

幸田町地域公共交通計画(仮称)策定について

～現況整理～

1. 幸田町の都市交通特性

1.1 位置・地勢

幸田町は、愛知県の中南部に位置し、名古屋市から 45km 圏内にある。市域は、北は岡崎市、西は西尾市、南東は蒲郡市などと接しており、東西 10.25km、南北 10.55km で面積は 56.72k 平方メートルである。

東部の遠望峰山の 439m を最高に東部と南西部には 100m～400m の丘陵が続き、広田川を中心に平野が広がっている。



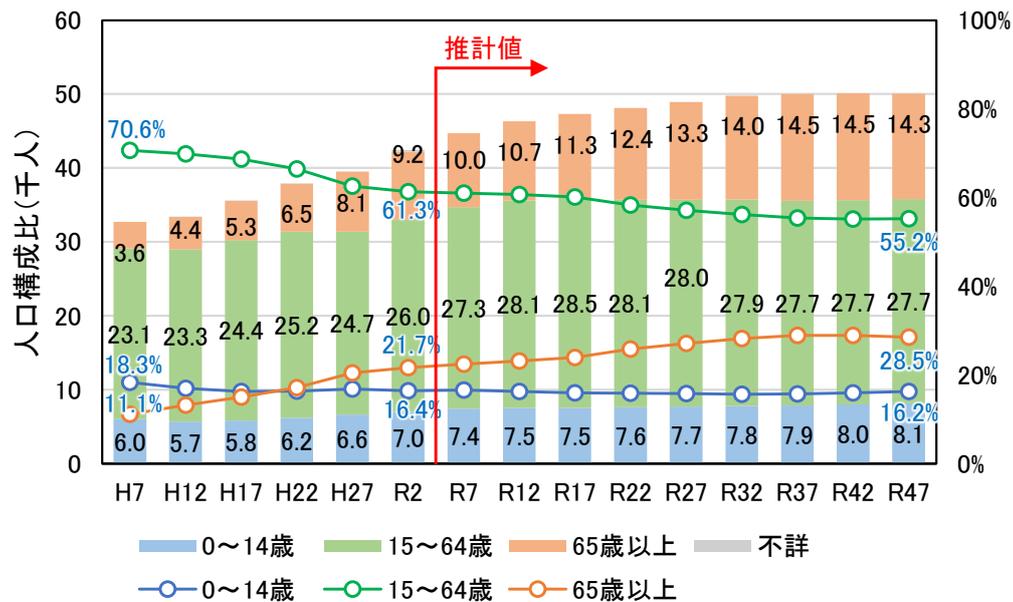
図 1-1 幸田町の位置

1.2 人口・世帯数

1.2.1 人口の推移と将来推計

幸田町の総人口は、令和2年まで一貫して増加傾向を示しており、平成7年から令和2年までの25年間で約3割増加している。

幸田町では高齢化が進展してきており、平成7年に約11%だった高齢化率が、令和2年には21.7%まで上昇しており、5人に1人が65歳以上の高齢者となっている。高齢化率は今後も上昇する見込みとなっており、令和47年には高齢化率は28.5%まで上昇する予測となっている。

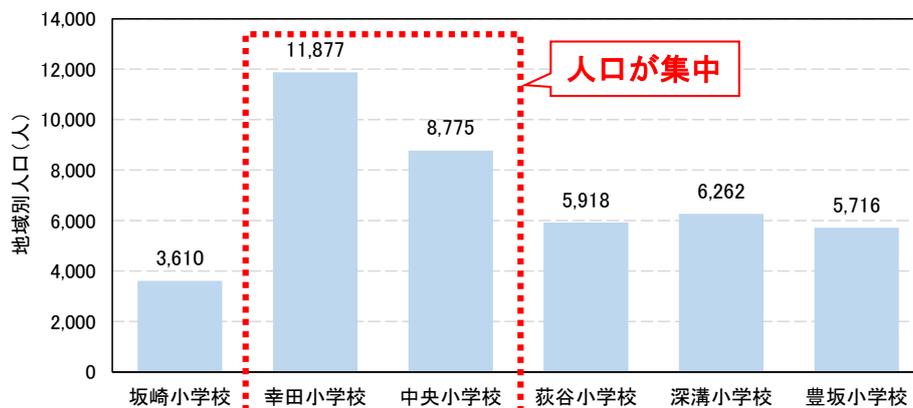


資料：国勢調査、幸田町まち・ひと・しごと総合戦略

図 1-2 人口の推移と将来推計

1.2.2 地域別の人口

地域別の人口は、幸田小学校区や中央小学校区に人口が集中している傾向にある。



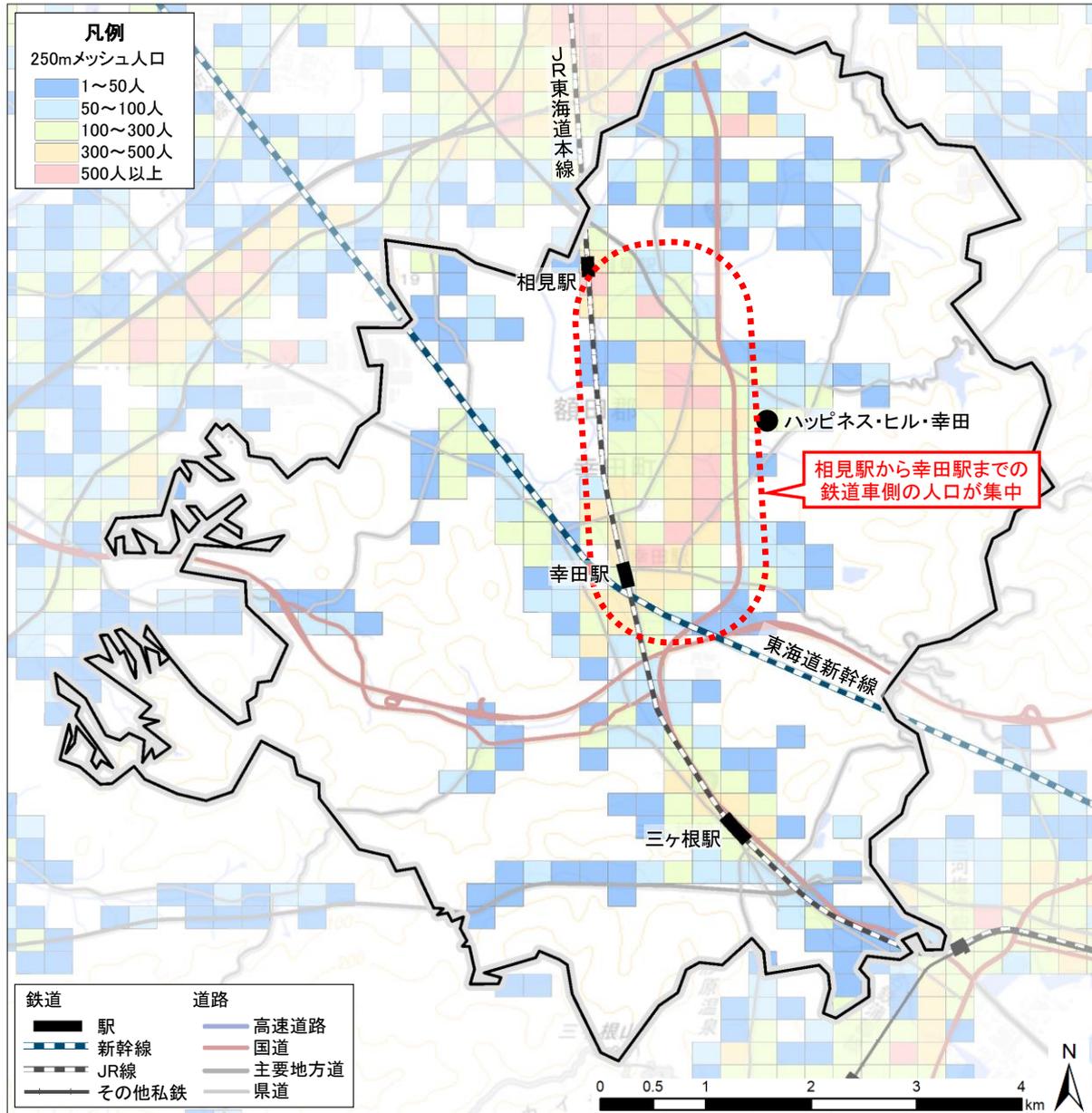
資料：幸田町（人口動向統計調査）令和5年5月

図 1-3 地域別の人口

1.2.3 人口の分布

(1) 総人口

町の東西の山地部には、人口分布がほとんどなく、鉄道に沿って南北に人口が集まっている。その中でも、相見駅から幸田駅までの鉄道東側に、人口が集中している。

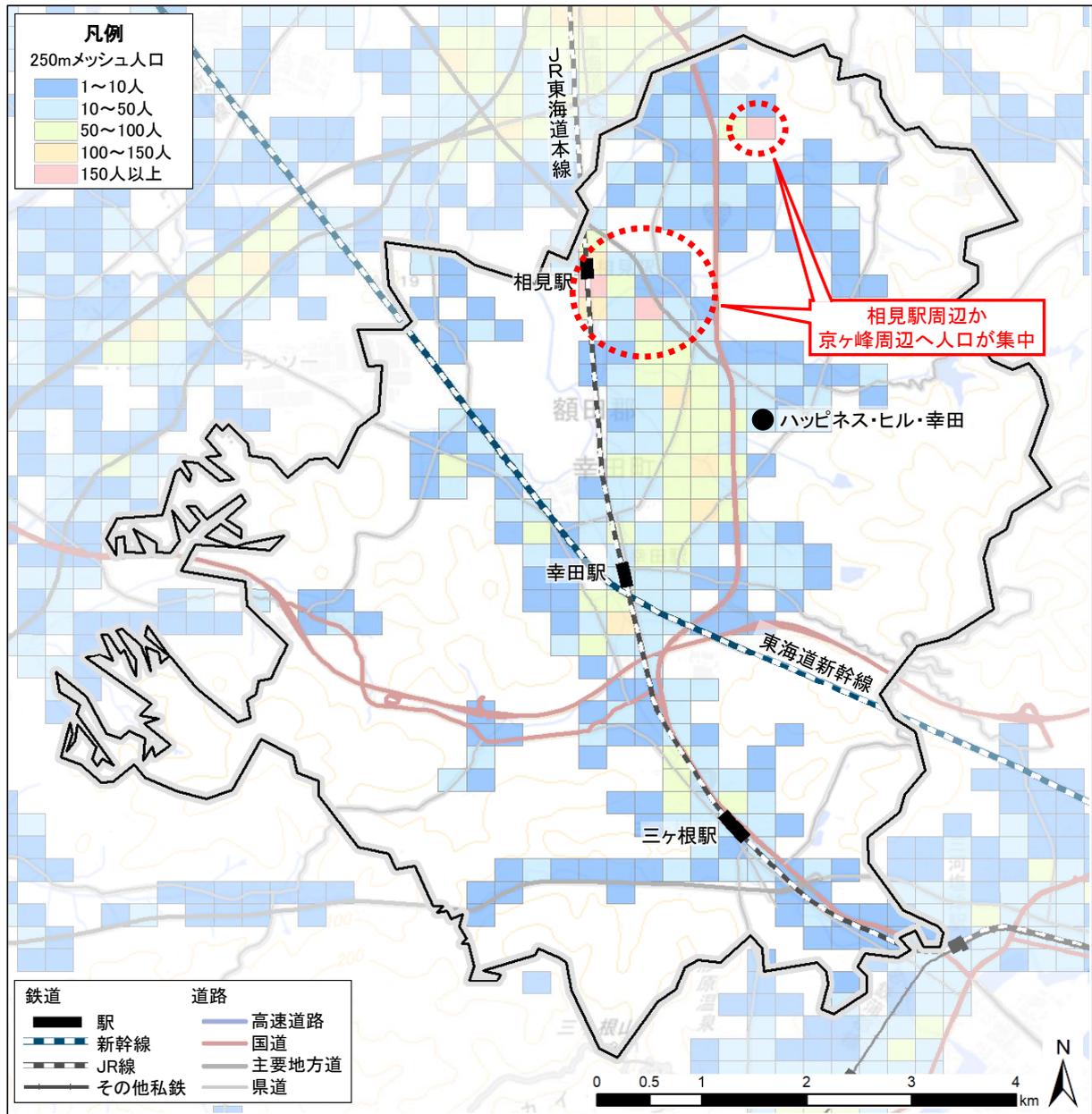


資料：令和2年国勢調査
国土交通省 国土数値情報（鉄道データ、行政区画）（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）を加工して作成

図 1-4 人口分布

(2) 15歳未満の人口

15歳未満の人口分布は総人口と同様の傾向にあるが、相見駅周辺や幸田町の北側（京ヶ峰周辺）への集中が顕著な傾向にある。

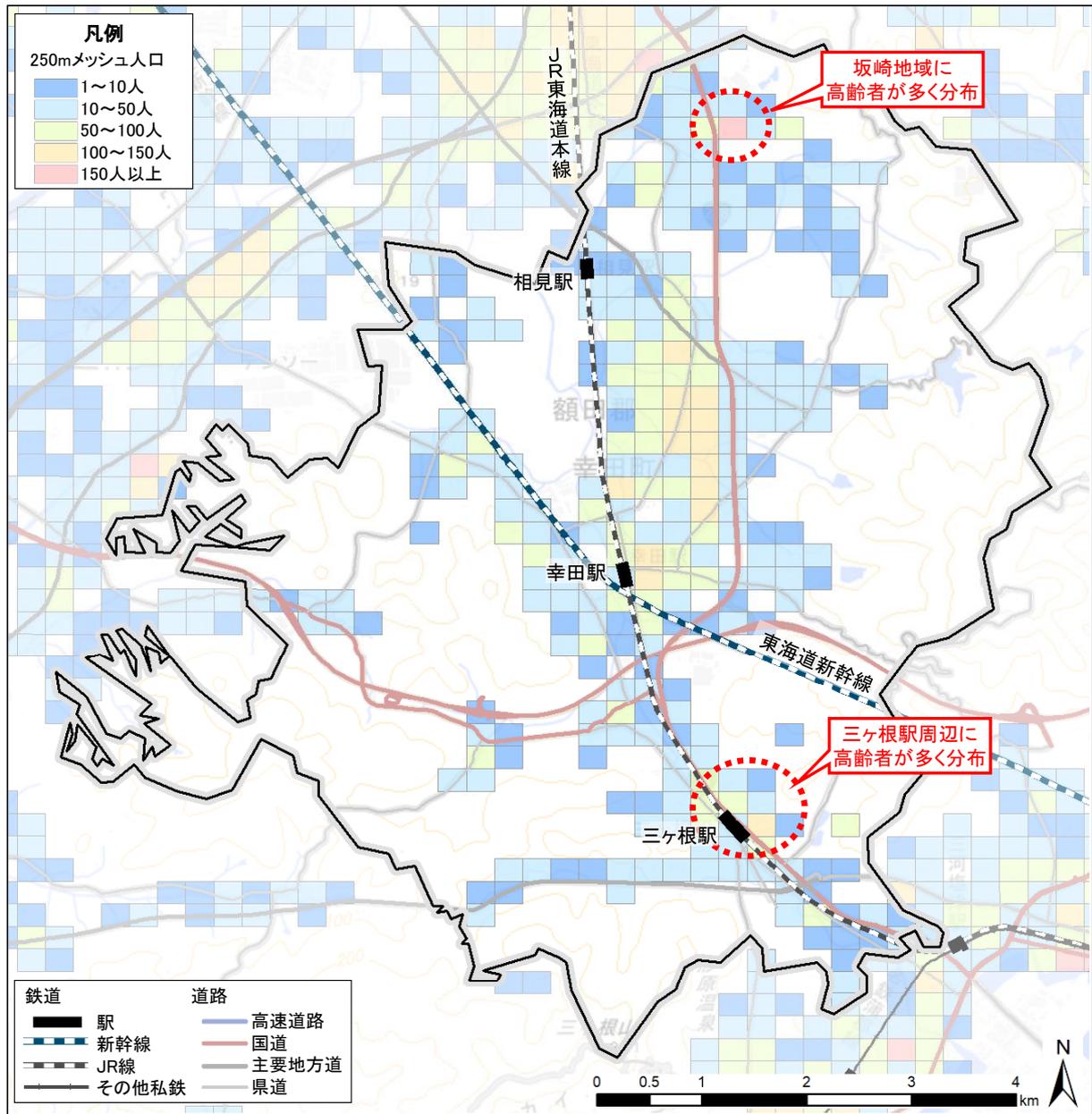


資料：令和2年国勢調査
国土交通省 国土数値情報（鉄道データ、行政区画）（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）を加工して作成

図 1-5 15歳未満の人口の分布

(3) 高齢者（65歳以上）

高齢者数の分布は総人口と同様に、相見駅から幸田駅までの鉄道東側に集中している。また、幸田町の北側（坂崎地域）や、三ヶ根駅周辺においても、高齢者が多く分布している。

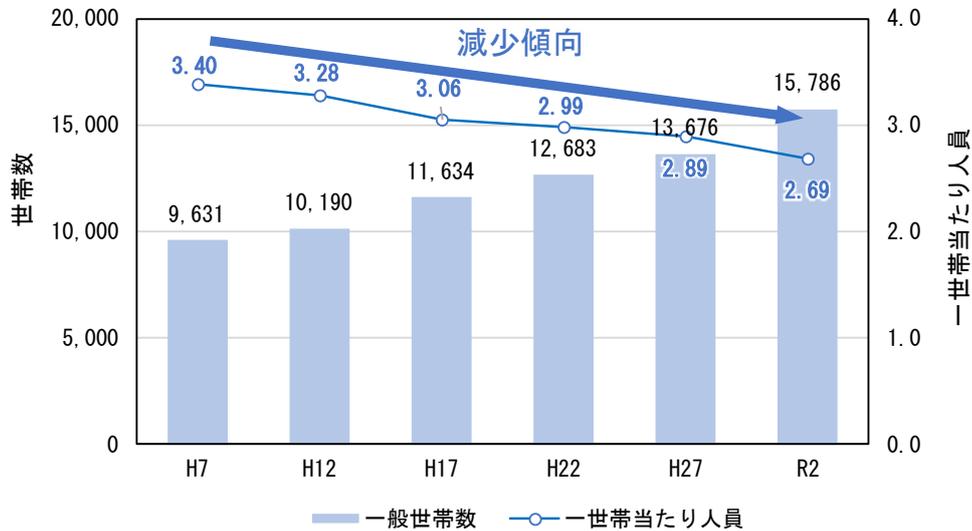


資料：令和2年国勢調査
国土交通省 国土数値情報（鉄道データ、行政区画）（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）を加工して作成

図 1-6 高齢者（65歳以上）の分布

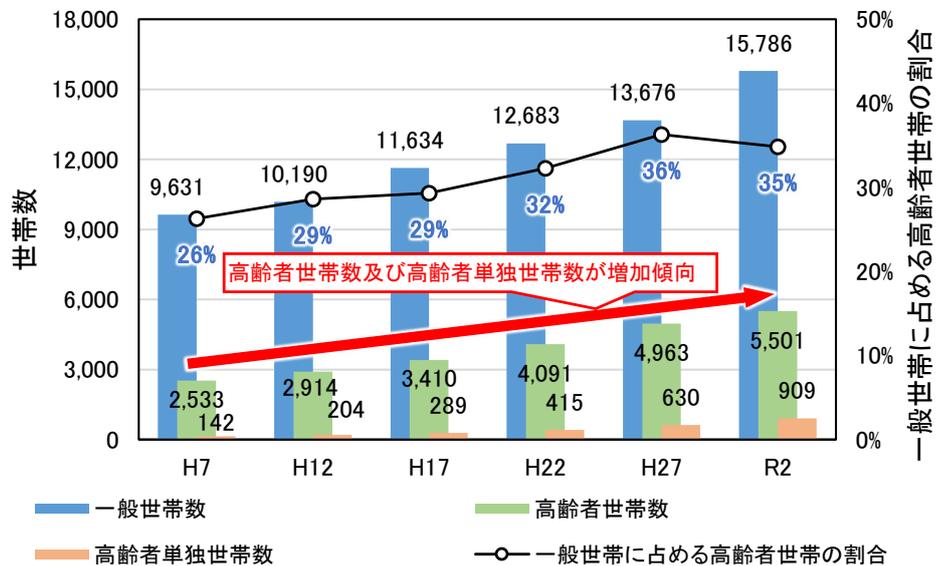
1.2.4 世帯の状況

幸田町における世帯数は増加傾向、一世帯当たり人員は減少傾向にある。また、高齢者世帯及び高齢者単独世帯も増加傾向にある。



資料：令和2年国勢調査

図 1-7 世帯数と一世帯当たり人員

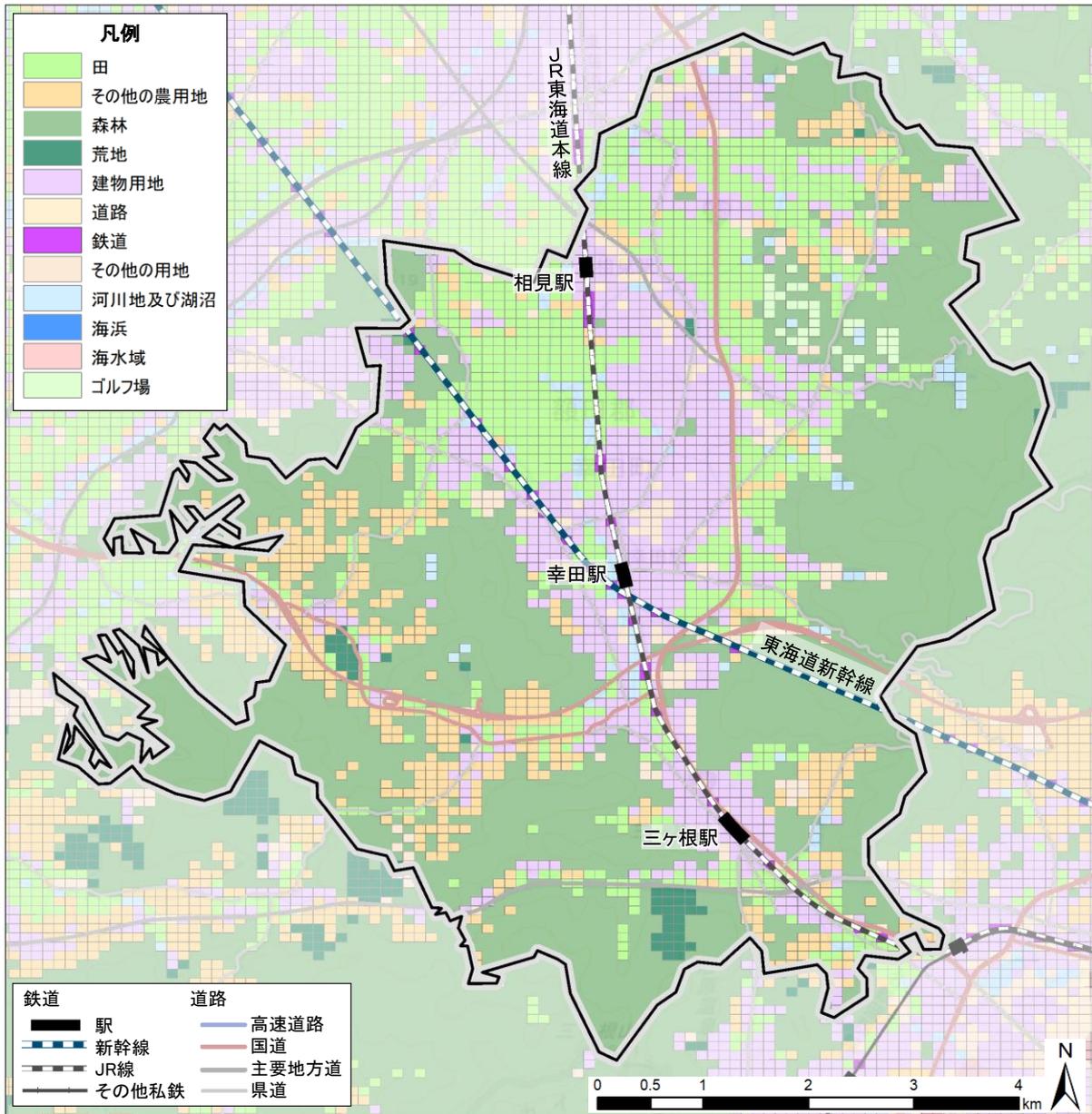


資料：令和2年国勢調査

図 1-8 高齢者世帯数の推移

1.3 土地利用

町の中央から北にかけての地域は建物用地が占めており、その周囲には田が分布している。また、東西の地域を含む町の大部分は森林である。



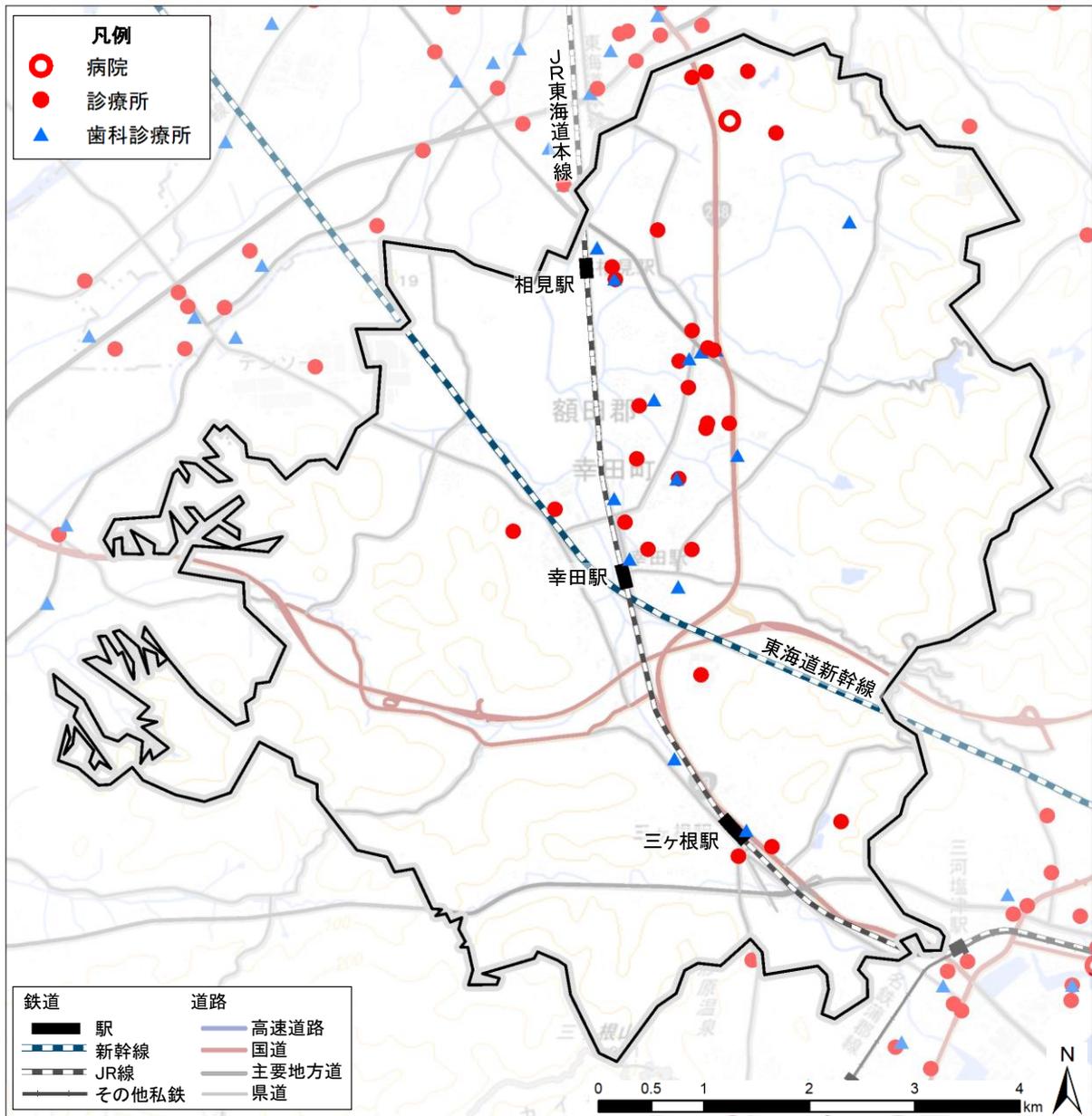
資料：国土交通省 国土数値情報（都市地域土地利用細分メッシュ、鉄道データ、行政区域）
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>) を加工して作成

図 1-9 土地利用状況

1.4 施設立地

1.4.1 医療施設

医療施設（診療所、歯科診療所）は、相見駅から幸田駅までの鉄道東側にまとまって分布している。町の南側では、三ヶ根駅周辺に医療施設が数か所立地している。

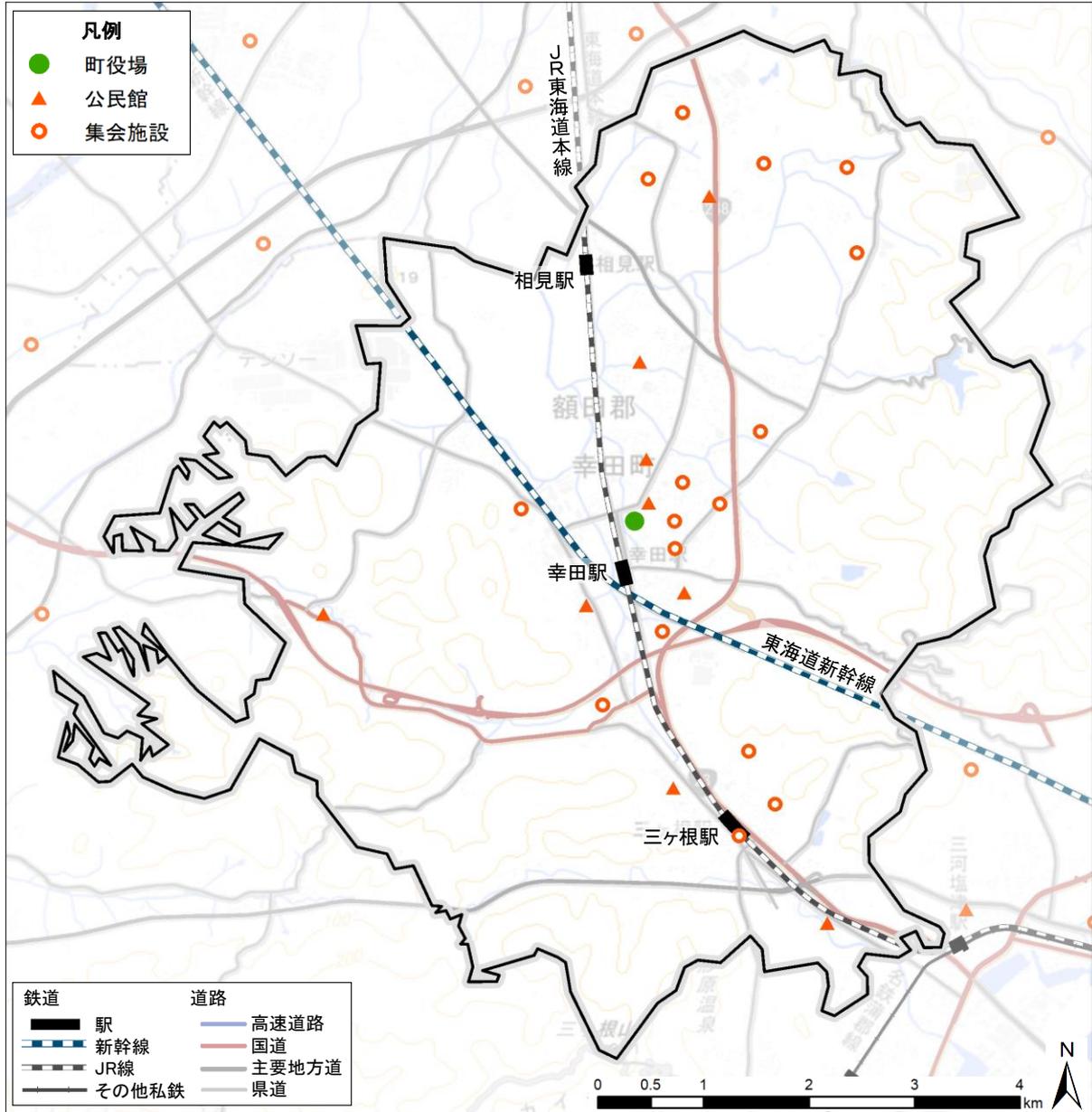


資料：国土交通省 国土数値情報（医療機関データ、鉄道データ、行政区域）
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>) を加工して作成

図 1-10 医療施設の立地状況

1.4.2 行政施設等

幸田町役場は町の中央にほぼ立地している。公民館、コミュニティセンター等の集会施設は、町の北から南にかけて分布している。

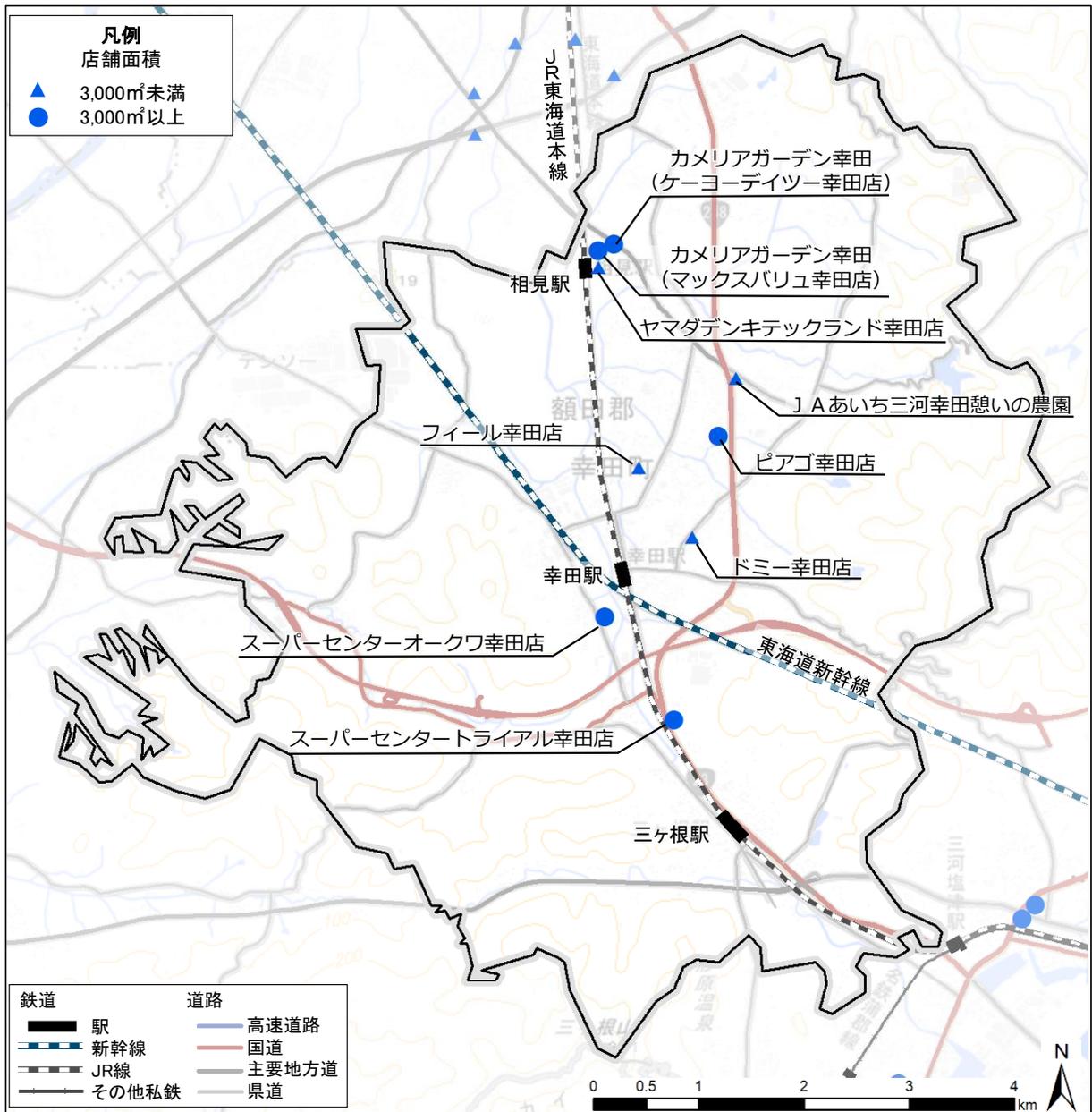


資料：国土交通省 国土数値情報（市町村役場等及び公的集会施設データ、鉄道データ、行政区画）
 (https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/) を加工して作成

図 1-11 行政施設等の立地状況

1.4.4 商業施設

商業施設は、鉄道駅周辺と国道近くに多く分布している。



資料：大型小売店総覧 2023 版、

国土交通省 国土数値情報（鉄道データ、行政区域）（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）を加工して作成

図 1-13 商業施設の立地状況

1.5 町民の移動特性

幸田町民のよく行く移動先（よく行く順から4つ）として、「ピアゴ幸田店」、「カメラガーデン幸田」「幸田 憩の農園」等の商業施設や、「幸田駅」「相見駅」「三ヶ根駅」等の JR 東海道本線の駅、「ハッピーネスヒル幸田」等の主要な公共施設、「むらかみ整形外科」や「やまざきクリニック」等の医療施設の回答数が多い。「よく行く移動先」として回答された施設の多くは、JR 東海道本線の駅周辺やハッピーネスヒル幸田の周辺に集中している傾向にある。

幸田町外の移動先としては、「イオンモール岡崎」や「ウイングタウン岡崎」の回答数が多い。



資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

図 1-14 幸田町民のよく行く外出先（上位 20 施設）

表 1-1 幸田町民のよく行く外出先（上位 20 施設）

順位	幸田町全体			
	施設名	市町村	出現数	割合
1	ピアゴ幸田店	幸田町	444	11%
2	カメラリアガーデン幸田	幸田町	384	10%
3	スーパーセンター オークワ 幸田店	幸田町	364	9%
4	幸田駅	幸田町	260	7%
4	イオンモール岡崎	岡崎市	220	6%
6	フィール 幸田店	幸田町	156	4%
7	幸田 憩の農園	幸田町	132	3%
8	スーパーセンタートライアル幸田店	幸田町	124	3%
9	相見駅	幸田町	104	3%
10	ハッピネスヒル幸田	幸田町	76	2%
11	ドミー 幸田店	幸田町	72	2%
12	マックスバリュ幸田店	幸田町	72	2%
13	岡崎駅	岡崎市	60	2%
14	幸田町役場	幸田町	60	2%
15	ケーヨーデイツー 幸田店	幸田町	56	1%
16	むらかみ整形外科	幸田町	56	1%
17	やまざきクリニック	幸田町	52	1%
17	幸田町立図書館	幸田町	40	1%
19	三ヶ根駅	幸田町	40	1%
20	ウイングタウン岡崎	岡崎市	36	1%
20	クリエイトS・D 愛知幸田菱池店	幸田町	36	1%

※えこたんバスでいけるところは、順位を赤字で記載
N=519

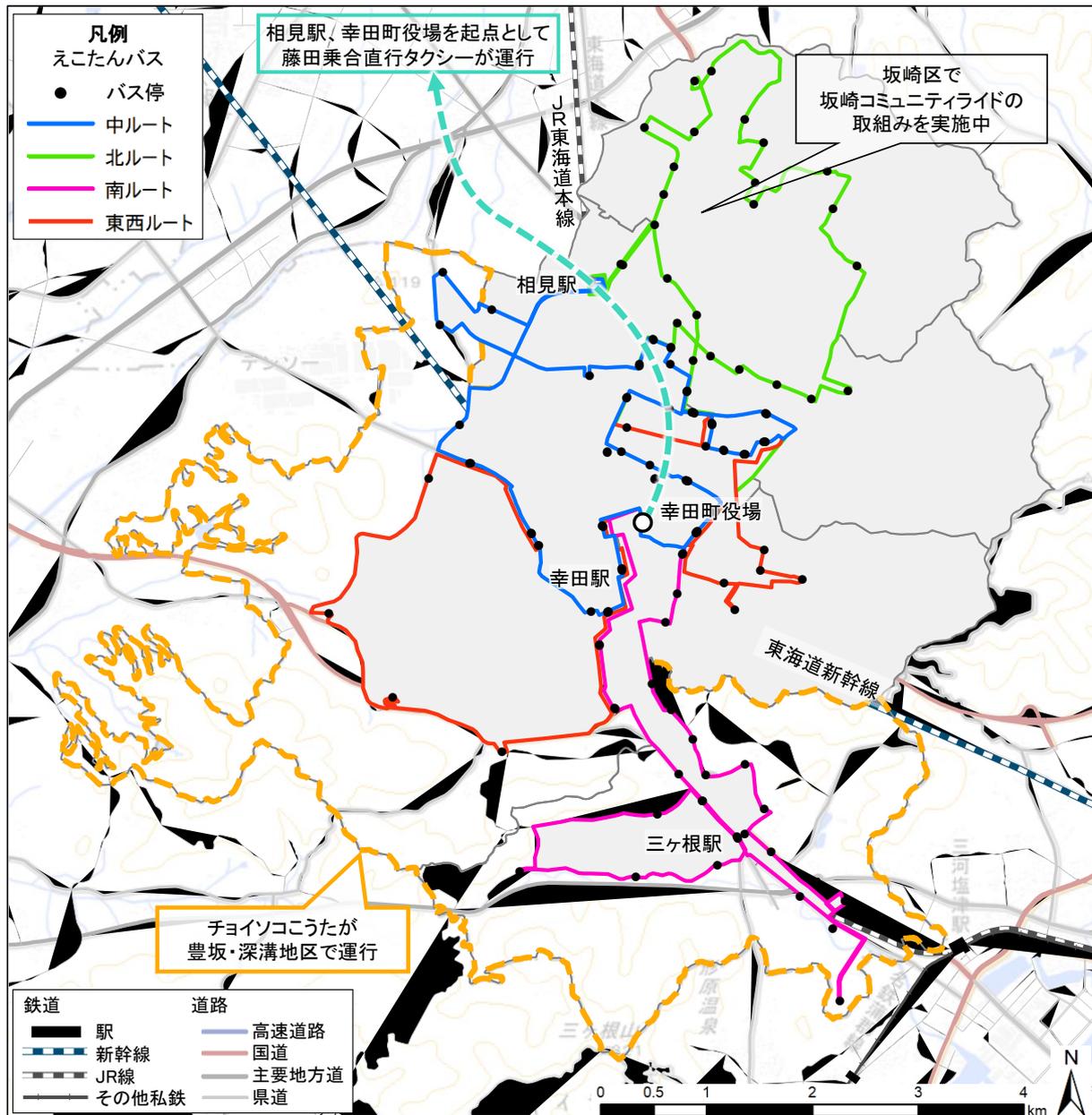
資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

1.6 公共交通の現状

1.6.1 公共交通網

町内には、東海道本線の相見駅、幸田駅、三ヶ根駅の3駅があり、これらを中心にコミュニティバス「えこたんバス」が運行し、公共交通ネットワークが形成されている。

このほか、デマンド型乗合送迎サービスの「チョイソコこうた」と、藤田医科大学岡崎医療センターへの行き来を担っている「藤田乗合直行タクシー」、ボランティアドライバーによる「坂崎コミュニティライド」が導入されている。



資料：幸田町 HP (えこたんバス)

国土交通省 国土数値情報 (鉄道データ、行政区域) (<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>) を加工して作成

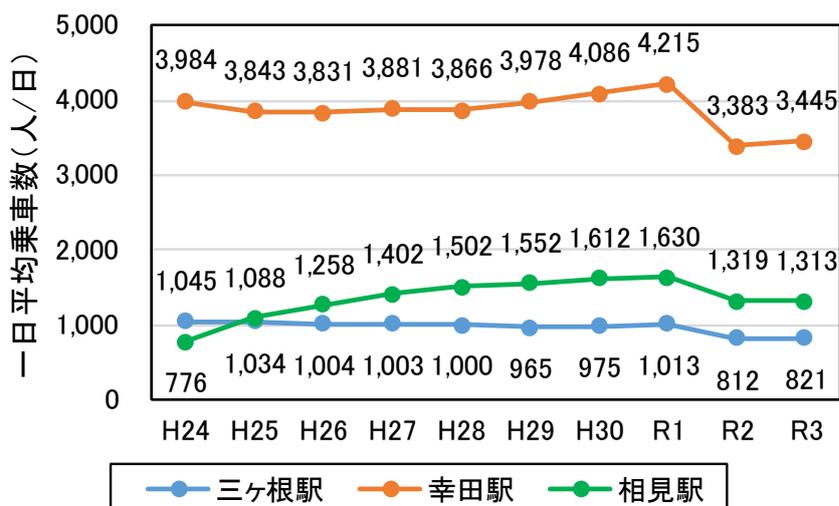
図 1-15 幸田町の公共交通網

1.6.2 鉄道

三ヶ根駅は、利用者数が微減傾向にあり、駅舎のバリアフリー化がなされていないなど、課題を有している。

幸田駅は、利用者数が増加傾向にあったが、コロナ禍により一旦減少し、回復傾向にある。また、駅周辺では土地区画整理事業が進められている。

相見駅は、H24 の開設以降利用者数が増加傾向にあったが、コロナ禍により一旦減少し、回復傾向にある。相見駅の開設と合わせて駅周辺が開発済みである。



資料：2022年版（令和4年版）こうたの統計

図 1-16 鉄道駅の乗車数推移

表 1-2 3 駅の状況

	現地状況
相見駅	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上駅舎を備える地上駅。エレベーター、エスカレーター設置済。 ・駅の東西に交通広場を有し、えこたんバス・藤田乗合直行タクシーが乗り入れ。
幸田駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ホームとは跨線橋で連絡する地上駅。エレベーター設置済。 ・駅の東側に交通広場を有し、えこたんバスが乗り入れ。
三ヶ根駅	<ul style="list-style-type: none"> ・橋上駅舎を備える地上駅。エレベーター、エスカレーター未設置。 ・駅の東西に交通広場を有し、えこたんバスが乗り入れ。

1.6.3 えこたんバス

えこたんバスは、役場や駅を拠点とし、ハッピーネス・ヒル・幸田などの町内の主な施設、病院、商業施設などを循環し、駅にも連絡する無料のコミュニティバスである。また、特定時間帯について小学生を対象とした「スクールバス」としての複合利用もされている。

- 運賃：無料
- 利用者：誰でも利用が可能
- 運休日：土曜日、日曜日、12月29日から1月3日
(天候及び行事等により変更あり)
※平日のみ運行
- 経路：4経路（各経路は循環型として、運用）
- 注意事項
 - ・満席の場合は、乗車できない場合があります
 - ・道路事情により、出発・到着時間が遅れる場合があります
 - ・悪天候により、運行を取りやめる場合があります
 - ・バスは、20人乗りから29人乗り
 - ・車イス対応のリフト車両もあり



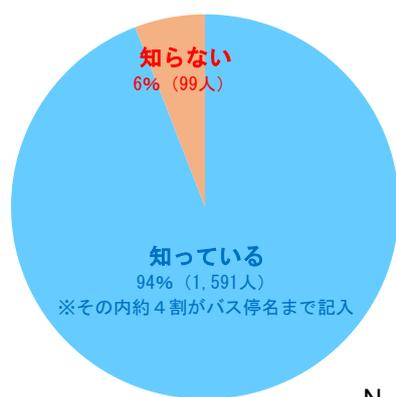
資料：幸田町 HP（えこたんバス）

図 1-17 えこたんバス

令和元年実施のアンケート調査では、エコたんバスの認知度は約9割と高い結果であった。しかし、エコたんバスの利用頻度は「全く利用したことがない」、「あまり利用していない」を合わせると全体の99%であり、あまり利用されていない。

問6 エコたんバスを知っていますか。

エコたんバスの認知度 (%)

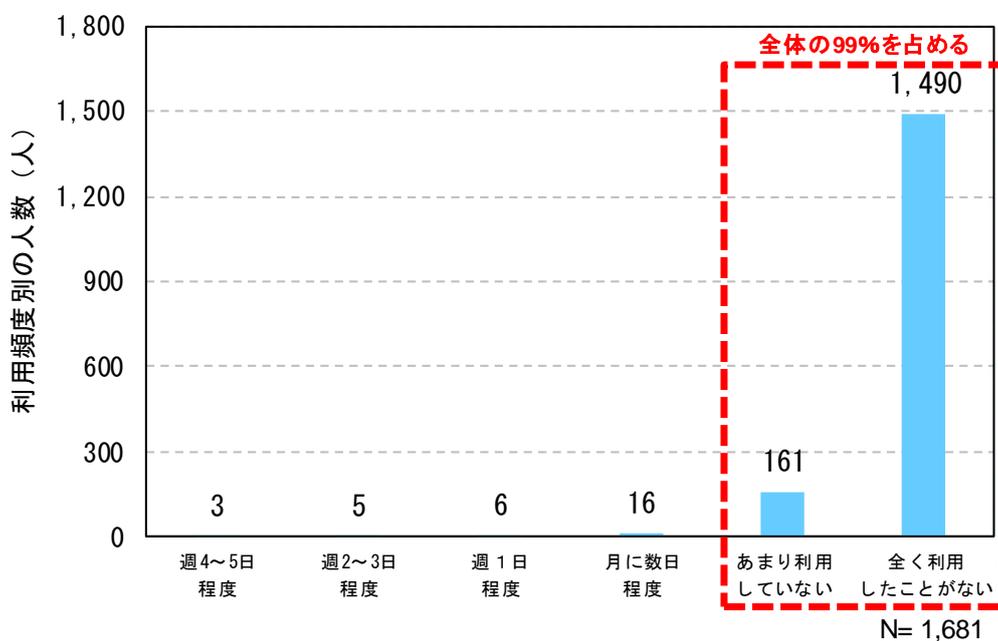


N= 1,690

資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

図 1-18 エコたんバスの認知度

問7 エコたんバスをどの程度利用していますか。



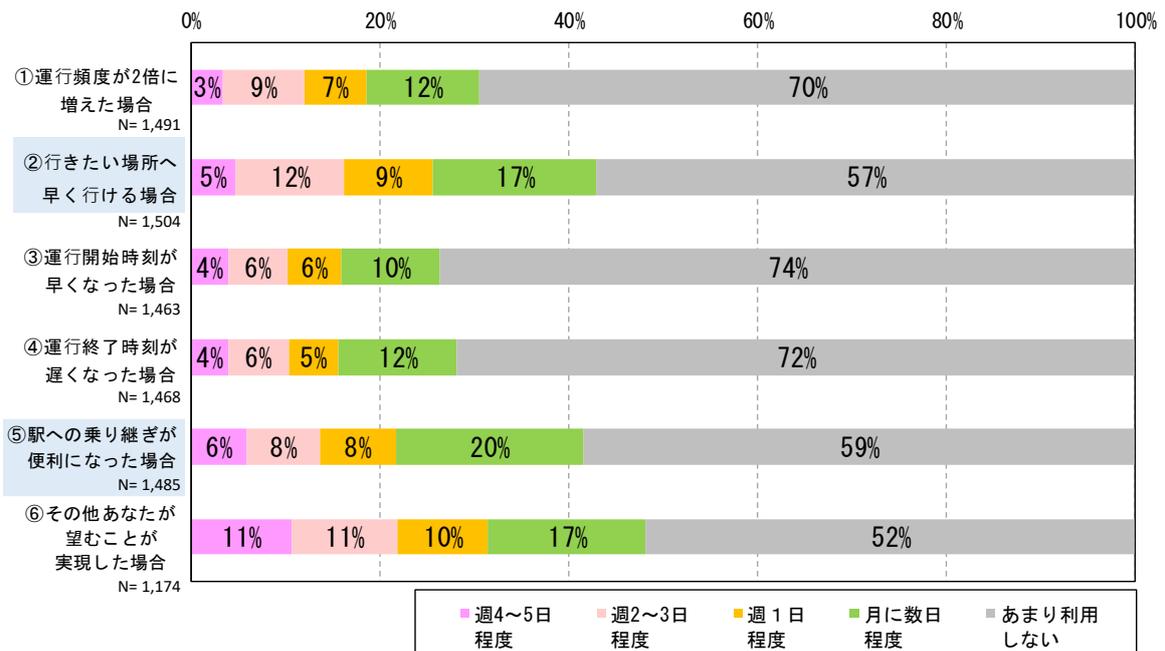
N= 1,681

資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

図 1-19 エコたんバスの利用頻度

令和元年実施のアンケート調査において、サービス条件の変化と利用意向（頻度）の関係をみると、「行きたい場所へ早く行ける場合」、「駅への乗り継ぎが便利になった場合」が利用頻度の増加と関係が強かった。また、自由記述の意見として「家の近くのバス停があること」、「デマンド化」、「運行頻度+α」、「休日運行」、「町外へのアクセス」を挙げる声があった。

問8 幸田町では、エコたんバスが重要な住民の足となるよう、利用サービスの向上に努めています。こうした中で、サービスの条件が変化した場合の利用頻度への影響を教えてください。



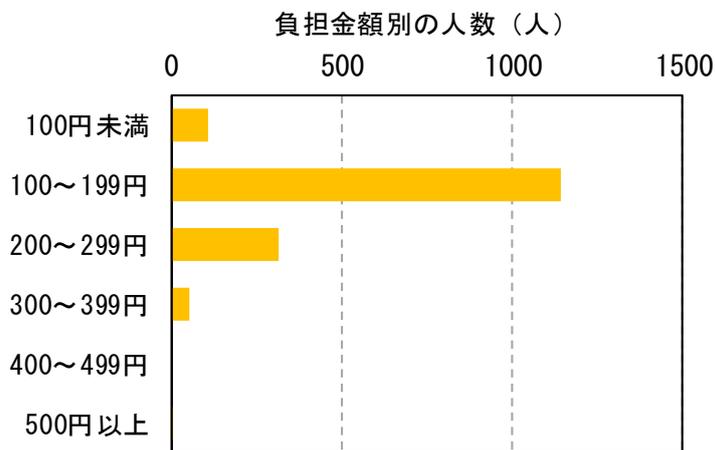
- 自由記述（抜粋）
- ・家の近くにバス停ができた場合。
 - ・オンデマンド方式ならば。
 - ・手を挙げればバスが停車して乗れ、おりたいところで降りられる場合
 - ・待ち時間が少なく、所要時間も短くなる。以前乗ろうとして時間を見たら、帰りのバスが1時間近く無かった。
 - ・私の場合外出日数がせいぜい2、3回ですので。休日も運行して欲しい
 - ・町外の名鉄バスの停留所まで行ってくれた場合。
 - ・西尾市のコミュニティバスに乗り降りできること。
 - ・乗用車くらいのエコたんカーが必要に応じてまわってくれるとうれしい。
 - ・最大距離が岡崎駅までになったら使用するかもしれない。
 - ・ぐるっと回るのではなく、名鉄バスが走っていた路線ができれば

資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

図 1-20 エコたんバスの認知度

令和元年実施のアンケート調査では、えこたんバスが有料になった際に支払い可能な1回当たり運賃の回答として「100～199円」が最も多く、次いで「200～299円」が多かった。また、全ての小学校区で、9割以上の人々が100円以上運賃を負担しても良いという回答であった。

問9 (b) えこたんバスの運賃が有料になった場合、1回の利用にいくら程度なら負担できますか。

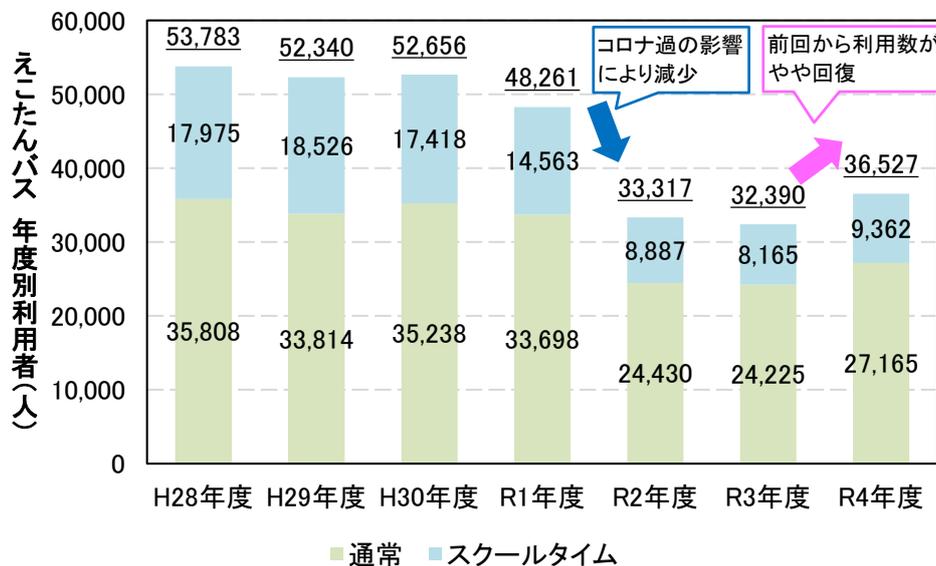


	幸田町全体	坂崎小学校区	幸田小学校区	中央小学校区	萩谷小学校区	豊坂小学校区	深溝小学校区
100円未満	7%	6%	7%	6%	5%	9%	7%
100～199円	70%	61%	68%	72%	77%	71%	71%
200～299円	19%	28%	21%	17%	16%	16%	21%
300～399円	3%	5%	4%	4%	2%	4%	1%
400～499円	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
500円以上	0%	1%	0%	0%	0%	0%	1%

資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

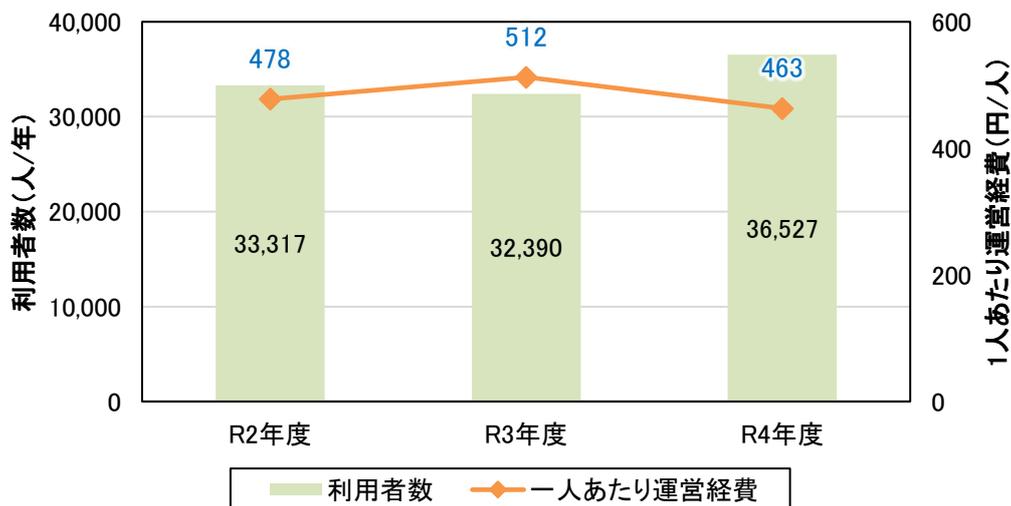
図 1-21 えこたんバスの利用に支払い可能な金額

えこたんバスの利用者数は、令和元年度まで約5万人/年程度で推移していたが、コロナ禍の影響により、令和2年度以降は約3万人/年程度で推移している。令和4年度の利用者数は、前年度から回復傾向にある。一人あたり運営経費（運営経費/利用者数）は、令和4年度では463円/人であった。



資料：幸田町資料

図 1-22 利用者数の推移



資料：幸田町資料

図 1-23 利用者数および一人あたり運営経費

えこたんバスの利便性向上に向けた取り組みとして、バス利用者数の計測ができる仕組みの導入を名古屋大学と共同で進めている。取得したバス停の乗降実績は、バスの現況分析や再編計画（ルート検討やバス待ち環境改善等）を行うための基礎データとして活用予定である。

計測のポイント

- ボタンをドライバーが押して、人数をカウント
※至極シンプルな構造
- センサはGPSに連動しており、ドライバーがボタンを押すタイミングで、位置情報を取得し、バス停を特定することが可能で、便別・バス停別での乗車人数、降車人数が把握できる
※データはサーバー上に蓄積される、またカウンタにも表示される仕組み
- センサには装着されているGPSデータはバスロケーションシステムにも活用

（注意）どこで乗った・降りた（00）まではわかりません。



運転席横に、センサを設置

（電源はシガーソケットから24Vを確保）



運転席横に配置
（ドライバーにも相談済み）

イメージ（開発中）



カウンタ



ボタン



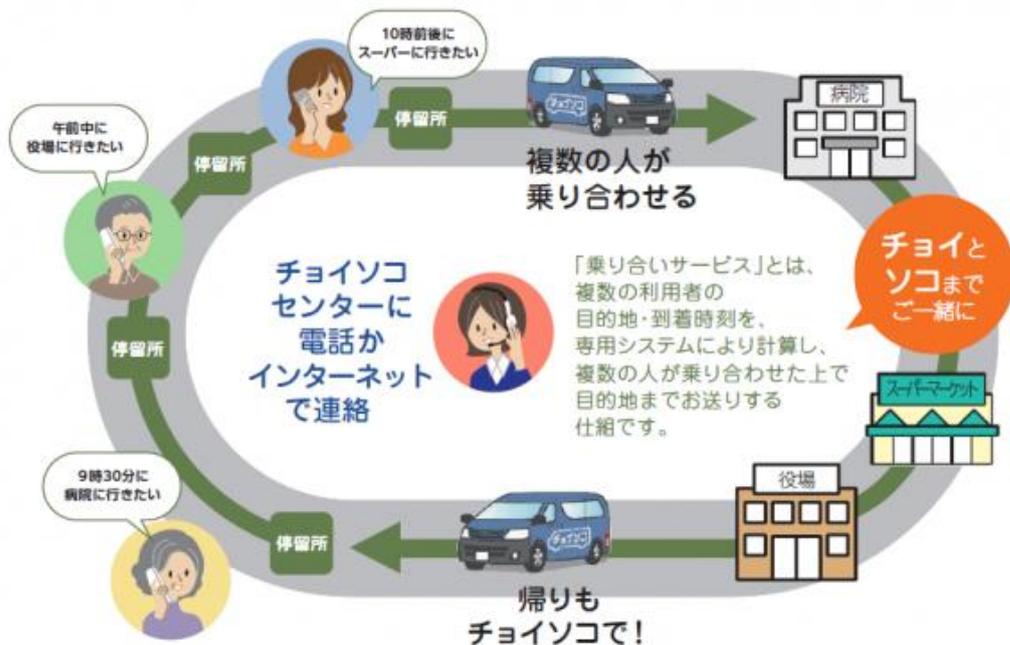
資料：名古屋大学資料

図 1-24 エコたんバスの利便性向上に向けた調査

1.6.4 チョイソコこうた

チョイソコこうたは、豊坂及び深溝小学校区で運行されている区域運行のデマンド型乗り合い送迎サービス（社会実験）である。令和2年10月1日から、豊坂小学校区在住の65歳以上または障害者手帳所持者を対象に、社会実験をスタートした。令和4年3月1日から、深溝小学校区在住の65歳以上または障害者手帳所持者も利用可能としている。

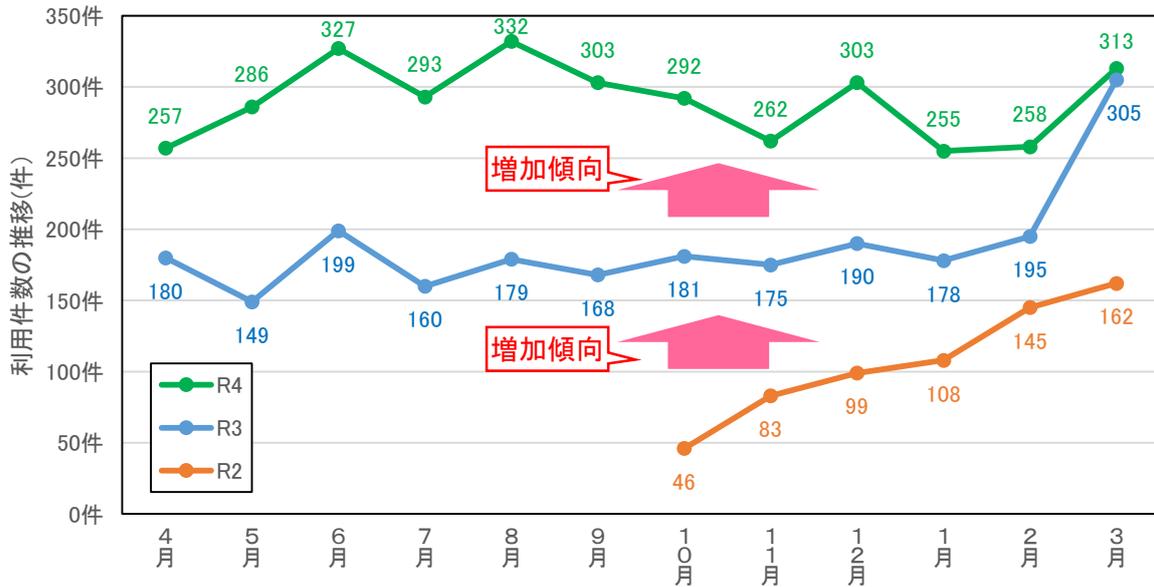
- 社会実験期間：令和2年10月1日～令和6年3月31日まで
- 運行日：平日のみ
- 乗降場所：豊坂・深溝小学校区の停留所（公共施設やごみステーションなどに設置
：役場やその周辺の医療機関やスーパーマーケットなど
：町民会館、図書館、町民プール
- 利用対象：豊坂小学校区（野場区、永野区、須美区、六栗区、上六栗区、桐山区）
または深溝小学校区（里区、市場区、海谷区、逆川区）にお住まいの、
65歳以上または障害者手帳をお持ちの人で、会員登録をされた人
- 運賃：社会実験中は無料



資料：幸田町 HP（チョイソコこうた）

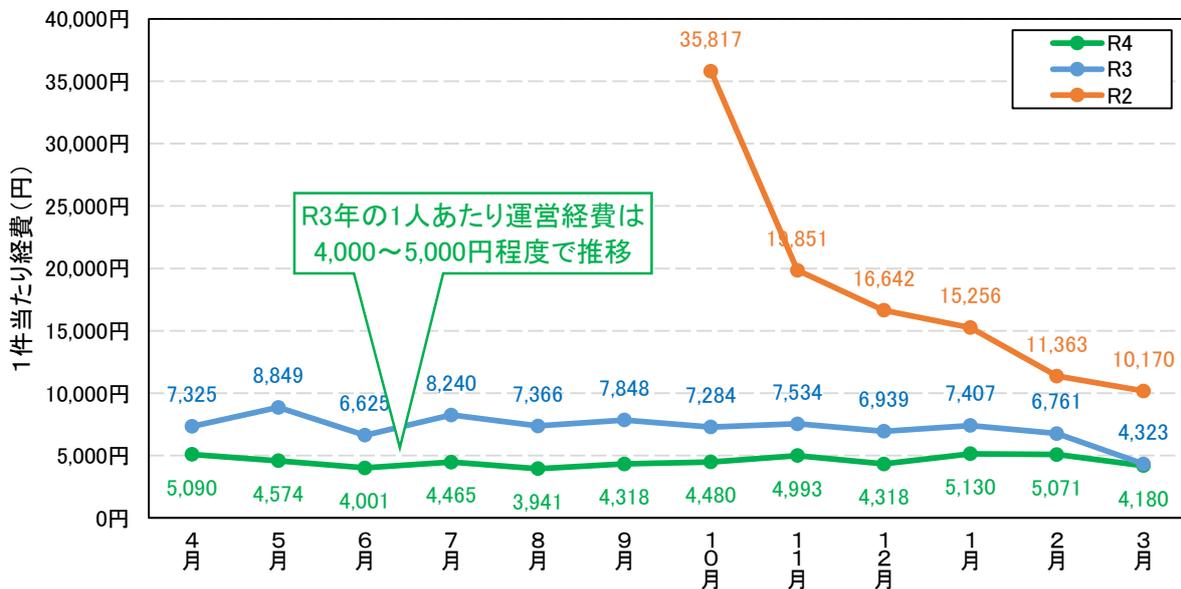
図 1-25 チョイソコこうた

令和2年10月の運行開始以降、利用者数は増加傾向にある一方、1人あたりの運営経費は4,180円/人（令和4年度3月時点）であり、高い状態にある。



資料：幸田町資料

図 1-26 利用者数の推移



資料：幸田町資料

図 1-27 1件当たりの運営経費

1.6.5 藤田乗合直行タクシー

藤田乗合直行タクシーは、幸田町と岡崎市に立地する「藤田医科大学岡崎医療センター」を直通で結ぶ通院用の直行タクシーである。

- 社会実験期間：令和5年4月1日～令和6年3月31日まで
- 運行日：平日のみ
- 停留所：役場、JR相見駅（東口側）、藤田医科大学岡崎医療センター
- 対象：町内在住で藤田医科大学岡崎医療センターへ通院する人 など
- 運賃：社会実験中は無料

役場 **相見駅** **藤田医科大学岡崎医療センター**

三ヶ根駅 ———— 幸田駅

実験運行の概要

対象 町内在住で「藤田医科大学岡崎医療センター」へ通院する人 など

運行日 令和5年4/1①～令和6年3/31① 平日のみ（年末年始は運休）

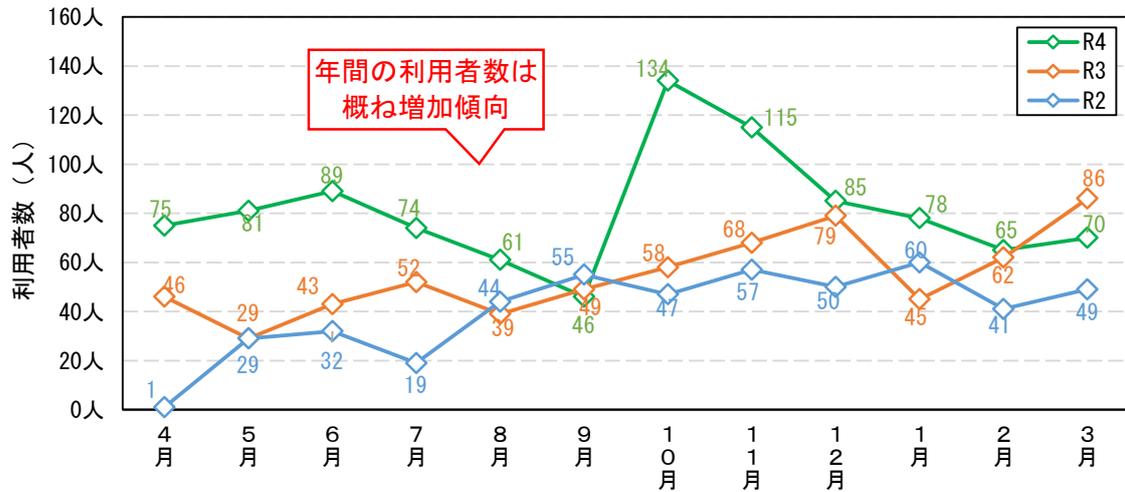
運賃 無料（実験期間中）

電話予約は不要です。
 ※予約することもできます。満員の際は予約を優先しますので、確実に乗りたい場合は予約をしてください。
 車いすの方は、車両手配の都合上、予約をお願いします。

資料：幸田町 HP（藤田乗合直行タクシー）

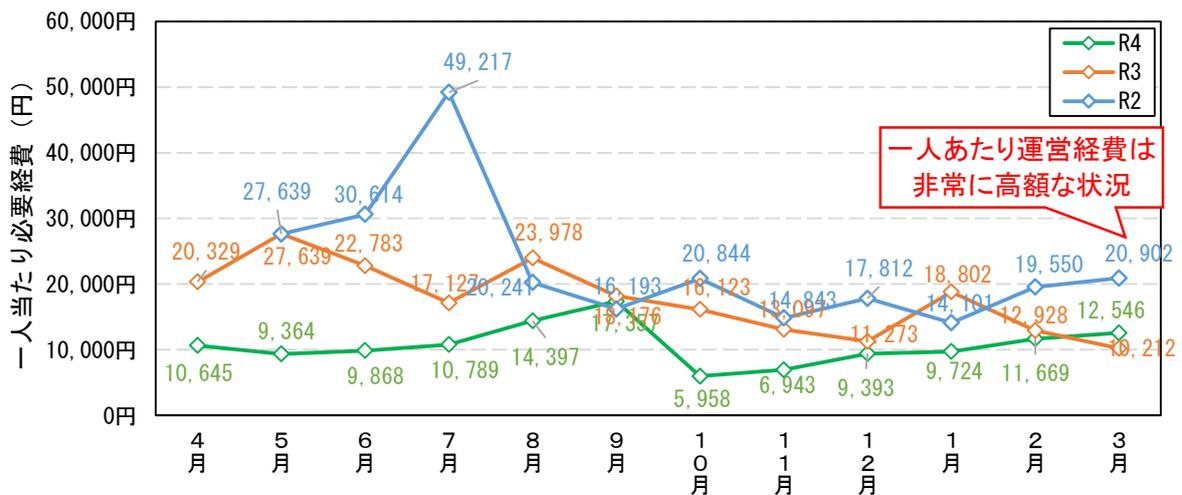
図 1-28 藤田乗合直行タクシー

令和2年4月の運行開始以降、利用者数は概ね増加傾向にある一方で、1人あたりの運営経費は12,546円/人と非常に高額であり、町の財政負担が大きいという課題がある



資料：幸田町資料

図 1-29 利用者数の推移



資料：幸田町資料

図 1-30 1件当たりの運行経費

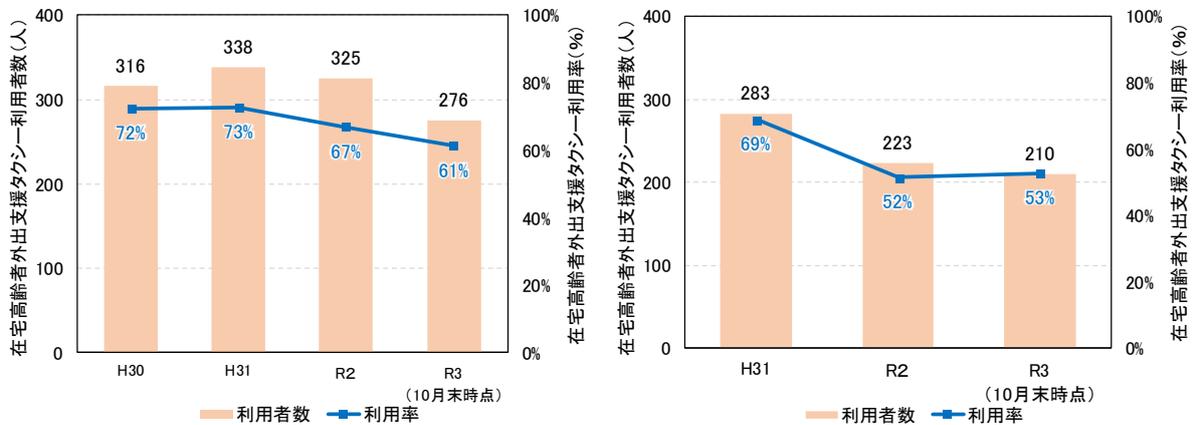
1.6.6 タクシー

幸田町内のタクシー会社は、幸田タクシー(株)・(株)レミックス・福祉タクシーげんの3社が存在している。また、幸田町では、以下のタクシー助成事業を実施している。

福祉タクシーは、利用者数が300人程度、利用率は60～70%程度であった。在宅高齢者外出支援タクシーは、利用者数が200～300人程度、利用率は50～70%程度である。

表 1-3 タクシー助成事業

福祉タクシー料金助成事業	在宅高齢者外出支援タクシー利用助成事業
<p>対象：町内に住所を有する人で、次のいずれかの手帳の所有者</p> <ul style="list-style-type: none"> ①身体障害者手帳1～3級の人 ②療育手帳A判定、B判定の人 ③精神障害者保健福祉手帳1級、2級の人 <p>助成内容：タクシー利用券35,000円分 (500円券・200円券各50枚)</p>	<p>対象：町内に住所を有する人で、以下の条件を全て満たす人</p> <ul style="list-style-type: none"> ①医療・福祉・介護施設に入院・入所をしておらず在宅で過ごす人 ②令和4年度末時点で(令和5年3月31日時点)で80歳以上の人 ③次のいずれかの項目のうち、1つでも該当する人 <ul style="list-style-type: none"> ア)一人暮らし イ)80歳以上の者のみで構成する世帯の人 ウ)運転免許を受けていない人 <p>助成内容：タクシー普通車初乗り運賃年間15回分 自宅と町内JR3駅間(直行の場合のみ)運賃全額年間8回分</p>



※利用率は利用者数を交付人数で除すことで算出した。

資料：幸田町資料

図 1-31 タクシー助成事業の利用実績 (左：福祉タクシー、右：在宅高齢者外出支援タクシー)

幸田町では、高齢者向けにタクシー乗車料金の一部を助成する「タクシー料金助成制度」を設けているが、助成券の持ち運びや事務処理作業に要する労力が利用者やタクシー事業者の負担となっている。このことから、幸田町では IC カードを活用した助成決済の高度化に向けた取組を進めている。

【企画提案書概要版】

<p>高齢者移動支援施策（タクシー料金助成制度）の高度化に向けた実証 ～高齢者が生き生きと暮らし続けられる地域づくりを目指して～</p>	<p>(仮称) 幸田町移動支援ICT活用推進協議会 構成団体 ・幸田町 ・中電クラビス(株) ・(一社) ICTまちづくり共通プラットフォーム推進機構</p>
---	---

地域課題

- 本町では高齢者数、高齢化率が増加傾向にある。民間路線バスの廃止等により公共交通が十分でない地域が多く存在し、免許返納者も増加していることから、「高齢者が日々楽しみや生きがいを持ち、生き生きと暮らし続けられる地域づくり」のため、また要介護者の増加や医療費・介護給付費の増加を防ぐため、**高齢者外出支援・促進策の確立が急務**となっている。
- こうした背景から、本町では高齢者向けにタクシー乗車料金の一部を助成する「タクシー料金助成制度」を設けているが、下記の通り、**利用者やタクシー事業者の負担軽減、データを活用したより良い制度設計の必要性が生じている。**

タクシー料金助成制度の課題

- 利用者の負担が大きい**
紙の助成券の持ち運び・管理、精算時の必要事項記入、年度ごとの更新申請等が負担になっており、利用率が低迷。
- タクシー事業者の負担が大きい**
町との助成料金精算等に関する事務処理作業の負担が大きい。制度利用者の増加に伴い、負担は増加傾向。
- データに基づく制度改定ができていない**
これまで、利用者からの要望に応え制度改定を重ねてきているが、利用データが取得・分析できていないため、根拠に基づく制度改定や効果の検証ができていない。

実証内容

利用者モニターに専用のICカードを付与。タクシーに搭載するスマートフォン等にかざすことで助成決済が行われ、利用データが自動収集されるシステムを構築。また、現行制度とは異なる制度を実証用に用意。利用者モニターおよび協力タクシー事業者に一定期間利用いただき、下記項目について調査・検証を行う。

- 利用者・タクシー乗務員の受容性、利便性向上効果。**
- タクシー事業者の負担軽減効果。**
- 利用者の行動が現行制度と比較してどう変化するか。より使いやすく、外出促進効果の高い制度はどのようなものか。**

<実証スキーム（イメージ図）>

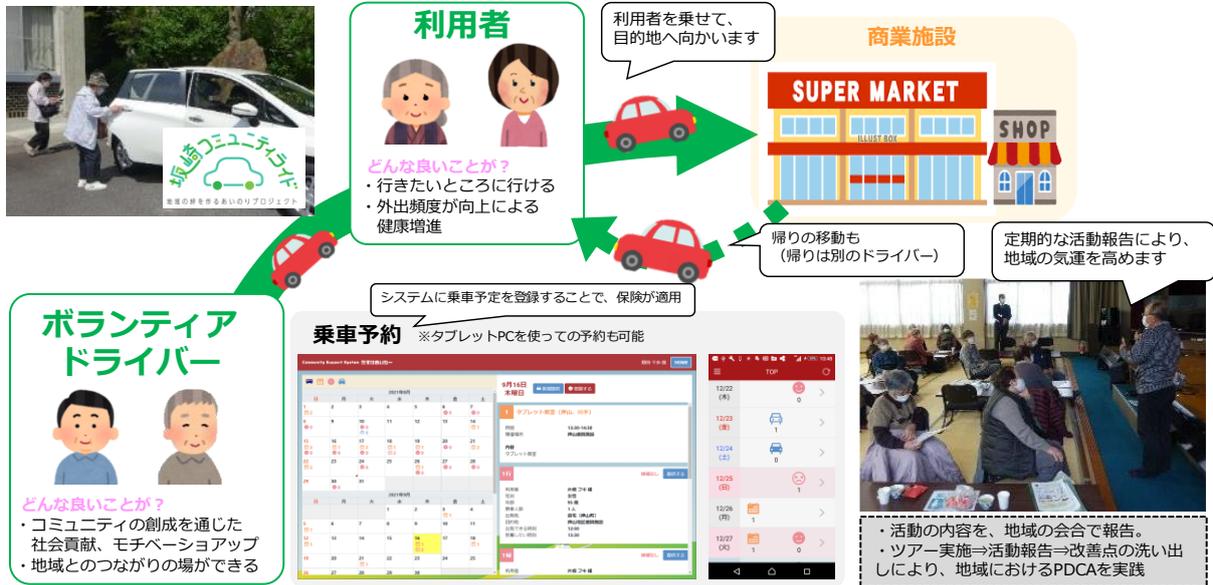


資料：幸田町資料

図 1-32 高齢者移動支援施策（タクシー料金助成制度）の高度化に向けた実証

1.6.7 坂崎コミュニティライド

坂崎コミュニティライドは、共助の考えをベースにボランティアドライバーに利用者が同乗して移動する仕組みで、地域のコミュニティを育み、交流を促すことに貢献する取組である。名古屋大学の協力により、現在、坂崎区にて本格的な社会実装に向けた取組を進められている。

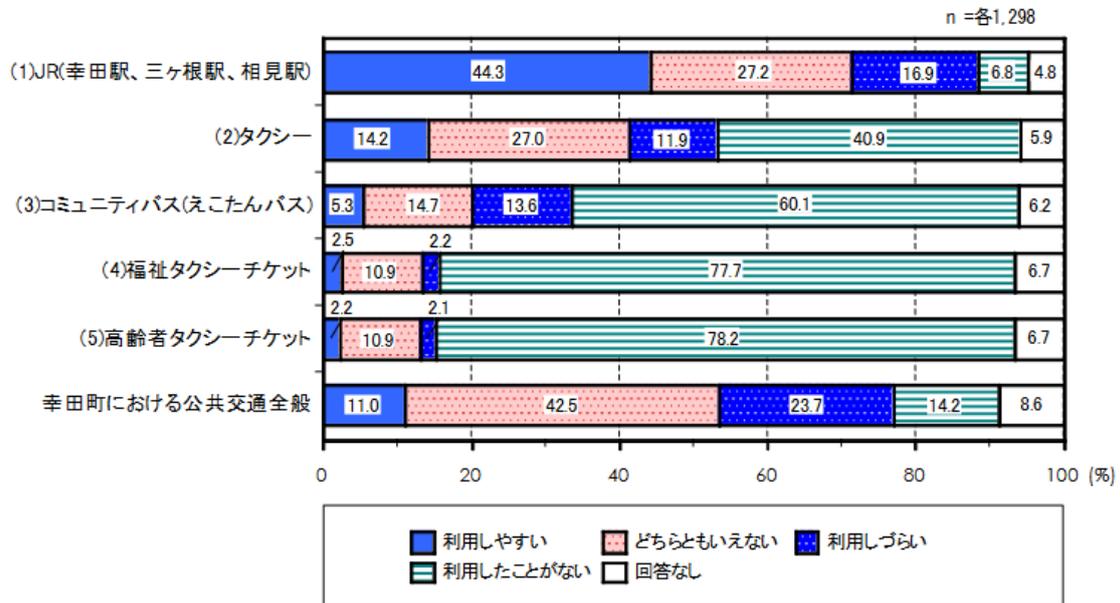


資料：名古屋大学資料

図 1-33 坂崎コミュニティライドの取組み

1.6.8 公共交通に対する住民意識

令和5年2月に実施された住民意識調査によると、鉄道（JR）以外の公共交通の利用しやすさに対する評価は総じて低い。



資料：幸田町 HP(第23回住民意識調査)

図 1-34 公共交通に対する住民意識（R5.2 調査）

2. 上位・関連計画の整理

地域公共交通計画を策定する上で反映すべき上位・関連計画の内容を把握し、公共交通に係る取り組みを通じて実現すべき「都市の将来像」を整理するとともに、幸田町において公共交通に求める役割を検討した。

2.1 上位・関連計画の概要

整理の対象とした上位・関連計画、および、その概要は以下のとおりである。

表 2-1 上位・関連計画の概要

区分	計画	計画期間・根拠法等	概要
上位 計画	第 6 次幸田町 総合計画 (平成 28 年 9 月 策定)	計画期間： 平成 28 年～令和 7 年 根拠法： 地方自治法第 2 条第 4 項	これからの幸田町をどのようなまちにしていくのか、基本理念、目指すべき将来像を定め、その実現に向かっていくための指針となるまちづくりの計画
	幸田町都市計画 マスタープラン (令和 2 年 3 月 一部改定)	計画期間： 平成 30 年～令和 9 年 根拠法： 都市計画法第 18 条の 2	幸田町の都市計画の基本的な方針を策定するもの
	幸田町都市交通 マスタープラン (令和 2 年 7 月 改定)	計画期間： 令和 2 年～令和 12 年	幸田町の都市交通のあり方について長期的な視点から目標を掲げ、個別の課題に対する施策とその推進方策を示すもの
	あいち 交通ビジョン (令和 4 年 2 月 策定)	計画期間： 令和 4 年度～令和 8 年度	県の総合的な計画である「あいちビジョン 2030」の個別計画として、交通分野で取り組む施策の方向性を示し、国・県・市町村・交通事業者・県民等の連携した取組を促進する。また、「地域公共交通計画」を始めとする公共交通計画のよりどころとなるものとする。
関連 計画	第 2 次幸田町 環境基本計画 (令和 5 年 3 月 策定)	計画期間： 令和 5 年～令和 14 年 根拠法： 幸田町環境基本条例第 8 条	環境の保全及び施策の方向、それら施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めたもの
	第 2 期幸田町 地域福祉計画・ 幸田町地域福祉 活動計画 (令和 2 年 3 月 策定)	計画期間： 令和 2 年～令和 6 年 根拠法： 社会福祉法第 107 条	誰もが安心して暮らせる福祉のまちづくりを具体化するための体制整備の指針となるもの

2.2 第6次幸田町総合計画

第6次幸田町総合計画（平成28年9月策定）は、これからの幸田町をどのようなまちにしていくのか、基本理念、目指すべき将来像を定め、その実現に向かっていくための指針となるまちづくりの計画である。

第6次幸田町総合計画では、基本理念として「人と自然と産業の調和」、めざすべき将来像として「みんなでつくる元気な幸田」を定めている。

3 まちづくりの理念と将来像

心安まる、なだらかな山稜。その山々に守られるように広がる田園風景。
幸田町の風景を支えてくれる、この豊かな自然の保全や産業の発展は先人の知恵とたゆまぬ努力によるものです。
このまちが、これからもずっとあり続けるために基本理念を次のように定めます。

人と自然と 産業の調和

明治元年の22村が23の区（地域）になり現在の幸田町を支えています。それぞれの地域に応じた支え合いが地域の元気になり、まちの元気になっていきます。
年齢、性別を問わず、地域への想いを抱くみなさんと行政が共にそれぞれの役割を果たしながら、みんなで幸田町を育てていく。そんな思いを込め、幸田町がめざすべき将来像を次のように定めます。

みんなでつくる 元気な幸田

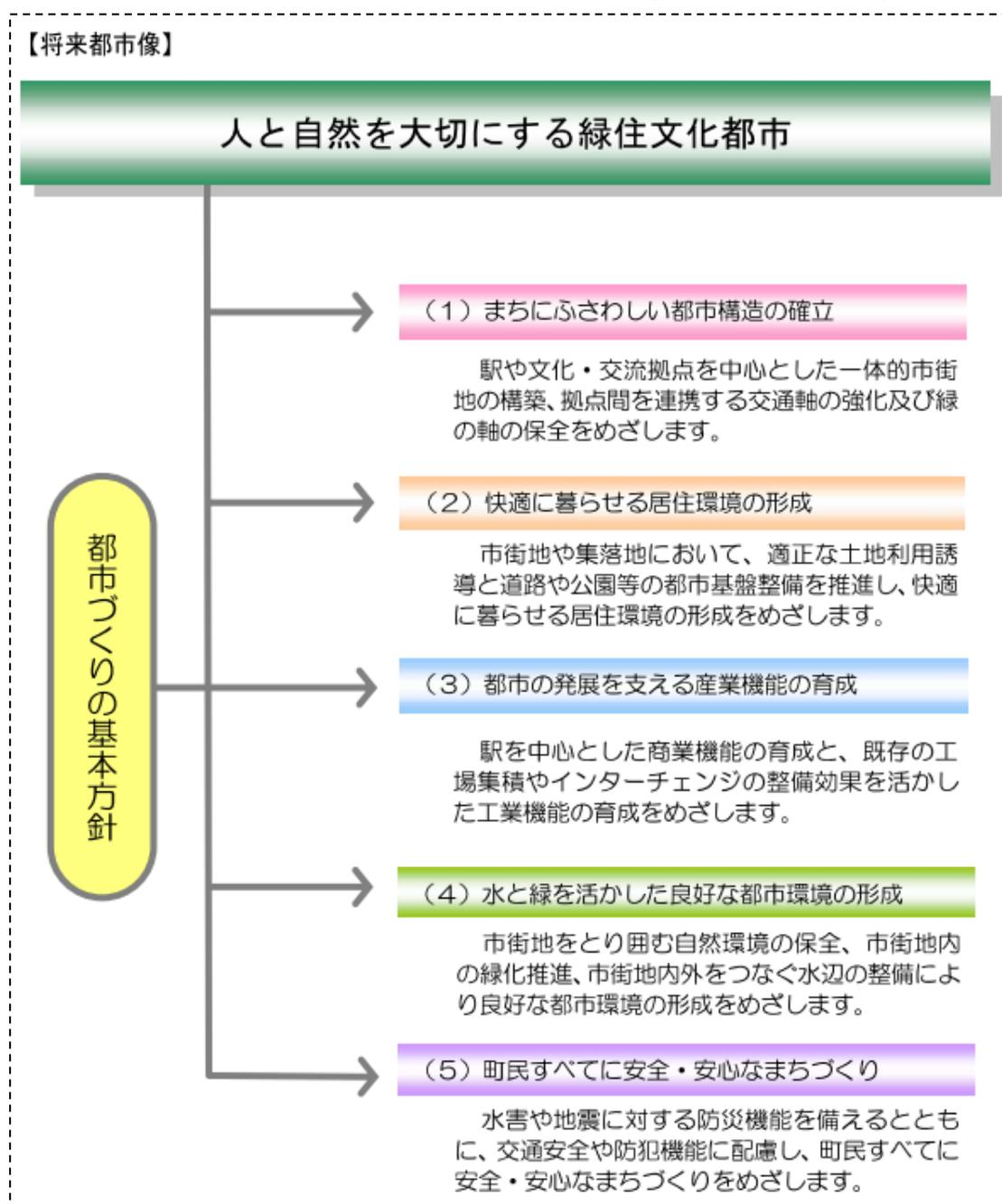
資料：第6次幸田町総合計画（平成28年9月策定）

図 2-1 まちづくりの理念と将来像

2.3 幸田町都市計画マスタープラン

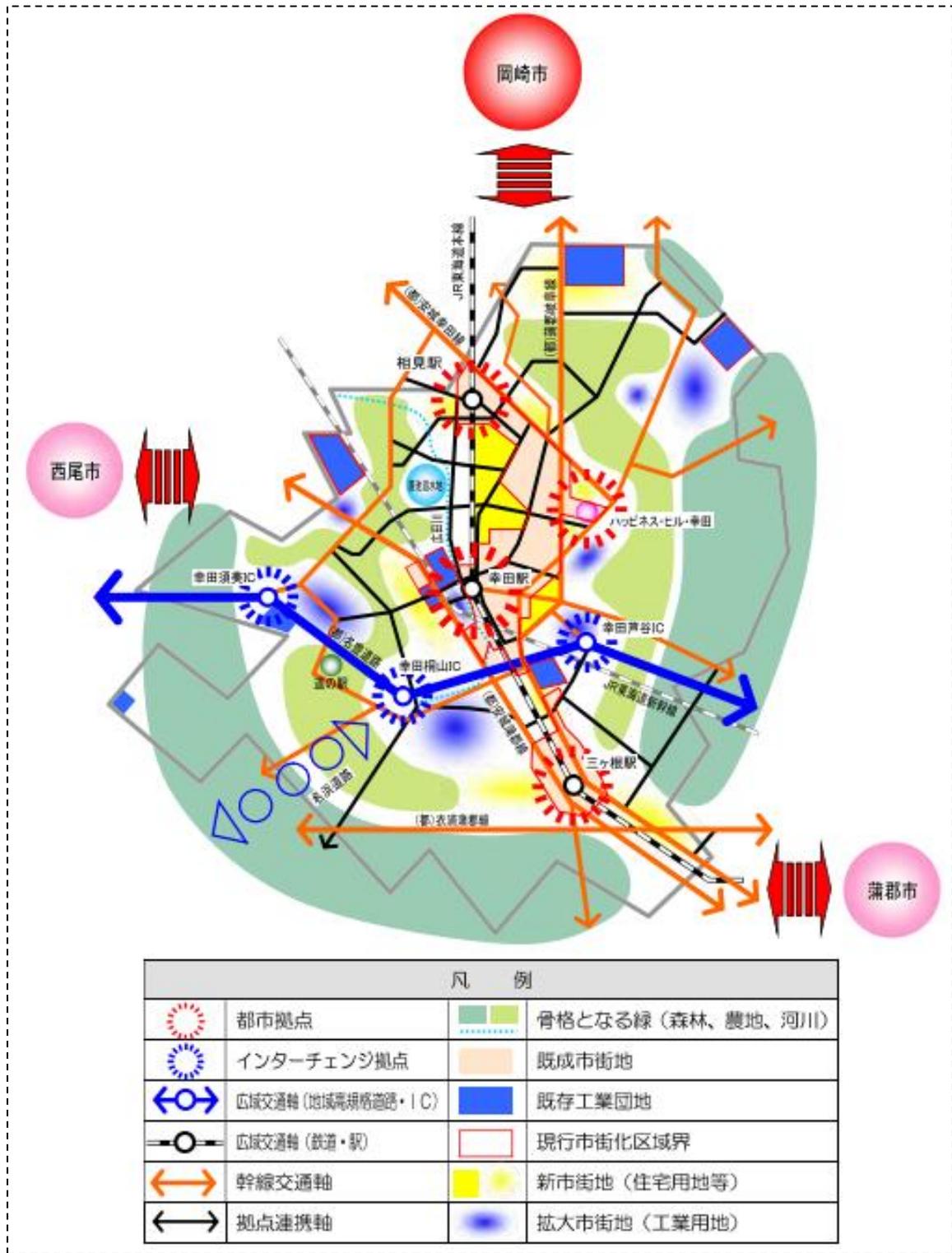
幸田町都市計画マスタープラン（令和2年3月一部改定）は、幸田町総合計画及び愛知県の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、幸田町の都市計画の基本的な方針を策定するものである。計画の目標年次は令和12年とし、令和2年を中間年次としている。

将来都市像として「人と自然を大切にする緑住文化都市」と定めている。また、幸田町の将来都市構造を形成するうえで、重要な機能を有する都市拠点として「3駅プラス1（JR東海道本線の幸田駅、相見駅、三ヶ根駅、ハッピーネス・ヒル・幸田）」が掲げられている。



資料：幸田町都市計画マスタープラン（令和2年3月一部改定）

図 2-2 都市計画の基本的な方針



資料：幸田町都市計画マスタープラン（令和2年3月一部改定）

図 2-3 将来都市構造図

公共交通に関連する方針として、鉄道とバスに関する施策が記載されている。

(3) 公共交通の方針

① 鉄道

- 鉄道駅について、ユニバーサルデザインを取り入れた誰でも使いやすい駅の整備を促進します。
- 駅前広場、駅へのアクセス道路、パーク&ライド駐車場の整備により、バスや自動車交通と連携した交通結節機能の向上を図ります。
- これらの取り組みによって、公共交通利用を促進し、環境負荷の低減や移動制約者にとっての交通利便性の向上を図ります。

② バス

- 路線バスは、幸田駅前から名鉄の東岡崎駅方面に向けて1路線がありましたが廃止となり、福祉巡回バスをえこたんバスとして再編し、役場を中心に各地域の主要施設等を結び循環するとともに、スクールバスとして複合利用しています。今後は、交通弱者にも配慮した交通手段（コミュニティバス）として、路線の維持・充実など利便性の向上を図ります。
- 企業従業員のマイカー通勤等を軽減する郊外フィーダーバスの導入可能性について、検討します。
- 新たな市街地の整備や施設整備に合わせ、バスの体系や運行ルートの見直し等を検討し、利便性の向上を図ります。

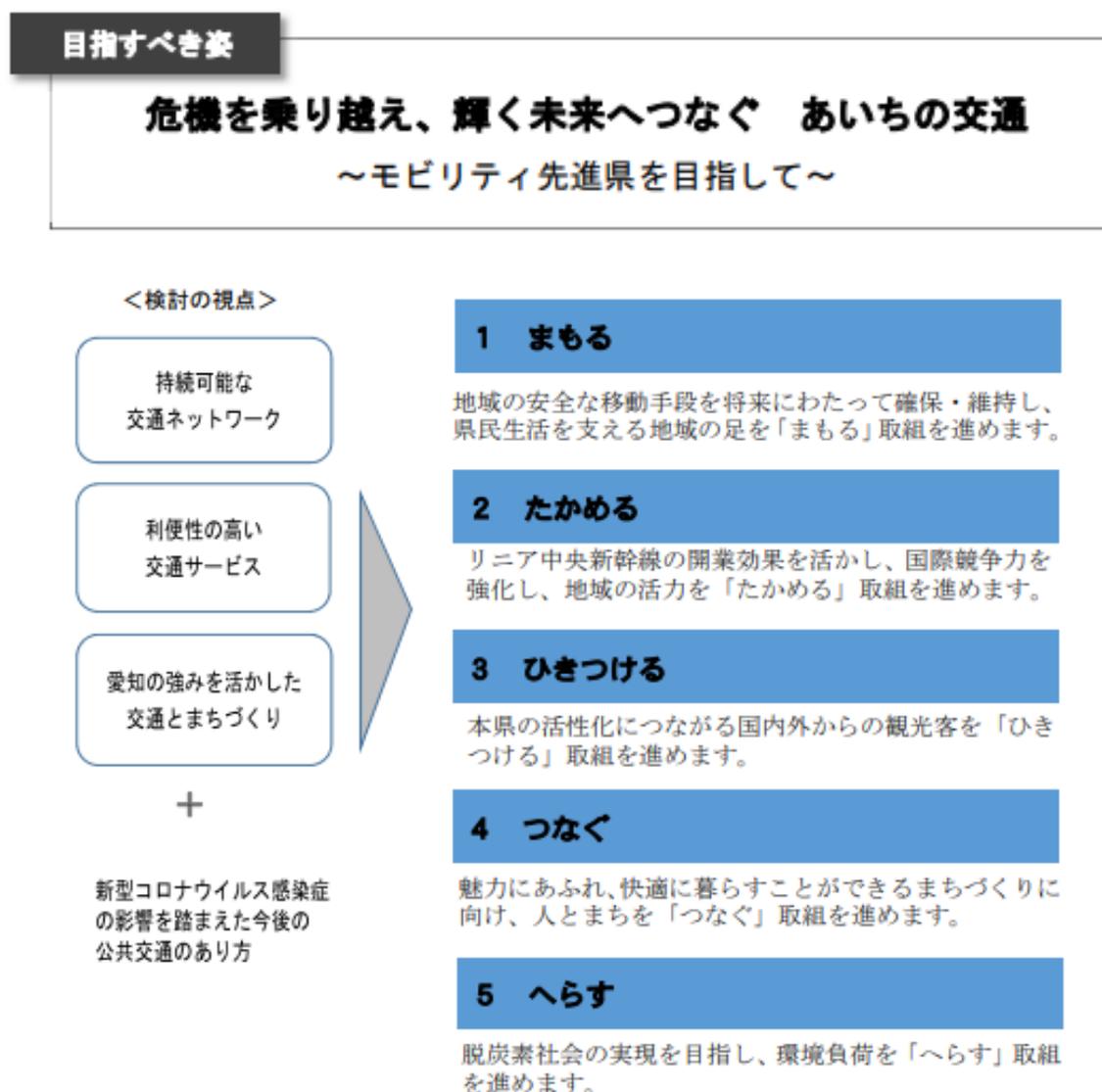
資料：幸田町都市計画マスタープラン（令和2年3月一部改定）

図 2-4 公共交通の方針

2.4 あいち交通ビジョン

あいち交通ビジョン（令和4年2月策定）は、輸送資源を総動員しながら、持続可能な交通ネットワークを構築し、県民の足をしっかりと確保するとともに、先端技術も活用しながら、さらに利便性の高い交通サービスを提供し、交流を活発にすることにより、この危機を乗り越え、あらゆる地域において公共交通を始めとする移動の利便性が確保される「モビリティ先進県」となることを目指すために策定されたものである。

目指すべき姿の実現に向けて、検討の視点を踏まえ、5つの取り組むべき施策の方向性「まもる」「たかめる」「ひきつける」「つなぐ」「へらす」を定めている。



資料：あいち交通ビジョン（令和4年2月策定）

図 2-5 施策の方向性

2.5 幸田町都市交通マスタープラン

幸田町都市交通マスタープラン（令和2年7月改定）は、幸田町の都市交通のあり方について長期的な視点から目標を掲げ、個別の課題に対する施策とその推進方策を示すものである。計画の目標年次は2030年とし、2025年を中間年次としている。

基本理念として「人・まち・地球を大切にす都市交通の実現」が定められ、基本理念の実現を図るための3つの基本目標として「①住みやすい・住みたくなる交通体系の形成」、「②『まちが元気になる交通体系の形成』」、「③地球を思いやる交通体系の形成」が定められている。

■基本理念

「人・まち・地球を大切にす都市交通の実現」

幸田町は、豊かな自然環境とともに、広域交通を処理する道路や鉄道の交通基盤に恵まれ、交通の要衝として多くの企業が立地し、またその従業員や名古屋圏からの住宅需要の受け皿としての役割を高め、活力あるまちとなっています。

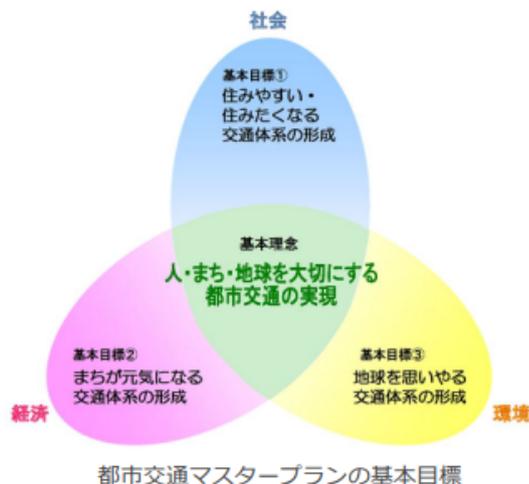
今後もこの恵まれた環境を維持するとともに、都市計画マスタープランに掲げる将来都市像を実現するため、土地利用と一体となった都市交通体系の整備方針を設定する必要があります。

整備方針の設定にあたっては、国・県等で進められる広域交通網の整備に伴う交通体系の変化への対応、人口減少・超高齢社会への対応、財政的制約等の幸田町を取り巻く社会情勢の変化への対応、ひっ迫する地球環境問題への対応等が必要となります。また、今後の都市交通のあり方としては、自動運転技術をはじめとしたICT等の先端技術を活用した交通体系の確立、多様な人々が様々なニーズに応じて交通手段を選択できるモビリティ・ブレン드의推進を図る必要があることから、持続可能で町民が移動しやすく、住みやすく豊かさを実感できる交通体系の構築を目指します。

■基本目標

基本理念の確実な実現を図るため、3つの基本目標を設定します。

まず、住民の生活の利便性、快適性、また、安全性・防災性の向上・維持に努めるため『住みやすい・住みたくなる交通体系の形成』を、また、幸田町の都市機能の構築、地域経済の発展に大きく寄与する地域産業を支援するため『まちが元気になる交通体系の形成』を、さらに、昨今の地球環境問題にも積極的に取り組み、わが国の省CO₂に貢献するため『地球を思いやる交通体系の形成』の3つの基本目標を設定します。



資料：幸田町都市交通マスタープラン（令和2年7月改定）

図 2-6 基本理念、基本目標

重点戦略として「①鉄道駅の再整備」、「②バス等サービスの向上」、「③デマンド型交通の導入」
「④自動運転の実証実験の推進」の4つが位置づけられている。

重点戦略
幸田町の課題を踏まえ、以下の施策を重点戦略として位置づけ、取り組みます。

重点戦略1 鉄道駅の再整備
幸田町内にある3つの鉄道駅を拠点として町民誰もが快適・円滑に移動が可能となるよう、鉄道サービスの向上に取り組むとともに、今後さらに進行する高齢化に対応するため、鉄道施設のバリアフリー化の促進に取り組みます。
【施策の概要】
○幸田駅の整備
幸田町の玄関口としてふさわしい中心拠点として、土地利用構想との整合を図りつつ、まちづくりと一体となった新たな交通結節点（橋上駅や自由通路、駅前広場等）の構築の検討を推進します。
○三ヶ根駅の整備
高齢者や障がい者等の利用に配慮し、バリアフリーの考え方を踏まえた施設（エレベータ、多機能トイレ等）の設置の検討を推進します。

重点戦略2 バス等サービスの向上
町内外問わず、誰もが快適に移動できる交通サービスを提供するとともに、自動車から公共交通への利用転換を促進するため、バス等サービスの向上に取り組みます。
【施策の概要】
○コミュニティバスの再編
町民の足を確保する基幹バスとして、コミュニティバスの運行ルートや時間、料金形態等の再編を図り、さらなるサービス向上に向けた運行形態の見直しを推進します。
○「藤田乗合直行タクシー」の導入
町民の生活利便性の向上を図るため、岡崎市に新たに整備された「藤田医科大学岡崎医療センター」への移動手段として、相見駅等から医療施設までの「藤田乗合直行タクシー（社会実験）」を導入します。

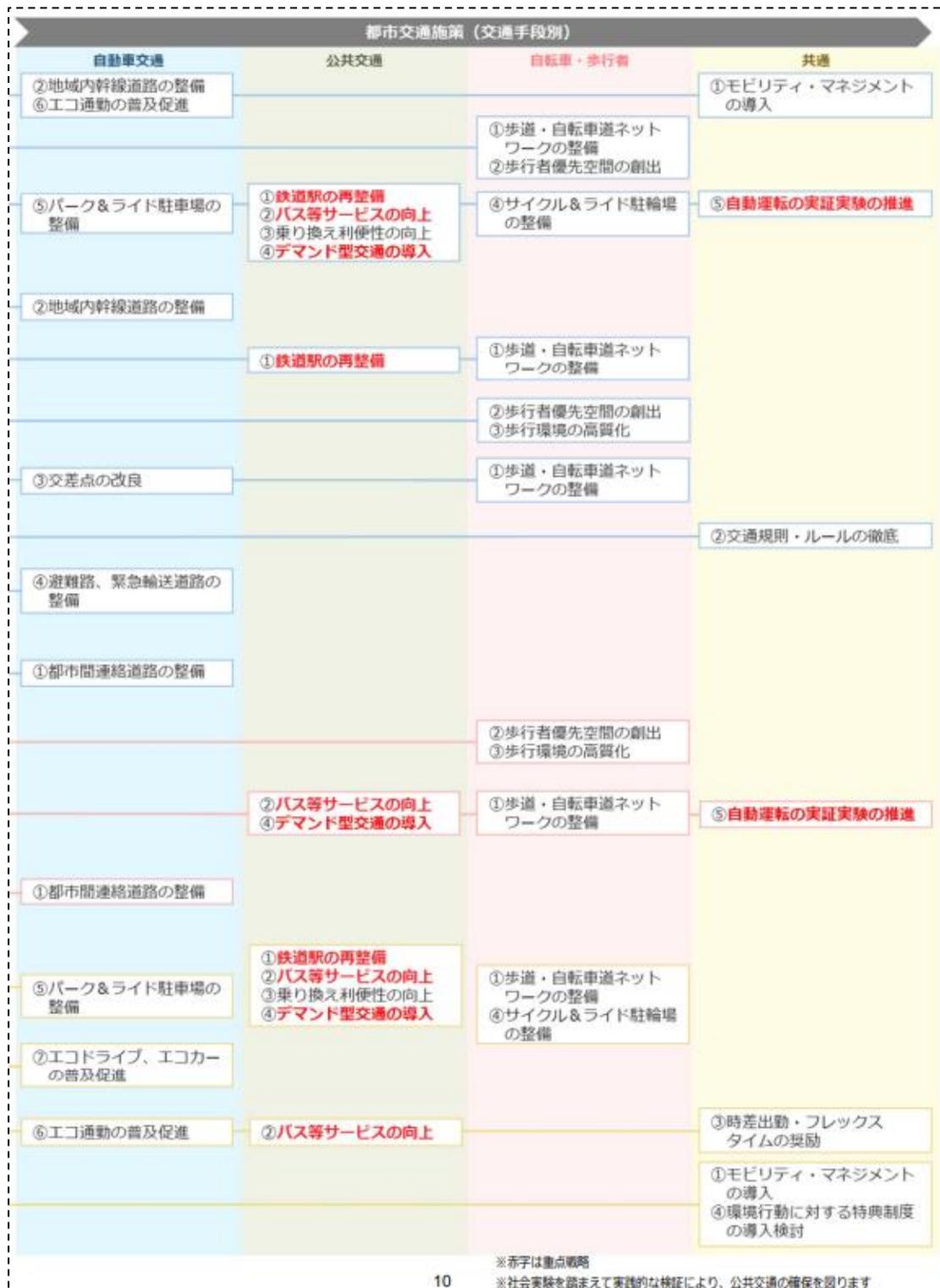
重点戦略3 デマンド型交通の導入
コミュニティバスでは対応しきれない郊外集落の移動手段を確保するため、また高齢ドライバーの運転免許返納後の移動手段を確保するため、モビリティ・ブレンドの考え方を踏まえたデマンド型交通の導入を検討します。
【施策の概要】
○デマンド型乗り合いタクシー等の導入
新たな地域内交通システムとして、デマンド型乗り合いタクシー等の導入を推進し、高齢者等の生活利便性の向上を図ります。

重点戦略4 自動運転の実証実験の推進
自動運転が実用化されることで、高齢者等の移動支援や交通事故の減少、渋滞の緩和等の効果が期待されることから、町民誰もが安全・安心に移動できる交通サービスの提供を図るため、今後も継続して自動運転の実証実験の推進に取り組みます。
【施策の概要】
○自動運転の実証実験と実用化の推進
自動運転に関わる多様な主体との連携・協働を促進し、今後も継続して自動運転の実用化に向けた実証実験に取り組みます。

資料：幸田町都市交通マスタープラン（令和2年7月改定）

図 2-7 重点戦略

基本理念、基本目標の達成に向けた都市交通施策が交通手段別（自動車交通、公共交通、自動車・歩行者、共通）に定められている。



資料：幸田町都市交通マスタープラン（令和2年7月改定）

図 2-8 交通手段別の都市交通施策

2.6 第2次幸田町環境基本計画

幸田町環境基本計画（令和5年3月策定）は、幸田町環境基本条例第8条に基づき、環境の保全及び施策の方向、それら施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めたものである。

望ましい環境像の実現に向けて、環境全般にわたる施策が展開されており、公共交通に関連する施策として、公共交通機関の利用促進や電動車両の導入といった「環境負荷の少ない交通対策の推進」が位置づけられている。

第2次環境基本計画の施策体系 ～ 私がつくる 四季とふれあう美しいまち ～		
望ましい環境像	取り組みの柱	町の施策
1. 未来によりよい環境を伝えるため、積極的に行動するまち 	環境教育、環境学習を進め、環境情報を共有しよう みんなで協力して環境保全活動を積極的に進めよう	環境教育・環境学習の機会の充実 人材の育成 環境情報の共有 環境保全活動の支援 環境保全活動の情報収集と公開
2. ゼロカーボンシティを実現するまち [地球温暖化対策実行計画(区域施策編)] 	温室効果ガス排出量を減らそう 再生可能エネルギーを普及させよう 温暖化する気候に適応しよう 【新規】[地域気候変動適応計画]	環境負荷の少ない交通対策の推進 省資源・省エネルギー設備等の導入の促進 省エネルギー行動の普及促進 代替フロン排出抑制の推進 再生可能エネルギー等の導入の推進 再生可能エネルギー等の適切な導入の推進 熱中症対策の推進 豪雨災害対策の推進 気候変動の影響に関する情報の収集
3. 循環型社会を構築し、資源を大切に するまち 	ごみの発生・排出を抑制しよう 資源を再利用しよう ごみを適正に処理しよう	ごみ減量に対する意識改革 ごみの減量化の推進 ごみのリサイクルの推進 ごみのリサイクルシステムの構築 適正処理の推進 不法投棄の防止
4. さまざまな生き物が住む豊かな自然に恵まれ、自然とふれあうことができるまち [生物多様性地域戦略] 	多様な生態系を守ろう 自然の保全と都市化との調和を図ろう	生態系の保全 森林の保全と育成 農地の保全 水辺の保全 自然とのふれあいの場の整備 市街地緑化の推進 自然環境に配慮した開発 良好な景観の形成
5. きれいな空気と水のなかで、環境のことを考えた暮らしやすいまち 	安心して生活できる環境を守ろう 生活環境に対するマナーを向上させよう	公害防止対策の推進 水循環の保全 有害化学物質対策 町民の生活環境に対するモラルの向上 事業者の生活環境に対するモラルの向上

資料：第2次幸田町環境基本計画（令和5年3月策定）

図 2-9 交通手段別の都市交通施策

2.7 第2期幸田町地域福祉計画・幸田町地域福祉活動計画

第2期幸田町地域福祉計画・幸田町地域福祉活動計画（令和2年3月策定）は、誰もが安心して暮らせる福祉のまちづくりを具体化するための体制整備の指針となるものである。

基本理念として「支え合い ともに生きる まちづくり～一人ひとりが自立し、人とつながり、お互い様を広げよう～」が掲げられている。

第3章 基本理念と施策の展開

1 基本理念

幸田町では、平成27年3月に策定した第1期幸田町地域福祉計画幸田町地域福祉活動計画において、地域にある福祉課題を早期に解決していくためには、「自助、互助、共助、公助がそれぞれの役割を果たしつつ、互いに連携、協働することが必要である」という考え方を基に、「支え合い ともに生きる まちづくり～一人ひとりが自立し、人とつながり、お互い様を広げよう～」を基本理念に掲げ、計画を進めてきました。この基本理念は、幸田町の目指す福祉のまちづくり、地域共生社会の実現のための大きな目標や方向性として、変わらずにゆるぎない軸となる考え方であり、本計画においても、第1期計画からの考え方を継承し、基本理念として定めます。

「支え合い ともに生きる まちづくり」

～一人ひとりが自立し、人とつながり、お互い様を広げよう～

The diagram illustrates the basic concept through four interconnected stages:

- 1 地域（仮称）ちよいぽら**: Focuses on community support and mutual aid. Text includes: 「みんなですることを、みんなで少しずつみんなが担い手・変え手」 (Doing things together, everyone taking a little bit of responsibility and changing things together). It also mentions 「おじいちゃんとおばあちゃん、地域の人や野菜づくりも助えてくれるんだ！いつも嬉しいおいしい野菜をくれるんだ！」 (Grandpa and grandma, local people, and vegetable growing also help us! We always get delicious and happy vegetables from them!).
- 2 地域内循環**: Focuses on local circulation. Text includes: 「ウラボの畑 宝の山」 (Uraboshi no Hatake, Takahama no Yama) and 「今年のは物に負いでできななじや大根もついでいきな！大根もいるかい？」 (This year's crop is heavy, we can't do it alone, we need radishes too, do you have any?).
- 3 支え合い**: Focuses on mutual support. Text includes: 「おじいちゃんとおばあちゃん、地域の人や野菜づくりも助えてくれるんだ！いつも嬉しいおいしい野菜をくれるんだ！」 (Grandpa and grandma, local people, and vegetable growing also help us! We always get delicious and happy vegetables from them!).
- 4 支え合い**: Focuses on mutual support. Text includes: 「おじいちゃんとおばあちゃん、地域の人や野菜づくりも助えてくれるんだ！いつも嬉しいおいしい野菜をくれるんだ！」 (Grandpa and grandma, local people, and vegetable growing also help us! We always get delicious and happy vegetables from them!).

資料：第2期幸田町地域福祉計画・幸田町地域福祉活動計画（令和2年3月策定）

図 2-10 基本理念

基本理念の達成に向けた基本目標、基本施策が掲げられている。また、地域福祉という広い視点で各事業等を捉える都合上、横断的な取組も必要になってくることから、基本施策として「関連分野等の連携による地域福祉の推進」が位置付けられている。

基本目標	基本施策	具体的な取組		
【基本目標1】 地域での支え合いの体制づくり	基本施策1-1 “お互い様”の意識づくり	1-1-1 福祉等に関する知識・情報の普及と啓発		
		1-1-2 地域福祉についての理解促進		
		1-1-3 福祉教育の推進や推進の場づくり		
		1-1-4 人権意識の醸成		
		1-1-5 男女共同参画の推進		
	基本施策1-2 地域活動の推進	1-2-1 地域活動の多様な担い手づくり		
		1-2-2 世代間・多様な主体の交流の推進		
		1-2-3 多様な人が集える場づくり		
		1-2-4 自主活動グループの活動促進		
		1-2-5 ボランティア活動の促進		
		1-2-6 ボランティアセンターの機能充実		
		1-2-7 小地域での福祉活動の推進体制の強化		
	基本施策1-3 担い手の支援体制づくり	1-3-1 研修等による知識の習得と対応力の強化		
1-3-2 団体内・関係団体等で相談・連携・協働できる体制整備				
【基本目標2】 支援を必要とする人への支援の充実と権利擁護の推進	基本施策2-1 支援を必要とする人への対応の充実	2-1-1 支援を必要とする人の把握		
		2-1-2 個人情報の共有に関するルールづくり		
		2-1-3 早期発見・早期支援の体制づくり		
		2-1-4 虐待対応の仕組みづくりなどの対策推進		
		2-1-5 社会的孤立者への対策の推進		
		2-1-6 子育て世代への支援の充実		
	基本施策2-2 福祉サービス利用者への権利擁護の推進	2-2-1 権利擁護の推進		
		2-2-2 相談体制の強化		
		【基本目標3】 福祉環境と福祉サービスの充実	基本施策3-1 関連分野等の連携による地域福祉の推進	3-1-1 社会福祉法人を中心とした地域福祉の推進
				3-1-2 関係機関とのネットワーク・支援体制の強化
3-1-3 包括的な支援体制の充実				
基本施策3-2 災害に対する備えの強化	3-2-1 地域における防災・防犯意識の啓発			
	3-2-2 地域における地域防災・防犯体制の充実			
	3-2-3 避難行動要支援者の支援体制の整備			

資料：第2期幸田町地域福祉計画・幸田町地域福祉活動計画（令和2年3月策定）

図 2-11 施策体系

幸田町の地域福祉活動に関する課題として、「身体機能が悪化すると、自主的な移動手段が限られる。」「車の運転をやめた後の移動手段が少ない。」等の移動に関する課題が挙げられている。

2 幸田町の地域福祉活動に関する課題等

以下に、地域から挙げられた個別課題をまとめています。

	地域における個別課題	背景と要因
家族問題・支援拒否	家族の認知症への理解が不足し、適切な介護が受けられていない。	認知症の認知度は上がっているが、対応方法等の周知が不十分。
	家族の支援がないが、同居しているためサービスの利用に制限がある。	家族での支え合い機能の低下。 中高年のひきこもりの増加。 身近な人の手助けがない。
	介護保険料未納や低所得により、本人がサービス利用を拒否する。(子どもにも援助を依頼できない)	国際結婚の増加。 国による文化や考え方の違い。
	配偶者が外国人の場合、トラブルになることがある。	個人主義の浸透、家族機能の低下。 (子どもに迷惑をかけたくない等)
	支援や見守りを拒否している人の介入が困難。	認知症に対する理解や対応法の周知不足。
身寄りのない人への支援	独居で身寄りがなく、低所得の方の金銭管理や身元保証人(日常生活自立支援事業、成年後見制度利用の対象以前の状態)が立てられない。	個人主義の浸透。 万が一の時のために、事前に備える意識の不足。
	独居で身寄りがいない認知症高齢者の受診支援(受診結果の理解が困難)、服薬管理ができていない。	現行の介護保険サービスでは限界がある。 金銭的に余裕のない人は民間サービスの利用が難しい。
	身寄りがない高齢者世帯の老老介護の負担が大きい。	身近な人の手助けが不足。 金銭的に余裕のない人は民間サービスの利用が難しい。
地域での支援体制づくり	独居高齢者の消費者被害。	消費者被害予防のための支援体制不足。 独居高齢者世帯の増加。
	新興住宅やアパート入居者等の地域とのつながりが希薄。	地域活動に対する住民への啓発不足。
	地域での災害時避難行動要支援者の支援体制づくり。	災害時避難行動要支援者名簿はあるが、有事に活用できる内容になっていない。 区長と民生委員・児童委員の情報共有が不足している地区がある。
認知症の方への支援	精神障がいのある高齢者のひとり暮らし支援(見守り、傾聴、地域の理解等)。	精神障がいに対する理解不足。
	認知症高齢者を介護する家族のケアが不足。	介護の悩みを共有、家族同士が交流する場が少ない。 家族が認知症に対する正しい知識を得る機会が少ない。 認知症の本人と一緒に出かけることが難しい。
	若年性認知症の方の居場所が不足。	デイサービスは高齢者向けで、利用につながらない。
	認知症の初期受診へつなげるのが困難。	初期受診につなげる体制が不足。
生活支援体制づくり	認知症高齢者の徘徊への支援体制づくり。(日中独居時の徘徊対応等)	支援体制の整備不足。
	元気な高齢者が活動できる場や居場所が少ない。	男性が楽しめる場が少ない。 参加者が固定化されており、人との関わりが苦手な方に対する支援体制が不足
	近くに商店がなく、交通手段がない地域や、歩いて行ける距離に商店があっても重い荷物を運べない高齢者が多い。	身体機能が悪化すると、自主的な移動手段が限られる。 さまざまな移動手段の確保。 介護予防の推進。
	周囲が心配しているながらも車の運転を続ける高齢者が多い。	車での移動に頼る人が多い。 車の運転をやめた後の移動手段が少ない。
	家族同居でも支援がなく、サービスの利用も制限があるため、本人の負担が大きい。	晩婚化、未婚化が増加し、親との同居率。家族での支え合いの機能の低下。身近な人の手助けが不足。
	独居高齢者の支援していた兄弟(姉妹)の高齢化により、支援や見守りが困難。	身近な人の手助けが不足。
	介護保険第2号被保険者が介護保険サービスにマッチしない。	ADL が向上しても介護保険でのリハビリをしたくても、利用に制限がある。デイサービスは高齢者向けの利用。
その他	介護が必要な時に、情報がなく、サービスを受けられずに埋もれている人がいる。	相談窓口について住民への啓発不足。 社会資源等の周知不足。
	友愛訪問の実施地区は半数以下で、なり手が不足している。	なり手の育成や事業の継続に向けた検討が必要。
	自宅にこもりがちな人は支援から漏れがちで、注意が必要。	社会や地域とのつながりを拒む人の増加。 地域における人間関係の希薄化。

資料：平成30年度地域づくり会議における検討内容資料

資料：第2期幸田町地域福祉計画・幸田町地域福祉活動計画(令和2年3月策定)

図 2-12 幸田町の地域福祉活動に関する課題等

3. 現行の幸田町都市交通マスタープランの検証

幸田町都市交通マスタープラン（令和2年7月改定、計画期間：令和2年～令和12年）に記載された施策の実施状況を以下に示す。
公共交通に関連する施策として、「チョイソコこうた」や「藤田乗合直行タクシー」の実証実験の実施や、地域公共交通会議の設置を行っている。

表 3-1 幸田町都市交通マスタープランに記載の施策の実施状況

分類	施策（P）	実施状況（D）	評価・改善（C・A）
自動車交通	パーク＆ライド駐車場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ①幸田駅 <ul style="list-style-type: none"> ・駅前土地区画整理事業にあわせ、駅前商店街等を利用される方の駐車場を整備。 ②三ヶ根駅 <ul style="list-style-type: none"> ・現状の民間駐車場によるパーク＆ライド機能を継続している。 ・民間駐車場シェアリングシステムを導入。 ・用地の協力が得られれば、公共駐車場の設置を検討していく。 ③相見駅 <ul style="list-style-type: none"> ・既存のパーク＆ライド駐車場を効果的に活用し、公共交通への乗り換え利便性向上の確保を行っている。 	検証中
	エコ通勤の普及促進	<ul style="list-style-type: none"> ・庁舎内ネットワークにおいて、エコモビ実践キャンペーン2022と連動してエコ通勤に対する意識啓発を行った。 ・事業者への情報発信は検討中。 	
公共交通	鉄道駅の再整備	<ul style="list-style-type: none"> ①幸田駅 <ul style="list-style-type: none"> ・幸田駅の整備については、幸田町の玄関口としてふさわしい中心拠点として、土地利用構想との整合を図りつつ、まちづくりと一体となった新たな交通結節点（橋上駅や自由通路、駅前広場等）の構築の検討を推進する。 ・幸田駅の自由通路などの構想については、平成28年度に都市計画課にて、幸田駅の東西地区における自由通路・橋上駅、駅前広場、駐車場等の施設を一体的に整備する構想として作成し、具体的な整備内容や整備時期などを検討中。 ②三ヶ根駅 <ul style="list-style-type: none"> ・エレベーター設置や西側駅前広場へのトイレ設置など、バリアフリー化への対応を検討し、順次進めていくこととしている。 	
	バス等サービスの向上	<ul style="list-style-type: none"> ・コミュニティバスの再編に向けた関係機関との協議を行うため、令和4年7月に地域公共交通会議を設置。 ・令和2年から藤田乗合直行タクシーの実証実験を開始。令和4年4月から停留所に「役場」を追加。 	
	乗り換え利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ①交通結節点の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・えこたんバスの停留所を町内にあるJR3駅全てに設置済。 ・交通結節点として、公共交通の乗り継ぎをよくするために、「相見駅」へチョイソコこうたの停留所を新たに設置予定（現在準備中）。 ②バス停の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・三ヶ根駅西側のコミュニティホーム1階を、駅利用者の利便性向上や地域住民が交流できる場として令和5年度に改修予定。 ③運行ダイヤ・運賃の連携 <ul style="list-style-type: none"> ・藤田乗合直行タクシーを停留所であるJR相見駅のダイヤに合わせて運行している。 ・現在、えこたんバス・チョイソコこうた・藤田乗合直行タクシーについては運賃を徴収していないため、今後有料化などを検討していく。 	
	デマンド型交通の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・デマンド型交通として、令和2年からチョイソコこうたの実証実験を開始。 ・令和4年度地域公共交通会議を設置。 	
歩行者	サイクル＆ライド駐輪場の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・検討中。 	
共通	モビリティ・マネジメントの導入	<ul style="list-style-type: none"> ・検討中。 	
	交通規制・ルールの徹底	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者や障害者手帳の所有者に対し、タクシー利用補助券を配布している。 	
	時差出勤・フレックスタイム制の奨励	<ul style="list-style-type: none"> ・企業が進出された際などは、時差出勤などの協力をお願いし、渋滞緩和を図るよう努めている。 	
	環境行動に対する特典制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・検討中。 	
	自動運転の実証実験の推進	<ul style="list-style-type: none"> ・平成29年に公道における遠隔型自動運転システムの実証実験を実施。 ・令和4年に国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学、株式会社建設技術研究所と共同で、次世代モビリティに関する体験会を実施。 	

4. 都市交通を取り巻く社会情勢の整理

自動運転や MaaS 等の新技術や、新型コロナウイルスのまん延による影響等、公共交通分野に関連する社会情勢について整理した。

4.1 地域公共交通の「リ・デザイン」

地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」が、令和5年4月28日に成立した。

国土交通省では、公共交通サービスの維持・確保を図り、国民全体の暮らしを守る観点から、地域の関係者が連携・協働し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」を進めている。

地域公共交通「リ・デザイン」関係予算一覧(令和4年度補正予算・令和5年度予算) 国土交通省

地域公共交通確保維持改善事業 (令和4年度補正:415億円 令和5年度予算:207億円)	
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通確保維持改善事業 <ul style="list-style-type: none"> ・持続可能な地域交通を確保するための継続的な運行支援 ・公共交通におけるバリアフリー整備加速化 ・地域公共交通計画などの策定支援 ● 交通DX・GXによる経営改善支援事業 <ul style="list-style-type: none"> 地域交通事業者によるGX・DX等による経営効率化の取組支援 ・EVバス・タクシー、AIオンデマンド交通 ・実証運行 ・旅客運送事業者の人材確保 ● 自動運転実証調査事業 <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転の社会実装に向けた実証事業 	<ul style="list-style-type: none"> ● エリア一括協定運行事業 <ul style="list-style-type: none"> 地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を創設 ● 共創モデル実証プロジェクト <ul style="list-style-type: none"> ・他分野・官民・交通事業者間の共創による交通プロジェクト（葉の交通、共同経営、スタートアップ企業なども支援） ・地域交通・まちづくり人材の育成の支援 ● 地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築） <ul style="list-style-type: none"> ・ローカル鉄道の再構築協議会設置、調査・実証事業
地域鉄道の安全対策 (令和4年度補正:29億円 令和5年度予算:26億円) ・地域鉄道における安全性向上に資する設備整備支援	
交通・観光連携型事業 (令和4年度補正:200億円)	訪日外国人受入環境整備（交通） (令和4年度補正:163億円)
交通事業者が、観光事業者と連携して、地域交通を活用した観光地の魅力向上・高付加価値化を図る取組 ・ラッピング列車など観光イベントの開催 ・新規ツアー商品造成	公共交通におけるインバウンド受入環境整備を図る取組 ・多言語対応のデジタルサイネージ ・キャッシュレス決済設備導入等
地域公共交通再構築事業等 (社会資本整備総合交付金等) (令和5年度予算:約5492億円の内数)	
<ul style="list-style-type: none"> ● 地域公共交通再構築事業 <ul style="list-style-type: none"> 地域交通ネットワークの再構築に必要な鉄道施設・バス施設のインフラ整備を支援 ※効果促進事業で車両導入可能 	<ul style="list-style-type: none"> ● 都市・地域交通戦略推進事業 <ul style="list-style-type: none"> 都市の骨格となる公共交通軸の再構築のため、LRT・BRT・鉄道の走行空間を整備
	<ul style="list-style-type: none"> ※ 先進車両導入支援関連事業 (令和5年度予算:17億円) <ul style="list-style-type: none"> 交付金と併せてEVバス・自動運転バスなどの先進車両を導入 ※非公共予算

資料：国土交通省：地域公共交通「リ・デザイン」関係予算

図 4-1 地域公共交通「リ・デザイン」関係予算

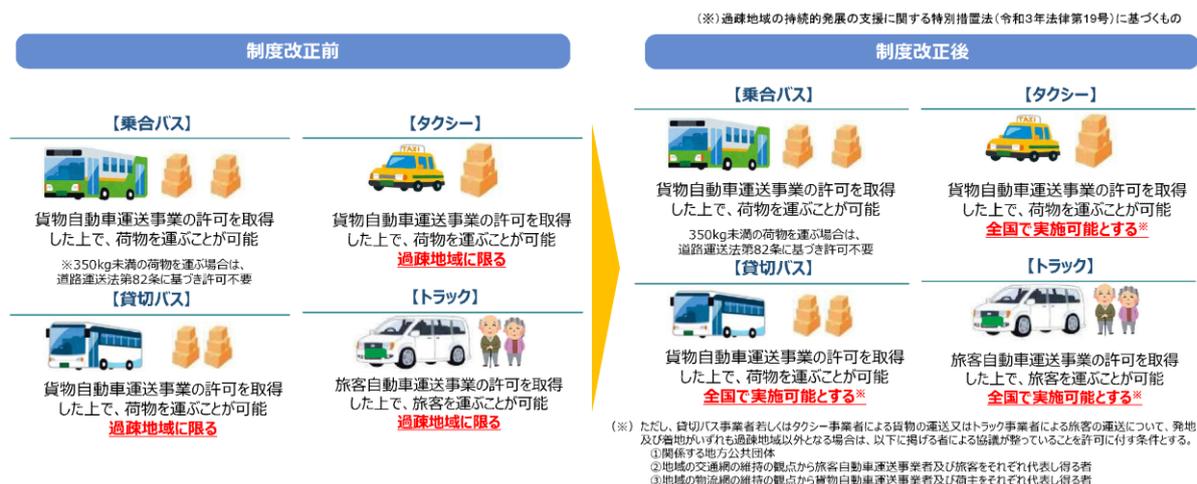
4.2 貨客混載制度の見直し

貨客混載の実施については、貸切バス事業者、タクシー事業者及びトラック事業者は過疎地域又は過疎地域とみなされた区域でのみ認められていたが、通達改正（令和5年5月30日発出、令和5年6月30日施行）に伴い、地域の関係者による協議が調ったことを条件として、過疎地域以外においても貨客混載事業の実施が可能となった。

貨客混載制度の実施区域の見直し

別紙1-1

- 現在、貨客混載の実施については、乗合バス事業者は全国において、また、貸切バス事業者、タクシー事業者及びトラック事業者は過疎地域又は過疎地域とみなされた区域であって、人口3万人に満たない市町村(以下単に「過疎地域※」という。)において認められているところ、令和3年4月に、複数の地方公共団体より、スーパーシティ提案の枠組みを通じて本制度の見直しに関する提案がなされた。
- これらの提案については、国家戦略特区ワーキンググループ(令和4年9月26日開催)等で議論を行ってきたところ、「国家戦略特区において取り組む規制改革事項等について」(令和4年12月22日国家戦略特別区域諮問会議決定)において「貨客混載に係る現行制度下ではカバーできない具体的なニーズ等について、全国的なアンケート調査等を踏まえ対応を検討し、令和4年度中に結論を得て、令和5年度に速やかに必要な措置を講ずる」こととされた。
- 今般、調査を踏まえ、過疎地域以外においても貨客混載の実施に係る具体的なニーズが一定程度確認できたことから、貨客混載の実施区域の見直し等の措置を講じるため、通達を一部改正(令和5年5月30日)。



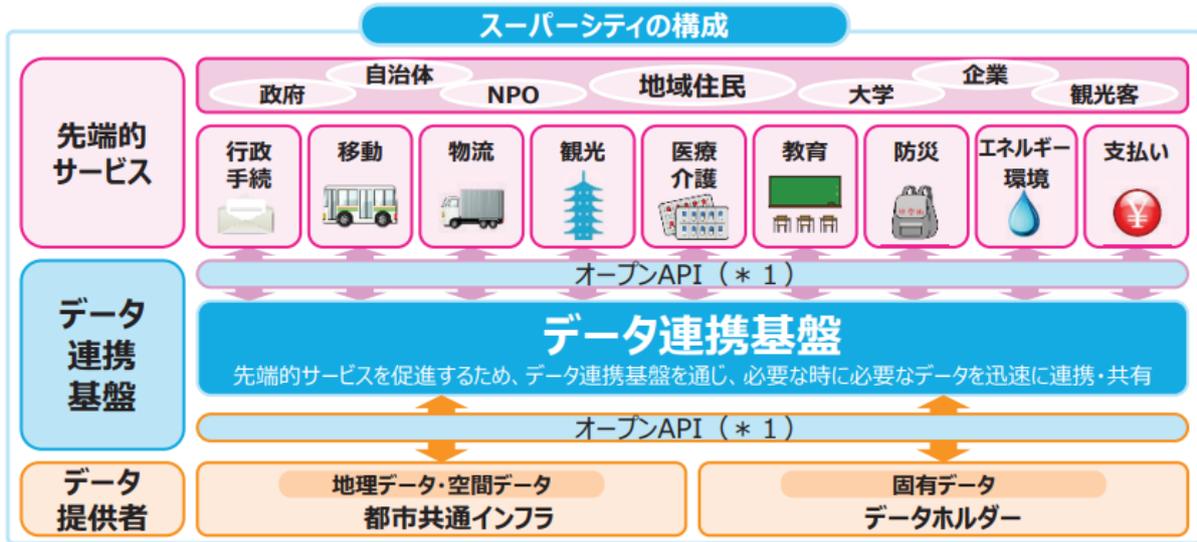
資料：国土交通省：貨客混載制度の実施区域の見直しについて

図 4-2 貨客混載制度の実施区域の見直し

4.3 スマートシティの推進

ICT等の新技術を活用したマネジメント（計画、整備、管理・運営等）の高度化により、都市や地域の課題解決・新たな価値創出を図るスーパーシティの実現に対する期待が高まっている。

幸田町においても、幸田町は三ヶ根駅エリアの深溝海谷地区において、幸田町スーパーシティ構想に取り組んでいる。



資料：内閣府：「スーパーシティ」構想について

図 4-3 スーパーシティの具体像



資料：幸田町：スーパーシティ型国家戦略特別区域の提案の提出について

図 4-4 幸田町スーパーシティのゾーニングイメージ

4.4 交通分野への ICT 技術の活用

2030 年に向けて「国民の豊かな暮らしを支える安全で利便性の高いデジタル交通社会を世界に先駆け実現」するためには、自動運転の進化という軸に加え、我が国を取り巻くモビリティの自動化・電動化の流れ、Society 5.0 の実現や移動に係る社会課題の深刻化等の社会環境の変化を多軸的に把握していくことが必要である。その際、現状のトレンドを延長する手法を脱し、将来像を描き、未来の移動の在り方からモビリティの姿を継続的に検討していくことが重要である。

デジタル庁では、モビリティ分野において新しい官民の ITS 構想を検討し、以下の 3 つの重点取組を推進している。

- 新たなモビリティ社会の実現に向けたデジタルプラットフォームの構築
- 自動運転等の一層の進展
- 多様なモビリティの普及・活用

現状のトレンドを延長する手法を脱し、ヒトやモノの移動について目指すべき未来の姿や課題から今為すべきことを捉えるという、いわば「フューチャーブル」の発想によるアプローチ



資料：官民 ITS 構想・ロードマップ 2021 (高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部、令和3年)

図 4-5 今後の ITS 構想の基本的考え方

4.5 AI オンデマンド交通

AI オンデマンド交通とは、AI を活用した効率的な配車により、利用者予約に対し、リアルタイムに最適配車を行うシステムである。国土交通省においては、「MaaS の普及に向けた AI オンデマンド交通のあり方研究会」を開催するとともに、AI オンデマンド交通における、利用者登録、利用者からの予約受付、最適な運行ルート検索・設定・運行等の一連の流れに必要なシステムの導入を支援している。



資料：国土交通省 HP 日本版 MaaS の推進

図 4-6 AI オンデマンド交通の概要

4.6 グリーンスローモビリティ

グリーンスローモビリティとは、時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスであり、導入により地域が抱える様々な交通の課題の解決や低炭素型交通の確立が期待されている。国土交通省では、導入の推進を行っており、地域での活用に向け、地方公共団体を対象に実証調査を実施している。

国土交通省

グリーンスローモビリティの活用検討に向けた実証調査支援事業
(国交省単独)

- 環境への負荷が少なく、狭い路地も通行が可能で、高齢者の移動手段の確保や観光客の周遊に資する「新たなモビリティ」として期待されているグリーンスローモビリティの地域での活用に向け、地方公共団体を対象に実証調査を実施

グリーンスローモビリティ
時速20km未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス

- 従来の公共交通ネットワークを補完する「低速の小さな移動サービス」
- 運転手と乗客や乗客同士、乗客と歩行者などのコミュニケーションが弾む機能を持つ「乗って楽しい移動サービス」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現

事業内容

- グリーンスローモビリティの活用に向けた実証調査の実施を希望する地方公共団体からの企画を募集
- 採択された地域に対して、2~4週間、車両を無償貸与するとともに、国土交通省が委託する外部専門機関による助言支援を実施

審査のポイント

- ・地方公共団体が主体となり実証調査を行う意向があること
- ・予め警察署・地方運輸局・道路管理者との事前調整を行っていること
- ・実証調査終了後、事業化に向けた取り組み意向があること

事業スキーム

国土交通省総合政策局 環境政策課

① 業務委託

事務局(民間)

② 車両貸与 助言支援

採択地域(5地域程度)

資料：国土交通省 HP (グリーンスローモビリティ概要)

図 4-7 グリーンスローモビリティの導入・活用に向けた流れ

4.7 MaaS（マース：Mobility as a Service）

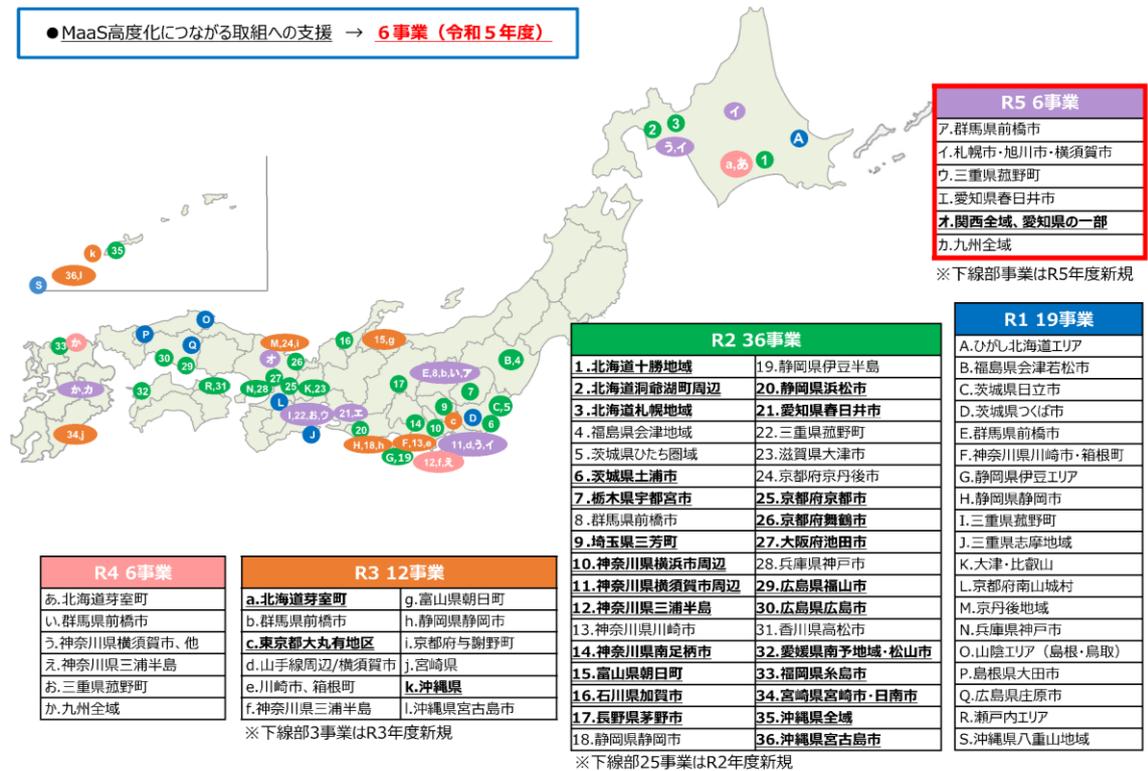
MaaSとは、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。新たな移動サービスや関連サービスにも対応可能であることから、交通結節点整備などと連携することで、既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手手段の確保・充実に資することが期待される。

また、国土交通省では、関係府省庁とも連携しつつ、MaaSの全国への早急な普及に取り組んでおり、令和元年度から全国の牽引役となる先行モデル事業を選定・支援している。令和5年度には、広域化や他分野連携、データ利活用等を図る取組みとして6事業が新たに選定された。

日本版MaaS推進・支援事業の拡大



●MaaS高度化につながる取組への支援 → **6事業（令和5年度）**

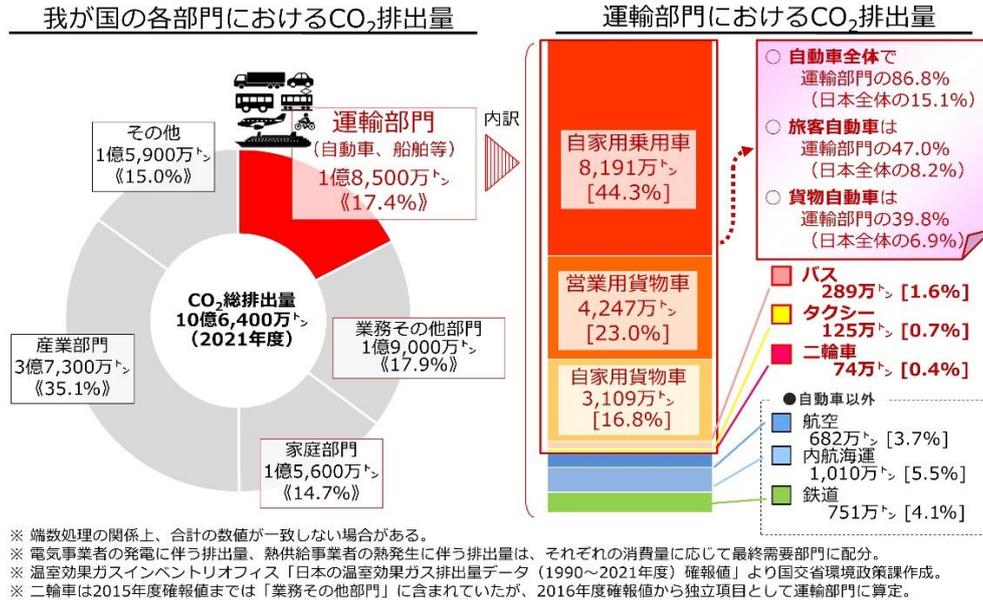


資料 国土交通省 令和5年度日本版MaaS推進・支援事業6事業について

図 4-8 地域におけるMaaSの推進

4.8 運輸部門の二酸化炭素排出量

2021年度における日本の二酸化炭素排出量のうち、運輸部門からの排出量は約2割を占めており、運輸部門の地球温暖化対策の強化は日本の二酸化炭素排出量削減にとって必須となっている。特に、運輸部門の二酸化炭素排出量の約4割を自家用車乗用車からの排出量が占めていることから、公共交通の利用促進や環境負荷の少ない自動車の普及・促進が社会的にも求められている。

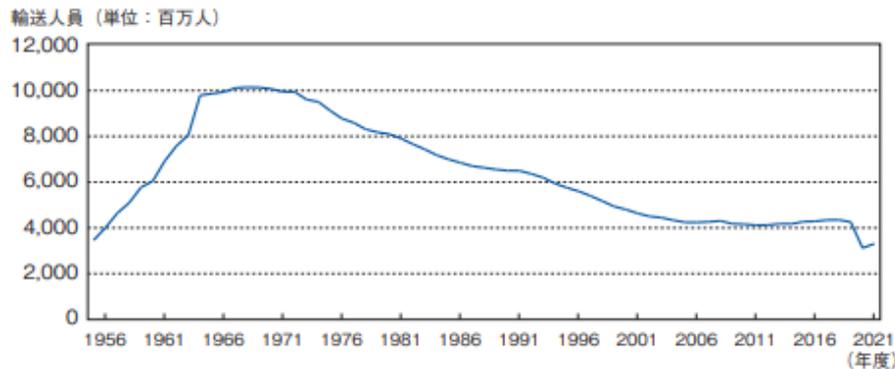


資料 国土交通省 HP

図 4-9 部門別二酸化炭素排出量（2021年度）

4.9 コロナ禍による交通事業への影響

一般路線バスは、人口減少や少子化、マイカーの普及やライフスタイルの変化等による長期的な需要減に加え、新型コロナウイルス感染症の影響等により、輸送人員・運送収入が大きく減少している。



資料 「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成（令和5年度交通政策白書）

図 4-10 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員、経常収入の推移

5. 地域別カルテの作成

各地域における望ましい交通サービスの検討に向けて、地域現況（人口分布、施設立地の状況、住民の移動特性）や移動サービスの状況を空間的に重ね合わせた地域別カルテを作成する。地域別カルテの作成に際しては、各種統計データの他にニーズ調査の結果を活用予定。

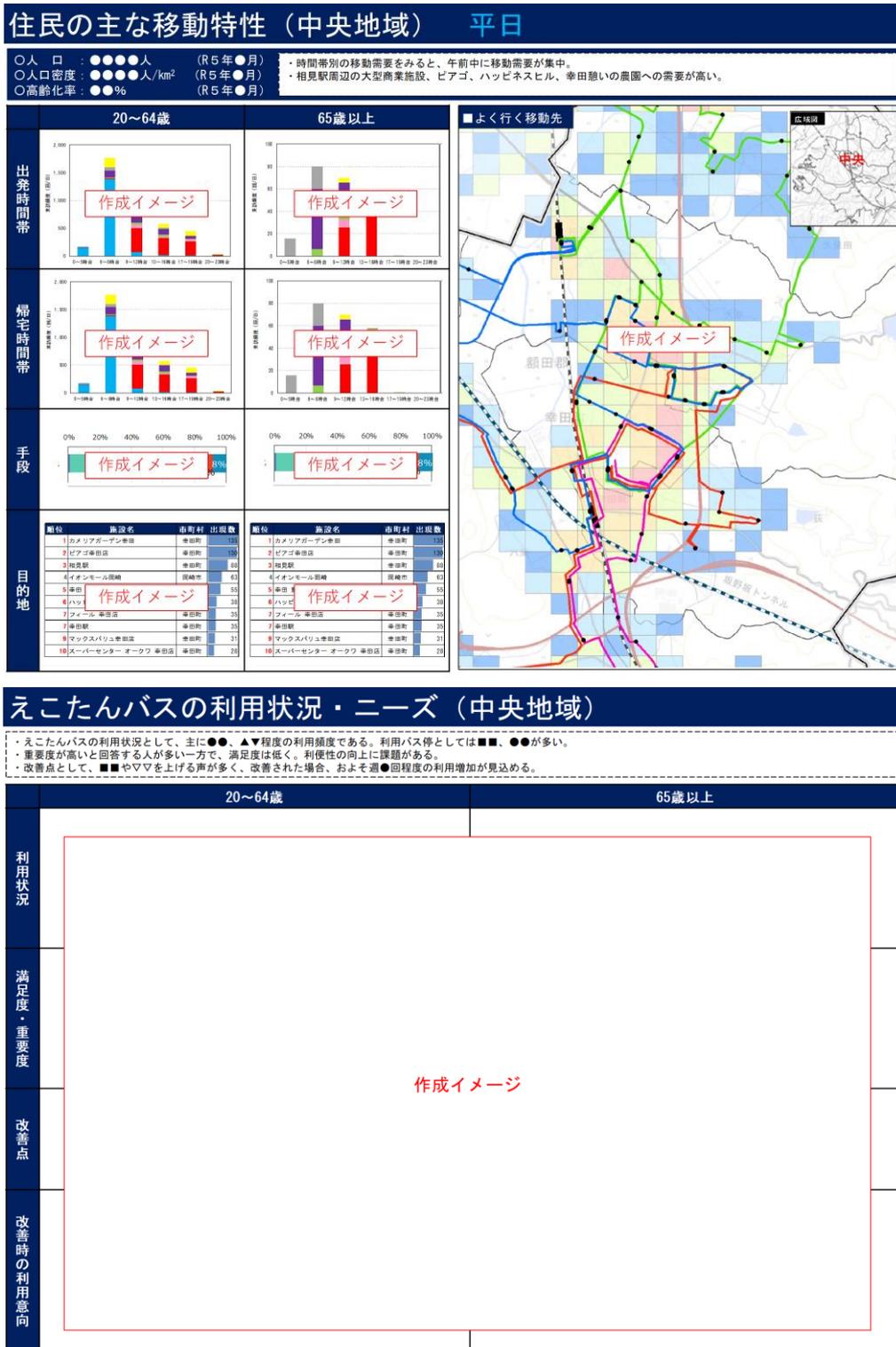


図 5-1 地域別カルテの作成イメージ