

資料編

令和8年3月

北上市地域公共交通会議

目次

市政と人口の推移	1
前計画の事業評価	4
路線バス利用実績及び乗降調査	7
おに丸号利用実績	22
地域内交通利用実績	25
運行補助金と収支率	30
事業者ヒアリング	33
地域ヒアリング	35
市民アンケート調査	40
交通空白地の調査	56
高校生の通学状況の調査	63

市政と人口の推移

(1) 北上市の地域特性と市政

北上市は北上盆地のほぼ中央に位置しています。北上川と和賀川が合流する肥よくな土地に美しい田園地帯が広がり、西に奥羽山脈、東に北上山地の美しい山々が連なる豊かな自然に恵まれています。

北上市は古くから交通の要衝として発展し、国道4号・107号やJR東北本線・北上線の交差によって市の骨格が形づくられました。現在は東北新幹線や東北縦貫自動車道、東北横断自動車道など高速交通網が整備され、「北東北の十字路」として交通利便性がさらに高まっています。農業産出額と製造品出荷額はともに県内上位で、農業と工業のバランスが取れた活気ある都市として注目されています。観光面では展勝地や北上・みちのく芸能まつりをはじめ、スキー場やキャンプ場、サイクリングロードなど多彩な施設があり、年間を通して多くの観光客が訪れます。

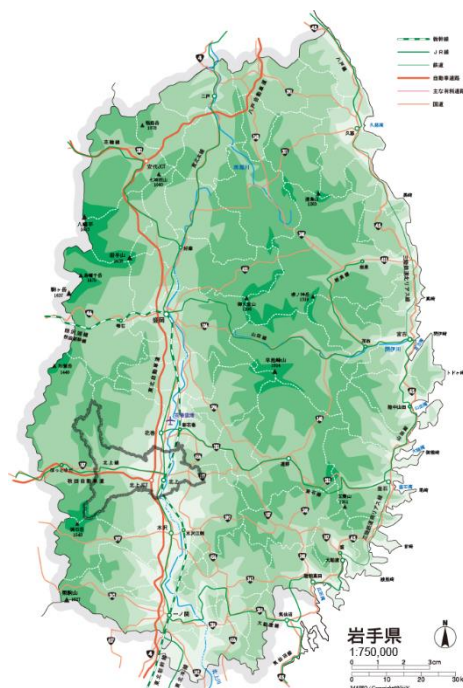


図 北上市の位置

北上市は、令和2年度にまちづくりの将来像を「“うきうき” “わくわく” するまち北上」と決めました。江戸時代の盛岡藩、仙台藩の境界に位置する藩境のまちとして「誰にでもオープンな文化」、企業誘致などを先駆ける「前にすすみ続けるまち」、その力を体現した「K i t a C o m i n g ! 北上市」を合言葉に、市民と共に“うきうき” “わくわく” するまちを目指して、北上市は常に進み続けています。

“うきうき” “わくわく”
するまち 北上

図 まちづくりの将来像

(2) 北上市都市計画マスタープラン

北上市では、将来を見据えた持続可能なまちづくりを目指し、「北上市都市計画マスタープラン」を策定しました。このプランは、今後20年間のまちづくりの指針となるもので、これまでの都市計画マスタープラン（全体構想・地域別構想）に加え、新たに「立地適正化計画」の視点を取り入れています。

策定にあたっては、『『あじさい都市』きたかみ』の実現に向けた基本方針を継続しつつ、災害リスク分析などを通じて、防災に強いまちづくりの推進にも力を入れています。また、「北上市総合計画2021～2030」や「国土利用計画北上市計画2021～2030」、「国土強靱化計画北上市計画」との整合性を図りながら、地域の特性を活かした計画となっています。

～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

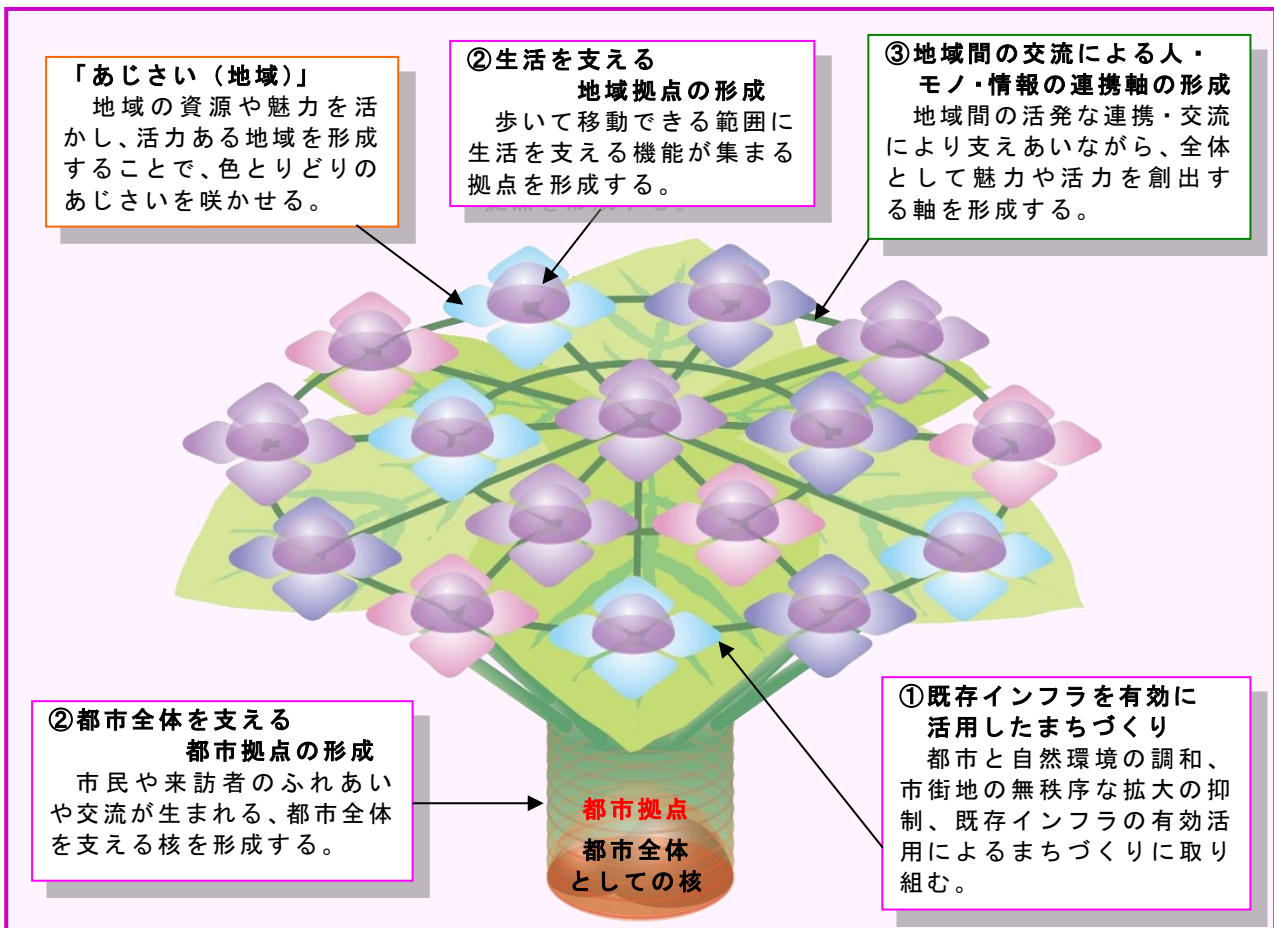
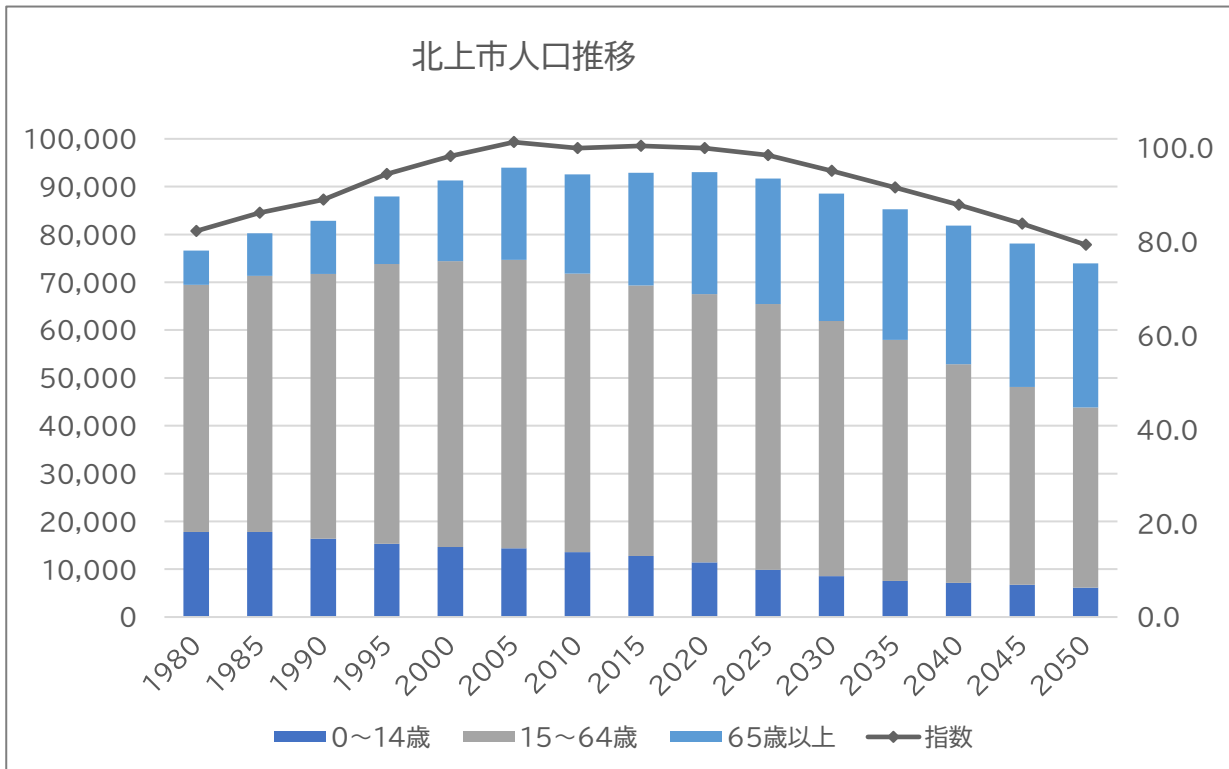


図 あじさい都市

(3) 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ましたが、平成17年の94,321人をピークに減少に転じ、現在90,470人（令和8年1月末）となっています。

年齢別人口の推移をみると、若い世代の人口は減り続けており、65歳以上の人口は増加を続ける見込みとなっています。



前計画の事業評価

■戦略1 幹線・拠点間交通ネットワークの維持

No	プロジェクト名
1-1	拠点間交通の維持

事業名	実施内容	評価
公共交通事業者支援事業	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。	A
拠点間交通確保事業	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4往復を目安に一定のサービス水準での運行を確保する。	A

No	プロジェクト名
1-2	幹線交通の維持

事業名	実施内容	評価
幹線交通補助事業	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。	B
広域連携事業	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。	A

No	プロジェクト名
1-3	ターミナルの運営

事業名	実施内容	評価
ターミナル運営事業	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。	A

■戦略2 協働型地域内交通の強化

No	プロジェクト名
2-1	地域内交通の充実・向上

事業名	実施内容	評価
地域内交通確保事業	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、交通空白地における新設を検討する。	A
地域交通環境整備補助事業	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。	C

No	プロジェクト名
2-2	地域交通の取組支援

事業名	実施内容	評価
地域交通サポート事業	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。	A
地域交通アドバイザー制度	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。	A

■戦略3 公共交通の価値を高める

No	プロジェクト名
3-1	公共交通ICT化の推進

事業名	実施内容	評価
幹線交通ICT化推進事業	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。	A

キャッシュレス決済 推進事業	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。	A
-------------------	--	---

No	プロジェクト名
3-2	まちの魅力となる新しい乗り物 づくり

事業名	実施内容	評価
観光交通確保事業	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。	A
新交通システム 創造事業	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。	B

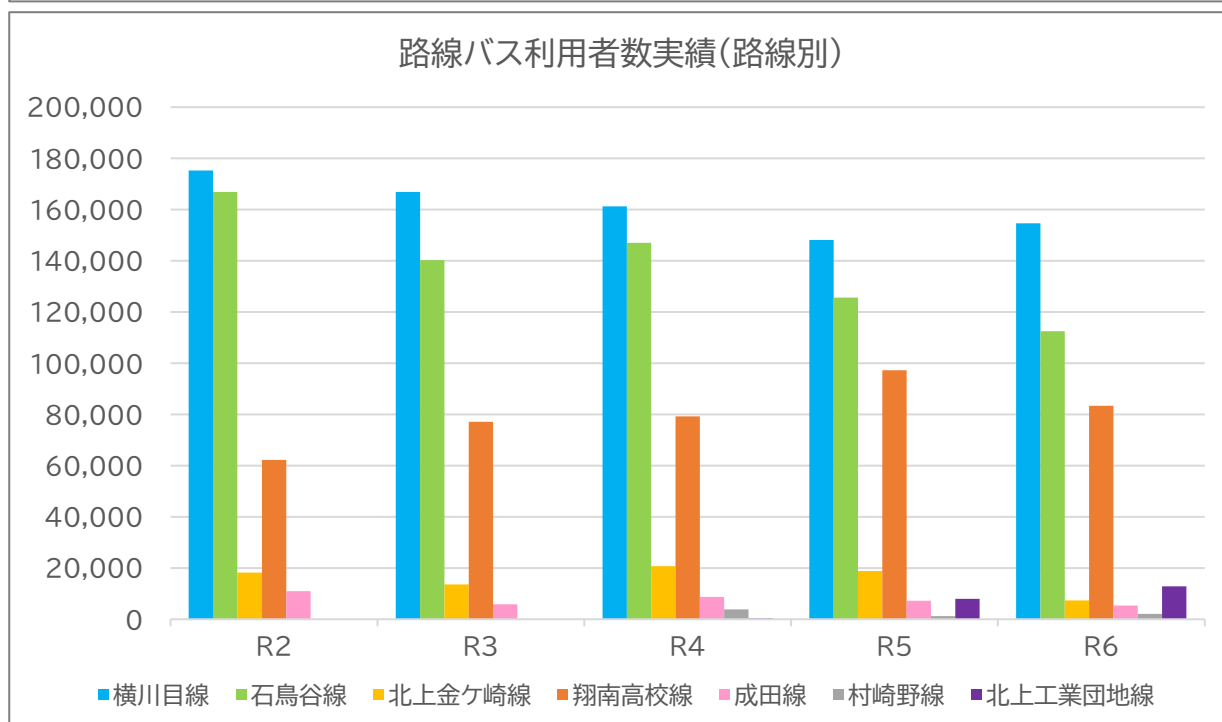
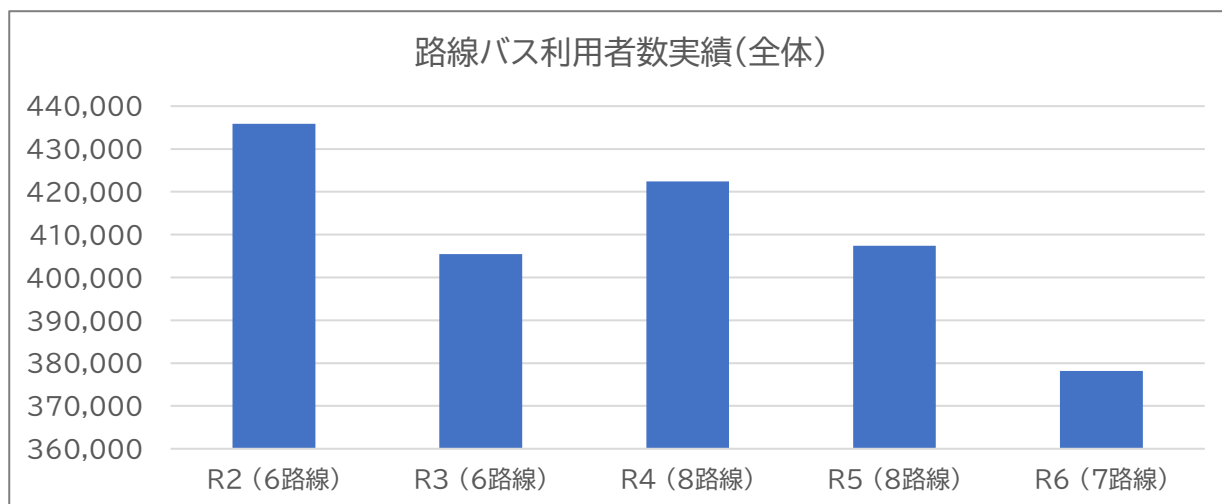
No	プロジェクト名
3-3	公共交通利用促進の充実

事業名	実施内容	評価
公共交通利用促進事業	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について検討を行う。	A
高齢者等外出支援事業	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組を検討する。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。	A

路線バス利用実績及び乗降調査

(1) 年間利用者実績 (R2～R6)

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。

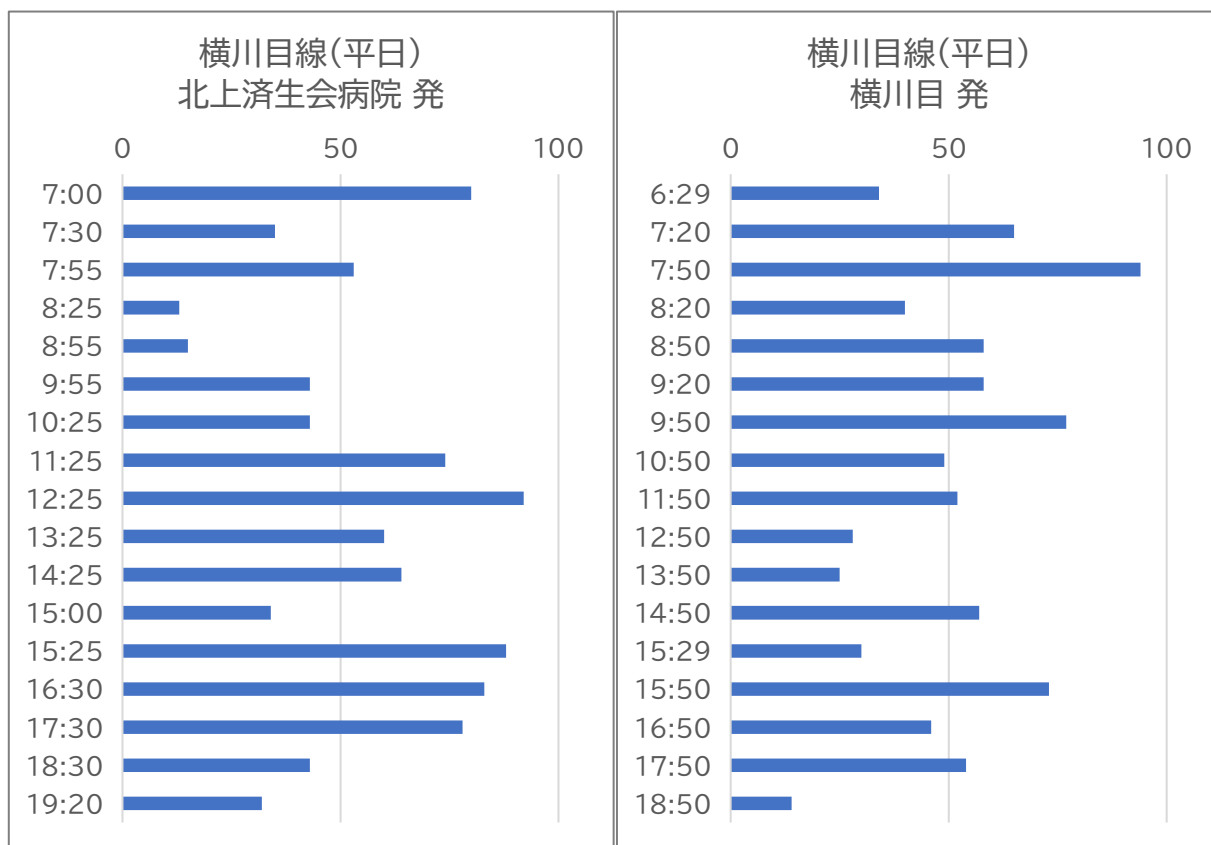


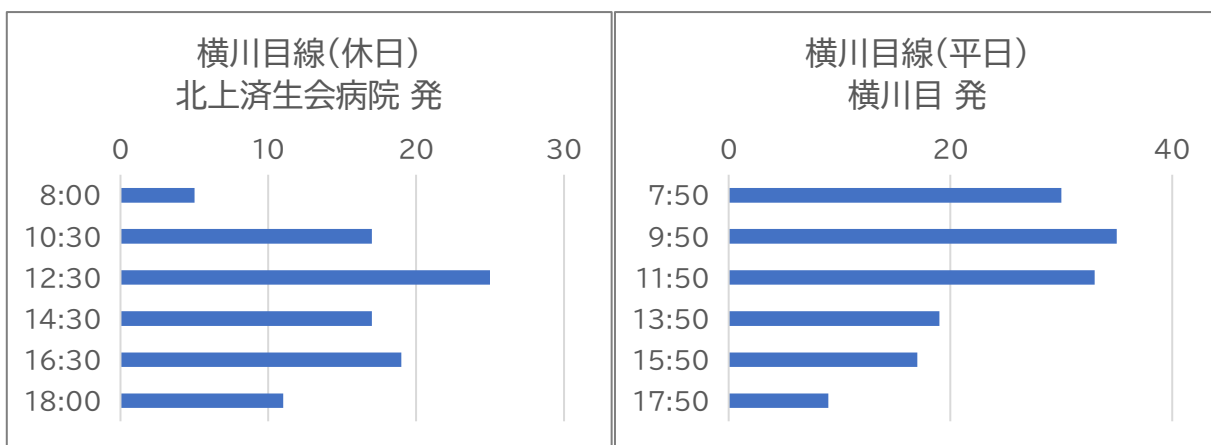
(2) 乗降調査

令和7年11月10日(月)～11月16日(日)まで、北上市管内の路線バスについて乗降調査を行ったもの。

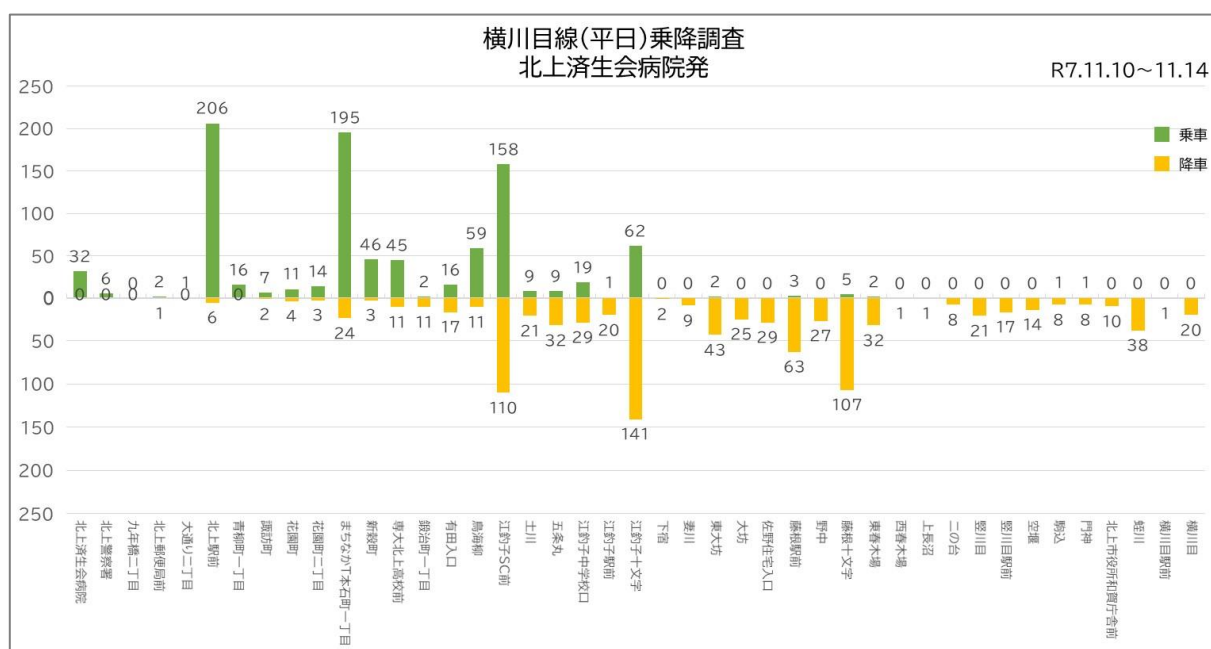
■ 横川目線

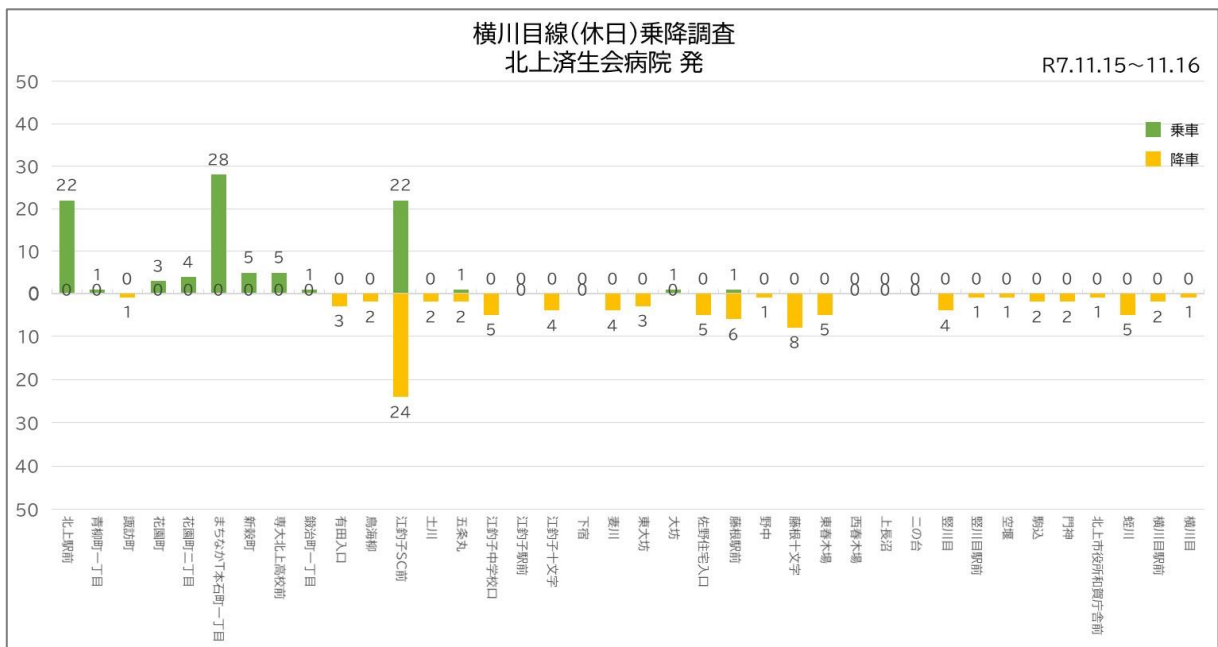
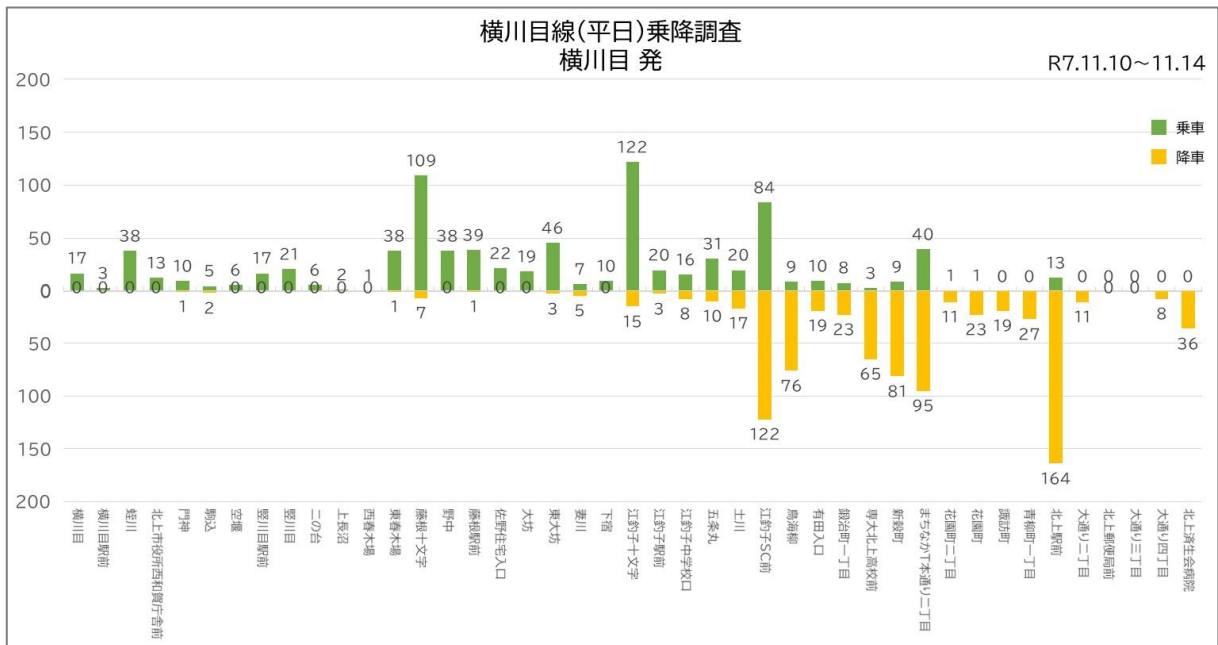
- ・横川目発では、朝の通勤・通学時間帯である7：50がピークであり、夕方は15：50の小学生が多く利用する時間帯にピークが見られる。
- ・済生会発では、12：25がピークであり、午前中に通院や買い物で外出した方の帰宅需要となっている。その後、退勤・下校時間帯の15時～17時台の利用が多くみられる。
- ・休日は横川目発で午前中の利用が多く、買い物や娯楽等で利用されているものと考えられる。午後から夕方の便は利用が少ない。
- ・済生会発は1便目の利用は少なく、お昼時間帯からの利用が多い。こちらも買い物等から帰宅需要。





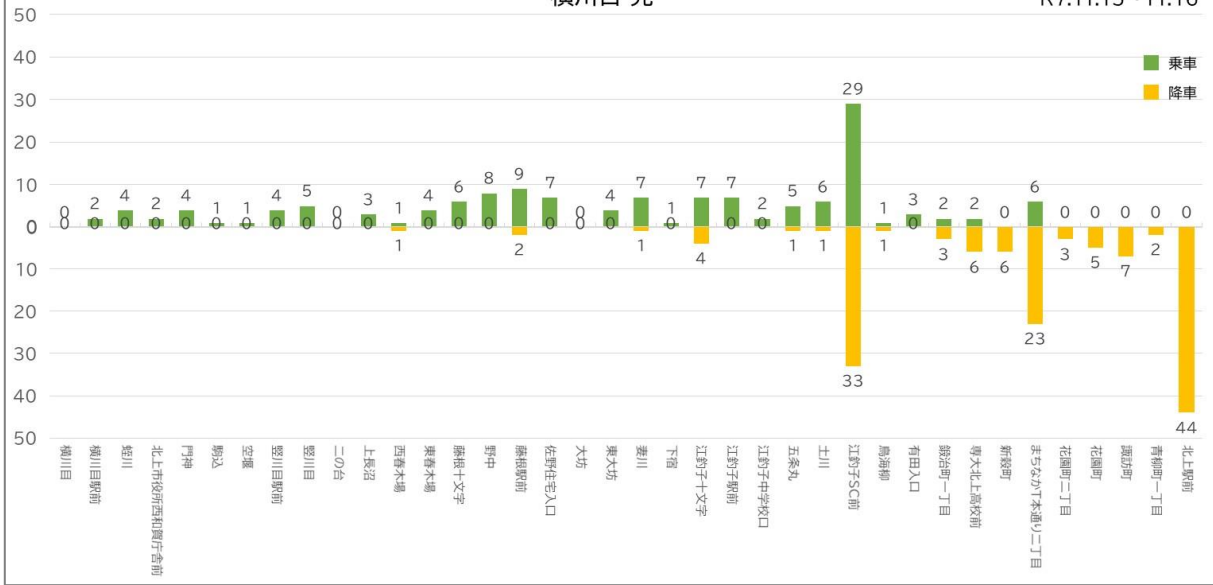
- ・ 北上済生会病院発の主な乗車は北上駅前、まちなかT Mや江釣子S C前付近となっており、降車は江釣子地区や藤根十字字となっている。北上市内（まちなか）/江釣子S C前 → 江釣子地区/藤根十字字の利用が多い。
- ・ 横川目発お主な乗車は藤根十字字、江釣子十字字や江釣子S C前となっており、降車は江釣子S C前と北上駅前となっている。藤根十字字/江釣子地区 → 江釣子/北上市内（まちなか）の利用が多い。





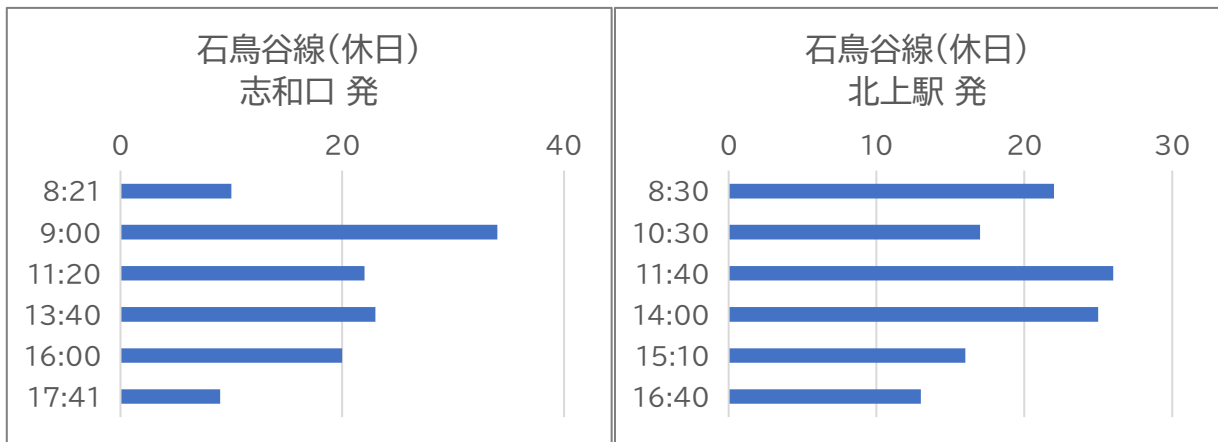
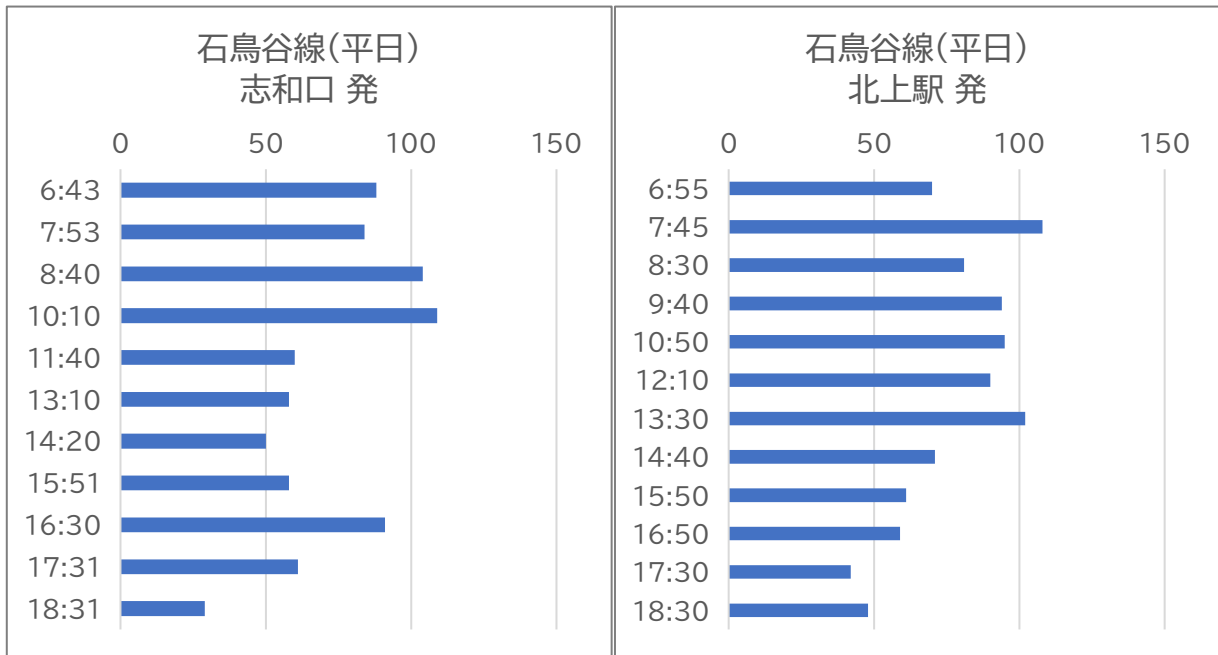
横川目線(休日)乗降調査
横川目 発

R7.11.15~11.16

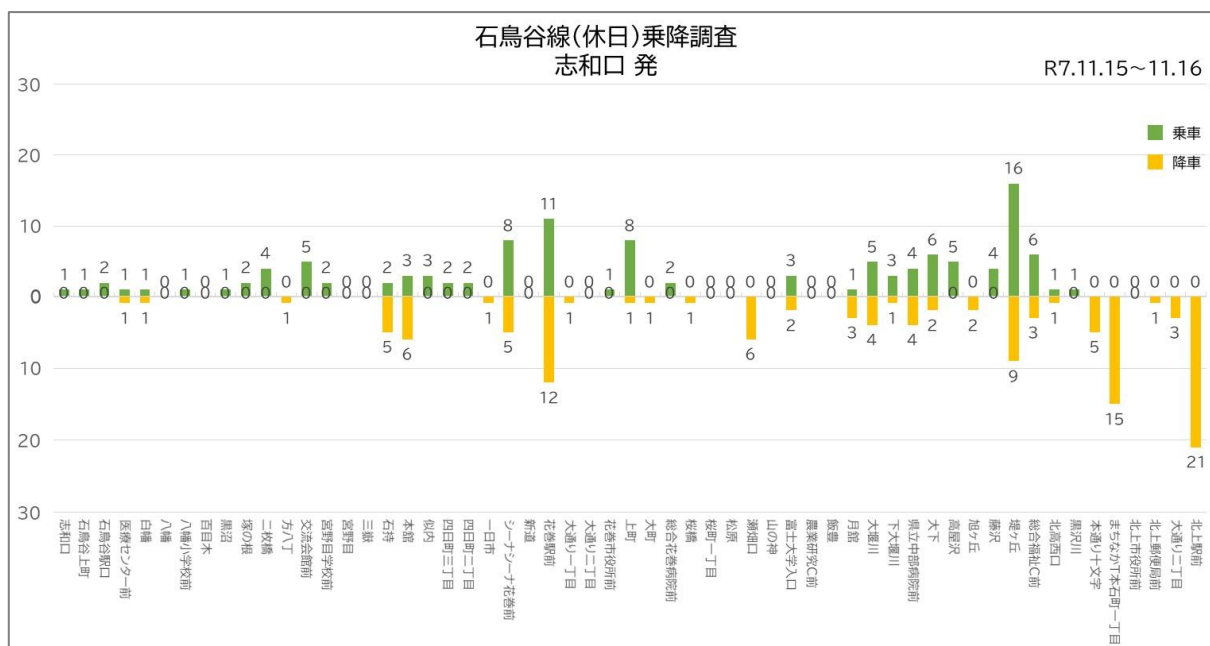
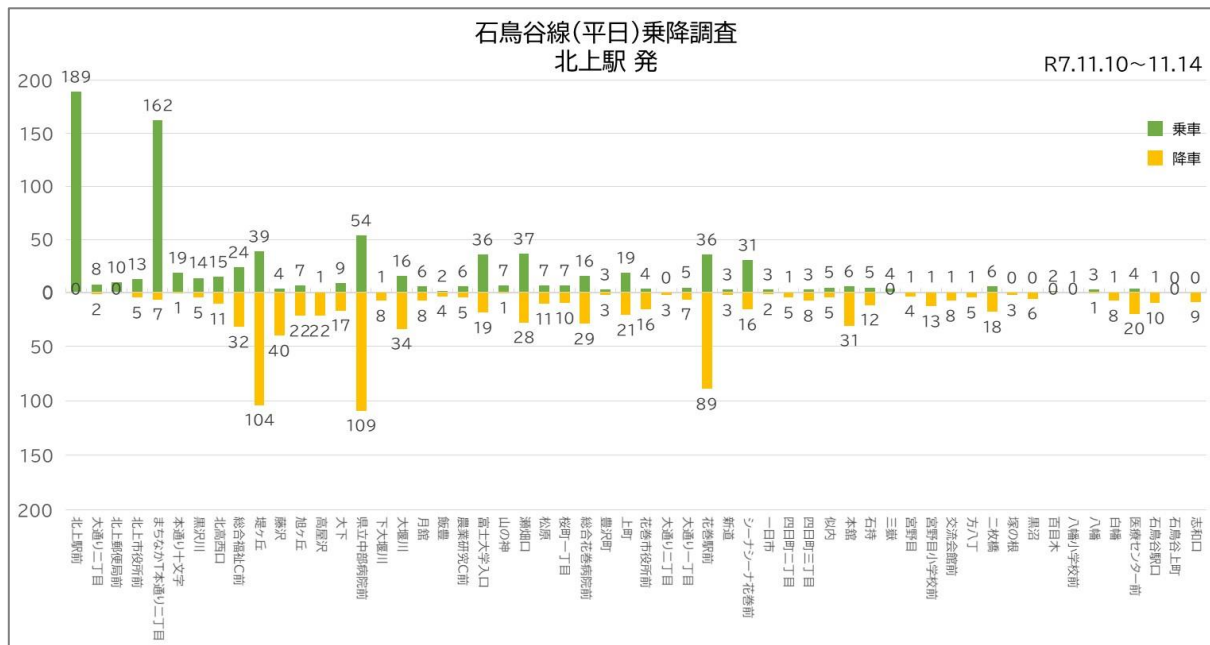


■ 石鳥谷線

- ・志和口発では6：43～10：10の利用が多く、夕方は16：30発がピークである。
- ・北上駅前発では7：45発が朝のピークであり、お昼時間帯まで利用が多く、夕方は利用が少ない傾向である。
- ・休日の志和口発では、9：00がピークとなっており、その後利用が少なくなっている。北上駅発は平日と同様の傾向で朝～お昼時間帯まで利用が多く、夕方にかけて少なくなっている。

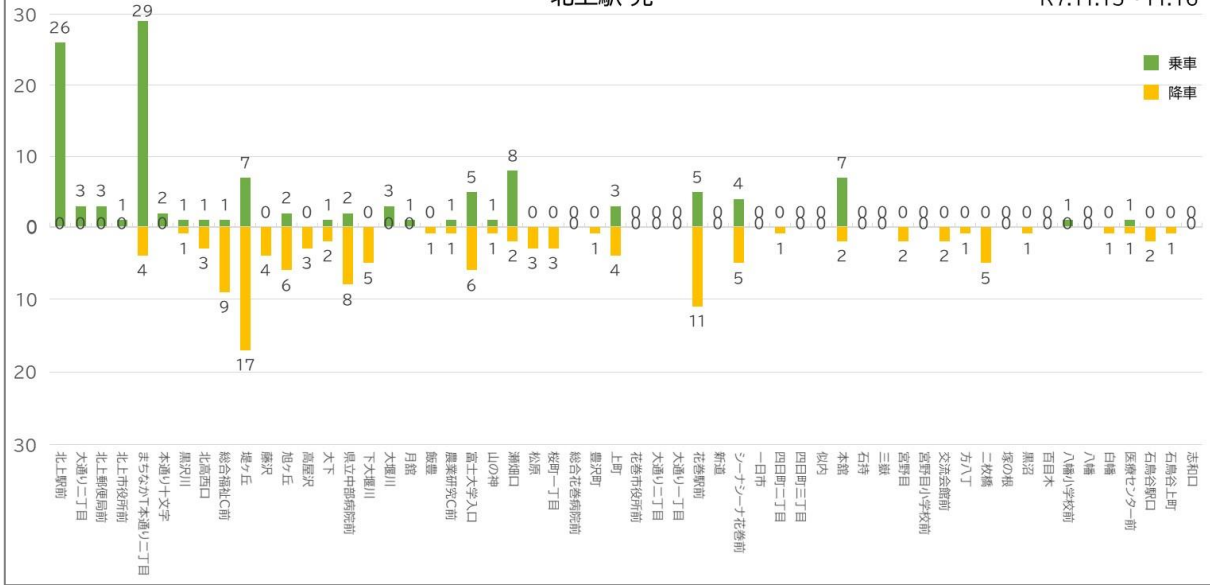


- ・志和口発の主な乗車は花巻駅前、市内の県立中部病院前、堤ヶ丘となっており、降車はまちなかT Mと北上駅前となっている。上市内→北上市内（まちなか）の利用が多い。
- ・北上駅発の主な乗車は北上駅前とまちなかT Mで、降車は市内の堤ヶ丘、県立中部病院前、花巻駅前となっている。北上市内（まちなか）→北上市内の利用が多い。



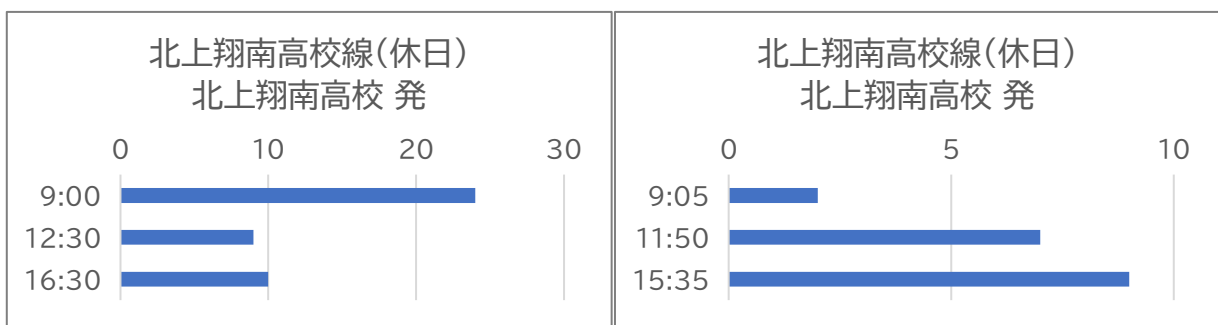
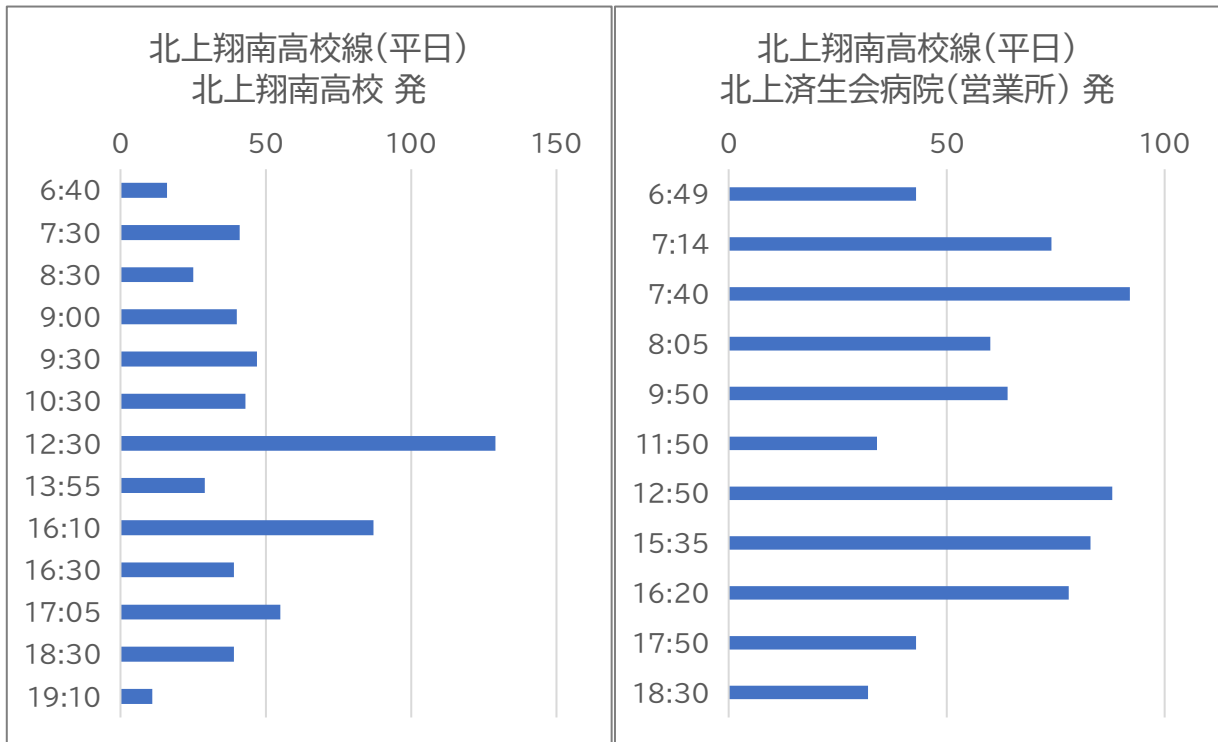
石鳥谷線(休日)乗降調査
北上駅 発

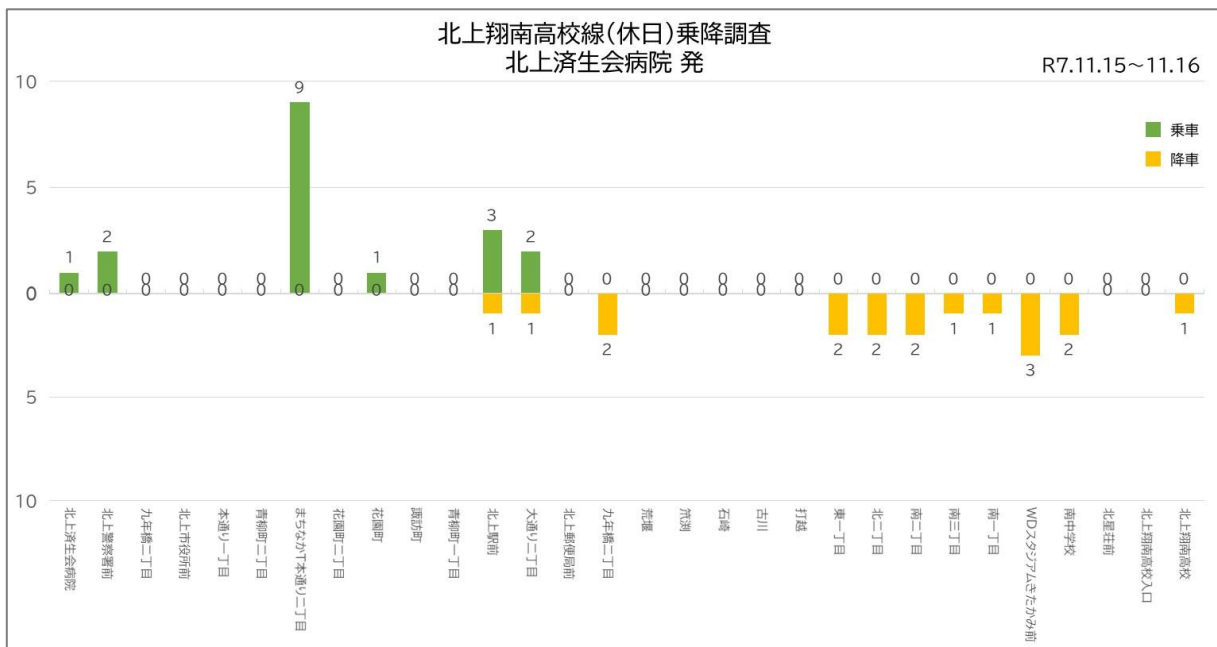
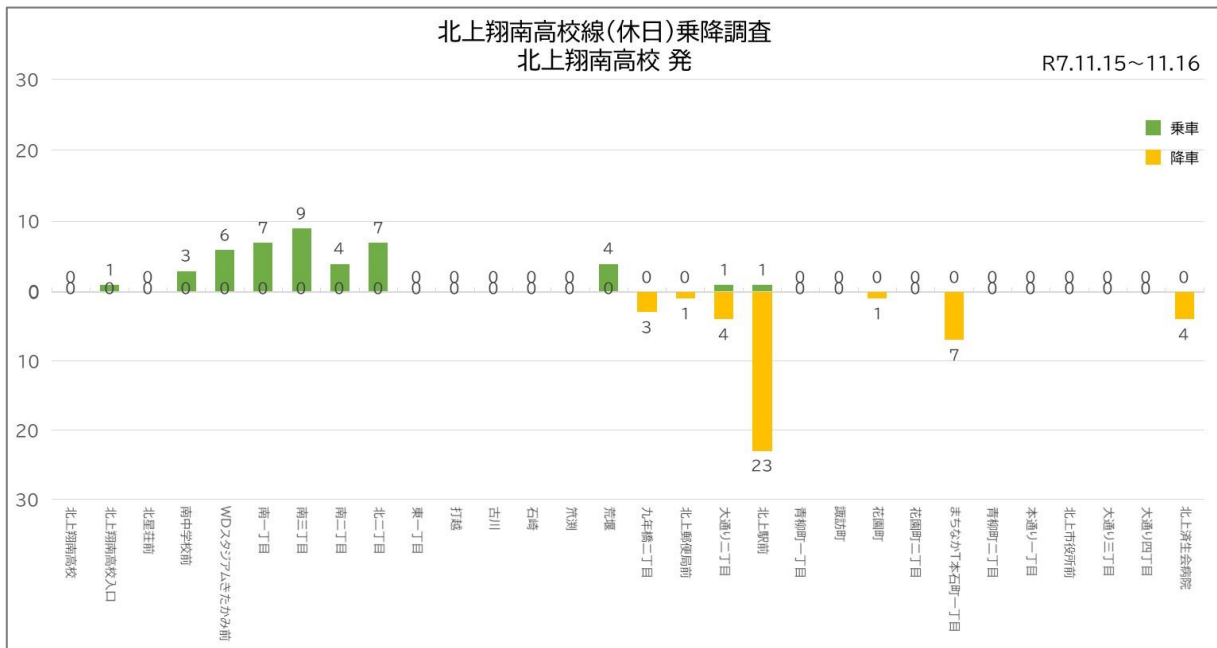
R7.11.15~11.16



■ 北上翔南高校線

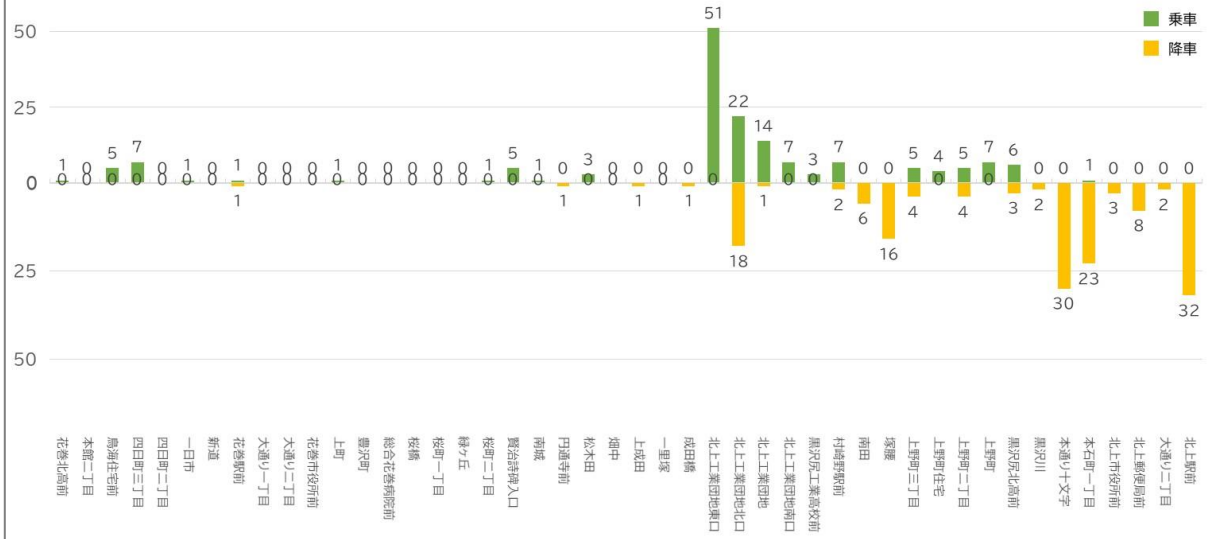
- ・北上翔南高校発は、高校の試験期間中（月・火のみ）の調査であったため12：30がピークだが、水～金の通常登校日の際は16：10がピークとなっている。
- ・済生会発は、朝の登校時間7：14、7：40の利用が多く、お昼～夕方にかけても利用が多い。
- ・休日は、北上翔南高校発9：00がピーク、済生会発15：35がピークとなっている。



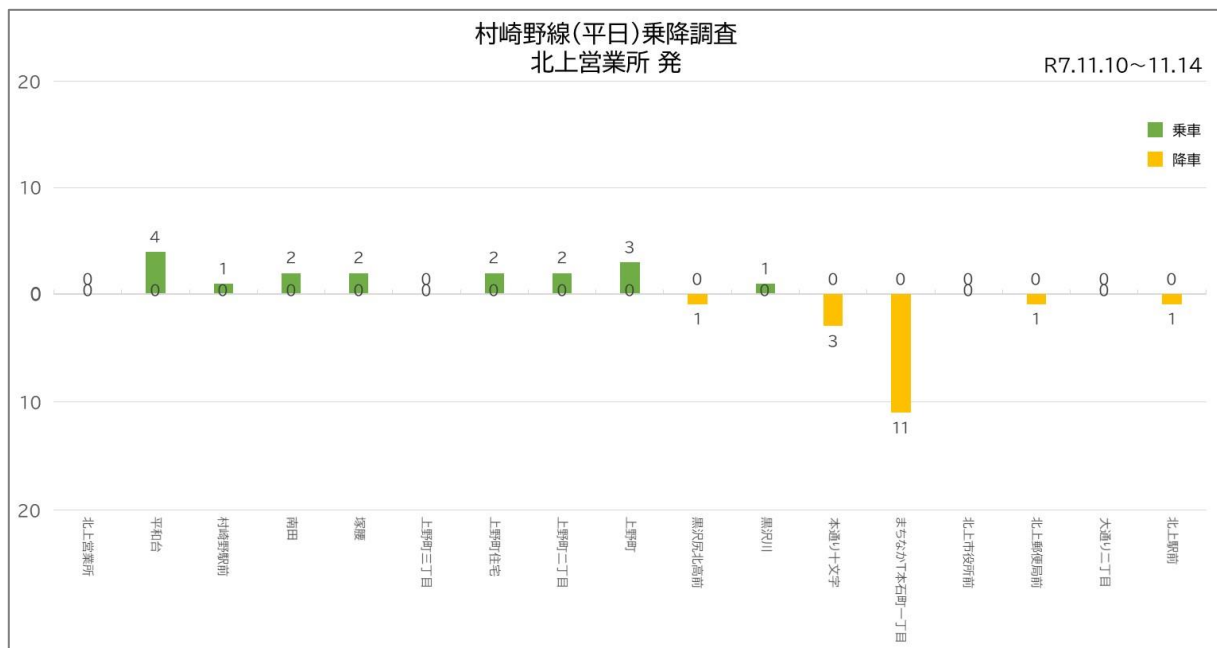
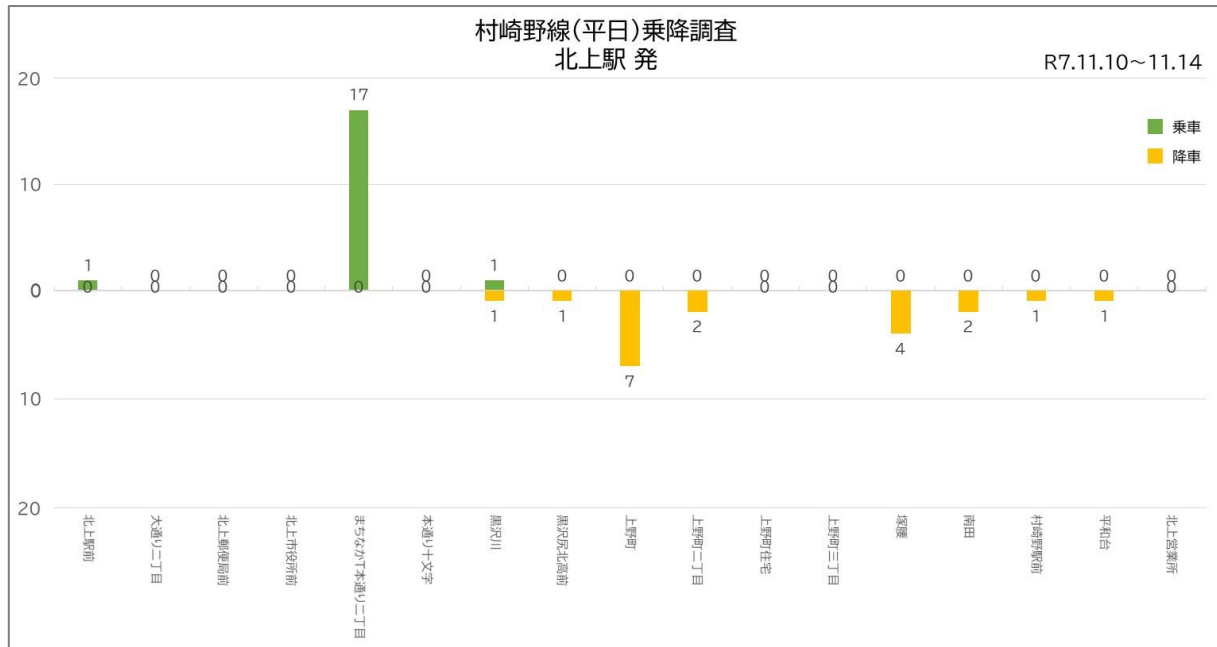
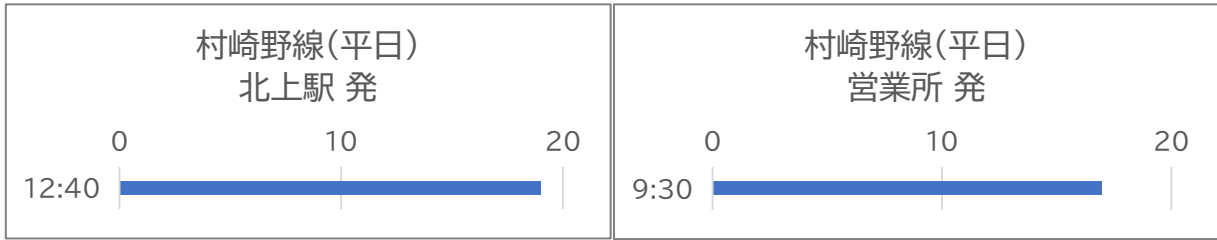


成田・北上工業団地線(平日)乗降調査
工業団地・花巻北高校 発

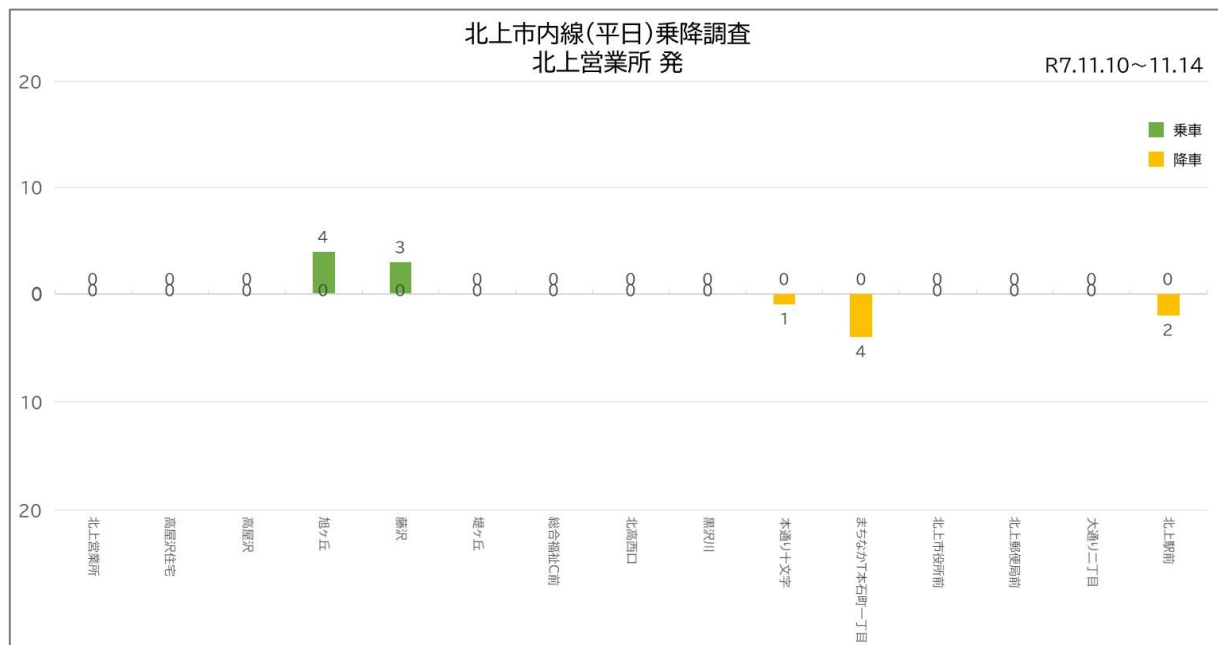
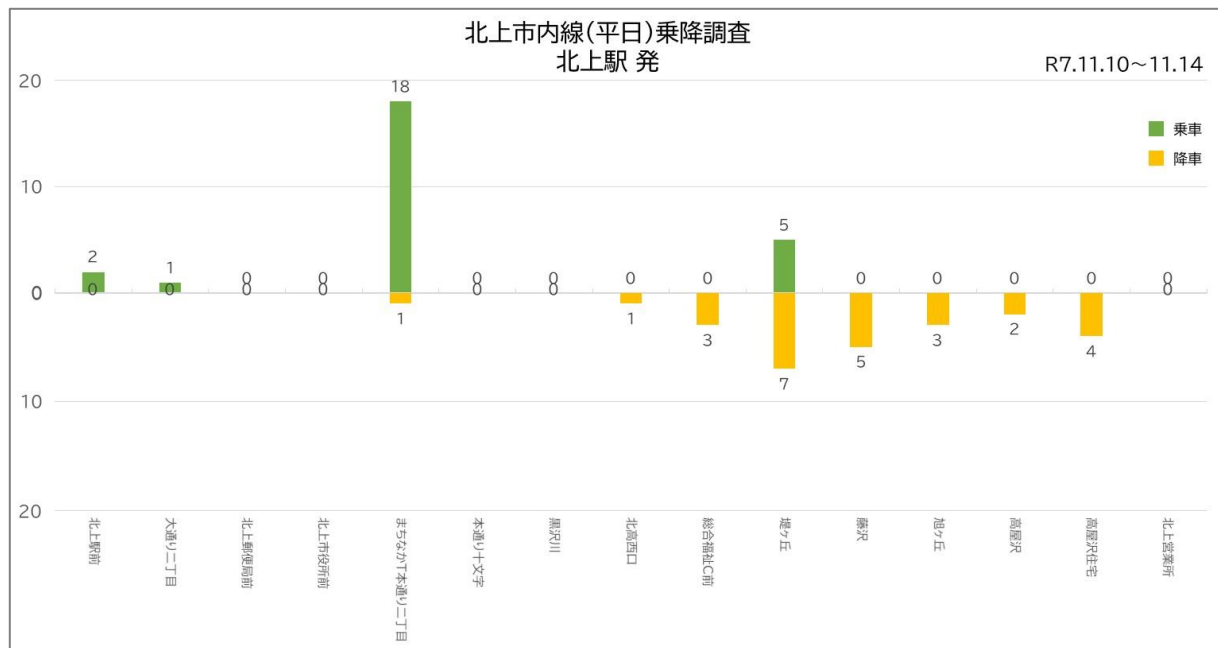
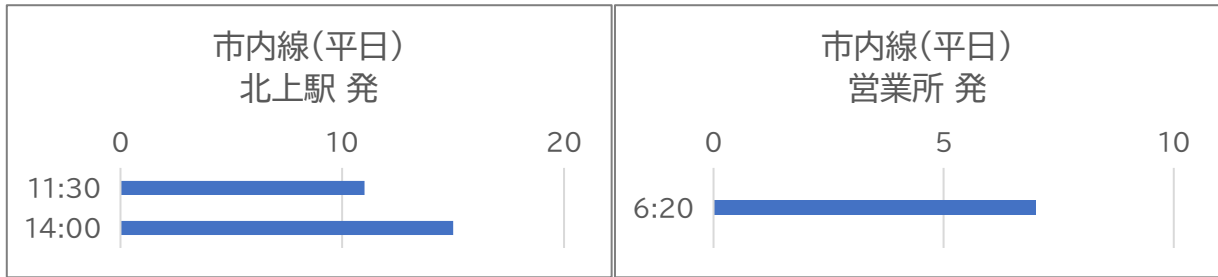
R7.11.10~11.14



■ 村崎野線



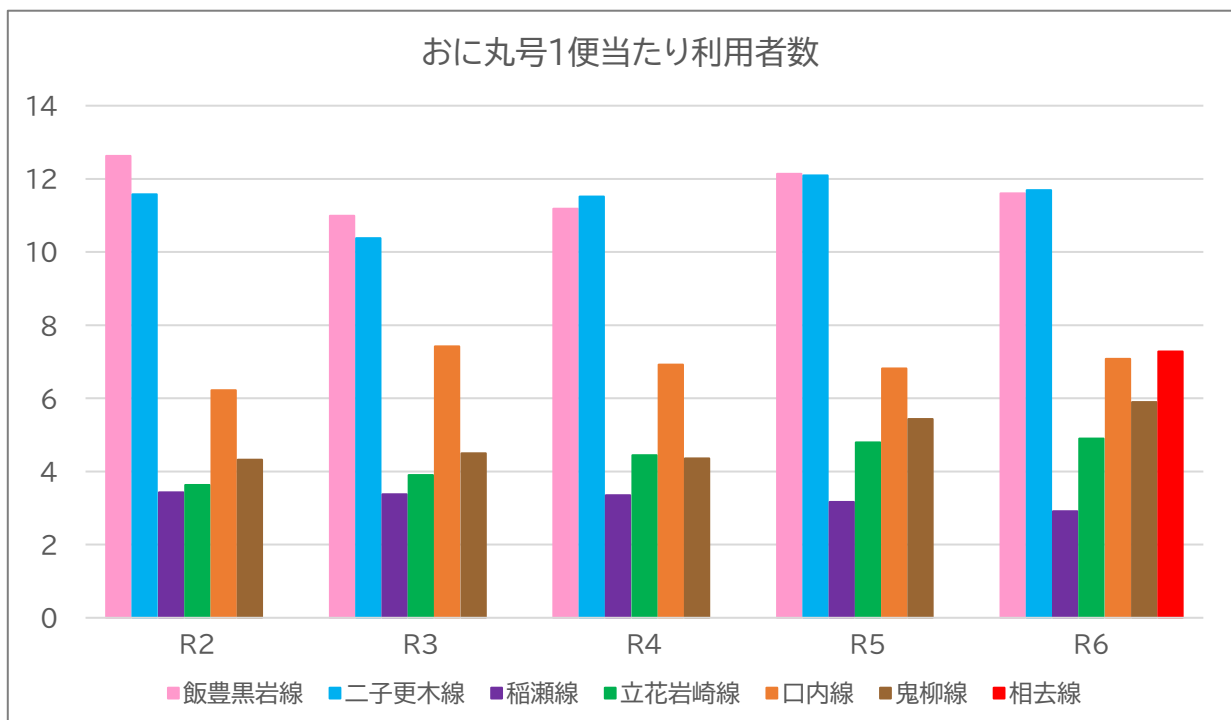
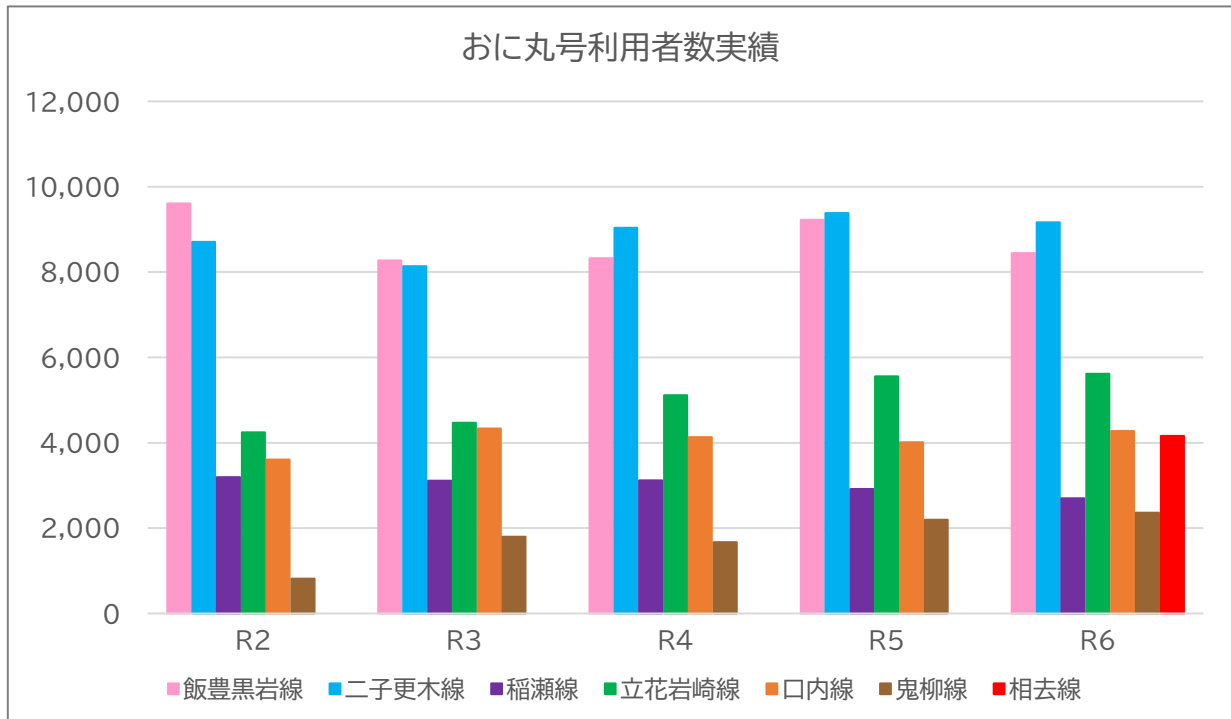
■ 市内線



おに丸号利用実績

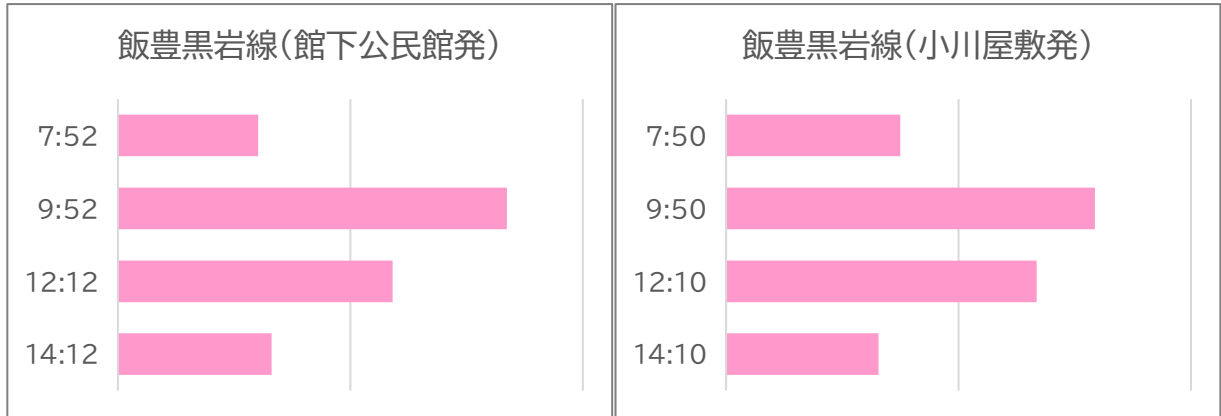
(1) 年間利用者実績 (R2～R6)

- ・おに丸号の利用者は、コロナ前の水準に戻り切っていないが回復はしている。
- ・飯豊黒岩線・二子更木線・稲瀬線は減少傾向。
- ・そのほかの路線は微増加となっている。

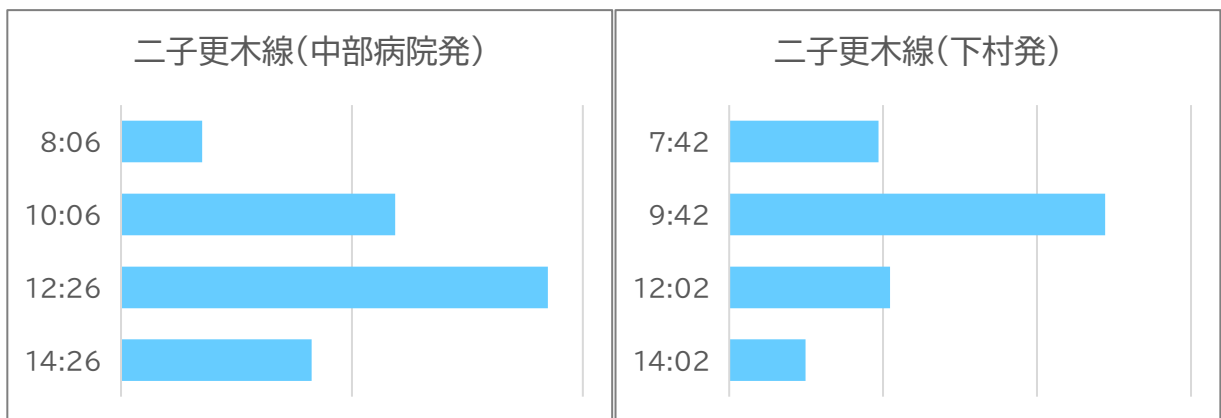


(2) 各路線 便別利用者数 (R6)

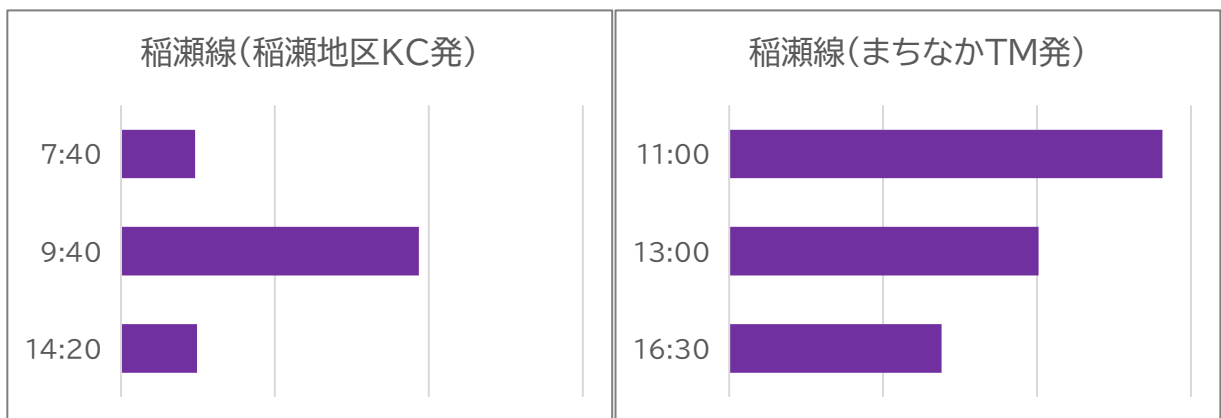
- ・ 9 : 5 2 発の便に集中。午後はまちなか発の帰宅需要が強い。飯豊・黒岩地区は高齢者人口が少ない地点でも利用実績があり、地域住民の重要な足となっている。



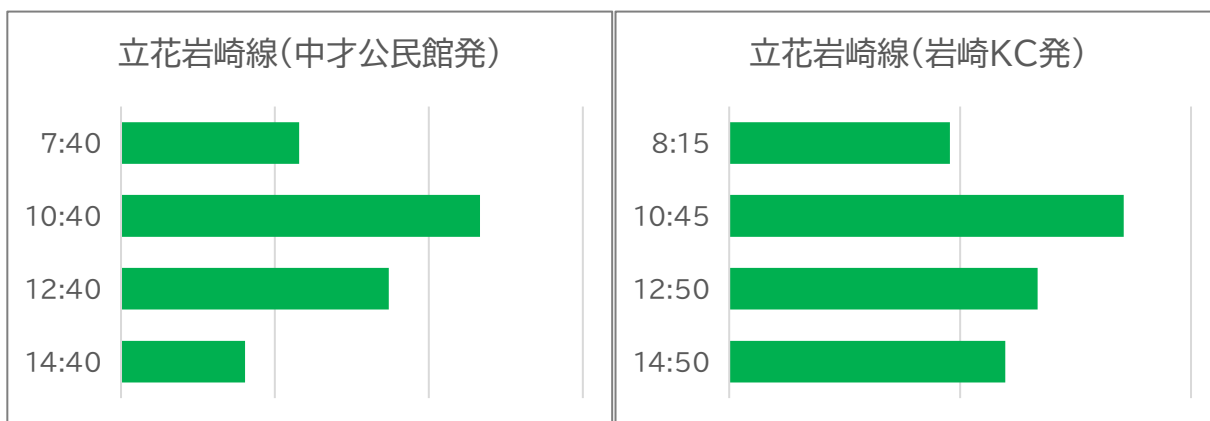
- ・ 中部病院行きは9 : 4 2 発、中部病院発は1 2 : 2 6 発にピークがある。更木地区や築館など高齢者人口が少ない地点からの利用に加え、SC・まちなかからの「帰宅需要」もある。



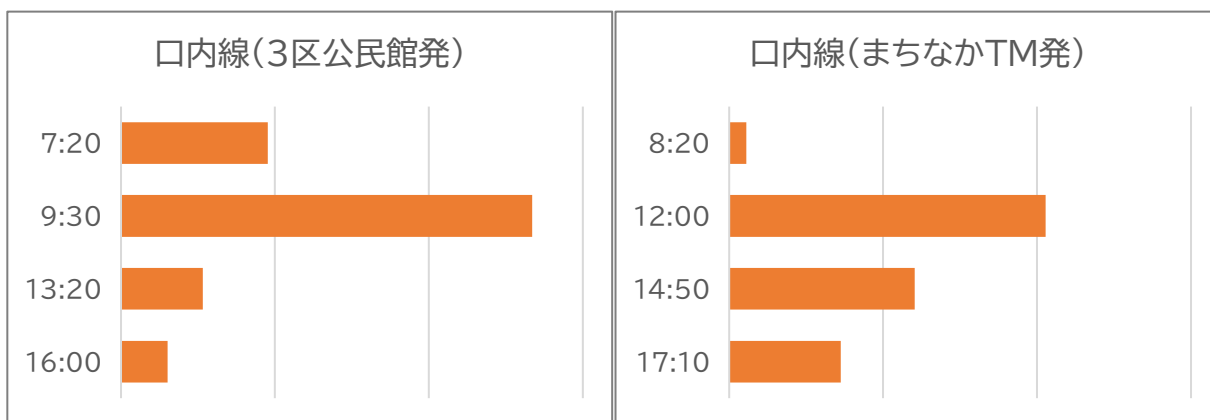
- ・ 9 : 4 0 発(上り)と1 1 : 0 0 発(下り)以外は利用が極めて少ない。稲瀬地区内で高齢者人口が少ない地点からの利用も確認できるが、全体として利用は限定的。



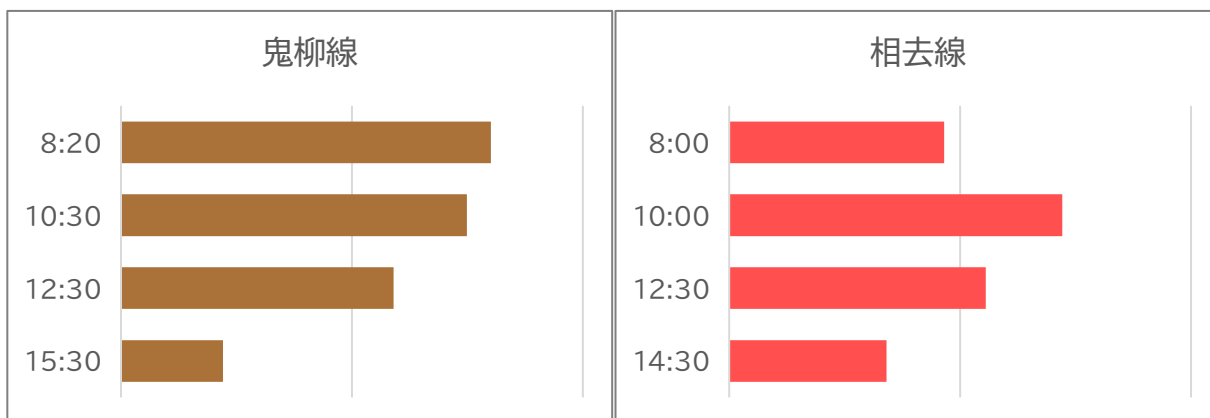
- ・ 突出したピークはないが、昼過ぎに利用者が少し増加する。和賀・立花地区で高齢者人口に対し一定の利用が見られる。イオンタウンやまちなかでの乗降が多い。



- ・ 9：30発のまちなか行きと、12：00発のまちなか発便が最も利用されている。口内地区では高齢者人口が少ない地点でも一定の利用がある一方、まちなか周辺は居住者利用より来訪者の帰宅利用が主。



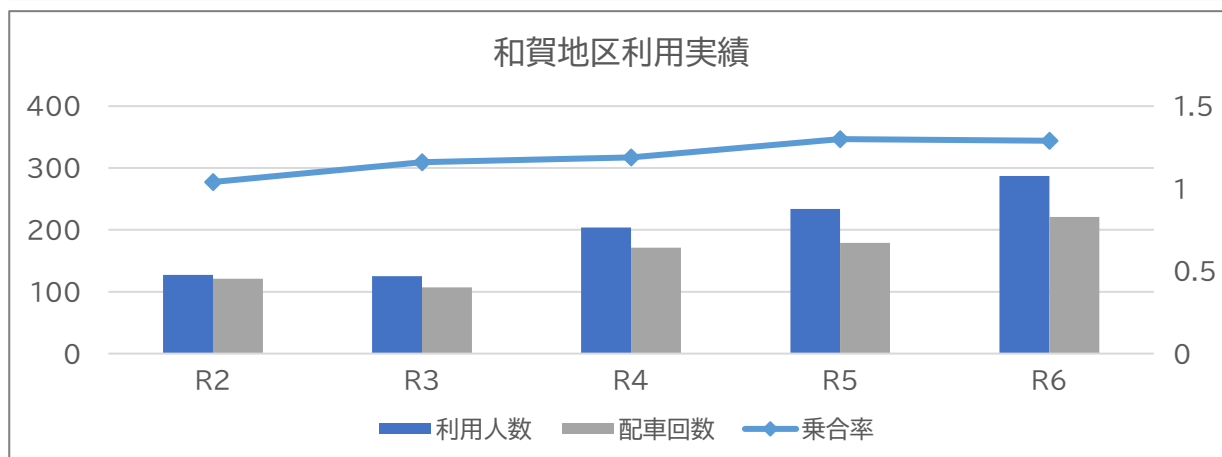
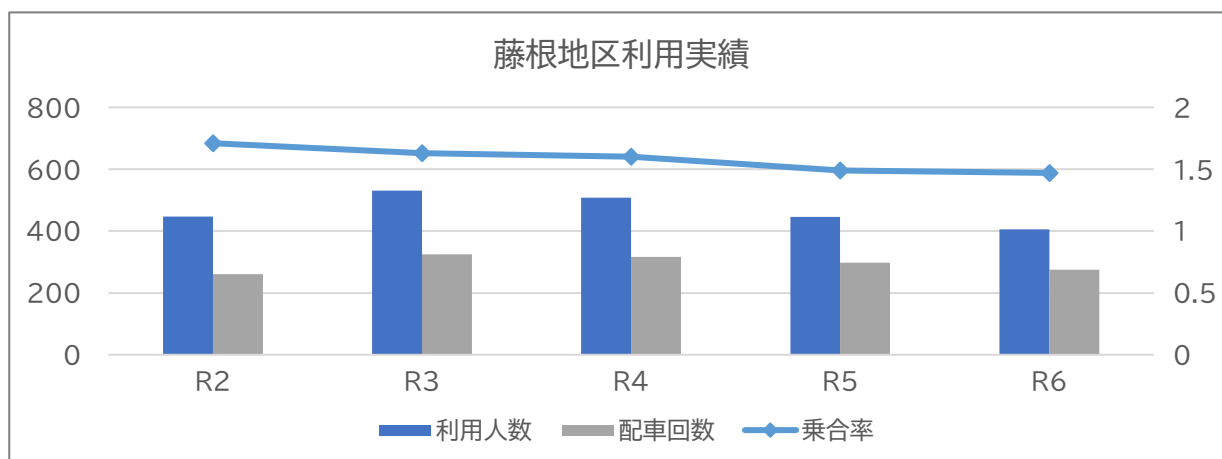
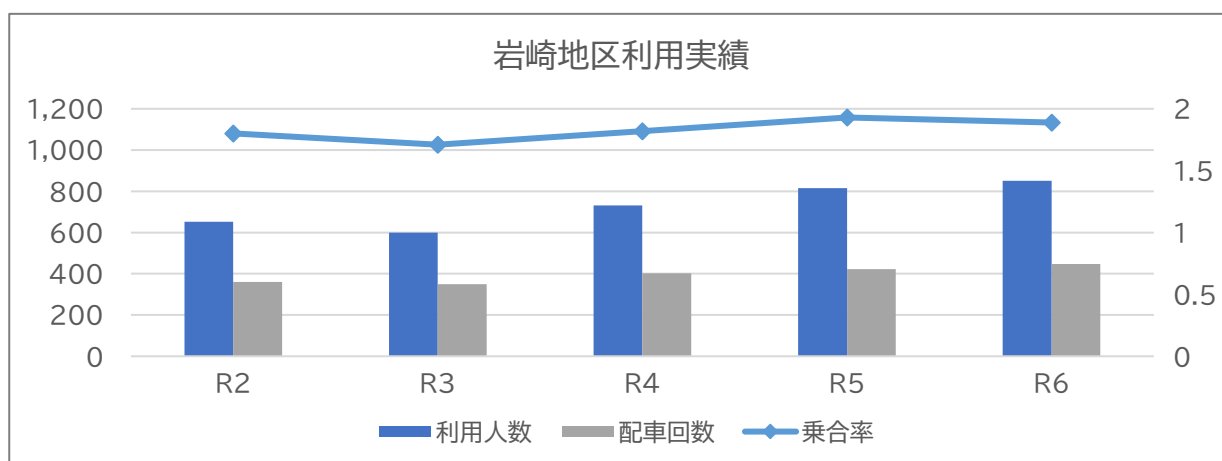
- ・ 鬼柳線 8：20発の便に利用が集中しており、15：30の便は全区間を通して通過者が2人未満と少ない。周辺人口が多いバス停で利用実績が明確に現れており、人口分布と利用の相関が高い。
- ・ 相去線 1・2便は相去/鬼柳→まちなか、3・4便はまちなか→鬼柳/相去の利用が多い。笹長根や山根など高齢者人口が少ない地点でも利用実績がある。相去付近は人口・利用ともに多い。



地域内交通利用実績

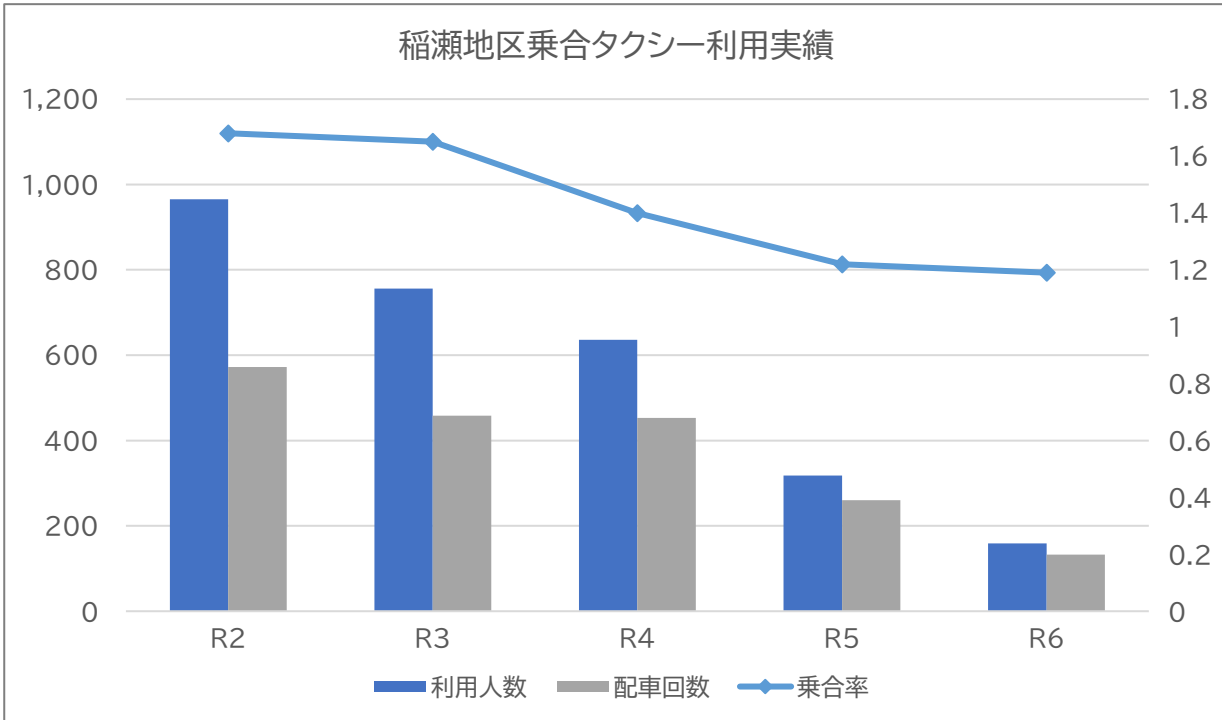
(1) 和賀地区乗合タクシー（のりたくん）

- ・岩崎地区の利用者が多く、乗合率も高い。
- ・藤根地区は利用者が減少傾向。
- ・和賀地区は利用者が増加傾向。
- ・乗合率がどの地区も2を切っており、単体での利用が多い傾向である。



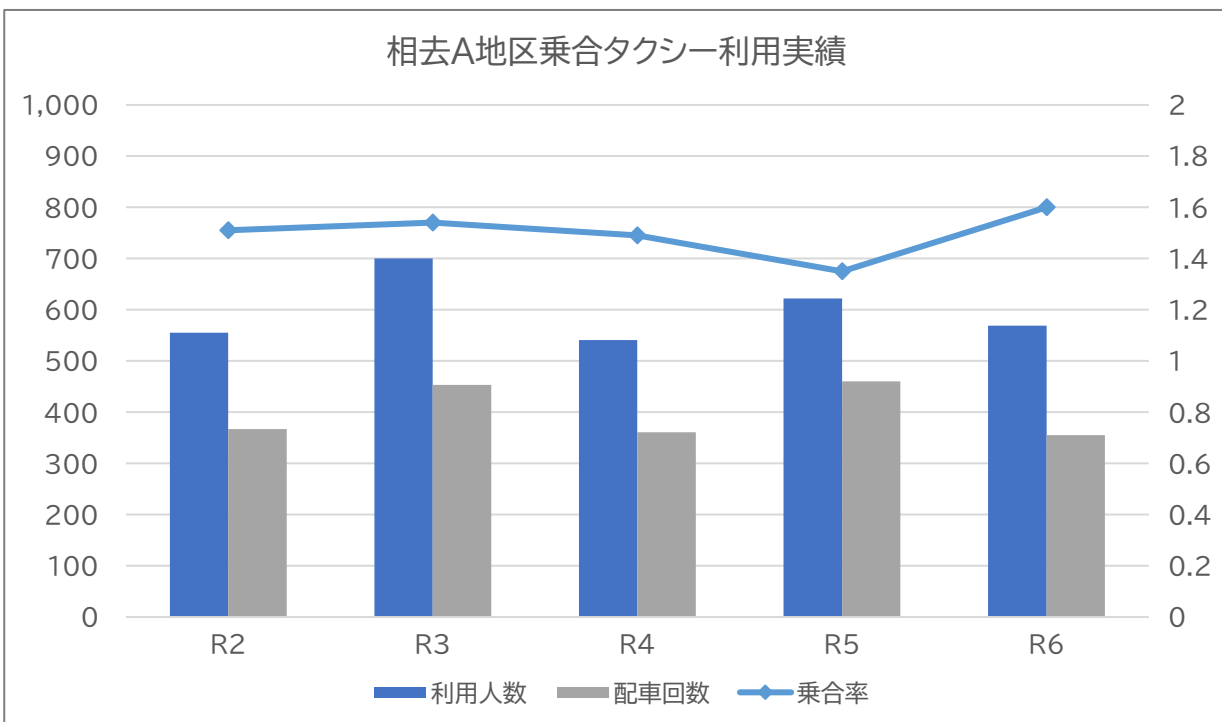
(2) 稲瀬地区乗合タクシー

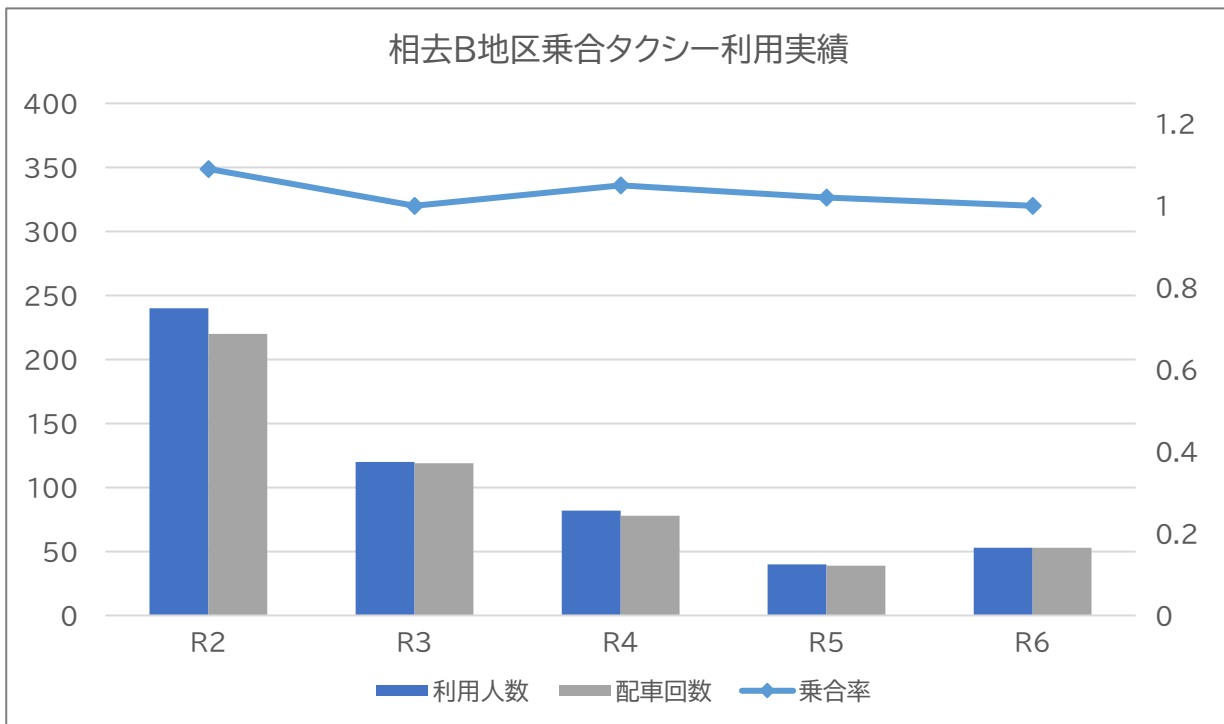
- ・毎年半数程度減少傾向にあり、乗合率も低くなっている。
- ・利用者の登録も増えていない状況である。
- ・稲瀬線への直接合という利便性があるため、地域への利用促進が必要。



(3) 相去地区乗合タクシー

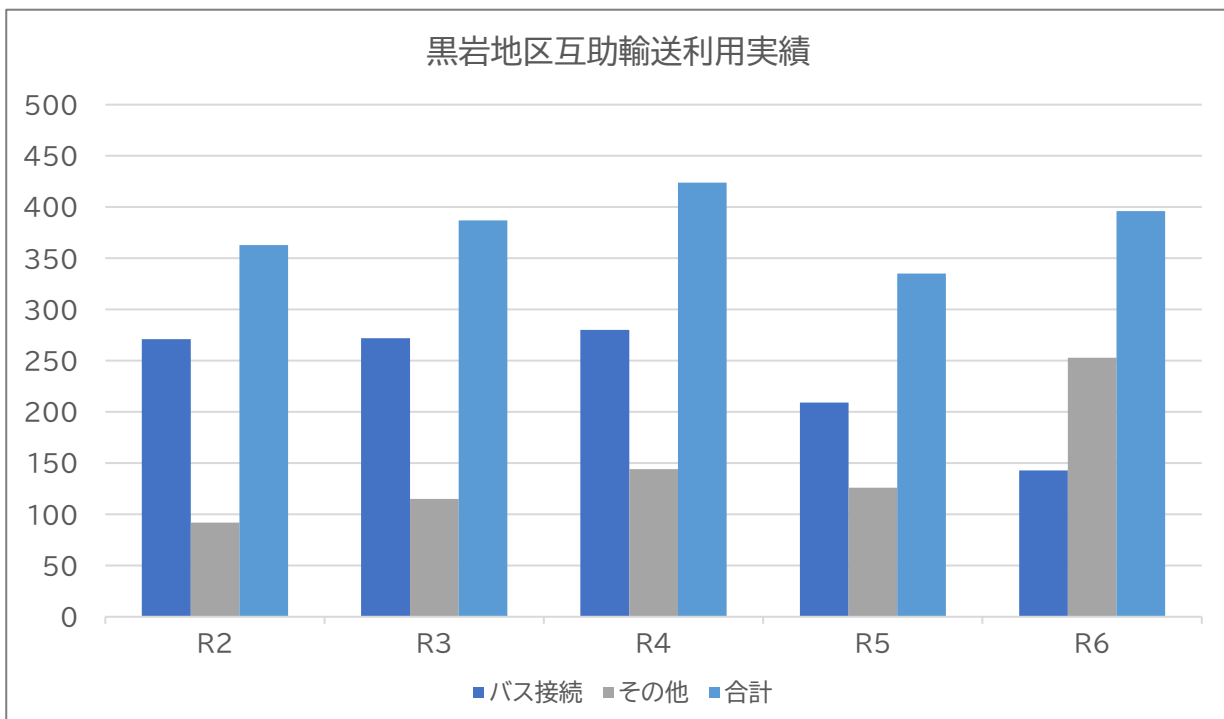
- ・利用者は全体的に減少傾向にあるが、乗合率は上がっている。





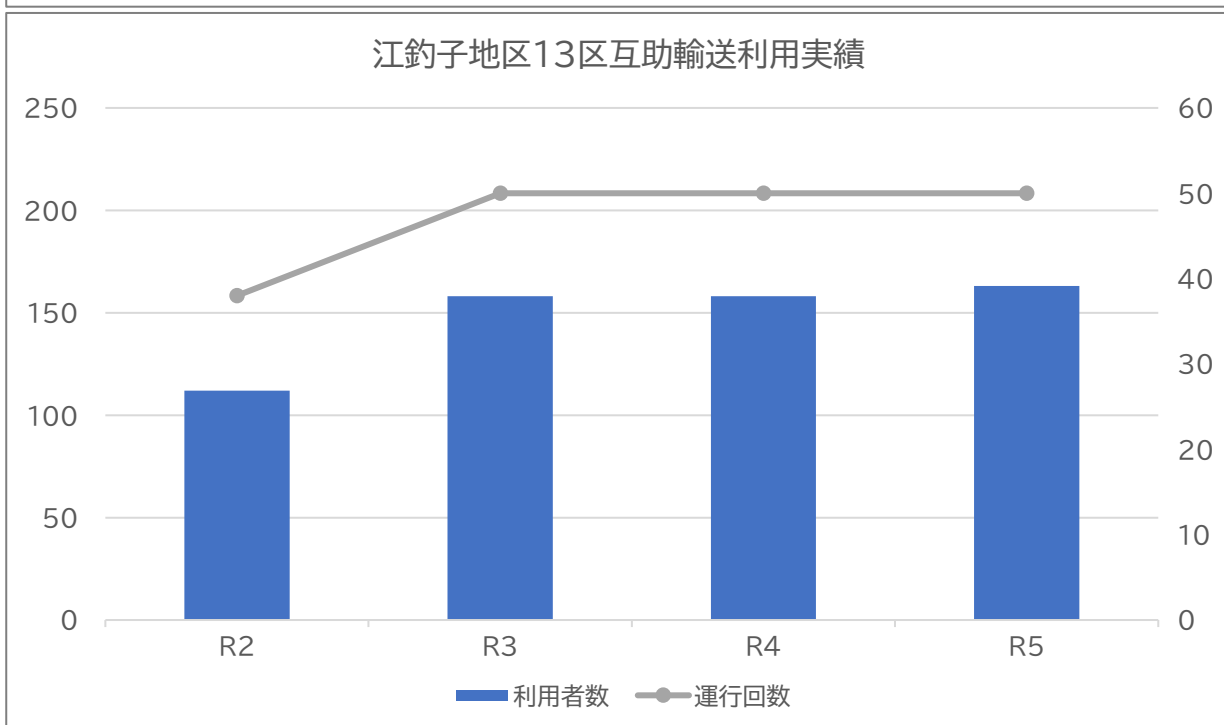
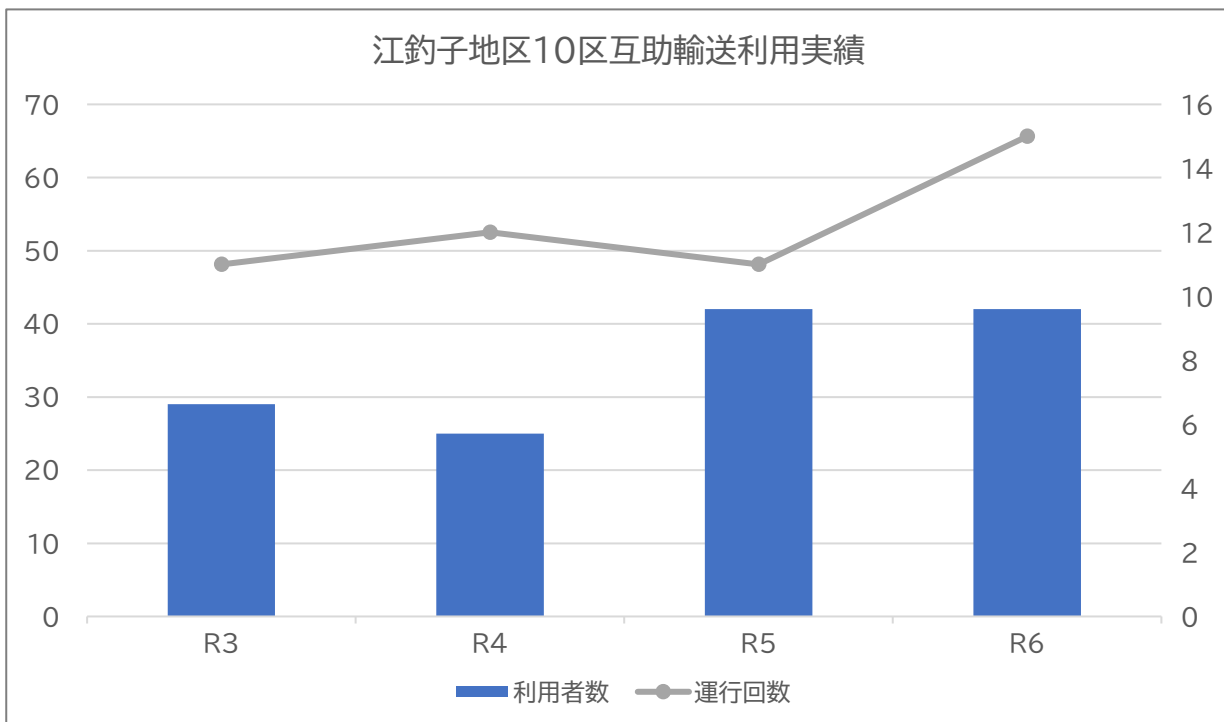
(4) 黒岩地区互助輸送

- ・利用者は安定しているが、バスへの接続人数が減っている。
- ・地域センターの催し物への参加利用が多い傾向であるため、バスへの乗り換えを含めた周知活動が必要。



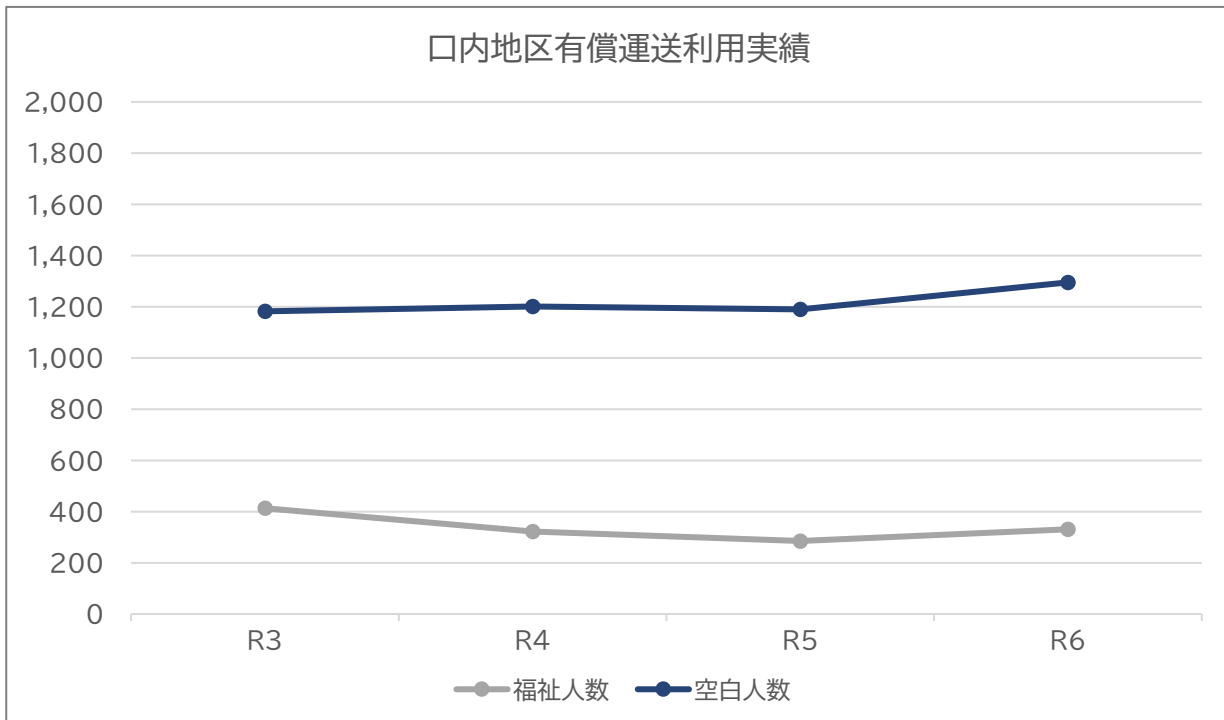
(5) 江釣子地区互助輸送

- ・利用者は横ばい。
- ・13区について、運転手の担い手が不在となっており、確保も難しい状況である。



(6) 口内地区有償運送

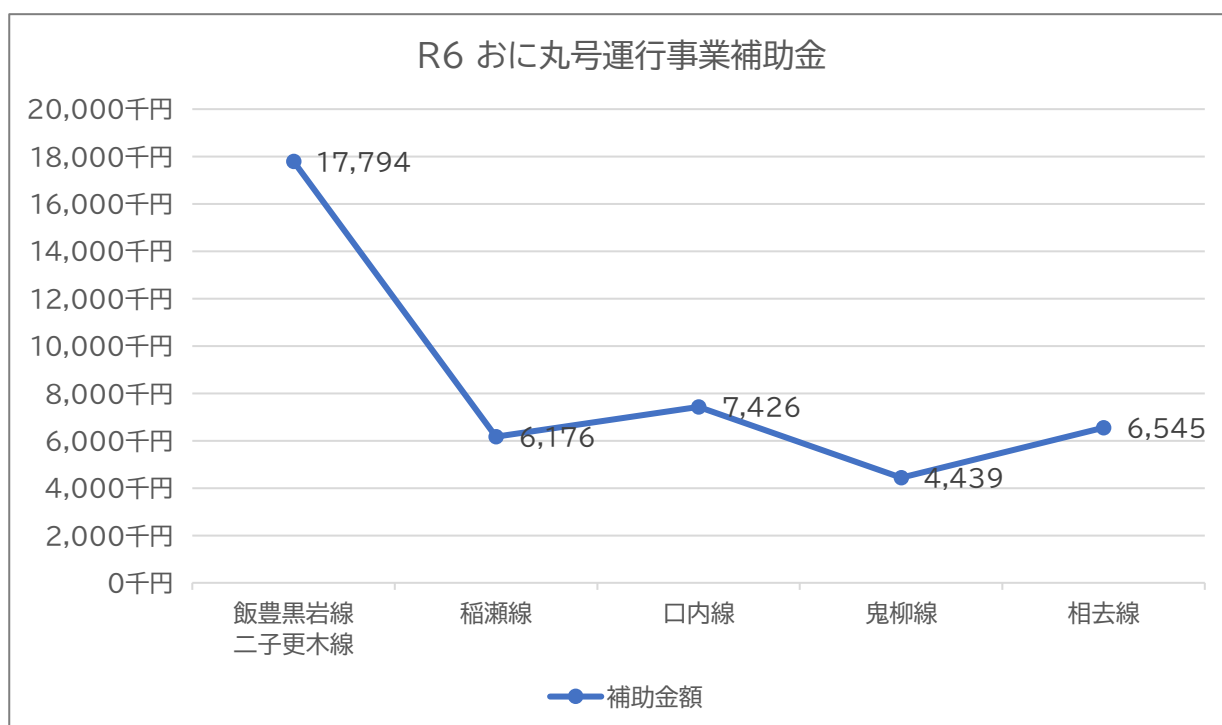
- ・ 空白・福祉共に微増加しており、空白はコミュニティバスへの接続や地域内の移動に利用されている。
- ・ おに丸号口内線が毎日運行となったため、組み合わせて利用してもらえるよう促進が必要。

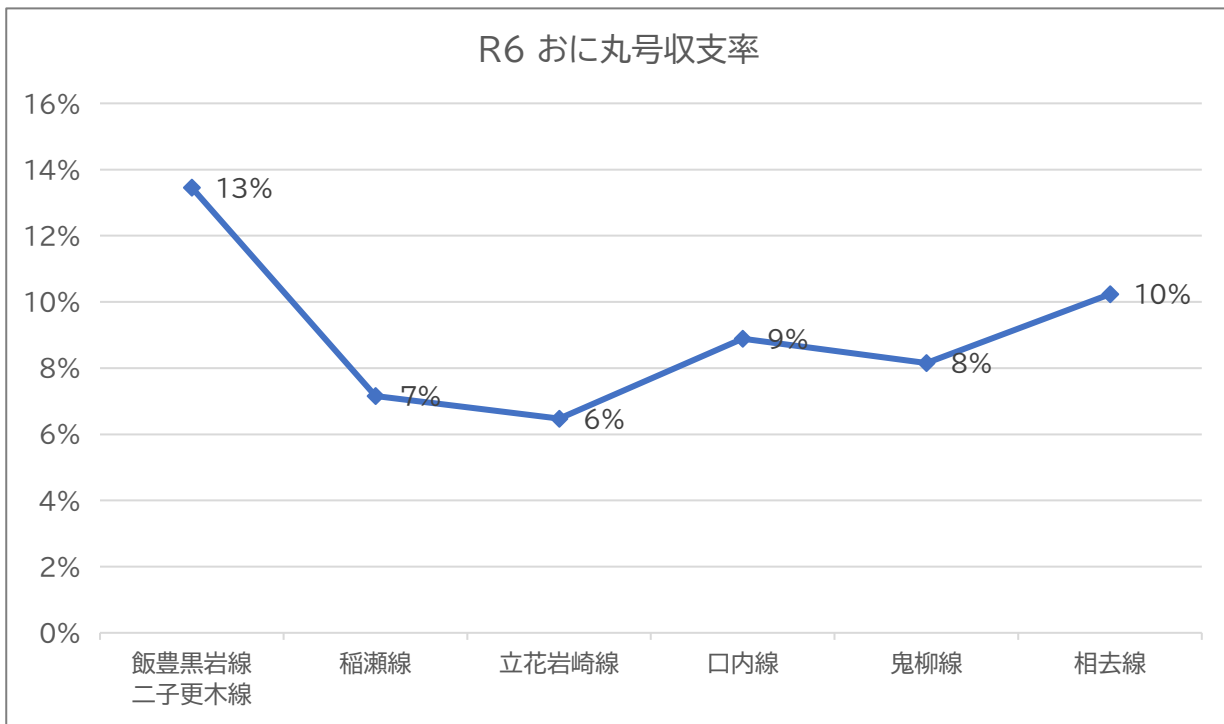


運行補助金と収支率

(1) おに丸号運行事業補助金

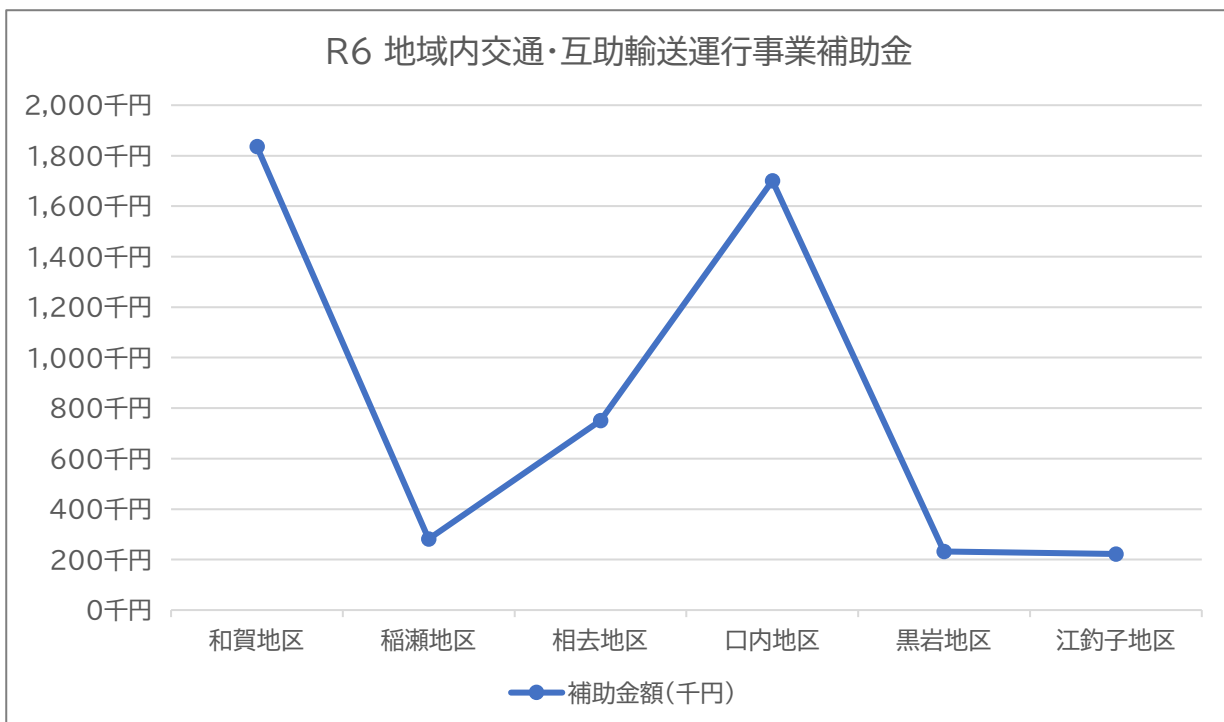
- ・市補助額は運行経路の長い飯豊黒岩線及び二子更木線の合計額が最も高くなっているが、利用者1人あたりではデマンド交通を除くと、稲瀬線が最も高くなっている。
- ・収支率はどの路線も10%前後となっている。



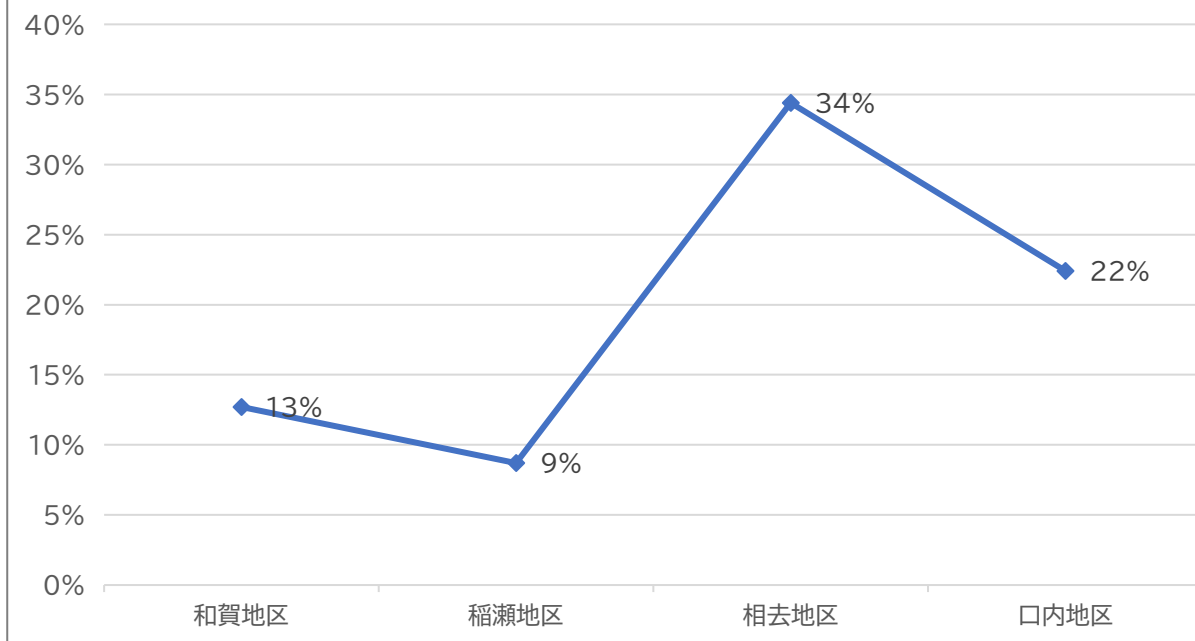


(2) 地域内交通・互助輸送運行事業補助金

- ・市補助額は和賀地区乗合タクシーの合計額が最も高くなっているが、利用者1人あたりでは稲瀬地区乗合タクシーが最も高くなっている。
- ・相去地区と口内地区の収支率が高く、比較的安価で運行している和賀地区と稲瀬地区は10%前後となっている。



R6 地域内交通・互助輸送収支率



事業者ヒアリング

(2) バス事業者

事業者	主な状況・意見
岩手県交通 (株)	<ul style="list-style-type: none"> ・路線廃止により北上営業所の人手不足は緩和されたが、それでも運転士の年齢層は高く、OBによる運行で維持している。 ・横川目線や石鳥谷線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く、今後の運行継続には赤字補填が必要。 ・北上駅～江釣子SC間の増便構想は、現状の運転士数の範囲内での運行見直しが必要である。 ・飯豊黒岩線、二子更木線の毎日運行化についても同様だが、口内線のように運行便数を減らしつつ、かつ予備車もあれば検討できるかもしれない。 ・北上工業団地線など収支率の高い路線は現状維持であり、積み残しが出てくる程度でないと増便は検討できない。 ・IC定期の導入は販売体制に課題があり、北上地区では導入が進んでいない。
東日本交通 (株)	<ul style="list-style-type: none"> ・北上営業所は大型6台・中型9台・小型10台（すべて緑ナンバー）を保有し、乗合登録は小型3台（うち2台はおに丸号用、1台は空港シャトル用）。車両稼働率は高く、特に貸切以外では余裕が少ない。 ・業務は企業送迎が5～6割、スクールとおに丸号がそれぞれ2～3割。 ・運転士は慢性的な人手不足であり、他の営業所から4～7人の応援を受けている状態のため、増便や路線新設をするには企業送迎等を削らなければならず厳しい状況。 ・口内線は人口が少ないが毎日運行し、利用者数は微増傾向だが通学者は1名のみ。観光利用はほぼなく、乗客は地元住民が多く親しみを感じている。 ・空港シャトルバスではPay Pay導入も利用少なく、割引乗車券が主流。キャッシュレスよりも高齢者助成や運賃値下げの方が利用促進につながるとの声がある。
西北 交通(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・北上本社は緑ナンバー車両として大型9台、中型3台、小型5台を保有し、加えて白ナンバー車両（市貸与）でおに丸号用ハイエース3台、スクールバス5台を保有している。 ・おに丸号は通常2台で運行し、残り1台は予備車だが予備車の非稼働日が多く非効率との指摘あり。乗合免許は未取得である。 ・業務は大型による貸切が主力で、次いでスクール、企業送迎、おに丸号の順。貸切はツアーや修学旅行などの依頼が多く、インバウンド対応もしている。 ・運転士は不足気味であり、求人は常時実施中だが、条件に合う人材確保が困難であり、パート採用強化を検討中。 ・おに丸号の利用者は高齢者が中心で、キャッシュレス決済のニーズは少ない。Suicaの導入希望や路線延伸の要望はあるが、実需には疑問が残る。

(2) タクシー事業者

事業者	主な状況・意見
北上地区 タクシー 業 協同組合	<ul style="list-style-type: none"> ・市内のタクシー事業者は10社、車両は161台、運転士は126名で減少傾向である。 ・タクシーチケット発行枚数が減少し、組合は一時経営難に。現在は高齢者交通助成券の手数料収入で持ち直し中。 ・QRコードチケット導入には設備投資が必要で、市の支援を希望し、手数料収入の維持も希望する。
(株) 八重樫タ クシー	<ul style="list-style-type: none"> ・24時間365日営業しており、ピークは平日朝（企業向け：8時前～9時）と通院（7時半～8時）が重なり、配車困難に。夕方（17～19時）は分散的。夜間はコロナ禍で落ち込んだが、現在は7割程度まで回復している。 ・高齢の運転士が多く、夜間勤務を敬遠する傾向。歩合給制度により最低賃金割れの補填が必要な場合も。深夜手当25%に対して、割増運賃は20%で採算が取れにくい。 ・運転士は不足しており常時求人中だが、北上市の高い求人倍率の影響もあり応募は少ない。外国人雇用も制度的に困難である。 ・和賀観光タクシーは高齢化と体調不良で事業継続困難に。現在は藤根営業所で和賀地区をカバーしているが、藤根からの回送距離が長く赤字であり、配車を断る場合もある他、迎車料金の導入を検討中である。 ・同様にのりたくんの運用も厳しくなっており、地域特性を踏まえた見直しが必要。 ・回送が発生する長距離配車（例：夏油温泉→瀬美温泉など）は、車庫出発時点からの貸切料金で対応している。 ・のりたくんの受付は配車係でなく事務員が対応。事務員不在時に電話に出られず利用者に不便が生じる可能性あり。 ・車両・時間指定対応に料金徴収制度の導入検討。泥酔・高齢利用者による車内汚損など現場の課題もある。
(有)都 タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ・24時間営業であり、ピークは朝夕（特に7：30～8：30、17：00～19：00）には常に配車を断っているような状況で、予約は前夜に満車となることも多い。 ・稼働車両は昼間で8～10台、深夜は平日2台、週末最大6台と限られ、企業送迎対応が優先されるため、時間の重なる通院利用者を中心に制約が出ている。 ・運転士は20名で平均年齢65歳であり、人員が足りず、計30名近く確保したい。常時求人中だが反応は乏しく、求人1件あたりの手数料が高額であり、かつ二種免許取得にハードルがあり、取得断念例もあった。 ・給与は歩合制だが、最低賃金を下回る場合は補填。 ・キャッシュレス利用者は多く、昼は企業客が主にクレジットカード決済し、夜客はPayPayの利用が多い。 ・共同配車の導入を組合で検討中だが、各社のシステム統一が課題。固定客を奪われる懸念もあり進まず。だが市の補助があれば導入したい意向はある。 ・ライドシェアに関しては現時点で導入予定なし。ただし週末のみの勤務希望者がいれば検討余地がある。

地域ヒアリング

No	行政区	課題・要望など
1	黒沢尻北	<ul style="list-style-type: none"> ・90歳以上の一人暮らしの方が、必要な買い物や通院ができるか配 ・車を手放さない高齢者が多く、運転できなくなった後の交通手段が不安 ・バス停が高齢者にとって遠く、不便さがある ・高校生の通学手段が限られており、親の送迎に依存している ・通勤手段がほとんど車であり、公共交通の利用が少ない ・コミュニティバスが住宅街の細い道まで入ってくると嬉しい ・杖を使わないと歩けない人向けの交通手段が必要 ・地域内交通（互助輸送や有償運送）の導入検討 ・おに丸号の運賃が多少高くなっても利便性があれば利用したい
2	江釣子	<ul style="list-style-type: none"> ・滑田や鳩岡崎ではバスが通っておらず、外出が困難との声がある ・おーあしすとの運転ボランティアが不足しており、要望があっても対応できない ・自治区ごとに熱量の差があり、地域交通の取り組みが進みにくい ・おに丸号の運賃統一化により、100円区間を利用していた人が利用を躊躇する可能性がある ・パルまで行く手段の確保が重要（パルを拠点にまちなかへの移動が可能）
3	鬼柳	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者は自転車や家族送迎が多い ・おに丸号は乗り継ぎがうまくいかず、目的地まで行けないケースがある ・運行日が病院の手術日や休診日と重なり不便 ・パル定期便が廃止され、火木運行のみでは不便が増した ・バスの乗り降りが大変で、立花岩崎線のハイエースのような乗りやすい車両が望ましい ・おに丸号を毎日運行してほしい ・通勤や通学に使えるダイヤにしてほしい ・乗り継ぎをもっと便利にしてほしい ・さくらホール、さくら通りも経由してほしい ・循環バスがあるといい
4	口内	<ul style="list-style-type: none"> ・毎日運行になって利便性が増した ・個人病院は乗換やバス停からの距離があるため、家族送迎が必要なケースがある

		<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者助成券が足りない ・バスを利用したいが、車を停めてバスに乗り換える場所がない ・青柳町や諏訪町、水押地域（水押公民館）までバス路線を通してほしい ・おに丸号のダイヤを見直し、まちなかに10時頃到着できるようにしてほしい ・バス運転手の対応を統一してほしい（停車の徹底など） ・運転可能な人にも公共交通の利用を促すべき ・緊急時や運転が困難なときに安心できる公共交通の存在が必要 ・高校生の通学支援としての活用（親の送迎負担軽減） ・75歳以上の無料化の検討
5	和賀	<ul style="list-style-type: none"> ・免許返納を考えている人がいるが、北上線までのアクセスが悪く返納しづらい ・高齢者でも利便性の問題から免許を返納しない人が多い ・和賀観光タクシーがなくなり、タクシーが捕まらない ・のりたくんの乗車場所が自宅でないことがあり、利用をやめた人がいる ・のりたくんの前日予約制が利用しづらい ・帰りのタクシーが手配できないことがある ・仙人までバスが来てくれると嬉しい ・北上線沿線以外の地域にもコミュニティバスを検討してほしい（仙人～パルなど） ・立花岩崎線の延伸を山口や岩沢まで広げてほしい ・のりたくんの当日利用を可能にしてほしい ・公共交通の維持と将来に向けた体制整備が必要 ・有償運送やボランティア運送の検討
6	立花	<ul style="list-style-type: none"> ・通院の時間帯にバスが間に合わない（2便が遅い） ・イオンタウンでの買い物時間が短く、1便逃すとバスの待機時間が長い ・展勝地に近いバス停がない ・タクシーが捕まらず、予約が必要（特に朝夕） ・助成券の譲渡が禁止されており、使い切れないケースがある ・まちなかの乗り換えがしやすいようにダイヤを見直してほしい ・通院に間に合うように2便を早めてほしい ・イオンタウンでの買い物時間を確保するため、2便を早めてほしい ・展勝地に近いバス停を設置してほしい ・平日毎日運行を継続してほしい

		<ul style="list-style-type: none"> ・交流センターの催しに合わせたダイヤ（9：30、13：30着）にしてほしい ・助成券を家族で使えるようにしてほしい（高校生も利用可能に） ・助成券の返却場所を交流センターなどにも設置してほしい ・1路線ごとや地区ごとのバスマップを作成してほしい ・買い物施設や乗降が多い場所にバス予報モニターを設置してほしい ・65歳以上のバス無料化の検討（助成券よりも効率的）
7	相去	<ul style="list-style-type: none"> ・便数が減ってもよいので毎日運行してほしい ・帰りの時間が合わない、バス停から目的地が遠い場合はタクシーを利用している ・乗合タクシーの乗降場所と回数が少ない ・乗合タクシーで相去⇄相去の移動がしたい ・通学・通勤に合わせると通院時間が早くなってしまう懸念 ・高校生は自転車か家族送迎がほとんど ・便数が減ってもよいので毎日運行してほしい ・乗合タクシーをなくさないでほしいという声が多い ・まちなかルートの重複区間を見直して効率化してほしい ・相去線と鬼柳線を統合しても、毎日運行されるなら時間延長は許容できるという意見
8	藤根	<ul style="list-style-type: none"> ・藤根駅やバス停までの距離が遠く、車がないと不便な地域が多い ・高齢者の移動手段が自転車や家族・近所の支援に依存している ・タクシーが捕まらず、交通手段として不安定 ・高校生は親の送迎や自転車が中心で、公共交通の利便性が低い ・旧107号線にバスが通っているが、107号バイパスの方に商業施設があるのでそっちを通って欲しい ・助成券を使わない人が多いので、必要な人に必要な分だけ行き渡るようにしてほしい ・のりたくんの乗換や帰りの便が不便で、利用者が減っている ・のりたくんの周知方法を見直してほしい ・公民館や細い道までバスが来てほしい ・タクシー助成券を花巻の業者でも使えるようにしてほしい ・患者輸送車のような移動支援の復活や代替手段の検討
9	二子	<ul style="list-style-type: none"> ・バス停が通っていない地域があり、バス停までの移動が大変 ・帰りのバスの時間が合わず、タクシーを利用するケースが多い ・免許返納後の移動手段が不安で返納できない人がいる ・タクシーが混雑しており、予約しないと利用できない

		<ul style="list-style-type: none"> ・おに丸号の乗車時間が長い ・バスの乗り降りの段差が高齢者にとって大変 ・バスでは助成券があまり使われていない ・バス停が通っていない地域にもバスを通してほしい ・バスの帰りの時間を調整してほしい ・助成券を必要な人に行き渡るようにしてほしい ・免許返納後の移動手段を確保してほしい ・学生の送迎負担軽減のため、通学に使えるバスを整備してほしい ・バスに押し車を持ち込めるようにしてほしい ・フリー乗車区間を全体に拡大してほしい ・無人バス（自動運転）の導入を検討してほしい
10	黒岩	<ul style="list-style-type: none"> ・バスが毎日運行ではなく、通学に使える時間帯でないため利用が進まない ・通院の時間とバスの時間が合わず、タクシーを利用することが多い ・タクシーは予約しないと利用できず、費用も高額（2,500～3,500円） ・助成券の金額が中途半端で足りないという声がある ・JAさくら支店は利用者が少なく、バス停の必要性が疑問視されている ・互助輸送の継続と支援 ・中高生の通学時に使える交通手段の整備（雨天時など） ・免許返納後の移動支援の充実 ・助成券の対象年齢を80歳以上に引き上げてはどうか ・飯豊黒岩線の実証運行時のように、黒岩の奥までバスを通してほしい ・朝だけでも通学に使えるバスの運行をしてほしい ・無理に毎日運行しなくても、現状の利便性を維持してほしい
11	飯豊	<ul style="list-style-type: none"> ・おに丸号が通っていない地域があり、利用できない ・路線バスはあるが利用者が少なく、帰りの時間が合わない ・タクシー代が高騰しており、運転手不足で断られることもある ・高齢者は歩くのが大変で、生活に必要な店が近くにあってもいけない人もいる ・路線が長く、目的地までの所要時間が長いため利用されにくい ・助成券があっても利用イメージが湧かない人がいる ・公共交通が通院や買い物以外の目的に対応していない ・中部病院へ直接行ける公共交通の整備 ・ハイエースなどのワゴン車で細かい道を通るバスの導入

		<ul style="list-style-type: none"> ・ 交流センターをハブにしたデマンド交通（予約制）の導入 ・ 季節のイベントや娯楽に優先的にアクセスできる公共交通の仕組み ・ 村崎野駅の西口整備と駅構内にカフェの設置 ・ 村崎野駅から中部病院へのバスまたはタクシーの運行 ・ 市役所職員が公共交通を積極的に利用することで利用促進を図ってほしい ・ バスやJRに企業広告の掲載をし、資金を集めてはどうか
12	稲瀬	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗合タクシーは登録や予約が必要な点が利用ハードルになっている ・ フリー区間の認識不足により、バス停まで行かないといけないと思っている人が多い ・ 乗合タクシーと「おに丸号」の併用で料金が割高に感じる ・ バス停までの距離が遠く、高齢者にとって徒歩移動が困難 ・ 「おに丸号」が空で走っていることへの懸念 ・ 免許返納後の支援が不十分で、以前のサポートがなくなっている ・ 長時間乗車時の買い物対応に不安（保冷設備の要望あり） ・ 乗降場所の自由度・数の増加 ・ フリー区間の広報強化 ・ 乗り換えなしで中部病院まで行けるルートの希望 ・ 家から目的地（まちなか）まで直行できる予約制乗合タクシーの導入 ・ 乗合タクシー分の料金無料化の検討 ・ 公共交通の維持（利用者が減っても減便しないでほしい） ・ 保冷剤・クーラーボックスの車内設置 ・ 市道認定道路をもっと細かく通ってほしい
13	更木	<ul style="list-style-type: none"> ・ バスのステップが高く、乗降が困難という声がある ・ 助成券を使わない人がいる一方で、必要な人に行き渡らない現状がある ・ おに丸号のダイヤに不満はなく、現状維持を希望する声が多い ・ 毎日運行の必要性は感じていないが、減便は避けてほしい ・ バス停や寄り道場所の増加は不要との意見（乗車時間延長を懸念） ・ 助成券を不要な人から必要な人へ渡せる仕組みの導入（交流センターでの回収・配布） ・ おに丸号の料金を少し高くしてもよいとの意見（地域内・まちなかともに200円）

市民アンケート調査

15～69歳の北上市民1,100人（無作為抽出）に対し、インターネット上のフォームで回答と求めたもの。

回収率

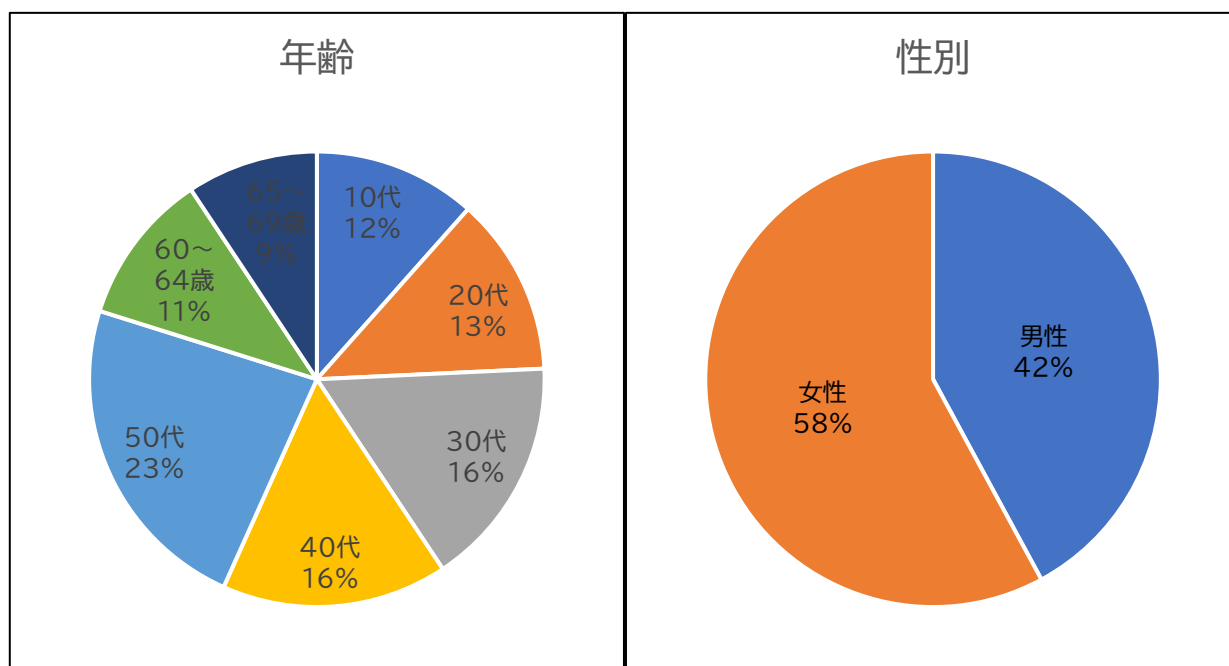
- ・全体の回収率は24%で、50代10代の回答数が多かった。

年代	アンケート配布		
	回収票数	配布票数	回収率
10代	31	100	31%
20代	34	197	17%
30代	44	198	22%
40代	43	198	22%
50代	62	201	31%
60～64歳	29	102	28%
65～69歳	25	98	26%
計	268	1,094	24%

※配布票数は返送分を除いたもの

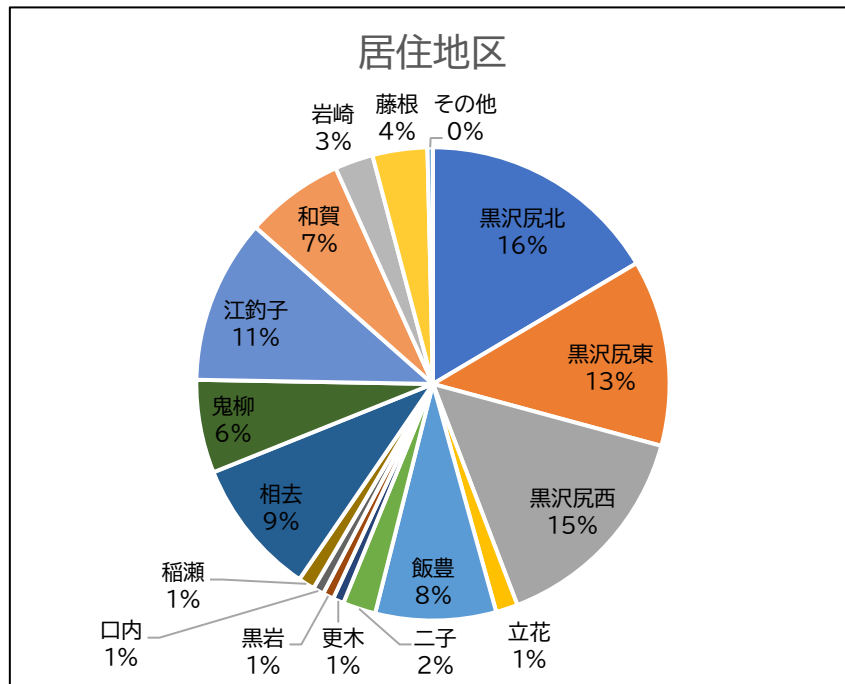
年齢・性別

- ・年齢、性別共に大きな回答差はなかった。



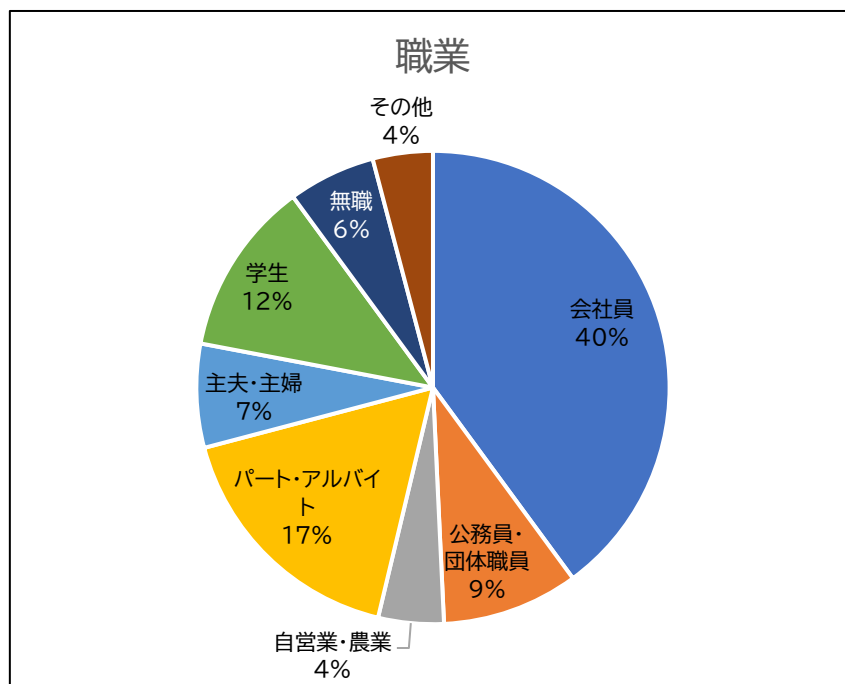
居住地区

- ・まちなかの比率が大きいが、人口比率とおおむね一致するような回答数だった。



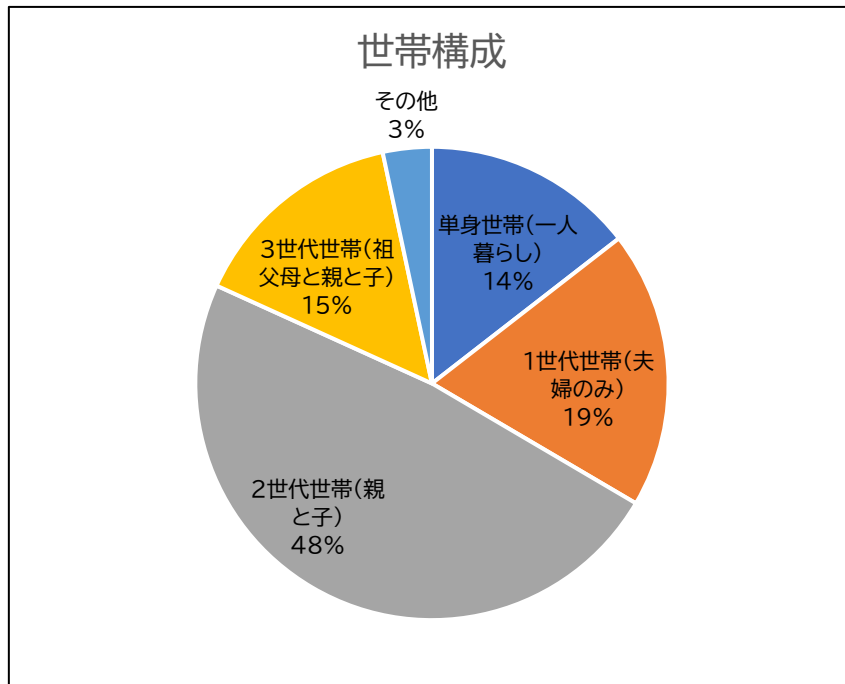
[その他] 山形県米沢市 (1)

職業



[その他] 技能実習生 (1)、無回答 (10)

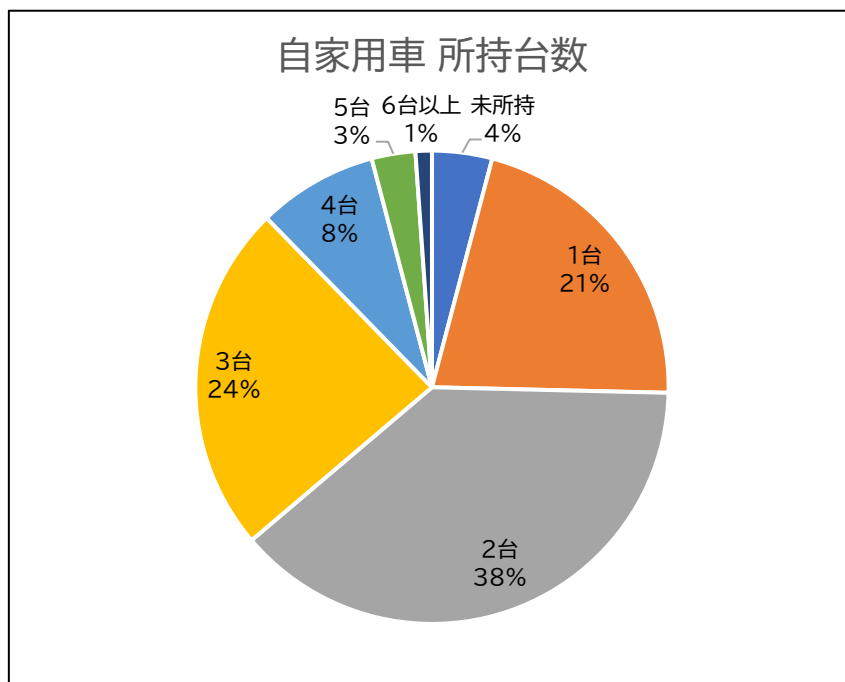
世帯構成



[その他] 4世代世帯(1)、シェアハウス(1)、義父母・夫婦(2)、同棲(1)、母親・兄2人(1)、友達(1)

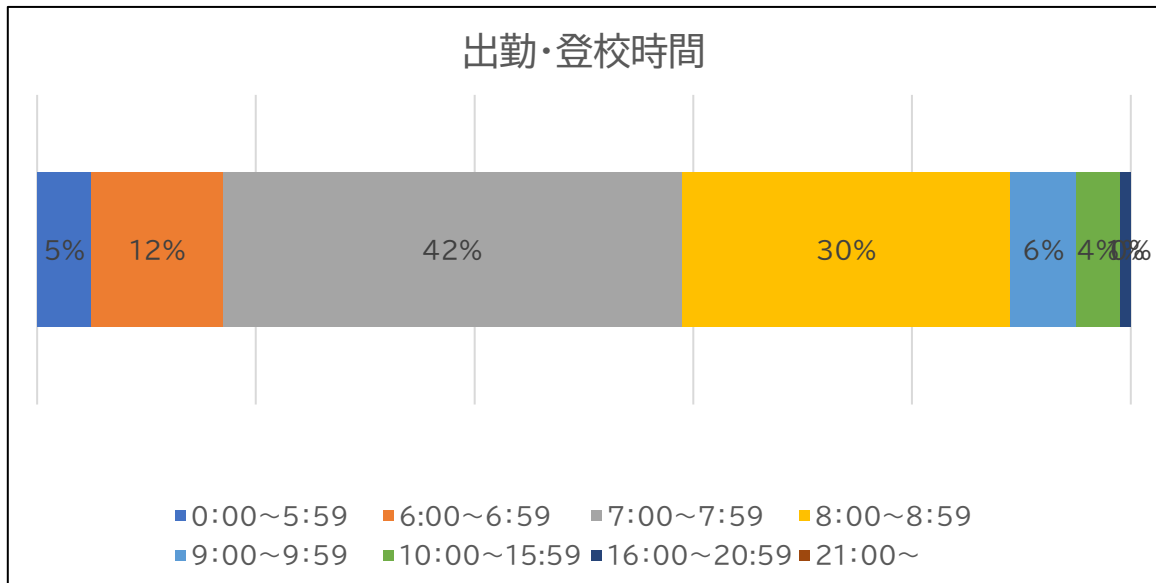
自家用車の所有台数

・ 9割以上が自家用車を所有しており、複数台の回答は世帯で1人1台所有しているものと考えられる。



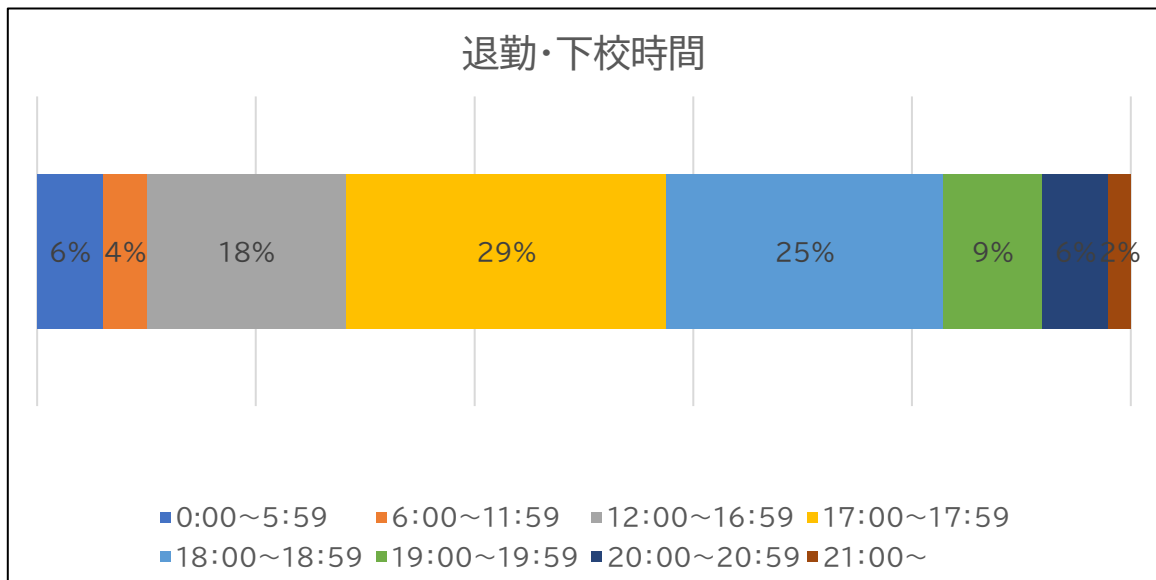
出勤・登校時間

- ・ 7時～8時台の出勤・登校が7割、早番や夜勤帯が3割となっている。



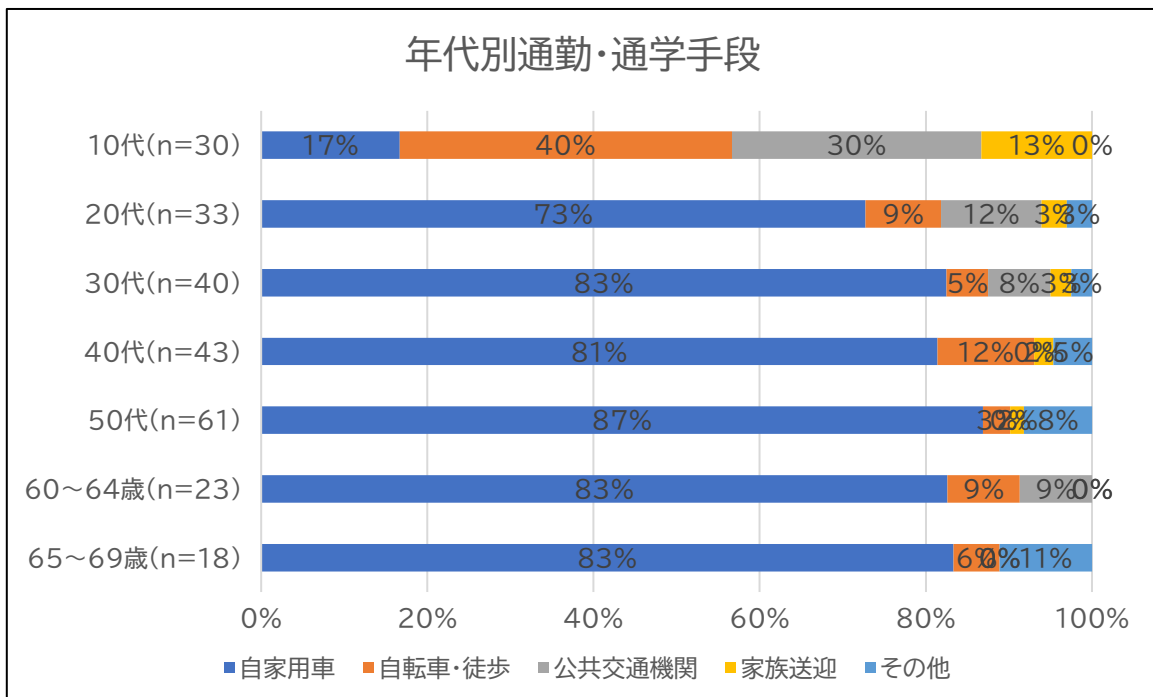
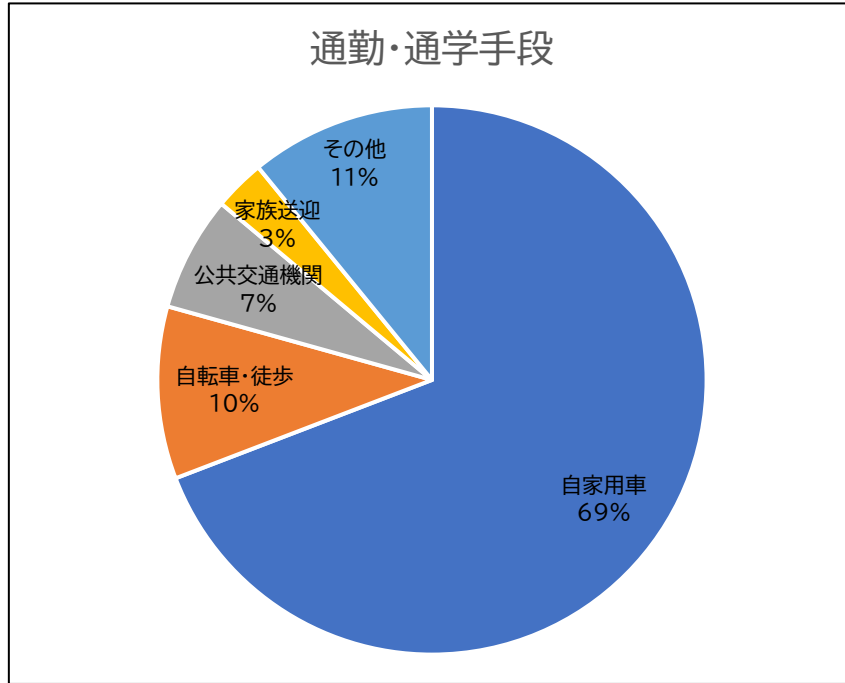
退勤・下校時間

- ・ 17時～18時台の退勤・下校が5割程度となっている。
- ・ 12時～16時台が18%となっているが、パート・アルバイトや早番の方が退勤する時間帯と考えられる。



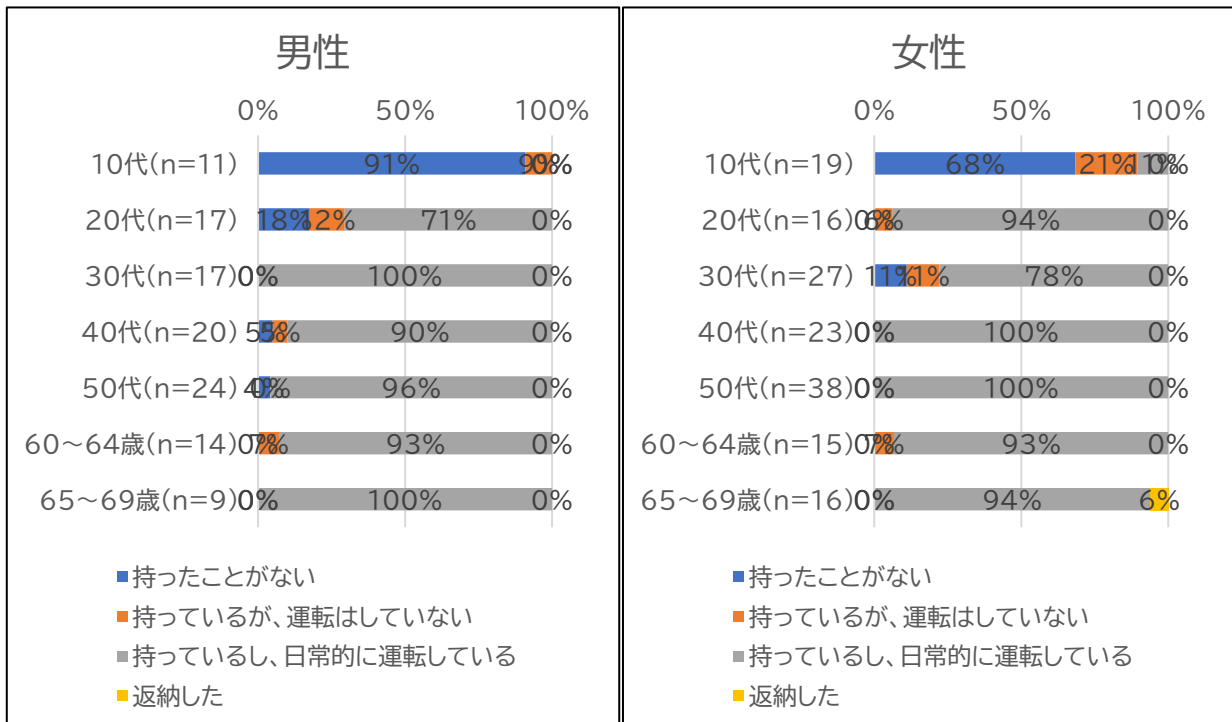
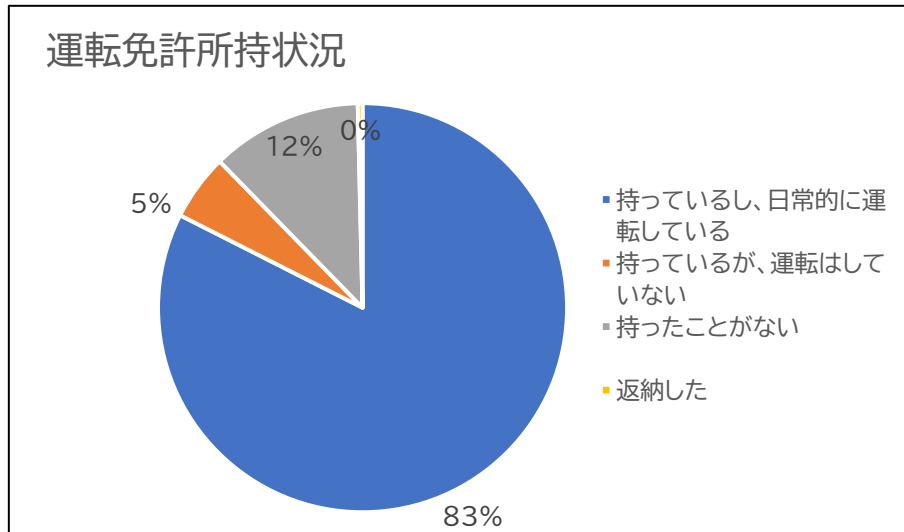
通勤・通学手段

・通勤手段は自家用車が8割程度を占めており、通学手段は自転車・徒歩・公共交通機関合わせて7割となっている。



運転免許所持状況

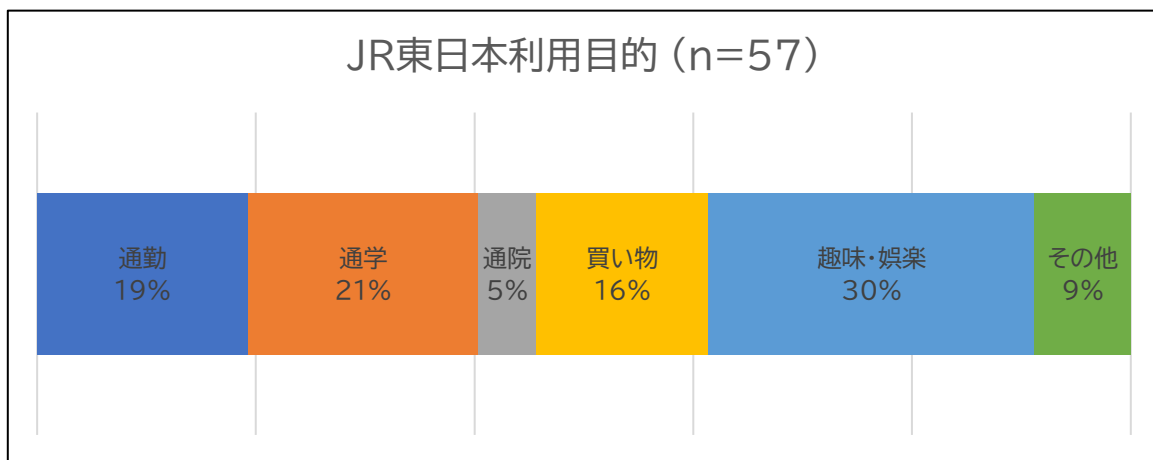
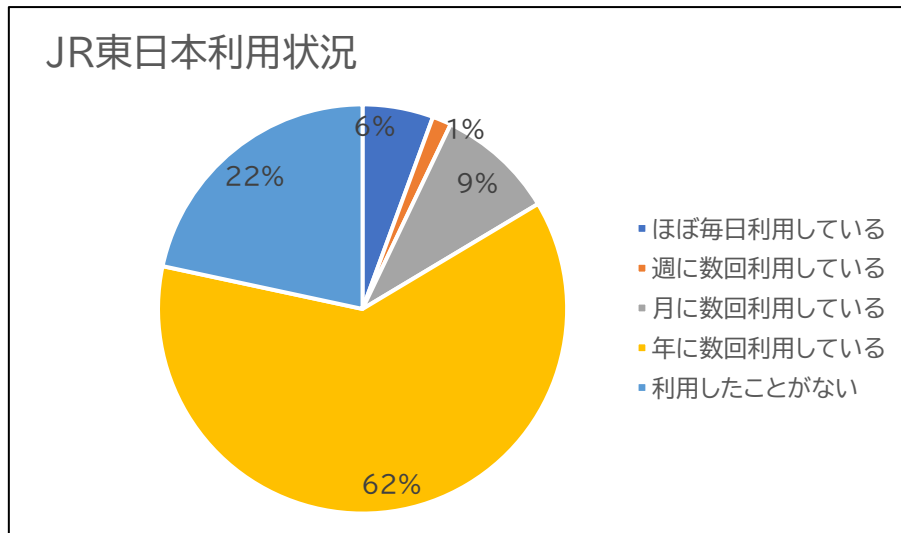
- ・全体では、8割以上が免許を持ち日常的に運転している。
- ・「持ったことがない」のほとんどは10代の学生となっている。



- ・40代~60代までは男女ともにほとんどが免許を持ち、日常的に運転している。
- ・20代では男性の方が「持ったことがない」「持っているが、運転はしていない」の割合が高い。30代ではその逆となっている。

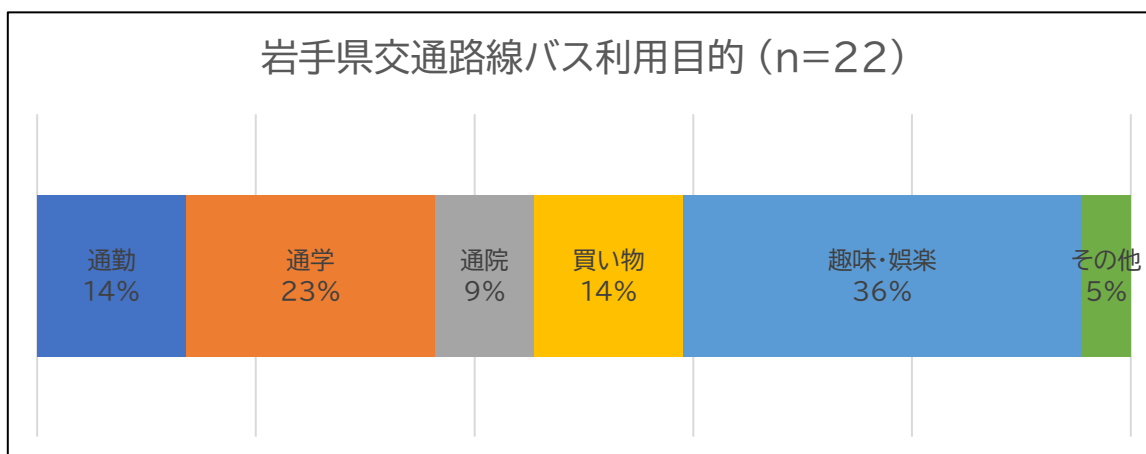
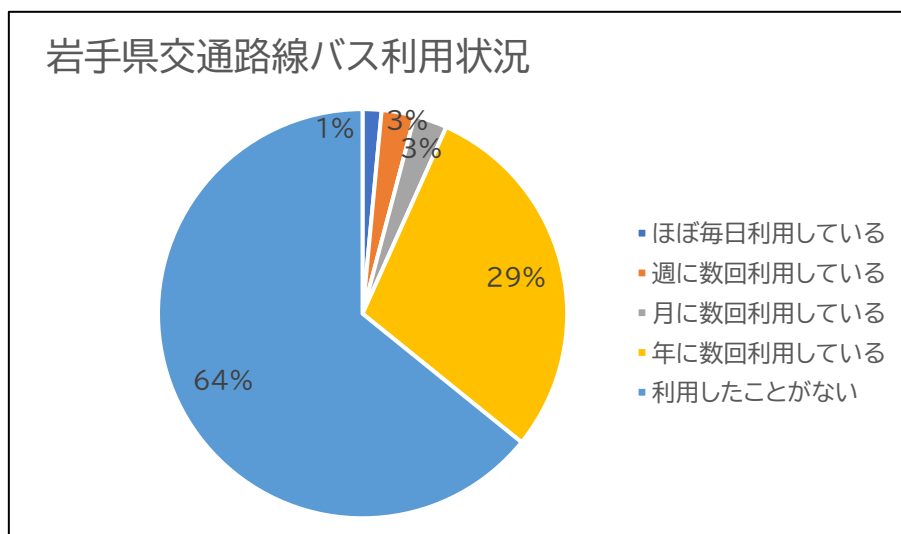
JR 東日本利用状況

- ・「年に数回利用している」が6割であり、県外への旅行や遠征等で主に新幹線が利用されているもの。
- ・「ほぼ毎日利用している」と回答した人は、通勤・通学での利用となっている。
- ・主となる公共交通であるため、「利用したことがない」という回答が2割と他の公共交通より少なかった。



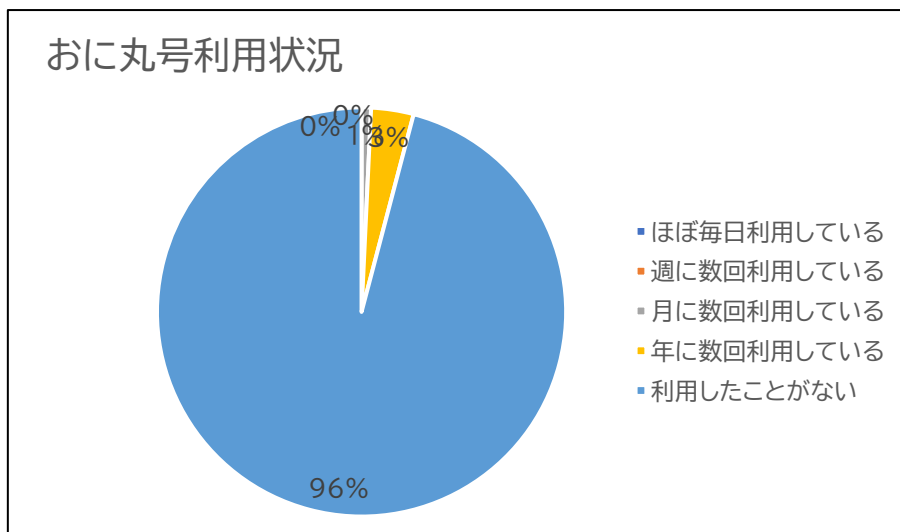
岩手県交通路線バス利用状況

- ・「ほぼ毎日利用している」と回答した人は、通勤・通学での利用となっている。
- ・「年に数回利用している」と回答した人は、趣味・娯楽での利用が多かった。



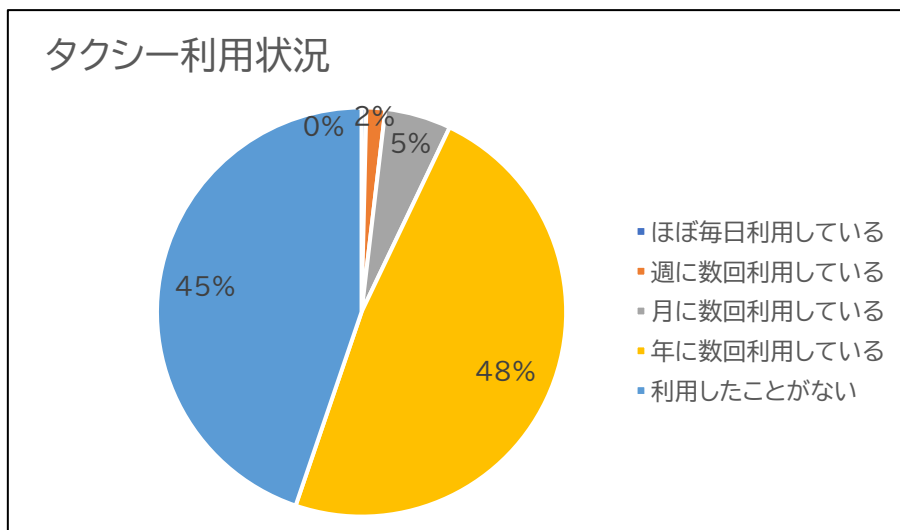
おに丸号利用状況

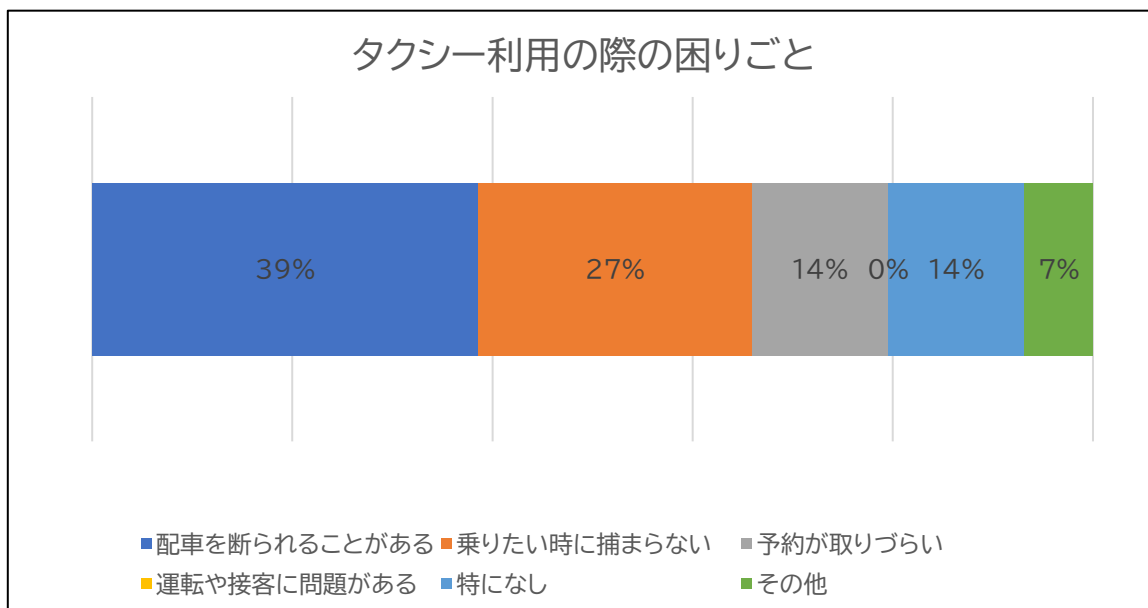
- ・ほとんどの市民が利用したことがないと回答している。



タクシー利用状況

- ・「年に数回利用している」と回答した人が半数であり、車を運転できない状況で利用されていることが多かった。

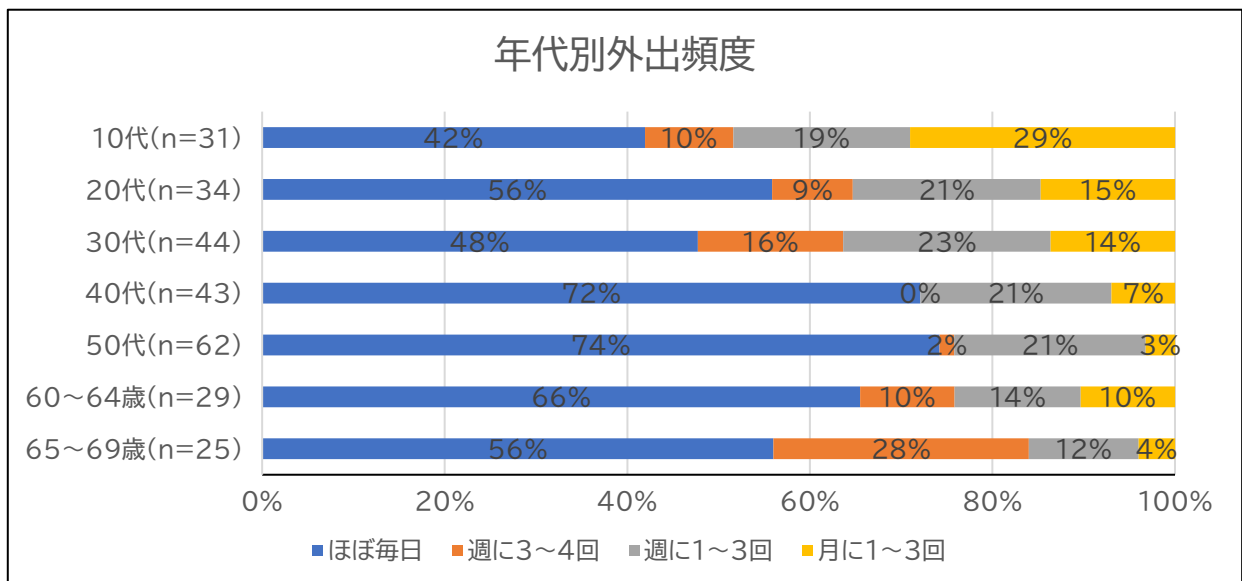
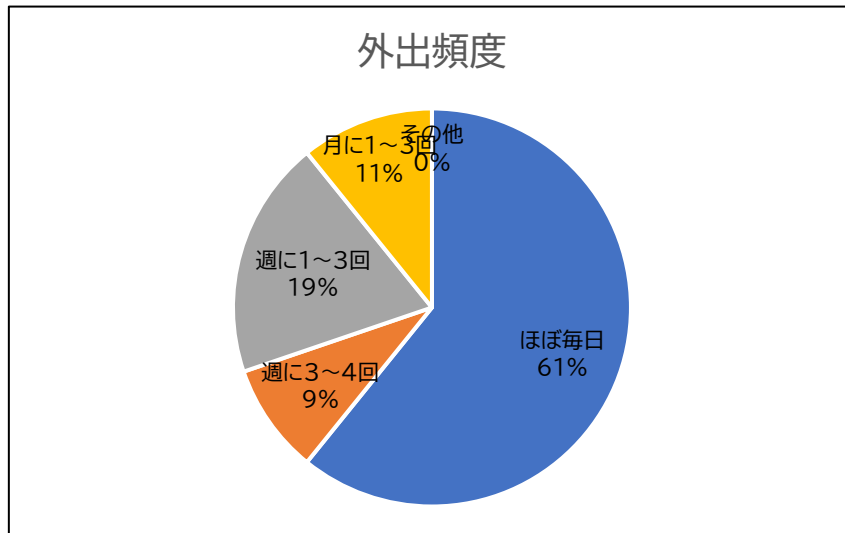


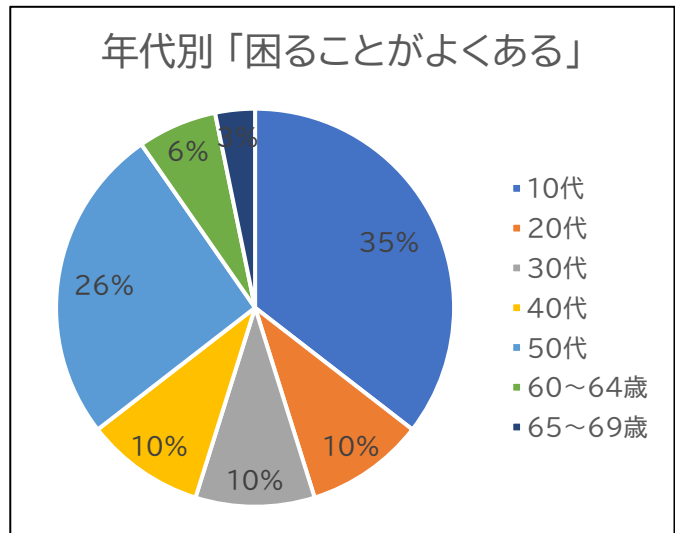
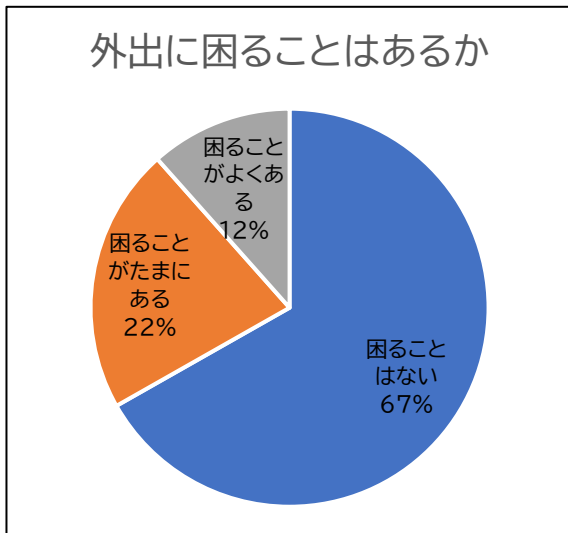


- ・ タクシー利用の際に困ったことがあるかという質問に対して、乗りたいときに捕まらない、配車を断られることがあるという回答が多かった。
- ・ 需要がひっ迫しているという事業者ヒアリングでの内容と合致するものである。

外出状況

- ・どの世代も6～8割が週に毎日～数回はお出かけをしている。
- ・10代～30代で月に1～3回が多いが、恐らく通勤・通学を除いて回答したものと思われる。





→ 「困ることがよくある」「困ることがたまにある」と回答した人

どんな時に困るか

通勤	13
通学	11
通院	15
買い物	34
趣味・娯楽	45
公共施設利用	14
その他	7

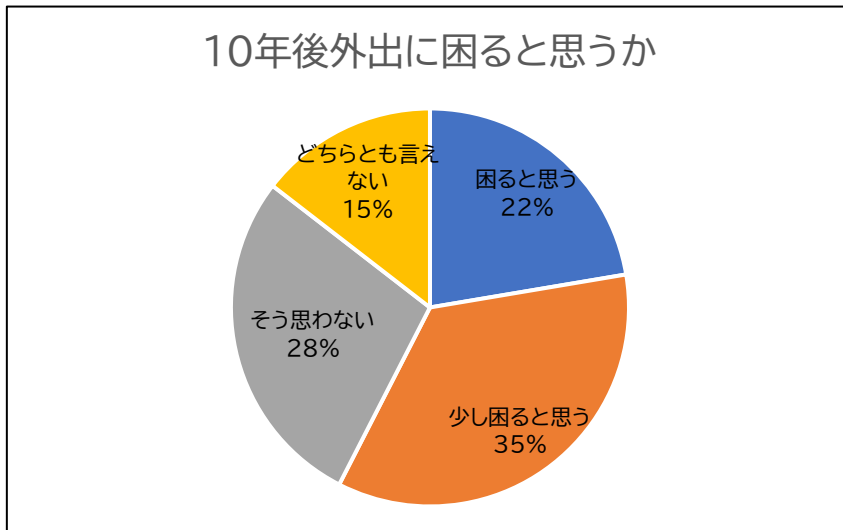
どうしているか

家族に送迎してもらう	55
タクシーを利用する	25
近所の人や知人に送ってもらう	4
徒歩又は自転車を利用する	29
外出するのを控える	19
その他	5

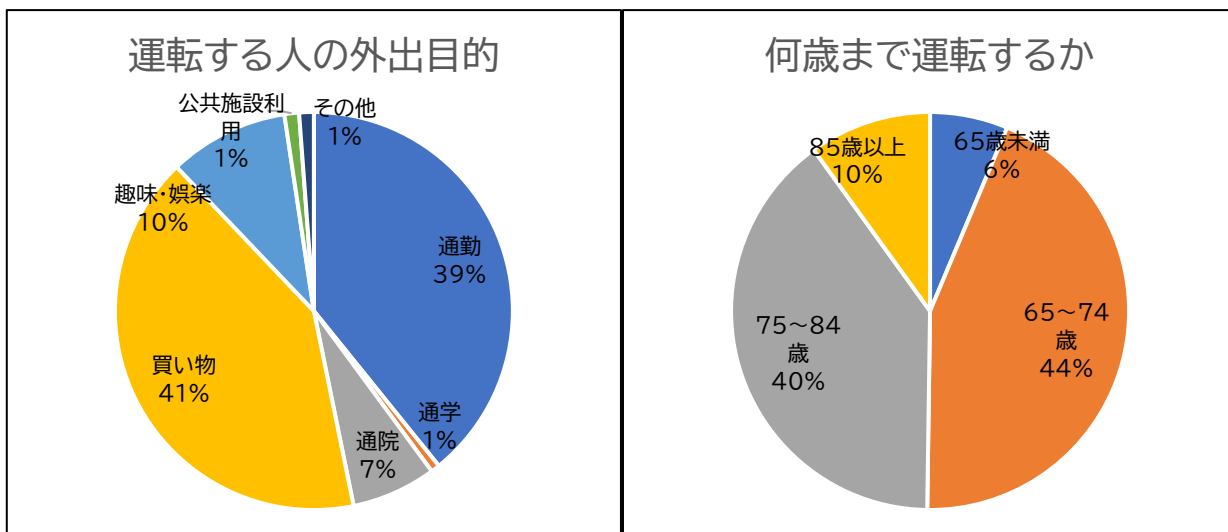
↓
でかけるのをバスの時間に合わせている（1）、駅で待ってる（1）、運転代行（1）、徒歩（1）、公共交通機関を利用する（1）

- ・「困ることがよくある」と回答したうち、60代が約3.5割を占めているが、運転免許はほとんどの方が持っていて日常的に運転しているため、運転できないとき＝お酒を飲むときの交通手段がなくて困っていると考えられる。
- ・どんな時に外出に困るかという質問では、趣味・娯楽、買い物で困ることが多く、趣味・娯楽については10代と50代の割合が多かった。
- ・10代は運転免許を持たない学生が、休日や放課後等に遊びに行く際の交通手段がないものと考えられる。
- ・その他では、「夜飲み会に行くときと変えるときの交通手段がない」「旅行に行くときに北上駅までの交通手段がない」などが挙げられた。

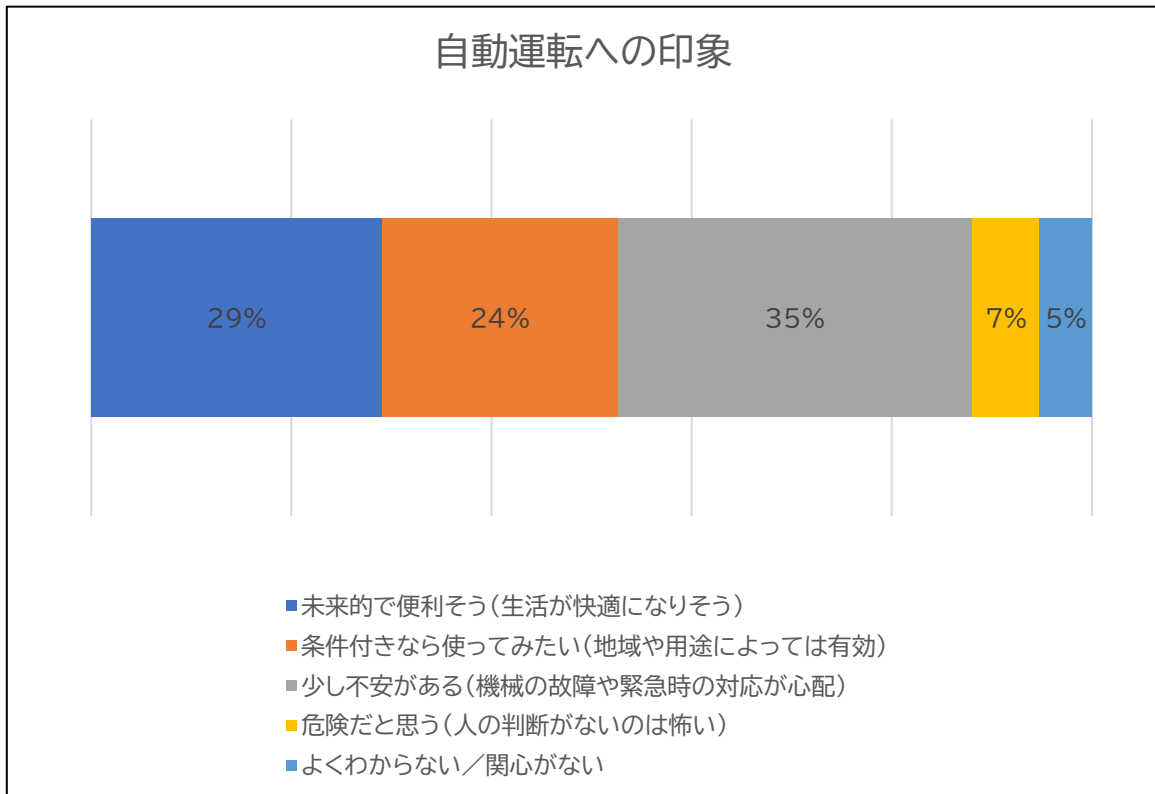
→ 「困ることはない」と回答した人



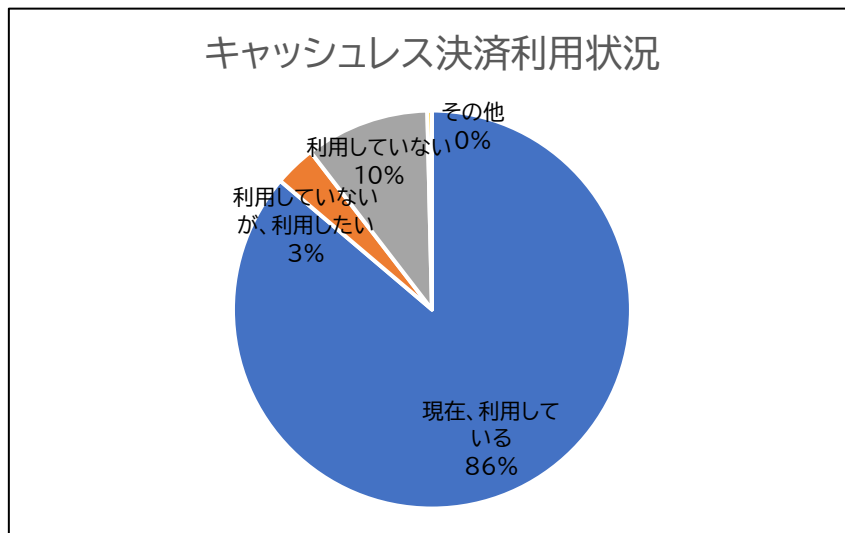
運転免許を持っている方への質問



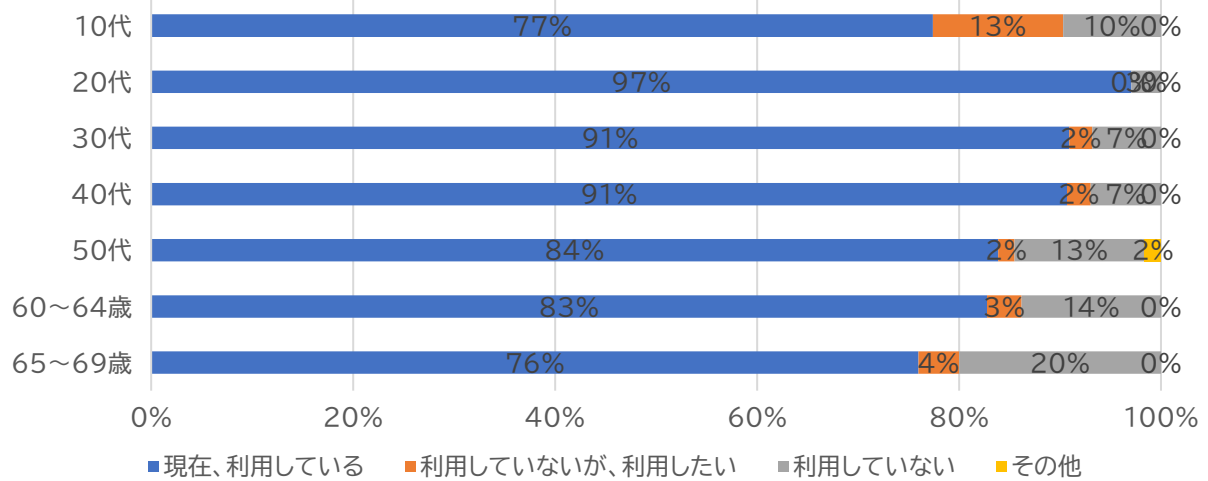
自動運転への印象



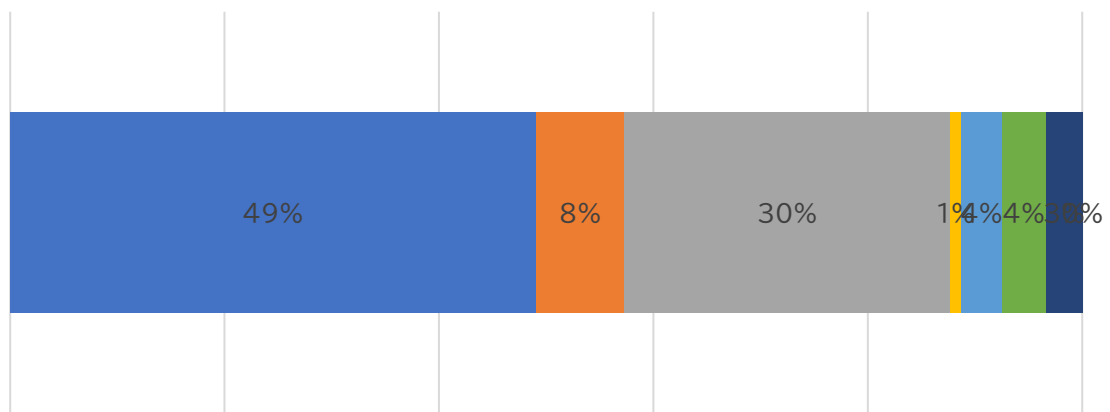
キャッシュレス決済について



キャッシュレス決済利用状況



公共交通へのキャッシュレス導入



- とても便利になると思う(積極的に利用したい)
- まあ便利だと思う(機会があれば使いたい)
- 現金と併用できるなら問題ない
- キャッシュレス決済には不安がある(使い方がわからない/セキュリティが心配)
- 現金の方が安心なので、キャッシュレスは使いたくない
- すでにキャッシュレス決済を日常的に使っているので歓迎する
- 特に興味はない/どちらでもよい
- その他

公共交通を利用してみたいくなる取り組み

- ・ポイントやマイルがたまり、クーポンやP a y P a yポイントなどに交換できる
- ・飲食店などのクーポン付きの乗車券
- ・シルバー割、敬老パス、学割
- ・スタンプラリー、ネコ駅長、ラッピング車両、乗車体験会などのイベント
- ・料金が上がってもいいので、夜の運行
- ・無料乗車D a y
- ・本数を増やしてほしい

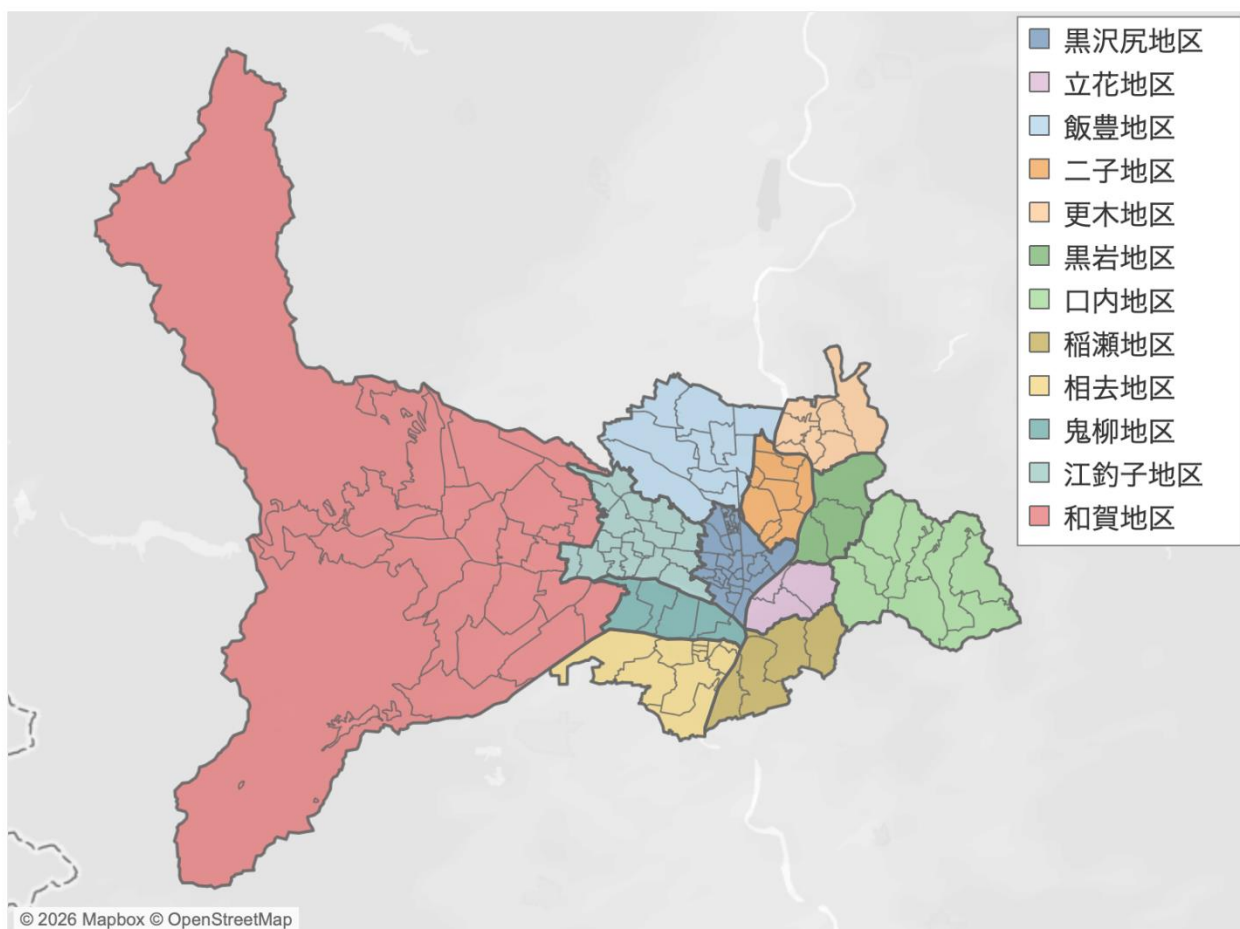
その他ご意見やご要望等

- ・現状のダイヤの改正、特に遅延しても職場や学校に遅刻しないようなダイヤ
- ・おに丸号の本数を増やしてほしい
- ・しらゆり地区への路線の検討
- ・バスがどう走っているかわからない
- ・電車、バスの本数が少ない
- ・市内循環バス
- ・利用補助や助成
- ・免許返納しても安心して外出できる環境の整備

交通空白地の調査

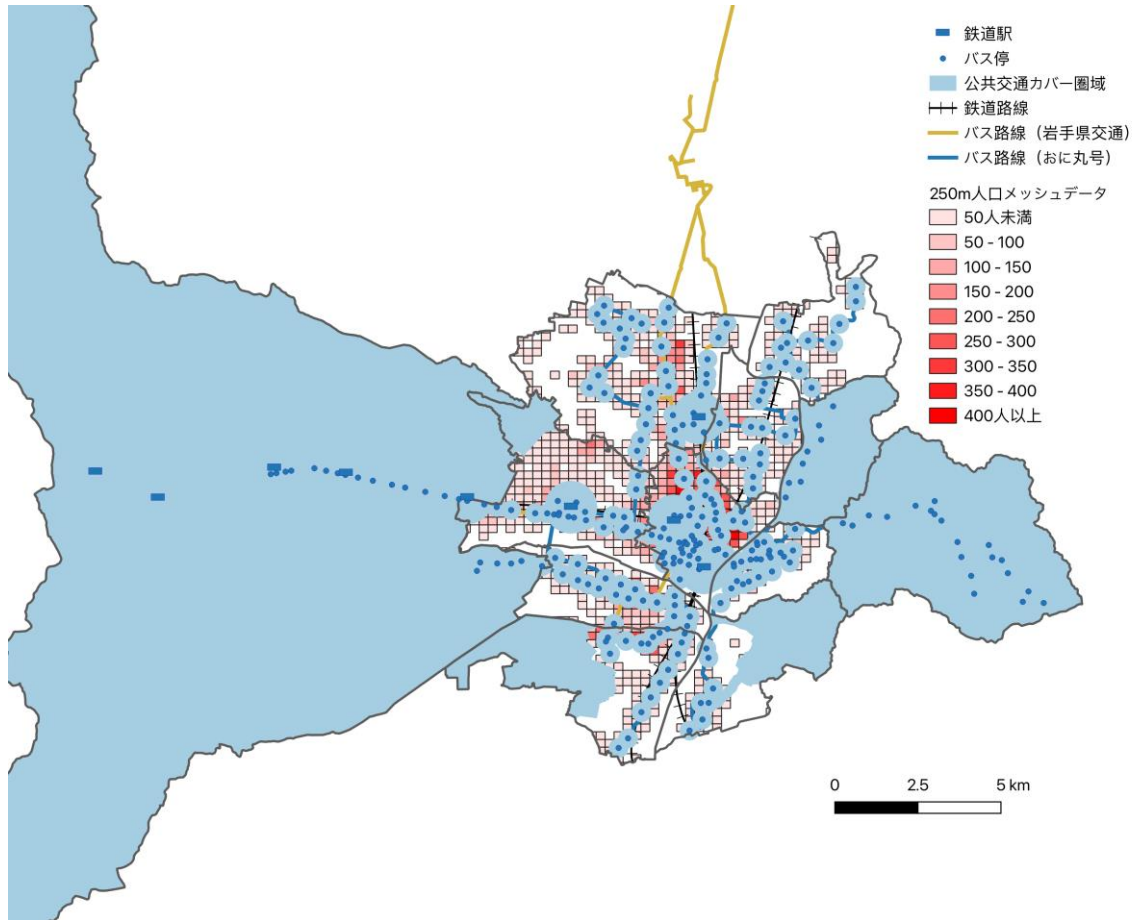
人口データより、行政区ごとに公共交通カバー率及び交通空白地の調査を行ったもの。
この調査では下図のとおり12地区にわけて調査を行った。

公共交通カバー圏域は、①バス停留所から300m圏内 ②鉄道駅から800m圏内 ③
デマンド交通運行圏内をとしている。



(1) 公共交通カバー率

公共交通カバー率は、市全体では78.1%となっており、飯豊地区と更木地区では60%を下回っています。

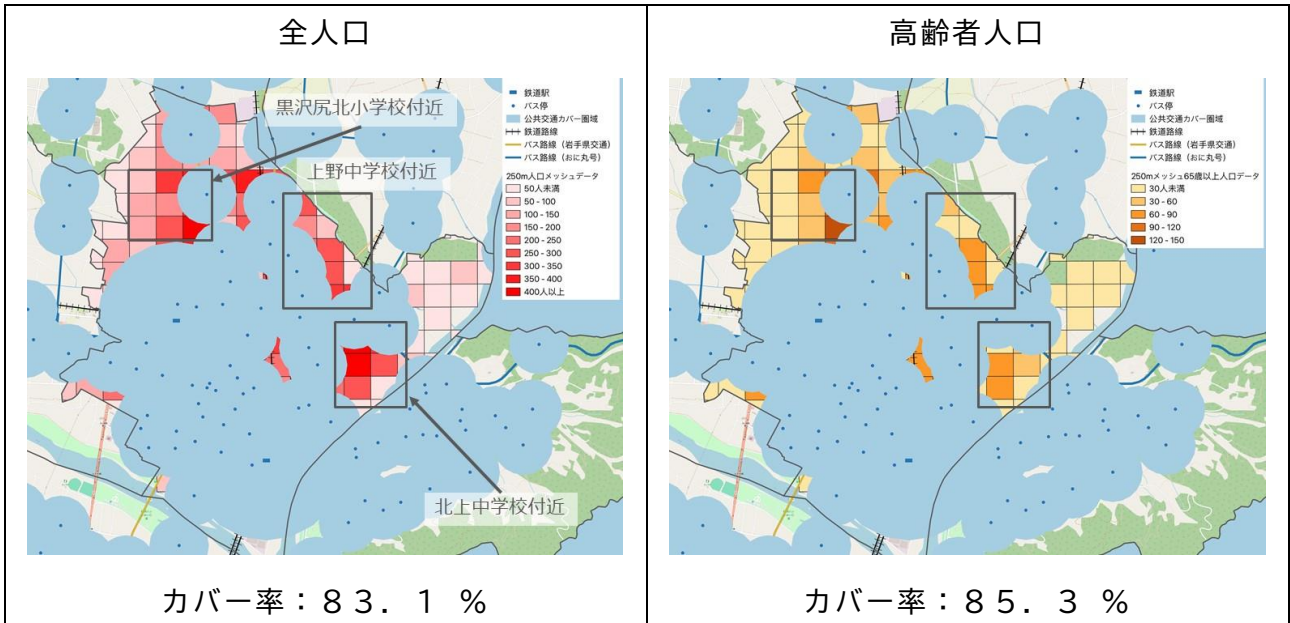


地区名	総人口（人）	公共交通カバー圏域の人口（人）	公共交通カバー率（%）
全域	91,667	71,597	78.1 %
黒沢尻地区	33,999	28,249	83.1 %
立花地区	1,848	1,723	93.2 %
飯豊地区	11,522	6,847	59.4 %
二子地区	3,493	2,136	61.1 %
更木地区	958	536	55.9 %
黒岩地区	858	858	100 %
口内地区	1,256	1,256	100 %
稲瀬地区	731	618	84.6 %
相去地区	7,512	5,959	79.3 %
鬼柳地区	6,083	4,374	71.9 %
江釣子地区	11,972	7,607	63.5 %
和賀地区	11,434	11,434	100 %

(2) 交通空白地の分析

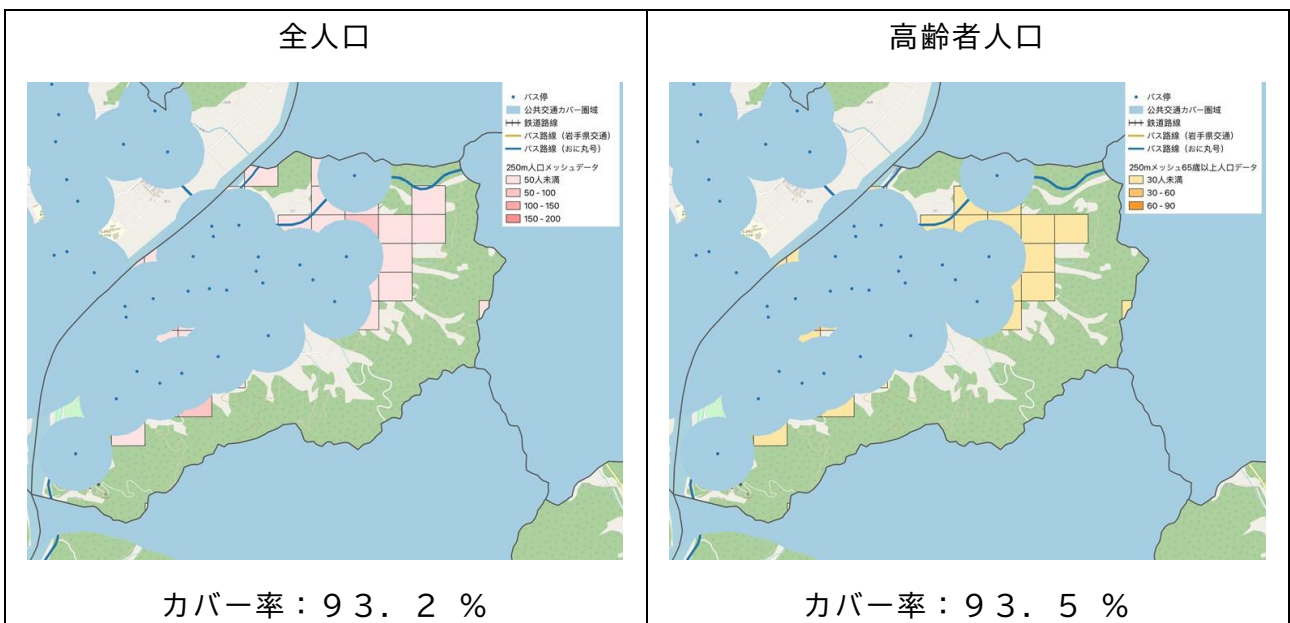
■ 黒沢尻地区

交通空白地は黒沢尻北小学校・上野中学校・北上中学校の周辺に点在している。
これらのエリアはいずれも人口が100人以上であり、高齢者も一定数居住している。



■ 立花地区

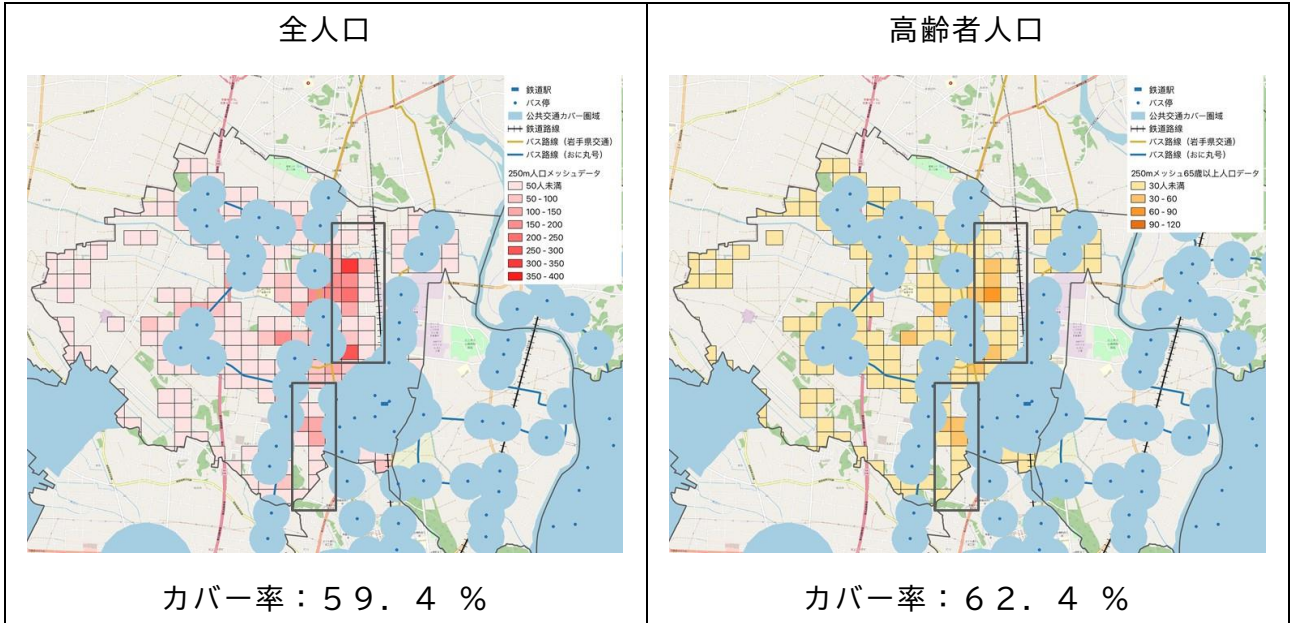
立花岩崎線・口内線で居住区がカバーされており、公共交通カバ－率が93%と高い。
交通空白地は人口の少ない北東エリアの山間部である。



■ 飯豊地区

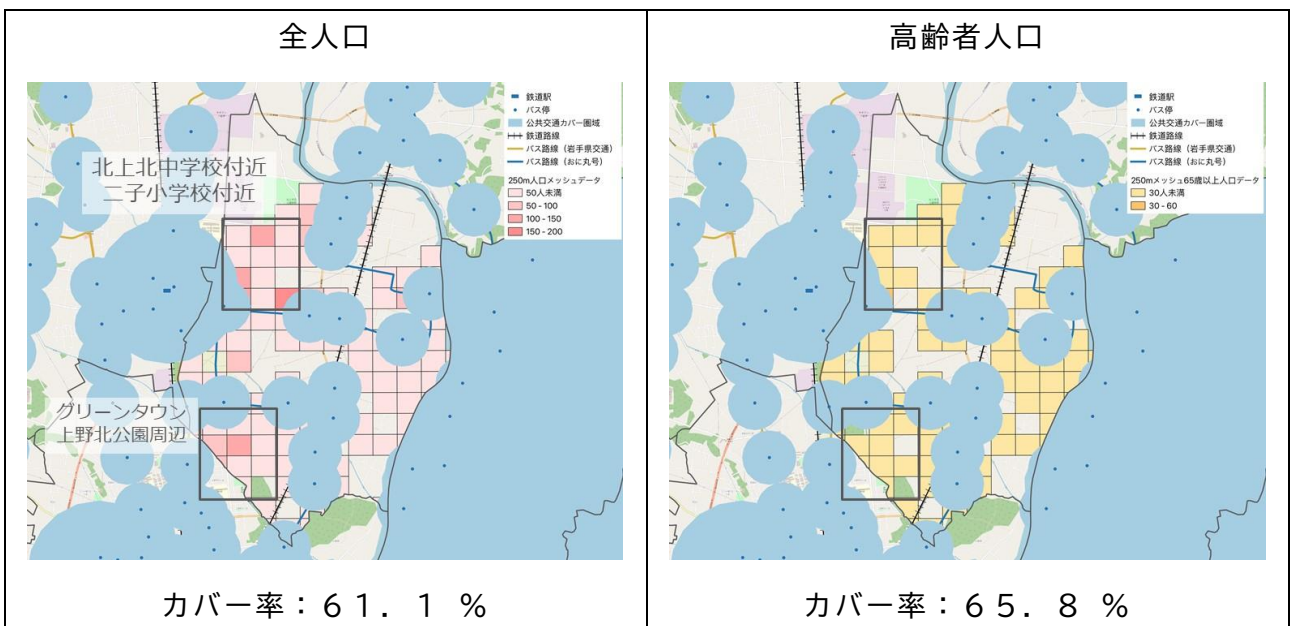
公共交通カバー率は59%と低く、交通空白地が点在している。

特に人口の多いエリアは「石鳥谷線と成田線の間」および「飯豊黒岩線と石鳥谷線の間」の2箇所である。



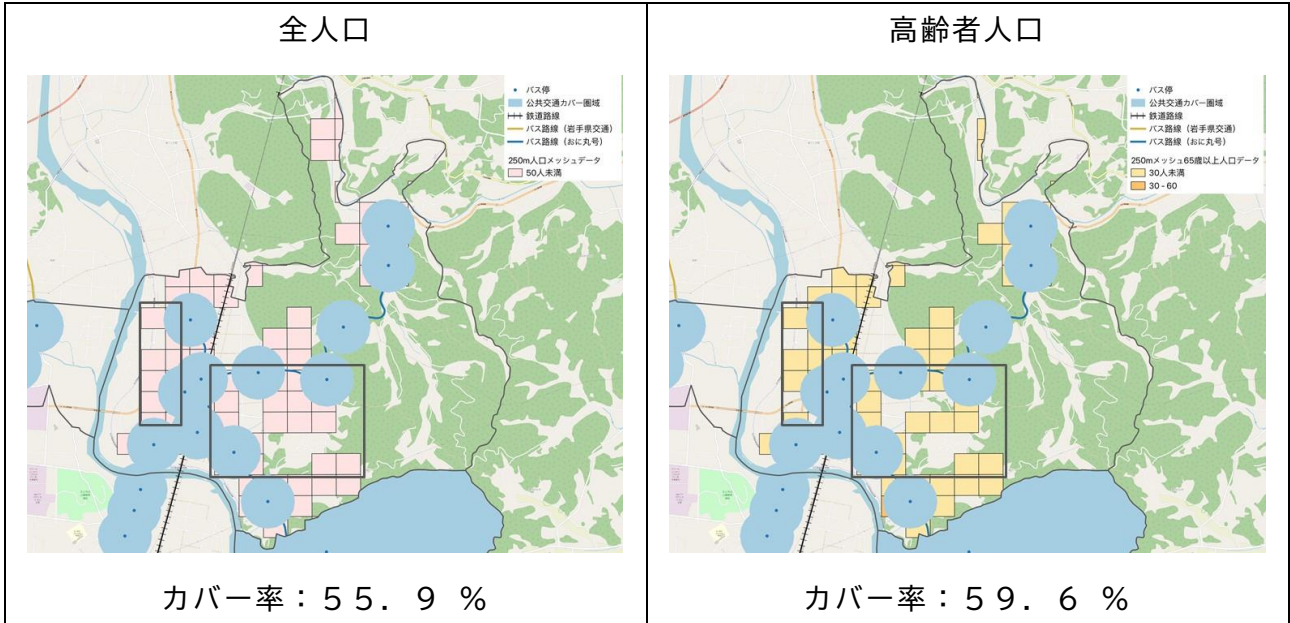
■ 二子地区

北上北中学校・二子小学校付近、およびグリーンタウン上野北公園周辺が主な交通空白地となっている。当該エリアは人口100人以上の居住区であるが、高齢者は相対的に少なくなっている。



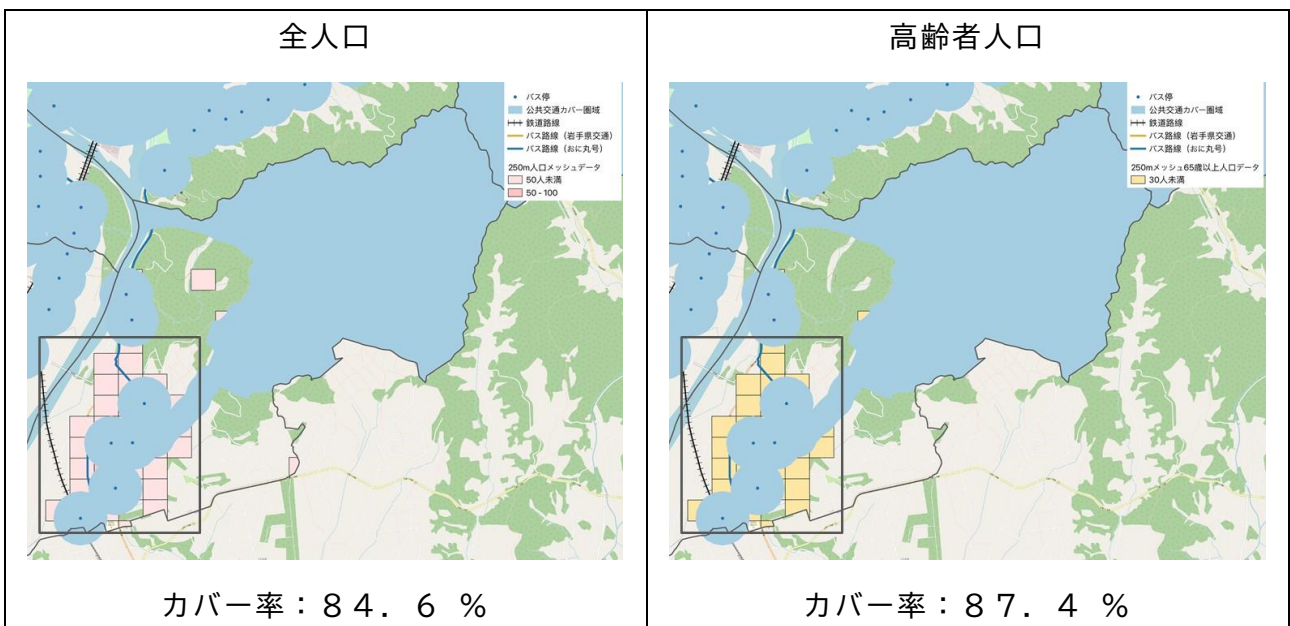
■ 更木地区

公共交通カバー率が56%と低く、既存バス路線で囲まれたエリアなどが交通空白地となっている。当該エリアは50人未満のメッシュが多く、全域にわたって公共交通サービス圏域外が点在している。



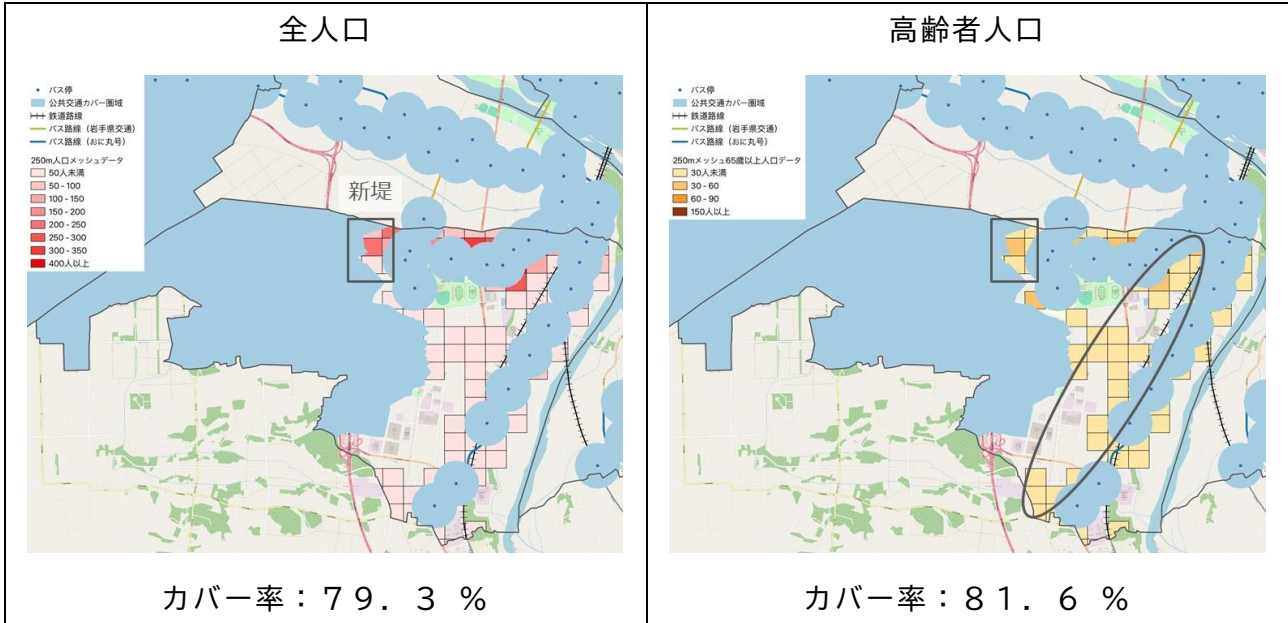
■ 稲瀬地区

デマンド交通が導入されており、カバー率は85%と高いが、地区南西側の一部が交通空白地となっている。空白地内の人口は1メッシュあたり50人未満（高齢者は30人未満）となっており、人口密度は低い傾向にある。



■ 相去地区

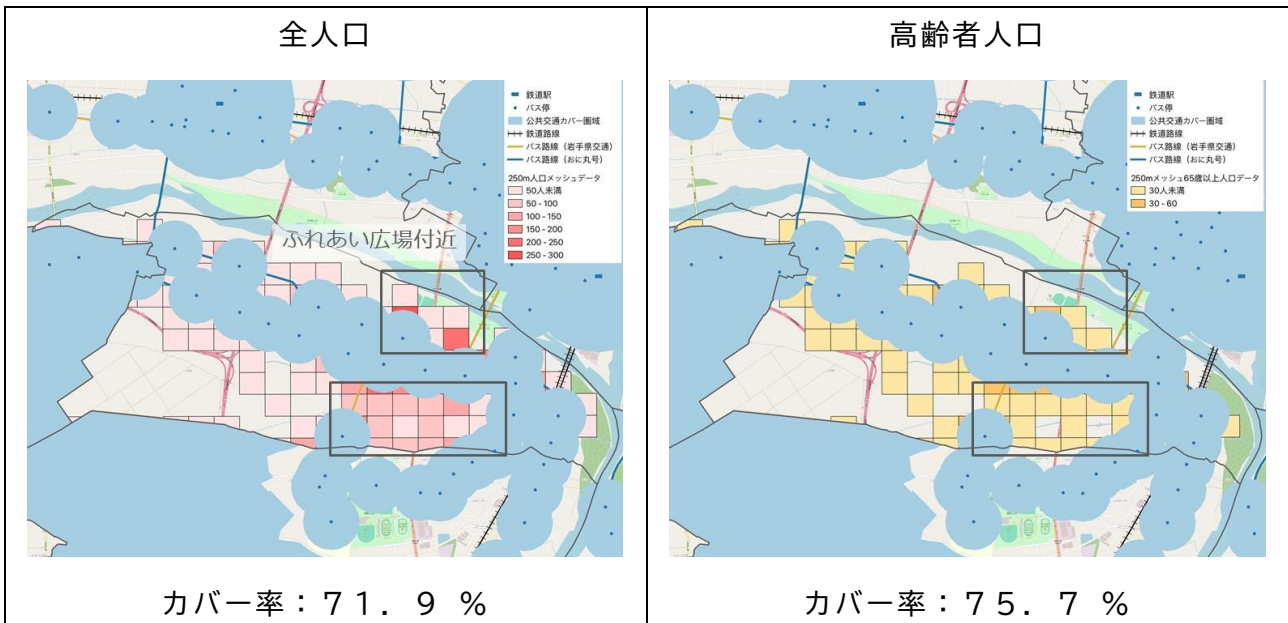
デマンド交通が導入されており、カバー率は79%であるが、相去線の西側などが交通空白地となっている。特に、新堤付近は人口200人以上となっているが、サービス圏域外となっている。



■ 鬼柳地区

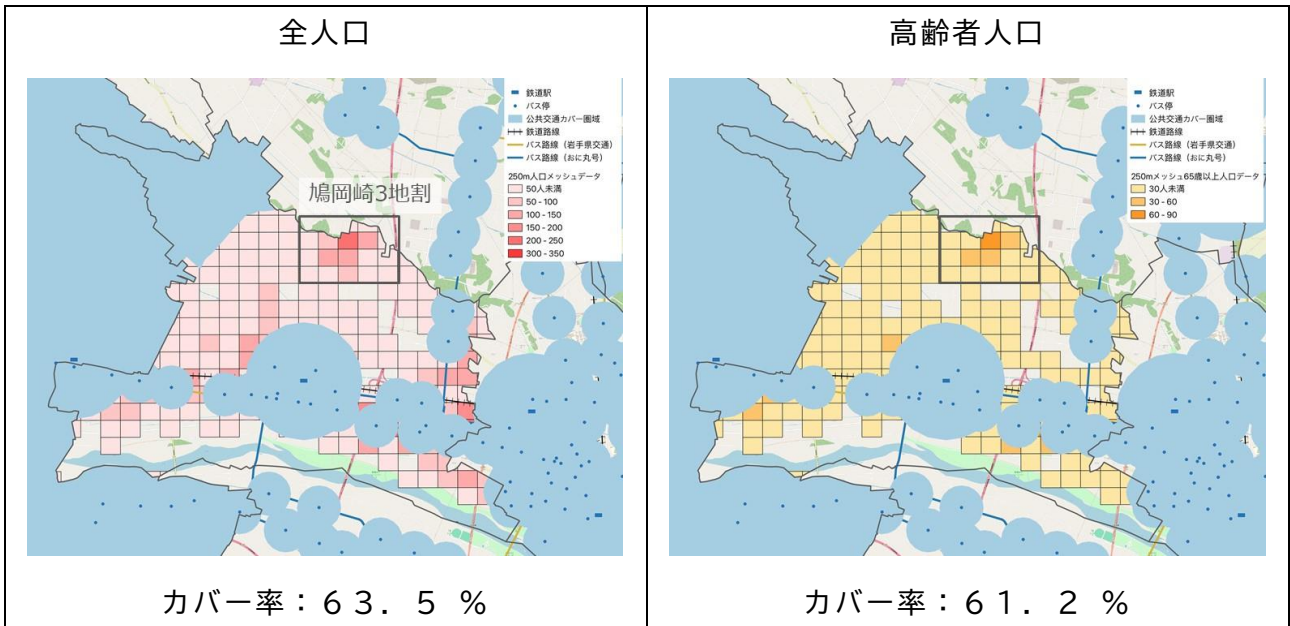
ふれあい広場の周辺および翔南高校線に囲まれたエリアが主な交通空白地となっている。

当該エリアは人口100人以上の居住区が含まれるが、高齢者の多くは圏域内に住んでいる。



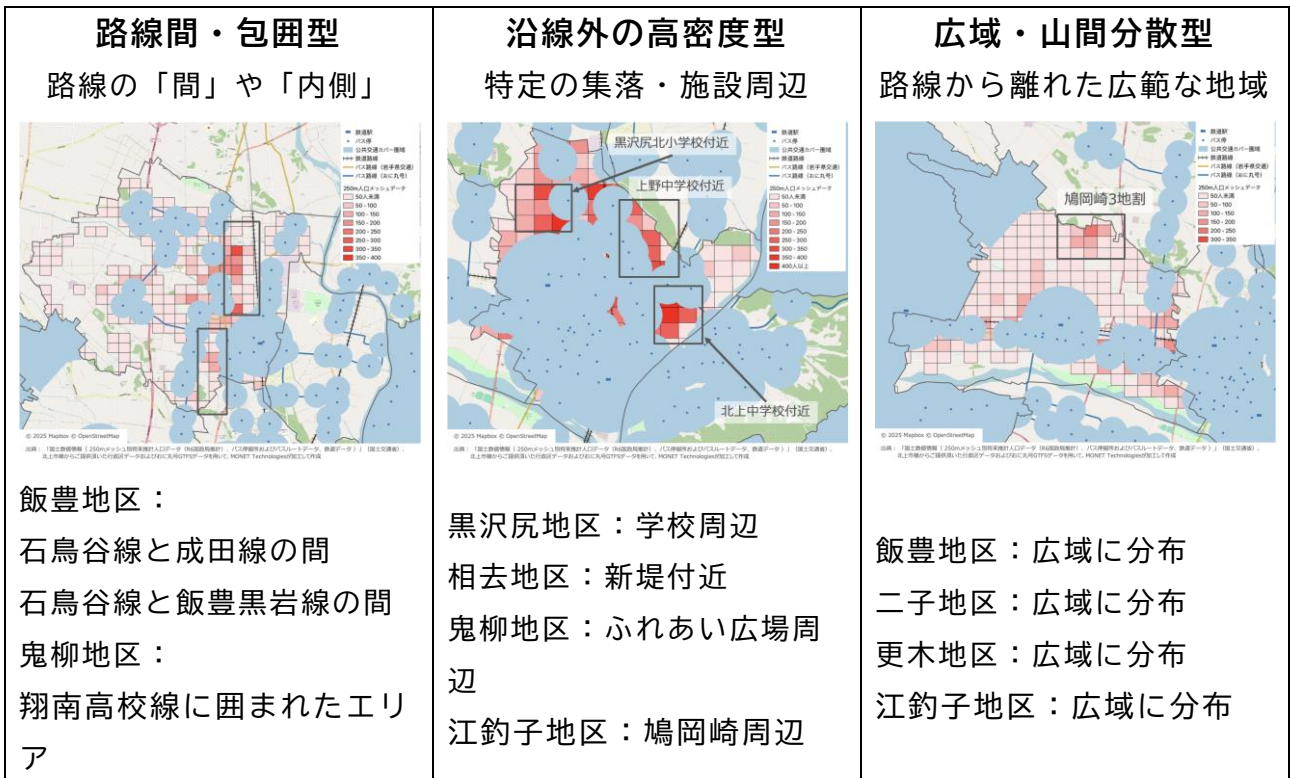
■ 江釣子地区

交通空白地は、主要道路沿いのバス路線から離れた北側および南側に分布している。特に、鳩岡崎3地割は人口が多く、高齢者も100人以上居住している。



■ 北上市の交通空白地の特徴

交通空白地にはいくつかの特徴があり、以下の3タイプに分けられる。

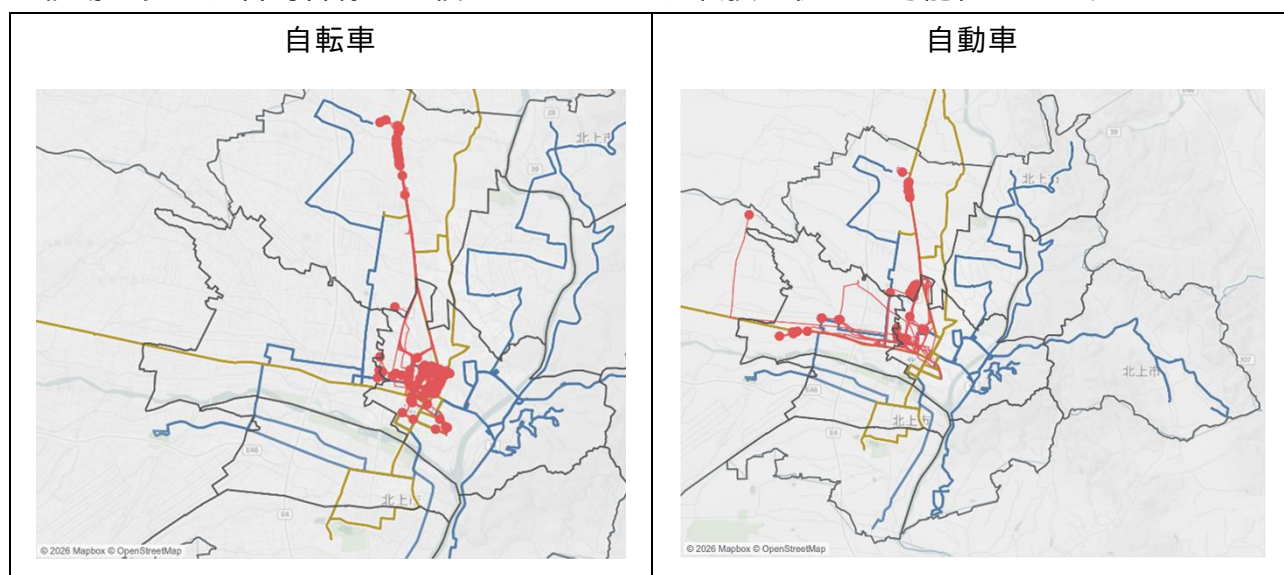


高校生の通学状況の調査

人流データより、市内4高校の通学状況について調査・分析、各高校へのアンケートにより通学手段の調査を行ったもの。

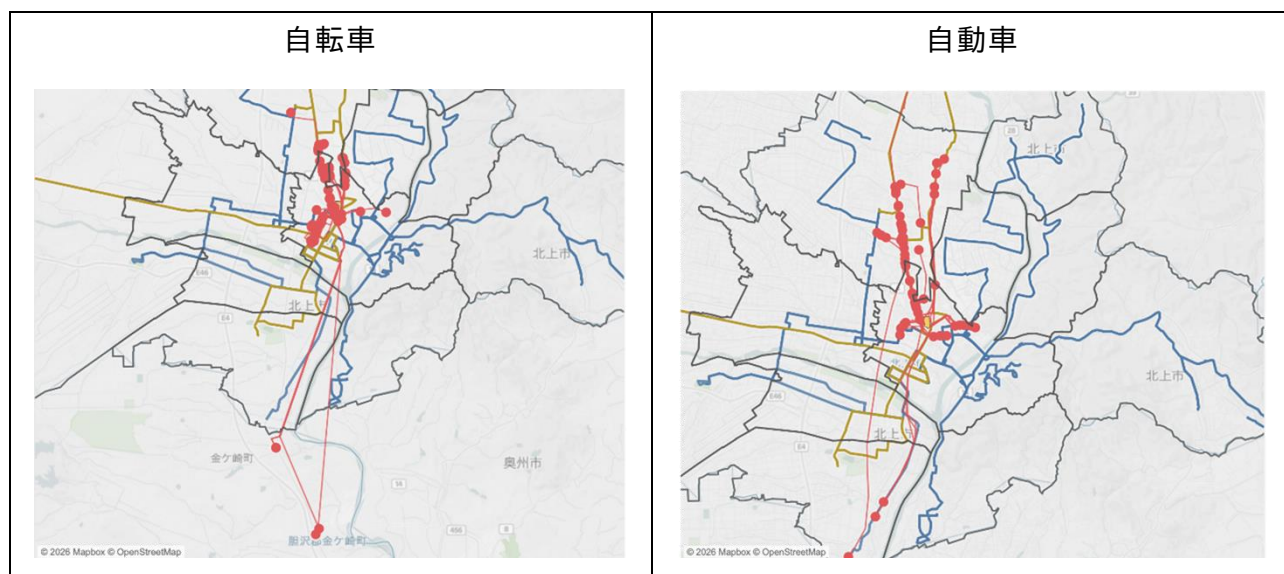
■ 専修大学北上高等学校

専修大学北上高等学校は41%が自転車、29%が鉄道、22%が家族送迎（自家用車）で通学している。自転車・自動車ともに、黒沢尻地区と飯豊地区を出発/到着とする移動が多く、石鳥谷線と重複しているため、転換を促せる可能性がある。



■ 黒沢尻北高等学校

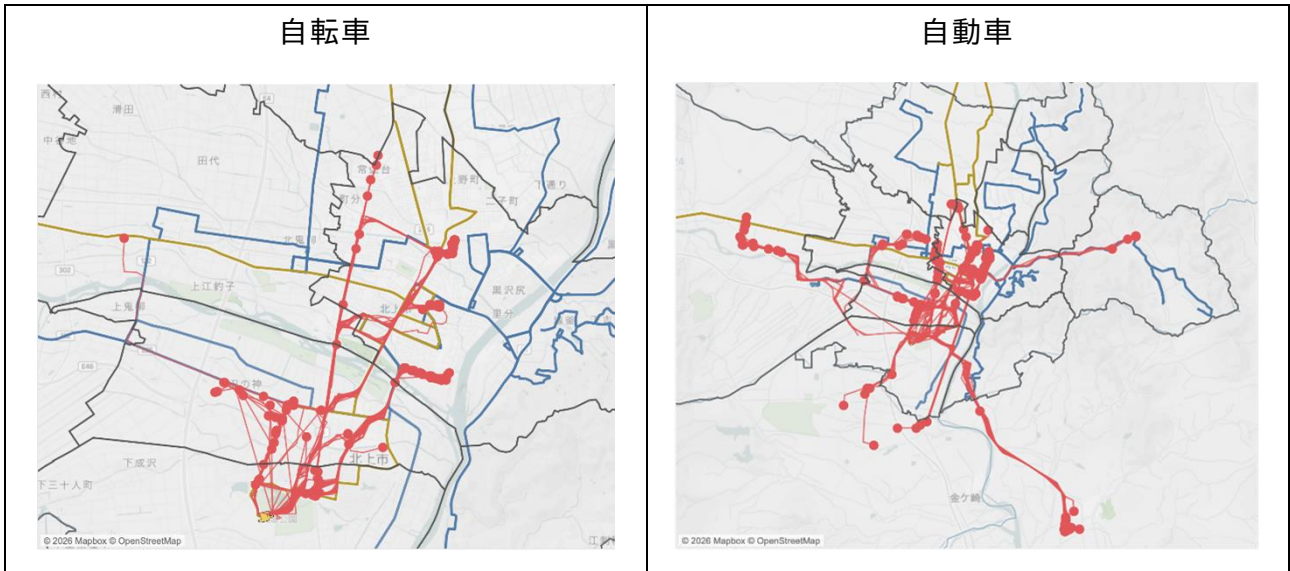
黒沢尻北高等学校は44%が自転車、27%が家族送迎（自家用車）で通学している。自転車・自動車ともに、黒沢尻地区と飯豊地区を出発/到着とする移動が多く、石鳥谷線・成田線と重複しているため、転換を促せる可能性がある。



■ 北上翔南高等学校

北上翔南高等学校は37%が自転車、36%が家族送迎（自家用車）で通学している。自転車は、黒沢尻地区と鬼柳地区、相去地区を出発/到着とする移動が多いが、軌跡がバス路線と被っていない。北上翔南高校線の利用も、乗り換えが必要となっており、利用の障壁となっている可能性がある。

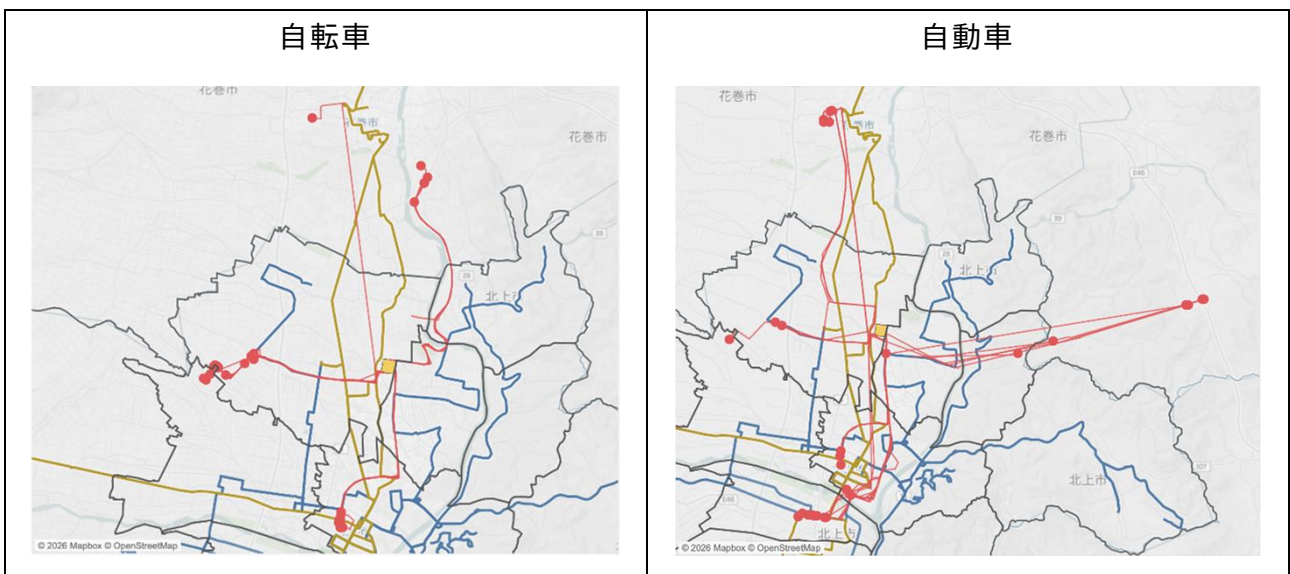
自動車は、黒沢尻地区と和賀地区、江釣子地区を出発/到着とする移動が多い。北上駅が徒歩圏内でない黒沢尻地区の住民や、江釣子地区・和賀地区の住民は転換が難しい。



■ 黒沢尻工業高等学校

黒沢尻工業高等学校は42%が自転車、38%が鉄道、12%が家族送迎（自家用車）で通学している。

自転車・自動車ともに、飯豊地区、花巻市を出発/到着とする移動がみられる。移動軌跡と既存路線が重複しておらず、バス利用が困難であると想定される。



北上市地域公共交通計画2026-2030
令和8（2026）年3月発行

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

TEL 0197-64-2111（代表）