

富谷市公共交通グランドデザイン（案）

都市・地域総合交通戦略（基本構想）

平成30年12月

富谷市

目 次

序章 富谷市公共交通ランドデザイン策定の趣旨等	1
1 富谷市の概況	1
2 策定の趣旨	1
3 本計画の位置づけ	2
4 目標年次	7
5 計画区域	7
第1章 交通の現状と課題	8
1-1 富谷市の交通をとりまく社会経済情勢	8
1-2 富谷市の交通の現状	24
1-3 富谷市の交通の課題	35
第2章 富谷市の目指す将来像	38
2-1 基本目標	38
2-2 交通の将来像	39
2-3 将来の都市構造	40
2-4 評価指標	42
第3章 将来像実現に向けて取り組む施策	43
第4章 「公共交通ランドデザイン」の実現に向けて	53

序章 富谷市公共交通グランドデザイン策定の趣旨等

1 富谷市の概況

富谷市は、宮城県のほぼ中央に位置し、東西 7km、南北約 10km、総面積 49.18km²で、市域は、概ねなだらかな丘陵の尾根が全体として南北方向に走り、東北地方の骨格を形成する東北縦貫自動車道及び国道 4 号が南北に縦断しているほか、仙台北部道路が東西に横断し、仙台市都市圏における自動車専用道路環状ネットワークの一翼を担い、地域の発展に貢献しています。

また、東北地方の中心都市である仙台市に隣接する地理的優位性や都市圏における環境から、昭和 40 年代後半頃から、大規模な住宅団地開発や企業進出がなされ、全国上位の自然増及び社会増が続き、平成 28 年 10 月に単独で市制施行となりました。

今後も、住宅地の開発が見込まれるとともに、成田地区の北側区域では大規模な工業系の開発も予定しており、2035 年頃まで人口は増加し続けることが見込まれています。

また、これまでの住宅地の開発とともに子育て層が多く流入したことから、県内で最も高齢化率の低い自治体となっています。しかし、今後、高齢化は着実に進展し、2045 年にはほぼ 3 人に 1 人が 65 歳以上になる見込みとなっています。

2 策定の趣旨

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。

そのような中、昨今、少子高齢化社会の進展や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います。

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、本市における過年度調査を踏まえ、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交通施策の推進にむけた「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）」を策定するものです。

3 本計画の位置づけ

「富谷市公共交通グランドデザイン」は、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、各種交通施策の方向性について具体化したものです。

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。

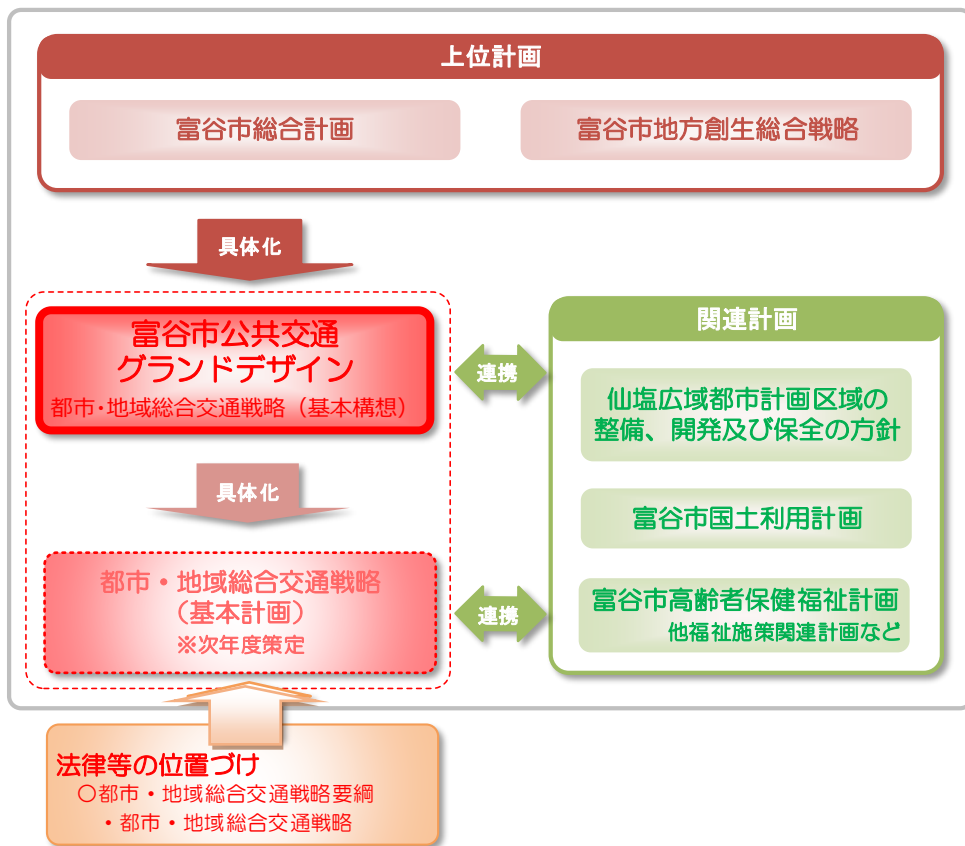


図 本計画の位置づけ

(1) 富谷市総合計画

【富谷市総合計画の体系（平成29年2月策定）】

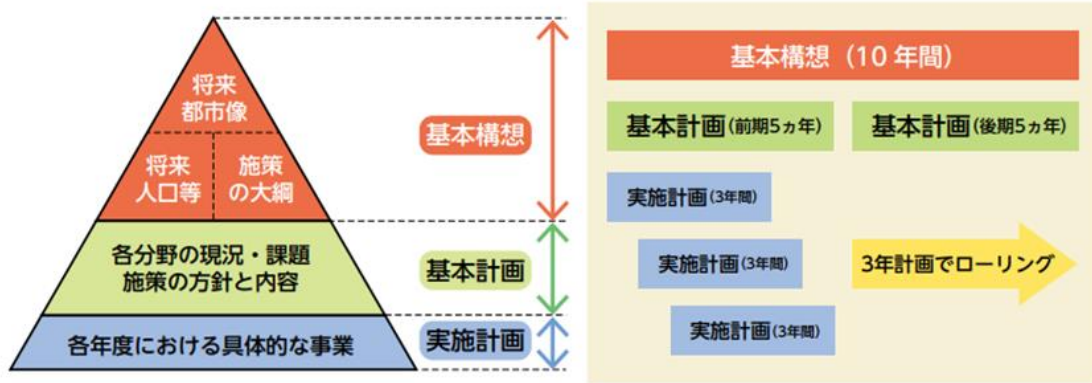


図 総合計画の構成

【目標とする将来像】

「住みたくなるまち日本一」

【交通関連施策の方向性】

第1編 3-1「公共交通」

○施策目標「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」

- ・利用者のニーズに対応した市民バスの効果的な運行、市内から泉中央駅までの交通利便性の確保、公共交通グランドデザインの策定

第1編 3-2「道路」

○施策目標「日常の利便性を安全で快適な道路でつなぐまちづくり」

- ・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を整備

第1編 4-1「土地利用」

○施策目標「豊かな自然を守りバランスの取れたまちづくり」

- ・富谷市人口ビジョン（平成27年2月策定）に掲げる将来人口（2060年：6万人）を目指し、都市の持続的な発展を推進するため計画的な土地利用を進める

第3編 2-2「高齢者・障がい者支援」

○施策目標「高齢者や障がい者の安全安心な移動を守るまちづくり」

- ・高齢者や障がい者の健康増進や社会参画の促進のために、安全で安心な移動に配慮した移動を支援するための環境づくり

(2) 富谷市地方創生総合戦略

「富谷市総合計画」の中で、5年間の重点施策として「富谷市地方創生総合戦略（平成27年12月策定）」を位置付け。

○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」

- ・公共交通グランドデザインの策定、高齢者・障がい者交通支援事業の創設

(3) 富谷市国土利用計画

「国土利用計画法第8条」の規定に基づく、富谷市の国土の総合的、計画的な利用を図るうえでの指針。（平成29年9月策定）

【市土利用の基本方針】

①市土の有効利用と土地利用転換^{*}の適正化

- ・森林、農地、宅地等 相互の土地利用転換について、計画的かつ慎重に有効利用と土地利用転換の適正化を行う。

②自然と市街地が調和し、バランスの取れた市土の形成

- ・住宅地や工業地などの都市的土地利用について、自然環境に配慮し、計画的に良好な新市街地の形成を図る。

③将来にわたって豊かに安心して暮らすことのできる市土の形成

- ・市土利用の質的向上に関しては、歴史的風土等の地域資源を活かした活性化を図りつつ、自然資源の確保及びその総合的有効活用を進める。

④ネットワーク型都市構造の形成

- ・仙台市等の市街地に連たんすることで、多様な人材に恵まれていることを踏まえ、広域的な視点から、拠点間の有機的・機能的な連携のもとに、ネットワーク型の都市構造の形成を図る。

※土地利用転換について

将来的な人口増と産業用地の需要を見据えた上で、新たな土地利用の転換を図りながら都市機能を集約し、まちづくりを推進するもの。

本市における、土地利用転換予定地区は（市街化区域編入候補地区）は、住居系3地区（明石台東、成田二期東、成田二期西）、工業系3地区（高屋敷西、成田二期北、成田南（桜木））としている。

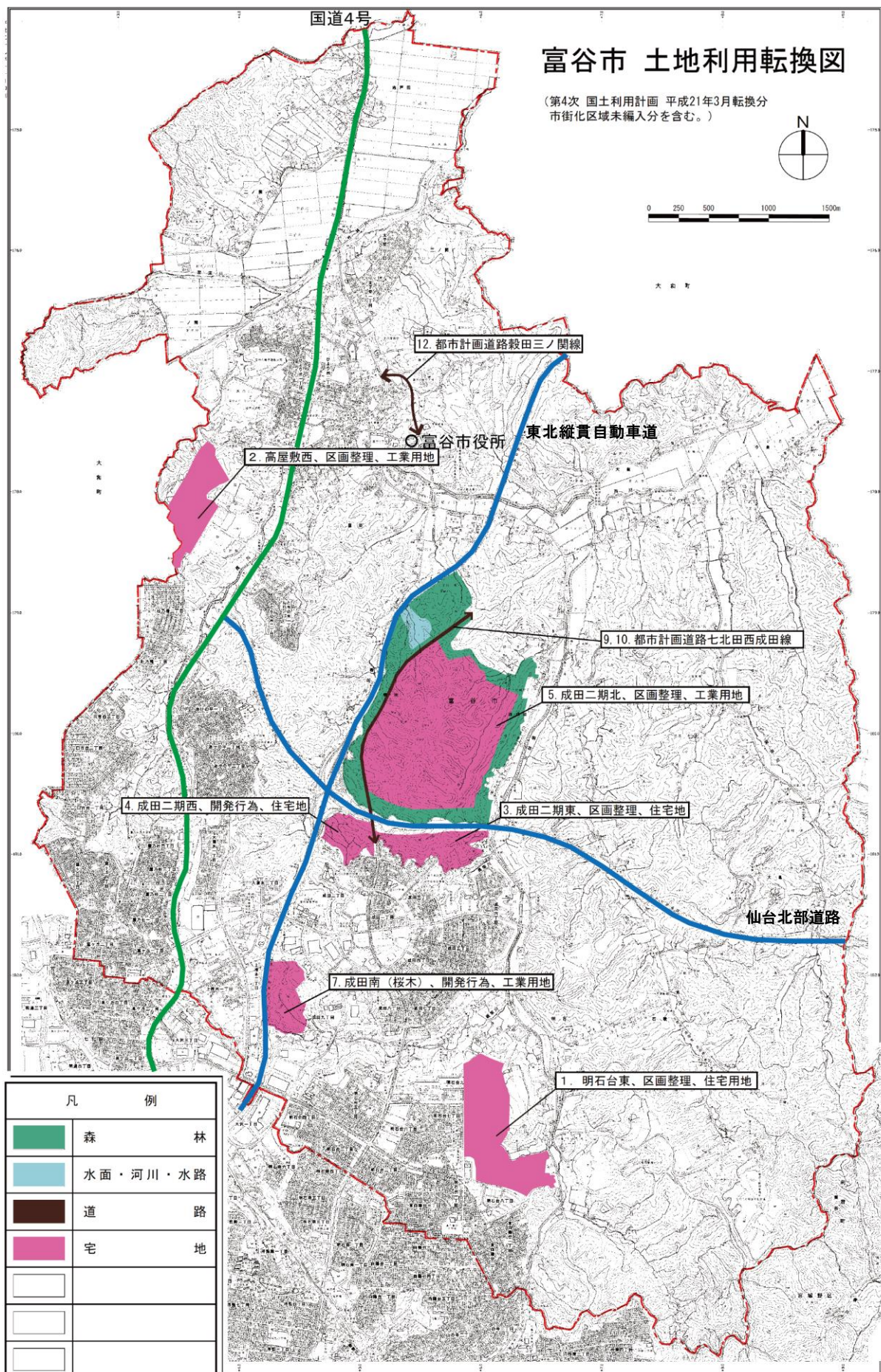


図 土地利用転換図

(4) 仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「都市計画法第6条」の2の規定に基づく、仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成30年5月策定 宮城県）

【都市づくりの基本理念】

- 内陸部への集約・移転により、まとまりのある良好な市街地の形成や防災性の向上が図られるまちづくり
 - ・災害に強いまちづくりを進めるとともに、市街地整備などの土地利用現況と、都市計画の整合を図る。
- 人口減少・超高齢社会においても都市圏全体として調和の取れたコンパクトなまちづくり
 - ・既存の都市基盤を前提として土地利用を計画することを基本原則とし、鉄道、基幹バスなどの交通結節点周辺に居住・業務・商業機能がコンパクトに集約した市街地の形成を目指し、集約された地域を結節する公共交通ネットワークを確保する。
- 「宮城の将来ビジョン」に掲げる富県宮城の実現に資する活力あるまちづくり
 - ・製造品出荷額の向上に寄与する新たな産業拠点の形成と、各産業拠点と仙台塩釜塩釜港、仙台空港、インターチェンジ等を有機的に結びつける道路交通ネットワークの拡充を図っていく。
- 豊かな自然の保全とそれらと調和したまちづくり
 - ・新たな市街地の拡大は必要最小限に抑制することにより、水田や里山などの豊かな自然を保全し、自然環境と共生する情緒豊かな都市空間の形成を目指す

【主要用途の配置の方針】※抜粋



資料：仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（平成30年5月）

4 目標年次

「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）」）の策定は、長期的な取組みを含む今後の交通施策の方向について取りまとめを行っています。

次年度に策定を予定する「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（基本構想）の実現に向けて、短期的な取組は5年後の平成35年度を、中期的な取組は都市の発展・成熟を想定し10年後の平成40年度を目標年次と設定した計画を取りまとめる予定です。

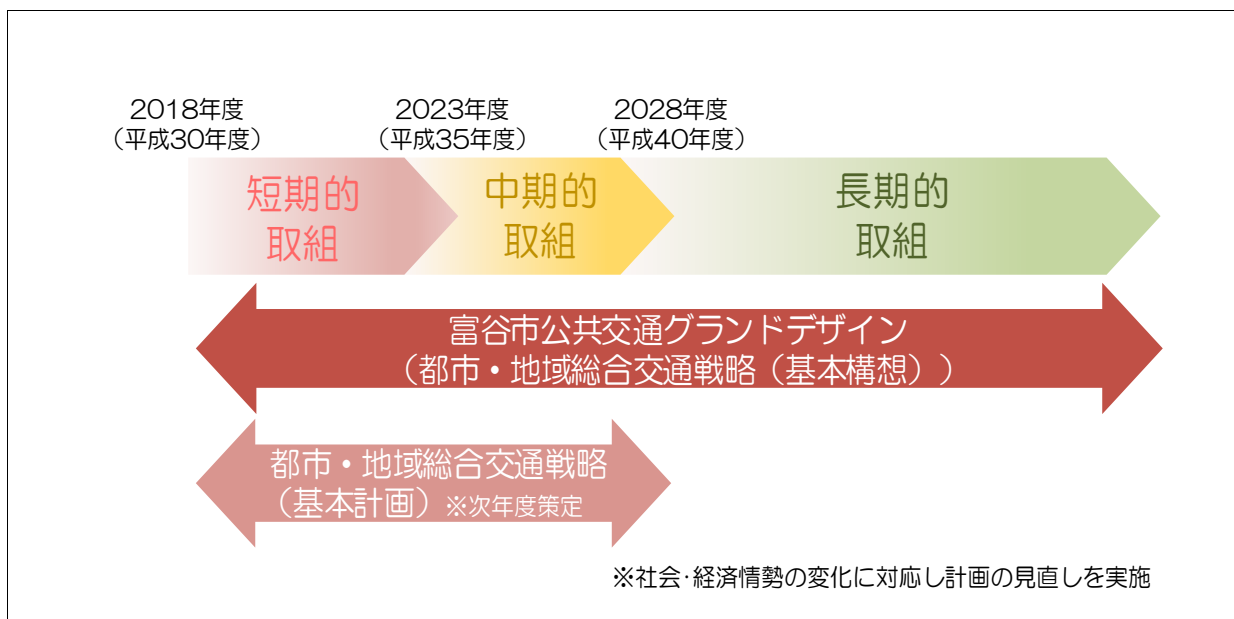


図 計画の目標年次

5 計画区域

本計画は、富谷市内の市街地を含む全域を対象とします。ただし、仙塩都市圏北部地域※など市域外に及ぶ広域交通も視野に入れ計画策定を行います。

※仙塩都市圏北部地域＝仙台市泉区、富谷市、大和町、大衡村

第1章 交通の現状と課題

1-1 富谷市の交通をとりまく社会経済情勢

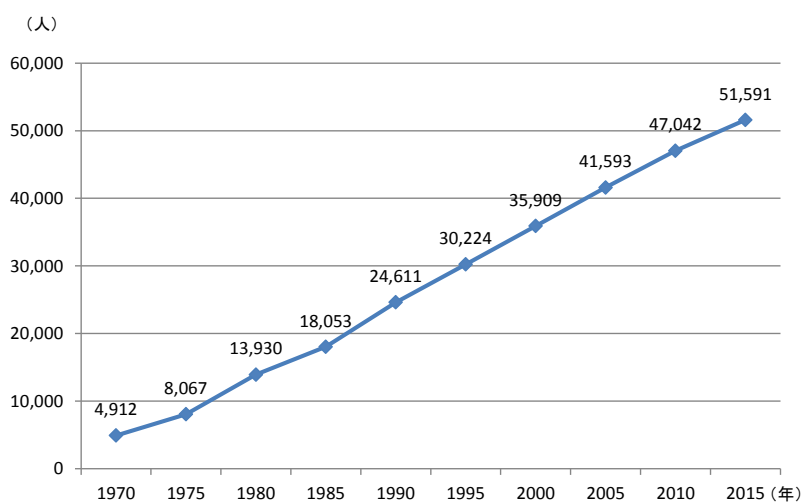
(1) 人口動向

① 総人口

総人口は、1970年と比べて10倍以上に増加し、直近の5年間で増加が見られます。
なお、昼間人口[※]も増加傾向にあり、2015年時点で39,834人です。

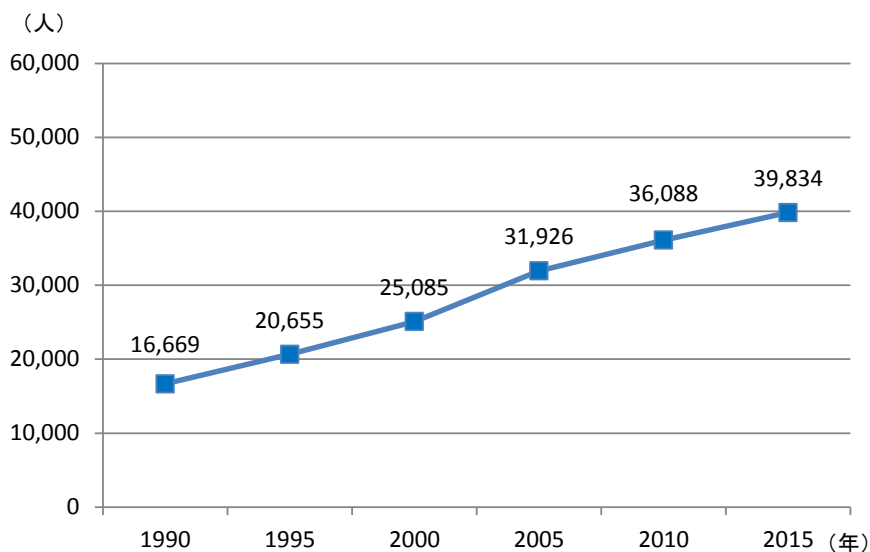
※昼間人口＝常住人口＋流入人口－流出人口

＜富谷市の総人口（夜間人口）の推移＞



資料：国勢調査（平成27年）

＜富谷市の昼間人口の推移＞

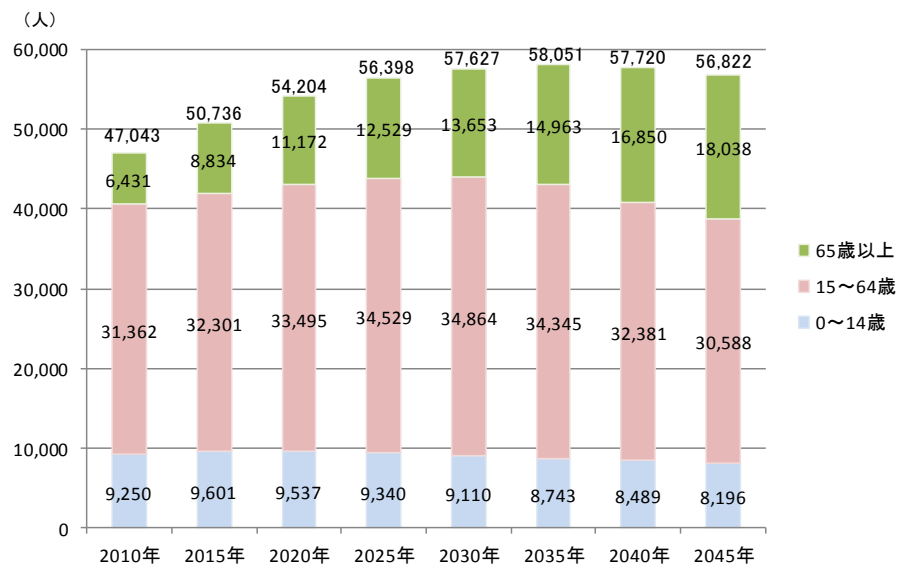


資料：国勢調査（平成27年）

国立社会保障・人口問題研究所の将来人口推計では、富谷市が東北6県で唯一、人口増加の見込です。人口増加は2045年ごろまで続き、2045年時点では56,822人となります。

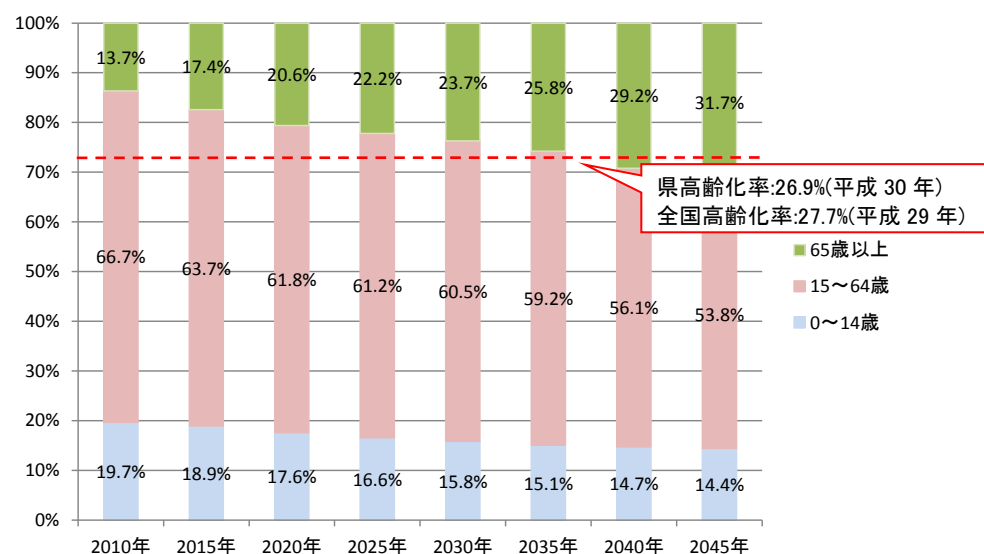
年齢別人口をみると、若年人口（15歳未満の人口）は2015年頃がピークで、2045年には8,196人まで減少します。生産年齢人口（15～64歳人口）は2030年ごろまで増加し続け、2040年には30,588人となっています。高齢人口（65歳以上の人口）は増加し続け、2045年には18,038人となり、人口比率の約3割を占め、現状の2倍程度の人口規模となる見込みです。

<年齢別の将来人口の推移>



資料：将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所（平成30年））

<年齢別の将来人口比率の推移>

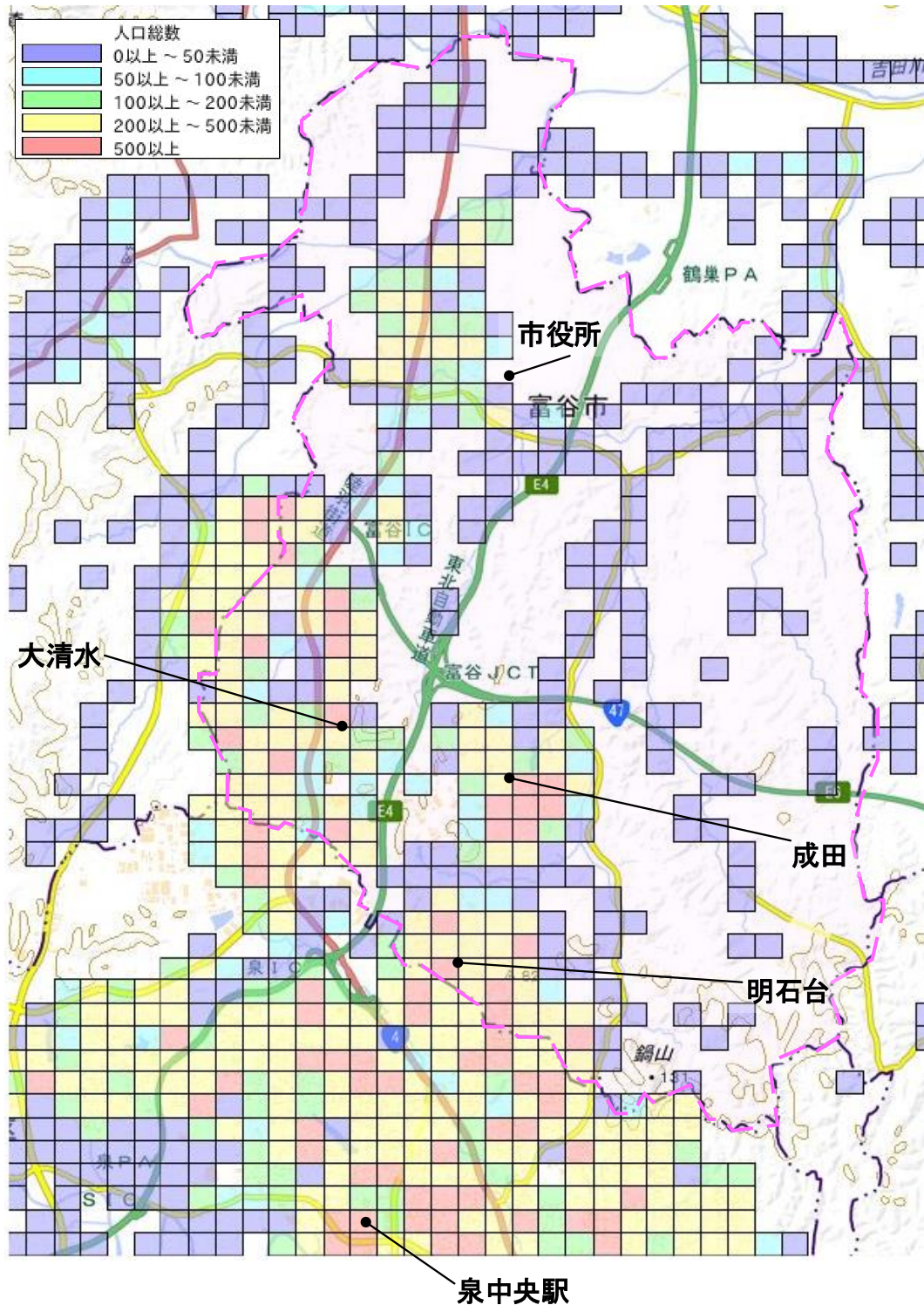


資料：将来推計人口（国立社会保障・人口問題研究所（平成30年））

地域メッシュ統計を用いて、市内における人口分布をみると、大清水地区や明石台地区、成田地区など市域の南部地域に特に集中していることがわかります。北部地域では、国道4号や県道沿いで人口の集中がみられます。

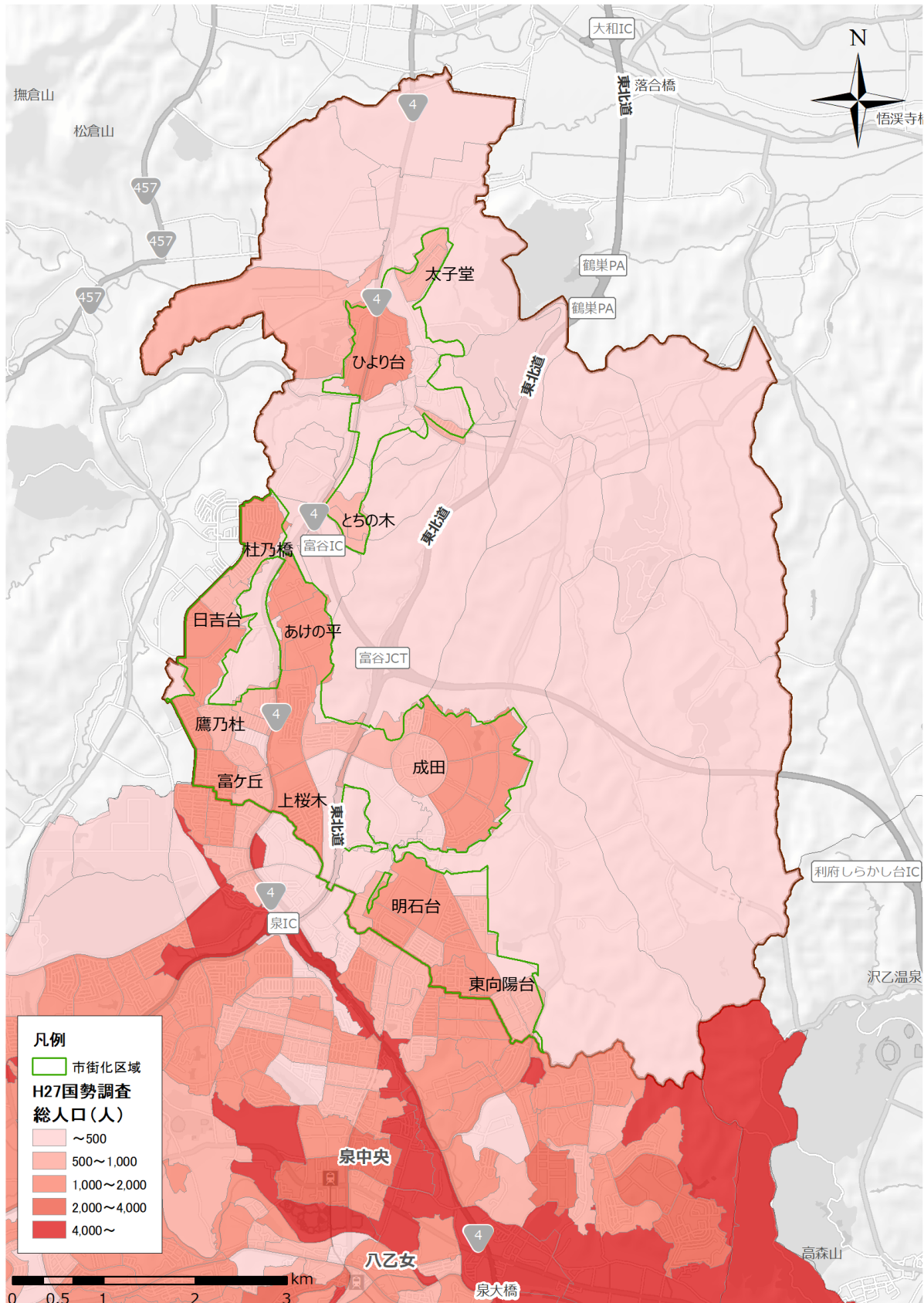
平成27年度の国勢調査による町字別人口分布からは、人口密度の高い地域が市街化区域とほぼ一致していることがわかります。

<メッシュ別夜間人口（500mメッシュ）>



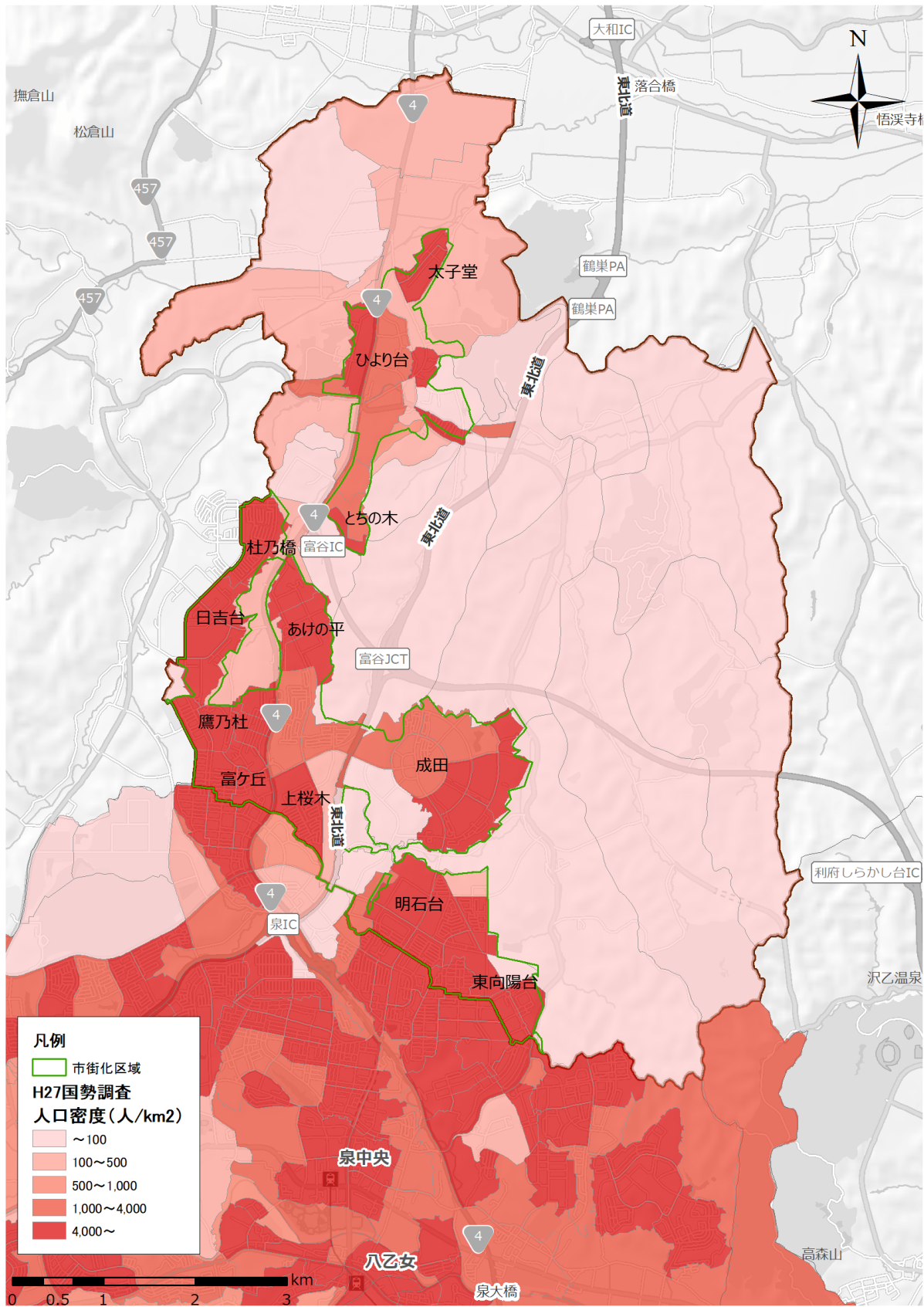
資料：平成26年度経済センサス

<富谷市周辺の町丁字別総人口>



※富谷市および仙台市域のみ図示
資料：国勢調査（H27）

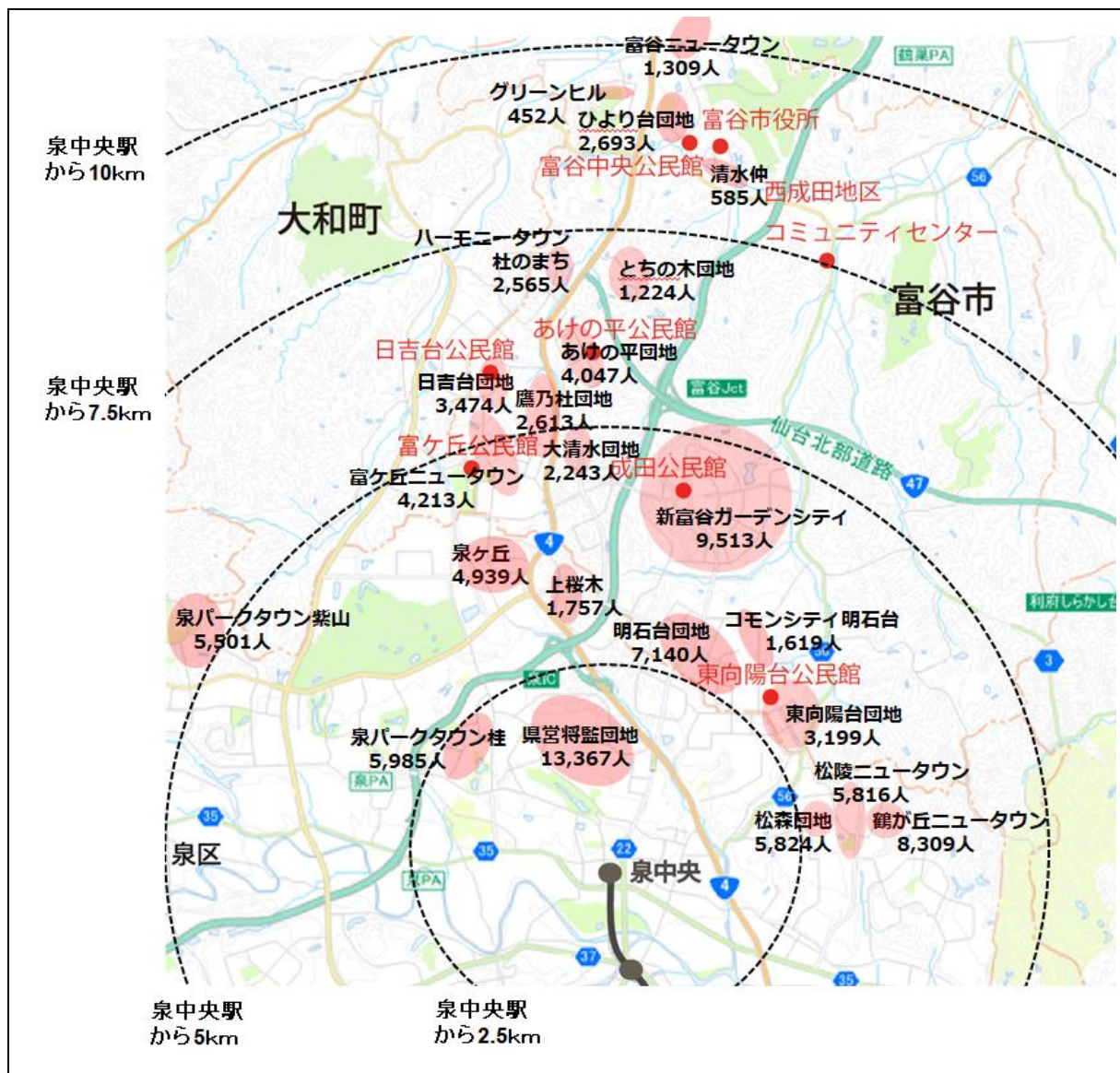
＜富谷市周辺の町丁字別人口密度＞



※富谷市および仙台市域のみ図示
 ※ 凡例の人口密度 4,000 人/km² は、DID (人口集中地区) 相当である
 資料：国勢調査 (H27)

住宅団地別の人口（平成30年10月）をみると、市内では、新富谷ガーデンシティ（成田地区）が約9,500人と最も多く、次いで明石台団地が約8,800人、富ヶ丘ニュータウン（富ヶ丘地区）が約4,200人、あけの平団地がそれぞれ約4,000人となっています。

<住宅団地別人口>



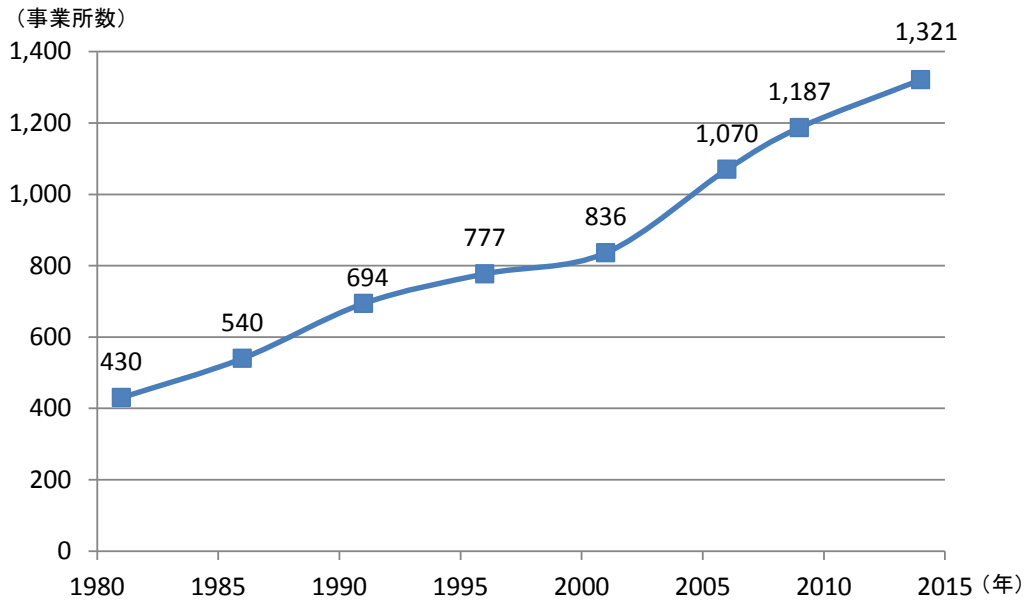
※仙台市泉区は平成30年10月1日時点、富谷市は平成30年10月末時点の人口を集計

出典：住民基本台帳

② 事業所数・従業者数

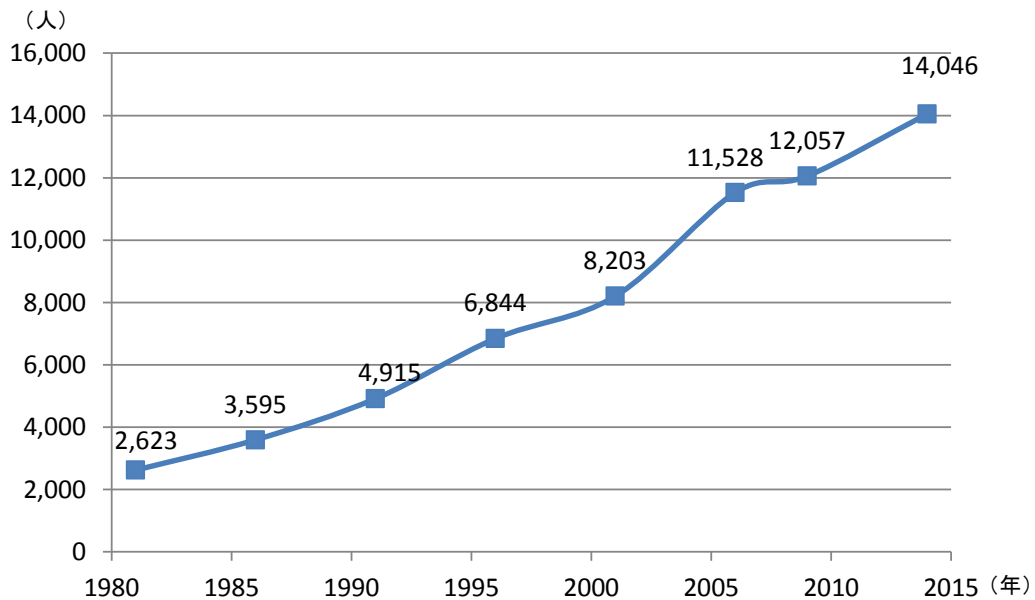
全産業の事業所数は1981年と比較して、3倍以上に増加しています。また、全産業の従業者数は1981年と比較して、5倍以上に増加しています。

＜富谷市の事業所数の推移＞



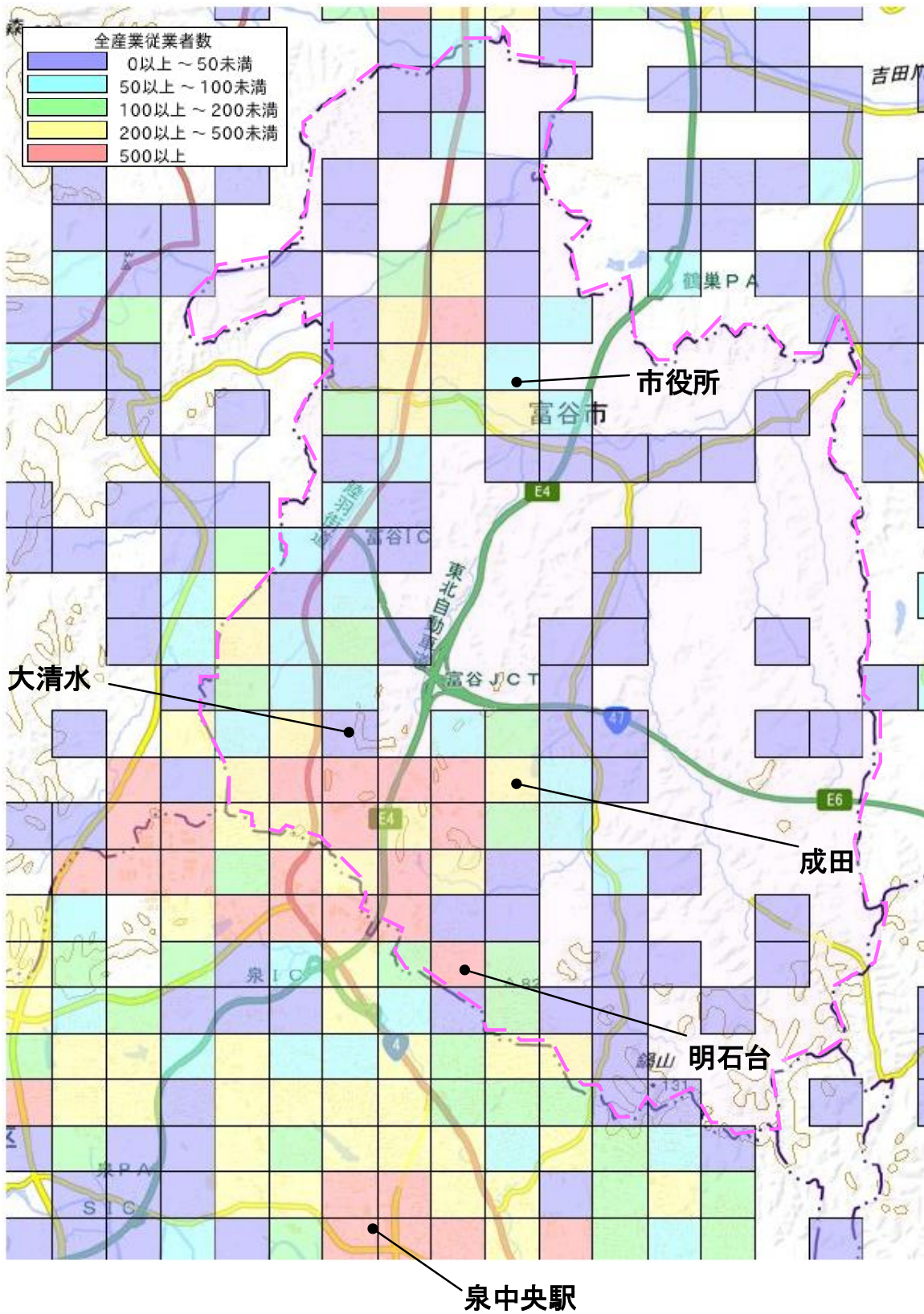
資料：事業所・企業統計調査、経済センサス

＜富谷市の従業者数の推移＞



資料：事業所・企業統計調査、経済センサス

<富谷市周辺のメッシュ別従業者数>



資料：平成26年度経済センサス

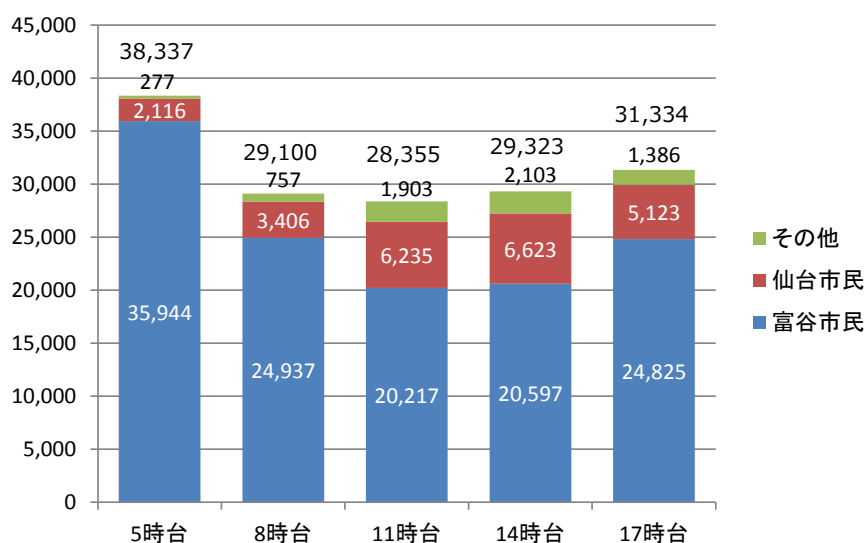
③ 人口動態

「モバイル空間統計」による富谷市内の滞留人口（15歳～79歳）は、平日の昼間に2割程度減少しています。【時間帯を細分化した詳細な分析を引き続き、実施予定。】

居住地別では、昼間に仙台市からの流入が一定程度みられるものの、富谷市からの流出が上回っています。富谷市民の滞留人口に着目すると、午前中に16,000人程度（うち、8時台までで11,000人程度）が仙台市に流出しているものと推定されます。

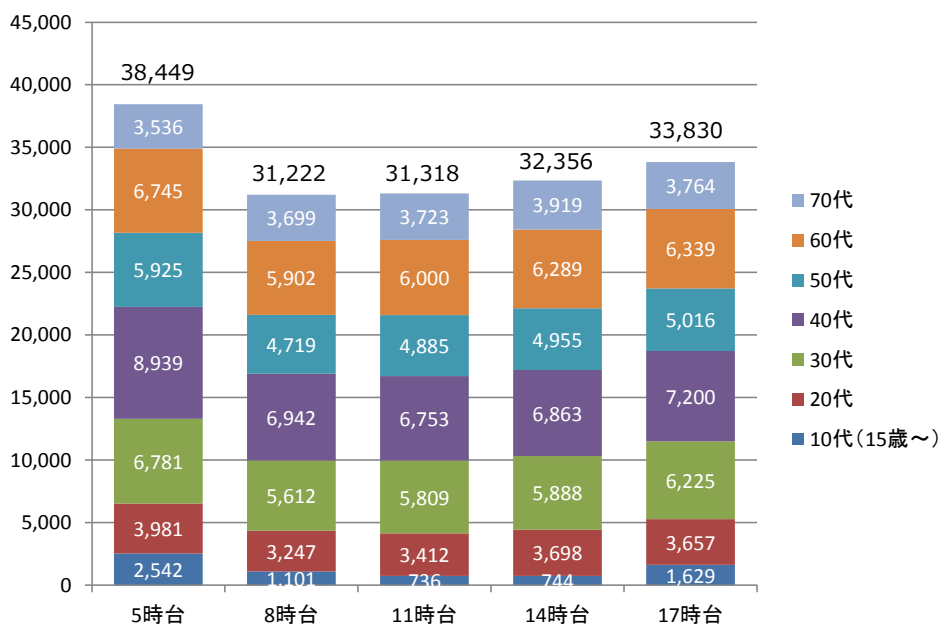
年齢別で見ると、10代（15歳～）では昼間の滞留人口が3割程度となり、20代～60代では8割程度となります。

<居住地別・時間帯別滞留人口（15～79歳）2017年10月18日（水）>



資料：モバイル空間統計（NTTドコモ）

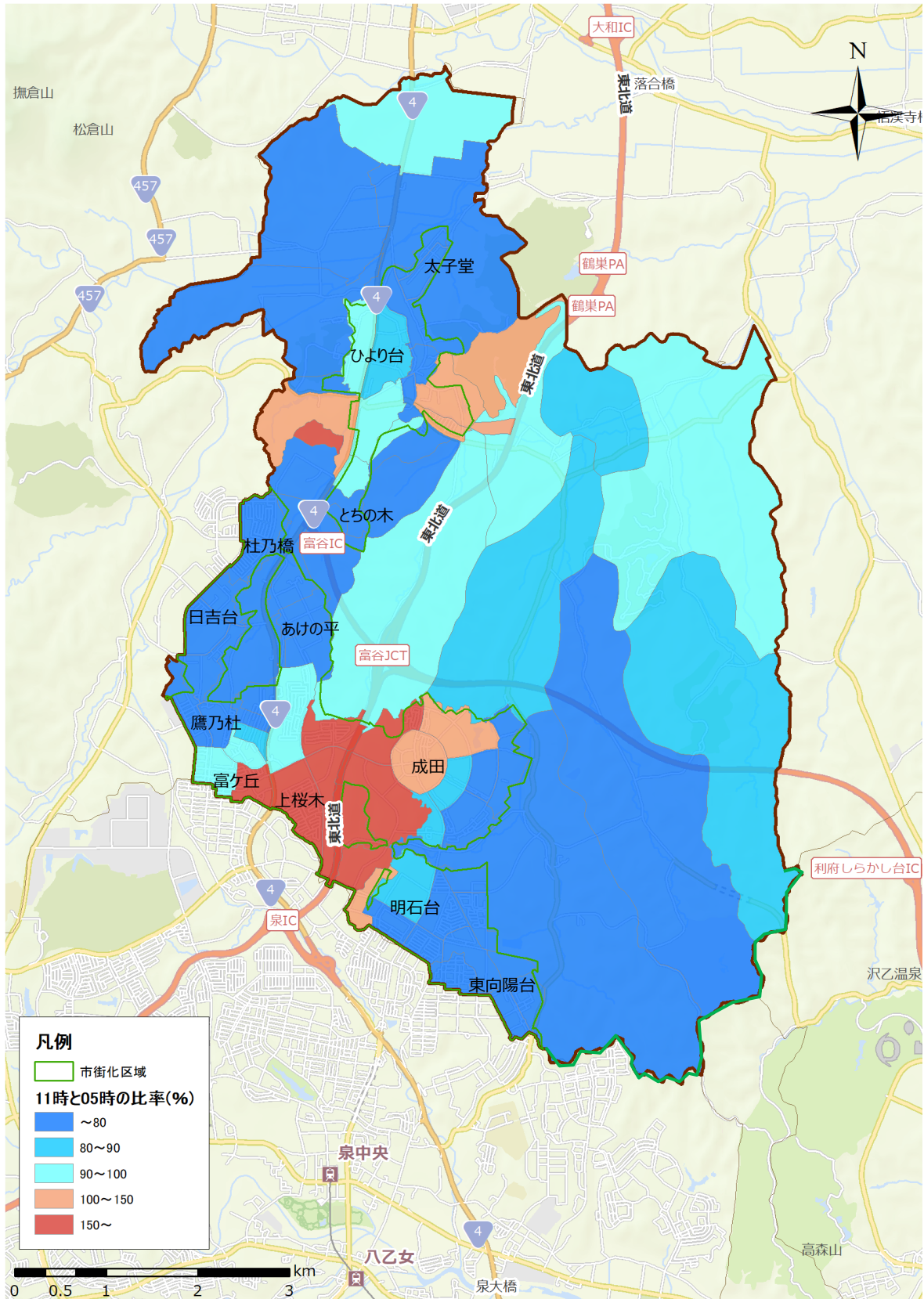
<年齢別・時間帯別滞留人口（15～79歳）2017年10月18日（水）>



資料：モバイル空間統計（NTTドコモ）

<11時台のエリア別昼夜間人口比（15～79歳）2017年10月18日（水）>

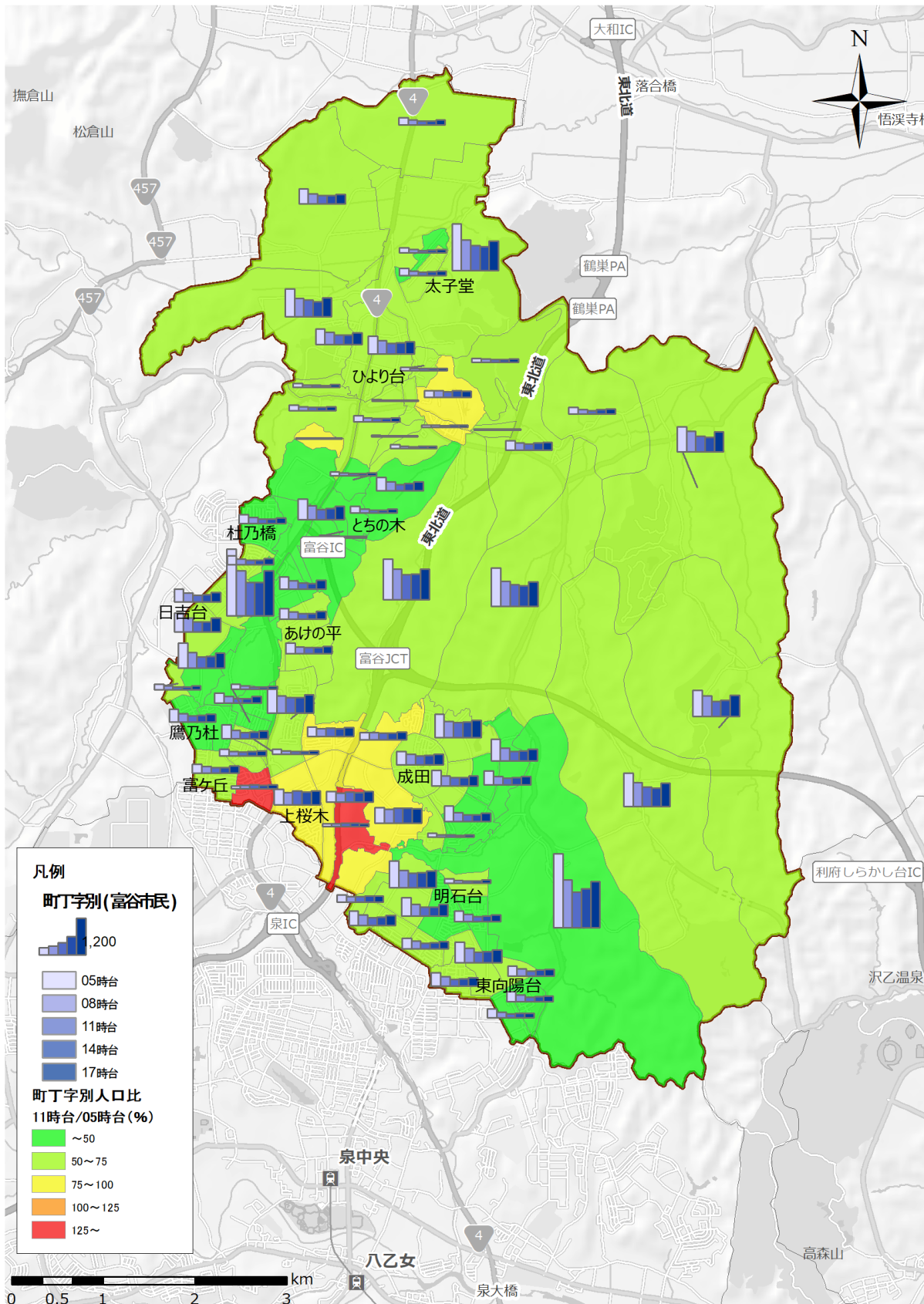
※富谷市外居住者含む



資料：モバイル空間統計（NTT ドコモ）

<富谷市民の町丁字別滞留人口（15～79歳）2017年10月18日（水）>

※富谷市民のみ

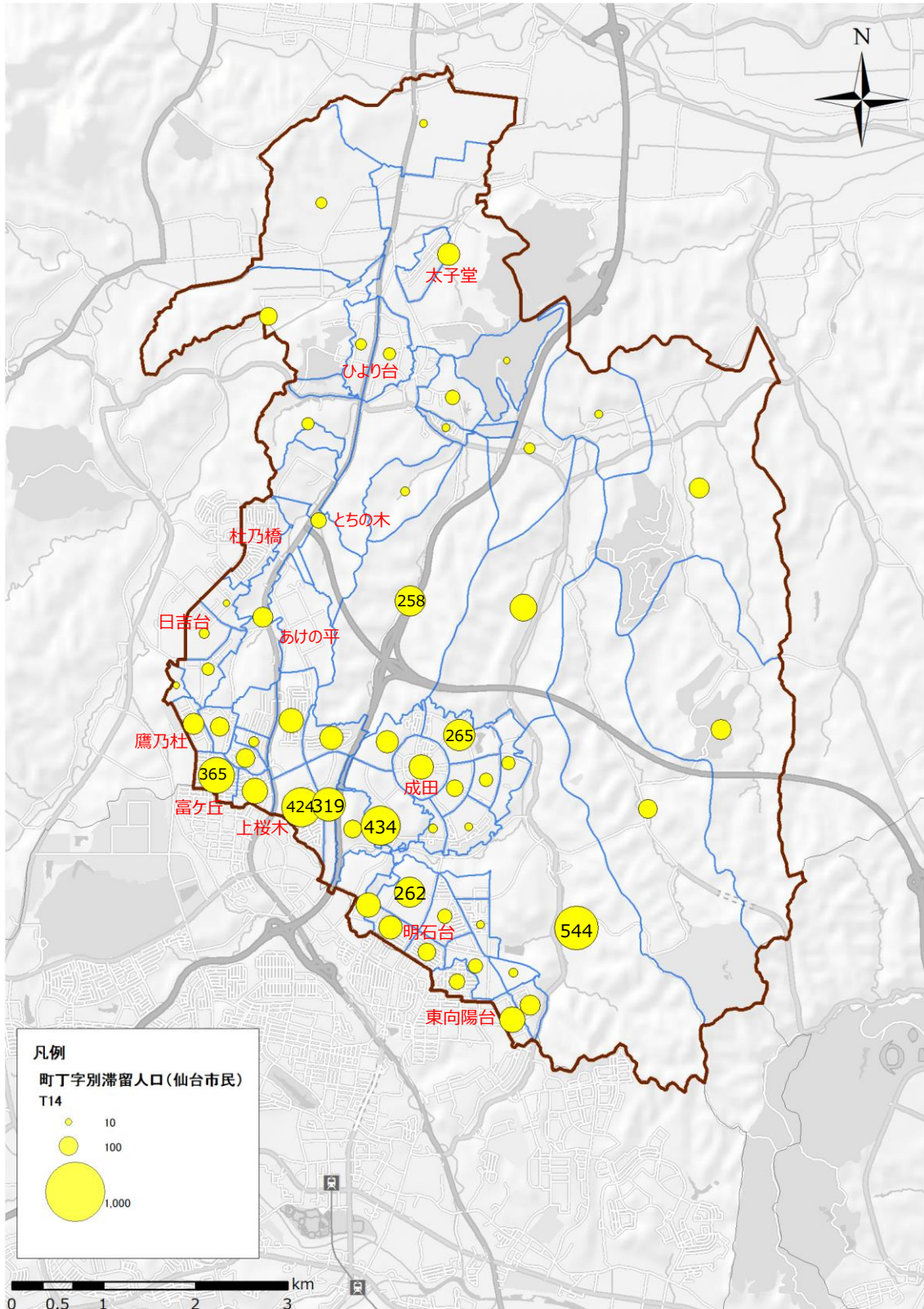


資料：モバイル空間統計（NTT ドコモ）

<仙台市民の町丁字別滞留人口（15～79歳）2017年10月18日（水）>

仙台市居住者が富谷市内を訪れた際の滞留先をみると、主に市内の南部地域に多くの人が滞留していることがうかがえます。

※仙台市民のみ



資料：モバイル空間統計（NTT ドコモ）

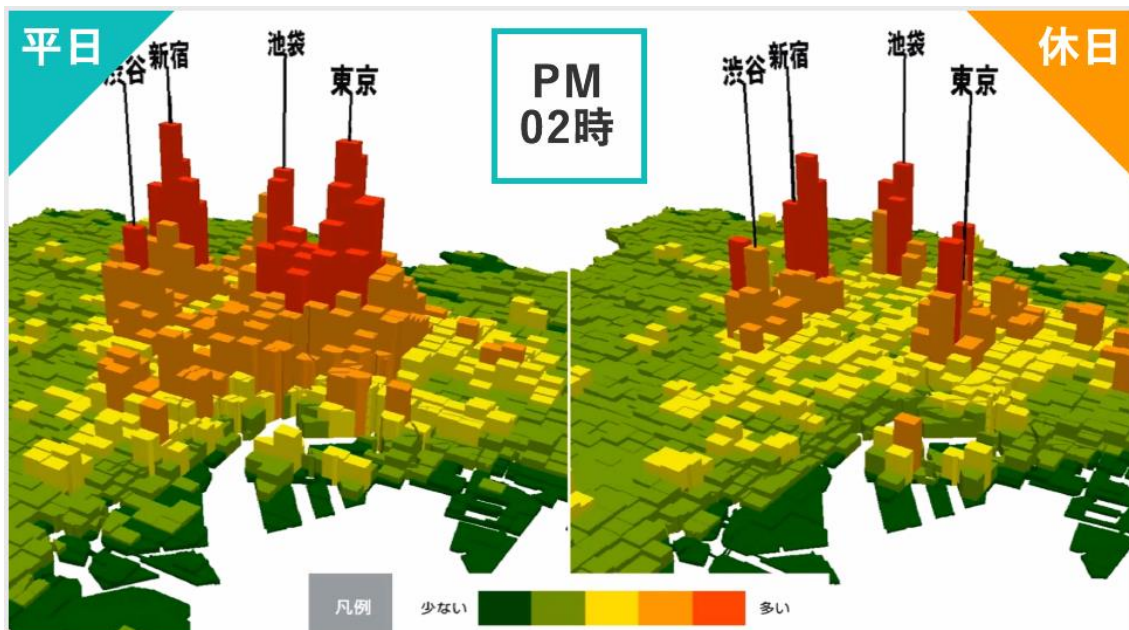
参考：モバイル空間統計（人口分布統計）

モバイル空間統計とは、NTT ドコモの携帯電話ネットワークのしくみ（携帯基地局運用データ）を使用して作成される人口の統計情報である。1時間ごとの人口を、24時間365日把握することが可能である。

<モバイル空間統計（人口分布統計）のデータ諸元>

項目	諸元
調査対象	NTT ドコモの携帯電話約 7,600 万台（法人名義は除く）
調査日	365 日いつでも
調査地域	日本全国
属性	性別・年齢別（15 歳～79 歳）・居住地別
時間解像度	時間単位
空間解像度	任意（500m メッシュを基本）

<モバイル空間統計（人口分布統計）の分析イメージ>



出典：NTT ドコモ ウェブサイト

富谷市民（15歳以上）の自宅外就業者・通学者のうち、市外に通勤・通学する人の利用交通手段割合は「自家用車」が66.5%と最も高くなっています。

一方、鉄道、乗合バス等の公共交通利用手段割合は、合計で17.8%となっています。

＜富谷市に常住する15歳以上自宅外就業者・通学者数＞

利用交通手段	総数			利用交通手段割合		
	町内外計	町内で 従業・通学	町外で 従業・通学	町内外計	町内で 従業・通学	町外で 従業・通学
徒歩だけ	876	792	84	3.7%	15.1%	0.5%
鉄道	184	3	181	0.8%	0.1%	1.0%
乗合バス	750	94	656	3.2%	1.8%	3.6%
勤め先・学校のバス	192	13	179	0.8%	0.2%	1.0%
自家用車	15,452	3,279	12,173	65.7%	62.6%	66.5%
ハイヤー・タクシー	1	0	1	0.0%	0.0%	0.0%
オートバイ	513	75	438	2.2%	1.4%	2.4%
自転車	1,485	680	805	6.3%	13.0%	4.4%
その他	339	69	270	1.4%	1.3%	1.5%
鉄道及び乗合バス	1,932	12	1,920	8.2%	0.2%	10.5%
鉄道及び勤め先・学校のバス	5	0	5	0.0%	0.0%	0.0%
鉄道及び自家用車	517	8	509	2.2%	0.2%	2.8%
鉄道及びオートバイ	65	0	65	0.3%	0.0%	0.4%
鉄道及び自転車	83	0	83	0.4%	0.0%	0.5%
その他利用交通手段が2種類	554	126	428	2.4%	2.4%	2.3%
利用交通手段が3種類以上	365	17	348	1.6%	0.3%	1.9%
不詳	218	71	147	0.9%	1.4%	0.8%
総数(利用交通手段)	23,531	5,239	18,292	100%	100%	100%

出典：平成22年国勢調査

県内他市町村に常住し、富谷市に通勤・通学する15歳以上自宅外就業者・通学者数の利用交通手段割合をみると、「自家用車」が81.5%と最も高くなっています。

一方、鉄道、乗合バス等の公共交通利用手段割合は、合計で5.0%です。

＜県内他市町村に常住し、富谷市で従業・通学する15歳以上自宅外就業者・通学者数＞

利用交通手段	総数	利用交通手段割合
徒歩だけ	40	0.6%
鉄道	19	0.3%
乗合バス	156	2.2%
勤め先・学校のバス	61	0.9%
自家用車	5,814	81.5%
ハイヤー・タクシー	1	0.0%
オートバイ	87	1.2%
自転車	353	4.9%
その他	70	1.0%
鉄道及び乗合バス	106	1.5%
鉄道及び勤め先・学校のバス	87	1.2%
鉄道及び自家用車	7	0.1%
鉄道及びオートバイ	3	0.0%
鉄道及び自転車	1	0.0%
その他利用交通手段が2種類	188	2.6%
利用交通手段が3種類以上	97	1.4%
不詳	42	0.6%
総数(利用交通手段)	7,132	100%

出典：平成22年国勢調査

富谷市民（15歳以上）の自宅外就業者・通学者数をみると、他市町村に通勤・通学している人数は約20,000人であり、その内仙台市が約14,000人となっています。一方、市内で従業・通学している人数は約7,000人であり、富谷市民の多くが他市町村で従業・通学しています。

＜富谷市で従業・通学する15歳以上就業者・通学者数＞

	合計	15歳以上就業者	15歳以上通学者
他市町村で従業・通学	19,935	17,659	2,276
仙台市で従業・通学	13,918	12,091	1,827
うち青葉区	4,678	4,027	651
うち泉区	5,687	4,854	833
大和町	2,304	2,119	185
大衡村	730	730	0
市内(自宅外)で従業・通学	6,761	5,824	937

出典：平成27年国勢調査

富谷市で従業・通学する15歳以上就業者・通学者の常住地をみると、他市町村常住者、市内常住者ともに約8,000人であり、おおよそ半数は他市町村常住者の人が占めています。

＜富谷市で従業・通学する15歳以上就業者・通学者＞

	合計	15歳以上就業者	15歳以上通学者
他市町村で常住	8,216	7,770	446
仙台市で常住	5,046	4,682	364
うち青葉区	803	775	28
うち泉区	3,259	2,937	322
大和町で常住	1,105	1,050	55
大衡村で常住	181	166	15
市内で常住	8,212	7,275	937

出典：平成27年国勢調査

④ 商圈

富谷市の居住者の買物先割合をみると、富谷市内が59.8%と最も高く、次いで仙台市泉区32.1%となっています。

また、周辺町村居住者の買物先をみると、大和町の38.5%、大郷町の21.5%、大衡村の28.4%を富谷市が吸引しており、黒川郡2町1村の中心商業核となっています。

<富谷市居住者の買物先（上位5市区町村）>

買物先	買物先割合
富谷市内	59.8%
仙台市泉区	32.1%
仙台市青葉区	2.9%
大和町	0.8%
仙台市太白区	0.5%

資料：宮城県の商圈 消費購買動向調査報告書、平成25年3月

<周辺町村居住者の富谷市への買物の割合>

居住地	富谷市への買物の割合
大和町	38.5%
大衡村	28.4%
大郷町	21.5%

資料：宮城県の商圈 消費購買動向調査報告書、平成25年3月

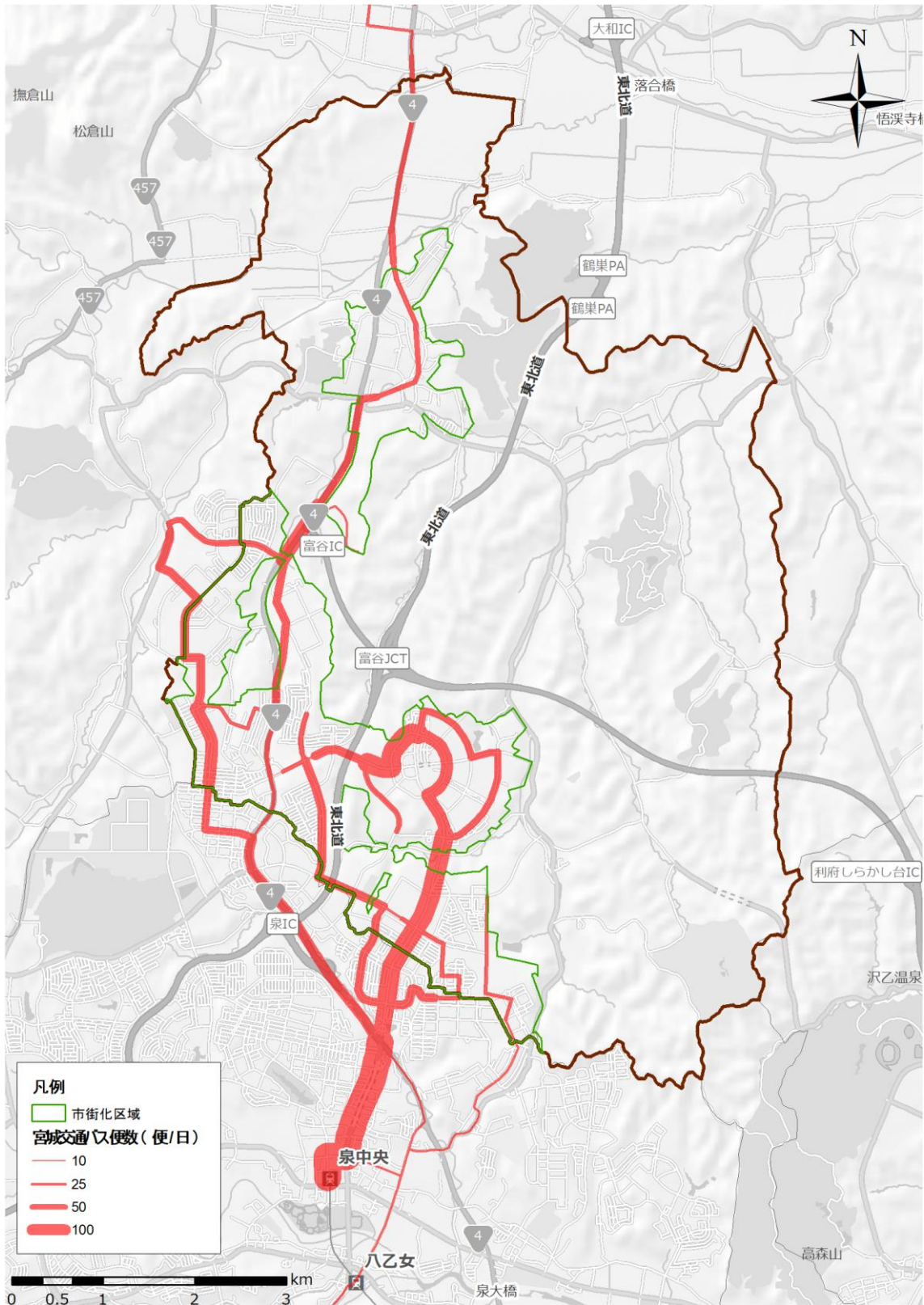
1-2 富谷市の交通の現状

(1) 公共交通

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。

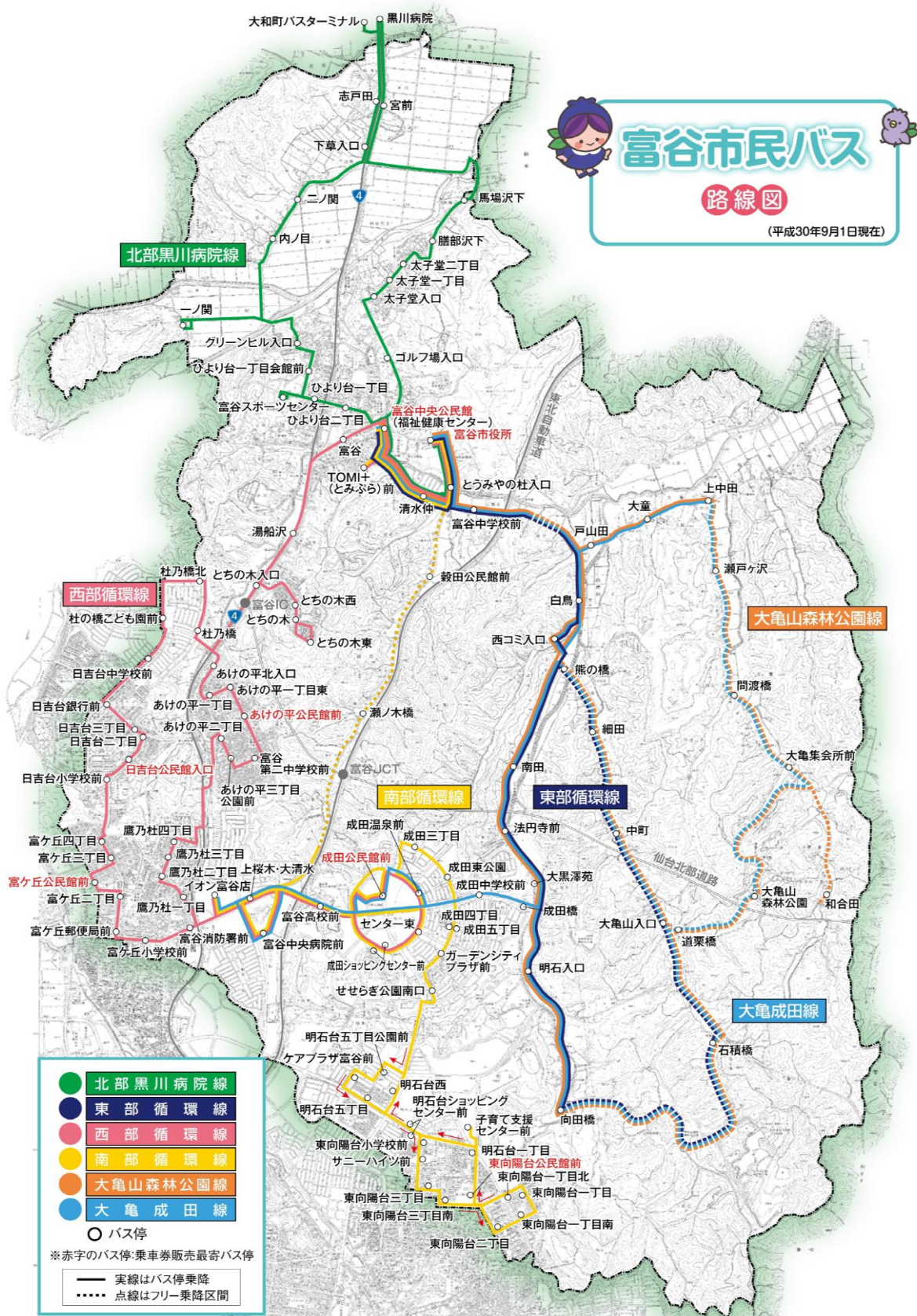
仙台市方面への公共交通の手段としては、路線バスやタクシー等で泉中央駅までアクセスすることとなり、後述の道路混雑の影響を受け速達性や定時性に支障が生じている場合もあり、特に積雪時などには泉中央駅へたどりつくまでに、市内から1時間以上を要すこともあります。また、昼間時の運行本数が少ない路線、終発時刻の早い路線も存在しています。一方で、車社会の進展により路線バスの利用者は年々減少傾向にあり、深刻な運転士不足も相まって公共交通をとりまく環境は厳しさを増しております。

< 区間別の終日路線バス便数（宮城交通・ミヤコーバス） >



※区間ごとのバスの通過本数を計上
 平日の運行本数(平成30年4月1日現在)
 資料: 宮城交通

<バス路線図（富谷市民バス）【平成 30 年 9 月現在】>



出典：富谷市ホームページ

< 市民バス運行本数* >

(平成 30 年 9 月 1 日現在)

路線名	行先	一日当たりの運行便数
北部黒川病院線	大和町役場、黒川病院、一ノ関、二ノ関、三ノ関、志戸田、ひより台、太子堂	8 便
東部循環線	原、西成田、石積、明石	3 便
西部循環線	とちの木、あけの平、鷹乃杜、富ヶ丘、日吉台、杜乃橋、上桜木、大清水地区	8 便
南部循環線	穀田、東向陽台、明石台、成田、上桜木、大清水	6 便
大亀山森林公園線	大亀山森林公園、原、西成田、大童、今泉、大亀	4 便
大亀田成田線	大亀山森林公園、石積、明石、成田、上桜木、大清水	2 便

※平日のみ 6 路線、31 便運行

出典：富谷市ホームページ

< 市民バス運賃 >

対象	料金
大人（中学生以上）	100 円
小人（小学生）	50 円
<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 65 歳以上の方 	無料

出典：富谷市ホームページ

< 市民バス利用状況 >

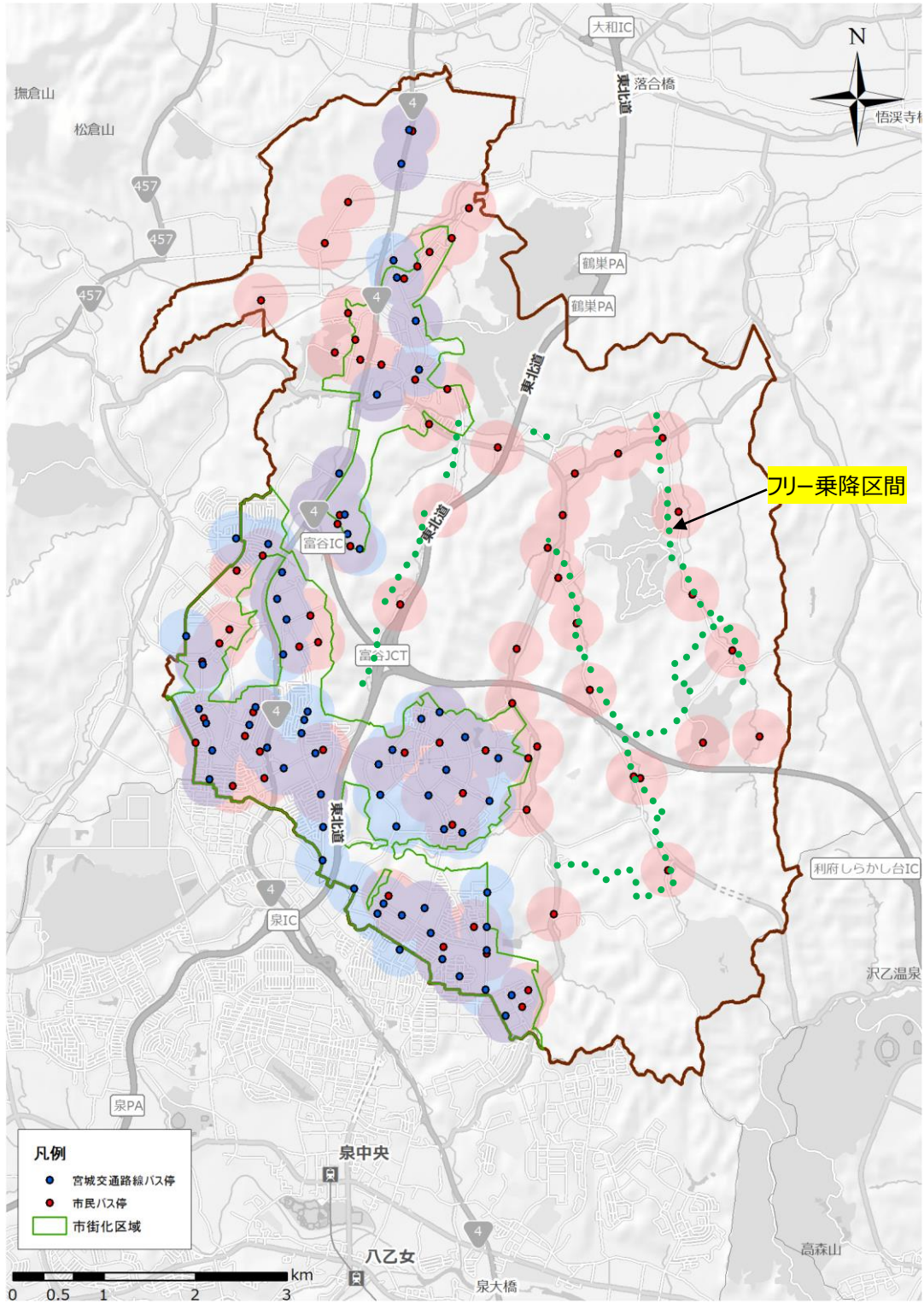


※H14・15乗合バス環境改善検討調査試行業務期間（無料）。土・日・祝日一部運行。

※H16. 4から有料100円運行開始。土・日・祝日の一部運行終了。

※H20. 7から70歳以上の高齢者、障がいをお持ちの方を対象に無料乗車証の交付を開始。

<バス停留所からの300mの範囲（バス停圏域*）>



※バス停圏域として、概ね徒歩5分圏内となる半径300mの範囲を設定

<バス停圏域300mにおけるカバー率>

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%

※カバー面積にフリー区間は含まない

(2) 自動車

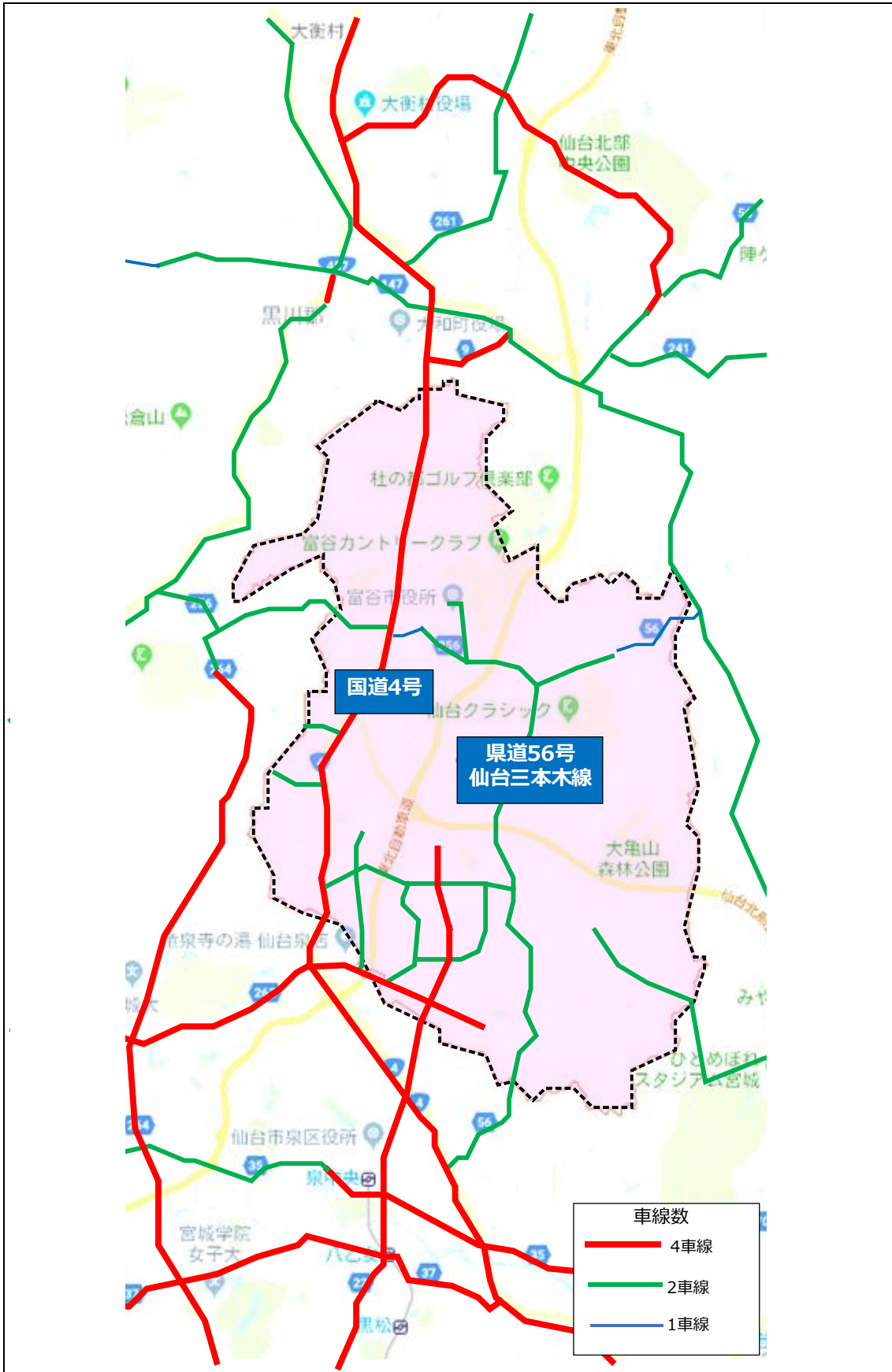
市内の市街地が南北方向に分布していることもあり、市街地と仙台市方面とを結ぶ主な幹線道路は国道4号と(都)七北田西成田幹線の2路線に限定(いずれも4車線道路)されています。

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。(前節に示した人口動態からみると、朝の時間帯に11,000人程度が富谷市から仙台市方面に移動していることがうかがえ、上記の2路線だけでは交通容量が著しく不足していると推定されます。【人口動態の分析の詳細化に合わせて、客観的な数値を記載】)

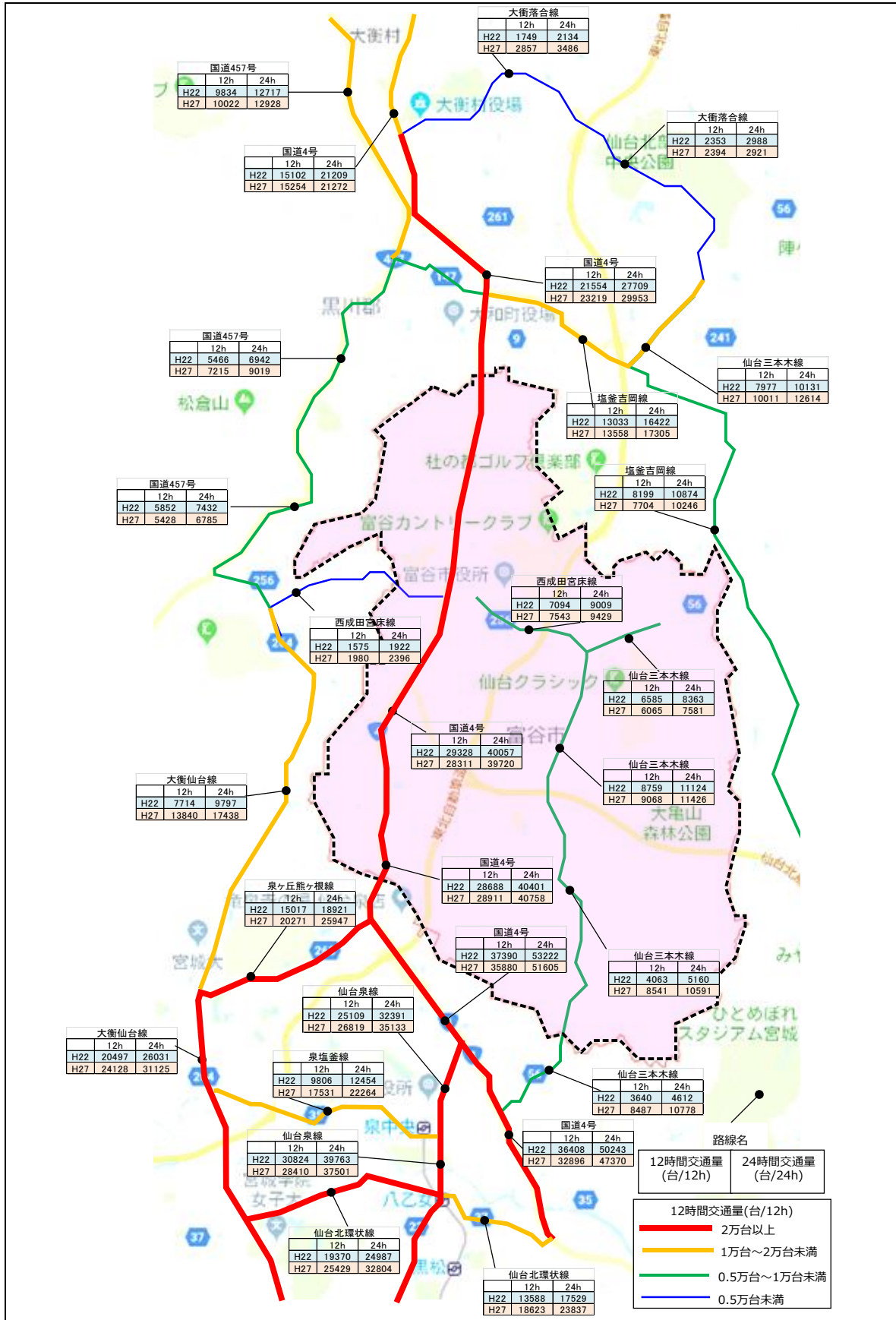
仙台市域の将監トンネル付近においても渋滞が顕著であり、仙台都市圏の地域中心核に位置づけられる泉中央方面へのアクセス性を低下させる要因となっています。【※H22国勢調査結果による値。今後、更新予定】

また、交通渋滞の発生は、追突事故などの交通事故を誘発する要因となるとともに、騒音や大気汚染など沿道環境を悪化させたり、地球温暖化の要因の一つであるCO2の排出により地球環境を悪化させる要因となるなど、種々の問題の要因となることが懸念されます。

<富谷市の都市計画道路・一般国道・県道の車線数>

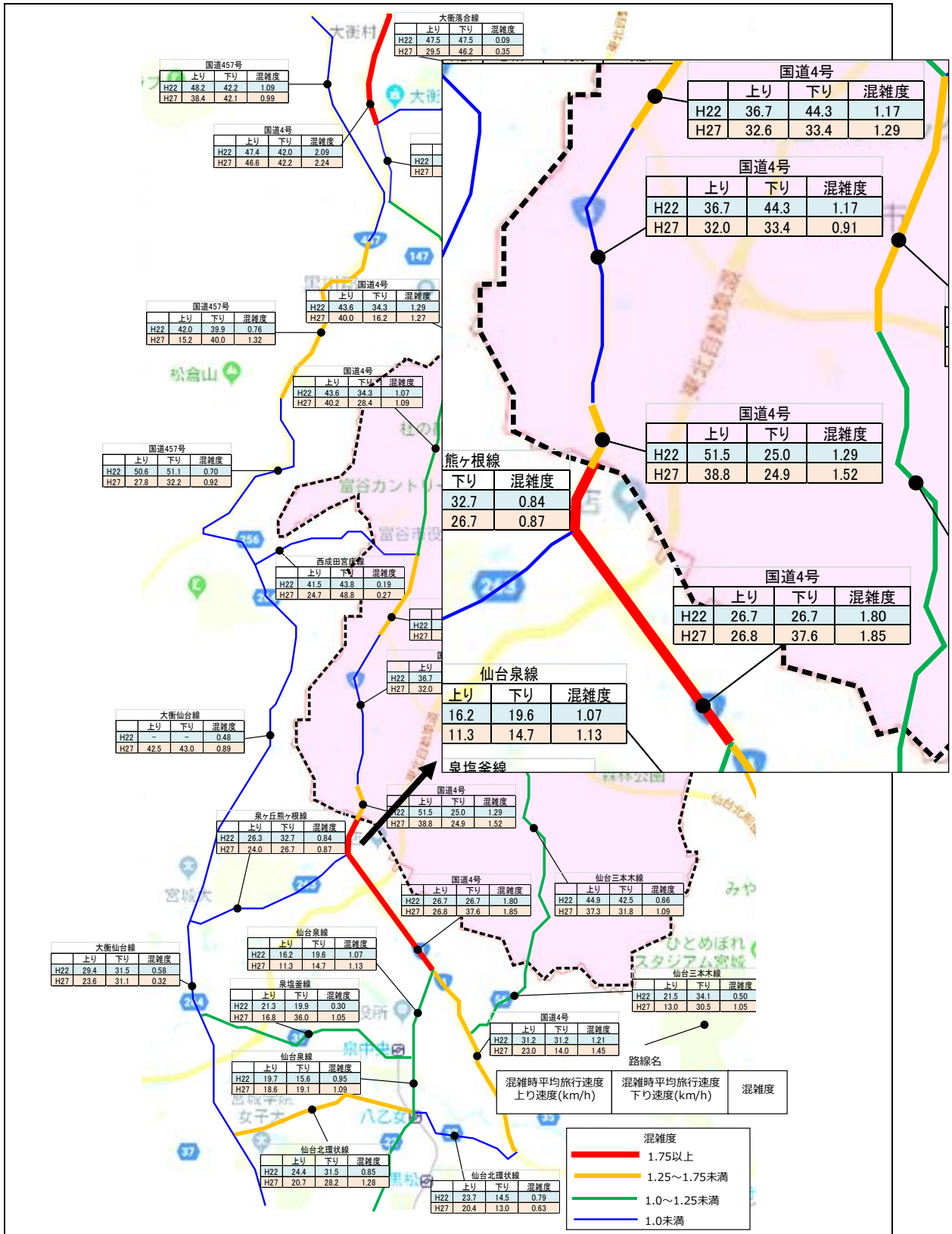


＜富谷市周辺道路の交通量＞



資料：平成 27 全国道路・街路交通情勢調査、平成 22 年道路交通センサス

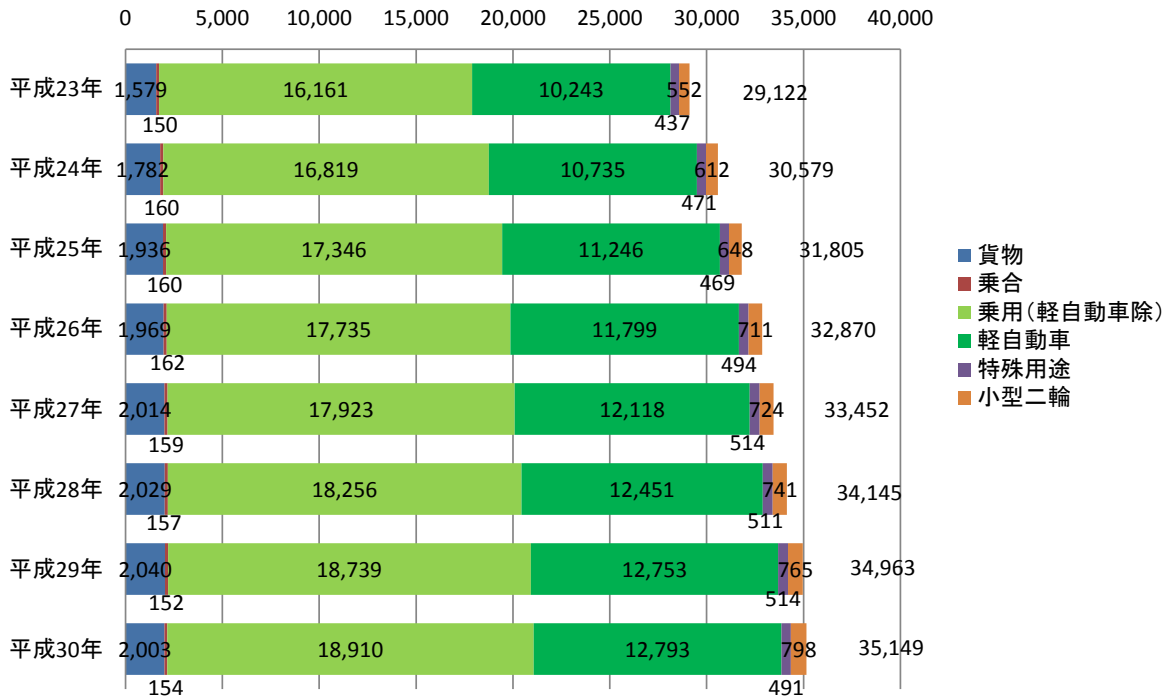
＜富谷市周辺道路の混雑度・平均旅行速度＞



資料：平成 27 全国道路・街路交通情勢調査、平成 22 年道路交通センサス

富谷市の自動車保有台数は平成23年時点で約2万9千台であったのが、平成30年時点で約3万5千台と年々増加傾向にあります。

<自動車保有台数の推移>



※各年3月末時点のデータ
出典：東北運輸局宮城運輸支局 宮城県市町村別自動車保有台数調

【参考】

○年齢層別運転免許保有者数 (平成29年12月末現在)

区分	合計	16~59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	35,642	26,516	2,946	2,962	1,739	967	395	106	11
宮城県	1,545,343	1,081,710	136,399	146,197	86,024	54,181	29,497	9,791	1,554

出典：宮城県警察

○年齢層別運転免許自主返納状況 (平成29年12月末現在)

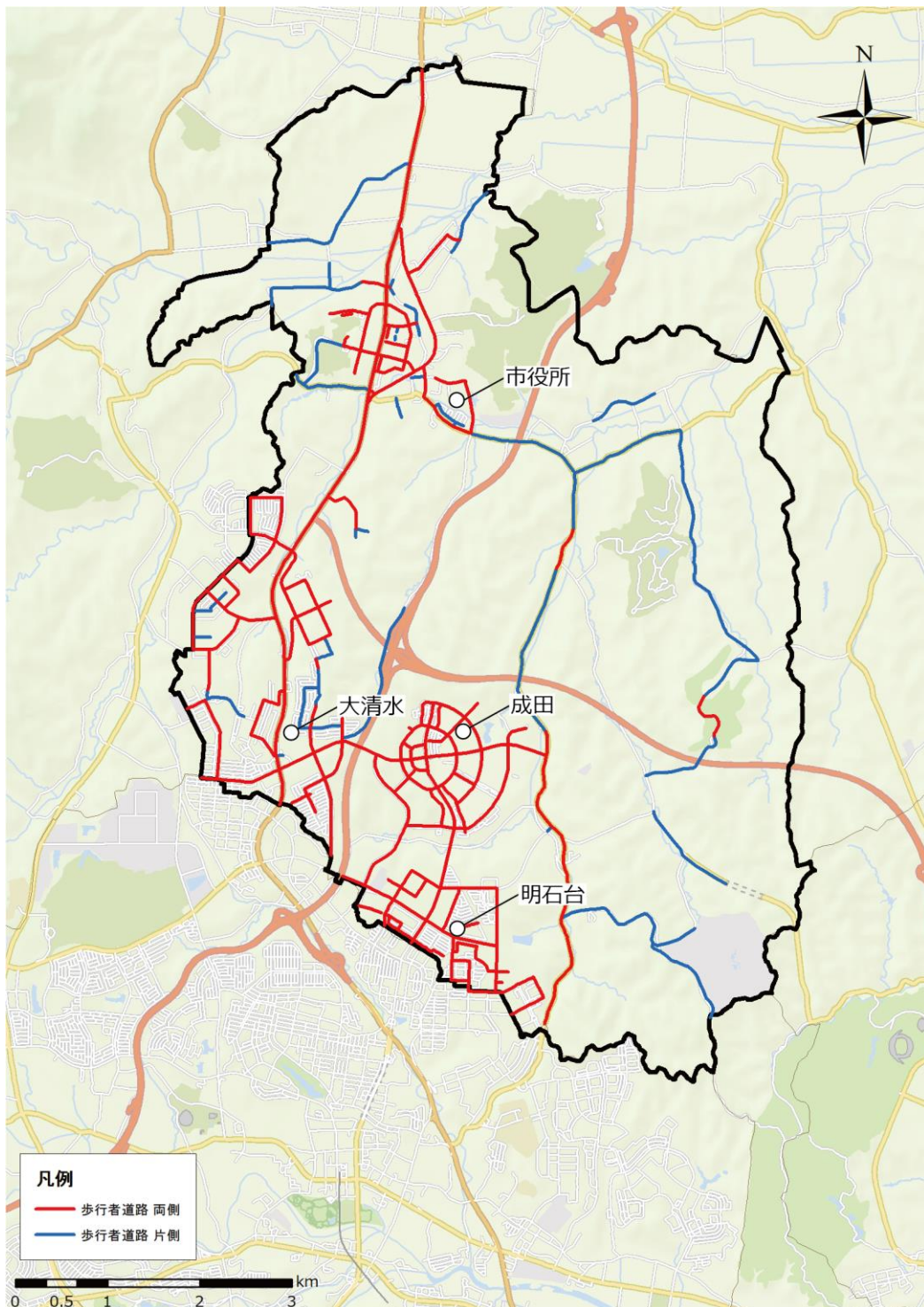
区分	合計	16~49歳	50~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75~79歳	80~84歳	85~90歳	90歳以上
富谷市	48	1	1	2	9	12	10	7	6	0
宮城県	5,220	70	105	189	621	1,077	1,083	1,096	781	198

出典：宮城県警察

(3) 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んでおらず、歩車分離がされている道路では、歩道を走行する自転車も少なくありません。

＜富谷市周辺の歩行者道路の敷設状況＞



1-3 富谷市の交通の課題

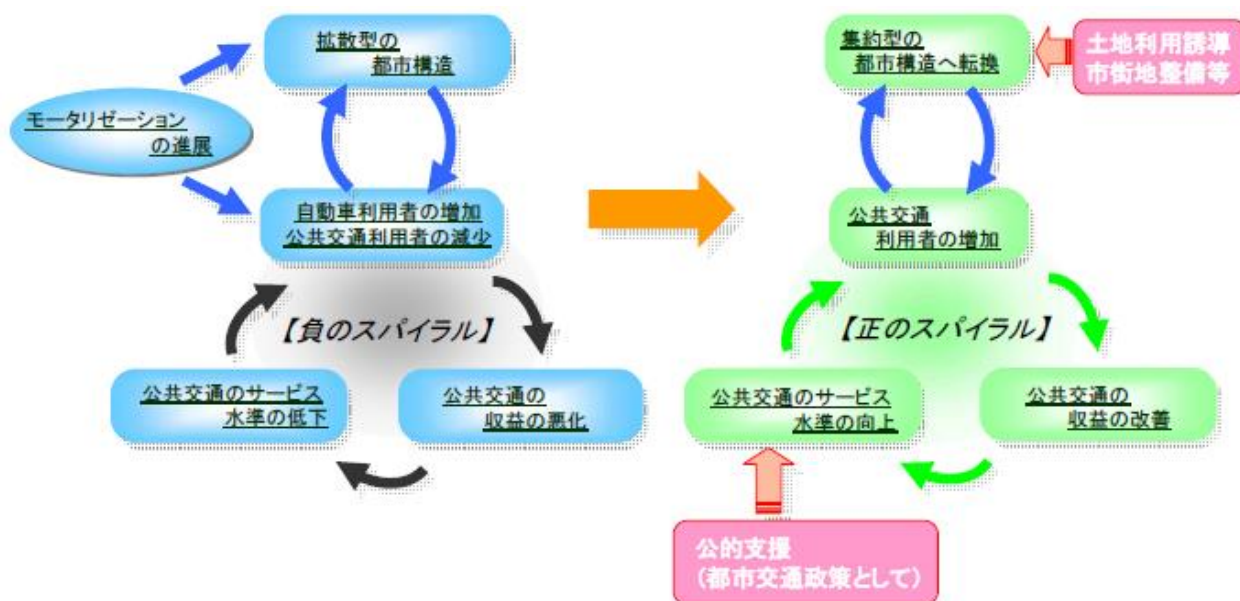
(1) 集約型市街地形成に向けた自動車依存型の交通体系からの脱却

マイカーの利用を前提とした市街地の拡大は、低密度な土地利用を広範囲に広げることとなり、その結果、都市インフラの整備・維持・管理にかかるコストを増大させることとなります。その結果、市の財政的な余力が低下し、市民サービスの質が低下するということがも生じかねません。また、マイカー交通への過度な依存は、渋滞や事故、環境悪化など種々の問題の悪化を招く懸念があります。

公共交通はこうした問題を改善する交通手段として大きな期待が寄せられます。しかしながら、利用者の減少や、バス運転士の不足など、公共交通をとりまく環境も厳しい状況にあります。

このため、過度にマイカーに依存する必要のない利便性が高く、環境負荷の小さい地域を形成することのできる交通体系を形成することが必要となり、そのためには、公共交通が持続可能となるよう、地域で支えることが重要になります。【過年度調査の分析結果などを記載予定。】

＜公共交通の整備と集約型都市構造の実現のシナリオ＞



資料：国土交通省

(2) 高齢化社会を支える選択性の高い交通体系の実現

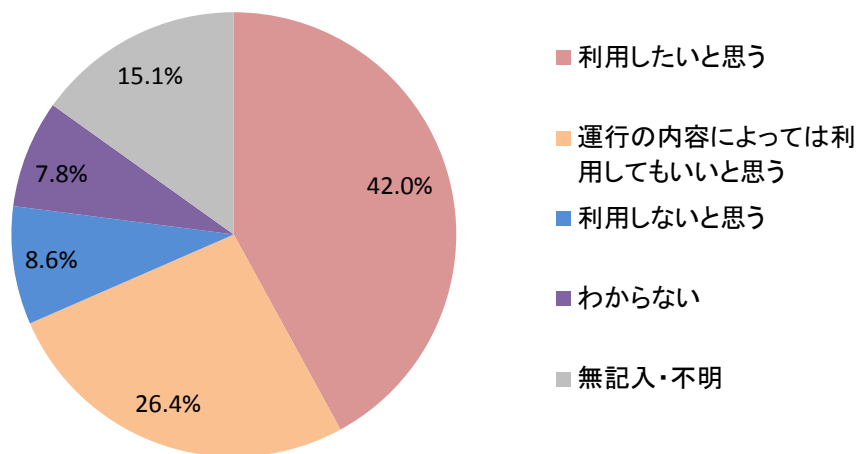
現状では県内一低い高齢化の水準にある富谷市においても、子育て層の老齢化にともなうて確実に高齢社会が到来することが見込まれます。

しかしながら、現在の過度にマイカー交通に依存した交通体系は、ドライバーの高齢化・運動能力の低下にともなうて、移動手段を失う人々が増加する可能性があり、決して高齢者が移動しやすい環境にあるとは言えません。もしこの状態が将来にわたって継続すると、本格的な高齢化が訪れた際には、住みづらいまちへと変貌してしまう懸念があります。

現在、富谷市は本格的な高齢化社会が訪れるまでにまだ時間的な猶予を残していることから、この猶予を活かし、先行して高齢化に対応した交通体系整備を進めている先進事例に学びながら、高齢化社会に対応可能な交通体系の整備に早期に着手することにより、高齢者にとっても魅力のあるまちへと成長することが望まれます。

<公共交通の利便性向上による市民の利用意向（私用目的）>

設問：泉中央駅までのバスの運行本数が増えるなど使いやすくなったり、その他の公共交通が整備された場合、あなたは私用目的で利用したいと思いますか



項目	件数	割合
利用したいと思う	1,507	42.0%
運行の内容によっては利用してもいいと思う	947	26.4%
利用しないと思う	308	8.6%
わからない	281	7.8%
無記入・不明	542	15.1%
計	3,585	100.0%

出典：平成29年度公共交通軸形成に向けた検討調査業務 報告書

(3) 多核連携型の都市圏構想実現を支援する都市間交通軸の強化

仙塩都市圏[※]のうち、東部（多賀城市、塩釜市等）と南部（名取市、岩沼市）は中央部である仙台市都心と広域的な道路軸および鉄道軸で結ばれています。

これに対し、富谷市を含む仙塩都市圏北部については、地域内の拠点である大清水・成田地区や富谷市中心部と泉中央をはじめとする仙台市方面、都市圏北部の大和町、大衡村方面との間の連絡はマイカー交通が主体で公共交通による接続は既存体系の路線バスでは十分とは言い難い状況にあります。

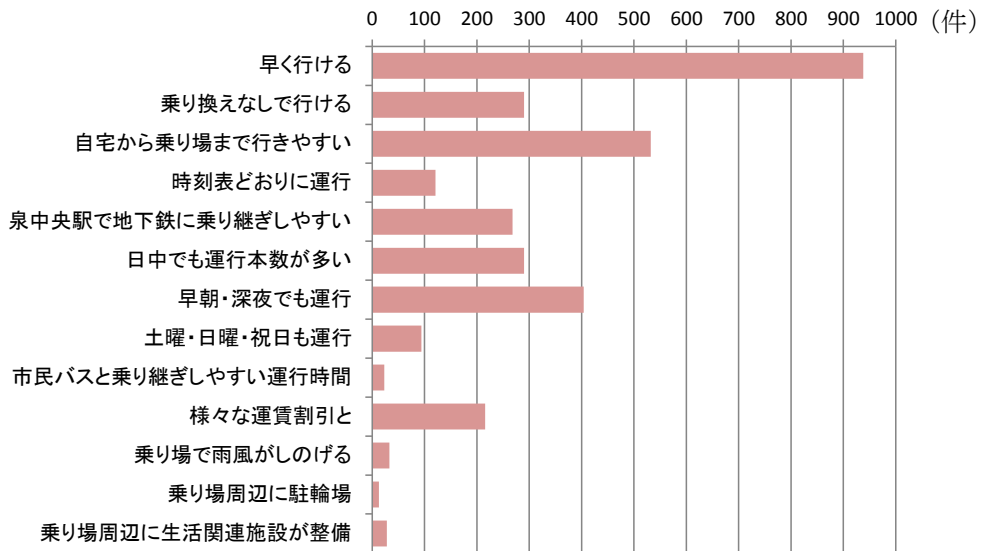
このため、多核連携型[※]の都市圏構造の実現に向け、仙台都市圏北部地域の拠点間連携の強化および泉中央地区の拠点性の向上を支えるため、都市圏北部の拠点間を連結する交通基盤の強化が不可欠となります。

※仙塩広域圏：仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、松島町、利府町、大和町、大衡村
(6市4町1村)

※多核連携型：点在する多様な拠点間が有機的に連携する構造

＜公共交通の整備に対する市民のニーズ＞

設問：泉中央駅までバスやその他の公共交通を整備する場合に、もっとも重要だと思うこと



出典：平成 29 年度 富谷市公共交通軸形成に向けた検討調査業務 報告書

第2章 富谷市の目指す将来像

「富谷市総合計画」が目指す、まちづくりの将来像「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～」の実現に向けては、「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」等の関連計画と連携をとりつつ、都市活動を支える基盤である公共交通の維持・強化により、人々の様々な活動に対応できるようにすることで、住みたいと感じることのできる魅力のあるまちへと成長することが重要です。

このため、今後の交通施策を進めるにあたっては、行政・市民・交通事業者などが共通の目標に向かって施策を進めていくことができるよう、方向性を共有することのできる目標・方針を設定し、施策を推進します。

そして、今後の富谷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。

2-1 基本目標

「住みたくなるまち日本一」にふさわしい 交通環境の実現

過度の自動車依存からの脱却、高齢化社会への対応、地域間交流・連携の強化といった富谷市の交通をとりまく課題に対応しつつ、富谷で暮らす人・働く人・訪れる人の誰もが、利便性・快適性・安全性を感じることでできるまちをつくるため、今後の公共交通施策の基本目標を『「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現』と設定し、関連施策に取り組みます。

2-2 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

(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

前述の「2-2 交通の将来像」の実現に向けて、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。

○地域拠点:旧市街地、

しんまち地区商店街や市役所、中央公民館等が立地し、日常生活を送るなかで人々が集う、地区の中心となる拠点。

○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。

軸

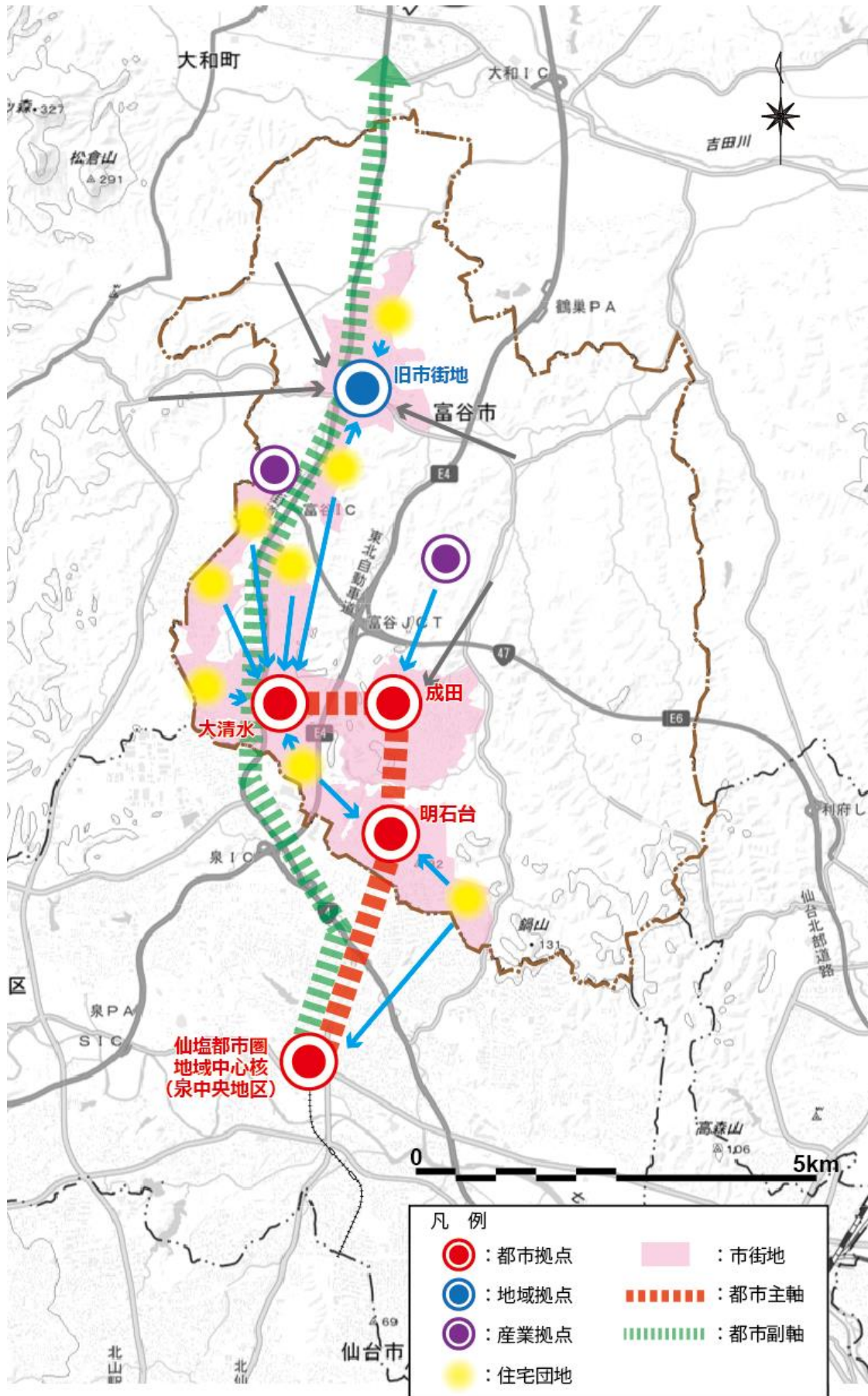
○都市主軸:(泉中央駅) ⇄ 明石台地区 ⇄ 成田地区 ⇄ 大清水地区

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。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。

○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および、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。

<将来都市構造>



2-4 評価指標

目標・将来像の達成状況を評価するための指標及び数値目標は、次の3項目を基本とし設定します。なお、数値目標の達成状況の確認は5年おきに実施することとし、評価指標及びその数値目標は、社会経済情勢の変化や関連計画の見直し等を踏まえて、適宜見直しを行うものとし、【具体的な評価指標や数値目標は、次年度、実施計画策定にあわせて見直しを図る】

<「公共交通グランドデザイン」の評価指標と数値目標>

将来像1. さまざまな選択肢のある交通環境の実現

現況

公共交通分担率
6% (平成14年)

※第4回仙台都市圏
パーソントリップ調査



将来

10%

(現状の名取市・多賀城市と
同程度)

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

現況

高齢者(75歳以上)の
1日あたり平均移動回数
0.7回(平成14年)

※第4回仙台都市圏
パーソントリップ調査



将来

2.0回

(現状の65~74歳と同程度)

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

現況

大清水地区周辺から
公共交通利用での
仙台駅までの所要時間
約50分



将来

約30分程度

(現状の6割程度)

※上記1、2の値は第4回PT調査データに基づく値。今後、最新のデータに基づき見直す。

第3章 将来像実現に向けて取り組む施策

富谷市の交通の課題を解消し、まちづくりの将来像である「住みたくなるまち日本一」を実現するためには、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」等の施策と連携をとりつつ、新たな土地利用の転換を図りながら都市機能を集約し、まちづくりを推進しながら効率的で効果的な交通施策を実現することが必要となります。

そのため、「公共交通グランドデザイン」の基本目標、交通の将来像の実現に向け、将来の都市構造の形成を誘導するため、本市では、以下の5本柱で施策に取り組んでいきます。

1.幹線交通の強化

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に向けて、新たな軸となる公共交通の導入を目指すとともに、これにあわせた公共交通網の再編を行います。

2.フィーダー交通の充実

幹線交通へのアクセス利便性を高めるとともに、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。

3.公共交通利用のしやすさの向上

上記の公共交通の強化・充実による効果を最大限に発揮できるよう、利用料の改善等により公共交通の利用しやすさの向上を図ります。

4.移動しやすい交通環境の整備

あらゆる世代の人が様々な場面で不自由を感じることなく移動ができる環境の形成を目指して、車両や歩行者空間など交通のバリアフリー化を推進します。

5.環境負荷の軽減に向けて

環境負荷の小さい快適で魅力なまちの形成を目指し、上記の交通施策の推進にあわせて環境負荷軽減に向けた市民への啓発活動や、低炭素車両の普及促進活動等に取り組めます。

※目標期間（短・中期）の設定や各施策の実施主体・関係主体については、目標年次（7P）を踏まえ、次年度策定する「実施計画」において整理を行い決定していきます

＜将来像実現に向けて取り組む施策＞

目指す将来像		【将来像 1】 さまざまな 選択肢のある 交通環境	【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	【将来像 3】 都市部、郊外部に 素早くアクセスで きる交通環境
1. 幹線交通 の強化	①新たな軸となる基幹公共交通の整備	○	○	○
	②基幹交通の拠点となる交通結節施設の整備	○	○	—
	③バス路線網の再編	○	○	○
	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	○	—	○
2. フィーダー交通の充実	⑤市民バスの再編	○	○	—
	⑥パーク・アンド・ライド用駐車場の整備	○	—	○
	⑦短距離移動を支援する新たな交通の導入	○	○	—
	⑧自転車利用環境の整備	○	○	—
3. 公共交通利用のしやすさの向上	⑨共通運賃・乗り継ぎ割引の導入	○	—	—
	⑩公共交通利用料金の補助	—	○	—
4. 移動しやすい交通環境の整備	⑪バス車両や歩行者空間のバリアフリー化	○	○	— —
5. 環境負荷の軽減に向けて	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	○	○	— —

施策① 新たな軸となる基幹公共交通の整備（1. 幹線交通の強化施策）

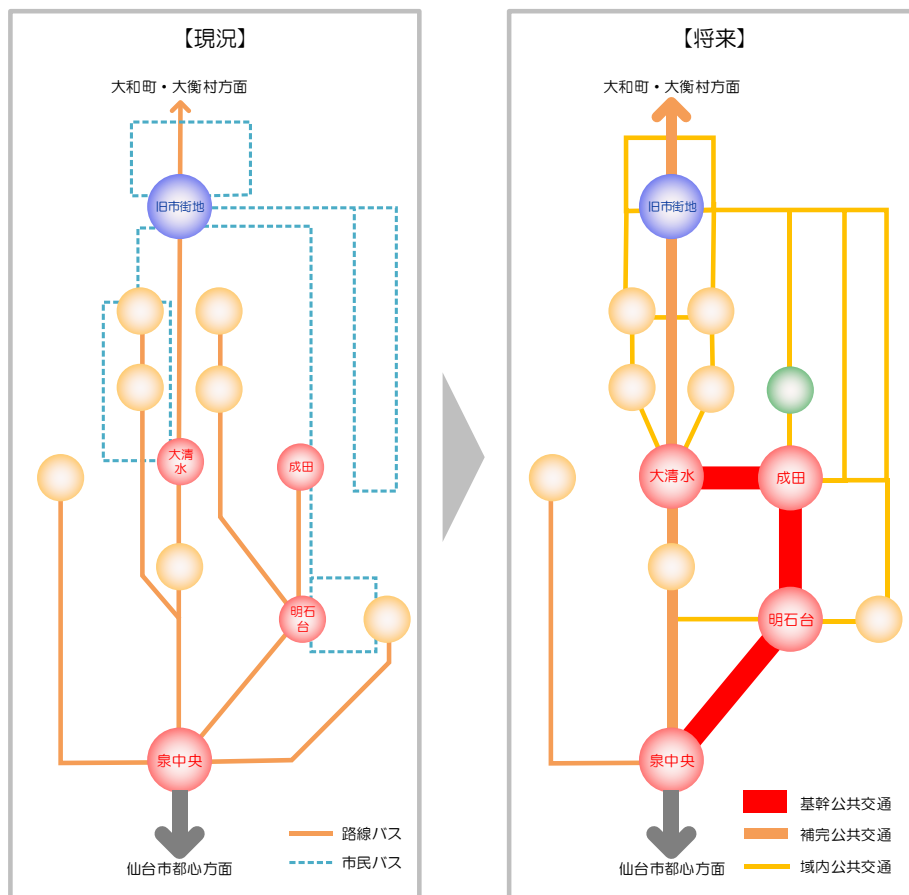
マイカー交通に起因する渋滞問題・環境問題の悪化、本格的な高齢化の進展にともなう自動車の運転が困難な市民の増加、マイカー利用を前提とした低密度な市街地の拡大にともなう都市経営の効率低下等の問題に対応していくためには、これまで以上に公共交通の充実が必要といえます。これまでの泉中央駅までのバスアクセスは、交通渋滞に伴う定時性の低下が頻発するとともに輸送力の限界もあり、都市の骨格として十分とは言い難い状況にありました。

こうした状況から脱却し、仙台市方面への円滑なアクセス、自動車交通による諸問題の改善のため、本市の新たな骨格となる公共交通の軸として、泉中央から明石台地区、成田地区、大清水地区を結ぶ新たな基幹公共交通の導入を目指します。

この基幹公共交通の導入は、交通機能の強化のみならず、市民の活動の活発化、新たな雇用の創出、居住人口の拡大など、まちの活力を高める起爆剤として期待されます。

なお、具体的なルートや導入するシステムについては、必要なサービスや導入空間、事業採算性など総合的な観点を含め、具体的な再編内容については、関係事業者と協議の上、進めていきます。

＜基幹公共交通を軸とした将来ネットワーク形成のイメージ＞

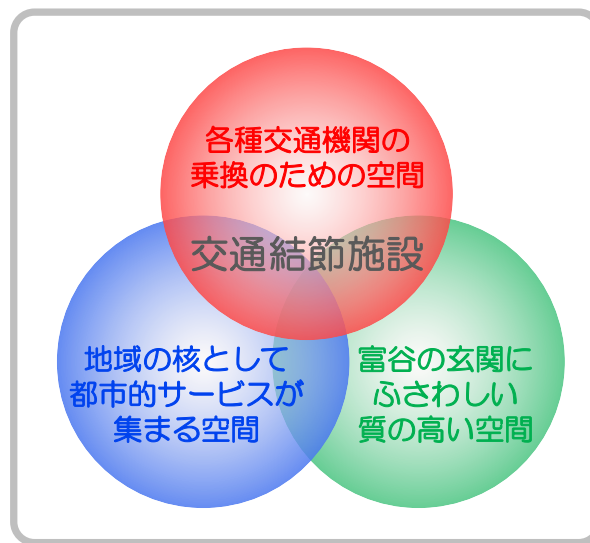


施策② 基幹交通の拠点となる交通結節施設の整備（1. 幹線交通の強化施策）

基幹公共交通との結節点となる交通結節施設の周辺は、新たな富谷市の玄関口となることから、魅力ある拠点づくりを進めることが望まれます。

このため、各種交通機関が円滑に乗り継ぐことができる交通結節機能の充実を図ることはもとより、これに加えて、回遊機能、交流機能、環境機能、防災機能など多様な機能を導入することにより、人々が集まり交流するにぎわいのある場の形成を目指します。

<交通結節施設に求められる機能>



施策③ バス路線網の再編（1. 幹線交通の強化施策）

基幹公共交通の整備による効果を市全域に波及させるためには、基幹交通へのアクセスを担う末端交通との連携が重要となります。このため、基幹公共交通の整備にあわせて、市民バスを含めた既存のバス路線網を見直し、市内各地と最寄の交通結節の拠点（大清水地区、明石台地区、泉中央地区）とを結ぶ形へと見直します。

特に、人口の集積が大きいにもかかわらず、基幹公共交通の沿線から離れることとなる国道4号周辺の住宅地（仙台市域を含む）については、国道4号を運行するバス路線の増便等、サービス向上のための方策について、関係事業者と協議の上、進めていきます。

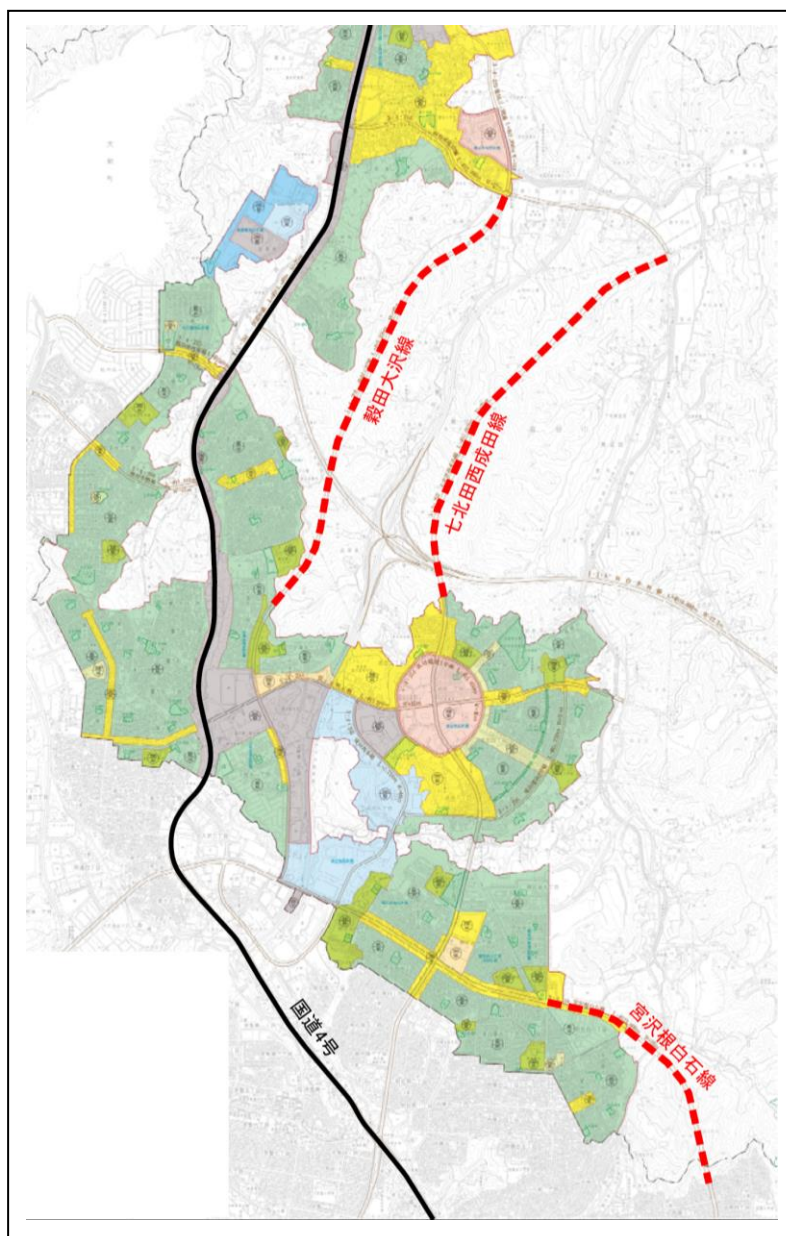
施策④ 公共交通の速達性・定時制向上に資する市計画道路の整備

(1. 幹線交通の強化施策)

基幹公共交通への円滑なアクセスの確保のためには、慢性的に発生する渋滞を緩和・解消し、路線バス・市民バスの速達性・定時性を向上することが必要となります。

このため、国道4号に過度に集中する交通を分散し、円滑な交通流を確保するため、国道4号と並行する（都）宮沢根白石線、（都）穀田大沢線の整備に向けて検討を進めています。また、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）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ています。

<都市計画道路整備検討区間>



資料：富谷市都市計画総括図

施策⑤ 市民バスの再編（2. フィーダー交通の充実）

今後、高齢化が進展し、自家用車や自転車の利用が困難になる人が増大することが見込まれます。また、市東部や北部の既存の路線バス・市民バス網から離れる地区においては、現状でも公共交通が利用しづらい地区が存在しています。

こうした公共交通の利用が不便な人・地区に対して新たな移動手段を提供するため、路線の新設・見直しや、ダイヤの見直し等、市民バスの再編について総合的に検討を進めます。

施策⑥ パーク・アンド・ライド用駐車場の整備（2. フィーダー交通の充実）

基幹公共交通の交通結節点であるとともに、商業機能等が集積する都市拠点である大清水、明石台においては、バス路線から離れた地区や、バス本数の少ない地区からも、基幹公共交通へ円滑にアクセス可能できるよう、既存の商業施設の駐車場活用をしたパークアンドライドの実施等について検討します。

＜パーク＆ライド検討候補箇所＞



施策⑦ 短距離移動を支援する新たな交通の導入（2. フィーダー交通の充実）

バス路線から離れていたり、十分な運行本数が確保されていないなど、既存の公共交通サービスでは移動に制約を受ける地区等での移動をサポートし、市全域へスムーズに移動できる環境の構築を目指し、現在、国等が中心となって検討が進められている自動運転技術の実現化の動向を見極めながら、富谷市の移動実態に適した新たな交通システムの導入について検討します。

<超小型モビリティ（トヨタ車体、コムス）を活用した自動運転社会実験の例>

- 2017年11月27日（月）
- 五反田集会所（移動販売場所）・コミュニティバス停と高齢者住居地区（昌全寺）の間約600mを往復
- 昌全寺敷地内で障害物検知・衝突回避のデモ



MMS計画済みルート 自動運転実証実験予定ルート

約600mの山道を何度も自律走行

障害物検知と衝突回避実験

10 名古屋大学

資料：名古屋大学 COI ホームページ

施策⑧ 自転車利用環境の整備（2. フィーダー交通の充実）

基幹公共交通は仙台市等への広域的な移動を担うと期待される交通手段であり、交通結節施設へのアクセス圏は既存の路線バス・市民バスよりも広域となり、自転車はアクセス手段として重要な役割を担うものと考えられます。

このため、自転車利用の利便性・安全性確保のため、自転車走行空間の整備や駐輪施設の整備を進めます。また、来街者等の短距離の移動をサポートするため、シェアサイクルの導入について検討します。

施策⑨ 共通運賃・乗り継ぎ割引の導入（3.公共交通の利用のしやすさの向上）

公共交通の利便性向上を図るには、路線を整備することに加え、各路線間がスムーズに乗り継ぐことができることが重要となります。このため、既存の市民バスと宮城交通バスとの乗り継ぎ割引を継続するとともに、バスと新たな基幹公共交通の乗り継ぎ等、他の交通手段との割引や共通運賃の導入についても検討を行います。

<市民バスと宮城交通バスとの乗り継ぎ運行の概要>

【概要】 1. 実施期間：平成30年4月2日(月)から平成31年3月29日(金)まで 2. 運行日：平日(月曜日から金曜日)※宮城交通バスの平日ダイヤ設定日に限ります。 3. 区 間：イオン富谷店～泉中央駅(上桜木大清水線) 4. 対象者：市民バスを利用し、イオン富谷店乗り継ぎ場に到着後、宮城交通バスへ乗り継ぎ「泉中央駅」まで往復利用する方。 ※乗り継ぎ利用の方は、市民バス車内にて交付する「路線バス往復乗車補助券」が必要です。	●利用者負担額（片道） <table border="1"> <thead> <tr> <th>区 分</th> <th>負担額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>大人(中学生以上)</td> <td>100円</td> </tr> <tr> <td>小人(小学生以下)</td> <td>50円</td> </tr> <tr> <td>障がい者</td> <td>50円</td> </tr> </tbody> </table> ○乳幼児は無料の場合があります。 ○「イオン富谷店」までの市民バス料金は、別途必要です。	区 分	負担額	大人(中学生以上)	100円	小人(小学生以下)	50円	障がい者	50円
区 分	負担額								
大人(中学生以上)	100円								
小人(小学生以下)	50円								
障がい者	50円								

資料：富谷市ホームページ

施策⑩ 公共交通利用料金の補助（3.公共交通のしやすさの向上）

マイカーの利用が困難な高齢者や障がい者の外出を支援するため、従来より実施しているバス利用料金に係る補助（高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみぱす」）や、介助があっても公共交通機関の利用が極めて困窮な方に対するタクシー利用料金に係る補助（重度障がい者等福祉タクシー利用券助成）を実施します。

<高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみぱす」>



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

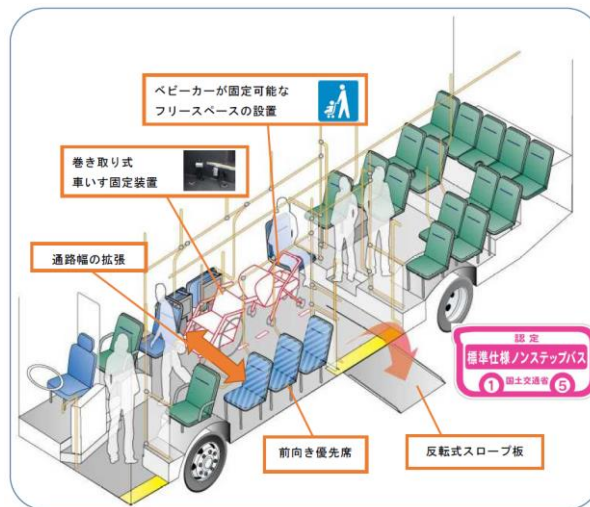
(4. 移動しやすい交通環境の整備)

高齢化の進展等に対応し、誰もが気軽に移動できるよう、これまでに引き続き、路線バス・市民バスへのノンステップ車両の導入を推進し拡充を目指します。

また、公共交通網の整備・サービス向上による効果を十分に発揮していくためには、周辺のまちづくり等と連携することにより、公共交通が利用しやすい環境を整えることが重要といえます。

このため、交通結節施設と公共施設、病院、学校などを結ぶ主要な移動経路においては、歩道の段差や勾配の改良等のバリアフリー化を重点的に進めることにより、誰もが気軽に公共交通を利用することができるまちを目指します。

<標準仕様ノンステップバスのイメージ>



資料：国土交通省資料

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）及び

低炭素型まちづくりの推進（5. 環境負荷の軽減に向けて）

公共交通の利用を促進し、過度なマイカーへの依存から脱却していくためには、交通施設の整備やサービスの提供など供給側の対応だけではなく、利用者側である市民の意識に働きかけることも重要です。このため、モビリティ・マネジメントの導入等、マイカーから公共交通機関への転換等、環境負荷の軽減に向けて取り組みを進めます。

なお本市では、「地域連携・低炭素水素技術実証事業」に取り組むなど、地球環境の改善に向けた積極的な取り組みを行っています。

交通分野では、自動車交通に起因する環境問題の改善に向け、クリーンエネルギー車や燃料電池バス（FCバス）などの低炭素車両の普及促進に向けた取組を推進します。

<モビリティ・マネジメントの概要>

モビリティ・マネジメント(MM)とは、

1人1人のモビリティ(移動)が、社会にも個人にも望ましい方向、たとえば過度な自動車利用のライフ・スタイルから「かしこく」クルマと公共交通機関や自転車などを利用するライフ・スタイルに変化する方向に、自発的に変化することを期待するもので、コミュニケーションを中心とした交通施策のことをいいます。

具体的には、

- **トラベル・フィードバック・プログラム (TFP)**
「簡単なアンケート調査」を実施し、ひとり一人に、クルマ以外の移動や通勤が可能か否かを振り返ってもらいます。
※TFPにより、平均で「約2割」自動車利用が削減しています。
- **転入者プログラム**
「転入者」に、バス停の位置や運行情報を提供します。
- **職場モビリティ・マネジメント**
事業所とのコミュニケーションを通じて、通勤バスの導入や通勤手当制度の改変を促します。



資料：国土交通省資料

第4章 「公共交通グランドデザイン」の実現に向けて

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」を設置し、「公共交通グランドデザイン」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。

富谷市総合交通検討委員会は、「公共交通グランドデザイン」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場であり、着実に推進するため、こうした多様な主体の参画を最大限生かして協働していくことが重要であり、具体的な再編内容については関係事業者と協議の上、進めていき、かつ、市民への積極的な情報発信に取り組みます。

PDCAサイクルによる進捗管理と計画推進

「公共交通グランドデザイン」の施策や計画を推進するため、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。

<PDCAサイクルのイメージ>



