

北上市地域公共交通計画

2026—2030

(案)

令和 8 年 月

北上市地域公共交通会議

# 目次

## I 計画の概要

1 計画策定の目的	1
2 計画の位置づけ	1
3 計画の区域	2
4 計画期間	2
5 対象の交通モード	3

## II 基本的な方針および目標

1 これまでの取り組みと評価	4
2 現状と課題の把握	6
2-1 利用者状況等	
2-2 関係組織ヒアリング	
3 地域公共交通の課題(方向性)	12
4 計画目標	14
4-1 目指すべきまちの姿	
4-2 目指すべき地域公共交通ネットワークの姿	
4-3 基本目標	

## III 事業計画

1 戦略・プロジェクト	17
2 プロジェクトにおける個別の事業計画	18
(1) 戦略1 公共交通ネットワークの維持・確保	
(2) 戦略2 公共交通利用促進	
(3) 戦略3 新しい公共交通のカタチづくり	
(4) 戦略4 推進体制の構築	

## IV 指標の設定

## V 推進体制

## 参考 資料編

# I 計画の概要

## 1 計画策定の目的

本市は、令和 4 年に「北上市地域公共交通計画」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構築に向けた事業に取り組んできました。

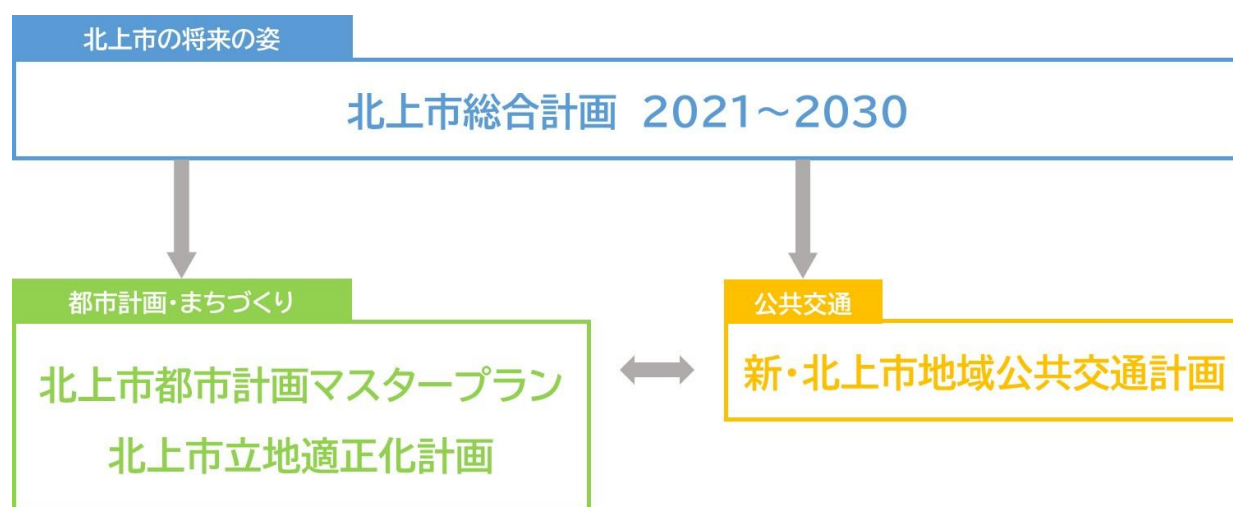
この間、少子高齢化の加速や人口減少の本格化に加え、物価や燃料費の高騰などにより、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。こうした状況の中で、行政・交通事業者・地域住民が協働で、地域のくらしを支える持続可能な公共交通ネットワークを確立・維持していく必要があります。

こうした状況を踏まえ、誰でも気軽に安心・安全に利用できる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、事業者・地域住民との協働を重視しながら、医療、福祉、観光や地域づくり等とも連携し、誰もが安心・安全に利用できる交通ネットワークを構築することで、それぞれの地域に住み続けられるまちづくりを目指す戦略の一環として本計画を策定します。

## 2 計画の位置づけ

本計画は、「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）」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ます。

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します。



### 3 計画の区域

北上市全域とします。



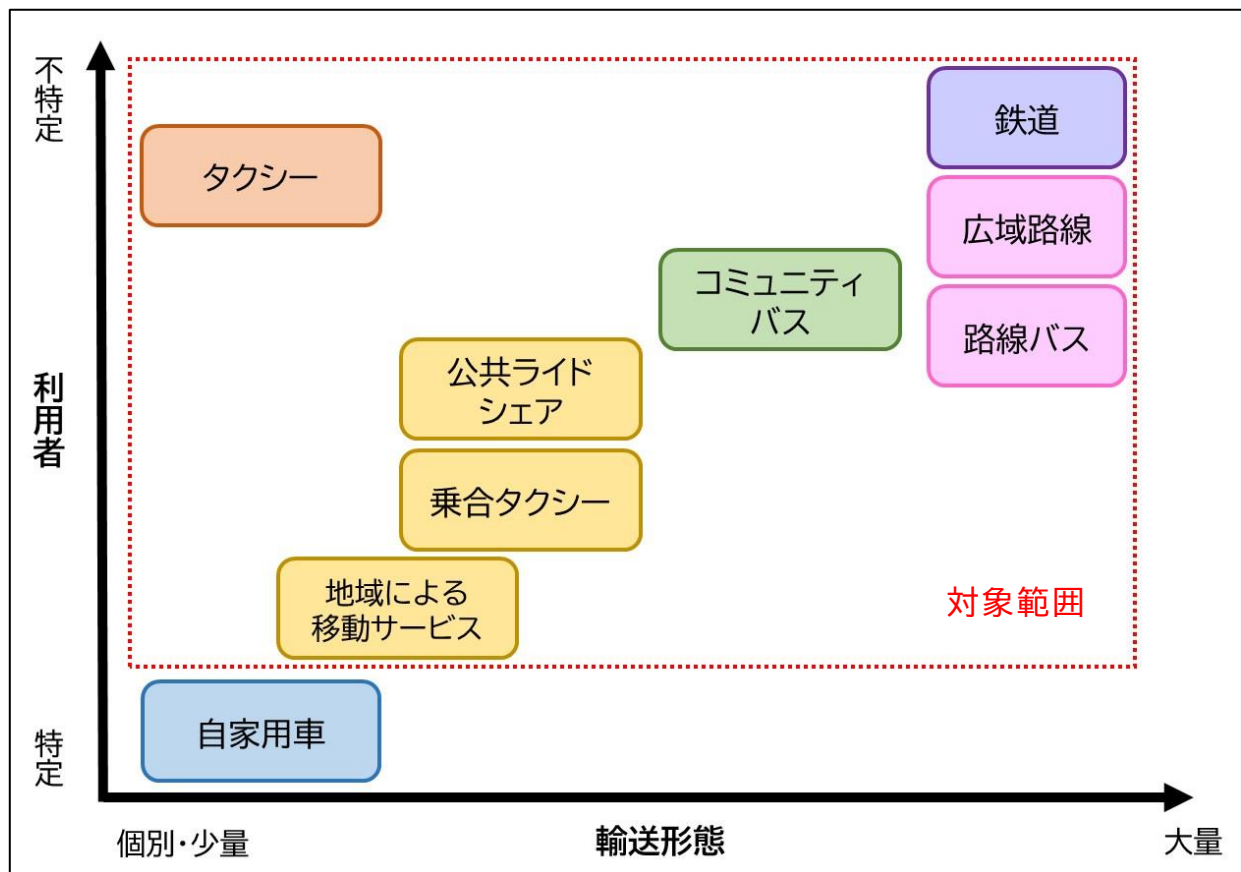
### 4 計画期間

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8年度～令和12年度とします。

	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
北上市 総合計画	基本計画(令和3年度～令和12年度)				
	後期アクションプラン(令和8年度～令和12年度)				
北上市都市計画 マスタープラン	令和4年度～令和12年度 ※5年ごとに見直し				
北上市立地 適正化計画	令和4年度～令和12年度				
新・北上市地域 公共交通計画	令和8年度～令和12年度				

## 5 対象の交通モード

本計画の対象とする交通モードは、鉄道・バス・タクシー等の公共交通に加えて、地域住民による移動サービスや公共ライドシェア、乗合タクシー等も対象とします。



交通モード	交通手段・路線
鉄道	東北新幹線、JR 東北本線、JR 北上線
広域路線	石鳥谷線、花巻空港シャトルバス
路線バス	横川目線、北上翔南高校線、工業団地線、村崎野線、市内線
コミュニティバス(おに丸号)	飯豊黒岩線、二子更木線、稲瀬線、立花岩崎線、口内線、鬼柳線、相去線
公共ライドシェア	口内地区有償運送
乗合タクシー	和賀地区乗合タクシー(のりたくん)、相去地区乗合タクシー、稲瀬地区乗合タクシー
地域による移動サービス	黒岩地区互助輸送、江釣子地区互助輸送
タクシー	一般タクシー、日本版ライドシェア

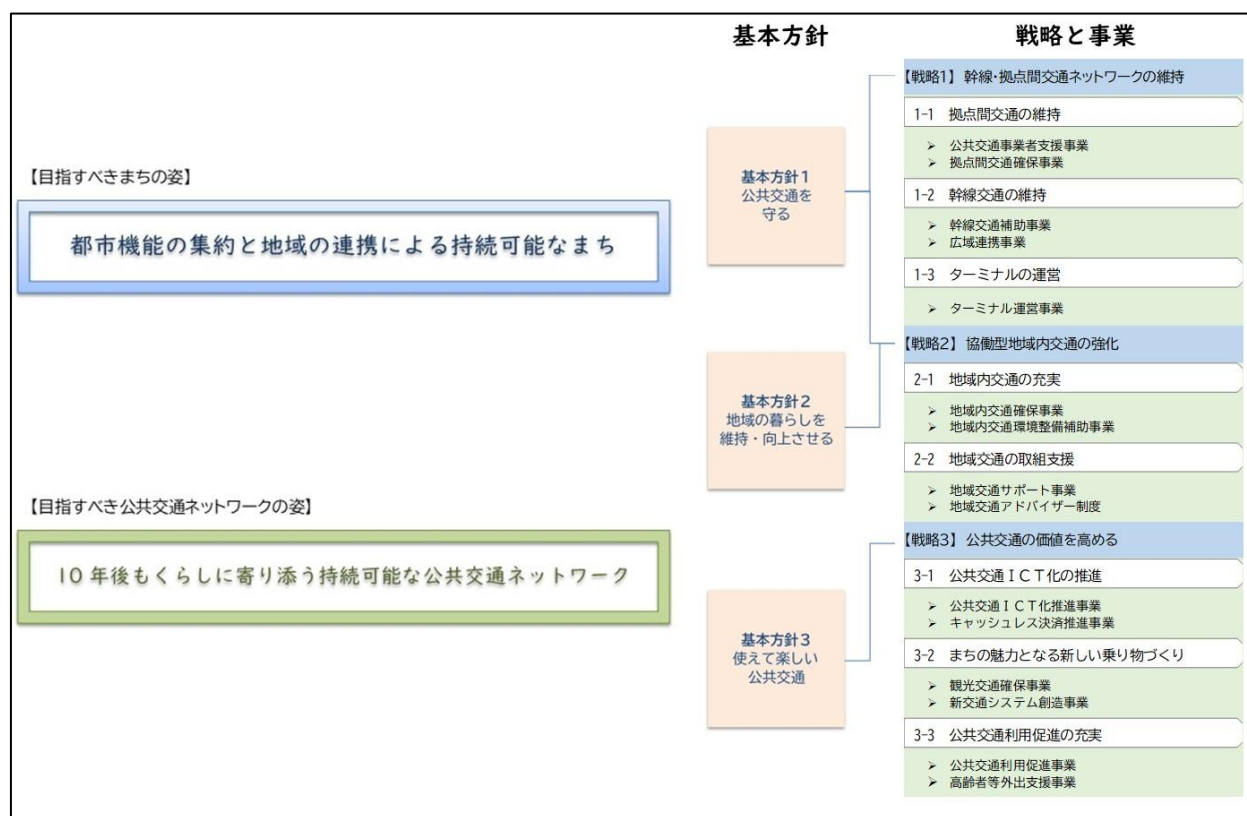
※ その他の交通モードについては、必要に応じて対象とします。

## Ⅱ 基本的な方針および目標

### 1 これまでの取り組みと評価

「北上市地域公共交通計画」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目指すべき地域公共交通ネットワークの姿として「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」と定め、路線バスの廃止・減便の代替交通の確保や、事業者支援として運行費の補助・二種免許取得支援など、公共交通ネットワークの確保・維持のための施策を行ってきました。

また、公共交通の利用促進事業として、電車やバスの乗り方教室の実施や高齢者助成券の配布といった公共交通に乗るきっかけづくり、交通マップの配布やバスロケーションシステムによる情報周知を行うなど、将来に残る持続可能な公共交通ネットワークを目指してきました。



令和4年策定「北上市地域公共交通計画」から抜粋

## 事業計画の取組状況

事業No.	事業名	主な事業内容	評価
1-1-1	公共交通事業者支援事業	第二種免許取得支援	A
1-1-2	拠点間交通確保事業	コミュニティバスの維持・確保	A
1-2-1	幹線交通補助事業	石鳥谷線・北上金ヶ崎線・成田線・横川目線の維持確保	B
1-2-2	広域路線連携事業	JR 北上線利用促進協議会、花巻空港シャトル場バス運行補助金	A
1-2-3	JR 北上線利用促進事業	JR 北上線プロモーション化事業	A
1-3-1	ターミナル運営事業	まちなか・地域ターミナルの設置・運営	A
2-1-1	地域内交通確保事業	地域内交通の運行補助	A
2-1-2	地域公共交通環境整備補助事業	地域が主体的に行う公共交通の環境整備等への支援	C
2-2-1	地域交通サポート事業	地域における地域公共交通検討の際の支援	A
2-2-2	地域交通アドバイザー制度	アドバイザーの委嘱、地域派遣	A
3-1-1	幹線交通 ICT 化推進事業	バスロケーションシステムの運用	A
3-1-2	キャッシュレス決済推進事業	岩手県交通(株)路線バスへの交通系 IC カード導入支援	A
3-2-1	観光交通確保事業	花巻空港シャトルバスの運行、Maas 実証実験	A
3-2-2	新交通システム創造事業	自動運転車両によるイベントの開催	B
3-3-1	公共交通利用促進事業	バス・JR 北上線乗り方教室、バスマップ等の作成	A
3-3-2	高齢者等外出支援事業	高齢者運賃助成事業	A

## 評価基準

A 計画通り実施した

B 一部実施

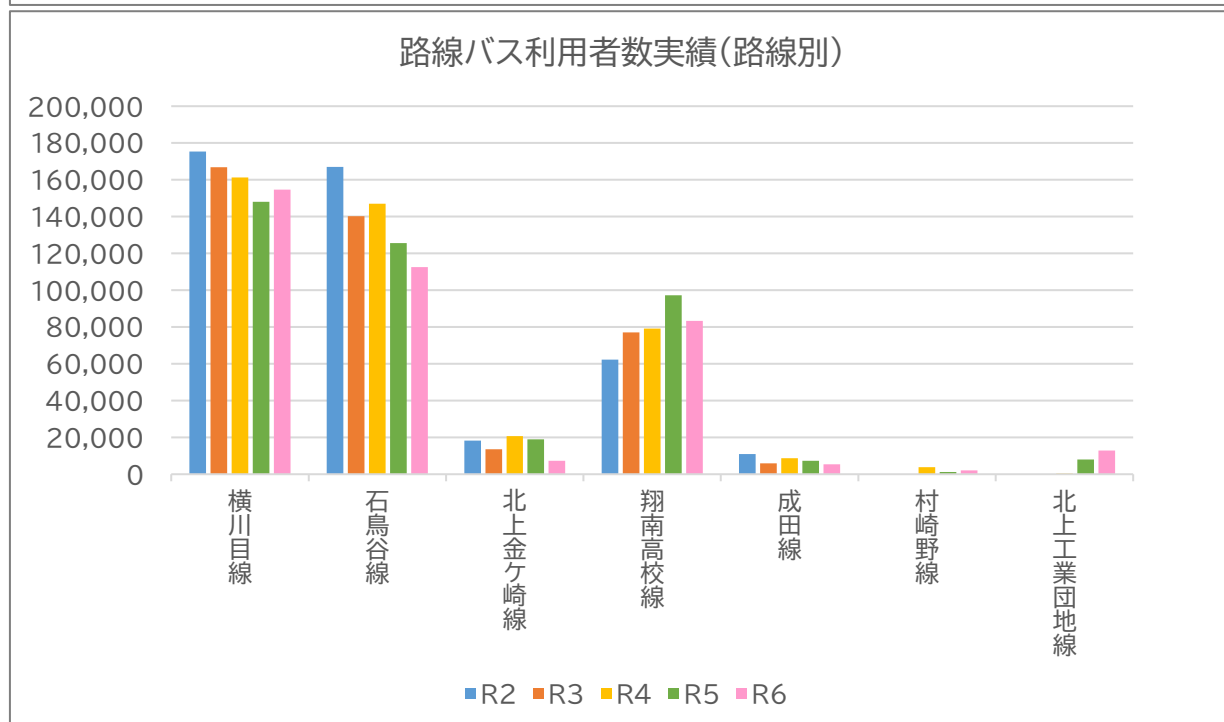
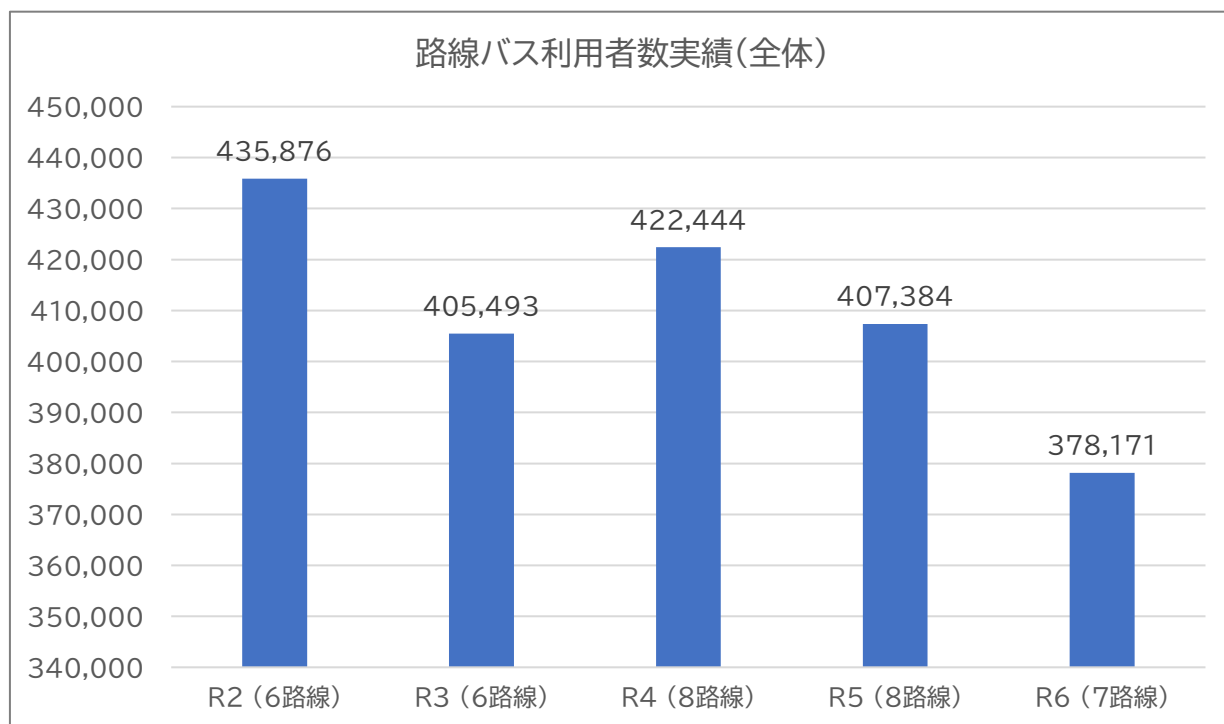
C 実施しなかった

## 2 現状と課題の把握

### 2-1 利用者状況等

#### (1) 路線バス利用者の状況

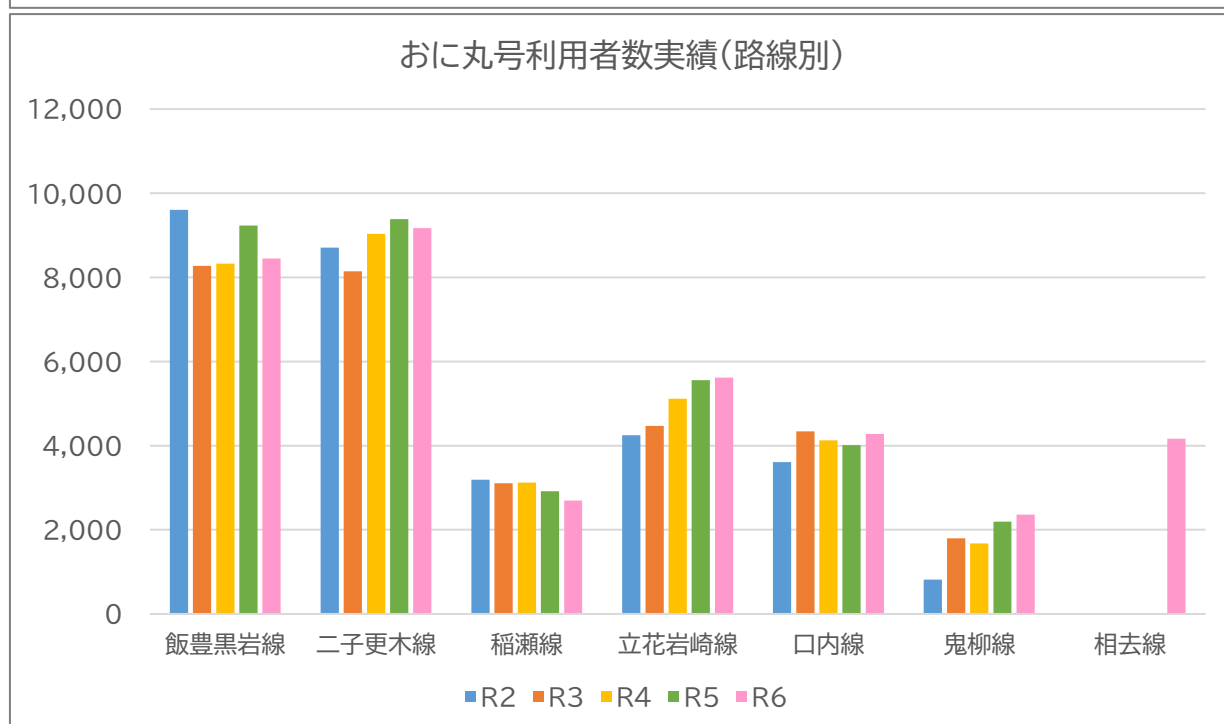
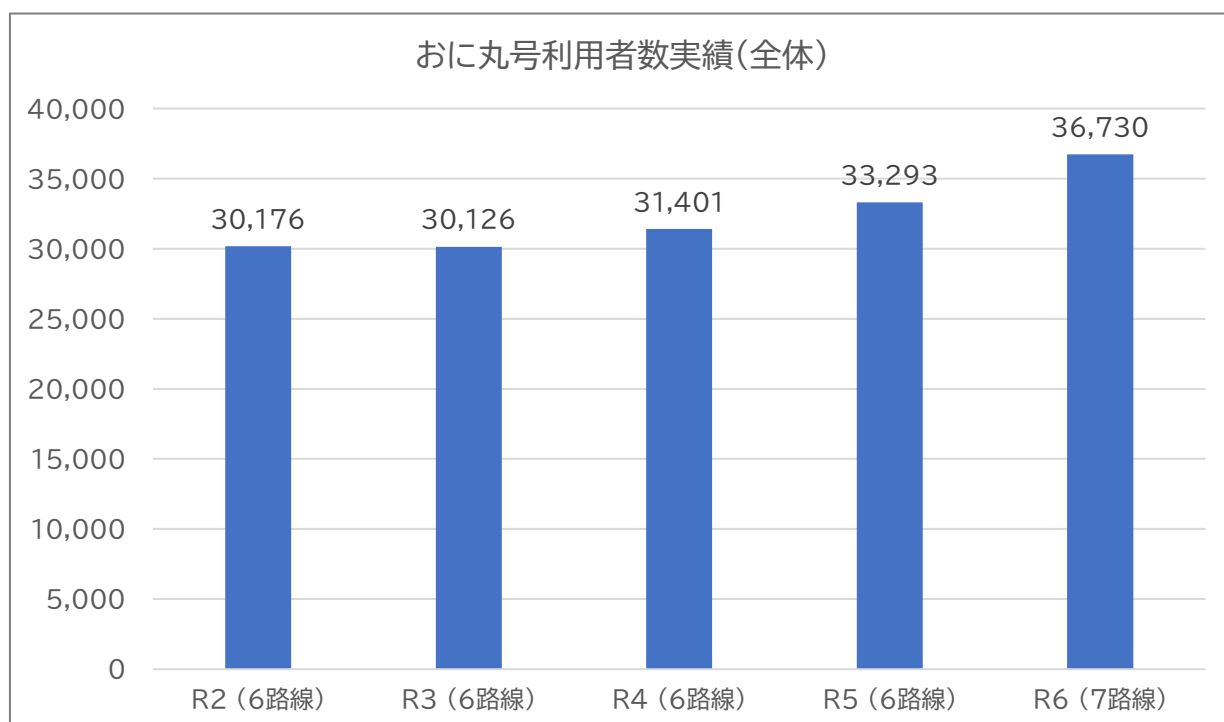
路線バス全体では、コロナウイルスの影響が落ち着いた令和5年以降も減少傾向であり、配線や減便等の措置が取られた。路線別では、北工業団地線・北上翔南高校線を除き減少傾向となっている。





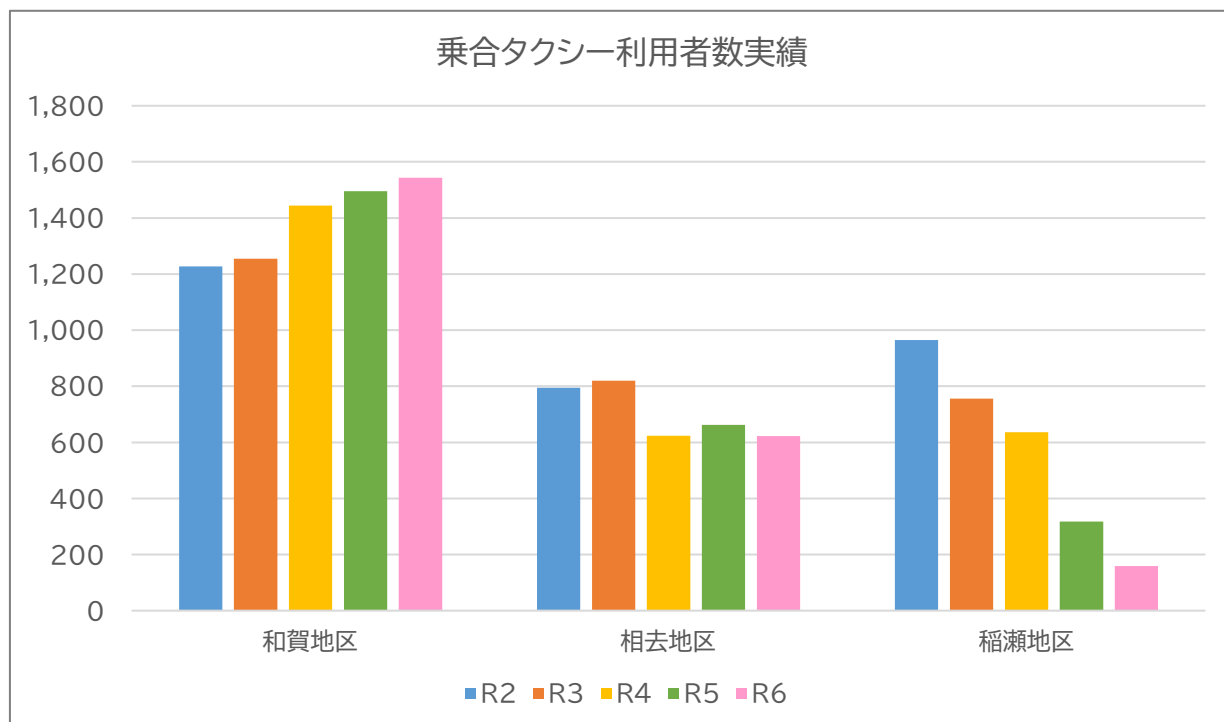
## (2) おに丸号利用者の状況

- ・おに丸号全体としては、利用者は増加傾向である。
- ・飯豊黒岩線・二子更木線はコロナウイルスの影響で利用者が落ち込み、その後回復しているが、コロナ前の水準には戻っていない。
- ・稲瀬線は毎年減少傾向にあるが、乗合タクシーほどの減少とはなっていない。
- ・立花岩崎線・口内線・鬼柳線はコロナ禍で微減となっている路線もあるが、R2と比べると増加傾向である。



### (3) 乗合タクシー利用者状況

- ・和賀地区乗合タクシーは全体では増加傾向だが、和賀地区・岩崎地区は増加、藤根地区は減少傾向である。
- ・相去地区乗合タクシーはR4から減少に転じている。
- ・稲瀬地区乗合タクシーは令和5年度以降、前年度と比較して半数以上の減少となっている。



## 2-2 関係組織ヒアリング調査

新たな公共交通計画を策定するにあたり、現状の把握と課題の整理をすることを目的として、事業者や地域へのヒアリング及び市民へのアンケート調査を実施しました。

### (1) バス運行事業者ヒアリング

令和7年7月に岩手県交通株式会社、東日本交通株式会社、西北交通株式会社へバス運行の現状等についてヒアリングを行ったもの。

現状	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転手は慢性的に不足しており、年齢層も高い。OBや他営業所からの応援で対応している場合もある。</li><li>・収支率が低い路線バスは国庫補助やフィーダー補助を受けているが、全額ではないため、自社の持ち出しで運行している。</li><li>・乗車が少ない路線は廃線せざるを得ない。</li><li>・コミュニティバスは利用者が定着しており、微増傾向である。</li><li>・路線だけでなく、貸切も行っているが季節やインバウンド等で需要が変動する。</li><li>・SuicaなどICの導入は費用に対して、実需があるかどうか。</li><li>・コミュニティバスは高齢者利用がほとんどであるため、キャッシュレス決済は使われないと思われる。</li></ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転手不足と高齢化により、増便や新路線の対応が困難である。</li><li>・赤字路線について、赤字分の補填が必要。</li><li>・コミュニティバスは人で不足もあり、現状では毎日運行化は難しい。</li></ul>

### (2) タクシー事業者ヒアリング

令和7年7月に北上地区タクシー業協同組合、株式会社八重樫タクシー、有限会社都タクシーに現状等についてヒアリングを行ったもの。

現状	<ul style="list-style-type: none"><li>・運転手が減少傾向にあり、高齢化もしている。</li><li>・夜間勤務を敬遠する傾向にある。</li><li>・工業地帯の企業活動の影響もあり、通勤時間(朝夕)は需要超過している状態。</li><li>・企業送迎の需要が多く、通院利用者等を断るケースがある。</li><li>・キャッシュレス決済の利用が高く、クレジットカードとPayPayが多い。</li><li>・乗合タクシーの運行は、予約制であること、迎車距離が長いこともあり、拘束時間が長くなってしまう。</li></ul>
----	--

課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運転手不足と高齢化が一番大きい課題である。</li> <li>・歩合制のため最低賃金割れすることもあり、手当や割増運賃のバランスが悪く採算が取りにくい。</li> <li>・朝夕のピーク時に重なると、需要に対応しきれない。</li> <li>・乗合タクシーの運用の見直し。</li> </ul>
----	---

### (3) 地域ヒアリング

令和7年7月～8月に、市内13地区を対象に公共交通についての意見や現状などについてヒアリングを行ったもの。

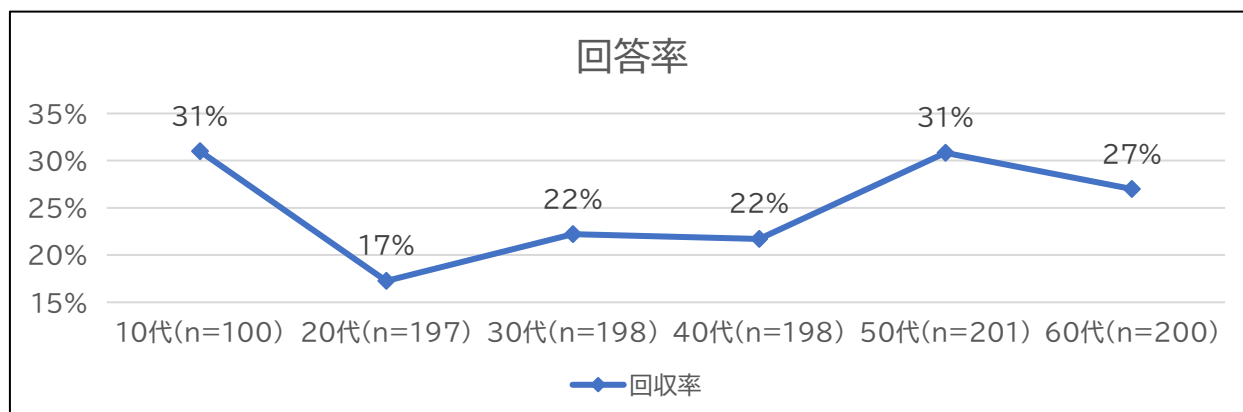
※ 多数寄せられた意見を抜粋

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・家族や知人の送迎で外出できる環境だが、数年後はどうなるかわからないため、公共交通があるといい。</li> <li>・高齢になっても自家用車の利便性から免許を返納しない人が多い。</li> <li>・免許返納したいが、移動が自由にできなくなると困るため、移動の足は確保して欲しい。</li> <li>・バス停が近くにないと高齢者は利用が難しい。</li> <li>・通勤・通学に使えるバスが少ない。</li> <li>・高齢者助成券は使わない、使えない人もいる。</li> <li>・乗り換えがしやすいダイヤにしてほしい。</li> <li>・乗合タクシーは予約が手間であることと、帰りの時間が用事によって不規則なため間に合わないことがあり、利用しづらい。</li> <li>・タクシーが予約しないと利用できない。</li> <li>・おに丸号の平日毎日運行をして欲しい、料金は高くなっても良い。</li> <li>・地域内交通(互助輸送・有償運送)の担い手確保が困難である。</li> <li>・人が乗っていないバスを見ると無駄に感じてしまう。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・拠点間交通と地域内交通での交通空白地の移動確保。</li> <li>・自家用車がなくても外出できる交通づくり。</li> <li>・目的や乗り換えに考慮した路線やダイヤの見直し。</li> <li>・おに丸号の平日毎日運行化による利便性の向上と利用者増に向けた取り組み。</li> <li>・高齢者助成券制度の見直し。</li> </ul>

#### (4) 市民アンケート

令和7年10月21日～11月7日を回答期間とし、15～69歳の北上市民1,100人（無造作抽出）に対し、インターネット上のフォームで公共交通に関するアンケート調査を行ったもの。（回答者数：268人、回答率：24％）

##### [年代別回答率]



※はがき返送分を除く

##### [アンケート結果]

現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・免許を持ち、日常的に運転している割合が8～9割であった。</li> <li>・外出に困ることがあると回答した中で、10代の割合が高かった。趣味や娯楽での外出の際に交通手段がないという意見があった。</li> <li>・JR線は多くの市民に利用されているが、路線バスやおに丸号はやはり利用が少なかった。</li> <li>・タクシーは乗りたいときに捕まらない、予約が取れない。</li> <li>・ポイントやマイルが溜まる仕組みや飲食店のクーポンがついている乗車券があれば利用してみたいという意見があった。</li> <li>・料金が高くなってもいいので、夜間に運行する交通を求める声。</li> <li>・しらゆり地区など、分譲し住宅街となっている地区へのバス路線が欲しい。</li> <li>・公共交通の利用補助・助成の制度があればいい。</li> <li>・電車、バスの本数が少なく、利便性がよくないと利用できない。</li> <li>・通学に使えるダイヤや路線が必要。</li> </ul>
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車の利用を公共交通へ振り向ける利用促進が必要。</li> <li>・通学や免許を持たない人が困らずに利用できる交通手段の確保。</li> <li>・生活の中で柔軟に利用できる路線ダイヤ。</li> <li>・交通空白地の移動手段確保。</li> </ul>

### 3 地域公共交通の課題(方向性)

これまで取組や現状を踏まえ、北上市の地域公共交通をめぐる課題(方向性)について7点に整理しました。

#### ① 既存の公共交通ネットワークの維持

北上市のまちづくり政策においては、公共交通ネットワークの維持が不可欠です。近年、利用者減により乗合バスの廃止や減便が進み、コミュニティバスや乗合タクシーによる代替が行われています。また、近隣市町を結ぶバスも支援を受けながら運行を継続していますが、収支悪化により将来の継続が懸念されています。こうした状況の中、市は公共交通を地域の重要なインフラと位置づけ、主体的に公共交通の品質向上に取り組むことが求められています。

#### ② 公共交通ネットワークの担い手確保

北上市では、路線バスやコミュニティバス、乗合タクシー、自家用有償運送、互助輸送など多様な交通モードで公共交通ネットワークを構築していますが、高齢化や人手不足が顕著であり、交通事業者や地域主体の運営体制を維持していくための、担い手確保が大きな課題となっています。

さらに、活発な企業活動等によりタクシー需要が増加する一方、運転手不足が深刻化しています。公共交通の維持には、事業者・NPO 法人・地域住民など多様な主体による持続可能性を高める仕組みづくりが不可欠です。

#### ③ 利用者のニーズに対応した公共交通体系の構築

少子高齢化や生活様式の変化により、公共交通に求められる役割は多様化しており、買い物や通院など日常生活に密着した移動ニーズに対応することが求められています。都市機能の集約や拠点間連携を目指す北上市都市計画マスタープランおよび立地適正化計画と連動し、地域の実情を踏まえた柔軟な交通サービスの提供により、利便性と効率性を兼ね備えた交通体系の構築を目指します。

#### ④ 住民・事業者・行政・地域づくり組織等の協働体制の維持

平成 29 年度策定の「あじさい都市きたかみ公共交通網形成計画」より、住民・行政・事業者等が協働して公共交通の運営に取り組む体制を構築し、補助制度や役割分担の

見直しを進めてきました。

この取り組みにより、地域の特性に応じた様々な交通モードを協働により運営し、地域住民の移動の足を確保してきましたが、人手不足等により現状の体制を維持していくことが難しくなっています。

そこで、これまでの協働の枠組みを基盤としつつ、地域の実情を踏まえた運行体制や新たな交通制度などの検討が可能となるよう、関係組織との連携強化に努め、持続可能な協議体制の構築を目指します。

## ⑤ 交通空白地域の公共交通の確保

北上市では、拠点間交通や地域内交通の整備により、概ね市内の交通空白地域をカバーしてきました。しかし、依然として一部地域に交通空白が点在しており、今後も多様な交通モードの導入を含め、地域の実情に応じた交通手段の確保に努める必要があります。

また、路線バスの廃止や減便などにより新たな交通空白が生じた場合にも、速やかに対応できるよう、柔軟な運行体制の構築と関係機関との連携強化を図っていきます。

## ⑥ 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備

ICT化の進展や交通サービスの多様化により、公共交通の利便性は向上しつつありますが、誰もが安心して利用できる環境の整備には、さらなる取組が求められます。公共交通の利便性向上を図るとともに、市民の移動ニーズを的確に把握し、それに応じた運行体制の検討を進めていきます。また、情報発信の充実や利用促進の取組を通じて、公共交通への理解を深め、誰もが使いやすい交通環境の構築を目指します。

## ⑦ 新規ユーザー獲得のための利用促進策の実施

ヒアリングやアンケートを通じて、「運転免許を返納したいが、生活が不便になるので踏み切れない」、「交通手段があれば返納したい」、「ダイヤや本数など利便性がないと利用できない」といった声が多く聞かれました。自家用車の利便性が高い一方で、公共交通への転換には大きなハードルがあることが明らかになりました。

公共交通ネットワークを持続的に維持していくためには、既存の利用者に加え、これまで利用してこなかった市民への働きかけが不可欠です。今後は、利便性や分かりやすさの向上、市民への情報発信を通じて、公共交通の利用促進を図り、新たな利用者の獲得につなげることが求められます。



## 4 計画目標

これまでの振り返りから、「目指すべきまちの姿」、「地域交通が目指す姿」、「基本目標」について以下のように定めます。

### 4-1 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

### 4-2 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、「誰でも気軽に安心・安全に利用できる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いることから、市が主体的・積極的に公共交通の維持、改善に取り組み、住み慣れた地域で暮らし続けられ、誰でも安心・安全に利用することができる公共交通ネットワークの実現を目指す。

#### 【目指すべき地域公共交通ネットワークの姿】

誰でも気軽に安心・安全に利用できる公共交通ネットワーク



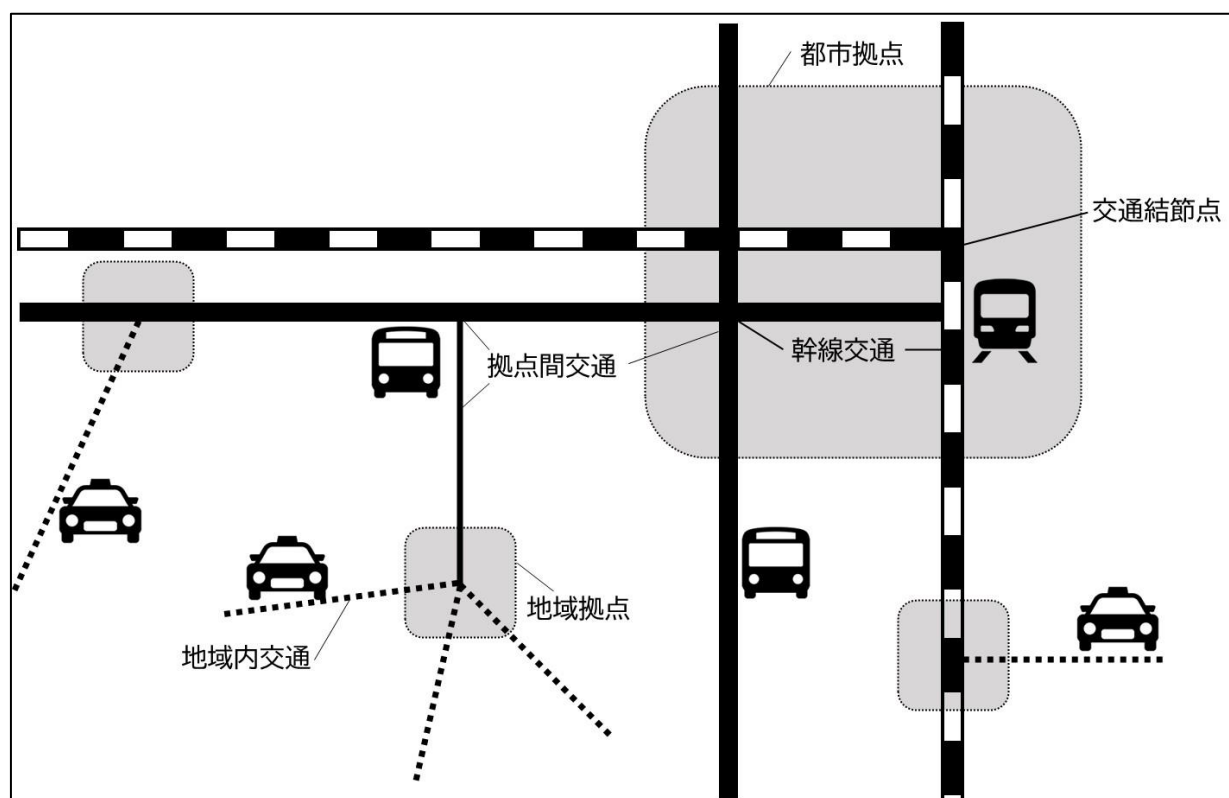


図 北上市が目指す公共交通ネットワークのイメージ

表 路線の役割とサービス水準

項目	役割	サービス水準
幹線交通	都市の骨格を形成する路線	一定の便数の確保や等間隔運行等を推進し、便利な路線を生み出す。
拠点間交通	各地域拠点と都市拠点を結ぶ路線	通勤・通学にも対応した定時定路線を基準とする。
地域内交通	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。	新・北上市地域公共交通計画 北上駅 まちなかターミナル 地域ターミナル 江釣子SC

#### 4-3 基本目標

目指すべき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ます。

##### **基本目標1 公共交通ネットワークの維持・確保**

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・確保します。

##### **基本目標2 利用しやすい公共交通サービスの展開**

ICT化の推進や交通空白地域の解消により、誰もが安心して便利に公共交通サービスを展開し、利用しやすい環境を整備します。

##### **基本目標3 まちの暮らしを豊かにする公共交通**

住み慣れた地域で暮らし続けられ、誰でも安心・安全に利用することができる公共交通を構築します。

### Ⅲ 事業計画


## 1 戦略・プロジェクト

目標達成に向けた戦略及びプロジェクトについて以下のとおり整理します。


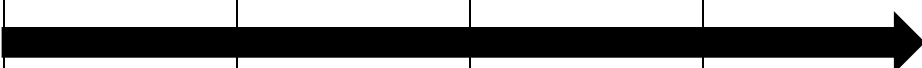

【本計画において整理した課題】	【基本目標】	【基本目標実現のための戦略・プロジェクト】
<ul style="list-style-type: none"> <li>① 既存の公共交通ネットワークの維持</li> <li>② 公共交通ネットワークの担い手確保</li> <li>③ 利用者のニーズに対応した公共交通体系の構築</li> <li>④ 住民・事業者・行政・地域づくり組織等の協働体制の維持</li> <li>⑤ 交通空白地域の公共交通の確保</li> <li>⑥ 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備</li> <li>⑦ 新規ユーザー獲得のための利用促進策の実施</li> </ul>	<p><b>基本目標1</b></p> <p>公共交通ネットワークの維持・確保</p>	<p><b>戦略1 公共交通ネットワークの維持・確保</b></p> <p>プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>1-1) 幹線交通の維持・確保</li> <li>1-2) 拠点間交通の維持・確保</li> <li>1-3) 地域内交通の維持・確保</li> <li>1-4) 公共交通事業者等への支援</li> </ul>
	<p><b>基本目標2</b></p> <p>利用しやすい公共交通サービスの展開</p>	<p><b>戦略2 公共交通利用促進</b></p> <p>プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2-1) 公共交通の利用促進</li> <li>2-2) 公共交通 ICT 化</li> <li>2-3) 待合利用環境の整備</li> </ul>
	<p><b>基本目標3</b></p> <p>まちの暮らしを豊かにする公共交通</p>	<p><b>戦略3 新しい公共交通のカタチづくり</b></p> <p>プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>3-1) 社会情勢に応じた交通サービスの導入・検討</li> <li>3-2) 新たな公共交通の検討</li> </ul>
		<p><b>戦略4 推進体制の構築</b></p> <p>プロジェクト</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>4-1) 推進体制の構築</li> </ul>


## 2 プロジェクトにおける個別の事業計画


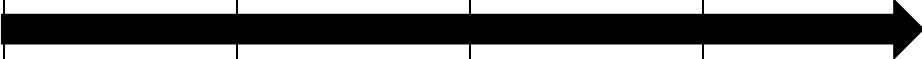


### 戦略1 公共交通ネットワークの維持・確保

1-1 幹線交通の維持・確保				
事業 No.1-1-1 幹線交通補助事業			事業主体：国、県、市、交通事業者	
【事業概要】公共交通事業者と連携し、幹線交通を維持・確保するため運行費の補助等を行う。				
【事業例】				
◇幹線交通の維持・確保を図るため、国、県、市の補助により、交通事業者を支援する。				
◇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、ダイヤ等の改善など見直しを検討する。				
◇横川目線の増便による利便性向上について検討をする。(新規)				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
■国庫補助路線に対する補助 (石鳥谷線・横川目線)	■国庫補助路線に対する補助 (石鳥谷線・横川目線) ■国庫補助路線に対する補助の見直し	■国庫補助路線に対する補助 (石鳥谷線・横川目線)	■国庫補助路線に対する補助 (石鳥谷線・横川目線)	■国庫補助路線に対する補助 (石鳥谷線・横川目線) ■国庫補助路線に対する補助の見直し
■状況に応じたダイヤ等の改善				

事業 No.1-1-2 鉄道・バス広域連携事業		事業主体：県、市、交通事業者、 利用促進協議会		
【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、いわて花巻空港利用促進協議会				
◇いわて花巻空港と JR 北上駅を結ぶバスを運行し、来訪者（観光、ビジネス）の利便性向上を図るとともに、空港・駅間の2次交通としての機能を維持する。				
・いわて花巻空港シャトルバス運行補助金				
◇幹線交通の北上駅への接続を維持する。				
◇（まちなか・地域）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。				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
■関係自治体と連携した利用促進事業の実施				
■JR 北上線の利用促進・啓発事業の実施				
■花巻空港シャトルバス運行費補助				
■ターミナルの運営				

1-2 拠点間交通の維持・確保					
事業 No.1-2-1 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、平日毎日運行を基本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(おに丸号7路線)の運行を行う。 ◇状況に応じて、拠点間交通の運行の見直しを行う。				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■拠点間交通の 運行事業				
	■状況に応じた 拠点間交通の運 行の見直し				
事業 No.1-2-2 コミュニティバス(おに丸号)の全線 平日毎日運行化検討・実施事業(新規)				事業主体：市、交通事業者	
	【事業概要】コミュニティバス(おに丸号)全路線を平日毎日運行化し、拠点間交通としての機能強化を図る。				
	【事業例】 ◇コミュニティバス(おに丸号)全線平日毎日運行化の検討・実施をする。 ・立花岩崎線・稲瀬線・鬼柳線・相去線・飯豊黒岩線・二子更木線				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■平日毎日運行 化に向けた路線 検討	■平日毎日運行 化に向けた実証 運行			

1-3 地域内交通の維持・確保					
事業 No.1-3-1 地域内交通補助事業				事業主体：市、地域、交通事業者	
	【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。				
	【事業例】 ◇地域内交通を維持・確保するため運行費の補助を行う。				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■運行費補助				

1-4 公共交通事業者等への支援					
事業 No.1-4-1 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】 ◇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組について検討する。 ◇運転士確保の一環として、交通事業者の魅力や働き方を広く周知するため、職場体験やPR動画を作成して、地域内外からの人材確保を推進する。 <b>(新規)</b>				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■第二種運転免許取得支援				
	■交通事業PR動画等の作成・公開				
事業 No.1-4-2 地域交通サポート事業				事業主体：市、地域	
	【事業概要】地域交通の検討を行う地域づくり組織等に対し、市が積極的かつ効率的な支援を行い、持続可能な地域公共交通構築のための支援を行う。				
	【事業例】 ◇地域内交通等の新規導入や見直しについて検討を行う際に、地域公共交通アドバイザーを派遣するなどの支援を行う。 ◇地域が主体となった運行計画の提案や利用促進の取組支援をする。				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■地域内交通の新規導入・見直し支援				
	■運行計画の提案・利用促進の取組支援				

## 戦略2 公共交通利用促進

2-1 公共交通の利用促進




事業 No.2-1-1 利用促進情報発信事業		事業主体：市、交通事業者、地域、 関連企業		
<b>【事業概要】</b> 市内で利用できる公共交通の情報を発信し、利用促進につなげる。				
<b>【事業例】</b> ◇総合交通ブック・バスマップの配布を地域、関連組織と連携して実施する。 ◇バスロケーションシステム等の運用 ・バスロケーションシステム、待合室サイネージ、Google マップ及び NAVITIME へのデータ提供。				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
■総合交通ブック等の配布				
■バスロケーションシステム等の運用				

事業 No.2-1-2 乗車体験事業		事業主体：市、交通事業者、利用促進協議会		
<b>【事業概要】</b> 実際に乗車してもらい、公共交通の利用に対し意識啓発を図る。				
<b>【事業例】</b> ◇公共交通の乗り方教室や出前講座等を地域や関連組織と連携して実施する。 ◇JR 北上線を活用した交通事業者とのコラボツアーを実施する。 ◇通学定期券補助の検討・実施をする。				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
■乗り方教室等の実施				
■JR 北上線コラボツアー				
■通学定期券補助の検討	■通学定期券補助実施			


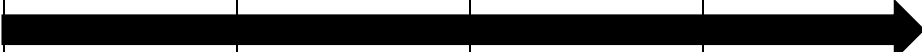




事業 No.2-1-3 交通空白地解消事業(新規)			事業主体:市、地域、交通事業者						
【事業概要】交通空白地における地域における移動手段の確保を図る。									
【事業例】									
◇交通空白地の調査									
◇交通空白地域との協議により、地域に寄り添った公共交通の確保を図る。									
令和8年度		令和9年度		令和10年度		令和11年度		令和12年度	
■交通空白地 解消に向けた調 査・検討		■交通空白地 解消に向けた運 行の実施							

## 2-2 公共交通 ICT 化

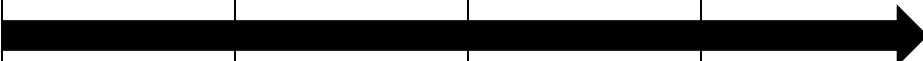
事業 No.2-2-1 公共交通 ICT 化事業		事業主体：市、交通事業者、関連企業		
【事業概要】公共交通の ICT 化を行い、より分かりやすい情報の発信、利用しやすい公共交通の実現に取り組む。				
【事業例】				
◇バス停の位置及び写真を掲載した誰もがいつでも確認できるようなデジタルマップの導入をする。(新規)				
◇横川目線(北上駅～パル間)への企画券の導入検討。(新規)				
◇コミュニティバス(おに丸号)へのキャッシュレス決済導入の検討(新規)				
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
■デジタルマップの導入の検討	■デジタルマップの導入			
■横川目線企画券の実証実験	■横川目線企画券の実施			
■おに丸号キャッシュレス決済の導入検討	■平日毎日運行化路線への導入			

2-3 待合利用環境の整備


事業 No.2-3-1 待合施設等の整備・維持事業		事業主体：市、交通事業者、関連企業			
	【事業概要】まちなかの交通結節点や地域拠点において、待合環境の整備を行うとともに、乗り継ぎやターミナル等の交通関係施設の利便性を高める。				
	【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(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運営(黒岩地域ターミナル等)				
	◇バス停の環境整備、環境美化など利用環境の向上を行う。				
◇定期券・回数券売り場の設置を検討する。					
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
■バス待合室の管理					
■地域ターミナルの運営					
■バス停環境整備					
■定期券等売り場設置検討					

## 戦略3 新しい公共交通のカタチづくり



### 3-1 社会情勢に応じた公共交通サービスの導入検討

事業 No.3-1-1 新しいサービスの導入事業			事業主体：市、交通事業者、関連企業		
	【事業概要】ライドシェア等の次世代型交通サービスの導入を検討し、まちの魅力となる新しい交通サービスの実現に取り組む。				
	【事業例】				
	◇MaaS サービスやライドシェア等の新しい交通サービスの調査・研究を行う。				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■新交通サービスの調査・研究				

### 3-2 新たな公共交通の検討

事業 No.3-2-1 新交通システム研究事業		事業主体：市、交通事業者、関連企業			
	【事業概要】自動運転や自然エネルギーを活用した乗り物の導入など、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】 ◇自動運転や自然エネルギーを活用した乗り物やパークアンドライド等、新しい交通システムの調査・研究を行う。				
	令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度
	■新交通システムの調査・研究				

## 戦略4 推進体制の構築

4-1 推進体制の構築					
事業 No.4-1-1 関係組織との推進体制の構築			事業主体：市、交通事業者、地域づくり組織、関連組織		
【事業概要】関係組織との協働・連携のための推進体制の構築を行う。					
【事業例】					
◇地域公共交通に関する有効な政策等の助言をいただくため、地域公共交通アドバイザーを委嘱する。					
◇地域公共交通計画の施策の維持や確保に向け、交通事業者や地域づくり組織等の関係組織との協働の体制を維持する。					
令和8年度	令和9年度	令和10年度	令和11年度	令和12年度	
■アドバイザーの委嘱					
■協働体制の維持					

## IV 指標の設定

本計画における取組の成果等を検証するため指標を設定します。なお、指標については戦略ごとに設定します。

### ■戦略1 公共交通ネットワークの維持・確保

評価指標	ねらい	目標(数値)
幹線交通(バス)の維持	石鳥谷線及び横川目線は、市の交通ネットワークの骨格路線であることから維持していく必要がある。	2路線の維持
拠点間交通の維持確保	都市拠点と地域拠点を結ぶ拠点間交通は、あじさい都市を具現化する重要な交通ネットワークであり、確実に維持・確保をしていく必要がある。	16 系統の維持
おに丸号全路線の平日毎日運行化	おに丸号は、拠点間交通としての役割を担っているが、口内線を除く6路線に至っては隔日の運行となっている。拠点間交通としての品質を保証するため、平日毎日運行化を推進する。	7 路線

### ■戦略2 公共交通利用促進

評価指標	ねらい	目標(数値)
乗車体験参加者における、その後も公共交通を利用した割合	参加者のその後の利用状況(おおむね半年)を把握し、今後の事業推進(見直し等も含め)への参考とするため。	参加者の 30%
JR 北上線利用促進事業の実施割合	JR 北上線の沿線住民にマイレール意識を高めてもらうための取組(乗車体験、シンポジウム、コラボツアー)を継続的に実施する。	100%

■戦略3 新しい公共交通のカたちづくり

評価指標	ねらい	目標(数値)
新しい公共交通の実現	自動運転や自然エネルギー活用型などの新たなモードでの公共交通を実現し、市民に改めて公共交通への関心を高めてもらう。	実証運行を1モード

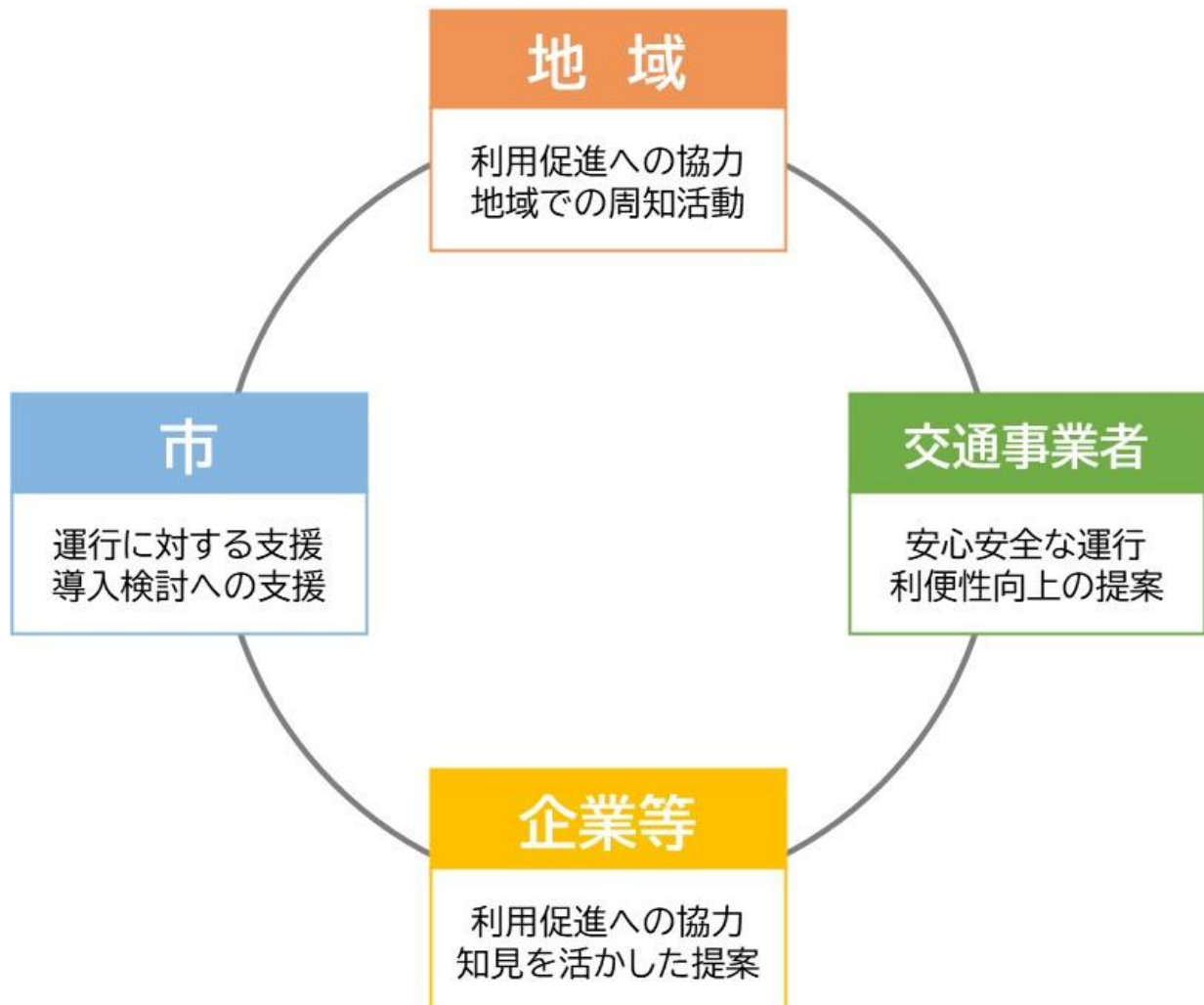
■戦略4 推進体制の構築

評価指標	ねらい	目標(数値)
地域公共交通導入の必要性を検討している地域づくり組織等への支援割合	北上市はこれまでも地域の公共交通を検討する際には、その地域や交通事業者等と協働で検討を進めてきた実績がある。これからもこのようなスタイルでの検討体制を維持し、地域と連帯した持続可能な公共交通を実現するため、引き続き支援を行っていく。	100%

# V

## 推進体制

本計画に定めた取組を着実に実行するため、地域、交通事業者、市といった関係者が、それぞれの役割のもと連携して地域の公共交通を支えています。また、企業などにも協力を仰ぎ、本計画を着実に推進していきます。



なお、本計画の取組に関しては、毎年度、北上市地域公共交通会議及び北上市地域公共交通アドバイザー会議を開催し、取組状況の報告及び意見交換等を行うとともに、市においても毎年度の事業実施計画ローリングにおいて進捗状況の管理や必要に応じて見直しを行っていきます。

また、計画の最終年を目途に計画全体の取組状況の評価を行い、新計画策定に向けた準備を進めていきます。