

富谷市地域公共交通計画

令和 7 年 3 月
富 谷 市

目次

1. はじめに	1
1.1 目的	1
1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画	2
1.3 計画の区域	3
1.4 計画の期間	4
1.5 計画の対象とする交通モード	5
1.6 SDG s（持続可能な開発目標）との関係性	6
2. 公共交通に関する現状と課題	7
2.1 富谷市の公共交通及び公共交通を取り巻く現況	7
（1）富谷市の現況	7
1) 人口	7
2) 通勤・通学の流動	11
3) 主要な公共施設の立地状況	12
4) 運転免許非保有者の状況	13
5) 観光客入込数	14
6) 道路・交通状況	15
（2）公共交通の現況	18
1) 市内の公共交通の概況	18
2) 民間路線バス	19
3) 市民バス	24
4) デマンド型交通	27
5) 公共交通徒歩圏カバー率	30
6) 新公共交通システムの推進に関するこれまでの取組	31
（3）公共交通に関する市民意識	32
1) 市民バスアンケート（令和6年）	32
2) 富谷市まちづくりアンケート調査（令和6年12月）	34
（4）公共交通を取り巻く社会の動向	36
（5）富谷市を取り巻く現状の整理	37
1) 地域特性	37
2) 交通特性	38
3) 市民ニーズ	39
4) 社会動向	40
5) 周辺環境の変化等への対応	40
2.2 富谷市の公共交通の課題	41
3. 公共交通に関する目標及び基本方針	43
3.1 公共交通に関する目標	43
3.2 公共交通に関する基本方針	44
4. 将来の公共交通ネットワーク	46
4.1 公共交通ネットワークの整理	46
4.2 将来の公共交通ネットワークの構築	48
（1）将来の都市構造	48
（2）将来の公共交通ネットワークの実現に向けた公共交通の課題	52
（3）将来の公共交通ネットワーク	53

5. 公共交通の目標達成に向けた施策	55
5.1 施策体系	55
5.2 施策内容	56
6. 評価指標と推進体制	68
6.1 計画の評価指標.....	68
(1) 評価指標と目標値.....	68
(2) 評価指標の考え方・算出方法	70
6.2 推進体制	73
6.3 進捗管理と計画推進.....	74

1. はじめに

1.1 目的

富谷市では、都市・地域総合交通戦略要綱に基づき、平成30年10月から「富谷市総合交通検討委員会」を設置し、「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現に向けて、令和元年度に「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」を策定し、市民バスの再編やデマンド型交通の導入など各種交通施策の展開を図っております。

また、本市と仙台市泉中央駅を結ぶ新たな軸となる基幹公共交通の整備検討についても行っています。

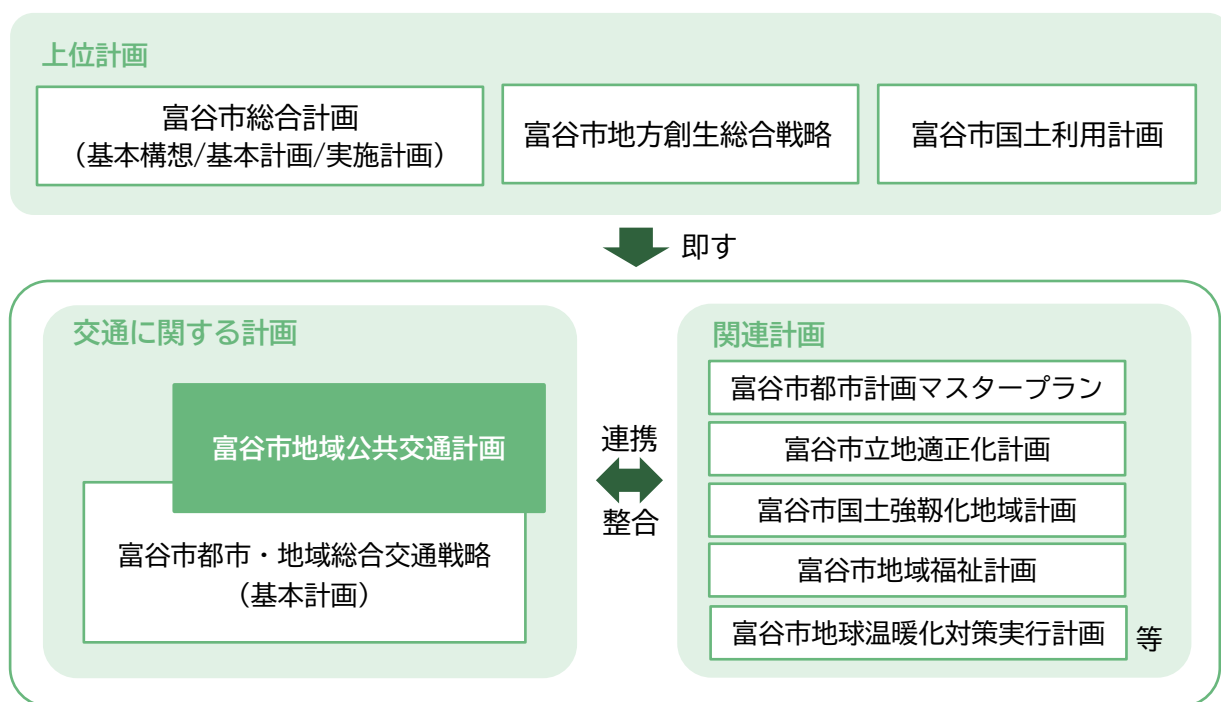
そのような中、令和2年には「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（以下「地域交通法」という。）」の一部が改正され、地方公共団体が中心となり、「地域にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿」を明らかにするマスタープランとして「地域公共交通計画」の作成が努力義務化されています。

富谷市地域公共交通計画は、地域交通法第5条に基づく計画であり、同第6条に基づく「富谷市地域公共交通活性化協議会」で協議の上、富谷市の将来の公共交通ネットワークを構築し、望ましい公共交通の将来像の実現を目的としています。

1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画

本計画は、「富谷市総合計画」、「富谷市地方創生総合戦略」及び「富谷市国土利用計画」を上位計画とし、当該計画との整合を図るとともに、本計画の根拠となる「地域交通法」に示される国の方針等に準拠します。

また、富谷市都市計画マスタープラン及び富谷市立地適正化計画をはじめ、まちづくりや福祉、環境などの分野で策定する計画を関連計画として、これらに示される施策・事業と適切に連携をはかりながら本計画を推進します。



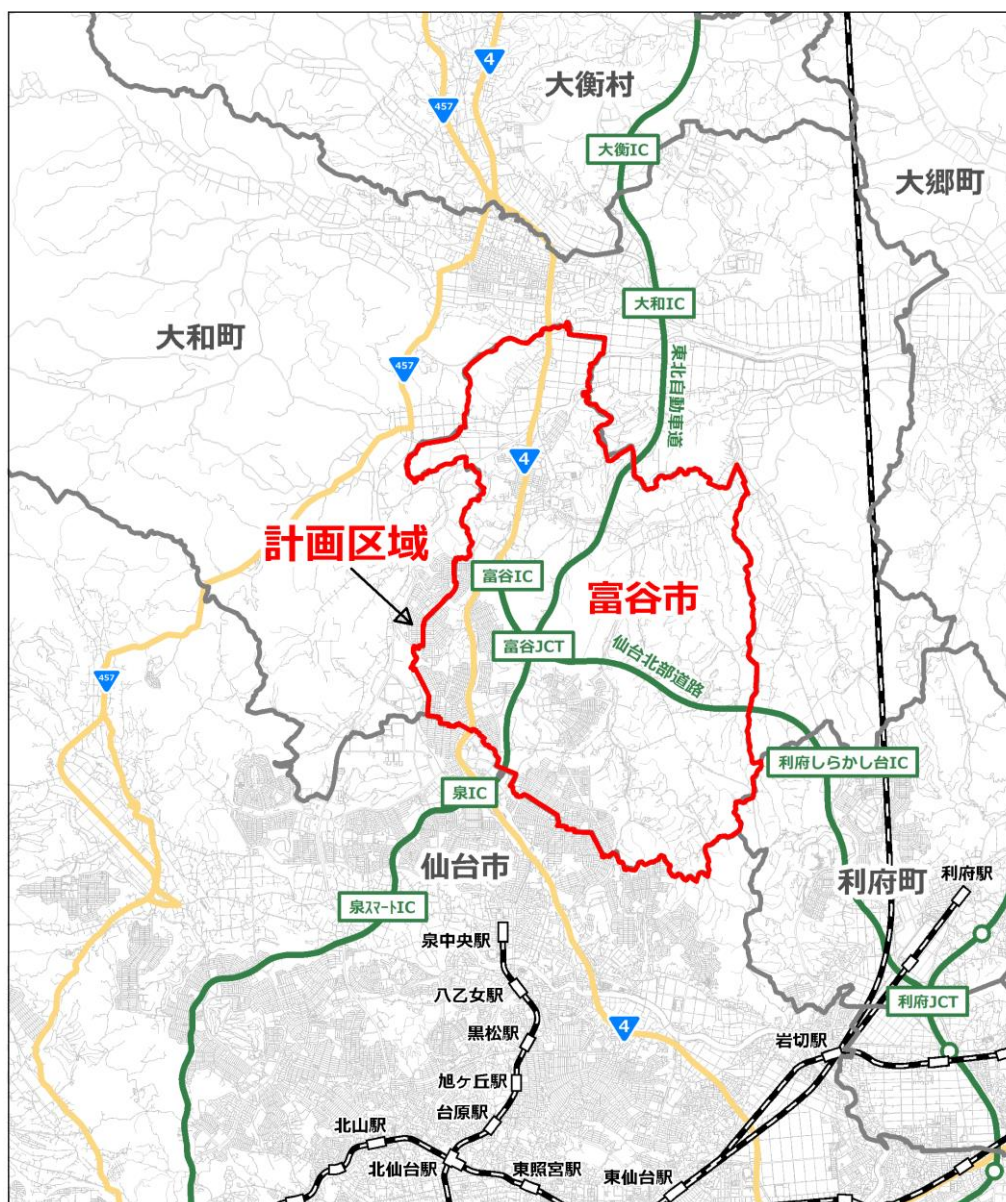
1.3 計画の区域

計画区域は、富谷市全域とします。ただし、近隣の仙台市泉区、大和町、大衡村、大郷町等市域外に及ぶ広域交通も視野に入れて計画策定を行います。



【地形図】資料：国土数値情報（国土交通省）

図 仙塩都市圏



【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）

図 計画区域（富谷市内全域）

1.4 計画の期間

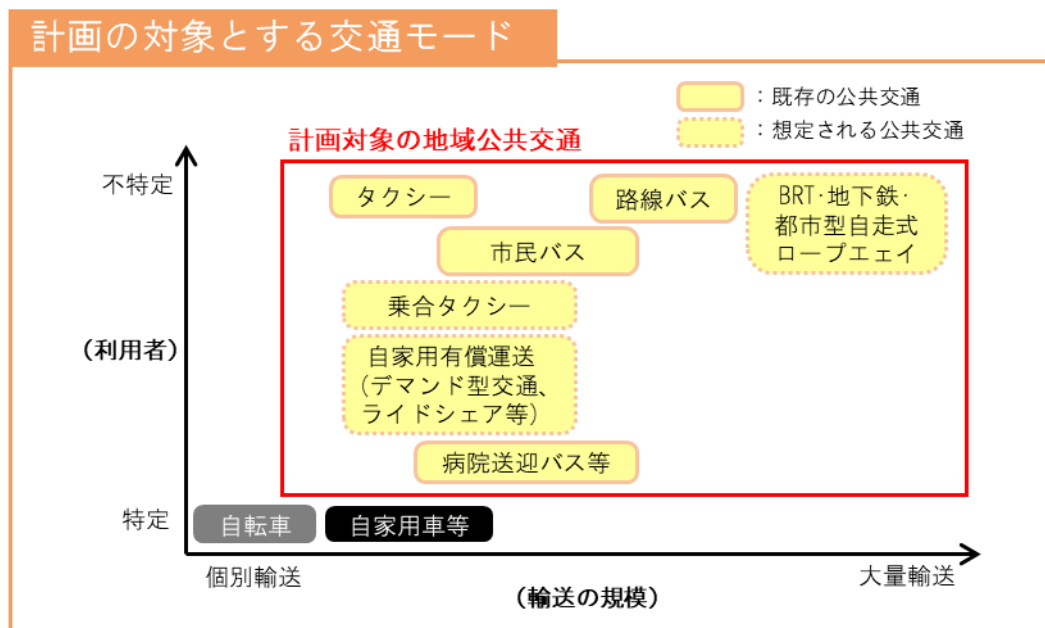
計画期間は、令和 7 年度（2025 年度）～令和 11 年度（2029 年度）の 5 年間とします。

なお、施策の実施状況や目標値の達成状況を検証・評価し、地域交通法などの国の法制度や社会情勢の変化等をはじめ、本市の公共交通等を取り巻く情勢などに変化が生じた場合には、随時計画の見直しを行います。

1.5 計画の対象とする交通モード

本計画では、民間事業者等が国土交通省の許可等を受けて運行する旅客事業（BRT・地下鉄・都市型自走式ロープウェイ、路線バス、市民バス、乗合タクシー、タクシー等）の不特定の乗り合いが発生する交通手段を「公共交通」と定義し、本計画の対象とする交通モードとして設定します。

図 計画の対象とする交通モード



1.6 SDGs（持続可能な開発目標）との関係性

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、2015年（平成27年）9月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための2030アジェンダ」に記載された、2030年（令和12年）までに持続可能でより良い世界を目指す国際目標です。

国のSDGs実施方針では、各種計画等の策定にSDGs達成に向けた貢献という観点を取り入れることとされていることから、本計画ではSDGsの17のゴール（目標）のうち、特に関連する目標（9、10、11、13）について、本計画を推進することによりSDGsの達成に貢献します。



図 SDGsの17のゴール（目標）

2. 公共交通に関する現状と課題

2.1 富谷市の公共交通及び公共交通を取り巻く現況

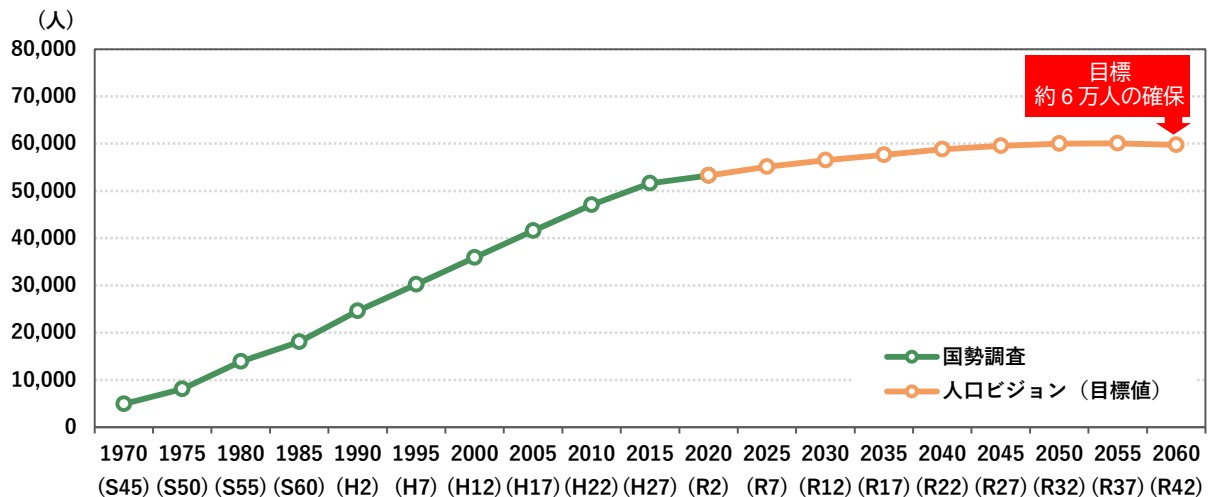
(1) 富谷市の現況

1) 人口

〔人口の推移〕

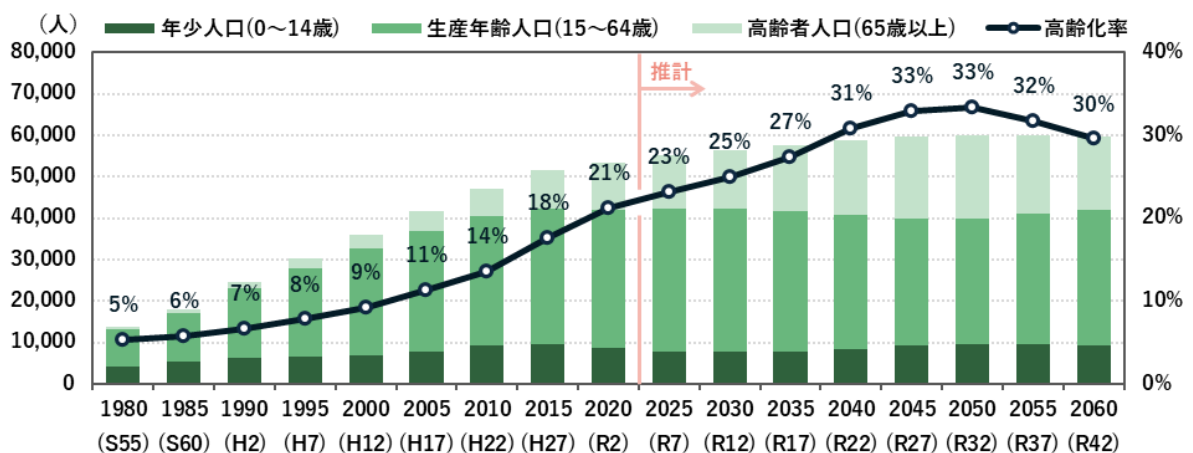
本市の人口は、平成 27 年まで急激な増加傾向で推移していましたが、直近の令和 2 年国勢調査では、51,651 人（平成 27 年比+60 人）と横ばいになっています。

「令和 2 年度第 2 次富谷市人口ビジョン」では、令和 37 年に人口 6 万人超、令和 42 年に人口約 6 万人の確保を目標としています。なお、高齢者（65 歳以上）の割合は、令和 27 年に人口の 3 分の 1 となる予測となっています。



資料：「国勢調査」（総務省統計局）、「令和 2 年度第 2 次富谷市人口ビジョン」（富谷市、令和 3 年 3 月）

図 総人口の推移

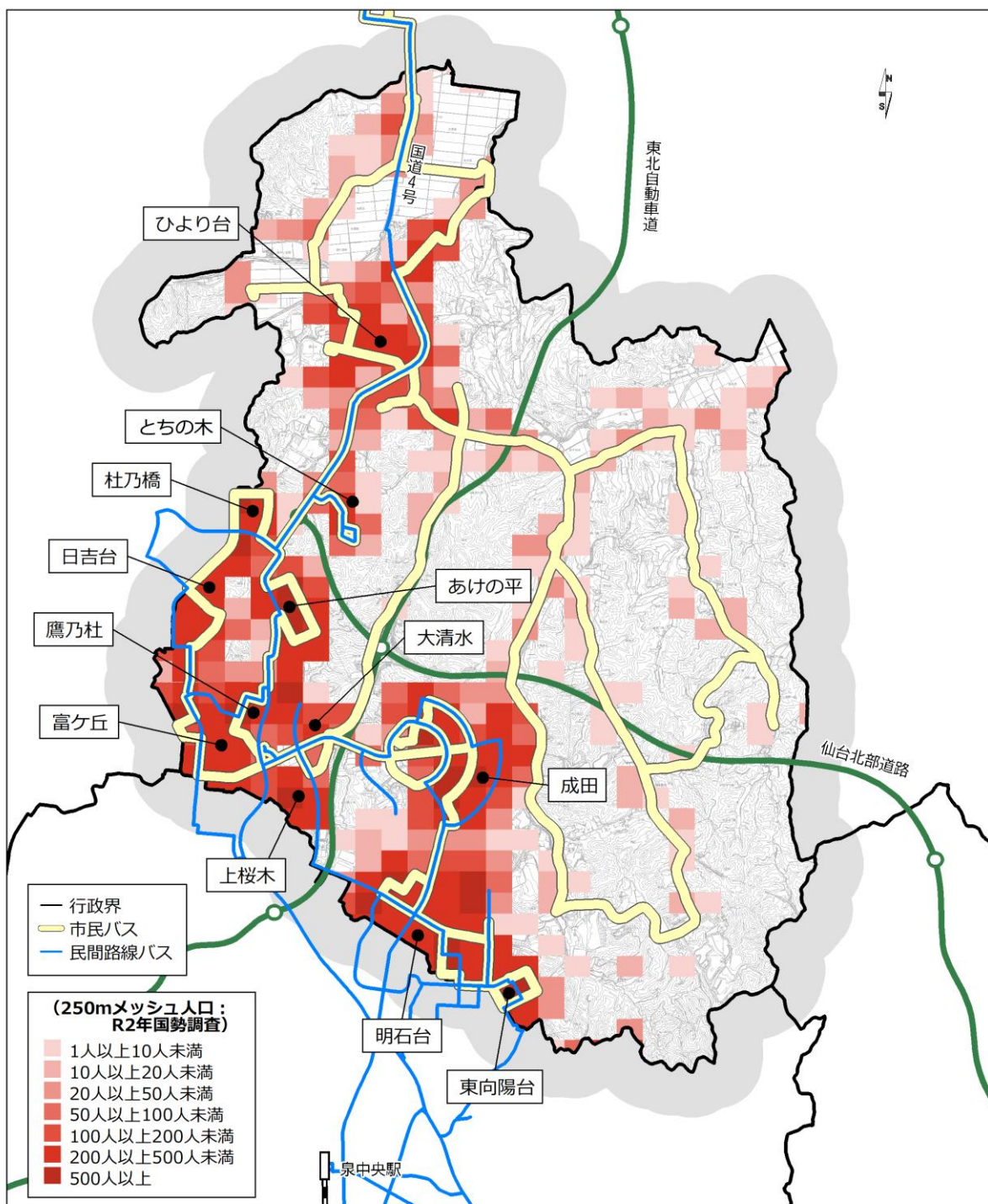


資料：「国勢調査」（総務省統計局）、「令和 2 年度第 2 次富谷市人口ビジョン」（富谷市、令和 3 年 3 月）

図 年齢 3 区分別人口と高齢化率の推移

〔人口分布〕

令和 2 年国勢調査の 250m メッシュ人口をみると、市南部から市中部の明石台地区、成田地区、大清水地区・富ヶ丘地区・日吉台地区などの住宅団地を中心に多くの人が分布しています。

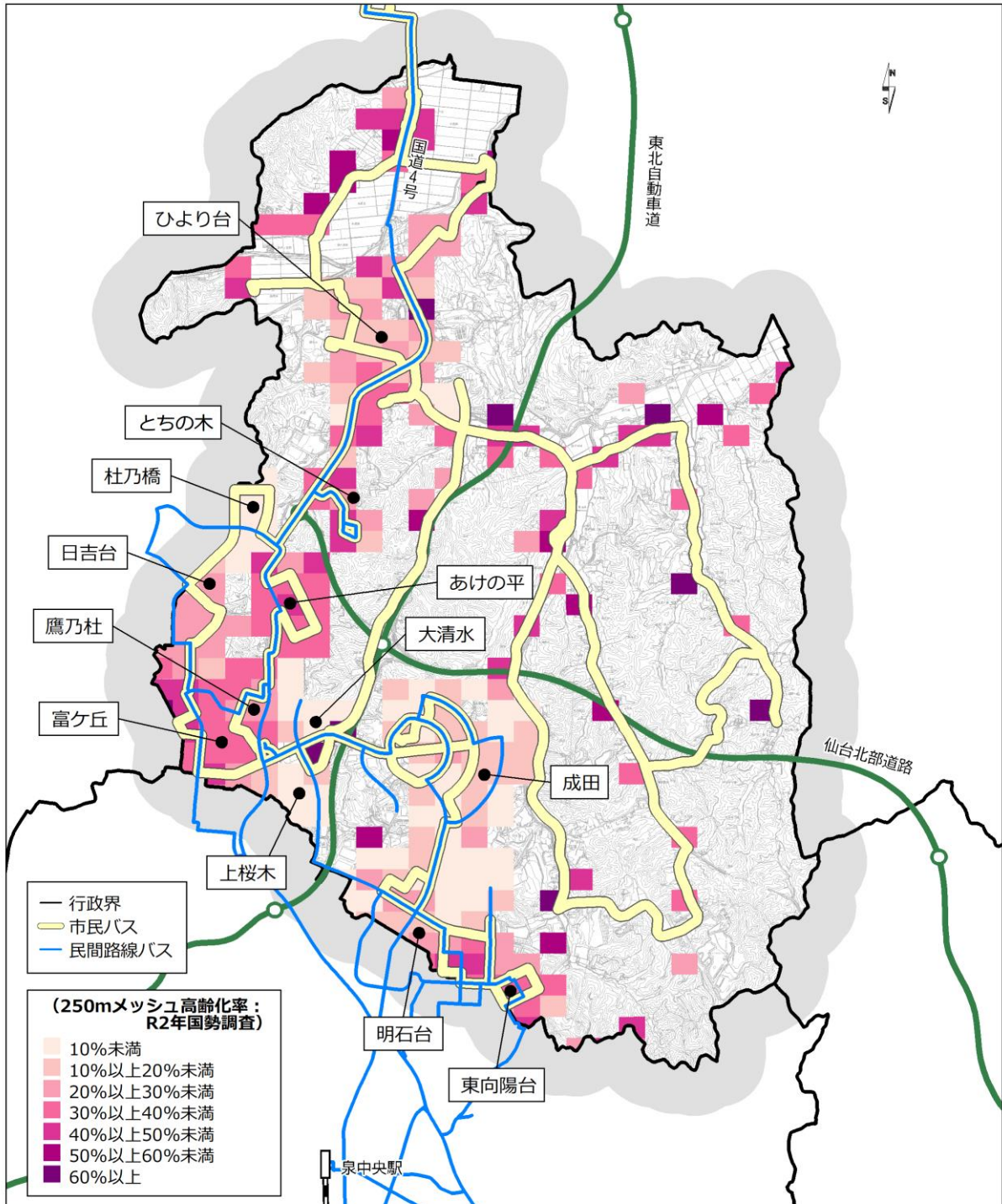


資料：「令和 2 年国勢調査」（総務省統計局）、【地形図】資料：「DMデータ」（富谷市）

図 人口分布

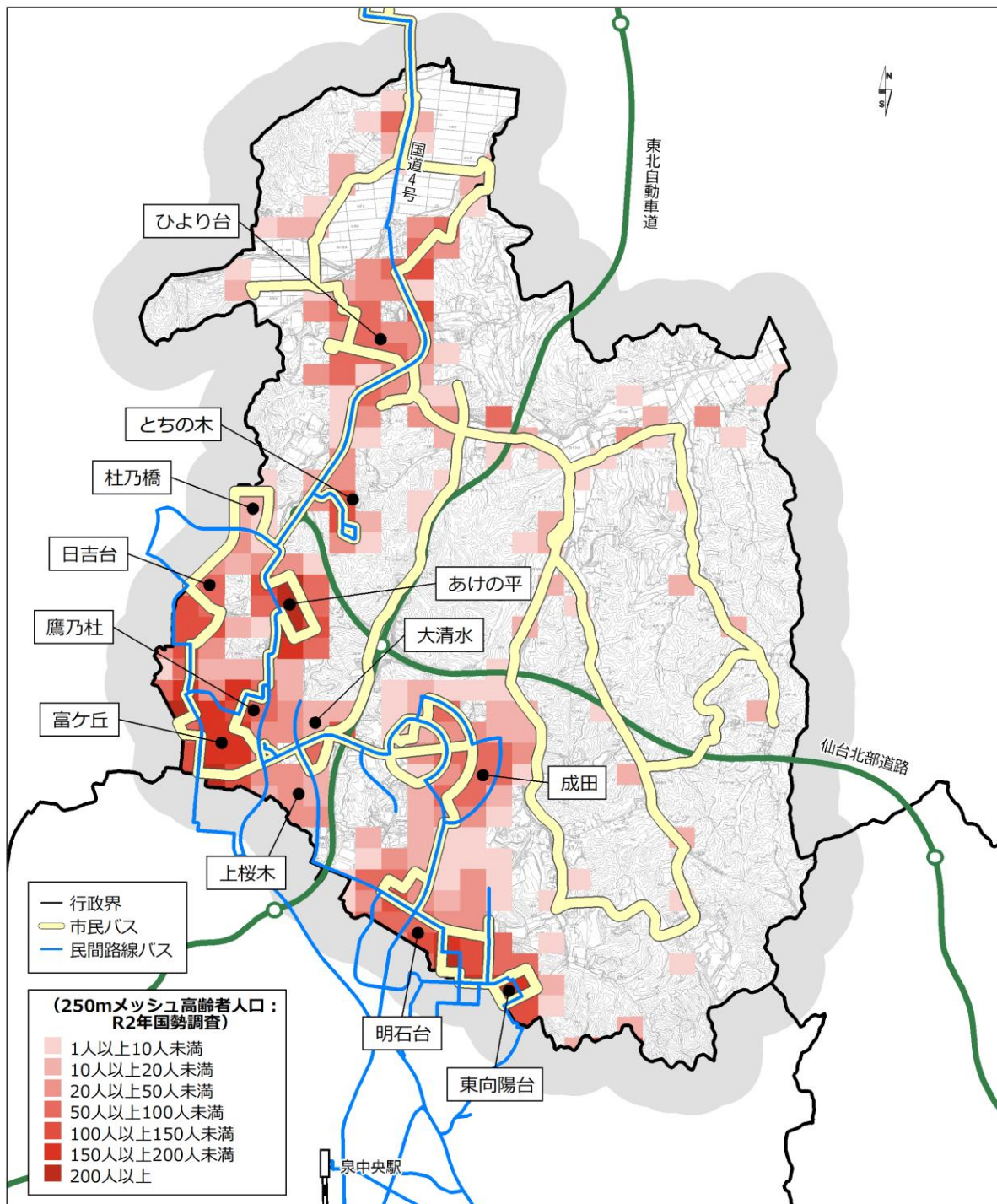
〔高齢者の状況〕

令和2年国勢調査の250mメッシュ人口をみると、市の北側や東側で高齢化率が50%以上のメッシュの分布が見られます。一方、成田地区・大清水地区の住宅団地の周辺は高齢化率が低く10~20%程度のメッシュが多く分布しています。



資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）、【地形図】資料：「DMデータ」（富谷市）

図 高齢化率の分布

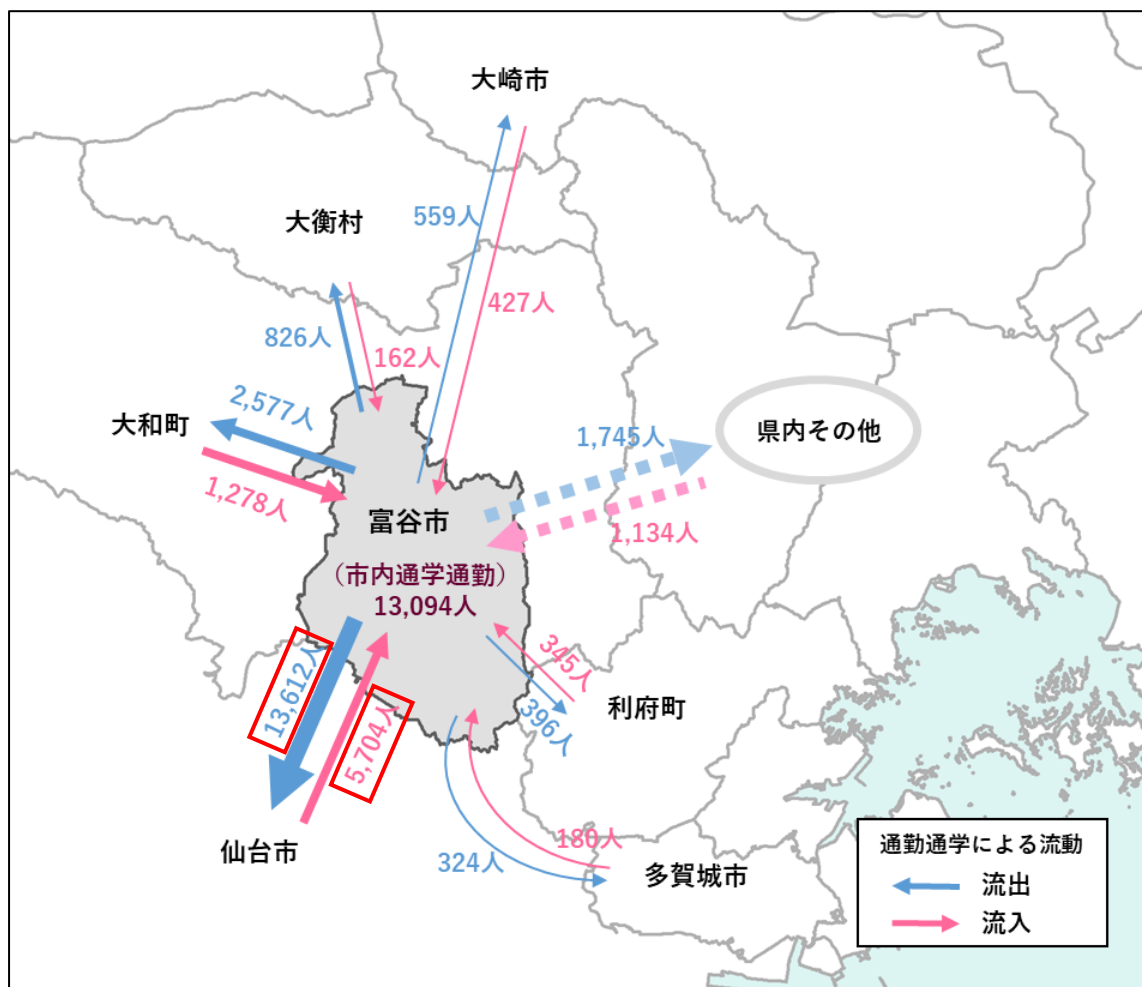


資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）、【地形図】資料：「DMデータ」（富谷市）

図 高齢者の分布

2) 通勤・通学の流動

通勤・通学による流動は、仙台市との移動が最も多く、流出が 13,612 人、流入が 5,704 人となっています。次いで大和町、大崎市、大衡村、利府町が多くいずれも流出超過となっています。



資料：「令和2年国勢調査」（総務省統計局）、【地形図】出典「国土数値情報」

図 通勤・通学による流動

公共施設の立地状況は、市北部では富谷市役所の周辺に集中して立地しており、市南部では成田地区をはじめとした住宅団地の周辺に多く立地しています。

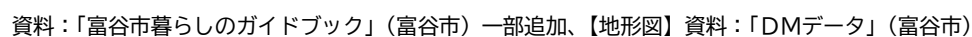
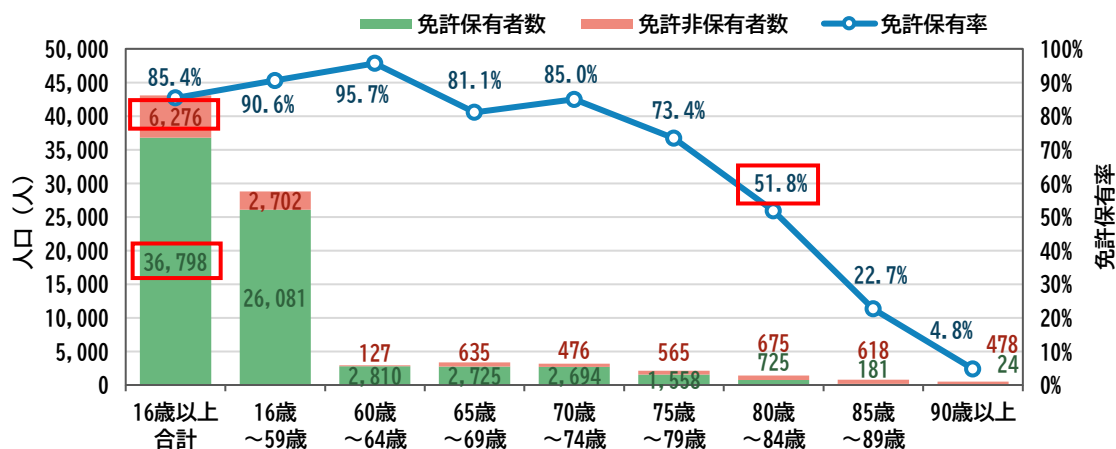


図 主要な公共施設の立地状況

4) 運転免許非保有者の状況

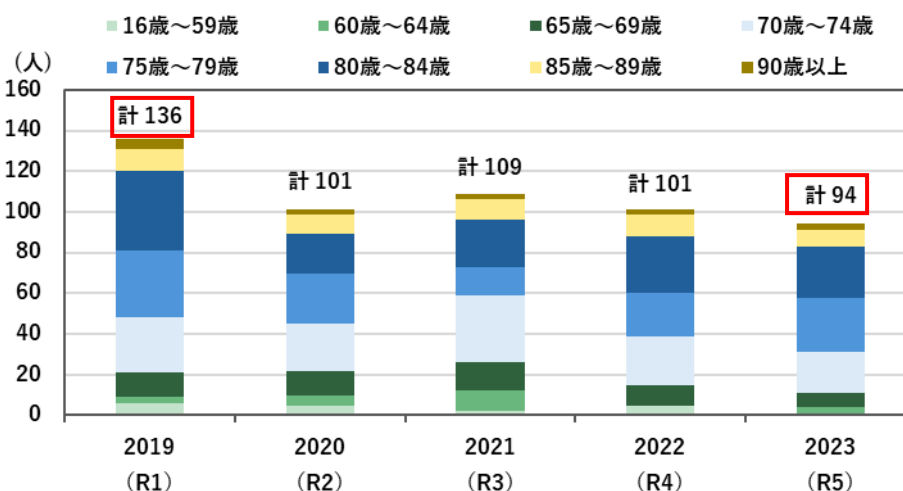
令和5年12月末時点で16歳以上の運転免許保有者は36,798人、非保有者は6,276人となっています。年齢区分別では16～74歳までは約80～90%となっており、80～84歳では約50%まで下がっています。



資料：「市町村別高齢者免許保有者数」（宮城県警）、
「住民基本台帳」（富谷市）、「令和2年国勢調査」（総務省統計局）

図 年齢区分別の運転免許保有の状況

免許自主返納者数は減少傾向にあり、令和元年は136人となっていました。令和2年以降は100人程度で推移し、令和5年は94人まで減少しています。

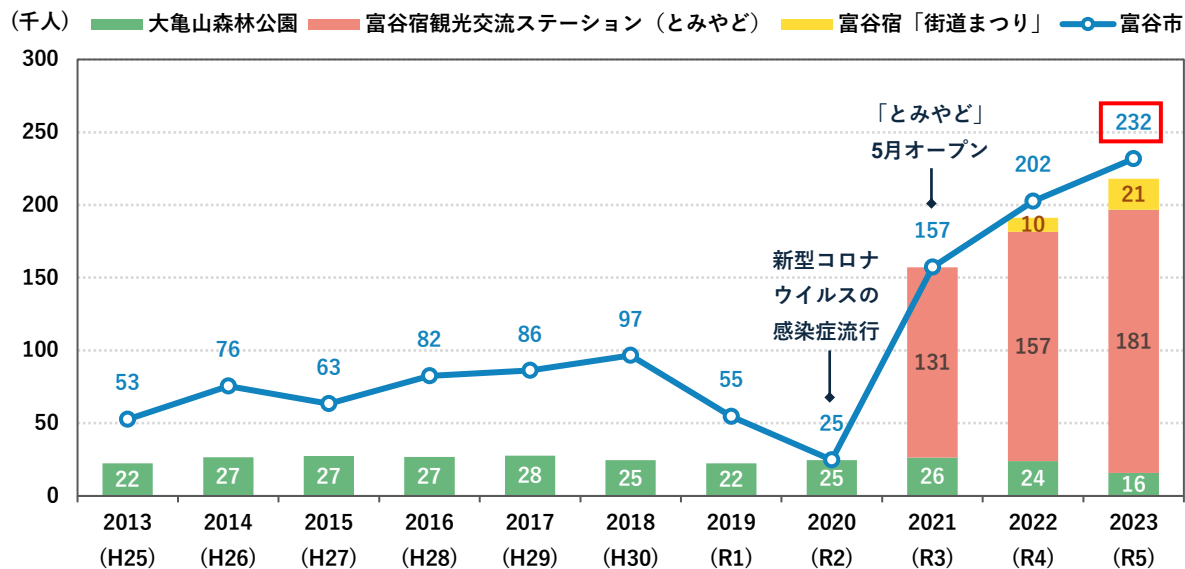


資料：「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」（宮城県警）

図 運転免許自主返納者数

5) 観光客入込数

観光客入込数は、平成 25 年から令和元年まで年間 5 万人～9 万人程度で推移していましたが、令和 3 年 5 月にしんまち地区で富谷宿観光交流ステーション「とみやど」が開業したことにより大幅に増加し、直近の令和 5 年では年間 23 万人に達しています。



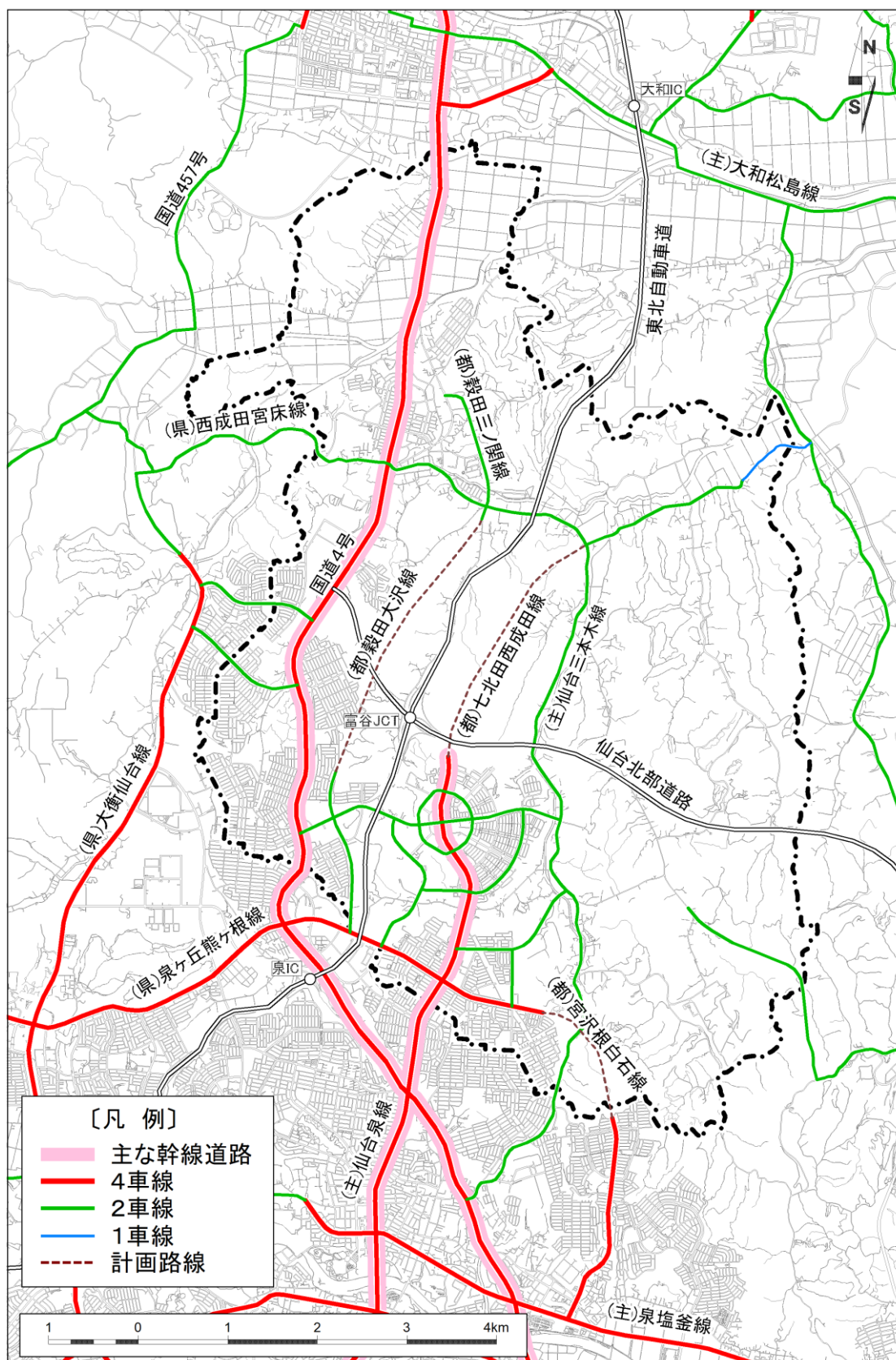
資料：「観光統計概要」(宮城県、平成 25 年～令和 5 年)

図 富谷市及び主要観光地点の年間観光客入込数の推移

6) 道路・交通状況

〔主要道路〕

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、都市計画道路七北田西成田線の2路線（いずれも4車線道路）となっています。

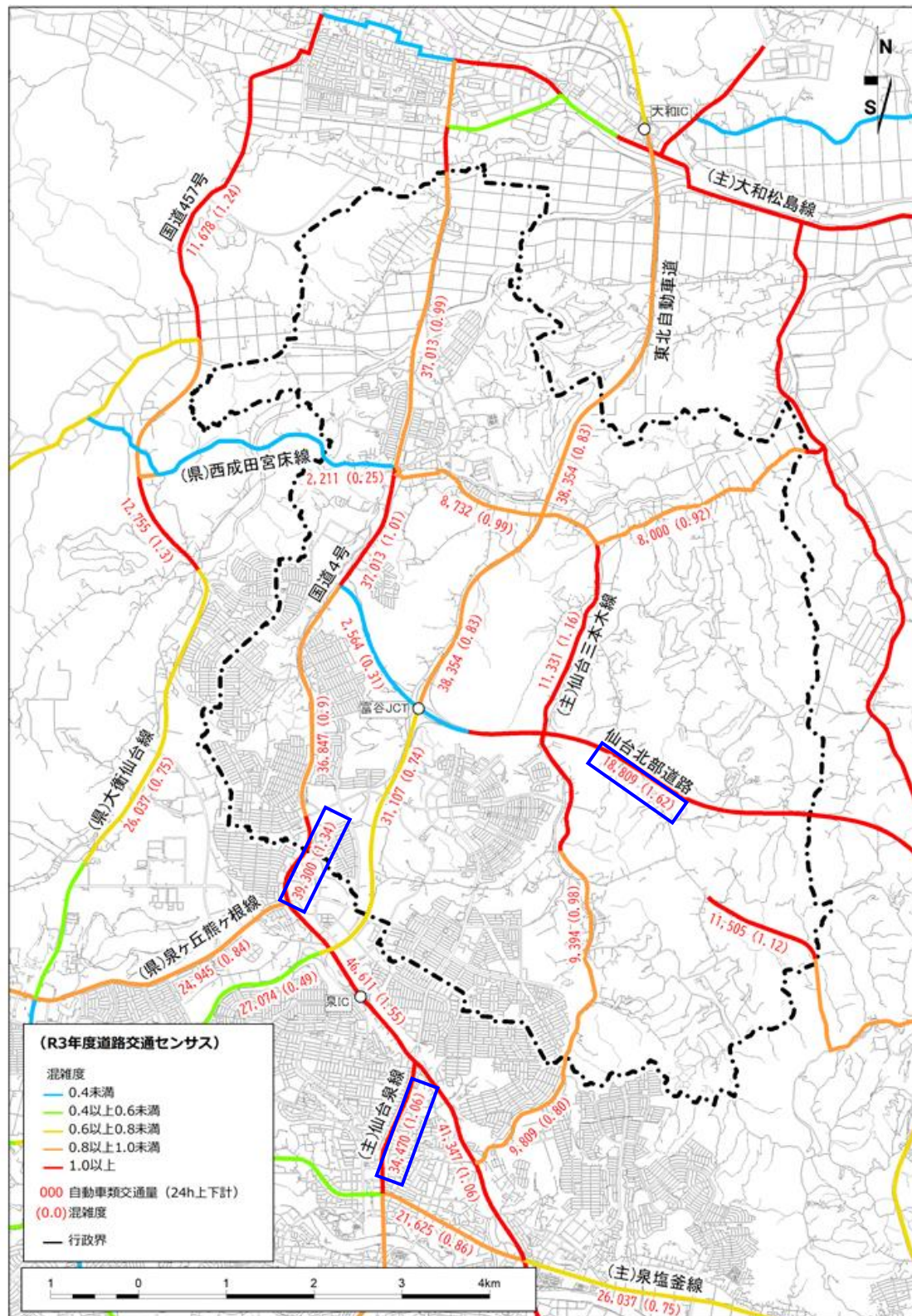


【地形図】資料：基盤地図情報ダウンロードサービス（国土地理院）

図 主要道路網図

〔混雑状況〕

令和 3 年度の道路の混雑度をみると、国道 4 号（仙台市境付近）で 1.34、仙台北部道路で 1.62 となっており、慢性的な渋滞がみられます。仙台市域の将監トンネル付近において混雑度が 1.06 と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。



資料：「令和 3 年度全国道路・街路交通情勢調査」（国土交通省）
 【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）

図 主要道路の混雑状況 (R3)

●「混雑度」とは、道路の混雑の程度を示す指標です。

交通容量に対する交通量の比で表されます。

「1.00 以下」 ➡円滑。渋滞やそれに伴う極端な遅れはほとんどない。

「1.00～1.25」 ➡何時間も混雑が連続するという可能性は非常に小さい。

「1.25～1.75」 ➡ピーク時を中心として混雑する時間が加速度的に増加する可能性の高い状態。

「1.75 以上」 ➡慢性的混雑状態を呈する。

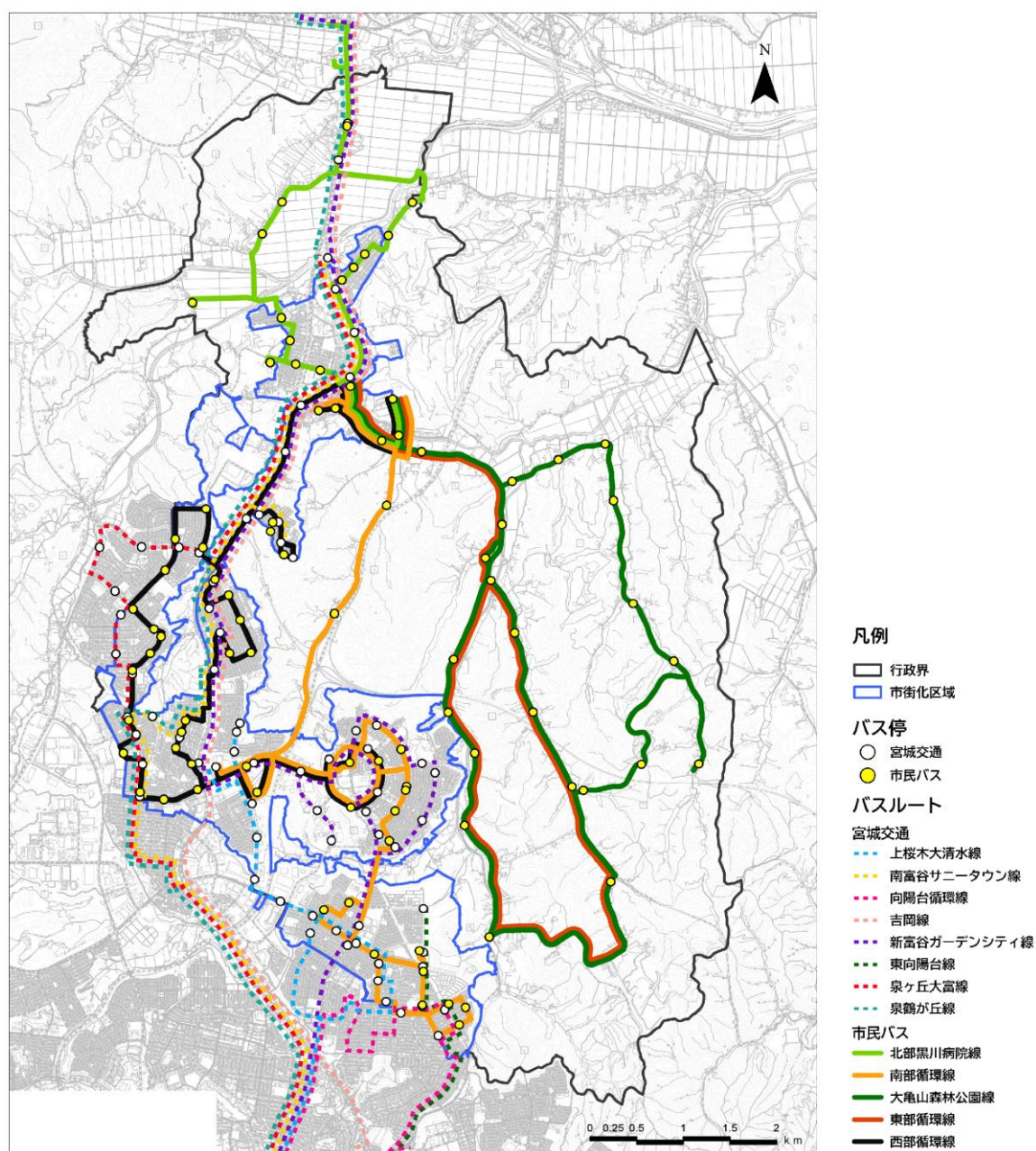
(2) 公共交通の現況

1) 市内の公共交通の概況

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や大型商業施設を結ぶ路線などを運行しており、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、大型商業施設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で泉中央駅までアクセスすることとなりますが、朝夕などの道路混雑により、泉中央駅までの速達性や定時性に支障が生じている場合もあります。

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います。



【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）
資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

図 バス路線網図

2) 民間路線バス

〔バスサービス〕

2023 年 11 月時点で宮城交通のバス路線は、平日の運行本数が 319 本、休日が 244 本となっており、平日の方が 75 本多くなっています。

表 運行系統と運行サービス状況

	運行方面	路線名	主要地経由（拠点）				運行系統 （カッコ内は一部便のみ運行区間）	運行本数（上り・下り）	
			泉中央 駅	明石台	成田	大清水 （イオン）		平日	土日祝
宮城交通・ミヤコーバス	成田(ガーデンシティ)	新富谷ガーデンシティ	○	○	○	○	仙台駅/八乙女駅/泉中央駅ー内回りー新富谷ガーデンシティ/イオン富谷店	30	24
		新富谷ガーデンシティ	○	○	○ 外回り		仙台駅/八乙女駅/泉中央駅ー外回りー新富谷ガーデンシティ	62	27
		新富谷ガーデンシティ	○	○	○	△ 団地前	泉中央駅ー内回りー富谷高校ー吉岡	5	4
							小計	97	55
	明石台、上桜木	上桜木大清水	○	○		○	泉中央駅ーサニーハイツー大清水（イオン富谷店）	34	29
		上桜木大清水	○	○		○	泉中央駅ー明石南三丁目ー大清水（イオン富谷店）	32	28
							小計	66	57
	国道4号 (富ヶ丘経由)	泉ヶ丘大富	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅ー泉ヶ丘ーパルタウン大富ー富谷営業所	51	39
		南富谷サニータウン	○				仙台駅/八乙女駅/泉中央駅ー泉ヶ丘ー鷹乃杜北ー南富谷サニータウン	18	18
		泉鶴が丘					吉岡ー鷹乃杜北ー鶴が丘ニュータウン	1	-
		小計					小計	70	57
	国道4号 (あけの平経由)	吉岡	○			△ 鷹乃杜	泉中央駅ーあけの平ー吉岡	28	30
		吉岡	○			△ 鷹乃杜	泉中央駅ーあけの平ー吉岡ー黒川高校前	3	-
							小計	31	30
	向陽台、明石台方面	向陽台循環	○	△ 東向陽台			泉中央駅ー山の寺ー向陽台団地ー泉中央駅	26	25
		東向陽台	○	△ 明石台			仙台駅/八乙女駅/泉中央駅ー七北田新町（バイパス入口）ー明石台七丁目	29	20
							小計	55	45
							合計	319	244

資料：宮城交通（2023 年 11 月時点）

〔バス停間乗降者数（バス停間OD）〕

富谷市内を通過する民間路線バス利用者数は、日平均で 4,671 人/日となっています。

そのうち、約 9 割（日平均：4,201 人/日）が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用しています。バス停間の乗降者（バス停間OD）の日平均数を見ると、明石台二丁目と泉中央駅間が 378 人/日で最も多く、次いで明石台西と泉中央駅間が 189 人/日、明石南二丁目と泉中央駅間が 185 人/日となっています。

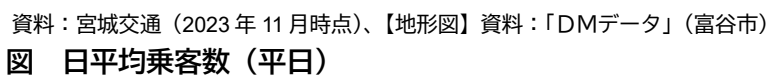
表 バス停間乗降者数（OD） 上位 20 区間

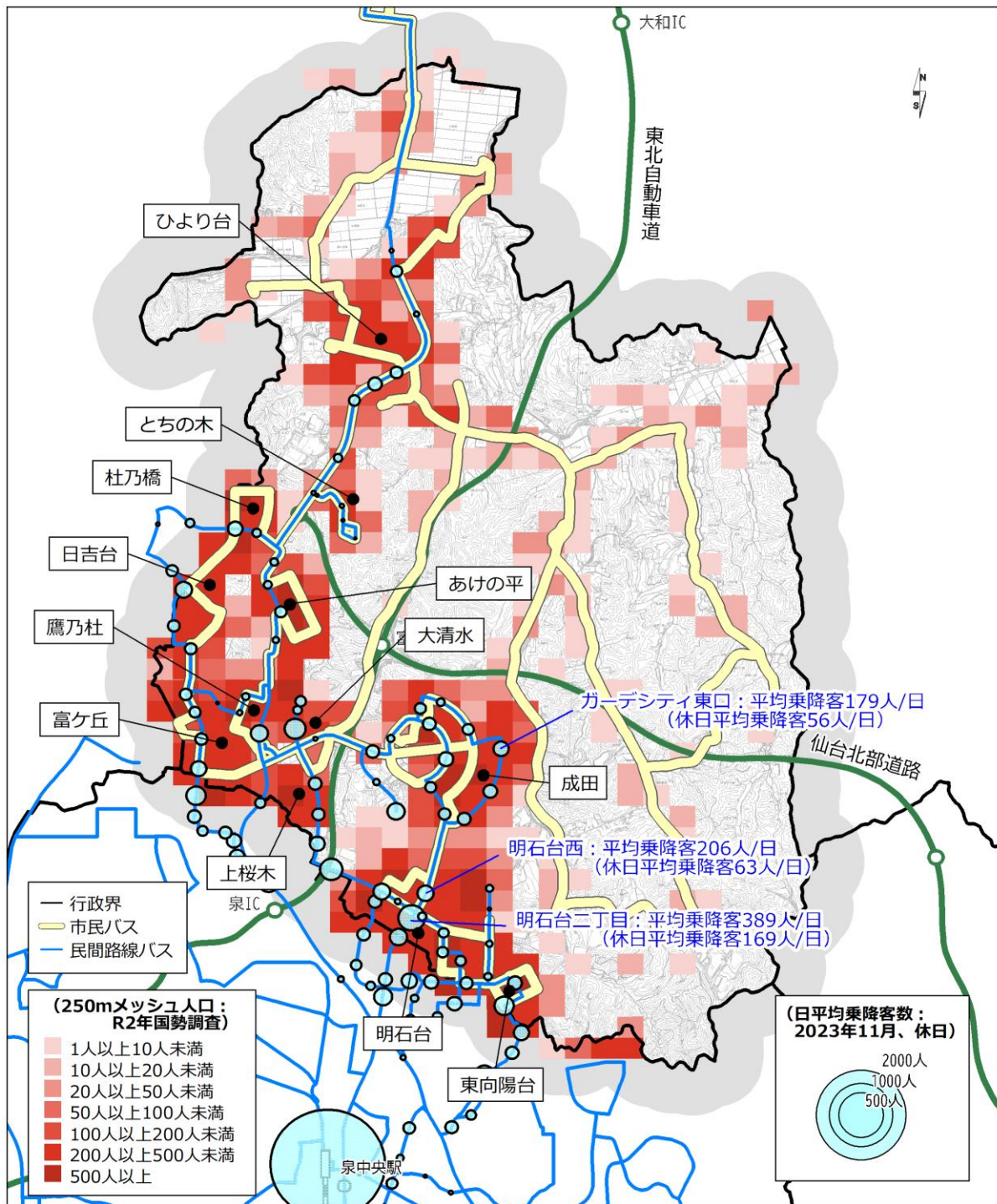
（単位：人／日）

	降車	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	富谷市	大和町	仙台市	仙台市	仙台市	仙台市
		スポーツセンター前	東向陽台二丁目	上桜木中央	明石台四丁目北	明石台二丁目	明石台三丁目北	大清水南	富谷高校前	センター東	明石台西	ショッピングセンター前	ガーデンシティ南口	成田東小学校前	ガーデンシティ東口	成田東公園前	ハーモニータウン中央	泉中央駅	明石南入口	明石南二丁目	明石南一丁目
富谷市	スポーツセンター前		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	31	0	0	0
富谷市	東向陽台二丁目	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	44	0	0	0
富谷市	上桜木中央	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	38	0	0	0
富谷市	明石台四丁目北	0	0	1		0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48	0	0	0
富谷市	明石台二丁目	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	135	0	0	0
富谷市	明石台三丁目北	0	0	0	0	0		1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84	0	0	0
富谷市	大清水南	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	0	0	0
富谷市	富谷高校前	0	0	0	0	1	0	0		0	1	0	0	0	0	0	0	57	1	0	1
富谷市	センター東	0	0	0	0	0	0	0	1		1	0	0	0	0	0	0	47	0	0	0
富谷市	明石台西	0	0	0	0	0	0	0	1	0		0	0	1	1	1	0	124	0	0	0
富谷市	パルク大富ショッピングセンター前	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	39	0	0	0
富谷市	ガーデンシティ南口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	46	0	0	0
富谷市	成田東小学校前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0		0	0	0	67	0	0	0
富谷市	ガーデンシティ東口	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0		0	0	93	0	0	0
富谷市	成田東公園前	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	46	0	0	0
大和町	ハーモニータウン中央	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		38	0	0	0
仙台市	泉中央駅	36	67	39	62	243	43	65	56	62	65	58	54	64	78	36	39		63	108	48
仙台市	明石南入口	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	67		0	0
仙台市	明石南二丁目	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	0		0
仙台市	明石南一丁目	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	40	0	0	

資料：宮城交通（2023 年 11 月時点）

2023 年 11 月時点で富谷市内の日平均乗降客数が多いバス停は「明石台二丁目」の 389 人/日、次いで「明石台西」の 206 人/日、「ガーデンシティ東口」の 179 人/日となっています。



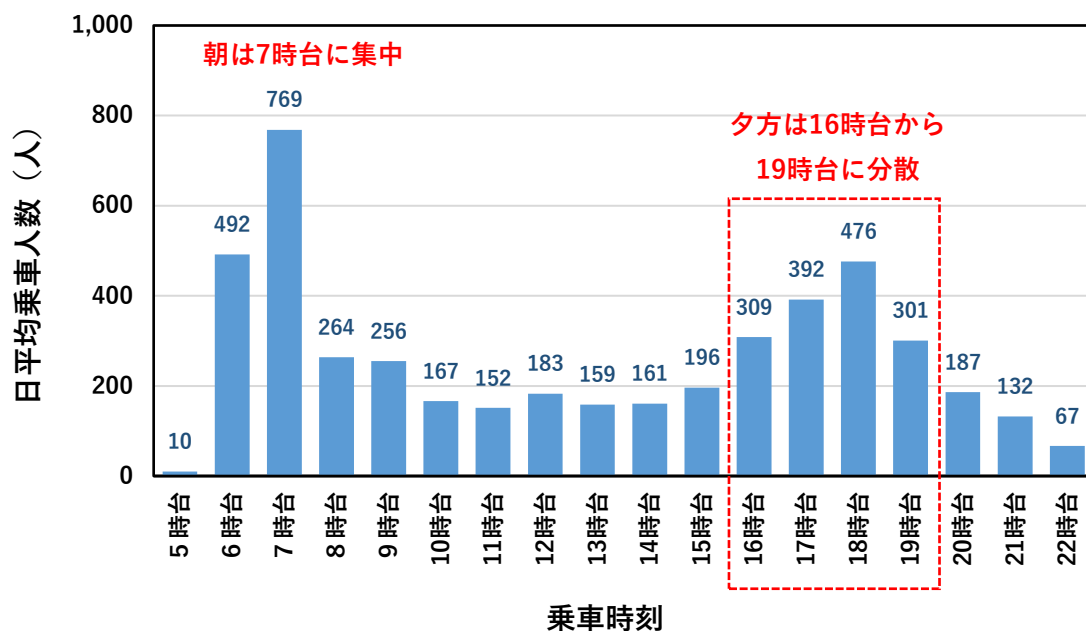


資料：宮城交通（2023年11月時点）、【地形図】資料：「DMデータ」（富谷市）

図 日平均乗客数（休日）

〔乗車時間帯別人口〕

2023 年 11 月時点で宮城交通の乗車時間帯別人数は、朝は 7 時台（769 人）に集中していますが、夕方は 16 時台から 19 時台に分散しています。



資料：宮城交通（2023 年 11 月時点）

図 乗車時間帯別人数

表 乗車時間帯別人数

時間帯		日平均 人数	構成比
1	5時台	10	0.2%
2	6時台	492	10.5%
3	7時台	769	16.5%
4	8時台	264	5.6%
5	9時台	256	5.5%
6	10時台	167	3.6%
7	11時台	152	3.2%
8	12時台	183	3.9%
9	13時台	159	3.4%
10	14時台	161	3.4%
11	15時台	196	4.2%
12	16時台	309	6.6%
13	17時台	392	8.4%
14	18時台	476	10.2%
15	19時台	301	6.4%
16	20時台	187	4.0%
17	21時台	132	2.8%
18	22時台	67	1.4%
計		4,671	100.0%

資料：宮城交通（2023 年 11 月時点）

※時間帯別日平均人数の合計値は、小数点以下の端数処理を行っているため日平均利用者数とは合致しない

3) 市民バス

〔概要〕

主要な公共交通機関である民間路線バスを補完し、市内の交通空白地の解消や主要施設間の連結を図る地域交通として運行しています。また、市民からの要望が多い泉中央駅までの交通便利性向上のため「イオン富谷店」を乗り継ぎ拠点として、市民バスと民間路線バスを結節し、泉中央駅までのバス区間を低額で運行する乗り継ぎ運行も実施しています。

運行日

月曜日から金曜日(土・日・祝日、年末年始は運休)

運行時間

運行ダイヤによる(7時頃～18時頃まで)

運行便数(1日あたり運行便数)

北部黒川病院線 9便

大亀山森林公園線 4便

東部循環線 1便

南部循環線 12便※イオン循環便も含む

西部循環線 15便※イオン循環便も含む

運行事業者

仙台富士交通株式会社(令和6年度時点)

停留所

次ページ「市民バス路線図」のとおり



●利用料金(乗車1回)

区 分	使用料
大人(中学生以上)	100円
小人(小学生)	50円
・70歳以上の方 ・障がいのある方 ・遠距離通学者 ・運転免許を返納した 60歳以上の方 ・未就学児	無料
回数乗車券 (50円券11枚)	500円
定期券 大人(1か月券) 大人(3か月券) 大人(6か月券) ※小人(小学生)は大人の 半額の料金	3,000円 8,000円 15,000円

※障害者手帳などをお持ちの方は
介助者1名まで含む

〔利用者数の推移〕

令和2年10月の第1次再編が行われ、バス利用者は令和4年度まで増加傾向にありましたが、令和5年度には微減となっています。

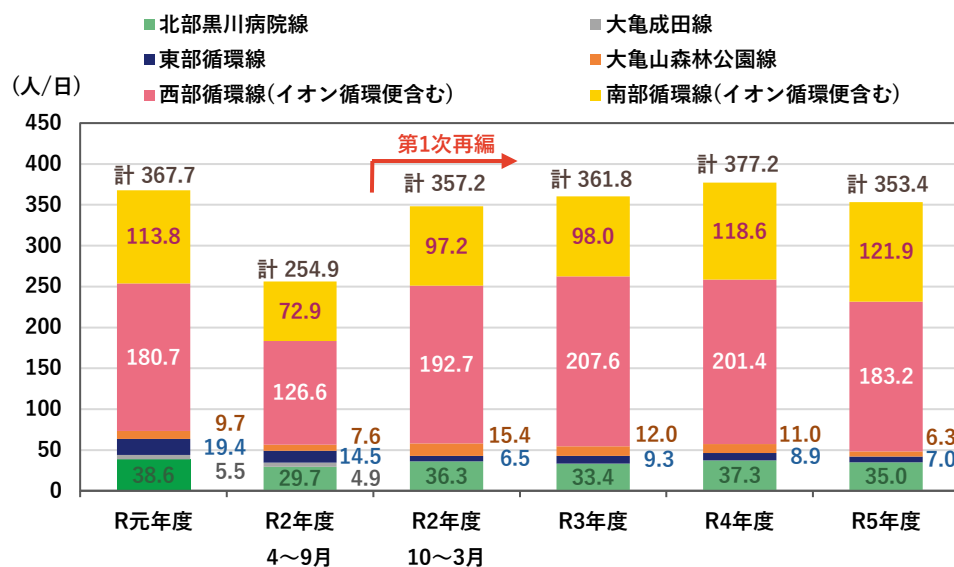


図 市民バスの1日当たりの利用者数の推移

表 市民バスの第1次再編後の運行便・1日当たりの利用者数

路線	再編前			再編後					備 考
	便数	1日当たりの利用者数		便数	1日当たりの利用者数				
		R元年度	R2年度 4～9月		R2年度 10～3月	R3年度	R4年度	R5年度	
北部黒川病院線	8便	38.6	29.7	9便	36.3	33.4	37.3	35.0	R4.4.1～タ方便を増便
大亀成田線	2便	5.5	4.9	-	-	-	-	-	R2.10.1～運行休止(デマンド型交通へ移行)
東部循環線	3便	19.4	14.5	1便	6.5	9.3	8.9	7.0	2便は大亀山森林公園線に統合
大亀山森林公園線	4便	9.7	7.6	4便	15.4	12.0	11.0	6.3	R2.10.1～イオン循環便を増便
西部循環線	8便	180.7	126.6	8便	192.7	207.6	201.4	183.2	
西部循環線(イオン循環便)	-	-	-	7便					
南部循環線	6便	113.8	72.9	6便	97.2	98.0	118.6	121.9	
南部循環線(イオン循環便)	-	-	-	6便					
合 計	31便	367.7	254.9	41便	357.2	361.8	377.2	353.4	

4) デマンド型交通

〔概要〕

市民バスの代替手段となる新たな交通網形成を目指し、北部区域と東部区域の公共交通空白地域を対象とした、「デマンド(予約乗合)型交通」の運行を実施しています。デマンド型交通とは、事前に利用したい日や便を電話で予約していただき、同じ時間帯に予約した他の利用者と乗り合いで、ご自宅から目的地まで送迎する交通サービスです。

運行日

月曜日から金曜日(土・日・祝日、年末年始は運休)

運行時間

運行ダイヤによる(9時頃～17時頃まで)

運行便数(1日あたり運行便数)

北部区域 全8便

北部区域自宅発黒川病院方面行き 4便

黒川病院発市役所方面行き 4便

東部区域 全16便

東部区域自宅発イオン富谷店方面行き 3便

イオン富谷店方面から東部区域自宅行き 5便

東部区域自宅発市役所方面行き 3便

市役所方面から東部区域自宅行き 5便

運行委託先

社会福祉法人 富谷市社会福祉協議会

指定乗降場所

次ページ「指定乗降場所」のとおり

●利用料金(乗車1回)

対象	料金
・大人(中学生以上)	200 円
・小人(小学生)	100 円
・70 歳以上の方	
・運転免許証を返納した 60 歳以上の方	
・障がいをお持ちの方	無料
・未就学児	
・回数乗車券(100 円券 11 枚綴り)	1,000 円

●デマンド型交通の利用登録者数

区分	区域		計
	北部	東部	
70 歳以上	10	69	79
中学生以上	3	12	15
障がい者 (70 歳以上 含む)	3	7	10
小学生	0	3	3
計	16	91	107

(令和 6 年 3 月 31 日時点)



表 デマンド型交通 指定乗降場所

〔北部地域〕

	市民バス停留所※	公共施設	病院等	金融機関	商業施設
黒川病院 方面	・黒川病院 ・大和町バスターミナル				・ヨークハートマル大和吉岡店
市役所方面	・富谷市役所 ・とうみやの杜入口 ・清水仲 ・富谷中央公民館 ・ひより台一、二丁目 ・富谷スポーツセンター ・ひより台一丁目会館前 ・グリーンヒル入口 ・ゴルフ場入口 ・太子堂入口 ・太子堂一、二丁目 ・膳部沢下 ・馬場沢下	・富谷市まちづくり産業交流プラザ「とみぱら」 ・富谷宿観光交流ステーション ・「とみやど」 ・仙台保健福祉事務所黒川支所 ・三ノ関会館	・富谷病院 ・佐藤病院 ・内田歯科 ・館歯科 ・ひより台歯科 ・うちがさき歯科病院 ・富谷中央病院	・七十七銀行富谷支店 ・富谷郵便局 ・新みやぎ農協富谷支店	・イオン富谷店 ・ポルカサンシャイン富谷（旧西友）

〔東部地域〕

	市民バス停留所※	公共施設	病院等	金融機関	商業施設
イオン富谷店方面	・イオン富谷店 ・富谷高校前 ・成田温泉前 ・上桜木・大清水 ・成田中学校前 ・成田橋 ・成田公民館前 ・成田中央病院前	・宮城県動物愛護センター ・西成田コミュニティセンター ・石積会館	・中谷クリニック ・新富谷SSレディースクリニック ・仙台リハビリテーション病院 ・特養成田の里 ・いとうクリニック ・なりた耳鼻咽喉科 ・上桜木しんがい脳神経外科 ・富谷ガーデン歯科 ・たかはし歯科・矯正歯科クリニック	・成田郵便局	・カインズ 仙台富谷店 ・ヤマザワ富谷成田店 ・カワ薬局富谷店
市役所方面	・富谷市役所 ・とうみやの杜入口 ・清水仲 ・富谷中央公民館	・富谷市総合運動公園 ・富谷市まちづくり産業交流プラザ「とみぱら」 ・富谷宿観光交流ステーション ・「とみやど」 ・仙台保健福祉事務所黒川支所	・富谷病院 ・ひより台歯科 ・うちがさき歯科病院 ・黒川病院 ・佐藤病院 ・内田歯科 ・館歯科	・七十七銀行富谷支店 ・富谷郵便局 ・新みやぎ農協富谷支店	・ポルカサンシャイン富谷（旧西友）

※ 各対象区域内の市民バス停留所も指定乗降場所となっています。

〔利用者数の推移〕

本市では、令和 2 年 10 月より市民バスの再編と併せて、市民バスの代替手段となる新たな交通網形成を目指し、北部区域と東部区域の公共交通空白地域を対象とした、「デマンド(予約乗合)型交通」を運行しています。1 日当たりの利用者数は徐々に増加しており、令和 5 年度は 7.1 人となっています。

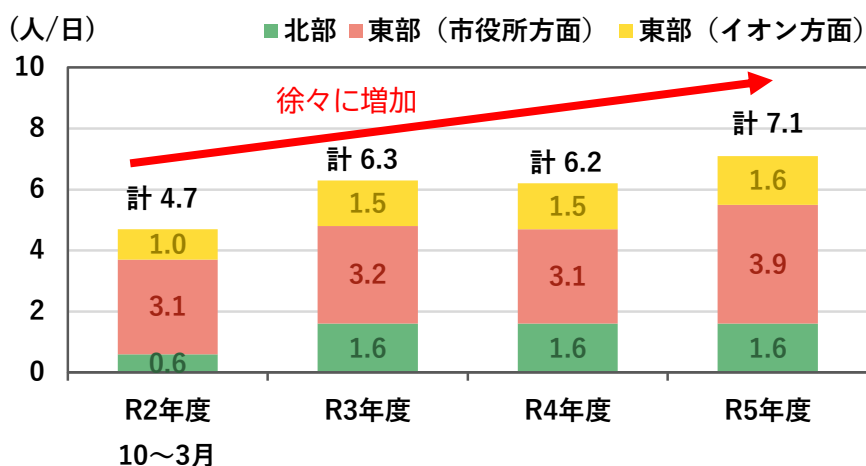


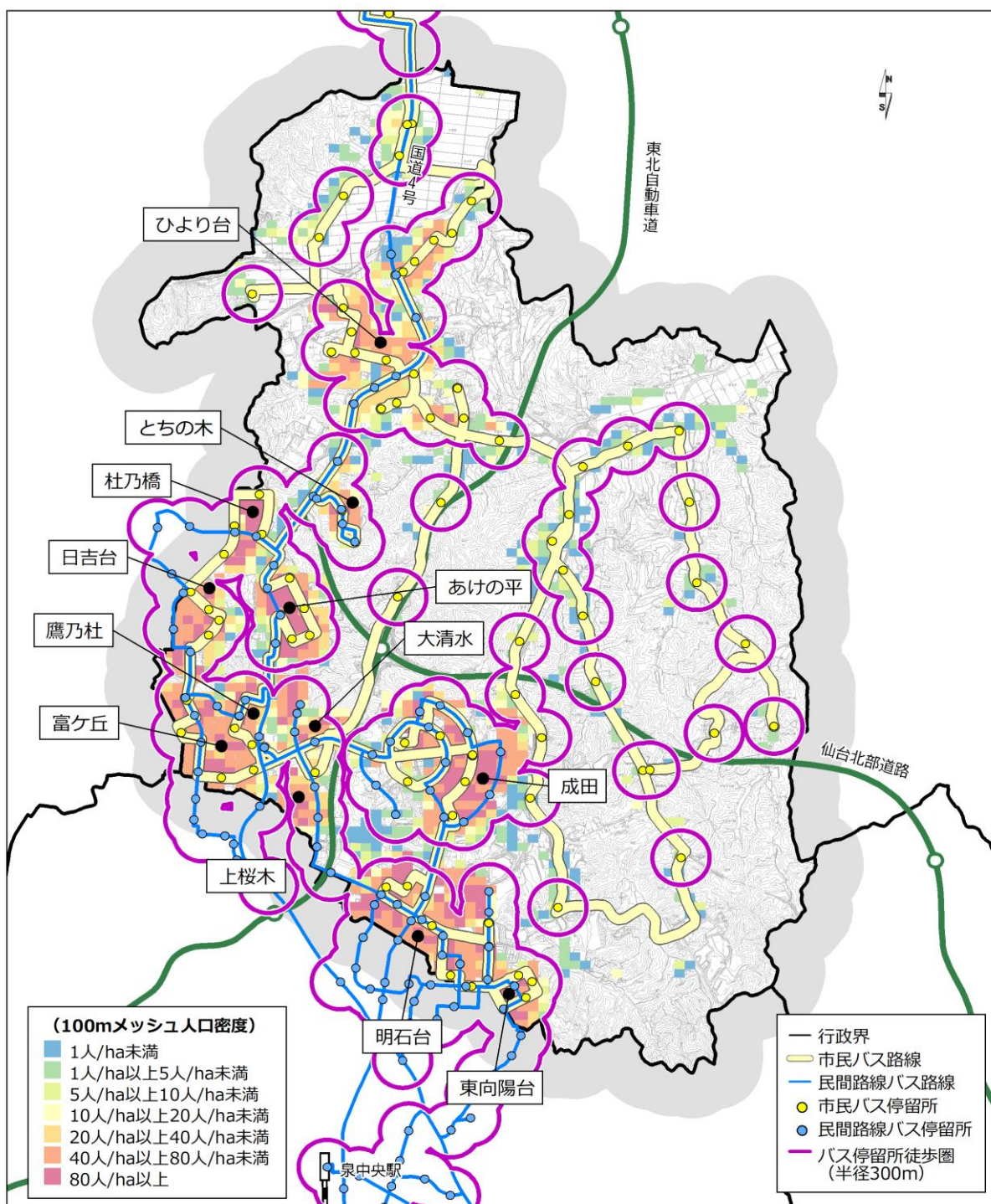
図 デマンド型交通の利用状況

表 デマンド型交通の利用状況

		R2年度 10～3月	R3年度	R4年度	R5年度
運行日数		121日	242日	243日	243日
運行便数	北部	64便	322便	329便	336便
	東部 (市役所方面)	221便	510便	570便	660便
	東部 (イオン方面)	84便	223便	287便	316便
	計	369便	1,055便	1,186便	1,312便
利用者数	北部	70人	379人	389人	388人
	東部 (市役所方面)	381人	780人	745人	951人
	東部 (イオン方面)	117人	365人	374人	394人
	計	568人	1,524人	1,508人	1,733人
1日当たりの 利用者数	北部	0.6人	1.6人	1.6人	1.6人
	東部 (市役所方面)	3.1人	3.2人	3.1人	3.9人
	東部 (イオン方面)	1.0人	1.5人	1.5人	1.6人
	計	4.7人	6.3人	6.2人	7.1人

5) 公共交通徒歩圏カバー率

バス停の徒歩圏（300m）における人口カバー率は 95.1%となっています。



※ 人口集計は東京大学空間情報科学研究センター作成の 100mメッシュ人口より算出

【地形図】 資料：「DMデータ」(富谷市)

図 バス停からの徒歩圏と人口分布

6) 新公共交通システムの推進に関するこれまでの取組

本市では、「都市・地域総合交通戦略（基本計画）」に基づき、仙台市泉中央駅との基幹公共交通の整備を目的とした調査を実施しています。

■主な調査概要

地下鉄整備の調査検討概要（令和 4 年度）

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 1 ないし 2 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（令和 5 年度）

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

(3) 公共交通に関する市民意識

1) 市民バスアンケート（令和6年）

市民バスの利用割合は回答者の74%であり、利用者のうち週に3～4回以上利用する割合は約4割となっています。市民バスの利用目的は「買い物」と「通院」が多く、路線は「南部循環線」と「西部循環線」が多く利用されています。

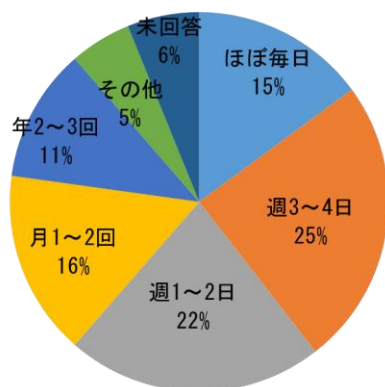
市民バス利用者からの市民バスの改善点に関する意見としては、「増便」に関する意見が最も多く、次いで「バス停留所」、「市内路線拡大」となっています。市民バス未利用者が利用しない理由としては、「時間帯が合わない」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「他の交通手段を活用」となっています。

■市民バスの利用状況

【利用の有無】

項目	件数	割合
利用している	114	74%
利用したことがない	40	26%
未回答	0	0%
総計	154	100%

【利用頻度】



○アンケート調査概要

・調査期間：

令和6年11月1日（金）から11月30日（土）

・回収場所：市民バス車内、市役所総合窓口、企画政策課窓口、各出張所、中央公民館、福祉健康センター、とみや子育て支援センター、TOMI+（とみぐら）、シルバー人材センター、とみやど、みやぎ電子サービス（Web）

・回収方法：記入用紙、FAX、電子メール、Web

・回答数：154件

・回答内訳：用紙86件、Web68件

【利用目的】

年齢	買い物	公共施設	通勤	通学	通院	習い事	その他
総計	65	46	13	19	42	5	4
10歳未満	0	0	1	6	0	0	0
10歳代	0	1	0	12	0	0	0
20歳代	2	2	3	0	1	0	0
30歳代	6	7	0	0	0	0	1
40歳代	6	2	3	1	2	0	0
50歳代	6	5	3	0	5	0	0
60歳代	6	4	2	0	5	0	1
70歳代	22	15	1	0	14	1	1
80歳代以上	17	10	0	0	15	4	1

【利用路線】

年齢	北部黒川病院線	西部循環線	東部循環線	南部循環線	大亀山森林公園線	未回答
総計	34	89	13	106	8	21
10歳未満	2	5	2	0	1	0
10歳代	1	8	3	14	5	0
20歳代	0	7	2	3	0	2
30歳代	0	5	1	13	0	1
40歳代	2	5	0	12	0	0
50歳代	2	13	2	12	0	0
60歳代	7	10	0	8	0	2
70歳代	9	28	0	19	2	6
80歳代以上	11	8	3	25	0	10

■市民バス利用者対象

【市民バスの改善点】※自由記述

項 目	件 数
ある	64
ない	29
未回答	21
計	114

【改善点の主な内容】※複数回答有

1	運行時間帯	6
2	増便	16
3	土日祝日の運行	6
4	市外運行	3
5	市内路線拡大	7
6	バス停留所	8
7	運賃	0
8	乗務員	3
9	感謝	0
10	その他	10

【いただいたご意見（抜粋）】

- ・夜間帯や土日祝など運行時間帯の拡大。
- ・便数と経由地を増やしてほしい。
- ・イオンお買い物バスの時刻と重なるときがある。
- ・小学校への登下校にちょうど良い時間のバスがない。
- ・泉中央駅までの乗り入れ。
- ・（明石台10丁目など）バス停まで距離がある地区に新たなバス停を設けてほしい。
- ・もう少し時間通りに来て欲しい。できないのであれば時刻表を変えて欲しい。
- ・イオン等複数の路線が通る所で、乗り間違えを無くすために、時間をずらすなどの対策をして欲しい。
- ・コストコにバス停が欲しい。
- ・「その他」の主な内容としては、遅延証明書の発行、交通系ICの追加、停留所への椅子や屋根の設置の希望など。

■市民バス未利用者対象

【市民バスを利用しない理由】※複数回答有

項 目	件 数
行きたい場所を通らない	18
時間帯が合わない	25
バス停留所まで遠い	8
他の交通手段を活用	10
その他	2
未回答	1
総計	64

【改善点の主な内容】※複数回答有

1	運行時間帯	2
2	増便	8
3	土日祝日の運行	1
4	市外運行	2
5	市内路線拡大	4
6	バス停留所	3
7	運賃	0
8	乗務員	0
9	感謝	0
10	その他	2

【いただいたご意見（抜粋）】

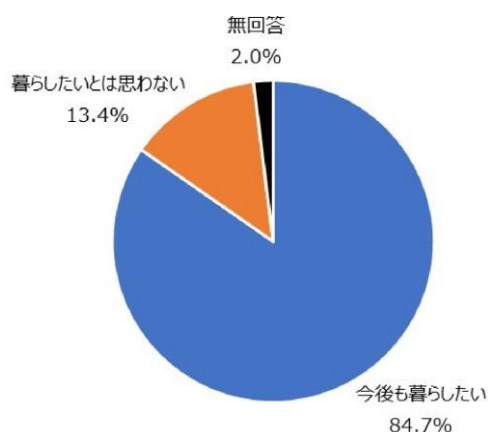
- ・運行時間帯が少ない。
- ・バスの本数を増やしてほしい。
- ・目的場所までぐるぐる廻るので時間がかかる。
- ・上桜木町内に停留所を置いてほしい。
- ・泉中央行きを増やして欲しい。
- ・遅い時間帯は宮交も市民バスもなく不便。
- ・休日、祝日の運行を増やしてほしい。
- ・小学校の下校時間に合わせて運行して欲しい。午前授業などのイレギュラー時には臨時便の運行を検討して欲しい。
- ・イオンに行くのに、わざわざ乗り換えが必要。イオンを経由する循環バスにしてほしい。
- ・気軽に使えるように、バス停を増やしてほしい。

2) 富谷市まちづくりアンケート調査（令和 6 年 12 月）

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 84.7%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。一方で、「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 11.1%にとどまっています。

○アンケート調査概要
 ・調査期間：令和 6 年 9 月 27 日(金)～10 月 23 日(水) ※11 月 5 日(火)まで期限を延長して回収
 ・調査対象者：富谷市内にお住まいの 18 歳以上の市民
 ・抽出方法：住民基本台帳より無作為抽出
 ・配布数：2,000 件
 ・配布・回収方法：郵送による配布・郵送もしくは Web による回収
 ・回答数（率）：1,226 件 (61.3%)

（今後も暮らしたいか）



（暮らしたいと思う理由）

No.	選択肢	件数	比率
1	住環境が良い	553	53.3%
2	買い物や外食、娯楽に便利	504	48.6%
3	自然環境が良い	326	31.4%
4	子育てがしやすい	166	16.0%
5	医療・福祉サービスが充実している	163	15.7%
6	地域での人間関係が良い	160	15.4%
7	学校や仕事、家族の都合	147	14.2%
8	交通の便が良い	115	11.1%
9	都市基盤が整っている	49	4.7%
10	子どもの教育環境が良い	49	4.7%
11	公共施設が充実している	41	3.9%
12	消防・防災・防犯体制が整っている	37	3.6%
13	その他	61	5.9%
	無回答	32	3.1%
	累計	2,403	231.5%
	回答者数 (N)	1,038	100.0%

これから必要だと思う施策では、「仙台市泉中央までの交通利便性の確保」と回答した人の割合が最も高く 73.3%となっています。

No.	選択肢	件数	比率
1	仙台市泉中央までの交通利便性の確保	899	73.3%
2	安全・安心な暮らしの確保	515	42.0%
3	総合病院などの医療施設の誘致	474	38.7%
4	スーパーなど商業施設の充実	365	29.8%
5	子育て支援策の充実	293	23.9%
6	幼児教育や小中学校の教育等の充実	291	23.7%
7	企業誘致の推進	289	23.6%
8	市民バス・デマンド型交通の充実	275	22.4%
9	幹線道路の整備	260	21.2%
10	介護予防の推進	208	17.0%
11	健康維持・増進への取組の推進	197	16.1%
12	公園など憩いの場の整備	178	14.5%
13	共に支え合う地域づくりの推進	109	8.9%
14	文化会館の整備	107	8.7%
15	障がいのある方が働くことのできる通所施設等の整備	99	8.1%
16	地球温暖化対策の推進	88	7.2%
17	デジタルを活用した行政サービスの提供	83	6.8%
18	子どもの権利条約に基づいた子どもにやさしいまちの推進	74	6.0%
19	自然や人とふれあえる市民農園の整備	69	5.6%
20	国際姉妹都市・友好都市実現による国際交流、多文化共生の推進	44	3.6%
21	大亀山森林公園の利活用の推進	39	3.2%
22	市民協働の推進	22	1.8%
23	その他	49	4.0%
	無回答	58	4.7%
	累計	5,085	414.8%
	回答者数 (N)	1,226	100.0%

図 必要だと思う施策

(4) 公共交通を取り巻く社会の動向

○誰もが、より快適で容易に移動できる、生活に必要不可欠な交通の維持・確保

- ・地域が自らデザインする、持続可能で、多様かつ質の高いモビリティの実現
(MaaSの実装、超小型モビリティの普及など)
- ・まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
(地域公共交通計画と立地適正化計画の一体的な策定・実施、地域における交通のベストミックスの実現など)
- ・交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
(バリアフリー整備目標等の着実な実現、ICTを活用したスマートフォン等での情報提供など)
- ・観光やビジネスの交流拡大に向けた環境整備
(旅行者・地方滞在者等向けの移動環境整備等など)

○我が国の経済成長を支える、高機能で生産性の高い交通ネットワーク・システムへの強化

- ・人・モノの流動の拡大に必要な交通インフラ・サービスの拡充・強化
(道路交通ビッグデータやAIを活用した渋滞対策など)
- ・交通分野のデジタル化の推進と産業力の強化
(MaaSの円滑な普及に向けた基盤づくり、自動運転システムの実現に向けた技術開発、制度整備など)
- ・サプライチェーン全体の徹底した最適化等による物流機能の確保
(物流分野のデジタル化等の推進など)

○災害や疫病、事故など異常時にこそ、安全・安心が徹底的に確保された、持続可能でグリーンな交通の実現

- ・災害リスクの高まりや、インフラ老朽化に対応した交通基盤の構築
(交通インフラの戦略的な維持管理・更新や老朽化対策など)
- ・輸送の安全確保と交通関連事業を支える担い手の維持・確保
(先進技術等を利用したより安全な自動車の開発・実用化・普及の促進など)
- ・運輸部門における脱炭素化等の加速
(自動車を排出源とする二酸化炭素の削減等など)

○公共交通の持続可能性の確保

- ・乗合バス等の地域公共交通は、人口減少等の影響により、輸送需要の縮小、運転手不足等の厳しい経営環境に置かれ、その影響として、路線数の減や運行本数の減、運賃の値上がりなどの事態に繋がっている
- ・地方における交通事業者は、利用者の減少により経営状況が圧迫され、赤字路線を廃止せざるを得ない等、維持が困難な状況にあり、今後必要な公共交通サービスを受けることのできない地域住民が増加する等、地域公共交通は危機的な状況にある

(5) 富谷市を取り巻く現状の整理

前述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) 地域特性

- ・本市の人口は、平成 27 年までは増加傾向で推移し、直近の令和 2 年国勢調査では微増となっている
- ・ただし、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おり、「富谷市人口ビジョン」では、令和 42 年に人口約 6 万人の確保を目標としている
- ・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、市の北部や東部で高齢者の大幅な増加が見込まれる
- ・市内の人口分布は明石台地区、成田地区、大清水地区など南部～中部の開発団地に集中している。これらの団地では今後も人口増が予測されているが、北部や東部では人口減少が想定される
- ・通勤・通学流動は、仙台市が最も多く、次いで大和町、大崎市、大衡村、利府町となっており、いずれも流出超過
- ・運転免許証の保有状況は、74 歳までは約 8 割以上が保有、80 歳以上では約 5 割となっている

2) 交通特性

【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線が整備されており、これらは片側2車線の道路となっている
- ・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る

【民間路線バス、市民バス、デマンド型交通の状況】

- ・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、富ヶ丘地区等の、国道4号沿線にある住宅団地を中心に結んでおり、明石台・成田・大清水方面、富ヶ丘方面は本数も充実している
- ・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る。一方、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
- ・令和2年10月に市民バスの再編と併せて、市民バスの代替手段となる新たな交通網形成を目指し、北部区域と東部区域の公共交通空白地域を対象とした、「デマンド(予約乗合)型交通」を運行している

【公共交通による移動実態】

- ・バス停の徒歩圏（300m）における人口カバー率は95.1%

（民間路線バス）

- ・富谷市内を通過する民間路線バス利用者（日平均：4,671人/日）のうち、約9割が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用しており、明石台二丁目～泉中央駅間や「明石台西～泉中央駅」間の利用が多い
- ・乗車時間帯別人数は、朝は7時台に集中し、夕方は16時台から19時台に分散している

（市民バス）

- ・市民バスの令和5年度の利用者は日平均357人/日で、西部循環線、南部循環線の利用者が多くなっている

（デマンド型交通）

- ・デマンド型交通の1日当たりの利用者数は徐々に増加しており、令和5年度は7.1人/日となっている

3) 市民ニーズ

【市民バスアンケート（R6）の結果】

- ・市民バス利用者からの市民バスの改善点に関する意見としては、「増便」に関する意見が最も多く、次いで「バス停留所」、「市内路線拡大」となっている
- ・市民バスを利用しない人による「利用しない理由」をみると、「時間帯が合わない」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「他の交通手段を活用」となっている
- ・回答者の約半数が市外への運行を希望しており、行先別では「泉中央駅」が最も多く約35%を占めている

【富谷市まちづくりアンケート（R6）調査】

- ・継続的な居住意思について 84.7%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る
- ・「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11.1%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「仙台市泉中央までの交通利便性の確保」が回答率 73.3%と突出して高くなっている

【ワークショップ「公共交通から考えるトミヤの未来会議」からの意見】

- ・泉中央駅やJRの駅、富谷市内の病院、ショッピングセンターを経由するなど、運行ルートやダイヤの検討が必要
- ・宮城交通との乗り継ぎの利便性向上
- ・バスのバリアフリー化、停留所などのバス待機環境の改善
- ・わかりやすい地図や時刻表の作成、バス時刻や運行情報の検索方法の周知、認知度の向上
- ・土・日・祝日の運行やイベントとの連携、試乗体験など、多くの方に「バスをまず利用してもらう」工夫の必要性
- ・小型ワゴンの導入やデマンド型バスの導入、各種学割などの導入等より良い交通手段への改善
- ・ライドシェアの導入
- ・ダイヤの最適化や遅延が少ないゆとりを持った時刻表の設定

【新公共交通システムの推進に関するこれまでの取組】

- ・市民からのニーズが高い「仙台市泉中央までの交通利便性の確保」の実現に向けて仙台市泉中央との基幹公共交通の整備を目的とした各種調査を実施している

（令和4年度）地下鉄整備の事業化検討調査

（令和5年度）BRT（バス高速輸送システム）整備の調査

4) 社会動向

- ・地域交通の DX・GX※化、超小型モビリティの普及など持続可能で、利便性の高いモビリティの実現
- ・まちづくりと連携した地域構造のコンパクト・プラス・ネットワーク化の推進
- ・交通インフラ等のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化の推進
- ・環境に配慮した技術（FC・EVバス、自動運転等）の活用、脱炭素化加速
- ・乗り合いバス等地域公共交通は、人口減少等による輸送需要の縮小、運転手不足等により、経営環境が悪化し、路線数の減や運賃値上げ等の事態に繋がっている
- ・地域によっては、必要な公共交通サービスを受けられない住民が増加する等、危機的な状況にある

5) 周辺環境の変化等への対応

【新たな公共施設へのアクセス】

- ・令和7年度末に完成予定のユートミヤ（富谷市複合図書館；市民図書館、スイーツステーション、児童遊戯施設の複合施設）や、やすらぎパークとみや（市営墓地・パークゴルフ場）、リニューアルした大亀山森林公園等への観光客増加に伴うアクセス向上や、明石台地区が候補地となっている新病院へのアクセスについて検討する必要がある

【買い物困難等への配慮】

- ・市内の大型ショッピング施設の撤退等により、これまでに比べて買い物等が不便となった地域があることから、公共交通を利用した買い物等利便性の向上を図る必要がある

※「GX」（グリーントランスフォーメーション）とは、Green Transformation の略。カーボンニュートラルや温室効果ガス排出削減目標の達成に向けた取組を経済の成長の機会と捉え、排出削減と産業競争力の向上の実現に向けて、経済社会システム全体を変革することを言います。

2.2 富谷市の公共交通の課題

前述した「地域特性」、「交通特性」、「市民ニーズ」、「社会動向」、「周辺環境の変化等」による、富谷市の公共交通に関して解決すべき課題を「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」で取り組んできた課題をベースに、以下のとおり整理しました。

《富谷市の公共交通及び公共交通を取り巻く現況》

地域特性

- ・ 今後も人口は増加する見込でR42年度には6万人を確保する見込み
- ・ その一方で、高齢者や免許返納者等の移動制約者が増加
- ・ 通勤・通学流動は、仙台市、大和町、大崎市、大衡村、利府町の順に多く、いずれも流出超過

交通特性

- ・ 仙台市との市境部における慢性的な道路の混雑
- ・ 富谷市内を通過する民間路線バス利用者のうち、約9割が泉中央駅を乗車バス停または降車バス停として利用
- ・ 民間路線バスの乗車時間帯別人数は、朝7時台に集中し、夕方は16時台から19時台に分散

市民ニーズ

- ・ 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73.3%と突出して高い
- ・ 市民バスの改善点として「運行時間帯」と「増便」、「土日・祝日運行」
- ・ バス車両や待機環境の改善

社会動向

- ・ 地域交通のDX・GX化、超小型モビリティの普及など持続可能で、利便性の高いモビリティの実現
- ・ 環境に配慮した技術(FC・EVバス、自動運転等)の活用、脱炭素化加速
- ・ 人口減少等による輸送需要の縮小、運転手不足等による、バス事業者等の経営環境悪化により、地域公共交通は危機的な状況にある

周辺環境の変化等への対応

- ・ ユートミヤ(富谷市複合図書館)へのアクセスや買い物困難者等への対応

《富谷市の公共交通に関する課題》

課題1

富谷市と仙台市泉中央駅を結ぶ広域交通の改善・強化

課題2

市民の利用ニーズにあった持続可能な路線バス網の維持・改善

課題3

市民が利用しやすい市内移動環境の整備

課題4

使いやすい・分かりやすい交通手段の整備

課題5

新技術の活用と連携した公共交通利用の動機づけ

課題6

脱炭素社会に向けた公共交通の強化

整理した課題に対し、どのような取組が求められているのかを以下に示します。

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
-------------	---------------------------------

○「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	市民の利用ニーズにあった持続可能な路線バス網の維持・改善
-------------	-------------------------------------

○市民の利用実態や意向を反映したバス網の維持・改善について、利用者減少に伴う地域公共交通の今後の動向に合わせた持続可能なサービスの在り方や方向性を見据えながら取り組む必要性が求められています。

課題 3	市民が利用しやすい市内移動環境の整備
-------------	---------------------------

○高齢者や障がい者等を含めた誰にでも利用しやすい交通環境として、市内の移動環境の向上が必要であり、市民バスやデマンド型交通の見直しや民間路線バスとの連携、新技術の積極的な活用が求められています。

課題 4	使いやすい・分かりやすい交通手段の整備
-------------	----------------------------

○利用者の利便性向上及び公共交通の利用者拡大に向け、使いやすい・分かり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ています。

課題 5	新技術の活用と連携した公共交通利用の動機づけ
-------------	-------------------------------

○地域交通の DX・GX 化など新技術の活用と連携し、市民が公共交通を「使える」「使いたくなる」動機づけの取組が求められています。

課題 6	脱炭素社会に向けた公共交通の強化
-------------	-------------------------

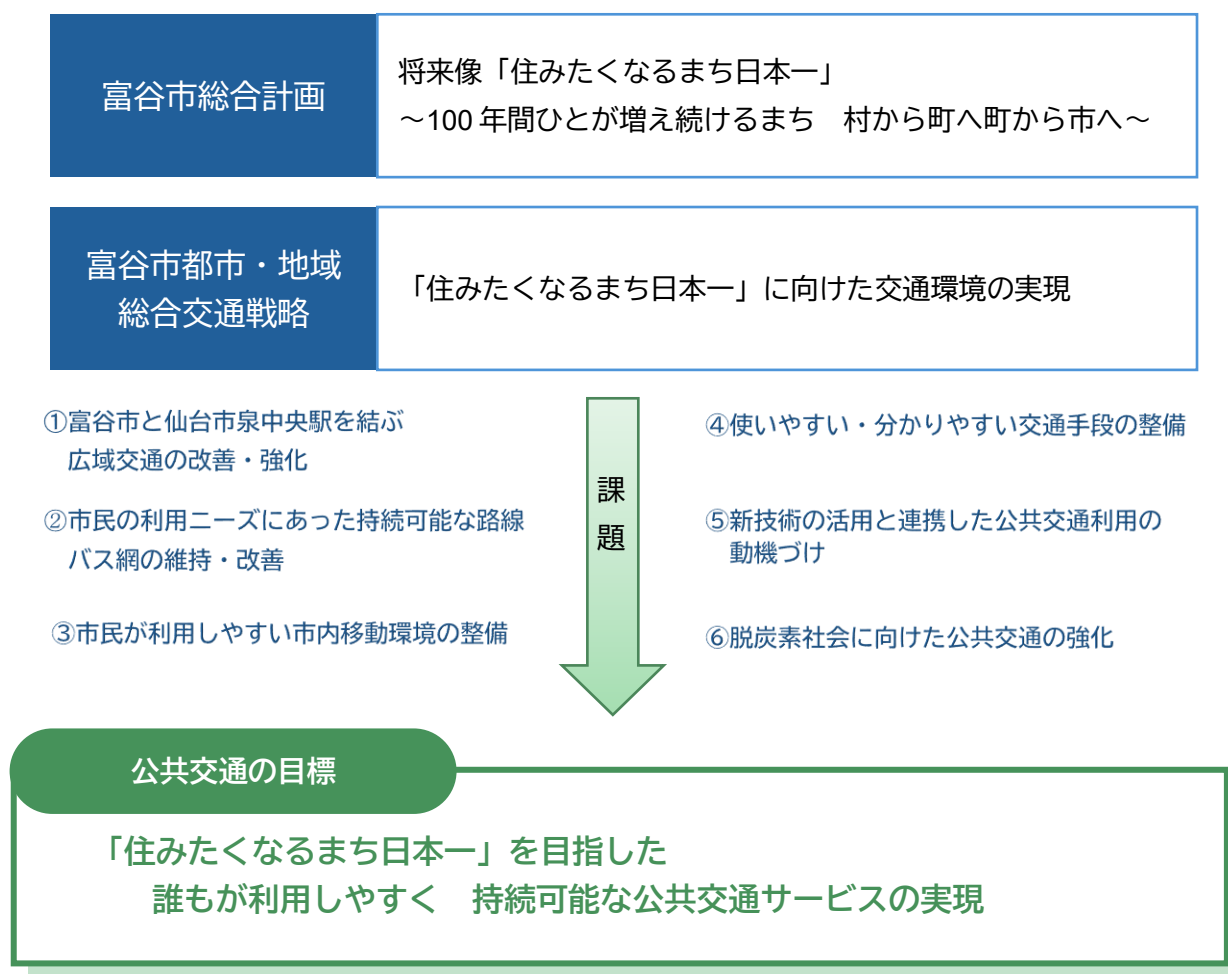
○慢性的な渋滞の緩和や FC バス・EV バスの普及促進、自家用車の利用を控え公共交通機関等の利用を促進することで、運輸部門の二酸化炭素排出量の削減が求められています。

3. 公共交通に関する目標及び基本方針

3.1 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、公共交通の課題の解決を図ることができるよう、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。



3.2 公共交通に関する基本方針

基本目標を達成するため、以下のとおり基本方針を定めます。

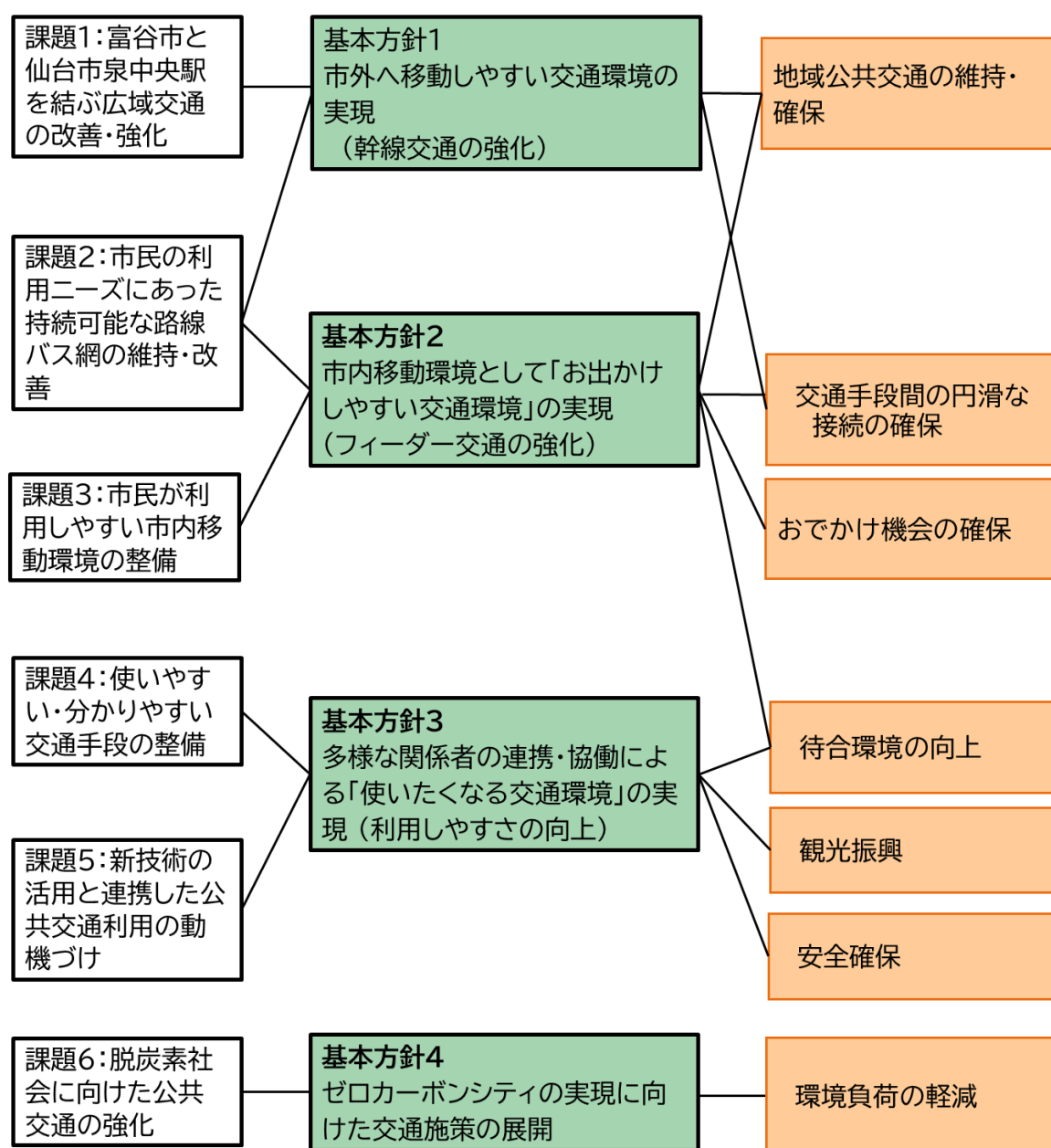
基本方針については、富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）における「戦略の柱1～3」を一部見直しするとともに、新たに「ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開」を加えた4つの方針とします。

基本方針に基づく施策の展開により、公共交通に関する課題を解決し、目指すべき姿に近づけていくことで、公共交通の目標の達成を目指していくものとします。

《公共交通に関する課題》

《基本方針》

《目指すべき姿》



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、都市型自走式ロープウェイ等）の整備に向けた調査・検討を進めるとともに、民間路線バスも含めた周辺都市へのアクセス利便性を高めるなど、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、公共交通を移動手段として市内を移動する人々が快適に移動できるように、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（利用しやすいさの向上）
---------------	---

○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バスやEVカーの活用など、地域交通のGX（グリーンTRANS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。

4. 将来の公共交通ネットワーク

4.1 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。

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エリア分類を行い、公共交通ネットワークの構築を図ります。

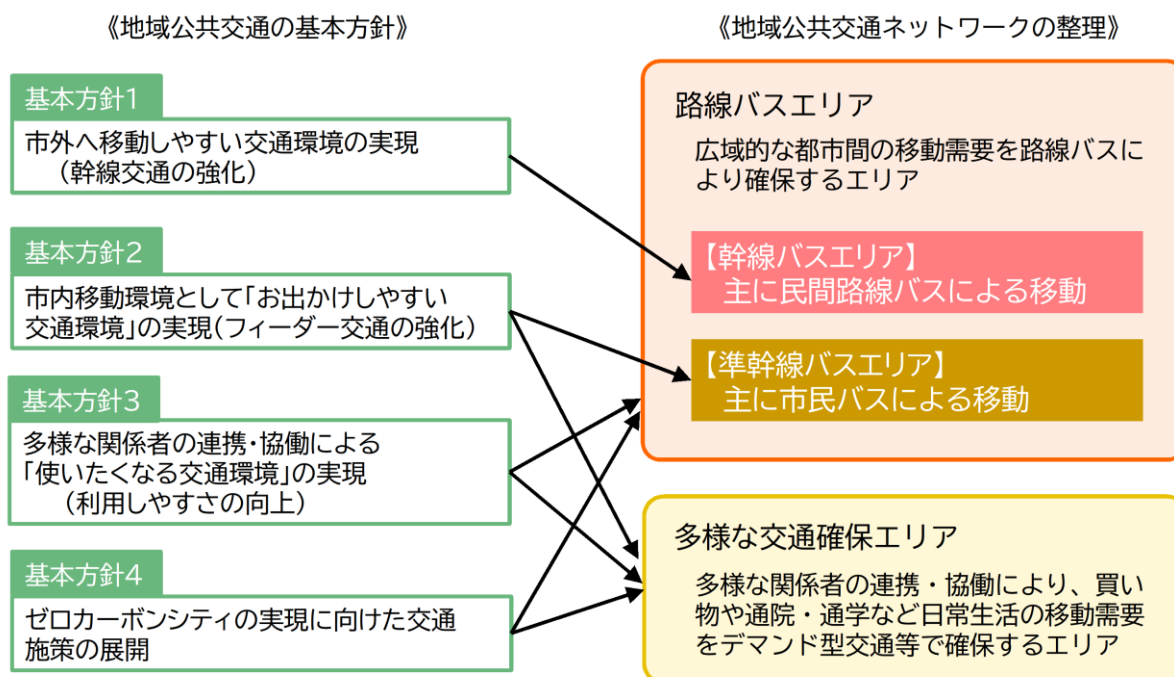


表 エリアの分類基準

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本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

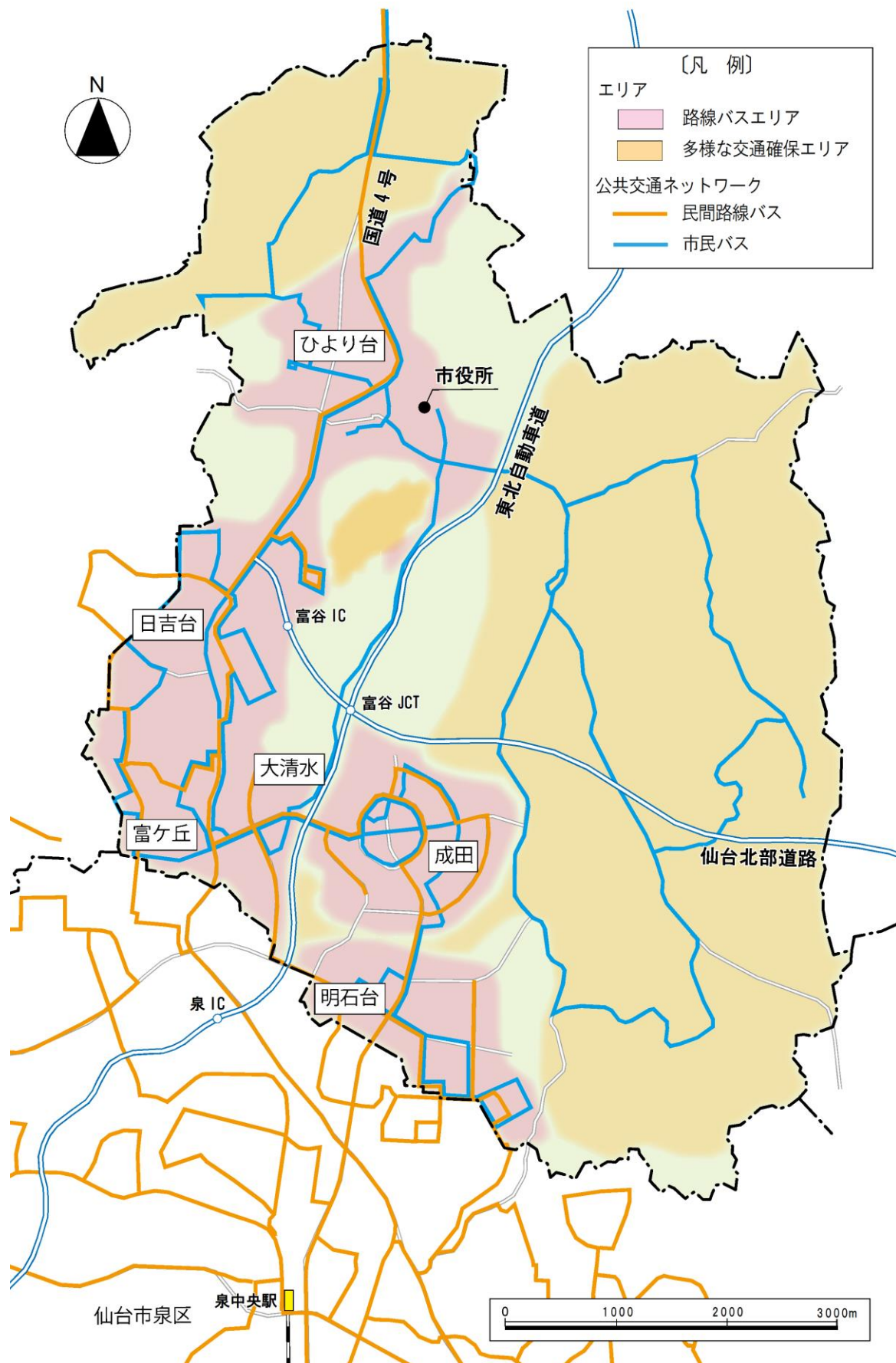


図 現況の公共交通ネットワーク図

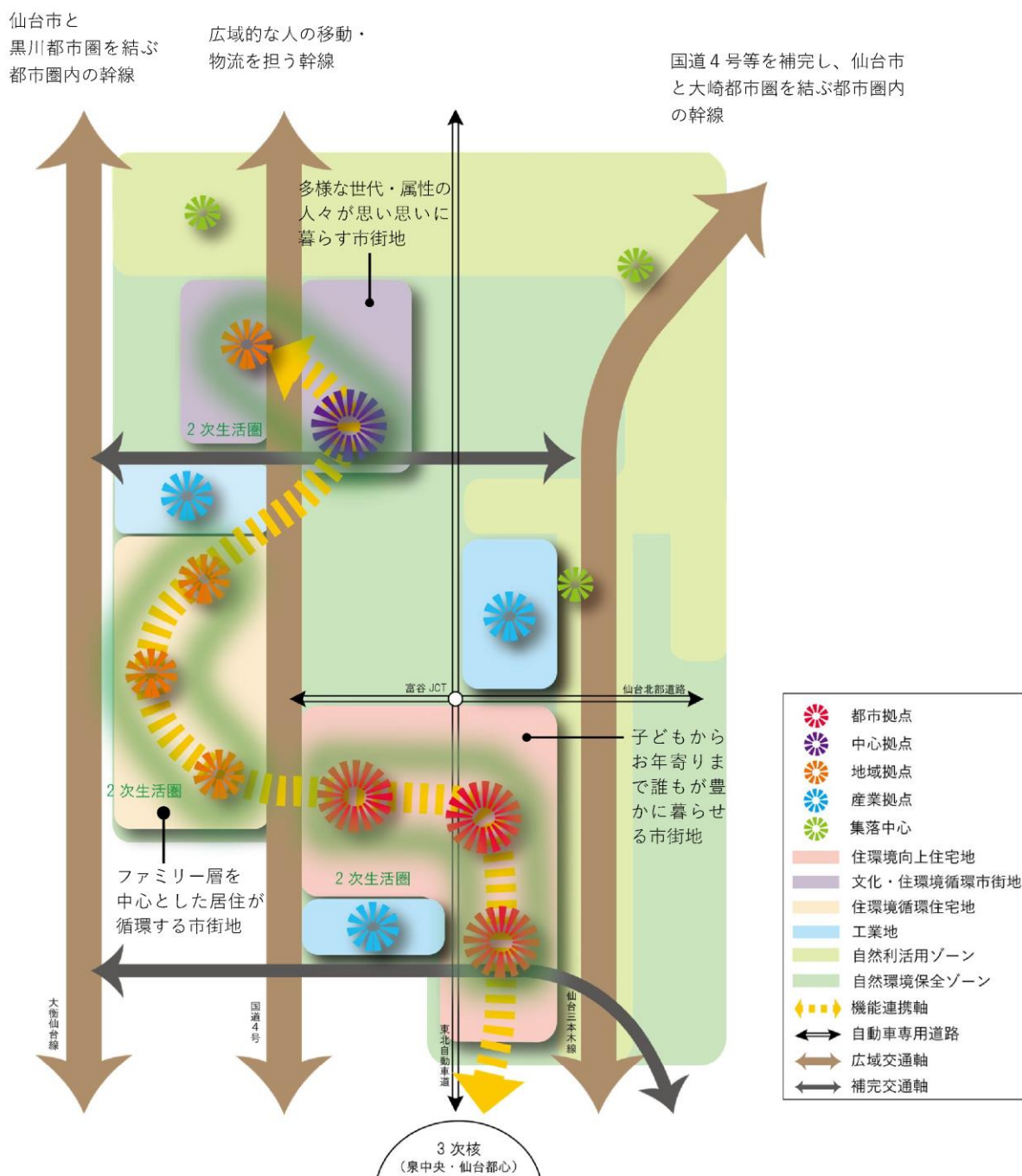
4.2 将来の公共交通ネットワークの構築

(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、明石台地区を、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。



資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

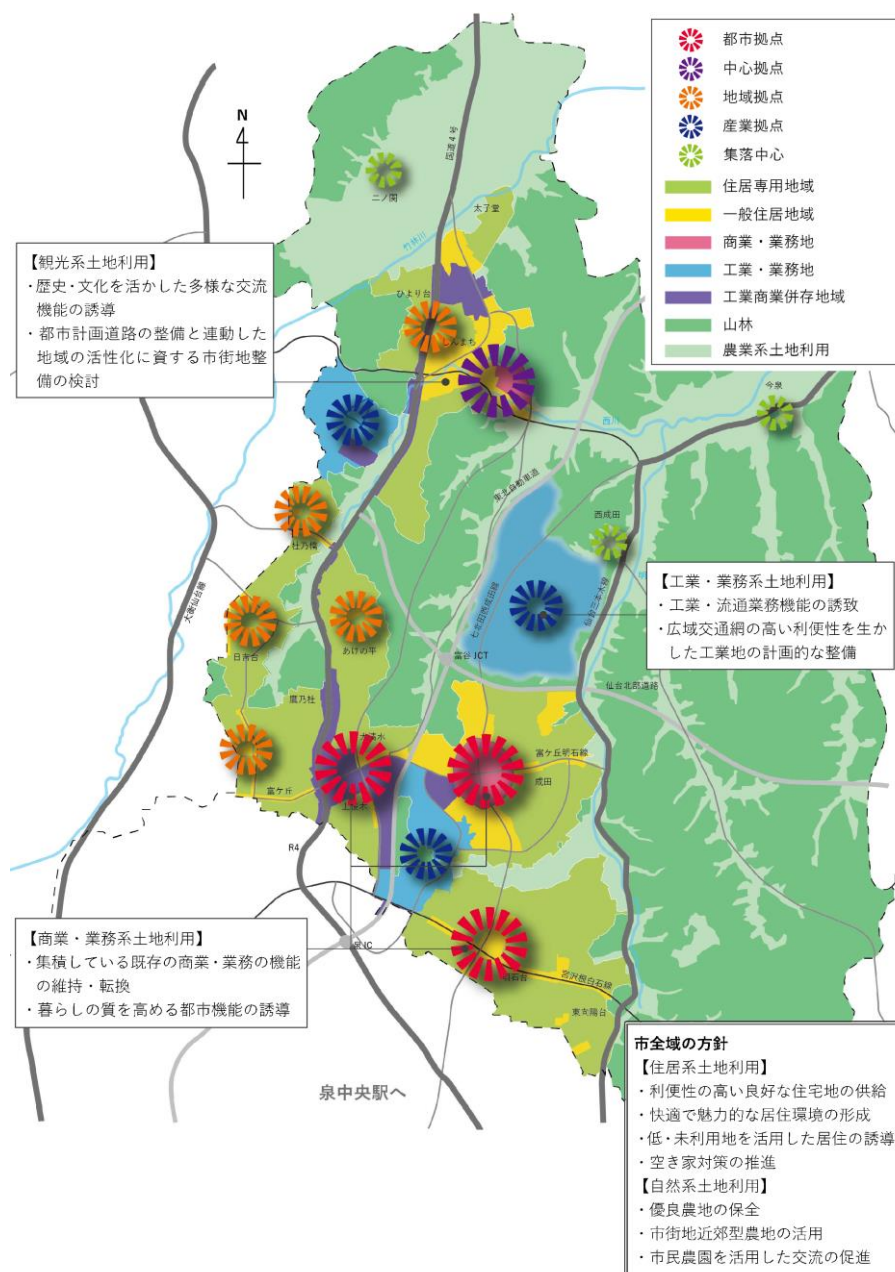
図 将来都市構造図

《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。

又、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。

「工業・業務系土地利用」としては、今後大規模な整備が実施される「成田 2 期北工業団地」等について、工業・流通業務機能の誘致を図る地域として設定されています。



資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

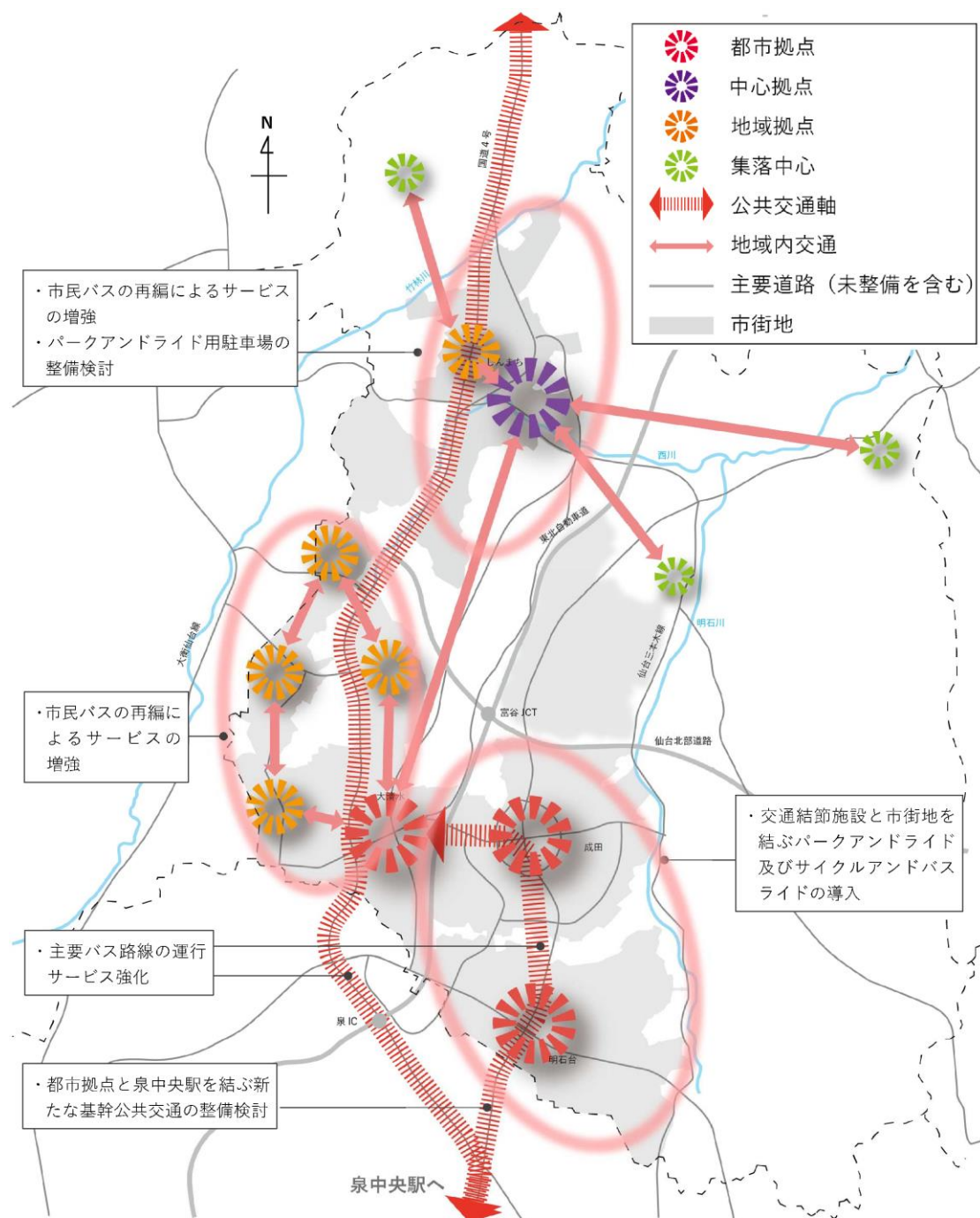
図 土地利用の方針図

《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います。

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います。

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います。



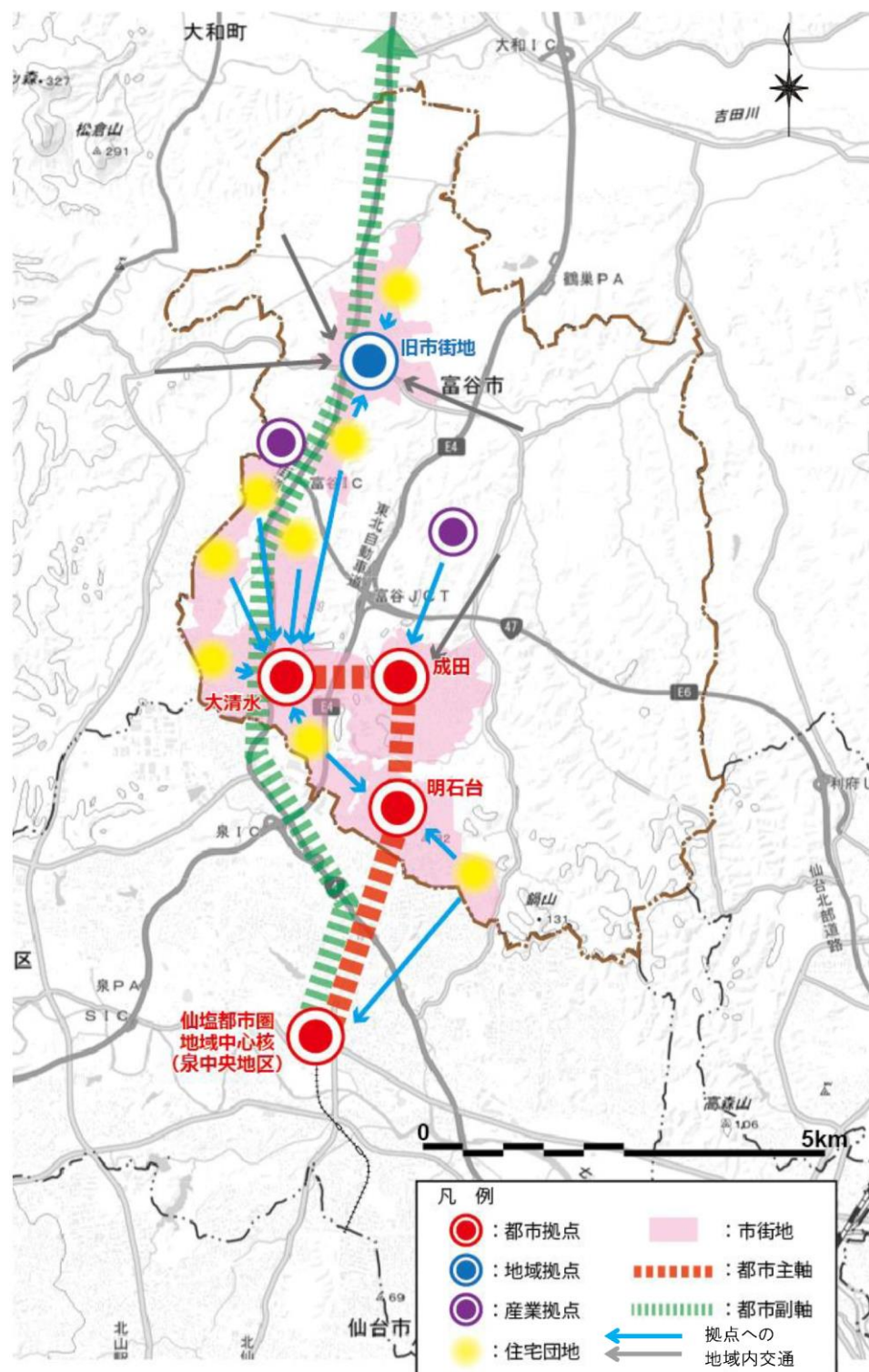
資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

図 公共交通の方針図

《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）」（令和2年3月）

図 交通体系の将来像

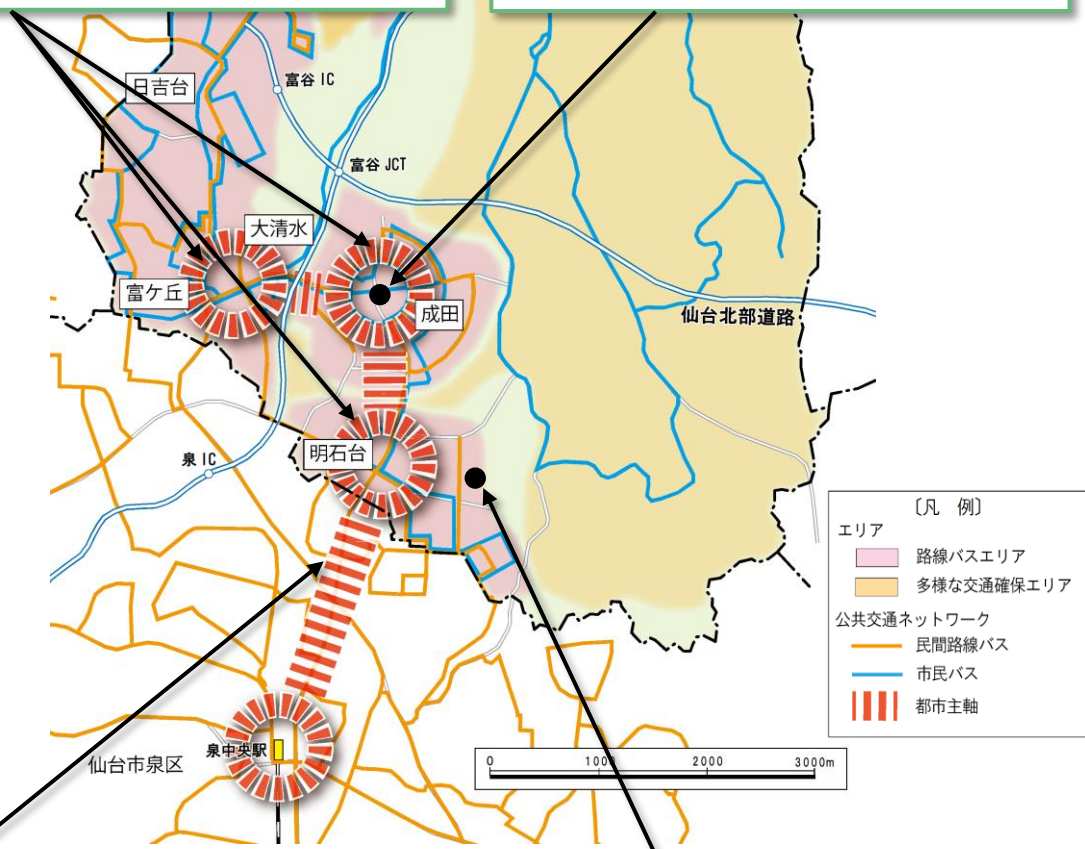
(2) 将来の公共交通ネットワークの実現に向けた公共交通の課題

新たな基幹公共交通整備にあわせた交通結節機能の強化

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のため、交通結節点までの交通手段（路線バス、市民バス、タクシー等）から基幹公共交通や他の交通手段への乗り換えがスムーズにできる環境整備や仕組みが求められます。

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、市内、市外から様々な世代の来訪者が見込まれるユートミヤ（富谷市複合図書館）への交通アクセスの向上が必要となります。



新たな基幹公共交通整備にあわせた路線バスの再編

基幹公共交通の整備にあわせ、交通結節点を考慮した一部路線の見直しや、乗り継ぎを考慮したダイヤ調整等による利用者の利便性向上が必要となります。

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しています。

(3) 将来の公共交通ネットワーク

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、市内の移動についても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	民間路線バス、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 民間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	民間路線バス、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	民間路線バス、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

表 都市軸の分類基準

分類	公共交通	分類基準
都市主軸	民間路線バス、基幹公共交通	明石台、成田、大清水の都市拠点と泉中央地区の仙塩都市圏地域中心核を結ぶ広域的な移動需要を担う都市軸
都市副軸	民間路線バス、市民バス	幹線路線である国道4号を利用して、隣接する自治体間の移動需要を担う都市軸
地域内交通軸	民間路線バス、市民バス	市内の地域拠点（富ヶ丘、あけの平、日吉台、杜乃橋）や中心拠点（しんまち）、及び主要な集客施設を結び市内の移動需要を担う都市軸

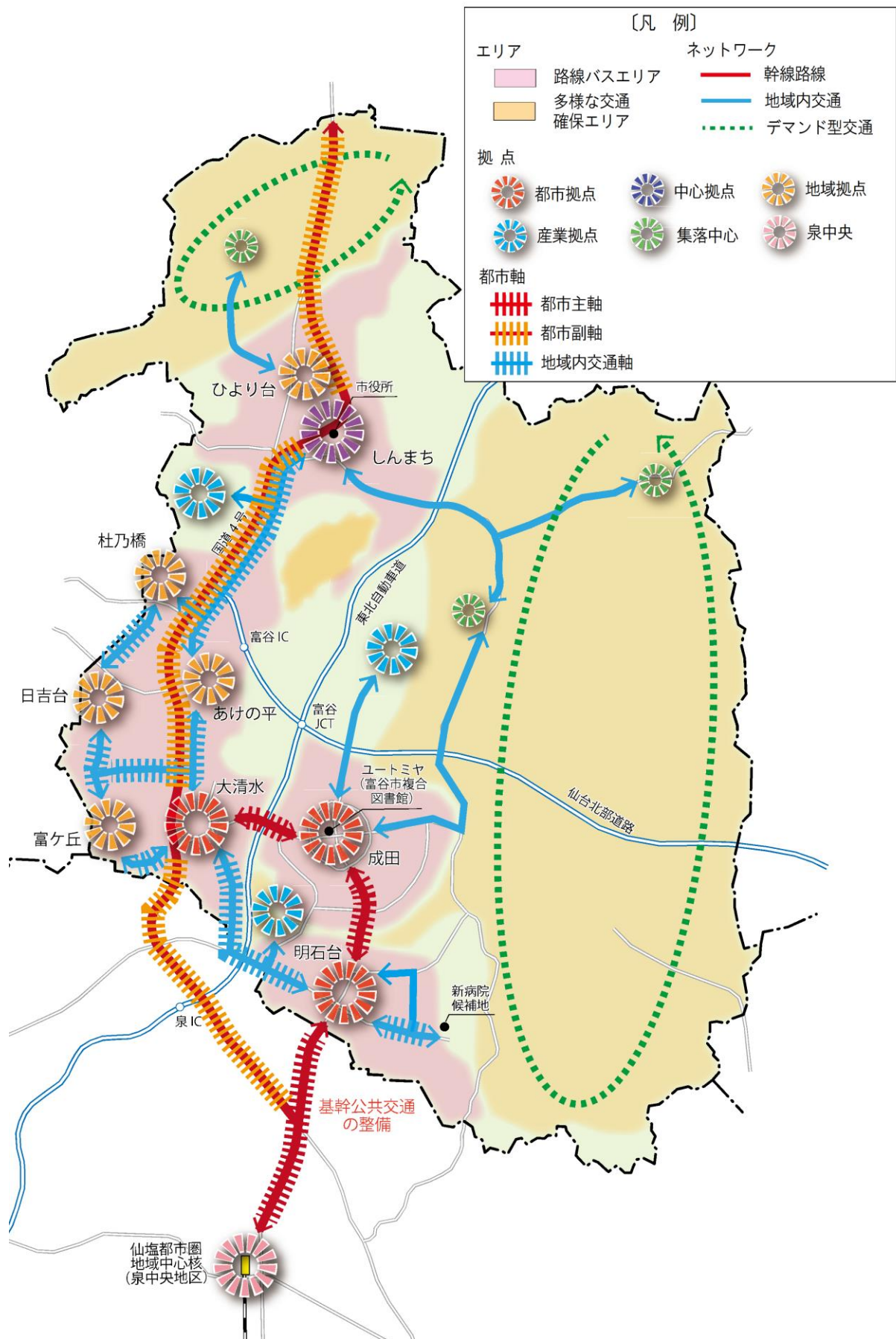


図 将来の公共交通ネットワーク図


5. 公共交通の目標達成に向けた施策

5.1 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。

表 施策体系

基本方針		施策	施策スケジュール		実施主体
			2025(R7)～ 2029(R11) 年 度	2030(R12) 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	各種調査・検討 関係機関調整	各種調査・検討 関係機関調整	富谷市
		施策②：民間バス路線網の再編	随時調整・実施	随時調整・実施	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	調査・検討	富谷市
		施策④：パークアンドライドの推進	調査・検討	調査・検討	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	再編調整・運行改善	運行改善	富谷市
		施策⑥：デマンド型交通の再編	再編調整・運行改善	運行改善	富谷市 交通事業者
		施策⑦：ライドシェアの導入	実施検討・導入 運行継続	運行継続	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
【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導入検討	継続	富谷市 交通事業者
		施策⑪：公共交通利用料金の補助	継続	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	継続	継続	富谷市 交通事業者

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

5.2 施策内容

各基本方針に基づく施策の具体的な取組内容を以下に示します。

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、都市型自走式ロープウェイ等）の整備に向けた調査・検討を進めるとともに、民間路線バスも含めた周辺都市へのアクセス利便性を高めるなど、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。

施策①：新たな軸となる基幹公共交通の整備

- ・ 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として、これまで調査検討してきた「地下鉄」、「BRT（バス高速輸送システム）」に加え、新たに「都市型自走式ロープウェイ」の導入の可能性を調査し検討します。
- ・ 民間バス路線を含めた、多様な交通手段が選択できる交通環境を整備することにより、周辺都市へのアクセス利便性の向上を目指します。
- ・ 新たな軸となる基幹公共交通の整備について、道路渋滞の解消も含め、関係機関・周辺自治体との情報共有・連携を図ります。



写真：Zip Infrastructure(株)

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

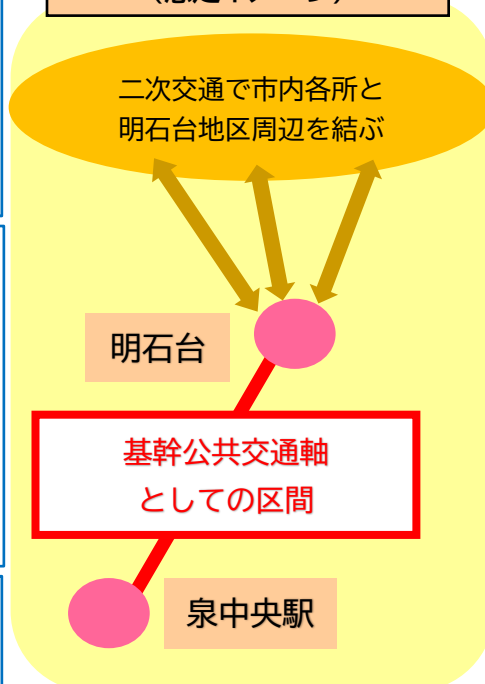
② 基幹公共交通軸の運行区間の考え方

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、拠点としての機能を持たせる

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」、「BRT（バス高速輸送システム）の整備」に加え、新たに「都市型自走式ロープウェイ整備」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）



施策①：新たな軸となる基幹公共交通の整備

これまでの基幹公共交通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1つないし2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

今後実施する基幹公共交通システムの整備検討

●都市型自走式ロープウェイの導入可能性調査（R7）

近年実用化が期待される新たなモビリティとして、北海道石狩市や沖縄県豊見城市などで、導入に向けた調査や検討が進められている「都市型自走式ロープウェイ」について、令和7年度に導入可能性調査を実施予定

- ・調査区間：仙台市泉中央駅～明石台地区
- ・調査内容：導入ルートの検討、導入に向けた物理的条件の整理、概算事業費の検討、事業スキームと収支計画の検討、事業化に向けた課題の整理

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
実施 期間						
	関係機関との調整					
	事業実施に向けた各種調査及び検討					

施策②：民間バス路線網の再編

■取組の概要

- ・本市の主要な公共交通手段である路線バスについて、路線の維持・確保に向けて関係機関との調整を図ります。
- ・市民バスとのダイヤ連携や、乗り継ぎ運行の拡大等バス事業者と公共交通に関する市民ニーズの共有を図り、運行サービスの強化を図ります。
- ・バス停や表示案内の分かりやすさ向上、バス近接情報（運行情報）の周知及び利用促進を図ります。
- ・施策①「新たな軸となる基幹公共交通の整備」にあわせ、一部路線の交通結節点への集約などの検討を行います。
- ・定時運行の妨げとなる幹線道路における渋滞対策について、関係機関・周辺自治体との情報共有・連携を図ります。
- ・市のイベント等における公共交通の利用促進策について周知を図ります。

■実施主体：富谷市、交通事業者

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	随時調整・実施					随時調整・実施

施策③：基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備

■取組の概要

- ・施策①「新たな軸となる基幹公共交通の整備」にあわせ、拠点となる明石台地区に、民間路線バス、市民バス、タクシー、パークアンドライド等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

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	調査・検討					調査・検討

※施策①「新たな軸となる基幹公共交通の整備」に連動して実施

施策④：パークアンドライドの推進

■取組の概要

- ・施策③「基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備」にあわせ、明石台地区において、バス、タクシー等公共交通機関の発着機能の他、一般駐車場を整備し、仙台方面へのマイカー移動者が公共交通を利用できるよう検討していきます。



■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
実施期間	調査・検討					調査・検討

※施策①「新たな軸となる基幹公共交通の整備」に連動して実施

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、公共交通を移動手段として市内を移動する人々が快適に移動できるように、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。

施策⑤：市民バスの再編

■取組の概要

- ・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みます。
- ・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します。
- ・富谷市複合図書館「ユートミヤ」や新病院候補地へのアクセス向上を図ります。
- ・イオン富谷店における市民バスから低廉な運賃で民間路線バスに乗り継ぎ、泉中央まで行くことができる「乗継ぎ運行」について、利用方法等の周知啓発を行い、利用者の増加及び泉中央までの利便性の向上を図ります。



施策の期間	短期(~5年)	中期(~10年)	長短期(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

■実施スケジュール

実施期間	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度以降
	再編調整	運行改善				運行改善

施策⑥：デマンド型交通の再編

■取組の概要

- ・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、利用状況を分析し、利用者ニーズに柔軟に対応した運行形態の改善や、市民バスの再編と連動した運行エリアの見直し等を適宜行います。



■実施主体：富谷市、交通事業者

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	再編調整	運行改善				運行改善

施策⑦：ライドシェアの導入

■取組の概要

- ・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をすることが可能となりました。（いわゆる「日本版ライドシェア」）
- ・また、市町村やNPO法人等が実施主体となり、自家用車を活用して実施するいわゆる「公共ライドシェア」についても、高齢化や免許返納に対する意識の高まりが進む中で、日常的な買い物や通院等の足として、交通空白の解消に向けて国が推進しており、本市においても今後導入について検討していきます。



出典：国土交通省

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	実施検討・導入			運行継続		運行継続

施策⑧：パークアンドバスライドの推進

■取組の概要

- ・イオン富谷店におけるパークアンドライドの実施について、周知啓発を行い、仙台方面への通勤・通学の手段について、自家用車からバス利用への転換を促進することで、渋滞緩和や環境負荷の軽減を図ります。
- ・イオン富谷店におけるサイクルアンドバスライドを実施し、周知啓発により利用者促進を図ります。



■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

図 イオン富谷店駐車場

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	実施					継続

施策⑨：短距離移動を支援する新たな交通の導入

■取組の概要

- ・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

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
ユーザー像	・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 ・スクーター ・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（取り回しの良さ） ・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）



図 シェアサイクル



図 電動キックボード

出典：国土交通省

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	調査・検討					都市拠点での導入

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。

施策⑩：共通運賃・乗り継ぎ割引の拡充、MaaSの推進

■取組の概要

- ・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。



- ・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ます。



■実施主体：富谷市、交通事業者

出典：仙台市

■実施スケジュール



実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	割引の拡充・MaaS 導入検討					継続

施策⑪：公共交通利用料金の補助

■取組の概要

- ・高齢者や免許返納者、障がい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ます。

富谷市で実施している外出支援策

高齢者・障害者外出支援策「とみばす」	富谷市民バス無料乗車証
<p>○対象者：各年4月1日時点で下記①～③に該当する方</p> <p>① 70歳以上の方</p> <p>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>③ 転免許を自主返納した60歳以上の方</p> <p>○対象交通手段： 宮城交通、仙台市地下鉄、仙台市営バス、Suica エリアのRJR線、富谷市民バス等</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、運転免許を自主返納した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>
	

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	継続					継続

施策⑫：バス待ち環境の改善

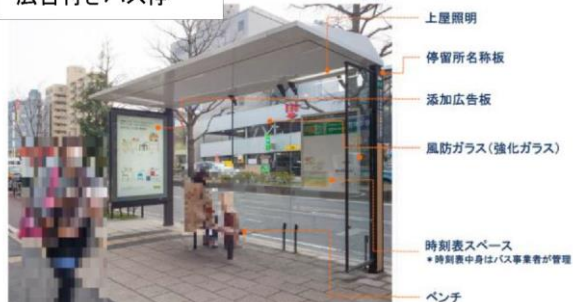
■取組の概要

- ・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。
- ・利用者の利便性向上の取組として、市民バスの現在地や到着見込が分かるバスロケーションシステムを導入します。

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

広告付きバス停



実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	実施					継続

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

■取組の概要

- ・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、関係課との連携を図り、モビリティ・マネジメントに関する情報発信を行うとともに、職場や学校等でのモビリティ・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、地域における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。
- ・施策⑫「バス待ち環境の改善」におけるバスロケーションシステムの導入にあたり、使い方について地域での説明会を実施します。

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

■実施主体：富谷市

■実施スケジュール

	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
実施期間	実施					継続

※「モビリティマネジメント」とは、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のことをいいます。

ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

基本方針 4

FC バス・EV バスや EV カーの活用など、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。

施策⑭：環境に配慮した次世代モビリティの導入

■取組の概要

- ・本市では、運輸部門におけるエネルギー消費量が多いことから、公共交通における環境に配慮した技術（FC・EV バスや EV カー、自動運転等）の活用を検討します。
- ・現在運行している 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力で走行するため、走行時に CO₂ や環境負荷物質を排出しないことから、FC バスの利用やイベントでの啓発を通して、市民の環境に対する意識の高揚を図ります。

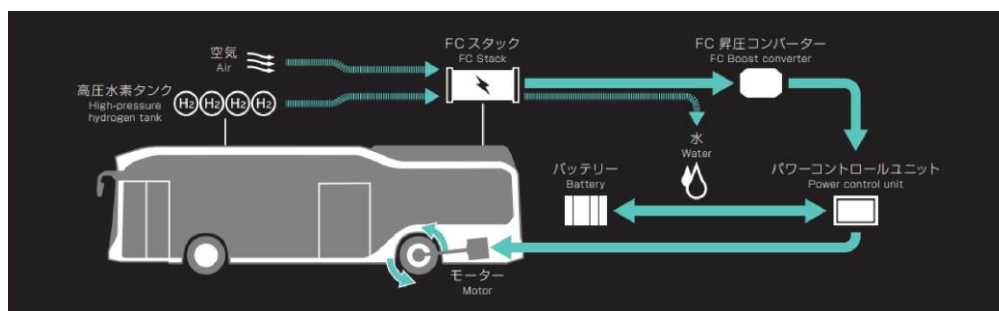


図 FC バスの仕組み

出典：宮城交通

■実施主体：富谷市、交通事業者

■実施スケジュール

実施期間	R7 年度	R8 年度	R9 年度	R10 年度	R11 年度	R12 年度以降
	継続					継続

6. 評価指標と推進体制

6.1 計画の評価指標

(1) 評価指標と目標値

本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標と目標値（令和 11 年度）を以下のとおり定めます。

基本方針	目指すべき姿	評価指標	算出方法・根拠資料	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）	地域公共交通利用者数の維持・確保	1.地域公共交通の分担率	〔鉄道〕 R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「鉄道・電車」の割合	11.3% (3,511 人 ÷31,058 人)	11.5% (3,581 人 ÷31,058 人)
		2.地域公共交通の利用者数	〔バス〕 R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「乗合バス」の割合	10.2% (3,158 人 ÷31,058 人)	10.4% (3,221 人 ÷31,058 人)
			〔民間路線バス〕 令和 5 年度の民間路線バス利用者数	2,403,575 人	2,571,800 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）	交通手段間の円滑な接続の確保	〔市民バス〕 令和 5 年度の市民バス利用者数	85,866 人	92,000 人 (総合計画による目標値)	
		〔デマンド型交通〕 令和 5 年度のデマンド型交通利用者数	1,733 人	1,900 人	
		3.地域公共交通に対する満足度	「富谷市まちづくり市民アンケート」の「公共交通機関が利用しやすく便利である」の「満足・やや満足」の満足度の割合	13.2% (157 人 ÷1,193 人)	14.5% (173 人 ÷1,193 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（利用しやすさの向上）	お出かけ機会の確保	4.市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数	「イオン富谷店」での市民バスと民間路線バスの乗り継ぎ利用者数	3,894 人	4,200 人
		5.市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間	「イオン富谷店」における市民バスと路線バスの乗り継ぎに係る平均待ち時間	15 分	14 分
		6.市民バスから民間路線バスへの接続便数	市民バスから路線バス（往路）と路線バスから市民バス（復路）の接続便数	36 便	40 便
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	待合環境の向上	7.市民バスの運行便数	市民バスの 1 日あたりの運行便数	41 便	45 便
		8.利便施設のあるバス停の割合	利便施設（上屋・ベンチ）のある市民バス停留所の割合	22.8% (26÷114)	25.4% (29÷114)
			利便施設（上屋・ベンチ）のある民間路線バス停留所の割合	42.6% (29÷68)	47.1% (32÷68)
	観光振興	9.観光客数（入込観光客数）	「観光統計概要」による年間観光客入込数	231,688 人	254,900 人
		10.免許返納者数の拡大	「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」より算出	94 人	103 人
			11.FC・EV バス・EV 車輛等の導入	FC・EV バス・EV 車輛等の導入車両数	1 台
	安全確保	12.自家用車分担率の縮小	R2 国勢調査による通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「自家用車」の割合	62.0% (19,247 人 ÷31,058 人)	60.7% (18,862 人 ÷31,058 人)

図 評価指標の体系図

(2) 評価指標の考え方・算出方法

指標 1 地域公共交通の分担率

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市内の地域公共交通の幹線機能の向上を目指しています。このため、通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段における鉄道・電車及び乗合バスの分担率の増加を目標とします。
- ・増加割合は、総合計画による市民バスの増加率 7%を参考とするものの、使用データの施策による影響の反映時期を考慮し、5 年で 2%増加させた値とします。

使用データ ・通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「鉄道・電車」及び「乗合バス」の割合 (R2 国勢調査)

指標 2 地域公共交通の利用者数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市内の地域公共交通の幹線機能の向上を目指しています。このため、民間路線バスの市内通過路線の利用者数、市民バス及びデマンド型交通の利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、総合計画の目標値における市民バスの増加率を参考に 5 年で 7%増加させた値とします。

使用データ ・民間路線バスの年間利用者数 (R5 年度実績)
・市民バス及びデマンド型交通の年間利用者数 (R5 年度実績)

指標 3 地域公共交通に対する満足度

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通に対する市民の満足度向上を目指します。このため、富谷市まちづくり市民アンケートによる地域公共交通の満足度の向上を目標とします。
- ・増加割合は、現況の満足度を 1 割向上させた 14.5%を目標とします。

使用データ ・「R6 富谷市まちづくり市民アンケート」の「公共交通機関が利用しやすく便利である」の「満足・やや満足」の満足度の割合(%)

指標 4 市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから民間路線バスへの乗継ぎ利用者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、指標 2 と同様に総合計画による市民バスの増加率を参考に 5 年で 7%増加させた値とします。

使用データ ・「イオン富谷店」での市民バスと民間路線バスの乗継ぎ利用者数 (R5 年度実績)

指標 5 市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから民間路線バスへの乗継ぎに係る平均待ち時間の短縮を目標とします。
- ・現況の平均待ち時間 15 分を 1 割短縮した 14 分を目標とします。

使用データ ・「イオン富谷店」における市民バスと路線バスの時刻表より乗り継ぎに係る平均待ち時間を算出（R6.10.1時点）

指標 6 市民バスから民間路線バスへの接続便数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、市民バスと民間路線バスとのスムーズな乗り換えができる環境を目指しています。地域公共交通間の乗り換えを推進するため、市民バスから路線バスへの接続便数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の接続便数を1割増加させた40便を目標とします。

使用データ ・「イオン富谷店」での市民バスから路線バス（往路）と路線バスから市民バス（復路）の接続便数（R6.10.1時点）

指標 7 市民バスの運行便数

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通によるお出かけしやすい交通環境の向上を目指しています。このため、市内の主要施設を巡回する市民バスの運行便数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の運行便数を1割増加させた45便を目標とします。

使用データ ・市民バスの1日あたりの運行便数（R6.4.1時点）

指標 8 利便施設のあるバス停の割合

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通を使いたくなる交通環境の向上を目指しています。このため、市民バス及び路線バスの停留所における利便施設（上屋・ベンチ）の整備割合の向上を目標とします。
- ・増加割合は、現況の整備割合を1割増加した値とし、市民バスは25.4%、路線バスは47.1%を目標とします。

使用データ ・利便施設（上屋・ベンチ）のある市民バス及び路線バス停留所の割合(%)（R6.12.1時点）

指標 9 観光客数（入込観光客数）

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、地域公共交通を使いたくなる交通環境の向上を目指しています。このため、観光地への地域公共交通のアクセス性が向上することにより観光客の増加が想定されることから、年間観光客入込数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の年間観光客入込数を1割増加させた254,900人を目標とします。

使用データ ・年間観光客入込数（R5 宮城県観光統計概要）

指標 10 免許返納者数の拡大

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、安心して運転免許証を自主返納ができる体制を目指しています。このため、運転免許証の自主返納者数の増加を目標とします。
- ・増加割合は、現況の免許返納者数を1割増加させた年間103人を目標とします。

使用データ ・「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」（宮城県警）より算出（R5年1月～12月）

指標 11 FC・EV バス・EV 車両等の導入

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開を目指しています。このため、CO₂ 排出量を抑制し環境に配慮した FC・EV バスや EV 車両等の車両導入数を目標とします。
- ・現況の導入車両数は 1 台であることから、さらに 1 台追加することを目標とします。

使用データ ・FC・EV バス等の導入車両数（R6.12.1 時点）

指標 12 自家用車分担率の縮小

- ・本計画に位置付けた各種施策の展開により、ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開を目指しています。このため、1 人当たりの CO₂ 排出量が抑制される自家用車分担率の縮小を目標とします。
- ・縮小割合は、指標 2 と同様に総合計画による市民バス利用者数の増加率を参考としつつ、次期国勢調査への施策の反映時期を考慮し、5 年で自家用車から地域公共交通へ利用交通手段が 2%転換させた値とします。

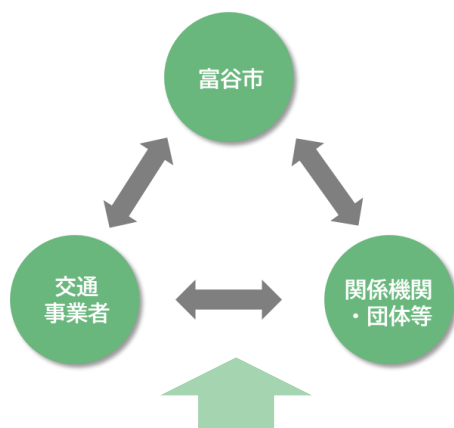
使用データ ・通勤者・通学者(15 歳以上)の利用交通手段が「自家用車」の割合
(R2 国勢調査)

6.2 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。

【富谷市地域公共交通活性化協議会の役割】

- ・地域公共交通計画に係る協議
- ・実施計画に係る協議
- ・各施策の進捗管理



【富谷市地域公共交通活性化協議会の役割】

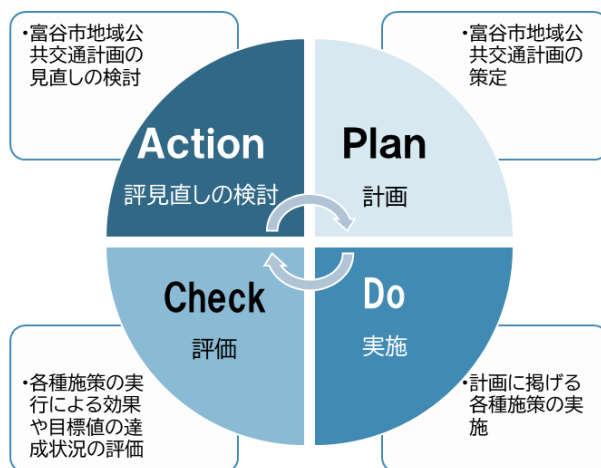
- ・地域公共交通計画に係る協議
- ・実施計画に係る協議
- ・各施策の進捗管理

《計画の実施主体と役割分担》

主体	役割分担
富谷市	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・実施主体間の連携 ・施策の実施
関係機関、団体等	<ul style="list-style-type: none"> ・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

6.3 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
P l a n /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
D o /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
C h e c k /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
A c t i o n /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

本計画で定めた施策への取り組みの進捗確認や結果の評価・検証を、毎年度「富谷市地域公共交通活性化協議会」において行い、必要に応じて、計画の見直しを行うこととします。

■用語集

用語	掲載	説明
か行		
公共交通徒歩圏	P30 他	鉄道駅やバス停等の公共交通が利用できる場所から徒歩で移動することができる範囲のこと。「都市構造の評価に関するハンドブック」（国土交通省都市局都市計画課、平成 26 年 8 月）では、一般的な徒歩圏を半径 800m（高齢者の場合は 500m）、バス停は 300m としている。
交通空白地域	P27 他	鉄道やバスなどの公共交通機関を利用することが困難なエリアのこと。一般的には、鉄道駅から半径 800m～1,500m 程度、バス停留所から半径 300～500m 程度の範囲から外れるエリアを公共交通空白地域としている例が多い。
交通結節点	P52 他	複数又は異なる交通手段相互の乗り換え、乗り継ぎを行うことができる鉄道駅やバスターミナルなどの施設のこと。
混雑度	P16 他	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。
さ行		
シェアサイクル	P63	他の人と自転車をシェア(共有)し、必要なタイミングで自転車を利用するための仕組みや方法。従来のレンタサイクルと違い、シェアサイクルでは複数のサイクルポートで乗降りが可能（登録制）。
仙塩都市圏	P3 他	仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、富谷市、松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、大衡村
た行		
超小型モビリティ	P36 他	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる 1 人～2 人乗り程度の車両。
デマンド型交通	P1 他	デマンド（需要）に応じてサービスを提供する乗合の公共交通システム。予約に応じて、ドアツードアあるいはドアツードアに近い形で乗合型で運行する。
都市計画マスタープラン	P2 他	都市計画法に基づき、長期的視点に立った都市の将来像や土地利用の方向性、都市施設の配置方針等、都市計画に関する基本的な方針を示すもの。
都市・地域総合交通戦略	P1 他	地方公共団体が、道路管理者、警察、地元経済団体等の関係者で構成される協議会等において、魅力ある将来都市像と、その実現に必要なハード・ソフト一体となった交通施策や実施プログラム等を内容とする総合的な交通の戦略を策定するための調査。
は行		
パークアンドライド	P55 他	自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道等の公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステム。
バスロケーションシステム	P65 他	リアルタイムのバス運行情報をバス停などに設置した表示機に電子表示させるとともに、スマートフォンなどの通信端末から検索できるシステムのこと。
フィーダー交通	P45 他	公共交通網において、鉄道や基幹となる路線バス（幹線）と接続する支線（枝線）の役割をもって運行する交通手段。

用語	掲載	説明
ま行		
モビリティ・マネジメント (MM)	P55 他	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。
や行		
ユニバーサルデザイン	P36 他	最大限可能な限り、全ての人々に利用しやすい製品やサービス、環境のデザイン。
ら行		
立地適正化計画	P2 他	都市再生特別措置法に規定する計画であり、居住機能や医療・福祉・商業、公共交通等のさまざまな機能の適正な配置を検討し、ゆるやかに誘導を図ることにより、持続可能な都市づくりを推進するもの。
アルファベット		
AI	P36	Artificial Intelligence の略。人工知能。大まかには「知的な機械、特に、知的なコンピュータプログラムを作る科学と技術」と説明される。
BRT（バス高速輸送システム）	P5 他	Bus Rapid Transit（バス高速輸送システム）の略称。連節バス、専用道、専用レーン、優先レーン、PTPS（公共車両優先システム）等を組み合わせて、通常の路線バスよりも定時性、速達性を確保したもの。
DX	P40 他	Digital Transformation の略。データとデジタル技術を活用して、顧客や社会のニーズを基に、製品やサービス、ビジネスモデルの変革や、業務そのもの、組織、プロセス、企業文化・風土を変革すること
EV	P40 他	Electric Vehicle の略称。電気モーターを動力源として走行する電気自動車のこと。
FC バス	P31 他	Fuel Cell バスの略称。水素を動力源として走行する燃料電池バスのこと。
GX（グリーントランスフォーメーション）	P40 他	Green Transformation の略。カーボンニュートラルや温室効果ガス排出削減目標の達成に向けた取組を経済の成長の機会と捉え、排出削減と産業競争力の向上の実現に向けて、経済社会システム全体を変革すること。
ICT	P36	Information and Communication Technology（情報通信技術）の略称。デジタル化された情報の通信技術を活用し、人とインターネット、人と人をつなぐ技術。
MaaS	P36 他	Mobility as a Service の略称。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。
PDCA サイクル	P74	計画（Plan）、実施（Do）、評価（Check）、反映（Action）の流れを次の計画に活かしていくプロセス、マネジメント手法。
SDGs（持続可能な開発目標）	P6	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略称。2030 年までに国際的に達成すべき目標で、17 の大きな目標と、それらを達成するための具体的な 169 のターゲットで構成されている。