続)	
事業No.2-1-2 地域交通環境整備補助事業			事業主体:市、地域	
【事業概要】地域が行う公共交通の環境整備、利便性向上、利用促進かかる取組を市が支援する。				
【事業例】 ◇地域が主体的に行う公共交通の環境整備、環境美化、除雪など利用環境の向上、利用促進に関する取組に対し、補助等の支援を行う。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
■環境整備等への支援の 検討	■実施可能な取り組みか ら着手	(継続)	(継続)	

プロジェクト 2-2 地域交通の取組支援

(地域内交通の維持や改善に関して、地域の主体的な取り組みを促進し、地域と市の協働を発展させていくために、役割分担や市のサポート体制を構築する。)

事業No.2-2-1 地域交通サポート事業

事業主体:市

【事業概要】地域において地域内交通の新規導入や見直しを検討する際に市がサポートプログラムを実施する。

【事業例】

◇地域において新たに公共交通を導入する際は、市が導入等に至るまでのサポートを実施する。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■サポート事業の継続	(継続)	(継続)	(継続)

事業No.2-2-2 地域交通アドバイザー制度

事業主体:市

【事業概要】地域公共交通を見直し、検討するにあたっての助言者として、有識者からなる地域交通アドバイザーを設置する。

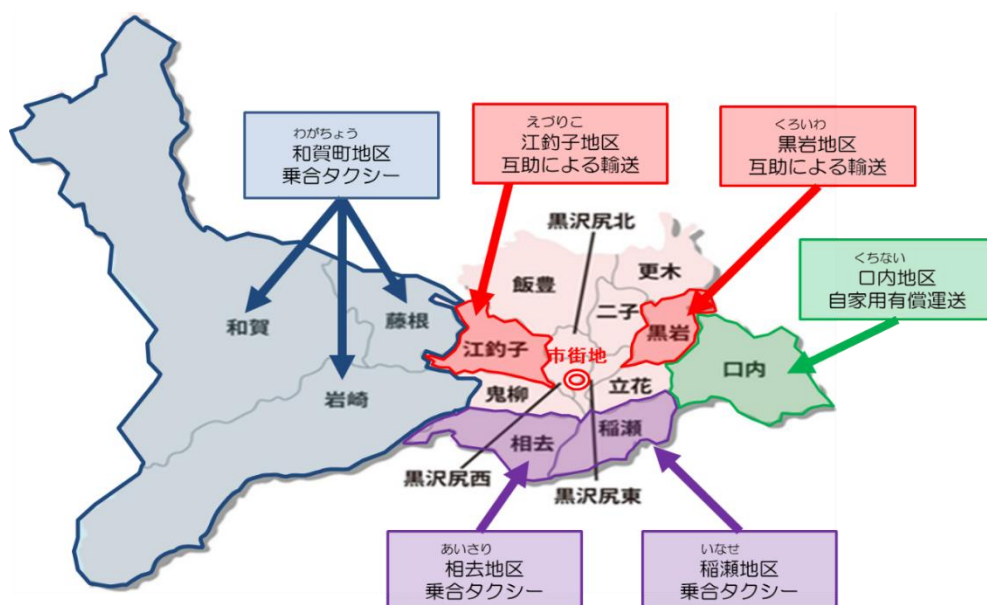
【事業例】

◇公共交通に関する有効な政策を実施するため、地域交通アドバイザー制度を継続する。

◇地域において新たに公共交通を導入する際や見直しを検討する際には、地域交通アドバイザーを派遣する。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■アドバイザー制度の継続	(継続)	(継続)	(継続)
■アドバイザー派遣を随時実施	(継続)	(継続)	(継続)

【地域内交通の導入地域】



7-3 戦略3 公共交通の価値を高める

プロジェクト 3-1 公共交通 ICT 化の推進 (ICT を活用し、利便性が高く安心して使える公共交通ネットワークの構築に取り組む。)				
事業No.3-1-1 幹線交通ICT化推進事業			事業主体:市、交通事業者	
【事業概要】まちなかターミナルや主要バス停にバスロケーションシステムを設置し、バスの近接情報を提供する。また、ウェブサイト版のバスロケーションシステムを導入し、だれもが利用しやすい公共交通の実現に取り組む。				
【事業例】 ◇バスロケーションシステムの設置 ・まちなかターミナル、北上駅前バス待合室、北上済生会病院にサイネージを設置 ◇スマートフォン等からバスの運行状況が確認できるよう、ウェブサイト版のバスロケーションシステムを導入する。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
■サイネージ設置	(継続)	(継続)	(継続)	
■ウェブサイト版の開発	■ウェブサイト版の運用	(継続)	(継続)	
事業No.3-1-2 キャッシュレス決済推進事業			事業主体:市、交通事業者	
【事業概要】ICカード等のキャッシュレス決済の導入支援に取り組み、だれもが利用しやすい公共交通の環境整備を行う。				
【事業例】 ◇交通事業者がICカードの導入を検討しているため、補助金等による導入支援を行う。 ◇利用者の利便性の向上、感染症予防にも有効なキャッシュレス決済について、コミュニティバス等への導入を推進する。				
令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	
	■ICカード導入支援	(継続)	(継続)	
		■キャッシュレス決済の検討	■実施可能な取り組みから着手	

【バスロケーションシステム】
北上駅前バス待合室のバス接近情報案内



【参考事例】ウェブサイト版バスロケーションシステム
「バス予報」(資料:岩手県交通)



プロジェクト 3-2 まちの魅力となる新しい乗り物づくり

(自然エネルギーを活用した乗り物の開発や誰もが利用しやすい車両の導入等次世代につながる新しいまちの魅力となる交通の導入に取り組む。)

事業No.3-2-1 観光交通確保事業

事業主体：観光事業者、市

【事業概要】市の主要な観光地と交通拠点を結ぶ観光二次交通の確保を、観光事業者と連携して取り組む。

【事業例】

◇主要観光地と北上駅やいわて花巻空港などの交通拠点を結ぶ観光二次交通の確保に向けた取り組みを観光事業者と連携して取り組む。

◇観光振興等の効果が期待される MaaS の実証実験等を観光事業者と連携して取り組む。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■観光二次交通確保の取り組みを随時実施	(継続)	(継続)	(継続)
■MaaS 実証実験等の検討	■実施可能な取り組みから着手	(継続)	(継続)

事業No.3-2-2 新交通システム創造事業

事業主体：市、交通事業者、関連企業

【事業概要】自然エネルギーを活用した乗り物や自動運転車の実証実験の導入など、新しい乗り物を開発、導入することで、まちの魅力となる新しい交通システムの実現に取り組む。

【事業例】

◇自然エネルギーを活用した乗り物や自動運転車、AI を活用した運行システムの実証実験の導入など次世代交通サービスの実現に向けた取り組みを行う。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■次世代交通サービスの研究	■次世代交通サービス実証に向けた協議・調整	■実施可能な取り組みから着手	(継続)

【参考事例】北いわて MaaS(資料:岩手県)

北いわて MaaS は、交通事業者で構成する「北いわて MaaS 推進協議会」が、スマートフォンのアプリや WEB サイトを介して、複数事業者の交通データを一元化し、交通機関の検索、チケット予約、デジタルチケット発行、運賃決済などを、ワンストップで行える MaaS サービス。

MaaS が公共交通活性化や地域振興・観光振興等に果たす効果を検証するため、「いわて次世代モビリティサービス実証事業」として令和3年に岩手県が実施。



プロジェクト 3-3 公共交通利用促進の充実

(公共交通の丁寧な情報提供や人を中心とした利用促進に取り組み、市民や来訪者含め、初めてでも利用しやすい公共交通環境を整える。)

事業No.3-3-1 公共交通利用促進事業

事業主体:市、交通事業者、
地域、関連企業

【事業概要】乗合バスや乗合タクシーなど公共交通の乗り方教室の開催や出前講座等により公共交通を利用する意識の啓発を行うとともに、公共交通利用促進に寄与する事業を行う。

【事業例】

◇公共交通の乗り方教室の開催や出前講座、バスマップ・時刻表の配布等を地域、関連企業と連携して実施する。

◇公共交通お試し券や通学定期券への補助など利用促進に寄与する事業を行う。また、交通系ICカードなどを活用した利用促進について調査・研究する。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■啓発事業を随時実施	(継続)	(継続)	(継続)
■利用促進事業の検討	■実施可能な取り組みから着手	(継続)	(継続)

事業No.3-3-2 高齢者等外出支援事業

事業主体:市

【事業概要】自動車から公共交通への転換を促進するとともに、高齢者の外出を支援するため、公共交通を活用した高齢者の外出を支援する新たな取り組みを行う。また、現在市が取り組んでいる「北上市福祉タクシー事業」を継続し、障がい者の移動を支援する。

【事業例】

◇自動車から公共交通への転換を促進し、高齢者の健康増進や介護予防を図るとともに、高齢者の外出を支援するため、新たな運賃助成事業を実施する。また、その効果を検証し、効果的な支援制度を目指す。

◇福祉政策として取り組んでいる「北上市福祉タクシー事業」を継続して実施し、障がい者の移動を支援する。また、福祉部局と連携し、高齢者や障がい者などの外出支援を推進する。

令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
■新運賃助成事業の実施	■新運賃助成事業の継続 ■効果の検証	(継続)	(継続)
■福祉政策による外出支援の継続	(継続)	(継続)	(継続)

8. プロジェクトの推進

8-1 評価指標

本計画で掲げた基本目標の実現のため、評価指標を以下のとおり設定する。

■評価指標一覧

指 標	現状値	目標値	備考
公共交通利用者数	454,355 人	574,000 人	現状 R2 目標 R6
おに丸号収支率	13%	13%	現状 R2 目標 R6
おに丸号市負担額	30,114 千円	31,000 千円	現状 R2 目標 R6
地域内交通収支率	22%	22%	現状 R2 目標 R6
地域内交通市負担額	5,661 千円	6,000 千円	現状 R2 目標 R6
まちなかの歩行者数	1,069 人	1,500 人	現状 R3 目標 R7
まちなかターミナルの 1 日乗降者数	263 人	300 人	現状 R3 目標 R7
65 歳以上の車を持たない人のお出 かけ回数が週に 3 日以上割合	26%	50%	現状 R3 目標 R7
車を持たない人が外出環境を便利 と思う割合	45%	50%	現状 R3 目標 R7

■評価指標の詳細と目標値設定の考え方

指 標	算出方法	目標設定の考え方
公共交通利用者数	統計データ	〈公共交通ネットワークの充実度を評価する〉 ・市内を運行する路線バスおよびコミュニティバスの総利用者数を統計データより把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。
おに丸号収支率	統計データ	〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・運行経費に占める運賃収入の割合から算出する。 ・沿線人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。
おに丸号市負担額	統計データ	〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・おに丸号に係る市負担額(補助金、委託料)を実績値から算出する。 ・沿線人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。
地域内交通収支率	統計データ	〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・運行経費に占める運賃収入の割合から算出する。 ・地域内人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。
地域内交通市負担額	統計データ	〈公共交通ネットワークの持続可能性を評価する〉 ・地域公共交通に係る市負担額(補助金)を実績値から算出する。 ・地域内人口の減少を考慮し、効率的な運行や利用促進を通じて現状維持を目指す。
まちなかの歩行者数	交通量調査	〈公共交通計画とまちづくりの連動を評価する〉 ・「新穀町一丁目きくちパーキング前」と「本通り二丁目岩手銀行北上支店前」の歩行者交通量により把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。
まちなかターミナルの1日乗降者数	現地調査	〈公共交通計画とまちづくりの連動を評価する〉 ・まちなかターミナルで乗降するバス利用者数を無雪期に調査し把握する。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。
65歳以上の車を持たない人のお出かけ回数が週に3日以上の割合	アンケート	〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。
車を持たない人が外出環境を便利と思う割合	アンケート	〈自家用車以外での外出の安心度を評価する〉 ・市民アンケート調査により把握する。 ・公共交通の利便性を高め、運転免許を持たなくても安心して外出できる環境を整える。 ・新型コロナウイルス感染症の影響が拡大する以前の水準回復を目指す。

8-2 計画の評価スケジュール

本計画の着実な実施により、目指す地域公共交通ネットワーク像を実現するため、本計画のプロジェクトおよび事業について、数値目標を指標としながら毎年、実行(DO)－検証(CHECK)－改善(ACTION)－計画への反映(PLAN)のサイクルを実行する。

特に、検証においては、公共交通の利用者の利用実態調査や地域住民への意向調査等を随時実施し、実態およびニーズを踏まえた検証に努める。

実行にあたっては、北上市地域公共交通会議を母体とし、施策に関わるすべての関係者(地域住民、交通事業者、市、関連企業等)がプロジェクトと事業の効果検証結果を共有し、計画の見直しに参加する。

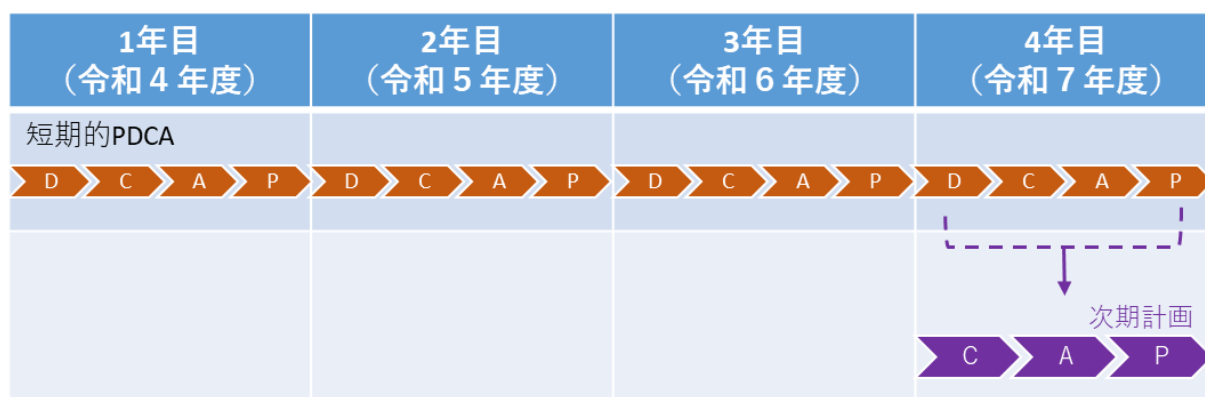


図 計画の推進に係るPDCAサイクル

北上市地域公共交通計画
令和4(2022)年3月策定
令和6(2024)年3月一部改訂
北上市都市整備部都市再生推進課
〒024-8501
岩手県北上市芳町1番1号
TEL0197-64-2111(代表)