

---

# 幸田町 都市交通マスタープラン

---

## 概要版

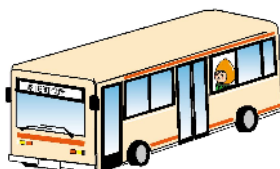
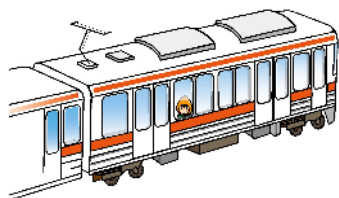
社会



人・まち・地球を大切にする  
都市交通の実現  
～ちよつと・ほつと・ずーつと～

経済

環境



平成22年3月  
愛知県 幸田町

---

## 目 次

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| 1. 計画の目的と位置づけ .....           | 1  |
| 1-1. 都市交通マスタープラン策定の趣旨 .....   | 1  |
| 1-2. 都市交通マスタープランの位置づけ .....   | 2  |
| 1-3. 目標年次 .....               | 2  |
| 1-4. 都市交通マスタープラン策定の体制 .....   | 2  |
| 2. 上位計画の整理 .....              | 3  |
| 3. 都市及び都市交通の特性の整理 .....       | 4  |
| 3-1. 幸田町の現況 .....             | 4  |
| 3-2. 幸田町の都市及び都市交通に関する特性 ..... | 5  |
| 3-3. 幸田町の都市交通に関する課題 .....     | 8  |
| 4. 都市交通の基本方針の検討 .....         | 10 |
| 4-1. 基本理念及び目標の設定 .....        | 10 |
| 4-2. 基本方針の策定 .....            | 12 |
| 5. 都市交通施策の検討 .....            | 14 |
| 5-1. 交通施策の立案 .....            | 14 |
| 5-2. 自動車交通施策 .....            | 15 |
| 5-3. 公共交通施策 .....             | 23 |
| 5-4. 歩行者・自転車施策 .....          | 27 |
| 5-5. 共通施策 .....               | 32 |
| 6. 施策の推進方策の検討 .....           | 37 |
| 6-1. 計画推進の体制と方策 .....         | 37 |

## 1. 計画の目的と位置づけ

### 1-1. 都市交通マスタープラン策定の趣旨

都市交通マスタープラン（以下「本計画」）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す。

本計画策定の背景と趣旨は以下の通りです。

#### 【背 景】

##### ■幸田町を取り巻く交通体系は大きく変わりつつあります

- 名古屋と豊橋を結ぶ名豊道路（23号バイパス）が幸田芦谷ICまで開通し、引き続き豊橋方面に向け整備が進められています。
- 新東名高速道路も平成26年度開通を目処に整備が進められています。
- JR東海道本線の幸田駅－岡崎間に新駅を設置することでJR東海と基本協定を締結し、平成24年3月の開業を目指して準備を進めています。

##### ■都市交通を取り巻く社会情勢の変化への対応が求められています

###### ①人口減少・超高齢社会への対応

人口減少・超高齢化の進展に伴い、これまで以上にだれもが円滑に移動できる手段の確保が重要になっています。

###### ②地球環境への負荷軽減

地球温暖化など世界規模での環境問題に対応するため、自動車交通への過度の依存から脱却し、公共交通機関の利用促進やまちの機能を出来るだけ集約したコンパクトなまちづくりなどの施策が求められています。

まちづくりの観点から地球環境問題に対応するためには、都市交通施策によるアプローチが効果的です。

###### ③財政的制約の高まり

人口減少・超高齢化の進展により投資余力の低下が予想される中で、一層財政的制約が高まると考えられ、今後は社会情勢への対応と共に町民のニーズを的確に把握し、より効率的かつ効果的な施設整備が求められています。

#### 【趣 旨】

町を取り巻く交通体系の変化、社会情勢の変化等の諸課題の解決への取り組みと、快適な暮らしの実現の両立を図るという観点から、まちづくりと都市交通が一体となった施策が必要であり、町では、「幸田町都市計画マスタープラン」における交通計画をより細かく検討を行い、将来の基本目標と取り組むべき施策を整理して、「幸田町都市交通マスタープラン」（以下「本計画」）として策定します。

## 1. 計画の目的と位置づけ

### 1-2. 都市交通マスタープランの位置づけ

幸田町都市交通マスタープランは、総合計画、都市計画マスタープラン交通計画部門を詳述するものであり、下記の通り位置付けられます。

#### 第5次幸田町総合計画（H18.3策定）

（地方自治法第2条第4項）

まちづくりの基本理念や将来都市像、目指すべき施策の方向性を明らかにし、施策実現のための方針を示すものです。



#### 幸田町都市計画マスタープラン（H20～H21策定）

（都市計画法第18条の2）

総合計画を踏まえ、市民の意見を反映して、土地利用、都市交通、市街地整備等の都市計画の長期的な将来像を明らかにするとともに、その実現に向けた基本方針を定めるものです。



#### 幸田町都市交通マスタープラン（H20～H21策定）

総合計画、都市計画マスタープランの都市交通部門を詳述するものであり、個別の都市交通課題に対する施策とその推進方策を示すものです。

### 1-3. 目標年次

計画の目標年次は平成42年とし、平成32年を中間年次とします。

### 1-4. 都市交通マスタープラン策定の体制

都市交通に関する学識経験者や各種団体、関係行政機関などの都市交通関係者が参画する協議会において、地域の交通の課題や地域づくりの目標を共有し、連携・協議を図りながら、より実効性の高い計画づくりを進めていきます。

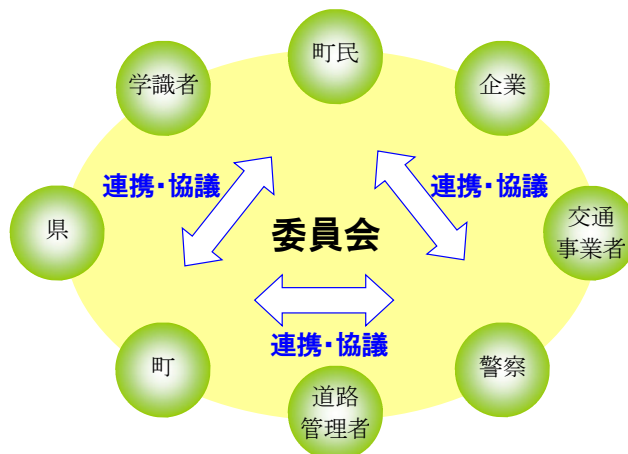


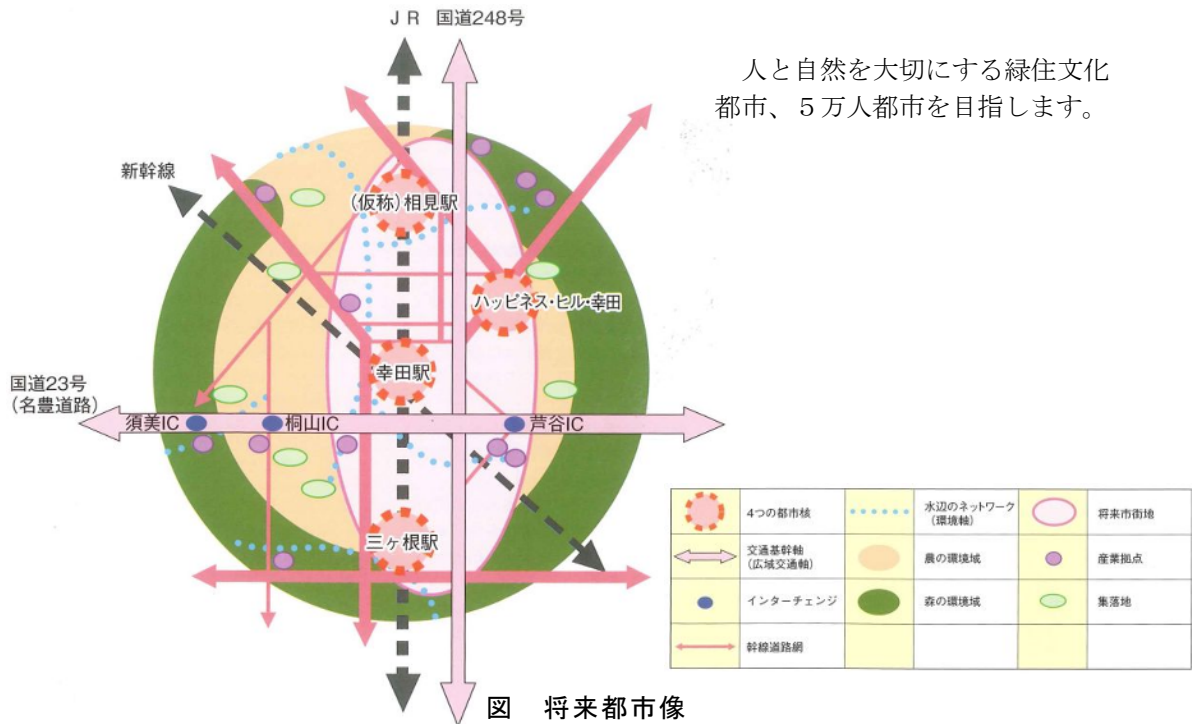
図 都市交通マスタープラン策定の体制



## 2. 上位計画の整理

### 2-1. 上位計画

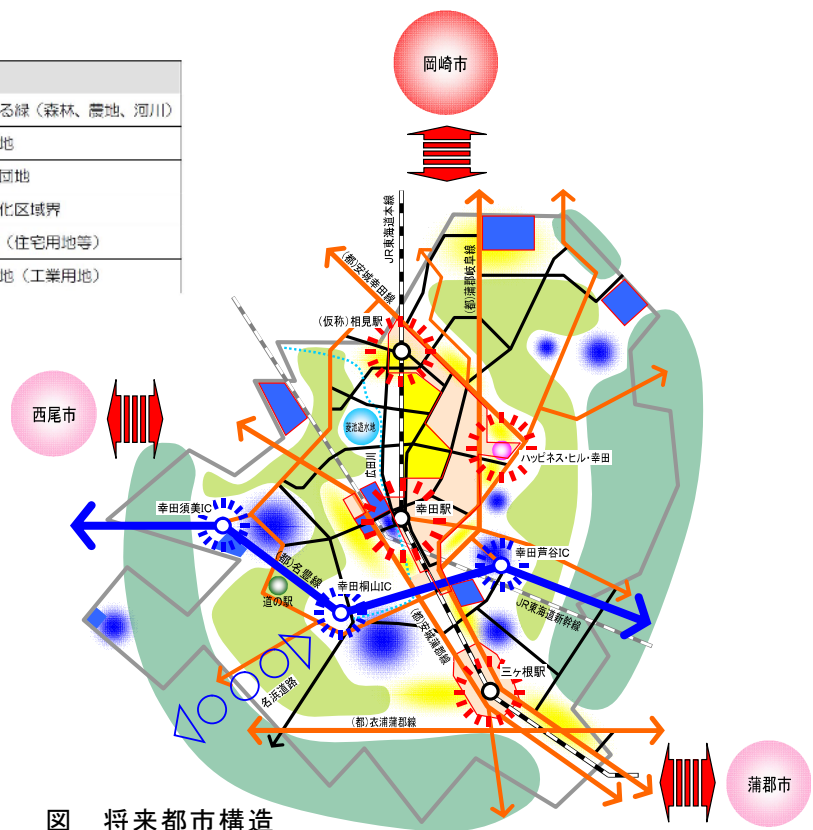
#### (1) 第5次幸田町総合計画（平成18年3月策定）



#### (2) 都市計画マスタープラン

| 凡 例                                                                                 |                   |                                                                                                      |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | 都市拠点              |  骨格となる緑（森林、農地、河川） |
|  | インターチェンジ拠点        |  既成市街地            |
|  | 広域交通軸（地域高規格道路・IC） |  既存工業団地           |
|  | 広域交通軸（鉄道・駅）       |  現行市街化区域界         |
|  | 幹線交通軸             |  新市街地（住宅用地等）      |
|  | 拠点連携軸             |  拡大市街地（工業用地）      |

3つの鉄道駅周辺拠点とハピネス・ヒル・幸田の文化・交流拠点を中心とした一体的市街地の構築、各拠点間を連携する交通軸の強化による集約型都市構造の確立を目指します。



## 3. 都市及び都市交通の特性の整理

### 3-1. 幸田町の現況

幸田町は愛知県の中央南部にあり、中京経済圏の中心都市名古屋市から約 45km、東三河の中核都市である豊橋市から約 30km に位置し、自動車関連企業が多く集積する産業都市であり、また温暖な気候と緑豊かな自然に恵まれた美しいまちでもあります。

交通体系では、J R 東海道本線が町中央を走り、国道 23 号名豊道路や国道 248 号の広域的なアクセス道路が整備され交通の要衝となっています。さらに、新東名高速道路、名豊道路、名浜道路、名古屋三河道路などの国土幹線道路や地域高規格道路が整備される計画であり、今後も物的・人的輸送における交通の要衝を担っていきます。

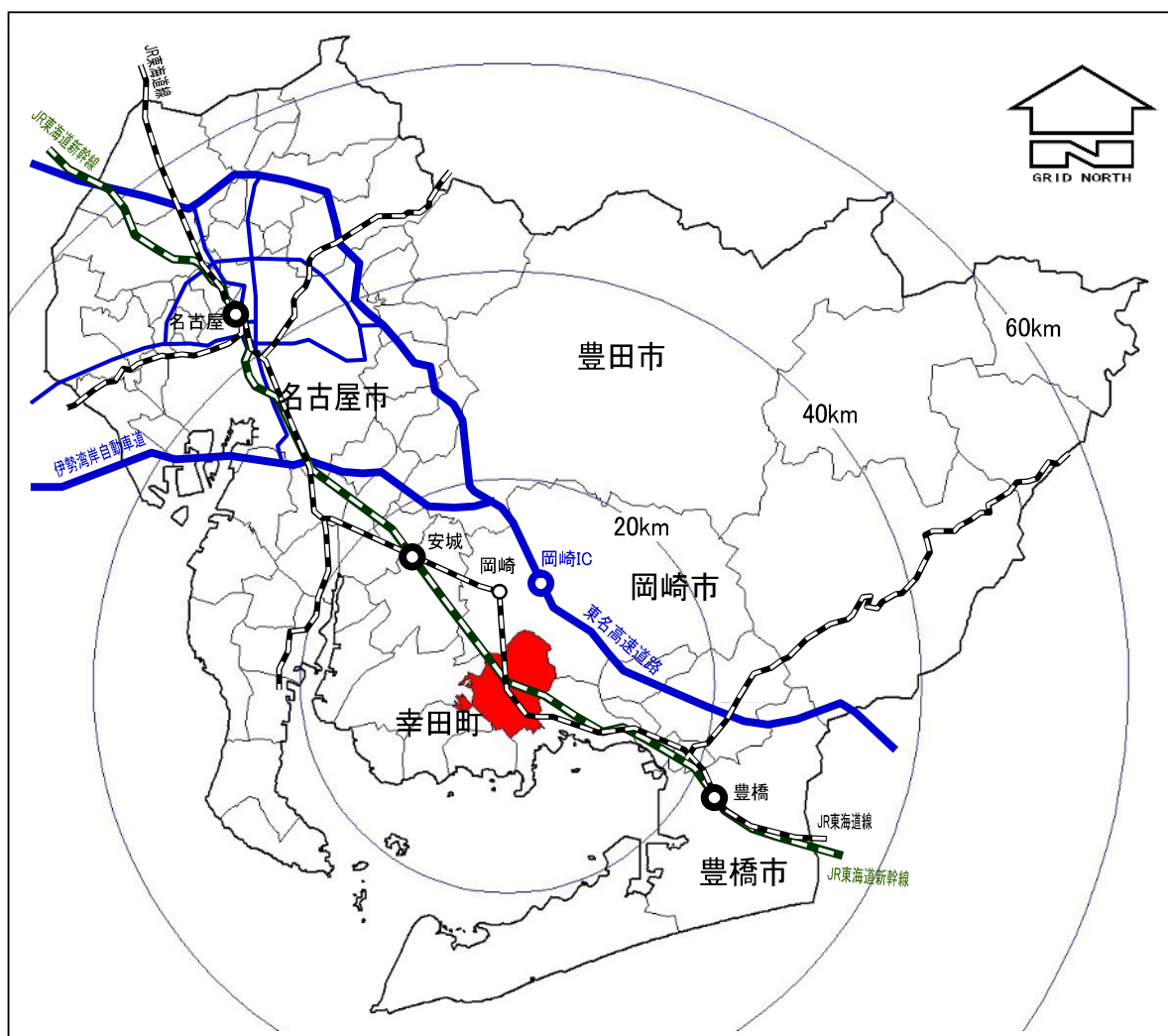


図 広域的な位置図

### 3-2. 幸田町の都市及び都市交通に関する特性

#### ■人口は増加傾向を示し、高齢化は進行

- 幸田町は、県や近隣市町村に比べて人口の伸び率が高く、居住者が増えつつあります。また、近隣市町に比べ昼夜間人口比率が高く、通勤や通学による人口流入も多くなっています。一方、高齢化率は近隣市町村に比べて低いですが、高齢化は進行しています。

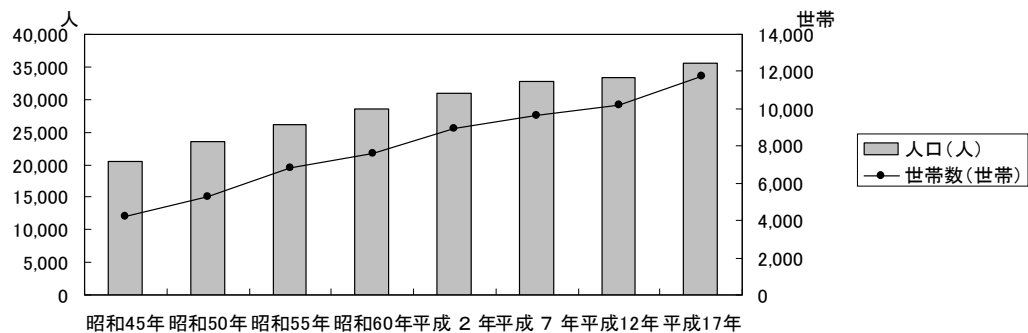


図 人口・世帯数の推移（国勢調査）

#### ■比較的にコンパクトな市街地の形成

- 市街化区域が町の中心部（鉄道沿線）に形成されるとともに、公共公益施設も町の中心部付近に立地し、現状においても比較的にコンパクトにまとまった市街地を形成しています。

#### ■県内有数の企業城下町では、通勤移動による渋滞が発生

- 町内には従業員数が数千人規模の優良企業が多数立地し、活力あるまちの形成を支えています。引き続き交通の面でも支援が必要です。
- 一方、各企業の従業員の通勤移動により、朝・夕に局所的な渋滞が日常的に発生しています。企業自身による様々な改善努力（シャトルバス運行や時差通勤など）が行われていますが、行政と企業との連携による抜本的な対策が望まれています。

### 3. 都市及び都市交通の特性の整理

#### ■広域道路ネットワークの形成は進んでいるが、生活道路の整備は不十分

- ・ 幸田町周辺には新東名、名豊道路、名浜道路等の広域道路網の整備や計画が進んでいます。
- ・ 町内の都市計画道路や鉄道横断部などでは未整備区間が多く、中心市街地における生活に密着した道路では、歩道の未整備区間も見られます。
- ・ また、幹線道路で交通事故が多く発生するとともに、過去の自然災害では道路冠水など大きな被害を受けています。このことから、日常における交通安全対策や、災害時における安全な移動の確保などの対策が望まれます。

#### ■基幹公共交通（鉄道）に恵まれた地域であるが、バスサービスの充実の必要

- ・ 町内中央にＪＲ東海道本線が走り、新駅と合わせて３駅を有しており、他の地域に比べ基幹公共交通のサービス水準が非常に高い地域となっています。
- ・ バスについては、路線バス、町営の福祉巡回バスが運行されていますが、系統数、運行頻度とも低いサービス水準となっています。また、企業でも通勤シャトルバスが運行されており、これらと連携し鉄道・バスを軸とした公共交通体系の構築が望まれます。

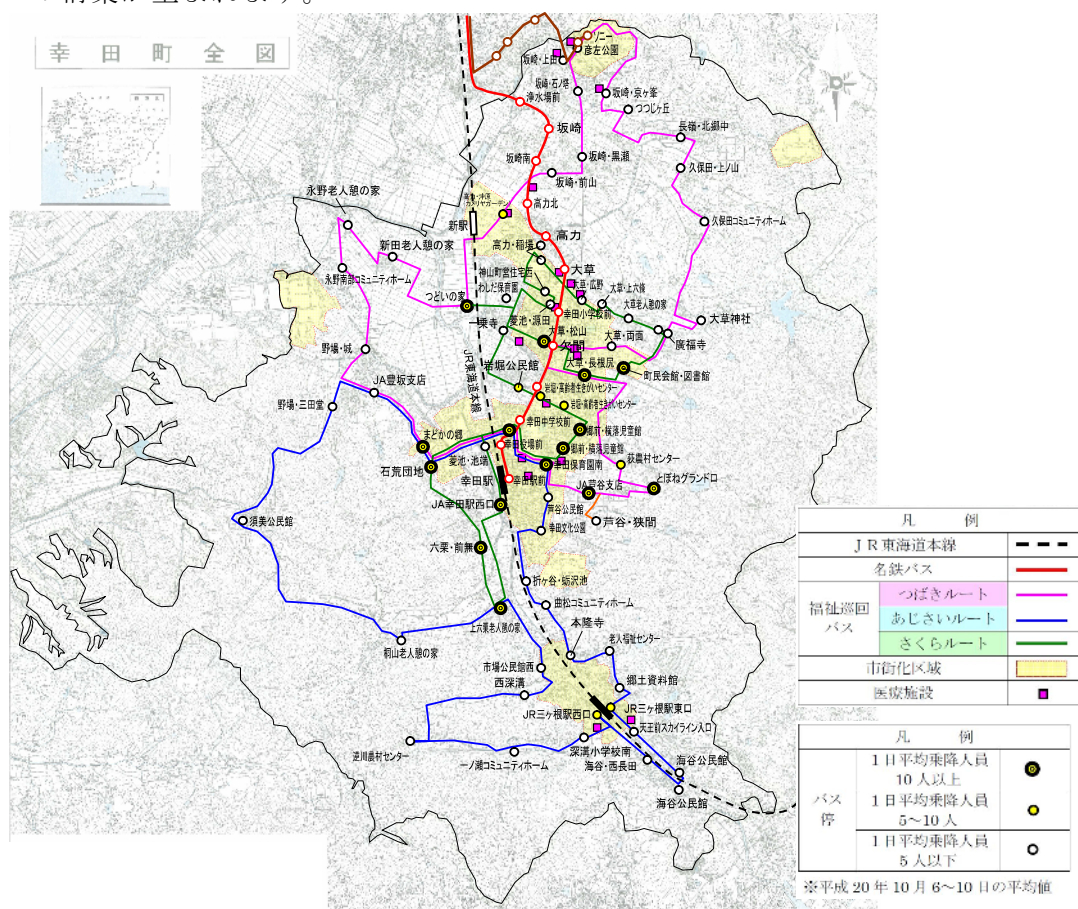


図 鉄道及びバス路線図



### ■ 日常の移動手段は自動車が圧倒的。特に近隣都市では 9 割！

- ・ 幸田町は、自動車利用が約 7 割と中京都市圏においても自動車依存度が高い地域です。
- ・ 近隣都市（岡崎市、蒲郡市、西尾市、安城市など）との移動の 9 割は自動車を利用しています。また、町内の移動についても自動車利用が 5～6 割となっています。

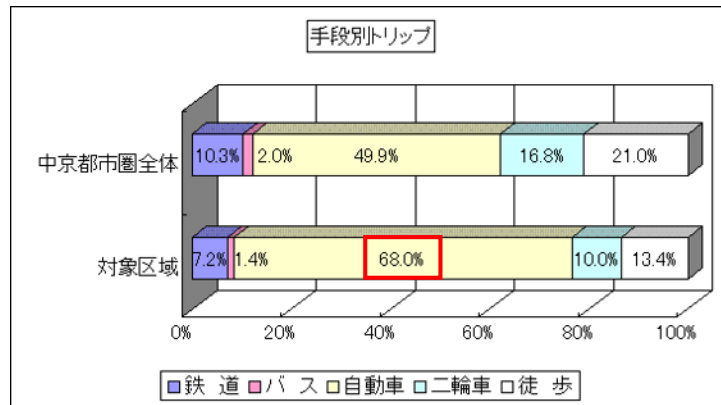


図 幸田町の代表交通手段別分担率

資料：中京都市圏総合都市交通計画協議会 HP より

### ■ 住民が求めているものは、自転車道・歩道整備

- ・ 幸田町の住民は、交通の取り組みとして自転車道・歩道の整備を優先的に取り組むべきと考えており、日常における安全な生活環境を重要視しています。

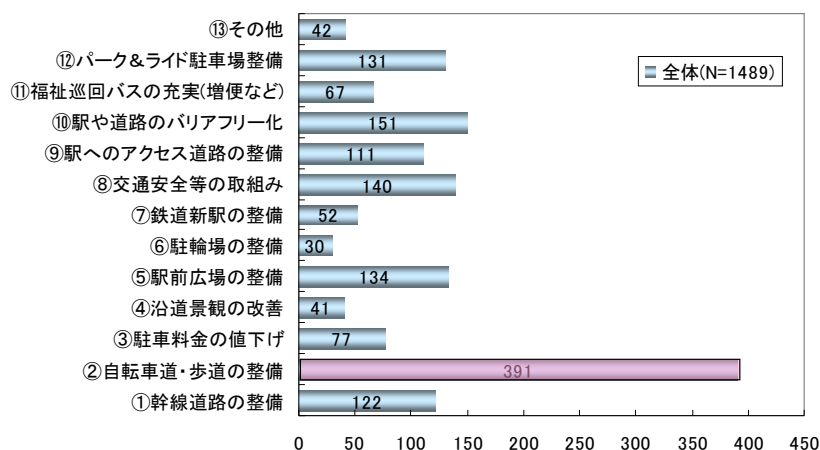


図 優先的に取り組むべき交通施策（N=1489 複数回答）

資料：幸田町町民意向調査(平成 20 年 11 月)より

#### 3-3. 幸田町の都市交通に関する課題

前述の都市及び交通に関する特性の整理を受け、幸田町の都市交通に関する課題を以下に整理します。

##### ■住民の交通環境の向上

###### ・通勤移動の円滑化を実現する交通体系の整備

（渋滞の解消、公共交通の利便性向上等）

町内に点在する企業従業員の通勤移動による朝・夕の局所的な道路渋滞や鉄道駅における混雑を緩和・解消を図るため、道路整備や公共交通施設の整備が必要である。

また、マイカー通勤を見直し、他の交通手段への利用転換を促すために、路線バスや鉄道の利便性向上、運行サービスの改善が必要である。

###### ・居住環境の構築を支援する交通体系の整備

（良好な歩行・自転車走行環境の創出、ゆとりある交通環境の創出等）

現在、増えつつある居住者に対応しつつ持続的な居住を促進するため、良好で住みよい居住環境の基盤となり、歩行者や自転車の快適な移動の基盤ともなる道路空間の形成が必要である。

###### ・高齢化に対応した交通体系の構築

（移動環境のユニバーサルデザイン※化、生活を支える交通の確保等）

進行する高齢化に対応し、高齢者の生活を快適で便利にする移動環境の確保が必要である。その際、高齢者だけの利便性に特化せず、全ての人が利便性を踏まえたユニバーサルデザイン※の考え方が必要である。

###### ・多様な施設の活用を促す交通体系の整備

（回遊性を高める交通環境の創出等）

町内に点在する公共公益施設や病院、大規模商業施設等の多様な施設の利用促進、利便性の向上を図るため、各施設へのアクセス道路の確保や施設間の移動を支援する交通システムの導入が必要である。

###### ・安全な移動を確保する交通体系の構築

（交通安全に向けた施設整備・町民意識の向上、防災機能の強化等）

住民の日常、災害時のいずれにおいても安全な移動が確保できるように、交通安全施設の整備や避難経路の確保が必要である。また、交通安全に寄与する交通ルールやマナーに対する意識啓発も必要である。

### ■都市間交流の強化

- ・ 広域移動の円滑化を実現する交通体系の整備

（交通ネットワークの構築等）

通勤や買い物等による住民の町外への移動の快適性、円滑性を向上させるために、道路ネットワークの整備や移動を支援する交通システムの導入が必要である。

### ■産業基盤の強化

- ・ 中心市街地の活性化に資する交通体系の整備

（まちの魅力を高める交通環境の創出等）

まちの顔を創出し、生活・交流の中心である中心市街地に人が集まり商業活性化に寄与するように、魅力的な道路空間の整備や便利でわかりやすい交通システムの導入が必要である。

- ・ 産業を支援する交通体系の整備

（広域道路ネットワークの構築、渋滞の解消等）

幸田町の産業を支える企業の活力向上を図るため、業務交通の円滑性の確保につながる道路ネットワークの構築や渋滞の解消が必要である。

### ■地球環境問題への貢献

- ・ 自動車利用からのモーダルシフトの実現

（公共交通、自転車等への利用転換等）

幸田町の住民は、移動の際に CO2 排出量の多い自動車利用に過度に依存しているため、CO2 排出量の低い交通手段への利用転換を促す公共交通や自転車等の利便性向上が必要である。

- ・ 環境問題意識の醸成

（通勤時自動車利用の抑制、町民意識の醸成等）

通勤時の渋滞における速度低下による CO2 排出量の増加を抑制するため、通勤時の自動車の使い方の改善など、環境問題に対する町民意識の変革が必要である。

## 4. 都市交通の基本方針の検討

### 4-1. 基本理念及び目標の設定

#### (1) 基本理念の策定

環境と共生したコンパクトな市街地形成のもと、人々が安全・安心で文化的な暮らしができるまちづくりとして都市計画マスタープランに掲げられている将来都市像「人と自然を大切にする緑住文化都市」の実現を支援する交通体系の構築を図るため、「人・まち・地球を大切にする都市交通の実現」を基本理念として設定します。

#### (2) 基本目標の設定

住民の生活の利便性、快適性、また、安全性、防災性の向上・維持に努めるための『住みやすい・住みたくする交通体系の形成』、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の『まちが元気になる交通体系の形成』、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 に貢献するための『地球を思いやる交通体系の形成』の3つの基本目標を掲げます。

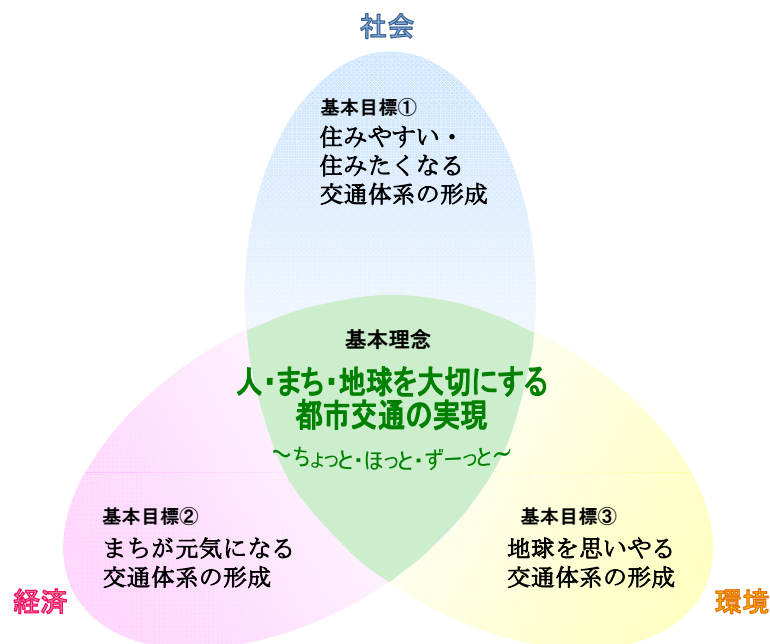


図 都市交通マスタープランの基本理念と基本目標

※キャッチフレーズの解説 「～ちよっと・ほっと・ずーっと！～」

幸田町の住民一人一人が交通を“ちよっと”だけ考える

↓  
“ほっと”できるものに変えてみる

↓  
それが「人」や「まち」や「環境」に“ずーっと”やさしい都市交通の形成につながるという意味



### (3) 交通手段別の役割

幸田町における各交通手段の理想的な役割を以下に示します。

#### ○徒歩

町内における通学や買い物、散策などの快適な移動手段として位置付けます。



#### ○鉄道

バスや自転車との連携を図り、町外への通勤や通学、買い物、レジャーに便利で手軽に利用できる交通手段として位置付けます。

また町内においても、3つ配置された駅を活かし、他の交通手段と連携することにより町の拠点間を移動するための交通手段として位置付けます。



#### ○路線バス

鉄道や他の交通手段との連携を図り、より利用しやすい交通手段として位置付けます。



#### ○コミュニティバス

移動困難者の便利で快適な交通手段として、また、町内の主要な公共施設、商業施設などを利用する際の車に変わる交通手段として位置付けます。



#### ○タクシー

移動困難者や来街者などの個別の利用需要に応じた機動性の高い交通手段として、また、郊外部などではコミュニティバス※を補完する公共交通機関として位置付けます。



#### ○自転車

徒歩、公共交通機関だけではサポートすることが難しい短・中距離の移動を担う交通手段として位置付けます。

また、徒歩とならんで環境に負荷をかけず、健康増進にも寄与する交通手段として位置付けます。



#### ○自家用車

町民にとって、社会経済活動や住民の日常生活に欠かせない交通手段として位置付けますが、渋滞や交通事故の軽減や環境負荷の軽減のため、目的や地域に合わせながら自転車や公共交通機関等への転換を進めます。



イラスト：イラストポップ HP より ([http://illpop.com/mini\\_a16.htm](http://illpop.com/mini_a16.htm))

## 4-2. 基本方針の策定

設定した3つの基本目標と交通手段別の役割を踏まえて、都市交通の基本方針を以下のように策定します。

### 基本目標①：住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

#### 基本方針1 誰もが移動しやすい交通環境の構築を進めます

##### 【施策の方向】市街地の渋滞解消

道路交通の円滑化を図るため、市街地の渋滞の解消に取り組みます。

##### 【施策の方向】良好な歩行環境・自転車走行環境の創出

歩行や自転車での安全・快適な移動が可能な環境づくりに取り組みます。

##### 【施策の方向】公共交通の利便性の向上

鉄道やバスによる快適・円滑な移動が可能な交通体系づくりに取り組みます。

##### 【施策の方向】道路ネットワークの構築

自動車による移動の円滑化を図るため、ボトルネック箇所の解消や主要幹線道路の未整備区間の解消を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

##### 【施策の方向】移動環境のユニバーサルデザイン化

障害者や健常者のわけ隔てなく、誰もが移動しやすい交通環境をつくるために、移動環境のユニバーサルデザイン※化に取り組みます。

#### 基本方針2 生活に潤いと安らぎを与える交通環境の構築を進めます

##### 【施策の方向】ゆとりある交通環境の創出

生活に潤いや安らぎをもたらすために、住民が快適に安心して過ごせるようなゆとりある交通環境づくりに取り組みます。

#### 基本方針3 交通事故を減らす交通安全対策を進めます

##### 【施策の方向】交通安全に向けた施設整備の推進

自動車に対して交通弱者である歩行者や自転車利用者の安全確保のために、交通安全施設の整備に取り組みます。

##### 【施策の方向】交通安全に対する町民意識の向上

住民への交通安全教育を実施するとともに、交通弱者の視点に立った交通取締りの充実など、交通安全に対する意識啓発に取り組みます。

#### 基本方針4 災害に強い交通基盤の整備を進めます

##### 【施策の方向】防災機能の強化

都市防災の機能強化を図るため、地震や洪水等の災害に強い交通基盤の構築に取り組みます。

#### 基本方針5 広域交流を促す交通基盤の整備を進めます

【施策の方向】道路ネットワークの構築

行政界を越える広域的な移動を支えるために、主要幹線道路の未整備区間の解消を図り、広域道路ネットワークの構築に取り組みます。

**基本目標②：まちが元気になる交通体系の形成**

**基本方針6 まちの活性化に寄与する交通環境の構築を進めます**

【施策の方向】まちの魅力を高める交通環境の創出

中心市街地を活性化させるため、歩行者がまち並みを楽しんで歩けるような魅力的な交通環境づくりに取り組みます。

【施策の方向】回遊性を高める交通環境の創出

歩行者にとって障害が少なく、安全・快適に歩きまわれるような交通環境づくりに取り組みます。

**基本方針7 物流基盤ともなる道路網の整備を進めます**

【施策の方向】道路ネットワークの構築

地域産業の活力を高め、物流交通の適正化に資するために、主要幹線道路の未整備区間の解消を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

**基本目標③：地球を思いやる交通体系の形成**

**基本方針8 低炭素・省エネルギーの交通手段への利用転換を進めます**

【施策の方向】公共交通・自転車等への利用転換

環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通機関、自転車、徒歩等への利用転換に取り組みます。

【施策の方向】自動車利用の低公害化・省エネルギー化の促進

自動車利用の面でも環境への負荷を減らすために、低公害化・省エネルギー化に取り組みます。

**基本方針9 環境に配慮した交通行動への町民参加を進めます**

【施策の方向】通勤時の自動車利用の抑制・平準化

交通手段や利用時間帯、経路などの見直しを促すことによる、通勤における自動車利用の抑制・平準化に取り組みます。

【施策の方向】環境に対する町民・企業意識の醸成

環境に配慮した交通行動を進めるために、町民一人一人、また、企業が自動車の適正な利用について考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

5. 都市交通施策の検討

5-1. 交通施策の立案

幸田町都市交通マスタープランの基本目標、基本方針を踏まえ、都市交通施策を立案します。

| 基本目標                             | 基本方針                    | 施策の方向                 | 都市交通施策                    |                                        |                                   |                                       |
|----------------------------------|-------------------------|-----------------------|---------------------------|----------------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|
|                                  |                         |                       | 自動車交通                     | 公共交通                                   | 自転車・歩行者                           | 共 通                                   |
| ①住みやすい・<br>住みたくなる<br>交通体系の形<br>成 | 1 誰もが移動しやすい交通環境の構築      | 市街地の渋滞解消              | ②地域内幹線道路の整備<br>⑥エコ通勤の普及促進 |                                        |                                   | ①モビリティマネジメントの導入                       |
|                                  |                         | 良好な歩行環境・自転車走行環境の創出    |                           |                                        | ①歩道・自転車道ネットワークの整備<br>②歩行者優先空間の創出  |                                       |
|                                  |                         | 公共交通の利便性の向上           | ⑤パーク＆ライドの整備               | ①鉄道駅の整備<br>②バスネットワークの構築<br>③乗り換え利便性の向上 | ④サイクル＆ライドの整備                      |                                       |
|                                  |                         | 道路ネットワークの構築           | ②地域内幹線道路の整備               |                                        |                                   |                                       |
|                                  |                         | 移動環境のユニバーサルデザイン化      |                           | ①鉄道駅の整備                                | ①歩道・自転車道ネットワークの整備                 |                                       |
|                                  | 2 生活に潤いと安らぎのある交通環境の構築   | ゆとりある交通環境の創出          |                           |                                        | ②歩行者優先空間の創出<br>③歩行環境の高質化          |                                       |
|                                  | 3 交通事故を減らす交通安全対策        | 交通安全に向けた施設整備の推進       | ③交差点の改良                   |                                        | ①歩道・自転車道ネットワークの整備                 |                                       |
|                                  |                         | 交通安全に対する町民意識の向上       |                           |                                        |                                   | ②交通規制・ルール of 徹底                       |
|                                  | 4 災害に強い交通基盤の整備          | 防災機能の強化               | ④避難路、緊急輸送道路の整備            |                                        |                                   |                                       |
|                                  | 5 広域交流を促す交通基盤の整備        | 道路ネットワークの構築           | ①都市間連絡道路の整備               |                                        |                                   |                                       |
| ②まちが元気に<br>なる交通体系<br>の形成         | 6 まちの活性化に寄与する交通環境の構築    | まちの魅力を高める交通環境の創出      |                           |                                        | ②歩行者優先空間の創出<br>③歩行環境の高質化          |                                       |
|                                  |                         | 回遊性を高める交通環境の創出        |                           | ②バスネットワークの構築                           | ①歩道・自転車道ネットワークの整備                 |                                       |
|                                  | 7 物流基盤ともなる道路網の整備        | 道路ネットワークの構築           | ①都市間連絡道路の整備               |                                        |                                   |                                       |
| ③地球を思いや<br>る交通体系の<br>形成          | 8 低炭素・省エネルギーの交通手段への利用転換 | 公共交通・自転車等への利用転換       | ⑤パーク＆ライドの整備               | ①鉄道駅の整備<br>②バスネットワークの構築<br>③乗り換え利便性の向上 | ①歩道・自転車道ネットワークの整備<br>④サイクル＆ライドの整備 |                                       |
|                                  |                         | 自動車利用の低公害化・省エネルギー化の促進 | ⑦エコドライブ、エコカー<br>の普及促進     |                                        |                                   |                                       |
|                                  | 9 環境に配慮した交通行動への町民参加     | 通勤時の自動車利用の抑制・平準化      | ⑥エコ通勤の普及促進                | ②バスネットワークの構築                           |                                   | ③時差出勤・フレックスタイム制の奨励                    |
|                                  |                         | 環境に対する町民・企業意識の醸成      |                           |                                        |                                   | ①モビリティマネジメントの導入<br>④環境行動に対する特典制度の導入検討 |



## 5-2. 自動車交通施策

自動車は社会経済活動や町民の生活に欠かせないものですが、渋滞や交通事故の発生、環境負荷の増大などの問題があります。

幸田町では、上述のような問題点を改善するための自動車交通施策のねらいを明確にし、具体的な施策の検討を行います。

### 【自動車交通施策のねらい】

- ・自動車走行環境の快適性・安全性の向上
- ・自動車以外の交通手段への利用転換
- ・自動車のかしこい使い方
- ・低炭素、省エネルギー型自動車の普及支援

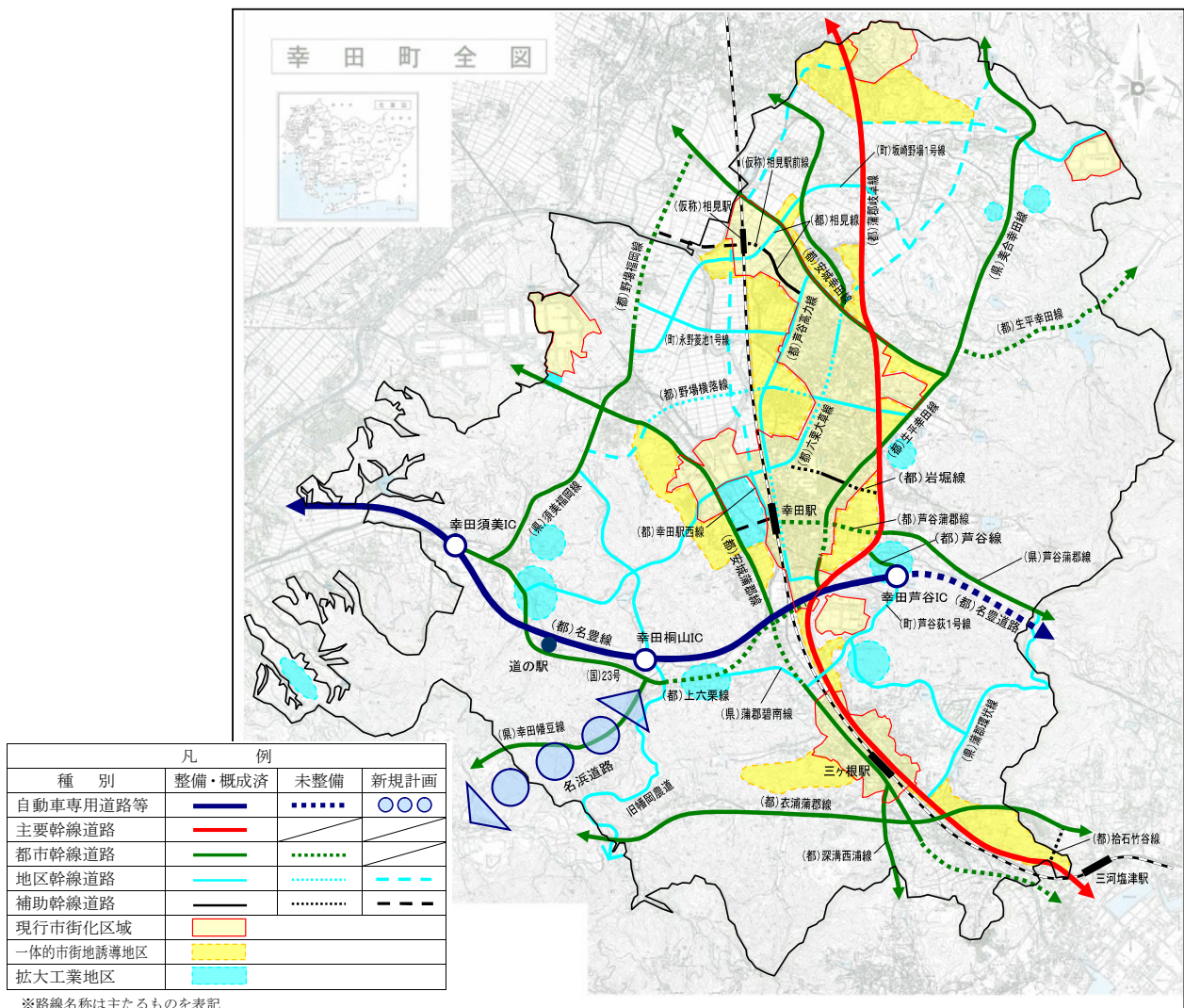


図 将来道路網体系図

## ①都市間連絡道路の整備

### 【施策の方向】

#### ●道路ネットワークの構築

地域発展の核となる都市圏や空港・港湾等への連絡を可能とし、地域における自立的発展のポテンシャルを向上させる、幸田町周辺の広域交通体系へのアクセス道路の整備を促進します。

通勤や買い物などによる人の移動や、物流による貨物などの移動の円滑化、快適化の強化を図る、市町境の都市計画道路の整備及び都市間連絡道路ネットワークの構築を目指します。

### 【主な施策の概要】

- ・新東名高速道路（仮）額田 IC アクセス強化を図る（都）生平幸田線の整備促進
- ・名古屋や豊橋、浜松等と連絡する名豊道路幸田芦谷インターチェンジ以東（蒲郡バイパス）の整備促進
- ・岡崎市との連携強化を図る（都）野場福岡線の未整備区間の整備促進
- ・蒲郡市との連携強化を図る（都）芦谷蒲郡線、（都）安城蒲郡線の整備促進
- ・名古屋市や安城、西尾市との連携強化を図る名豊道路の4車線化の整備促進
- ・中部国際空港と西三河・東三河を結ぶ名浜道路の事業着手に向けた調整

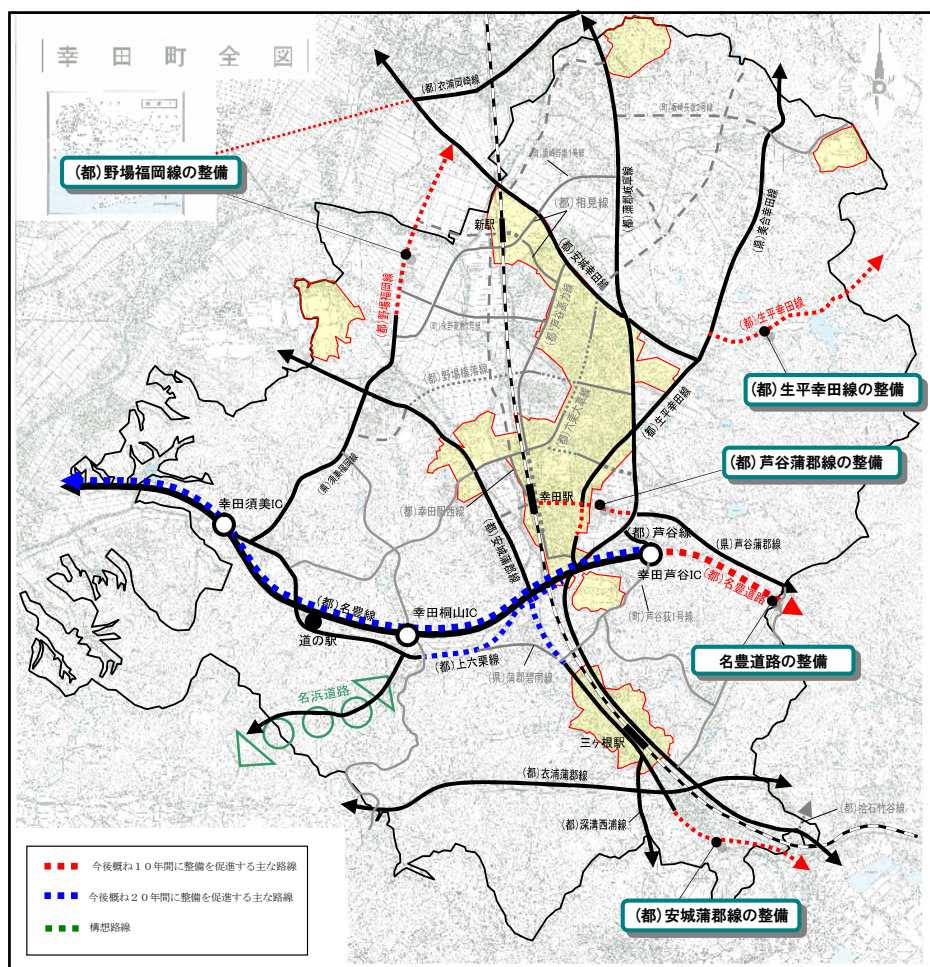


図 都市間連絡道路の整備図



## ②地域内幹線道路の整備

### 【施策の方向】

#### ●市街地の渋滞解消

鉄道横断部における渋滞解消を図り、中心市街地における良好な道路環境を構築するため、地域内幹線道路の整備を推進します。

#### ●道路ネットワークの構築

市街地内における自動車交通の整序化、歩行者や自転車の安全性の向上を図るため、地域内幹線道路の整備を推進し、都市間連絡道路と共に道路ネットワークの構築を目指します。

### 【主な施策の概要】

- ・ 幸田町の東西幹線軸である(都)野場横落線の未整備区間の整備推進
- ・ 幸田町の南北幹線軸である(都)芦谷高力線の未整備区間の整備促進
- ・ 新駅((仮称)相見駅)との連携強化を図る((仮称)相見駅前線)の整備推進

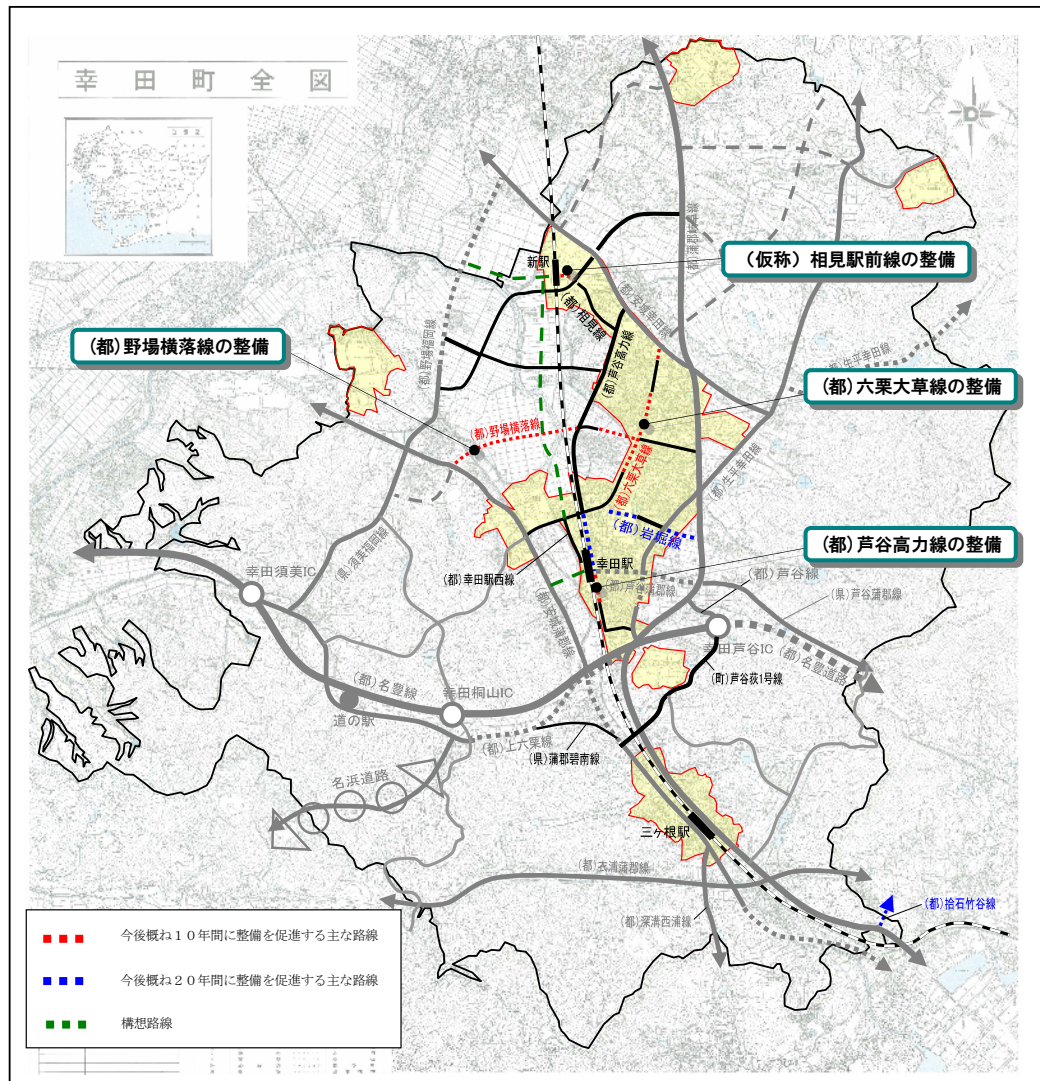


図 地域内幹線道路の整備箇所図



### ③交差点の改良

#### 【施策の方向】

##### ●交通安全に向けた施設整備の推進

市街化区域内の幹線道路や三ヶ根駅周辺の道路など、交通死亡事故・重傷事故が多い交差点、および事前対策が必要と考えられる交差点等において、緊急事故対策を促進します。

#### 【主な施策の概要】

- ・ 事故件数の多い交差点での対策  
(カラー舗装、警戒路面標示・標識の設置、右折レーンの改良、車線の狭小化、カーブミラーの設置、停止線位置の変更等)
- ・ 歩行者、自転車利用者の横断需要の多い道路での対策  
(押しボタン式信号機の設置、既設信号交差点の信号灯器 LED 化、道路標識の大型化等)

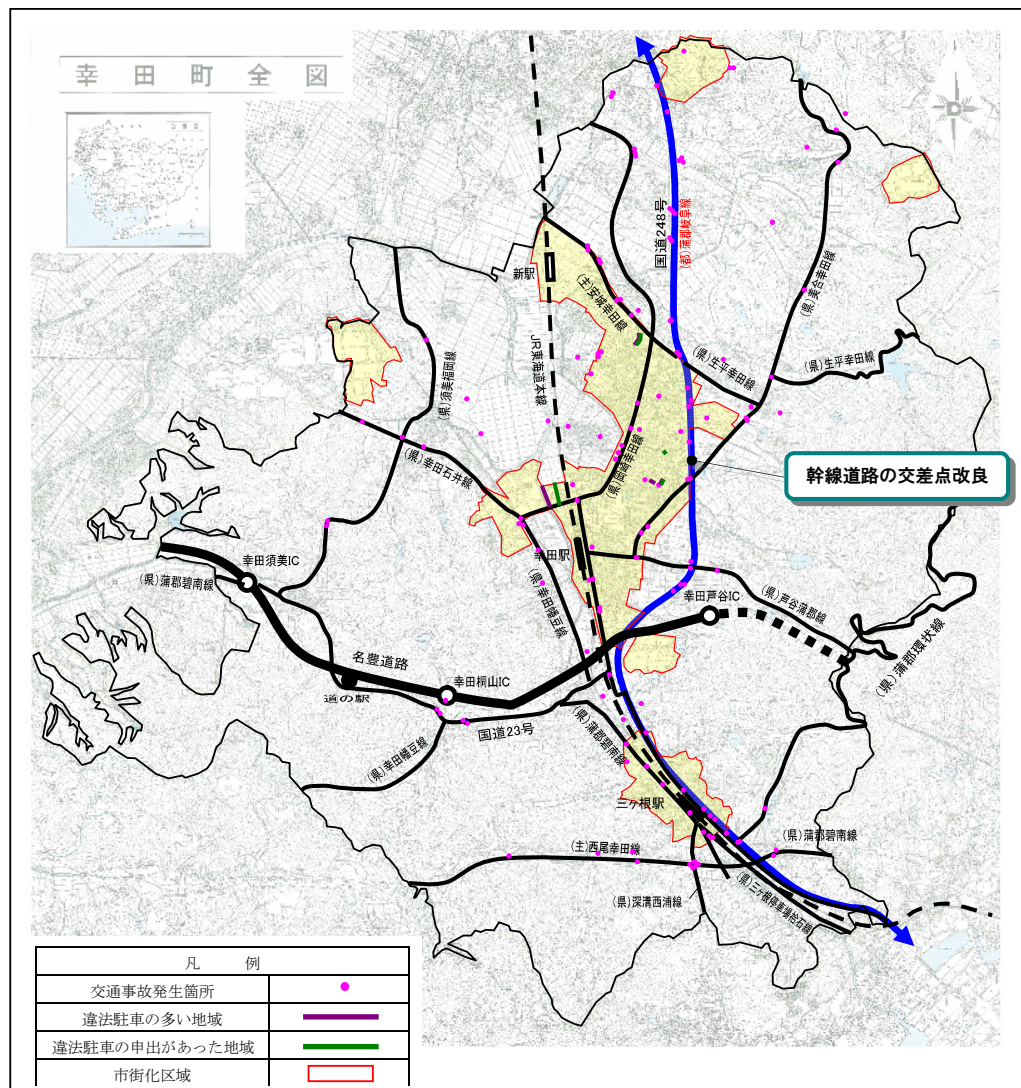


図 交通事故多発交差点、幹線道路横断部の改良箇所図

資料：交通事故発生状況（平成20年1月～9月）

## ④避難路・緊急輸送路の整備

### 【施策の方向】

#### ●防災機能の強化

緊急輸送路、避難路が災害時に、安全な移動経路として効率的に機能するように、未整備区間の早期整備に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

- ・ 緊急輸送路、避難路、両方に指定されている県道岡崎幸田線の未整備区間の整備促進
- ・ 避難路に指定されている県道幸田幡豆線の未整備区間の整備促進
- ・ 避難路に指定されている県道美合幸田線の未整備区間の整備促進

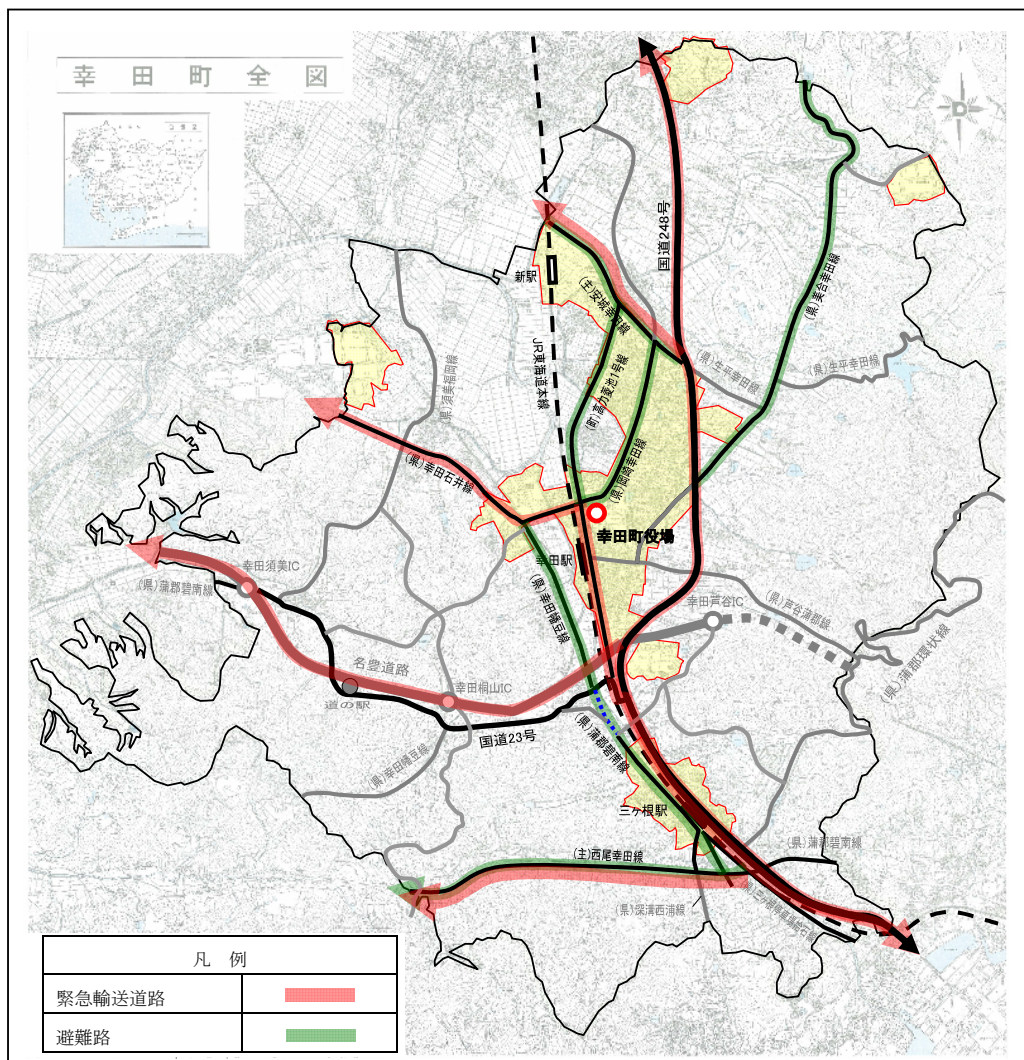


図 地域内幹線道路の整備箇所図



## ⑤パーク＆ライド駐車場の整備

### 【施策の方向】

#### ●公共交通の利便性向上

現在、鉄道駅から距離があるため自家用車で移動せざるをえない住民にも、鉄道利用を可能とするために、新駅を加えた町内3箇所ある鉄道駅周辺にパーク＆ライド駐車場を整備し、公共交通の利便性向上を図ります。

#### ●公共交通への利用転換

パーク＆ライド駐車場整備により、鉄道の利便性の向上を高めることで、自動車から鉄道への利用転換を行い地球環境への負荷の軽減を図ります。

### 【主な施策の概要】

#### ①幸田駅

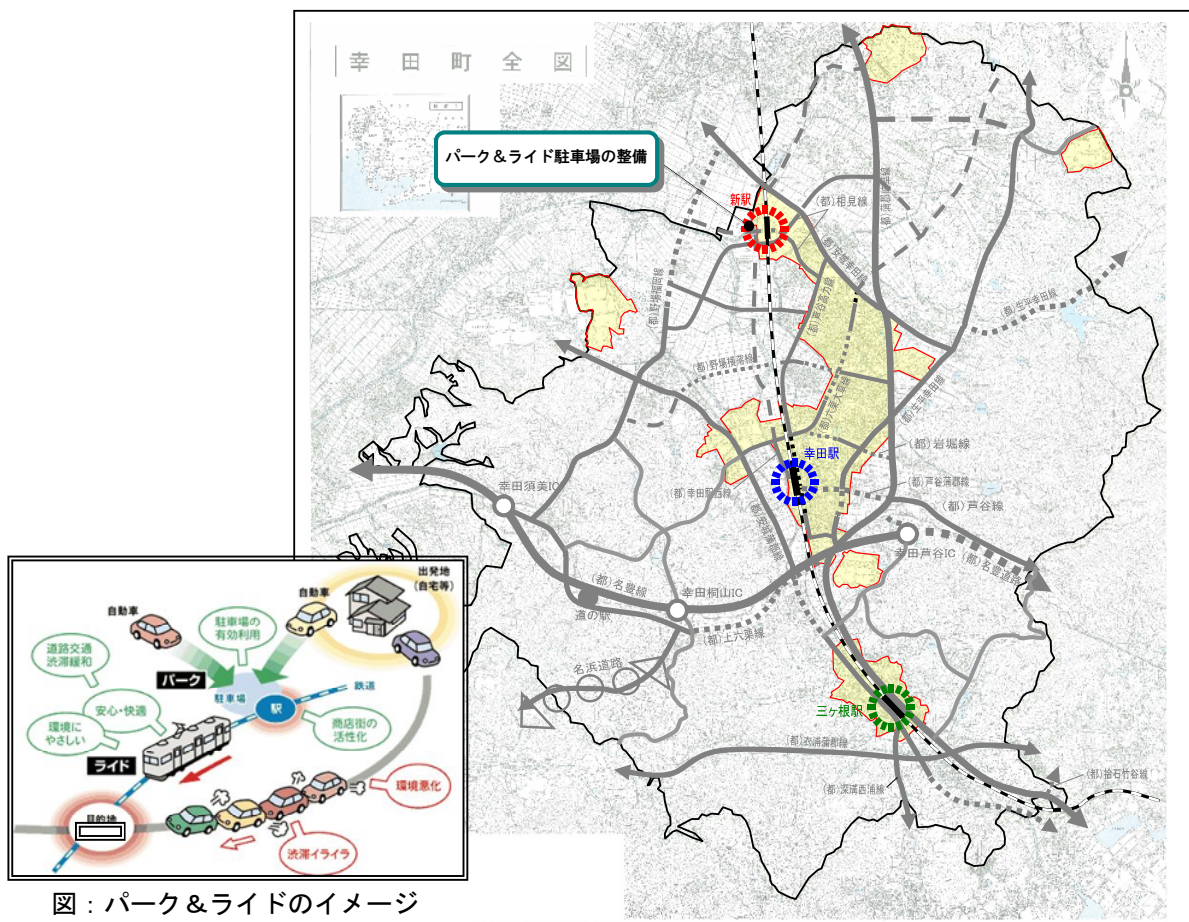
- ・区画整理事業等の駅前地区の再整備と併せ、駐車場の適性配置を実施

#### ②三ヶ根駅

- ・民間駐車場によるパーク＆ライド機能を継続しつつ、必要に応じて公共駐車場の設置について検討を推進

#### ③東海道本線幸田・岡崎間新駅

- ・駅西側に大規模なパーク＆ライド駐車場を整備



図：パーク＆ライドのイメージ

資料：東京都 HP より

図 パーク＆ライド駐車場整備箇所

## ⑥エコ通勤の普及促進

### 【施策の方向】

#### ●市街地の渋滞解消

自動車の過度な利用による渋滞の緩和・解消を図り、誰もが移動しやすい交通環境を構築するために、自動車の使い方を見直し、少しずつ公共交通等への転換を促すような取組みを進めます。

#### ●通勤時の自動車利用の抑制・平準化

行政と企業との連携により、より低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通等への利用転換を図り、通勤時の自動車利用の抑制・平準化に取り組めます。

### 【主な施策の概要】

エコ通勤の普及促進施策の実施

- ・行政機関や企業を中心に、不要不急の自動車の使用を控え、できる限り公共交通機関や徒歩・自転車・自動車の相乗りなどを利用するエコ通勤に対する意識啓発の推進
- ・企業従業者等の意識啓発を促進するために、事業者への広報媒体を活用したPRやリーフレットの配布の推進

表 エコ通勤実施事例

|                                              | 概要                                                                                                                                         | 具体的な取り組み内容                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 株式会社赤羽金属製作所 第二事業本部<br>(神奈川県愛甲郡内陸工業団地内)       | ISO14001での活動の一環として、従業員に、鉄道やバスの情報を提供することや自転車通勤を推奨してきたところ、更なる環境教育のためエコ通勤を実施。<br>エコ通勤に取り組んだことで、通勤以外の業務上の自動車利用の際に、アイドリングストップを行うなど、従業員の意識が向上した。 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニケーション・アンケートにより、個々の従業員に対する交通行動の転換を促進</li> <li>・マイカー通勤から自転車通勤等に変更した場合でも、マイカー通勤と同額の手当を支給するなどの通勤制度の見直し 等</li> </ul>                |
| 京都市役所全614事業所（内アンケート実施事業所数495事業所）<br>(京都府京都市) | 健康や環境等の問題に配慮しつつ、過度な自動車利用から、公共交通機関や自転車・徒歩の利用促進への自発的な転換を促すため、市役所全事業所を対象として、エコ通勤を実施。                                                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニケーション・アンケートにより、個々の従業員に対する交通行動の転換を促進</li> <li>・市内中心部等の事業所敷地内におけるマイカー駐車を原則禁止</li> <li>・自転車通勤の手当の増額 等</li> </ul>                  |
| さいたま市役所12事業所<br>(埼玉県さいたま市)                   | 自動車に頼らないライフスタイルへの転換を市民に呼びかけていくに当たり、まずは市職員が行動する必要があるとの認識から、エコ通勤を実施。                                                                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・コミュニケーション・アンケートにより、個々の従業員に対する交通行動の転換を促進</li> <li>・住民及び企業を対象に、エコ通勤の推進に関する講演会を開催</li> <li>・車通勤が定着する前の新入職員を対象にエコ通勤の啓発を実施 等</li> </ul> |

## ⑦エコドライブ、エコカーの普及促進

### 【施策の方向】

#### ●自動車利用の低公害化・省エネルギー化

自動車利用時のエコドライブ※の推進、低燃費車の導入促進などによる温室効果ガスの排出削減対策に取り組み、地球環境負荷削減を図ります。

### 【主な施策の概要】

#### ①エコドライブの推進施策の実施

- ・エコドライブの意識が浸透していないドライバーなどを対象とした、ポスター、チラシ、ステッカーの配布や観光施設・パーキングエリアで一斉啓発活動の推進
  - エコドライブ啓発活動（ポスター、チラシ等の配布）
  - エコドライブ講習会の開催

#### ②エコカーの普及促進施策の実施

- ・町民に対して低公害車や低燃費型自動車の購入に関する国等の支援制度などの紹介
- ・町内事業者が低公害車や低燃費型自動車のバス・トラックを導入する費用や、エコカーのエネルギー供給施設を設置する費用等の助成についての検討推進
  - エコカー（電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車等）の導入助成
  - エネルギー供給施設の設置助成

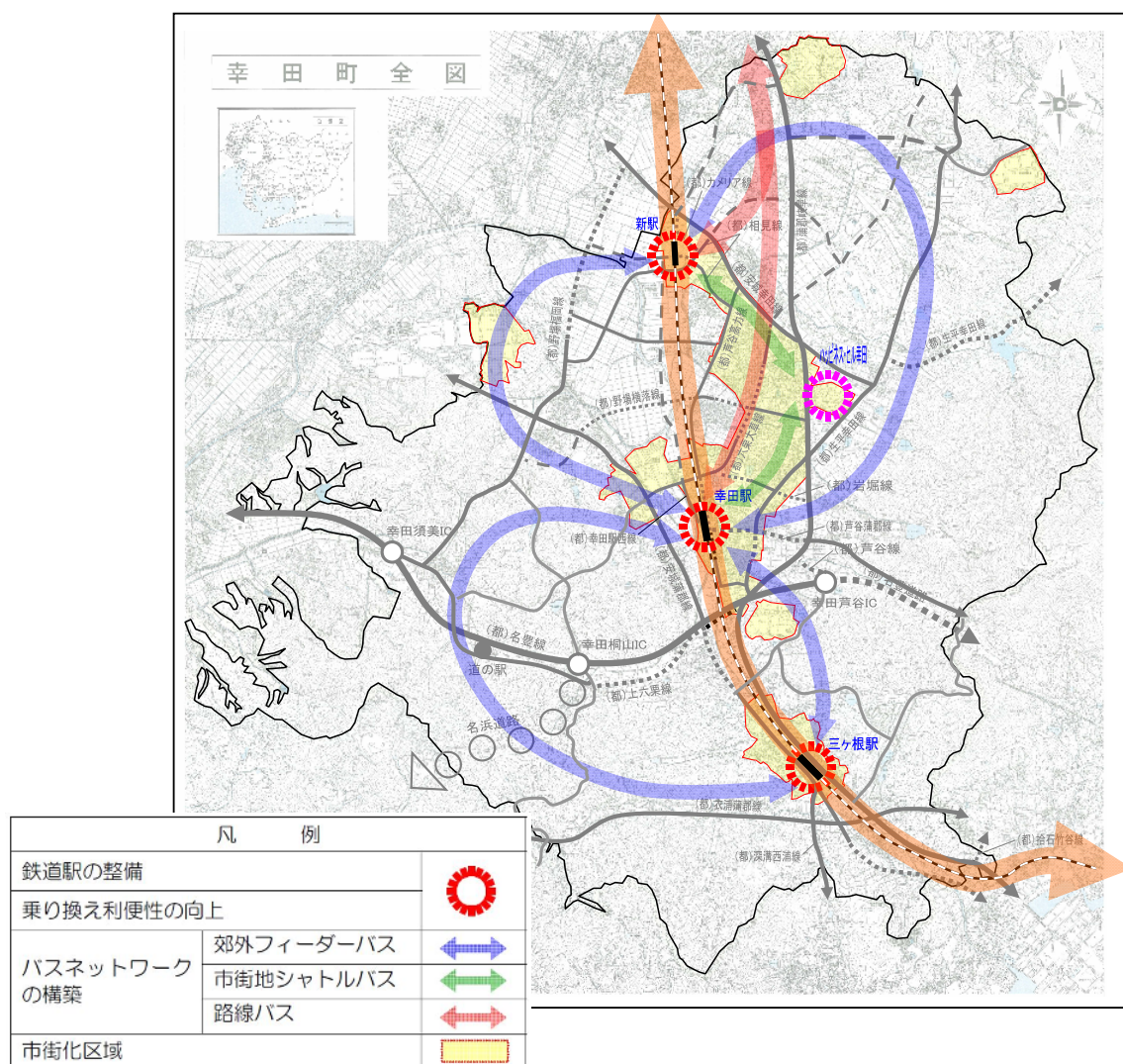


### 5-3. 公共交通施策

幸田町では、恵まれた公共交通機関の配置状況を最大限活かした、過度に自動車交通に依存しない公共交通体系の実現を目指します。

#### 【公共交通施策のねらい】

- ・公共交通の利便性、快適性向上
- ・公共交通の利用促進
- ・自動車交通分担率の低下



※フィーダーバス：地域間や拠点間を結ぶ幹線的なバスに対して、その幹線のバス停や鉄道駅からさらに延びる支線的な路線を運行するバスのこと。

シャトルバス：近距離の一定区間を往復するバスのこと。

図 将来公共交通体系図

## ① 鉄道駅の整備

### 【施策の方向】

#### ●公共交通の利便性向上

車を持たない町民でも快適、円滑な移動が可能となるように、鉄道駅での混雑緩和や他の交通手段との連携等による鉄道サービスの向上に取り組みます。

#### ●移動環境のユニバーサルデザイン化

今後のさらなる高齢化の進行に対して、鉄道施設についてはバリアフリーの考え方も踏襲したユニバーサルデザインの導入に取り組みます。

#### ●公共交通への利用転換

地球環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である鉄道への利用転換に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

#### ① 幸田駅の整備

- ・幸田町の玄関口として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）構築の検討を推進

#### ② 三ヶ根駅整備

- ・高齢者や障害者の利用に配慮し、エレベータ、多機能トイレの設置検討の推進

#### ③ 新駅の整備

- ・町北部地域の新たな拠点としてまちづくりと一体となった新しい交通結節点（自由通路やエレベータ、駅前広場）の構築

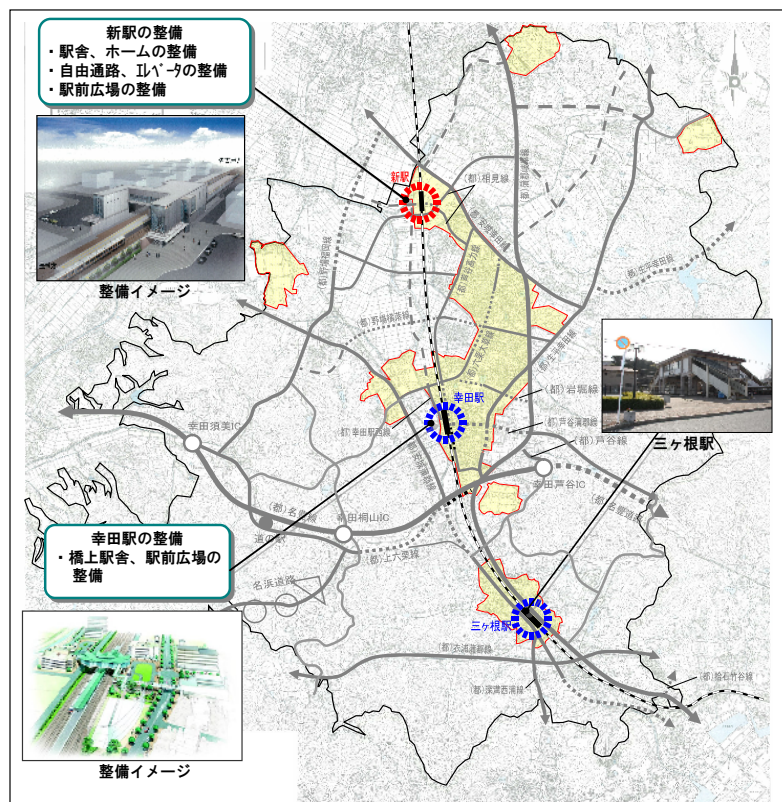


図 鉄道の整備箇所



## ②バスネットワークの構築

### 【施策の方向】

#### ●公共交通の利便性向上

高齢者や障害者を問わず、町民誰もの快適な移動を確保するために、バス路線の再編とともに運行改善に取り組みます。

#### ●回遊性を高める交通環境の構築

来訪者や交通弱者の回遊性を高め、中心市街地の拠点性を再興するために、中心市街地をシャトル運行するバスの導入に取り組みます。

#### ●公共交通への利用転換

地球環境への負荷を減らすために、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段であるバスへの利用転換に取り組みます。

#### ●通勤時の自動車利用の抑制・平準化

地球環境への負荷を減らすために、低炭素・省エネルギーの交通手段であるバスの利便性の向上による自動車からの利用転換を図り、通勤時の自動車利用の抑制に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

#### ①コミュニティバスの導入

中心市街地シャトルバス：幸田駅、新駅、ハッピーネス・ヒル・幸田の3拠点をシャトル運行  
郊外フィーダーバス：郊外集落、企業と鉄道駅を短時間でネットワーク

#### ②路線バスの再編

- ・現状の幸田駅～東岡崎駅の路線の維持に努めるとともに、新駅への乗り入れを促進

#### ③企業バスとの連携

- ・企業バス※の機能を補完し、郊外フィーダーバスの運行形態について検討を推進

| 凡 例              |               |                                                                                     |
|------------------|---------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| 3 駅<br>プラス1      | 交通結節点         |  |
|                  | 交流拠点          |  |
| 凡 例              |               |                                                                                     |
| コミュ<br>ニティ<br>バス | 郊外フィーダー<br>バス |  |
|                  | 市街地シャトル<br>バス |  |
| 路線バス             |               |  |

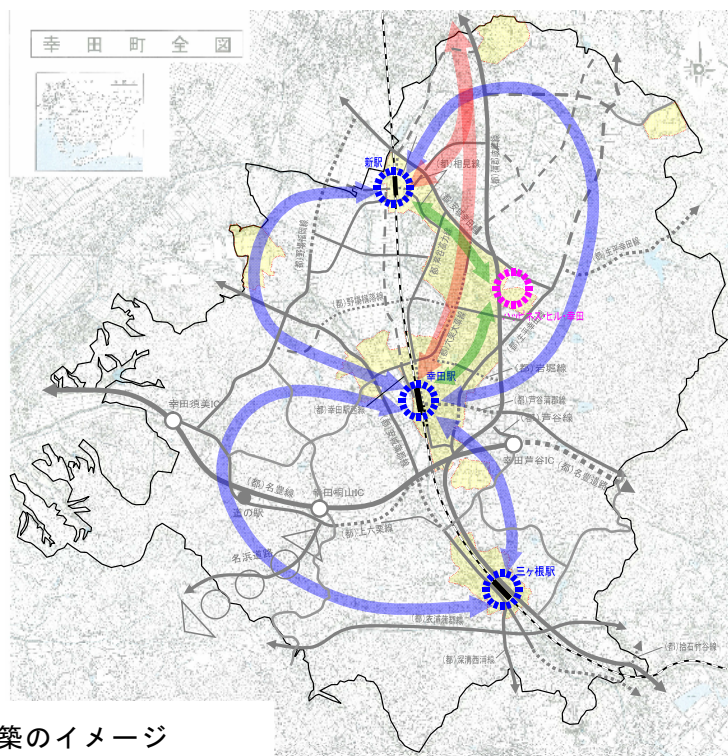


図 バスネットワーク構築のイメージ

### ③乗り換え利便性の向上

#### 【施策の方向】

##### ●公共交通の利便性向上

新駅整備により向上する鉄道サービスのさらなる利用促進を図るため、バスから鉄道などへの乗り換え利便性の向上に取り組みます。

##### ●公共交通への利用転換

地球環境への負荷を減らすために、公共交通の乗り換え利便性の向上を図り、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通への利用転換に取り組みます。

#### 【主な施策の概要】

##### ①交通結節点の整備

- ・物理的な乗り継ぎ抵抗の軽減（鉄道とバスの乗り場の近接による水平移動距離の短縮）
- ・心理的な乗り継ぎ抵抗の軽減（案内情報の充実による乗り継ぎのわかりやすさ向上）

##### ②バス停の整備

- ・待合空間の快適性向上（待合室、上屋、ベンチ等の設置）
- ・乗り換え利便性の向上（バスロケーションシステム等による運行情報の提供、駐輪場の整備）
- ・高齢者・身障者にも利用しやすい車両の導入（ノンステップバス、スロープ付きバス等）
- ・物理的な乗り換え抵抗の軽減（歩道の嵩上げによる段差縮小、歩道の幅員確保等）

##### ③運行ダイヤ・運賃の連携

- ・複数の交通サービス間での運行ルート・ダイヤの接続改善
- ・乗継割引や共通運賃制など運賃面での連携強化



図 共通 IC カード導入の例（富山市「passca（パスカ）」）

LRT※、路線バス、コミュニティバス※の運賃支払い、都心地区の駐車場料金支払い、百貨店等での買い物金額に応じたポイント付加等

写真・資料：

レシップ HP より（[http://www.lecip.co.jp/news/07\\_09/0921.htm](http://www.lecip.co.jp/news/07_09/0921.htm)）



図 バス停の整備例  
（埼玉県やすらぎバスステーション整備）

写真：埼玉県HPより

（<http://www.pref.saitama.lg.jp/A02/BF00/picaso/yasuragi/yasuragi.htm>）



## 5-4. 歩行者・自転車施策

徒歩や自転車は、環境負荷のない都市の移動手段として、また、健康増進につながる移動手段として現在注目されており、さらに高齢者や障害者、学生等、移動制約者の移動の足として欠かせないものとなっています。

しかしながらこれまでのところ、歩道や自転車道の整備率の低さによる歩行環境、自転車利用環境の快適性、安全性の低下、また、他の交通手段へのアクセス性の低さから日常の移動における徒歩や自転車の利用が困難となり、車依存の向上が発生しています。

幸田町では、上述のような問題点を改善するための自動車から徒歩や自転車の利用を促進するねらいを明確にし、具体的な施策の検討を行います。

### 【歩行者・自転車施策のねらい】

- ・ 歩行者、自転車の快適性・安全性の向上
- ・ 歩行者交通量、自転車交通量の増加
- ・ 自動車交通分担率の低下

## ①歩道・自転車道ネットワークの整備

### 【施策の方向】

#### ●良好な歩行環境・自転車走行環境の創出

高齢者、障害者、児童等を含む幸田町の全ての住民や来訪者が、徒歩や自転車で安全・快適に回遊できる幅員、ネットワークの連続性確保に取り組みます。

#### ●移動環境のユニバーサルデザイン化

ユニバーサルデザイン※の考え方を導入し、高齢者や車椅子利用者等の障害者、児童生徒が安心して歩ける、段差のないバリアフリー化に取り組みます。

#### ●交通安全に向けた施設整備の推進

幹線道路の横断部や学校施設周辺の道路においては、高齢者や児童生徒の安全な歩行環境の確保に取り組みます。

#### ●回遊性を高める交通環境の創出

中心市街地におけるにぎわいを創出し、商業の活性化を図るため、歩行者や自転車の回遊性を高める交通環境の創出に取り組みます。

#### ●公共交通・自転車等への利用転換

環境への負荷を減少させるため、歩行環境や自転車走行環境を利用しやすい環境に整備し、自動車利用から無公害の交通手段である徒歩や自転車への利用転換に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

#### ①歩道の整備

- ・歩行者交通量が多く、主要施設間（鉄道駅、学校施設、商業施設など）を結ぶ経路、また、主に通勤・通学利用の路線などにおいて整備推進
- ・バリアフリー新法に準拠し、歩道幅員の確保、段差の解消、勾配の改善等について、車椅子利用者の視点も踏まえた整備の検討を推進

#### ②自転車道の整備

- ・自転車交通量が多く、幹線道路に位置づけられる路線、一定の道路幅員を有する路線において整備推進
- ・自転車利用環境整備ガイドラインに準拠し、現状の道路幅員を基本に検討を推進

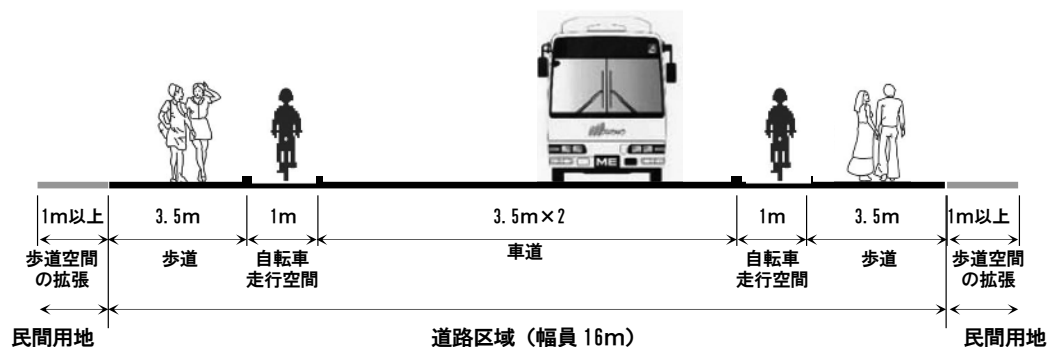


図 歩道・自転車道の整備イメージ

## ②歩行者優先空間の創出

### 【施策の方向】

#### ●良好な歩行環境・自転車走行環境の創出

主要な公共施設や病院、学校、商業施設が集積する中心市街地において、徒歩や自転車の安全・快適な歩行環境あるいは自転車走行環境の確保に取り組みます。

#### ●ゆとりある交通環境の創出

幸田町中心部における道路において、人々の公共交流空間として、ゆとりある交通環境の創出に取り組みます。

#### ●まちの魅力を高める交通環境の創出

幸田駅や新駅周辺の道路においては、まちの「顔」となる道路空間として、住民の誇りとなるよう、道路景観に十分配慮し、まちの魅力を高める交通環境の創出に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

- ・新駅周辺地区における、交差点の改良等による自動車の進入抑制
- ・歩行者や自転車を優先した道路空間の創出（にぎわいと華やかさの創出、町の玄関口として町民が誇れる道路空間の創出）

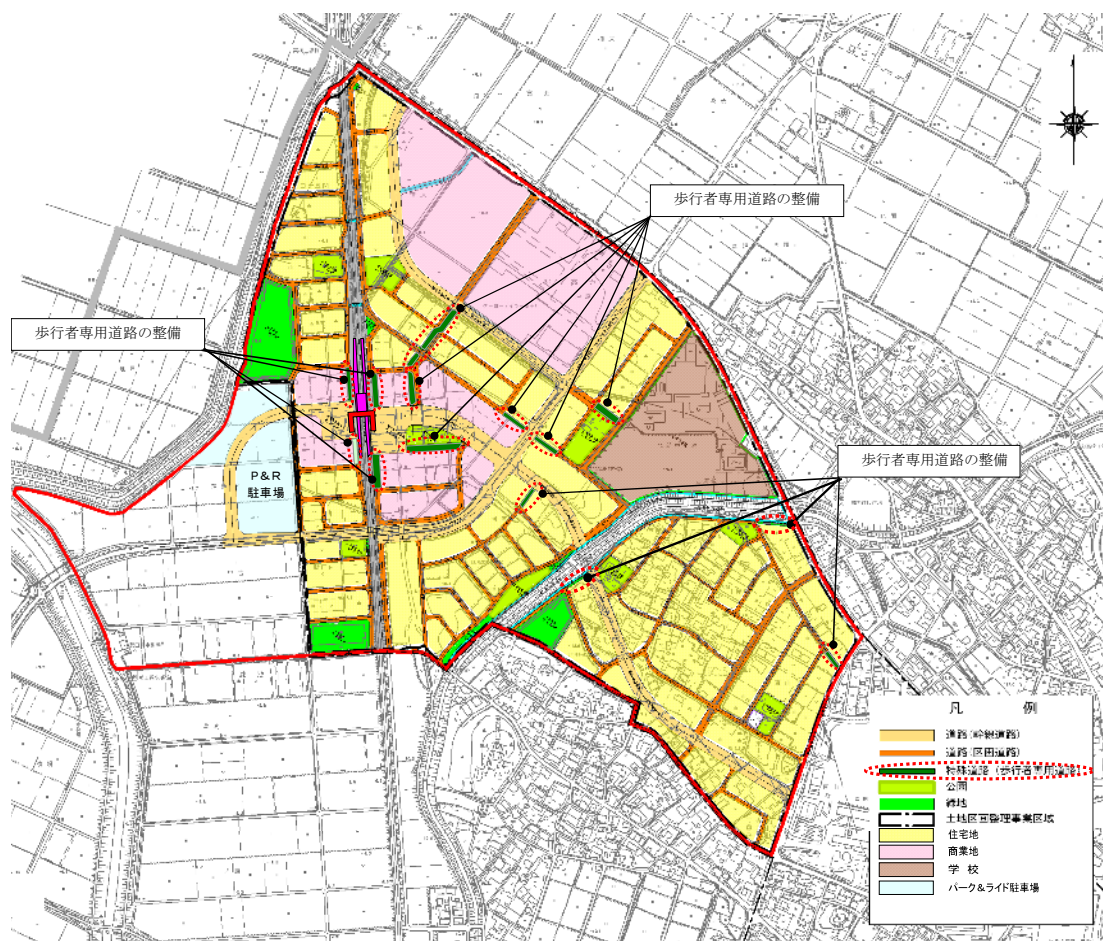


図 新駅周辺の歩行者専用道路整備箇所図

### ③歩行環境の高質化

#### 【施策の方向】

##### ●ゆとりある交通環境の創出

幸田町中心部における道路において、人々の公共交流空間として、滞留空間や休憩施設を有するゆとりある交通環境の創出に取り組みます。

##### ●まちの魅力を高める交通環境の創出

幸田駅前や新駅周辺の道路において、まちの「顔」となる道路空間として、住民の誇りとなるよう、道路景観に十分配慮し、まちの魅力を高める交通環境の創出に取り組みます。

#### 【主な施策の概要】

- ・魅力的な歩行環境の構築に関する検討の推進  
(舗装の高質化、電線の地中化、滞留空間・休憩施設の整備、街路樹の設置等)



写真 歩行環境の高質化のイメージ（栃木県足利市・北仲通り）



## ④ サイクル＆ライドの整備

### 【施策の方向】

#### ● 公共交通の利便性向上

町民の通勤移動の快適さ、円滑な鉄道やバス利用を促進するために、鉄道駅及びバス停において、自転車から公共交通への乗り換え施設を整備することにより、公共交通の利便性向上に取り組めます。

#### ● 公共交通・自転車等への利用転換

環境への負荷を減少させるため、鉄道やバス等の公共交通機関において利用しやすい環境を整備することで、自動車利用から低公害・省エネルギーの交通手段である公共交通や自転車などへの利用転換に取り組めます。

### 【施策の概要】

- ① 幸田駅
  - ・現状の駐輪場を維持しながら、サイクル＆ライド\*を促進する駐輪場の整備検討を推進
- ② 三ヶ根駅
  - ・現状の駐輪場を維持しながら、需要に応じてサイクル＆ライド駐輪場の整備検討を推進
- ③ 新駅
  - ・新駅の整備、自転車走行環境の整備にあわせ、サイクル＆ライド駐輪場を整備
- ④ 主要なバス停
  - ・主要なバス停における駐輪場の整備を推進（路線に1ヶ所程度）

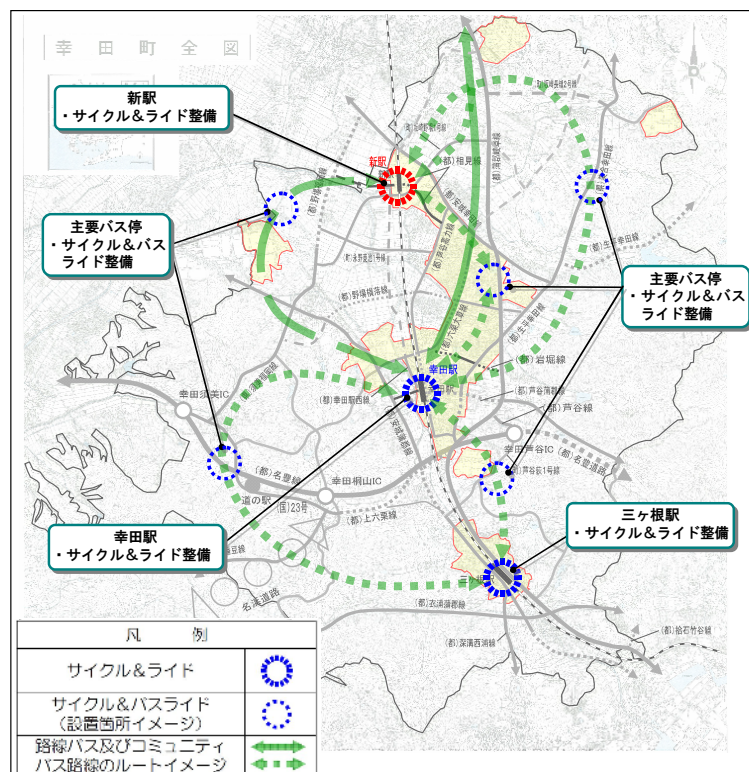


図 サイクル＆ライドの整備箇所イメージ

## 5-5. 共通施策

幸田町は、幹線道路網の整備や鉄道の整備等、基幹となる道路交通体系は比較的整備されつつあると言えます。

この結果、環境負荷が低く、誰もが安心して移動できる交通環境が形成されているかというところ、これまでのところ自動車交通による環境負荷に対する認識や、交通ルール・マナーの遵守に対する認識の低さから、自動車交通への過度な依存に歯止めがかからず、それに伴う公共交通サービスの低下、交通事故の発生など、問題が山積しています。

幸田町では、上述のような問題点を改善するための共通施策のねらいを明確にし、具体的な施策の検討を行います。

### 【共通施策のねらい】

- ・住民や企業従業者の地球環境問題に対する意識の醸成
- ・日常的な生活行動の変容
- ・自動車交通分担率の低下

## ①モビリティ・マネジメントの導入

### 【施策の方向】

#### ●市街地の渋滞解消

公共交通のサービス改善など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みます。

#### ●環境に配慮した交通行動への町民参加

現在の町内の自動車利用において大きな比率を占めている企業や、将来の自動車利用の中心となる小・中学生を対象に、環境や自動車交通に対する意識改革に取り組み、公共交通や自転車、徒歩などの交通手段への転換を推進します。

### 【主な施策の概要】

#### ①企業モビリティマネジメント※の実施

- ・企業の従業者を対象に、地球環境問題に関する情報発信や通勤形態の見直しを実施
- ・自動車以外の交通手段の提供とあわせた、企業内駐車場の駐輪場への転換等についても検討を推進

#### ②学校モビリティマネジメント※の実施

- ・小・中学生を対象に、地球環境問題や交通に関する情報提供や交通ルール、マナーの周知を実施



図 豊橋市 学校MMの例（MMキット）

## ②交通規制・ルール of 徹底

### 【施策の方向】

#### ●交通安全に対する町民意識の向上

交通ルールやマナー違反を減少させるため交通安全教室を実施するなど、ルールやマナーの周知徹底を図ることにより、町民意識の向上に取り組めます。

### 【主な施策の概要】

#### ①交通指導取締りの促進

- ・交通弱者の観点に立った交通取締りの充実、街頭指導活動の強化の促進
- ・無免許運転、飲酒運転等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点をおいた取締りの強化促進

#### ②広報啓発活動の推進

- ・広報紙や事故防止キャンペーンなど、関係機関連携による継続的な啓発活動の推進

#### ③交通安全教育の推進

- ・交通団体等と連携し、ドライビングスクール等の参加体験実践型の交通安全教育の推進
- ・交通安全協会等と連携し、中・高校生を対象とした交通安全教室の開催の推進



写真 小学生に対する自転車教室



写真 自転車の安全点検

資料：「平成 19 年版 警察白書」警察庁HPより



### ③時差出勤・フレックスタイム制の奨励

#### 【施策の方向】

##### ●通勤時の自動車利用の抑制・平準化

通勤通学時の交通手段や通勤時間帯、経路などの見直しを促すことにより一時期に集中する交通量を平準化させ、道路交通渋滞の緩和や公共交通機関の混雑率の低減を図るため、通勤における自動車利用の抑制・平準化に取り組みます。

#### 【主な施策の概要】

- ・時差出勤やフレックスタイム制を奨励するPRポスターやパンフレットの作成
- ・民間事業者に対する協力要請や意識啓蒙

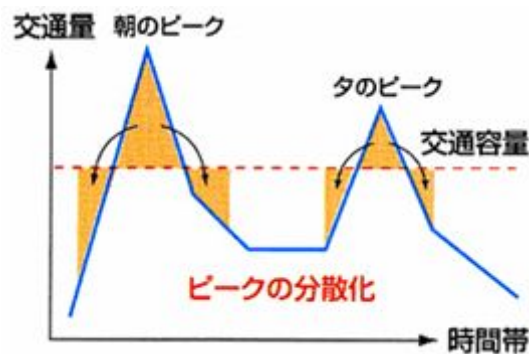


図 時差出勤の概念

資料：国土交通省東北地方整備局福島河川国道工事事務所HPより  
(<http://www.thr.mlit.go.jp/fukushima/tdm/9-genzai/9-genzai.htm>)



図 時差出勤のPRポスター  
資料：京王グループHPより

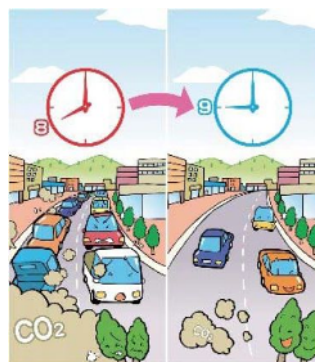


図 時差出勤のイメージ  
資料：秋田県HPより



図 セミナー開催のイメージ  
資料：大分県HPより

## ④環境行動に対する特典制度の導入検討

### 【施策の方向】

#### ●環境に対する町民・企業意識の醸成

環境に配慮した交通行動を進めるために、町民一人一人、また、企業が自動車の適正な利用について考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

### 【主な施策の概要】

- ・住民の自転車利用に対する優遇や購入に対する補助について検討の推進
- ・公共交通や自転車による通勤が増加した企業に対する税制優遇についての検討の推進
- ・企業内の駐輪場整備や自転車購入等に対する費用補助制度についての検討の推進

## 6. 施策の推進方策の検討

### 6-1. 計画推進の体制と方策

#### (1) 実施体制

##### ①幸田町都市交通マスタープラン推進のための組織の設置

幸田町都市交通マスタープランには多様な施策が掲げられており、これら施策を着実に実現していくため、町民、交通事業者、行政を中心とした計画の推進組織を設置し、様々な意見を反映しながら計画を推進する体制を確立します。

また、このとき交通戦略の推進組織としても位置づけることにより、交通マスタープランと交通戦略のスムーズな連携促進を図ります。

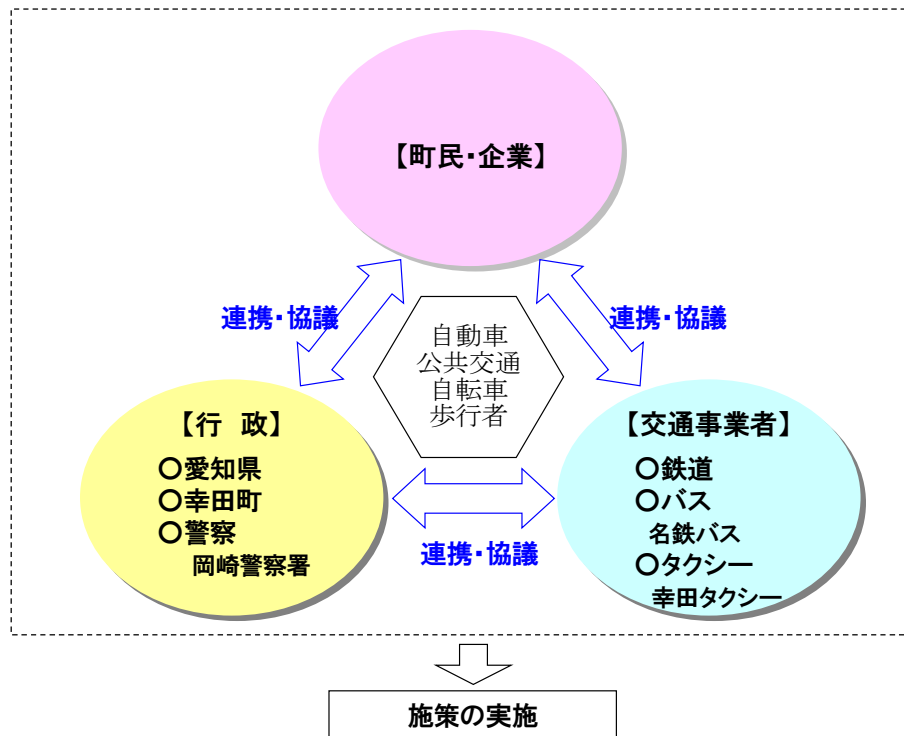


図 都市交通マスタープラン推進組織のイメージ

##### ②適正な役割分担による施策の実施

幸田町都市交通マスタープランにおける施策の実施は、幸田町をはじめとする行政機関、交通事業者、その他の機関が実施主体となって実施することになります。

各施策は、それぞれの実施主体の権限の範囲において、適正な役割分担のもとに実施するとともに、関係機関等と十分な調整を行い、関係機関が密接な連携を図って進める必要があります。

### (2) 推進方策

#### ①効率的かつ効果的な計画の実現へ向けた取組みの推進

本計画の基本理念・基本方針の達成のためには、長期にわたる基盤整備など財政需要の増大が見込まれることが考えられますが、財政環境の大幅な改善が望めない現在の状況下においては、限られた財源の重点的かつ効果的な投資、建設コストの削減、既存ストックの活用など効率的な町の財政運営に十分配慮し、計画の推進を図ります。

#### ②「重点戦略」の具体化の推進

都市交通マスタープランとは、今後実施すべき交通施策の基本的な方針を示したものでありますが、その中でも特に「重点戦略」に位置付けられた各施策は、具体化、実現化へ向けて推進する必要があります。

現在事業が進行中の施策は、確実な予算化や関係機関との協議・調整等により推進します。それ以外の各施策は、より詳細な調査や事業計画を立案し、実施内容や予算化、事業スケジュールなどについて具体的な検討を推進します。

#### ③情報提供の実施

交通施策の実現に向けては、町民の理解と参加が必要です。そのため、施策の取組み状況などを町民に公表し、町民の意識向上や合意形成を図るための取組みを推進します。

#### ④広域行政の推進

地域間連絡道路や路線バスの改善などの交通施策は幸田町単独での対応が難しいため、それぞれの行政区域で取り組むのではなく、広域的な視点に立って施策の展開を進めていくことが重要となります。

従って、幸田町周辺都市とこれまで以上に連携を強化していく必要があります。



### (3) 進行管理・評価や定期的な見直し

#### ①施策の進捗状況と検証・評価（PDCAサイクルの活用）

計画で提案した施策の実施にあたっては、定期的に施策の進捗状況、導入効果等を確認し、必要に応じて施策の見直しを行っていきます。

評価にあたっては、施策に応じてターゲットを絞り込んだ上で、特定層にきめ細かくアプローチして分析します。

そして、それらの情報を町民に向けて、広報誌やホームページなどを通じて広く公表します。

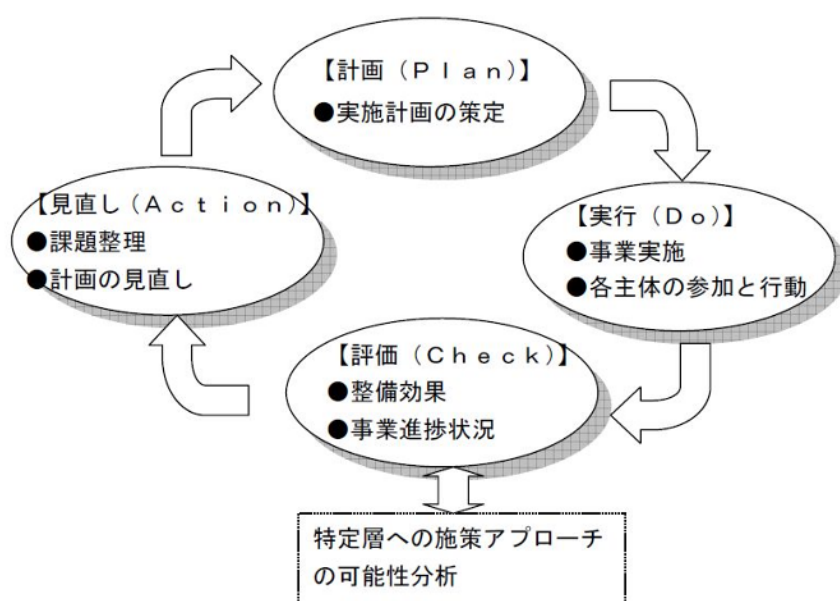


図 PDCA サイクルの概念図

#### ②総合的・弾力的な計画の推進

様々な施策を的確に進めるためには、今後の社会・経済情勢や住民ニーズ等の変化に弾力に対応していくことが重要となります。

幸田町都市交通マスタープランは、概ね 20 年後の平成 42 年を目標年次として、交通の将来像を掲げていますが、計画期間中に社会・経済情勢が大きく変化した場合は、見直しを行うものとします。

## あ 行

### ※エコカー

電気自動車、天然ガス自動車、メタノール自動車、ハイブリッド自動車、LPG 貨物自動車、低排出ガス認定車かつ低燃費車、燃料電池車のこと。

### ※エコ通勤

通勤の際に、マイカーやバイクを使わず、公共交通機関や自転車、徒歩で通勤すること。

### ※エコドライブ

エコドライブとは、やさしい発進を心がけたり、無駄なアイドリングを止める等をして燃料の節約に努め、地球温暖化に大きな影響を与える二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）の排出量を減らす運転のこと。

### ※LRT（エルアールティー）

従来の路面電車が自動車交通との路面の共用によりサービスが低下したことから、都心部などで専用軌道化や優先化を図って定時性、速達性を確保させたほか、車両自体も新技術導入により改良を加え軽量化した新型の路面電車のこと。近代的で低床構造の快適な車両（LRV）を使用しているのが特徴。

## か 行

### ※企業バス

企業の従業員の送迎用に使用されるバスのこと。バス会社またはタクシー会社などが運行管理している例もある。

### ※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のように小型化を図ったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多い。

## さ 行

### ※サイクル & ライド

最寄り駅等まで自転車を使い（=サイクル）、駅等に近接した駐輪場に駐輪し、鉄道等の公共交通機関に乗りかえて（=ライド）、目的地まで行く方法のこと。

### ※時差出勤

出勤時刻をずらすことにより、交通渋滞の緩和を促す方法のこと。

### ※シャトルバス

---

近距離の一定区間を往復するバスのこと。

## た 行

### ※地域バス

地域住民の交通の利便性向上を目的として、地方公共団体が何らかの形で運行に関与している乗合バスのこと。

### ※トラベルフィードバックプログラム (Travel Feedback Program)

モビリティ・マネジメントの技術のうち、行動プラン法（個々人が、望ましいと思う行動プランを作成して記述する）やフィードバック法（個々人の行動を測定し、結果情報をフィードバックする）を組み合わせ提供パッケージ化されたプログラム。

## は 行

### ※パーク & ライド

最寄り駅等まで自動車を使い、駅等に近接した駐車場に駐車（＝パーク）し、鉄道等の公共交通機関に乗りかえて（＝ライド）、目的地まで行く方法のこと。

### ※フィーダーバス

地域間や拠点間を結ぶ幹線的なバスに対して、その幹線のバス停や鉄道駅からさらに延びる支線的な路線を運行するバスのこと。

### ※フレックスタイム制

企業等において所定の労働時間内で出退勤時刻を従業員が自由に選べる制度のこと。

## ま 行

### ※モータリゼーション (Motorization)

自動車が生活必需品として普及する現象。自動車の大衆化。

### ※モビリティマネジメント (Mobility Management, 略称 MM)

渋滞や環境、あるいは個人の健康等の問題に配慮して、過度に自動車に頼る状態から公共交通や自転車などを『かしこく』使う方向へと自発的に転換することを促す、一般の人々や様々な組織・地域を対象としたコミュニケーションを中心とした持続的な一連の取り組みのこと。

---

## や 行

### ※ユニバーサルデザイン

バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア（障壁）に対処するとの考え方であるのに対し、ユニバーサルデザインは、あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方のこと。



---

幸田町都市交通マスタープラン

□平成22年3月発行

□発行：幸田町

□制作：幸田町 総務部 企画政策課

○住所：〒444-0192 額田郡幸田町大字菱池字元林1番地1

○TEL：0564-62-1111（代）／FAX：0564-63-5139

○URL：<http://www.town.kota.lg.jp/>

○Eメール：[kikakujo@town.kota.lg.jp](mailto:kikakujo@town.kota.lg.jp)

---

## 幸田町都市交通マスタープラン



環境と都市交通のイメージキャラクター