

【資料2】

富谷市地域公共交通計画
(素案)

令和6年11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) 計画の位置づけ.....	2
(2) 上位関連計画.....	3
1) 「富谷市総合計画」(富谷市、基本構想・前期計画：平成29年8月、後期基本計画：令和3年8月).....	3
2) 「富谷市都市・地域総合交通戦略(基本計画)」(富谷市、令和2年3月).....	4
3) 「富谷市都市計画マスタープラン」(富谷市、令和6年3月).....	5
4) 「富谷市立地適正化計画」(富谷市、令和5年3月).....	7
5) 「富谷市地球温暖化対策実行計画 域施策編・事務事業編」(富谷市、令和6年3月).....	8
1.3 計画の区域.....	9
1.4 計画の期間.....	10
1.5 計画の対象とする交通モード.....	11
1.6 SDGs(持続可能な開発目標)との関係性.....	12
2. 公共交通に関する現状と課題	13
2.1 富谷市の公共交通及び公共交通を取り巻く現況.....	13
(1) 富谷市の現況.....	13
1) 人口.....	13
2) 通勤・通学の流動.....	16
3) 運転免許非保有者の状況.....	17
4) 観光客入込数.....	18
5) 道路・交通状況.....	19
(2) 公共交通の現況.....	24
1) 市内の公共交通の概況.....	24
2) 民間バス.....	25
3) 市民バス.....	31
4) デマンド型交通.....	34
5) 公共交通徒歩圏カバー率.....	37
6) 新交通システムの推進に関するこれまでの取組.....	38
(3) 公共交通に関する市民意識.....	39
1) 市民バスアンケート(令和5年).....	39
2) 富谷市まちづくりアンケート調査(令和2年11月).....	40
(4) 公共交通を取り巻く社会の動向.....	43
(5) 富谷市を取り巻く現状の整理.....	44
1) 地域特性.....	44
2) 交通特性.....	45
3) 市民ニーズ.....	46
4) 社会動向.....	47
5) 新たな施設への対応等.....	47
2.2 富谷市の公共交通の課題.....	48
3. 公共交通に関する目標及び基本方針	50
3.1 公共交通に関する目標.....	50
3.2 公共交通に関する基本方針.....	51

4. 将来の公共交通ネットワーク	53
4.1 公共交通ネットワークの整理.....	53
4.2 将来の公共交通ネットワークの構築.....	55
(1) 将来の都市構造.....	55
(2) 将来像の実現に向けた公共交通の課題.....	59
(3) 主要施設への公共交通アクセスパターン.....	60
(4) 将来の公共交通ネットワーク.....	62
5. 公共交通の目標達成に向けた施策	64
5.1 施策体系.....	64
5.2 施策内容.....	65
6. 評価指標と推進体制	73
6.1 計画の評価指標.....	73
6.2 推進体制.....	74
6.3 進捗管理と計画推進.....	75

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31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、各種交通施策の展開を図っています。

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、地方公共団体を中心となり、「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。

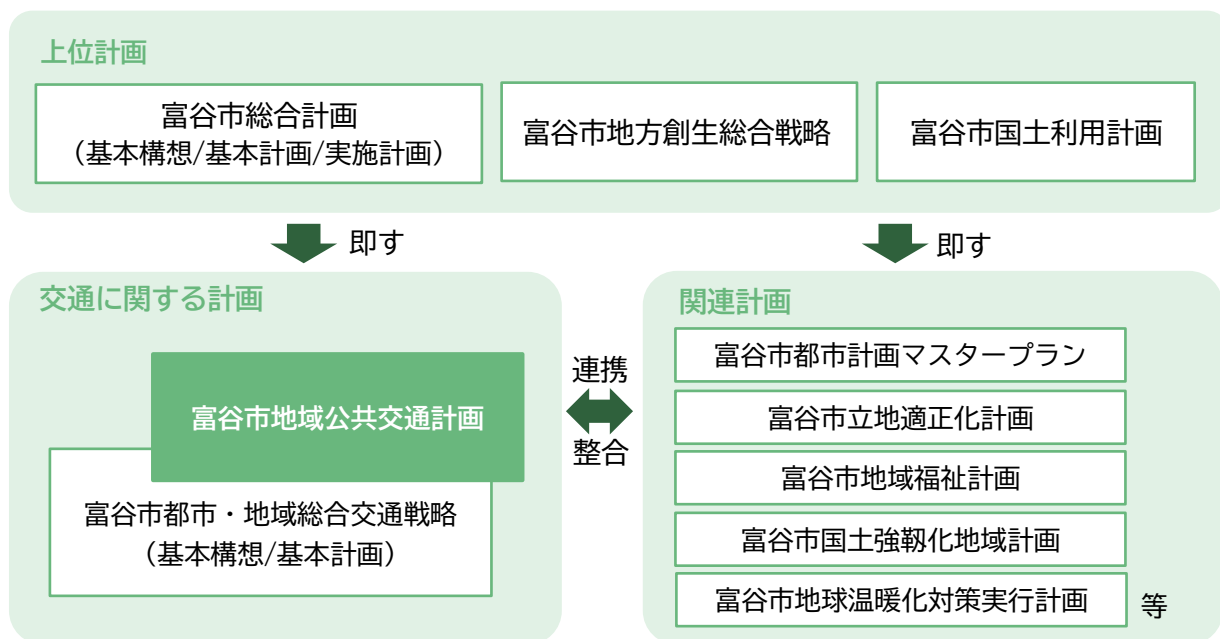
富谷市地域公共交通計画は、地域交通法第5条に基づく計画であり、同第6条に基づく「富谷市地域公共交通活性化協議会」で協議の上、富谷市の将来の公共交通ネットワークを構築し、望ましい公共交通の将来像の実現を目的としています。

1.2 本計画の位置づけ及び関連する計画

(1) 計画の位置づけ


本計画は、「富谷市総合計画」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、まちづくりや観光、福祉、教育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。

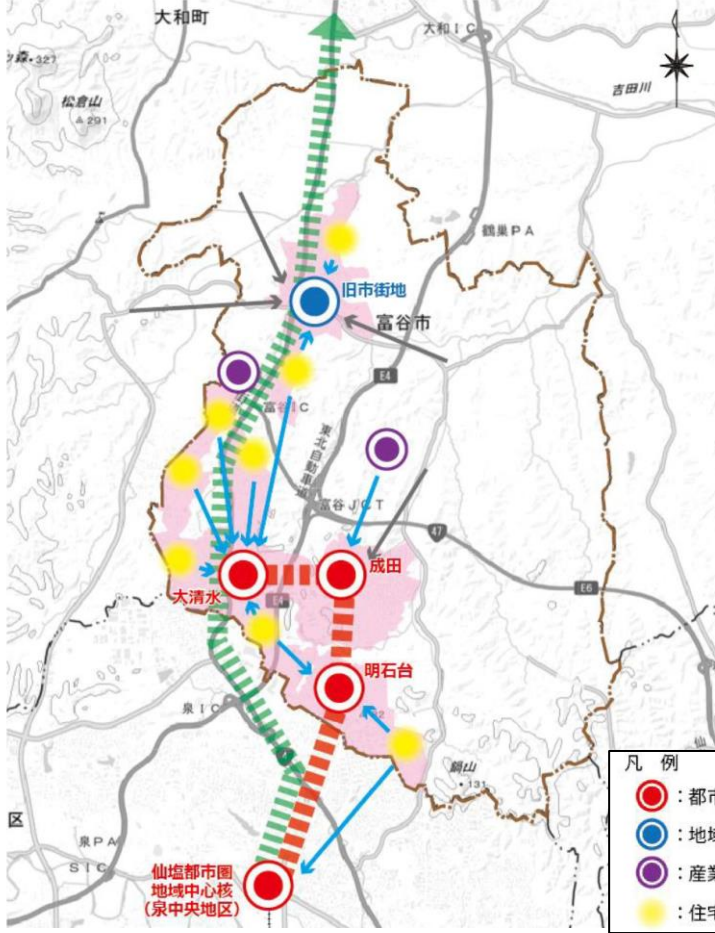


(2) 上位関連計画

- 1) 「富谷市総合計画」(富谷市、基本構想・前期計画：平成29年8月、後期基本計画：令和3年8月)

項目	主な内容
計画期間	基本構想：平成28年度～令和7年度（2016年度～2025年度） 基本計画：【前期】平成28年度～令和2年度（2016年度～2020年度） 【後期】令和3年度～令和7年度（2021年度～2025年度）
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～
基本方針	【基本方針-1】暮らしを自慢できるまち！ 【基本方針-2】教育と子育て環境を誇るまち！ 【基本方針-3】元気と温かい心で支えるまち！ 【基本方針-4】市民の思いを協働でつくるまち！
基本理念	 <p>『オールとみや』 市民全員参加で創ろう6万人都市</p> <p>誇る 優れた住環境をはじめ、宿場町の歴史と伝統や特産品、緑豊かな環境、そして富谷らしい温かい心をみんなで誇ります</p> <p>活かす 豊富な人材や誇れる豊かな自然、歴史や特産等独自の地域資源、そして市民の声をまちづくりに積極的に活かします</p> <p>動く 富谷の新たな魅力づくりや希望あふれる将来に向けて、市民も企業も行政も、垣根を越えて一丸となって動きます</p> <p>育む 心身ともに健全な、たくましく生きる子どもたちを育むとともに、市民がともに助け合い、支えあう福祉の精神を育みます</p> <p>つなぐ 富谷らしい温かい心で、市民も企業も行政も、協働によってつながるとともに、健全な財政運営を次世代へとつなぎます</p> <p>守る 伝統文化や豊かな自然はもとより、高齢者や障がい者、自慢の子どもたちを守るとともに、市民みんなの権利を守ります</p>
公共交通に関する方針（基本構想）	【基本方針-1】3. 安全で自由に移動できる便利なまちを創ります ①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（公共交通） ②日常の利便性を安全で快適な道路でつなぐまちづくり（道路）
公共交通に関する施策（後期基本計画）	【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 【施策方針】 ●生活圏域の実態を踏まえた公共交通のあり方について検討していきます。 ●市民ニーズに対応した、利便性の高い市民バスや交通空白地域でのデマンド型運行を進めます。 【施策内容】 1 都市・交通総合交通戦略の推進 2 基幹公共交通システムの整備促進◎ 3 泉中央駅への乗り継ぎ運行 4 市民バスの充実 5 デマンド型交通の実効運行 ◎：最重点プロジェクト

2) 「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」（富谷市、令和2年3月）

項目	主な内容
計画期間	令和2年度～令和11年度（2020年度～2029年度）
基本方針	「住みたくなるまち日本一」にふさわしい交通環境の実現
将来像	<p>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）</p> <p>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）</p> <p>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）</p>
将来の都市構造	 <p>The map illustrates the future urban structure of Futaba City. It features several key nodes: '都市拠点' (Urban Nodes) marked with red circles at Oshino, Akashi-dai, and Nakagawa; '地域拠点' (Regional Nodes) marked with blue circles at Old Town and Higashi-Futaba; and '産業拠点' (Industrial Nodes) marked with purple circles. Residential clusters ('住宅団地') are shown as yellow circles. The map also highlights '都市主軸' (Urban Main Axis) as a red dashed line and '都市副軸' (Urban Sub-Axis) as a green dashed line. Blue arrows indicate traffic flow towards nodes, and grey arrows show regional traffic. A legend in the bottom right corner defines these symbols.</p> <p>凡例</p> <ul style="list-style-type: none"> ●：都市拠点 ●：地域拠点 ●：産業拠点 ●：住宅団地 ■：市街地 —：都市主軸 —：都市副軸 ←：拠点への ←：地域内交通

3) 「富谷市都市計画マスタープラン」(富谷市、令和6年3月)

項目	主な内容
計画期間	令和6年度～令和17年度(2024年度～2035年度)
都市の将来像・まちづくりの方針	未来へつながる田園都市 ～都市と自然が調和するまちづくり～
基本目標	1) 田園都市構造を活かした都市づくり 2) 高齢になっても暮らしやすい都市づくり 3) 環境に配慮した都市づくり 4) 多様な暮らしが楽しめる都市づくり 5) 発展する産業を支える都市づくり 6) 多様な主体との連携による都市づくり 7) 誰もが安全に暮らせる都市づくり
将来都市構造図	<p>仙台市と黒川都市圏を結ぶ都市圏内の幹線</p> <p>広域的な人の移動・物流を担う幹線</p> <p>国道4号等を補完し、仙台市と大崎都市圏を結ぶ都市圏内の幹線</p> <p>多様な世代・属性の人々が思い思いに暮らす市街地</p> <p>2次生活圏</p> <p>子どもからお年寄りまで誰もが豊かに暮らせる市街地</p> <p>ファミリー層を中心とした居住が循環する市街地</p> <p>3次核(泉中央・仙台都心)</p> <p> ● 都市拠点 ● 中心拠点 ● 地域拠点 ● 産業拠点 ● 集落中心 ■ 住環境向上住宅地 ■ 文化・住環境循環市街地 ■ 住環境循環住宅地 ■ 工業地 ■ 自然活用ゾーン ■ 自然環境保全ゾーン ⇨ 機能連携軸 ⇨ 自転車専用道路 ⇨ 広域交通軸 ⇨ 補完交通軸 </p>

公共交通に関する方針

【部門別方針】

(4) 公共交通

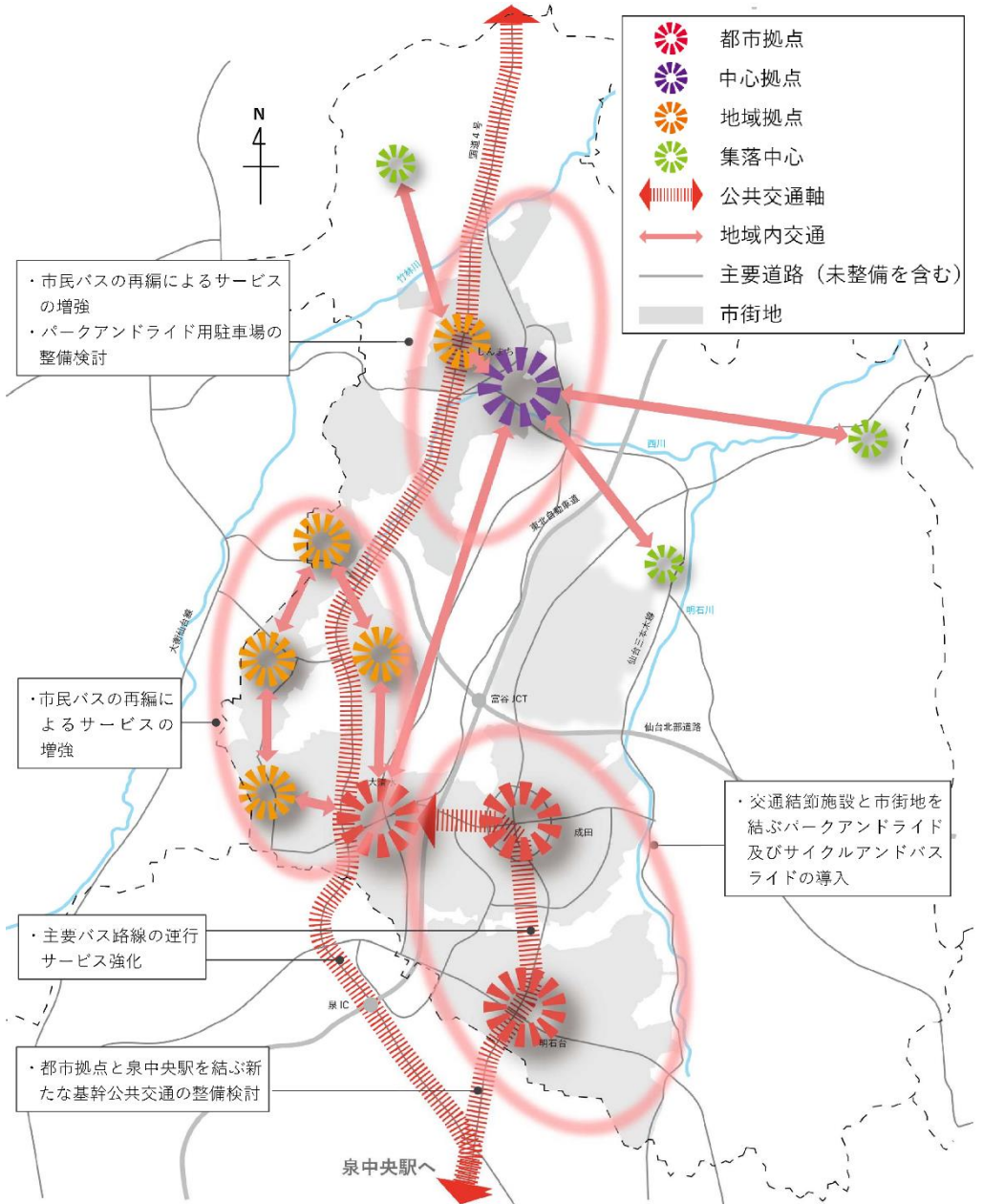
②目指す方向性

- 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を目指します。
- 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を目指します。
- 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を目指します。

③基本的な方針

- 幹線交通の強化
- 公共交通利用のしやすさの向上
- 環境負荷の軽減に向けて
- フィーダー交通の充実
- 移動しやすい交通環境の整備

【公共交通の方針図】



4) 「富谷市立地適正化計画」(富谷市、令和5年3月)

項目	主な内容
計画期間	令和6年度～令和27年度(2024年度～2045年度)
基本方針	<p>1.高齢化の進行に備えた歩いて暮らせる市街地の形成</p> <p>本市では今後10年程度は人口が増加するものと予想されています。しかしながら、高齢化の進行は既に始まっており、今後も市街地の大部分で高齢化が進行するものと予想されています。「住みたくなるまち日本一」を目指す本市では、高齢になっても、便利で豊かに暮らせる都市を実現するため、身近な移動環境の充実や生活サービス機能の維持・充実、多様な世代が楽しめる都市機能の集積等を図っていきます。</p> <p>2.公共交通の充実と連携した都市拠点の形成</p> <p>本市では、通勤時における道路混雑等に伴い、公共交通の利便性向上を求める声が顕在化している状況にあり、この改善に向けた公共交通の強化に取り組んでいます。「住みたくなるまち日本一」の実現にあたっては、将来公共交通網を見据えた都市拠点や居住地の形成を進め、市民が住み続けたいくなる環境の整備を図っていきます。</p> <p>3.都市と自然の調和・循環の促進</p> <p>本市では、豊かな自然との調和に配慮しながら市街地の整備を進め、多くの人々が豊かに暮らせる、田園都市構造を形成してきました。人の暮らしと自然が身近な関係にある本市の特性は、多様な働き方や暮らし方、持続可能性といった昨今の社会的要請に応える潜在性を秘めています。今後も自然との調和に配慮しながら、市街地の拠点形成を進めつつ、集落も含めたネットワークの形成を進めることで、市街地と集落間の人・モノ・情報・経済の循環を促し、富谷の魅力を高めていきます。</p>
公共交通に関する施策	<p>都市拠点 (Red flower icon)</p> <p>中心拠点 (Orange flower icon)</p> <p>地域拠点 (Purple flower icon)</p> <p>産業拠点 (Blue flower icon)</p> <p>集落中心 (Green flower icon)</p> <p>住環境向上住宅地 (Pink area)</p> <p>住環境循環住宅地 (Light pink area)</p> <p>文化・住環境循環市街地 (Purple area)</p> <p>工業・流通系市街地 (Blue area)</p> <p>公共交通軸 (Blue line)</p> <p>道路 (Grey line)</p> <p>住み替えが循環する住宅地</p> <p><ねらい></p> <ul style="list-style-type: none"> ○良好な居住環境を保全することで、ファミリー層等の住替えが循環する環境を維持 <p><市街地形成のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○住替えの促進 ○基盤施設の維持 ○官民連携による地域コミュニティに必要な施設の維持 ○主要路線バスの運行サービスの強化 ○市民バスのサービス増強 ○自転車走行環境の整理 ○バス停の待合環境の向上 <p>ゆとりある暮らしが持続する集落地</p> <p><ねらい></p> <ul style="list-style-type: none"> ○自然や農業等の地域の魅力を発揮するとともに、ゆとりある居住環境を維持 <p><集落維持のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○公共交通サービスの維持 ○避難施設の安全性の向上 ○豊かな自然環境や農地の保全 ○官民連携による地域の魅力の創造 <p>豊かに住み続けられる住宅地</p> <p><ねらい></p> <ul style="list-style-type: none"> ○子どもからお年寄りまで誰もが豊かに暮らせる市街地の形成 <p><都市機能誘導等のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○既存の公共施設や商業施設の維持、公共施設の新設による拠点化 <p><市街地形成、居住誘導のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○主要路線バスの運行サービスの強化 ○主要路線バスの運行サービスに対応した交通結節点の整備 ○市民バスのサービス増強 ○パークアンドライド駐車場の整備 ○交通結節点を中心とした短距離モビリティの導入 ○交通結節点におけるサイクルアンドバスライド施設の整備 ○安全で快適な歩行・自転車通行空間の維持・確保 ○災害ハザードエリアからの居住移転の誘導 <p>暮らしを楽しめる市街地</p> <p><ねらい></p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史や文化に触れながら暮らしを楽しめる市街地の形成 ○住替え、建て替わり等の循環を促進し、暮らしが続く市街地の形成 <p><都市機能誘導等のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○歴史文化などの多様性を活かした都市機能の導入 <p><市街地形成、居住誘導のイメージ></p> <ul style="list-style-type: none"> ○狭隘道路の解消、バリアフリー化など生活基盤の整備 ○都市計画道路及び沿道街区の整備推進 ○集合住宅の誘導及び居住の促進 ○市民バスのサービス増強 ○自転車走行環境の整備 ○災害ハザードエリアからの居住移転の誘導 <p>公共交通軸</p> <p><役割></p> <ul style="list-style-type: none"> ○沿線住民の日常的な移動手段 ○富谷市民の約半数の働く場である仙台市への移動手段 <p><求められる機能></p> <ul style="list-style-type: none"> ○基幹公共交通にふさわしい定時性・サービス水準の確保

5) 「富谷市地球温暖化対策実行計画 域施策編・事務事業編」(富谷市、令和6年3月)

項目	主な内容										
計画期間	令和6年度～令和12年度(2024年度～2030年度)										
基本方針	<div style="text-align: center;"> <p>本市が目指す地域脱炭素の姿</p> <p>市全体が連携した「オールとみや」による 住環境と豊かな自然環境が調和した住みやすいまちの実現</p> <p>↓</p> <p>取組の基本方針</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%; text-align: center;">基本方針1</td> <td>再エネポテンシャルを活用した再エネ最大限の導入</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">基本方針2</td> <td>再エネや蓄電池を活用した防災力強化</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">基本方針3</td> <td>再エネ水素の市内全域への普及</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">基本方針4</td> <td>EV・FCV等の次世代自動車の導入とインフラ整備</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">基本方針5</td> <td>市全体が一体となった持続可能なまちづくり</td> </tr> </table> <p>↓</p> <p>2030年排出削減目標・2050年ゼロカーボンの実現</p> </div>	基本方針1	再エネポテンシャルを活用した再エネ最大限の導入	基本方針2	再エネや蓄電池を活用した防災力強化	基本方針3	再エネ水素の市内全域への普及	基本方針4	EV・FCV等の次世代自動車の導入とインフラ整備	基本方針5	市全体が一体となった持続可能なまちづくり
基本方針1	再エネポテンシャルを活用した再エネ最大限の導入										
基本方針2	再エネや蓄電池を活用した防災力強化										
基本方針3	再エネ水素の市内全域への普及										
基本方針4	EV・FCV等の次世代自動車の導入とインフラ整備										
基本方針5	市全体が一体となった持続可能なまちづくり										
公共交通に関する施策	<p>基本方針5 市全体が一体となった持続可能なまちづくり</p> <p>◆運輸部門における取組の促進</p> <p><施策にかかる運輸・市の取組内容(例)></p> <p>運輸での取組</p> <p>■乗用車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・EV・FCV等の次世代自動車の導入 ・エコドライブやカーシェアリングの普及促進 ・公共交通機関や自転車利用の促進 <p>■貨物自動車</p> <ul style="list-style-type: none"> ・輸送の高効率化、モーダルシフト、低炭素型コンテナ等の導入 ・低炭素な輸配送システムの構築 ・宅配便の再配達削減 										

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。

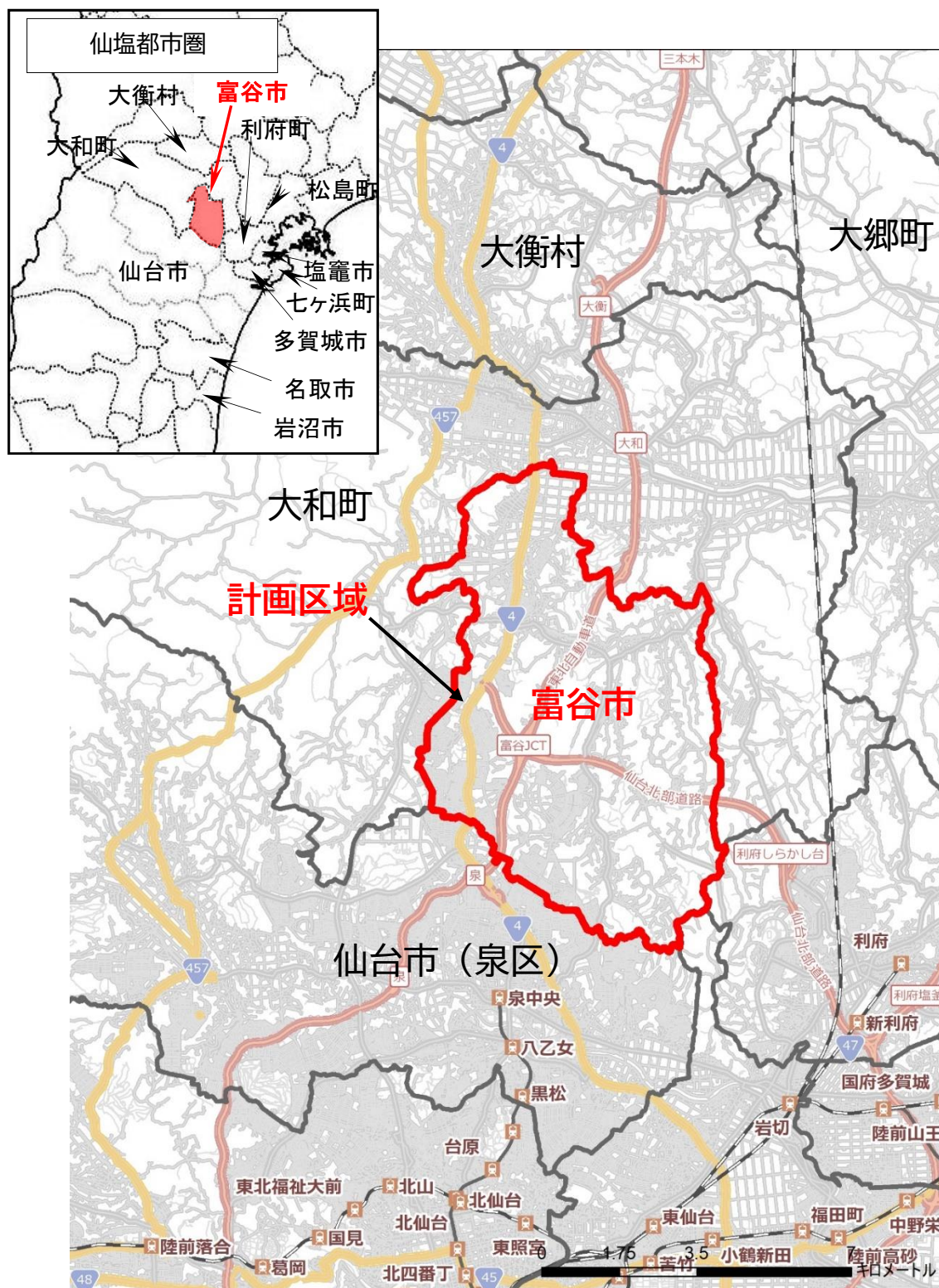


図 計画区域 (富谷市内全域)

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、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。

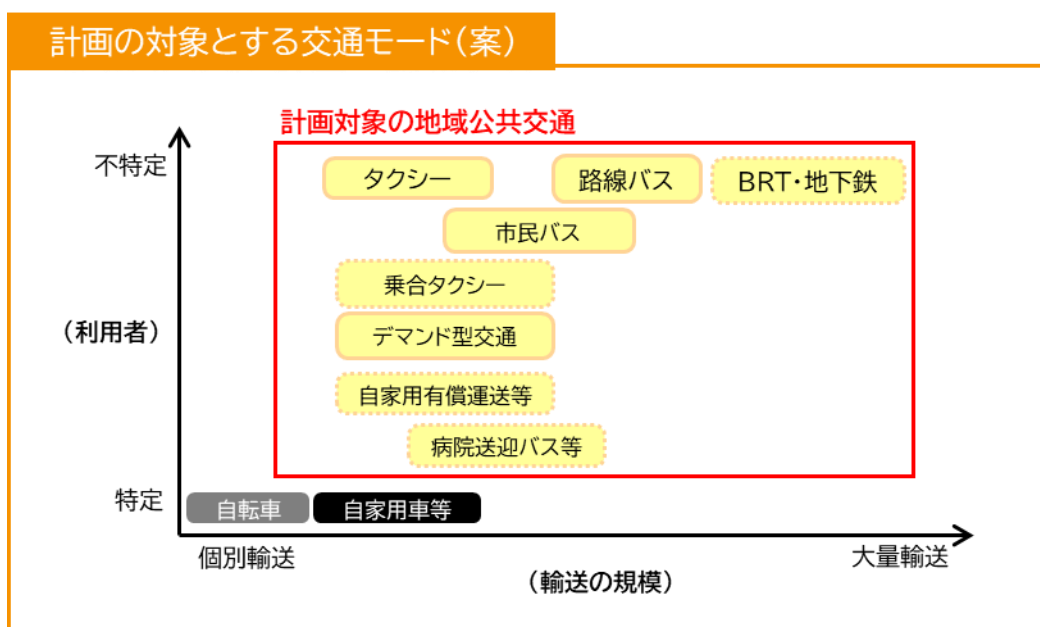


図 計画の対象とする交通モード

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）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

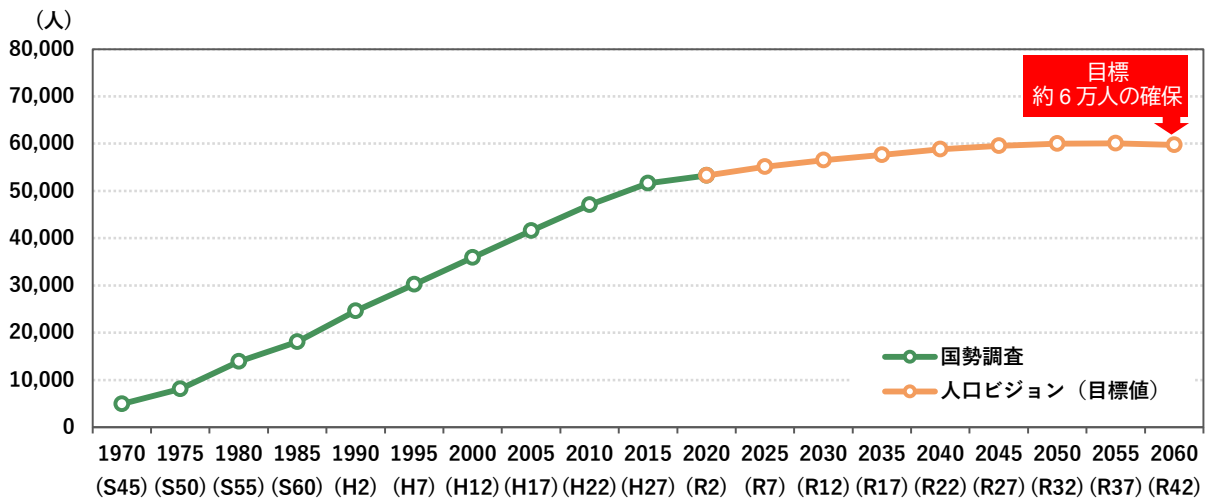
(1) 富谷市の現況

1) 人口

〔人口の推移〕

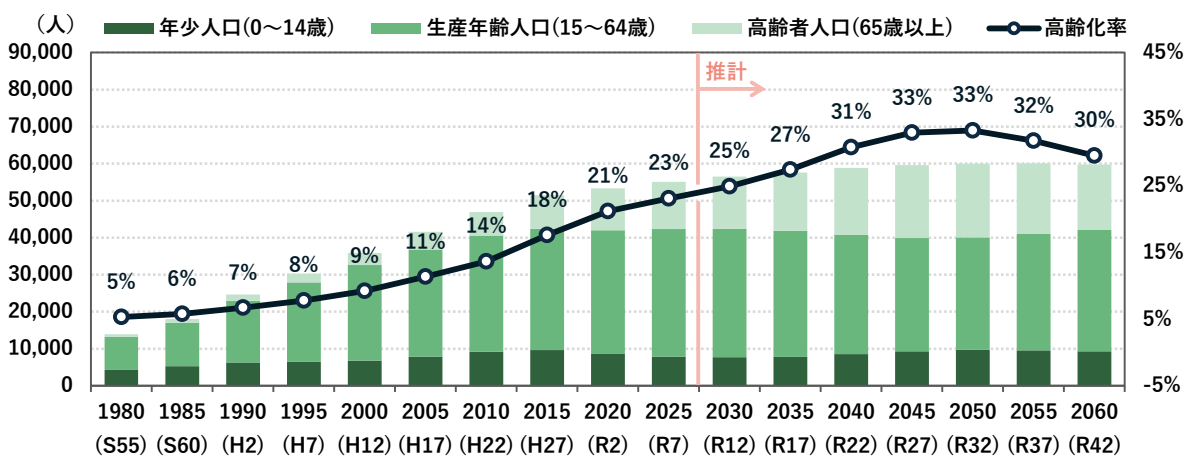
本市の人口は、平成 27 年まで急激な増加傾向で推移していましたが、直近の令和 2 年国勢調査では、51,651 人（平成 27 年比+60 人）と横ばいになっています。

「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

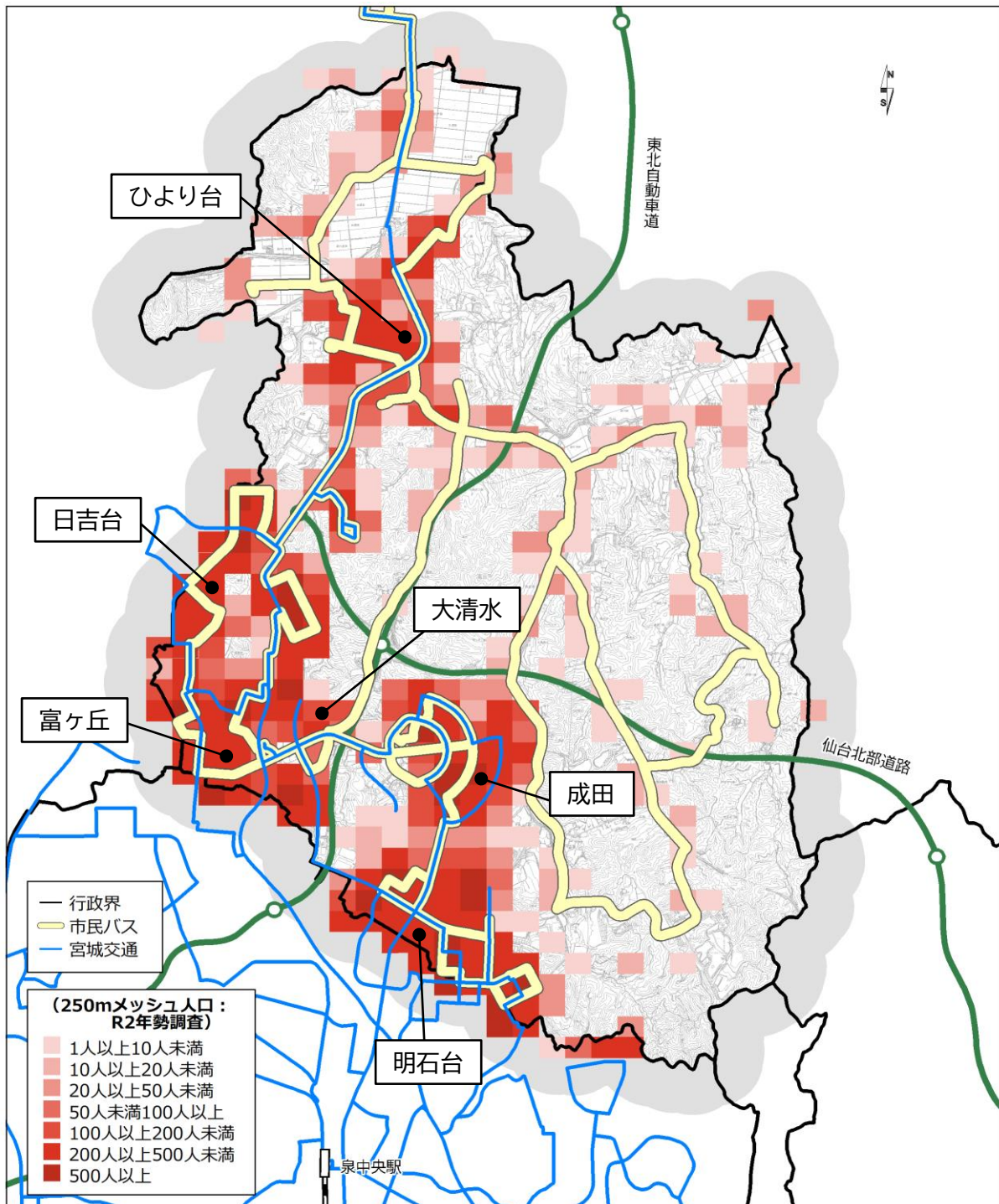


資料：「国勢調査」（総務省統計局）、「令和 2 年度第 2 次富谷市人口ビジョン」（富谷市、令和 3 年 3 月）

図 年齢 3 区分別人口と高齢者化率の推移

〔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年度国勢調査」（総務省統計局）、地形図：出典「DMデータ」

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。

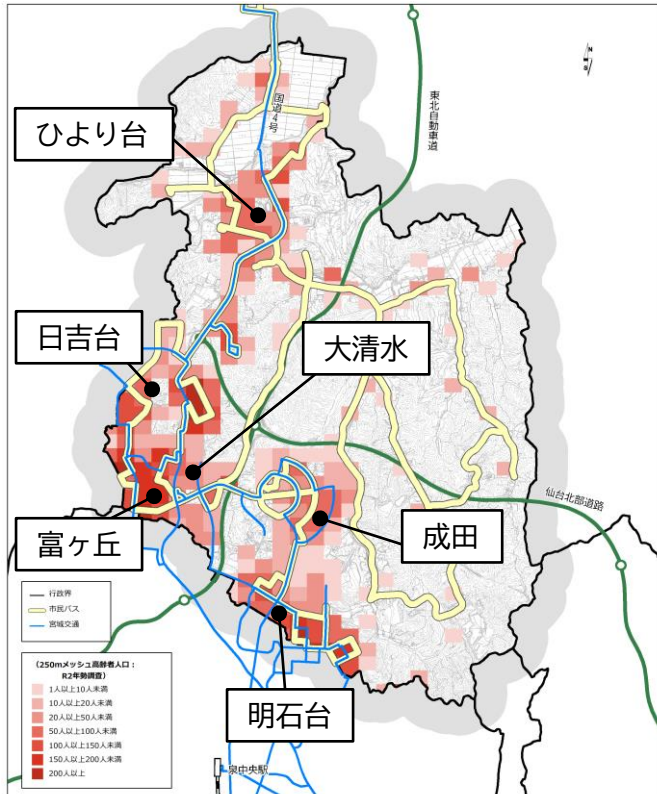


図 高齢者の分布

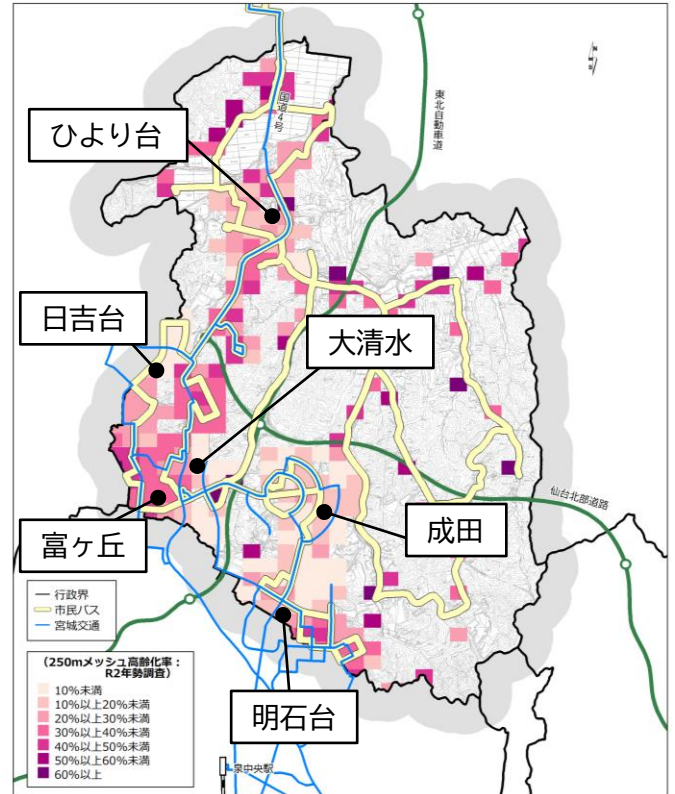
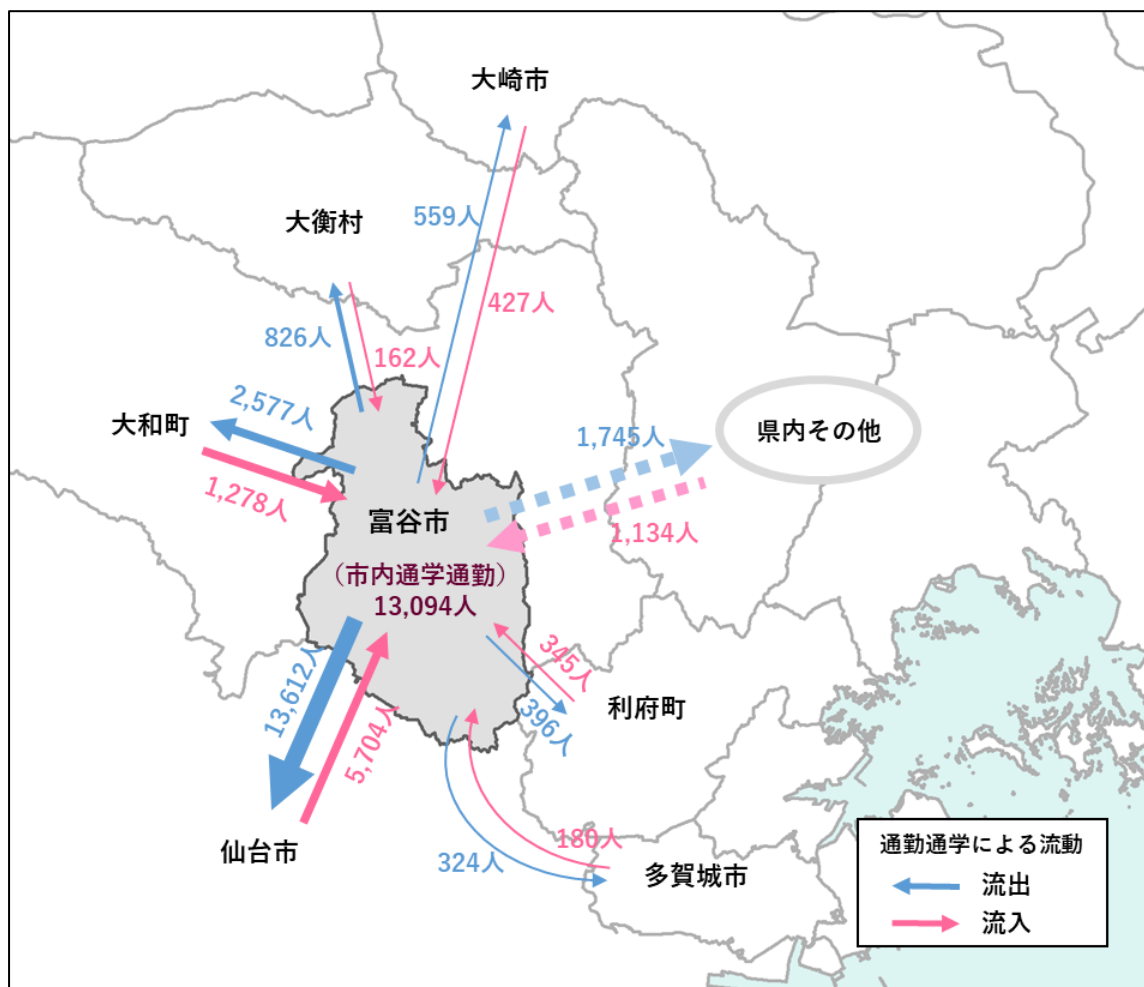


図 高齢化率の分布

資料：「令和2年度国勢調査」（総務省統計局）、地形図：出典「DMデータ」

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、流出が約 13,000 人、流入が約 5,700 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。

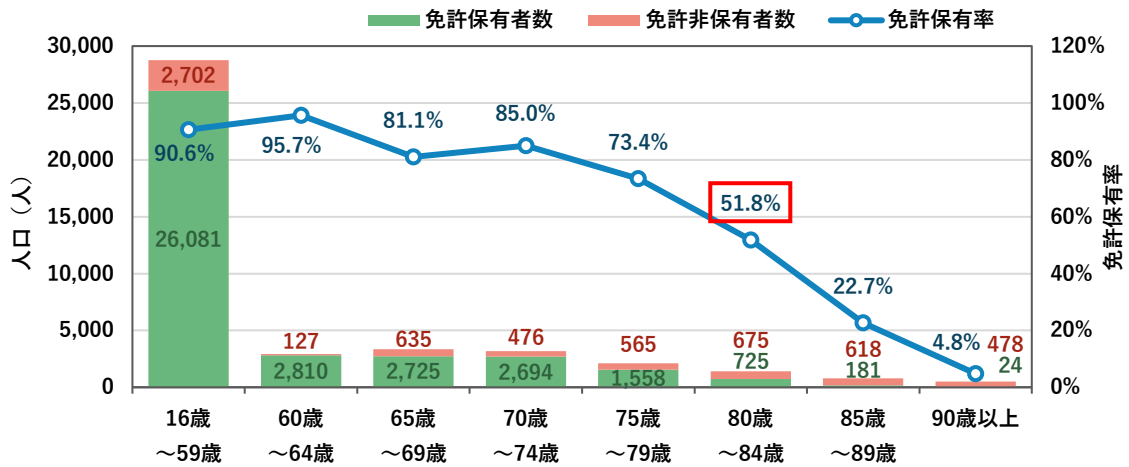


資料：「令和 2 年国勢調査」（総務省統計局）

図 通勤・通学による流動

3) 運転免許非保有者の状況

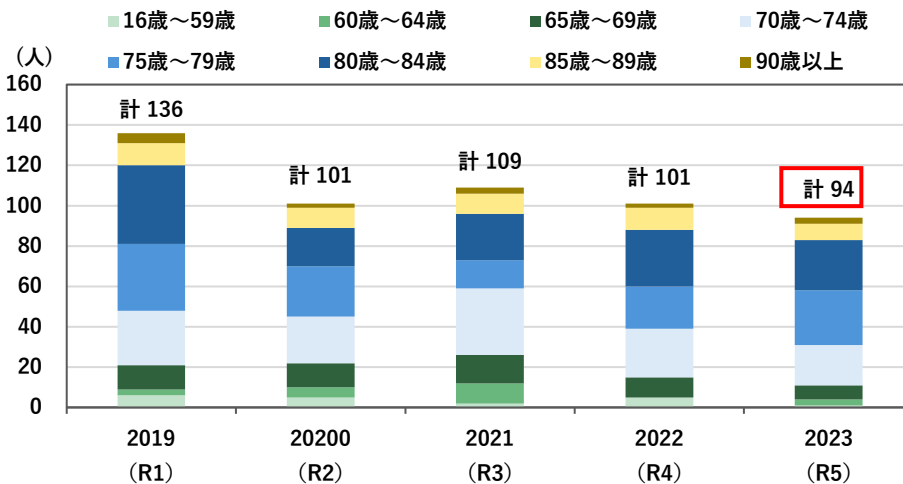
令和5年12月末時点で16歳以上の運転免許保有者は約37,000人、非保有者は約6,000人となっています。年齢区別では16～74歳までは約80～90%となっており、80～84歳では約50%まで下がっています。



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。

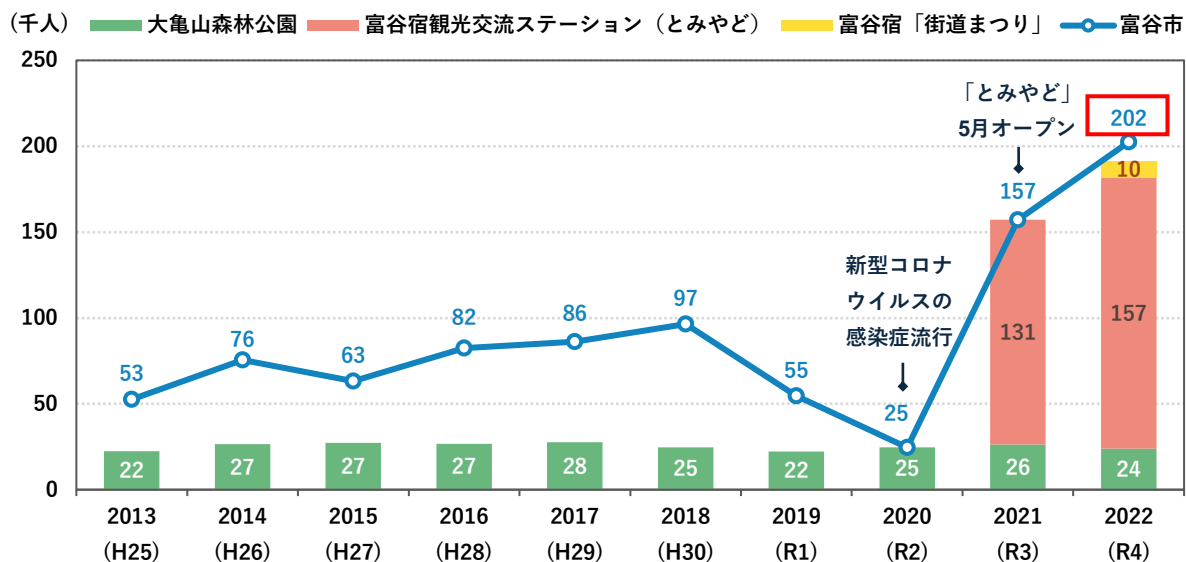


資料：「市町村別年齢層別運転免許自主返納状況」（宮城県警）

図 運転免許自主返納者数

4) 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 4 年では年間 20 万人に達しています。



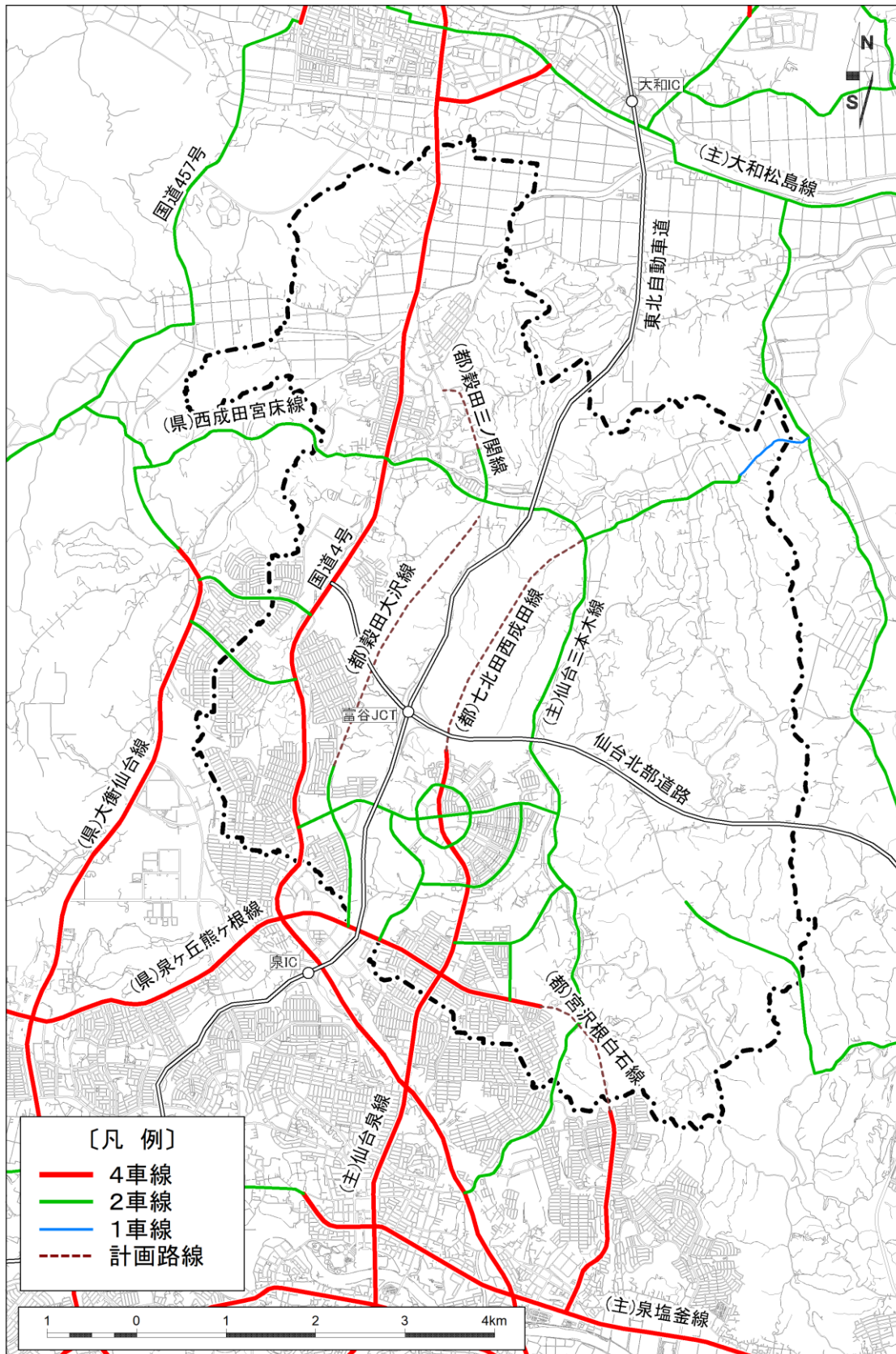
資料：「観光統計概要」(宮城県、平成 25 年～令和 4 年)

図 富谷市全体及び主要観光地点の年間観光客入込数の推移

5) 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)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。

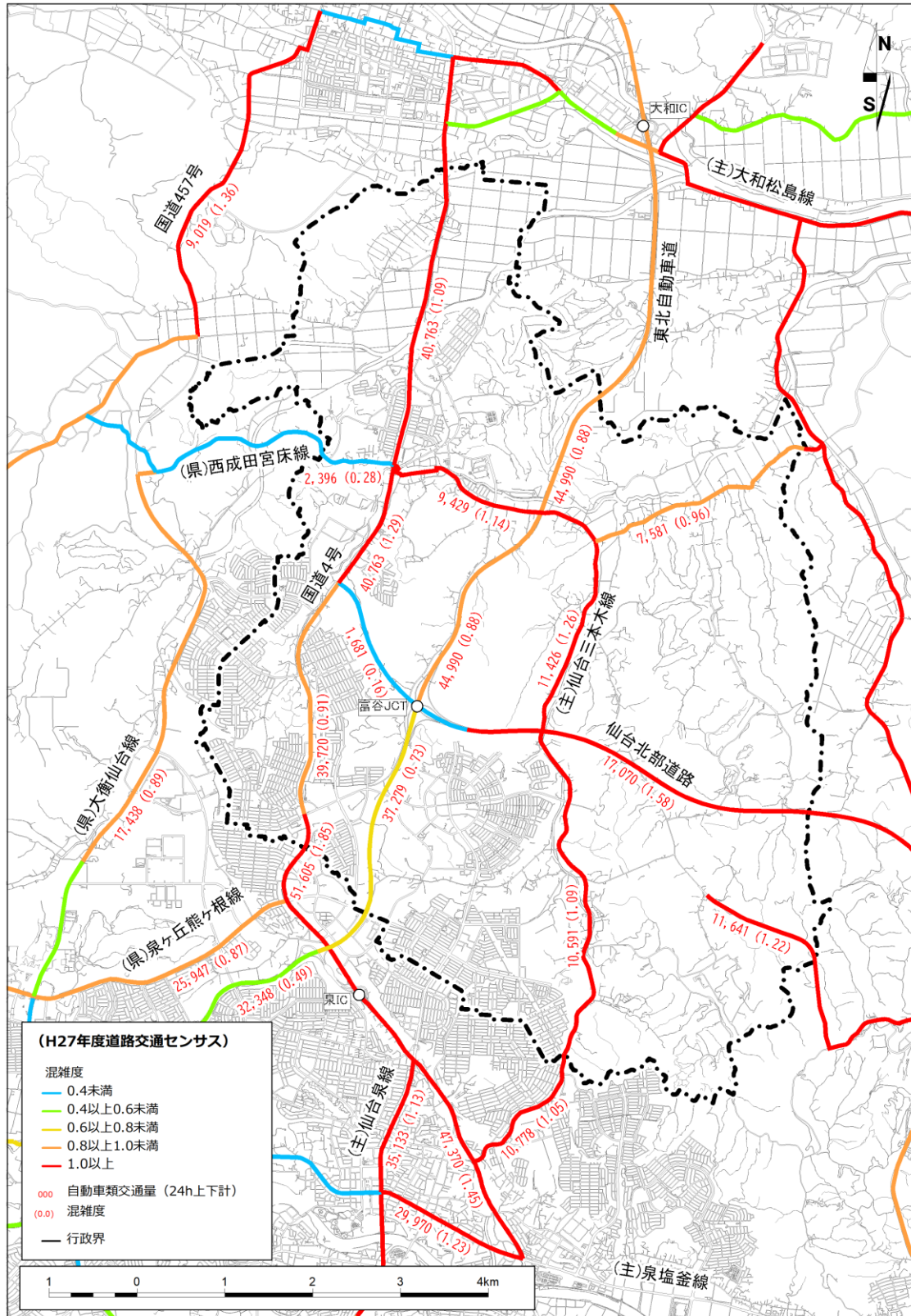


(地形図) 資料：基盤地図情報ダウンロードサービス (国土地理院)

図 主要道路網図

〔混雑状況〕

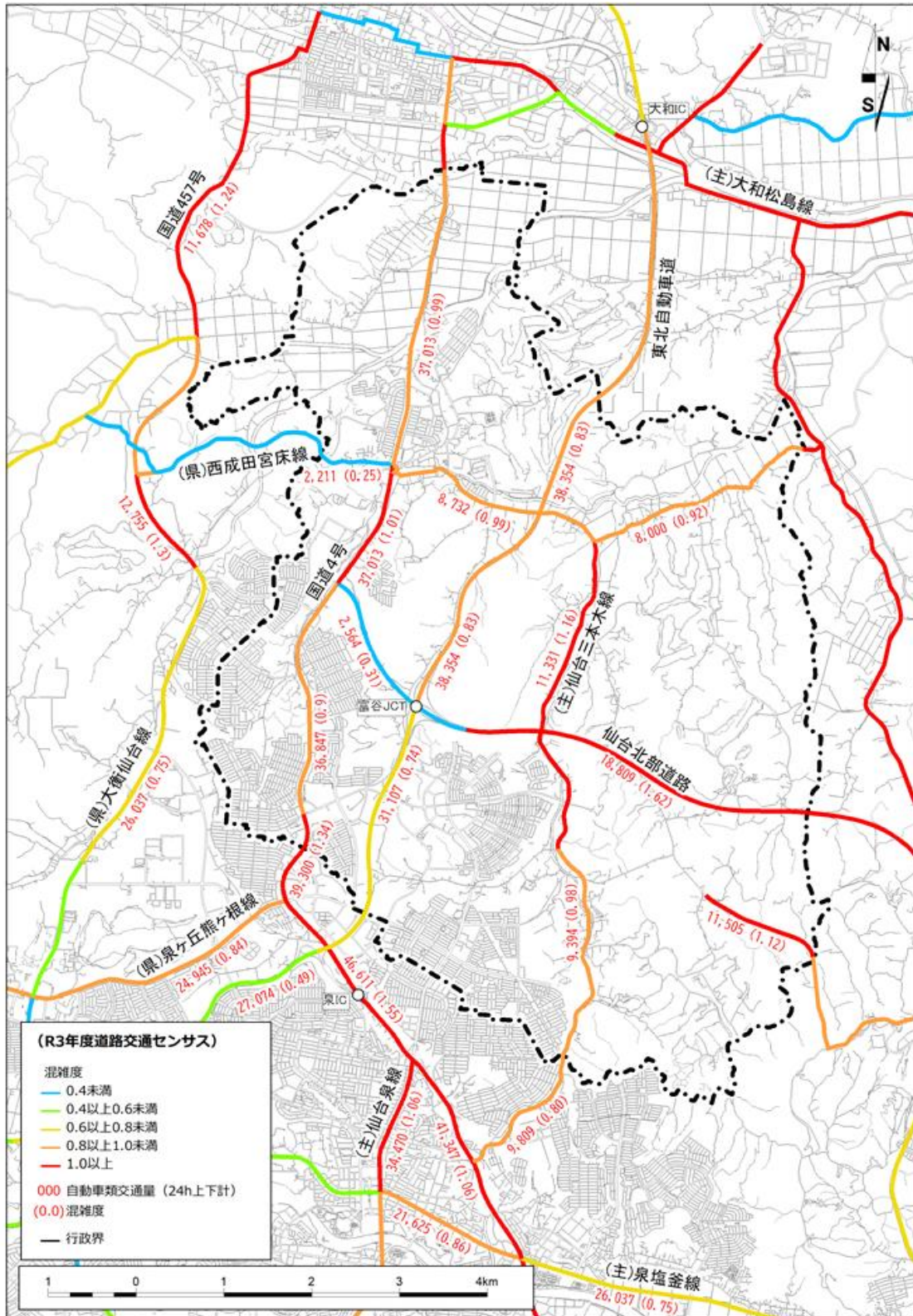
平成 27 年度の道路の混雑度をみると、国道 4 号（仙台市境付近）で 1.85、仙台北部道路で 1.58 となっており、慢性的な渋滞がみられます。仙台市域の将監トンネル付近において混雑度が 1.05 と朝夕の道路渋滞がみられ、仙台都市圏の地域中心核に位置づけられる泉中央方面へのアクセス性を低下させる要因となっています。



資料：「平成 27 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 (H27)

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。但し、平成27年度より国道4号や将監トンネル付近において混雑度が緩和しています。



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。

〔公共交通での移動状況〕

第5回仙台都市圏パーソントリップ調査（H29）による富谷市と仙台市間の公共交通での移動状況をみると、代表交通手段の鉄道が約6,200トリップ、路線バスが約1,600トリップとなっています。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。

表 公共交通での移動状況

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

資料：「第5回仙台都市圏パーソントリップ調査」（平成29年度、仙台都市圏総合都市交通協議会）の結果をもとに富谷市で独自集計

●パーソントリップ調査とは

「どのような人が」「いつ」「どこから」「どこへ」「どのような目的で」「どのような交通手段を利用して」動いたのかについての調査です。

●トリップとは

人がある目的を持ってある地点からある地点へ移動する単位をトリップといいます。トリップは、移動の目的が変わるごとに1つのトリップと数えます。例えば、朝、自宅を出て会社に到着し、夕方に会社を出て自宅に帰った場合は、通勤1トリップ、帰宅1トリップの合計2トリップになります。

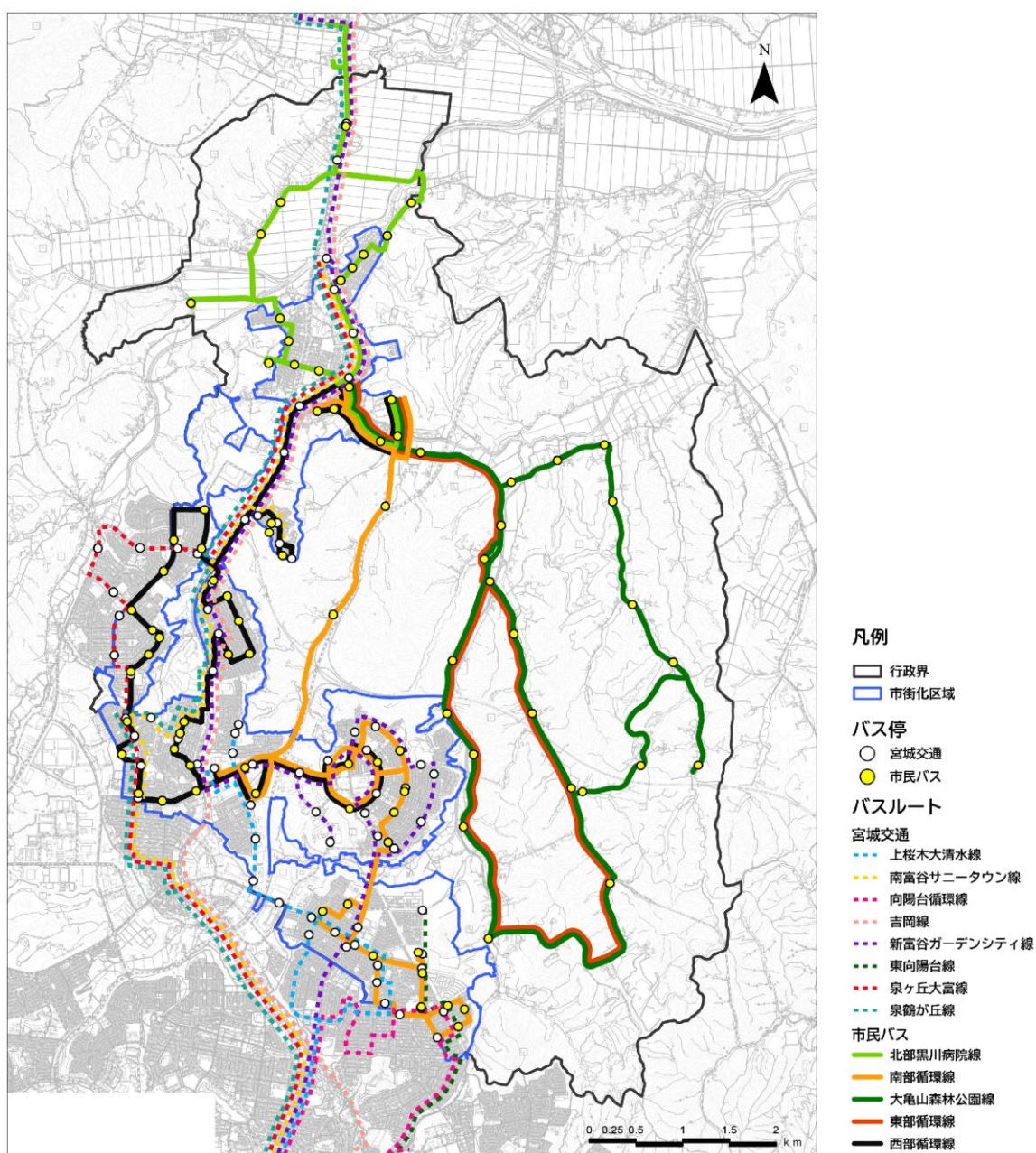
(2) 公共交通の現況

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等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おります。



(地形図) 資料：基盤地図情報ダウンロードサービス (国土地理院)
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の運行区間)	運行数(上り・下り)	
		泉中央駅	明石台	成田	大清水 (イオン)		平日	土日祝
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-内回り-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-外回り-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-内回り-富谷高校-吉岡	5	4
						小計	97	55
明石台、 上桜木	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)	34	29
	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)	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-泉ヶ丘-バルタウン大富-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-泉ヶ丘-鷹乃社北-南富谷サ ニータウン	18	18
	泉鶴が丘					吉岡-鷹乃社北-鶴が丘ニュータウン	1	-
						小計	70	57
国道4号 (あけの平経由)	吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡	28	30
	吉岡	○			△ 鷹乃社	泉中央駅-あけの平-吉岡-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-山の寺-向陽台団地-泉中央駅	26	25
	東向陽台	○	△ 明石台			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	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（日平均：4,671 人/日）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）の日平均数をみると、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

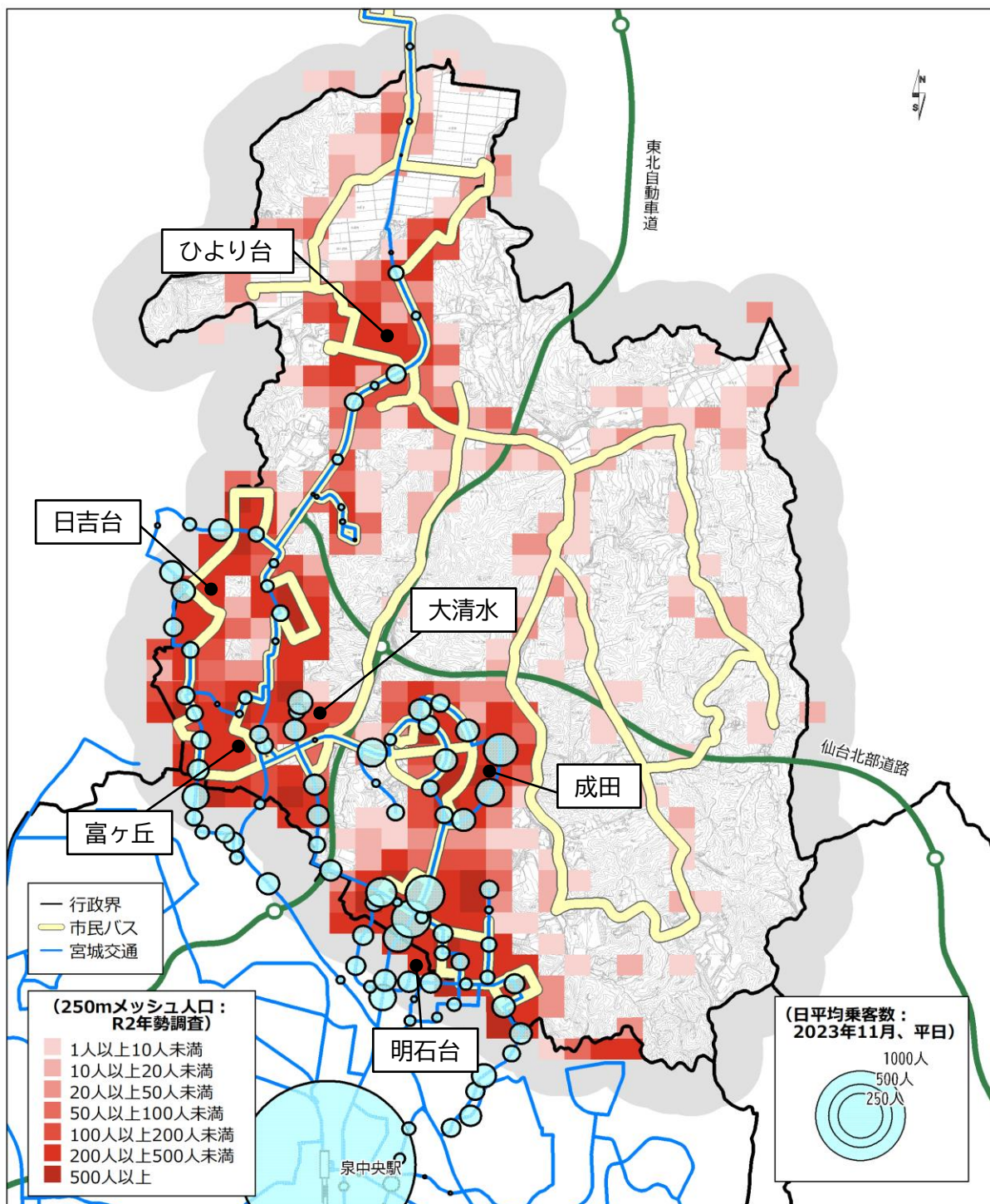
（単位：人/日）

乗車	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	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	シヨツピングセンター前	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	124	0	0	0	
富谷市	バルタウ大富ツピングセンター前	1	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	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	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	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		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）

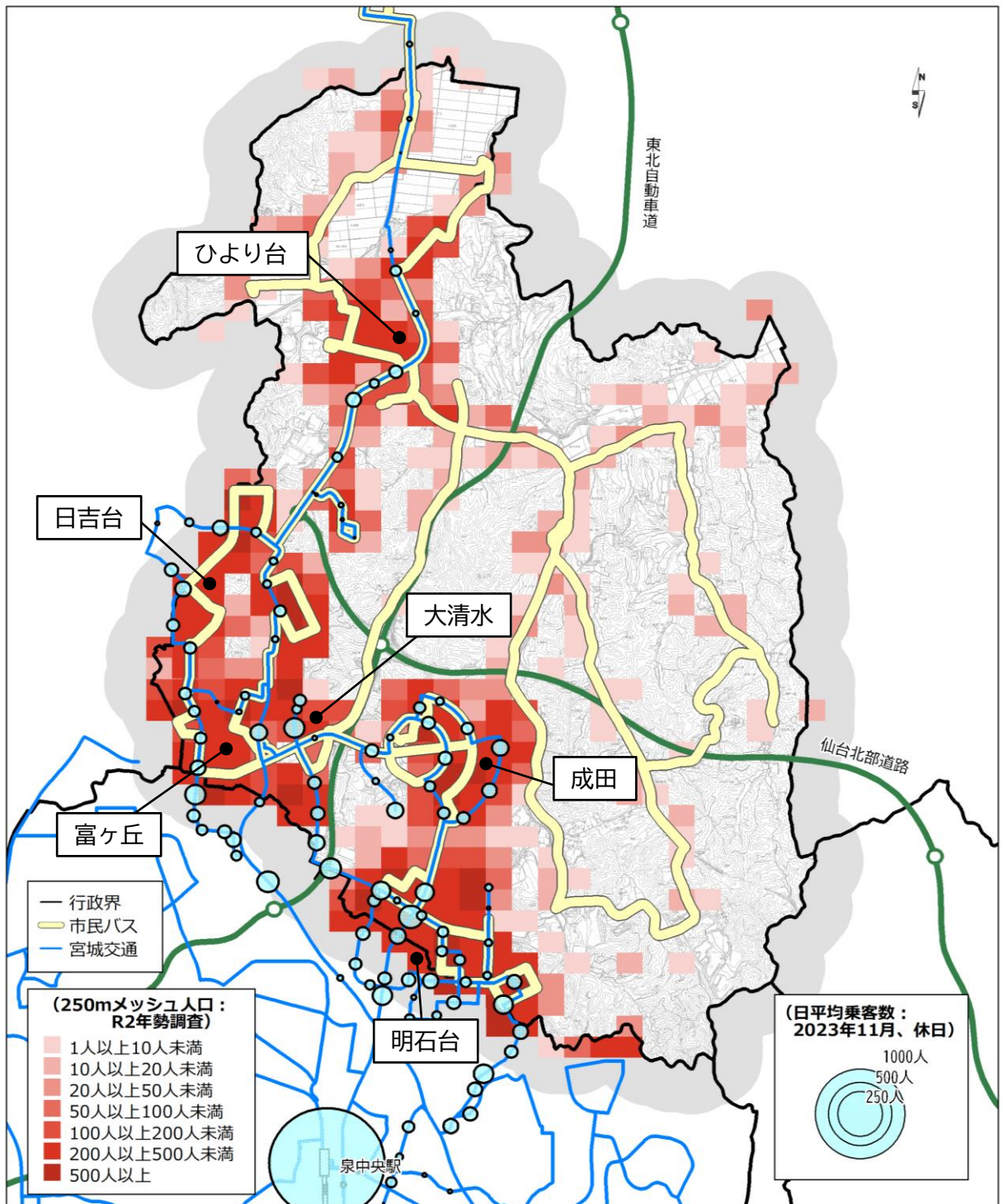
〔バス停別乗降者数〕

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：出典「DMデータ」

図 日平均乗客数（平日）



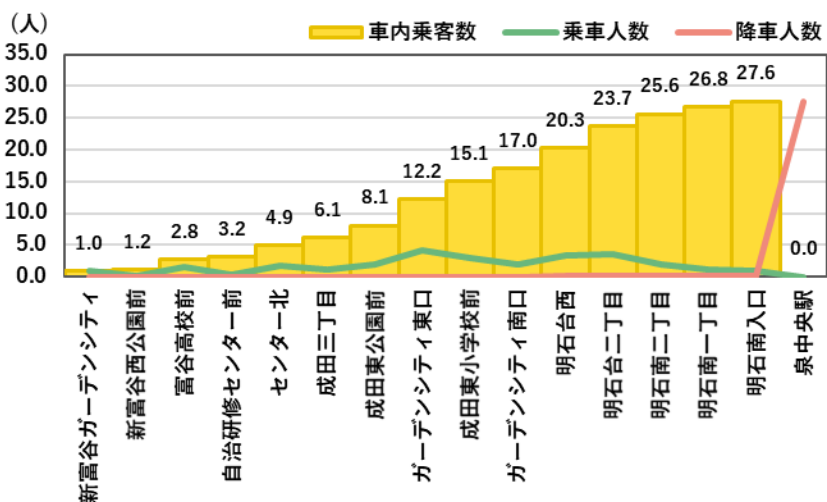
資料：宮城交通（2023年11月時点）、地形図：出典「DMデータ」

図 日平均乗客数（休日）

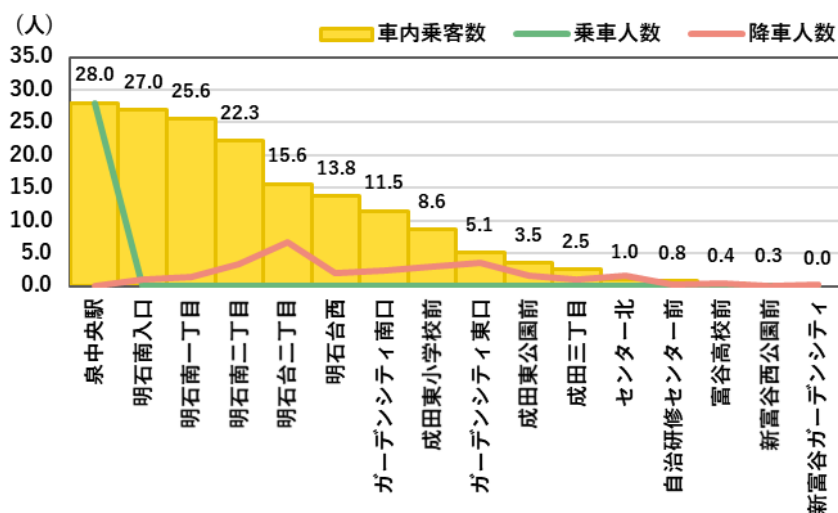
〔車内乗者数〕

乗車人数の多い代表的な路線の例として、新富谷ガーデンシティ線の上りの車内乗客数の推移（平日）をみると、始発バス停である新富谷ガーデンシティから徐々に乗車数が増えて泉中央駅で降車しています。同路線の下りの車内乗客数の推移（平日）をみると、泉中央駅で 28 人が乗車し、明石台二丁目で最も多く降車しています。

<新富谷ガーデンシティ線（上り）【系統 470】>



<新富谷ガーデンシティ線（下り）【系統 470】>



資料：宮城交通（2023年11月時点）

図 1 便当たりの車内乗客数の推移（平日）

〔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。

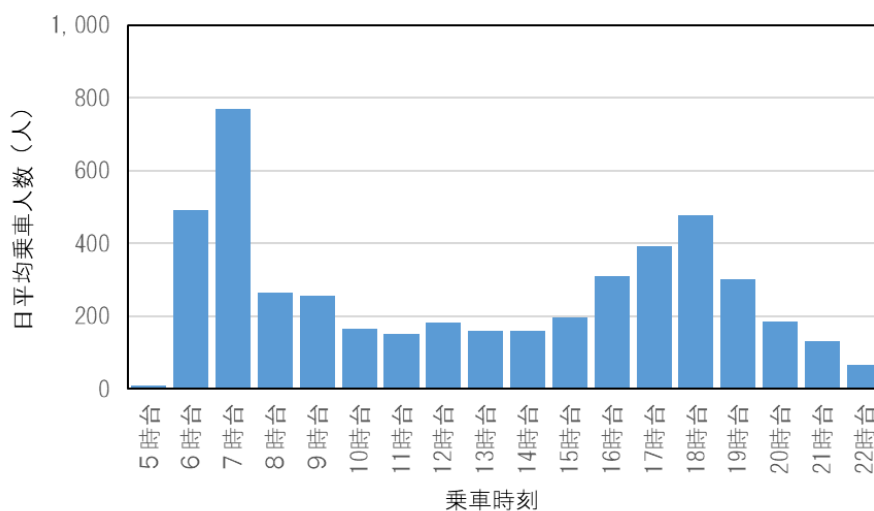


図 乗車時間帯別人数

表 乗車時間帯別人数

	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）

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

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)

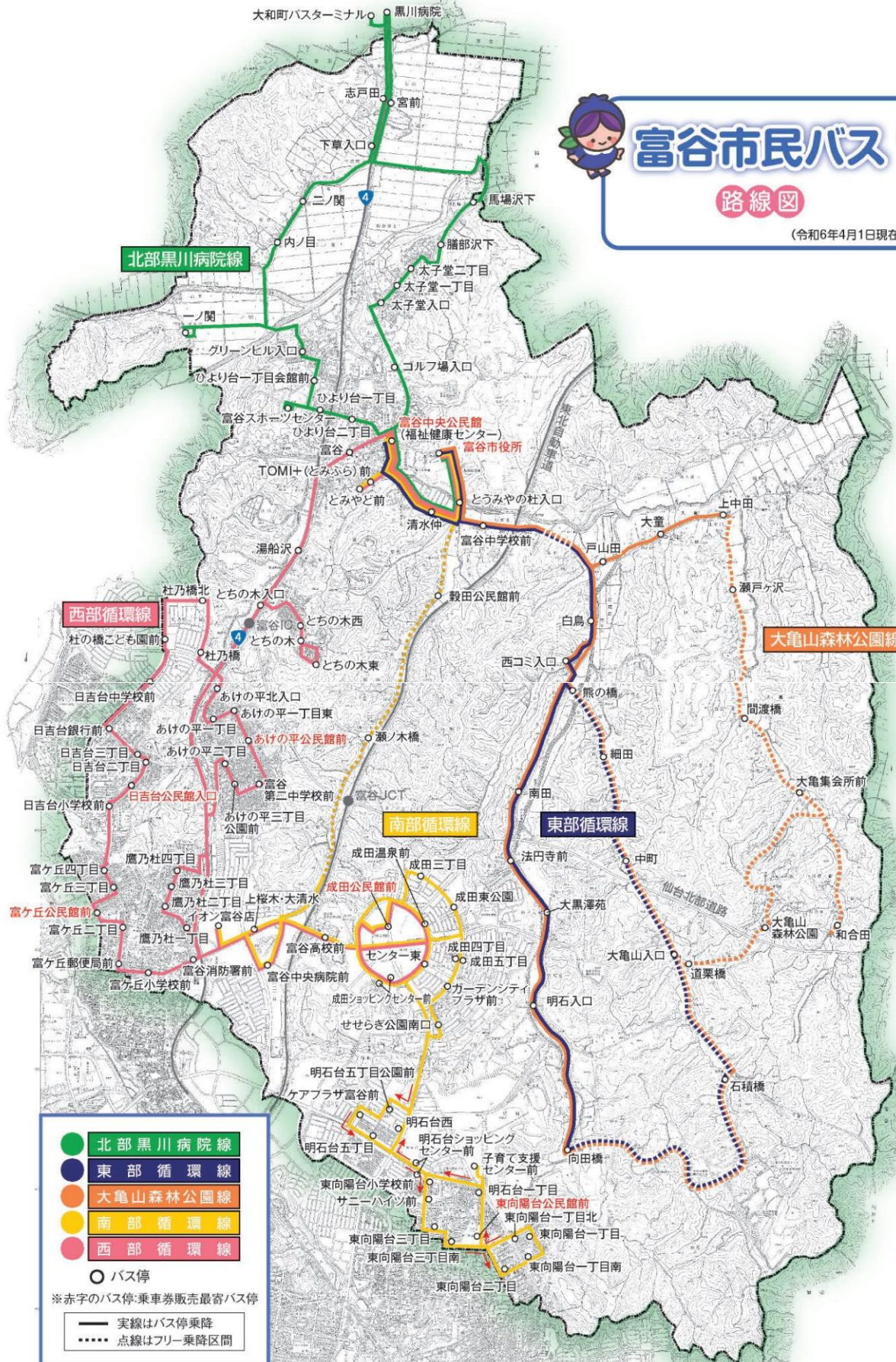
区分	使用料
大人(中学生以上)	100円
小人(小学生)	50円
・70歳以上の方 ・障がいのある方 ・遠距離通学者 ・運転免許を返納した 60歳以上の方 ・未就学児	無料
回数乗車券 (50円券11枚)	500円
定期券 大人(1か月券) 大人(3か月券) 大人(6か月券) ※小人(小学生)は大人 の半額の料金	3,000円 8,000円 15,000円

※障害者手帳などをお持ちの方は
介助者1名まで含む

富谷市民バス

路線図

(令和6年4月1日現在)



※「大亀成田線」はデマンド型交通の運行開始に伴い、運行を休止しています。

図 市民バス路線図

〔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。

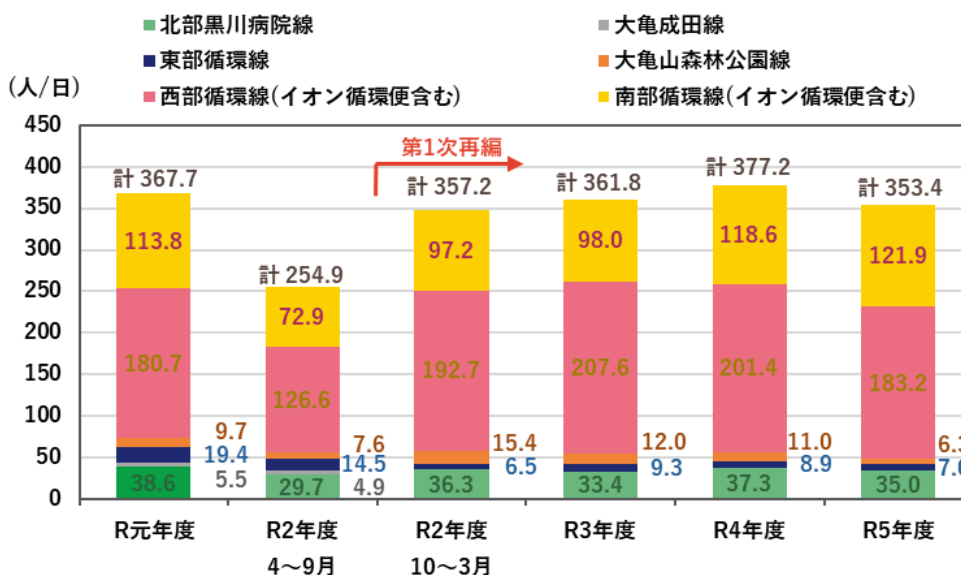


図 市民バスの1日当たりの利用者数の推移

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~夕方便を増便
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	
西部循環線	8便	180.7	126.6	8便	192.7	207.6	201.4	183.2	R2.10.1~イオン循環便を増便
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) ・70歳以上の方 ・運転免許証を返納した 60歳以上の方	100円
・障がいをお持ちの方 ・未就学児	無料
・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				・ヨークパ`ニマル大 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 「とみぐら」 ・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	・西友富谷店 ・イオ`富谷店

〔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`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`ィ スククリニック ・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 「とみぐら」 ・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`ウルサンシャイン 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。

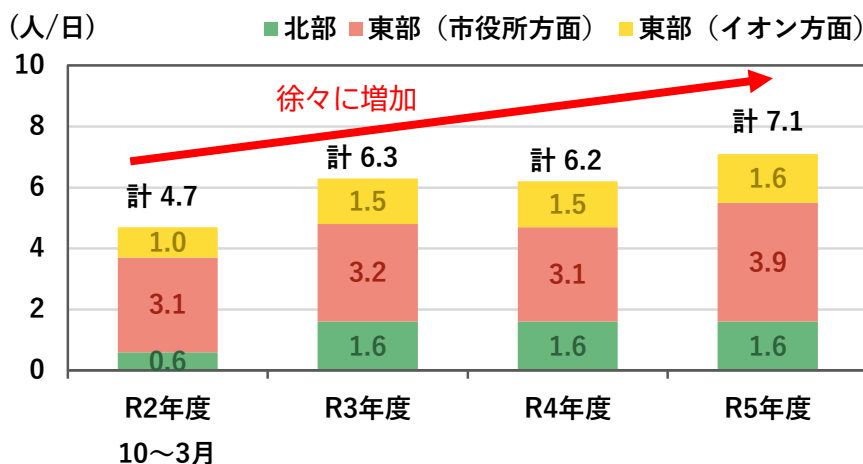


図 デマンド型交通の利用状況

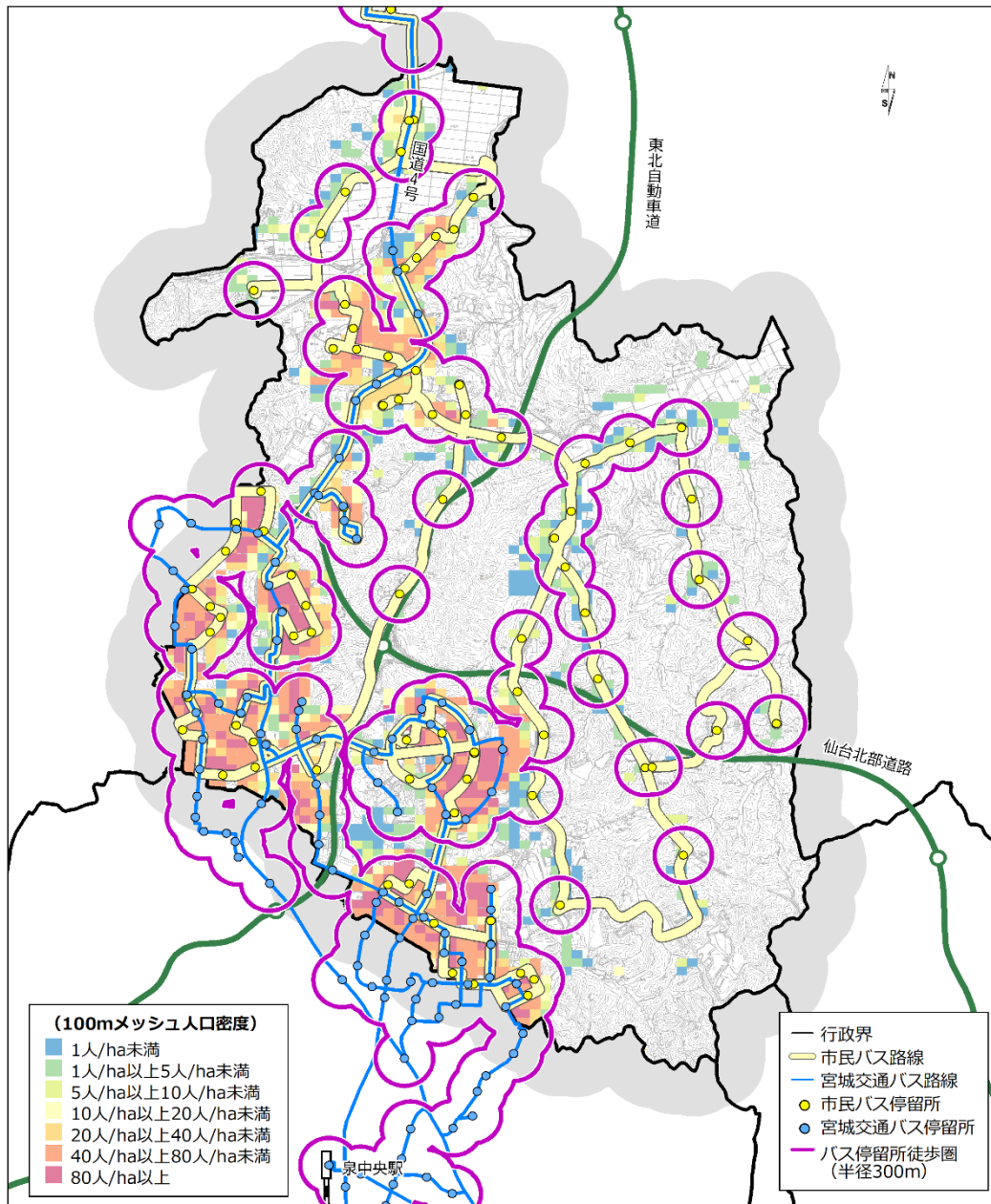
表 デマンド型交通の利用状況

		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：出典「DMデータ」

図 バス停からの徒歩圏と人口分布

6) 新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。これまで実施してきた各種調査成果と併せて、今後、仙台市泉中央駅への新たな基幹公共交通の整備に向けて様々な観点から引き続き検討していきます。

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1or2つ設置することを想定)
- ・概算事業費：354億～451億円
- ・事業採算性：開業後21～33年での黒字転換可能と試算

※上下一体方式及びPFI方式の場合

BRT（バス高速輸送システム）整備の調査検討概要（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
- ・事業採算性：開業後13～30年での黒字転換可能と試算

(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5年）

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、「運行時間帯」に関する意見が最も多く、次いで「増便」、「土日祝日の運行」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、「他の交通手段を活用」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「時間帯が合わない」となっています。市民バス未利用者は利用者と比較して市外運行を望む意見が多い傾向にあります。

■市民バス利用者

【市民バスの改善点】 ※自由記述

項目	件数
ある	72
ない	39
未回答	37
計	148

【改善点の主な内容】 ※複数回答有

1 運行時間帯	20
2 増便	12
3 土日祝日の運行	9
4 市外運行	3
5 市内路線拡大	7
6 バス停留所	3
7 運賃	1
8 乗務員	5
9 感謝	1
10 その他	13

■市民バス未利用者

【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	30
時間帯が合わない	29
バス停留所まで遠い	17
他の交通手段を活用	75
その他	4
未回答	18
総計	173

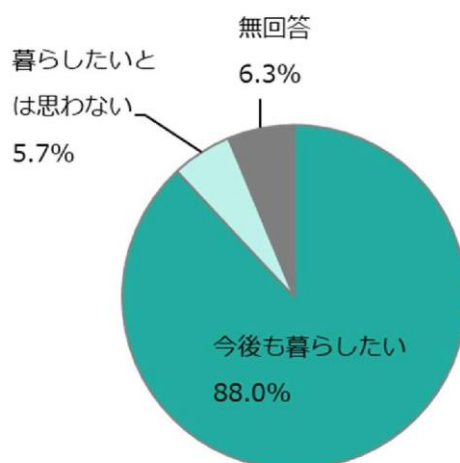
【改善点の主な内容】

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

2) 富谷市まちづくりアンケート調査（令和2年11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88.0%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8.5%にとどまっています。

（今後も暮らしたいか）



（暮らしたいと思う理由）

選択肢	件数	割合
1.自然環境が良い	243	32.7%
2.住環境が良い	375	50.4%
3.医療・福祉サービスが充実している	63	8.5%
4.子育てをしやすい	72	9.7%
5.買い物や外食、娯楽に便利	381	51.2%
6.都市基盤が整っている	23	3.1%
7.交通の便が良い	63	8.5%
8.公共施設が充実している	15	2.0%
9.子どもの教育環境が良い	44	5.9%
10.安全だから	144	19.4%
11.地域での人間関係が良い	100	13.4%
12.学校や仕事、家族の都合	98	13.2%
13.住みなれていて愛着がある	320	43.0%
14.その他	23	3.1%
無回答	2	0.3%
計	1,966	

過剰回答による集計除外44名

N=744

本市のまちづくりに対する評価において「公共交通機関の利便性」は、重要度が高いが満足度が低い結果となっており、優先的な改善が必要な項目となっています。

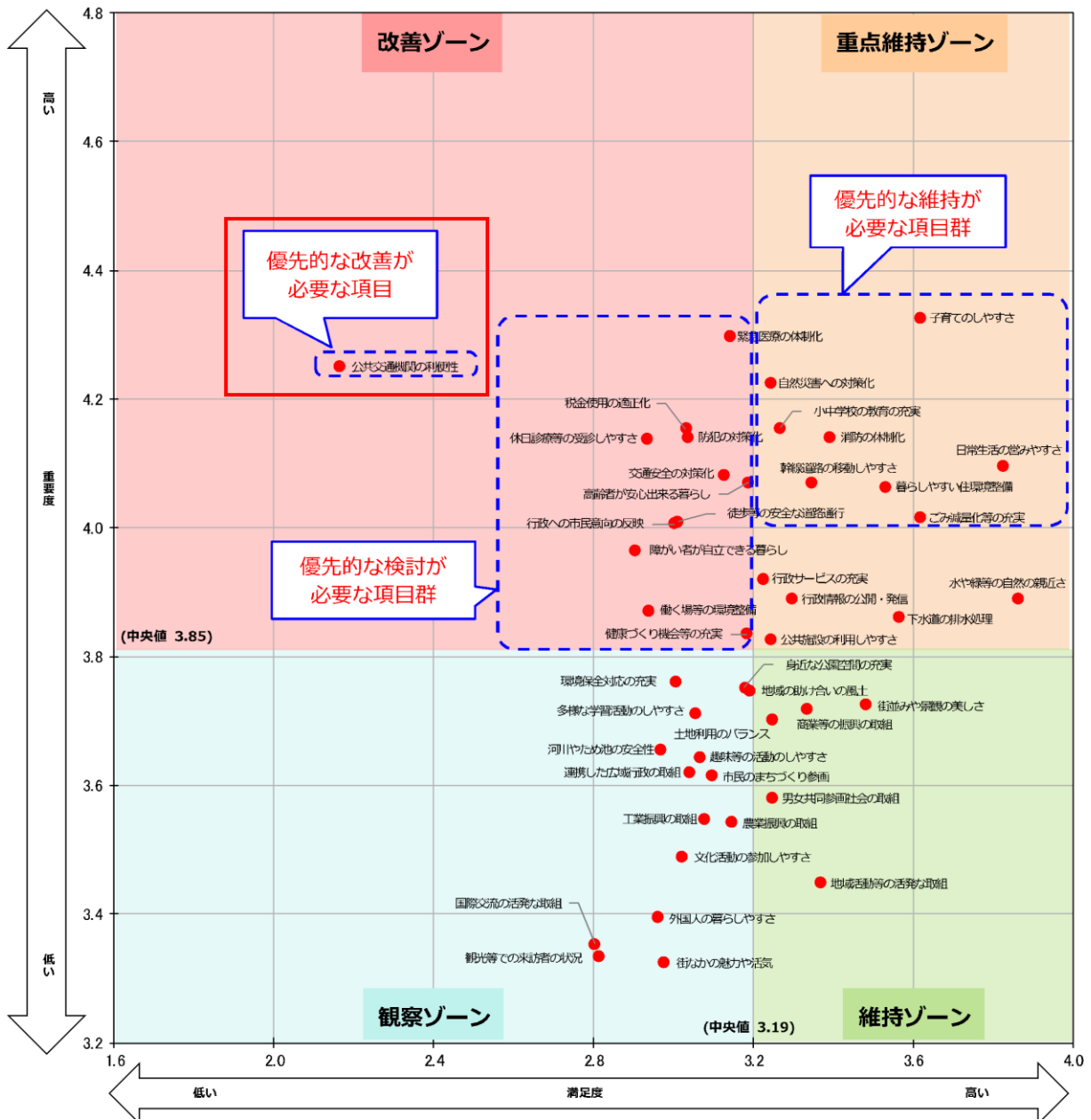
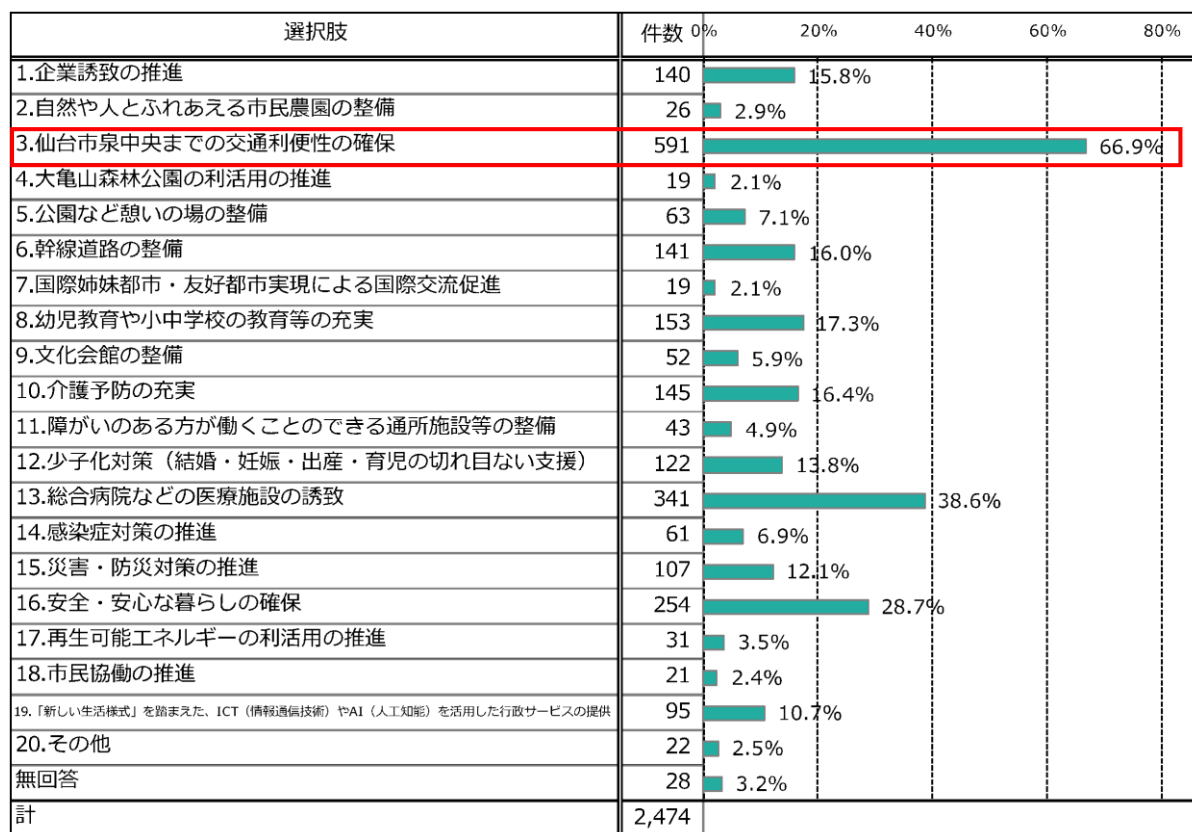


図 まちづくりに対する評価（重要度・満足度）

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 66.9%となっています。



過剰回答による集計除外11名

N=884

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、生活に必要な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ている。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

【人口の状況】

- ・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。

【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、国道 4 号沿線を結んでおり、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。

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。

【公共交通による移動実態】

(概況)

- ・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。
- ・市外への移動は通勤や私事が多く、自動車の移動量が非常に多い。
- ・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 (R5) の結果】

- ・市民バス利用者による市民バスの改善点として、「運行時間帯」に関する意見が最も多く、次いで「増便」、「土日祝日の運行」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、「他の交通手段を活用」が最も多く、次いで「行きたい場所を通らない」、「時間帯が合わない」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」が約半数を占めている。

【富谷市まちづくりアンケート (R2) 調査】

- ・継続的な居住意思について 88.0%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 8.5%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 66.9%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など運行ルートやダイヤの検討
- ・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「仙台市泉中央駅までの交通利便性の確保」の実現に向けて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る。
- ・これまで実施してきた各種調査成果と併せて、今後、泉中央駅への新たな基幹公共交通の整備に向けて様々な観点から引き続き検討していきます。

(令和 4 年度) 地下鉄整備の調査

(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) 新たな施設への対応等

【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、スイーツテーション、児童遊戯施設）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】

- ・市内大型の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。

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・地域総合戦略（基本計画）における課題をベースとして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66.9%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

新たな施設への対応等

- ・ 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合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

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

○高齢者や免許返納者等を含めた誰にでも利用しやすい対応として、市内の移動環境の向上が必要であり、市民バスやデマンド型交通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 4	使いやすい・分かりやすい交通手段の整備
-------------	----------------------------

○「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 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 バスの普及促進などによる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、公共交通の目標を設定します。

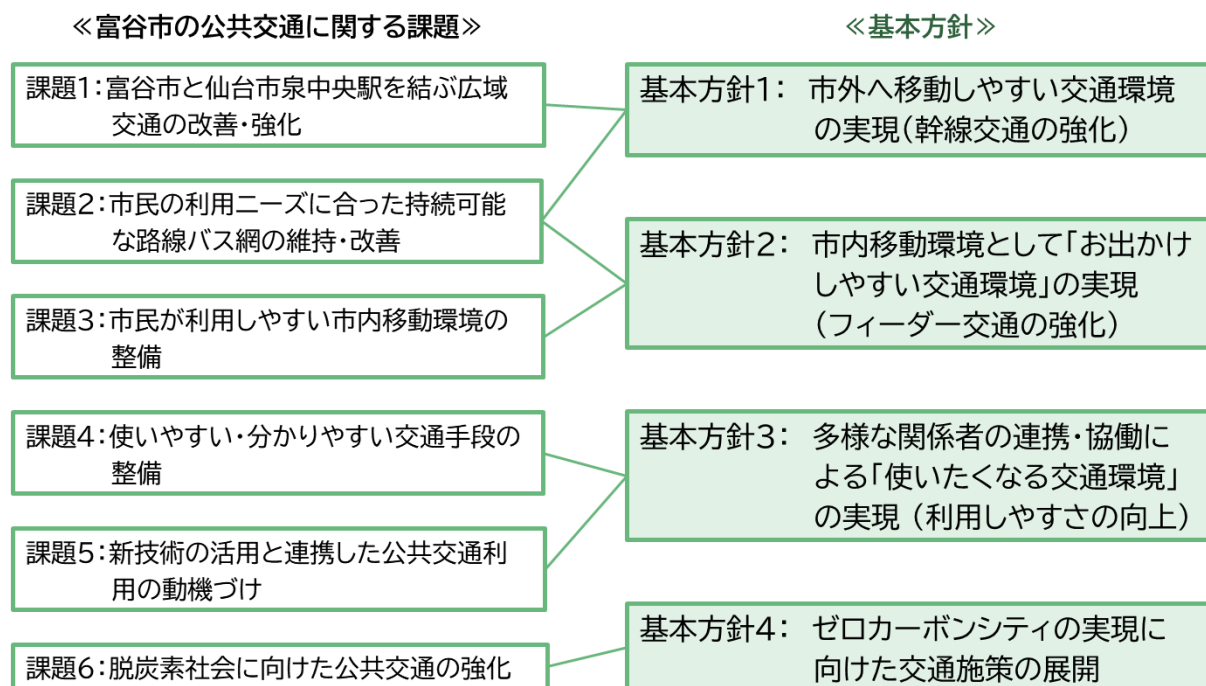
「住みたくなるまち日本一」の実現は、「富谷市都市・地域総合交通戦略（基本計画）」の基本方針にも設定されており、またそのための交通の将来像として示される姿も見据えた取組とします。

公共交通の目標

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

3.2 公共交通に関する基本方針

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



基本方針 1 市外へ移動しやすい交通環境の実現（幹線交通の強化）

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

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

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

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

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

基本方針 4 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開

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

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。

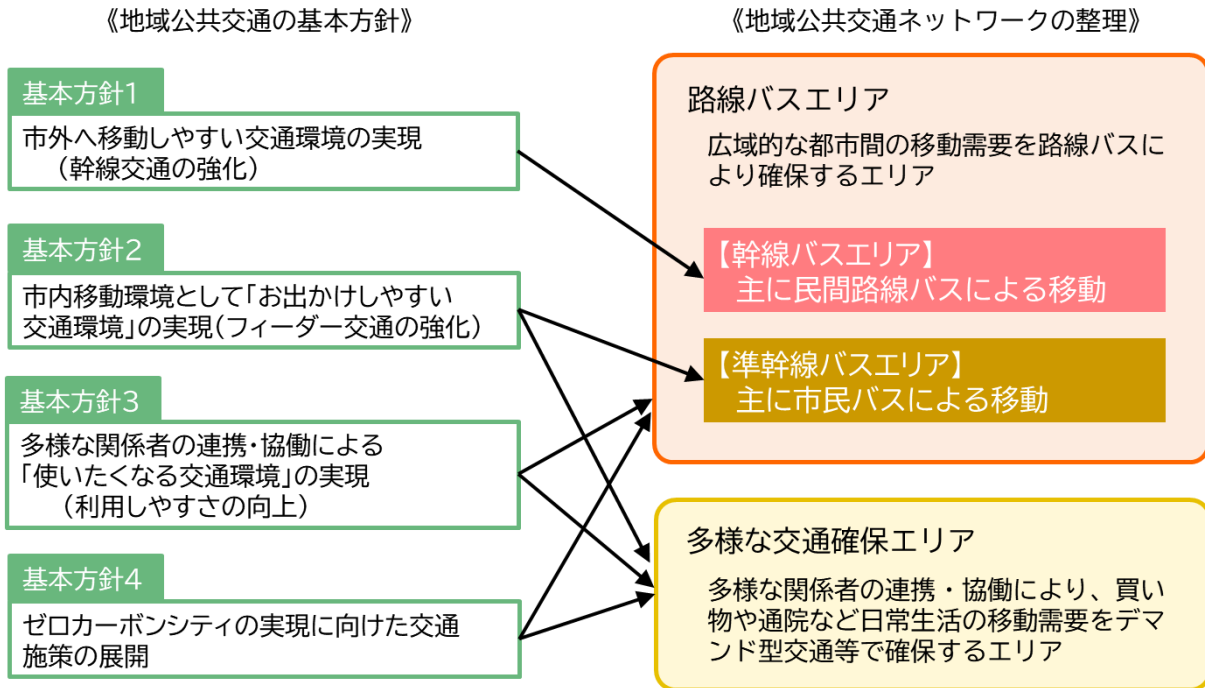


表 エリアの分類基準

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

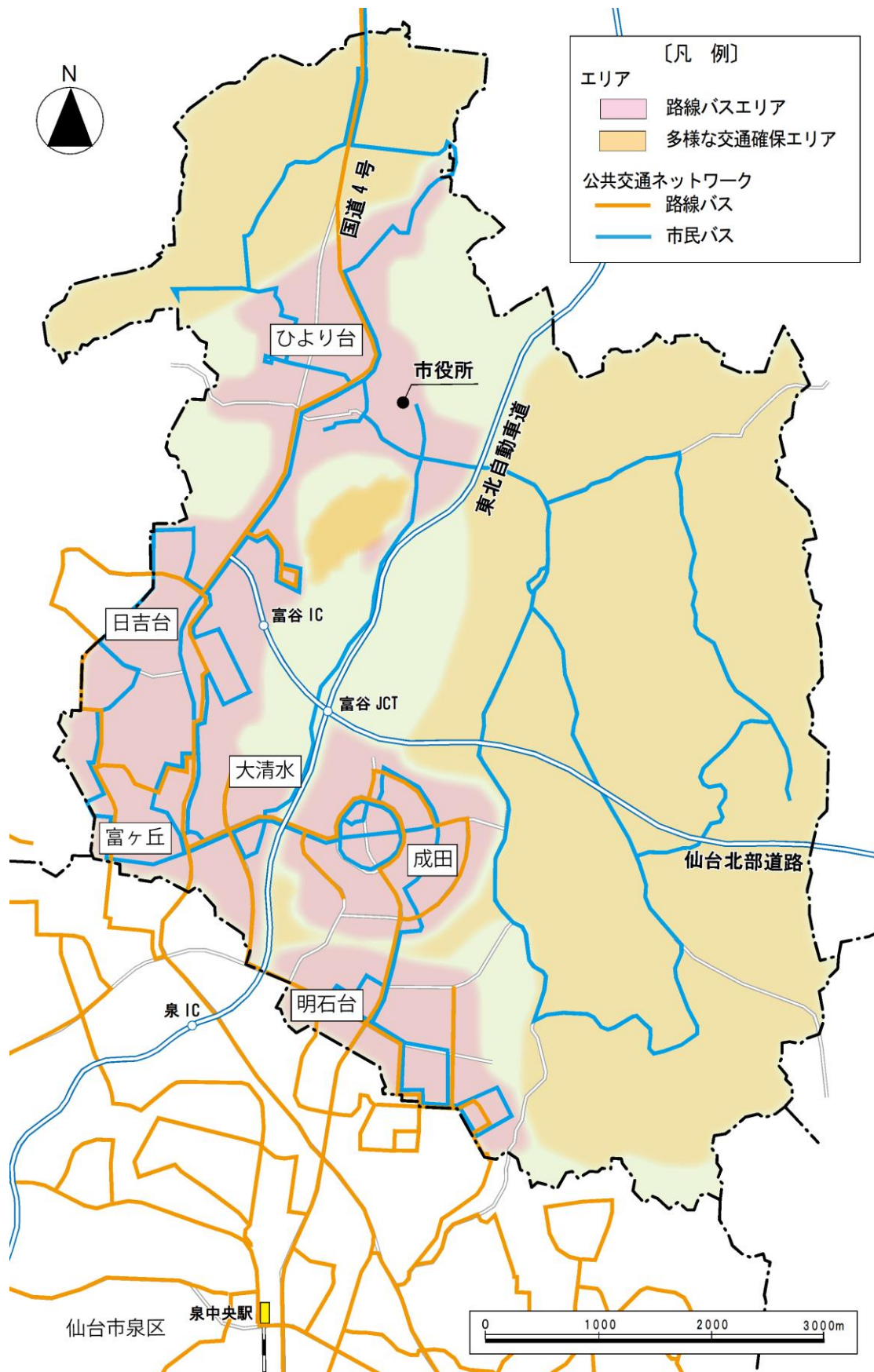


図 現況の公共交通ネットワーク図

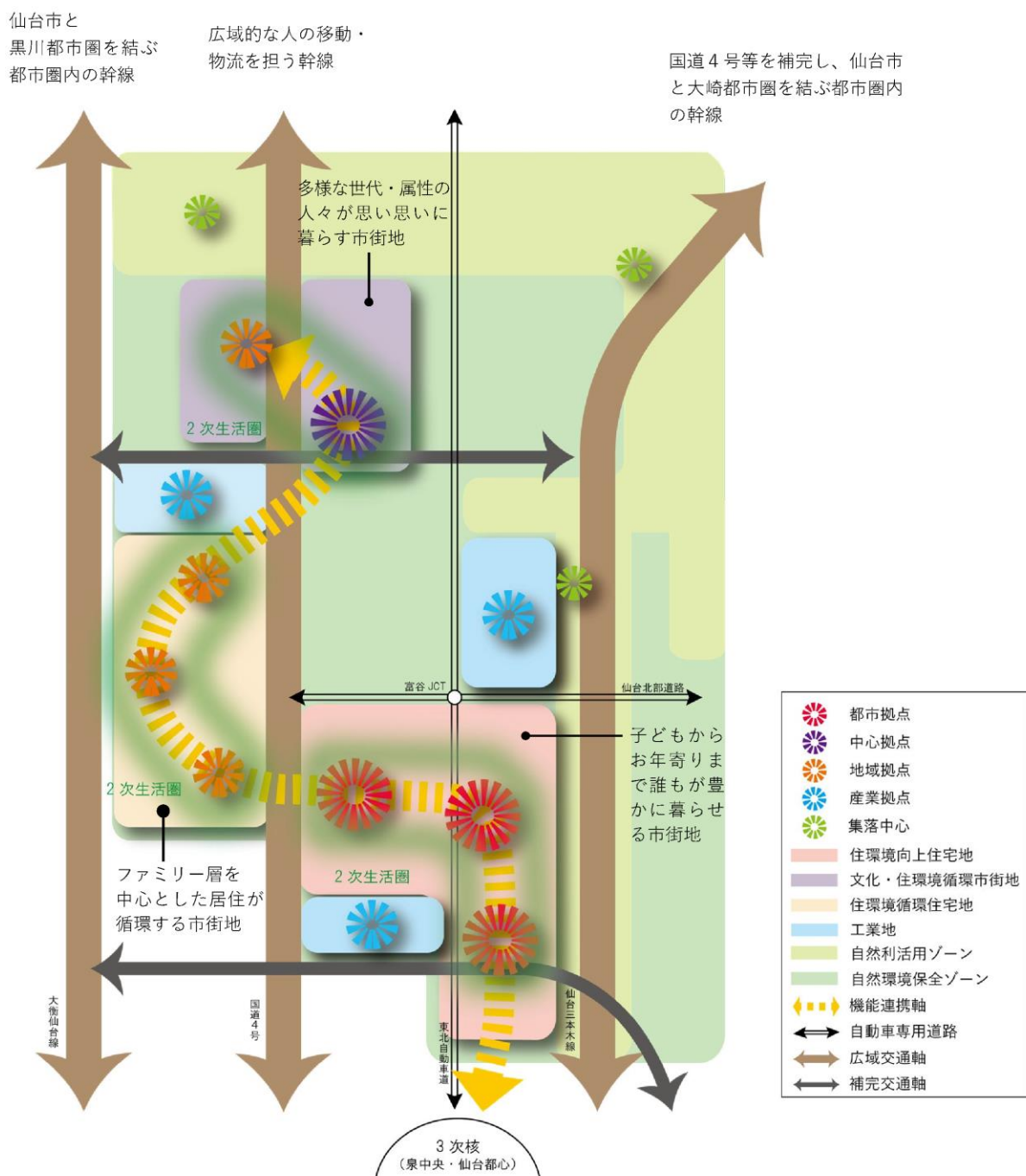
4.2 将来の公共交通ネットワークの構築

(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、明石台地区が、市全体の暮らしの魅力を牽引する「都市拠点」として設定しています。

都市拠点、中心拠点（しんまち地区）、地域拠点（住宅市街地の中心部）を結び、各拠点が有する機能を相互に補完する軸を「機能連携軸」として設定しています。



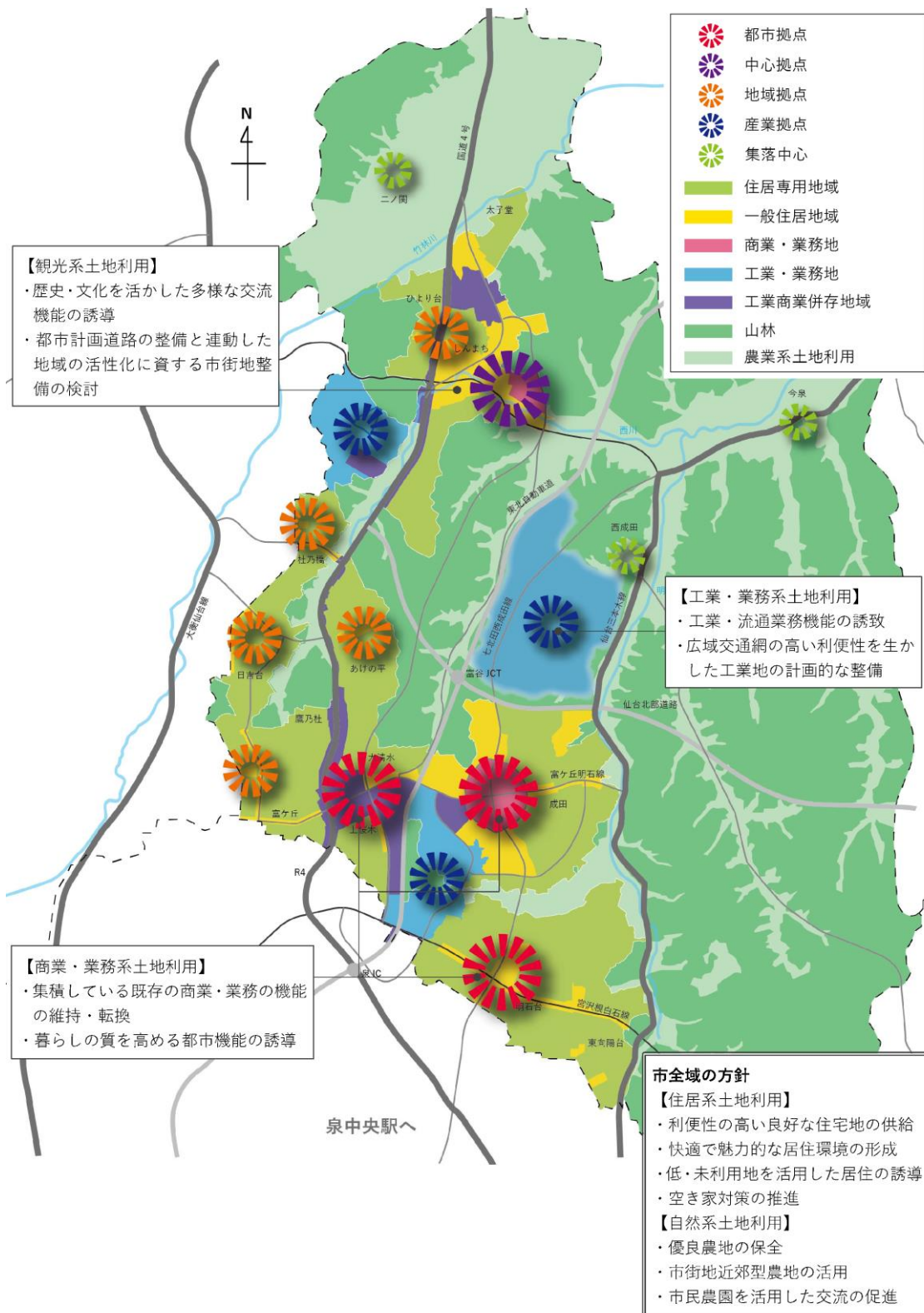
資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

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。

しんまち地区を「観光系土地利用」としており、歴史・文化を生かした多様な交流機能を誘導する地域として設定しています。



資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

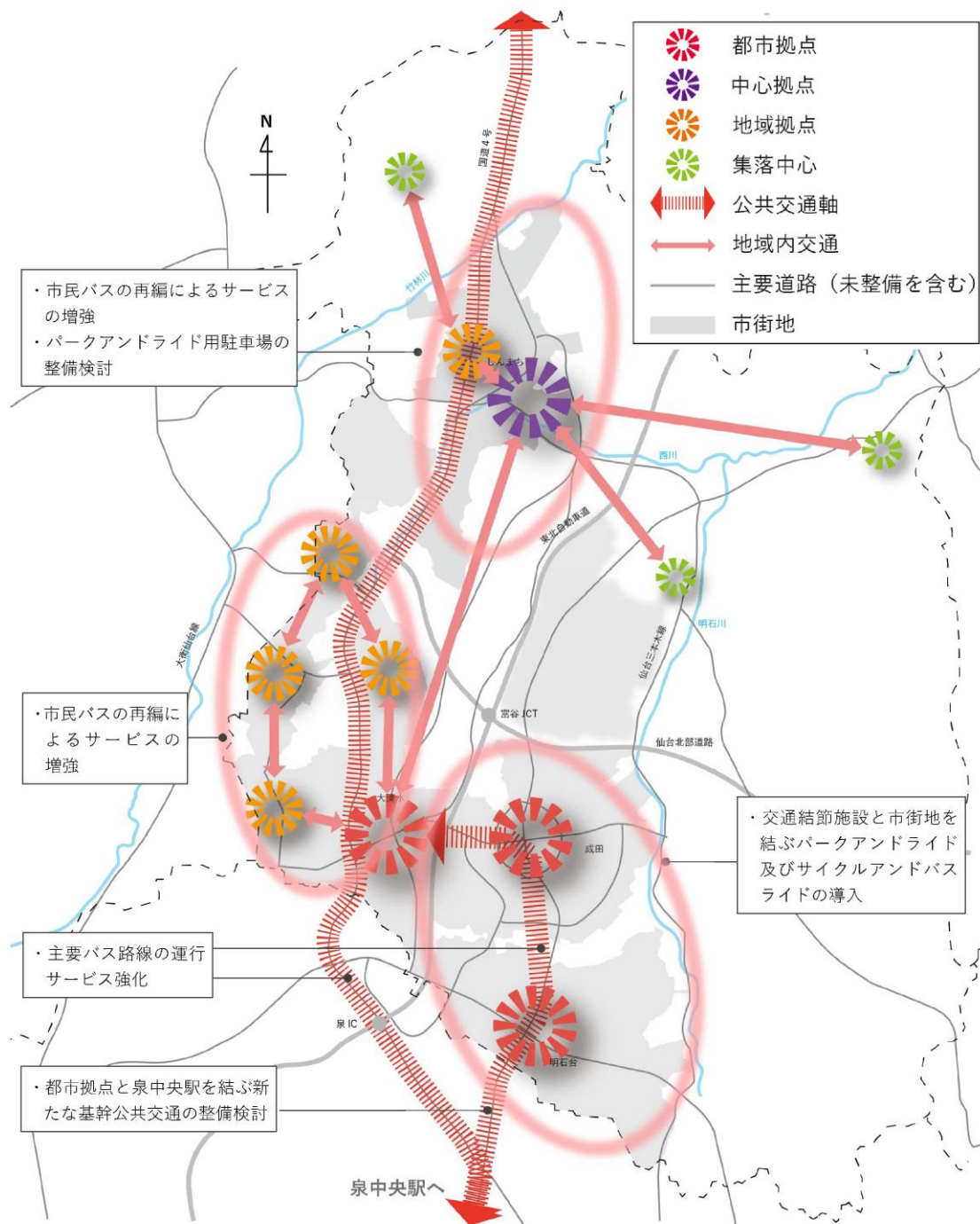
図 土地利用の方針図

《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。



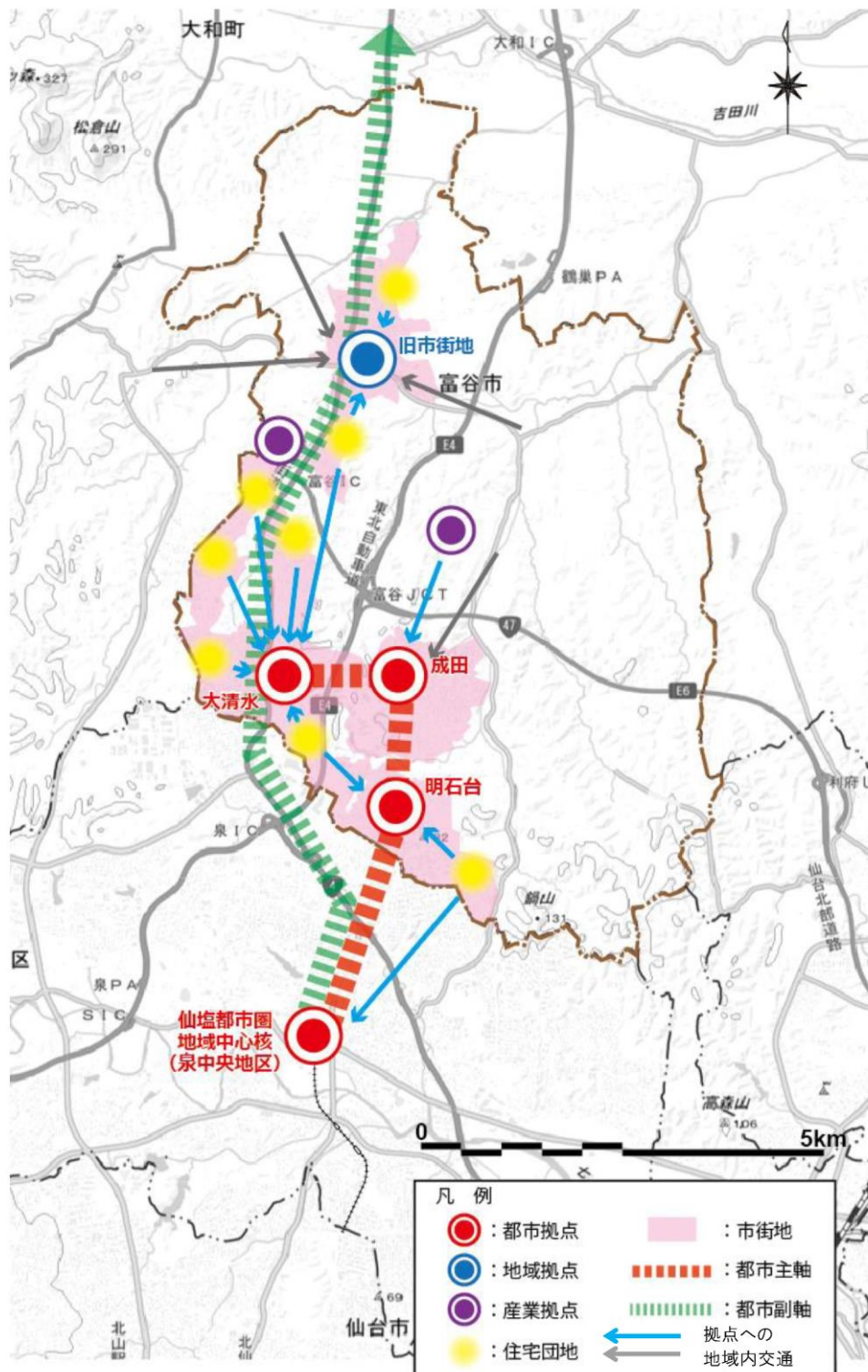
資料：「富谷市都市計画マスタープラン」（令和6年3月）

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

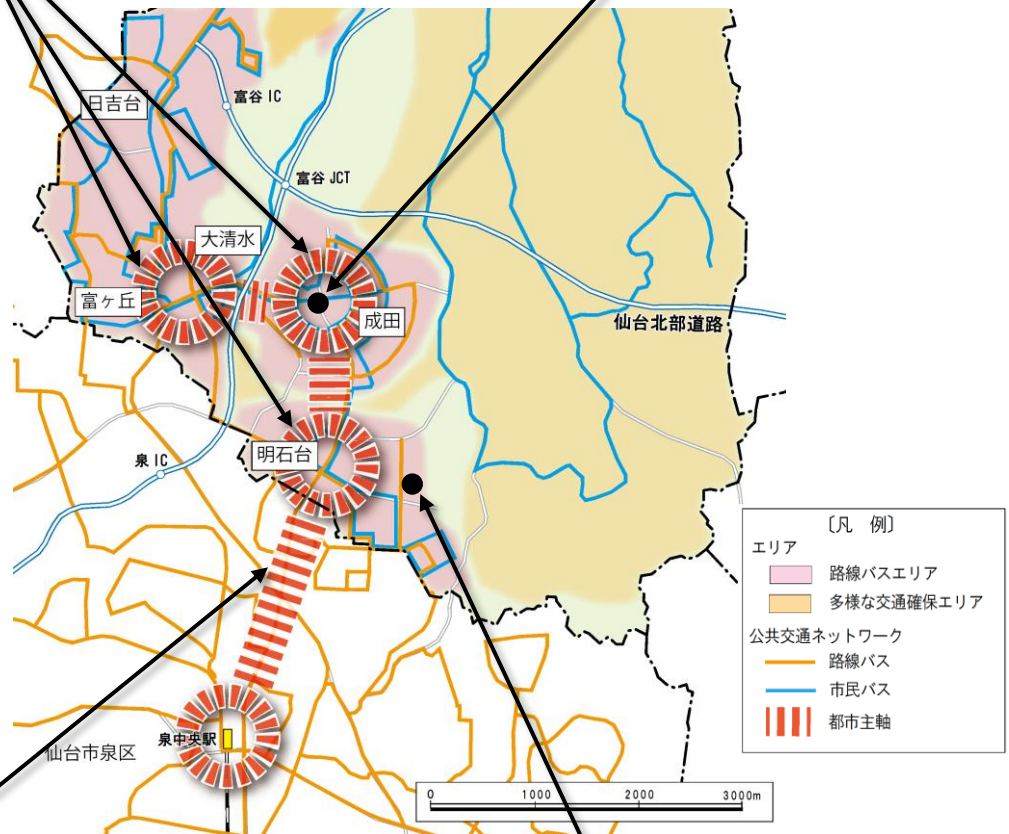
(2) 将来像の実現に向けた公共交通の課題

新たな基幹公共交通整備に合わせた交通結節機能の強化

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

ユートミヤ（富谷市複合図書館）へのアクセス向上

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



新たな基幹公共交通整備に合わせた路線バスの再編

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

新病院候補地へのアクセス向上

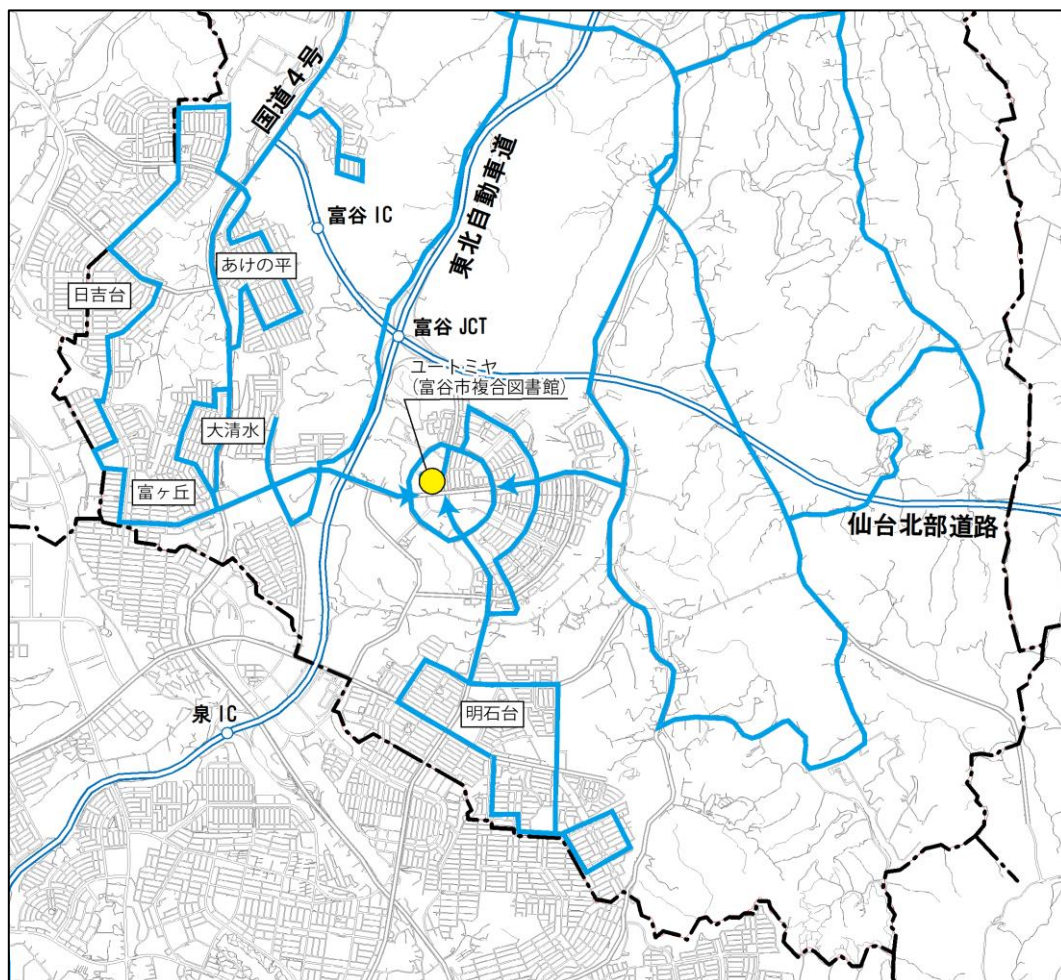
新病院の立地が実現した場合、市内及び周辺自治体からの交通アクセスの向上が課題になると想定されています。

(3) 主要施設への公共交通アクセスパターン

《ユートミヤ（富谷市複合図書館）へのアクセスパターン》

成田公民館の隣接地で、図書館・スイーツステーション・児童遊戯施設の機能を備えた複合施設「ユートミヤ（富谷市複合図書館）」の建設を進めており、令和7年度末の完成を予定しています。

市内各方面からの集客が見込まれることから、市民バス等の公共交通によるアクセスの向上が必要となります。

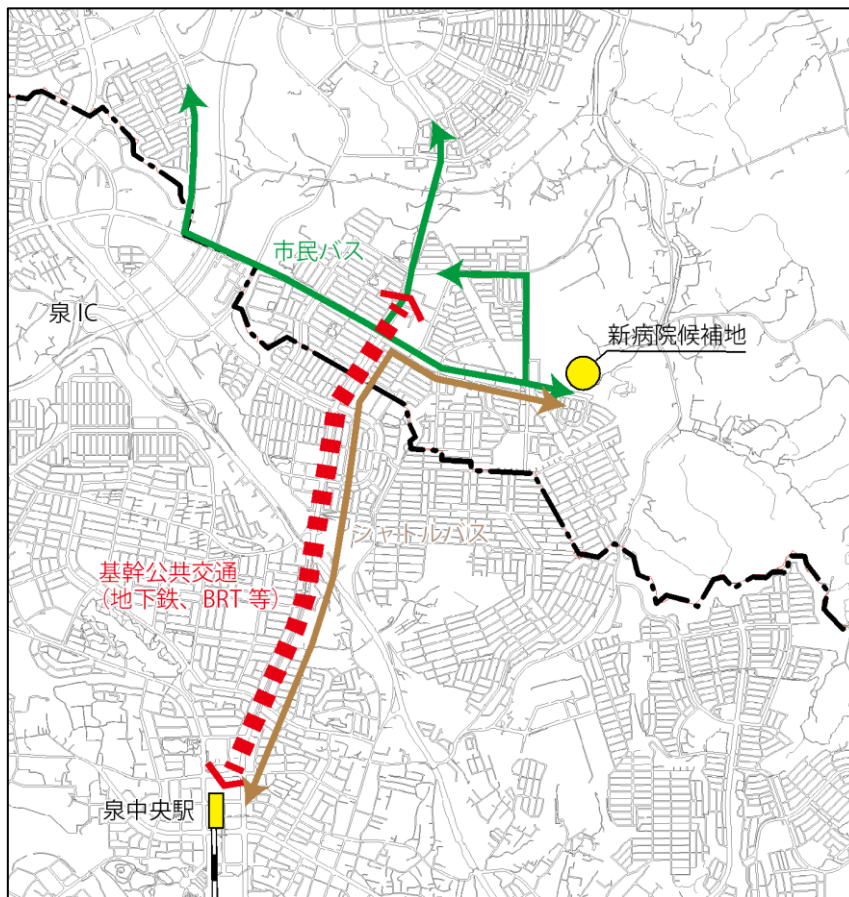


(地形図) 資料：基盤地図情報ダウンロードサービス (国土地理院)

《新病院候補地へのアクセスパターン》

総合病院の誘致に向けて、仙台市からの交通アクセス性も良い明石台東地区を新病院の候補地としています。

泉中央駅と新病院候補地を連絡するシャトルバスの運行や、市内各方面からの通院等が見込まれることから、市民バス等の公共交通によるアクセスの向上が必要となります。



(地形図) 資料：基盤地図情報ダウンロードサービス (国土地理院)

(4) 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、多様な交通手段が選択できる公共交通の強化を目指します。

表 エリアの分類基準

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

表 路線の分類基準

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

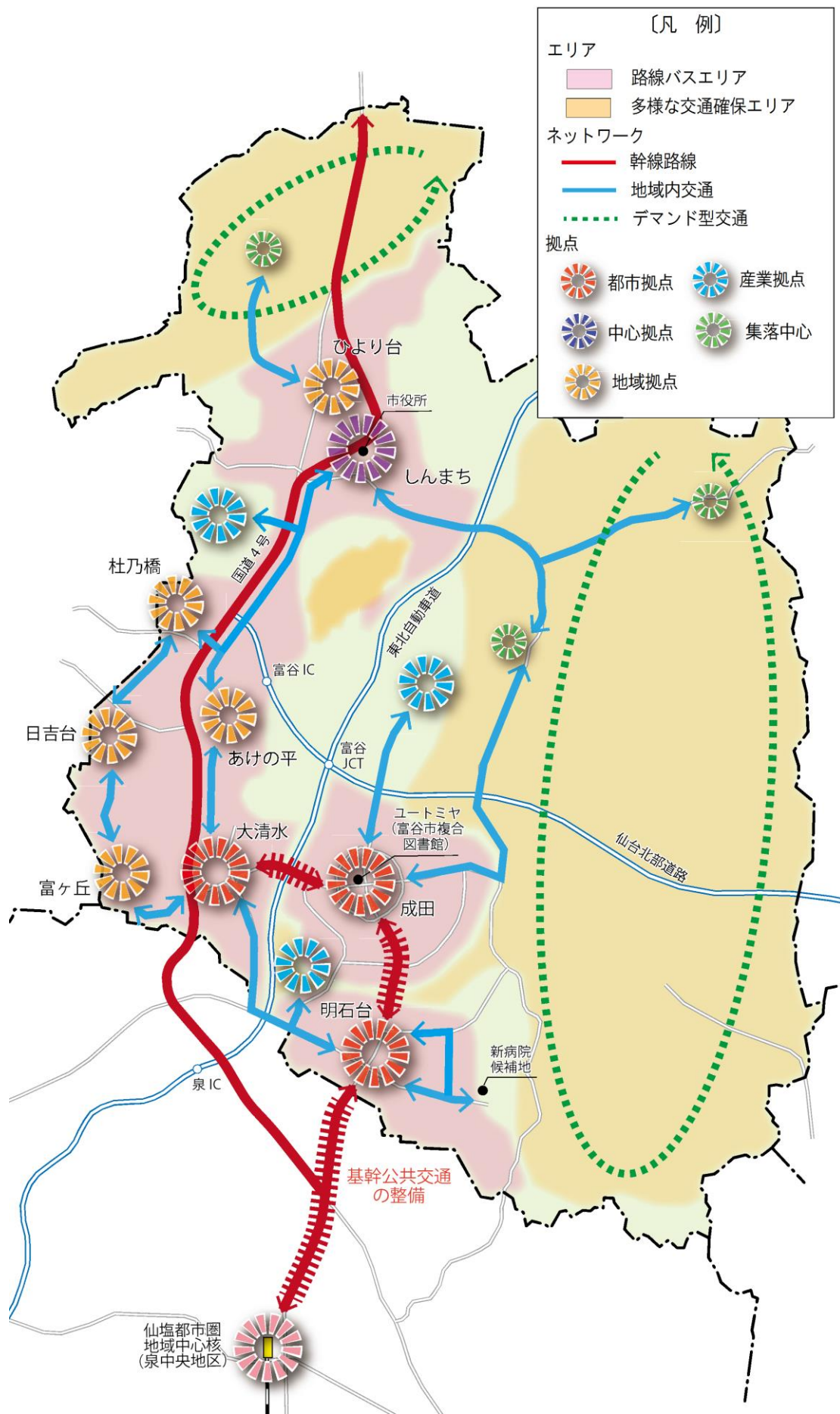


図 将来の公共交通ネットワーク図


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～ 2029年度	2030年度 以降	
【基本方針1】 市外へ移動しやすい交通環境の実現（幹線交通の強化）	施策①：新たな軸となる基幹公共交通の整備	基本計画等策定 関係機関調整	整備、導入	富谷市
	施策②：民間バス路線網の再編	関係機関調整	基幹公共交通 対応の再編	富谷市 交通事業者
	施策③：基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備	調査・検討	結節点整備 (明石台地区)	富谷市
	施策④：パークアンドライドの推進	調査・検討	実施 (明石台地区)	富谷市
【基本方針2】 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現（フィーダー交通の強化）	施策⑤：市民バスの再編	新公共施設 対応等の再編	基幹公共交通 対応の再編	富谷市
	施策⑥：デマンド型交通の再編	新公共施設 対応等の再編	継続	富谷市 交通事業者
	施策⑦：ライドシェアの導入	検討・導入	継続	富谷市
	施策⑧：パークアンドバスライドの推進	実施	継続	富谷市
	施策⑨：短距離移動を支援する新たな交通の導入	調査・検討	都市拠点での 導入	富谷市
【基本方針3】 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現（利用しやすさの向上）	施策⑩：共通運賃・乗り継ぎ割引の拡充、MaaSの推進	割引の拡充 MaaS 導入	継続	富谷市 交通事業者
	施策⑪：公共交通利用料金の補助	補助制度の 拡充	継続	富谷市
	施策⑫：市民バスのバス待ち環境の改善	実施	継続	富谷市
	施策⑬：普及・啓発活動などのモビリティ・マネジメントの実施	実施	継続	富谷市
【基本方針4】 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開	施策⑭：環境に配慮した次世代モビリティの導入	導入	継続	富谷市 交通事業者

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

【施策内容の補足】

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

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）

施策①：新たな軸となる基幹公共交通の整備

■具体的な取組イメージ（案）

- ・本市と仙台市泉中央駅を結ぶ新たな基幹公共交通軸について、様々な視点から引き続き事業化に向けた検討を行います。

新たな方策による基幹公共交通軸の基本要件

①基幹公共交通軸の導入目的

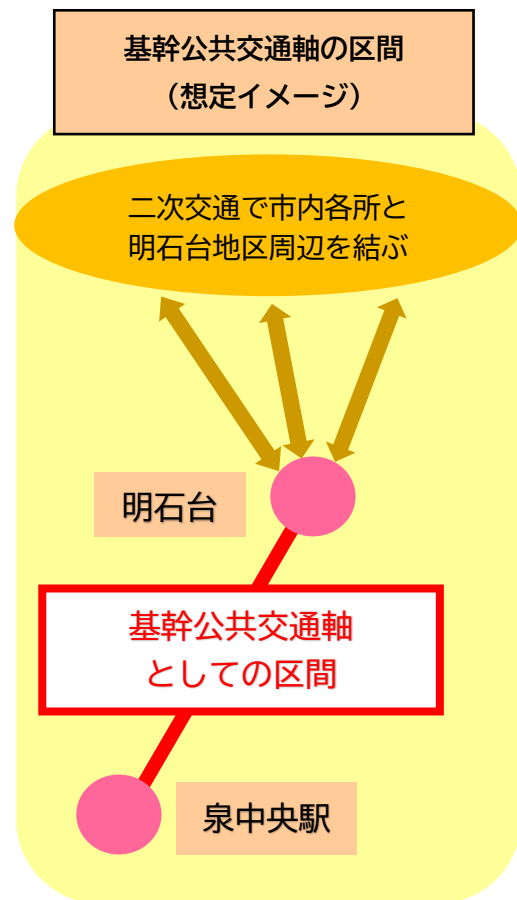
富谷市内と仙台市泉中央駅を速達性、定時性の高い移動手段で結ぶ事により、富谷市から仙台市方面への公共交通での移動の利便性を大きく向上させる

②基幹公共交通軸の運行区間の考え方

基幹公共交通軸は第一段階として仙台市泉中央駅～明石台地区を想定
→泉中央駅から将監トンネル、国道4号にかけての道路混雑区間を避けることで、定時性の確保が可能
→明石台地区に交通結節点を集約し、拠点として機能

③基幹公共交通軸の運行システム

見据える交通基幹軸の姿として「地下鉄の整備」もしくは「BRT（バス高速輸送システム）の整備」及び、新たな「都市型ロープウェイ整備」の可能性を検討し、需要面の見込みや、事業化に向けた協議等に取り組む



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システムの検討内容

●地下鉄整備の調査検討概要（R4）

従来方式及び PFI 方式による地下鉄整備を想定した場合の採算性を検討

- ・整備区間：仙台市泉中央駅～明石台地区（仙台市内に中間駅を 1or2 つ設置することを想定）
- ・概算事業費：354 億～451 億円
- ・事業採算性：開業後 21～33 年での黒字転換可能と試算
※上下一体方式及び PFI 方式の場合

●BRT（バス高速輸送システム）整備の調査検討概要（R5）

F Cバス・E Vバスが走行する専用地下道による整備を想定した場合の導入可能性を検討

- ・整備区間：仙台市泉中央駅～明石台地区（泉中央駅の地下バスターミナルを整備した場合と既存のバス停を活用した場合の 2 パターンを想定）
- ・概算事業費：85 億～208 億円
- ・事業採算性：開業後 13～30 年での黒字転換可能と試算

新たな交通システムの導入の可能性

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



写真：Zip Infrastructure

■実施主体：富谷市

施策②：民間バス路線網の再編

■具体的な取組イメージ（案）

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

■実施主体：富谷市、交通事業者

施策③：基幹公共交通の拠点となる交通結節施設の整備

■具体的な取組イメージ（案）

- ・民間路線バス、市民バス、タクシー、パークアンドライドに対応した交通結節点の整備を検討します。

基幹公共交通との結節点(想定案)

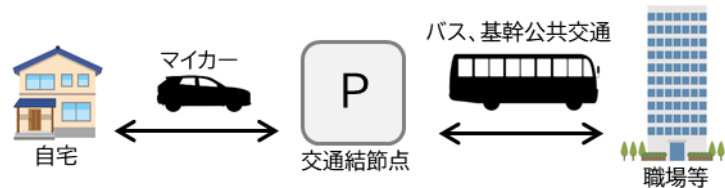


■実施主体：富谷市

施策④：パークアンドライドの推進

■具体的な取組イメージ（案）

- ・交通結節点として整備する明石台地区において、バスやタクシーの発着機能の他、一般駐車場を整備し、仙台方面へのマイカー移動から公共交通利用への転換を促進します。



■実施主体：富谷市

施策⑤：市民バスの再編

■具体的な取組イメージ (案)

- ・市民バスの継続運行と、利用動向を踏まえた運行改善に取り組みます。
- ・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。



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

施策⑥：デマンド型交通の再編

■具体的な取組イメージ (案)

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

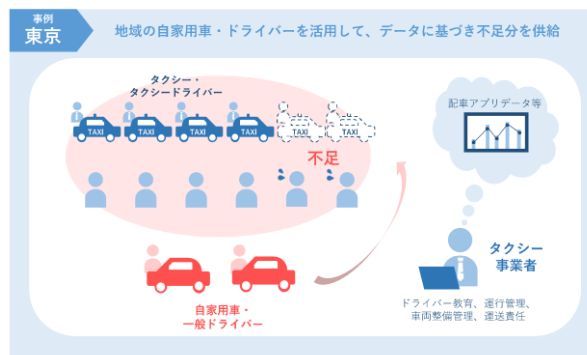


■実施主体：富谷市

施策⑦：ライドシェアの導入

■具体的な取組イメージ (案)

- ・地域交通の「担い手」「移動の足」不足解消のため、令和6年3月、タクシー事業者の管理の下で、自家用車・一般ドライバーを活用した運送サービスの提供することが可能となりました。【日本版ライドシェア】
- ・市町村、NPO法人等が実施する自家用有償旅客運送【公共ライドシェア】と併せて、導入について検討していきます



■実施主体：富谷市

出典：国土交通省

施策⑧：パークアンドバスライドの推進

■具体的な取組イメージ（案）

- ・現在実施しているイオン富谷店でのパークアンドバスライド社会実験を継続します。
- ・民間路線バスの再編に合わせて、パークアンドバスライドの利用の促進（周知活動等）を実施します。

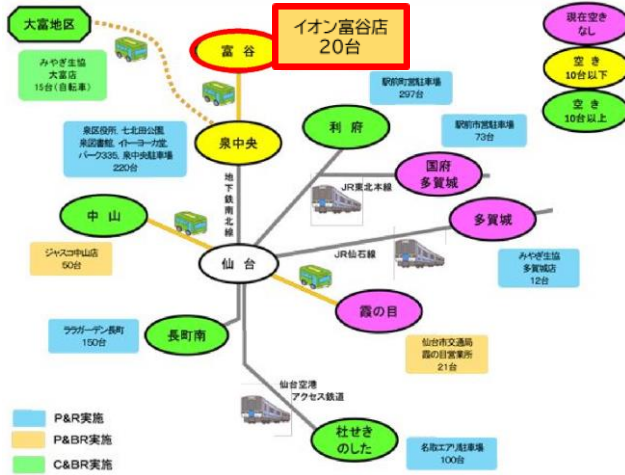


図 パークアンドバスライドの実施状況

■実施主体：富谷市

施策⑨：短距離移動を支援する新たな交通の導入

■具体的な取組イメージ（案）

- ・大清水地区・イオン結節点を中心とした短距離モビリティ導入のため、イオン富谷店における施設整備、車両調達、利用周知などの研究を行います。
- ・交通結節点として整備する明石台地区において、小型モビリティの結節点としても機能するため、施設整備、車両調達、利用周知などの研究を行います。

小型モビリティ分類

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） ・操作性 ・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

施策⑩：共通運賃・乗り継ぎ割引の拡充、MaaSの推進

■具体的な取組イメージ（案）

- ・市民バスと民間路線バスを乗り継ぐ際の運賃割引を検証します。
- ・路線バスの市内移動について、ゾーン性運賃の検討をします。



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

■実施主体：富谷市、交通事業者

出典：仙台市

施策⑪：公共交通利用料金の補助

■具体的な取組イメージ（案）

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

富谷市で実施している外出支援策

高齢者・障がい者外出支援策「とみばす」	富谷市民バス無料乗車証
<p>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</p> <p>対象交通手段：宮城交通、富谷市民バス、仙台市営地下鉄が利用可能</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</p> <p>運転免許を返納した60歳以上の方</p> <p>対象交通手段：富谷市民バス</p> <p>※自己負担額はなし</p>

■実施主体：富谷市

施策⑫：市民バスのバス待ち環境の改善

■具体的な取組イメージ（案）

- ・バス停における待ち環境向上（屋根やベンチの設置、広告掲載による財源確保、時刻表等表示）の検討、整備します。

■実施主体：富谷市



施策⑬：普及・啓発活動などのモビリティ・マネジメントの実施

■具体的な取組イメージ（案）

- ・マイカー移動が当たり前の生活スタイルから公共交通利用を中心とした生活スタイルへの転換に向け、職場や学校でのモビリティ・マネジメントを企画・実施します。
- ・高齢者の免許返納、交通安全確保の観点からも、公共交通の利用促進や生活スタイルの転換に向けた取り組みを進めます。

学校教育でのモビリティ・マネジメントのイメージ



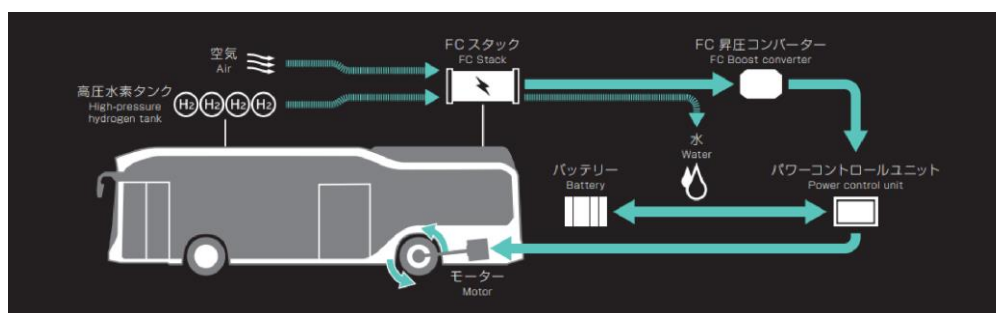
出典：国土交通省

■実施主体：富谷市

施策⑭：環境に配慮した次世代モビリティの導入

■具体的な取組イメージ（案）

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



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

図 FCバスの仕組み

出典：宮城交通

■実施主体：富谷市、交通事業者

6. 評価指標と推進体制

6.1 計画の評価指標

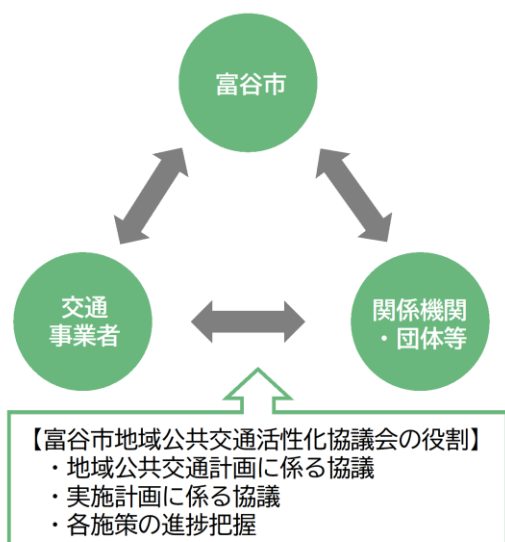
本計画で掲げる目標及び基本方針に沿った評価指標として、以下のとおり設定し目標値を定めます。

表 評価指標

基本方針	評価指標	指標の定義	現況値	目標値
【基本方針1】 市外へ移動しやすい交通環境の実現（幹線交通の強化）	鉄道、路線バス利用の増加（分担率）	平日の体表交通手段の分担率	鉄道：4.4% バス：1.2%	鉄道：5.0% バス：2.0%
	路線バスへの乗継利用の増加	路線バスへの乗継利用者数	利用者数： 3,894人	利用者数： 4,000人
【基本方針2】 市内移動環境として「お出かけしやすい交通環境」の実現（フィーダー交通の強化）	バス停の徒歩圏人口のカバー率	バス停から300m圏内の居住人口カバー率	徒歩圏カバー率： 95.1%	徒歩圏カバー率： 96.0%
	市民バス利用の増加	市民バスの利用者数	利用者数： 85,866人	利用者数： 92,000人
	デマンド型交通利用の増加	デマンド型交通の利用者数	利用者数： 1,773人	利用者数： 1,900人
【基本方針3】 多様な関係者の連携・協働による「使いたくなる交通環境」の実現（利用しやすさの向上）	市民バス停留所の待合環境の向上	便利施設（上屋等）のあるバス停の数	バス停数： 26箇所	バス停数： 30箇所
	市民バスの利用しやすさの向上	市民バス運行情報（バスロケーションシステム等）の施策の数	施策の数： 0	施策の数： 1
	運賃割引・PR等の取組	市民バスを利用しやすくする取組の数	取組の数： 3 （無料乗車券、乗継割引、時刻表のPR）	取組の数： 5
【基本方針4】 ゼロカーボンシティの実現に向けた交通施策の展開	FC・EVバスの導入車両数	導入車両数	導入車両数： 1台	導入車両数： 2台

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。

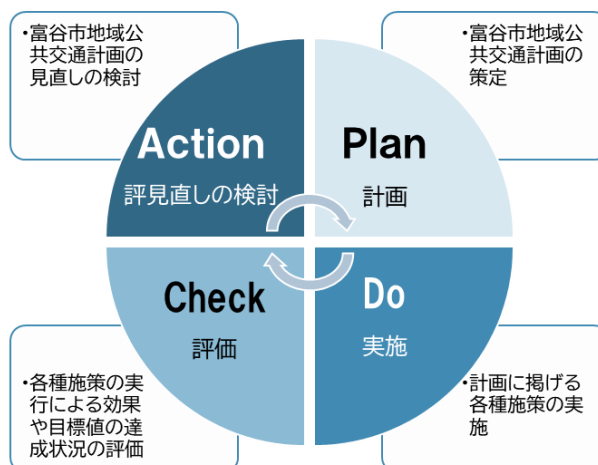


《計画の実施主体と役割分担》

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P D C A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