

北上市地域公共交通計画 2026—2030

令和8年3月

北上市地域公共交通会議

はじめに

本市が目指す都市像である「あじさい都市きたかみ」実現に向けて、そのための戦略の一つである「ネットワーク」戦略を担う公共交通のマスタープランとして、これまでに平成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－」、令和4年4月に「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安心して住み続けられるよう様々な取組を行ってまいりました。



近年、利用者の減少などを背景に乗合バスの廃止や減便が相次ぎ、さらには、少子高齢化の加速、公共交通の担い手の不足、物価高騰の影響などにより、公共交通を維持・確保していくことの厳しさが増しております。その中で持続可能な公共交通ネットワークの構築が必要となっていることから、本市の地域公共交通に関する基本的な方針や目標、具体的な取組を示した「北上市地域公共交通計画2026－2030」を策定いたしました。

本計画では、目指すべき公共交通ネットワークの姿を「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」とし、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の確保を図るとともに、住民、交通事業者、市などの関係者が目的意識の共有を図り、協働しながら、利用しやすい公共交通ネットワークの実現に向けて取り組むこととしております。

結びに、本計画の策定にあたり、貴重な御意見や御提言を賜りました北上市地域公共交通会議委員の皆様をはじめ、アンケート調査などに御協力いただきました多くの市民や関係機関・団体の皆様に対して、心からお礼申し上げます。

令和8年3月

八重樫 浩文

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	
2-3 交通空白地の分析	
2-4 高校生の通学状況調査	
3 地域公共交通の課題（方向性）	16
4 計画目標	19
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	22
2 プロジェクトにおける個別の事業計画	23
戦略1 公共交通ネットワークの維持・確保	
戦略2 公共交通利用促進	
戦略3 新しい公共交通のカタチづくり	
戦略4 推進体制の構築	

IV 指標の設定

V 推進体制

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。

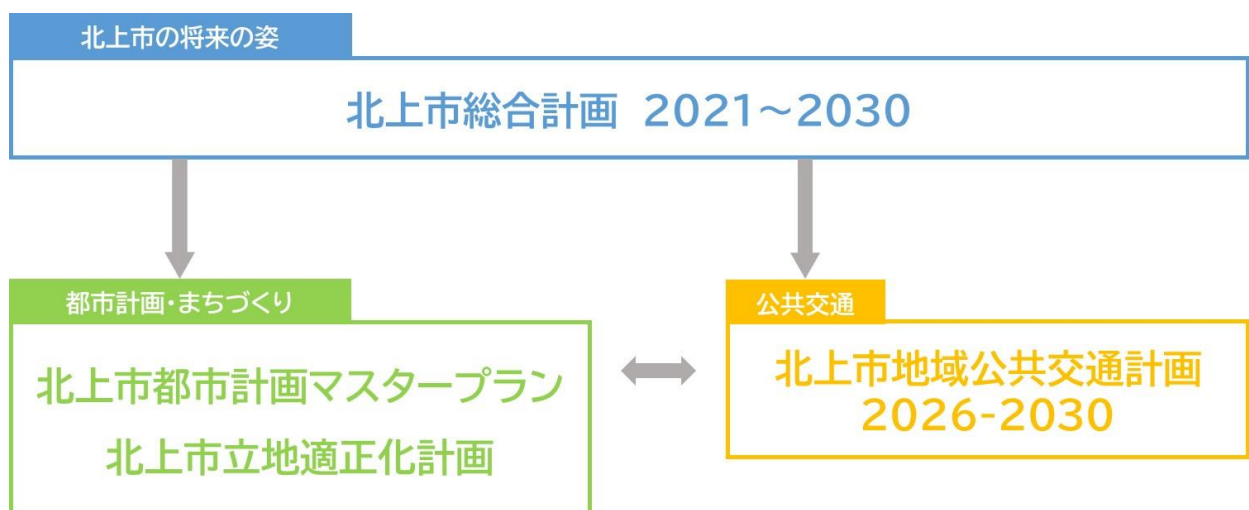
この間、少子高齢化の加速や人口減少の本格化に加え、物価や燃料費の高騰などにより、公共交通を取り巻く環境は一層厳しさを増しています。こうした状況の中で、行政・交通事業者・地域住民が協働で、地域の暮らしを支える持続可能な公共交通ネットワークを確立・維持していくことが必要です。

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。



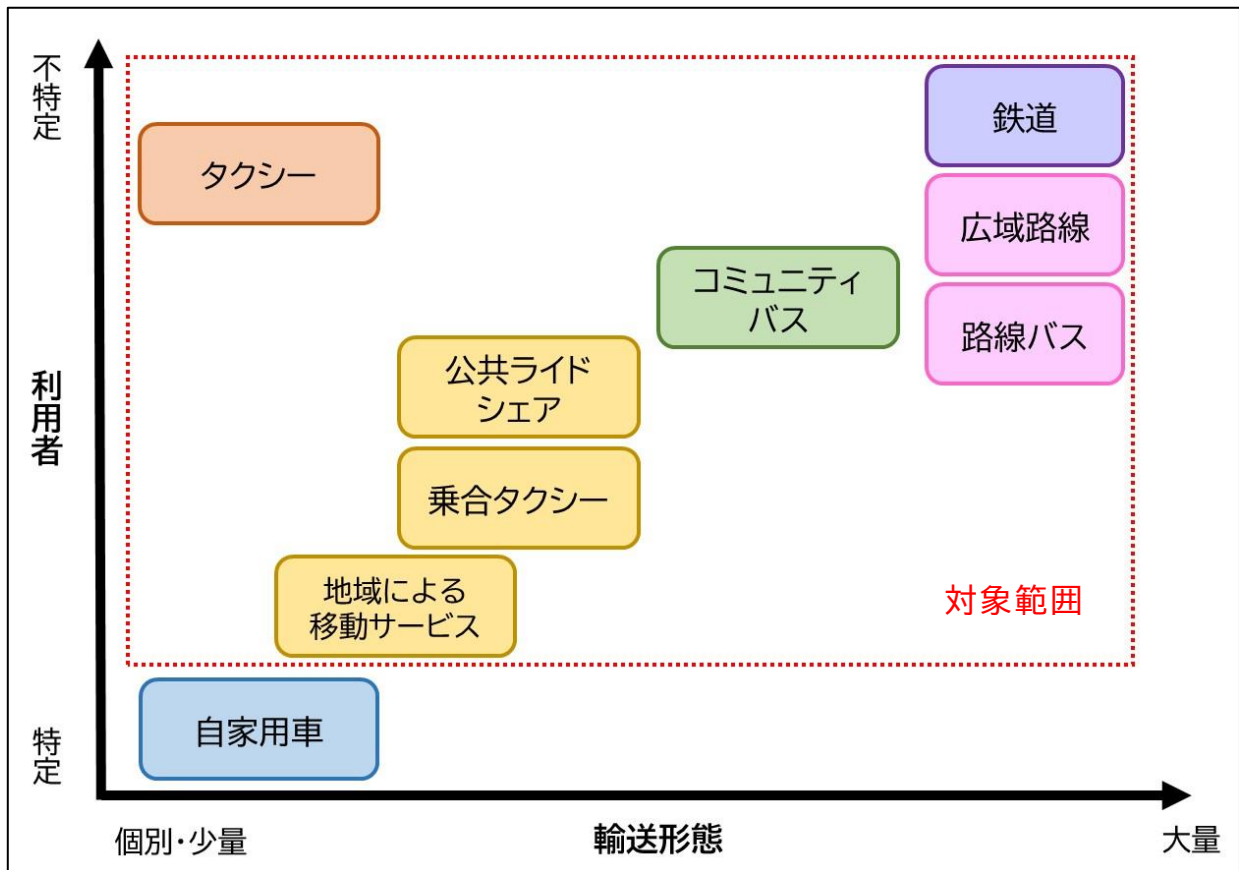
4 計画期間

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				
北上市地域公共交通計画2026-2030	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

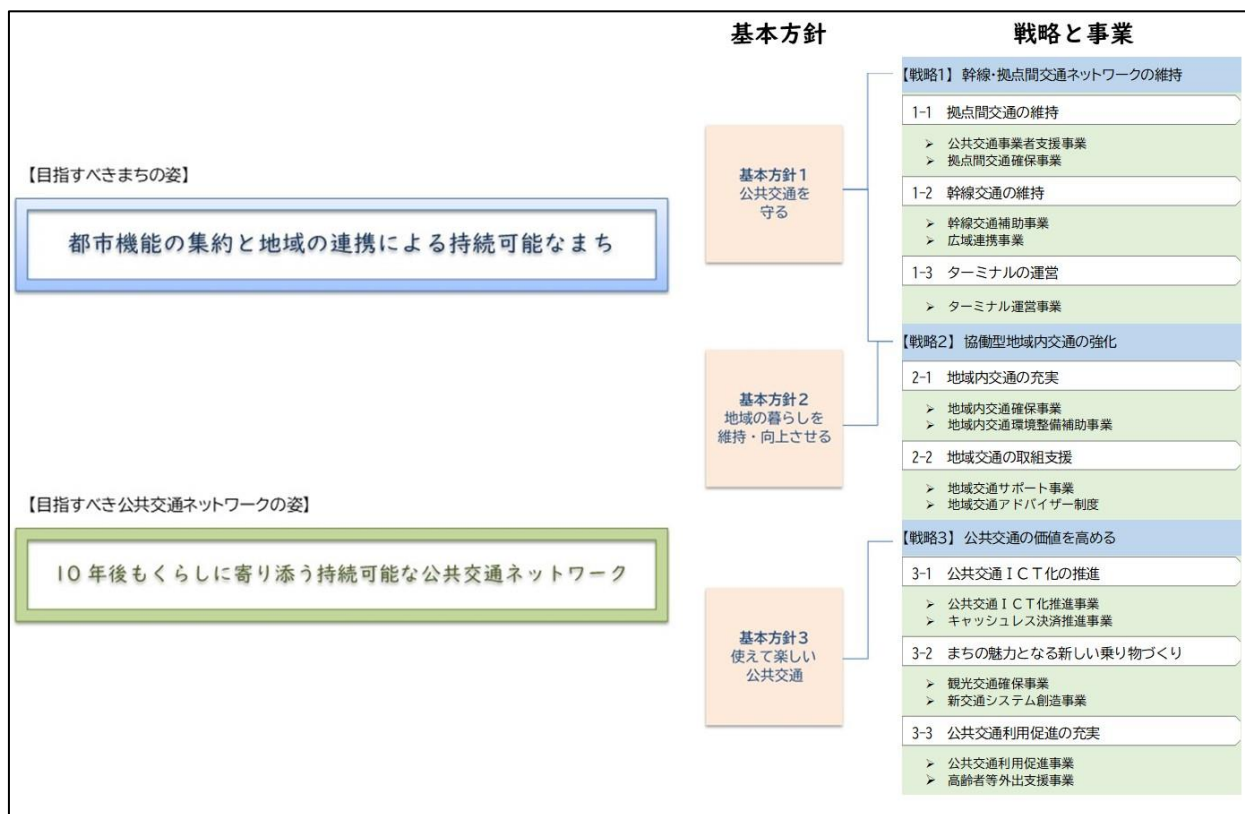
※ その他の交通モードについては、必要に応じて対象とします。

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

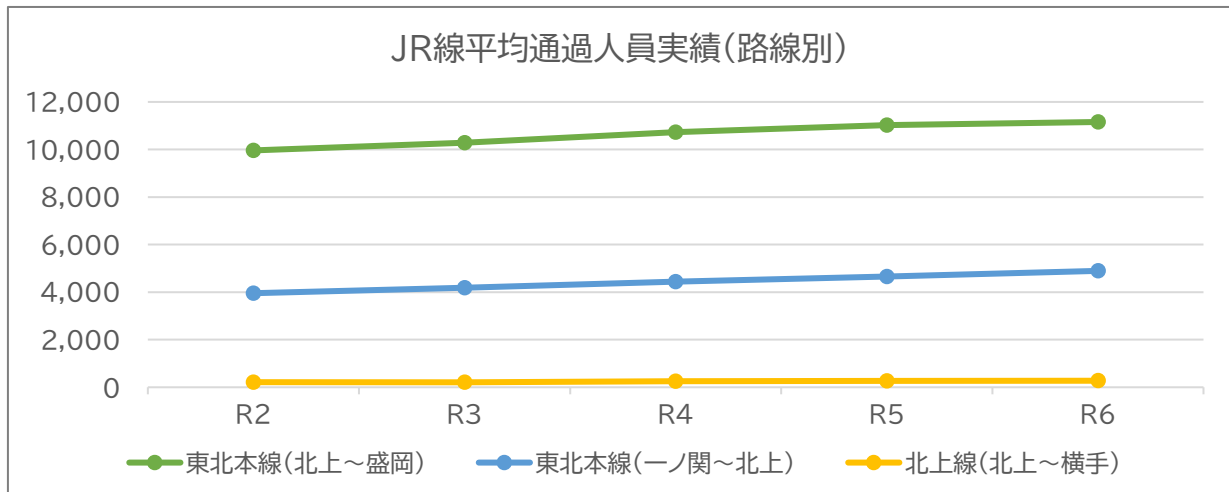
- A 計画通り実施した
- B 一部実施
- C 実施しなかった

2 現状と課題の把握

2-1 利用者状況等

(1) JR線利用者の状況

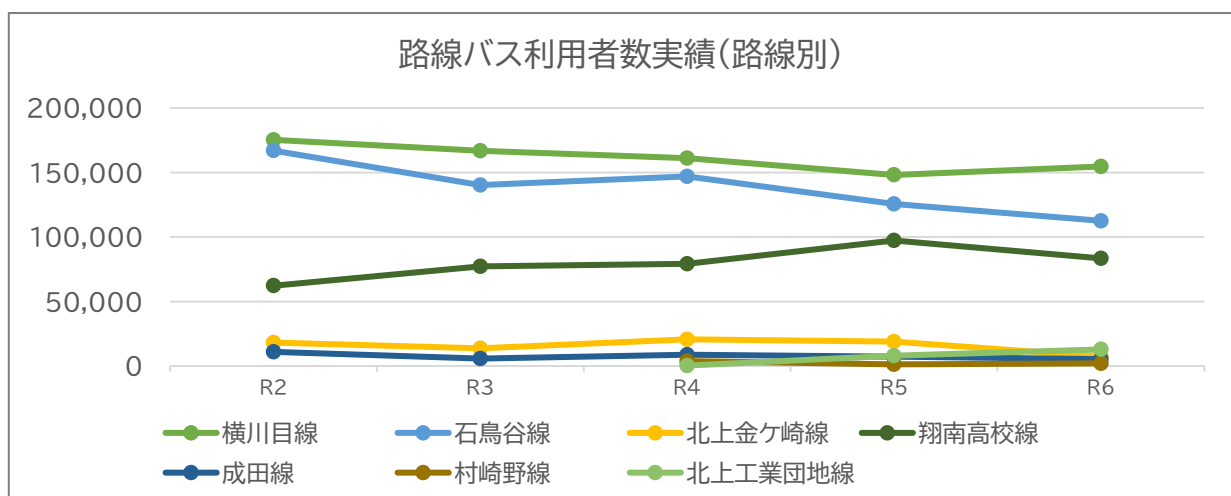
- ・東北本線について、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響により大幅に減少しました。コロナ禍前に比べると微減となっているが、回復傾向となっています。
- ・令和2～3年度はコロナ禍の影響を大きく受け減少しました。令和4年度以降はわずかに回復していますが、コロナ禍前の水準には戻っていません。



出所：JR東日本路線別利用状況「平均通過人員表 2020～2024」より

(2) 路線バス利用者の状況

路線バス全体では、新型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、廃止や減便等の措置が取られました。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ます。



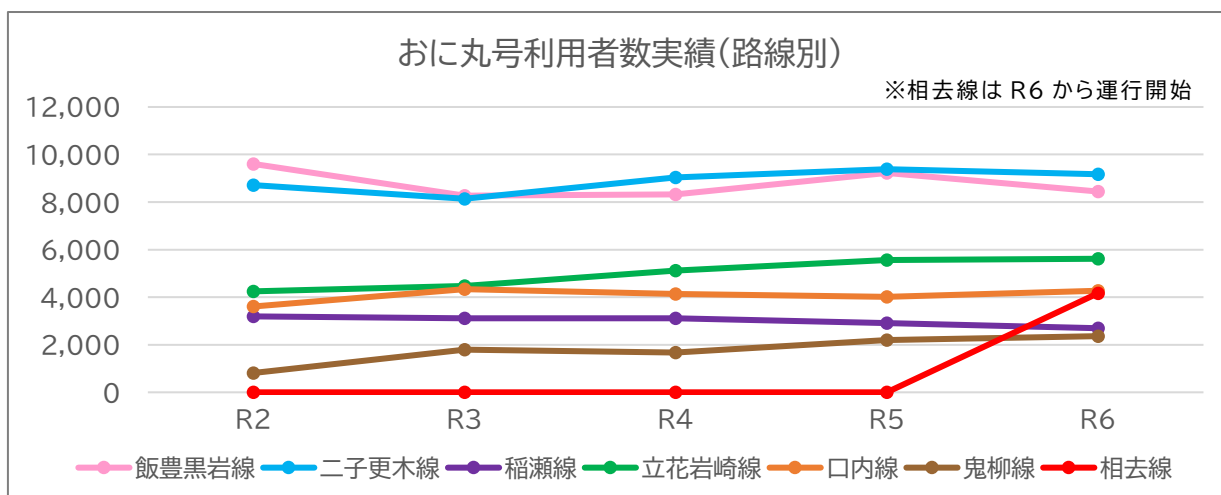
資料提供：岩手県交通株式会社

■ 人流データ・人口分布による分析

路線名	便別の傾向（ピーク特性）	人口分布との相関・考察
石鳥谷線	[広域・多頻度] 8:40発、15:51発にピークがある。18:31発の便を除いて、どの便でも安定的な利用が見られる。	中部病院周辺など人口が少ない地点でも利用が多く、市境を越えた広域移動や通院需要を支えている。
横川目線	[朝ラッシュ型] 7:00発（横川目行き）、7:50発（横川目発）に利用が集中。早朝・夜間の利用は極めて少ない。	藤根・江釣子地区の人口密度に対し利用が多く、中心部への通勤・通学・買物需要だと推定される。
成田線・北上工業団地線	[完全通勤型] 朝6-7時台（工業団地行）と夕17-18時台（駅行）に鋭いピーク。日中（13時頃）の利用は極めて少ない。	沿線人口との相関は薄く、工業団地への通勤需要（駅・まちなかからの移動）が支配的となっている。
翔南高校線	[完全通学型] 朝7時台（高校行）に約30人、夕17時台（駅行）に約20人の大きな山がある。その他の時間帯の利用は少ない。	周辺人口に関わらず、高校と駅・まちなかを結ぶ通学利用が支配的となっている。

（3）おに丸号利用者の状況

- ・おに丸号全体としては、利用者は増加傾向となっています。
- ・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、その後回復しましたが、コロナ前の水準には戻っていません。
- ・稲瀬線は毎年減少傾向ですが、乗合タクシーほどの減少とはなっていません。
- ・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りますが、令和2年度と比べると増加傾向です。

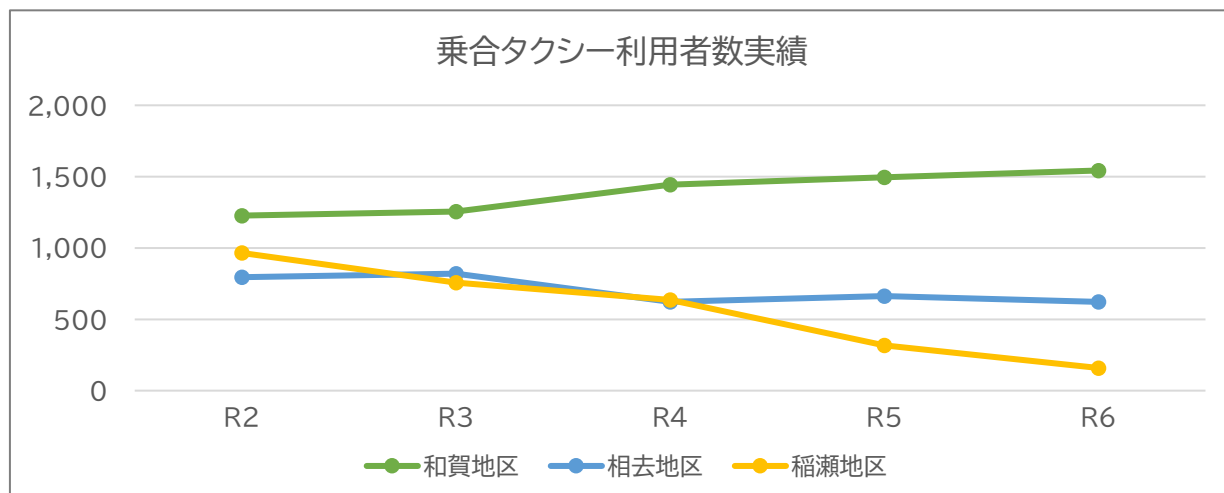


■ 人流データ・人口分布による分析

路線名	便別の傾向（ピーク特性）	人口分布との相関・考察
飯豊黒岩線	[双方向の利用] 9:52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。
二子更木線	[通院・買物型] 中部病院行きは9:42発、中部病院発は12:26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、江釣子SC・まちなかからの「帰宅需要」もある。
口内線	[通院・買物型] まちなか行きは午前便、まちなか発は12:00発の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。
立花岩崎線	[低位安定] 全時間帯で2～4人程度で推移。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。	岩崎・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。
稲瀬線	[特定便のみ] 9:40発(上り)と11:00発(下り)以外は利用が極めて少なく、1便あたり3人以下で推移。	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。
鬼柳線	[朝型利用] 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20～30人以上の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	[通院・買物型] 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。

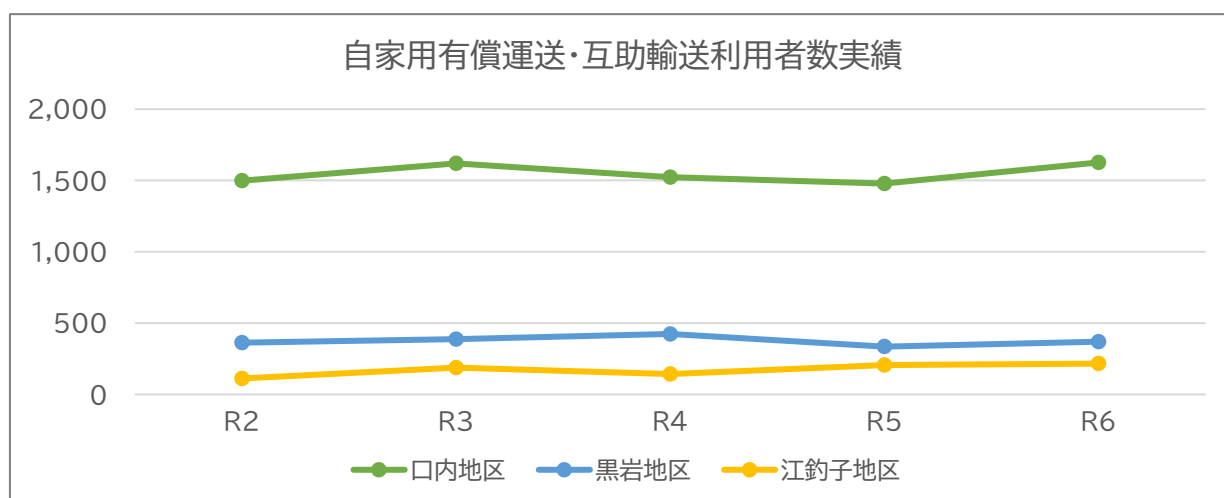
(4) 乗合タクシー利用者の状況

- ・和賀地区乗合タクシーは全体では増加傾向ですが、和賀地区・岩崎地区は増加、藤根地区は減少傾向となっています。
- ・相去地区乗合タクシーは令和4年度から減少に転じています。
- ・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ます。



(5) 自家用有償運送・互助輸送利用者の状況

- ・口内地区自家用有償運送は全体では令和4年、5年度で減少しましたが、令和6年度は回復しています。
- ・黒岩地区互助輸送は令和4年度からおおむね横ばいで推移しています。
- ・江釣子地区互助輸送は令和5年度に利用者が増加し、令和6年度も維持しています。



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実施しました。

現状	<ul style="list-style-type: none">・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。求人も出しているが、なかなか応募が来ない状況。・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、補助を除いた経費は自社の持ち出しで運行している。・乗車が少ない路線は廃止せざるを得ない。・貸切バスは企業送迎やスクールバス等が多い。
-----------	--

(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実施しました。

現状	<ul style="list-style-type: none">・運転手が減少傾向にあり、高齢化もしている。・夜間勤務を敬遠する傾向にある。・工業地域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。・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。・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、運転手の拘束時間が長くなってしまう。
-----------	---

(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実施しました。

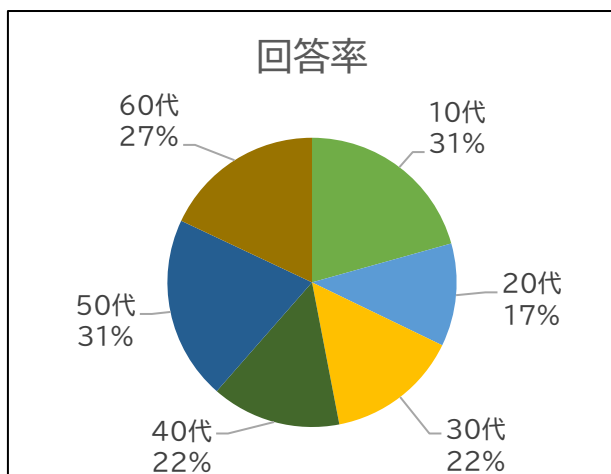
※ 多数寄せられた意見を抜粋

現状	<ul style="list-style-type: none">・バス停が近くになると高齢者はバス利用が難しい。・通勤・通学に使えるバスが少ない。・高齢者助成券は使わない、使えない人もいる。・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。・タクシーが予約しないと利用できない。・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。・毎日運行は利便性が増した。（口内線）・通学は家族の送迎か自転車、通勤は自家用車がほとんどである。
要望	<ul style="list-style-type: none">・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。・乗り換えがしやすいダイヤにしてほしい。・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。・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。

(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1100人（無作為抽出）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実施しました。（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">・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。・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の意見。・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の利用は少なかった。
要望	<ul style="list-style-type: none">・タクシーは乗りたいときに捕まらない、予約が取れない。・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。・料金が高くなってもいいので、夜間に運行する交通が欲しい。・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。・公共交通の利用補助・助成の制度があればいい。・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。・通学に使えるダイヤや路線が必要。

2-3 交通空白地の分析

人口データより、下図のとおり12地区にわけて公共交通カバー率及び交通空白地の調査を実施しました。

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としています。

(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・更木地区・二子地区・江釣子地区では70%を下回っています。

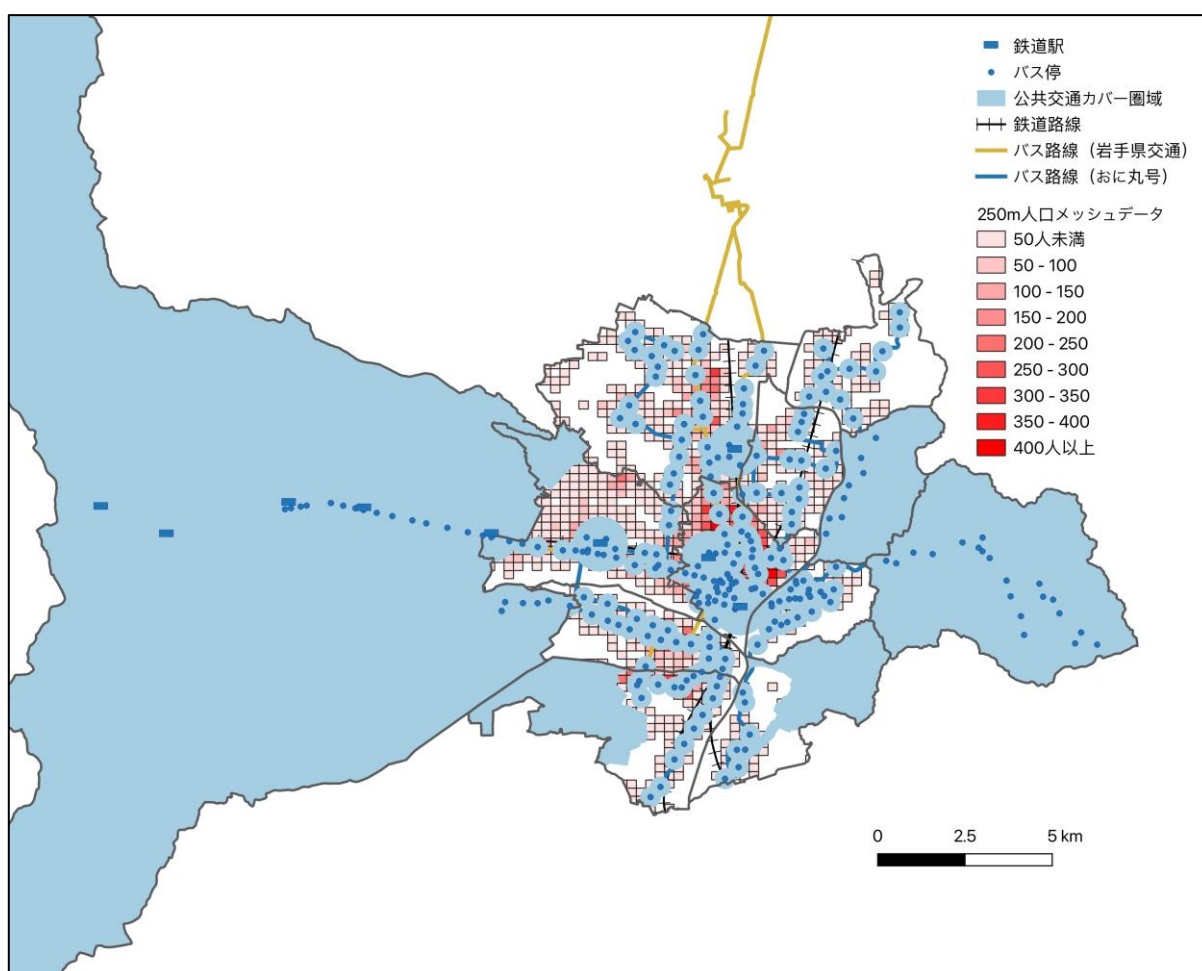
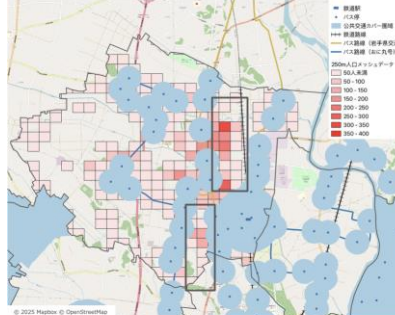
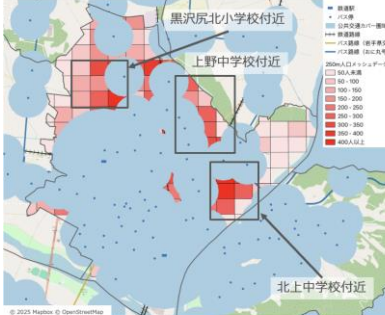
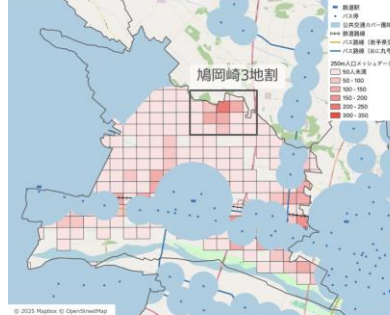


図 北上市公共交通カバー率

(2) 交通空白地の分析

交通空白地にはいくつかの特徴があり、以下の3タイプに分類しました。

<p>路線間・包囲型 路線の「間」や「内側」</p>	<p>沿線外の高密度型 特定の集落・施設周辺</p>	<p>広域・山間分散型 路線から離れた広範な地域</p>
 <p>飯豊地区： 石鳥谷線と成田線の間 石鳥谷線と飯豊黒岩線の間 鬼柳地区： 翔南高校線に囲まれたエリア</p>	 <p>黒沢尻地区：学校周辺 相去地区：新堤付近 鬼柳地区：ふれあい広場周辺 江釣子地区：鳩岡崎周辺</p>	 <p>飯豊地区：広域に分布 二子地区：広域に分布 更木地区：広域に分布 江釣子地区：広域に分布</p>

2-4 高校生の通学状況調査

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実施しました。

学校名	分析結果
専修大学北上高校	<ul style="list-style-type: none"> ・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、飯豊・江釣子方面からの移動軌跡が「石鳥谷線」「横川目線」のルート上と一致している。 ・既存のバス路線網で、通学者の移動需要をカバーできている区間が多い。
黒沢尻北高校	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・自動車による送迎ルート（登校時）は、「石鳥谷線」「成田線」など複数の既存路線と重複している。 ・自転車通学の軌跡も路線と重なっているが、バス利用には至っていない。
北上翔南高校	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・黒沢尻地区からの移動軌跡は既存路線と重なっておらず、北上駅での乗り継ぎが必要なルート構成となっている。 ・和賀・江釣子地区からの移動も、バス路線との重複が見られない。
黒沢尻工業高校	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・飯豊地区や花巻市方面からの移動が多いが、これらをつなぐバス路線が存在せず、軌跡と路線が全く重複していない。

3 地域公共交通の課題と方向性

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と方向性について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、利用者減により路線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、品質向上を目指します。

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。

持続可能な公共交通の実現のため、事業者・NPO法人・地域づくり組織等と協働し、担い手の確保に向けた取り組みを実施していきます。

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、協働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います。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る可能性があります。

今後も実情に応じた交通空白地域の交通手段の確保や、新たに生じた交通空白への速やかな対応を行っていきます。

⑥ 誰もが利用しやすい公共交通の環境整備

I C T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、現在利用していない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、新規ユーザー獲得のための施策を実施していきます。

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」と定めます。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し、ます。

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ます。

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いていきます。

【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」と定めます。

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ました。

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します。

【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

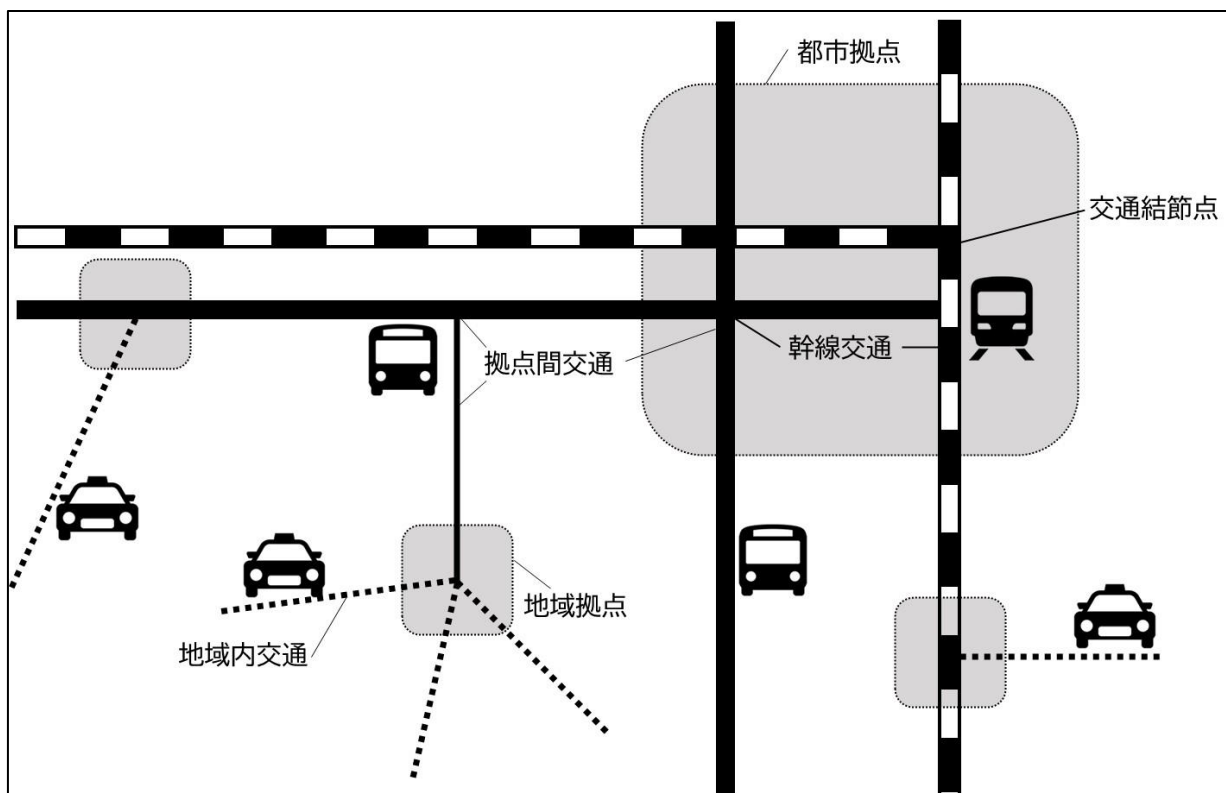


図 北上市が目指す公共交通ネットワークのイメージ

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 路線の役割とサービス水準

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。	・北上市地域公共交通計画 2026-2030 ・北上駅 ・まちなかターミナル ・地域ターミナル ・江釣子SC

表 交通ネットワークの構成要素

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。

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

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

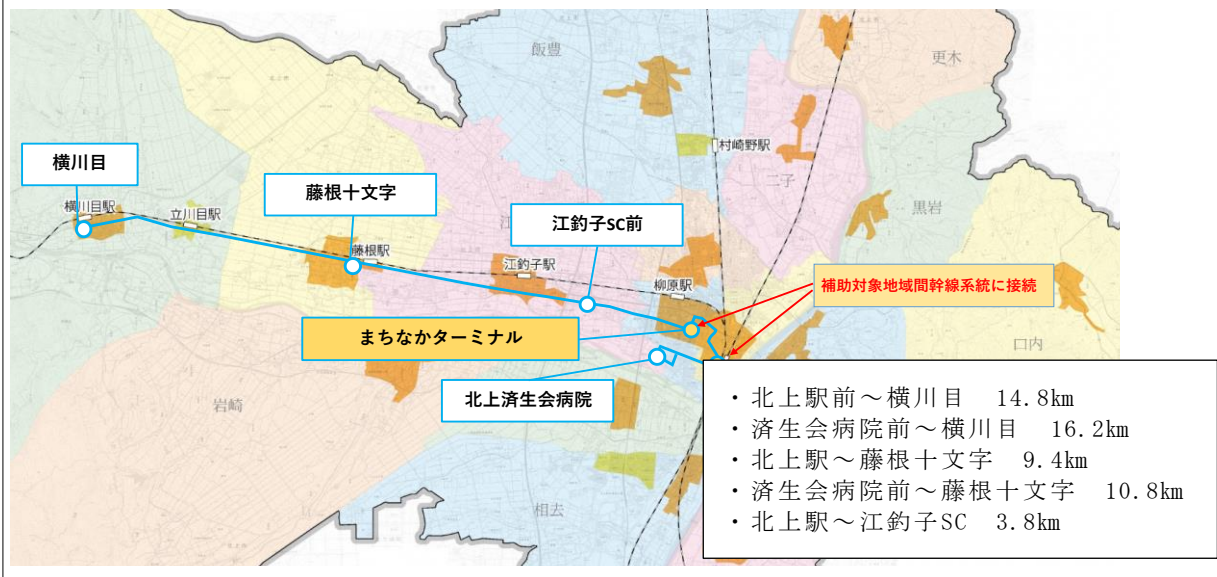
1-1 幹線交通の維持・確保

No.1-1-1 幹線交通維持事業						
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、運行費の補助や利便性向上による利用促進等を行います。 また、横川目線等について、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、利便性向上を図ります。					
事業内容	実施主体	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（横川目線・石鳥谷線）	・国 ・県 ・市 ・交通事業者	補助				
			見直し			見直し
■横川目線等に対するフィーダー補助の継続	・国 ・市 ・交通事業者	補助				
■状況に応じたダイヤ等の改善	・県 ・市 ・交通事業者	見直し、検証				
■横川目線利便性向上	・市 ・交通事業者 ・関係組織	一部増便	状況調査	見直し・検証		

【横川目線等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等は、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す。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もあります。市と運行事業者とが協調し、概ね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ます。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・維持する必要があります。

【横川目線等の概要図】



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みます。また、交通結節点における待合環境や円滑な乗継環境を提供します。					
事業内容	実施主体	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	・国 ・県 ・市 ・交通事業者	事業検討・実施				
■JR北上線の利用促進・啓発事業の実施	・市 ・交通事業者	事業検討・実施				
■花巻空港シャトルバス運行費補助	・市 ・交通事業者 ・関係組織	補助				
■交通結節点の環境整備	・市 ・交通事業者 ・関係組織	状況調査、改善への取り組み				



■ JR北上線の利用促進・啓発事業

JR北上線沿線の横川目こども園・和賀西小・笠松小の児童生徒を対象とした、乗車体験を実施しました。

小さい頃から公共交通に触れてもらい、利用の心理的障壁を下げるとともに、高校等への通学手段の選択肢に、入れてもらうことを目的としています。

1-2 拠点間交通の維持・確保

No.1-2-1 拠点間交通確保事業						
事業主体	市、交通事業者、地域					
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します。					
事業内容	実施主体	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・補助事業	・市 ・交通事業者	運行・補助				
■状況に応じた運行の見直し	・市 ・交通事業者 ・地域	状況調査・見直し				

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、地域					
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ります。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者	検討	実証運行	検討	実証運行	検討
■状況に応じた運行の見直し	・市 ・交通事業者 ・地域	状況調査・見直し				



■ 北上市拠点間交通 「おに丸号」

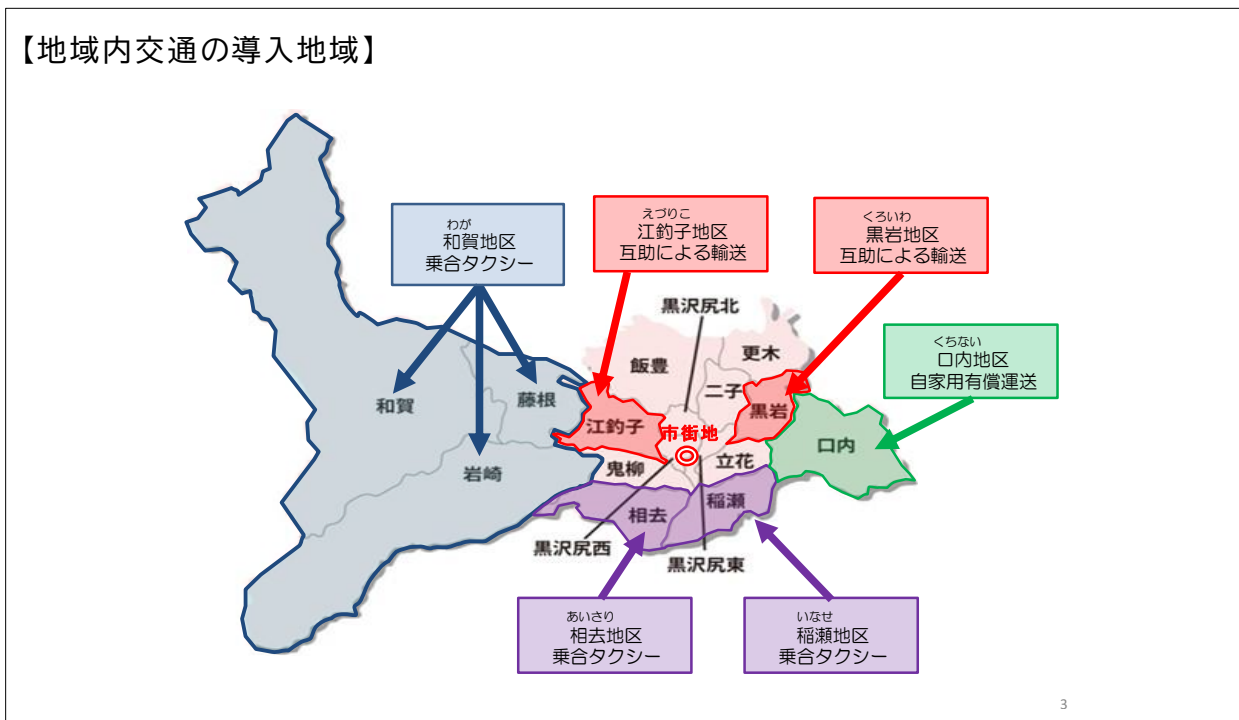
市内7路線、週2～3日、地域拠点と都市拠点をつなぐことを目的として運行しています。

令和7年4月1日から口内線では平日毎日運行となりました。

写真は、飯豊黒岩線・二子更木線を運行している「おに丸号」専用車両です。

1-3 地域内交通の維持・確保

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）の運行を支援します。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・地域 ・交通事業者	補助				



No.1-3-2 交通空白地解消事業（新規）						
事業主体	市、地域、交通事業者、関連企業					
事業概要	交通空白地における地域の移手段の確保を図ります。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・地域 ・交通事業者 ・関連企業	調査		検討実施		

1-4 公共交通事業者等への支援

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します。					
事業内容	実施主体	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	・市	補助				
■交通事業PR動画等の作成・公開	・市 ・交通事業者	企画・製作	公開	企画・製作・公開		
		効果検証				

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、運行に関わる補助や取り組みへのサポートを行うことにより、持続可能な地域公共交通構築します。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・地域	状況調査・検討				
■運行計画の提案・利用促進の取組支援	・市 ・地域	状況調査・支援等				

戦略2 公共交通利用促進

2-1 公共交通の利用促進

No. 2-1-1 利用促進情報発信事業

事業主体	市、交通事業者、関連企業					
事業概要	市内で利用できる公共交通の情報を発信し、利用促進につなげます。					
事業内容	実施主体	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	・市	作成・配布				
■バスロケーションシステム等の運用	・市 ・交通事業者 ・関連企業	運用・更新				



■ 総合交通ブック

北上市のバス交通手段の利用を促進するために、総合交通ブックを配布しています。

路線バスやおに丸号などの路線図・時刻・運賃を記載しており、市役所・各交流センター・バス待合室等に設置しています。



■ バスロケーションシステム「バス予報」

北上市内の路線バスやおに丸号の運行情報をいつでもだれでもWeb上で確認できるものです。各バス停や、交通マップ、北上市HP等にあるURLやQRコードからアクセスできます。



「岩手県花巻・北上地区」
バス予報 WEB アプリはこちら
スマートフォン専用アプリで目的地まで行くバスがわかります。
バスの運行に関するお問い合わせ
岩手県交通株式会社 花巻営業所 TEL: 0198-23-1020
北上営業所 TEL: 0197-66-3211
「バス予報」に関するお問い合わせ: アーティサン株式会社 ☎ bayshousesales@artisan.jp.net

ご利用は
無料

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					
事業概要	公共交通への乗車体験をしてもらい、公共交通の利用に対し意識啓発を図ります。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者	実施・効果検証				
■ JR北上線コラボツアー	・市 ・交通事業者 ・利用促進協議会	実施・状況調査				
■ 通学定期券補助の検討	・市 ・交通事業者 ・利用促進協議会	補助	継続			



■ JR北上線コラボツアー（令和6年度）

JR北上線の全線開通100周年を記念し、JR北上線×FDA×花巻空港シャトルバスと連携したツアーをJR北上線利用促進協議会が主体となり実施しました。

日常利用以外にも観光でJR北上線を利用してもらうこと、沿線地域やローカル線の魅力を伝えることを目的としています。

写真提供：JR北上線利用促進協議会



■ 乗り方教室の実施（令和7年度）

江釣子保育園の年長児を対象とし、岩手県交通が運行する路線バスの乗り方教室を実施しました。小さい頃から公共交通に触れてもらい、利用の心理的障壁を下げるのと同時に、小学校からの通学手段の選択肢に入れてもらうことを目的としています。

No.2-1-3 モビリティシフト推進事業（新規）						
事業主体	市、交通事業者、地域、関連企業、学校					
事業概要	地域の移動をより快適で持続可能なものへ転換することを目的として、通勤・通学における公共交通の利用促進を図ります。					
事業内容	実施主体	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
■工業団地の交通改善検討・実証実験	・市 ・交通事業者 ・関連企業	実証実験	効果検証・分析・見直し			
■通勤・通学モビリティ調査・シフト促進	・市 ・交通事業者 ・地域 ・学校	調査・分析	おに丸号平日毎日化と連動し、検討			

2-2 公共交通 ICT 化

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みます。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者 ・関連企業	導入検討	導入・運用			
■横川目線企画券の実証実験	・市 ・交通事業者 ・関連企業	実証実験	実証実験	実証実験	実証実験	実証実験
■おに丸号キャッシュレス決済の導入検討	・市 ・交通事業者 ・関連企業	検討・導入	運用			

2-3 待合利用環境の整備

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、地域、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ます。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・関連企業	管理・運営・整備				
■地域ターミナルの運営	・市 ・地域 ・関連企業	管理・運営・整備				
■バス停環境整備（バス停・待合環境）	・市 ・交通事業者 ・関連企業	管理・整備				
■定期券等売り場設置検討	・市 ・交通事業者 ・関連企業	検討	協議・設置			



■ バス待合室（ターミナル）の運営

交通結節点となる北上駅やツインモールへ、バス待合室を設置し、デジタルサイネージで路線と時刻の情報掲示を行っています。

また、地域内交通から拠点間交通に乗り継ぐ結節点として、口内地区と黒岩地区に地域ターミナルも設置しています。

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

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みます。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者 ・関連企業	調査・研究		検討・実証運行		

3-2 新たな公共交通の検討

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みます。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者 ・関連企業	調査・研究		検討・実証運行		



■ 自動運転車両試乗イベント

令和7年10月に(株)マクニカ主催の自動運転車両試乗イベントを行いました。最新の自動運転技術を体験し、近未来の交通への理解を深めてもらう事を目的としています。

北上市総合運動公園内のコースを周回するもので、300名を超える方に試乗いただきました。

戦略4 推進体制の構築

4-1 推進体制の構築

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	地域公共交通の維持や確保のため、関係組織との協働・連携のための推進体制の構築を行います。また、事業を円滑に進めるため、研修等により担当者の専門性向上を図ります。					
事業内容	実施主体	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	・市 ・交通事業者 ・地域づくり組織 ・関連企業	会議の実施(随時)				
■協働体制の維持	・市 ・交通事業者 ・地域づくり組織 ・関連企業	定例打合せの実施(随時)				
■担当者育成・専門性強化	・市	関係組織との打合せ、国等の研修参加、他市町村との意見交換				

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	交通ネットワークの骨格路線である、石鳥谷線及び横川目線等を維持していく。	<ul style="list-style-type: none"> ・運行回数 横川目線等 40回/日 石鳥谷線 20回/日 ・年間利用者 横川目線等 16万人 石鳥谷線 12万人 ・補助金額 R7を基準とし100%を維持^{※1}
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、維持・確保をしていく必要がある。	<ul style="list-style-type: none"> ・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证するため、平日毎日運行化を推進する。	<ul style="list-style-type: none"> ・7路線 ・補助金額 R7を基準とし100%を維持^{※2} ・運行回数 6～8回/日
公共交通による交通空白の解消	交通空白地における地域の移動手段の確保を図り、各拠点への円滑な移動を提供する。	<ul style="list-style-type: none"> ・カバー率市内16地区 80%以上 ・導入地域における利用率 5%以上

※1 物価高騰や利用者減少等により、経費の増額が見込まれる場合は補助金額の見直しを行う。

※2 利用者の減少や平日毎日運行化等により、経費の増額が見込まれる場合は補助金額の見直しを行う。

■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10%
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ル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。	R7実施事業を基準として100%
公共交通へのモビリティシフト割合	通勤・通学での公共交通の利用を促し、地域の移動をより快適で持続可能なものにしていく。	公共交通分担率 3～5%増加

■戦略3 新しい公共交通のカタチづくり

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モード以上

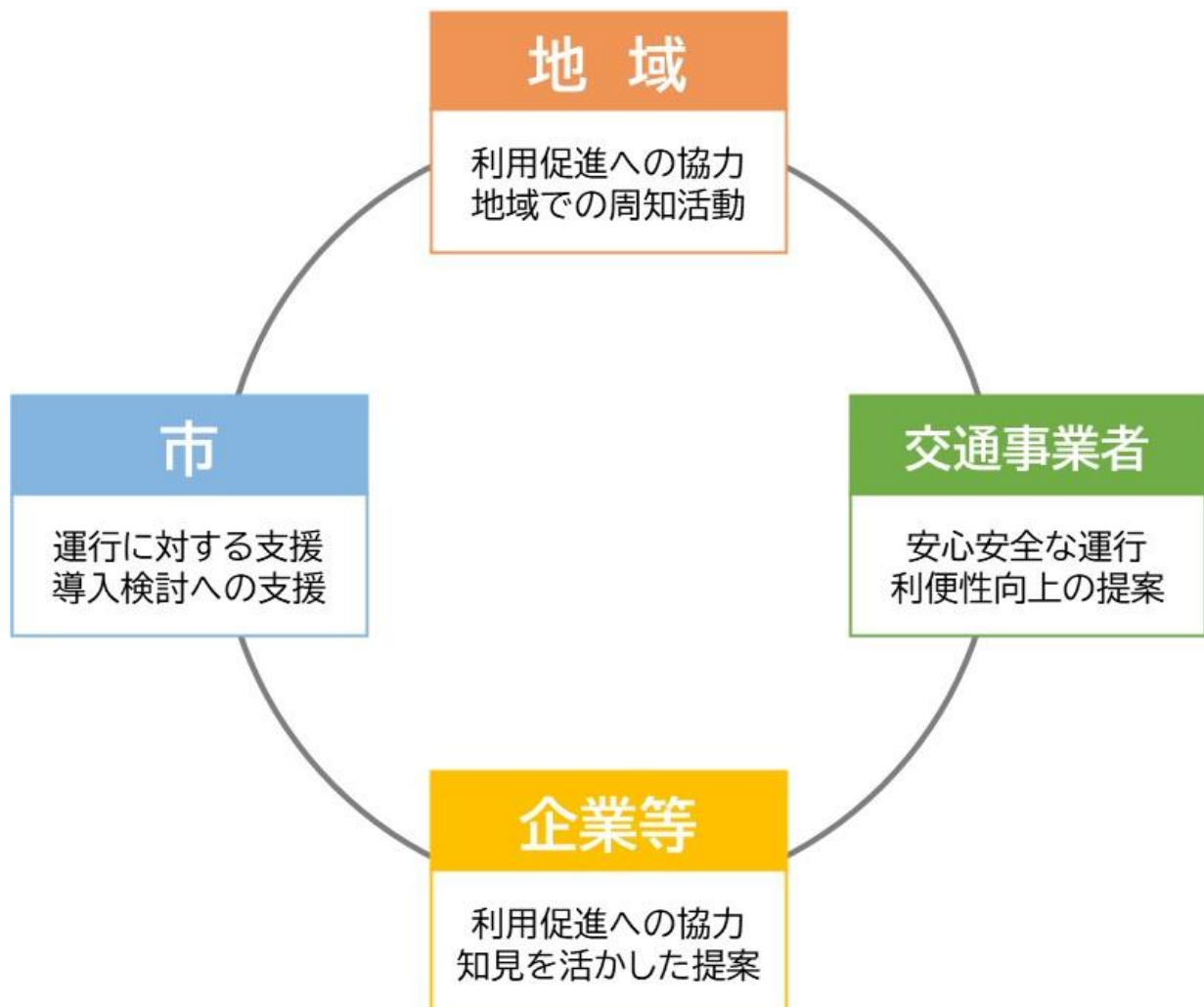
■戦略4 推進体制の構築

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。	R7を基準とし 100%

V 推進体制

5-1 推進イメージ

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きます。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。

5-2 進行管理・評価・見直し

なお、本計画の取組に関しては、毎年度、運行事業者及び地域との定期的な打合せによる乗車人数等の情報共有及び可能な範囲での改善案の検討を行い、市の施策評価等のサイクルに合わせた進捗状況の管理、実施状況の共有、改善案の検討等を行うほか、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、施策評価結果の報告及び意見交換等を行うとともに、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。

項目/年度	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
運行事業者	各運行事業者 少なくとも2か月おきに 乗車人数や状況報告、 改善案の検討	打合せ	打合せ	打合せ	打合せ
市	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施	施策の実施
地域	市内16地区 乗車人数や状況報告、 改善案の検討	打合せ	打合せ	打合せ	打合せ
公共交通 会議	施策の評価 前年度の施策の評価 改善を行う	施策の評価 改善	施策の評価 改善	施策の評価 改善	計画の評価
アドバイ ザー会議		評価確認 改善 アドバイス	評価確認 改善 アドバイス	評価確認 改善 アドバイス	評価確認 改善 アドバイス

P Plan **D** Do **C** Check **A** Action

項目/年度	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月
運行事業者 打合せ	● C A	● C A	● C A	● C A
地域	C A			
施策の実施	D			
施策の評価 ・改善	前年度実績 取りまとめ・分析 C	基本施策の 事後評価 A	改善内容の 精査 A P	公共交通会議 事業評価 A P
アドバイザー 会議		情報共有 A	改善ステップ の検討 A P	
			評価確認 アドバイス C A P	

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）