

**平成30年度  
富谷市公共交通グランドデザイン  
都市・地域総合交通戦略(基本構想)**

**策定業務報告書【概要版】**

**平成31年3月  
富谷市**

## 業務目的

富谷市は、平成28年10月の単独市制移行に伴い、今後の新たな、まちづくりの基礎固めを行う新たな局面に立ち、来るべき少子・超高齢社会の到来、道路交通渋滞、交通に起因する環境負荷の低減、都市としての魅力の発揮等の課題に対応することが求められている。

このため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩・自転車・公共交通等の各交通手段が連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市像の実現を図る観点から、関係機関・団体等と協力し、交通とまちづくりが連携した、総合的かつ戦略的な交通施策の推進を目指している。

本業務は、富谷市の将来の魅力ある都市像や交通体系の姿を明らかにし、その実現に必要な施策等を整理し、過年度調査における調査内容を踏まえた、**富谷市公共交通ランドデザイン（全体構想）**を策定するにあたり、**都市交通及びまちづくりに連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進に関し、必要な検討を行うことを目的とする。**

## 業務内容

1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理
2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理
3. 新たな交通体系の目標の検討
4. 目標達成に必要な施策・事業の検討
5. 公共交通指向型都市構造への発展を目指した富谷市公共交通ランドデザインの作成
6. 残る課題の整理と今後の展開に向けた方策の検討

## 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理

○都市および都市交通に係る現況の整理と課題の分析



## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理

○広域・上位・関連計画における富谷市の将来の整理  
○富谷市の課題や地域特性を踏まえた目指すべき都市構造の設定



## 3. 新たな交通体系の目標の検討

○目指すべき都市構造の実現に向けた戦略的な目標の整理



## 4. 目標達成に必要な施策・事業の検討

○戦略的な目標を達成するために必要となる措置・施策の検討



## 5. 公共交通指向型都市構造への発展を目指した公共交通ランドデザインの作成

○上記の検討内容を踏まえた「富谷市公共交通ランドデザイン」の作成



## 6. 残る課題の整理と今後の展開に向けた方策の検討

○富谷市公共交通ランドデザインの実現に向けた課題の整理

# 本計画の位置づけ

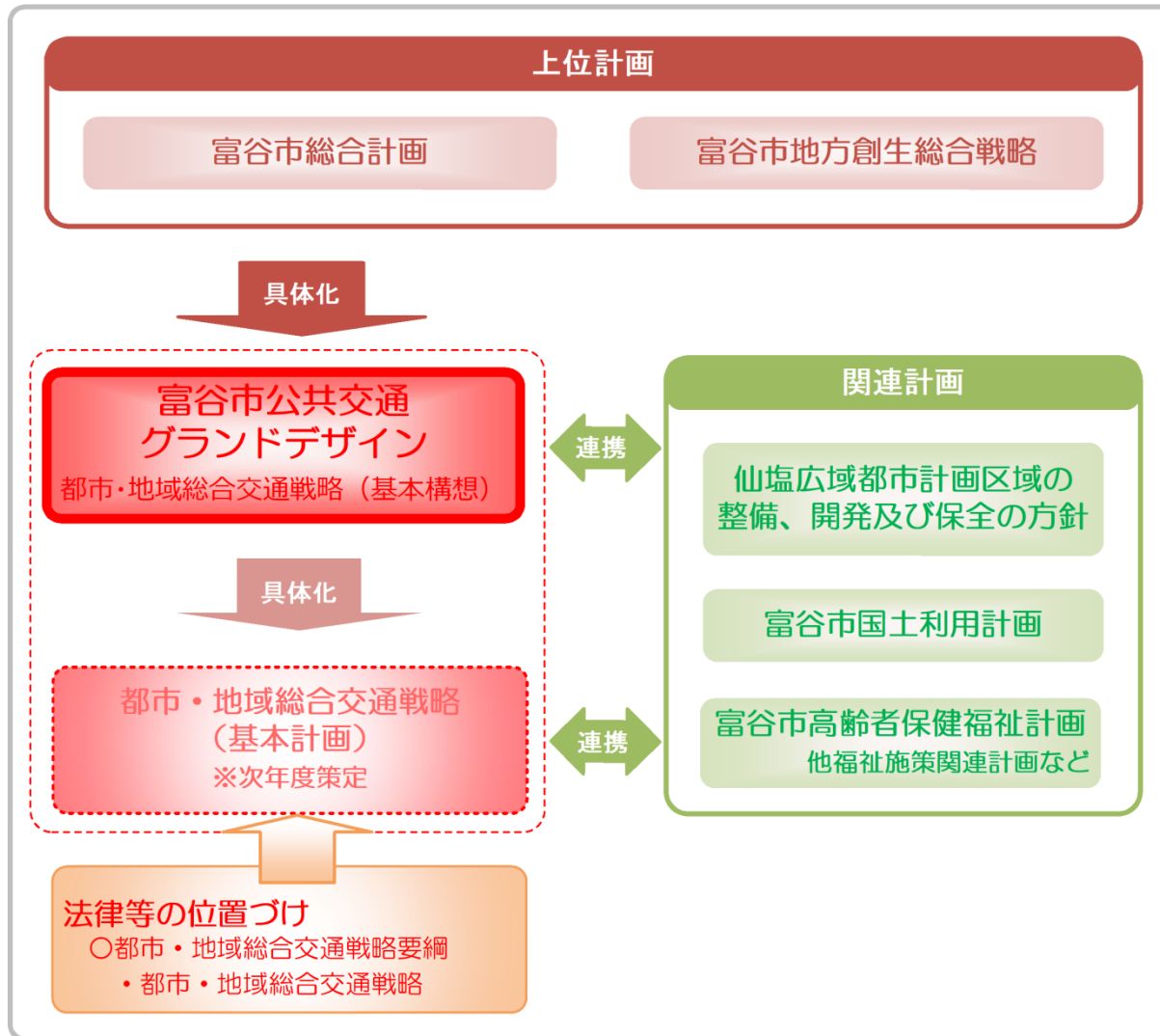


図 本計画の位置づけ

「富谷市公共交通グランドデザイン」は、市が目指す将来の姿を示した「富谷市総合計画」およびこのうち重点的な施策を位置付けた「富谷市地方創生総合戦略」の実現に向けて、各種交通施策の方向性について具体化するもの。

# 本計画の目標年次と計画区域

## 目標年次

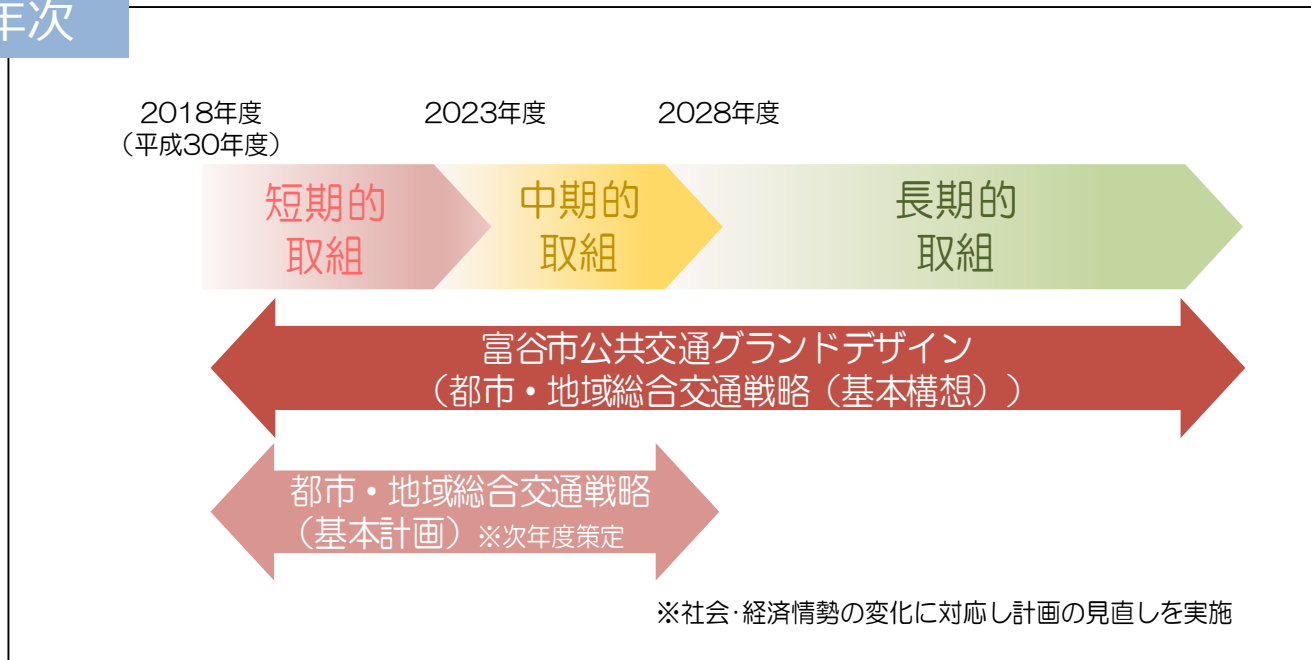


図 計画の目標年次

富谷市公共交通グランドデザイン（基本構想）の実現に向けて、短期的な取組は5年後の2023年度を、中期的な取組は都市の発展・成熟を想定し10年後の2028年度を目標年次と設定。

## 計画区域

本計画は、富谷市内の市街地を対象とし、市街地を含む市内全域や仙塩都市圏の北部地域（仙台市泉区、富谷市、大和町、大衡村）など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れて計画を策定。

# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理 (1)

## 人口動向 (総人口、高齢化率、人口密度)

- ・人口は2030年頃まで増加の見通し。
- ・高齢化人口は2015年時点では約9千人(市全体の17%)程度だが、2045年には約1万8千人(市全体の32%)まで達する見通し。
- ・人口は主に、仙台市に隣接する市南部に集中。

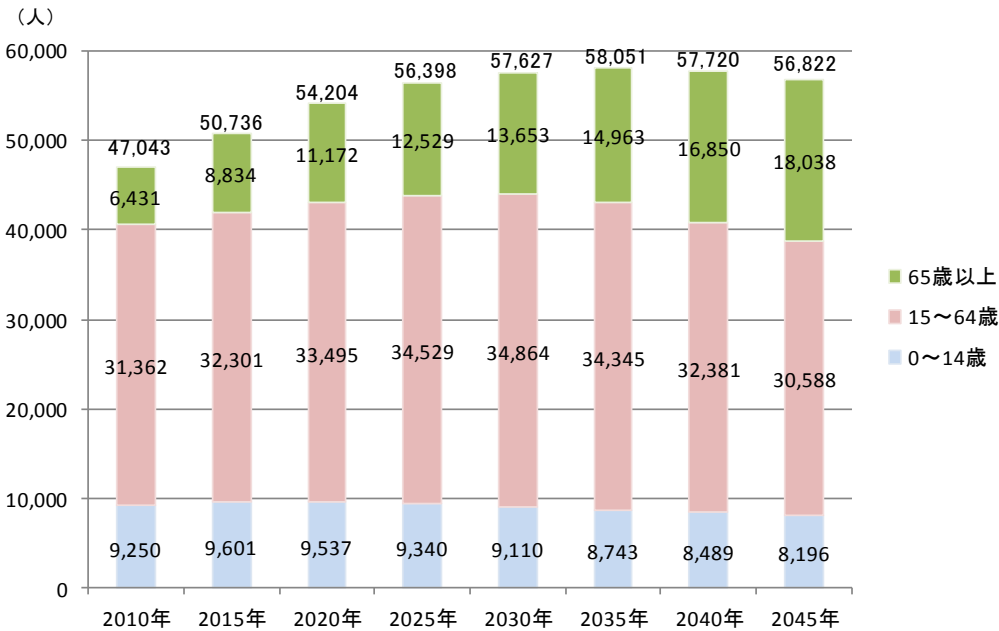


図 年齢別の将来人口の推移・将来見通し

資料：平成27年国勢調査、将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所・平成30年）

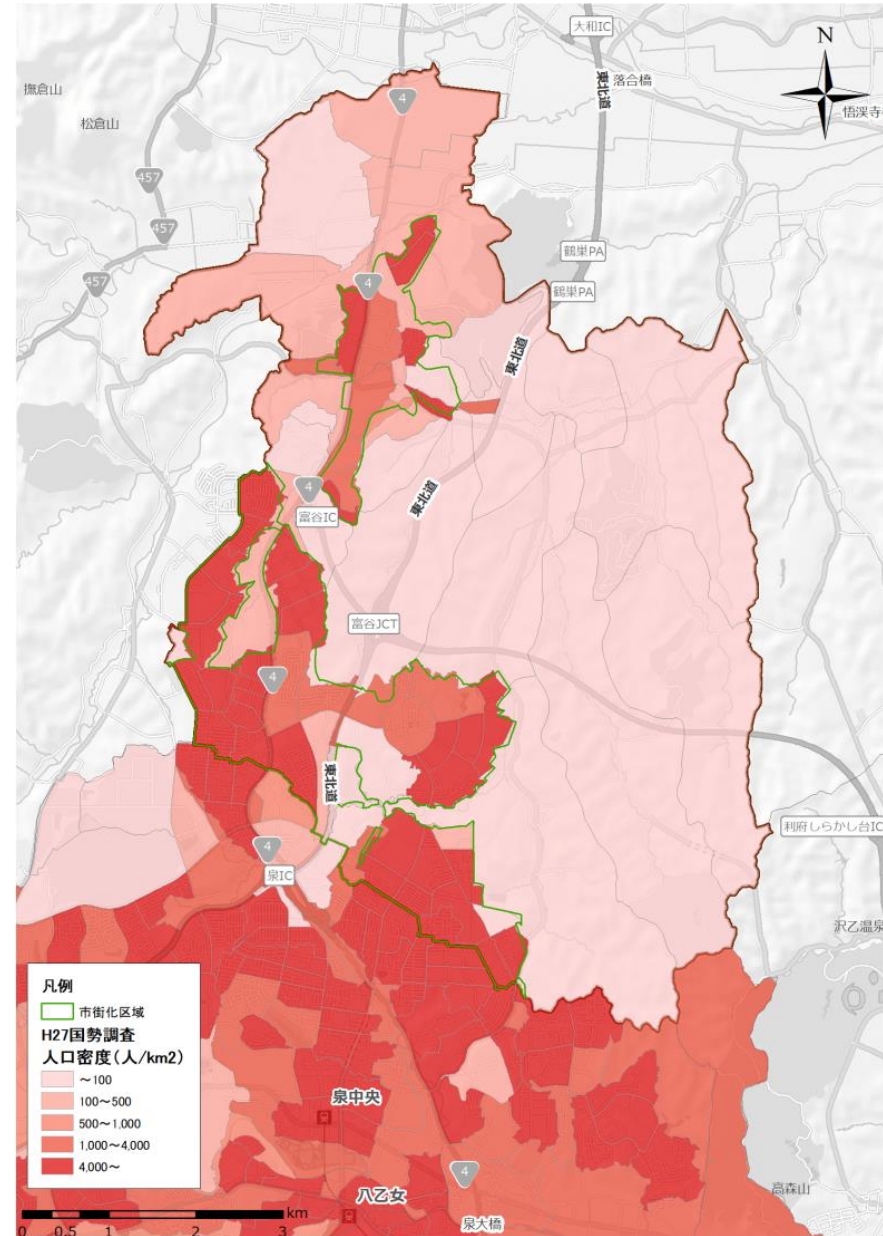


図 町丁字別人口密度(富谷市・仙台市泉区)

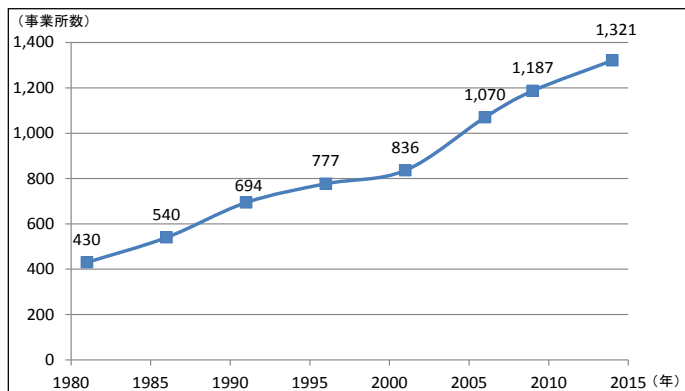
資料：平成27年国勢調査

# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理 (2)

## 事業所数・従業者数

- ・1981年に比較して事業所数は3倍以上に、従業者数は5倍以上に増大。
- ・従業者数は主に成田・大清水・明石台地区周辺に多く集中。

【事業所数】



【従業者数】

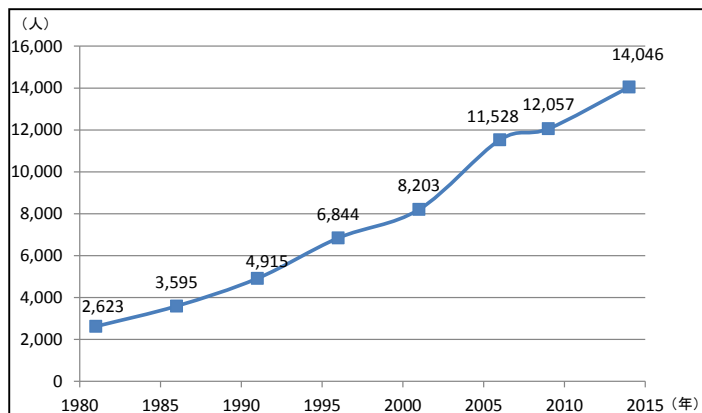


図 富谷市の事業所数・従業者数の推移  
資料：事業所・企業統計調査、経済センサス（基礎調査）

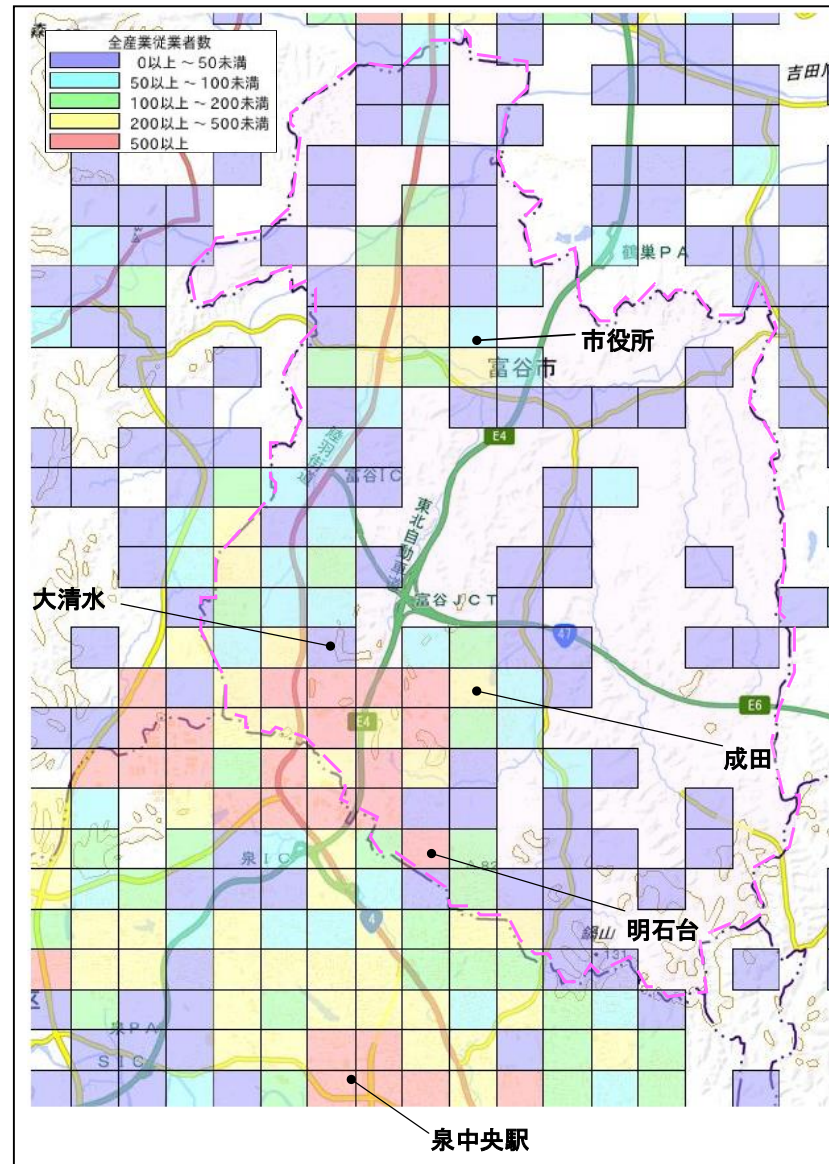


図 メッシュ別従業者数  
資料：平成26年経済センサス（基礎調査）

# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理 (3)

## 人口動態

- ・富谷市内に滞留する人口は昼間に2割程度減少。
- ・富谷市民の約1万6千人が午前中に市外（主に仙台市）に流出。

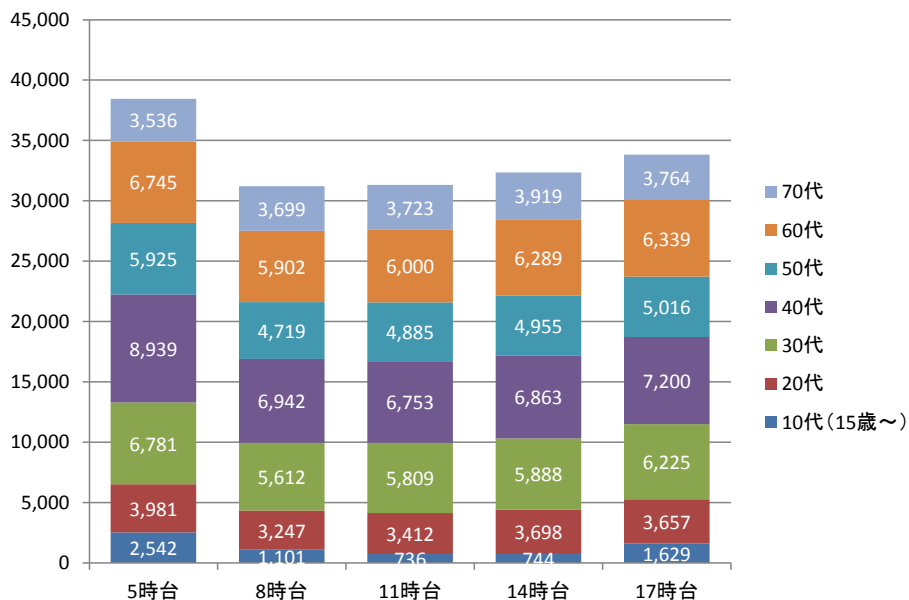


図 居住地別・時間帯別滞留人口（15～79歳）  
資料：モバイル空間統計（NTTドコモ）2017年10月18日（水）

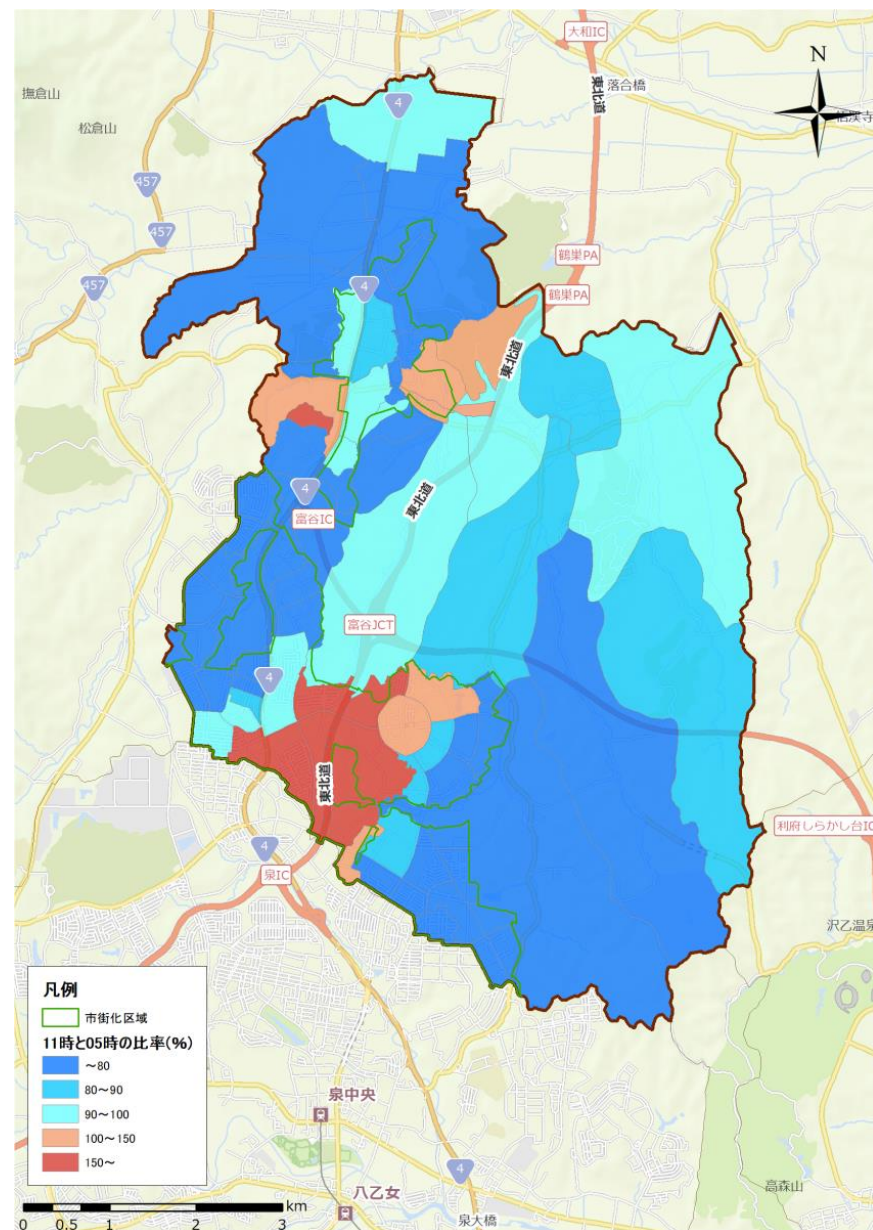


図 エリア別昼夜間人口比

資料：モバイル空間統計（NTTドコモ）2017年10月18日（水）



# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理 (4)

## 公共交通

- ・市街地部は路線バス・市民バスによりバス路線網が密に形成。ただし、道路混雑の影響を受け速達性や定時性に支障が生じている場合あり。
- ・車社会の進展により路線バスの利用者は年々減少傾向にあり、深刻な運転士不足も相まって公共交通をとりまく環境は厳しさが増大。

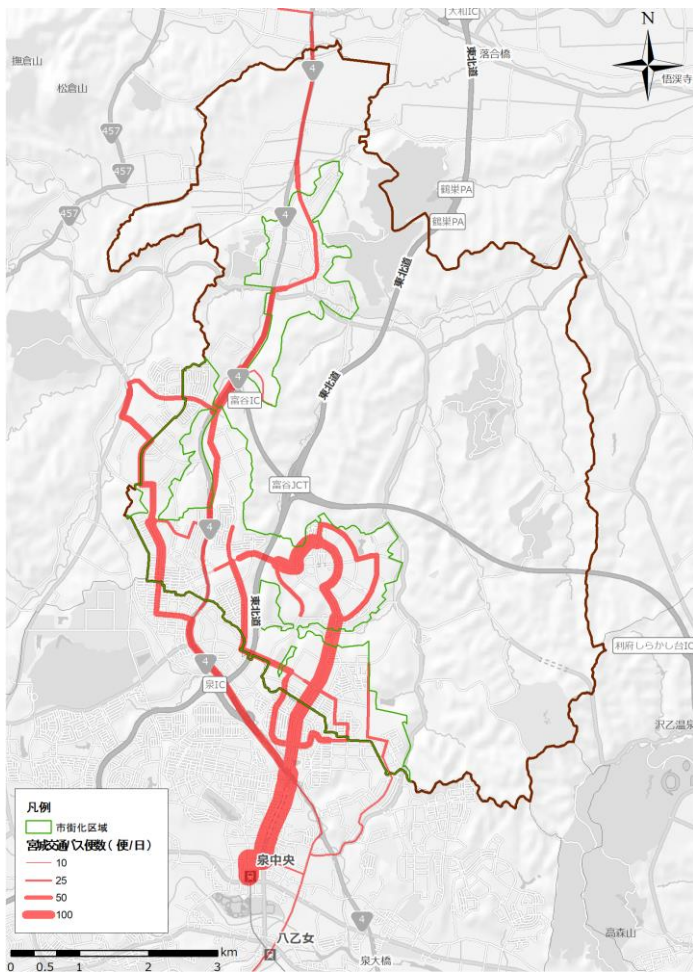


図 区間別の平日路線バス便数(宮城交通・ミヤコーバス)

資料：宮城交通(平成30年4月1日現在)

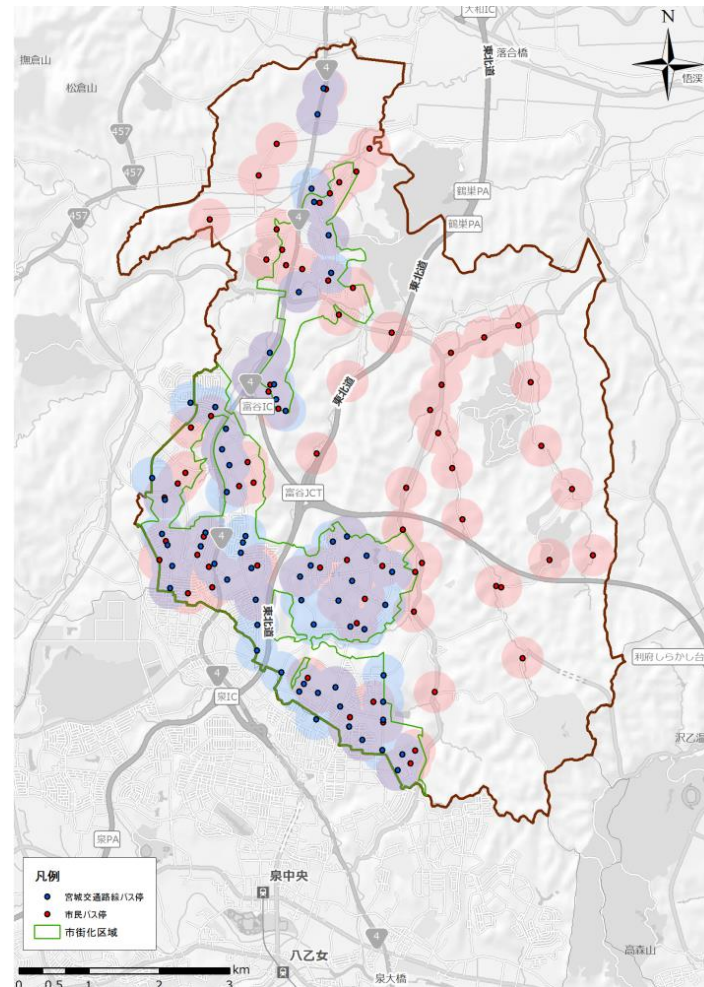


図 バス停留所からのバス停圏域\*

\*概ね徒歩5分圏となる半径300mの範囲と設定

# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理 (5)

## 自動車

- ・市街地と仙台市方面とを結ぶ主な幹線道路は国道4号と（都）七北田西成田幹線の2路線
- ・市外への通勤・通学は約67%がマイカー利用で、上記路線や仙台市域の将監トンネルで渋滞が顕著
- ・交通渋滞の発生は、交通事故の発生、環境悪化など種々の問題の要因となることが懸念

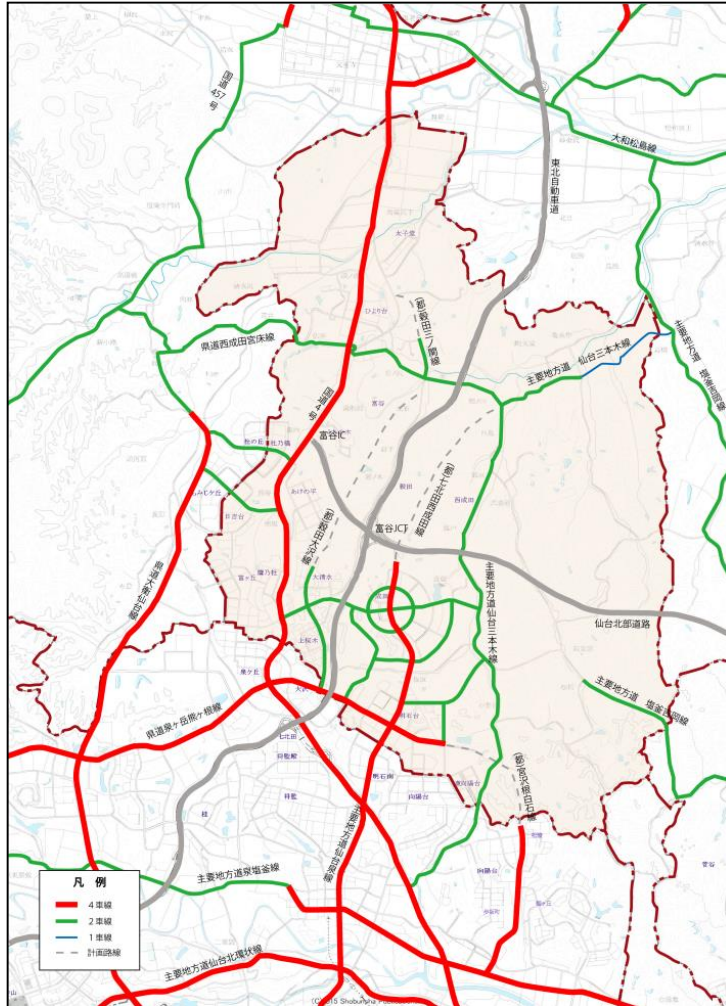


図 道路網・車線数（都市計画道路及び一般国道、主要地方道・県道）

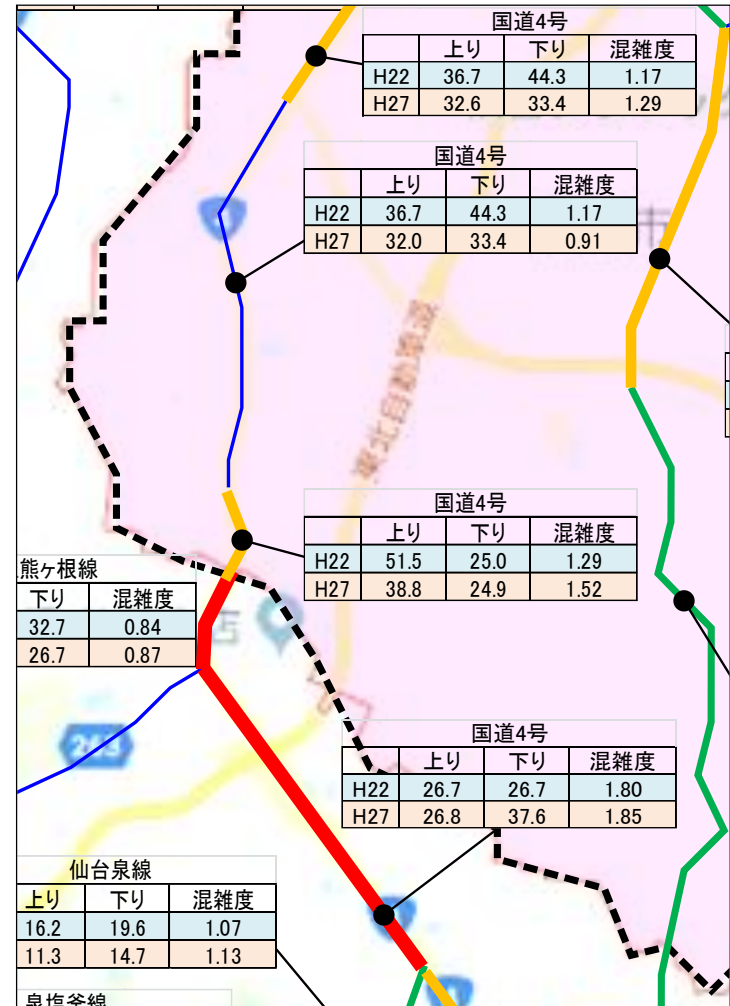


図 混雑度・平均旅行速度（国道4号）

資料：平成27年全国道路・街路交通情勢調査、平成22年道路交通センサス

# 1. 富谷市の都市交通の現状及び課題の整理（6）

## 集約型市街地形成に向けた自動車依存型の交通体系からの脱却

- 過度にマイカーに依存する必要のない、利便性が高く環境負荷の小さい地域を形成することのできる交通体系整備が望まれる。
- そのためには、公共交通を地域で支えることが重要。

## 高齢化社会を支える選択性の高い交通体系の実現

- ドライバーの高齢化・運動能力の低下による移動手段を失う人々の増加にそなえ、高齢化社会に対応可能な交通体系の整備に早期に着手することにより、高齢者にとっても魅力のあるまちへと成長することが望まれる。

## 多核連携型の都市圏構想実現を支援する都市間交通軸の強化

- 多核連携型の都市圏構造の実現に向け、仙台都市圏北部地域の拠点間連携の強化および泉中央地区の拠点性の向上を支えるため、都市圏北部の拠点間を連結する交通基盤の強化が不可欠。

## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理 (1)

### 富谷市総合計画

平成29年2月策定

#### ■ 目標とする将来像

○ 「住みたくなるまち日本一」

#### ■ 交通関連施策の方向性

○ 公共交通 「あらゆる立場・世代の方々でも安全で自由に動けるまちづくり」

○ 道路 「日常の利便性を安全で快適な道路でつなぐまちづくり」

○ 土地利用 「豊かな自然を守りバランスの取れたまちづくり」

○ 高齢者・障がい者支援 「高齢者や障がい者の安全安心な移動を守るまちづくり」

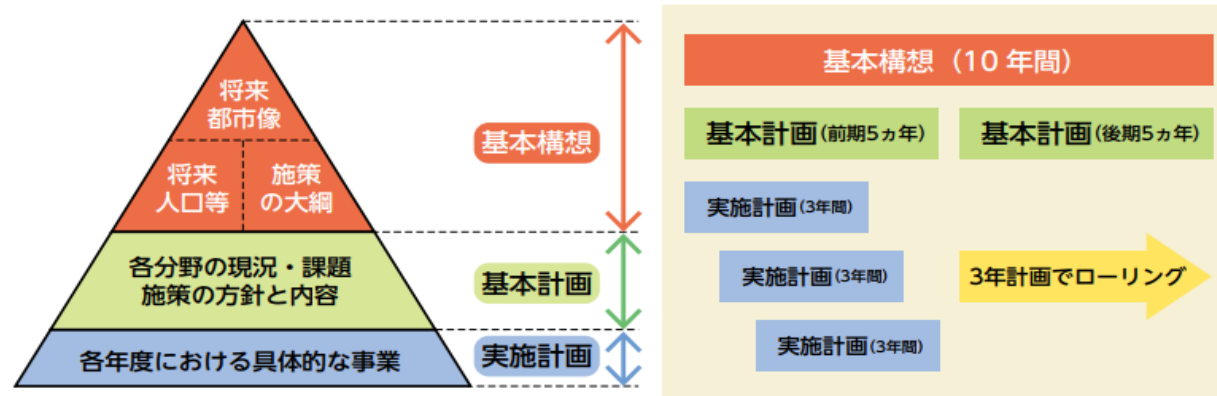


図 総合計画の構成 出典:富谷市総合計画

# 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理 (2)

## 富谷市国土利用計画

平成29年9月策定

### ■市の土地利用の基本方針

- 市土の有効利用と土地利用転換※の適正化
- 自然と市街地が調和し、バランスの取れた市土の形成
- 将来にわたって豊かに安心して暮らすことのできる市土の形成
- ネットワーク型都市構造の形成

### ※土地利用転換予定地区（市街化区域編入候補地区）

- ・住居系3地区  
（明石台東、成田二期東、成田二期西）
- ・工業系3地区  
（高屋敷西、成田二期北、成田南（桜木））

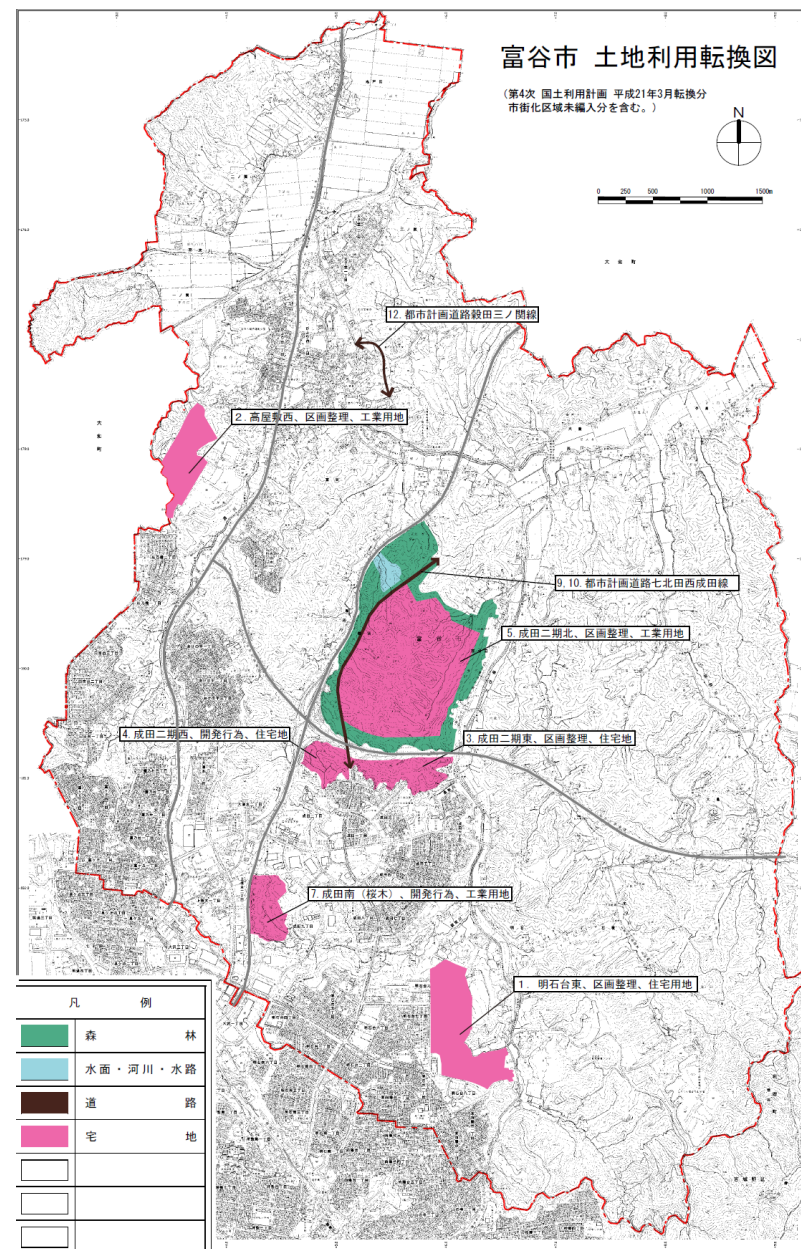


図 土地利用転換図

## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理 (3)

仙塩広域都市計画区域※の整備、開発及び保全の方針

平成30年5月宮城県策定

### ■都市づくりの基本理念

- 内陸部への集約・移転により、まとまりのある良好な市街地の形成や防災性の向上が図られるまちづくり
- 人口減少・超高齢社会においても都市圏全体として調和の取れたコンパクトなまちづくり
- 「宮城の将来ビジョン」に掲げる富県宮城の実現に資する活力あるまちづくり
- 豊かな自然の保全とそれらと調和したまちづくり

※仙塩広域都市計画区域

仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、松島町、利府町、大和町、大衡村の6市4町1村

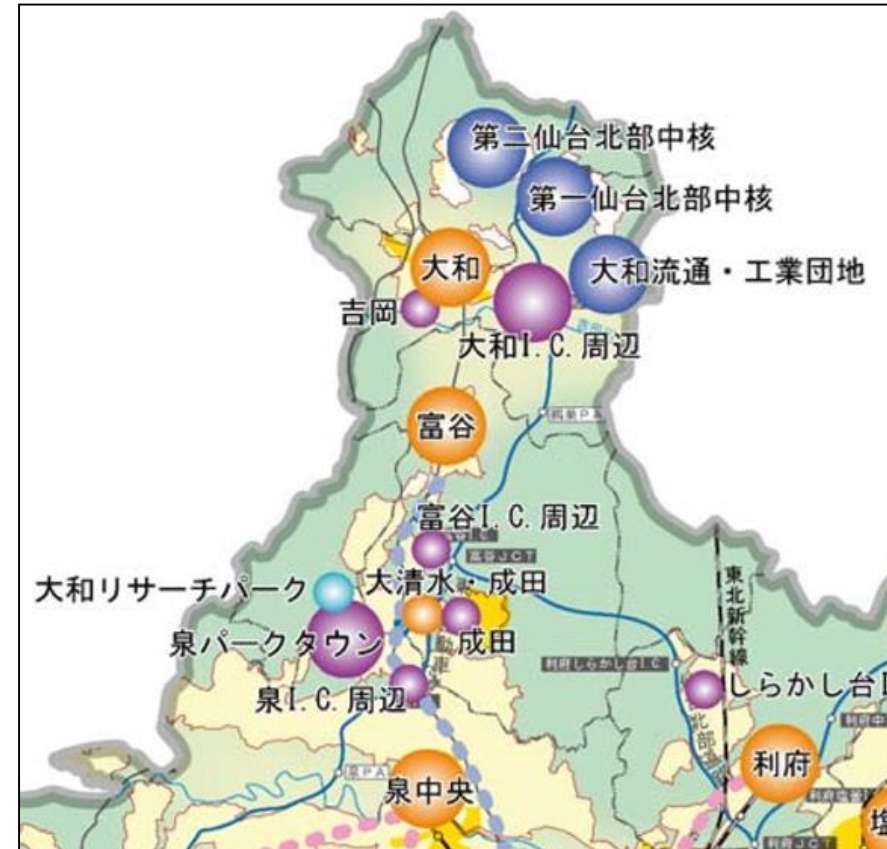


図 北部地域の主要用途の配置の方針

## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理（4）

### 基本目標

「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現

### 交通の将来像

**将来像1：さまざまな選択肢のある環境負荷の少ない交通環境の実現**  
(マイカー依存からの脱却)

さまざまな移動の場面で、公共交通・自転車・徒歩などマイカー以外の多様な交通手段が選択できる交通環境を実現し、渋滞・事故・環境悪化などのマイカー交通に起因する問題が少ない「安全で環境への負荷の小さいまち」を目指す。

**将来像2：あらゆる世代の人がいきいきと活動できる交通環境の実現**  
(高齢化社会への対応)

高齢者を含め、富谷で暮らす人・働く人・訪れる人の誰もが、不便・不快と感ずることなく移動ができる交通環境を整えることにより、「あらゆる世代の人がいきいきと活動できるまち」を目指す。

**将来像3：都市部、郊外部にすばやくアクセスできる交通環境の実現**  
(地域間交流・連携の強化)

経済・教育・文化・娯楽等、高度で多様な都市機能が集積する仙台市や、豊かな自然に恵まれるとともに大規模な従業地という一面もあわせもつ大和町、大衡村など、多様な魅力を持つ周辺都市へのアクセスの利便性を高めることにより、様々なライフスタイルの人が生活の拠点とすることができる「魅力のあるまち」を目指す。

## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理 (5)

### 将来の都市構造【拠点】

#### 都市拠点

##### 大清水地区、成田地区、明石台地区

高度な機能を持つ商業施設や医療施設、(仮称)富谷市民図書館（設置予定）などが立地し、市全域や周辺都市からも人々が集う富谷市の中心となる拠点

#### 地域拠点

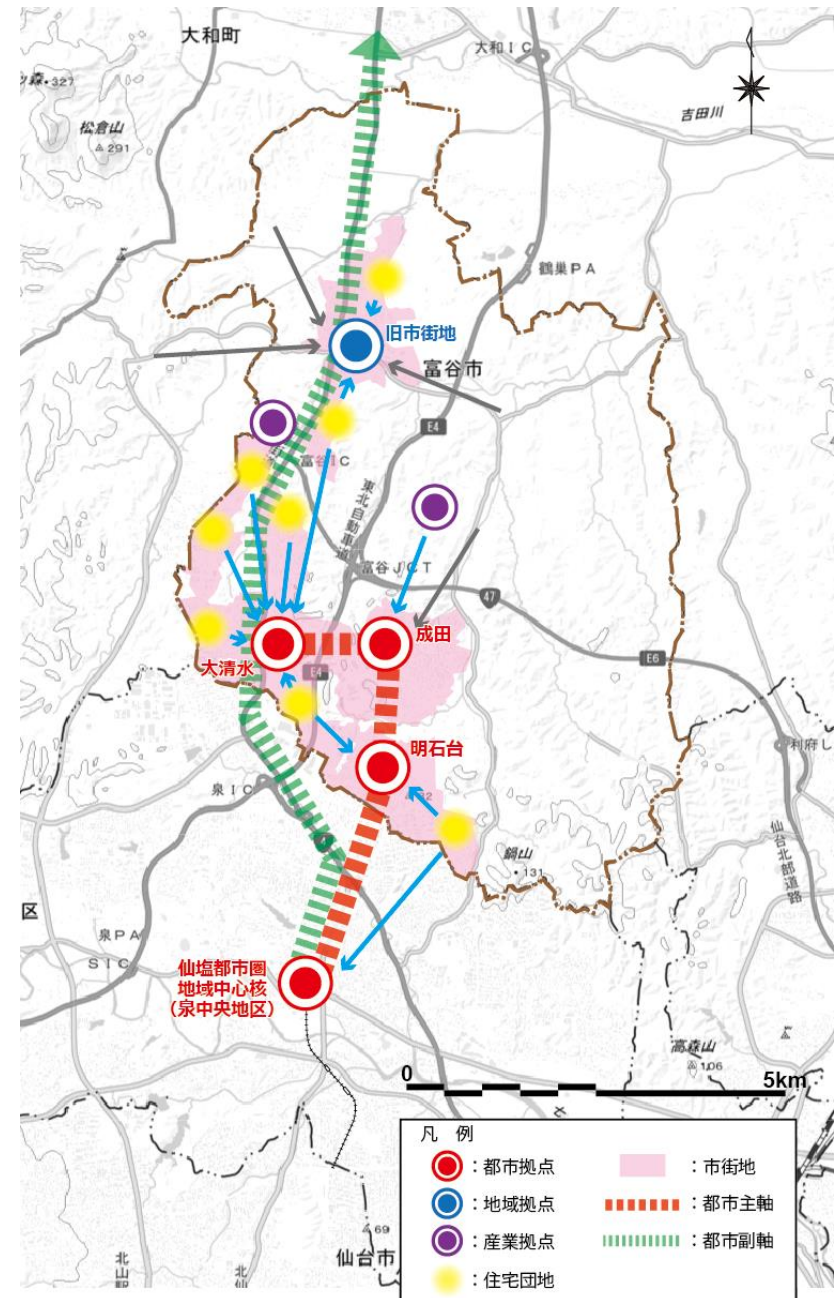
##### 旧市街地

歴史的景観が残るしんまち地区、市役所や中央公民館等が立地し、住民や観光客等の人々が集う行政・文化の中心となる地域の拠点

#### 産業拠点

##### 成田北地区、高屋敷地区

工業・流通業務機能の誘致を促進するとともに、高速交通網の高い利便性を生かして計画的に整備を推進し、多くの就業者が集まる拠点





## 2. 富谷市の都市づくりが目指す将来像の整理（6）

### 将来の都市構造【軸】

#### 都市主軸

**（泉中央駅） ⇔ 明石台地区 ⇔ 成田地区 ⇔ 大清水地区**

仙塩都市圏の地域中心核である泉中央地区と明石台地区、成田地区、大清水地区の「都市拠点」とを連絡する

富谷市の都市の骨格となる軸

周辺都市との間の広域的な交流・連携を支えるとともに、過度なマイカー交通への依存からの脱却に向け公共交通の背骨を形成する軸

#### 都市副軸

**（泉中央駅） ⇔ 富ヶ丘 ⇔ 大清水地区  
大清水地区 ⇔ 旧市街地 ⇔ （大和町） ⇔ （大衡村）**

面的に市街地が広がる市南部において、都市主軸から離れた区域の骨格として都市主軸を補完する軸及び、都市主軸と富谷市北部地域や地域外の大和町、大衡村を連絡する骨格となる軸

# 3. 新たな交通体系の目標の検討

- 目標・将来像の達成状況を評価するための指標及び数値目標は、次の3項目を基本案とする。
- なお、数値目標の達成状況の確認は5年おきに実施することとし、評価指標及びその数値目標は、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえて、適宜見直しを行う。

**将来像 1.**  
さまざまな選択肢のある交通環境の実現

**現況**  
公共交通分担率  
6% (平成14年)  
※第4回仙台都市圏  
パーソントリップ調査

**将来**  
10%  
(現状の名取市・多賀城市と同程度)

**将来像 2.**  
あらゆる世代の人がいきいきと活動できる交通環境の実現

**現況**  
高齢者(75歳以上)の  
1日あたり平均移動回数  
0.7回 (平成14年)  
※第4回仙台都市圏  
パーソントリップ調査

**将来**  
2.0回  
(現状の65~74歳と同程度)

**将来像 3.**  
都市部、郊外部にすばやくアクセスできる交通環境の実現

**現況**  
大清水地区周辺から  
公共交通利用での  
仙台駅までの所要時間  
約50分

**将来**  
約30分程度  
(現状の6割程度)

## 1. 幹線交通の強化

周辺都市へのアクセス利便性を高めるとともに、多様な交通手段が選択できる交通環境の実現に向けて、新たな軸となる公共交通の導入を目指すとともに、これにあわせた公共交通網の再編を行う。

## 2. フィーダー交通の充実

幹線交通へのアクセス利便性を高めるとともに、公共交通以外に移動手段をもたない人々などの移動をサポートするため、市全域におけるきめ細かな交通サービスの提供を目指す。

## 3. 公共交通利用のしやすさの向上

上記の公共交通の強化・充実による効果を最大限に発揮できるよう、利用料の改善等により公共交通の利用しやすさの向上を図る。

## 4. 移動しやすい交通環境の整備

あらゆる世代の人が様々な場面で不自由を感じることなく移動ができる環境の形成を目指して、車両や歩行者空間など交通のバリアフリー化を推進する。

## 5. 環境負荷の軽減に向けて

環境負荷の小さい快適で魅力なまちの形成を目指し、上記の交通施策の推進にあわせて環境負荷軽減に向けた市民への啓発活動や、低炭素車両の普及促進活動等に取り組む。

# 4. 目標達成に必要な施策・事業の検討 (2)

施策メニュー	目指す将来像	【将来像1】	【将来像2】	【将来像3】
		さまざまな 選択肢のある 交通環境	あらゆる世代の人 がいきいきと活動 できる交通環境	都市部、郊外部に 素早くアクセス できる交通環境
1. 幹線交通の強化	①新たな軸となる基幹公共交通の整備	○	○	○
	②基幹交通の拠点となる交通結節施設の整備	○	○	—
	③バス路線網の再編	○	○	○
	④公共交通の速達性・定時性向上に資する都市計画道路の整備	○	—	○
2. フィーダー交通の充実	⑤市民バスの再編	○	○	—
	⑥パーク・アンド・ライド用駐車場の整備	○	—	○
	⑦短距離移動を支援する新たな交通の導入	○	○	—
	⑧自転車利用環境の整備	○	○	—
3. 公共交通利用のしやすさの向上	⑨共通運賃・乗り継ぎ割引の導入	○	—	—
	⑩公共交通利用料金の補助	—	○	—
4. 移動しやすい交通環境の整備	⑪バス車両や歩行者空間のバリアフリー化	○	○	—
5. 環境負荷の軽減に向けて	⑫公共交通利用に係る啓発（M M）及び低炭素型まちづくりの推進	○	○	—

# 4. 目標達成に必要な施策・事業の検討 (3)

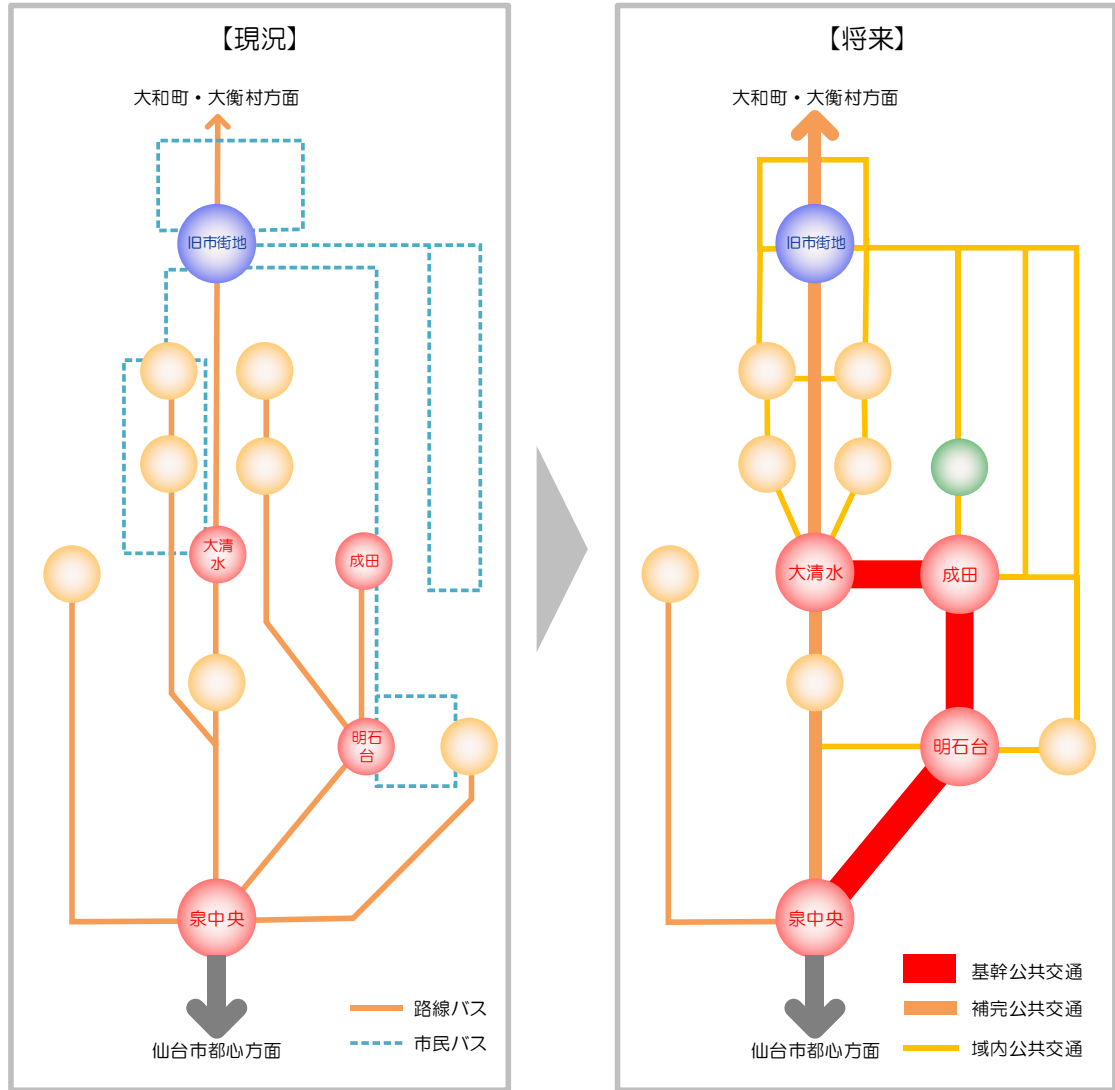


図 基幹公共交通を軸とした将来ネットワーク形成のイメージ

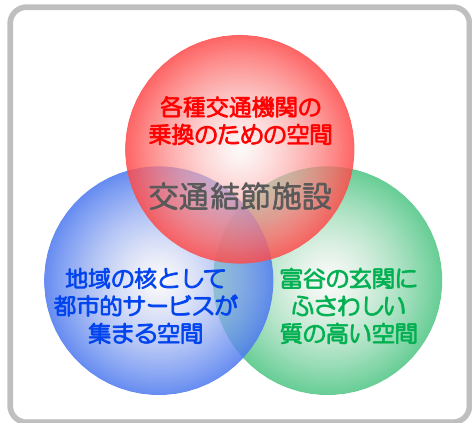


図 交通結節施設に求められる機能



図 パーク&ライド検討候補箇所

# 5. 公共交通指向型都市構造への発展を目指した公共交通グランドデザインの作成

**富谷市公共交通グランドデザイン**  
都市・地域総合交通戦略（基本構想）

平成31年3月

富谷市

目次

デザイン策定の趣旨等	1
社会経済情勢	8
グランドデザイン策定の趣旨等	41
「コンパクトシティ」の実現に向けて	56
関係機関	59

**グランドデザイン  
策定の趣旨等**

富谷市は、東西7km、南北約10km、総面積49.18km<sup>2</sup>で、市域として南北方向に走り、東北地方の骨格を形成する。北に縦断しているほか、仙台北部道路が東西に横断する道路環状ネットワークが整備され、地域の発展に貢献する。また、本市に隣接する地理的優位性や良好な自然的条件に恵まれた住宅団地開発や企業進出がなされ、全国上位の自然環境を有する。人口は増加し続けることが見込まれています。また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。

また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。

**グランドデザイン策定の趣旨等**

富谷市は、東西7km、南北約10km、総面積49.18km<sup>2</sup>で、市域として南北方向に走り、東北地方の骨格を形成する。北に縦断しているほか、仙台北部道路が東西に横断する道路環状ネットワークが整備され、地域の発展に貢献する。また、本市に隣接する地理的優位性や良好な自然的条件に恵まれた住宅団地開発や企業進出がなされ、全国上位の自然環境を有する。人口は増加し続けることが見込まれています。また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。

また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。また、子育て層が多く流入したことから、県内で最も人口が増加し続けていることが見込まれています。

**富谷市公共交通グランドデザイン策定の趣旨等**

富谷市が目指す将来の姿を示した「富谷市総合交通戦略」と「富谷市地方創生総合戦略」の表現に合わせたものです。また、「富谷市地方創生総合戦略」、並びに「富谷市国土利用計画」の表現に合わせたものです。

富谷市地方創生総合戦略

関連計画

- 仙台広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
- 富谷市国土利用計画
- 富谷市立地適正化計画  
土地利用計画等

ページ

# 6. 残る課題の整理と今後の展開に向けた方策の検討

## 富谷市総合交通検討委員会を通じた進捗管理

交通事業者、交通管理者、関係機関や市民代表等で構成する「富谷市総合交通検討委員会」を設置し、「公共交通ランドデザイン」の基本理念を実現するため、施策の進捗状況や評価指標の達成状況の確認を継続的に実施し、必要に応じ、適宜見直しを図る。

## PDCAサイクルによる進捗管理と計画推進

「公共交通ランドデザイン」の施策や計画を推進するため、施策実施後の評価指標の達成状況の評価・検証を踏まえて、適宜改善・見直しを行うPDCAサイクルにより、進捗管理を行う。



図 PDCAサイクルのイメージ