

## 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

### 4-1. 住民アンケート調査の結果

#### (1) 調査の概要

幸田町民が普段感じている交通に関する問題点や今後の交通施策に対する意向等を把握するために、町民を対象にアンケート調査を実施しました。

#### <調査対象・配布数>

- ・幸田町に居住する全住民(18歳以上)から無作為に抽出
- ・1,500人に配布

#### <調査期間>

- ・平成20年10月31日(金)発送
- ・平成20年11月17日(月)締め切り

#### <配布・回収方法>

- ・郵送配布、郵送回収

#### <回収率>

- ・回収票数 659票
- ・回収率 43.9%

① アンケート調査票

**幸田町 交通に関する住民アンケート調査  
ご協力をお願い**

日頃は町政運営にご理解とご協力をいただき誠にありがとうございます。

幸田町では、国道23号バイパスの開通や相見新駅の実現化など町の“交通”の流れが大きく変わりつつあります。また、高齢化の進展や地球温暖化等の環境問題への対応等についても“交通”における緊急の課題となっています。

こうした背景のもと、町では、“交通”の視点からまちづくりを検討し、今後充実した施策を推進するために、「都市交通マスタープラン」として将来構想（ビジョン）の策定を進めていきたいと考えています。

このアンケートは、幸田町にお住まいの皆様、日常の交通の実態や普段感じている交通に関する問題点、今後の交通施策に対する意向などのご意見をお伺いし、計画に反映させるために実施するものです。

お忙しいところ恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解の上、ご協力くださいますようお願い申し上げます。

なお、アンケートは無記名で、結果は統計的に処理を行い、調査目的以外に使用することはありません。集計結果は公表する予定ですが、個人に関する情報が公表されることは一切ありません。

**★調査票の記入について**

1. 質問に対する回答は、宛名の方の判断でご記入下さい。
2. あてはまる番号を○で囲んでください。（ ）内には具体的な内容をご記入ください。
3. 本調査票は、同封の返信用封筒に入れて 11月17日（月） までにポストにご投函ください。切手は不要です。

**☞「交通」とは！**

**ここでいう交通とは、車や電車・バスなどの公共交通のみならず、徒歩や自転車など、人やものが動く行動全てを意味します。**

【本調査に関するお問合せ先】

幸田町総務部企画政策課政策グループ

Tel:0564-62-1111（内線 341・342）

## 1. あなたご自身のことについて

本アンケートの集計や分析に用いるため、以下の項目についてお答えください。

年齢	①20歳未満 ②20歳代 ③30歳代 ④40歳代 ⑤50歳代 ⑥60歳代 ⑦70歳以上		
性別	①男性 ②女性	居住地 (行政区名)	( ) ※岩堀、鷺田、里など
職業	①会社員 ②会社役員 ③公務員 ④自営業 ⑤農業 ⑥パート・アルバイト ⑦学生 ⑧専業主婦 ⑨無職 ⑩その他 ( )		
自動車保有状況	①自分が持っている ②家族が持っている ③持っていない ④その他 ( )	運転免許保有状況	①有り ②無し
運転頻度	【運転免許保有者のみ】 ①ほぼ毎日 ②週に4~5日 ③週に2~3日 ④週に1日 ⑤その他 ( )		

## 2. 日常の交通行動について

町民の平均的な交通の行動を把握するため、あなたの平日の日常的な交通行動について、お答えください。(目的地までの交通行動をお答え下さい。)

次ページの記入例を  
参考にしてください

移動目的	①通勤 ②通学 ③業務 ④家事・買い物 ⑤食事・娯楽 ⑥通院 ⑦送迎 ⑧その他 ( )		
目的地	①町内 ⇒ 施設名: _____ ②町外 ⇒ ( ) 県 ( ) 市町村 ( ) 区		
出発時間	午前 ( ) 時頃 午後 ( ) 時頃		
所要時間	( ) 時間 ( ) 分		
上記の行動頻度	①毎日 ②週に4~5日 ③週に2~3日 ④週に1日 ⑤その他		
利用する交通手段(目的地までの利用順に番号でお答え下さい)	下記コード表より記号をお選びください。	鉄道利用者のみ	バス利用者のみ
	1番目 <input type="text"/> ⇒ 2番目 <input type="text"/> ⇒ 3番目 <input type="text"/> ⇒ 4番目 <input type="text"/> ⇒ 5番目 <input type="text"/> ⇒ 6番目 <input type="text"/>	乗車駅 <input type="text"/> ↓ 降車駅 <input type="text"/>	乗車バス停 <input type="text"/> ↓ 降車バス停 <input type="text"/>
	【コード表】①徒歩 ②自転車 ③二輪車・原付 ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(送迎) ⑥路線バス ⑦福祉巡回バス ⑧企業バス ⑨鉄道 ⑩その他 ( )		

## 記入例

以下のような交通手段で名古屋の会社に通勤されている方の記入例は下記の通りです。

【自宅から目的地（会社）までの交通手段】

- ◆1 番目：朝 7 時に自宅を出発してバス停（名鉄バス岩堀バス停）まで徒歩 (①)



- ◆2 番目：岩堀バス停で名鉄バスに乗車⇒幸田駅前バス停で降車 (⑥)



- ◆3 番目：幸田駅で JR に乗車⇒金山駅で地下鉄に乗り換え⇒栄駅で降車 (⑨)



乗車駅と降車駅のみお答え下さい。

- ◆4 番目：栄バス停で市営バスに乗車⇒鶴舞公園前バス停で降車 (⑥)



- ◆5 番目：バス停（鶴舞公園前）から徒歩で会社に朝 9 時に到着 (①)

## 2. 日常の交通行動について

町民の平均的な交通の行動を把握するため、あなたの平日の日常的な交通行動について、お答えください。（目的地までの交通行動をお答え下さい。）

移動目的	①通勤 ②通学 ③業務 ④家事・買い物 ⑤食事・娯楽 ⑥通院 ⑦送迎 ⑧その他 ( )																																
目的地	①町内 ⇒ 施設名： _____ ②町外 ⇒ ( 愛知 ) 県 ( 名古屋 ) 市町村 ( 昭和 ) 区																																
出発時間	午前 ( 7 ) 時頃 午後 _____																																
所要時間	( 2 ) 時間 ( 00 ) 分																																
上記の行動頻度	①毎日 ②週に 4~5 日 ③週に 2~3 日 ④週に 1 回 ⑤その他 _____																																
利用する交通手段 (目的地までの利用順に番号でお答え下さい)	下記コード表より記号をお選びください。																																
	<table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">1 番目</td> <td style="padding: 5px;">①</td> <td style="padding: 5px;">⇒</td> <td style="padding: 5px;">2 番目</td> <td style="padding: 5px;">⑥</td> <td style="padding: 5px;">⇒</td> <td style="padding: 5px;">3 番目</td> <td style="padding: 5px;">⑨</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">4 番目</td> <td style="padding: 5px;">⑥</td> <td style="padding: 5px;">⇒</td> <td style="padding: 5px;">5 番目</td> <td style="padding: 5px;">①</td> <td style="padding: 5px;">⇒</td> <td style="padding: 5px;">6 番目</td> <td style="padding: 5px;"></td> </tr> </table>	1 番目	①	⇒	2 番目	⑥	⇒	3 番目	⑨	4 番目	⑥	⇒	5 番目	①	⇒	6 番目		鉄道利用者のみ <table border="1" style="margin: auto;"> <tr><td style="padding: 5px;">乗車駅</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">幸田</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">↓</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">降車駅</td></tr> <tr><td style="padding: 5px;">栄</td></tr> </table>	乗車駅	幸田	↓	降車駅	栄	バス利用者のみ <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">乗車バス停</td> <td style="padding: 5px;">乗車バス停</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">岩堀</td> <td style="padding: 5px;">栄</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">↓</td> <td style="padding: 5px;">↓</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">降車バス停</td> <td style="padding: 5px;">降車バス停</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">幸田駅前</td> <td style="padding: 5px;">鶴舞公園前</td> </tr> </table>	乗車バス停	乗車バス停	岩堀	栄	↓	↓	降車バス停	降車バス停	幸田駅前
1 番目	①	⇒	2 番目	⑥	⇒	3 番目	⑨																										
4 番目	⑥	⇒	5 番目	①	⇒	6 番目																											
乗車駅																																	
幸田																																	
↓																																	
降車駅																																	
栄																																	
乗車バス停	乗車バス停																																
岩堀	栄																																
↓	↓																																
降車バス停	降車バス停																																
幸田駅前	鶴舞公園前																																
	【コード表】 ①徒歩 ②自転車 ③二輪車・原付 ④自動車(自分で運転) ⑤自動車(送迎) ⑥路線バス ⑦福祉巡回バス ⑧企業バス ⑨鉄道 ⑩その他 ( )																																

### 3. 幸田町における交通の問題点について

日常生活の中で、交通に関してあなたが日ごろ感じている問題点などを教えてください。

#### (1) 徒歩・自転車交通について

1) 町内を『徒歩(歩き)』で移動する上での満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。その中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は、不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に 思う理由 (2つまで)	a. 歩道が少ない b. 歩道の幅員が狭い c. 段差が多い d. 歩行者・自転車が分離されていない e. 夜間暗く、防犯上問題がある f. その他 ( )

2) 町内を『自転車』を利用して移動する頻度と満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。満足度の中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は、不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

自転車の 利用頻度	① 毎日 ② 週に4~5日 ③ 週に2~3日 ④ 週に1日以下 ⑤ 利用しない
満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に 思う理由 (2つまで)	a. 専用の自転車道が無い b. 段差が多い c. 歩行者・自転車が分離されていない d. 路上駐車が長く、走りにくい e. 夜間暗く、防犯上問題がある f. 駐輪場が不足している g. その他 ( )

(2)自動車交通について

町内を『自動車』を利用して移動する頻度と満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。満足度の中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は、不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

自動車の利用頻度	① 毎日 ② 週に4~5日 ③ 週に2~3日 ④ 週に1日以下 ⑤ 利用しない
満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に思う理由 (2つまで)	a. 交通渋滞が発生する b. 道路が狭く、走行しづらい c. 右折レーンがないため走行しづらい d. 路上駐車が多く、走行しづらい e. 駐車場が不足している f. その他 ( )

(3)公共交通について

1)町内で『鉄道(JR)』を利用して移動する頻度と満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。満足度の中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

鉄道の利用頻度	① 毎日 ② 週に4~5日 ③ 週に2~3日 ④ 週に1日以下 ⑤ 利用しない
満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に思う理由 (2つまで)	a. 運行本数 b. 始発時刻 c. 最終時刻 d. 運賃 e. 乗り心地 f. 車内混雑 g. 所要時間 h. 時間通りに運行されない i. バスとの乗り継ぎが悪い j. 駅周辺に駐輪場が少ない k. 駅周辺に駐車場が少ない l. その他 ( )

2) 町内で『路線バス(名鉄バス)』を利用して移動する頻度と満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。満足度の中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

路線バスの 利用頻度	① 毎日 ② 週に4~5日 ③ 週に2~3日 ④ 週に1日以下 ⑤ 利用しない
満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない   ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に 思う理由 (2つまで)	a. 運行本数 b. 始発時刻 c. 最終時刻 d. 運賃 e. 乗り心地 f. 車内混雑 g. 所要時間 h. 時間通りに運行されない i. 自宅からバス停までの距離 j. 自宅から目的地までの乗換回数 k. バス停の安全性 l. その他 ( )

3) 町内で『福祉巡回バス』を利用して移動する頻度と満足度について、該当するものに1つ丸(○)を付けてください。満足度の中で、「④やや不満」、「⑤不満」を選択された方は不満に思う理由を最大で2つまでお答えください。

福祉巡回バス の利用頻度	① 毎日 ② 週に4~5日 ③ 週に2~3日 ④ 週に1日以下 ⑤ 利用しない
満足度	① 満足 ② やや満足 ③ どちらともいえない   ④ やや不満 ⑤ 不満
不満に 思う理由 (2つまで)	a. 運行本数 b. 始発時刻 c. 最終時刻 d. 乗り心地 e. 車内混雑 f. 所要時間 g. 時間通りに運行されない h. 自宅からバス停までの距離 i. 自宅から目的地までの乗換回数 j. バス停の安全性 k. 運転手の対応 l. その他 ( )

## 4. 幸田町における交通への取組みについて

(1)町では、さまざまな要望に対応するための交通計画づくりを予定しています。

皆様が、優先的に取組むべきと思われる交通施策を教えてください。

特に必要と思われる施策を下記の中から最大で3つまでお答えください。(数字に丸(○)をつけてください。)

- |                   |              |                |
|-------------------|--------------|----------------|
| ① 幹線道路の整備         | ② 自転車道・歩道の整備 | ③ 駐車料金の値下げ     |
| ④ 沿道景観の改善         | ⑤ 駅前広場の整備    | ⑥ 駐輪場の整備       |
| ⑦ 鉄道新駅の整備         | ⑧ 交通安全等の取組み  | ⑨ 駅へのアクセス道路の整備 |
| ⑩ 駅や道路のバリアフリー化※   |              |                |
| ⑪ 福祉巡回バスの充実(増便など) |              |                |
| ⑫ パーク&ライド駐車場整備※   |              |                |
| ⑬ その他( )          |              |                |

※バリアフリー化：歩道の段差解消や駅のエレベータ設置などにより、だれもが移動しやすい環境を整えること

※パーク&ライド：駅近くの駐市場に車を止めて、そのまま駅から電車やバスで目的まで移動すること

(2)町では、相見土地区画整理事業地内において、鉄道新駅の早期開業に向けてJRと準備を進めているところですが、新駅の周辺整備にあたりどのようなことに留意する必要があると思われますか。特に必要と思うものを最大で3つまでお答えください。(数字に丸(○)をつけてください。)

- |                          |                     |
|--------------------------|---------------------|
| ① 路線バスの乗入れ               |                     |
| ② 福祉巡回バスの乗入れ             |                     |
| ③ 企業バスの乗入れ               |                     |
| ④ 自家用車による送迎のための停車スペースの整備 |                     |
| ⑤ 駅舎からバス停、タクシー乗場までの屋根の設置 |                     |
| ⑥ アクセス道路の整備              | ⑦ バリアフリー化(エレベータ設置等) |
| ⑧ 駐輪場の整備                 | ⑨ 駐市場の整備            |
| ⑩ 駅周辺のにぎわいの創出            | ⑪ 駅前にふさわしい景観形成      |
| ⑫ 商業施設の集積                | ⑬ 休憩や憩いのスペースの整備     |
| ⑭ その他( )                 |                     |

## 5. 地球環境への意識について

(1)地球環境への関心が高まっていますが、あなたは、交通面で地球環境を意識した生活をしていますか？

- ①意識している      ②特に意識していない

(2)車を利用される方にお聞きします。

特に逼迫した地球環境問題への対応が求められる中、CO<sub>2</sub>削減対策などの温暖化対策として、自動車から公共交通機関への転換が求められています。

あなたが公共交通機関へ転換するために必要と思う条件を下記の中から最大2つまでお答えください。

- |                 |                       |
|-----------------|-----------------------|
| ①身近な場所に駅やバス停を設置 | ②鉄道の運行条件の改善（運行本数、運賃等） |
| ③鉄道とバスとの乗り継ぎの改善 | ④バスの運行条件の改善（運行本数、運賃等） |
| ⑤駅やバス停周辺の歩道の整備  | ⑥駅舎のバリアフリー化（エレベータ設置等） |
| ⑦パーク＆ライド駐車場の整備  | ⑧駐輪場の整備               |
| ⑨企業バスの運行        | ⑩環境教育の推進などによる環境意識の向上  |
| ⑪その他（           | ）                     |

(3)地球環境にやさしいライフスタイルを実現するために、交通の面からあなた自身、今後取り組めると思うものを最大2つまでお答えください。

- ①平日の主要な交通手段を自動車から公共交通に切り替える  
 ②近くでの買物などには自動車を使わないようにする  
 ③週に1回は自動車を使わない日を決める  
 ④自動車を使う場合は相乗りなどに心がける  
 ⑤一人で移動するときはできるだけ自動車を使わないようにする  
 ⑥急加速などをしないエコドライブ※を心がける  
 ⑦短距離の移動は自転車を使う  
 ⑧車を持たない  
 ⑨取り組みそうもない  
 ⑩その他（

※エコドライブ：やさしい発進、加減速の少ない運転、アイドリングストップ、時間差による渋滞回避など、CO<sub>2</sub>排出をできるだけ少なくする運転

## 6. 交通に関するご意見

交通に関する計画策定にあたり、皆様のご意見を参考にさせていただくために、交通に関して気になること、改善して欲しいことなど、自由にご記入ください。

Handwriting practice area with horizontal dotted lines. An illustration of a globe with train tracks and train cars is located in the bottom right corner of the form area.

以上でアンケートは終了です。ご協力ありがとうございました。

②個人属性

- 回答者は、各年代、性別とも比較的均等に分散している。
- 職業は、**会社員**が最も多く全体の33%、次いでパート、専業主婦、無職が約15%である。
- 自動車保有状況は、全体の77%が**自分所有**、運転免許を持っていないのは9%である。
- 運転頻度は、全体の73%が**ほぼ毎日運転**、週に1日程度は3.8%である。

【年齢構成】

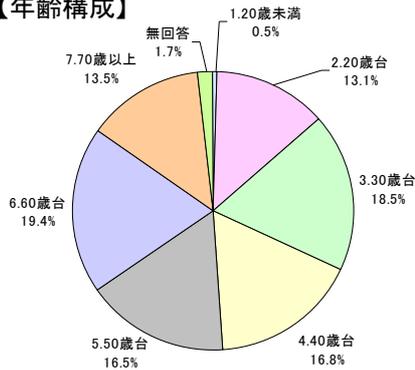


図 年齢構成 (N=659)

【性別】

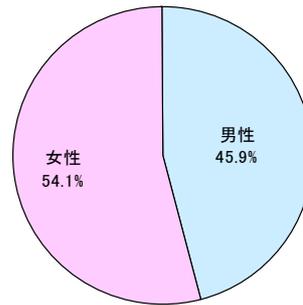


図 性別 (N=651)

【職業】

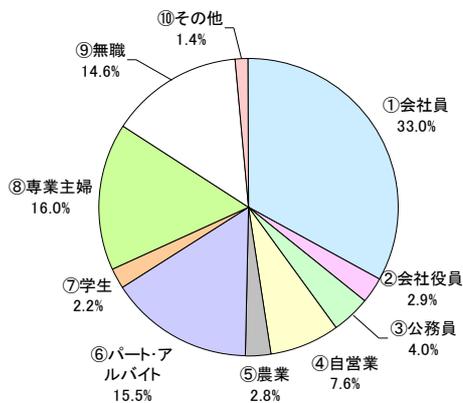


図 職業 (N=645)

【自動車保有状況】

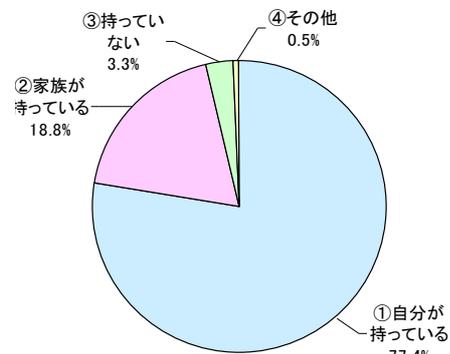


図 性別 (N=651)

【運転免許保有状況】

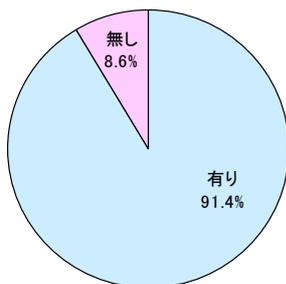


図 運転免許保有状況 (N=608)

【運転頻度】

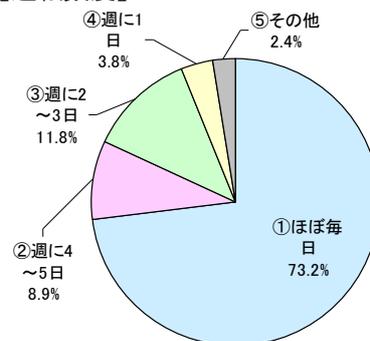


図 運転頻度 (N=585)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### (1) 日常の交通行動の把握

###### ① 移動の目的

- 幸田町民の移動目的は「通勤」が半数以上。次いで「家事・買い物」。
- 20～50 歳代は通勤が 6～7 割を占め、約 8 割が週 4 日以上外出している。
- 70 代以上は、家事・買物が約 5 割、通院が約 3 割を占め、約 4 割が週 1～3 日外出している。
- 60 歳代は、20～50 歳代と 70 歳以上のちょうど中間的な傾向を示す。

###### 【全体】

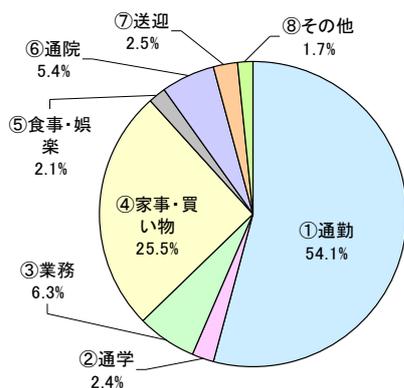


図 移動の目的 (N=632)

###### 【年齢別】

- 20～50 歳の移動目的は「①通勤」が約 60～70%と最も多く、半数以上を占める。60 代では「①通勤」が約 40%に減少し、70 代以上では、約 5%になっている。
- 60 代では、「④家事・買い物」を目的とする移動が多くなり、70 代以上では約 50%と最も多くなる。また、70 代以上になると、「⑥通院」による割合が急増する。

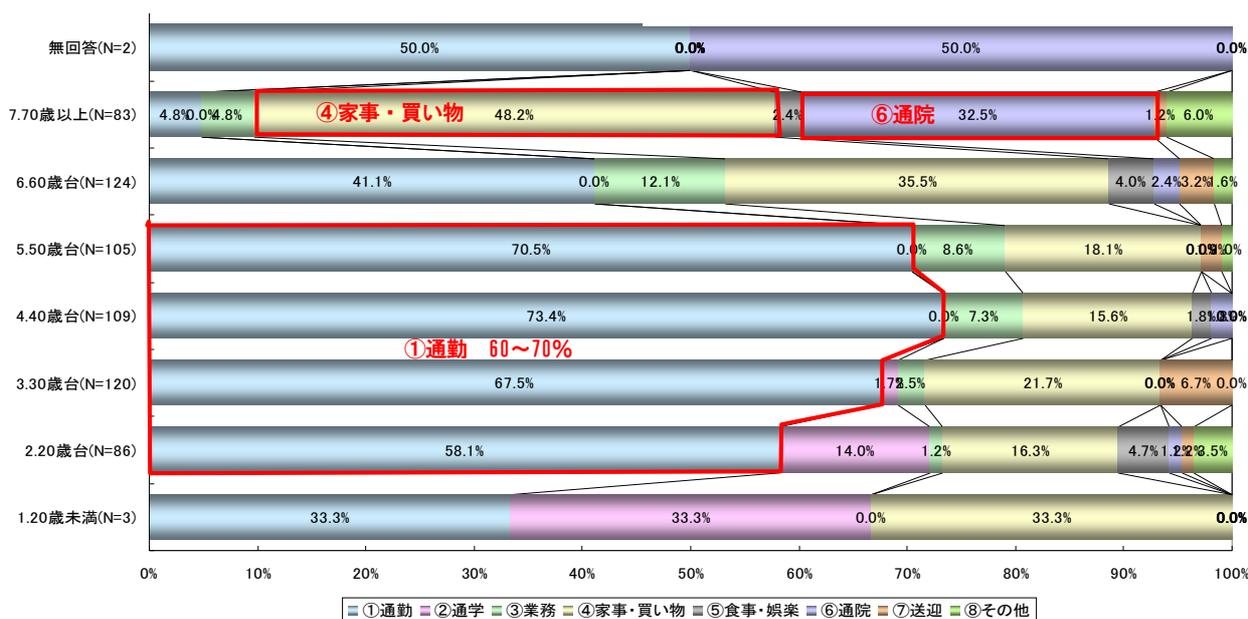


図 年齢別の移動目的 (N=632)

【年齢別の移動頻度】

- ・ 20代～50代は、「①毎日」と「②週に4～5日」を合わせたほぼ毎日外出するという方が約80%。
- ・ 60代は、「①毎日」と「②週に4～5日」の割合が約60%に減少し、「③週に2～3日」の外出頻度の割合が増加。
- ・ 70代以上は、「④週に1日」の割合が増えるが、「②週に4～5日」以上外出するという方も約5割。

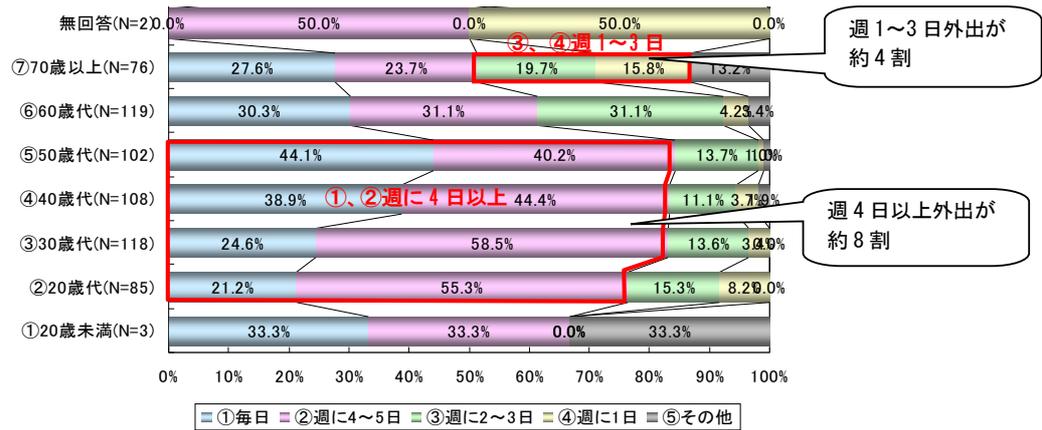


図 年齢別の移動頻度 (N=613)

② 目的地

- 目的地は「町外」が半数以上。
- 通院の目的地は町外が多い（約7割）。
- 家事・買い物の目的地は町内が多い（約7割）。
- 町内の交通手段は自動車約6割、自転車1割弱で、町外は自動車が約7割、鉄道約2割。
- 所要時間は30分以内の短時間の移動が町内・町外とも半数を占める。

【全体】

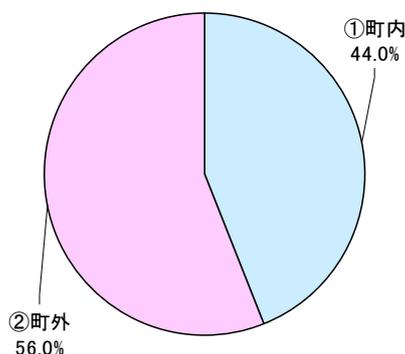


図 目的地 (N=611)

【目的別】

- 「通勤」が目的の場合は、町外に出て行く割合が半数以上になる。
- 「家事・買い物」が目的の場合は、町内で移動する割合が半数以上である。

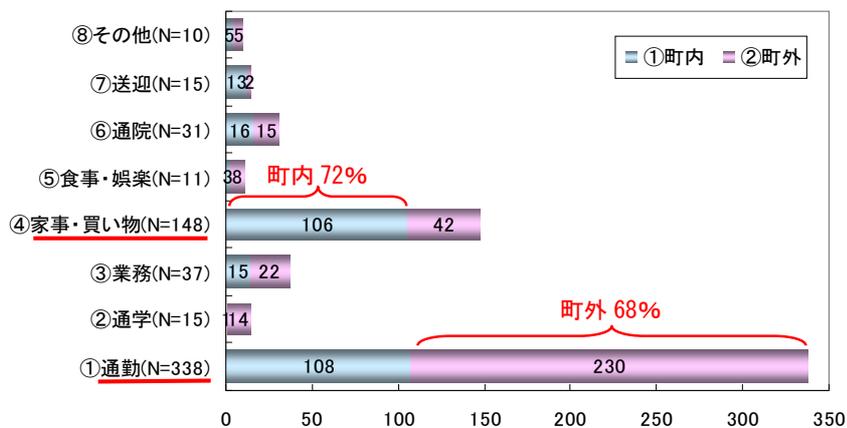


図 目的別の目的地 (N=605)

【目的地別の代表交通手段】

- ・目的地までの交通手段は、町内は「④自動車利用」が約 6 割、「②自転車」が 1 割弱である。
- ・目的地までの交通手段は、町外は「④自動車利用」が約 7 割、「⑨鉄道利用」が約 2 割である。

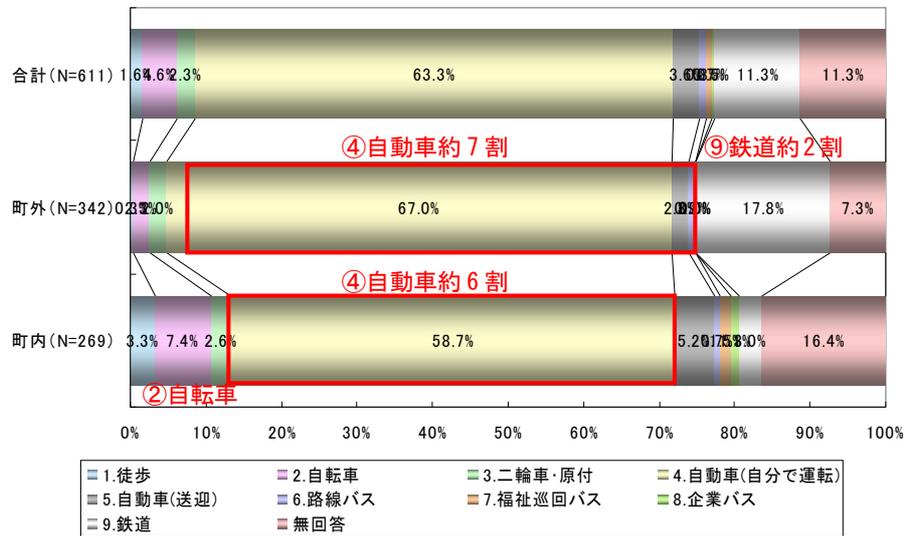


図 目的地別の代表交通手段 (N=611)

【所要時間】

- ・目的地までの所要時間は、町外・町内とも「①、②30分以内」の移動時間が半数以上を占めている。
- ・特に、町外への移動の場合は所要時間が「②10～30分」の割合が半数近く、町内の移動の場合は「①10分以内」の移動が最も多く約40%を占めている。

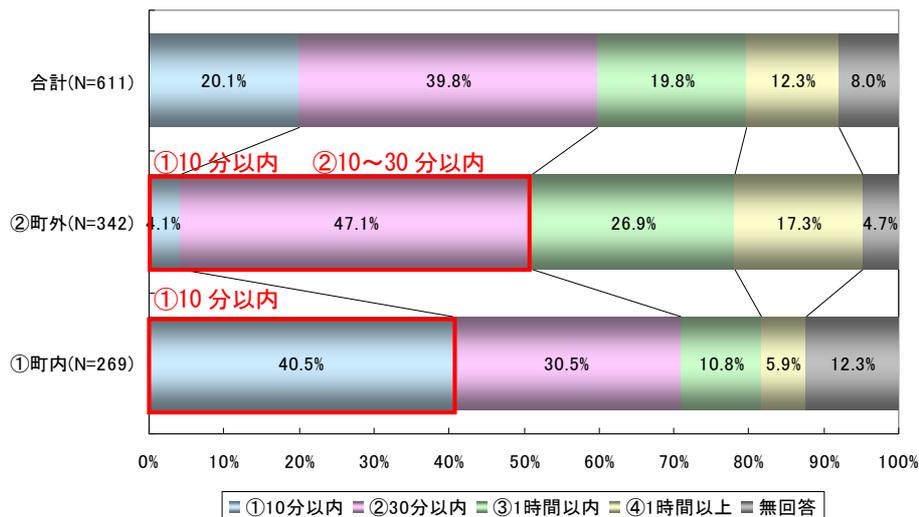


図 目的地別の所要時間 (N=611)

③ 代表交通手段

全体

- 利用交通手段は、自動車約 6 割、鉄道利用が 1 割である。

年齢別

- 20～50 歳代は、**自動車利用**は 6～7 割を占め、特に 20 歳代は**鉄道利用**が 2 割以上。
- 70 代以上は**自動車利用**が約 3 割を占め、他世代より**車による送迎、路線・福祉バス**の利用が多い。

目的別

- 通学を除く全ての移動で**自動車利用**が最も多い。通学は、**鉄道利用**が多い（約 7 割）。
- 町内の移動に着目すると、通院に**福祉バス**の利用が若干増える以外は、利用交通手段の傾向は変わらない。

【全体】

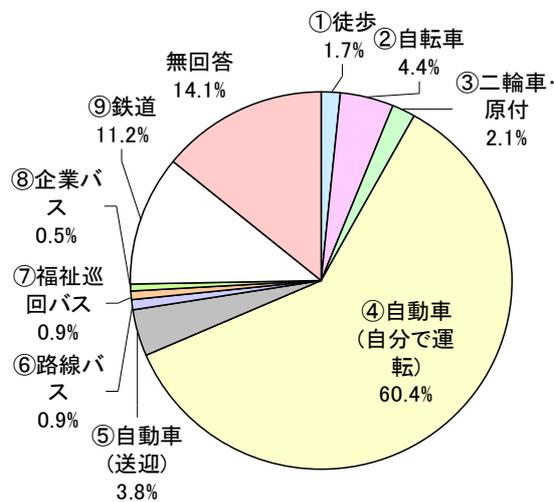


図 代表交通手段 (N=659)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【年齢別の代表交通手段】

- ・20代から50才以上の交通手段は「④自動車の利用」が約60～75%と最も多い。
- ・自動車免許を持たない20才未満から70才以上の高齢の方まで、「②自転車」は幅広い交通手段の1つとなっている。
- ・20代から70才以上の各年代で「⑨鉄道」は5～25%程度の利用がある。特に、20代の利用が約25%と最も多い。
- ・70代以上では、「⑤自動車による送迎」、「⑥路線バス」、「⑦福祉巡回バス」の利用が増加。
- ・20代と30代では、割合は少ないものの「⑧企業バス」が利用されている。

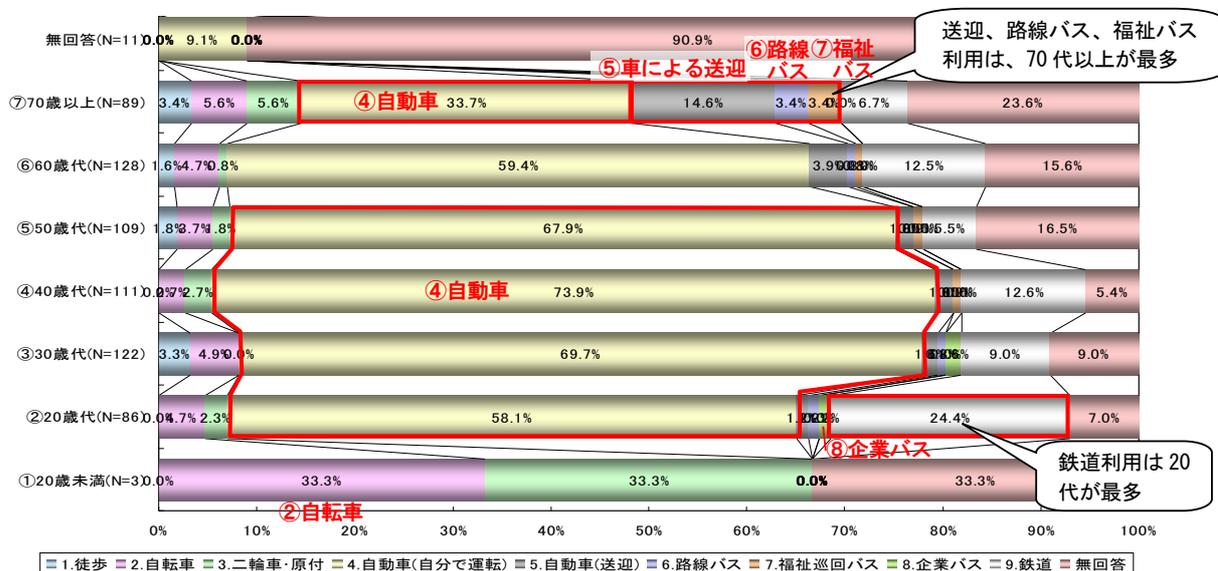


図 代表交通手段と年齢 (N=659※目的地までの主な移動交通手段から代表交通手段を設定し集計)

【目的別の代表交通手段】

- ・「通学」を除く全ての移動に、「④自動車」の利用が最も多くなっている。
- ・学生は自動車免許を持たないため、「通学」では「⑨鉄道」の利用が約70%と最も多い。
- ・「通院」には、「⑤自動車（送迎）」、「⑥路線バス」、「⑦福祉巡回バス」が利用される割合が増加している。

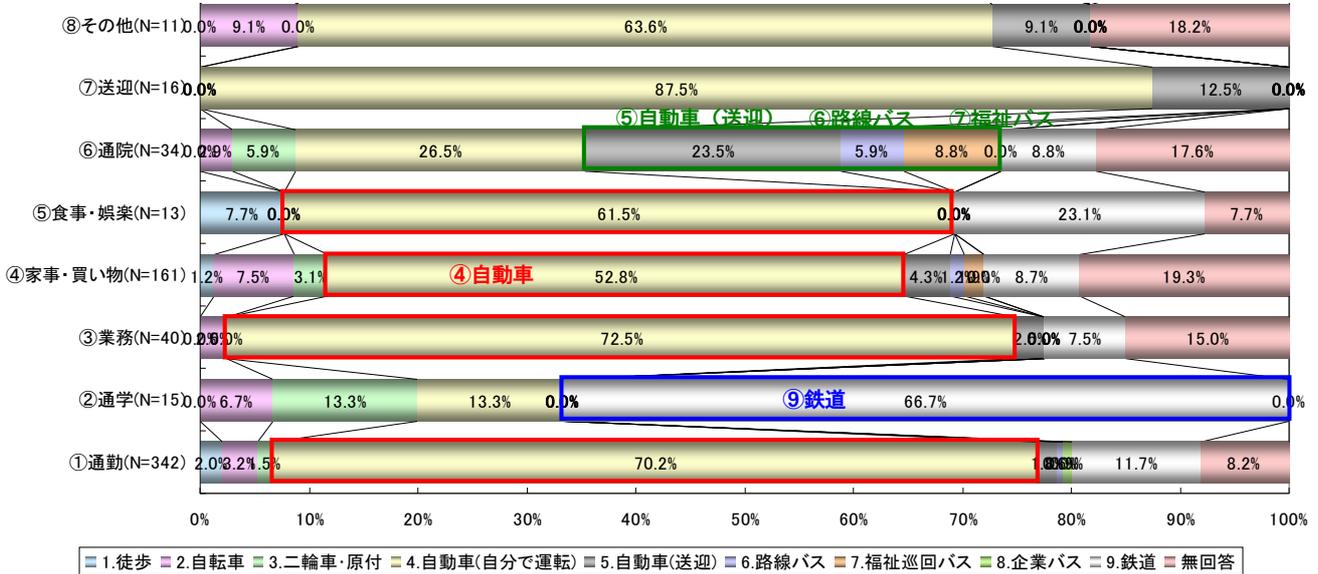


図 目的別の代表交通手段 (N=632※目的地までの主な移動交通手段から代表交通手段を設定し集計)

【町内の目的別代表交通手段】

- ・町内移動に着目すると、通院に、「⑤自動車（送迎）」、「⑦福祉巡回バス」が利用される割合が増加している。その他は、上記と同様の傾向である。

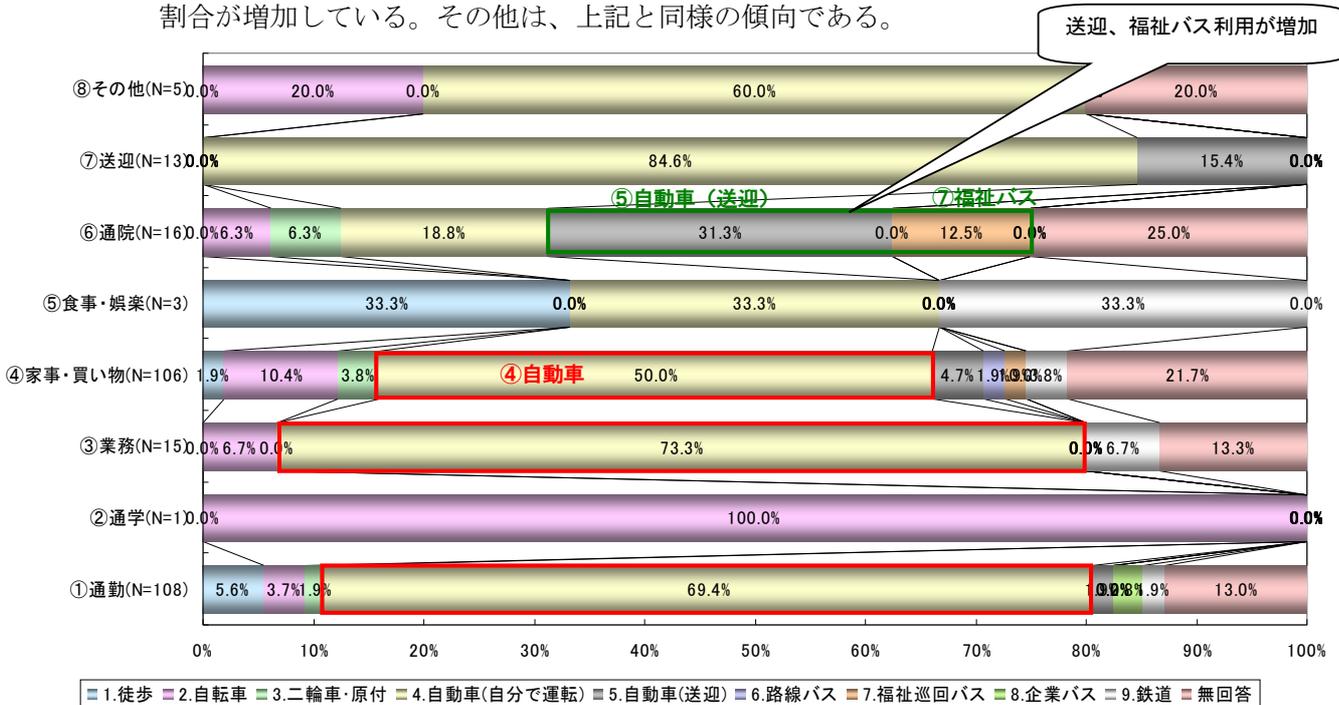


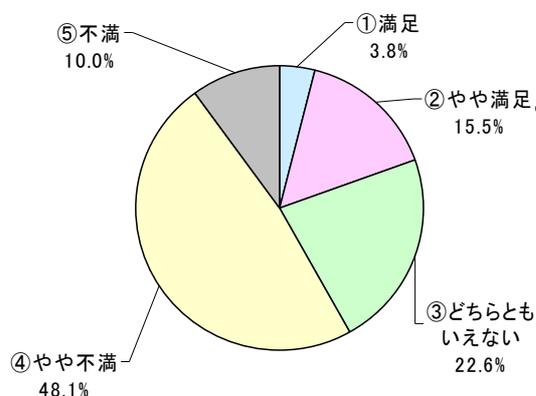
図 町内の目的別代表交通手段

(3) 幸田町における交通の問題点について

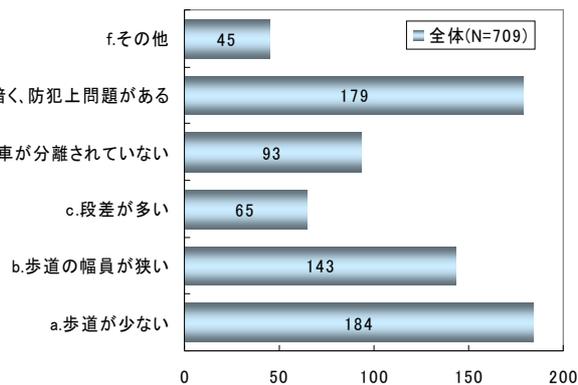
① 徒歩移動

- 徒歩移動の満足度は、**やや不満**が最も多く全体の約 48%、次いで**どちらともいえない**が約 23% である。
- 不満と回答した人も含めると約 60%の方が**不満感**を持っている。不満理由については「**歩道が少ない**」、「**夜間暗く、防犯上問題がある**」が最も多くなっている。

【徒歩移動の満足度 (N=580)】



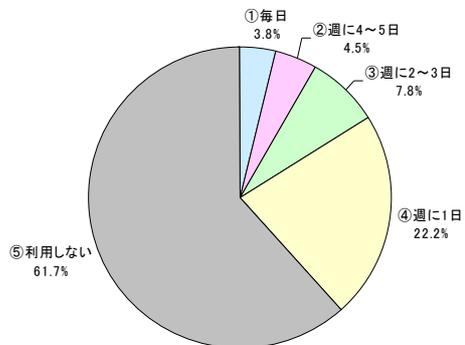
【徒歩移動の不満理由 (N=709 複数回答)】



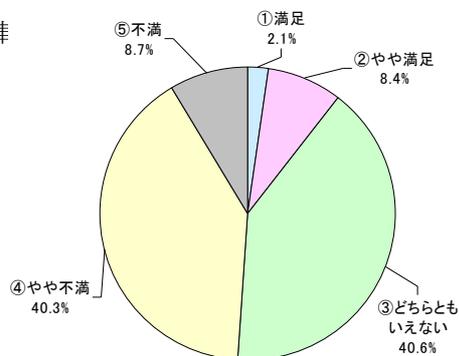
② 自転車移動

- 自転車移動の頻度は、**利用しない**が最も多く全体の 62.2%、次いで**週に1日**が約 23%である。
- 満足度は、**どちらともいえない**が最も多く全体の約 41%、次いで**やや不満**が約 40%。不満な理由は「**専用の自転車道がない**」が最も多く、次いで「**歩行者・自転車が分離されていない**」となっている。

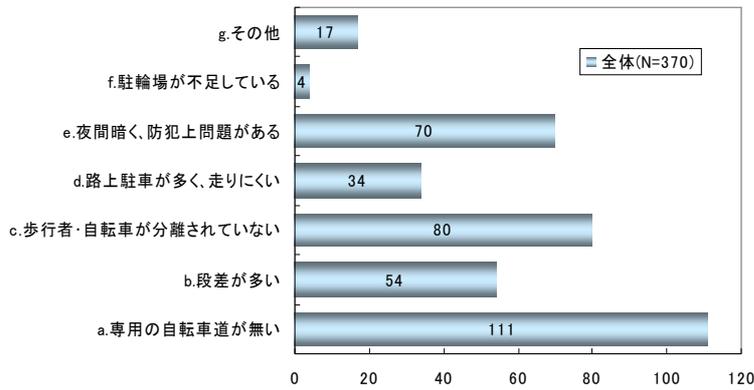
【自転車移動の頻度 (N=580)】



【自転車】



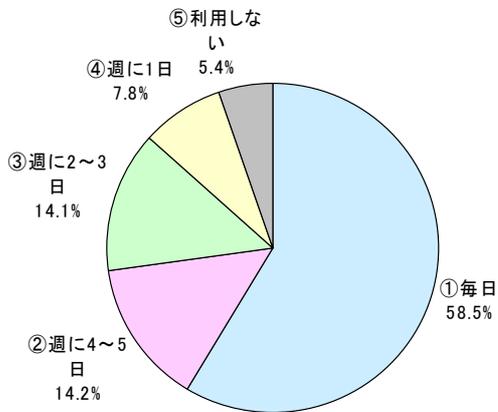
【自転車移動の不満理由 (N=370 複数回答)】



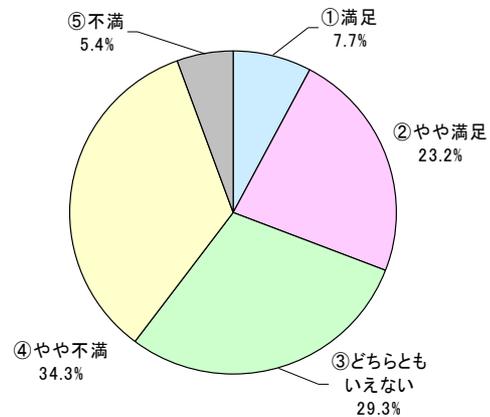
③自動車移動

- 自動車移動の頻度は、**毎日利用**が最も多く全体の約 59%、次いで**週に 4-5 日**が約 14%である。
- 満足度は、**やや不満**が最も多く全体の約 35%、次いで**どちらともいえない**が約 29%、**やや満足**が約 23%である。
- 不満な理由は「**道路が狭く走行しづらい**」が最も多く、次いで「**右折レーンが無く走行しづらい**」となっている。

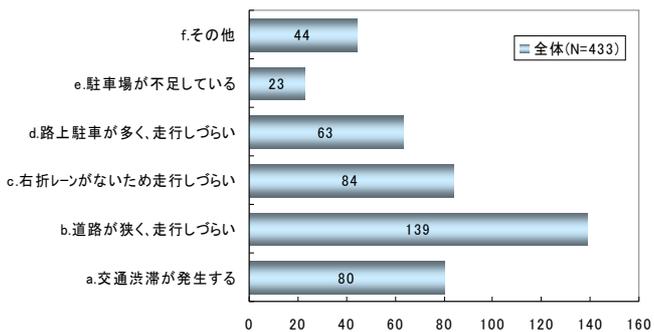
【自動車移動の頻度 (N=612)】



【自動車移動の満足度 (N=569 複数回答)】



【自動車移動の不満理由 (N=433 複数回答)】

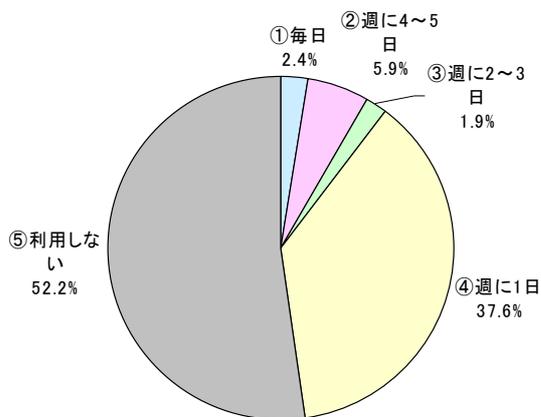


#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

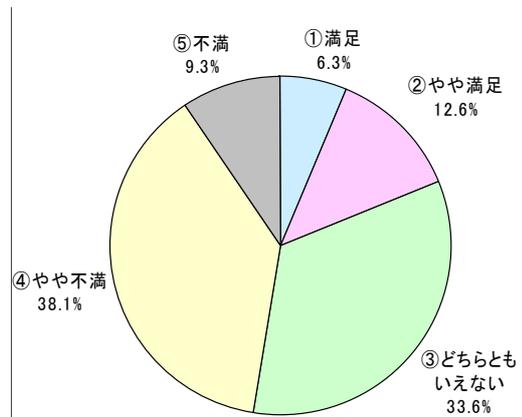
##### ④鉄道移動

- 鉄道移動の頻度は、利用しないが最も多く全体の約 52%、次いで週に 1 日が約 38%である。
- 満足度は、やや不満が最も多く全体の約 38%、次いでどちらともいえないが約 34%である。
- 不満な理由は「運行本数」が最も多く、次いで「駅周辺に駐車場がない・その他」となっている。

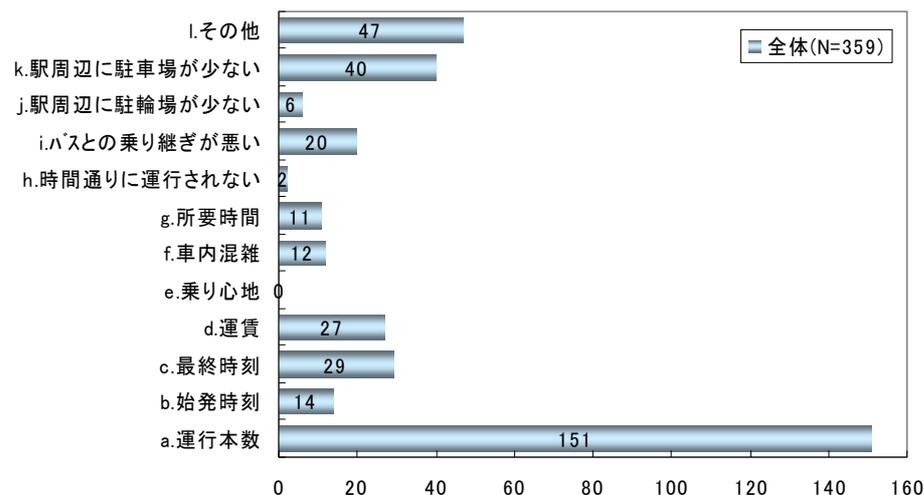
【鉄道移動の頻度 (N=590)】



【鉄道移動の満足度 (N=396)】



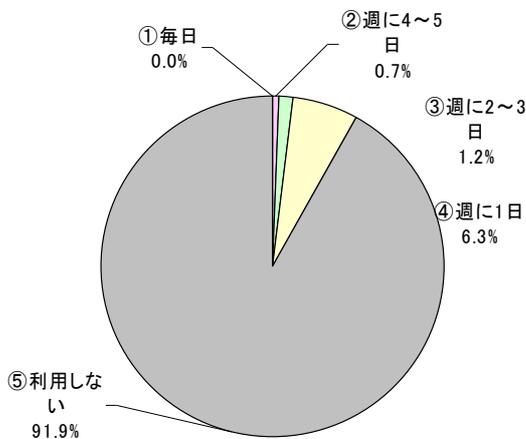
【鉄道（JR）移動の不満理由 (N=359 複数回答)】



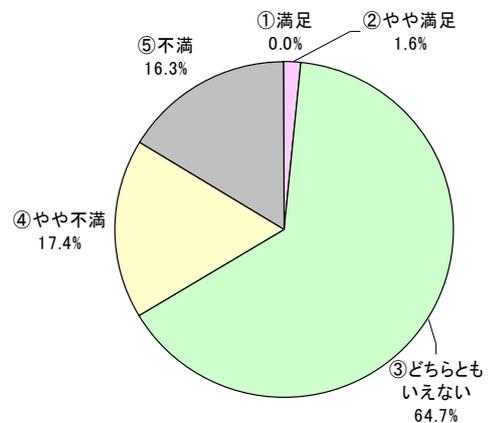
⑤路線バス移動

- 路線バス移動の頻度は、**利用しない**が最も多く全体の約 92%とほとんどの回答者がバスを利用していない状況である。
- 満足度は、利用していないと回答している回答者が多いため、**どちらともいえない**が最も多く全体の約 65%、次いでやや不満が約 17%である。
- 不満な理由は「**運行本数**」が最も多く、次いで「**バス停までの距離**」となっている。

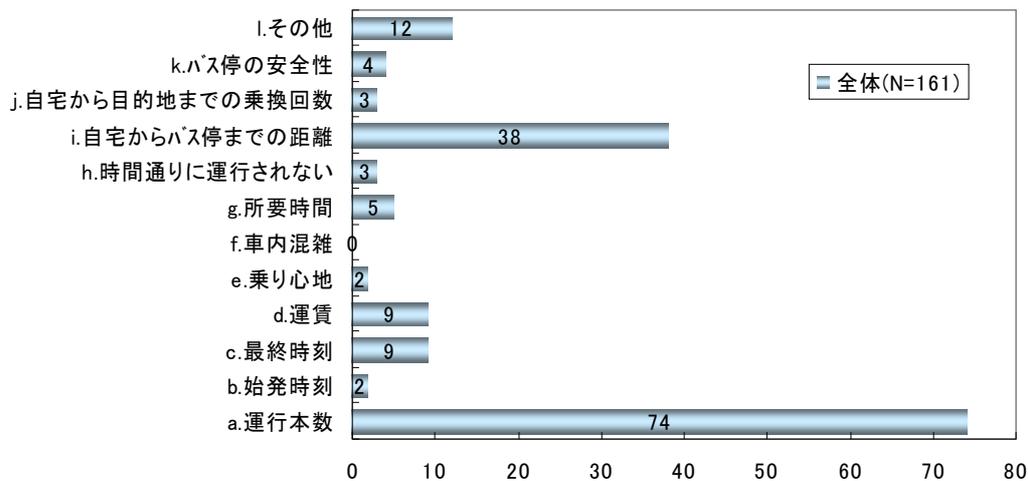
【路線バス移動の頻度 (N=436)】



【路線バス移動の満足度 (N=258)】



【路線バス移動の不満理由 (N=161 複数回答)】

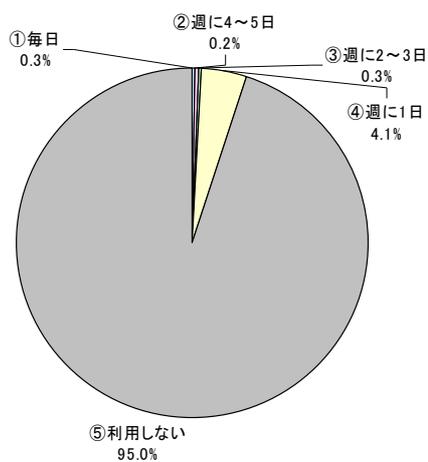


#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

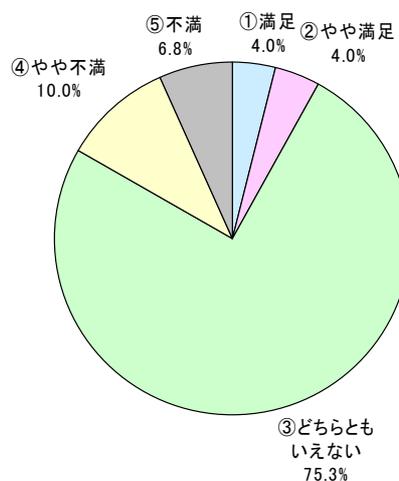
##### ⑥福祉巡回バス移動

- 移動の頻度は、路線バスと同様に**利用しない**が最も多く全体の約 95%とほとんどの回答者が利用していない状況である。
- 満足度は、利用していないと回答している回答者が多いため、**どちらともいえない**が最も多く全体の約 75%、次いでやや不満が 10%である。
- 不満な理由は「**運行本数**」が最も多い。

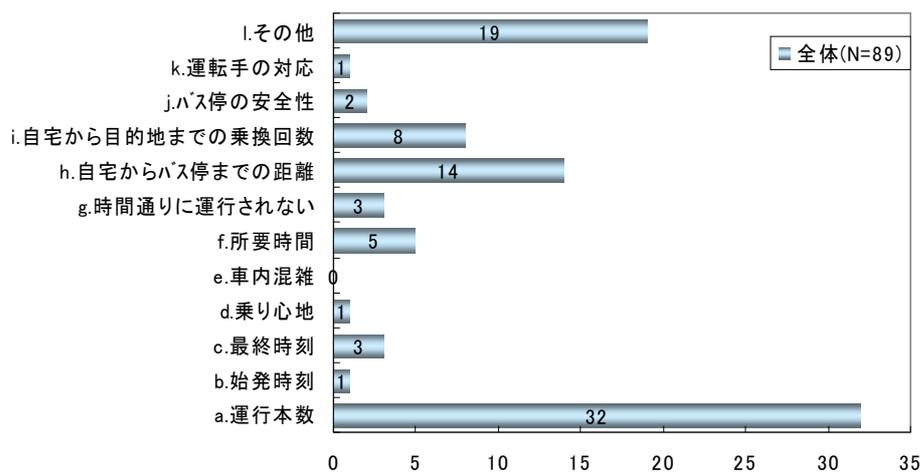
【福祉巡回バス移動の頻度 (N=605)】



【福祉巡回バス移動の満足度 (N=251)】



【福祉巡回バス移動の不満理由 (N=89 複数回答)】



## (4) 交通の取り組みの意向について

## ① 優先的に取り組むべき交通施策

## 全体

- 幸田町民が最優先に求める交通施策は「**自転車道・歩道の整備**」である。

## 年齢別

- 各世代とも**自転車道・歩道の整備**の要望が高い。
- 70代以上では、高齢者は、**福祉巡回バスの充実**に対する要望が高い。

## 交通手段別

- 路線バスと福祉巡回バスの利用者以外は、**自転車道・歩道の整備**に対する要望が高い。
- 徒歩では、**駅前広場の整備、交通安全の取組み**に対する要望も高い。
- 自転車利用者は、**交通安全の取組み**に対する要望も高い。
- 路線バス利用者は、**駅前広場の整備、駅や道路のバリアフリー化、福祉巡回バスの充実**に対する要望が高い。
- 福祉巡回バス利用者は、**福祉巡回バスの充実**に対する要望が高い（約3割）。
- 企業バス利用者は、**交通安全の取組み**に対する要望も高い。

## 職業別

- 全職種とも、**自転車道・歩道の整備**に対する要望が高い。
- 学生は、**駅前広場や鉄道新駅の整備**など鉄道の充実に対する要望が高い。
- 公務員、専業主婦は、**駅、道路のバリアフリー化**に対する要望が高い。

## 【全体】

- 優先的に取り組むべき交通施策は「**自転車道・歩道の整備**」が、約400票と最も多い。
- 次いで、「**幹線道路の整備**」、「**駅や道路のバリアフリー化**」、「**交通安全等の取組み**」等、道路の円滑化や快適・安全性向上についての施策、「**駅前広場**」、「**パーク&ライド駐車場**」、「**駅へのアクセス道路**」等、鉄道利用の利便性向上についての施策が100票以上となっている。

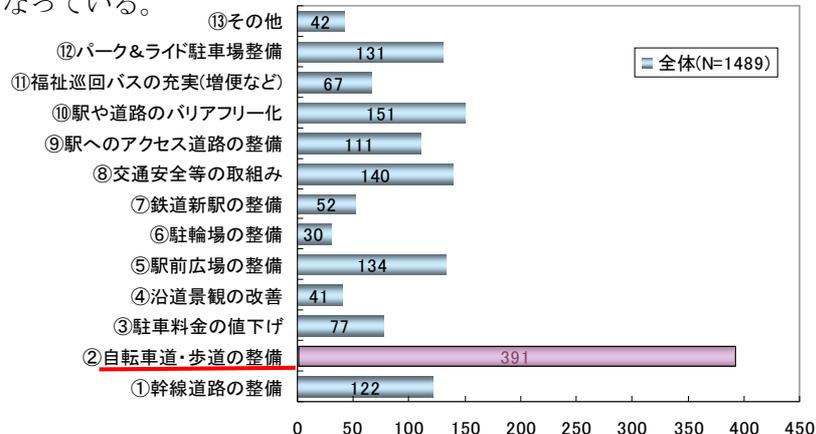


図 優先的に取り組むべき交通施策 (N=1489 複数回答)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【年齢別】

- ・20代から70以上まで年代に関係なく約25%の方が、「②自転車道・歩道の整備」に関する施策を最重要施策として挙げている。
- ・他の年代に比べ20代と30代が、「⑦鉄道新駅の整備」に関する施策を望む割合が高い。
- ・年代が高くなるにつれて、「⑪福祉巡回バスの充実（増便など）」に関する施策を望む割合が高くなっている。

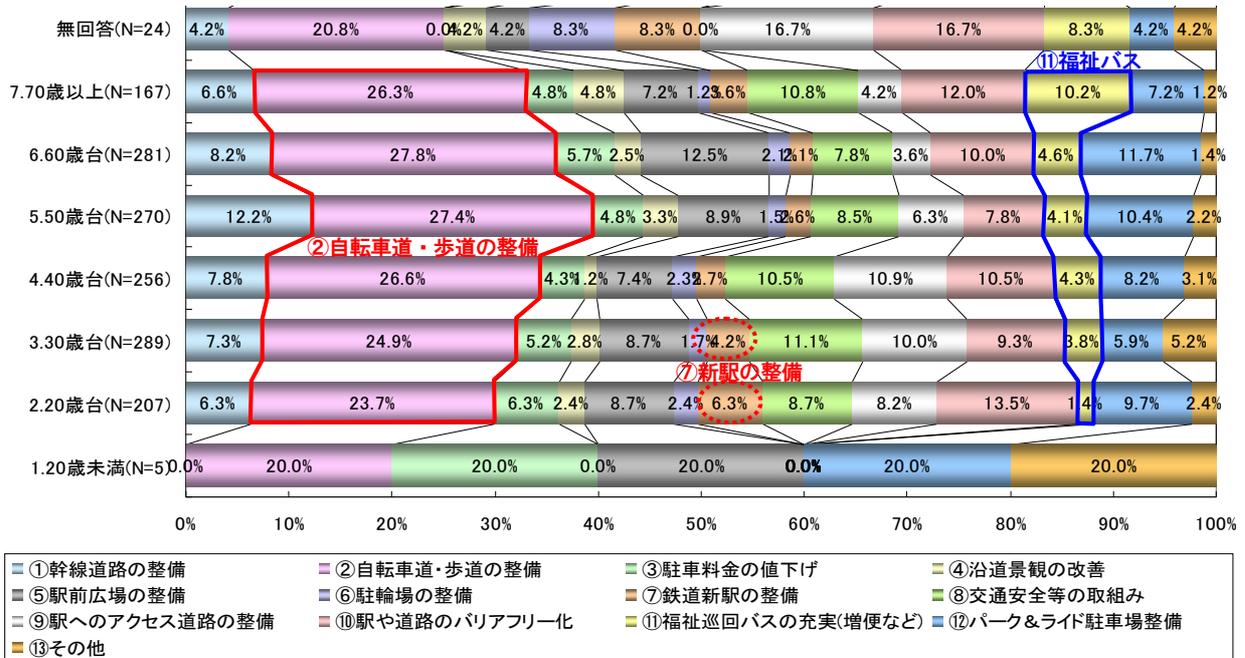


図 年齢別の優先交通施策 (N=1499 複数回答)

【代表交通手段別】

- ・「自動車」の利用者は、「②自転車道・歩道の整備」を望む割合が約 25%、その次に「⑩駅や道路のバリアフリー化」が約 10%である。
- ・「鉄道」の利用者は、「②自転車道・歩道の整備」を望む割合が約 25%と最も多く、その次に「⑤駅前広場の整備」が約 12%である。
- ・「自転車」の利用者は、「②自転車道・歩道の整備」を望む割合が約 30%と最も多く、その次に「⑧交通安全等の取組み」が約 15%である。

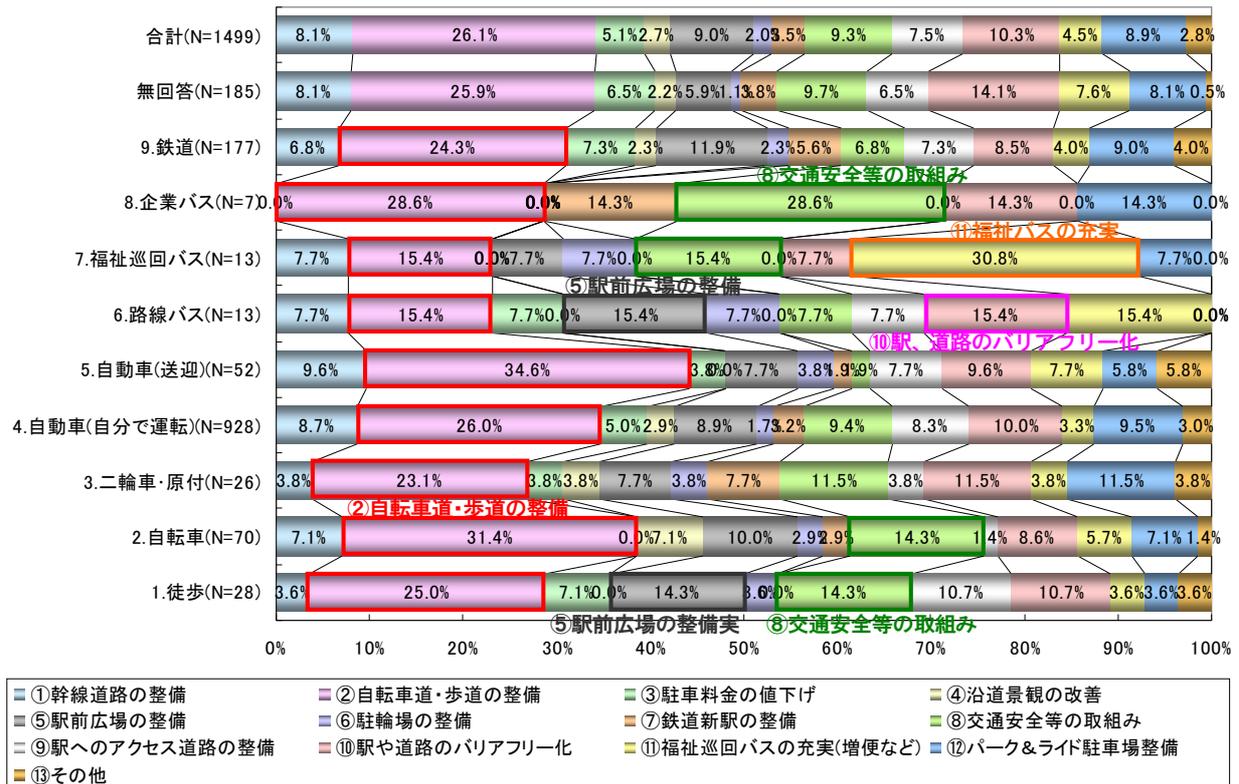


図 普段の代表交通手段別の優先交通施策 (N=1489 複数回答)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【職業別】

- ・全職種とも、優先的に取り組むべき交通施策として「②自転車道・歩道の整備」を挙げている。
- ・「学生」の方は、優先的に取り組むべき交通施策として、「⑤駅前広場の整備」、「⑦鉄道新駅の整備」を挙げる割合が高い。
- ・「公務員」、「専業主婦」の方は、「⑩駅、道路のバリアフリー化」を挙げる割合が高い。

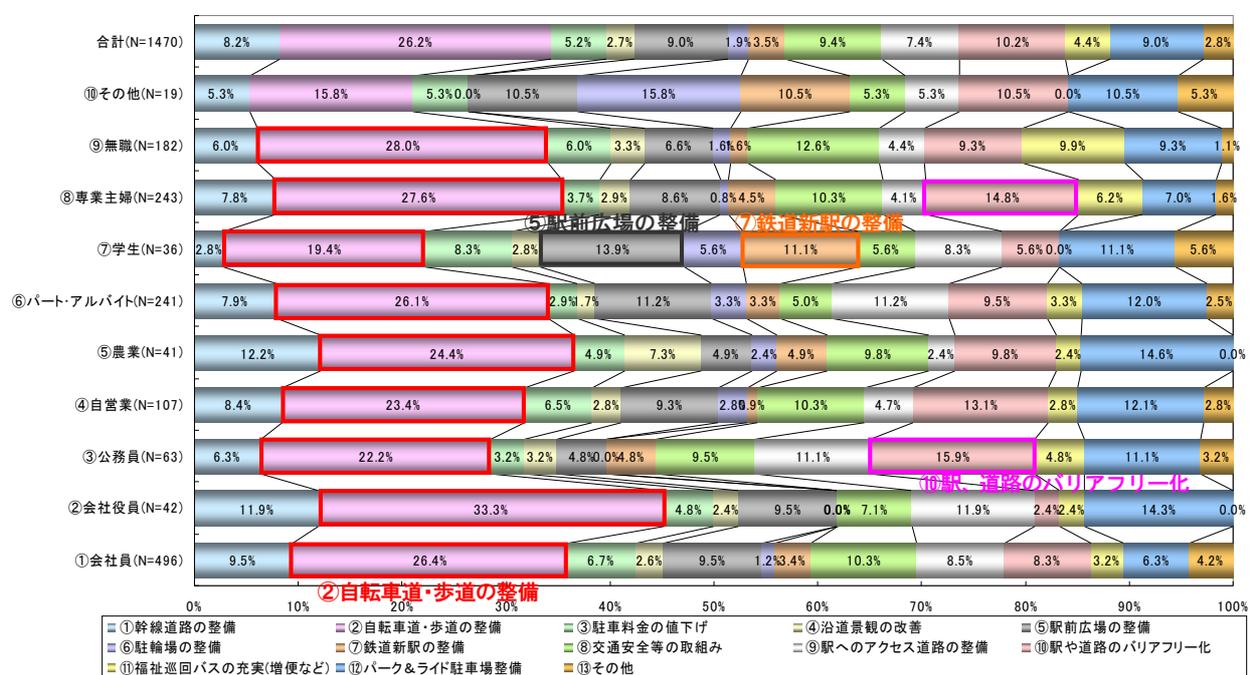


図 職業別の優先交通施策 (N=1470 複数回答)

② 新駅及び既設駅に対する意向

- 現在の幸田駅、三ヶ根駅に対して**半数以上が不満**に感じており、幸田駅の方がやや高い。
- 両駅とも「**運行本数**」に対する不満が半数を占める。
- 新駅である(仮称)相見駅については、「**送迎用の停車スペース**」や「**駐車場**」等の整備が求められている。

【既設駅に対する評価】

- JR 幸田駅、JR 三ヶ根駅の利用者の満足度は、それぞれ約 23%、約 40%であり、不満と感じている方が半数以上を占める。

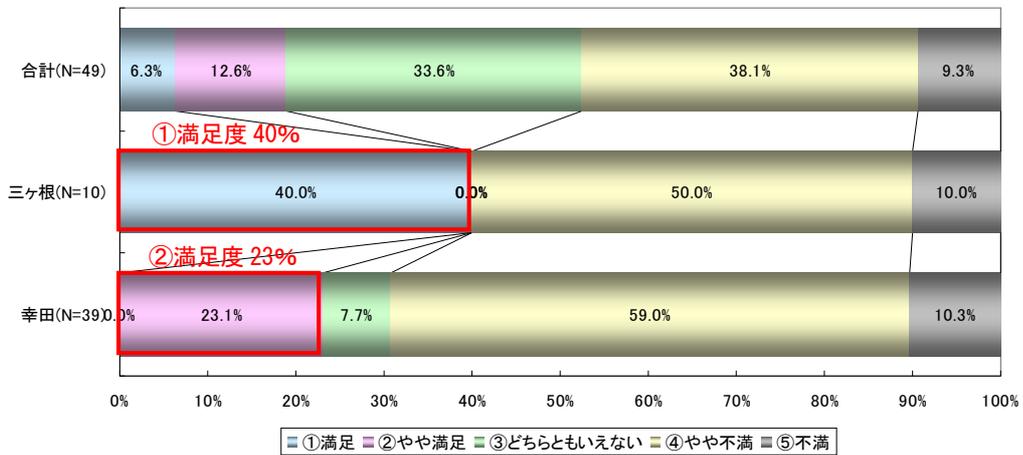


図 既存駅利用者の満足度 (N=49) ※主な利用交通手段で町内2駅を利用すると記入

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【既設駅の問題点】

- ・JR 幸田駅、JR 三ヶ根駅とも「a.運行本数」を不満の理由として挙げる割合が最も多く、半数を占める。
- ・JR 幸田駅では、その次に「c.最終時刻」、「k.駅周辺に駐車場が少ない」ことを不満の理由として挙げる割合が多い。

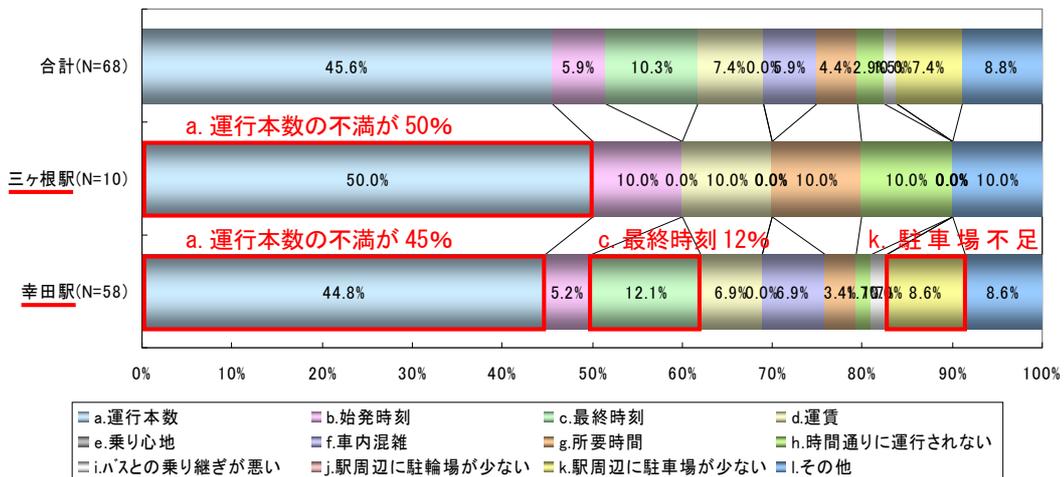


図 既存駅利用者の不満理由 (N=68) ※主な利用交通手段で町内2駅を利用すると記入

##### 【新駅周辺整備に対する意向】

- ・新駅の周辺整備に関する留意事項では、「自家用車の送迎のための駐車スペースの整備」が最も多く、その次に「駐車場の整備」が多い。

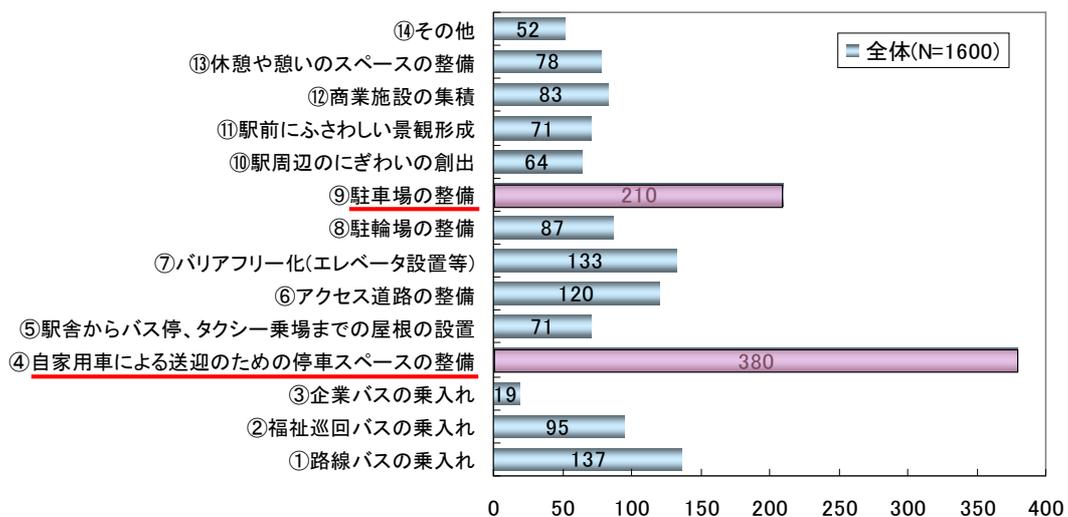


図 新駅周辺整備に求めること (N=1600 複数回答)

③車利用者の公共交通へ転換条件

全体

- 自動車利用者は、鉄道の運行本数や運賃、新駅やバス停の整備等の公共交通サービスが改善されることを、車から公共交通への転換の条件としている。

年齢別

- 20～50歳代では、若い世代の自動車利用者ほど、鉄道の運行改善や、駅・バス停の整備等により公共交通へ転換すると考えている人が多い。
- 70代以上の高齢の自動車利用者は、鉄道・バスの運行改善、駅のバリアフリー化、乗り継ぎ改善等により公共交通へ転換すると考えている人が多い。

目的別

- 通院の人は、駅やバス停周辺の歩道整備、駅のバリアフリー化を公共交通への転換条件とする人が多い。
- 送迎の人は、駅やバス停の整備、パーク&ライド駐車場の整備等を公共交通への転換条件とする人が多い。
- 通院、送迎以外の人は、鉄道の運行改善が実現すれば公共交通へ転換すると考えている。
- 通学、通院以外の人は、近くに駅やバス停が整備されれば公共交通へ転換すると考えている。

職業別

- 公務員、農業、パート・アルバイト、専業主婦は、「身近な場所に駅やバス停の設置」を実施すれば、車から公共交通に転換するという人が約2割。
- 農業従事者以外の人は、鉄道の運行改善が実現すれば、車から公共交通に転換するという人が多い（約2～3割）。

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【全体】

- ・自動車利用者が公共交通へ転換する条件として挙げているのは、「鉄道の運行条件の改善（運行本数、運賃等）」が最も多く、鉄道のサービス水準の改善を望む割合が多い。その次に「身近な場所に駅やバス停を設置」となっている。

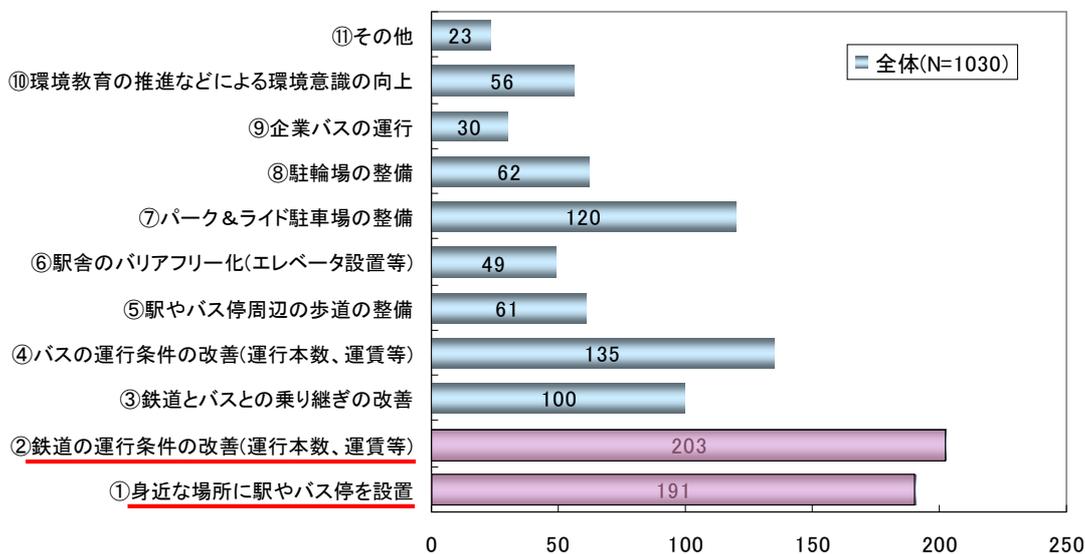


図 車利用者の公共交通転換条件 (N=1030 複数回答)

##### 【年齢別】

- ・20代から50代は転換条件として「①身近な場所に駅やバス停を設置」、「②鉄道の運行条件の改善」など鉄道やバスのサービス水準の向上を望む割合が多いが、年代が上がるにつれて減少傾向にある。
- ・60歳以上では「⑤駅やバス停周辺の歩道の整備」、「⑥駅舎のバリアフリー化（エレベータ設置等）」を望む割合が多くなっている。

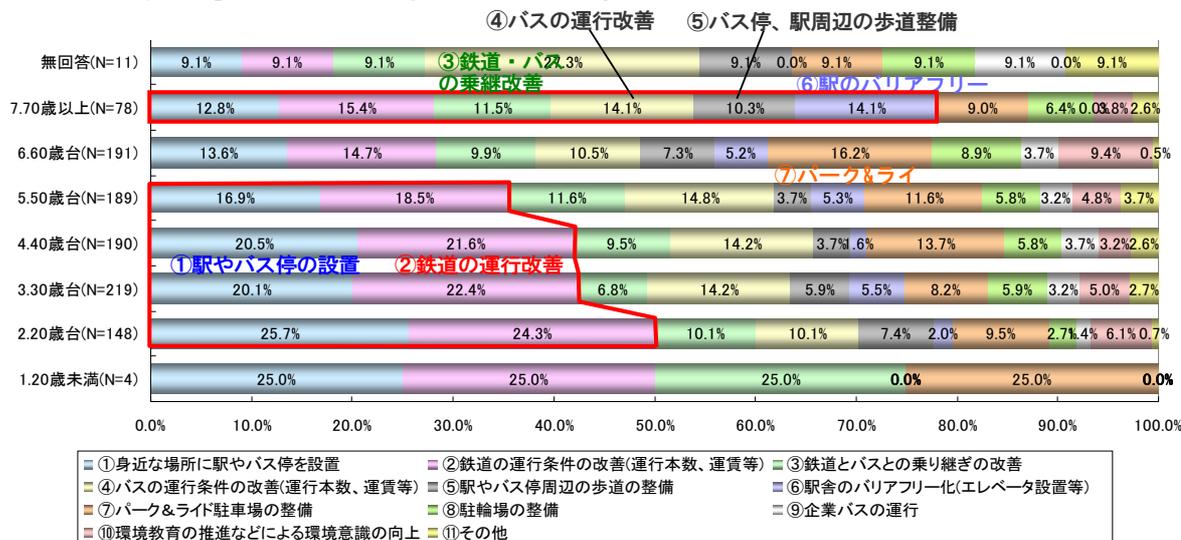


図 年齢別の公共交通転換条件 (N=1030 複数回答)

【目的別】

- ・「通勤・通学・業務」、「家事・買い物」、「食事・娯楽」が目的の場合には、「①身近な場所に駅やバス停の設置」、「②鉄道の運行条件の改善」を車から公共交通への転換条件として挙げる割合が最も多い。
- ・「通院」が目的の場合には、「⑤駅やバス停周辺の歩道の整備」を挙げる割合が約25%と最も高い。その次に、「⑥駅舎のバリアフリー化」も約15%と割合が高い。
- ・「送迎」が目的の場合には、「①身近な場所に駅やバス停を設置」が約20%、「⑦パーク＆ライド駐車場」を挙げる割合が約15%である。

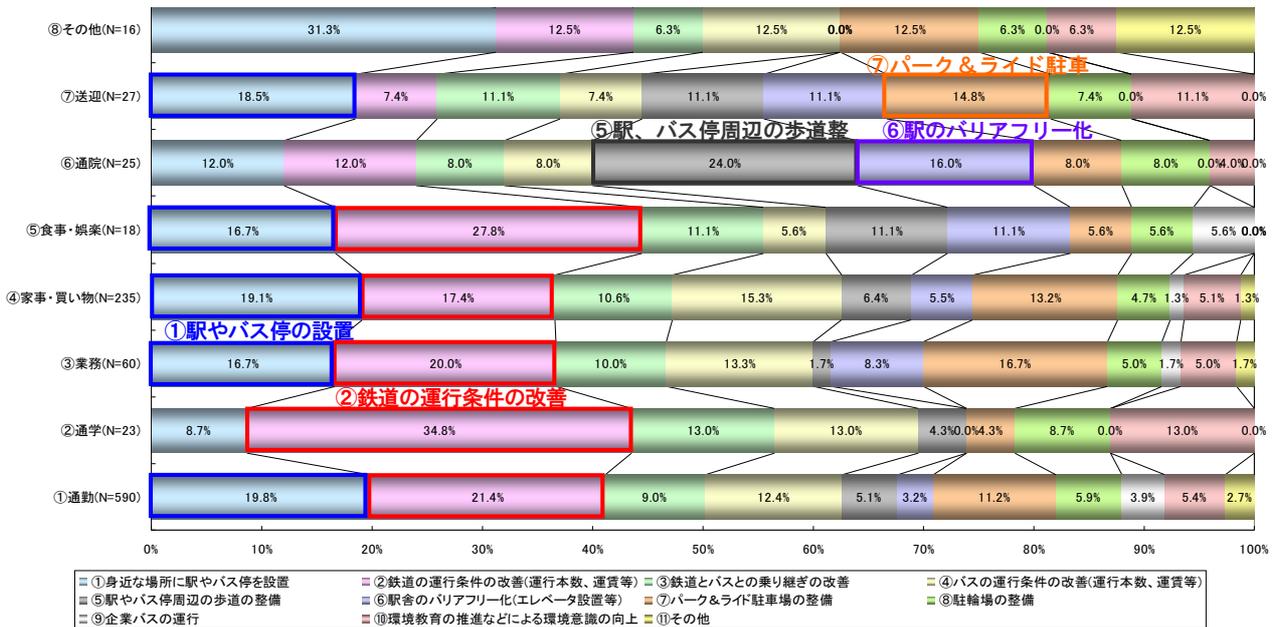


図 移動目的別の転換条件 (N=994)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【職業別】

- ・「会社員」、「学生」、「自営業」の方は、優先的に取り組むべき交通施策として、「②鉄道の運行条件の改善（運行本数、運賃等）」を挙げている。
- ・「公務員」、「農業」、「パート・アルバイト」、「専業主婦」の方は、優先的に取り組むべき交通施策として、「①身近な場所に駅やバス停を設置」を挙げる割合が約20%。

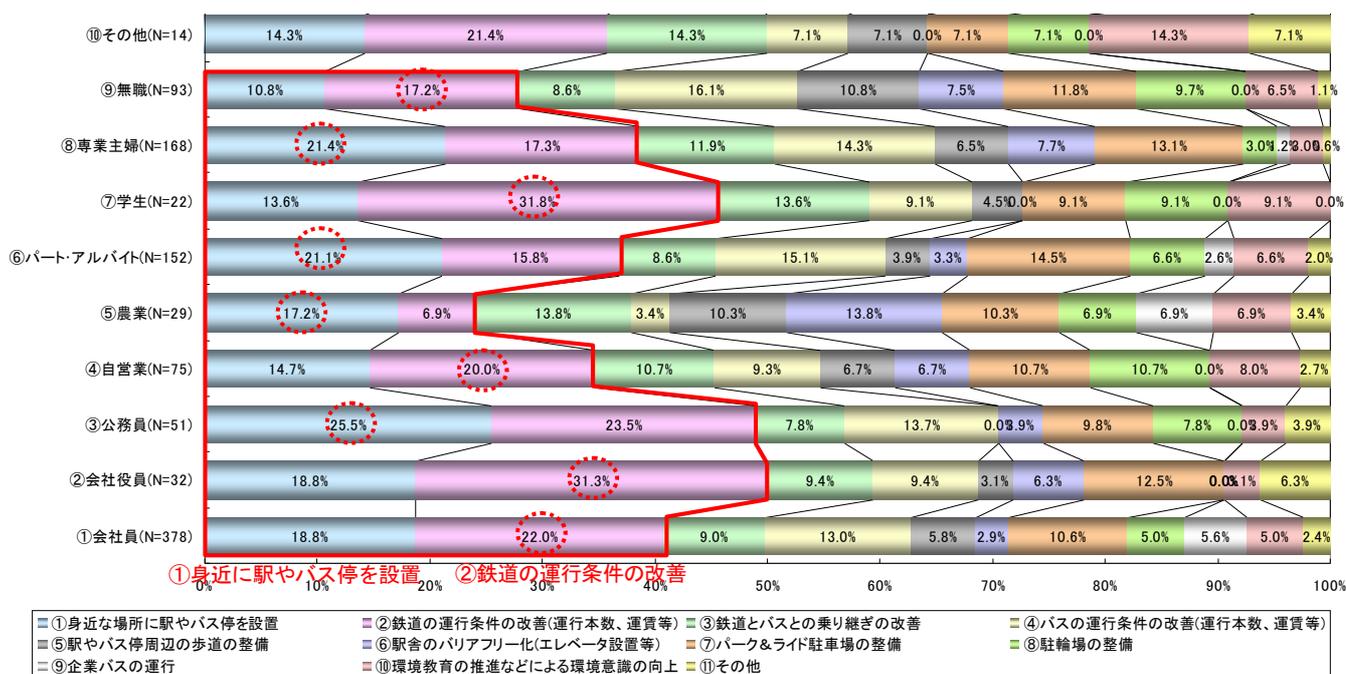


図 職業別の転換条件 (N=1014)

(5) 地球環境問題に対する意識について

①地球環境問題に対する意識

全体 年齢別

- 年代にかかわらず、環境意識は全般的に高い (5 割以上)。

交通手段別

- 自転車利用者、鉄道利用者は、地球環境問題に対する意識が特に高い (約 7 割以上)。

職業別

- 全職種とも、半数以上の方が、地球環境のことを意識している。
- 「会社員」、「会社役員」は、地球環境問題に対する意識が特に高い (約 7 割以上)。

【全体 年齢別】

- 年代を問わず約 65%の方が、「①地球環境を意識」した生活をしている。

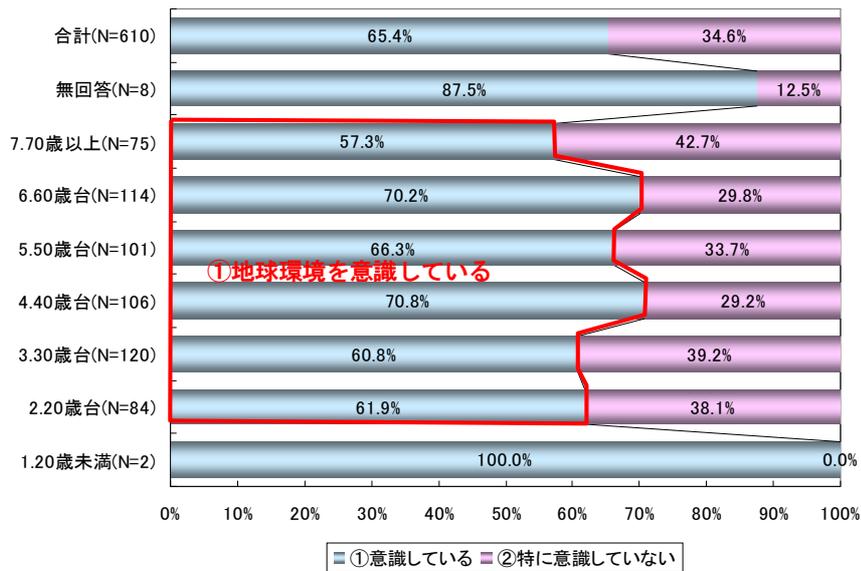


図 年齢別の地球環境問題への意識 (N=610)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【代表交通手段別】

- ・「自転車」や「鉄道」を利用している方の70%以上が「①地球環境を意識」した生活をしていると回答し、最も多くなっている。その次に、「自動車（自分で運転）」を利用している方の約65%も、「①地球環境のことを意識」している。

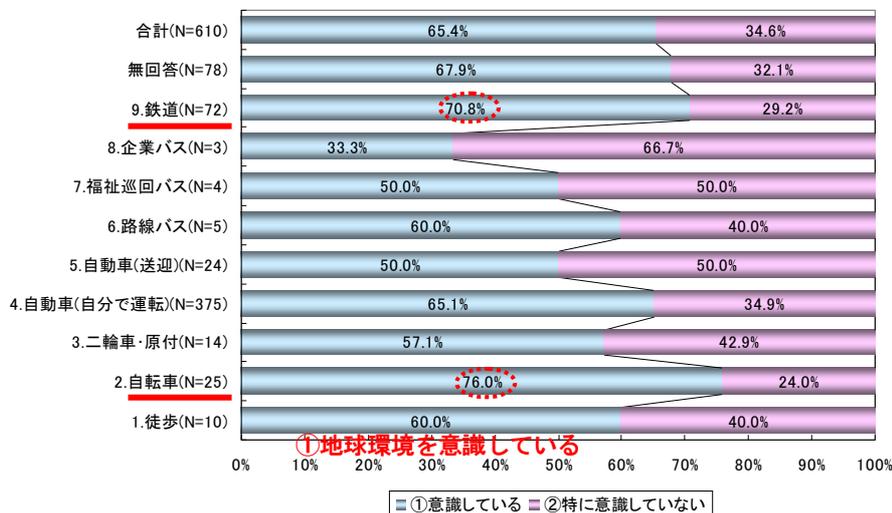


図 代表交通手段別の地球環境問題への意識 (N=610)

##### 【職業別】

- ・全職種とも、半数以上の方が、「①地球環境のことを意識」している。
- ・「会社員」、「会社役員」の7割以上の方が、地球環境に対する意識が特に高い。

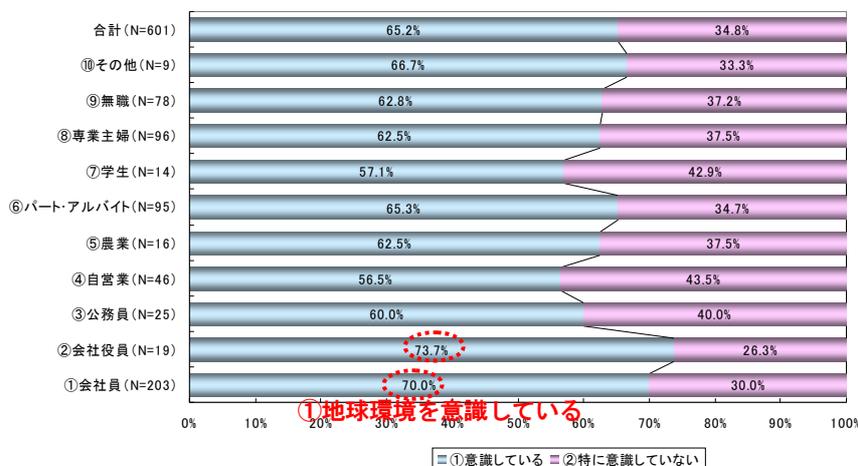


図 職業別の地球環境問題への意識 (N=601)

②地球環境問題に対する個人の取り組み意向について

全体

- 自動車利用者は、「エコドライブ」や「**短距離では車を使わない**」等の取り組み意識は高い。

【全体】

- 地球環境にやさしい生活のために取り組めることとしては、「⑥急加速などをしてしないエコドライブを心がける」が最も多い。自動車を利用しながらも、環境に配慮した行動を心がける意識がうかがえる。
- その次に「②近くでの買い物などには自動車を使わないようにする」や「⑦短距離の移動は自転車を使う」（100票以上）など、短距離の移動に自動車の利用を控えることを心がけるという割合が高い。

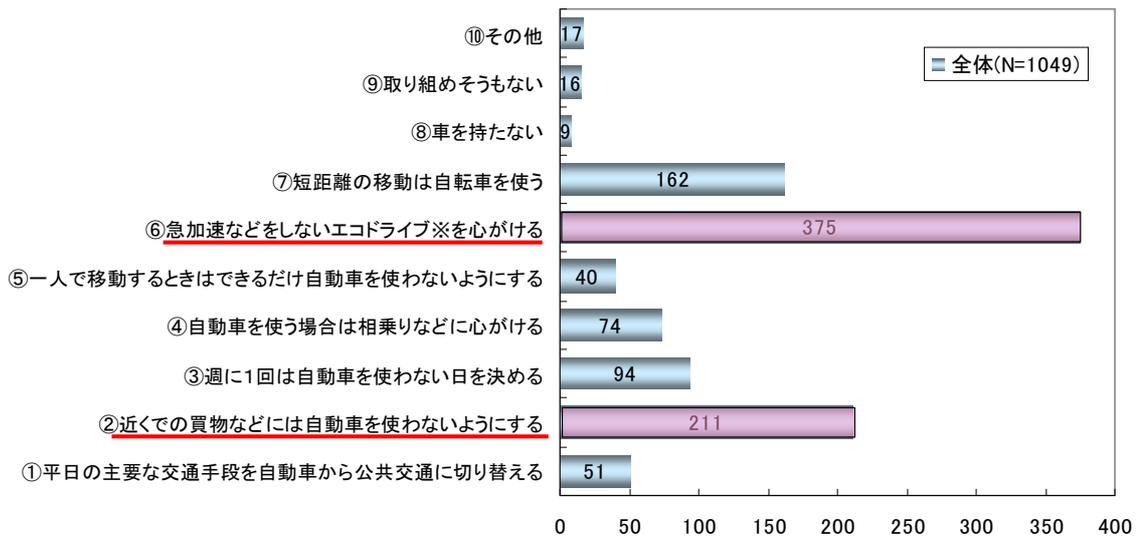


図 地球環境問題に対する個人の取組意向 (N=1049 複数回答)

(6) 地域別整理

ここでは、各地域における特徴的な移動実態と意向を整理します。

※印は、平成 20 年 11 月 18～20 日に開催された都市計画マスタープランのワークショップの意見の中から交通に関してまとめたものです。



**【中央地域】**

- 移動の約半数が町内移動
- 路線バスの運行本数が少ない、福祉バスの最終時刻が早いという意見が多い
- 駅前広場の整備、駅や道路のバリアフリー化に対する要望が高い
- 車から公共交通への転換条件として、鉄道の運行改善、鉄道とバスの乗り継ぎを挙げる割合が他地域に比べて多い

※(都) 野場横落線の整備  
 ※集落地内の行き止まり道路や狭小道路の改善(岩堀)  
 ※事故が多い交差点の安全対策((県) 美合幸田線の横落コミュニティセンター前、(県) 岡崎幸田線の菱池地藏堂交差点、あいち三河幸田前)

**【豊坂地域】**

- 夜間暗く、防犯上問題がある等の意見が多い
- 交通渋滞の発生、右折レーンがないため走りづらい等の意見が多い
- 路線バスの定時性、バス停の安全性、福祉バスの所要時間が長いという意見が多い
- 交通安全等の取組みに対する要望が最も高い
- 車から公共交通への転換条件として、鉄道の運行改善を挙げる割合が他地域に比べて多い

※バイパスが出来て 23 号インターから(県) 須美福岡線がラッシュ時間混雑してしまう。もう少しスムーズにして欲しい  
 ※須美 IC 出入口と県道合流点の信号がわかりにくいので改善して欲しい  
 ※朝の渋滞がひどい(野場西交差点周辺)  
 ※歩道がない(町道坂崎野場一号線)  
 ※車の通り抜けが多い(上市場)  
 ※六栗から駅西に行く所に信号設置(六栗一色地内)  
 ※インター出入口付近危険(桐山)  
 ※(都) 上六栗線の早期着手  
 ※(県) 蒲郡碧南線の歩道を全線に設置して欲しい(上六栗地内)  
 ※緑石の歩道は危険、ガードレールを設置して欲しい

**【深溝地域】**

- 移動の約 2 割が蒲郡方面
- 自動車利用率が高い
- 夜間暗く、防犯上問題がある等の意見が多い
- 三ヶ根駅周辺に駐車場が少ないという意見が多い
- 路線バスの定時性、バス停の安全性、福祉バスの所要時間が長いという意見が多い
- 交通安全等の取組み、パーク&ライド駐車場の整備に対する要望が高い
- 車から公共交通への転換条件として、駅のバリアフリー化を挙げる割合が他地域に比べて多い

※三ヶ根駅周辺は駐車場が多く電車利用に便利(パーク&ライド)  
 ※(都) 安城蒲郡線が拡幅整備されて良くなった(準工業地域内)  
 ※(都) 安城蒲郡線の未整備区間の整備(蒲郡市へのアクセス)  
 ※市街化区域内の狭小道路の改善(三ヶ根駅西側、東側の住宅地)  
 ※矢岬集落から国道 23 号に出る信号待ちが長い  
 ※(都) 衣浦蒲郡線が整備され、集落(深田等)から出にくくなった

**【坂崎地域】**

- 移動の半数が岡崎市方面
- 幸田町の中で自動車利用が最も多い
- 歩道が少ない、道路の段差が多い、路線バス・福祉バスの運行本数が少ない等の意見が多い
- 新駅へのアクセス道路の整備、路線バスの乗入れに対する要望が高い
- 車から公共交通への転換条件として、駅やバス停の整備、バスの運行条件の改善、パーク&ライド駐車場を挙げる割合が多い

※(仮称) 相見駅へのアクセス道路整備(国道 247 号を高架で通行)  
 ※東西方向の通勤車両対策(ソニー、フタバ産業、デーツ等)  
 ※送り山集落地内の道路が狭い  
 ※交通量が多い交差点の安全対策((県) 美合幸田線(葵カメラ前)など)  
 ※地域内主要道路の拡幅(西ヶ崎から上ノ山の集落を連絡するルート、ゴルフ場西側から北上するルート)  
 ※交通量の少ない路線への通学路の変更(上ノ山集落)

**【幸田地域】**

- 移動の約半数が町内移動
- 幸田町の中では自動車の利用率は低い
- 路線バスの運行本数が少ない等の要望が多い
- 鉄道新駅の整備に対する要望が高い
- 新駅整備にあたって駐車場の整備に対する要望が高い
- 車から公共交通への転換条件として、バスの運行条件の改善を挙げる割合が他地域に比べて多い

※新田地区は道路が低い道路を全体的に高くして欲しい  
 ※朝(7:30~8:30)の渋滞。(都) 野場福岡線、デンソー周辺  
 ※朝夕の車通りが多く、スピードもかなり出ている  
 ※デンソーの通勤経路になっており、通勤車両が多いため、迂回路の検討をして欲しい  
 ※R248・R23 バイパスや、高速、JR もあって交通の便が良い  
 ※旧 248 線に入るわきの道路が狭いため、R248 の出口で事故が多い  
 ※(都) 安城幸田線は朝夕混雑する  
 ※カーブミラーが冬になると曇ってしまい危ない。役に立たない  
 ※歩道がない

**【荻谷地域】**

- 幸田町の中では鉄道利用率が最も高い
- 道路に関しては、自転車専用道が無い、道路が狭い、路上駐車が多い等の意見が多い
- 公共交通に関しては、電車内の混雑、路線バス・福祉巡回バスの運行本数が少ない等の意見が多い
- 車から公共交通への転換条件として、鉄道とバスの乗り継ぎ、駅やバス停周辺の歩道整備を挙げる割合が他地域に比べて多い

※信号の工夫が必要(ファミリーマートわきの交差点)  
 ※道路が狭い(歩道が欲しい)((都) 芦谷高力線)  
 ※道路が整備されている(桜坂)  
 ※右折するのに危険(横落交差点)  
 ※通学路なので車止めができて良くなった(トンネル)(荻西野交差点)  
 ※荻交差点の改良と信号機の変更

【目的地】

- ・各地域とも移動目的地は、「町内」よりも「町外」に出る割合が半数を超える。
- ・幸田、中央地域では、「町内」で移動する割合が他の地区よりも高い。
- ・「町外」の目的地は、蒲郡市に隣接する深溝地域を除き、「岡崎市」の割合が最も多い。  
深溝地域では、「蒲郡市」への移動割合が約 25%と高い。
- ・坂崎地域では、隣接する「岡崎市」への移動割合が約 45%と最も多い。



図 地域別の移動目的地 (N=628)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【代表交通手段】

- ・各地域とも、「④自動車の利用」が約55～70%と最も多い。特に、岡崎市に隣接する「坂崎地域」と蒲郡市に隣接する「深溝地域」では、その割合が若干高い。
- ・JR 幸田駅がある荻谷地域では、「④自動車の利用」が他の地域より若干低い分、「⑨鉄道利用」の割合が若干高い。
- ・JR 三ヶ根駅がある深溝地域では、他の地域より「⑨鉄道利用」の割合が若干高い。

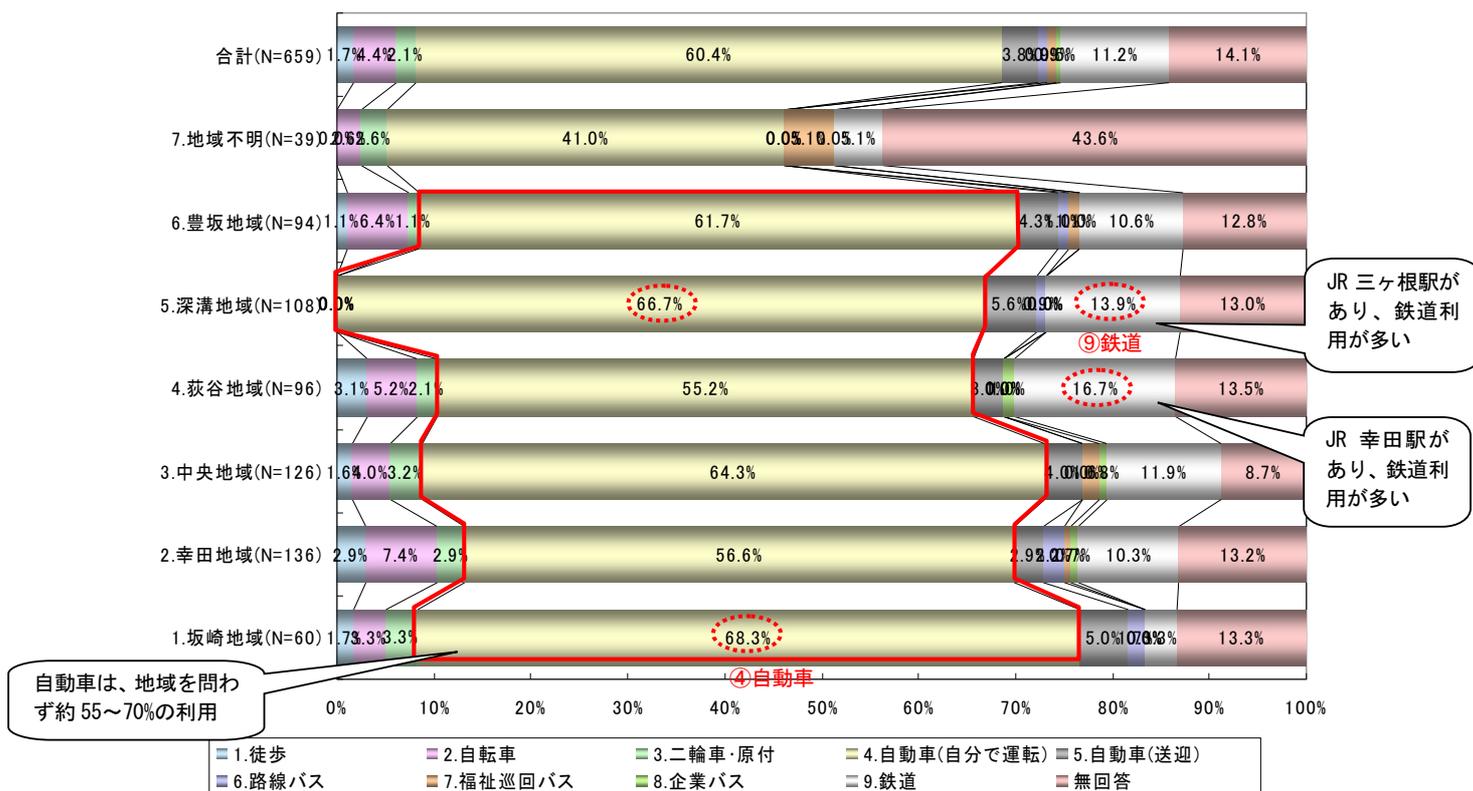


図 地区別の代表交通手段

(N=659※目的地までの主な移動交通手段から代表交通手段を設定し集計)

- ※荻谷、中央、豊坂、幸田地区は幸田駅を利用すると思われる地域
- ※深溝地区は三ヶ根駅を利用すると思われる地域
- ※坂崎、幸田、中央、豊坂地区は新駅を利用すると思われる地域

【徒歩の問題点】

- ・ 徒歩で移動する際の不満点として各地域に共通して多いのは、「a.歩道が少ない」、「b.歩道の幅員が狭い」、「e.夜間暗く、防犯上問題がある」である。
- ・ 特に、坂崎地域では「a.歩道が少ない」、深溝、豊坂地域では、「e.夜間暗く、防犯上問題がある」を不満の理由として挙げる割合が、他地域よりも多い。

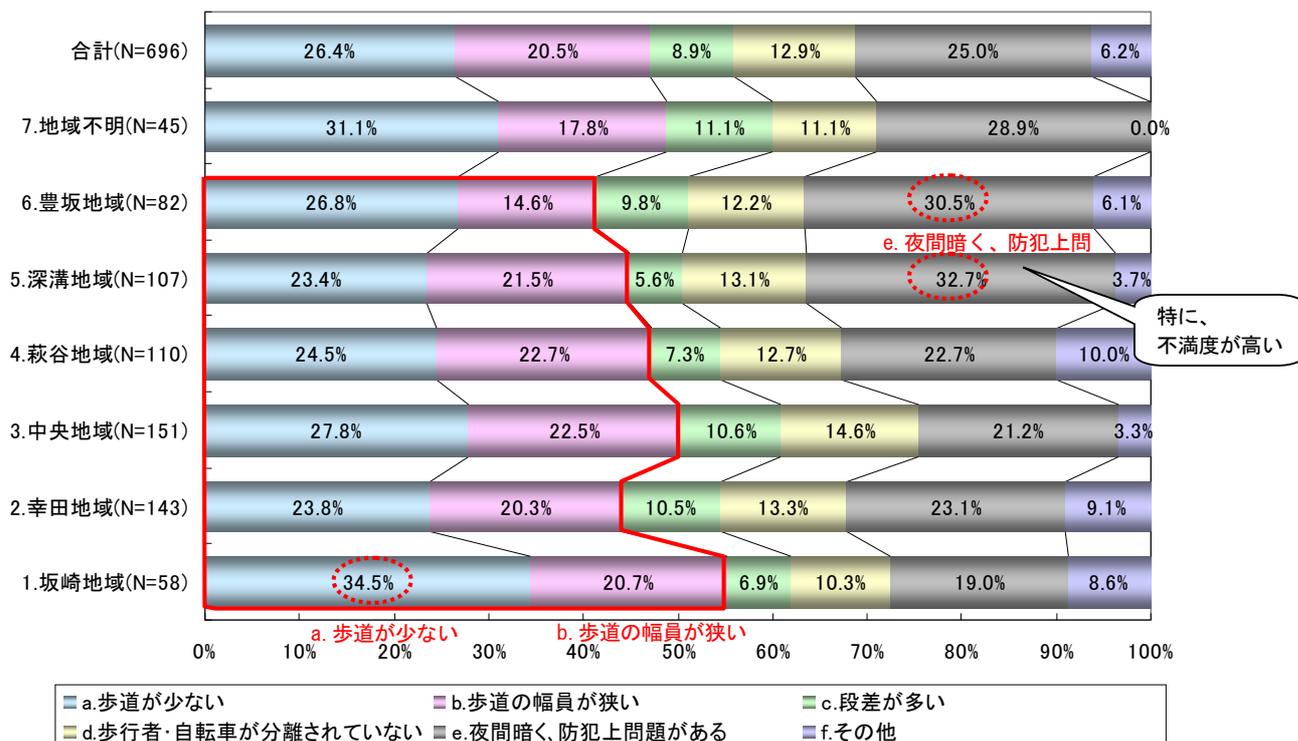


図 地区別の徒歩移動の不満理由 (N=696 複数回答)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【自転車の問題点】

- ・「自転車移動」の不満点は、各地域とも「a.専用自転車道が無い」が約25～30%と最も多い。
- ・特に、坂崎地域では、「b.段差が多い」、「荻谷地域」では「a.専用の自転車道が無い」、「c.歩車分離されていない」、深溝、豊坂地域では、「e.夜間暗く、防犯上問題がある」を不満の理由として挙げる割合が、他地域よりも多い。

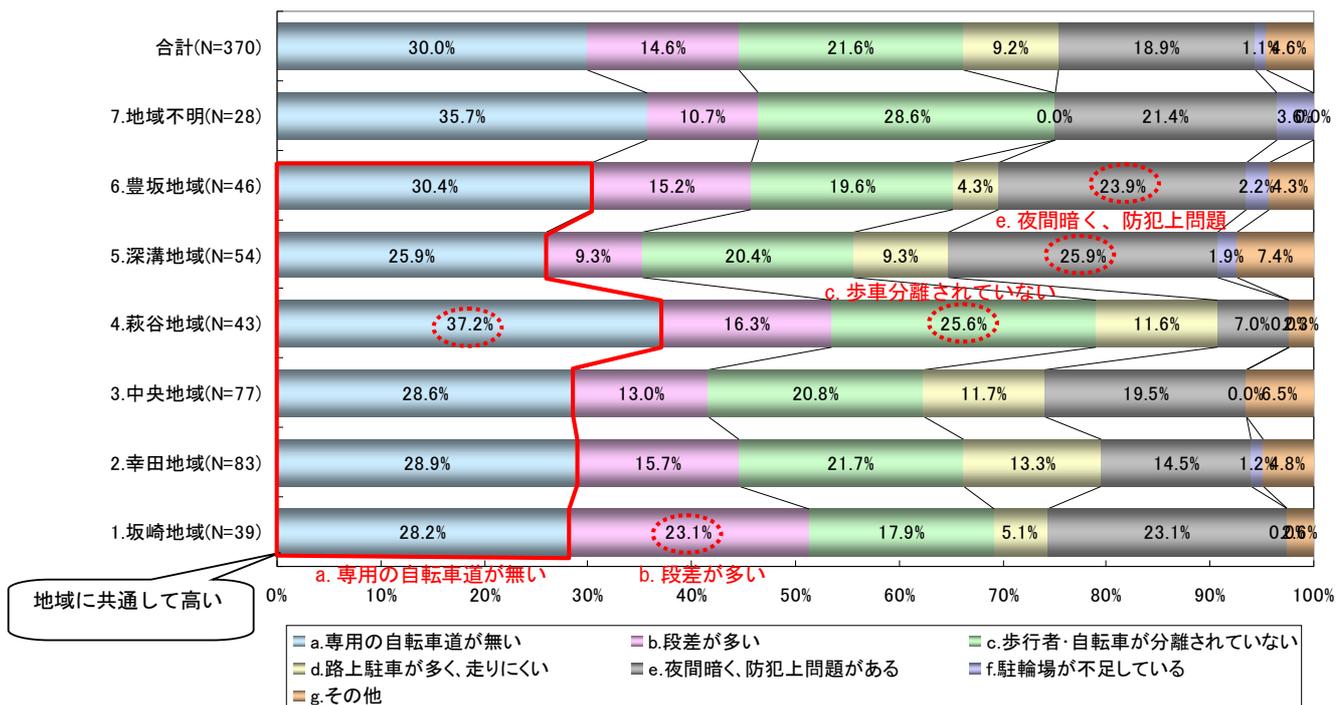


図 地区別の自転車移動の不満理由 (N=370 複数回答)

【自動車の問題点】

- ・「自動車移動」の不満点は、各地域とも「b.道路が狭く、走行しづらい」が約 25～35%と最も多い。その次に「c.右折レーンがないため走行しづらい」、「a.交通渋滞が発生する」である。
- ・特に、豊坂地域は「a.交通渋滞が発生する」と「c.右折レーンがないため走行しづらい」、荻谷、中央地域では「b.道路が狭く、走行しづらい」を不満の理由として挙げる割合が、他地域よりも多い。荻谷地域では「d.路上駐車がが多く、走行しづらい」を不満の理由として挙げる割合が、他地域よりも多い。

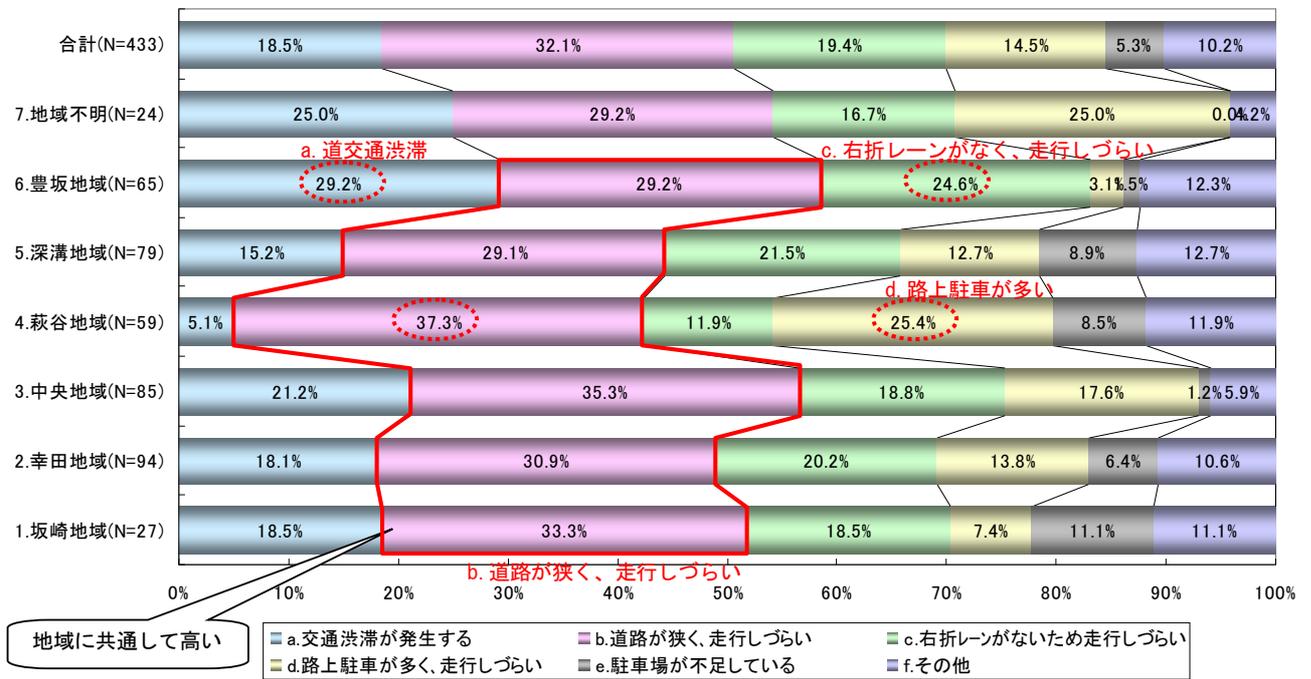


図 地域と自動車移動の不満理由 (N=433)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【鉄道の問題点】

- ・ 鉄道移動の不満点は、各地域とも「a.運行本数」が約40%と最も多い。
- ・ 特に、JR 三ヶ根駅がある深溝地域では「k.駅周辺に駐車場が少ない」、JR 幸田駅がある萩谷地域では、「f.車内混雑度」を挙げる割合が、他地域よりも多い。

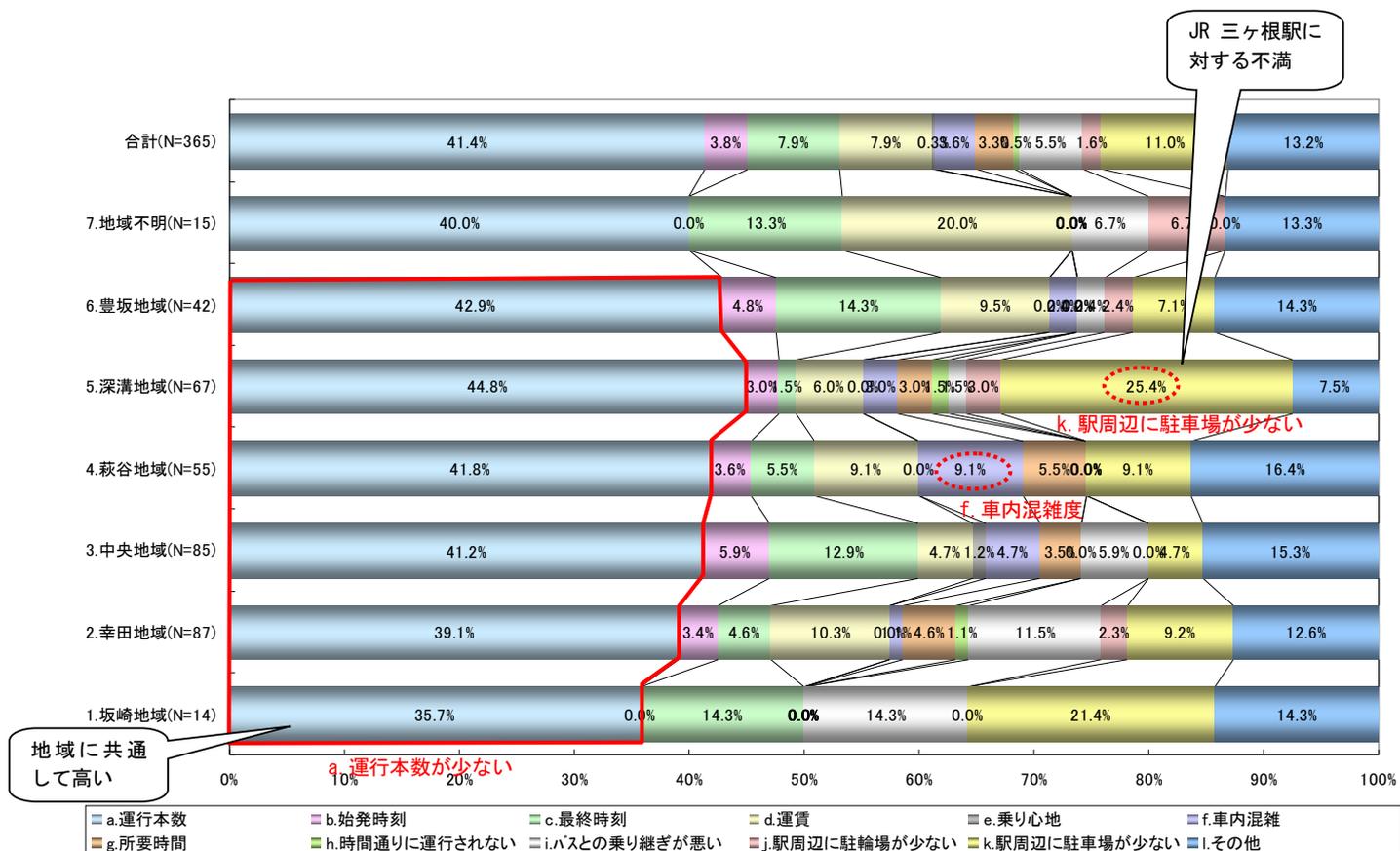


図 地区別の鉄道移動の不満理由 (N=365 複数回答)

【路線バスの問題点】

- ・「路線バス移動」の不満点は、各地域とも「a.運行本数」、「h.時間通りに運行されない」が多い。
- ・特に、坂崎、幸田、中央、荻谷地域では「a.運行本数」、深溝、豊坂地域では「h.時間通りに運行されない」、「k.バス停の安全性」を挙げる割合が、他地域よりも多い。

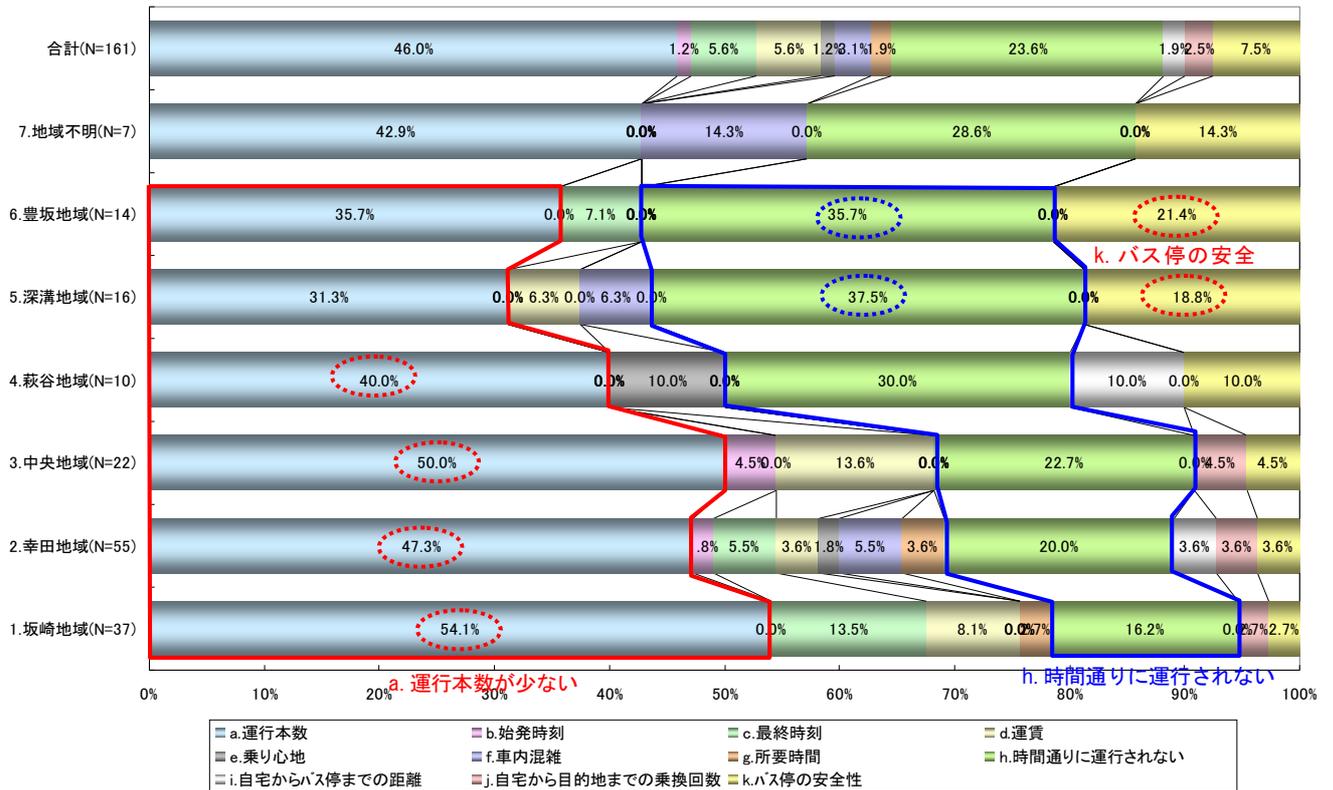


図 地区別の路線バス移動の不満理由 (N=365 複数回答)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【福祉巡回バスの問題点】

- ・「福祉巡回バス移動」の不満点は、各地域とも「a.運行本数」である。
- ・特に、坂崎地域では「a.運行本数」、中央地域では「c.最終時刻」、荻谷地域では「a.運行本数」、深、豊坂溝地域では「f.所要時間」を挙げる割合が、他地域よりも多い。

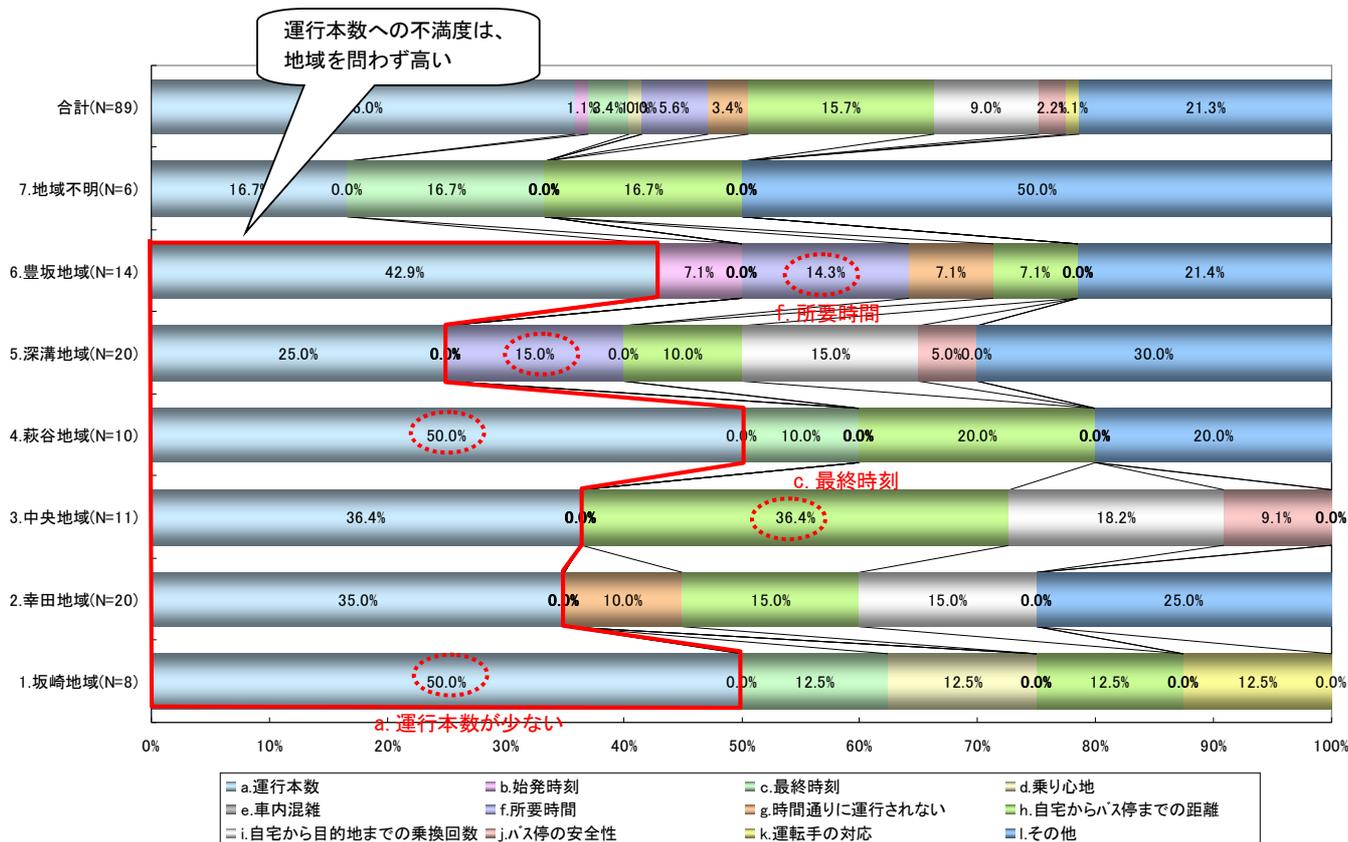


図 地区別の福祉巡回バス移動の不満理由 (N=89 複数回答)

【優先的に取り組むべき交通施策】

- ・各地域とも約 25%が、「②自転車道・歩道の整備」を最重要施策として挙げている。
- ・特に、坂崎地域では「⑨駅へのアクセス道路の整備」、中央地域では「⑤駅前広場の整備」と「⑩駅や道路のバリアフリー化」、JR 三ヶ根駅がある深溝地域では「⑫パーク&ライド駐車場」と「⑧交通安全等の取組み」、豊坂地域では「⑧交通安全等の取組み」を望む割合が、他の地域に比べて若干高い。
- ・新駅の利用が想定される坂崎、幸田地区では、「⑦鉄道新駅の整備」を望む割合が、他の地域に比べて若干高い。

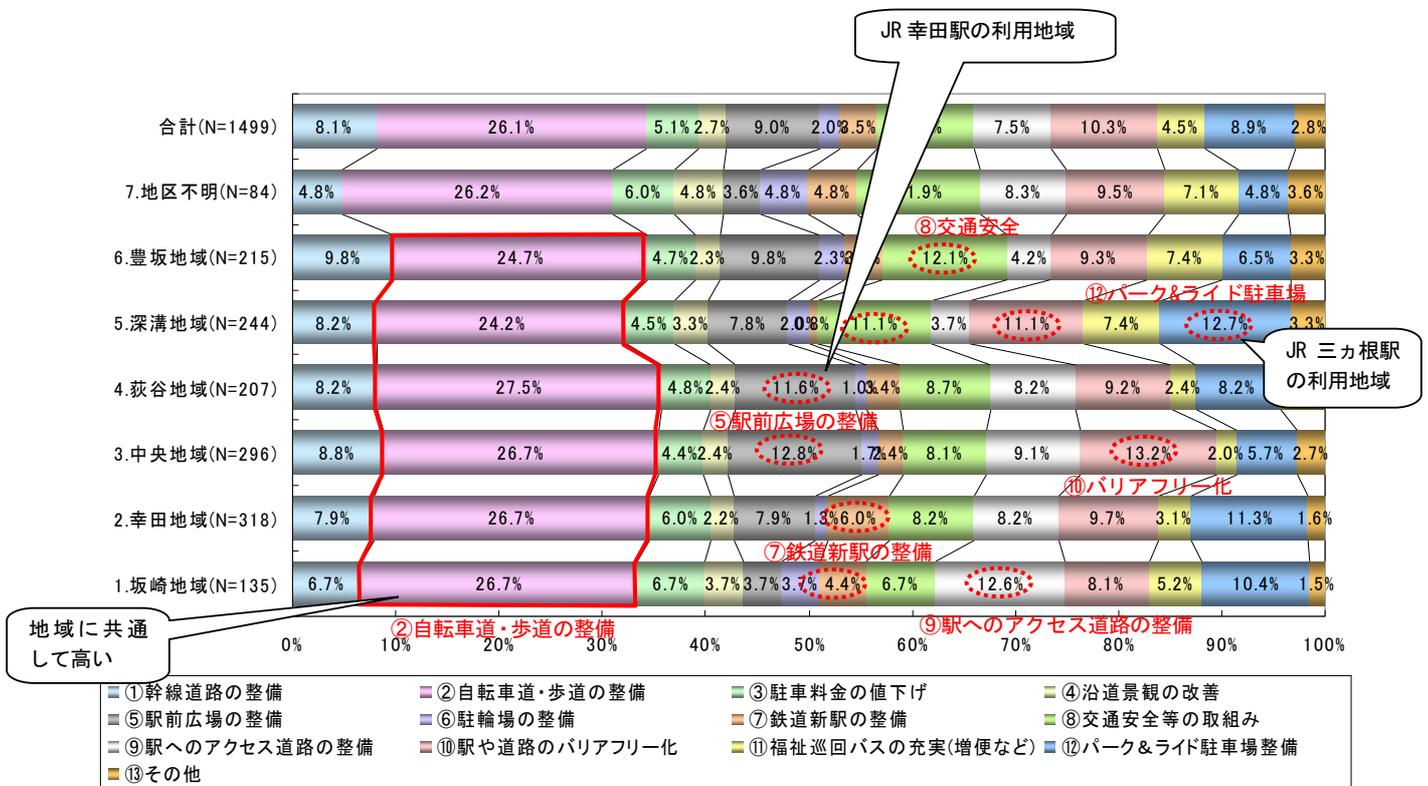


図 地区別の優先交通施策 (N=1499 複数回答)

- ※荻谷、中央、豊坂、幸田地区は幸田駅を利用すると思われる地域
- ※深溝地区は三ヶ根駅を利用すると思われる地域
- ※坂崎、幸田、中央、豊坂地区は新駅を利用すると思われる地域

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### 【新駅周辺整備に対する意向】

- ・各地域とも約 25%が、新駅周辺整備に「④自家用車の送迎のための駐車スペースの整備」を求めている。
- ・特に、新駅の利用が想定される坂崎地域では「①路線バスの乗り入れ」、新駅が整備される幸田地域では「⑨駐車場の整備」を望む割合が、他地域に比べ若干多くなっている。

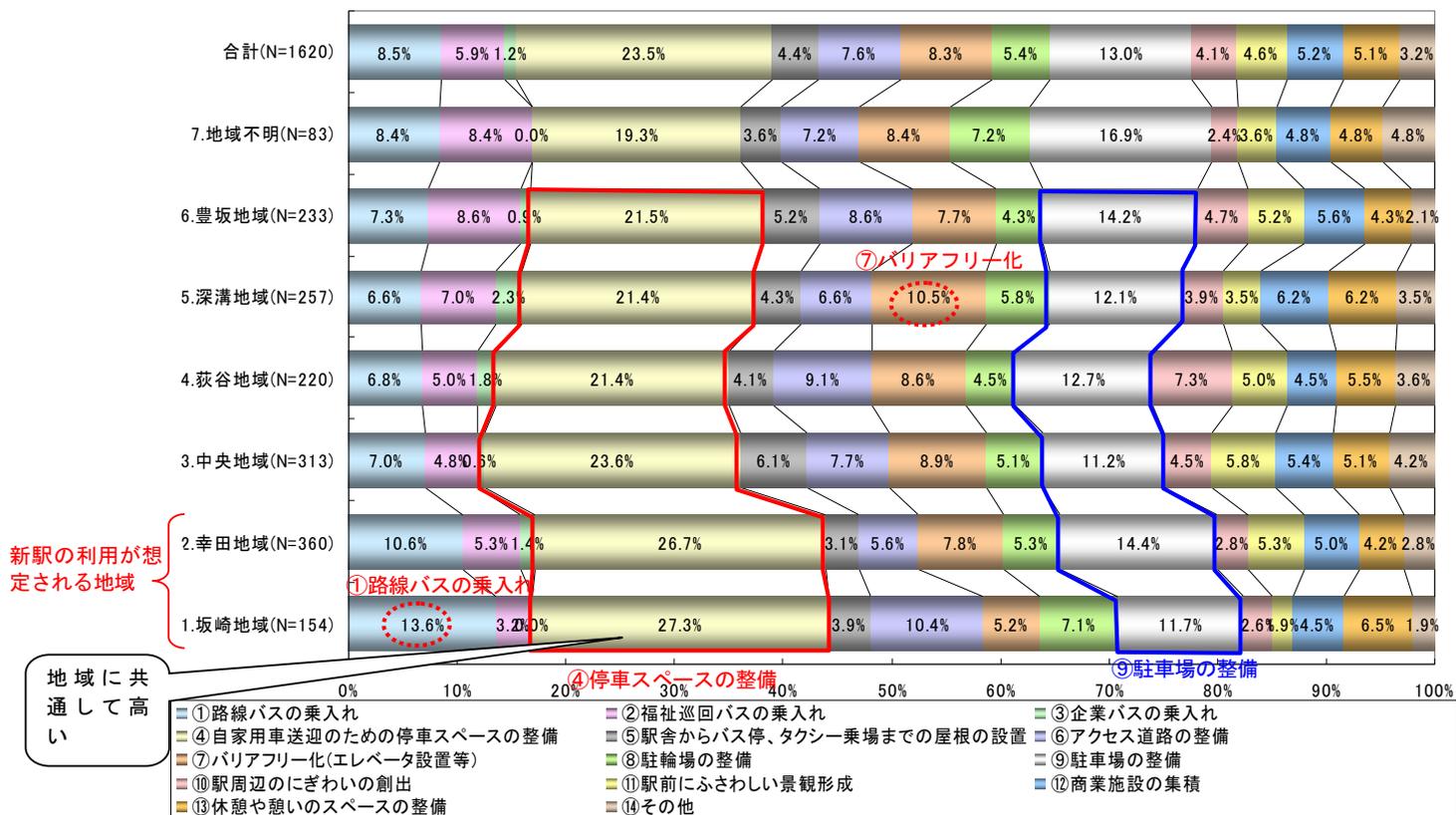


図 地区別の新駅周辺整備に求めること (N=1620 複数回答)

【車利用者の公共交通転換条件】

- ・新駅の利用が想定される坂崎地域では、「②鉄道の運行条件の改善」、「④バスの運行条件の改善」を、車から公共交通に転換する条件として挙げる人がそれぞれ約 25%、18% いる。
- ・新駅が整備される幸田地域では、「②鉄道の運行条件の改善」、「①身近な場所に駅やバス停の設置」を、車から公共交通に転換する条件として挙げる人がそれぞれ約 20%ずつ いる。
- ・JR 幸田駅がある荻谷地域では、「①身近な場所に駅やバス停の設置」、「③鉄道とバスの乗り継ぎ」、「⑤駅、バス停周辺の歩道整備」を、車から公共交通に転換する条件として 挙げる人が多い。
- ・JR 三ヶ根駅がある深溝地域では、「②鉄道の運行条件の改善」、「⑥駅のバリアフリー 化」を、車から公共交通の転換条件として挙げる人が多い。

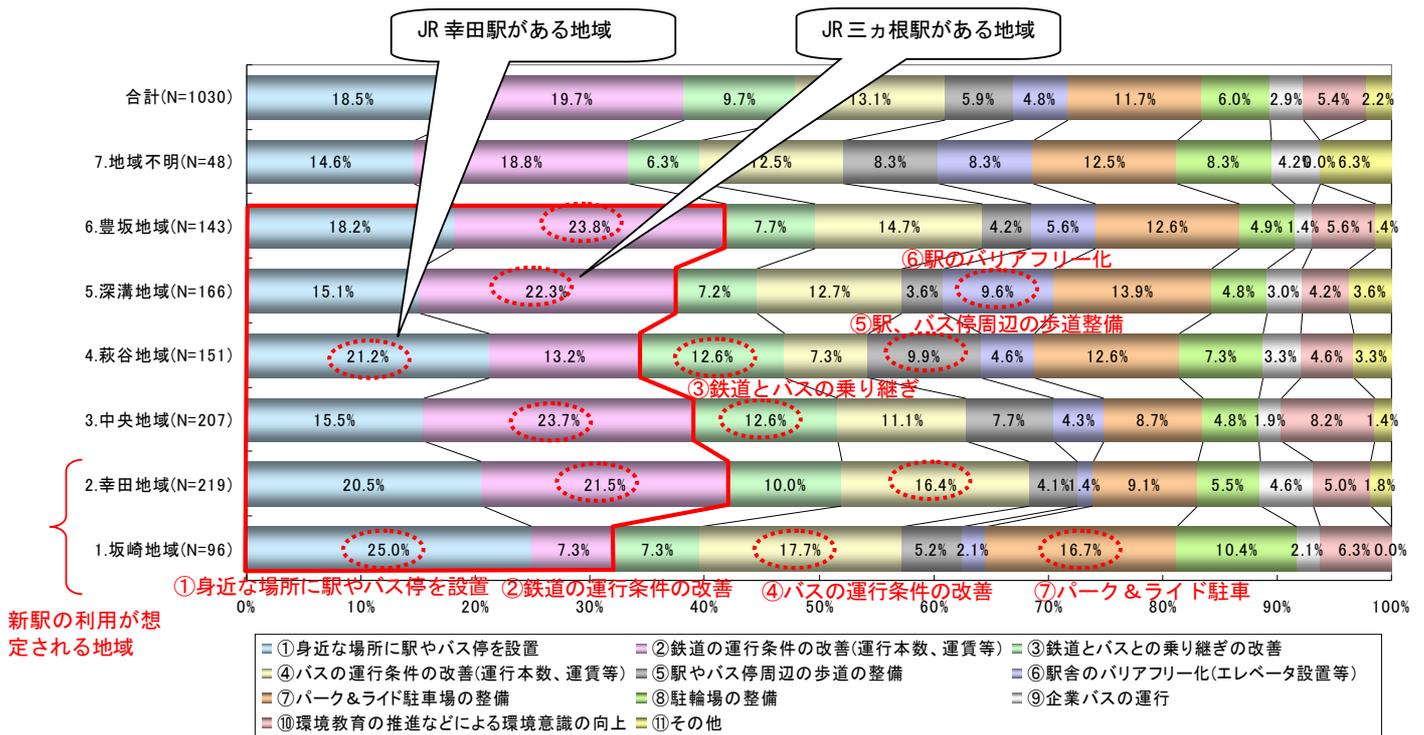


図 地区別の新駅周辺整備に求めること (N=1030 複数回答)

## 4-2. 企業ヒアリング調査の結果

### (1) 調査の概要

従業員の通勤行動に対する企業の現在のとりくみ状況と今後の意向を把握することにより、幸田町都市交通マスタープランにおける交通課題の抽出、交通施策の立案に資することを目的にヒアリング調査を実施しました。

#### <調査対象・配布数>

ヒアリングの対象は、幸田町に立地する以下の企業5社とし、企業の通勤手当や企業バス等を扱う部署の担当者の方とする。

#### 【対象企業】

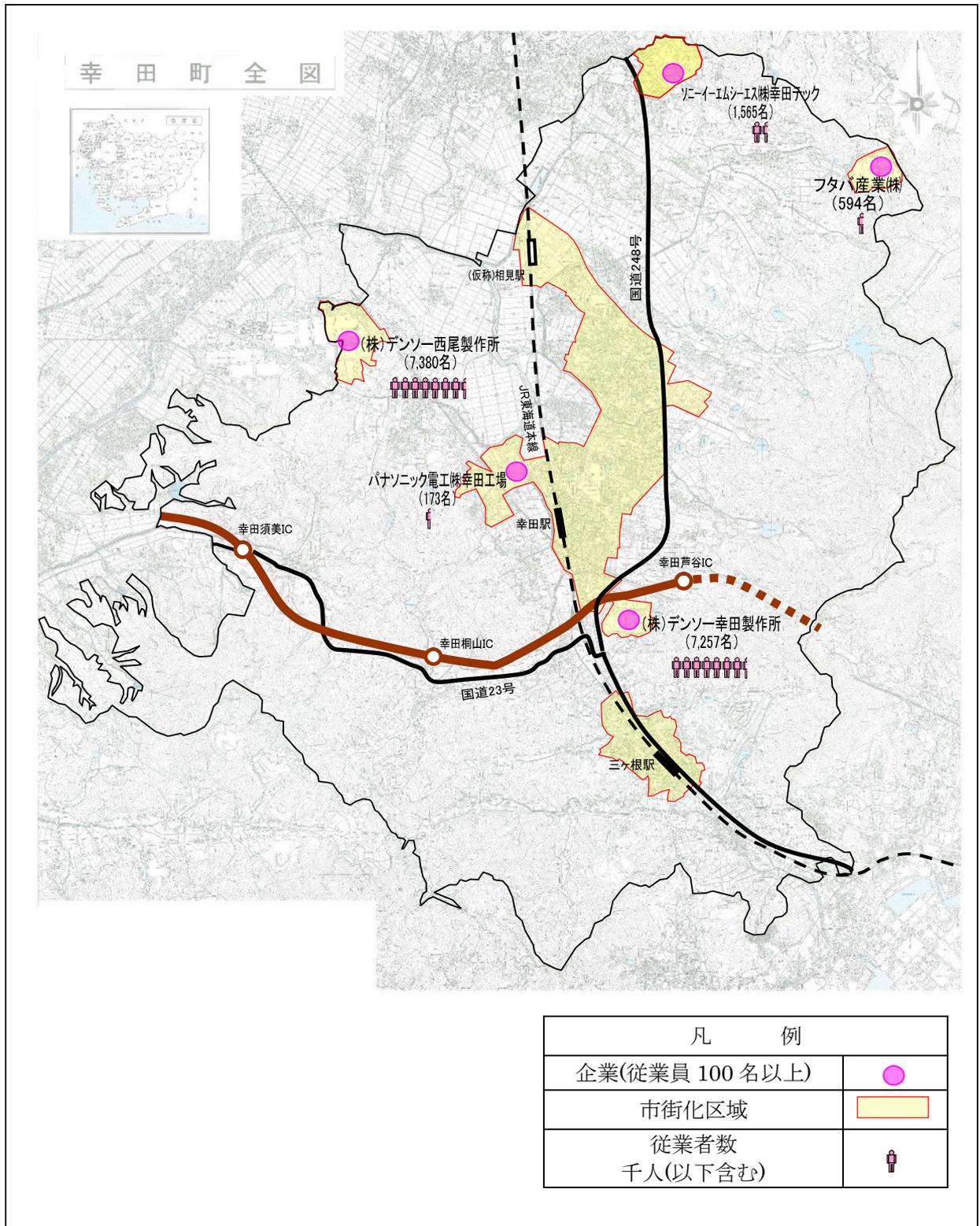
- (株)デンソー 西尾製作所 (従業員数 7380 人)
- (株)デンソー 幸田製作所 (従業員数 7257 人)
- ソニーイーエムシーエス(株)幸田テック (従業員数 1565 人)
- フタバ産業(株) (従業員数 594 人)
- パナソニック電工(株)幸田工場 (従業員数 173 人)

#### 【対象者】

- 通勤手当の支給や企業バスの運行等を扱う部署の担当社員

#### <調査期間>

- ・平成20年12月19日～平成21年1月9日



#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析

##### ① アンケート調査票

###### 企業アンケート

企業名			
回答者 部署 氏名		電話番号	
調査のテーマ	従業員の通勤に対する貴社の取組み		
<p>(1) 現在、従業員の通勤に対する支援、取組みについて  <small>(企業バス運行の有無・実績・ルート、駐車場確保の状況、通勤に関する規定、地球環境問題への取組など)</small></p> <p>(2) 上記 (1) での各取組みの利用・実施状況について  <small>(企業バスの利用者、自家用車通勤者数、通勤手当の支給額、エコポイントの登録者数など)</small></p> <p>(3) 現在の通勤支援策、取組みに関する問題点・課題について  <small>(企業努力の範疇であり国の支援が必要、従業員のモチベーションの維持が困難など)</small></p> <p>(4) 将来の新駅整備等、自動車から公共交通への転換方策に対する意向について  <small>(新駅への企業バスのアクセスについて、P&amp;R 駐車場を活用した場合の通勤手当について、MMの取組についてなど)</small>  <small>*MMとは：さまざまな交通施策を活用し、個人や組織・地域のモビリティ（移動状況）が社会にも個人にも望ましい方向へ自発的に変化する          ことを促す取組み</small></p> <p>(5) 自動車から他の交通へ転換するための考えられる条件について  <small>(公共交通の運行改善、歩道・自転車道の整備、企業バスの運行など)</small></p> <p>(6) 幸田・岡崎間新駅の利用動向、要望  <small>(企業バスの乗り入れ希望の有無と整備に関する要望、従業員利用に関する要望など)</small></p> <p>(7) その他</p>			

\*企業バスを運行している場合は、ルート図を添付ください。

ご協力、ありがとうございました。

## (2) ヒアリング結果

	(1) 従業員の通勤に対する支援、取り組み	(2) 各取り組みの利用・実施状況	(3) 現在の通勤支援策、取組みに関する問題点・課題	(4) 車から他の交通へ転換するための考えられる条件	(5) 将来の新駅整備に対する意向、要望	評価
(株)デンソー 西尾製作所	①会社バス運行 (幸田駅、中島バス停、碧南中央駅(西尾駅経由)の3経路)	利用者：バス通勤約 200 名	・特に無し	・公共交通アクセス手段の確保 (会社から徒歩 10 分圏内に駅の整備など)	①新駅への企業バスアクセス <u>JR ダイヤの利便性が幸田駅より向上すれば、会社バスを新駅に乗り入れる検討余地あり。</u>  ②P&R 駐車場を利用した場合の通勤手当 P&R 駐車場の利用を進めたい意向はあるが、 <u>対象駐車場の確保が出来ないため未検討。</u>	・会社バスの運行など、通勤に対する支援が充実している。 ・新駅整備のダイヤの利便性向上により、会社バスの乗り入れ検討の意向があり、取り組み意識は高い。
	②駐車場の確保 (約 5500 台)	利用者：車通勤約 7500 名 (交代勤務を実施しているため、駐車場は確保されている)	・今後の景気後退に伴う、減産(夜勤職場のオール昼勤化など)による駐車場確保が課題。			
	③通勤費補助	・電車・公共バス利用者：定期券代相当額を補助 ・会社バス利用者：社員負担なし(全額会社負担) ・車通勤者：ガソリン代相当額を補助	・特に無し			
	④勤務帯のシフト(渋滞対策)	・30分前倒し勤務等の導入により出勤者・帰宅者を分散	・退勤時間(17:15~18:30)に、デンソー西尾~『野場西』交差点間で毎日渋滞が発生。			
	⑤退勤者両の方向分散(渋滞対策)	・通勤車両を社内通行させ、退勤車両の方向を分散	・幸田町内に迂回路が整備されれば、渋滞解消につながると考えられる。			
(株)デンソー 幸田製作所	①会社バス運行 (幸田駅、細井寮(鷲田区)、すみれ寮(大草区)、三ヶ根寮(市場区)の4経路)	バス通勤者数：寮生含め約 1,500 名 運行状況 ：幸田駅(平日) 朝 18 往復、昼 11 往復夕・夜 16 往復 ：各社員寮(平日) 朝 11 往復夕・夜 6 往復	・特に無し	・公共交通アクセス手段の確保 (会社から徒歩 10 分圏内に駅の整備など) ・幸田駅、三ヶ根駅から会社までの歩道(自転車道)及び街路灯(防犯灯)設置など、安全環境の整備	①新駅への企業バスアクセス ・新駅までの距離、所要時間の関係から、会社バスを乗り入れる計画はない。ただし、 <u>JR ダイヤの利便性が幸田駅より向上すれば、検討余地あり。</u>  ②P&R 駐車場を利用した場合の通勤手当 ・駐車場の収容台数の余力があり、構外新駐車場も整備予定であるため、P&R 駐車場の必要性無し。 ・仮に P&R 駐車場を設置した場合でも、 <u>バス確保が出来ないため実現困難。</u> (寮生のバス利用者数が多く、定時出退勤時間にバスが全車稼働)	・会社バスの運行など、通勤に対する支援が充実している。 ・新駅整備のダイヤの利便性向上により、会社バスの乗り入れ検討の意向があり、取り組み意識は高い。
	②駐車場の確保 (約 2900 台)	利用者：車通勤約 2800 名 (交代勤務を実施しているため、駐車場は確保されている)	・今後の景気後退に伴う、減産(夜勤職場のオール昼勤化など)による駐車場確保が課題。現在進行中の構外新駐車場の完成により解消が期待される。			
	③通勤補助費	・電車・公共バス利用者：定期券代相当額の補助 ・会社バス利用者：社員は負担なし(全額会社負担) ・車通勤者：ガソリン代相当額を補助				
	④勤務帯のシフト ⑤フレックスによる出勤者・帰宅者の分散 ⑥正門からの構内通行など渋滞対策の実施。		出退勤時間帯の集中により製作所周辺で毎日渋滞が発生。			

	(1) 従業員の通勤に対する支援、取り組み	(2) 各取り組みの利用・実施状況	(3) 現在の通勤支援策、取組みに関する問題点・課題	(4) 車から他の交通へ転換するための考えられる条件	(5) 将来の新駅整備に対する意向、要望	評価
ソニー・エム・エス 株幸田テック	①通勤バス運行 16路線（岡崎市内、幸田町、西尾、蒲郡方面）、フレックス勤務者用バス2台運行） ②自家用車と自転車併用通勤許可緩和 ③名鉄バスの利用	フレックス勤務者用バス利用者 平均90名/日利用  名鉄バスの利用料支給 （平均 出勤6名、退勤20名）	・社員の意識向上教育により、電車、バスへの自発的な転換を促す努力が必要。	・主要な駅までの通勤バスの運行頻度の向上、利便性向上 （フレックス出勤や残業時間への対応など）	①通勤バスの待機場所の確保 ②社員の待機場所の確保 ③夜間の安全確保  ・ <u>主要駅への通勤バスの運行継続</u> の取り組み意向あり	・会社バスの運行など、通勤に対する支援が充実している。 ・主要駅に、通勤バスの運行を継続する意向はある。
フタバ産業株	①敷地内に従業員駐車場、来客者駐車場 870台 ②通勤距離に応じて手当支給 ③ISO14001 認証取得、構内アイドリングストップ、緑化推進 <u>企業バス平成17年利用者減のため廃止</u> （名鉄美合駅-幸田工場）	利用者：自家用車通勤者 620名（従業員）、その他派遣社員通勤者、送迎者で150台程 ・車両通勤者：距離区分、ガソリンの市場価格に応じて毎月手当支給。 ・公共交通機関利用者：定期代支給  ・利用者：利用者 10名（平成16年末実績）	・特に無し	・公共交通機関の整備 （現状、自動車以外の通勤手段が無い。市バス等の定期的な運行があれば、利用が期待できる）		・会社バスの運行はない（H17年に廃止）。 ・新駅整備に関連する取り組み検討はない。
パナソニック電工 株幸田工場	① <u>企業バスの運行は、無し</u> ②自動車通勤者の駐車場は、工場内に確保 ③通勤に関する規程⇒工場規程あり（任意保険加入等） ④ノーマイカーデーを実施（年1日）	通勤手当 公共交通機関利用者⇒6ヶ月定期代 自動車通勤者⇒ガソリン 1ℓ 単価÷8×21日/月×往復距離で算出額を支給 自転車通勤者⇒2000円/月	・特に無し	・通勤時間帯の JR の増便 ・駐輪場の整備 （駅～会社間自転車通勤促進）	・駅周辺の駐輪場整備の要望あり	・会社バスの運行はない。 ・新駅整備に関連する取り組み検討はない。 ・新駅整備には駐輪場整備の要望がある。

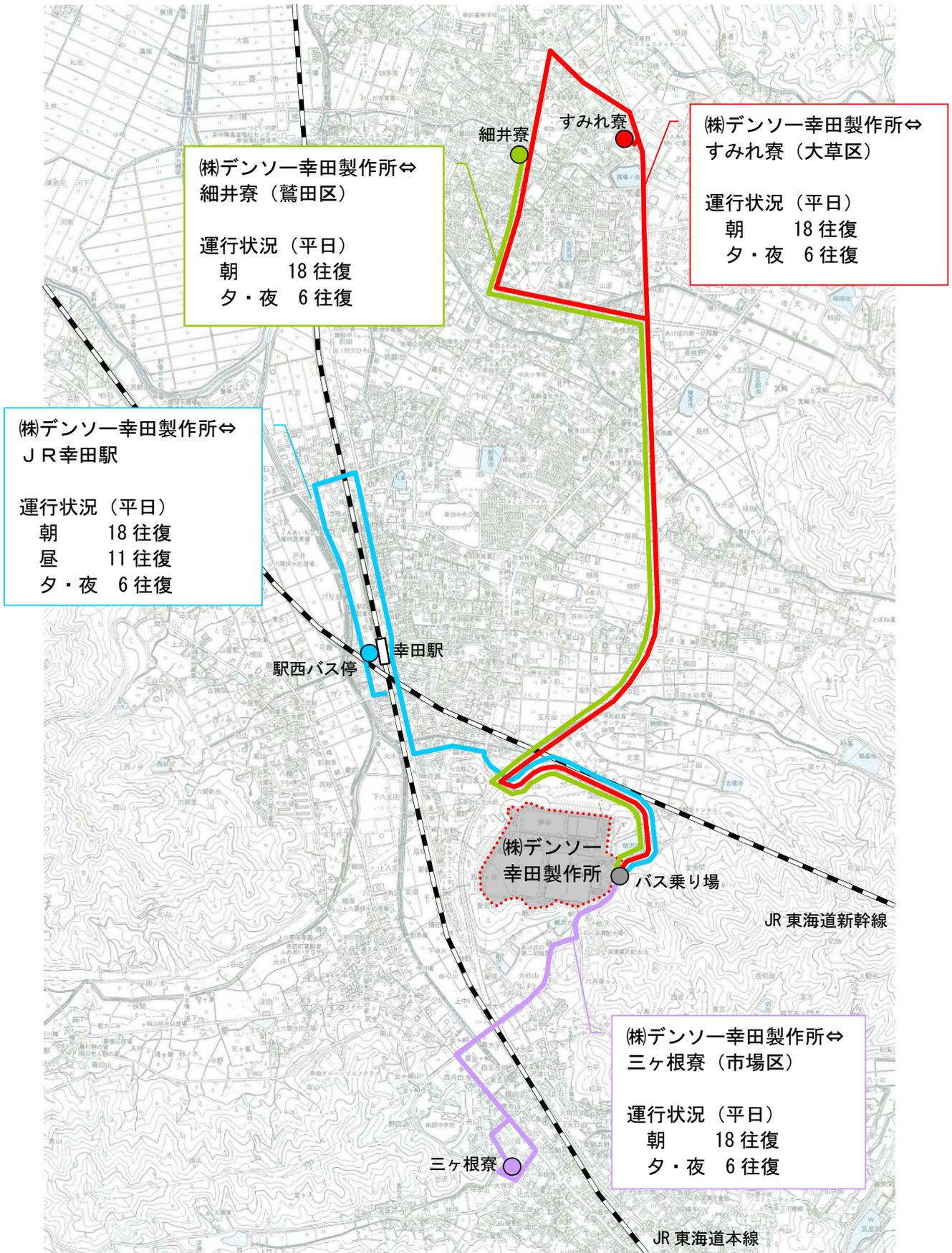
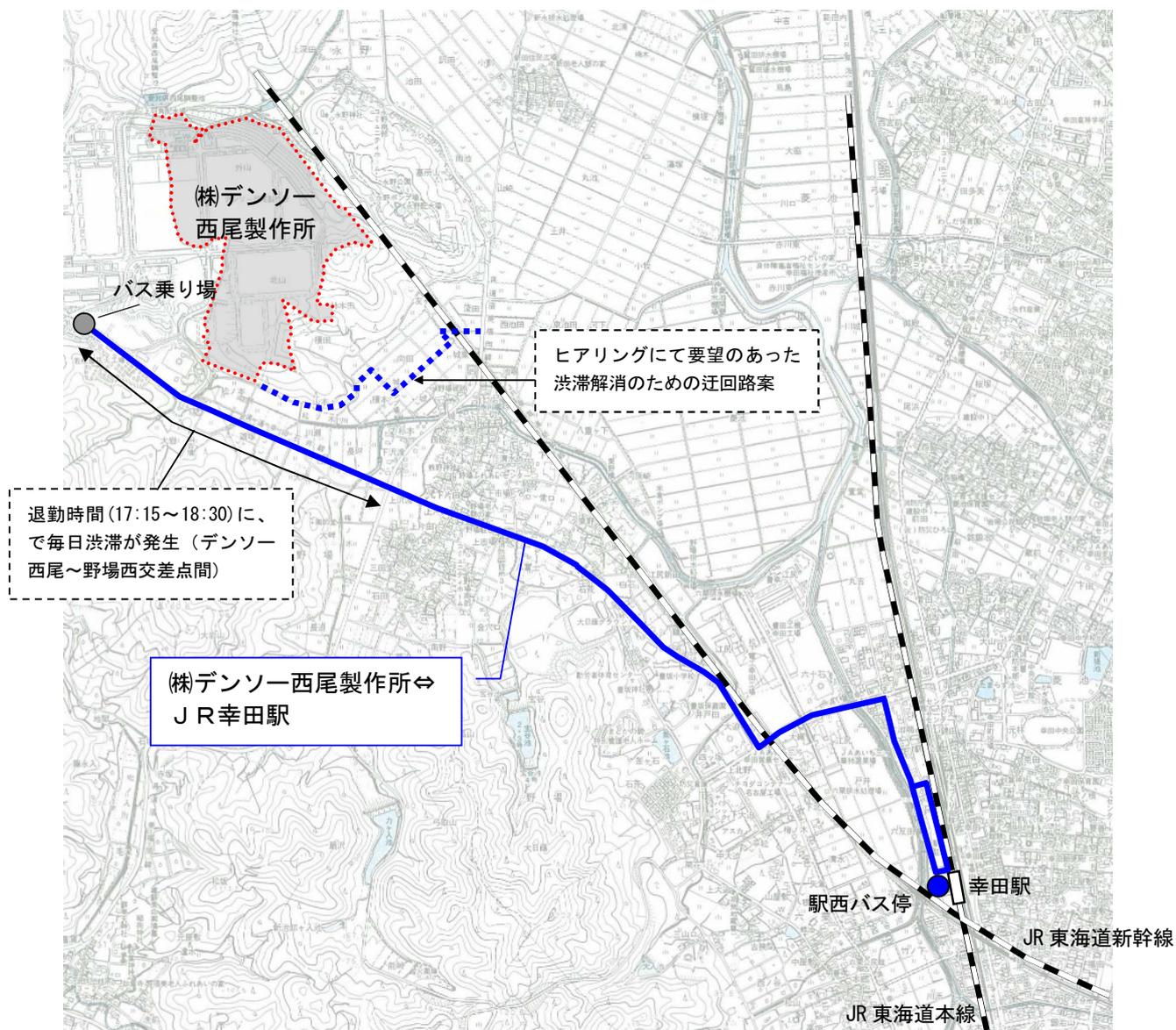


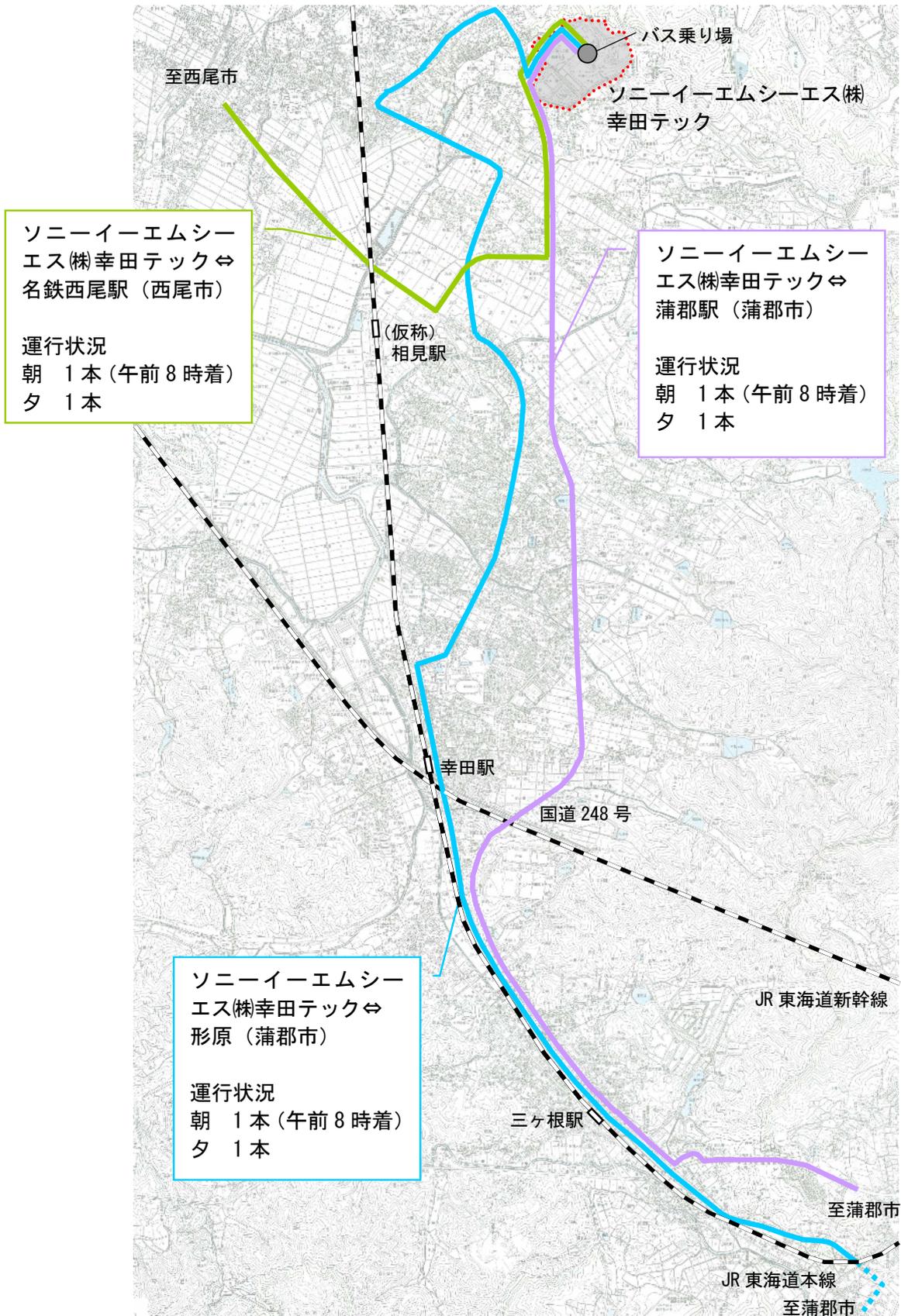
図 企業バス運行ルート図 ((株)デンソー幸田製作所)

#### 4. 都市交通にかかる住民アンケートの集計・解析



(注) デンソー西尾製作所への企業バスは、上記の幸田駅のほか、中島バス停、碧南中央駅(西尾駅経由)からも運行している。

図 企業バス運行ルート図((株)デンソー西尾製作所)



(注) ソニーイーエムシーエス(株)幸田テックへの企業バスは全部で 16 ルートが運行している。上記は町内の 3 ルートのみ表示。それ以外は、岡崎から国道 248 号経由するルート。

図 企業バス運行ルート図 (ソニーイーエムシーエス(株)幸田テック)

### 4-3. 既往の企業アンケート調査の結果

#### (1) 調査の概要

幸田町内の企業、学校、福祉施設などの事業所を対象に、各施設の通勤の実態を把握するために、アンケート調査を実施しました。

#### <調査対象・配布数>

- ・43 事業所に配布

#### <調査期間>

- ・平成 18 年 5 月 16 日～平成 18 年 6 月 13 日

#### <配布・回収方法>

- ・訪問、郵送

#### <回収率>

- ・回収数 36 事業所（従業員数 26,421 人）
- ・回収率 83.7%

(2) 日常の通勤行動の把握

- 幸田町全体では、約7割の通勤者が、朝(8時~10時ごろ)に通勤している。夜19時以降に通勤する方も約2割いる。
- 7割を越える通勤者が、自動車通勤している。鉄道を利用した通勤者はほとんどいない。
- 通勤者の出発地は、町内が約2割、町外が約8割である。町外では岡崎市が最も多く4割。

①通勤時間帯

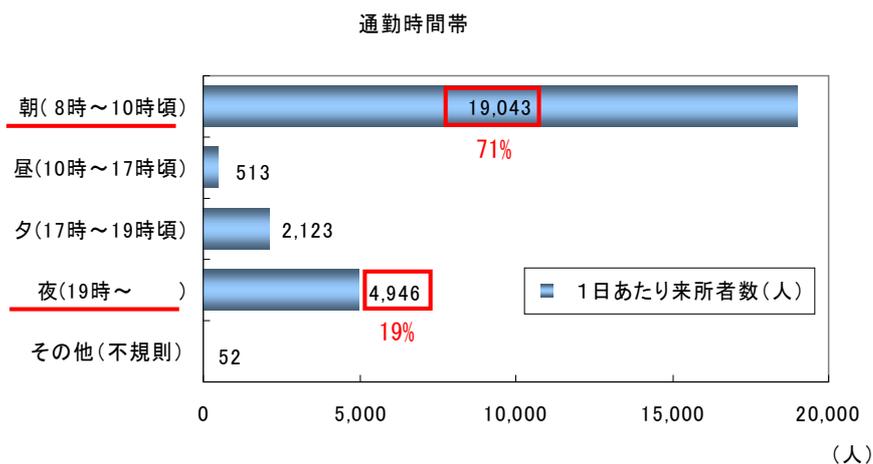


図 通勤時間帯 (N=26,677)

②利用交通手段

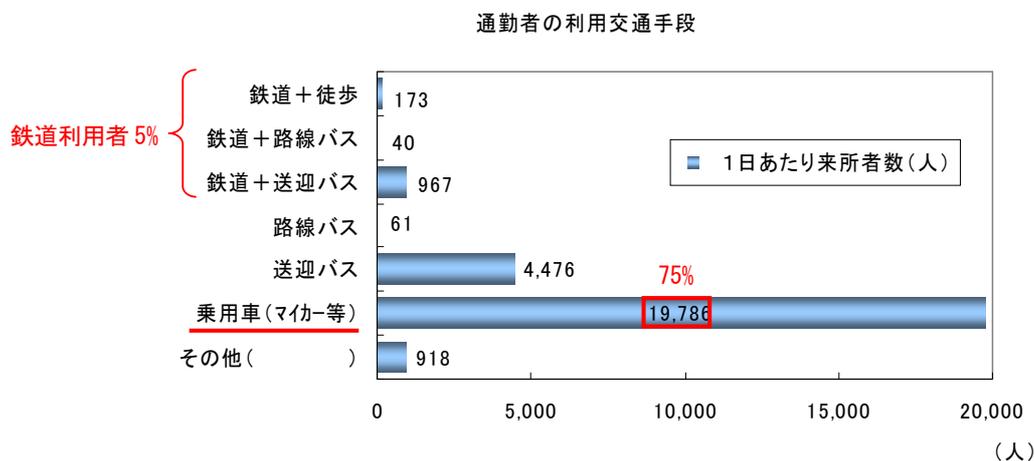


図 通勤者の利用交通手段 (N=26,421)

③通勤者の出発地

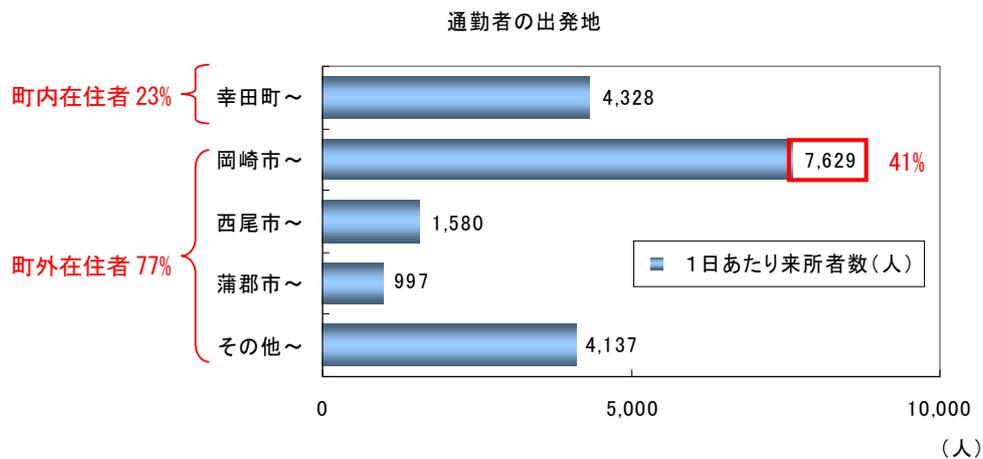


図 通勤者の出発地 (N=18,671)

## 5. 都市交通課題の整理

### 5-1. 幸田町の都市及び都市交通に関する特性

これまでの幸田町の現況整理及び町民意向調査結果から、幸田町の都市及び交通に関する特性（課題）を以下に再整理します。

#### ■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。

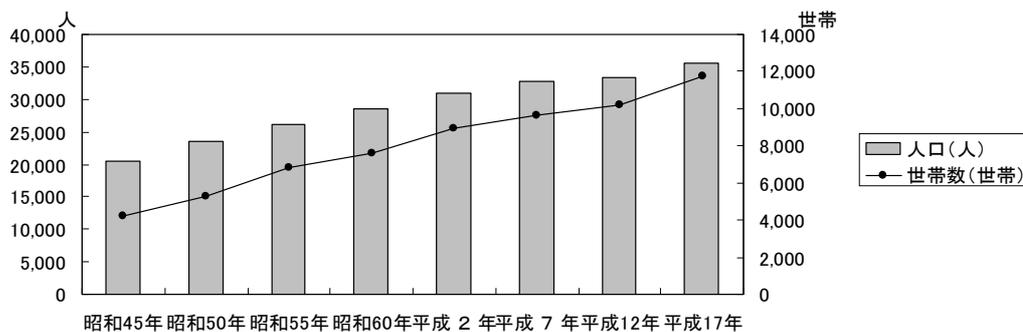


図 人口・世帯数の推移（国勢調査）

#### ■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。

## 5. 都市交通課題の整理

### ■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。

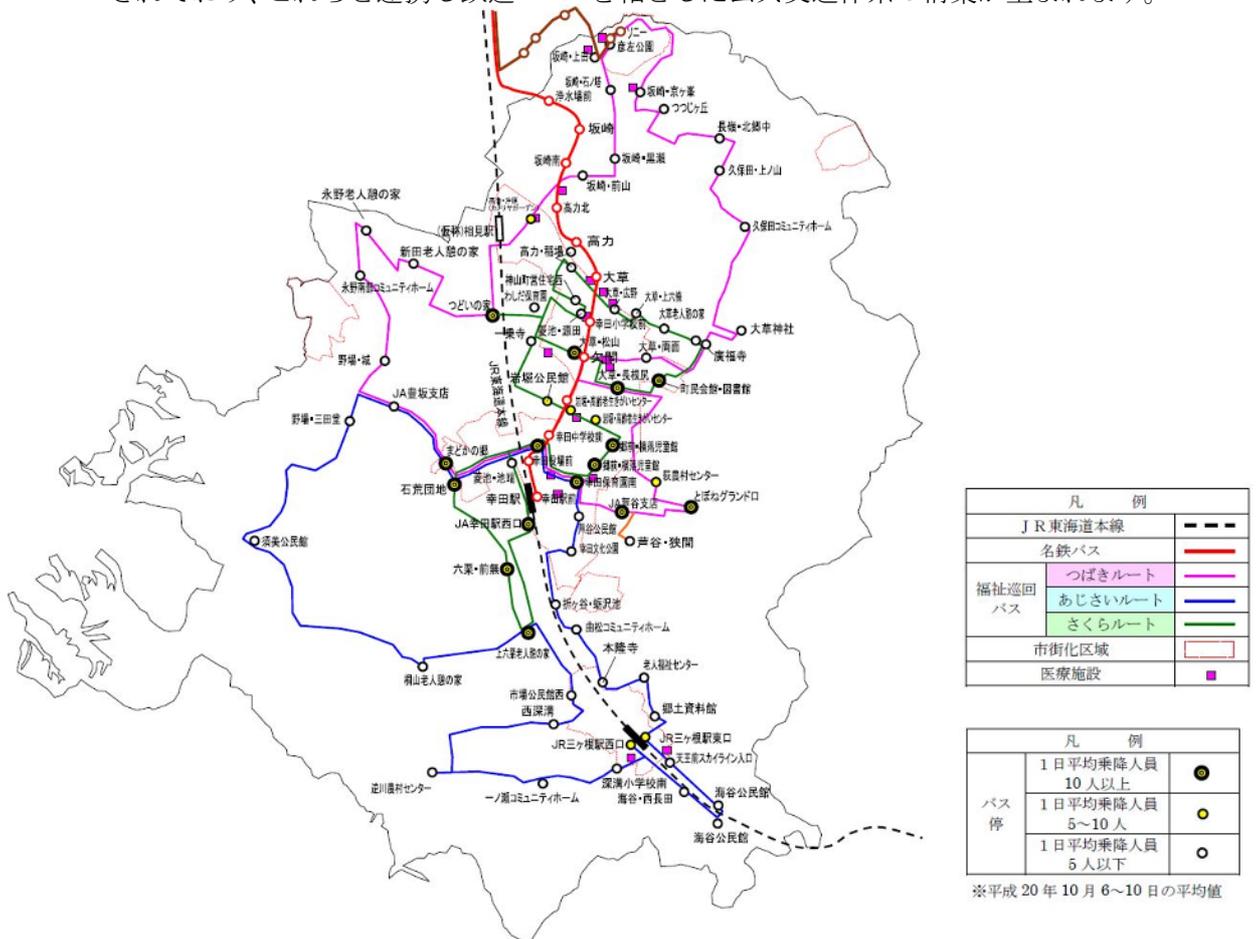


図 鉄道及びバス路線図

■ 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、蒲都市、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。

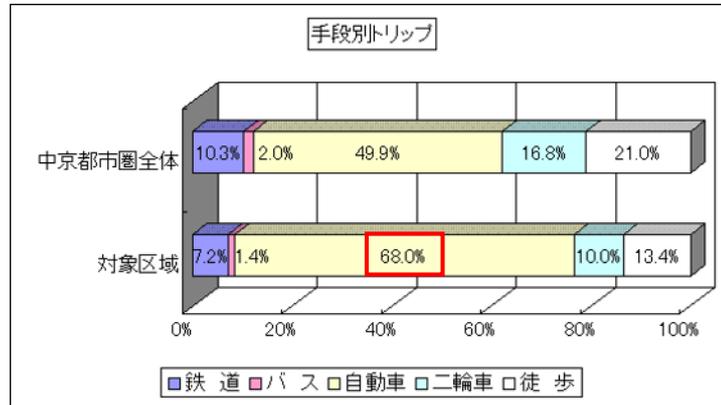


図 幸田町の代表交通手段別分担率

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。

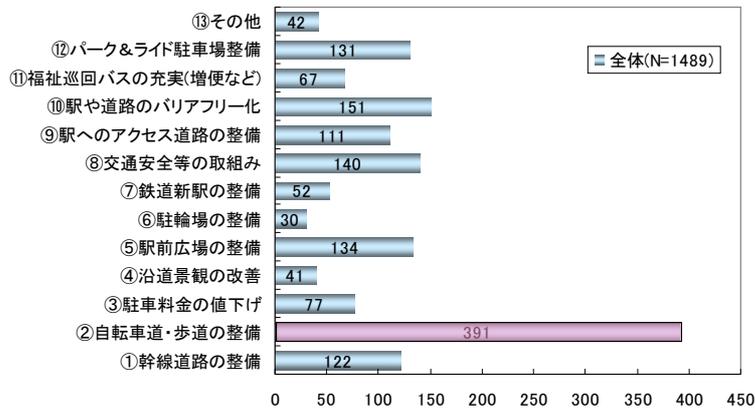


図 優先的に取り組むべき交通施策 (N=1489 複数回答)

資料：幸田町町民意向調査(平成20年11月)より

## 5-2. 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<sup>※</sup>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<sup>※</sup>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)

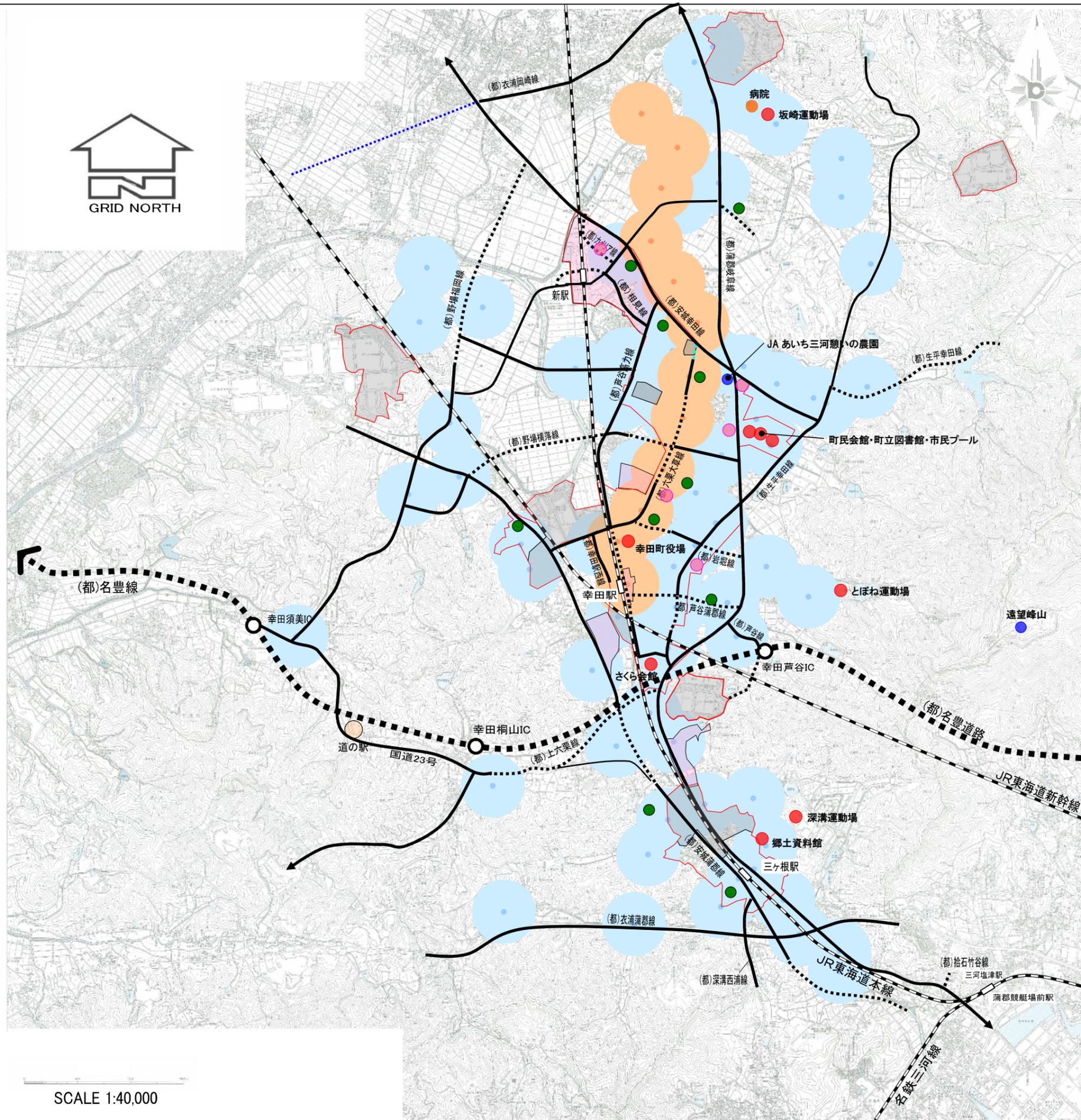
通勤時の渋滞における速度低下による CO2 排出量の増加を抑制するため、通勤時の自動車の使い方の改善など、環境問題に対する町民意識の変革が必要である。

以下に、幸田町の現況及び交通特性、交通に関する住民意見、幸田町の都市交通に関する課題を体系的に整理します。

項目		都市及び交通の特性（赤字は良い点）	交通に関する住民意見	幸田町の都市交通に関する課題
人口	人口	<ul style="list-style-type: none"> <li>県及び近隣市町と比べ<b>人口伸び率は6.5%</b>と高い（H12～17）</li> <li>県及び近隣市町と比べ<b>昼夜間人口比率が105.1%</b>と高く、増加傾向を示している</li> <li>県や近隣市町と比べ<b>65歳以上人口割合は15.0%</b>と低いが、高齢化は進行中</li> </ul>	<p>日常の交通行動</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>移動目的は通勤が半数、次いで家事・買物</li> <li>目的地は町外が5割以上、所要時間30分以内が半数</li> <li>高齢者も含め各年代とも週4-5日以上外出が半数</li> <li>交通手段分担は自動車が半数で、約6割が毎日利用</li> <li>鉄道は約半数が利用しない</li> <li>路線バス、福祉バスは約9割が利用しない</li> <li>自転車は約半数が利用しない</li> </ul> <p>交通の問題点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>自動車：道路が狭い、右折レーンがない（約5割）</li> <li>徒歩：歩道が少ない、夜間暗く防犯上問題（約5割）</li> <li>自転車：自転車道がない、歩行者自動車道が分離されていない（約3割）</li> <li>鉄道：運行本数が少ない（約4割）</li> <li>路線バス：運行本数、バス停までの距離（約6割）</li> <li>福祉バス：運行本数が少ない（約3割）</li> </ul> <p>交通の取組み</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>各地域とも「自転車道・歩道の整備」が最優先施策</li> <li>地域別で特に要望が高い施策は以下。                     <ul style="list-style-type: none"> <li>坂崎地域：新駅へのアクセス道路の整備</li> <li>幸田地域：パーク&amp;ライド駐車場の整備</li> <li>中央地域：駅前広場の整備、駅や道路のバリアフリー化</li> <li>荻谷地域：駅前広場の整備</li> <li>深溝地域：パーク&amp;ライド駐車場の整備</li> <li>豊坂地域：交通安全等の取組み</li> </ul> </li> <li>新駅整備の留意点は「自家用車の送迎のための駐車スペースの整備」「駐車場の整備」。新駅の利用が想定される坂崎地域は路線バス乗り入れ、幸田地域は駐車場整備の要望が高い。</li> </ul> <p>地球環境への意識</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>約7割の方が地球環境を意識</li> <li>公共交通への転換条件は「鉄道サービス水準の改善」「身近な場所への駅やバス停の設置」が約4割</li> <li>各人が取り組めることとして「急加速等しないエコドライブを心がける」「近くの買物等に自動車を使わない」が約5割</li> </ul> <p>自由意見</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全安心な歩道、自転車道の整備</li> <li>交通規制、交通マナーの改善</li> <li>幸田駅のサービス向上（快速停車等）</li> <li>通学路の安全性向上</li> <li>福祉バスのサービス向上とPR</li> </ul>	<p>■住民の交通環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> <li>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）</li> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>
	土地利用	<ul style="list-style-type: none"> <li>市街化区域率が10.3%と低く、<b>コンパクトな市街地を形成</b>している</li> <li>用途地域は住居系が56.3%、商業系が11.4%、工業系が32.3%</li> <li>土地区画整理事業は、施行済が8地区、施行中が2地区、計画中が3地区</li> <li>県企業庁などによる工業用地造成は施行済が5地区、地区計画が2ヶ所</li> </ul>		
施設分布	教育	<ul style="list-style-type: none"> <li>幼稚園3園、保育園8園、小学校6校、中学校3校、高校1校がおおむね<b>鉄道沿線に立地</b></li> <li>近年、児童・生徒数は横ばいで推移</li> </ul>	<p>■産業基盤の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>	
	福祉等	<ul style="list-style-type: none"> <li>行政施設、文化施設、保健・福祉施設、スポーツ施設など多くの公共公益施設が<b>鉄道駅周辺に立地</b></li> </ul>		
	公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>近年、幸田中央公園や幸田町深溝運動公園などの<b>地区公園</b>が開設</li> <li>名豊・桐山地区の名豊線“道の駅”計画地近郊に<b>総合公園</b>の計画あり</li> <li>良好な自然環境・景観を有する遠望峰山、三ヶ根山が三河湾国定公園に指定</li> </ul>		
産業	工業	<ul style="list-style-type: none"> <li>近隣市町では岡崎市に次いで<b>自動車関連産業主体の製造品出荷額が高く、飛躍的に伸びている</b></li> <li>名豊道路や蒲郡岐阜線等、<b>広域アクセス道路が整備されつつあり輸送面での優位性が向上</b></li> <li>関東、関西方面、中部国際空港や西三河・東三河を結ぶ物流アクセス強化への期待</li> <li>企業の自動車による通勤交通により朝夕のピーク時に<b>局所的な渋滞</b>が発生</li> </ul>	<p>■地球環境問題への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>	
	商業	<ul style="list-style-type: none"> <li>幸田駅前地区の客離れが進み、<b>中心市街地の空洞化</b>が顕著</li> <li>(都)蒲郡岐阜線沿道等を中心に<b>沿道型店舗が立地</b></li> <li>相見地区に商業施設が拠点集積し、休日等、<b>局所的な渋滞</b>が発生</li> </ul>		
	観光	<ul style="list-style-type: none"> <li>三河湾国定公園の一部としての豊富な自然資源と歴史的資源が残存</li> <li>「J A あいち三河憩いの農園」「葵カントリークラブ」のイベント開催時に交通混雑が発生</li> </ul>		
道路交通	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>幸田町周辺で<b>新東名、名豊道路、名浜道路等の広域道路網計画が進行</b></li> <li>(都)名豊線は<b>暫定供用</b>されているが、幸田芦谷IC以東の(都)名豊道路が未整備</li> <li>(都)名豊線に<b>道の駅が整備</b></li> <li>都市計画道路は、地区内の東西を結ぶ幹線道路の整備が遅れている</li> <li>主要な幹線道路には歩道が設置されているが、駅周辺の市街地細街路での歩道設置率が低い</li> <li>5路線で平日混雑度が1を越え、特に朝7時台に集中</li> <li>事故件数は横ばいであるが、市街化区域内の<b>幹線道路で多く、三ヶ根駅周辺で特に多い</b></li> <li><b>高齢者の交通事故が増加</b></li> <li>幸田駅周辺地区で<b>バリアフリーの特定経路</b>に指定</li> </ul>	<p>■地球環境問題への貢献</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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）</li> <li>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）</li> </ul>	
	公共交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗車客数は<b>幸田駅は増加傾向</b>、三ヶ根駅は減少傾向</li> <li><b>相見地区で新駅の開設が予定</b></li> <li>幸田駅は学生による<b>徒歩、自転車利用が多く</b>、通勤の企業バス、キス&amp;ライド等もある</li> <li><b>路線バス</b>は幸田駅前から東岡崎方面に向けて1路線が運行、<b>福祉巡回バス</b>は3ルートが運行</li> <li>市街化区域は概ね<b>バス停300m圏</b>に含まれ、福祉バス利用者数は横ばい傾向</li> <li>2駅にバスや乗用車、自転車が集中。<b>駐車・駐輪場が広範に立地</b>。一部バリアフリー未整備</li> </ul>		
	交通流	<ul style="list-style-type: none"> <li>幸田町の流入流出の8~9割が自動車利用、町内移動の5~6割が自動車利用</li> <li>駅端末交通手段割合は<b>自動車</b>が高く、幸田駅36.5%、三ヶ根駅56.8%</li> <li>流出、流入先は岡崎市、蒲郡市が多い</li> </ul>		



# 幸田町の交通現況特性図 【公共交通・その他】



凡 例	
	市街化区域
	土地区画整理事業（施行中・計画）
	工業地
	公共施設
	小・中・高校
	病院
	商業施設（100～500台駐車場有）
	観光資源（年間10万人以上利用）
	都市計画道路（整備済）
	都市計画道路（概成・未整備）
	JR 東海道本線（約50本/日）
	路線バス300m圏域（20本/日）
	福祉巡回バス300m圏域（3本/日）

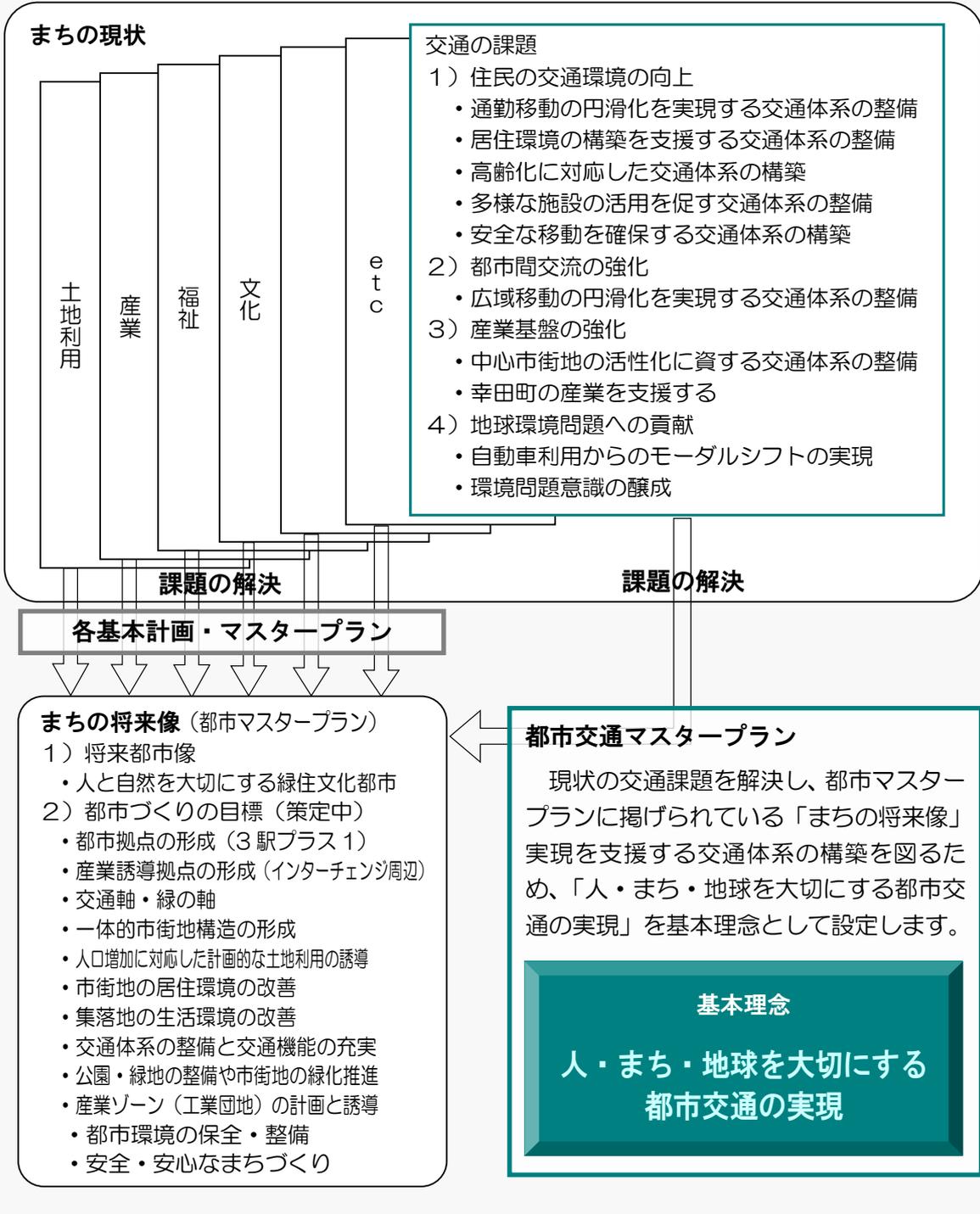


6. 都市交通の基本方針の検討

(1) 都市交通マスタープランの位置づけ

とりまく背景

- 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
- 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
  - 名豊道路が幸田芦谷ICまで開通し、引き続き豊橋方面に向け整備中
  - 新東名高速道路が平成26年度開通を目処に整備中
  - JR東海道本線の幸田駅一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月の開業を目指し準備中



本計画と並行して、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策定が行われました。この中で定められている土地利用計画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。

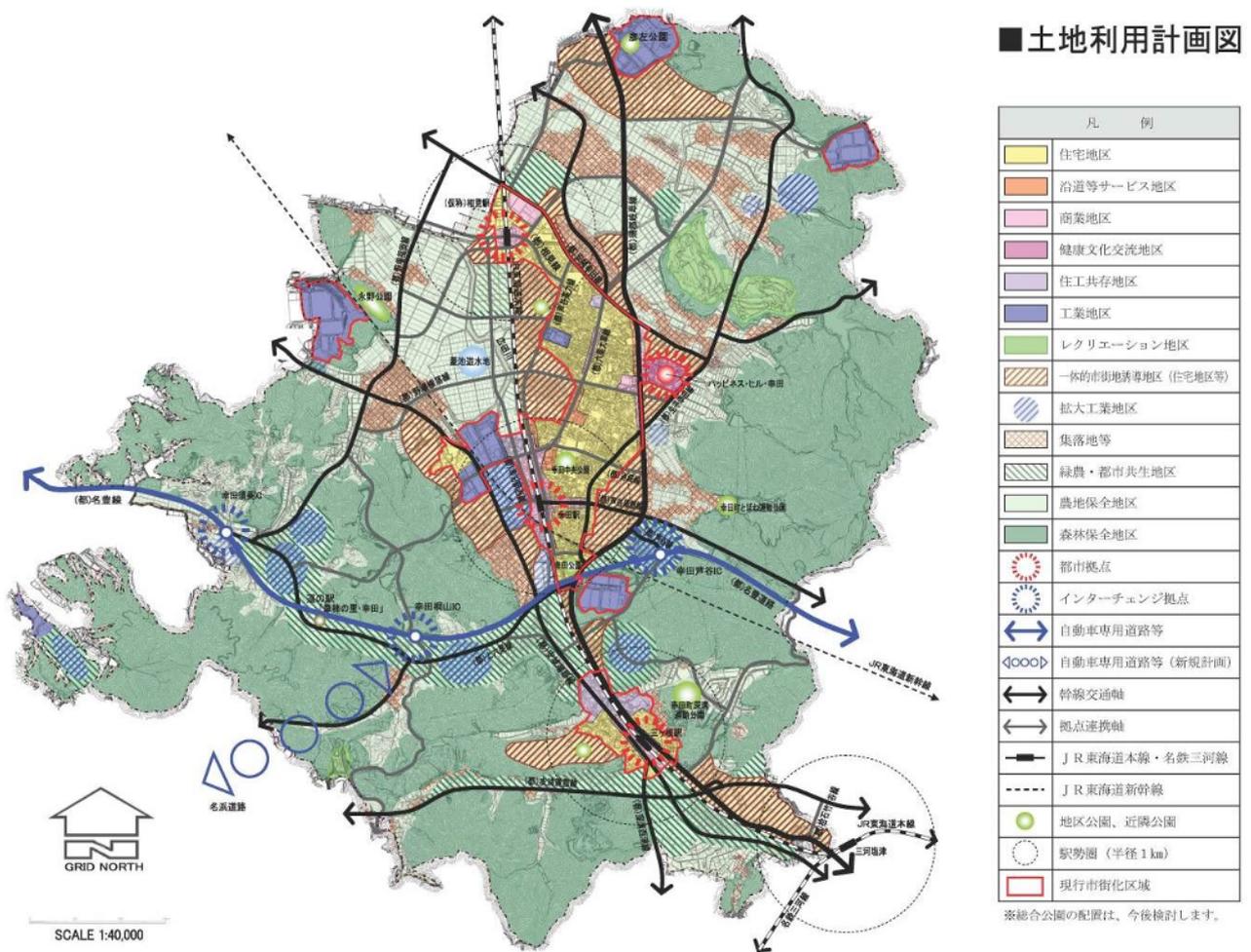


図 幸田町の土地利用計画図（都市計画マスタープラン）

### (2) 基本理念の策定

本町は、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に、土地利用と一体となった都市交通体系の整備方針を策定する必要があります。

策定にあたっては、国・県など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、少子高齢社会の到来、財政的制約など町を取り巻く社会情勢の変化への対応、また逼迫する地球環境問題への対応などが必要であり、何より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。

これらのことから、幸田町都市交通マスタープランの基本理念を以下のように定めます。

#### 基本理念

現状の「住民の交通環境の向上」、「都市間交流の強化」、「産業基盤の強化」、「地球環境問題への貢献」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に、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 CO2 に貢献するため『**地球を思いやる交通体系の形成**』の3つの基本目標を掲げます。

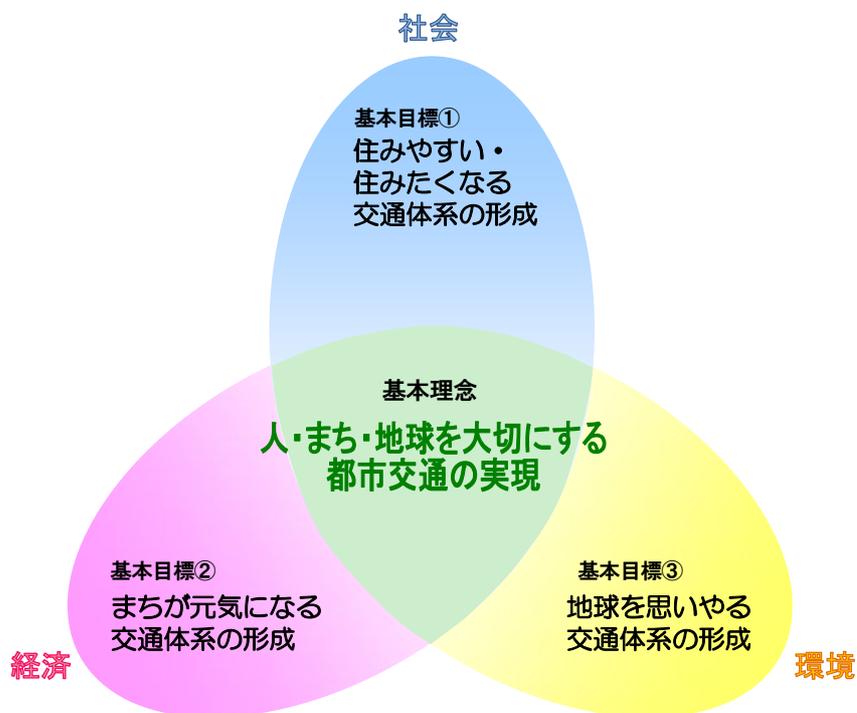


図 都市交通マスタープランの基本目標

### (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。

#### ○徒歩

町内における通学や買い物、散歩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))

## (5) キャッチフレーズの設定

また、住民が一体となって都市交通マスタープラン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、交通マスタープラン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、また、ふとした瞬間に繰り返しイメージでき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。

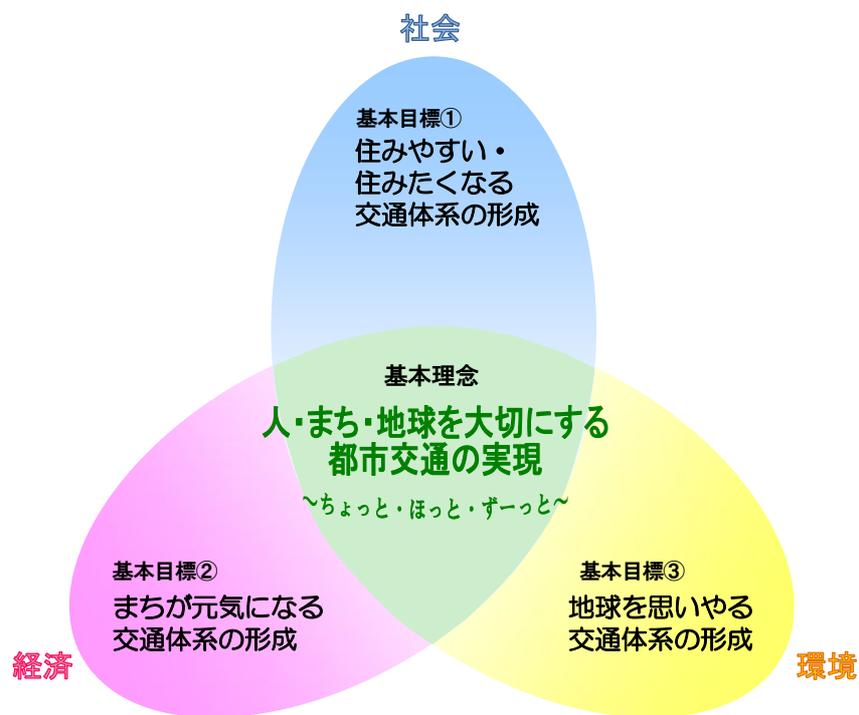


図 都市交通マスタープランのキャッチフレーズ

※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

↓

“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。

## 6-2. 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。

- ・主な施策：地域内幹線道路の整備、ノーカーデー<sup>\*</sup>の普及促進、モビリティ・  
マネジメント<sup>\*</sup>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：鉄道駅の整備、バスネットワークの構築、乗り換え利便性の向上、  
パーク＆ライド<sup>\*</sup>の整備、サイクル＆ライド<sup>\*</sup>の整備 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。

- ・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<sup>\*</sup>化に取り組みます。

- ・主な施策：鉄道駅の整備、歩道・自転車道ネットワークの整備

#### 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。

- ・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に、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**

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。

- ・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。

- ・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：バスネットワークの構築、歩道・自転車道ネットワークの整備 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。

- ・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。

- ・主な施策：パーク&ライド\*の整備、サイクル&ライド\*の整備、鉄道駅の整備、バスネットワークの構築、乗り換え利便性の向上、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に、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。

- ・主な施策：エコ通勤\*の普及促進、バスネットワークの構築、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