

# 令和7年度第2回角田市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和7年12月11日（木）

午後2時から

場 所：角田市役所301会議室

次 第

1 開 会

2 挨 捶

3 報告事項

(1) 各種アンケート調査結果の概要について

- |                         |         |
|-------------------------|---------|
| ①住民アンケート                | ・・・資料 1 |
| ②ラビットくん利用者アンケート         | ・・・資料 2 |
| ③高校生アンケート（生徒向け）         | ・・・資料 3 |
| ④高校生アンケート（保護者向け）        | ・・・資料 4 |
| ⑤市外からの通勤者（角田駅周辺企業）アンケート | ・・・資料 5 |

4 協議事項

(1) 角田市地域公共交通計画骨子案（仮説）の現状、アンケート調査結果、課題部分について  
・・・資料 6

5 その他の事項

6 閉 会

資料1：住民アンケート調査結果概要

資料2：ラビットくん利用者アンケート調査結果概要

資料3：高校生アンケート調査結果概要（生徒向け）

資料4：高校生アンケート調査結果概要（保護者向け）

資料5：市外からの通勤者アンケート（角田駅周辺企業）調査結果概要

資料6：角田市地域公共交通計画骨子案（仮説）現状・アンケート調査結果・課題部分

角田市地域公共交通活性化協議会委員名簿

No.	委員名	所属	職名	出欠	構成区分（規約）
1	黒須 貴	角田市	市長	○	市長
2	大木 文芳	伊具タクシー(有)	代表取締役社長	○	一般旅客自動車運送事業者
3	草間 純一	(有)草間タクシー	代表取締役社長	×	一般旅客自動車運送事業者 一般旅客自動車運送事業者の 事業用自動車の運転者が組織 する団体
4	遠藤 竜太郎	東北アクセス(株)	代表取締役	○	一般旅客自動車運送事業者
5	佐藤 孝一	行政区長代表 (隈東)	角田市行政区長連絡 協議会副会長 (枝野4区行政区長)	×	市民及び利用者の代表
6	根元 三安夫	行政区長代表 (隈西)	角田市行政区長連絡 協議会副会長 (桜8区行政区長)	×	市民及び利用者の代表
7	関澤 京子	宮城運輸支局 輸送監査部門	首席運輸企画専門官	○	国土交通省東北運輸局宮城運 輸支局長又はその指名する者
8	千葉 亨	阿武隈急行(株)	総務営業部長	○	鉄道事業者
9	菅原 匡斎	大河原土木事務所	総括技術次長	○	道路管理者が指名する者
10	鳥谷部 直輝	角田警察署	交通課長	○	角田警察署長が指名する者
11	加藤 結子	宮城県企画部 地域交通政策課	主事	○	宮城県企画部長が指名する者
12	徳永 幸之	公立大学法人 宮城大学	特任教授	○	学識経験を有する者
13	森山 旭	社会福祉法人 角田市社会福祉協議会	常務理事兼事務局長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
14	毒島 弘美	角田市医師会	事務長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者（医療機関代表）
15	笹森 裕市	角田市商工会	副会長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
16	小島 きぬ子	角田市民生委員児童 委員協議会	金津地区会長	×	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
17	大槻 信一	角田市	総務部長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
18	泉 洋子	角田市	市民福祉部長兼 社会福祉事務所長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
19	太田 正則	角田市	産業建設部長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者
20	齋藤 修	角田市	教育委員会教育次長 兼教育総務課長	○	会長が協議会の運営上必要と 認めた者

# ■住民アンケート調査結果(概要)

## 1. 調査の実施概要

項目	概要
調査の目的	住民における外出目的ごとの移動特性や公共交通の利用実態および意見・意向などを把握
調査の対象	18歳以上 90歳以下の男女 ※無作為抽出
調査期間	令和7年10月15日～令和7年11月4日
実施方法	郵送配布、郵送・WEB回収
配布票数	2,000票
回収票数	951票(回収率:47.6%)
調査項目	・買い物、通院、通学など、日常生活での移動実態 ・公共交通の利用実態 ・公共交通への関わり方 ・地域の公共交通として求められる取り組み ・回答者の基本属性
集計方法	・構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない
備考	・2-6 市内循環バスに対する希望(p.7)の一部設問について、同時期に実施した「ラビットくん登録者アンケート」と同じ設問の回答を合算した値で集計している。詳細については、該当ページを参照。

## 1-1 回答者の基本属性

### (1) 年齢と居住地区

- 回答者の年齢では、70代が26.5%(252人)と最も高く、次いで60代が21.3%(202人)と続いている。
- 回答者の地区名では、角田地区が40.2%(382人)と最も高く、次いで北郷地区が13.6%(129人)と続く。

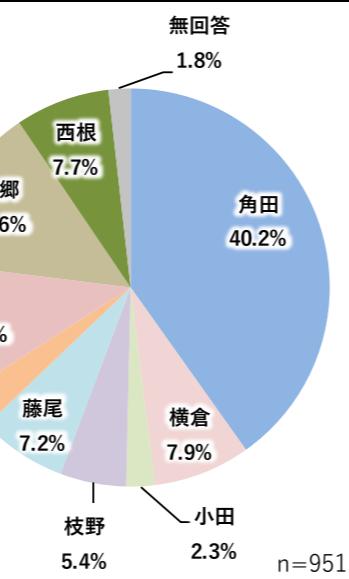
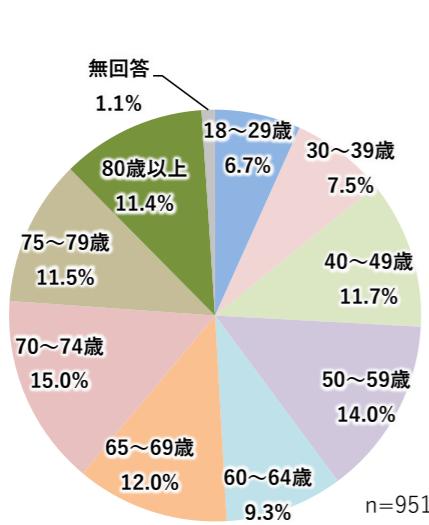


図 年齢

図 居住地区

### (2) 免許取得状況

- 回答者の運転免許の保有状況では、「保有しており、今のところ返納の予定なし」が85.2%(809人)と最も高く、次いで「一度も運転免許証を保有したことがなく、取得予定もない」が5.7%(54人)と続いている。
- 地区別で見ると小田地区を除き、免許保有率は80%となっている。
- 年齢別で見ると、高齢になると保有割合が減少し、80歳以上になると過半数が保有していない。
- なお、30歳未満において免許を取得する予定が無い回答者が8%弱ほど確認できた。

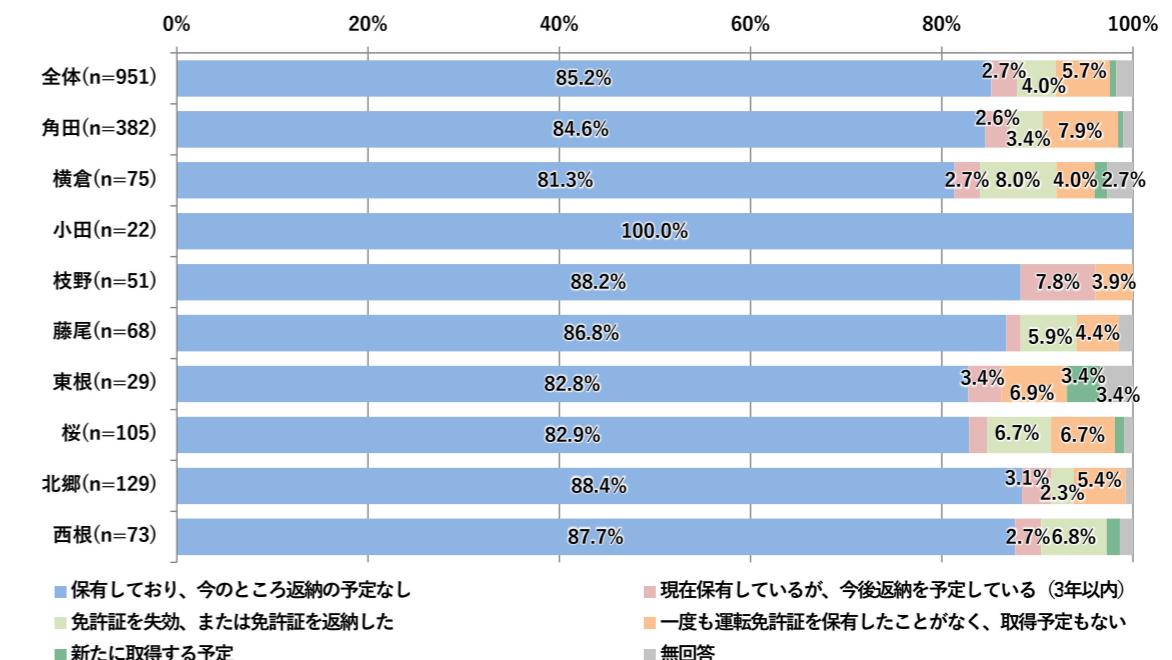


図 地区別免許保有状況図

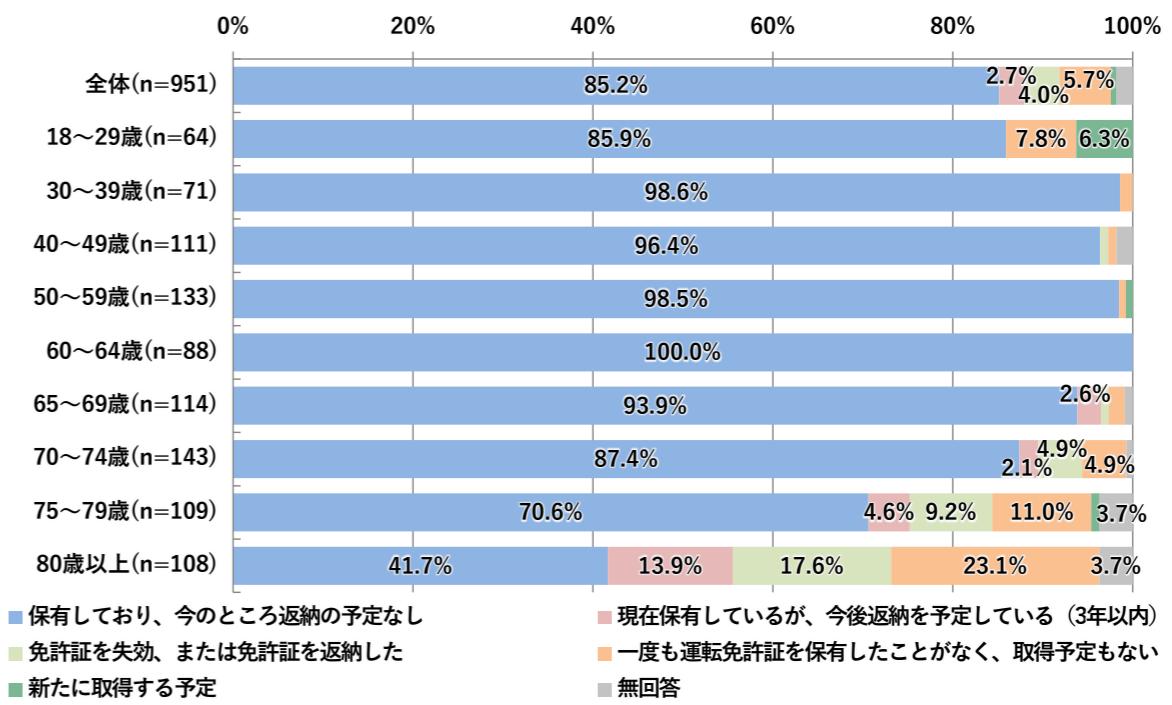


図 年齢別免許保有状況

## 2. 調査結果

### 2-1 日々の買い物を目的とした外出

#### (1) 買い物を目的とした外出の頻度

- 買い物を目的とした「外出をしている」方は9割を占めている。
- 外出の頻度については、「週に1~2日」「週3~4日」がそれぞれ約4割となっている。

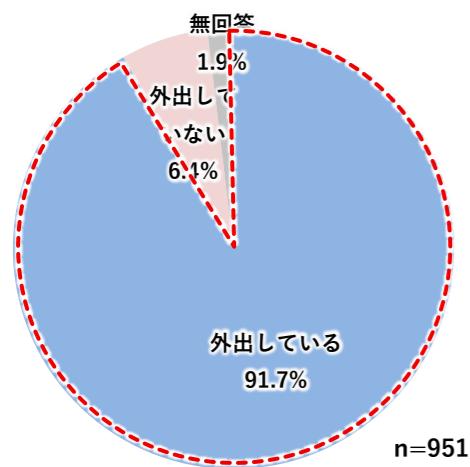


図 買い物を目的とした外出の有無

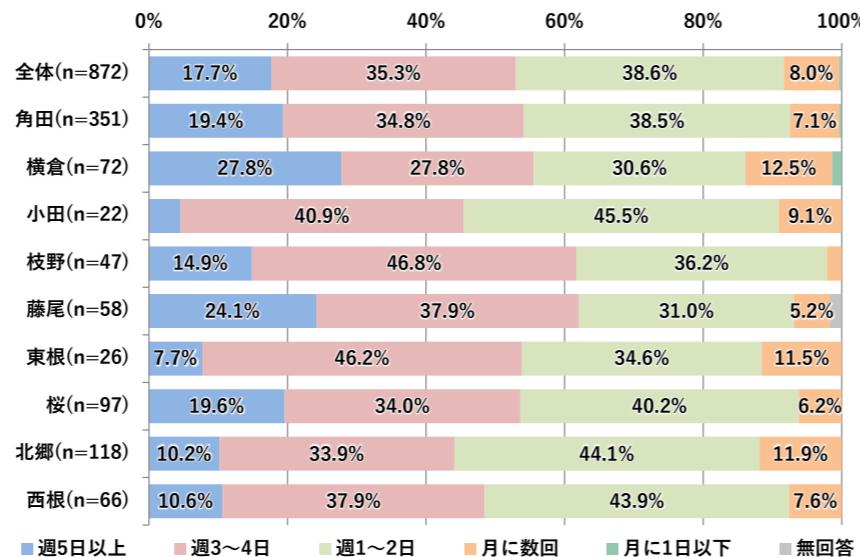


図 買い物を目的とした外出の頻度

※母数:外出していると回答した方のみ  
※5.0%未満は、ラベル非表示

#### (2) 買い物の目的地

- 市内全体での主な買い物先はヨークベニマル角田店 27.6%が最も多く、次いでフレスコキクチ角田店 23.1%となっている。
- 地区により主な利用店舗が分かれており、東根・北郷・西根においては「市外」への移動割合が高くなっている。

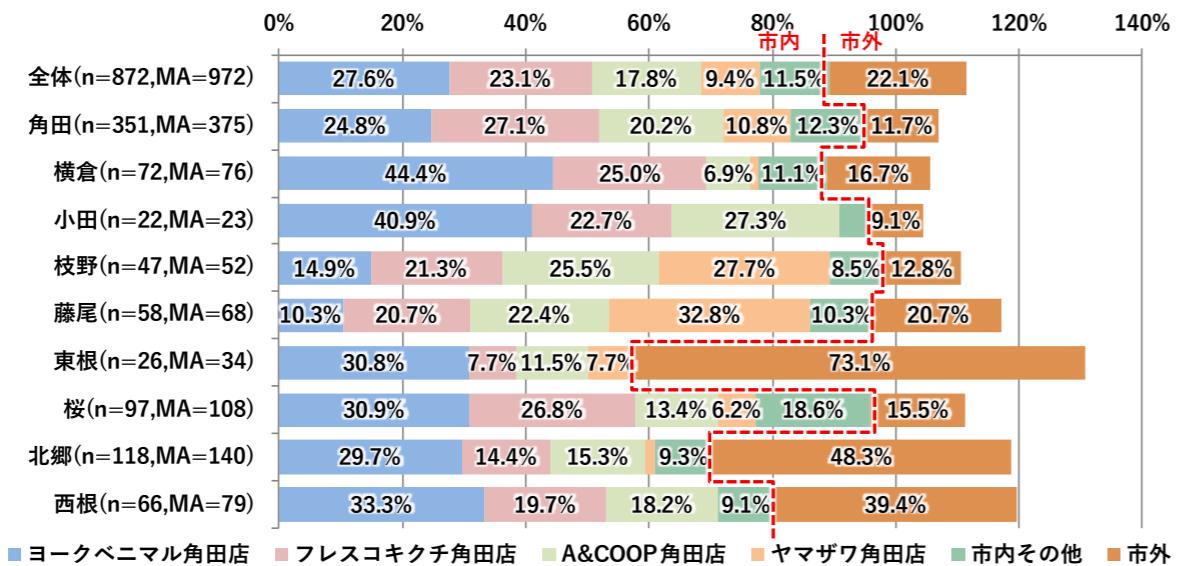


図 買い物を目的とした外出の目的地

※母数:外出していると回答した方のみ  
※5.0%未満は、ラベル非表示  
※無回答は非表示

#### (3) 買い物先への移動手段

- 買い物先への移動手段は、全体では「自家用車(自分で運転)」が約 86%で最も多くなっている。鉄道・バス、タクシ一、原付・バイクの利用はいずれも数%程度である。
- 70歳以上の移動手段は、全体と同じく自家用車での移動が多いが、徒歩や自転車での移動が増えている。

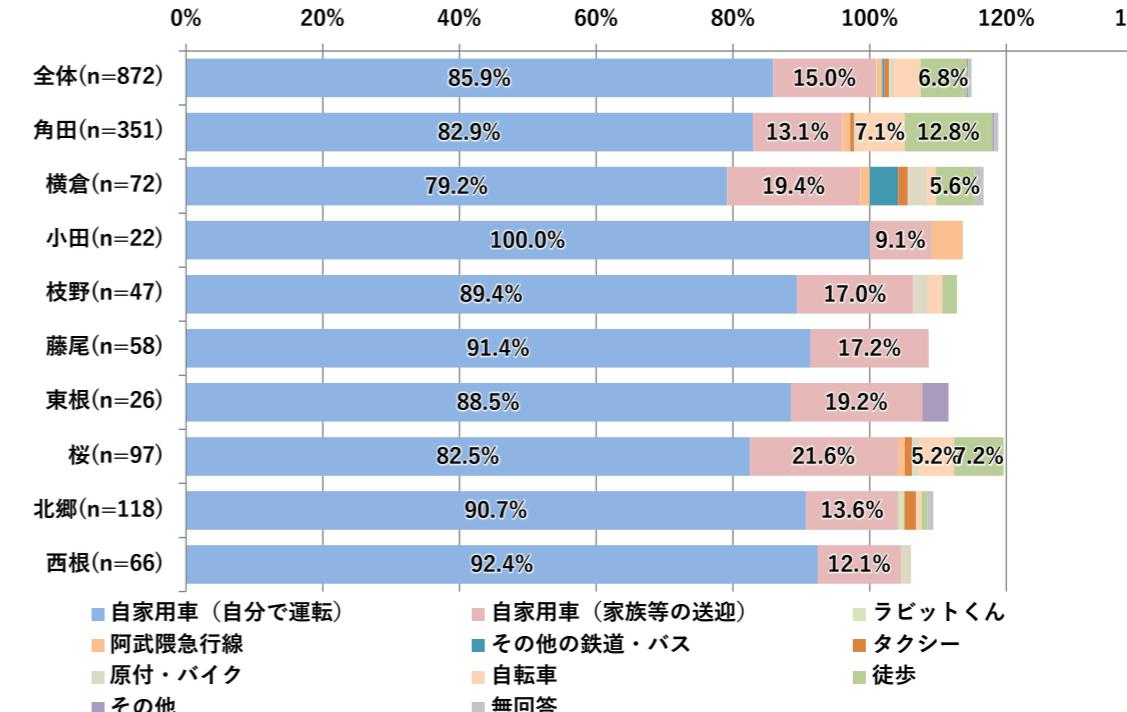


図 地区別の買い物先への移動手段

※母数:外出していると回答した人のみ  
※5.0%未満は、ラベル非表示

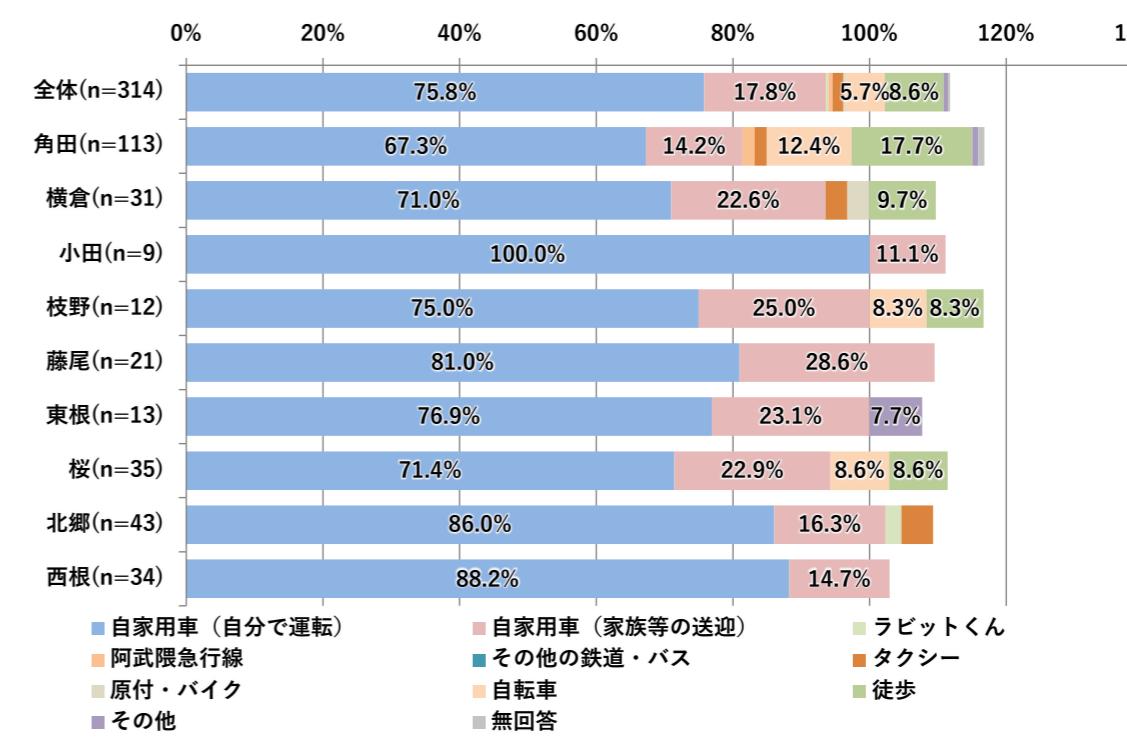


図 地区別の買い物先への移動手段(70歳以上)

※母数:外出していると回答した人のうち、70歳以上の人のみ  
※5.0%未満は、ラベル非表示

## 2-2 定期的な通院を目的とした外出

### (1) 通院を目的とした外出の頻度

- 定期的な通院では、「通院している」が約7割となっており、通院頻度は、全ての地区で「月に1日以下」が最も多くなっている。

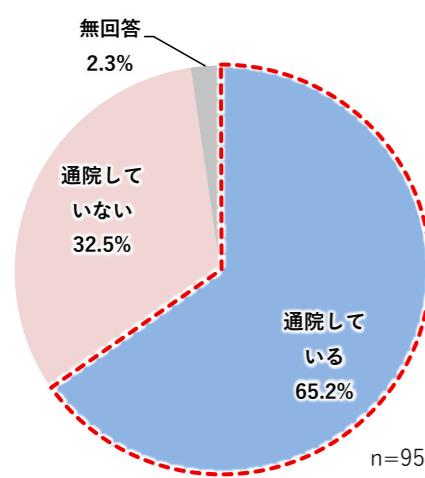


図 通院を目的とした外出の有無

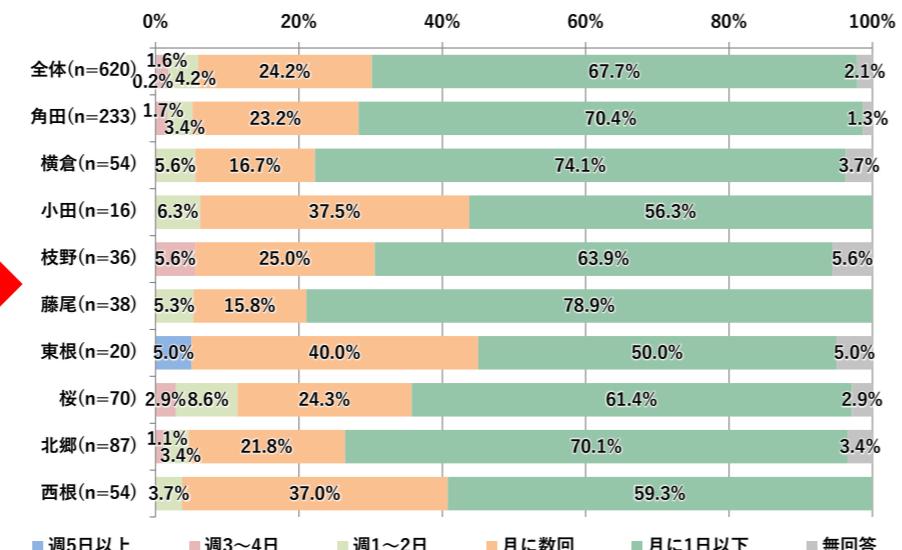


図 通院を目的とした外出の頻度

※母数: 通院していると回答した人のみ

### (2) 通院の目的地

- 通院先について、全体では金上病院が最も多く、名取医院・県南中核病院・同済病院と続いている。多くの地区で金上病院が最も多いが、桜、北郷地区では同済病院の回答が比較的多く、北郷、西根地区では県南中核病院の回答が比較的多い。

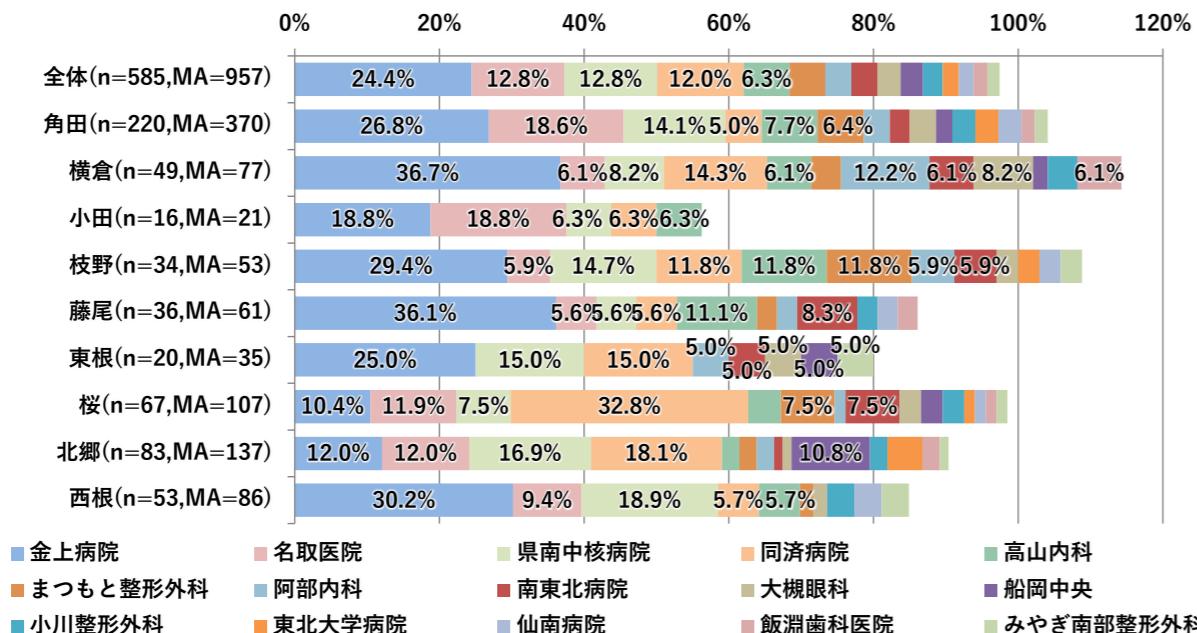


図 地区別の通院先の目的地

※母数: 通院していると回答し、通院先名を回答している人のみ  
※通院機会が最も多く、2番目に多いと回答した通院先を合算  
※表示は、TOP15の病院を表示し、その他、無回答は非表示  
※5.0%未満はラベル非表示

### (3) 通院先への移動手段【1/2】

- 通院先への移動手段は、全ての地区で「自家用車(自分で運転)」が最も多く、次いで「自家用車(家族等の送迎)」となっています。
- 70歳以上の移動手段をみると、自分で運転する方が減り家族等の送迎が増えている。また自転車や徒歩で移動する方が全体よりくなっています。

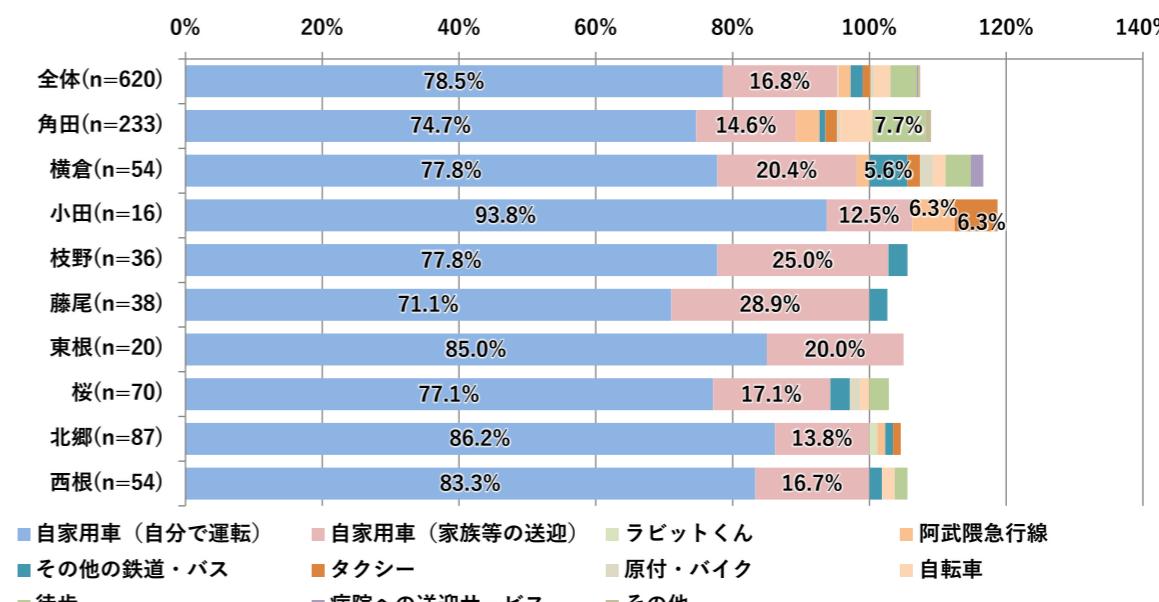


図 地区別の通院先への移動手段

※母数: 通院していると回答し、通院先名を回答している人のみ  
※通院機会が最も多くと回答した通院先への移動手段を合算  
※5.0%未満はラベル非表示

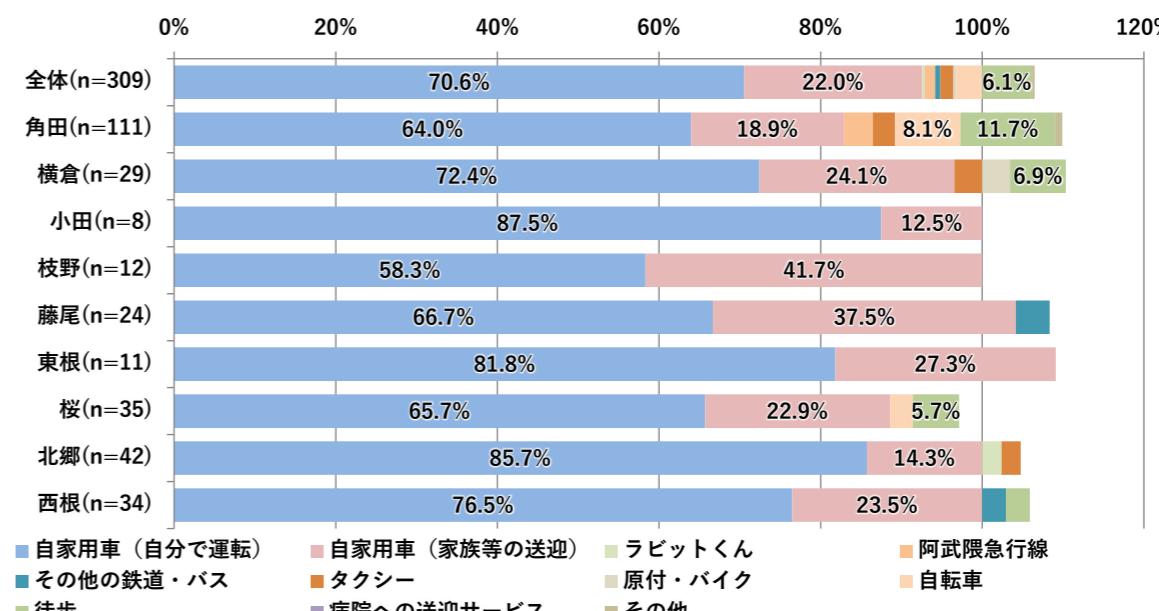


図 地区別の通院先への移動手段(70歳以上)

※母数: 通院していると回答し、通院先名を回答している人のうち、70歳以上の人のみ  
※通院機会が最も多くと回答した通院先への移動手段を合算  
※5.0%未満はラベル非表示

#### (4) 通院先への移動手段【2/2】

- 通院先への移動手段は、市内市外どちらも 8 割近くが自分の運転で通院している。また、市外の病院への移動手段は、枝野、藤尾地区において、自分の運転での通院が少なく、比較的送迎の割合が多くなっている。

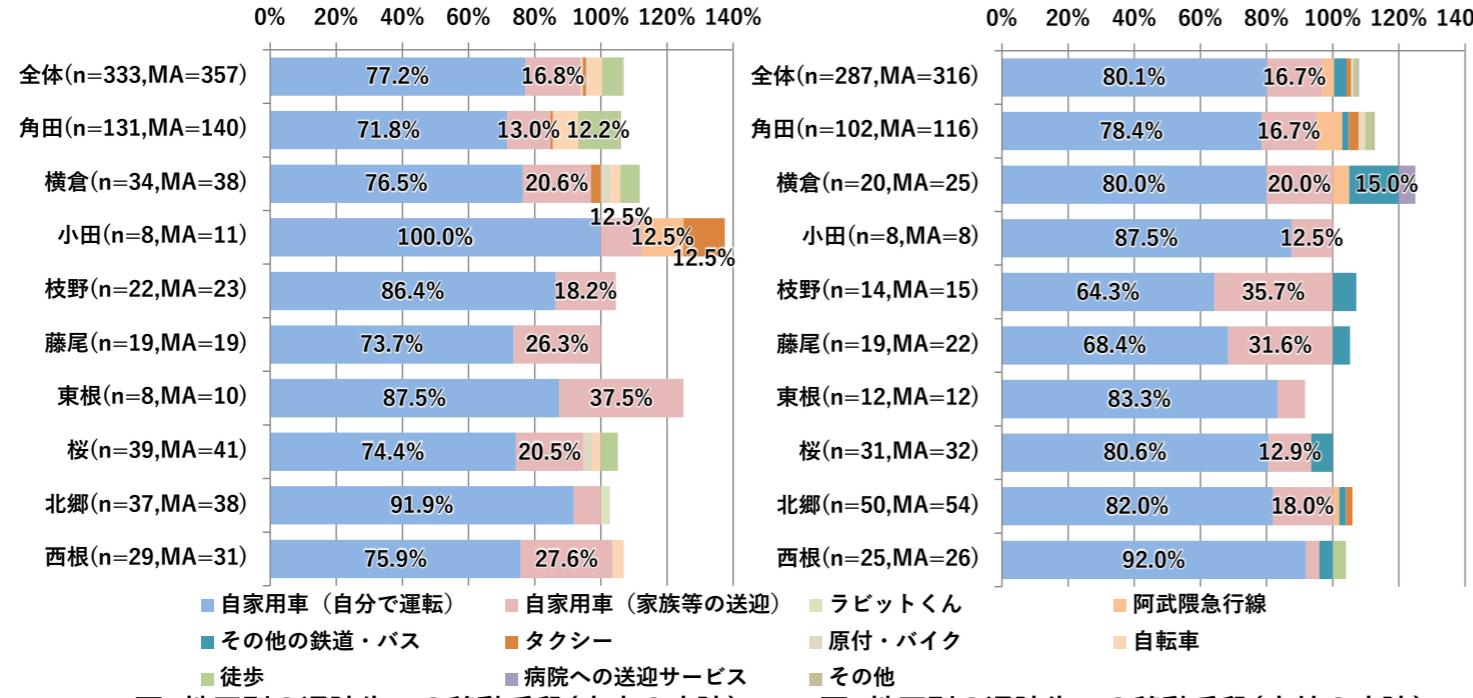


図 地区別の通院先への移動手段(市内の病院)

※母数:通院していると回答し、通院先名を回答している人のみ

※通院機会が最も多く回答した通院先への移動手段を合算

※10.0%未満はラベル非表示※無回答は非表示

### 2-3 通勤・通学を目的とした外出

#### (1) 通勤・通学の朝夕の出発時間と到着時間

- 通勤・通学では、「通勤・通学している」が 44.8% となっている。
- 自宅の出発は、通勤が「7 時台」で最も多く、通学は「6 時台・8 時台」がピークとなっている。
- 自宅への到着は、通勤が「18 時台」に集中しているのに対し、通学は「17 時台～21 時台」にかけて分散している傾向にある。

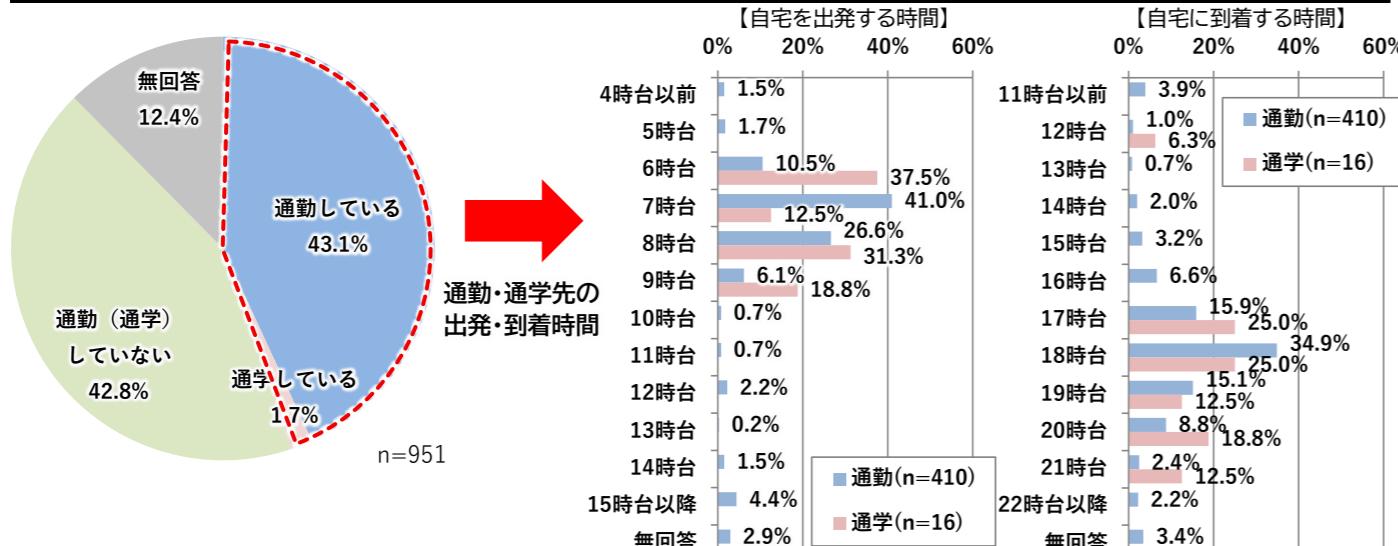
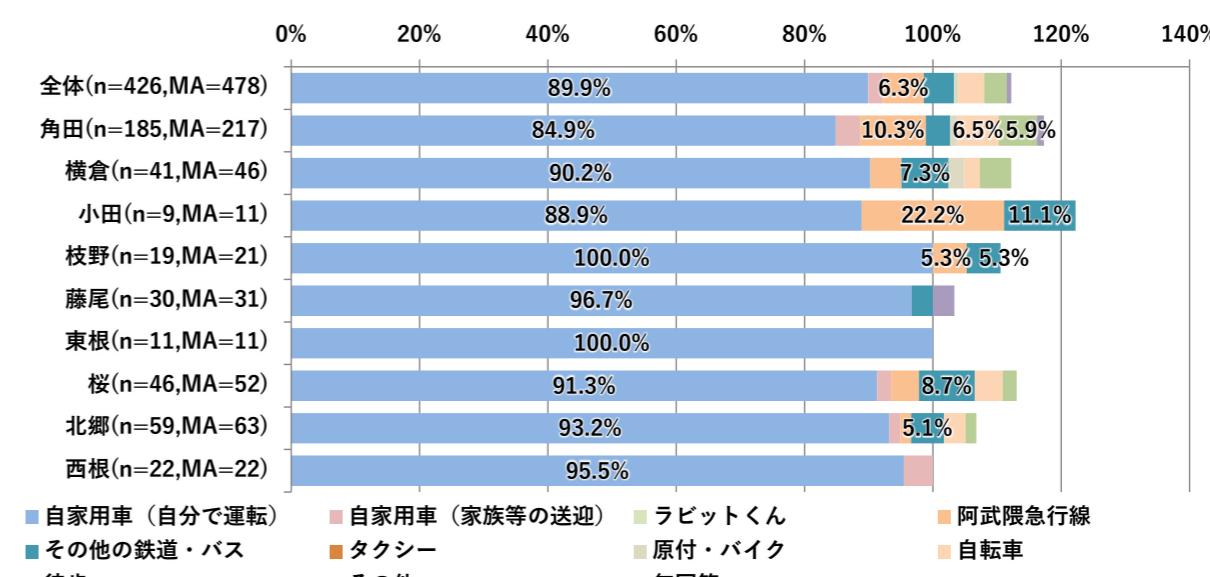


図 通勤・通学を目的とした外出の有無

※母数:通勤(通学)していると回答している人のみ

#### (2) 通勤・通学先への移動手段

- 通勤・通学先への移動手段は、全ての地区で「自家用車(自分で運転)」が最も多くなっている。
- 自家用車以外では「阿武隈急行線」での移動が一定程度存在している。



※母数:通勤(通学)していると回答している人のみ

※5.0%未満はラベル非表示

#### (3) 通勤・通学を目的とした阿武隈急行の利用状況

- 通勤・通学で阿武隈急行線を利用している人は、「通勤目的」が 51.9%、「通学目的」が 48.1% となっている。
- 通勤・通学時に阿武隈急行線を利用している方の免許保有状況をみると、通勤は 100% 保有しており、通学では約 8 割が保有、2 割が新たに取得する予定と回答した。

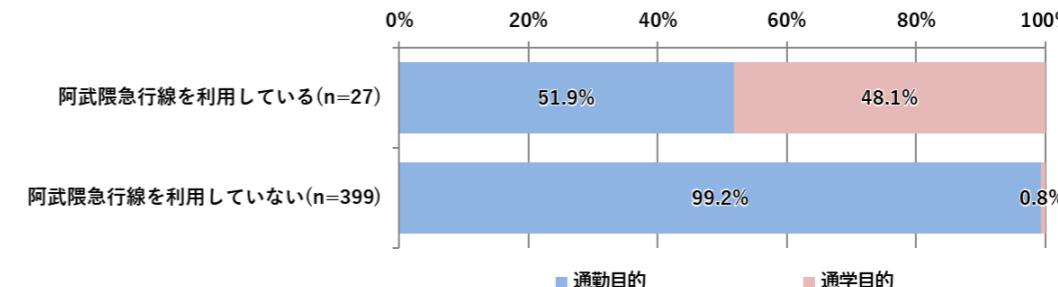
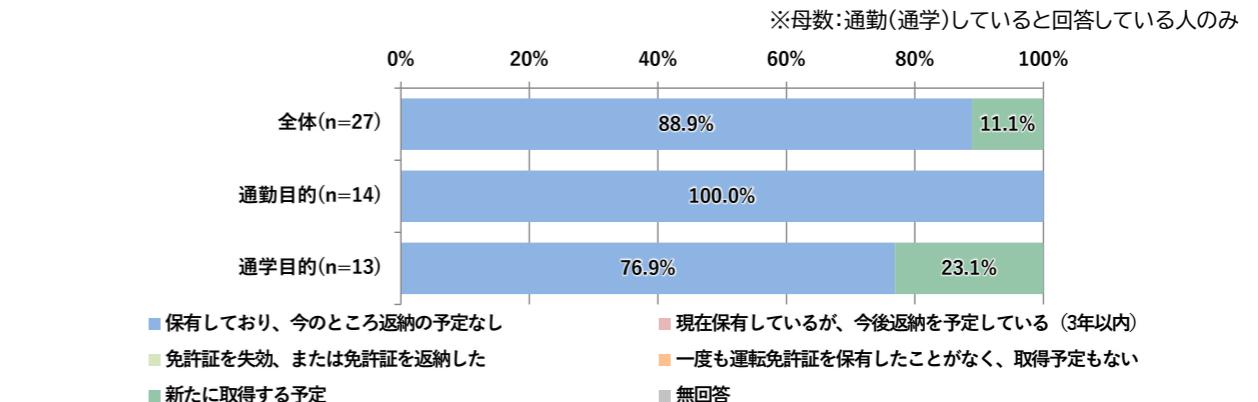


図 通勤・通学時に阿武隈急行線を利用している方の内訳

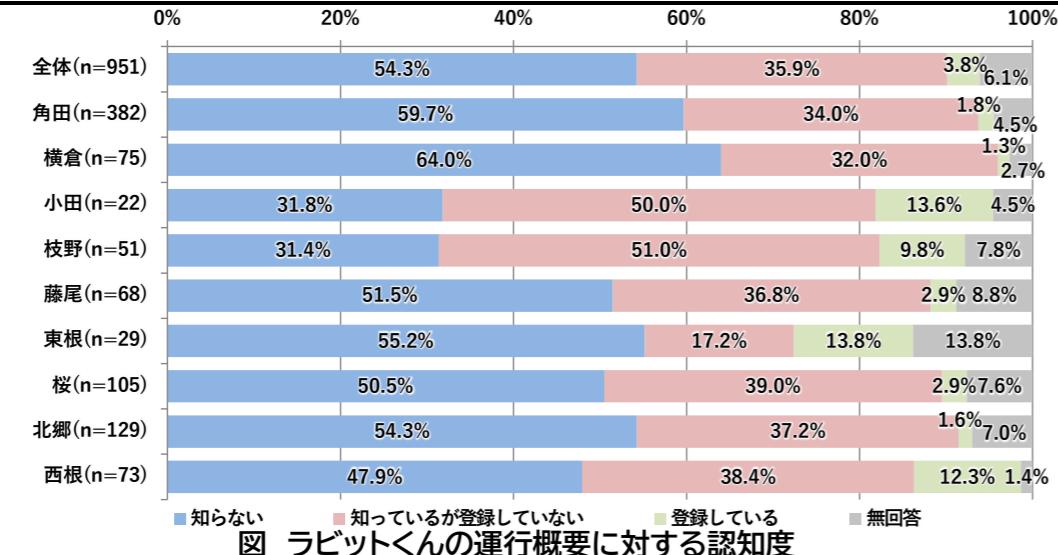


※母数:通勤(通学)していると回答し、移動手段に「阿武隈急行線」を利用している人のみ

## 2-4 ラビットくんの利用実態・イメージ

### (1) ラビットくんの運行状況(ルート、ダイヤ等)に対する認知度

- 全体の有効回答数のうち、57.8%がラビットくんを知らないと回答し、知っているが登録していない、登録しているといった認知している層は42.2%に留まつた。
- 登録している方は全体では1割に満たないが、小田、東根、西根地区では1割以上が登録しているとなっている。



### (2) ラビットくんを使わない理由

- ラビットくんを使わない理由として「自家用車の方が便利」が約8割と最も多く、次いで「運行情報を知らない」が約2割となっている。
- 「運行情報を知らない」と回答した方の免許保有状況をみると、保有している方が8割を超え、免許を保有していない方は約1割となっている。

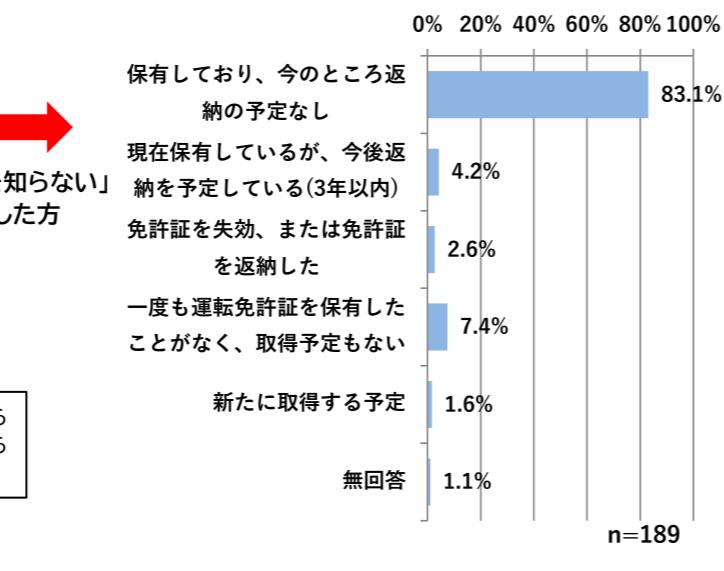
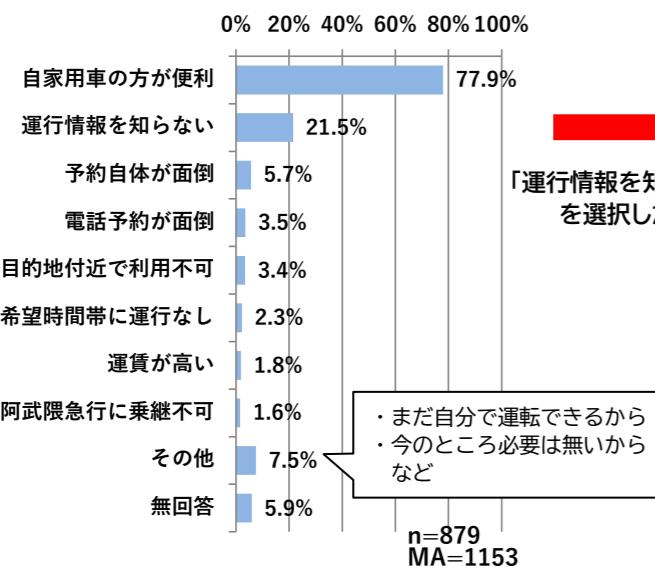


図 ラビットくんを使わない理由

※母数:サービスに登録していないと回答している人のみ

図 免許保有状況(ラビットくんの運行情報を知らない方)

※母数:サービスに登録していないと回答し、使わない理由で「運行情報を知らない」と回答している人のみ

## 2-5 阿武隈急行線の利用実態・イメージ

### (1) 阿武隈急行線の利用頻度

- 全体の2割が直近3か月で1回以上利用しており、1年以上利用していない方が約6割となっている。
- 地区別でみると、小田地区での利用が約4割を超えているものの、藤尾、東根および西根地区では1割に満たない。

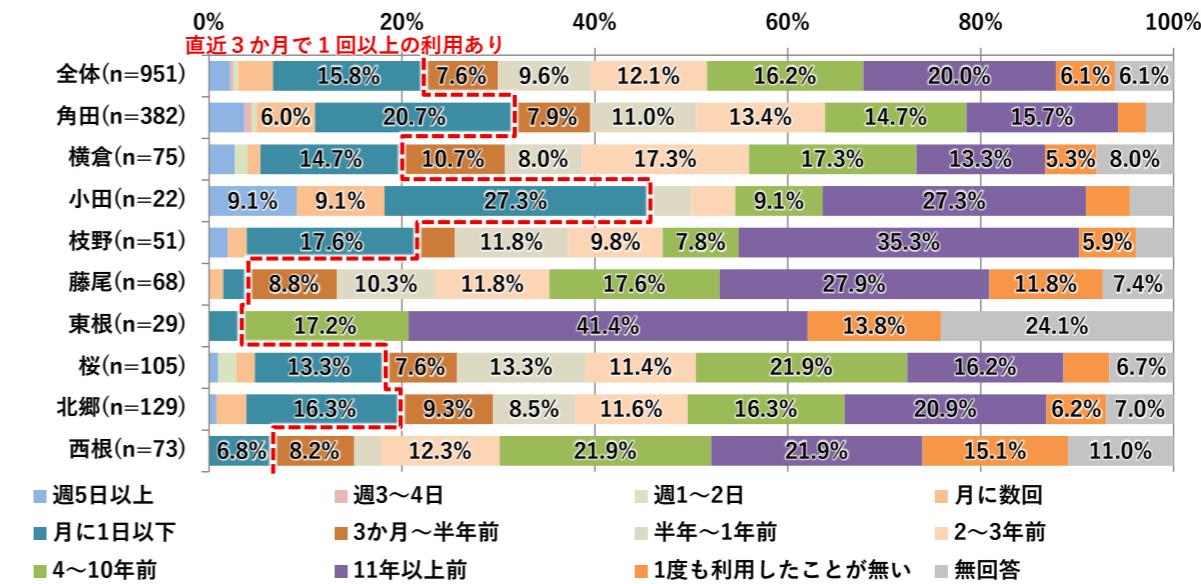


図 阿武隈急行線の利用頻度

※5.0%未満はラベル非表示

### (2) 阿武隈急行線を利用する目的

- 阿武隈急行線を利用する主な目的は「観光・レジャー」が35.2%と最も多く、次いで買い物が31.9%となっている。
- 利用する理由としては「時間どおりに着く」「安全・楽に移動できる」といった意見が多くなっている。

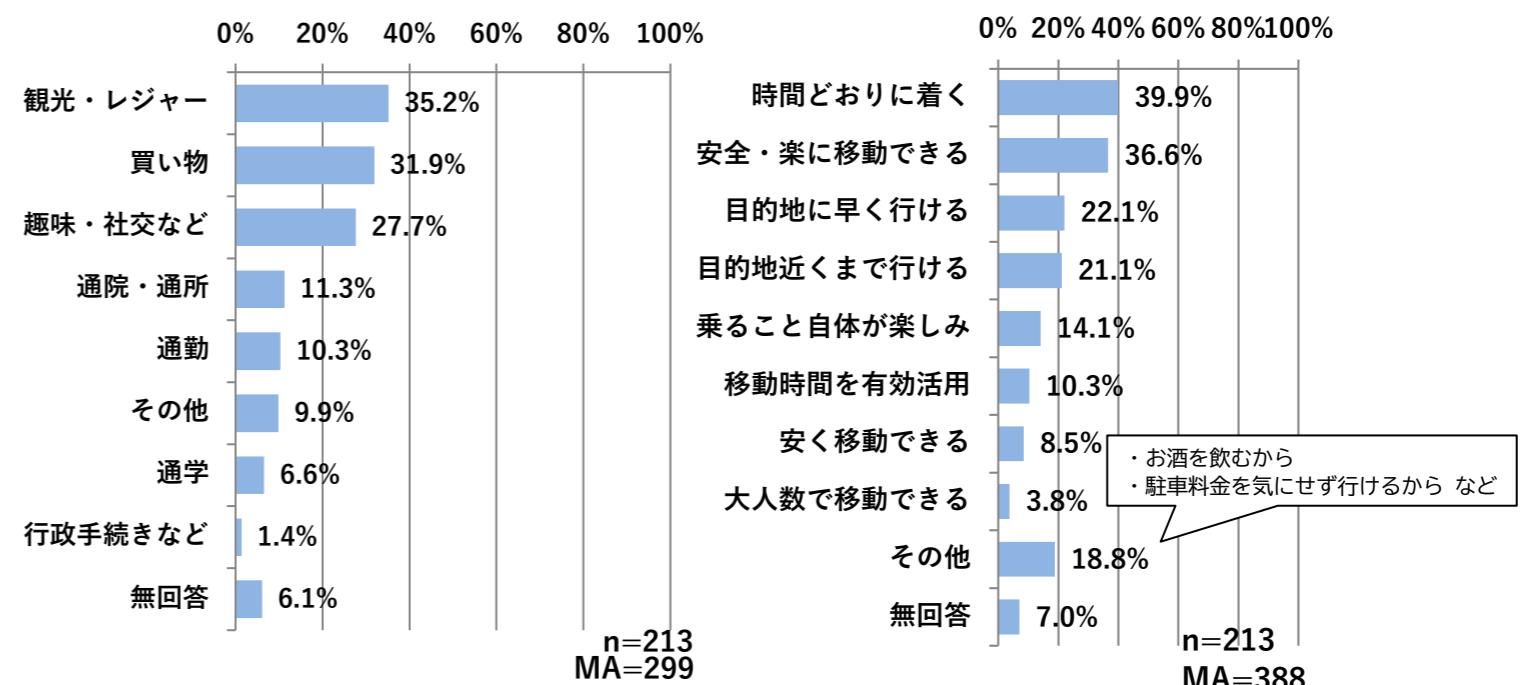
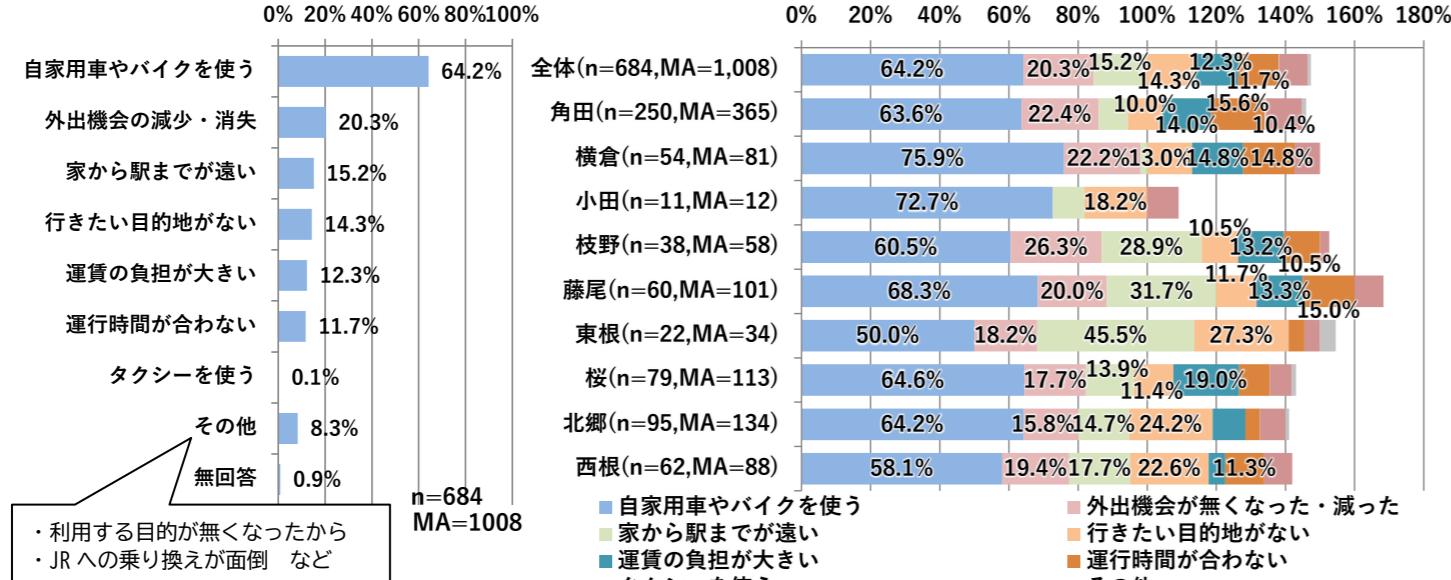


図 利用する主な目的

※母数:阿武隈急行線を直近3か月以内に利用したと回答した人のみ

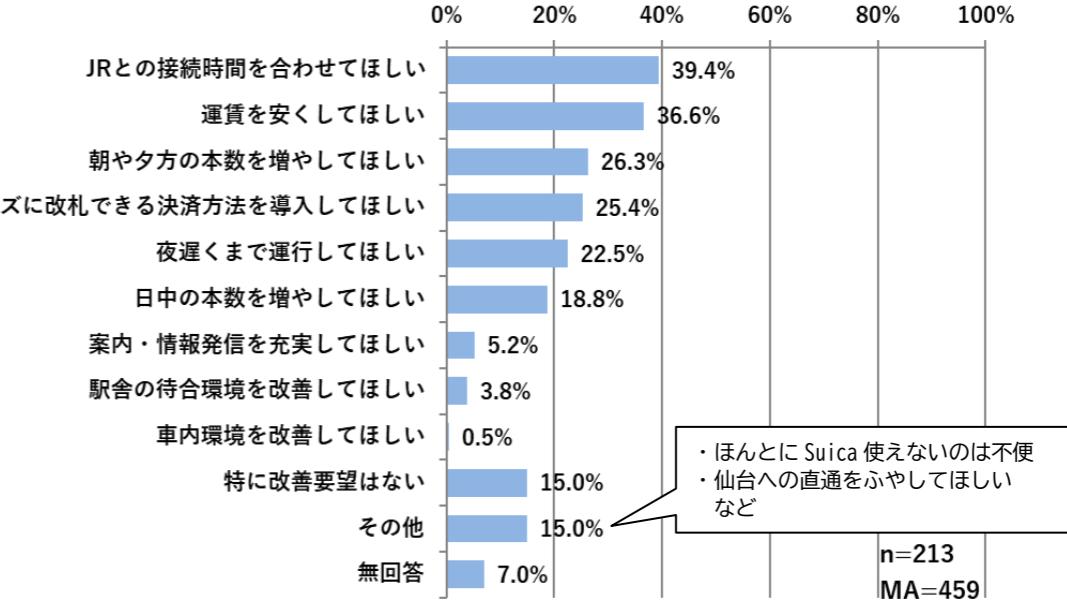
### (3) 阿武隈急行線を使わない(使わなくなった)理由

- 使わない(使わなくなった)理由としては「自家用車やバイクを使う」が最も多くなっている。
- 自家用車やバイクを使うと回答した方を除くと「外出機会の減少・消失」「行きたい目的地がない」など、移動ニーズ自体がないことへの理由が多くを占めている。



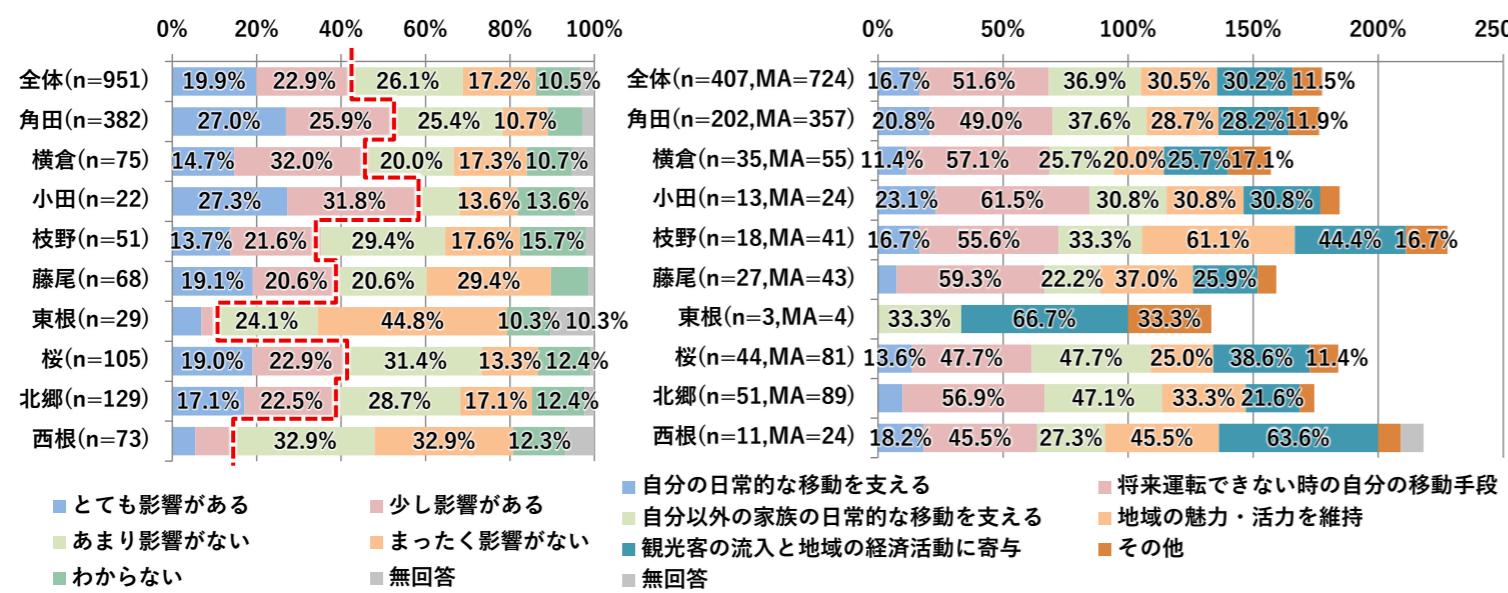
### (5) 阿武隈急行線に対する改善要望

- 改善要望では「JR接続時間調整」「朝夕の本数増加」「夜遅くまでの運行」といった運行本数や接続に関する要望や、「運賃値下げ」「スムーズな改札済導入」などの利用環境への要望がみられる。
- 目的別ではどの目的であっても「JRとの接続」が最も多く、通勤・通学では「朝夕の本数増加」が他の目的よりも多くなっている。



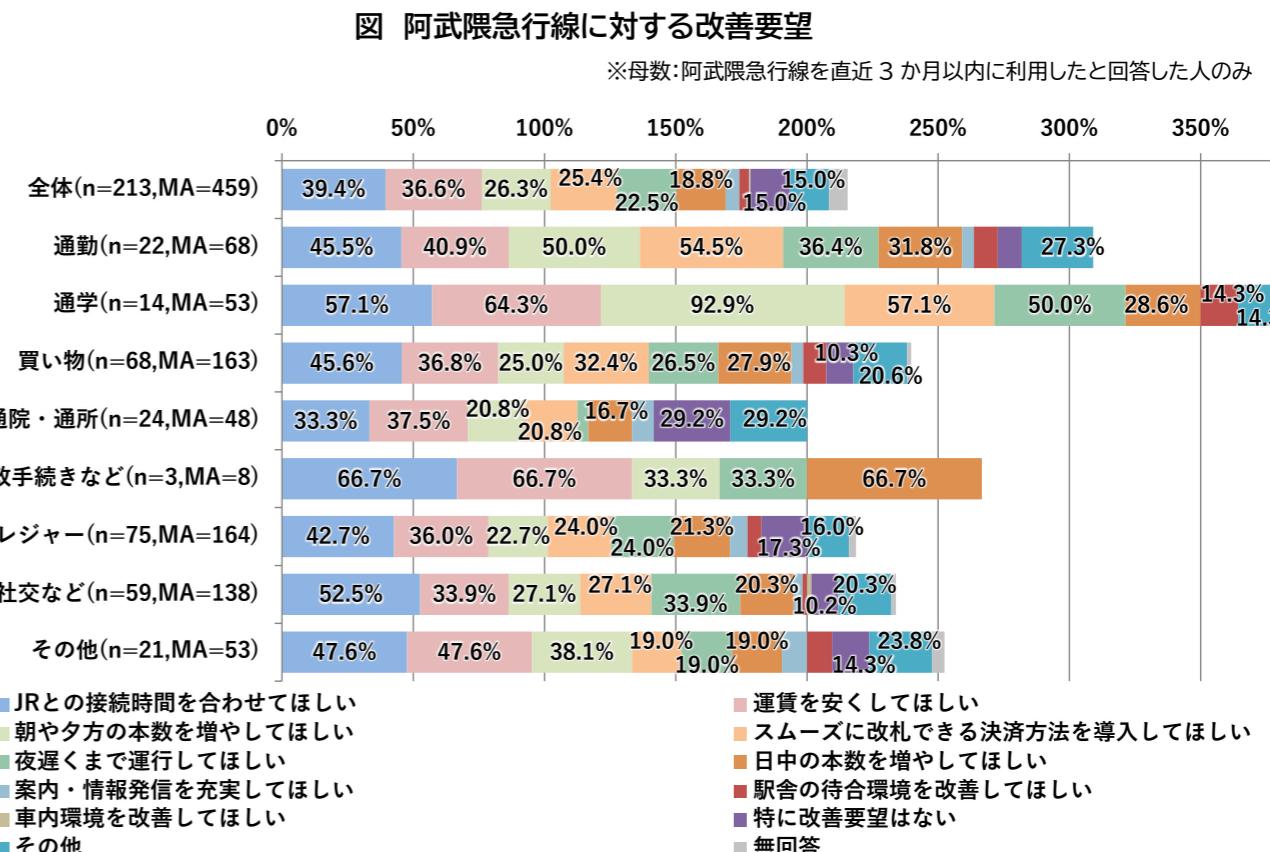
### (4) 阿武隈急行線による具体的な影響

- 全体の約4割が「影響がある」と回答したが、東根、西根地区で影響あるのは約2割以下となっている。
- 阿武隈急行線による具体的な影響として、「個人の生活への影響(将来の移動手段や日常の移動)」が最も大きい一方で、「観光客の流入と地域の経済活動に寄与」も全体で約3割となっており、地域経済への寄与も一定程度認識されている。



### 図 地区別の阿武隈急行線による具体的な影響

※母数:影響があると回答している人のみ  
※10.0%未満はラベル非表示



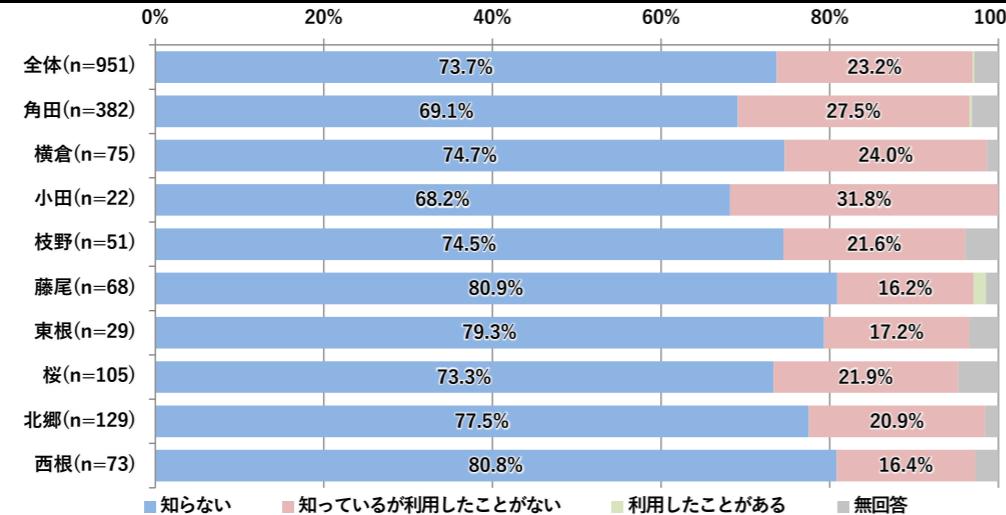
### 図 地区別の阿武隈急行線による具体的な影響

※10.0%未満はラベル非表示

## 2-6 市内循環バスに対する希望

### (1) 市内循環バスの運行状況(ルート、ダイヤ等)に対する認知度

- 市内循環バスの認知度として有効回答数の76.1%が「知らない」、23.9%が「知っているが利用したことがない」または「利用したことがある」と回答している。
- 利用したことがある方は全体でみると1割に満たないものの、藤尾地区においては他の地区よりも利用が多い。



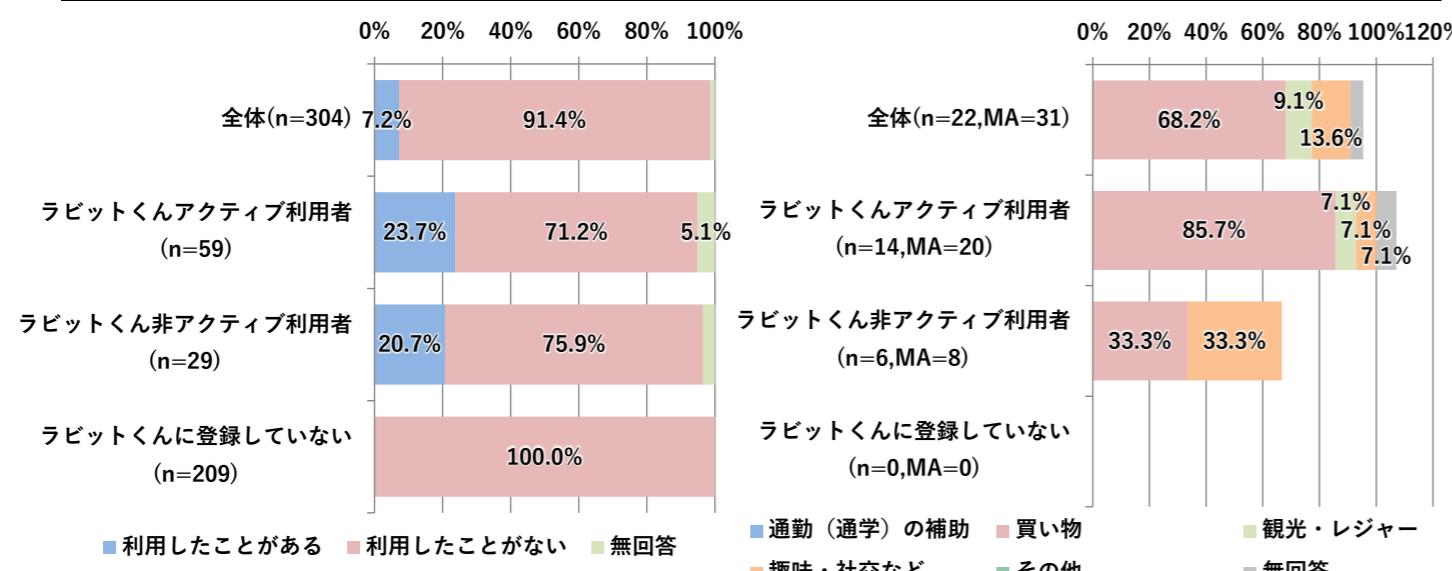
※5.0%未満はラベル非表示

■以降の設問の以下の項目について、ラビットくん登録者アンケート調査の集計結果を含む値で算出している。

- ・ラビットくんアクティブ利用者：登録者アンケート結果
- ・ラビットくん非アクティブ利用者：登録者アンケート及び市民アンケート結果の合算
- ・ラビットくんに登録していない：市民アンケート結果

### (2) 市内循環バスの利用状況

- ラビットくんに登録している利用者の利用が2割程度あり、利用目的としては「買い物」が最も多くなっている。



※母数:市内循環バスを知っていると回答している人のみ  
※5.0%未満はラベル非表示

### (3) 自身が利用する場合に希望する運行頻度

- 自身が利用する場合の希望する運行頻度として、どの層においても「希望なし・利用しない」の割合が高い。
- ラビットくん登録者のアクティブ層においては地区ごとのばらつきはあるものの「週に1回程度」を望む割合が高い。

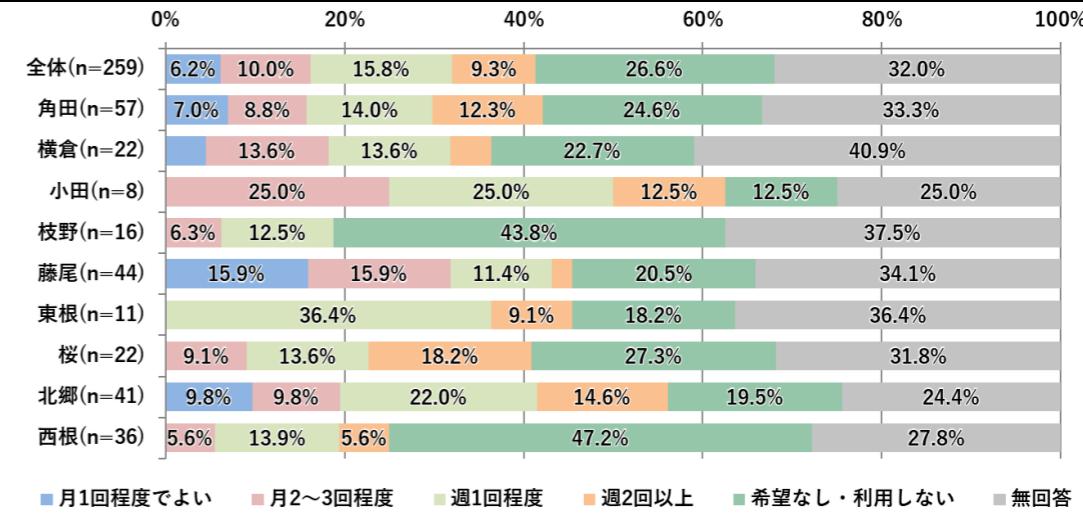


図 自身が利用する場合に希望する運行頻度(ラビットくんの登録者アクティブ)

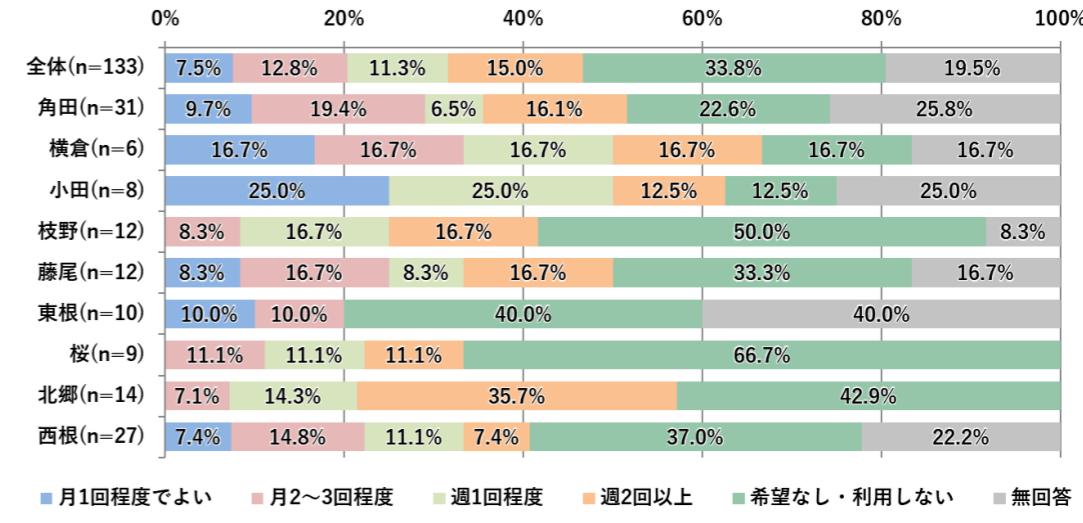


図 自身が利用する場合に希望する運行頻度(ラビットくんの登録者非アクティブ)

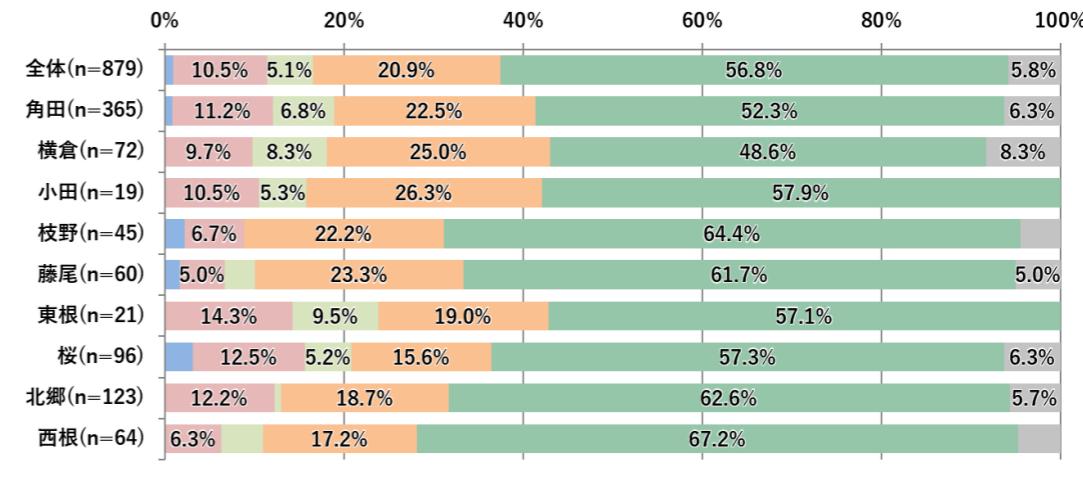


図 自身が利用する場合に希望する運行頻度(ラビットくんの非登録者)

#### (4) 自身が利用する場合に希望する運行時間帯

- 自身が利用する場合に希望する運行時間帯では、どの層においても現状の運行時間を希望する割合が高い。
- 一方でラビットくん登録者層においては「朝 6~9 時台」への希望が他の時間帯よりも多くなっている。

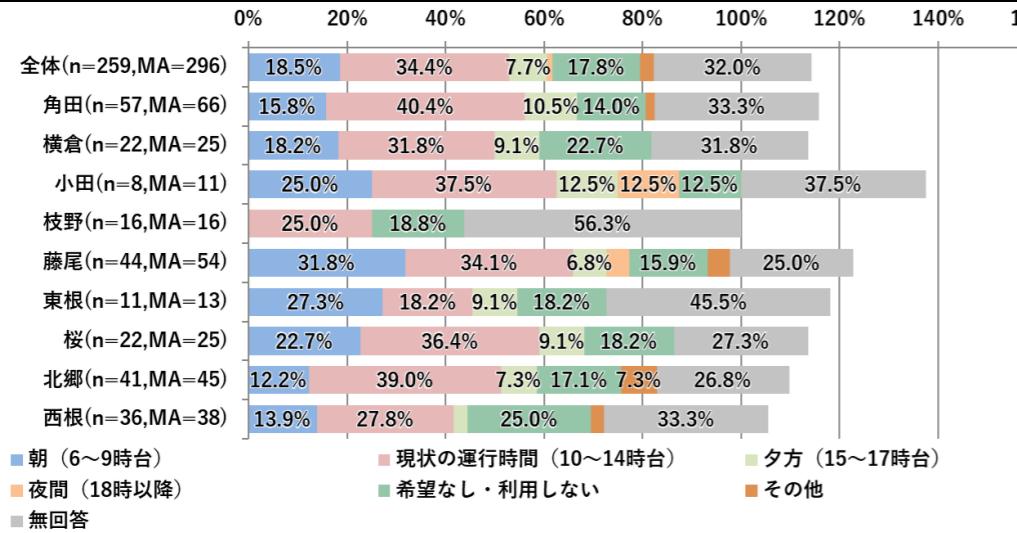


図 自身が利用する場合に希望する運行時間帯(ラビットくんの登録者アクティブ)

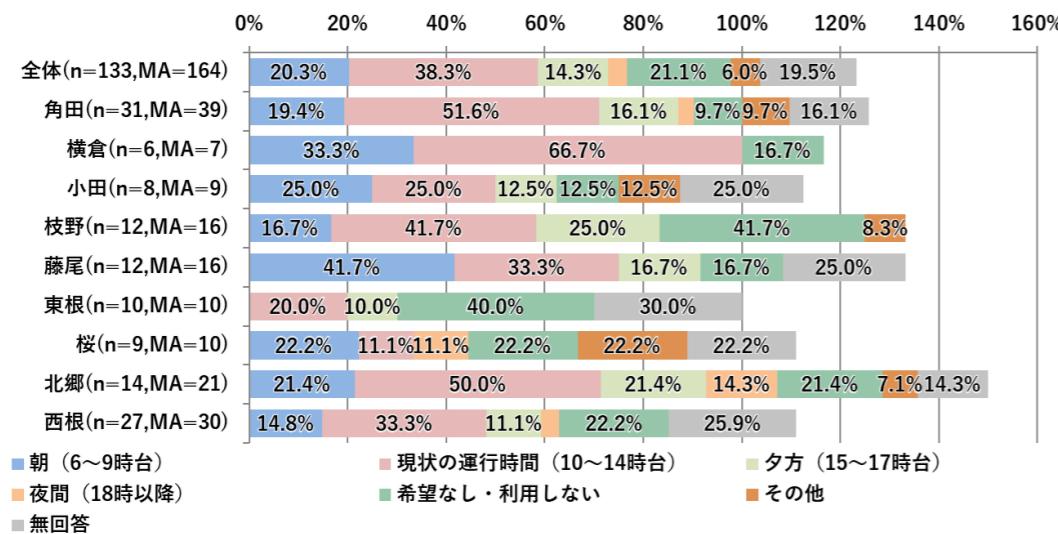


図 自身が利用する場合に希望する運行時間帯(ラビットくんの登録者非アクティブ)

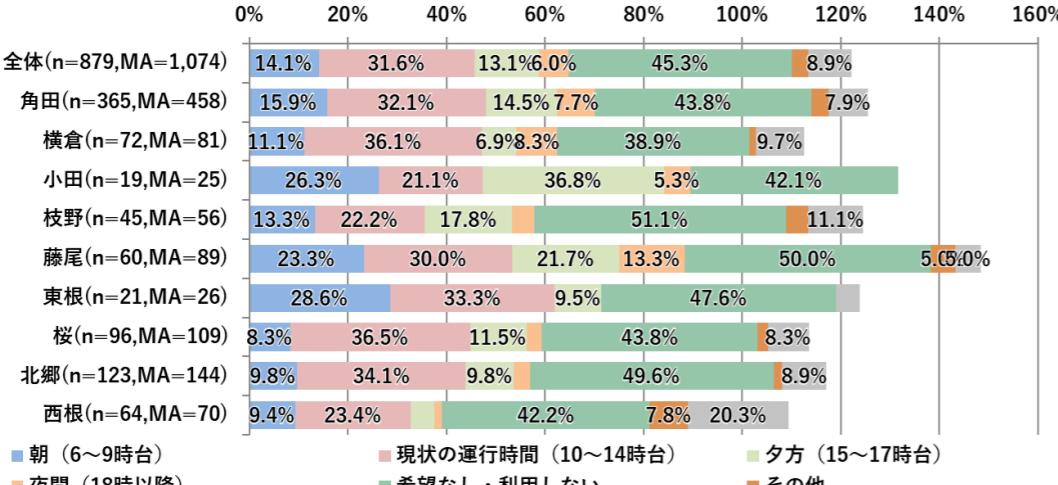


図 自身が利用する場合に希望する運行時間帯(ラビットくんの非登録者)

#### (5) 自身が利用する場合に希望する経由してほしい目的地

- 自身が利用する場合に希望する経由してほしい目的地として、買い物施設や医療機関への意向が高い。

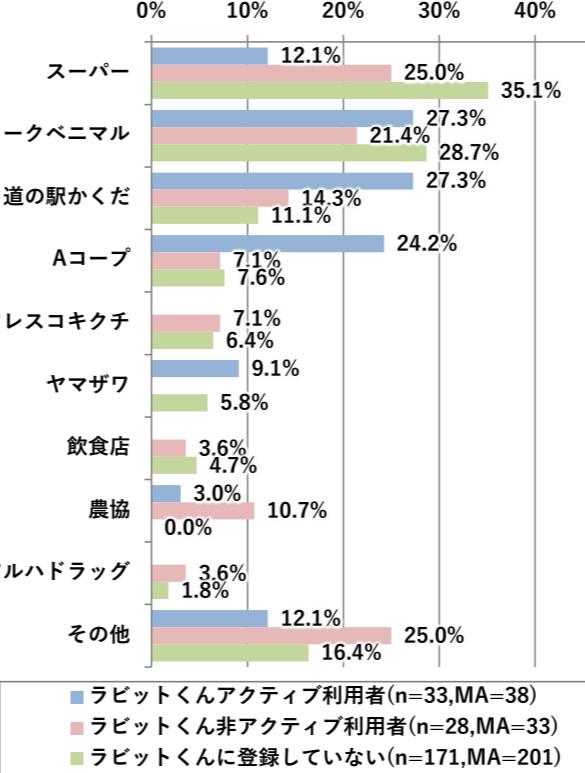


図 経由してほしい目的地(買い物)

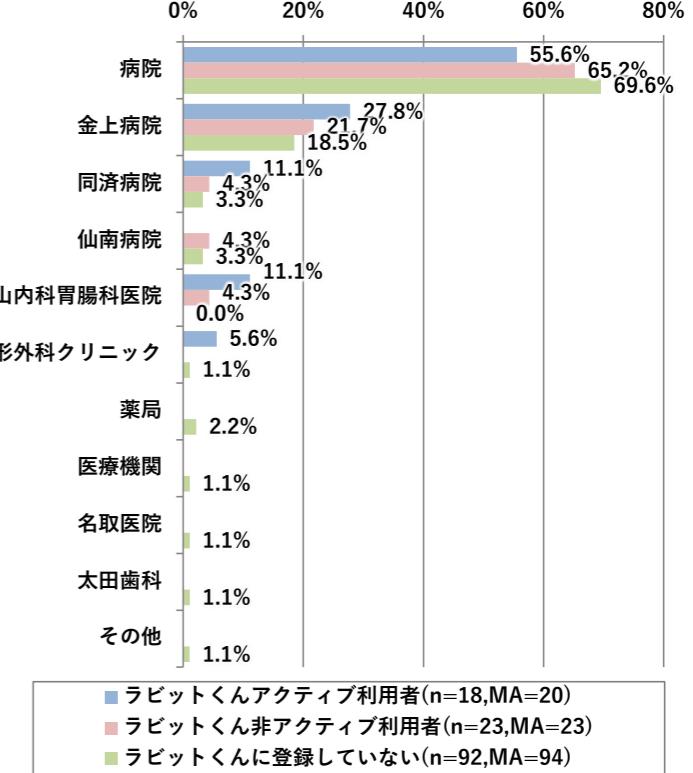


図 経由してほしい目的地(通院)

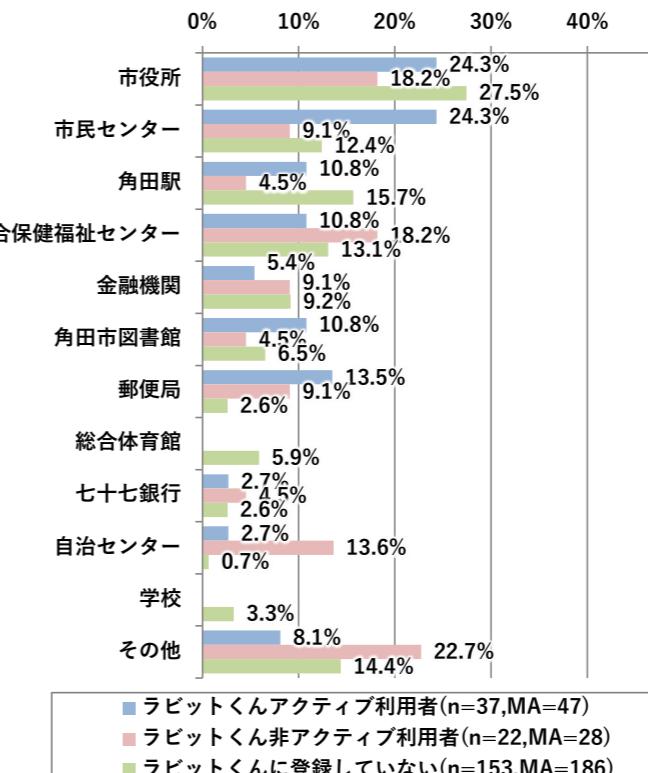


図 経由してほしい目的地(その他)

※母数:経由してほしい目的地を回答している人のみ  
※無回答は集計から除外

## (6) 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日

- 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日として、買い物・通院・その他の目的の場合は「決まっていない」が最も高くなっている。

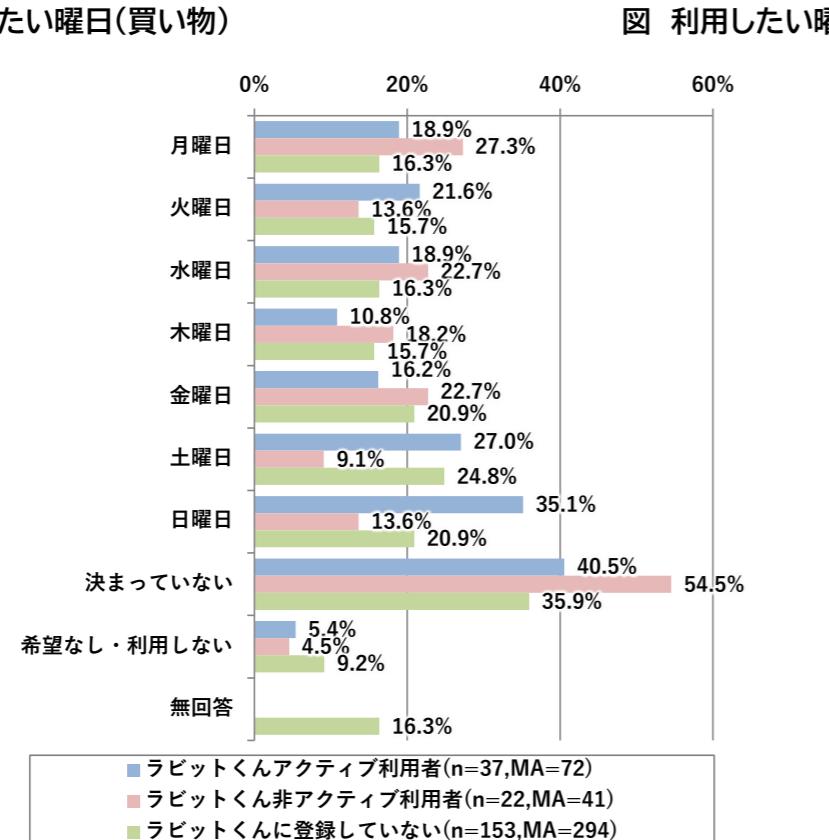
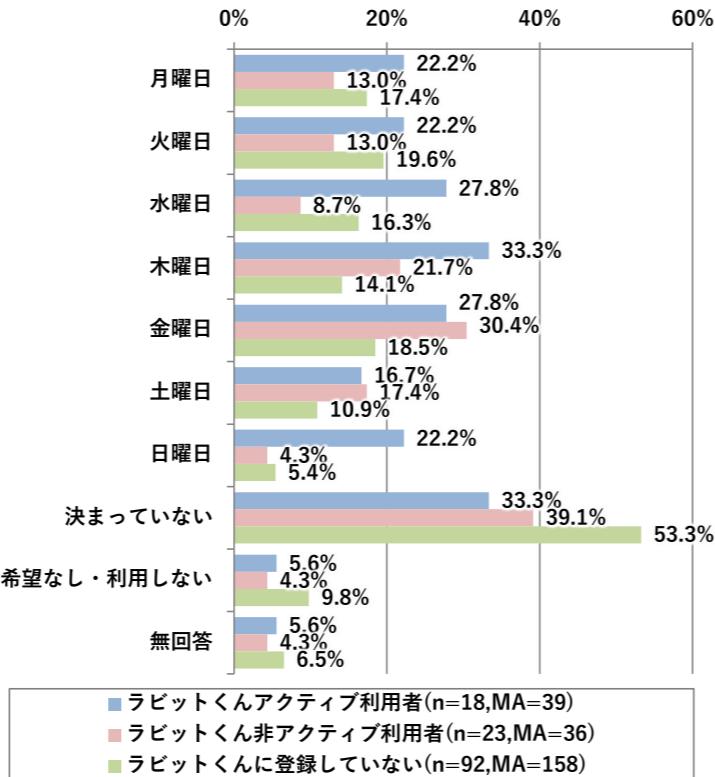
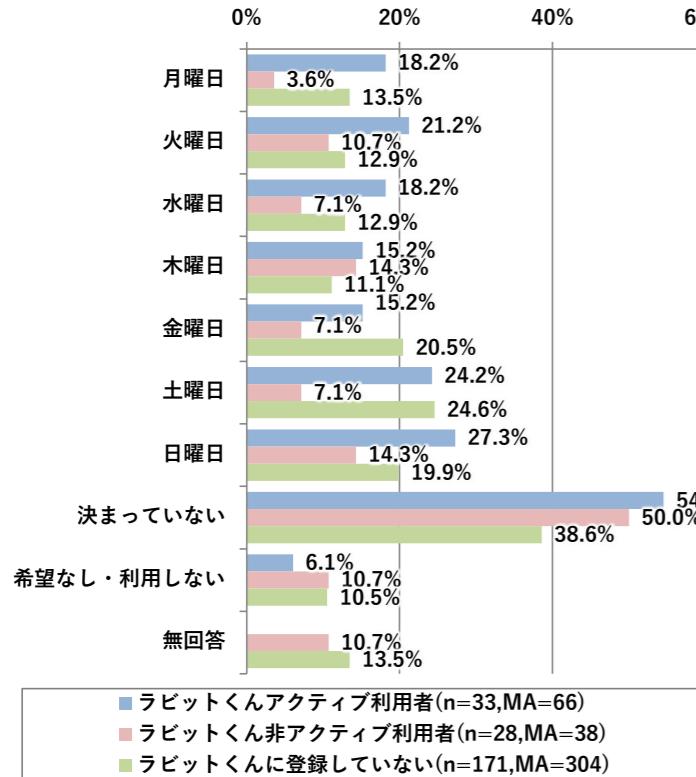


図 利用したい曜日(その他)

## 2-7 今後の角田市の公共交通のあり方・住民の関わり方

### (1) 角田市全体の公共交通のあり方

- 今後の角田市全体の公共交通のあり方では、「わからない」が 26.1%と最も高く、次いで「市民などによる利用促進によりサービスを維持・向上するのが良い」が 22.9%と続いている。

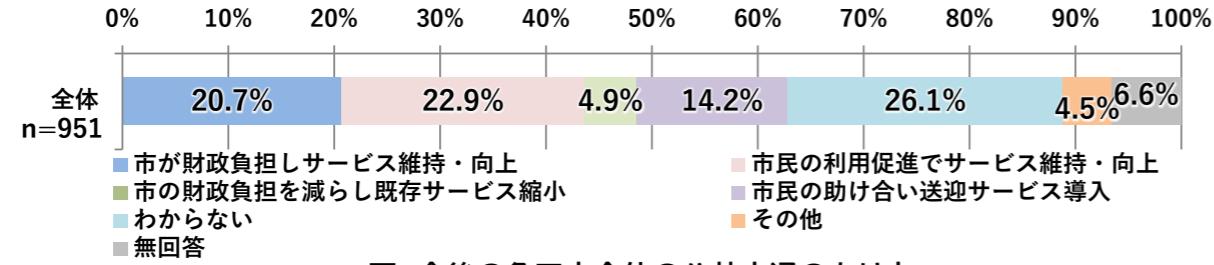


図 今後の角田市全体の公共交通のあり方

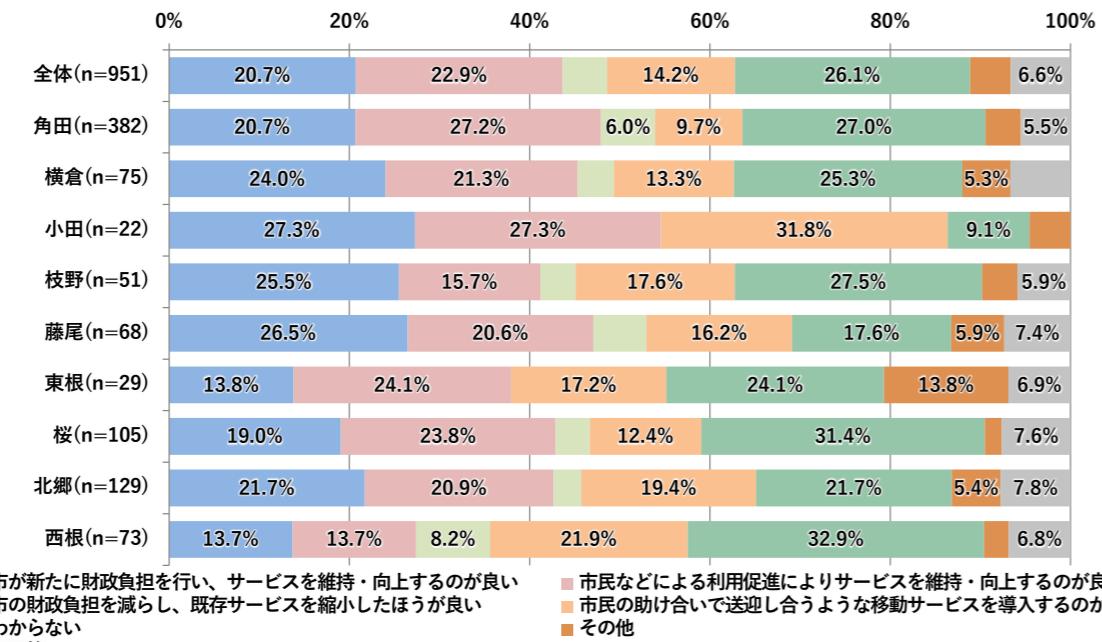


図 地区別の今後の角田市全体の公共交通のあり方

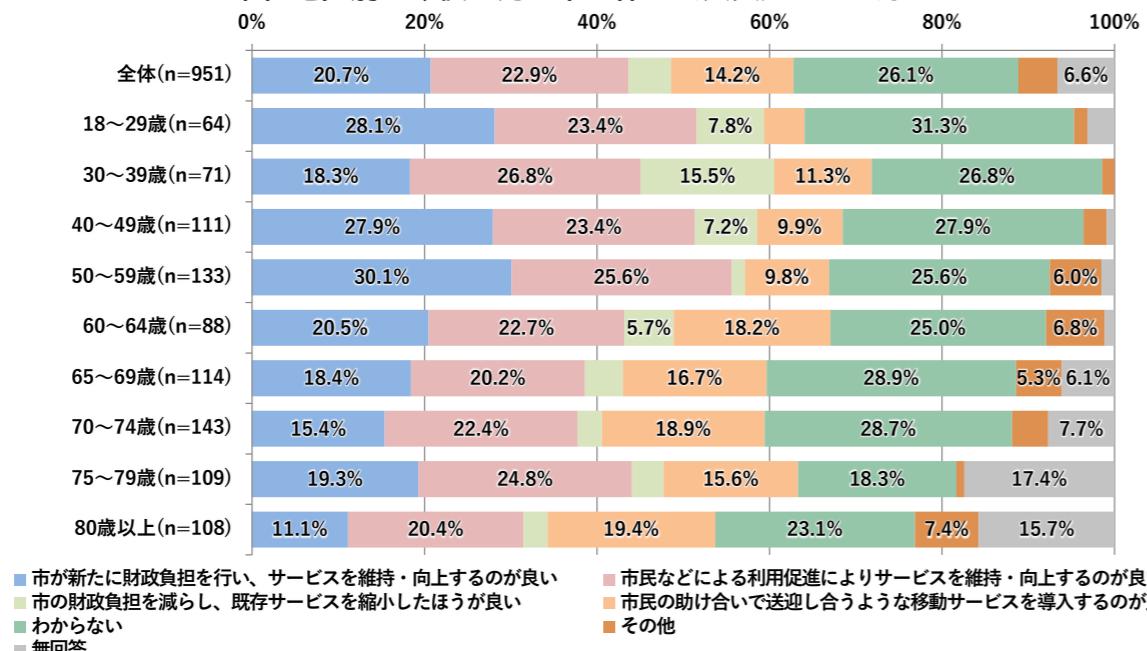
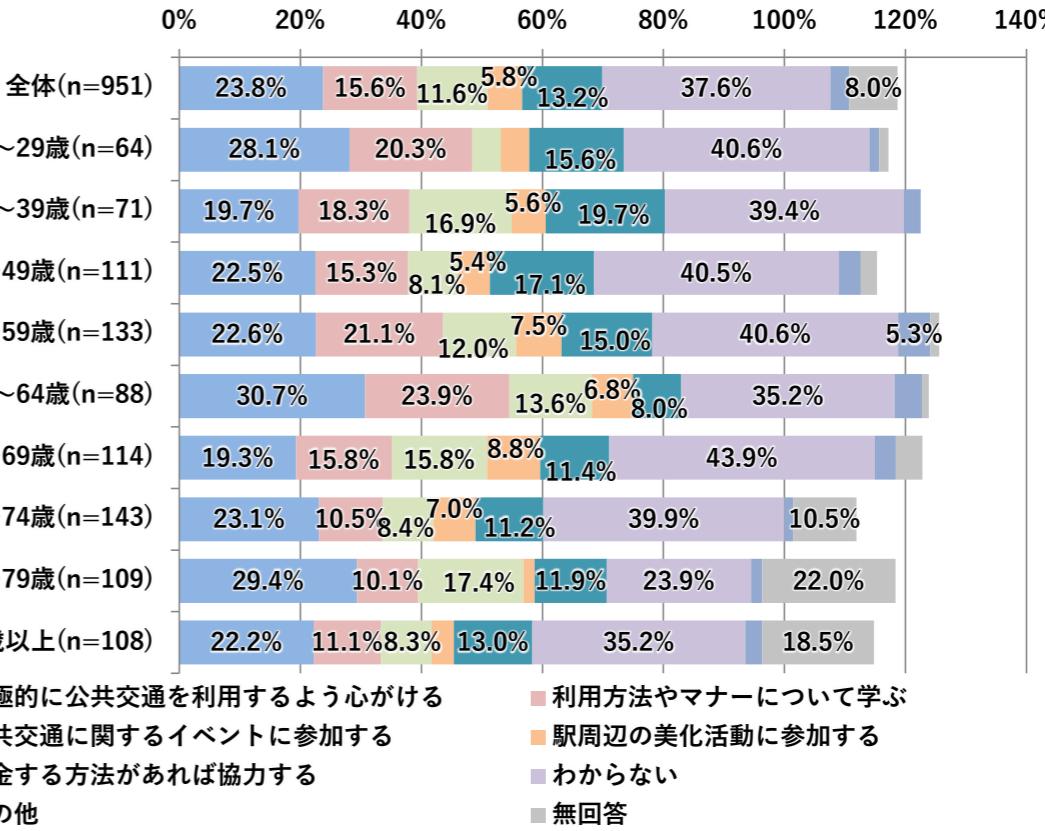


図 年齢別の今後の角田市全体の公共交通のあり方

### (2) 「公共交通の維持」のための取り組み

- 公共交通の維持ために自身ができると思う取り組みでは、「わからない」が 37.6%と最も高く、次いで「積極的に公共交通を利用するよう心がける」が 23.8%と続いている。
- 30~39 歳や 65~69 歳では「公共交通に関するイベントに参加する」「募金する方法があれば協力する」といった割合が比較的高い、イベントや地域活動を通じた関与が期待できる可能性がある。



# ■ラビットくん利用者アンケート調査結果(概要)

## 1. 調査の実施概要

項目	概要	
	アクティブ利用者	非アクティブ利用者
調査の目的	ラビットくん登録者における利用実態や意向	
調査の対象	令和7年度においてラビットくんを利用した登録者 ※全数	令和5,6年度においてラビットくんを利用し、7年度の利用がなかった登録者 ※全数
配布票数	417票	201票
回収票数	259票(回収率:62.1%)	97票(回収率:48.3%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ラビットくんの利用実態</li> <li>・ラビットくんの改善要望</li> <li>・市内循環バスの利用状況と、今後の利用意向</li> <li>・回答者の基本属性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用していたころの利用実態</li> <li>・ラビットくんの今後の利用意向</li> <li>・市内循環バスの利用状況と、今後の利用意向</li> <li>・回答者の基本属性</li> </ul>
調査期間	・令和7年10月15日～令和7年11月4日	
実施方法	・郵送配布、郵送回収	
集計方法	・構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100%とはならない	

## 1-1 利用者の利用割合(アクティブ利用者・非アクティブ利用者)

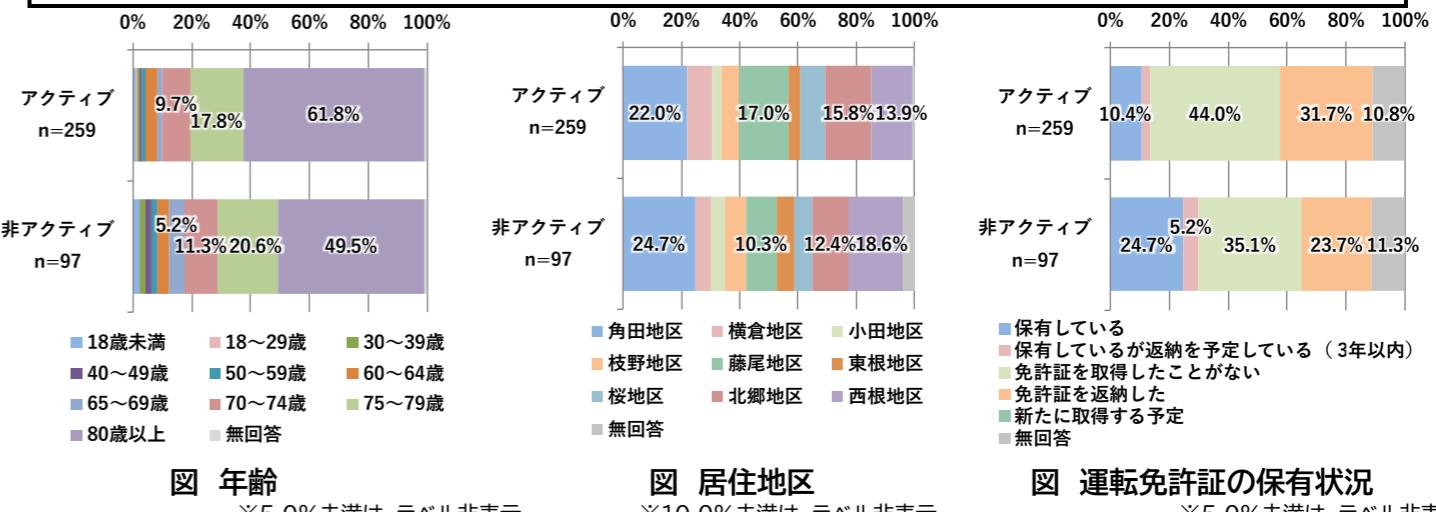
- ・全体としては70代以上における利用割合は6.5%となった。
- ・地区別にみると、藤尾地区と西根地区は合計の利用者数が10%を越えており、アクティブ利用者の割合も高い。その一方で桜地区は4%未満となった。

表 70代以上のラビットくん利用割合(地区別)

	角田地区	横倉地区	小田地区	枝野地区	藤尾地区	東根地区	桜地区	北郷地区	西根地区	合計
70代以上の総人口	2566	833	212	479	682	384	1022	1071	745	7994
アクティブ利用者	90	38	7	24	52	17	29	52	50	359
非アクティブ利用者	46	12	5	8	23	9	11	21	26	161
合計利用者数	136	50	12	32	75	26	40	73	76	520
アクティブ利用者の割合	3.5%	4.6%	3.3%	5.0%	7.6%	4.4%	2.8%	4.9%	6.7%	4.5%
非アクティブ利用者の割合	1.8%	1.4%	2.4%	1.7%	3.4%	2.3%	1.1%	2.0%	3.5%	2.0%
合計利用者割合	5.3%	6.0%	5.7%	6.7%	11.0%	6.8%	3.9%	6.8%	10.2%	6.5%

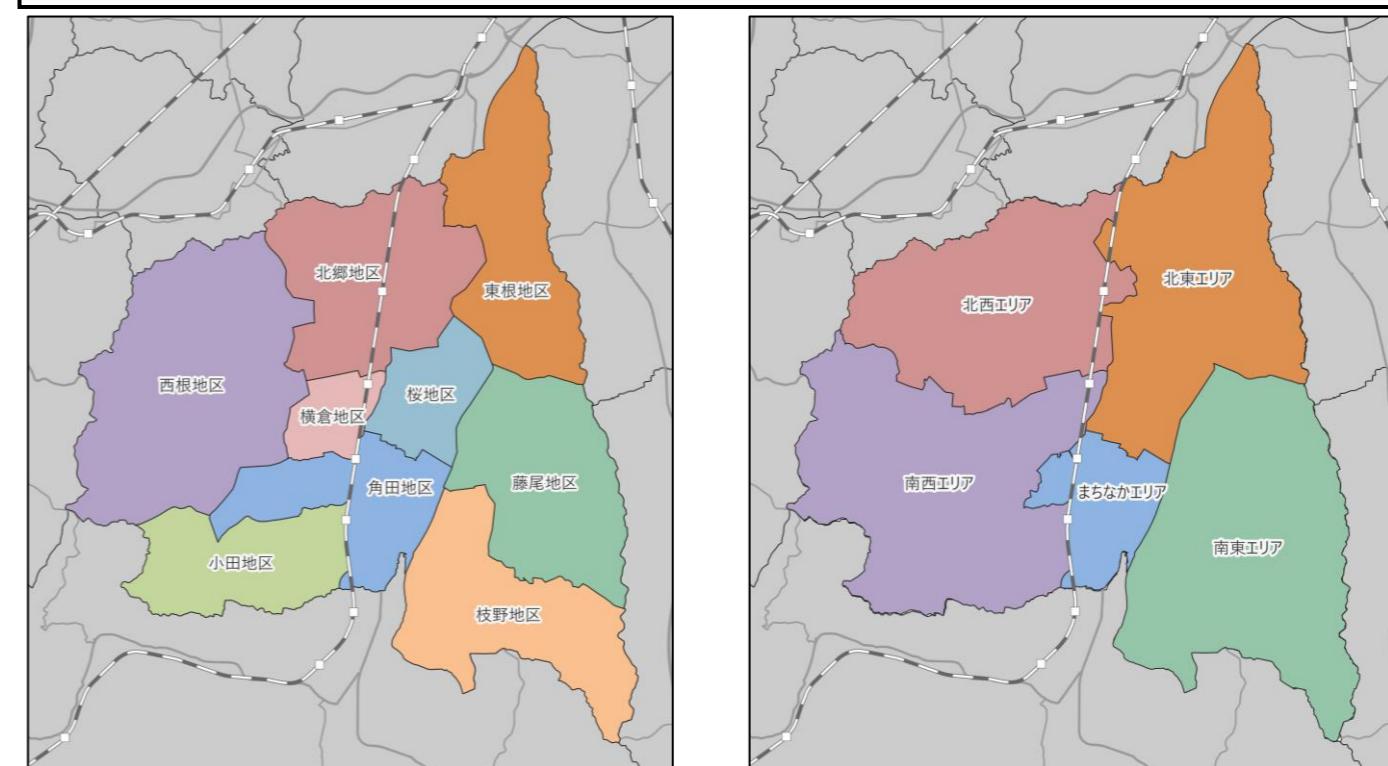
## 1-2 回答者の基本属性(アクティブ利用者・非アクティブ利用者)

- ・回答者の年齢では、「80歳以上」がアクティブ・非アクティブともに最も多くなっており、全体では高齢者(65歳以上)が9割を占めている。
- ・回答者の居住地区では、「角田地区」がアクティブ・非アクティブともに最も多くなっている。
- ・回答者の免許証保有状況をみると、全体では7割が非保有(未取得または返納済み)となっている。非アクティブに比べてアクティブの非保有率はさらに高くなっている。



## 1-3 運行エリアの区分

- ・ラビットくんの運行エリアは、まちなかエリア:角田(豊室・古豊室除く)、南西エリア:横倉・小田、角田・西根の一部、南東エリア:枝野・藤尾、北西エリア:北郷・西根の一部、北東エリア:東根・桜、北郷の一部に分けている。



## 2. 調査結果(アクティブ利用者)

### 2-1 ラビットくんの利用頻度

#### (1) ラビットくんの利用頻度

- 利用頻度では、全体で「月に2~3回」が33.6%(87人)と最も高く、次いで「月に1回」が28.6%(74人)となっている。
- まちなかエリアでは「週に1回以上」の利用が多く、他エリアでは「月に1~数回」の利用が多い傾向がみられる。

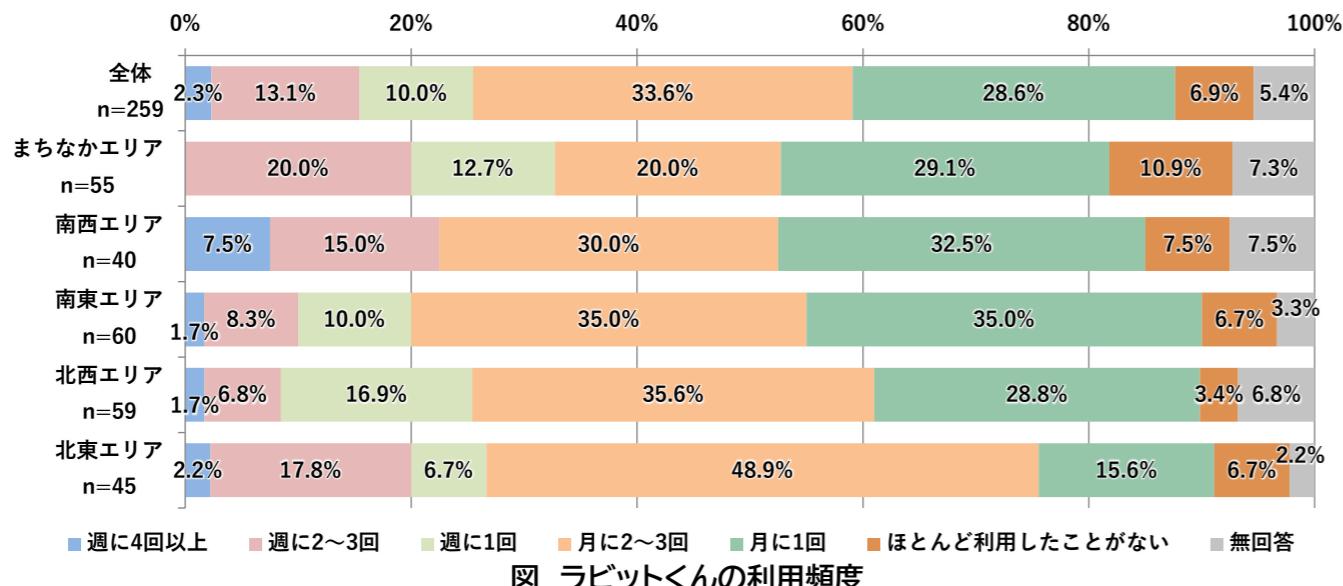


図 ラビットくんの利用頻度

#### (2) 予約するタイミング

- 予約するタイミングでは、「利用の1時間前」が40.5%(105人)と最も高く、次いで「利用する前日」が19.7%(51人)となっている。

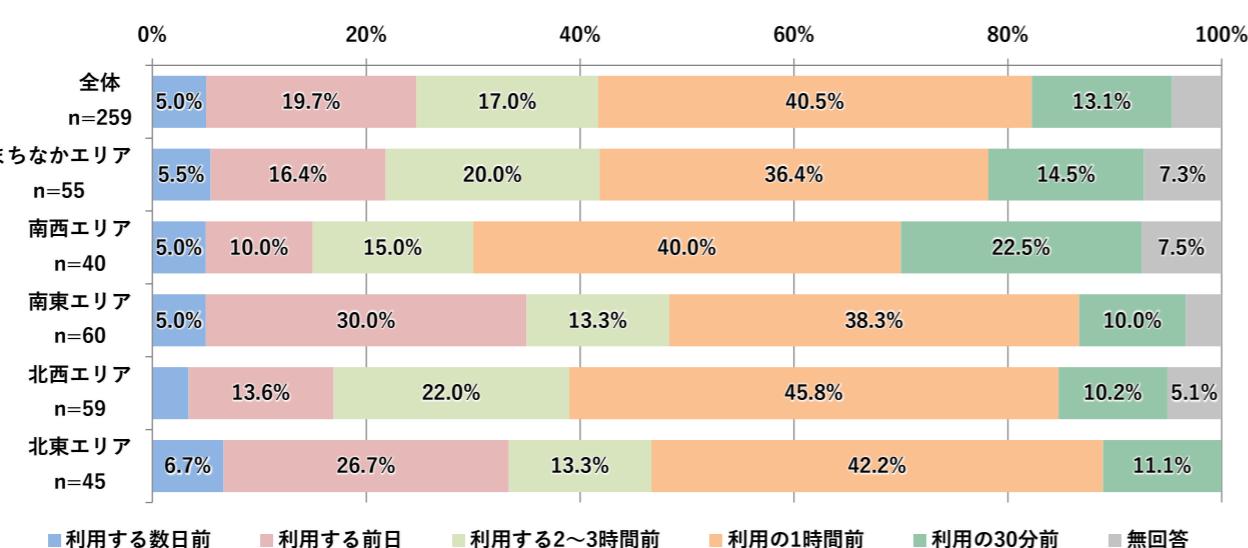


図 予約するタイミング

#### (3) 主な目的地

- 主な目的地では医療施設が最も多く、次いで買い物施設への移動が多くなっている。
- 医療施設では金上病院へ、買い物施設ではヨークベニマルへの移動が最も多くなっている。

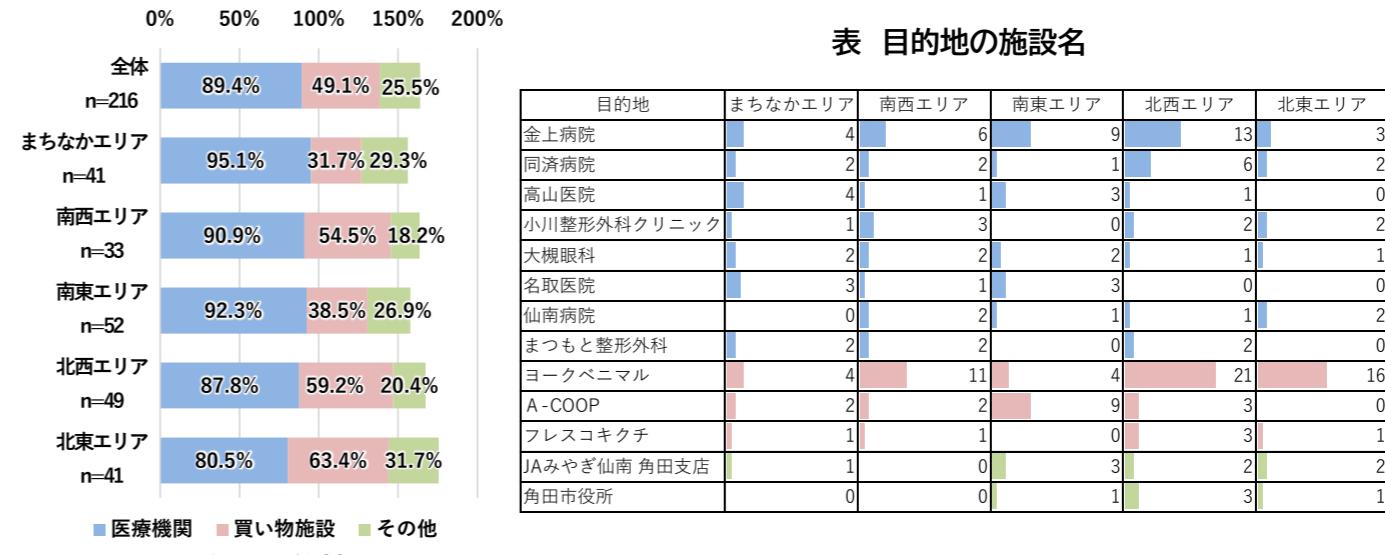


図 主な目的地

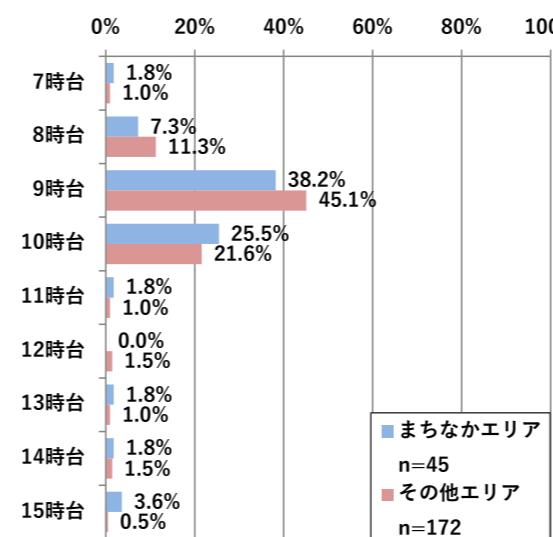
※無回答は集計から除外

※目的地の合計が5件以上の施設を抜粋

#### (4) 自宅を出発する時間と帰宅する時間

- 自宅の出発する時間として、まちなかエリアはその他エリアと比べて「9時台」以前の割合が低く、「10時台」に遅めのピークがみられる。また11時台以降の利用は大幅に減少している。
- 自宅へ帰宅する時間についても、その他エリアのピークが「11時台」なのに対し、まちなかエリアは「12時台」が最も高く、全体的に遅く出発し、遅く帰宅する傾向がみられる。

【自宅を出発する時間】



【自宅へ帰宅する時間】

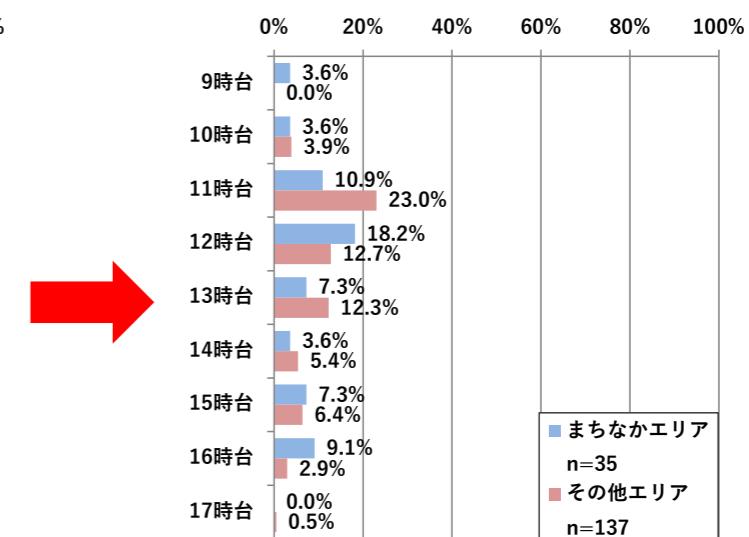


図 自宅を出発する時間と帰宅する時

※無回答は集計から除外

## (5) 往復の利用状況

- ラビットくんの往復利用は、南西エリアを除いたエリアで約5割～約7割となっている。
- 片道利用の場合は、全てのエリアで「行き」のみの利用が多く帰りのみの利用はほぼない状況にある。
- 片道利用の場合の移動手段は、全体では「一般タクシー」と「自家用車(送迎)」が主な手段で、南東エリアでは「自家用車(送迎)」が7割以上を占め、エリア特性によって移動手段が大きく異なる傾向が見られる。

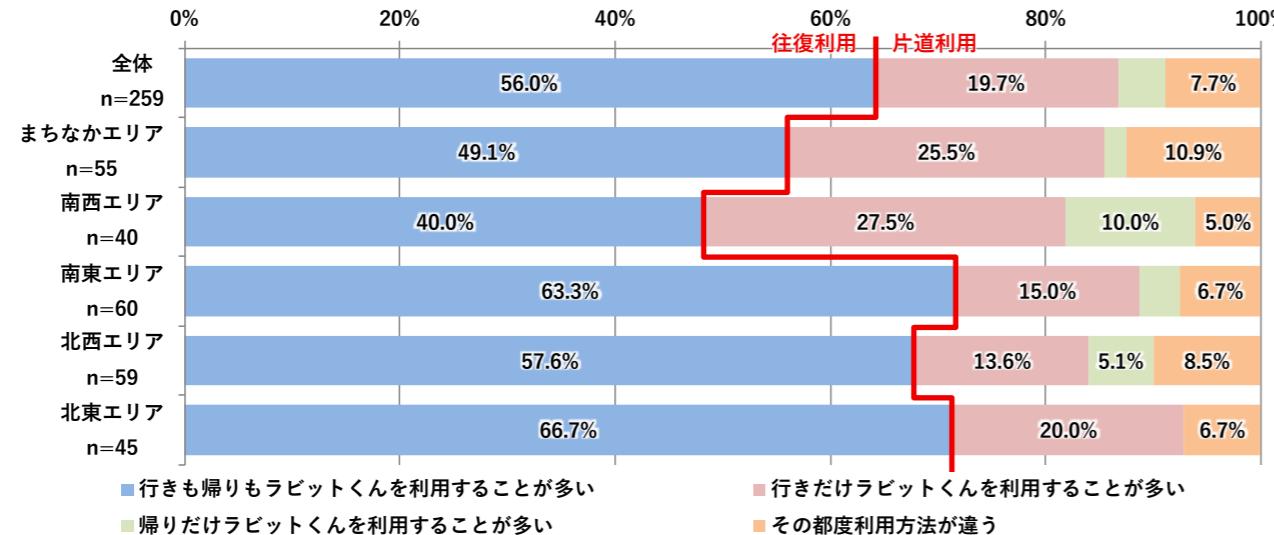


図 往復の利用状況

※無回答は非表示

※5.0%未満はラベル非表示

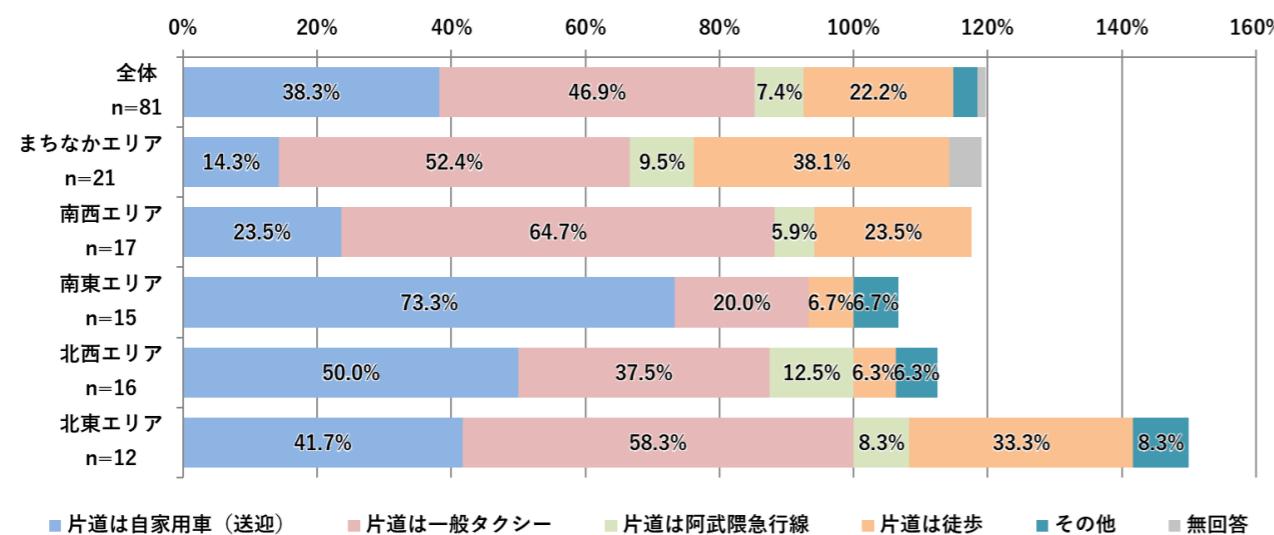


図 片道利用の場合の移動手段

※母数：往復利用状況で「往復利用」があると回答した人以外

※5.0%未満はラベル非表示

## 2-2 ラビットくんへの改善要望や意見

### (1) ラビットくんへの改善要望

- 改善要望では、「休日運行もしてほしい」が51.0%(132人)と最も高く、次いで「時間帯や本数を増やしてほしい」が28.6%(74人)と続いている。

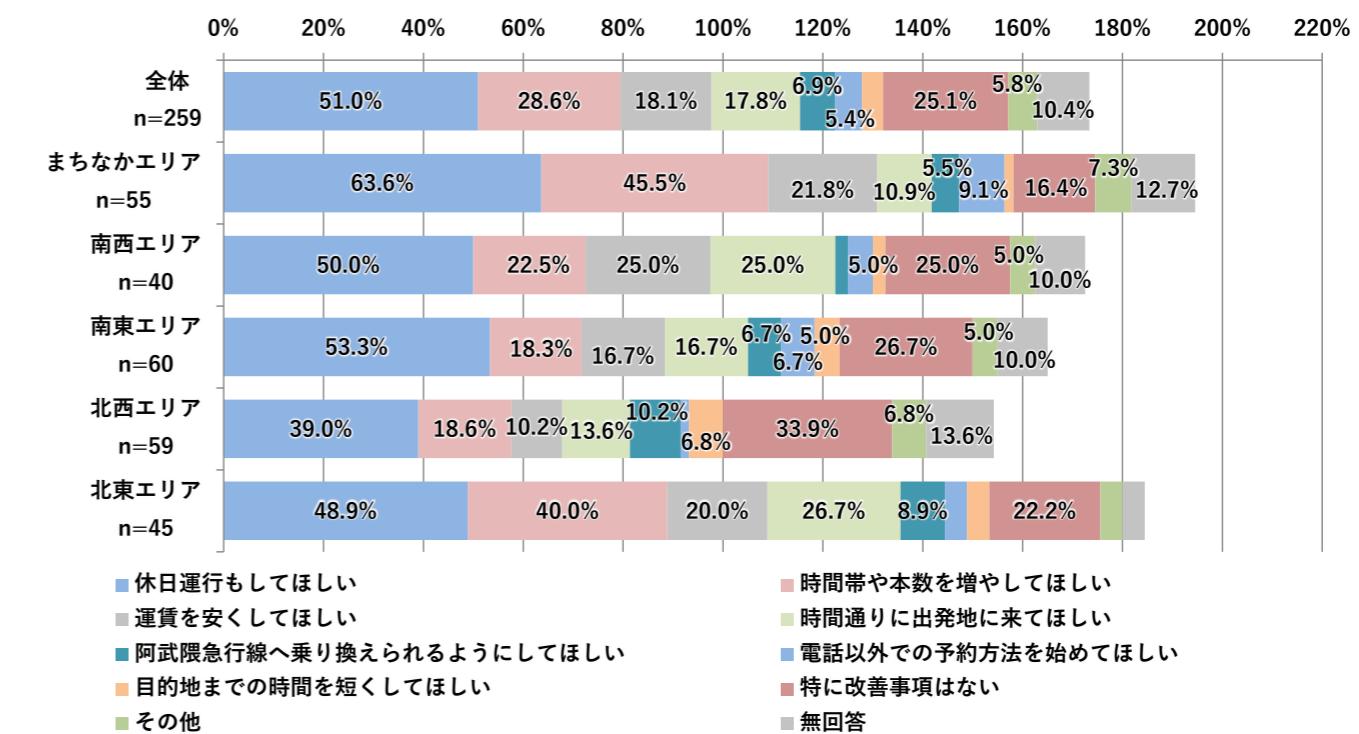


図 地区別ラビットくんへの改善要望や意見

※無回答は集計から除外

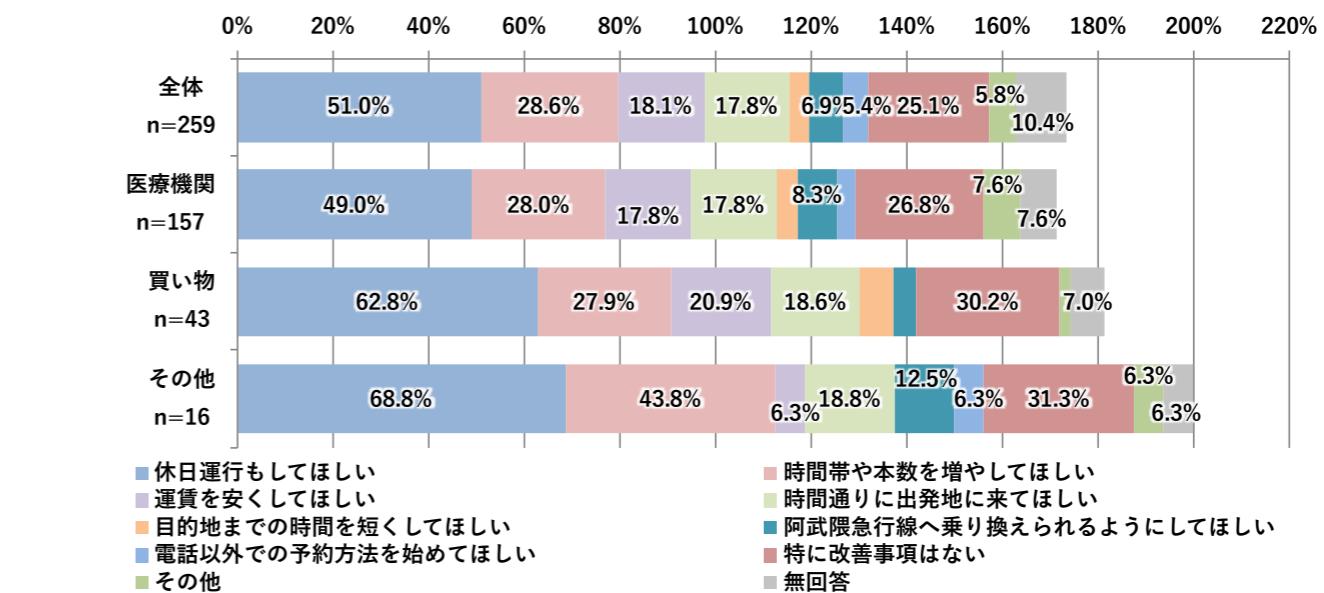


図 カテゴリ別ラビットくんへの改善要望や意見

※無回答は集計から除外

※最もよく行く目的地のみ集計

## (2) その他ラビットくんに対する意見

- その他のラビットくんの意見としては「ありがたい」「今後も利用する」等の好印象な意見が4割弱で最多となった一方で、時間帯の延長や30分前までの予約が難しいなどと言った意見も寄せられた。
- その他の意見としては、市外やまちなかエリアへの利用を希望する意見などが多く寄せられた。

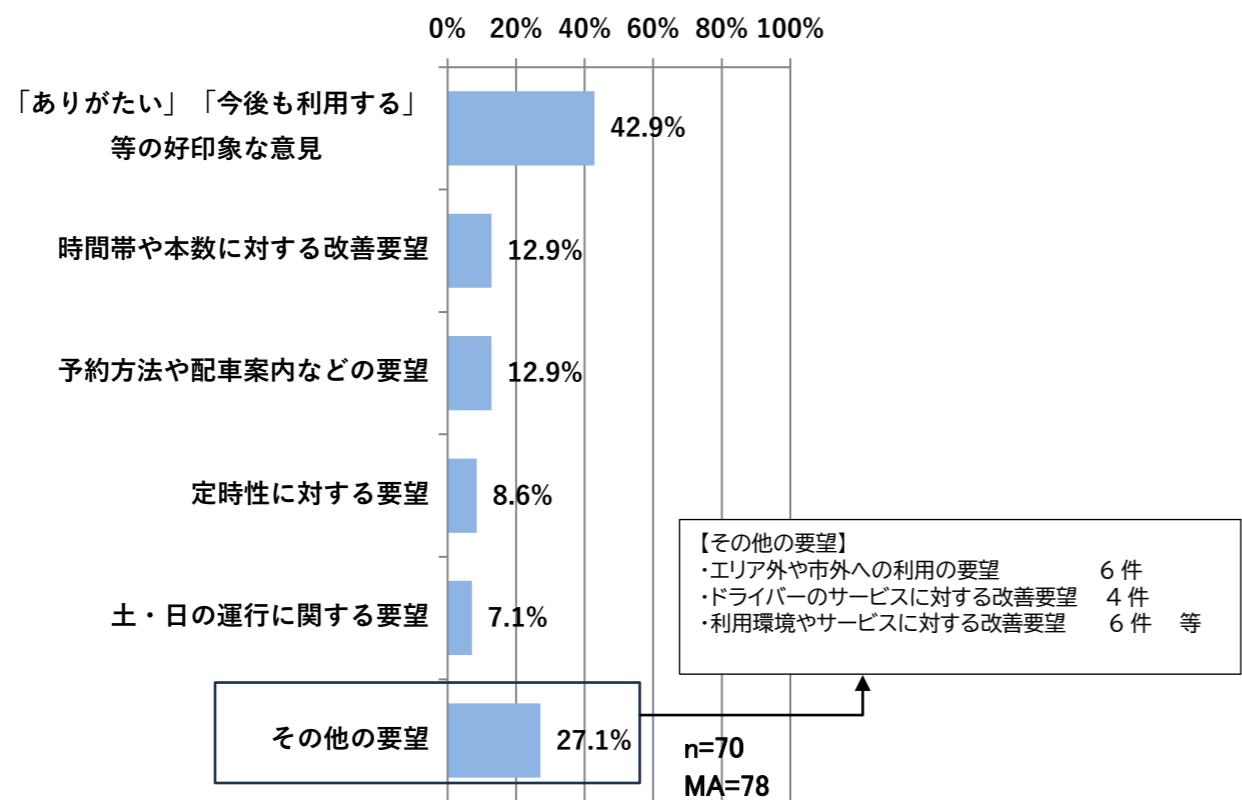


図 その他ラビットくんに対する意見

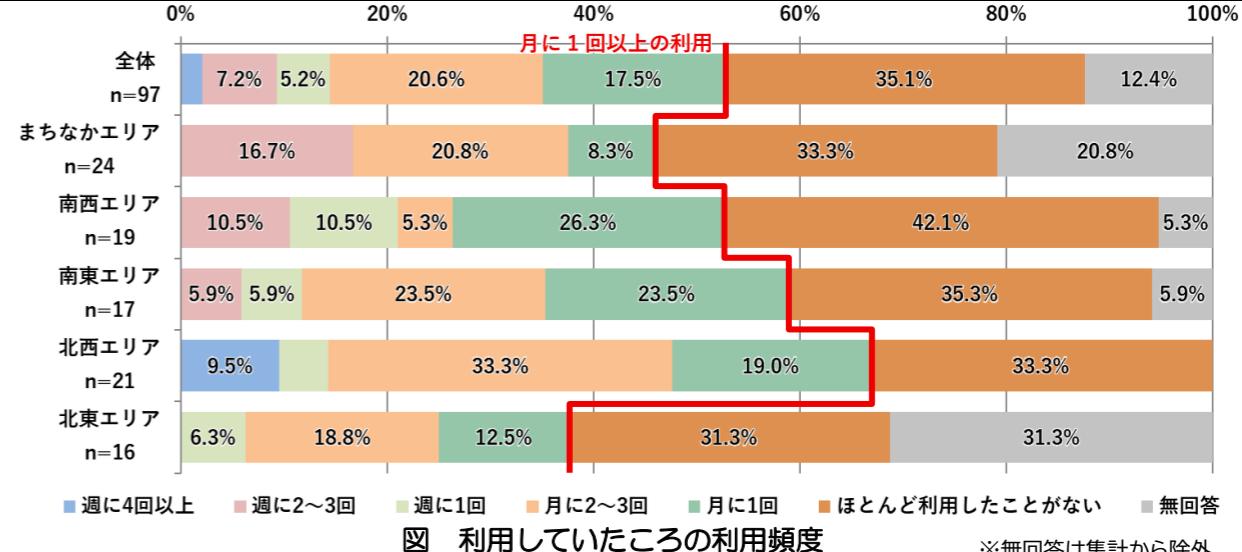
※無回答は集計から除外

## 3. 調査結果(非アクティブ利用者)

### 3-1 利用していたころの利用頻度

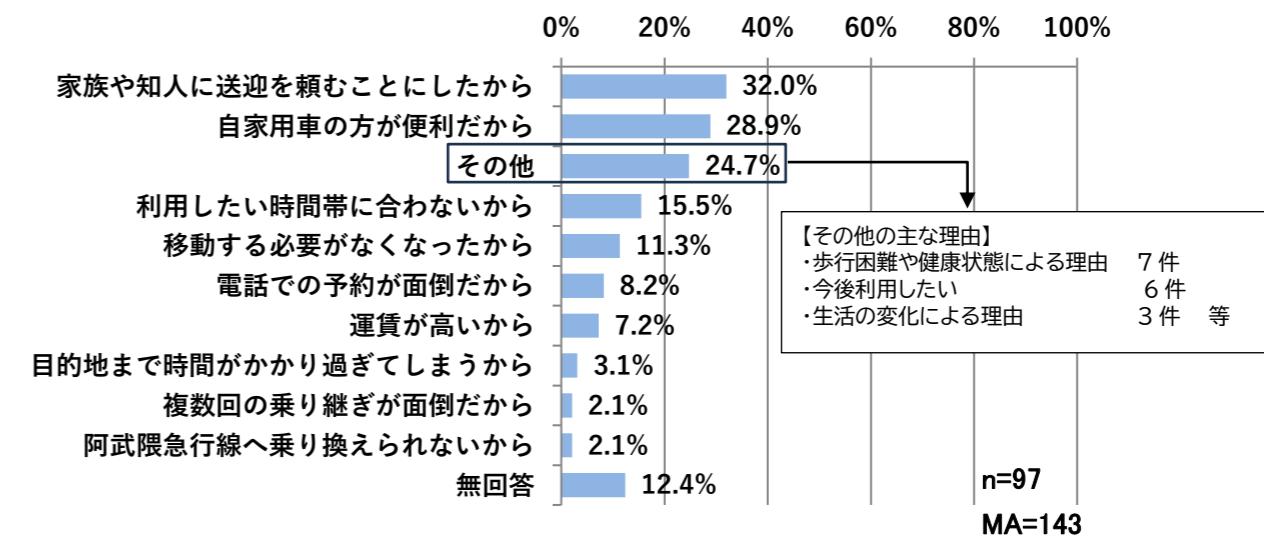
#### (1) 利用していたころの利用頻度

- 利用していた時の利用頻度では、「ほとんど利用したことがない」が35.1%(34人)と最も高く、次いで「月に2~3回」が20.6%(20人)と続いている。
- 「月1回以上」の利用をみると、少ないエリアは北東エリア37.6%、多いエリアは北西エリア66.7%、南東エリア58.8%となっている。



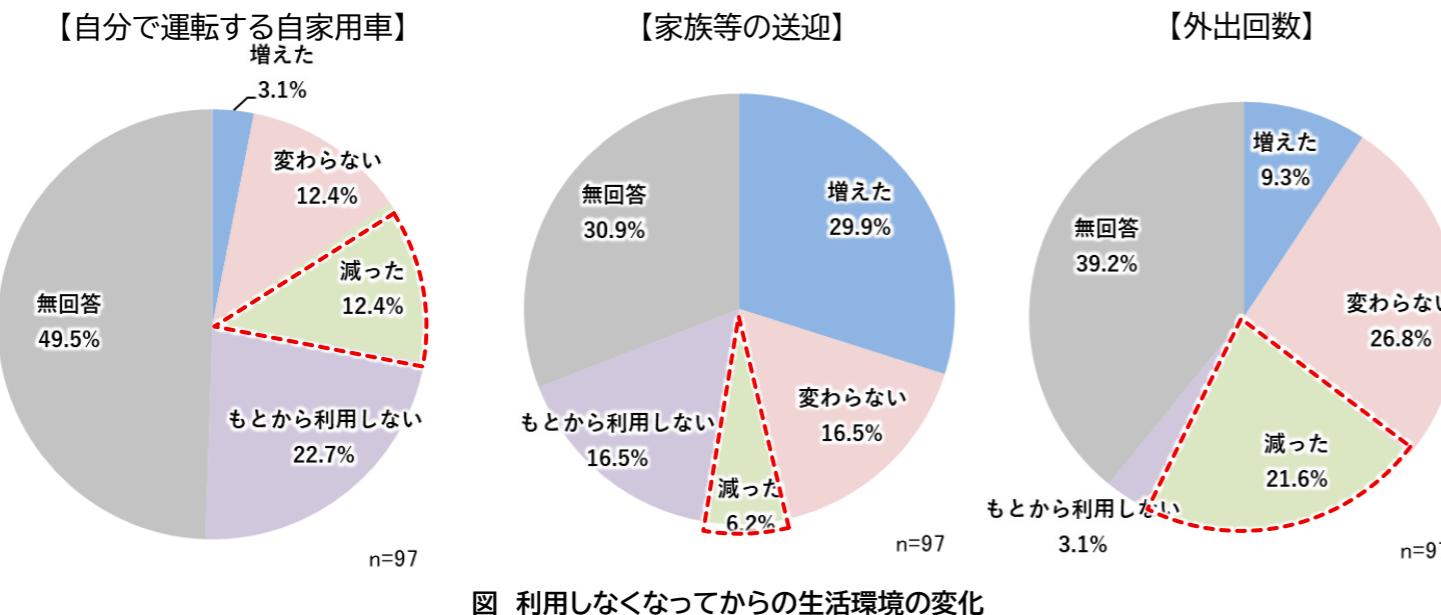
#### (2) 利用しなくなった主な利用

- ラビットくんを利用しなくなった理由では、「家族や知人に送迎を頼むことにしたから」が32.0%(31人)と最も高く、次いで「自家用車の方が便利だから」が28.9%(28人)と続いている。
- その他の主な理由として、自身の健康状態や環境の変化に加え、機会は多くないものの必要があれば利用しているといった限定的な需要、および将来的な必要性を見込む意見があげられている。



### 3-2 利用しなくなつてからの生活環境の変化

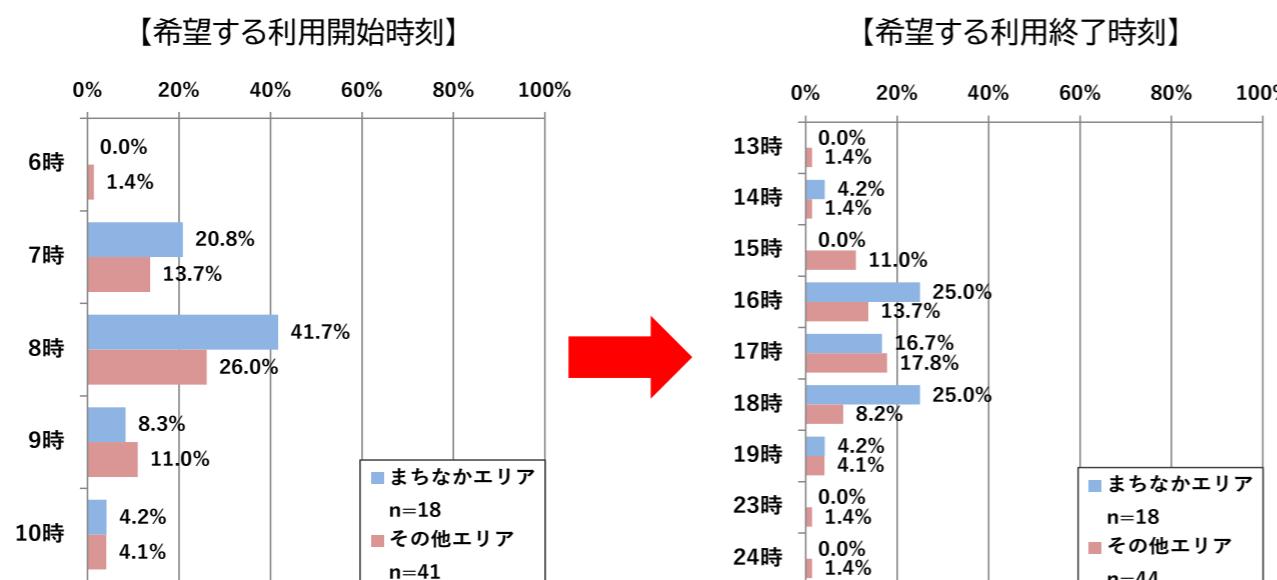
- 自分で運転する自家用車は大きな変化はないものの、家族等の送迎は「増えた」が約3割となっている。
- 利用しなくなつてからの外出回数の変化として、変わらないまたはもとから利用していないという回答が多いものの、外出回数自体が「減った」方も2割存在している。



### 3-3 ラビットくんなどの移動サービスの今後の利用意向

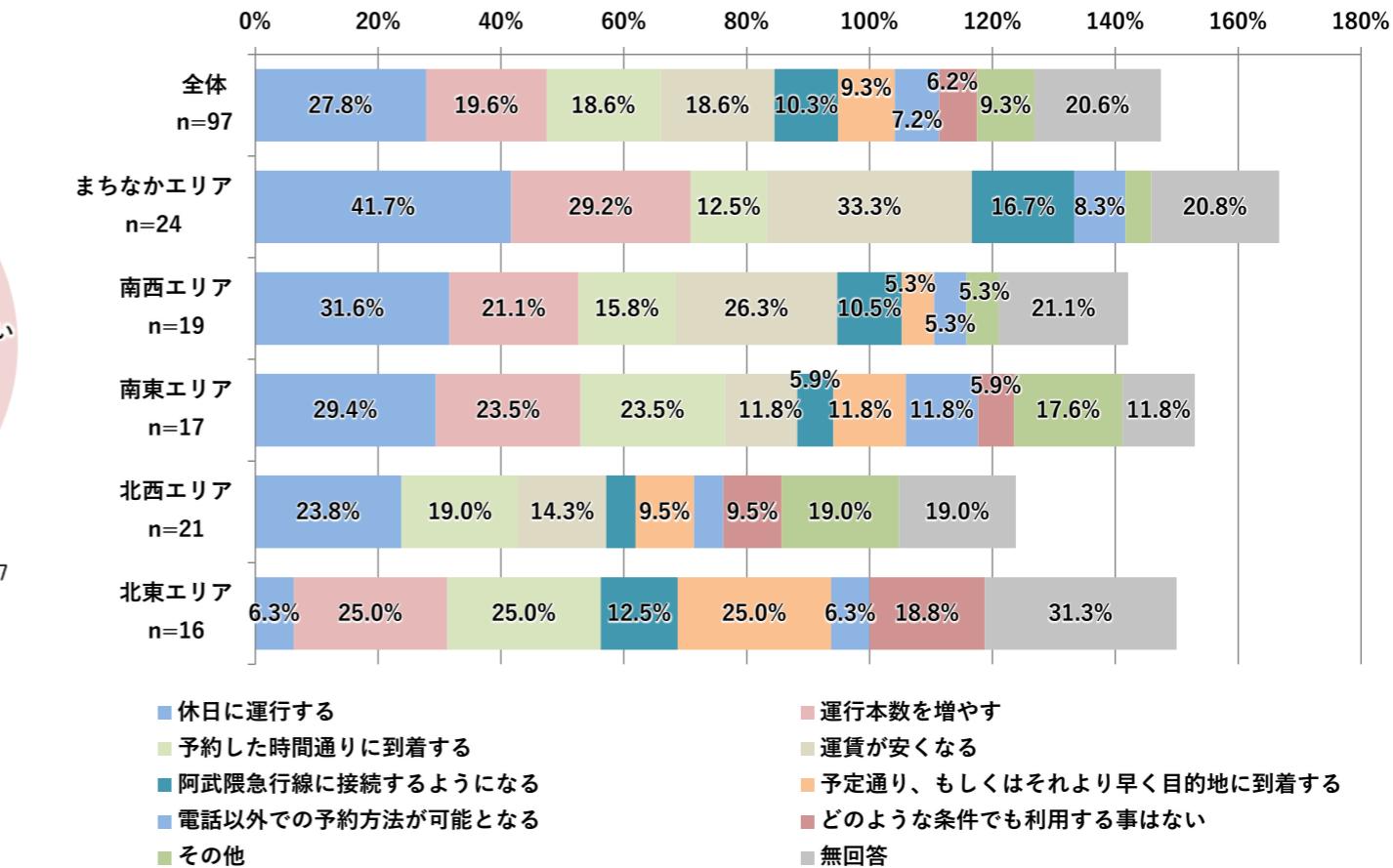
#### (1) ラビットくんなどの移動サービスを希望する運行時間帯

- 希望する利用開始時刻は、どちらも「8時台」以前の割合が高く、「8時台」にピークがみられる。
- 希望する利用終了時刻は、「16時台」から「18時台」まで利用したい方が多く、全体的に早く出発し、夕方に帰宅したい希望がみられる。



#### (2) 時間帯以外で希望する利用条件

- 時間帯以外の希望条件では、北東エリア以外のエリアで「休日に運行する」が高い割合になっている。
- 全体で「運行本数を増やす」が約2割となっているものの、北西エリアでの希望はみられない。



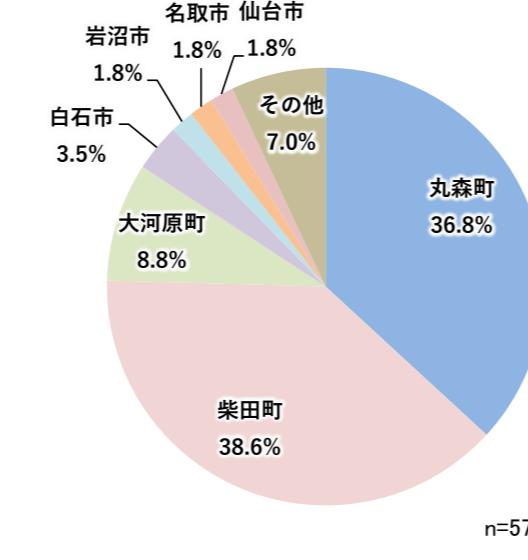
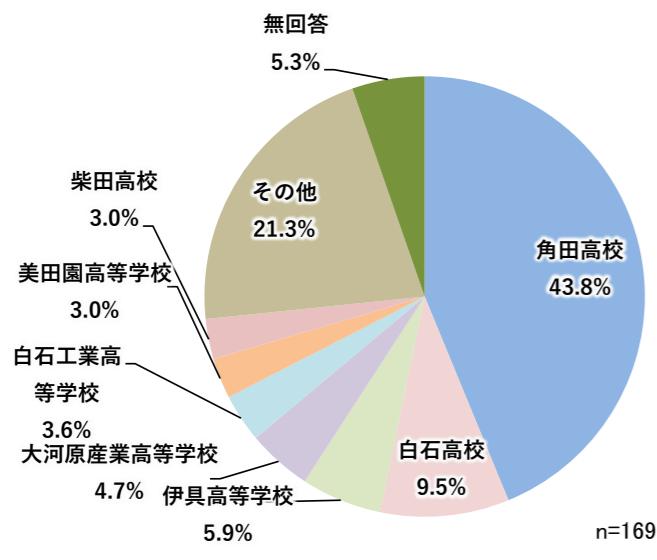
## ■ 高校生アンケート調査結果概要(生徒向け)

### 1. 調査の実施概要

項目	概要	
調査の目的	通学や休日における移動実態や利用意向	
調査の対象	①市内に在住する高校生	②市外に在住する角田高校生 ※全数
調査期間	令和7年10月31日～ 令和7年11月14日	令和7年11月4日～ 令和7年11月14日
実施方法	郵送配布、WEB回収	
配布票数	市内在住の高校生 798人 市外在住の角田高校生 172人	
回収票数	市内在住の高校生 176票 (回収率:22.1%) ※速報値では169票	市外在住の高校生 57票 (回収率:33.1%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>登校日および休日における移動実態</li> <li>寄り道の概要</li> <li>公共交通を利用する上での改善要望</li> <li>回答者の基本属性</li> </ul>	

### 1-1 回答者の基本属性

- 市内在住の高校生の過半数が市外の高校へ通学しているが、市外の高校で10%を上回る通学先がなく、多様化していることがわかる。
- 市外から角田高校へ通学する生徒の4分の3が丸森町か柴田町のいずれかに居住している。



### 2. 調査結果(市内在住の高校生)

#### 2-1 登下校の移動

##### (1) 登下校時の移動時間

- 角田高校へ通学する生徒の登校時間は約7割が8時台に自宅を出発している。下校時間は約4割が16時台に学校を出発し、自宅に到着している。
- 市外へ通学する生徒の登校時間は約5割が6時台に自宅を出発している。下校時間は16時台および18～19時台に出発し、17～18時および20時台に自宅に到着している。

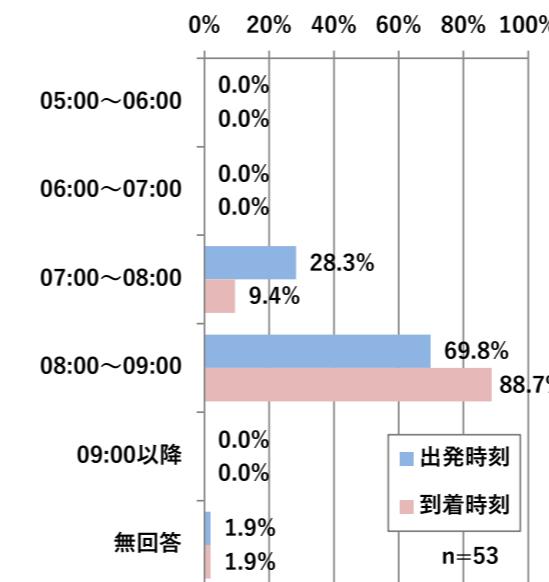


図 角田高校生の登校時の出発・到着時間

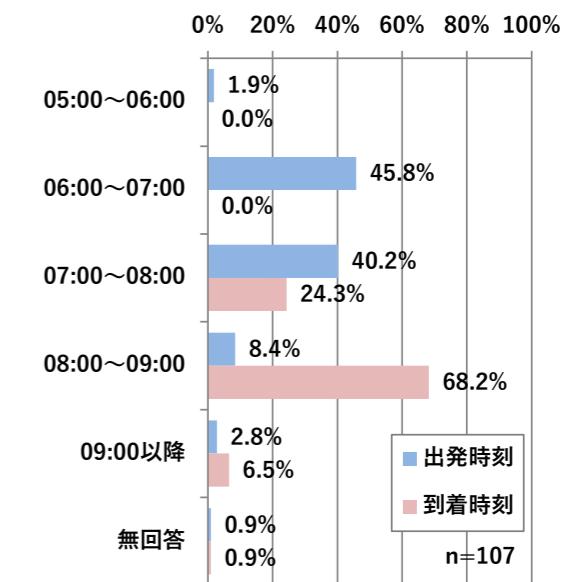


図 それ以外の高校生の登校時の出発・到着時間

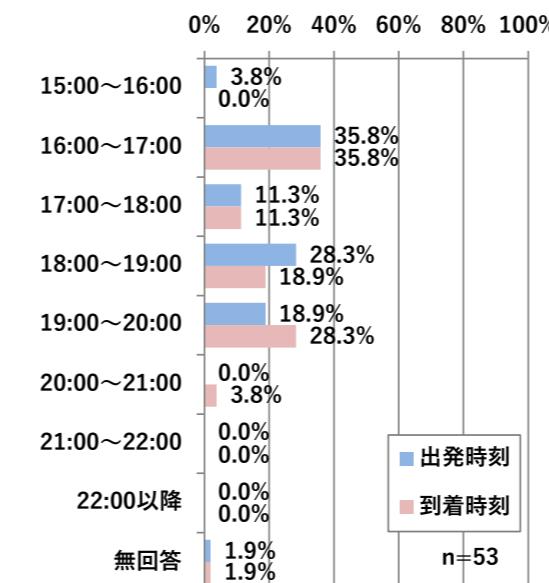


図 角田高校生の下校時の出発・到着時間

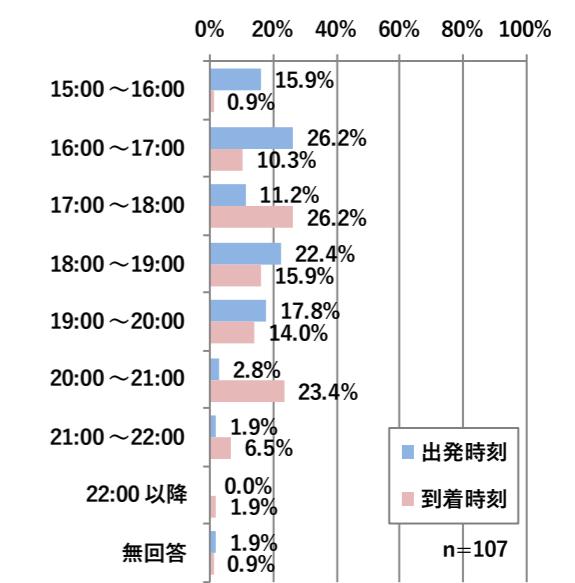
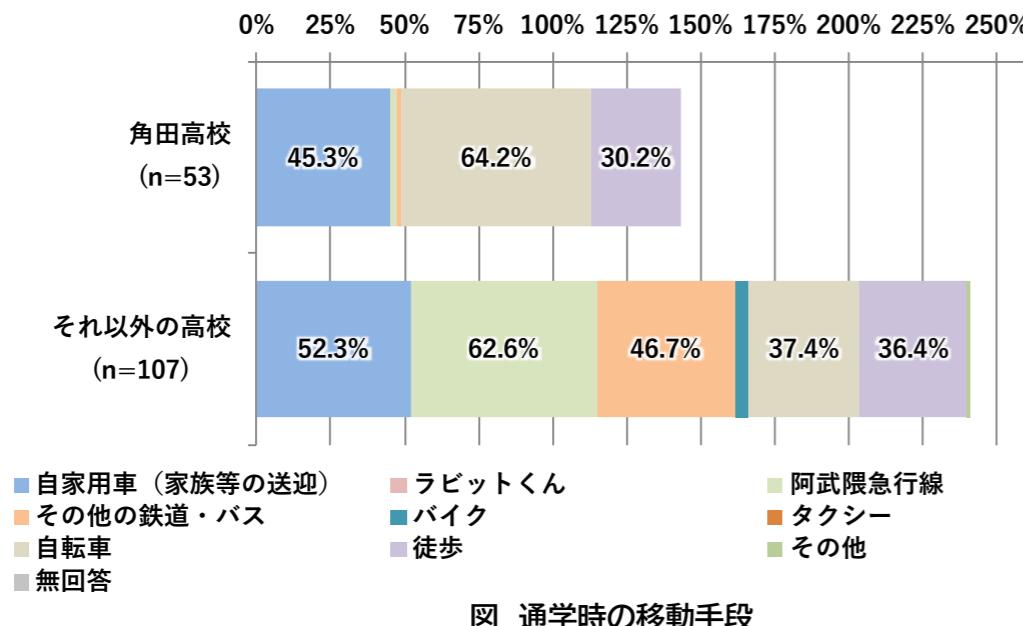


図 それ以外の高校生の下校時の出発・到着時間

## (2) 市内在住の高校生の移動手段

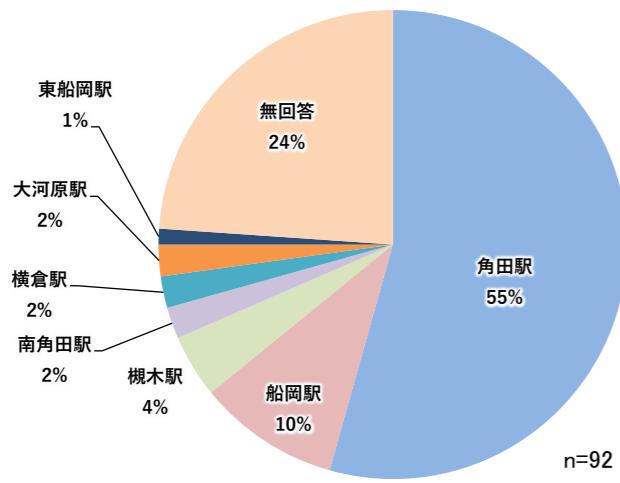
- ・角田高校へ通学する生徒は4割以上が自家用車で送迎してもらっている。その一方で自転車での通学が 6 割となっており、自家用車の送迎との使い分けが起きていることが窺える。
  - ・市外の高校へ通学する生徒の 6 割が阿武隈急行線を利用している。一方で自転車や徒步での利用も 3 割あり、また自家用車での送迎も5割あることから、駅までの移動を自転車や徒步、自家用車での送迎とで使い分けて利用していることが窺える。



#### 図 通学時の移動手段

(3) 鉄道利用時の登校における乗車駅と降車駅(市外への通学のみ)

- ・角田駅からの乗車が過半数ある一方で、市外の駅から乗車しているケースが17%ほど確認できる。
  - ・下車駅は多岐にわたるが、上位4駅で過半数を占めている。



## 図 登校時の乗車駅

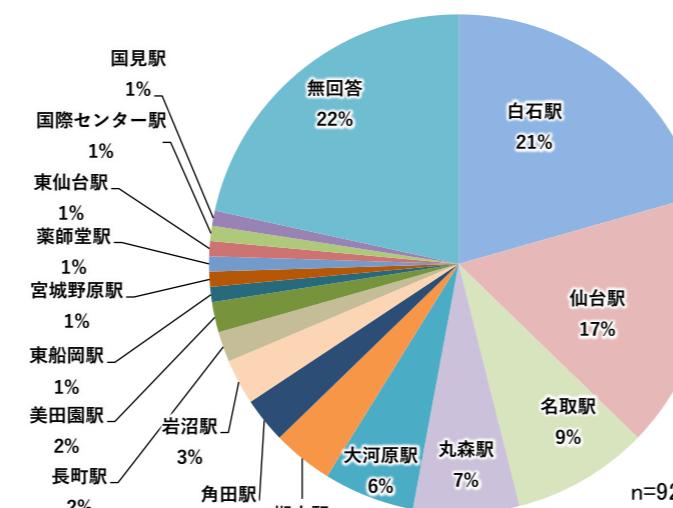
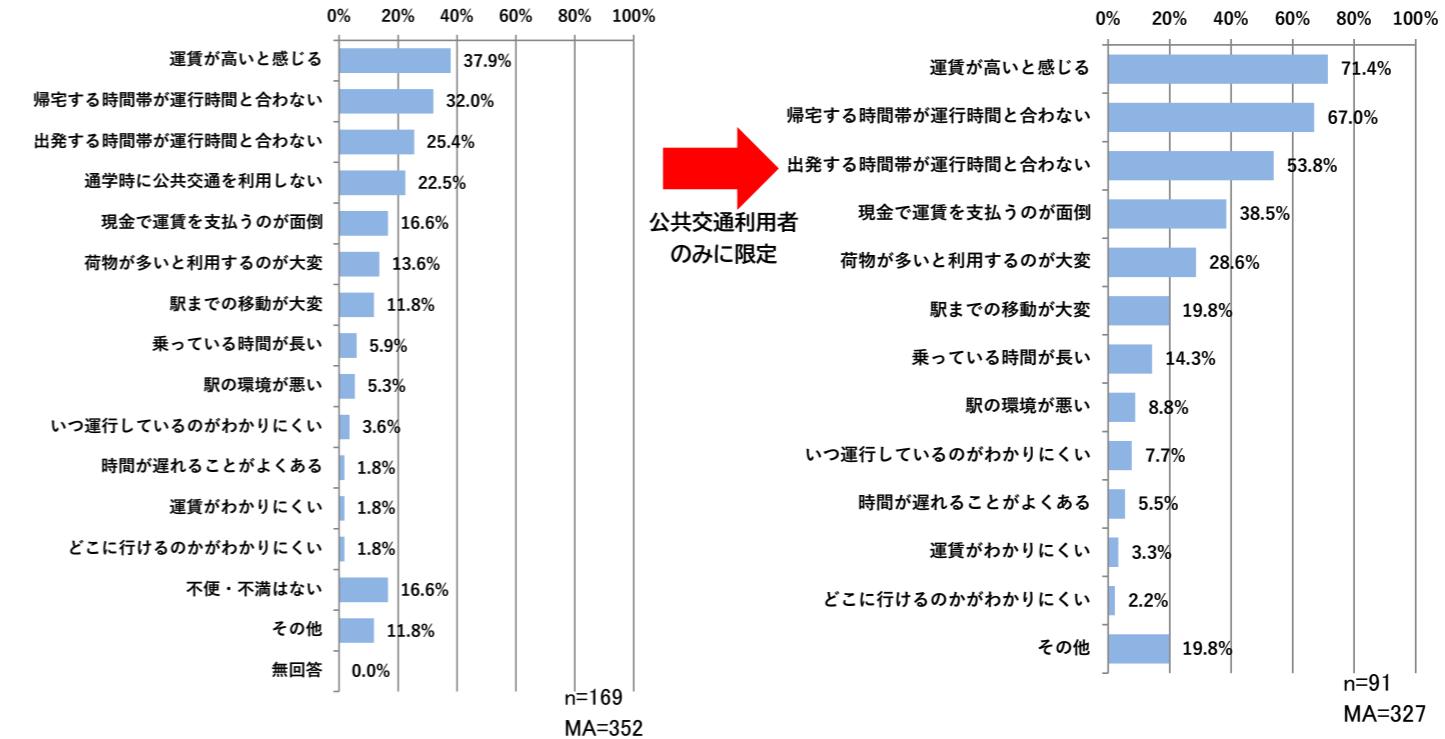


図 登校時の下車駅

#### (4) 通学で公共交通を使うにあたっての不便・不満な点

- ・公共交通の利用者に限定すると、過半数が運賃の高さと運行時間に不便・不満を感じている。
  - ・なお、その他の回答20件のうち、最も多かったのは本数が少ないこと(7件)だった。次いで「Suica が使えない」(3件)と続いている。



#### 図 通学で公共交通を使うにあたっての不便・不満な点

## 2-2 寄り道

### (1) 寄り道をする主な目的

- 角田高校へ通学する生徒の約5割が買い物目的で寄り道をしている。その一方で市外の高校へ通学する生徒の約5割が食事・遊び目的で寄り道をしている。
- 市外の高校へ通学する生徒は「まったくない」の割合が高く、約3割を占めている。

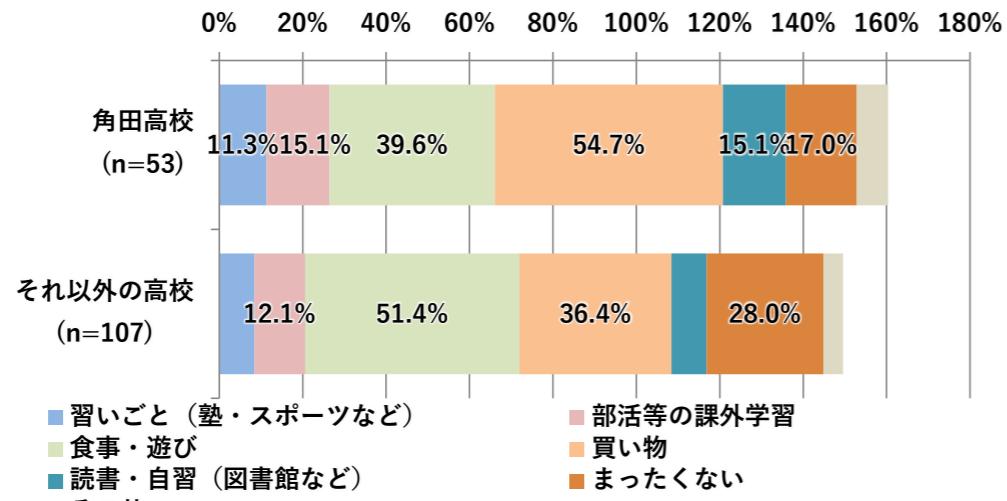


図 寄り道をする主な目的

### (2) 寄り道をする頻度

- 角田高校へ通学する生徒の約5割以上が週に1日以上寄り道をしている。その一方で市外への高校へ通学する生徒の約4割が週に1日以上寄り道をしている。

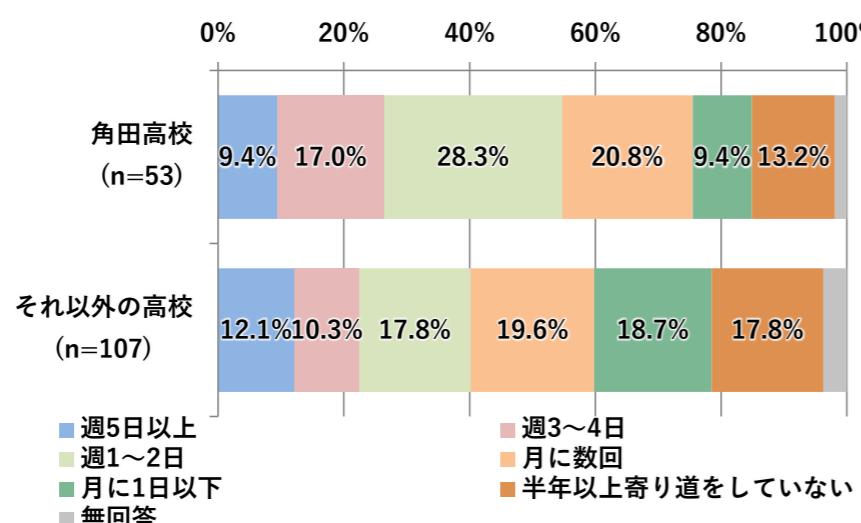


図 寄り道をする頻度

### (3) 寄り道の目的地

- 角田高校へ通学する生徒は「ローソン角田中央店」や「ヨークベニマル角田店」等の買い物施設を利用している。その他の回答では「角田市図書館」「ヤマザワ角田店」などの回答もみられた。移動範囲が比較的市内に収まっていることが窺える。
- 市外の高校へ通学する生徒は「イオンモール名取」や「ファミリーマート白石駅前店」等の買い物施設を利用している。その他の回答では「仙台駅」などの回答もみられた。

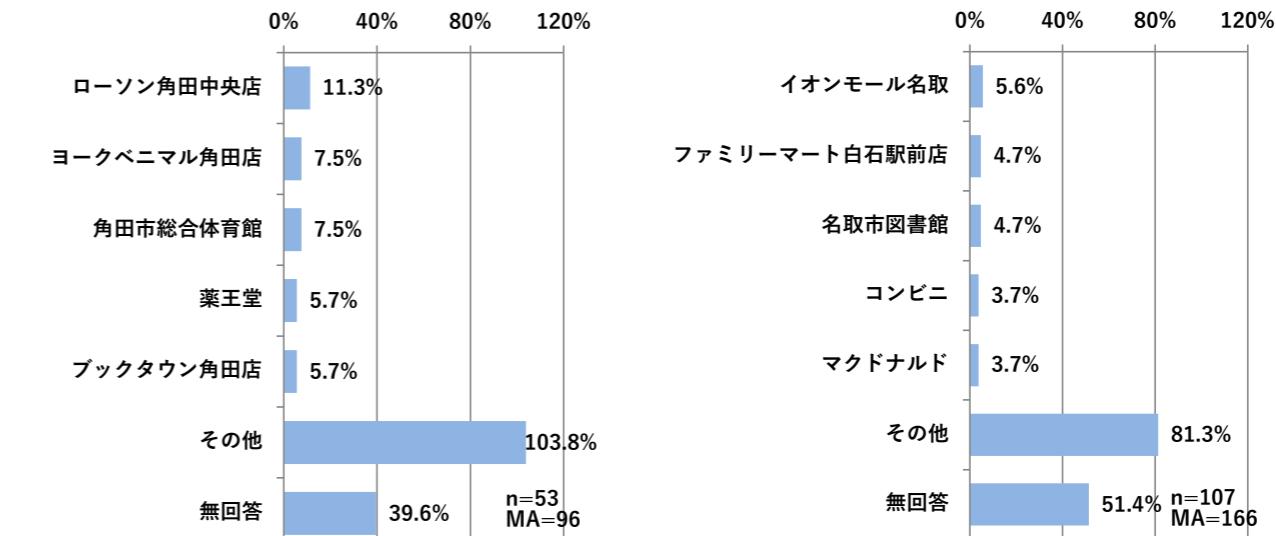


図 角田高校生の寄り道の目的地

図 それ以外の高校生の寄り道の目的地

※第1位から第3位の回答の合計

## 2-3 阿武隈急行線の利用頻度

- 角田高校生は、月に1回以下で利用する生徒が5割弱となり、次いで月に数回程度の利用も3割半ば確認できた。
- 市外へ通学する高校生は過半数が週に5日以上利用している一方で、半年以上利用したことがない回答者も2割弱ほどいる。

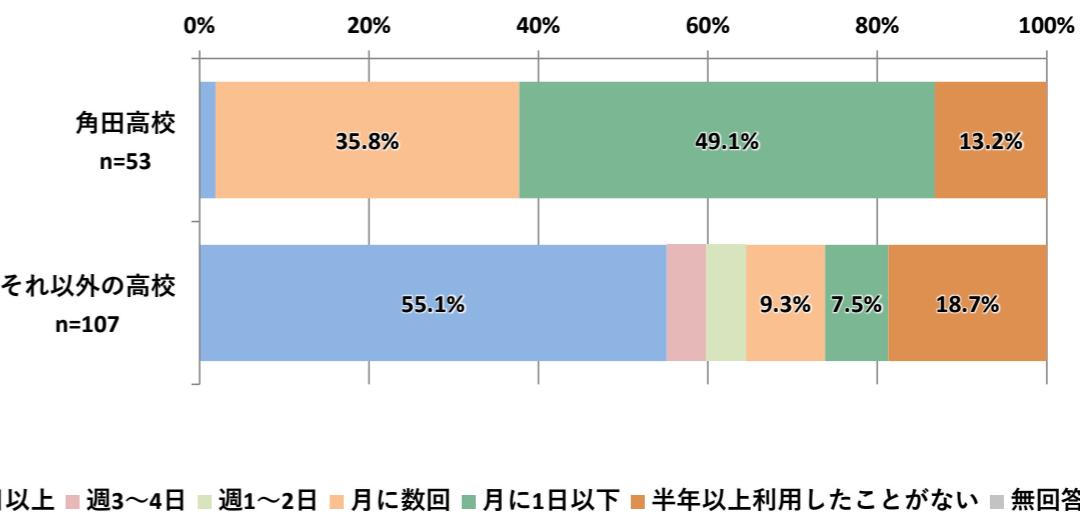


図 阿武隈急行線の利用頻度について

## 2-4 阿武隈急行線に対する改善要望

- 本数・運賃の改善要望が過半数を占めているほか、JR接続や手軽な決済方法の導入も4割程度選択されている。
- 「その他」では、市外の待合環境の改善(3件)やSuicaの導入要望(2件)などが確認できた。

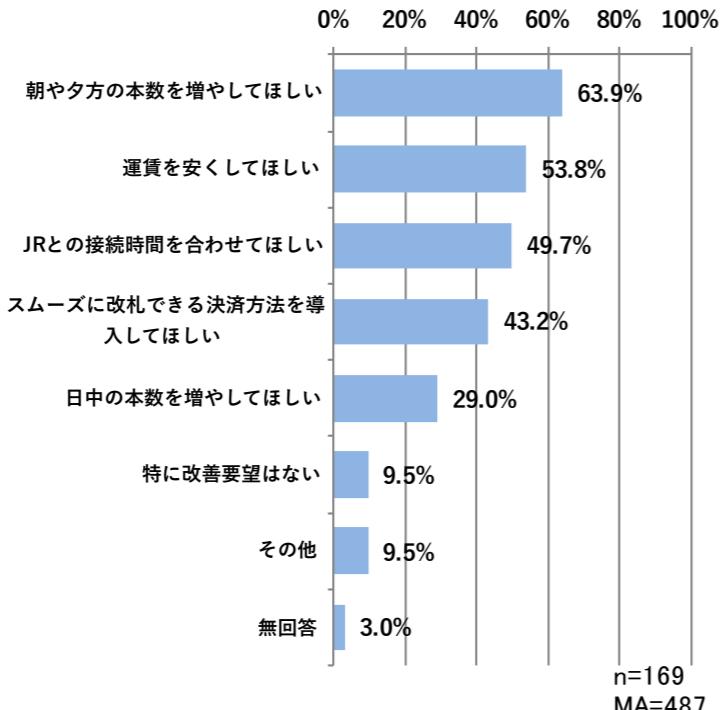


図 阿武隈急行線に対する改善要望について

## (2) 自身が利用する場合に運行してほしい時間帯

- 通学先の高校に関わらず、夕方と夜の時間帯の運行希望がそれぞれ4割以上を占めている。

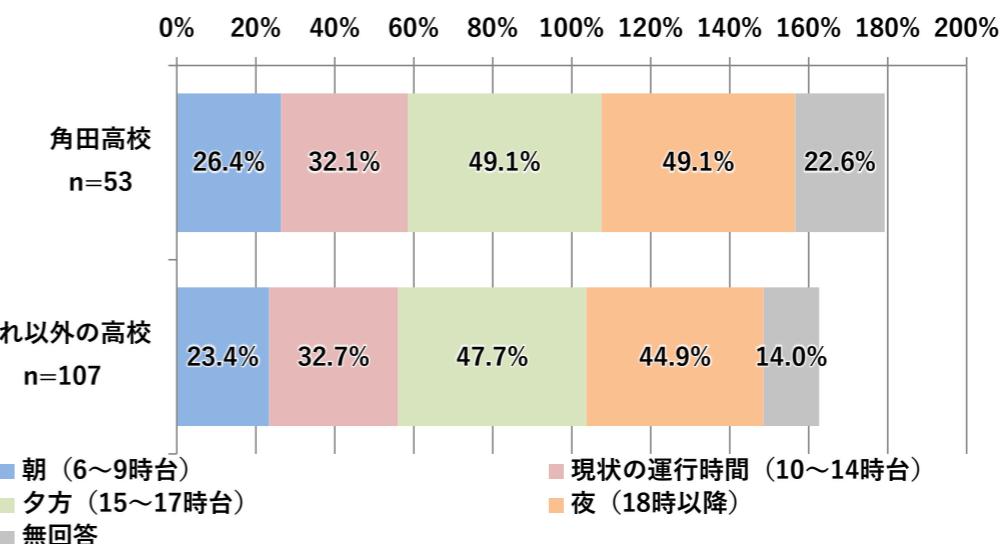


図 自身が利用する場合に希望する運行時間帯

## (3) 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日

- 通学先に関わらず、登校日と休日どちらかのみの運行を希望する回答は確認されなかった。また、市外の高校へ通学する生徒の過半数は希望なし・利用しないと回答している。

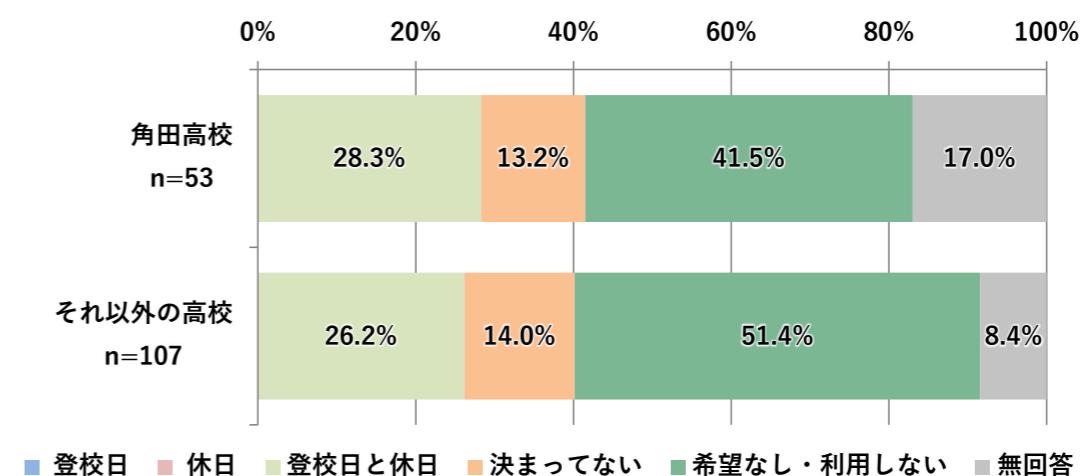


図 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日

## 2-5 市内循環バスに対する希望

### (1) 自身が利用する場合に希望する経由してほしい目的地

- 角田高校へ通学する生徒は「ヤマザワ角田店」「角田市総合体育館」の希望が多くみられた。その他の回答では「角田市郷土資料館」などの回答もみられた。
- 市外の高校へ通学する生徒は「角田駅」「角田市図書館」の希望が多くみられた。その他の回答では「カラオケまねきねこ」などの回答もみられた。

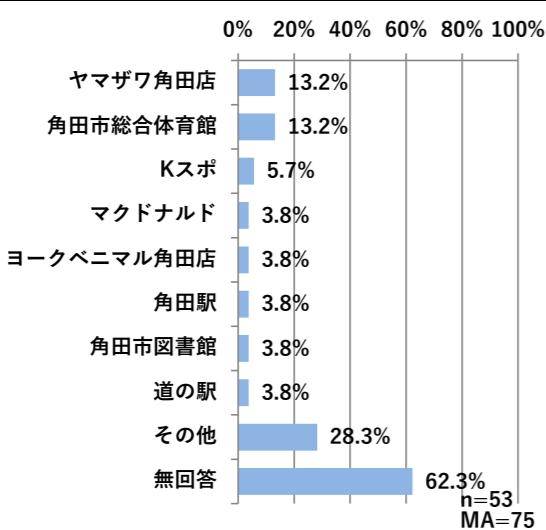


図 角田高校生が希望する経由してほしい目的地

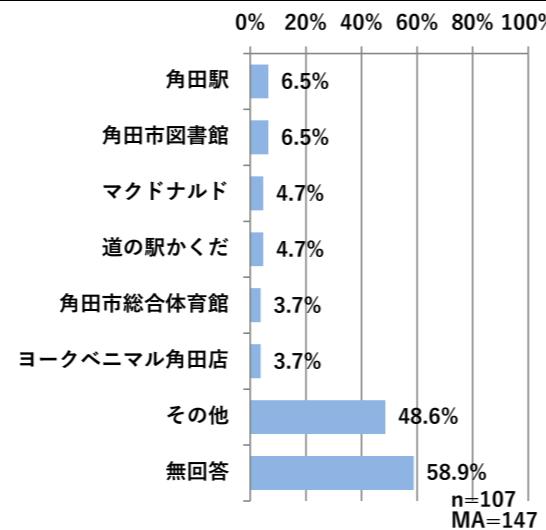


図 それ以外の高校生が経由してほしい目的地

※第1位から第3位の回答の合計

### 3. 調査結果(市外から通学する角田高校生)

#### 3-1 登下校の移動

##### (1) 登下校時の移動時間

- 市外から角田高校へ通学する生徒の登校時間は約6割が7時台に自宅を出発している。下校時間は16時～19時台に学校を出発し、19時台に自宅に到着することが多い。

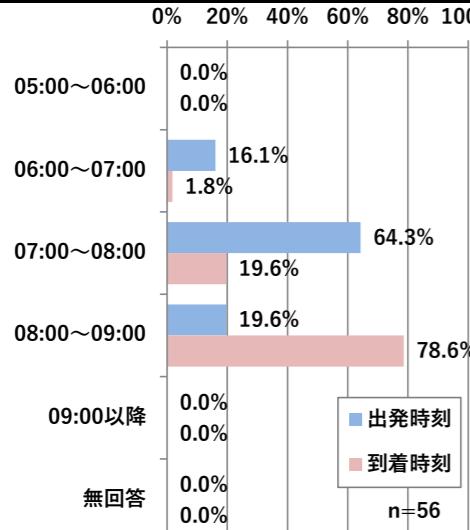


図 登校時の出発・到着時間

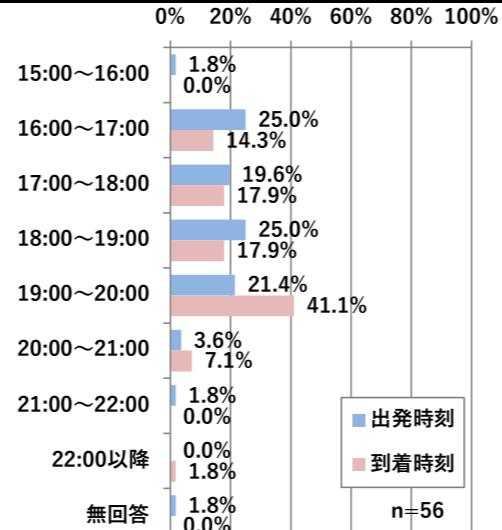


図 下校時の出発・到着時間

##### (2) 市外在住の高校生の移動手段

- 回答者の6割は自家用車での送迎で通学している一方で、4割半ばが阿武隈急行線で通学している。その一方で、駅までの移動を自家用車での送迎してもらうなどの使い分けが発生していることが窺える。

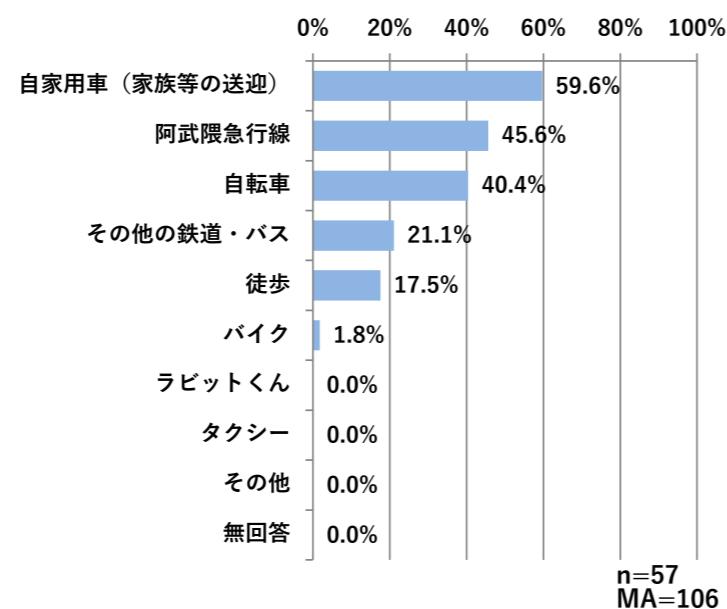


図 通学時の移動手段

#### (3) 鉄道利用時の登校における乗車駅

- 有効回答数の全てにおいて、福島駅方面に向かう阿武隈急行線で通学していることが窺える。
- その中でも、柴田町と大河原町にある3駅からの利用が大多数を占めている。

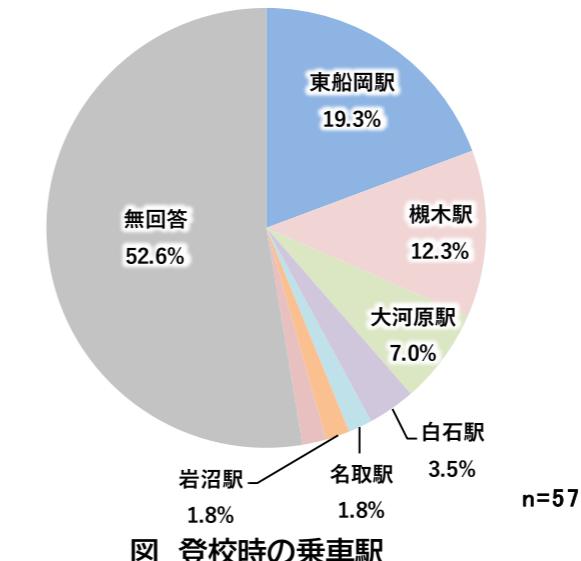


図 登校時の乗車駅

#### (4) 通学で公共交通を使うにあたっての不便・不満な点

- 公共交通の利用者に限定すると、過半数が運賃の高さと運行時間に不便・不満を感じている。
- なお、その他の回答20件のうち、最も多かったのは本数が少ないと(5件)だった。次いで「乗り換え時間があつてない」(1件)、「歩道が狭い」(1件)と続いている。

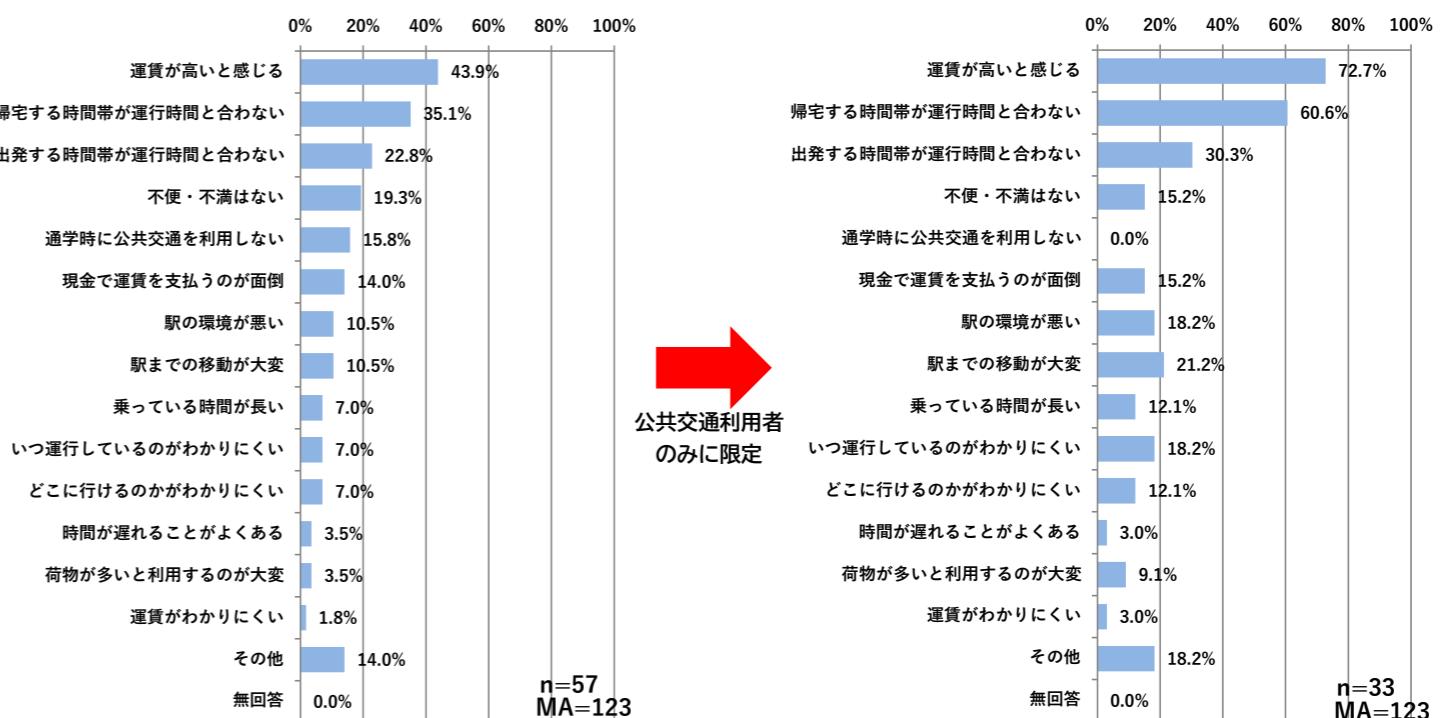


図 通学で公共交通を使うにあたっての不便・不満な点

## 3-2 寄り道について

### (1) 寄り道をする主な目的

- 市外から角田高校へ通学する生徒の約4割が「食事・遊び」「買い物」目的で寄り道をしている。その一方でまったくない生徒が約3割程度みられた。

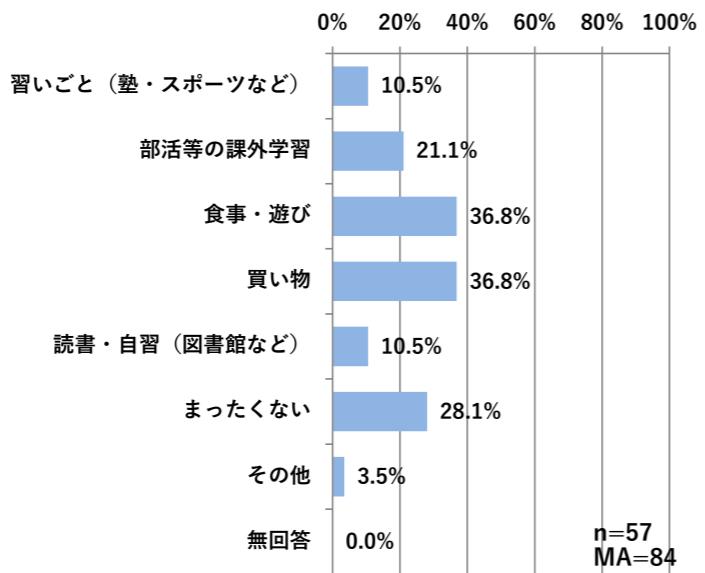


図 寄り道をする主な目的

### (2) 寄り道をする頻度

- 市外から角田高校へ通学する生徒の約5割が週に1日以上寄り道をしている。その一方で半年以上寄り道していない生徒が約1割程度みられた。

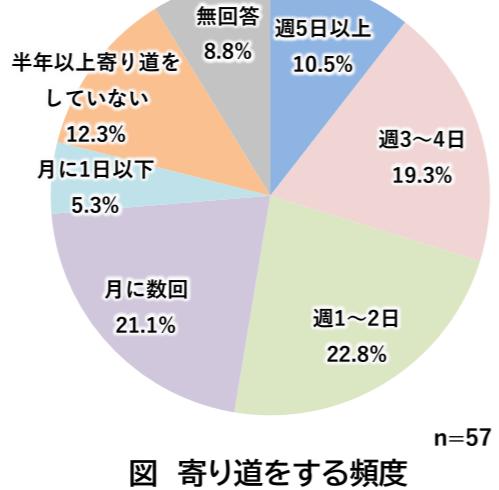


図 寄り道をする頻度

### (3) 寄り道の目的地

- 市外から角田高校へ通学する生徒は「ローソン」や「コンビニ」等の買い物施設を利用している。その他回答では「角田市総合体育館」「角田市図書館」などの回答もみられた。移動範囲が角田高校の周辺に収まっていることが伺える。

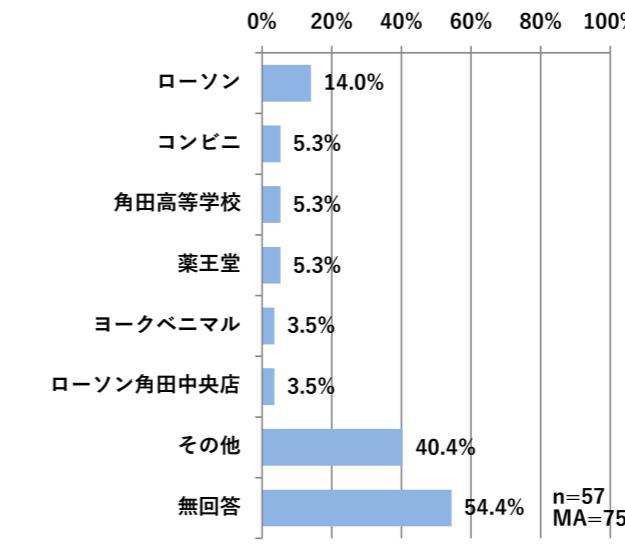


図 寄り道の目的地

※第1位から第3位の回答の合計

## 3-3 阿武隈急行線の利用頻度

- 回答者の43.9%が週5日以上、阿武隈急行線を利用している。また、7割弱が月に複数回阿武隈急行線を利用している。

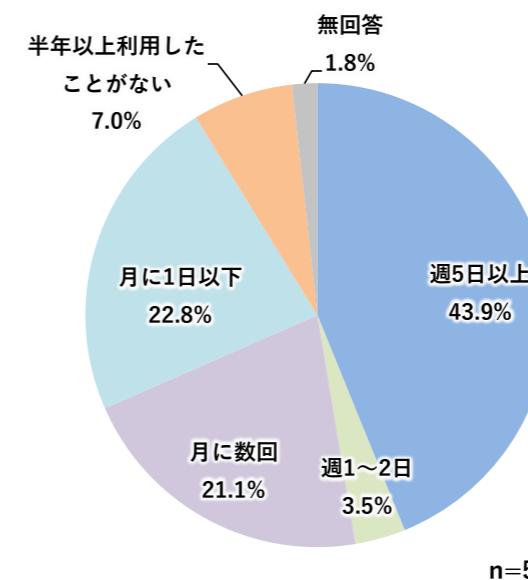


図 阿武隈急行線の利用頻度について

### 3-4 阿武隈急行線に対する改善要望

- 本数・運賃の改善要望が過半数を占めているほか、手軽な決済方法の導入やJR接続も4割以上選択されている。
- 「その他」では、Suicaの導入要望(1件)が確認できた。

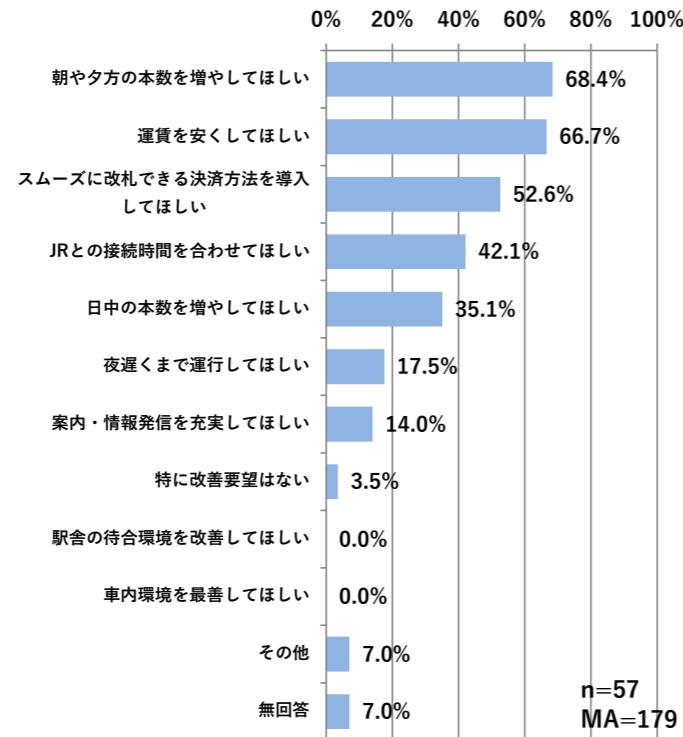


図 阿武隈急行に対する改善要望について

### 3-5 市内循環バスに対する希望

#### (1) 自身が利用する場合に希望する経由してほしい目的地

- 市外から角田高校へ通学する生徒は「マクドナルド」「角田駅」の希望が多くみられた。その他の回答では「角田市郷土資料館」「道の駅かくだ」などの回答もみられた。

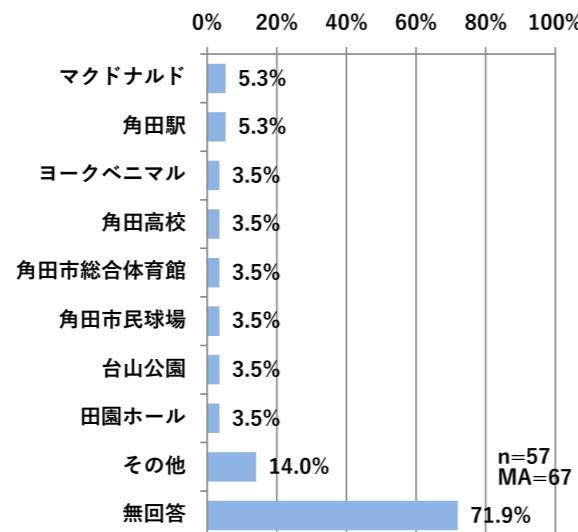


図 希望する経由してほしい目的地

※第1位から第3位の回答の合計

#### (2) 自身が利用する場合に運行してほしい時間帯

- 夕方と夜の時間帯の運行希望がそれぞれ4割以上を占めている。

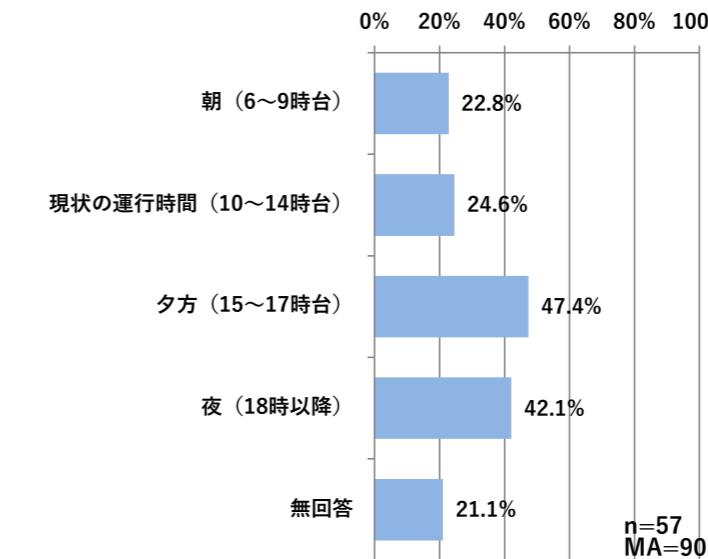


図 自身が利用する場合に希望する運行時間帯

#### (3) 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日

- 登校日と休日どちらかのみの運行を希望する回答は確認されなかった。また、過半数は希望なし・利用しないと回答している。

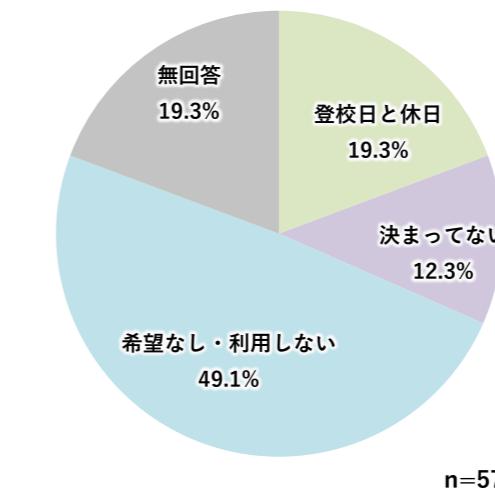


図 回答した条件で運行する場合に利用したい曜日

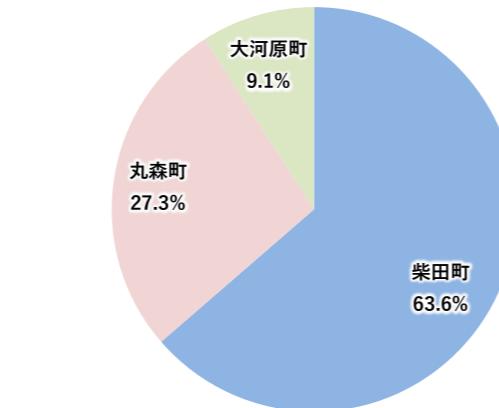
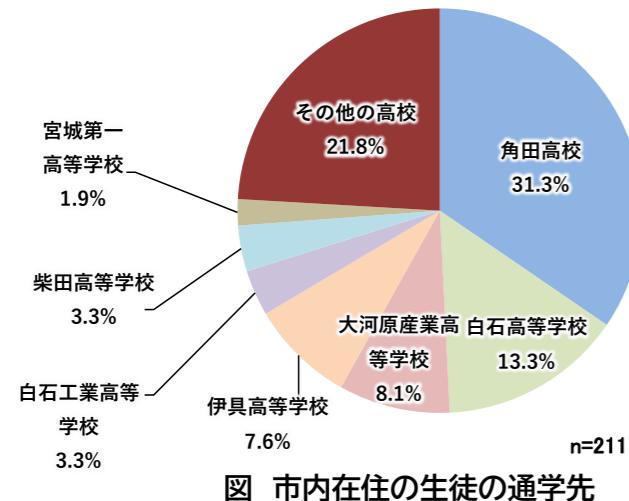
## ■ 高校生アンケート調査結果概要(保護者向け)

### 1. 調査の実施概要

項目	概要	
調査の目的	送迎実態や公共交通に対する意向	
調査の対象	①市内に在住する高校生の保護者 ※全数	②市外に在住する角田高校生の保護者 ※全数
調査期間	令和7年10月31日～ 令和7年11月14日	令和7年11月4日～ 令和7年11月14日
実施方法	郵送配布、WEB回収	
配布票数	市内に在住する高校生の保護者 798世帯	市外に在住する角田高校生の保護者 172世帯
回収票数	市内に在住する高校生の保護者 212票(回収率:26.6%)	市外に在住する角田高校生の保護者 12票(回収率:7.0%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> <li>送迎実態と負担感</li> <li>公共交通について話したこと</li> <li>回答者の基本属性</li> </ul>	

### 1-1 回答者の基本属性

- 角田市内在住の高校生の通学先をみると生徒本人の回答よりも角田高校の割合が少なく市外の高校の回答者数が増えている。
- 市外から通学する角田高校生の居住地は3町のみだった。柴田町で7人、丸森町で3人、大河原町で1人である。

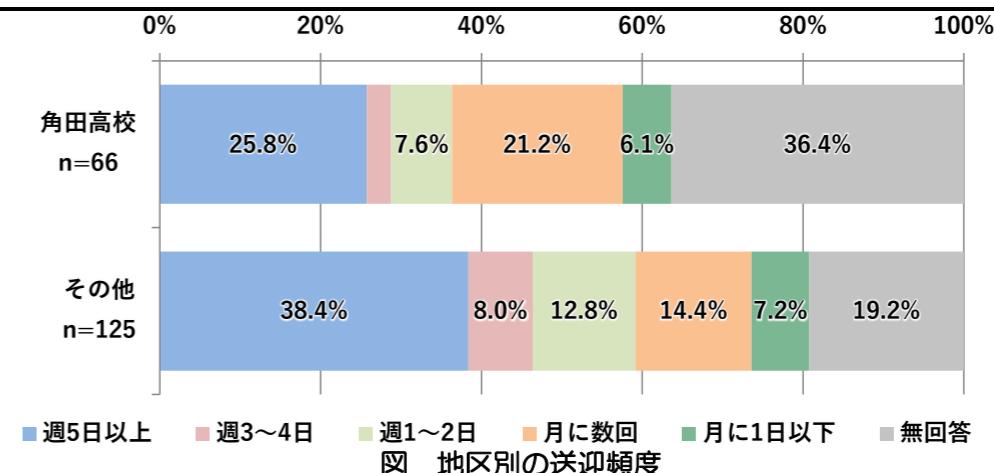


### 2. 調査結果(市内在住の高校生の保護者)

#### 2-1 登校日の送迎

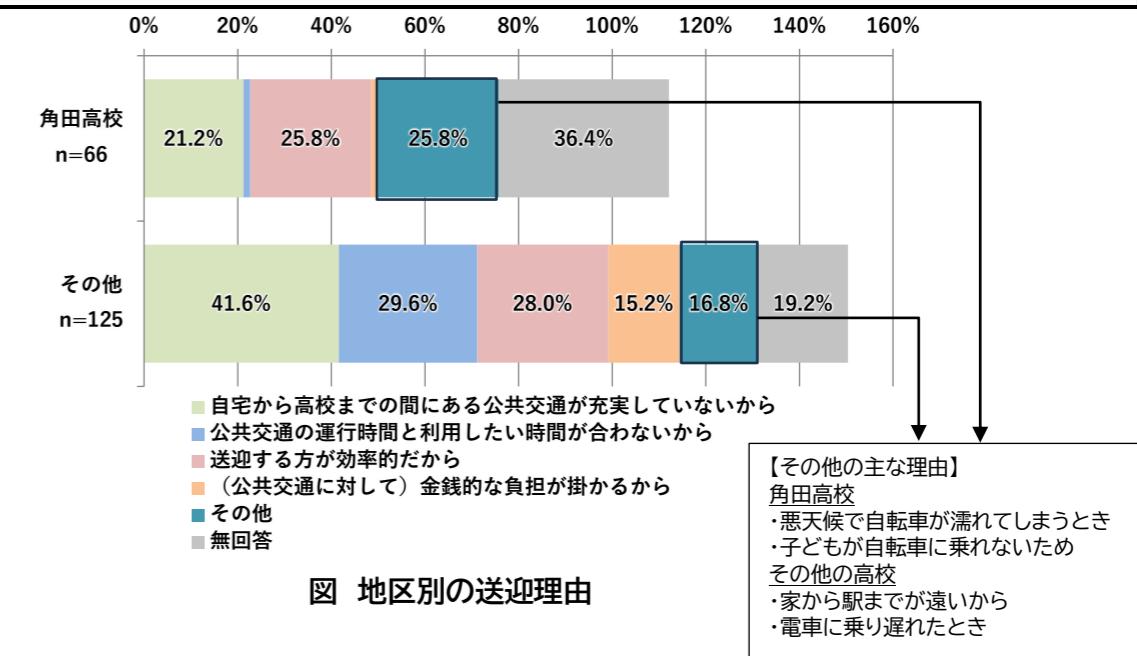
##### (1) 送迎の頻度

- 角田高校への通学では4分の1が週に5日以上、自家用車で送迎しており、週に1回以上送迎している割合は4割弱となっている。
- その他の高校は角田高校よりも送迎頻度が多く、週5日以上の割合が4割弱あり、また6割弱が月に1回以上送迎している。



##### (2) 送迎理由

- 角田高校へ通学する生徒については、その他と無回答を除くと「送迎する方が効率的だから」が最多となっている。
- その他の高校では、「自宅から高校までの間にある公共交通が充実していないこと」が最多となっている。



### (3) 送迎先

- 角田高校へ通学する生徒の4割は高校まで送迎している。また、1割程度は角田市民センターまでの送迎をしている。
- その他の高校へも、3割弱が通学している高校まで送迎している。次いで2割が角田駅まで送迎をしている。

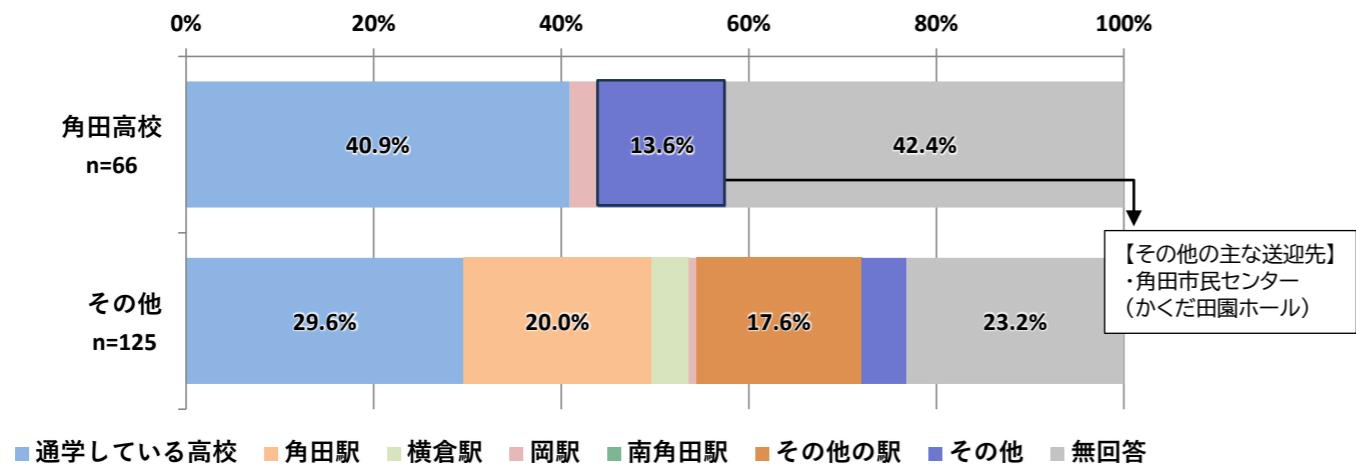


図 地区別の送迎先

### (4) 送迎に対する負担感と具体的に負担に感じる内容

- 角田高校への送迎について負担を感じているのは2割程度に留まった一方で、その他の高校については6割以上が負担に感じ、そのうち10%弱が負担を重く感じると回答した。
- 具体的に負担に感じる点としては、通学する高校に関係なく、送迎の時間調整が大変であるという回答が最多となった。ただしそ他の高校についてはそれぞれ1割前後、金銭的な負担や運転自体の負担、混雑などを感じるという回答が得られている。

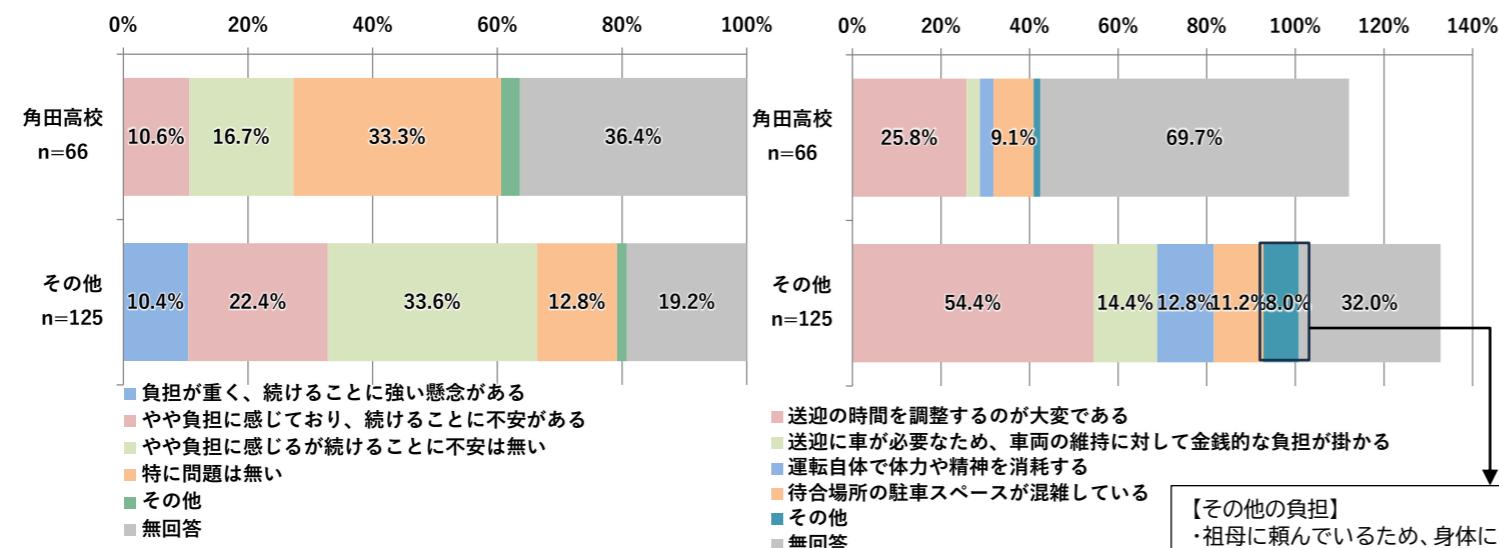


図 送迎に対する負担感と負担に感じる内容

### 2-2 望ましい1か月あたり公共交通の負担額について

- 通学先の高校に関わらず、1か月あたり5,000円～10,000円が望ましいという回答が最多となった。特に、その他の高校については過半数が望ましいと回答している。

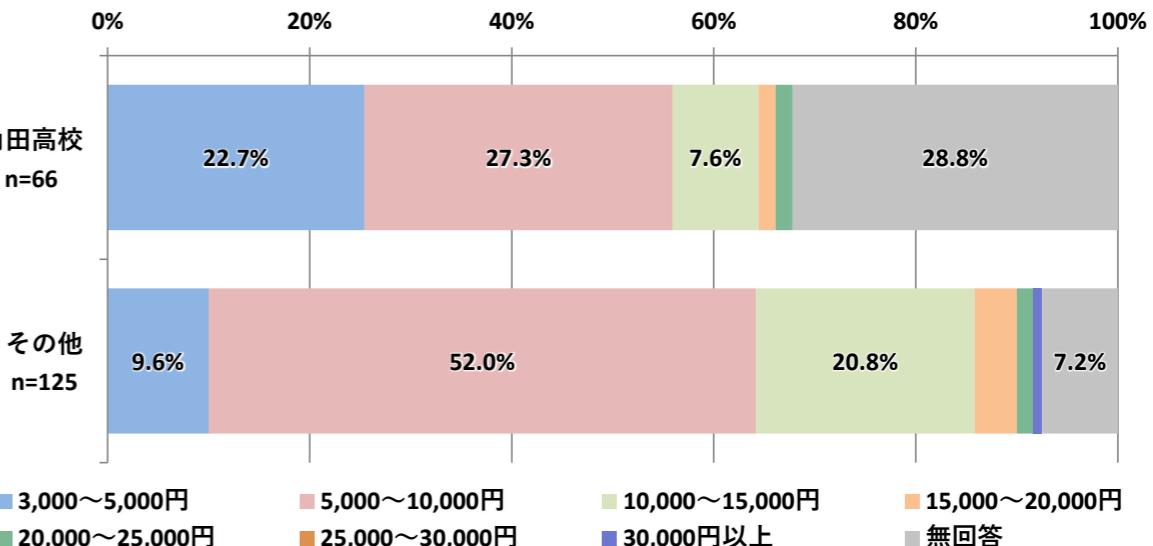


図 望ましい1か月あたり公共交通の負担額について

### 3. 調査結果(市外から通学する角田高校生の保護者)

#### 3-1 登校日の送迎

##### (1) 送迎の頻度

- 過半数が週3日以上の送迎を実施している。

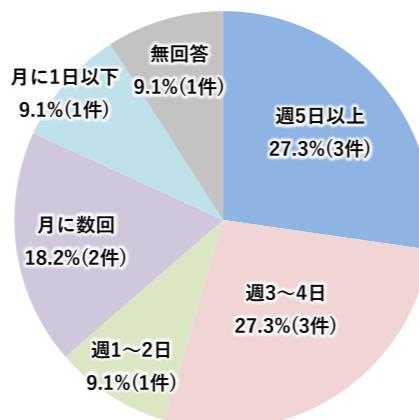


図 送迎の頻度

n=11

##### (2) 送迎理由

- 6件が「運行時間と合わないから」と回答している。またその他の意見5件のうち、4件は「自宅から高校までの公共交通が充実していないから」であった。

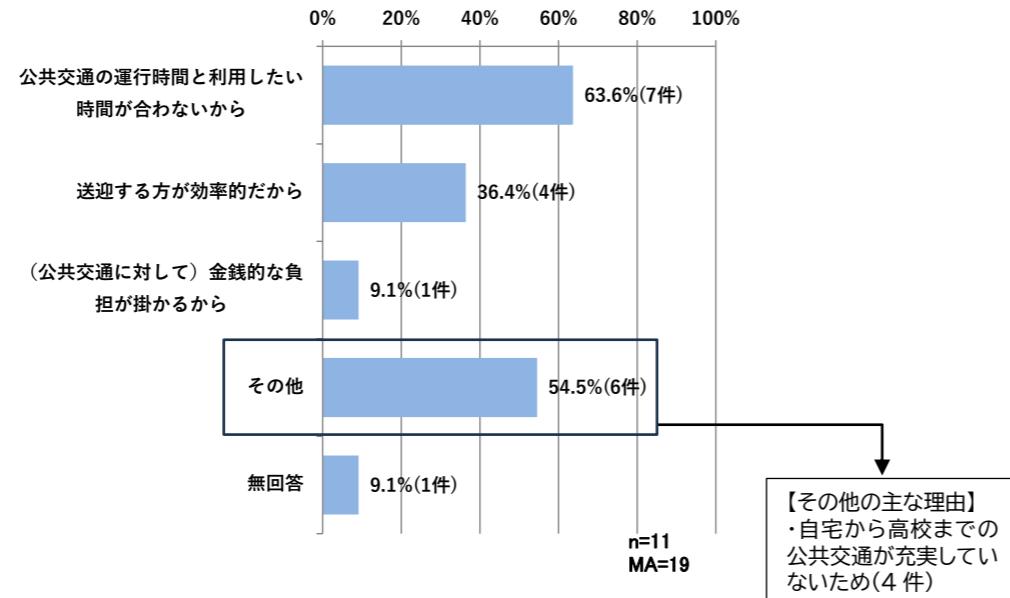


図 送迎理由

n=11

MA=19

##### (3) 送迎先

- 角田高校への送迎が3割半ばほどで最多となった。
- その他の3件の内訳は、「田園ホール」、「東船岡駅」、「最寄りのコンビニ」であった。

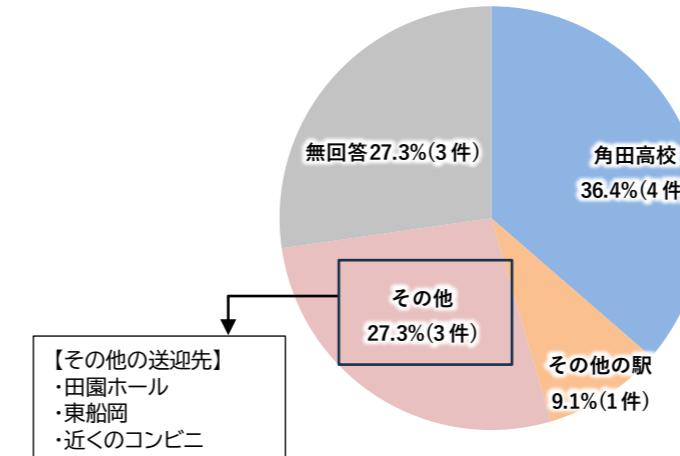
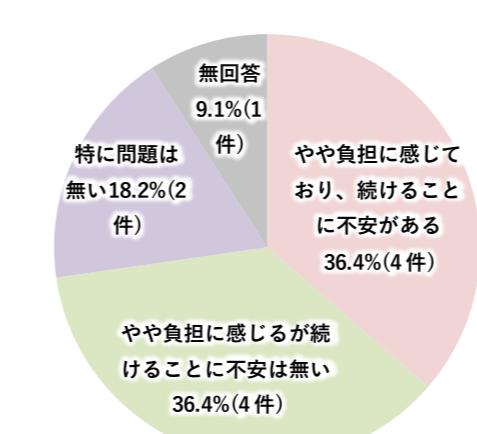


図 送迎先

n=11

##### (4) 送迎に対する負担感

- 角田高校への送迎について負担を感じているのは11件中8件となつた一方で、負担を重く感じるという回答は無かった。



n=11

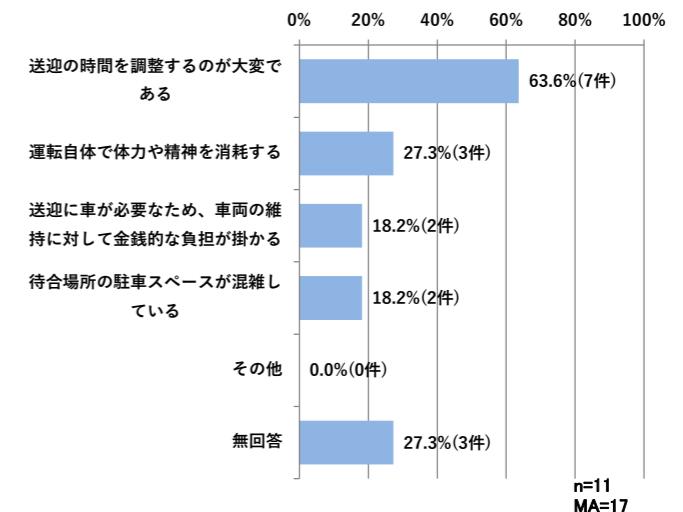


図 送迎に対する負担感と負担に感じる内容

### 3-2 望ましい1か月あたり公共交通の負担額について

- 11件中8件が5,000円～10,000円の間を要望する回答だった。

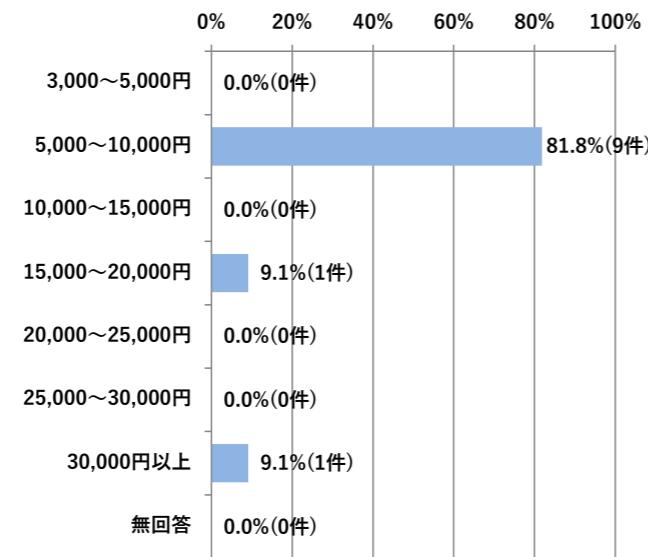


図 望ましい1か月あたり公共交通の負担額について

# ■ 市外からの通勤者(角田駅周辺企業)アンケート調査結果

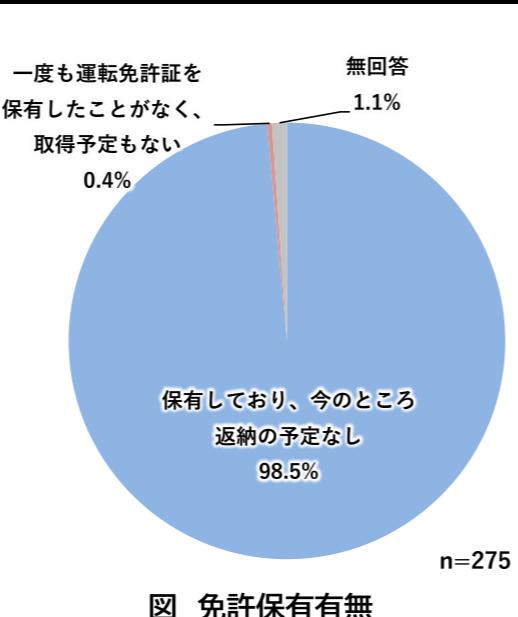
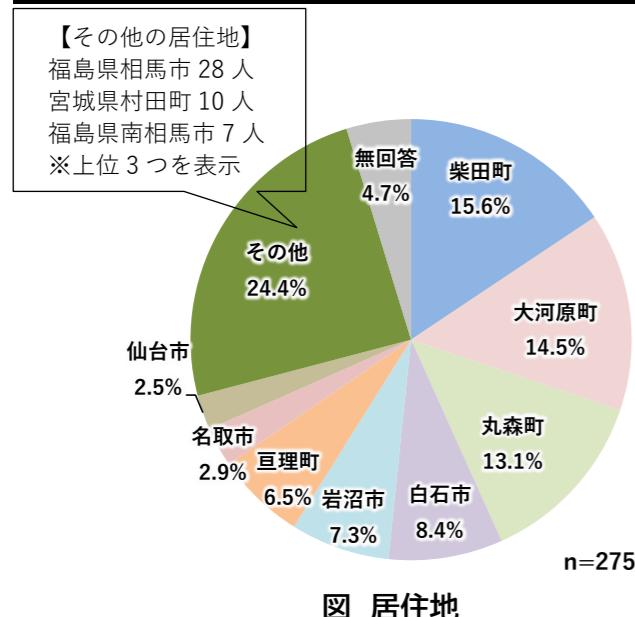
資料5

## 1. 調査の実施概要

項目	概要
調査の目的	通勤における移動実態や移住検討における公共交通の重要性
調査の対象	角田駅から半径 500m 以内にある事業所へ市外から通勤している従業者
調査期間	令和 7 年 11 月 5 日～令和 7 年 11 月 17 日
実施方法	郵送配布、WEB 回収
配布票数	市外から通勤する 6 社※の従業員 584 人 ※角田駅から 500m 以内にある企業
回収票数	275 票(回収率:47.1%)
調査項目	・ 通勤における移動実態 ・ 公共交通の利用意向 ・ 角田市への移住検討における市内公共交通の重要性 ・ 回答者の基本属性

## 1-1 回答者の基本属性

- 回答者の居住地をみると、隣接する自治体で過半数を占めている。
- 回答者の免許証保有状況をみると、「保有しており、今のところ返納の予定なし」が9割となっており、ほぼ全数を占めている。

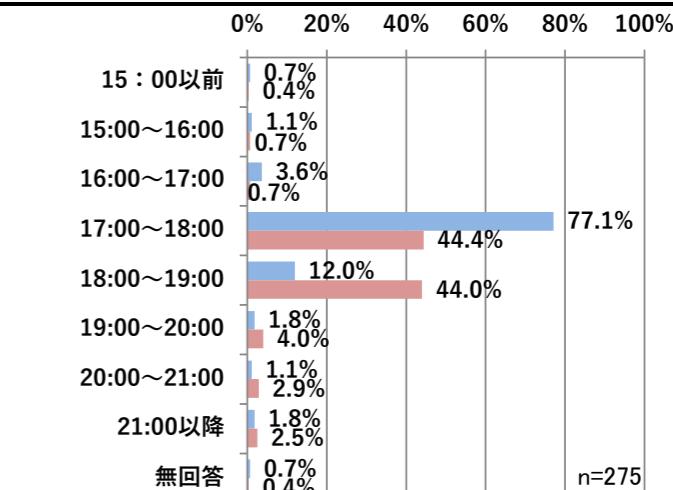
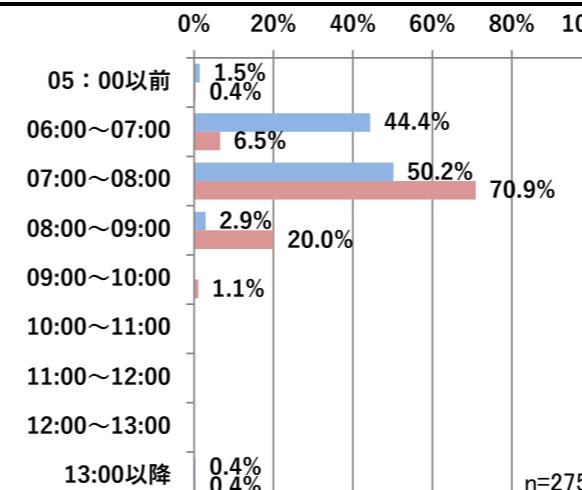


## 2. 調査結果

### 2-1 出勤・退勤時間帯

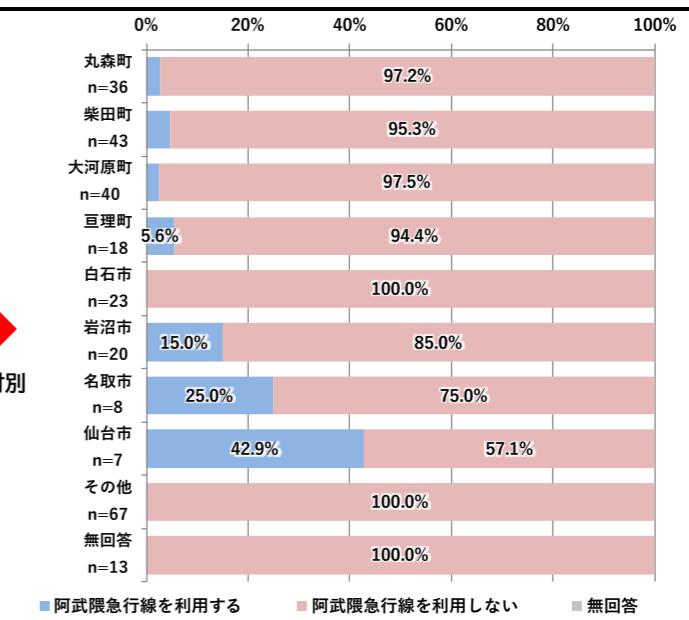
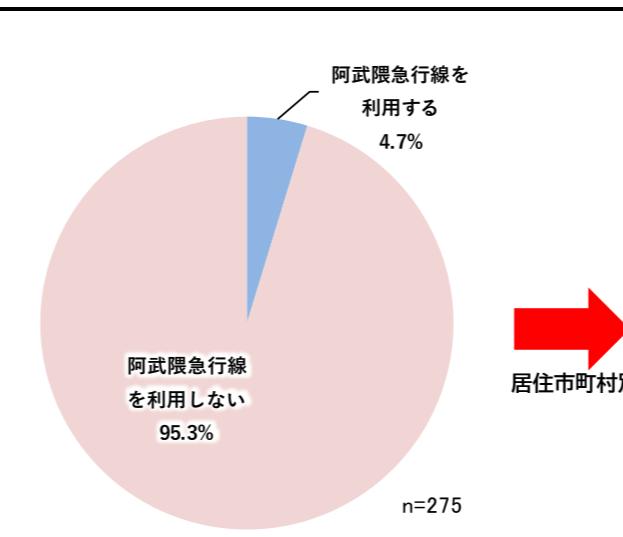
#### (1) 出退勤時の出発・到着時間帯

- 出勤時は 6～8 時台の出発が 9 割超、7～9 時台の到着が中心で、通勤時間は 30 分～1 時間程度がボリュームゾーンと考えられる。退勤時は 17～18 時台の退社が 8 割近く、到着も 17～19 時台に集中しており、全体として標準的な勤務時間帯に沿った通勤パターンが定着している様子がうかがえる。一方で早朝・夜間通勤の少数層も存在し、働き方の柔軟性ニーズも一定程度示されている。



#### (2) 出退勤における阿武隈急行線の利用率

- 阿武隈急行線を利用して通勤しているのは全体のうち 13 人と 1 割に満たない人数となっている。
- このうち、最も利用が多かったのは仙台市・名取市在住の回答者(3 人)となっている。



### (3) 阿武隈急行線を利用しない理由

- 阿武隈急行を利用しない理由として、全ての居住地で「車で通勤する方が効率的だから」が最も高くなっている。
- 一方で、柴田町と仙台市を除く居住地においては、「自宅から勤務先までの間にある公共交通が充実していないから」の割合が高くなっている。

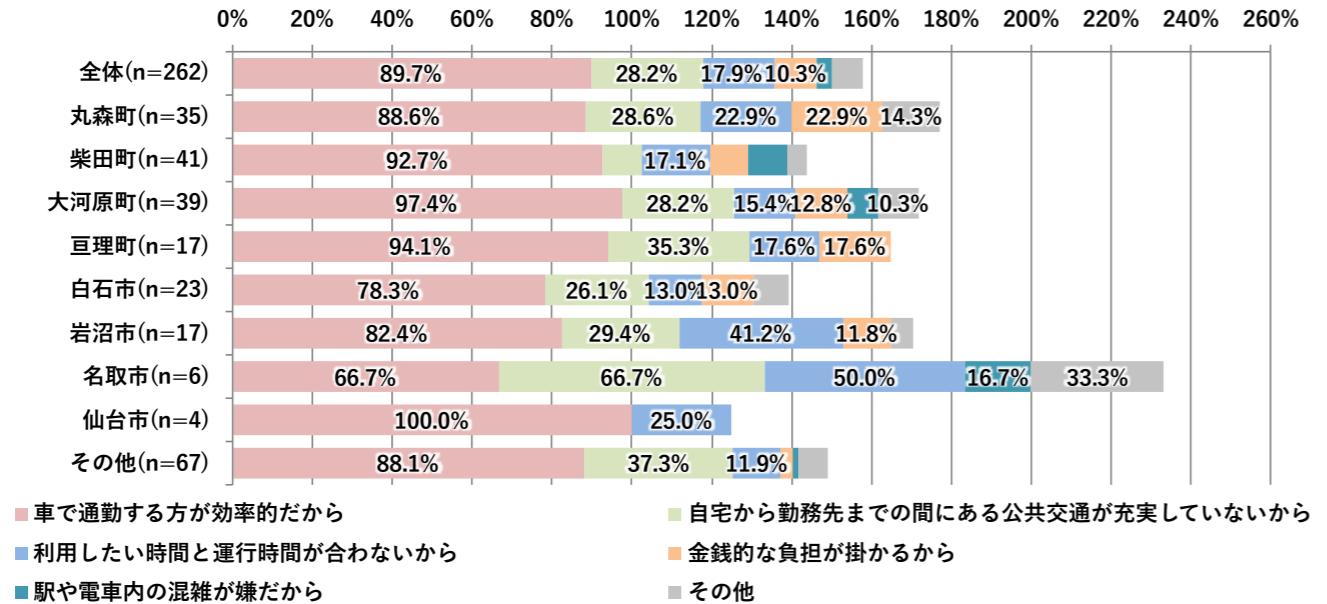


図 阿武隈急行線を利用しない理由(居住地別)

※無回答は非表示

※5.0%未満は、ラベル非表示

### 2-2 阿武隈急行線等の公共交通を利用した通勤の負担

#### (1) 阿武隈急行線等の公共交通を利用した通勤の負担の状況と具体的な不安点

- 阿武隈急行線等を利用した通勤の負担を感じているのは全体の約半数となっており、具体的には「待ち時間が長い」「運賃が高い」といった理由が挙げられている。

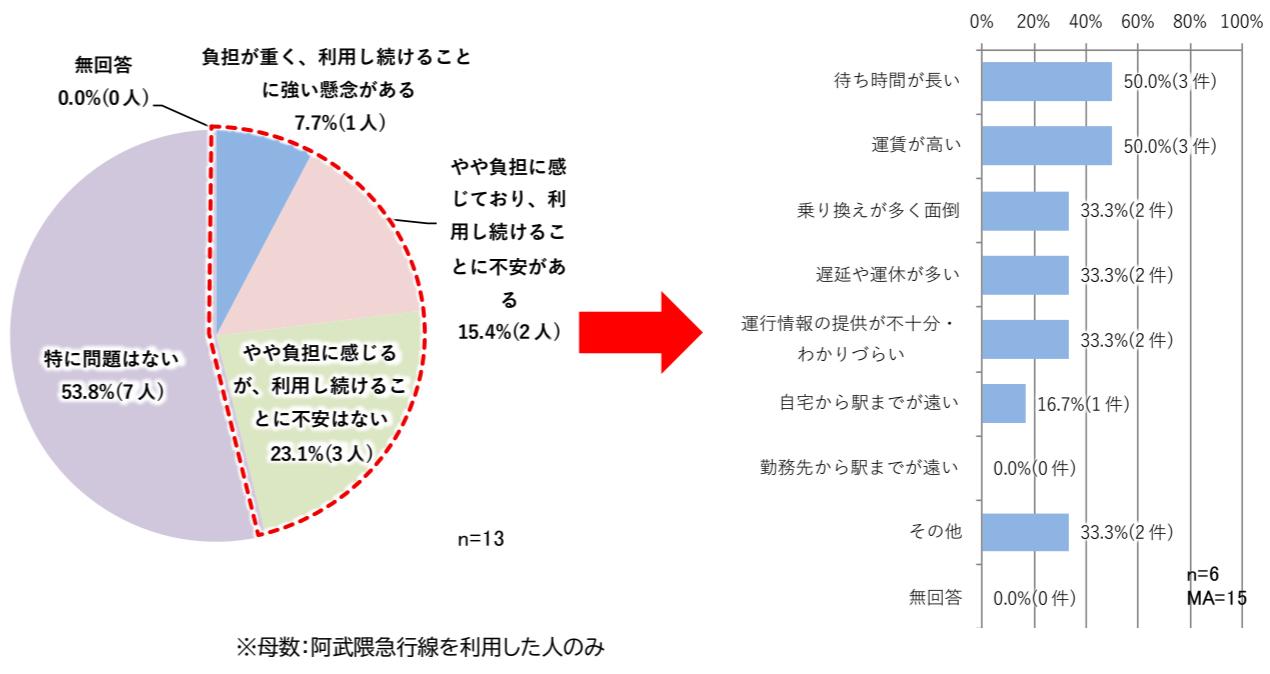


図 阿武隈急行線等を利用した通勤の負担有無

図 負担を感じる具体的な内容

### (4) 阿武隈急行線を利用する条件について

- 「何の場合も利用する状況にならない」が最も多かったが、費用負担の抑制や、通勤先から駅までの交通手段整備と言った回答もそれぞれ1割ずつ確認できた。
- その他の意見としては、「Suica の導入」(5件)が目立った。

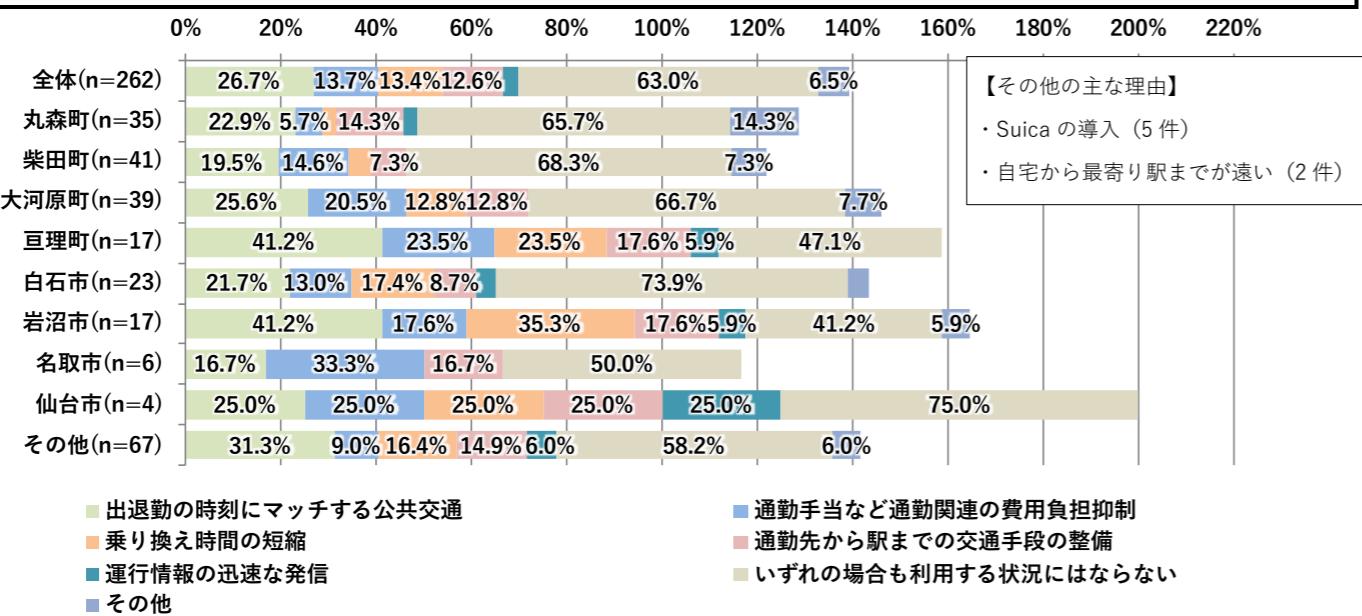


図 阿武隈急行線に対する改善要望について(居住地別)

### 2-3 阿武隈急行線への改善点

#### (1) 阿武隈急行線への改善点

- 阿武隈急行線への改善点として、「スムーズに改札できる決済方法の導入」や「JRとの接続時間を合わせてほしい」へ意見が多くなっている。

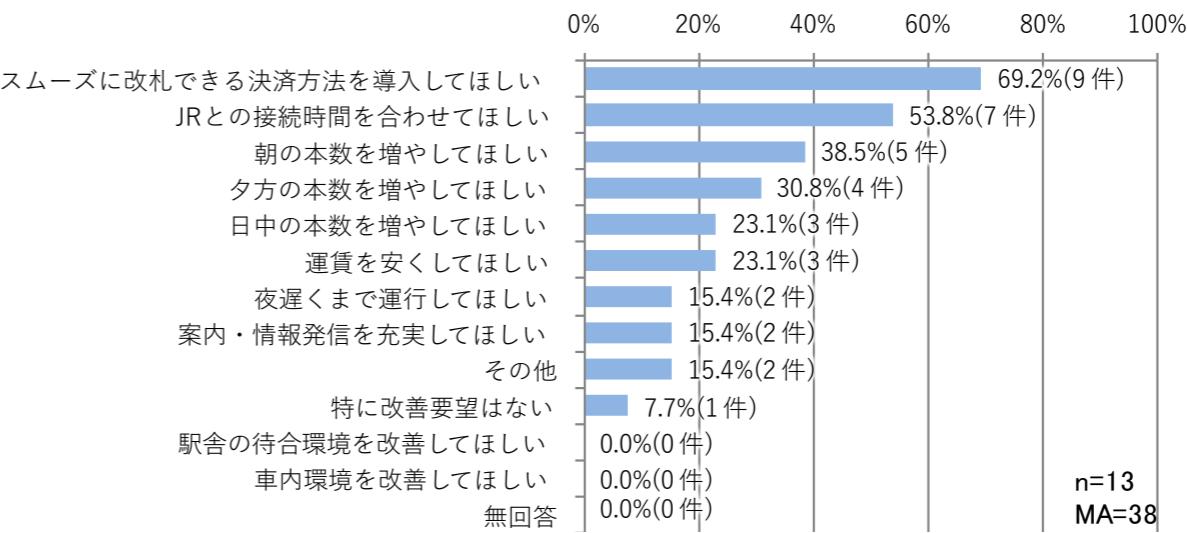


図 阿武隈急行線への改善点

※母数:阿武隈急行線を利用した人のみ

## 2-4 角田市への移住検討

### (1) 角田市への移住検討の有無

- ・ 移住を検討したのは 1 割弱ほどだった。

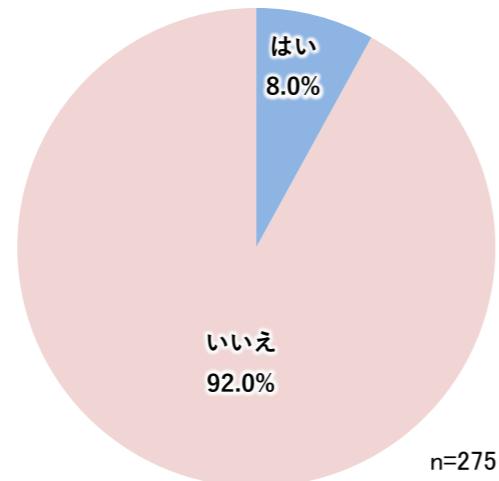


図 角田市への移住検討の有無

### (2) 検討断念に対する公共交通の要素

- ・ 公共交通を決定的な要素として捉えている割合は、移住を検討したことがないと回答した方が多かった。
- ・ その一方で、移住を検討したことがあると回答した方の半数は、公共交通の状況を判断要素の1つとして見ていた。

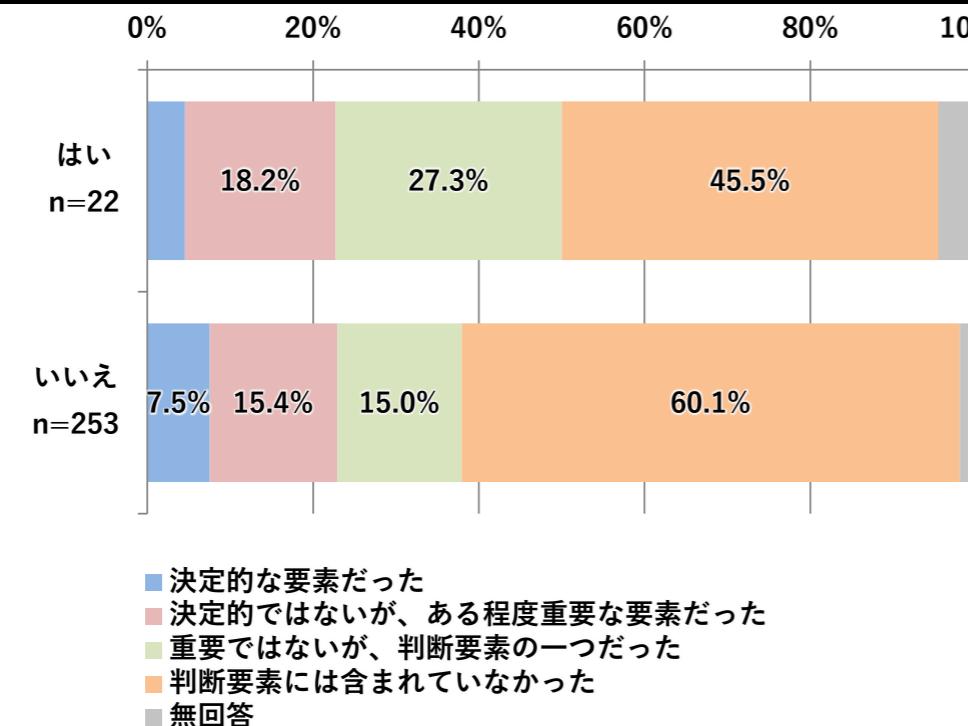
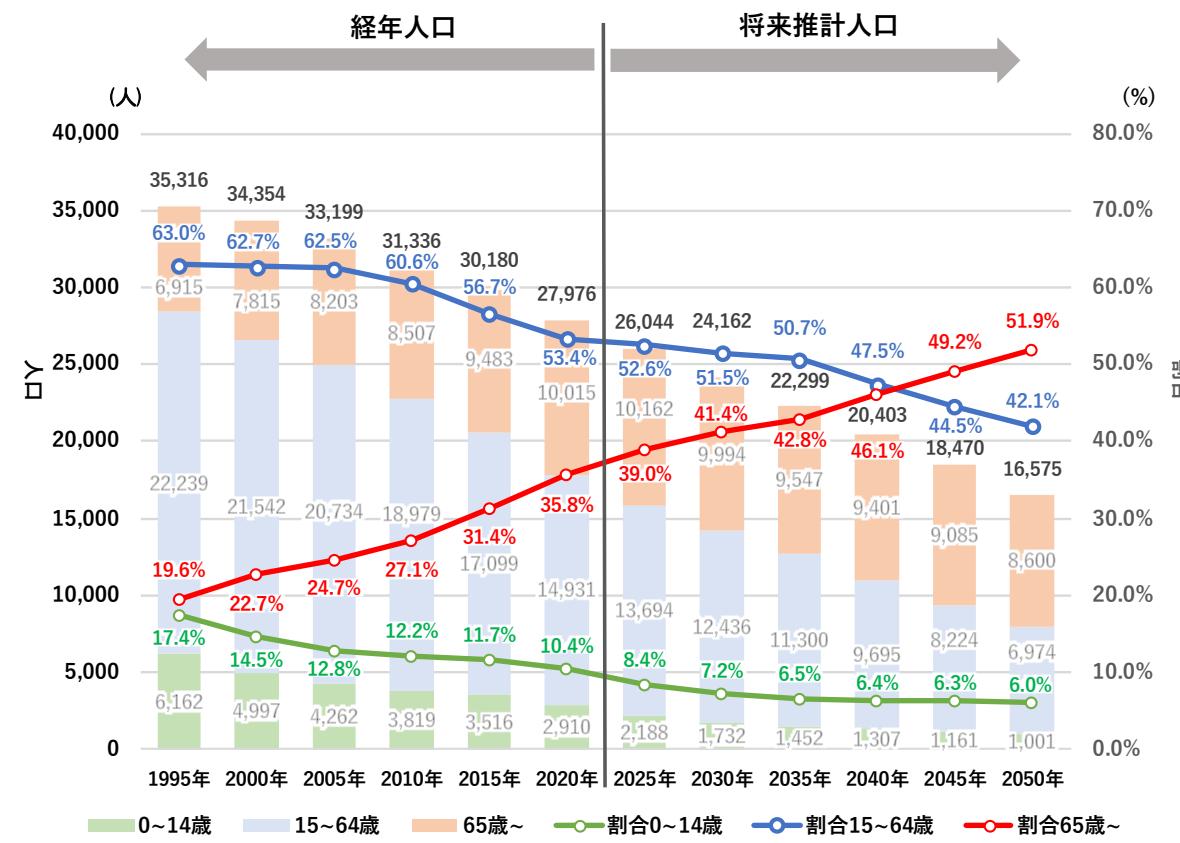


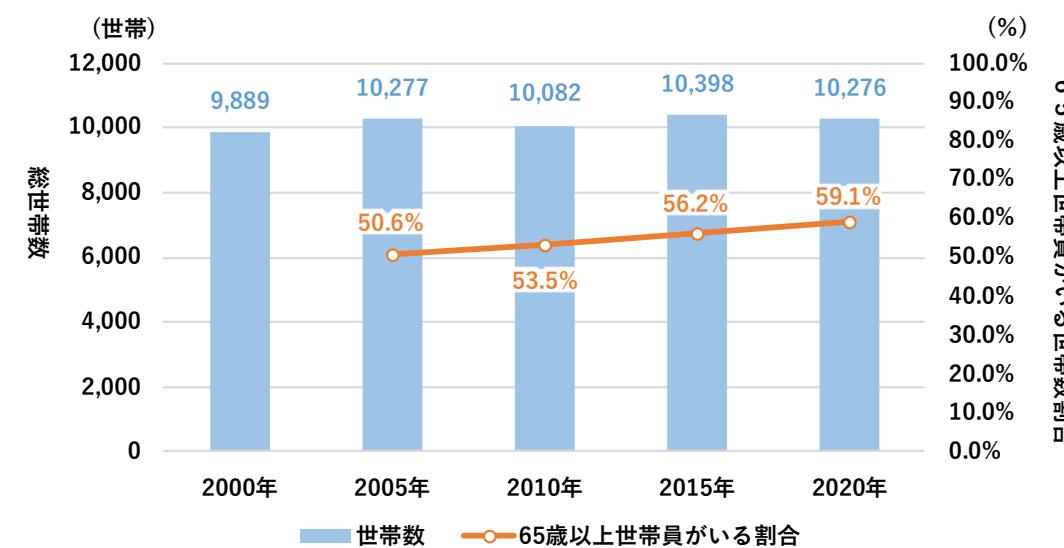
図 移住検討の有無ごとに見た公共交通の重要性

## ■人口

・人口は減少傾向で、少子高齢化が進展しています。



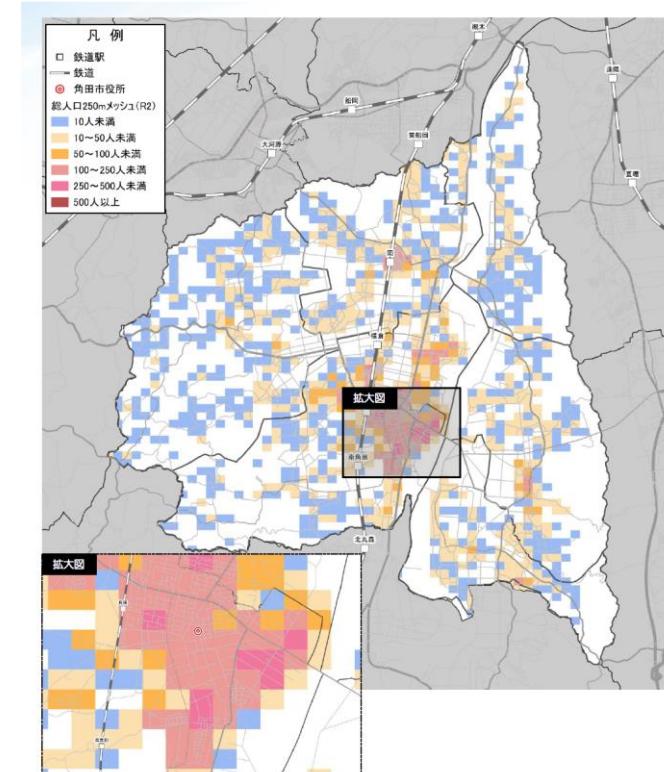
出典：実績値/国勢調査（H7～R2）、将来推計値/国立社会保障・人口問題研究所  
図 年齢階層別の総人口・将来人口の推移



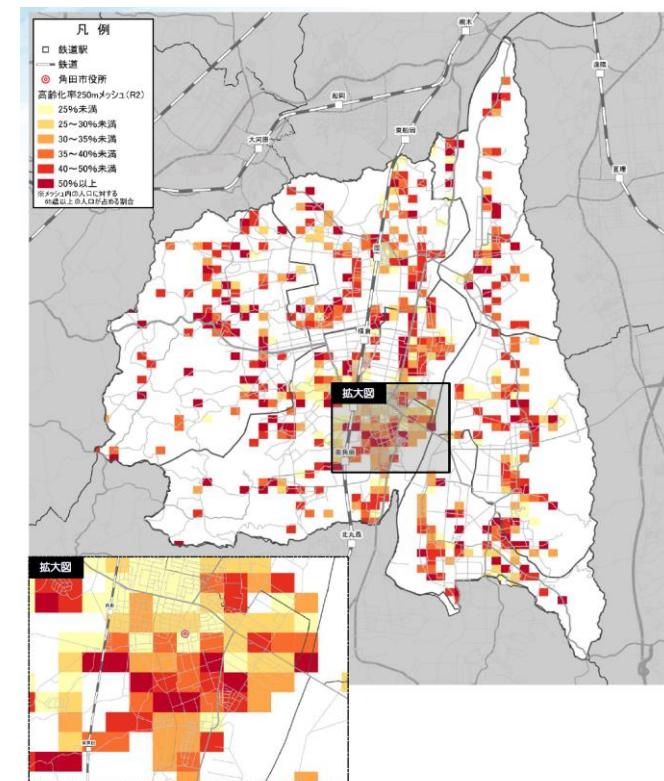
出典：実績値/国勢調査（H12～R2、65歳以上世帯員数はH17～R2）  
図 総世帯数および65歳以上世帯員がいる世帯数割合の推移

## ■人口分布

- ・角田駅周辺の中心市街地と岡駅周辺などに人口の集積がみられます。
- ・高齢化率(65歳以上)の分布をみると、高齢化率50%以上のエリアが広く分布しています。



▲人口分布（全体）



▲人口分布（高齢化）

## ■自動車運転免許の保有者数

- ・運転免許証の保有者数は人口減少に伴い緩やかに減少しています。
- ・75歳以上の保有者の割合は上昇傾向にあります。

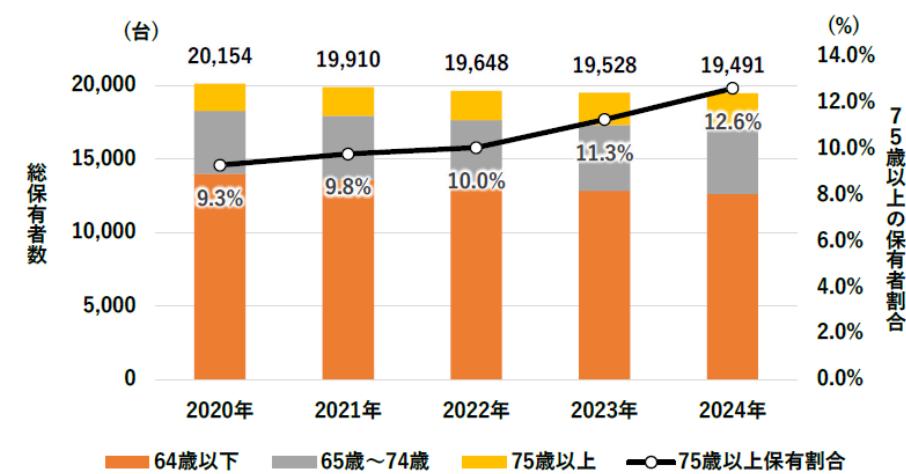


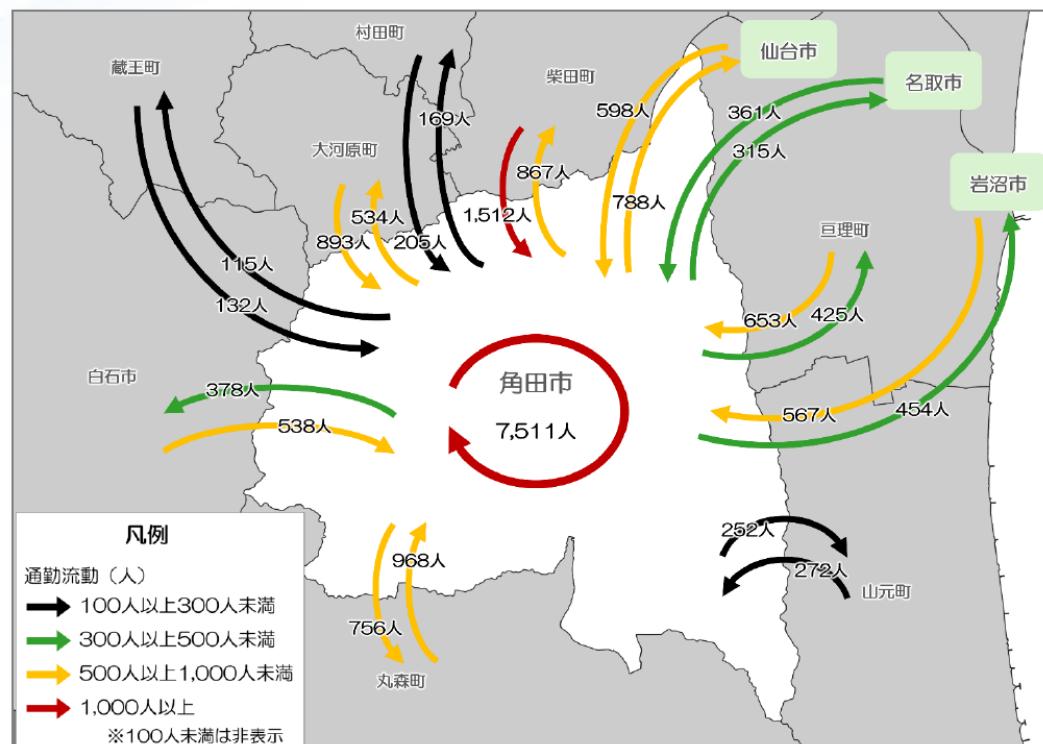
図 年齢層別自動車総保有台数および75歳以上の保有者割合の推移

出典：宮城県HP

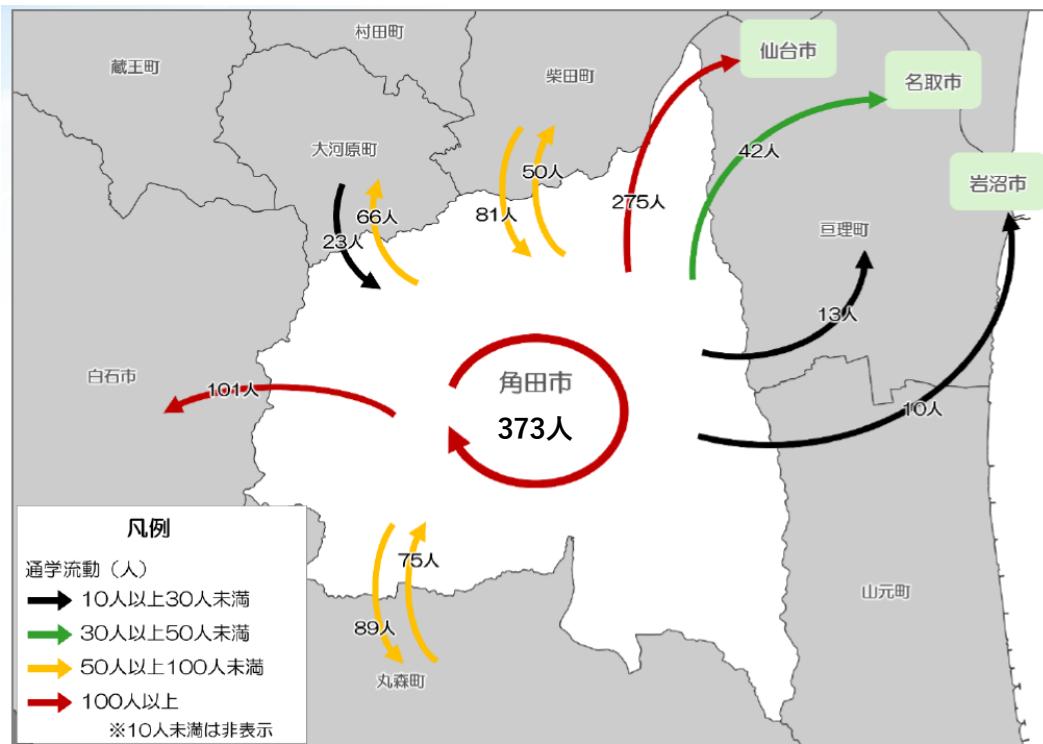
# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（1）公共交通をとりまく情勢（2/4）

■通勤：阿武隈急行線の沿線市町との流入出が多くなっています。  
仙台市を除き、流入数が流出数を上回っています。

■通学：市外へは仙台市・白石市が多くなっています。  
柴田町を除き、流出数が流入数を上回っています。



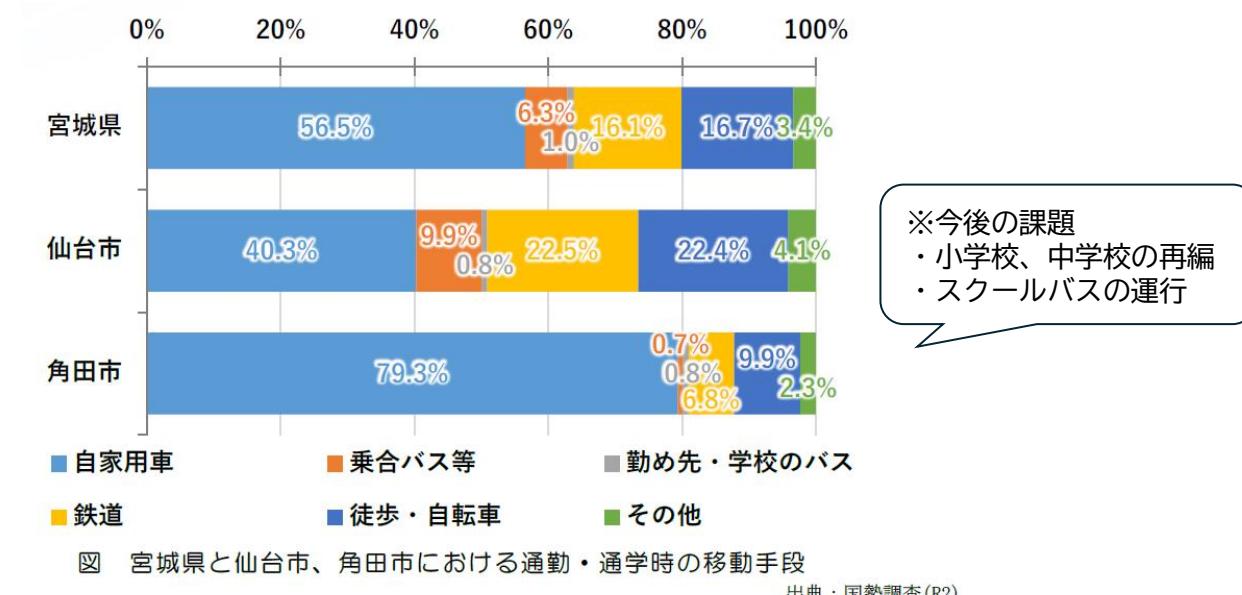
▲通勤流動（R2国勢調査）



▲通学流動（R2国勢調査）

## ■通勤・通学の移動手段

- ・宮城県平均・仙台市と比べると、自家用車が高く、鉄道やバス等が低くなっています。
- ・「鉄道」の利用は6.8%で、阿武隈急行線は、仙台市や白石市等、その他沿線市町への通勤・通学手段として一定の利用があります。
- ・「乗合バス等」に該当するデマンド型タクシーの「ラビットくん」は、平日運行の最終便が16:00であること等から、通勤・通学時の移動手段としては選択されていません。



## ■観光入込客数

- ・2019年の「道の駅 かくだ」のオープンに伴い、2019年以降の観光入込客数は飛躍的に増加しました。2020年には新型コロナウイルス感染症拡大の影響で減少したものの、その後は増加傾向にあり、2023年には2019年を上回る約115万人を記録しています。



出典：宮城県観光統計  
※「道の駅 かくだ」が2019年オープン、「天然温泉 もみの木」が2023年オープン

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（1）公共交通をとりまく情勢（3/4）

## ■公共交通の現状

- 市内の公共交通は、鉄道が1路線、デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」が5路線（特別運行を含む）運行するほか、市内循環バスが試験運行されています。
- デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」は、角田市中心市街地と市内各エリアとを結ぶ「地域↔まちなか」便と、特別運行拠点間を結ぶ特別運行便の2種類に大別されます。

表 市内の公共交通一覧

No.	区分	名称	利用区分	運行主体
1	鉄道	阿武隈急行線	一般	阿武隈急行株式会社
2	デマンド型 乗合タクシー ラビットくん	北東エリア-まちなか	利用登録者	角田市 まちづくり推進課
3		南東エリア-まちなか		
4		北西エリア-まちなか		
5		南西エリア-まちなか		
6		特別運行		
7		角田小学校スクールバス	小学生	角田市教育委員会
8		桜小学校スクールバス		
9		北郷小学校スクールバス		
10		金津小学校スクールバス		
11	スクールバス	角田中学校スクールバス	中学生	
12		北角田中学校スクールバス		
13	市内循環バス	角田市 無料バス運行	一般	角田市 まちづくり推進課

出典：阿武隈急行株式会社 HP、市提供資料

表 阿武隈急行線の運行状況

No.	路線名	運行経路	運行本数						運行時間帯	運賃	運行主体			
			平日		土曜		日曜・祝							
			上り	下り	上り	下り	上り	下り						
1	阿武隈急行線	(楢木～)岡、横倉、角田、南角田、(～福島)	22	22	22	22	22	22	5:20～23:20	180円～980円	阿武隈急行株式会社			

出典：阿武隈急行株式会社 HP

表 ラビットくんの運行状況

No.	路線名	運行エリア (地区)	運行本数		運行時間帯	運賃	運行主体
			上り	下り			
1	北東エリア-まちなか	桜、東根、角田	8	8	7:30～16:00	400円	角田市 まちづくり推進課
2	南東エリア-まちなか	小田、西根、角田			7:30～16:00	400円	
3	北西エリア-まちなか	横倉、北郷、角田			7:30～16:00	400円	
4	南西エリア-まちなか	藤尾、枝野、角田			7:30～16:00	400円	
5	特別運行	特別運行拠点間			7:30～16:00	200円	

出典：市提供資料

表 市内循環バスの運行状況

No.	路線名	運行経路	運行本数 運行日	運行時間帯	運賃	運行事業者	
1	市内循環バス	角田駅 台山公園 郷土資料館、道の駅かくだ	4	-	10:15～15:05	無料	角田市 まちづくり推進課

表 令和6年における市内循環バスの運行対象日

運行日
6/16(日)・7/7(日)
8/4(日)・9/8(日)
10/6(日)・10/14(月・祝)
10/27(日)・11/3(日)
11/17(日)

表 スクールバスの運行状況

No.	通学先	方面	路線	登録者数
1	角田小学校	小田方面	(コース名なし)	22人
2	桜小学校	坂津田・鳩原方面	坂津田・鳩原コース	19人
		西小坂方面	西小坂コース	
3	北郷小学校	毛萱・稻置方面	Aコース	28人
		笠島方面	Bコース	
4	金津小学校	藤田南部方面	Aコース・Bコース	64人
		枝野東部方面	Cコース	
		枝野西部方面	Dコース	
5	角田中学校	藤田北部方面	Aコース	78人
		藤田南部方面	Bコース	
		尾山方面	Cコース	
		枝野方面	Dコース	
6	北角田中学校	毛萱方面	Aコース	25人
		高倉・笠島方面	Bコース	

表：市内にあるタクシー事業者の概要

No.	区分	会社名	所在地	車両		
				ジャンボ	大型	普通
1	一般	伊具タクシー(有)	角田市角田字町 254	3台	1台	4台
2		(有)草間タクシー	角田市角田字町 271	3台	0台	7台

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（1）公共交通をとりまく情勢（4/4）

## ■阿武隈急行線の利用状況

- 全体：乗降客の8割以上が角田駅を利用しています。また、南角田駅は、令和2年度以前は利用者数が7千人を下回っていましたが、令和3年度以降は毎年1万人を上回る利用が記録されています。
- 角田駅：全ての年度で利用者数が30万人を上回っています。また、令和2年度を除き、全ての年度で、1日あたりの利用者数が1千人を超えていました。

### 【全体】

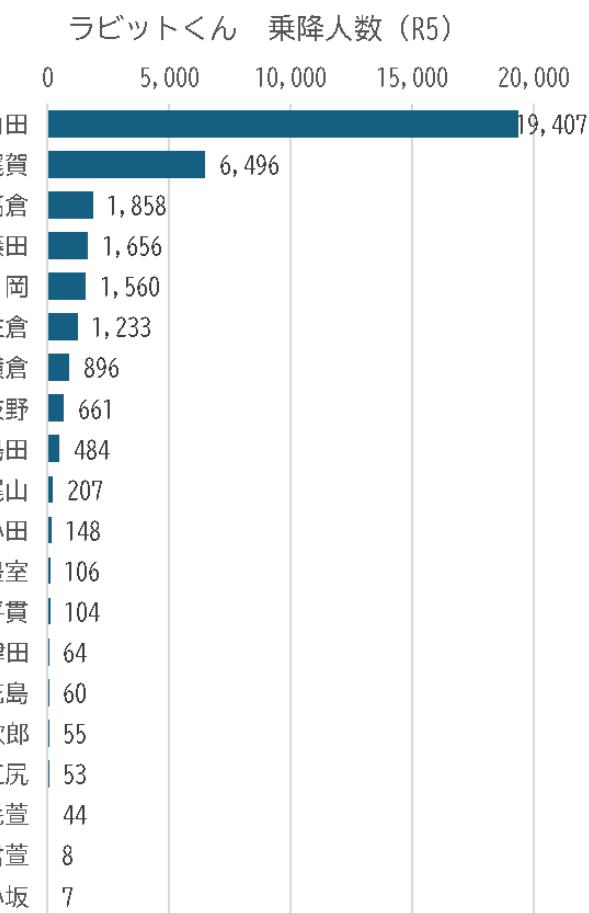


### 【角田駅】



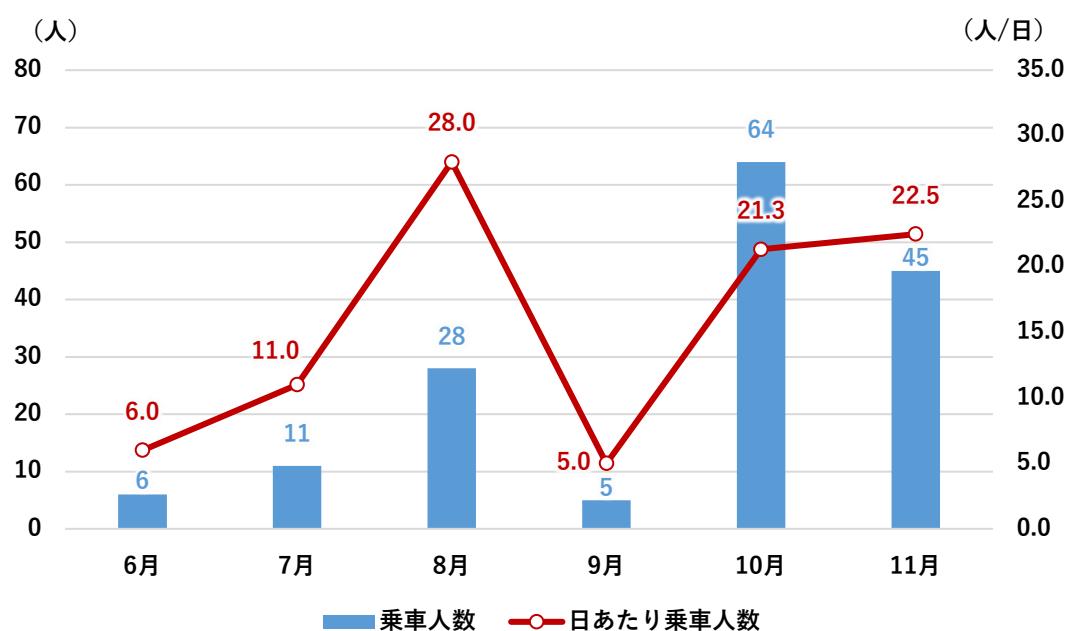
## ■ラビットくんの利用状況

- 字別の乗降人数は、まちなかエリアを含む角田を除くと梶賀が最も多くなっています。
- 角田を除いた市全体の乗降人数のうち、約半数を梶賀と高倉が占めています。



## ■市内循環バスの利用状況

- 乗車人数は、令和5年度に対して令和6年度は、約1.5倍となっています。
- 日あたり乗車人数平均が多かった月は8月で、1日の利用者数が最も多かったのは、三連休の最終日であった10月14日の37人です。



令和6年における市内循環バスの月別乗車人数と  
日あたり乗車人数平均の推移

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（2）アンケート調査結果の整理

## ■住民アンケートの結果概要

- ・買い物や通院の移動手段：回答者の85.9%が自家用車を運転し、買い物をしています。また、回答者の78.5%が自家用車を運転し、通院している状況です。対照的に公共交通の利用割合は少なく、市外への通院で阿武隈急行線を利用した人は5%未満でした。このように、公共交通を使わない日常移動が根付いています。
- ・通勤・通学の移動手段：回答者の9割弱が自家用車を運転して通勤・通学しています。対照的に阿武隈急行線の利用割合は6.3%と低くなっています。ただし、角田地区や小田地区では阿武隈急行線も1割以上利用されています。このように、鉄道利用は一部の地域で見られますが、公共交通を使わない通勤・通学が殆どといった状況です。
- ・阿武隈急行線の利用：回答者の過半数がここ1年で1度も利用していない状況です。ただし、角田地区的回答者のうち11.0%が月に数回以上利用しています。利用しない理由としては、約6割は自家用車やバイクを使うためと回答しており、自家用車への依存が確認できます。阿武隈急行線を利用する理由としては、4割弱が高い定時性に、3割半ばが安全性・快適性にあると回答しています。
- ・ラビットくんの認知度と利用：回答者の過半数が、ラビットくんの運行概要を知らない状況でした。さらに利用しない理由については、2割程度は「運行情報を知らない」ためと回答しています。なお回答者の8割近くが「自家用車の方が便利」と回答しており、車社会が浸透している反面、潜在的な利用客に周知出来ていない状況も確認できます。
- ・市の今後の公共交通の在り方：回答者の4割が、市の公共交通を維持・向上するのが良いと考えています。特に30代未満と40-50代の回答者についてはこの意向が強く、過半数が公共交通のサービス維持・向上を望んでいます。自家用車の運転を苦にしない50代以下の若い世代においても、公共交通に対する潜在的な需要が確認できました。

## ■ラビットくん利用者アンケートの結果概要

- ・利用者の属性：「今年利用した回答者」の過半数が80歳以上でした。また「直近3年で利用した回答者」も含めて、免許証を保有していない割合が75.7%を占めています。自動車を運転しない、またはしなくなった方の移動手段として、ラビットくんは活用されていることが分かります。
- ・利用頻度：今年利用した回答者の7割が、週に1回未満の利用に留まっていました。週に4回以上利用する割合は回答者全体の5%未満となっており、特にまちなかエリアでは一人もいませんでした。ラビットくんを日常的に利用するユーザーは少ない状況です。
- ・利用目的：今年利用した回答者の9割弱が通院を目的として利用している一方で、買い物での利用は5割弱となりました。主に通院用の移動手段として利用されていることがわかりました。
- ・片道・往復利用：今年利用した回答者のうち、全体での往復利用が多いと回答したのは56.0%で、行きだけの利用が2割弱ほど確認できました。なお、もう片方の移動については、南東エリアと北西エリアは自家用車の送迎が、それ以外のエリアでは一般タクシーの利用が最多となりました。
- ・要望：今年利用した回答者の過半数が休日運行を要望しており、次いで4人に1人が時間帯や本数の拡充を要望しています。土日の移動を始め、ラビットくんを使いたいのに運行していない状況が確認できます。

## ■高校生アンケートの結果概要

- ・角田高校への通学：回答者の4割ほどが自家用車での送迎で通学しています。また、6割ほどが自転車で、3割ほどが徒歩で通学しています。このことから、悪天候時などの場合によって移動手段を使い分けていることが想定されます。その一方でラビットくんを利用している回答者はいませんでした。
- ・市外の高校への通学：回答者の5割ほどが自家用車での送迎で通学している一方で、6割ほどが阿武隈急行線を利用しています。また、その他の鉄道・バスの利用も4割ほどあり、多くの生徒が公共交通と自家用車を組み合わせながら通学していることが確認できます。
- ・市外から角田高校への通学：回答者の45.6%が阿武隈急行線を利用しています。
- ・阿武隈急行線への改善要望：公共交通を利用して通学する回答者では、運賃や時間帯などのサービス水準に対する要望が多く挙がりました。
- ・寄り道先と市内循環バスへの要望：角田高校生の回答者の多くが市内で寄り道をしています。目的地は多岐にわたりますが、多くはローソンやヨークベニマル、角田市総合体育馆など、市内循環バスの運行エリア内に収まっています。また、市内循環バスで経由してほしい目的地についても同様の施設が多く希望されています。このことから、市内循環バスが高校生の寄り道ニーズに応えられる可能性があります。

## ■市外からの通勤者（角田駅周辺企業）アンケートの結果概要

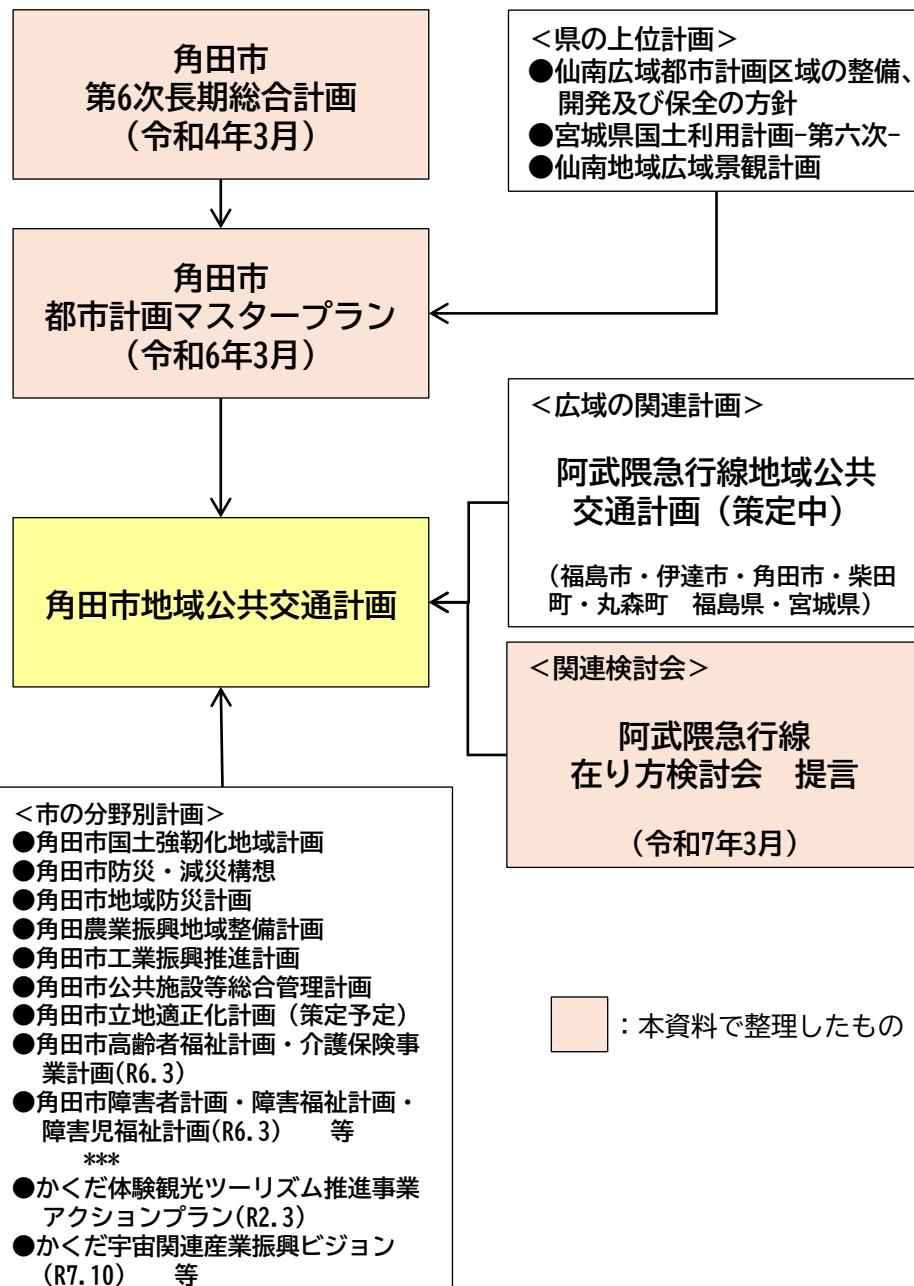
- ・通勤実態：阿武隈急行線を利用したと回答する割合は、5%弱に留まりました。利用しない理由としては、「車で通勤する方が効率的だから」という回答が9割弱となり、自家用車への依存が確認できます。その一方で、3割弱は「自宅から勤務先までの間にある公共交通が充実していないから」と回答していました。このことから、阿武隈急行線だけでなく、公共交通体系全体として通勤需要に対応出来ていないことがわかりました。
- ・移住に対する検討：9割以上の回答者が検討したことが無かったと回答しています。一方で、移住を検討したことがある方の2割以上が、市内の公共交通状況が重要な要素だったと回答しています。市内の公共交通状況が移住を遠ざけている可能性があります。

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（3）上位計画・関連計画の整理（1/3）

## ◆上位計画・関連計画の整理

- ここでは「角田市地域公共交通計画」に係る上位計画・関連計画において、主に公共交通に関する課題と取組について記載された部分を抜粋整理している。

### 「角田市地域公共交通計画」に係る上位計画・関連計画の概要



## 上位計画：角田市第6次長期総合計画（令和4年3月）

### 将来都市像

### 市民力咲き誇る。角田市

安心して、いきいきと、誇らしく暮らせるまち

### 基本理念

#### 【市民力】

将来を見据え人を育み、活かすまちづくり

#### 【地域共生】

ともに生き、活かし合うまちづくり

#### 【地域資源フル活用】

地域資源を活かすまちづくり

### ■公共交通に関する記載

#### まちづくりの主要課題 (p. 26)

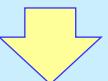
##### 課題5 公共交通システムの存続と利便性向上

本市は、道路事情や公共交通システムにおいて、他団体と比較して、決して優位性が高い状況ではありません。その中において、阿武隈急行線の存続は本市へのアクセスにとって重要なポイントであり、本市での暮らしやすさを向上させるためには、既存の公共交通システムの利便性を高めが必要となります。

◎阿武隈急行線の存続、利便性向上

◎デマンド型タクシー、周遊バス等の地域交通の再検討

◎学校統廃合によるスクールバス運行、利活用



#### 重点プロジェクト③ (p. 37)

##### ■公共交通システムの存続と多様な輸送資源の活用

人口減少と高齢化により変わりゆく交通需要への柔軟な対応を可能とするため、スクールバスの活用も視野に入れた地域交通の構築に努めるとともに、阿武隈急行線の存続のため、利用促進事業の展開による利用者の確保及び需要に応じた二次交通の提供により市外からの来訪者の移動を支援し、減少傾向にある鉄道利用者数の回復を目指します。

### 分野別施策：良好な都市基盤の整備 (p. 97)

#### ■公共交通システムの存続・利便性向上

##### ◎施策の方向性・目指す姿

・高齢者人口の増加が進む中、移動手段に関する市民ニーズも徐々に変化していることから、市民の要望を把握し、誰もが気軽に外出できる地域公共交通システムの構築を図るとともに、阿武隈急行線をはじめとする既存地域公共交通システムの維持・確保に努めます。

##### ◎現状と課題

・阿武隈急行線市内4駅の乗降者数は人口減少や災害等の影響により減少し、令和3（2021）年3月時点ではピーク時の60%程度にとどまります。阿武隈急行線の存続のため、鉄道利用者数の回復を図る必要があります。

・デマンド型タクシーは市民の移動手段として定着しましたが、年間利用者数は減少傾向にあります。高齢化の進行により高齢者の移動手段の確保はますます重要となっていくため、利用しやすい地域公共交通の構築が求められます。

・多くの来場者がある各種イベントにおいて、二次交通の提供が必要です。

##### ◎主な施策

重③：阿武隈急行線を利用した際の運賃助成やイベント列車の運行により、利用者数の回復を図ります。

重③：各種イベント時にシャトルバスを運行するなど、イベント来場者の移動を支援します。

重③：デマンド型タクシーの定期的な周知を図り、利用者の確保に努めるとともに、アンケート等により市民の要望を把握し、より多くの市民に利用いただける仕組みをつくります。

重③：変わりゆく交通需要に応えるため、スクールバスの活用も視野に入れた検討を行います。

##### ◎横断的な取組み

重③：経営改善に取り組む阿武隈急行（株）に対し、沿線自治体と協調し経営安定化に資する支援を行います。

### KPI（重要業績評価指標）

指標	現状値 令和2年度	中間値 令和8年度	目標値 令和13年度
阿武隈急行線 市内4駅の乗降者数	347,164 人	450 千人	600 千人

##### ■まちづくりにおける市民の取組み

- ・阿武隈急行線を積極的に利用しましょう。
- ・出かける際には、デマンド型タクシーを活用しましょう。

##### ■まちづくりにおける企業・団体の取組み

- ・通勤や出張の際は、阿武隈急行線を利用しましょう。

角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（3）上位計画・関連計画の整理（2/3）

上位計画：角田市都市計画マスターplan（令和6年3月）  
（※下線は引用者）

角田市の現況と課題 (p. 41・43)

## ◆都市づくりの共通課題「居住地としての魅力づくり」

- ・本市が周辺自治体の住民も含めた就業の場となっている一方で、居住地としては選ばれていない実態があるため、公共交通システムや道路環境等の利便性の確保に努めるとともに、地域資源や「道の駅かくだ」・「Kス포」等の交流拠点の活用により、居住地や観光地としての魅力を高めることが重要となります。

#### ◆公共交通システムの利便性向上

- ・本市は、道路状況や公共交通システムにおいて、他団体と比較して優位性が高い状況には無いことから、本市での暮らしやすさを向上させるためには、既存の公共交通システムの利便性を高めることが必要です。
  - ・バスやタクシー等の地域交通については、デマンド型乗合タクシーの更なる利便性向上と利用促進に取り組むとともに、周遊バスの導入など公共交通システムの利便性を高めることが必要です。

1

全体構想：土地利用の基本方針（p. 53）

- ◆コンパクト・プラス・ネットワークによる持続可能な都市づくり  
【郊外集落エリア／複合市街地エリア／国道沿道エリア／商業エリア】

- ・人口減少が進行する中でも市民サービスの提供を持続可能にするためには、道路や上下水道、公共施設等の維持・管理・更新等に係るコストの効率化が重要になります。そのためには、生活に必要な機能が用途地域指定区域内をはじめとする既存市街地に集約され、効果的・効率的な行政経営を進めていくことが求められます。
  - ・用途地域指定区域外にも多くの市民が居住する本市の特性を踏まえつつ、角田中心拠点の都市機能の維持及び強化を図るだけでなく、角田中心拠点と集落エリアをつなぐ公共交通サービスの充実による持続可能な都市づくりを目指します。

全体構想：交通体系の基本方針（p. 58）

#### ◆公共交通システムの利便性向上

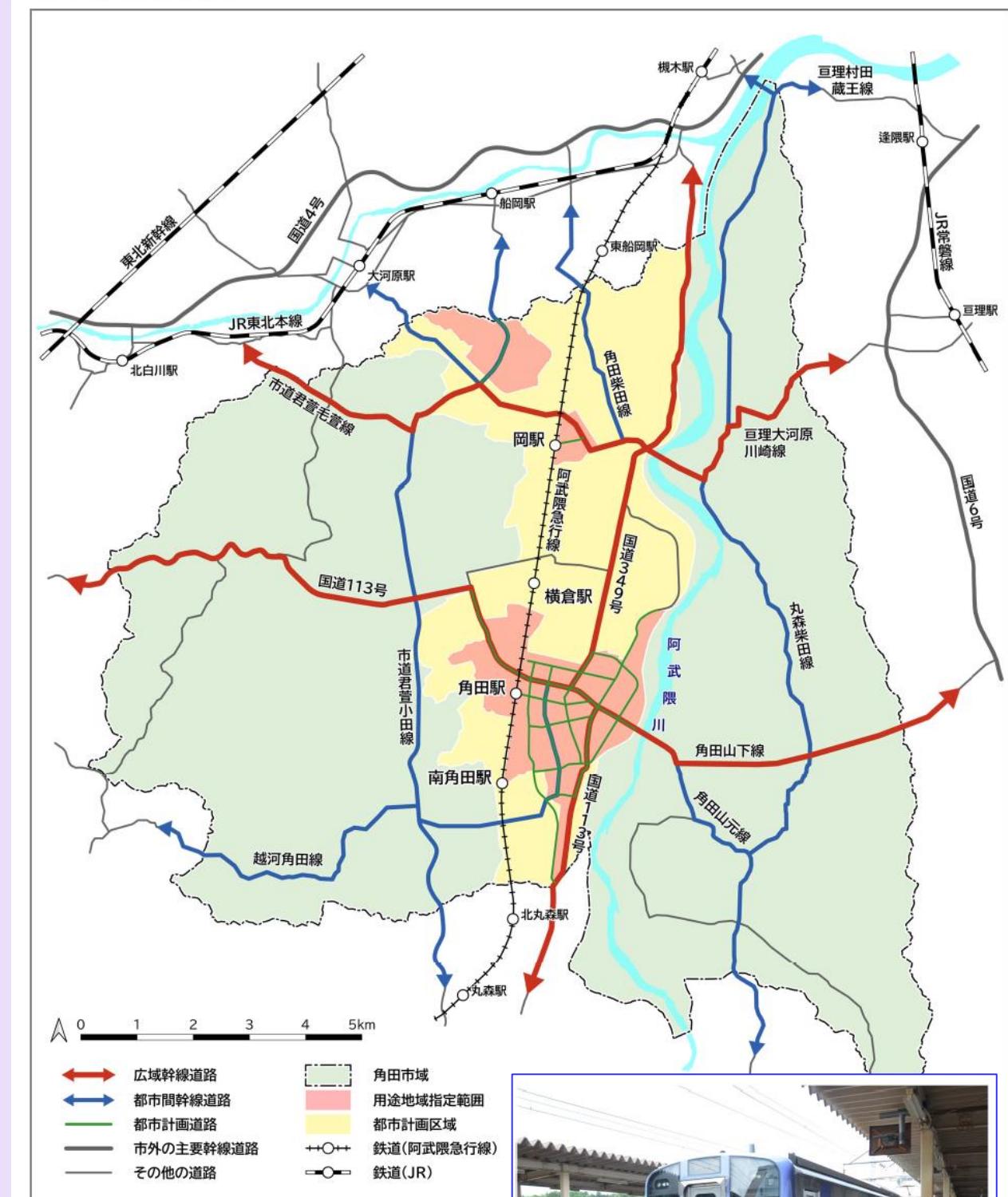
### ① 鉄道の利用促進

- 多くの市民や来訪者の広域的な移動を支える阿武隈急行線については、引き続き積極的な利用促進による機能の維持に取り組みます。また、関係機関との連携・協働を図りながら、利用者のニーズを踏まえ、交通結節拠点としての機能拡充や将来的な鉄道の利便性向上を見据えた方策を検討します。
  - 長期的な公共交通網の維持・確保に向けて、鉄道事業者と連携しながら、運賃助成事業やICカードの導入など、多様な利用促進策を検討しながら、モビリティ・マネジメントによる阿武隈急行線の利用促進に取り組みます。

## ② 公共交通システムの最適化

- ・デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」については、引き続き事業者などの関係機関との協議を図りながらサービスの維持を目指します。また、利用状況などの調査や事業の検証を継続して実施し、住民ニーズを踏まえた更なる利便性の向上とモビリティ・マネジメントによる利用促進に取り組みます。
  - ・通院時のタクシー料金を助成する「みやぎ県南中核病院通院等タクシー利用助成事業」などを活用し、市外の主要な医療機関の利用などのニーズに応じた移動手段の提供に努めるとともに、広域的な公共交通システムのあり方を検討します。
  - ・人口減少や高齢化社会における地域の移動ニーズにきめ細やかに対応するため、「地域公共交通計画」の策定を検討します。
  - ・誰もが移動しやすい環境づくりの実現に向けて、ICTやIoTなどの先進技術を活用した新たな公共交通システムの導入を検討します。

■交通体系の方針図



「阿武隈急行線」

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（3）上位計画・関連計画の整理（3/3）

関連会：阿武隈急行線在り方検討会 提言（令和7年3月）

（※下線は引用者）

福島県側：令和5年10月に、鉄路存続を確認  
宮城県側：令和6年10月に、鉄路存続で合意

## 方向性1：阿武隈急行線を活かした持続可能な地域づくり（p. 9）

### ◆沿線自治体の取組

- 沿線自治体が駅の存在感を高めるなど路線を活かした地域づくりを進めるに当たっては、人の往来を増やすといった視点に立ち、二次交通の整備など駅へのアクセスのしやすさを改善し、駅に人が集まるための環境づくりに取り組む必要がある。また、住民に対して地域にとって大切な鉄道の存在意義やその活用について知ってもらうための啓発活動に取り組むことが重要である。
- このような視点に基づき、各沿線自治体においては、地域の実情に応じて、阿武隈急行線を活かした地域づくりを進めるため、以下に掲げるような取組を検討することとしている。
  - ① 駅勢圏における人の往来の増加
  - ② 駅へのアクセス改善
  - ③ 駅の利用環境の改善
  - ④ 阿武隈急行線の利用者確保策
  - ⑤ 沿線住民や学校、事業所等への意識醸成

### ◆角田市の取組

（既に着手しており、今後も継続する取組）

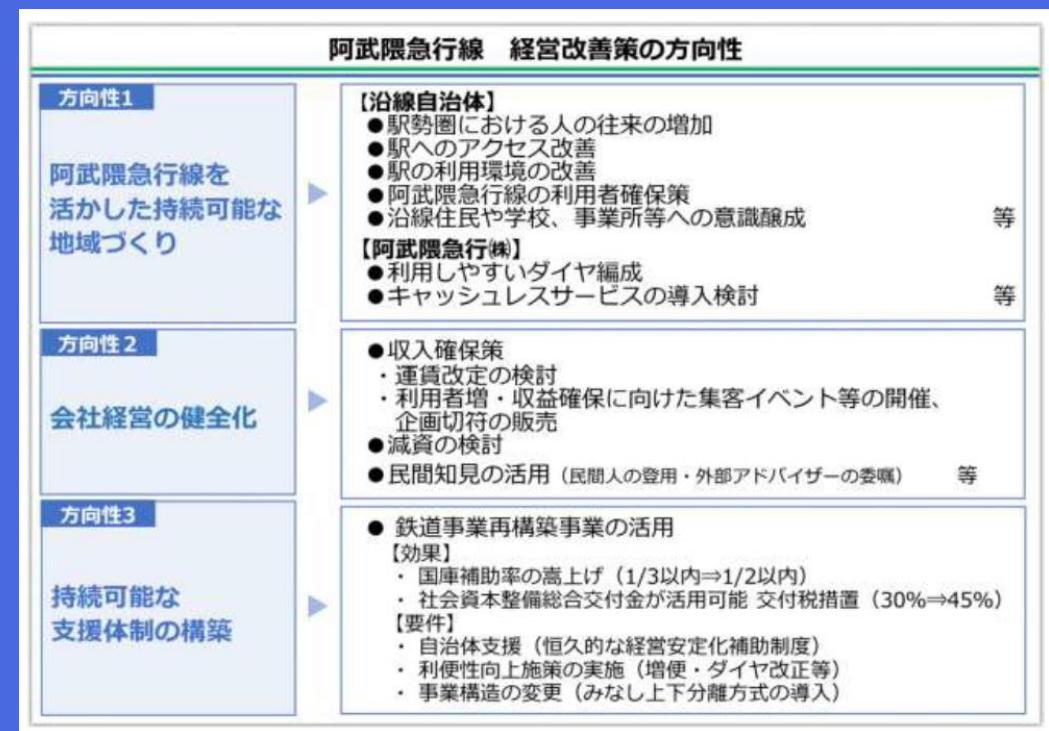
- 駅周辺店舗との連携や駅前マルシェの開催など、駅周辺がにぎわう機会を創出する（①）。
- 通学定期助成や学校利用運賃助成の利用を通じて、早い時期から阿武隈急行線を利用する習慣を身につけてもらう（④）。
- 「角田市阿武隈急行線利用促進協議会」などの住民の力を活用し、阿武隈急行線を我が家たちの鉄道として守り育てる意識を醸成する（⑤）。

#### （1～2年のうちに実現を目指す取組）

- 国鉄丸森線時代から阿武隈急行線の運行を支え、惜しまれつつも引退する阿武隈急行線8100形車両を保存・活用し、高校生の勉強や飲食スペースの提供を行い、駅前に人が集う場所を創出する（①・④）。

#### （3年以上をかけて実現を目指す取組）

- 市中心部に立地する商店街の活性化に取り組むことに加え、角田駅との往来がしやすいアクセス手段を整備することにより、駅から商店街等への人の流れを創出する（①）。
- 市内で開催される各種スポーツ大会など、市内・外から多くの来客が見込まれるイベントに、阿武隈急行線を活用した参加が可能となるようアクセス手段の整備を図る（②）。
- 角田駅ホームへのエレベーター設置や、駅構内へのWi-Fi整備など、多くの方が利用しやすい駅づくりを進める（③）。



#### 【参考】阿武隈急行線地域公共交通計画（策定中）について

##### ◆策定の背景（抜粋・要約）

- ・厳しい経営状況にある阿武隈急行線について、2023年3月に設置した「阿武隈急行線在り方検討会」において、鉄道を活かした沿線地域の価値向上等を含む阿武隈急行線の経営改善策の検討を進め、阿武隈急行線の経営改善に向けた方向性（提言）を取りまとめた。
- ・このため、2019年7月に策定した「阿武隈急行線地域公共交通網形成計画」を見直し、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として「阿武隈急行線地域公共交通計画」を策定することとした。

##### ◆計画の目的

- ・本計画では、阿武隈急行線の具体的な運行実績・利用実態、利用者ニーズ及び阿武隈急行線を取り巻く課題を踏まえ、運行継続の実現に向けた施策や利活用策の方向性について定める。さらに、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を踏まえ、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性を確保し、阿武隈急行線沿線全体で、地域にとって望ましい持続可能な公共交通の実現を目指す中で、地域、交通事業者及び行政等が果たす役割を定めるものとする。

##### ◆計画の役割

- ①阿武隈急行線沿線地域の“広域的”な地域公共交通のマスターplanとして、地域にとって望ましい阿武隈急行線を中心とした公共交通ネットワークの姿を明らかにする（ビジョン及び施策体系）／②地域特性に応じた多様な交通サービスによるネットワーク構築を目指す／③阿武隈急行の持続可能な経営に資する／④阿武隈急行線沿線地域の持続可能なまちづくり（都市計画、商業、観光振興、教育など）の取組との一体性を確保する／⑤地域・企業など多様な関係者との連携を促進する／⑥具体的な数値目標とPDCAサイクルにより、計画の達成に向けた継続的な改善を推進する。

##### ◆計画の位置付け

- ・本計画は、沿線3市2町及び2県の上位・関連計画（総合計画、都市計画マスターplan等）や公共交通関連計画等との整合・連携を図り、それら計画で定める将来都市像等の実現に向けて、地域公共交通のマスターplanとして策定する。また、阿武隈急行線沿線地域の持続可能なまちづくりとの一体性の確保を図り、沿線地域の活性化に資する計画とする。

##### ◆計画の期間：2026年度から2030年度までの5年間

# 角田市地域公共交通計画（骨子案）◆（4）課題の整理

## 公共交通体系（全般）

### 課題A：阿武隈急行線の利用拡大が必要

- ・阿武隈急行線は、角田市内と福島・仙台方面とを接続する交通軸であり、角田市のまちづくりを考える上で、南北方向の基軸として重要です。
- ・阿武隈急行線の持続可能性を高めるため、角田市と近隣市町の間での通勤・通学をはじめとする日常移動のほか、市外から角田市への来訪者の移動手段として、さらなる利用拡大を図ることが必要です。

### 課題B：角田駅を起点に東西方向の移動利便性の確保が必要

- ・デマンド型乗合タクシーの更なる利便性向上と利用促進に取り組むとともに、市内循環バスの導入など公共交通システムの利便性を高めることができます。
- ・中長期的な検討課題：
  - ・新幹線（白石蔵王駅）への接続の必要性検討
  - ・企業誘致に伴う移住者の通勤・通学手段としての公共交通の必要性検討
  - ・中心市街地とJAXA角田宇宙センター・官民共創推進系開発センター（2026年春開設予定）との周遊性の確保

## 公共交通の認知度向上、利用拡大

### 課題F：公共交通の運行内容についての認知度向上が必要

- ・住民アンケートにおいて、「ラビットくん」を利用ていなかった主な理由の1つに「運行情報を知らなかったから」が挙がっています。
- ・阿武隈急行線や「ラビットくん」をはじめ公共交通の利用者数を増やすために、様々な媒体を活用して、運行情報の認知度を高め、利用しやすい環境を整備することが必要です。

### 課題G：市民・事業者・行政が一体となった公共交通の利用拡大策が必要

- ・住民アンケートにおいて、今後の公共交通政策の在り方として、「住民などによる利用促進でサービスを維持・向上すること」を望む住民が多い一方で、85%以上の住民は買い物を自家用車で済ませており、意向はありながら実際の利用には結びついていない状況があります。
- ・このため、阿武隈急行線や「ラビットくん」など市内の公共交通については、市民・事業者・行政が一体となって支えていく必要があります。そのためモビリティ・マネジメント等による利用促進策を図ることが必要です。

### 課題C：交通結節点の整備が必要

- ・角田駅とKスキーは、交通結節点（ハブ）としての整備を検討することが必要です。特に角田駅は、阿武隈急行線の利用拡大策として、駅勢圏における賑わい創出や利用環境の整備等を進める位置づけであり最重要の課題です。  
※交通結節点（ハブ）とは：一般に鉄道や路線バスの主要拠点から、フィーダーバスや自家用車、自転車等に乗り継ぐ場所として確保するものです。このため、駐車場・駐輪場のほか、待合環境の整備なども必要になります。

### 課題D：デマンド型乗合タクシーの利便性向上が必要

- ・デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」は、中心市街地と集落エリアをつなぎています。利用者にとって不可欠な移動手段である一方、朝8時までと14時以降の便の半数以上が1人乗車になっている等、乗合率が低下しています。
- ・より効率的な移動サービスとするため、運行内容全般を見直すことが必要であり、予約受付方法の改善やAIの導入など最新技術も含めて検討が必要です。

### 課題E：輸送資源をフル活用した公共交通体系の再構築が必要

- ・現在の公共交通の運行体系は、市内移動のほか、市外への広域的な移動も含め、市民や来訪者のニーズと合致しなくなっている部分があると考えられます。
- ・このため、交通事業者のリソースや、市が運行するスクールバスや福祉輸送車両も含め、輸送資源をフル活用して公共交通の利便性を向上させることができます。



## 住民・ラビットくんアンケートの追加・修正集計【追加資料】

## ○住民アンケート

## ・5 ページ左上:ラビットくんの利用実態・イメージ

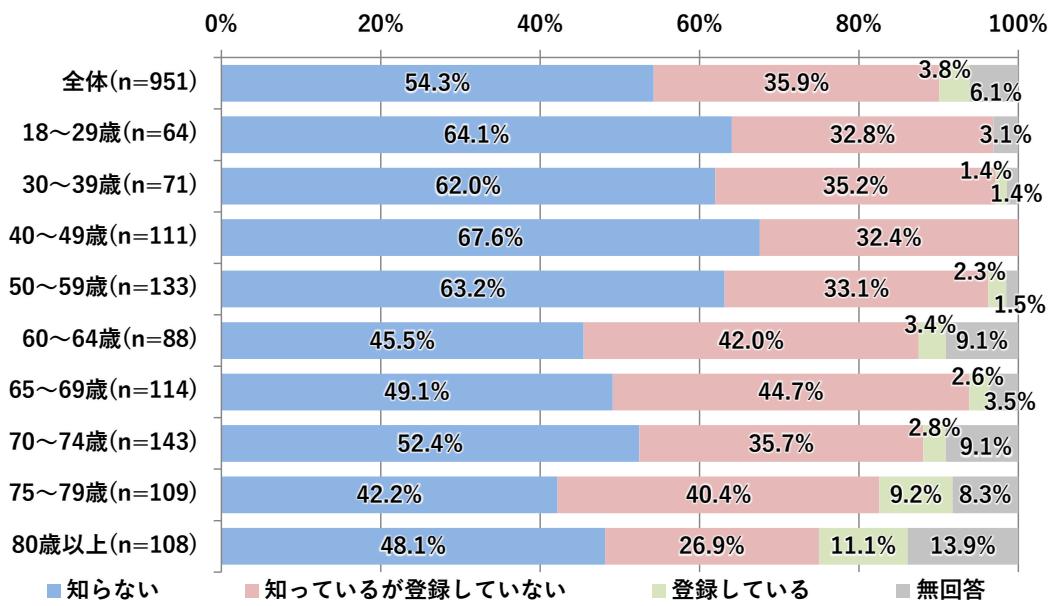


図 ラビットくんの運行概要に対する認知度(年齢別)

## ・5 ページ右上:阿武隈急行線の利用実態・イメージ

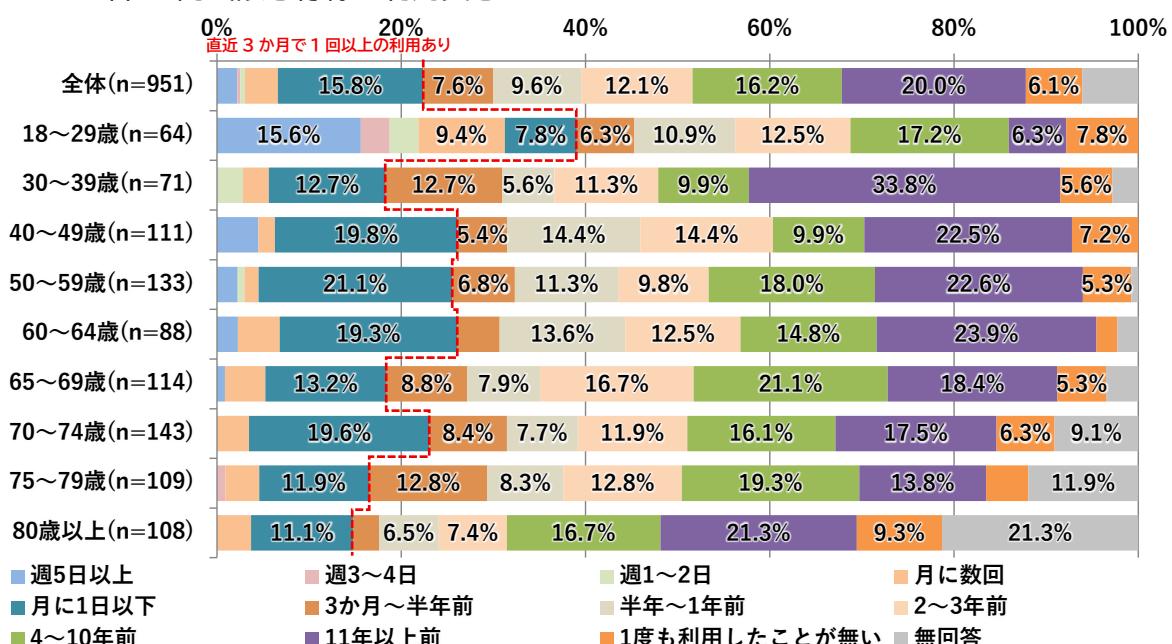


図 阿武隈急行線の利用頻度(年齢別)

※5.0%未満はラベル非表示

○ラビットくんアンケート

・1ページ右上:回答者の基本属性(アクティブ利用者・非アクティブ利用者)

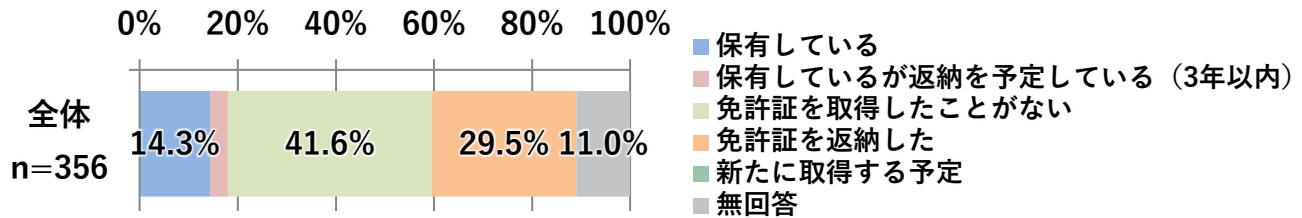


図 運転免許証の保有状況

※5.0%未満はラベル非表示

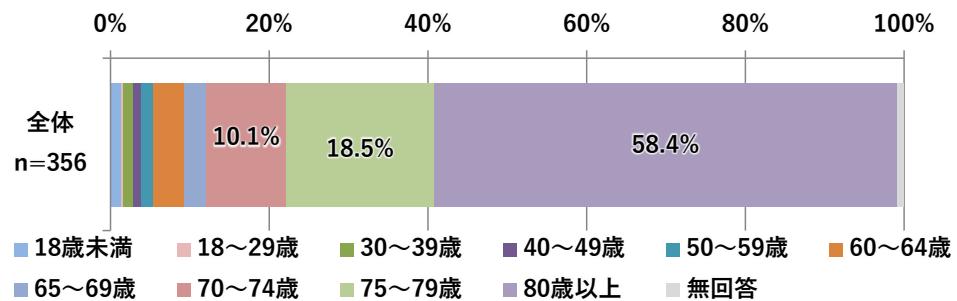


図 年齢(アクティブ利用者+非アクティブ利用者)

※5.0%未満はラベル非表示

・3ページ左上:往復の利用状況の修正版

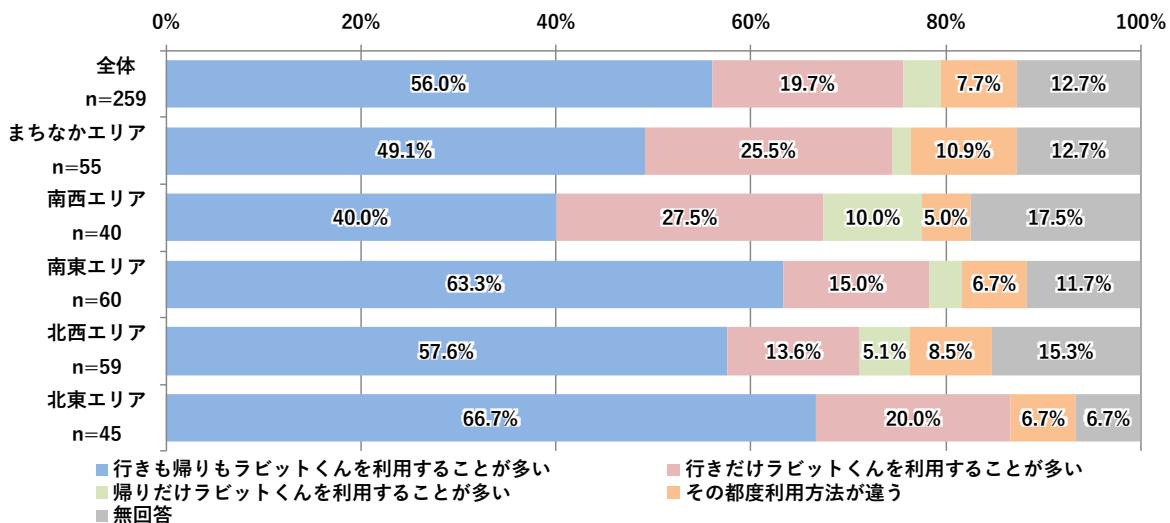


図 ラビットくんアクティブ利用者の往復状況

※5.0%未満はラベル非表示