

令和7年度第4回角田市地域公共交通活性化協議会

日 時：令和8年3月31日（火）

午前10時30分から

場 所：角田市役所301会議室

次 第

- 1 開 会
- 2 挨 拶
- 3 協議事項
（1） 角田市地域公共交通計画（案）について
- 4 その他
- 5 閉 会

【配布資料】

- 資料1： 角田市地域公共交通計画（案）に係るパブリックコメントの実施について
- 資料2： 第3回角田市地域公共交通活性化協議会後の主な修正箇所一覧
- 資料3： 角田市地域公共交通計画（案）概要版
- 資料4： 角田市地域公共交通計画（案）
- 資料5： 角田市地域公共交通計画（案）資料編

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 貫	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	代	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	代	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 匡斉	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	代	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	Web	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

角田市地域公共交通計画（案）に係るパブリックコメントの実施について

1. 計画策定の経過

令和8年1月23日：第3回角田市地域公共交通活性化協議会

→素案提示

2月6日：パブリックコメント実施

3月26日：角田市議会全員協議会

→角田市地域公共交通計画（案）、概要版提示

3月31日：第4回角田市地域公共交通活性化協議会

→角田市地域公共交通計画最終案提示

2. パブリックコメント実施期間

令和8年2月6日（金）から2月28日（日）まで

3. 結果

意見等なし

第 3 回角田市地域公共交通活性化協議会後の主な修正箇所一覧

No.	資料	頁	項目	意見	対応	補足
1	本編	7 8	文言修正	【公共交通の運行状況】 大沼委員(関澤委員の代理)より、 「運行主体は、交通事業者であるので、運行概要の表現を整理すべき」との意見があった	それぞれの表の「運行主体:角田市」を、 「事業主体:角田市」と、また、ラビットくん、市内循環バス、スクールバスの運行主体が交通事業者である旨表記を修正	
2	本編	11	文言修正	【課題 B】 徳永委員より、 ①「角田駅を起点とした移動利便性の確保について、域内交通の問題と判断できる表記に変更すべき」との意見があった ②市外の移動について「市域を跨ぐ移動に対応した交通モードは必要とまで言い切ってよいものか」との意見があった	①タイトルの「角田駅を起点とした東西方向の移動利便性の確保」を、 「角田駅を起点とした二次交通の確保」へ修正 ②「■市外の移動について」の第2項目の「……交通モードを確保することも必要になっています」を、 「……交通モードも望まれています。」へ修正	
3	本編	12	文言修正	【課題 C】 徳永委員より、 「道の駅かくだの位置づけとしてパークアンドライドを行う拠点となるのは現実的ではないように思える」との意見があった	本文第3項目の「公共交通の複数の交通モードや自家用車等による人移動とを有機的に結びつける拠点となり得るスポットになっています」を、 「立地特性としても将来的に公共交通の複数の交通モードや自家用車等による個人移動とを結びつける拠点となり得るエリアと考えられます」へ修正	23頁の施策2においても、 第 2 項目のタイトル「道の駅かくだ:新たな交通結節点としての整備」を、 「道の駅かくだ:将来的な乗継機能の実装も見据えた交通結節点としての整備」へ修正し、 第1箇条及び第2箇条を整理し、第1箇条へ「Kスポと合わせて将来的にも重要な目的地となることが想定される……」、 第2箇条へ「さらに、常磐道と角田市街地とを結ぶ広域幹線道路に面し、まちなかアクセスの玄関口としての役割を有していることから、将来的に乗継場所として交通拠点の機能も見すえた整備を検討します。」を追加
4	本編	16	文言修正	【課題 G】 徳永委員より、 「市民の役割として、単に利用するだけでなく、運行を支えるような取組に参加することも含まれる」との意見があった	本文第3項目の「自身の普段の公共交通利用が将来的な路線の維持につながることを理解してもらうことが重要です」を、 「自身の公共交通の利用や運行を支える取組への協力が、将来的な路線の維持につながることを理解してもらうことが重要です」へ修正	①18頁の基本方針4においても、 従前資料20頁説明文の「市民が気軽に移動できる公共交通システムを整えるために、主な利用者である市民(個人・法人)の公共交通への理解と利用拡大を図ります。」を、 「将来にわたって地域公共交通を維持していくには行政や交通事業者だけでなく、公共交通での移動を前提にした会議・イベントの時刻設定やボランティアでの運行への協力など、市民・企業等による「みんなで支える」という意識の醸成が必要です。その意識に基づき、「乗って守る」という利用拡大につなげることが重要です。」へ修正 ②30 頁の施策7においても、 第1項目本文を「利用促進のほか運行支援策も考え、実施する」趣旨の文言へ修正

No.	資料	頁	項目	意見	対応	補足
5	本編	17	文言修正	【計画の基本理念・基本方針】 徳永委員より、 「基本方針1の「周遊性」という表現では、まちなか交通だけを指す印象を与える」との意見があった	基本方針1の「阿武隈急行線を南北の基軸とし、東西方向の周遊を確保する公共交通ネットワークの構築」を、 「阿武隈急行線を南北軸とし、角田駅を起点とする二次交通の確保による公共交通ネットワークの構築」へ修正	
6	本編	18	図の追加	【計画の基本理念・基本方針】 大沼委員(関澤委員の代理)より、「課題と基本方針の繋がりが分かりにくい」との意見があった	各課題と対応する基本方針とを結びつけた関係図を追加	
7	本編	19 20	記載追加	【地域公共交通ネットワークの将来イメージ】 一般タクシーも地域公共交通として位置づけていることを反映する必要がある	①19頁の「市内の公共交通の位置づけ」にある、各輸送形態に「一般タクシー」を追加 ②20頁の「本市における地域公共交通ネットワークの将来イメージ」に広域交通(一般タクシー)を追加	27頁の施策5においても、 第2項目へ「また、一般タクシーのメリットを踏まえ、他の交通モードとの役割分担も確認しながら、多様な移動需要への対応方策も検討します。」を新しい箇条として追加
8	本編	22	文言 差し替え	【施策1】 千葉委員より、 「阿武隈急行線在り方検討会 提言」と「阿武隈急行線地域公共交通計画」が同格であるような印象を与える」との意見があった	2箇条目にあった「阿武隈急行線在り方検討会 提言」の文章を削除し、1箇条目に「(提言で言及された)具体的な取組策も踏まえながら、阿武隈急行線地域公共交通計画に基づき各種施策を進める」趣旨の文章を追加	
9	本編	26	図の 差し替え	【施策4】 小島委員より、 「市中心エリアの移動手段の整備イメージは、需要が異なる平日と休日では異なるはずである」との意見があった	図「市中心エリアの移動手段の整備イメージ」を、休日と平日それぞれの例を示したものに差し替え	
10	本編	27	文言追加	【施策5】 小島委員より、 「スクールバス等の混乗は、慎重に連携しなければ、児童や生徒などに不安を与える」との意見があった	第2箇条の「スクールバスの運行事業者との連携も行いながら、土日のまちなか循環線での活用や平日の一般乗客との乗合など活用方策を検討していきます」の手前に 「児童や保護者、地域住民などと意見交換をするとともに、」を追加	
11	本編	32 33	数値修正	【評価指標1】 千葉委員より、 「阿武隈急行線地域公共交通計画策定時の目標値に合致した目標値を設定すべきである」との意見があった	【評価指標1】 阿武隈急行線地域公共交通計画の全体の目標から、角田市内の4駅における目標乗降者数を算出し、目標値を再設定 (旧:600千人⇒新:560千人)	
12	本編	32 33 34	数値追加	【評価指標2】 新規登録者数の現況値が未算出であり、目標値が未算出だった 【評価指標3】～【評価指標8】 目標値が未算出だった	【評価指標2】 新規登録者数の現況値と利用者数・新規登録者数の目標値を追加 【評価指標3】～【評価指標8】 目標値を追加	



角田市地域公共交通計画(案)

概要版

■計画の概要

角田市の地域公共交通は、阿武隈急行線が福島市・仙台市方面を南北に結ぶほか、市内移動をデマンド型乗合タクシー「ラビットくん」が担い、地域の足として活用されています。

しかしながら、人口減少や少子高齢化に伴って利用者数が減少する一方で、事業環境は運転手不足や物価高騰等の影響によりますます厳しくなっています。

また、住民アンケート調査からも「公共交通システムの存続・利便性の向上」について多くの住民から見直しが求められています。

こうした現状から、本市にとって望ましい地域公共交通の姿を明らかにするマスタープランを示し、利便性の高い持続可能なネットワークを構築するため『角田市地域公共交通計画』を策定しました。

■上位計画

角田市第6次長期総合計画

即する

角田市地域公共交通計画

■関連計画

角田市
立地適正化計画
(令和10年度策定予定)

宮城県
地域公共交通計画

など

角田市
都市計画
マスタープラン

阿武隈急行線
地域公共交通計画

連携

■公共交通を取り巻く課題

課題

課題A

阿武隈急行線の利用拡大

○阿武隈急行線の持続性に課題がある中、通勤・通学利用を中心に潜在的な需要も一定数存在し、今後も市内外の移動手段として支えていくため、さらなる利用拡大が必要。

課題B

角田駅を起点とした二次交通の確保

○阿武隈急行線の利用拡大と併せて、様々な移動ニーズに対応し公共交通の一体性を高めるための接続性・利便性の高いネットワークの構築が必要。

課題C

交通拠点の位置づけを踏まえた待合環境の整備

○交通モード間の接続性・利便性を高めるため、まちづくりと連携しつつ、角田駅や賑わい交流拠点である「道の駅かくた」等の交通拠点としての環境整備が必要。

課題D

デマンド型乗合タクシーにおける新技術の活用も視野に入れた効率性の向上

○ラビットくんの利用ニーズを踏まえ必要な移動サービスを確保しつつ限られた資源を有効に活用するため、AIデマンド等の新技術の活用も視野に入れた効率性の向上が必要。

課題E

輸送資源をフル活用した公共交通体系の再構築

○限られた財源や人材の中で、市内全体の移動利便性を向上させるため、公共交通と併せてスクールバス等の輸送資源と相互に補完が可能な体系の構築が必要。

課題F

公共交通の利用につなげるための認知度向上

○公共交通の周知不足が利用拡大が進まない一因として挙げられるため、各交通モードの相互利用につなげるためにも、公共交通の認知度向上が必要。

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

○事業者の努力だけでは公共交通の維持・確保には限界がある中で今後も維持していくためにも、市民・事業者・行政が一体となって公共交通を守り支えていくことが必要。

■基本理念・基本方針

角田市を若い世代から高齢の世代までが「安心して住み続けられるまち」の実現に向け、誰もが気軽に快適に外出できる地域公共交通ネットワークの基盤づくりに取り組むため、角田市の公共交通が目指す将来像を以下に掲げ、その実現に向けた4つの基本方針を設定します。

■地域公共交通の基本理念（目指す将来像）

～市民生活を支える地域公共交通ネットワークの基盤づくり～

基本方針1

阿武隈急行線を南北軸とし、角田駅を起点とする二次交通の確保による公共交通ネットワークの構築

基本方針2

地域の輸送資源のフル活用による持続可能な運行体制の構築

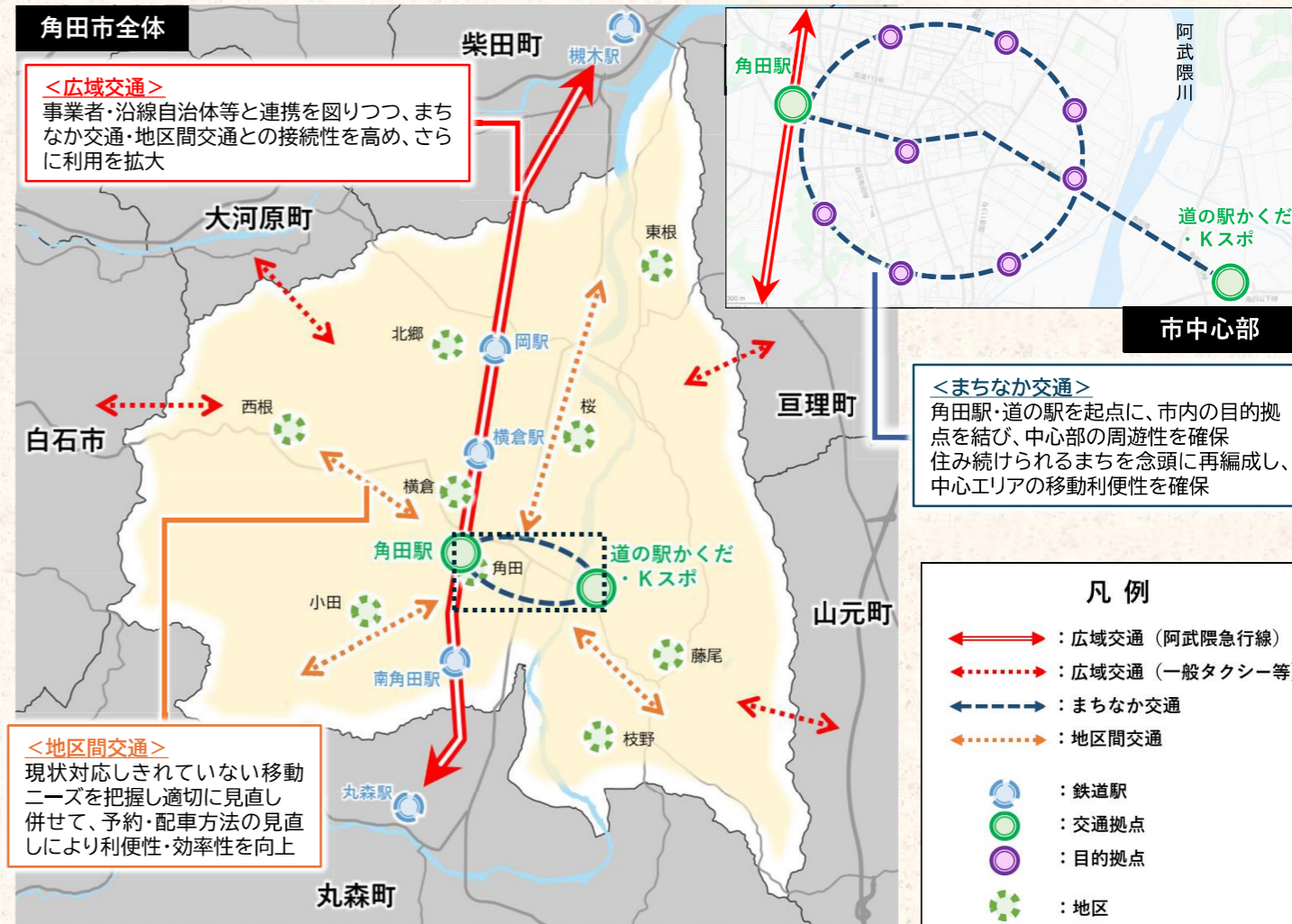
基本方針3

わかりやすく快適に公共交通を利用できる環境の整備

基本方針4

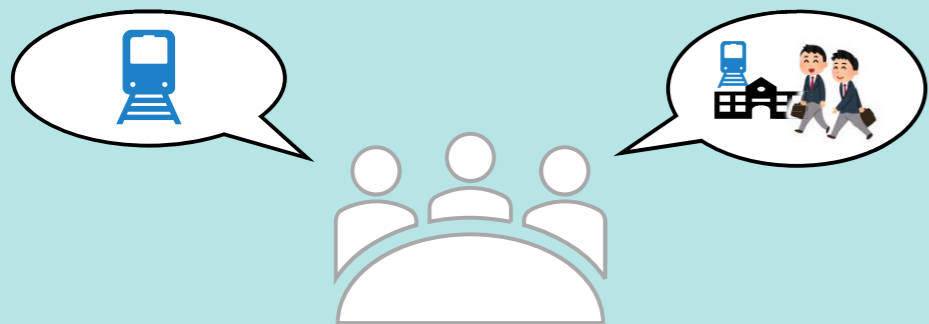
地域共創による公共交通に対する意識の醸成と利用促進

■公共交通のネットワークイメージ



目標達成のための施策・取組、スケジュール

施策1 阿武隈急行線の利用拡大に係る関係機関との協議



「阿武隈急行線地域公共交通計画」および「阿武隈急行線在り方検討会 提言」に基づく各種取組みを関係機関と連携しながら検討・推進します

施策3 デマンド型乗合タクシーの運行サービス見直し



インターネットからの予約サービスの導入を検討します

配車時のAIデマンドの導入を検討します

施策5 地域の輸送資源の活用



スクールバス等の活用を検討します 各地区で検討中の送迎事業と連携します

施策2 交通結節点（ハブ）の整備



交通拠点として角田駅・道の駅かくだの整備を検討します



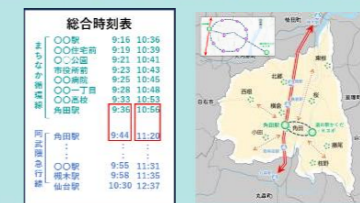
目的拠点における待合環境の整備を検討します

施策4 まちなか循環線の整備



角田駅を起点として、阿武隈急行線等との接続も考慮したまちなか循環線の運行を検討します

施策6 市内の公共交通の運行情報等の周知



総合時刻表や公共交通マップ、利用案内などの作成を検討します



インターネットでの情報発信やGTFSデータの整備を検討します

施策7 市民・事業者・行政の連携による公共交通の利用促進



ワークショップ等を実施します



説明会・体験会の実施等を検討します

No.	施策内容	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	令和13年度
1	阿武隈急行線の利用拡大に係る関係機関との協議	関係機関との協議・施策の実施（適宜）					
2	交通結節点（ハブ）の整備	角田駅：検討・協議		適宜整備		適宜整備	
		道の駅かくだ：検討・協議		適宜整備		適宜整備	
		目的拠点：検討・協議		適宜整備		適宜整備	
3	デマンド型乗合タクシーの運行サービス見直し	準備・調整 （現運行サービスの見直し、実証運行計画作成・システム開発等）	実証運行	本運用移行の検討	本運用		
4	まちなか循環線の整備	準備・調整 （ニーズの分析・運行サービスの検討、実証運行計画作成）	実証運行	本運用移行の検討	本運用		
5	地域の輸送資源の活用	スクールバスの活用の協議・検討 各地区での検討・調整、各地区との連携					
6	市内の公共交通の運行情報等の周知	利用案内資料を作成		対象施設等へ資料の掲載依頼・見直し等に合わせて適切に更新			
		データを作成		ダイヤの見直し等に合わせて適切に更新・データ利活用方策の検討			
7	市民・事業者・行政の連携による公共交通の利用促進	定期的なワークショップやモビリティ・マネジメントの実施					

角田市地域公共交通計画 (案)

令和8年 月

角田市

[目 次]

1. 計画の概要	1
1-1 計画策定の趣旨	1
1-2 計画の目的.....	1
1-3 計画の対象範囲.....	2
1-4 計画の区域.....	2
1-5 計画期間	3
1-6 計画の位置づけ	3
1-7 上位計画等における位置づけ	4
1-8 公共交通の運行状況	6
2. 公共交通を取り巻く課題	9
3. 計画の基本理念・基本方針	17
3-1 本市の公共交通の目指すもの	17
3-2 地域公共交通ネットワークの将来イメージ	19
3-3 施策体系	21
4. 目標達成のための施策・取組	22
4-1 取り組む施策.....	22
4-2 事業体系とスケジュール.....	31
4-3 評価指標	32
5. 計画の推進体制・推進方法	36
5-1 計画の推進・管理体制	36
5-2 計画の推進方法.....	37

1. 計画の概要

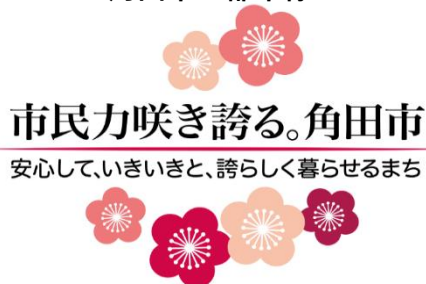
1-1 計画策定の趣旨

- 角田市の地域公共交通は、南北に福島市方面や仙台市方面と接続する阿武隈急行線を基軸とし、市内移動をデマンド型乗合タクシー「ラビットくん」が担い、地域の移動の足として活用されています。
- しかしながら、公共交通の事業継続リスクは年々増大しています。人口減少や少子高齢化に伴い、阿武隈急行線やラビットくんの利用者数は減少する一方で、事業環境は運転手不足や物価高騰等の影響によりますます厳しくなっています。
- また、令和6年度に実施した住民アンケートにおいて、「公共交通システムの存続・利便性の向上」の施策は46ある施策の中で2番目に満足度が低い一方、重要度は6番目に高い状況にあります。公共交通の持続性・利便性の見直しが市民より求められていると言えます。
- こうした現状や公共交通の抱える課題、将来の地域構造の変化等を総合的に勘案して、本市の公共交通が目指すべき将来像や具体施策の方向性を明らかにし、持続可能な公共交通体系の再構築を図るため「角田市地域公共交通計画」を策定するものです。
- なお、本計画は令和2年11月に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第5条第1項に基づく地域公共交通計画として作成します。

1-2 計画の目的

- 地域公共交通計画は、「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」を明らかにする「マスタープラン」としての役割を果たすことが求められています。
- 「地域にとって望ましい地域公共交通ネットワークの姿」とは、言い換えれば「地域の将来像の実現に向けた公共交通のあるべき姿」であると考えられます。本計画においては、地域の既存の公共交通を最大限活用するとともに、その輸送資源をさらに活用する具体策を盛り込み、まちづくり全般（都市計画、福祉、観光、教育等）とも連携・整合を図り、地域が一丸となって推進することを重視しています。
- 以上を踏まえ、本計画は新たな地域公共交通のマスタープランとして、市全体の移動サービスの現状と課題を洗い出し、あるべき公共交通ネットワークの将来像を示すものとしします。

第6次長期総合計画における 角田市の都市像

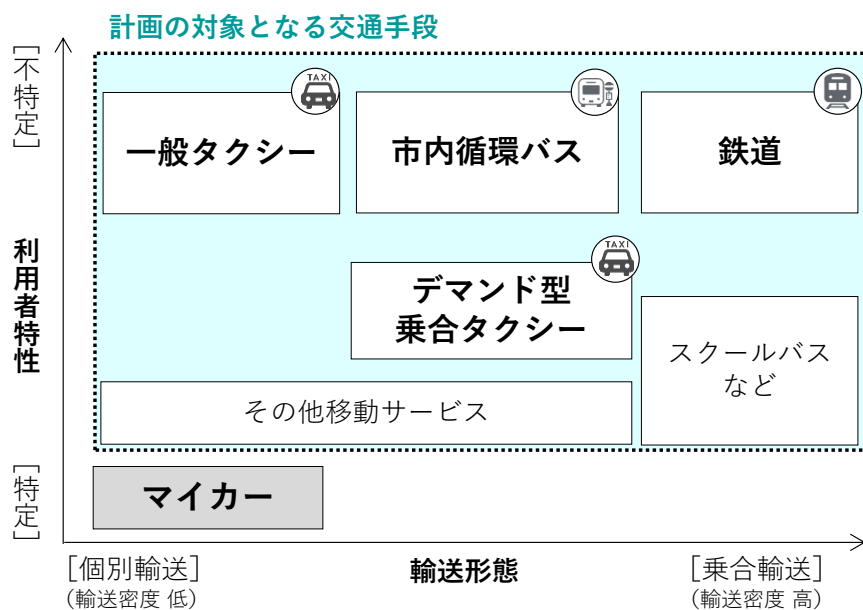


まちづくりの基本理念



1-3 計画の対象範囲

○本計画の検討対象となる交通手段は以下のとおりです。



* その他移動サービスは、図中で示したもののほか、地区・ボランティア等による運送や福祉輸送、病院・商業施設・宿泊施設・企業などの送迎サービスを指す。

図 対象となる交通手段

1-4 計画の区域

○本計画の区域は『角田市全域』とします。

○複数市町村を運行する広域交通の運行見直しや改善を図る必要がある場合は、必要に応じて、宮城県や隣接する市町村等と協議・調整を図ります。



図 計画の対象区域

1-5 計画期間

- 本計画の期間は、令和8年度から令和13年度までの6年間とします。
- 本計画に示す内容等については、総合計画の見直しや社会情勢の変化等、公共交通に関する状況に変化が生じた場合は、必要に応じて見直しを図ります。

	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	令和13年度
角田市 第6次長期総合計画	基本構想（令和4年度～令和13年度）					
	前期基本計画（令和4年度～令和8年度）	後期基本計画（令和9年度～令和13年度）				
角田市 立地適正化計画				角田市立地適正化計画 （令和11年度～令和15年度）		
				* 策定予定		
角田市 地域公共交通計画	地域公共交通計画 （令和8年度～令和13年度）					
	* 必要に応じて計画期間内でも 適宜見直しを検討					

図 計画期間

1-6 計画の位置づけ

- 本計画の位置づけは以下のとおりです。
- なお、立地適正化計画は今後策定予定であることから、必要に応じて、本計画の見直しを行うものとします。

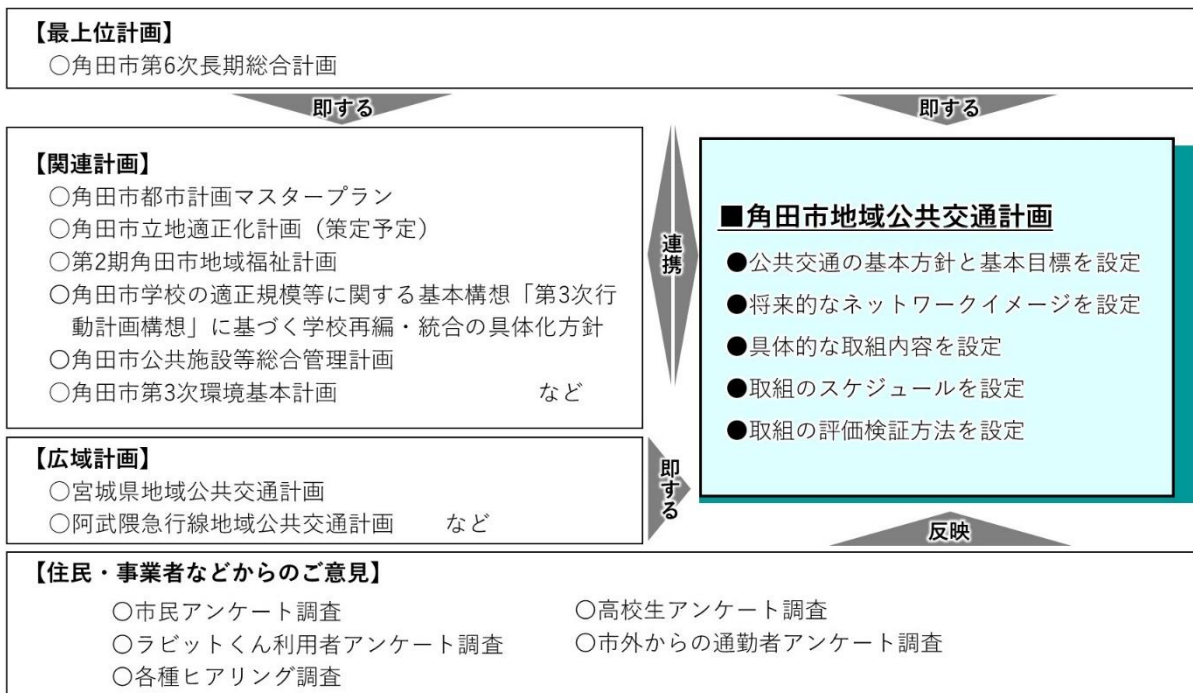


図 計画の位置づけ

1-7 上位計画等における位置づけ

1-7-1 角田市第6次長期総合計画

○公共交通に関する考え方について、最上位計画である第6次長期総合計画では以下のように示されています。

表 公共交通分野における考え方の記載（角田市第6次長期総合計画より）

<p>【公共交通システムの存続・利便性向上】</p> <p>●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。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。

1-7-2 角田市都市計画マスタープラン

○公共交通に関する考え方について、都市計画マスタープランでは以下のように示されています。

表 土地利用と交通体系の基本方針（角田市都市計画マスタープランより）

分野	内容
<p>土地利用の 基本方針</p>	<p>【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）</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>
<p>交通体系の 基本方針</p>	<p>【公共交通システムの利便性向上】</p> <p>①鉄道の利用促進</p> <p>●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。</p> <p>●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。</p>

分野	内容
<p>交通体系の 基本方針 (つづき)</p>	<p>②公共交通システムの最適化</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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

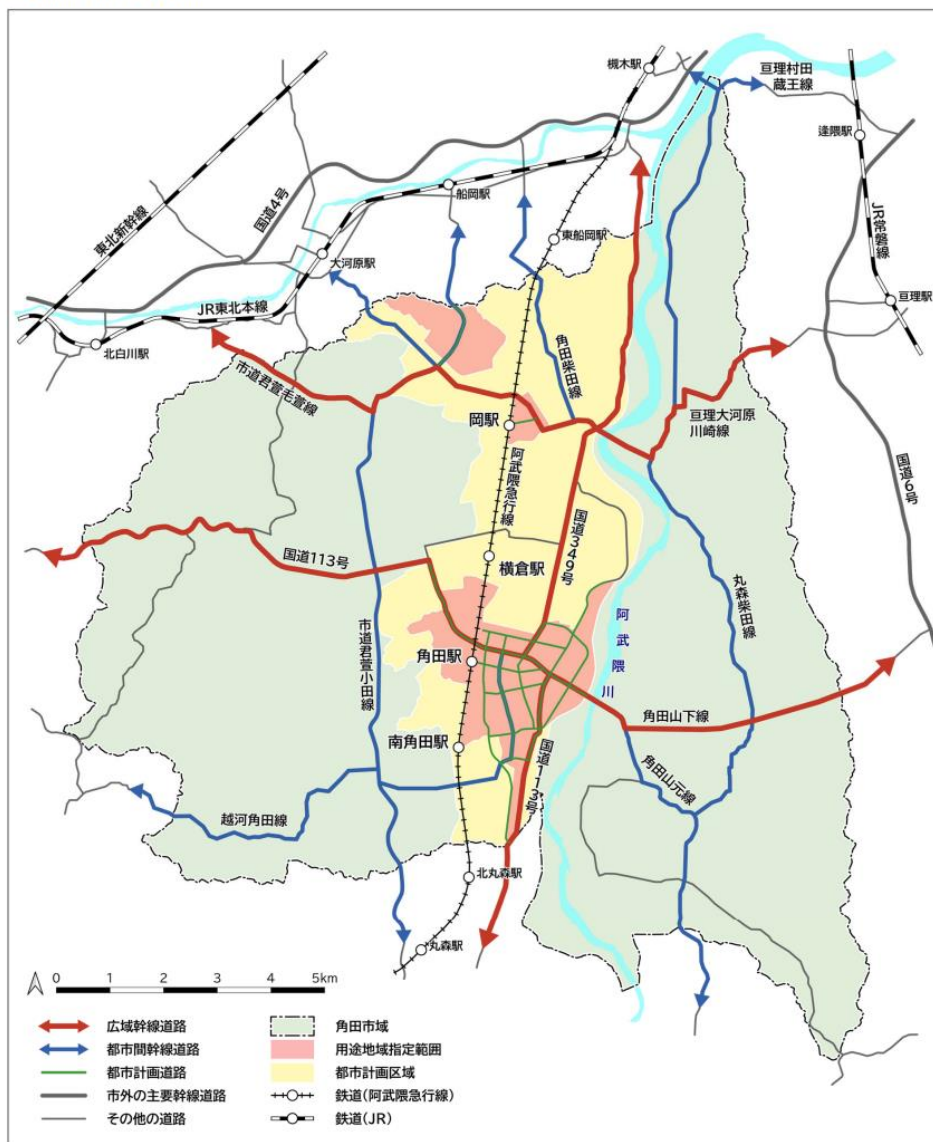


図 交通体系の方針図 (角田市都市計画マスタープランより)

表 阿武隈急行線の運行概要

No.	路線名	運行経路	運行日・運行本数						運行時間帯	運賃
			平日		土		日・祝			
			上	下	上	下	上	下		
1	阿武隈急行線	(槻木へ)－岡－横倉 －角田－南角田－(福島へ)	21	20	21	20	21	20	5:51 ～ 23:18	180円 ～ 920円

運行事業者：阿武隈急行株式会社

表 デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」の運行概要

No.	路線名	運行エリア (地区)	運行日・運行本数		運行時間帯	運賃
			平日			
			上	下		
1	北東－まちなか	桜、東根 ⇄ 角田	8	8	7:30～ 16:00	400円
2	南西－まちなか	小田、西根 ⇄ 角田			7:30～ 16:00	400円
3	北西－まちなか	横倉、北郷 ⇄ 角田			7:30～ 16:00	400円
4	南東－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

事業主体：角田市、運営事業者：角田市商工会、運行事業者：(有)草間タクシー・伊具タクシー(有)

表 市内循環バスの運行概要

No.	試験運行名	運行経路	運行日・運行本数		運行時間帯	運賃
			日・祝			
			循環			
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－角田駅	5※		10:10 ～ 14:15	無料

事業主体：角田市、運行事業者：東北アクセス(株)

※令和7年度は阿武隈急行全線フリー切符発売日や市内イベント開催日に合わせて運行

表 スクールバスの運行概要

No.	通学先	方面	路線	運行日
				平日・土日
				運行本数
1	角田小学校	小田方面	(コース名なし)	朝・夕
2	桜小学校	坂津田・鳩原方面	坂津田・東小坂・鳩原コース	
		西小坂方面	西小坂コース	
3	北郷小学校	毛萱・稲置・高倉方面	A コース	
		笠島・三区・遠山崎方面	B コース	
4	金津小学校	藤田南部方面	藤コース	
		枝野東部方面	枝1 コース	
		枝野西部方面	枝2 コース	
5	角田中学校	藤田北部方面	A コース	
		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・稲置方面	A コース	
		高倉・笠島方面	B コース	

事業主体：角田市、運行事業者：東北アクセス(株)・(株)ミヤコーバス
 ※令和7年度は年9回のみ市内循環バスとして活用

2. 公共交通を取り巻く課題

課題 A

阿武隈急行線の利用拡大

- 阿武隈急行線は、角田市と福島市方面や仙台市方面とを接続する鉄道であり、上位・関連計画でも本市へのアクセス手段として重要な交通モードであることが位置づけられており、本市のまちづくりを考える上で、南北方向の基幹軸として重要な路線です。
- 当該路線はコロナ禍により利用者が大幅に減少したものの、徐々に回復傾向にあり、令和6年の市内4駅における年間乗降者数はコロナ禍前の9割程度になっています。特に通学利用者が多く、角田高校や市外の高校への移動手段として活用されています。しかしながら、市域を跨いで通学する高校生においては、保護者の送迎等に頼って通学している方も多いほか、市域を跨ぐ通勤者の利用割合も低く、阿武隈急行線の利用者拡大へ向けた潜在需要が存在すると考えられます。
- 一方、阿武隈急行株式会社は、令和4年3月に発生した福島県沖地震の影響によって全線にわたり運行を一時中止したこと等から、コロナ禍以降も経常損失が縮小せず、令和6年度には約8億円の経常損失を計上するなど、現状のサービスを維持していくことが厳しい状況です。
- 以上のように、阿武隈急行線の持続性に課題がある中で、潜在的な需要も一定数存在すると考えられることから、今後も市内外を結ぶ移動を支えていくために、阿武隈急行線のさらなる利用の拡大が必要です。

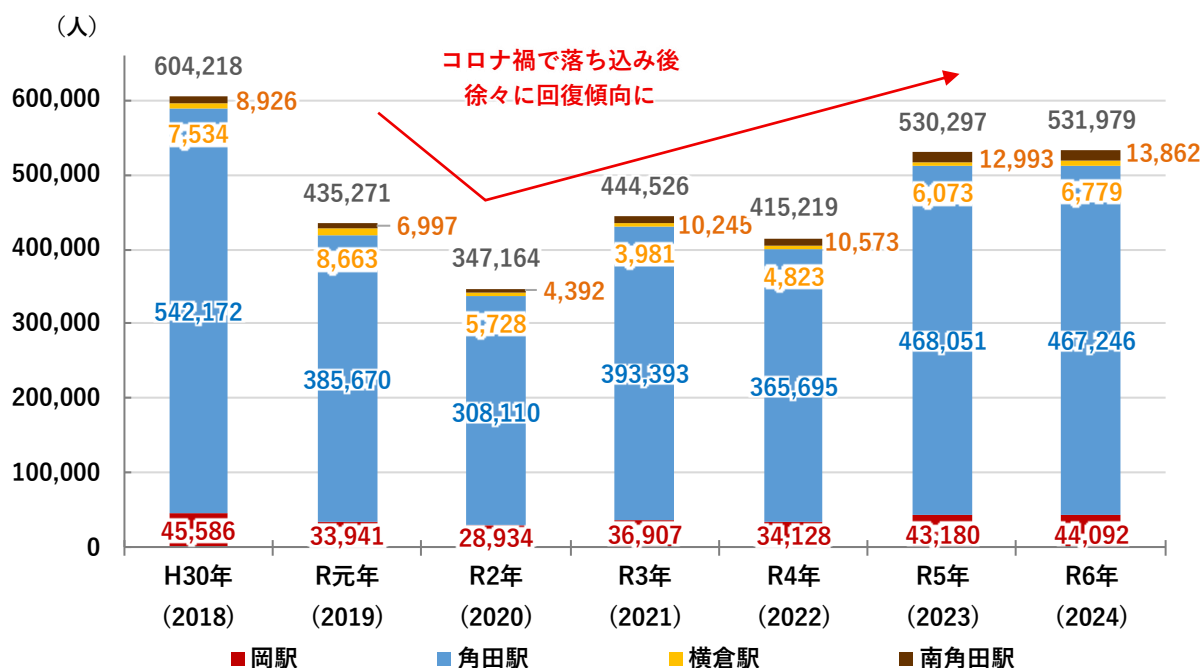


図 市内4駅における年間の乗降者数推移

出典：阿武隈急行株式会社 website

課題 B

角田駅を起点とした二次交通の確保

- 限られた公共交通のサービス資源の中で最大限に利便性を高めるとともに、効率性や将来的な持続性の高いネットワークを形成するためには、ニーズに対して適切なサービスを提供するとともに、サービス同士が相互に補完することによる“一体性”を高めることが重要です。
- 公共交通の一体性を高めていく上では、次の課題 C に示すように重要な交通結節点を「交通拠点」と位置づけて整備を進めることが重要であるとともに、それらの交通拠点と目的地とを結ぶ二次交通を整備し、接続性・利便性が高いネットワークを構築することが必要です。

■市内の移動について

- 現状、平日・昼間の市内移動は、デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」が市内全域を面的に運行しています。しかしながら、例えば、30分前までに予約する必要があるため通院先が混雑している場合は予約しにくいこと、片道利用（行きのみ、帰りのみ）が一定数みられること、平日・昼間のみでの運行であり土日・祝日の移動ニーズに対応できていないこと等、課題もあります。
- また、市中心エリアを市内循環バスが試験運行を行っているものの、令和7年度は年9回と限定的な運行となっているため、市中心エリアを日常的に周遊できる移動手段とはなっていません。
- さらに、課題 A に示したように、阿武隈急行線の利用拡大を図るためにも、角田駅を起点とした移動利便性の向上が望まれます。

■市外への移動について

- 前述のとおり、阿武隈急行線が南北方向の基幹軸として運行するほか、みやぎ県南中核病院（大河原町）までのタクシー料金への助成などを行っており、通勤・通学をはじめ、買い物や通院利用などの日常的な移動に対するニーズへの対応は一定程度確保されています。
- その一方で、隣接市町に接する地区では、例えば柴田町・大河原町や亶理町・名取市方面などに買い物に行くといった移動もありますが、阿武隈急行線やラビットくんでは対応が難しい状況です。その中で、一部の地区では移動手段を確保するための検討も行われているなど、市域を跨ぐ移動に対応した交通モードも望まれています。

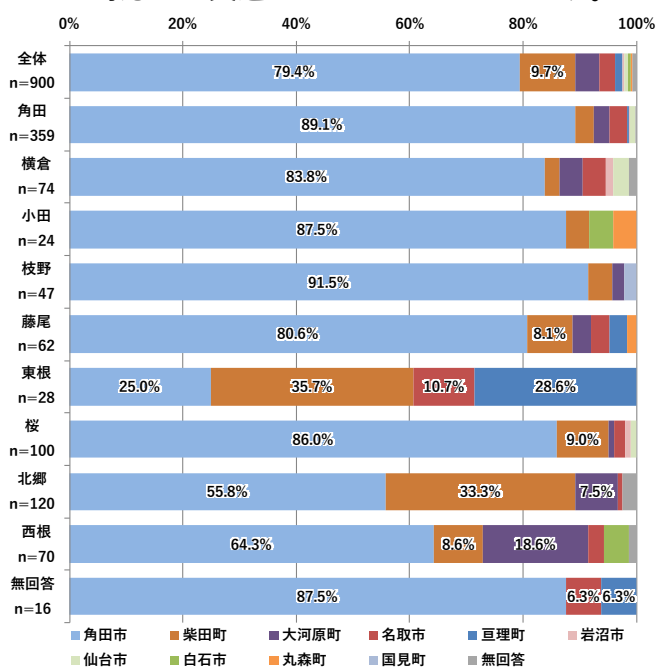


図 買い物先の市町村

出典：住民アンケート調査

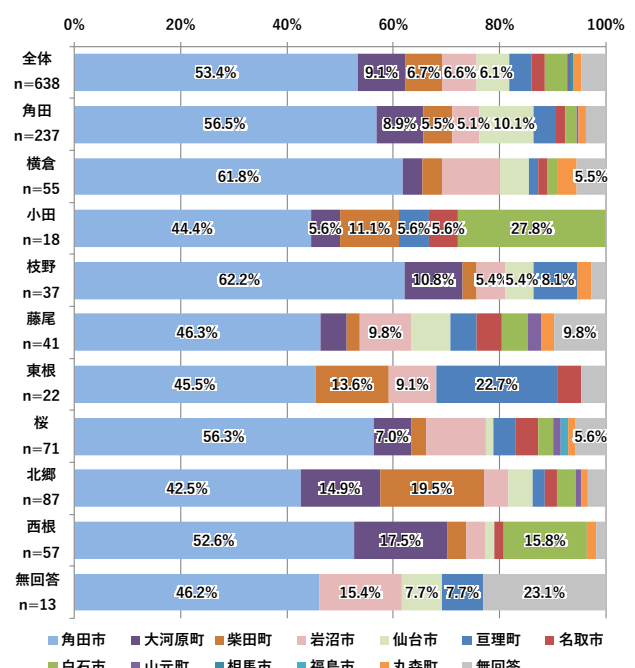


図 通院先の市町村

出典：住民アンケート調査

課題 C

交通拠点の位置づけを踏まえた待合環境の整備

- 角田駅は、都市計画マスタープランでも多様な世代のニーズに応じたサービスを提供できるよう、拠点機能の維持・拡充が求められる重要な拠点として位置づけられており、まちづくりと連携した拠点整備が求められています。加えて、課題 B に示すとおり、交通モード同士を結び付け、一体的に利便性を高めるためにも、角田駅は重要な交通拠点として整備していくことが求められています。
- 本市においては、角田駅のように誰もが重要と認識しやすい拠点以外の交通結節点（ハブ）の位置づけが十分に整理されておらず、交通モード間の連携を図るための基盤が不十分な状況です。
- その中で、都市計画マスタープランにおいて、「道の駅かくだ」や「かくだスポーツビレッジ（Kスポ）」等多くの来訪者が集う「賑わい交流拠点」として位置づけられており、立地特性としても将来的に公共交通の複数の交通モードや自家用車等による個人移動とを結びつける拠点となり得るエリアと考えられます。
- 市中心エリアの周遊性を高めるために新たな交通モードを導入する場合には、これらの交通拠点において、利用者のニーズを踏まえて、既存施設との連携により、待合環境や乗継環境の整備を図ることが重要になります。
- 以上のことから、角田駅、道の駅かくだ等において、まちづくり計画との整合を図りつつ、交通拠点として、交通モード間の接続性・利便性を高めるための整備が必要です。

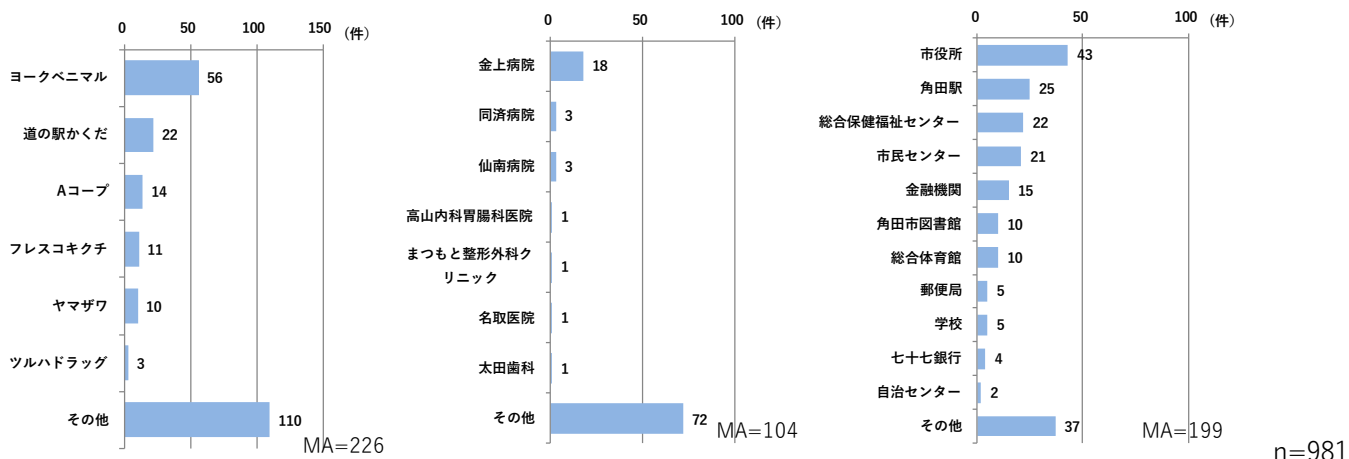


図 市内循環バスで経由してほしい目的地（「買物」「通院」「その他」で集計）

出典：住民アンケート調査

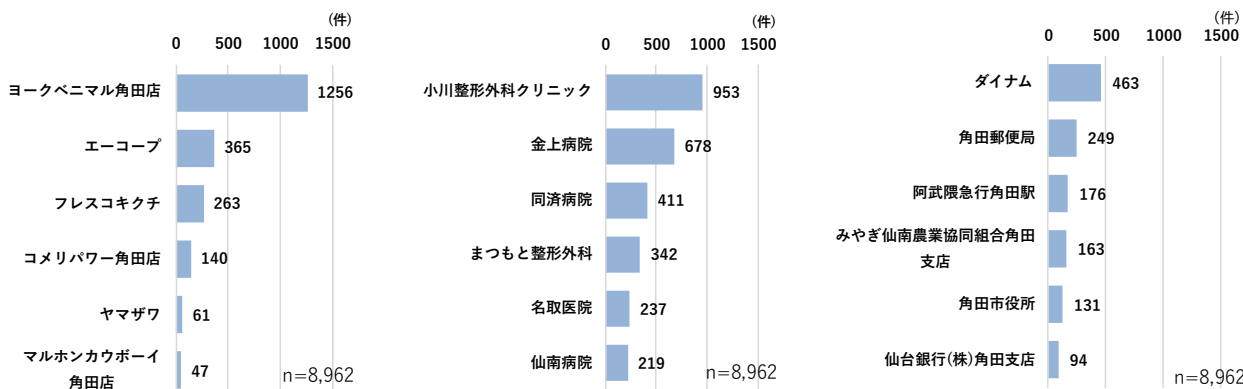


図 ラビットくん利用頻度上位6位以内の目的地（「買物」「通院」「その他」で集計。自宅を除く）

出典：ラビットくん利用実績データ（R6）

課題 D

デマンド型乗合タクシーにおける新技術の活用も視野に入れた効率性の向上

- デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」は、主に郊外部と市中心部の間を結ぶ交通モードとして運行され、通院や買い物などで利用されており、市民の日常生活を支える上で不可欠な移動手段となっています。さらに、ラビットくんの利用者からは、郊外部と市中心部の間の休日の移動ニーズも確認され、より利便性の高い運行サービスが求められています。
- 一方、日中時間帯は平均で2人以上の乗合がみられますが、朝夕の時間帯においては多くの便で乗合率が低い状況が散見されます。また、オペレータと運転手との配車に係るコミュニケーションが煩雑になっているため、所要時間が増大している状況が発生しているほか、運行経費についても物価高騰等に伴う見直しによって上昇することが見込まれており、現行の体制を維持し続けることも難しい状況にあります。
- 他方で、全国的にもAIデマンド交通や自動運転などの新技術、デジタル技術の開発・導入などICT技術を活用して効率性や利便性の向上を図る取組が各地で進められています。例えば、AIデマンド交通は、AIが予約状況に応じ効率的な運行ルートを生成するなど、きめ細かな運行も可能となり、ラビットくんにおいて待ち時間の短縮といったニーズへの対応が期待できます。
- 以上のことから、利用者にとって必要な移動サービスを確保しつつ、限られた資源を有効に活用するため、新技術の活用も視野に入れた効率性の向上が必要です。

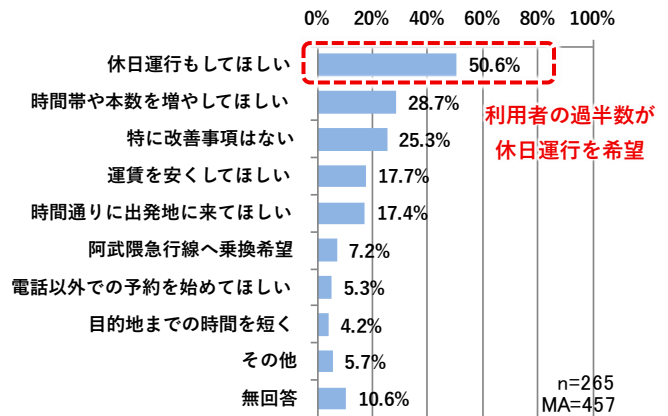


図 ラビットくんへの改善要望

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

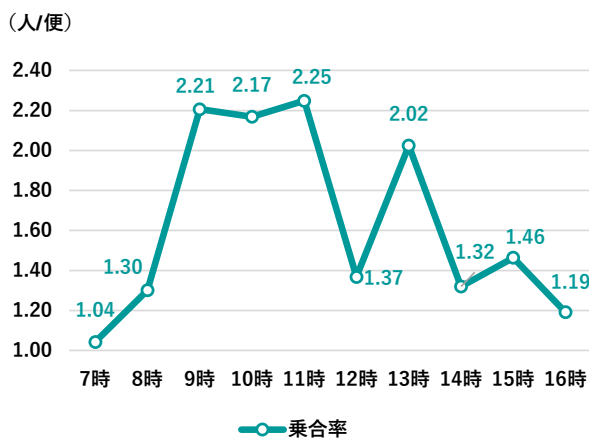


図 ラビットくんの時間帯毎における乗合率

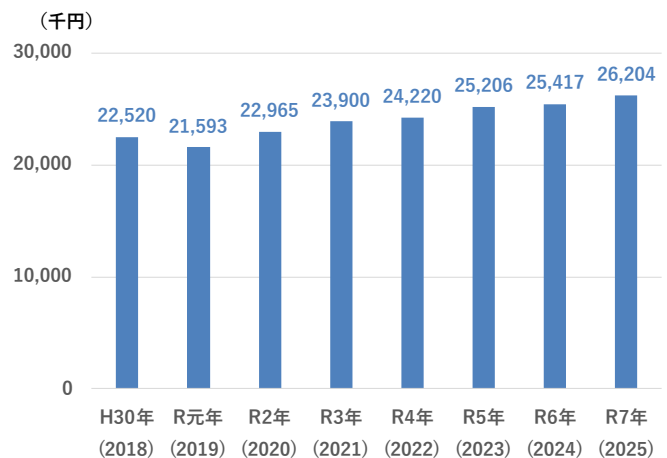


図 ラビットくんの委託料推移

- 市内の公共交通以外に利用できる移動手段として、スクールバスや福祉介護輸送、温泉施設による送迎サービスなどが存在し、利用者の移動を支える上で重要な役割を果たしています。
- また、各地区で策定されている地区計画では、高齢者の外出支援や生活交通の確保を目的とした送迎事業、スクールバスやデマンド型乗合タクシー「ラビットくん」の活用検討など、実情に応じた移動に係る取組が位置づけられています。しかし、地区ごとに検討段階や内容が異なり、一般タクシーなど他の交通モードとの競合性や補完関係も様々であるため、市全体としての役割分担や体系的な整理には至っていない状況です。
- 一方で、土日の日中時間帯においては、これらのスクールバス車両が十分に稼働していなかったことから、車両の有効活用を図るべく市内循環バスが試験的に運行を行い、スクールバス車両の活用方法の検討が進められています。現状では市中心部における一部の日程・時間帯での運行にとどまるものの、移動ニーズへの対応可能性が示されつつあります。
- 既存の公共交通だけでは十分に対応しきれない移動需要に対しては、地区計画に位置づけられた送迎事業等の取組によって、既存の公共交通を補完する役割が期待されます。
- 以上のことから、限られた財源や人材の中で市内全体の移動利便性を向上させていくため、公共交通とあわせてスクールバス等の輸送資源を有効に活用し、公共交通と相互に補完し合うことが可能な公共交通体系を再構築することが必要です。

表 各地区の地区計画に示される移動に関する取組検討状況

地区名	課題	現状
東根地区	車の運転がむずかしい高齢の方々が、病院や買い物、市役所での手続き、そして地域の行事などに安心して出かけられるように支援する	【検討中】 ひまわり送迎事業の検討 ○対象者イメージ：原則として65歳以上で自ら運転による移動が困難な方 ○移動範囲：日常生活に必要な範囲（地区内及び隣接市町の中心部など） ○想定される支援内容：買い物・通院・市役所・イベント等への送迎
小田地区	送迎や買い物代行などの生活支援	【今後検討】 生活支援ニーズ調査と生活支援対策 ○送迎や買い物代行などの生活支援に対して、どんな支援を必要としているかアンケート調査、需要調査などを行い、必要とする支援の在り方を検討する。
桜地区	少子高齢化や人口減少下における移動手段の確保	【今後検討】 コミュニティタクシーなどの運行による移動支援を行う
西根地区	少子高齢化が進み、独居高齢者が増えていることから、地区内の助け合いにより高齢者が生きがいを持って安心して楽しく暮らせるように支援する	【今後検討】 高齢者の移動手段の確保を検討

※表中に掲載がない地区は、移動に関する事業がないまたは地区計画策定中

- デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」は平成 19 年度より運行を行っており、市内の高齢者を中心に幅広く利用されている一方、市民全体の認知度は約 4 割にとどまっています。加えて、ラビットくんを利用しない理由として、「運行内容を知らないから」との回答が「自家用車を利用するから」に次いで多いことから、周知不足が利用拡大の進まない一因として挙げられます。
- ラビットくんの運行概要は、角田駅や市役所等に設置されているチラシで確認することができる一方、多くの市民がよく利用する施設などでは掲示されていないことや、WEB 上で確認することができないことから、市民の目に留まる機会が限定的となっています。
- 以上のことから、市民全体への周知が不十分で、運行内容が知られていないことが利用拡大につながらない要因のひとつにあります。ラビットくんだけではなく、阿武隈急行線や試験運行中の市内循環バスの相互利用につなげていくためにも、公共交通を広く認知してもらうことが必要です。



図 ラビットくんの運行概要

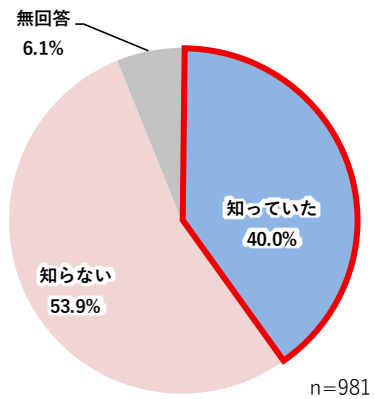


図 ラビットくんの認知度

出典：住民アンケート調査

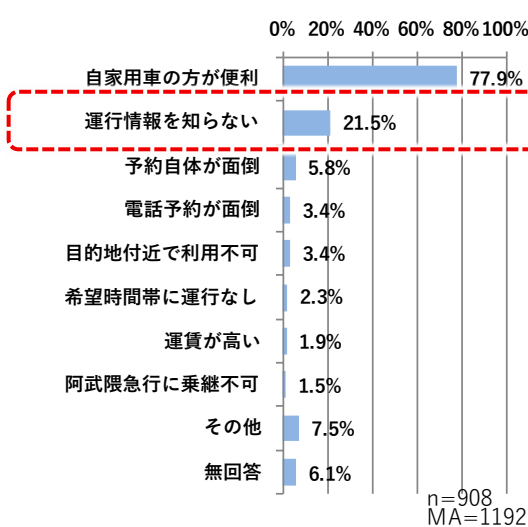


図 ラビットくんを利用しない理由

出典：住民アンケート調査

14.4%が免許を保有していないか返納予定

「運行情報を知らない」を選択した方

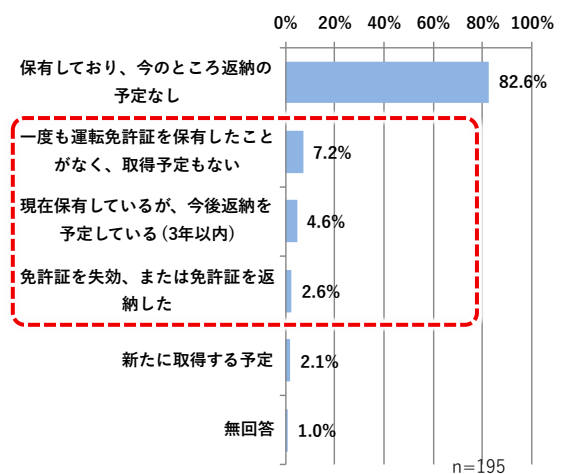


図 免許保有状況

(ラビットくんの運行情報を知らない方)

出典：住民アンケート調査

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

- 公共交通の利用者数はコロナ禍によって大きく減少した後、徐々に回復傾向にあるものの、コロナ禍前の水準までの回復には至っておらず、利用者離れは深刻な状況となっています。加えて、人口減少が今後さらに加速する見込みであることなどから、事業者の努力だけでは公共交通の維持・確保には限界があり、より困難な状況になることが懸念されます。
- 一方で、例えば阿武隈急行線における「自身の生活への影響」として、半数以上の方が「将来運転できなくなった際の移動手段」という役割を認識していることから、市民が将来的に利用できる移動の足として公共交通を維持していくことが求められます。
- 将来的な公共交通の利用意向はあるものの、現状の買い物や通院などの日常的な移動では、ほとんどの市民が自家用車に頼る状況にあることから、自身の公共交通の利用や運行を支える取組への協力が、将来的な路線の維持につながることを理解してもらうことが重要です。
- 今後とも角田市に係る公共交通を維持していくためにも、市民・事業者・行政が一体となって公共交通を守り支え、維持に向けて利用を拡大していくことが必要です。

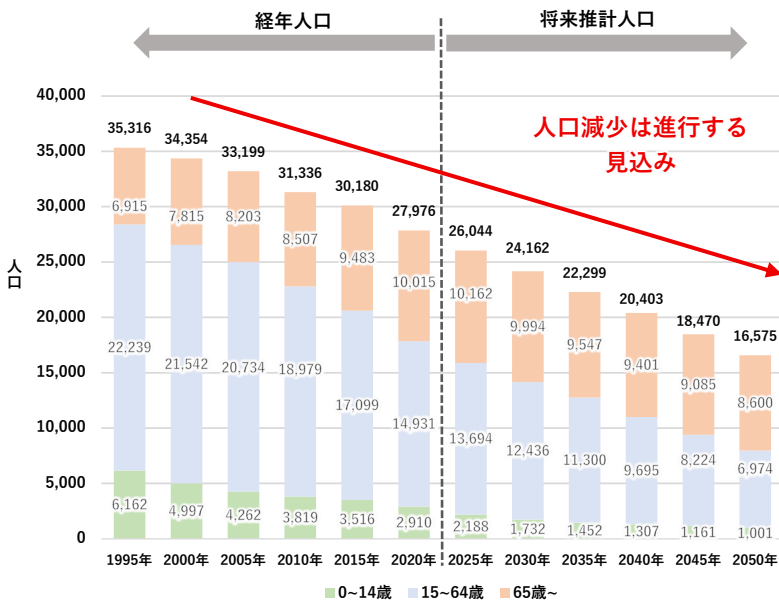


図 年齢階層別の総人口・将来人口の推移

出典：実績値/国勢調査（H7～R2）、将来推計値/国立社会保障・人口問題研究所

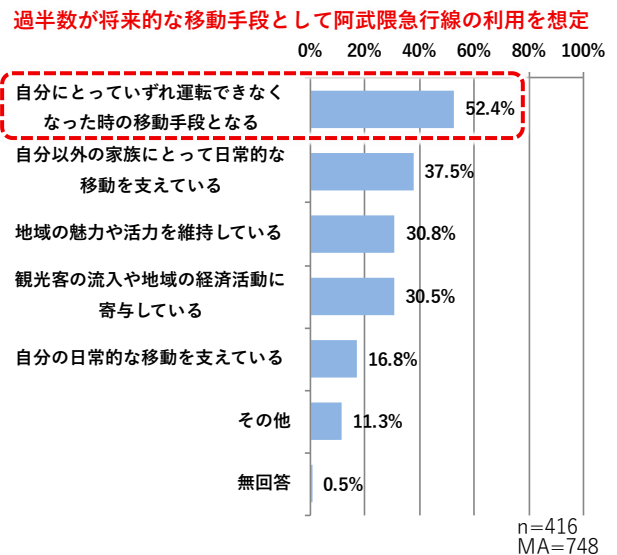


図 阿武隈急行線が自身や地域に及ぼしている影響

出典：住民アンケート調査

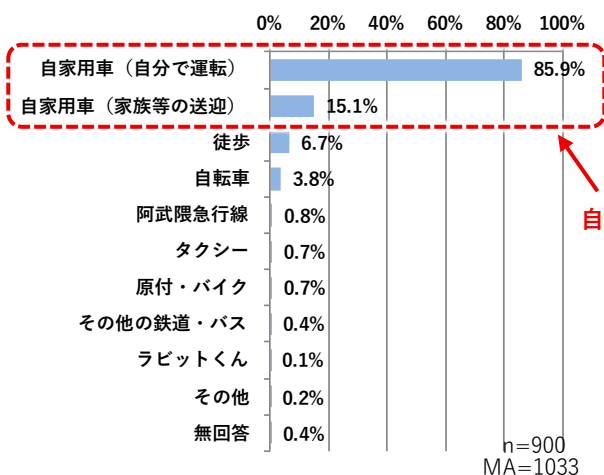


図 買い物時の移動手段

出典：住民アンケート調査

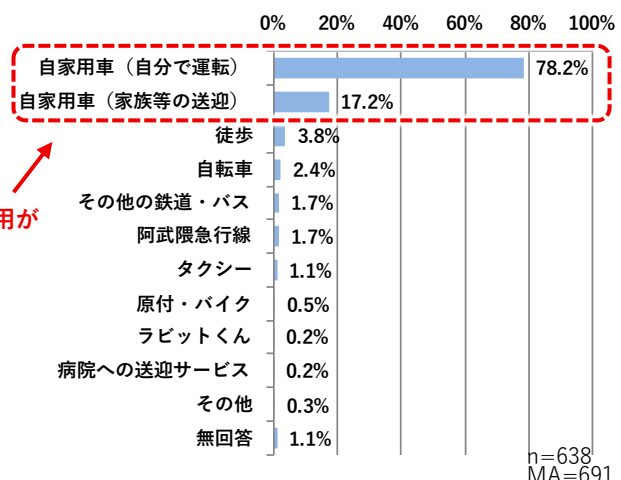


図 通院時の移動手段

出典：住民アンケート調査

3. 計画の基本理念・基本方針

3-1 本市の公共交通の目指すもの

- 「角田市第6次長期総合計画（令和4年3月）」では、今後の公共交通のあり方について、「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。」と位置づけています。
- 本市を若い世代から高齢の世代までが「安心して住み続けられるまち」にするためには、通勤・通学や買い物、通院、市外への移動など様々な暮らしのシーンにおいて、気軽に快適に移動できる公共交通システムが整えられていることが重要な要素の一つになります。
- しかしながら、本市はこれまで、多くの方が自家用車で移動する、“車社会を前提にしたまち”になっていました。このため、“公共交通で便利に生活できるまち”の実現に向けて、阿武隈急行線を軸として、公共交通により快適に市内を移動できる仕組みを整えるために、土地利用の考え方をはじめ根本から総点検・再構築を図ることが必要になっています。
- この視点から、本市の地域公共交通の基本理念として「市民生活を支える地域公共交通ネットワークの基盤づくり」を掲げ、その実現に向けた4つの基本方針を設定します。

■地域公共交通の基本理念（目指す将来像）

市民生活を支える地域公共交通ネットワークの基盤づくり

- 市民が安心して住み続けられるまちにしていくため、誰もが気軽に快適に外出できる地域公共交通ネットワークの基盤づくりに取り組みます。



基本方針 1

阿武隈急行線を南北軸とし、角田駅を起点とする二次交通の確保による公共交通ネットワークの構築

基本方針 2

地域の輸送資源のフル活用による持続可能な運行体制の構築

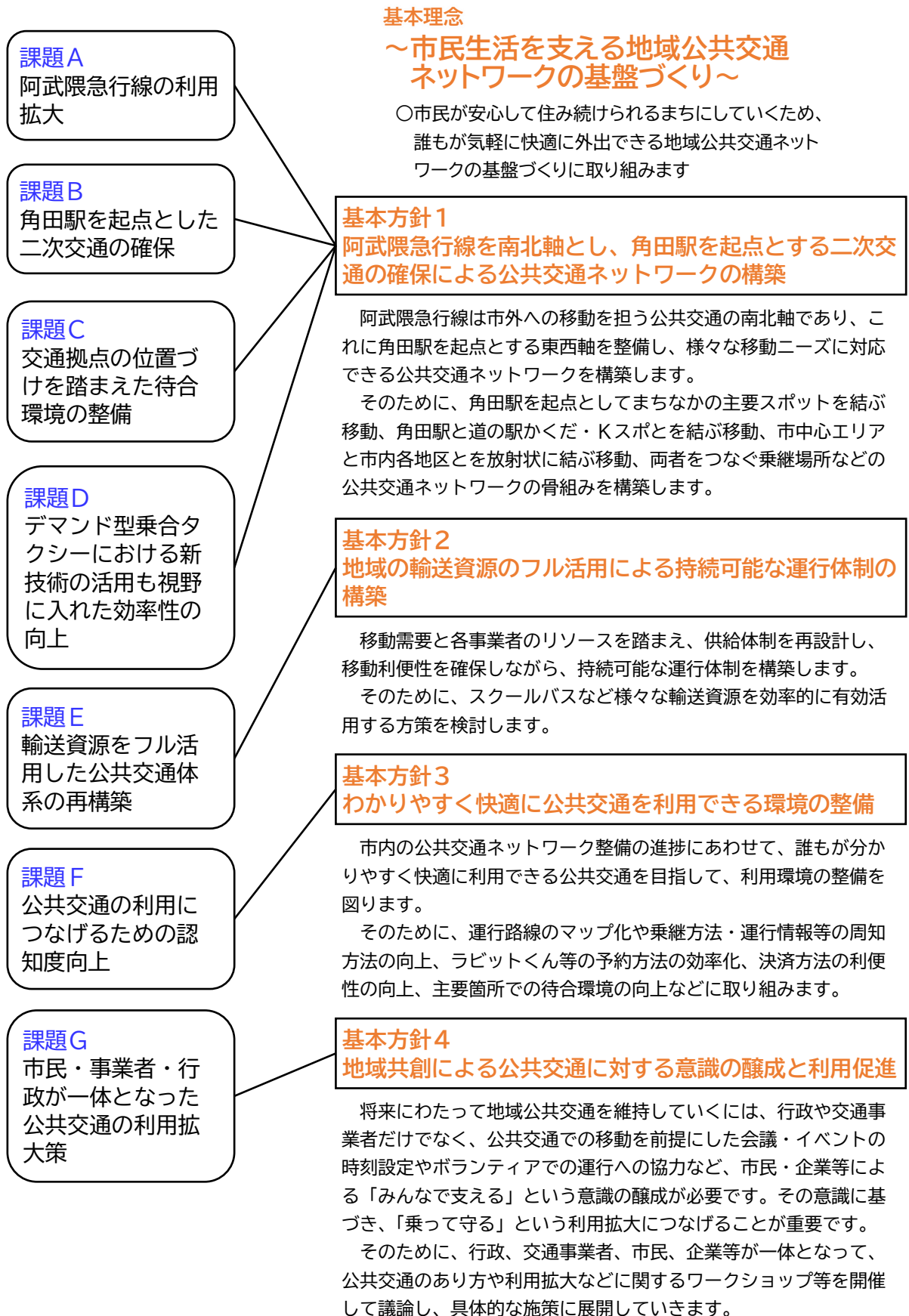
基本方針 3

わかりやすく快適に公共交通を利用できる環境の整備

基本方針 4

地域共創による公共交通に対する意識の醸成と利用促進

○基本理念・基本方針は、前章に示した「公共交通を取り巻く課題」を踏まえて、以下のように設定しました。



3-2 地域公共交通ネットワークの将来イメージ

○市内の公共交通ネットワークは、角田駅を中心に市外との移動を担う「広域交通」、市中心エリアの周遊性を確保する「まちなか交通」、各地区と市中心エリアとを結ぶ「地区間交通」の3つの交通モードに分けて考えます。

表 市内の公共交通の位置づけ

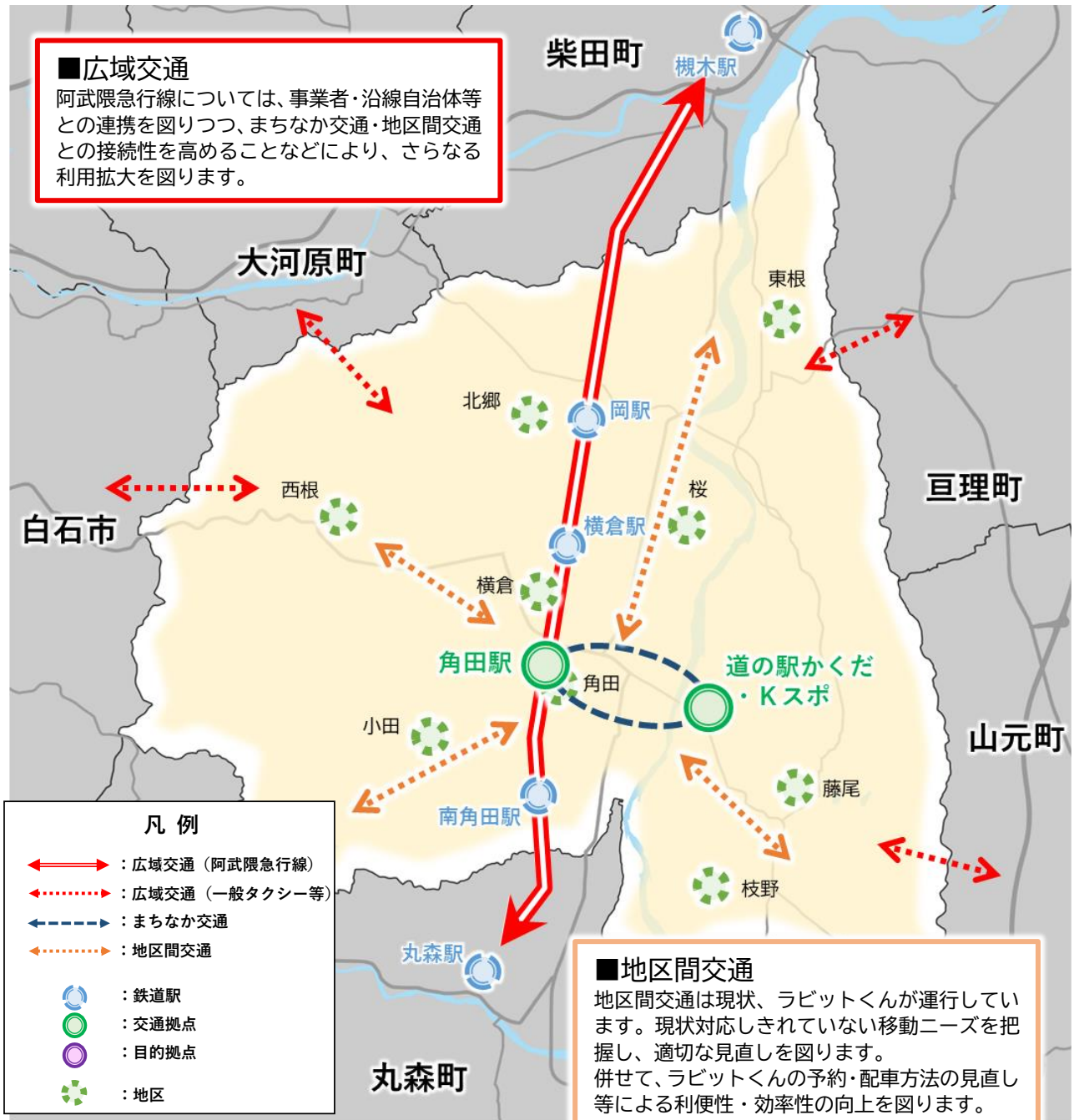
区分	役割	輸送形態
広域交通	○角田市と周辺自治体との間を広域的に結ぶ交通。 ○現状では、阿武隈急行線が南北方向の移動を担っています。	●阿武隈急行線 ●一般タクシー など
まちなか交通	○角田駅を起点に、道の駅かくだ、まちなかの目的拠点などを結び、市中心エリアにおける周遊性を担う交通。 ○現状では、ラビットくん（まちなか）が分担しています。なお、スクールバスを活用した市内循環バスが、休日の限定日に試験運行しています。	●ラビットくん（まちなか） ●市内循環バス（R7：休日に試験運行） ●一般タクシー など
地区間交通	○各地区と市中心エリアとを結ぶ交通。 ○今後は他の交通モードとの接続性を向上させること、各地区で検討されているボランティア等による運送等との役割分担を検討すること等が必要です。	●ラビットくん（各地区⇄まちなか） ●一般タクシー など

○公共交通のネットワークを構築するためには、「交通結節点（ハブ）」の整備が重要になります。現状では、「交通拠点」として角田駅と道の駅かくだ等を想定します。また、市中心エリアにおける利用者の主要目的地となる公共施設や病院、スーパー等を「目的拠点」と位置づけます。

表 交通結節点（ハブ）の位置づけ

区分	内容・役割	対象地点（例）
交通拠点	○公共交通の各交通モード間の乗継や、徒歩・自転車・自家用車などから公共交通への乗継機能を有する拠点及びそのポテンシャルを有する箇所。 ○運行情報を分かりやすく提供するとともに、待合環境の向上を図ります。	●角田駅 ●道の駅かくだ・Kスポ周辺 など
目的拠点	○市中心エリアにおいて、よく利用されている公共施設や商業施設、医療施設など、移動の目的地となる拠点。 ○運行情報を分かりやすく提供するとともに、各施設との連携により待合環境の向上を図ります。	●公共施設（市役所、市民センター等） ●教育施設（角田高校等） ●医療施設 ●商業施設 ●観光施設（郷土資料館、台山公園等） など

○以上を踏まえ、本市における地域公共交通ネットワークの将来イメージを示します。



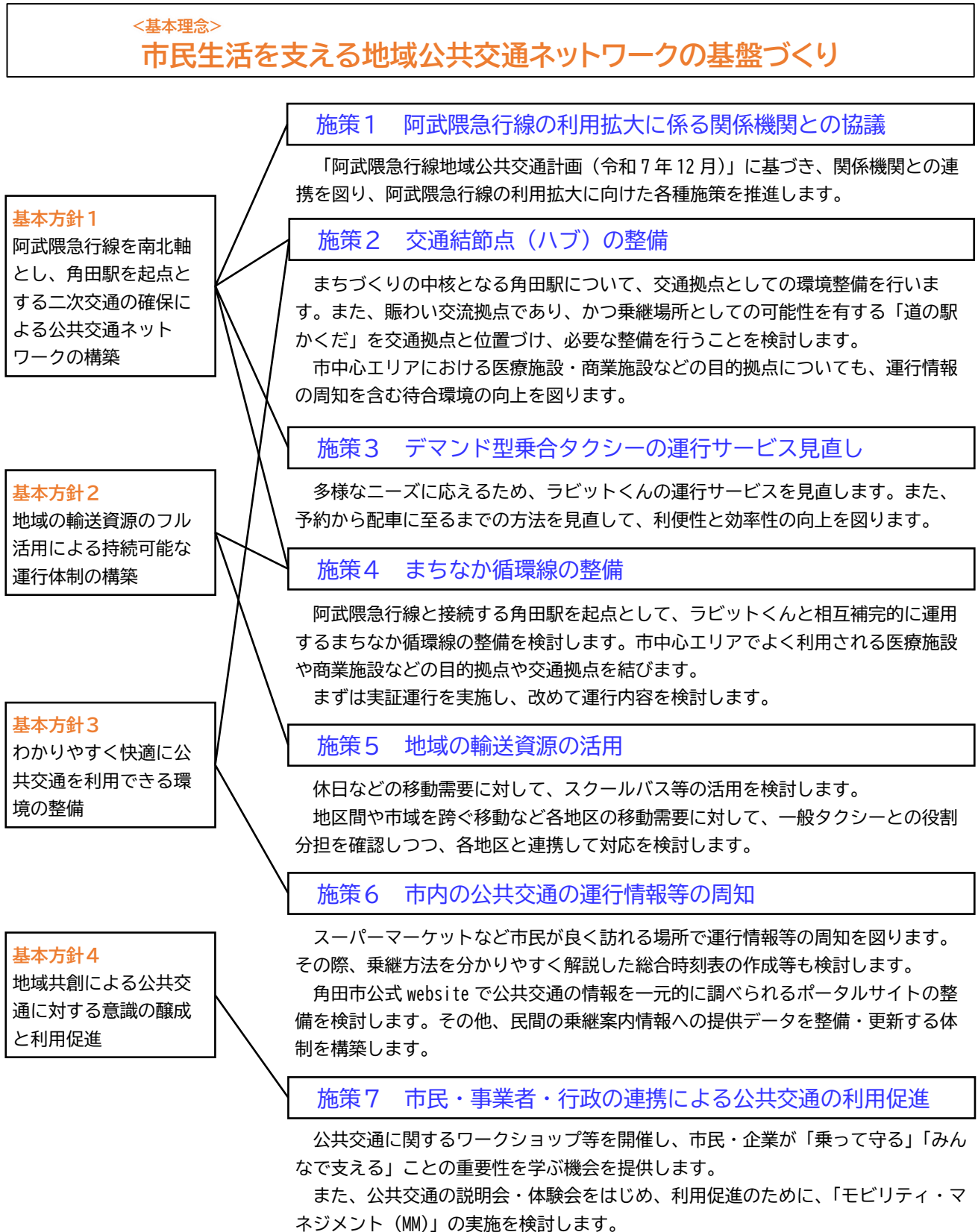
■まちなか交通
角田駅を起点として、市中心エリアの公共施設や病院・薬局、スーパーマーケット等の目的拠点を結ぶことで、まちなかを気軽に移動できる公共交通システムの構築を目指します。
なお、まちなか交通は現状、平日昼間はラビットくんが運行し、休日の限定日に市内循環バスが試験運行しています。住み続けられるまちを念頭に、これらを再編成し、市中心エリアの移動利便性の確保を図ります。



図 本市における地域公共交通ネットワークの将来イメージ

3-3 施策体系

○本市の地域公共交通計画の基本理念及び基本方針を踏まえ、計画期間において実施する施策は以下に示すとおりです。なお、これらの施策を具体化していくにあたっては、自動運転技術やAI技術、ICT技術など最新の技術動向に留意し、積極的な適用を図ることとします。



4. 目標達成のための施策・取組

4-1 取り組む施策

施策1 阿武隈急行線の利用拡大に係る関係機関との協議

○阿武隈急行線地域公共交通計画との連携

- ・令和7年12月4日に「阿武隈急行線沿線地域公共交通協議会」において、「阿武隈急行線地域公共交通計画」が決定されました。この計画に基づき、各種施策を進めるにあたっては、令和7年4月に取りまとめられた「阿武隈急行線在り方検討会 提言」（以下「提言」）で示された具体的な取組策も踏まえ、本市も実施主体として各種利用促進策に取り組みます。
- ・取組にあたっては、関係する県及び市町や各交通事業者、地域団体などと協議・調整を図りながら、角田駅以外の沿線駅における利用拡大策等も含め、生活交通（通勤・通学、買い物および通院等）や観光二次交通等での利用を促進する施策を推進します。



図 かくだ駅前マルシェ開催の様子



図 八戸市における鉄道駅から中心街への誘導策の例（デジタル・スタンプラリー）

出典：ハチノヘ・ウォークブル website

■角田市の取組（「提言」より抜粋）

【既に着手、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賑わう機会の創出
- ・通学定期助成や学校利用運賃助成など阿武隈急行線を利用する習慣の定着
- ・阿武隈急行線を我がまちの鉄道として守り育てる意識の醸成

【今後実現を目指す取組】

- ・8100形車両の保存・活用による駅前に人が集う場所の創出
- ・市中心部の商店街の活性化に加え、角田駅とのアクセス手段を整備
- ・各種スポーツ大会など多数の来客が見込まれるイベントにおける阿武隈急行線からのアクセス手段の整備

実施主体	角田市、交通事業者、関係施設、国・県					
年次計画	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	令和13年度
	関係機関との協議・施策の実施（適宜）					

施策2 交通結節点（ハブ）の整備

○交通拠点(角田駅)：まちづくりの中核としての整備

- ・阿武隈急行線の主要駅である角田駅は、市中心エリアへの玄関口として、重要な交通結節点です。公共交通をはじめ、他の交通モードとの円滑な接続ができるよう、関係部署とも連携しながら乗継機能の向上を図ります。
- ・例えば、年9回実施している駅前マルシェも活かしながら、角田駅舎からバス乗り場への上屋設置による動線確保や、阿武隈急行線の引退車両（8100形）を活用した地域の特色を活かした待合環境の整備などを検討し、駅勢圏における賑わい創出を図ります。
- ・また今後、立地適正化計画の策定等が予定されていることから、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づく本市のまちづくりと一体となった公共交通の整備を検討していきます。



図 南相馬市での上屋設置例

出典：(株)ケー・シー・エス



図 飯坂交通での車両設置例

出典：ふくしまインフラツーリズム
(福島県 website)

○道の駅かくだ：将来的な乗継機能の実装も見据えた交通結節点としての整備

- ・「Kスポ」に隣接する「道の駅かくだ」は、都市計画マスタープランにおいて賑わい交流拠点と設定されており、Kスポと合わせて将来的にも重要な目的地となることが想定されることから、施設と連携して待合環境の整備を図ります。
- ・さらに、常磐道と角田市街地とを結ぶ広域幹線道路に面し、まちなかアクセスの玄関口としての役割を有していることから、将来的に乗継場所として交通拠点の機能も見据えた整備を検討します。
- ・例えば、バス停の位置の再検討、屋外での待合環境確保のための上屋の設置、運行情報のサイネージの設置、自家用車や自転車等からの乗継利便性の向上策などが考えられます。



図 十和田観光鉄道でのバス停整備例

出典：(株)ケー・シー・エス



図 現在のバス停位置と道の駅かくだ・Kスポ

出典：地理院タイル（ベースマップ（写真））を加工して作成

○目的拠点：住民がよく使う目的施設における待合環境の整備

- ・市の中心エリアにある商業施設や医療施設などの主要目的地においても、快適に公共交通を利用できるよう、施設などと連携して待合環境の整備を図ります。
- ・例えば、商業施設や医療施設において、施設の既存スペースを活用した運行情報の提供や待合スペースの設置、バリアフリーを考慮したバス停までの動線確保等が考えられます。



図 目的施設での運行情報提供イメージ
出典：長岡市 website



図 目的施設での総合的な待合環境の整備例
出典：岐阜市 website

実施主体	角田市、交通事業者、関係施設					
年次計画	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	令和13年度
	角田駅：検討・協議			適宜整備		
	道の駅かくだ：検討・協議			適宜整備		
	目的拠点：検討・協議			適宜整備		

施策3 デマンド型乗合タクシーの運行サービス見直し

○ニーズに合わせた運行形態の見直し

- ・デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」の運行については、利用者ニーズに対応するとともに、利便性向上による利用拡大を図るため、現在の運行サービス内容（運行形態・運行区域・支払い方法など）の現状分析と課題の深掘りを行い、ニーズに合わせた運行形態への見直しを行います。

○予約受付方法や配車方法等の見直し

- ・ラビットくんをより多くの方に乗合にて利用してもらえるよう、予約から配車までの一連の流れについて、利便性と効率性の観点から見直します。
- ・予約受付については、利用者に分かりやすく、安心して利用できるよう見直します。この際に、スマートフォンやPCからのインターネット予約も検討します。
- ・配車方法については、目的地への到着時間が読めないなど乗合による不安や不便さを低減するため、ルート選定方法や受付時の所要時間の案内方法などを見直します。この際に、AIデマンドの導入も検討します。

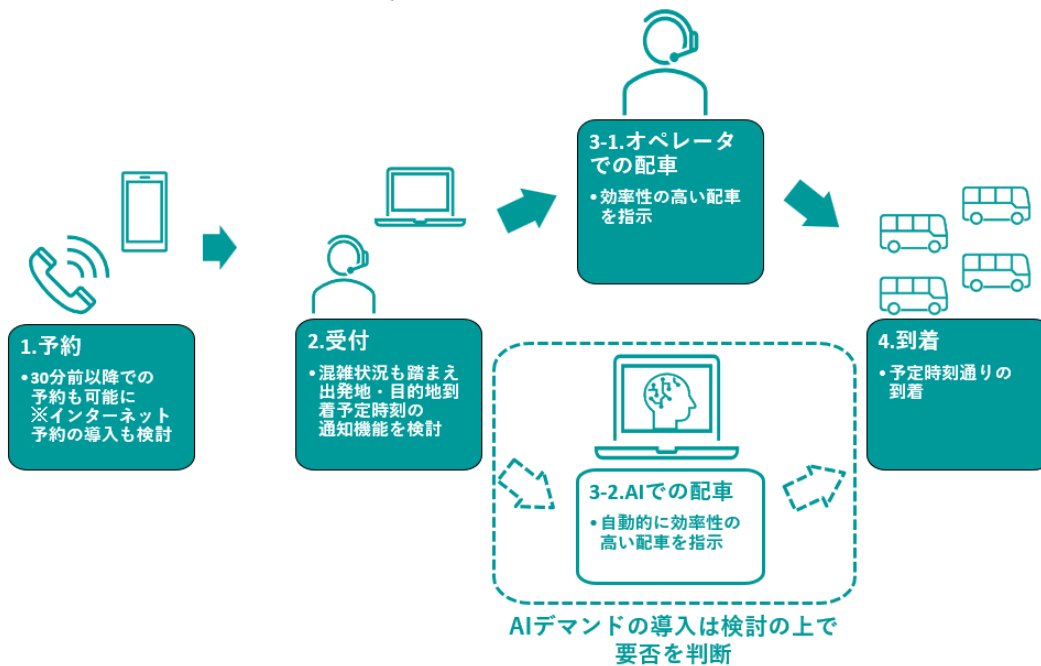


図 ラビットくんにおける業務プロセスの見直し後イメージ

実施主体	角田市、交通事業者					
年次計画	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	令和13年度
	準備・調整 (現運行サービスの見直し、実証運行計画作成・システム開発等)		実証運行 本運用移行の検討	本運用		

施策4 まちなか循環線の整備

○中心部を周遊する移動手段の整備

- ・市中心エリアの周遊性向上のための移動手段の確保が必要です。このため、角田駅を起点として、市中心エリアの観光スポットや商業・医療施設のうち、利用者の移動利便性を向上させる効果が期待できる箇所を結ぶまちなか循環線の導入を検討します。
- ・この際に、阿武隈急行線やラビットくん等との乗継時間が短すぎたり、長すぎたりすることが無いよう、接続性を考慮した運行を検討します。
- ・まずは実証運行を実施し、その上で改めて運行内容を検討します。

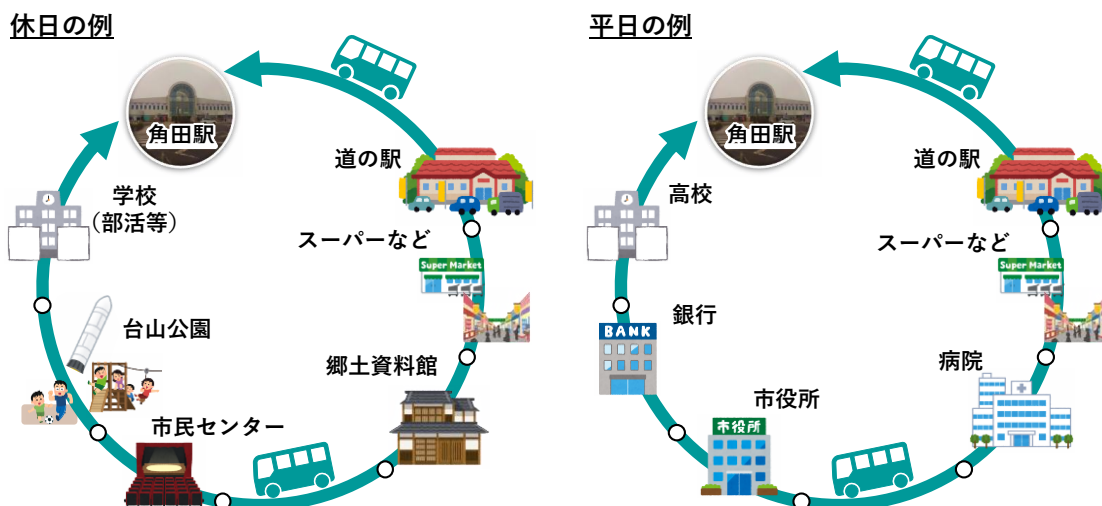


図 市中心エリアの移動手段の整備イメージ



図 試験運行中の市内循環バス

出典：角田市 website

実施主体	角田市、交通事業者					
年次計画	令和8年度 準備・調整 （ニーズの分析・運行サービスの検討、実証運行計画の作成等）	令和9年度 実証運行	令和10年度 本運用移行の検討	令和11年度 本運用	令和12年度 本運用	令和13年度 本運用

施策5 地域の輸送資源の活用

○スクールバスの利活用検討

- ・現状では、土日の移動や市外からの来訪者の移動需要に十分に対応できていません。また、平日についても、通勤や高校の通学において、ほとんどの地域で自家用車での移動も必要になっています。
- ・これらの移動需要に対応するため、児童や保護者、地域住民などと意見交換をするとともに、スクールバスの運行事業者との連携も行いながら、土日のまちなか循環線での活用や平日の一般乗客との乗合など活用方策を検討していきます。

○各地区におけるラビットくんでは対応出来ていない移動需要の対応検討

- ・高齢で自力移動が困難な方や、地区内で完結する移動ニーズなど、ラビットくんでは対応しきれない移動需要について、各地区で検討中の事業との連携もしながら対応方策も検討します。
- ・また、一般タクシーのメリットを踏まえ、他の交通モードとの役割分担も確認しながら、多様な移動需要への対応方策も検討します。

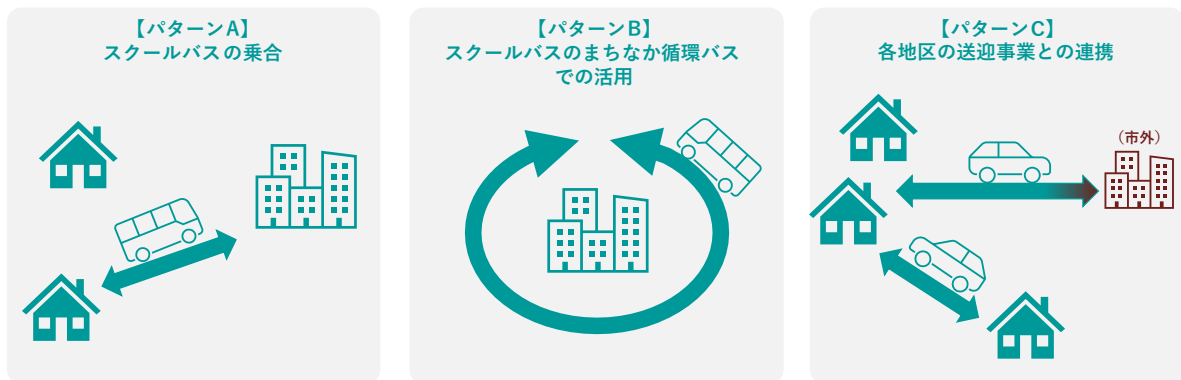


図 公共交通以外の移動サービスにおける活用例のイメージ

実施主体	角田市、交通事業者、地域住民					
年次計画	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	令和13年度
			スクールバスの活用の協議・検討			
	各地区での検討・調整、各地区との連携					

施策 6 市内の公共交通の運行情報等の周知

○総合時刻表と公共交通マップの作成

- ・住民や市外からの来訪者が『どの公共交通をどう利用すればよいのか』を分かりやすく理解できる環境を作る必要があります。
- ・そのため、乗継方法やダイヤを図解して、阿武隈急行線やまちなか循環線等の発着時刻、一般タクシーの営業時間等を記載した総合時刻表の作成を検討します。また、公共交通のルートを視覚的に分かりやすく掲載した公共交通マップの作成を検討します。

乗換時間と全体のスケジュールがわかる

	フィーダーバス										乗継	富山港線	
	四方神明町	四方町	南町	荒屋	荒屋南部	草島小学校口	草島	千原崎	昭和町	蓮町		蓮町 (馬場記念公園前)	富山駅
1	6:06	6:06	6:07	6:08	6:09	6:10	6:11	6:12	6:14	6:18	0:03	6:21	6:42
2	7:16	7:16	7:17	7:18	7:19	7:20	7:21	7:22	7:24	7:28	0:13	7:41	8:08
3	7:42	7:42	7:43	7:44	7:45	7:46	7:47	7:48	7:50	7:54	0:09	8:03	8:29
4	8:20	8:20	8:21	8:22	8:23	8:24	8:25	8:26	8:28	8:32	0:07	8:39	9:01

図 路線バスと鉄道の乗り継ぎダイヤが一体的に確認できる総合時刻表の例

出典：富山地方鉄道株式会社 website

○利用者の立場（住んでいる地域・利用者の属性）に沿った利用案内の作成

- ・利用者目線での身近で手軽な交通サービスであることの認識や、『使いたい』と感じてもらえるための工夫が重要であることから、住んでいる地域や利用者の属性に応じたわかりやすい利用案内を検討します。
- ・利用案内には公共交通のメリットや乗継情報等も提示することで、例えば、高齢者の場合には想定される通院や買い物などの際に、目的地に『いつ到着して、どれくらい滞在するのか』を想定しながら移動プランを検討できるようにします。
- ・また興味を持った方がその場で詳細な情報を確認できるように、案内サイトへの誘導なども検討します。



図 デマンド交通の案内チラシ例（左）と市内循環バスの案内チラシ例（右）

出典：デマンド交通案内チラシ：蔵王町 website / 市内循環バス案内チラシ：るーぶる仙台 website

○インターネットにおける運行情報や利用促進策の発信

- ・インターネットでの周知も重要なことから、市の公式サイトにおいても、阿武隈急行線やラビットくん、まちなか循環線等の運行情報が一体的に確認できるように整備します。
- ・また、関連機関のホームページへの訪問者が、公共交通に関する情報について目にする機会を増やすよう、バナー設置などの取組も推進します。

- ・さらに、阿武隈急行線の企画券の発信も継続して実施していくほか、施策7の取組から生まれる今後の利用拡大策についても積極的に発信していきます。



図 公共交通情報が一体的に確認できるサイト

出典：前橋市 website

○乗換案内情報を提供するための基盤整備・更新

- ・公共交通の利用者が、スマートフォン等から地図アプリや乗換案内アプリ等で各種の経路探索ができるようにするために、その基盤となる GTFS データについて、宮城県との事業とも連携しつつ、まちなか循環線を対象に作成を検討します。その際、ダイヤ更新等の時期に合わせた継続的な更新を行います。併せて、外国人観光客が迷わず利用できるよう、多言語化の取組についても検討します。

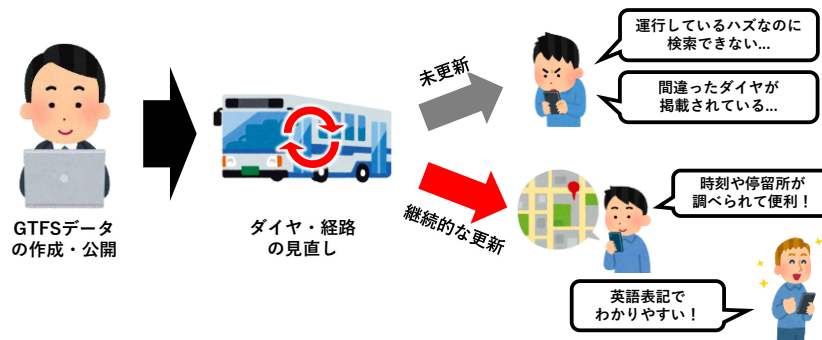


図 GTFS データの整備・更新イメージ

実施主体	角田市、交通事業者、関係施設					
年次計画	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	令和13年度
	利用案内資料を作成		対象施設等へ資料の掲載依頼 見直し等に合わせて適切に更新			
	データを作成		ダイヤの見直し等に合わせて適切に更新 データ利活用方策の検討			

施策7 市民・事業者・行政の連携による公共交通の利用促進

○ワークショップの実施

- ・公共交通のおかれた現状と今後の持続性を高めるために市民が取り組むことの重要性を理解してもらうことが肝要です。このため、市民目線から運行支援策や利用促進策を考えるワークショップ等を企画・実施します。
- ・例えば、まちなか循環のルート・ダイヤなどのアイデア出しや「モデル・ツアー」の実施、さらに公共交通のダイヤに配慮した各種イベント・会議の時刻設定など公共交通の利用意識を醸成するためのワークショップ等を想定しています。
- ・なお、「かくだ商店街ミーティング」を始めとした、他のワークショップ等との連携も視野に、まちづくりと一体となった公共交通のあり方の議論や「守り支える」意識の醸成、運行支援、利用促進等を目指します。



図 ワークショップの開催イメージ
(かくだ商店街ミーティング)

○モビリティ・マネジメント (MM) の実施

- ・公共交通の利用に対する心理的なハードルを下げる必要があるため、小中学生や高齢者などを対象とした、公共交通の利用方法や利用することによるメリットを伝える説明会や体験会等の実施を検討します。
- ・また、市内に立地する施設・企業の就業者を対象に、公共交通に関する情報提供と意見交換を行い、マイカー通勤以外の選択肢としての公共交通のあり方を模索します。



図 説明会・体験会のイメージ

モビリティ・マネジメント (MM) とは：

○一人一人のモビリティ（移動）が社会にも個人にも望ましい方向（例えば、過度な自動車利用から、公共交通や自転車等を適切に利用する方向）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした取り組みのこと。

実施主体

角田市、交通事業者、地域住民、関係施設

年次計画

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	令和13年度
定期的なワークショップやモビリティ・マネジメントの実施					

4-2 事業体系とスケジュール

- 本計画の目標達成に向けて、令和13年度までに実施する施策を整理したものです。
- 各取組については、角田市が主導し、各実施主体と連携を図りながら進めていきます。

施策	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	令和13年度
関連計画のスケジュール		立地適正化計画の策定 (※計画期間：令和11年度～令和15年度)				
施策1 阿武隈急行線の利用拡大に係る関係機関との協議	関係機関との協議・施策の実施（適宜）					
施策2 交通結節点（ハブ）の整備	角田駅：検討・協議				適宜整備	
	道の駅かくた：検討・協議				適宜整備	
	目的拠点：検討・協議				適宜整備	
施策3 デマンド型乗合タクシーの運行サービス見直し	準備・調整 (現運行サービスの見直し、実証運行計画作成・システム開発等)		実証運行	本運用移行の検討	本運用	
施策4 まちなか循環線の整備	準備・調整 (コースの分析・運行サービスの検討、実証運行計画作成)		実証運行	本運用移行の検討	本運用	
施策5 地域の輸送資源の効率的活用			スクールバスの活用の協議・検討			
	各地区での検討・調整、各地区との連携					
施策6 市内の公共交通の運行情報等の周知	利用案内資料を作成		対象施設等へ資料の掲載依頼見直し等に合わせて適切に更新			
	データを作成		ダイヤの見直し等に合わせて適切に更新 データ利活用方策の検討			
施策7 市民・事業者・行政の連携による公共交通の利用促進	定期的なワークショップやモビリティ・マネジメントの実施					

4-3 評価指標

○4つの基本方針と、各種施策・事業の展開の効果を捉えるため、評価指標を設定します。

表 計画の評価指標

目標	指標	現況値	目標値
基本方針1 阿武隈急行線を南北軸とし、角田駅を起点とする二次交通の確保による公共交通ネットワークの構築	評価指標1 阿武隈急行線4駅の年間乗降客数	532千人/年 (R6)	560千人/年 (R13)
	評価指標2 ラビットくんの利用者数・新規登録者数	【利用者数】 550人 (R6) 【新規登録者数】 69人 (R6)	【利用者数】 700人 (R13) 【新規登録者数】 500人 (6年累計)
	評価指標3 まちなか循環線の1日あたりの平均利用者数	36.9人/日 (R7)* ※年9回の試験運行	運行内容の検討後に設定
基本方針2 地域の輸送資源のフル活用による持続可能な運行体制の構築	評価指標4 ラビットくん及びまちなか循環線に対する公的負担額	【ラビットくん】 25.4百万円/年 (R6)	【ラビットくん】 運行内容の検討後に設定 【まちなか循環線】 運行内容の検討後に設定
	評価指標5 ラビットくん及びまちなか循環線の収支率	【ラビットくん】 19.9% (R6)	【ラビットくん】 運行内容の検討後に設定 【まちなか循環線】 運行内容の検討後に設定
基本方針3 わかりやすく快適に公共交通を利用できる環境の整備	評価指標6 公共交通の運行情報に係る配布件数	—	【運行情報周知】 10箇所/年 (毎年)
	評価指標7 ラビットくん及びまちなか循環線の運行概要に対する認知度	【ラビットくん】 42.6% (R7)	【ラビットくん】 60% (R13) 【まちなか循環線】 運行内容の検討後に設定
基本方針4 地域共創による意識の醸成と公共交通の利用促進	評価指標8 市内における公共交通の利用促進イベント等の実施回数	—	【利用促進策】 12回以上 (6年累計)

○評価指標のデータは、以下の方法で収集し、測定します。

評価指標 1：阿武隈急行線 4 駅の年間乗降客数

項目	内容
評価の視点	人口減少の局面にある一方、コロナ禍から移動需要が回復している状況の中で、「阿武隈急行線地域公共交通計画」に位置づけられた施策に取り組む等、利用促進を進め、現状の乗降者数からの増加を目指します。
算出方法	事業者公表データより算出します。
現況値	532 千人/年 (R6)
目標値	560 千人/年 (R13)

評価指標 2：ラビットくんの利用者数・新規登録者数

項目	内容
評価の視点	ラビットくにまだ登録していない方も利用しやすい運行サービスに見直しつつ、周知活動を行うことによって新規利用者数の増加を目指します。
算出方法	事業者実績データより算出します。
現況値	【利用者数】 550 人 (R6) 【新規登録者数】 69 人 (R6)
目標値	【利用者数】 700 人 (R13) 【新規登録者数】 500 人 (6 年累計)

評価指標 3：まちなか循環線の 1 日あたりの平均利用者数

項目	内容
評価の視点	主に観光客を想定して試験運行していた市内循環バスを、生活交通としても利用できる運行形態に見直し、利用者の拡大を目指します。
算出方法	事業者実績データより算出します。
現況値	36.9 人/日 (R7)* ※年 9 回の運行
目標値	運行内容の検討後に設定

評価指標4：ラビットくん及びまちなか循環線に対する公的負担額

項目	内容
評価の視点	ラビットくん、まちなか循環線等の運行サービスの見直し、継続的な周知活動やモビリティ・マネジメント（MM）の実施等によって利用者を拡大し、持続可能な公共交通の事業運営を目指します。
算出方法	デマンド運行及びまちなか循環線に係る市負担額により算出します。
現況値	ラビットくん：25.4 百万円/年（R6）
目標値	ラビットくん：運行内容の検討後に設定 まちなか循環線：運行内容の検討後に設定

評価指標5：ラビットくん及びまちなか循環線の収支率

項目	内容
評価の視点	予約受付と運行の効率化のほか、待合環境の見直し、認知度の向上などにより利用者を拡大することで、収支率の改善を目指します。
算出方法	事業者提供の実績データより算出します。
現況値	ラビットくん：19.9%（R6）
目標値	ラビットくん：運行内容の検討後に設定 まちなか循環線：運行内容の検討後に設定

評価指標6：公共交通の運行情報に係る配布件数

項目	内容
評価の視点	運行情報の周知において、まずは時刻表などの基礎的な情報媒体の作成と配布が必要なことから、よく利用される目的施設において、各公共交通の運行概要をまとめた総合時刻表や公共交通マップを配布します。
算出方法	市内の主な買い物先、通院先等への総合時刻表と公共交通マップを掲示（またはチラシを設置）した箇所数をカウントします。
現況値	—
目標値	10 箇所/年（毎年）

評価指標 7：ラビットくん及びまちなか循環線の運行概要に対する認知度

項目	内容
評価の視点	ラビットくんや今後検討していくまちなか循環線の運行概要（運行時間やルート、料金など）について周知を行うことで、認知度の向上を目指します。
算出方法	住民アンケートを行って、運行概要（運行時間やルート、料金など）の認知度を確認し、有効回答数 [※] を母数として算出します。 ※ただし無回答者を除く
現況値	ラビットくん：42.6%（R7）
目標値	ラビットくん：60%（R13） まちなか循環線：運行内容の検討後に設定

評価指標 8：市内における公共交通の利用促進イベント等の実施回数

項目	内容
評価の視点	買い物や通院等の移動において、日常的に公共交通を利用して移動する利用者を拡大するため、ワークショップやモビリティ・マネジメント（MM）等による利用促進等を行います。
算出方法	角田市内の公共交通を対象とした行政・事業者・市民による利用促進のイベントを実施した回数をカウントします。
現況値	－
目標値	12 回以上（6 年累計）

5. 計画の推進体制・推進方法

5-1 計画の推進・管理体制

○計画の推進にあたっては、本市が中心となって、地域住民、交通事業者及び関係機関等と連携・協働して取り組むとともに、それぞれの主体に基本的な役割を分担するほか、「角田市地域公共交通活性化協議会」を中心として計画全体を推進します。

表 関係する主体と基本的な役割

区分	基本的な役割
角田市	○計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行う。 ○また、他の分野とも連携を図るための“橋渡し”となる役割を担い、市全体での取組の推進を図る。
地域住民	○公共交通の改善に向けて積極的な意見・アイデアを提案する役割を担う。 ○また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取組の推進を図る。
交通事業者	○公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、角田市とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進める。
関係機関	○必要に応じて角田市や交通事業者等と連携した取組の検討を行う。
国・県	○全体的な統括の視点や、他地域での事例等を踏まえながら計画の推進に対して助言を行う。
道路管理者・交通管理者	○道路行政の視点から公共交通運営の正当性及び妥当性について判断する。
有識者	○本計画に示す事業の実施方針等について、多角的な視点から助言等を行う。

表 推進・管理体制

区分	役割	構成員
角田市地域公共交通活性化協議会	○地域公共交通の見直し・改善をはじめとした計画全体の推進などを継続的に協議できる場として位置づける。	・角田市 ・地域住民 ・交通事業者 ・関係機関 ・道路管理者、交通管理者 ・有識者 など
庁内調整	○公共交通に係る関係課で密接に連携を図りつつ、施策の実施に向けて実務的に内容を検討する。	・角田市各課

5-2 計画の推進方法

- 基本目標の達成状況について継続的にモニタリングを行い、事業ごとに PDCA サイクル（計画：Plan、実行：Do、評価：Check、改善：Action の循環検討手法）の考え方にに基づき、検証を実施します。
- 具体的な事業内容を踏まえて、設定した指標及び目標値を用い、本計画の定量的な効果について把握します。



図 PDCA サイクルイメージ

角田市地域公共交通計画

策定：2026年（令和8年）月

作成：角田市 まちづくり推進課

〒981-1592 宮城県角田市角田字大坊 41

TEL：0224-63-2112

角田市地域公共交通計画 資料編
(案)

令和8年 月

角田市

[目 次]

1. 角田市の現状	1
1-1 人口特性	1
1-2 地勢・土地利用	5
1-3 自家用車および自動車運転免許の保有状況	8
1-4 移動特性の整理	10
1-5 観光状況の整理	13
1-6 公共交通の現状	14
2. 住民・ラビットくん利用者アンケート調査結果	24
2-1 令和7年度住民アンケート調査	24
2-2 令和7年度ラビットくん利用者アンケート調査	50
3. ラビットくんの乗降データ分析結果	58
3-1 分析概要	58
3-2 乗降データ（月別・運行エリア別）	59
3-3 乗降データ（利用回数と乗継状況）	60
3-4 乗降データ（時間帯別の乗車場所・降車場所）	63

1. 角田市の現状

1-1 人口特性

1-1-1 総人口・将来人口の推移

- 本市の総人口は減少傾向にあり、2045年には20,000人を下回る見込みです。
- 年齢別人口については15歳未満と15～64歳が一貫して減少傾向となっています。一方で65歳以上は2025年まで増加傾向となっていますが、その後は減少する見込みです。
- また2020年時点で本市の高齢化率（65歳以上の割合）が35.8%である一方、宮城県の高齢化率は28.3%となっており、県全体よりも高齢化が進んでいる状況にあります。
- 将来推計人口でも、一貫して人口が減少する見込みであるほか、2030年以降は高齢化率が40%を上回る見込みとなっています。

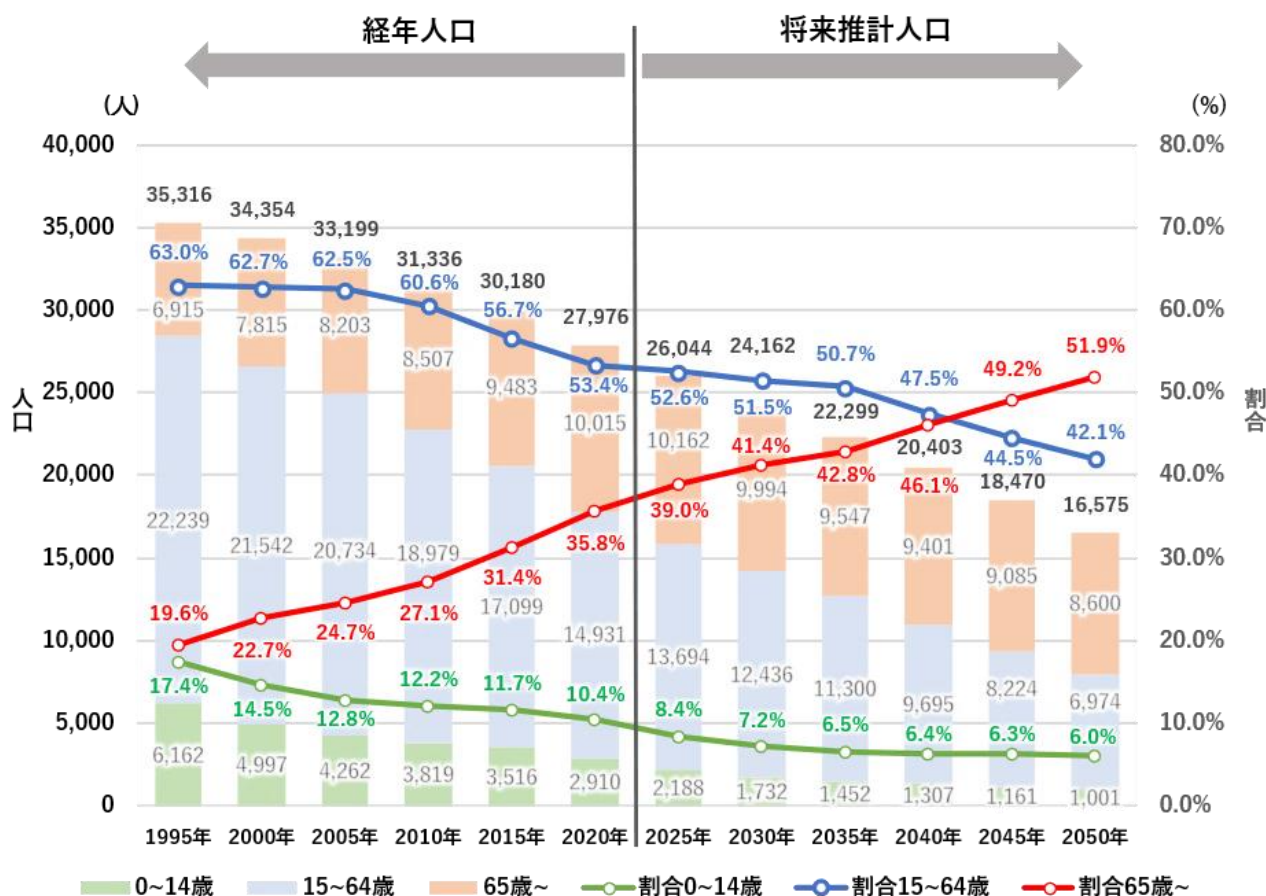


図 年齢階層別の総人口・将来人口の推移

出典：実績値/国勢調査（H7～R2）、将来推計値/国立社会保障・人口問題研究所

1-1-2 世帯数

○総世帯数は過去 20 年間、10,000 世帯前後で横ばいに推移しています。

○一方で 65 歳以上世帯員がいる世帯数割合は一貫して上昇しており、2020 年には 59.1%となっています。

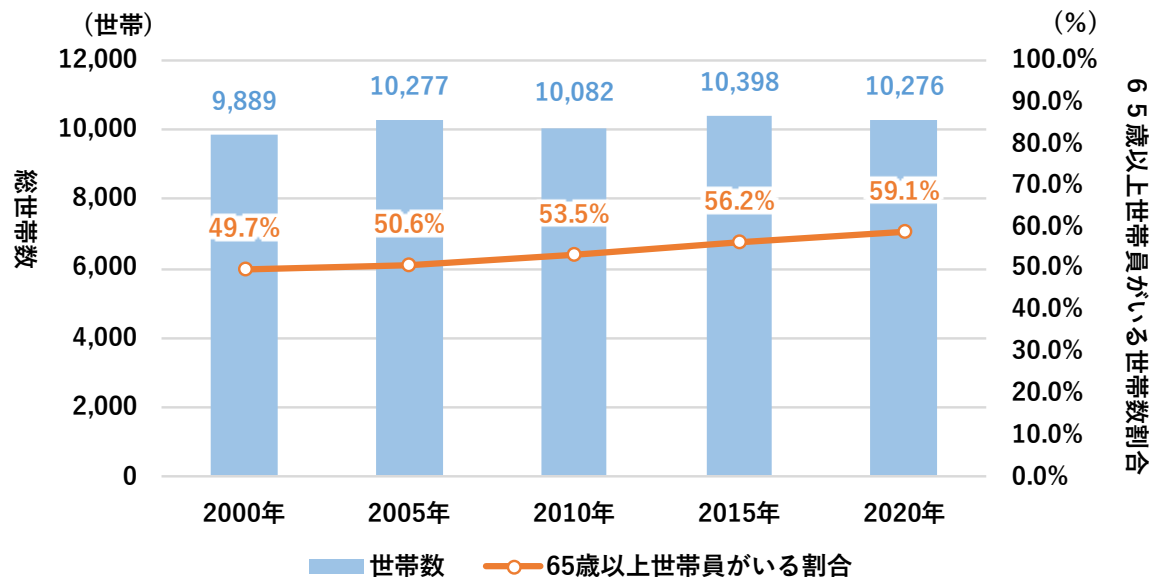


図 総世帯数および 65 歳以上世帯員がいる世帯数割合の推移

出典：国勢調査 (H12～R2)

※H12,H17 の 65 歳以上世帯員については、65 歳以上親族のいる世帯数の集計結果を掲載

1-1-3 地区別居住人口

○地区別居住人口は、令和 6 年度における桜地区を除き、全ての地域・年度で減少しています。

○なお平成 29 年度から令和 6 年度までの減少数は角田地区が 703 人と最も多く、減少率は西根地区が 21.3% (減少数 493 人) と最も高くなっています。

表 地区別居住人口 (単位：人)

年度	H29 (2017 年)	H30 (2018 年)	R1 (2019 年)	R2 (2020 年)	R3 (2021 年)	R4 (2022 年)	R5 (2023 年)	R6 (2024 年)	減少率 (H29⇒R7)
角田	10,848	10,789	10,581	10,505	10,410	10,324	10,274	10,145	6.5%
横倉	3,141	3,084	3,005	2,922	2,848	2,779	2,710	2,653	15.5%
小田	702	677	649	627	608	593	579	560	20.2%
枝野	1,768	1,727	1,683	1,633	1,595	1,553	1,508	1,431	19.1%
藤尾	2,575	2,512	2,464	2,399	2,313	2,249	2,167	2,042	20.7%
東根	1,265	1,231	1,186	1,143	1,114	1,094	1,071	1,016	19.7%
桜	3,580	3,539	3,478	3,447	3,434	3,420	3,408	3,422	4.4%
北郷	3,700	3,667	3,584	3,530	3,429	3,374	3,317	3,162	14.5%
西根	2,311	2,265	2,179	2,128	2,046	1,995	1,931	1,818	21.3%

出典：角田市 website(年度末時点の数値)

1-1-4 人口分布

(1) 総人口

○人口の分布状況を見ると、角田駅周辺を含む市中心部に人口が集積するほか、その他の駅や小学校周辺などにも人口の集積が確認できます。

○その他の地域では、人口が10人未満・10～50人未満のエリアが広く点在します。

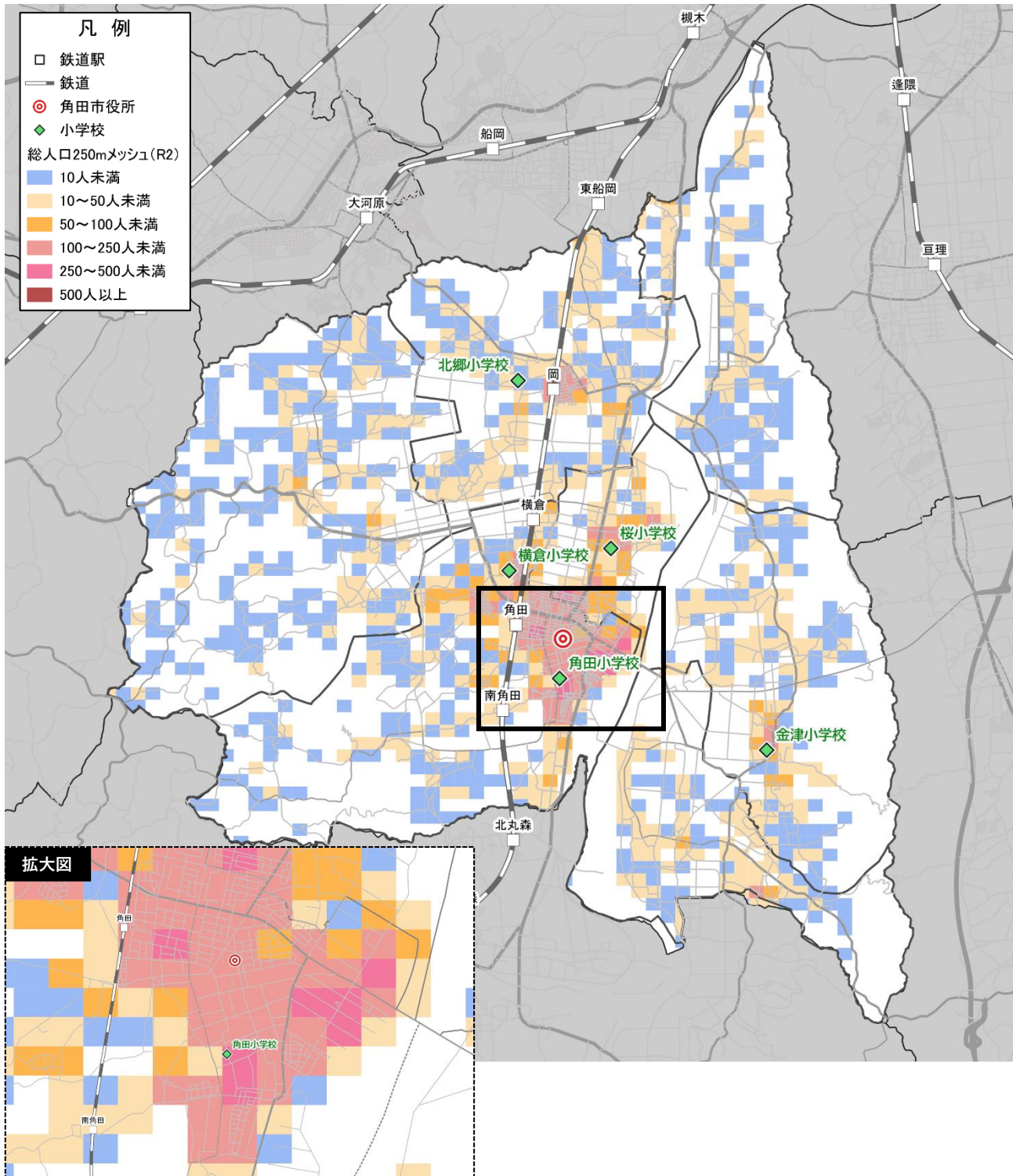


図 人口分布状況

出典：国勢調査（R2）

(2) 高齢化率

○高齢者（65歳以上）が占める割合をみると、角田駅周辺を含む市中心部では高齢化率25%未満のエリアが広がる一方、その他の地域では高齢化率50%以上のエリアが広く分布しています。

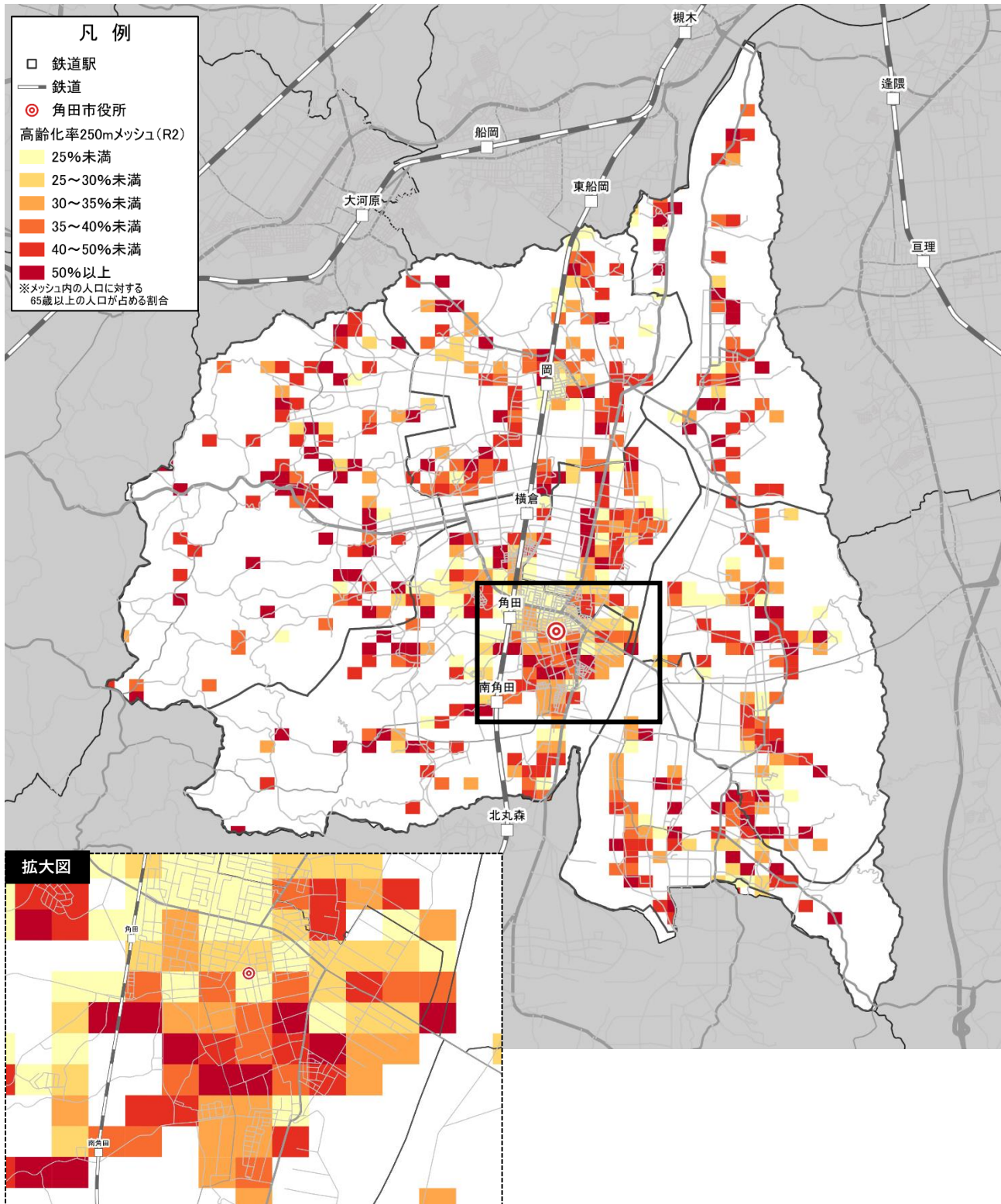


図 高齢化率

出典：国勢調査（R2）

1-2 地勢・土地利用

1-2-1 DID (人口集中地区)

○平成27年と比較し、令和2年のDID(人口集中地区)は北側において拡大した一方、中央部と南側においては縮小がみられました。全体の面積は0.03km²の微減となり、人口はおよそ500人の減少となりました。

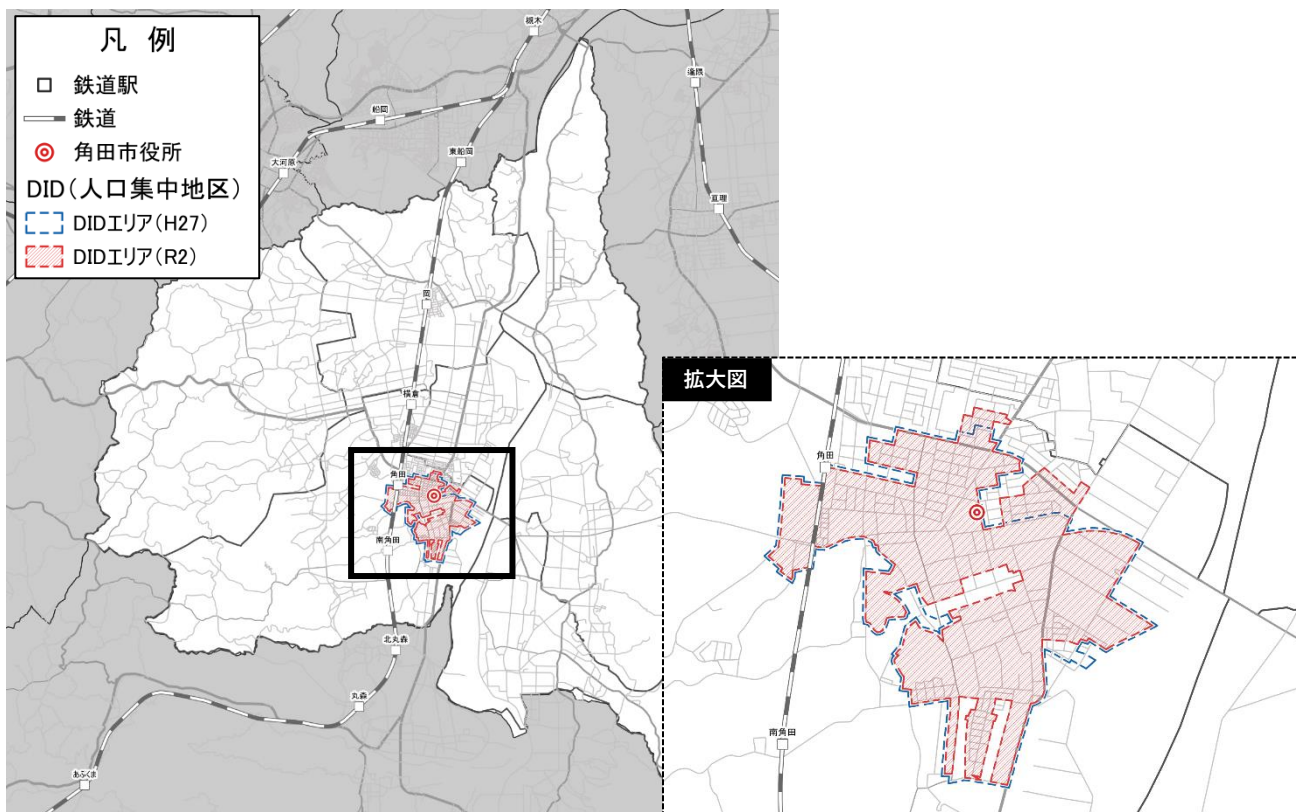


図 DIDの分布状況

出典：国勢調査(R2)

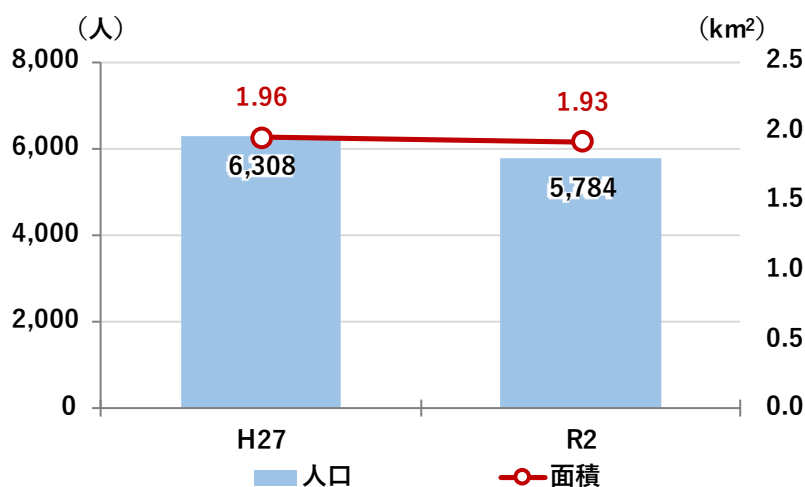


図 DIDにおける人口及び面積の推移

出典：総務省統計局 website

1-2-2 用途地域

〇市の中心部においても住居専用地域が指定されている一方で、工業地域や工業専用地域も指定されています。また北部にも工業専用地域を有しており、JAXA 角田宇宙センターなどが立地しています。

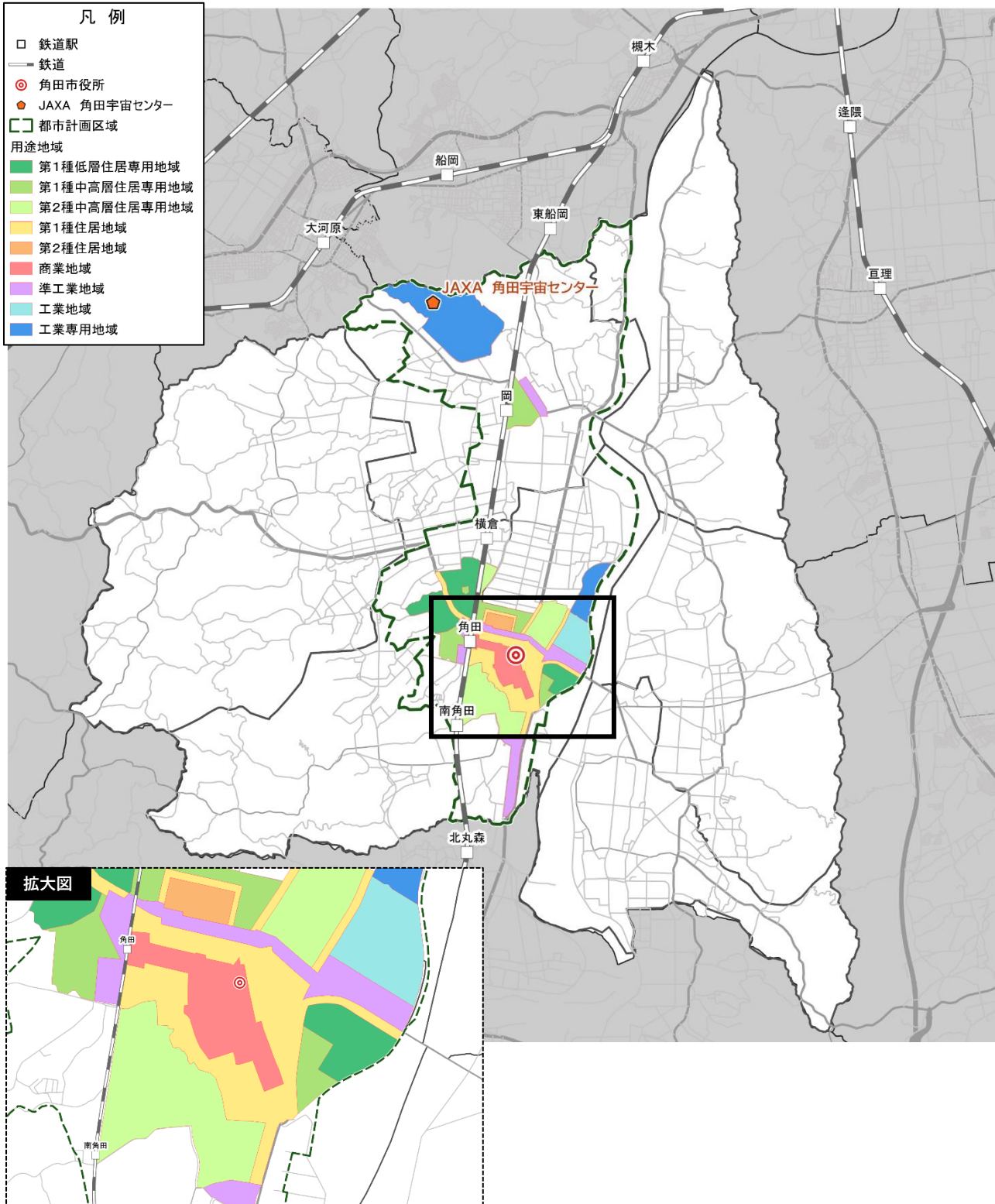


図 用途地域

出典：角田市 website

1-2-3 土地利用

○角田駅東側が主に建物用地として設定されており、郊外部に田や農用地が広がっています。

○また、北部・西部・東部の市域付近には森林が広く分布します。

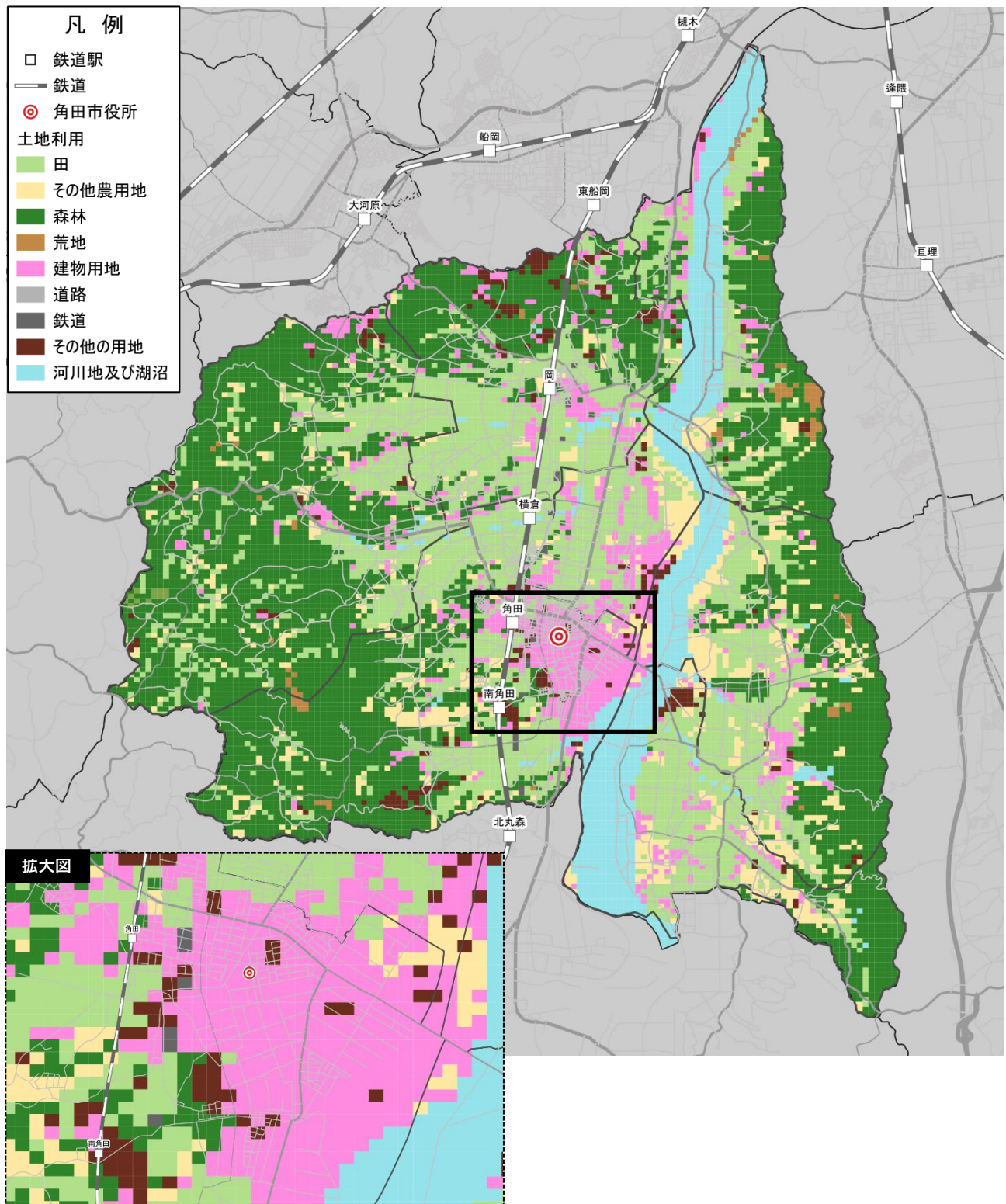


図 用途地域

出典：角田市 website

1-3 自家用車および自動車運転免許の保有状況

1-3-1 自家用車の保有台数

○自動車保有台数は、微減傾向にあります。2022年から2023年にかけては64台の増加となっていますが、それ以外の年では減少している傾向にあります。

○1世帯あたりの保有台数は緩やかに減少する傾向にあります。

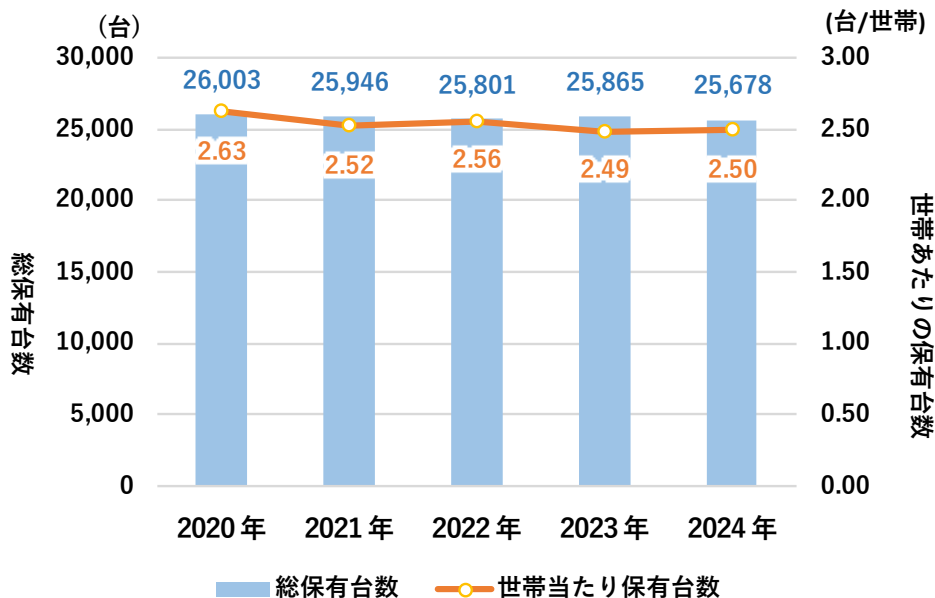


図 自動車保有台数および世帯あたりの保有台数の推移

出典：国土交通省東北運輸局 website

1-3-2 自動車運転免許証の保有者数・75歳以上の保有者割合

○自動車運転免許証の保有者数は、緩やかに減少しています。2024年の保有者数は2020年比でおよそ3.3%減となる19,491台でした。

○一方で75歳以上の保有者割合は一貫して上昇傾向にあり、2024年は2020年比で3.3ポイント増となる12.6%となっています。

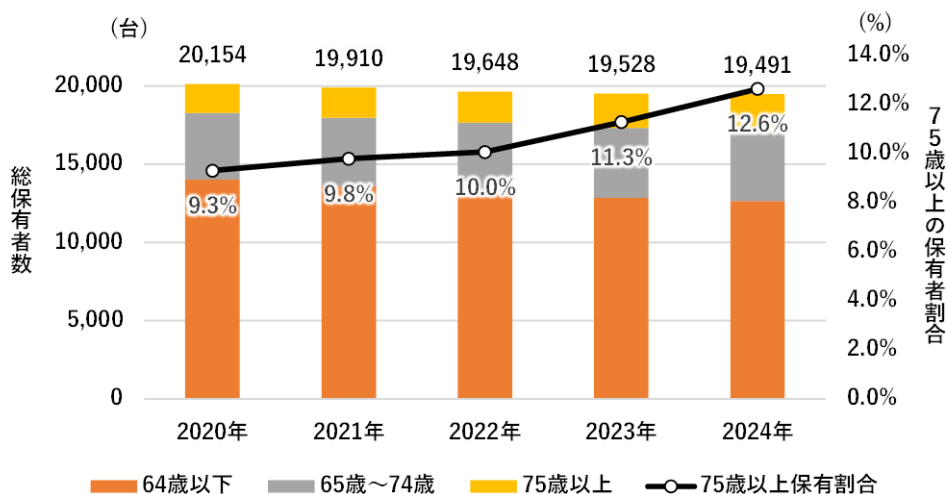


図 自動車保有台数および世帯あたりの保有台数の推移

出典：宮城県 website

1-3-3 交通事故発生件数

○2017年に86件あった交通事故発生件数は、2021年までに39件と半数以上の減少となりましたが、2022年には前年比で15件の増加となる54件の事故が発生しました。

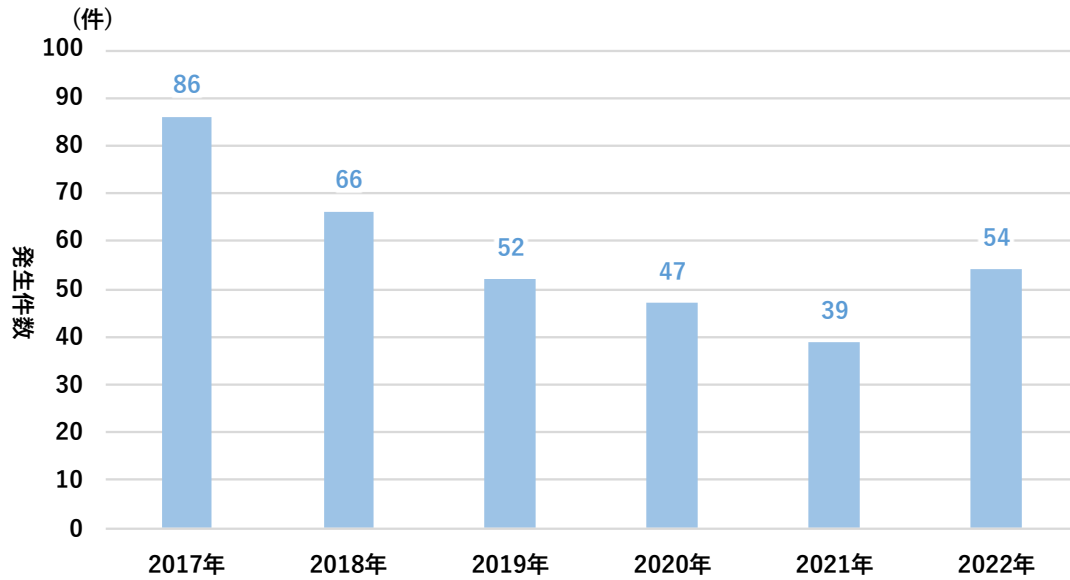


図 交通事故発生件数の推移

出典：オープンデータみやぎ website

1-4 移動特性の整理

1-4-1 通勤流動

- 市外への流出は、柴田町が867人と最も多く、次いで仙台市が788人と続きます。
- 市内への流入は、柴田町が1,512人と最も多く、次いで丸森町が968人と続きます。
- 流入・流出共に阿武隈急行の沿線市町への流入出が特に多く、特に柴田町は流入・流出人数がいずれも最も多くなっています。
- 仙台市を除く全ての周辺市町で、流入人数が流出人数を上回っています。

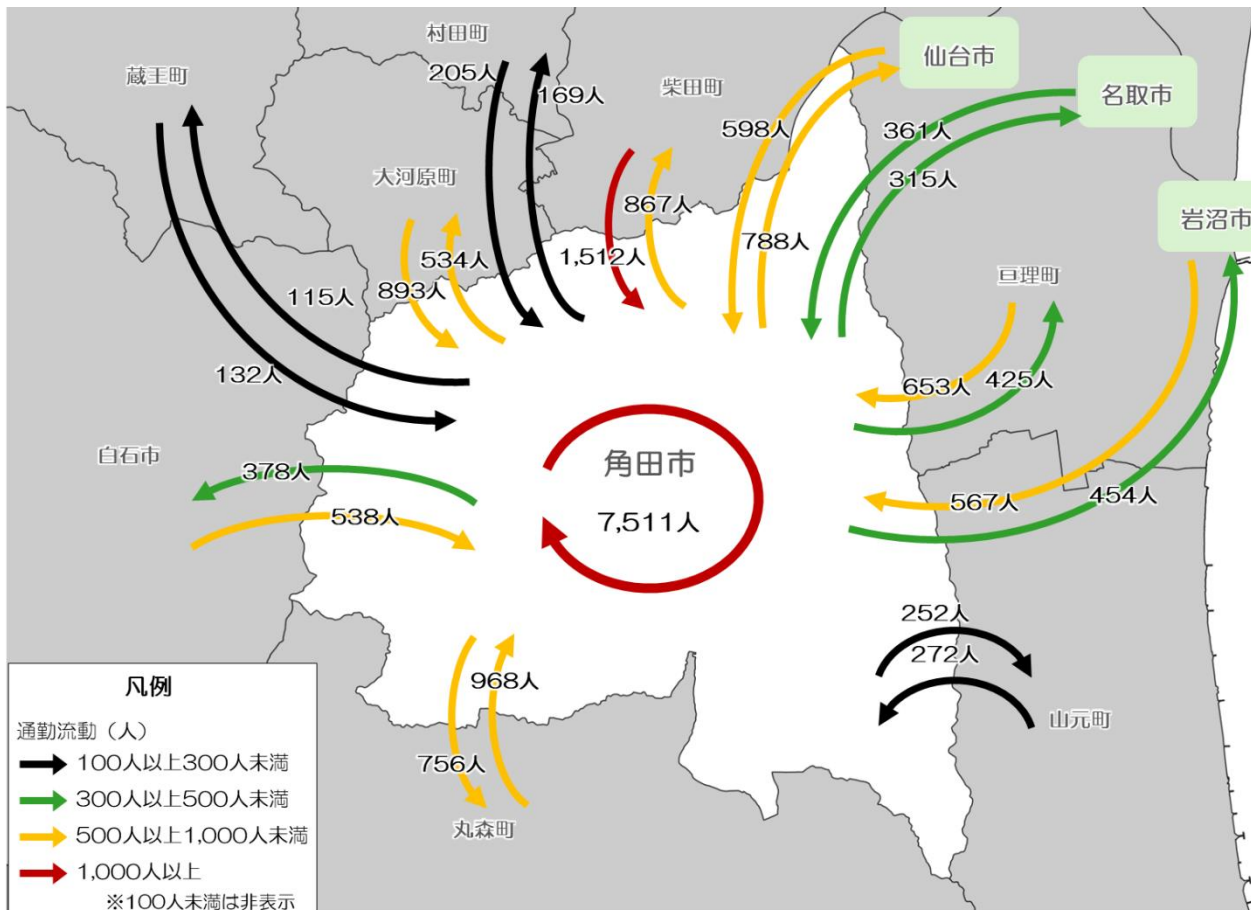


図 流動図 (通勤)

出典：国勢調査(R2)

1-4-2 通学流動

- 市外への流出は、仙台市が275人と最も多く、次いで白石市が101人と続いており、阿武隈急行沿線ではない白石市への流動人数も多くなっています。
- 市内への流入は、柴田町が81人と最も多く、次いで丸森町が75人と続きます。
- 多くの市町村で、流出人数が流入人数を上回っています（柴田町のみ流入人数が多い）。

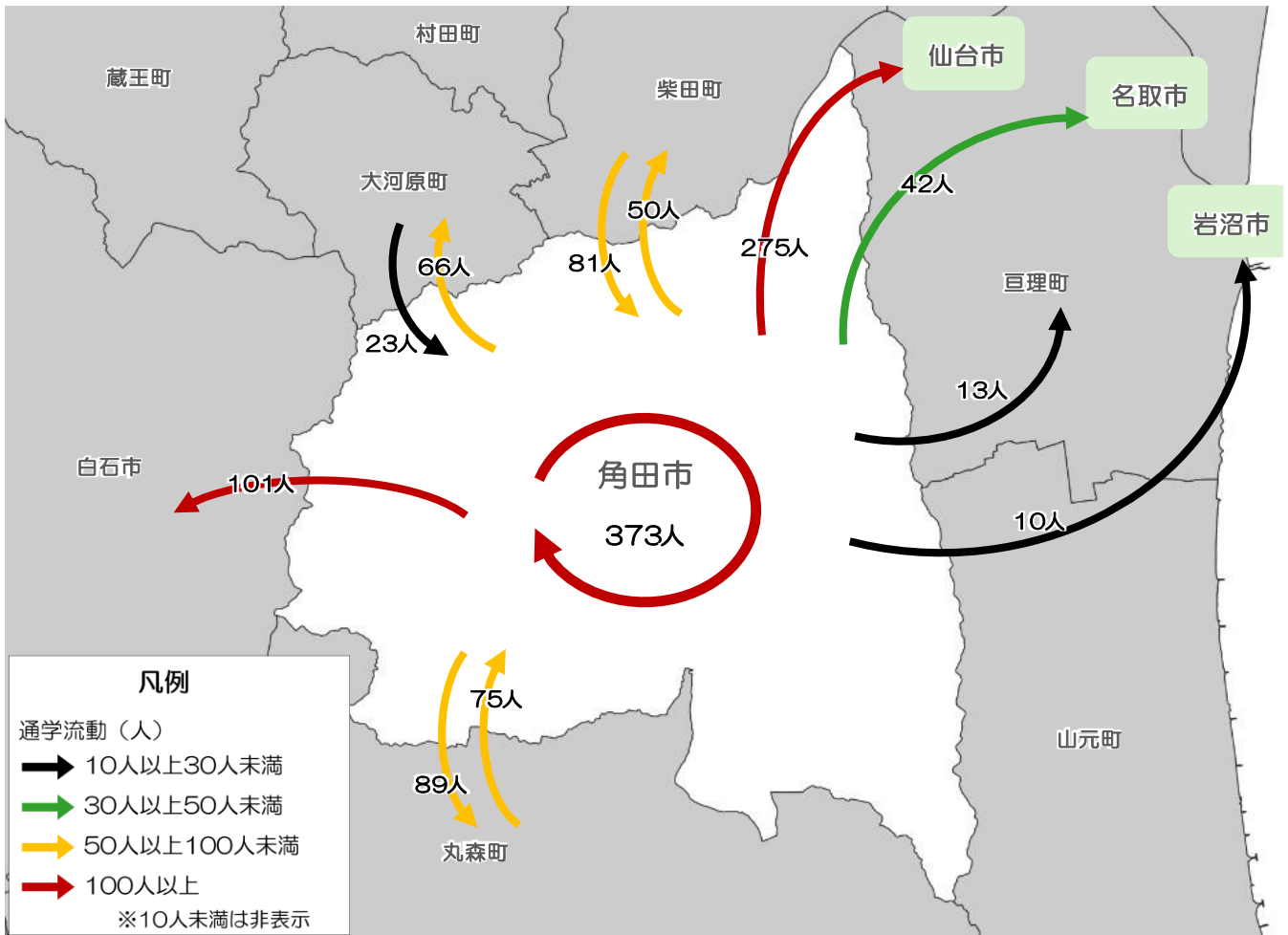


図 流動図 (通学)

出典：国勢調査(R2)

1-4-3 通勤・通学時の移動手段

- 本市における通勤・通学時の移動手段については、宮城県平均および仙台市に比べて圧倒的に自家用車の使用割合が高い状況です。その一方、乗合バスや鉄道等のその他の交通モードの利用割合が県や仙台市と比較しいずれも低い状況にあります。
- 角田市内で平日に運行する乗合バス等は、デマンド型乗合タクシーの「ラビットくん」のみであり、当該サービスの最終便が 16:00 であることなどから、通勤・通学時の移動手段として選択されにくいことが想定されます。
- また、鉄道利用割合は 6.8%存在しており、阿武隈急行線を利用して柴田町をはじめとして仙台市や丸森町等、沿線市町への通勤通学手段として一定の利用があることが想定されます。

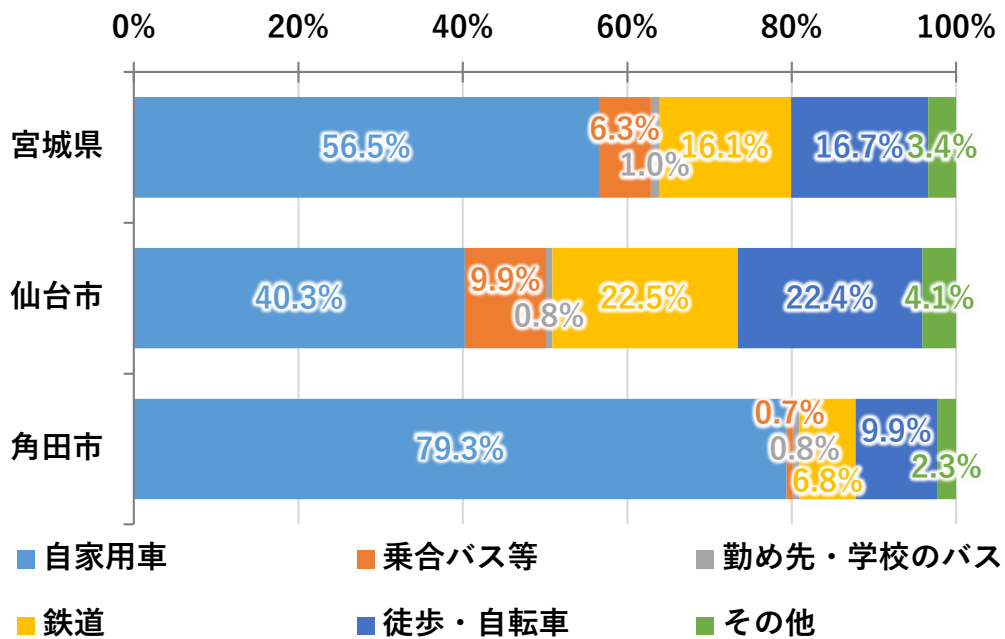


図 通勤・通学時の移動手段（宮城県・仙台市・角田市）

出典：国勢調査(R2)

1-5 観光状況の整理

- 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の流行に伴い、約90万人まで減少したものの、その後は増加傾向にあり、2023年には2019年を上回る約115万人となりました。さらに、同年に「天然温泉もみの木」が開業したことも受け、2024年時点では約125万人となりました。

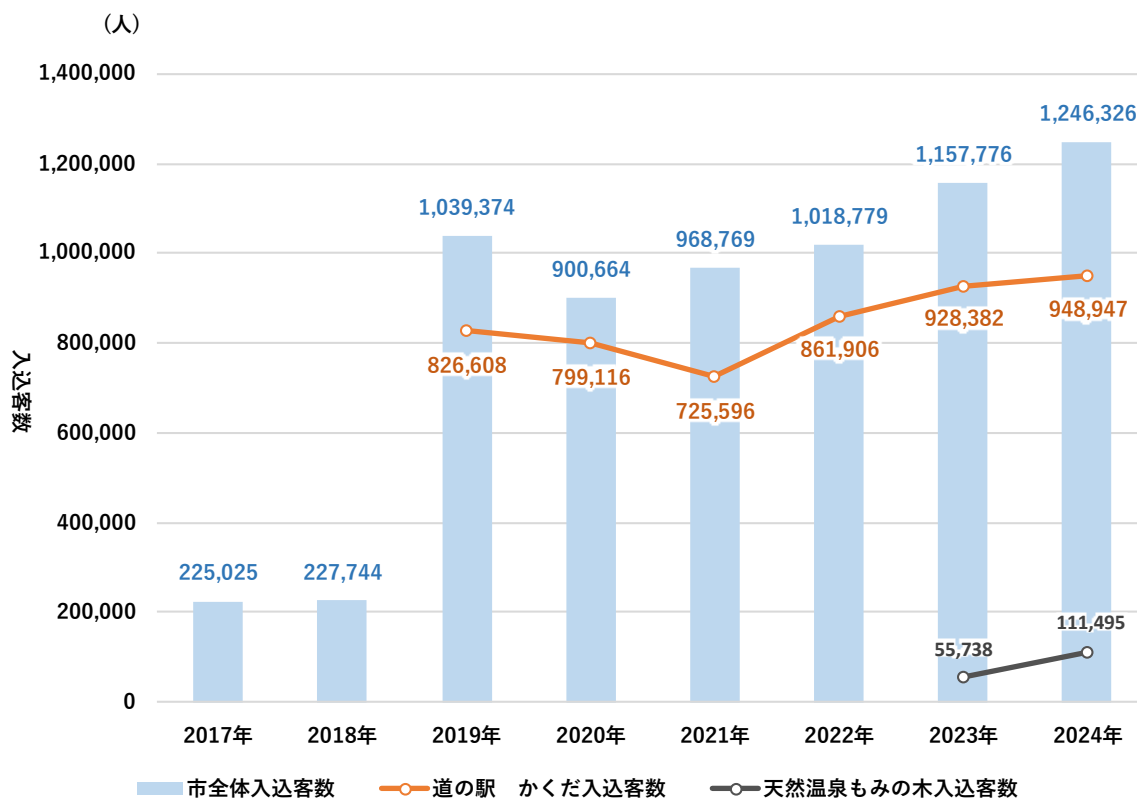


図 観光客入込客数の推移

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

1-6 公共交通の現状

1-6-1 公共交通の概要

- 市内では、阿武隈急行線とデマンド型乗合タクシー「ラビットくん」が運行しています。
- 阿武隈急行線は市内を南北に縦断し、福島市方面・仙台市方面への移動を担います。
- ラビットくんは平日のみ、以下の2種類・5路線に分かれて運行しています。
 - ①まちなかエリアと他4エリアを結ぶ路線
 - ②まちなかエリア内を回遊する路線
- また、令和5年度より試験運行として、阿武隈急行全線フリー切符発売日やイベント開催日などに市内循環バスを運行しており、「角田駅」から「台山公園」、「郷土資料館」、「道の駅かくだ」を循環しています。
- そのほか、市内小・中学校の統廃合の進行に伴い、6校を対象に計12台のスクールバスが運行されており、登下校の足となっています。スクールバスは平日の登下校時間帯に加え、休日においても中学生の部活動を対象として朝夕を中心に運行しています。

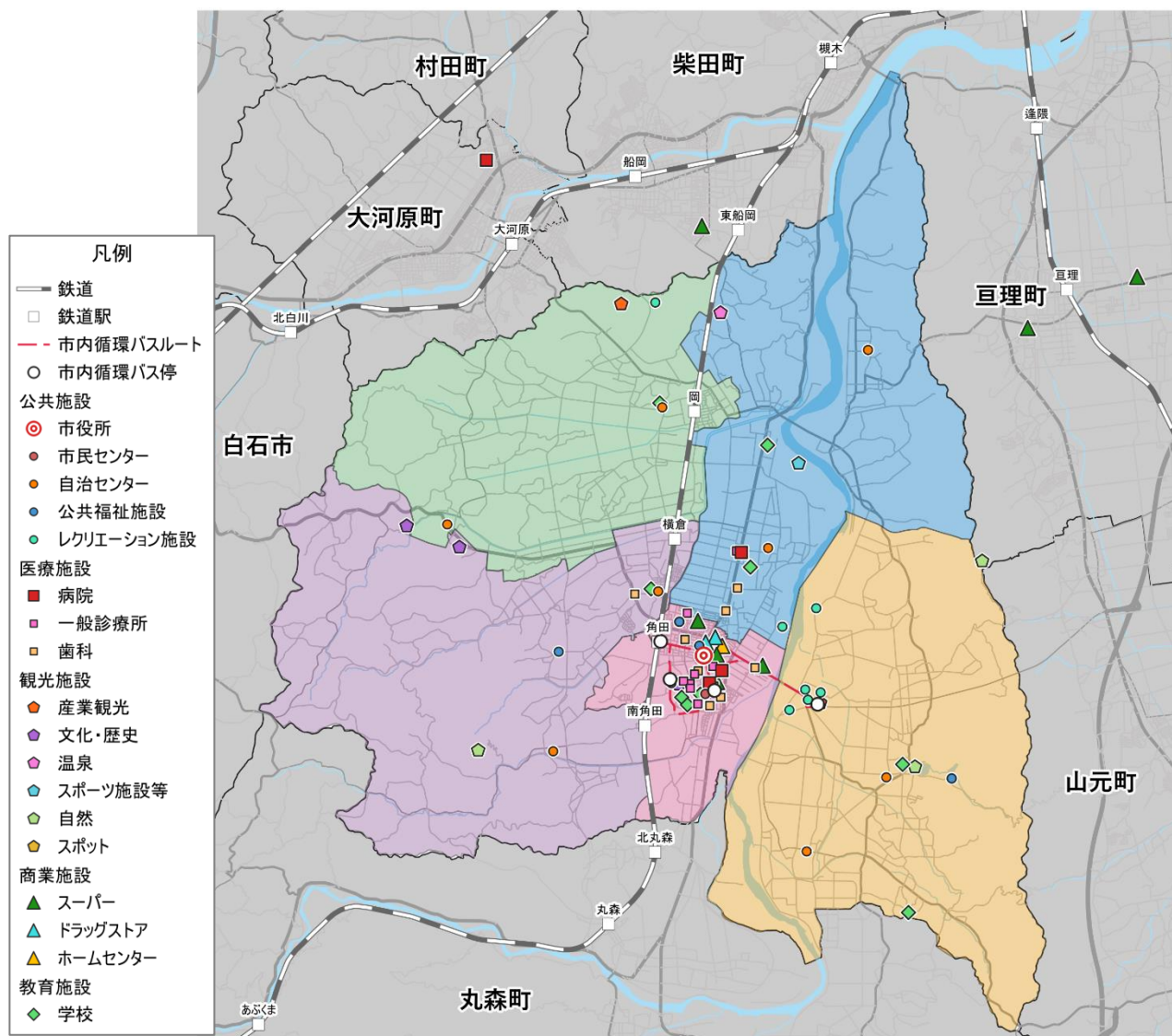


図 市全域の公共交通ネットワークと各種施設の立地状況

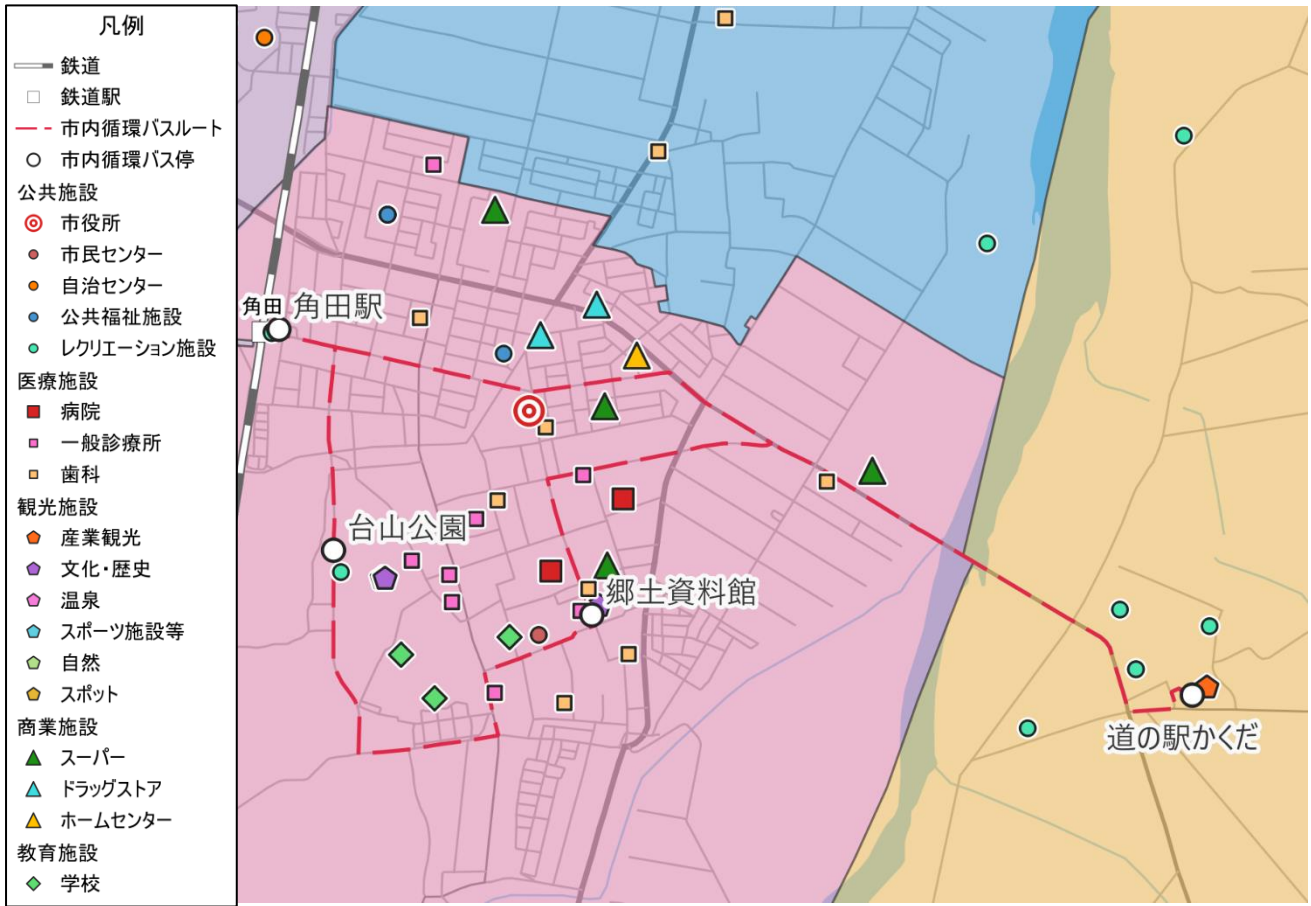


図 市中心部の公共交通ネットワークと各種施設の立地状況

表 阿武隈急行線の運行概要

No.	路線名	運行経路	運行日・運行本数						運行 時間帯	運賃
			平日		土		日・祝			
			上	下	上	下	上	下		
1	阿武隈 急行線	(槻木へ)－岡－横倉 －角田－南角田－(福島へ)	21	20	21	20	21	20	5:51 ～ 23:18	180円 ～ 920円

運行事業者：阿武隈急行株式会社

表 デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」の運行概要

No.	路線名	運行エリア (地区)	運行日・運行本数		運行 時間帯	運賃
			平日			
			上	下		
1	北西－まちなか	横倉、北郷 ⇄ 角田	8	8	7:30～ 16:00	400円
2	北東－まちなか	桜、東根 ⇄ 角田			7:30～ 16:00	400円
3	南西－まちなか	小田、西根 ⇄ 角田			7:30～ 16:00	400円
4	南東－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

事業主体：角田市、運営事業者：角田市商工会、運行事業者：(有)草間タクシー・伊具タクシー(有)

表 市内循環バスの運行概要

No.	試験運行名	運行経路	運行日・運行本数		運行 時間帯	運賃
			日・祝			
			循環			
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－角田駅	5※		10:10 ～ 14:15	無料

事業主体：角田市、運行事業者：東北アクセス(株)

※令和7年度は阿武隈急行全線フリー切符発売日や市内イベント開催日に合わせて運行

表 スクールバスの運行概要

No.	通学先	方面	路線	運行日
				平日・土日
				運行本数
1	角田小学校	小田方面	(コース名なし)	朝・夕
2	桜小学校	坂津田・鳩原方面	坂津田・東小坂・鳩原コース	
		西小坂方面	西小坂コース	
3	北郷小学校	毛萱・稲置・高倉方面	A コース	
		笠島・三区・遠山崎方面	B コース	
4	金津小学校	藤田南部方面	藤コース	
		枝野東部方面	枝1 コース	
		枝野西部方面	枝2 コース	
5	角田中学校	藤田北部方面	A コース	
		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・稲置方面	A コース	
		高倉・笠島方面	B コース	

事業主体：角田市、運行事業者：東北アクセス(株)・(株)ミヤコーバス
 ※令和7年度は年9回のみ市内循環バスとして活用

1-6-2 利用実態

(1) 阿武隈急行線

○利用客の9割近くが角田駅の利用客となっています。また南角田駅について、令和2年度以前は乗降者数が7千人を下回っているのに対して、令和3年度からは毎年1万人を上回る利用が記録されています。

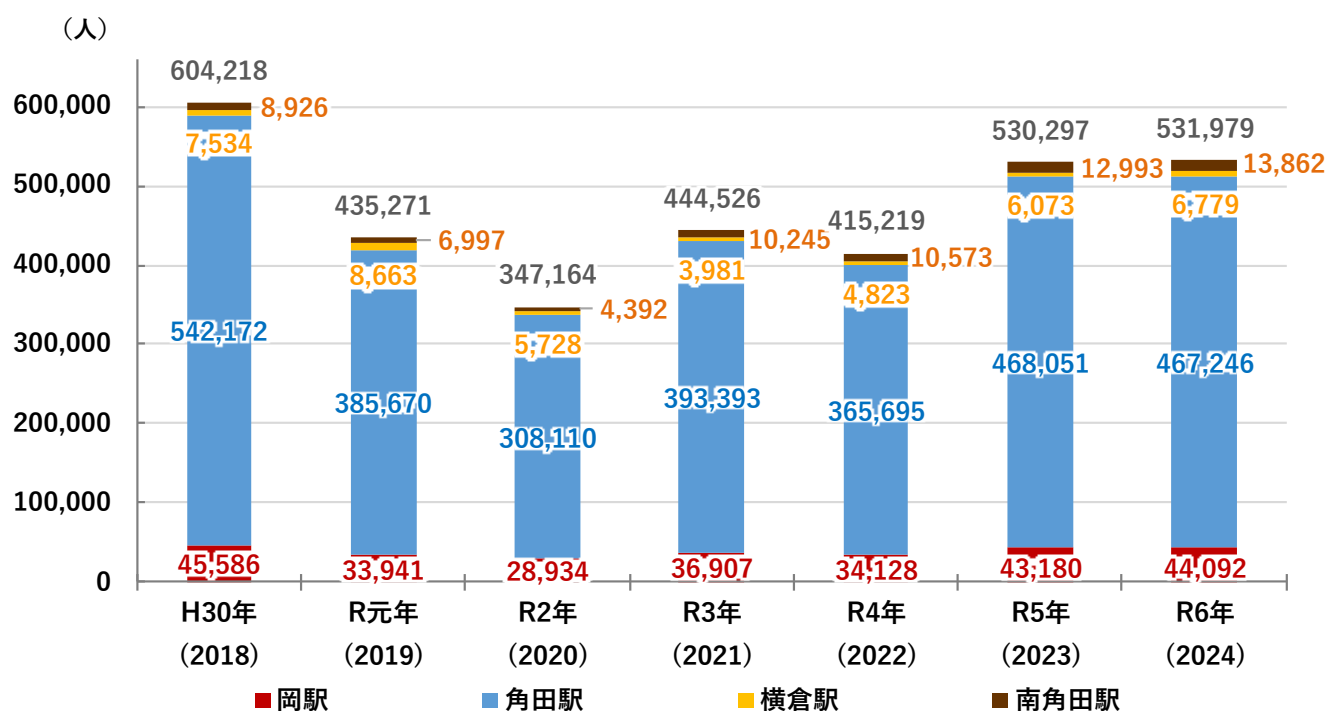


図 市内4駅における年間の乗降者数推移

出典：阿武隈急行株式会社 website

(2) ラビットくん

- アクティブ利用者数（1年間に一度でもラビットくんを利用した登録者の人数）は、全体として減少傾向にあります。令和3年度から毎年減少しており、令和6年度の利用者数は令和元年度比で23.8%減となる550人となっています。
- 新規登録者数は、令和3年度の148人/年を除くと、いずれも70人/年から90人/年程度の範囲に収まっています。
- 乗合率については、9時から11時までと、13時が2人/便以上となっていますが、その他の時間帯では1.5人/便を下回っています。特に、7時台はほぼ1人での利用となっています。
- 詳細の利用状況については、「3. ラビットくんの乗降データ分析結果」にて別途記載しています。

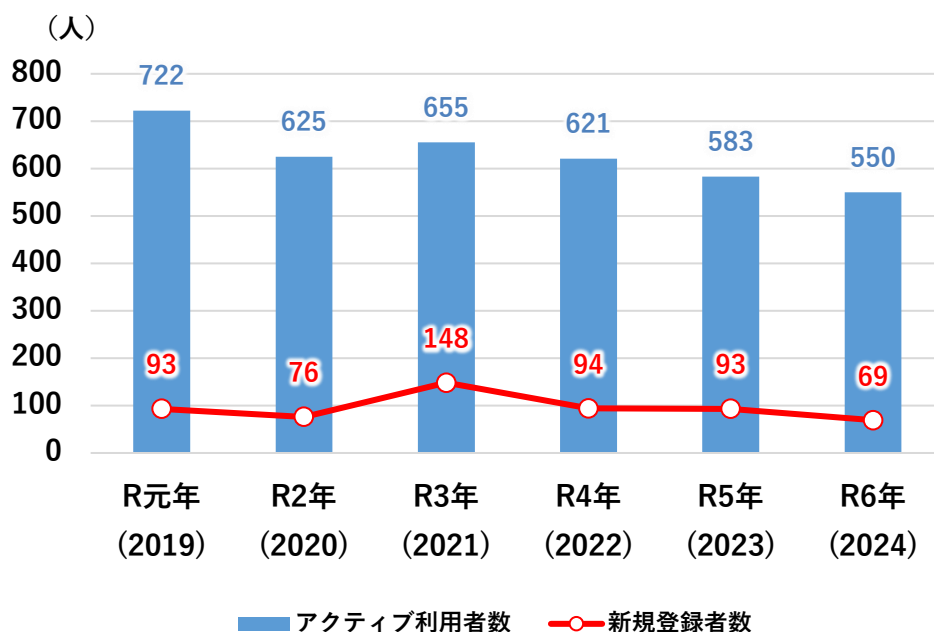


図 ラビットくんの年間利用者数と新規登録者数の推移

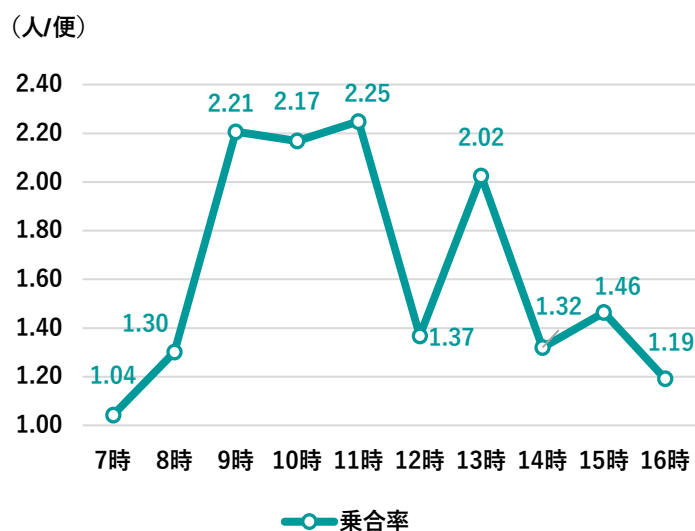


図 ラビットくんの時間帯毎における乗合率

(3) 市内循環バス

- 年間の乗車人数推移をみると、運行を開始した令和5年度から毎年乗車人数が増加しています。令和7年度には令和5年度の3倍以上となる332人が利用しました。
- 令和7年度における月毎の乗車人数をみると、日当たり利用者平均、乗車人数ともに10月が最も多くなっています。また、9月までは最大23人だったのに対し、10月以降は毎月40人以上と、乗車人数に大きな差が出ています。なお、1日の利用者数が最も多かったのは10月13日の108人でした。
- また、便毎の平均乗車人数については、3便が8.6人/便と最も多いものの、5便の5.4人/便を除き、他の便も7.6人/便や7.7人/便と大きな差はありませんでした。

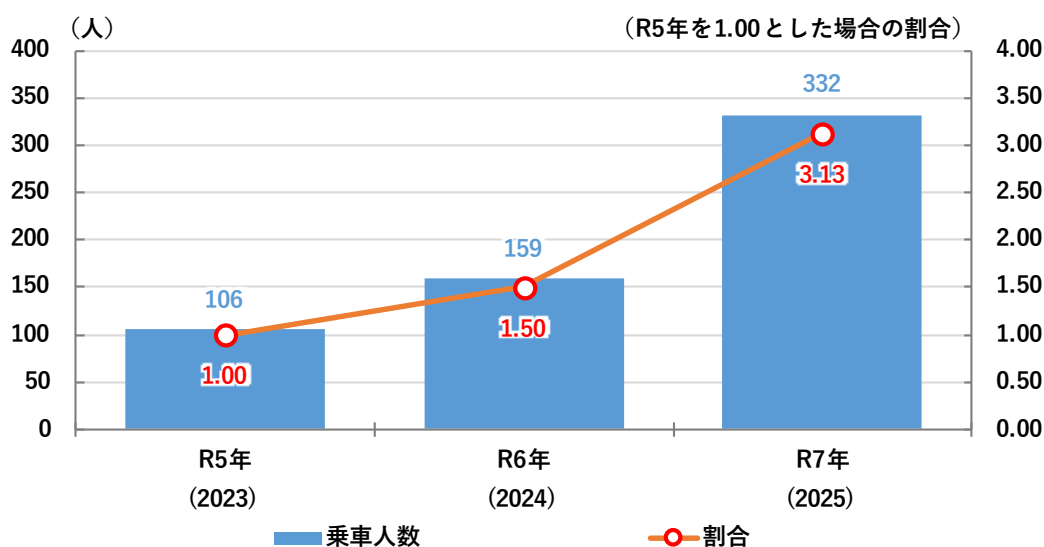


図 市内循環バスの年間の乗車人数推移

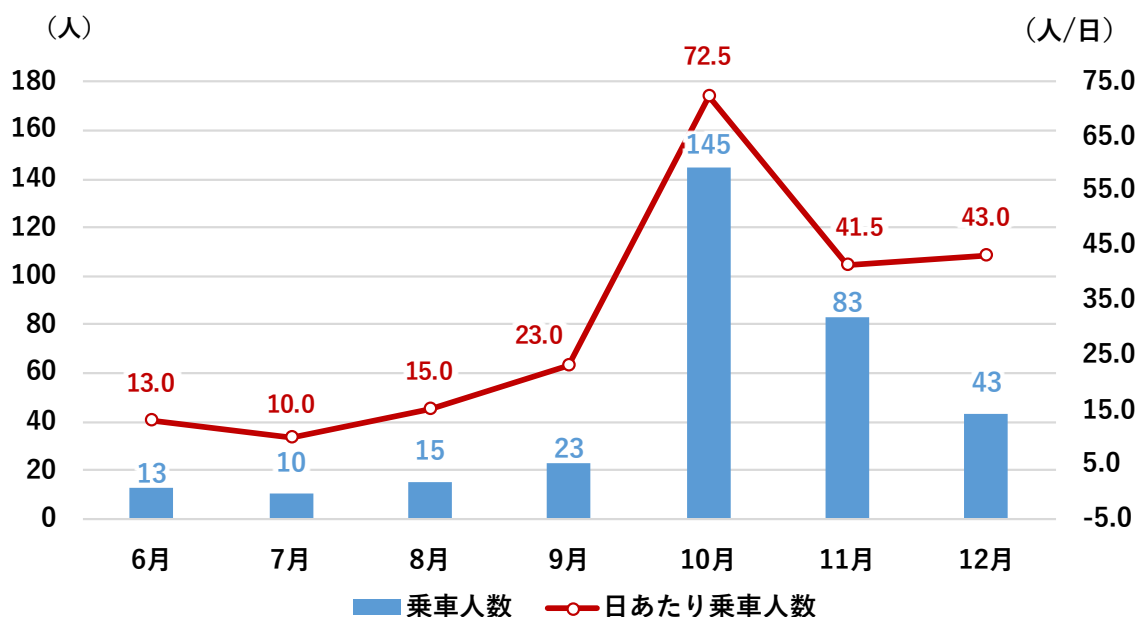


図 令和7年における市内循環バスの月別乗車人数と日あたり乗車人数平均の推移

表 令和7年における運行日毎の市内循環バス乗車人数

運行日	角田駅	台山公園	郷土資料館	道の駅かくだ	合計人数
6月14日(土)	6	0	0	7	13
7月6日(日)	4	2	0	4	10
8月3日(日)	7	2	0	6	15
9月7日(日)	12	1	2	8	23
10月5日(日)	19	4	0	14	37
10月13日(月・祝)	28	22	26	32	108
11月2日(日)	24	14	1	30	69
11月16日(日)	6	0	0	8	14
12月7日(日)	26	0	0	17	43

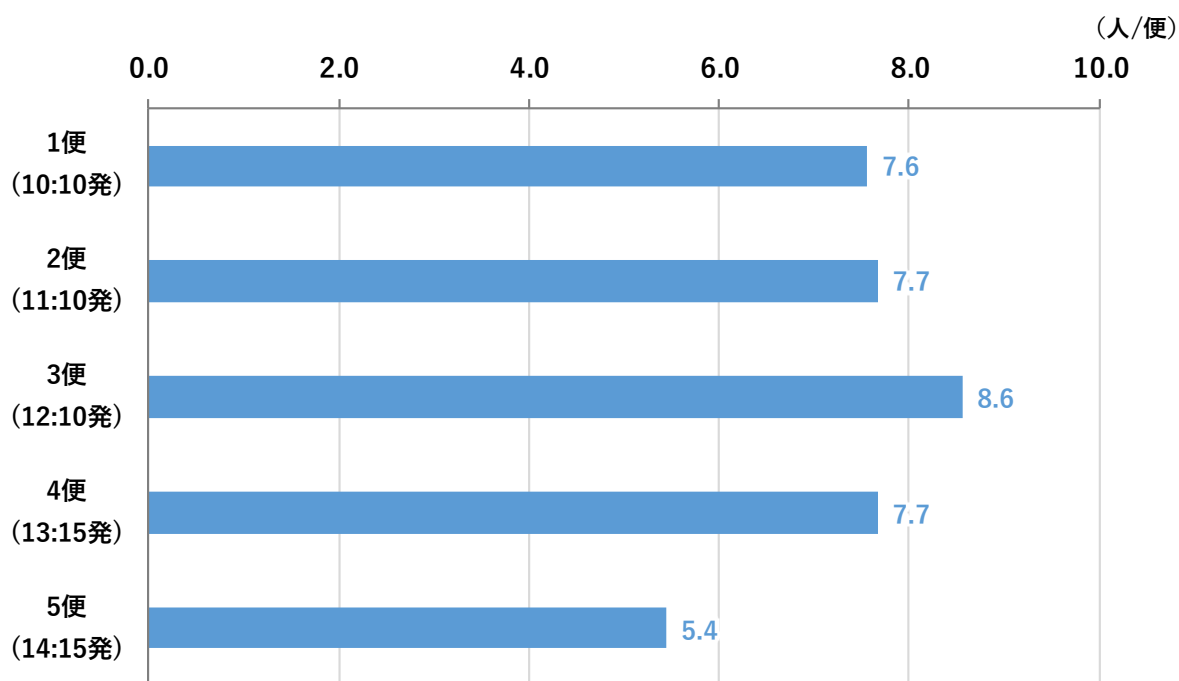


図 令和7年における市内循環バスにおける便毎の平均乗車人数

1-6-3 収支状況

(1) ラビットくん

- 運賃収入は、平成30年度と令和4年を除くと、6,500千円程度で横ばい状態にあります。
- 一方で運行経費については、令和元年度以降、緩やかな増加傾向にあります。令和元年度を除き毎年度上昇しており、令和6年度は32,894千円と元年度と比べ7.6%増加となっています。

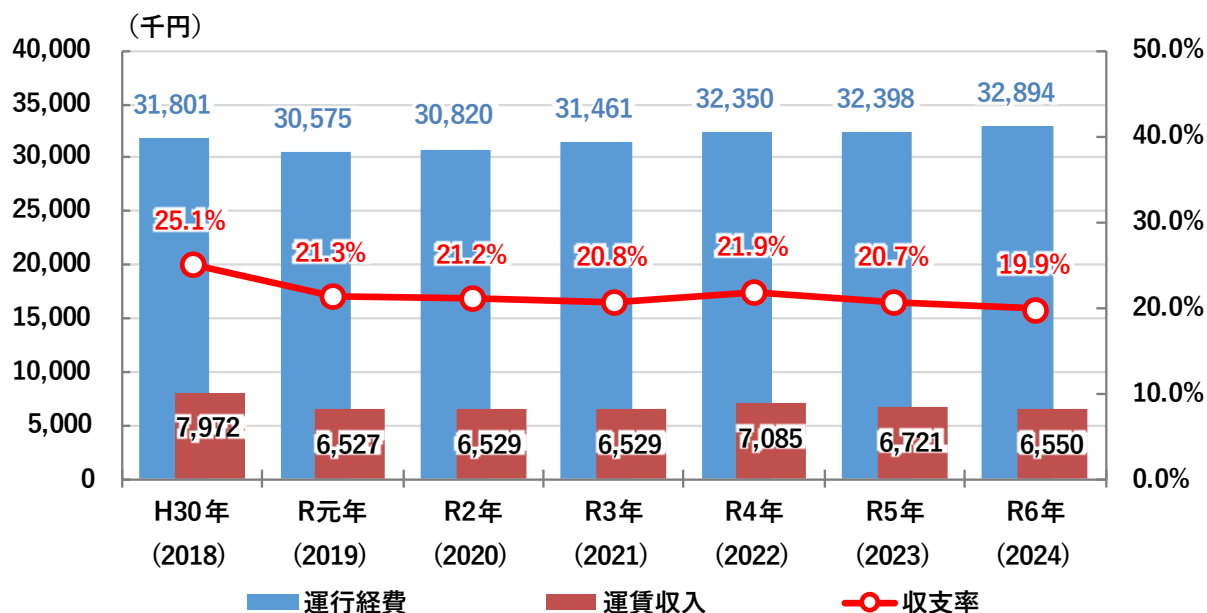


図 ラビットくんの収支

- 運行委託料をみると、令和元年度を除いて増額傾向にあります。平成30年度と比べ、令和6年度の委託料は、12.9%増加となりました。なお令和8年度以降は、経費の見直しにより、大幅な増額が見込まれています。

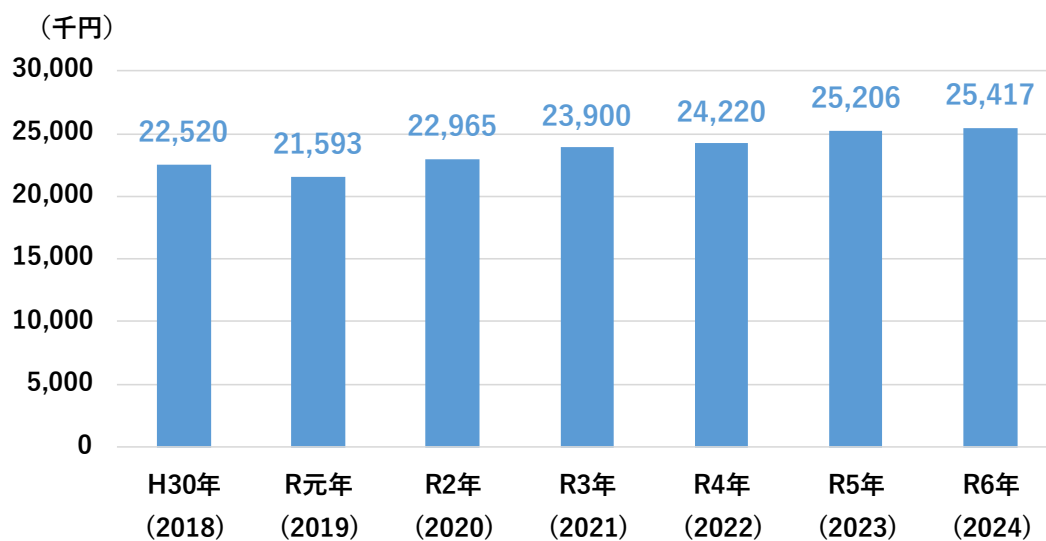


図 ラビットくんの委託料推移

(2) 市内循環バス

○委託料は、運行を開始した令和5年度から運行日・便数の見直しにより、2年連続で上昇しています。

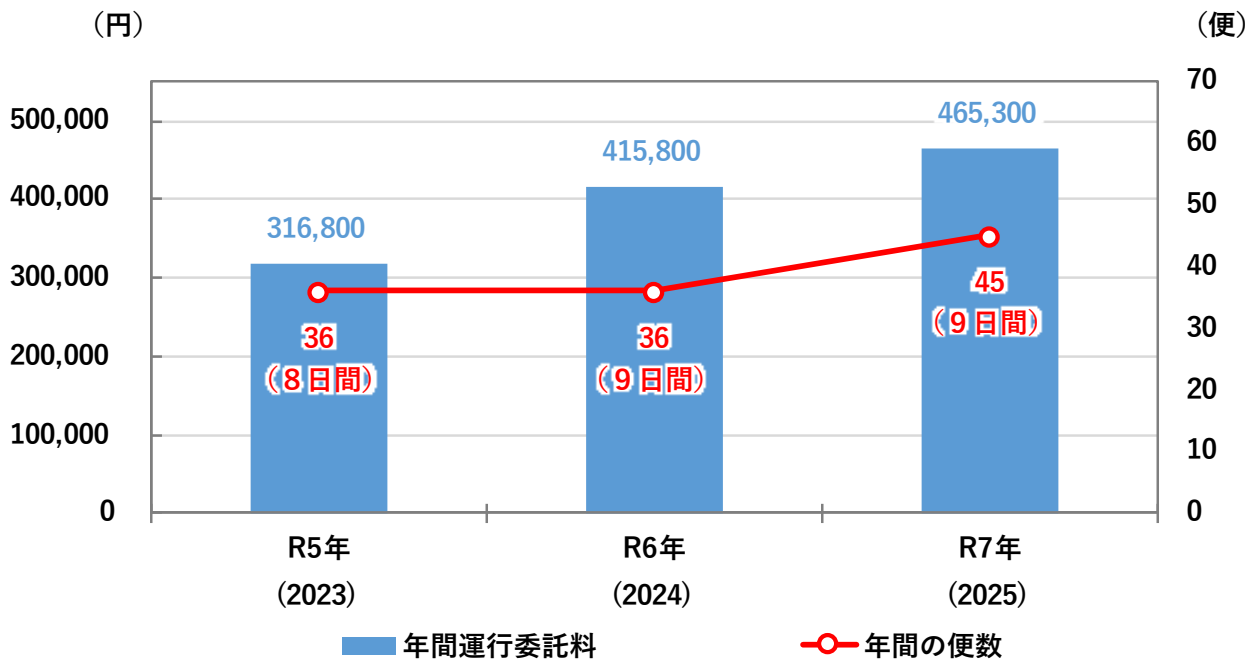


図 市内循環バスの委託料推移

2. 住民・ラビットくん利用者アンケート調査結果

2-1 令和7年度住民アンケート調査

2-1-1 調査概要

○住民アンケートの実施概要は、以下のとおりです。

表 住民アンケート調査の実施概要

項目	概要
調査の対象	市内に在住する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	981票（回収率：49.1%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none">・ 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

2-1-2 日々の買い物を目的とした外出について

(1) 日々の買い物を目的とした外出の有無

○日々の買い物を目的とした外出では、「外出している」が91.7%（900人）と最も高く、次いで「外出していない」が6.5%（64人）と続いています。

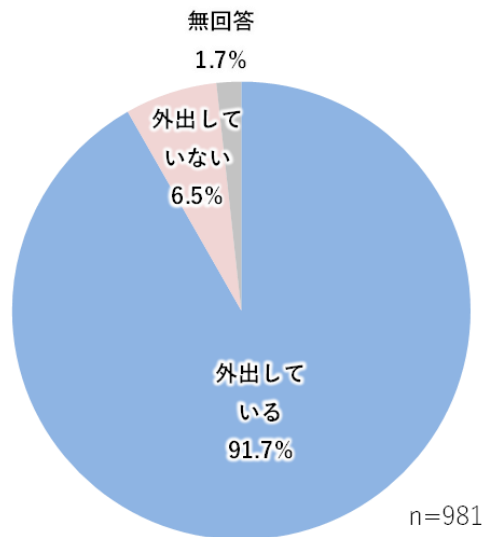


図 日々の買い物を目的とした外出の有無

出典：住民アンケート調査

(2) 買い物の外出頻度

○1 か月間の買い物外出頻度では、「週1～2日」が38.4%（346人）と最も高く、次いで「週3～4日」が35.2%（317人）と続いています。

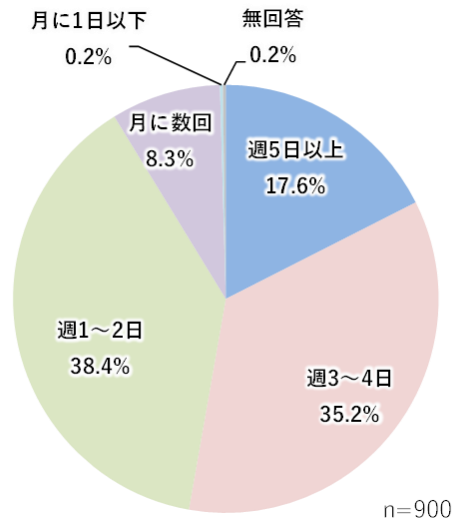


図 1 か月間における買い物の外出頻度

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

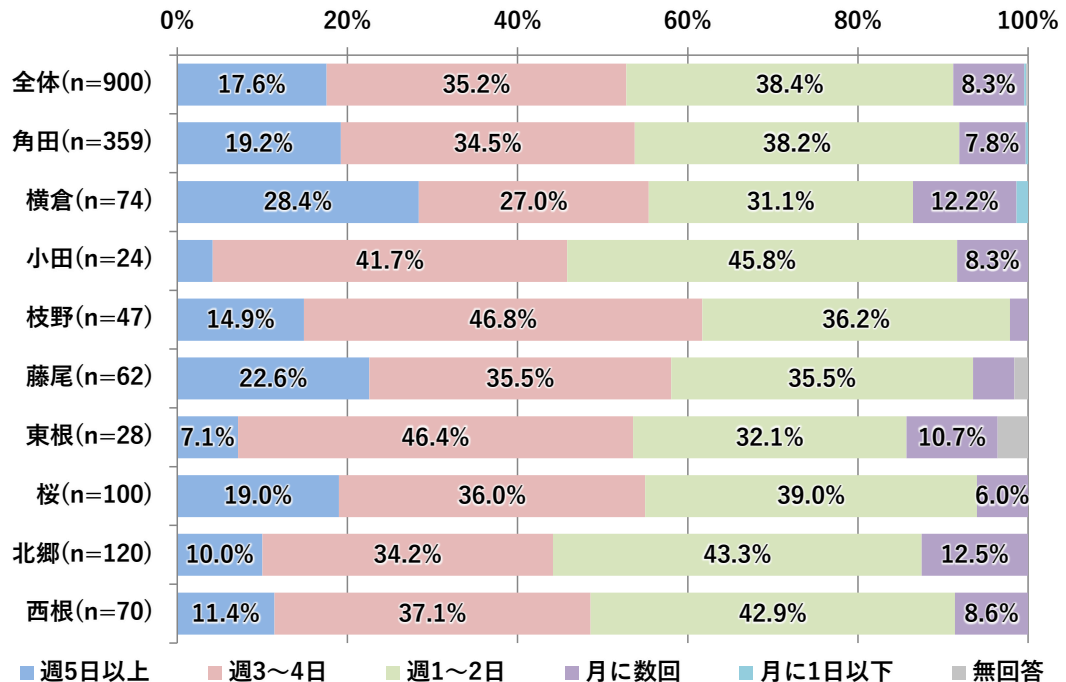


図 地区毎の1か月間における買い物の外出頻度

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「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

(3) 買い物先（市町村）

- 日々の買い物での主な行先では、「市内」が89.1%（802人）と高く、9割近くを占めています。
- 市外の内訳では、「柴田町」が46.3%（94人）と最も高く、次いで「大河原町」が23.2%（47人）と続いています。

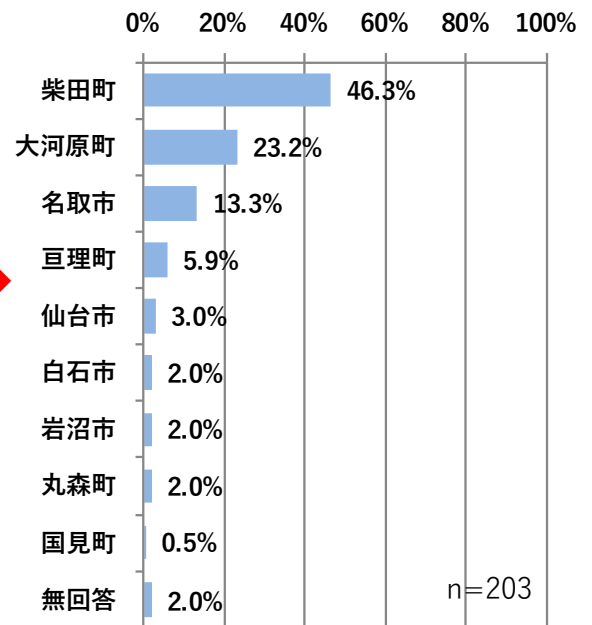
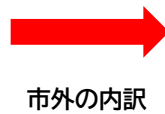
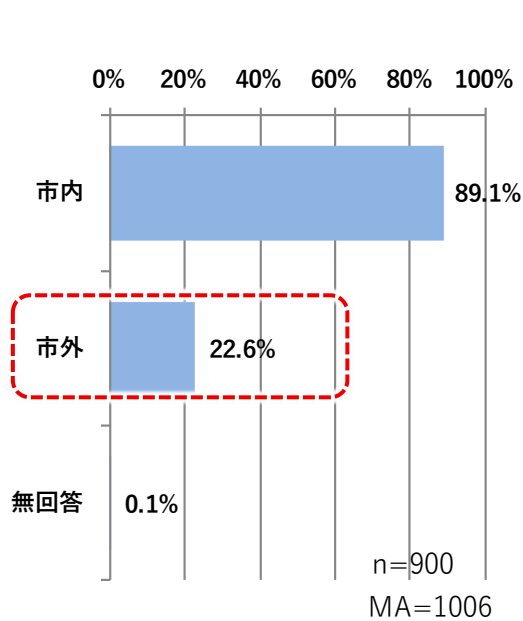


図 日々の買い物での行き先（市内・市外）

出典：住民アンケート調査
※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

図 市外での主な買い物先（市町村名）

出典：住民アンケート調査
※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

(4) 買い物先 (店舗名)

○地区によって主な利用店舗が分かれています。なお、東根・北郷・西根地区においては「市外」への移動割合が高くなっています。

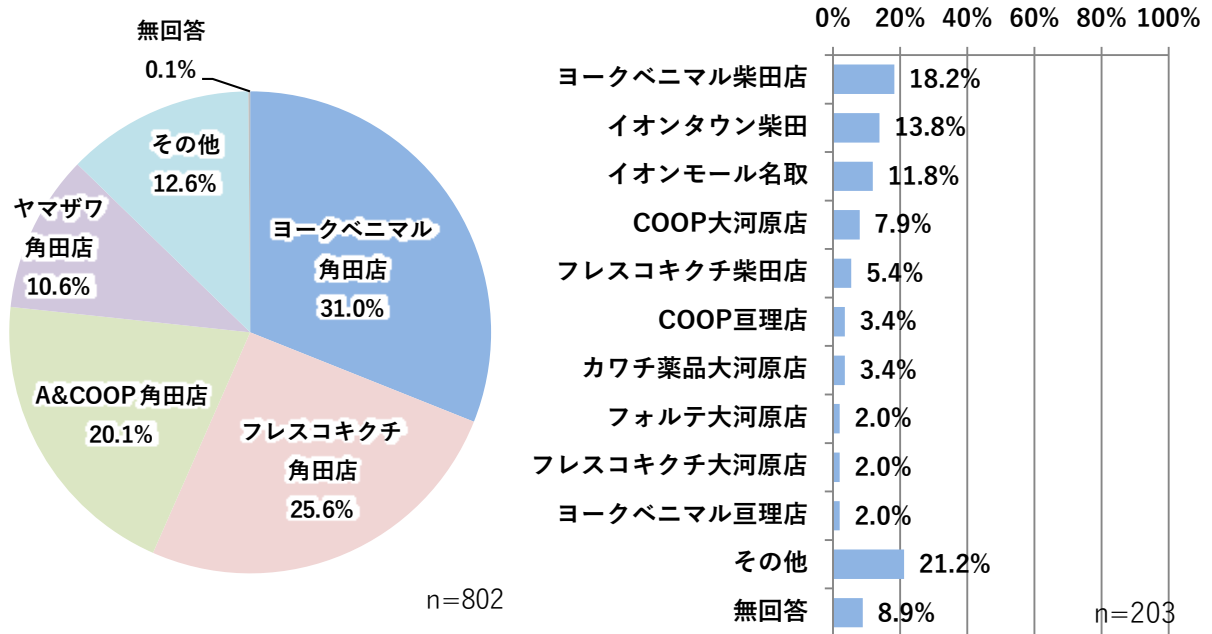


図 角田市内での主な買い物先店舗

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「外出している」と回答し、かつ買い物先(市町村)で「市内」と回答した方のみ

図 角田市外での主な買い物先店舗

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「外出している」と回答し、かつ買い物先(市町村)で「市内」と回答した方のみ

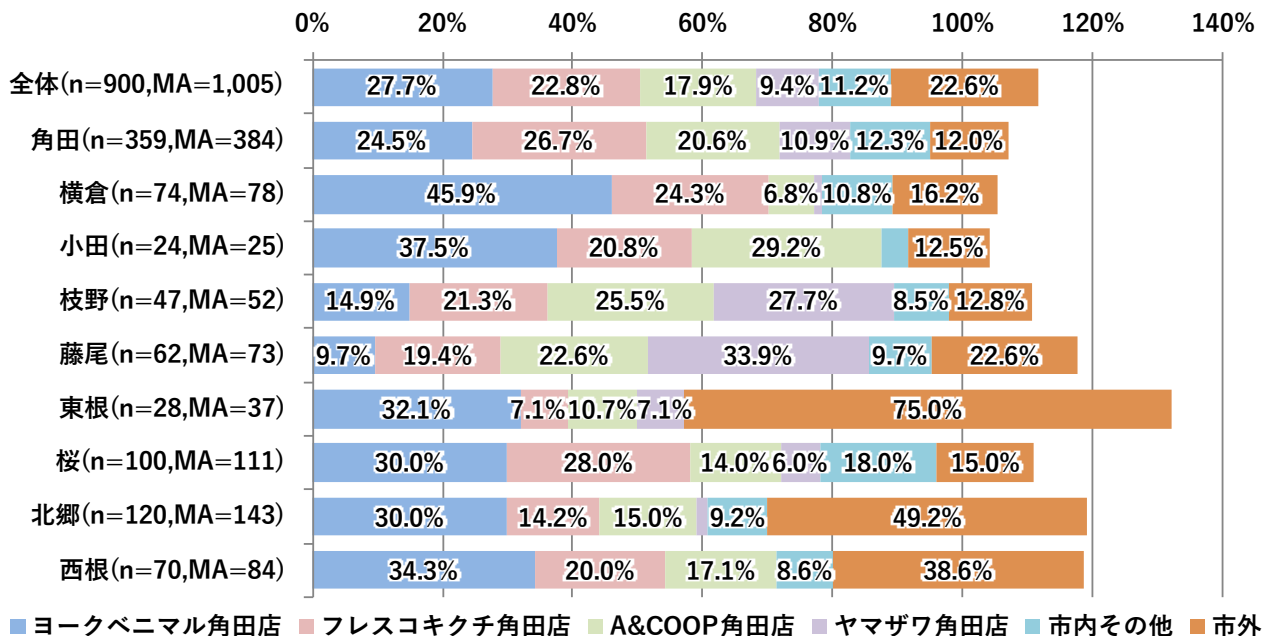


図 地区別日々の買い物での主な行先

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

※MAは重複を含めた回答総数

※5.0%未満は、ラベル非表示

※無回答は非表示

(5) 買い物先への移動手段

- 買い物先への主な移動手段では、「自家用車（自分で運転）」が85.9%（773人）で最も多くなっています。鉄道・バス、タクシー、原付・バイクの利用はいずれも数%程度にとどまっています。
- 70歳以上の移動手段は、全体と同じく自家用車で移動が多いものの、徒歩や自転車での移動が増えています。

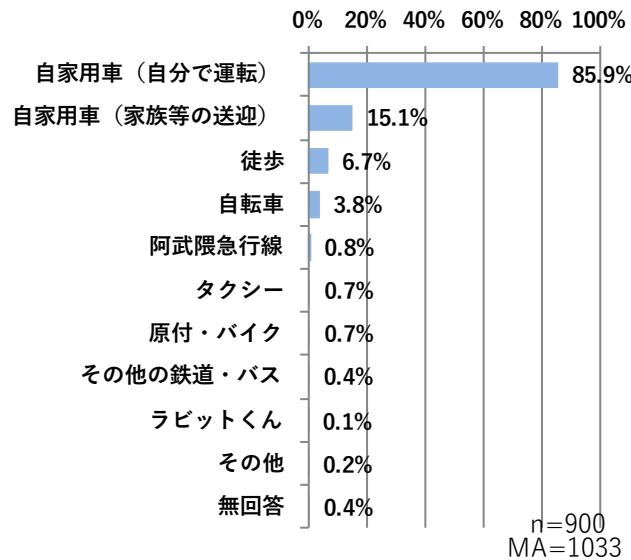


図 買い物先への主な移動手段

出典：住民アンケート調査
 ※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ
 ※MAは重複を含めた回答総数

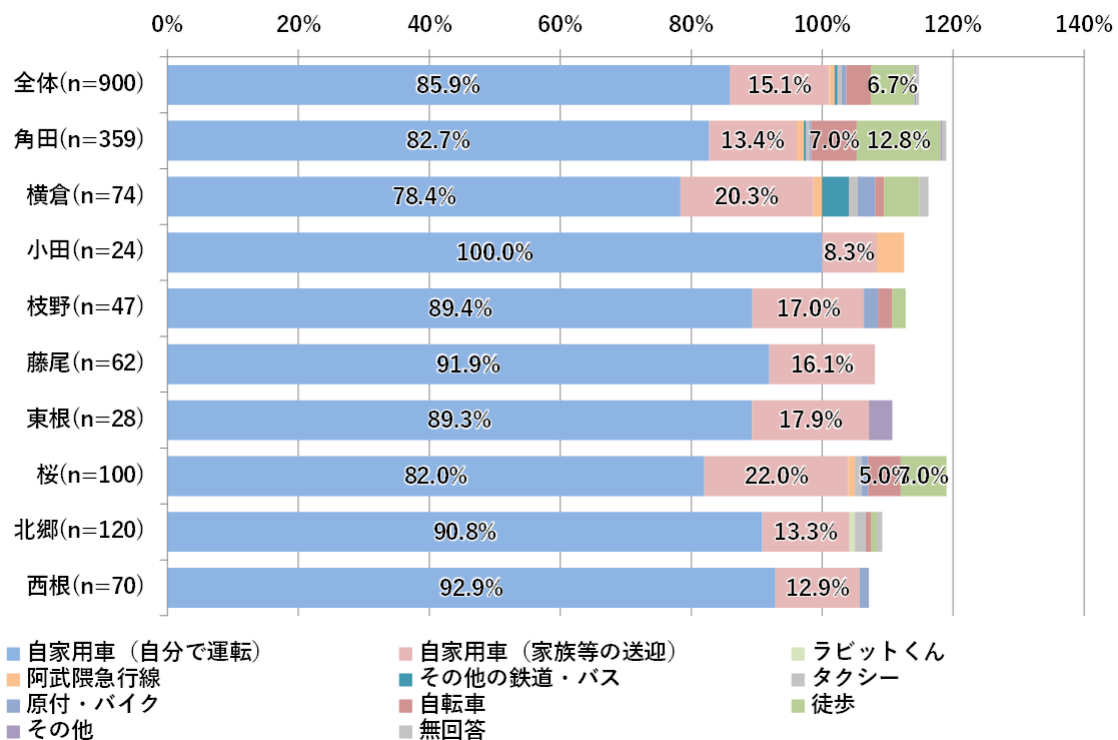


図 地区毎の買い物先への主な移動手段

出典：住民アンケート調査
 ※日々の買い物を目的として「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

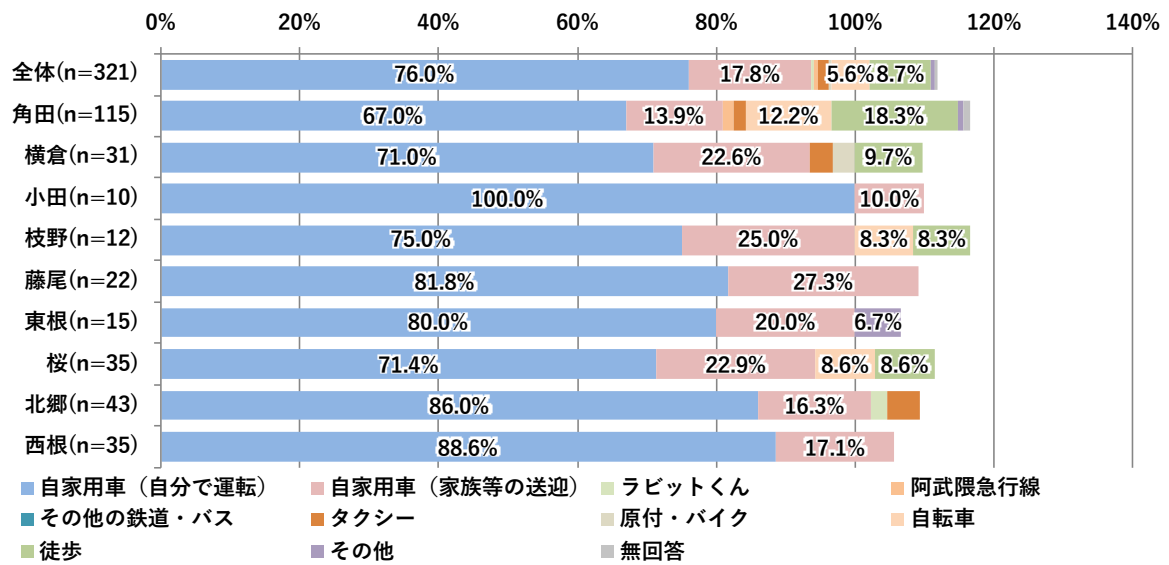


図 地区別買い物先への主な移動手段（70歳以上）

出典：住民アンケート調査

※日々の買い物を目的として「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

(6) 買い物外出時の出発時間と帰宅時間

- 買い物外出時の出発時間帯では、「10：00～11：00」が29.2%（263人）と最も高く、次いで「9：00～10：00」が14.0%（126人）と続いています。
- 買い物外出後の帰宅時間帯では、「11:00～12:00」が19.1%（172人）と最も高く、次いで「12:00～13:00」が15.4%（139人）と続いています。

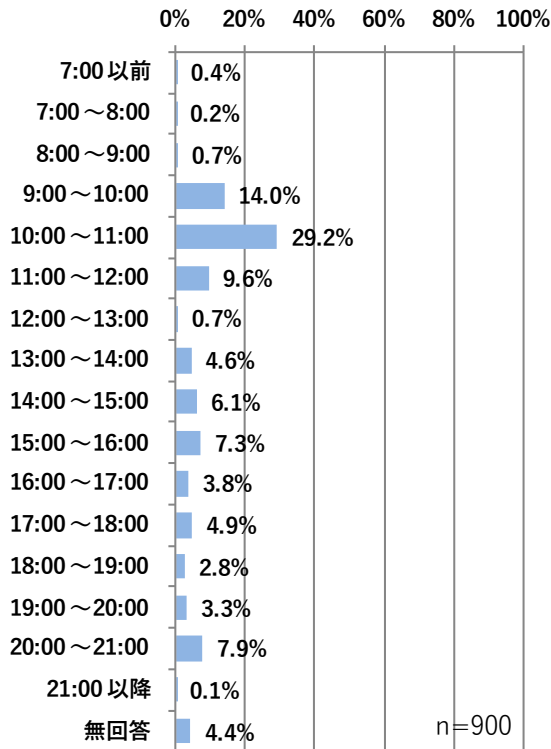


図 買い物外出時の出発時間

出典：住民アンケート調査
 ※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

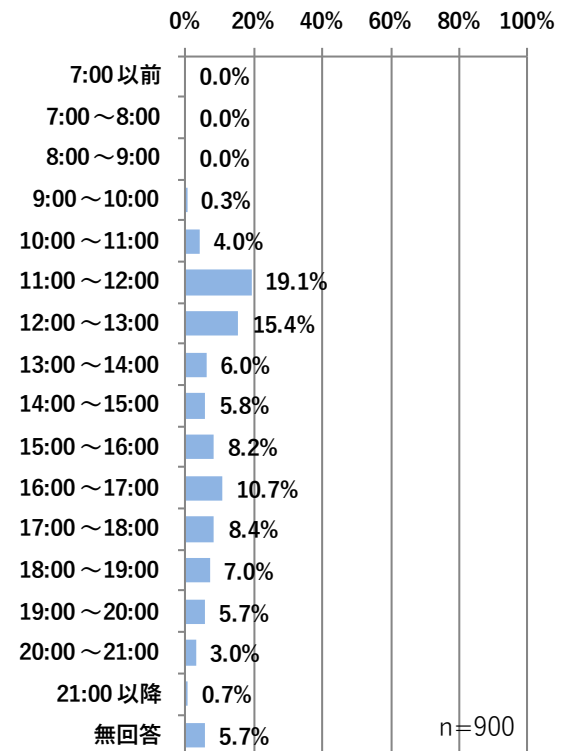


図 買い物外出時の帰宅時間

出典：住民アンケート調査
 ※日々の買い物を目的として「外出している」と回答した方のみ

(7) 買い物支援サービスの利用有無とサービス内容

- 買い物支援サービスを「利用している」と回答しているのは、4.9% (48人)でした。
- このうちサービス内容については、「食品宅配サービス」が81.3% (39人)と最も高く、次いで「移動販売車」が6.3% (3人)と続いています。
- サービス名としては、「COOP 宅配」が81.3% (39人)と最も高く、次いで「ヨシケイ」が4.2% (2人)と続いています。

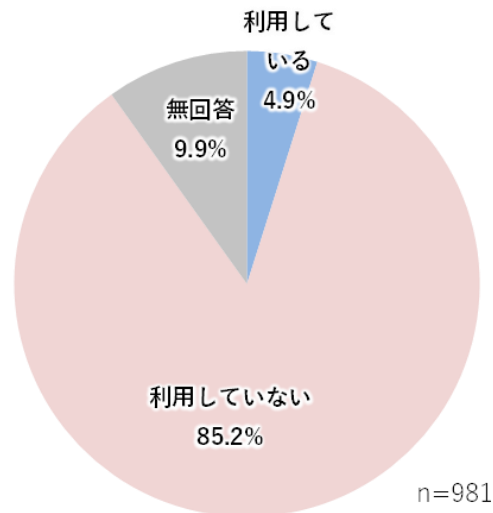


図 買い物支援サービスの利用状況

出典：住民アンケート調査

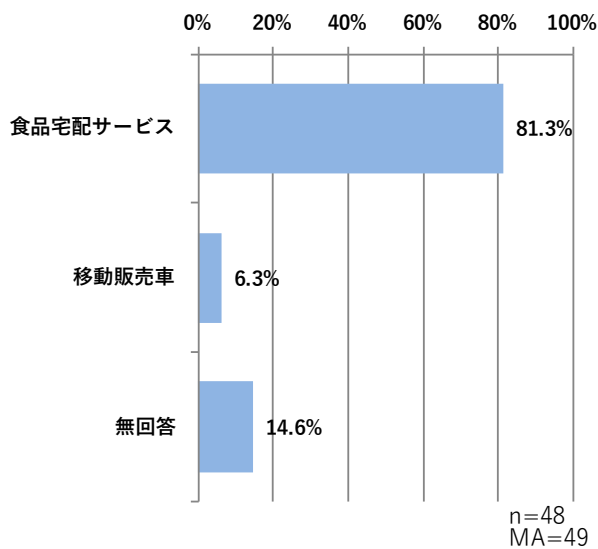


図 利用中のサービス内容（買い物支援）

出典：住民アンケート調査

※サービスを利用していると回答した方のみ
※MA は重複を含めた回答総数

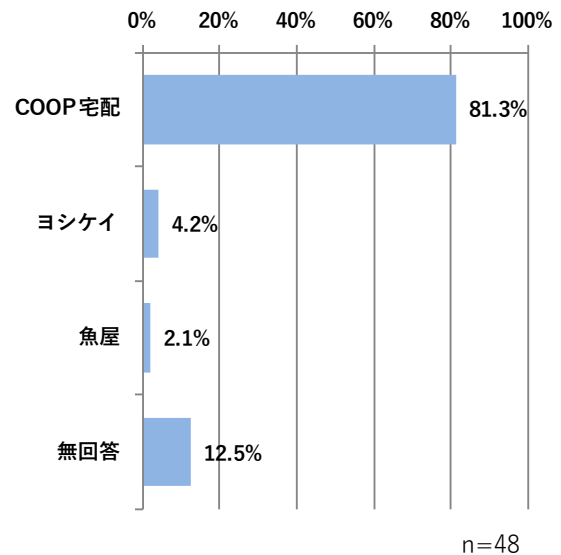


図 利用中の買い物支援サービス名

出典：住民アンケート調査

※サービスを利用していると回答した方のみ

2-1-3 定期的な通院について

(1) 定期的な通院の有無

○定期的に「通院している」と回答したのは65.0%（638人）でした。

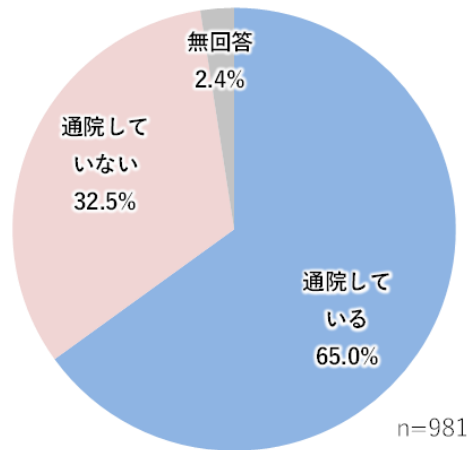


図 定期的な通院の有無

出典：住民アンケート調査

(2) 通院の頻度

○通院頻度は、全ての地区で「月に1日以下」が最も多く、次いで「月に数回」と続いています。

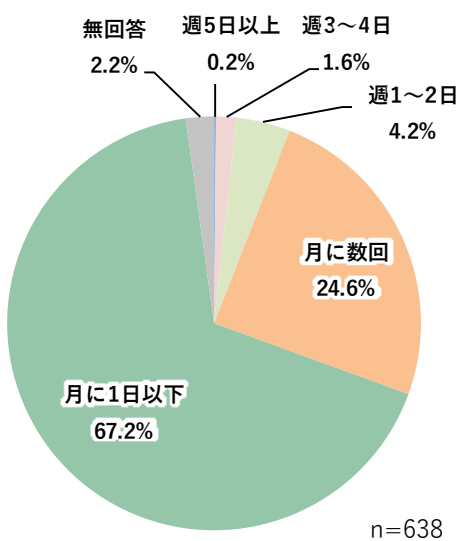


図 1 か月間における通院外出頻度

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答した方のみ

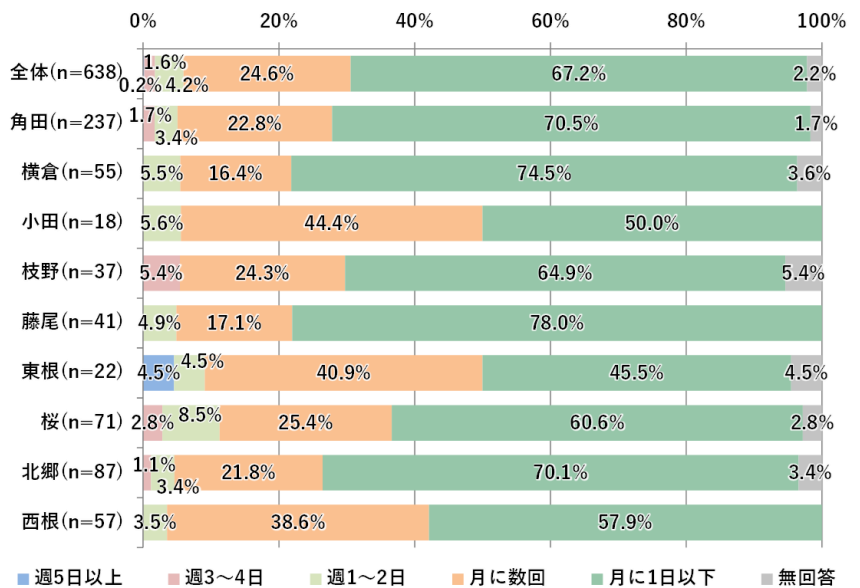


図 地区毎の1 か月間における通院外出頻度

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答した方のみ

(3) 通院先の医療機関名

○通院先について、全体では金上病院が最も多く、県南中核病院・名取医院・同済病院と続いています。多くの地区で金上病院が最も多いものの、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状況です。

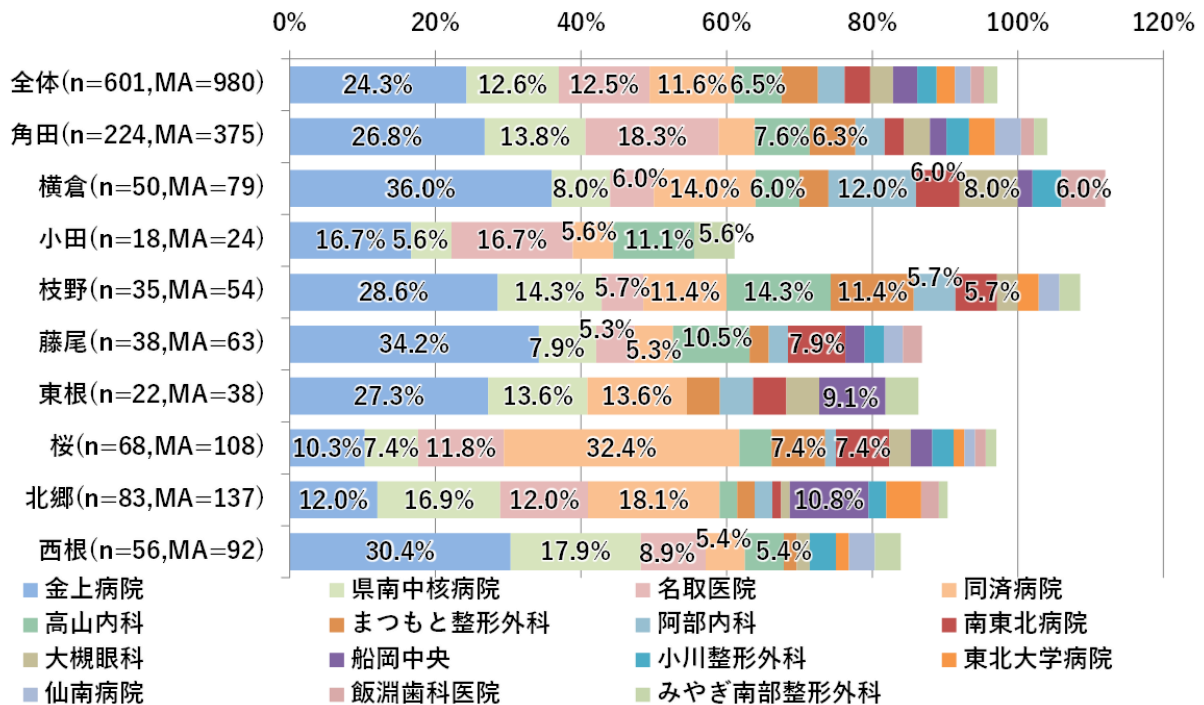


図 地区毎の通院の目的地

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答し、通院先名を回答している人のみ

※通院機会が最も多い、2番目に多いと回答した通院先を合算

※MAは重複を含めた回答総数

※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

(4) 通院先への移動手段

○通院先への移動手段では、「自家用車（自分で運転）」が78.2%（499人）と最も高く、次いで「自家用車（家族等の送迎）」が17.2%（110人）と続いています。

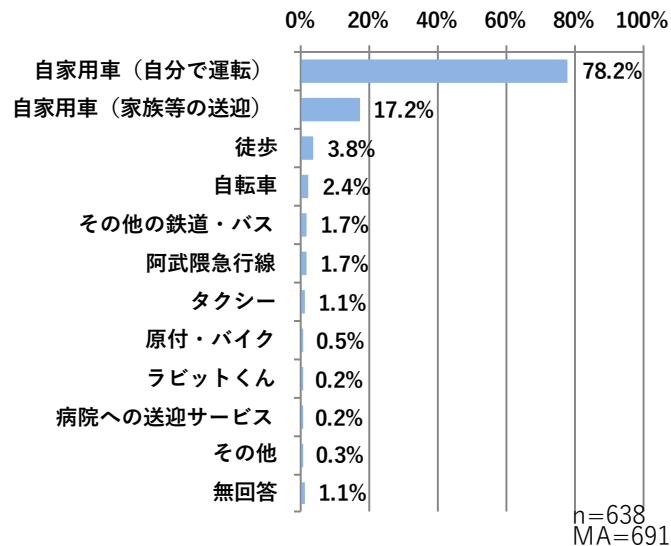


図 通院先への移動手段

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答した方のみ

※MAは重複を含めた回答総数

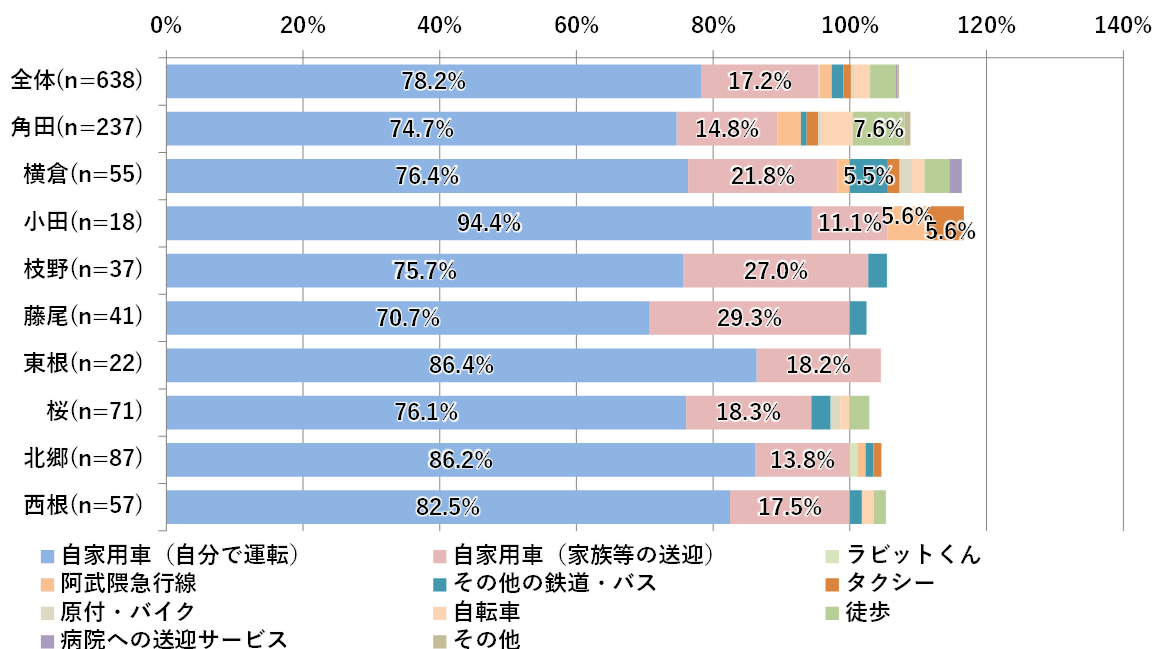


図 地区毎の通院先への移動手段

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答している人のみ

※通院機会が最も多いと回答した通院先への移動手段を合算

※MAは重複を含めた回答総数

※5.0%未満はラベル非表示※無回答は非表示

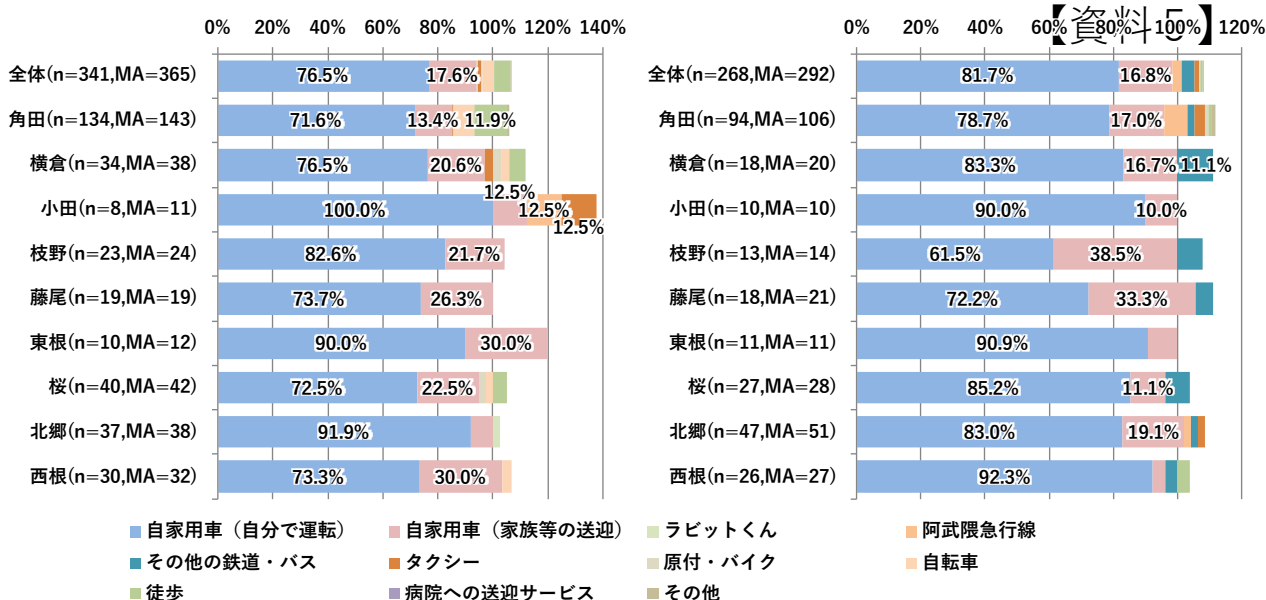


図 地区毎の市内の通院先への移動手段 (左) と市外の通院先への移動手段 (右)

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答した方のうち、通院先の市町村名を回答している人のみ

※通院機会が最も多いと回答した通院先への移動手段を合算

※MA は重複を含めた回答総数

※10.0%未满是ラベル非表示※無回答は非表示

- 70 歳以上の移動手段をみると、自分で運転する方が少なくなり、家族等の送迎が多くなっています。また自転車や徒歩で移動する方が全体より多くなっています。
- 市内の通院先は 8 割近くが自分の運転で通院しているものの、市外の通院先には家族等に送迎や、その他の鉄道・バスの利用が多くなる傾向があります。

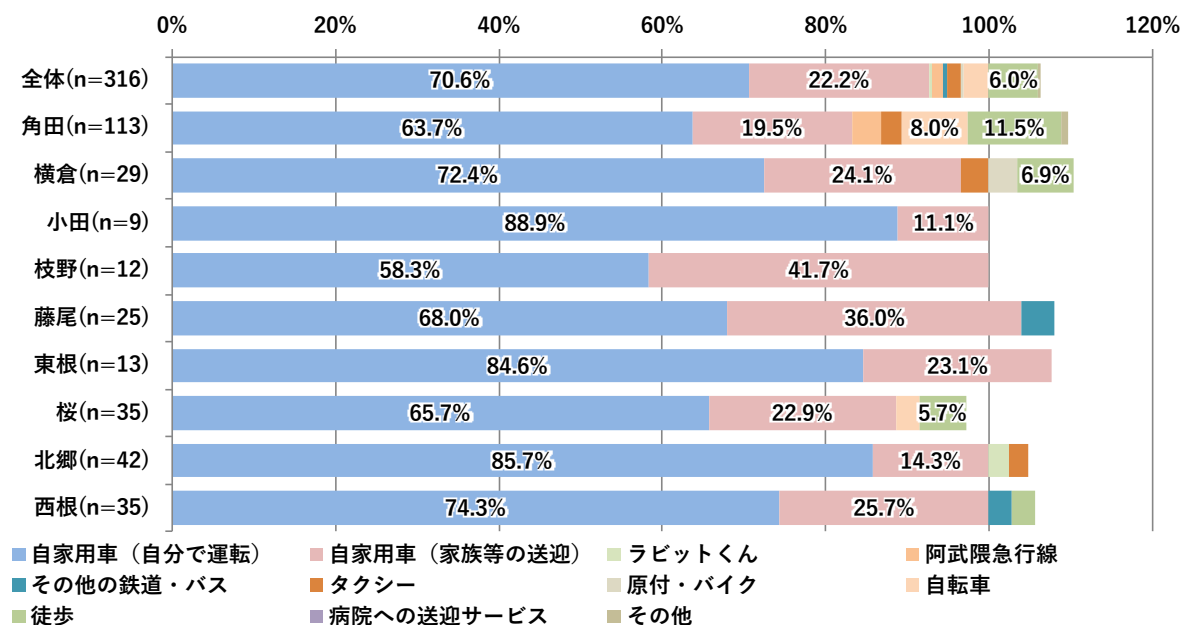


図 地区毎の通院先への移動手段 (70 歳以上)

出典：住民アンケート調査

※定期的に通院していると回答した方のうち、70 歳以上の人のみ

※通院機会が最も多いと回答した通院先への移動手段を合算

※MA は重複を含めた回答総数※5.0%未满是ラベル非表示

(5) 通院外出時の出発時間と帰宅時間

- 通院時の出発時間帯では、「8:00～9:00」が29.3%（187人）と最も高く、次いで「9:00～10:00」が25.1%（160人）と続いています。通院している方の8割以上が午前中に自宅を出発していることが確認できます。
- 一方で帰宅時間帯では、「11:00～12:00」が24.3%（155人）と最も高く、次いで「12:00～13:00」が19.3%（123人）と続いています。12時までの回答が4割以上ある一方で、14時以降の回答も2割以上確認できます。

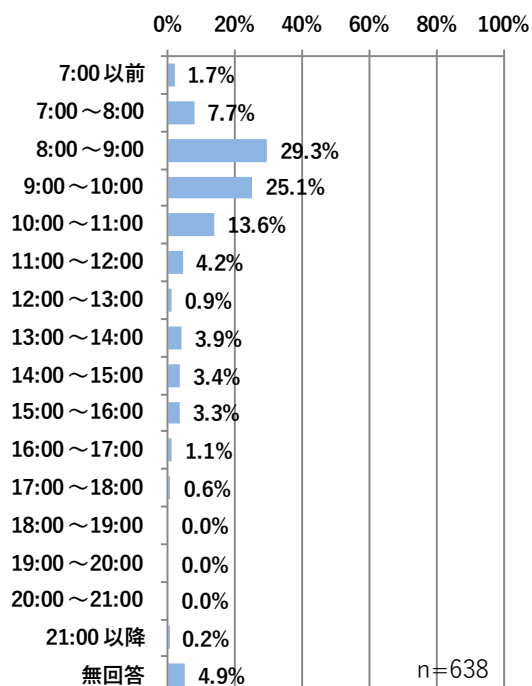


図 通院先へのお出発時間

出典：住民アンケート調査
※定期的に通院していると回答した方のみ

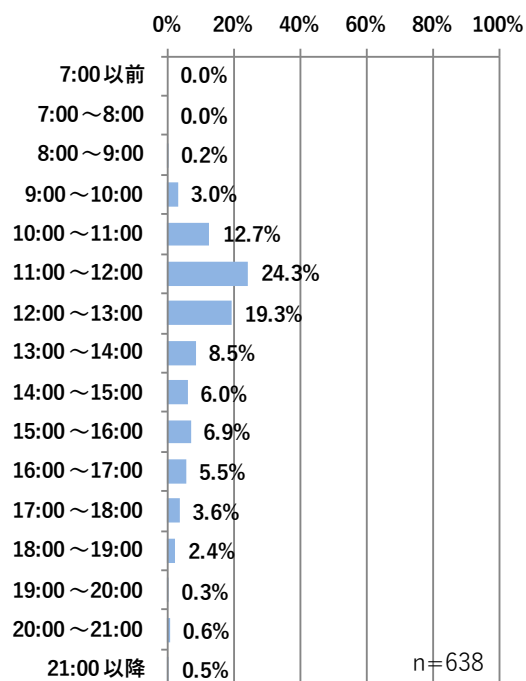


図 通院先からの帰宅時間

出典：住民アンケート調査
※定期的に通院していると回答した方のみ

(6) 往診等の支援サービスの利用有無とサービス内容

○往診サービスを「利用している」と回答したのは0.6%（6人）でした。

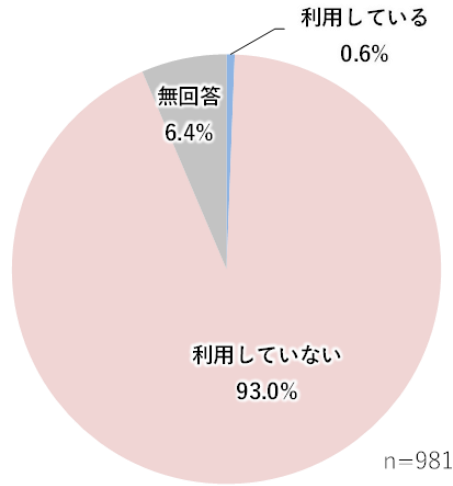


図 往診サービスの利用状況

出典：住民アンケート調査

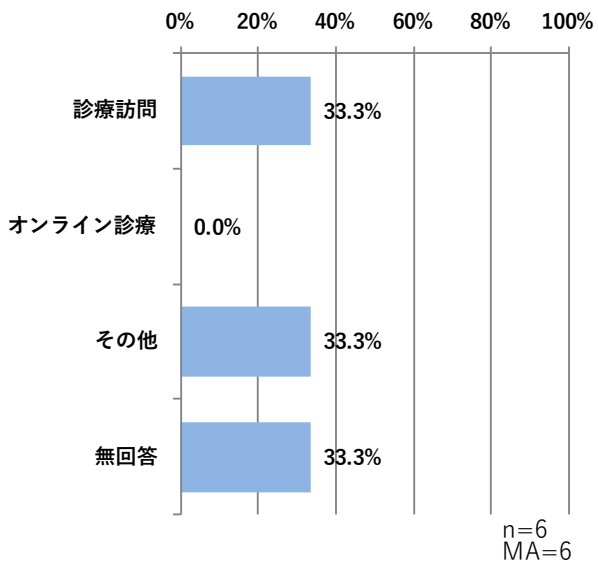


図 利用中のサービス内容

出典：住民アンケート調査

※サービスを利用していると回答した方のみ

※MAは重複を含めた回答総数

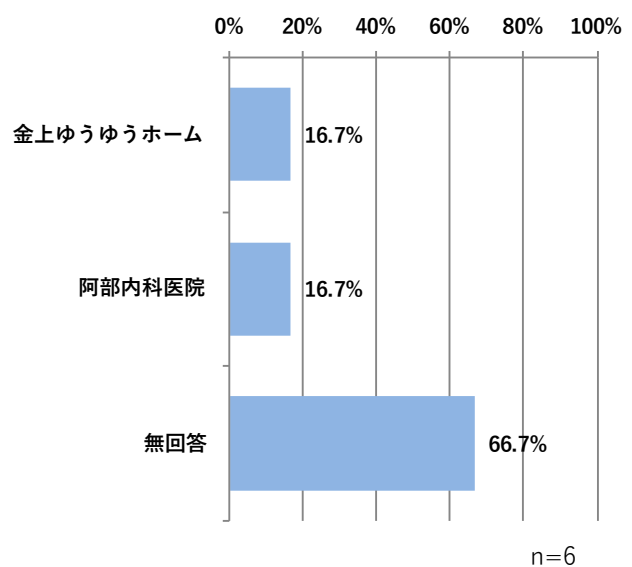


図 利用中の医療機関・サービス名

出典：住民アンケート調査

※サービスを利用していると回答した方のみ

※MAは重複を含めた回答総数

2-1-4 ラビットくんについて

(1) ラビットくんの運行概要に対する認知度

○全体から無回答を除いた93.9%のうち、57.4%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」または「登録している」といった認知している層は42.6%に留まっています。

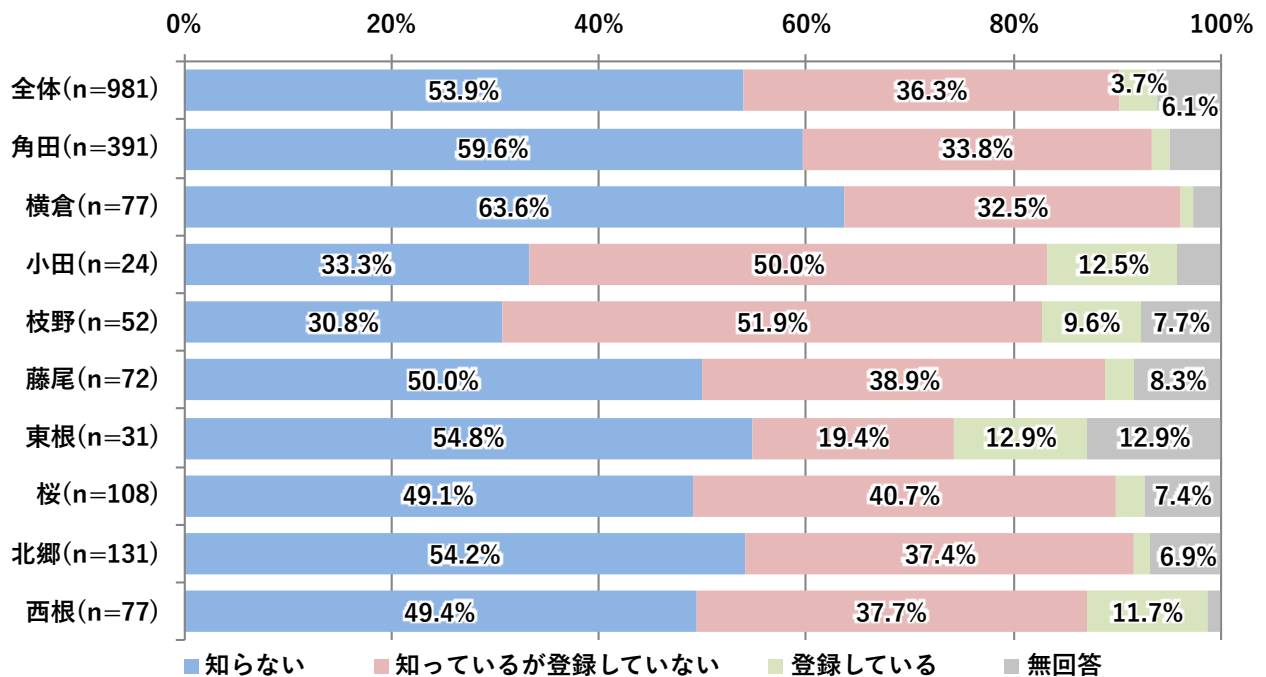


図 地区毎のラビットくんの運行概要に対する認知度

出典：住民アンケート調査

(2) ラビットくんを利用しない理由

- ラビットくんを利用しない理由では、「自家用車の方が便利」が77.9%（707人）と最も高く、次いで「運行情報を知らない」が21.5%（195人）と続いています。
- このうち、「運行情報を知らない」と回答した方の免許保有状況をみますと、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割となっています。

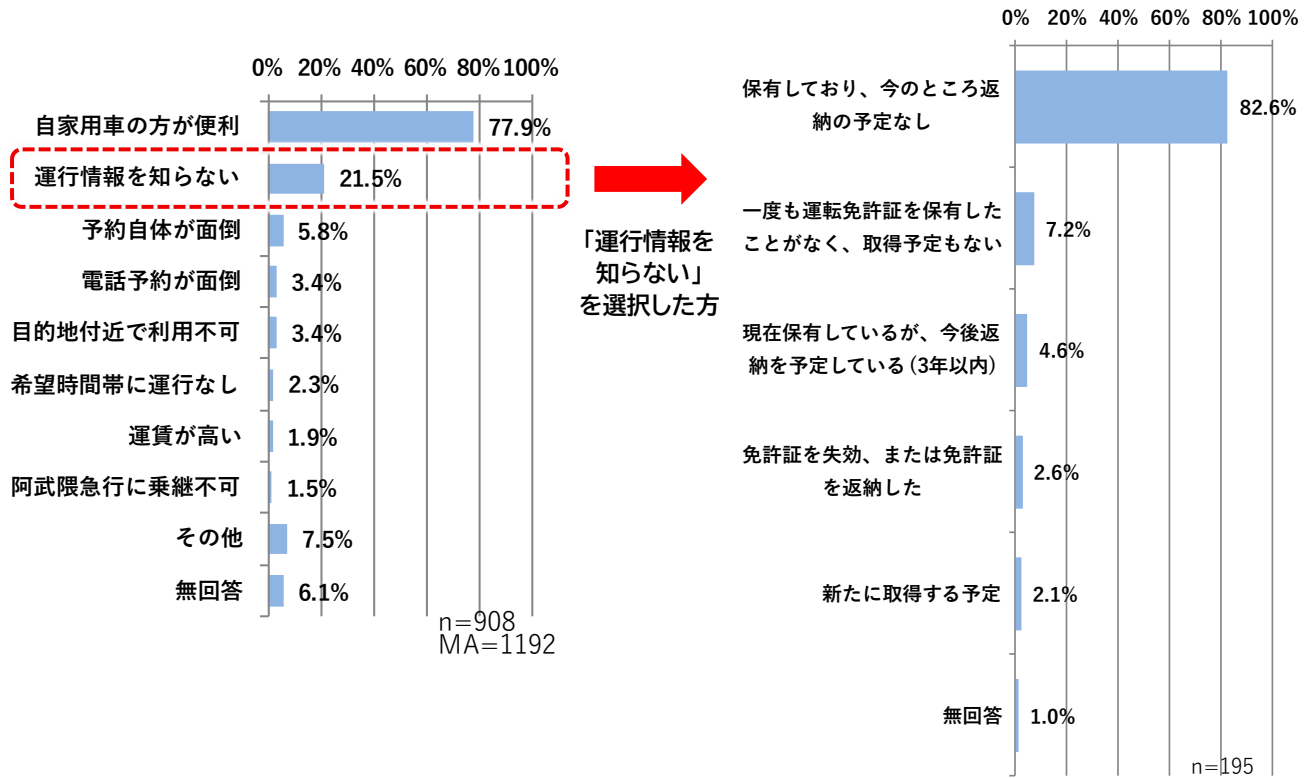


図 ラビットくんを利用しない理由

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

図 免許保有状況
(ラビットくんの運行情報を知らない方)

出典：住民アンケート調査

2-1-5 阿武隈急行線について

(1) 直近3か月以内における阿武隈急行線の利用有無

- 直近3か月で1回以上利用しているのは全体の2割でした。
- 地区別で3か月以内に1回以上利用している割合をみると、小田地区で4割を超えているものの、藤尾、東根そして西根地区では1割にも満たない状況です。

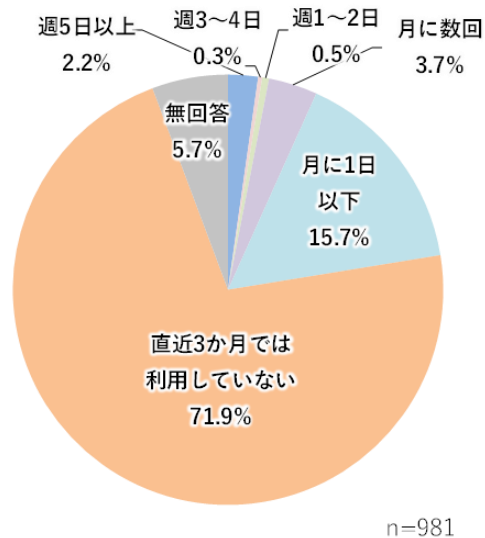


図 阿武隈急行線の直近3か月の利用頻度

出典：住民アンケート調査

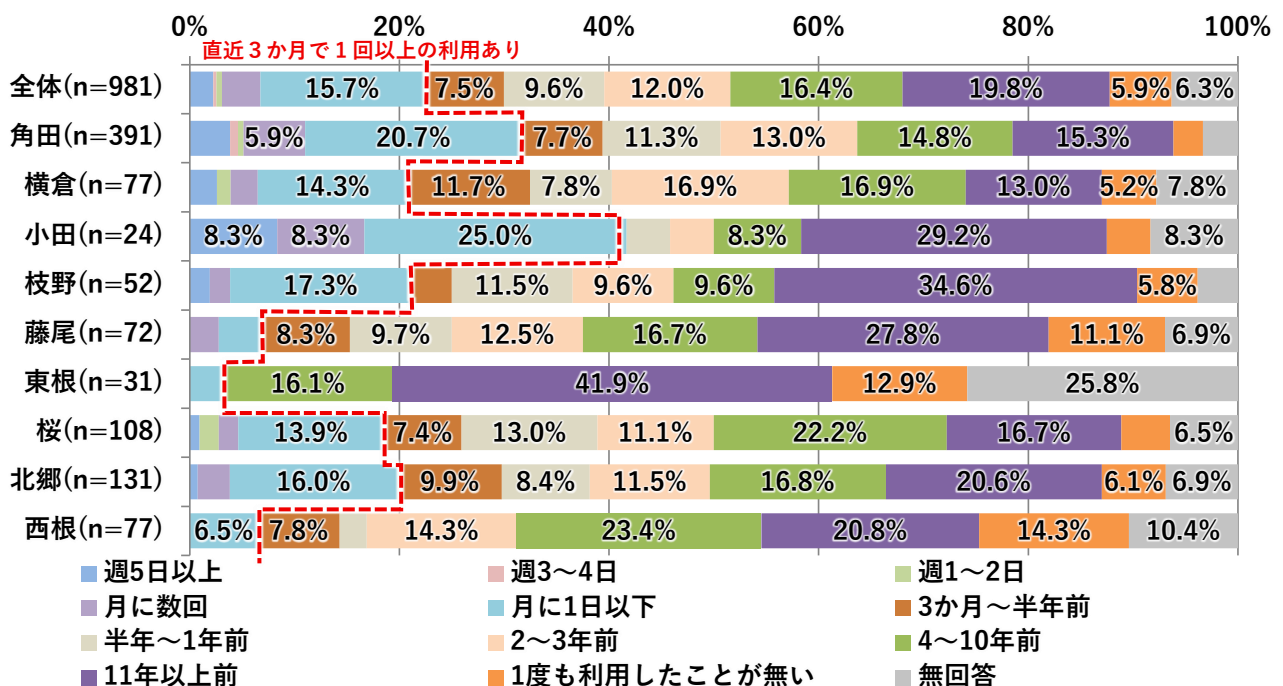


図 地区毎の阿武隈急行線の直近3か月の利用頻度と最後に利用したタイミング

出典：住民アンケート調査

※5.0%未満はラベル非表示

(2) 阿武隈急行線を利用する際の移動目的

○阿武隈急行線の主な利用目的では、「観光・レジャー」が35.0%（77人）と最も高く、次いで「買い物」が31.4%（69人）と続いています。

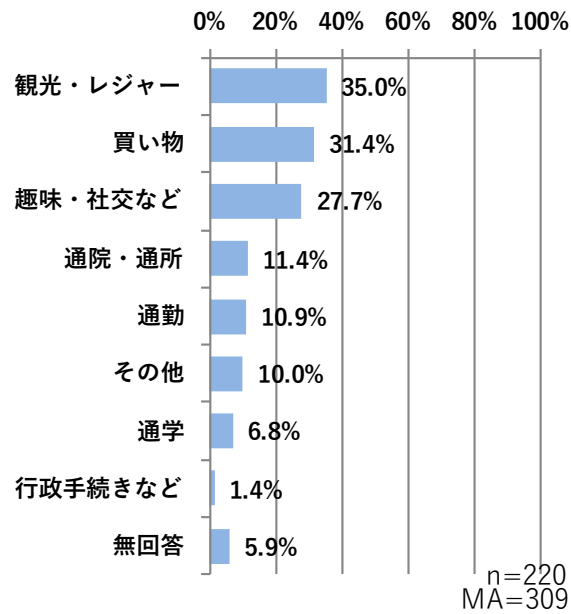


図 阿武隈急行線の主な利用目的

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

(3) 阿武隈急行線で主に利用する乗車駅と降車駅、片道・往復利用状況

- 乗車駅の76.8% (169人)が「角田駅」と最も高く、次いで「岡駅」が10.0% (22人)と続いています。
- 降車駅では「槻木駅」が37.3% (82人)と最も高く、次いで「仙台駅」が33.2% (73人)と続いています。
- 片道・往復利用では、「往復で利用している」は43.6% (96人)であり、「往復で利用していない」が26.8% (59人)と続いています。

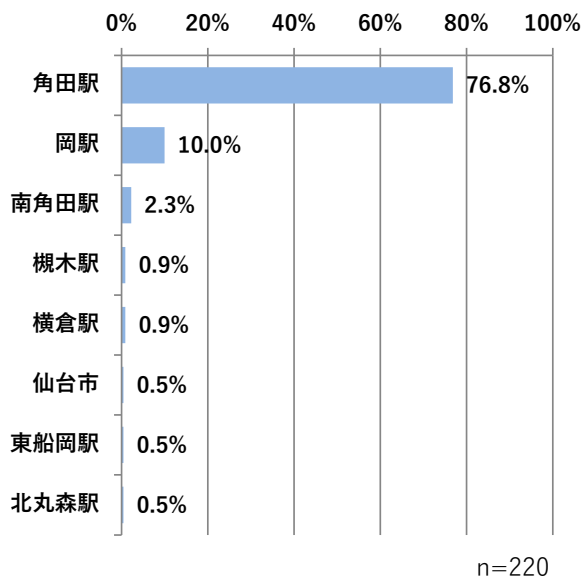


図 よく使う乗車駅

出典：住民アンケート調査

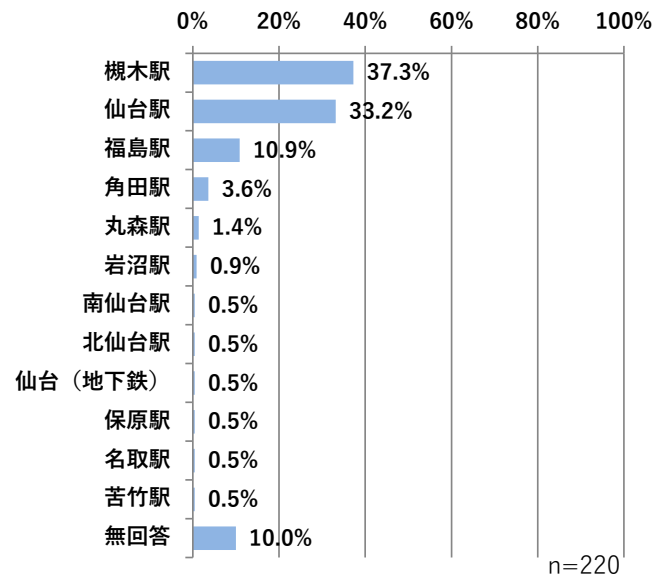


図 よく使う降車駅

出典：住民アンケート調査

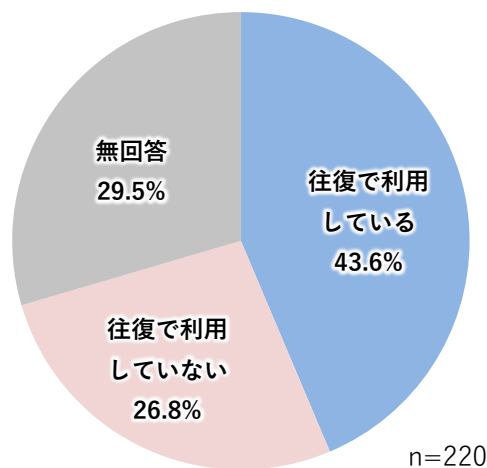


図 阿武隈急行線の片道・往復利用状況

出典：住民アンケート調査

(4) 阿武隈急行線を利用する理由

○阿武隈急行線を利用する理由では、「時間どおりに着く」が38.6%（85人）と最も高く、次いで「安全・楽に移動できる」が35.5%（78人）と続いています。

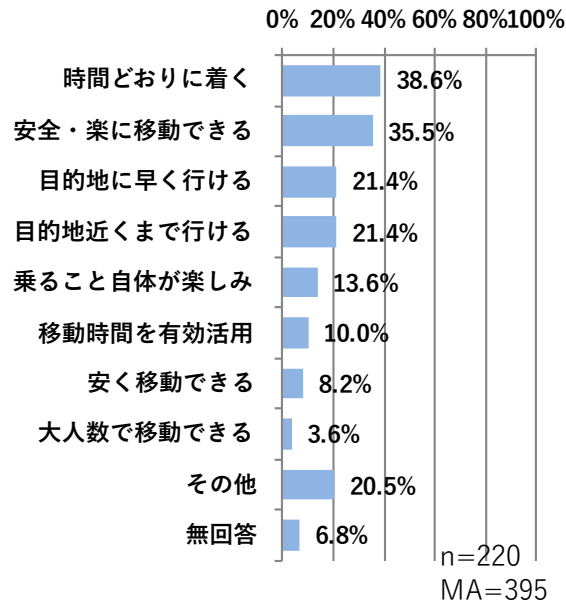


図 阿武隈急行線を利用する理由

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

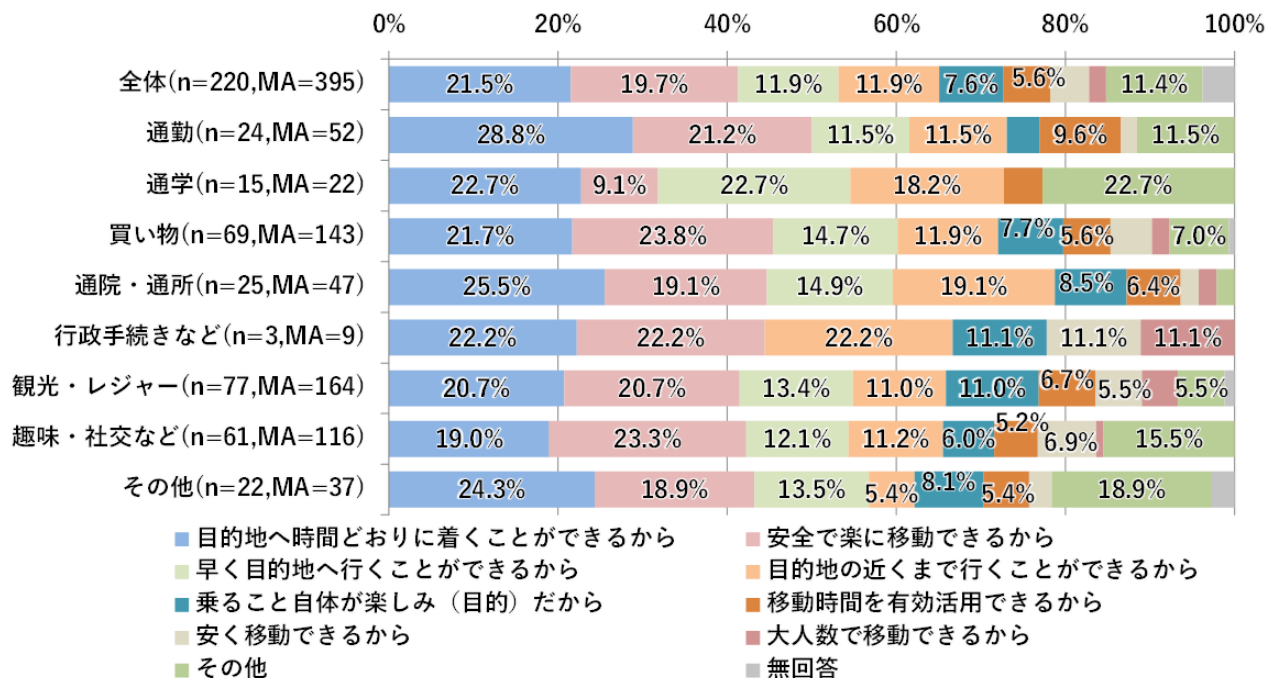


図 利用目的毎の阿武隈急行線を利用する理由

出典：住民アンケート調査
※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
※回答件数（MA値）に対する割合を100分比のグラフで表示している
※5.0%未満はラベル非表示

(5) 阿武隈急行線を利用しない理由

- 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ます。
- 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、「家から駅までが遠い」「運賃の負担が大きい」「運行時間が合わない」など利便性が低いことが理由として挙げられています。

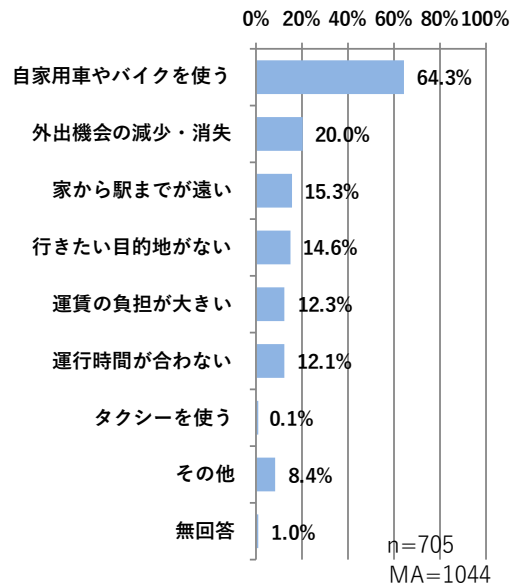


図 阿武隈急行線を利用しない理由

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

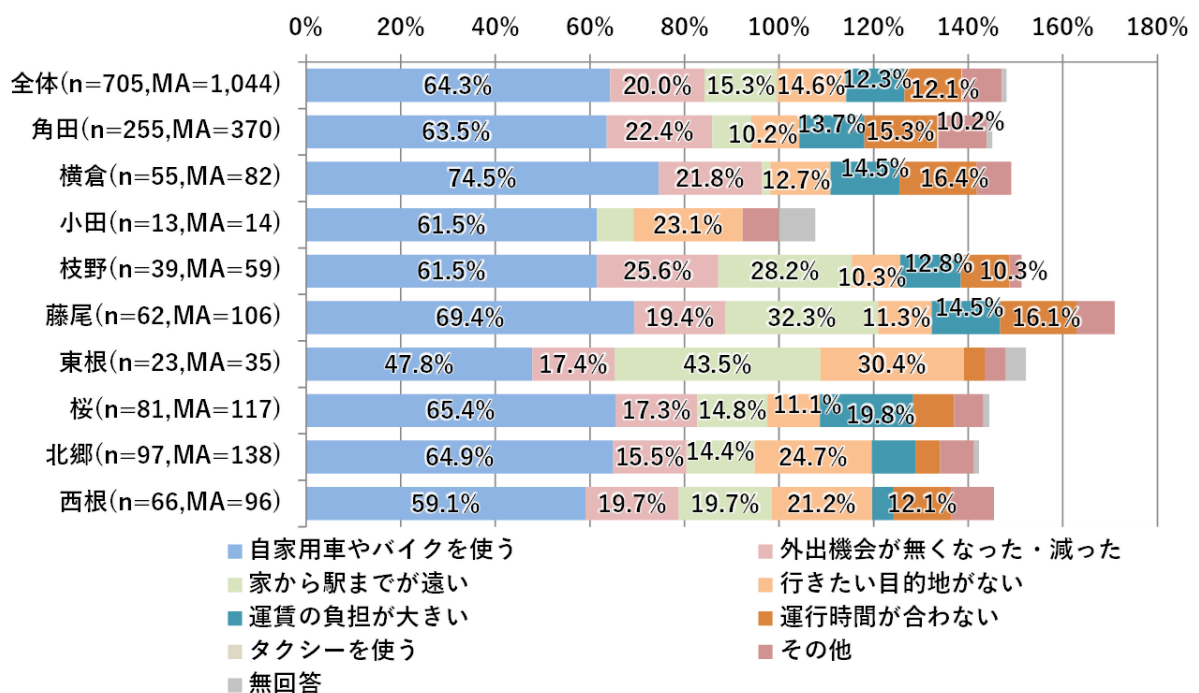


図 地区毎の阿武隈急行線を利用しない理由

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数
※10.0%未満はラベル非表示

(6) 阿武隈急行線があることによる生活・地域経済への影響

- 全体の約4割が「影響がある」と回答したものの、東根、西根地区では2割以下となっています。
- 具体的な影響としては、「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ます。

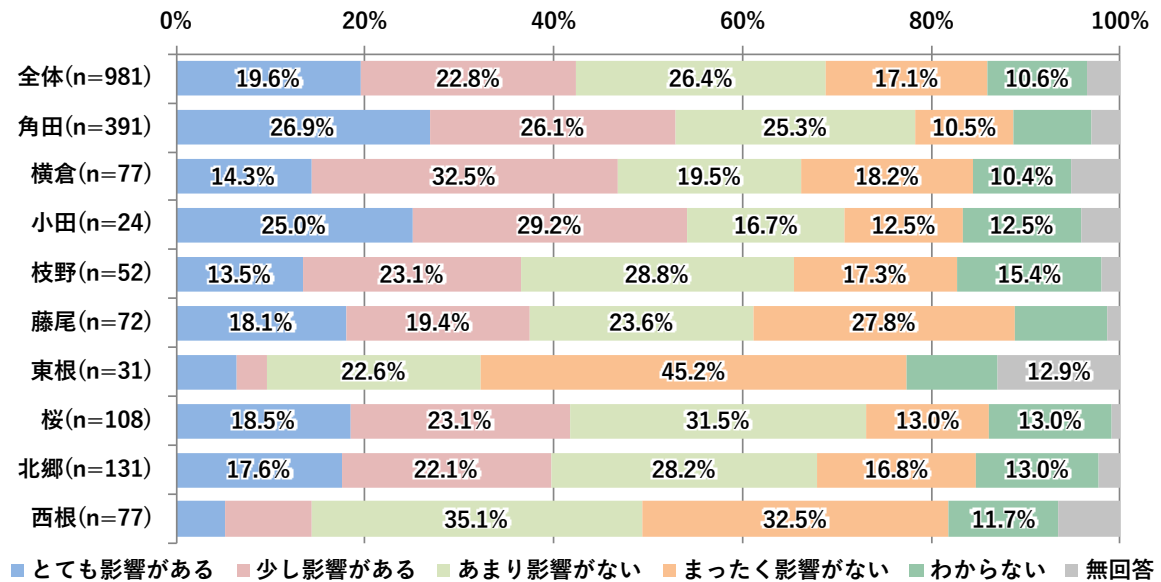


図 地区毎の阿武隈急行線の生活・地域経済への影響

出典：住民アンケート調査
※10.0%未満はラベル非表示

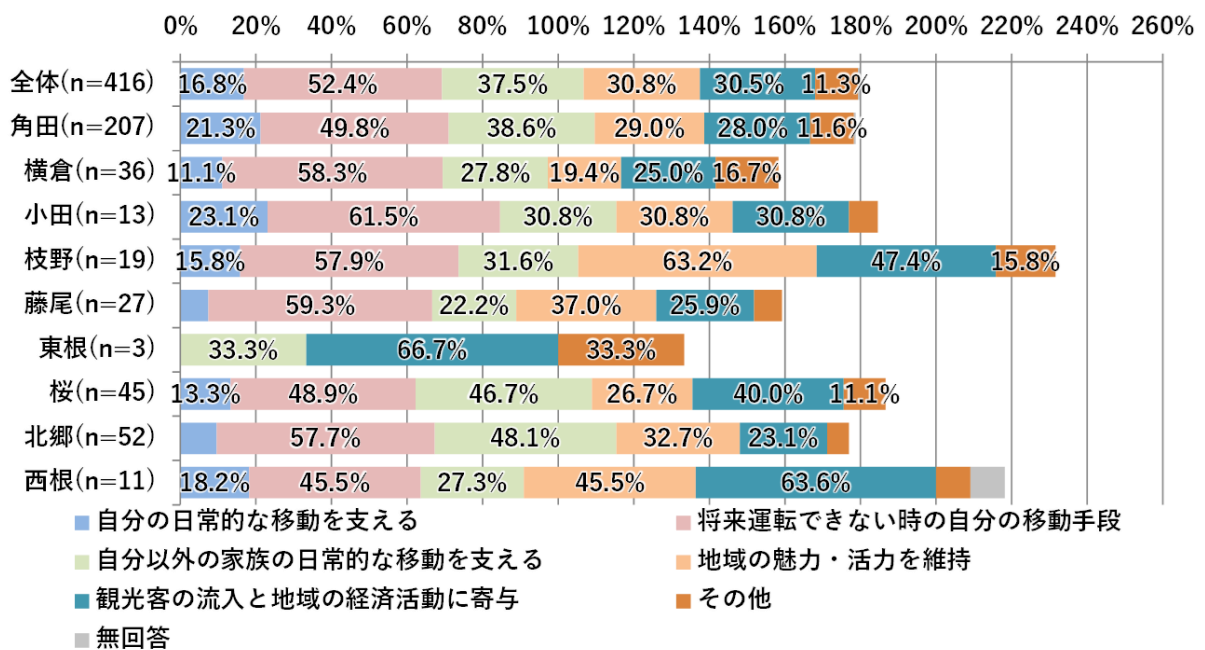


図 地区毎の阿武隈急行線の生活・地域経済への具体的な影響

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数
※10.0%未満はラベル非表示

2-1-6 市内（まちなか）循環バスについて

(1) 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は、全体の55.6%が「希望なし・利用しない」と回答している一方、「週2回以上」との回答が20.2%あるほか、何らかの運行希望があるという回答の割合は全体の36.9%でした。

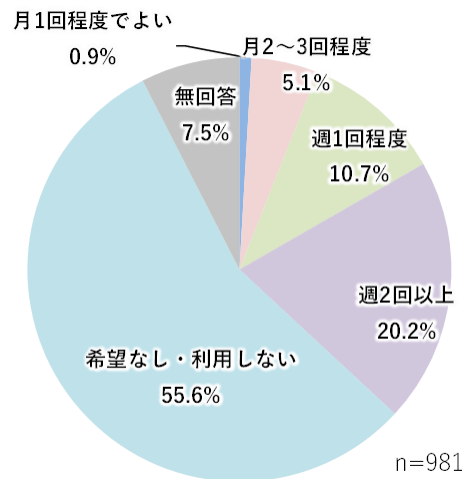
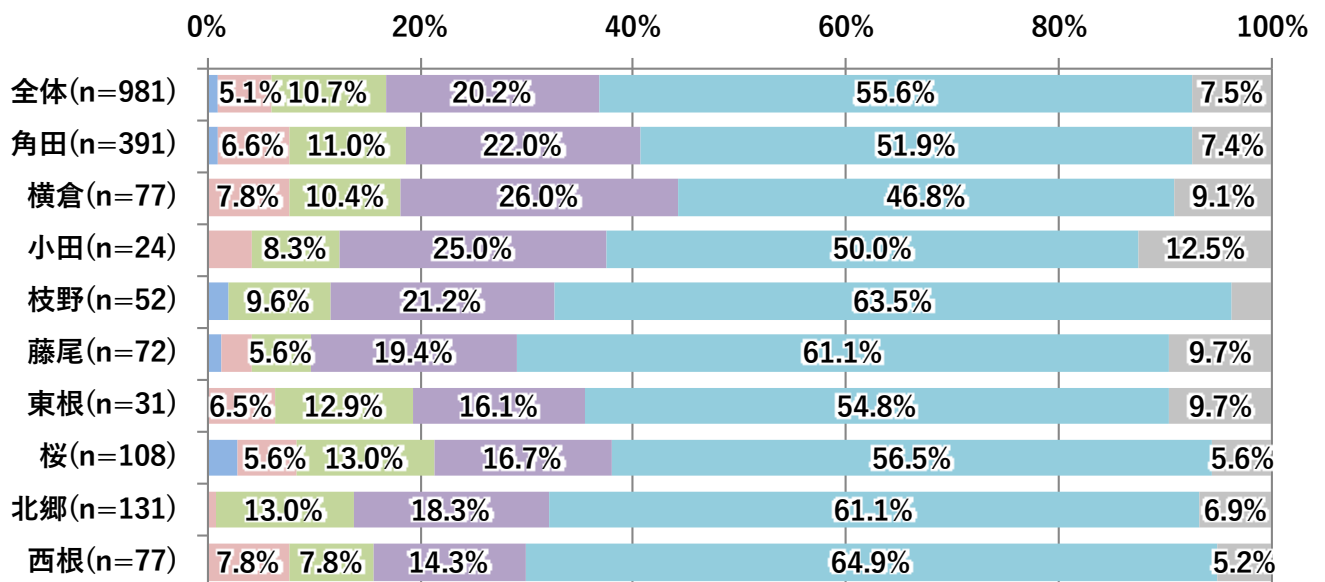


図 希望する市内循環バスの運行頻度

出典：住民アンケート調査



■ 月1回程度でよい ■ 月2～3回程度 ■ 週1回程度 ■ 週2回以上 ■ 希望なし・利用しない ■ 無回答

図 地区毎の希望する市内循環バスの運行頻度

出典：住民アンケート調査
※5.0%未満はラベル非表示

(2) 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、どの地区においても試験運行中のものと同様の10～14時台の運行時間を希望する割合が高い状況です。
- 朝・夕方・夜間については地区別に傾向が異なり、朝の希望は角田、小田、藤尾、東根で多く、夕方の希望は角田、小田、枝野、藤尾で、夜間の希望は角田、横倉、藤尾で、それぞれ多い状況でした。

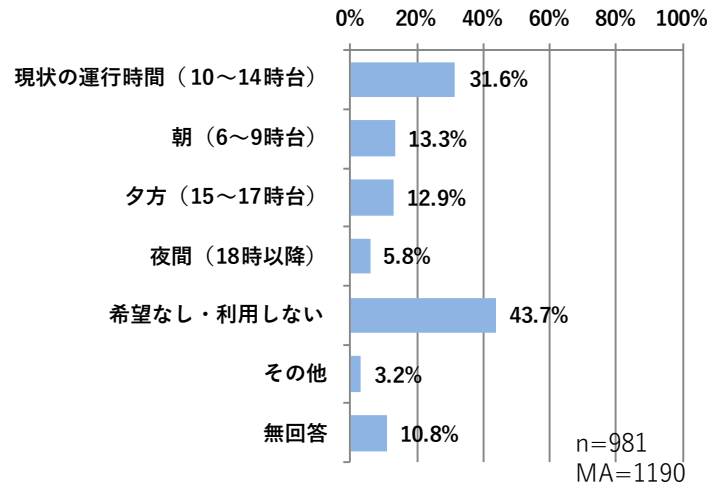


図 希望する市内循環バスの運行時間帯

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

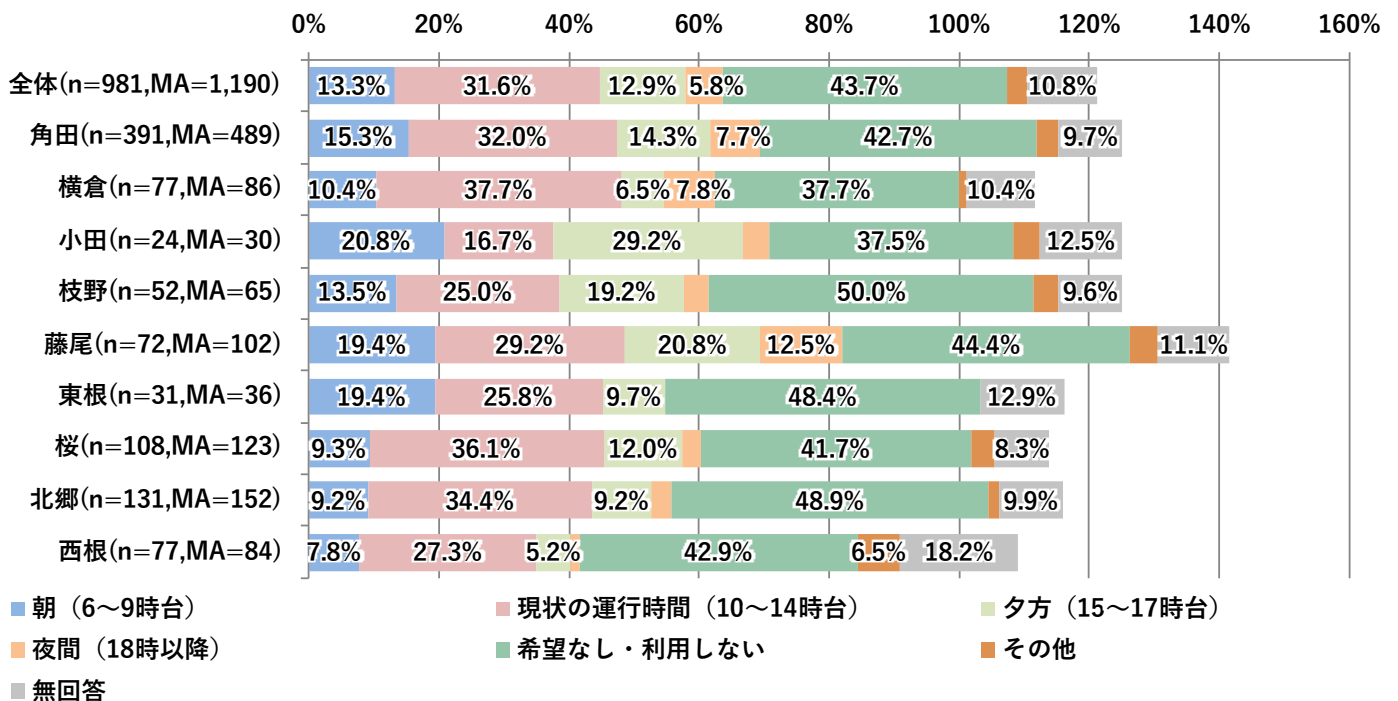


図 地区毎の希望する市内循環バスの運行時間帯

出典：住民アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数
※5.0%未満はラベル非表示

(3) 経由してほしい施設・目的地

- 経由してほしい施設・目的地としては、ヨークベニマルが56件と多く、次いで市役所が43件、角田駅が25件、道の駅かくだ・総合保健福祉センターが22件と続いています。
- また、全体的に医療機関への経由希望が少ない傾向がみられます。

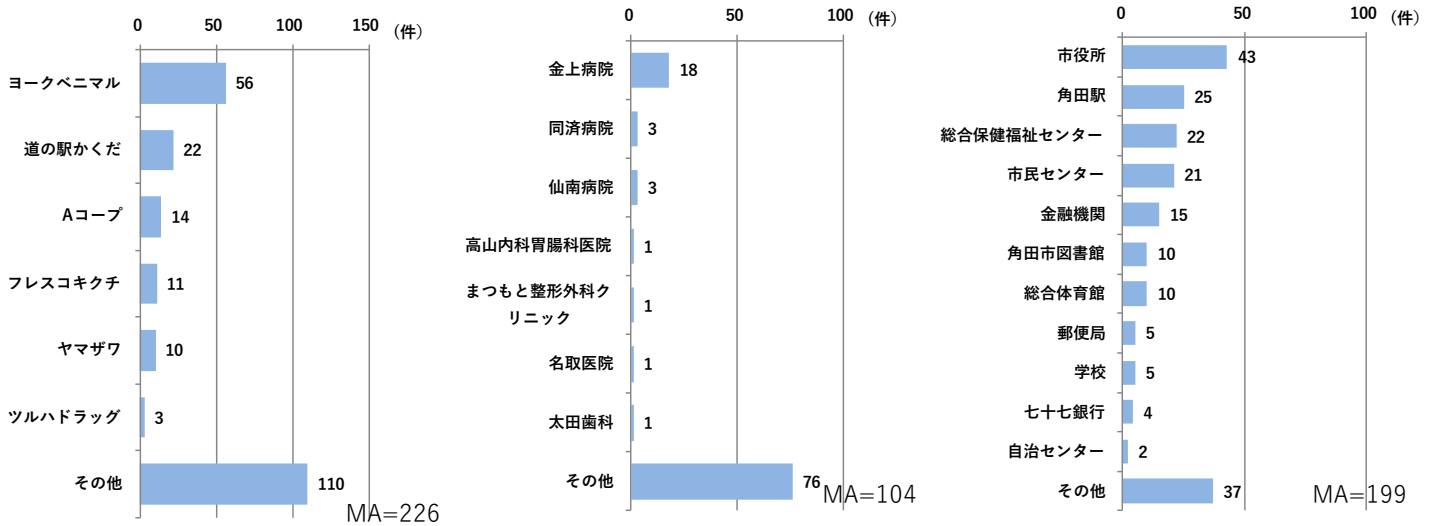


図 経由してほしい具体的な施設・目的地

出典：住民アンケート調査

n=981

(4) 上記の条件で利用したい曜日

- 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・その他の目的いずれの場合においても「決まっていない」が最も高くなっていますが、曜日間で比較すれば金土日がやや高い傾向にあります。

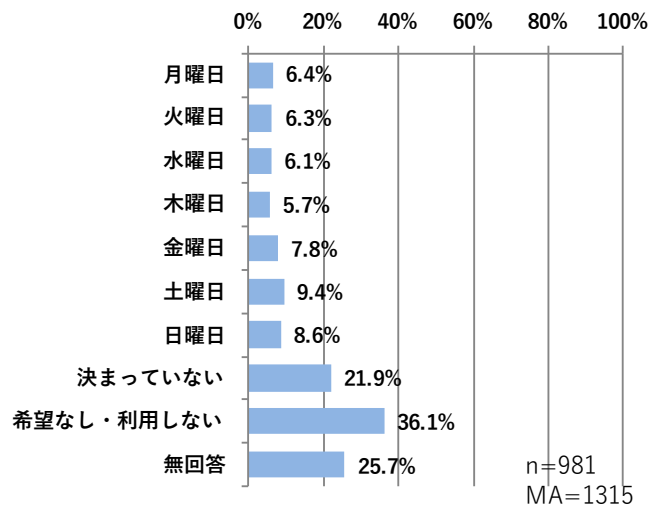


図 希望する利用曜日

出典：住民アンケート調査

※MA は重複を含めた回答総数

2-2 令和7年度ラビットくん利用者アンケート調査

2-2-1 調査概要

○ラビットくん利用者アンケートの実施概要は、以下のとおりです。

表 ラビットくん利用者アンケート調査の実施概要

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
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	
配布票数	417票	201票
回収票数	265票（回収率：63.5%）	99票（回収率：49.3%）
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ラビットくんの利用実態 ラビットくんの改善要望 市内循環バスの利用状況と、今後の利用意向 回答者の基本属性 	<ul style="list-style-type: none"> 利用していたころの利用実態 ラビットくんの今後の利用意向 市内循環バスの利用状況と、今後の利用意向 回答者の基本属性

2-2-2 ラビットくんへの改善要望について

- ラビットくんへの改善要望では、すべての地区で「休日運行してほしい」が最も高く、次いで「時間帯や本数を増やしてほしい」が高くなっています。
- 外出目的別でも、すべての項目で「休日運行してほしい」が最も高い状況です。ただし、まちなかエリアや北東エリアでは、「時間帯や本数を増やしてほしい」が多い傾向にあります。

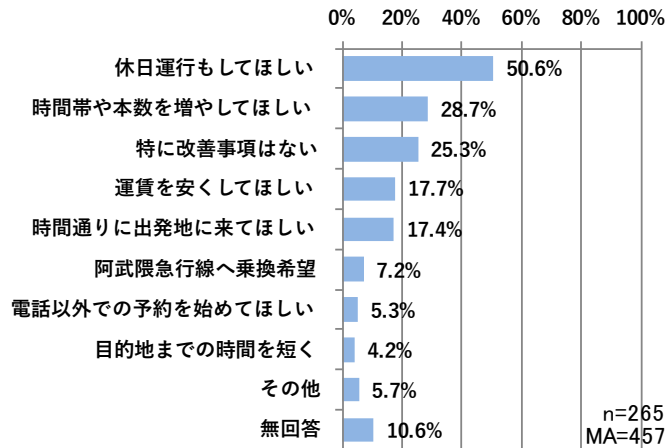


図 ラビットくんへの改善要望

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※MA は重複を含めた回答総数

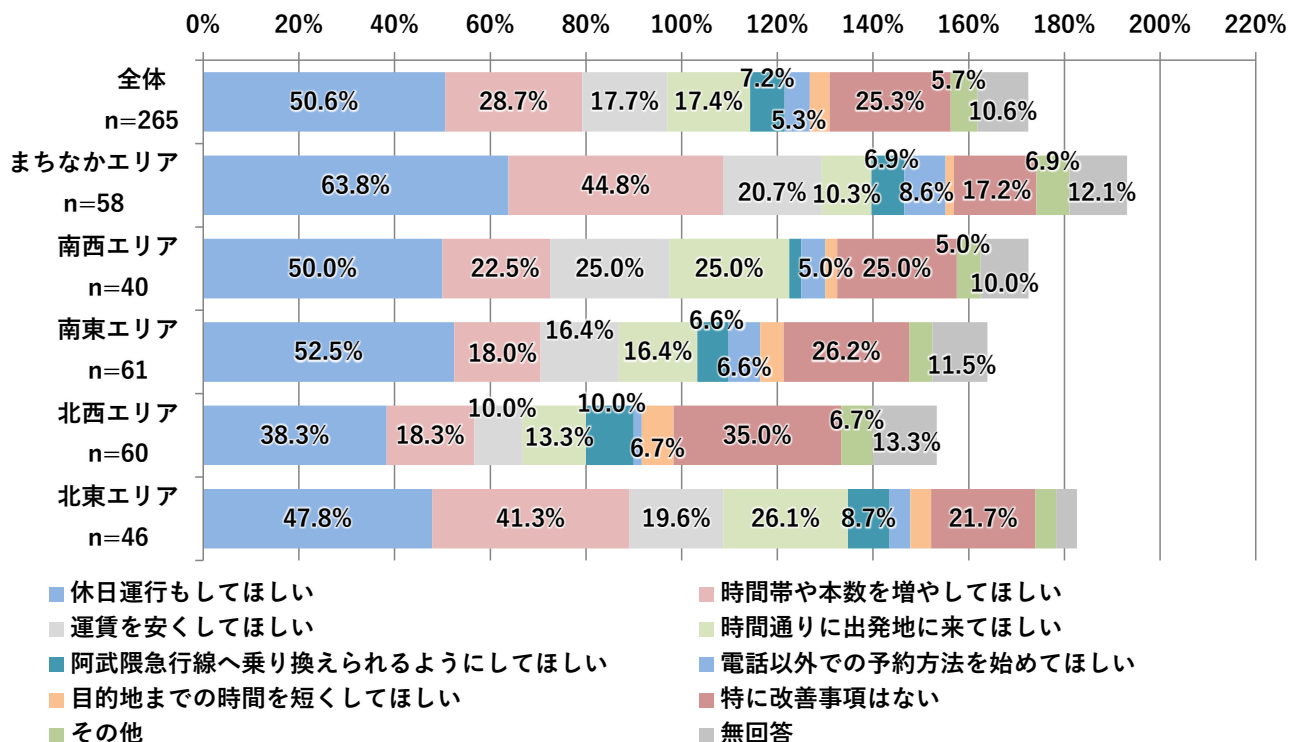


図 運行エリア毎のラビットくんへの改善要望

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※無回答は集計から除外

※MA は重複を含めた回答総数

※5.0%未満はラベル非表示

【資料5】

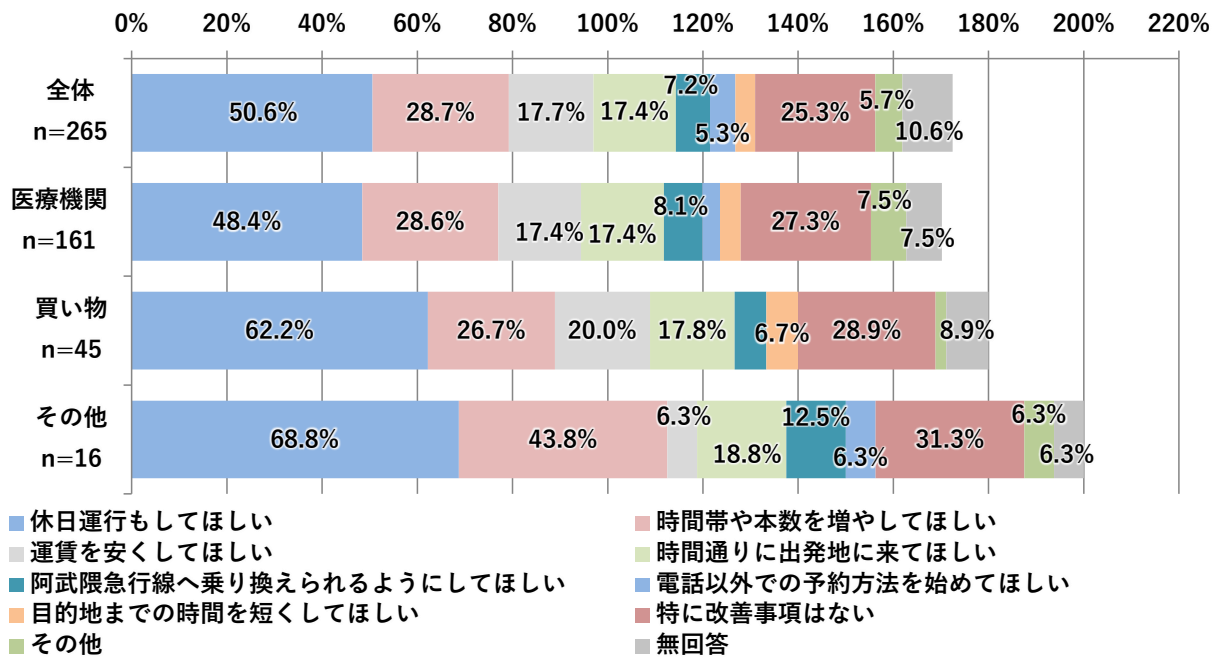


図 外出目的毎のラビットくんへの改善要望

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※無回答は集計から除外

※最もよく行く目的地のみ集計

※MAは重複を含めた回答総数

※5.0%未満はラベル非表示

2-2-3 希望する市内（まちなか）循環バスの条件

(1) 希望する運行頻度

○アクティブ利用者の希望する運行頻度は、「希望なし・利用しない」が26.4%（70人）と最も高くなっていますが、次いで「月2～3回程度」が15.8%（42人）と続いているなど、何らかの運行希望がある回答の割合が4割を超えています。

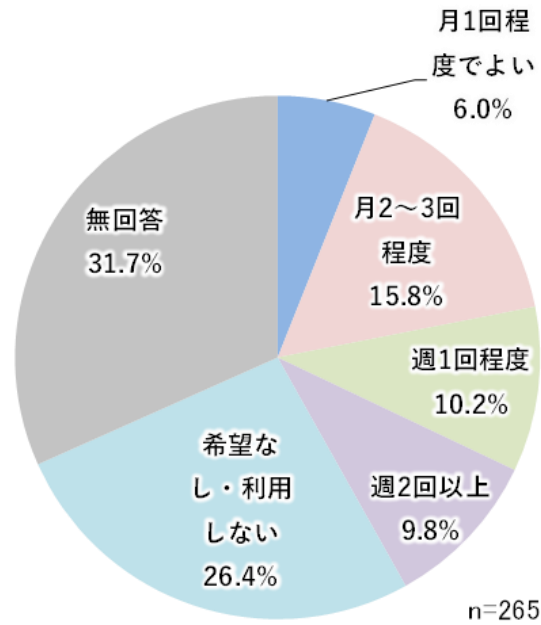


図 希望する運行頻度（アクティブ利用者）

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

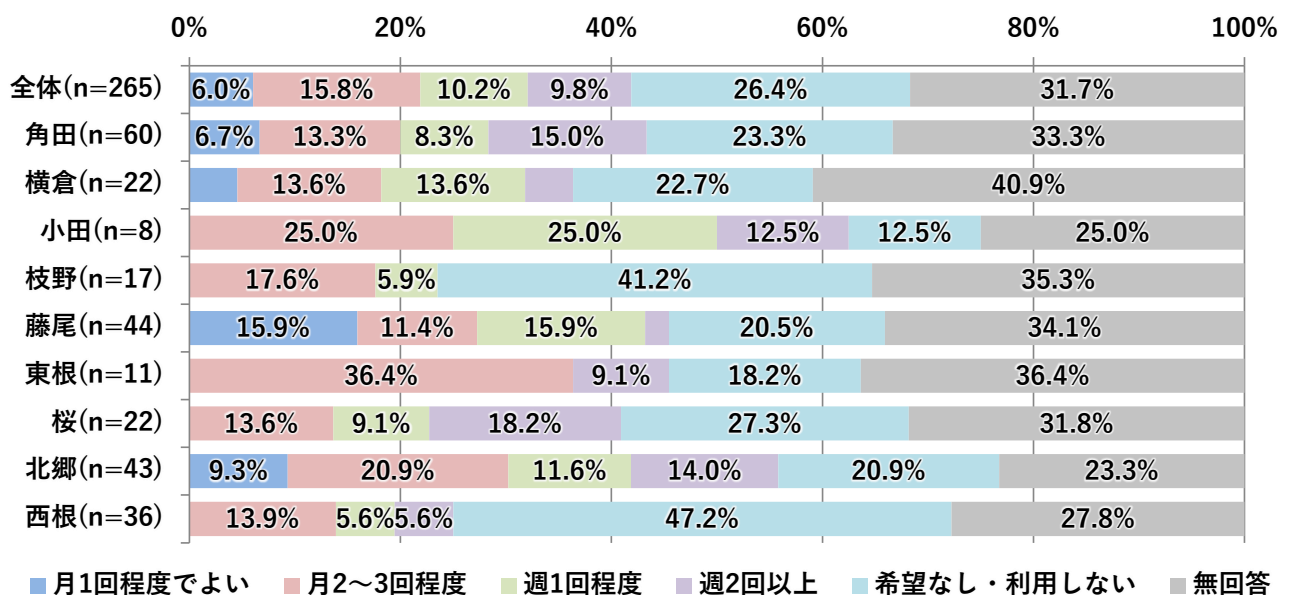


図 地区毎の希望する市内循環バスの運行頻度（アクティブ利用者）

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※5.0%未満はラベル非表示

【資料5】

○非アクティブ利用者でも「希望無し・利用しない」が最も高かったものの、「週2回以上」が18.2%（18人）と続いており、何らかの運行希望がある回答の割合が5割を超えています。

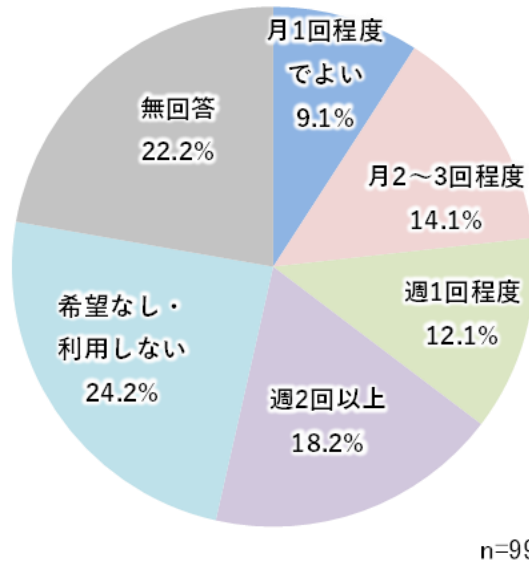


図 希望する運行頻度 (非アクティブ利用者)

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

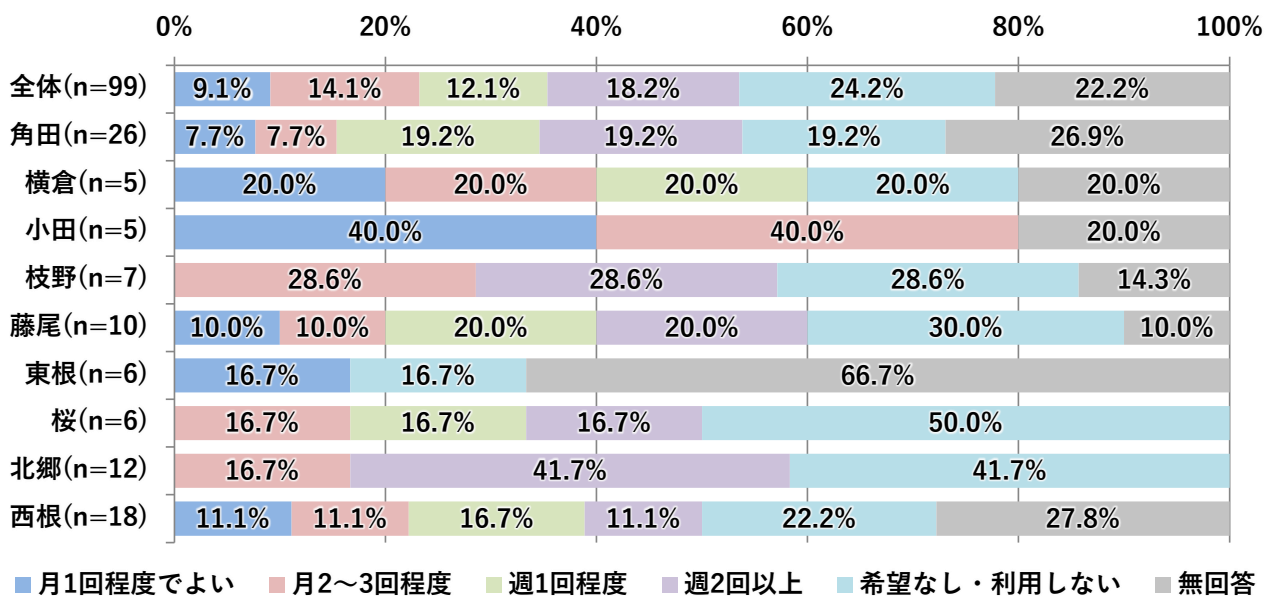


図 地区毎の希望する市内循環バスの運行頻度 (非アクティブ利用者)

出典：住民アンケート調査、ラビットくん利用者アンケート調査

※5.0%未満はラベル非表示

(2) 利用しやすい運行時間帯

- アクティブ利用者の希望する運行時間帯では、「現状の運行時間(10～14時台)」が34.7% (92人)と最も高く、次いで「朝(6～9時台)」が19.2%(51人)と続いています。
- 非アクティブ利用者もアクティブ利用者と同様、希望する運行時間帯では、「現状の運行時間」が42.4%(42人)と最も高く、次いで「朝(6～9時台の間)」が26.3%(26人)と続いています。

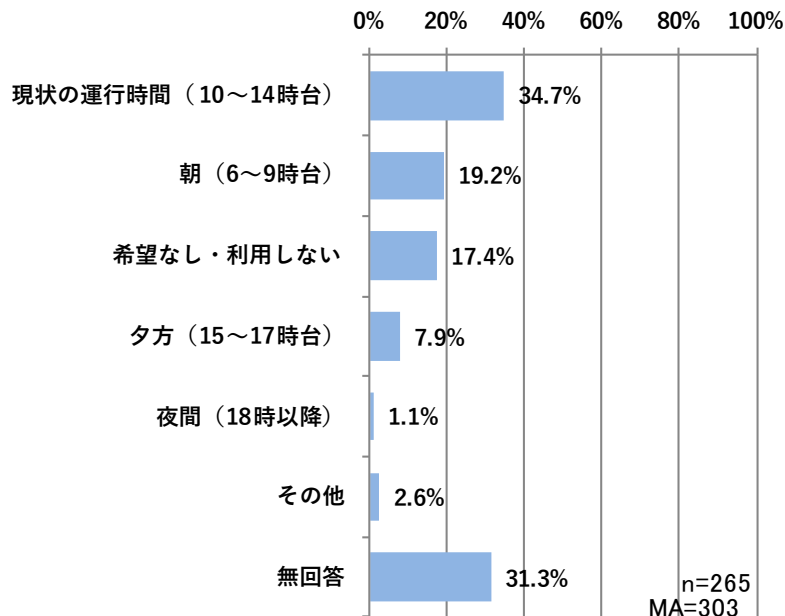


図 希望する市内循環バスの運行時間帯 (アクティブ利用者)

出典：ラビットくん利用者アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

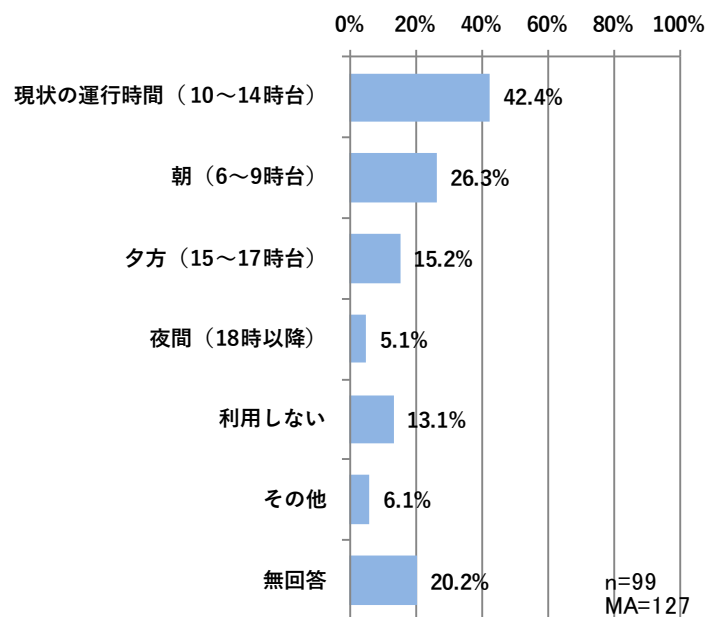


図 希望する市内循環バスの運行時間帯 (非アクティブ利用者)

出典：ラビットくん利用者アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

(3) 経由してほしい施設・目的地

- アクティブ利用者・非アクティブ利用者ともに、医療施設では「金上病院」、買い物施設では「ヨークベニマル」、その他に角田市役所へ経由してほしいとの回答が多くなっています。
- またアクティブ利用者では、「道の駅かくだ」への経由希望も多くみられました。

表 経由してほしい目的地の施設名（アクティブ利用者）

施設区分	目的地	まちなかエリア	南西エリア	南東エリア	北西エリア	北東エリア	全体
医療機関	金上病院	3	1	1	1	0	6
買い物施設	ヨークベニマル	3	1	0	3	2	9
買い物施設	道の駅かくだ	3	1	2	2	1	9
買い物施設	A-COOP	4	1	2	0	1	8
その他	角田市役所	0	1	2	3	4	10
その他	市民センター	5	1	0	1	0	7

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※経由してほしい目的地の合計が5件以上の施設を抜粋

表 経由してほしい目的地の施設名（非アクティブ利用者）

施設区分	目的地	まちなかエリア	南西エリア	南東エリア	北西エリア	北東エリア	全体
医療機関	金上病院	1	1	0	2	0	4
買い物施設	ヨークベニマル	0	2	1	1	0	4
買い物施設	フレスコキクチ	0	1	0	2	0	3
買い物施設	A-COOP	0	1	0	2	0	3
その他	角田市役所	2	0	1	1	0	4

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

※経由してほしい目的地の合計が5件以上の施設を抜粋

(4) 上記の条件で利用したい曜日

- アクティブ利用者が利用したい曜日では、「決まってない」が28.7%（76人）と最も高く、次いで「希望無し・利用しない」が13.6%（36人）と続いています。曜日間で比較すれば金土日がやや高くなっています。
- 非アクティブ利用者も同様に「決まってない」が33.3%（33人）と最も高く、次いで「希望無し・利用しない」が12.1%（12人）と続いています。曜日間で比較すれば木金がやや高くなっています。

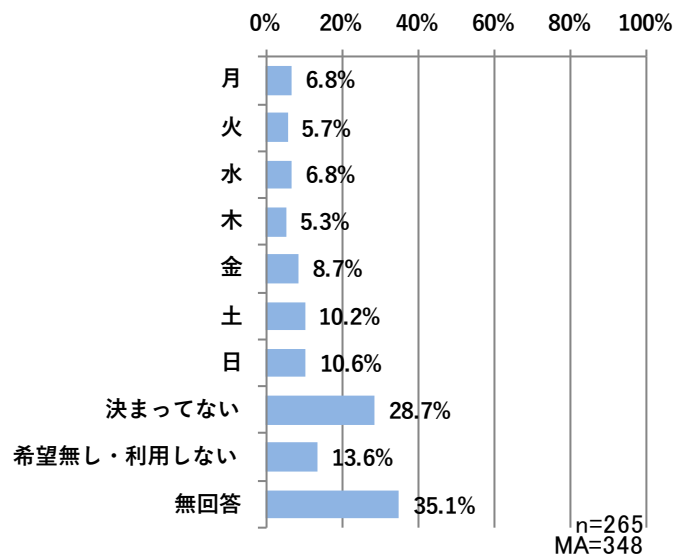


図 希望する利用曜日（アクティブ利用者）

出典：ラビットくん利用者アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

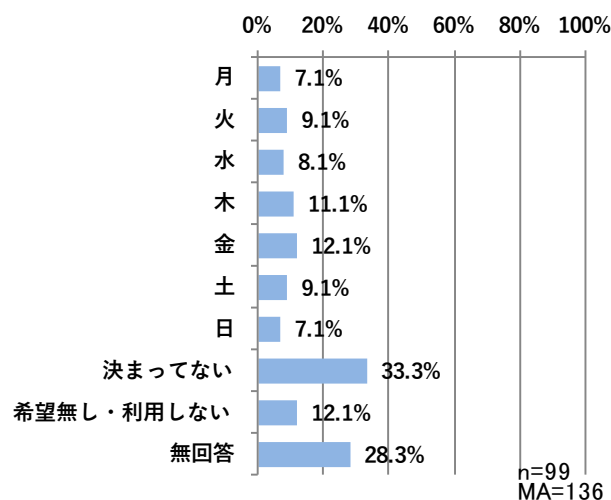


図 希望する利用曜日（非アクティブ利用者）

出典：ラビットくん利用者アンケート調査
※MAは重複を含めた回答総数

3. ラビットくんの乗降データ分析結果

3-1 分析概要

○ラビットくんの乗降データ分析の概要は、以下のとおりです。

項目	概要
分析対象	デマンド型乗り合いタクシー「ラビットくん」の乗降データ
分析期間	令和6年度（R6.4.1-R7.3.31）
使用情報	利用者ID、予約ID、利用年月日、乗車便、乗車位置、降車位置

<データ諸元>

令和6年度のアクティブ利用者数：550人

令和6年度の乗降データ総数：

延べ乗降数 = 16,135 trip

延べID数 = 9,591 id（※同日に複数回利用した場合は1idと計数）

※ラビットくんの運行エリアは、角田駅を含む「まちなか」と「北東」「北西」「南東」「南西」の計5エリアです。

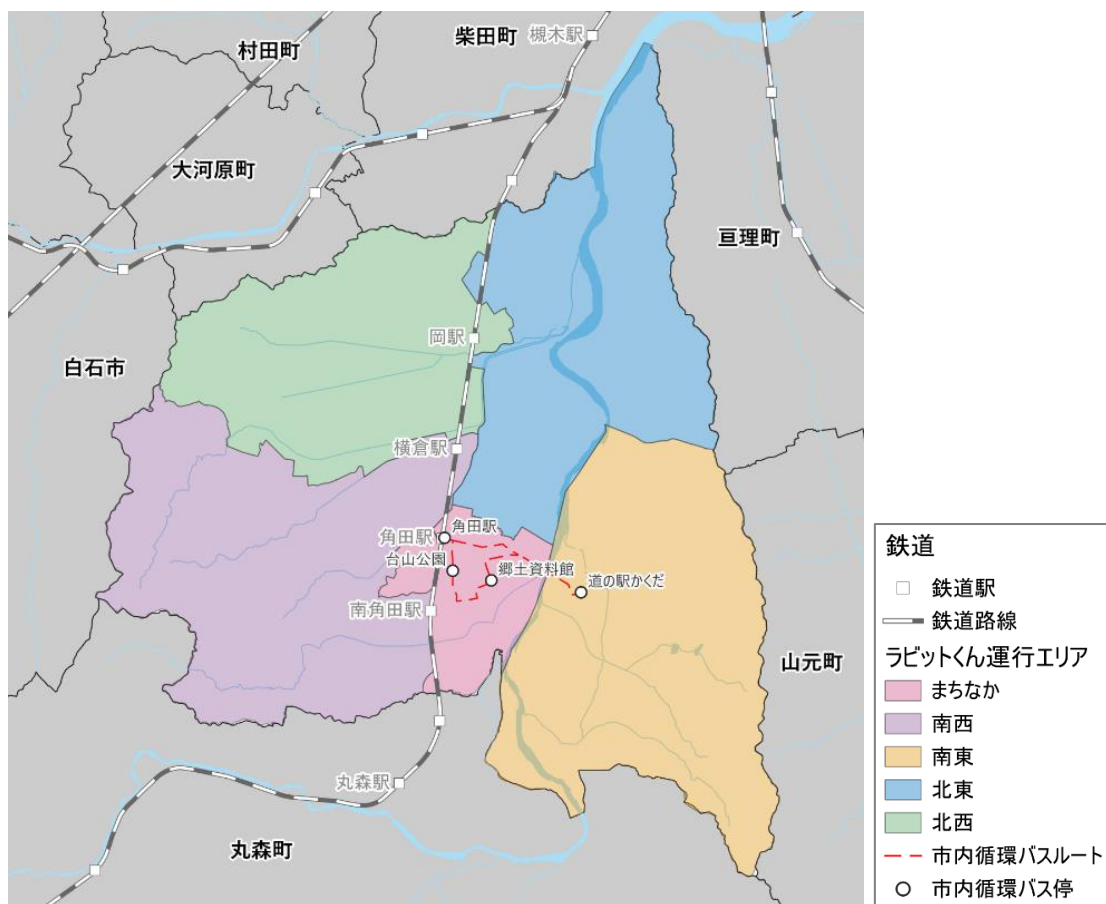
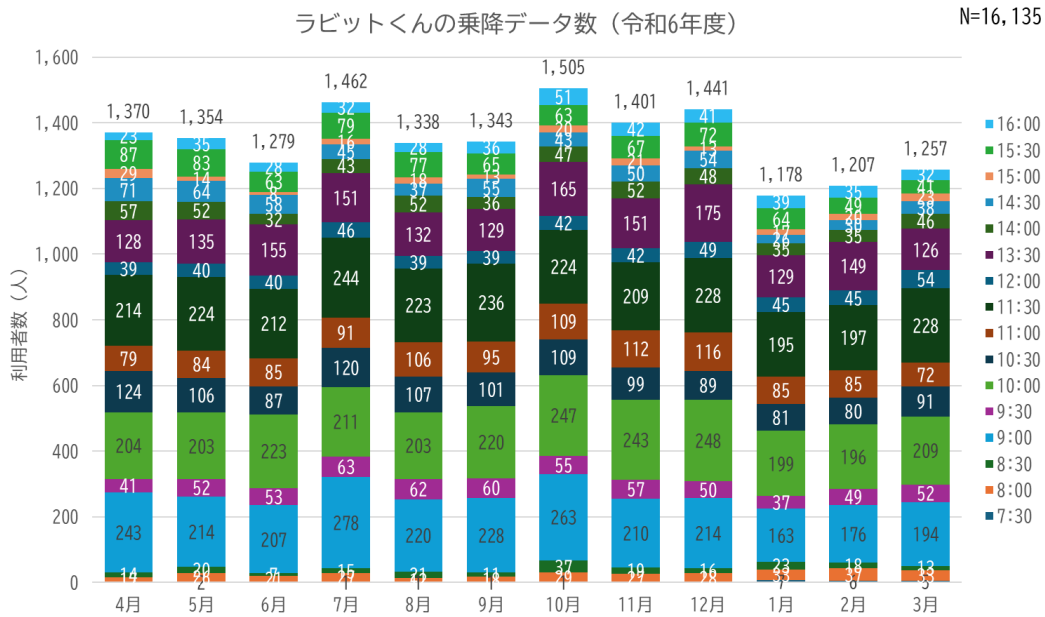


図 デマンド型乗合タクシー「ラビットくん」の運行エリア

3-2 乗降データ（月別・運行エリア別）

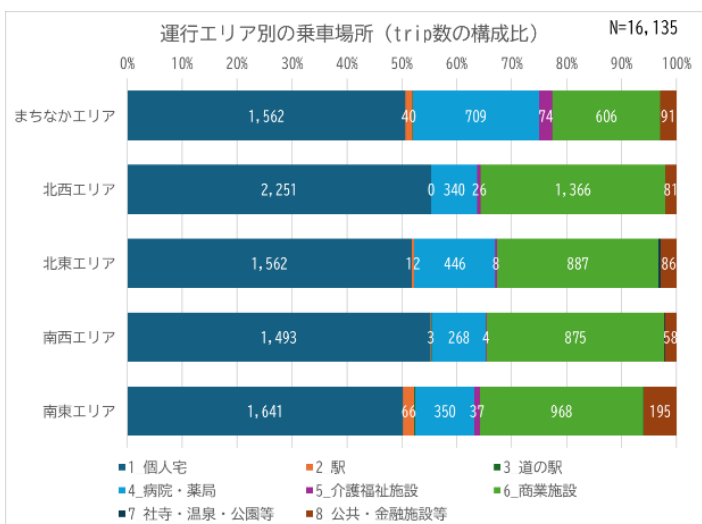
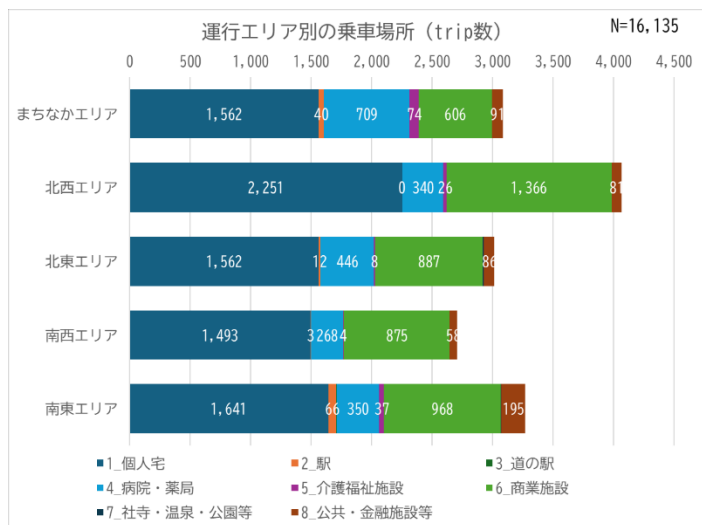
○ラビットくんの延べ乗降数は、月あたり約 1,200～約 1,500 trip です。



○運行エリア別の延べ乗降数は、約 2,700～約 4,000 trip です。

○乗降数が多い順序は、北西、南東、まちなか、北東、南西です。

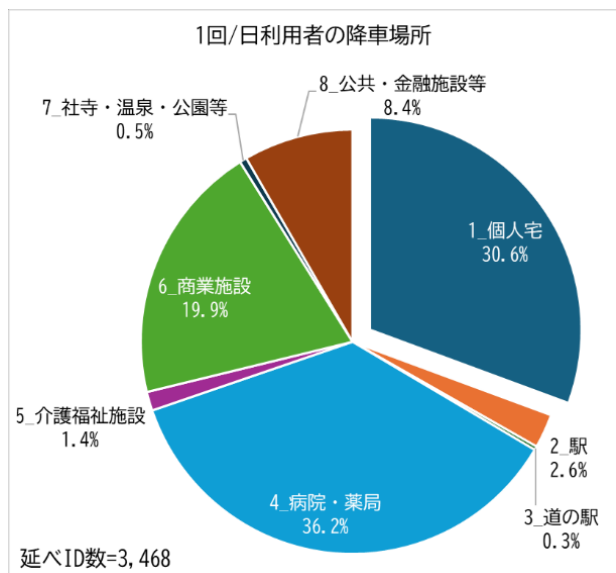
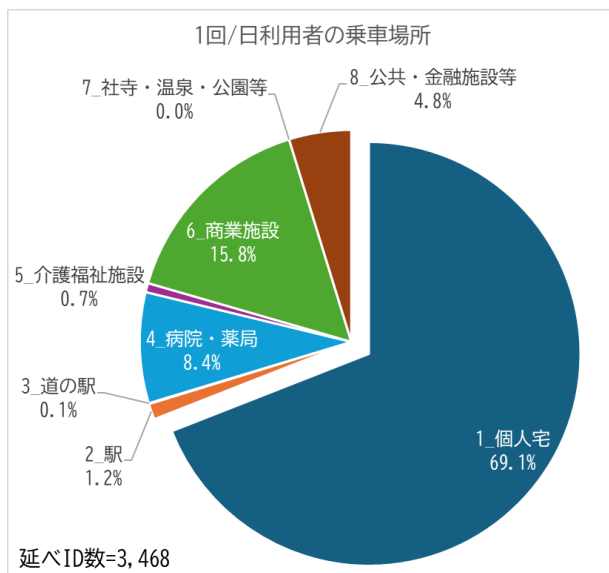
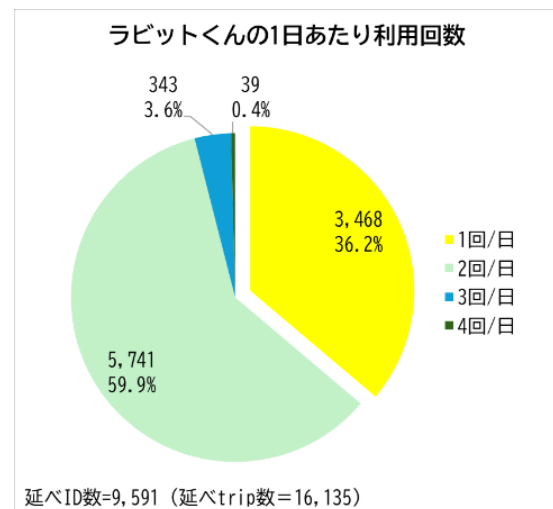
○乗車場所は、個人宅が概ね半数で、次いで商業施設、病院・薬局が上位です。



3-3 乗降データ（利用回数と乗継状況）

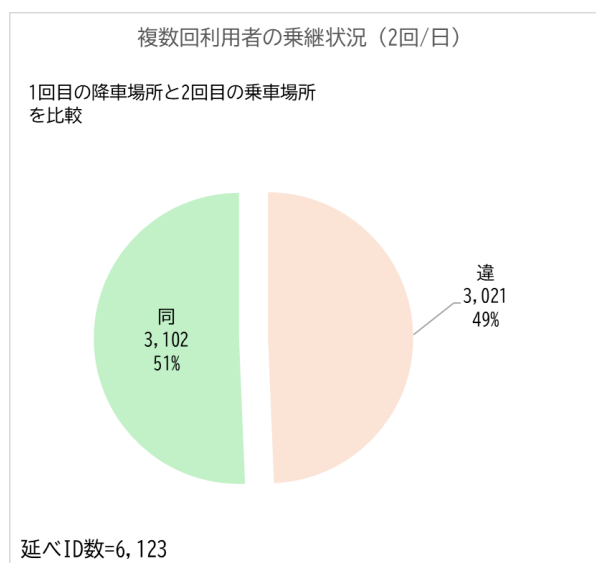
3-3-1 1日あたり利用回数

- ラビットくんの利用回数を集計すると、多いのは、2回/日（59.9%）、1回/日（36.2%）でした。それ以外は3回/日と4回/日で、計4%程度です。
- 片道利用である1回/日（3,468件：36.2%）の乗車・降車場所をみると、個人宅から乗車する「行きのみ利用」が約7割、商業施設や病院・薬局等から乗車する「帰りのみ利用」が約3割でした。

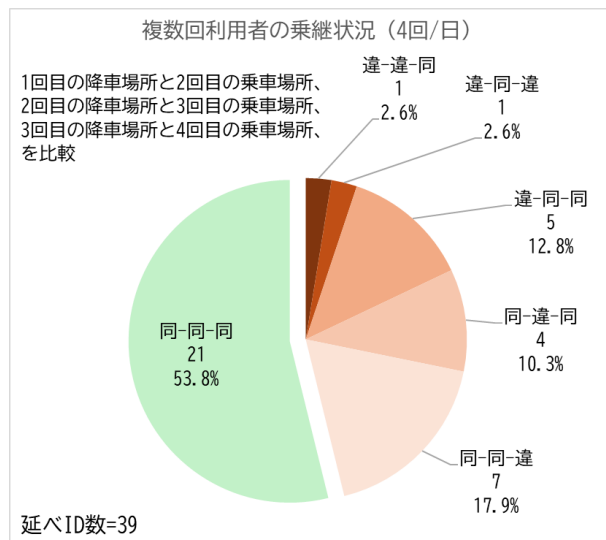
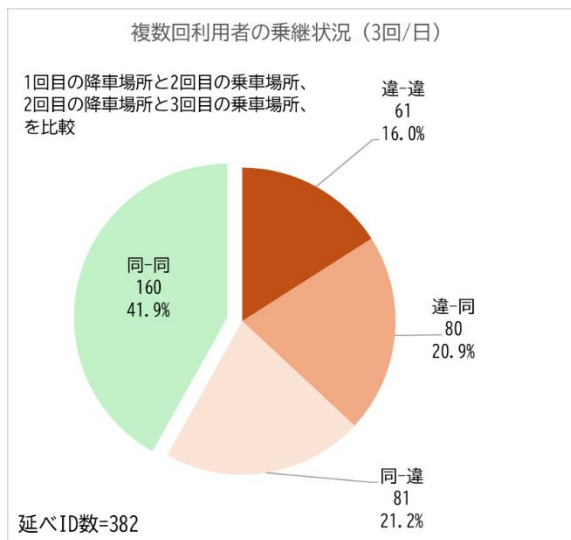


3-3-2 乗継状況

- 1日に複数回利用するユーザーの乗継状況をみると、2回/日利用者の約半数は降車場所と次の乗車場所が同じでしたが、残り半数は違っていました。
- 3回/日利用者の乗継状況をみると、降車場所と乗車場所が2回とも同じ乗継利用者は41.9%で、残り58.1%のユーザーは降車場所とは違う場所からの乗車をからめていることが分かりました。
- 同様に、4回/日利用者の乗継状況をみると、降車場所と乗車場所が3回とも同じ乗継利用者は53.8%で、残り46.2%のユーザーは降車場所と違う場所からの乗車をからめていることが分かりました。



【資料5】



○2回/日利用者の降車-乗車場所が違う場合を抽出し、バス停の徒歩圏=300m以内を参考値として「遠・近」を整理しました(降車場所の上位15カ所;利用ID数≧2を表示)。
○次の目的地までの距離が遠い場合も少なくないため、目的地間の移動に徒歩以外の手段も併用されていると考えられます。

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位①	☆金上病院	371	
1	【薬】 ☆くるみ薬局	169	300m内
2	【商】 エーコープ角田店	132	300m内
3	【商】 ヨークベニマル角田店	24	遠
4	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	14	300m内
5	【商】 フレスコキキチ角田店	8	遠
6	【薬】 ☆マリン調剤薬局角田店	6	300m内
7	【商】 ファミリーレストラン美よし家	3	300m内
8	【商】 ダイナム角田店	2	遠
8	【商】 セブンイレブン角田西田町店	2	300m内
8	【公】 ☆商営駐車場(角田市お買い物駐車場)	2	300m内

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位②	☆小川整形外科クリニック	360	
1	【商】 エーコープ角田店	219	遠
2	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	65	300m内
3	【商】 ヨークベニマル角田店	27	遠
4	【商】 秋生田青果店	13	300m内
5	【公】 ☆商営駐車場(角田市お買い物駐車場)	8	300m内
6	【商】 郷家精肉店	5	300m内
7	【公】 ☆角田郵便局	4	300m内
7	【薬】 ☆あるふぁ薬局 仙南病院前店	4	遠
9	【商】 フレスコキキチ角田店	2	遠
9	【薬】 ☆くるみ薬局	2	遠
9	【商】 ☆マルセン	2	300m内

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位③	☆同済病院	177	
1	【薬】 ☆さくら薬局	146	300m内
2	【商】 ヨークベニマル角田店	29	遠

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位④	☆まつもと整形外科	169	
1	【商】 エーコープ角田店	54	遠
2	【薬】 ☆かえで薬局	22	300m内
3	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	16	遠
4	【商】 ☆ローソン角田中央店	15	300m内
5	【商】 ヨークベニマル角田店	12	遠
6	【公】 ☆商営駐車場(角田市お買い物駐車場)	10	300m内
7	【薬】 かえで薬局	7	300m内
8	【商】 宮崎屋	4	300m内
8	【商】 ローソン角田中央店	4	300m内
10	【公】 ☆角田郵便局	3	300m内

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位⑤	☆角田郵便局	125	
1	【商】 エーコープ角田店	63	遠
2	【商】 ヨークベニマル角田店	10	遠
3	【公】 ☆商営駐車場(角田市お買い物駐車場)	10	300m内
4	【商】 フレスコキキチ角田店	9	遠
5	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	7	300m内
6	【公】 ☆みやぎ仙南農業協同組合角田支店	2	300m内
6	【商】 DCM角田店	2	遠
6	【病】 ☆金上病院	2	遠
6	【薬】 ☆くるみ薬局	2	遠
6	【病】 ☆小川整形外科クリニック	2	300m内
6	【商】 宮崎屋	2	300m内

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位⑥	☆高山内科胃腸科医院	116	
1	【商】 エーコープ角田店	51	300m内
2	【薬】 ☆細川薬局	15	300m内
3	【薬】 ☆コスモ薬局	14	300m内
4	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	11	300m内
5	【商】 DCM角田店	9	遠
6	【商】 ヨークベニマル角田店	7	遠

1回目降車場所-2回目乗車場所		ID数	距離
順位⑦	☆名取医院	112	
1	【薬】 ☆南町薬局	44	300m内
2	【商】 エーコープ角田店	43	遠
3	【商】 フレスコキキチ角田店	10	遠
4	【商】 ヨークベニマル角田店	3	遠
4	【公】 ☆商営駐車場(角田市お買い物駐車場)	3	遠
4	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	3	遠
7	【商】 ☆いとや	2	遠

【資料5】

1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数	1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑧	☆仙南病院		104	距離	順位⑨	☆みやぎ仙南農業協同組合角田支店	103
1	【薬】 ☆毛利薬局	33	300m内		1	【商】 エーコープ角田店	62
2	【商】 エーコープ角田店	30	300m内		2	【商】 ヨークベニマル角田店	13
3	【薬】 ☆あるふぁ薬局 仙南病院前店	20	300m内		3	【公】 ☆商営駐車場（角田市お買い物駐車場）	8
4	【商】 宮崎屋	9	300m内		4	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	4
5	【商】 ヨークベニマル角田店	5	遠		5	【薬】 ☆あるふぁ薬局 仙南病院前店	2
6	【商】 フレスコキキチ角田店	2	遠		5	【薬】 ☆コスモ薬局	2
6	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	2	300m内		5	【商】 フレスコキキチ角田店	2

1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑩	☆メリハード&グリーン角田店		102
1	【商】 ヨークベニマル角田店	96	300m内
2	【商】 DCM角田店	5	遠

1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑪	☆大槻眼科医院		73
1	【商】 エーコープ角田店	31	300m内
2	【薬】 ☆マリン調剤薬局角田店	19	300m内
3	【商】 ヨークベニマル角田店	6	遠
4	【商】 フレスコキキチ角田店	3	300m内
4	【薬】 ☆くるみ薬局	3	300m内
6	【公】 ☆ウエルパークかくだ	2	遠
6	【商】 DCM角田店	2	遠
6	【医】 ☆小川整形外科クリニック	2	遠
6	【商】 ☆セブンイレブン角田西田町店	2	300m内

1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑫	☆仙台銀行（株）角田支店		61
1	【商】 DCM角田店	32	遠
2	【商】 エーコープ角田店	19	300m内
3	【商】 フレスコキキチ角田店	3	遠
4	【公】 ☆角田郵便局	2	300m内

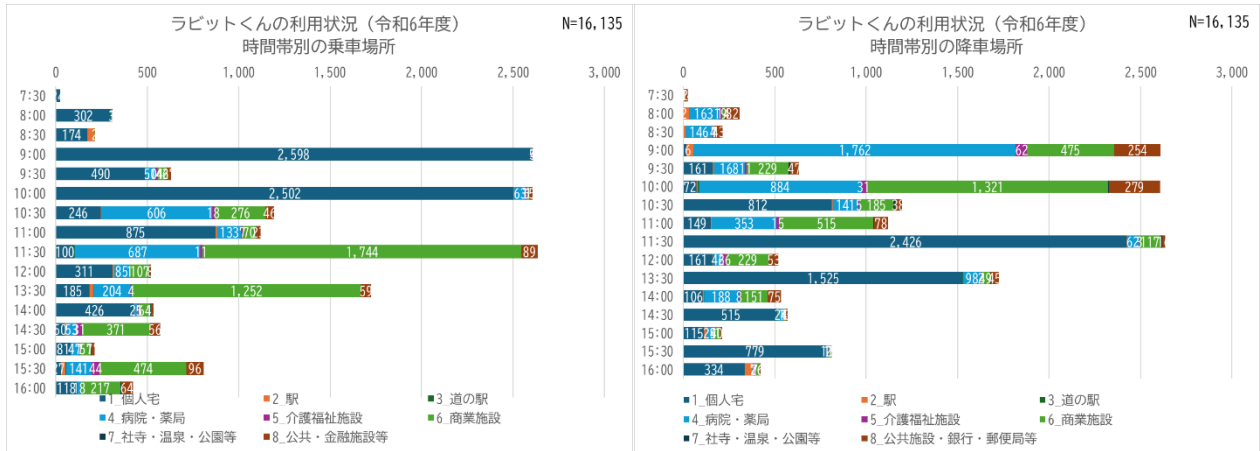
1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑬	☆角田市役所		58
1	【商】 エーコープ角田店	15	遠
2	【商】 ヨークベニマル角田店	13	遠
3	【商】 フレスコキキチ角田店	10	300m内
4	【商】 DCM角田店	7	遠
5	【薬】 ☆ツルハドラッグ角田中央店	2	遠
5	【公】 ☆商営駐車場（角田市お買い物駐車場）	2	遠
5	【商】 郷家精肉店	2	300m内

1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑭	☆ウエルパークかくだ		57
1	【商】 ヨークベニマル角田店	45	300m内
2	【商】 エーコープ角田店	5	遠
3	【商】 フレスコキキチ角田店	2	遠
3	【薬】 ツルハドラッグ角田幸町店	2	300m内

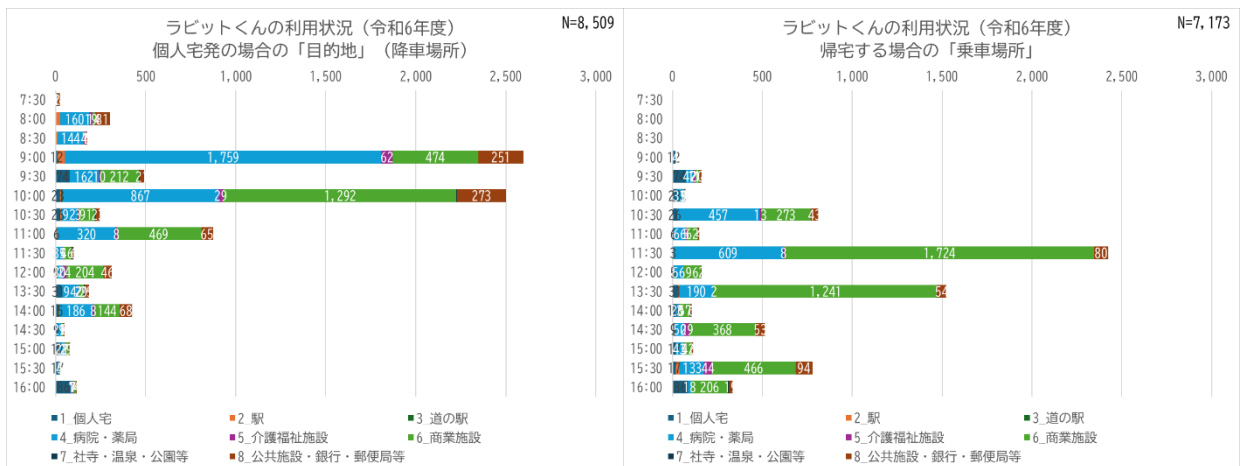
1回目降車場所－2回目乗車場所			ID数
順位⑮	☆阿部内科医院		51
1	【薬】 ☆北町薬局	21	300m内
2	【商】 エーコープ角田店	15	遠
3	【商】 フレスコキキチ角田店	3	遠
4	【公】 ☆角田郵便局	2	300m内
4	【商】 郷家精肉店	2	300m内
4	【商】 ☆ローソン角田中央店	2	300m内

3-4 乗降データ（時間帯別の乗車場所・降車場所）

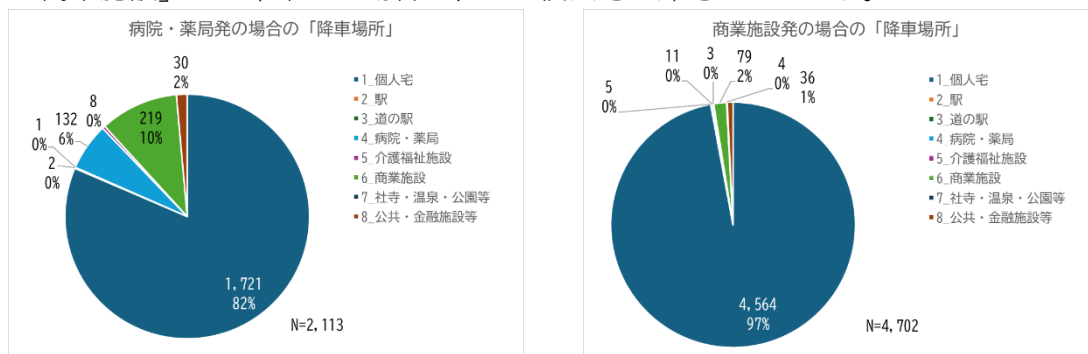
- 時間帯別にみると、午前中は個人宅から病院・薬局や商業施設に行く利用が多く、昼前後から午後にかけては商業施設や病院・薬局等から個人宅に帰る利用が多くなります。
- その他7～8時台の利用は少ない、角田駅での乗降は少ない等の状況も読み取れます。



- 「周遊」や「帰路」の詳細をみるため、「個人宅からどこに行くか」「病院・薬局や商業施設からどこに行くか」「帰宅する時はどこから乗るか」を時間帯別に集計しました。
- 9:00 便や 10:00 便など午前中に病院・薬局や商業施設に行く「利用の第一波」が多く、次いで、午前後半の出発、午後前半の出発、病院・薬局等からの周遊利用など、数次の波があるとみられます。
- 全体に時間帯が遅くなるにつれて利用が少なくなる傾向がみられます。



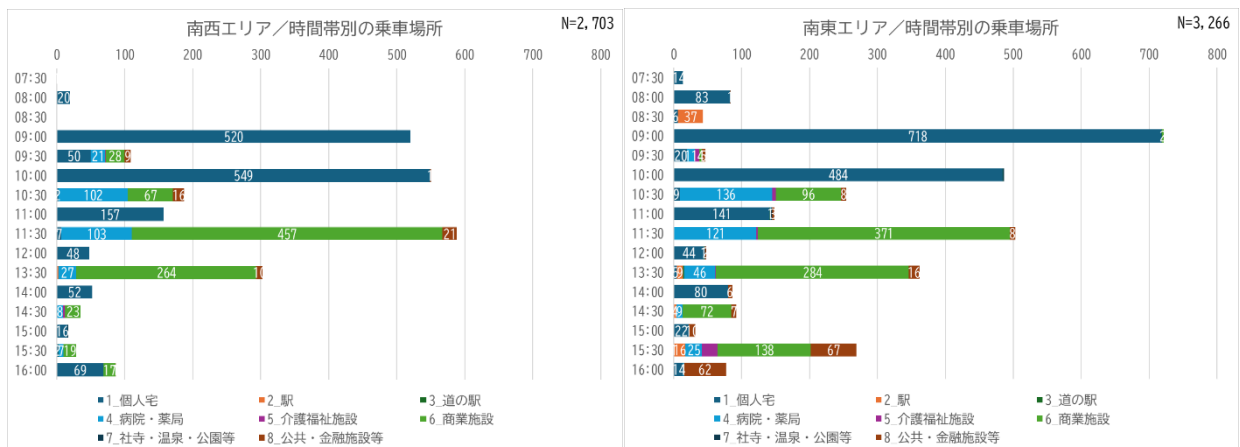
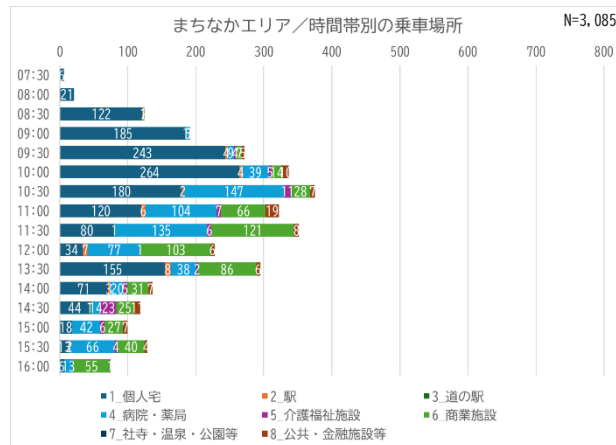
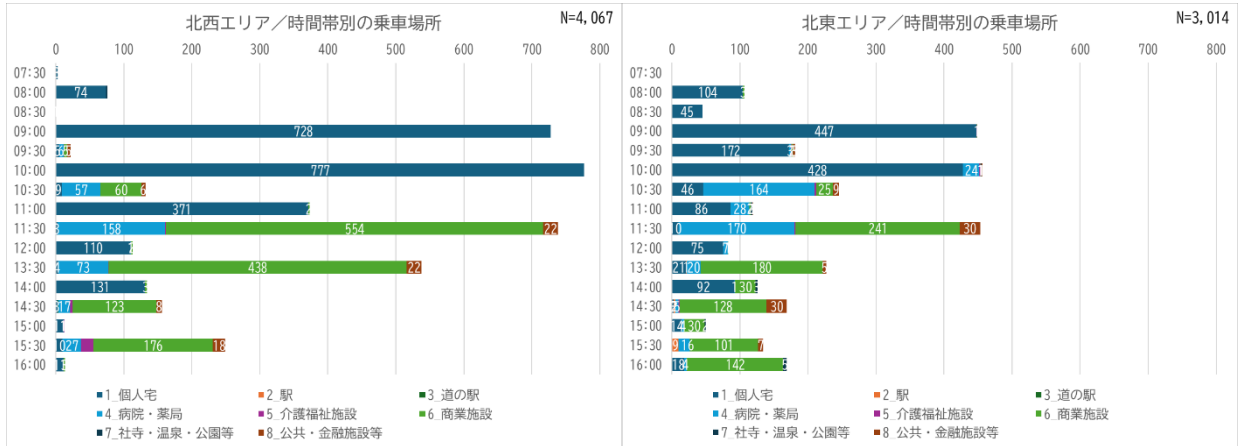
- 「病院・薬局」から乗車した場合は、商業施設等への周遊利用が2割弱みられます。
- 「商業施設」から乗車した場合は、ほぼ個人宅に帰宅しています。



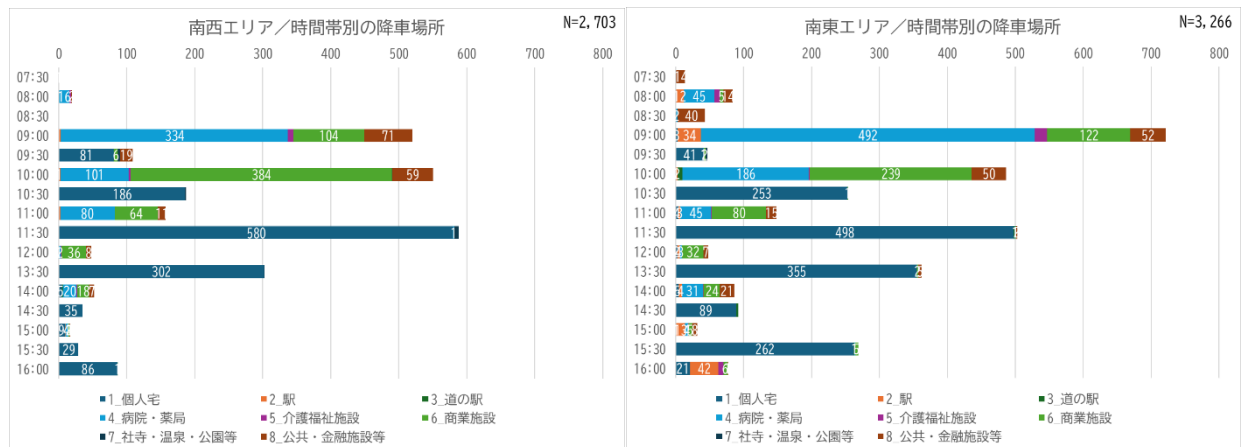
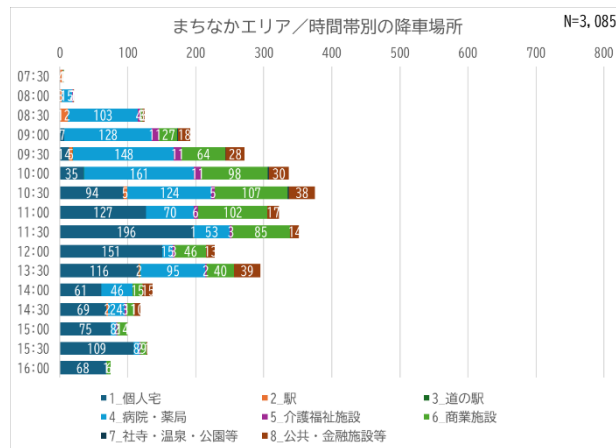
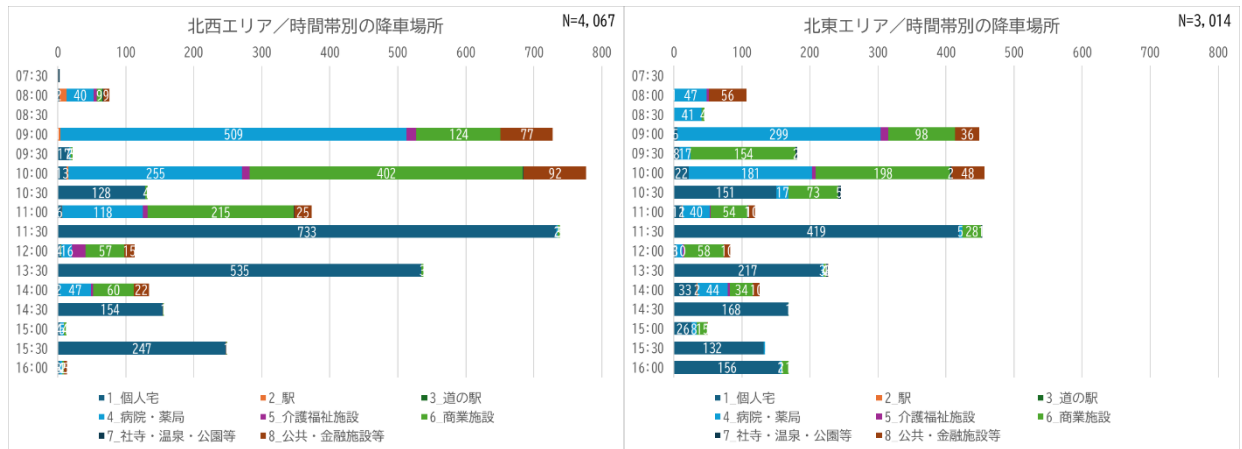
<参考：運行エリア別・時間帯別の乗降場所>

○地域によってラビットくんの利用特性が違うため、運行エリア別・時間帯別に集計した結果も整理しました。

<乗車場所>



<降車場所>



角田市地域公共交通計画 資料編

策定：2026年（令和8年）3月

作成：角田市 まちづくり推進課

〒981-1592 宮城県角田市角田字大坊 41

TEL：0224-63-2112