

7. 都市交通施策の検討

7-1. 交通施策の立案

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

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

前ページで立案された都市交通施策について、（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、概要、整備スケジュールなどを示します。

7-2. 自動車交通施策

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

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

【自動車交通施策のねらい】

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

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 交差点改良
- ④ 避難路・緊急輸送路の整備
- ⑤ パーク＆ライド※駐車場整備
- ⑥ エコ通勤※の普及促進
- ⑦ エコドライブ※、エコカー※の普及促進

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うえで、必要に応じて路線の追加など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）名豊線・（都）名豊道路を位置づけます。なお、（都）名豊線については、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付けます。

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）芦谷蒲郡線など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併せ都市を形成する幹線道路として位置付けます。

【 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、町内拠点間やインターチェンジを連絡するなど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、その他町道などを位置づけます。

また、JR 東海道本線西側で、幸田駅周辺と新駅周辺の両拠点地区を結ぶ幹線道路、坂崎地区と長嶺地区を連絡する幹線道路などについても、新たに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) 岩堀線などを位置つけます。

また、(都) 相見駅前線、(都) 野場福岡線から新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に位置つけます。

【 区画道路 】

f 区画街路・区画道路

区画道路は沿道宅地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)として位置づけ整備を推進します。

■道路構成一覧

種 別	路線名	新規に計画する道路(案)
自動車専用道路等	・(都) 名豊線 ・(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) 衣浦蒲郡線 ・(都) 深溝西浦線 ・(都) 芦谷蒲郡線 ・(都) 生平幸田線 ・(都) 野場福岡線 ・(都) 上六栗線 ・(都) 芦谷線 ・ 国道23号 ・ 県道芦谷蒲郡線 ・ 県道須美福岡線 ・ 県道美合幸田線 ・ 県道幸田幡豆線 - など	
地区幹線道路	・(都) 芦谷高力線 ・(都) 六栗大草線 ・(都) 野場横落線 ・(都) 幸田駅西線 ・(都) 相見線(一部) ・ 県道蒲郡環状線 ・ 県道蒲郡碧南線 ・ 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 など	・ JR 西側において、幸田駅と新駅を結ぶ路線 ・ 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 など
補助幹線道路	・(都) 相見線(一部) ・(都) 岩堀線 ・(都) 拾石竹谷線 ・(仮称) 相見駅前線	・(都) 野場福岡線から新駅に至る路線 ・(都) 安城蒲郡線から幸田駅に至る路線 など

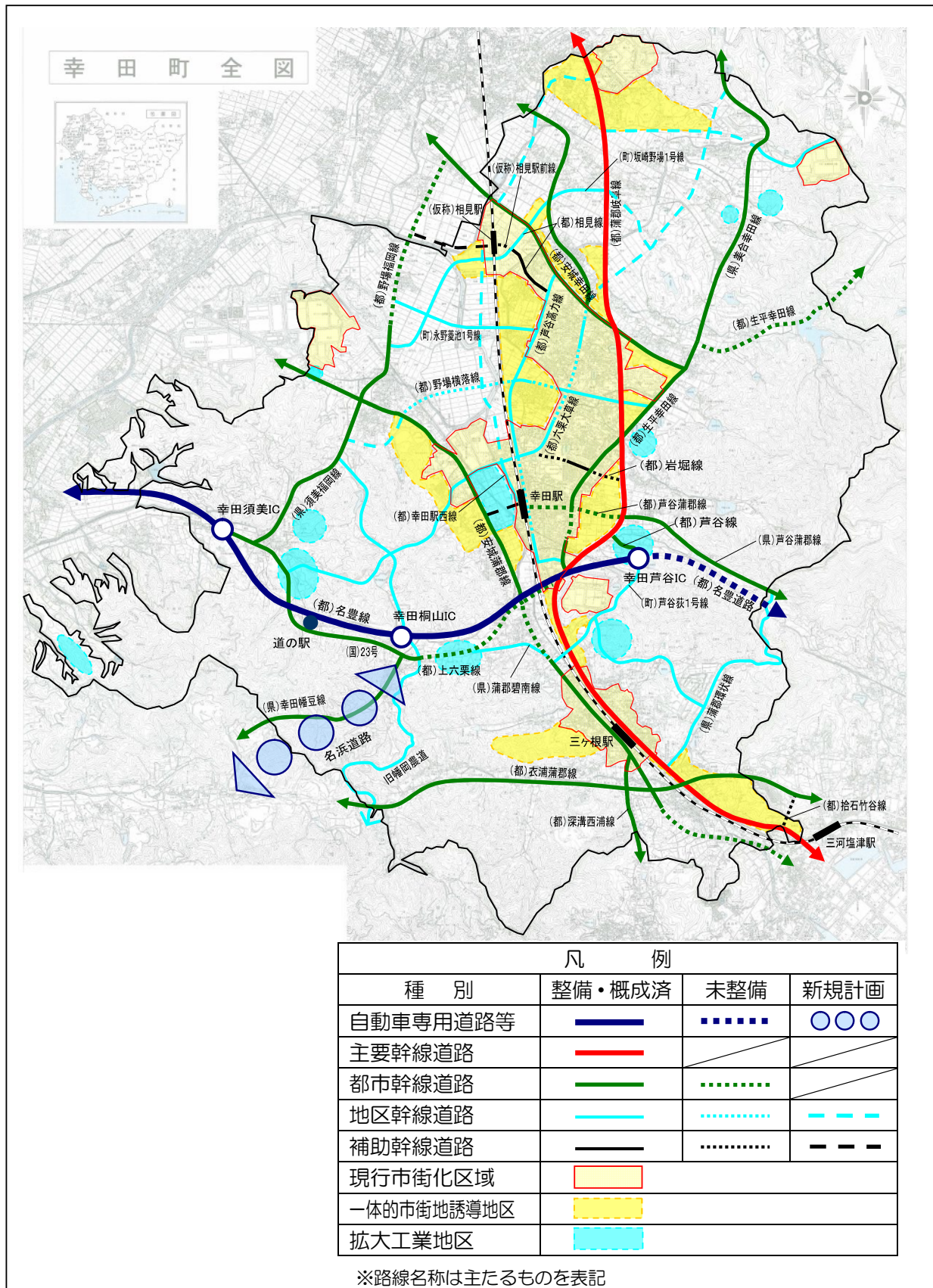


図 将来道路網体系図

① 都市間連絡道路の整備

【位置付け】

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

広域交流を促す交通基盤の整備

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 年度（平成 26 年度）の完成を目指し新東名高速道路の整備、また名豊道路などの地域高規格道路の整備が進められています。

これら道路は、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、これら道路やアクセス道路の整備を促進します。

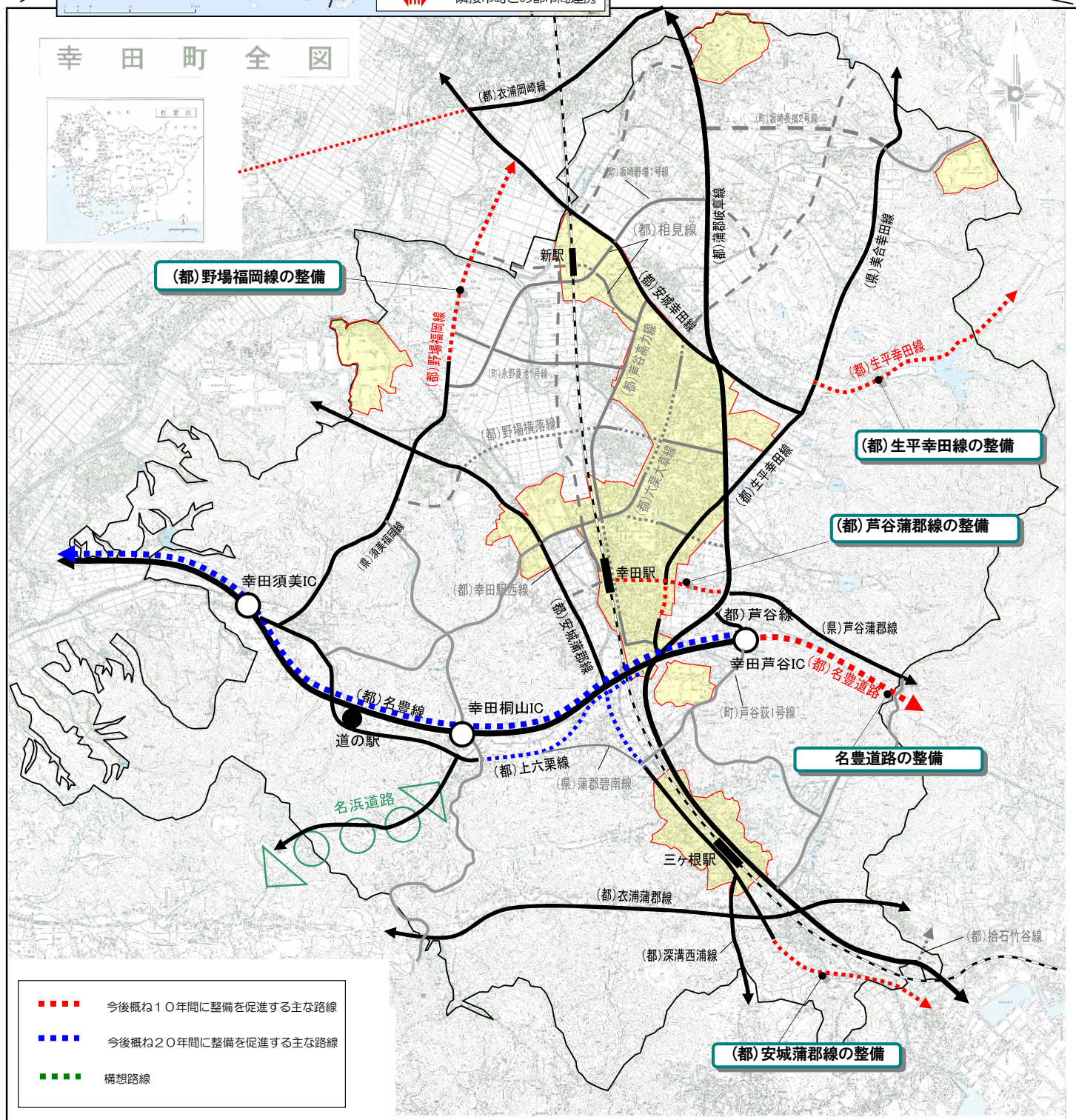
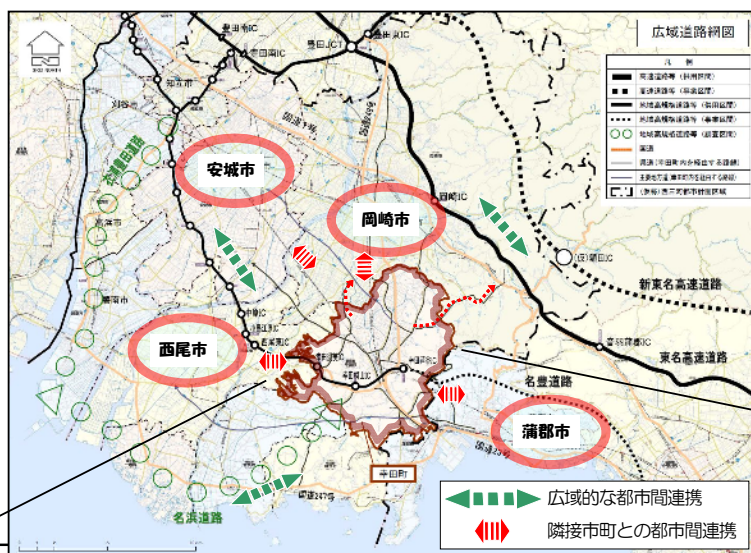
また、岡崎市を始めとする隣接市町との移動軸として、現在、南北方向では（都）蒲郡岐阜線が、東西方向では名豊道路や（都）衣浦蒲郡線などがありますが、通勤や買い物などによる人の移動や、物流による貨物などの移動の円滑化、快適化の強化を図るため、市町境の都市計画道路の整備を促進し、都市間連絡道路ネットワークの構築を目指します。

【主な施策の概要】

- ・新東名高速道路（仮）額田 IC 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。
- ・高規格幹線道路を補完し、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名豊道路について幸田芦谷インターチェンジ以東（蒲郡バイパス）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、西尾市との連携強化を図るため名豊道路の 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。

■今後概ね10年間に整備を促進する主な路線

路線名
名豊道路（蒲郡バイパス）の整備
（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



②地域内幹線道路の整備

【位置付け】

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

【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、自転車が錯綜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秩序化、歩行者や自転車の安全性の向上を図るため、地域内幹線道路の整備を推進し、都市間連絡道路と共に道路ネットワークの構築を目指します。

【主な施策の概要】

- ・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。
- ・新駅（（仮称）相見駅）との連携を強化するため、（仮称）相見駅前線の整備を進めるとともに、新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。

■今後概ね10年間に整備を促進する路線

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
（仮称）相見駅前線の整備

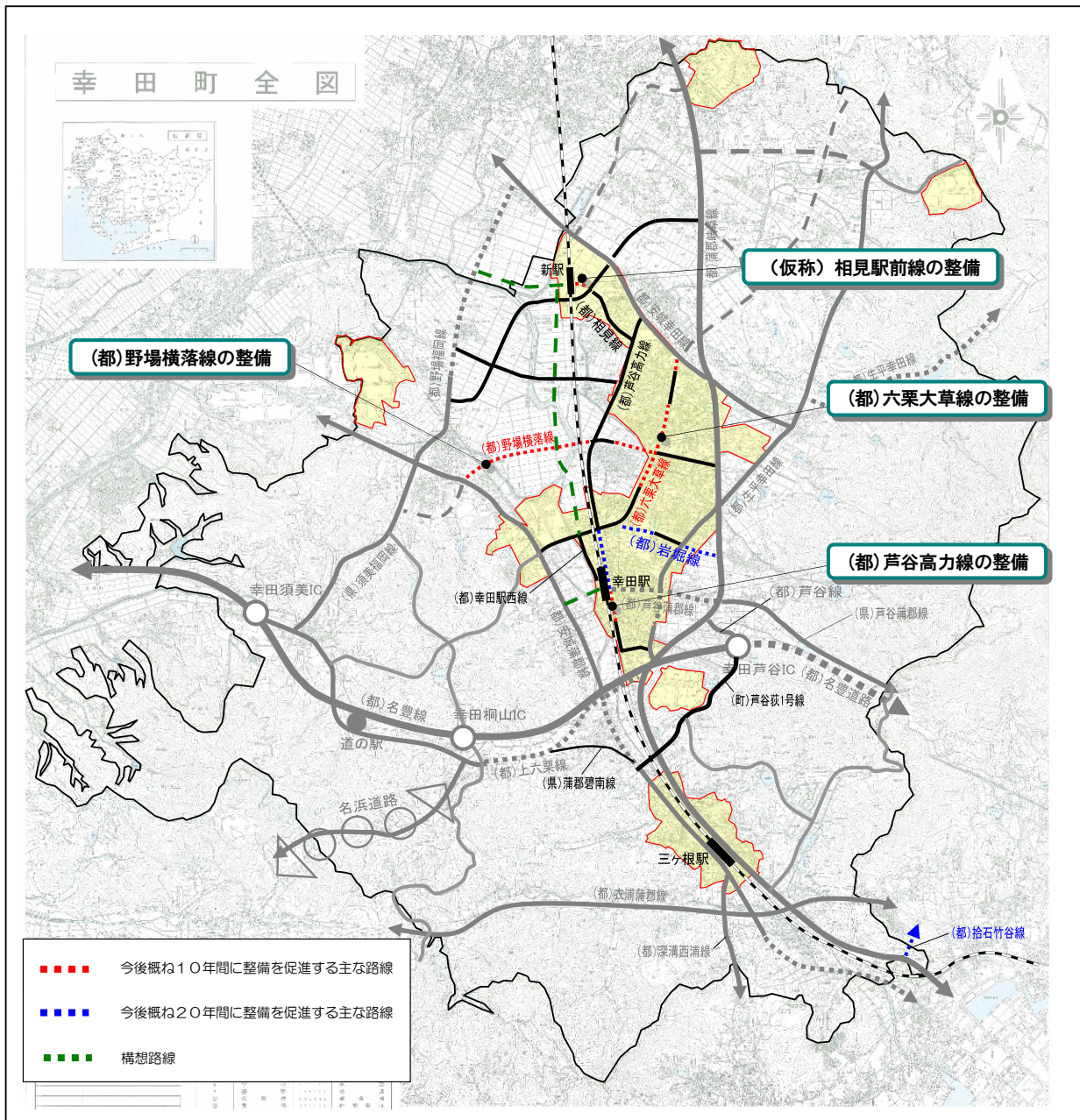


図 地域内幹線道路の整備箇所図

③交差点の改良

【位置付け】

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

交通事故を減らす交通安全対策

【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)岡崎幸田線などに集中しています。

また、三ヶ根駅周辺の道路では特に事故が多発しており、(主)西尾幸田線と(県)深溝西浦線との交差点では車両同士の事故が多発しています(平成20年1月～9月で5件)。

これらの交通死亡事故・重傷事故が多い交差点、および事前対策が必要と考えられる交差点等において、緊急事故対策を促進します。

【主な施策の概要】

- ・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。

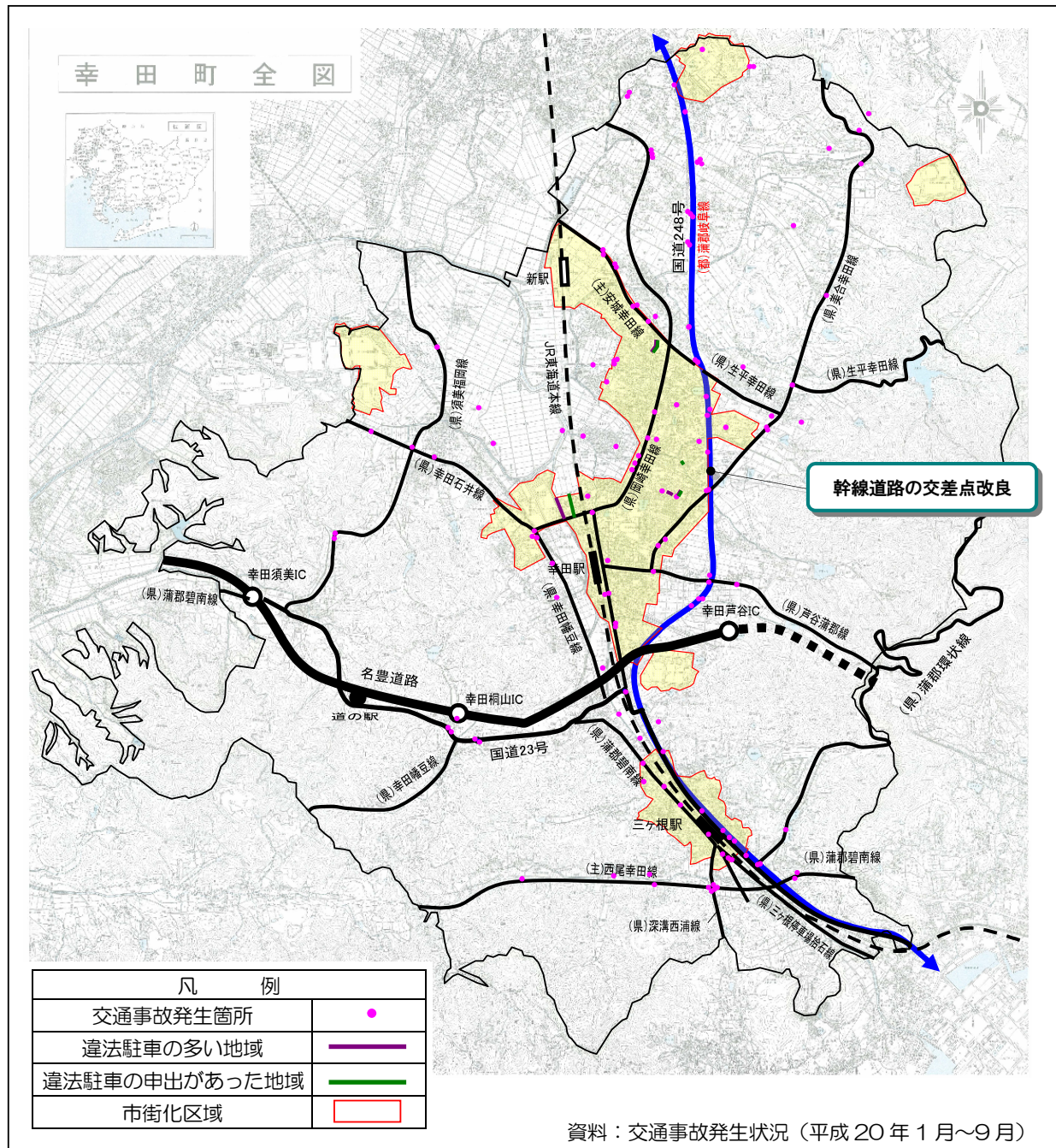


図 交通事故多発交差点、幹線道路横断部の改良箇所図

④ 避難路・緊急輸送路の整備

【位置付け】

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

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、県道幸田石井線、県道岡崎幸田線、主要地方道安城幸田線、主要地方道西尾幸田線は、災害時の緊急輸送路に指定されています。

また、主要地方道安城幸田線、主要地方道西尾幸田線、県道岡崎幸田線、県道幸田幡豆線、県道蒲郡碧南線、県道三ヶ根停車場拾石線、県道美合幸田線、町道高力菱池1号線は、避難路に指定されています。

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

【主な施策の概要】

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

※この項については、道路名称で標記しています。

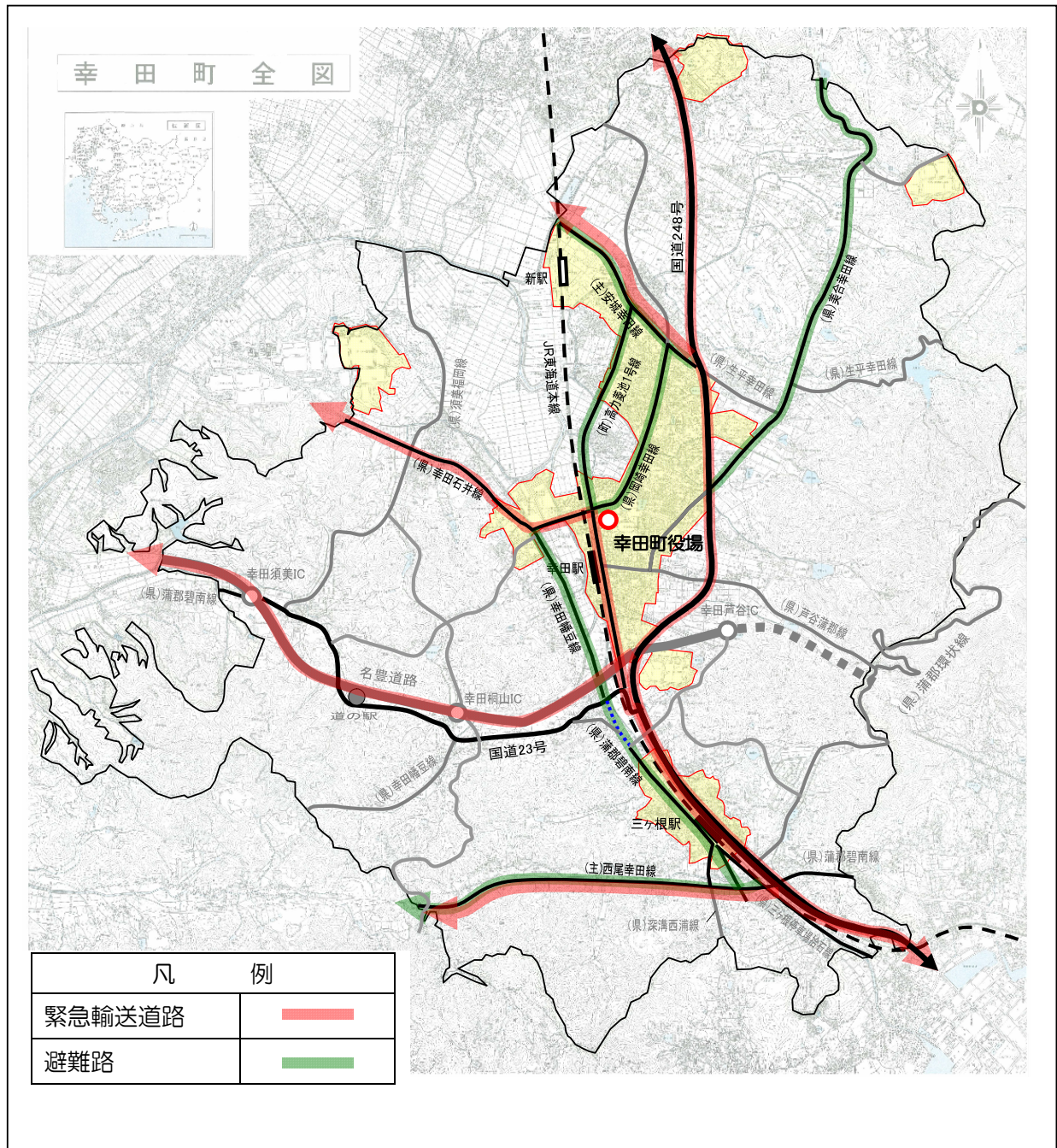


図 緊急輸送路・避難路図

⑤パーク＆ライド駐車場の整備

【位置付け】

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

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

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

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

●公共交通への利用転換

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

【主な施策の概要】

①幸田駅

- ・現在西側に約 370 台、東側に 40 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、東口には短時間駐車場と商店街利用者専用駐車場があります。
- ・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、区画整理事業等の駅前地区の再整備と併せ、駐車場の適性配置を行います。

②三ヶ根駅

- ・三ヶ根駅の周辺に約 450 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を推進します。

③東海道本線幸田・岡崎間新駅

- ・新たに設置される新駅には、その西側に大規模なパーク＆ライド駐車場を整備し、既設 2 駅とともに公共交通への乗り換えの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。

【今後概ね10年間に整備を促進する主な箇所】

箇所
新駅のパーク&ライド駐車場の整備

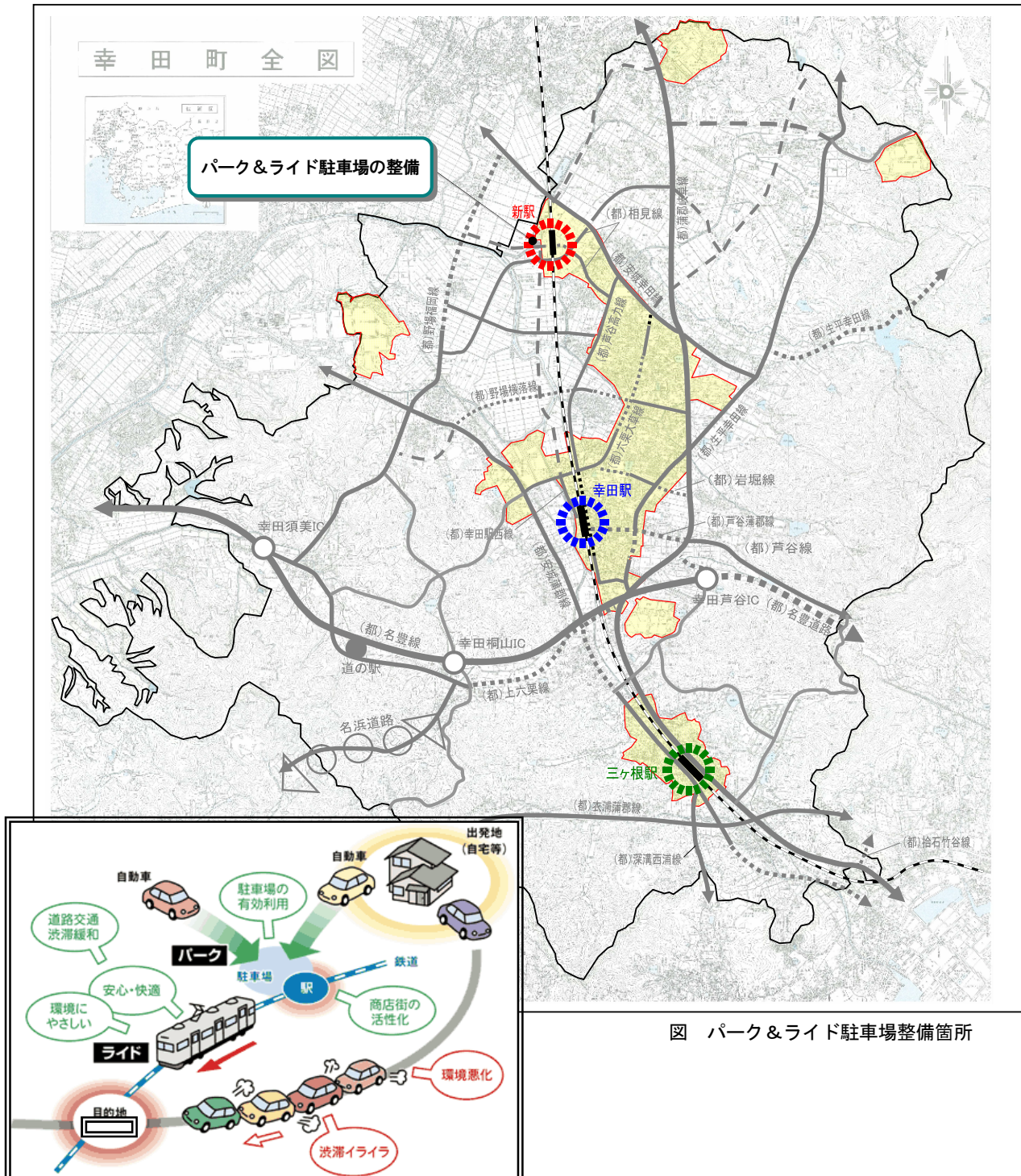


図 パーク&ライド駐車場整備箇所

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

【位置付け】

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

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

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約 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など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通勤など)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・自動車の相乗りなど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布を推進します。

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、更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

⑦エコドライブ、エコカーの普及促進

【位置付け】

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での自動車分担率は 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など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など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などを対象に、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）
 - －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などを紹介します。
- ・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

■低公害車導入のための支援

●補助制度				
自治体名	助成制度の名称	補助対象 (車両・燃料供給施設等)	補助対象者	補助率・補助限度額等
愛知県	低公害車等導入促進費補助金	低公害車(認定ハイブリッド車、CNG車、ディーゼル使用過程車のCNG改造)の導入・リース	トラック・バス事業者、中小企業者等	【補助率】新車の導入…通常車両との差額の1/2、CNG改造…通常車両との差額の1/3 【補助限度額】 ●認定ハイブリッド車…4t未満:480千円、4t以上:1,450千円 ●CNG車…(1)車両総重量3.5t超の場合4t未満:480千円、4t以上:1,600千円、(2)車両総重量2.5t超3.5t以下の場合…800千円 ●認定ハイブリッドバス及びCNGバス…5,000千円か、通常車両価格の1/2のうちいずれか低い額 ●CNG改造…(1)車両総重量3.5t超の場合4t未満:320千円、4t以上:1,066千円、10t以上2,586千円(2)車両総重量2.5t超3.5t以下の場合…533千円 ●CNGバス3,330千円
	新長期規制適合貨物自動車等代替促進事業	平成11年自動車排出ガス規制以前のディーゼル貨物自動車等から、新長期規制適合貨物自動車等への買替	名古屋市内の事業者	車両本体価格の3%
名古屋市	名古屋市・アイドリノグ・ストップ自動車導入促進事業	アイドリノグ・ストップ機能を有している車両の購入(「財」省エネルギーセンターの補助事業で対象にしている車両)	名古屋タクシー協会加盟のタクシー事業者	通常車両との価格差の1/2以内(上限2.5万円)
	岡崎市低公害車導入費補助金	低公害車の購入(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)	個人で、6か月以上市内に居住している者	車両本体価格の5%(上限2万円)
春日井市	低公害貨物自動車導入促進費補助金	補助対象となる低公害貨物自動車は、車両総重量が5t以下の貨物自動車でCNG(天然ガス)自動車、電気自動車、ハイブリッド自動車。	低公害車自動車の新規購入を行う春日井市内の貨物運送事業者、中小企業等の事業者	車両本体価格と通常車両本体価格の差額の1/2 ※1台当たり50万円を上限とする。
	小牧市CNG車普及促進費補助金	使用過程にあるディーゼルトラックをCNGトラックに改造	本市の区域内に使用の本拠を置く一般貨物自動車運送事業者、第二種貨物利用運送事業者、自動車リース事業者その他これらに準ずるものとして市長が認定した者	補助率1/10以内
刈谷市	刈谷市低公害車導入費補助制度	低公害車の購入(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)	個人(車検証の登録年月日前6月以上引き続き市内に住所を有する方)	車両本体価格の5%で、8万円上限
	豊田市低公害車普及促進事業補助金	低公害車の購入(電気自動車(四輪の原動機付自転車を含む)、天然ガス自動車、メタノール自動車、エンジン排気量1,500cc以下のハイブリッド車)	1年以上市内に在住する市税の滞納の無い個人	車両本体価格の5%(上限12万円)
東海市	東海市低公害車普及促進費補助金	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	低公害車を自ら使用する目的で購入する者	車両本体価格の5%(限度額5万円)
	東海市新長期規制適合車代替促進費補助金	平成17年規制適合車、電気自動車、燃料電池自動車のうち、普通貨物、小型バス、マイクロバス及び特殊自動車	1年以上継続して市内に事業所を有している事業者	車両本体価格の5%、3%
田原市	田原市エコエネルギー導入等補助事業	低公害車の購入(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)	個人で、新車登録をする時点において1年以上市内に居住している者、または市内に工場または事業所を有する中小企業等の事業者で、低公害車を購入する事業者。	車両本体価格の5%(限度額12万円)
	三好町低公害車普及促進事業補助金	低公害車の購入(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)	個人で、車検証の登録年月日の前6箇月以上町内に在りし、町税を完納している者	車両本体価格の5%(限度額8万円)

●低公害車等の導入に対する支援制度一覧表(平成19年度)

番号	補助制度	対象車種				対象者/補助内容	窓口
		FCV/EV	CNG/HB	その他	設備		
1	低公害(代エネ・省エネ)事業及事業	●	●	●	●	地方公共団体/低公害車の導入(購入及びリース)、燃料等供給施設の整備	環境省
2	次世代低公害車普及事業	●			●	地方公共団体/燃料電池自動車・水素自動車・DME自動車のリース導入	環境省
3	低公害車普及促進対策費補助		●	●	●	バス・トラック事業者/低公害車の導入、新長期規制適合車の導入、使用過程にあるディーゼル車のCNG車への改造	国土交通省
4	クリーンエネルギー自動車等導入促進事業	●	●	●	●	民間事業者等/クリーンエネルギー自動車の導入、燃料等供給施設の整備	(中)都市ガス振興センター等
5	自動車使用合理化推進事業				●	運送事業者等/燃費基準適合かつ排出ガスの最新規制適合車の購入	環境省
1	低公害車の自動車税軽減措置(自動車税のグリーン化)	●	●	●	●	低公害車を平成18・19年度に購入した場合、購入年度の翌年度1年間の自動車税を軽減する等	—
2	自動車取得税の軽減措置	●	●	●	●	FCV、EV、CNG、HB車等の取得に際し、自動車取得税を軽減	—
3	自動車取得税の課税標準の特例措置				●	低燃費かつ低排出ガス認定車(LPG車含む)の取得に際して、一定額を取得価額から控除する課税標準の特例措置	—
4	ディーゼル車に係る自動車取得税の軽減措置				●	新長期規制適合、かつ、平成27年度を目標とした燃費基準達成車の取得に際し自動車取得税を軽減	—
5	自動車NOx・PM法に基づく(排気基準適合車の自動車取得税軽減(オフロード車))				●	トラック・バス等で、自動車NOx・PM法に基づく排気基準適合車を産出し、適合車を取得する際に、自動車取得税を軽減	—
6	所得税・法人税の優遇措置	●	●	●	●	低公害車及び低公害車用燃料供給設備の取得に係る特別償却制度又は税額控除措置	—
7	固定資産税の特例措置(低公害車用燃料供給設備)				●	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	—
8	固定資産税の特例措置(オフロード車)				●	排出ガス規制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	—
1	日本政策投資銀行による低利融資	●	●	●	●	株式会社・組合・財団法人など組織形態のもの	日本政策投資銀行
2	中小企業金融公庫による低利融資	●	●	●	●	中小企業金融公庫法第2条に定める中小企業者	中小企業金融公庫
3	国民生活金融公庫による低利融資	●	●	●	●	中小企業基本法第2条1項に定める中小企業者	国民生活金融公庫

(注)FCV:燃料電池自動車、EV:電気自動車、CNG:天然ガス自動車、HB:ハイブリッド自動車
その他:メタノール自動車、低燃費かつ低排出ガス認定車、新長期規制適合車などを指す。

●融資制度

自治体名	融資制度の名称	融資対象 (車両・燃料供給施設等)	融資対象者	融資利率・融資限度額・融資期間等
愛知県	環境対策資金貸付金	①最新規制適合車への買換え ②低公害車の新規購入	中小企業者	融資限度額 3千万円 (組合は6,000万円) 融資利率 年1.3% 利子補給 年0.455% 償還率負担金利 年0.845% 返済期間 7年以内
	環境保全設備資金あっせん融資	①最新規制に適合するガソリン、LPGまたはディーゼル貨物自動車・バスへの買換え ②低公害車(電気、メタノール、天然ガス、ハイブリッド)の購入及び充電・充電設備の設置 ③電動式フォークリフトへの買替え	中小企業者、中小企業団体	融資限度額: 中小企業者: 一年度3,000万円 中小企業団体: 6,000万円 融資利率: 年1.7% 利子補給: 利子額的全額補助(②の場合)または半額(①および③の場合) 返済期間: 7年以内

7-3. 公共交通施策

幸田町には、町中央部に J R 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、路線バスについても現在、幸田駅から東岡崎駅に向けて運行されており通勤通学者はもとより、生活の利便性を向上させる役割を担っています。

これら鉄道やバスなどの公共交通機関は、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り、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

(2) 公共交通施策群

- ① 鉄道駅の整備
- ② バスネットワークの構築
- ③ 乗り換え利便性の向上

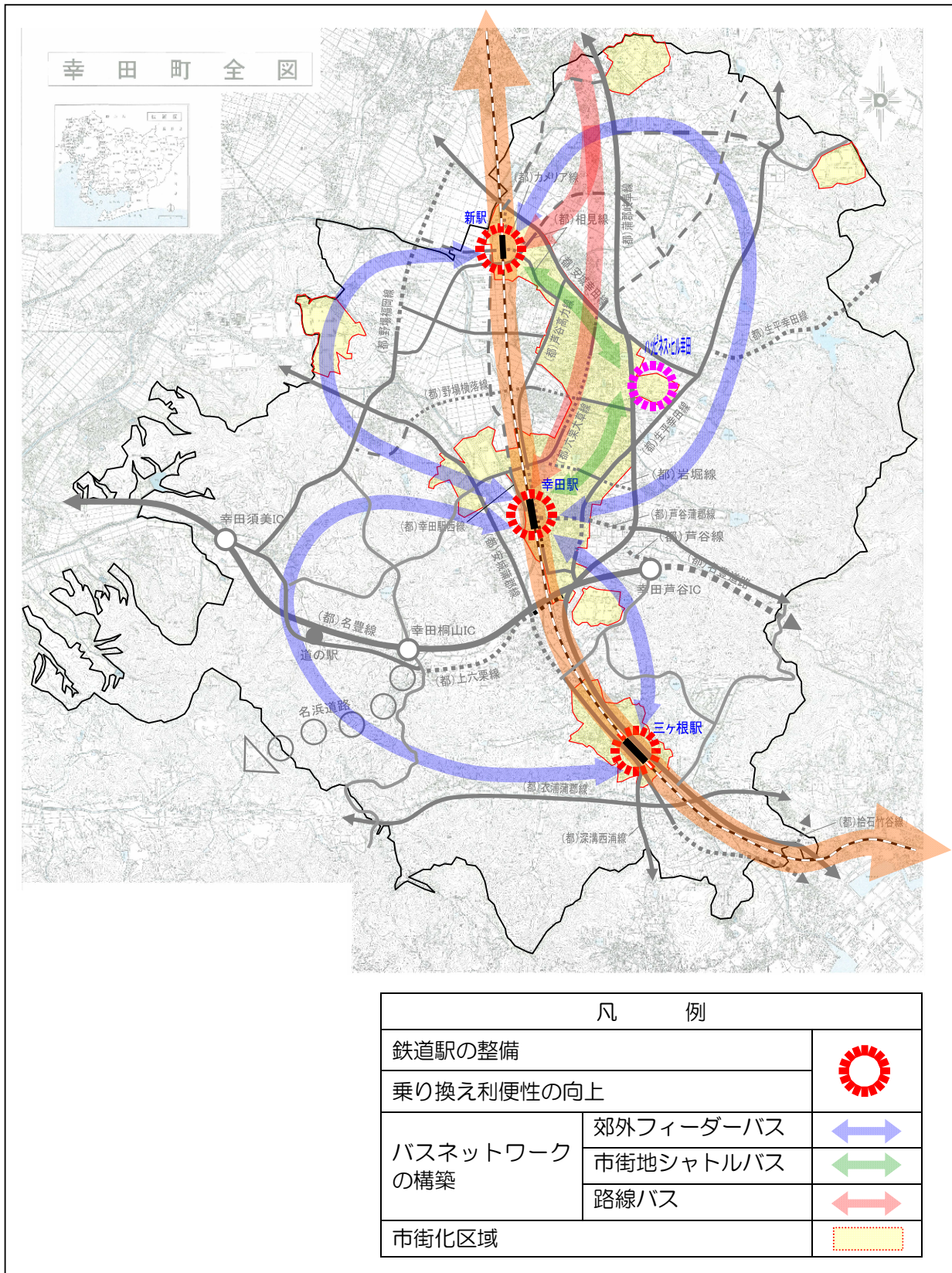


図 将来公共交通体系図

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

シャトルバス：近距離の一定区間を往復するバスのこと。

① 鉄道駅の整備

【位置付け】

基本目標

住みやすい・住みたくなる交通体系の形

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

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、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。

町内の中央に幸田駅、南部に三ヶ根駅の2つの駅がありますが、朝夕の通勤時間帯には両駅での混雑が発生しています。また、北部地域の町民の鉄道利用性の向上など、車を持たない町民でも快適、円滑な移動が可能となるように、鉄道駅での混雑緩和や他の交通手段との連携等による鉄道サービスの向上に取り組めます。

●移動環境のユニバーサルデザイン化

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

●公共交通への利用転換

幸田町の住民の移動の約7割は自動車であり、その約7割は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めます。

【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。

②三ヶ根駅整備

- ・高齢者や障害者の利用に配慮し、エレベータ、多機能トイレの設置の検討を推進します。

③新駅の整備

- ・北部地域の町民の鉄道利用の利便性の向上のため、新たに幸田駅～岡崎駅間に新駅を整備します。整備に際しては、町北部地域の新たな拠点として新駅周辺地区の区画整理事業等、まちづくりと一体となった新しい交通結節点を構築します。
- ・鉄道を挟んだ東西市街地の一体的な発展のために自由通路の設置やエレベータの整備等ユニバーサルデザインを導入した駅施設の整備を行います。
- ・町北部地域における新たなまちの玄関口、また、住民の交流、憩いの場となる駅前広場を整備します。

【今後概ね10年間に整備を促進する主な箇所】

箇所
新駅の整備（幸田駅～岡崎駅間）

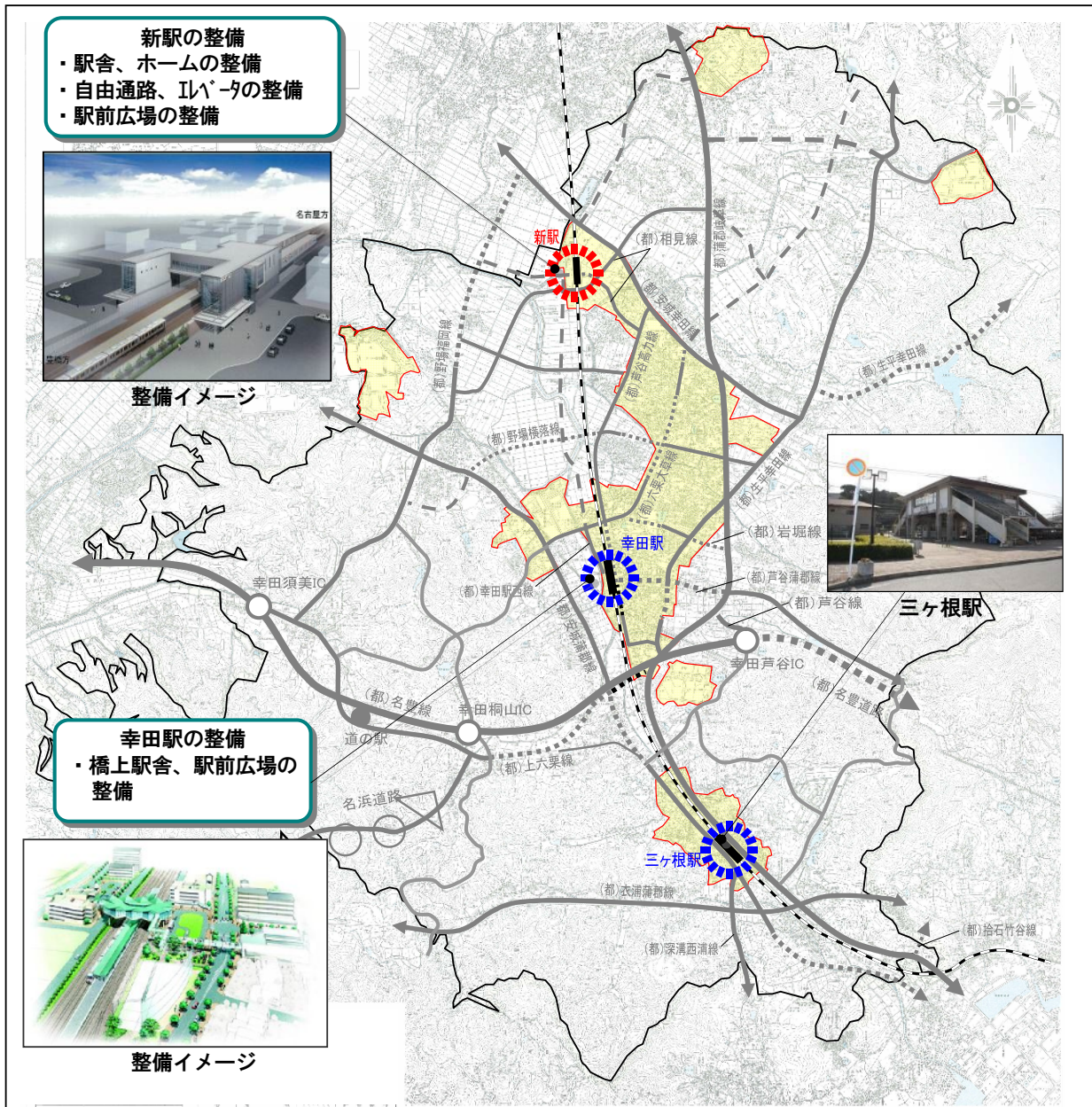
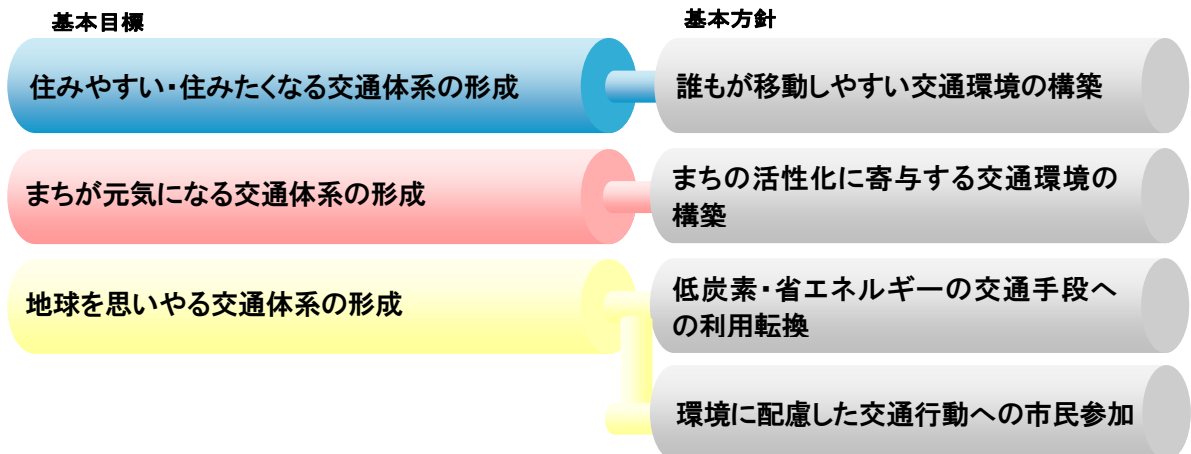


図 鉄道の整備箇所

②バスネットワークの構築

【位置付け】



【施策の方向】

●公共交通の利便性向上

幸田町の路線バスは1系統で朝夕2本/時、昼1本/時、福祉巡回バスは3系統で3本/日の運行となっており、非常に運行サービスが低い状況となっています。

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

また、バスの運行サービスの改善により、雨天時など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害者、また、来訪者の移動手段は、現在路線バスと福祉バスあるいはタクシーとなっているが、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、来訪者や交通弱者の回遊性を高め、中心市街地の拠点性を再興するために、中心市街地をシャトル運行するバスの導入に取り組みます。

●公共交通への利用転換

住民の移動の約7割は自動車であり、その約7割は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、蒲安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の利便性の向上による自動車からの利用転換を図り、通勤時の自動車利用の抑制に取り組みます。

【主な施策の概要】**①コミュニティバスの導入**

- ・現在の福祉巡回バスを再編し、新たな地域内交通システムとしてコミュニティバス※の導入を推進します。
- ・導入にあたっては、現在の福祉巡回バスの利用者の利便性、快適性が損なわれることなく、新たな利用者の創出につながるルートの設定、運行サービスの提供を図ります。

◆コミュニティバス導入のイメージ**中心市街地シャトルバス（昼バス・買い物バス）**

- ・中心市街地内の主要な施設、拠点をネットワークすることにより、高齢者や学生、来訪者等の移動制約者に快適で便利な移動手段を提供します。
- ・幸田駅、新駅、ハピネス・ヒル・幸田の3拠点をシャトル運行します。

郊外フィーダーバス（朝夕バス・通勤通学バス）

- ・幸田駅、三ヶ根駅、新駅を基点として郊外集落、企業等を短時間でつなぐことによって、郊外居住者や施設利用者の移動手段を提供します。
- ・郊外居住者の鉄道利用の選択性を考慮し、3つの鉄道駅を起終点としてネットワークします。

②路線バスの再編

- ・路線バスについては、現状の幸田駅～東岡崎駅の路線の維持に努めるとともに、新駅への乗り入れを促進します。

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、企業従業員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※（郊外フィーダーバス）の運行形態について検討を推進します。

【今後概ね10年間に促進する主な施策】

施策
コミュニティバスの導入
路線バスの再編
企業バスとの連携

コミュニティバスの事例

平成 19 年 10 月 1 日から、従来の市営バスにかわり那須塩原地域バス※が運行。

運行は那須塩原市と協定を結んだ乗合バス事業者が行っている。

基本運賃：1 乗車につき 200 円
（小・中学生：半額、幼児：無料）
1 日券 400 円
（小・中学生：半額）
障害者割引あり



図 那須塩原地域バス「ゆ〜バス」

出典：那須塩原市 HP

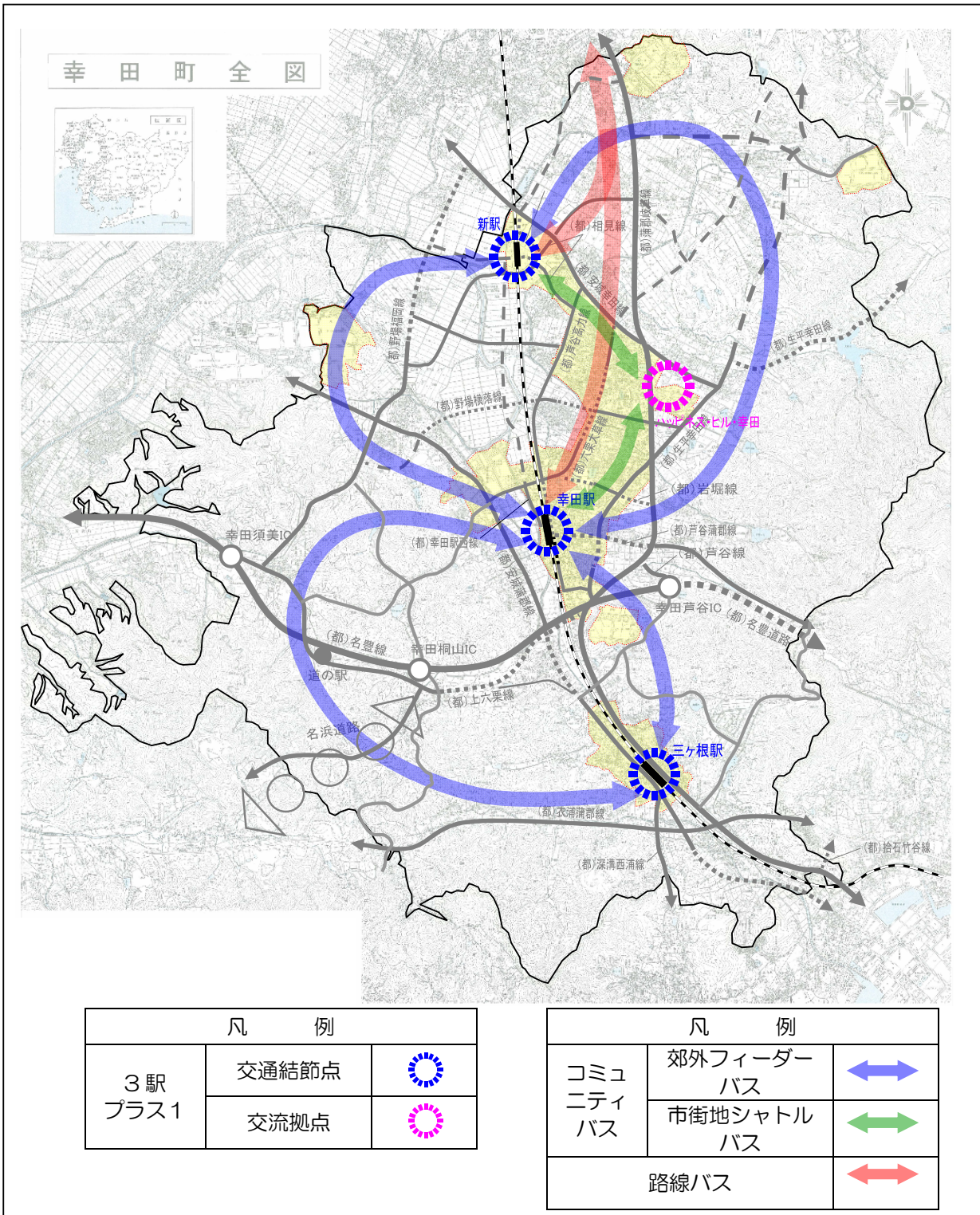
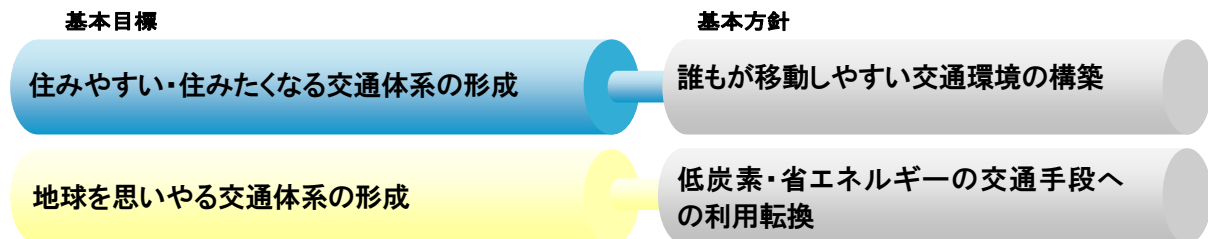


図 バスネットワーク構築のイメージ

③ 乗り換え利便性の向上

【位置付け】



【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、平成 23 年度に完成予定の新駅の整備により、少しずつ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、新駅整備により向上する鉄道サービスのさらなる利用促進を図るため、バスから鉄道などへの乗り換え利便性の向上の取り組みます。

● 公共交通への利用転換

住民の移動の約 7 割は自動車であり、その約 7 割は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、公共交通の乗り換え利便性の向上を図り、自動車から低炭素・省エネルギーの交通手段である公共交通への利用転換に取り組みます。

【主な施策の概要】

① 交通結節点の整備

- ・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、乗り継ぎをわ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・身障者にも利用しやすい車両の導入に合わせ、歩道の嵩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

- ・鉄道と路線バス、また、新たに導入を図るコミュニティバス[※]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など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>）

【今後概ね10年間に促進する主な施策】

施策
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

7-4. 歩行者・自転車施策

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

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

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

【歩行者・自転車施策のねらい】

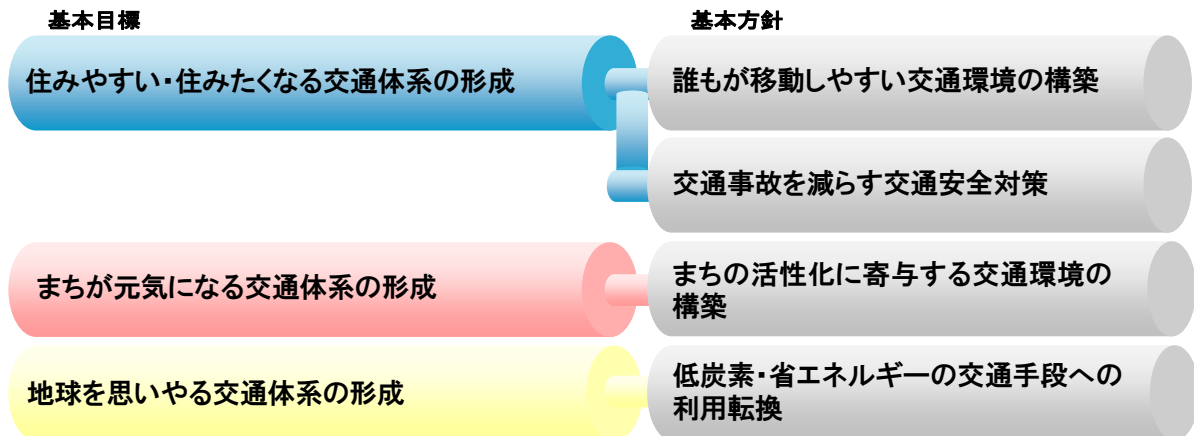
- 歩行者、自転車の快適性・安全性の向上
- 歩行者交通量、自転車交通量の増加
- 自動車交通分担率の低下

歩行者・自転車施策群

- 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※の整備

①歩道・自転車道ネットワークの整備

【位置付け】



【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るが、それ以外の路線については片側もしく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住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、障害者、児童等を含む幸田町の全ての住民や来訪者が、徒歩や自転車で安全・快適に回遊できる幅員、ネットワークの連続性確保に取り組みます。

●移動環境のユニバーサルデザイン化

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害者、児童生徒が安心して歩ける、段差のないバリアフリー化に取り組みます。

●交通安全に向けた施設整備の推進

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

●回遊性を高める交通環境の創出

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、大規模商業施設など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めます。

【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。
- ・幹線道路を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。

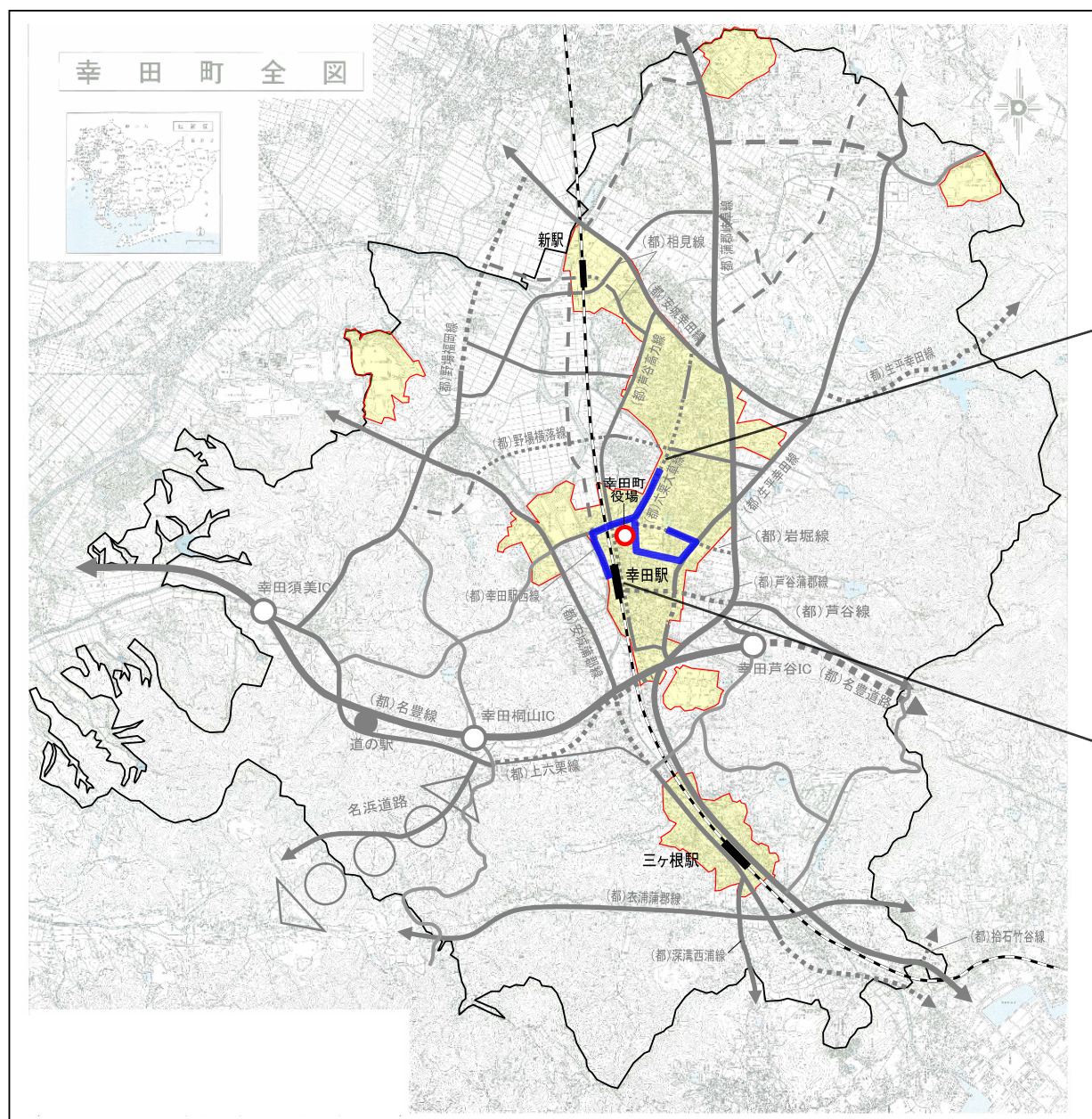


図 歩道・自転車道の整備イメージ

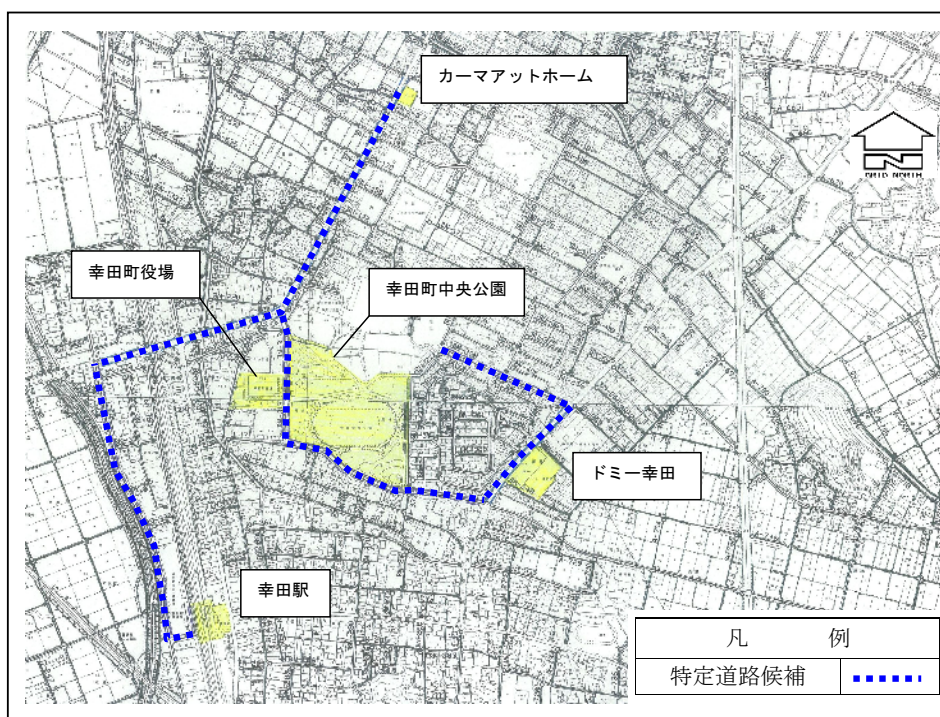


図 中心市街地における自転車道の整備例（青森市）

資料：青森市総合都市交通戦略より

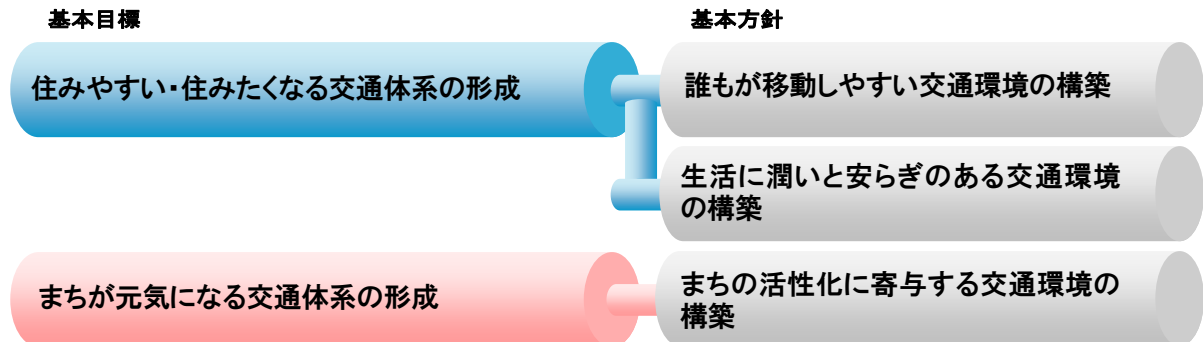


■バリアフリー特定道路候補



②歩行者優先空間の創出

【位置付け】



【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、自動車が錯綜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が特化してきたため、移動の際の快適さや楽しさよりも、効率性や利便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

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、大規模商業施設など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。

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

【主な施策の概要】

- ・新駅周辺地区において、自動車の進入を抑制し、歩行者や自転車を優先した道路空間を構築することにより、にぎわいと華やかさを創出し、町の玄関口としての町民が誇れる道路空間を創出します。
- ・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。

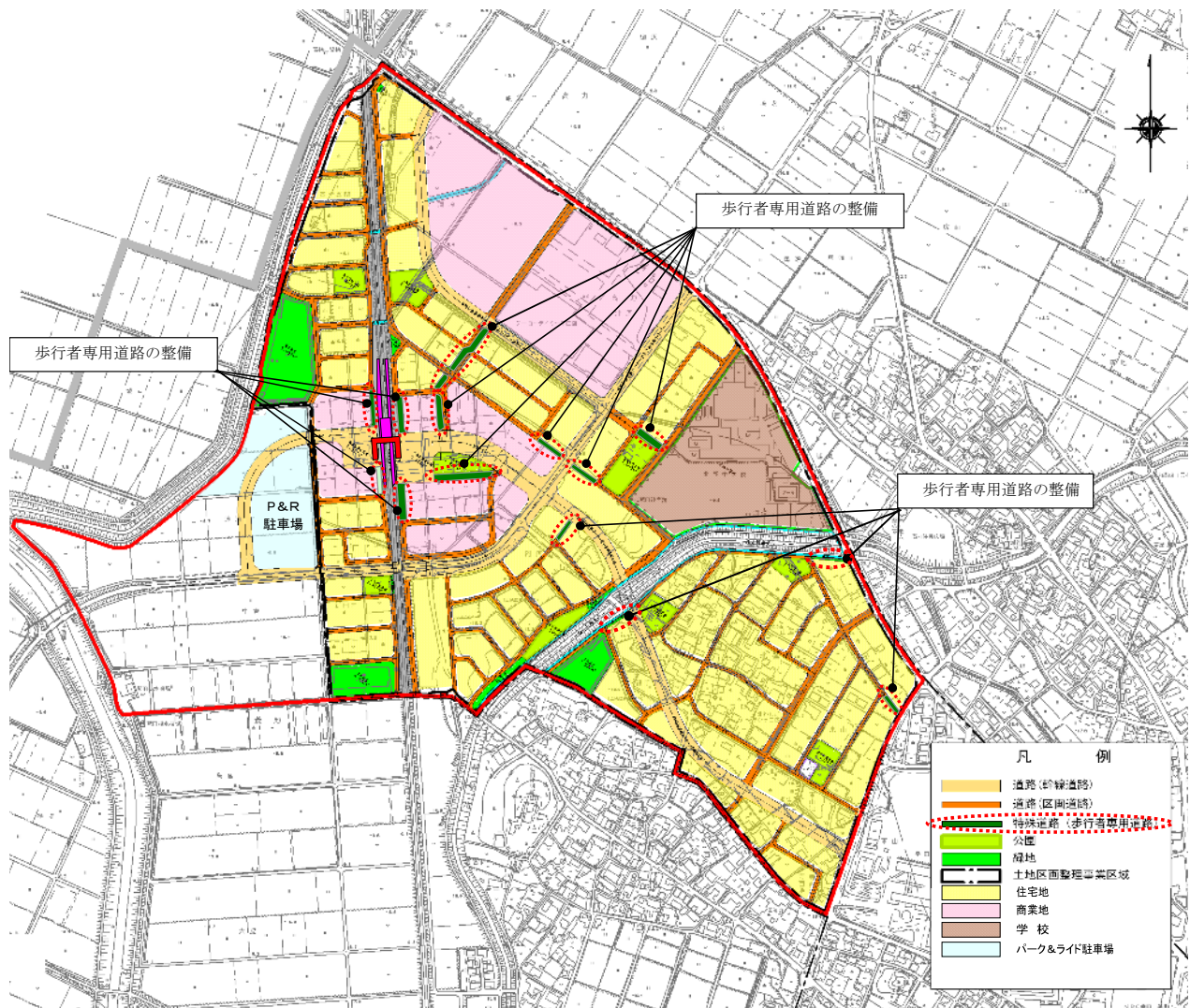


図 新駅周辺の歩行者専用道路整備箇所図

③歩行環境の高質化

【位置付け】

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めます。

●まちの魅力を高める交通環境の創出

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、大規模商業施設など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。

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

【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＆ライドの整備

【位置付け】

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

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

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

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めます。

● 公共交通・自転車等への利用転換

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

【施策の概要】

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 724 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

- ・現在東口と西口をあわせて 270 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 新駅

- ・新駅の整備、自転車走行環境の整備にあわせ、サイクル＆ライド駐輪場を整備します。

④ 主要なバス停

- ・コミュニティバス※の導入や路線バスの再編とあわせ、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

資料：東京都 HP より

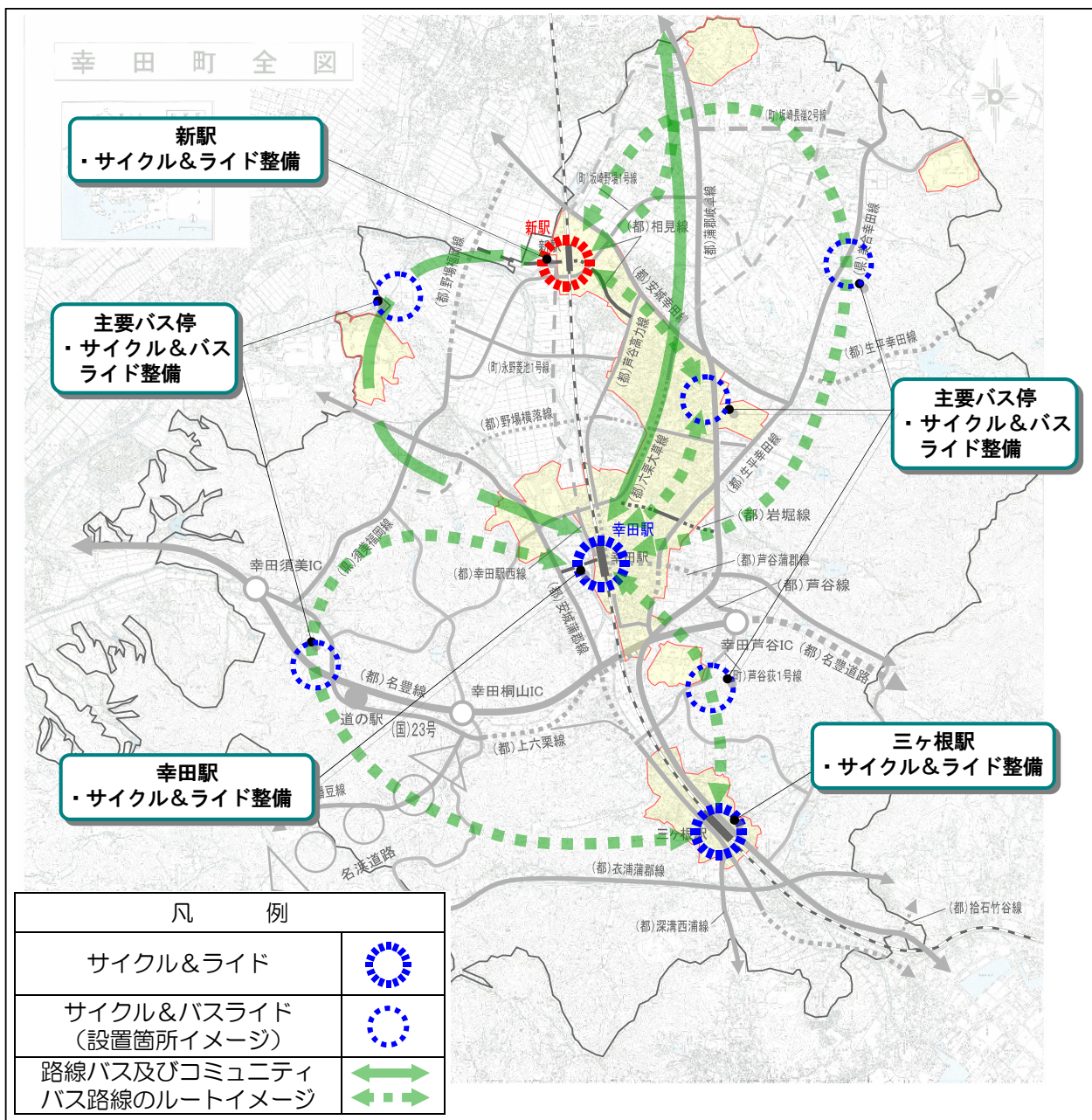


図 サイクル&ライドの整備箇所イメージ

7-5. 共通施策

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

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

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

【共通施策のねらい】

- ・住民や企業従業員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

※なお、共通施策群の展開については、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
- ・「名古屋市およびその周辺（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

【位置付け】

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

基本方針

誰もが移動しやすい交通環境の構築

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

●環境に配慮した交通行動への町民参加

自動車交通による省 CO2 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、徒歩などの交通手段への転換を推進します。

【主な施策の概要】

①企業モビリティマネジメント※ の実施

- ・企業の従業者を対象に、地球環境問題に関する情報発信や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（郊外フィーダーバスの導入等）とあわせた、企業内駐車場の自転車駐輪場への転換など、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、低炭素性などを知ってもらい、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 CO2 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。

2006.11.29

杉山小学校 出前講座

豊橋市役所 都市計画課

1

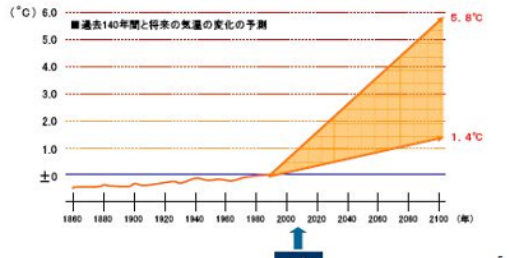
1時間目：地球が何か変だぞ！！



3

解説

地球の気温は
どんどん上がっています。



5

それでは・・・

地球の気温が上がると
わたしたちの生活はどうなるの？

みんなで考えてみよう！！

6

1 海が最大88cm 上がるかも...

- 南極などの氷が解けて
海が上がるかも。
(最大88センチ)



豊橋市の場合だと



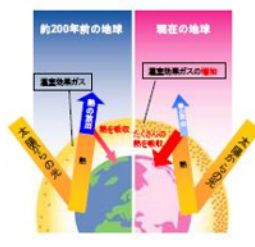
杉山校区だと・・・
国道259号の手前
までが海になって
しまうかも。

豊橋市の太平洋岸はアオ
ウミガメの有数の産卵地。
産卵場所の砂浜がなくなっ
てしまうかも。

12

ところで どうして地球温暖化が おこるのだろう？

- 地球温暖化の原因は、
温室効果ガスがたくさん
増えていることです。
- 温室効果ガスの主な
ものとして二酸化炭素
があります。



15

どうして二酸化炭素は増えるの？

私たちの生活の中では....

- ・自動車、飛行機を動かす。
- ・電気をつくる。



石油や石炭、天然ガスなどを
燃やしています。

大量の二酸化炭素が発生します。

イラスト JCCAホームページ <http://www.jcca.org/>

たくさんのものを燃やすと
大量の二酸化炭素が出ます。

15

今日の復習

- 1 地球温暖化とは、地球の気温が
上がる・下がる ことです。
- 2 地球温暖化は、海が(上がり)たり、
台風がたくさん発生して(洪水)などの
被害が増えるなど、さまざまな影響が
考えられます。
- 3 地球温暖化は、(二酸化炭素)が
増えることでおきます。
- 4 たくさんのものを(燃やす)と大量の二酸
化炭素が出ます。

15

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 of 徹底

【位置付け】

基本目標

住みやすい・住みたくする交通体系の形成

基本方針

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、特に幹線道路などに集中しています。

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、マナーの悪さなど、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。

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など、ルールやマナーの周知徹底を図ることにより、町民意識の向上に取り組みます。

【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はかるため、広報紙や事故防止キャンペーンなど、関係機関連携による継続的な啓発活動を推進します。

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などをなくすため、利用する機会の多い中・高校生を対象とした交通安全教室の開催を推進します。



写真 小学生に対する自転車教室



写真 自転車の安全点検



写真 自転車に対する指導取締り



写真 地域ボランティアによる交通安全活動



写真 運転適性検査器材を利用した高齢者講習



写真 高齢者宅を訪問しての交通安全指導

資料：「平成19年版 警察白書」警察庁HPより

③時差出勤・フレックスタイム制の奨励

【位置付け】

基本目標

地球を思いやる交通体系の形成

基本方針

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

【主な施策の概要】

通勤通学時の一時期に集中する交通量を平準化させ、道路交通渋滞の緩和や公共交通機関の混雑率を低減させるため、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。

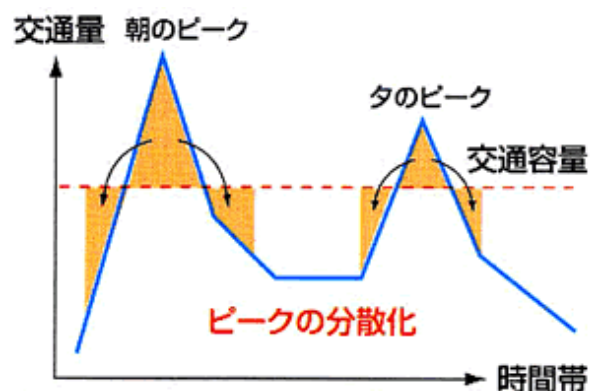


図 時差出勤の概念

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

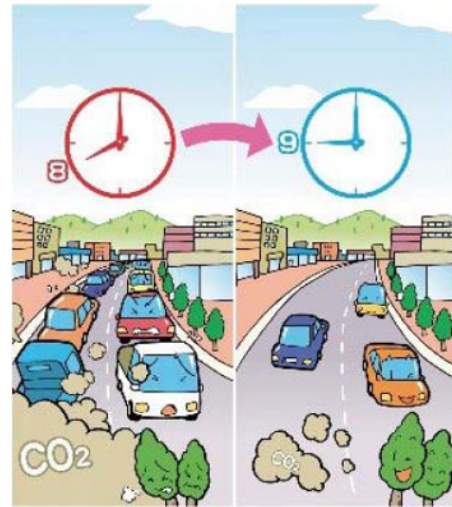


図 時差出勤のイメージ

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

【位置付け】

基本目標

地球を思いやる交通体系の形成

基本方針

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】

- ・住民の自転車利用に対する優遇や購入に対する補助について検討を推進します。
- ・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 km 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 km 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 2.5 km 以上を徒歩 or 自転車	(16)	

8. 施策の推進方策の検討

8-1. 計画推進の体制と方策

(1) 実施体制

幸田町都市交通マスタープランの実施にあたっては、行政だけでなく町民や民間事業者（鉄道、バス事業者等）など関係機関等が連携・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、幸田町都市交通マスタープラン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

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

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

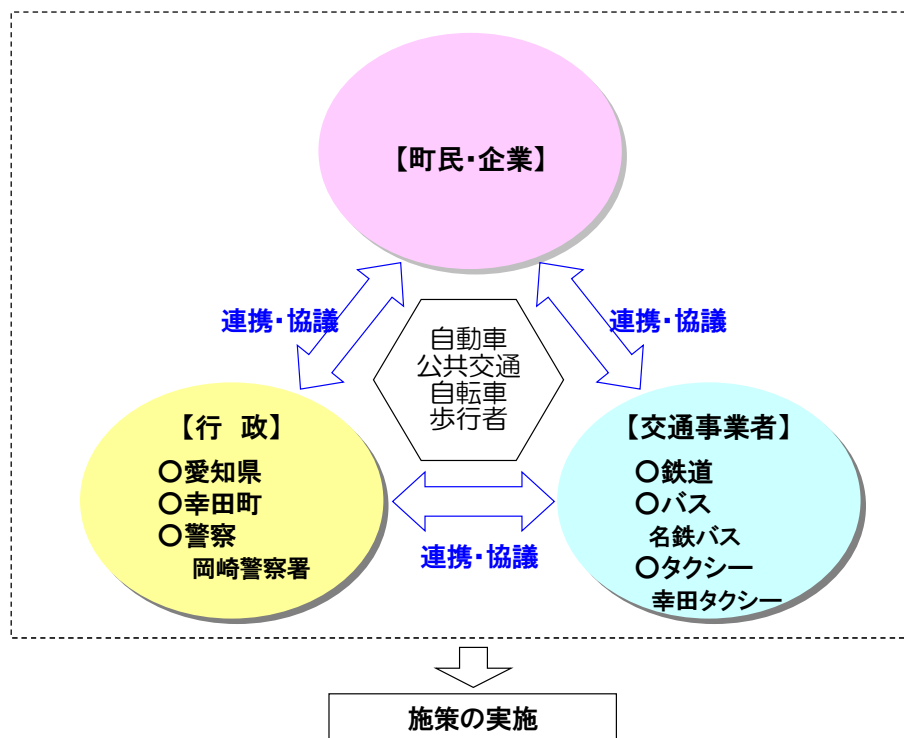


図 都市交通マスタープラン推進組織のイメージ

②適正な役割分担による施策の実施

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

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

(2) 推進方策

①効率的かつ効果的な計画の実現へ向けた取組みの推進

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

②「重点戦略」の具体化の推進

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

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

③情報提供の実施

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

④広域行政の推進

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

従って、幸田町周辺都市とこれまで以上に連携を強化していく必要があります。

(3) 進行管理・評価や定期的な見直し

①施策の進捗状況と検証・評価（PDCAサイクルの活用）

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

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

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

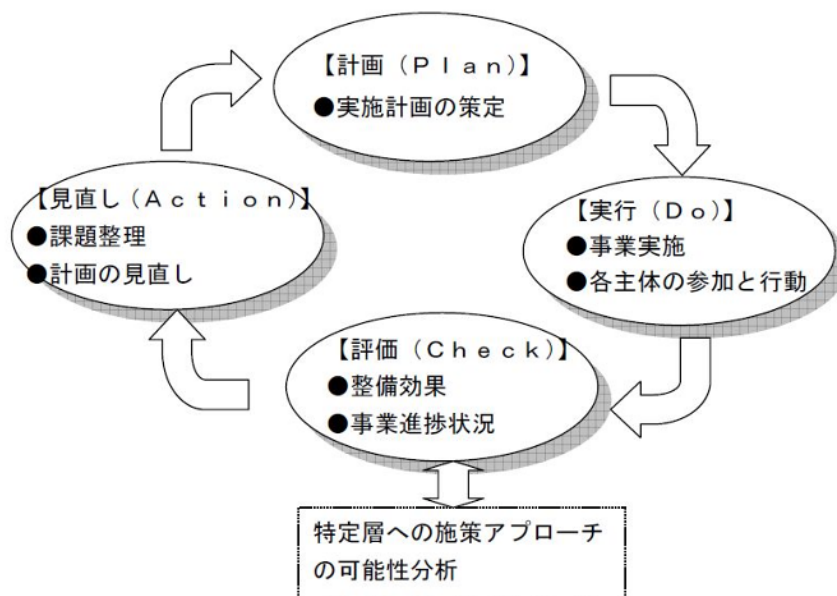


図 PDCA サイクルの概念図

②総合的・弾力的な計画の推進

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

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

【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（CO₂）の排出量を減らす運転のこと。

※LRT（エルアールティー）

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

か 行

※企業バス

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

※コミュニティバス

主として地方公共団体が交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者等の外出促進を図るため、一定地域内を運行している地域密着型のバスのこと。狭い道路でも運行可能のように小型化を図ったり、運賃、ダイヤ、バス停の位置等を工夫する事例が多い。

さ 行

※サイクル & ライド

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

※時差出勤

出勤時刻をずらすことにより、交通渋滞の緩和を促す方法のこと。

※シャトルバス

近距離の一定区間を往復するバスのこと。

た 行

※地域バス

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

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

モビリティ・マネジメントの技術のうち、行動プラン法（個々人が、望ましいと思う行動プランを作成して記述する）やフィードバック法（個々人の行動を測定し、結果情報をフィードバックする）を組み合わせ提供され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員が自由に選べる制度のこと。

ま 行

※モータリゼーション (Motorization)

自動車が生活必需品として普及する現象。自動車の大衆化。

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

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

や 行

※ユニバーサルデザイン

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

幸田町都市交通マスタープラン

□平成22年3月発行

□発行：幸田町

□制作：幸田町 総務部 企画政策課

○住所：〒444-0192 額田郡幸田町大字菱池字元林1 番地1

○TEL：0564-62-1111（代）／FAX：0564-63-5139

○URL：<http://www.town.kota.lg.jp/>

○Eメール：kikakujocho@town.kota.lg.jp

幸田町都市交通マスタープラン



環境と都市交通のイメージキャラクター