

序章 総合交通戦略について

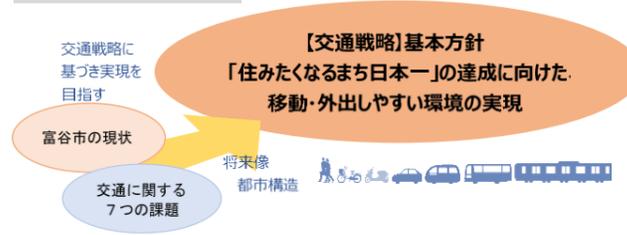
将来都市像に向け、徒歩、自転車、公共交通、自動車などの交通を、市民本位の利用しやすい交通体系にするため、「都市・地域総合交通戦略(基本計画)」を策定します。

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。

【計画期間】

短期的取組として5年後、中期的取組として都市の発展・成熟を想定し10年後、長期的な取組として2030年度以降として設定。

戦略の位置づけ、目的



戦略の計画期間

Timeline table with columns for Present, Short-term (5 years), Medium-term (10 years), and Long-term (Future Vision).

第1章 現状と課題、第2章 目指す将来交通像(戦略の柱)

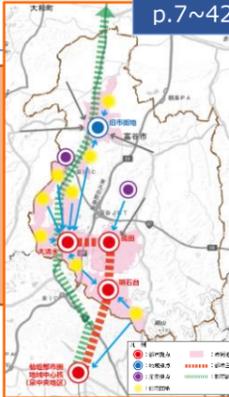
基本方針、将来像 都市構造

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

【都市構造】 軸、拠点 (右図)



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

Table mapping the 7 issues to the 3 strategic pillars across three future vision scenarios.

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

第3章 将来像に向けた施策

3つの戦略の柱に対応する形で、12の施策を設定します。

次頁に中心となる施策①(幹線交通に関する施策)、施策⑤(フィーダー交通に関する施策)について詳細を示します。

1. 幹線交通の強化

【戦略の柱1に対応】

Table of measures for strengthening mainline traffic, including implementation content, implementation bodies, and timelines.

2. フィーダー交通の充実

【戦略の柱2に対応】

Table of measures for improving feeder traffic, including implementation content, implementation bodies, and timelines.

3. 公共交通の利用のしやすさ向上

【戦略の柱3に対応】

Table of measures for making public transport easier to use, including implementation content, implementation bodies, and timelines.

4. 移動しやすい交通環境の整備

【戦略の柱3に対応】

Table of measures for preparing a convenient transportation environment, including implementation content, implementation bodies, and timelines.

5. 環境負荷の軽減に向けて

【戦略の柱3に対応】

Table of measures for reducing environmental load, including implementation content, implementation bodies, and timelines.

▶ 1. 幹線交通の強化 [戦略の柱1に対応] p.44~47

施策① 新たな軸となる基幹公共交通の検討

【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
 ガイドウェイ・トランジット整備を想定

○地下鉄整備による運行形態

①整備内容

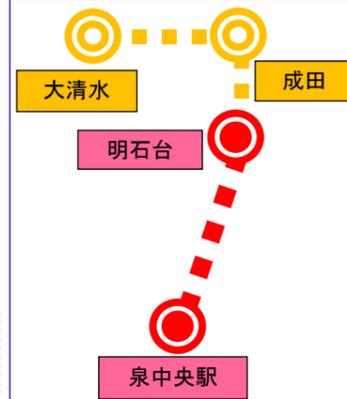
地下鉄の整備について検討

- 利点1 仙台市方面へ乗継なしで移動可能、所要時間の大幅短縮
- 利点2 混雑区間(将監トンネル)の回避によるバス運行の効率化
- 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。

地下鉄整備区間イメージ



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
事業化に必要な乗客数※	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 名)の他、自動車利用から約 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
利用促進事業	・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・トランジット)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)

②事業費 ※泉中央駅から明石台地区までの参考経費

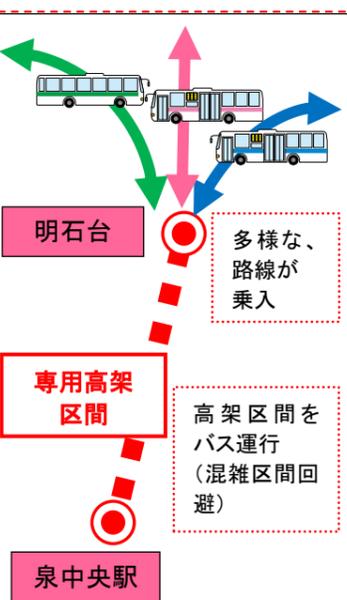
概算事業費(事例等に基づき算出した参考値。)
 専用高架部 整備費:約 170 億円

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)



高架区間への乗入れイメージ



▶ 2. フィーダー交通の充実 [戦略の柱2に対応] p.52~59

施策⑤ 市民バスの再編 (富谷市・市民バス)

○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

再編の考え方	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 → 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	路線バス見直しとの連携、技術革新取入 → 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
再編方針	西部循環線	需要に合うダイヤ変更	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
	南部循環線	増便によるサービス強化	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
	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、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
	東部循環線	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		
	大亀山森林公園線 大亀成田線			

第4章 実現に向けて p.67~70

【目標指標の設定】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。

まちづくりの視点による目標指標設定	交通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	【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 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

【進捗管理、計画推進】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、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。