



幸田町 地域公共交通計画 (案)

人・まち・地球を大切にする
公共交通体系の構築

令和 6 年 ● 月
幸 田 町

<目 次>

第 1 章 はじめに

1.1 策定の背景と目的	1-1
1.2 計画の区域	1-2
1.3 目標年次	1-2
1.4 計画の位置付け	1-2

第 2 章 課題の整理

2.1 幸田町都市交通マスタープランの取組状況の整理	2-1
2.2 現況整理	2-3
2.3 上位・関連計画の整理	2-56
2.4 公共交通の課題	2-66

第 3 章 計画の基本方針

3.1 基本理念	3-1
3.2 基本方針	3-2
3.3 基本目標	3-3
3.4 幸田町が目指す公共交通の将来像	3-4

第 4 章 計画の目標を達成するための主要施策

4.1 計画の基本目標と主要施策	4-1
4.2 主要施策の内容	4-2
4.3 基本目標の達成状況を測るための指標	4-20

第 5 章 計画の推進体制

5.1 計画の達成状況の確認方法	5-1
5.2 計画の推進体制	5-2

参考資料

1. 幸田町地域公共交通会議 委員名簿	参考-1
2. 幸田町地域公共交通会議 開催状況等	参考-2
3. 用語集	参考-3

第1章 はじめに

1.1 策定の背景と目的

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。

一方で、人口減少・超高齢社会への対応、地球環境問題への対応等の幸田町を取り巻く多様な課題への対応が必要となります。こうした課題へ対応するため、自動車に過度に依存した社会から、公共交通が便利で使いやすく、将来に渡って安心・安全に移動できる社会への転換が求められています。

幸田町では、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として、令和2年7月に「幸田町都市交通マスタープラン」を改定し、各種施策の実現に向けた取組を随時進めています。

特に、公共交通の利便性・効率性の向上に際しては、幸田町における地域公共交通の主軸であるコミュニティバス（えこたんバス）の運行内容の早期見直しを含めた幸田町の持続的発展に向けた交通体系の確立が喫緊の課題となっています。また、今後の都市交通のあり方としては、自動運転や MaaS 等の活用や地域組織との連携など、地域課題の解決に向けた新たな技術や考え方、多様な主体との連携といった新たな動きもでてきています。

今回、幸田町地域公共交通会議の設立と並行した取組として、「幸田町地域公共交通計画（案）」を策定します。本計画の実施にあたっては、行政・町民・交通事業者・企業・地域団体などがそれぞれの役割を分担・連携して取組をすすめ、目標実現を目指します。

1.2 計画の区域

本計画の区域は幸田町全域とします。

1.3 目標年次

本計画の期間は、令和6年度から令和10年度までの5年間とします。

1.4 計画の位置付け

本計画は、「第6次幸田町総合計画」「幸田町都市計画マスタープラン」「幸田町都市交通マスタープラン」を上位計画とし、その主要課題に対して、他の分野政策・計画との連携・連動を図りながら、地域公共交通に関するマスタープランとするための計画です。

なお、本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画として策定します。

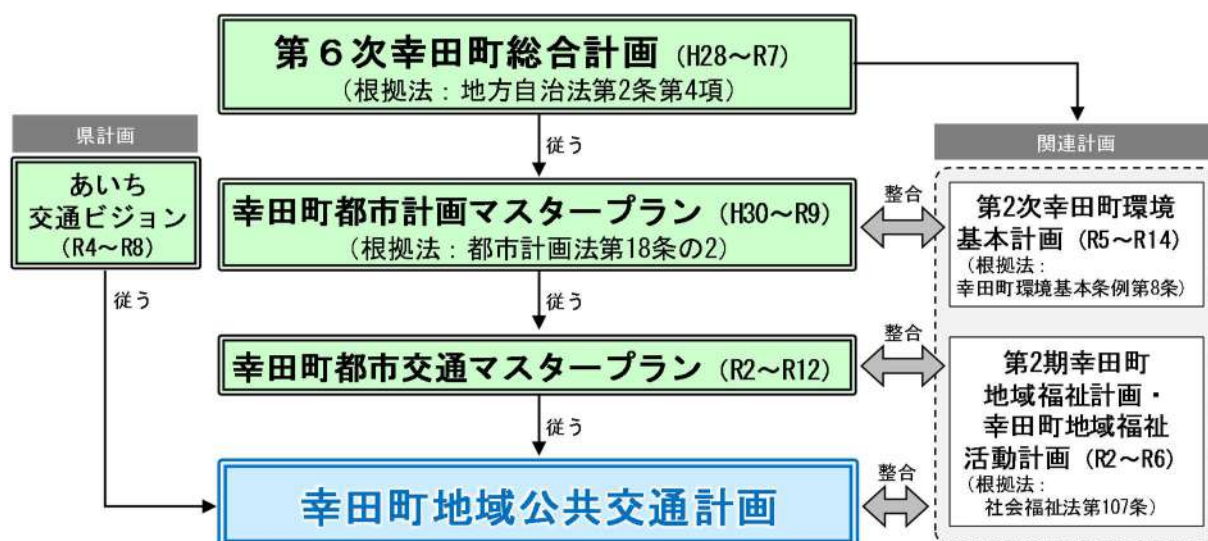


図 本計画の位置付け

第2章 課題の整理

2.1 幸田町都市交通マスタープランの取組状況の整理

本計画の直接的な上位計画である「幸田町都市交通マスタープラン」に記載された施策の実施状況を整理し、見直しが必要なものを精査した結果を、以下に示します。

2.1.1 幸田町都市交通マスタープランの概要

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り、本計画の直接的な上位計画です。

計画の基本理念として「人・まち・地球を大切にする都市交通の実現」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」が定められています。また、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ます。

■基本理念

「人・まち・地球を大切にする都市交通の実現」

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、またその従業員や古屋敷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・ブレンドの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現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。



■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。

○ミケ根駅の整備

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（エレベーター、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 都市交通マスタープランの基本理念・基本方針、重点戦略

2.1.2 幸田町都市交通マスタープランに記載された施策の実施状況

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、以下に示します。

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が行われています。

表 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	①幸田駅 ・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 ・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。 ③相見駅 ・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。	◎	①幸田駅 ・整備済み ②三ヶ根駅 ・民間駐車場シェアリングシステムの活用を検討していく。 ③相見駅 ・整備済み
	エコ通勤の普及促進	・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。	○	・公共交通体系の再編後の状況を確認した上で、事業者に対するエコ通勤実施に対する意向を把握する。
公共交通	鉄道駅の再整備	①幸田駅 ・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 ・エレベータ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。	△	①幸田駅 ・3駅のなかで課題が大きな三ヶ根駅のバリアフリー化の実施状況を踏まえながら、取組みを進める。 ・駅舎内ホームの雨避けの設置を、引き続き進める。 ②三ヶ根駅 ・引き続き、バリアフリー化へ向けた検討が必要。
	バス等サービスの向上	①コミュニティバスの再編 ・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。 ②「藤田乗合直行タクシー」の導入 ・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。 ③企業バスとの連携 ・検討中	○	①コミュニティバスの再編 ・幸田町地域公共交通計画（仮称）に沿った形でのバスルートやダイヤの再編が必要。 ②「藤田乗合直行タクシー」の導入 ・利用者一人当たりの費用が高額な状況。利用しやすい形への改善を継続的に行うことが必要。
	乗り換え利便性の向上	①交通結節点の整備 ・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。（令和5年7月） ②バス停の整備 ・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 ・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。	○	①交通結節点の整備 ・結節点整備による効果を把握するため、バス停別の利用状況の把握が必要。 ②バス停の整備 ・三ヶ根駅西側のバス停以外についても、公共交通体系の再編後の状況や整備効果を確認した上で、整備を推進することが必要。 ③運行ダイヤ・運賃の連携 ・今後、有料化などの検討が必要。
	デマンド型交通の導入	①デマンド型交通の導入 ・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。 ②地域公共交通会議の設置 ・令和4年度地域公共交通会議を設置。	○	①デマンド型交通の導入 ・利用者一人当たりの費用が高額であることから、利用者数の増加や費用削減に向けた対策が必要。 ・今後の有料化についても、計画的に進めることが必要。 ②地域公共交通会議の設置 ・引き続き、地域公共交通の確保・維持・改善に向けた取組み・議論を進める。
	歩自転車駐輪場の整備	・検討中。	△	・公共交通体系の再編後の状況を確認した上で、主要なバス停に対してサイクル＆ライド駐車場の整備を推進することが必要。
共通	モビリティ・マネジメントの導入	①企業モビリティ・マネジメントの実施 ・検討中。 ②学校モビリティ・マネジメントの実施 ・検討中。	△	①企業モビリティ・マネジメントの実施 ・公共交通体系の再編後の状況を確認した上で、対応を検討することが必要。 ②学校モビリティ・マネジメントの実施 ・アンケート調査による意向把握が必要。
	交通規制・ルールの徹底	①運転免許自主返納の促進 ・運転免許自主返納の促進を図るため、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。	△	①運転免許自主返納の促進 ・運転免許の自主返納者に対する優遇措置について検討・導入が必要。
	時差出勤・フレックスタイム制の奨励	①PＲ活動の実施 ・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に努めている。	○	①PＲ活動の実施 ・時差出勤やフレックスタイム制の導入状況・意向、導入に対する阻害要因の把握が必要。
	環境行動に対する特典制度の導入	・検討中。	△	・環境行動に対する企業への具体的な優遇措置の検討が必要。
	自動運転の実証実験の推進	・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。	○	・公共交通体系の再編状況や地域課題を踏まえ、適地選定、サービス内容の検討が必要。 ・自動運転だけでなく、MaaSやスマートシティ等も視野に入れながら、継続的な技術研究を行うことが必要。

2.2 現況整理

2.2.1 幸田町の都市交通特性

(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圏内にあります。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平方メートルです。

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ます。

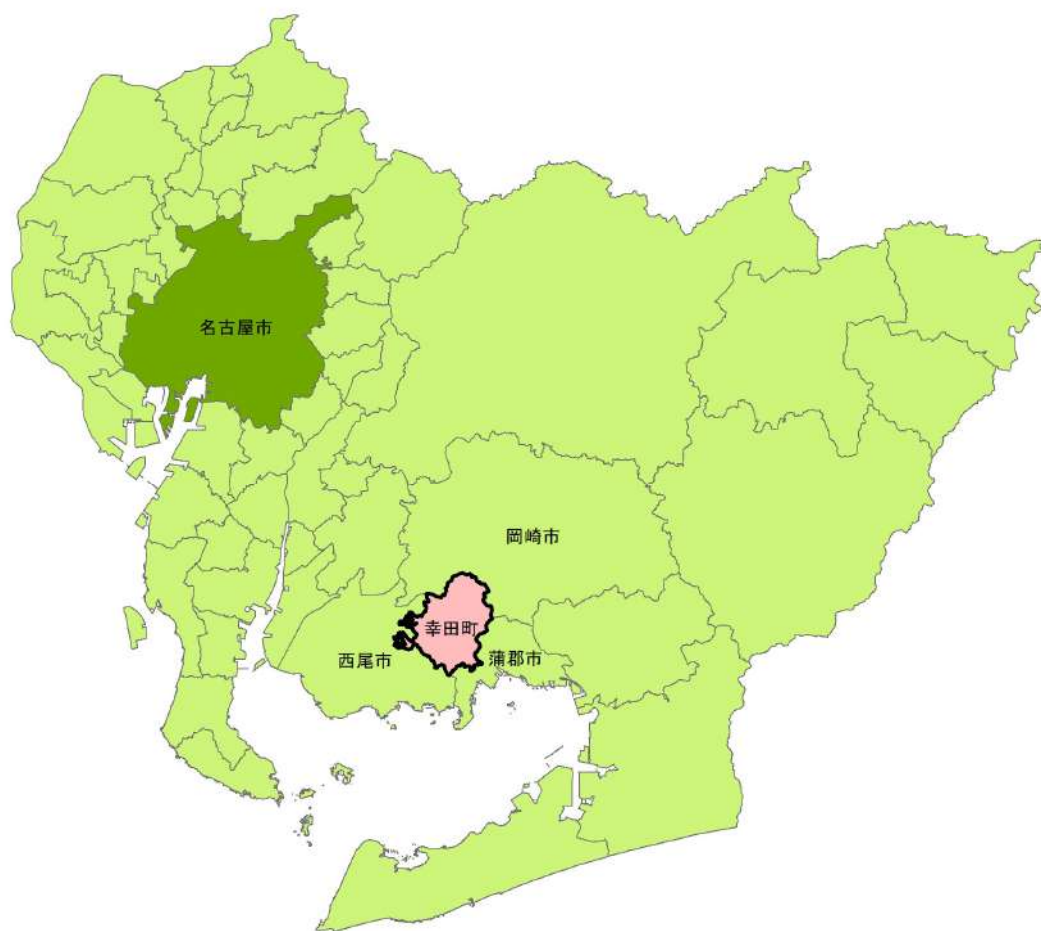


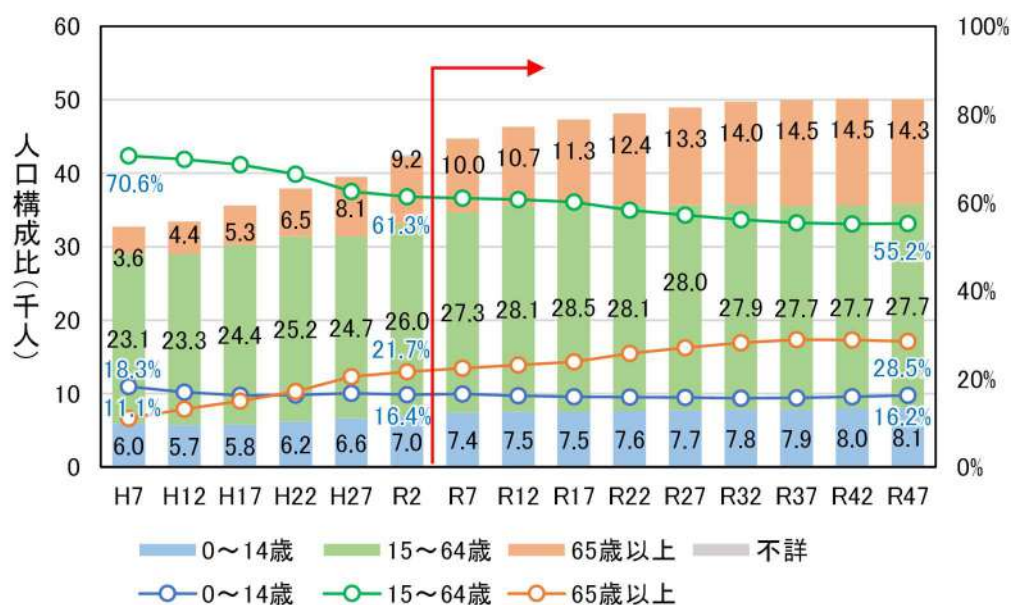
図 幸田町の位置

(2) 人口・世帯数

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割増加しています。

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ます。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ます。

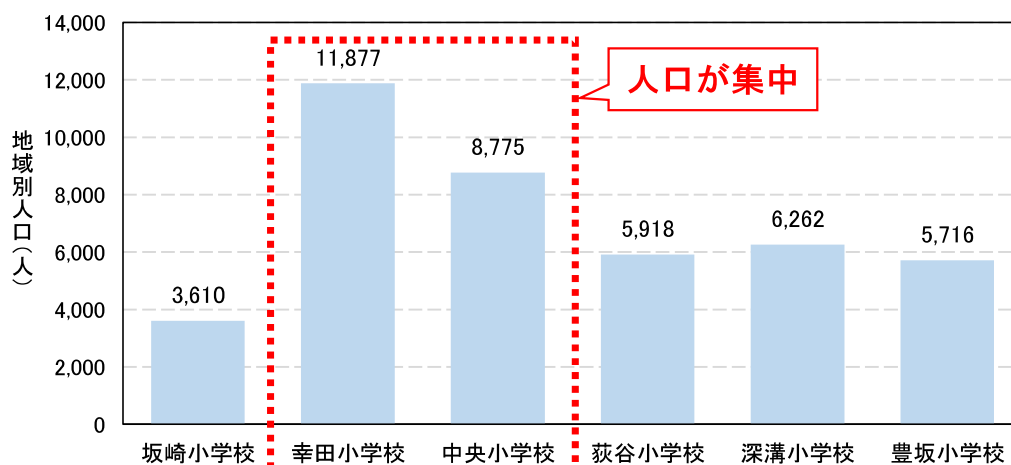


資料：国勢調査、幸田町まち・ひと・しごと総合戦略

図 人口の推移と将来推計

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ります。



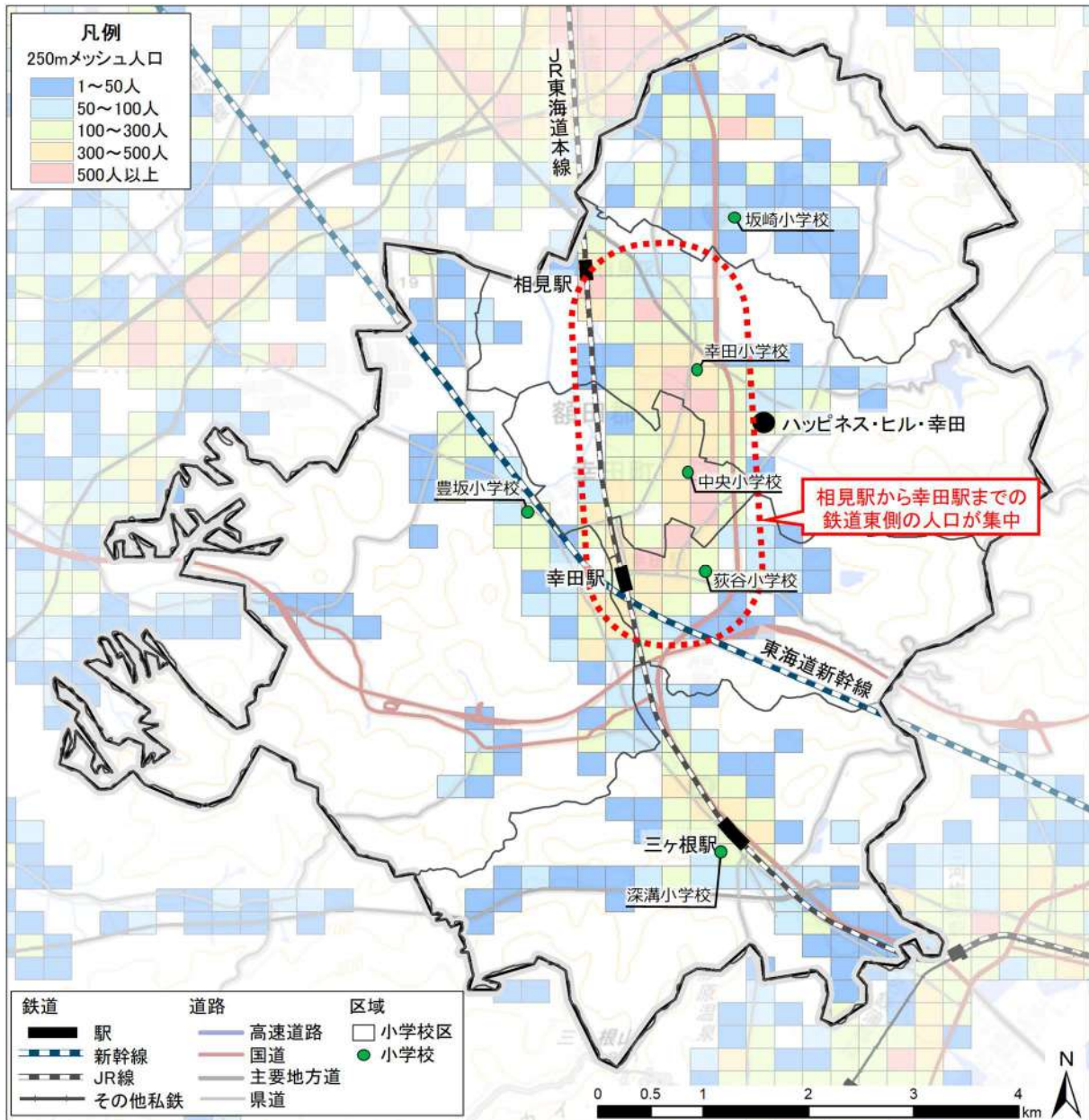
資料：幸田町（人口動向統計調査）令和5年5月

図 地域別の人口

3) 人口の分布

a) 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ます。その中でも、相見駅から幸田駅までの鉄道東側に、人口が集中しています。



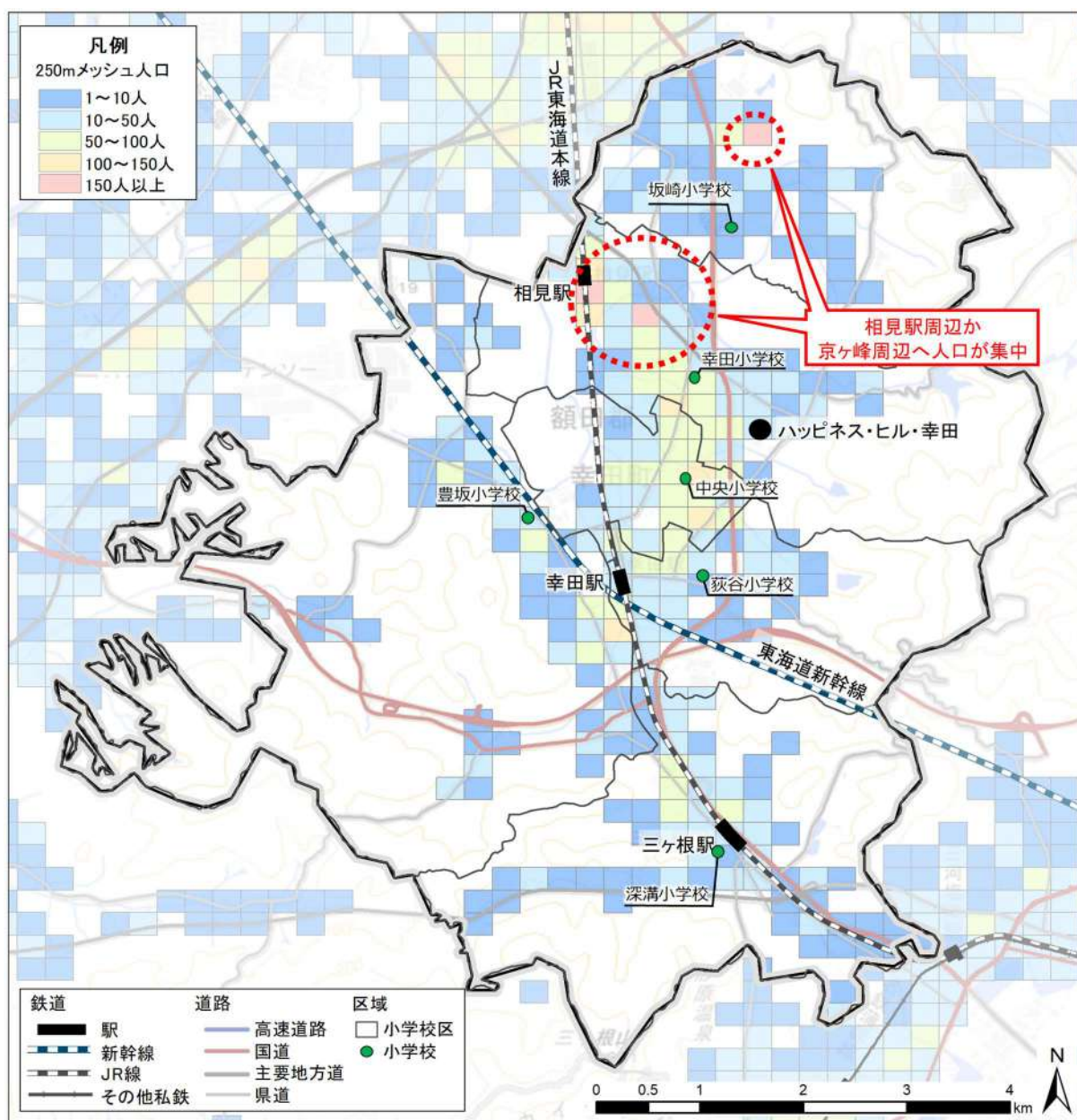
資料: 令和2年国勢調査

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

図 総人口分布

b) 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りますが、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ります。



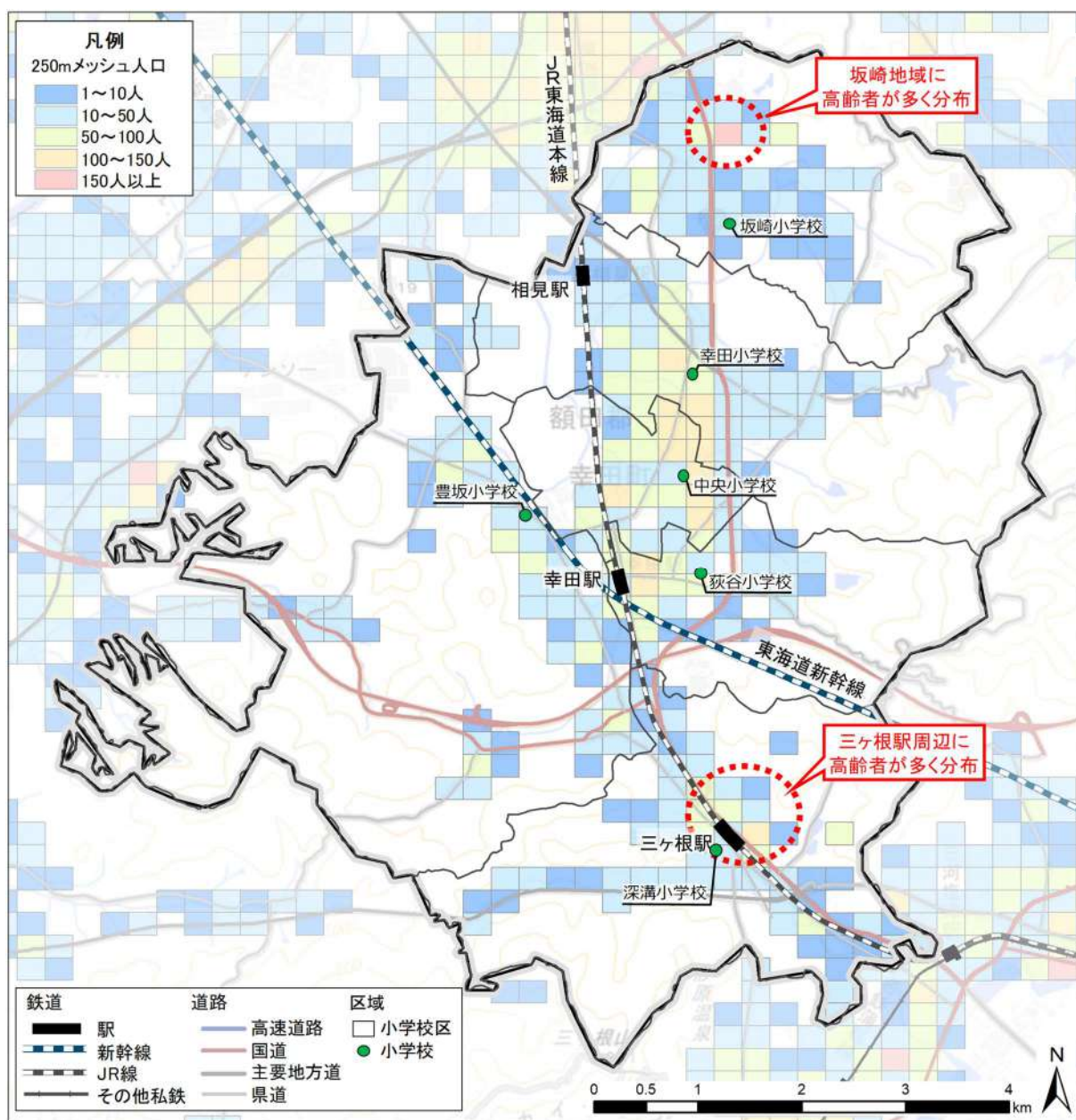
資料：令和 2 年国勢調査

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

図 15 歳未満の人口の分布

c) 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ます。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ます。



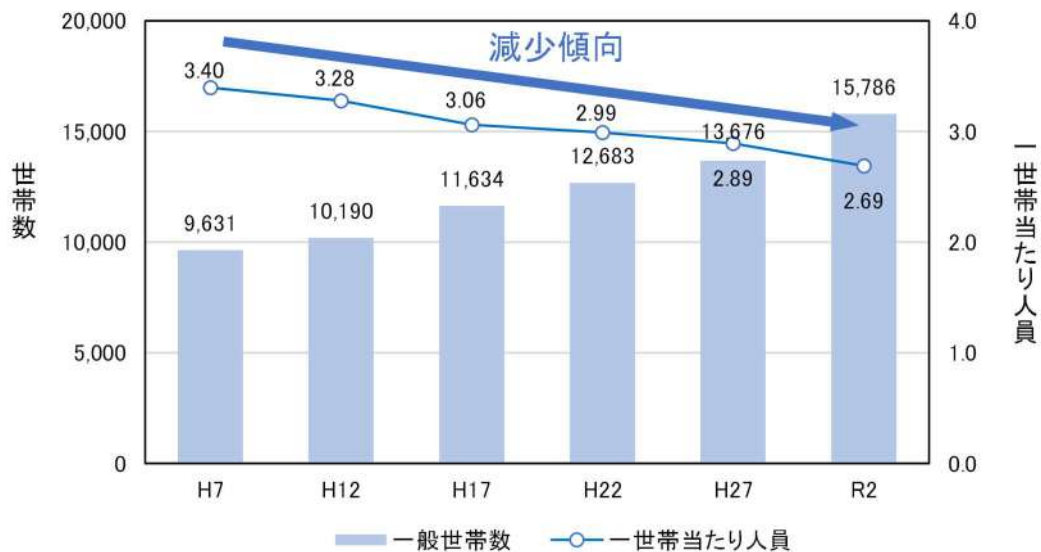
資料:令和2年国勢調査

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

図 高齢者(65 歳以上)の分布

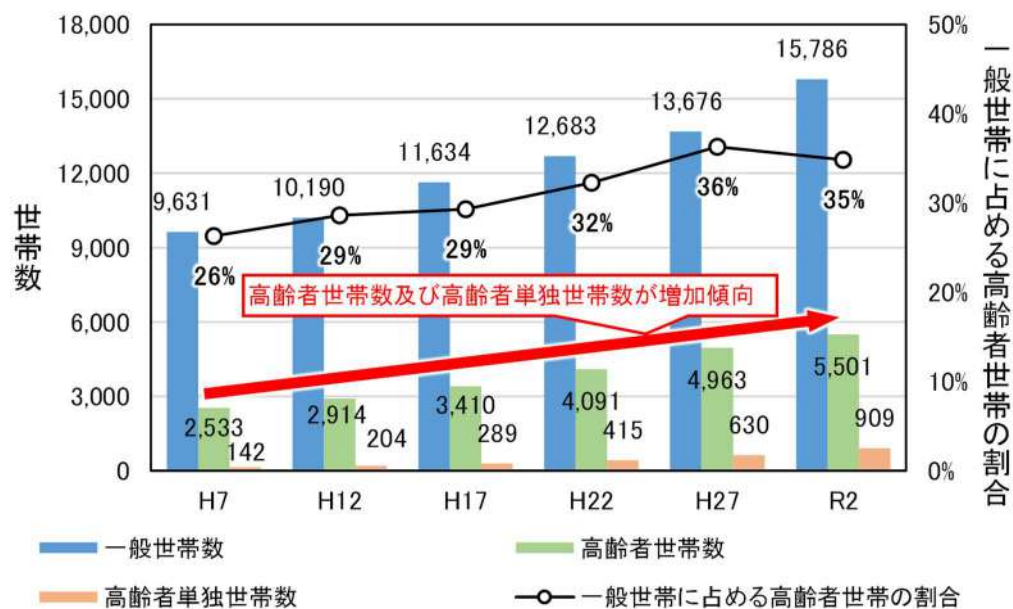
4) 世帯の状況

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ります。また、高齢者世帯及び高齢者単独世帯も増加傾向にあります。



資料:令和2年国勢調査

図 世帯数と一世帯当たり人員

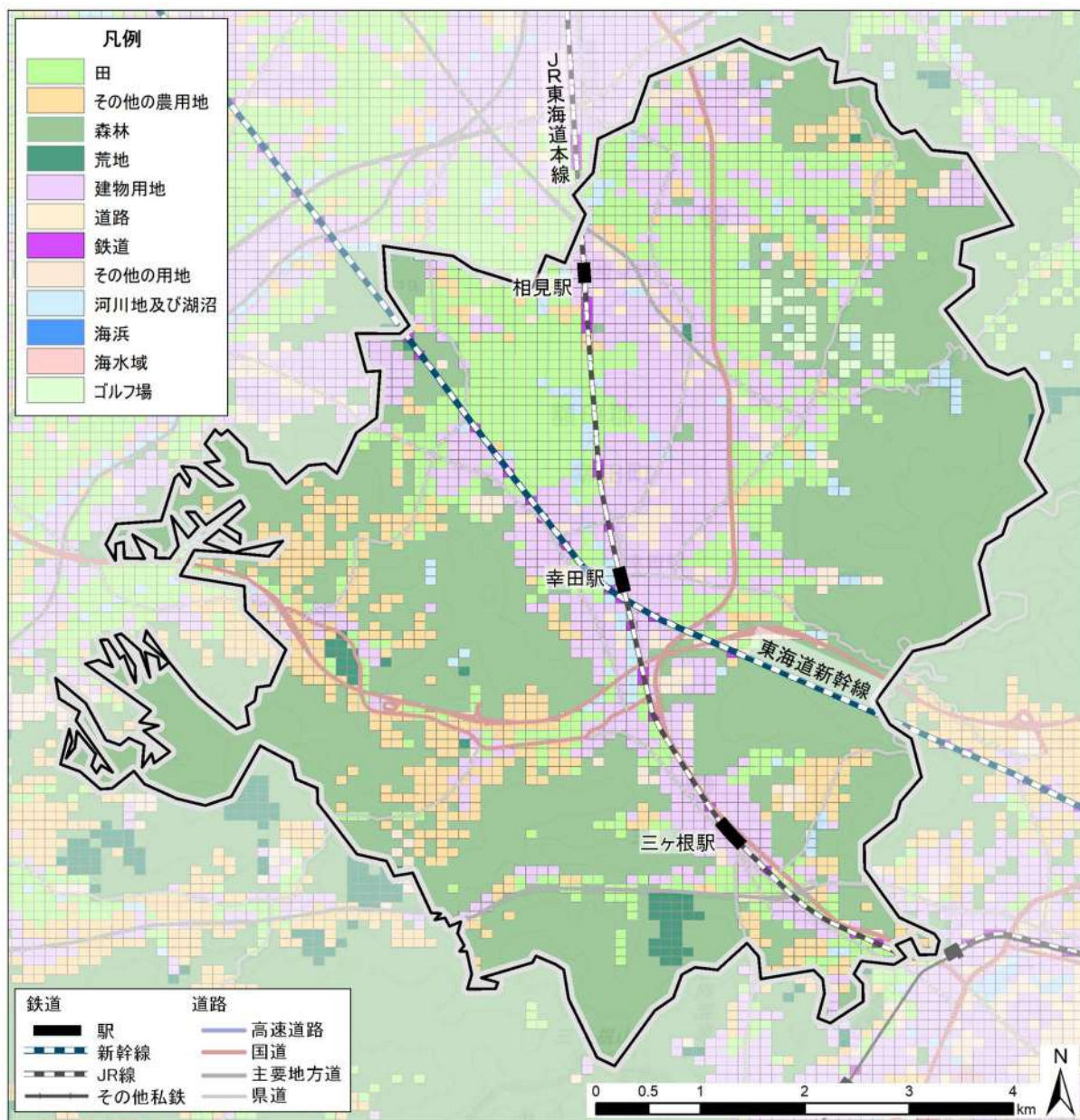


資料:令和2年国勢調査

図 高齢者世帯数の推移

(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ます。また、東西の地域を含む町の大部分は森林です。



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)

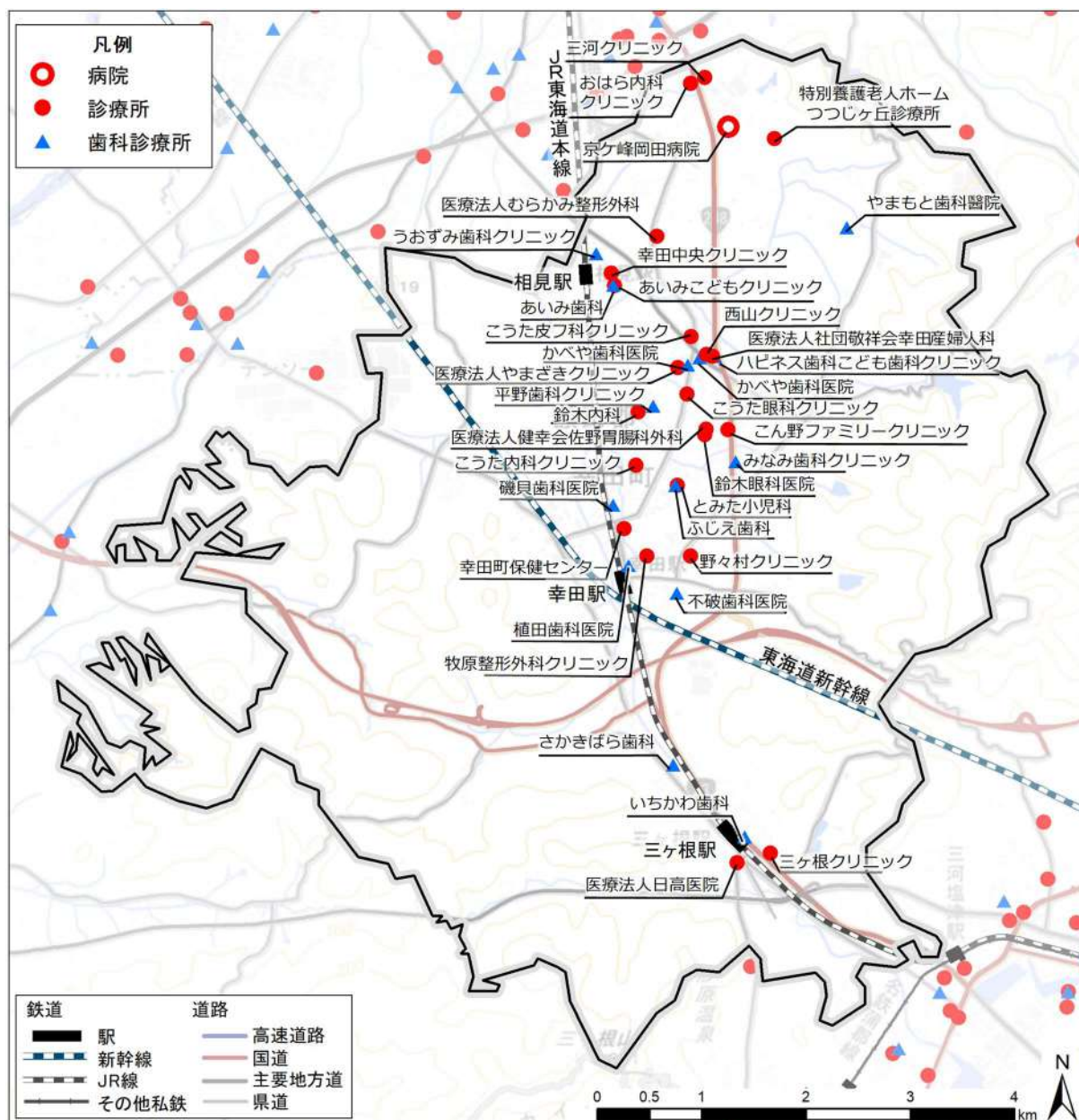
(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)、地理院タイルを加工して作成

図 土地利用状況

(4) 施設立地

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ます。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ます。また、幸田町内には第二次救急医療機関以上の高度医療に関する施設は存在していないため、入院や手術が必要となる高度な医療を受けようとした場合、町外の医療機関を受診する必要があります。



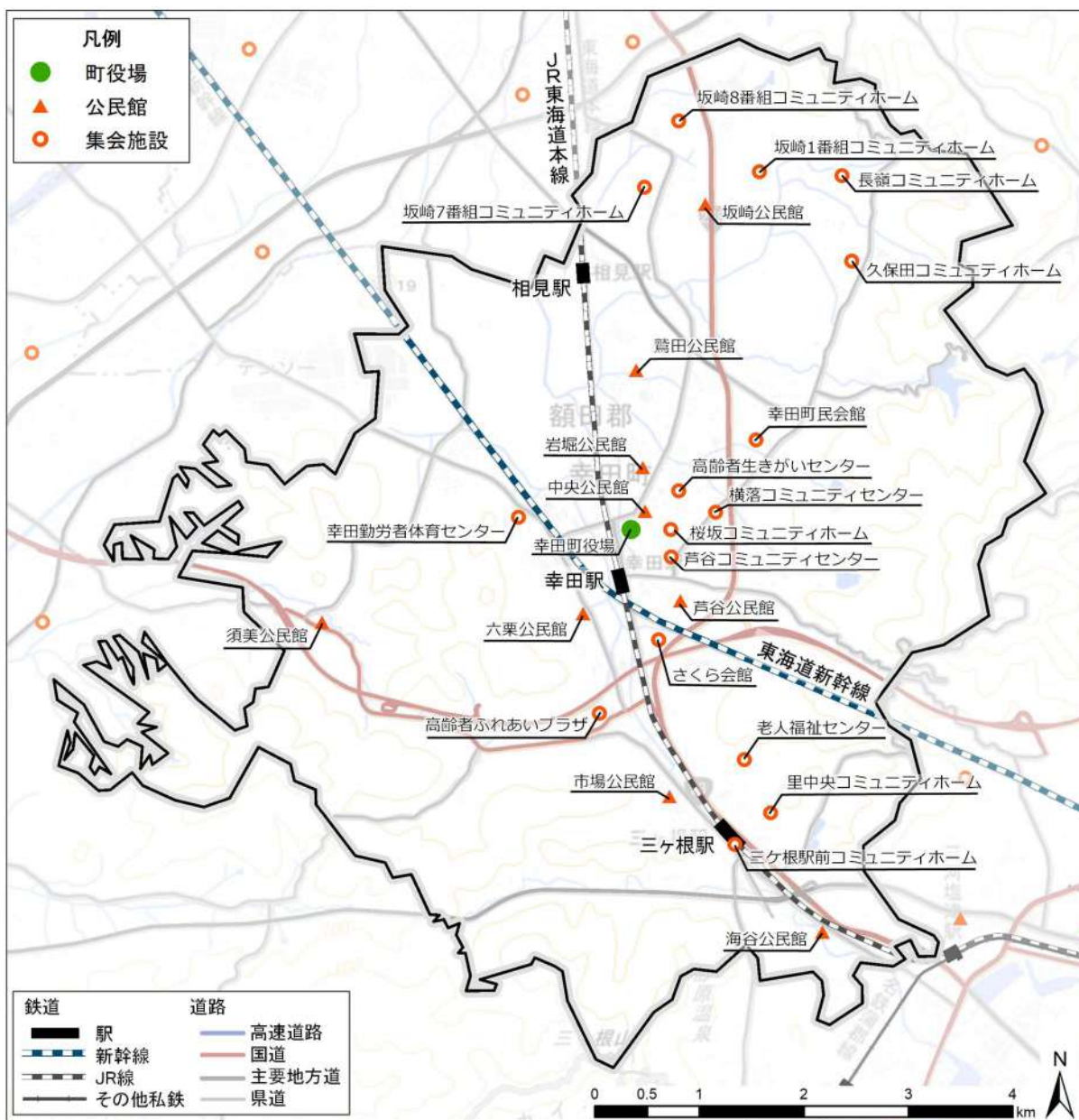
資料：国土交通省 国土数値情報（医療機関データ、鉄道データ、行政区画）

(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)、地理院タイルを加工して作成

図 医療施設の立地状況

2) 行政施設等

幸田町役場は町の中央にほぼ立地しています。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ます。



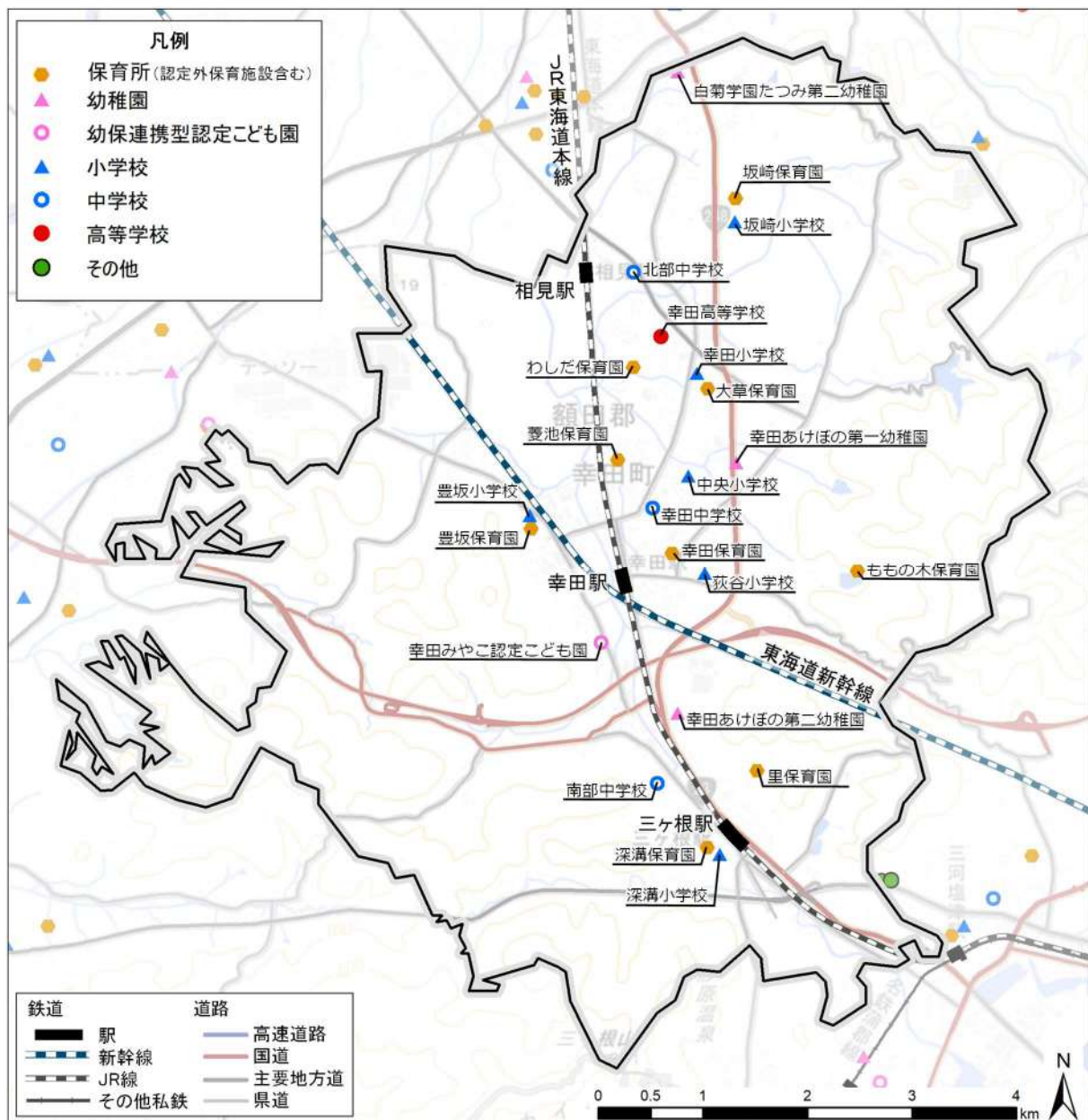
資料：国土交通省 国土数値情報（市町村役場等及び公的集会施設データ、鉄道データ、行政区画）

（<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>）、地理院タイルを加工して作成

図 行政施設等の立地状況

3) 教育施設等

小中学校は町内の各地域に、高等学校は町内の中心部からやや北側に立地しています。保育所（認定外保育施設含む）や幼稚園は、相見駅から幸田駅までの鉄道東側に、集中して立地しています。



資料：国土交通省 国土数値情報（学校データ、福祉施設データ、鉄道データ、行政区域）

(<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)、地理院タイルを加工して作成

図 教育施設等の立地状況

4) 商業施設

商業施設は主に鉄道駅の周辺地域や国道に近接するエリアに集中しています。一方で、幸田町の周辺地域には商業施設の立地が少なく、この地域に居住する住民は日常の買い物やサービスの利用のために自家用車等を使用し、幸田町の中心部へと移動する必要がある状況にあります。

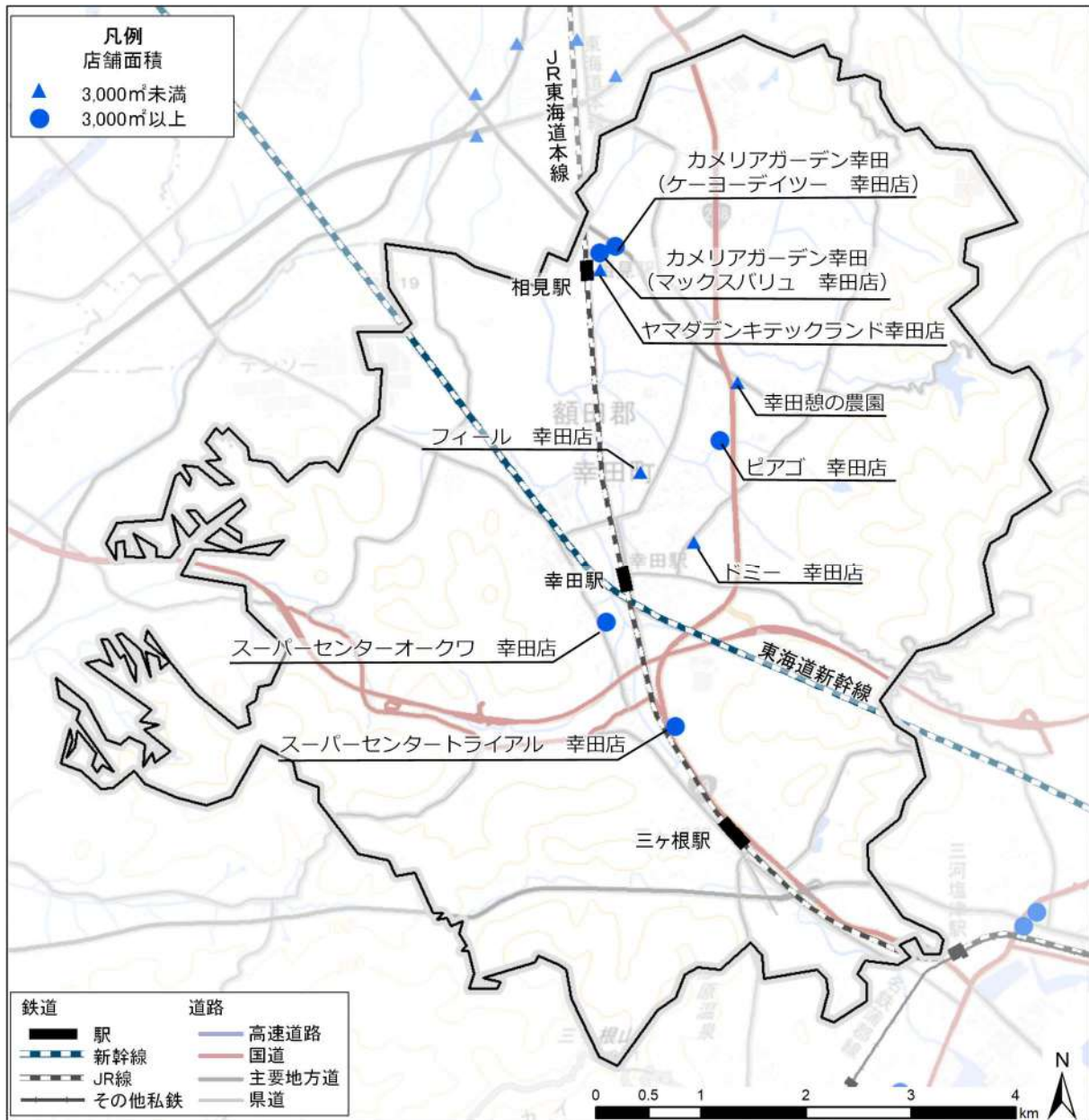


図 商業施設の立地状況

(5) 町民の移動特性

1) 全年齢(16歳以上対象)

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」、「スーパーセンターオークワ 幸田店」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、「ハピネス・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です。「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ピネス・ヒル・幸田の周辺に集中している傾向にあります。

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」の回答数が多いです。



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 幸田町民のよく行く外出先(上位 20 施設)

表 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	366	9%
2	カメラアガーデン幸田	幸田町	312	8%
3	スーパーセンターオークワ 幸田店	幸田町	217	5%
4	幸田駅	幸田町	196	5%
4	イオンモール岡崎	岡崎市	196	5%
6	フィール 幸田店	幸田町	171	4%
7	幸田 憩の農園	幸田町	152	4%
8	スーパーセンタートライアル 幸田店	幸田町	149	4%
9	ハッピーネス・ヒル・幸田	幸田町	144	4%
10	相見駅	幸田町	123	3%
11	ドミー 幸田店	幸田町	103	3%
12	マックスバリュ 幸田店	幸田町	64	2%
13	岡崎駅	岡崎市	55	1%
14	幸田町役場	幸田町	53	1%
15	ケーヨーデイツー 幸田店	幸田町	44	1%
16	むらかみ整形外科	幸田町	38	1%
17	やまざきクリニック	幸田町	36	1%
17	三ヶ根駅	幸田町	31	1%
19	クリエイト S・D 愛知幸田菱池店	幸田町	30	1%
20	ウイングタウン岡崎	岡崎市	30	1%

※えこたんバスでいけるところは、順位を赤字で記載

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）

2) 高齢者(65歳以上)

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」、「スーパーセンターオークワ 幸田店」等の商業施設や、「幸田駅」「相見駅」等のJR 東海道本線の駅、「ハッピネス・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」「牧原整形外科クリニック」「鈴木内科」等の医療施設の回答数が多いです。

全年齢と比較して、よく行く外出先として整形外科等の医療施設が多く出現している傾向にあります。



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 幸田町の高齢者がよく行く外出先(上位20施設)

表 幸田町の高齢者がよく行く外出先（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	136	10%
2	カメラリアガーデン幸田	幸田町	82	6%
3	幸田 憩の農園	幸田町	80	6%
4	スーパーセンターオークワ 幸田店	幸田町	68	5%
5	フィール 幸田店	幸田町	67	5%
6	ハッピーネス・ヒル・幸田	幸田町	60	4%
7	ドミー 幸田店	幸田町	51	4%
8	スーパーセンタートライアル 幸田店	幸田町	43	3%
9	イオンモール岡崎	岡崎市	40	3%
10	幸田駅	幸田町	35	3%
11	相見駅	幸田町	28	2%
12	やまざきクリニック	幸田町	22	2%
13	幸田町役場	幸田町	20	1%
14	むらかみ整形外科	幸田町	19	1%
15	牧原整形外科クリニック	幸田町	18	1%
16	ケーヨーデイツー 幸田店	幸田町	17	1%
17	鈴木眼科医院	幸田町	17	1%
18	マックスバリュ 幸田店	幸田町	16	1%
19	鈴木内科	幸田町	15	1%
20	野々村クリニック	幸田町	13	1%

※えこたんパスでいけるところは、順位を赤字で記載

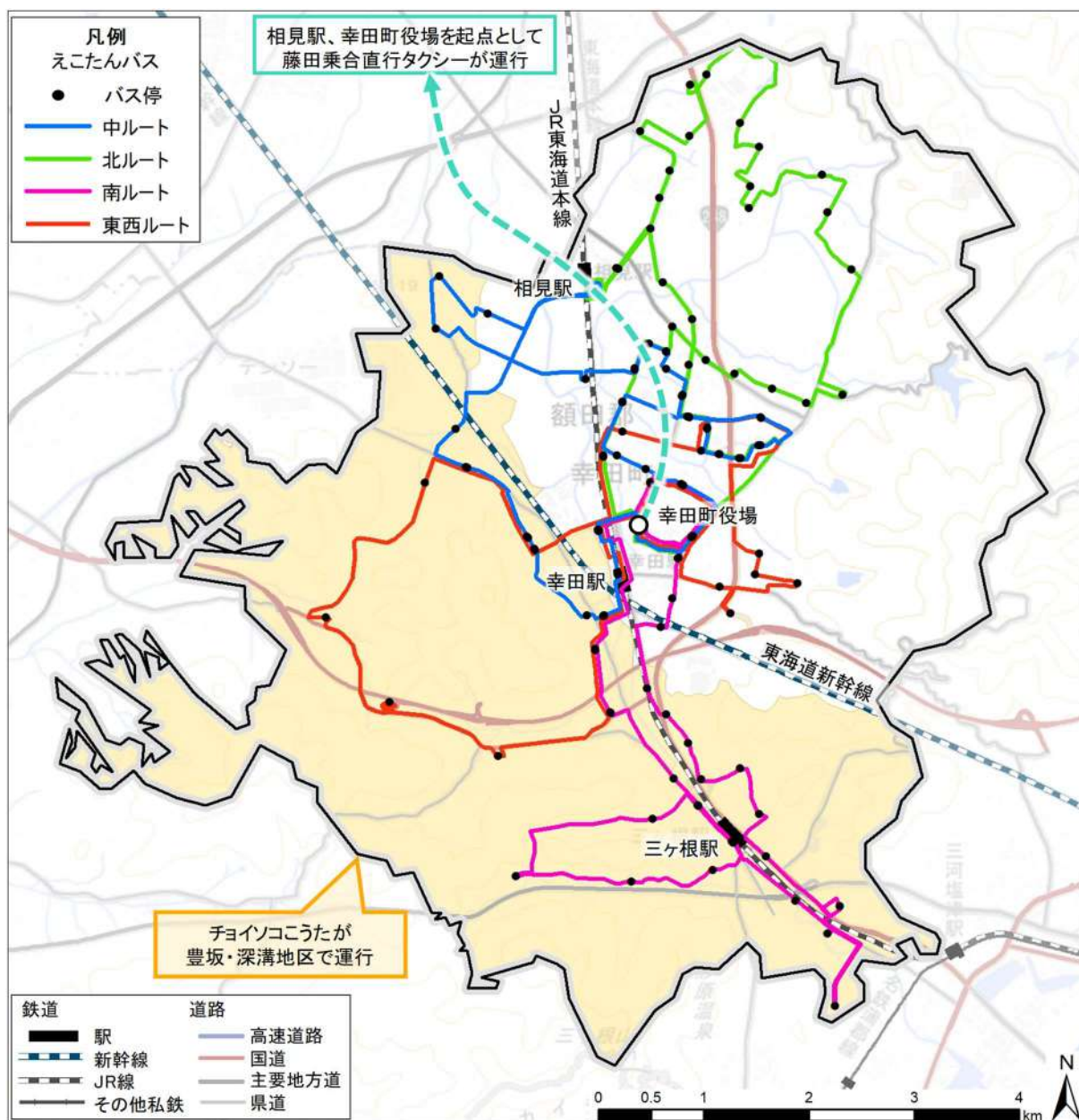
資料：幸田町における移動の実態および新たなモビリティサービスに関するアンケート調査（令和元年実施）

(6) 公共交通の現状

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ます。

このほか、デマンド型乗合交通の「チョイソコうた」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」が導入されています。



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、行政区画) (<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)、地理院タイルを加工して作成

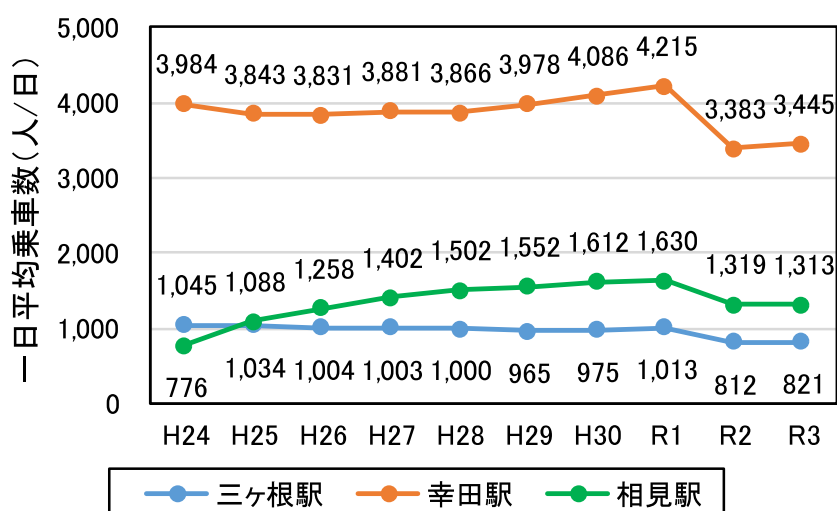
図 幸田町の公共交通網

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、課題を有しています。

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、回復傾向にあります。また、駅周辺では土地区画整理事業が進められています。

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、回復傾向にあります。相見駅の開設と合わせて駅周辺が開発済みです。



資料：2022 年版（令和 4 年版）こうたの統計

図 鉄道駅の乗車数推移

表 3 駅の状況

	現地状況
相見駅	・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、エコたんバス・藤田乗合直行タクシーが乗り入れ。
幸田駅	・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、エコたんバスが乗り入れ。 ・一般車両・企業バス・タクシーが駅前ロータリー入る為、朝・夕の送迎時間帯に混雑が発生
三ヶ根駅	・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、エコたんバスが乗り入れ。

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す。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ます。

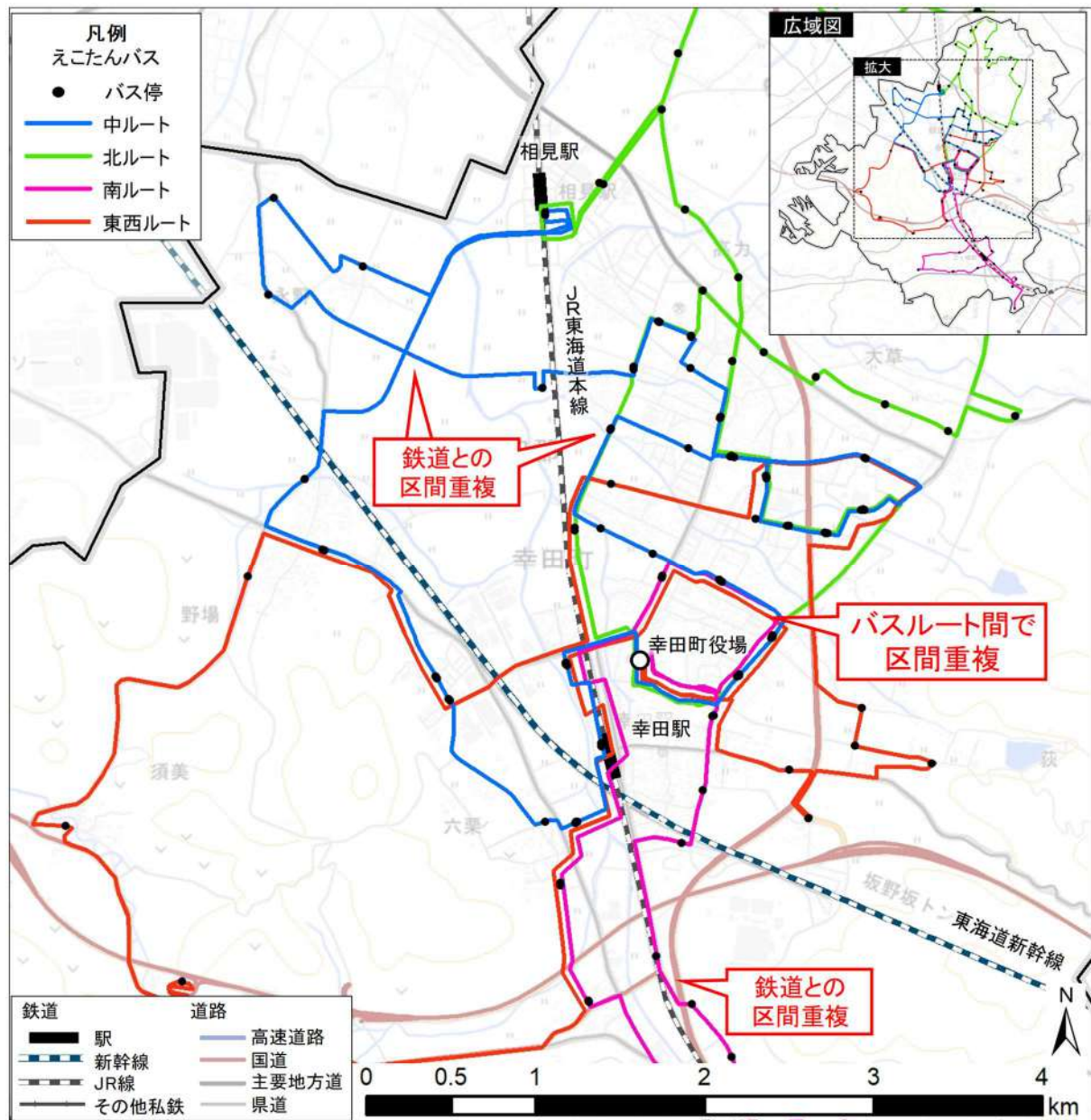
- 運賃：無料
- 利用者：誰でも利用が可能
- 運休日：土曜日、日曜日、12月29日から1月3日
(天候及び行事等により変更あり)
※平日のみ運行
- 経路：4 経路(各経路は循環型として、運用)
- 注意事項
 - ・満席の場合は、乗車できない場合があります
 - ・道路事情により、出発・到着時間が遅れる場合があります
 - ・悪天候により、運行を取りやめる場合があります
 - ・バスは、20人乗りから29人乗り
 - ・車イス対応のリフト車両もあり



資料：幸田町 HP(えこたんバス)

図 えこたんバス

バスルートは4ルート(中ルート、北ルート、南ルート、東西ルート)あり、全てのルートが役場に集約される循環型のバスルートとなっています。鉄道やバスルート間で重複が生じている区間が存在し、非効率なルート設定となっています。加えて、一周当たりの所要時間が約1時間と長大な路線となっており、バス乗車時間と直接移動時間との間に大きな乖離が生じている可能性があります。



資料: 幸田町 HP (えこたんバス)

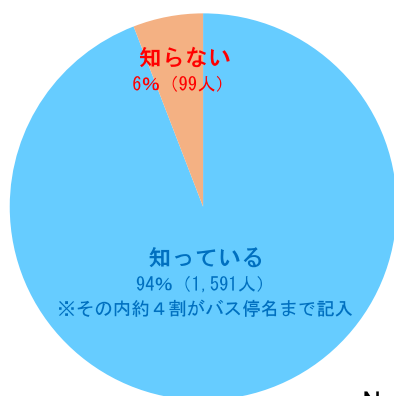
国土交通省 国土数値情報(鉄道データ、行政区域) (<https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/>)、地理院タイルを加工して作成

図 えこたんバスのバスルート

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割と高い結果でした。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ません。

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 (%)

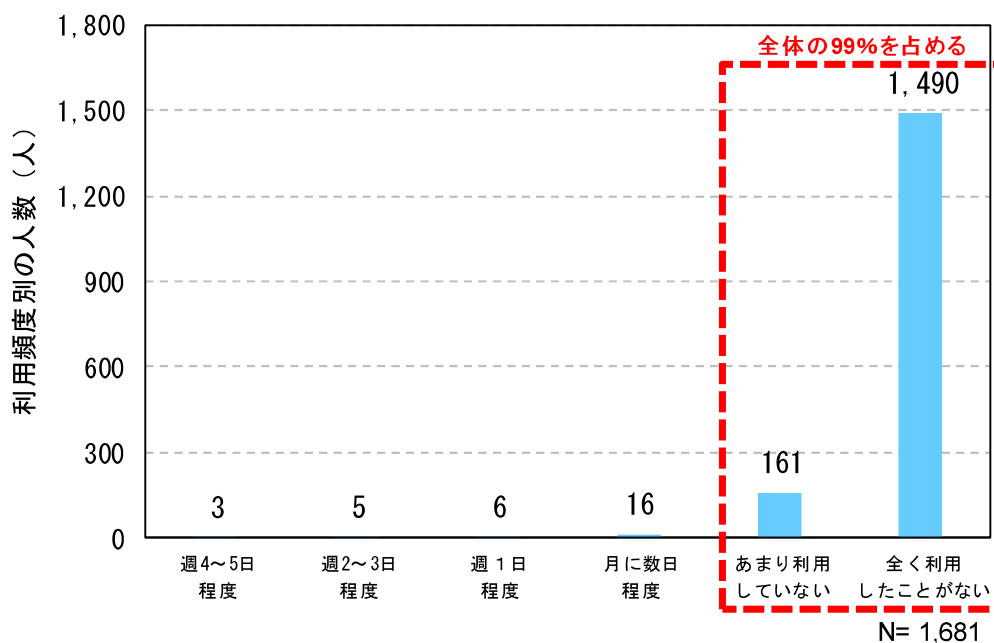


N= 1,690

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 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。



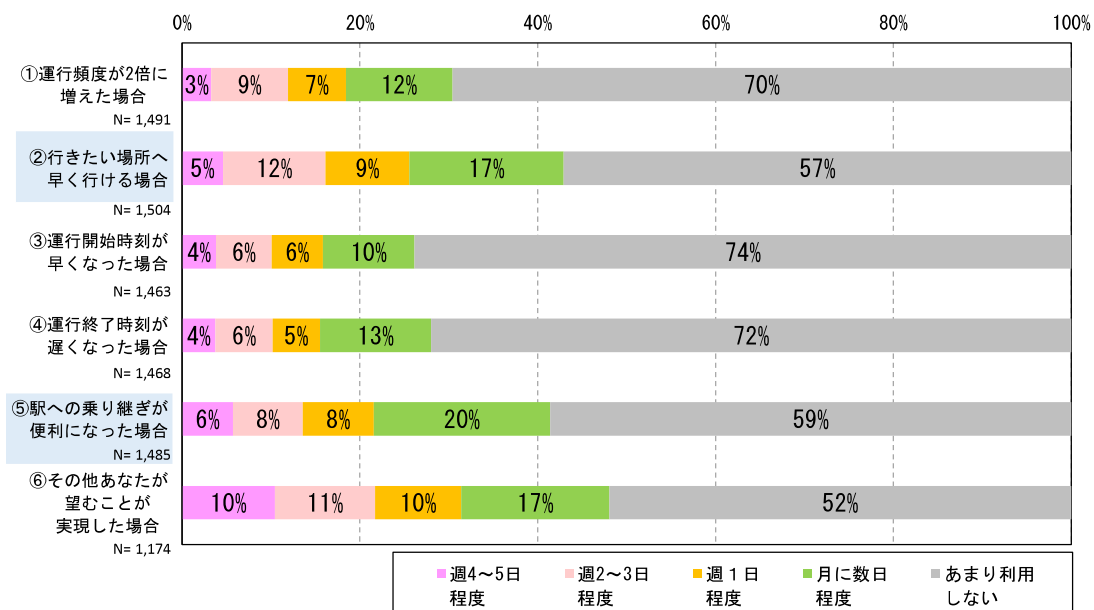
N= 1,681

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 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です。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」を挙げる声がありました。

問8 幸田町では、えこ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）

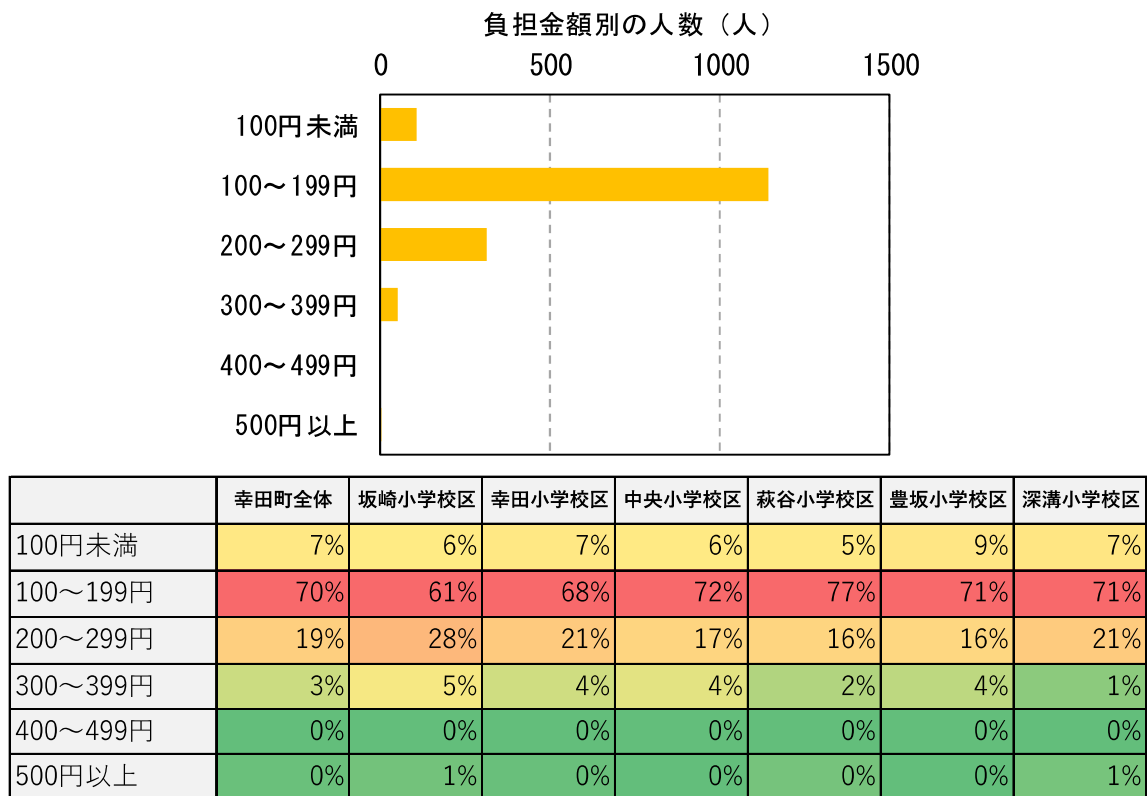
- ・家の近くにバス停ができた場合。
- ・オンデマンド方式ならば。
- ・手を挙げればバスが停車して乗れ、おりたいところで降りられる場合。
- ・待ち時間が少なく、所要時間も短くなる。以前乗ろうとして時間を見たら、帰りのバスが1時間近く無かった。
- ・私の場合外出日数がせいぜい2、3回ですので。休日も運行して欲しい。
- ・町外の名鉄バスの停留所まで行ってくれた場合。
- ・西尾市のコミュニティバスに乗り降りできること。
- ・乗用車くらいのえこたんカーが必要に応じてまわってくれるとうれしい。
- ・最大距離が岡崎駅までになったら使用するかもしれない。
- ・ぐるっと回るのはではなく、名鉄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

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」が多くありました。また、全ての小学校区で、9割以上の人が100円以上運賃を負担しても良いという回答でした。

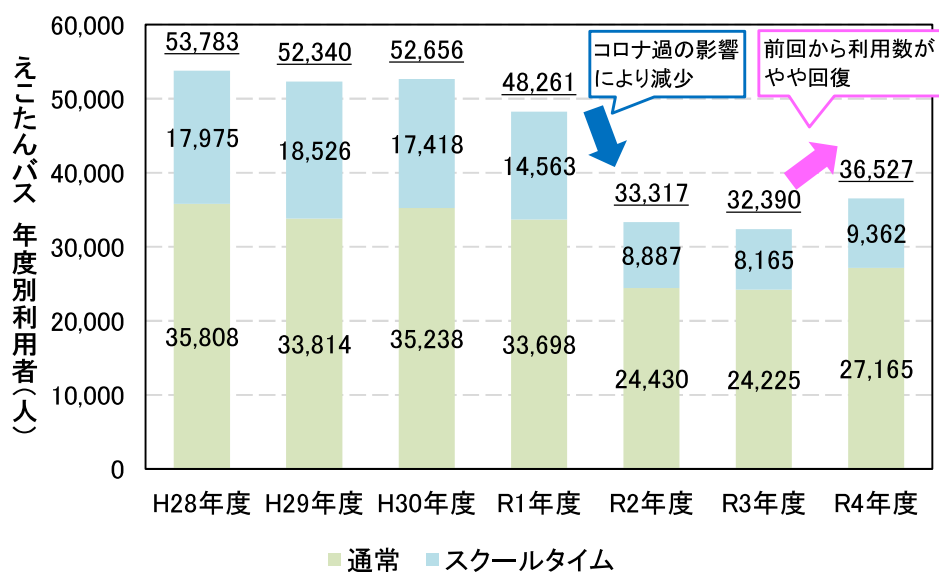
問9(b) えこたんバスの運賃が有料になった場合、1回の利用にいくら程度なら負担できますか。



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）

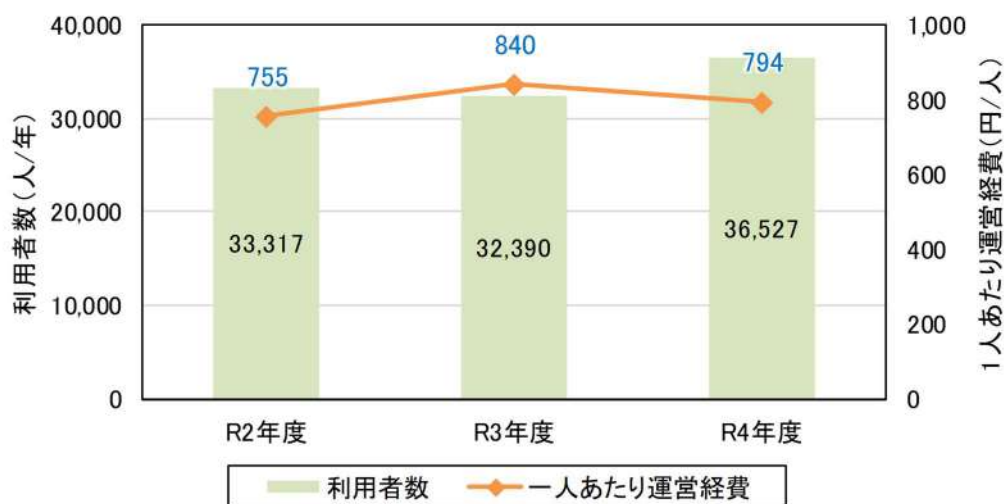
図 えこたんバスの利用に支払い可能な金額

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ます。令和4年度の利用者数は、前年度から回復傾向にあります。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794 円/人です。



資料:幸田町資料

図 利用者数の推移



資料:幸田町資料

図 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組として、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ます。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す。



資料:名古屋大学資料

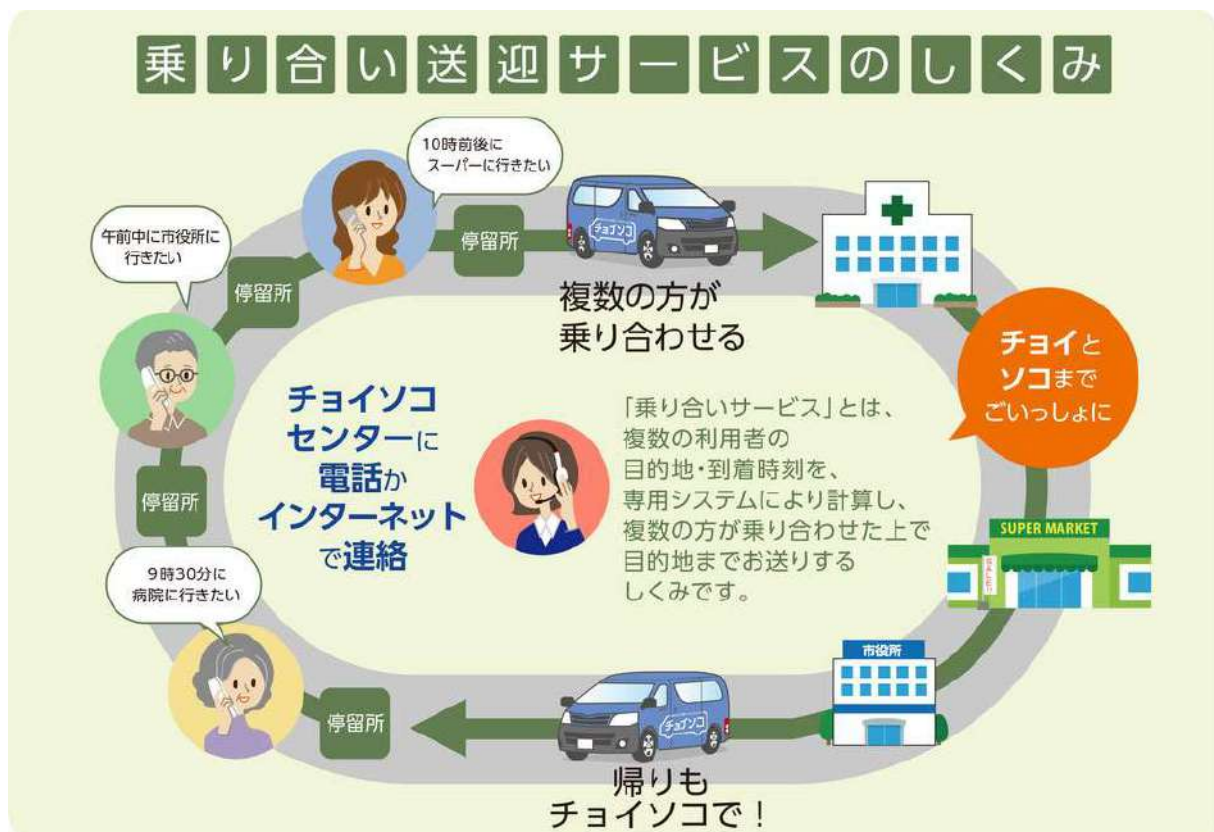
図 えこたんバスの利便性向上に向けた調査

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）です。令和２年１０月１日から、豊坂小学校区在住の６５歳以上または障がい者手帳所持者を対象に、社会実験をスタートしました。令和４年３月１日から、深溝小学校区在住の６５歳以上または障がい者手帳所持者も利用可能としています。

会員数は、令和２年度３月は１９９人、令和３年度３月は３３８人、令和４年度３月は４１８人と、年々増加傾向にあります。

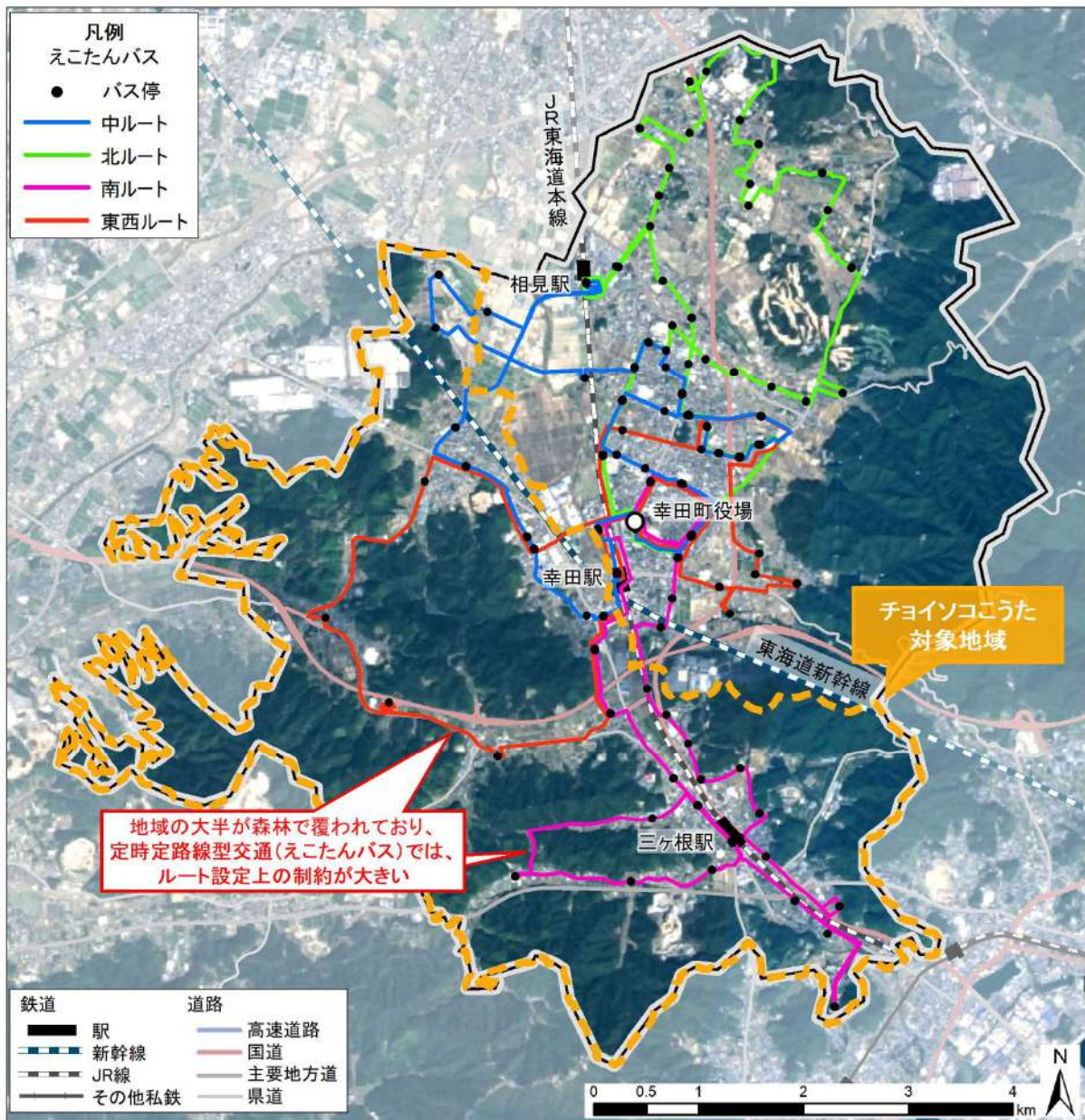
- 社会実験期間：令和２年１０月１日～令和６年３月３１日まで
- 運行日：平日のみ
- 乗降場所：豊坂・深溝小学校区の停留所（公共施設やごみステーションなどに設置
：役場やその周辺の医療機関やスーパーマーケットなど
：町民会館、図書館、町民プール
- 利用対象：豊坂小学校区（野場区、永野区、須美区、六栗区、上六栗区、桐山区）
または深溝小学校区（里区、市場区、海谷区、逆川区）にお住まいの、
６５歳以上または障がい者手帳をお持ちの人で、会員登録をされた人
- 運賃：社会実験中は無料



資料：チョイソコ HP

図 チョイソコこうた

チョイソコこうたの対象地域である豊坂小学校区および深溝小学校区は、地域の大半を森林で覆われています。えこたんバス（定時定路線型交通）のルート設定上の制約が多い地区を、面的にカバーする役割を担っています。



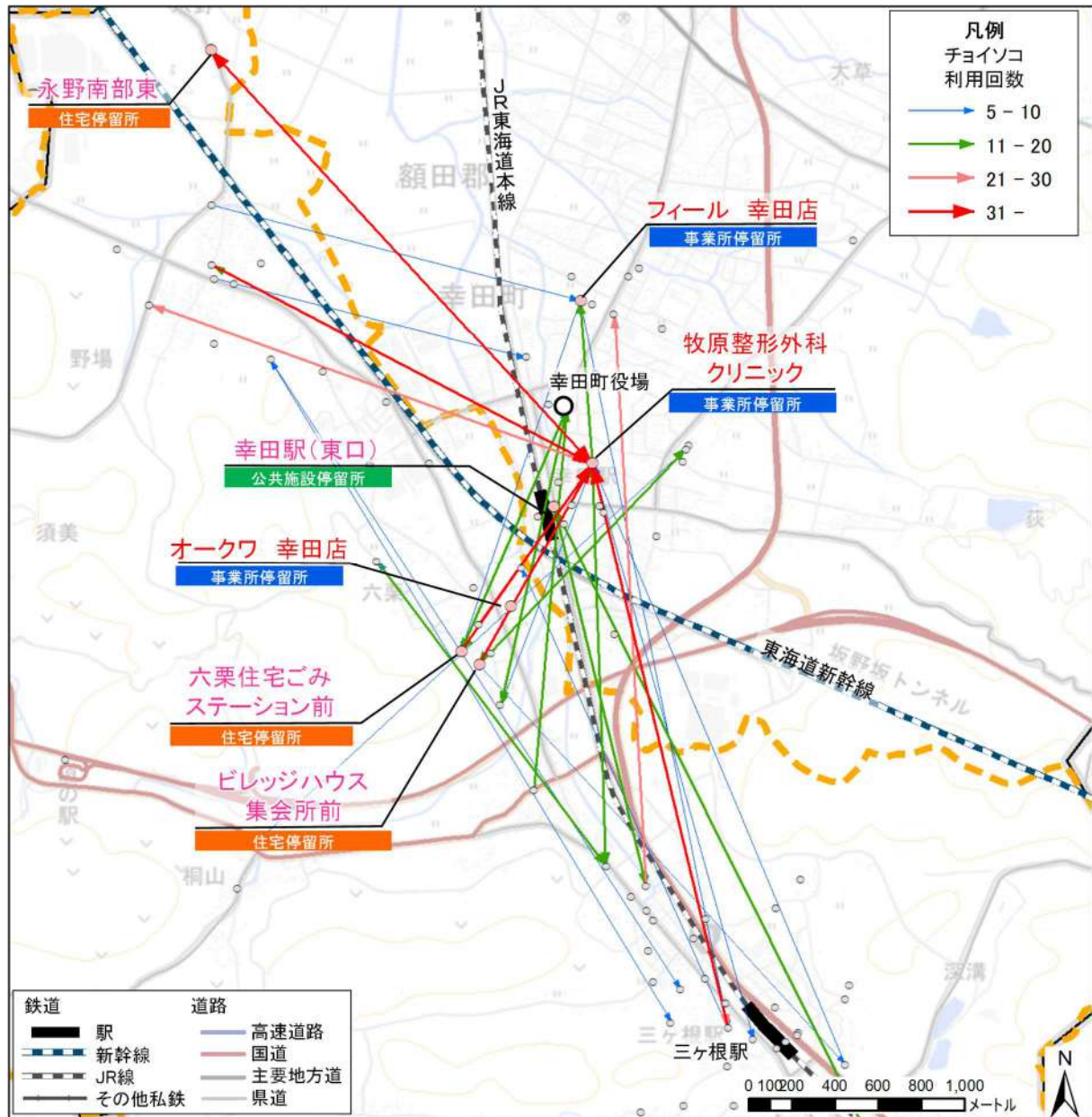
資料：幸田町 HP（えこたんバス、チョイソコこうた）

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/>）、地理院タイルを加工して作成

図 チョイソコこうたの対象地域

牧原整形外科やスーパーセンターオークワ 幸田店、フィール 幸田店、幸田駅（東口）の利用が多く、町内の中心部に立地する停留所に利用が集中している傾向にあります。また、永野南部東や野場中部集会所等の豊坂地域に立地している住宅停留所の利用も一定数存在しています。

鉄道を跨いだ東西移動や、駅へのアクセスに、主に利用されていることが想定されます。

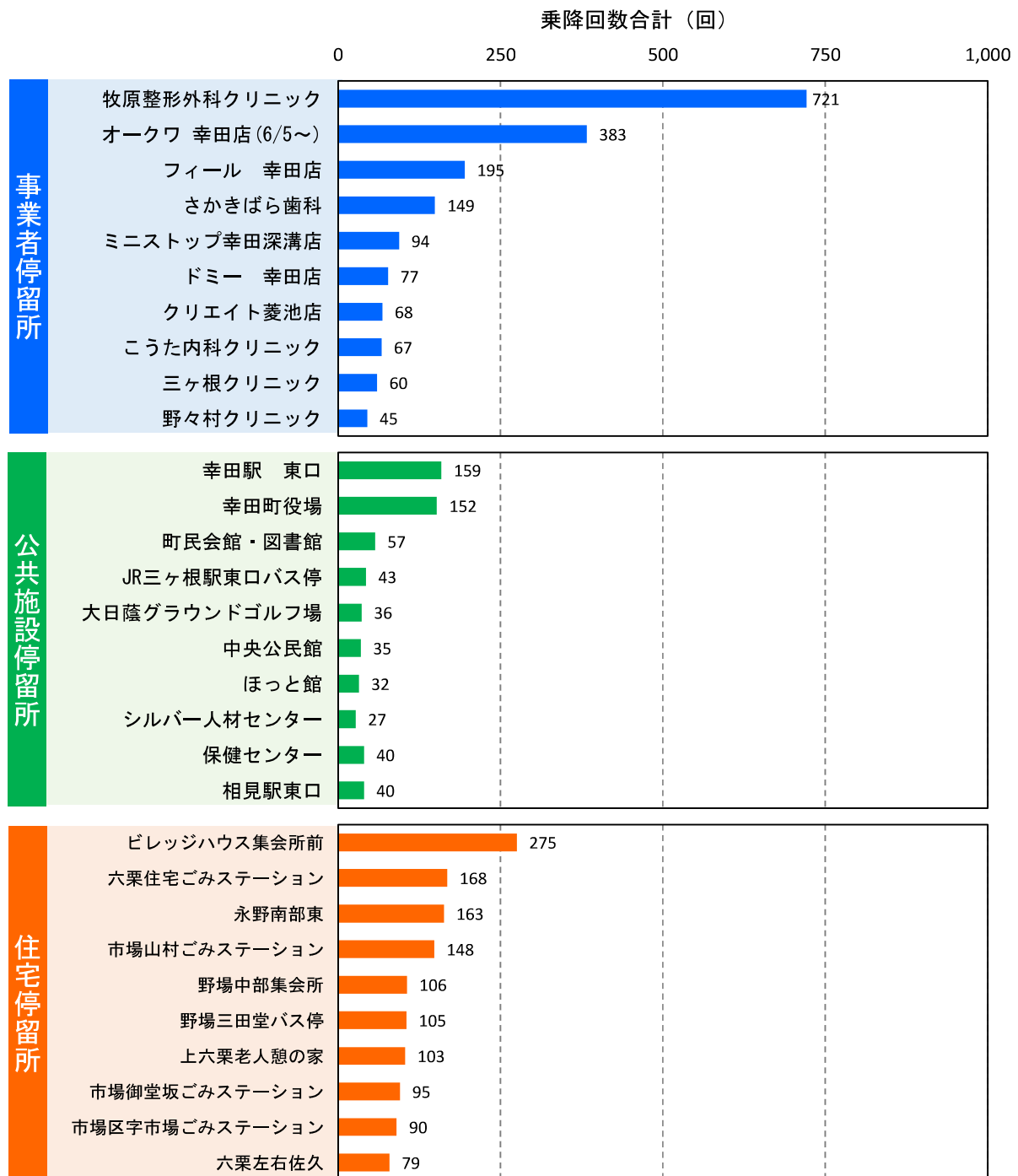


資料:幸田町資料(2020年10月~2023年8月までの合計値)

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/>)、地理院タイルを加工して作成

図 停留所別の利用回数

事業所停留所としては、牧原整形外科や商業施設（スーパーセンターオークワ 幸田店）の利用が、公共施設停留所としては、幸田駅（東口）、幸田町役場の利用が、住宅地停留所としては、ビレッジハウス集会所前、六栗住宅ごみステーション、永野南部東等の利用が多いです。



資料：幸田町資料（2023 年 4 月～2023 年 11 月までの合計値）

図 カテゴリー別利用回数（上位 10 件まで記載）

時間帯別の利用回数は、10 時台をピークに前後1時間に利用が集中しています。時間帯別の予約不成立の回数は、9時台をピークに前後1時間に集中しています。予約不成立の状況の割合としては、全体として2%程度となっています。また、予約不成立の理由としては、「希望の1 時間後以降を案内したが、待てない」が最も多いです。

表 時間帯別の利用回数、予約不成立の回数

	利用回数（回）	予約不成立の回数（回）	予約不成立の割合
8時台	 142	 12	8%
9時台	 456	 14	3%
10時台	 555	 12	2%
11時台	 473	 4	1%
12時台	 304	0	0%
13時台	 236	0	0%
14時台	 183	0	0%
15時台	 172	 1	1%
16時台	1	 1	50%
合計	2522	44	2%

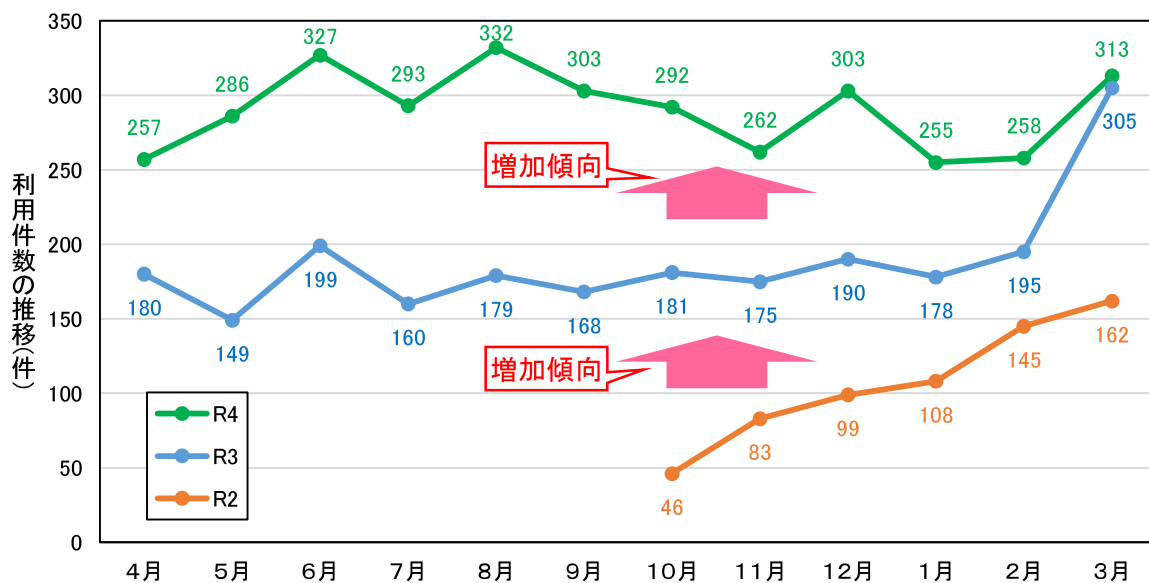
資料：幸田町資料（2023 年 4 月～2023 年 11 月までの合計値）

表 予約不成立の理由

予約不成立の理由	予約不成立の回数（回）
A: 希望の30分前後を案内したが、待てない または早すぎる	 9
B: 希望の30－1時間前後を案内したが、待てない または早すぎる	 8
C: 希望の1時間後以降を案内したが、待てない	 14
D: 2時間以上後の案内しかとれなかった	 1
F: 運行日/時間外	 1
G: その他	 12

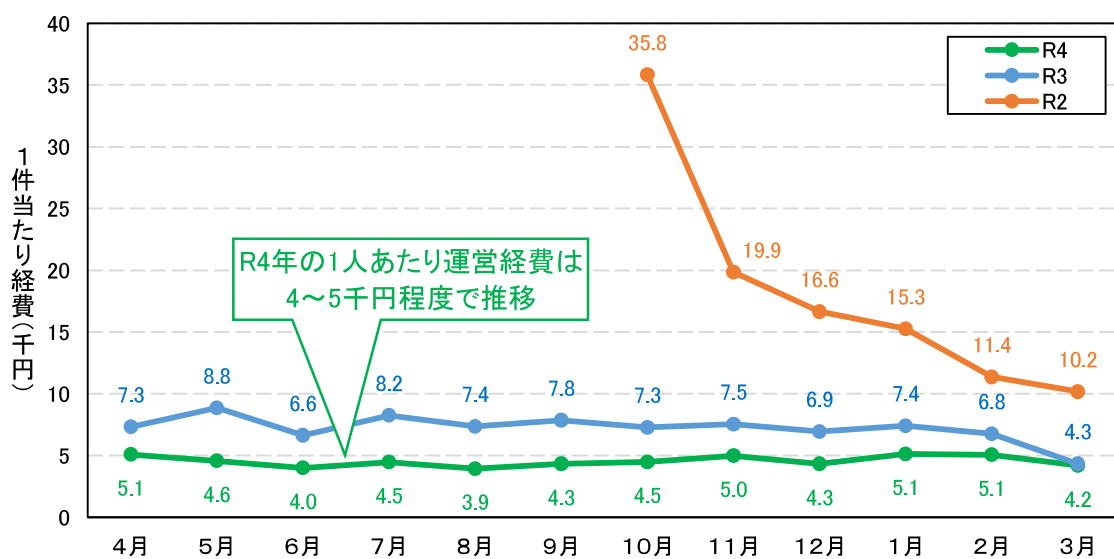
資料：幸田町資料（2023 年 4 月～2023 年 11 月までの合計値）

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、高い状態にあります。



資料:幸田町資料

図 利用者数の推移



資料:幸田町資料

図 1 件当たりの運営経費

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す。第二次救急医療機関以上の高度医療へのアクセス手段を確保する役割を担っています。

- 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



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 / 1 日～令和 6 年 3 / 31 日 平日のみ（年末年始は運休）
- 運賃** 無 料（実験期間中）

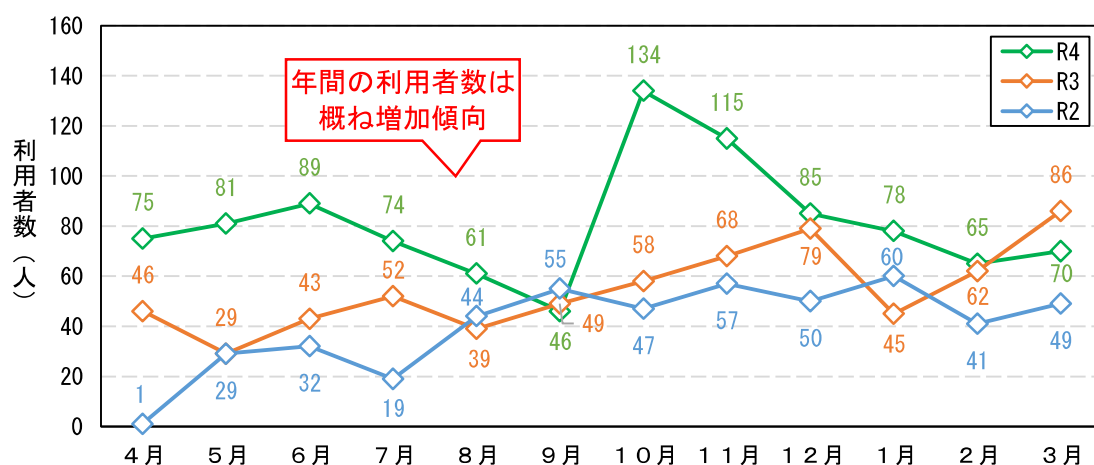
電話予約は不要です。

※ 予約することもできます。満員の時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）

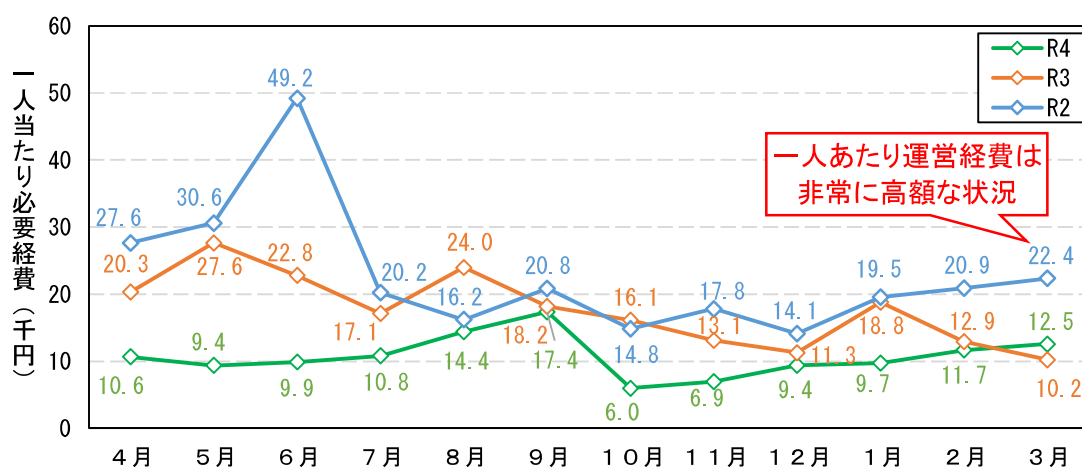
図 藤田乗合直行タクシー

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(令和4年度3月現在)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ります。



資料:幸田町資料

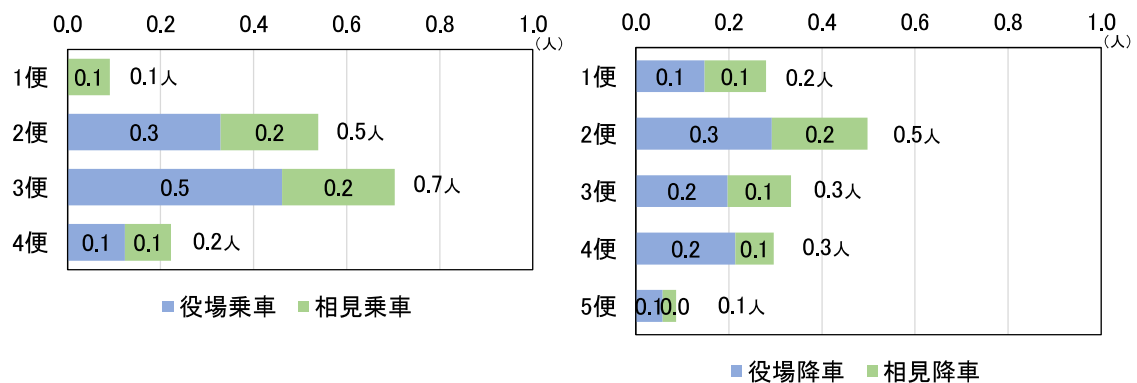
図 利用者数の推移



資料:幸田町資料

図 1件当たりの運行経費

1便当たりの利用者数が、いずれの便においても1.0人/便を下回っていることから、利用されていない時間帯が存在しています。利用者の需要規模に対して、車両の対応力には余裕があることが想定されます。



資料:幸田町資料

図 令和5年度（4月～11月）の1便当たりの利用者数（左：行き、右：帰り）

時刻表

行　　き			
役　場　発		JR 相見駅 発 ※降りられません	藤田医科大学 岡崎医療センター着
【1便】	—	→ 7:20	→ 7:40
【2便】	8:15	→ 8:35	→ 8:55
【3便】	9:45	→ 10:05	→ 10:25
【4便】	11:15	→ 11:35	→ 11:55
帰　　り			
藤田医科大学 岡崎医療センター発		JR 相見駅 発 ※乗れません	役　場　着
【1便】	10:30	→ 10:50	→ 11:10
【2便】	12:00	→ 12:20	→ 12:40
【3便】	13:15	→ 13:35	→ 13:55
【4便】	15:00	→ 15:20	→ 15:40
【5便】	16:15	→ 16:35	→ 16:55

資料:幸田町 HP(藤田乗合直行タクシー)

図 藤田乗合直行タクシーの時刻表

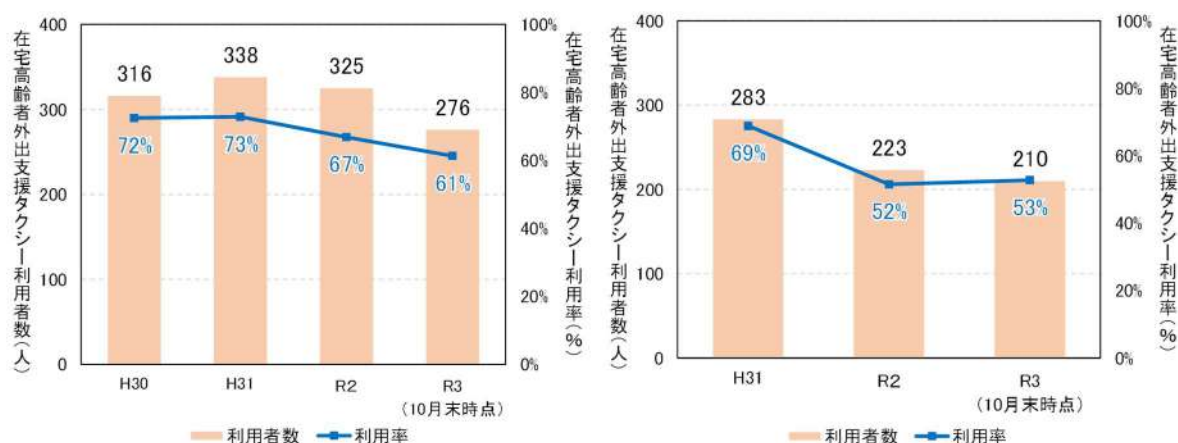
6) タクシー

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社が存在しています。また、幸田町では、以下のタクシー助成事業を実施しています。

福祉タクシーは、利用者数が300人程度、利用率は60～70%程度でした。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%程度です。

表 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
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 ①身体障がい者手帳1～3級の人 ②療育手帳A判定、B判定の人 ③精神障がい者保健福祉手帳1級、2級の人 助成内容：タクシー利用券35,000円分 (500円券・200円券各50枚)	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 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 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 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



※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 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」を設けていますが、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ます。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ます。

【企画提案書概要版】

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～	（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
---	---

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もち、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

- 1. 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、利用率が低減。
- 2. 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。
- 3. 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。

- 1. 利用者・タクシー乗務員の受容性、利便性向上効果。**
- 2. タクシー事業者の負担軽減効果。**
- 3. 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 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

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す。

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が進められています。



資料：広報こうた（2023.9.1）

図 坂崎コミュニティライドの取組

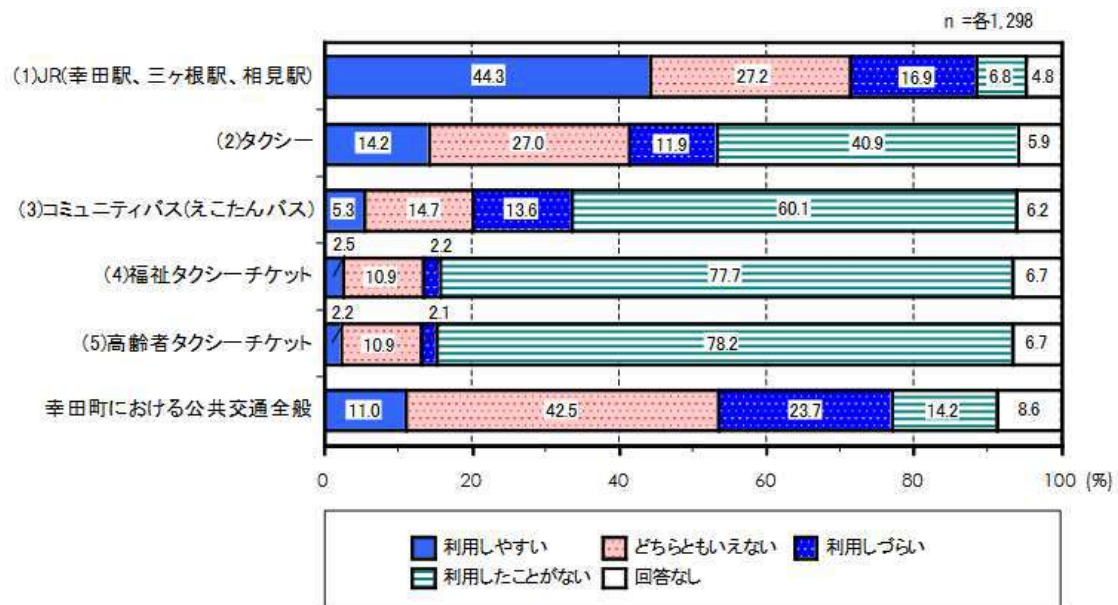
表 坂崎コミュニティライドの歩み

年度	取組み
令和元年度	■住民ニーズ調査の実施 坂崎地区は送迎・同乗の割合が平均以上、地域の繋がりが強い実態を把握
令和2年度	■関係機関協議 ■小規模トライアル 坂崎コミュニティライドの体験会を少人数で実施 ※一部の取組みはコロナ禍の影響により中止
令和3年度	■関係機関協議 ■地元組織との共同によるタブレット教室、坂崎コミュニティライドの実証実験 ※一部の取組みはコロナ禍の影響により中止
令和4年度	■お買い物サークルの活動開始 月に1度、近所のスーパーマーケットへ一緒にお買い物に出かかる集まりを実施

資料：名古屋大学資料

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状況です。



資料:幸田町 HP(第 23 回住民意識調査)

図 公共交通に対する住民意識 (R5.2 調査)

2.2.2 都市交通施策に関するニーズ調査結果(令和5年度実施)

(1) 調査目的・調査方法

幸田町民を対象に、アンケート及びヒアリング調査を実施し、普段の交通行動、公共交通の利用状況・ニーズ、公共交通のあり方に関する意向等を把握・整理しました。

住民意識調査の結果から、幸田町民の大半は、年齢層を問わず自家用車利用を前提とした生活スタイルの定着が伺われることから、コミュニティバスの主な利用者となり得る鉄道利用者、高齢者、中高生、企業、障がい者団体を対象に調査を行いました。

表 調査対象・調査手法

	調査対象	調査日時	調査手法	回収数
鉄道利用者	JR 東海道本線 鉄道駅利用者	令和 5 年 9 月 14 日 7~20 時	幸田町内の3駅(幸田駅、三ヶ根駅、相見駅)の駅前広場にて、調査員による聞き取り調査を実施。 また、立ち止まっただけの調査が難しい方に対しては、アンケート調査に関する QR コードを付与したチラシを配布。	195 件
高齢者	幸田町内の 高齢者	令和 5 年 9 月 18 日 ~9 月 29 日	幸田町に居住する 65 歳以上の男女から無作為に抽出した人を対象に、紙媒体による郵送配布・郵送回収アンケート調査を実施。	572 件
中高生	幸田町内の 中高生	令和 5 年 9 月 11 日 ~9 月 18 日	教育委員会を通じ、幸田町内の中高生(幸田高等学校、幸田中学校、南部中学校、北部中学校)を対象に、WEBアンケート調査を実施。	564 件
企業	幸田町周辺に 立地する企業	令和 5 年 9 月下旬	幸田町周辺に立地する企業の通勤手当や企業バス等を扱う部署の担当者の方に、アンケート調査を実施。	5 事業所
町民	幸田町民	令和 5 年 10 月 9 日 ~10 月 20 日	幸田町に居住する 20 歳~64 歳の男女から無作為に抽出した人を対象に、紙媒体による郵送配布・郵送回収アンケート調査を実施。	347 件
障がい者 団体	幸田町内の 障がい者団体	令和 5 年 9 月 7 日、 9 月 21 日	幸田町内の障がい者団体(幸田町身体障がい者福祉協会、幸田町手をつなぐ育成会、幸田町聴覚障がい者福祉協会)の代表者の方を対象にヒアリング調査を実施。	3 団体

参考:統計的な取り扱いについて

- 比率はすべて百分率(%)で表し、小数点以下 2 位を四捨五入した数値で表示しているため、合計が 100%を前後する場合がある。また、各設問の結果のコメントについては、便宜的に“約 70%”などと、小数点以下1位を四捨五入した整数値で表記する。
- 設問に対する回答者の母数は“N=〇”として掲載し、各比率は n を 100%として算出する。
- 表、グラフなどの見出し及び文章中の選択肢については、趣旨が変わらない程度に簡略化している場合がある。

(2) 平日の外出状況

高齢者の外出目的として、買い物(日用品)による外出の割合が最も高い状況です。目的地として、「ピアゴ 幸田店」「フィール 幸田店」「マックスバリュ 幸田店」「スーパーセンターオークワ 幸田店」等の3駅(幸田駅、三ヶ根駅、相見駅)周辺や幸田町の中心部に立地した施設が多く挙げられています。

町民(20歳～64歳)の外出目的として、通勤・通学による外出の割合が最も高い状況です。目的地として、「デンソー 西尾製作所」といった企業の事業所や、「相見駅」「幸田駅」等の町内の鉄道駅、イオンモール岡崎等の町外の施設が挙げられています。

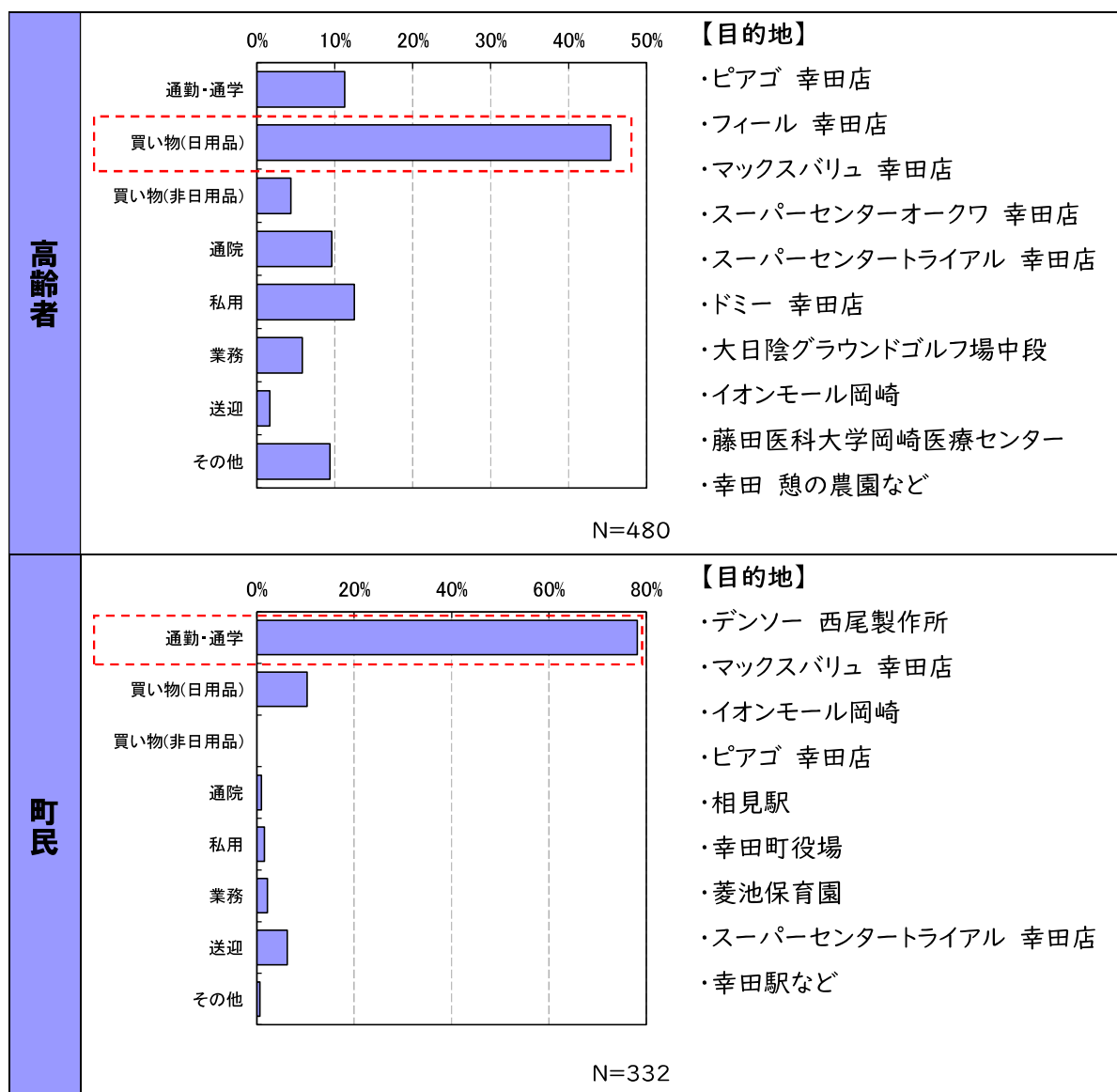
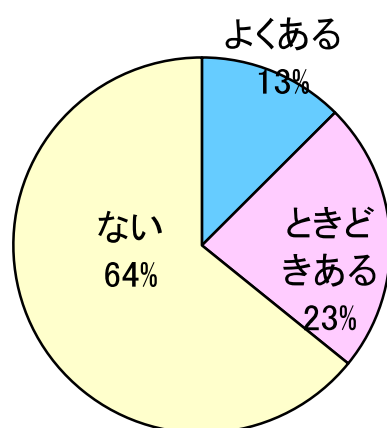


図 平日の外出目的と目的地

(3) 高齢者の外出

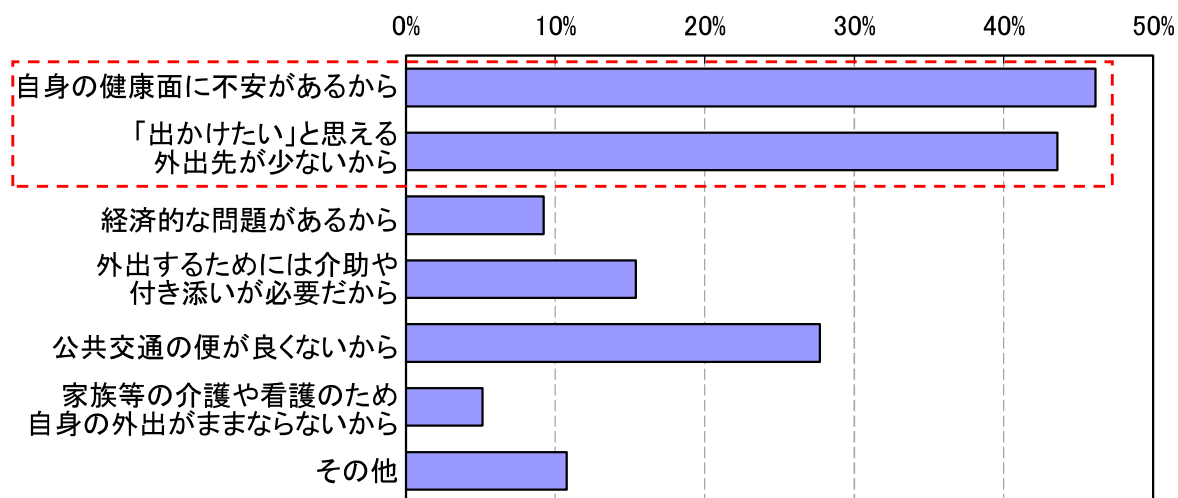
外出が「むずかしい」「おっくう」と感じる人が「よくある」「ときどきある」と回答した人は、概ね 3 割程度でした。また、外出が「むずかしい」「おっくう」と感じる理由として、「自身の健康面に不安があるから」、「「出かけたい」と思える外出先が少ないから」が多く、約 5 割を占めています。

移動手段の確保は勿論のこと、外出をするキッカケ作りについても課題が存在しています。



N=544

図 外出が「むずかしい」「おっくう」と感じること（高齢者）



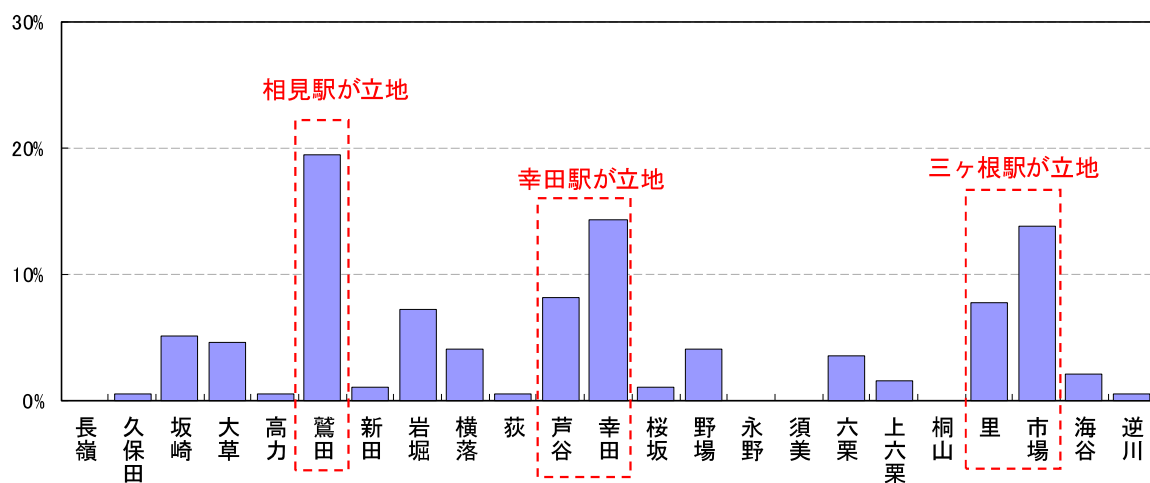
N=195

図 外出が「むずかしい」「おっくう」と感じる理由（高齢者）

(4) 鉄道の利用

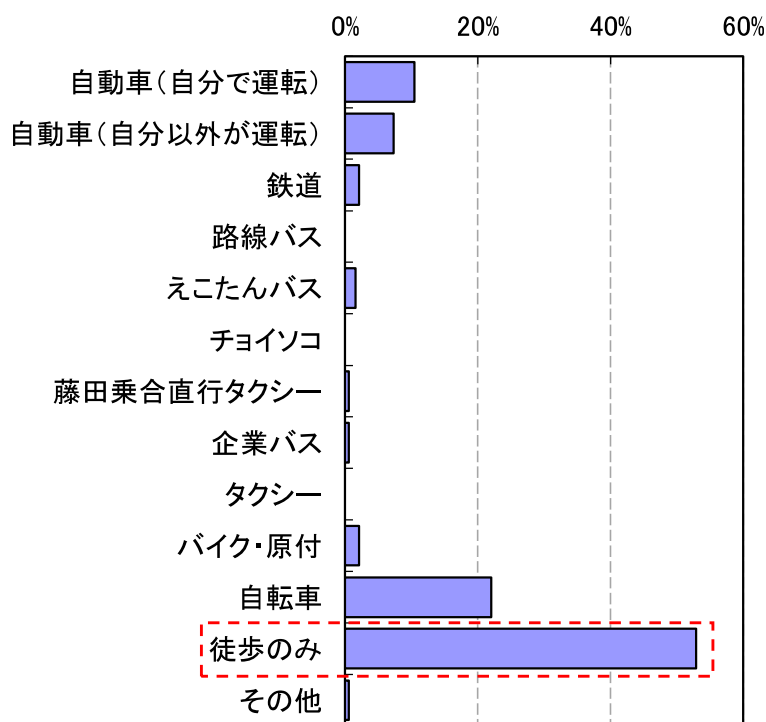
鉄道利用者(回答者)の住んでいる地区として、各駅が立地する地区(相見駅:鷺田区 幸田駅:幸田区 芦谷区 三ヶ根駅:里区 市場区)に在住の回答者が多い状況です。

駅に向かう交通手段としては「徒歩のみ」が卓越して多く、次いで自転車、自動車(自分で運転、自分以外が運転)が多いことから、徒歩で駅にアクセスできる人しか駅を利用していないこと、駅アクセスに課題があることが想定されます。



N=195

図 住んでいる地区(鉄道利用者)



N=191

図 駅までの交通手段(鉄道利用者)

(5) 公共交通の利用状況・ニーズ(えこたんバス)

いずれの調査においても、えこたんバスの利用頻度について「ほとんど利用しない」と回答した人の割合は9割以上でした。利用者数が極端に少ないことから、バスサービスの根本的な再編が必要と考えられます。

えこたんバスの改善点に関する意向としては、「運行本数を増やす」を改善点として挙げる人の割合は、いずれの対象者（高齢者、町民（20歳～64歳）、中高生、鉄道利用者）においても高い状況です。えこたんバスのルートは、一周当たりの所要時間が約1時間と長大な路線なっていることから、ルートのコンパクト化を図り、一周当たりの所要時間を短縮し、運行本数を確保する必要があると考えられます。

運行本数以外の改善点として、「休日も運行する」や「運行時間帯を拡大する（朝）」「運行時間帯を拡大する（夜）」「駅との乗継を改善する」「バス停に休憩施設（屋根、ベンチ等）を設置する」についても一定のニーズが見られます。



図 えこたんバスの利用頻度

表 えこたんバスの改善点に関する意向

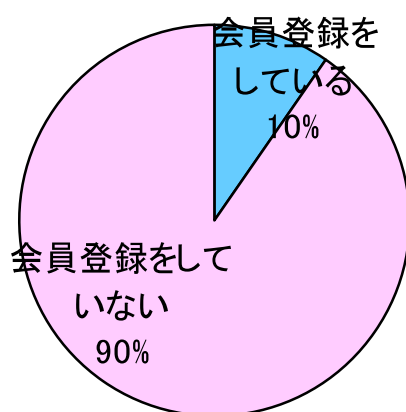
	鉄道利用者	高齢者	町民	中高生
運行本数を増やす	36%	26%	36%	38%
運行時間帯を拡大する(朝)	21%	10%	19%	20%
運行時間帯を拡大する(夜)	13%	7%	20%	14%
休日も運行する	30%	20%	31%	28%
所要時間を短縮する	5%	11%	10%	7%
駅との乗継を改善する	23%	16%	24%	19%
自宅近くにバス停を設置する	14%	10%	12%	26%
バス停に休憩施設(屋根、ベンチ等)を設置する	6%	18%	12%	29%
その他	25%	22%	18%	12%
	N=195	N=572	N=347	N=564

※指摘率20%以上を黄色で着色

(6) 公共交通の利用状況・ニーズ(チョイソコこうた)

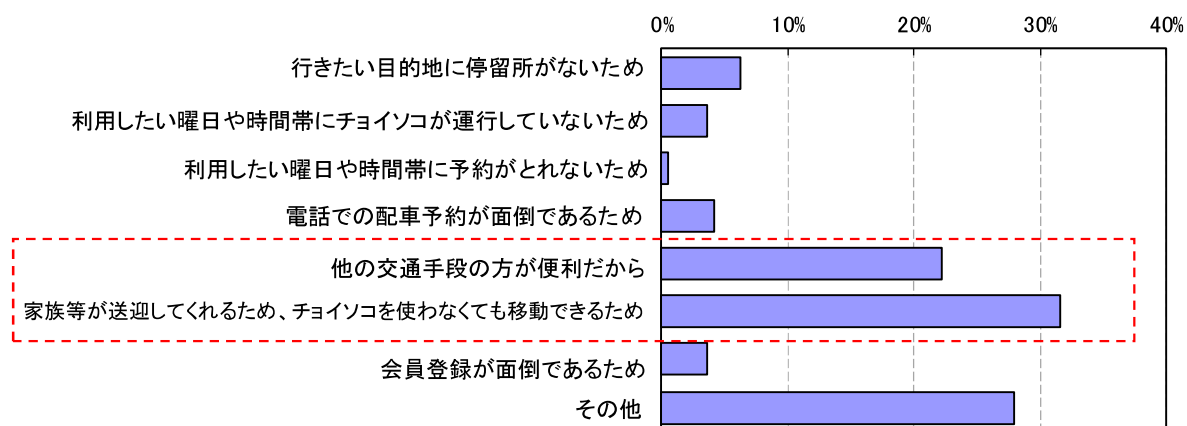
会員登録率は1割弱であることから、会員登録者数自体が少ないことが、利用者数が伸びない要因となっている可能性があります。

チョイソコこうたの会員登録をしていない理由として、「他の交通手段の方が便利だから」「家族等が送迎してくれるため、チョイソコを使わなくても移動できるため」の回答率が高く、公共交通を利用することに対する意識がさほど高くないことが想定されます。認知度の向上や地域への働きかけ等により、公共交通を使う習慣作り等の利用促進面での取組が必要です。



N=207

図 会員登録の有無（高齢者）



N=193

図 会員登録をしない理由（高齢者）

(7) 公共交通の利用状況・ニーズ(藤田乗合直行タクシー)

藤田乗合直行タクシーの利用頻度として、9割以上の人が「ほとんど利用しない」と回答しており、利用者からの使いやすさの面で課題があることが考えられます。

改善点として、「自宅の近くに停留所を増やす」を挙げる人の割合が最も高かったことから、利用者の居住地から停留所へのアクセスに課題が生じている可能性があります。えこたんバスやチョイソコこうしたとの連携により、停留所へのアクセス方法を確保する必要があると考えられます。

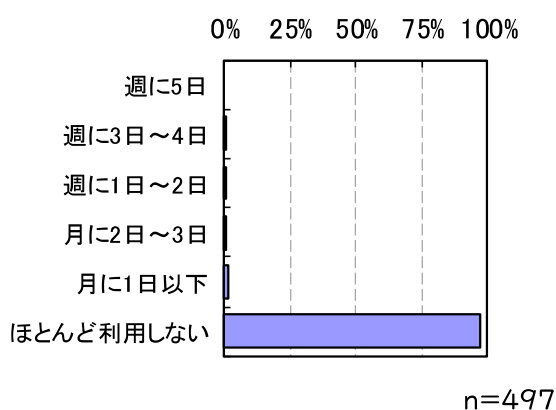


図 藤田乗合直行タクシー利用頻度

(高齢者)

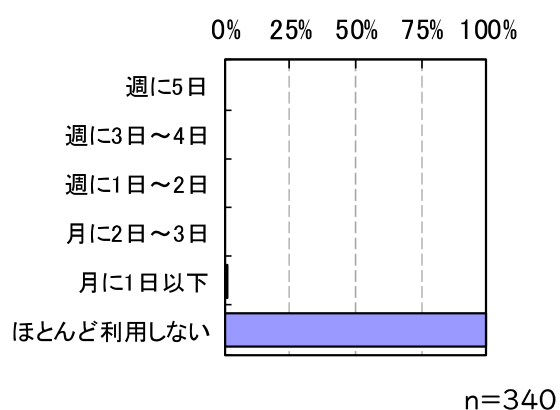


図 藤田乗合直行タクシー利用頻度

(町民)

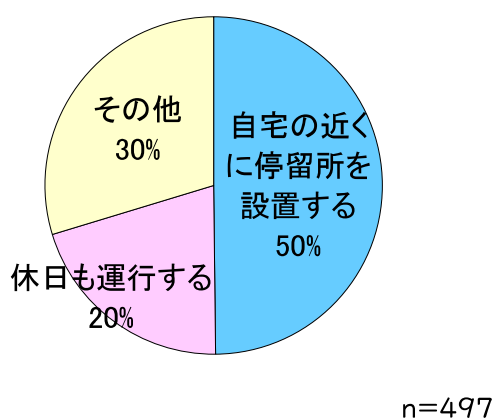


図 藤田乗合直行タクシーの改善点

(高齢者)

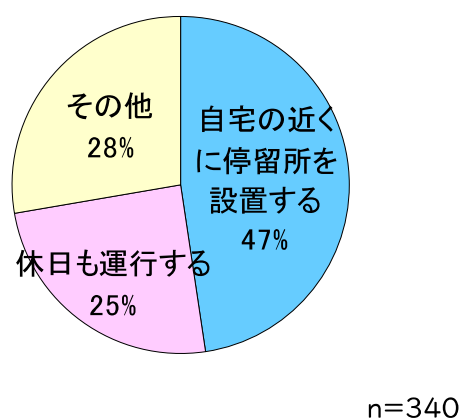


図 藤田乗合直行タクシーの改善点

(町民)

(8) 普段の交通行動(平日)

高齢者、町民(20歳～64歳)、中高生、鉄道利用者のいずれにおいても、「高齢者、身体障がい者、妊産婦などの移動を便利にするため」を町の財政負担として優先して使われるべきものとして挙げる人の割合が最も高いことから、公共交通の再編にあたっては、移動制約者の方の利用に配慮したサービスとすることが必要と考えられます。

町の財政負担として優先して使われるべきものとして、「駅、買い物、通院」へ便利に移動できるようにするため」を挙げる人の割合が高いことから、公共交通の再編にあたっては、3駅(幸田駅、三ヶ根駅、相見駅)や幸田町の中心部へのアクセス性を向上させる方向性を目指すことが必要と考えられます。

表 公共交通の財政負担のあり方として、どのような「目的」に優先して使われるべきか

	鉄道利用者	高齢者	町民	中高生
「通勤」で便利に移動できるようにするため	27%	7%	18%	23%
学生が「通学」で便利に移動できるようにするため	27%	13%	31%	31%
「買い物」で便利に移動できるようにするため	27%	40%	30%	18%
「通院」で便利に移動できるようにするため	29%	50%	41%	20%
「駅」で便利に移動できるようにするため	32%	24%	43%	36%
「役場」で便利に移動できるようにするため	7%	13%	7%	5%
「町施設」で便利に移動できるようにするため	12%	19%	11%	10%
高齢者、身体障がい者、妊産婦などの移動を便利にするため	46%	52%	56%	43%
中学生、高校生などの移動を便利にするため	18%	6%	21%	35%
分からない	9%	8%	4%	19%
	N=192	N=572	N=347	N=564

※指摘率30%以上を黄色で着色

【障がい者団体ヒアリングの意見(公共交通を利用した際の問題・課題)】

■えこたんバスについて

- ・緊急時の対応といった点で、バスの運転手の方が、耳が聞こえない人に対して、最低限の対応ができるかどうか重要だと思う。例えば、伝言ボードのようなものがあれば良いかなと思う。筆談用のタブレットでも良いと思う。高齢者の方は、文字を打つことが難しいと思うので、指差しボードのようなものを作っておくと良いと思う。(聴)
- ・バスを待っている間の対応として、名古屋駅にあるようなバスロケーションシステムみたいなものがあると良いと思う。(聴)

■鉄道について

- ・三ヶ根駅は「エレベーターが無いから足が悪い人は大変」と聞いたことがある。また、駅員の方がいない無人駅なので、何かあった時に聞くことができないのは課題だと思う。(聴)
- ・三ヶ根駅にはエレベーターが無いという話はよく聞いている。(手)

■その他について

- ・福祉タクシーチケットを余暇的な移動で使うことに対する遠慮はあると思う。(身)

(聴): 幸田町聴覚障がい者福祉協会 (手): 幸田町手をつなぐ育成会 (身): 幸田町身体障がい者福祉協会

2.2.3 交通を取り巻く潮流の変化

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、以下に整理しました。

(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日に成立しました。

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」を進めています。

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）		
●地域公共交通確保維持改善事業 ・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	●エリア一括協定運行事業 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	
●交通DX・GXによる経営改善支援事業 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	●共創モデル実証プロジェクト ・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	
●自動運転実証調査事業 ・自動運転の社会実装に向けた実証事業	●地域公共交通再構築調査事業（ローカル鉄道再構築） ・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） 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	訪日外国人受入環境整備（交通） （令和4年度補正：163億円） 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）		
●地域公共交通再構築事業 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	●都市・地域交通戦略推進事業 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	※先進車両導入支援関連事業（令和5年度予算：17億円） 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 地域公共交通「リ・デザイン」関係予算

(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りました。

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」とこととされた。
- 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）。

（※）過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法（令和3年法律第19号）に基づくもの



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 貨客混載制度の実施区域の見直し

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ます。

The diagram illustrates the structure of a Super City (スーパシティ) and the flow of data and services. It is organized into several layers:

- スーパシティの構成 (Super City Structure):** The top layer, highlighted in blue, lists the main stakeholders: 政府 (Government), 自治体 (Local Government), NPO, 地域住民 (Local Residents), 大学 (University), 企業 (Company), and 観光客 (Tourist).
- 先端的サービス (Advanced Services):** The second layer, highlighted in pink, lists various services: 行政手続 (Administrative Procedures), 移動 (Mobility), 物流 (Logistics), 観光 (Tourism), 医療介護 (Medical Care), 教育 (Education), 防災 (Disaster Prevention), エネルギー環境 (Energy Environment), and 支払い (Payment). Each service is represented by an icon.
- オープンAPI (*1):** A light blue bar with double-headed arrows connecting the services layer to the data platform layer.
- データ連携基盤 (Data Interoperability Platform):** The central layer, highlighted in blue, with the text: 先端的サービスを促進するため、データ連携基盤を通じ、必要な時に必要なデータを迅速に連携・共有 (To promote advanced services, through the data interoperability platform, necessary data is quickly shared and shared when needed).
- オープンAPI (*1):** Another light blue bar with double-headed arrows connecting the data platform layer to the data providers layer.
- データ提供者 (Data Providers):** The bottom layer, highlighted in orange, lists the sources of data: 地理データ・空間データ 都市共通インフラ (Geographic Data, Spatial Data, Urban Common Infrastructure) and 固有データ データホルダー (Proprietary Data, Data Holder).

Arrows indicate the flow of data from providers to the platform and then to services, and the flow of services from the platform to the providers.

図 スーパーシティの具体像



図 幸田町スーパーシティのゾーニングイメージ

(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す。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す。

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ます。

- 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

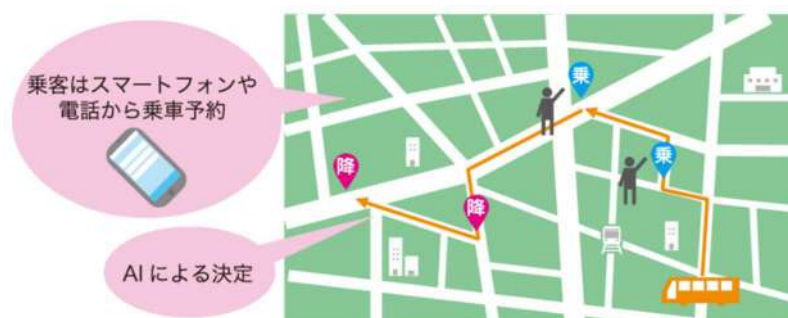


資料：官民 ITS 構想・ロードマップ2021（高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部、令和3年）

図 今後の ITS 構想の基本的考え方

(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す。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ます。

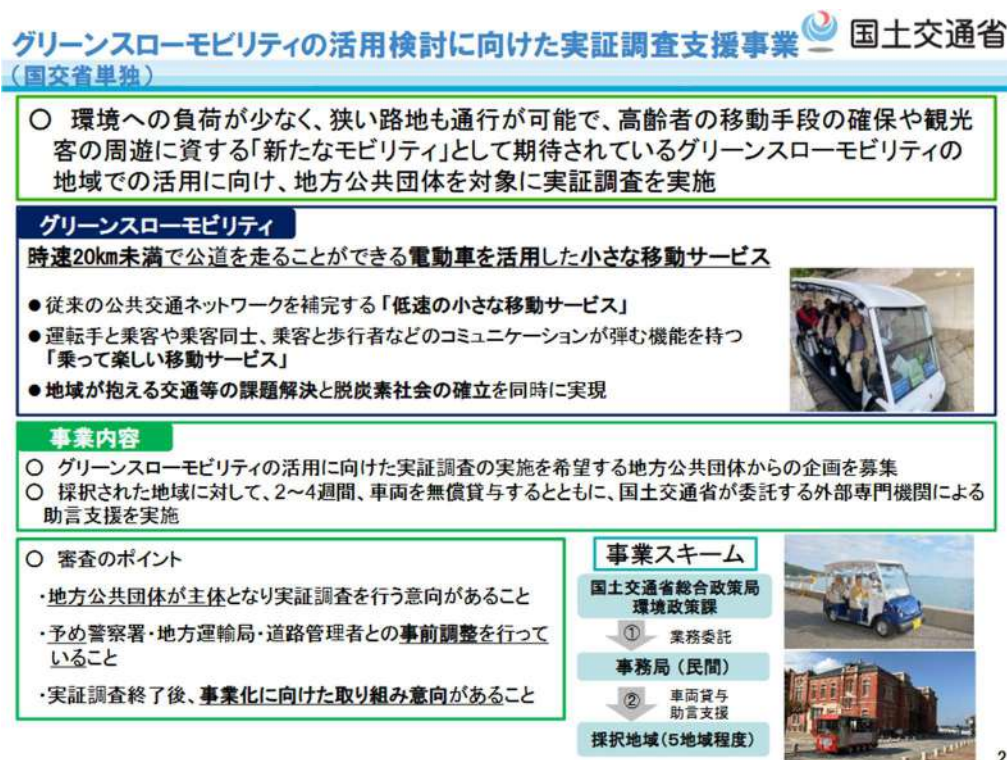


資料:国土交通省 HP 日本版 MaaS の推進

図 AI オンデマンド交通の概要

(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ます。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ます。



資料:国土交通省 HP (グリーンスローモビリティ概要)

図 グリーンスローモビリティの導入・活用に向けた流れ

(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す。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段の確保・充実に資することが期待されています。

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・支援しています。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として6事業が新たに選定されています。

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)

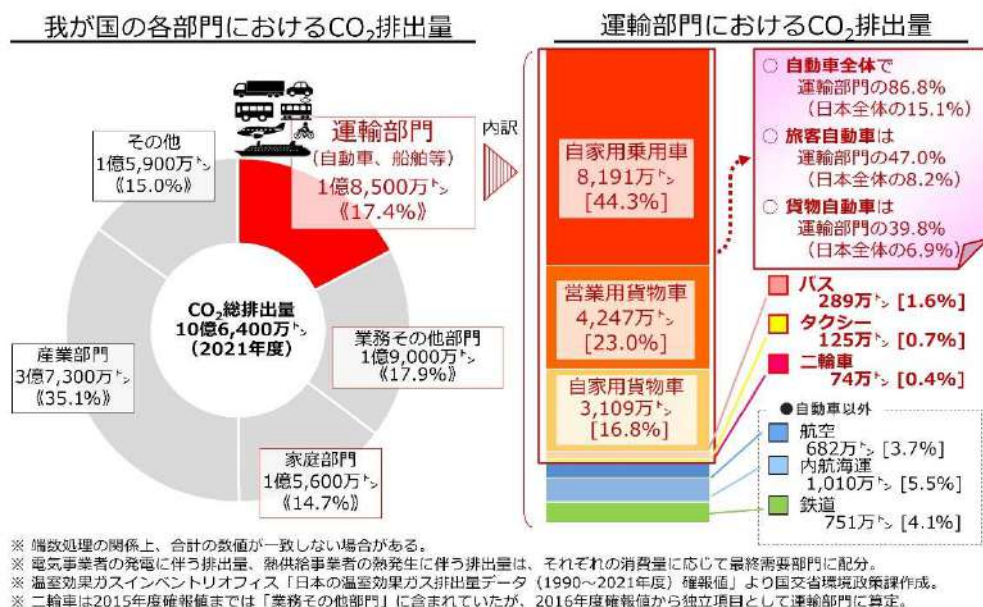


資料 国土交通省 令和5年度日本版 MaaS 推進・支援事業6事業について

図 地域における MaaS の推進

(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ます。特に、運輸部門の二酸化炭素排出量の約4割を自家用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ます。

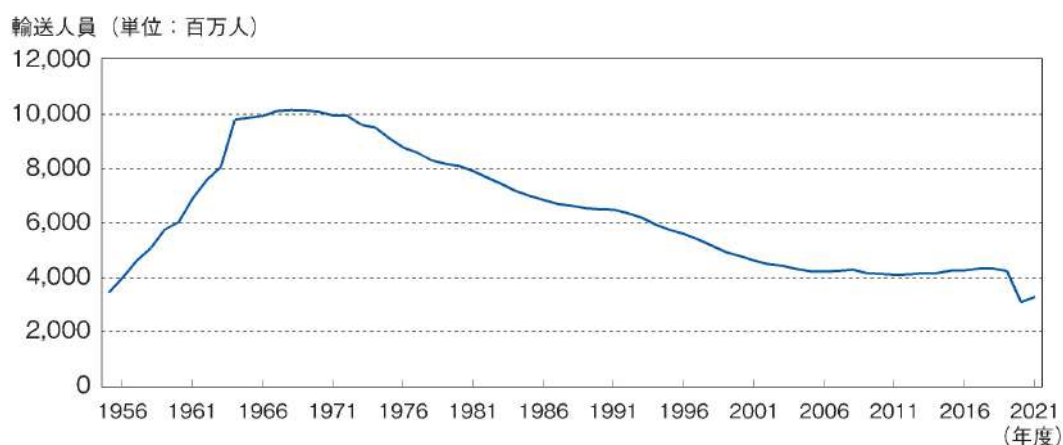


資料 国土交通省 HP

図 部門別二酸化炭素排出量 (2021 年度)

(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、輸送人員が大きく減少しています。

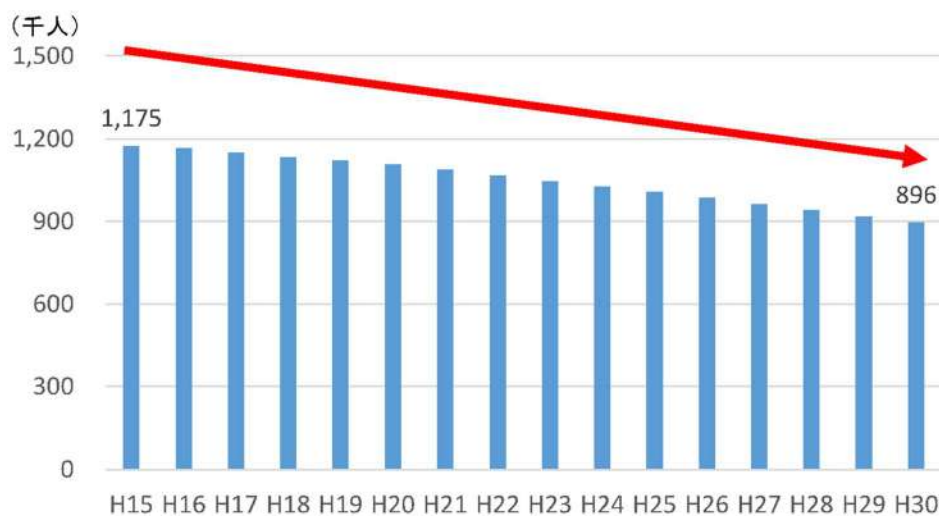


資料 「自動車輸送統計年報」から国土交通省総合政策局作成 (令和5年度交通政策白書)

図 都市部・地方部別の一般路線バスの輸送人員の推移

(10) 運転手不足の深刻化

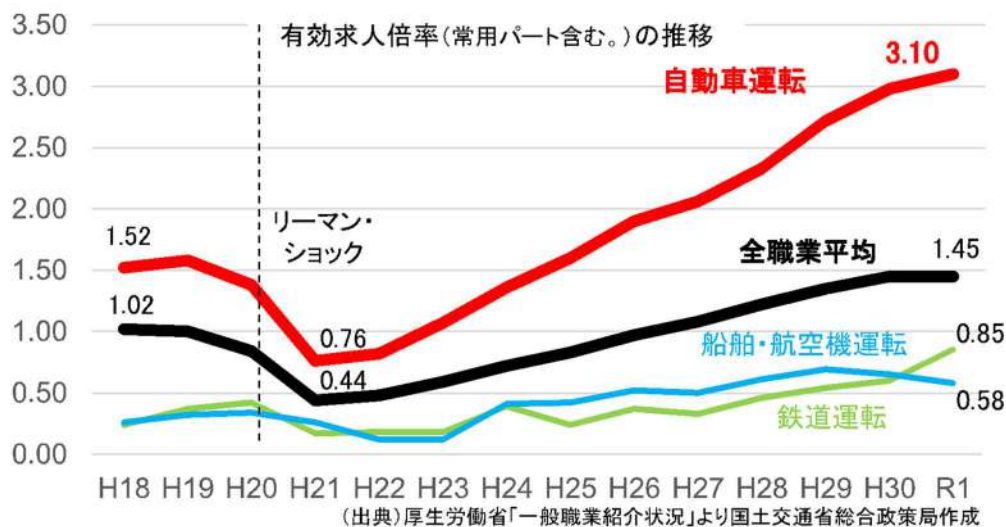
第二種大型自動車運転免許保有者は15年間で約24%減少、自動車の運転業務の有効求人倍率は全職業平均の約2倍となっており、自動車の運転業務の人手不足が年々深刻化しています。



(出典)警察庁「運転免許統計」より国土交通省総合政策局作成

資料:国土交通省 HP(持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進す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(令和2年法律第36号) 補足説明資料)

図 第二種大型自動車運転免許保有者数



(出典)厚生労働省「一般職業紹介状況」より国土交通省総合政策局作成

資料:国土交通省 HP(持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進す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(令和2年法律第36号) 補足説明資料)

図 有効求人倍率の推移

2.3 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、公共交通に係る取組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ました。

2.3.1 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す。

表 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けるのか、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
	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

2.3.2 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けるのか、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す。

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」を定めています。

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。



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。



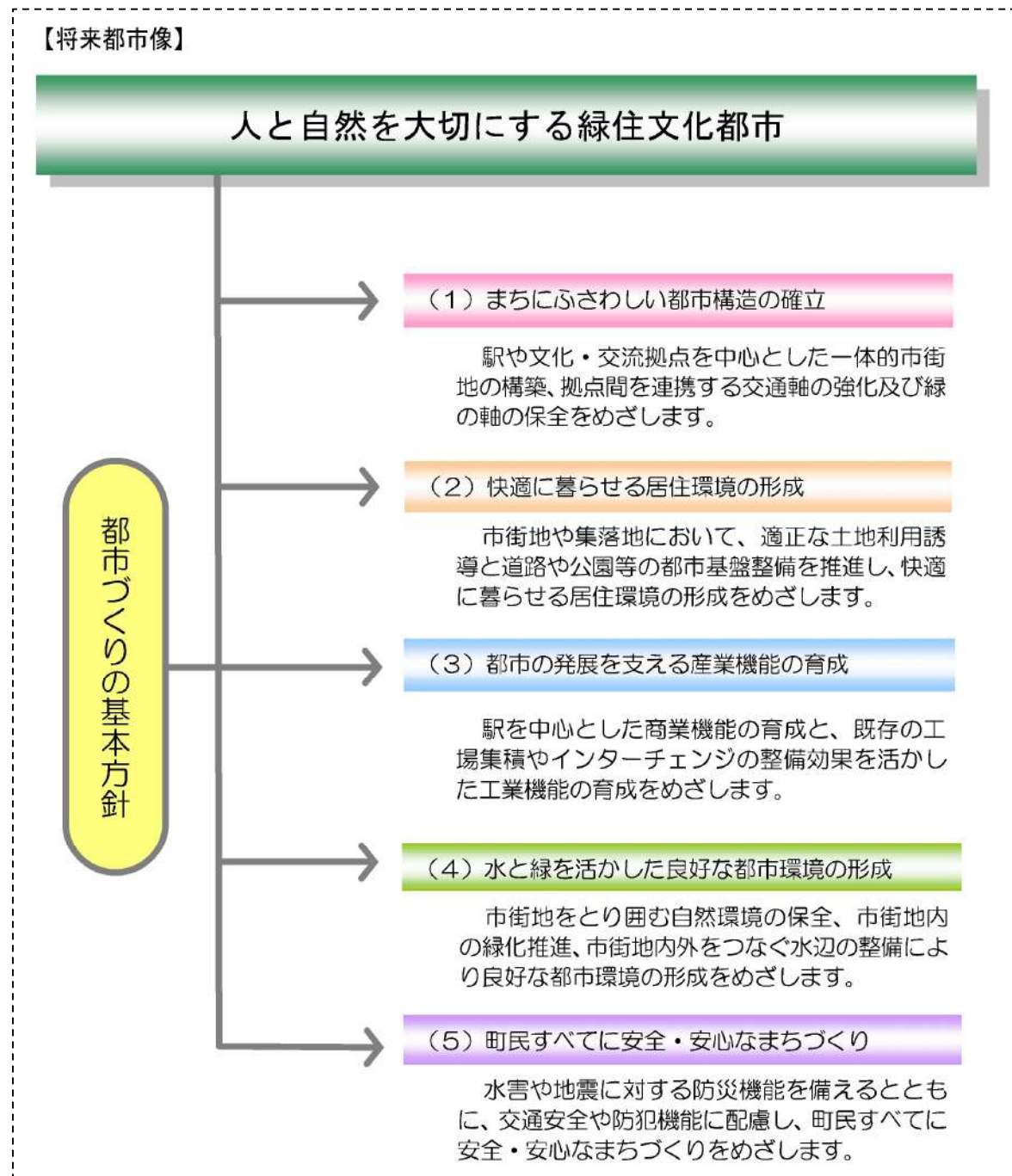
資料：第6次幸田町総合計画（平成28年9月策定）

図 まちづくりの理念と将来像

2.3.3 幸田町都市計画マスタープラン

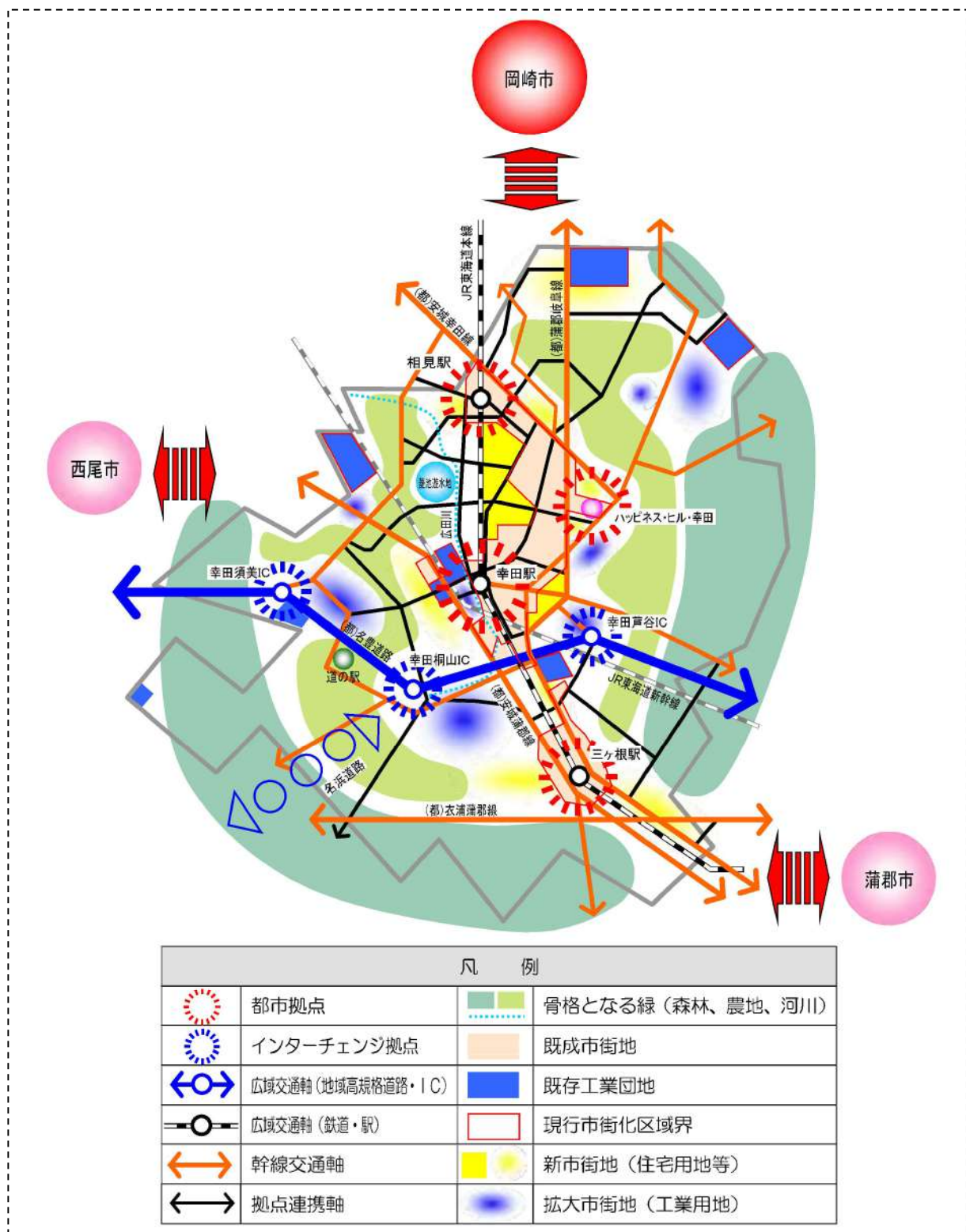
幸田町都市計画マスタープラン(令和2年3月一部改定)は、幸田町総合計画及び愛知県の都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、幸田町の都市計画の基本的な方針を策定するものです。計画の目標年次は令和12年とし、令和2年を中間年次としています。

将来都市像として「人と自然を大切にする緑住文化都市」と定めています。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 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 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ます。

(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 公共交通の方針

2.3.4 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す。

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」を定めています。

目指すべき姿

危機を乗り越え、輝く未来へつなぐ あいちの交通 ～モビリティ先進県を目指して～

<検討の視点>

持続可能な
交通ネットワーク

利便性の高い
交通サービス

愛知の強みを活かした
交通とまちづくり

+

新型コロナウイルス感染症
の影響を踏まえた今後の
公共交通のあり方

1 まもる

地域の安全な移動手段を将来にわたって確保・維持し、県民生活を支える地域の足を「まもる」取組を進めます。

2 たかめる

リニア中央新幹線の開業効果を活かし、国際競争力を強化し、地域の活力を「たかめる」取組を進めます。

3 ひきつける

本県の活性化につながる国内外からの観光客を「ひきつける」取組を進めます。

4 つなぐ

魅力にあふれ、快適に暮らすことができるまちづくりに向け、人とまちを「つなぐ」取組を進めます。

5 へらす

脱炭素社会の実現を目指し、環境負荷を「へらす」取組を進めます。

資料：あいち交通ビジョン（令和4年2月策定）

図 施策の方向性

2.3.5 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す。

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ます。

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 交通手段別の都市交通施策

2.3.6 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す。

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～」が掲げられています。

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～



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 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ます。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ます。

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 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）	
	配偶者が外国人の場合、トラブルになることがある。	国際結婚の増加。 国による文化や考え方の違い。
	支援や見守りを拒否している人の介入が困難。	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）
	認知症の周辺症状が現れたことで、近所の方の支援が遠のく。	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。
	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。
認知症の方への支援	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。
	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。
生活支援体制づくり	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、親との同居増。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なくても、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の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：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 幸田町の地域福祉活動に関する課題等

2.4 公共交通の課題

「幸田町都市交通マスタープランにおける取組状況」、「現況整理」、「上位・関連計画」を踏まえて、「公共交通の課題」を整理し、下記3つの観点から公共交通に関する課題を抽出した。

- ①：駅等の交通結節点の機能強化、えこたんバスの再編、チョイソコこうた・藤田乗合直行タクシーの改善等の「公共交通の基本的な利便性向上」に関連したもの。
- ②：外出支援や地域の催しとの連携、ICT技術の活用、地域コミュニティの創生等の「まちの元気の創出」に関連したもの。
- ③：公共交通利用の普及促進、移動制約者や地球環境への配慮といった「人や地球への思いやり」に関連したもの。

上位・関連計画

- 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**」が掲げられている。**将来都市構造の形成を促進する公共交通体系が整備**されることが必要。
- 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が必要。
- 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**を図ることが必要。
- 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**が必要。
- 車の運転をやめた後の移動手段**の確保が必要。

現況整理

■幸田町の都市交通特性

- 町民の**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**駅周辺や幸田町中心部（ハッピーネス・ヒル・幸田周辺）に集中**している傾向にある。町民の**移動需要に沿った形で、公共交通網が形成**されることが望ましい。
- 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。
- えこたんバス**は約9割の町民が知っているが、全体の99%の町民が利用していない状況にある。**ルート設定の改善等により利便性の向上**を図ることが必要。
- チョイソコこうた**は、えこたんバスのルート設定上の制約が多い地区を、面的にカバーした範囲で運行している。**えこたんバスのルート再編に応じて、サービスの条件を見直す**ことが必要。
- えこたんバスのバス停別の乗降実績を継続的に取得・蓄積する仕組みは現在実装されておらず、効果検証に必要な基礎データが不足している。**バスサービスの継続的な改善に向けた仕組みの導入**が必要。
- バスロケーションシステムやICカードを活用したタクシー助成制度の高度化の導入等により、**利用者の利便性向上**を図ることが必要。
- 移動手段の確保だけでなく、**コミュニティを育み、交流を促す取組み**も必要。
- 身体障がい者の方等**が利用しやすい形への**配慮**も必要。

■交通を取り巻く潮流の変化

- 三ヶ根駅エリアの深溝海谷地区において取組みを進めている「幸田町スーパーシティ構想」といった**地域開発との連携**を進めていくことが必要。
- 交通分野への**ICT技術の活用**を積極的に進めていくことが必要。

幸田町都市交通マスタープランの取組み状況

- 重点戦略として位置付けた施策のうち、「**鉄道駅の再整備**」については**未実施の状況**。特に、三ヶ根駅については、エレベーターが設置されていない等、バリアフリーの面で課題が大きい。
- えこたんバス**については、幸田町地域公共交通会議における議論に沿った形で、**バスルートやダイヤの再編、バス待ち環境の整備、有料化等**を行うことが必要。
- 藤田乗合直行タクシー**の実証実験が令和2年から開始しているが、利用者一人当たりの費用が高額な状況。**利用しやすい形への改善を継続的に行う**ことが必要。
- チョイソコこうた**の実証実験が令和2年から開始しているが、利用者一人当たりの費用が高額な状況。**利用者数の増加や費用削減に向けた対策の実施、今後の有料化**について計画的に進めることが必要。
- 自動運転だけでなく、MaaSやスマートシティ**等も視野に入れながら、**継続的な技術研究**を行うことが必要。
- 公共交通体系の再編後の状況を確認した上で、**モビリティマネジメント等の公共交通の利用に対する普及・促進**を行うことが必要。

公共交通に関する課題

公共交通の効率性・利便性の向上、交通モードの連携

駅等の交通結節点の機能強化	えこたんバスの再編
チョイソコこうたの改善	藤田乗合直行タクシーの改善

まちの元気の創出

外出支援との連携	ICT技術による利便性の向上
地域コミュニティの創生	新技術の継続的研究

人や地球への思いやり

公共交通利用の普及・促進	移動制約者や地球環境への配慮
--------------	----------------

図 公共交通の課題

第3章 計画の基本方針

3.1 基本理念

第6次幸田町総合計画に掲げる「まちづくりの理念」と「めざすべき将来像」、幸田町都市計画マスタープランの「将来都市像」、都市交通マスタープランにおける「基本理念」との整合や公共交通に関する課題を踏まえて、基本理念を以下のとおり設定します。

まちづくりの基本理念

人と自然と産業の調和

めざすべき将来像

みんなでつくる 元気な幸田

＜第6次幸田町総合計画＞



将来都市像

人と自然を大切にする緑住文化都市

＜幸田町都市計画マスタープラン＞



基本理念

人・まち・地球を大切にする都市交通の実現

＜幸田町都市交通マスタープラン＞



基本理念

人・まち・地球を大切にする公共交通体系の構築

＜幸田町地域公共交通計画（案）＞

図 計画の基本理念

3.2 基本方針

基本理念の実現を図るため、その実現性の旗印となる基本方針を以下に設定します。

駅等の交通結節点の機能強化や、幸田町内の公共交通（えこたんバス、チョイソコこうた、藤田乗合直行タクシー等）の再編・改善により、公共交通の基本的な利便性向上を図るため、基本方針①として『交通モードの連携による生活の足の確保』を掲げます。

外出支援や企業活動との連携、ICT技術の活用を行い幸田町の活力の創出を図るため、基本方針②として『まちの元気の創出支援』を掲げます。

公共交通の利用促進や移動制約者への配慮、地球環境問題の解決へ向けた貢献を行うため、基本方針③として『人や地球への思いやり』を掲げます。



図 計画の基本方針

3.3 基本目標

幸田町における公共交通形成に関する基本方針を踏まえ、地域公共交通計画の目標を以下の通り定めます。なお、目標の達成状況を評価する指標については、第4章に示します。

基本方針:交通モードの連携による生活の足の確保

基本目標 1：交通結節点の機能強化

鉄道駅の再整備や、交通モード間の乗継改善を行うことで、交通結節点の機能強化を図ります。交通モード間の連携を強化することで、幸田町全体としての公共交通の効率性を高めます。

基本目標 2：町内の公共交通の見直し

幸田町が運営する公共交通（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、役割分担・重複解消、需要に応じた運行形態の変更・サービス水準の適正化・効率化を行うことで、過剰な財政負担の増加を抑制しながら、公共交通の利便性向上、町民の生活の足の確保を図ります。

基本方針:まちの元気の創出支援

基本目標 3：企業や地域活動との連携

バス停やバス車内への広告設置や、外出支援や地域活動との連携、地域主体の取組の社会実装（坂崎コミュニティライド等）を進めることで、外出支援やコミュニティの創生を図り、まちの元気の創出を支援します。

基本目標 4：新技術の積極的活用による利便性向上

自動運転や MaaS の開発、ICT 技術の活用による効率化を積極的に推進することで、新たな活力を創出するための基盤整備を行います。

基本方針:人や地球への思いやり

基本目標 5：地球環境問題への取組の推進

公共交通の見直しと併せて、企業や学校と連携したモビリティマネジメントの実践や公共交通のPRにより、自動車利用から公共交通利用へ転換するキッカケ作りを行います。加えて、環境へ配慮した設備の導入についても検討することで、地球環境問題解決に向けた取組を推進します。

基本目標 6：移動制約者に対する支援

公共交通の利用案内の充実やバリアフリー化の推進、移動制約者への移動手段の提供により、移動制約者の方でも使いやすい公共交通となることを目指します。

図 計画の基本目標

3.4 幸田町が目指す公共交通の将来像

課題整理の結果や、基本理念・基本方針を踏まえ、幸田町が目指す公共交通の将来像を以下に示します。幸田町が運営する公共交通（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、下記の方針で役割分担を進め、公共交通の効率化と利便性向上を図ります。

- 幸田駅、三ヶ根駅、相見駅、ハッピーネス・ヒル・幸田を交通結節点として位置づけ、アクセス性を強化。
- えこたんバスは、3 駅や人口集積地を中心に運行するコンパクトなルートに再編。
- デマンド型乗合交通は、えこたんバスを補完することで、鉄道駅や主要施設等への移動手段を担保。
- 藤田乗合直行タクシーは、幸田町と町外の総合病院を結ぶ。
- 必要に応じて、隣接自治体への乗り入れについても検討。

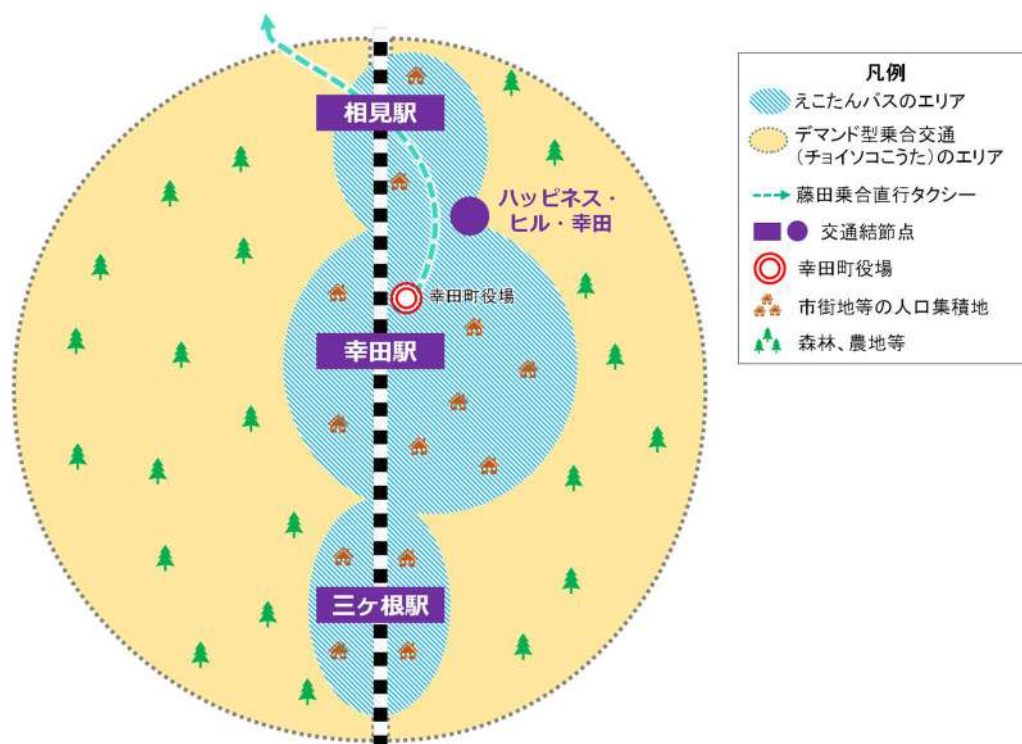


図 幸田町が目指す公共交通の将来像
表 幸田町内の地域公共交通の位置づけ

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 東海道本線	幸田町と他地域を結ぶ広域交通軸	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域内幹線		幸田町内の居住地域や主要施設等を結ぶ地域内の基幹交通軸	
支線	えこたんバス	幸田町内の居住地域と鉄道駅や主要施設等を結ぶフィーダー交通	公共交通等の再編による利便性向上により、一定以上の需要を確保。 地域公共交通確保維持改善事業の活用も視野に検討。
	デマンド型乗合交通（チョイソコこうた）	えこたんバスを補完する交通	
専用軸	藤田乗合直行タクシー	幸田町と町外の総合病院を結ぶ専用交通軸	

第4章 計画の目標を達成するための主要施策

4.1 計画の基本目標と主要施策

基本方針、基本目標を踏まえ、基本目標と主要施策の対応を以下に示します。

基本方針：交通モードの連携による生活の足の確保

基本目標 1：交通結節点の機能強化

- ①鉄道駅の再整備
- ②乗継改善

基本目標 2：町内の公共交通の見直し

- ③えこたんバスの再編
- ④チョイソコこうたの改善
- ⑤藤田乗合直行タクシーの改善
- ⑥運賃の見直し

基本方針：まちの元気の創出支援

基本目標 3：企業や地域活動との連携

- ⑦企業との連携
- ⑧外出支援や地域活動との連携

基本目標 4：新技術の積極的活用による利便性向上

- ⑨タクシー助成券の決済高度化に向けた実証
- ⑩バス利用実績の収集・蓄積システムの構築
- ⑪新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究

基本方針：人や地球への思いやり

基本目標 5：地球環境問題への取組の推進

- ⑫モビリティマネジメントの実施
- ⑬環境へ配慮した行動の推進、設備の導入

基本目標 6：移動制約者に対する支援

- ⑭公共交通利用案内の充実
- ⑮バリアフリー化の推進
- ⑯移動制約者へのタクシー料金助成の実施
- ⑰免許返納者への移動手段の提供

図 計画の基本理念、基本方針、基本目標、主要施策

4.2 主要施策の内容

基本方針、基本目標の実現を図るための主要施策を以下に設定します。

施策①	鉄道駅の再整備 実施主体：幸田町 関連する目標：基本目標Ⅰ
●施策の背景・必要性 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、課題を有しています。幸田駅周辺では土地区画整理事業が進められており、幸田町の玄関口としてふさわしい中心拠点としての機能強化が求められています。 本計画の直接的な上位計画である「幸田町都市交通マスタープラン」において、鉄道駅の再整備は「重点戦略」に位置付けられています。	



●三ヶ根駅の整備

高齢者や障がい者の利用に配慮し、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）の設置を推進します。

●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、幸田駅周辺の土地利用やまちづくりと一体となった新しい交通結節点（橋上駅や駅前広場）の構築の検討を推進します。



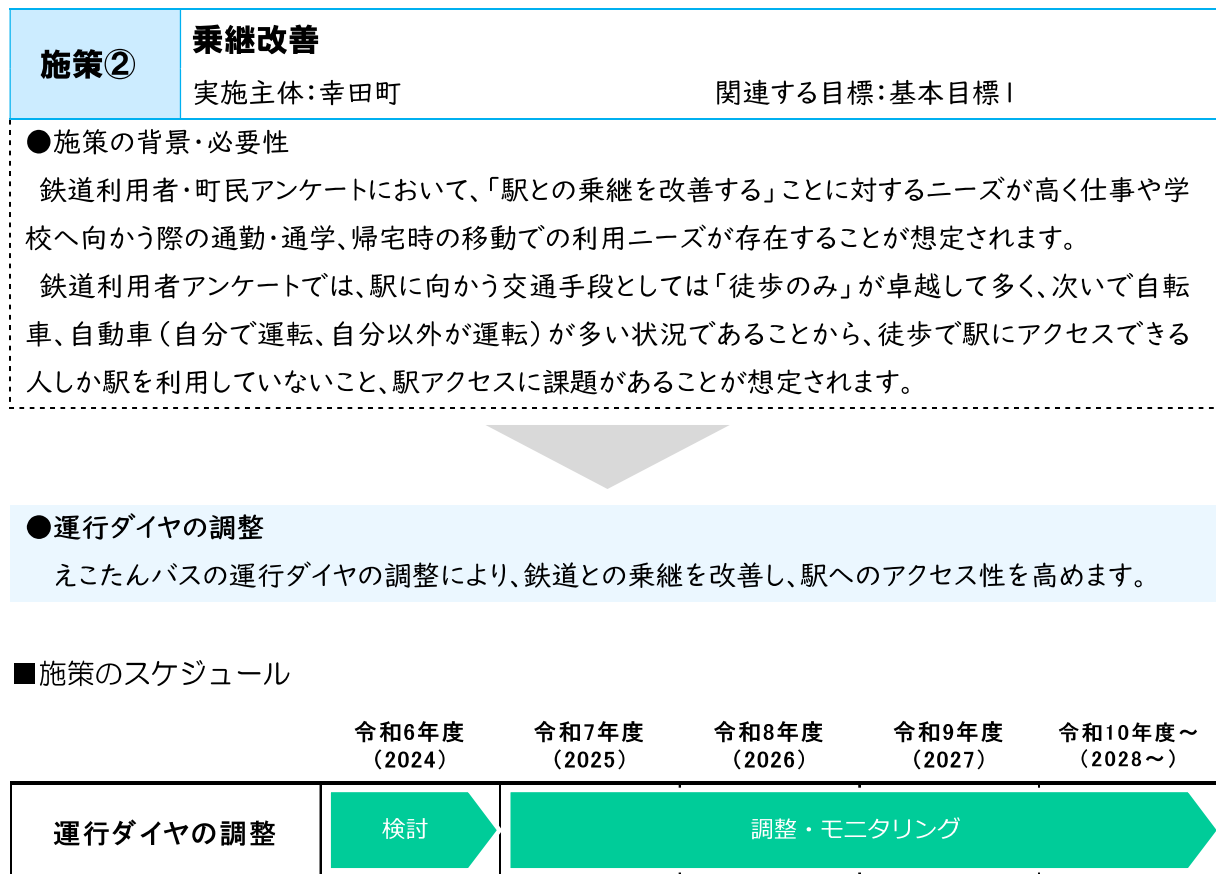
資料:幸田町資料



資料:幸田町都市交通マスタープラン

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
三ヶ根駅の整備	駅前広場とトイレ改修の 設計・工事		調査・検討		
幸田駅の整備	三ヶ根駅の整備状況を踏まえながら、取組を進める				



施策③

公共交通等の再編

実施主体：幸田町

関連する目標：基本目標2

●施策の背景・必要性

えこたんバスの利用者が少ないこと（えこたんバスの利用頻度について「ほとんど利用しない」と回答した人の割合は9割以上）、チョイソコこうたや藤田乗合直行タクシーの1人あたりの運営経費が高額である状況（チョイソコこうた：4,180 円/人、藤田乗合直行タクシー：12,546 円/人 ※令和4年度3月時点）を踏まえ、幸田町が運営する公共交通について、適切な役割分担・連携強化により、利便性の向上や効率化を進める必要があります。

えこたんバス、チョイソコこうた、藤田乗合直行タクシーのいずれも現在無料で運行しています。運賃の徴収による運行経費の確保や、地域間におけるバランス感の観点から、ある程度の受益者負担を求めることが必要と考えられます。

また、以前は幸田町内を名鉄バス路線が運行していた経緯から、町内から町外への移動手段として、名鉄バス路線の復活に対するニーズが一定数存在しており、必要に応じて幸田町外の隣接自治体への乗り入れについても検討する必要があります。

●えこたんバスの再編

えこたんバスのルートのコンパクト化を図り、一周当たりの所要時間を短縮し、運行本数を確保します。また、3駅（幸田駅、三ヶ根駅、相見駅）へ移動手段となるバス路線について、町民の日常生活の移動手段の確保の観点からこれらの維持に努めます。

また、コミュニティバス（えこたんバス）の相互乗り換えが可能となるように、3駅（幸田駅、三ヶ根駅、相見駅）の中間地点（ハッピーネス・ヒル・幸田等）への乗継拠点の設定について検討します。

●チョイソコこうたの改善・効率化

えこたんバスの再編と併せたエリアの見直し・追加について検討します。

●藤田乗合直行タクシーの改善・効率化

相見駅、幸田町役場以外に、新たな停留所の設定や、運行形態・ダイヤの見直し、空き車両のチョイソコこうたへの割り当てについて検討します。

●運賃の見直し

えこたんバス、チョイソコこうた、藤田乗合直行タクシーの有料化・料金体系について検討します。加えて、運賃の有料化に合わせて、公共交通間の乗継割引についても導入を検討し、乗継による運賃の割高感の緩和を図ります。

なお、有料化に際しては、有償化や4条運行に伴い、チョイソコこうたや藤田乗合直行タクシーだけでなく、えこたんバスについても運行委託が必要となることが想定されることから、昨今の運転手不足等の社会的な課題に留意しながら、取組を進めます。

●待合環境などの整備

公共交通等の再編後の利用状況を踏まえ、必要に応じて上屋・ベンチ等の待合環境等の整備を行います。

●隣接自治体への乗り入れ検討

都市間での交流を促進するため、幸田町と隣接する自治体（岡崎市、蒲郡市、西尾市）への乗り入れについて検討します。

●車両の適正化（エコたんバス）

エコたんバスの車両更新の際には、利用状況を踏まえた上で、車両の小型化等について検討します。

●エリアスポンサーの導入（チョイソコこうた）

利用者数が多い企業停留所を中心に、エリアスポンサーへの協力の働きかけを行います。

●会員登録条件の検討（チョイソコこうた）

妊産婦等の移動制約者の方も、利用可能となるように会員登録の条件について検討します。

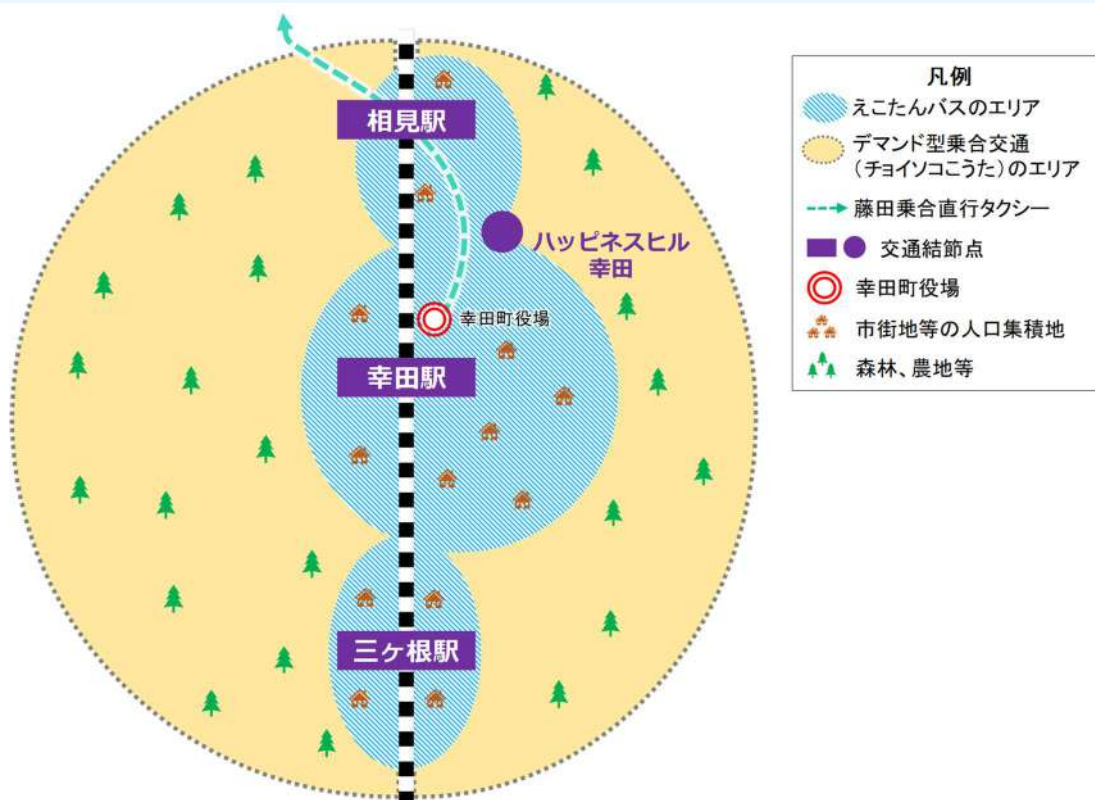


図 幸田町が目指す公共交通の将来像（再掲）

表 幸田町内の地域公共交通の位置づけ（再掲）

位置付け	系統	役割	確保・維持策
広域幹線	JR 東海道本線	幸田町と他地域を結ぶ広域交通軸	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保。
地域内幹線		幸田町内の居住地域や主要施設等を結ぶ地域内の基幹交通軸	
支線	エコたんバス	幸田町内の居住地域と鉄道駅や主要施設等を結ぶフィーダー交通	公共交通等の再編による利便性向上により、一定以上の需要を確保。 地域公共交通確保維持改善事業の活用も視野に検討。
	デマンド型乗合交通（チョイソコこうた）	エコたんバスを補完する交通	
専用軸	藤田乗合直行タクシー	幸田町と町外の総合病院を結ぶ専用交通軸	

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
三ヶ根駅の整備	駅前広場とトイレ改修の 設計・工事		調査・検討		
幸田駅の整備	三ヶ根駅の整備状況を踏まえながら、取組を進める				
運行ダイヤの調整	検討	調整・モニタリング			
えこたんバスの再編	検討	ルート再編、モニタリング			
チョイソコこうたの 改善・効率化	検討	エリアの変更、モニタリング			
藤田乗合直行タクシー の改善・効率化	検討	必要に応じて実施			
運賃の見直し	検討	見直し、モニタリング			
待合環境などの整備	候補箇所の検討		ルート再編後の利用状況を踏まえ、 必要な箇所に対して実施		
隣接自治体への 乗り入れの検討	候補箇所の検討		ルート再編後の利用状況を踏まえ、 必要な箇所に対して実施		
車両の適正化 (えこたんバス)	車両の更新に合わせて検討				
エリアスポンサーの導入 (チョイソコこうた)	企業スポンサー加盟への働きかけ、適宜導入				
会員登録条件の検討 (チョイソコこうた)	条件の検討・適宜変更				

施策④

企業等との連携

実施主体：幸田町、交通事業者、企業

関連する目標：基本目標3

●施策の背景・必要性

幸田町は、交通の要衝として多くの企業が立地しています。この幸田町の強みを活かす形で、企業との連携を高めることにより、より一層の公共交通の改善を図ることが重要です。また、えこたんバスの安定的な運営に向けて、運賃収入以外の運行経費の確保策についても検討することも重要です。

また、少子高齢化や 2024 年問題等により、運転手の確保が難しくなっています。

●バス停やバス車内への企業広告の設置

企業や地元の商店等と連携し、バス停やバス車内への広告の設置について検討します。

●輸送資源の活用可能性の検討

町内の企業と連携しながら、企業の送迎バス等の活用や、幼稚園送迎バスのスクールタイムへの活用の可能性について検討します。

●運転手確保に向けた支援

交通事業者の運転手確保に向けた取組に対するバックアップを検討します。



資料：大口町（大口町のコミュニティバスを考える



資料：中津川市（合同企業説明会）

今年も運行します！

企業シャトルバスに地域の皆様も乗車できる、**はーす 湖西市企業シャトル「BaaS」**
令和5年（2023年）9月1日 運行開始！

企業シャトル BaaSって何？
車に頼らなくても豊かな生活を送れるように、市内企業の協力のもと各社が運行するシャトルバスを地域の皆様が利用できる湖西市ならではの移動手段の仕組みです。

令和5年度の運行について
今年度は、より地域の皆様に使いやすくご利用しやすいものにバージョンアップします。

■ 運行期間
令和5年9月1日（金）～令和6年1月31日（水）
土日祝日、年末年始を除く
※ソニー線は、火・水・金曜日のみ運行（月・木は運休）

■ 料金と時刻
料金をわかりやすく・運行ダイヤも使いやすいものとします。

料 金 約

- 全路線** 料金が1乗車100円になります。
- お得 Point**
回数券（11枚つづり1000円）を販売します。
回数券をご購入いただくと、地域のお店で使えるクーポンが付いてきます！
- 全路線** スマートフォンを使ってオンラインでチケットが購入できるようになります。（11月から）

時 刻

- デンソー線** 運行する区間・時刻を拡大します。
朝夕夜間の通勤便については予約不要でご利用になれます。
- ソニー線** 運行する区間・時刻を拡大します。
- 浜名湖電装機** 運行する区間・時刻を拡大します。

詳しくは裏面の路線図・時刻表をご覧ください

お問い合わせは・・・
湖西市役所都市計画課
電話 053-576-4560

湖西市 BaaS 公式
ウェブページはこちら

利用者募集！！

湖西市
企業シャトル BaaS

湖西市独自の取組に
ご協力ください！

資料：湖西市（企業シャトルバス BaaS（パース）について）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
バス停やバス車内への 企業広告の設置	関係機関との調整		調整が整ったものについて、適宜実施		
輸送資源の 活用可能性の検討	検討・関係機関との調整		調整が整ったものについて、適宜実施		
運転手確保に 向けた支援	交通事業者と相談・協議の上で、必要に応じて実施				

施策⑤

外出支援や地域活動との連携

実施主体：幸田町、地域団体、名古屋大学 関連する目標：基本目標3

●施策の背景・必要性

高齢者が、「外出が「むずかしい」「おっくう」と感じる理由」として、「「出かけた」と思える外出先が少ないから」は約 5 割を占めており、移動手段の確保は勿論のこと、外出をするキッカケ作りについても課題が存在しています。

●祭事やまちづくりイベントとの連携

町内で開催する催し物や地域活動の際に、会場への移動手段としてえこたんバスの活用（臨時便の運行や、来訪者へのえこたんバス利用の案内等）や、公共交通を利用して会場へ来訪した人へのインセンティブの導入の可能性を検討します。

●坂崎コミュニティライドの社会実装、横展開の検討

坂崎区と取組を進めている坂崎コミュニティライドについて、関係各課や名古屋大学、地域団体と連携しながら、社会実装を進めます。また、地域組織からの要望があった際には、取組内容や幸田町からの支援の紹介を行います。



資料：幸田町 HP（行事・イベント）

資料：広報こうた（2023.9.1）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
祭事やまちづくり イベントとの連携	連携した取組について、適宜実施				
坂崎コミュニティライドの 社会実装、横展開の検討	社会実装	地域からの発意に応じて、横展開を実施・検討			

施策⑥

タクシー助成券の決済高度化に向けた実証

実施主体：幸田町、タクシー事業者

関連する目標：基本目標4

●施策の背景・必要性

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」を設けていますが、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ます。

●タクシー助成券の決済高度化に向けた実証

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ます。

【企画提案書概要版】

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～

（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

地域課題

- ・本町では高齢者数、高齢化率が増加傾向にある。民営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もち、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要給費・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

- 1. 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。
- 2. 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。
- 3. 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。

- 1. 利用者・タクシー乗務員の受容性、利便性向上効果。**
- 2. タクシー事業者の負担軽減効果。**
- 3. 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

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
タクシー助成券の 決済高度化に向けた実証	システム構築	試験的導入		本格的導入	

施策⑦

バス利用実績の収集・蓄積システムの構築

実施主体：幸田町、名古屋大学

関連する目標：基本目標4

●施策の背景・必要性

えこたんバスのバス停別の乗降実績を継続的に取得・蓄積する仕組みは現在実装されておらず、効果検証に必要な基礎データが不足しています。バスサービスの継続的な改善に向けた仕組みの導入が必要です。

●バス利用実績の収集・蓄積システムの構築

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ます。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の活用を想定しています。

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)

資料：名古屋大学資料

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
バス利用実績の 収集・蓄積システムの構築	システム構築	モニタリング			

施策⑧

新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究

実施主体：幸田町、名古屋大学

関連する目標：基本目標4

●施策の背景・必要性

本計画の直接的な上位計画である「幸田町都市交通マスタープラン」において、自動運転の実証実験の推進が「重点戦略」に位置付けられています。近年の新たなモビリティサービスに関する動向も踏まえながら、自動運転だけでなく、MaaS やスマートシティ等も視野に入れながら、継続的な技術研究を行うことが必要です。

●新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究

自動運転の実証実験や幸田町版 MaaS の開発、ドローンの活用、貨客混載など、新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究を行います。



資料：幸田町資料



資料：国土交通省（日本版 MaaS の推進）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究	システム構築				

モビリティマネジメントの実施

モビリティマネジメントの実施

実施主体：幸田町、学校、企業

関連する目標:基本目標5

●施策の背景・必要性

幸田町は、岡崎市や安城市、蒲都市等の近隣市への通勤流動の約9割が自動車利用となっており、朝夕の通勤時間帯には局所的ではありますが、慢性的な渋滞が発生しています。公共交通のサービス改善等による自動車交通から公共交通への利用転換策とあわせ、自動車交通のかしこい使い方の実践により、市街地における渋滞解消に取り組むことが重要です。

●企業モビリティマネジメントの実施

企業と連携し、ノーマイカーデーや相乗り、情報提供等により、通勤形態の見直しを図ります。

●学校モビリティマネジメントの実施

町内の小中学校を対象に、出前講座や地球環境問題に関する情報提供を行います。



資料：国土交通省（MM 推進マニュアル）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
企業モビリティ・マネジメント の実施			関係機関との調整が整ったものから適宜実施		
学校モビリティ・マネジメント の実施			関係機関との調整が整ったものから適宜実施		

施策⑩**環境へ配慮した行動の推進、設備の導入**

実施主体：幸田町

関連する目標：基本目標5

●施策の背景・必要性

地球環境問題への対応といった観点から、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必要です。

●環境に配慮した車両の導入検討

車両の更新時期に合わせて、EV バス等の環境に配慮した車両の導入可能性について検討します。



資料：日野自動車（ニュース・お知らせ 2021年）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
環境に配慮した車両の 導入検討	車両の更新に合わせて検討				

施策⑪

公共交通利用案内の充実

実施主体：幸田町、名古屋大学

関連する目標：基本目標6

●施策の背景・必要性

現在、えこたんバスについては、バスの遅延や通過等のリアルタイムでの情報提供は行われていません。また、ルートが複雑であることから、利用者目線での分かり易さに配慮した情報提供の拡充が必要です。

また、公共交通等の再編や新たなシステム導入と併せて、公共交通の運行情報等の周知促進についても粘り強く実施する必要があります。

●バスロケーションシステムの導入

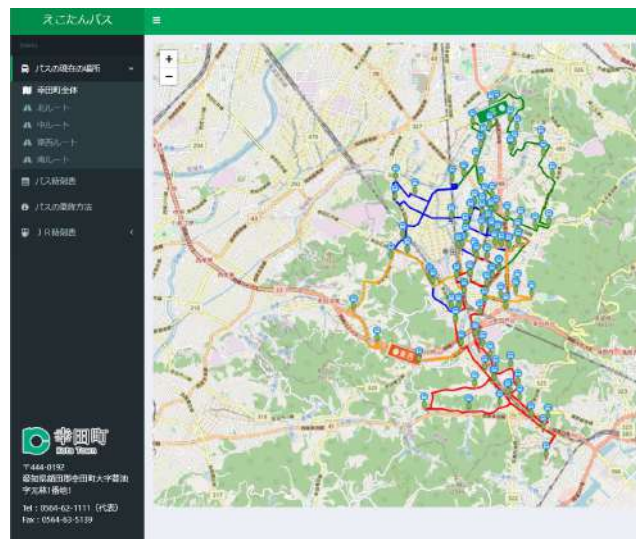
えこたんバスのリアルタイム情報が確認できるサイトの構築を行います。

●公共交通のPR

町の広報誌やホームページの活用し、公共交通の運行情報や利用による効果、公共交通施策の実施状況、公共交通の使い方に関する情報などのPRを行います。



資料：幸田町（広報こうた）



資料：名古屋大学資料

（バスロケーションシステムの公開ページ（開発中画面））

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
バスロケーションシステムの導入	導入	モニタリング			
公共交通のPR	再編前PR		再編後PR		

施策⑫

バリアフリー化の推進

実施主体：幸田町

関連する目標：基本目標6

●施策の背景・必要性

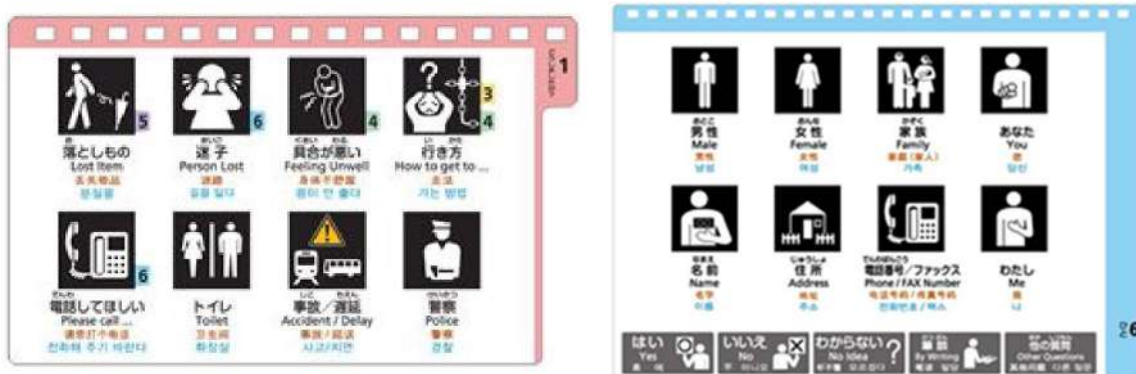
障がい者団体ヒアリングにて、幸田町内の公共交通に関する問題として、三ヶ根駅は「エレベーターが無いから足が悪い人は大変」との指摘が多くなされています。また、緊急時の対応といった点で、「バスの運転手の方が、耳が聞こえない人に対して、最低限の対応ができるかどうかも重要だと思う。例えば、伝言ボードのようなものがあれば良いかなと思う。」といった指摘もあり、バリアフリー化の面で改善すべき課題が残されています。

●三ヶ根駅の整備【再掲】

高齢者や障がい者の利用に配慮し、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）の設置を推進します。

●筆談ボードの設置

聴覚障がい者の方等が安心して公共交通を利用できるように、えこたんバスやチョイソコこうた、藤田乗合直行タクシーに対して、目で見てわかる情報として、筆談ボードの設置を進めます。



資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団（コミュニケーション支援ボード紙版一）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
三ヶ根駅の整備【再掲】	駅前広場とトイレ改修の 設計、工事		調査・検討		
筆談ボードの設置	記載内容の検討、設置				

施策⑬	移動制約者へのタクシー料金助成の実施
実施主体：幸田町	関連する目標：基本目標6

●施策の背景・必要性

幸田町では、2種類のタクシー助成事業（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）を行っていますが、配布したタクシーチケットの利用率について課題が存在しています。また、障がい者団体ヒアリングにて、福祉タクシーチケットを余暇的な移動で使うことに対する遠慮が存在していることが指摘されています。



●タクシー料金助成の継続

町民の移動手段確保の観点から、タクシー料金助成の継続を行います。

●福祉タクシーチケットの利用に関する PR

余暇的な使い方含めて、福祉タクシーチケットの使い方の PR を行います。

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
タクシー料金助成 の継続	料金助成の継続				
福祉タクシーチケットの 利用に関するPR	利用のPR				

施策⑭

免許返納者への移手段の提供

実施主体：幸田町

関連する目標：基本目標6

●施策の背景・必要性

近年では社会的な潮流として、高齢者等の運転免許自主返納に関する流れが加速しており、自動車の運転ができなくなった人（難しくなった人）が、安心して免許を返納できる環境を整備していくことが必要です。

幸田町が運営する公共交通（えこたんバス、チョイソコこうた、藤田乗合直行タクシー）においては、将来的な運賃の見直し（有料化等）を予定していますが、運賃の見直しの際には、運転免許返納者に対する運賃の割引や無償化等についても検討する必要があります。

●運転免許の自主返納者の促進

幸田町が運営する公共交通（えこたんバス、チョイソコこうた、藤田乗合直行タクシー）の運賃の見直し後の状況を踏まえながら、運転免許の自主返納者に対する優遇措置（運賃の割引や無償化等）の検討を行います。また、免許返納者に対する公共交通の利用案内に関する冊子の配布等についても検討します。



資料：警視庁（高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体の特典一覧）

■施策のスケジュール

	令和6年度 (2024)	令和7年度 (2025)	令和8年度 (2026)	令和9年度 (2027)	令和10年度～ (2028～)
運転免許の 自主返納者の促進			有料化後の動向を踏まえて、 優遇措置を検討・実施		

4.3 基本目標の達成状況を測るための指標

基本目標の達成状況を測るための「成果指標」と、事業の進捗状況をモニタリングするための「確認項目」を以下のとおり設定します。

基本方針：交通モードの連携による生活の足の確保

基本目標 1：交通結節点の機能強化

- ①鉄道駅の再整備
- ②乗継改善

基本目標 2：町内の公共交通の見直し

- ③公共交通等の再編

性質	数値指標
成果指標	公共交通の満足度
	公共交通の利用者数
確認項目	3駅のバス便数
	運行に伴う行政負担額
	収支率
	利用者一人当たりの費用

基本方針：まちの元気の創出支援

基本目標 3：地域開発、地域活動との連携

- ④企業等との連携
- ⑤外出支援や地域活動との連携

基本目標 4：新技術の積極的活用による利便性向上

- ⑥タクシー助成券の決済高度化に向けた実証
- ⑦バス利用実績の収集・蓄積システムの構築
- ⑧新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究

性質	数値指標
成果指標	公共施設の利用者数
	定住意向
確認項目	企業と連携した取組の件数
	地域主体の取組の件数
	システムの実装件数

基本方針：人や地球への思いやり

基本目標 5：地球環境問題への取組の推進

- ⑨モビリティマネジメントの実施
- ⑩環境へ配慮した行動の推進、設備の導入

基本目標 6：移動制約者に対する支援

- ⑪公共交通利用案内の充実
- ⑫バリアフリー化の推進
- ⑬移動制約者へのタクシー料金助成の実施
- ⑭免許返納者への移動手段の提供

性質	数値指標
成果指標	高齢者福祉に関する満足度
	障がい者福祉に関する満足度
確認項目	モビリティマネジメントに関する取組の件数
	広報誌での公共交通のPR件数
	タクシー料金助成の利用者数

図 基本目標の達成状況を測るための指標

基本方針:交通モードの連携による生活の足の確保

基本目標 1 : 交通結節点の機能強化

鉄道駅の再整備や、交通モード間の乗継改善を行うことで、交通結節点の機能強化を図ります。交通モード間の連携を強化することで、幸田町全体としての公共交通の効率性を高めます。

■主要施策

- ①鉄道駅の再整備
- ②乗継改善

基本目標 2 : 町内の公共交通の見直し

幸田町が運営する公共交通（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、役割分担・重複解消、需要に応じた運行形態の変更・サービス水準の適正化・効率化を行うことで、過剰な財政負担の増加を抑制しながら、公共交通の利便性向上、町民の生活の足の確保を図ります。

■主要施策

- ③公共交通等の再編

■成果指標

	現況値	目標値	取得・算出方法
公共交通の満足度	7.8%※1	10%※2	住民意識調査より算出
公共交通の利用者数	■えこたんバス※3 ・北ルート：9,908 人/年 ・中ルート：9,221 人/年 ・東西ルート：8,988 人/年 ・南ルート：8,410 人/年 ■チョイソコこうた ：3,481 人/年 ■藤田乗合直行タクシー ：973 人/年	※有料化後に設定	町所有データより算出

※1…「公共交通の整備」に対して「満足」と回答した人の割合を計上

※2…平成 31 年度～令和 5 年度の増加トレンドを、令和 9 年度まで引き延ばした数値（9.7% ⇐10%）を参考に目標値を設定。

※3…スクールバス利用も含む。

■確認項目

	現況値	取得・算出方法
3 駅の バス便数	幸田駅：18 便/日 三ヶ根駅：18 便/日 相見駅：12 便/日	町所有データより算出
運行に伴う 行政負担額	5,440 万円/年※4	
収支率	— ※有料化後に算出	
利用者一人 当たりの費用	えこたんバス ：794 円/人 チョイソコこうた ：4,510 円/人 藤田乗合直行タクシー ：9,970 円/人	

※4…令和 4 年度の運行に伴う行政負担額の公共交通別の内訳は、えこたんバス：2,900 万円/年、
チョイソコこうた：1,570 万円/年、藤田乗合直行タクシー：970 万円/年

基本方針:まちの元気の創出支援

基本目標 3 : 企業や地域活動との連携

バス停やバス車内への広告設置や、外出支援や地域活動との連携、地域主体の取組の社会実装（坂崎コミュニティライド等）を進めることで、外出支援やコミュニティの創生を図り、まちの元気の創出を支援します。

■主要施策

④企業等との連携

⑤外出支援や地域活動との連携

基本目標 4 : 新技術の積極的活用による利便性向上

自動運転や MaaS の開発、ICT 技術の活用による効率化を積極的に推進することで、新たな活力を創出するための基盤整備を行います。

■主要施策

⑥タクシー助成券の決済高度化に向けた実証

⑦バス利用実績の収集・蓄積システムの構築

⑧新たなモビリティサービスの導入に向けた技術研究

■成果指標

	現況値	目標値	取得・算出方法
公共施設の 利用者数	180,153 人/年※1	304,865 人/年※2	こうたの統計に記載の数値 を活用
定住意向	58.1%※3	64.3%※4	住民意識調査より算出

※1…令和 3 年度の町民会館（66,249 人/年）、中央公民館（19,735 人/年）、郷土資料館（3,539 人/年）、さくら会館（7,788 人/年）、町民プール（82,842 人/年）の合計を計上

※2…コロナ禍前の実績値として平成 30 年度の実績値を目標値として設定

※3…「幸田町に住み続けたいか」に対して、「住み続けたい」と回答した人の割合を計上

※4…定住意向は減少傾向にあるため、データ取得が可能な直近 4 力年（平成 28 年度：64.3%、平成 31 年度：61.1%、令和 3 年度：59.2%、令和 5 年度：58.1%）における最高値を目標値として設定

■確認項目

	現況値	取得・算出方法
企業と連携した 取組の件数	0 件	バス停やバス車内における広告掲載や、企業バスの活用等、企業と連携した取組の件数
地域主体の取組 の件数	0 件	坂崎コミュニティライドや公共交通と連携した地域の取組の件数を計上
システムの実装 件数	0 件	タクシー助成券の決済高度化システム、バス利用実績の収集・蓄積システムの実装件数を計上

基本方針：人や地球への思いやり

基本目標５：地球環境問題への取組の推進

公共交通の見直しと併せて、企業や学校と連携したモビリティマネジメントの実践や公共交通のPRにより、自動車利用から公共交通利用へ転換するキッカケ作りを行います。加えて、環境へ配慮した設備の導入についても検討することで、地球環境問題解決に向けた取組を推進します。

■主要施策

- ⑨モビリティマネジメントの実施
- ⑩環境へ配慮した行動の推進、設備の導入

基本目標６：移動制約者に対する支援

公共交通の利用案内の充実やバリアフリー化の推進、移動制約者への移動手段の提供により、移動制約者の方でも使いやすい公共交通となることを目指します。

■主要施策

- ⑪公共交通利用案内の充実
- ⑫バリアフリー化の推進
- ⑬移動制約者へのタクシー料金助成の実施
- ⑭免許返納者への移動手段の提供

■成果指標

	現況値	目標値	取得・算出方法
高齢者福祉に関する満足度	4.8%※ ¹	7.0%※ ²	住民意識調査より算出
障がい者福祉に関する満足度	3.5%※ ¹	5.0%※ ²	

※¹…総合計画各施策の満足度について、「満足している」と回答した人の割合を計上

※²…平成 28 年度、平成 31 年度、令和 3 年度、令和 5 年度の傾向から、令和 9 年時点での予測値を算出して設定

■確認項目

	現況値	取得・算出方法
モビリティマネジメントに関する取組の件数	〇 件/年	企業 MM, 学校 MM の実施件数を計上
広報誌での公共交通の PR 件数	〇 件	幸田町広報誌における公共交通の PR 件数を計上
タクシー料金助成の利用者数	578 人※ ³	町所有データより算出

※³…令和 2 年度実績の福祉タクシー（325 人）、在宅高齢者外出支援タクシー（223 人）の合計を計上

第5章 計画の推進体制

5.1 計画の達成状況の確認方法

本計画は、計画全体の目指すところとして第4章で設定した評価指標の達成度合いをチェックしながら、計画の進捗状況を管理していきます。計画4年時点には最終評価を行い、計画5年時点で次期計画策定に向けた検討を進めていきます。毎年度開催する幸田町地域公共交通会議にて前年の実施事業の評価とあわせて達成状況を確認します。

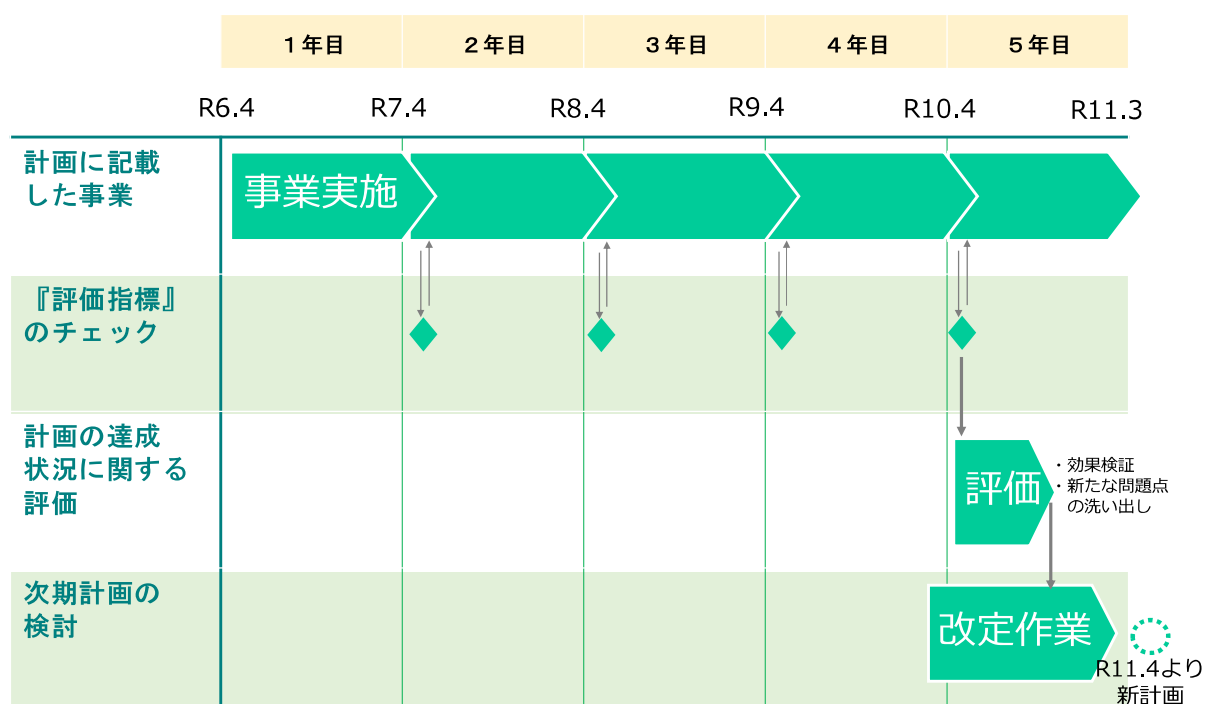


図 計画の推進方法

5.2 計画の推進体制

計画の推進体制を以下に示します。本計画の実施にあたっては、行政だけではなく、町民や交通事業者をはじめとした関係機関等が連携・協働し一体となって、取組みを進めることで、新たな幸田町の公共交通を共に創ります。

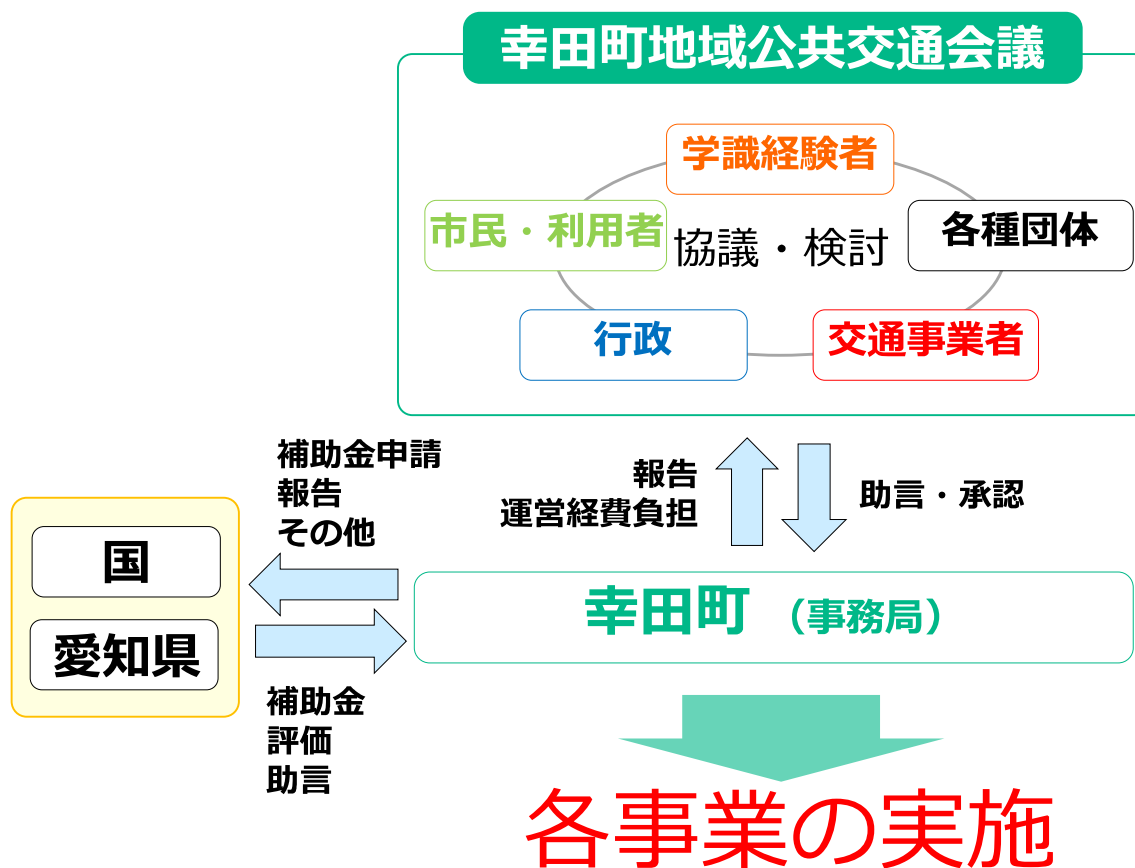


図 計画の推進体制

参考資料

1. 幸田町地域公共交通会議 委員名簿
2. 幸田町地域公共交通会議 開催状況等
3. 用語集

幸田町地域公共交通会議について

1. 幸田町地域公共交通会議 委員名簿(令和5年度 時点)

(順不同 敬称略)

区分	職名等	氏名
学識 経験者	名古屋大学 未来社会創造機構 モビリティ社会研究所 教授	森川 高行
	名城大学 理工学部 社会基盤デザイン工学科 教授	松本 幸正
交通 事業者等	愛知県タクシー協会岡崎支部 支部長(岡陸タクシー(株))	浅岡 林平
	幸田タクシー株式会社 代表取締役	葉賀 玲子
	株式会社レミックス 代表取締役	池田 広史
	町内交通事業者 運転手代表(株)レミックス)	三浦 節夫
住民・ 利用者	幸田町区長会 会長	内藤 節夫
	幸田町商工会 会長	神取 勇
	幸田町老人クラブ連合会 会長	大嶽 弘
	幸田町身体障害者福祉協会 会長	加藤 雅敏
	幸田町手をつなぐ育成会 会長	小山 興建
	幸田町聴覚障害者福祉協会 会長	高橋 恵子
行政	国土交通省 中部運輸局 愛知運輸支局 首席運輸企画専門官	宮川 高彰
	愛知県 都市・交通局交通対策課 担当課長	石屋 義道
	愛知県 西三河建設事務所 維持管理課長	久田 安信
	愛知県 岡崎警察署 交通課長	山口 幸治
	幸田町 副町長	大竹 広行

2. 幸田町地域公共交通会議 開催状況等

	日付	議題等
令和4年度 第1回 地域公共交通会議	令和4年 7月25日	【地域公共交通会議の立ち上げ】 ・幸田町都市交通マスタープランについて ・幸田町の公共交通の現状について
令和4年度 第2回 地域公共交通会議	令和5年 3月29日	【町地域公共交通計画について】 ・幸田町の公共交通について ・令和4年度第1回幸田町地域公共交通会議時の意見に対する回答 ・令和5年度幸田町地域公共交通会議事業計画(案)について ・令和5年度幸田町地域公共交通会議予算(案)について
令和5年度 第1回 地域公共交通会議	令和5年 7月26日	【計画策定に向けた検討方針】 ・現況～課題の整理 ・次期計画の構成案 ・計画策定に向けた検討方針
令和5年9月：【ニーズ調査】		
令和5年度 第2回 地域公共交通会議	令和5年 10月13日	【基本方針の検討】 ・ニーズ調査結果(速報) ・計画の基本方針
令和5年度 第3回 地域公共交通会議	令和6年 1月15日	【パブリックコメント前の計画案決議】 ・計画の基本目標 ・計画の主要施策 ・計画の評価指標 ・指摘事項への対応
令和6年2月：【パブリックコメント】		
令和5年度 第4回 地域公共交通会議	令和6年 3月19日	【最終とりまとめ】 ・パブリックコメントへの対応 ・次期計画の最終確認

用語集

あ行	移動制約者	高齢者・障害者よりは広い枠組みで捉えた、交通行動上、人の介助や機器を必要としたり、さまざまな移動の場面で困難を伴ったり、安全な移動に困難であったり、身体的苦痛を伴う等の制約を受ける人々の総称。	2-47 2-66 3-2 3-3 4-5 4-17 4-23
	エリアスポンサー	利用者が行きたいと思う施設や店舗名地が協賛金を払い、その収入を運営費に充てる仕組み。エリアスポンサーは、協賛金を払うことで自社施設等に停留所を設置でき、それにより集客が期待できる。	4-5
か行	貨客混載	貨物と旅客の輸送、運行を一緒に行う形態のこと。	2-49 4-12
	幸田町地域公共交通会議	市町村等が主宰し、地域住民、利用者、地方公共団体、地元のバス事業者、運転者の団体、運輸支局などで構成され、地域の実情やニーズに応じた適切な「地域公共交通」の形態及び運行ルート、運行回数、運賃など関係者が一同に会して議論し、合意形成を図るために、道路運送法及び地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の規定に基づき設置しているもの。	1-1
	幸田町都市交通マスタープラン	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。	1-1
	コミュニティバス	主として地方公共団体が交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者等の外出促進を図るため、一定地域内を運行している地域密着型のバスのこと。 狭い道路でも運行可能なように車両の小型化を図ったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫したりする事例が多い。	1-1
	コロナ禍	新型コロナウイルス感染症の流行によって引き起こされる、さまざまな災い。感染症自体だけでなく、それを抑止するための行動制限、社会・経済活動の自粛や停滞、人々の疑心暗鬼なども、広く含む。	2-19 2-25 2-38 2-54

さ行	実証実験	新開発の製品・技術などを、実際の場面で使用し、実用化に向けての問題点を検証すること。	2-1 2-2 2-38
	自動運転	自動車の運転を自動的に行うこと運転支援システム（ドライバの運転を支援するシステム）による走行と完全自動運転（無人運転）を指す。	1-1 2-1 2-48 2-51 3-3 4-12 4-22
	社会実験	地域に大きな影響を与える可能性が高い新しい施策の導入に先立ち、本格的に導入するか否かの判断材料を得るため、場所と期間を限定して施策を試行（実験）し、地域の方々や関係者が実際に施策を体験しながら施策の評価を行うもの。	2-27 2-33
	スーパーシティ	様々なデータを分野横断的に収集・整理し提供する「データ連携基盤」（都市 OS）を軸に、地域住民等に様々なサービスを提供し、住民福祉・利便向上を図る都市。	2-50
た行	第6次 幸田町総合計画	これからの幸田町をどのようなまちにしていけるのか、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。	1-2 2-57 2-58
	タクシー助成事業	日常生活における移動手段の確保が困難な高齢者や身体障害者の方を対象とし、日常生活に必要な交通手段の確保及び経済的負担の軽減を行うため、タクシーを利用した際の利用料金の一部を補助するもの。	2-36 4-17
	地域公共交通の 活性化及び再生に 関する法律	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）は、地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。	1-2 2-48 2-55
	デジタル庁	デジタル社会形成に関する内閣の事務を内閣官房とともに助け、行政事務の迅速かつ重点的な遂行をはかる行政組織。令和 3 年（2021）発足。	2-51
	デジタル プラットフォーム	IT 技術やデータ等を用いてシステムやサービスを提供し、そのサービスを楽しむ場のこと。	2-51

た行	デマンド型交通	あらかじめ決まった時間帯に決まった停留所を回るのはなく、予約を入れて指定された時間に指定された場所へ送迎する交通サービス。	2-1
	電動車	電気を動力に使用する車の総称。電気自動車、燃料電池自動車、プラグインハイブリッド自動車、ハイブリッド自動車等が該当する。	2-52 2-62
	土地区画整理事業	土地区画整理法に基づき、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るため、地権者から土地の提供（減歩）により行われる土地の区画形質の変更や公共施設の新設又は変更に関する事業。	2-19
は行	バスロケーションシステム	GPS等を用いてバスの位置情報を収集し、バス停の表示板や携帯電話、パソコンに情報提供するシステム。	2-47 4-15
	バリアフリー	障害者や高齢者の生活に不便な障害を取り除こうという考え方。道や床の段差をなくしたり、階段のかわりにゆるやかな坂道を作ったり、電卓や電話のボタンなどに触ればわかる印をつけたりするのがその例。	4-2 4-16 4-23
	フィーダー	交通網において、鉄道等の幹線と接続し、支線の役割を持って運行される交通手段のこと。	3-4 4-5
ま行	モビリティマネジメント	1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通などを適切に利用するなど）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策。	4-13 4-23
や行	輸送資源	地域に存在する移動手段の総称。公共交通機関（鉄軌道、路線バス、旅客船、コミュニティバス、デマンド交通、乗用タクシー）だけでなく、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等も該当する。	2-61 4-7
	ユニバーサルデザイン	障がいの有無、年齢、性別、人種などにかかわらず多様な人々が利用しやすい都市や生活環境をデザインする考え方。	2-60

ABC	AI(エーアイ)	人工知能(Artificial Intelligence)の略。一般的には、人間のような知能を人工的に作りだしたソフトウェアやシステムのことを指す。	2-52
	IC カード (アイシーカード)	集積回路(Integrated Circuit)を内部に組み込んだカード。磁気カードよりも大容量のデータを記憶でき、かつ、セキュリティの向上を図ることができる。	2-37
ABC	ICT(アイシーティー)	Information and Communication Technology(情報通信技術)の略。情報(information)や通信(communication)に関する技術の総称。	2-50 2-51 2-66 3-2 3-3 4-22
	ITS (アイティーエス)	高度道路交通システムのことであり、人と道路と自動車の間で情報の受発信を行い、道路交通が抱える事故や渋滞、環境対策など、様々な課題を解決するためのシステム。「Intelligent Transport Systems」の略。	2-51
	MaaS(マース)	バス、電車、タクシー、シェアサイクルといったいろいろな種類の交通サービスを、IT技術を活用して移動を1つのサービスとして統合する新しい考え方。「Mobility as a Service」の略。	1-1 2-48 2-52 2-53 3-3 4-12 4-22
	Society 5.0 (ソサエティ ゴーテンゼロ)	狩猟社会(Society 1.0)、農耕社会(Society 2.0)、工業社会(Society 3.0)、情報社会(Society 4.0)に続く、新たな社会を指すもので、第5期科学技術基本計画において我が国が目指すべき未来社会の姿として初めて提唱された。	2-51

幸田町公共交通計画(案)

令和6年●月発行

発 行：幸田町

制 作：幸田町地域交通会議

(事務局:幸田町 企画政策課)

住 所：〒444-0192 愛知県額田郡幸田町大字菱池字元林1番地1

T E L：0564-62-1111(代) F A X：0564-63-5139

U R L：<https://www.town.kota.lg.jp/>

Eメール：kikakujoho@town.kota.lg.jp