

富谷市都市・地域総合交通戦略

(基本計画) 案



令和2年3月

宮城県富谷市

目次

序章 都市・地域総合交通戦略について	1
序-1 はじめに	1
序-2 都市・地域総合交通戦略策定の必要性	2
序-3 位置づけ	4
序-4 計画期間（目標年次）	4
序-5 計画区域	5
序-6 計画の構成	6
第1章 交通の現状と課題	7
1-1 富谷市のまちづくりの基本的な方針	7
1-2 富谷市の都市及び交通情勢	10
1-3 交通に関する市民意識	27
1-4 富谷市の交通の課題	33
第2章 めざす将来の交通像	39
2-1 基本方針	39
2-2 将来の交通像	39
2-3 将来の都市構造	40
2-4 戦略の柱	42
第3章 将来像に向けた施策	43
3-1 施策の設定	43
3-2 施策の内容、スケジュール、実施主体	44
第4章 実現に向けて	67
4-1 目標指標の設定	67
4-2 施策の実施、推進体制	70
資料編	71
富谷市総合交通検討委員会設置要綱・名簿	72
都市・地域総合交通戦略要綱	73

まえがき



富谷市では、将来の都市像に向け、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの交通を、市民本位の利用しやすい交通体系にするために、「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」を策定します。

今後の富谷市の交通の取り組み、道筋を明らかにし、関係者協働で施策を推進します。

序章 都市・地域総合交通戦略について

序-1 はじめに

■富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）の策定趣旨について

本市は平成28年の単独市制施行に伴い、新たなまちづくりの将来ビジョンとなる「富谷市総合計画」を策定し、基本理念として「住みたくなるまち日本一」を掲げ、公共交通関連施策においては、「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」を施策目標に掲げております。

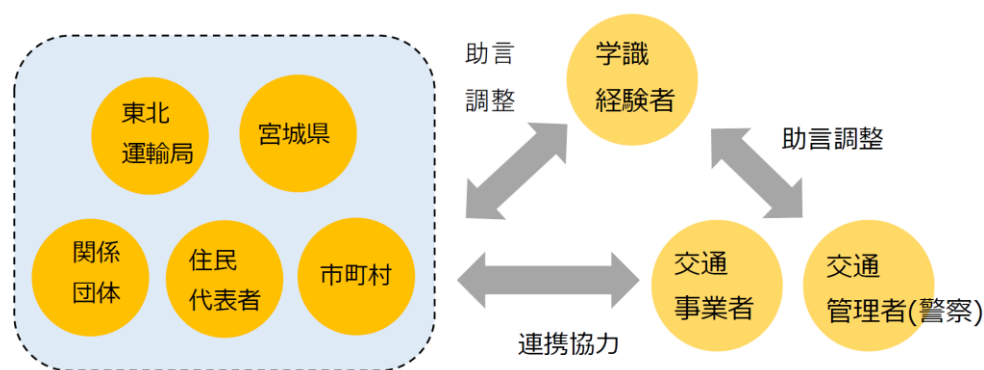
そのような中、昨今、全国的な少子高齢化社会の進展や交通に起因する環境問題の深刻化など社会情勢は急激に変化しており、公共交通に関する現況の課題の改善を望む声も多く挙がっております。

これらのことから、自家用車に依存することなく各関係機関が連携し、適切な役割分担のもと望ましい都市像の実現を図るため、交通関連事業とまちづくりが連携した、総合的かつ戦略的な都市交通施策の推進を目指し、平成30年度にはその基本的な方向についてとりまとめた「富谷市公共交通ランドデザイン・都市・地域総合交通戦略（基本構想）」の策定を行いました。

本計画は、「基本構想」の実現に向け、施策の具体化及び事業プログラムの実施時期等を設定し将来像の精査を図りながら、「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」を策定し、今後の本市の土地利用の誘導と一体となった交通網の整備を進め、市機能の集約・高度利用の誘導を図っていきます。

■「富谷市総合交通検討委員会」の設置 について

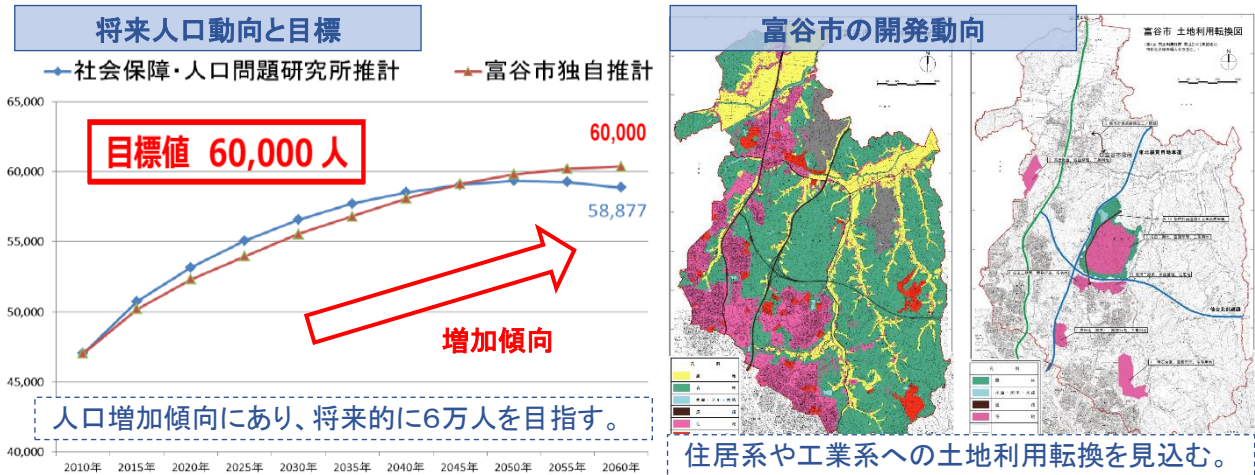
本委員会については「富谷市都市・地域総合交通戦略」の策定に関するもののほか、その他必要事項に関して協議することを目的として、交通事業者、交通管理者、関係機関等の交通施策関係者で構成する「富谷市総合交通検討委員会」を設置しております。



序-2 都市・地域総合交通戦略策定の必要性

①人口、開発動向の見通し

- ・富谷市の人口は増加傾向にあり、今後も人口が増加していくことが予測されています。富谷市人口ビジョンにおいては、2040年に58,000人、2060年に60,000人を目指すこととしており、当市の将来像の目標値として掲げています。
- ・将来の土地利用において、住居系や工業系への土地利用転換なども見込まれます。

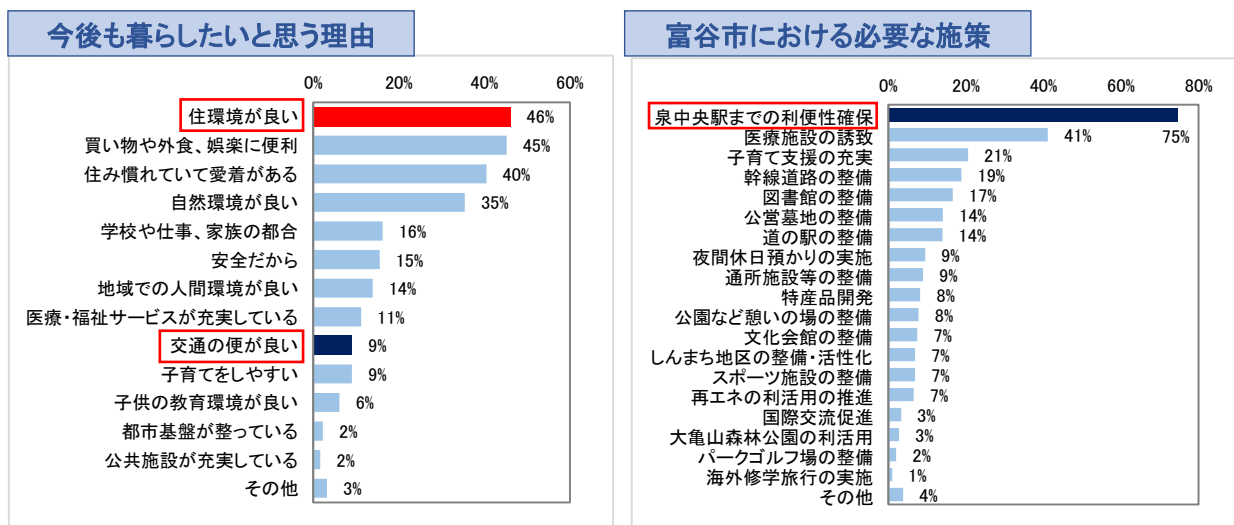


■図 富谷市の将来人口推移、開発計画

(出典：左図▶2015年度 富谷市人口ビジョン、右図▶富谷市資料)

②市民の意識、ニーズ

- ・富谷町まちづくりアンケートにて、定住意向（今後も暮らしたい 89.4%）が高く、理由の多くは「住環境が良い」46.1%とする一方、「交通の便が良い」は9.0%と低い状況にあります。
- ・目指すまちづくりにおいて、「泉中央駅までの交通利便性の確保」を必要とする意見が74.6%と突出して高い状況にあります。



■図 今後も暮らしたいと思う理由、富谷市における必要な施策

(出典：2016年度 富谷町まちづくりアンケート)

③まちづくりの方向性

- 平成 28 年 10 月の市制施行を踏まえ、町から市となり、新たなまちづくりの将来ビジョンとなる「富谷市総合計画」を策定し、基本理念として「住みたくなるまち日本一」を掲げ、公共交通関連施策においては、「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」を施策目標に掲げています。

④交通網の整備状況や取り組み状況

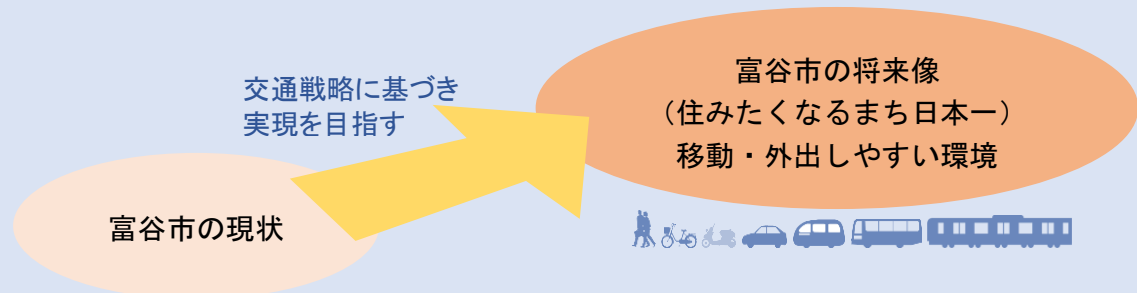
- 路線バスが中心として市内各地と仙台市方面を結ぶ路線が市街化区域において運行しており、路線バスを補完する形で市民バス 6 路線が運行されています。
- 富谷市の取り組みとして、市民バス運行のほか無料乗車証の発行、乗り継ぎ制度、公共交通ブックの配布など取組を実施しています。
- 仙台方面へは泉中央駅に出る必要がある中、アクセス時間がかかる、道路混雑といった課題があります。
- 市民のニーズとしても移動しやすい環境を求める声があり、モビリティの確保を進める必要があります。

⑤都市・地域総合交通戦略策定の必要性

- このような、居住の選択や住みたいまちの目標達成に向け、富谷市のまちづくりとして移動しやすい交通環境を整備していくための「都市・地域総合交通戦略」の策定を行います。

富谷市では、将来の都市像・「住みたくなるまち日本一」に向け、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの交通を、市民本位の利用しやすい交通体系にするために、「**富谷市都市地域・総合交通戦略**」を策定します。

今後の富谷市の交通の取り組み、道筋を明らかにし、関係者協働で施策を推進します。



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 ～

3 安全で自由に移動できる便利なまちを創ります

①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 (公共交通)

利用者のニーズに対応した市民バスの効果的な運行に努めます。また、市内から泉中央駅までの交通利便性の確保など、生活圏域の実態を踏まえた公共交通グランドデザインを策定し、移動の利便性や安全性の向上を図ります。

②日常の利便性を安全で快適な道路でつなぐまちづくり (道路)

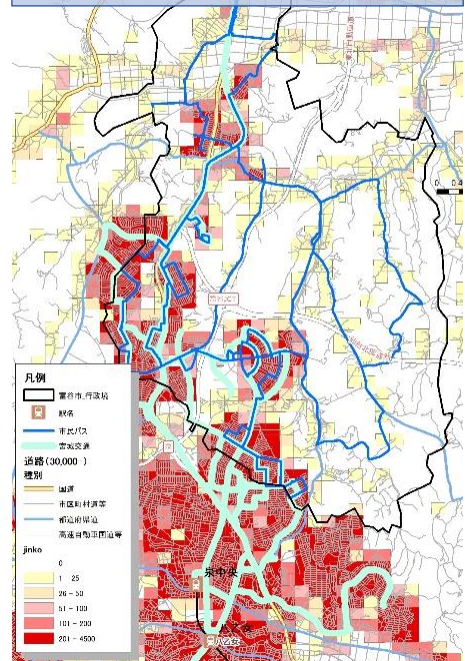
仙台都市圏の高速環状ネットワークを形成する仙台北部道路と国道4号を軸に、市街地間を結ぶ安全で快適な道路ネットワークの整備を進め、市民の日常生活の利便性と安全性の向上を図ります。

重点プロジェクト

◎新公共交通システムの導入検討

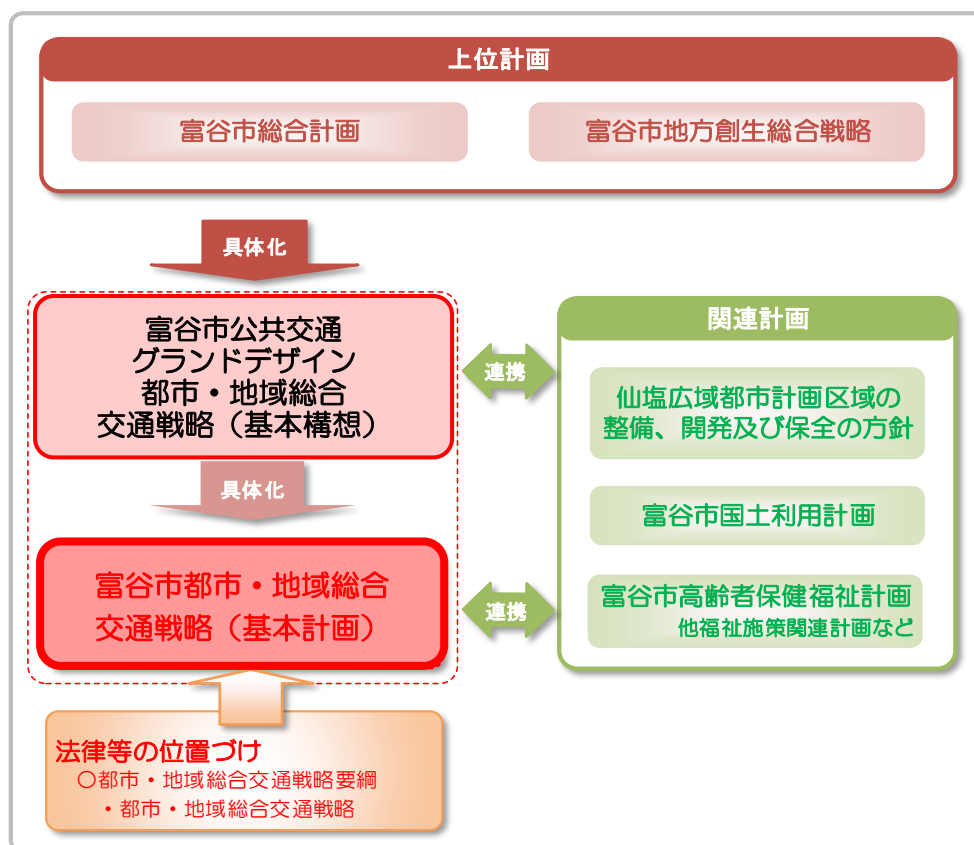
- 公共交通グランドデザインの策定 (地方創生総合戦略基本目標 4-①)
- 新公共交通システムの技術的検証
- 泉中央への市民バス乗り継ぎ実証運行

富谷市の公共交通網と人口分布



序-2 位置付け

- ・本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、今後の富谷市の交通の取り組みの具体化を図った「都市・地域総合交通戦略（基本計画）」を策定します。
- ・以下に、上位計画である「富谷市総合計画」及び「富谷市地方創生総合戦略」、並びに関連計画である「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」との関係を示します。

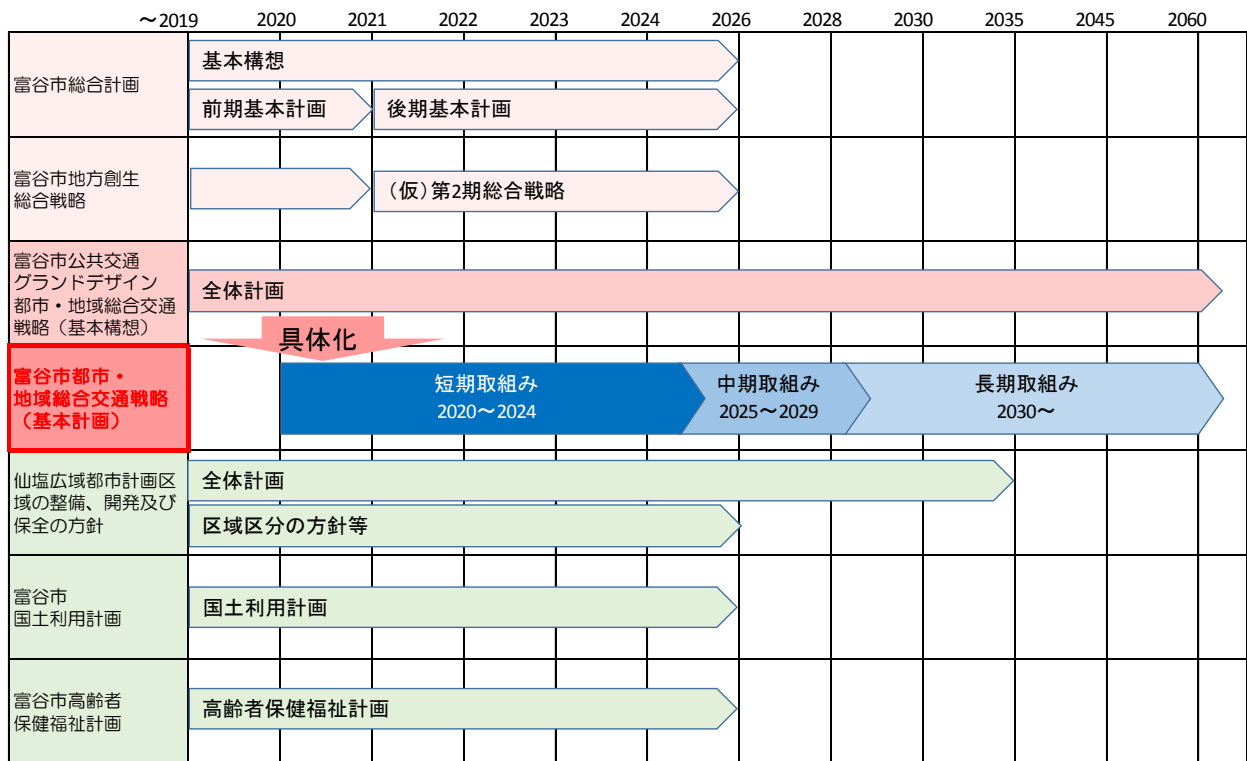


序-3 計画期間（目標年次）

- ・「都市・地域総合交通戦略（基本計画）」では、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）の実現に向けた具体計画として、短期的な取組として5年後、中期的な取組として都市の発展・成熟を想定し10年後、また長期的な取り組みとして2030年度以降として設定し、施策を進めていきます。
- ・関連計画との施策・事業展開スケジュールの関係性については次頁に紹介します。

現在	短期（5年）	中期（10年）	長期（将来像）
2019年度	2020～2024年度	2025～2029年度	2030年度～

都市・地域総合交通戦略(基本計画)と関連施策の関係性・スケジュール



※「都市・地域総合交通戦略(基本計画)」は、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)の実現に向けた具体計画として策定しています。

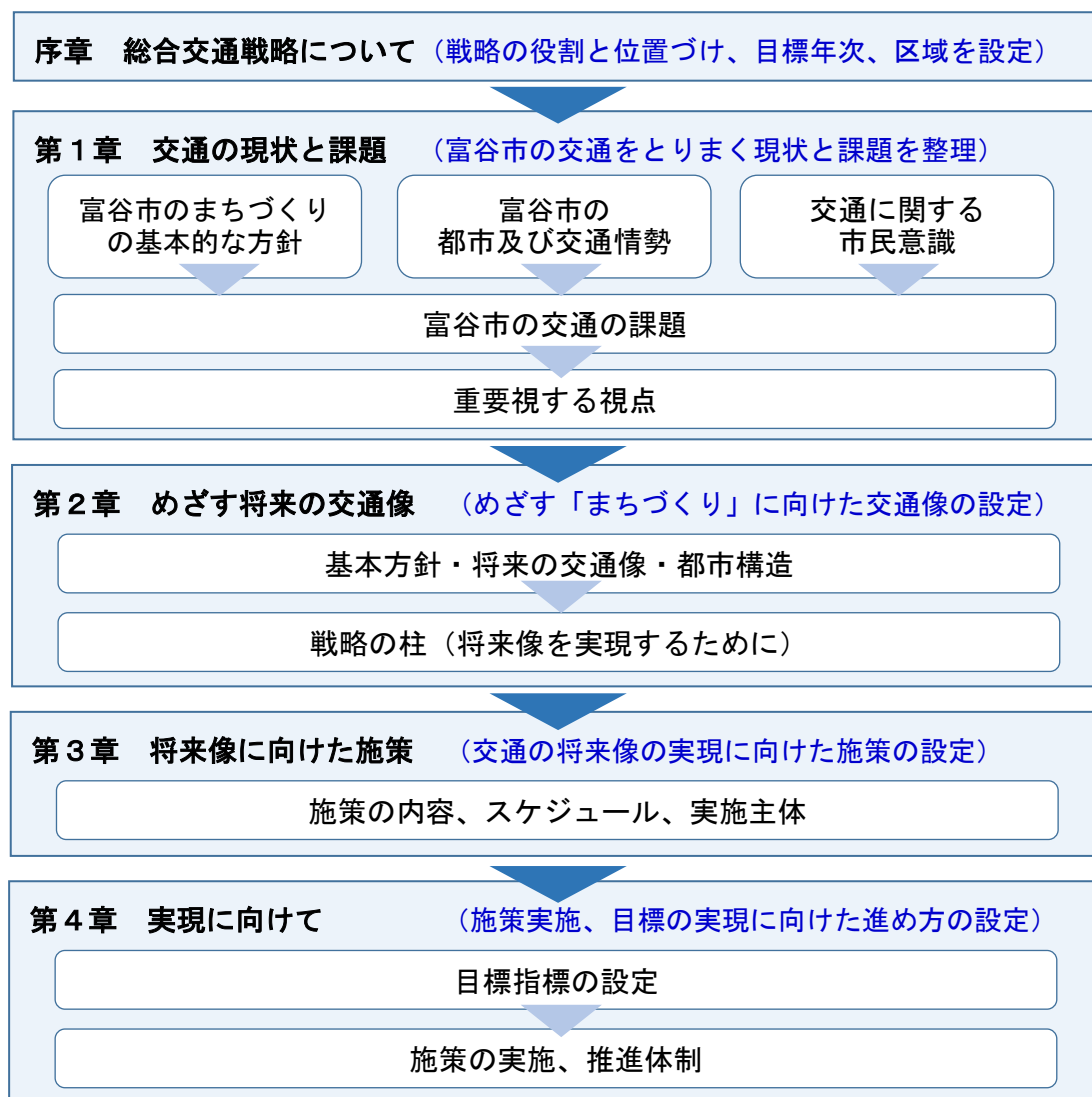
序-4 計画区域

- ・本計画は、富谷市内の市街地を対象とします。ただし、市街地を含む市内全域や仙塩都市圏の北部地域^{※1}など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。

※1 仙塩都市圏北部地域」仙台市泉区、富谷市、大和町、大衡村

序-5 計画の構成

- ・総合交通戦略の構成は以下の通りであり、本計画の必要性、本市の現状と課題を整理したうえで、目指すべき将来の交通像の設定、施策の設定、そして目標や進め方について体系立てて整理します。



第1章 交通の現状と課題

1-1 富谷市のまちづくりの基本的な方針

(1) 富谷市総合計画（計画期間：2016年度～2025年度）

- 富谷市総合計画では、「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～」を将来像と位置付け、人口増が継続する本市において住みよい環境を目指し、基本方針、施策内容を設定しています。
- 交通に関連する内容としては、新公共交通システムの導入検討、交通弱者対策の実施が位置付けられています。

基本方針	【基本方針-1】 暮らしを自慢できるまち！	【基本方針-2】 教育と子育て環境を誇るまち！
	【基本方針-3】 元気と温かい心で支えるまち！	【基本方針-4】 市民の思いを協働でつくるまち！
	【基本方針-1】 暮らしを自慢できるまち！	
	3 安全で自由に移動できる便利なまちを創ります 重点プロジェクト ●新公共交通システムの導入検討 ・公共交通グランドデザインの策定（地方創生総合戦略基本目標4-①） ・新公共交通システムの技術的検証 ・泉中央への市民バス乗り継ぎ実証運行	
関連する施策内容	【基本方針-3】 元気と温かい心で支えるまち！	
	2 高齢者も障がい者も安心して暮らせるまちを創ります 重点プロジェクト ●高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみばす」の円滑な運営（地方創生総合戦略基本目標4-②） ●交通弱者対策の実施 ●障がいを持つ方の働く場の確保	

(2) 富谷市地方創生総合戦略

- 富谷市地方創生総合戦略は、富谷市総合計画で掲げる将来像、方針、施策について、人口ビジョンで示される将来人口を達成するために、必要な施策を整理した者です。
- 交通に関連した内容として、生活圏を踏まえた暮らしやすさの一層の向上に向け、誰もが移動しやすい交通環境づくりを掲げ、評価指標として市民バス利用者数、高齢者向けの支援事業の創設などを位置付けています。

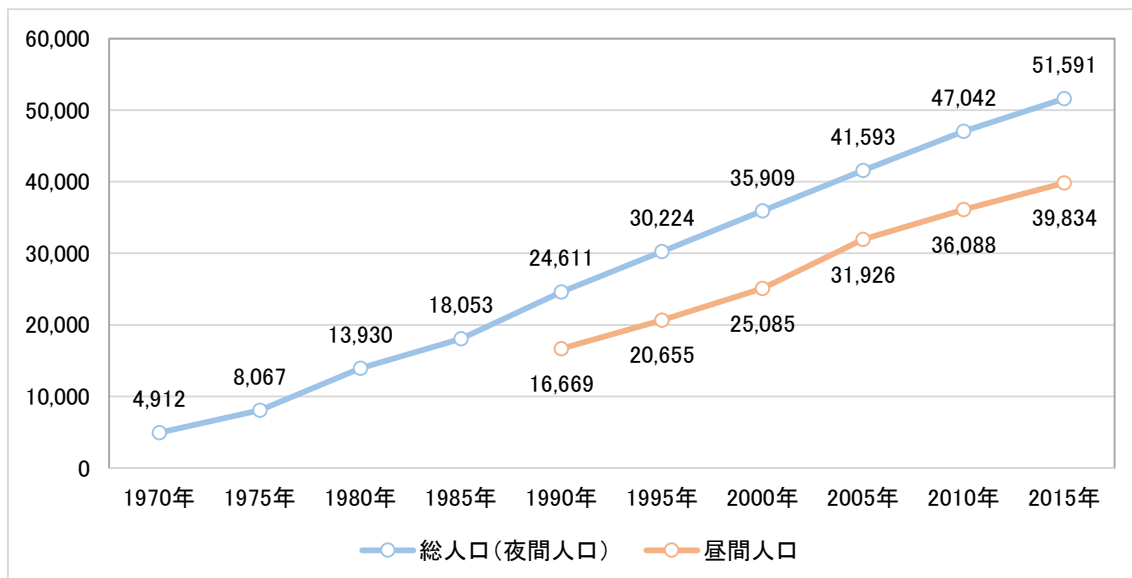
関連目標・施策	基本目標4 生活圏を踏まえた暮らしやすさの一層の向上 【数値目標】「今後も暮らしたい」（定住意向）とする住民の割合 80%以上 【主な主要業績評価指標】
	<ul style="list-style-type: none"> 市民バス年間利用者数 71,962人→77,000人 高齢者・障がい者交通支援事業の創設（公共交通バス・地下鉄利用のためのICカード乗車証の導入）交付対象者への交付率 50%
	【施策】 ①公共交通グランドデザインの策定 ・買い物や通院など住民ニーズに対応した市民バスの運行に努めるとともに、生活圏を踏まえた暮らしやすさの一層の向上を検討し、新公共交通システムの導入を前提とした公共交通グランドデザインを策定する。
	②高齢者・障がい者交通支援事業の創設 ・高齢者・障がい者に対して、公共交通バス・地下鉄のICカード乗車証を導入し、社会参画と安心安全な移動を支援する ・本事業は、公共交通機関の利用促進により外出を促し、健康保持増進や社会参画を推進するとともに、運転免許証返納による高齢者の自動車事故の減少等安心安全な移動を支援するものである。

1-2 富谷市の都市及び交通情勢

(1) 人口の状況

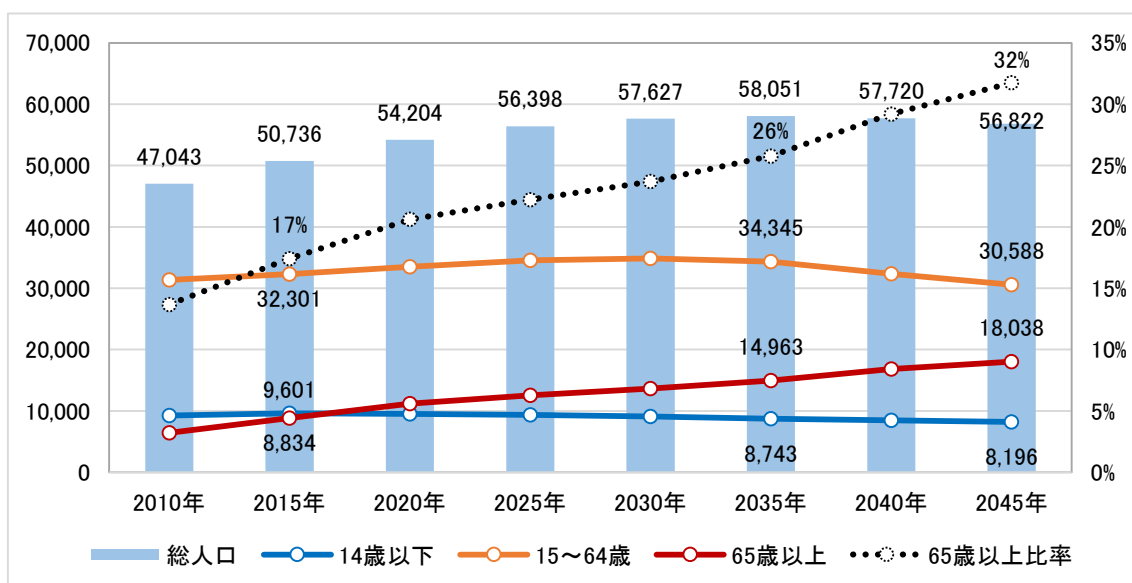
①人口推移

- ・総人口は一貫して増加傾向にあり、2015年では5万人をこえています。全国的に人口減少に転じる中、人口増を保っています。昼間人口も増加を続けており、2015年では約4万人となっています。



■図 富谷市の総人口、昼間人口の推移（出典：国勢調査）

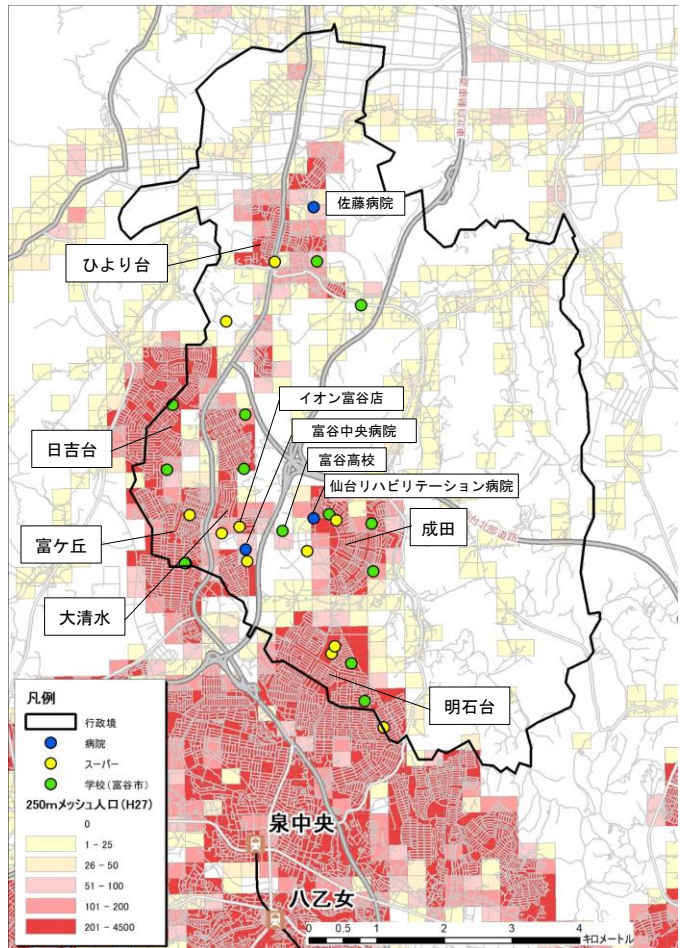
- ・富谷市は将来的にも人口増が続く見込みで、2035年にピーク（約58,000人）を迎える想定です。一方で、将来的には生産年齢人口（15～64歳）や年少人口（14歳以下）の人口減少は始まり、一方で高齢者人口（65歳以上）は増加を続ける見込みです。



■図 富谷市の将来人口の推移（出典：国立社会保障・人口問題研究所）

②人口分布

- ・市内の人口は、市南部～中部の明石台、成田、大清水・富ヶ丘・日吉台などの団地を中心に分布しており、市の北部、東部などは人口が分散しています。

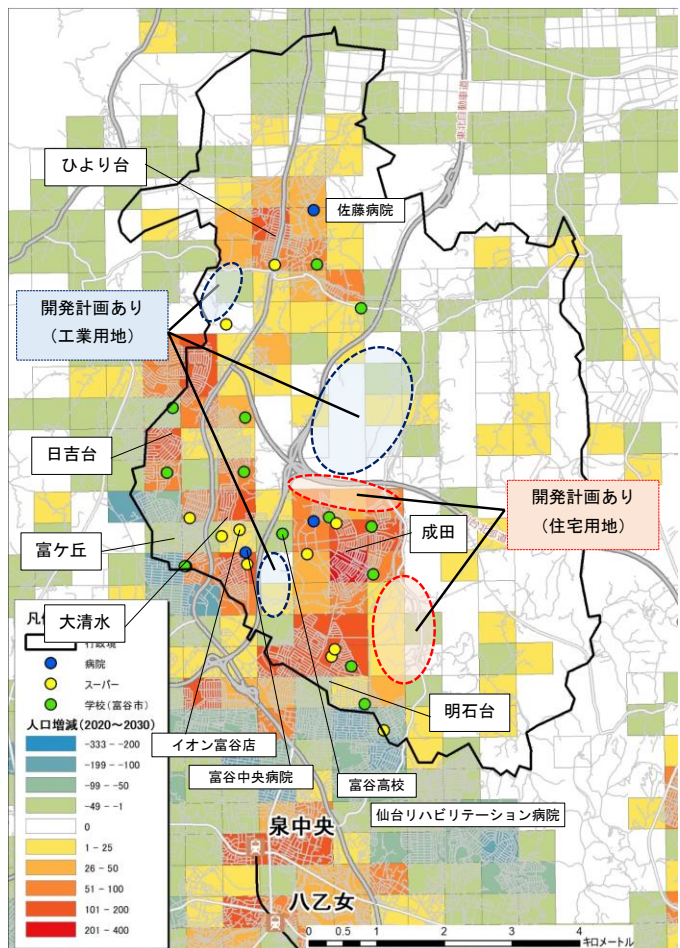


■図 富谷市の人口分布

(出典：2015年国勢調査)

③人口増減、開発計画

- ・富谷市周辺では人口が今後減少する中、富谷市では大部分の地域で今後10年間、人口が増加見込みとなっています。特に、明石台、成田、大清水などの団地での増加が顕著です。
- ・また、成田や明石台では新たな住宅地、工業用地の開発が予定されています。



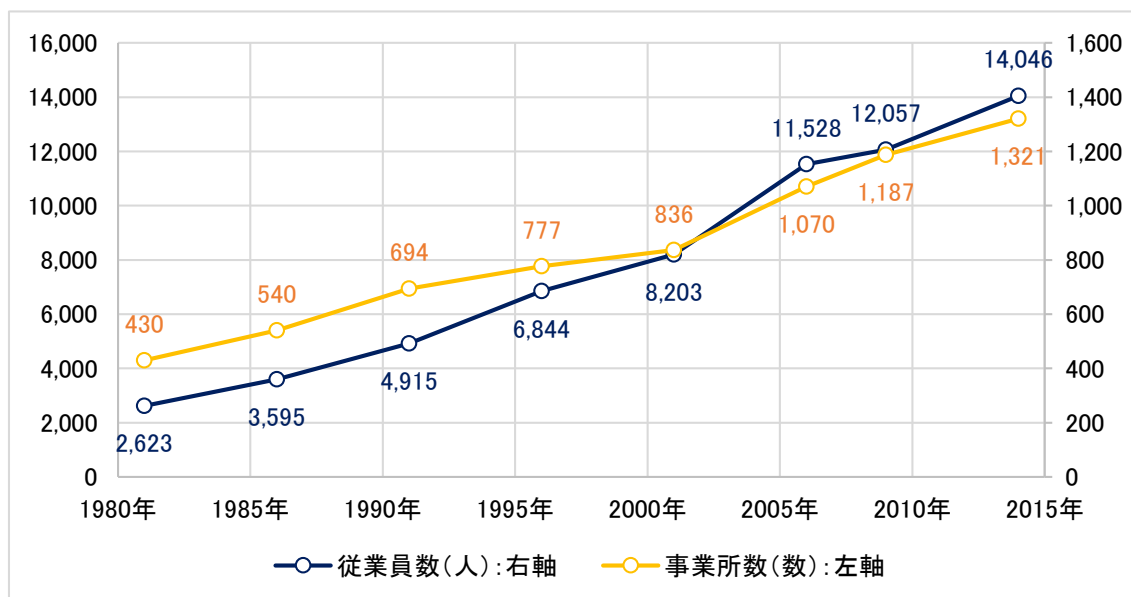
■図 富谷市の人口分布

(出典：国土数値情報(国勢調査、将来人口推計より算出したデータを引用))

(2) 事業所、従業員の推移、分布

①事業所、従業員の推移

- ・富谷市内の事業所数、従業員数は、1980年以降増加を続けています。
- ・業種別の事業所数、従業員数では、「I 卸売業、小売業」が事業所数、従業員数ともに最も多く、全事業所の25%、全従業員の23%を占めています。このほか、従業員数が1,000名を超える業種として、建設業、製造業、運輸業・郵便業、宿泊業・飲食サービス業、教育・学習支援業、医療・福祉などがあります。



■ 富谷市内の事業所数、従業員数の推移（出典：事業所・企業統計調査、経済センサス）

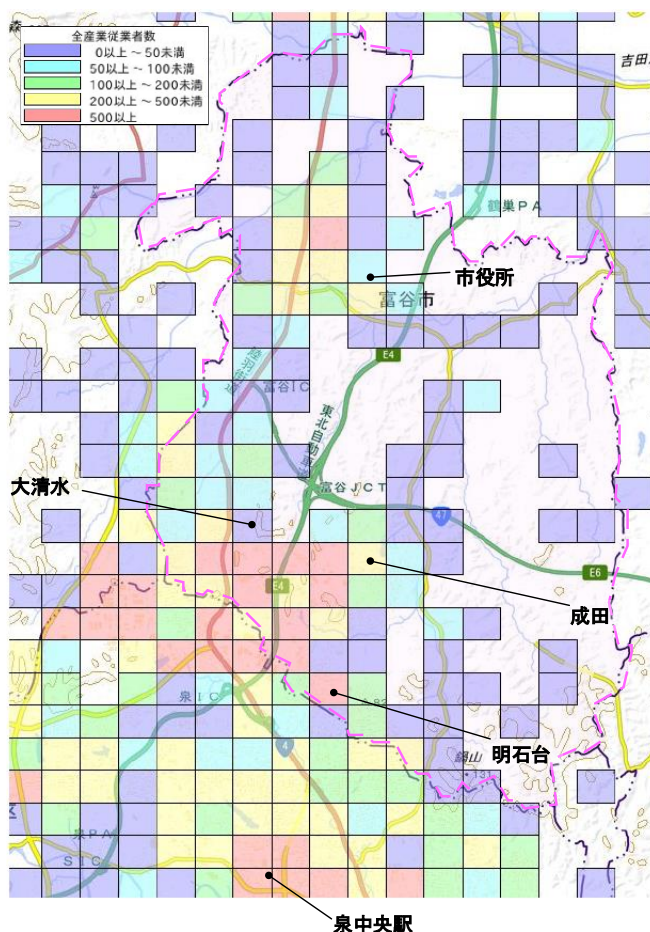
	事業所数	従業員数	1事業者あたり従業員数
A 農業、林業	2	24	12.0
C 鉱業、採石業、砂利採取業	1	7	7.0
D 建設業	205	1469	7.2
E 製造業	47	1238	26.3
F 電気・ガス・熱供給・水道業	1	9	9.0
G 情報通信業	5	13	2.6
H 運輸業、郵便業	40	1215	30.4
I 卸売業、小売業	328	3185	9.7
J 金融業、保険業	13	149	11.5
K 不動産業、物品賃貸業	36	217	6.0
L 学術研究、専門・技術サービス業	38	193	5.1
M 宿泊業、飲食サービス業	124	1184	9.5
N 生活関連サービス業、娯楽業	166	825	5.0
O 教育、学習支援業	98	1030	10.5
P 医療、福祉	121	1787	14.8
Q 複合サービス事業	7	58	8.3
R サービス業(他に分類されないもの)	75	1143	15.2
S 公務(他に分類されるものを除く)	14	300	21.4

単位: 数 単位: 人 単位: 人/箇所

■ 業種別の事業所数、従業員数（出典：経済センサス（2014年度））

②従業員数の分布

- ・従業員数は主に成田地区、大清水地区、明石台地区周辺に多く集中しています。



■ 図 富谷市及び周辺の従業員数分布
(500mメッシュ)

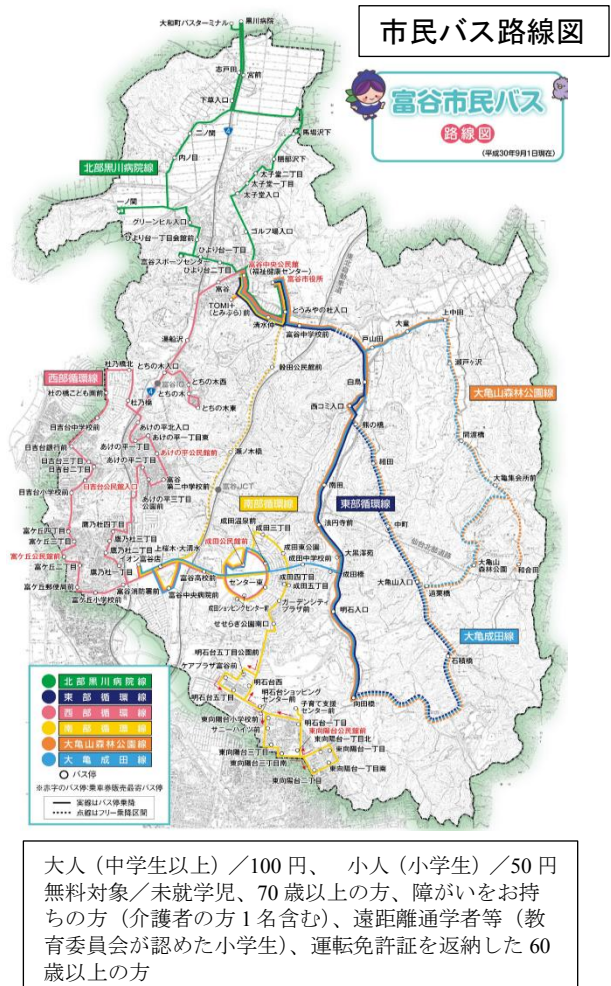
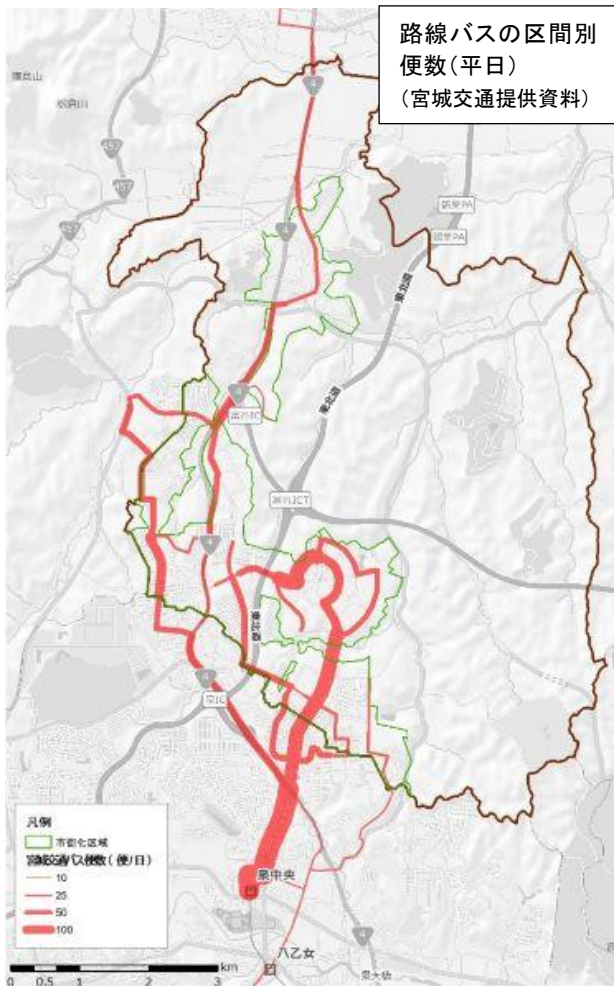
(出典：経済センサス(2014年度、基礎調査))

(3) 公共交通を取り巻く状況

①路線バス、市民バスの概況

- ・本市における主な公共交通機関は、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を結ぶ路線や、隣接する大和町バスターミナルまで運行しており、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、大型商業店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、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、後述の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もあり、特に積雪時などには泉中央駅へたどりつくまでに、市内から1時間以上を要することもあります。
- ・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。

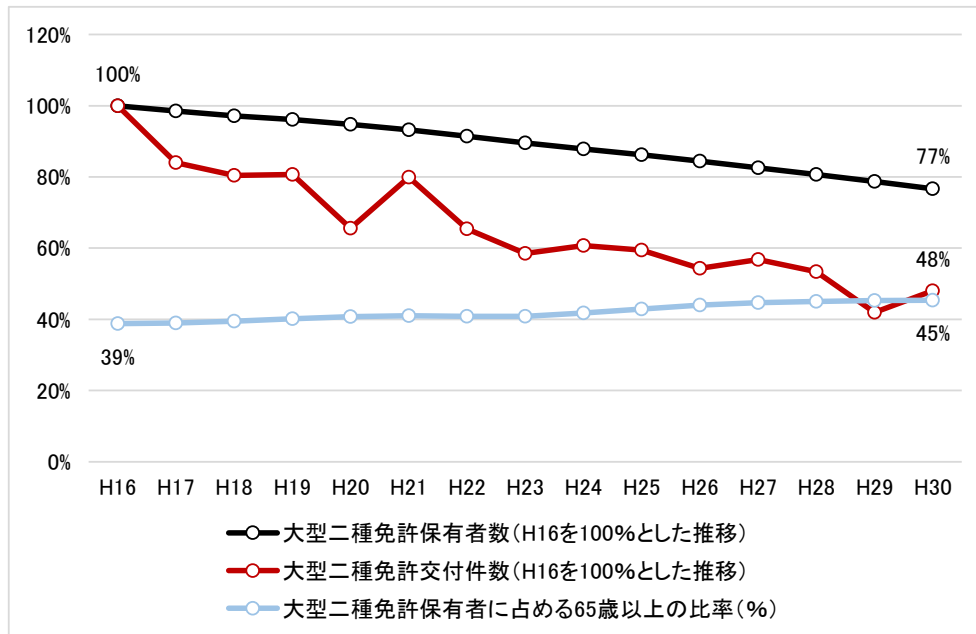
方面分類	系統番号	路線名	主要地経由(拠点想定)				運行系統 (カッコ内は一部便のみの運行区間)	運行本数		運行時間帯			
			泉中央駅	明石台	成田	大清水(イオン)		平日	休日	平日(始発)	平日(終発)	休日(始発)	休日(終発)
宮城交通	けやき通り(ガーデンシティ) ※幹線1 【都心主軸】	23 新富谷ガーデンシティ	○	○	○	○	仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-内回り-新富谷ガーデンシティ/イオン富谷店	49	23	6:48	22:20	7:15	21:10
		24 新富谷ガーデンシティ	○	○	○	外回り	仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-外回り-新富谷ガーデンシティ	66	28	6:05	22:58	6:30	21:40
		25 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	7	4	7:28	21:20	12:10	18:10
			小計				122	55					
	明石台、上桜木	26 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)	41	29	6:05	22:05	7:00	20:15
		27 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)	38	28	6:35	21:15	6:50	19:55
			小計				79	57					
	国道4号(富ヶ丘経由) ※幹線2 【都心副軸】	21 泉ヶ丘大富	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-泉ヶ丘-バルタウン大富-富谷営業所	54	47	5:48	22:58	6:20	21:30
		22 南富谷サニータウン	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-泉ヶ丘-鷹乃社北-南富谷サニータウン	24	19	6:15	21:15	6:38	18:39
		39 鶺鴒が丘					吉岡-鷹乃社北-鶺鴒が丘ニュータウン	1	-	6:45	6:45	-	-
			小計				79	66					
	国道4号 ※幹線2 【都心副軸】	45 吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡	29	31	5:58	22:15	5:58	20:27
		46 吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡-黒川高校前	4	-	7:05	19:16	-	-
			小計				33	31					
	向陽台、明石台方面	28 向陽台循環	○	△			泉中央駅-山の寺-向陽台団地-泉中央駅	27	25	9:00	22:30	9:00	21:00
30 東向陽台		○	△			仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-七北田新町(ハイバス入口)-明石台七丁目	36	20	6:02	22:10	6:09	20:30	
		小計				63	45						
市民バス	市北部(支線)	市民1 北部黒川病院線					富谷市役所-富谷中央公民館-黒川病院-富谷中央公民館-富谷市役所	8	-	7:10	15:45	-	-
	市西部(支線)	市民2 西部循環線			○	○	TOMI+前-富谷市役所-イオン富谷店-成田公民館前-富谷市役所-TOMI+前	8	-	7:34	16:40	-	-
	市南部(支線)	市民3 南部循環線		○	○	○	TOMI+前-富谷市役所-イオン富谷店-成田公民館前-明石台西-成田公民館前-イオン富谷店-富谷市役所-TOMI+前	6	-	7:58	16:31	-	-
	市東部(支線)	市民4 東部循環線					富谷中央公民館-富谷市役所-向田橋-富谷市役所-富谷中央公民館	3	-	7:22	15:50	-	-
		市民5 大亀山森林公園線					富谷中央公民館-富谷市役所-大亀山森林公園-富谷市役所-富谷中央公民館	4	-	7:23	15:50	-	-
		市民6 大亀成田線			○	○	富谷中央公民館-富谷市役所-大亀山森林公園-イオン富谷店-成田公民館前-大亀山森林公園-富谷市役所-富谷中央公民館	2	-	8:25	12:00	-	-
		小計				31	0						



■図 富谷市内を運行する路線バス・市民バス

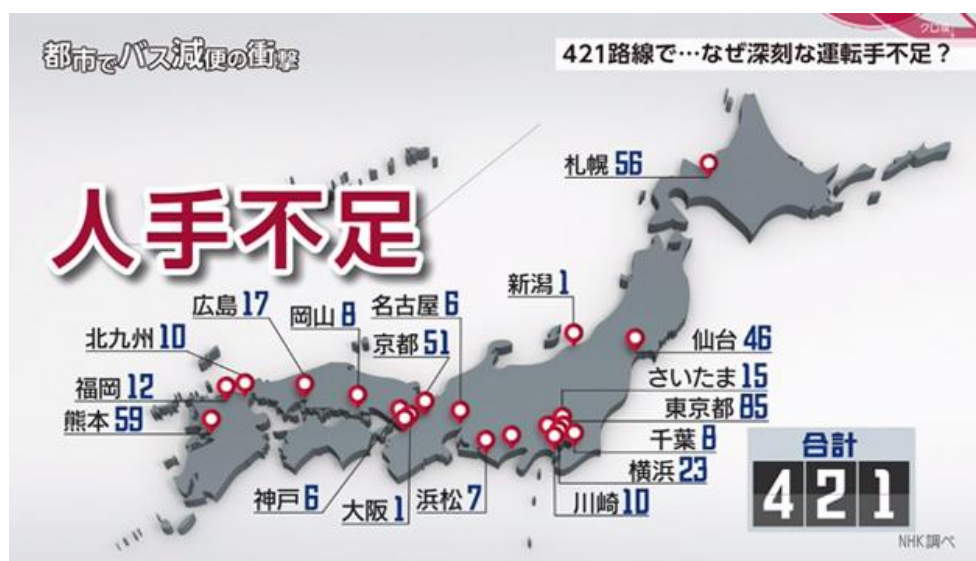
②路線バスの運転手不足について

- ・近年、路線バス運転手の不足が問題となっていますが、路線バスの運転に必要となる大型二種免許の保有者数は、ここ15年で2割以上減少しています。
- ・また、大型二種免許を新規に所得する人数はここ15年で半数以下となっており、路線バス運転手のなり手が少なくなっています。さらに、運転手に占める65歳以上の比率も増加しており、ドライバーの高齢化の問題も深刻化しています。



■図 全国の大型二種免許取得者数、交付数の推移（出典：警察庁 運転免許統計）

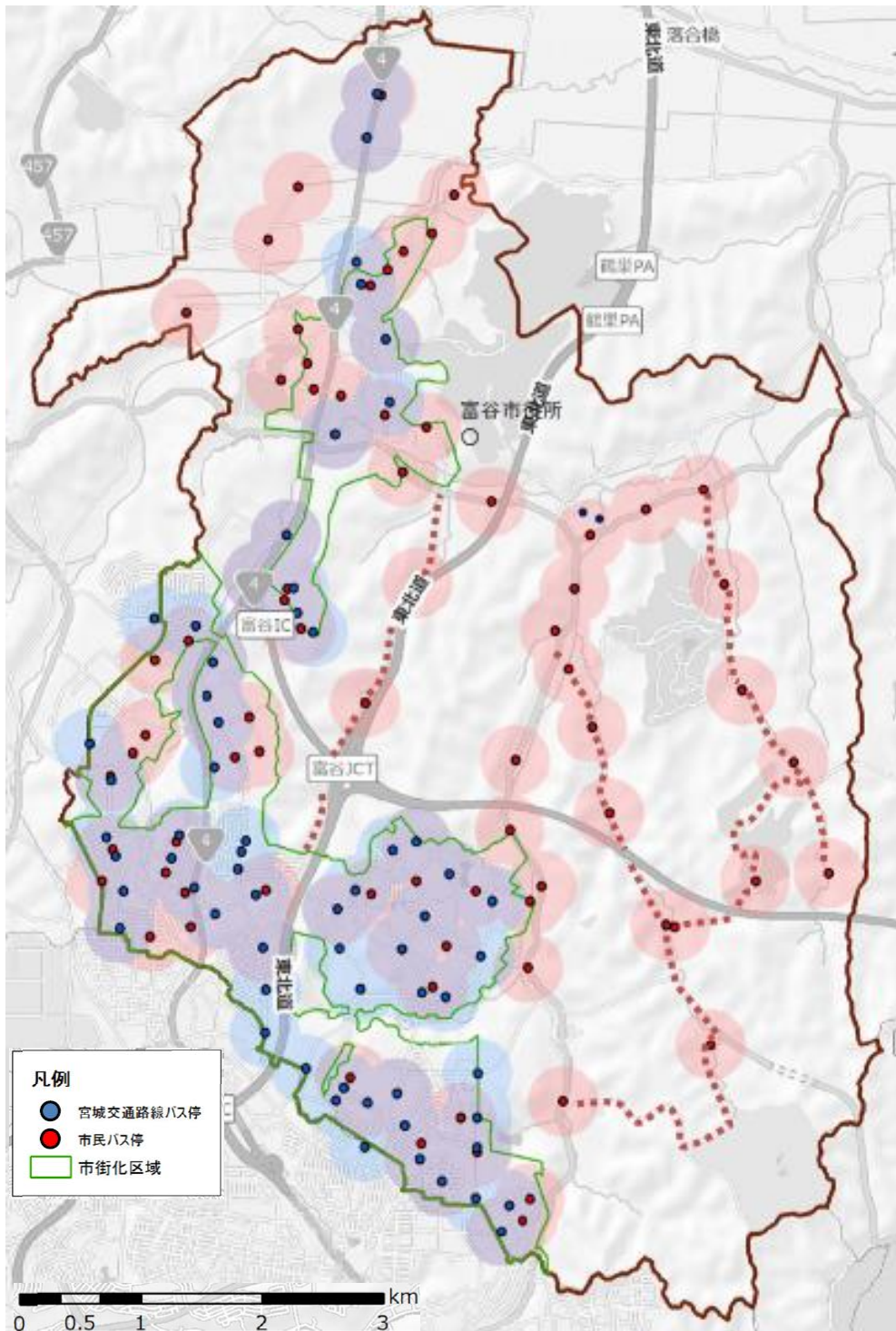
- ・このような中、全国各地で路線バスの減少が起きており、地方部にとどまらず、東京や大阪、名古屋や京都など、都市部においても路線バスの減少が発生しています。



■図 運転手不足の深刻化の影響（報道資料より）

③路線バス、市民バスによる人口のカバー状況

- ・富谷市内の路線バス、市民バスによる人口カバー率は、86.5%となっています。路線バスのみで75%程度のカバーとなっています。



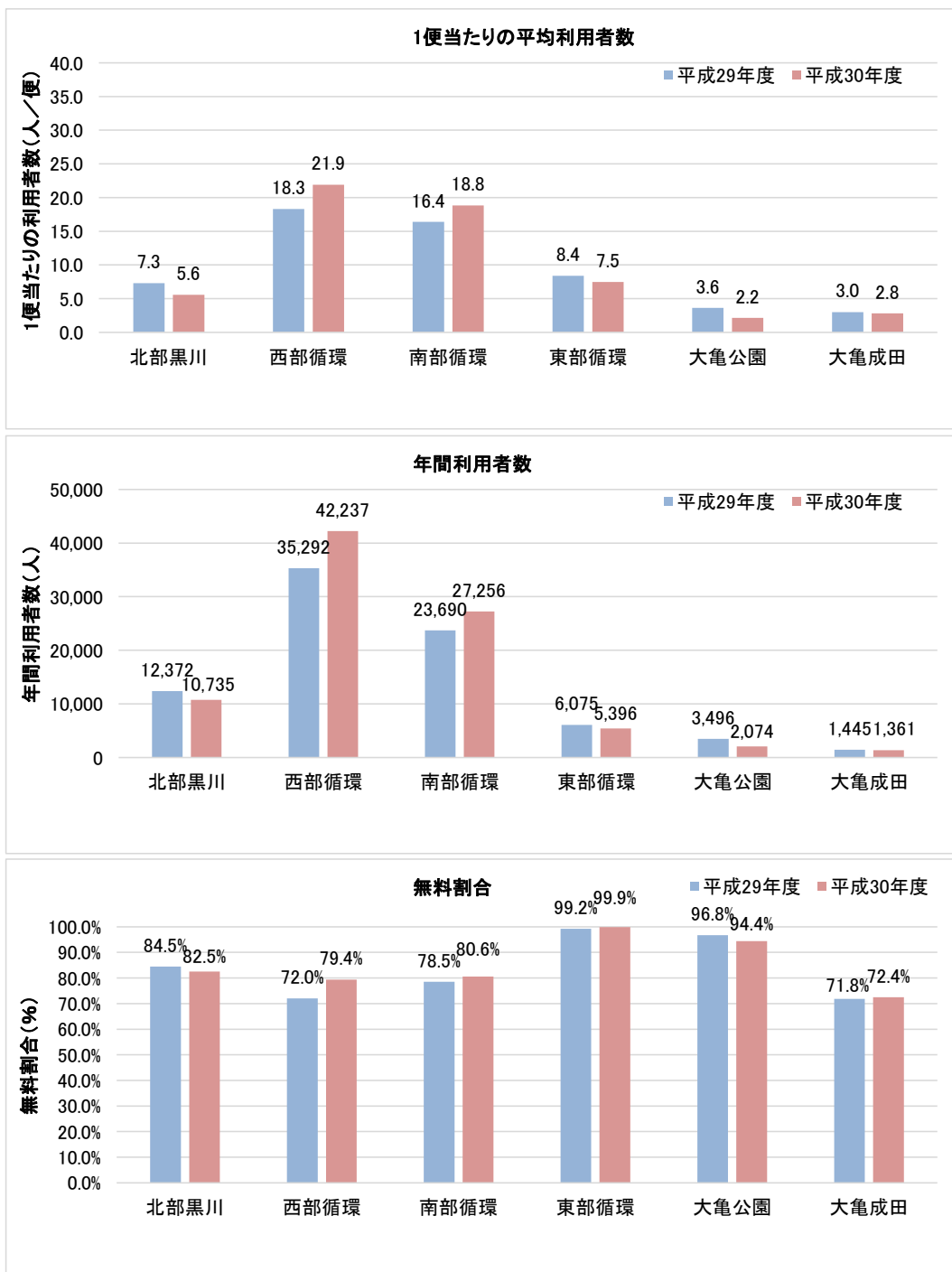
種別	市全域 (面積 49.18 km ²)		市街化区域 (面積 11.2 km ²)	
	カバー面積	カバー率	カバー面積	カバー率
路線バス	10.77km ²	21.9%	8.50km ²	75.9%
市民バス	18.39km ²	37.4%	8.70km ²	77.7%
路線バス+市民バス	20.65km ²	42.0%	9.68km ²	86.5%

注) カバー面積にフリー区間は含まない

■図表 公共交通（路線バス、市民バス）による人口カバー状況

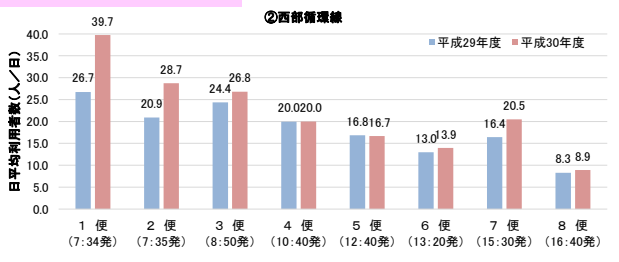
④市民バスの利用状況

- ・市民バスでは、平成29年度と平成30年度に乗降調査、利用者の意見の把握を行っており、路線別の結果を以下に示します。
- ・市民バスにおいては、市西部、南部を運行する西部循環線、南部循環線は1便あたり20人前後の利用と利用が定着しています。その他の便は利用が少なく、特に大亀森林公園線、大亀成田線は1便あたり3人未満と利用が少ない状況です。
- ・利用者の7～9割以上が無料割引利用者（70歳以上、障がい者、免許返納の60歳以上）となっているため、路線の運賃収入はわずかとなっています。

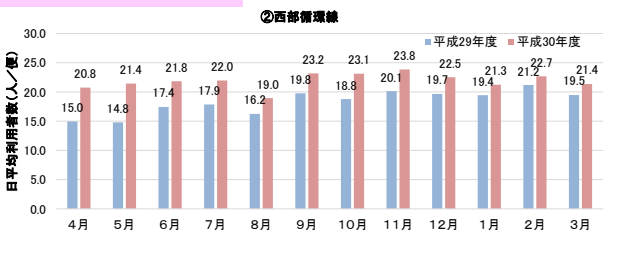


■図 路線別の1便あたり利用者数、年間利用者数、無料利用の割合

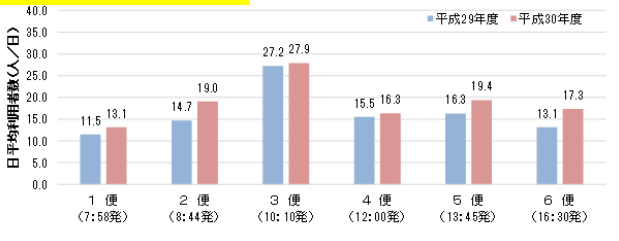
西部循環線（便別）



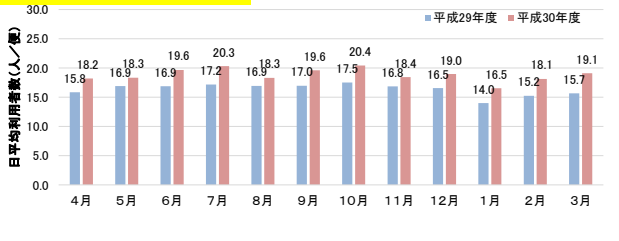
西部循環線（月別）



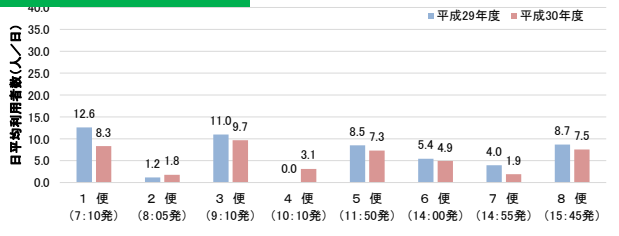
南部循環線（便別）



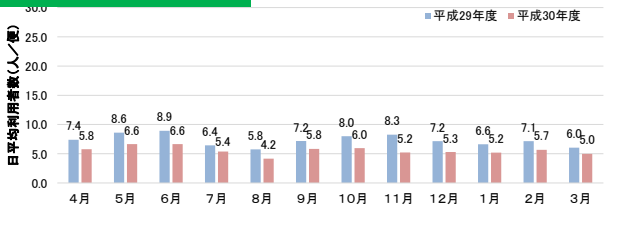
南部循環線（月別）



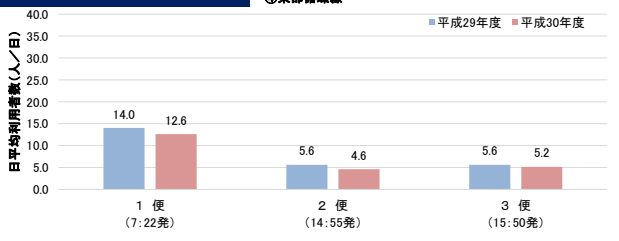
北部黒川病院線（便別）



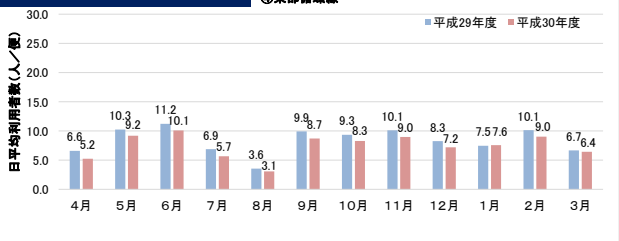
北部黒川病院線（月別）



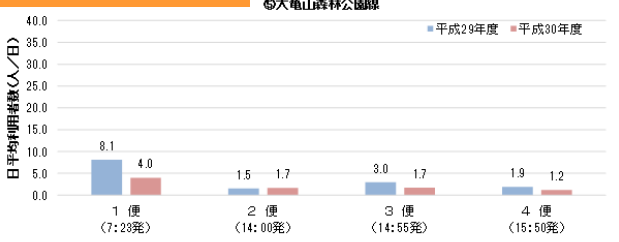
東部循環線（便別）



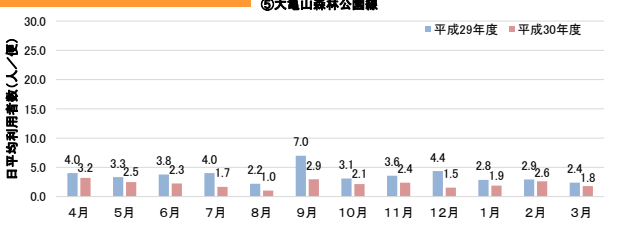
東部循環線（月別）



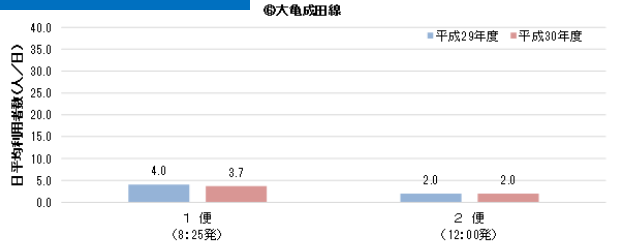
大亀山森林公園線（便別）



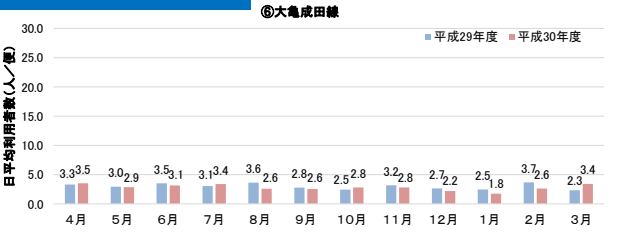
大亀山森林公園線（月別）



大亀成田線（便別）



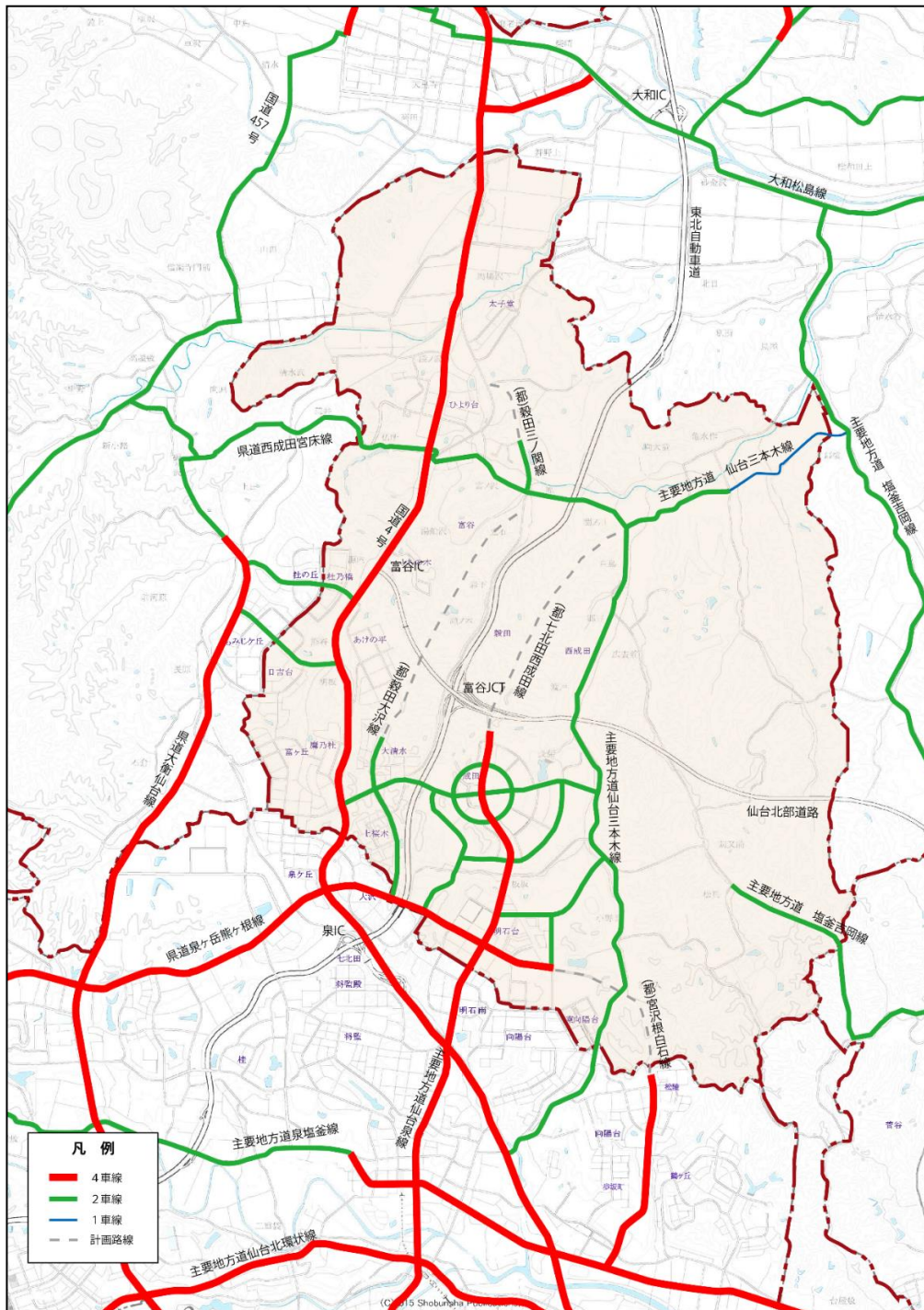
大亀成田線（月別）



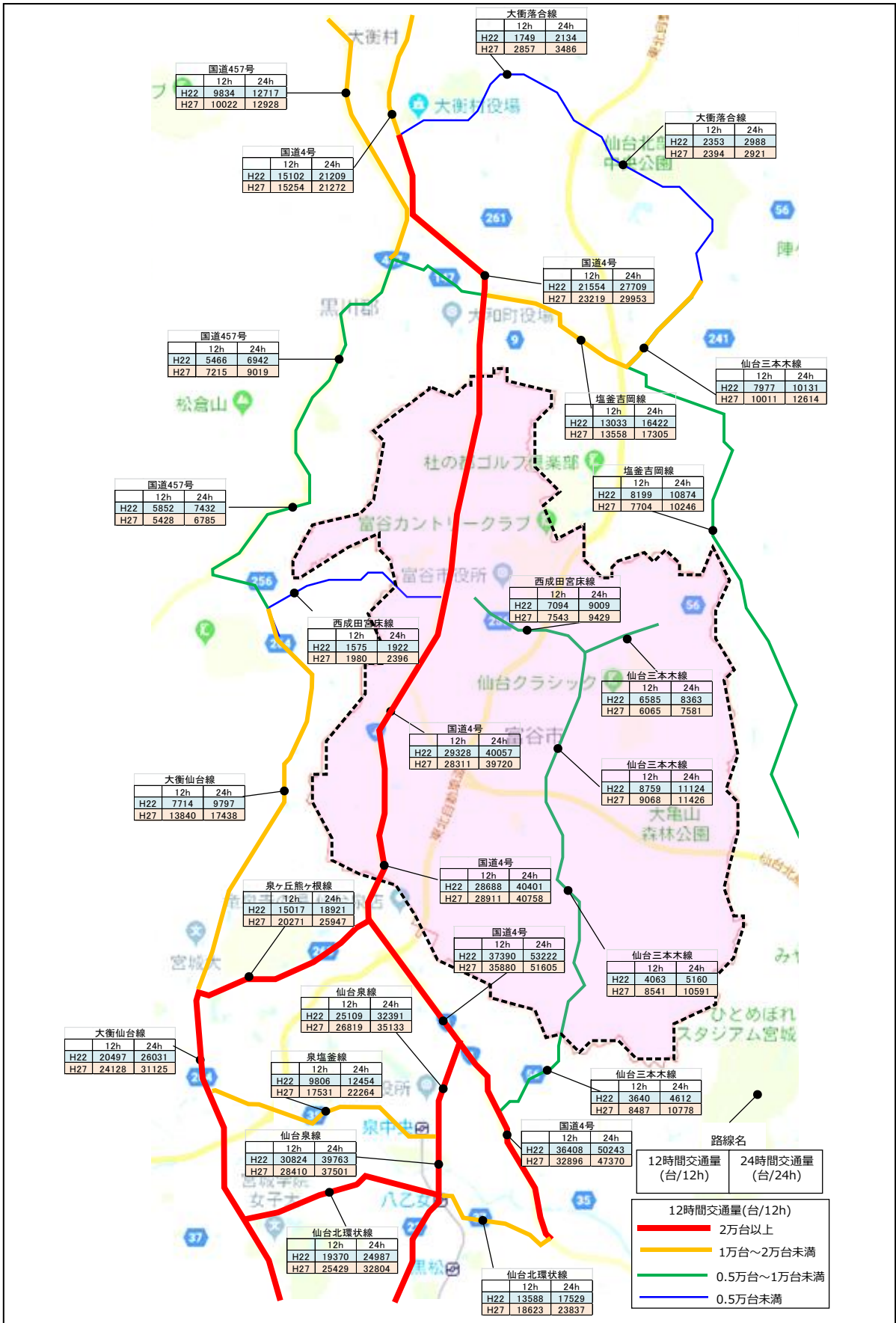
■ 図 路線別の便別、月別利用状況（平成29年度、30年度比較）

⑤道路の状況

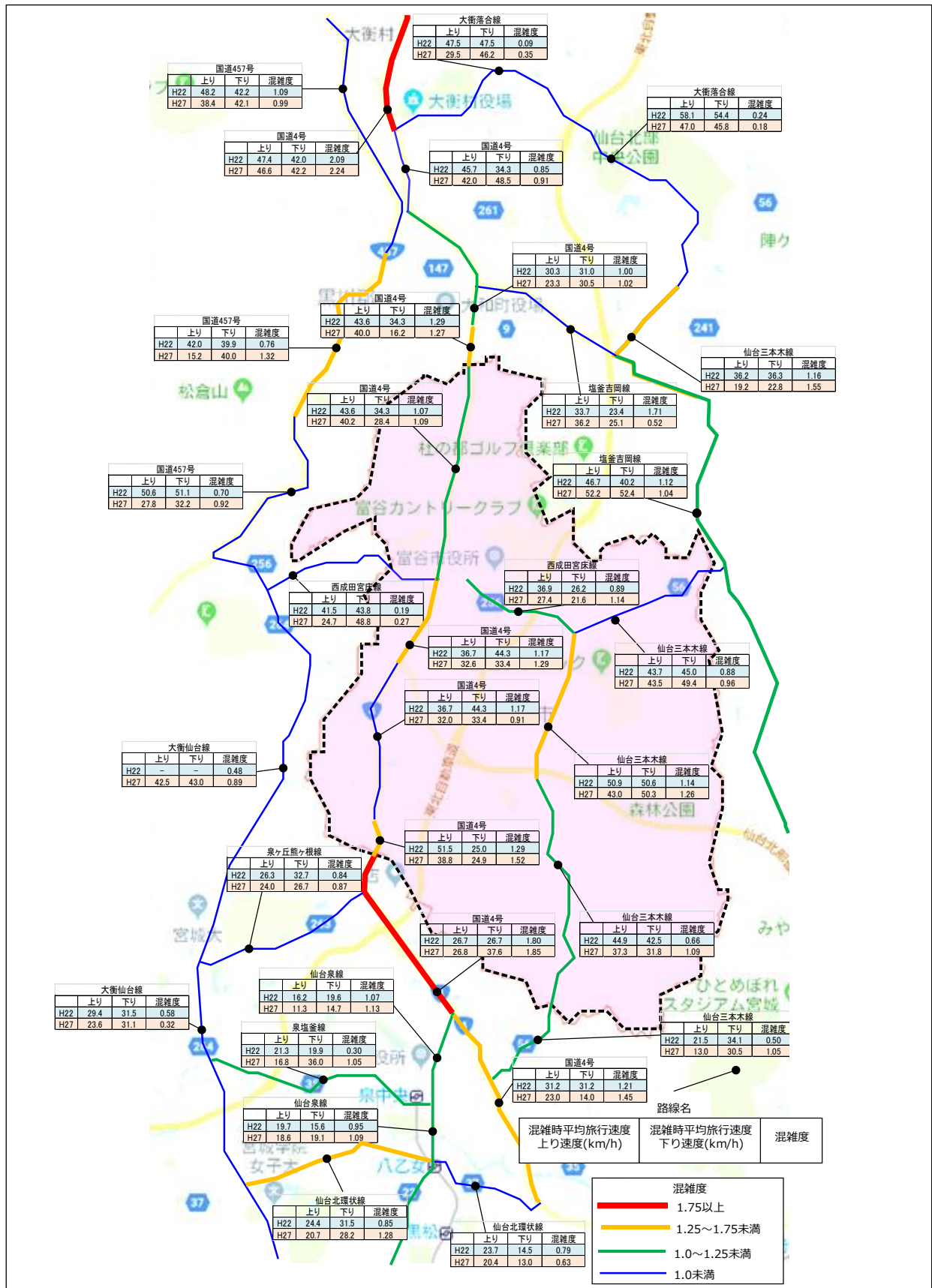
- ・市内の市街地が南北方向に分布しており、市街地と仙台市方面とを結ぶ主な幹線道路は国道4号と、(都)七北田西成田幹線の2路線に限定（いずれも4車線道路）されています。
 - ・市外への通勤・通学の移動についてはマイカー利用が約67%※と多くを占め、マイカーへの依存が強い状況にあることから、通勤時間帯には上記の路線に交通が集中し慢性的な混雑が発生しています。
- ※H22 国勢調査結果により、富谷市民（15歳以上）の市外に通勤・通学する方の利用交通手段の割合
- ・仙台市域の将監トンネル付近においても朝夕の道路渋滞がみられ、仙台都市圏の地域中心核に位置づけられる泉中央方面へのアクセス性を低下させる要因となっています。



■図 富谷市内の都市計画道路及び一般国道、主要地方道・県道の車線数

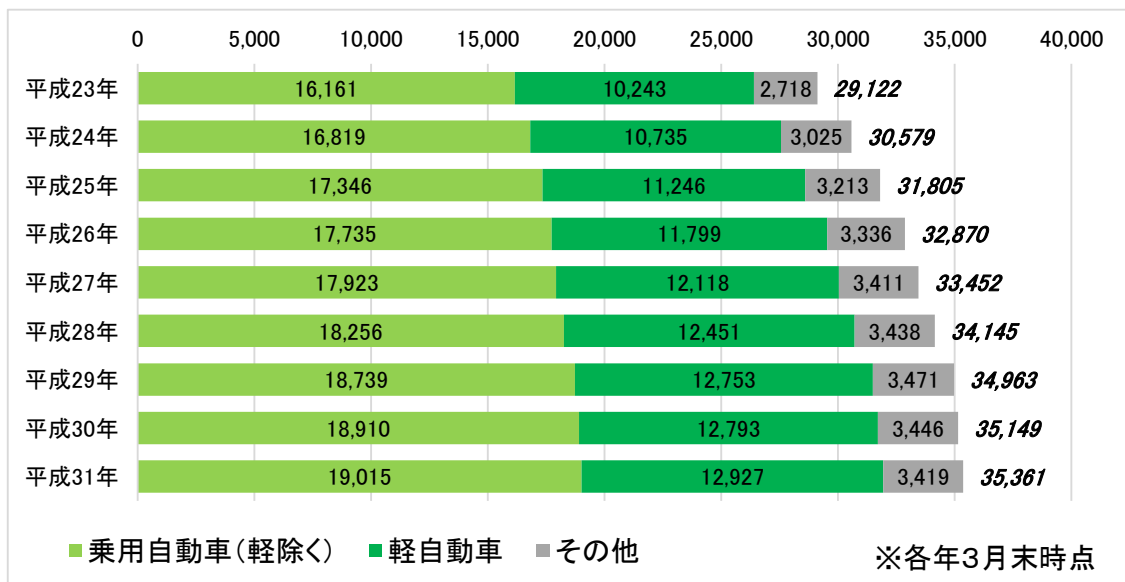


■図 富谷市周辺道路（一般国道・主要地方道及び県道）の交通量



■ 富谷市周辺道路（一般国道・主要地方道及び県道）の混雑度・平均旅行速度

- ・富谷市の自動車保有台数は、平成23年時点で29,122台であったのが、平成31年時点で、35,361台（21%増）と年々増加傾向にあります。
- ・また、富谷市の運転免許保有者数は、令和元年12月末現在で35,939名おり、そのうち70歳以上の高齢者が3,935名と全体の10.9%を占めております。



■図 自動車保有台数の推移

(出典：東北運輸局宮城運輸支局 宮城県市町村別保有車両数)

○年齢層別運転免許保有者数

	合計	16～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	74～79歳	80～84歳	85～89歳	90歳以上
富谷市	35,939	26,307	2,801	2,896	2,176	1,178	445	117	19
宮城県	1,544,213	1,060,031	133,648	139,415	107,476	60,719	30,667	10,622	1,635

富谷市	
70歳以上の保有者数	3,935
合計に対する比率	10.9%

宮城県	
70歳以上の保有者数	211,119
合計に対する比率	13.7%

令和元年12月末現在
(出典：宮城県警察資料)

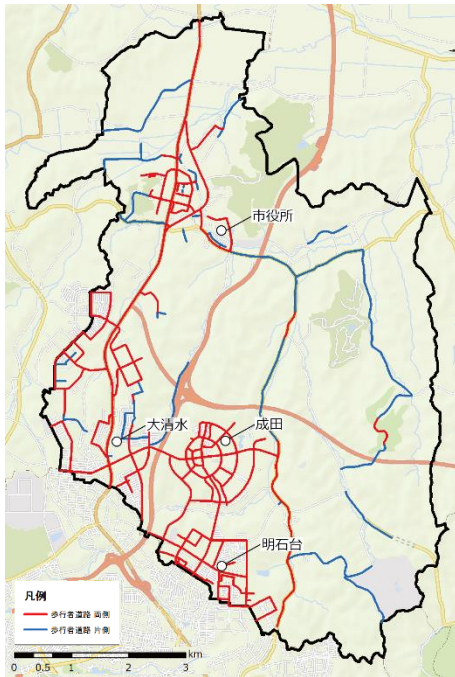
○年齢層別運転免許自主返納状況

区分	合計	16～49歳	50～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85～90歳	90歳以上
富谷市	136	3	3	3	12	27	33	39	11	5
宮城県	7882	72	131	246	780	1,843	1,570	1,875	1,098	267

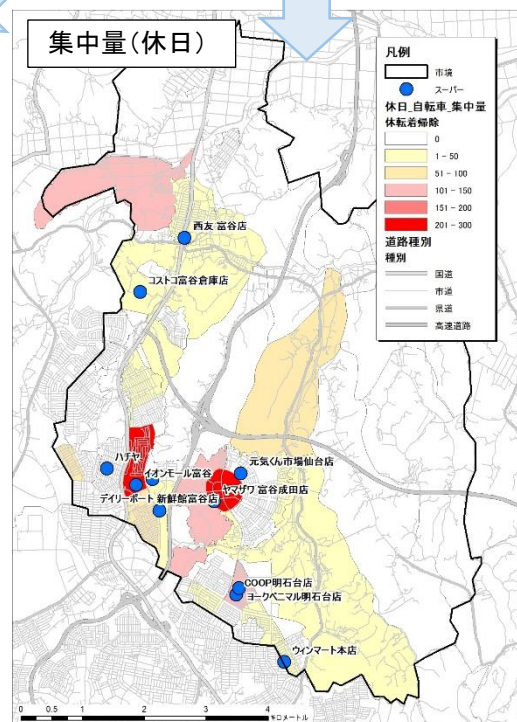
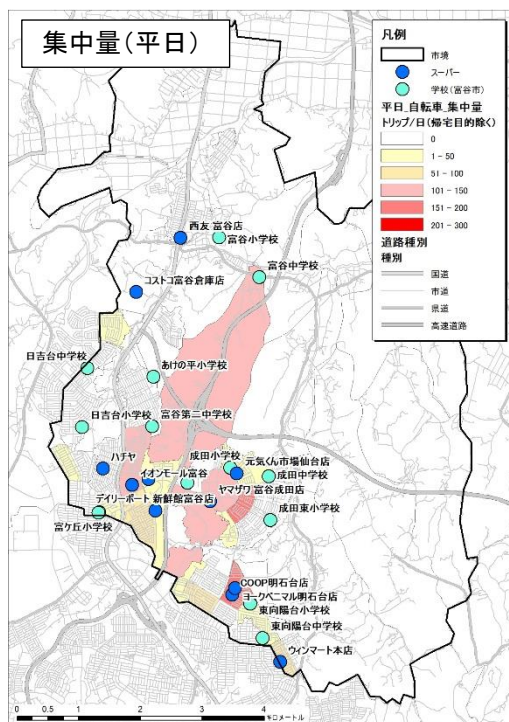
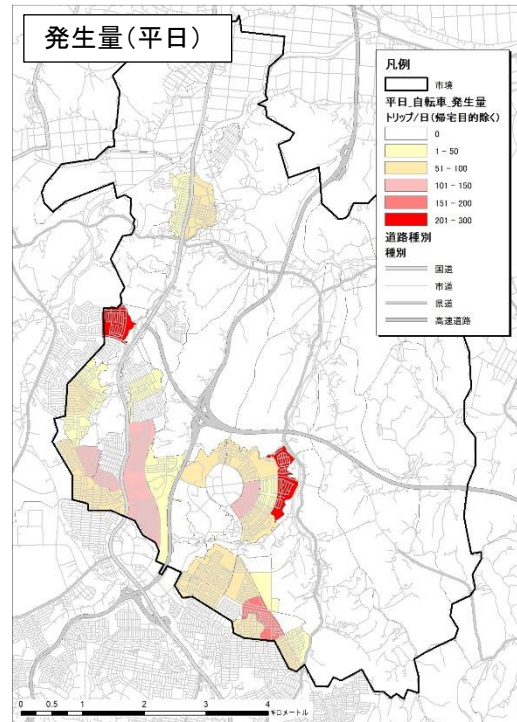
(出典：宮城県警察)

⑥徒歩、自転車

- ・市内の住宅団地などの主要な道路については歩道が整備されており、歩行環境は比較的整っています。一方で、自転車走行空間の整備は進められていますが、一部の区間に限られていることや幅員が十分確保されていないなどの課題があります。
- ・自転車の移動は市内でも人口の集中するエリアから多く発生しており、目的地は学校や商業施設の近隣が主となっています。



■ 図 富谷市周辺の歩行者道路の敷設状況



■ 図 市内の自転車利用者の発生地点、目的地点別移動量

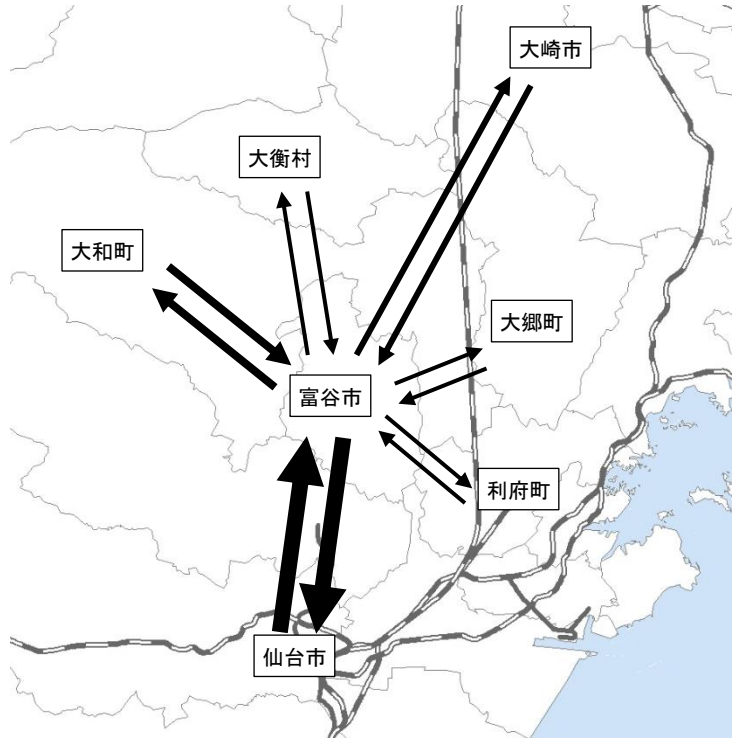
(4) 移動実態 (第5回仙台都市圏パーソントリップ調査データより)

第5回仙台都市圏パーソントリップ調査結果をもとに市で独自集計

① 富谷市内、周辺市町間の移動状況 (平日)

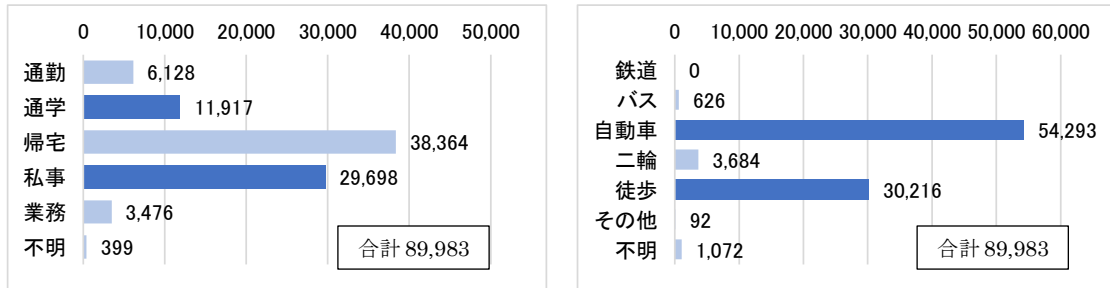
- ・ 富谷市に関連する移動の中で、約半数は富谷市内の移動、残りは富谷市と他市町間の移動となっており、そのうち大半は仙台市との移動です。
- ・ 市内の移動は通学や私事が多く、大半が自動車、徒歩の移動です。仙台市との移動では通勤や私事が多く、鉄道の利用も往復合計で6,000トリップ程度見られます。

移動先	発移動	着移動	合計	比率
市内移動	44,992	44,992	89,983	51.1%
仙台市	30,751	29,922	60,674	34.4%
大和町	6,624	6,986	13,610	7.7%
大崎市	1,154	1,065	2,219	1.3%
利府町	986	888	1,874	1.1%
大衡村	919	934	1,853	1.1%
大郷町	418	482	900	0.5%
塩竈市	345	343	688	0.4%
名取市	321	245	565	0.3%
多賀城市	286	278	564	0.3%
加美町	236	227	462	0.3%
美里町	200	127	327	0.2%
岩沼市	138	187	325	0.2%
石巻市	137	173	311	0.2%
七ヶ浜町	135	135	270	0.2%
松島町	124	124	247	0.1%
栗原市	87	129	217	0.1%
巨理町	88	88	176	0.1%
気仙沼市	75	75	150	0.1%
涌谷町	73	73	146	0.1%
白石市	52	52	105	0.1%
川崎町	43	43	87	0.0%
その他	227	167	394	0.2%
合計	88,412	87,735	176,147	100.0%

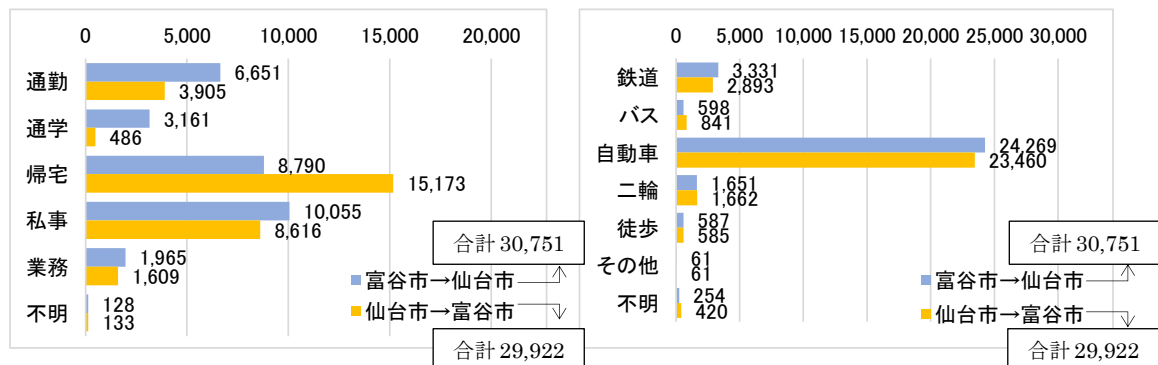


単位：トリップ/日

■ 図 富谷市と周辺市町村間の流動状況



■ 図 富谷市内の移動の目的分類、代表交通手段分類



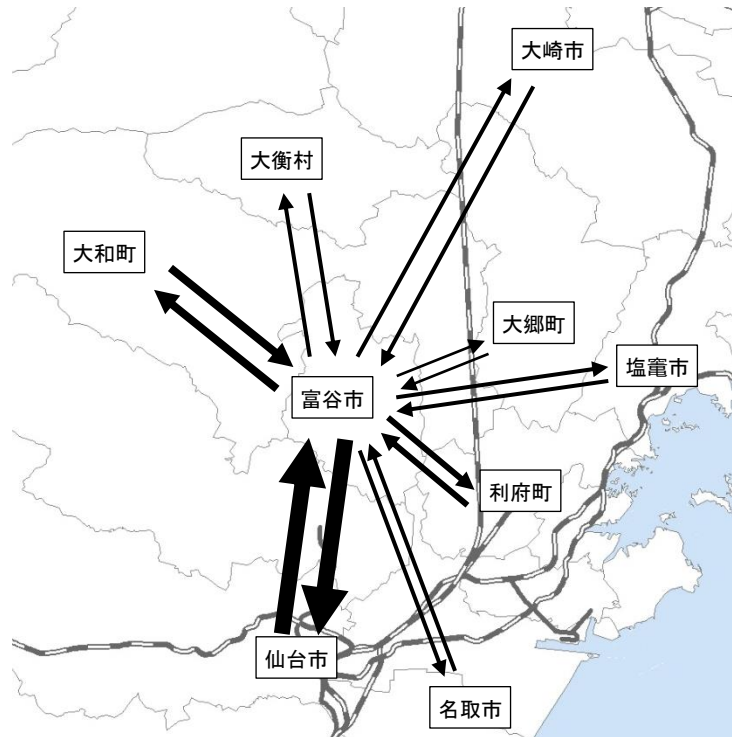
■ 図 富谷市～仙台市間の移動の目的分類、代表交通手段分類

②富谷市内、周辺市町間の移動状況（休日）

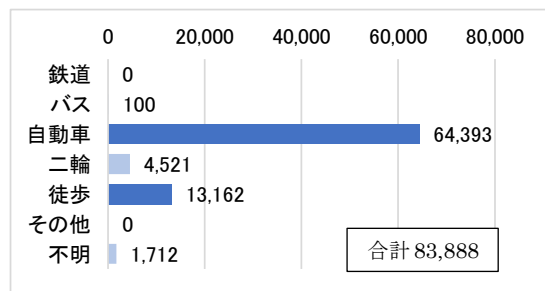
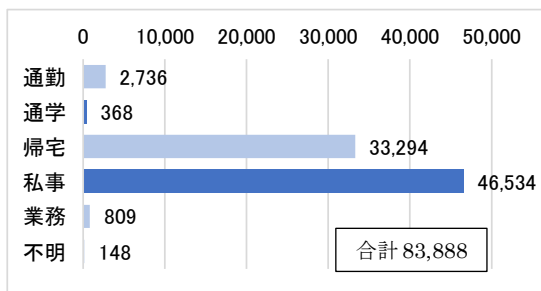
- ・休日では、平日と比較して市内移動の比率が低くなり、仙台市方面の移動の比率が高くなっています。その他、塩竈市や名取市などのへの移動が増えており、行動範囲が平日と比較して広がっています。また、総トリップ数も平日と比較して増加しています。
- ・市内の移動は私事が多く、大半が自動車、徒歩の移動です。仙台市との移動について平日と比較すると総トリップ数は増えていますが、鉄道の利用者数が低くなっています。

移動先	発移動	着移動	合計	比率
市内移動	41,944	41,944	83,888	44.3%
仙台市	38,386	38,146	76,533	40.5%
大和町	7,696	6,995	14,691	7.8%
大崎市	747	1,091	1,838	1.0%
利府町	1,672	1,730	3,401	1.8%
大衡村	549	447	996	0.5%
大郷町	129	331	459	0.2%
塩竈市	951	564	1,515	0.8%
名取市	582	601	1,183	0.6%
多賀城市	496	442	938	0.5%
加美町	113	367	480	0.3%
美里町	12	45	58	0.0%
岩沼市	226	537	762	0.4%
石巻市	92	89	181	0.1%
七ヶ浜町	30	96	126	0.1%
松島町	330	425	755	0.4%
栗原市	100	145	245	0.1%
巨理町	83	123	206	0.1%
気仙沼市	0	0	0	0.0%
涌谷町	25	25	51	0.0%
白石市	0	0	0	0.0%
川崎町	28	0	28	0.0%
その他	463	373	836	0.4%
合計	94,653	94,517	189,170	100.0%

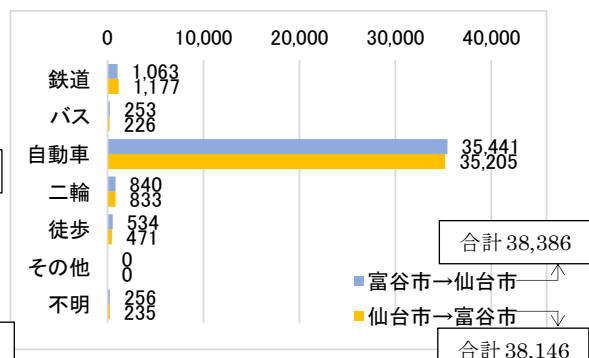
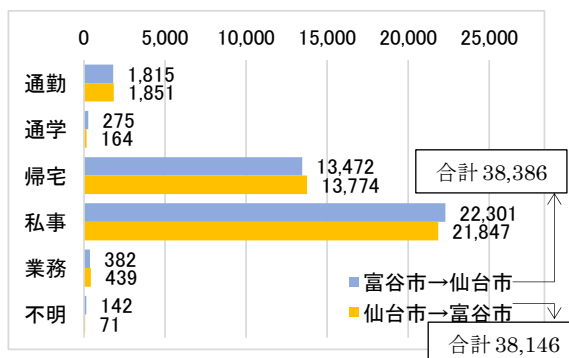
単位：トリップ/日



■ 図 富谷市と周辺市町村間の流動状況



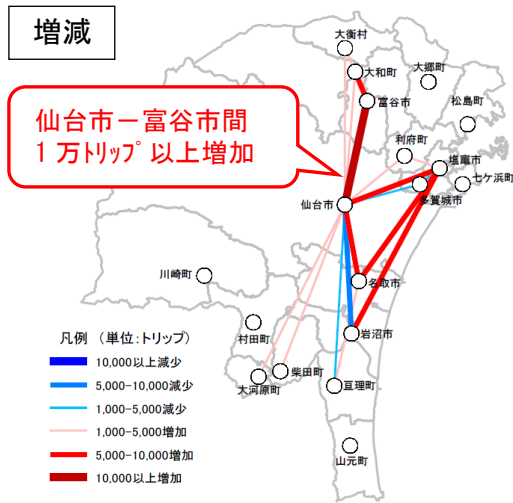
■ 富谷市内の移動の目的分類、代表交通手段分類



■ 富谷市～仙台市間の移動の目的分類、代表交通手段分類

③第5回PT調査の前回調査からの増減

- ・右図は第4回仙台都市圏パーソントリップ調査（H19）から第5回（H29）のトリップ増減を示しています。
- ・市町村間トリップ数は、平日・休日ともに、仙台市～富谷市間が多く、5万トリップを超えています。
- ・仙台市～富谷市間は15年前に対する増加が最も多く、増加率20%以上となっています。
- ・仙台市～富谷市間の自動車の移動量は5万トリップを超えている。一方、鉄道は5,000～1万トリップとなっています。



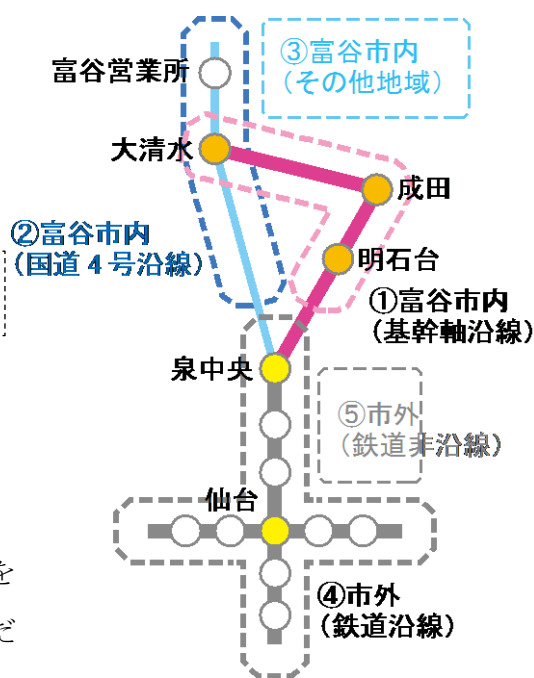
出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査結果（現況集計）

④基幹公共交通軸での移動状況

- ・泉中央から明石台、成田、大清水の人口が集中する地域、国道4号沿線地域から仙台市方面への移動状況について、鉄道駅の沿線と非沿線*での移動量を整理しました。

※鉄道駅の沿線と非沿線
JR線、地下鉄の駅半径1km圏域のゾーンを鉄道沿線としています

- ・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。
- ・富谷市では、総合計画で位置付けられる次世代公共交通を今後検討していきますが、鉄道駅までのアクセスとしてだけでなく、自動車利用からの転換も期待されます。



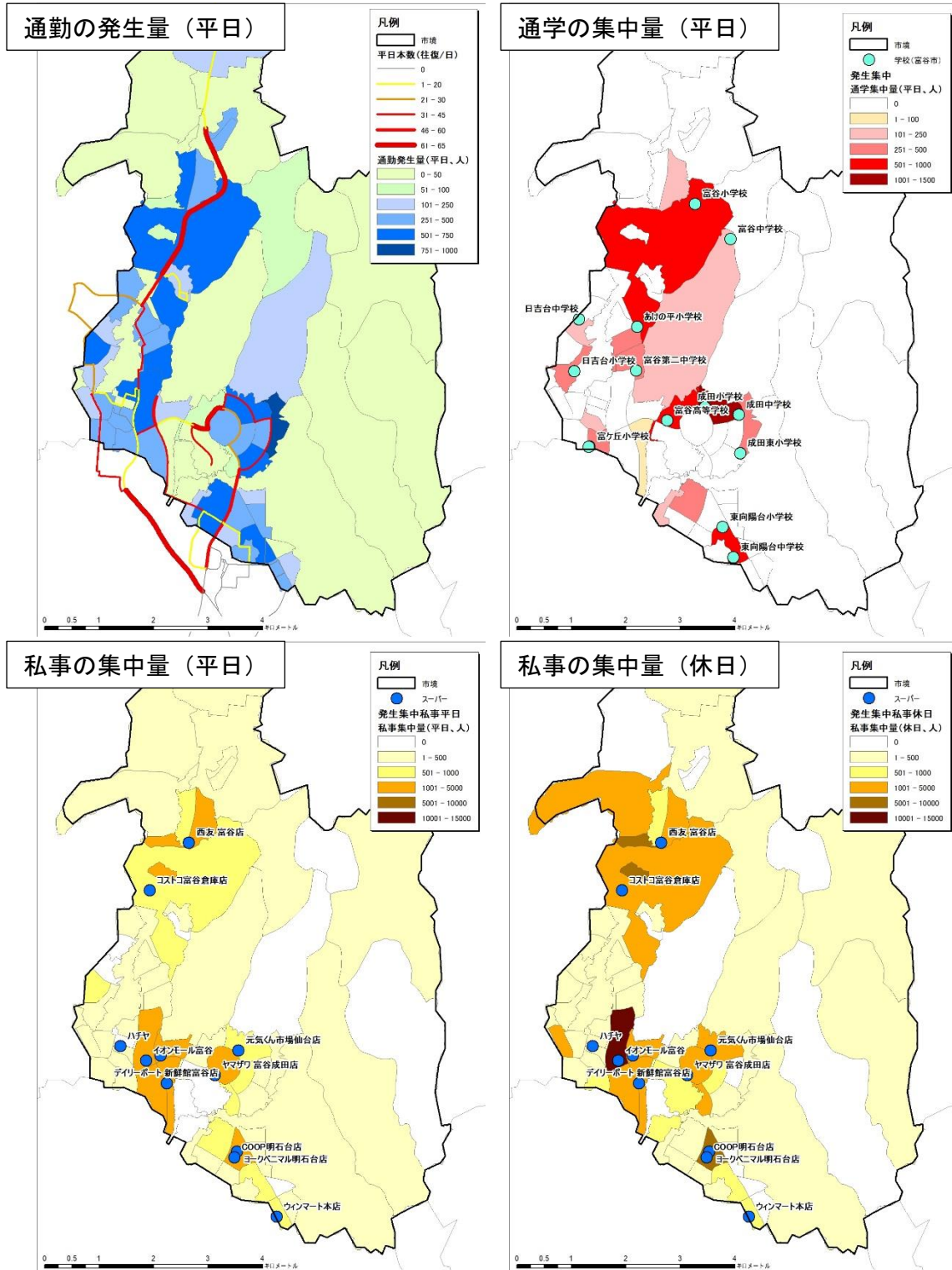
出発地	目的地	移動量(トリップ/日、平日)			
		鉄道	路線バス	自動車	合計
①富谷市内(基幹軸沿線)	→ ④市外(鉄道沿線)	2,528	555	8,212	11,295
	→ ⑤市外(鉄道非沿線)	1,543	382	22,512	24,437
	→ ①富谷市内(基幹軸沿線)	0	141	4,381	4,522
②富谷市内(国道4号沿線)	→ ④市外(鉄道沿線)	1,524	415	5,503	7,442
	→ ⑤市外(鉄道非沿線)	630	88	9,865	10,583
	→ ①富谷市内(基幹軸沿線)	0	0	8,329	8,329
③富谷市内(その他地域)	→ ④市外(鉄道沿線)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

■図表 基幹公共交通軸に関連する移動状況

⑤市内での地域別発生集中状況

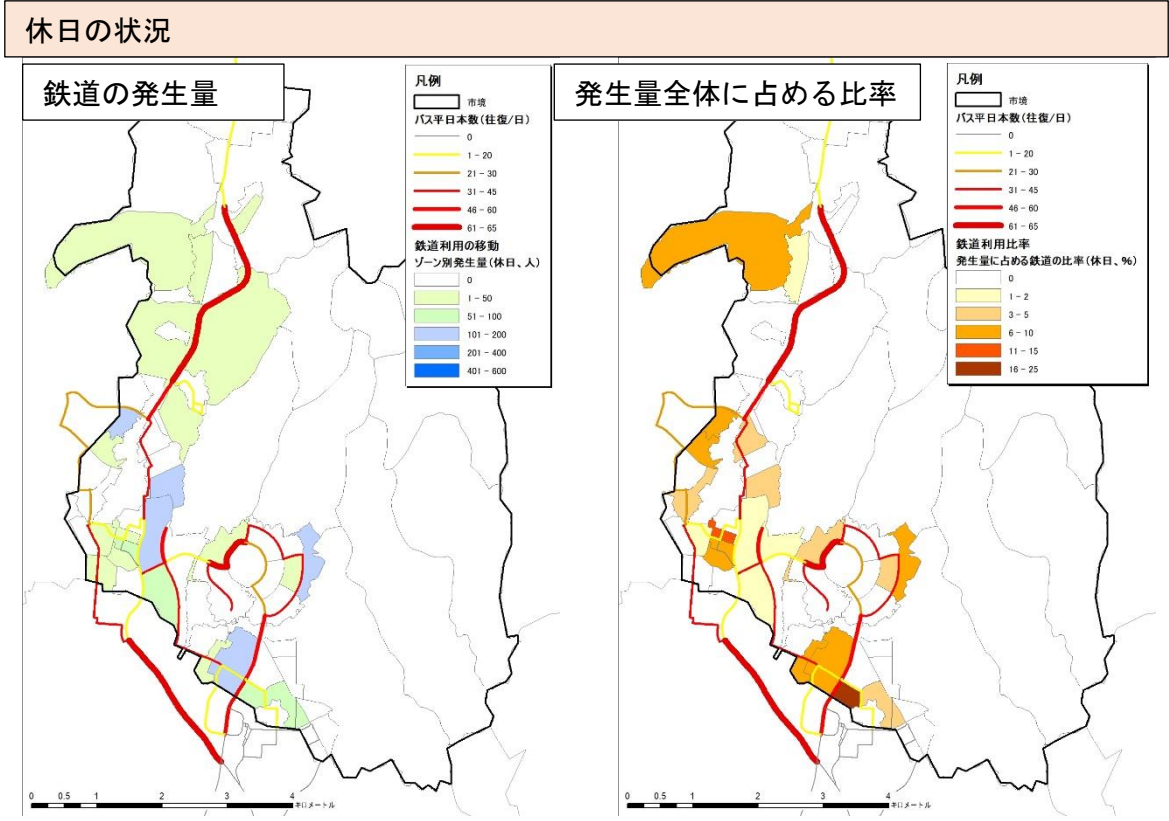
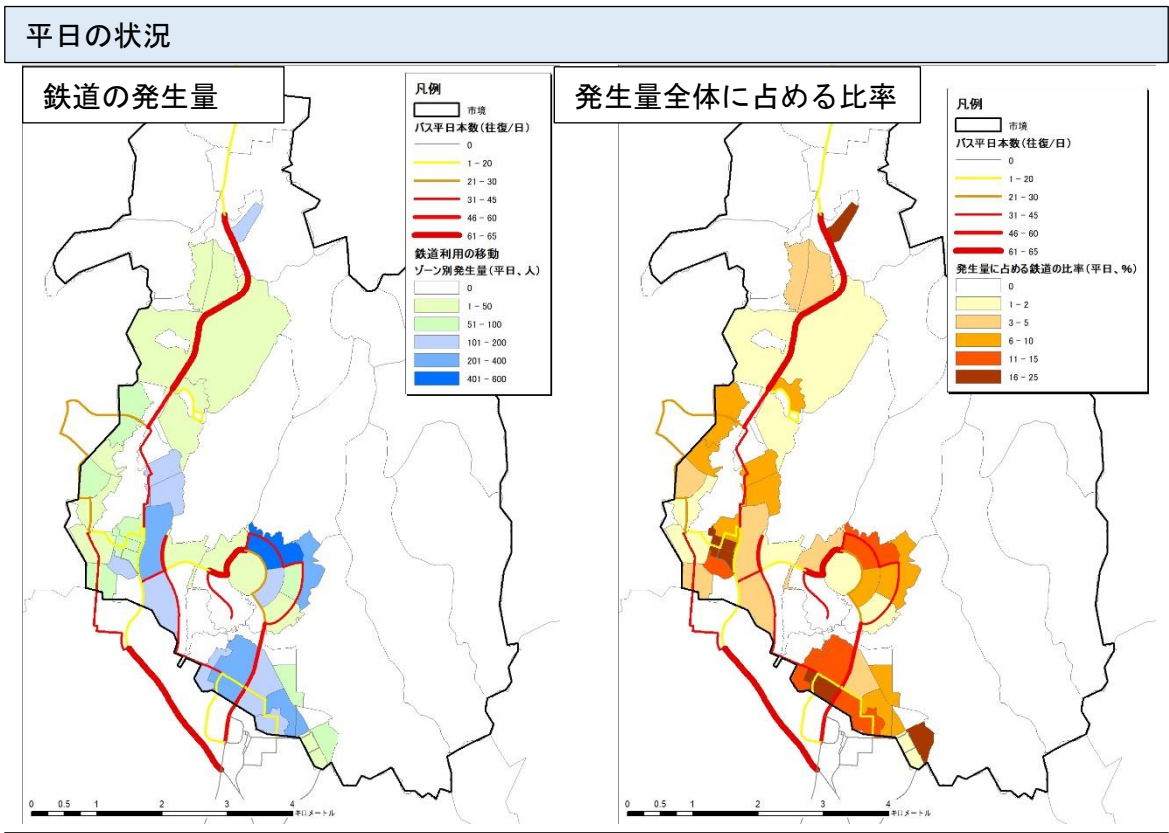
- ・移動目的別の発生集中状況では、通勤の発生状況は明石台や成田、大清水、富ヶ丘など、市南部から中部にかけての団地での発生が多くなっています。
- ・通学や私事目的は学校、スーパー等の商業施設が集中する地域に集まっており、特に休日は平日と比較して私事の集中量が多くなっています。



■図 富谷市内の移動目的別の発生集中量

(出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査データ)

- ・ 鉄道利用者は、市内の人口が集中し、路線バスも多く運行する市南部（明石台、成田、大清水）での利用が多い状況です。休日は発生量が少なくなっています。
- ・ 鉄道の利用比率では、明石台、富ヶ丘が最も高くなっています。



■ 図 富谷市内の移動目的別の発生集中量

(出典：第5回仙台都市圏パーソントリップ調査データ)

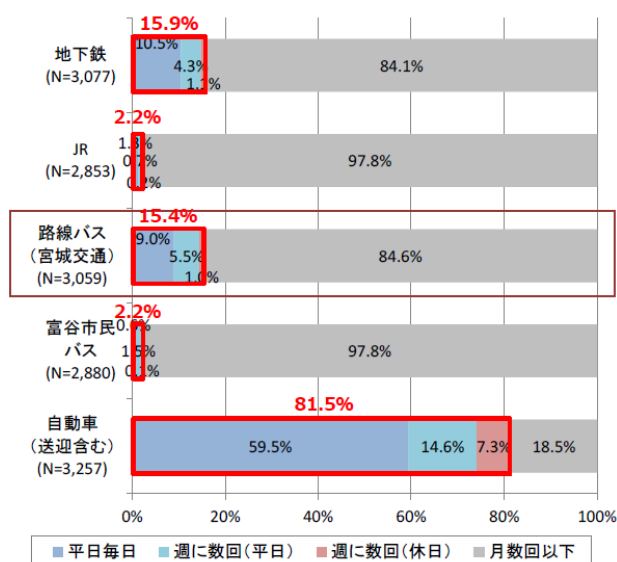
1-3 交通に関する市民意識

- 富谷市では、今後の公共交通施策を検討するにあたり、平成 28 年度に市民を対象としたアンケート調査を実施しています。その結果を以下に示します。

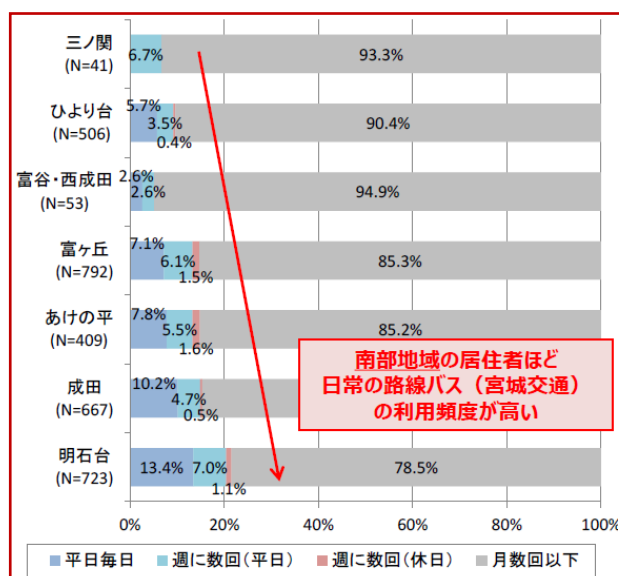
調査期間／ 発送：2016 年 11 月 24 日、回収期限：2016 年 12 月 9 日
 調査対象世帯数／3,800 世帯、有効回収世帯数／1,649 世帯（回収率 43.4%）
 有効個人票数／3,612 票

（1）交通手段ごとの利用頻度

- 直近 2 ヶ月の交通手段別の利用頻度では、自動車が最も多く利用されていますが、鉄道と路線バスが同程度利用されています。市民バスの利用頻度（週に数回以上利用する割合）は 2% 程度と低くなっています。
- 路線バスの利用頻度は、成田や明石台など、市の南部の地域ほど利用頻度が高い状況です。



■ 図 直近 2 ヶ月の交通手段ごとの利用頻度



■ 図 路線バスの地域別利用頻度

（2）移動目的ごとの交通手段

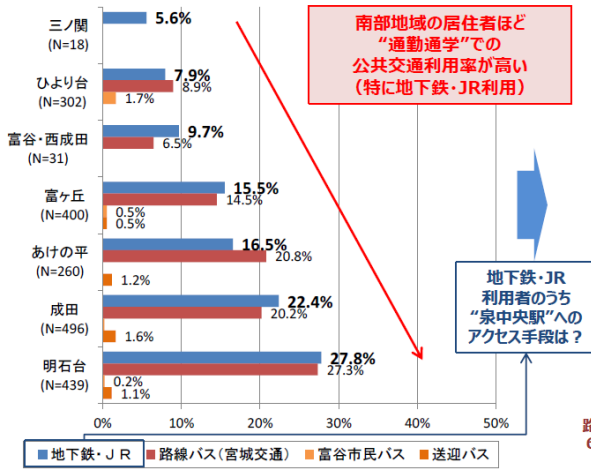
①通勤、通学

- 南部地域の居住者ほど、通勤通学で公共交通を利用する人の割合が高くなっており、特に明石台居住者の 1/4 は、地下鉄・JR を利用しています。
- 地下鉄・JR 利用者のうち、「泉中央駅」利用者の駅へのアクセス手段は、富ヶ丘、あけの平、成田、明石台で路線バスが 6~8 割を占めています。

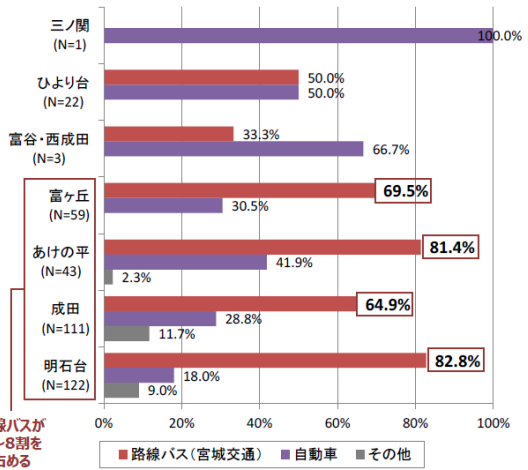
②私事目的

- 私用目的の訪問先は富谷イオンや成田・明石台周辺、泉中央駅周辺が多くなっています。
- 泉中央駅周辺や仙台駅方面へは路線バスや鉄道の利用が見られますが、市内移動での路線バス、市民バスの利用はほとんど見られません。

【公共交通利用者の割合(複数回答)】

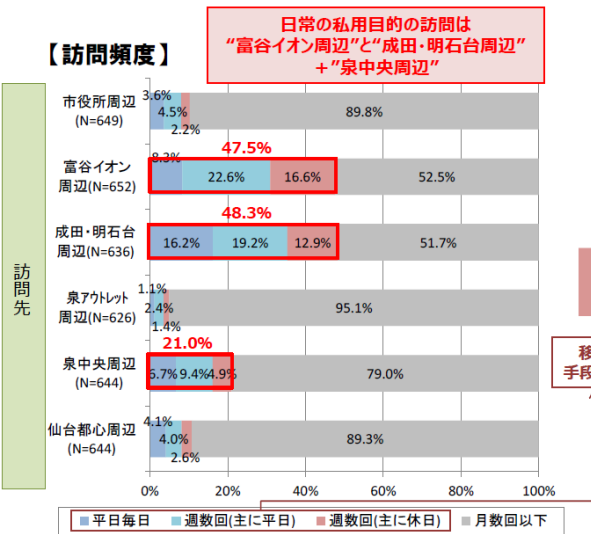


【泉中央駅へのアクセス手段(通勤通学の地下鉄利用者)】

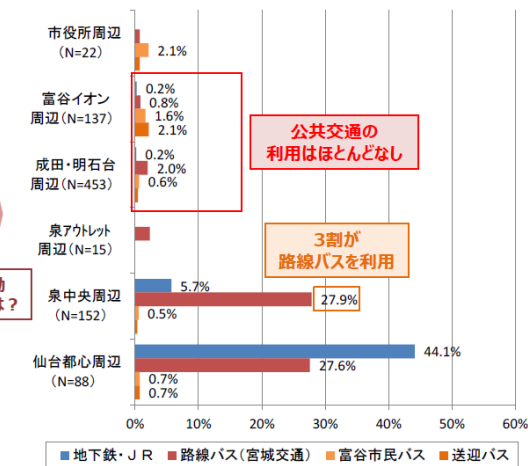


■図 通勤、通学での公共交通利用割合、泉中央駅へのアクセス手段

【訪問頻度】



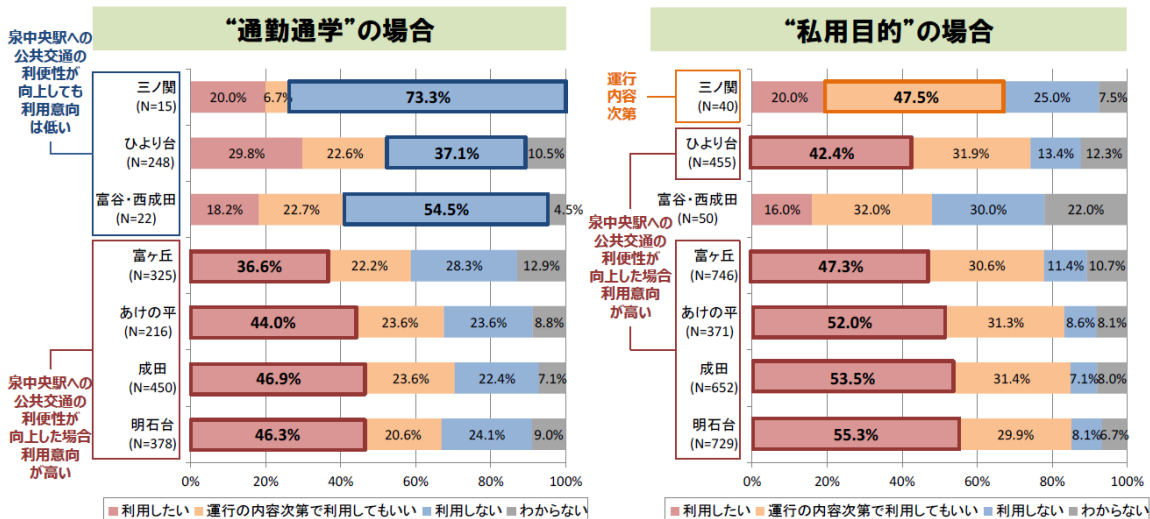
【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】



■図 私事目的での訪問先、公共交通の利用割合

(3) 泉中央駅までの公共交通の利便性が向上した場合の利用意向

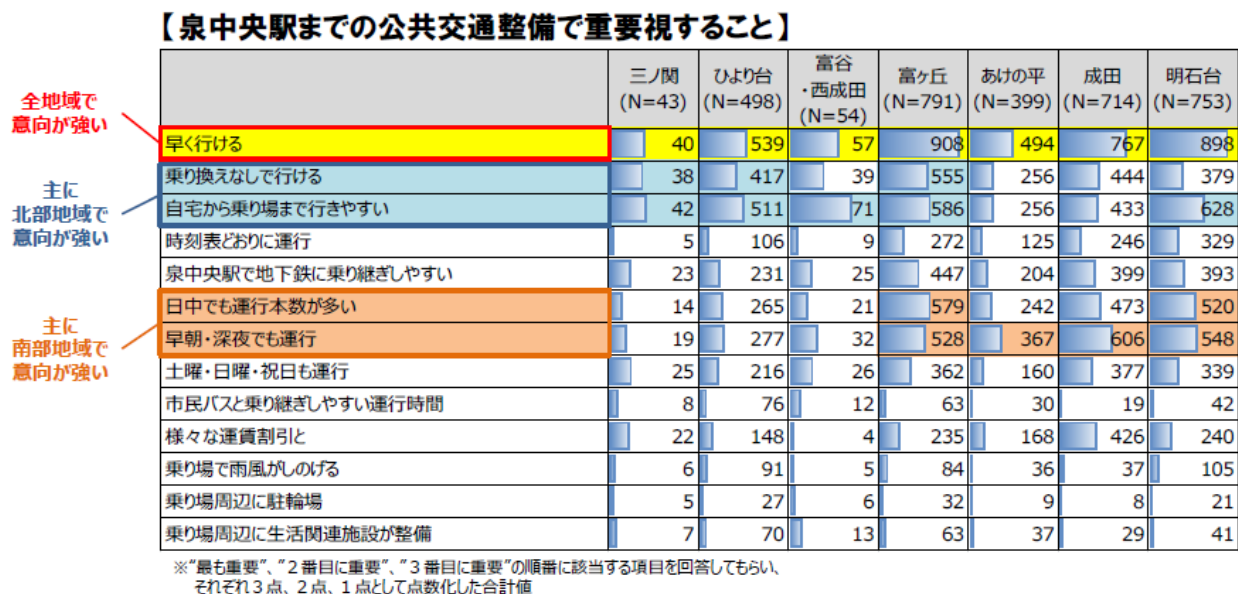
- ・富ヶ丘から南の4地域は、泉中央駅までの公共交通の利便性が向上した場合、利用意向が比較的高くなっています。通勤や通学、私用目的ともに利用意向がみられます。



■図 泉中央駅までの公共交通の利便性が向上した場合の利用意向

(4) 泉中央駅までバスやその他の公共交通を整備する場合、重要だと思うこと

- ・泉中央駅まで「早く行ける」は全地域で重要度が高くなっています。
- ・北部地域は「乗換えなしで行ける」「自宅から乗り場までのアクセス性」を重視する傾向にあり、南部地域は、「運行本数」「早朝・深夜でも運行」を重視する傾向にあります。



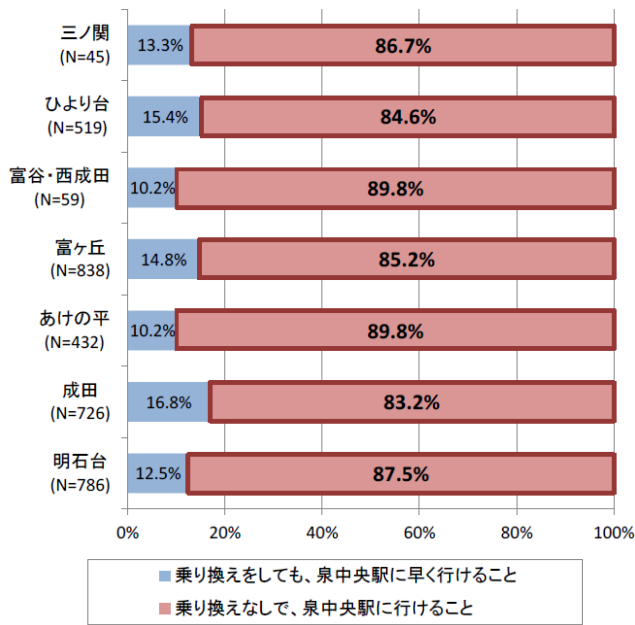
■図 泉中央駅までバスやその他の公共交通を整備する場合、重要だと思うこと

(5) 富谷市と泉中央駅間の公共交通に望むこと

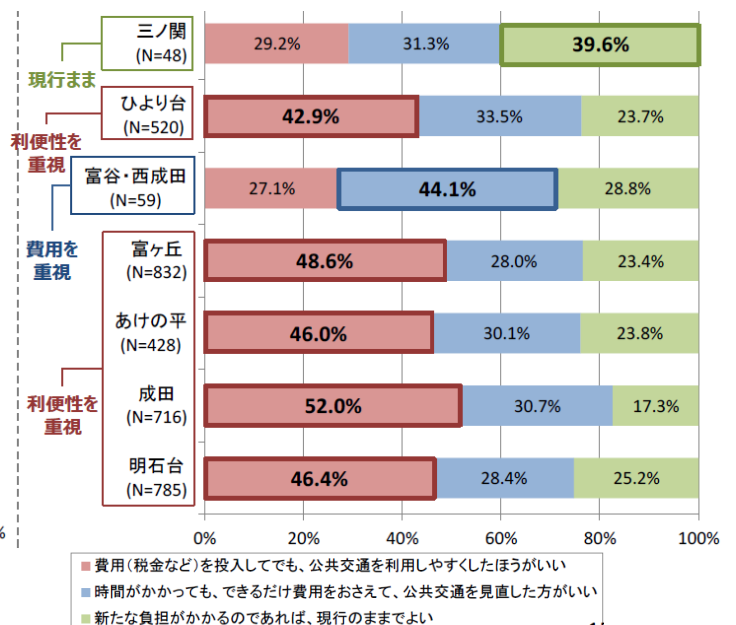
- ・富谷市と泉中央駅間の公共交通について、「乗り換えてでも早く行ける」「乗り換えなしで行ける」の2択での意向を聞いた場合、どの地域においても「乗り換えなしで行ける」の意向が圧倒的に高くなっています。

(6) 今後の公共交通に対する意向

- ・今後の公共交通に対する意向については、地域によって差が見られ、ひより台と富ヶ丘から南の5地域は、費用を投入しても公共交通の利便性向上を求める意向が高く、一方で、富谷・西成田は費用を抑えての見直しを、三ノ関は費用をかけるのであれば、現行のままを求める意向が高い結果となっています。



■ 図 富谷市と泉中央駅間の公共交通に望むこと



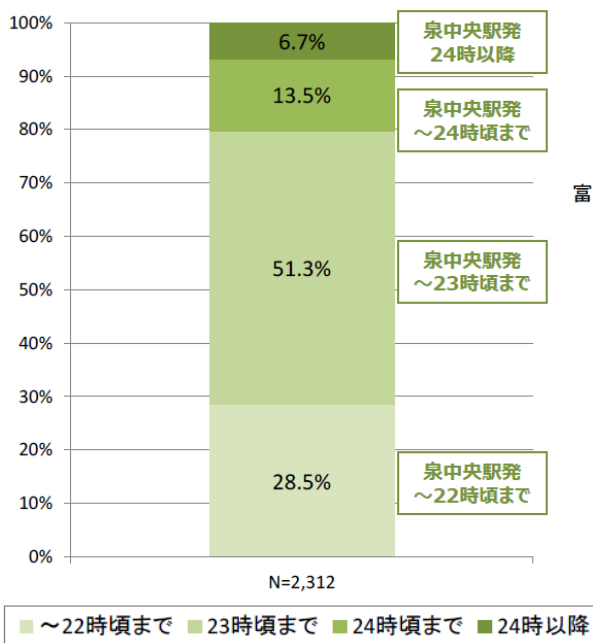
■ 図 今後の公共交通に対する意向

(7) 夜間の泉中央駅発の希望時間 (新交通)

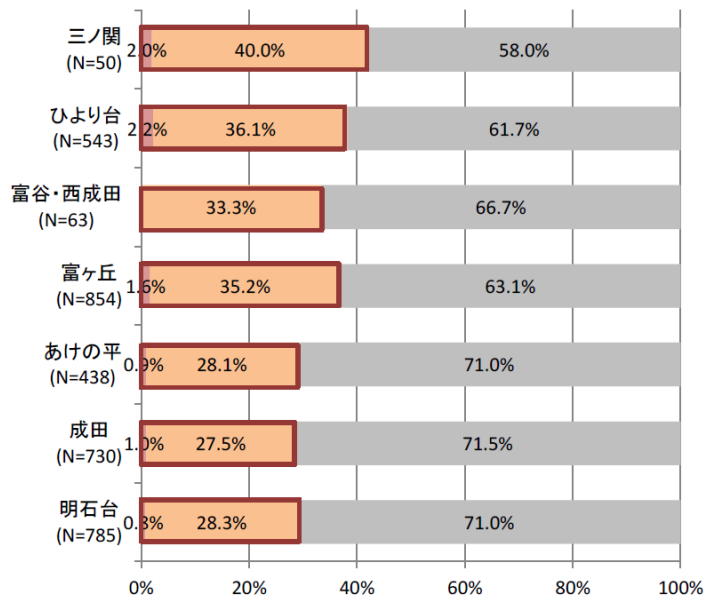
- ・ 泉中央駅発は、23 時頃までの運行希望が約半数となっており、バスやその他の公共交通を整備した際の泉中央駅発の最終時刻は、23 時頃までが最も多い結果となっています。

(8) 乗継実証運行の認知と利用状況

- ・ 乗継実証運行は、3~4 割には認知はされているが、利用したことのある方は少数です。
- ・ 北部地域ほど、実証運行の認知度は高い傾向にあります。



■ 図 夜間の泉中央駅発の希望時間 (新交通)

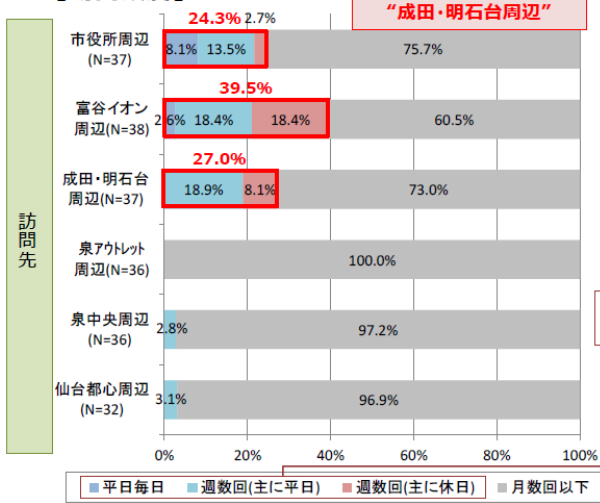


■ 図 乗継実証運行の認知と利用状況

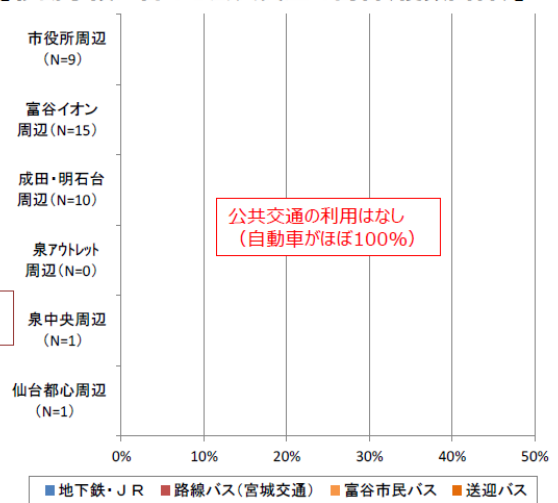
(9) 地域別の私用目的移動の目的地、公共交通利用割合

三ノ関

【訪問頻度】

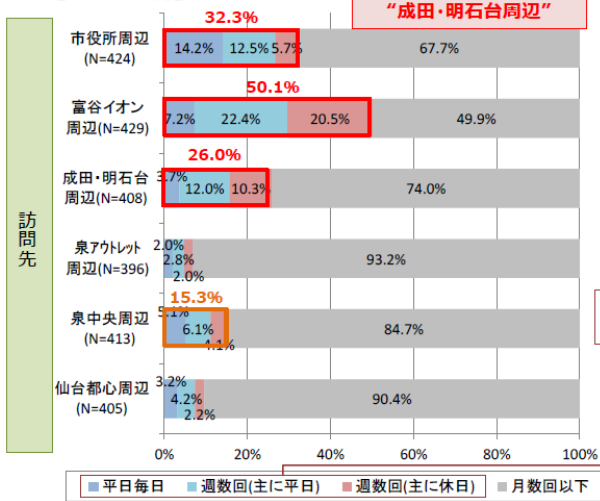


【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】

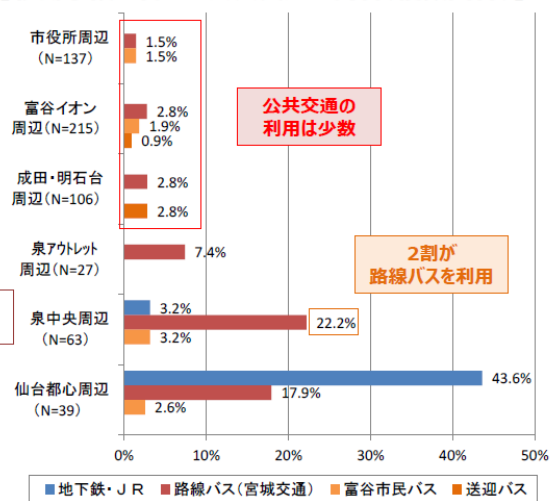


ひより台

【訪問頻度】

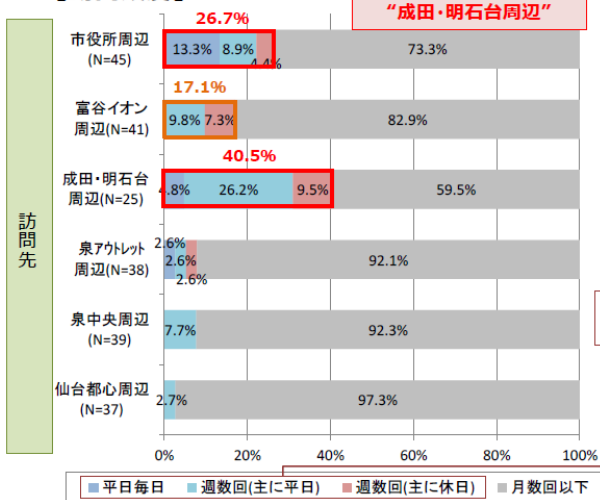


【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】

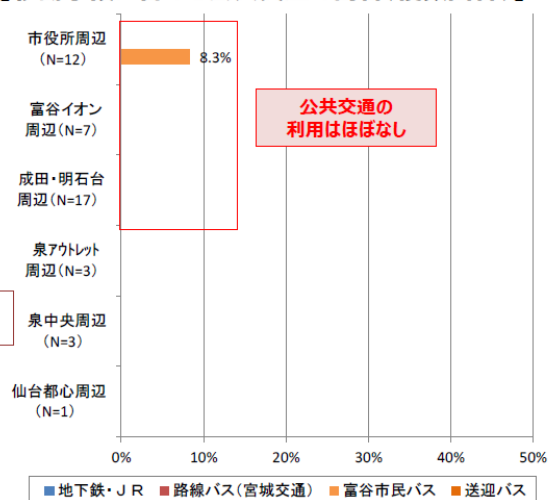


富谷・西成田

【訪問頻度】

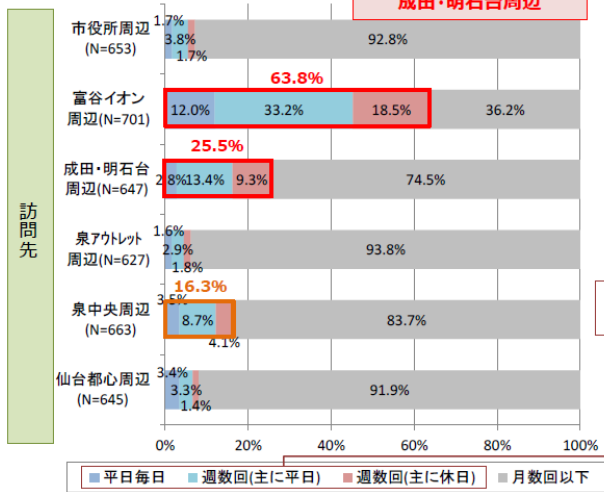


【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】

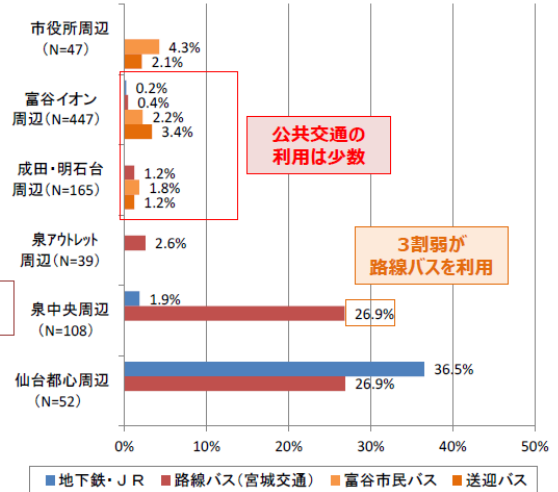


富ヶ丘

【訪問頻度】



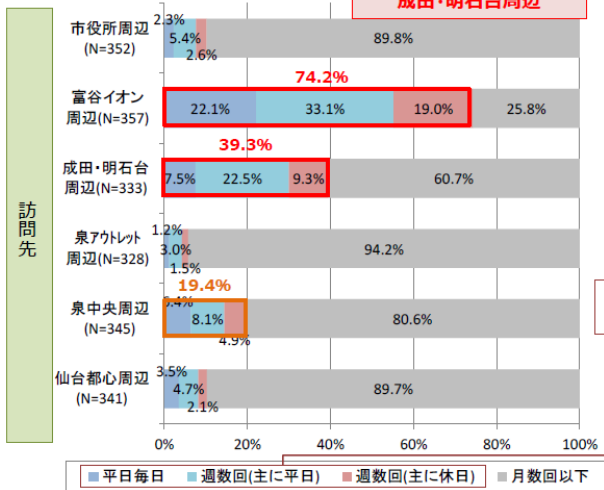
【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】



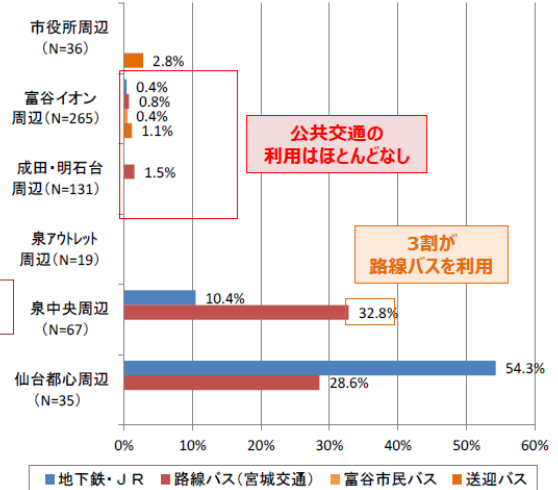
23

あけの平

【訪問頻度】



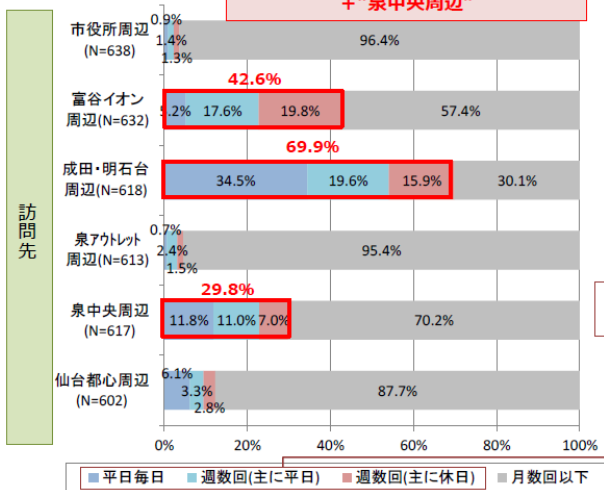
【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】



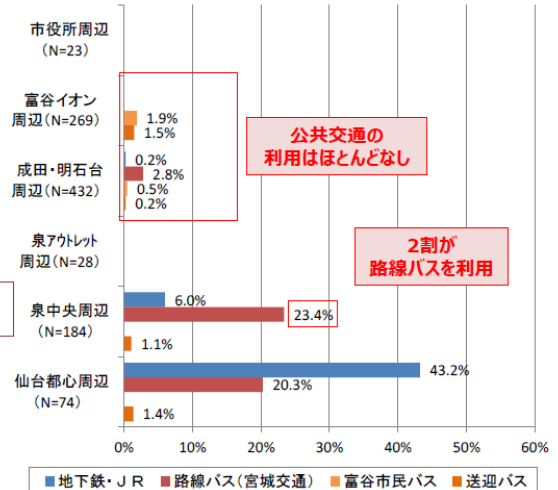
24

成田

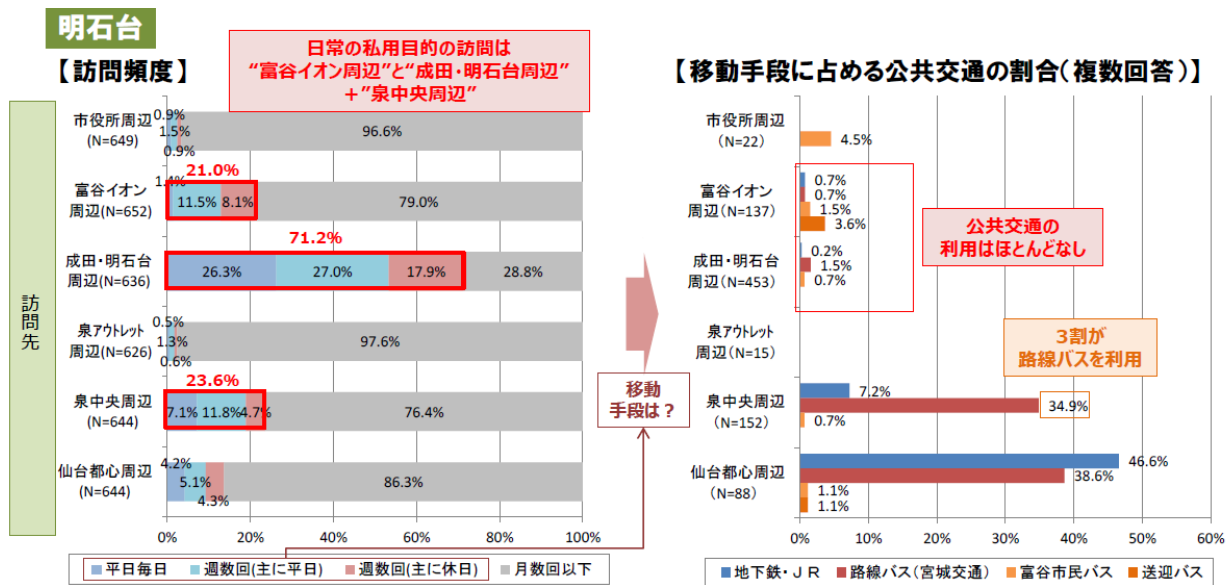
【訪問頻度】



【移動手段に占める公共交通の割合(複数回答)】



25



1-4 富谷市の交通の課題

(1) 富谷市の交通を取り巻く現状の整理

- 前項までに示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富谷市のまちづくりの基本的な方針

- 「住みたくなるまち日本一」を将来像とし、「新交通システムの導入検討」「市民バスの円滑な運用」「交通弱者対策」などを施策が位置付けられています。

②人口の状況

- 富谷市の総人口は今後15年程度増加を見込んでおり、明石台や成田周辺では新たな住宅、工業地域の開発も予定されています。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、高齢者の大幅な増加が見込まれます。
- 市内の人口分布は明石台、成田、大清水など市南部～中部の開発団地に集中しています。これらの団地では今後も人口増が予測されていますが、市北部（黒川周辺）や市東部（大亀周辺）では人口減少が想定されます。

③事業所、従業者の推移、分布

- 市内の事業所数、従業員数は増加を続けており、従業員は主に市南部の明石台、成田、大清水に集中しています。成田周辺では工業団地の開発も予定されており、今後も事業所数、従業員数は増加が見込まれます。

④路線バス、市民バスの状況

- 路線バスは泉中央駅から市内の明石台、成田、大清水、富ヶ丘、国道4号沿線を結んでおり、明石台・成田・大清水方面、富ヶ丘方面は本数も充実しています。一方で、全国的な路線バス運転手不足が問題となっており、路線バスの維持は厳しくなりつつある状況です。

- ・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、イオン富谷店では路線バスとの乗り継ぎも行っています。一方、**市民バスの運行本数は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**です。
- ・路線バス、市民バスによる市内の人口カバー率は、合計 **86.5%**、路線バスに限ると **75.9%** となっており、**路線バスで市内人口の 3/4 をカバー**しています。

⑤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道路が整備されており、これらは片側 2 車線の道路となっています。
- ・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**となっています。
- ・また、**市内では都市計画道路の整備が今後予定されており、国道 4 号の渋滞緩和への寄与が期待**されます。
- ・このほか、市内の主要道路は歩道が整備されていますが、**自転車走行空間の整備は進んでおらず、歩車分離がされている道路では、歩道を走る自転車も少なくありません。**

⑥移動実態

- ・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となっています。**市内移動は通学や私事での移動が多く**、自動車、二輪、徒歩による移動が大半です。**市外への移動は通勤や私事が多く、鉄道やバスの利用も一定数見られますが、自動車の移動量が非常に多くなっています。**
- ・**休日では市外への私事目的の移動が多くなり**、特に仙台市方面への移動が多くなりますが、鉄道利用は少なく、**ほとんどが自動車利用**です。
- ・路線バスと鉄道を利用して仙台市方面に行くことが可能な移動パターン（**市内のバス通り沿いから仙台市の鉄道駅周辺への移動**）でも**自動車を利用する割合が多い状況**です。

⑦交通に関する市民意識（移動状況）

- ・**自動車の利用頻度が突出して高い中、鉄道や路線バスを平日毎日使う方は 1 割程度見られ**、公共交通の一定数の利用が見られます。ただし、**公共交通を利用する地域は富ヶ丘から明石台にかけての市南部に集中**しています。また、通勤通学移動での**泉中央駅へのアクセス手段では、路線バスが最も多くなっています。**
- ・私用目的では富谷イオンや成田・明石台周辺への移動が多く、**市内移動での公共交通利用はごくわずか**です。泉中央駅周辺や仙台都心周辺への移動では、**路線バスや鉄道の利用が多くなっています。**

⑧交通に関する市民意識（公共交通が便利になった場合の利用意向）

- ・泉中央駅までの公共交通の利便性が向上した場合、富ヶ丘、あけの平、成田、明石台の方は通勤や通学、私用ともに「公共交通を利用したい」という方が4割から5割に上っており、泉中央駅への公共交通での利便性向上への期待が高いことがわかります。
- ・泉中央駅までの公共交通整備で重視する点は、全地域で「早く行ける」が高く、北部地域では「乗り換えなしで行ける」「自宅から乗り場まで行きやすい」が高く、南部地域では「日中の運行本数」「早朝、深夜の運行」が高くなっています。
- ・今後の公共交通については、多くの地域が「費用（税金など）を投入してでも、公共交通を利用しやすくした方がよい」と回答する方が多くなっています。

⑨富谷町まちづくりアンケート（2016年）の結果より

- ・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89.4%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。
- ・「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9%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75%と突出して高くなっています。
- ・また、自由意見として「地下鉄或いは新交通システムの泉中央駅乗り入れの早期実現」「バスルート、運行頻度、運行時間、運賃見直し等バス交通の相対的改善」「慢性的な渋滞緩和策と歩行者交通安全策の徹底」「富谷ICからの東北自動車道乗り入れ実現」などが挙げられています。

（2）富谷市の交通課題

- ・前項までの現状整理より、富谷市の交通に関して解決すべき課題を7点整理しました。

富谷市の交通戦略を考える上での七つの課題

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**が必要

課題2 市内・市外への移動で利用可能な**路線バス網の維持・改善**が必要

課題3 市内・市外への円滑な移動に向け**道路混雑緩和**が必要

課題4 市民が利用しやすい市内移動環境の整備が必要

課題5 歩行者、自転車の利用環境の整備が必要

課題6 **使いやすい・分かりやすい交通手段の整備**が必要

課題7 公共交通が「使いたくなる」意識への**動機づけ**が必要

- ・それぞれの課題抽出の考え方について示します。

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**が必要

上位計画	住みたくなるまち日本一 に向けた対応が必要です。
人口推移	今後 15 年間人口は増加見込みであり、宅地開発や工業団地開発も予定されており、通勤者数、市内への従業者数ともに増加が見込まれます。
移動実態	通勤や私用での仙台市方面への移動が圧倒的に多く、鉄道の利用も一定数見られるが、自動車による移動が圧倒的に多い状況です。
交通環境	仙台市方面へは鉄道、路線バスで移動可能ですが、泉中央駅付近の慢性的な渋滞によるバスの遅れが常態化しており、バス運転手不足による将来的なバス本数維持の懸念もあります。
市民意識	泉中央駅までの公共交通の利便性向上による更なる利用の意向は高く、定住に向けた重要施策においても泉中央駅までの公共交通の利便性向上が突出して高くなっています。



以上から、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 市内・市外への移動で利用可能な**路線バス網の維持・改善**が必要

移動実態	市外への移動や泉中央駅までのアクセス交通として路線バスが一定数利用されていますが、市内移動ではほとんど使われていないのが現状です。
交通環境	路線バスは泉中央駅を起点として、市内の人口が集中する各地域に運行していますが、全国的なバス運転手不足の問題がある中、将来的なバス本数維持の懸念もあります。
市民意識	市民の意見として、泉中央駅までの乗り換えなしでの運行、本数増などが多く出ており、利便性向上による更なる利用意向も出ていることから、路線バスへの期待度は高いと言えます。



以上から、市外への移動の利便性向上、市内移動でのバス利用の促進などを行い全国的に減少が続く路線バス網の維持、改善が求められています。

課題 3 市内・市外への円滑な移動に向け**道路混雑緩和**が必要

人口推移	今後 15 年間人口は増加見込みであり、宅地開発や工業団地開発も予定されており、通勤者数、市内への従業者数ともに増加が見込まれます。
交通環境	市内は国道 4 号、七北田西成田道路などが主要道路として整備されていますが、国道 4 号は仙台市との市境部分、七北田西成田道路は泉中央駅付近での混雑が激しく、バイパスの整備が必要です。

市民意識

交通環境の利便性向上が求められているほか、まちづくりアンケート調査では、都市計画道路の確実な整備が意見として出ています。

以上から、今後の人口増や企業団地増に対応し、市内及び仙台市方面への道路混雑緩和や地域間移動の利便性確保に向け、都市計画道路の確実な整備が必要です。

課題4 市民が利用しやすい市内移動環境の整備が必要

人口推移	今後 15 年間人口は増加見込みであり、宅地開発や工業団地開発も予定されており、通勤者数、市内への従業者数ともに増加が見込まれます。一方、高齢者の増加、高齢化の進展も予測されています。
移動実態	私用目的の市内移動は、市内各地からイオン富谷店や成田、明石台周辺への移動が発生していますが、ほとんどは自動車利用となっています。
交通環境	路線バスは市内各地から泉中央駅への路線が中心となっており、市民バスは市内各地から市役所やイオン富谷店へ運行していますが、運行本数が少ない状況です。
市民意識	今後の公共交通施策については、市民の意見として「費用（税金など）を投じてでも公共交通の利便性を高めていくべき」という声が多くなっています。
社会情勢	交通手段の統合化を目指す MaaS（Mobility as a Service）の取組みや自動運転技術、小型モビリティ技術の開発が進められています。

以上から、今後も増加する人口、高齢者への対応として、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5 歩行者、自転車の利用環境の整備が必要

上位計画	住みたくなるまち日本一 に向けた対応が必要です。
人口推移	今後も人口増が想定されていますが、高齢者の増加、高齢化率の進展も予測されています。また人口増により、子育て世代の増加も見込まれます。
移動実態	市内移動は自動車、徒歩、自転車による移動がほとんどです。
交通環境	市内の主な道路は歩道が整備されていますが、自転車の走行環境は整備されておらず、自転車が歩道を走行する場合も多い状況です。
社会情勢	道路交通法の改正により、「自転車は車道走行」が原則になり、自転車の走行環境の整備（自転車道や自転車専用通行帯）も全国各地で進められています。

以上から、住みたくなるまち日本一に向け、歩行者や自転車の移動環境の充実が必要であり、特に自転車の走行環境の整備が社会情勢からも求められています。

課題6 使いやすい・分かりやすい交通手段の整備が必要

上位計画	住みたくなるまち日本一 に向けた対応が必要です。
人口推移	今後も人口増が想定されていますが、高齢者の増加、高齢化率の進展も予測されています。また人口増により、子育て世代の増加も見込まれます。
移動実態	市内移動は自動車、徒歩、自転車による移動がほとんどであり、路線バスや市民バスの利用割合はごくわずかです。
交通環境	路線バスは市内各地から泉中央駅への路線が中心となっており、市民バスは市内各地から市役所やイオン富谷店へ運行していますが、運行本数が少ない状況です。
取組状況	市民バスでは、高齢者向けの運賃補助や路線バスとの乗継割引を実施していません。
社会情勢	交通手段の統合化を目指すMaaS（Mobility as a Service）の取組み、公共交通の定額運賃制度（サブスクリプションモデル）などの検討も始まっています。

以上から、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7 公共交通が「使いたくなる」意識への動機づけが必要

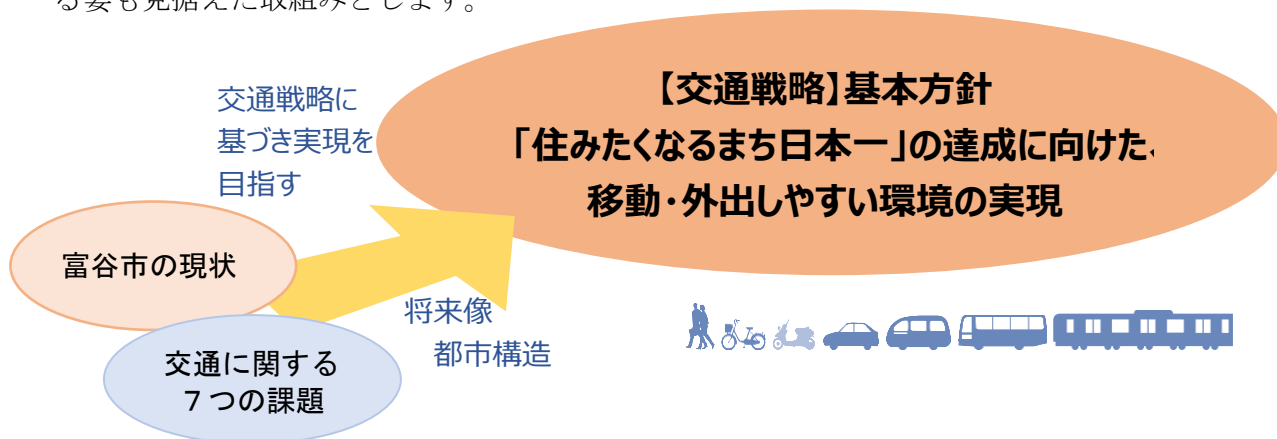
上位計画	住みたくなるまち日本一 に向けた対応が必要です。
人口推移	今後 15 年間人口は増加見込みであり、宅地開発や工業団地開発も予定されており、通勤者数、市内への従業者数ともに増加が見込まれます。
移動実態	通勤や私用での仙台市方面への移動が圧倒的に多く、鉄道の利用も一定数見られるが、自動車による移動が圧倒的に多い状況です。
交通環境	市内の路線バス、市民バスによる人口カバー率は86.5%となっていますが、市民バスは運行本数が少なく、路線バスも運転手不足の問題があるなか、運行本数の大幅な増加は難しい状況です。
市民意識	公共交通の利便性向上に対する市民意識は高く、利便性向上による通勤や通学、私用目的移動での利用意向も高い状況です。

以上から、住みたくなるまち日本一に向け、路線バス、市民バス、他の課題で示す新技術活用などと連携し、市民が公共交通を「使える」「使いたくなる」動機づけの取組みが求められています。

第2章 めざす将来の交通像

2-1 基本方針

- ・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、基本方針を設定します。
- ・「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現は、富谷市公共交通ランドデザイン（基本構想）の基本目標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みとします。



■図 基本方針の設定

2-2 将来の交通像

- ・富谷市公共交通ランドデザイン（基本構想）に示される3つの将来像を実現することにより、基本方針に掲げる「住みたくなるまち日本一」の達成を目指していきます。

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」を目指します。

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」を目指します。

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」を目指します。

2-3 将来の都市構造

- ・富谷市公共交通ランドデザイン（基本構想）に示される将来都市構造を実現することにより、基本方針に掲げる「住みたくなるまち日本一」の達成を目指していきます。
- ・市域における人々の活動の中心となる拠点として「都市拠点」、「地域拠点」、「産業拠点」を位置づけるとともに、これらの拠点を結ぶことにより、本市の骨格を形成する軸として「都市主軸」、「都市副軸」を設定し、これらの拠点や軸の機能を高めるための施策を展開します。

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の立地や、（仮称）富谷市民図書館の設置予定など、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とします。

○地域拠点：旧市街地

本市の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ており、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とします。

○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とします。

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とします。なお、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とします。

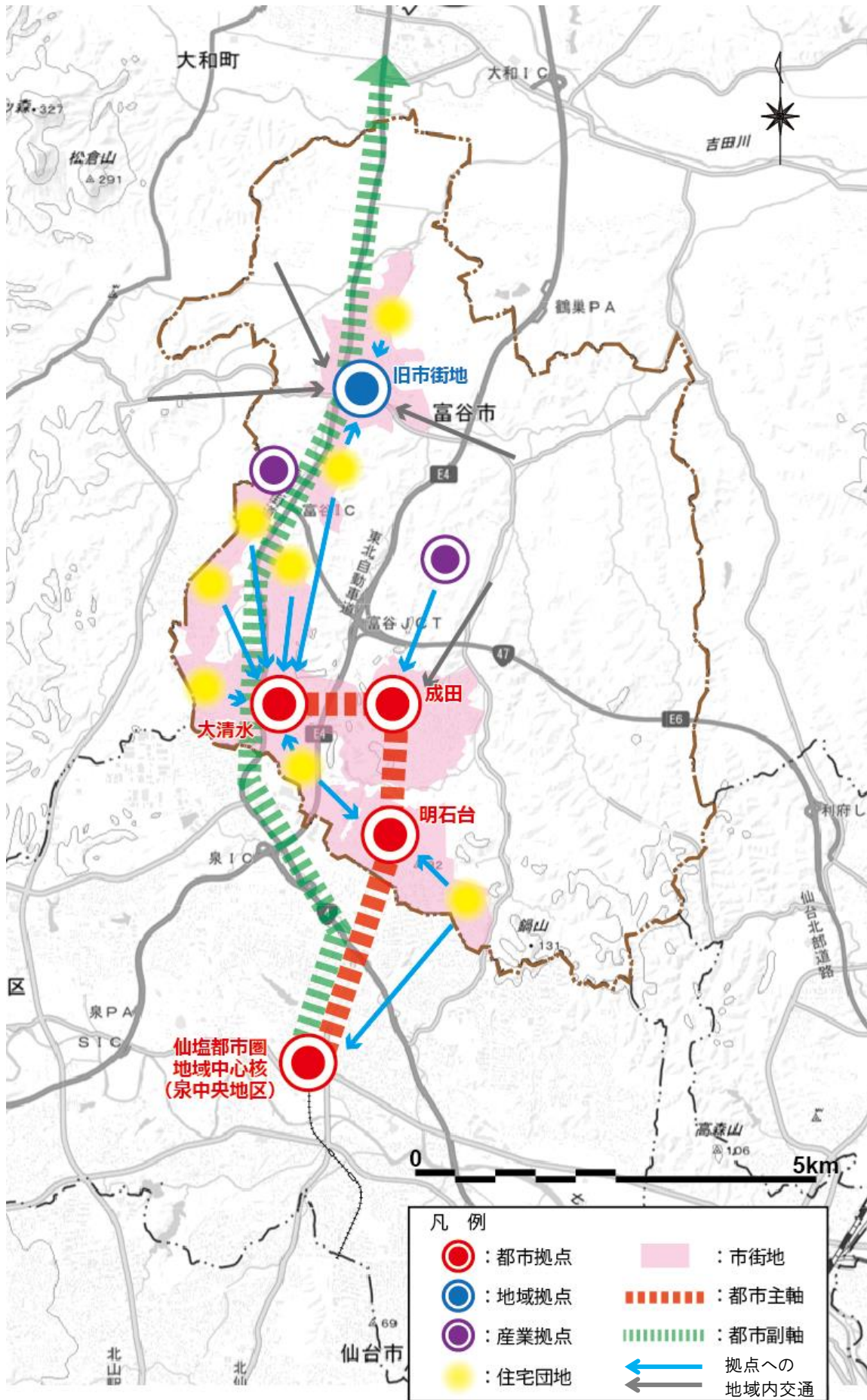
※仙塩都市圏の地域中心核である泉中央地区の位置づけ

都市機能の一層の充実を図り、周辺居住者の様々な活動を支える生活の中心地域。仙台都心やその他の都市拠点相互を結ぶ基幹交通軸と周辺地域をカバーするネットワークの結節点としての役割も果たす。

○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とします。



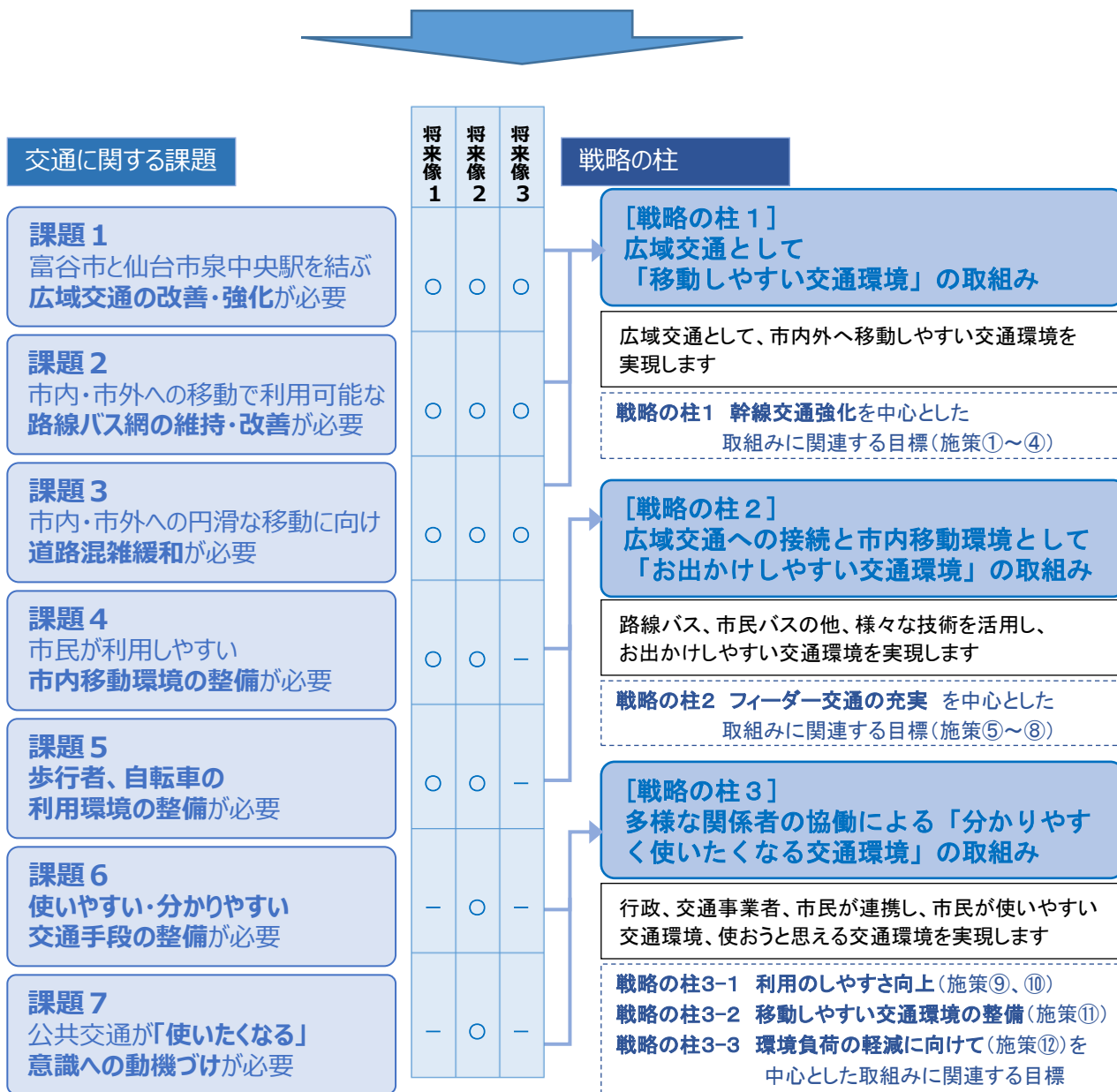
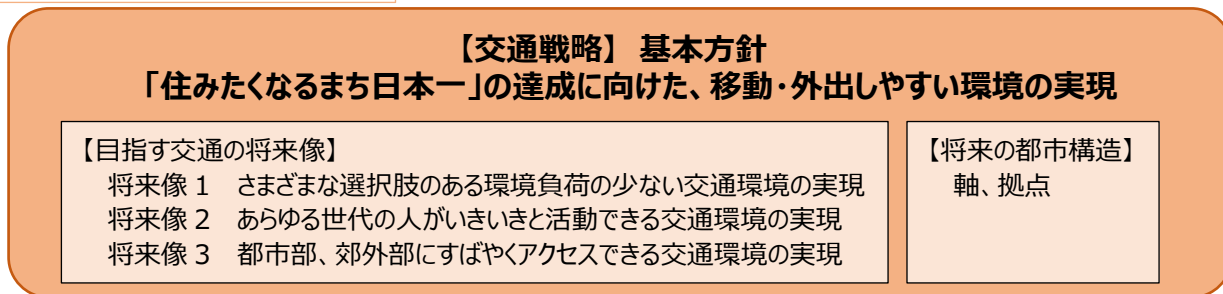
■図 富谷市の交通体系の将来像

※市東部を含め、市全体的には市民バス等でカバー

2-4 戦略の柱

- 富谷市の交通の将来像については、本計画の基本方針、前章で整理した交通に関する課題を踏まえ、以下の3つとします。

基本方針、将来像、都市構造



第3章 将来像に向けた施策

3-1 施策の設定



▶1. 幹線交通の強化 [戦略の柱1に対応]

施策	留意点	実施内容	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
施策① 新たな軸となる 基幹公共交通の整備	・新たな軸の望ましい基幹軸の方法、システムを比較検討し、施策の具体化を図る。	主要バス路線の運行サービス強化、七北田西成田線における定時性の確保 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通 富谷市	■■■■■		
		新たな公共交通軸の事業化検討・実施 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	富谷市	■■■■■	■■■■■	■■■■■
施策② 基幹交通の拠点となる 交通結節施設の整備	・路線バスや新たな基幹公共交通と連携する交通結節施設の整備。	主要バス路線の運行サービス強化に対応した交通結節点の整備 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通、富谷市	■■■■■		
		新たな基幹公共交通と連携した交通結節点の整備(明石台) 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	宮城交通、富谷市	■■■■■	■■■■■	■■■■■
施策③ バス路線の再編 (民間バス路線)	・上述の基幹公共交通、結節点を中心として、 <u>効率化とともに利便性向上を目指した</u> バス路線の再編を図る。	主要バス路線の運行サービス強化 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通、富谷市	■■■■■		
		新たな基幹公共交通の整備と合わせたバス路線網の構築 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	宮城交通		■■■	■■■■■
施策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	・既存の <u>将来都市構造</u> の実現に向けた <u>道路事業の必要性</u> や、 <u>既存事業</u> を整理し、整備区間、メニューを整理する。	都市計画道路の整備	富谷市		■■■■■	■■■■■

▶2. フィーダー交通の充実 [戦略の柱2に対応]

施策	留意点	実施内容	実施主体	短期(5年)	中期(10年)	長期
施策⑤ 市民バスの再編 (富谷市・市民バス)	・基幹公共交通および民間路線バスの <u>補完としての市民バスの再編(路線やダイヤ、接続の見直し)</u> を図る。	契約更新にあわせた第1次再編	富谷市	■■■■■		
		市民バスの第2次再編(路線変更等)	富谷市	■■■■■	■■■■■	
		新たな公共交通軸整備にあわせた第3次再編	富谷市		■■■■■	■■■■■
施策⑥ パークアンドライド用 駐車場の整備	・国道4号軸 → <u>大清水</u> の整備および、 <u>市北部</u> の候補地を検討。 ・七北田西成田線等軸 → <u>明石台</u> の整備および、他の候補地を検討。	大清水・イオン結節点におけるP&R整備および実験	富谷市、宮城県	■■■■■		
		明石台におけるP&R整備および実験	富谷市			■■■■■
施策⑦ 短距離移動を支援する新たな 交通の導入	・ <u>結節点に接続する短距離移動</u> として、市民バス、自転車、新たな小型モビリティ、シェア型交通などがある。設置・運営コスト、事業継続性の可能性、課題に基づき短距離交通を比較検討し、システム、運営方法を設定。	大清水・イオン結節点における短距離モビリティの導入の研究	富谷市	■■■■■		
		明石台結節点における短距離モビリティの導入の研究	富谷市			■■■■■
施策⑧ 自転車利用環境の整備	・二次交通としての施策:サイクル&バスライド、駐輪施設の対応(結節点)。 (新たな交通としてのシェアサイクルの導入検討) ・走行環境としての施策:自転車走行の環境整備およびルール啓発。	大清水・イオン結節点におけるバス&サイクルライド施設の整備	富谷市	■■■■■		
		明石台におけるバス&サイクルライド施設の整備	富谷市			■■■■■
		市内自転車走行環境整備の検討	富谷市			■■■■■

▶3. 公共交通の利用のしやすさ向上 [戦略の柱3に対応]

施策	留意点	実施内容	実施主体	短期(5年)	中期(10年)	長期
施策⑨ 交通運賃・乗り継ぎ割引の導入	・市内の <u>個別交通の料金体系</u> (新たな基幹交通、路線バス、市民バス、タクシー、小型モビリティ)の考え方を設定する。 ・個別交通の接続の中で、 <u>乗継運賃</u> や、同区間の <u>共通運賃</u> 、さらには <u>MaaS展開を見据えた定額運賃</u> の可能性も含め具体的な対応を検討する。	割引運賃適用、運賃体系の見直し	宮城交通、富谷市	■■■■■		
		支払いの一元化、定額制など新たなモビリティのあり方と合わせた支払い体系の構築(MaaS)	富谷市		■■■■■	
施策⑩ 公共交通利用料金の補助	・高齢者に対応した公共交通料金拡充、将来の人口増加に対応し、居住選択の一つとして公共交通利用への補助が考えられるよう、若年層世代も対象とした補助を検討。	補助制度の検討・拡充	富谷市	■■■■■		
		富谷市版モビリティ補助制度の拡充	富谷市		■■■■■	

▶4. 移動しやすい交通環境の整備 [戦略の柱3に対応]

施策	留意点	実施内容	実施主体	短期(5年)	中期(10年)	長期
施策⑪ 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	・ <u>乗降のしやすさ</u> 、 <u>待合のしやすさ</u> 、 <u>分かりやすさ</u> の視点から、バス車両や待合施設、結節施設の利用環境、案内環境の改善を図る。	バス車両のバリアフリー化	宮城交通、富谷市	■■■■■		
		待合環境、交通結節点のバリアフリー化、快適空間化	富谷市		■■■■■	
		歩行空間環境(歩道)のバリアフリー化	富谷市			■■■■■

▶5. 環境負荷の軽減に向けて [戦略の柱3に対応]

施策	留意点	実施内容	実施主体	短期(5年)	中期(10年)	長期
施策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	・利用促進のための <u>総合時刻表</u> 、 <u>交通マップの作成</u> や、子ども達への <u>学校教育</u> としてのモビリティ・マネジメント教育、 <u>転入者向けの取組み</u> など、公共交通の再編とセットで考えられる内容を施策として具体化する。	総合時刻表、交通マップの作成	宮城交通、富谷市	■■■■■		
		学校教育としてのモビリティ・マネジメント教育、転入者向けの取組みなどの企画、実施	富谷市	■■■■■		

3-2 施策の内容、スケジュール、実施主体

▶ 1. 幹線交通の強化 [戦略の柱1に対応]

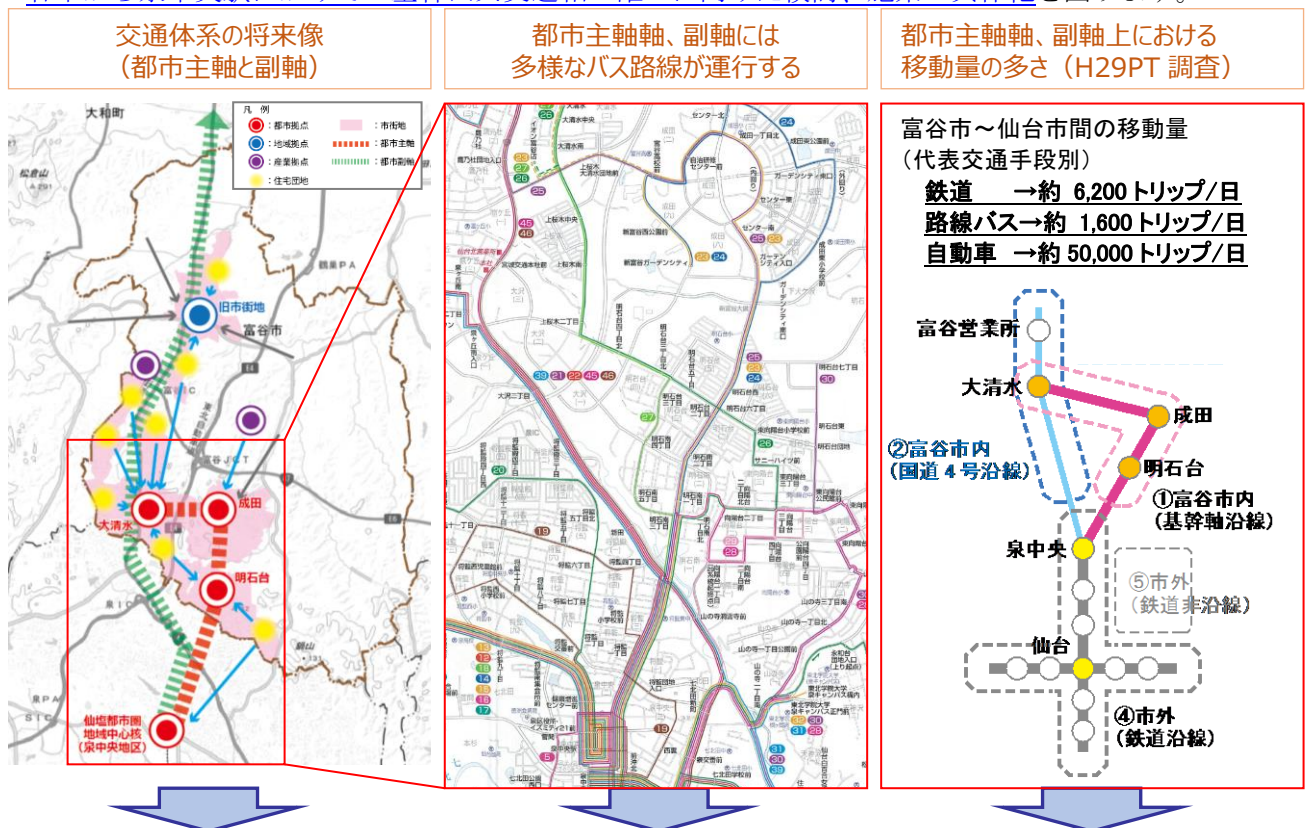
施策① 新たな軸となる基幹公共交通の検討

(1) 新たな交通軸の考え方

- ・富谷市～仙台市間は平日、休日問わず通勤や私事目的での多数の移動が見られ、鉄道やバスなどの公共交通利用が見られますが多くは自動車による移動となっています。
- ・富谷市内から泉中央駅へは路線バスが数多く運行していますが、道路混雑による遅れが発生しているほか、市民のニーズとしても泉中央駅までの利便性の向上が高くなっています。

【基幹公共交通軸に沿った移動状況】

- ・泉中央から明石台、成田、大清水の人口が集中する地域、国道4号沿線地域から仙台市方面への移動状況について、H29年仙台都市圏パーソントリップ調査の結果を整理すると、富谷市（基幹軸沿線）～仙台市間の交通軸に沿った移動は一日あたり6万トリップ程度となっており、代表交通手段別では、公共交通が7,800トリップ、自動車5万トリップとなっています。
- ・以上より、富谷市の将来像である「住みたくなるまち日本一」を達成するための基幹施策として、富谷市から泉中央駅にかけての基幹公共交通軸の確立に向けた検討、施策の具体化を図ります。



<基幹公共交通軸の導入検討の考え方>

【第1ステップ (短中期) : 既存バスを中心とした対応】

既存バス路線を活用し、都心主軸、都心副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化

【第2ステップ (長期) : 新たな方策による基幹公共交通軸の強化】

明石台-泉中央駅間の新たな公共交通軸の導入による機能強化

地下鉄整備もしくは
ガイトウェイ・ラングット整備を想定

※施策①は他の施策(結节点やバス路線再編等)と連携しながら進めていきます。

(2) 基幹公共交通導入の内容

【第1ステップ（短中期）：既存バスを中心とした対応】

既存バス路線を活用し、都心主軸、都心副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化

※短中期的に既存バス路線により基幹公共交通を形成

●主要バス路線の運行サービス強化・わかりやすさ強化

①バス路線のわかりやすさ向上

- ・七北田西成田線、富ヶ丘明石線、国道4号を運行するバス路線のわかりやすさ強化（方面案内充実等）を図ります。

実施内容：泉中央駅でのマップ等の掲示による

富谷市方面路線の方面案内の充実、
イオン富谷店、国道4号路線などのバス
停における方面案内の強化

※仙台市、宮城交通と連携し検討、実施

②バス接近情報（運行情報）の提供

- ・宮城交通が実施するバスロケーションシステムの周知、利用促進を図ります。

実施内容：バスロケーションシステムの案内や利用
方法等を記載したチラシの作成、配布

※宮城交通と連携し検討、実施

③運行サービス水準の維持・強化

- ・ダイヤ調整等による利便性向上を図ります。（利用者の確保が伴わないと対応できないことも留意の上、検討することが必要です）

実施内容：富谷市方面路線のダイヤ利便性向上

※仙台市、宮城交通と連携し検討、実施

●七北田西成田線における定時性の確保検討

①バス優先レーン・専用レーンの検討

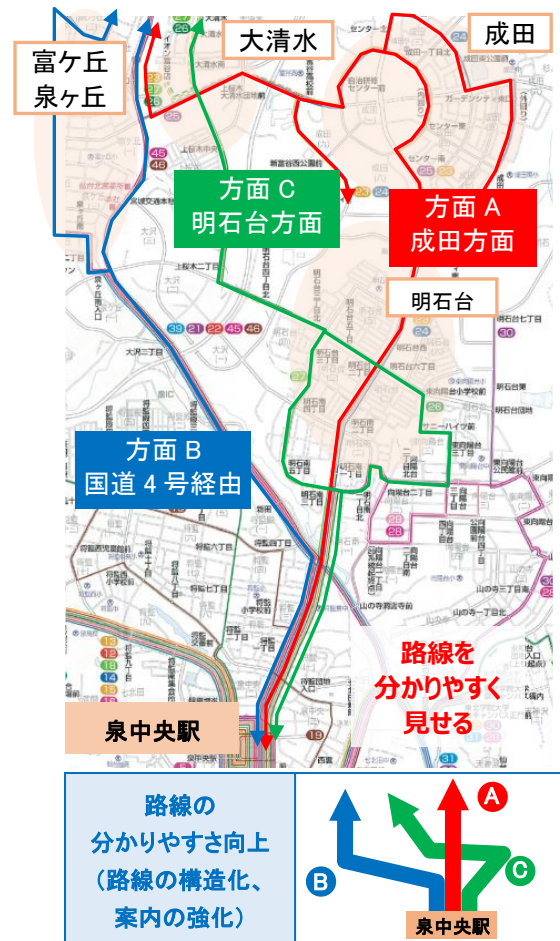
- ・道路管理者、交通管理者との協議より、バスの遅れの原因となっている将監トンネル～泉中央駅におけるバス優先運行施策について検討します。

実施内容：将監トンネル～泉中央駅間での朝時間

帯におけるバス優先レーン、専用レーン
設置について関係者と協議

（仙台市、宮城交通、交通管理者と連携）

車線運用や規制変更にあたっての周辺
道路ネットワークも含めた影響等の検
証が必要となる。



主要バス路線の運行サービス強化・わかりやすさ強化



事例：宮城交通のバスロケーションシステム（接近情報）



バスレーンのイメージ

出典：宮城交通 HP

出典：阪急バス HP

【第2ステップ（長期）：新たな方策による基幹公共交通軸の強化】
明石台-泉中央駅間の新たな公共交通軸の導入による機能強化

地下鉄整備もしくは
 ガイドウェイ・ランジット整備を想定

※長期的に新たな方策により基幹公共交通を形成

●新たな基幹公共交通の事業化検討および実施

・富谷市と仙台市泉中央駅を結ぶ新たな基幹公共交通軸について、事業化に向けた検討を行います。

新たな方策による基幹公共交通軸の基本要件

①基幹公共交通軸の導入目的

富谷市内と仙台市泉中央駅を速達性、定時性の高い移動手段で結ぶことにより、富谷市から仙台市方面への公共交通での移動の利便性を大きく向上する

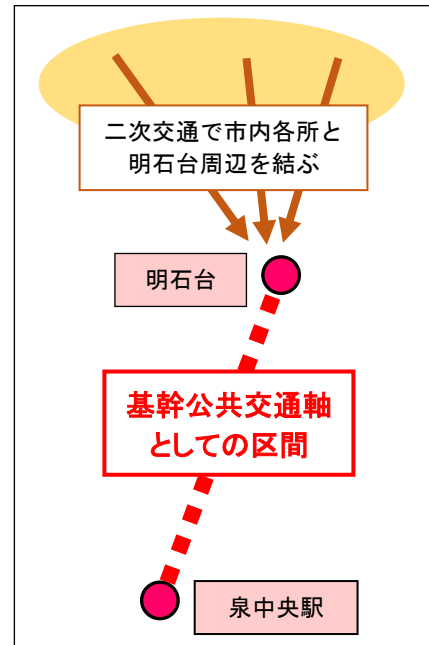
②基幹公共交通軸の運行区間の考え方

基幹公共交通軸は仙台市泉中央駅～明石台地区を想定
 →泉中央駅から将監トンネル、国道4号にかけての道路混雑区間を避けることで、定時性の確保が可能
 →明石台地区に交通結節点を集約し、拠点として機能

③基幹公共交通軸の運行システム(案)

見据える交通基幹軸の姿として
 「地下鉄の整備」もしくは「ガイドウェイランジット」を想定し、
 需要面の見込みや、事業化に向けた協議等に取り組む

基幹公共交通軸の区間
 (想定イメージ)



○地下鉄整備による運行形態

①整備内容

地下鉄の整備について検討

- 利点1 仙台市方面へ乗継なしで移動、所要時間大幅短縮
- 利点2 混雑区間(将監トンネル)の回避によるバス運行効率化
- 利点3 地下空間の活用による地上への影響を最小限化



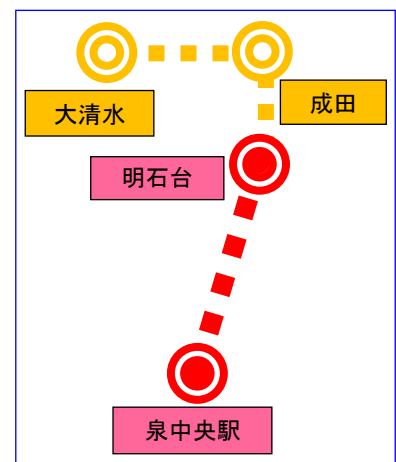
②事業化検討 ※泉中央駅から明石台地区までの参考経費

※実現に向けては、事業費、運行経費、乗客予測のほか、ルート、路線バス、駐車場確保などの課題があり、本事業案については、今後、関係者間で課題解決に向けて協議を行う必要がある。

概算事業費	約 400**~600***億円 (参考値)
運行経費	約 4.3 億円/年 ※ピーク時 6 往復/時、オフピーク時 3 往復/時と仮定

概算事業費(事例等に基づき算出した参考値。)
 事業区間: 3.4km(泉中央～明石台)
 整備単価: 115**~175***億円/km
 整備費: 整備延長 3.4 kmの他、結節点整備費等も含め設定
 ※ 横浜市営地下鉄における実績値を使用(横浜市高速鉄道建設史Ⅱより)
 ※改訂新鉄道システム工学(山海堂)の単価の平均値を使用
 運行経費 整備区間の運行本数設定、運行単価を設定し算出

地下鉄整備区間イメージ



事業化に必要となる乗客数※	1日約 16,200～18,700人 ※事業費、経費を考慮した、整備区間の採算性が確保される乗客数 →仙台市方面への鉄道、バス利用者(約 7,800人)の他、自動車から 約 8,400～10,900人 の利用転換を図る。
---------------	---

※想定する事業規模(事業費、運行経費)に対して事業として成立するために必要な乗客数。

※仙台都市圏 PT 調査結果を踏まえ、富谷市-仙台市間の軸上の移動の総ボリュームとして、現在の鉄道・バス需要が 7,800 人あり、加えて事業成立のためには現在の自動車需要 5 万人から 2 割程度にあたる 1 万人の転換を見込む必要がある。これは、市民の公共交通を中心とした生活スタイルの変更や、基幹交通へのアクセス交通の整備等の取組みを、総合的に展開していくことが求められる。

※必要となる乗客数や、その可能性については仙台都市圏総合都市交通協議会とも連携し、広域移動の視点も踏まえ、今後、検討していく。

③実現に向け連携する施策 ※需要の促進、アクセス交通の確保

路線バス再編	・市内の各地域から明石台を結ぶバス網を形成 → 路線バスを活用した移動を確立 ※市内各所から地下鉄駅へのアクセスを確保する必要があり、重要施策となる
結節点整備	・明石台周辺に路線バス等の拠点となるターミナルを整備 円滑な乗継に向けた受け皿確保
利用促進	・総合時刻表、モビリティ・マネジメント等の展開 → クルマ移動から公共交通移動へのシフト

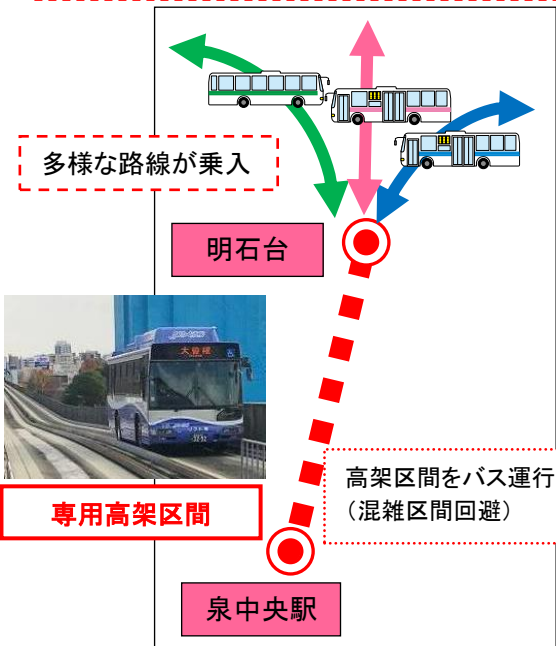
○新交通システム(ガイドウェイランジット)整備による運行形態

①整備内容

明石台～泉中央駅間に専用高架道路を整備し、路線バス車両が乗入れ運行

- 利点1 混雑区間(将監トンネル)の定時性、速達性の確保
- 利点2 多方面路線の活用可能(路線バスの専用空間への乗入れ運行)

専用高架区間への乗入れイメージ



②事業費 ※泉中央駅から明石台地区までの参考経費

○専用高架部 整備費:約 170 億円

概算事業費(事例等に基づき算出した参考値。)

事業区間:2.1km 整備単価:80 億円/km

整備費 :168 億円(2.1km × 80 億円/km)→約 170 億円

※[参考]名古屋ガイドウェイバス:53 億円/km(駅を含む、軌道費、車両費除く)

→地盤条件、施工環境の違い等を考慮し、本検討では上記単価の 1.5 倍とする

○事業スキームの選択肢

- ・公設民営(運行事業者は既存バス会社)
【※専用空間は無料または有料ケース】
- ・公設民営(運行事業者は新会社)
- ・民設民営(新交通としての整備、運営)

専用高架イメージ



■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020～2024	中期(10年) 2025～2029	長期 2030～
主要バス路線の運行サービス強化 七北田西成田線における定時性の確保 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通 富谷市	基幹強化検討 運行強化、分かりやすさ強化		
新たな公共交通軸の事業化検討・実施 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	富谷市	基本計画策定 関係者調整	実施計画策定 関係者調整	事業化 (整備、導入)

※本事業案については、今後関係者間で継続して協議を行い検討の深度化を図ることが必要である。

施策② 基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備

(1) 整備の考え方

- ・施策①と連携し、路線バスや新たな基幹公共交通と連携する結節機能の強化、整備を検討します。

(2) 交通結節施設整備の内容

【第1ステップ（短中期）：既存バスを中心とした対応にあわせ実施する内容】

●主要バス路線の運行サービス強化に対応した交通結節点の整備

- ・主要路線バスの運行サービス強化・わかりやすさ向上や定時性確保と連携し、公共交通利用を促進するため、大清水（イオン富谷店）、成田、明石台において、サイクルアンドバスライドやパークアンドライド機能を有するバス停の検討を図ります。

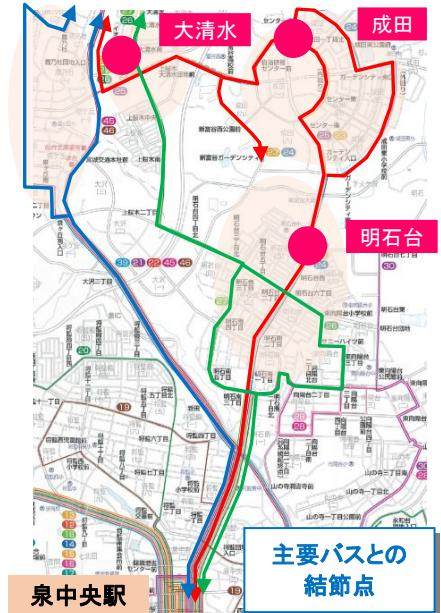


出典：宇都宮市 HP

サイクル&バスライド
パーク&ライド



明石台、成田、大清水



【第2ステップ（長期）：新たな方策による基幹公共交通の強化にあわせ実施する内容】

●新たな基幹公共交通と連携した交通結節点の整備(明石台付近)

- ・路線バス、市民バス、タクシー、パークアンドライドに対応した交通結節点を整備を検討します。

基幹公共交通との結節点(想定案)



■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
主要バス路線の運行サービス強化に対応した交通結節点の整備 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通 富谷市	結節点整備		
新たな基幹公共交通と連携した交通結節点の整備(明石台) 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	宮城交通 富谷市	概略検討	用地確保	結節点整備・運用

施策③ バス路線の再編（民間バス路線）

（１）再編の考え方

- ・基幹公共交通軸、結節点を中心として、運行の効率性および利便性向上を図ります。

<既存バス路線の方面別整理>

方面分類	系統番号	路線名	主要地経由(拠点想定)				運行系統 (カッコ内は一部便のみの運行区間)	運行本数		運行時間帯				利用者数		
			泉中央駅	明石台	成田	大清水(イオン)		平日	休日	平日(始発)	平日(終発)	休日(始発)	休日(終発)	年間	日当たり	便あたり
宮城交通	けやき通り(ガーデンシティ) ※幹線1 【都心主軸】	23 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	49	23	6:48	22:20	7:15	21:10			
		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	66	28	6:05	22:58	6:30	21:40			
		25 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	7	4	7:28	21:20	12:10	18:10			
							小計	122	55							
	明石台、上桜木	26 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)	41	29	6:05	22:05	7:00	20:15			
		27 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)	38	28	6:35	21:15	6:50	19:55			
							小計	79	57							
	国道4号(富ヶ丘経由) ※幹線2 【都心副軸】	21 泉ヶ丘大富	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-泉ヶ丘-バルタウソ大富-富谷営業所	54	47	5:48	22:58	6:20	21:30			
		22 南富谷サニータウン	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅-泉ヶ丘-鷹乃社北-南富谷サニータウン	24	19	6:15	21:15	6:38	18:39			
		39 泉鶴が丘					吉岡-鷹乃社北-鶴が丘ニュータウン	1	-	6:45	6:45	-	-			
							小計	79	66							
	国道4号 ※幹線2 【都心副軸】	45 吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡	29	31	5:58	22:15	5:58	20:27			
		46 吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡-黒川高校前	4	-	7:05	19:16	-	-			
							小計	33	31							
	向陽台、明石台方面	28 向陽台循環	○	△			泉中央駅-山の寺-向陽台団地-泉中央駅	27	25	9:00	22:30	9:00	21:00			
40 東向陽台		○	△			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	36	20	6:02	22:10	6:09	20:30				
						小計	63	45								

<再編の考え方>

【第1ステップ（短中期）：既存バスを中心とした対応】

既存バス路線を活用し、都心主軸、都心副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化を図る

【第2ステップ（長期）：新たな方策による基幹公共交通の強化】

明石台-泉中央駅間の新たな公共交通軸の導入による機能強化

地下鉄整備もしくは
がドウェイ・トラジット整備を想定

（２）再編内容

【第1ステップ（短中期）：既存バスを中心とした対応にあわせ実施する内容】

※既存バス路線による基幹公共交通の形成を行う

- ・既存バス路線を活用し、都心主軸、都心副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化を図ります。

●主要バス路線の運行サービス強化 ※短中期（施策①と重複）

①バス路線のわかりやすさ向上

- ・七北田西成田線、富ヶ丘明石線、国道4号を運行するバス路線（都市主軸、都市副軸）のわかりやすさ強化（方面案内充実、路線の構造化等）を図ります。

事例：バス発車時刻案内（デジタルサイン） 泉中央駅

②バス接近情報（運行情報）の提供

- ・路線バスの接近情報をインターネット等を通じて知らせるシステムを導入します。

事例：どこバス仙台（接近情報）

③運行サービス水準（本数、時間帯）の維持・強化

- ・ダイヤ調整等による利便性向上を図ります。

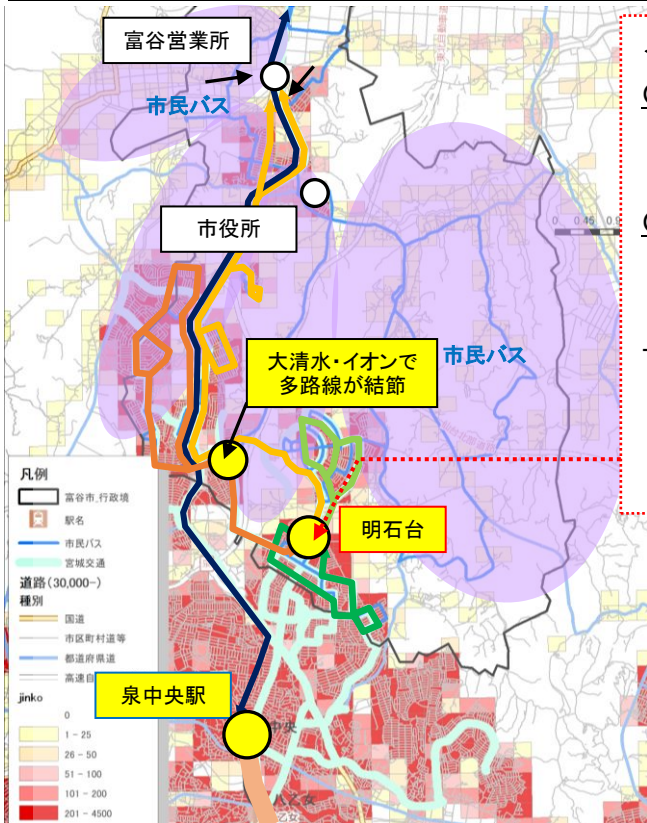
【第2ステップ（長期）：新たな方策による基幹公共交通の強化】

※基幹公共交通の導入とあわせたバス路線網の構築を図る

●新たな基幹公共交通の整備と合わせた路線バス網の構築 ※長期

・基幹公共交通整備（地下鉄もしくはガイドウェイ・ランジットを想定）に合わせ、市内路線網を構築します。

ケース	基幹公共交通のケース ○地下鉄整備	基幹公共交通のケース ○ガイドウェイ・ランジット整備
明石台-泉中央駅間 （都市軸）	明石台-泉中央駅間の地下鉄整備により、明石台が新たな結節点となり、当該区間の速達性・定時性が向上します。明石台駅周辺を中心として、大清水-成田-明石台-泉中央駅の都市軸のサービスを強化し、さらに市内各方面へ路線が派生する形態とします。	専用高架化により、明石台-泉中央駅間のバス路線の速達性・定時性が向上します。当該区間を経由するガーデンシティ線を中心に、大清水-成田-明石台-泉中央駅の都市軸のサービスを強化し、さらに市内各方面へ路線が派生する路線形態とします。
国道4号経由 （都市副軸）	国道4号を経由する一部路線についても明石台駅へのアクセスとして朝夕の通勤・通学需要への対応、速達性確保を図ります。	国道4号を経由する一部路線について明石台-泉中央駅間の高架区間を経由する路線として朝夕の通勤・通学需要への対応、速達性確保を図ります。



＜明石台に接続する路線バス＞

- 地下鉄整備の場合は、明石台を結節点としてバス路線網を形成し、仙台方面へは地下鉄利用により速達性・定時性を確保します。
 - ガイドウェイ・ランジット整備の場合は、高架区間に多方面のバス路線が乗入れ、基幹公共交通軸を形成し、速達性・定時性を確保します。
- いずれの案においても、明石台-泉中央駅間の速達性・定時性の向上に加え、都市軸や結節点を中心とした全体サービスの効率化により利便性の向上を進め、公共交通利用の促進に繋がっていきます。

基幹公共交通想定案



○地下鉄整備



○ガイドウェイ・ランジット整備

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
主要バス路線の運行サービス強化 【第1ステップ：バスを中心とした対応】	宮城交通、 富谷市	基幹強化検討 運行強化、分かりやすさ強化		
新たな基幹公共交通の整備と 合わせたバス路線網の構築 【第2ステップ：新たなシステムによる対応】	宮城交通		計画	路線再編

施策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

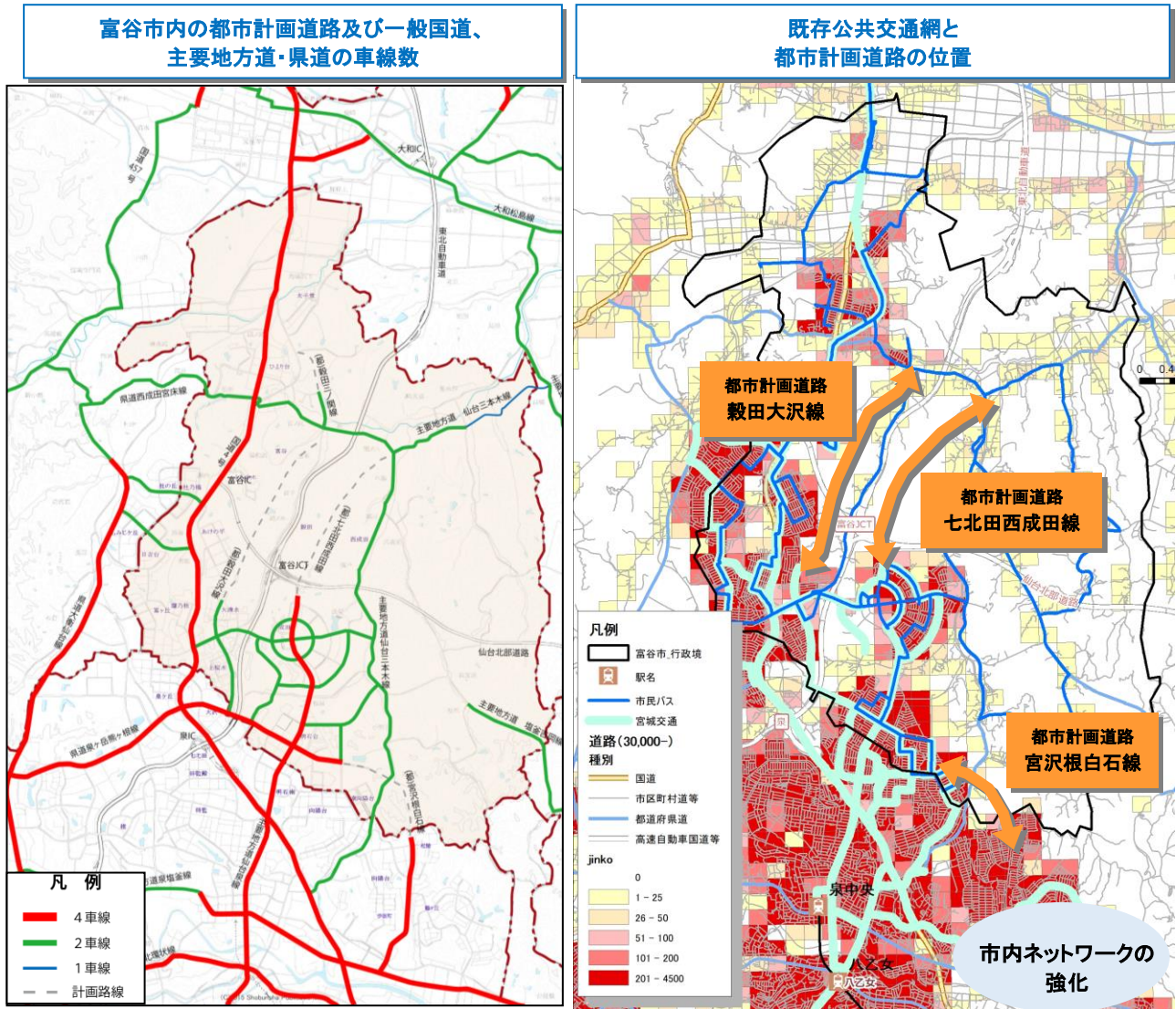
(1) 整備の考え方

- ・既存の将来都市構造の実現に向けた道路事業の必要性や、既存事業を整理し、整備区間、メニューを整理します。
- ・本施策は、施策①基幹公共交通、施策③バス路線の再編と一体的に取り組むことで、全体の交通機能の向上を図ることが出来るため、施策間で連携しながら進めていきます。

(2) 整備内容

●バス路線強化とあわせた道路走行空間の改善 ※中長期

- ・市内の道路ネットワークの構築や道路混雑緩和を目的とし、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」の整備に向けた検討を進めます。
- ・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都市計画道路「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ます。



■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
都市計画道路の整備	富谷市		道路走行空間の整備・改善	

▶2. フィーダー交通の充実

施策⑤ 市民バスの再編（富谷市・市民バス）

（1）運行及び利用概況

【路線整備、運行状況】

- 市民バスは富谷市内の路線バス（宮城交通、ミヤコーバス）を補完する交通として、市役所を起終点（結節点）として、市内6路線運行されています。北部黒川病院線、西部循環線は国道4号のバス路線の補完路線、南部循環線はけやき通りのバス路線の補完路線として機能しています。東部循環線、大亀森林公園線、大亀成田線は市東部の人口分布が市内でも低密度の地域を広く運行しています。
- 北部黒川病院線、西部循環線は1日8便、南部循環線は6便運行する一方、東部循環線、大亀森林公園線、大亀成田線は運行便数が限られ、東部エリアをカバーする形で一体的に運行しています。

【利用状況】

- 市西部、南部を運行する西部循環線、南部循環線は20人前後/便と利用が定着しています。
- 他路線の利用は少なく、特に大亀森林公園線、大亀成田線は3人未満/便と利用が少ない状況です。
- 市民バスの利用者の7～9割以上が無料割引利用者（70歳以上、障がい者、免許返納の60歳以上）であり、路線の運賃収入はわずかとなっています。

方面分類	系統番号	路線名	運行系統 (カッコ内は一部便のみの運行区間)	運行本数		運行時間帯		利用者数		
				平日	休日	平日 (始発)	(終発)	年間	日当たり	便あたり
市北部 (支線)	市民1	北部黒川病院線	富谷市役所－富谷中央公民館－黒川病院－富谷中央公民館－富谷市役所	8	－	7:10	15:45	10,735	44.5	5.6
市西部 (支線)	市民2	西部循環線	TOMI+前－富谷市役所－イオン富谷店－成田公民館前－富谷市役所－TOMI+前	8	－	7:34	16:40	42,237	175.3	21.9
市南部 (支線)	市民3	南部循環線	TOMI+前－富谷市役所－イオン富谷店－成田公民館前－明石台西－成田公民館前－イオン富谷店－富谷市役所－TOMI+前	6	－	7:58	16:31	27,256	113.1	18.8
市東部 (支線)	市民4	東部循環線	富谷中央公民館－富谷市役所－向田橋－富谷市役所－富谷中央公民館	3	－	7:22	15:50	5,396	22.4	7.5
	市民5	大亀山森林公園線	富谷中央公民館－富谷市役所－大亀山森林公園－富谷市役所－富谷中央公民館	4	－	7:23	15:50	2,074	8.6	2.2
	市民6	大亀成田線	富谷中央公民館－富谷市役所－大亀山森林公園－イオン富谷店－成田公民館前－大亀山森林公園－富谷市役所－富谷中央公民館	2	－	8:25	12:00	1,361	5.6	2.8
			小計	31	0			89,059	369.5	58.8

（2）市民の日常の移動や意向と市民バス路線の整合性 ※H28年度アンケート調査より

- 三ノ関、ひより台、富ヶ丘、あけの平は「富谷イオン方面」への移動が多い。北部に位置する三ノ関、ひより台は「市役所周辺方面」への移動も多い。→日常の移動が北部黒川病院線の経路上となり、市役所アクセスとする路線形態は適するといえます。イオン富谷方面は路線バスが役割を担っています。
- 富ヶ丘、あけの平は、富谷イオン、成田・明石台方面への生活移動が多い。→西部循環、南部循環は富谷イオンを中心とした路線形態であり適しています。市役所へのアクセスは再考の余地があります。
- 成田、明石台は、自地域内の生活移動が多く、富谷イオン方面への生活移動も多い。→南部循環は富谷イオンを中心とした路線形態であり適しています。市役所へのアクセスは再考の余地があります。
- 富谷・西成田の位置する市東部からは、成田・明石台方面への生活移動が多い。また、市役所や富谷イオン方面への生活移動も多い。→大亀成田線、森林公園線、東部循環線はエリアが広いため、効率的なサービス供給が困難な状況です。生活移動の多い成田を中心とした路線変更の余地があります。

▶ 市民バスの再編の必要性、考え方

- 西部循環、南部循環線など一定の利用があり、路線バスの補完交通として機能している一方、北部循環線や東部循環線、大亀森林公園線、大亀成田線は利用が少なく改善の余地がある。
- 路線バスの補完交通である位置づけを継続し、南部地域は国道4号やけやき通りの民間バス路線の幹線との結節であるイオン富谷への結節、北部地域は市役所周辺を結節する交通網を基本とする。

(2) 路線別の利用傾向および再編の方向性検討

<一定の利用がある路線>

○西部循環線

利用状況	・1便当たりの利用は10人～40人程度であり、第1便は40名に達するなど実績は好調となっている。他の便も利用者数は、他路線に比べて多い状況にある。
利用者の声	・バスの本数増、乗り切れない場合がある（車両を大きく）などの意見がある。
方向性	・利用は好調であり、前年度より利用増加傾向のため、現状運行の維持が基本とする。 ・需要に応じたダイヤ変更対応および需要が多い時間帯のサービス強化等を検討する。

○南部循環線

利用状況	・1便あたり人数は10～30人程度である。10時台の便の利用が多いが、それ以外の時間帯もまんべんなく利用されている。
利用者の声	・バスの本数増（9時台の運行など）を希望する意見が主である。
方向性	・利用は好調であり、前年度より利用増加傾向のため、現状運行の維持が基本とする。 ・需要に応じたダイヤ変更対応および需要が多い時間帯のサービス強化等を検討する。

<利用が少ない路線>

○北部黒川病院線

利用状況	・1便あたり人数は5人程度（児童の通学利用あり）となっている。第1便、第3便、第5便、第8便は利用が比較的多いが、第2便、第4便は利用が少なく、便ごとの差が顕著である。
方向性	・利用が極端に少ない第2便、第4便については、沿線住民や利用者の意見を踏まえ、ニーズのある時間帯への変更が考えられる。 ・需要規模に対応した交通システムやサービス水準の変更が必要である。

○東部循環線

利用状況	・1便あたり人数は10人を下回っている。 ・第1便の利用は10名以上（児童の通学利用あり）と多いが、第2便、第3便が少ない。
方向性	・朝の1便は比較的多く、平均人数が10名を超えている。児童の通学利用もあるため需要への対応継続が必要である。 ・第2便、第3便については、利用が少なくなるため、大亀山森林公園線、大亀成田線と合わせて、日中の運行方法改善が必要である。

○大亀山森林公園線

利用状況	・1便あたり人数は2.2人であり、市民バス6路線の中で最も少ない。 ・第1便の利用は4人程度（児童の通学利用あり）があるが、それ以外は2.0人を下回る。
方向性	・第1便は多少の利用が見られるが、第2便、第3便は数人レベルの利用となっているため、東部循環、大亀成田線と合わせて日中の運行方法改善が必要である。

○大亀成田線

利用状況	・1便あたり人数は2.8人であり、市民バスの中で大亀山森林公園線に次いで少ない。 ・第1便、第2便ともに利用が少ない。 ・東部循環線、大亀山森林公園線のような児童による通学利用は無い。
利用者の声	・便数増（もう1本）の意見が見られる
方向性	・第1便、第2便ともに利用が少ないため、東部循環、大亀山森林公園線と合わせて全便において運行方法改善が必要である。

▶ 市民バスの再編の必要性、考え方

- ・路線別に利用傾向が異なり、一定の利用がある西部循環、南部循環線は現在の運行を継続しながら利用促進のための一部ダイヤ変更等の改善を図る。
- ・この他の路線は利用が少なく、路線や運行方法改善を含む見直しが必要である。
- ・東部循環線、大亀山森林公園線は朝夕の児童の通学利用があるため、通学利用便は継続する。

(3) 市民バスの目指す姿と再編方針

- ・富谷市内外での移動を支えるための公共交通について、それぞれの目指すべき姿を見据えながら、現在の市民バスの利用状況や課題を踏まえ、今後の再編の方針を以下の通り設定します。
- ・なお、施策①～③で示す、新たな公共交通軸や路線バスの見直しなどとの整合を図ります。

○各交通手段の目指す姿

目指す姿	市民バス	路線バスの補完として、市内各地域と市内主要施設を結び、高齢者など公共交通を必要とする方の移動の支えとなる
	路線バス	市内の拠点間、仙台市方面を結び、市内外への日常的な移動を支える
	鉄道	富谷市内と仙台市方面を高速で結び、都市間移動の利便性を高める

○目指す姿を踏まえた市民バスの現状と課題

現状・課題	西部循環線 南部循環線	・利用が多く実績は好調であるが、乗り切れない場合もあるため、 ニーズに応じた運行本数の増便 が必要
	北部黒川病院線	・朝夕は通学利用が見られるが日中は利用が少なく、運行エリアも低密度かつ広範囲であることから、 通学利用をカバーしながら、広範囲なエリアをカバーする運行形態への見直し が必要
	東部循環線 大亀山森林公園線 大亀成田線	・運行本数、利用者数ともに少ないが、東部循環線、大亀山森林公園線は朝夕は児童の通学利用が見られるため、 朝夕は現行路線維持、日中は広範囲なエリアをカバーする運行形態への見直し が必要

○短期、中期、長期の再編方針

施策の期間	短期（～5年）	中期（～10年）	長期（10年～）	
施策の方向性	現状の課題を解決し利便性を向上	路線バス見直しとの連携、技術革新取入	新たな基幹公共交通軸との連携	
目指す効果	→ 需要があるエリアでの運行本数増 → 広範囲なエリアをカバーする運行形態	→ 路線バスや各種施設へのアクセスの強化 → MaaS等の活用による使いやすさの向上	→ 基幹公共交通を中心とする市全域での公共交通網を形成	
再編方針	西部循環線 南部循環線	需要に合うダイヤ変更 増便によるサービス強化	路線バスの補完として地域の足を確保する再編	明石台を起点とした路線バスの補完として再編
	北部黒川病院線	朝夕は通学路線、日中はデマンド（予約型）交通による運行	短期の再編に加え、 路線バスとの接続を強化	中期の施策を維持
	東部循環線 大亀山森林公園線 大亀成田線	東部地域全体をカバーするデマンド（予約型）交通を運行、 朝夕は通学路線を維持	短期の再編に加え、 自動運転やMaaS等の技術進展を踏まえ、運行効率化	中期の施策を維持

<関連する施策の取組内容>

取組内容	施策① 基幹公共交通	路線バスを中心とした対応（ わかりやすさ向上、接近情報提供、優先・専用レーン検討・導入 ）	新たな 基幹公共交通システム の検討・整備
	施策② 結節点整備	大清水、成田、明石台 での バス待ち環境向上	基幹公共交通の整備を見据えた 明石台での交通結節点の整備 （バスターミナル、P&R 駐車場等）
	施策③ 路線バス再編	わかりやすさ向上、接近情報の提供 運転手不足等が深刻化する中、 運行本数を維持	基幹公共交通システム を中心とした 路線再編

(4) 短期、中期、長期の再編案の設定

前頁までのとりまとめとして、路線別の再編の方向性を以下の通り設定します。なお、まずは第1次再編として路線やダイヤの一部変更に着手し、中長期的には、市内の基幹交通整備や路線バス再編とあわせ第2次・第3次再編といった段階的な取組みとして再編を進めます。

●第1次再編(路線一部変更、ダイヤ変更等) ※短期

・短期的な取組として、利用実態を踏まえた運行の効率化、利用が少ない便や路線の見直しを行います。

路線名	再編
西部循環線	⇒需要・ニーズに応じたダイヤ変更等の対応および需要が多い時間帯のサービス強化等を検討する。
南部循環線	
北部黒川病院線	⇒需要規模に対応した交通システムやサービス水準の変更を検討する。
東部循環線	⇒広く分散する需要を効率的に対応するための交通サービスとして、 <u>デマンド(予約型)交通化</u> を検討する。朝夕は通学対応としての必要性より <u>現状運行を維持</u> する。
大亀山森林公園線	
大亀成田線	⇒広く分散する需要を効率的に対応するための交通サービスとして、 <u>デマンド(予約型)交通化</u> を検討する。(児童通学利用は無いため全面的にデマンド化を図る)

●市民バスの第2次再編(路線変更等) ※短中期

・幹線交通の強化の取組み内容と連携し、路線バスを補完する移動手段として路線の見直しを行います。

路線名	再編
西部循環線	⇒泉中央駅へのアクセス性が強化された路線バスと連携し、路線バスから距離のある地域をくまなく回る路線として再編する。
南部循環線	
北部黒川病院線	⇒路線バスのバス停や市役所へアクセス交通として、運行時間帯を調整する。路線バスとの乗り継ぎ利便性を向上させる。
東部循環線	⇒自動運転やMaaS等の技術進展を踏まえ、効率的な移動手段へ再編する。(分散型地域への新たな交通対応を図る)
大亀山森林公園線	
大亀成田線	

●新たな公共交通軸整備にあわせた第3次再編 ※長期

・新たな基幹公共交通の導入(施策1)に合わせ、明石台を中心とした路線バス網の補完として機能するよう再編します。

路線名	再編
西部循環線	⇒明石台を起点とした基幹交通、路線バス網と重複するため、路線バスではカバーが難しいエリアを抽出し、路線バスと一体となった再編を実施する。
南部循環線	
北部黒川病院線	⇒市北部の低密度地域全域をカバーする運行システムに変更する。
東部循環線	⇒自動運転やMaaS等の技術進展を踏まえ、効率的な移動手段へ再編する。(分散型地域への新たな交通対応を図る)
大亀山森林公園線	
大亀成田線	

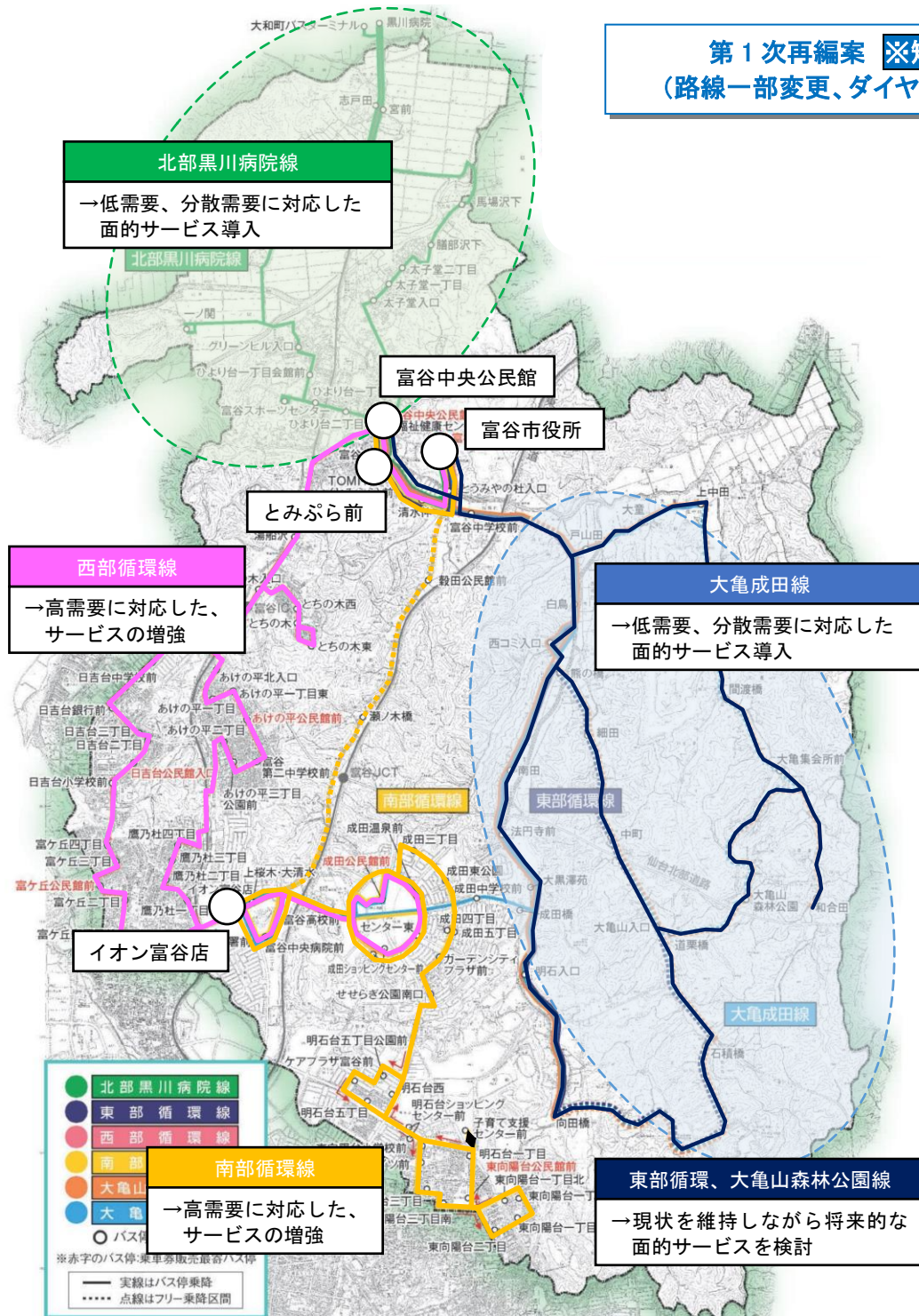
■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
契約更新にあわせた第1次再編	富谷市	第1次再編		
市民バスの第2次再編(路線変更等)	富谷市	計画	第2次再編	
新たな公共交通軸整備にあわせた第3次再編	富谷市		計画	第3次再編

(5) 第1再編案の具体化検討

<再編概要>

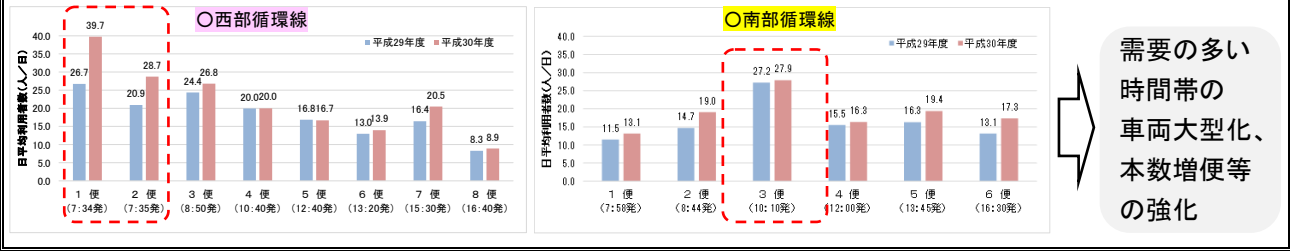
- ・市民バスの車両を1台分増加を活用したサービス向上策の検討
→高需要に対応した、サービスの増強 (○西部循環線、○南部循環線)
- ・デマンド(予約型)交通の導入検討
→低需要、分散需要に対応した面的サービス導入 (○北部黒川病院線、○大亀成田線)
- ・児童の通学交通の維持の中、将来的なデマンド(予約型)交通化等を検討
→現状を維持しながら将来的な面的サービスを検討 (○東部循環線、○大亀山森林公園線)



<再編案の具体化>

・市民バスの車両を1台分増加を活用したサービス向上策の検討

→高需要に対応した、サービスの増強 (○西部循環線、○南部循環線)



○西部循環線

・需要の多い午前便の車両大型化、本数の増便を図る。

<現状>

	7時台					8時台					9時台					10時台					11時台					12時台					13時台					14時台					15時台					16時台					17時台					18時台																																																											
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																																																							
左回り																																																																																																																			
第1便	34社成					56																																																																																																													
第2便	25公					イ T 45																																																																																																													
第4便																																																			40市					イ					市 56																																																						
第6便																																																			16 T					イ					市 36																																																						
第8便																																																			40 T					イ					市 2																																																						
右回り																																																																																																																			
第3便																																																			50公					イ T 7																																																											
第5便																																																			40市					イ					市 0																																																						
第7便																																																			26 T					イ					市 45																																																						

<サービスの増強>

	7時台					8時台					9時台					10時台					11時台					12時台					13時台					14時台					15時台					16時台					17時台					18時台																																																											
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																																																													
左回り																																																																																																																			
第1便	34社成					56																																																																																																													
第2便	25公					イ T 45																																																																																																													
第4便																																																			40市					イ					市 56																																																						
第6便																																																			16 T					イ					市 36																																																						
第8便																																																			40 T					イ					市 2																																																						
右回り																																																																																																																			
第3便																																																			50公					イ T 7																																																											
第5便																																																			40市					イ					市 0																																																						
第7便																																																			26 T					イ					市 45																																																						

○南部循環線

・需要の多い午前10、11時台便の車両大型化、本数の増便を図る。

<現状>

	7時台					8時台					9時台					10時台					11時台					12時台					13時台					14時台					15時台					16時台					17時台					18時台																																																											
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																																																													
左回り																																																																																																																			
第1便	58明					イ T 43																																																																																																													
第2便																																																			44イ					イ T 59																																																											
第3便																																																			10公					イ					イ 公 40																																																						
第4便																																																			57 T					イ					イ 公 30																																																						
第5便																																																			42 T					イ					イ 公 15																																																						
第6便																																																			31 T					イ					イ 公 5																																																						

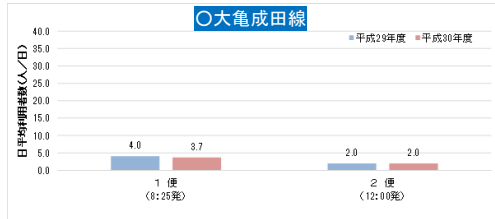
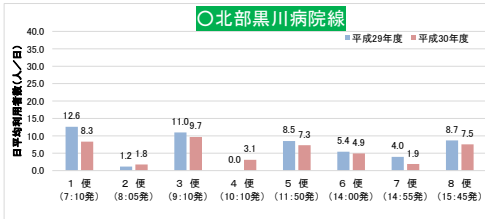
<サービスの増強>

	7時台					8時台					9時台					10時台					11時台					12時台					13時台					14時台					15時台					16時台					17時台					18時台																																																											
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																																																													
左回り																																																																																																																			
第1便	58明					イ T 43																																																																																																													
第2便																																																			44イ					イ T 59																																																											
第3便																																																			10公					イ					イ 公 40																																																						
第4便																																																			57 T					イ					イ 公 30																																																						
第5便																																																			42 T					イ					イ 公 15																																																						
第6便																																																			31 T					イ					イ 公 5																																																						

・ **デマンド（予約型）交通の導入検討**

→低需要、分散需要に対応した面的サービス導入（**○北部黒川病院線**、**○大亀成田線**）

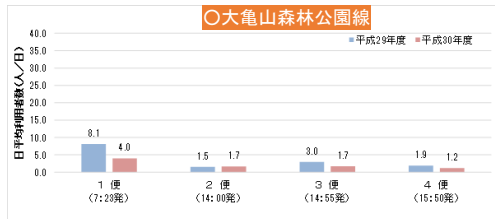
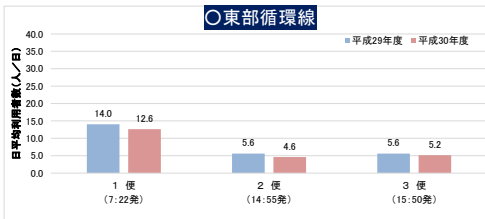
※北部黒川病院線の朝夕便は児童の通学対応のため路線型は一部残る



低需要、分散需要に対応した運行システムの変更

・ **児童の通学交通の維持の中、将来的なデマンド（予約型）交通化等を検討**

→現状を維持しながら将来的な面的サービスを検討（**○東部循環線**、**○大亀山森林公園線**）



朝夕の通学対応は維持、日中は運行システムの変更

○北部黒川病院線

・ 面的サービスとしてのデマンド（予約型）交通化を図る。（朝夕の児童通学対応便は路線型として維持）
<現状>

	7時台		8時台		9時台		10時台		11時台		12時台		13時台		14時台		15時台		16時台		17時台		18時台																		
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40
右 回 り	第1便	10	ス	公	35																																				
	第3便					10	市																																		
	第4便							10	市		市	0																													
	第6便														0	市		市	43																						
	第7便																66	市		市	30																				
左 回 り	第2便		5	公	黒	19																																			
	第5便									50	市		市	40																											
	第8便																			45	市		市	33																	

<デマンド（予約型）交通化> ※北部黒川病院線の朝夕便は児童の通学対応のため路線型は一部残る

	7時台		8時台		9時台		10時台		11時台		12時台		13時台		14時台		15時台		16時台		17時台		18時台												
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40
第1便	10	ス	公	35																															
-	朝夕はスクール対応として路線型を維持						デマンド交通 市役所 黒川 市役所 市役所								デマンド交通 市役所 黒川 市役所								デマンド交通 市役所 黒川 市役所				夕方はスクール対応として路線型を維持								
第2便																																			
第3便																																			
第4便	夕方はスクール対応として路線型を維持																																		
第5便																																			
-																																			
第6便	夕方はスクール対応として路線型を維持																																		
第6便																																			

○東部循環線

・ 面的サービスとしてのデマンド（予約型）交通化を図る。（朝夕の児童通学対応便は路線型として維持）

○大亀山森林公園線

・ 面的サービスとしてのデマンド（予約型）交通化を図る。（朝夕の児童通学対応便は路線型として維持）

○大亀成田線

・ 面的サービスとしてのデマンド（予約型）交通化を図る。（児童通学利用が無いいため全面的な運行システムの変更）
 →東部循環線、大亀山森林公園線、大亀成田線は市東部の一体的対応として次頁に示します。

○東部循環線

○大亀山森林公園線

○大亀成田線

→東部循環線、大亀山森林公園線、大亀成田線は市東部の一体的対応として統合した見直し案を示す。

<現状>

	7時台				8時台				9時台				10時台				11時台				12時台				13時台				14時台				15時台				16時台				17時台				18時台																																																																				
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																																															
東部循環線							22	熊				公 344																																																																																																					
大亀山森林公園線							23	和				公 38													0	公					39	大					35	公					50	和				7																																																																	
大亀成田線													25	公																																																																																																			

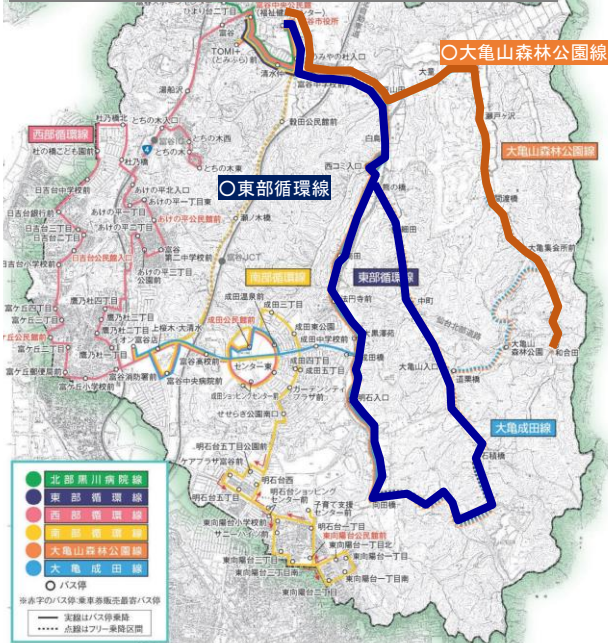


<デマンド（予約型）交通化>

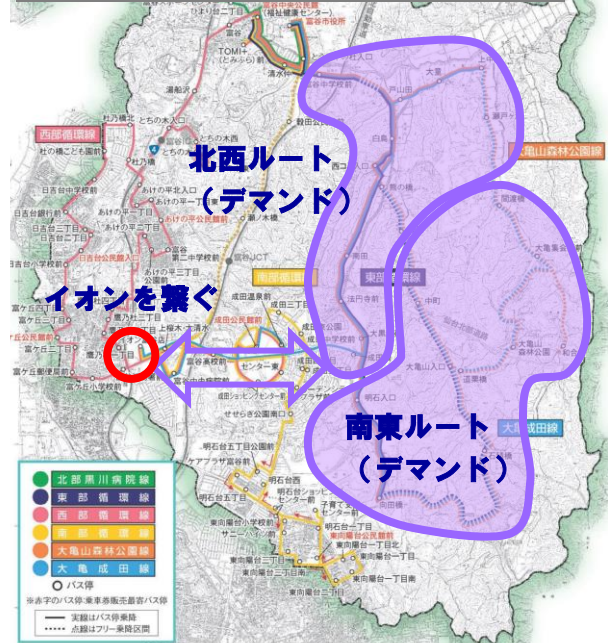
- ・朝夕の児童通学対応便として、東部循環線、大亀山森林公園線の朝夕便は現状維持とします。
- ・日中は全体の効率化として、東部統合として北西ルート、南東ルートとしてデマンド（予約型）交通化をエリア全体として図ります。

	7時台				8時台				9時台				10時台				11時台				12時台				13時台				14時台				15時台				16時台				17時台				18時台																																														
	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50	0	10	20	30	40	50																															
東部循環線							22	熊				公 344																																																																															
大亀山森林公園線							23	和				公 38													0	公					39	大					35	公					50	和				7																																											
東部統合													50	水																																																																													
北西ルート																																																																																											
南東ルート																																																																																											

朝夕：児童通学対応として路線型を維持



日中：北西、南東に分けてエリアデマンド



<第1次再編（R2年度）のスケジュール案>

	R1年度	R2年度							
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	
	戦略	再編実施計画の作成				手続き、準備		運行	
○西部循環線	方向性再編スケジュール等の設定	1.OD調査 2.意向調査	3.地域住民との意見交換会実施 4.再編実施計画作成 5.利用促進策、地域協働策の検討				再編実施の手続き ・交通事業者調整 ・国交省への手続き ・バス停等道路側との調整 ・市民への周知		再編運行開始
○南部循環線									デマンド開始
○北部黒川病院線									デマンド+児童対応
○大亀成田線									
○東部循環線									
○大亀山森林公園線									

施策⑥ パークアンドライド（P&R）用駐車場の整備

（１）整備の考え方

- ・国道４号軸 → 大清水の候補に加え、市北部の候補地を検討します。
- ・七北田西成田線等軸 → 明石台の候補に加えなどの候補地を検討します。

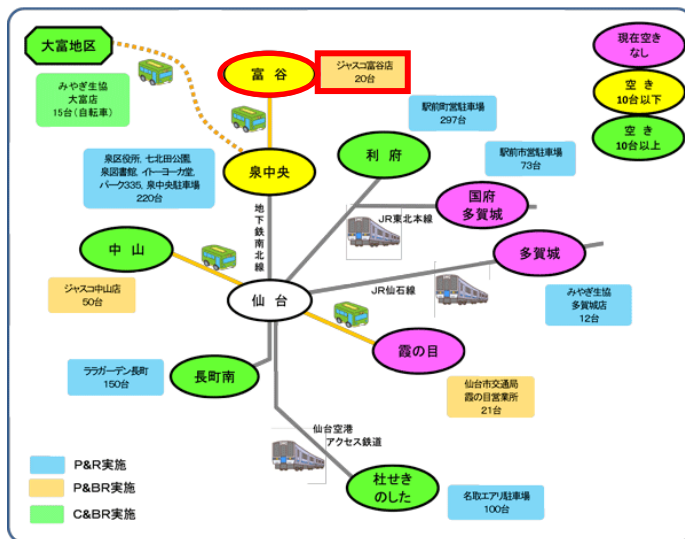
（２）整備内容

【第１ステップ（短中期）：既存バスを中心とした対応にあわせ実施する内容】

※既存バス路線との接続のためのパークアンドライドを実施

●大清水・イオン結節点におけるP&R整備および実験 ※短期

- ・現在実施しているイオン富谷店でのパークアンドライド社会実験を継続します。
- ・短中期における基幹公共交通での取組み、路線バスの再編に合わせて、パークアンドライドの利用の促進（周知活動等）を実施します。



○仙台都市圏でのパークアンドライドの実施状況(イオン富谷店)

【第２ステップ（長期）：新たな方策による基幹公共交通の強化】

地下鉄整備もしくは
が「トウエイ・トランジット」を想定

※新たな基幹公共交通との接続のためのパークアンドライドを実施

●明石台におけるP&R整備および実験 ※長期

- ・交通結節点として整備する明石台において、バスやタクシーの発着機能の他、一般車駐車を整備し、仙台市方面へのマイカー移動の公共交通利用を促進します。

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
大清水・イオン結節点におけるP&R整備および実験	富谷市、宮城県	大清水イオンP&R整備		
明石台におけるP&R整備および実験	富谷市			明石台P&R整備

施策⑦ 短距離移動を支援する新たな交通の導入

(1) 導入の考え方

- ・結節点に接続する短距離移動として、市民バス、自転車、新たな小型モビリティ、シェア型交通などが考えられます。設置の初期コストの他、運営コスト、事業継続性の可能性、課題に基づき短距離交通を比較検討し、システム、運営方法を研究します。
- ・既存の将来都市構造の実現に向けた道路事業の必要性や、既存事業を整理し、整備区間、メニューを整理します。

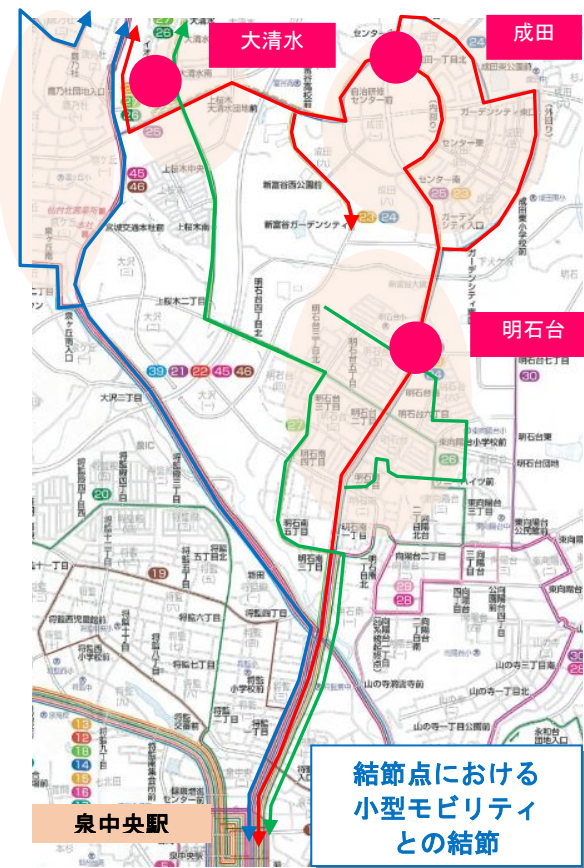
(2) 導入内容

●大清水・イオン結節点における短距離モビリティの導入の研究 ※短期

- ・大清水・イオン結節点を中心とした短距離モビリティ導入のため、イオン富谷店における施設整備（駐車ステーション確保、充電設備確保等）、車両調達、利用周知などの研究を行います。

●明石台における短距離モビリティの導入の研究 ※長期

- ・交通結節点として整備する明石台において、バスやタクシー、自家用車の他、短距離移動に対応した小型モビリティの結節点としても機能するため、施設整備（駐車ステーション確保、充電設備確保等）、車両調達、利用周知などの研究を行います。



小型モビリティ分類(国土交通省)

車両	TYPE-A	TYPE-B	TYPE-C	TYPE-D
主な活用局面	・都市部、郊外部問わず、近距離の日常的な交通手段	・観光地・商業地での回遊・周遊 ・訪問介護 ・防犯パトロール	・小規模配送やポーターサービス	・限定エリアでの低速域の移動
ユーザ像	・通勤・通学 ・子育てママ・パパ	・観光客 ・巡回事業	・宅配など法人	・高齢者
既存の移動手段	・自転車 ・スクーター ・徒歩	・乗用車/レンタカー ・バス ・タクシー	・商用バン・トラック ・2輪/3輪	・自転車 ・シェアカー ・徒歩
キーベネフィット	・2輪並みの駐車スペース ・転倒しない ・風雨がしのげる ・ヘルメット不要	・コンパクト(取り回しの良さ) ・乗降性 ・転倒しない ・風雨がしのげる	・コンパクト(停車時に邪魔にならない) ・小回り ・乗降性 ・転倒しない ・風雨がしのげる	・気軽さ ・地域の活性化
車両イメージ	・全幅<100cm程度 ・2人乗 ・ドア要 ・100V充電 ・航続距離30~40km程度	・全幅<130cm程度 ・2~3人乗 ・航続距離50~100km程度	・全幅<130cm程度 ・1人乗 ・積載量100kg程度	・全幅<130cm程度 ・1~2人乗 ・最高速度≤XXkm/h(低速)

事例:小型モビリティ車両イメージ

カーシェアサービスによる日常利用

鳥取発次世代社会モデル創造特区で目指す「e-モビリティ交通サービス」の実現に向け、新たな交通サービス創出の足掛かりとなる超小型モビリティ導入実証事業を実施することを目的に実施。



■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
大清水・イオン結節点における短距離モビリティの導入の研究	富谷市	大清水 検討		
明石台結節点における短距離モビリティの導入の研究	富谷市			明石台 検討

施策⑧ 自転車利用環境の整備

(1) 整備の考え方

- ・二次交通としての施策：二次交通としてのサイクル&バスライド、駐輪施設の対応（結節点）、新たな交通としてのシェアサイクルの導入を検討します。
- ・走行環境としての施策：自転車走行の環境整備（空間、安全確保）およびルール啓発を行います。

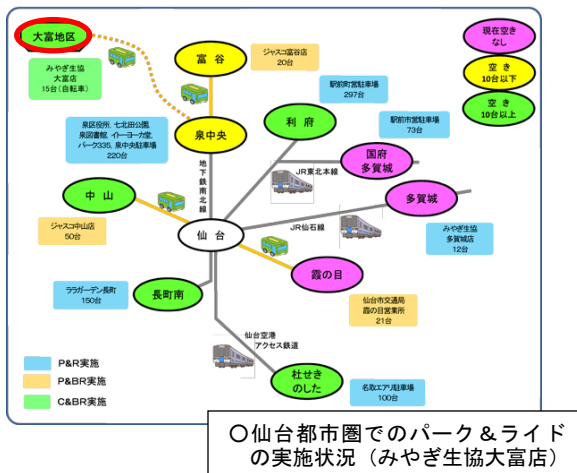
(2) 整備内容

●大清水・イオン結節点におけるバス&サイクルライド施設の整備 ※短期

- ・短中期における基幹公共交通での取組み、路線バスの再編に合わせて、大清水・イオン結節点におけるサイクルアンドバスライドの利用の促進（周知活動等）を実施します。

●明石台におけるバス&サイクルライド施設の整備 ※長期

- ・交通結節点として整備する明石台において、バスやタクシーの発着機能の他、自転車駐車を整備し、仙台市方面へのマイカー移動の公共交通利用転換を促進します。
- ・なお、現在実施している大富（みやぎ生協大富店）でのサイクルアンドバスライド社会実験は継続します。（以下参照）



○サイクルアンドバスライドの整備状況（宮城交通パルタウン大富ショッピングセンター前）

●市内自転車走行環境整備（自転車レーン、走行位置明示等） ※中長期

- ・市内の自転車走行環境の整備状況（右写真参照）、自転車利用状況、交通安全上の課題、利用者のニーズを把握し、市内の自転車利用環境の把握に基づき、対応の必要性を検討していきます。



市内の自転車歩行者道及び走行位置の破線による区分（写真上：イオン周辺、右：富谷高校周辺）

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
大清水・イオン結節点におけるバス&サイクルライド施設の整備	富谷市	大清水C&B		
明石台におけるバス&サイクルライド施設の整備	富谷市			明石台C&B
市内自転車走行環境整備の検討	富谷市		走行環境整備の検討	

▶3. 公共交通の利用のしやすさ向上

施策⑨ 共通運賃・乗り継ぎ割引の導入

(1) 導入の考え方

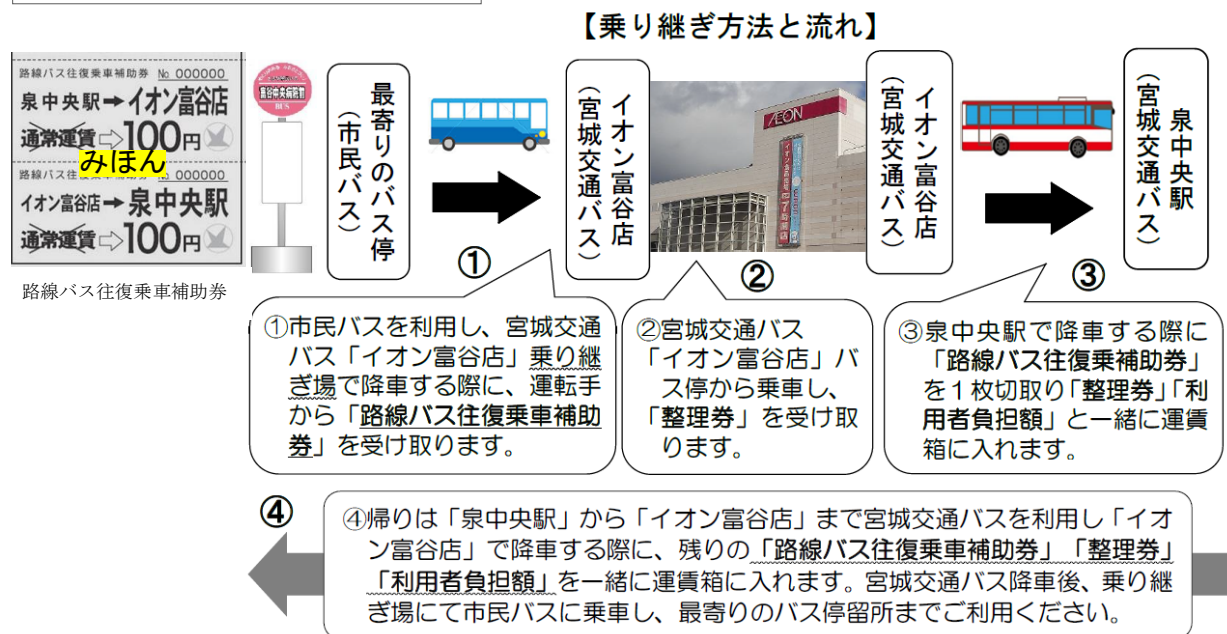
- ・市内の個別交通の料金体系（新たな基幹交通、路線バス、市民バス、タクシー、小型モビリティ）の考え方を設定します。
- ・個別交通の接続の中で、乗継運賃や、同区間の共通運賃、さらには MaaS 展開を見据えた定額運賃の可能性も含め具体対応を検討します。現在実施中の乗り継ぎ割引の検証と制度改正の検討をします。

(2) 導入内容

●割引運賃適用、運賃体系の検証と制度改正の検 ※短期

- ・市民バスと路線バスを乗り継ぐ際の運賃割引の検討、実施します（社会実験実施、本格運用）。
- ・路線バスの市内移動について、ゾーン制運賃の検討、実施します。

○市民バスと宮城交通バスとの乗継



●支払いの一元化、定額制など新たなモビリティのあり方と合わせた支払い体系の構築 (MaaS) ※中期

MaaS とは ・MaaS (Mobility as a Service) とは、鉄道やバスといった公共交通のみならず、タクシー、レンタカー、シェアサイクルなども対象に、検索方法やルート案内、支払い方法を一元化し、移動全体を一つのサービスとして提供し、使いやすくする考えです。

- ・基幹公共交通の導入や小型モビリティの導入を想定し、多様な交通手段を使いやすく、支払い体系を統一した統合的なサービスとして機能するため、MaaS の導入を検討、実施します。

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
割引運賃適用、運賃体系の見直し	宮城交通、富谷市	割引・体系見直し		
支払いの一元化、定額制など新たなモビリティのあり方と合わせた支払い体系の構築 (MaaS)	富谷市		MaaSの導入	

施策⑩ 公共交通利用料金の補助

(1) 補助の考え方

- ・高齢者に対応した公共交通利用料金の拡充、将来の人口増加に対応し、居住選択のひとつとして公共交通利用への補助が考えられるよう、若年層世代も対象とした補助を検討します。

(2) 補助内容

●補助制度の検討 ※短期

- ・高齢者や免許返納者の外出支援として、路線バスやタクシーも利用可能なパスの検討します。

○富谷市で実施している外出支援策

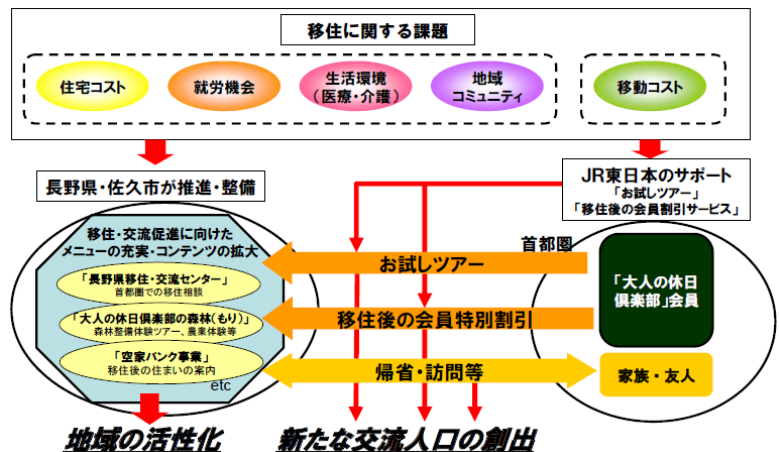
高齢者・障がい者外出支援策「とみぱす」	富谷市民バス無料乗車証
<p>対象者：①70歳以上の方、②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持している18歳以上の方</p> <p>対象交通手段：宮城交通、富谷市民バス、仙台市江地下鉄が利用可能</p> <p>助成額：年間2万円（うち1割自己負担）</p>	<p>対象者：70歳以上の方、障がいをお持ちの方 運転免許を返納した60歳以上の方</p> <p>対象交通手段：富谷市民バス</p> <p>※自己負担額はなし</p>
	

●富谷市版モビリティ補助制度の

拡充 ※中期

- ・通勤世代の公共交通利用を促進するために、基幹公共交通の導入や小型モビリティの導入等と連携し、移住者への公共交通利用の割引など柔軟な補助制度を検討、実施します。

○移住者へのサポート体制
(長野県佐久市)



■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
補助制度の検討・拡充	富谷市	補助制度 検討		
富谷市版モビリティ補助制度の 拡充	富谷市		補助制度 拡充	

▶ 4. 移動しやすい交通環境の整備

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

(1) 整備の考え方

- 乗降のしやすさ、待合のしやすさ、分かりやすさの視点から、バス車両や待合施設、結節施設の利用環境、案内環境の改善を図ります。

(2) 整備内容

●バス等の車両のバリアフリー化の検討・導入 ※短中長期

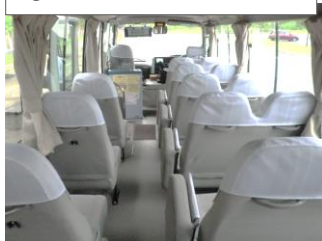
- 市民バスのバス車両のバリアフリー化に向けた検討、バリアフリー化を図ります。

市民バスの利用状況



市民バス車両(計5台)

①小型マイクロ(定員25名)



②小型マイクロ(定員27名)



③小型マイクロ(定員27名)



④中型バス(定員40名程度)



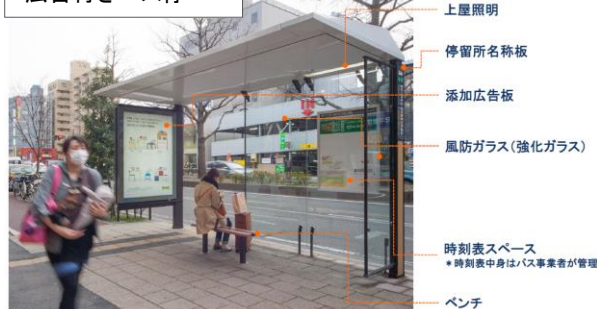
⑤中型バス(定員33名程度)



●待合環境、交通結節点のバリアフリー化、快適空間の検討・整備 ※短中長期

- バス停における待合環境向上（屋根やベンチの設置、広告掲載による財源確保、時刻表等表示）の検討、整備します。
- バスと歩道の段差解消、バスが正着しやすい道路の検討、整備します。

広告付きバス停



●歩行空間環境(歩道)のバリアフリー化の検討・整備 ※短中長期

- 快適な都市の実現に向け、歩道の歩行空間環境のバリアフリー化（段差解消等）を検討、整備します。

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
バス車両のバリアフリー化	宮城交通、富谷市	車両のBF化の検討・実施		
待合環境、交通結節点のバリアフリー化、快適空間化	富谷市	バス停のBF化の検討・実施		
		結節点のBF化の検討・実施		
歩行空間環境(歩道)のバリアフリー化	富谷市	歩道のBF化の検討・実施		

▶5. 環境負荷の軽減に向けて

施策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

（１）推進の考え方

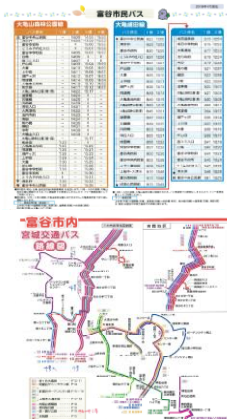
- ・利用促進のための総合時刻表、交通マップの作成や、子ども達への学校教育としてのモビリティ・マネジメント教育、転入者向けの取組みなど、再編とセットで考えられる内容を具体化します。

（２）推進内容

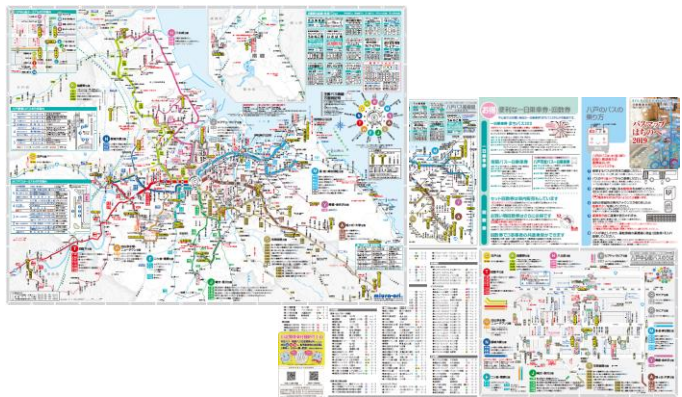
●総合時刻表、交通マップの作成・配布 ※短中期

- ・公共交通の利用促進に向け、鉄道や路線バス、市民バスの路線、時刻表を網羅した総合時刻表の作成、配布します。
- ・市内の路線網を網羅し、路線の分かりやすさの改善などと連携した公共交通マップの作成、配布します。

○富谷市総合交通ブック



○公共交通マップのイメージ(青森県八戸市)



●モビリティ・マネジメントの企画、実施 ※短中期

- ・基幹公共交通の整備や路線バス、市民バスの再編を効果的なものとしていくために、マイカー移動が当たり前の生活スタイルから公共交通利用を中心とした生活スタイルへの転換に向け、職場や学校でのモビリティ・マネジメントを企画、実施します。高齢者の免許返納、交通安全の確保の観点からも、公共交通の利用促進や生活スタイルの転換に向けた取組みを進めます。

○富谷市低炭素水素プロジェクト



○学校教育でのモビリティ・マネジメントのイメージ



出典：国土交通省資料

■実施スケジュール

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
総合時刻表、交通マップの作成	宮城交通、富谷市	総合時刻表、 マップの作成		
		時刻表、マップの周知、広報		継続
学校教育としてのモビリティ・マネジメント教育、転入者向けの取組みなどの企画、実施	富谷市	MM 教育等の 企画		
		モビリティ・マネジメントの実施		継続

第4章 実現に向けて

4-1 目標指標の設定

(1) 目標指標の設定の考え方

目標指標は、都市・地域交通戦略の基本方針、将来像に向け、戦略の柱に示す各取組みを実施していくことで、課題が解決され、市民にとっての移動やお出かけのしやすい環境の確保が進み、それにより「住みたくなるまち日本一」を実現していく認識に立ち設定します。

下図のように、基本方針達成に向けた「まちづくりの視点」に基づく目標指標と、戦略の柱に対応した交通の視点に基づく目標指標を体系立てて設定します。なお、短期・中期・長期の5年ごとの評価が出来るよう、調査や統計取得方法にも留意し、ランドデザインにおける考え方を踏まえながら、都市・地域交通戦略の目標指標を以下の通り設定します。

基本方針、将来像、都市構造

【交通戦略】基本方針

「住みたくなるまち日本一」の達成に向けた、移動・外出しやすい環境の実現

【目指す交通の将来像】

- 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
- 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
- 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

【将来の都市構造】
軸、拠点

目標指標の設定

まちづくりの視点による目標指標設定

- 【全体目標】
- ①人口増
 - ②暮らしたい理由

富谷市のまちづくりの実現に向け進んでいるか

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・強化が必要
- 課題 2 市内・市外への移動で利用可能な路線バス網の維持・改善が必要
- 課題 3 市内・市外への円滑な移動に向け道路混雑緩和が必要
- 課題 4 市民が利用しやすい市内移動環境の整備が必要
- 課題 5 歩行者、自転車の利用環境の整備が必要
- 課題 6 使いやすい・分かりやすい交通手段の整備が必要
- 課題 7 公共交通が「使いたくなる」意識への動機づけが必要

	将来像 1	将来像 2	将来像 3
課題 1	○	○	○
課題 2	○	○	○
課題 3	○	○	○
課題 4	○	○	-
課題 5	○	○	-
課題 6	-	○	-
課題 7	-	○	-

戦略の柱

【戦略の柱 1】
広域交通として「移動しやすい交通環境」の取組み

広域交通として、市内外へ移動しやすい交通環境を実現します

戦略の柱 1 幹線交通強化を中心とした取組みに関連する目標(施策①～④)

【戦略の柱 2】
広域交通への接続と市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の取組み

路線バス、市民バスの他、様々な技術を活用し、お出かけしやすい交通環境を実現します

戦略の柱 2 フィーダー交通の充実を中心とした取組みに関連する目標(施策⑤～⑧)

【戦略の柱 3】
多様な関係者の協働による「分かりやすく使いたくなる交通環境」の取組み

行政、交通事業者、市民が連携し、市民が使いやすい交通環境、使おうと思える交通環境を実現します

戦略の柱 3-1 利用のしやすさ向上(施策⑨、⑩)
戦略の柱 3-2 移動しやすい交通環境の整備(施策⑪)
戦略の柱 3-3 環境負荷の軽減に向けて(施策⑫)を中心とした取組みに関連する目標

交通の視点による目標指標設定

- 【戦略の柱 1 に対する目標指標】
- ①鉄道・バスの利用
 - ②乗り継ぎ利用

市内外の利用が促進されているか

- 【戦略の柱 2 に対する目標指標】
- ①市民バス利用率
 - ②市民バス利用数

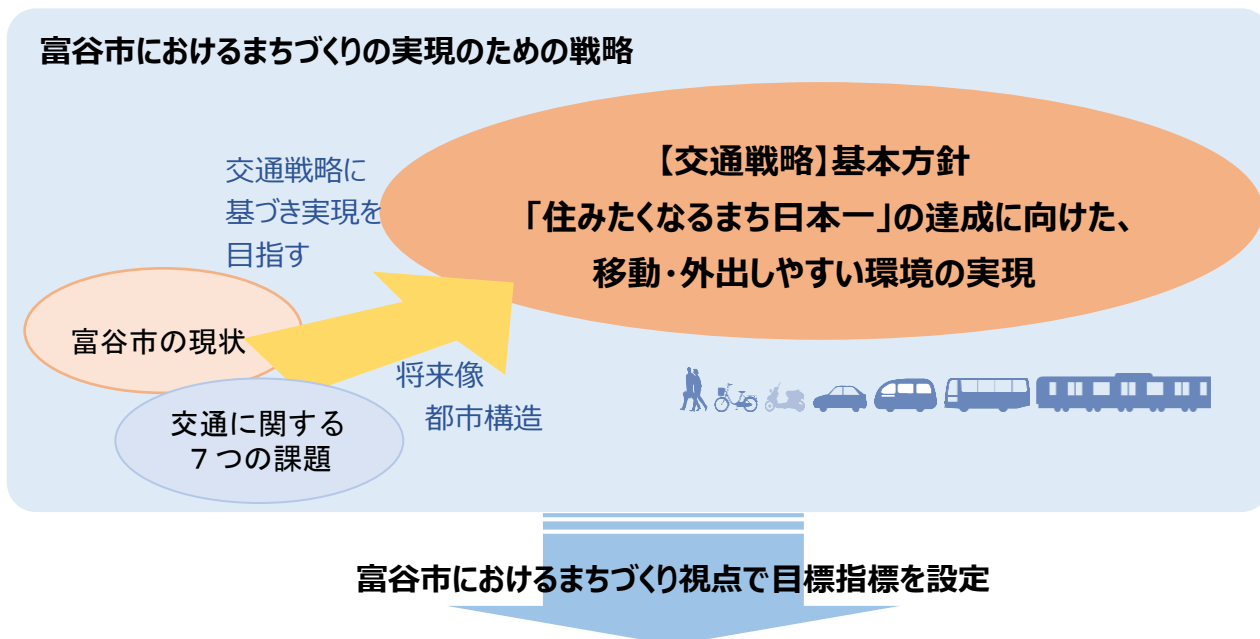
市内の利用が促進されているか

- 【戦略の柱 3 に対する目標指標】
- ①多様な取組
 - ②市民協働の取組

多様な取組み市民協働が促進されているか

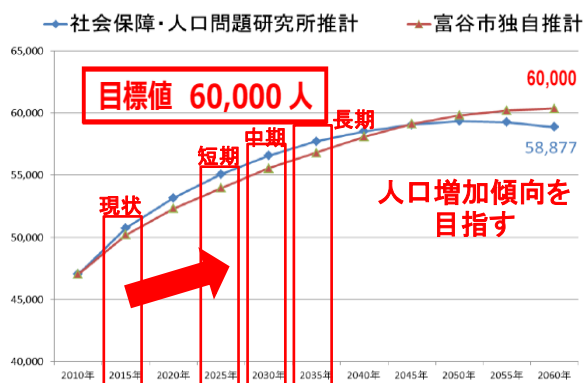
(2) まちづくりの視点に基づく目標指標（まちづくり実現のための交通戦略）

都市・地域交通戦略は「富谷市におけるまちづくりの実現のための戦略」であることを意識し、大上段として「まちづくりの視点」にたった目標指標を設定します。



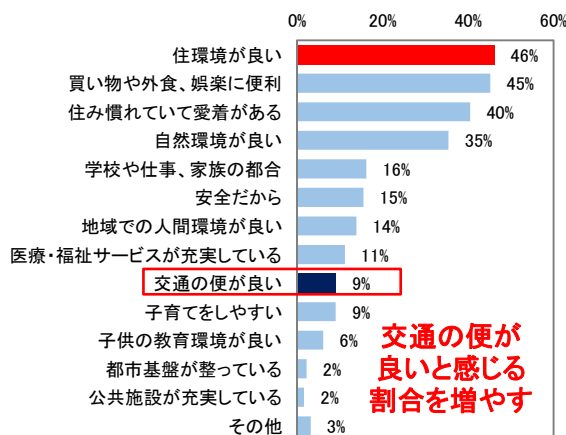
まちづくりの視点からの目標指標

全体目標① 人口の増加傾向の維持
(目標6万人に向けた増加)



人口増加傾向にあり、将来的に6万人を目指す。

全体目標② 富谷市の暮らしたい理由
(交通の便が良いとの回答の増加)



現況

富谷市の人口
2015年
51,591人
国勢調査人口

増加

将来

短期 2025年
53,965人
中期 2030年
55,545人
長期 2035年
56,802人

富谷市人口ビジョンに掲げる人口増加の目標値達成に向け交通環境を改善します

現況

暮らしたい理由
交通の便が
良いの回答割合
9%
まちづくりアンケート

増加

将来

短期 2025年
増加
中期 2030年
増加
長期 2035年
増加

富谷市に暮らしたくなるために「交通の便」の満足度を上げることが重要です。

(3) 交通の視点に基づく目標指標

交通戦略における方針、将来像の実現にむけた戦略の柱1～3（および12の施策）実施による達成状況を評価するため、以下のように交通の視点からの目標指標を設定します。

交通の視点からの目標指標

[戦略の柱1]

富谷市の軸となる交通を中心として「市内外へ移動しやすい交通環境」の実現

戦略の柱1 幹線交通強化 を中心とした取組みに関連する目標
(施策①～④)

目標1-① 鉄道、路線バス利用の増加
(基幹的な交通の利用促進) ※分担率

現況

鉄道 15.9%
路線バス 15.4%

交通市民意識調査



増加

将来

鉄道・路線バスの
利用割合の増加

目標1-② 路線バスへの乗継利用の増加
(基幹的な路線バスの利用促進)

現況

H30年度
10～15人/月
R1年度
15～20人/月



増加

将来

乗継
利用者数の増加

[戦略の柱2]

軸につながる移動手段を確保し「市内のお出かけしやすい交通環境」の実現

戦略の柱2 フィーダー交通の充実 を中心とした取組みに関連する目標
(施策⑤～⑧)

目標2-① 市民バス利用の増加
(フィーダー交通の利用促進) ※分担率

現況

市民バス 2.2%

交通市民意識調査



増加

将来

市民バスの
利用割合の増加

目標2-② 市民バス利用の増加
(フィーダー交通の利用促進) ※利用者数

現況

H29年度
82,370人/年

交通市民意識調査



増加

将来

市民バスの
利用者数の増加

[戦略の柱3]

多様な関係者の協働による「分かりやすく使いたくなる交通環境」の実現

戦略の柱3-1 利用のしやすさ向上(施策⑨、⑩)
戦略の柱3-2 移動しやすい交通環境の整備(施策⑪)
戦略の柱3-3 環境負荷の軽減に向けて(施策⑫)を中心とした取組みに関連する目標

目標3-① 情報・運賃・PRによる取組み
(交通を利用しやすくする施策の実施)

現況

現在の取組み
(無料乗車券、
乗継制度、
公共交通ブック)



増加

将来

情報・運賃・PR
の新たな
取組みの実施

目標3-② 市民参画、協働の仕組み
(市民の積極参加、利用促進)

現況

現在の取組み
(富谷市協働の
まちづくり推進
懇話会等実施)



増加

将来

公共交通に関する
市民協働の取組み
の実施

4-2 施策の実施、推進体制

(1) 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」を継続開催し、「都市・地域総合交通戦略」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、適宜見直しを図ります。

<計画の実施主体、関係主体>

主体	分担
富谷市総合交通 検討委員会	計画に基づく事業実施の推進組織として、関係者間の協議の継続や、連携・調整を図ります。また、施策の実施状況や計画の目標に対して評価・検証し、市民への情報開示を行っていきます。
行政 (富谷市、宮城県等)	計画に基づく施策について、関係者間の連携や各施策間の調整を図りながら進めます。
公共交通事業者 (バス、タクシー事業者等)	計画に基づく施策について、関係者間で連携を図りながら進めます。
利用者 (市民等)	公共交通の積極的な利用、住民協議会への参加等を行います。
その他関係者 (まちづくり、団体等)	富谷市市のまちづくりと一体となった交通戦略の取り組みが推進されるよう、まちづくりなどの関係者間で連携を図ります。

(2) 進捗管理と計画推進

「都市・地域総合交通戦略」の12施策や計画を推進するため、実施プロセスや課題の共有、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、進捗管理を行います。

<進捗管理、評価等の進め方>

	短期 (5年) 2020~2024年度	中期 (10年) 2025~2029年度	長期 (将来像) 2030年度~
施策実施確認 内容の評価 (プロセス評価)	事業実施 実施状況の毎年確認		
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	短期時点の 評価指標 → 中間年の目標評価	中期時点の 評価指標 → 中間年の目標評価	長期時点の 評価指標 → 最終年の目標評価
課題共有 改善と反映	実施の課題共有・改善検討	実施の課題共有・改善検討	実施の課題共有・改善検討

資料編

富谷市総合交通検討委員会設置要綱

(設置)

第1条 富谷市における将来のまちづくりを見据えた総合交通施策の基本方針となる「富谷市公共交通ランドデザイン（都市・地域総合交通戦略）」の策定にあたり，市民や各種関係機関及び関係団体等から様々な意見を反映させるため，富谷市総合交通検討委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

(所掌事務)

第2条 委員会は，次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 「富谷市公共交通ランドデザイン（都市・地域総合交通戦略）」の策定に関する事項
- (2) その他委員会が必要と認める事項

(組織)

第3条 委員会は，次の各号に掲げる者のうちから富谷市長が委嘱し，又は任命する委員をもって組織する。

- (1) 学識経験者
- (2) 交通事業者
- (3) 大和警察署
- (4) 福祉関係団体
- (5) 住民代表者
- (6) 関係行政機関
- (7) 富谷市職員
- (8) その他委員会の運営上必要と認められる者

2 委員の任期は，委嘱の日から2年以内とする。ただし，補欠委員の任期は，前任者の残任期間とする。

(委員長及び副委員長)

第4条 委員会に委員長及び副委員長各1名を置き，委員の互選によりこれを定める。

2 委員長は，会務を総理し，会議の議長となる。

3 副委員長は，委員長を補佐し，委員長に事故あるとき又は欠けたときは，その職務を代理する。

(会議)

第5条 委員会は，富谷市長が招集する。

2 委員長は、必要があると認めるときは、委員以外の者を委員会に出席させることができる。

(庶務)

第6条 委員会の庶務は、富谷市企画部企画政策課において処理する。

(補則)

第7条 この要綱に定めるもののほか、委員会の運営に関し必要な事項は、委員会が別に定める。

附 則

(施行期日)

この要綱は、平成30年10月1日から施行する。

富谷市総合交通検討委員会名簿

令和2年3月1日現在

No.	区分	機関等	職名	氏名	備考
1	学識経験者	公立大学法人宮城大学	教授	徳永 幸之	委員長
2	交通事業者	宮城交通株式会社	次長兼計画課長	鈴木 俊介	
3	交通事業者	一般社団法人 宮城県タクシー協会	大崎支部理事	中村 信男	
4	交通事業者	仙台富士交通株式会社	取締役	多田 康則	
5	住民代表者	明石台第二町内会	町内会長	平岡 政子	
6	東北運輸局	東北運輸局宮城運輸支局	首席運輸企画専門官	佐々木 豊喜	
7	宮城県	宮城県大和警察署	交通課長	菊地 忠之	
8	宮城県	宮城県震災復興・企画部 総合交通対策課	課長	田村 賢治	
9	宮城県	宮城県土木部都市計画課	課長	藤田 仁	
10	市町村	大和町まちづくり政策課	課長	千葉 正義	
11	福祉関係団体	社会福祉法人 富谷市社会福祉協議会	会長	草野 昭徳	
12	富谷市	富谷市	副市長	西村 一慶	副委員長
13	富谷市	富谷市建設部	建設部長	伊藤 正	
14	富谷市	富谷市保健福祉部	保健福祉部長	中山 高子	
15	市町村	仙台市都市整備局 総合交通政策部	部長	石川 健	オブザーバー

委嘱期間：H30. 10. 23からR2. 3. 31まで

都市・地域総合交通戦略要綱

平成21年3月16日

都市・地域整備局長

第一 目的

この要綱は、進展する少子・超高齢社会への対応、交通渋滞の緩和、交通に起因する環境負荷の低減等のため、過度に自家用車利用に依存することなく、徒歩、自転車、公共交通等の各モードが連携し適切な役割分担のもと、望ましい都市・地域像の実現を図る観点から、地方公共団体を中心として、関係機関・団体等が相互に協力し、都市・地域が抱える多様な課題に対応すべく、交通事業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図るものであり、もって魅力と活力があふれる都市・地域の整備を行うことを目的とする。

第二 協議会

1. 地方公共団体は、都市・地域総合交通戦略（以下「総合交通戦略」という。）に基づく取組を進めようとする場合、関係機関・団体等から構成される協議会を設置することができる。
2. 協議会は、必要があると認めるときは、利用者、地域住民の代表その他必要な者の意見を聴くことができる。
3. 前項の都市を管轄する地方整備局等は、協議会に対し必要な助言その他の援助を行うものとする。

第三 総合交通戦略の策定

1. 地方公共団体又は協議会（以下「協議会等」という。）は、次の各号に掲げる事項を定めた総合交通戦略の作成を行うことができる。
 - (1) 都市における現状及び課題
 - (2) 都市が目指す将来像
 - (3) 総合交通戦略の区域
 - (4) 総合交通戦略の目標
 - (5) 目標達成に必要な施策・事業
 - (6) 関係者の役割分担を踏まえた実施プログラム
 - (7) 推進体制
 - (8) その他必要な事項

2. 協議会等は、前項により策定された戦略を、国土交通大臣に申請し、認定を受けることができる。
3. 国土交通大臣は、前項の申請を受けた場合において、総合交通戦略が次の各号に定める全ての要件に該当すると認められる場合は、当該戦略を認定するものとする。
 - (1) 戦略に基づく施策・事業に関係する多様な実施主体により策定されていること
 - (2) 戦略の目標が、都市が目指す将来像にふさわしいものであること
 - (3) 必要となる施策・事業が前号の将来像の実現に十分なものであること
 - (4) 実施プログラム、推進体制が適切であること
4. 国土交通大臣は、前項の規定により当該計画の認定をしたときは、協議会等に通知するものとする。

第四 支援措置

1. 国は、協議会等に対して、第三三項により認定した戦略に係る施策・事業に対し、予算措置その他の総合的支援を講じるものとする。

富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）

令和 2 年 3 月

発行：富谷市企画部企画政策課
交通政策推進室

〒981-3392 宮城県富谷市富谷坂松田 30 番地
電話：022-358-0517（課代表）
FAX：022-358-2365
E-mail：koutsuu@tomiya-city.miyagi.jp