

# 富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)

## 進捗状況について

- (1)都市・地域総合交通戦略の概要 …………… P1～P2
- (2)各施策の実施状況 …………… P3～P10
- (3)進捗管理と計画推進 …………… P11

令和5年2月  
富谷市

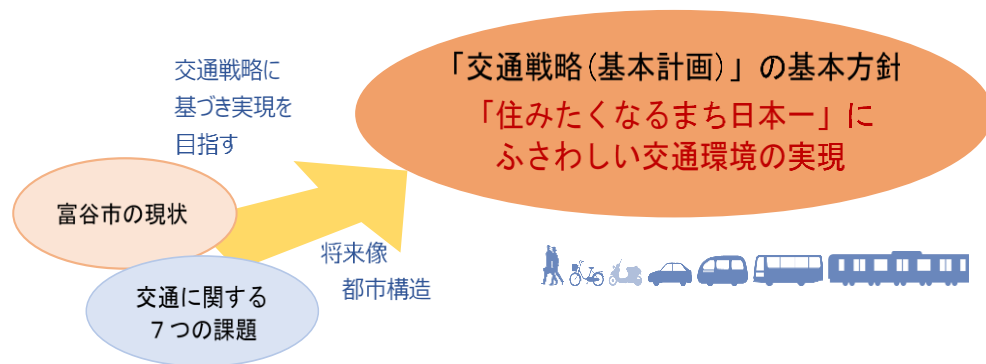


# (1) 都市・地域総合交通戦略の概要

富谷市が目指す将来の姿を示した「富谷市総合計画」、重点施策を位置付けた「富谷市地方創生総合戦略」の実現に向けて交通施策の具体化を図り、「都市・地域総合交通戦略(基本計画)」を策定(令和2年3月)。基本計画は、「公共交通グランドデザイン(基本構想)(令和元年3月策定)」の具体計画として位置付け。

## ① 基本方針

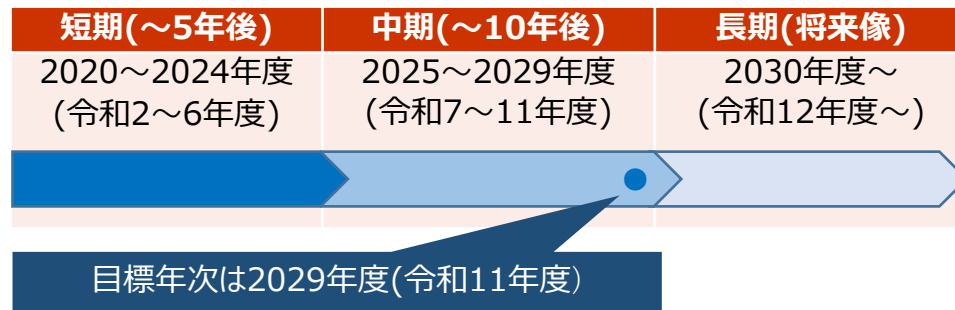
富谷市のまちづくりの将来像である「住みたくなるまち日本一」の達成を目指し、基本方針を、「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現と設定し、関係者協働により関連施策に取り組む。



## ② 計画期間(目標年次)

短期的な取組として5年後、中期的な取組として都市の発展・成熟を想定し10年後として、**目標年次を令和11年度(2029年度)**と設定。

また、長期的な取り組みとして、令和12年度(2030年度)以降として設定。



※社会情勢や経済情勢の変化に応じて見直しを実施

# (1)都市・地域総合交通戦略の概要

## ③ 将来の都市構造

### 拠点

#### ○ 都市拠点: 大清水、成田、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、図書館及び児童屋内遊戯施設等の複合施設の設置予定など、市全域や市外からも人々が集う中心となる拠点。

#### ○ 地域拠点: 富谷地区(新町周辺)

本市の歴史的景観が残る富谷(新町)地区や、市役所や産業交流プラザ、観光交流ステーション等が周辺に立地しており、住民や観光客等の人々が集う、行政・文化の中心となる地域の拠点。

#### ○ 産業拠点: 成田北、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、仙台北部道路など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

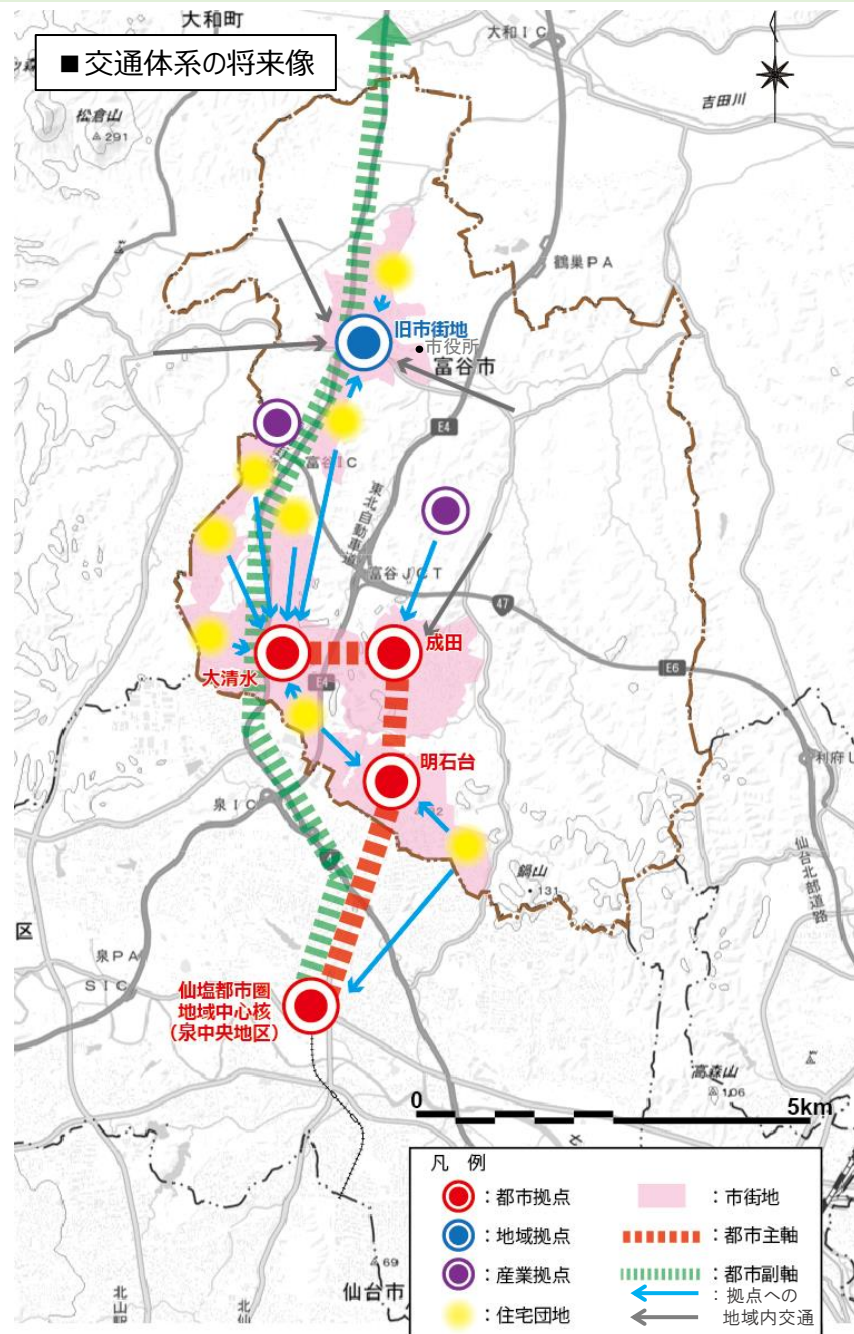
#### ○ 都市副軸: 泉中央駅⇔富ヶ丘地区⇔大清水地区⇔

⇔富谷地区⇔大和町⇔大衡村

都市主軸を補完する軸及び、都市主軸と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

### ※ 都市機能の集約化

- ・都市計画マスタープランの策定(R3年度～策定中)
- ・立地適正化計画の策定(R4年度策定中)



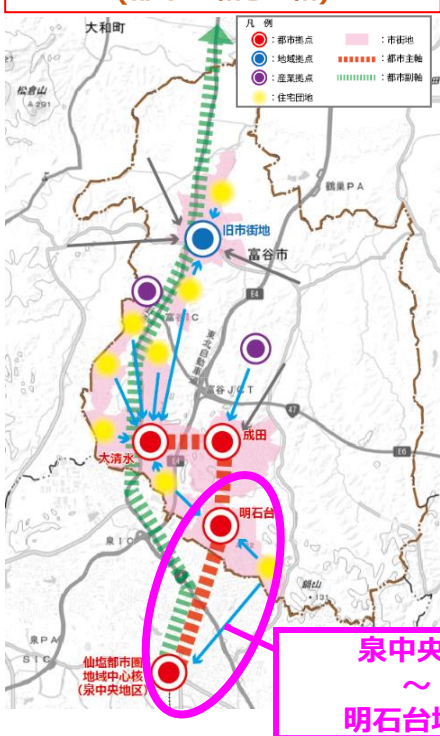
# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 施策①新たな軸となる基幹公共交通の整備

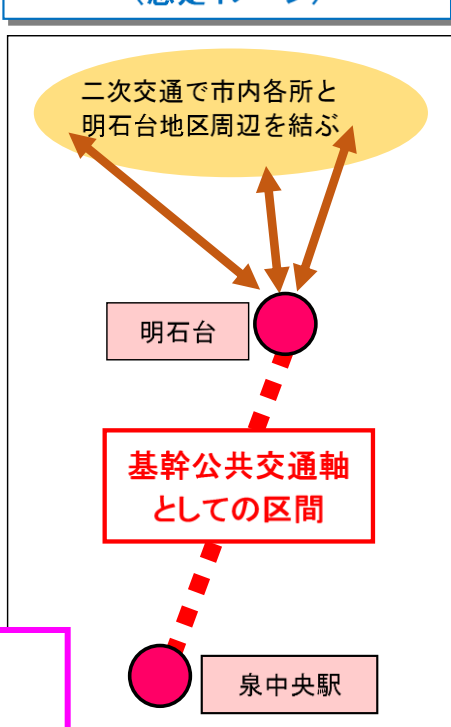
まちづくりの将来像である「住みたくなるまち日本一」を達成するための中心施策として、泉中央駅にかけての基幹公共交通軸の確立に向けた検討や施策の具体化を図る。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
主要バス路線の運行サービス強化 七北田西成田線における定時性の確保 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通 富谷市	基幹強化検討 運行強化、分かりやすさ強化		
新たな公共交通軸の事業化検討・実施 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	富谷市	基本計画策定 関係者調整	実施計画策定 関係者調整	事業化 (整備、導入)

### 交通体系の将来像 (都市主軸と副軸)



### 基幹公共交通軸の区間 (想定イメージ)



### 基幹公共交通想定案



○地下鉄整備



○ガイドウェイ・ランジット整備

### 基幹公共交通の整備に向けた検討

- R2年度 「基幹軸新交通システム導入可能性調査」の実施
- R3年度 「官民連携による新たな都市交通システムの整備手法検討調査(地下鉄整備)」の実施
- R4年度 「新たな都市交通システムの事業化検討調査(地下鉄整備)」の実施 ※資料2参照

【第1ステップ(短中期): 既存バスを中心とした対応】

既存バス路線を活用し、主軸、副軸を中心に分かりやすさ向上や路線の維持強化

【第2ステップ(長期): 新たな方策による基幹公共交通軸の強化】

明石台地区-泉中央駅間の新たな公共交通軸の導入による機能強化

地下鉄整備もしくは  
ガイドウェイ・ランジット整備を想定

# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 施策③バス路線の再編(民間バス路線)

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
主要バス路線の運行サービス強化 【第1ステップ:バスを中心とした対応】	宮城交通、 富谷市	基幹強化検討 → 運行強化、分かりやすさ強化		
新たな基幹公共交通の整備と 合わせたバス路線網の構築 【第2ステップ:新たなシステムによる対応】	宮城交通		計画	路線再編

### 【第1ステップ(短中期):既存バスを中心とした対応に併せ実施】

※既存バス路線による基幹公共交通の形成を行う

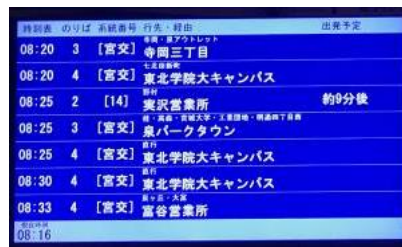
既存のバス路線を活用し、都市主軸(明石台・成田・大清水)や、都市副軸を中心に、分かりやすさ向上や路線の維持強化を図る。

- ①バス路線のわかりやすさ向上
- ②バス接近情報(運行情報)の提供
- ③運行サービス水準(本数、時間帯)の維持・強化
- ④バス乗換案内サービスの充実※市民バス関連
  - ・ナビゲーションサービス(乗換検索・時刻表)の導入(R3.1~)

・Google経路検索サービスへの掲載(予定)  
※GTFS(標準的なバス情報フォーマット)の整備、  
バス情報のオープンデータ化の検討



NAVITIME(バス乗換案内) 市民バス※R3.1~



バス発車時刻案内  
(デジタルサイネージ)泉中央駅



どこバス仙台(接近情報)  
資料:宮城交通



Google経路検索サービス(市民バス)

### 【第2ステップ(長期):新たな方策による基幹公共交通の強化】

※基幹公共交通の導入とあわせたバス路線網の構築を図る

# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 施策⑤市民バスの再編(富谷市・市民バス)

令和2年10月1日に第1次再編として大規模なダイヤ改正を実施。一定の利用がある西部、南部循環線は利用促進のため、イオン循環便(全13便)を増便。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
契約更新にあわせた第1次再編	富谷市	第1次再編		
市民バスの第2次再編 (路線変更等)	富谷市	計画	第2次再編	
新たな公共交通軸整備にあわせた第3次再編	富谷市		計画	第3次再編

▼第1次再編後の運行便一覧(路線一部変更、ダイヤ変更等)

	再編前便数	現行便数(R4.4.1~)	備考
北部黒川病院線	8便	9便	R4.4.1より夕方便1便を増便
大亀成田線	2便	-	R2.10.1より運行休止(デマンド型交通へ移行)
東部循環線	3便	1便	東部循環線の2便は、大亀山森林公園線に統合
大亀山森林公園線	4便	4便	
西部循環線	8便	8便	
西部循環線(イオン循環便)	-	7便	R2.10.1よりイオン循環便を増便
南部循環線	6便	6便	
南部循環線(イオン循環便)	-	6便	
合計	31便	41便	



中型バス(3台)※R2.10~1台増車



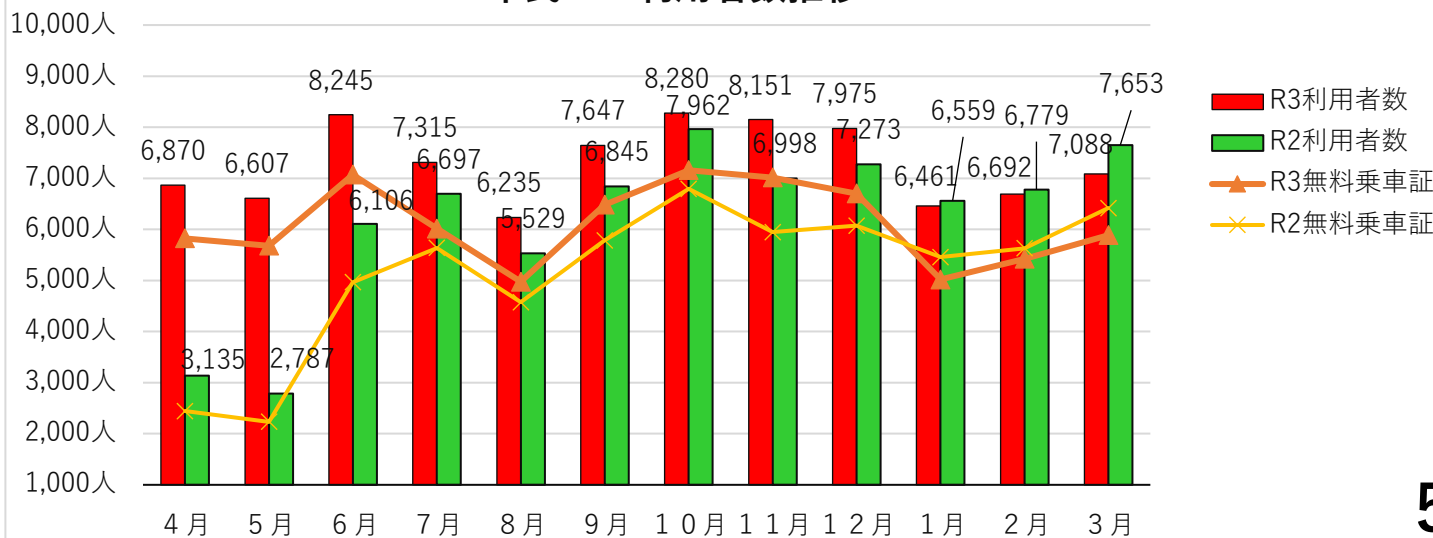
マイクロバス(3台)

とみや市民バス



市民バスステッカー(側面)  
※R3.4~

市民バス利用者数推移



# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 施策⑤市民バスの再編(富谷市・市民バス)

令和2年10月1日に実施した市民バス再編と併せ、市民バスの代替手段として市内の北部区域・東部区域に**デマンド(予約乗合)型交通**を導入。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
契約更新にあわせた第1次再編	富谷市	第1次再編		
市民バスの第2次再編 (路線変更等)	富谷市	計画	第2次再編	
新たな公共交通軸整備にあわせた第3次再編	富谷市		計画	第3次再編



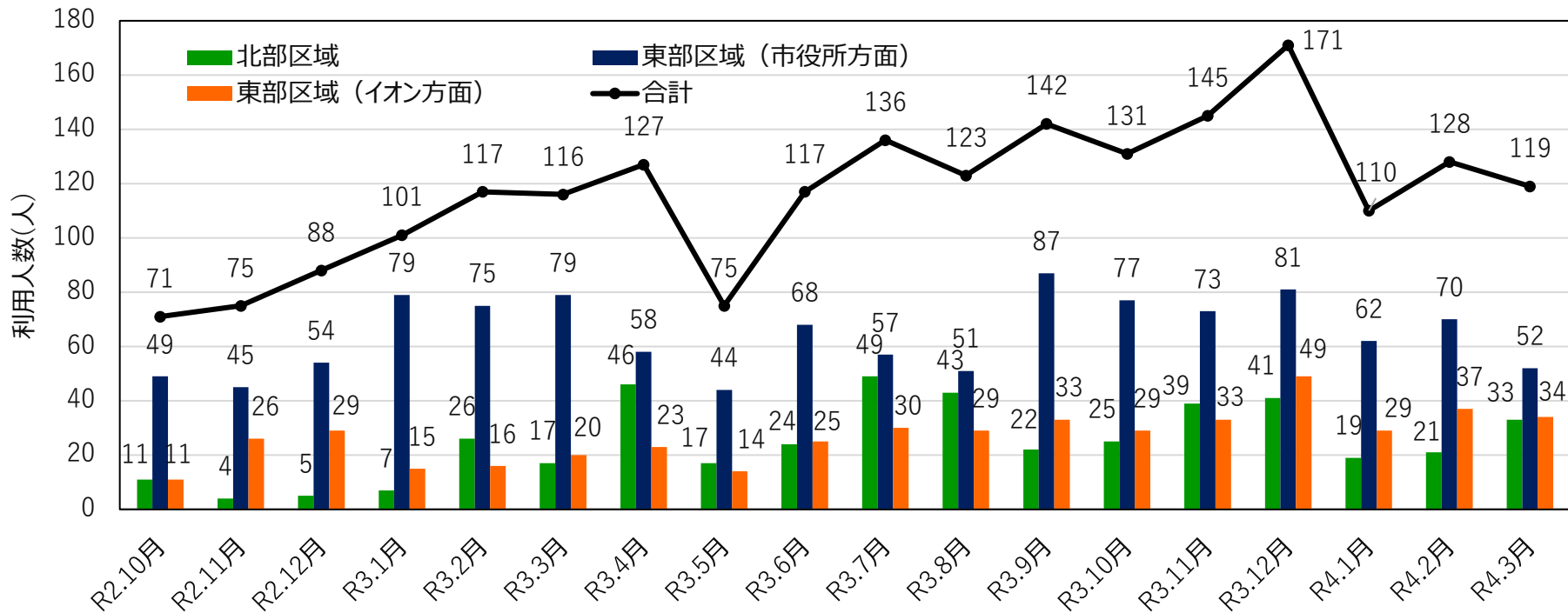
デマンド型運行車両  
トヨタノア 3台

▼デマンド型交通登録者数(R5.1.5時点)

合計(区分別)	92名
70歳以上	70名
中学生以上	12名
障がい者(70歳以上含む)	9名
小学生	1名

▼デマンド型交通利用者数

年度別実績	運行日数	運行便数	利用人数	1日あたりの 利用人数
R2.10月~R3.3月	121日	369便	568人	4.7人
R3.4月~R4.3月	242日	1,055便	1,524人	6.3人







# (2)各施策の実施状況※抜粋

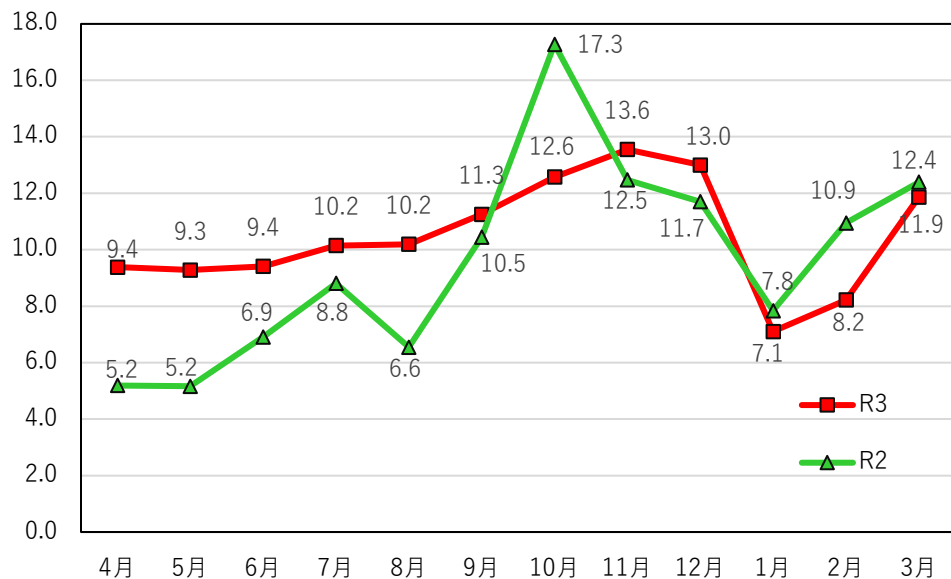
## 施策⑨ 共通運賃・乗り継ぎ割引の導入

個別交通の接続の中で、乗継運賃や、同区間の共通運賃、さらにはMaaS展開を見据えた定額運賃の可能性も含め検討。また現在実施中の乗り継ぎ割引の検証と制度改正を検討。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
割引運賃適用、運賃体系の見直し	宮城交通、富谷市	割引・体系見直し		
支払いの一元化、定額制など新たなモビリティのあり方と合わせた支払い体系の構築(MaaS)	富谷市		MaaSの導入	

- ▼イオン富谷店を拠点とした市民バスと宮交バスとの乗継運行
- ・料金:大人片道**100円**
  - ・運行日:平日(月曜日から金曜日)  
※宮交バスの平日ダイヤ設定日のみ
  - ・区間:イオン富谷店~泉中央駅
  - ・路線:上桜木大清水線

1日あたりの利用枚数(枚)



▲イオン富谷店市民バス乗り継ぎ場と宮交バス停



路線バス  
往復乗車  
補助券

# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 施策⑩公共交通利用料金の補助

・高齢者や障がい者等に対応した公共交通利用料金の補助を実施。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
補助制度の検討・拡充	富谷市	補助制度 検討		
富谷市版モビリティ補助制度の 拡充	富谷市		補助制度 拡充	

### ▼とみぱす交付状況

単位(人)

	R1	R2	R3
高齢者 (うち免許返納)	356	299 (10)	230 (5)
障がい者	41	28	20
合計	397	327	250

### ▼市民バス無料乗車証交付状況

単位(人)

	R1	R2	R3
70歳以上 (手帳保持者除く)	660	706	620
手帳保持者 (70歳以上含む)	141	114	169
東日本大震災避難者	53	51	31
運転免許返納者	9	8	12
遠距離通学児童	255	300	321
計	1,118	1,179	1,153

※R4.3.31現在

### 高齢者・障がい者外出支援乗車証「とみぱす」

- 対象者
  - ①70歳以上の方
  - ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持している18歳以上の方
  - ③運転免許を返納した60歳以上の方
- 対象交通手段  
宮城交通、市民バス、仙台市地下鉄等
- 助成額:年間2万円(うち1割自己負担)



### 市民バス無料乗車証

- 対象者
  - ①70歳以上の方
  - ②身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳のいずれかを所持する方
  - ③運転免許を返納した60歳以上の方
  - ④遠距離通学児童
  - ⑤東日本大震災避難者
- 対象交通手段  
市民バスのみ



※タクシー利用料金の一部を助成するチケットを交付する、「**重度障がい者等福祉タクシー利用券助成事業**」(H30.10月~)の対象者を令和3年度から拡大。

# (2)各施策の実施状況※抜粋

## 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

- ・利用促進のための総合時刻表、交通マップの作成や、子ども達への学校教育としての**モビリティ・マネジメント** ※教育、転入者向けの取組など具体化。
- ・低炭素・循環型社会の構築を図り、持続可能なまちづくりを推進。

具体施策	実施主体	短期(5年) 2020~2024	中期(10年) 2025~2029	長期 2030~
総合時刻表、交通マップの作成	宮城交通、富谷市	総合時刻表、マップの作成	時刻表、マップの周知、広報	継続
学校教育としてのモビリティ・マネジメント教育、転入者向けの取組みなどの企画、実施	富谷市	MM教育等の企画	モビリティ・マネジメントの実施	継続



総合交通ブック(株創策)  
※R4.4版(A4サイズ)




市民バス冊子  
(A5サイズ)

### ▼燃料電池バス出発式 (R3.3.24) トヨタ「SORA」



### ▼電気自動車納車式 (R4.8.9) トヨタ「C+pod」※市の公用車として活用





## 富谷市「ゼロカーボンシティ」宣言

～2050年 二酸化炭素排出実質ゼロに向けて～

近年、地球温暖化が原因とみられる気候変動の影響により、猛暑や集中豪雨などの自然災害が頻発化、激甚化しています。本市においても、市民の暮らしが脅かされるような災害が身近に迫るなど、現在、まさに気候危機と言わなければならない状況であり、その対策は不可欠なものとなっています。

2015年に合意されたパリ協定では、「産業革命からの平均気温上昇の幅を2℃未満とし、1.5℃に抑えるように努力する」との目標が国際的に広く共有されるとともに、2018年に公表されたIPCC(国連の気候変動に関する政府間パネル)の特別報告書においては、「気温上昇を2℃よりリスクの低い1.5℃に抑えるためには、2050年までに二酸化炭素の実質排出量をゼロにすることが必要」と示されています。

富谷市においては、まちづくりの将来像として掲げる「住みよくなるまち日本一」の実現に向け、環境政策の一環として平成29年度に環境省地域連携・低炭素水素技術実証事業「富谷市における既存物流網と純水素燃料電池を活用した低炭素水素サプライチェーン実証」の採択を受け、水素エネルギーの民生利用に向けた取組を進めております。

将来にわたって、安全安心に暮らすことができる豊かな環境を未来に引き継いでいくため、資源循環、エネルギーの地産地消など地球環境の貢献につながるまちづくりを進め、2050年までに二酸化炭素排出量の実質ゼロを目指す「ゼロカーボンシティ」をオール富谷で取り組むことを宣言します。

令和3年2月10日

富谷市長 *若日 裕哉*

### ※モビリティ・マネジメント(MM)

一人一人のモビリティ(移動)が、個人的にも社会的にも望ましい方向(過度な自動車利用から公共交通・自転車等を適切に利用する方向)へ自発的に変化することを促す交通政策

# (3)進捗管理と計画推進

都市・地域総合交通戦略の12施策や計画を推進するため、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、進捗管理を行う。

	短期（5年）	中期（10年）	長期（将来像）
	2020～2024 年度	2025～2029 年度	2030 年度～
施策実施確認 内容の評価 (プロセス評価)	事業実施 実施状況の毎年の確認		
目標の達成 状況の評価 (効果の評価)	短期時点の 評価指標 中間年の目標評価	中期時点の 評価指標 中間年の目標評価	長期時点の 評価指標 最終年の目標評価
課題共有 改善と反映	実施の課題共有・改善検討	実施の課題共有・改善検討	実施の課題共有・改善検討

令和6年度  
◆ 目標指標の中間評価  
◆ 必要に応じて改善を実施

令和11年度(目標年次)  
◆ 進捗状況と評価指標の達成状況を見直し  
◆ 総合交通戦略の改定を進める。

