第１章

交通の現状と課題

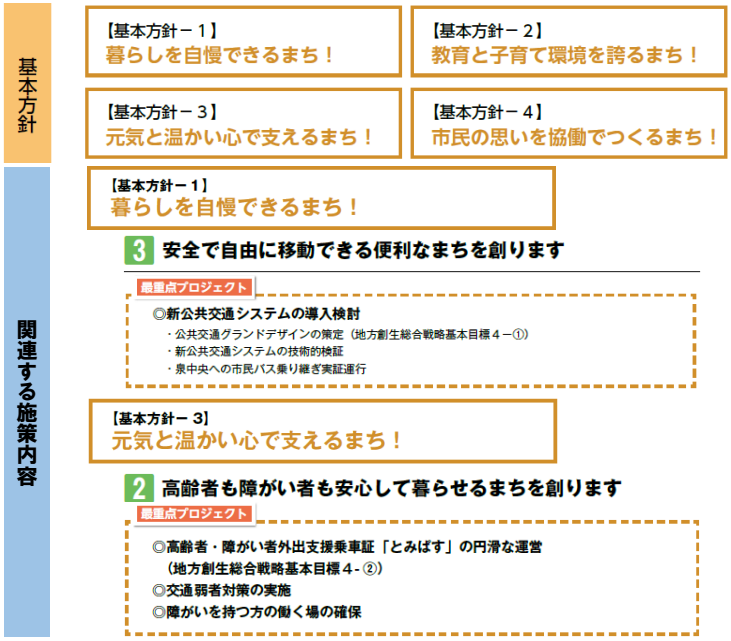
第1章　交通の現状と課題

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：平成 28～令和 7 年度（2016～2025 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。

・公共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。



（2）富谷市地方創生総合戦略（計画期間：平成 27～31 年度（2015～2019 年度））

・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、富谷市人口ビジョン（平成 27 年（2015 年）策定）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ています。

・公共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】

- **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

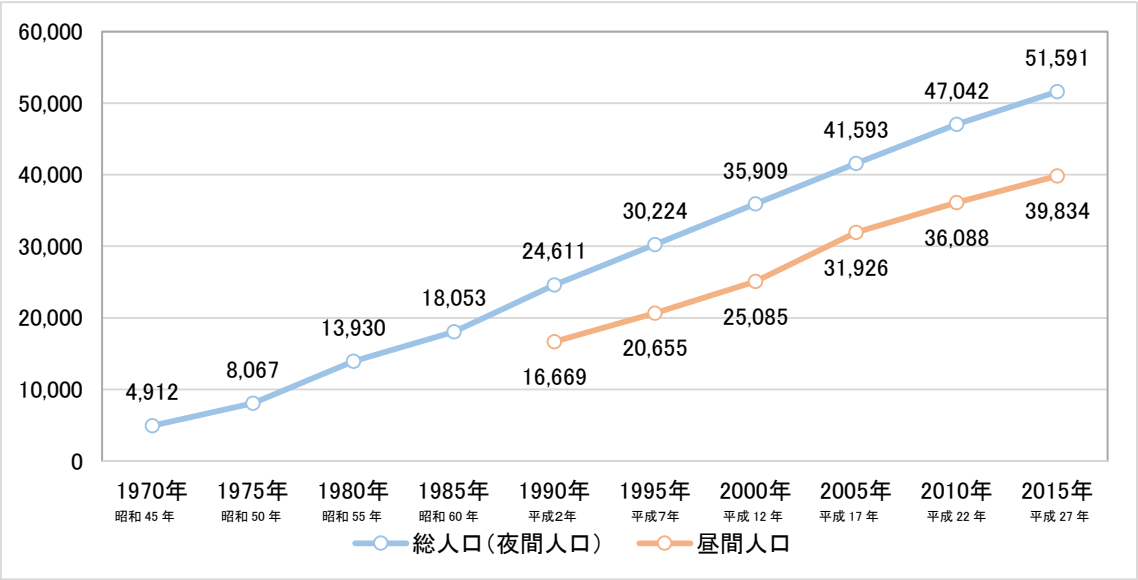
- 高齢者・障がい者に対して、公共交通バス・地下鉄のＩＣカード乗車証を導入し、社会参画と安心安全な移動を支援する
- 本事業は、公共交通機関の利用促進により外出を促し、健康保持増進や社会参画を推進するとともに、運転免許証返納による高齢者の自動車事故の減少等安心安全な移動を支援するものである。

1-2　富谷市の都市及び交通情勢

（1）人口の状況

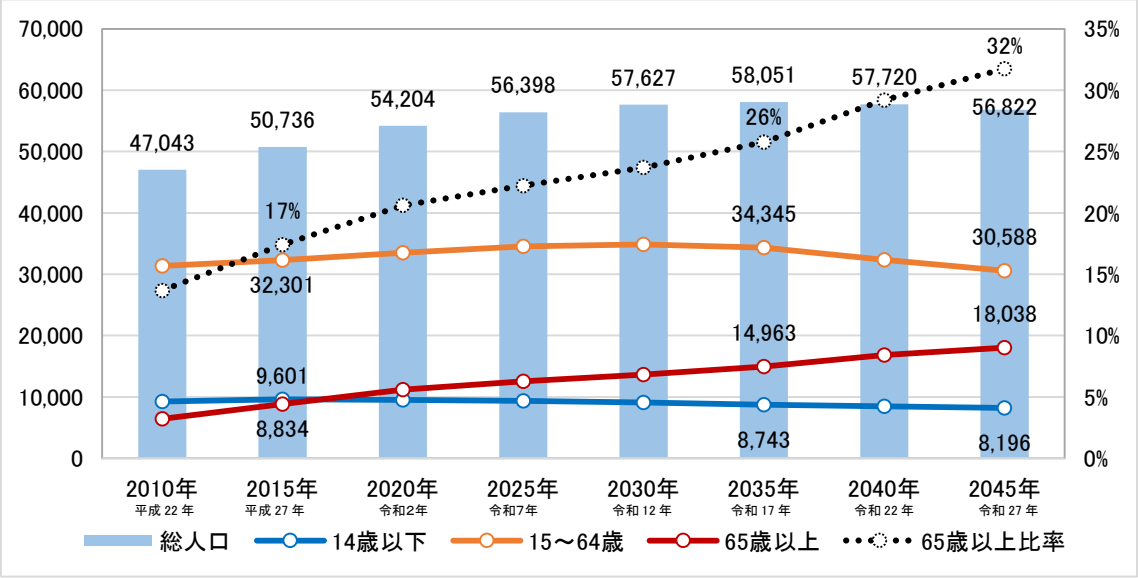
①人口推移

・総人口は一貫して増加傾向にあり、平成 27 年（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、平成 27 年（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）

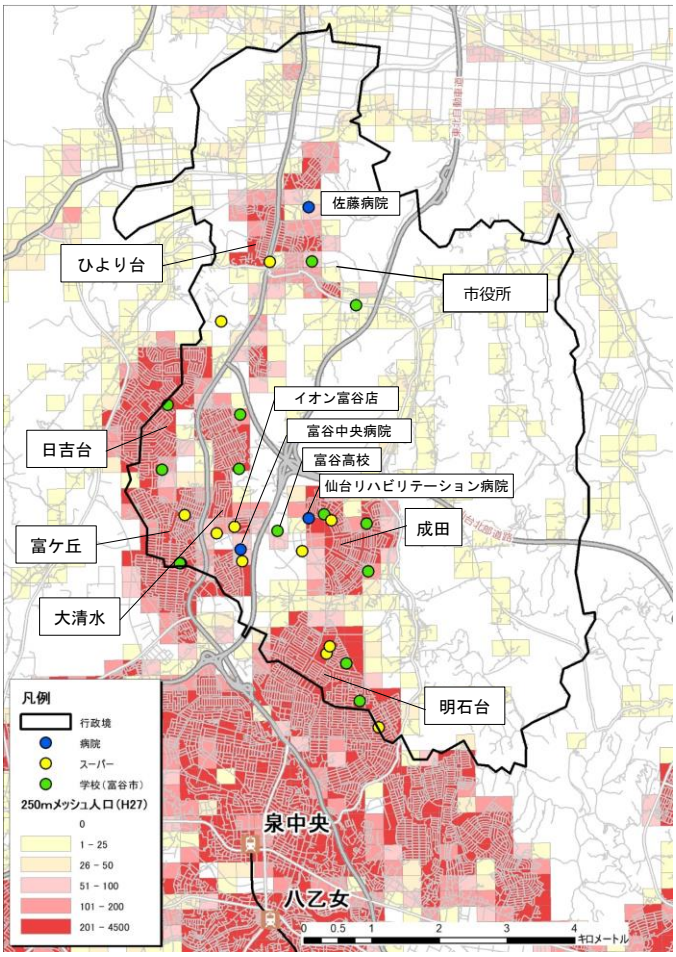
・富谷市は将来的にも人口増が続く見込みで、令和 17 年（2035 年）にピーク（約 58,000 人）を迎える想定です。一方で、将来的には生産年齢人口（15～64 歳）や年少人口（14 歳以下）の人口減少は始まり、一方で高齢者人口（65 歳以上）は増加を続ける見込みです。



■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）

① 人口分布

・市内の人口は、市南部～中部の明石台地区、成田地区、大清水地区・富ケ丘地区・日吉台地区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

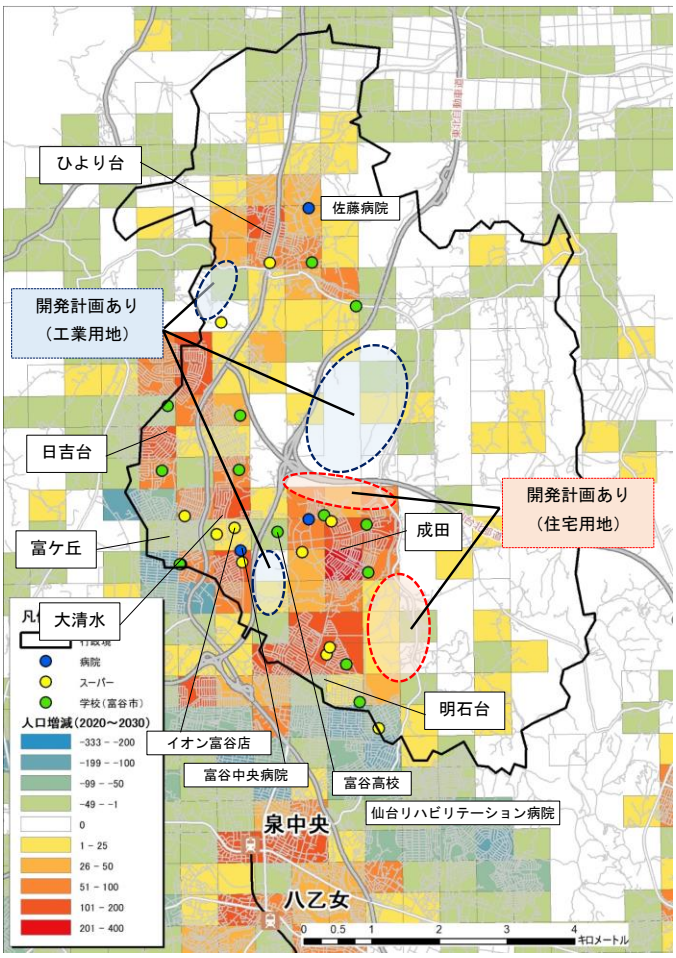
（出典：平成 27 年（2015 年）国勢調査）

② 人口増減、開発計画

・富谷市周辺の自治体の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、市南部の明石台地区、成田地区、大清水地区などの団地での増加が顕著です。

・また、成田地区や明石台地区では新たな住宅地、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

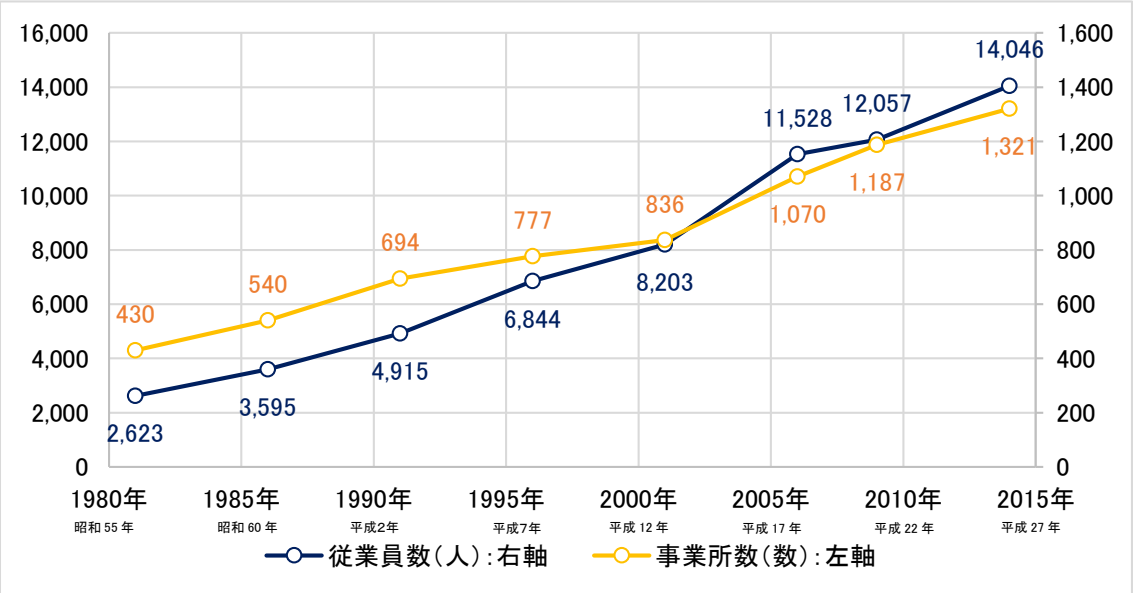
（出典：国土数値情報（国勢調査、将来人口推計より算出したデータを引用））

（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、昭和 55 年（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。



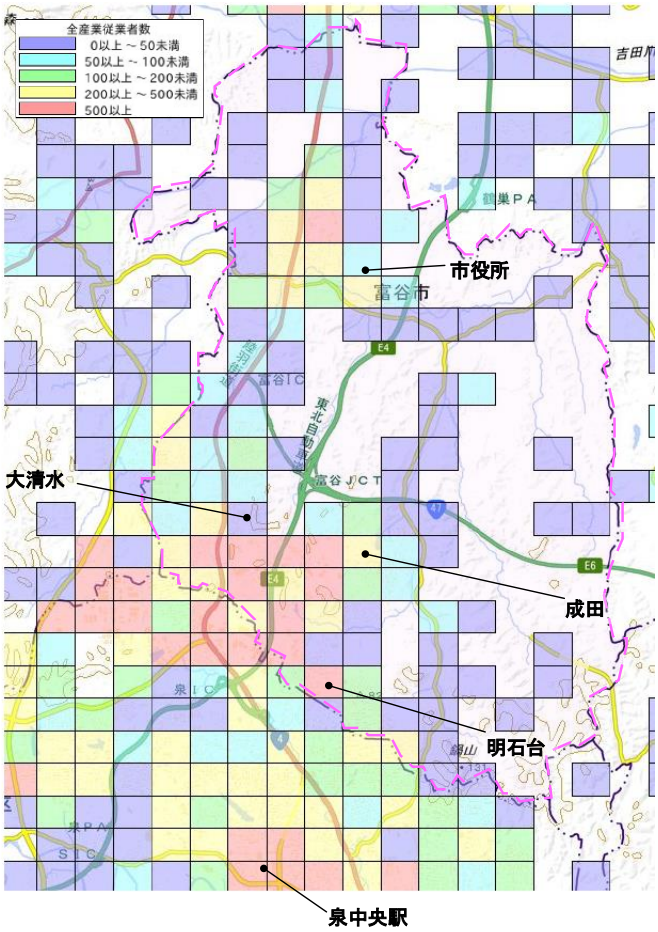
■図　富谷市内の事業所数、従業員数の推移（出典：事業所・企業統計調査、経済センサス）

	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

■図　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

・従業者数は主に成田地区、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者数分布（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民間路線バス、市民バスの概況

・本市における主な公共交通機関は、民間路線バスが主に市内各地と仙台市方面とを結ぶ路線を、市民バスが市内各地と市役所を結ぶ路線や、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。

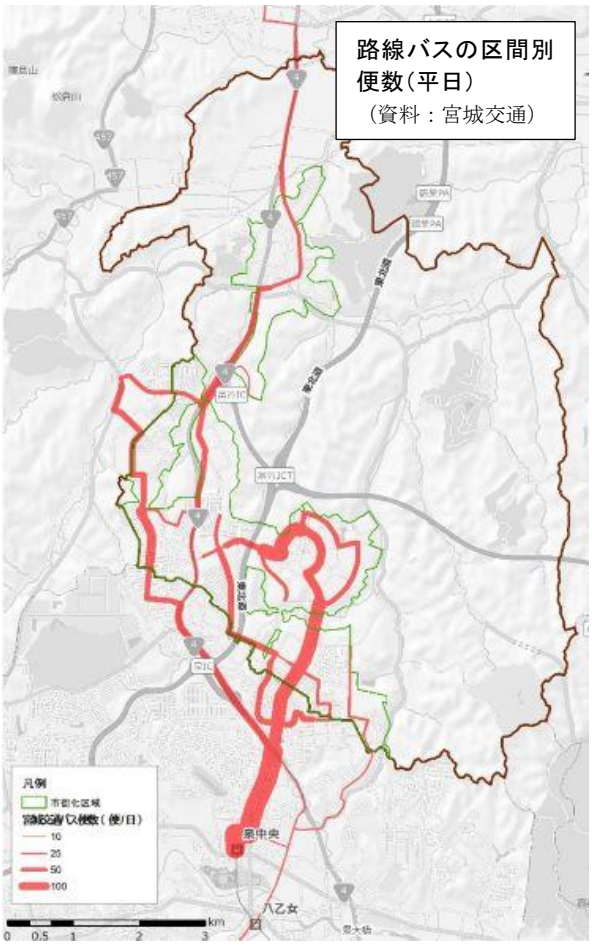
・仙台市方面への公共交通の手段としては、民間路線バスやタクシー等で泉中央駅までアクセスすることとなり、後述の道路混雑の影響を受け速達性や定時性に支障が生じている場合もあり、特に積雪時などには泉中央駅へたどりつくまでに、市内から１時間以上を要すこともあります。

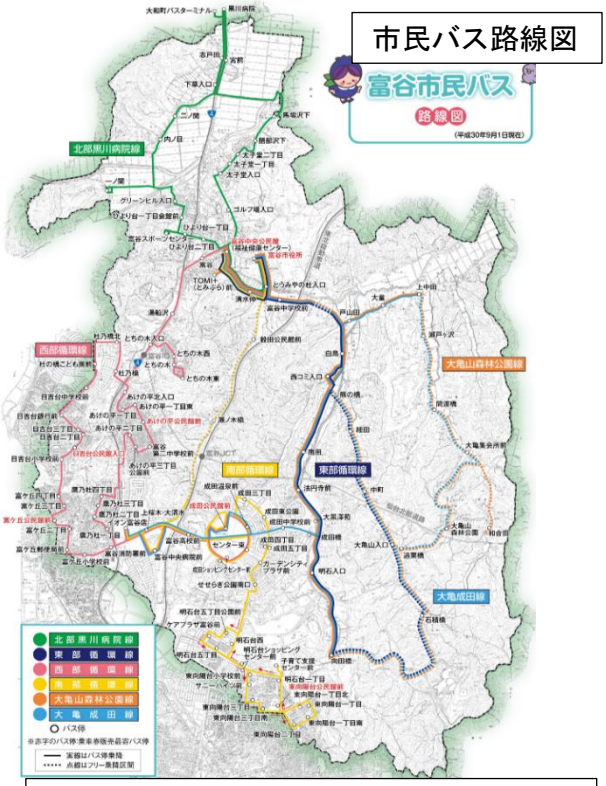
・また、昼間時の運行本数が少ない路線、終発時刻の早い路線も存在しています。一方で、車社会の進展により路線バスの利用者は年々減少傾向にあり、深刻な運転士不足も相まって公共交通をとりまく環境は厳しさを増しております。

令和元年10月1日現在

	運行方面	系統番号	路線名	主要地経由（拠点） 泉中央駅	明石台	成田	大清水（イオン）	運行系統（カッコ内は一部便のみの運行区間）	運行数（上り・下り） 平日	土日祝	運行時間帯 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	成田（ｶﾞｰﾃﾞﾝｼﾃｨ）	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（富ケ丘経由）	21	泉ヶ丘大富	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅－泉ヶ丘－パルタウン大富－富谷営業所	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－鷹乃杜北－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－鷹乃杜北－鶴が丘ニュータウン	1	－	6:45	6:45	－	－
								小計	78	66				
	国道4号（あけの平経由）	45	吉岡	○			△ 鷹乃杜	泉中央駅－あけの平－吉岡	29	31	5:58	22:15	5:58	20:27
		46	吉岡	○			△ 鷹乃杜	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				
市民バス	市北部	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	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	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	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				

※1 「仙台駅－泉中央駅－各団地方面」は、上り便（仙台駅行き）は泉中央駅を経由しない（泉中央駅へは、「泉警察署前」「前沖北」にて下車）。





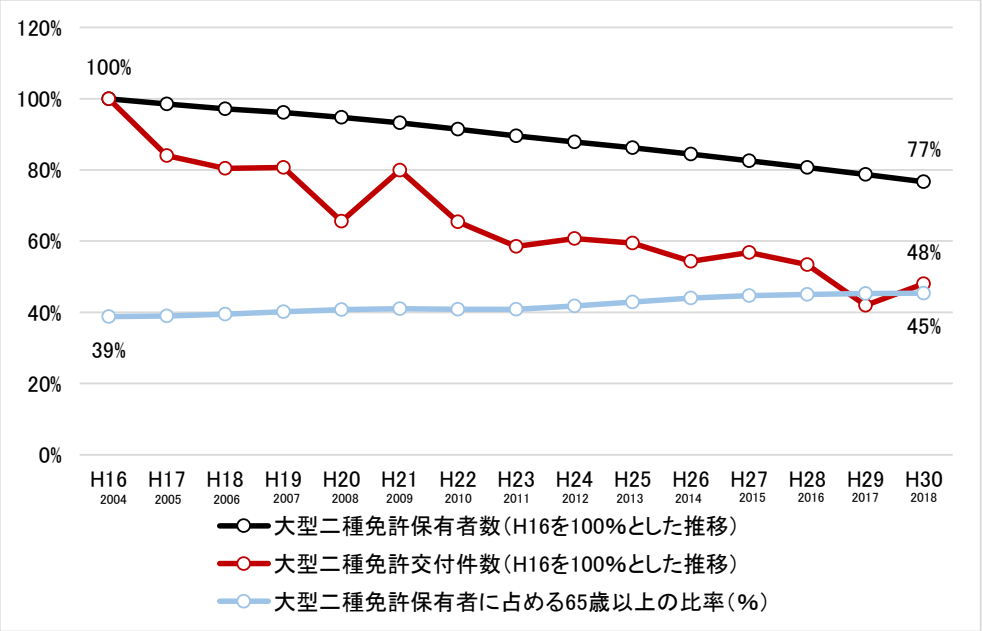
大人（中学生以上）／100 円、小人（小学生）／50 円
無料対象／未就学児、70 歳以上の方、障がいをお持ちの方（介護者の方 1 名含む）、遠距離通学者等（教育委員会が認めた小学生）、運転免許証を返納した 60 歳以上の方

■図　富谷市内を運行する民間路線バス・市民バス

②路線バスの運転手不足について

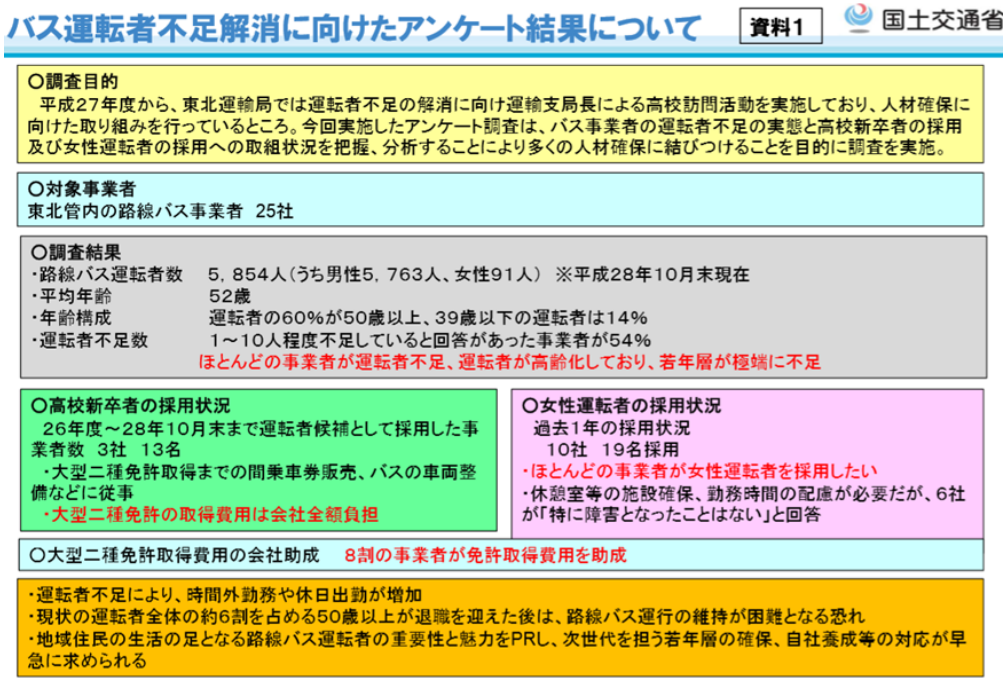
・近年、路線バス運転手の不足が問題となっていますが、路線バスの運転に必要となる大型二種免許の保有者数は、ここ 15 年で 2 割以上減少しています。

・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）

・国土交通省東北運輸局管内の調査（下図）において、多くの交通事業者が運転者不足や高齢化等の課題を持っていることが把握されている。



バス運転者不足解消に向けたアンケート結果について　資料1　国土交通省

○調査目的
平成27年度から、東北運輸局では運転者不足の解消に向け運輸支局長による高校訪問活動を実施しており、人材確保に向けた取り組みを行っているところ。今回実施したアンケート調査は、バス事業者の運転者不足の実態と高校新卒者の採用及び女性運転者の採用への取組状況を把握、分析することにより多くの人材確保に結びつけることを目的に調査を実施。

○対象事業者
東北管内の路線バス事業者　25社

○調査結果
・路線バス運転者数　5，854人（うち男性5，763人、女性91人）　※平成28年10月末現在
・平均年齢　52歳
・年齢構成　運転者の60%が50歳以上、39歳以下の運転者は14%
・運転者不足数　1～10人程度不足していると回答があった事業者が54%
ほとんどの事業者が運転者不足、運転者が高齢化しており、若年層が極端に不足

○高校新卒者の採用状況
26年度～28年10月末まで運転者候補として採用した事業者数　3社　13名
・大型二種免許取得までの間乗車券販売、バスの車両整備などに従事
・大型二種免許の取得費用は会社全額負担

○女性運転者の採用状況
過去1年の採用状況
10社　19名採用
・ほとんどの事業者が女性運転者を採用したい
・休憩室等の施設確保、勤務時間の配慮が必要だが、6社が「特に障害となったことはない」と回答

○大型二種免許取得費用の会社助成　8割の事業者が免許取得費用を助成

・運転者不足により、時間外勤務や休日出勤が増加
・現状の運転者全体の約6割を占める50歳以上が退職を迎えた後は、路線バス運行の維持が困難となる恐れ
・地域住民の生活の足となる路線バス運転者の重要性と魅力をPRし、次世代を担う若年層の確保、自社養成等の対応が早急に求められる

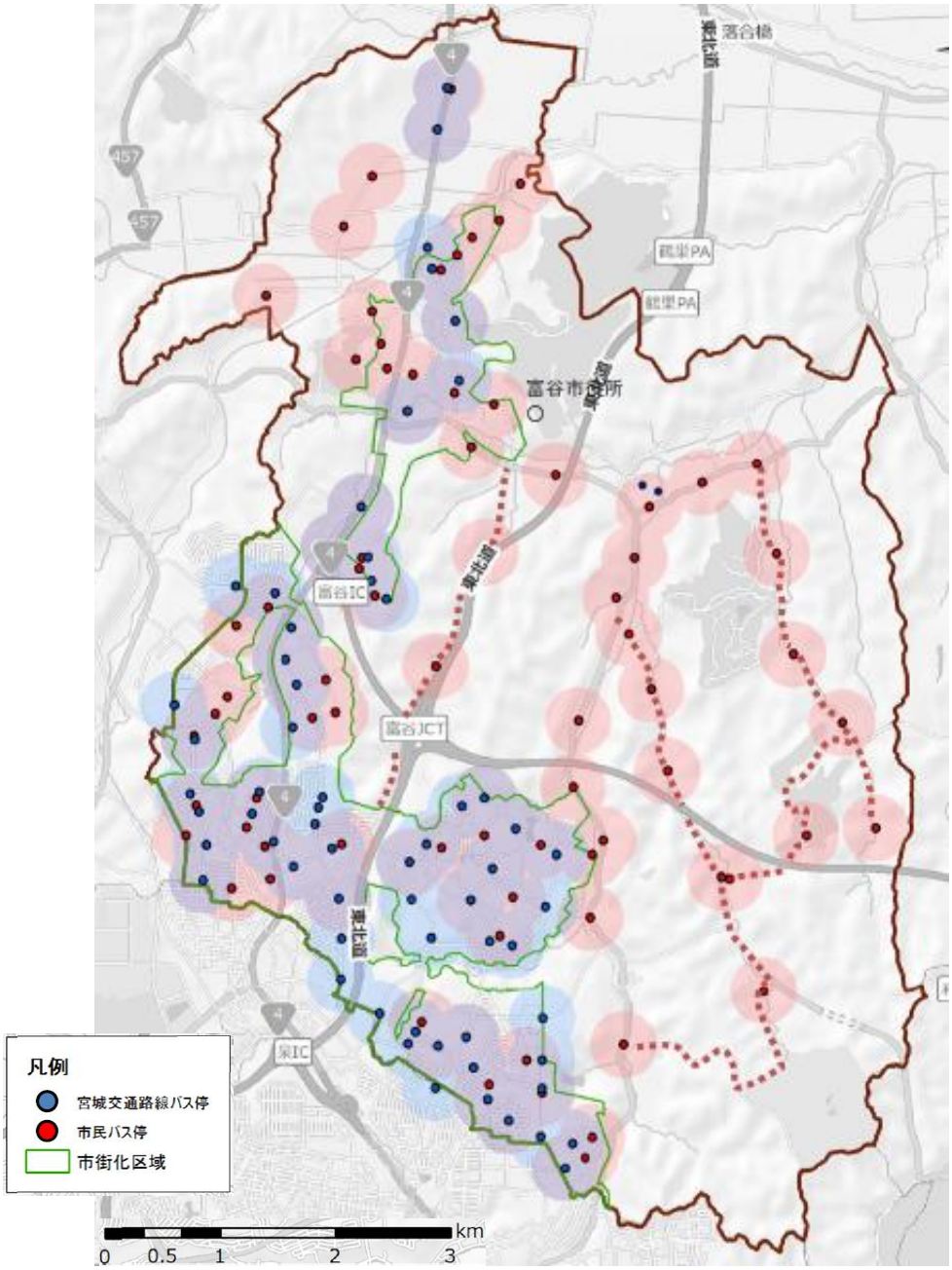
■図　運転者不足等の課題について（H29 年 4 月　国土交通省東北運輸局資料）

③民間路線バス、市民バスによる地域のカバー状況

・富谷市内の民間路線バス、市民バスによる面積カバー率は、市街化区域において 86.5%となっています。民間路線バスのみで 75%程度のカバーとなっています。

＜バス停留所からの 300m の範囲（バス停圏域）＞

バス停圏域、概ね徒歩 5 分圏内となる半径 300m の範囲を設定し、カバー面積を算出



種別	市全域（面積 49.18 km²）		市街化区域（面積 11.2 km²）	
	カバー面積	カバー率	カバー面積	カバー率
民間路線バス	10.77km²	21.9%	8.50km²	75.9%
市民バス	18.39km²	37.4%	8.70km²	77.7%
民間路線バス＋市民バス	20.65km²	42.0%	9.68km²	86.5%

注）カバー面積にフリー区間は含まない

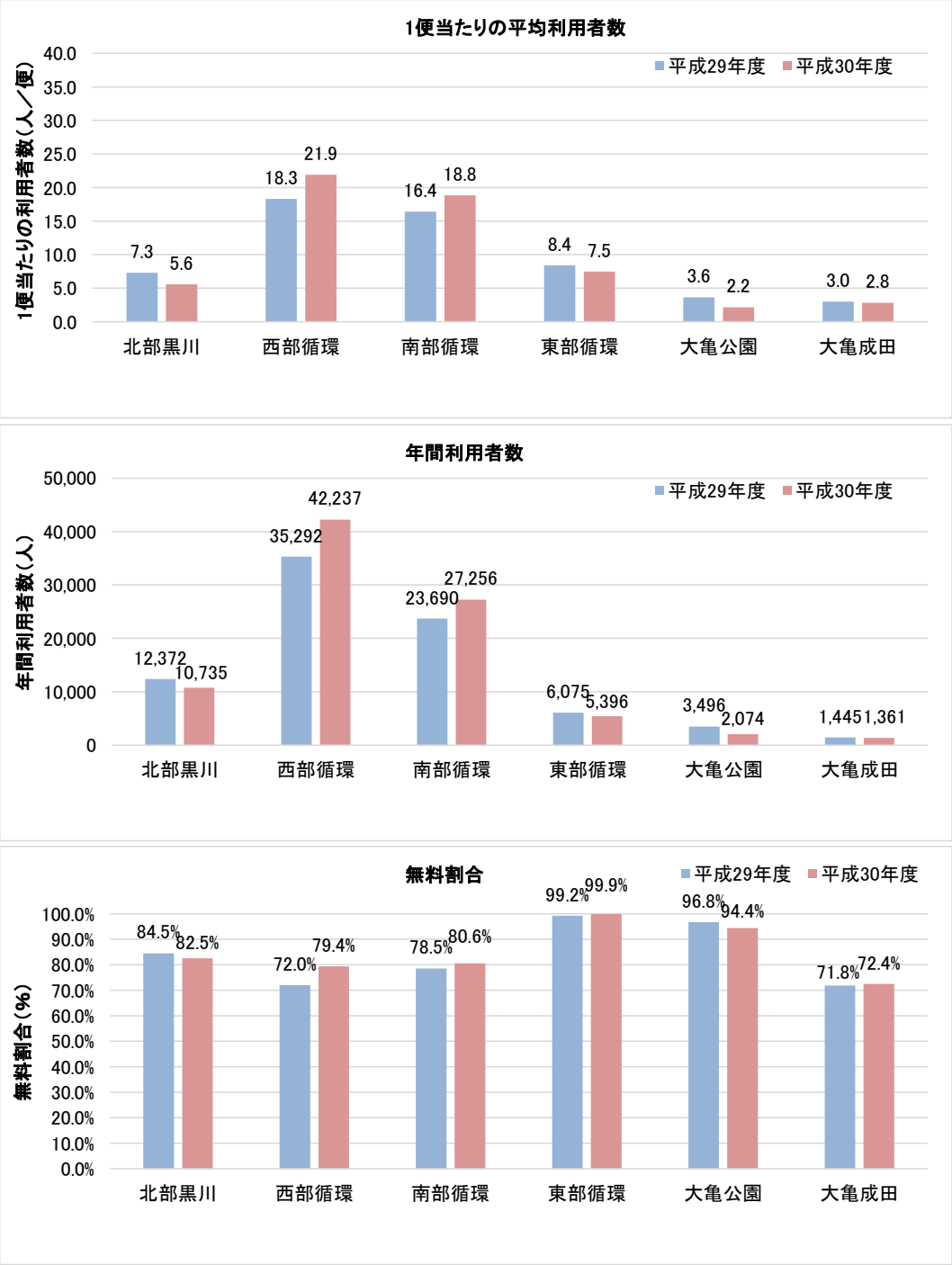
■図表　公共交通（路線バス、市民バス）による人口カバー状況

④市民バスの利用状況

・市民バスでは、平成 29 年度（2018 年度）、平成 30 年度（2019 年度）の毎年度に乗降調査、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。

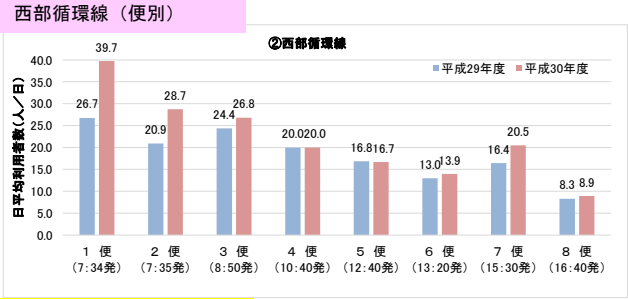
・運行状況については、市西部、南部を運行する西部循環線、南部循環線は 1 便当たり 20 人前後の利用と利用が定着しています。その他の便は利用が少なく、特に大亀森林公園線、大亀成田線は 1 便あたり 3 人未満と利用が少ない状況です。

・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）となっています。

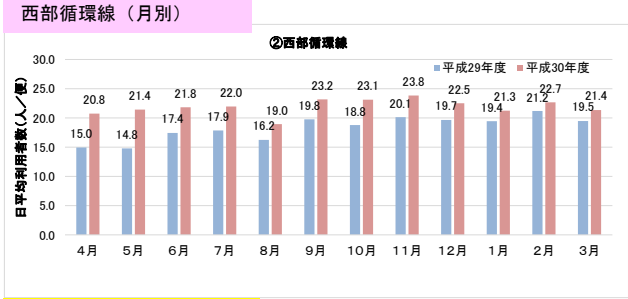


■図　路線別の 1 便当たり利用者数、年間利用者数、無料利用の割合

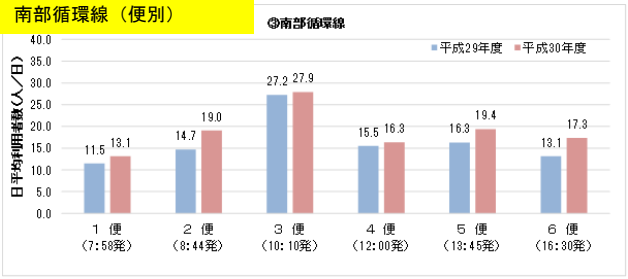
西部循環線（便別）



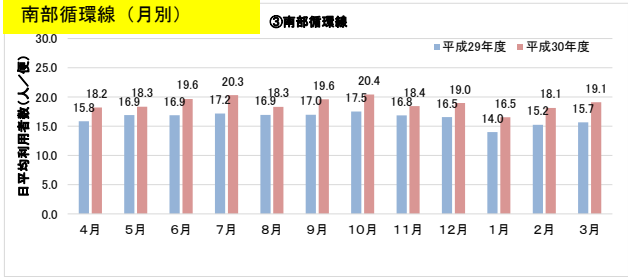
西部循環線（月別）



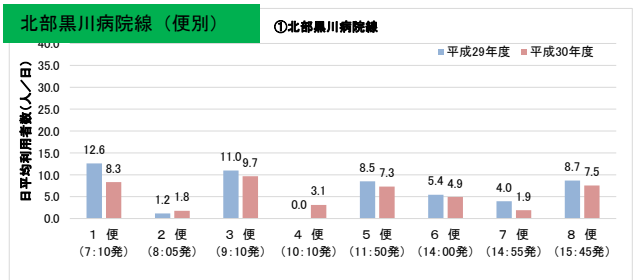
南部循環線（便別）



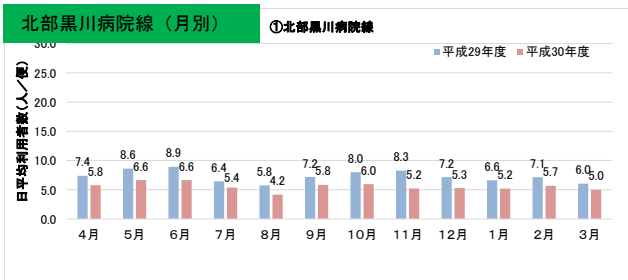
南部循環線（月別）



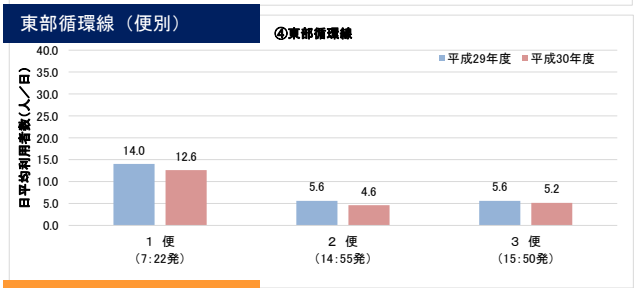
北部黒川病院線（便別）



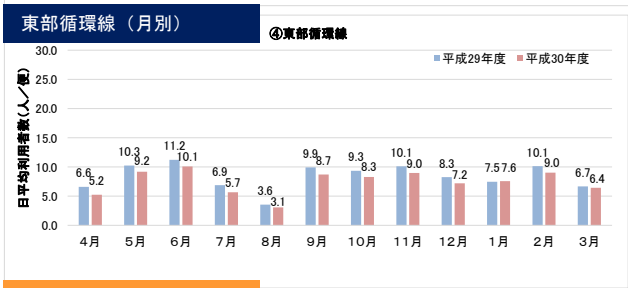
北部黒川病院線（月別）



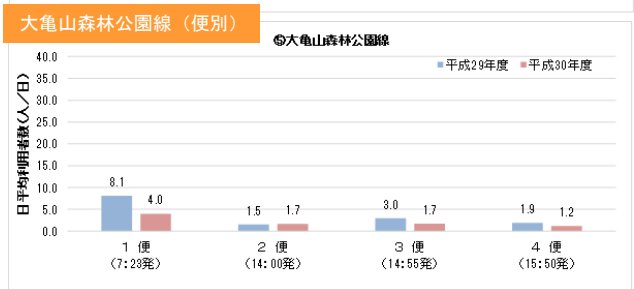
東部循環線（便別）



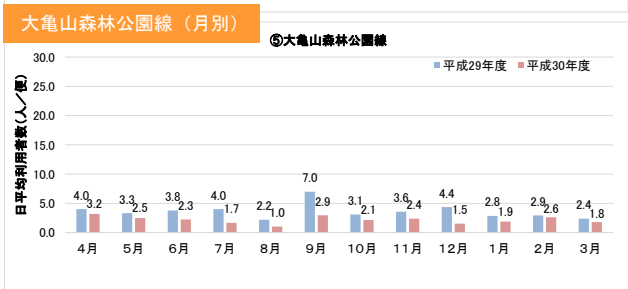
東部循環線（月別）



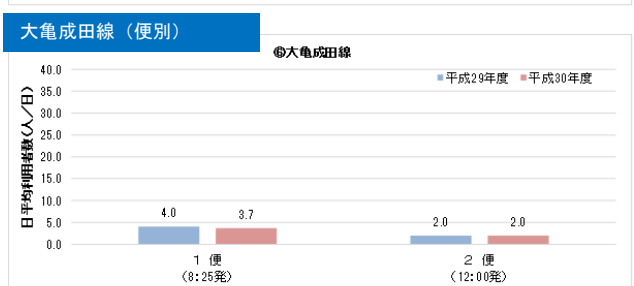
大亀山森林公園線（便別）



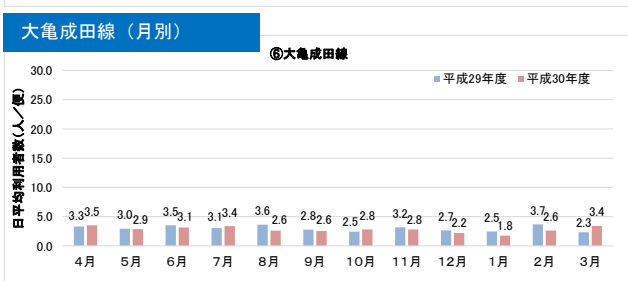
大亀山森林公園線（月別）



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）

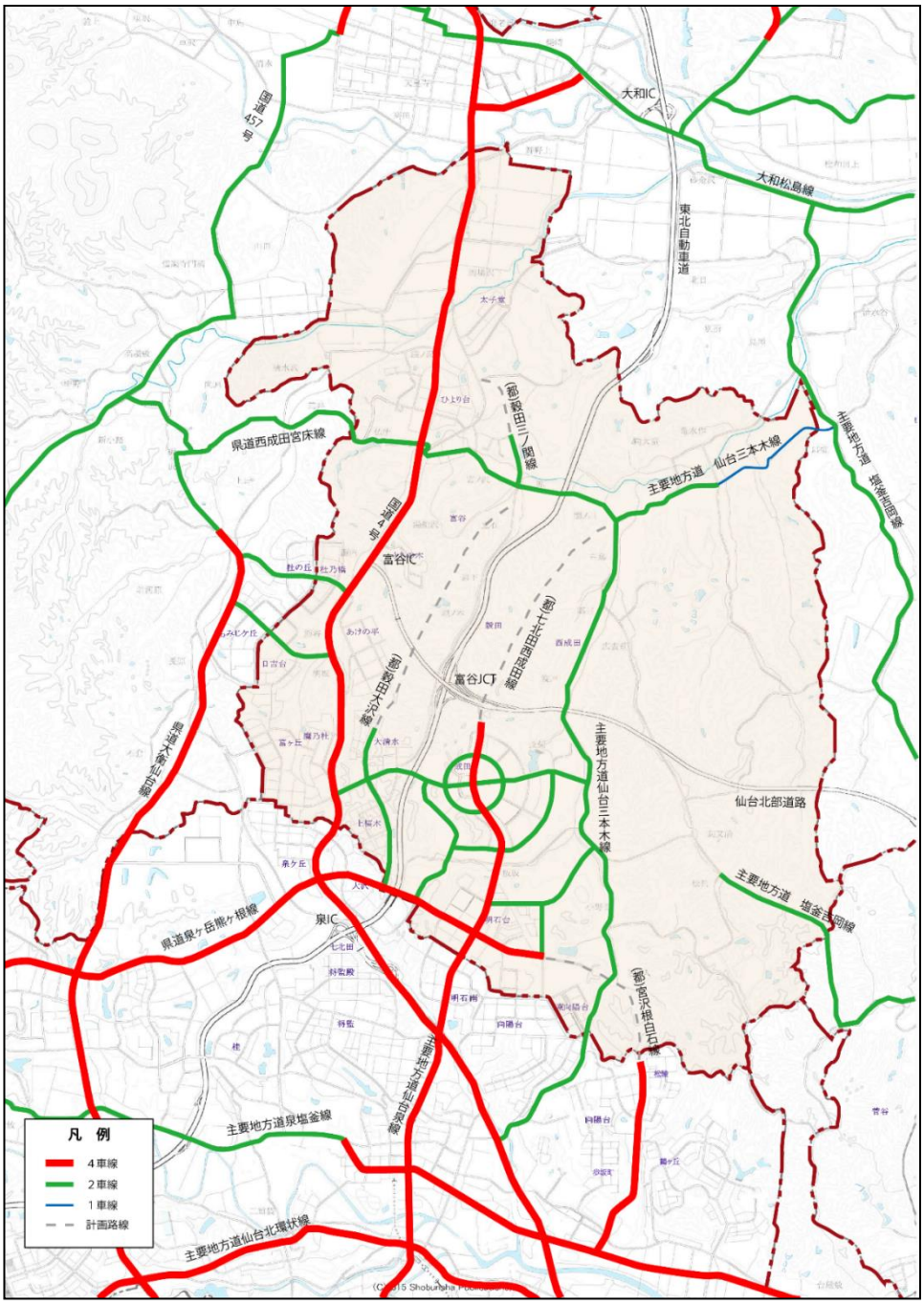
③ 道路の状況

・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）しています。

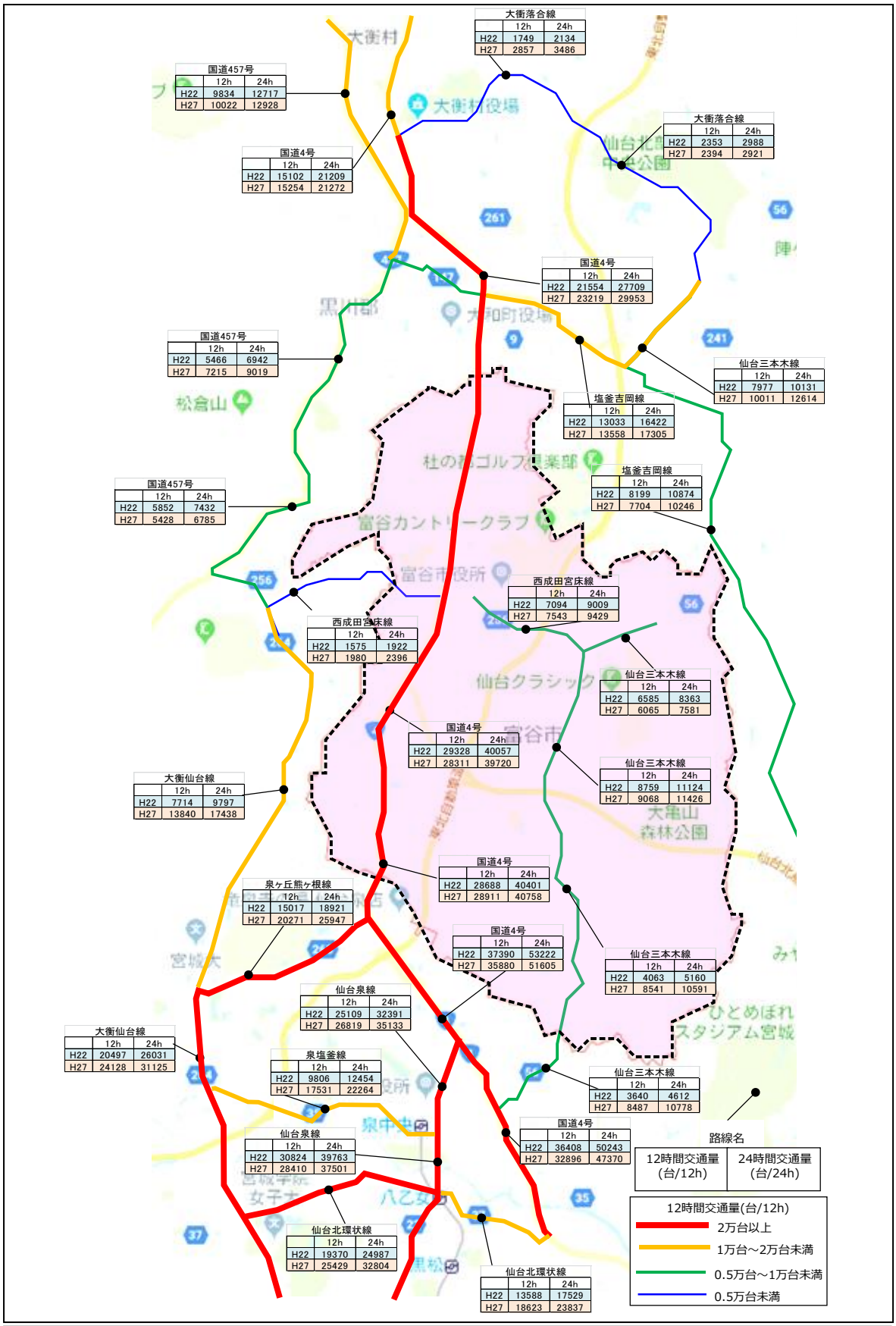
・市外への通勤・通学の移動についてはマイカー利用が約 67%※と多くを占め、マイカーへの依存が強い状況にあることから、通勤時間帯には上記の路線に交通が集中し慢性的な混雑が発生しています。

※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。



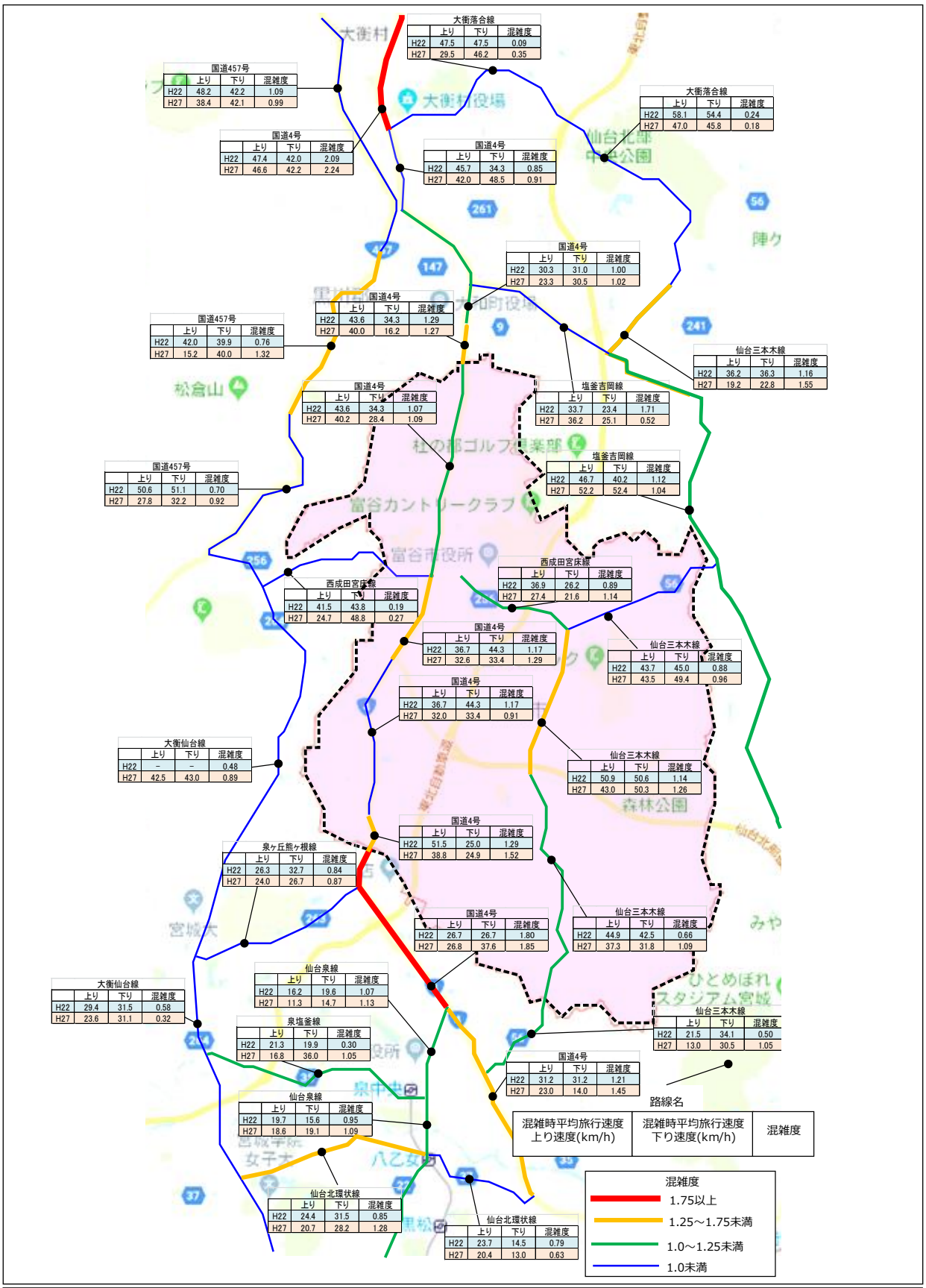
■図　富谷市内の都市計画道路及び一般国道、主要地方道・県道の車線数



※12 時間交通量:午前 7 時から午後 7 時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。
※24 時間交通量:午前 7 時から翌日午前 7 時または午前 0 時から翌日午前 0 時までに交通量観測地点を通過した自動車類の台数。

■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

（出典：道路交通センサス（H22、27））



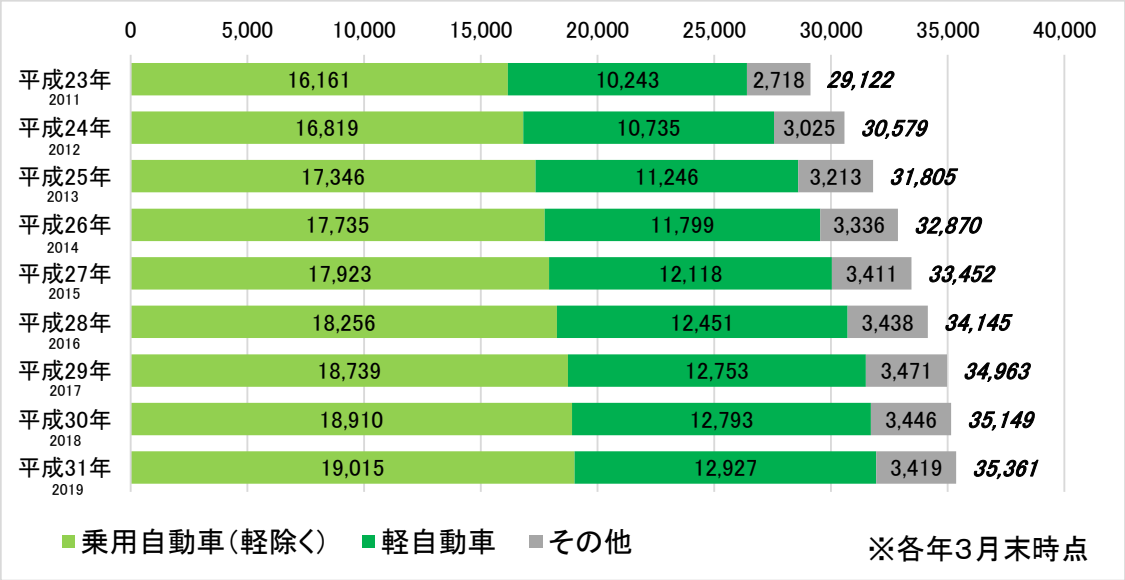
※混雑度:交通調査基本区間の交通容量(通過することができる交通量)に対する交通量の比。
※平均旅行速度:交通調査基本区間を通過する自動車類の平均速度。

■図　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

（出典：道路交通センサス（H22、27））

・富谷市の自動車保有台数は、平成 23 年(2011 年)時点で 29,122 台であったのが、平成 31 年（2019 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（2019 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%を占めています。



■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%

平成元年(2019 年)12 月現在
（出典：宮城県警察）

○年齢層別運転免許自主返納状況

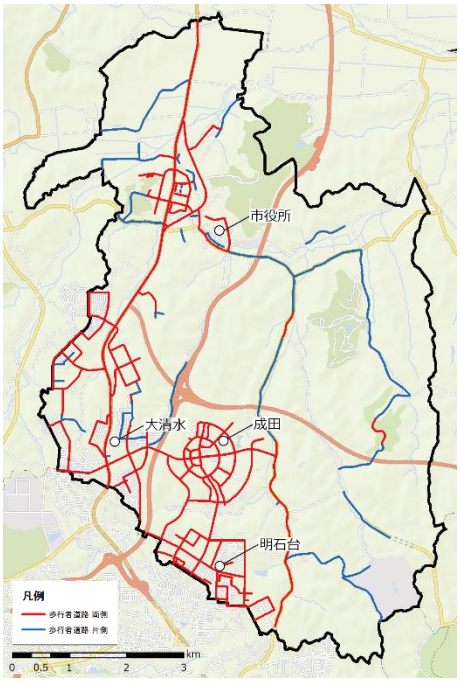
区分	合計	16～49 歳	50～59 歳	60～64 歳	65～69 歳	70～74 歳	75～79 歳	80～84 歳	85～90 歳	90 歳以上
富谷市	136	3	3	3	12	27	33	39	11	5
宮城県	7882	72	131	246	780	1,843	1,570	1,875	1,098	267

（出典：宮城県警察）

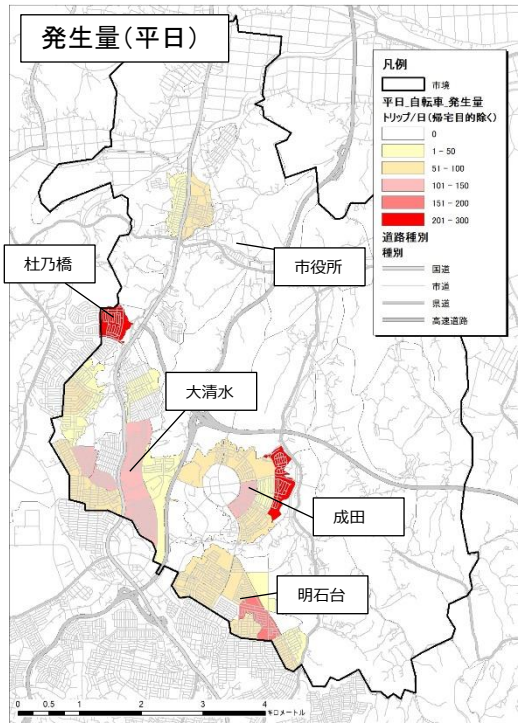
⑥徒歩、自転車

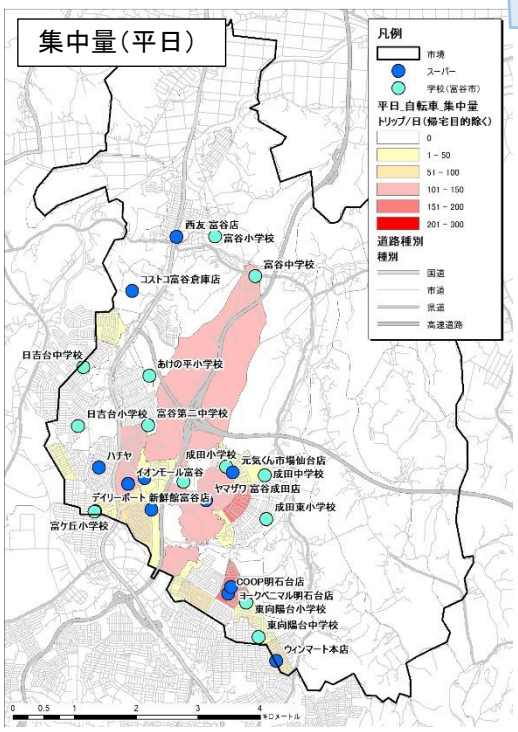
・市内の住宅団地などの主要な道路については歩道が整備されており、歩行環境は比較的整っています。一方で、自転車走行空間の整備は進められていますが、一部の区間に限られていることや幅員が十分確保されていないなどの課題があります。

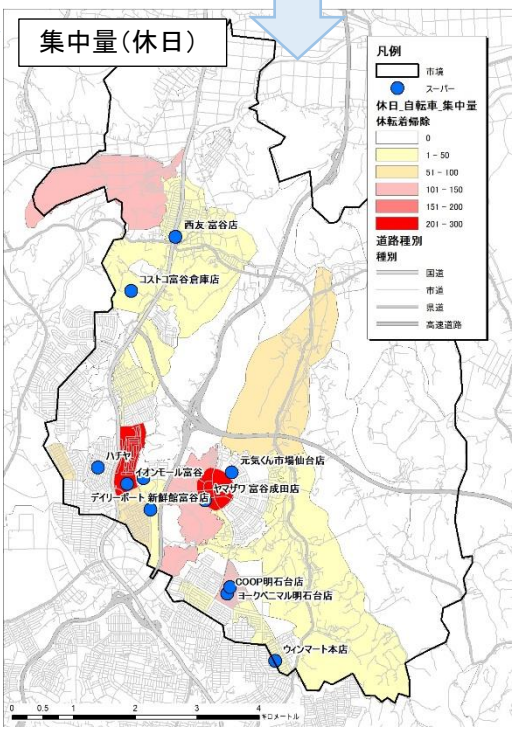
・自転車の移動は市内でも人口の集中するエリアから多く発生しており、目的地は学校や商業施設の近隣が主となっています。



■図　富谷市周辺の歩行者道路の敷設状況
（出典：富谷市資料）







■図　市内の自転車利用者の発生地点、目的地点別移動量
（出典：第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査結果）

（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）

①富谷市内、周辺市町間の移動状況（平日）

第５回仙台都市圏パーソントリップ調査結果をもとに富谷市で独自集計

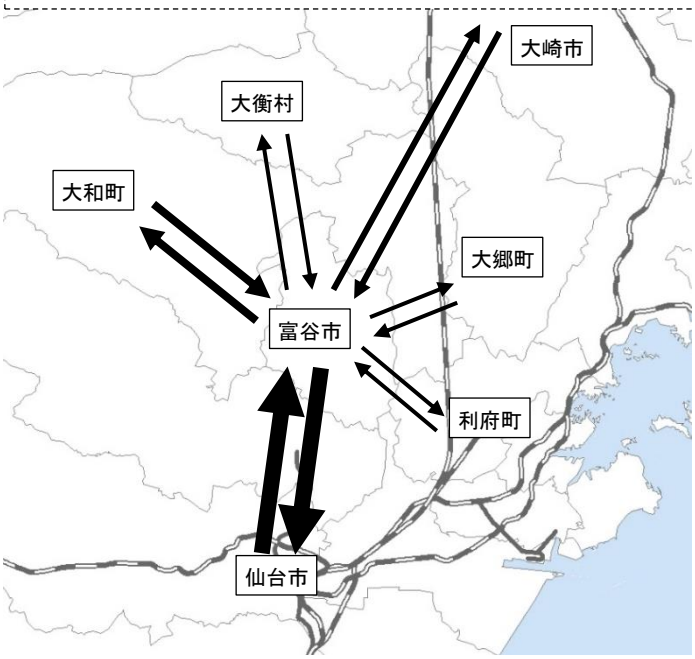
・富谷市に関連する移動の中で、約半数は富谷市内の移動、残りは富谷市と他市町間の移動となっており、そのうち大半は仙台市との移動となっています。

・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。

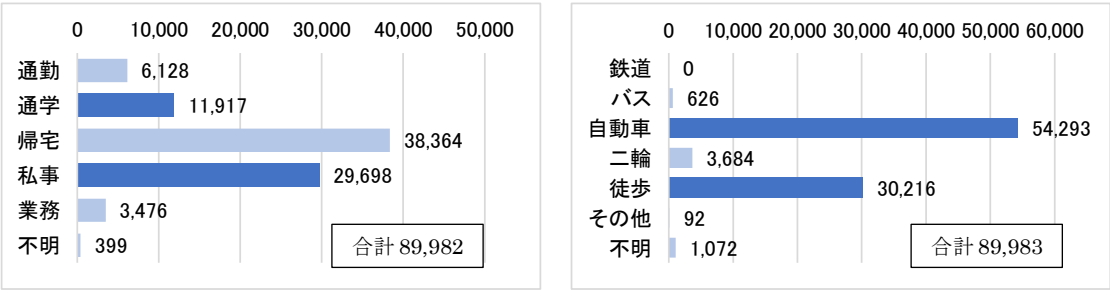
※ある目的（例えば、出勤や買物など）を持って起点から終点へ移動する際の、一方向の移動を表す概念であり、同時にその移動を定量的に表現する際の単位

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%
都市間移動	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%
	亘理町	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%

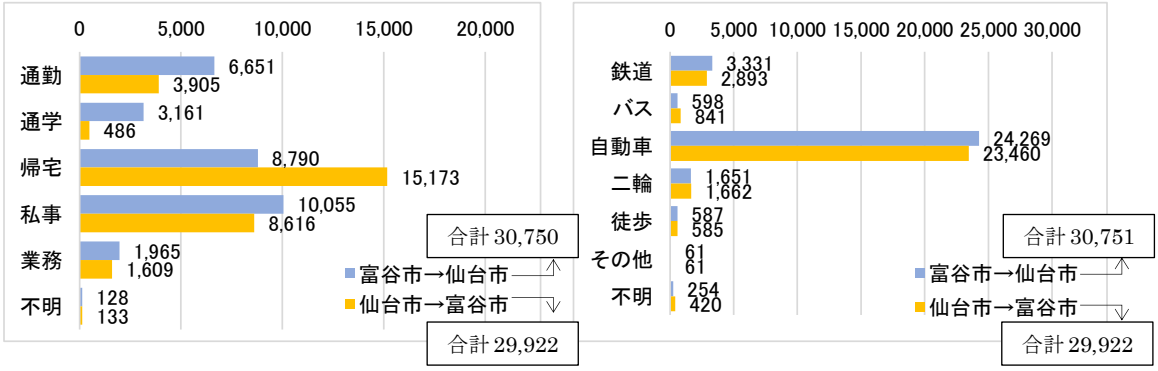
単位：トリップ/日



■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）

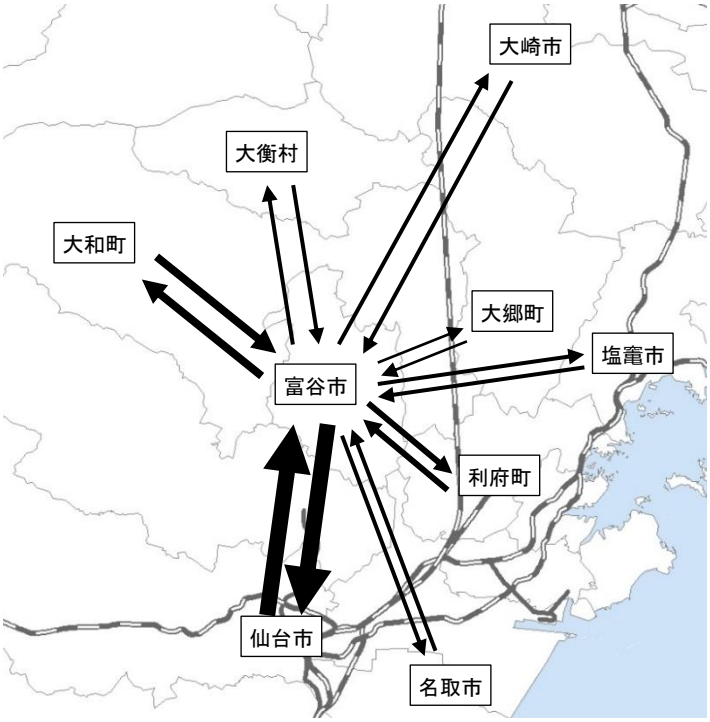
第 5 回仙台都市圏パーソントリップ調査結果をもとに富谷市で独自集計

・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くなっています。また、総トリップ数も平日と比較して増加しています。

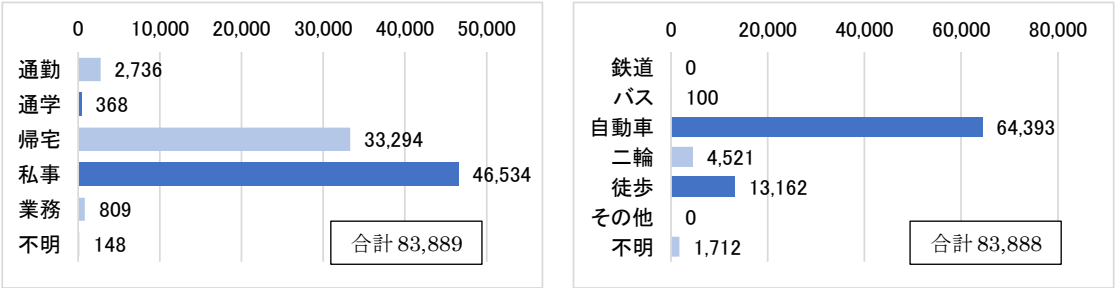
・市内の移動は私事が多く、大半が自動車、徒歩の移動です。仙台市との移動について平日と比較すると総トリップ数は増えていますが、鉄道の利用者数が低くなっています。

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%
都市間移動	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%
	亘理町	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%

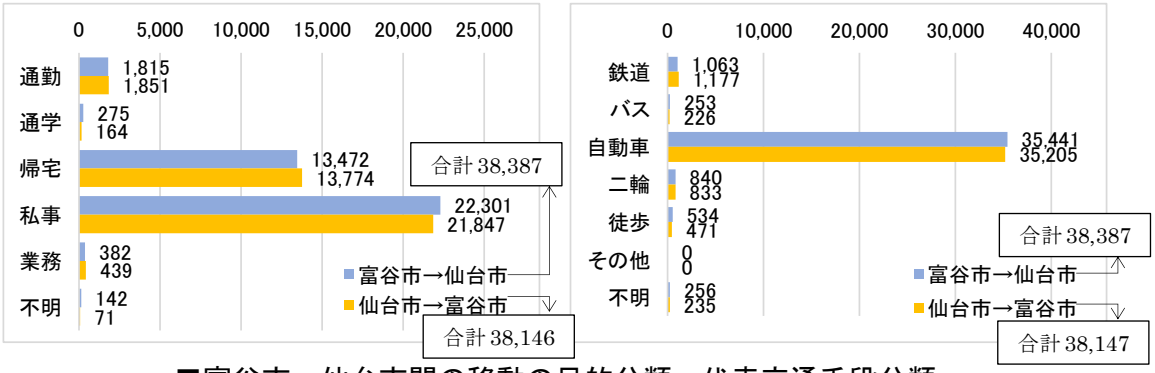
単位：トリップ/日



■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

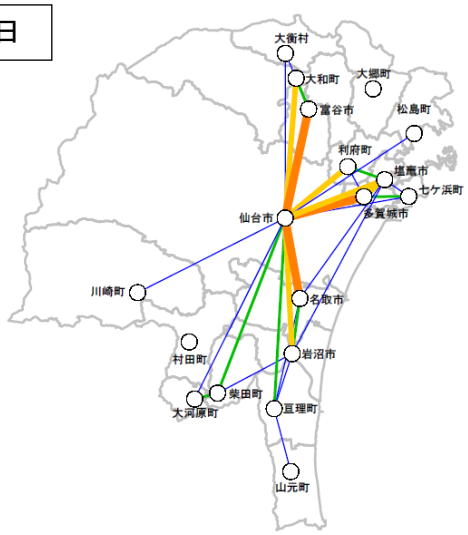
③全目的、交通手段別・総トリップ数

・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。

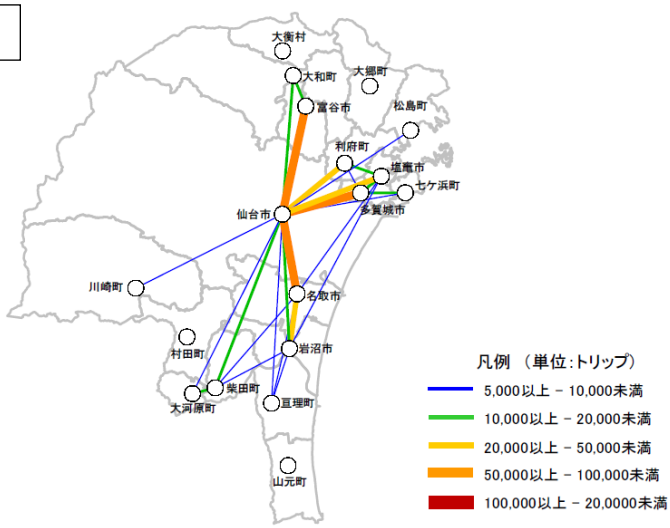
・仙台市-富谷市間の自動車の移動量は 5 万トリップを超えています。一方、鉄道は 5,000～1 万トリップとなっています。

【全目的・総トリップ数】

平日



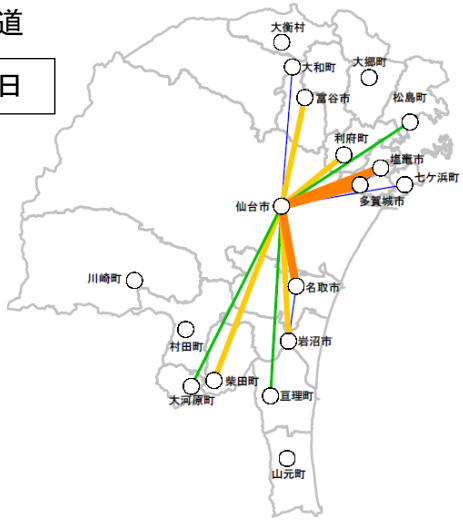
休日



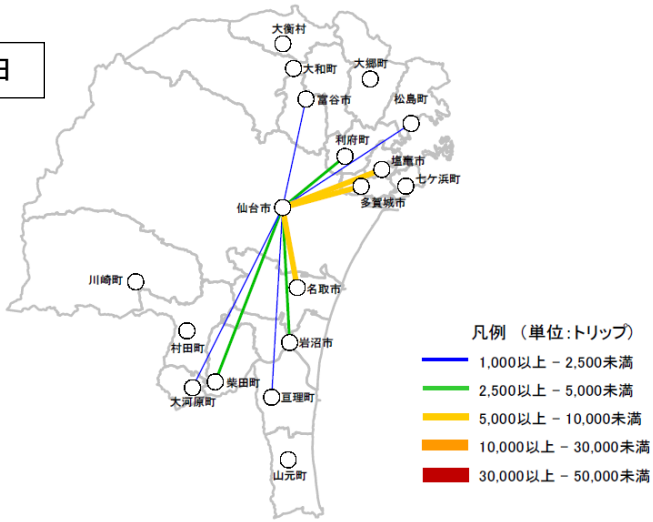
【交通手段別分担率・総トリップ数】

鉄道

平日

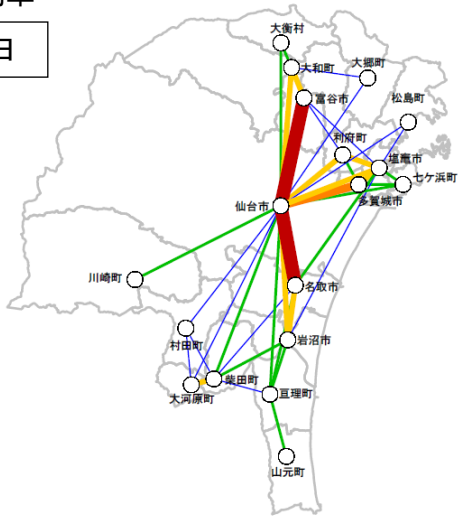


休日

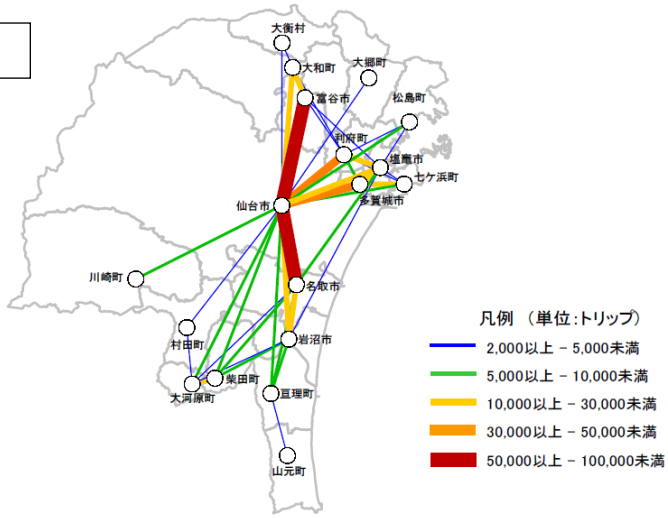


自動車

平日



休日



③第 5 回 PT 調査（H29）の前回調査（H14）からの増減

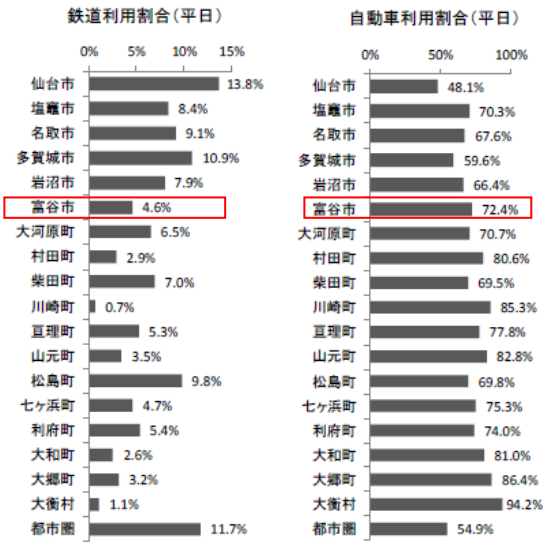
・下図は第 4 回仙台都市圏パーソントリップ調査（H19）から第 5 回（H29）のトリップ増減を示しています。

・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。

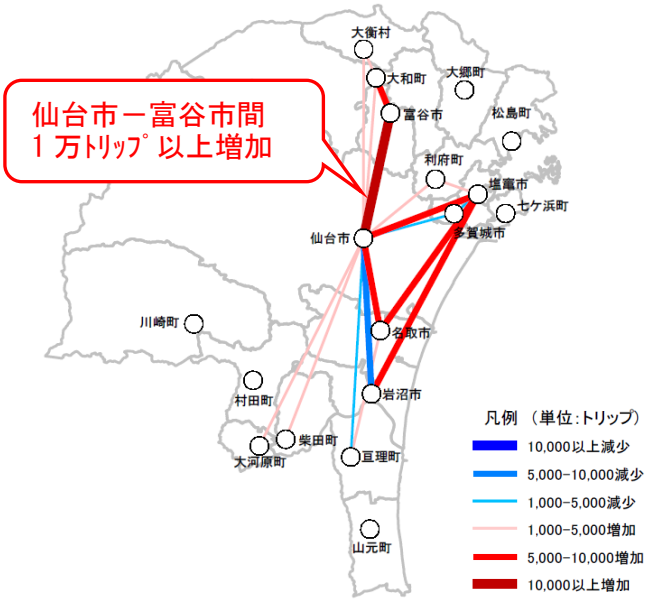
・仙台市～富谷市間の自動車の移動量は 5 万ﾄﾘｯﾌﾟを超えている。一方、鉄道は 5,000～1 万トリップとなっています。

【交通手段別分担率(利用割合】



【15 年前からのトリップ数変化（全目的)】

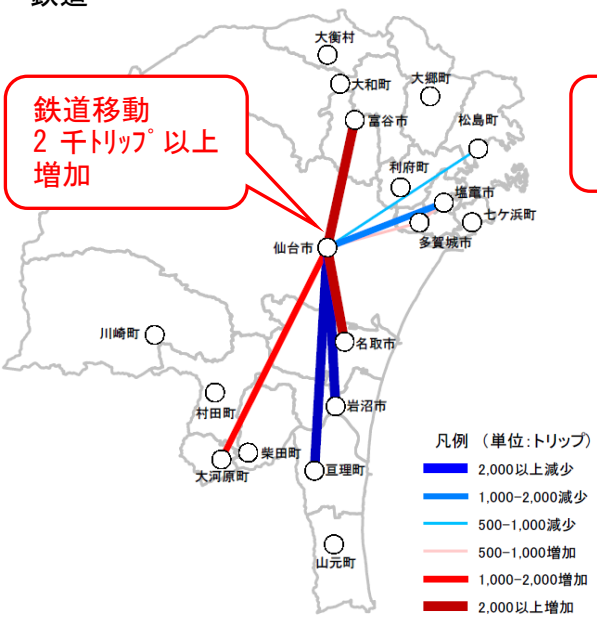
第 4 回パーソントリップ調査（H14）からの変化



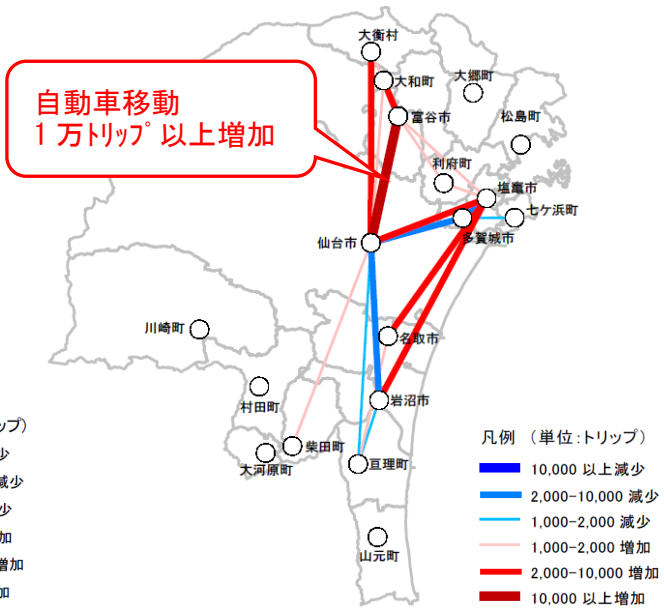
【15 年前からのトリップ数変化（交通手段別)】

第 4 回パーソントリップ調査（H14）からの変化

鉄道



自動車



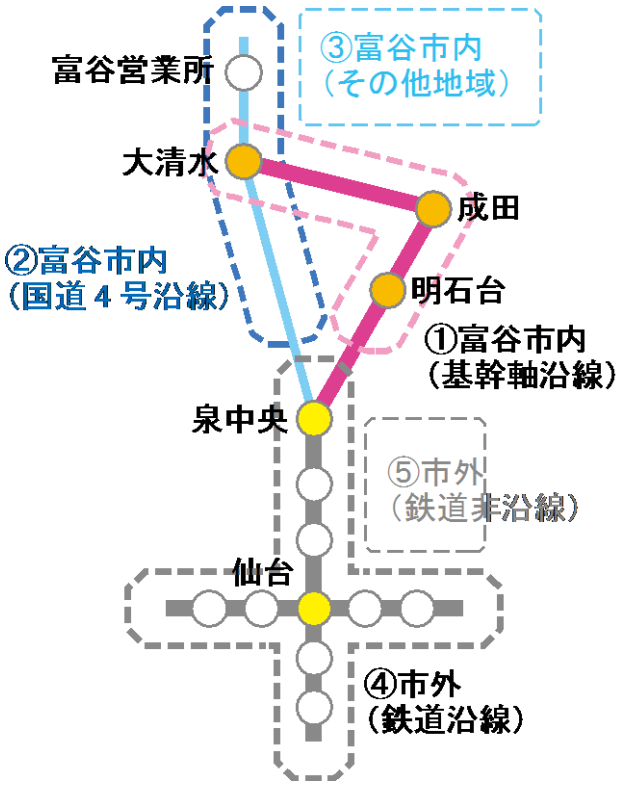
④基幹公共交通軸での移動状況

・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、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 1 km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。

・基幹公共交通軸の構築に向け、これらの基幹公共交通軸にそった交通需要として、自動車利用からの転換も今後期待されます。



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

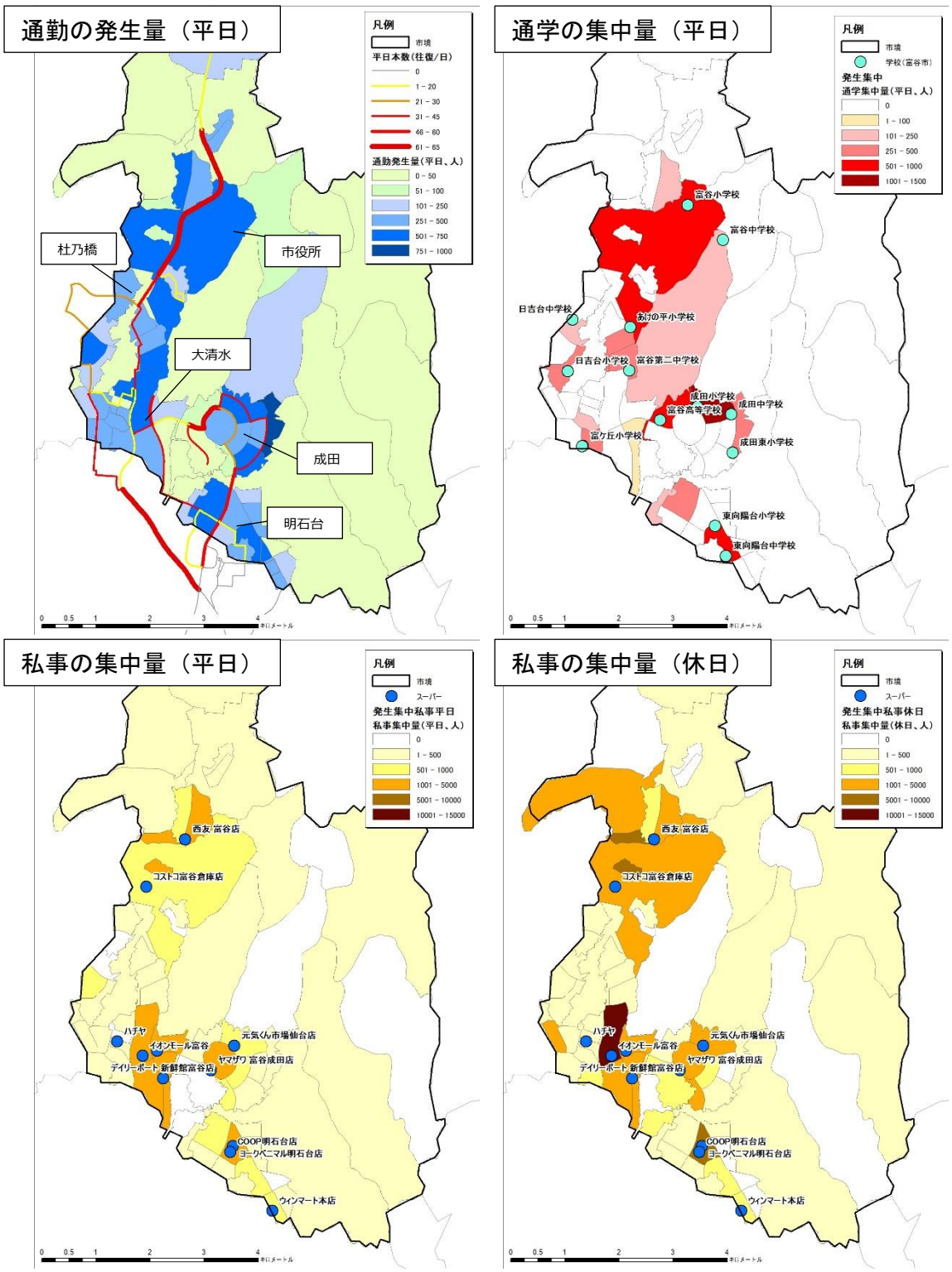
✓**鉄道**：　富谷市～仙台市間の移動量　→**約 6,200 トリップ/日**
✓**路線バス**：富谷市～仙台市間の移動量　→**約 1,600 トリップ/日**
　→鉄道と路線バスの移動量の合計は**約 7,800 トリップ/日**
※自動車：富谷市内（基幹軸沿線）～仙台市間→約 35,000 トリップ/日
　　富谷市内（国道 4 号沿線）～仙台市間→約 15,000 トリップ/日

■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地区や成田地区、大清水地区、富ヶ丘地区など、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。

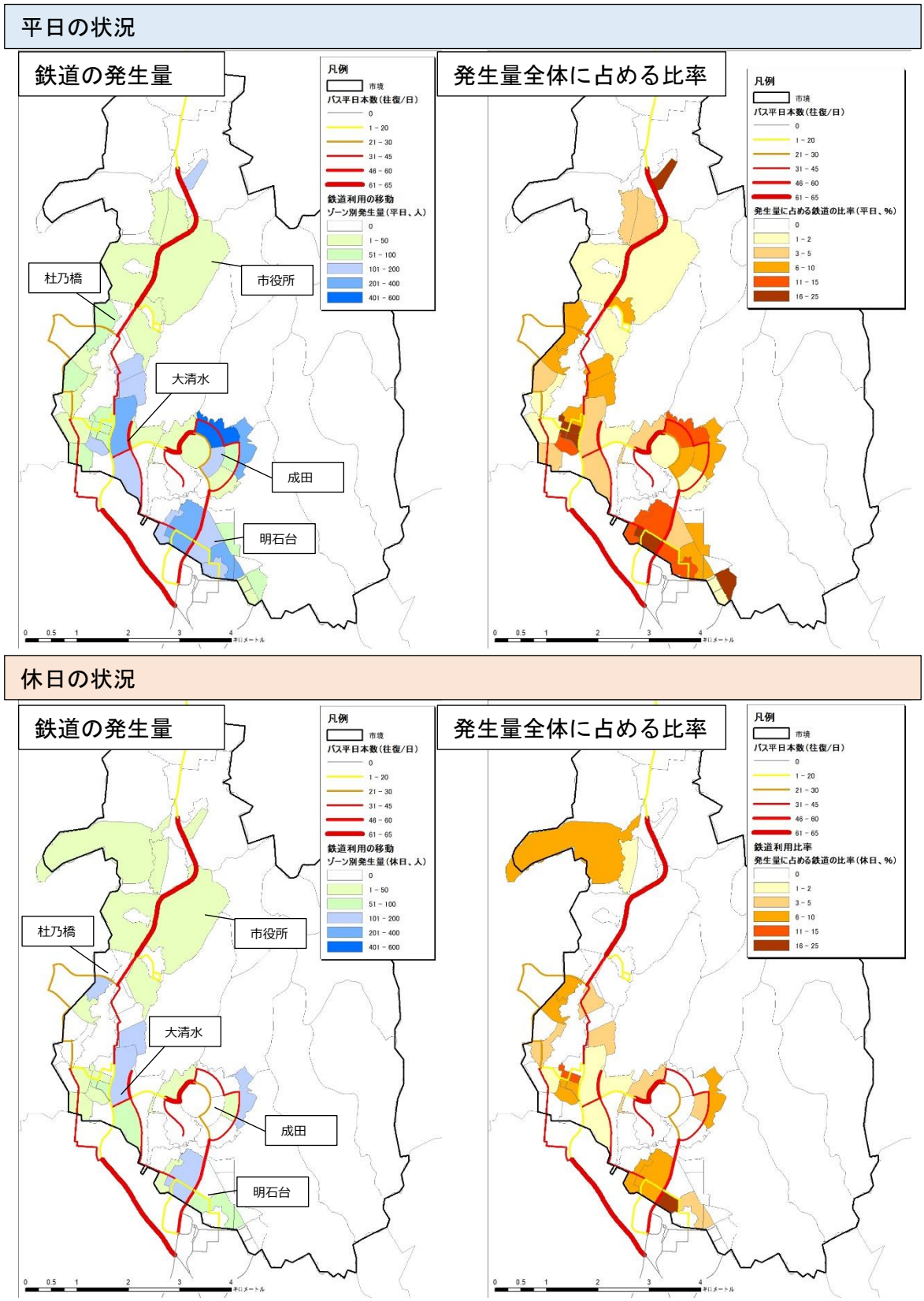


■図　富谷市内の移動目的別の発生集中量

（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

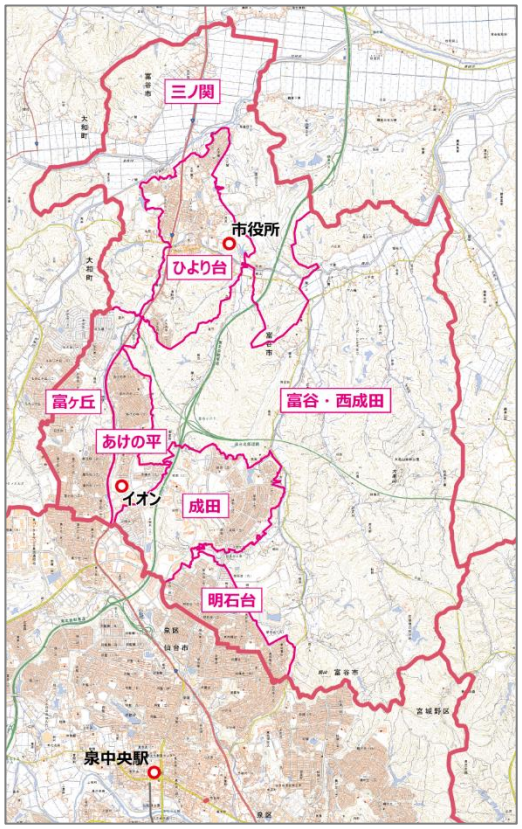
（出典：第５回仙台都市圏パーソントリップ調査データ）

1-3　公共交通利用に関する市民意識
（公共交通利用に関する市民アンケート調査）

・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。その結果概要を以下に示します。

調査期間／　発送：平成 28 年（2016 年）
11 月 24 日、
回収期限：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

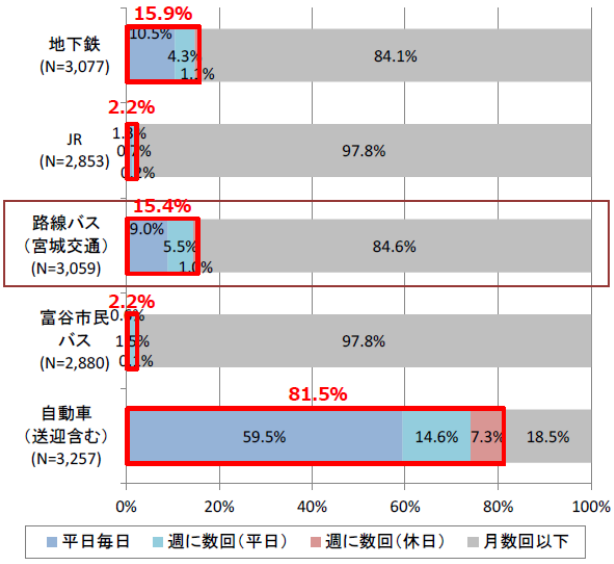
※集計は、第 4 回仙台 PT 調査の**中ゾーン**を元に設定　⇒富谷市内は、**7 地域**に区分　（右図）



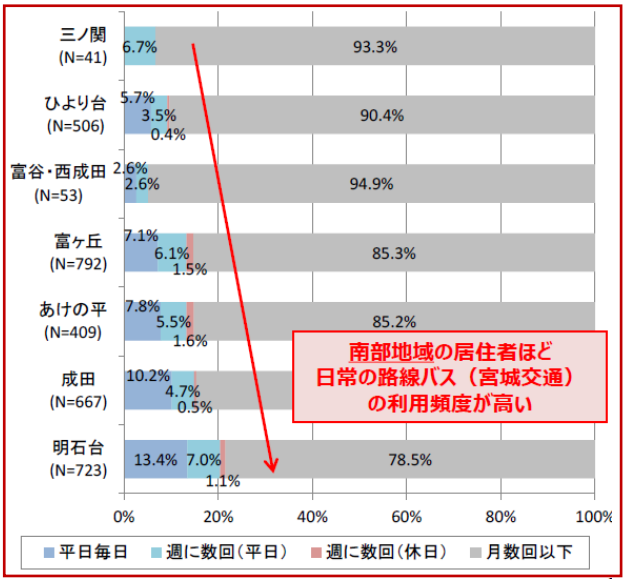
（1）交通手段ごとの利用頻度

・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

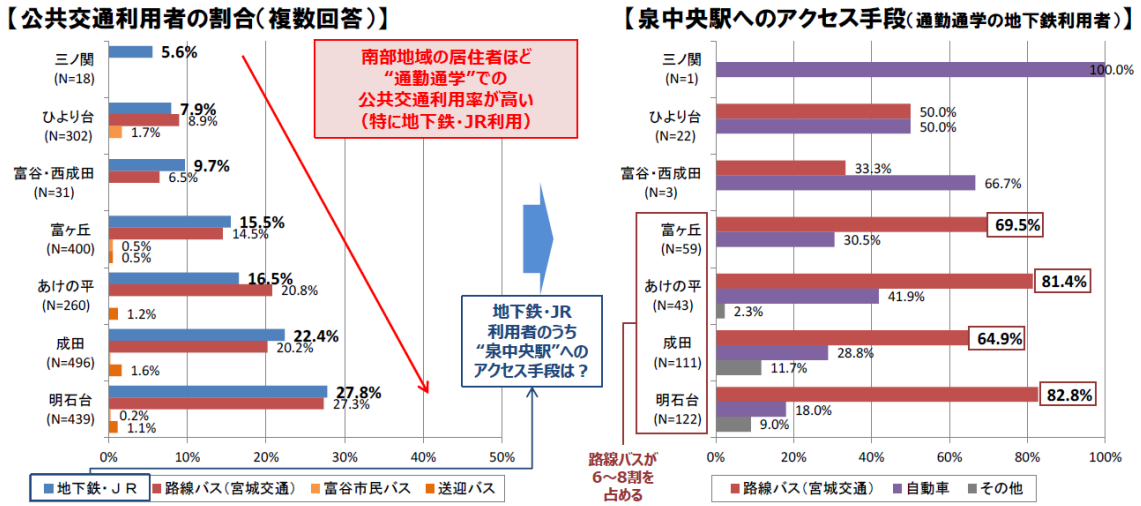
・南部地域の居住者ほど、通勤通学で公共交通を利用する人の割合が高くなっており、特に明石台居住者の 1/4 は、地下鉄・JR を利用しています。

・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、富ヶ丘地区、あけの平地区、成田地区、明石台地区で路線バスが 6～8 割を占めています。

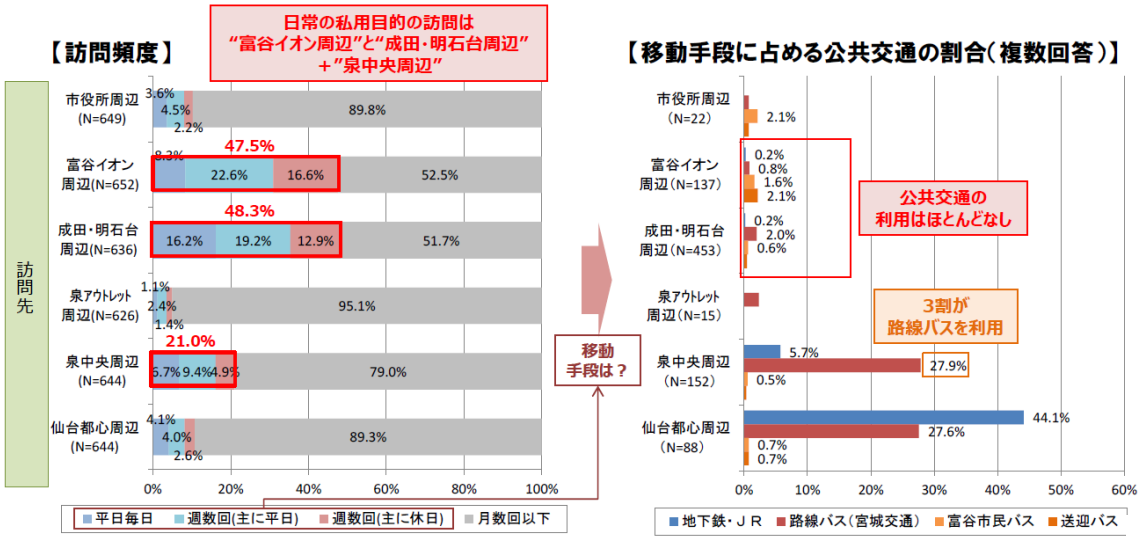
②私事目的

・私用目的の訪問先は富谷イオンや成田地区・明石台地区周辺、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。



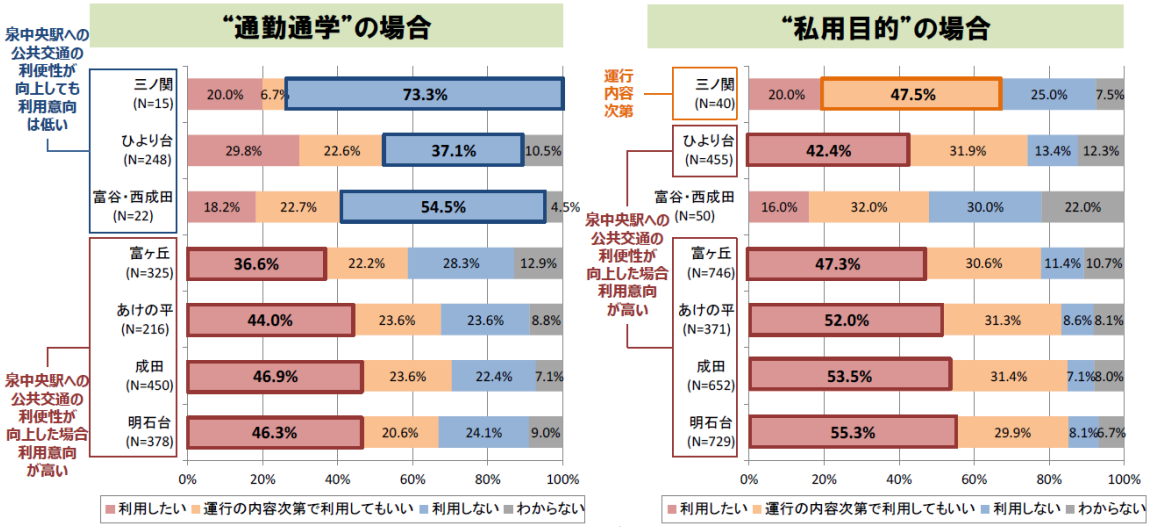
■図　通勤、通学での公共交通利用割合、泉中央駅へのアクセス手段



■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。

【泉中央駅までの公共交通整備で重要視すること】

	三ノ関 (N=43)	ひより台 (N=498)	富谷・西成田 (N=54)	富ヶ丘 (N=791)	あけの平 (N=399)	成田 (N=714)	明石台 (N=753)
早く行ける（全地域で意向が強い）	40	539	57	908	494	767	898
乗り換えなしで行ける（主に北部地域で意向が強い）	38	417	39	555	256	444	379
自宅から乗り場まで行きやすい（主に北部地域で意向が強い）	42	511	71	586	256	433	628
時刻表どおりに運行	5	106	9	272	125	246	329
泉中央駅で地下鉄に乗り継ぎしやすい	23	231	25	447	204	399	393
日中でも運行本数が多い（主に南部地域で意向が強い）	14	265	21	579	242	473	520
早朝・深夜でも運行（主に南部地域で意向が強い）	19	277	32	528	367	606	548
土曜・日曜・祝日も運行	25	216	26	362	160	377	339
市民バスと乗り継ぎしやすい運行時間	8	76	12	63	30	19	42
様々な運賃割引と	22	148	4	235	168	426	240
乗り場で雨風がしのげる	6	91	5	84	36	37	105
乗り場周辺に駐輪場	5	27	6	32	9	8	21
乗り場周辺に生活関連施設が整備	7	70	13	63	37	29	41

※“最も重要”、”２番目に重要”、”３番目に重要”の順番に該当する項目を回答してもらい、それぞれ３点、２点、１点として点数化した合計値

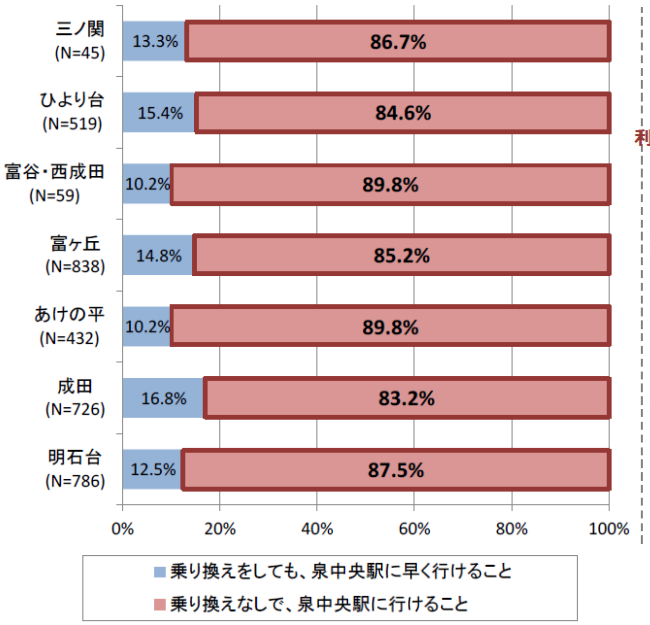
■図　泉中央駅までバスやその他の公共交通を整備する場合、重要だと思うこと

（５）富谷市と泉中央駅間の公共交通に望むこと

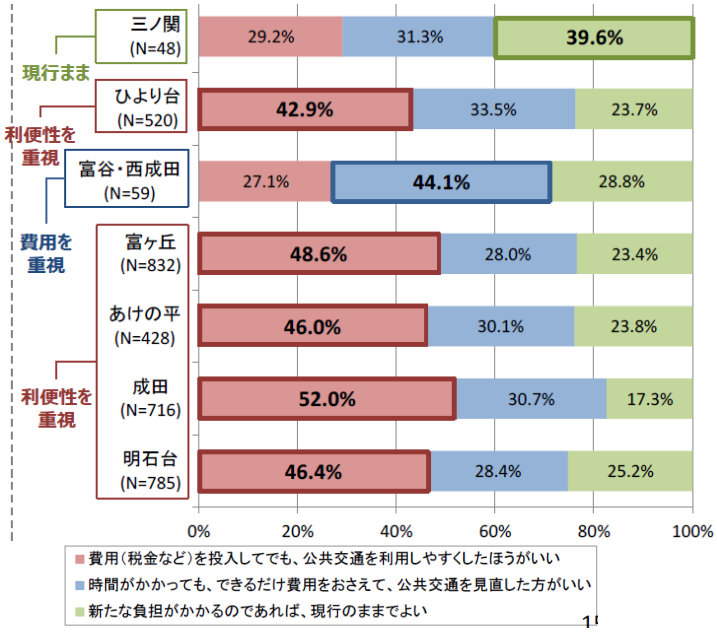
・富谷市と泉中央駅間の公共交通について、「乗り換えてでも早く行ける」「乗り換えなしで行ける」の 2 択での意向を聞いた場合、どの地域においても「乗り換えなしで行ける」の意向が圧倒的に高くなっています。

（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　(5) 富谷市と泉中央駅間の公共交通に望むこと



■図　(6) 今後の公共交通に対する意向

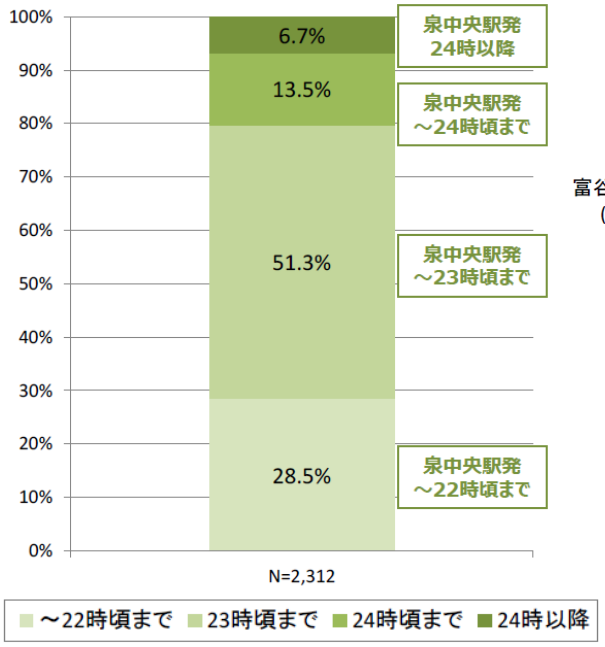
（７）夜間の泉中央駅発の希望時間（新交通）

・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。

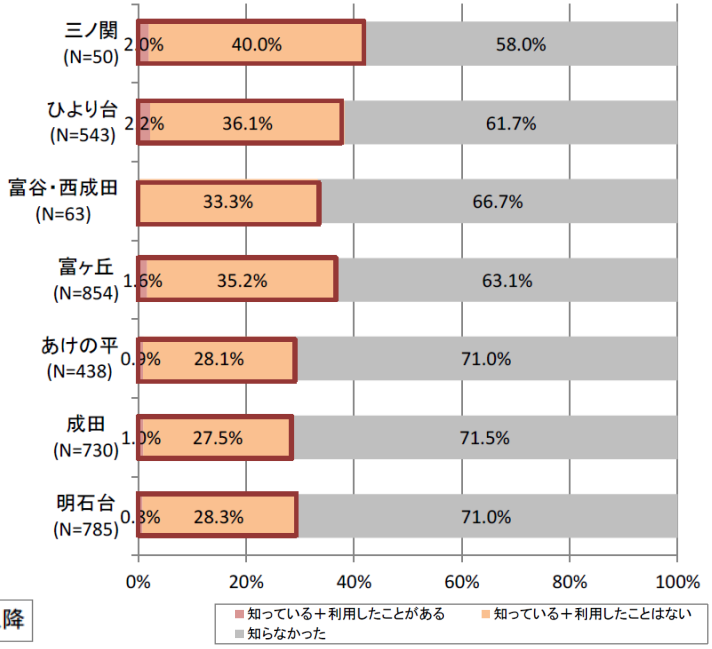
（８）乗継実証運行の認知と利用状況

・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。



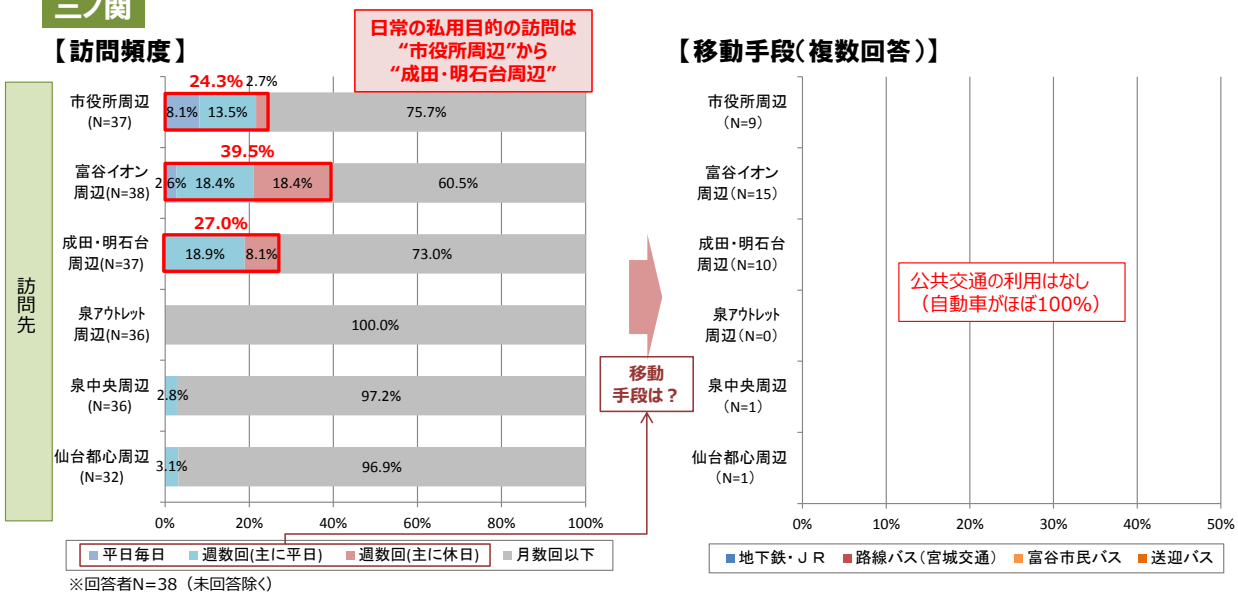
■図　(7) 夜間の泉中央駅発の希望時間（新交通）



■図　(8) 乗継実証運行の認知と利用状況

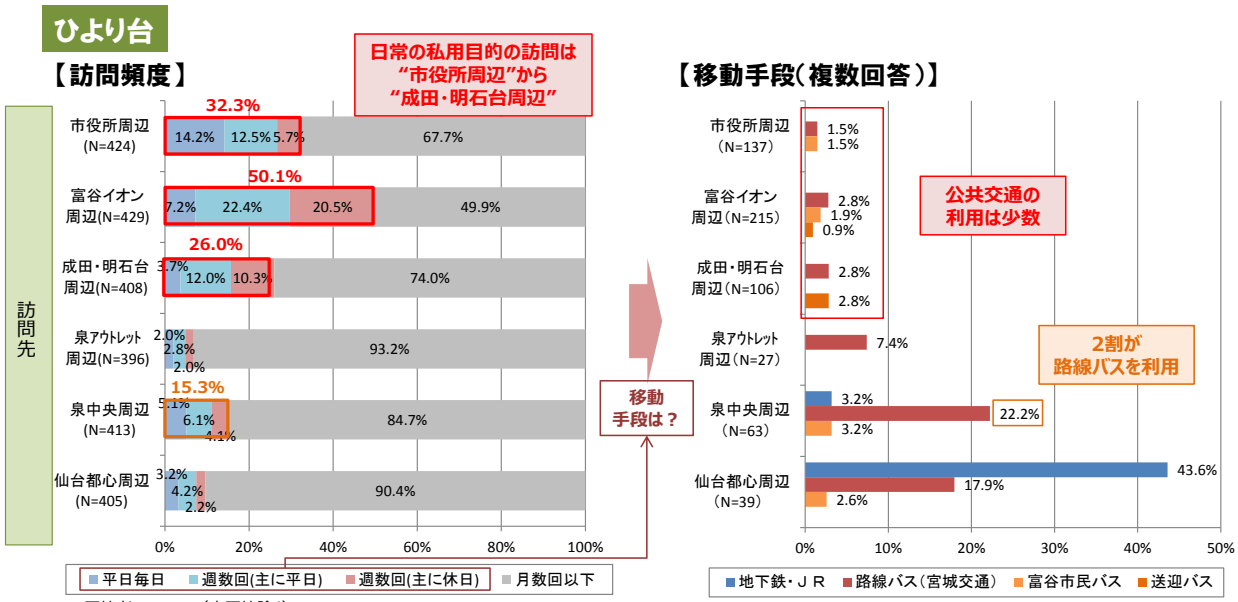
（９）地域別の私用目的移動の目的地、公共交通利用割合

三ノ関



※回答者N=38（未回答除く）

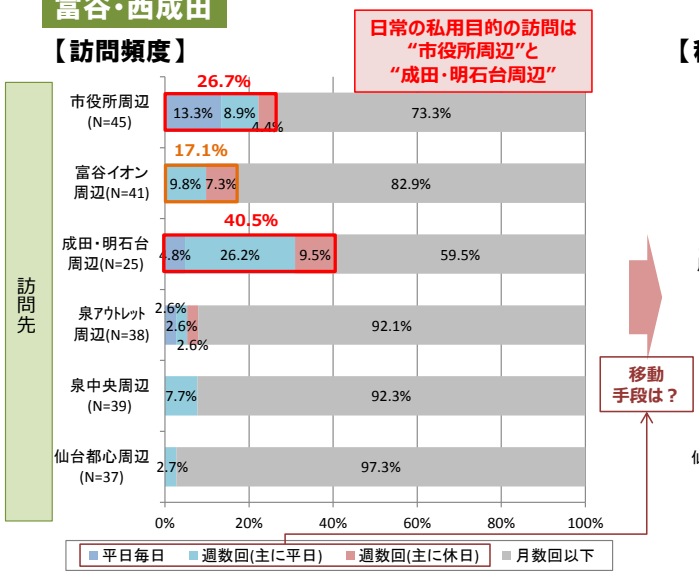
ひより台



※回答者N=429　（未回答除く）

富谷・西成田

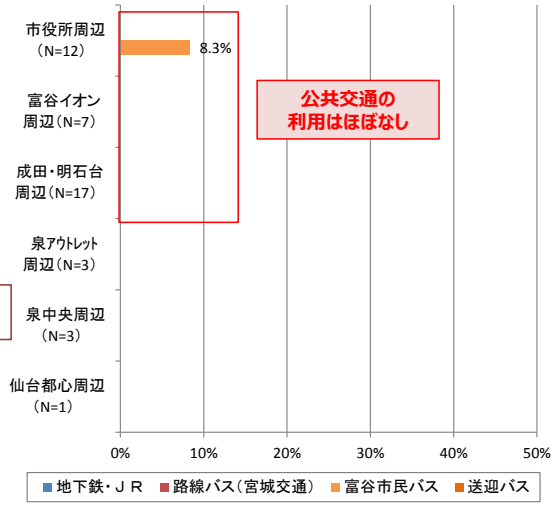
【訪問頻度】



※回答者N=45　(未回答除く)

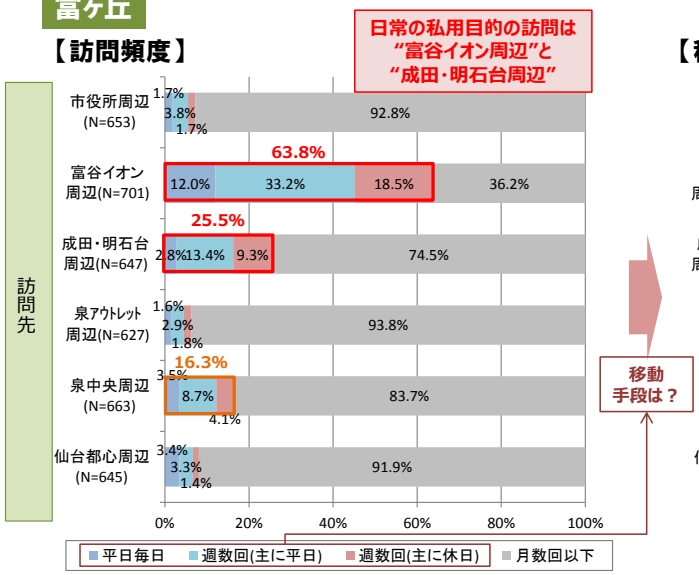
移動手段は？

【移動手段(複数回答)】



富ヶ丘

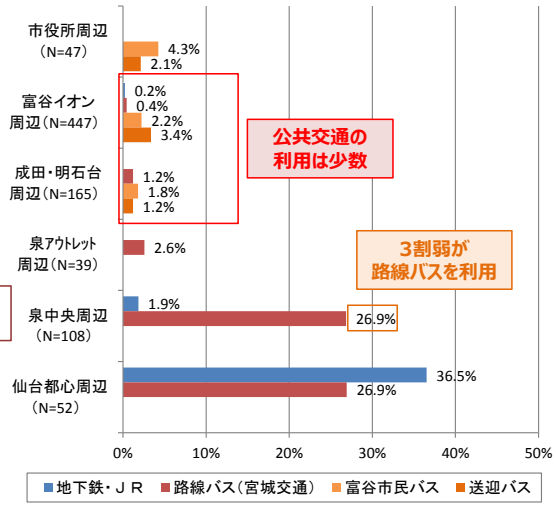
【訪問頻度】



※回答者N=70　(未回答除く)

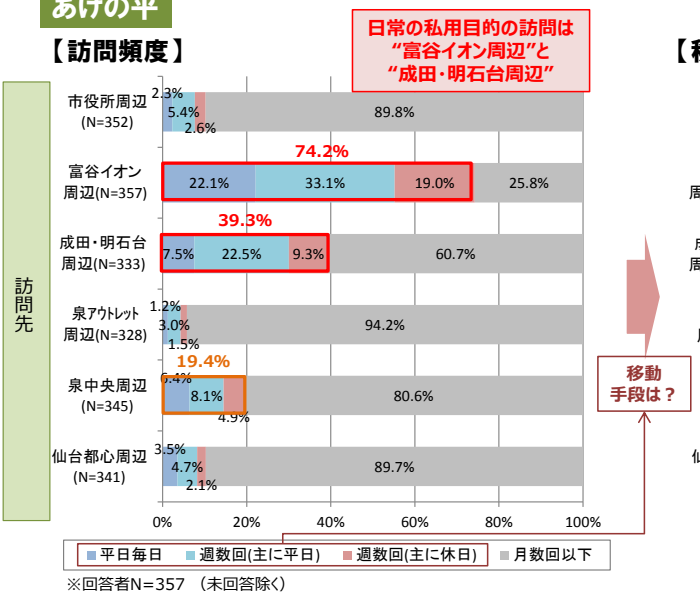
移動手段は？

【移動手段(複数回答)】



あけの平

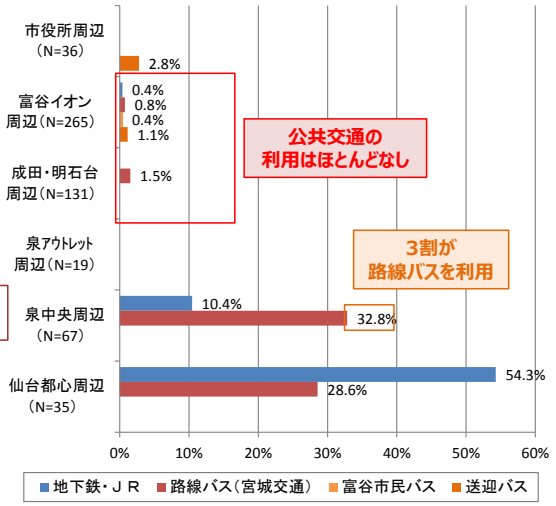
【訪問頻度】



※回答者N=357　(未回答除く)

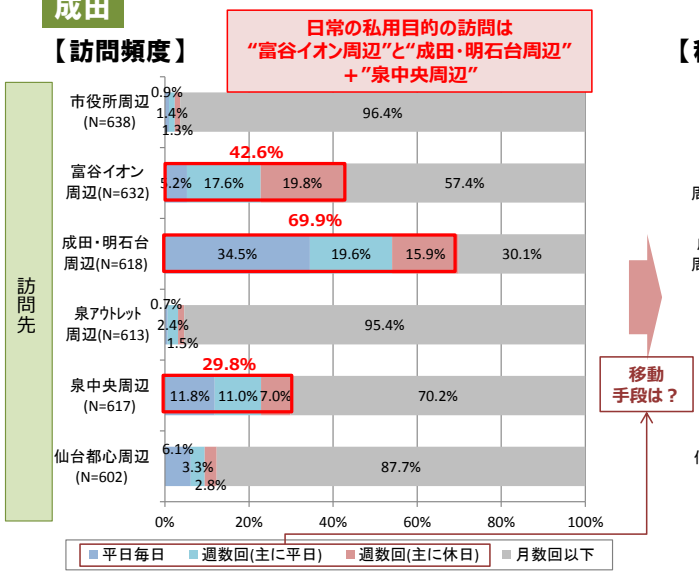
移動手段は？

【移動手段(複数回答)】



成田

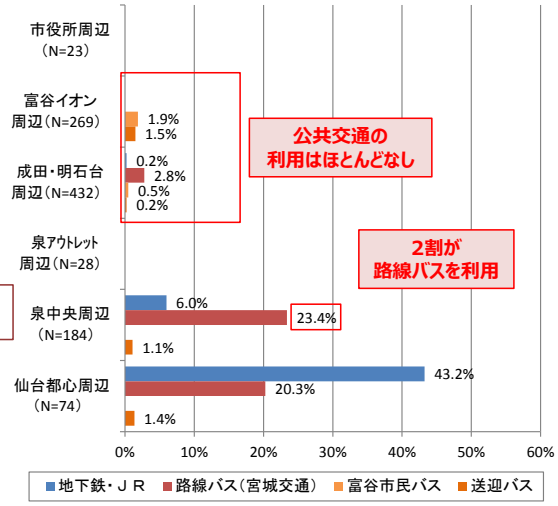
【訪問頻度】



※回答者N=638　(未回答除く)

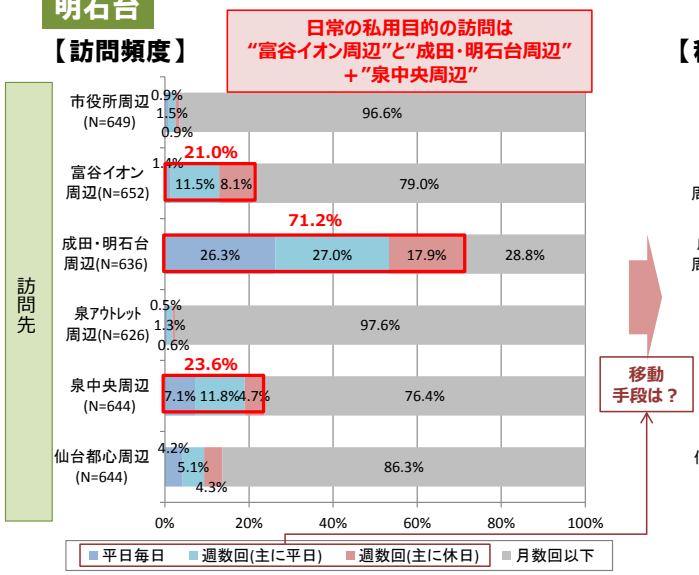
移動手段は？

【移動手段(複数回答)】



明石台

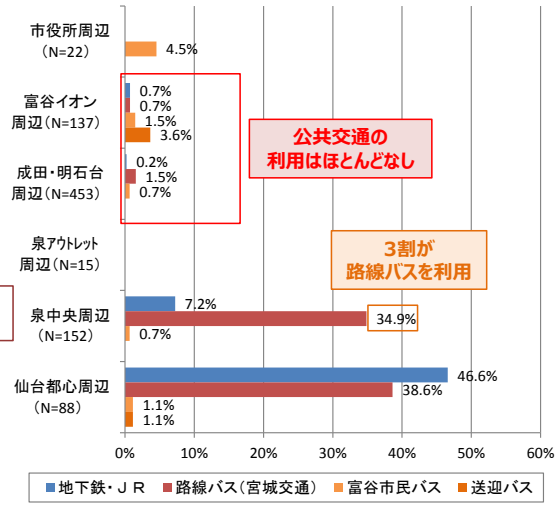
【訪問頻度】



※回答者N=652　(未回答除く)

移動手段は？

【移動手段(複数回答)】



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、明石台地区や成田地区周辺では新たな住宅、工業地域の開発も予定されています。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地区、成田地区、大清水地区など市南部～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、市北部や市東部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民間路線バス、市民バスの状況

・民間路線バスは泉中央駅から市内の明石台地区、成田地区、大清水地区、富ケ丘地区、国道 4 号沿線を結んでおり、明石台・成田・大清水方面、富ケ丘方面は本数も充実しています。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、イオン富谷店では民間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民間路線バスと比較し少なく、西部循環や南部循環を除き、利用者数は少ない現状です。
・民間路線バス、市民バスによる市内のカバー率は、合計 86.5%、民間路線バスに限ると 75.9%となっており、民間路線バスで市内の 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	民間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、民間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	民間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民間路線バスとの乗継割引を実施しています。
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、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。