資料 1

令和6年10月1日

第2回 富谷市地域公共交通活性化協議会 資料

目 次

1. 地域公共交通計画の概要 ・・・

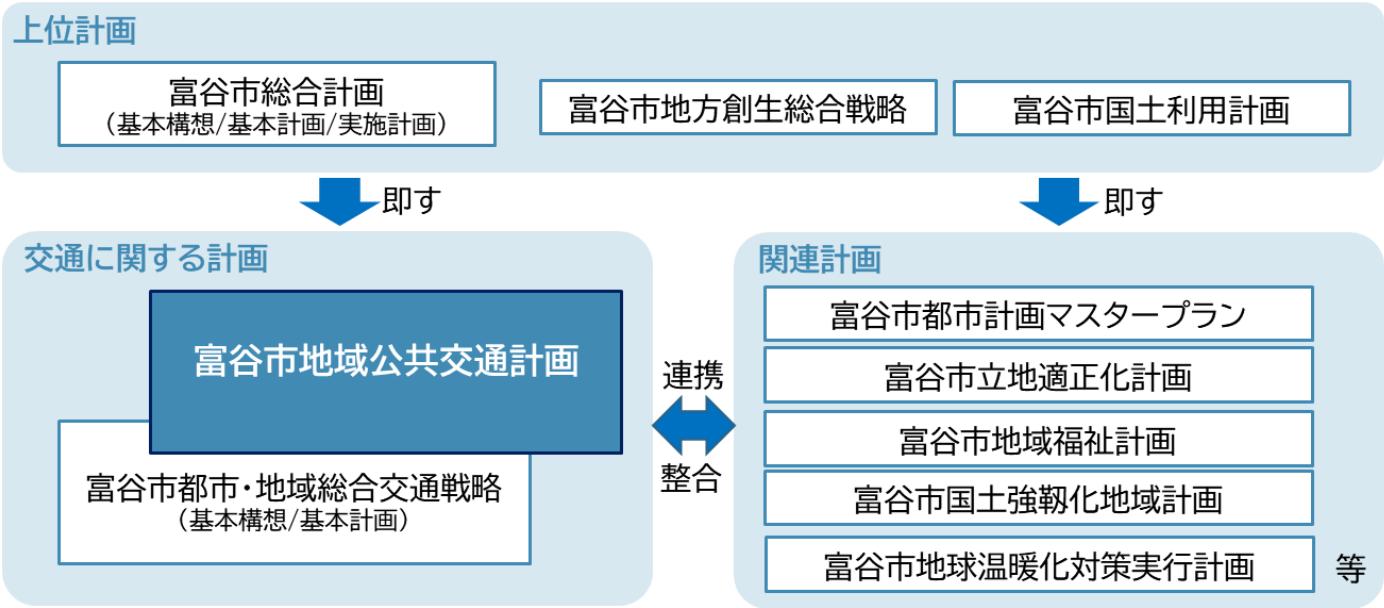
1｜富谷市地域公共交通計画の概要

計画の目的

- 富谷市では、都市・地域総合交通戦略要綱に基づき、平成31年10月から「富谷市総合交通検討委員会」を設置し、「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現に向けて、令和元年度に「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」を策定し、各種交通施策の展開を図っています。
- そのような中、令和2年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）」の一部が改正され、地方公共団体が中心となり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されています。
- 富谷市地域公共交通計画は、地域交通法第5条に基づく計画であり、同第6条において定める協議会である「富谷市地域公共交通活性化協議会」における協議の上、富谷市が策定する計画です。

計画の位置づけ

- 本計画は、「富谷市総合計画」及び「富谷市国土利用計画」を上位計画とし、当該計画との整合を図るとともに、本計画の根拠となる「地域交通法」に示される国の方針等に準拠します。



1｜富谷市地域公共交通計画の概要

計画の区域

- 計画区域は、富谷市全域とします。
- ただし、近隣の仙台市泉区、大和町、大衡村、大郷町等市域外に及ぶ広域交通も視野に入れて計画策定を行います。

計画の期間

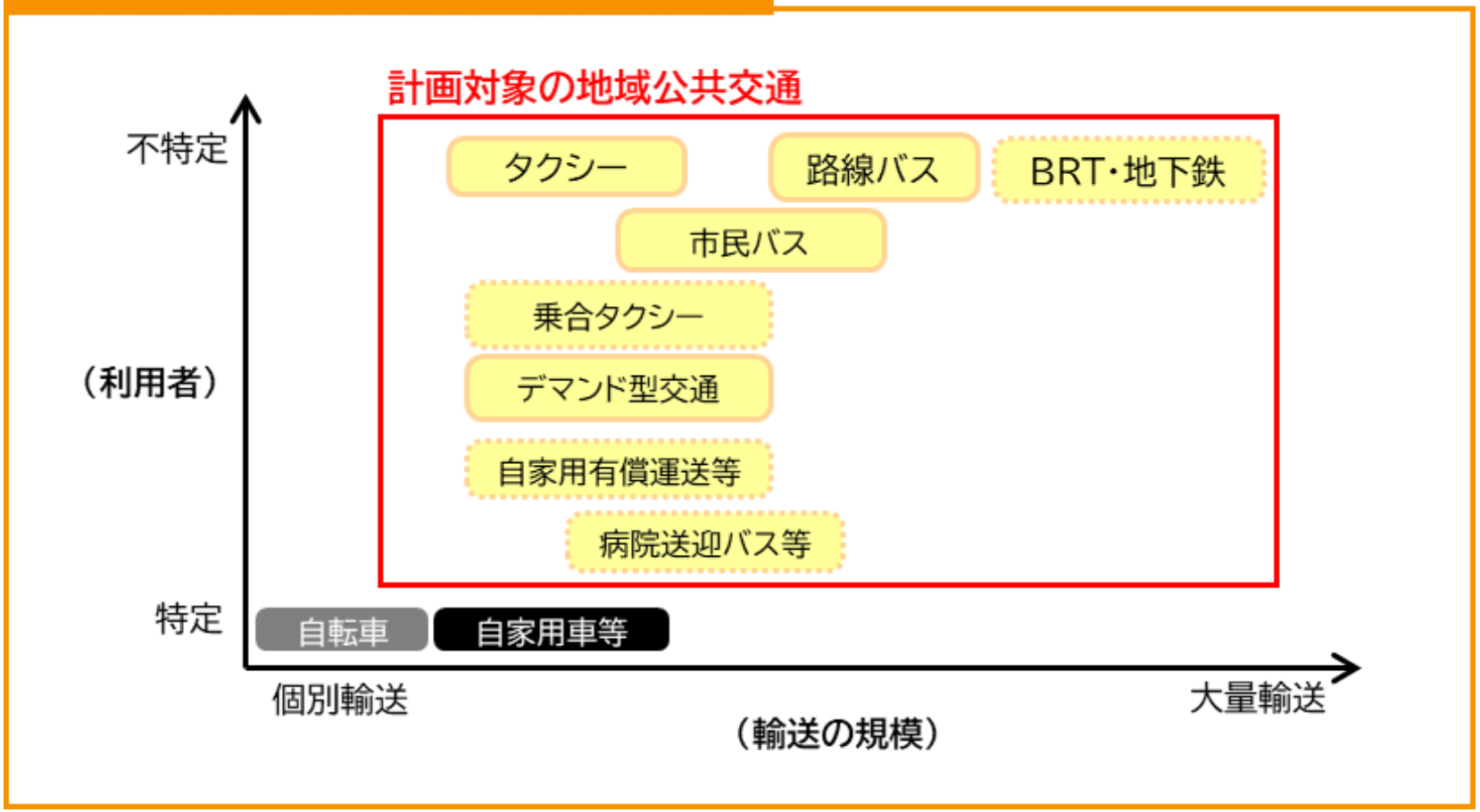
- 計画期間は、令和7年度（2025年度）～令和11年度（2029年度）の5年間とします。
- なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、地域交通法などの国の法制度や社会情勢の変化等をはじめ、本市の公共交通等を取り巻く情勢などに変化が生じた場合には、随時計画の見直しを行います。

1｜富谷市地域公共交通計画の概要

計画の対象とする交通モード

- 本計画では、民間事業者等が国土交通省の許可等を受けて運行する旅客事業（BRT・地下鉄、路線バス、市民バス、乗合タクシー、タクシー等）の不特定の乗り合いが発生する交通手段を「公共交通」と定義し、本計画の対象とする交通モードとして設定します。

計画の対象とする交通モード（案）



1｜富谷市地域公共交通計画の概要

SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

- 持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年（平成27年）9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年（令和12年）までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。
- 国のSDGs実施方針では、各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画ではSDGsの17のゴール（目標）うち、特に関連する目標（9、10、11、13）について、本計画を推進することによりSDGsの達成に貢献します。

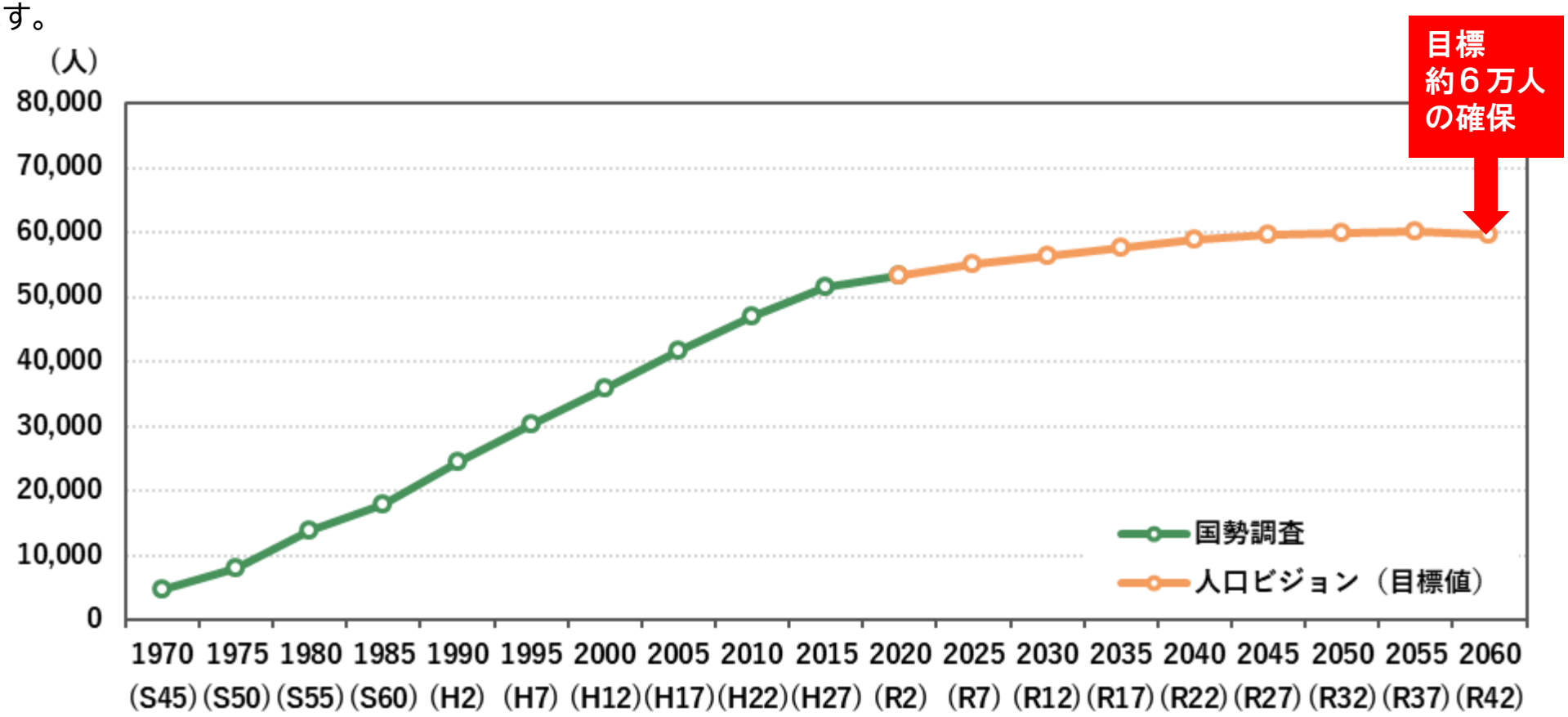
2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

① 人口

〔人口の推移〕

- 富谷市の人口は、平成27年まで急激な増加傾向で推移していましたが、直近の令和2年国勢調査では、51,651人（平成27年比＋60人）と微増になっています。
- 「令和2年度第2次富谷市人口ビジョン」では、令和37年に人口6万人超、令和42年に人口約6万人の確保を目標としております。



資料：「第2次富谷市人口ビジョン」（富谷市、令和3年3月）

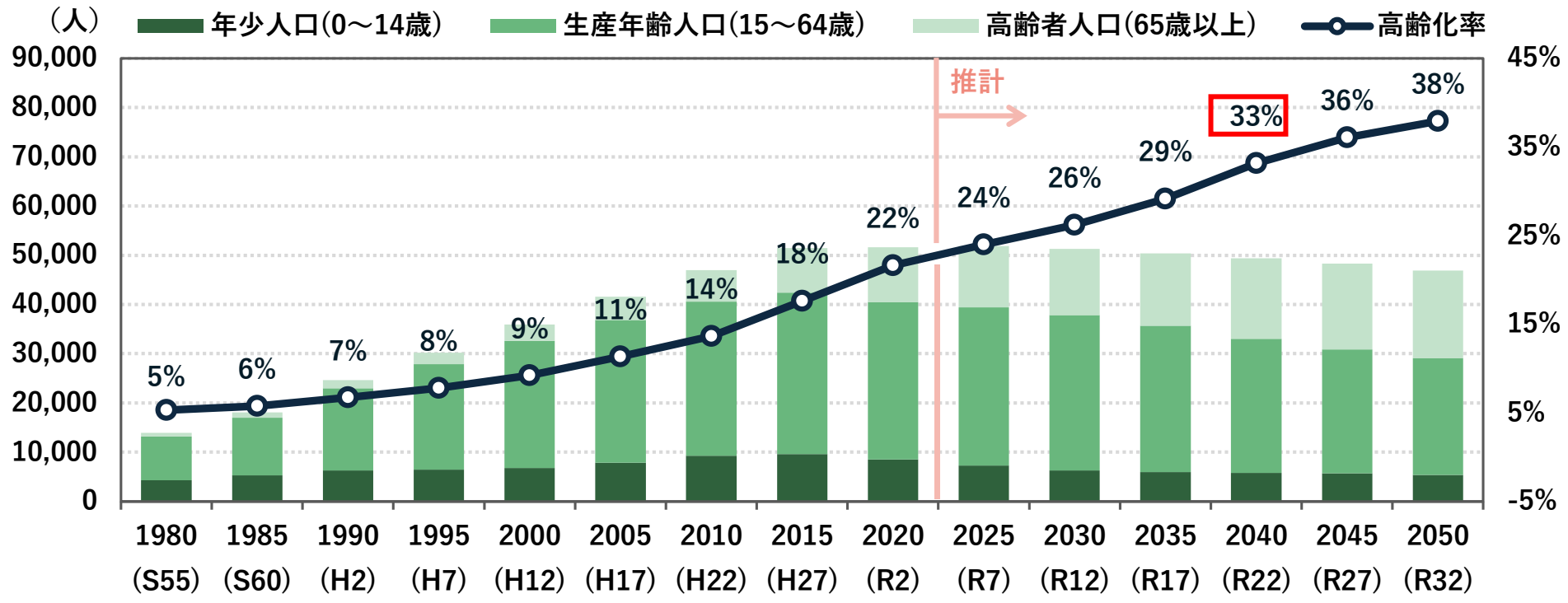
2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

① 人口

〔年齢階層別人口〕

- 国立社会保障・人口問題研究所の令和5年の将来人口推計では、令和22年に高齢者（65歳以上）の割合が人口の3分の1となる予測となっています。



資料：「国勢調査」（総務省統計局）、「日本の地域別将来推計人口（令和5（2023）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）

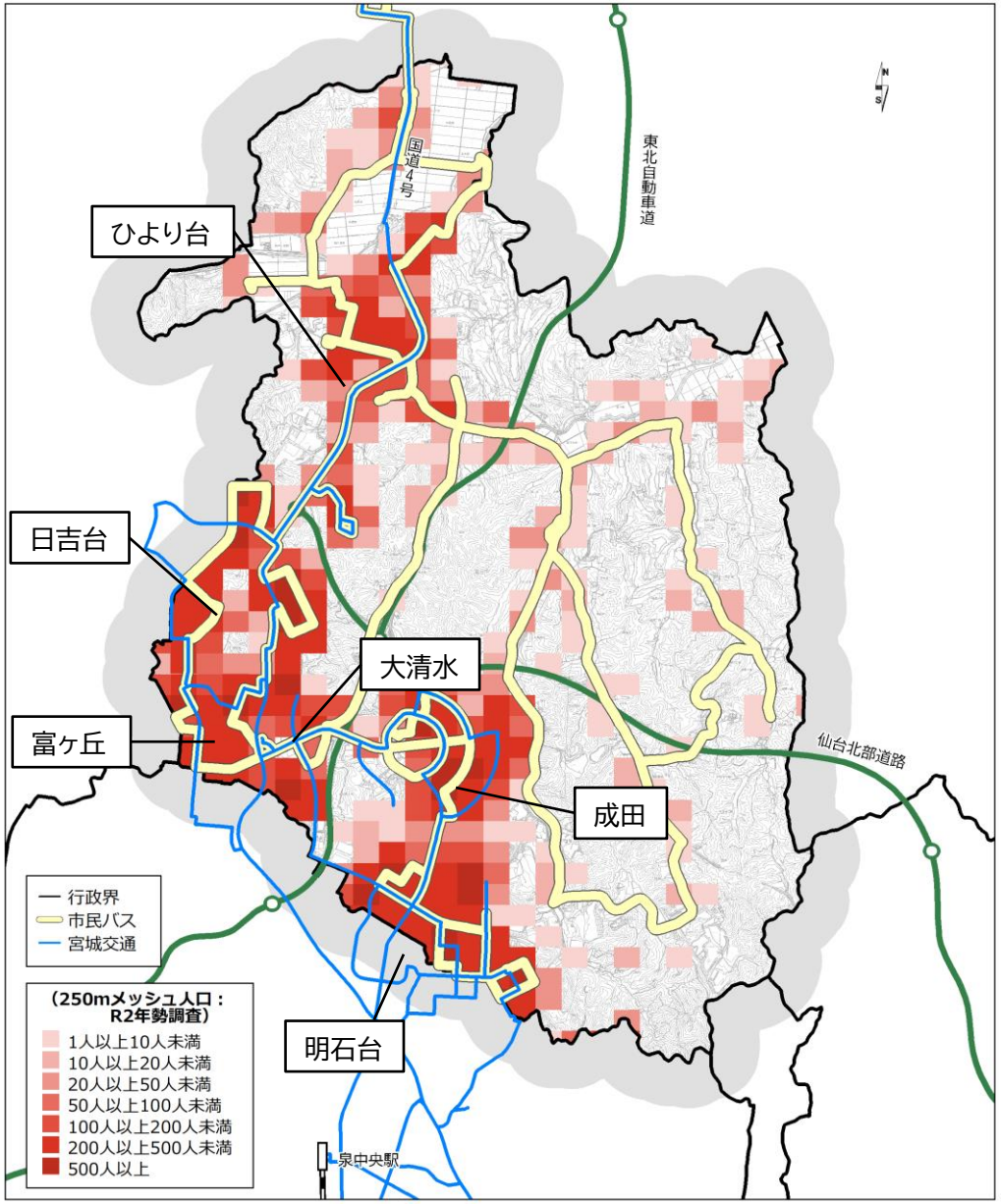
2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

① 人口

〔人口分布〕

- 令和2年国勢調査の250mメッシュ人口をみると、市南部から市中部の明石台地区、成田地区、大清水地区・富ヶ丘地区・日吉台地区などの住宅団地を中心に多くの人が分布しています。



資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）、地形図：出典「DMデータ」

図　人口分布

2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

① 人口　〔高齢者の状況〕

- 令和2年国勢調査の250mメッシュ人口をみると、市の北側や東側で高齢化率が50%以上のメッシュの分布が見られます。
- 一方、成田地区・大清水地区の住宅団地の周辺は高齢化率が低く10～20%程度のメッシュが多く分布しています。

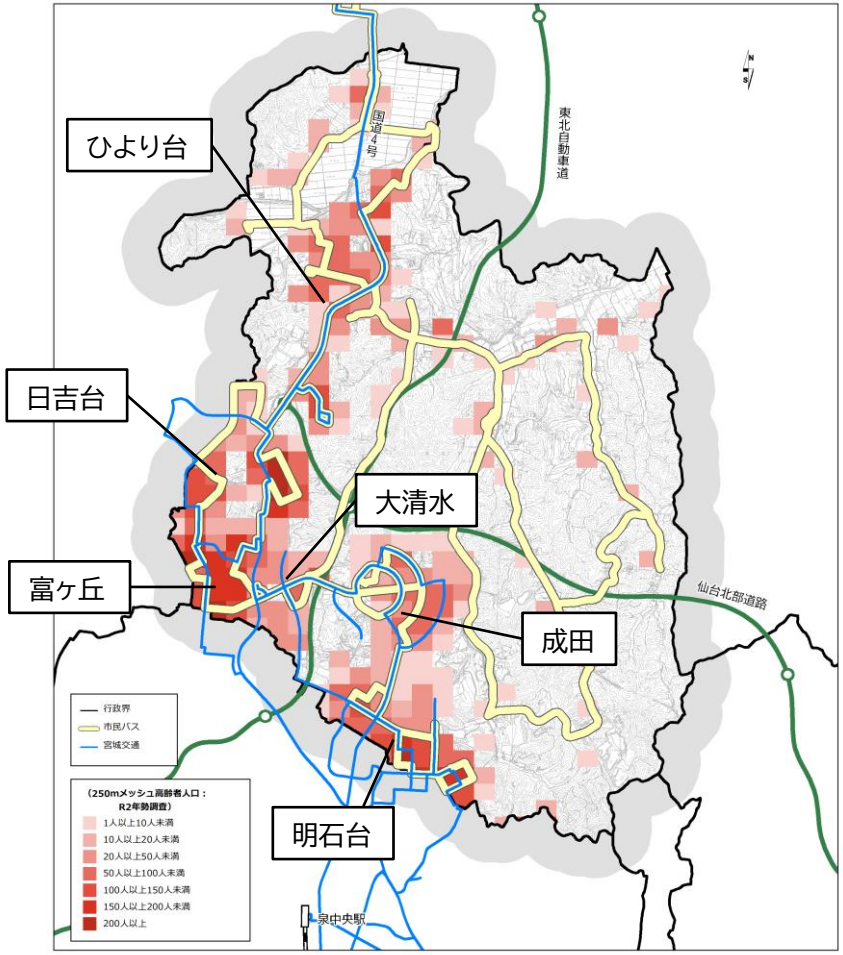


図　高齢者の分布

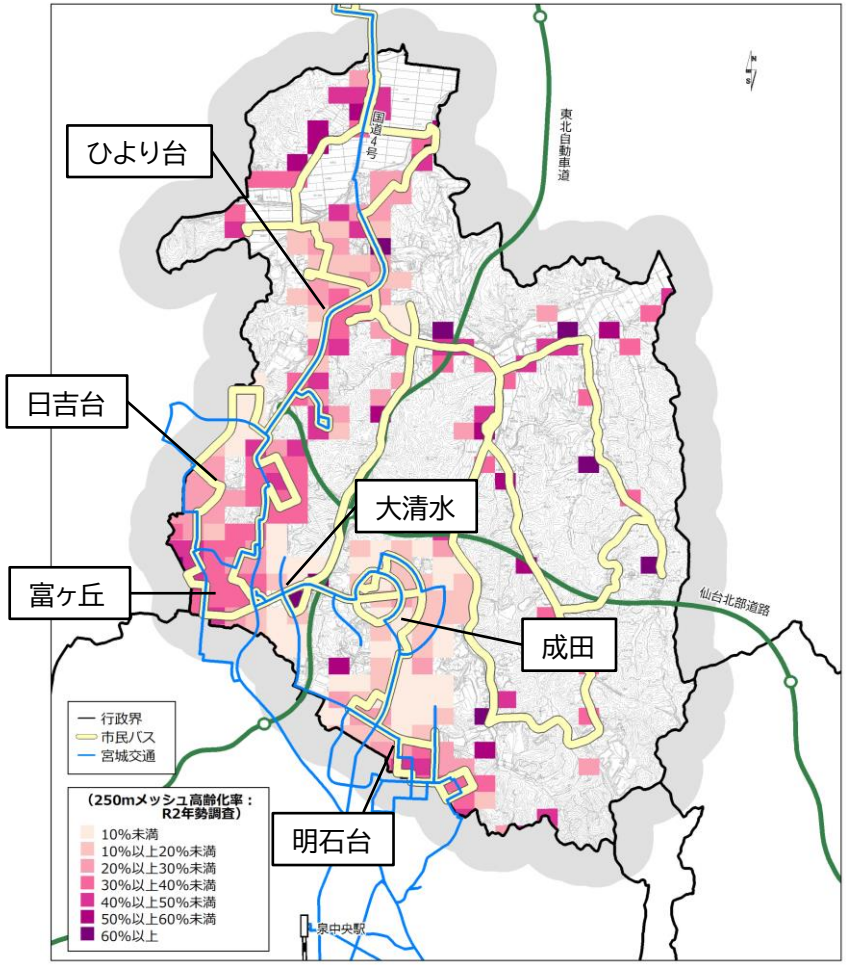


図　高齢化率の分布

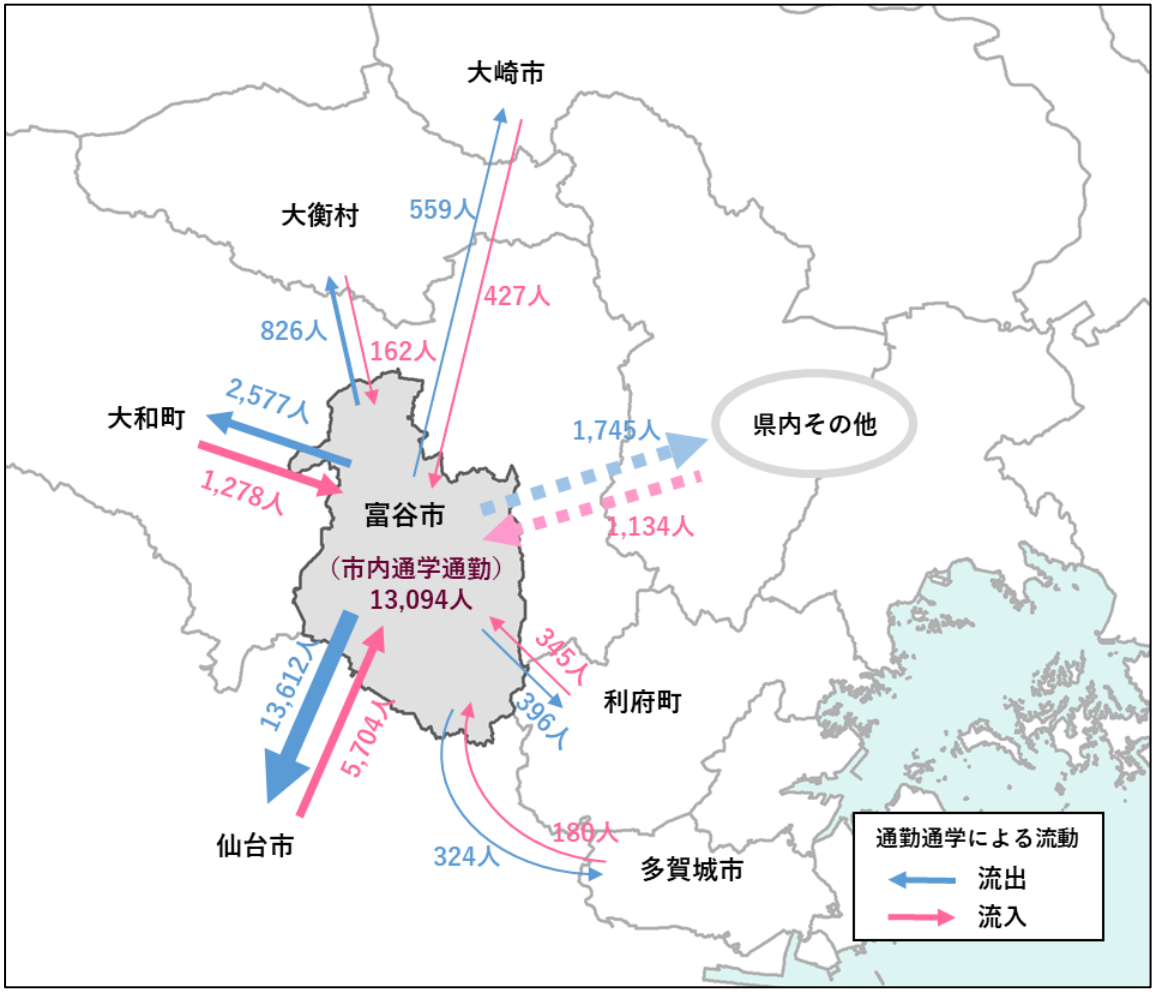
資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）、地形図：出典「DMデータ」

2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

② 通勤・通学の流動

- 富谷市の通勤・通学による流動は、仙台市との移動が最も多く、流出が約13,000人、流入が約5,700人となっています。次いで大和町、大崎市、大衡村、利府町が多くいずれも流出超過となっています。



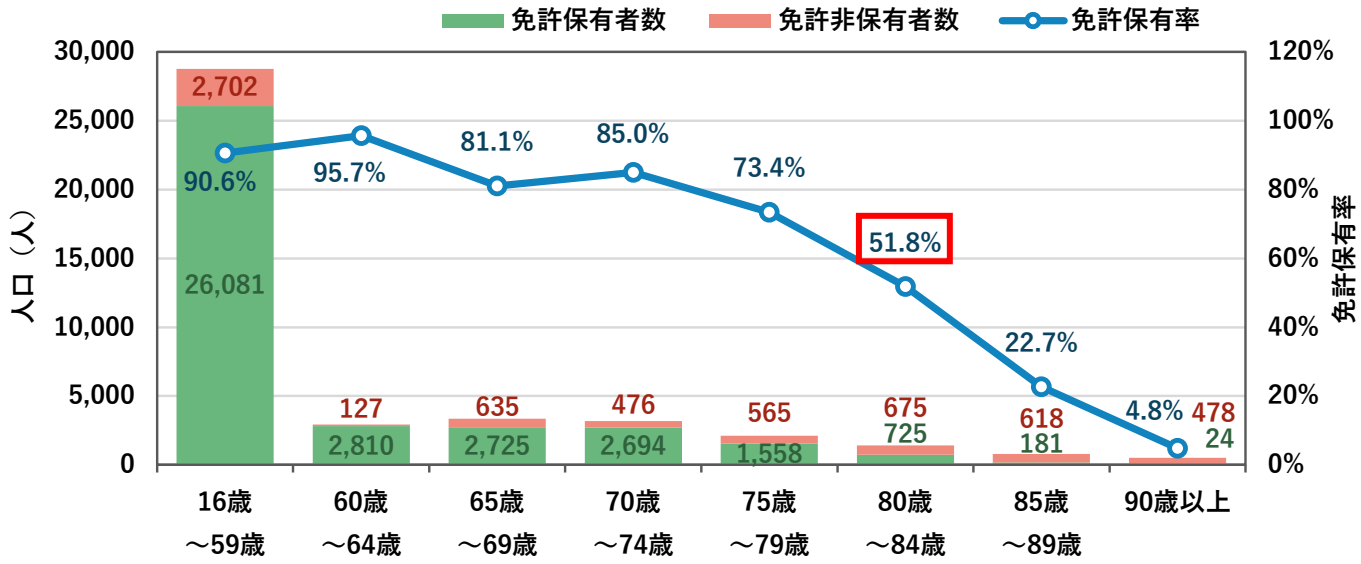
資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）

図　通勤・通学による流動

（1）富谷市の現況

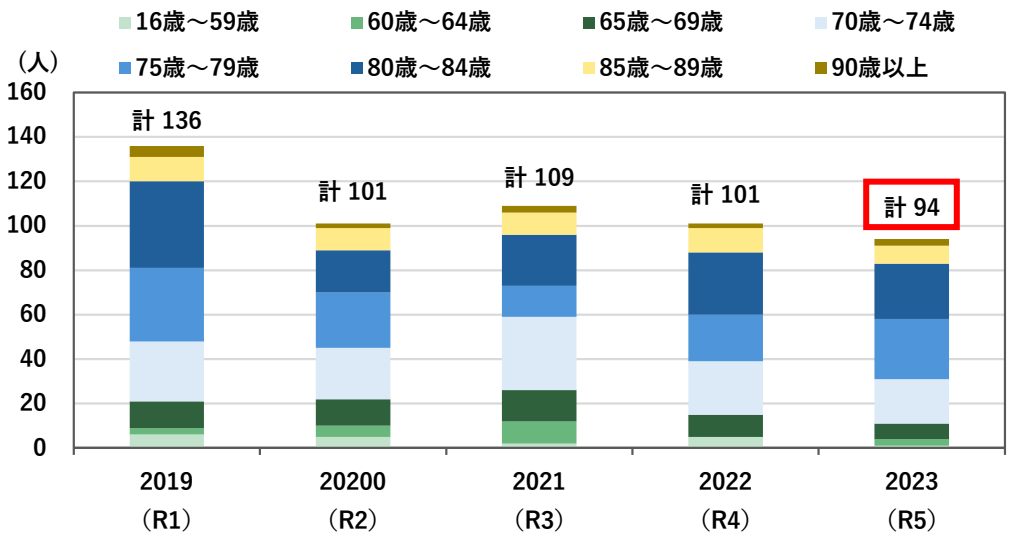
③ 運転免許非保有者の状況

- 令和5年12月末時点で16歳以上の運転免許保有者は約37,000人、非保有者は約6,000人となっています。
- 運転免許の保有率は、年齢区分別では16～74歳までは約80～90%となっており、80～84歳では約50%まで下がっています。
- 免許自主返納者数は減少傾向にあり、令和元年は136人となっていましたが、令和2年以降は100人程度で推移し、令和5年は94人まで減少しています。



資料：「市町村別高齢者免許保有者数」（宮城県警）、「住民基本台帳」（富谷市）、「令和2年国勢調査」（総務省統計局）

図　年齢区分別の運転免許保有の状況



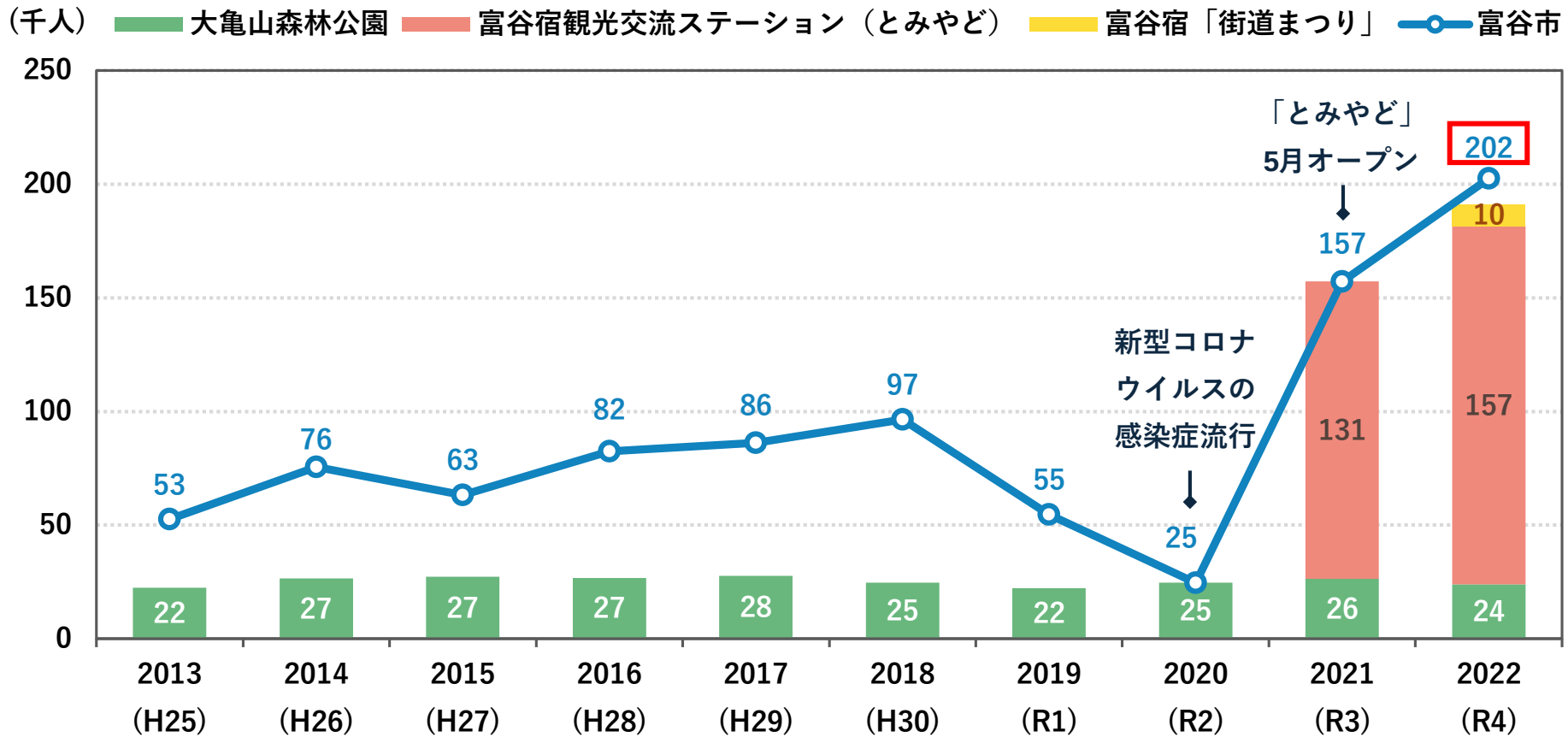
資料：「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」（宮城県警）

図　運転免許自主返納者数

（1）富谷市の現況

④ 観光客入込数

- 富谷市の観光客入込数は、平成25年から令和元年まで年間5万人～9万人程度で推移していましたが、令和3年5月にしんまち地区で富谷宿観光交流ステーション「とみやど」が開業したことにより大幅に増加し、直近の令和4年では年間20万人に達しています。



資料：「観光統計概要」（宮城県、平成25年～令和4年）

図　富谷市全体及び主要観光地点の年間観光客入込数の推移

2｜公共交通に関する現状と課題の整理

（1）富谷市の現況

⑤ 道路・交通状況

〔主要道路網〕

- 市内の市街地が南北方向に分布しており、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)七北田西成田線の2路線(いずれも4車線道路)となっています。

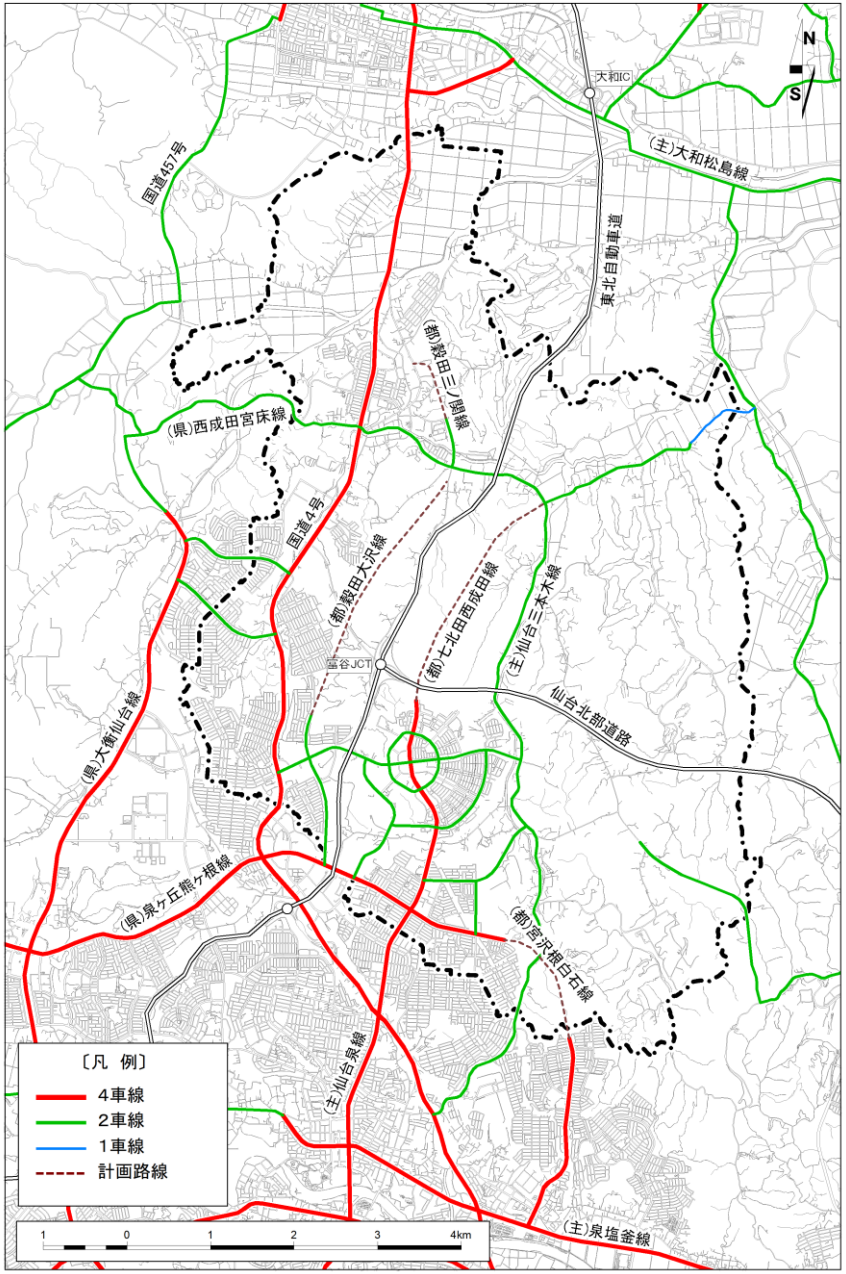


図　主要道路網図

(地形図)資料:基盤地図情報ダウンロードサービス(国土地理院)

（1）富谷市の現況

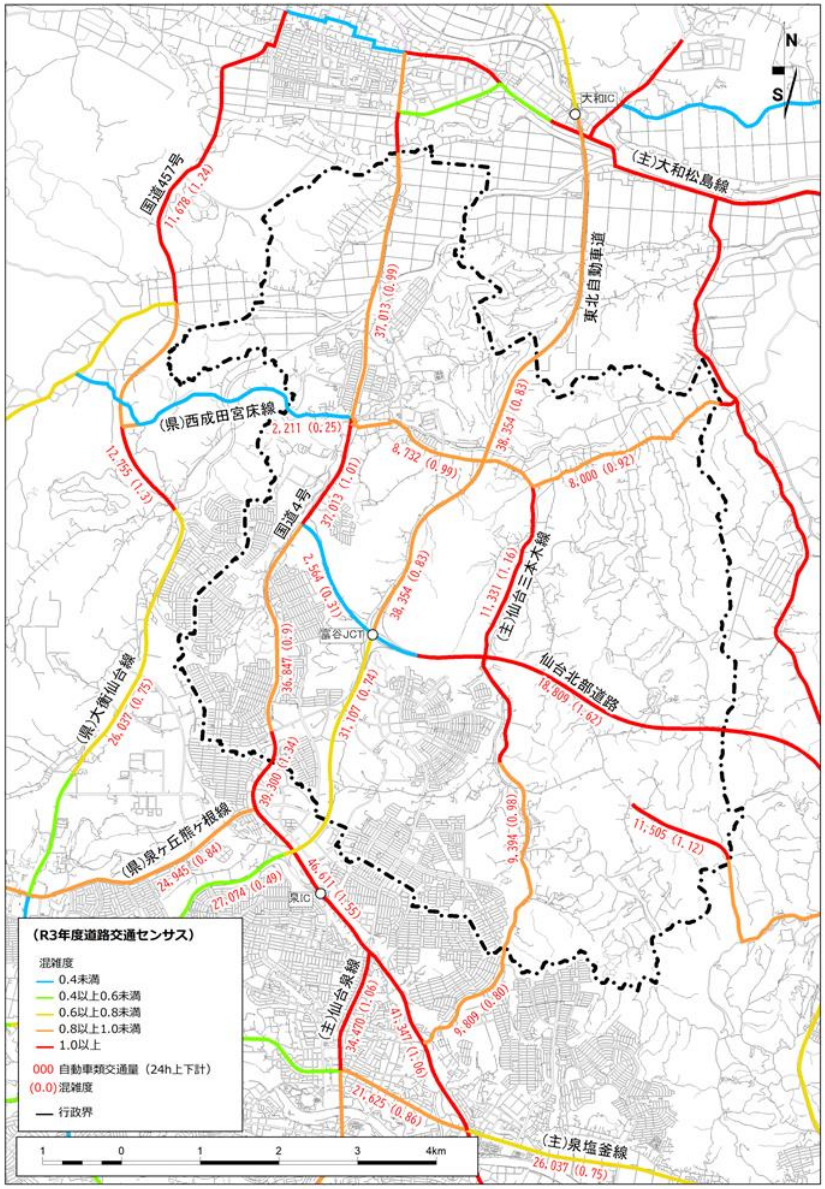
⑤ 道路・交通状況

〔混雑状況〕

- 令和3年度の道路の混雑度をみると、国道4号（仙台市境付近）で1.34、仙台北部道路で1.62となっており、慢性的な渋滞がみられます。
- 仙台市域の将監トンネル付近においても朝夕の道路渋滞がみられ、仙台都市圏の地域中心核に位置づけられる泉中央方面へのアクセス性を低下させる要因となっています。

●「混雑度」とは、道路の混雑の程度を示す指標です。
交通容量に対する交通量の比で表されます。

「1.00以下」　➡円滑。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。
「1.00～1.25」➡何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。
「1.25～1.75」➡ピーク時を中心として混雑する時間が加速度的に増加する可能性の高い状態。
「1.75以上」　➡慢性的混雑状態を呈する。



資料：「令和3年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）
（地形図）資料：基盤地図情報ダウンロードサービス（国土地理院）

図　主要道路の混雑状況

（1）富谷市の現況

⑤ 道路・交通状況

〔公共交通での移動状況〕

- 第5回仙台都市圏パーソントリップ 調査（H29）による富谷市と仙台市間の公共交通での移動状況をみると、代表交通手段の鉄道が約6,200トリップ、路線バスが約1,600トリップとなっています。
- 富谷市内の人口が集中する地域から市外の鉄道駅沿線への移動については鉄道での移動が多くみられる一方、自動車による移動もみられます。

表　公共交通での移動状況

出発地		目的地	移動量（トリップ/日、平日）			
			鉄道	路線バス	自動車	合計
①富谷市内（基幹軸沿線）	→	④市外（鉄道沿線）	2,528	555	8,212	11,295
	→	⑤市外（鉄道非沿線）	1,543	382	22,512	24,437
	→	①富谷市内（基幹軸沿線）	0	141	4,381	4,522
②富谷市内（国道4号沿線）	→	④市外（鉄道沿線）	1,524	415	5,503	7,442
	→	⑤市外（鉄道非沿線）	630	88	9,865	10,583
	→	①富谷市内（基幹軸沿線）	0	0	8,329	8,329
③富谷市内（その他地域）	→	④市外（鉄道沿線）	0	0	299	299
	→	⑤市外（鉄道非沿線）	0	0	1,337	1,337
	→	①富谷市内（基幹軸沿線）	0	0	474	474
②富谷市内（国道4号沿線）	→	②富谷市内（国道4号沿線）	0	0	5,680	5,680
	→	③富谷市内（その他地域）	0	0	164	164
③富谷市内（その他地域）	→	③富谷市内（その他地域）	0	147	368	515

✓**鉄道**：　富谷市～仙台市間の移動量　→**約 6,200 トリップ/日**
✓**路線バス**：富谷市～仙台市間の移動量　→**約 1,600 トリップ/日**
→鉄道と路線バスの移動量の合計は**約 7,800 トリップ/日**
※自動車：富谷市内（基幹軸沿線）～仙台市間→約 35,000 トリップ/日
富谷市内（国道 4 号沿線）～仙台市間→約 15,000 トリップ/日

●パーソントリップ調査とは
「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこへ」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについての調査です。
●トリップとは
人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位を**トリップ**といいます。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。例えば、朝、自宅を出て会社に到着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、通勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。

資料：「第5回仙台都市圏パーソントリップ 調査」（平成29年度、仙台都市圏総合都市交通協議会）の結果をもとに富谷市で独自集計

（2）公共交通の現況

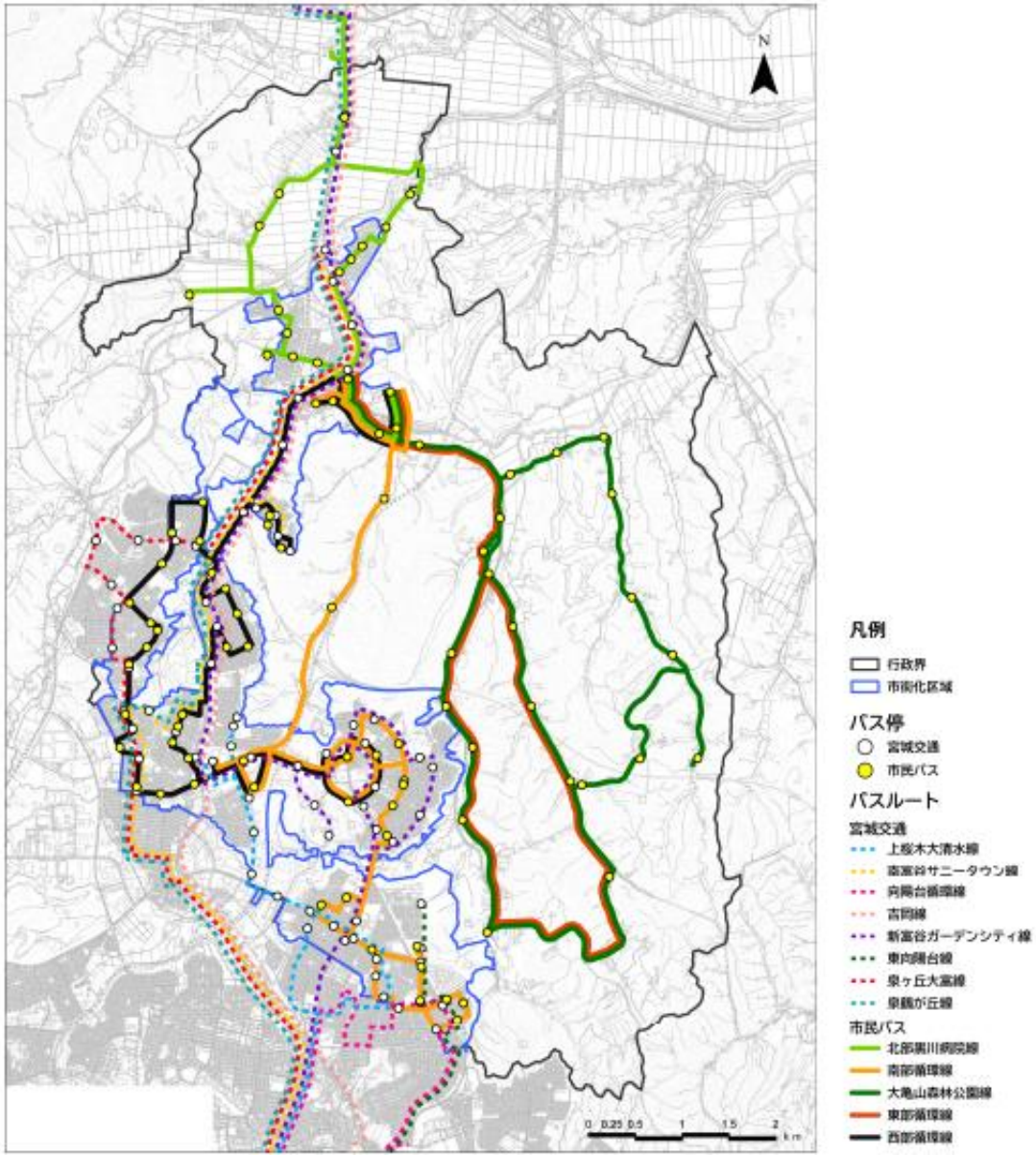
① 市内の公共交通の概況

本市における主な公共交通機関は、民間路線バスが主に市内各地と仙台市方面とを結ぶ路線を、市民バスが市内各地と市役所や大型商業施設を結ぶ路線などを運行しており、市街地部はバス路線網が密に形成されています。

なお、一部区間において、大型商業施設が運行する無料送迎バスがあり、利用者の移動目的によって利用する交通手段が選択されています。

仙台市方面への公共交通の手段としては、民間路線バスやタクシー等で泉中央駅までアクセスすることとなりますが、朝夕などの道路混雑により、泉中央駅までの速達性や定時性に支障が生じている場合もあります。

また、昼間時の運行本数が少ない路線、終発時刻の早い路線も存在しています。一方で、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を増しております。



資料：富谷市都市計画マスタープラン（令和6年3月）

（2）公共交通の現況

② 民間路線バス

〔バスサービス〕

- 2023年11月時点で宮城交通のバス路線は、平日の運行本数が319本、休日が244本となっており、 平日の方が75本多くなっています。

■運行系統と運行サービス状況

	運行方面	路線名	主要地経由（拠点）				運行系統 （カッコ内は一部便のみの運行区間）	運行数（上り・下り）	
			泉中央駅	明石台	成田	大清水（イオン）		平日	土日祝
宮城交通・ミヤコーバス	成田（ｶﾞｰﾃﾞﾝｼﾃｨ）	新富谷 ガーデンシティ	○	○	○	○	仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－内回り－新富谷ガーデンシティ/イオン富谷店	30	24
		新富谷 ガーデンシティ	○	○	○ 外回り		仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－外回り－新富谷ガーデンシティ	62	27
		新富谷 ガーデンシティ	○	○	○	△ 団地前	泉中央駅－内回り－富谷高校－吉岡	5	4
							小計	97	55
	明石台、 上桜木	上桜木大清水	○	○		○	泉中央駅－サニーハイツ－大清水（－イオン富谷店）	34	29
		上桜木大清水	○	○		○	泉中央駅－明石南三丁目－大清水（－イオン富谷店）	32	28
							小計	66	57
	国道4号 （富ケ丘経由）	泉ヶ丘大富	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－泉ヶ丘－パルタウン大富－富谷営業所	51	39
		南富谷 サニータウン	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－泉ヶ丘－鷹乃杜北－南富谷サニータウン	18	18
		泉鶴が丘					吉岡－鷹乃杜北－鶴が丘ニュータウン	1	－
							小計	70	57
	国道4号 （あけの平経由）	吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅－あけの平－吉岡	28	30
		吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅－あけの平－吉岡－黒川高校前	3	－
							小計	31	30
	向陽台、 明石台方面	向陽台循環	○	△ 東向陽台			泉中央駅－山の寺－向陽台団地－泉中央駅	26	25
		東向陽台	○	△ 明石台			仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－七北田新町（バイパス入口）－明石台七丁目	29	20
							小計	55	45
							合計	319	244

資料：宮城交通（2023年11月時点）

（2）公共交通の現況

② 民間路線バス
〔バス停間乗降者数（バス停間OD）〕

- バスの利用状況を把握するため、乗車した場所（Origin：起点）と降車した場所を（Destination：終点）を集計したODデータを整理しました。
- ODデータの集計については、富谷市内のバス停及び市民の利用が想定されるバス停（明石南バス停等）から乗ったまたは降りた方のデータを抽出しています。

- 富谷市内を通過する民間路線バス利用者（日平均：4,671人/日）のうち、約9割（日平均：4,201人/日）が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用しています。
- バス停間の乗降者（バス停間OD）の日平均数をみると、明石台二丁目と泉中央駅間が378人/日で最も多く、次いで明石台西と泉中央駅間が189人/日、明石南二丁目と泉中央駅間が185人/日となっています。

表　バス停間乗降者数（OD）　上位20区間

	降車	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	大和町	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市
乗車		スポーツセンター前	東向陽台二丁目	上桜木中央	明石台四丁目北	明石台二丁目	明石台三丁目北	大清水南	富谷高校前	センター東	明石台西	パルタウン大富ショッピングセンター前	ガーデンシティ南口	成田東小学校前	ガーデンシティ東口	成田東公園前	ハーモニータウン中央	泉中央駅	明石南入口	明石南二丁目	明石南一丁目
富谷市	スポーツセンター前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	31	0	0	0
富谷市	東向陽台二丁目	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0
富谷市	上桜木中央	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0
富谷市	明石台四丁目北	0	0	1		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0
富谷市	明石台二丁目	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	0
富谷市	明石台三丁目北	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0
富谷市	大清水南	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0
富谷市	富谷高校前	0	0	0	0	1	0	0		0	1	0	0	0	0	0	0	57	1	0	1
富谷市	センター東	0	0	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0
富谷市	明石台西	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0	1	1	1	0	124	0	0	0
富谷市	ﾊﾟﾙﾀｳﾝ大富ｼｮｯﾋﾟﾝｸﾞｾﾝﾀｰ前	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	39	0	0	0
富谷市	ガーデンシティ南口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	46	0	0	0
富谷市	成田東小学校前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	0	0	67	0	0	0
富谷市	ガーデンシティ東口	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0		0	0	93	0	0	0
富谷市	成田東公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	46	0	0	0
大和町	ハーモニータウン中央	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		38	0	0	0
仙台市	泉中央駅	36	67	39	62	243	43	65	56	62	65	58	54	64	78	36	39		63	108	48
仙台市	明石南入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67		0	0
仙台市	明石南二丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0		0
仙台市	明石南一丁目	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	

資料：宮城交通（2023年11月時点）

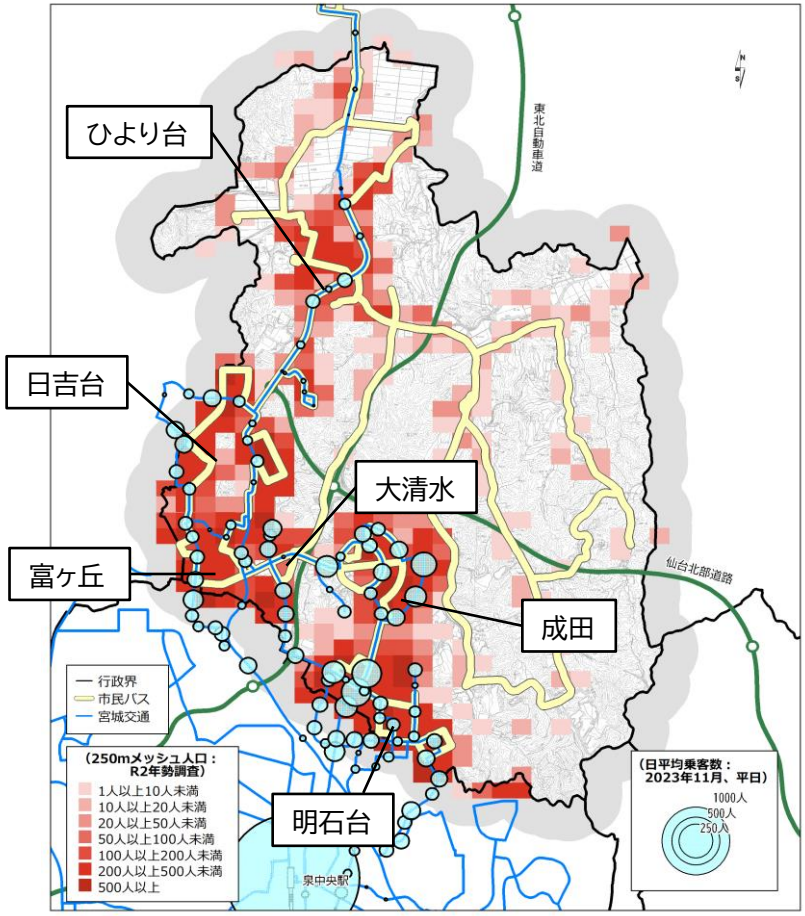
（2）公共交通の現況

② 民間路線バス

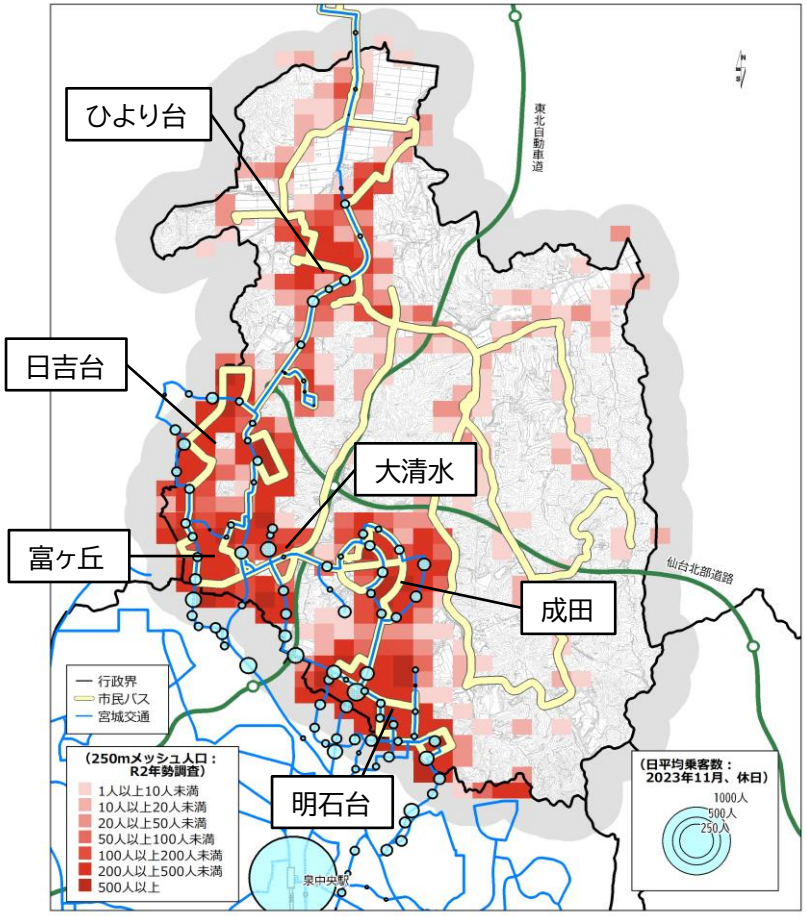
〔バス停別乗降者数〕

- 2023年11月時点で富谷市内の日平均乗降客数が多いバス停は「明石台二丁目」の389人/日、次いで「明石台西」の206人/日、「ガーデンシティ東口」の179人/日となっています。

■日平均乗客数（平日）



■日平均乗客数（休日）



資料：宮城交通（2023年11月時点）、地形図：出典「DMデータ」

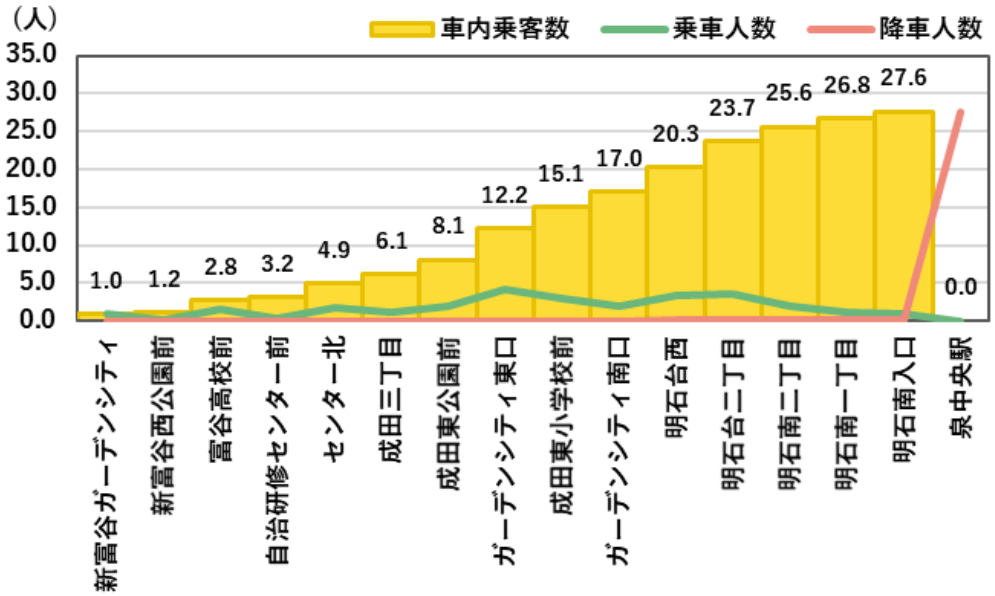
（2）公共交通の現況

② 民間路線バス

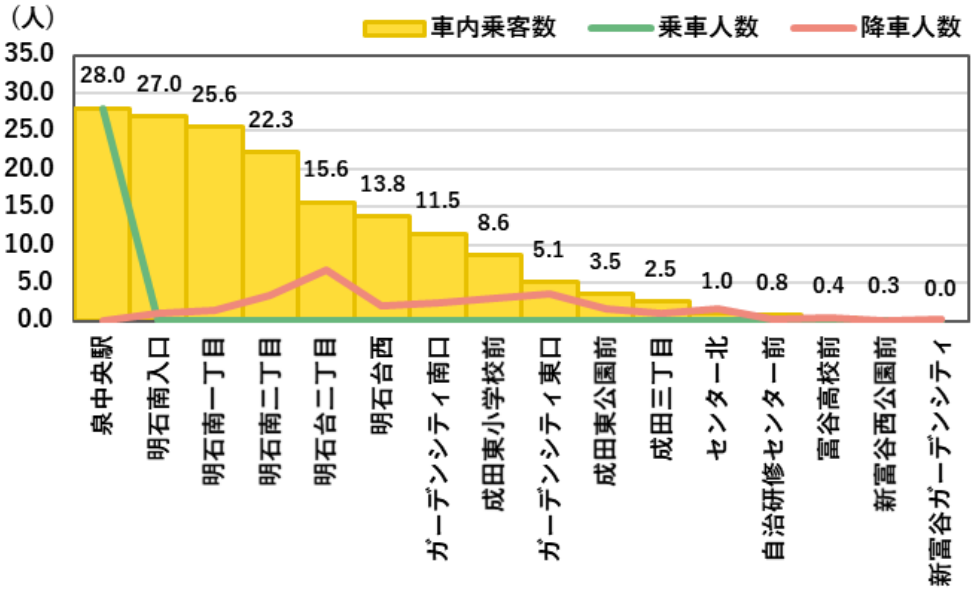
〔車内乗車数〕

- 乗車人数の多い代表的な路線の例として、新富谷ガーデンシティ線の上りの車内乗客数の推移（平日）をみると、始発バス停である新富谷ガーデンシティから徐々に乗車数が増えて泉中央駅で降車しています。
- 同路線の下りの車内乗客数の推移（平日）をみると、泉中央駅で28人が乗車し、明石台二丁目で最も多く降車しています。

＜新富谷ガーデンシテ線（上り）【系統470】＞



＜新富谷ガーデンシティ線（下り）【系統470】＞



資料：宮城交通（2023年11月時点）

図　1便当たりの車内乗客数の推移（平日）

（2）公共交通の現況

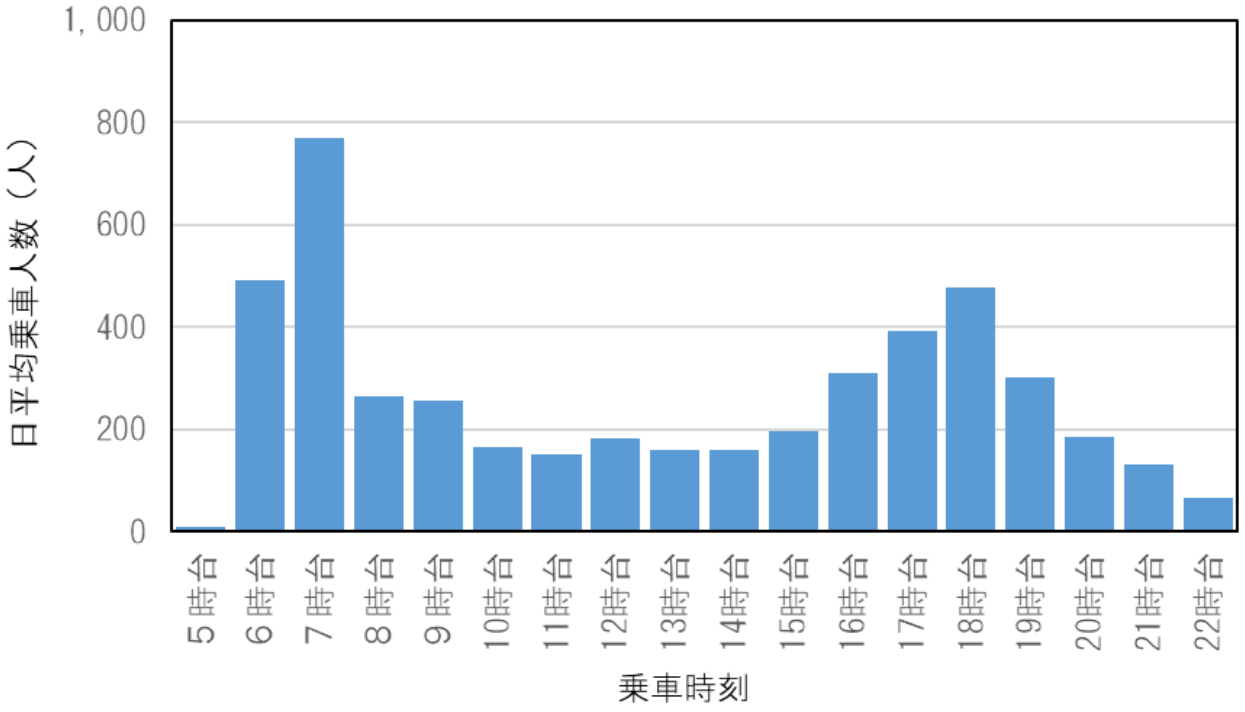
② 民間路線バス

〔乗車時間帯別人数〕

- 2023年11月時点で宮城交通の乗車時間帯別人数は、朝は7時台（769人）に集中していますが、夕方は16時台から19時台に分散しています。

■乗車時間帯別人数（人/日）

		人数	構成比
1	５時台	10	0. 2%
2	６時台	492	10. 5%
3	７時台	769	16. 5%
4	８時台	264	5. 6%
5	９時台	256	5. 5%
6	10時台	167	3. 6%
7	11時台	152	3. 2%
8	12時台	183	3. 9%
9	13時台	159	3. 4%
10	14時台	161	3. 4%
11	15時台	196	4. 2%
12	16時台	309	6. 6%
13	17時台	392	8. 4%
14	18時台	476	10. 2%
15	19時台	301	6. 4%
16	20時台	187	4. 0%
17	21時台	132	2. 8%
18	22時台	67	1. 4%
	計	4, 671	100. 0%



資料：宮城交通（2023年11月時点）

（2）公共交通の現況

③ 市民バス

〔概要〕

主要な公共交通機関である民間路線バスを補完し、市内の交通空白地の解消や主要施設間の連結を図る地域交通として運行しています。

また、市民からの要望が多い泉中央駅までの交通利便性向上のため「イオン富谷店」を乗り継ぎ拠点として、市民バスと民間路線バスを結節し、泉中央駅までのバス区間を低額で運行する乗り継ぎ運行も実施しています。

運行日

月曜日から金曜日(土・日・祝日,年末年始は運休)

運行時間

運行ダイヤによる（7時頃～18時頃まで）

運行便数(1日あたり運行便数)

北部黒川病院線　9便
大亀山森林公園線　4便
東部循環線　　1便
南部循環線　12便※イオン循環便も含む
西部循環線　15便※イオン循環便も含む

運行事業者

仙台富士交通株式会社

停留所

別添資料「市民バス路線図」のとおり

●利用料金(乗車1回)

区　分	使用料
大人（中学生以上）	100円
小人（小学生）	50円
・７０歳以上の方 ・障がいのある方 ・遠距離通学者 ・運転免許を返納した６０歳以上の方 ・未就学児	無料
回数乗車券 （50円券11枚）	500円
定期券 大人（1か月券） 大人（3か月券） 大人（6か月券） ※小人（小学生）は大人の半額の料金	 3,000円 8,000円 15,000円

※障害者手帳などをお持ちの方は介助者1名まで含む。

（2）公共交通の現況

③ 市民バス

〔利用者数の推移〕

- 令和2年10月の第1次再編が行われ、バス利用者は令和4年度まで増加傾向にありましたが、令和5年度には微減となっています。

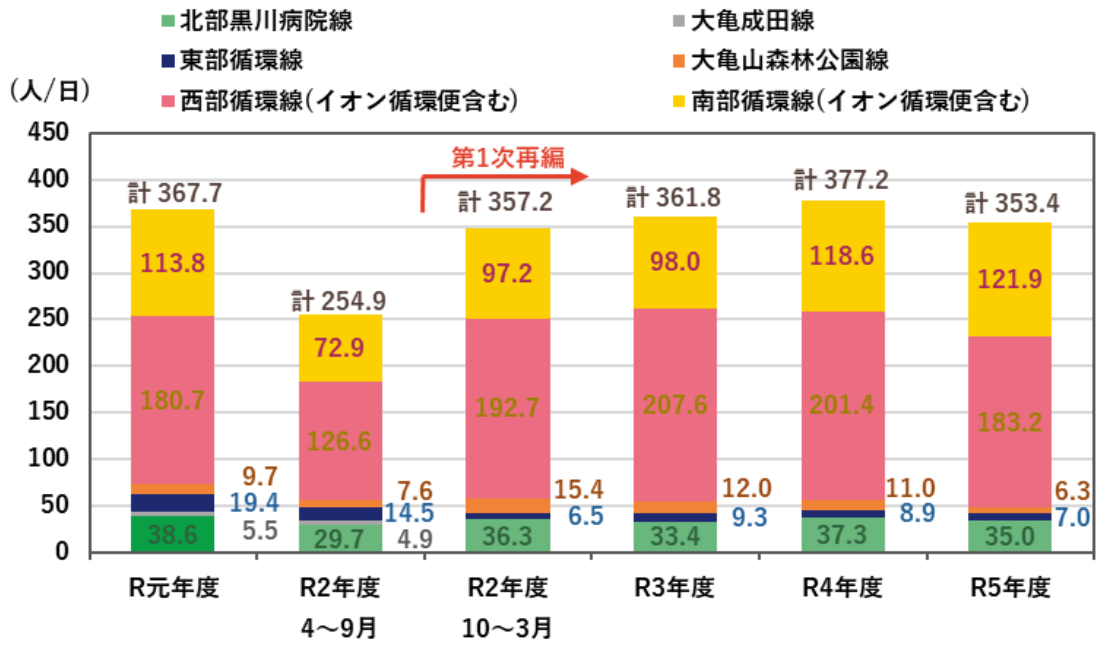


図　市民バスの1日当たりの利用者数の推移

表　市民バスの第1次再編後の運行便・1日当たりの利用者数

路線	再編前			再編後					備　考
	便数	1日当たりの利用者数		便数	1日当たりの利用者数				
		R元年度	R2年度 4～9月		R2年度 10～3月	R3年度	R4年度	R5年度	
北部黒川病院線	8便	38.6	29.7	9便	36.3	33.4	37.3	35.0	R4.4.1~夕方便を増便
大亀成田線	2便	5.5	4.9	-	-	-	-	-	R2.10.1~運行休止(デマンド型交通へ移行)
東部循環線	3便	19.4	14.5	1便	6.5	9.3	8.9	7.0	2便は大亀山森林公園線に統合
大亀山森林公園線	4便	9.7	7.6	4便	15.4	12.0	11.0	6.3	
西部循環線	8便	180.7	126.6	8便	192.7	207.6	201.4	183.2	R2.10.1~イオン循環便を増便
西部循環線(イオン循環便)	-	-	-	7便					
南部循環線	6便	113.8	72.9	6便	97.2	98.0	118.6	121.9	
南部循環線(イオン循環便)	-	-	-	6便					
合　計	31便	367.7	254.9	41便	357.2	361.8	377.2	353.4	

（2）公共交通の現況

④ デマンド型交通

〔概要〕

市民バス再編と併せ、令和2年10月1日より市民バスの代替手段として、市内の北部区域・東部区域に**デマンド(予約乗合)型交通**の運行を開始し、利用者ニーズに柔軟に対応した運行形態の改善を適宜行うなど、利便性の高い運行に努めています。

デマンド型運行車両
トヨタ ノア　3台

運行日
月曜日から金曜日(土・日・祝日,年末年始は運休)

運行時間
午前９時から午後５時まで

運行便数(1日あたり運行便数)
①北部区域:　８便
②東部区域:16便

登録対象者
①,②の地域にお住まいの方で,原則,一人で乗り降りが出来る方。
※対象区域は別添「デマンド型交通対象区域」のとおり

乗車定員
６名(運転手除く)

運行事業者
社会福祉法人　富谷市社会福祉協議会

指定乗降場所
市民バス停留所,公共施設,金融機関,商業施設など

利用方法
事前に利用登録が必要。
利用日の1週間前から前日の15時までに申し込み。

●利用料金(乗車1回)

区　分	使用料
大人（中学生以上）	200円
小人（小学生）	100円
障がいのある方・未就学児	無料
回数乗車券（100円券11枚）	1，000円

※70歳以上の方、60歳以上で運転免許証を返納した方（申請必要）は半額（100円）となる。

※障害者手帳などをお持ちの方は介助者1名まで含む。

※未就学児の乗車は保護者等の同伴が必要。

（2）公共交通の現況

④ デマンド型交通

〔利用者数の推移〕

- 富谷市では、令和2年10月より市民バスの再編と併せて、市民バスの代替手段となる新たな交通網形成を目指し、北部区域と東部区域の公共交通空白地域を対象とした、「デマンド（予約乗合）型交通」を運行しています。
- 1日当たりの利用者数は徐々に増加しており、令和5年度は7.1人となっています。

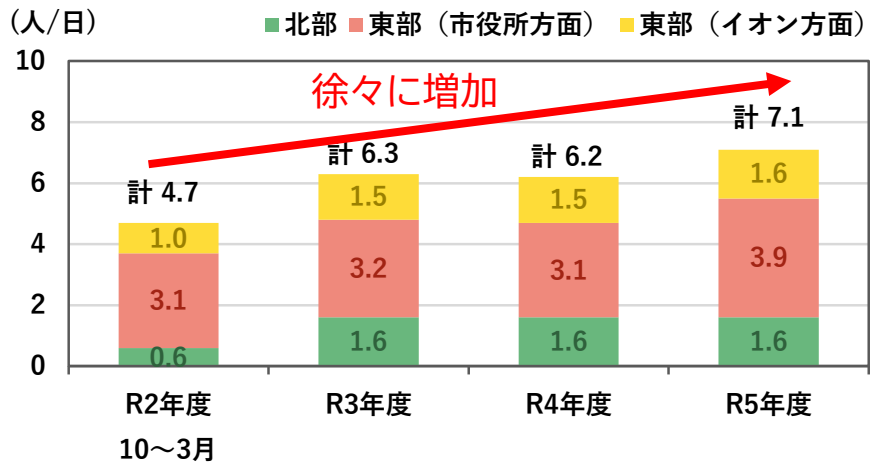


図　デマンド型交通利用者数の推移

表　デマンド型交通の利用登録者数

区分	区域		計
	北部	東部	
70歳以上	10	69	79
中学生以上	3	12	15
障がい者（70歳以上含む）	3	7	10
小学生	0	3	3
計	16	91	107

（令和6年3月31日時点）

表　デマンド型交通の利用状況

		R2年度 10~3月	R3年度	R4年度	R5年度
運行日数		121日	242日	243日	243日
運行便数	北部	64便	322便	329便	336便
	東部（市役所方面）	221便	510便	570便	660便
	東部（イオン方面）	84便	223便	287便	316便
	計	369便	1,055便	1,186便	1,312便
利用者数	北部	70人	379人	389人	388人
	東部（市役所方面）	381人	780人	745人	951人
	東部（イオン方面）	117人	365人	374人	394人
	計	568人	1,524人	1,508人	1,733人
1日当たりの利用者数	北部	0.6人	1.6人	1.6人	1.6人
	東部（市役所方面）	3.1人	3.2人	3.1人	3.9人
	東部（イオン方面）	1.0人	1.5人	1.5人	1.6人
	計	4.7人	6.3人	6.2人	7.1人

（2）公共交通の現況

⑤ 徒歩圏人口カバー率

- バス停の徒歩圏(300m)における人口カバー率は95.1%となっています。

※人口集計は東京大学空間情報科学研究センター作成の100mメッシュ人口より算出

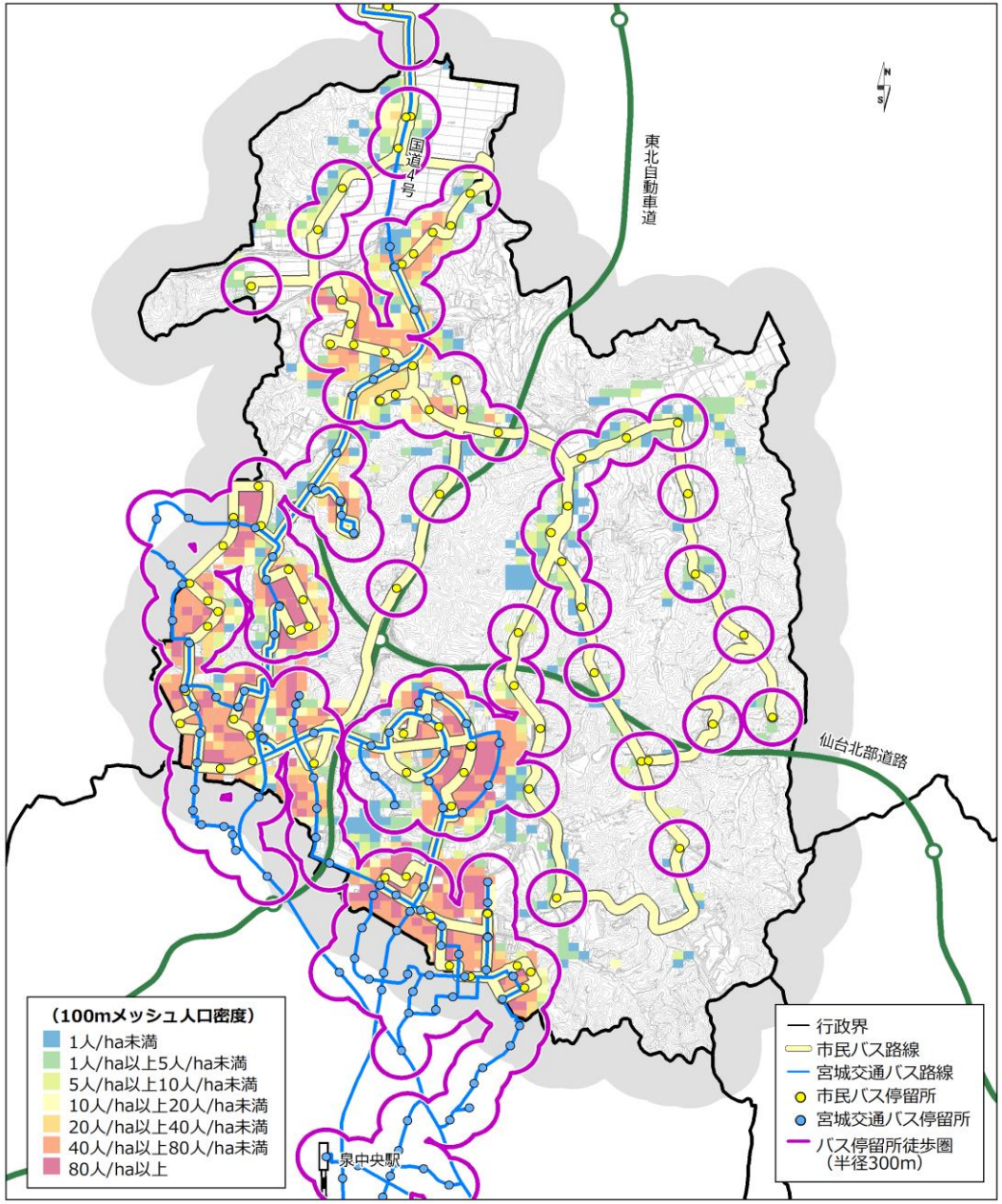


図　バス停からの徒歩圏と人口分布

地形図:出典「DMデータ」

（3）公共交通に関する市民意識

① 市民バスアンケート（令和5年）

- 市民バス利用者からの市民バスの改善点に関する意見としては、「運行時間帯」に関する意見が最も多く、次いで「増便」、「土日祝日の運行」となっています。
- 市民バス未利用者が利用しない理由としては、「他の交通手段を活用」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「時間帯が合わない」となっています。
- 市民バス未利用者は利用者と比較して市外運行を望む意見が多い傾向にあります。

■市民バス利用者

【市民バスの改善点】※自由記述

項　目	件　数
ある	72
ない	39
未回答	37
計	148

【改善点の主な内容】※複数回答有

1	運行時間帯	20
2	増便	12
3	土日祝日の運行	9
4	市外運行	3
5	市内路線拡大	7
6	バス停留所	3
7	運賃	1
8	乗務員	5
9	感謝	1
10	その他	13

■市民バス未利用者

【市民バスを利用しない理由】※複数回答有

項　目	件　数
行きたい場所を通らない	30
時間帯が合わない	29
バス停留所まで遠い	17
他の交通手段を活用	75
その他	4
未回答	18
総計	173

【改善点の主な内容】

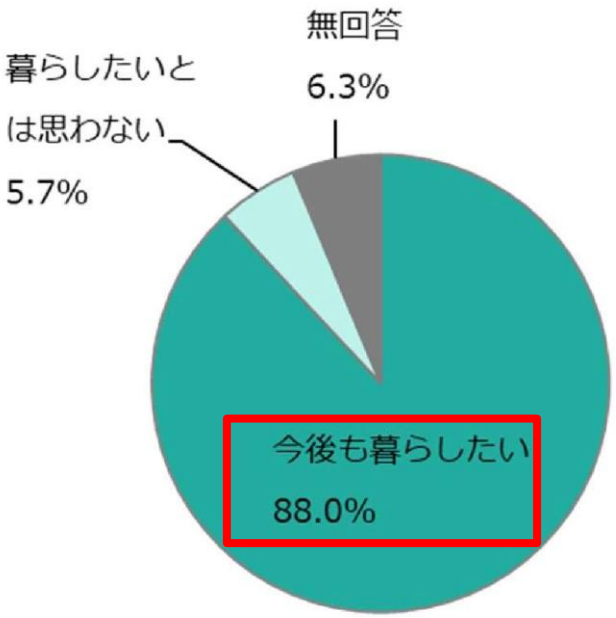
1	運行時間帯	4
2	増便	4
3	土日祝日の運行	1
4	市外運行	10
5	市内路線拡大	2
6	バス停留所	6
7	運賃	1
8	乗務員	1
9	感謝	0
10	その他	4

（3）公共交通に関する市民意識

② 富谷市まちづくりアンケート調査　（令和2年11月）

- 市で実施したまちづくりアンケートでは、継続的な居住意思について88.0%の方が「今後も暮らしたい」と回答しており、定住意向が高いことがわかります。
- 一方で、「今後も暮らしたい」と回答する方の理由のうち、「交通の便が良い」と回答した方は8.5%にとどまっています。

〔今後も暮らしたいか〕



〔暮らしたいと思う理由〕

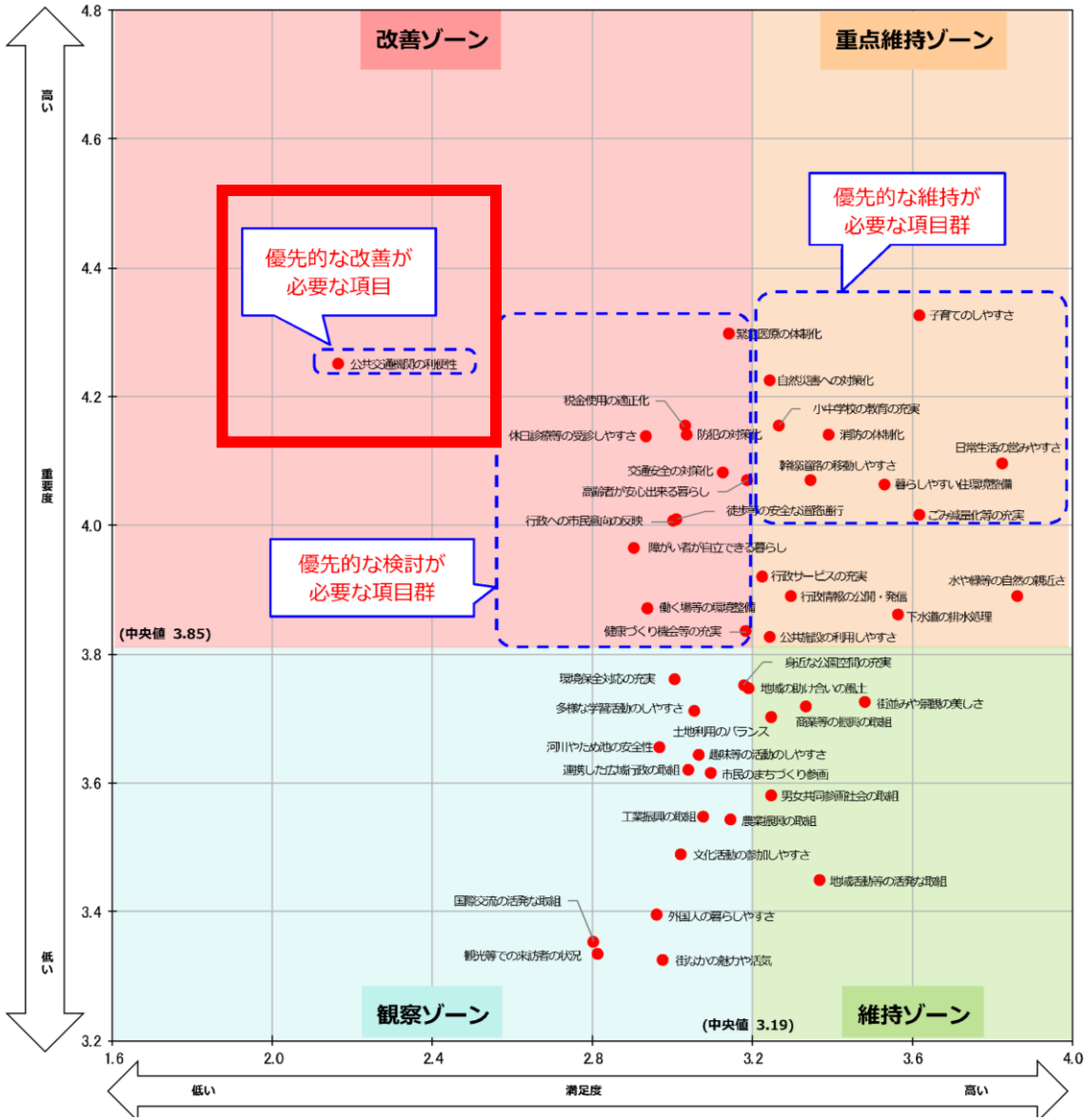
選択肢	件数	
1.自然環境が良い	243	32.7%
2.住環境が良い	375	50.4%
3.医療･福祉サービスが充実している	63	8.5%
4.子育てをしやすい	72	9.7%
5.買い物や外食、娯楽に便利	381	51.2%
6.都市基盤が整っている	23	3.1%
7.交通の便が良い	63	8.5%
8.公共施設が充実している	15	2.0%
9.子どもの教育環境が良い	44	5.9%
10.安全だから	144	19.4%
11.地域での人間関係が良い	100	13.4%
12.学校や仕事、家族の都合	98	13.2%
13.住みなれていて愛着がある	320	43.0%
14.その他	23	3.1%
無回答	2	0.3%
計	1,966	

過剰回答による集計除外44名　　N=744

（3）公共交通に関する市民意識

② 富谷市まちづくりアンケート調査（令和2年11月）

- 富谷市のまちづくりに対する評価において「公共交通機関の利便性」は、重要度が高いが満足度が低い結果となっており、優先的な改善が必要な項目となっています。

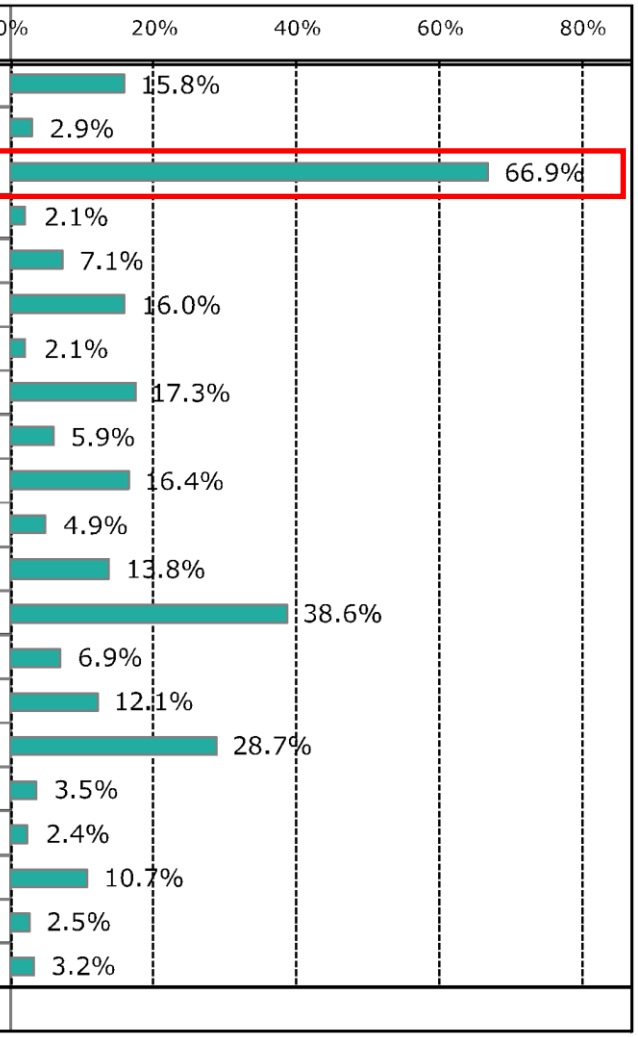


（3）公共交通に関する市民意識

② 富谷市まちづくりアンケート調査（令和2年11月）

- これから必要だと思う施策では、「仙台市泉中央までの交通利便性の確保」と回答した人の割合が最も高く66.9%となっています。

選択肢	件数	
1.企業誘致の推進	140	15.8%
2.自然や人とふれあえる市民農園の整備	26	2.9%
3.仙台市泉中央までの交通利便性の確保	591	66.9%
4.大亀山森林公園の利活用の推進	19	2.1%
5.公園など憩いの場の整備	63	7.1%
6.幹線道路の整備	141	16.0%
7.国際姉妹都市・友好都市実現による国際交流促進	19	2.1%
8.幼児教育や小中学校の教育等の充実	153	17.3%
9.文化会館の整備	52	5.9%
10.介護予防の充実	145	16.4%
11.障がいのある方が働くことのできる通所施設等の整備	43	4.9%
12.少子化対策（結婚・妊娠・出産・育児の切れ目ない支援）	122	13.8%
13.総合病院などの医療施設の誘致	341	38.6%
14.感染症対策の推進	61	6.9%
15.災害・防災対策の推進	107	12.1%
16.安全・安心な暮らしの確保	254	28.7%
17.再生可能エネルギーの利活用の推進	31	3.5%
18.市民協働の推進	21	2.4%
19.「新しい生活様式」を踏まえた、ICT（情報通信技術）やAI（人工知能）を活用した行政サービスの提供	95	10.7%
20.その他	22	2.5%
無回答	28	3.2%
計	2,474	



過剰回答による集計除外11名

N=884

（4）公共交通を取り巻く社会の動向

1. 誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

- 地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
  （MaaSの実装、超小型モビリティの普及など）
- まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
  （地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施、地域における交通のベストミックスの実現など）
- 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
  （バリアフリー整備目標等の着実な実現、ICTを活用したスマートフォン等での情報提供など）
- 観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
  （旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等など）

2. 我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- 人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
  （道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策など）
- 交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
  （MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり、自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備など）
- サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保
  （物流分野のデジタル化等の推進など）

資料：「令和6年版 交通政策白書」（国土交通省）より抜粋

（4）公共交通を取り巻く社会の動向

3. 災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

- 災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
  （交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策など）
- 輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
  （先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進など）
- 運輸部門における脱炭素化等の加速
  （自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等など）

資料：「令和6年版 交通政策白書」（国土交通省）より抜粋

4. 公共交通の持続可能性の確保

- 乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれている。その影響として、路線数の減や運行本数の減、運賃の値上がりなどの事態に繋がっている。
- 地方における交通事業者は、利用者の減少により経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない等、維持が困難な状況にあり、今後必要な公共交通サービスを受けることのできない地域住民が増加する等、地域公共交通は危機的な状況にある。

資料：「地域公共交通の現況」（国土交通省HP）より抜粋

（5）富谷市を取り巻く現状の整理

- 前述した富谷市の交通を取り巻く現状の整理結果を以下に示します。

① 地域特性

【人口の状況】

- 富谷市の人口は、平成27年までは増加傾向で推移し、直近の令和2年国勢調査では微増となっている。
- ただし、明石台地区や成田地区周辺では新たな住宅、工業地域の開発も予定されており、「富谷市人口ビジョン」では、令和42年に人口約6万人の確保を目標としている。
- 一方、65 歳以上人口比率の増加も今後は顕著になる見込みで、市の北部や東部で高齢者の大幅な増加が見込まれる。
- 市内の人口分布は明石台地区、成田地区、大清水地区など南部～中部の開発団地に集中している。これらの団地では今後も人口増が予測されているが、北部や東部では人口減少が想定される。
- 通勤・通学流動は、仙台市が最も多く、次いで大和町、大崎市、大衡村、利府町となっており、いずれも流出超過。
- 運転免許証の保有状況は、74歳までは約8割以上が保有、80歳以上では約5割となっている。

【民間路線バス、市民バス、デマンド型交通の状況】

- 民間路線バスは、泉中央駅から市内の明石台地区、成田地区、大清水地区、富ケ丘地区、国道4号沿線を結んでおり、明石台・成田・大清水方面、富ケ丘方面は本数も充実している。
- 市民バスは、富谷市役所、イオン富谷店を中心に市内各方面に運行しており、イオン富谷店では民間路線バスとの乗り継ぎも行っている。一方、運行本数は民間路線バスと比較し少なく、西部循環や南部循環を除き、利用者数は少ない現状。
- 令和2年10月に市民バスの再編と併せて、市民バスの代替手段となる新たな交通網形成を目指し、北部区域と東部区域の公共交通空白地域を対象とした、「デマンド（予約乗合）型交通」を運行している。

（5）富谷市を取り巻く現状の整理

② 交通特性

【道路の状況】

- 富谷市内の道路整備状況は、市の南北を通る国道4号が軸となり、泉中央駅から明石台、成田方面へは都市計画道路七北田西成田線が整備されており、これらは片側2 車線の道路となっている。
- 一方で、国道4号は仙台市と富谷市の市境付近で慢性的な混雑が発生しており、国道4号から泉中央駅までの区間の混雑も激しいことから、泉中央駅へ向かう路線バスの遅れの要因となっている。

【公共交通による移動実態】

【概況】
- 富谷市で発生する移動のうち、約半数は市内での移動、残りの市外への移動のうち大部分は仙台市への移動。
- 市外への移動は通勤や私事が多く、自動車の移動量が非常に多い。
- バス停の徒歩圏（300m）における人口カバー率は95.1%。

【民間路線バス】
- 富谷市内を通過する民間路線バス利用者（日平均：4,671人/日）のうち、約9割が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用しており、明石台二丁目～泉中央駅」間や「明石台西～泉中央駅」間の利用が多い。
- 乗車時間帯別人数は、朝は7時台に集中し、夕方は16時台から19時台に分散している。

【市民バス】
- 市民バスの令和5年度の利用者は日平均357人/日で、西部循環線、南部循環線の利用者が多くなっている。

【デマンド型交通】
- デマンド型交通の1日当たりの利用者数は徐々に増加しており、令和5年度は7.1人/日となっている。

（5）富谷市を取り巻く現状の整理

③ 市民ニーズ

【市民バスアンケート（R5）の結果】

- 市民バス利用者による市民バスの改善点として、「運行時間帯」に関する意見が最も多く、次いで「増便」、「土日祝日の運行」となっている。
- 市民バスを利用しない人による「利用しない理由」をみると、「他の交通手段を活用」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「時間帯が合わない」となっている。
- 回答者の約半数が市外への運行を希望しており、行先別では「泉中央駅」が約半数を占めている。

【富谷市まちづくりアンケート（R2）調査】

- 継続的な居住意思について88.0%の方が「今後も暮らしたい」と回答しており、定住意向が高いことがわかる。
- 「今後も暮らしたい」と回答する方の理由のうち、「交通の便が良い」と回答した方は8.5%にとどまっており、一方で今後の富谷市における必要な施策は「仙台市泉中央駅までの交通利便性の確保」が回答率66.9%と突出して高くなっている。

【ワークショップ「公共交通から考えるトミヤの未来会議」からの意見】

- 泉中央駅やJRの駅、富谷市内の病院、ショッピングセンターなど運行ルートやダイヤの検討
- 宮城交通との乗り継ぎの利便性向上
- バスのバリアフリー化、停留所などのバス待機環境の改善
- わかりやすい地図や時刻表の作成、バス時刻や運行情報の検索方法の周知、認知度の向上
- 土日・祝日の運行やイベントとの連携、試乗体験など、多くの方に「バスをまず利用してもらう」工夫の必要性
- 小型ワゴンの導入やデマンド型バスの導入、各種学割などの導入等より良い交通手段への改善
- ライドシェアの導入
- ダイヤの最適化や遅延が少ないゆとりを持った時刻表の設定

（5）富谷市を取り巻く現状の整理

③ 市民ニーズ

【新公共交通システムの推進に関するこれまでの取組】

本市では、令和５年度に「都市地域総合交通戦略（基本計画）」に基づき、**仙台市泉中央駅との基幹公共交通の整備を目的**として、これまでの地下鉄整備に加えて、BRT（バス高速輸送システム）整備のための**「次世代都市交通システムの導入可能性調査」を実施**しました。これまで実施してきた各種調査成果と併せて、今後、泉中央駅への新たな基幹公共交通の整備に向けて様々な観点から引き続き検討していきます。

○地下鉄整備の調査検討概要（R4）

従来方式及びPFI方式による地下鉄整備を想定した場合の採算性を検討

・整備区間：仙台市泉中央駅～明石台地区(仙台市内に中間駅を1or2つ設置することを想定)
・概算事業費：354億～451億円
・事業採算性：開業後21～33年での黒字転換可能と試算※上下一体方式及びPFI方式の場合

○ＢＲＴ（バス高速輸送システム）整備の調査検討概要（R5）

ＦＣバス・ＥＶバスが走行する専用地下道による整備を想定した場合の導入可能性を検討

・整備区間：仙台市泉中央駅～明石台地区(泉中央駅の地下バスターミナルを整備した場合と既存のバス停を活用した場合の２パターンを想定)
・概算事業費：85億～208億円
・事業採算性：開業後13～30年での黒字転換可能と試算

（5）富谷市を取り巻く現状の整理

④ 社会動向

- 地域交通のDX・GX化、超小型モビリティの普及など持続可能で、利便性の高いモビリティの実現
- まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- 交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- 環境に配慮した技術（FC・EVバス、自動運転等）の活用、脱炭素化加速
- 乗り合いバス等地域公共交通は、人口減少等による輸送需要の縮小、運転手不足等により、経営環境が悪化し、路線数の減や運賃値上げ等の事態に繋がっている
- 地域によっては、必要な公共交通サービスを受けられない住民が増加する等、危機的な状況にある

これらの現状に加えて・・・・

⑤ 新たな施設への対応等

【新たな公共施設へのアクセス】

- 令和7年度末に完成予定の図書館等複合施設（市民図書館、スイーツステーション、児童遊戯施設）や、やすらぎパークとみや（市営墓地・パークゴルフ場）、リニューアルした大亀山森林公園等への観光客増加に伴うアクセス向上や、明石台地区が候補地となっている新病院へのアクセスについて検討する必要がある。

【買い物困難等への配慮】

- 市内大型のショッピング施設の撤退等により、これまでに比べて買い物等が不便となった地域があることから、公共交通を利用した買い物等利便性の向上を図る必要がある。

（6）富谷市の公共交通の課題

- 前述した地域特性、交通特性、市民ニーズ、社会動向、周辺環境の変化等による、富谷市の公共交通に関して解決すべき課題を「富谷市都市・地域総合戦略（基本計画）における課題をベースとして以下のとおり整理しました。

地域特性

- 今後も人口は増加する見込でR42年度には6万人を確保する見込み
- その一方で、高齢者や免許返納者等の移動制約者が増加
- 通勤・通学流動は、仙台市、大和町、大崎市、大衡村、利府町の順に多く、いずれも流出超過

交通特性

- 仙台市との市境部における慢性的な道路の混雑
- 富谷市内を通過する民間路線バス利用者のうち、約9割が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用
- 民間路線バスの乗車時間帯別人数は、朝7時台に集中し、夕方は16時台から19時台に分散

市民ニーズ

- 今後の富谷市における必要な施策は「仙台市泉中央駅までの交通利便性の確保」が回答率66.9%と突出して高い
- 市民バスの改善点として「運行時間帯」と「増便」、「土日・祝日運行」
- バス車両や待機環境の改善

社会動向

- 地域交通のDX・GX化、超小型モビリティの普及など持続可能で、利便性の高いモビリティの実現
- 環境に配慮した技術（FC・EVバス、自動運転等）の活用、脱炭素化加速
- 人口減少等による輸送需要の縮小、運転手不足等による、バス事業者等の経営環境悪化により、地域公共交通は危機的な状況にある

新たな施設への対応等

- 図書館等複合施設等新施設へのアクセスや買い物困難者等への対応

課題1　富谷市と仙台市泉中央駅を結ぶ広域交通の改善・強化

一部見直し

課題2　市民の利用ニーズに合った持続可能な路線バス網の維持・改善

課題3　市民が利用しやすい市内移動環境の整備

課題4　使いやすい・分かりやすい交通手段の整備

一部見直し

課題5　新技術の活用と連携した公共交通利用の動機づけ

新規

課題6　脱炭素社会に向けた公共交通の強化

（6）富谷市の公共交通の課題

富谷市の公共交通に関する課題

課題1　富谷市と仙台市泉中央駅を結ぶ広域交通の改善・強化

「住みたくなるまち日本一」に向け、市民の大きなニーズである泉中央駅までの公共交通の利便性向上について、道路混雑の影響回避なども考慮しながら推進することが求められています。

課題2　市民の利用ニーズにあった持続可能な路線バス網の維持・改善　一部見直し

市民の利用実態や意向を反映したバス網の維持・改善について、利用者減少に伴う地域公共交通の今後の動向に合わせた持続可能なサービスの在り方や方向性を見据えながら取り組む必要性が求められています。

課題3　市民が利用しやすい市内移動環境の整備

高齢者や免許返納者等を含めた、誰にでも利用しやすい対応として、市内の移動環境の向上が必要であり、市民バスやデマンド型交通の見直しや路線バスとの連携、新技術の積極的な活用が求められています。

課題4　使いやすい・分かりやすい交通手段の整備

「住みたくなるまち日本一」に向け、使いやすい交通手段の整備が必要であり、交通運賃の割引や乗継割引などの施策の充実、新技術を活用した新たな展開が求められます。

課題5　新技術の活用と連携した公共交通利用の動機づけ　一部見直し

地域交通のDX・GX化など新技術の活用と連携し、市民が公共交通を「使える」「使いたくなる」動機づけの取組が求められています。

課題6　脱炭素社会に向けた公共交通の強化　新規

慢性的な渋滞の緩和やFCバス・EVバスの普及促進などによる運輸部門の二酸化炭素削減が求められています。

3｜公共交通に関する目標及び基本方針（案）

（1）公共交通に関する目標

- 富谷市総合計画で示される市の将来像「住みたくなるまち日本一 ～100 年間ひとが増え続けるまち 村から町へ 町から市へ～」の達成を目指し、公共交通の目標を設定します。
- 「住みたくなるまち日本一」の実現は、「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」の基本方針にも設定されており、またそのための交通の将来像として示される姿も見据えた取組とします。

「住みたくなるまち日本一」を目指した
誰もが利用しやすく　持続可能な公共交通サービスの実現

3｜公共交通に関する目標及び基本方針（案）

（2）公共交通に関する基本方針

- 富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）の3本の柱を一部見直しするとともに、新たに基本方針4を加え実現することにより、公共交通に関する目標の達成を目指していきます。

基本方針1　市外へ移動しやすい交通環境の実現（幹線交通の強化）

幹線交通の強化として、仙台市泉中央駅までの新たな軸となる基幹公共交通（地下鉄・BRT等）の整備など、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を目指します。

基本方針2　市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現（フィーダー交通の強化）

市民バスやデマンド型交通等の利便性を向上させるとともに、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。

基本方針3　多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現（利用しやすさの向上）

行政、交通事業者、市民等が連携・協働するとともに、DXの活用等による市民が使いたいと思える交通環境の実現を目指します。

基本方針4　ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

FCバス・EVバスの活用など、地域交通のGX（グリーントランスフォーメーション）化等による環境負荷の小さい快適で魅力あるまちの形成を目指します。

(3) 公共交通の課題と基本方針の整理

- 地域公共交通の課題と基本方針の関係について、以下のとおり整理しました。

公共交通の課題	基本方針
課題1:富谷市と仙台市泉中央駅を結ぶ広域交通の改善・強化	基本方針1: 市外へ移動しやすい交通環境の実現(幹線交通の強化)
課題2:市民の利用ニーズに合った持続可能な路線バス網の維持・改善	基本方針2: 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現(フィーダー交通の強化)
課題3:市民が利用しやすい市内移動環境の整備	
課題4:使いやすい・分かりやすい交通手段の整備	基本方針3: 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現(利用しやすさの向上)
課題5:新技術の活用と連携した公共交通利用の動機づけ	
課題6:脱炭素社会に向けた公共交通の強化	基本方針4: ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

4｜計画策定のスケジュール

協議会の開催スケジュール

第1回　富谷市地域公共交通活性化協議会　｜　R6.6.28 開催

- ◆ 協議会設置の背景と目的
- ◆ 地域公共交通計画の位置づけ、関連する計画、計画を構成する項目
- ◆ 計画策定のスケジュール

交通施策の実施状況、課題等の確認

今回

第2回　富谷市地域公共交通活性化協議会　｜　R6.10.1 開催

- ◆ 公共交通に関する現状と課題、目標・基本方針について
- ◆ 意見聴取

現状分析、課題抽出

公共交通に関する目標・基本方針の検討

第3回　富谷市地域公共交通活性化協議会　｜　R6.11月下旬 開催予定

- ◆ 富谷市地域公共交通計画(素案)について
- ◆ 意見聴取
- ◆ パブリックコメントの実施方針について

富谷市地域公共交通計画(素案)の作成

パブリックコメントの実施

第4回　富谷市地域公共交通活性化協議会　｜　R7.2月中旬 開催予定

- ◆ 富谷市地域公共交通計画(案)について
- ◆ 今後のスケジュールについて

富谷市地域公共交通計画(案)の作成

富谷市地域公共交通計画 策定