

令和6年11月27日

第3回 富谷市地域公共交通活性化協議会 資料

目 次

1. 公共交通に関する目標及び基本方針(案)	1
2. 将来の公共交通ネットワーク.....	4
3. 公共交通の目標達成に向けた施策	14
4. 評価指標と推進体制	22
5. 計画策定のスケジュール	25

1 | 公共交通に関する目標及び基本方針(案)

(1) 公共交通に関する目標

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

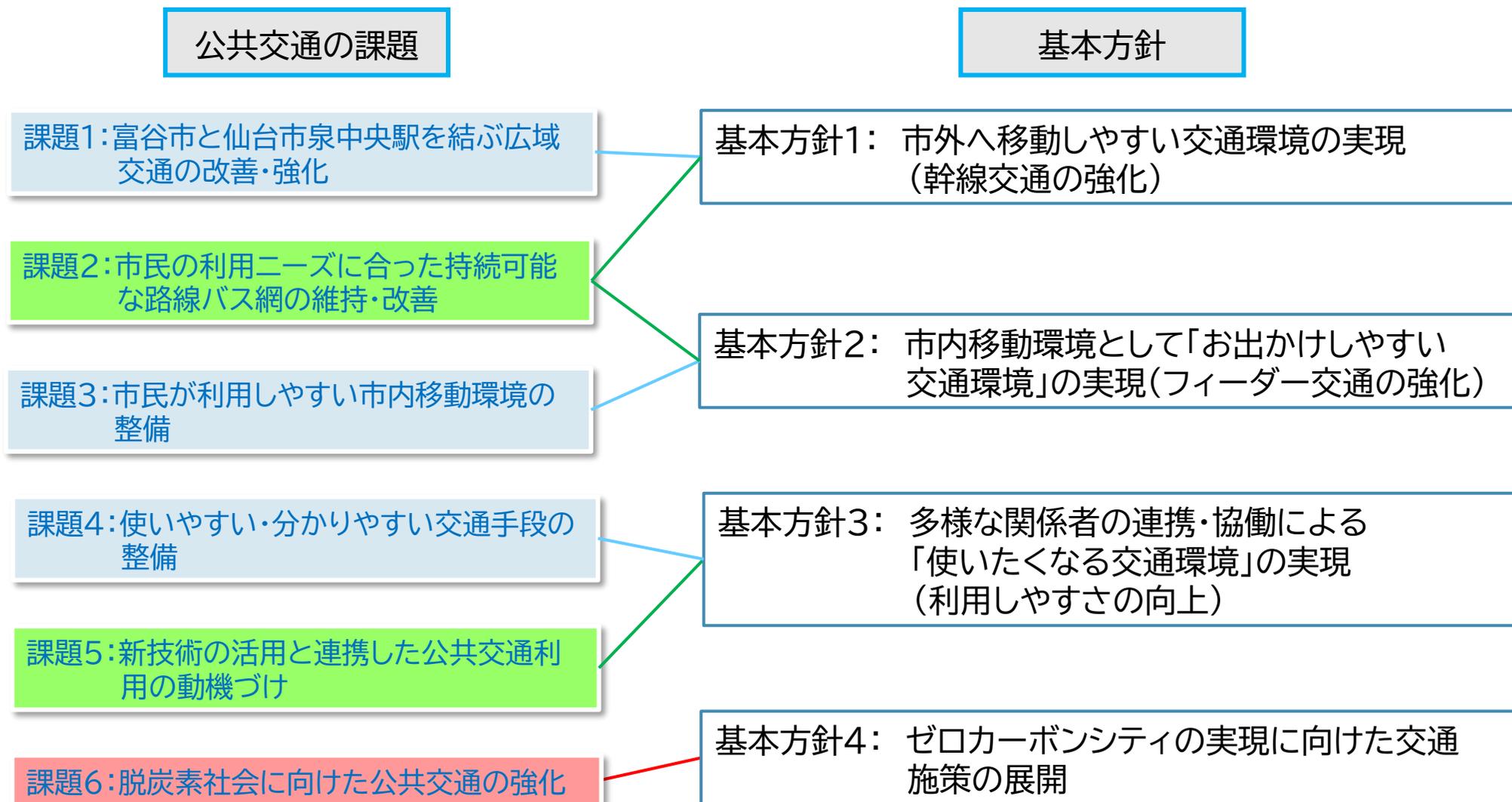
公共交通の目標

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

1 | 公共交通に関する目標及び基本方針(案)

(2) 公共交通の課題と基本方針の整理

- 地域公共交通の課題と基本方針の関係について、以下のとおり整理しました。



1 | 公共交通に関する目標及び基本方針(案)

(3) 公共交通に関する基本方針

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

基本方針1 市外へ移動しやすい交通環境の実現(幹線交通の強化)

幹線交通の強化として、**仙台市泉中央駅までの新たな軸となる基幹公共交通(地下鉄・BRT等)の整備**など、周辺都市へのアクセス利便性を高めるとともに、多様な交通手段が選択できる交通環境の実現を目指します。

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

市民バスやデマンド型交通等の利便性を向上させるとともに、公共交通以外に移動手段をもたない人々などの移動をサポートするため、**市全域におけるきめ細かな交通サービスの提供**を目指します。

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

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

基本方針4 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

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

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(1) 公共交通ネットワークの整理

- 基本方針を踏まえ、地域公共交通ネットワークを以下のとおり整理します。

《地域公共交通の基本方針》

基本方針1

市外へ移動しやすい交通環境の実現
(幹線交通の強化)

基本方針2

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

基本方針3

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

基本方針4

ゼロカーボンシティの実現に向けた交通
施策の展開

《地域公共交通ネットワークの整理》

路線バスエリア

広域的な都市間の移動需要を路線バスにより確保するエリア

【幹線バスエリア】
主に民間路線バスによる移動

【準幹線バスエリア】
主に市民バスによる移動

多様な交通確保エリア

多様な関係者の連携・協働により、買い物や通院など日常生活の移動需要をデマンド型交通等で確保するエリア

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(1) 公共交通ネットワークの整理

- 公共交通による移動の利便性を確保するため、現状の運行状況や沿線の居住状況などを考慮し、以下の分類基準に基づき公共交通ネットワークの構築を図ります。

表 エリアの分類基準

分類	分類基準
路線バスエリア	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点間を結ぶ広域的な移動需要を担う路線 路線バスまたは市民バスが1日10便以上運行している道路沿線 沿線の夜間人口密度40人/ha以上 (R2国勢調査)
多様な交通確保エリア	<ul style="list-style-type: none"> 市内の居住地と市街地を結び、日常生活の移動需要を担う路線 デマンド型交通の運行対象区域

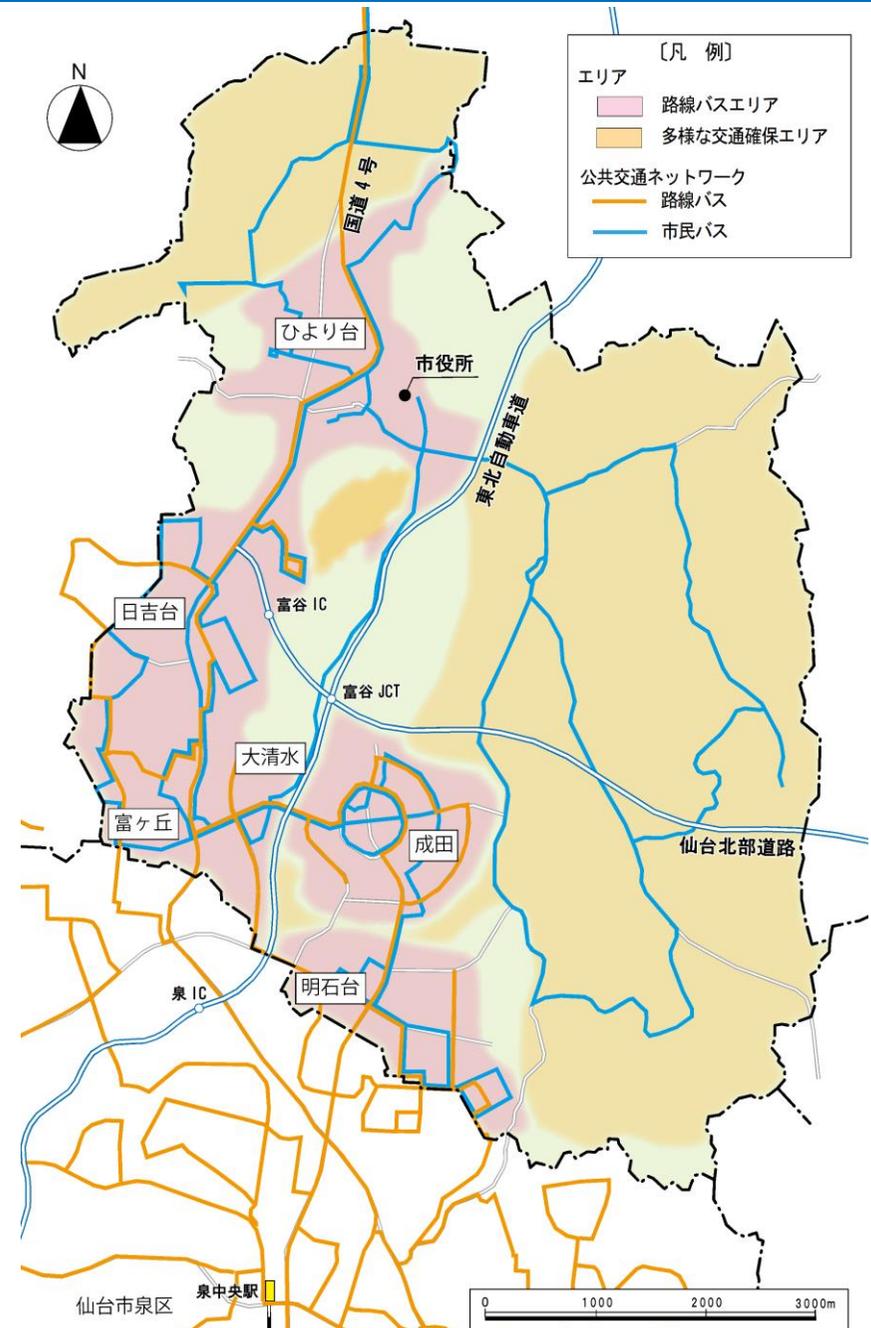


図 現況の公共交通ネットワーク図

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

① 将来の都市構造

《将来都市構造》

- 「富谷市都市計画マスタープラン」では、成田、大清水、明石台地区が、市全体の暮らしの魅力を牽引する「都市拠点」として設定しています。
- 都市拠点、中心拠点(しんまち地区)、地域拠点(住宅市街地の中心部)を結び、各拠点が有する機能を相互に補完する軸を「機能連携軸」として設定しています。

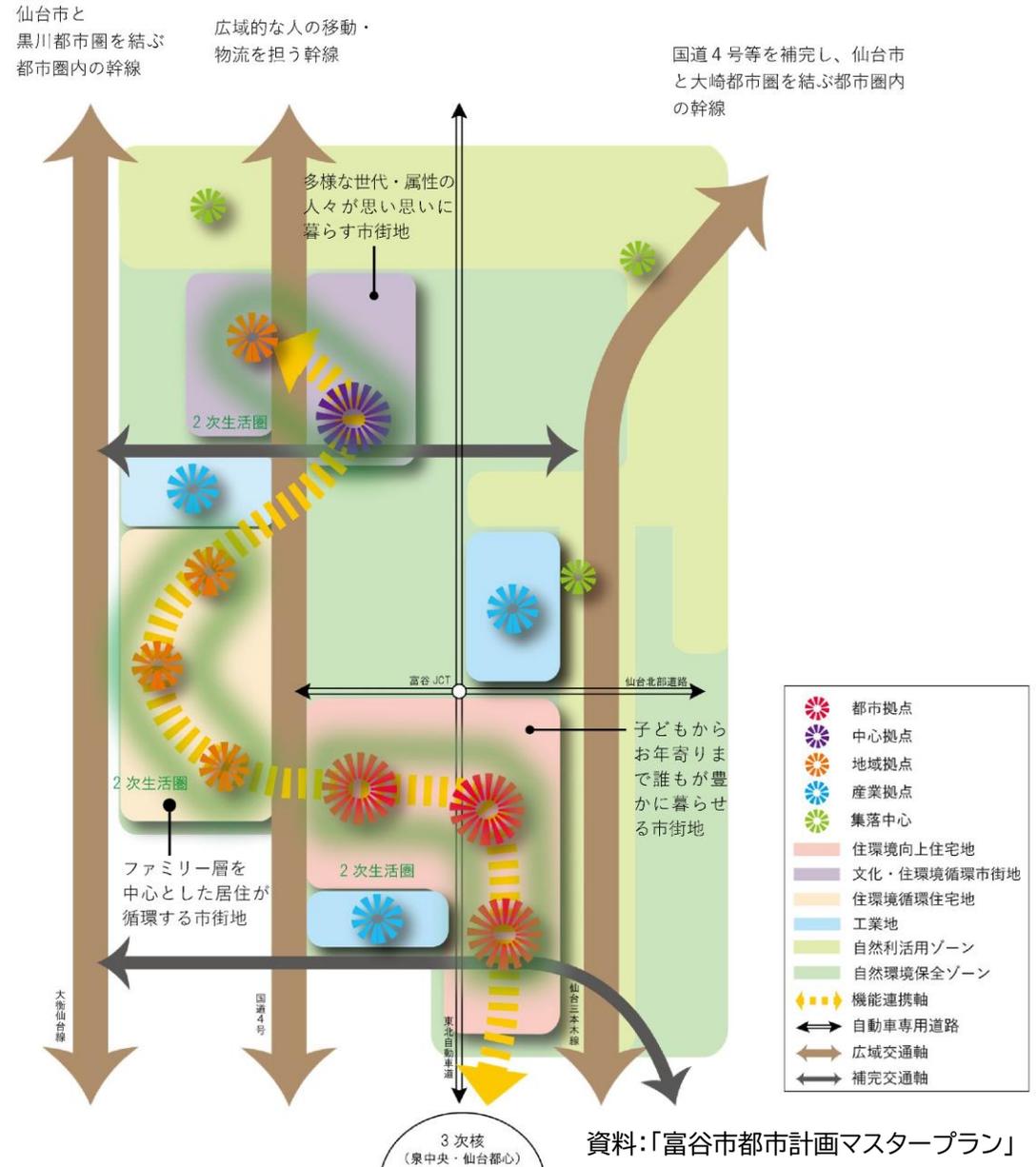


図 将来都市構造図

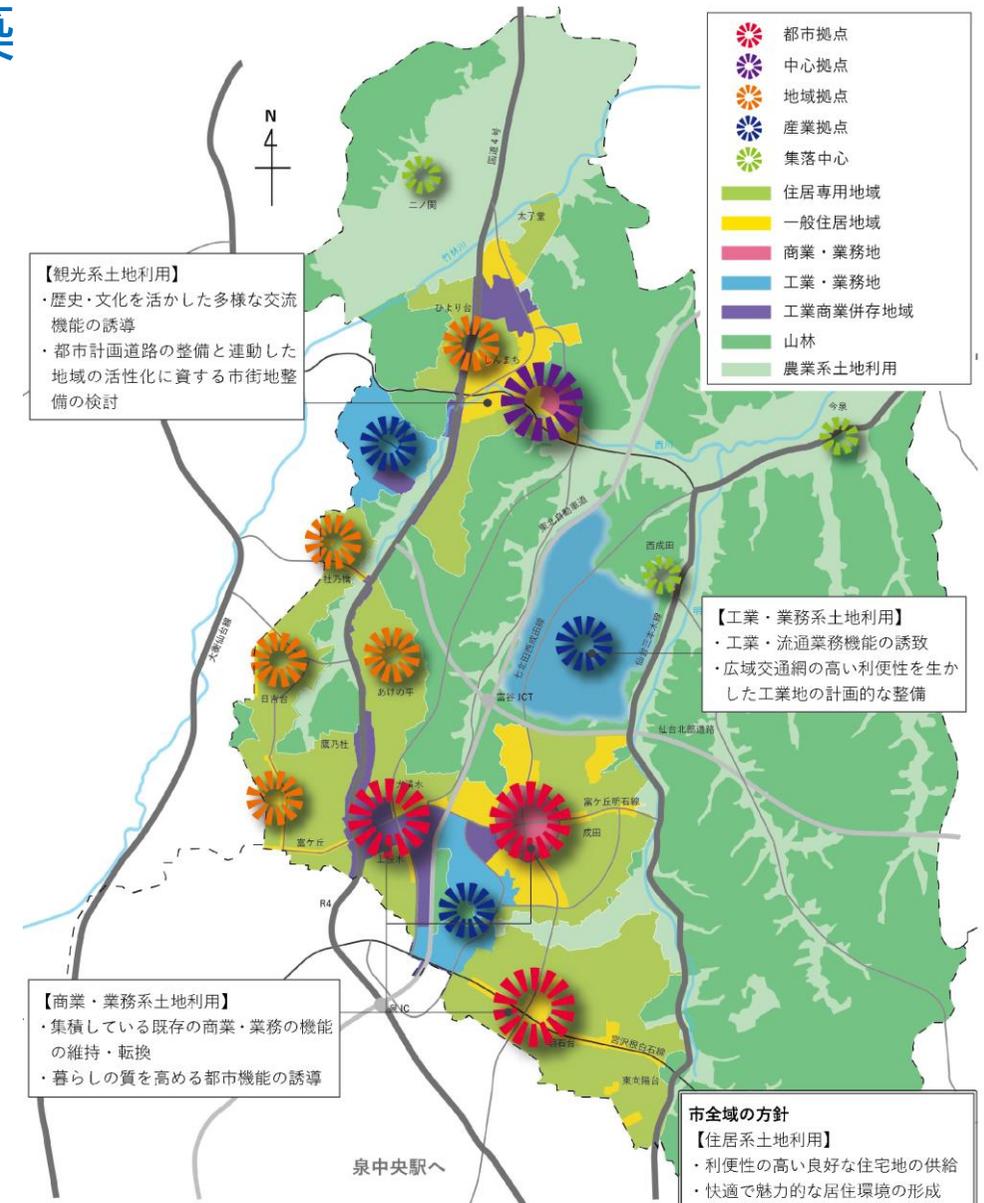
2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

① 将来の都市構造

《土地利用の方針》

- 「富谷市都市計画マスタープラン」では、成田、大清水、明石台地区を「商業・業務系土地利用」としており、集積している既存の商業・業務の機能を維持・転換を図る地域として設定しています。
- しんまち地区を「観光系土地利用」としており、歴史・文化を生かした多様な交流機能を誘導する地域として設定しています。



資料:「富谷市都市計画マスタープラン」

図 土地利用の方針図

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

① 将来の都市構造

《公共交通の方針》

- ・「富谷市都市計画マスタープラン」では、成田、大清水、明石台地区を結ぶ道路及び国道4号を公共交通軸として設定しており、主要バス路線の運行サービスを強化することとしております。
- ・都市拠点と泉中央駅を結ぶ区間は、新たな基幹公共交通の整備を検討することとしております。
- ・地域拠点(日吉台や富ヶ丘など)と都市拠点を結ぶ区間は、市民バスの再編によりサービスの増強を図ることとしております。

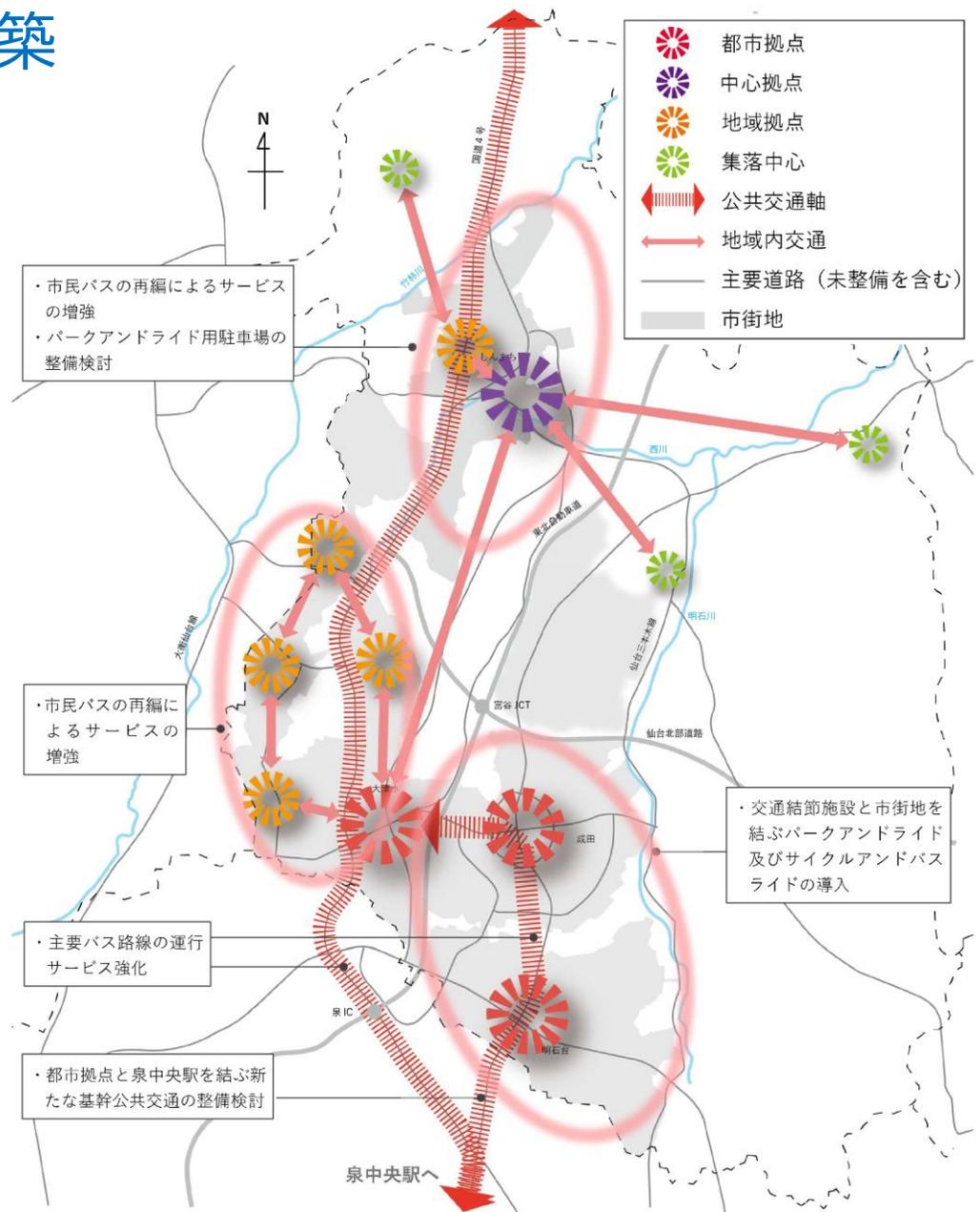


図 公共交通の方針図

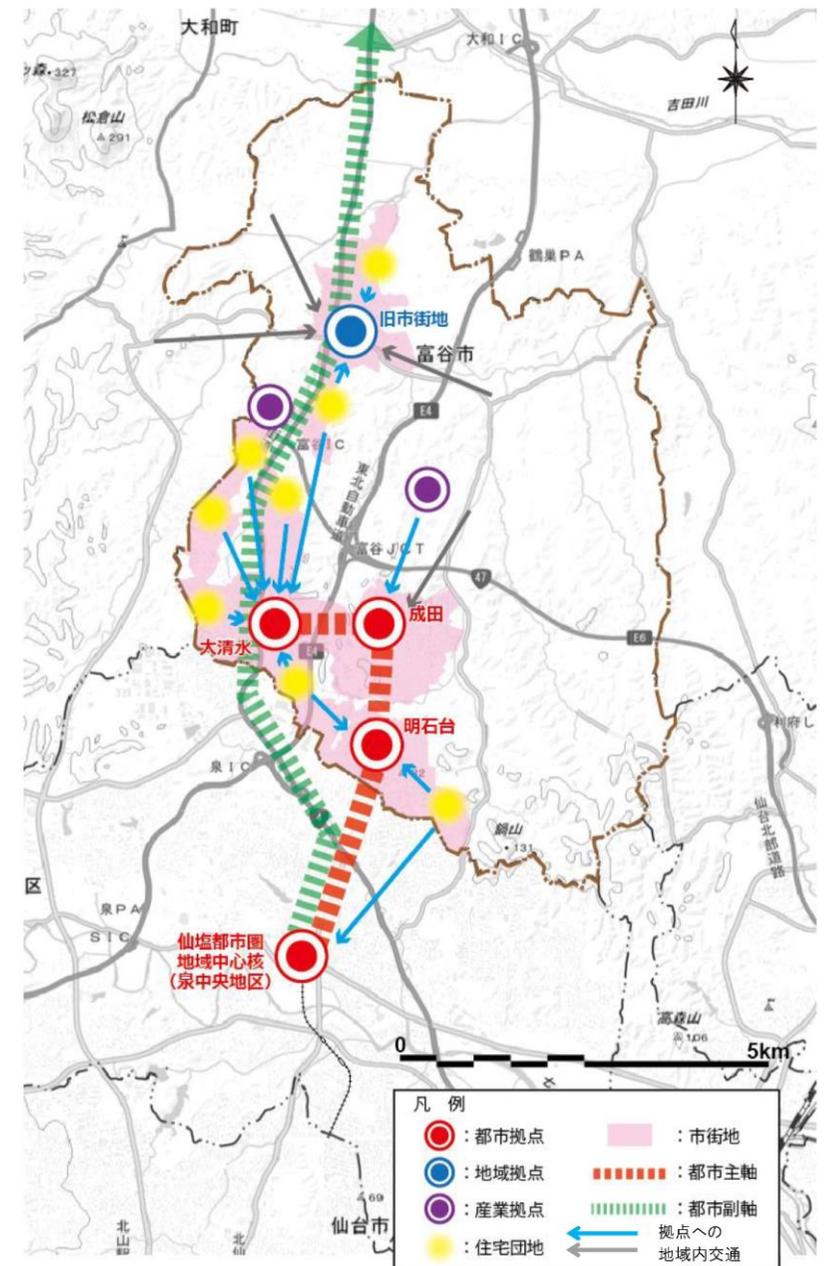
2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

① 将来の都市構造

《交通体系の将来像》

- 「富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)」では、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」と連絡する区間を富谷市の都市の骨格となる都市主軸として位置づけています。
- 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、大衡村を連絡する区間を都市副軸として位置づけています。



資料:「富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)」

図 交通体系の将来像

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

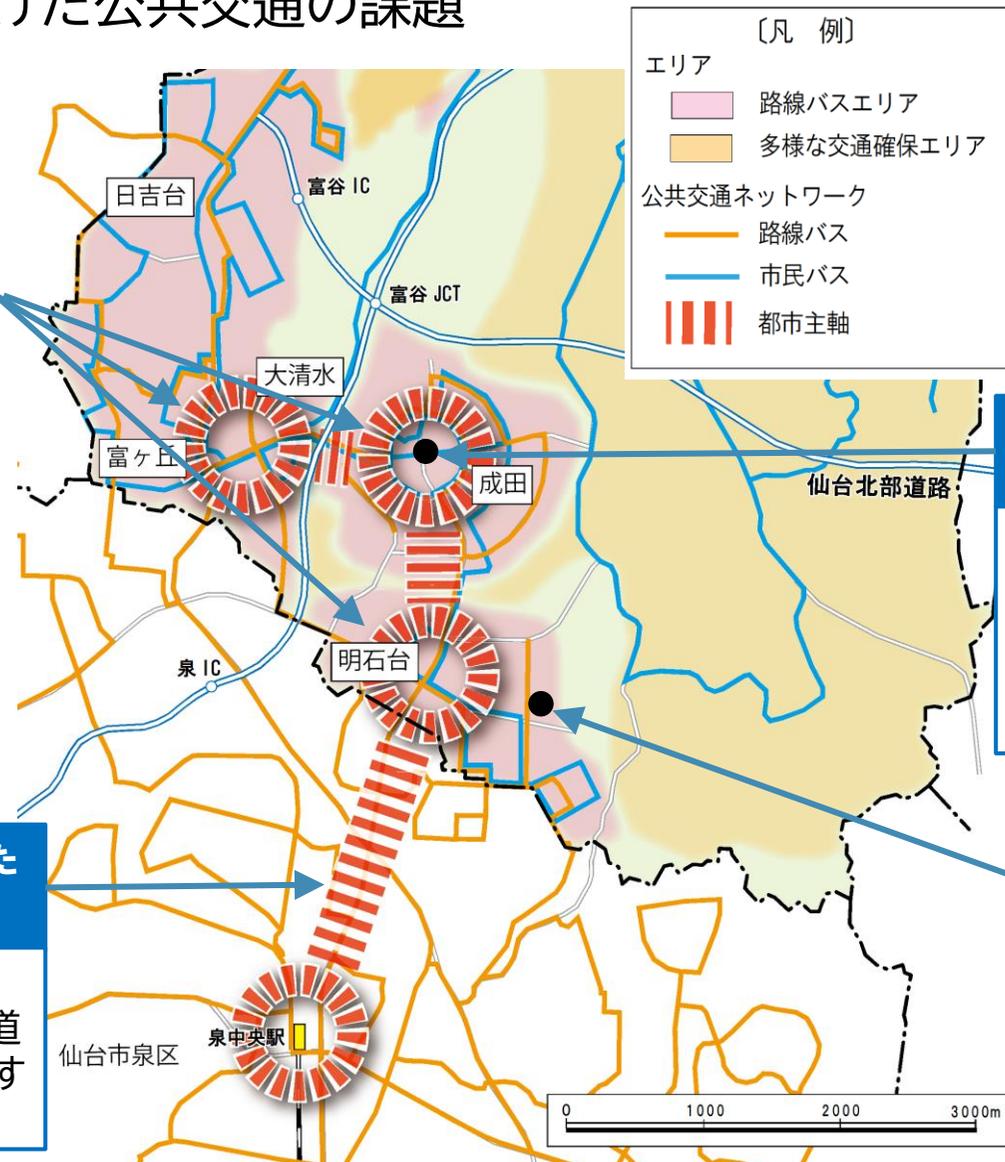
② 将来像の実現に向けた公共交通の課題

新たな基幹公共交通整備に合わせた交通結節機能の強化

公共交通の利便性を向上するため、都市拠点において都市主軸と地域内交通を結節する交通結節機能の強化が求められています。

新たな基幹公共交通整備に合わせた路線バスの再編

市民ニーズの高い泉中央駅までの公共交通の利便性向上について、道路混雑の緩和を考慮しながら推進することが求められています。



ユートミヤ(富谷市複合図書館)へのアクセス向上

総合計画で最重点プロジェクトの一つに位置付けられ、大規模な集客が想定されているユートミヤ(富谷市複合図書館)への交通アクセスの向上が求められています。

新病院候補地へのアクセス向上

新病院の立地が実現した場合、市内及び周辺自治体からの交通アクセスの向上が課題になると想定されています。

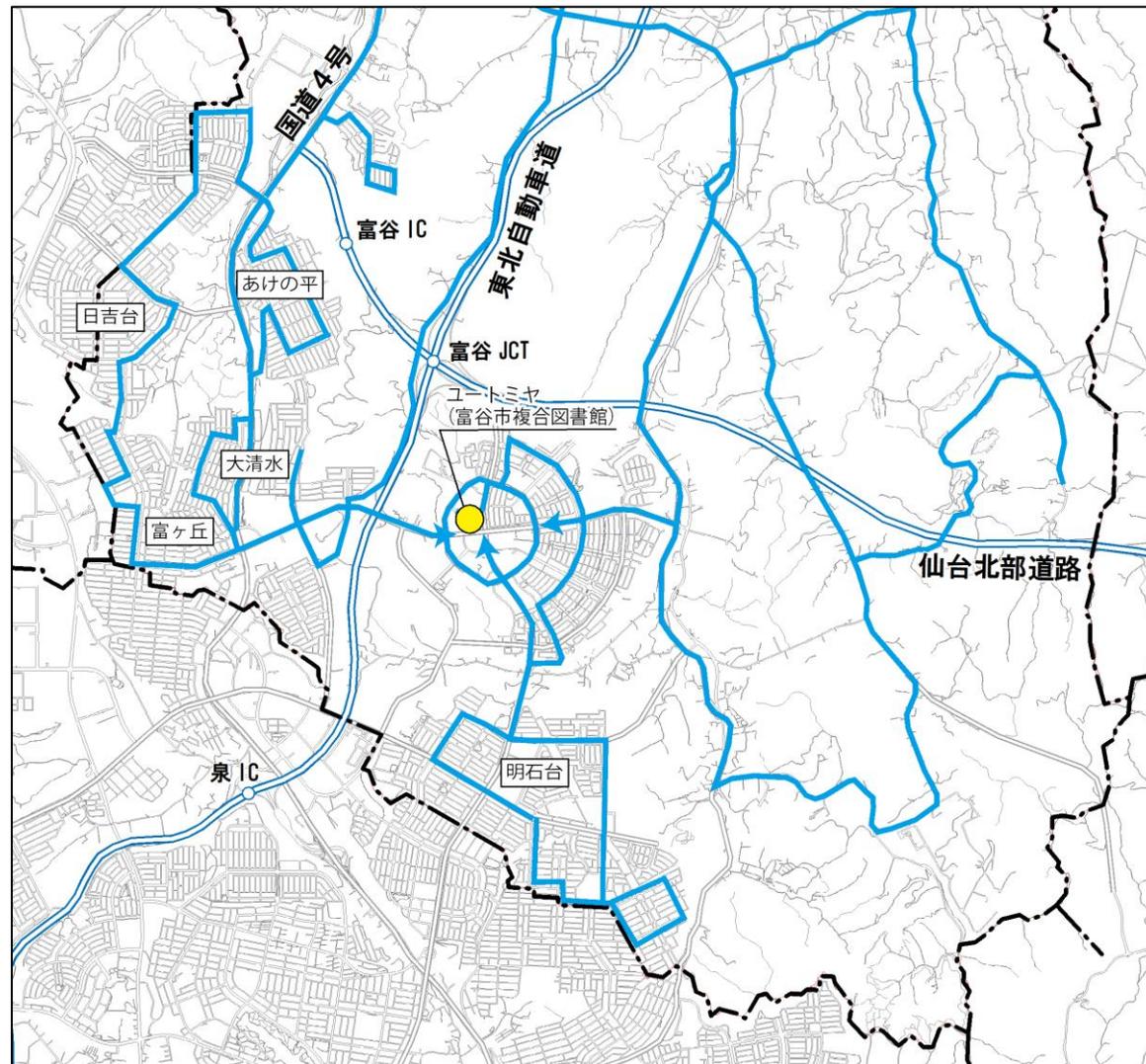
2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

③ 主要施設への公共交通のアクセスパターン

《ユートミヤ(富谷市複合図書館)へのアクセスパターン》

- 成田公民館の隣接地で、図書館・スイーツステーション・児童遊戯施設の機能を備えた複合施設「ユートミヤ(富谷市複合図書館)」の建設工事を進めており、令和7年度末の完成を予定しています。
- 市内各方面からの集客が見込まれることから、市民バス等の公共交通によるアクセスの向上が必要となります。



(地形図)資料:基盤地図情報ダウンロードサービス(国土地理院)

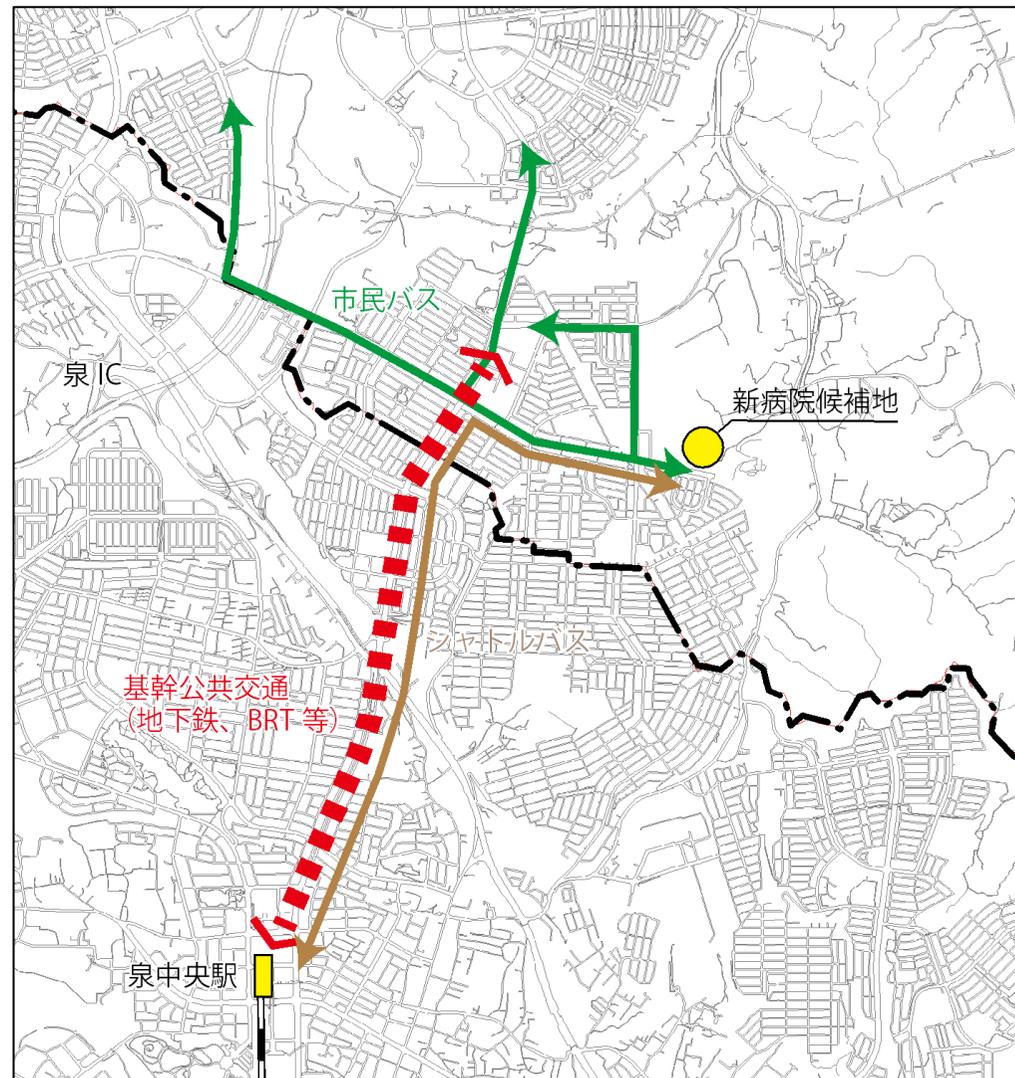
2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

③ 主要施設への公共交通のアクセスパターン

《新病院候補地へのアクセスパターン》

- 総合病院の誘致に向けて、仙台市からの交通アクセス性も良い明石台東地区を新病院の候補地としています。
- 泉中央駅と新病院候補地を連絡するシャトルバスの運行や、市内各方面からの通院等が見込まれることから、市民バス等の公共交通によるアクセスの向上が必要となります。



(地形図)資料:基盤地図情報ダウンロードサービス(国土地理院)

2 | 将来の公共交通ネットワーク

(2) 将来の公共交通ネットワークの構築

- ・ 仙台市泉中央駅までの新たな軸となる基幹公共交通の整備など、周辺都市へのアクセス利便性を高めるとともに、多様な交通手段が選択できる公共交通の強化を目指します。

表 エリアの分類基準

分類	公共交通	分類基準
路線バスエリア	路線バス、市民バス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市拠点間を結ぶ広域的な移動需要を担う路線 ・ 路線バスまたは市民バスが1日10便以上運行している道路沿線 ・ 沿線の夜間人口密度40人/ha以上(R2国勢調査)
多様な交通確保エリア	市民バス、デマンド型交通等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市内の居住地と市街地を結び、日常生活の移動需要を担う路線 ・ デマンド型交通の運行対象区域

表 路線の分類基準

分類	公共交通	分類基準
幹線路線	路線バス、基幹公共交通	都市拠点間を結ぶ広域的な移動需要を担う路線
地域内交通	路線バス、市民バス	各拠点間や主要な集客施設を結び市内の移動需要を担う路線
デマンド型交通	デマンド型交通等	市内の居住地と市街地を結び、日常生活の移動需要を担う路線

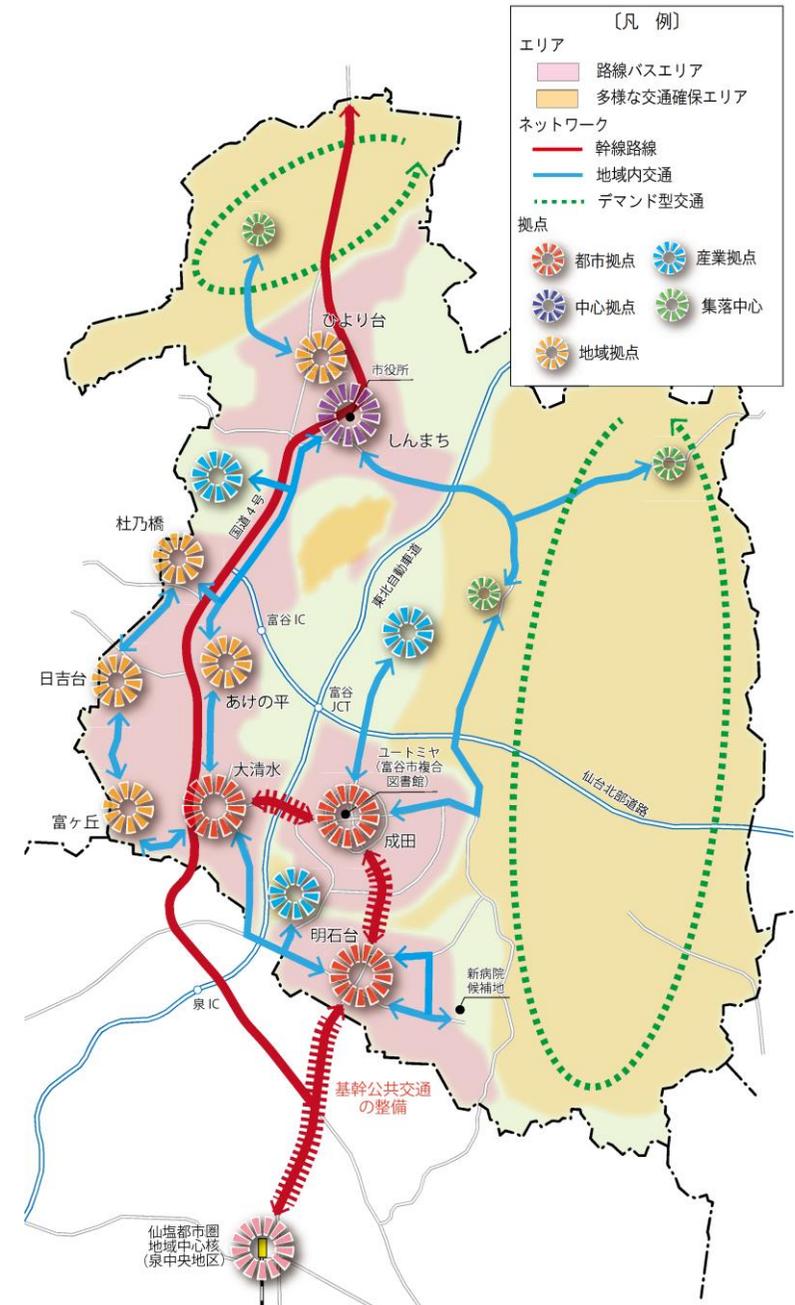


図 将来の公共交通ネットワーク図

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(1) 施策体系

- 本計画で定めた目標の達成に向けて、実施する施策を以下に示します。

※  : 「施策①:新たな軸となる基幹公共交通の整備」に合わせて実施する施策

表 施策体系(1/2)

基本方針	施策	施策スケジュール		実施主体
		2025~2029年度	2030年度以降	
【基本方針1】 市外へ移動しやすい交通環境の実現(幹線交通の強化)	施策①:新たな軸となる基幹公共交通の整備	基本計画等策定 関係機関調整	整備、導入	富谷市
	施策②:民間バス路線網の再編	関係機関調整	基幹公共交通 対応の再編	富谷市 交通事業者
	施策③:基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備	調査・検討	結節点整備 (明石台地区)	富谷市
	施策④:パークアンドライドの推進	調査・検討	実施 (明石台地区)	富谷市
【基本方針2】 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現(フィーダー交通の強化)	施策⑤:市民バスの再編	新公共施設 対応等の再編	基幹公共交通 対応の再編	富谷市
	施策⑥:デマンド型交通の再編	新公共施設 対応等の再編	継続	富谷市
	施策⑦:ライドシェアの導入	検討・導入	継続	富谷市
	施策⑧:パークアンドバスライドの推進	実施	継続	富谷市
	施策⑨:短距離移動を支援する新たな交通の導入	調査・検討	都市拠点での導入	富谷市

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(1) 施策体系

表 施策体系(2/2)

基本方針	施策	施策スケジュール		実施主体
		2025～2029年度	2030年度以降	
【基本方針3】 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現(利用しやすさの向上)	施策⑩: 共通運賃・乗り継ぎ割引の拡充、MaaSの推進	割引の拡充 MaaS導入	継続	富谷市 交通事業者
	施策⑪: 公共交通利用料金の補助	補助制度の 拡充	継続	富谷市
	施策⑫: 市民バスのバス待ち環境の改善	実施	継続	富谷市
	施策⑬: 普及・啓発活動などのモビリティ・マネジメントの実施	実施	継続	富谷市
【基本方針4】 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開	施策⑭: 環境に配慮した次世代モビリティの導入	導入	継続	富谷市 交通事業者

【施策内容の補足】

・施策⑫: バス停利便施設(上屋等)の設置やバス運行情報の提供(バスロケーションシステムの導入)等

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(2) 施策内容

基本方針1 市外へ移動しやすい交通環境の実現(幹線交通の強化)

施策①:新たな軸となる基幹公共交通の整備

■具体的な取組イメージ(案)

- 本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、様々な視点から引き続き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事により、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させる

②基幹公共交通軸の運行区間の考え方

基幹公共交通軸は第一段階として仙台市泉中央駅～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

見据える交通基幹軸の姿として「地下鉄の整備」もしくは「BRT(バス高速輸送システム)の整備」及び、新たな「都市型ロープウェイ整備」の可能性を検討し、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)

二次交通で市内各所と明石台地区周辺を結ぶ

明石台

基幹公共交通軸
としての区間

泉中央駅

これまでの基幹公共システムの検討内容

●地下鉄整備の調査検討概要(R4)

- 従来方式及びPFI方式による地下鉄整備を想定した場合の採算性を検討
- 整備区間:仙台市泉中央駅～明石台地区(仙台市内に中間駅を1or2つ設置することを想定)
 - 概算事業費:354億～451億円
 - 事業採算性:開業後21～33年での黒字転換可能と試算
※上下一体方式及びPFI方式の場合

●BRT(バス高速輸送システム)整備の調査検討概要(R5)

- FCバス・EVバスが走行する専用地下道による整備を想定した場合の導入可能性を検討
- 整備区間:仙台市泉中央駅～明石台地区(泉中央駅の地下バスターミナルを整備した場合と既存のバス停を活用した場合の2パターンを想定)
 - 概算事業費:85億～208億円
 - 事業採算性:開業後13～30年での黒字転換可能と試算

新たな交通システムの導入の可能性

- 近年実用化が期待される新たなモビリティとして、都市型の自走式ロープウェイが注目されており、これまでの地下鉄やBRTの整備に加えて、新たな交通システムの導入可能性の検討が必要となっています。
- 都市型ロープウェイは、空中を通るため、都市空間を有効活用し、地上の交通渋滞を避けることができます。



写真:Zip Infrastructure

■実施主体:富谷市

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(2) 施策内容

基本方針1 市外へ移動しやすい交通環境の実現(幹線交通の強化)

施策②: 民間バス路線の再編

■具体的な取組イメージ(案)

- 新たな軸となる基幹公共交通の整備に合わせ、一部路線の交通結節点への集約などの検討を行います。
- ダイヤ調整等による利便性向上を図ります。

■実施主体: 富谷市、交通事業者

施策④: パークアンドライドの推進

■具体的な取組イメージ(案)

- 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、一般駐車場を整備し、仙台方面へのマイカー移動から公共交通利用への転換を促進します。



■実施主体: 富谷市

施策③: 基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備

■具体的な取組イメージ(案)

- 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の整備を検討します。



■実施主体: 富谷市

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(2) 施策内容

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

施策⑤:市民バスの再編

■具体的な取組イメージ(案)

- 市民バスの継続運行と、利用動向を踏まえた運行改善に取り組む。
- 利用実態調査やアンケート調査によって把握した、遅延等の利用者の不満を解消するための再編案を検討する。



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	路線バスの見直しとの連携、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

■実施主体:富谷市

施策⑥:デマンド型交通の再編

■具体的な取組イメージ(案)

- 市北部や市東部の低密度地域全体をカバーする公共交通として、利用者ニーズに柔軟に対応した運行形態の改善を適宜行います。

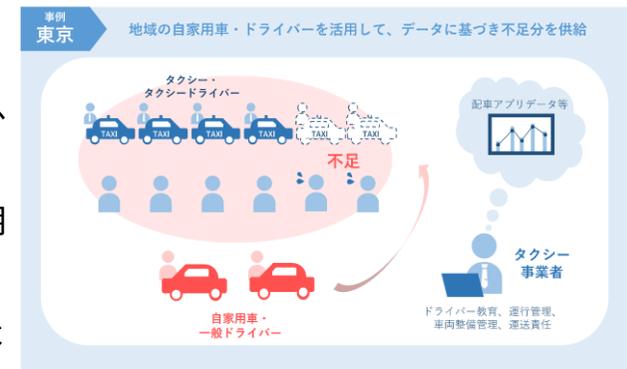


■実施主体:富谷市

施策⑦:ライドシェアの導入

■具体的な取組イメージ(案)

- 地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供することが可能となりました。【日本版ライドシェア】



出典:国土交通省

- 市町村、NPO法人等が実施する自家用有償旅客運送【公共ライドシェア】と併せて、導入について検討していきます。

■実施主体:富谷市

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(2) 施策内容

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

施策⑧: パークアンドバスライドの推進

■具体的な取組イメージ(案)

- 現在実施しているイオン富谷店でのパークアンドバスライド社会実験を継続します。
- 民間路線バスの再編に合わせて、パーク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。

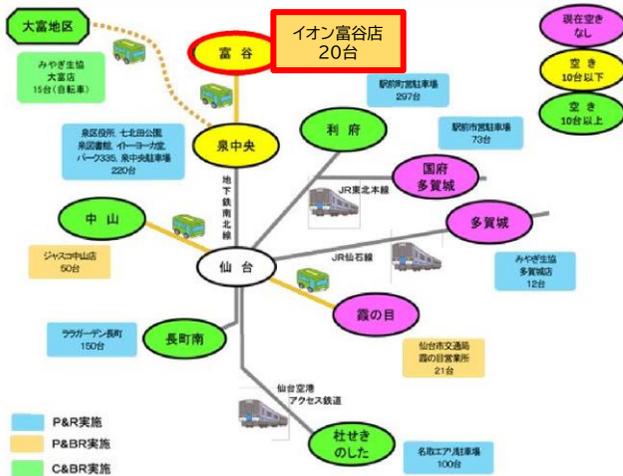


図 パークアンドバスライドの実施状況

■実施主体: 富谷市

施策⑨: 短距離移動を支援する新たな交通の導入

■具体的な取組イメージ(案)

- 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、車両調達、利用周知などの研究を行います。
- 交通結節点として整備する明石台地区において、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、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、郊外部間わず、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 ・風雨がしのげる ・ヘルメット不要	・コンパクト(取組みの良さ) ・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) ・小回りがきく ・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)



図 シェアサイクル



図 電動キックボード

■実施主体: 富谷市

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

(2) 施策内容

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

施策⑩: 共通運賃・乗り継ぎ割引の拡充、Maasの推進

■具体的な取組イメージ(案)

- 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、ゾーン性運賃の検討をします。



- ルート検索や予約、決済をシームレス化する一元的なサービスであるMaaSの推進を検討し、交通事業者や商業・観光施設等の連携を進めていきます。

■実施主体: 富谷市、交通事業者

施策⑪: 公共交通利用料金の補助

■具体的な取組イメージ(案)

- 高齢者や免許返納者の外出支援として、「とみばす」及び市民バス無料乗車の取り組みを実施しており、今後拡充も検討します。

■実施主体: 富谷市

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「とみばす」	富谷市民バス無料乗車証
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	対象者: 70歳以上の方、障がいをお持ちの方
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	対象交通手段: 富谷市民バス
助成額: 年間2万円(うち1割自己負担)	※自己負担額はなし

施策⑫: 市民バスのバス待ち環境の改善

■具体的な取組イメージ(案)

- バス停における待ち環境向上(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。



■実施主体: 富谷市

施策⑬: 普及・啓発活動などのモビリティ・マネジメントの実施

■具体的な取組イメージ(案)

- 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り組みを進めます。

学校教育でのモビリティ・マネジメントのイメージ



■実施主体: 富谷市

出典: 国土交通省

3 | 公共交通の目標達成に向けた施策

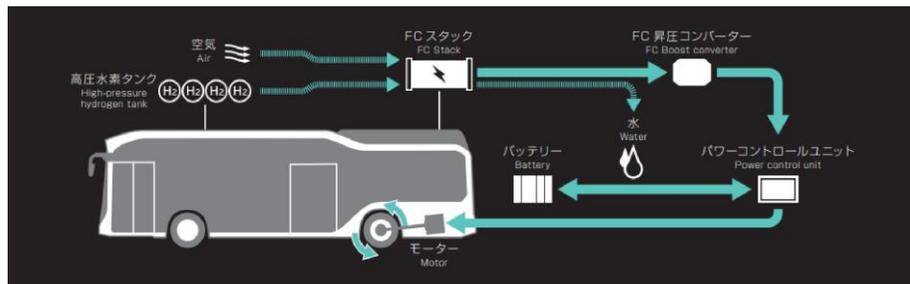
(2) 施策内容

基本方針4 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

施策⑭: 環境に配慮した次世代モビリティの導入

■ 具体的な取組イメージ(案)

- 現在、民間バス路線において市内をFCバス(燃料電池バス)が1台運行しています。
- 市民バスやデマンド型交通においても、環境に配慮した技術(FC・EVバス、自動運転等)の活用を検討します。



FCバス(燃料電池バス)は、水素と空気中の酸素の化学反応により発電した電気ので走行するため、走行時にCO₂や環境負荷物質を排出しません。

図 FCバスの仕組み 出典:宮城交通

■ 実施主体: 富谷市、交通事業者

4 | 評価指標と推進体制

(1) 計画の評価指標

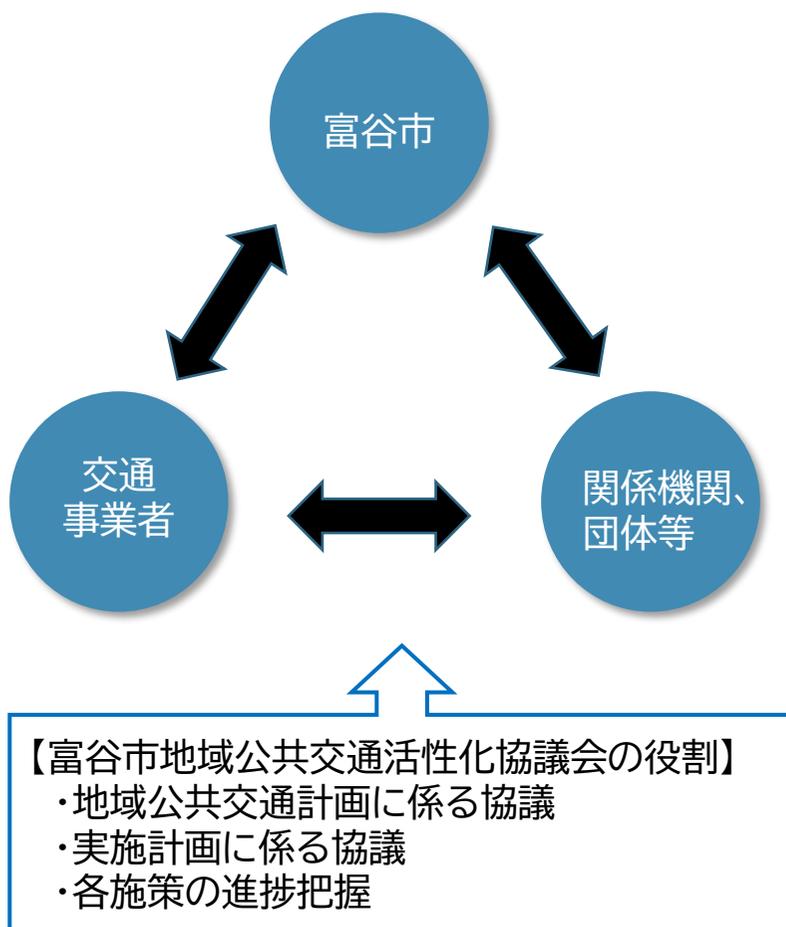
- 本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下のとおり目標値を定めます。

	評価指標	指標の定義	現況値	目標値
【基本方針1】 市外へ移動しやすい交通環境の実現 (幹線交通の強化)	鉄道、路線バス利用の増加(分担率)	平日の代表交通手段の分担率	鉄道:4.4% バス:1.2%	鉄道:5% バス:2%
	路線バスへの乗継利用の増加	路線バスへの乗継利用者数	利用者数: 3,894人	利用者数: 4,200人
【基本方針2】 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現(フィーダー交通の強化)	バス停の徒歩圏人口のカバー率	バス停から300m圏内の居住人口カバー率	徒歩圏カバー率: 95.1%	徒歩圏カバー率: 96%
	市民バス利用の増加	市民バスの利用者数	利用者数: 85,866人	利用者数: 92,000人
	デマンド型交通利用の増加	デマンド型交通の利用者数	利用者数: 1,733人	利用者数: 1,900人
【基本方針3】 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現(利用しやすいの向上)	市民バス停留所の待合環境の向上	利便施設(上屋等)のあるバス停の数	バス停数:26	バス停数:30
	市民バスの利用しやすいの向上	市民バス運行情報(バスロケーションシステム等)の施策の数	施策の数:0	施策の数:1
	運賃割引・PR等の取組	市民バスを利用しやすくする取組の数	取組の数:3 (無料乗車券、乗継割引、時刻表のPR)	取組の数:5
【基本方針4】 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開	FC・EVバスの導入車両数	導入車両数	導入車両数:1台	導入車両数:2台

4 | 評価指標と推進体制

(2) 推進体制

- 本計画の推進は、施策の実施主体となる行政、交通事業者、関係機関、団体等と協議・連携を図っていきます。



〈計画の実施主体と役割分担〉

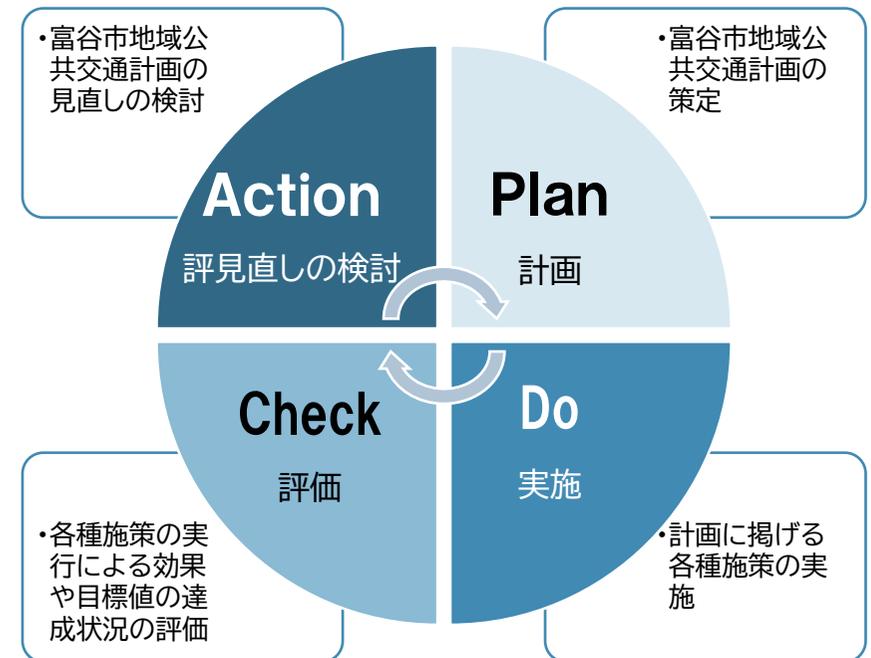
主体	役割分担
富谷市	・計画の策定、見直し ・実施主体の支援 ・施策の実施
交通事業者	・実施主体間の連携 ・施策の実施
関係機関、団体等	・施策の実施、協力 ・市民の意見提言 ・積極的な公共交通の利用

4 | 評価指標と推進体制

(3) 進捗管理と計画推進

- 14の施策を推進するため、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。

項目	施策実施状況の評価	目標達成度の評価
Plan/計画	各種施策の検討 運行計画の検討	富谷市地域公共交通計画の策定
Do/実施	地域公共交通の運行 各種施策の実施	計画に掲げる各種施策の実施
Check/評価	運行・利用状況の評価 施策実施効果の評価	各種施策の実行による効果 や目標値の達成状況の評価
Action/改善	運行・サービスの見直し 各種施策の見直し	富谷市地域公共交通計画の 見直しの検討



5 | 計画策定のスケジュール

協議会の開催スケジュール

