

第3章

将来像に向けた施策

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]

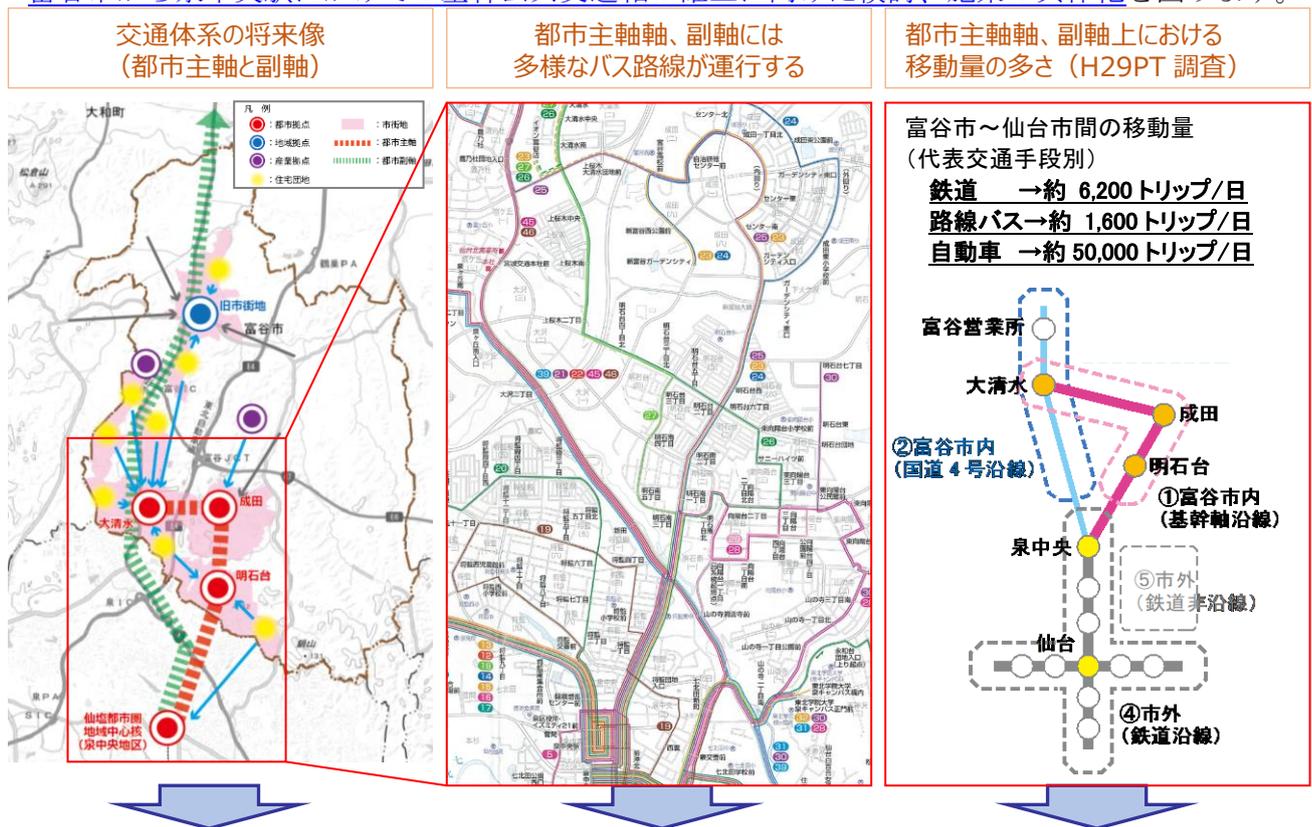
施策① 新たな軸となる基幹公共交通の整備

(1) 新たな交通軸の考え方

- ・富谷市ー仙台市間は平日、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】

- ・泉中央から明石台地区、成田地区、大清水地区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）ー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、都市主軸、都市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】

明石台地区ー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、都市主軸、都市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・ト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

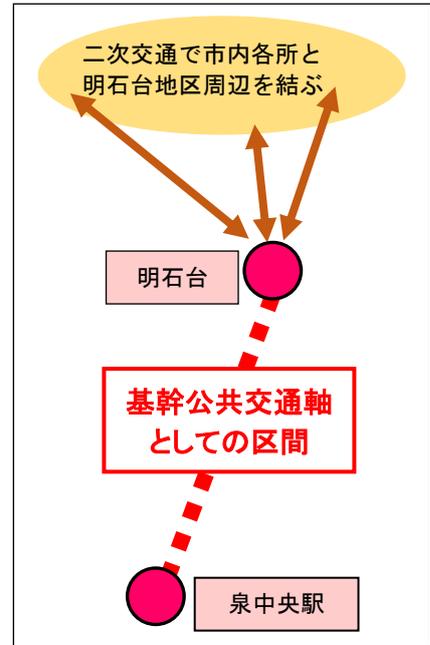
②基幹公共交通軸の運行区間の考え方

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・トランジットの整備」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

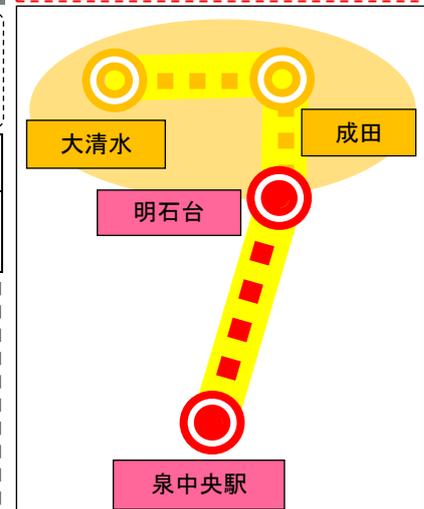
②事業化検討 ※泉中央駅から明石台地区までの参考経費

※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

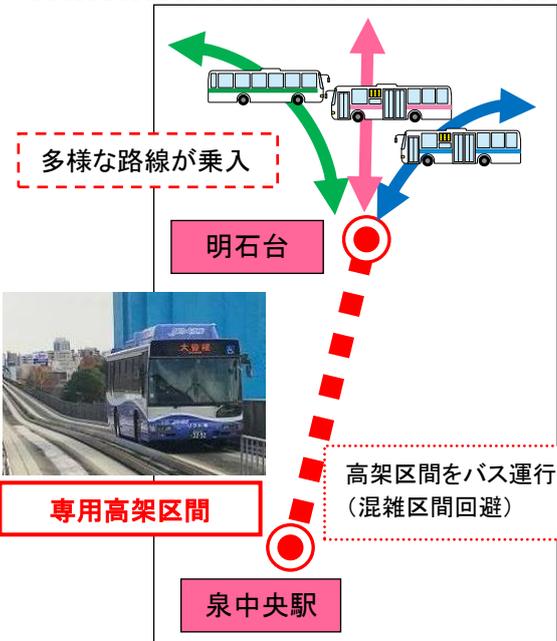
路線バス再編	・市内の各地域から明石台を結ぶバス網を形成 → 路線バスを活用した移動を確立 ※市内各所から地下鉄駅へのアクセスを確保する必要があり、重要施策となる
結節点整備	・明石台周辺に路線バス等の拠点となるターミナルを整備 円滑な乗継に向けた受け皿確保
利用促進	・総合時刻表、モビリティ・マネジメント等の展開 → クルマ移動から公共交通移動へのシフト

○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)
 一地盤条件、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)



■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

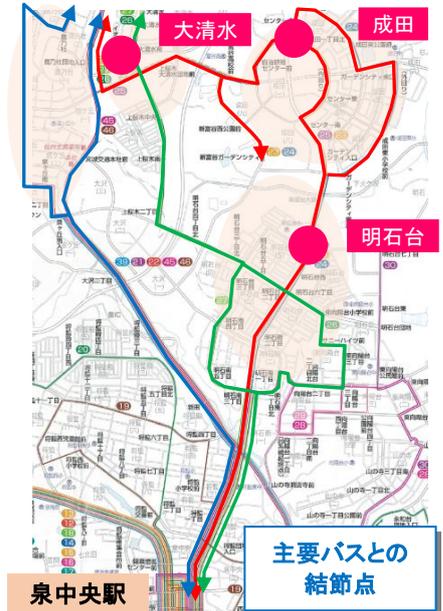
・主要路線バスの運行サービス強化・わかりやすさ向上や定時性確保と連携し、公共交通利用を促進するため、大清水地区、成田地区、明石台地区において、サイクルアンドバスライドやパークアンドライド機能を有するバス停の検討を図ります。



出典：宇都宮市 HP



明石台地区、成田地区、大清水地区



【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(明石台地区付近)

・民間路線バス、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(明石台地区) 【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 バス路線網の再編（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>

令和元年10月1日現在

方面分類	系統番号	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)	運行本数		運行時間帯				
			泉中央駅	明石台	成田	大清水(イオン)		平日	土日祝	平日 (始発)	平日 (終発)	土日祝 (始発)	土日祝 (終発)	
宮城交通バス・ミヤコーバス	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	65	28	6:05	23:32	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								121	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	30	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	27	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	23:32	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	23	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								78	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(バイパス入口)-明石台七丁目	34	20	6:02	22:10	6:09	20:30	
小計								61	45					
合計								372	254					

<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、都市主軸、都市副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化を図

【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
がトウェイ・トランジット整備を想定

(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、都市主軸、都市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(デジタルサイネージ) 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】

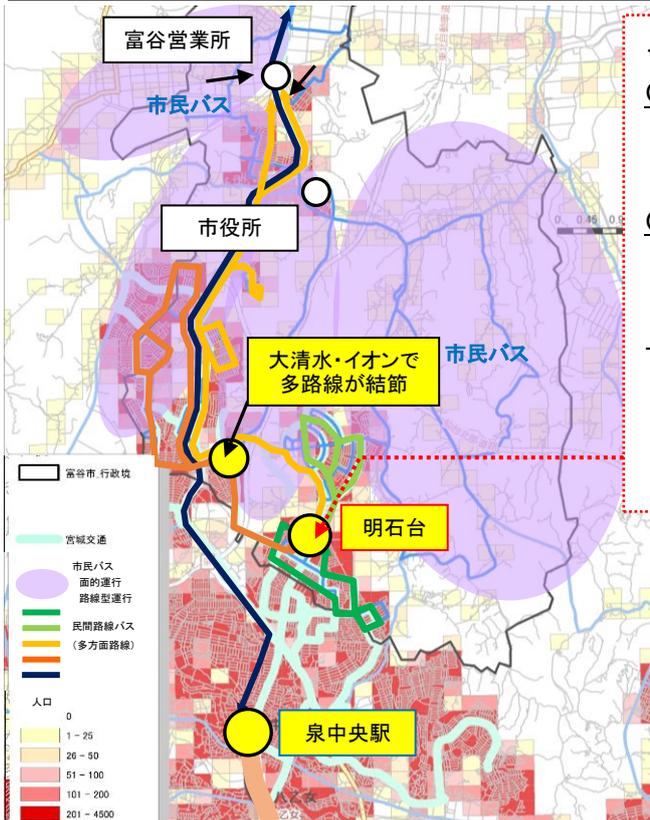
地下鉄整備もしくは
ガイドウェイ・トランジット整備を想定

※基幹公共交通の導入とあわせて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・トランジットを想定）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・トランジット整備
明石台地区- 泉中央駅間 (都市軸)	明石台地区-泉中央駅間の地下鉄整備により、 <u>明石台地区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。</u> 明石台地区周辺を中心として、 <u>大清水地区-成田地区-明石台地区-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。</u>	専用高架化により、明石台地区-泉中央駅間の <u>バス路線の速達性・定時性が向上</u> します。当該区間を経由するガーデンシティ線を中心に、 <u>大清水地区-成田地区-明石台地区-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。</u>
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地区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地区-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。



＜明石台地区に接続する路線バス＞

- 地下鉄整備の場合は、明石台地区を結節点としてバス路線網を形成し、仙台駅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・ト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、明石台地区-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げていきます。

基幹公共交通想定案



○地下鉄整備



○ガイドウェイ・トランジット整備

■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

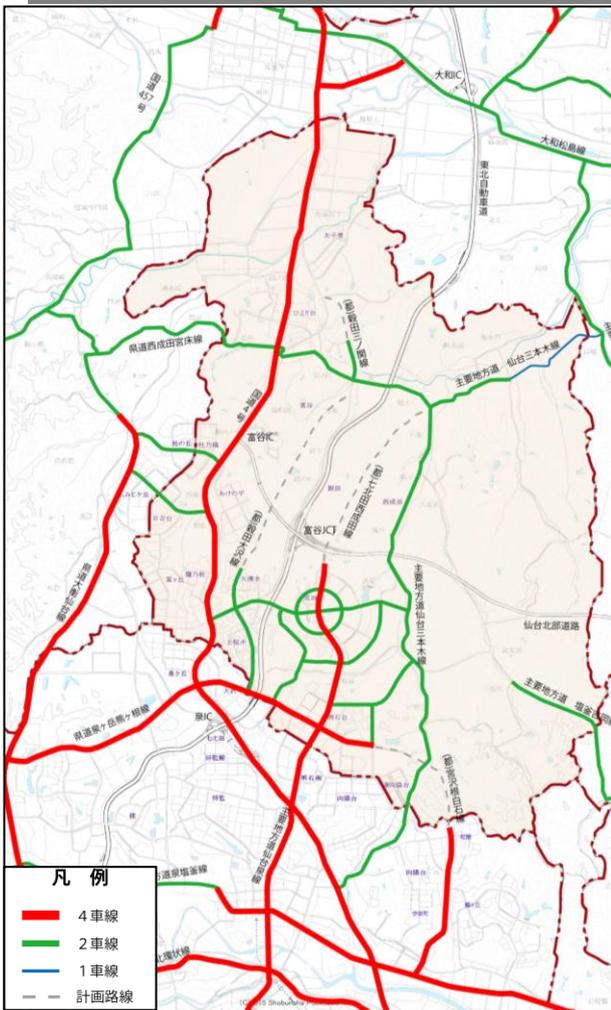
- ・既存の将来都市構造の実現に向けた道路事業の必要性や、既存事業を整理し、整備区間、メニューを整理します。
- ・本施策は、施策①基幹公共交通、施策③バス路線の再編と一体的に取り組むことで、全体の交通機能の向上を図ることが出来るため、施策間で連携しながら進めていきます。

(2) 整備内容

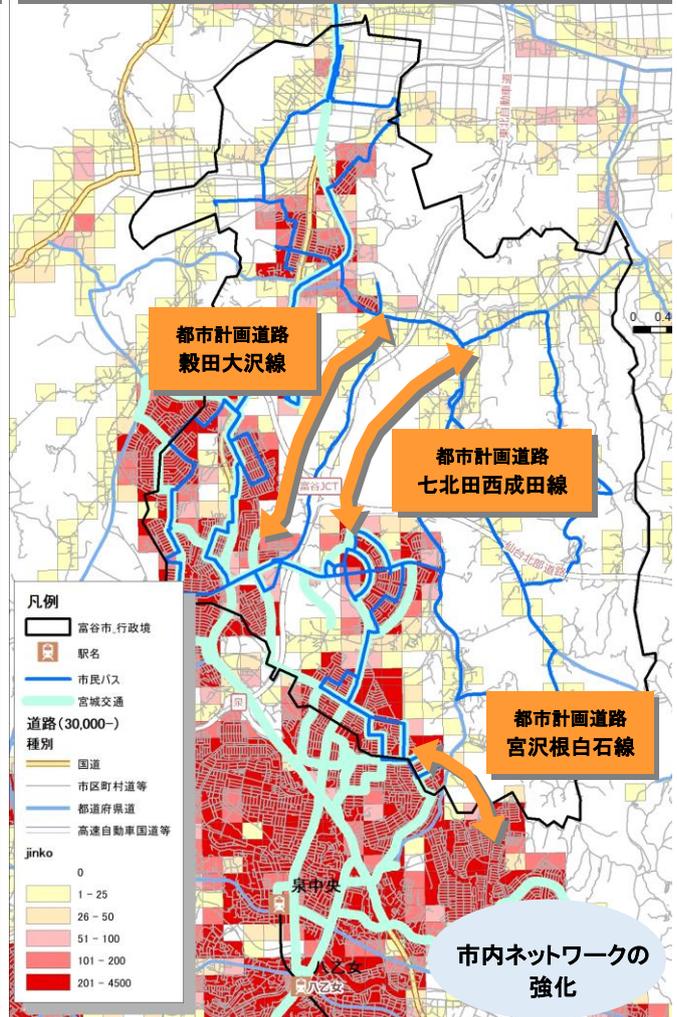
●バス路線強化とあわせた道路走行空間の改善 ※中長期

- ・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。

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



既存公共交通網と都市計画道路の位置



■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せん。

【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

令和元年 10 月 1 日現在

（２）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、民間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ります。
- 民間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します。

▶ 市民バスの再編の考え方

- 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ります。
- 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す。
- 東部循環線、大亀森林公園線は朝夕の児童の通学利用があるため、通学利用便は継続します。

(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民間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	民間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
	民間路線バス	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
	鉄道等	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～）
再編方針	施策の方向性	現状の課題を解決し利便性を向上	民間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	→ 民間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
	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	民間路線バスの補完として地域の足を確保する再編	明石台地区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、 民間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	民間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	大清水地区、成田地区、明石台地区 での バス待ち環境向上	基幹公共交通の整備を見据えた 明石台地区での交通結節点の整備 （バスターミナル、パークアンドライド駐車場等）
	施策③ 民間路線バス再編	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民間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

- ・短期的に、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、 デマンド(予約)型交通化 を検討する。朝夕は通学対応としての必要性より 現状運行を維持 する。
大亀山森林公園線	
大亀成田線	

●市民バスの第2次再編(路線変更等) ※短中期

- ・幹線公共交通の強化と連携し、民間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民間路線バスと連携し、民間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	⇒民間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。民間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、明石台地区を中心とした民間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	⇒明石台地区を起点とした基幹交通、民間路線バス網と重複するため、民間路線バスではカバーが難しいエリアを抽出し、民間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	

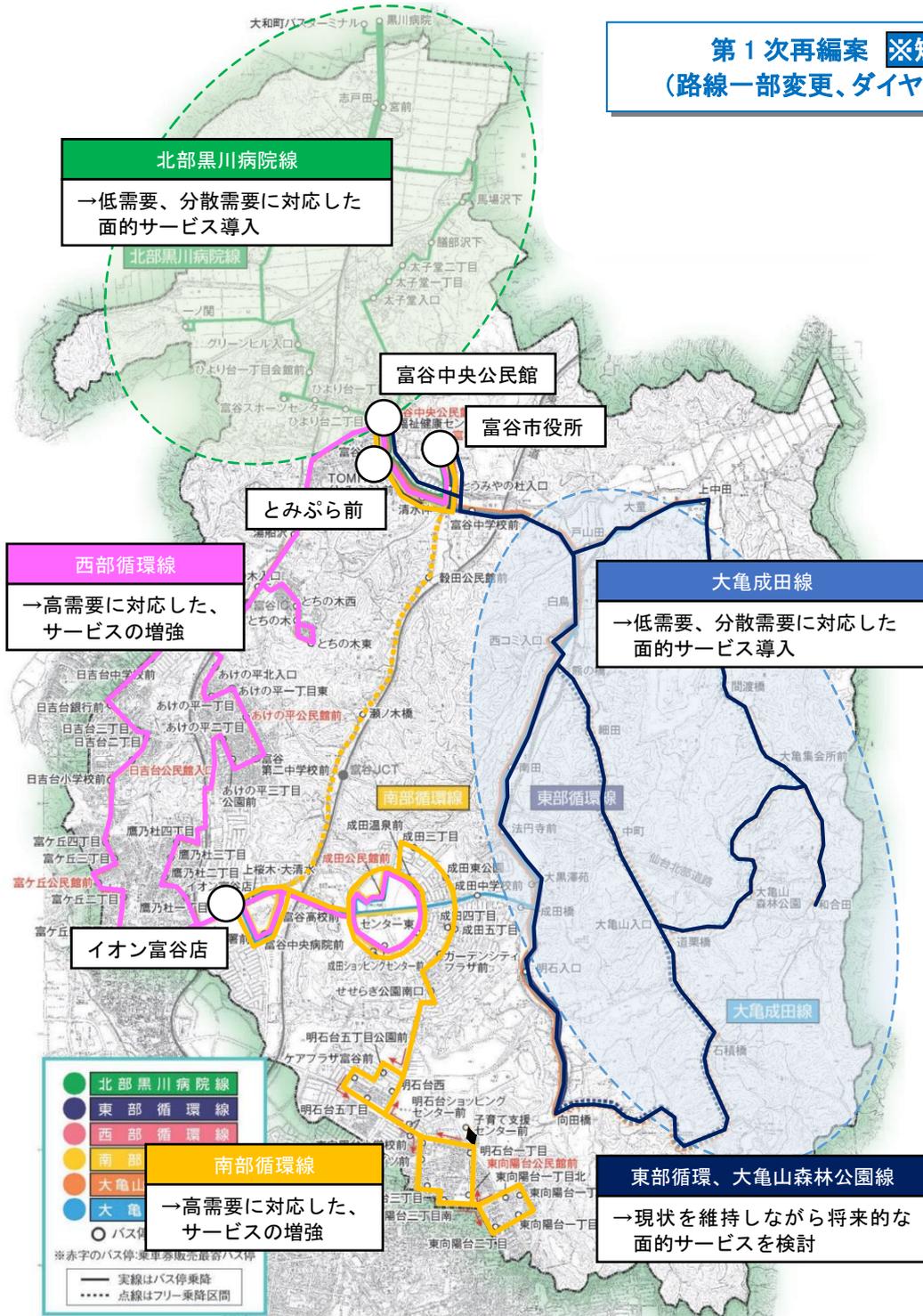
■実施スケジュール

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 (〇西部循環線、〇南部循環線)
- ・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 (〇北部黒川病院線、〇大亀成田線)
- ・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 (〇東部循環線、〇大亀山森林公園線)



施策⑥ パークアンドライド用駐車場の整備

(1) 整備の考え方

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

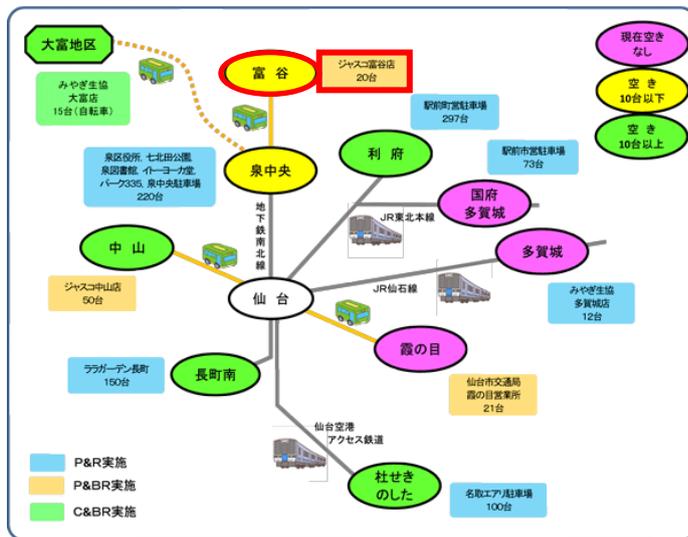
(2) 整備内容

【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

●大清水地区・イオン結節点におけるパークアンドライド整備および推進 ※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、民間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。



(出典：宮城県ホームページ)

○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
ガイトウェイ・トラジットを想定

※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

●明石台地区におけるパークアンドライド整備および実験 ※長期

- ・交通結節点として整備する明石台地区において、バスやタクシーの発着機能の他、一般車駐車場を整備し、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~
大清水地区・イオン結節点におけるパークアンドライド整備および推進	富谷市、宮城県	大清水地区・イオンパークアンドライド整備		
明石台地区におけるパークアンドライド整備および実験	富谷市			明石台地区パークアンドライド整備

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

●大清水地区・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

- ・ 大清水地区・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。

●明石台地区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地区において、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 ・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 ・シニアカー ・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 ・風雨しのげる ・ヘルメット不要	・コンパクト(狭い道の良さ) ・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~
大清水地区・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	大清水地区結節点検討		
明石台地区結節点における短距離モビリティの導入の研究	富谷市			明石台地区結節点検討

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アンドバスライド、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。

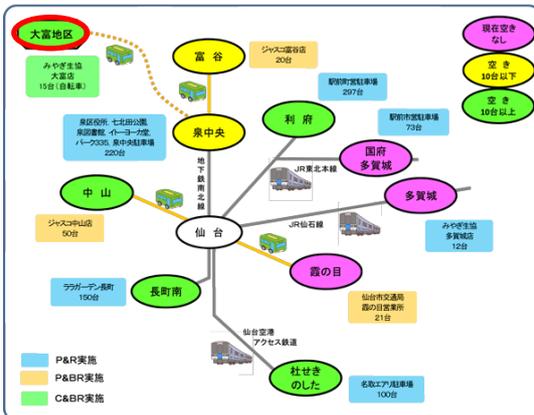
(2) 整備内容

●大清水地区・イオン結節点におけるサイクルアンドバスライド施設の整備および実験 ※短期

- ・短中期における基幹公共交通での取り組み、民間路線バスの再編に合わせて、大清水地区・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。

●明石台地区におけるサイクルアンドバスライド施設の整備および実験 ※長期

- ・交通結節点として整備する明石台地区において、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）



（出典：宮城県ホームページ）

○仙台都市圏でのパークアンドライドの実施状況（みやぎ生協大富店）



○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～
大清水地区・イオン結節点におけるサイクルアンドバスライド施設の整備	富谷市	大清水地区サイクルアンドバスライド		
明石台地区におけるサイクルアンドバスライド施設の整備	富谷市			明石台地区サイクルアンドバスライド
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（新たな基幹公共交通、民間路線バス、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、運賃体系の見直し ※短期

- ・市民バスと民間路線バスを乗り継ぐ際の運賃割引を検証します。
- ・路線バスの市内移動について、ゾーン制運賃の検討をします。



●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、以下の取り組みを実施しており、今後拡充も検討してまいります。

○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、仙台市営地下鉄が利用可能</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 ※自己負担額はなし</p> 

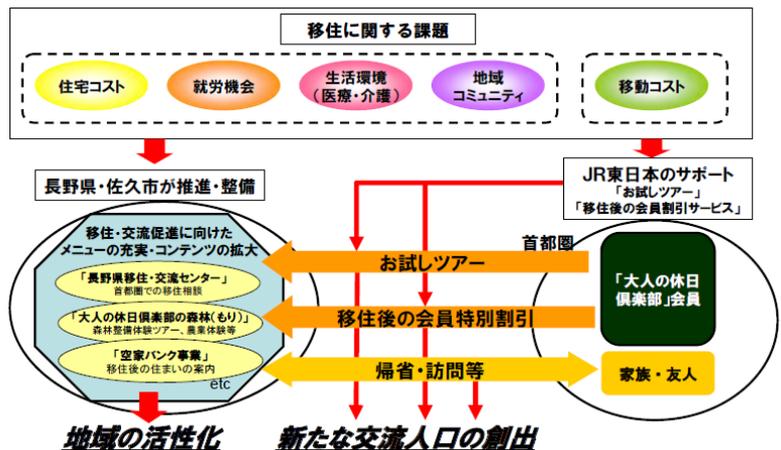
※上記のほか、公共交通機関の利用が困難な方に対しタクシー利用料金の一部を助成するチケットを交付する「重度障がい者等福祉タクシー利用券助成事業」を実施しています。

●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。



●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。



●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（モビリティ・マネジメント(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、鉄道や民間路線バス、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。

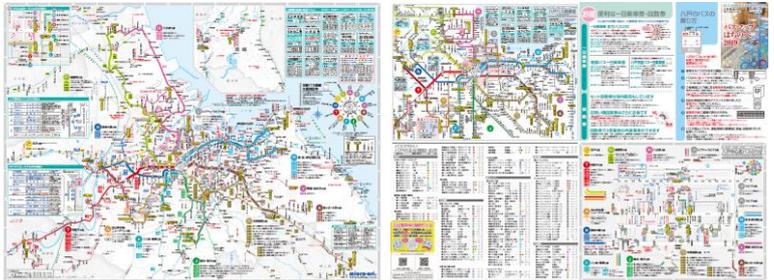
※モビリティ・マネジメント (MM)
一人一人のモビリティ（移動）が、個人的にも社会的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向）へ自発的に変化することを促す、コミュニケーション施策を中心とした交通政策

○富谷市総合交通ブック



(出典：(株)創栄)

○公共交通マップのイメージ(青森県八戸市)



(出典：八戸市ホームページ)

●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民間路線バス、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

