
幸田町 都市交通マスタープラン 《概要版》



2010（平成 22）年 3 月策定
2020（令和 2）年 7 月改定
愛知県 幸田町

1 都市交通マスタープランの概要

■ 計画改定の趣旨

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。

本計画は、2010（平成 22）年度に策定されてから 10 年を迎えることから、幸田町の都市交通を取り巻く社会環境や社会情勢の変化への対応を図るとともに、幸田町の持続的発展に向けた交通体系を確立するため、改定を行います。

【改定の背景】

■ 幸田町を取り巻く交通体系が大きく変化しています

- 名古屋と豊橋を結ぶ名豊道路（23 号バイパス）において、幸田芦谷 IC から蒲郡 IC の区間が開通（暫定 2 車線）する等、広域幹線道路の整備が進んでいます。
- 新東名高速道路の浜松いなさ JCT-豊田東 JCT 間が 2016（平成 28）年に開通しました。2023（令和 5）年度の全線開通を目指し、現在も整備が進められています。
- JR 東海道本線において、相見駅が開業し、鉄道による交通利便性が高まりました。
- 名鉄バス路線（岡崎・幸田線）が廃止となった後、コミュニティバスとして料金無料のえこたんバスが整備されました。

■ 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
これまで以上に誰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
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集約したコンパクトなまちづくり等の施策が求められています。
- 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とも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や施設の維持・更新が求められています。
- ④新たな技術を活用した都市交通の実現
自動運転技術等の ICT を活用した新たな移動手段を活用することで、持続可能な都市交通の実現が重要となっています。

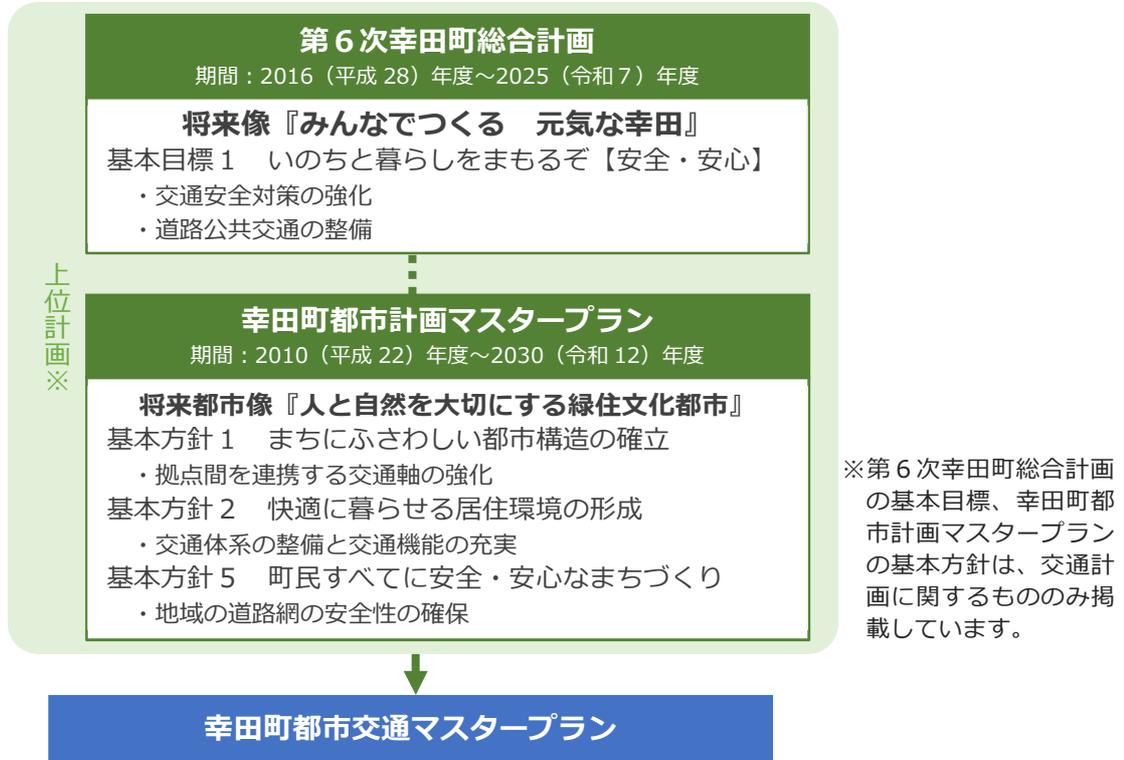


【改定の趣旨】

本計画の中間年次である 2020（令和 2）年を迎え、幸田町を取り巻く交通体系や都市交通に関する社会情勢の変化等により、持続可能な都市交通施策の推進が求められていることから、これらの変化に対応するための見直しを行い、持続可能で利便性の高い交通体系の構築を目的として、計画の改定を行うものとします。

■計画の位置づけ

本計画は、上位計画である幸田町総合計画及び幸田町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、下記の通り位置づけられます。上位計画で定められた基本目標、基本方針を受け継ぎ、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。



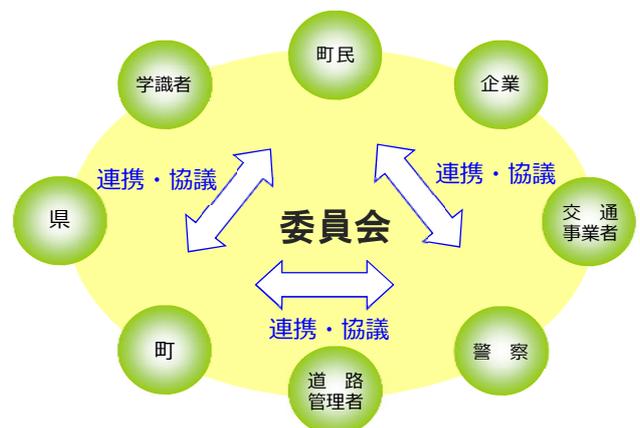
■計画期間

本計画の目標年次は2030（令和12）年とし、2020（令和2）年を中間年次とします。

年度	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
第6次総合計画	2025												
都市計画マスタープラン	中間見直し	2030											
都市交通マスタープラン	中間見直し	2030											

■計画策定の体制

都市交通に関する学識者や各種団体、関係行政機関等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。



2 都市交通課題の整理

■都市交通を取り巻く社会情勢の変化

<p style="text-align: center;">全国</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ICTを活用した交通サービスの展開 <ul style="list-style-type: none"> ・MaaS（Mobility as a Service）と呼ばれる新たな移動の概念が誕生し、公共交通のさらなる利便性の向上が期待されています。 ■デマンド型交通の普及 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の代替・補完手段として、デマンド型交通の導入が全国的に進められており、「ラストワンマイル」施策の推進が期待されています。 ■自動運転技術の進展 <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転が実用化されることで、交通事故の減少、渋滞の緩和・解消、CO₂の削減等の効果が得られると期待されています。 ■高齢ドライバーへの対応 <ul style="list-style-type: none"> ・近年、高齢者の交通事故防止が課題となっており、運転免許自主返納の促進及び返納者に対する支援措置等の取り組みが求められています。
<p style="text-align: center;">愛知県</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■リニア中央新幹線の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・交通アクセスの向上や名古屋駅周辺の再開発による経済効果が期待されており、幸田町においても高いリニア・インパクト効果が見込まれます。
<p style="text-align: center;">幸田町</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■自動運転の実証実験の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・2017（平成 29）年 10 月に一般道におけるレベル 3（条件付自動化）、12 月に愛知県によるレベル 4（高度な自動化）の自動運転実証実験を実施し、全国初の遠隔型自動運転実証実験を実施しました。

■現行計画の進捗状況

<p style="text-align: center;">自動車交通 施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■道路の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画道路の整備状況は、整備済が 65.7%、概成が 14.1%をあわせて 79.8%が供用されており、未整備は 20.2%となっています。（2018（平成 30）年 12 月現在） ■パーク＆ライド駐車場の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通の利便性向上や自動車交通からの利用転換を図るため、相見駅西側に約 150 台の駐車場を整備しました。
<p style="text-align: center;">公共交通 施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■鉄道駅の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・相見地区の土地区画整理事業等との連携により、2012（平成 24）年 3 月に相見駅が開業し、重要な交通結節点となっています。幸田町全体の鉄道利用者は増加傾向にある一方で、三ヶ根駅の利用者は微減となっています。 ■バスネットワークの構築 <ul style="list-style-type: none"> ・2014（平成 26）年に名鉄バス路線（岡崎・幸田線）が廃止され、福祉巡回バスをえこたんバス（コミュニティバス）として再編しました。えこたんバスは、特定の時間帯においてはスクールバスとしての機能も備えています。
<p style="text-align: center;">自転車・ 歩行者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■歩行環境の高質化 <ul style="list-style-type: none"> ・幸田駅周辺はまちの「顔」となる道路空間として、土地区画整理事業に合わせた電線の地中化及び歩道の高質化を実施しています。 ・相見駅周辺は駅周辺を魅力ある歩行空間とするため、歩道の高質化を実施しました。 ■自転車への利用転換の促進 <ul style="list-style-type: none"> ・相見駅におけるサイクル＆ライド利用を促進するため、約 500 台分の自転車駐車を整備しました。 ・幸田駅前自転車駐車場に屋根を設置し、自転車利用者の利便性向上を図りました。
<p style="text-align: center;">共通施策</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■交通規制・ルールの徹底 <ul style="list-style-type: none"> ・2012（平成 24）年度から 2017（平成 29）年度の 6 年間に於いて、町内の全小学校や全保育園、高齢者を対象とした交通安全教室等を実施しました。 ■環境行動に対する特典制度の導入検討 <ul style="list-style-type: none"> ・2011（平成 23）年度から 2015（平成 27）年度までの 5 年間に於いて、電動アシスト自転車購入補助制度を導入しました。

■都市交通の課題と今後の目標

計画策定時から変化している社会情勢の変化や現行計画の進捗状況を踏まえ、幸田町の都市交通課題を抽出し、今後の目標を定めます。

都市交通 課題	<ul style="list-style-type: none">①集約型都市構造に向けた公共交通の再編<ul style="list-style-type: none">・ 3 駅プラス 1 のコンパクトなまちづくりに対応した公共交通体系の構築・ 公共公益施設や商業施設等へ移動できる交通環境づくり②交通弱者に配慮した交通体系の整備<ul style="list-style-type: none">・ マイカーを持たない人や運転免許返納者が円滑に移動できる交通環境づくりの推進・ 障がい者等が快適に公共交通を利用するためのバリアフリー化の促進③地域内交通の充実<ul style="list-style-type: none">・ コミュニティバスの運行ルートや時間、料金制度、他公共交通機関との乗り継ぎ等を含め、コミュニティバス自体のあり方の検討・ 地域内の基幹となる交通を補足する、デマンド型交通等の導入の検討④交通結節点の機能強化<ul style="list-style-type: none">・ 利用者数が減少傾向にある三ヶ根駅や利用者数が最も多い幸田駅における、利便性・快適性の高い公共空間の再編・バリアフリー化の推進・ コミュニティバスをはじめとする地域内交通との乗り継ぎの円滑化
--------------------	--



今後の目標	<ul style="list-style-type: none">①自由に移動できる交通環境の整備<ul style="list-style-type: none">・ 日常的な生活において、郊外地域から身近な施設や町内外の拠点施設へ気軽に出かけるための町民の足を確保します。2020（令和 2）年 4 月 7 日に開業した「藤田医科大学岡崎医療センター」へのアクセス手段として、「藤田乗合直行タクシー（社会実験）」を導入し、身近な移動手段の確保を図ります。・ 幸田町が 2017（平成 29）、2018（平成 30）年に実施した自動運転実証実験をはじめとする、最新技術を用いた交通サービスの導入を促進します。②持続可能な公共交通サービスの提供<ul style="list-style-type: none">・ 町民誰もが円滑に移動できる交通手段を確保するため、コミュニティバスの運行ルートや料金等の運行形態の見直しを行い、効率的かつ効果的な運行を推進します。・ コミュニティバスの利用促進を行うとともに、交通事業者への委託運行やサービス向上のための有料化を検討します。③誰もが便利で快適に乗り継ぎできる交通結節点の整備<ul style="list-style-type: none">・ 鉄道やコミュニティバス、乗り合いタクシー等の地域内交通が円滑に乗り継ぎできるような交通結節点を整備します。・ 高齢者や障がい者を含む誰もが快適に利用できるよう、幸田駅の橋上化及び自由通路構想の推進や三ヶ根駅のバリアフリー化等を促進します。
--------------	--

3 都市交通に関する基本的な考え方

今後の目標を踏まえ、現行計画の基本理念や基本目標を継承しながら、都市交通施策について補足・見直しを行います。

■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、またその従業員や名古屋圏からの住宅需要の受け皿としての役割を高め、活力あるまちとなっています。

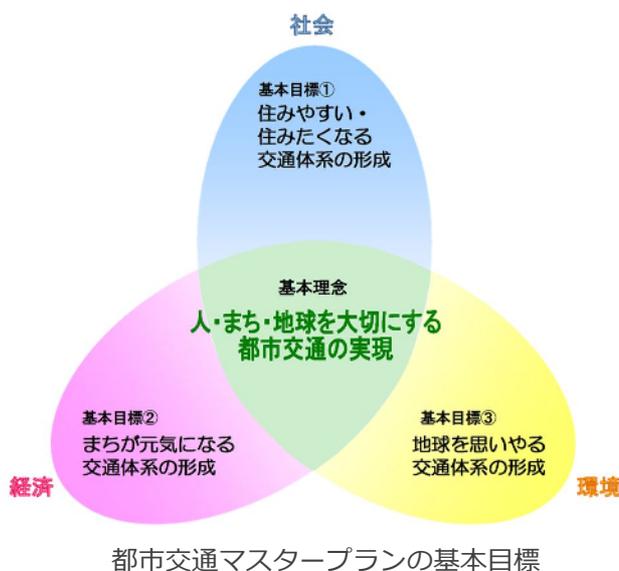
今後もこの恵まれた環境を維持するとともに、都市計画マスタープランに掲げる将来都市像を実現するため、土地利用と一体となった都市交通体系の整備方針を設定する必要があります。

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

■基本目標

基本理念の確実な実現を図るため、3つの基本目標を設定します。

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



■将来交通体系

幸田町が目指す将来の交通体系のあり方を下図に示します。

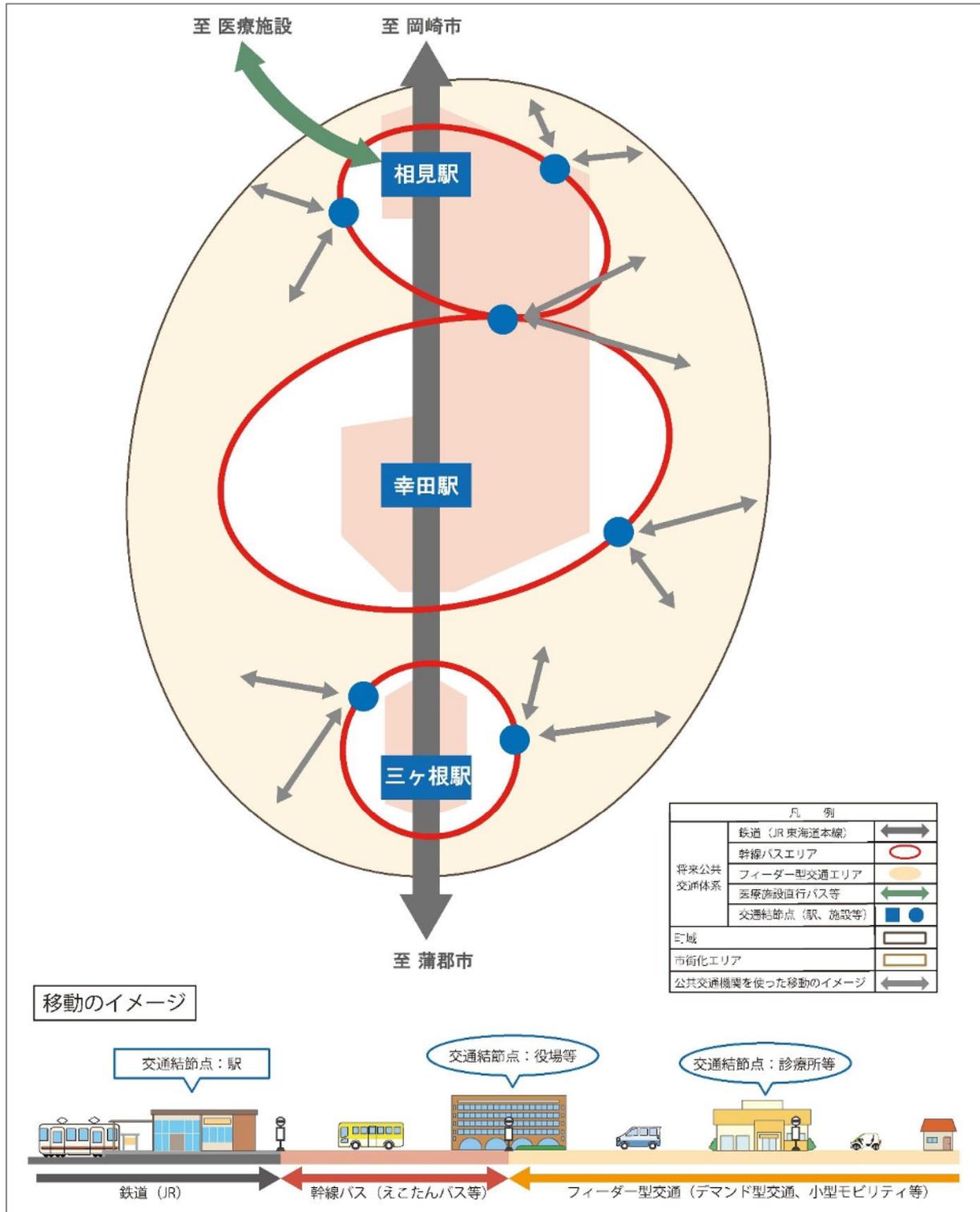


図 将来公共交通体系図

■基本方針

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。

主な施策 地域内幹線道路の整備、エコ通勤の普及促進、モビリティ・マネジメントの導入 等

【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。

主な施策 歩道・自転車道ネットワークの整備、歩行者優先空間の創出 等

【施策の方向】公共交通の利便性の向上

鉄道やバス・タクシー等による快適・円滑な移動が可能な交通体系づくりに取り組みます。

主な施策 鉄道駅の再整備・バス等サービスの向上、乗り換え利便性の向上、デマンド型交通の導入、パーク&ライド駐車場の整備、サイクル&ライド駐輪場の整備、自動運転の実証実験の推進 等

【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、ボトルネック箇所や主要幹線道路の未整備区間の解消、また、新規計画・構想路線の整備を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

主な施策 地域内幹線道路の整備 等

【施策の方向】移動環境のユニバーサルデザイン化

障がい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、移動環境のユニバーサルデザイン化に取り組みます。

主な施策 鉄道駅の再整備、歩道・自転車道ネットワークの整備 等

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、また、町民が快適に安心して過ごせるようにするため、ゆとりある交通環境づくりに取り組みます。

主な施策 歩行者優先空間の創出、歩行環境の高質化 等

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、交通安全施設の整備に取り組みます。

主な施策 交差点の改良、歩道・自転車道ネットワークの整備 等

【施策の方向】交通安全に対する町民意識の向上

町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等、交通安全に対する意識啓発に取り組みます。

主な施策 交通規制・ルールの徹底 等

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。

主な施策 避難路・緊急輸送道路の整備 等

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、主要幹線道路の未整備区間の解消、また、新規計画・構想路線の整備を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

主な施策 都市間連絡道路の整備 等

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。

主な施策 歩行者優先空間の創出、歩行環境の高質化 等

【施策の方向】回遊性を高める交通環境の構築

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。

主な施策 バス等サービスの向上、デマンド型交通の導入、歩道・自転車道ネットワークの整備、自動運転の実証実験の推進 等

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、主要幹線道路の未整備区間の解消、また、新規計画・構想路線の整備を図り、道路ネットワークの構築に取り組みます。

主な施策 都市間連絡道路の整備 等

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、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。

主な施策 パーク&ライド駐車場の整備、サイクル&ライド駐輪場の整備、鉄道駅の再整備、バス等サービスの向上、乗り換え利便性の向上、デマンド型交通の導入、歩道・自転車道ネットワークの整備 等

【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、低公害化・省エネルギー化に取り組みます。

主な施策 エコドライブ、エコカーの普及支援 等

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、経路等の見直しを促すことにより、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 エコ通勤の普及促進、バス等サービスの向上、時差出勤・フレックスタイム制の奨励 等

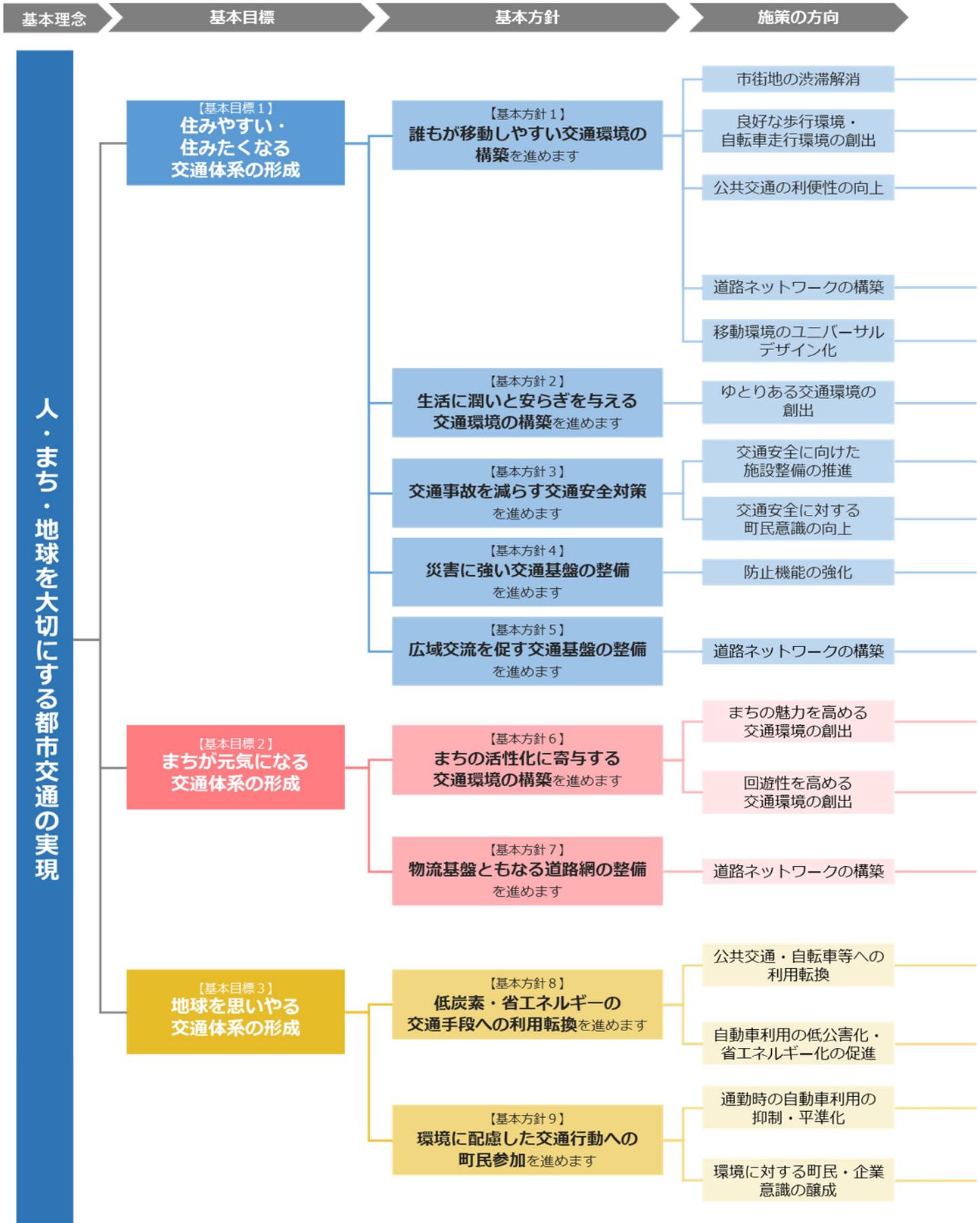
【施策の方向】環境に対する町民・企業意識の醸成

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改革に取り組みます。

主な施策 モビリティ・マネジメントの導入、環境行動に対する特典制度の導入 等

4 都市交通施策

■ 施策体系



都市交通施策（交通手段別）

自動車交通	公共交通	自転車・歩行者	共通
②地域内幹線道路の整備 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
⑤パーク＆ライド駐車場の整備	①鉄道駅の再整備 ②バス等サービスの向上 ③乗り換え利便性の向上 ④デマンド型交通の導入	①歩道・自転車道ネットワークの整備 ②歩行者優先空間の創出 ④サイクル&ライド駐輪場の整備	⑤自動運転の実証実験の推進
②地域内幹線道路の整備			
	①鉄道駅の再整備	①歩道・自転車道ネットワークの整備 ②歩行者優先空間の創出 ③歩行環境の高質化	
③交差点の改良		①歩道・自転車道ネットワークの整備	②交通規則・ルールの徹底
④避難路、緊急輸送道路の整備			
①都市間連絡道路の整備			
		②歩行者優先空間の創出 ③歩行環境の高質化	
	②バス等サービスの向上 ④デマンド型交通の導入	①歩道・自転車道ネットワークの整備	⑤自動運転の実証実験の推進
①都市間連絡道路の整備			
⑤パーク＆ライド駐車場の整備	①鉄道駅の再整備 ②バス等サービスの向上 ③乗り換え利便性の向上 ④デマンド型交通の導入	①歩道・自転車道ネットワークの整備 ④サイクル&ライド駐輪場の整備	
⑦エコドライブ、エコカーの普及促進			
⑥エコ通勤の普及促進	②バス等サービスの向上		③時差出勤・フレックスタイムの奨励 ①モビリティ・マネジメントの導入 ④環境行動に対する特典制度の導入検討

※赤字は重点戦略

※社会実験を踏まえて実践的な検証により、公共交通の確保を図ります

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。

○三ヶ根駅の整備

高齢者や障がい者等の利用に配慮し、バリアフリーの考え方を踏まえた施設（エレベータ、多機能トイレ等）の設置の検討を推進します。

重点戦略2 バス等サービスの向上

町内外問わず、誰もが快適に移動できる交通サービスを提供するとともに、自動車から公共交通への利用転換を促進するため、バス等サービスの向上に取り組みます。

【施策の概要】

○コミュニティバスの再編

町民の足を確保する基幹バスとして、コミュニティバスの運行ルートや時間、料金形態等の再編を図り、さらなるサービス向上に向けた運行形態の見直しを推進します。

○「藤田乗合直行タクシー」の導入

町民の生活利便性の向上を図るため、岡崎市に新たに整備された「藤田医科大学岡崎医療センター」への移動手段として、相見駅等から医療施設までの「藤田乗合直行タクシー（社会実験）」を導入します。

重点戦略3 デマンド型交通の導入

コミュニティバスでは対応しきれない郊外集落の移動手段を確保するため、また高齢ドライバーの運転免許返納後の移動手段を確保するため、モビリティ・ブレン드의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

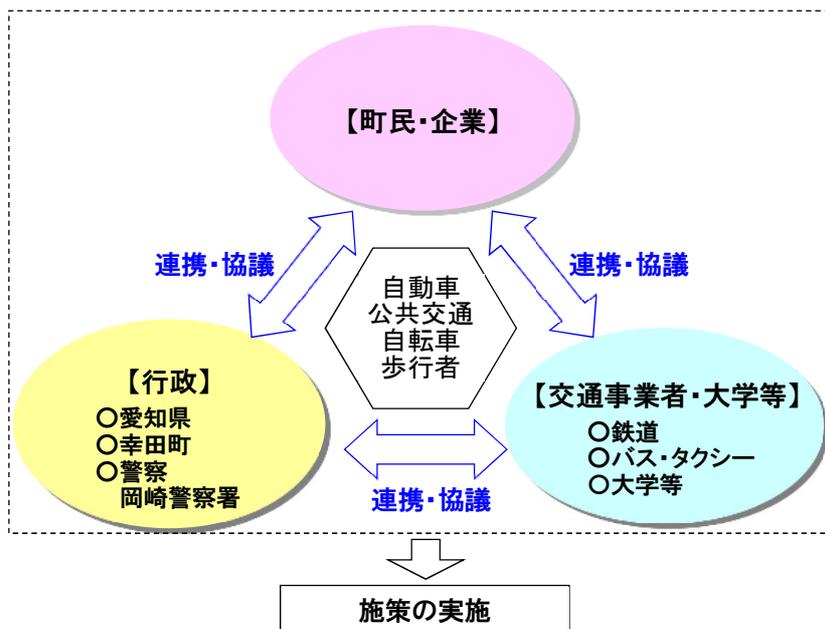
自動運転に関わる多様な主体との連携・協働を促進し、今後も継続して自動運転の実用化に向けた実証実験に取り組みます。

5 施策の推進方策

本計画の実施にあたっては、行政だけでなく町民や民間事業者（鉄道事業者等）等の関係機関が連携・協働し、一体となって総合的に取り組んでいく必要があります。

■実施体系

本計画で掲げた多様な施策の実施に向け、町民・企業、行政、交通事業者・大学等が連携・協議を図りながら、計画を推進します。

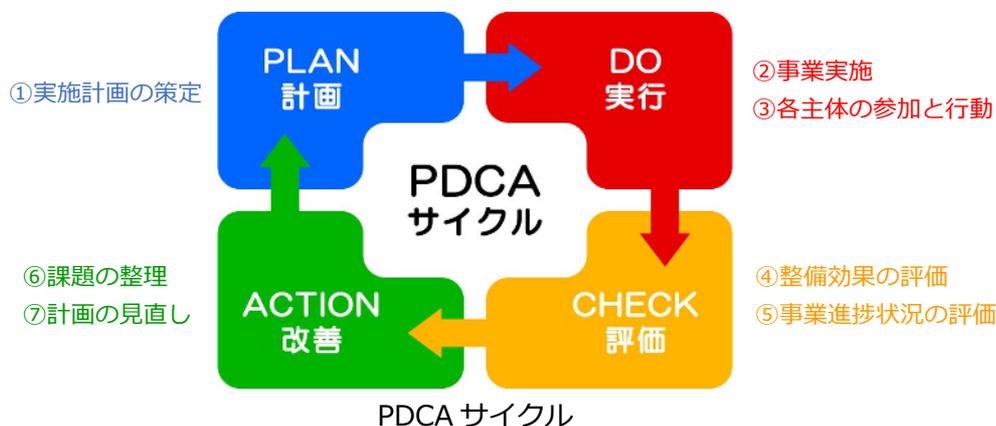


施策の実施に向けた推進イメージ

■実施方策

本計画で掲げ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います。様々な施策を的確に進めるためには、今後の社会・経済情勢や町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。

本計画では、おおむね 10 年後の 2030（令和 12）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なります。





**幸田町都市交通マスタープラン
《概要版》**

- 令和2年7月発行
- 発行：幸田町
- 制作：幸田町 企画部 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：<https://www.town.kota.lg.jp/>
 - Eメール：kikakujoho@town.kota.lg.jp