

第3章

将来像実現に向けて取り組む施策

第3章 将来像実現に向けて取り組む施策

富谷市の交通の課題を解消し、まちづくりの将来像である「住みたくなるまち日本一」を実現するためには、関連計画である「仙塩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」、「富谷市高齢者保健福祉計画」等の関連施策と連携をとりつつ、新たな土地利用の転換を図りながら都市機能を集約し、まちづくりを推進しながら効率的で効果的な交通施策を実現することが必要となります。

そのため、「公共交通グランドデザイン」の基本目標や交通の将来像の実現に向け、将来の都市構造の形成を誘導するため、本市では、以下の5本柱で施策に取り組めます。

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います。

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します。

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ります。

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します。

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めます。

目標期間（短・中期）の設定や各施策の実施主体・関係主体については、「序章 4. 目標年次」を踏まえ、次年度策定を予定している「基本計画」において整理を行い決定します。

＜将来像実現に向けて取り組む施策＞

施策メニュー		【将来像1】 さまざまな 選択肢のある 交通環境	【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	【将来像3】 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（MM）及び低炭素型まちづくりの推進	○	○	—

施策① 新たな軸となる基幹公共交通の整備（1. 幹線交通の強化施策）

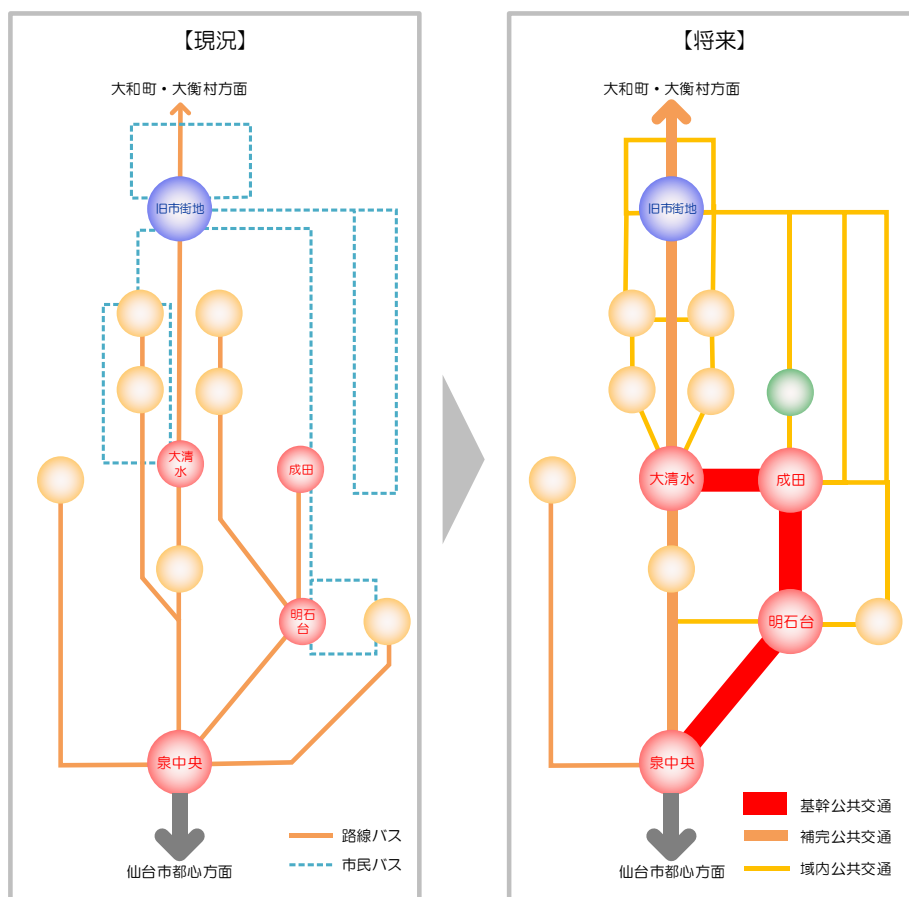
マイカー交通に起因する渋滞問題・環境問題の悪化、本格的な高齢化の進展にともなう自動車の運転が困難な市民の増加、マイカー利用を前提とした低密度な市街地の拡大にともなう都市経営の効率低下等の問題に対応していくためには、これまで以上に公共交通の充実が必要といえます。これまでの泉中央駅までのバスアクセスは、交通渋滞に伴う定時性の低下が頻発するとともに輸送力の限界もあり、都市の骨格として十分とは言い難い状況にありました。

こうした状況から脱却し、仙台市方面への円滑なアクセス、自動車交通による諸問題の改善のため、本市の新たな骨格となる公共交通の軸として、泉中央駅から明石台地区、成田地区、大清水地区を結ぶ新たな基幹公共交通の導入を目指します。

この基幹公共交通の導入は、交通機能の強化のみならず、市民の活動の活発化、新たな雇用の創出、居住人口の拡大など、まちの活力を高める起爆剤として期待されます。

なお、具体的なルートや導入するシステムについては、必要なサービスや導入空間、事業採算性など総合的な観点を含め、具体的な再編内容については、関係事業者と協議の上、進めていきます。

＜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＞

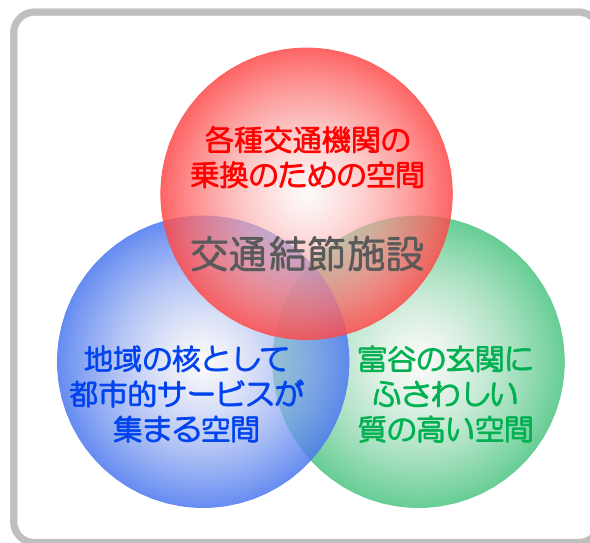


施策② 基幹交通の拠点となる交通結節施設の整備（1. 幹線交通の強化施策）

基幹公共交通との結節点となる交通結節施設の周辺は、新たな富谷市の玄関口となることから、魅力ある拠点づくりを進めることが望まれます。

このため、各種交通機関が円滑に乗り継ぐことができる交通結節機能の充実を図ることはもとより、これに加えて、回遊機能、交流機能、環境機能、防災機能など多様な機能を導入することにより、人々が集まり交流するにぎわいのある場の形成を目指します。

<交通結節施設に求められる機能>



施策③ バス路線網の再編（1. 幹線交通の強化施策）

基幹公共交通の整備による効果を市全域に波及させるためには、基幹交通へのアクセスを担う末端交通との連携が重要となります。このため、基幹公共交通の整備にあわせて、市民バスを含めた既存のバス路線網を見直し、市内各地と最寄の交通結節の拠点（大清水地区・成田地区・明石台地区・泉中央地区）とを結ぶ形へと見直します。

特に、人口の集積が大きいにもかかわらず、基幹公共交通の沿線から離れることとなる国道4号周辺の住宅地（仙台市域を含む）については、国道4号を運行するバス路線の増便等、サービス向上のための方策について、関係事業者と協議の上、進めていきます。

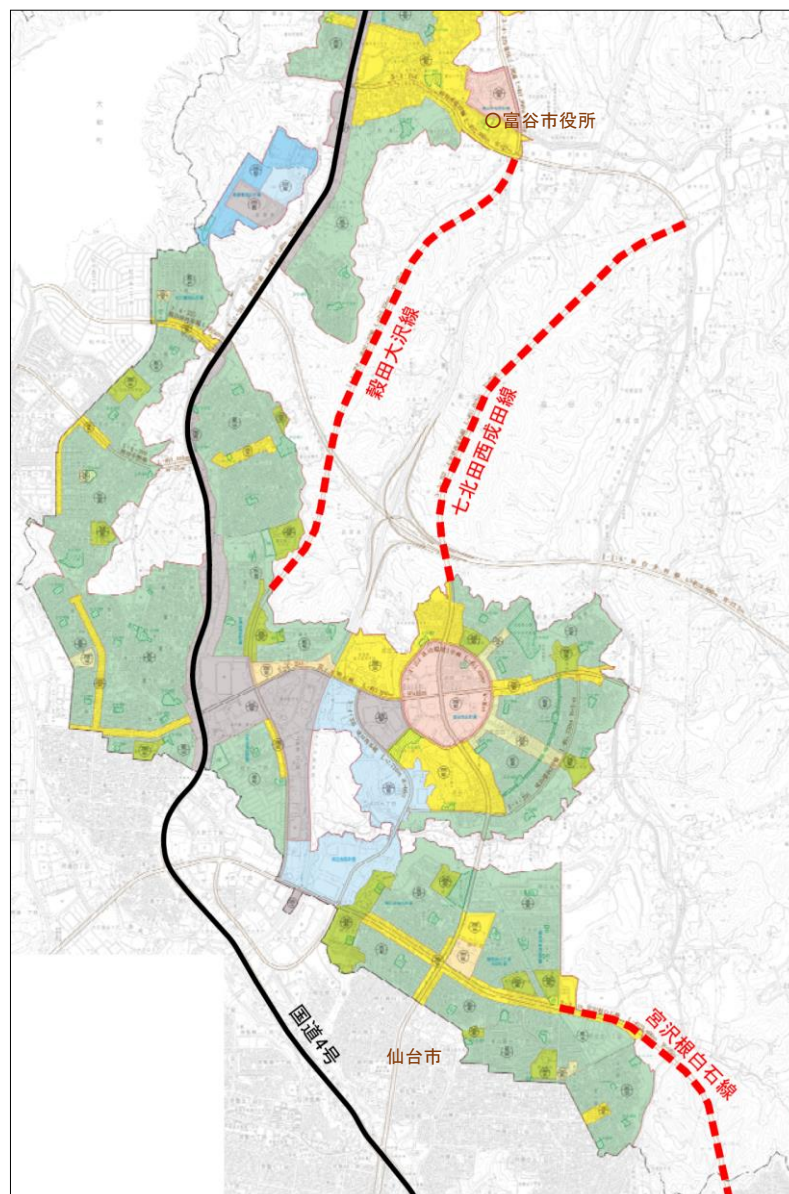
施策④ 公共交通の速達性・定時制向上に資する都市計画道路の整備

(1. 幹線交通の強化施策)

基幹公共交通への円滑なアクセスの確保のためには、慢性的に発生する渋滞を緩和・解消し、路線バス・市民バスの速達性・定時性を向上することが必要となります。

このため、国道4号に過度に集中する交通を分散し、円滑な交通流を確保するため、国道4号と並行する、都市計画道路の宮沢根白石線、穀田大沢線の整備に向けて検討を進めています。また、産業拠点としての新たに開発が計画されている成田北地区へのアクセス路となる、七北田西成田線（北伸）については、開発の動向を見極めつつ整備に向けた検討を進めています。

<都市計画道路整備検討区間>



資料：富谷市都市計画総括図

施策⑤ 市民バスの再編（2. フィーダー交通の充実）

今後、高齢化が進展し、自家用車や自転車の利用が困難になる人が増大することが見込まれます。また、市東部や北部の既存の路線バス・市民バス網から離れる地区においては、現状でも公共交通が利用しづらい地区が存在しています。

こうした公共交通の利用が不便な人・地区に対して新たな移動手段を提供するため、路線の新設・見直しや、ダイヤの見直し等、市民バスの再編について総合的に検討を進めます。

施策⑥ パーク・アンド・ライド用駐車場の整備（2. フィーダー交通の充実）

基幹公共交通の交通結節点であるとともに、商業機能等が集積する都市拠点である大清水地区、明石台地区においては、バス路線から離れた地区や、バス本数の少ない地区からも、基幹公共交通へ円滑にアクセスできるよう、既存の商業施設の駐車場活用をしたパークアンドライド*1の実施等について検討します。

*1：パークアンドライド

自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステム

＜パーク&ライド検討候補箇所＞



施策⑦ 短距離移動を支援する新たな交通の導入（2. フィーダー交通の充実）

バス路線から離れていたり、十分な運行本数が確保されていないなど、既存の公共交通サービスでは移動に制約を受ける地区等での移動をサポートし、市全域へスムーズに移動できる環境の構築を目指し、現在、国等が中心となって検討が進められている自動運転技術の実現化の動向を見極めながら、富谷市の移動実態に適した新たな交通システムの導入について検討します。

<超小型モビリティ（トヨタ車体、コムス）を活用した自動運転社会実験の例>



資料：名古屋大学 COI ホームページ

施策⑧ 自転車利用環境の整備（2. フィーダー交通の充実）

基幹公共交通は仙台市等への広域的な移動を担うと期待される交通手段であり、交通結節施設へのアクセス圏は既存の路線バス・市民バスよりも広域となり、自転車はアクセス手段として重要な役割を担うものと考えられます。

このため、自転車利用の利便性・安全性確保のため、自転車走行空間の整備や駐輪施設の整備を進めます。また、来街者等の短距離の移動をサポートするため、シェアサイクル*1の導入について検討します。

*1：シェアサイクル

他の人と自転車をシェア（共有）し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法。従来のレンタサイクルと違い、シェアサイクルでは複数のサイクルポートで乗降りが可能（登録制）

施策⑨ 共通運賃・乗り継ぎ割引の導入（3.公共交通の利用のしやすさの向上）

公共交通の利便性向上を図るには、路線を整備することに加え、各路線間がスムーズに乗り継ぐことができることが重要となります。このため、既存の市民バスと宮城交通バスとの乗り継ぎ割引を継続するとともに、バスと新たな基幹公共交通の乗り継ぎ等、他の交通手段との割引や共通運賃の導入についても検討を行います。

<市民バスと宮城交通バスとの乗り継ぎ運行の概要>

【概要】 1. 実施期間：平成30年4月2日(月)から平成31年3月29日(金)まで 2. 運行日：平日(月曜日から金曜日)※宮城交通バスの平日ダイヤ設定日に限ります。 3. 区 間：イオン富谷店～泉中央駅(上桜木大清水線) 4. 対象者：市民バスを利用し、イオン富谷店乗り継ぎ場に到着後、宮城交通バスへ乗り継ぎ「泉中央駅」まで往復利用する方。 ※乗り継ぎ利用の方は、市民バス車内にて交付する「路線バス往復乗車補助券」が必要です。	●利用者負担額（片道） <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人(中学生以上)</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>小人(小学生以下)</td> <td>50円</td> </tr> <tr> <td>障がい者</td> <td>50円</td> </tr> </tbody> </table> ○乳幼児は無料の場合があります。 ○「イオン富谷店」までの市民バス料金は、別途必要です。	区 分	負担額	大人(中学生以上)	100円	小人(小学生以下)	50円	障がい者	50円
区 分	負担額								
大人(中学生以上)	100円								
小人(小学生以下)	50円								
障がい者	50円								

資料：富谷市ホームページ

施策⑩ 公共交通利用料金の補助（3.公共交通のしやすさの向上）

マイカーの利用が困難な高齢者や障がい者の外出を支援するため、従来より実施しているバス利用料金に係る補助（高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみぱす」）や、介助があっても公共交通機関の利用が極めて困難な方に対するタクシー利用料金に係る補助（重度障がい者等福祉タクシー利用券助成）を実施します。

<高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみぱす」>



施策① バス車両や交通結節施設周辺における歩行者空間のバリアフリー化

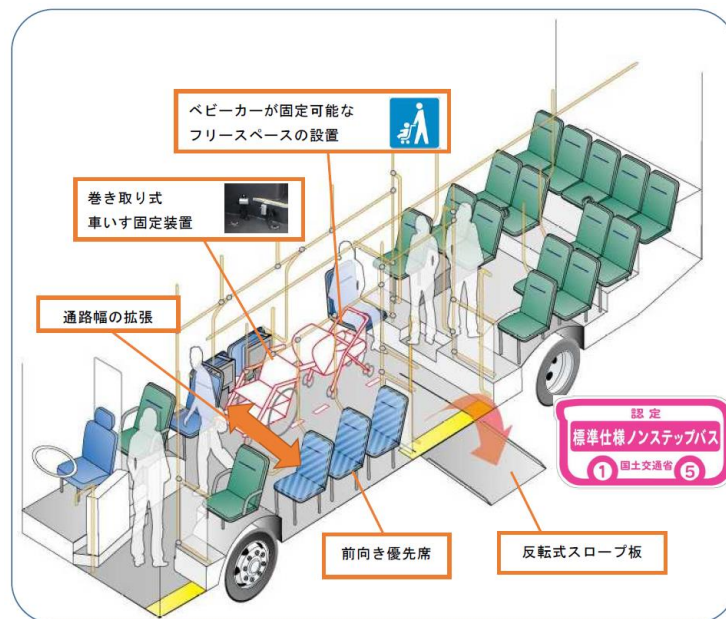
(4. 移動しやすい交通環境の整備)

高齢化の進展等に対応し、誰もが気軽に移動できるよう、これまでに引き続き、路線バス・市民バスへのノンステップ車両の導入を推進し拡充を目指します。

また、公共交通網の整備・サービス向上による効果を十分に発揮していくためには、周辺のまちづくり等と連携することにより、公共交通が利用しやすい環境を整えることが重要といえます。

このため、交通結節施設と公共施設、病院、学校などを結ぶ主要な移動経路においては、歩道の段差や勾配の改良等のバリアフリー化を重点的に進めることにより、誰もが気軽に公共交通を利用することができるまちを目指します。

<標準仕様ノンステップバスのイメージ>



資料：国土交通省資料

施策⑫ 公共交通利用に係る啓発（モビリティ・マネジメント）及び

低炭素型まちづくりの推進（5. 環境負荷の軽減に向けて）

公共交通の利用を促進し、過度なマイカーへの依存から脱却していくためには、交通施設の整備やサービスの提供など供給側の対応だけではなく、利用者側である市民の意識に働きかけることも重要です。このため、モビリティ・マネジメントの導入等、マイカーから公共交通機関への転換等、環境負荷の軽減に向けて取り組みを進めます。

なお本市では、「地域連携・低炭素水素技術実証事業」に取り組むなど、地球環境の改善に向けた積極的な取り組みを、現在、行っています。

交通分野では、自動車交通に起因する環境問題の改善に向け、クリーンエネルギー車や燃料電池バス（FCバス）などの低炭素車両の普及促進に向けた取組を推進します。

<モビリティ・マネジメントの概要>

モビリティ・マネジメント(MM)とは、

1人1人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフ・スタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通施策のことをいいます。



具体的には、

- **トラベル・フィードバック・プログラム (TFP)**
「簡単なアンケート調査」を実施し、ひとり一人に、クルマ以外の移動や通勤が可能か否かを振り返ってもらいます。
※TFPにより、平均で「約2割」自動車利用が削減しています。
- **転入者プログラム**
「転入者」に、バス停の位置や運行情報を提供します。
- **職場モビリティ・マネジメント**
事業所とのコミュニケーションを通じて、通勤バスの導入や通勤手当制度の改変を促します。



資料：国土交通省資料