

# 角田市地域公共交通計画

令和8年3月

角田市



## [ 目 次 ]

<b>1. 計画の概要</b> .....	<b>1</b>
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
<b>2. 公共交通を取り巻く課題</b> .....	<b>9</b>
<b>3. 計画の基本理念・基本方針</b> .....	<b>17</b>
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
<b>4. 目標達成のための施策・取組</b> .....	<b>22</b>
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
<b>5. 計画の推進体制・推進方法</b> .....	<b>36</b>
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

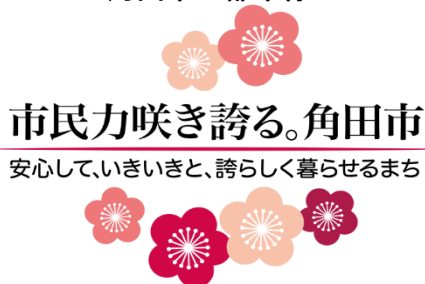
## 1-1 計画策定の趣旨

- 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

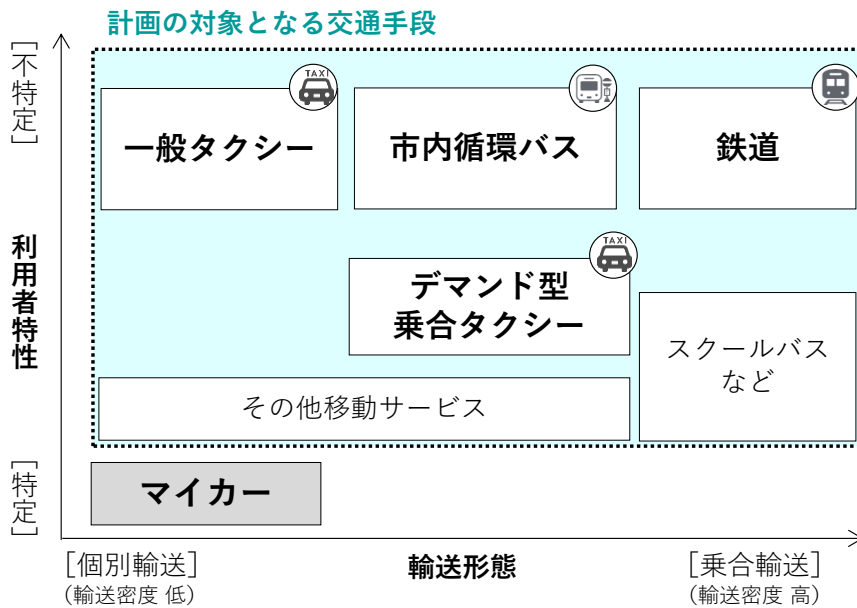


### まちづくりの基本理念



### 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なります。

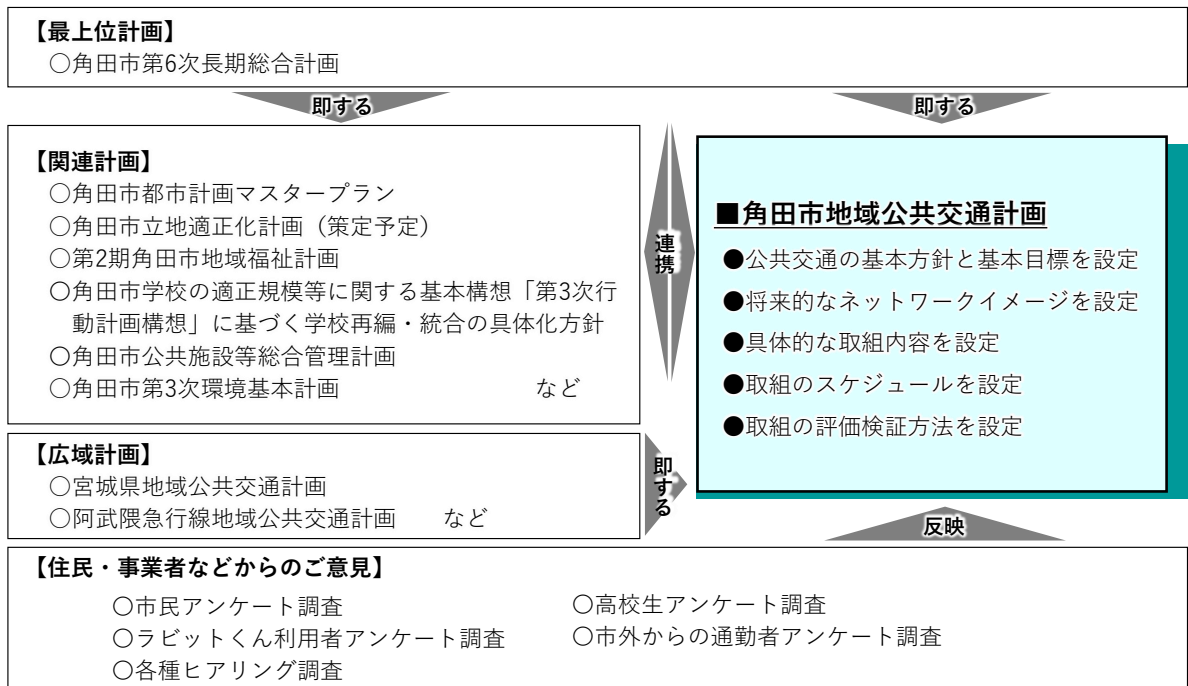


図 計画の位置づけ

## 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><b>【公共交通システムの存続・利便性向上】</b></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"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
---

### 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><b>土地利用の 基本方針</b></p>	<p><b>【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】</b> （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><b>交通体系の 基本方針</b></p>	<p><b>【公共交通システムの利便性向上】</b></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><b>②公共交通システムの最適化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> <li>● 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。</li> </ul>

■交通体系の方針図

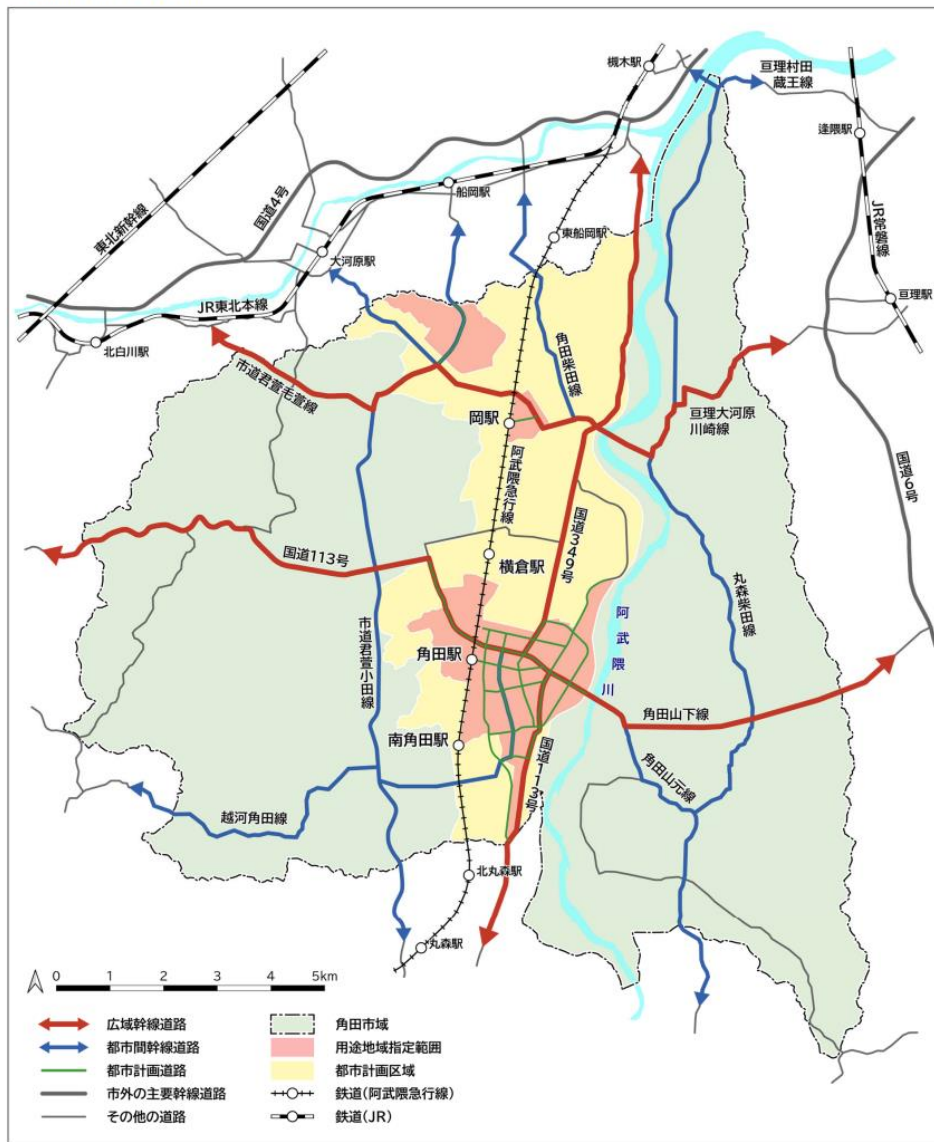


図 交通体系の方針図（角田市都市計画マスタープランより）

## 1- 8 公共交通の運行状況

- 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。
- ラビットくんは以下 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、スクールバスが、市内小・中学校の統廃合の進行に伴い、6 校を対象に計 12 台の車両が運行されており、登下校の足となっています。これらの車両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。

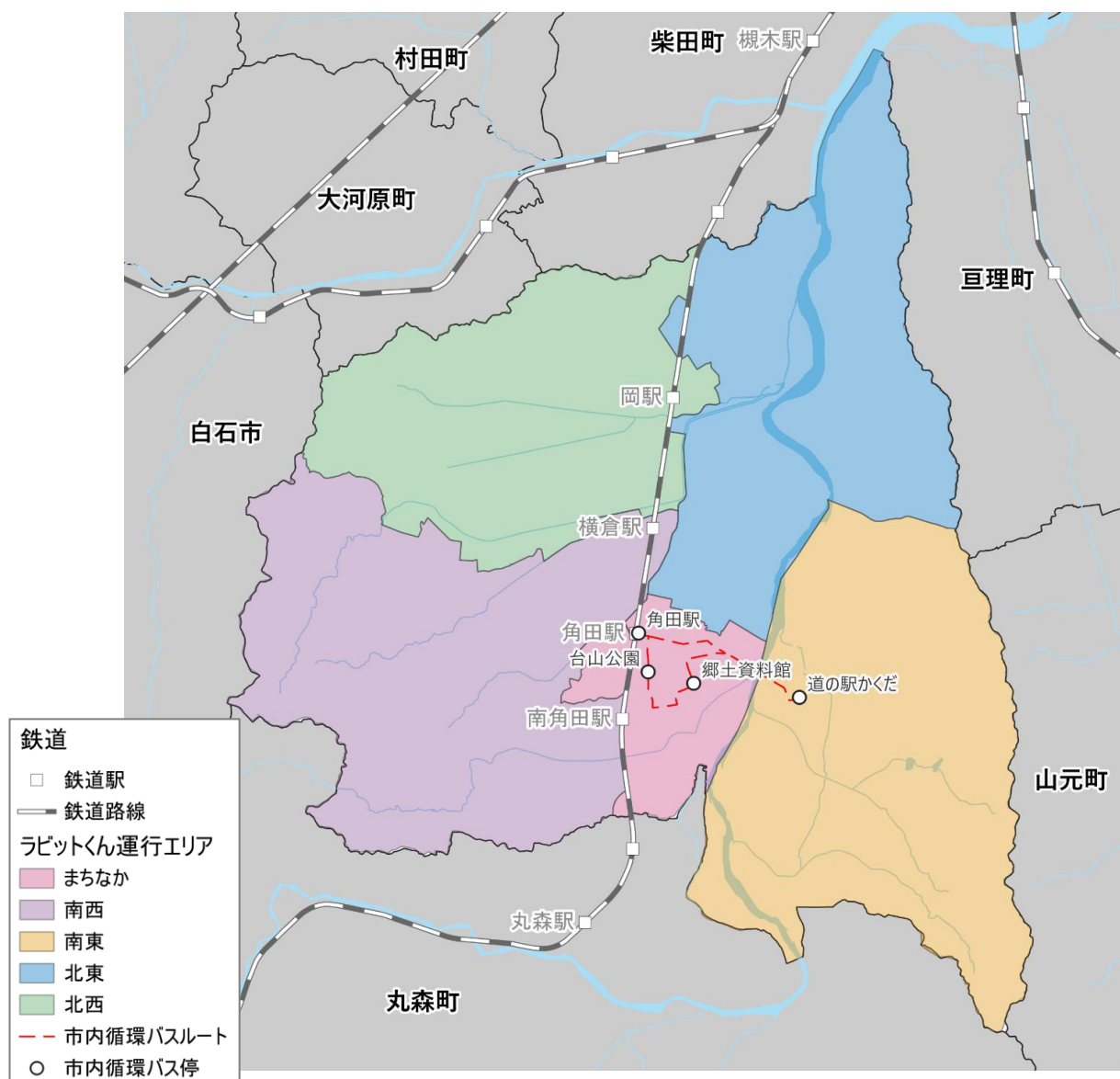


図 市内の公共交通ネットワーク

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。

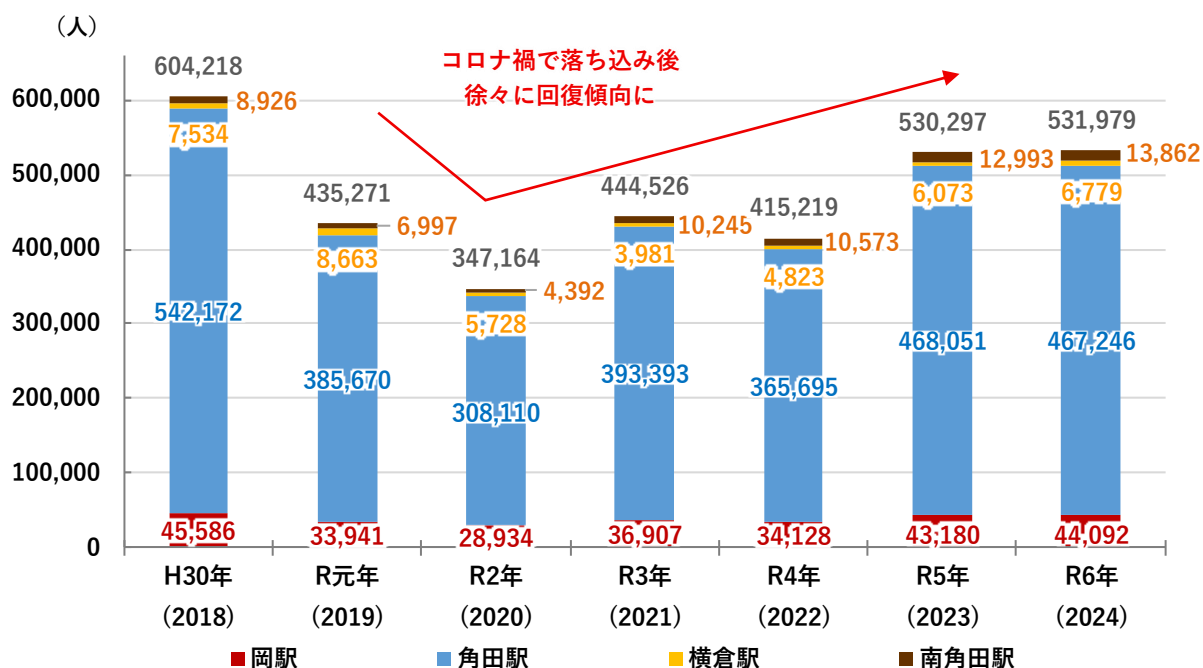


図 市内4駅における年間の乗降者数推移

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。

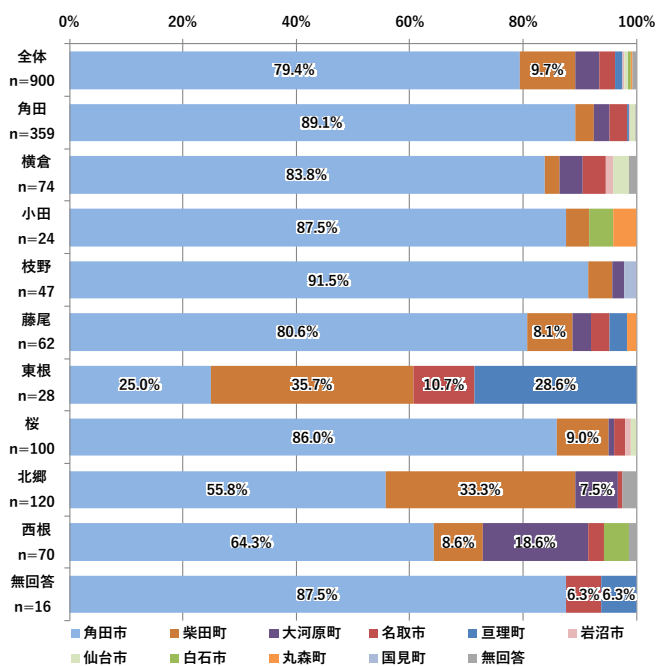


図 買い物先の市町村

出典：住民アンケート調査

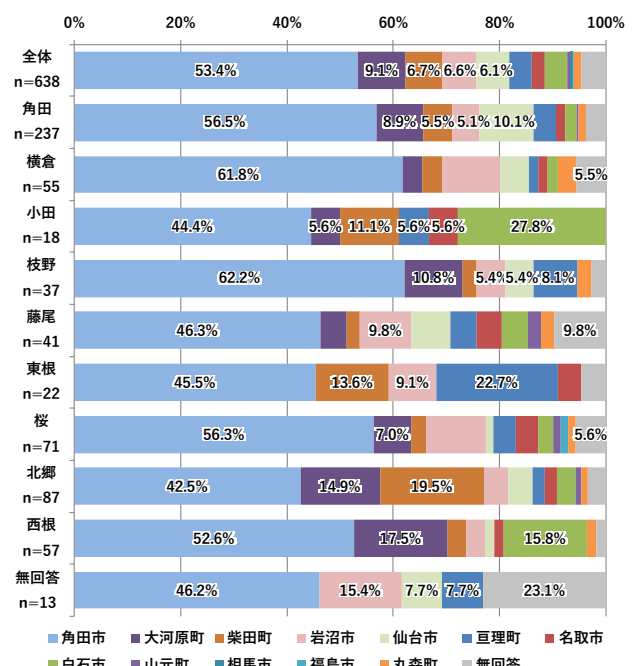


図 通院先の市町村

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。

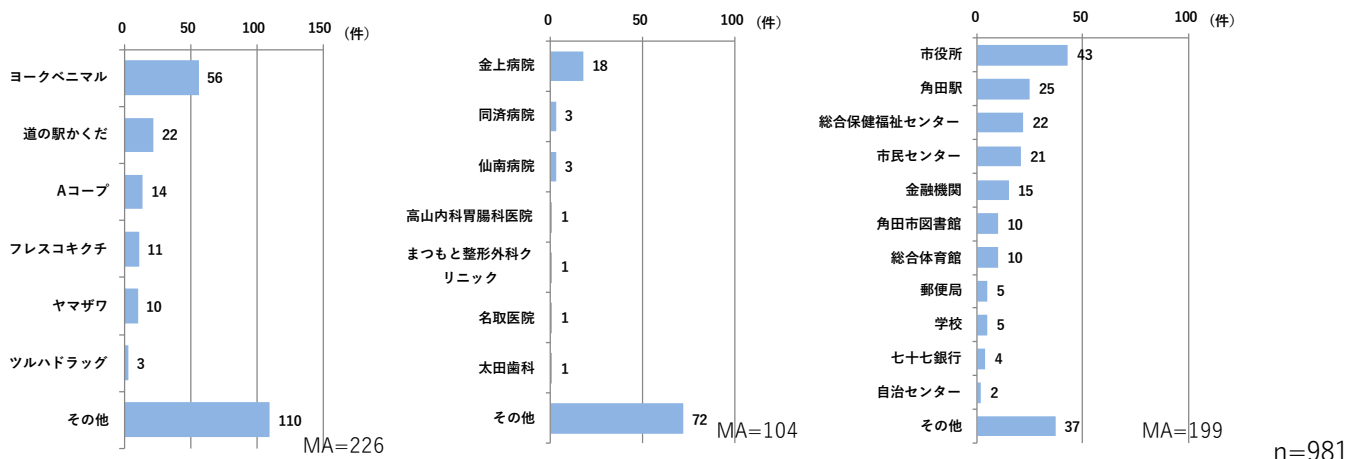


図 市内循環バスで経由してほしい目的地（「買物」「通院」「その他」で集計）

出典：住民アンケート調査

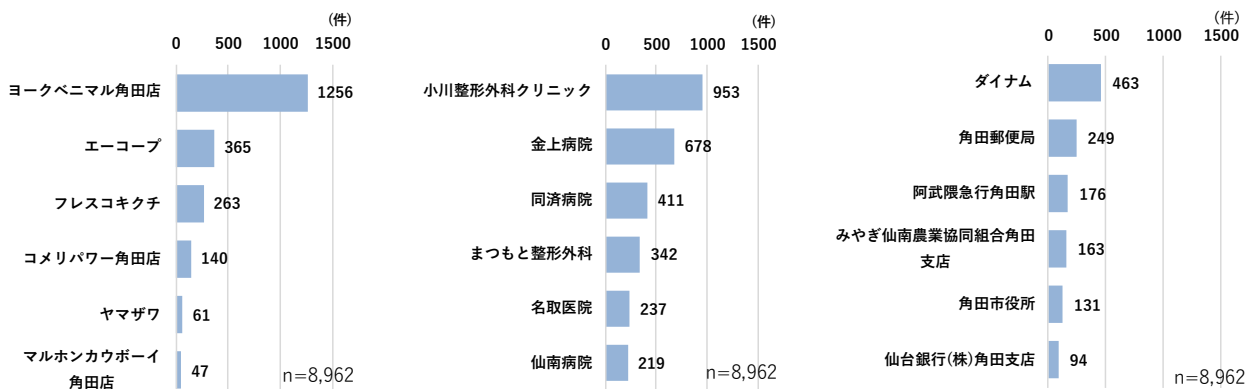


図 ラビットくん利用頻度上位6位以内の目的地（「買物」「通院」「その他」で集計。自宅を除く）

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利便性・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利便性・効率性の向上が必要です。

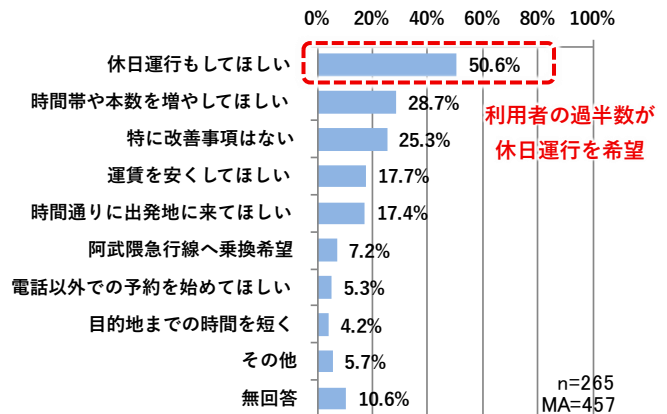


図 ラビットくんへの改善要望

出典：ラビットくん利用者アンケート調査

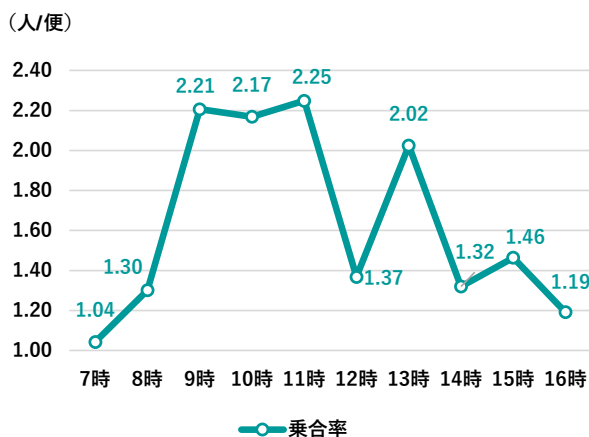


図 ラビットくんの時間帯毎における乗合率

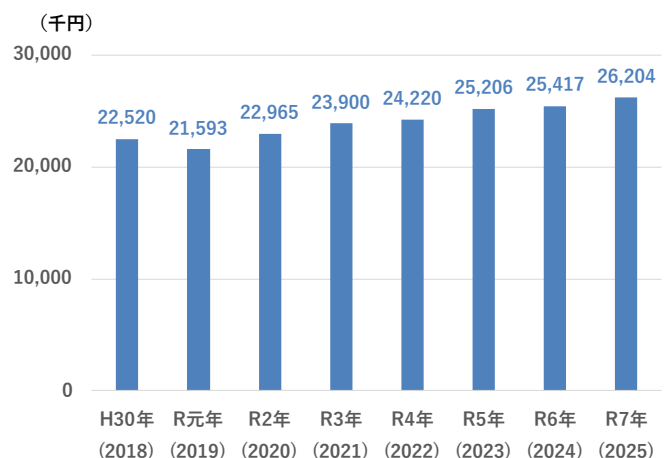


図 ラビットくんの委託料推移

- 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り組みによって、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の検討状況

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	<b>【検討中】ひまわり送迎事業の検討</b> ○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	<b>【今後検討】生活支援ニーズ調査と生活支援対策</b> ○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	<b>【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</b>
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	<b>【今後検討】高齢者の移動手段の確保を検討</b>

※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

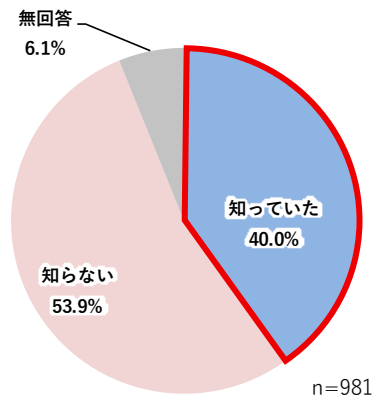


図 ラビットくんの認知度

出典：住民アンケート調査

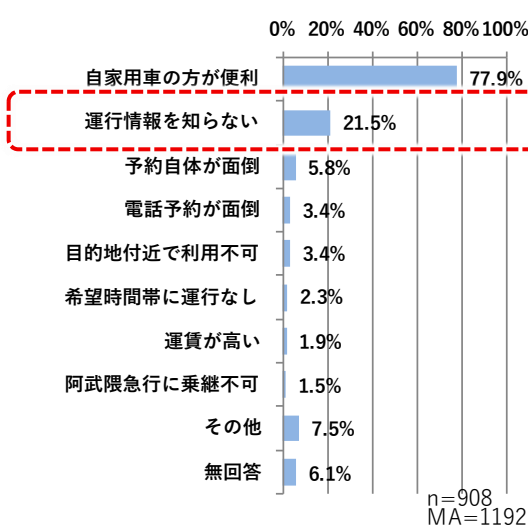


図 ラビットくんを利用しない理由

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

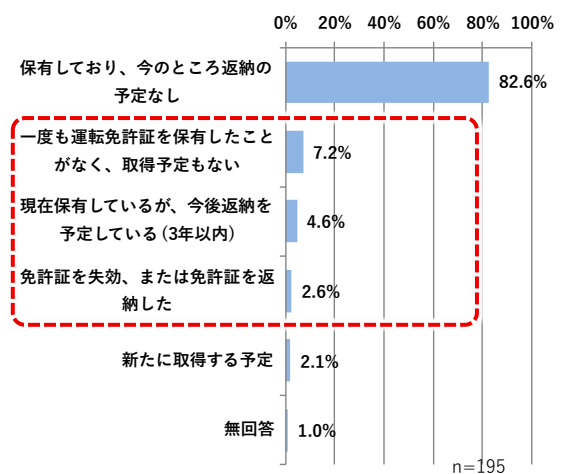


図 免許保有状況

(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。

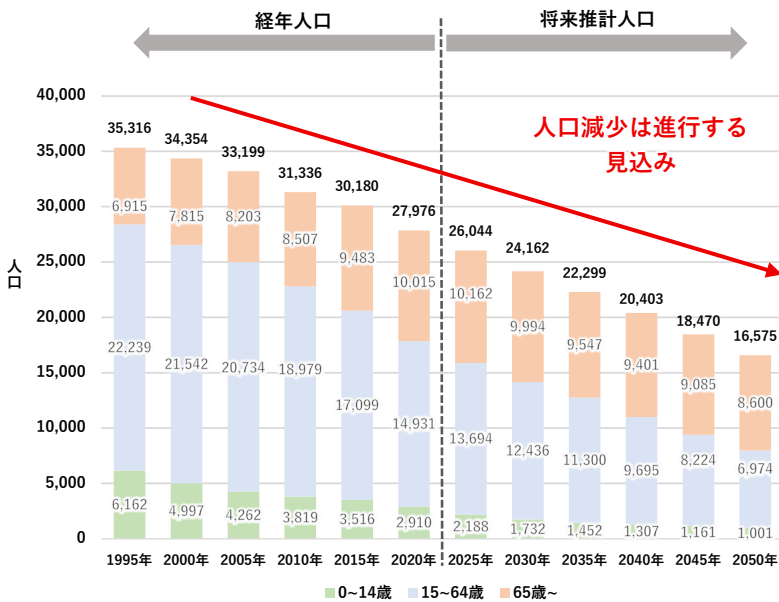


図 年齢階層別の総人口・将来人口の推移

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

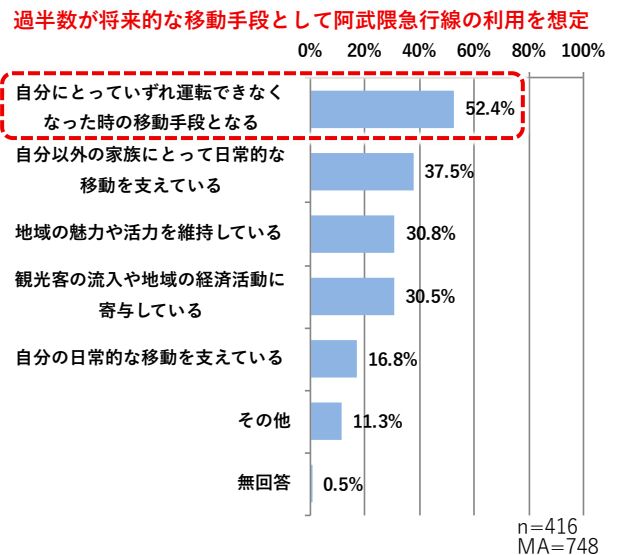


図 阿武隈急行線が自身や地域に及ぼしている影響

出典：住民アンケート調査

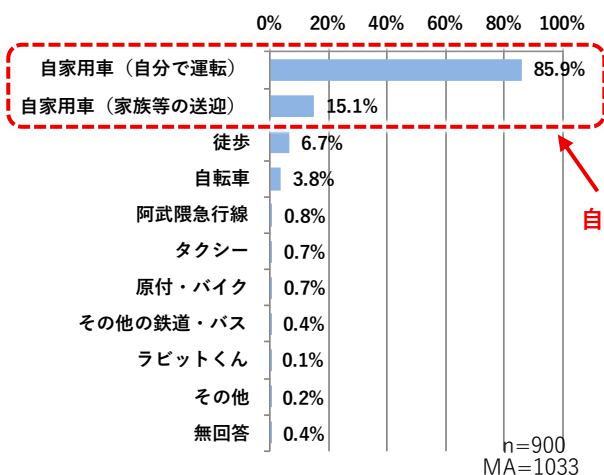


図 買い物時の移動手段

出典：住民アンケート調査

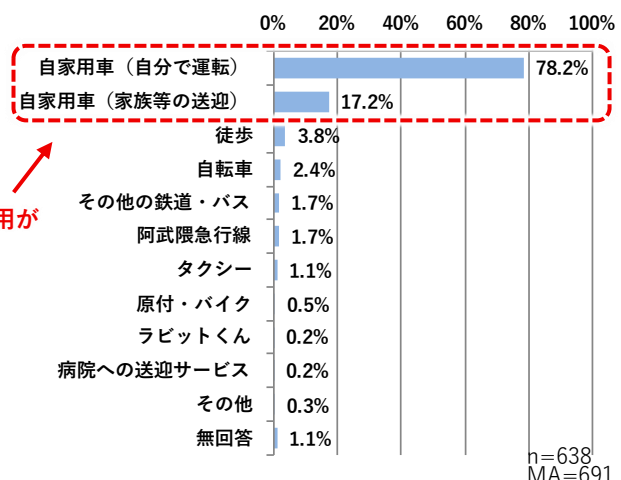


図 通院時の移動手段

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

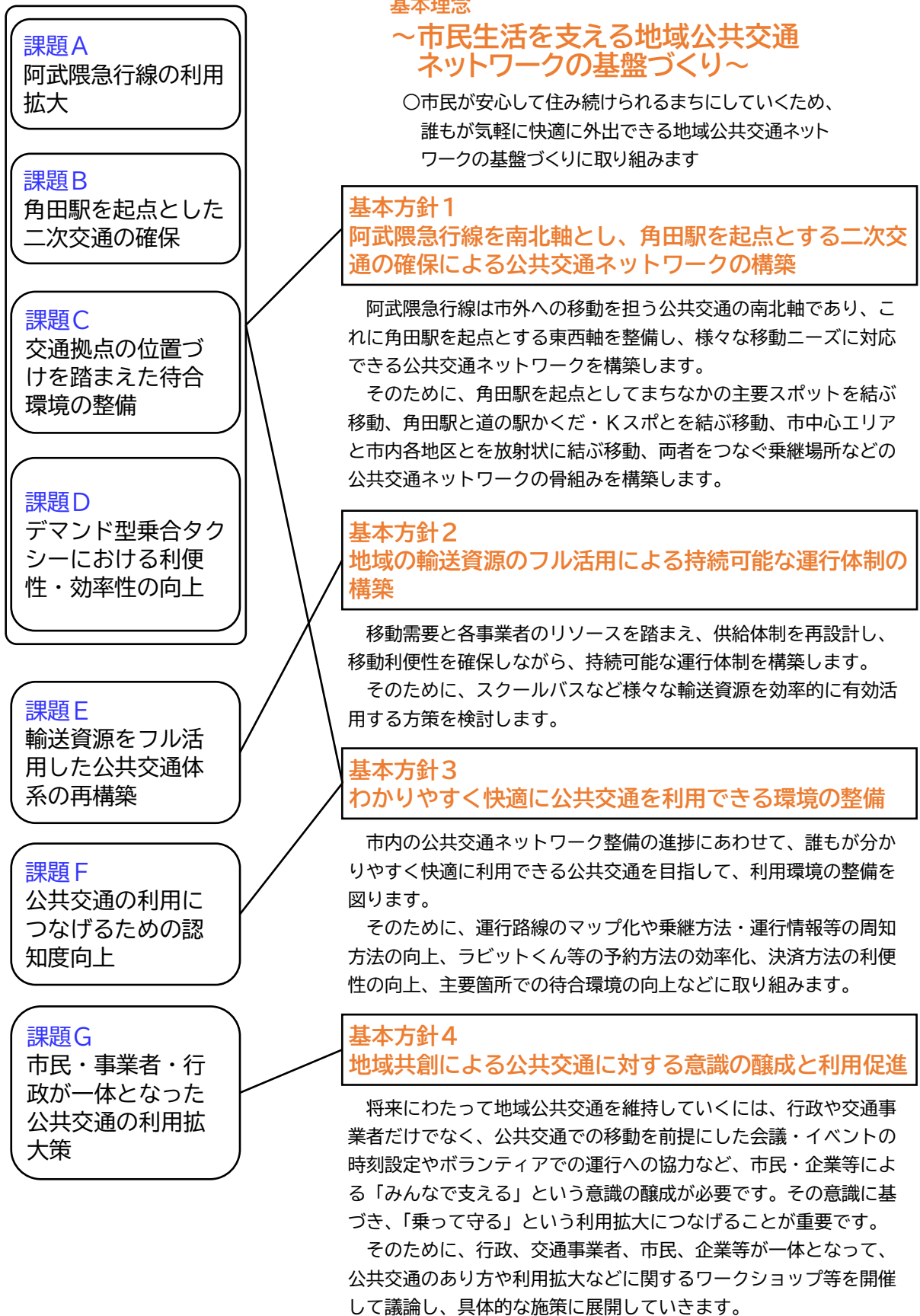
#### 基本方針 3

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

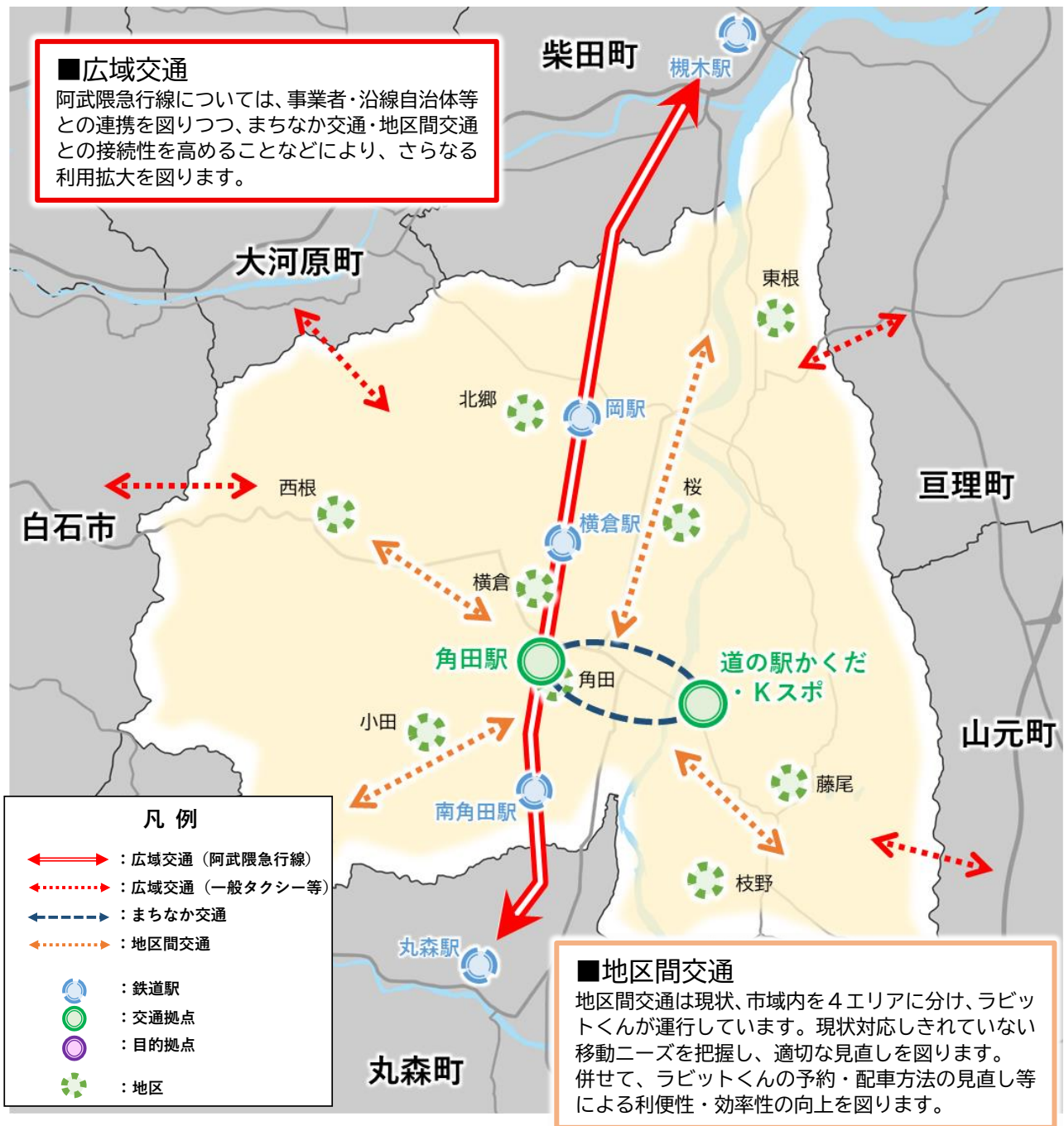
区分	役割	輸送形態
広域交通	○角田市と周辺自治体との間を広域的に結ぶ交通。 ○現状では、阿武隈急行線が南北方向の移動を担っています。	●阿武隈急行線 ●一般タクシー など
まちなか交通	○角田駅を起点に、道の駅かくだ、まちなかの目的拠点などを結び、市中心エリアにおける周遊性を担う交通。 ○現状では、ラビットくん（まちなか）が分担しています。なお、スクールバスを活用した市内循環バスが、休日の限定日に試験運行しています。	●ラビットくん（まちなか） ●市内循環バス（R7：休日に試験運行） ●一般タクシー など
地区間交通	○各地区と市中心エリアとを結ぶ交通。 ○今後は他の交通モードとの接続性を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



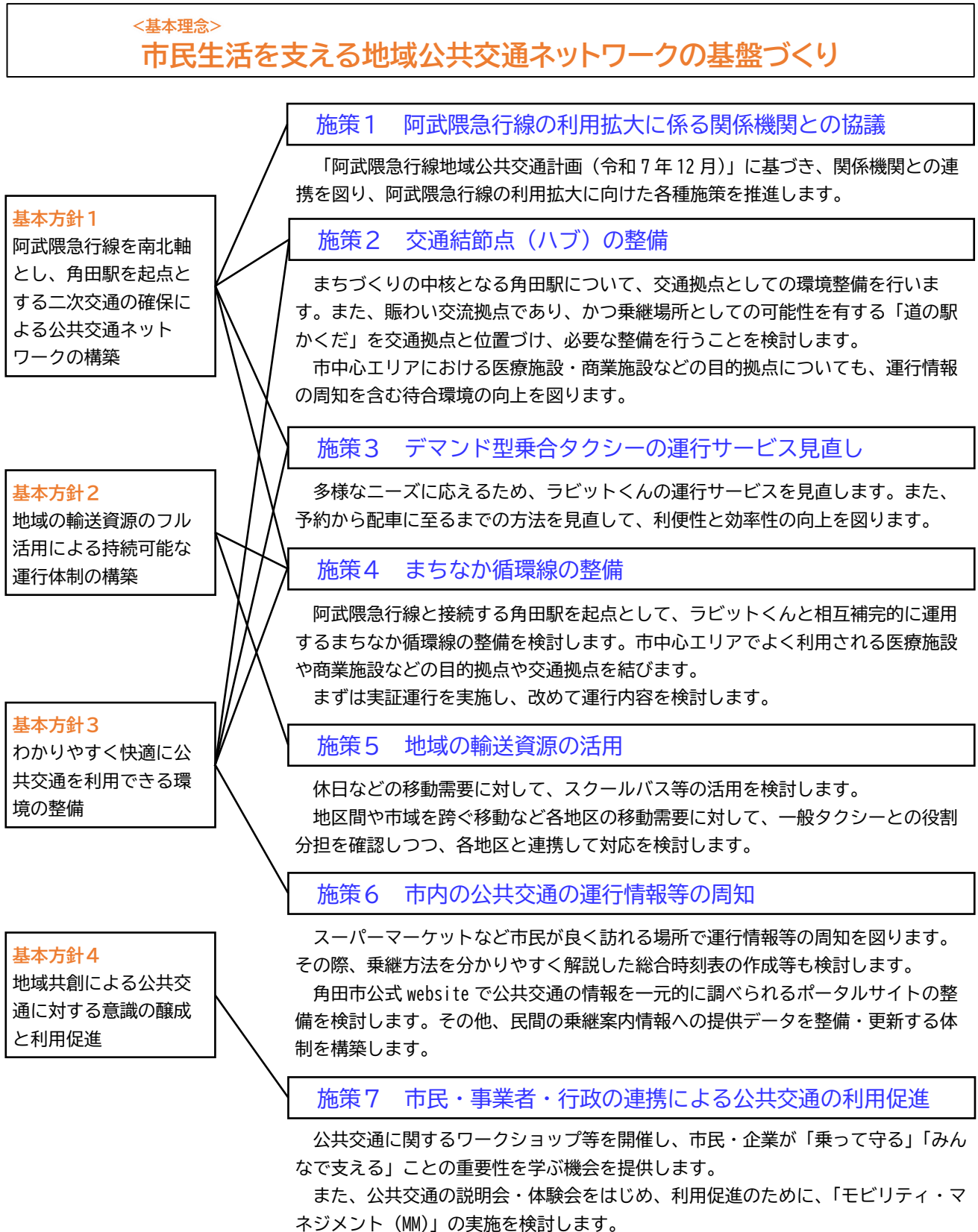
**■まちなか交通**  
角田駅を起点として、市中心エリアの公共施設や病院・薬局、スーパーマーケット等の目的拠点を結ぶことで、まちなかを気軽に移動できる公共交通システムの構築を目指します。  
なお、まちなか交通は現状、平日昼間はラビットくんが運行し、休日の限定日に市内循環バスが試験運行しています。住み続けられるまちを念頭に、これらを再編成し、市中心エリアの移動利便性の確保を図ります。



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

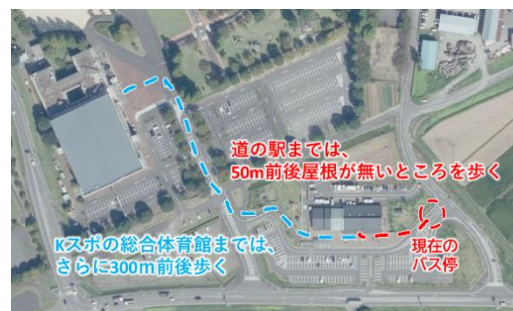


図 現在のバス停位置と道の駅かくだ・Kスポ

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。

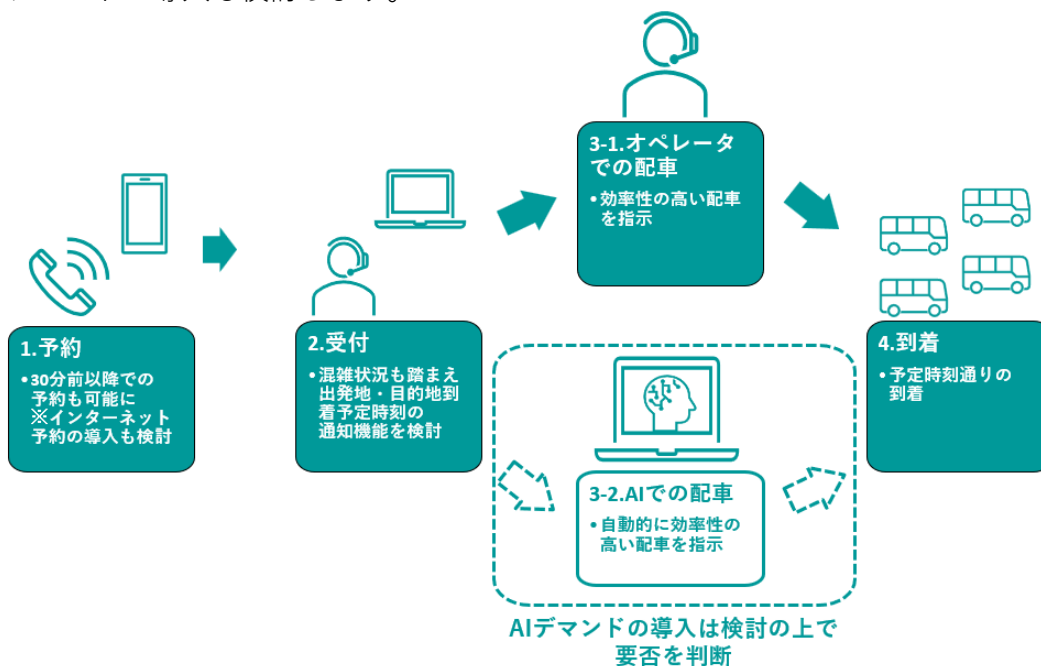


図 ラビットくんにおける業務プロセスの見直し後イメージ

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) 評価指標の設定		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。

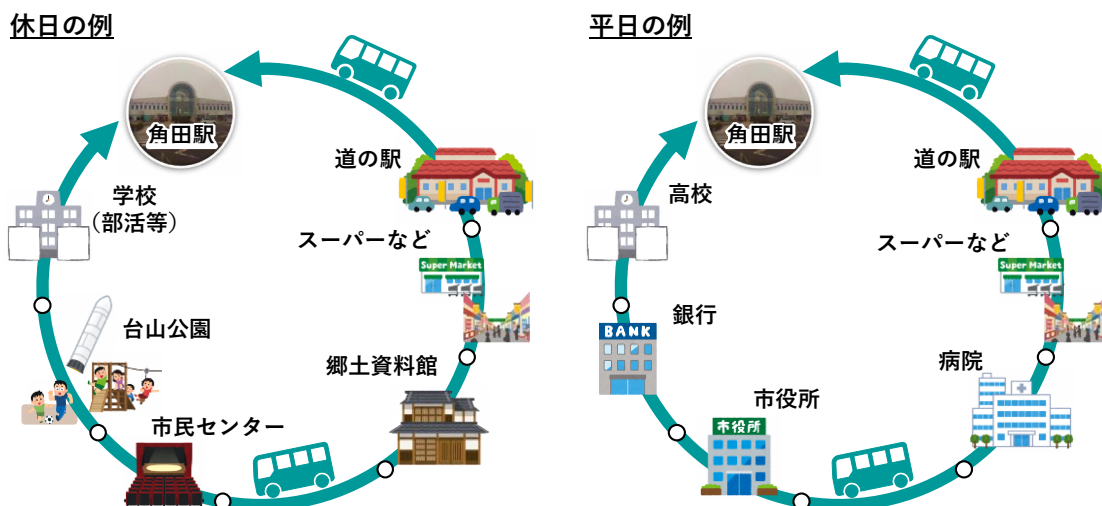


図 市中心エリアの移動手段の整備イメージ



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	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 (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)	実証運行	本運用移行の検討	本運用		
評価指標の設定					

## 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一時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：一ふる仙台パンフレット

### ○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：前橋交通ポータル 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。

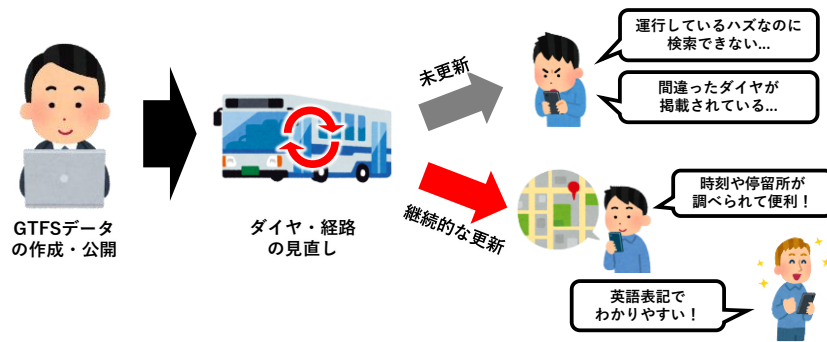


図 GTFS データの整備・更新イメージ

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
	評価指標の設定		本運用移行の検討			
施策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
	評価指標の設定		本運用移行の検討			
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	—	令和8年度運行内容検討後に設定
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】 現況値水準を維持(R13) (令和8年度運行内容検討後に再設定) ※まちなか循環線については令和8年度運行内容検討後に設定
	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】 現況値水準を維持(R13) (令和8年度運行内容検討後に再設定) ※まちなか循環線については令和8年度運行内容検討後に設定
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) ※まちなか循環線については令和8年度運行内容検討後に設定
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	—
目標値	令和 8 年度運行内容検討後に設定

#### 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】 現況値水準を維持(R13) （令和 8 年度運行内容検討後に再設定） ※まちなか循環線については令和 8 年度運行内容検討後に設定

#### 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】 現況値水準を維持(R13) （令和 8 年度運行内容検討後に再設定） ※まちなか循環線については令和 8 年度運行内容検討後に設定

#### 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（またはちらしを設置）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 <sup>※</sup> 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) ※まちなか循環線については令和 8 年度運行内容検討後に設定

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）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