幸田町 都市交通マスタープラン

社会



人・まち・地球を大切にする 都市交通の実現

~ちょっと・ほっと・ずーっと~

経済









2010(平成22)年3月策定 2020(令和 2)年7月改定

目 次

序章は	まじめに
序-1	改定の背景と目的
序-2	計画の位置づけ
序-3	目標年次
序-4	都市交通マスタープラン策定の体制序-3
第1章 者	『市交通課題の整理1-1
1 — 1	課題整理の流れ1-1
1-2	幸田町の都市交通に関する課題1-2
第2章 都	『市交通の基本方針の検討2-1
2 - 1	基本理念及び目標の設定2-1
2-2	基本方針の設定2-8
*** * **	#+ ☆ 客 t / ☆ ☆ ☆ - - - - - - - -
	河市交通施策の検討3-1 3-1 3-1 3-1 3-1 3-1 3-1 3-1 3-1 3-1
3-1	交通施策の立案 3-1
3-2	重点戦略
3-3	自動車交通施策
3-4	公共交通施策3-21
3-5	歩行者・自転車施策 3-33
3-6	共通施策3-42
第4章 邡	画策の推進方策の検討4-1
4 — 1	計画推進の体制と方策4-1

用語の解説

序 章 はじめに

序-1 改定の背景と目的

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、計画の改定を行います。

【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、2014(平成 26)年9月に幸田芦谷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東海道本線の幸田駅—岡崎駅間において、2012年(平成24)年3月に相見駅が開業し、鉄道による交通利便性が高まりました。
- ○町内における主要な公共交通軸であった名鉄バス路線(岡崎・幸田線)が 2014(平成 26) 年に廃止となりましたが、その後福祉巡回バスの再編により、コミュニティバスとして料金無料のエコ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

人口減少・超高齢化の進展に伴い、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

地球温暖化等の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できるだけ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。

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 交通の実現が求められています。

【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。

序-2 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 とその推進方策を具体化していく計画です。

第6次幸田町総合計画(H28.3月策定)

(幸田町総合計画策定条例第3条)

まちづくりの理念及び町の将来像を掲げ、これらを実現するための諸施 策を明らかにする基本的な指針です。



幸田町都市計画マスタープラン(H22.3月策定 R2.3月一部改定)

(都市計画法第18条の2)

総合計画を踏まえ、住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 (H22.3 策定 R2.7 月改定)

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、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。

序-3 目標年次

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。

序-4 都市交通マスタープラン策定の体制

本計画の策定にあたっては、以下の体制で策定します。

都市交通に関する学識経験者や各種団体、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。

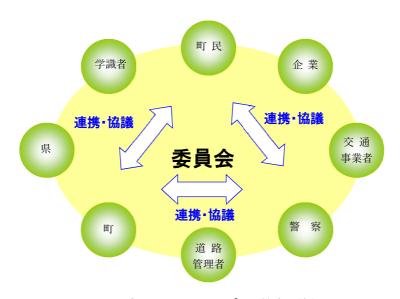


図 都市交通マスタープラン策定の体制

第1章 都市交通課題の整理

1-1 課題整理の流れ

幸田町を取り巻く社会環境や現行計画の進捗状況を踏まえ、幸田町が抱える都市交通の課題とそれらの課題を解消するための今後の目標を整理します。

都市交通を取り巻く社会環境の変化

【全国的な社会情勢の変化】

- ■ICT を活用した交通サービスの展開
- ■デマンド型交通※の普及
- ■自動運転※技術の進展
- ■高齢ドライバーへの対応

【愛知県における社会情勢の変化】

■リニア中央新幹線の整備

【幸田町における社会情勢の変化】

■自動運転※の実証実験の実施

現行計画の進捗状況

【自動車交通施策】

- ■都市計画道路の整備
- ■パーク&ライド*駐車場の整備

【公共交通施策】

- ■鉄道駅の整備
- ■バスネットワークの構築

【自転車・歩行者施策】

- ■歩行環境の高質化
- ■自転車への利用転換の促進

【共通施策】

- ■交通規制・ルールの徹底
- ■環境行動に対する特典制度の導入





都市交通に関する町民の意識

- ・各世帯の自動車保有割合が高く、日常的に利用していることから、自動車の必要性や依存 度が高い
- ・エコたんバスの認知度は高いが、全く利用しない人が全体の99%となっている
- ・鉄道駅周辺に住む町民は鉄道を利用しているが、町全体での公共交通機能が不足している ため、その他のエリアの町民は自動車を主とした移動をしている



都市交通に関する課題

- ①集約型都市構造に向けた公共交通の再編
- ②交通弱者に配慮した交通体系の整備
- ③地域内交通の充実
- ④交通結節点の機能強化



今後の目標

- ①自由に移動できる交通環境の整備
- ②持続可能な公共交通サービスの提供
- 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

1-2 幸田町の都市交通に関する課題

■都市交通を取り巻く社会情勢の変化

	と取り合く社会情労の変化
	■ICT を活用した交通サービスの展開
	・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
	・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
全国	り、「ラストワンマイル」施策の推進が期待されています。
王国	■自動運転 [※] 技術の進展
	・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、CO ₂ 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
	・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。
	■リニア中央新幹線の整備
愛知県	・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。
	■自動運転 [※] の実証実験の実施
去四町	・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
幸田町	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

自動車交通施策	■道路の整備 ・都市計画道路の整備状況は整備済が 65.7%、概成が 14.1%であわせて 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 ・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。
公共交通 施策	■鉄道駅の整備 ・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 ・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。
自転車・ 歩行者	 ■歩行環境の高質化 ・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 ・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台分の自転車駐車場を整備しました。 ・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。
共通施策	■交通規制・ルールの徹底 ・2012 (平成 24) 年度から 2017 (平成 29) 年度の 6 年間において、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 ・2011 (平成 23) 年度から 2015 (平成 27) 年度までの 5 年間において、電動アシスト自転車購入補助制度を導入しました。

■都市交通に関する町民の意識

- ・自動車を保有している世帯が大半であり、2台以上保有している世帯が多いです。
- ・将来への不安から、自動車利用を控えようという意識はあるものの、生活の足として 自動車を利用せざるを得ない状況にあります。

町民の意識

- ・将来の運転頻度が「変わらない」と回答する町民が約5割おり、理由としては公共交通手段の不足が挙げられます。また、約4割の町民が運転頻度は「減少する」と回答しており、理由としては体力の低下や外出機会自体の減少を挙げています。
- ・えこたんバスは約9割の町民が知っていますが、全体の99%の町民が利用していない状況にあります。また、えこたんバスに求められる改善点として、運行頻度や休日運行、町外へのアクセス等が挙げられています。

■都市交通に関する課題と今後の目標

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。

①集約型都市構造に向けた公共交通の再編

- ・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

- ・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

都市交通 課題

③地域内交通の充実

- ・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

- ・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

①自由に移動できる交通環境の整備

- ・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

今後の目標

- ・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

- ・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。

第2章 都市交通の基本方針の検討

2-1 基本理念及び目標の設定

現行計画の策定時から幸田町を取り巻く社会情勢、交通体系は大きく変化しており、それらに対応するための都市交通の諸課題の効率的・効果的な解決が求められています。

そこで、今回の改定にあたっては、本計画の位置づけを再整理するとともに、2020(令和2)年に改定された幸田町都市計画マスタープランの将来都市構造や土地利用計画等を踏まえ、都市交通の基本理念及び基本目標を設定します。

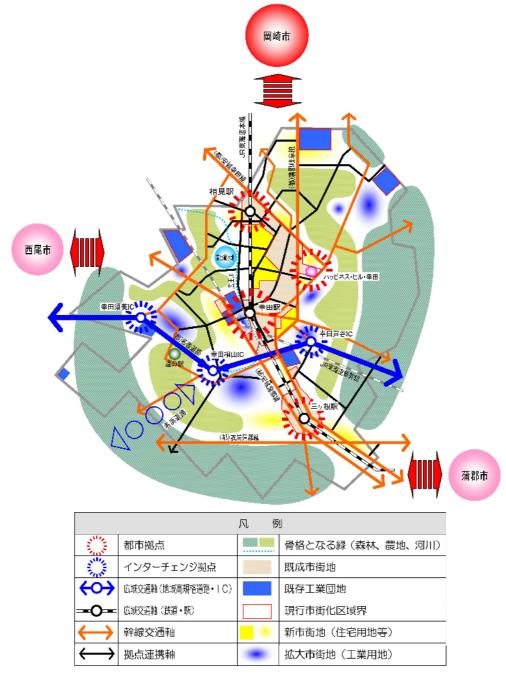
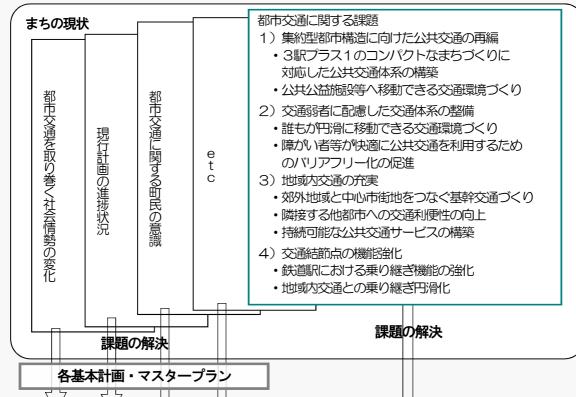


図 将来都市構造図(都市計画マスタープラン)

(1) 都市交通マスタープランの位置づけ

改定の背景

- ■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 人口減少・超高齢社会への対応 / 地球環境への負荷軽減 財政的制約の高まり / 新たな技術を活用した都市交通の実現
- ■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
 - 〇名豊道路が蒲郡IC まで開通し、引き続き豊橋方面に向け整備中
 - 02012 (平成24) 年にJR 東海道本線相見駅が開業し、鉄道による交通利便性が向上
 - 〇町内の主要な公共交通であった名鉄バス路線(岡崎・幸田線)の廃止に伴い、料金無料のコミュニティバス「えこたんバス」を創設



まちの将来像(都市計画マスタープラン)

- 1) 将来都市像
- ・人と自然を大切にする緑住文化都市
- 2) 都市づくりの目標(策定中)
 - 都市拠点の形成(3駅プラス1)
 - インターチェンジ拠点の形成
 - 交通軸の形成
 - 骨格となる緑の形成
 - 一体的市街地構造の形成
 - 市街地の居住環境の改善
 - 集落地の生活環境の改善
 - ・交诵体系の整備と交诵機能の充実
 - ・公園・緑地の整備や市街地の緑化推進
 - 都市の発展を支える産業機能の育成
 - ・水と緑を活かした良好な都市環境の形成
 - 町民すべてに安全・安心なまちづくり

都市交通マスタープラン

現状の交通課題を解決し、都市マスタープランに掲げられている「まちの将来像」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。

基本理念

人・まち・地球を大切にする 都市交通の実現 本計画の改定と並行して、まちの将来像や土地利用方針を明確にする都市計画マスタープランの改定が行われました。この中で定められた土地利用計画等との連携を十分に図り、まちづくりと交通が一体となった取り組みを進めていきます。

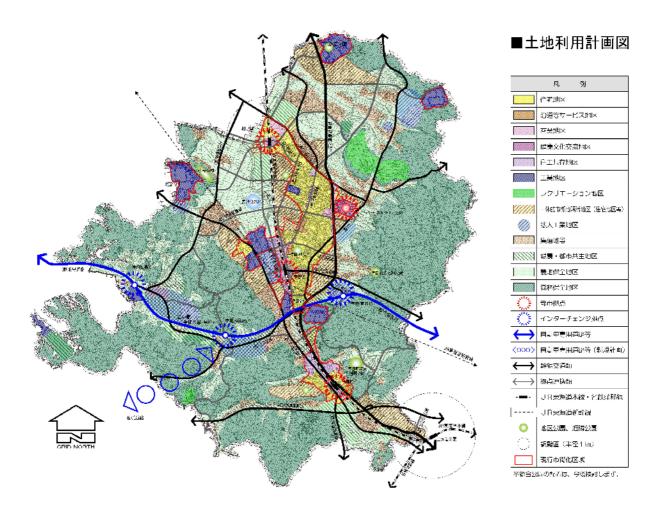


図 幸田町の土地利用計画(都市計画マスタープラン)

(2) 基本理念の設定

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。

基本理念

現状の「集約型都市交通に向けた公共交通の再編」、「交通弱者に配慮した交通体系の整備」、「地域内交通の充実」、「交通結節点の機能強化」という交通課題を解決し、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。

基本理念 「人・まち・地球を大切にする都市交通の実現」

(3) 基本目標の設定

基本理念の確実な実現を図るため、その実現性の旗印となる基本目標を以下のように設定します。

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 CO_2 に貢献するため『地球を思いやる交通体系の形成』の3つの基本目標を掲げます。

社会

基本目標① 住みやすい・ 住みたくなる 交通体系の形成

基本理念 人・まち・地球を大切にする 都市交通の実現

基本目標② まちが元気になる 交通体系の形成 基本目標3 地球を思いやる 交通体系の形成

経済

環境

図 都市交通マスタープランの基本目標

(4) 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。

〇鉄道

バス・タクシーや自転車・自家用車との連携を図り、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づけます。 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づけます。



Oコミュニティバス*

交通弱者の便利で快適な交通手段として、また、町内の主要な公共公益施設、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づけます。



〇タクシー

交通弱者や来訪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 として位置づけます。



〇自転車

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づけます。



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 段として位置づけます。

〇自家用車

町民にとって、社会経済活動や日常生活に欠かせない交通手段として位置づけますが、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。



〇デマンド型交通

コミュニティバス*が運行できない地域などの交通手段として、タクシーと同様にコミュニティバス*を代替又は補完する公共交通機関として位置づけます。



〇徒歩

上記以外の、町内における通学、散策などの移動手段として位置づけます。

(5) キャッチフレーズの設定

また、住民が一体となって本計画の基本理念の完遂を目指すために、キャッチフレーズとして「**~ちょっと・ほっと・ずーっと!~**」**を掲げます。

キャッチフレーズに込める意味としては、本計画を実践していく住民が、常にどのようなアクションを起こせば良いか考えることができたり、ふとした瞬間に繰り返しイメージできたりすることが重要であるため、テンポがあってしかも耳なじみがよく、忘れにくい表現とする必要があります。

社会

基本目標① 住みやすい・ 住みたくなる 交通体系の形成

基本理念 人・まち・地球を大切にする 都市交通の実現 ~5よっと・ほっと・ずーっと! ~

基本目標② まちが元気になる 交通体系の形成 基本目標③ 地球を思いやる 交通体系の形成

経済

環境

図 都市交通マスタープランのキャッチフレーズ

※キャッチフレーズの解説 「~ちょっと・ほっと・ずーっと!~」
幸田町の住民一人一人が交通を
"ちょっと"だけ考える

「はっと"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。

2-2 基本方針の設定

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設定します。

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。

・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な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、広域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。

・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

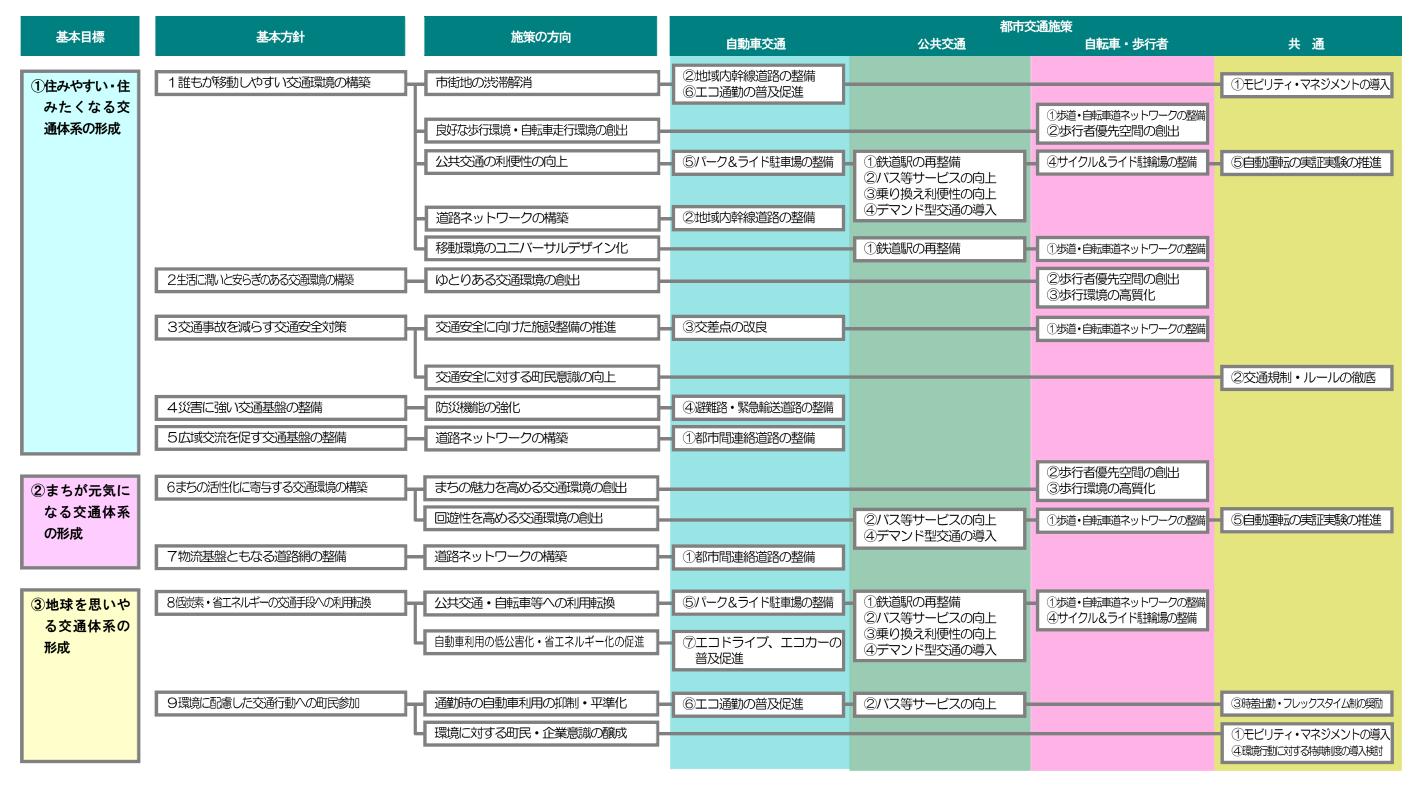
環境に配慮した交通行動を進めるため、町民一人一人、また、企業が自動車の適 正な利用について考え、実行するといった交通に対する意識の変革に取り組みます。

・主な施策: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

第3章 都市交通施策の検討

3-1 交通施策の立案

本計画の基本目標及び基本方針を踏まえ、都市交通施策を立案します。また、下記の都市交通施策については、(1)自動車交通施策、(2)公共交通施策、(3)歩行者・自転車施策、(4)共通施策の交通手段別に整理し、各施策の位置づけ、施策の方向性、概要、整備スケジュール等を次ページ以降に示します。



※上記の都市交通施策については、社会実験等の評価検証を行うことで、効率的かつ効果的な施策推進に取り組みます。

3-2 重点戦略

本計画で立案する都市交通施策において、以下の4つの施策を「重点戦略」として位置づ け、本町が抱える課題の解決に向け、施策を推進します。

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	内容
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	内容
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、さらなるサービスの向上に向けた運行形態の見直しを推進します。
医療施設直行バス等 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	内容
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現象、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	内容
自動運転※の実証実験	・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
と実用化の推進	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。

3-3 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、環境負荷の増大等の問題があります。

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

自動車交通施策群

- ①都市間連絡道路の整備
- ②地域内幹線道路の整備
- ③交差点の改良
- ④避難路・緊急輸送道路の整備
- ⑤パーク&ライド※駐車場の整備
- ⑥エコ通勤※の普及促進
- ⑦エコドライブ※、エコカー※の普及支援

将来道路網体系の設定

幸田町のまちづくり構想に対応した道路ネットワークの構築に向けて、各道路に求める機能を明確にした上で、必要に応じて路線の追加等を計画し将来道路網の設定を行います。

【 都市間連絡道路 】

a 自動車専用道路等

自動車専用道路とは、もっぱら自動車交通を処理する道路であり、名古屋や豊橋、浜松等と連絡する広域的な交通を大量に処理する道路として期待される(都)名豊道路を位置づけます。なお、(都)名豊道路については、都市計画上の位置づけとしては主要幹線道路ですが、実際の利用形態がインターチェンジにより車両の出入りが行われていること等から、自動車専用道路と同等と捉え、自動車専用道路等として整理するものとします。

また、三河周辺地域相互の連携強化や中部国際空港へのアクセス道路として期待される 名浜道路についても構想路線として位置づけます。なお、名浜道路については、常滑市から 高浦郡市までの約 40km 区間中、碧南市から幸田町までの約 21km 区間が調査区間として指 定されました。

b 主要幹線道路

主要幹線道路は、県内の通過交通や広域的な都市間交通を処理する道路であり、(都) 蒲郡岐阜線を位置づけます。

c 都市幹線道路

都市幹線道路は、主要幹線道路や生活に密着した近隣都市間、町内の主要な交通発生集 中源となるインターチェンジ等を結ぶ都市の骨格を形成する道路であり、(都) 安城幸田線、 (都) 安城蒲郡線、(都) 衣浦蒲郡線、(都) 芦谷蒲郡線等の都市計画道路の他、国道23号 や県道須美福岡線、県道美合幸田線等の現道も合わせ、都市を形成する幹線道路として位 置づけます。

【 地域内幹線道路 】

d 地区幹線道路

市街地を形成する地区幹線道路は、都市拠点やインターチェンジ拠点間を連絡する等の 都市生活を支える道路であり、(都) 芦谷高力線、(都) 六栗大草線、(都) 野場横落線、(都) 幸田駅西線、県道蒲郡環状線、主要町道等を位置づけます。

また、JR東海道本線西側で幸田駅と相見駅周辺の両都市拠点を結ぶ路線、坂崎地区と 長嶺地区を連絡する路線等についても、新たな地域幹線道路として位置づけます。

e 補助幹線道路

補助幹線道路は、住区内の交通を円滑に幹線道路へ導く道路や幹線道路から鉄道駅への 交通を円滑に処理する道路であり、(都) 相見線((都) 芦谷高力線から屈折部まで)や(都) 岩堀線等を位置づけます。

また、(都) 相見駅前線、(都) 野場福岡線から相見駅西側へアクセスする路線、(都) 安 城蒲郡線から幸田駅西側へアクセスする路線を新たな補助幹線道路として位置づけます。

【 区画道路 】

f 区画街路·区画道路

区画道路は沿道住宅の地先サービスを主目的とし、散歩・立話・子供の遊び等、生活空間としての目的にも使われる街区を構成する最も基本的な道路です。

大規模商業施設等の大街区を構成する(都)カメリア線は、区画街路(都市計画道路) として位置づけします。

■道路構成一覧

■坦姶倆戍一見		
種別	路線名	新規に計画する道路(案)
自動車専用道路等	• (都)名豊道路	• 名浜道路
主要幹線道路	• (都)蒲郡岐阜線	
都市幹線道路	(都)安城幸田線 (都)安城蒲郡線 (都)芦谷蒲郡線 (都)野場福岡線 (都)芦谷線 (都)芦谷線 (郡)芦谷線 (郡)芦谷線 (郡)芦谷線 (事道芦谷蒲郡線 ・県道美合幸田線 など ・帰道幸田幡豆線 など	
地区幹線道路	 (都) 芦谷高力線 (都) 野場横落線 (都) 相見線(一部) 県道蒲郡環状線 旧幡岡農道 町道坂崎野場1号線 町道永野菱池1号線 町道芦谷荻1号線 	 ・JR 西側において、幸田駅と相見駅を結ぶ路線 ・坂崎地区と長嶺地区を連絡する路線 ・坂崎地区と高力地区を連絡する路線 ・大草地区と長嶺地区を連絡する路線 ・大草地区と長嶺地区を連絡する路線
補助幹線道路	(都) 相見線(一部) (都) 岩堀線 (都) 拾石竹谷線 (都) 相見駅前線	・(都)野場福岡線から相見駅に至る路線・(都)安城蒲郡線から幸田駅に至る路線 など

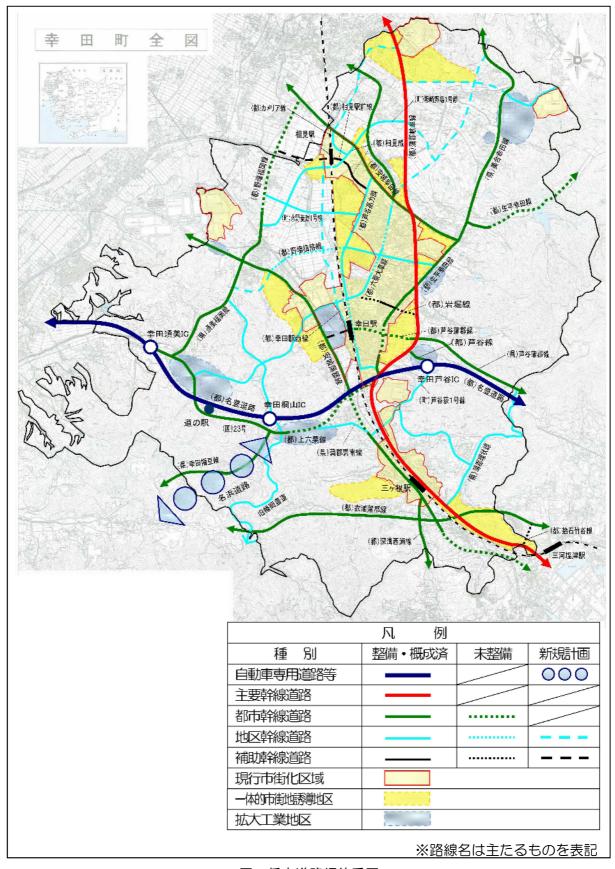


図 将来道路網体系図

①都市間連絡道路の整備

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

広域交流を促す交通基盤の整備

まちが元気になる交通体系の形成

物流基盤ともなる道路網の整備

【施策の方向】

●道路ネットワークの構築

幸田町周辺の広域交通体系道路においては、2014(平成26)年9月に幸田芦谷インターチェンジ以西の(都)名豊線、及び幸田芦谷インターチェンジ以東の(都)名豊道路が概成、2016(平成28)年には新東名高速道路が開通する等、地域高規格道路の整備が進められています。

これらの道路は、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ことから、今後も引き続きこれらの道路やアクセス道路 の整備を促進します。

また、岡崎市を始めとする隣接市町との移動軸として、現在、南北方向では(都)蒲郡岐阜線が、 東西方向では(都)名豊道路や(都)衣浦蒲郡線等がありますが、通勤や買い物等による人の移動 や、物流による貨物等の移動の円滑化、快適化の強化を図るため、市町境の都市計画道路の整備を 促進し、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】

- ・新東名高速道路岡崎東 I Cの供用にあわせ、幸田町からのアクセス道路として期待される(都) 生平幸田線の整備を促進します。
- ・高規格道路を補完し、名古屋や豊橋、浜松等と連絡する広域的な交通を大量に処理する道路として期待される(都)名豊道路については、蒲郡インターチェンジ以東の整備を促進します。
- ・岡崎市との連携強化を図るため、(都)野場福岡線の未整備区間の整備を促進します。
- ・蒲郡市との連携強化を図るため、(都) 芦谷蒲郡線、(都) 安城蒲郡線の整備を促進します。
- ・名古屋市や安城市、西尾市との連携強化を図るため、(都) 名豊道路の4車線化の整備を促進します。
- ・名浜道路については、中部国際空港と西三河・東三河を結ぶアクセス道路として、物流・経済・ 文化の発展に寄与するものとして期待されるため、今後も事業着手に向け調整を図ります。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

- (都) 生平幸田線の整備
- (都) 野場福岡線の整備
- (都) 芦谷蒲郡線の整備
- (都)安城蒲郡線の整備

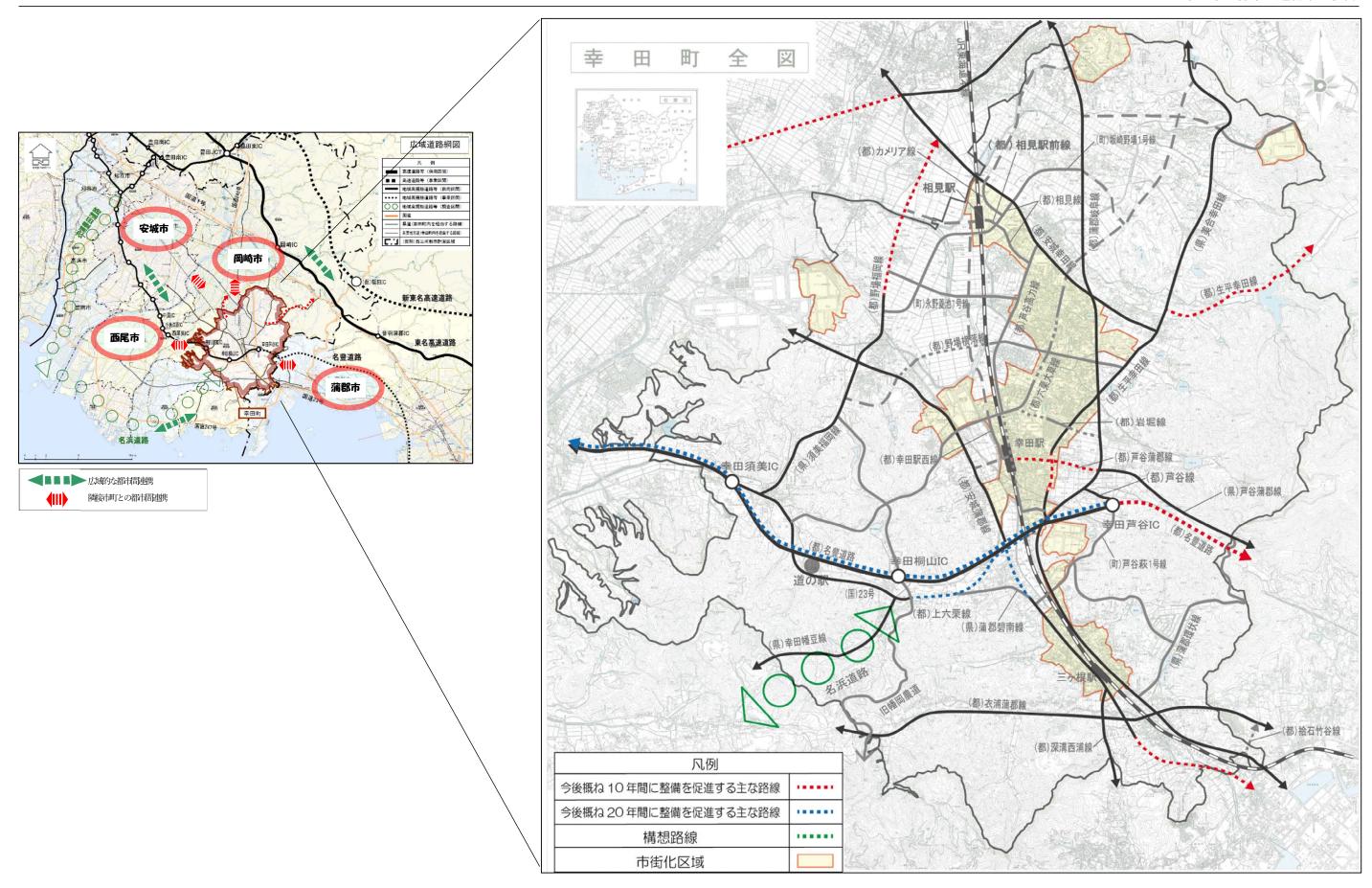


図 都市間連絡道路の整備図

②地域内幹線道路の整備

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

【施策の方向】

●市街地の渋滞解消

幸田町は、JR東海道本線や新幹線が町を南北に縦貫しており、鉄道横断部では自動車交通が 集中するボトルネックとなっているとともに、地域分断が生じています。

特に朝夕の通勤時間帯には、鉄道横断部のボトルネック箇所を起点とした慢性的な渋滞が市街地内の道路にも影響を及ぼしています。

このようなことから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

幸田町は、南北軸や東西軸である都市間連絡道路は整備されつつあり、通過交通が市街地内に 侵入しにくい道路網が形成されています。

しかしながら、市街地内の道路は未整備区間も多く、自動車と歩行者、自転車が錯そうする状況が少なくありません。

このようなことから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、都市間連絡道路ととも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】

- ・鉄道を横断し、町内移動の東西幹線軸となる(都) 野場横落線の未整備区間の整備を推進します。
- ・幸田駅前を南北に走る幹線である(都)芦谷高力線の未整備区間の整備を促進します。
- ・相見駅との連携を強化するため、相見駅周辺と幸田駅周辺の両拠点地区の連携やその他町内の 道路ネットワークを構成する路線の整備に向けて調整を図ります。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

- (都) 野場横落線の整備
- (都) 芦谷高力線の整備(幸田駅前区画整理地内)
- (都) 六栗大草線の整備

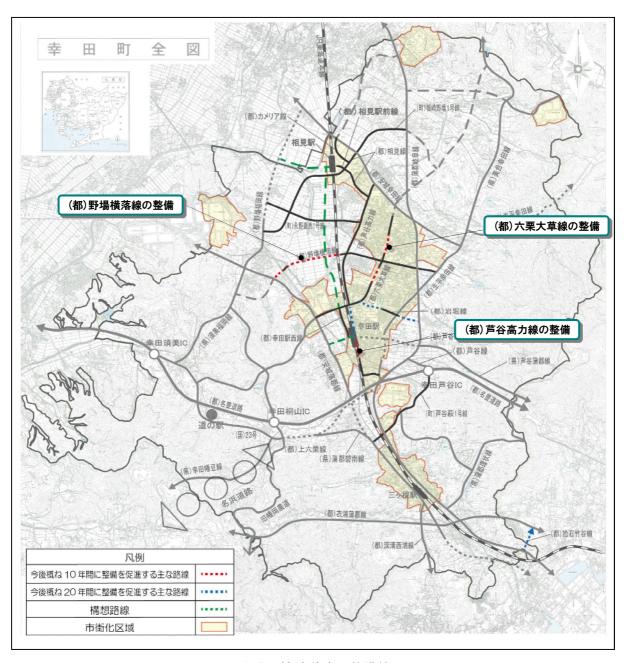


図 地域内幹線道路の整備箇所図



【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

【施策の方向】

●交通安全に向けた施設整備の推進

幸田町では市街化区域内において事故が多く発生しており、特に国道 248 号や(主) 安城幸田線、(県) 岡崎幸田線等の交差点に集中しています。

これらの交通死亡事故・重傷事故が多い交差点及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】

- ・国や愛知県、警察との連携を図りながら、事故件数の多い交差点において、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、個々の交差点に応じた対策を促進します。
- ・歩行者、自転車利用者の横断需要の多い道路に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 化や道路標識の大型化等の整備を促進します。

※この項については、道路名称で標記しています。

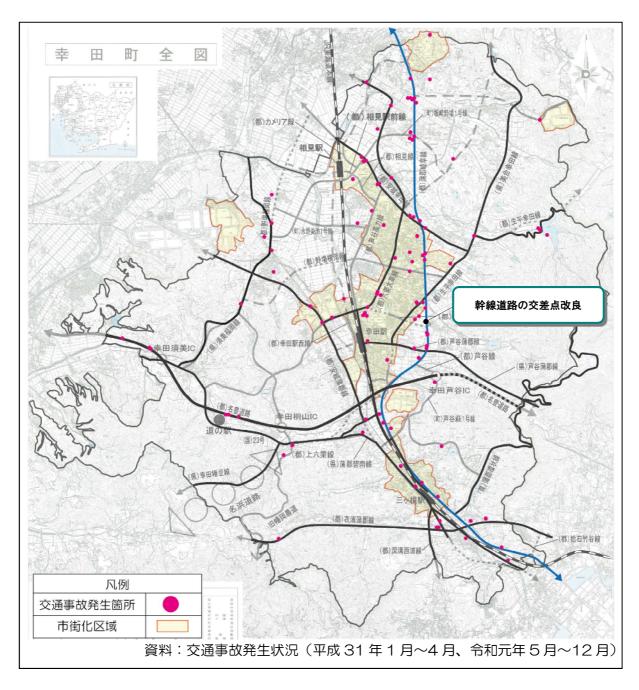


図 交通事故多発交差点 幹線道路横断部の改良箇所図

④避難路・緊急輸送道路の整備

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

災害に強い交通基盤の整備

【施策の方向】

●防災機能の強化

幸田町の国道23号、国道248号、(県) 幸田石井線、(県) 岡崎幸田線、(主) 安城幸田線、(主) 西尾幸田線は、災害時の緊急輸送道路に指定されています。

また、(主) 安城幸田線、(主) 西尾幸田線、(県) 岡崎幸田線、(県) 幸田幡豆線、(県) 蒲郡碧南線、(県) 三ヶ根停車場拾石線、(県) 美合幸田線、(町) 高力菱池1号線は、避難路に指定されています。

これらの緊急輸送道路、避難路が災害時に、安全に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】

- ・緊急輸送道路及び避難路の両方に指定されている(県)岡崎幸田線の未整備区間の整備を促進 します。
- ・避難路に指定されている(県)幸田幡豆線の未整備区間の整備を促進します。
- ・避難路に指定されている(県)美合幸田線の未整備区間の整備を促進します。

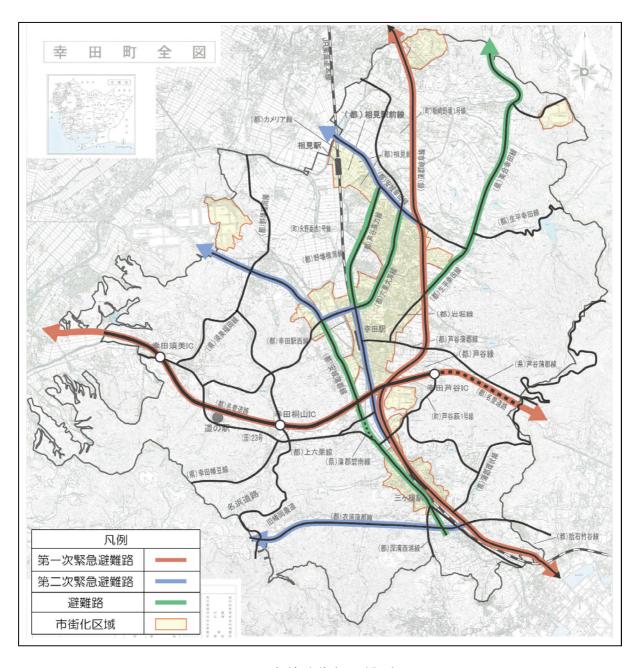


図 緊急輸送道路・避難路図

5パーク&ライド駐車場の整備

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成 誰も

誰もが移動しやすい交通環境の構築

地球を思いやる交通体系の形成

低炭素・省エネルギーの交通手段へ の利用転換

【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町民にも、鉄道利用を可能とするため、町内3か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

- ・現在西側に約490台の町営駐車場があり、主にパーク&ライド*駐車場として利用されています。 また、東口には商店街利用者駐車場、駅前銀座駐車場があります。
- ・今後も、公共交通の利便性向上、利用転換を目指し駐車場を継続しますが、幸田町の玄関口としてふさわしいまちづくりを進めるために、土地区画整理事業等の駅前地区の再整備とあわせ、 駐車場の適正配置を行います。

②三ヶ根駅

- ・三ヶ根駅の周辺に約380台の民間駐車場が点在しており、主に通勤時のパーク&ライド*駐車場として利用されています。
- ・今後も現状の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 設置についても検討します。

③相見駅

- ・相見駅西側には約500台の町営駐車場があり、主にパーク&ライド*駐車場として利用されています。
- ・今後は、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や自動車交通からの利用手段の転換を図ります。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

三ヶ根駅のパーク&ライド駐車場の整備

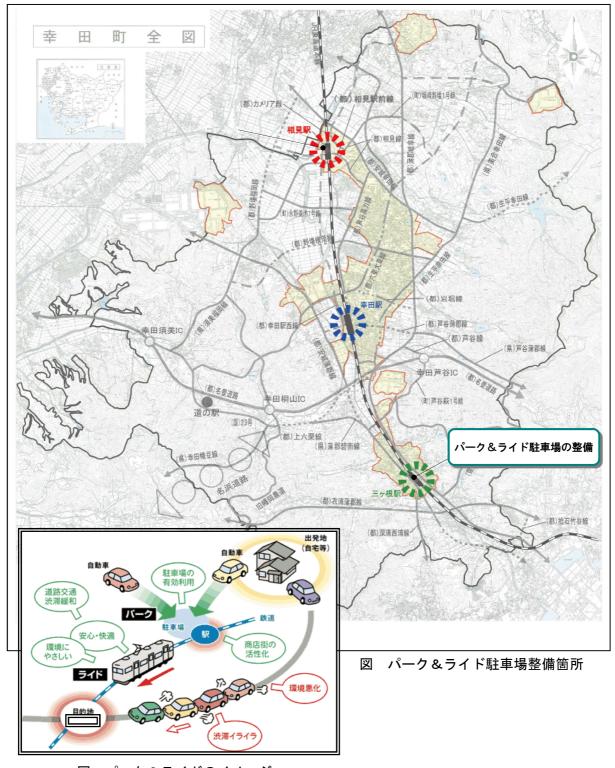


図 パーク&ライドのイメージ

資料:東京都 HP より

6エコ通勤の普及促進

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

地球を思いやる交通体系の形成

環境に配慮した交通行動への市民参加

【施策の方向】

●市街地の渋滞解消

幸田町の代表交通手段である自動車分担率は7割を占めており、特に近隣市町への短トリップでの自動車分担率は9割を超えています。

このような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り組 みを進めます。

●通勤時の自動車利用の抑制・平準化

幸田町には、優良な企業が多数立地していますが、各企業の従業員のマイカー通勤等により局所的な渋滞が日常的に発生しています。

企業による様々な改善努力(シャトルバス*運行や時差出勤*等)が実施されていますが、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・平準化に取り組みます。

【主な施策の概要】

- エコ通勤の普及促進施策の実施
- ・交通渋滞や排気ガスのないクリーンなまちづくりのため、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・自動車の相乗り等を利用するエ コ通勤に対する意識啓発を推進します。
- ・意識啓発にあたっては、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付を推進します。

表 エコ通勤実施事例

	概要	具体的な取り組み内容
山金工業株式会社 森田工場 (福井県福井市)	自動車通勤者の割合が高いため、環境への取り組みの一環として、自動車通勤者の割合を10%減らすことを目標に、エコ通勤を実施。 実施後、週に1回以上、自転車や徒歩で通勤する従業員は、従前は1割前後だったのに対して、4~5割程度まで増加した。	 ・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 ・自転車や徒歩による通勤者に対する手当の新設を提案 ・駐輪場の拡大等
株式会社赤羽金属 製作所 第二事業 本部 (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、さらなる環境教育のためエコ通勤を実施。 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。	・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 ・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
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) (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。	・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 ・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 ・自転車通勤の手当の増額等
さいたま市役所12 事業所 (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。	・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 ・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 ・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
株式会社ミダック ホールディングス 他6 事業所(静岡 県浜松市)	社内の環境意識向上や温室効果 ガス削減のため、「エコポイント 制度」によるエコ通勤の推進を実 施しているが、エコ通勤の取り組 みをさらに進めていく。	・ 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 ・ マイカー以外で通勤する場合に、 通勤手段に応じ報奨金を付与する 「エコポイント制度」を導入等

プエコドライブ、エコカーの普及促進

【位置づけ】

基本目標

地球を思いやる交通体系の形成

基本方針

低炭素・省エネルギーの交通手段への 利用転換

【施策の方向】

●自動車利用の低公害化・省エネルギー化

幸田町の代表交通手段である自動車分担率は約7割を占めており、特に近隣市町への短トリップの自動車分担率は9割を超えています。

このようなことから、公共交通機関の利用促進等によるマイカー利用の縮減も進めますが、自動車利用時に際しても、エコドライブ*の推進、低燃費車の導入促進等による温室効果ガスの排出削減対策にも取り組み、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

- ・町民のエコドライブ*の意識向上のため、意識が浸透していないドライバー等を対象に、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を推進します。
 - -エコドライブ**啓発活動(ポスター、チラシ等の配布)
 - ーエコドライブ※講習会の開催

②エコカー*の普及促進施策の実施

- ・エコカー*の普及を促進するため、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等を紹介します。
- ・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検討を推進します。
 - -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

■次世代自動車導入のための支援制度

	番		対象車種						
	号	支援制度の名称*2		EV/ PHV	CNG	HV	その他	設備	支援内容
補助制度	1	地域交通のグリーン化に向けた次世代 自動車普及促進事業	•	•	•	•		•	トラック・バス・タクシー事業者における電気自動 車及び充電施設の導入又は電気自動車への改造への 補助
	2	クリーンエネルギー自動車導入事業費 補助金	•	•			•	•	地方公共団体、その他法人及び個人におけるクリーンエネルギー自動車等の導入への補助。平成 31 年度は、外部給電器についても導入補助を実施
	3	電気自動車・ブラグインハイブリッド自 動車の充電インフラ整備事業費補助金						•	地方公共団体、その他法人及び個人における充電設 備の整備への補助
	4	燃料電池自動車の普及促進に向けた水 素ステーション整備事業費補助金						•	民間企業等における水素供給設備の整備及び新規需 要創出活動への補助
	5	地域再エネ水素ステーション導入事業						•	地方公共団体、民間団体及びその他の法人における 再生可能エネルギー由来の水素ステーション導入及 び保守点校への補助
	6	電動化対応トラック・バス導入加速事 業		•		•			トラック・バス所有事業者における電動化対応ト ラック・バス導入への補助
	7	水素社会実現に向けた産業車両におけ る燃料電池化促進事業	•						地方公共団体、民間団体及びその他の法人における 燃料電池フォークリフト・燃料電池バス導入事業へ の補助
	8	廃棄物収集運搬車の低燃費化事業					•		廃棄物の収集運搬の用に供する先進環境対応型 ディーゼルトラック導入への補助
	9	低炭素型ディーゼルトラック等普及加 速化事業			•		•		中小トラック運送業者における低炭素型ディーゼル トラック等の導入補助
	1	自動車重量税の時限的免除・軽減措置	•	•	•	•	•		環境性能に応じて自動車重量税を時限的に免除・軽 減
税制上	0	自動車取得税の時限的免除・軽減措置 (新車)	•	•	•	•	•		環境性能に応じて自動車取得税を時限的に免除・軽 減
	2	中古車の取得に係る特例 (自動車取得 税)	•	•	•	•	•		中古車の取得の際、環境性能に応じて課税標準から 一定額を控除する特例措置
一の優遇措	3	低公害車に係る自動車税・軽自動車税 の軽減措置(自動車税・軽自動車税の グリーン化)	•	•	•	•	•		低公害車を新車新規登録した場合、翌年度 1 年間の 自動車税・軽自動車税を軽減する等
置	4	低公害車の燃料供給設備に係る固定資 産税の特例措置						•	燃料供給設備の設置に係る固定資産税の課税標準の 特例措置
	5	排出ガス規制基準に適合した特定特殊 自動車に係る固定資産税の特例措置					•		2014年基準の基準適合表示の付された特定特殊自動車 (オフロード車) の取得に係る固定資産税の課税標準の特例措置
財政投融資制度	1			•	•	•	•	•	低公害車や燃料供給設備等の取得に係る低利融資
	2	勝日本政策金融公庫 国民生活事業に よる低利融資		•	•	•	•	•	低公害車や燃料供給設備等の取得に係る低利慰資

(注意) F C V: 燃料電池自動中、EV: 電気自動中、PHV: ブラグインハイブリッド自動中、CNG: 天然ガス自動中、HV: ハイブリッド自動中 その他: クリーンディーゼル自動申、オフロード車(建設機械等)、低燃費かつ低排出ガス認定車、ポスト新長期規制適合車などを指す。
※1 詳細は、p. ●~●の対応箇所参照。一部制度については、平成29年度、平成30年度における支援内容等の情報を併記。
※2 平成28年度からの継続事業のうち、平成29年度に名称変更予定の補助事業については平成28年度の名称を記載。

3-4 公共交通施策

幸田町には、町中央部にJR東海道本線が走っており、岡崎・名古屋方面、蒲郡・豊橋方面へのアクセスが容易であり、町民はもとより町内企業の従業員の大切な移動手段になっています。

また、路線バスについては、幸田駅から東岡崎駅に向けて運行されていた路線が2014(平成26)年に廃止となりましたが、1996(平成8)年から運行されていた福祉巡回バスを2012(平成24)年に料金無料のコミュニティバス*(えこたんバス)に再編したことにより、町民の生活利便性を向上させる役割を担っています。

これら鉄道やコミュニティバス**等の公共交通機関は、個人の自動車利用に比べ環境負荷の 少ない交通手段であることから、積極的な手段転換を行う必要があります。

幸田町では、上述のような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

公共交通施策群

- 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

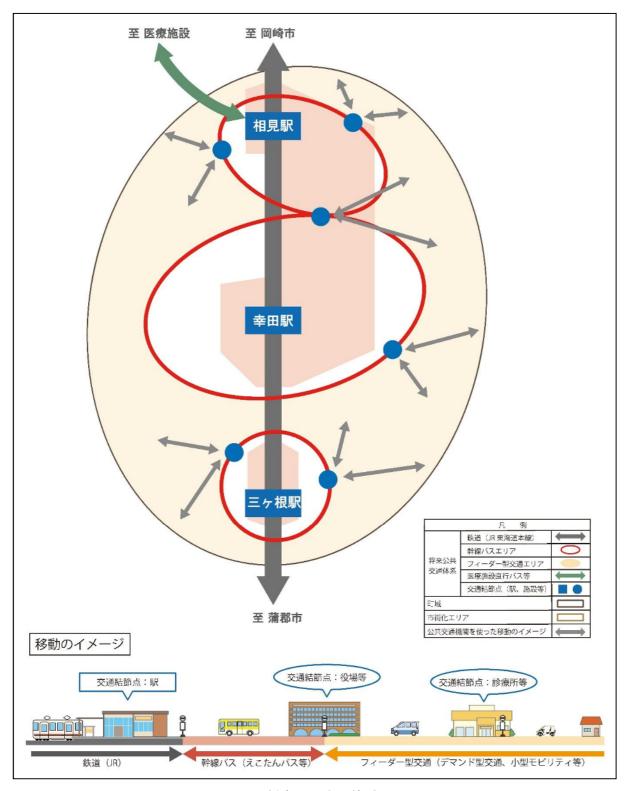


図 将来公共交通体系図

※フィーダー型交通 : 地域間や拠点間を結ぶ幹線的な交通に対して、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交通のこと。

※医療施設直行バス等:幸田町内から高度医療を受けられる施設に直接アクセスすることができるバス等のこと。

①鉄道駅の再整備

重点戦略

【位置づけ】

基本目標

地球を思いやる交通体系の形成

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

基本方針

低炭素・省エネルギーの交通手段への 利用転換

誰もが移動しやすい交通環境の構築

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

幸田町は、中央部にJR東海道本線が走っており基幹公共交通機関のストックを有しています。 町内の北部に相見駅、中央に幸田駅、南部に三ヶ根駅の3つの鉄道駅がありますが、朝夕の通勤 時間帯にはいずれの鉄道駅でも混雑が発生しています。また、北部地域の町民の鉄道利便性の向 上等、自動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、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、駅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

幸田町の町民の移動の約7割は自動車であり、その約7割がほぼ毎日運転しています。また、バスの分担率は非常に低い状況となっています。

このようなことから、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ふさわしい中心拠点として、幸田駅前地区の土地区画整理事業等の整備 とともに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。
- ②三ヶ根駅の整備
- ・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)の設置の検討を推進します。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

三ヶ根駅の整備(駅施設のユニバーサルデザイン化)

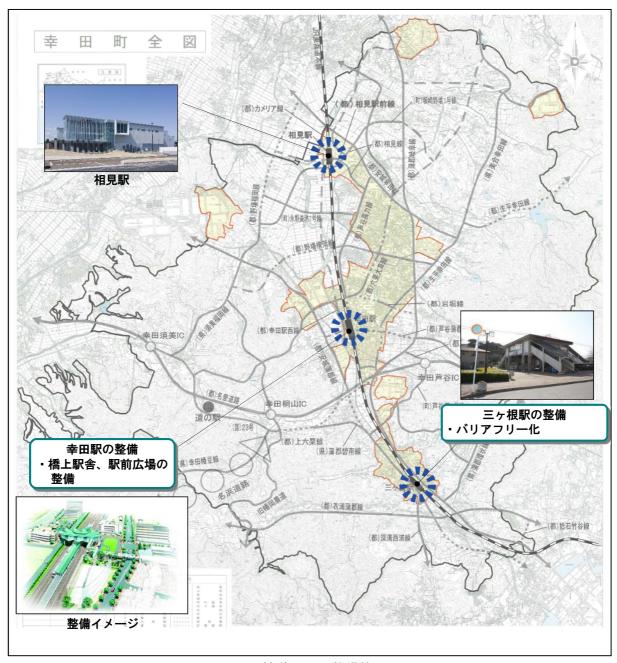


図 鉄道駅の再整備箇所

②バス等サービスの向上

重点戦略

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

まちが元気になる交通体系の形成

地球を思いやる交通体系の形成

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

低炭素・省エネルギーの交通手段へ の利用転換

環境に配慮した交通行動への市民参加

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

幸田町のコミュニティバス*は4系統で6本/日の運行となっており、運行サービスが低い状況となっています。

今後、高齢者や障がい者を問わず、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。

また、バス等の運行サービスの改善により、雨天時等の天候に左右されない移動快適性の確保 にも貢献します。

●回遊性を高める交通環境の構築

幸田町の中心市街地における高齢者や障がい者、また、来訪者の移動手段は、現在コミュニティバス**あるいはタクシーとなっていますが、運行頻度や料金等、サービス水準は低い状況となっています。

このことから、来訪者や町民の回遊性を高め、中心市街地の拠点性を再興するために、各交通手段の役割を明確にし、利用ニーズに合った交通の選択が可能となるようモビリティ・ブレンド*の推進に取り組みます。

公共交通への利用転換

幸田町の町民の移動の約7割は自動車であり、その約7割がほぼ毎日運転しています。また、バスの分担率は非常に低い状況となっています。

今後、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等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

幸田町は、岡崎市や安城市、蒲郡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います。

今後、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等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※の再編
- ・コミュニティバス**については、町民の足を確保する基幹バスとして、運行ルートや時間、料金制度等の運行形態の見直しに取り組みます。
- ②「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。

③企業バスとの連携

・現在、企業が運行する企業バスの機能を補完し、企業従業者のマイカー利用の軽減を促進するため、コミュニティバス*の運行形態について検討を推進します。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

コミュニティバスの再編 企業バスとの連携

えこたんバスの運行現況

えこたんバスの運行現況			
運賃	無料		
利用者	利用制限なし		
運行時間	8 時 30 分~17 時 00 分 ※15 時~16 時の間は、 小学生を対象とした スクールバスとして運行		
運休日	土曜日・日曜日 12/29~1/3		



運行ルート			
北ルート	役場発⇒鷲田⇒高力⇒大草⇒久保田⇒長嶺⇒坂崎⇒相見駅東口⇒高力⇒大草		
	→横落→役場着		
中ルート	│役場発⇒幸田駅東口⇒六栗⇒野場⇒相見駅東口⇒新田⇒永野⇒鷲田⇒高力⇒ │岩堀⇒町民会館・図書館⇒大草⇒岩堀⇒芦谷⇒役場着		
	A TITLE AND A TITLE AND A STATE		
東西ルート	役場発⇒横落⇒岩堀⇒幸田駅東口⇒六栗⇒上六栗⇒桐山⇒道の駅⇒須美⇒		
来四ルート	野場⇒消防署⇒大草⇒町民会館・図書館⇒荻⇒芦谷⇒役場着		
古 n l	役場発⇒芦谷⇒里⇒三ヶ根駅東口⇒海谷⇒三ヶ根駅西口⇒市場⇒逆川⇒三ヶ		
南ルート	根駅西口⇒市場⇒上六栗⇒六栗⇒幸田駅西口⇒岩堀⇒横落⇒役場着		

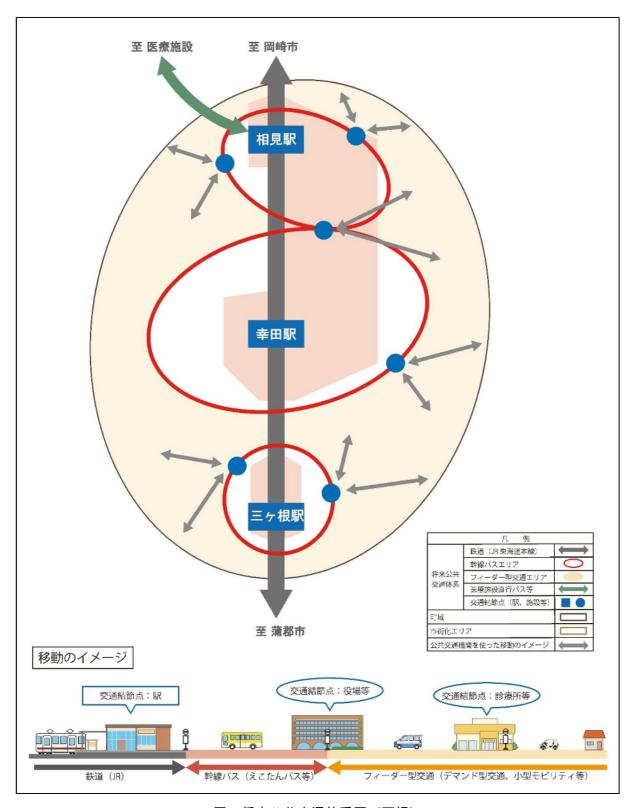


図 将来公共交通体系図 (再掲)

③乗り換え利便性の向上

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

地球を思いやる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

基本方針

低炭素・省エネルギーの交通手段への 利用転換

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

幸田町は、高い自動車依存が進む中で、2012(平成24)年の相見駅開業を機に、自動車交通から公共交通への利用転換が進められています。

今後は、鉄道サービスのさらなる利用促進を図るため、バスから鉄道等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

幸田町の町民の移動の約7割は自動車であり、その約7割がほぼ毎日運転しています。また、 バスの分担率は非常に低い状況となっています。

このようなことから、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
- ・交通結節点である鉄道駅において、鉄道とバスの乗り場同士を近接させて水平移動距離を短縮 することによる物理的な乗り継ぎ抵抗の軽減や、案内情報を充実させ、乗り継ぎを分かりやす くすることによる心理的な乗り継ぎ抵抗の軽減を図ります。
- ②バス停の整備
- ・待合室、上屋、ベンチ等の設置による待合空間の快適性の向上、バスロケーションシステム等による運行情報の提供、自転車駐車場の整備による、歩行、自転車からバスへの乗り換え利便性の向上を図ります。
- ・ノンステップバス、スロープ付きバス等、高齢者・障がい者にも利用しやすい車両の導入に合わせ、歩道のかさ上げによる段差縮小、歩道の幅員確保(車道側への張り出し等)による車いす乗降空間の確保を図り、物理的な乗り換え抵抗の軽減を促進します。
- ③運行ダイヤ・運賃の連携
- ・鉄道とコミュニティバス*等、複数の交通サービス間で、運行ルート・ダイヤの接続を改善し、乗り換えによる待ち時間を短縮するとともに、乗継割引や共通運賃制等の運賃面での連携により、乗り継ぎによる運賃の割高感の緩和を促進します。







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)



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)

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

交通結節点の整備(バスの乗降場整備、情報案内の充実等) バス停の整備

④デマンド型交通の導入

重点戦略

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

まちが元気になる交通体系の形成

地球を思いやる交通体系の形成

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

低炭素・省エネルギーの交通手段へ の利用転換

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

幸田町のコミュニティバス*は高齢者や障がい者の重要な移動手段となっていますが、現状では 4系統で6本/日の平日のみの運行となっており、運行サービスが低い状況となっています。

そのため、今後さらに高齢化が進行し、公共交通の重要性が高まることを踏まえ、高齢者等の快適な移動を確保するため、新たな地域内交通システムとして、デマンド型交通*の導入を推進します。

●回遊性を高める交通環境の構築

幸田町内における高齢者や障がい者の移動手段は、現在コミュニティバス**あるいはタクシーとなっていますが、運行頻度や料金等、サービス水準が低い状況となっています。

このようなことから、交通弱者の回遊性を高めるとともに、高齢者等の外出機会の創出を図るため、モビリティ・ブレンド*の考え方を踏まえた新たな地域内交通システムの導入に取り組みます。

公共交通への利用転換

幸田町の町民の移動の約7割は自動車であり、その約7割がほぼ毎日運転しています。また、バスの分担率は非常に低い状況となっています。

このようなことから、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デマンド型交通*の導入

- ・新たな地域内交通システムとしてデマンド型交通*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。
- ・導入にあたっては、交通手段ごとの役割を明確にするとともに、鉄道やコミュニティバス*を補 完又は代替する移動手段として、高齢者等の移動ニーズに即した運行サービスの提供を図りま す。
- ②地域公共交通会議*の設置
- ・デマンド型交通*の導入にあたって、将来的に有償運送に関する場合には交通事業者を始めとした関係機関からなる地域公共交通会議*を発足し、有償運送に関する協議を行う必要があることから、関係機関との調整を図りながら、地域公共交通会議*の設置に取り組みます。

■今後おおむね 10 年間に整備を促進する主な路線

路線名

デマンド型乗り合いタクシー等の導入 地域公共交通会議の発足

デマンド型交通の事例(豊明市)

平成31年1月から3月まで道路運送法第21条による実証実験を開始。

【実証実験の概要】

乗り合い送迎サービスの実証実験

- ・指定地区から豊明市内、近郊の医 療機関を中心とした指定停留所 への乗合型の送迎サービス
- ・事前に複数の利用者の希望目的地 や希望到着時間を専用システム で計算し、効率的な総送迎サービ スを運行

事業主体は豊明市、アイシン精機、 スギ薬局であり、運行事業者は市と協 定を結んだタクシー事業者が実施。

基本運賃: 1乗車につき 200 円



図 デマンド型交通「チョイソコ」

3-5 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 手段として注目されており、さらに高齢者や障がい者、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、自動車への依存度が高まっています。

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

公共交通施策群

- 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
- ④サイクル&ライド*駐輪場の整備

①歩道・自転車道ネットワークの整備

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

交通事故を減らす交通安全対策

まちが元気になる交通体系の形成

地球を思いやる交通体系の形成

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

低炭素・省エネルギーの交通手段へ の利用転換

【施策の方向】

●良好な歩行環境・自転車走行環境の創出

幸田町では、主要な幹線道路については両側に歩道が設置されていますが、それ以外の路線については、片側又は歩道がない箇所も少なくありません。

また、アンケート調査によると町民の道路整備への要望の第1位は「歩道整備」となっています。このことから、高齢者、障がい者、児童等を含む幸田町の全ての町民や来訪者が、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

歩道を整備する際は、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がい者、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構築

幸田町の中心市街地はモータリゼーション*の進展により、大規模商業施設等が郊外の幹線道路沿いに立地し、鉄道駅を中心とする市街地は活力を失っています。

このようなことから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することで、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】

- ・歩道については、以下の条件に該当する路線において整備を推進します。
 - 歩行者交通量の多い路線(朝7時~9時の2時間の交通量で検証)
 - -主要施設間(鉄道駅、学校施設、商業施設など)を結ぶ経路となる主な路線
 - 主として通勤・通学利用の路線
- ・歩道については、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します。また、バリアフリーの特定道路 に設定されている路線については、優先的に整備の検討を推進していきます。
- ・自転車道については、以下の条件に該当する路線において整備を推進します。
 - 自転車交通量の多い路線(朝7時~9時の2時間の交通量で検証)
 - 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
- ・自転車道については、国の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 に検討を推進します。
- ・センターラインのない道路は、車道幅を最低限に縮小し、自転車・歩行者空間を生み出します。
- ・自転車通行で歩行者が危険な状況となっている路線においては、社会実験などを通じて適切な 走行空間の確保方策を検討します。
- ・幹線道路の横断部に設置されている地下道については、歩行者や自転車利用者の移動の快適性、 安全性の向上を図る方策について検討します。



図 歩道・自転車道の整備イメージ



自転車と歩行者の輻輳による危険な歩道

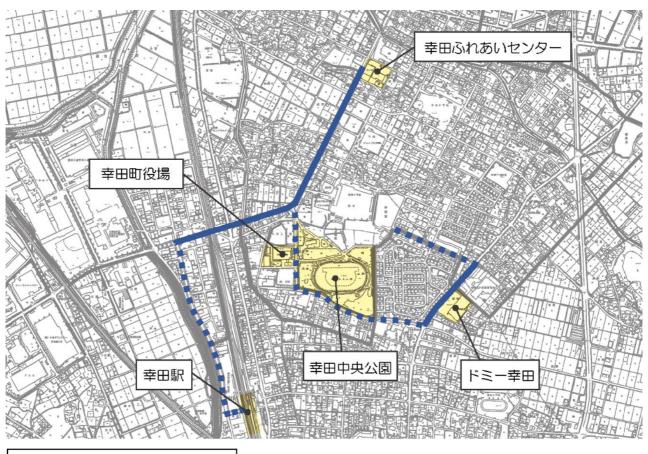
【施行前】自転車と歩行者の通行位置が 明確に区分されていない自転車歩行者道 においては、自転車と歩行者が接触する 危険な状況あります。



【施行後】自転車専用通行帯の整備によ り、自転車が安全に走行できる空間が確 保され、歩道を走る自転車が無くなるこ とから、歩行者は歩道を安心・安全・快 適に通行できます。

図 中心市街地における自転車道の整備例(青森市)

資料:青森市総合都市交通戦略より



凡例					
特定道路(整備済)					
特定道路(候補)					

■バリアフリー特定道路候補

②歩行者優先空間の創出

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

交通事故を減らす交通安全対策

まちが元気になる交通体系の形成

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

【施策の方向】

●良好な歩行環境・自転車走行環境の創出

幸田町の中心市街地は、まちの入り口である駅周辺道路においても歩道がない路線もあり、歩 行者や自転車、自動車が錯そうする危険な道路となっています。

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

これまでの道路整備では、道路は人やものが移動する空間としての位置づけに特化してきたため、移動の際の快適さや楽しさよりも、効率性や便利さが求められてきました。

今後は、道路が位置するエリアの沿道土地利用に応じて、その道路が優先すべき機能が異なると考えられることから、幸田町中心部における道路においては、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。

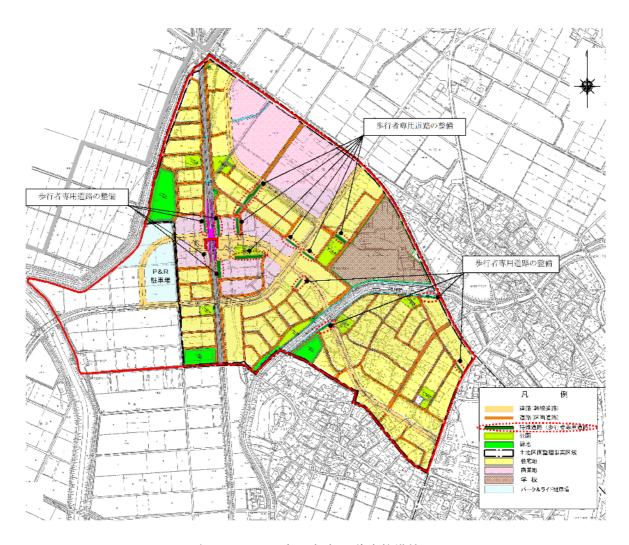
●まちの魅力を高める交通環境の創出

モータリゼーション*の進展により、大規模商業施設等が郊外の幹線道路沿いに立地し、鉄道駅を中心とする旧市街地エリアはまちとしての魅力を失っています。

幸田駅や相見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、町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】

・交差点の改良等により自動車の進入を抑制し、歩行者と自転車を優先した道路空間を創出します。



■相見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

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

まちが元気になる交通体系の形成

基本方針

生活に潤いと安らぎのある交通環境の 構築

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

【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は、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

モータリゼーション*の進展により、大規模商業施設等が郊外の幹線道路沿いに立地し、鉄道駅を中心とする旧市街地エリアはまちの魅力を失っています。

幸田駅前や相見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、町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】

- ・魅力的な歩行環境を構築する手法として、以下の整備内容の検討を推進します。
 - -舗装の高質化
 - -電線の地中化
 - -滞留空間、休憩施設の整備(沿道土地利用との一体化)
 - -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&ライド駐輪場の整備

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

地球を思いやる交通体系の形成

低炭素・省エネルギーの交通手段へ の利用転換

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

町民の通勤移動における快適、円滑な鉄道利用、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、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等への利用転換に取り組みます。

【主な施策の概要】

・より自転車の利用しやすい環境づくりを進めるため、鉄道駅や主要バス路線沿線において自転 車駐車場の整備を推進します。

①幸田駅

- ・現在東口と西口をあわせて744台分の駐輪場があります。
- ・現状の駐輪場を維持しながら、駅舎の改修、自転車走行環境の整備とあわせ、サイクル&ライド **を促進する駐輪場の整備検討を推進します。

②三ヶ根駅

- ・現在東口と西口あわせて342台分の駐輪場があります。
- ・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します。 ③相見駅
- ・現在東口と西口あわせて490台分の駐輪場があります。
- ・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します。 ④主要なバス停
- ・コミュニティバス再編とあわせ、バスへの乗り継ぎ改善を図るため、主要 なバス停における駐輪場の整備を推進します。(路線に1ヶ所程度)



図 サイクル&バスライドのイメージ

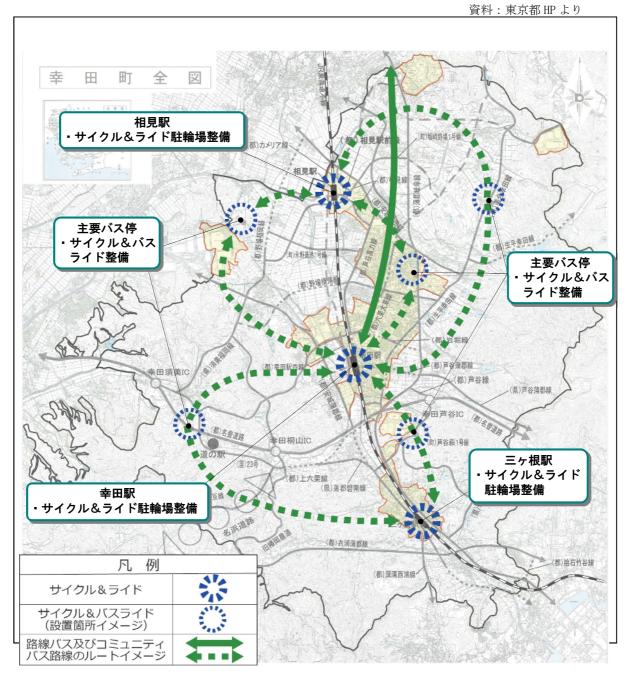


図 サイクル&ライド*駐輪場の整備箇所イメージ

3-6 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かると言えます。

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、また、交通ルール・マナーの遵守に対する認識の低さもあり、それに伴う公共交通サービスの低下、交通事故の発生等、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

共通施策群

- ①モビリティ・マネジメント*の導入
- ②交通規制・ルールの徹底
- ③時差出勤*・フレックスタイム*制の奨励
- ④環境行動に対する特典制度の導入
- ⑤自動運転※の実証実験の推進
- ※なお、共通施策群①~④については、愛知県の提唱する「あいちエコモビリティライフ推進事業」との連携を図りながら推進するものとします。

「あいちエコモビリティライフ推進事業」

○活動方針

- ・エコ通勤※・エコ通学の転換促進
- ・パーク&ライド※の普及拡大
- ・公共交通の利用促進に対する動機付け
- ・エコモビリティライフに関する普及啓発
- ○エコ通勤※・エコ通学の転換促進
 - ・東部丘陵線 (リニモ)沿線地域における「チャレンジエコ通勤」「チャレンジ脱メタボリック通勤」の実施
 - ・リニモ沿線での「通勤・通学レンタサイクル」事業の実施
 - ・「名古屋市及びその周辺(東部)地域における持続性ある企業モビリティマネジメント[※] 等に関する調査検討会」(中部運輸局)によるエコ通勤への転換促進の協力
- ○パーク&ライド※の普及拡大
 - ・ P&R 駐車場の登録・情報提供
 - ・県用地の活用によるP&R駐車場の運営
 - ・ P&R 駐車場化の検討・促進
- ○公共交通の利用促進に対する動機付け
 - ・公共交通利用者への優遇措置の導入
 - ・交通エコマネーの発行
- ○エコモビリティライフに関する普及啓発
 - フェスティバルの開催
 - ・シンボルマーク・イメージロゴの募集
 - ・絵日記・標語コンクールの実施
 - PR資材や啓発資料の作成
 - ・各種交通関連イベントにおけるPR

①モビリティ・マネジメントの導入

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

誰もが移動しやすい交通環境の構築

地球を思いやる交通体系の形成

環境に配慮した交通行動への市民参加

【施策の方向】

●市街地の渋滞解消

幸田町は、岡崎市や安城市、蒲郡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。

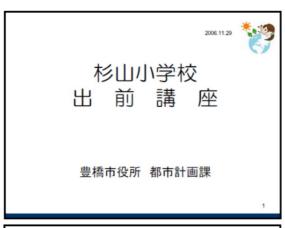
公共交通のサービス改善等による自動車交通から公共交通への利用転換策とあわせ、自動車交通のかしこい使い方の実践により、市街地における渋滞解消に取り組みます。

●環境に配慮した交通行動への町民参加

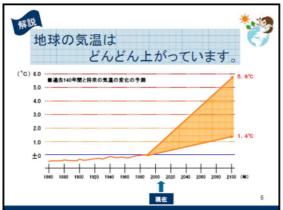
自動車交通による省 CO_2 を図るため、現在の町内の自動車利用において大きな比率を占めている企業や、将来の自動車利用の中心となる小・中学生を対象に、環境や自動車交通に対する意識改革に取り組み、公共交通や自転車、徒歩等の交通手段への転換を推進します。

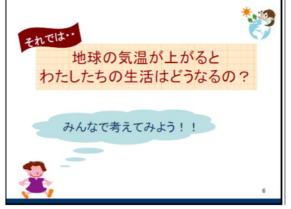
【主な施策の概要】

- 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トラベルフィードバックプログラム** による通勤形態の見直しを実施します。
- ・自動車以外の交通手段の提供とあわせた、企業内駐車場の自転車駐車場への転換等、不可逆的な モビリティ・マネジメント*施策についても検討を推進します。
- ②学校モビリティ・マネジメント*の実施
- ・将来の自動車利用者であり、自動車や公共交通、自転車に対する偏見がない小学生や中学生に対して、自動車の長所短所、公共交通の便利さ、低炭素性等を知ってもらい、環境意識の高い町民を着実に育てることにより、長いスパンでの省 CO_2 に寄与します。
- ・地球環境問題に関する情報の提供とあわせ、交通ルールやマナーの周知徹底(若年層の交通事故 軽減)に努めます。



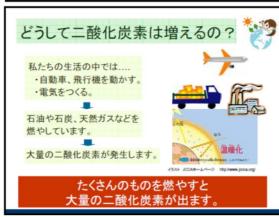












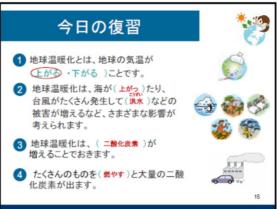


図 豊橋市 学校モビリティマネジメント*の例(モビリティマネジメントキット)

②交通規制・ルールの徹底

【位置づけ】

基本目標

基本方針

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

交通事故を減らす交通安全対策

【施策の方向】

●交通安全に対する町民意識の向上

幸田町では市街化区域内において事故が多く発生しており、特に幹線道路等に集中しています。 これらの事故の多くが自動車や自転車の無謀な運転やルール違反、マナーの悪さ等、モラルの低 下に起因するものであり、最も弱い歩行者の安全をも脅かしています。

また、近年では全国的に高齢者の自動者運転による交通事故が問題となっていることから、高齢者等が自ら運転しなくても移動できる便利な交通環境の整備が求められています。

このようなことから、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等、 ルールやマナーの周知徹底を図るとともに、高齢者等の運転免許自主返納の促進に向けた情報発 信を図ることで、町民意識の向上に取り組みます。

【主な施策の概要】

- ①交通指導取締りの促進
- ・警察と連携し、交通事故多発路線等における交通指導取締りを効果的に推進するため、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を促進します。
- ・また、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 を促進します。
- ②広報啓発活動の推進
- ・自転車利用のルール、マナーの周知徹底や安全走行に対する意識の醸成を図るため、広報紙や事 故防止キャンペーン等、関係機関連携による継続的な啓発活動を推進します。
- ③交通安全教育の推進
- ・道路の状況に応じて安全に通行するための技術を身に付けられるよう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を推進します。
- ・交通安全協会等と連携し、自転車の無灯火や傘差し運転等をなくすため、利用する機会の多い中 学生や高校生を対象とした交通安全教室の開催を推進します。
- ④運転免許自主返納の促進
- ・交通事業者や警察等と連携し、高齢者等の運転による交通事故を抑制するため、運転免許証の自 主返納の促進に向け、返納者に対する補助制度等の創設を推進するとともに、情報発信を行い ます。



写真 参加・体験・実践型の交通安全教育



写真 幼児に対する交通安全教育



写真 運転適性相談の状況



写真 旧車會に対する取締り



写真 違法駐車の監視活動



写真 通学路における速度違反自動車取締装置 の活用

資料:「令和元年版 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

【位置づけ】

基本目標

基本方針

地球を思いやる交通体系の形成

環境に配慮した交通行動への市民参加

【施策の方向】

● 通勤時の自動車利用の抑制・平準化

幸田町は、岡崎市や安城市、蒲郡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いますが、名古屋市や刈谷市、豊橋市等へは鉄道利用が5割を超えています。

通勤通学時の交通手段や通勤時間帯、経路等の見直しを促すことにより一時的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】

・ 通勤通学時の一時的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 雑率を低減させるため、時差通勤通学を推進します。

①PR活動の実施

- ・PRポスターやパンフレットを作成し、時差出勤**やフレックスタイム**制を奨励します。
- ・民間事業者に対して協力要請や意識啓蒙を図ります。

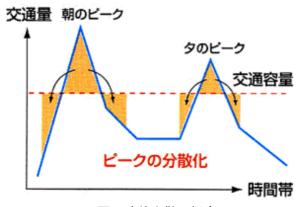


図 時差出勤の概念

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

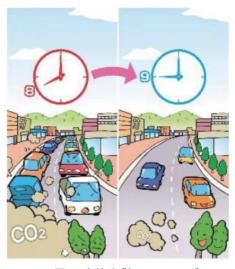


図 時差出勤のイメージ

資料:「美の国あきたネット」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

【位置づけ】

基本目標

基本方針

地球を思いやる交通体系の形成

環境に配慮した交通行動への市民参加

【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】

- ・町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を推進します。
- ・ 通勤において公共交通や自転車利用者が増加した企業に対する税制優遇について検討を推進します。
- ・企業内の駐輪場整備や自転車購入等に対する費用負担に関する補助制度について検討を推進します。

【参考:特典制度の事例】

株式会社デンソー「エコポイント制度を通じた社員の環境意識の啓発と行動促進」

○活動概要

環境家計簿、エコライフチェック、エコ商品購入、環境意識啓発、環境ボランティア、ごみ ゼロ運動、エコ通勤などの実施によるエコポイント制度の導入

自動車業界が目指す「人にも、まちにも、環境にもやさしい交通社会」に対して、自動車部 品製造会社として重要な役割を意識。まずは通勤という日常の中で少しずつでも意識して もらいたい。

- ○「エコ通勤」の現状
 - ・ポイント発行条件

自宅〜勤務地まで実測 $2.5 \, \mathrm{k} \, \mathrm{m以上}$ (=ガソリン補助費受給資格)を毎日クルマ以外で通勤していること (パーク&ライドもOK)

※「通常、クルマでたまにエコ通勤」は現状では対象外

・ポイント発行数

徒歩 or 自転車

=毎月 20 ポイント

バイク or 電車 or バス =毎月5ポイント

※駅 or バス停まで 2.5 k m以上を徒歩+電車の場合は毎月 25 ポイント

・「エコ通勤」メニュー登録状況

区分	申請者数	切替え人数
徒歩 or 自転車	57	19
バイク or 電車 or バス	298	82
(内、駅 or バス停まで 2.5km以上を徒歩 or 自転車	(16)	

5自動運転の実証実験の推進

重点戦略

【位置づけ】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形成

まちが元気になる交通体系の形成

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

まちの活性化に寄与する交通環境の 構築

【施策の方向】

公共交通の利便性向上

幸田町では、2017 (平成 29) 年に全国で初めて、公道における遠隔型自動運転*システムの実証 実験を実施する等、ICT 等の最新技術を活用した交通システムの構築に取り組んできました。

今後、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、渋滞の緩和や 解消等の効果が期待されることから、引き続き、産官学で連携しながら実証実験を推進します。

●回遊性を高める交通環境の構築

幸田町内における高齢者や障がい者等の移動手段は、現在コミュニティバス*あるいはタクシーとなっていますが、運行頻度や料金等、サービス水準は低い状況となっています。

このようなことから、自動運転*の実証実験を推進することで、安全・安心に移動できる交通サービスの提供を図るとともに、地域の多様な取り組みと連携した自動運転*サービスの提供を推進します。

【主な施策の概要】

・自動運転*の実用化に向けた実証実験を推進するため、自動運転*システムに関係する企業や大学等、自動運転*システムの導入を目指す自治体が参画する「あいち自動運転*推進コンソーシアム」と連携を図ります。

幸田町での実証実験の概要

【実証実験の概要】

○実施時期:

2017 (平成 29) 年 12 月 14 日 (木) 午前 10 時~午後 4 時頃まで

○実施ルート

幸田町民会館周回(左回り)(約0.7km)

○実施主体等

実施主体:愛知県、株式会社ティアファー アイサンテクノロジー(株) 他

力: KDDI 株式会社、東京海上日動火 災保険株式会社、東京大学、名古 屋大学

○実証内容

車両内の運転席は「無人」(レベル4)。 車外より遠隔操作又は遠隔監視



図 自動運転実証実験(幸田町内) 出典:日本経済新聞

第4章 施策の推進方策の検討

4-1 計画推進の体制と方策

(1) 実施体制

本計画の実施にあたっては、行政だけではなく町民や民間事業者(鉄道事業者等)をはじめとした関係機関等が連携・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。 このため、本計画を推進する体制づくりを進めます。

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

本計画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に、町民・企業、行政、交通事業者・大学等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、この際に交通戦略の推進組織としても位置づけることにより、本計画と交通戦略のスムーズな連携促進を図ります。

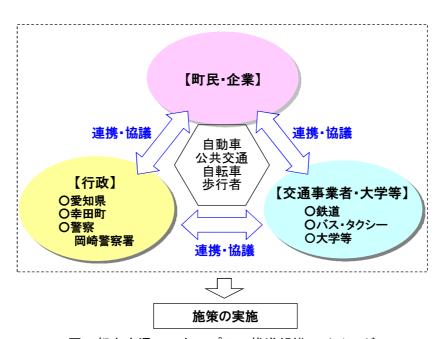


図 都市交通マスタープラン推進組織のイメージ

②適正な役割分担による施策の実施

本計画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。特に公共交通に関する施策については、行政だけではなく、鉄道事業者や警察、町民等の多様な主体との連携が必要になることから、多様な主体が参画する「地域公共交通会議[※]」をはじめとした会議体の設置を検討し、計画的かつ効果的な推進を図ります。

(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等の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等、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

本計画は、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」に位置づけられた各施策は、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、事業スケジュール等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、施策の取組状況等 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を推進します。

④広域行政の推進

都市間連絡道路の整備や町域を越える公共交通に関する取組等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)

本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、広報紙やホームページ等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。

本計画は、おおむね 10 年後の令和 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します。

【用語の解説】 50 音順

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たりす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_2)の排出量を減らす運転のこと。

※LRT (エルアールティー)

従来の路面電車や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他、車両自体も新技術導入による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等が運行 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。

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。

※自動運転

自動運転とは、人が運転操作を行わなくても ICT の活用により自動で運転できる技術。 搭載される技術によってレベル $0\sim5$ までに区分されており、レベル $1\sim2$ は主に運転をサポートする技術、レベル3以上は基本的に人が運転操作を行わずに走行できる技術とされている。

※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

※地域公共交通会議

地域の公共交通について協議するために設置される道路運動法に基づく組織のこと。一般的には、地方公共団体(県、市町村)、鉄道事業者、道路管理者、交通管理者、住民利用者代表等から構成される。

※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。

※デマンド型交通

デマンド型交通とは、デマンド (需要・要求) に応じて運行する乗合交通のこと。事前 に電話等により予約することで、利用者のニーズに応じた運行が可能となる。

※トラベルフィードバックプログラム

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)を組み合わせて提供する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者が自由に選べる制度のこと。

ま行

\times MaaS (Mobility as a Service, $\neg \neg \neg$)

自動車、電車、バス、タクシー、自転車等に至るあらゆる交通手段(=モビリティ)を 一貫した移動手段(=サービス)として捉え、ICT を活用してシームレスにつなぐ新たな 移動の概念。

※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・ブレンド (Mobility Blend)

既存の交通機関だけでは不便な地域に対して、地域ごとに最適な新規の交通手段を設け、 それを既存の交通手段とブレンドするサービスのこと。

※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等を『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、障がい者に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、障がいの有無や年齢、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。

ら行

※リニア・インパクト

2027 (令和 9) 年に予定されているリニア中央新幹線の開業が、社会・経済に及ぼす影響等のこと。



幸田町都市交通マスタープラン

□令和2年●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) / F A X: 0564-63-5139

○URL: https://www.town.kota.lg.jp/ ○Eメール: kikakujoho@town.kota.lg.jp