
幸田町 総合交通戦略



平成22年3月
愛知県 幸田町

はじめに

幸田町は、中央に走る J R 東海道本線の開通以来、名古屋や豊橋方面への交通の優位性により発展してきたまちです。

近年、町をとりまく交通体系は大きく変わりつつあり、道路では名豊道路や新東名高速道路の整備が、鉄道では町内 3 つ目となる新駅が設置されることで、更に広域交通網の整備が図られます。

しかし市街地内の道路については依然として町内の地域を結ぶ幹線道路の整備の遅れや、歩道・自転車道の整備が不足しており安全・安心なまちづくりの整備促進が課題として挙げられます。

また、本町は、J R 東海道本線の 3 駅（新駅含む）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は非常に高いものの、住民の移動の約 7 割は自動車利用であり、特に近隣都市への短トリップでの自動車分担率は 9 割を超えている状況です。

このまま過度なマイカー利用依存型の都市構造を放置すると、マイカーを利用できない住民の移動制約や、特に高齢社会を迎え増加する自家用車を運転できない高齢者の外出機会が減少し、生活の豊かさが失われることが懸念されます。

また、自動車排気ガスにより地球環境へも多大な負荷を与えることとなります。

そこで、本町では過度にマイカーに依存した交通体系を見直し、地球環境にやさしい鉄道を軸としてバスなどの公共交通や徒歩・自転車への利用転換を図り、町民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる交通体系を実現するため、今後の都市交通のあり方を総合的に検討することとしました。

幸田町では、この都市交通の将来のビジョンとして「幸田町都市交通マスタープラン」を策定するとともに、このビジョンの確実な実現を目指し、町民・交通事業者・町内企業・行政など関係者が一体となり総合的かつ戦略的にとりくむ「幸田町総合交通戦略」を策定しました。

この交通戦略では、既存の交通機関などを有効活用し、その維持や充実・強化を図る実効性の高い短中期（概ね 5 ～ 10 年間）施策を掲載しています。



目次

1. 交通戦略とは.....	1
1-1. 幸田町総合交通戦略の位置づけ.....	1
1-2. 交通戦略策定の視点.....	5
1-3. 戦略の範囲.....	8
1-4. 戦略策定までの流れ.....	9
1-5. 検討組織.....	10
2. 戦略目標の設定.....	11
2-1. 幸田町を取り巻く喫緊の課題.....	11
2-2. 戦略目標の設定.....	22
3. 戦略プランⅠ.....	23
3-1. 戦略プランⅠの将来像.....	24
3-2. 将来像の実現に向けた現状分析.....	26
3-3. 戦略プロジェクトの設定.....	43
3-4. 数値目標の設定.....	44
3-5. 施策パッケージの検討.....	53
4. 戦略プランⅡ.....	98
4-1. 戦略プランⅡの将来像.....	99
4-2. 将来像の実現に向けた現状分析.....	101
4-3. 戦略プロジェクトの設定.....	109
4-4. 数値目標の設定.....	110
4-5. 施策パッケージの検討.....	118
5. 実施方策の検討.....	148
5-1. 事業プログラム.....	148
5-2. 推進方策の設定.....	150

1. 交通戦略とは

1-1. 幸田町総合交通戦略の位置づけ

幸田町の都市交通をとりまく社会情勢、交通体系は大きく変わりつつあり、それらに対応するための都市交通の諸課題の効率的・効果的な解決が求められています。

本町では、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を目指した都市計画マスタープランにおける都市交通施策を詳述する『幸田町都市交通マスタープラン』を平成21年度に策定しました。

この都市交通マスタープランは基本理念を「人・まち・地球を大切にする都市交通の実現」として概ね20年後の都市交通体系のビジョンを示しています。

このビジョンを早期かつ確実に実現するために、市街地整備、都市交通、住民生活等、多岐分野にわたる協働・連携を図るとともに、行政や公共交通機関の事業者並びに住民等の関係者が連携し、総合的な都市交通のハード・ソフト両面からなる施策群の事業プログラムである『幸田町総合交通戦略』を策定し、戦略的に取り組むことを目指します。

交通戦略では、短期間で重点的に実施するため戦略目標を設定し、概ね5年から10年で評価改善、見直しを行いながら20年後の都市交通体系の実現を図ります。

今回策定する戦略は、平成21年から平成26(31)年度までの短期(中期)事業プログラムとなります。

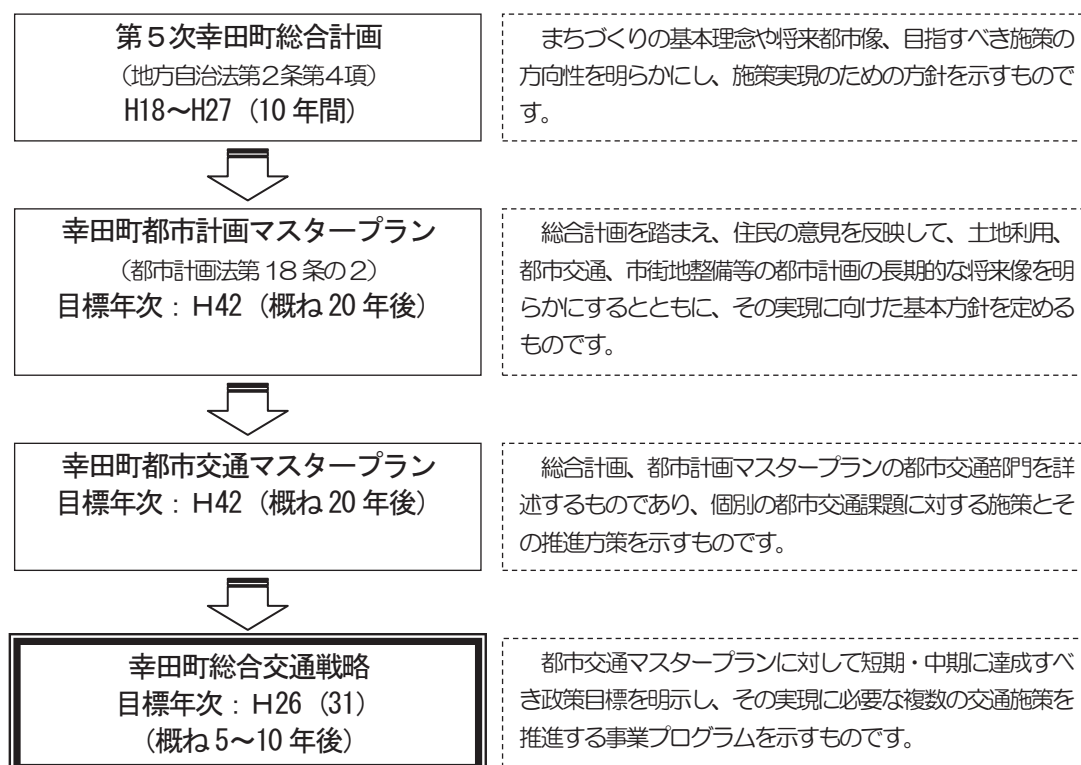


図 都市交通戦略の位置づけ

【幸田町都市交通マスタープランの概要】

幸田町都市交通マスタープランでは、幸田町をとりまく交通体系の変化、社会経済情勢の変化に対応し、町民の都市交通に対するニーズを踏まえた上で、第5次総合計画、都市計画マスタープランに示される将来都市像を実現するための望ましい交通施策と交通行動のあり方を示しています。

①目標年次

概ね20年後の平成42年（10年後の平成32年頃に中間見直し）

②基本理念と基本目標

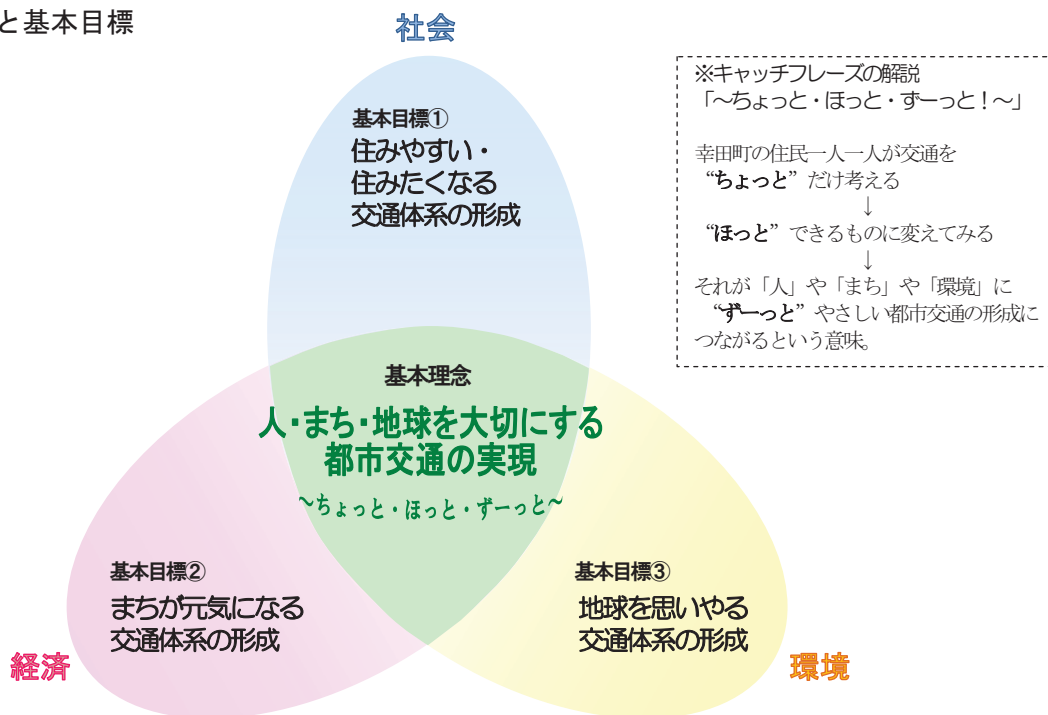


図 都市交通マスタープランの基本理念と基本目標

②基本方針

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
- 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
- 基本方針 3 交通事故を減らす交通安全対策を進めます
- 基本方針 4 災害に強い交通基盤の整備を進めます
- 基本方針 5 広域交流を促す交通基盤の整備を進めます

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
- 基本方針 7 物流基盤ともなる道路網の整備を進めます

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
- 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

表 都市交通マスタープランの施策一覧

基本目標	基本方針	施策の方向	自動車交通	公共交通	都市交通施策 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地或内幹線道路の整備 ⑥エコ通勤の普及促進	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・自転車ネットワークの整備 ②歩行者優先空間の創出 ④サイクル&ライドの整備	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	⑤パーク&ライドの整備						
		公共交通の利便性の向上							
		道路ネットワークの構築	②地或内幹線道路の整備						
		移動環境のユニバーサルデザイン化							
		ゆとりある交通環境の創出							
		2 生活に潤いと安らぎのある交通環境の構築	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				
				交通安全に対する町民意識の向上					
				防災機能の強化	④避難路 緊急輸送道路の整備				
				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	4 災害に強い交通基盤の整備	まちの魅力を高める交通環境の創出							
		回遊性を高める交通環境の創出							
		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	5 広域交流を促す交通基盤の整備	まちの活性化に寄与する交通環境の構築							
		回遊性を高める交通環境の創出							
		道路ネットワークの構築	①都市間連絡道路の整備						
		公共交通・自転車の利用促進	⑤パーク&ライドの整備						
		自動車利用の低公害化・省エネルギーの促進	⑦エコドライブ、エコカーの普及促進						
		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						
		環境に配慮した交通行動への町民参加							
共通	9 環境に配慮した交通行動への町民参加	環境に対する町民・企業意識の醸成							
		歩行者優先空間の創出							
		歩行者優先空間の高質化							
		歩行者優先空間の創出							
		歩行者優先空間の高質化							
		歩行者優先空間の創出							
		歩行者優先空間の高質化							
		歩行者優先空間の創出							
		歩行者優先空間の高質化							
		歩行者優先空間の創出							

1. 交通戦略とは

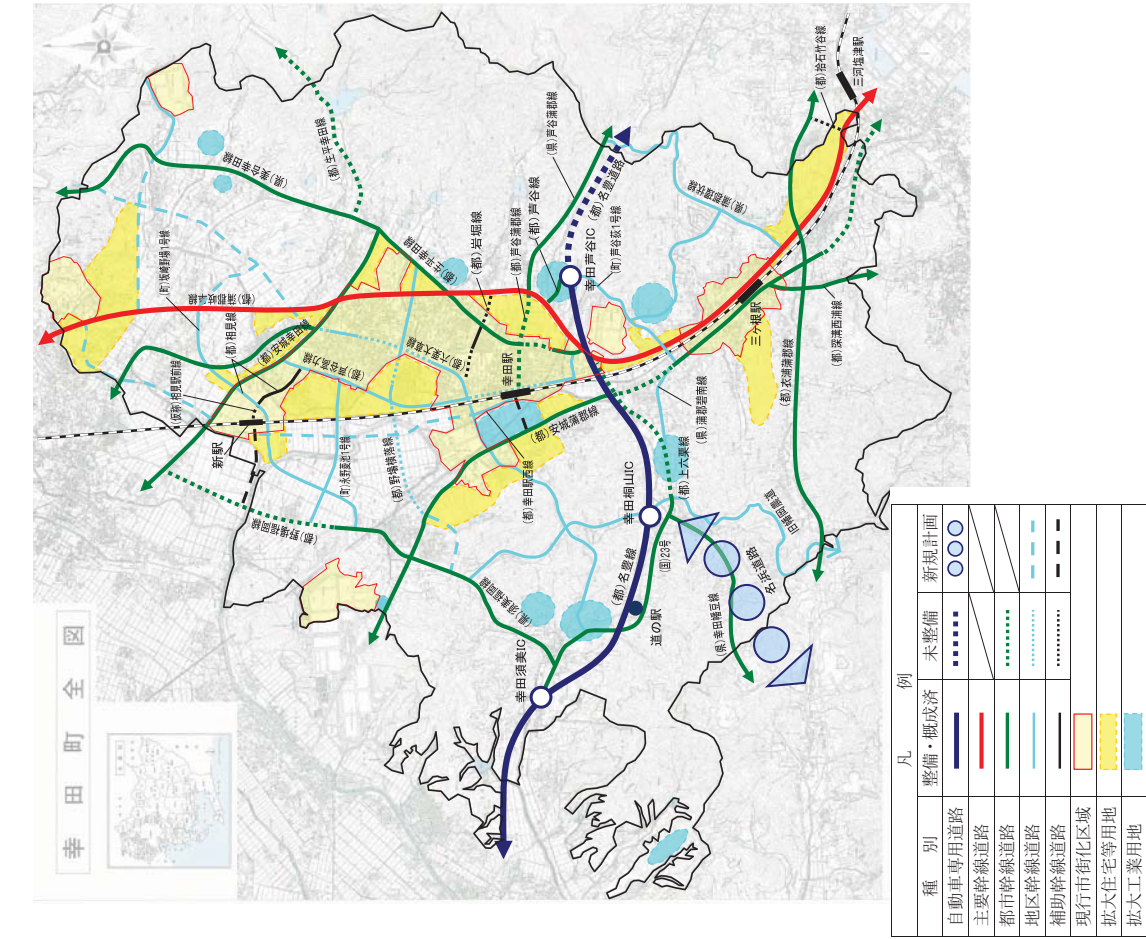


図 将来道路網体系 ※路線名称は主たるものを表記

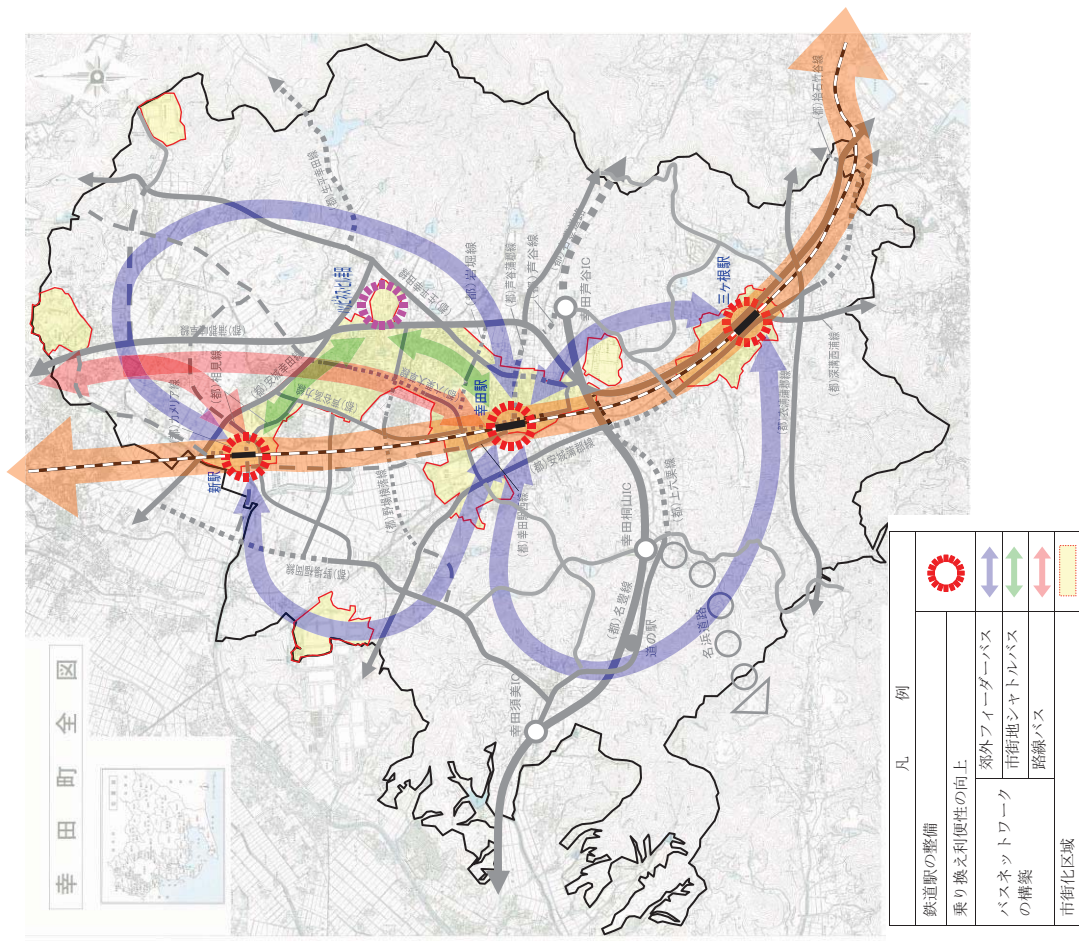


図 将来公共交通体系

1-2. 交通戦略策定の視点

都市交通マスタープランのアクションプログラムであり、実現性と実効性を求められる「幸田町総合交通戦略」の策定にあたって必要となる視点を整理します。

(1) 「需要追従型」から「目標達成型」への転換

都市をとりまく状況は、人口の減少、高齢化の一層の進展、地球環境問題の高まり、厳しい財政的制約など大きく変化しており、これまでの人口増加を前提とした「需要追従型」の施策展開の必要は弱まっています。

今後は、将来の都市像の実現を目指し、戦略的な施策を展開する「目標達成型」への転換が求められています。

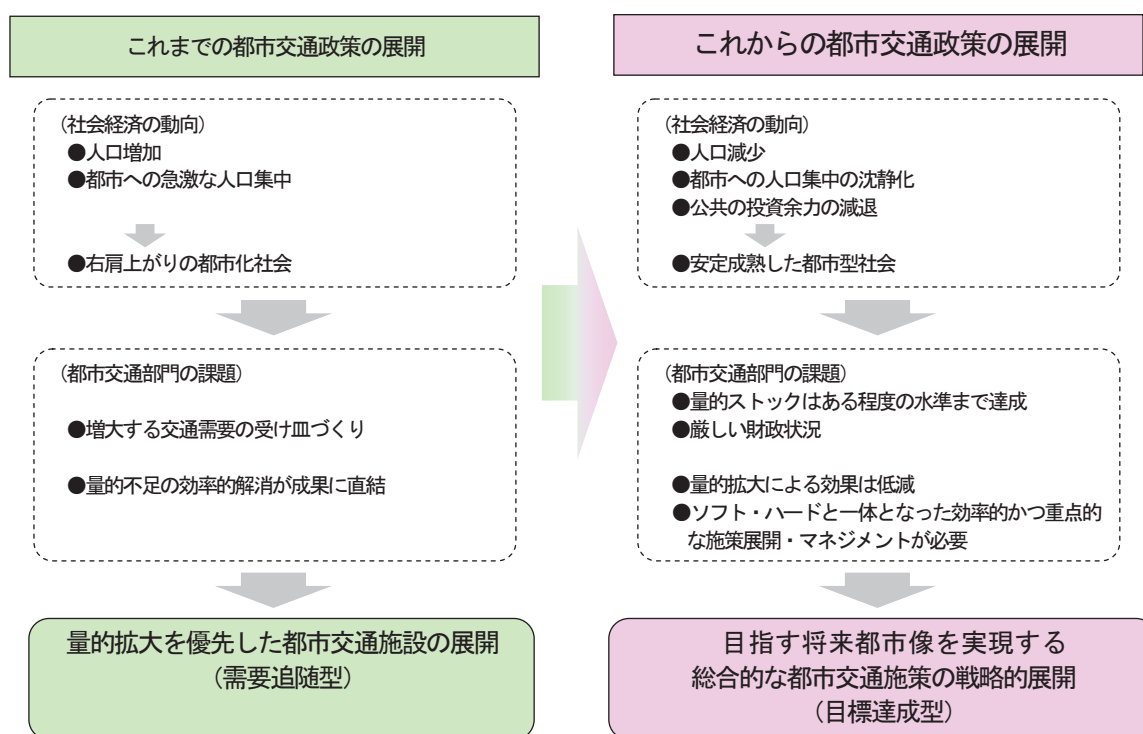


図 これからの都市交通政策の展開

(2) 持続可能性（サステナビリティ）の実現

持続可能性（サステナビリティ）は現在、社会経済の発展にかかわるあらゆる分野における共通の基本的理念として受け入れられています。

都市交通分野では以下の3つの観点から、“持続可能性”を前提とした交通政策の実現が求められています。

- ①環境・生態系を損なわないような交通システム <環境>
- ②効率的な運営のもと、安定的・持続的なサービス提供 <経済>
- ③移動制約者にも公平な移動手手段の確保 <社会>

(3) 施策パッケージによる取り組みの実施

都市交通は、都市の構造や土地利用と密接に関係しており、目指す将来都市像を実現するためには、その都市が有する特性・課題を整理した上で、都市交通に関連する交通事業者、施設管理者等が連携し一体的な都市交通システムを実現していくことが重要です。

その検討に際しては、行政（特に市町村）が主体となって、関係者からなる協議会を設立し、行政目標を明確にした上で、まちづくりと一体となった都市交通システムの実現に向けて、ハード・ソフトを含めた最適な施策のパッケージを策定していくことが必要です。

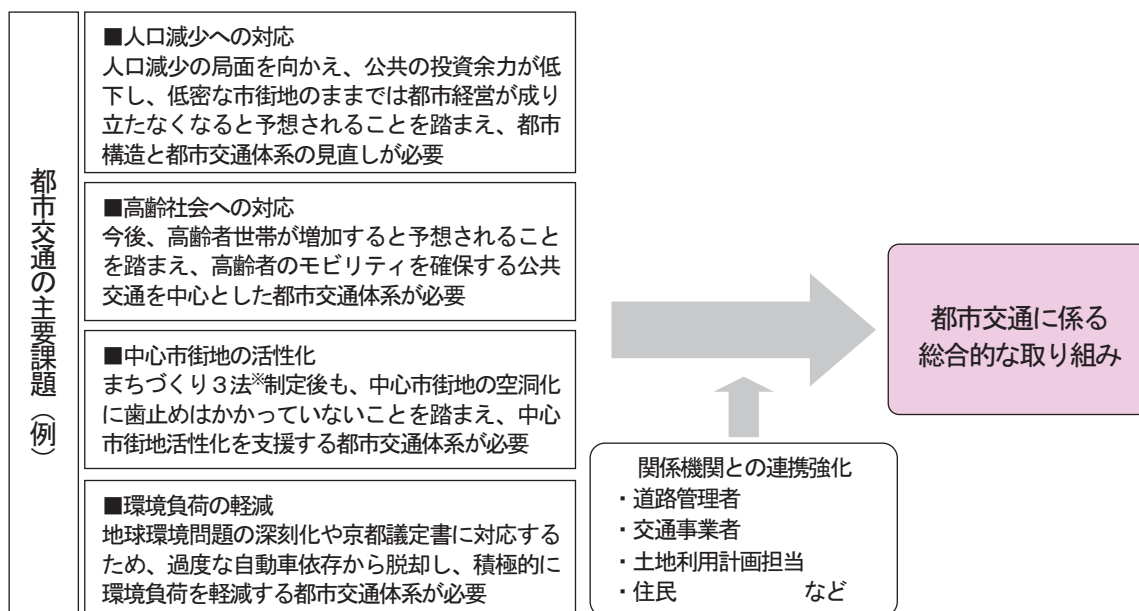


図 都市交通施策のパッケージでの取り組みの重要性

資料：「総合都市交通体系調査の手引き」より編集

^{*}まちづくり3法とは、ゾーニング（土地の利用規制）を促進するための改正都市計画法、生活環境への影響など社会的規制の側面から大型店出店の新たな調整の仕組みを定めた大規模小売店舗立地法（大店立地法）、中心市街地の空洞化を食い止め活性化活動を支援する中心市街地の活性化に関する法律（中心市街地活性化法）の3つの日本の法律を総称して言う。

(4) “利用者” 視点の評価

これまでの都市交通施策の目標達成の評価は、交通の円滑性や安全性、環境影響等、サプライサイド（供給者側）からの客観的な評価が中心となっていました。

今後は、モビリティ（移動のしやすさ）、アクセシビリティ（アクセスのしやすさ）、マルチモーダル（移動手段の選択肢の多様さ）、インターモーダル（交通手段間の結節具合）等、利用者の視点による主体的な評価も含めた総合的な評価体系の確立が求められています。

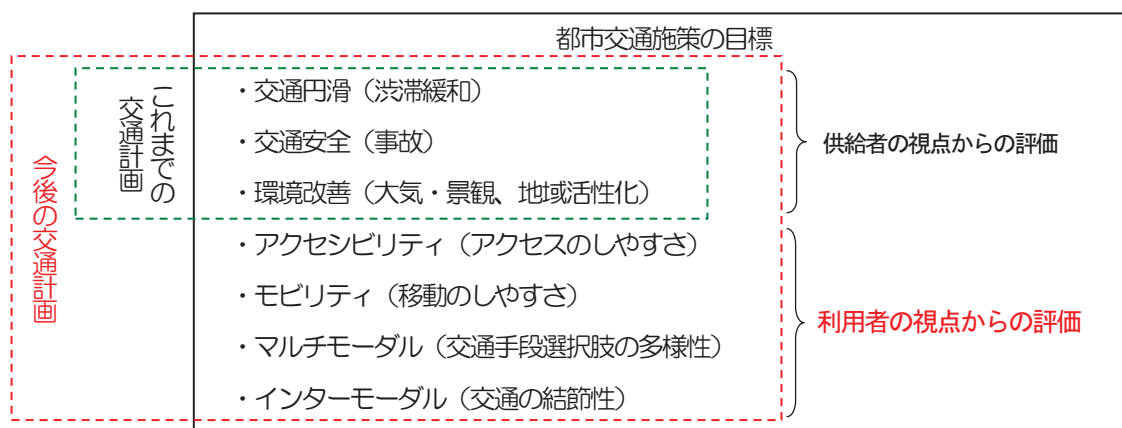


図 利用者の視点からの評価の考え方

(5) 行政マネジメントの実施

行政の取り組み全般に対する国民の関心が高まってきており、都市交通分野においても成果（アウトカム）と効率性、わかりやすさが重視されていることから、政策評価、見直し、公表ツール等の行政マネジメントを含む総合交通戦略の実施が求められています。

- 成果（アウトカム）を重視した行政の効率性の向上
- Plan-Do-Check-Action（PDCA）サイクルの確立
- 行政の透明性の向上

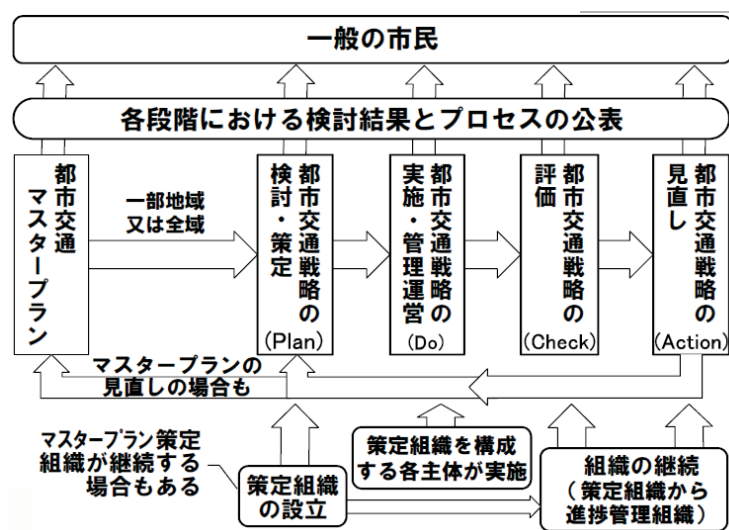


図 行政マネジメントの概念

出典：総合都市交通体系調査の手引き 解説書

1-3. 戦略の範囲

(1) 目標年次

戦略の期間は早期に事業効果の発揮を目指すため、概ね5年から10年先を目標とします。

(5年後10年後に事業の評価検証を実施し、必要に応じて見直しを行います)

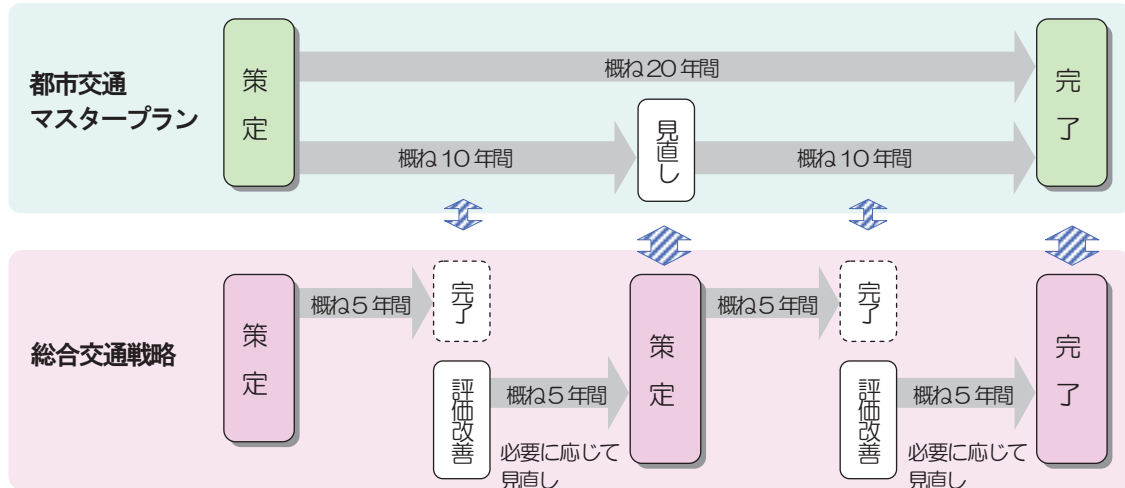


図 都市交通マスタープランと総合交通戦略の関係

(2) 対象区域

幸田町全域を対象とします。

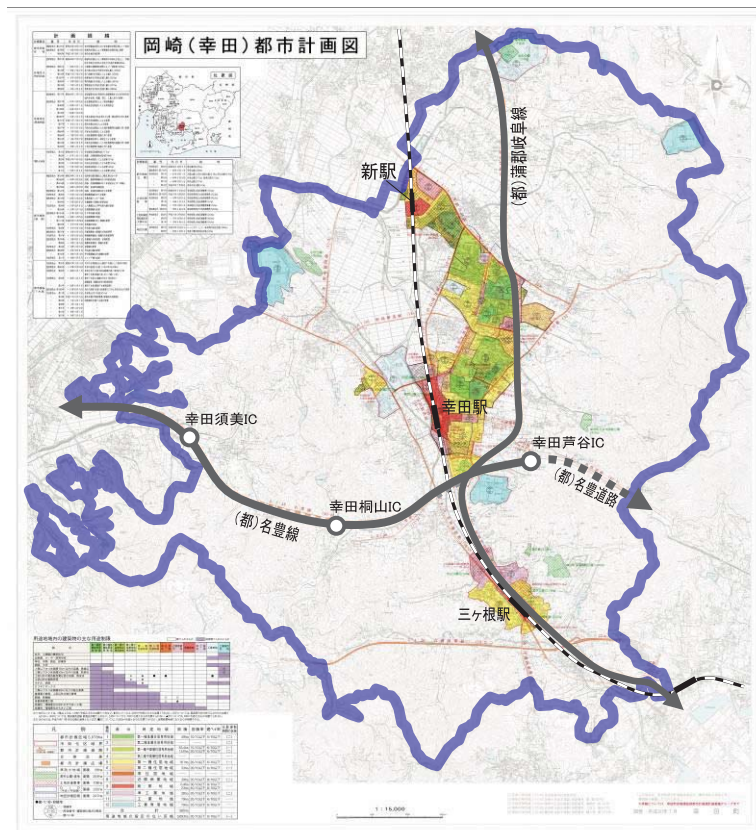


図 都市交通戦略の対象区域

1-4. 戦略策定までの流れ

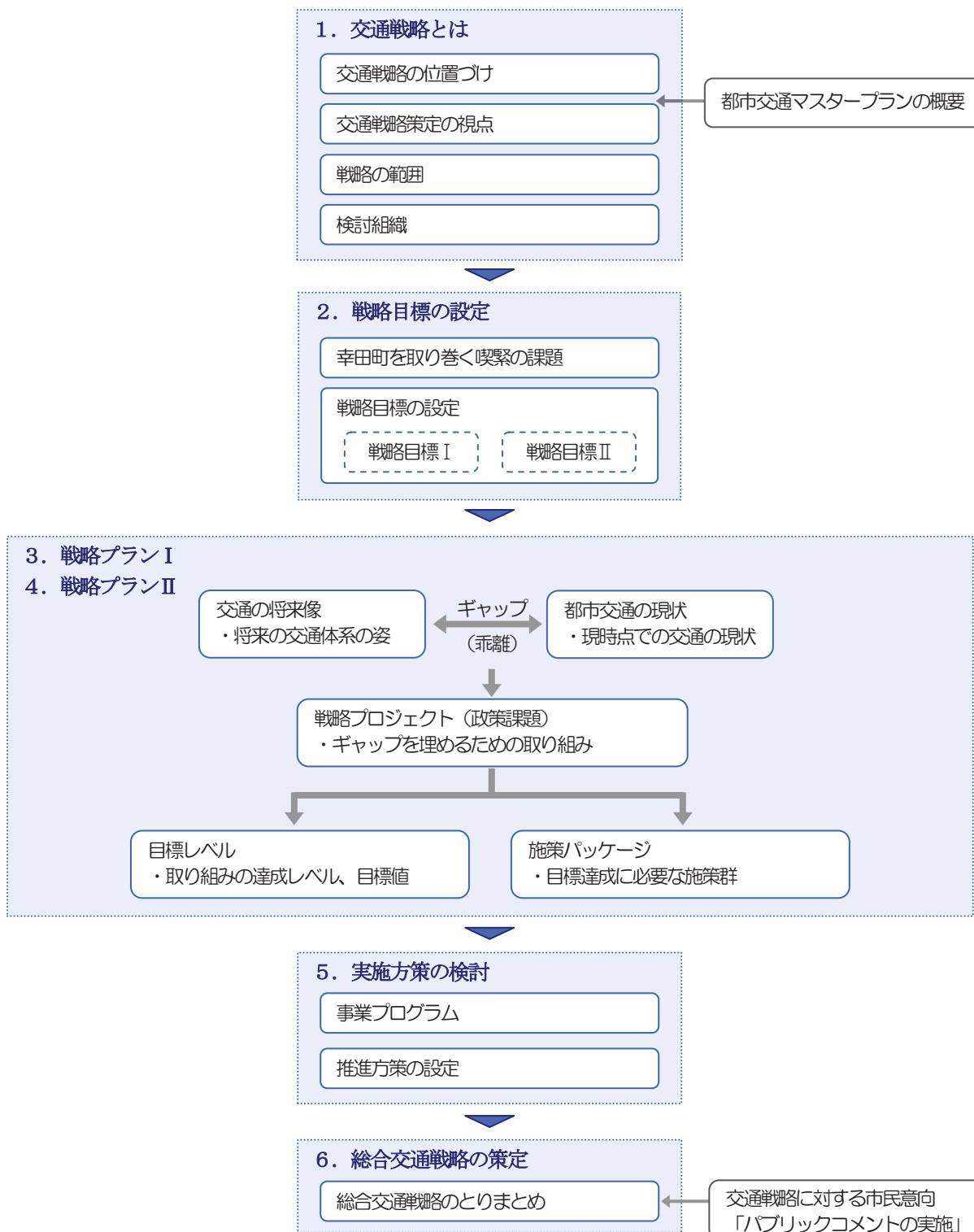
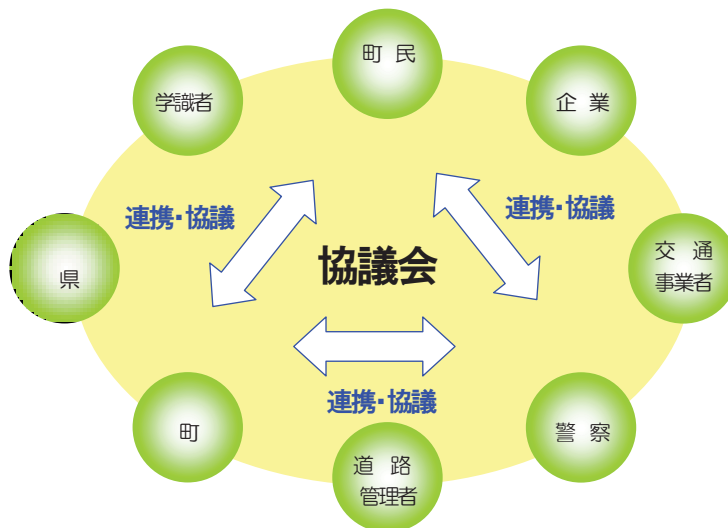


図 戦略策定のフロー

1-5. 検討組織

交通戦略の策定にあたっては、住民代表、学識経験者、道路事業者・管理者、交通事業者、地元団体等で構成される「幸田町総合交通戦略推進協議会」による協議・調整、また、関係者の主体的な協力・連携のもと、実施プログラムを策定します。

図 幸田町総合交通戦略推進協議会の構成イメージ



平成 21 年度 幸田町総合交通戦略推進協議会
委員名簿

区分	氏名	所属	役職	備考
会長	松本 幸正	名城大学	教授	学識経験者
委員	加藤 均	東海旅客鉄道株総合企画本部企画開発部	担当課長	鉄道事業者
〃	野田 昭宏	名鉄バス(株) 岡崎営業所	所長	バス事業者
〃	河合 宏征	愛知県タクシー協会	岡崎支部長	運送事業者
〃	鈴木 美郎	愛知県タクシー協会 幸田タクシー(株)	代表取締役	運送事業者
〃	岡山 雄一	岡崎警察署交通課	課長	交通管理者
〃	山岡 正美	幸田町企業集団連絡協議会	会長	町内企業
〃	黒柳 保夫	地域住民 (前区長会会長)		住民代表
〃	本多 日出男	幸田町身体障害者福祉協会	会長	障害者福祉
〃	中根 明	幸田町老人クラブ連合会	会長	高齢者福祉
〃	大原 義朗	愛知県西三河建設事務所道路整備課	課長	道路事業者
〃	大須賀 一誠	幸田町	副町長	
〃	鍋田 堅次郎	幸田町	建設部長	道路事業者
〃	音部 年秀	幸田町	健康福祉部長	福祉巡回バス
オブザーバー	永田 耕之	国土交通省中部地方整備局建設部都市整備課	課長補佐	
〃	水内 良	愛知県建設部都市整備課	課長補佐	

2. 戦略目標の設定

都市交通マスタープランでは、幸田町を取り巻く社会情勢の変化やライフスタイルの多様化、交通環境の変化などについて整理し、幸田町における今後の都市交通施策のあり方について検討しました。

ここでは、そのような幸田町を取り巻く社会環境の中でも、特に現在、緊急的に対応すべき課題を整理することにより、今後の都市交通施策における優先度、重要度を明確にし、総合交通戦略における戦略目標を設定します。

2-1. 幸田町を取り巻く喫緊の課題

(1) 新駅を契機とした鉄道の利用促進

幸田町では、現在JR東海道本線の幸田駅と三ヶ根駅の2つの鉄道駅がありますが、平成20年10月に岡崎駅ー幸田駅間に新駅を設置することが決定し、平成23年度末の開業を目指して整備が進められます。

この新駅により町内の都市部のほとんどが駅から2kmの圏域に入ることになります。

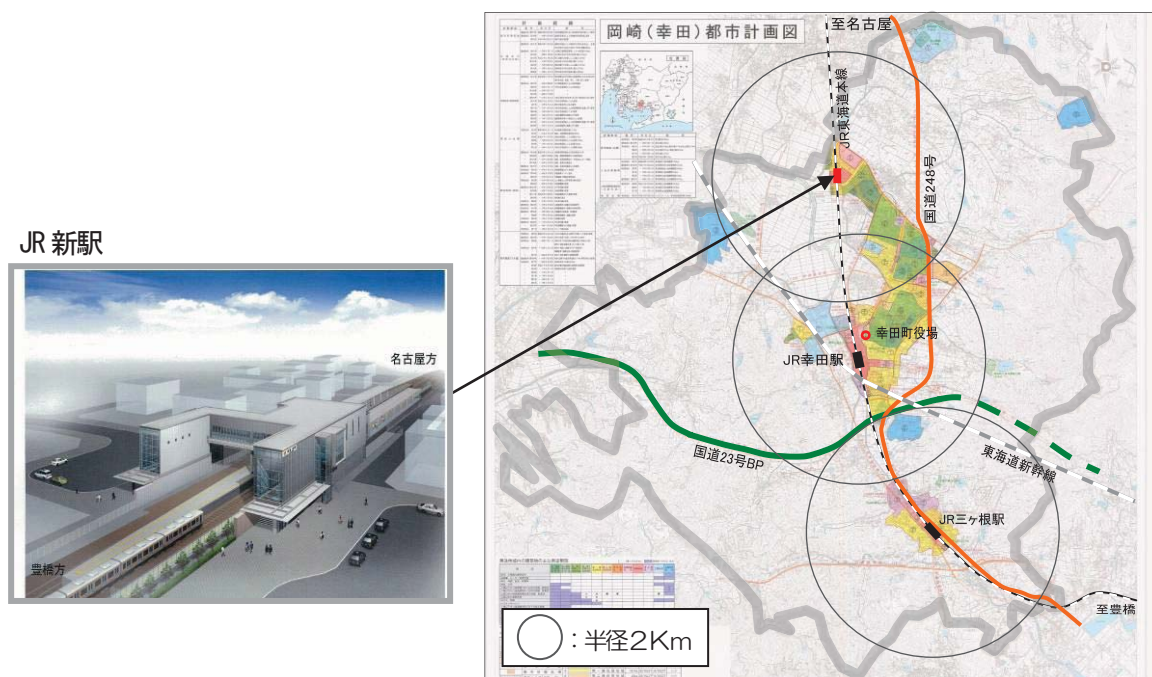


図 新駅の整備位置と整備イメージ

2. 戦略目標の設定

この新駅が整備されるタイミングにあわせ、町の将来都市像を実現するため、公共交通を軸とした都市交通体系の骨格づくりを進める必要があります。

そのために、新駅整備はもとより、駅における結節点機能の充実、アクセス交通の整備や各公共交通機関の連携、また公共交通に対する利用意識の向上など、ハード・ソフト両面で利用促進策の展開が急務となっています。

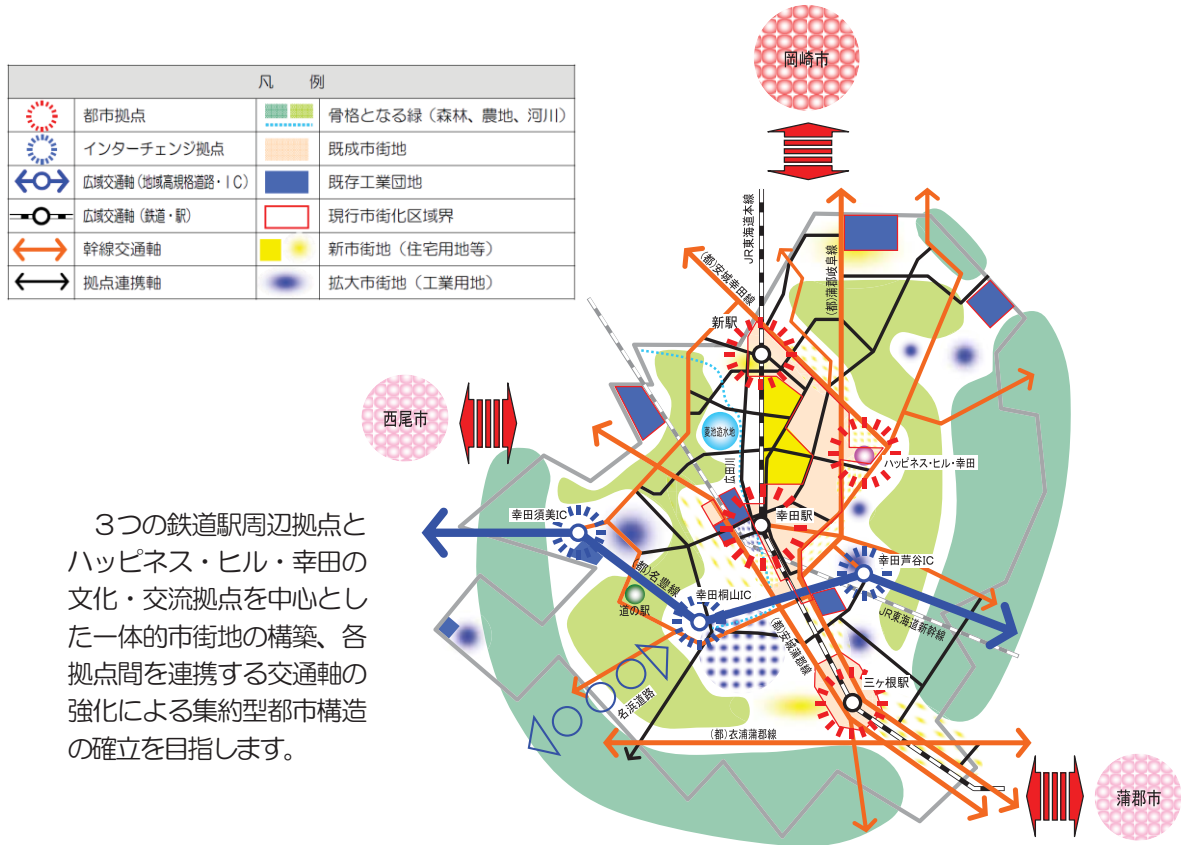


図 将来都市構造

* 幸田町都市計画マスタープランをもとに作成

凡 例		
鉄道の整備		
乗り換え利便性の向上		
バスネットワークの構築	郊外フィーダーバス	
	市街地シャトルバス	
	路線バス	
市街化区域		

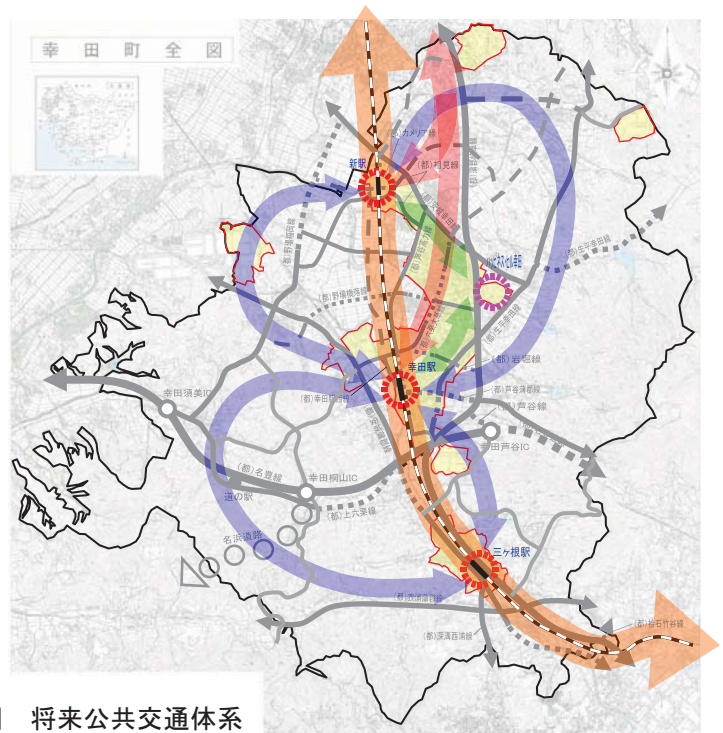


図 将来公共交通体系

(2) 通過交通の流入抑制による町内交通環境の改善 ～名豊道路の整備～

国道23号名豊道路は、名古屋と豊橋を結ぶ延長約73kmの大規模バイパスであり、国道1号、23号の交通混雑の緩和に大きな効果をもたらす重要な路線です。

平成19年3月に「幸田芦谷インターチェンジ」まで開通され、これにより町内の交通が大きく変化しました。

以東の蒲郡バイパスの整備も進んでおり、概ね10年以内の全線開通が期待されています。



図 蒲郡バイパス (平成19年7月撮影)
資料：名四国道事務所HP

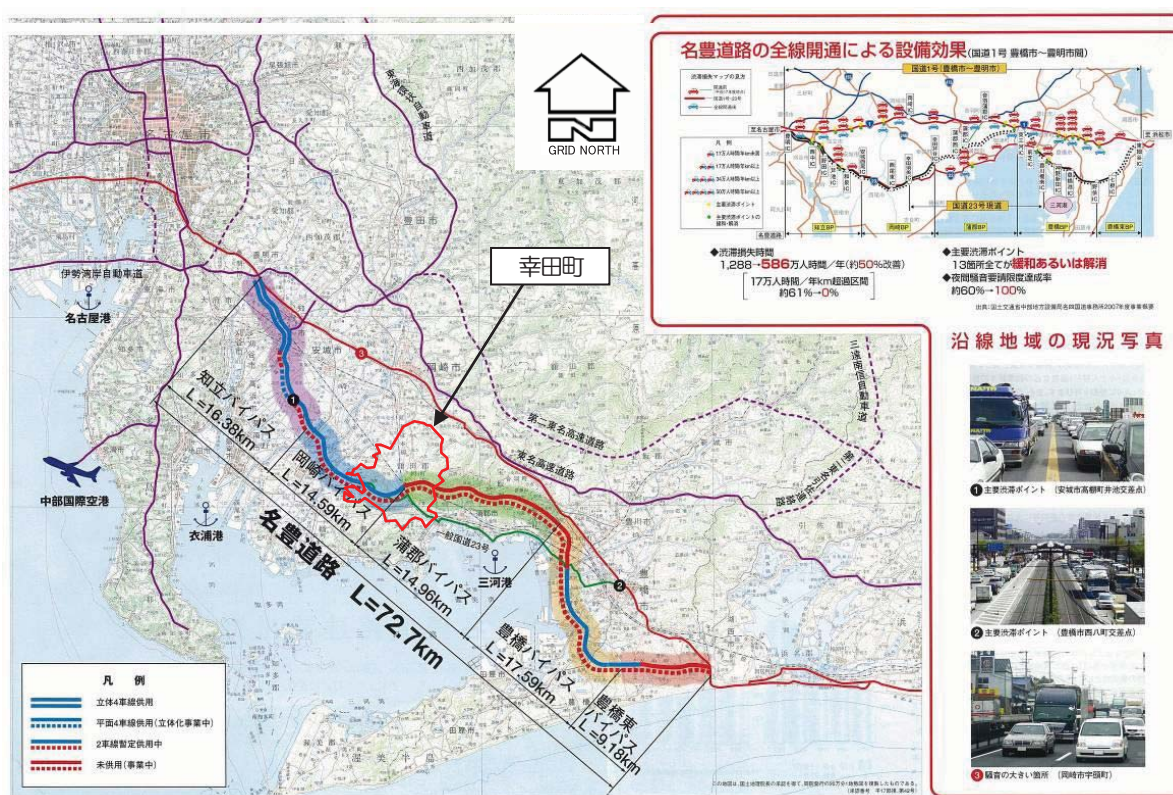


図 名豊道路の計画
資料：名豊道路建設推進協議会パンフレット H20/4 より

2. 戦略目標の設定

平成19年3月の名豊道路供用後には、国道23号の交通量が名豊道路に転換し、国道23号(現道)の交通量は約50%減少し、2.0を超えていた混雑度^{*}も解消されました。

一方、国道23号(現道)と名豊道路(バイパス)を合わせた交通量は増加しています。

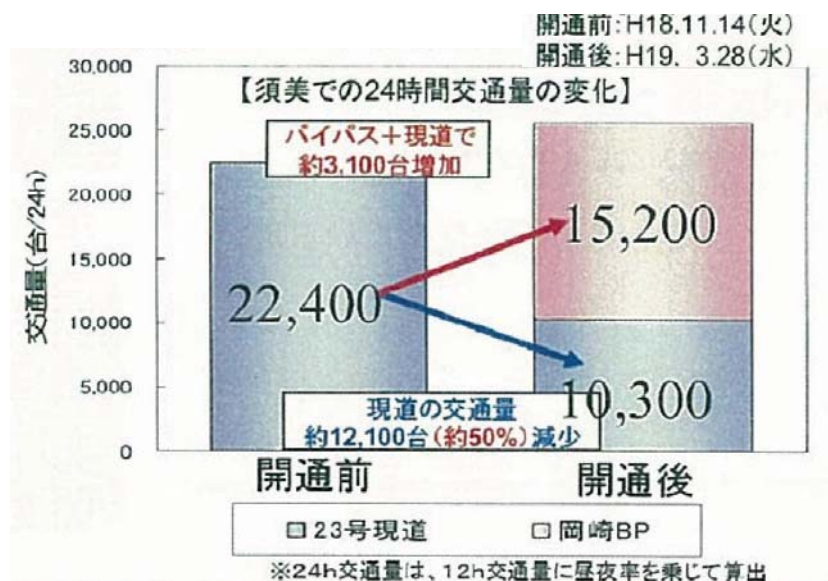


図 名豊道路供用前後の交通量

このことから、今後、名豊道路の全線開通の暁には、名古屋—豊橋間の通過交通の町内への流入は抑制されることが想定され、国道23号の一般道路の交通量も減少することが予想できます。

これにより町内の主要な幹線道路や生活道路から通過交通が排除され、交通需要が整序化されることを契機に、公共交通ネットワークの整備や、歩行者自転車の走りやすい道路の整備など、戦略的な交通環境の改善を図っていく必要があります。

※**混雑度**とは、道路の混雑の程度を表す指標で、道路の持つ交通容量(交通を通すことができる能力)に対する実際の交通量の比で示される。数値が大きくなるほど、混雑程度の悪化を示す。混雑度による交通状況の目安は以下のとおりである。

- 1.00 未満・・・混雑することなく、円滑に走行できる状態
- 1.00～1.25・・・ピーク時に混雑する可能性がある状態
- 1.25～1.75・・・ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過渡状態
- 1.75 以上・・・慢性的な混雑状態

(3) 地域の実情に応じた交通の機能分担 ～行政サービスの効率的な提供～

高齢化社会の進展は、医療や福祉といった負担が増加し、行政コストを高める傾向にあります。

また、人口増加に伴う市街地の拡散により、人口密度の低下した市街地における行政サービスは、効率性が著しく低下し、その維持すら困難な状況になります。

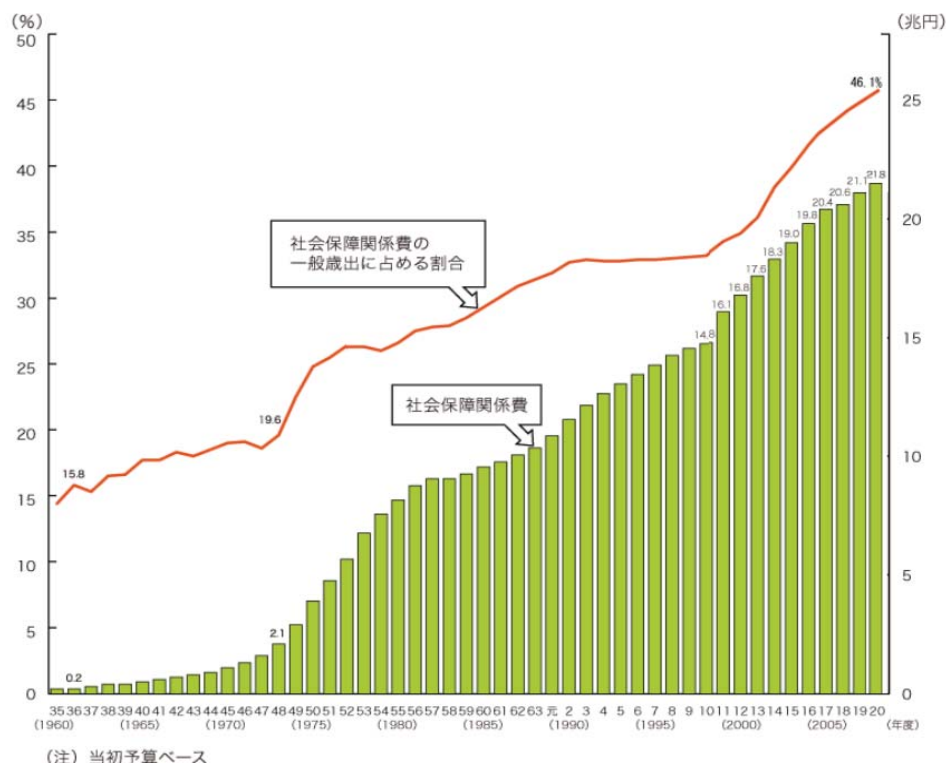


図 社会保険関係費の一般歳出（国）に占める割合の推移

資料：財務省「日本の財政を考える(H20.9)」

幸田町でも高齢化の進行、人口増加による市街地の拡散が進行しており、行政コストの拡大と行政サービスの効率性の悪化から、より厳しい緊縮財政を余儀なくされることが予想されています。

表 幸田町の行政コスト

会計区分		平成21年度予算	平成20年度予算	伸び率 (%)
一般会計		122億8,000万円	133億5,800万円	▲8.1
特別会計	土地取得特別会計	4億5,606万円	4億9,011万円	▲6.9
	国民健康保険特別会計	29億1,242万円	26億1,500万円	11.4
	老人保健特別会計	2,077万円	2億6,650万円	▲92.2
	後期高齢者医療特別会計	2億4,032万円	2億4,723万円	▲2.8
	介護保険特別会計	12億3,432万円	11億4,758万円	7.6
	幸田駅前土地区画整理事業特別会計	2億7,655万円	2億7,381万円	1.0
	農業集落排水事業特別会計	4億5,693万円	3億7,258万円	22.6
	下水道事業特別会計	9億2,444万円	10億549万円	▲8.1
水道事業会計	収益的支出	6億8,710万円	6億8,894万円	▲0.3
	資本的支出	5億2,402万円	4億8,402万円	8.3
合計		200億1,293万円	209億4,926万円	▲4.5

資料：広報こうた (2009.4.1)

さらに幸田町では、昨年度来の世界的な景気後退局面から自動車関連を始めとする企業等の業績悪化の急速な進行により、町財政への依存度が高い法人町民税が激減し、財政の硬直化につながる義務的経費率の増加、投資的経費の減少などに影響を与えています。

これからは、景気変動等にも対応できる持続可能な財政運営と行政サービスが必要となります。

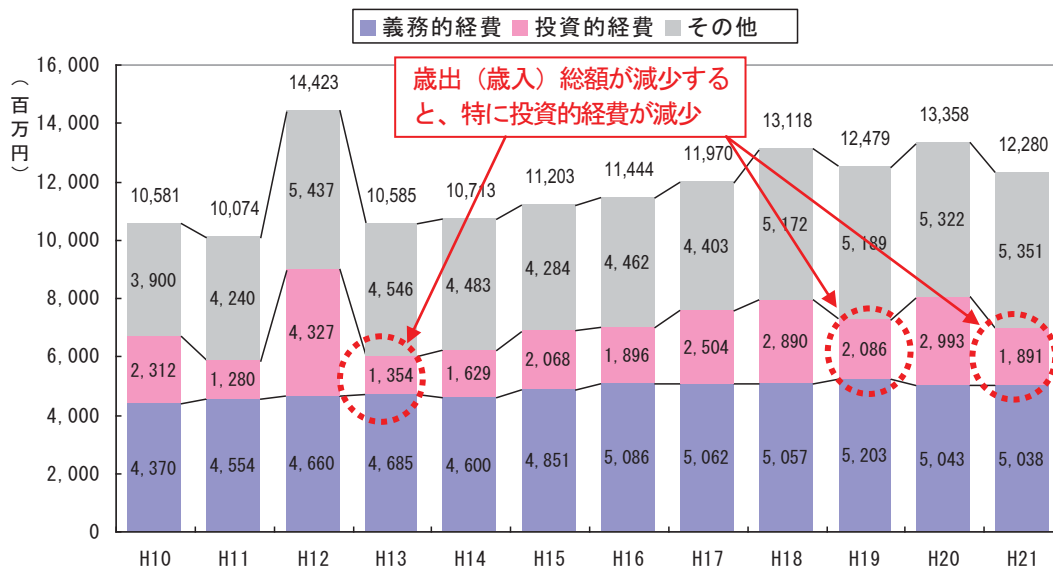


図 幸田町の性質別の一般歳出の推移

資料：「幸田町の財政」

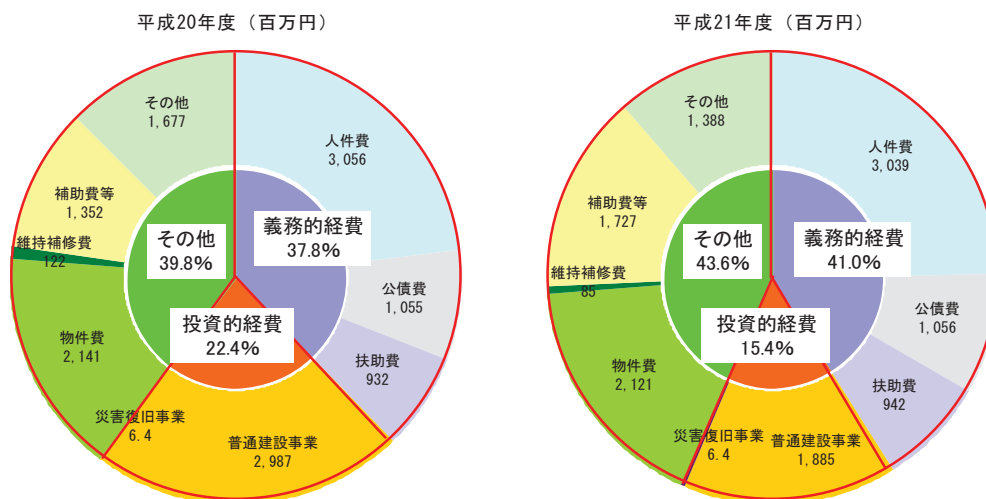


図 幸田町の性質別の一般歳出の内訳 (H20・H21 年度)

資料：「幸田町の財政」

このようなことから、都市交通施策においても都市将来像の達成を念頭におき、そのために効果の高い施策を選択し、これを集中的に推進することが求められます。

そのためには、幸田町内の地域の実情に応じた自動車交通や公共交通、自転車、徒歩などの機能分担を整理し、それに併せた施策を効率よく実施することが必要となっています。

(4) 低炭素型の移動手段への転換

地球温暖化問題は、その予想される影響の大きさや深刻さから見て、人類の生存基盤に関わる最も重要な問題であり、人間活動から排出される温室効果ガスが原因となっています。

温室効果ガスの大部分がCO₂であり、我が国の総排出量のうち運輸部門が全体の約2割を占めており、その内自動車使用によるものが約9割という状況です。

このような状況のもと、逼迫する地球環境問題へ対応するため、自動車利用から環境にやさしい移動手段へ転換することがもとめられています。

幸田町では、移動の手段として自動車の分担率が中京都市圏と比べても高い状況にあります。

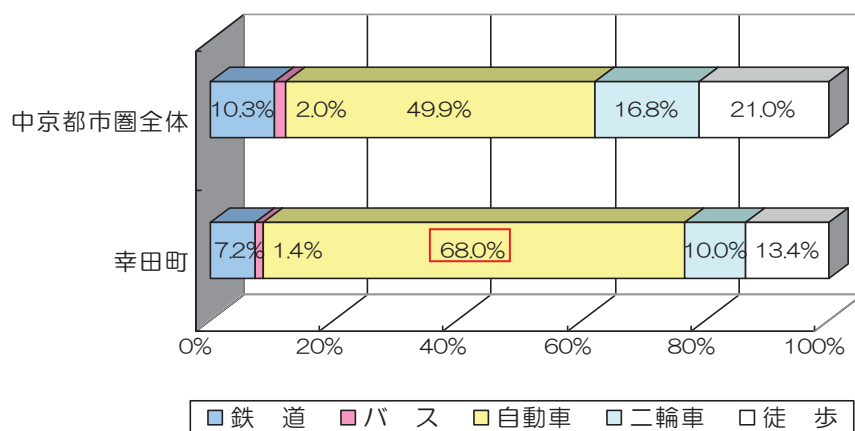


図 幸田町の代表交通手段別分担率

資料：中京都市圏総合都市交通計画協議会 HP

自動車のCO₂排出量は、バスの3倍、鉄道の10倍となっており、CO₂排出量を抑制するには、輸送効率の観点からも、公共交通などの利用促進が有効と言えます。

表 交通手段別のCO₂排出量原単位

交通手段	原単位 (g-CO ₂ /人 km)
1 徒歩	0
2 自転車	0
3 原動機付自転車	31
4 自動二輪車	92
5 タクシー・ハイヤー	396
6 乗用車	190
7 軽乗用車	190
8 貨物自動車・軽貨物車	111
9 自家用バス	50
10 路線バス・路面電車	58
11 モノレール・新交通	19
12 鉄道・地下鉄	19
13 船舶	1,225
14 航空機	109
15 その他	0

資料：「市区町村の運輸部門CO₂排出量の推計手法に関する比較研究」
(松橋啓介ら、環境システム研究論文集 Vol. 32, 2004. 10)

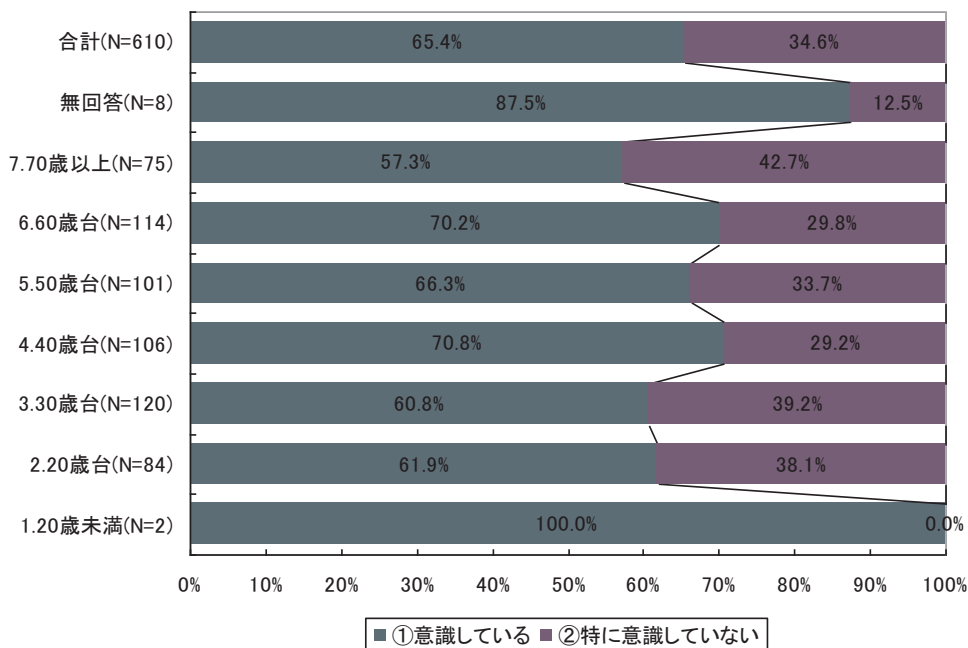


図 幸田町民の地球環境問題への意識（年齢別）

町民アンケート結果を見ても、環境に対する意識は高く（約6割以上）、環境負荷の高い自動車から公共交通や自転車、徒歩など、低炭素型の移動手段への転換の取り組みが必要となっています。

(5) 安全・安心な移動空間の確保

幸田町は、JR東海道本線の駅を中心とした市街地が形成され、市街地外縁部に位置する幹線道路により、市街地内に通過交通が流入しにくい都市構造を有していました。

しかしながら、近年の人口増加に伴い、市街地が幹線道路外側の郊外部にまで拡散したことにより、幹線道路を横断する生活交通が増加し、特に歩行者や自転車交通の安全性が低下しています。

平成17年から18年にかけては、追突事故をはじめ車両相互の事故は減少している一方で、人対車両の事故は増加しています。

表 幸田町における事故類型別交通事故件数の推移

		H14	H15	H16	H17	H18
人対車両		14	15	23	12	15
車両相互	追突	90	93	91	105	77
	出会い頭	55	64	82	65	57
	その他	44	71	73	63	57
車両単独		18	14	19	16	20
計		221	257	288	261	226

資料：交通安全マップHP

また、幸田町は、国道248号や国道23号、地区内の主要な幹線道路における歩道設置率は高くなっていますが、多くの歩行者や自転車が集中する鉄道駅や小中学校などの主要施設周辺の街路における歩道設置率は低く、朝夕の通勤通学時には自動車との錯綜が生じています。



写真 通学路の状況



写真 通勤通学時の駅前道路（幸田駅）

2. 戦略目標の設定

歩道設置の状況を見ても分かるように、特に、幸田駅周辺の道路には歩道が設置されておらず、駅と主要施設間の歩行者・自転車ネットワークが形成されていません。

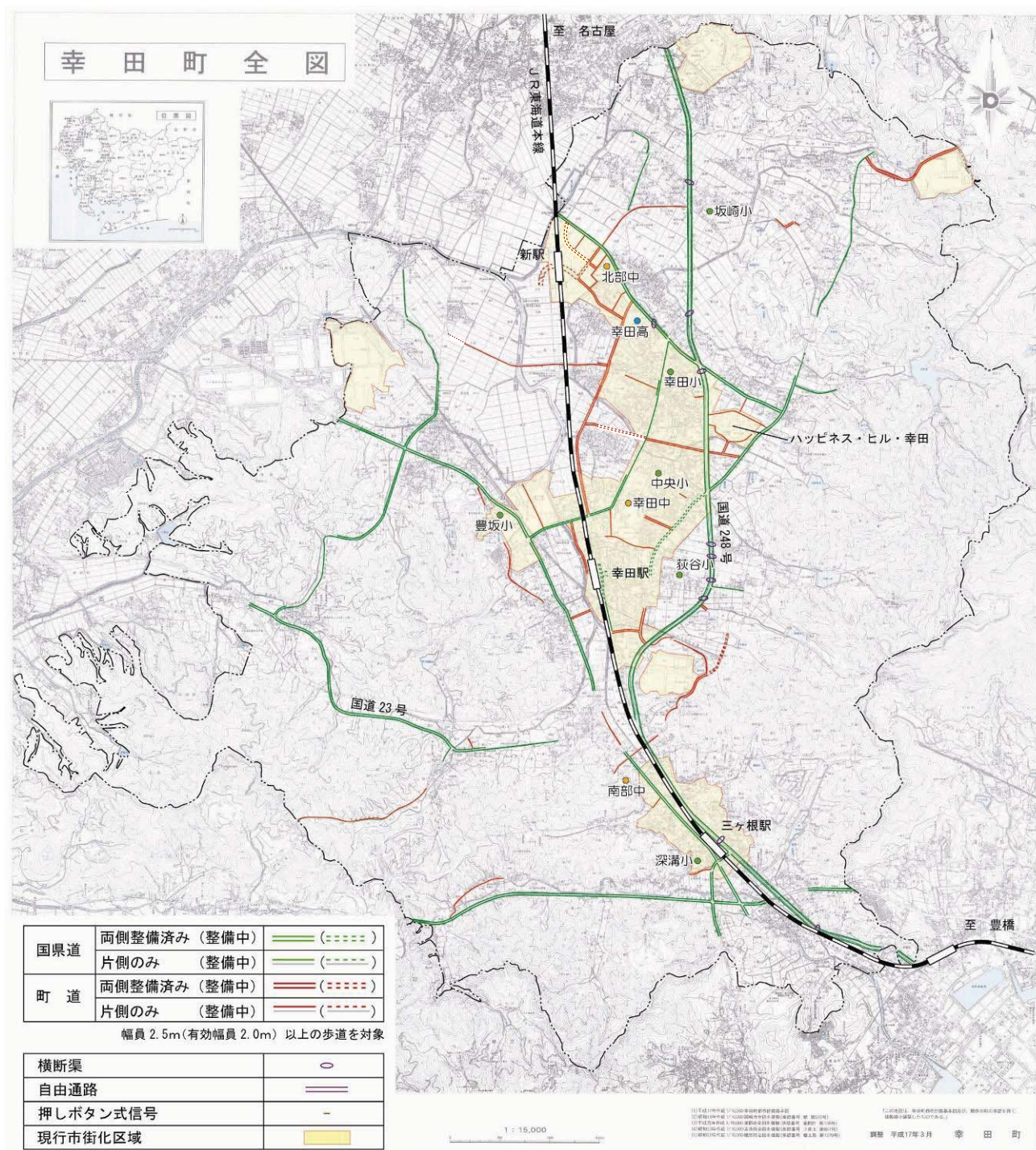


図 歩道設置の状況

資料：幸田町調べ

町民アンケートでは、今後、最も優先すべき取組みは「自転車道・歩道の整備」となっており、日常における安全な生活環境が重要視されています。

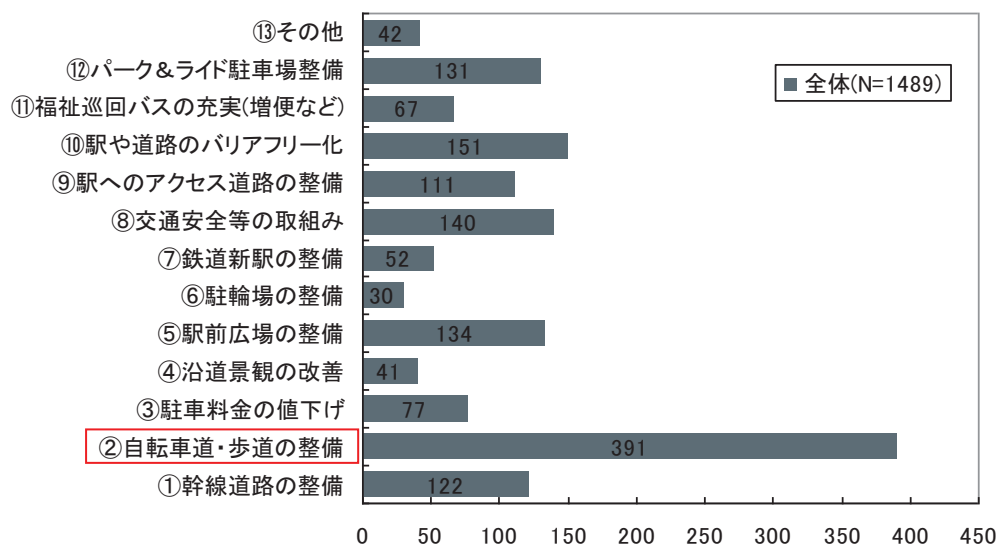
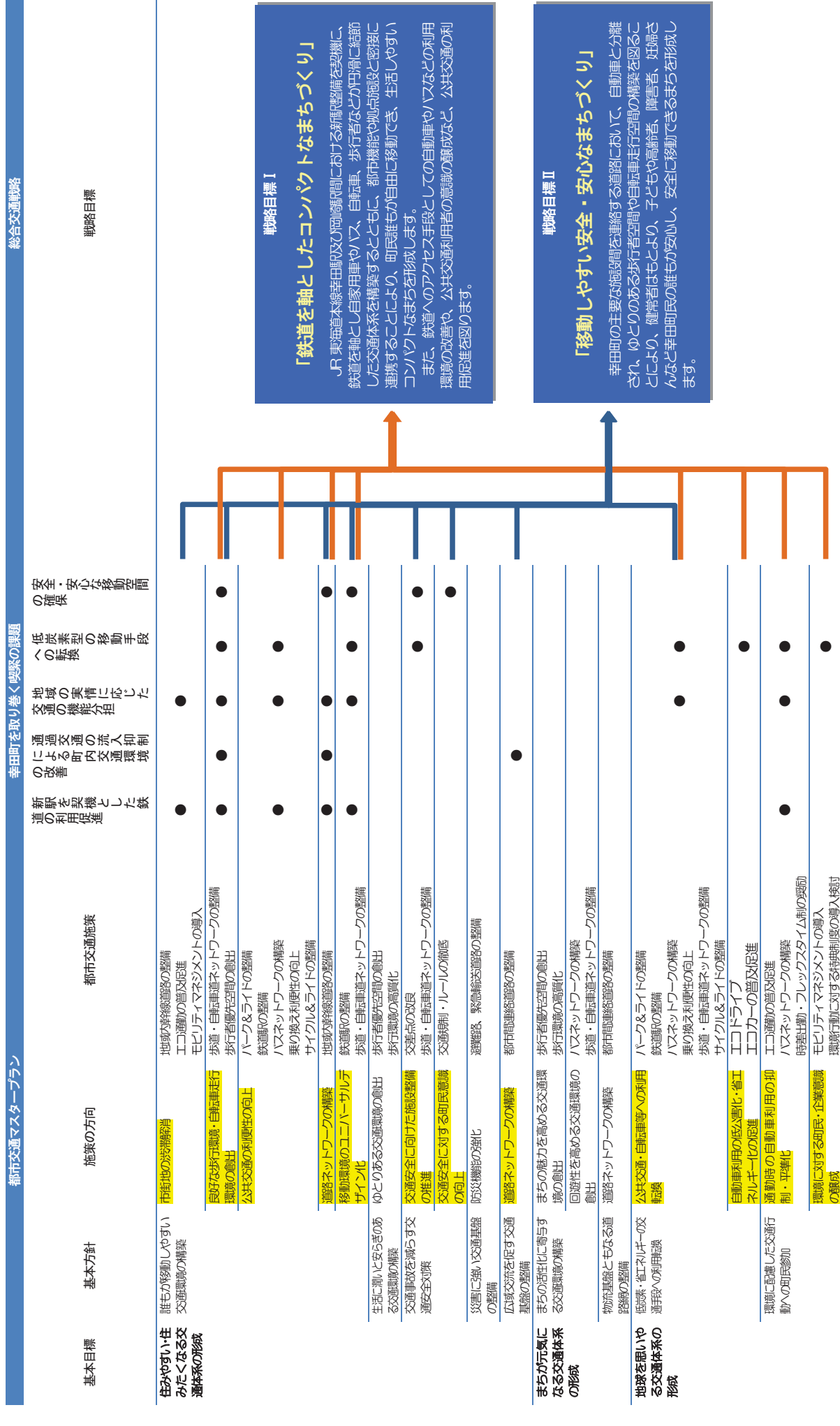


図 町民が重要と考える交通の取組み

このようなことから、新駅の整備や広域道路網の形成などに鑑み、効率的で円滑な道路空間の構築を図ることを前提としながら、歩行者や自転車が安全・安心に移動できる空間の早期確保が必要となっています。

2-2. 戦略目標の設定

幸田町を取り巻く喫緊の課題から、今後、重点的に取り組むべき都市交通施策を明らかにし、幸田町総合交通戦略における『戦略目標』を設定します。



3. 戦略プラン I

「目標設定型」の幸田町総合交通戦略においては、交通部門の短期的、戦略的な目標に基づき、町民、事業者、行政が、同じ方向に向けて、一体となって邁進するための目印あるいは目標像とも言える『交通の将来像』を設定します。

この将来像を設定することにより、現状の交通体系の課題や改善点が浮き彫りになり、必要な取り組みの方向や対策、目指すべきサービスレベルが明らかとなります。

戦略目標 I 「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」

総合交通戦略策定の視点

- ・「需要追従型」から「目標達成型」への転換
- ・持続可能性（サステナビリティ）の実現
- ・施策パッケージによる取り組みの実施
- ・“利用者”視点の評価
- ・行政マネジメントの実施

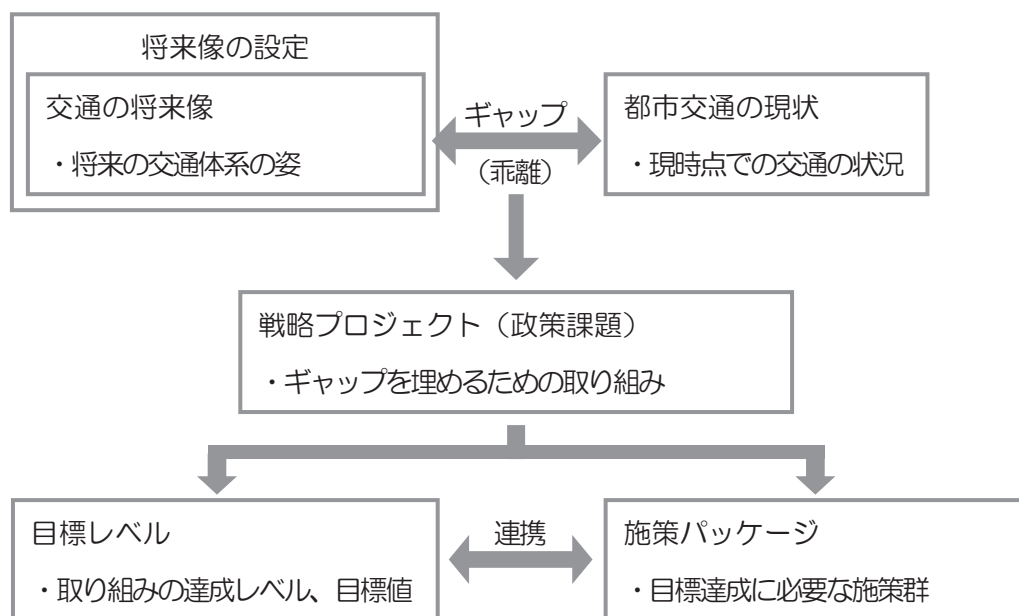


図 戦略プラン I の構成

3-1. 戦略プランIの将来像

戦略目標である「鉄道を軸としたコンパクトなまち」が実現したと想定し、幸田町における鉄道駅および周辺地区における将来像を整理します。

幸田町における鉄道駅を中心とした地区の将来の姿

幸田町は、南北に縦貫するJR東海道本線の3つの駅（新駅、幸田駅、三ヶ根駅）を中心とした住宅地、商業地、業務地が広がっています。

それぞれの駅は、町外への通勤通学、買い物などで移動する町民や、町外から幸田町内の企業や学校へ通勤通学する来街者にとっての**町の玄関口**となっています。

平日の朝夕には、岡崎方面や豊橋方面の道路が、マイカー通勤の自動車で渋滞しているため、多くの町民が**最寄の駅に自動車アクセス**し、パーク&ライドやキス&ライドし、鉄道に乗換えて通勤通学をしています。

町内に点在する企業は、新駅か幸田駅のどちらか近いほうの**駅に企業バスを乗り入れて**おり、駅では簡単に鉄道からバスへの乗り換えができるため、多くの従業員の方が企業バスを利用しています。

高齢者や学生など、自分で自動車を運転できない人は、駅を中心に各地区を**高頻度に短時間で連絡するバス**があるため、家族に送迎してもらう必要がありません。

時間帯や目的地に応じてバスの利用が困難な方や来街者の方は、**機動性に優れたタクシー**と他の交通とうまく使い分けながら自由に町内を移動しています。

また、新駅や幸田駅へのアクセス道路は、**自動車と自転車、歩行者が分離**され、また主要な施設への**道路はバリアフリー化**がされているため、健常者だけでなく高齢者や障害者が、市街地内を安全に、安心して移動しています。

さらに、**公共交通を利用したくなるような特典**があるため、日頃、自動車を利用している人も公共交通が便利だと感じはじめ、週に何回かは鉄道やバスを利用し、地球環境問題への意識も高くなっています。

このような環境が整うとともに、駅の周辺には商業施設や公共公益施設などが立地し、過度にマイカーに頼ることなく町内どこからでも快適にアクセスできるコンパクトなまちになっています。

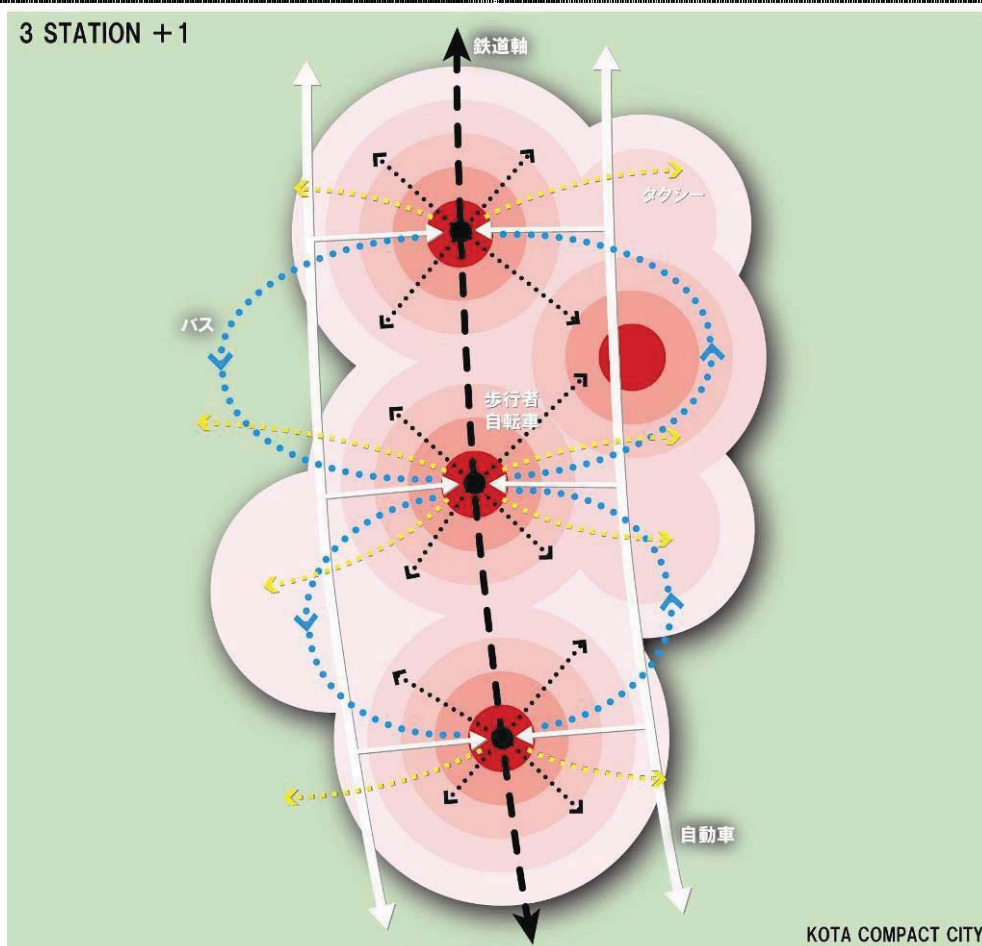


図 幸田町における鉄道を軸としたコンパクトなまちの姿のイメージ

《交通手段別》

自動車交通：駅周辺の都市計画道路が整い、自動車による駅へのアクセス性が向上しています。

鉄 道：鉄道3駅は、東西どちらからのアクセスもスムーズです。

：駅には、パーク&ライド駐車場、キス&ライドスペース、バス乗降場、駐輪場が整い、自家用車やバス、自転車などからスムーズに電車に乗換えしています。

：駅前空間にはオープンスペースがあり、町民や来訪者が移動の途中で憩い、交流しています。

バ ス：駅と郊外部や主要施設を、短時間で高頻度にアクセスするバスにより、駅へのアクセス性が向上しています。

：郊外部の主要なバス停では駐輪場が整備され、自転車からバスへ円滑に乗換えしています。

タクシー：駅で降りた来街者がタクシー乗降場からスムーズに、また、快適にタクシーへの乗換えをしています。

：町民も目的地や時間帯に応じて、かしこくタクシーを利用しています。

自 転 車：駅へのアクセス道路に自転車走行空間があり、安全・快適に自転車で走行しています。

：自転車が購入しやすくなり、自転車で駅へアクセスする人が増えています。

歩 行 者：駅周辺に安全で快適な歩行空間があり、駅から周辺の主要施設へのスムーズな誘導を促しています。

町民意識：新駅を中心とした公共交通ネットワークが整い、マイカー以外にも使える交通として公共交通を利用し、地球環境問題へ貢献しようという意識が高まっています。

3-2. 将来像の実現に向けた現状分析

～将来像と現状とのギャップから見えてくる課題～

先に設定した交通の将来像に対して、都市交通の現状を分析し、現時点でのギャップ（乖離）を明らかにします。

表 将来像と現状

		現状	将来像
新駅周辺地区	自動車交通	・駅周辺の道路を整備中	自動車交通： ・駅周辺の道路が整備 ・自動車による駅へのスムーズなアクセス 鉄道： ・町内の都市部のほとんどが鉄道利用圏域でカバーされている ・鉄道3駅は東西どちらからのアクセスもスムーズ ・バス乗降場や駐車場、駐輪場が整備され、自家用車やバス、自転車などからの乗換えがスムーズ ・駅前のオープンスペースに憩いと交流空間がある バス： ・駅と郊外部や主要施設を、短時間で高頻度にアクセスするバスが整備 ・新規住宅地や工業地を連絡する使いやすいバスが整備 ・バス利用による駅へのアクセスが増加 タクシー： ・駅でタクシーへのスムーズで快適な乗降が可能 自転車： ・駅へのアクセス道路に自転車走行空間 ・自転車の安全性・快適性が向上 ・自転車が購入しやすくなり、自転車で駅へアクセスする人が増加 歩行者： ・駅周辺に安全で快適な歩行空間があり、駅から周辺の主要施設へのスムーズな誘導を促しています 町民意識： ・マイカー以外にも使える交通があるという意識 ・公共交通を利用し、地球環境問題などへ貢献しようという意識
	鉄道	・整備中	
	バス	・現在バス路線なし	
	タクシー	・現在タクシー乗降場なし	
	自転車	・現在自転車利用環境なし	
	歩行者	・現在歩行空間なし	
幸田駅周辺地区	自動車交通	・駅周辺部の歩道のない道路で、自動車と自転車、歩行者などが錯綜し、朝夕は特に危険な状態	・駅と主要施設などを結ぶ福祉巡回バスが運行しているが、運行頻度が低く、所要時間が長い ・バス利用による駅へのアクセスは少ない ・新規住宅地や工業地への連絡が不十分 ・東口のみシェルター付き乗降場あり ・駅周辺の道路には自転車走行空間はなく、安全性や快適性が低い ・駅周辺の道路には安全な歩行空間はなく、回遊性が低い
	鉄道	・駅西側に入口がなく、上下移動を伴う迂回が発生 ・駅前広場のキス&ライドスペースが狭く、朝夕は混雑が発生 ・パーク&ライドに対する需要が多く、駐車場が不足	
	バス	・駅と主要施設などを結ぶ福祉巡回バスが運行しているが、運行頻度が低く、所要時間が長い ・バス利用による駅へのアクセスは少ない ・新規住宅地や工業地への連絡が不十分	
	タクシー	・東口のみシェルター付き乗降場あり	
	自転車	・駅周辺の道路には自転車走行空間はなく、安全性や快適性が低い	
	歩行者	・駅周辺の道路には安全な歩行空間はなく、回遊性が低い	
	町民意識	・実際にはマイカー以外の交通は使えないという意識が高い ・環境に対する意識は高い	
三ヶ根駅周辺地区	自動車交通	・自動車によるアクセス性が高い	・自由通路はあるが、バリアフリー化されていない ・駅と主要施設などを結ぶ福祉巡回バスが運行しているが、運行頻度が低く、所要時間が長い ・バス利用による駅へのアクセスは少ない ・新規住宅地や工業地への連絡が不十分 ・駅西にタクシー乗降場あり ・駅周辺の道路には自転車走行空間はなく、安全性や快適性が低い ・駅周辺の道路には安全な歩行空間はなく、回遊性が低い
	鉄道	・自由通路はあるが、バリアフリー化されていない	
	バス	・駅と主要施設などを結ぶ福祉巡回バスが運行しているが、運行頻度が低く、所要時間が長い ・バス利用による駅へのアクセスは少ない ・新規住宅地や工業地への連絡が不十分	
	タクシー	・駅西にタクシー乗降場あり	
	自転車	・駅周辺の道路には自転車走行空間はなく、安全性や快適性が低い	
	歩行者	・駅周辺の道路には安全な歩行空間はなく、回遊性が低い	
	町民意識	・実際にはマイカー以外の交通は使えないという意識が高い ・環境に対する意識は高い	

目指すべき将来像とのギャップ

<自動車交通>

将来像		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅周辺の道路が整備 ・ 自動車による駅へのアクセス性が向上
現状	新駅	・ 駅周辺の道路を整備中
	幸田駅	・ 駅周辺部の歩道のない道路で、自動車と自転車、歩行者などが錯綜し、朝夕は特に危険な状態
	三ヶ根駅	・ 自動車によるアクセス性が高い

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺部におけるアクセス道路の未整備 ● 幸田駅前の道路で、朝夕の送迎によるマイカーアクセスで混雑が発生
------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

① 駅周辺部におけるアクセス道路の未整備

- ・ 幸田駅前の県道芦谷蒲郡線（(都) 芦谷蒲郡線）が未整備の状態であり、国道248号（(都) 蒲郡岐阜線）や県道美合幸田線（(都) 生平幸田線）などからの自動車アクセスが悪い状況です。また西側からのアクセスが不良のため、新規の路線の整備が必要です。
- ・ 新駅周辺の道路は現在整備中ですが、西側のアクセス道路として期待される県道須美福岡線バイパス（(都) 野場福岡線）が未整備の状態です。また、そこから新駅へアクセスする新規の路線の整備も必要です。

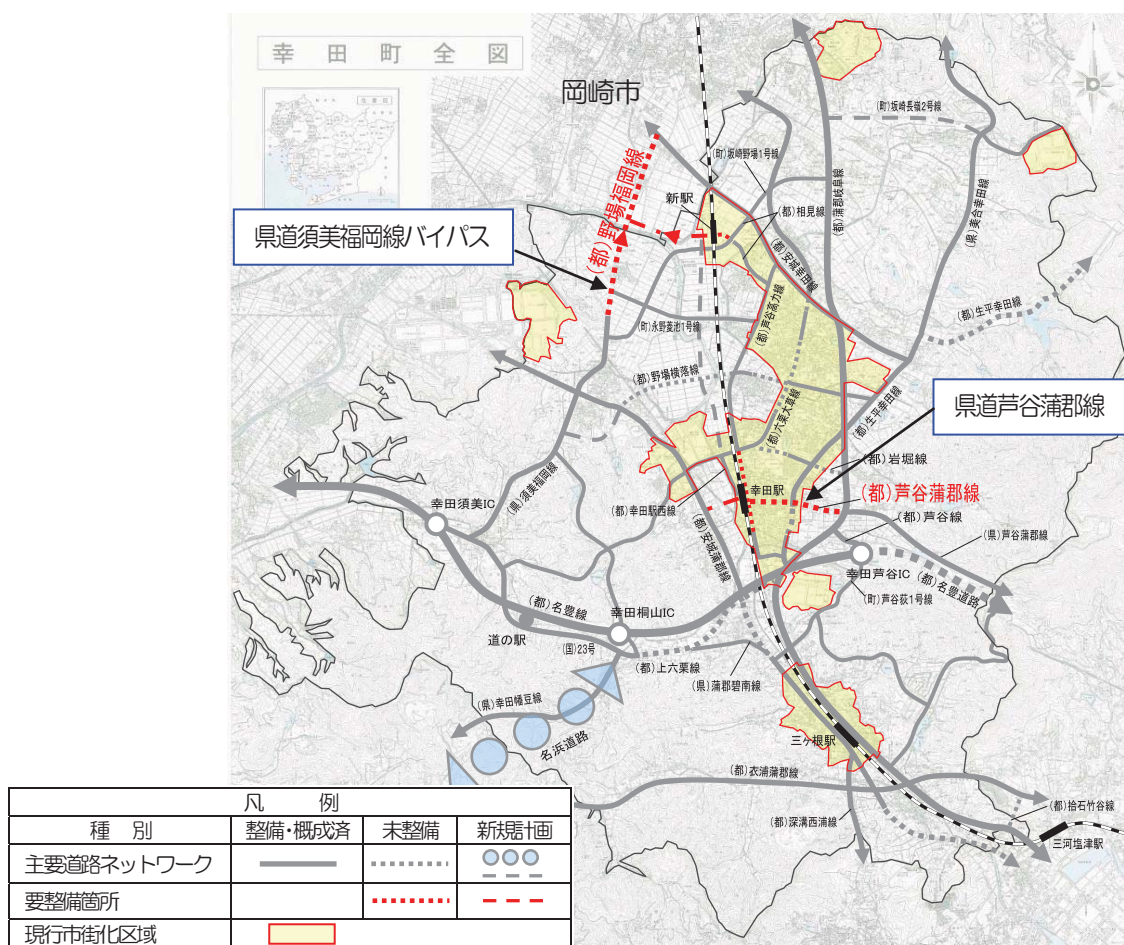


図 幹線道路の整備状況



幸田郵便局前



芦谷信号交差点から幸田駅方向

図 県道芦谷蒲郡線（(都) 芦谷蒲郡線）の状況

②朝夕の混雑状況

- ・平日朝夕の通勤通学時間帯には、幸田駅前の道路に送迎の一般車両や通過交通が集中し、特に駅前の交差点を中心に混雑が発生しています。



幸田駅前信号交差点



県道岡崎幸田線（(都) 芦谷高力線）の状況

図 朝通勤時の混雑状況（幸田駅）

<鉄道>

将来像		<ul style="list-style-type: none"> ・町内の都市部のほとんどが鉄道利用圏域でカバーされている。 ・鉄道3駅は東西どちらからのアクセスもスムーズ ・バス乗降場や駐車場、駐輪場が整備され、自家用車やバス、自転車などからの乗換えがスムーズ ・駅前のオープンスペースに憩いと交流空間がある
現状	新駅	<ul style="list-style-type: none"> ・整備中
	幸田駅	<ul style="list-style-type: none"> ・駅西側に入口がなく、上下移動を伴う迂回が発生 ・駅前広場のキス&ライドスペースが狭く、朝夕は混雑が発生 ・パーク&ライドに対する需要が多く、駐車場が不足
	三ヶ根駅	<ul style="list-style-type: none"> ・自由通路はあるが、バリアフリー化されていない

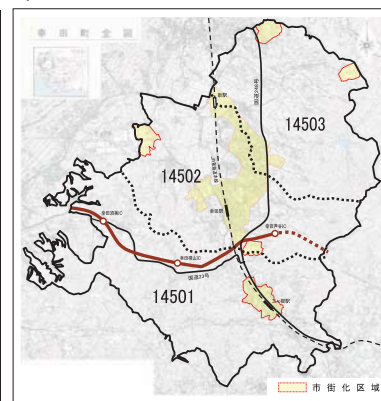
ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ●町北部地域の鉄道利用が不便（新駅整備中） ●幸田駅における西側からのアプローチが不便 ●幸田駅におけるキス&ライドスペースの不足 ●幸田駅のパーク&ライド駐車場が不足 ●三ヶ根駅のバリアフリー化が不十分
------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

①町北部地域の鉄道利用が不便（新駅整備中）

- ・幸田町北部地域は、他の地域に比べ、出勤・流出時の自動車分担率が高くなっており、反面、鉄道分担率は低くなっています。
- ・特に北部地域に位置する坂崎地域と幸田地域の住民は、他地域の住民に比べ公共交通に対する不満度が高い。

表 交通手段別交通流動量（出勤・流出トリップ）

	14503		14502		14501	
	トリップ	割合	トリップ	割合	トリップ	割合
鉄道	233	5.7%	890	17.8%	268	14.1%
バス	33	0.8%	37	0.7%	0	0.0%
自動車	3691	91.1%	3928	78.4%	1479	77.6%
原付・バイク	68	1.7%	68	1.4%	106	5.6%
自転車	0	0.0%	67	1.7%	53	2.8%
徒歩	38	0.9%	21	0.5%	0	0.0%
合計	4053		5011		1906	



出典：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

②幸田駅における西側からのアプローチが不便

- ・幸田駅の西側には改札口がないため、地下道を通して東側からアプローチする必要があります。
- ・特に、西側からホームに行く場合は、2回の上下移動を行う必要があり、非常に不便な状況となっています。



図 幸田駅の西側からのアプローチの状況

③幸田駅におけるキス&ライドスペースの不足

- ・幸田駅では、平日朝夕の通勤通学時間帯に多くのキス&ライドの利用があり、送迎の一般車両により駅前広場内で混雑が発生しています。



図 幸田駅のK & Rの状況

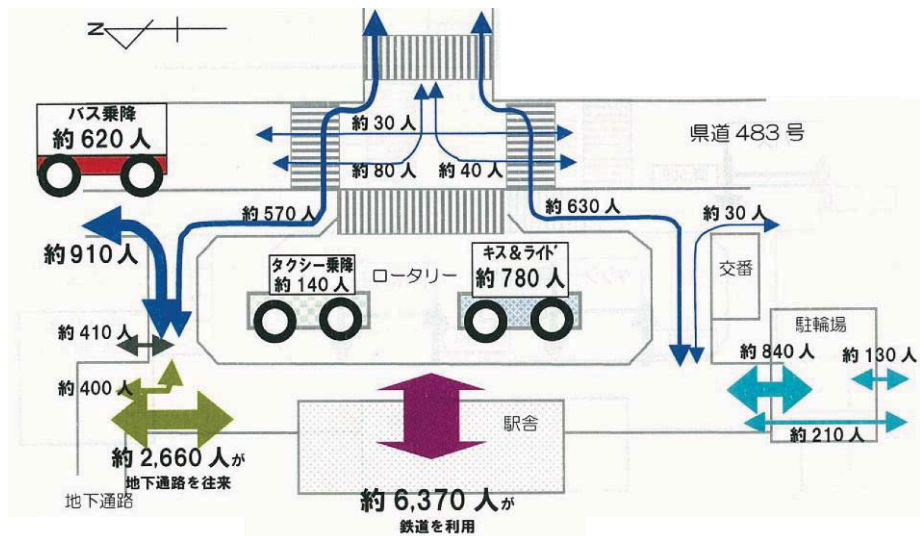


図 幸田駅周辺の人の往来 (6:00~22:00)

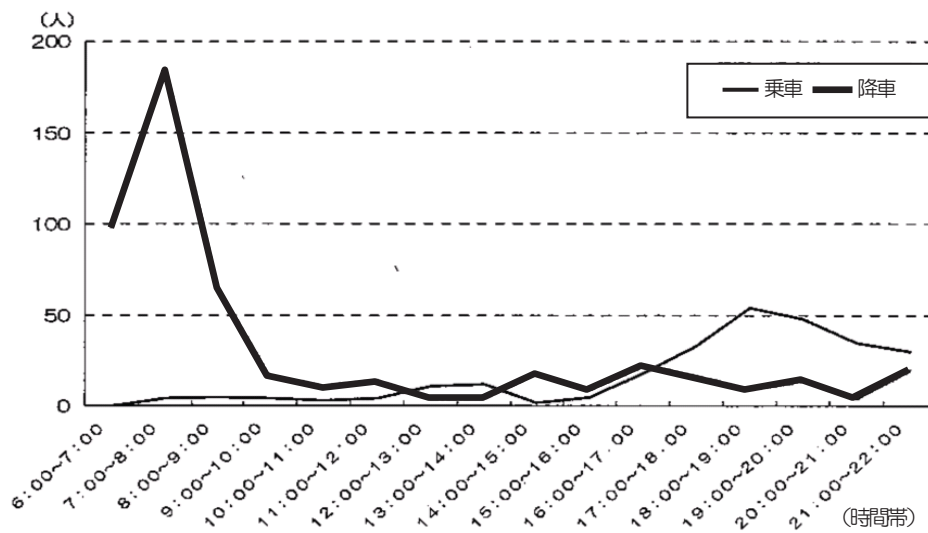


図 時間帯別キス&ライド者数

出典：JR 幸田駅利用実態調査(H18.3)

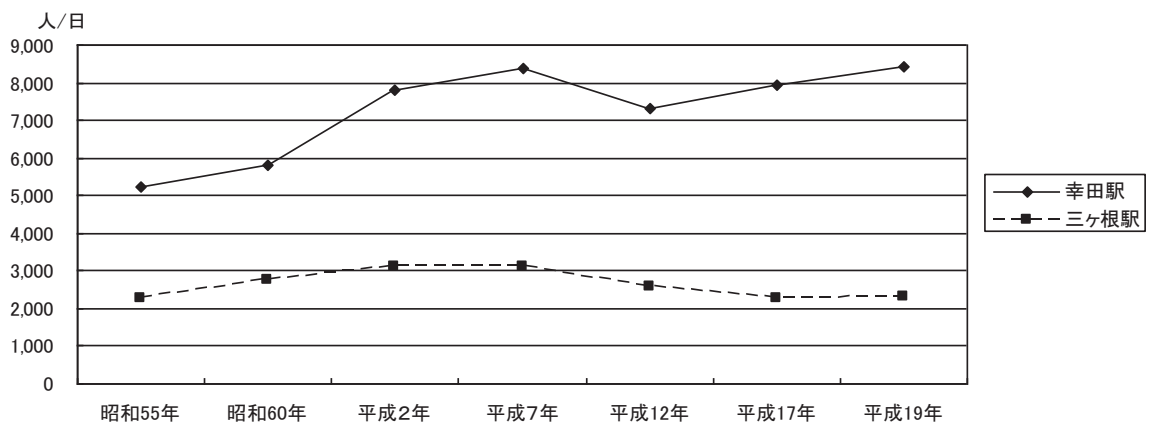


図 乗降客数の推移 (幸田駅、三ヶ根駅)

④幸田駅のパーク&ライド駐車場が不足

- 幸田駅には現在400台以上の駐車場が整備されていますが、幸田駅でのパーク&ライドの需要は町外も含めて高く、キャンセル待ちの状態となっており、駐車場が不足しています。



図 幸田駅の町営駐車場（西側）



図 幸田駅の町営駐車場（広田川西側）

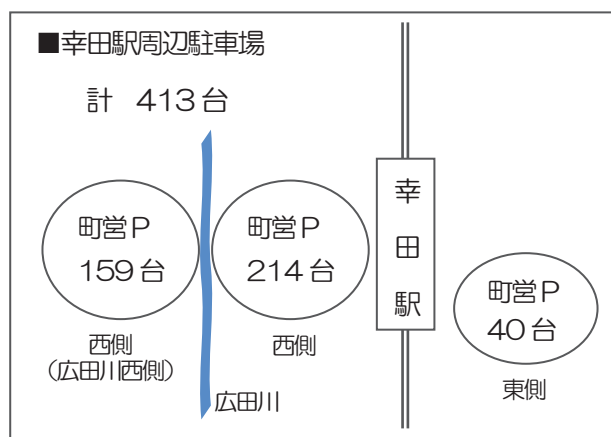


図 幸田駅周辺の駐車場

⑤三ヶ根駅のバリアフリー化が不十分

- 三ヶ根駅を中心に市街地が広がり、駅の自由通路を經由した東西移動が発生していますが、橋上駅の東口、西口とも階段のみであり、バリアフリー化されていません。



図 三ヶ根駅（東口）



図 三ヶ根駅（西口）

<バス>

将来像		<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と郊外部や主要施設を、短時間で高頻度にアクセスするバスが整備 ・ 新規住宅地や工業地を連絡する便利なバスが整備 ・ バス利用による駅へのアクセスが増加
現状	新駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現在バス路線なし
	幸田駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と主要施設などを結ぶ福祉巡回バスが運行しているが、運行頻度が低く、所要時間が長い
	三ヶ根駅	<ul style="list-style-type: none"> ・ バス利用による駅へのアクセスは少ない ・ 新規住宅地や工業地への連絡が不十分

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉巡回バスは利用者限定であり、また運行頻度が低く、所要時間が長い ● 駅端末のバス交通の手段分担率が低い ● 新規需要への対応が不十分 ● バス待ち環境の快適性が低い
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

①福祉巡回バスは利用者限定であり、また運行頻度が低く、所要時間が長い

- ・ 現行の福祉巡回バスは、対象者を高齢者等に限定しています。また利用者数は微増傾向を示しているものの、各ルートあたり 1 日順回り・逆回り各 3 本と運行頻度が低く、また、ルートあたりの所要時間が 50～60 分と非常に長いため、サービス水準は低い状況となっています。

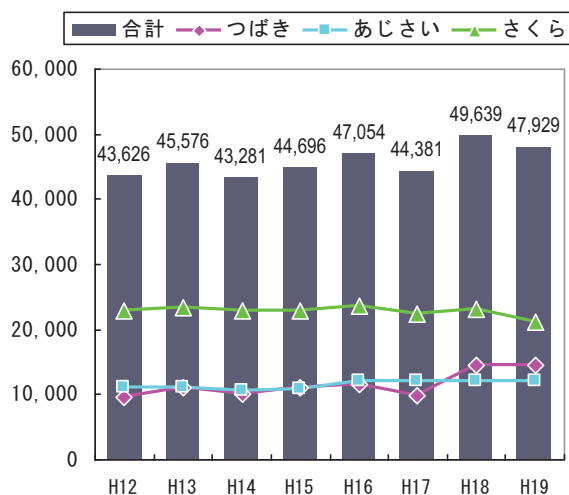


図 福祉巡回バスの利用者数

出典：第 5 次幸田町総合計画、町資料



写真 福祉巡回バス

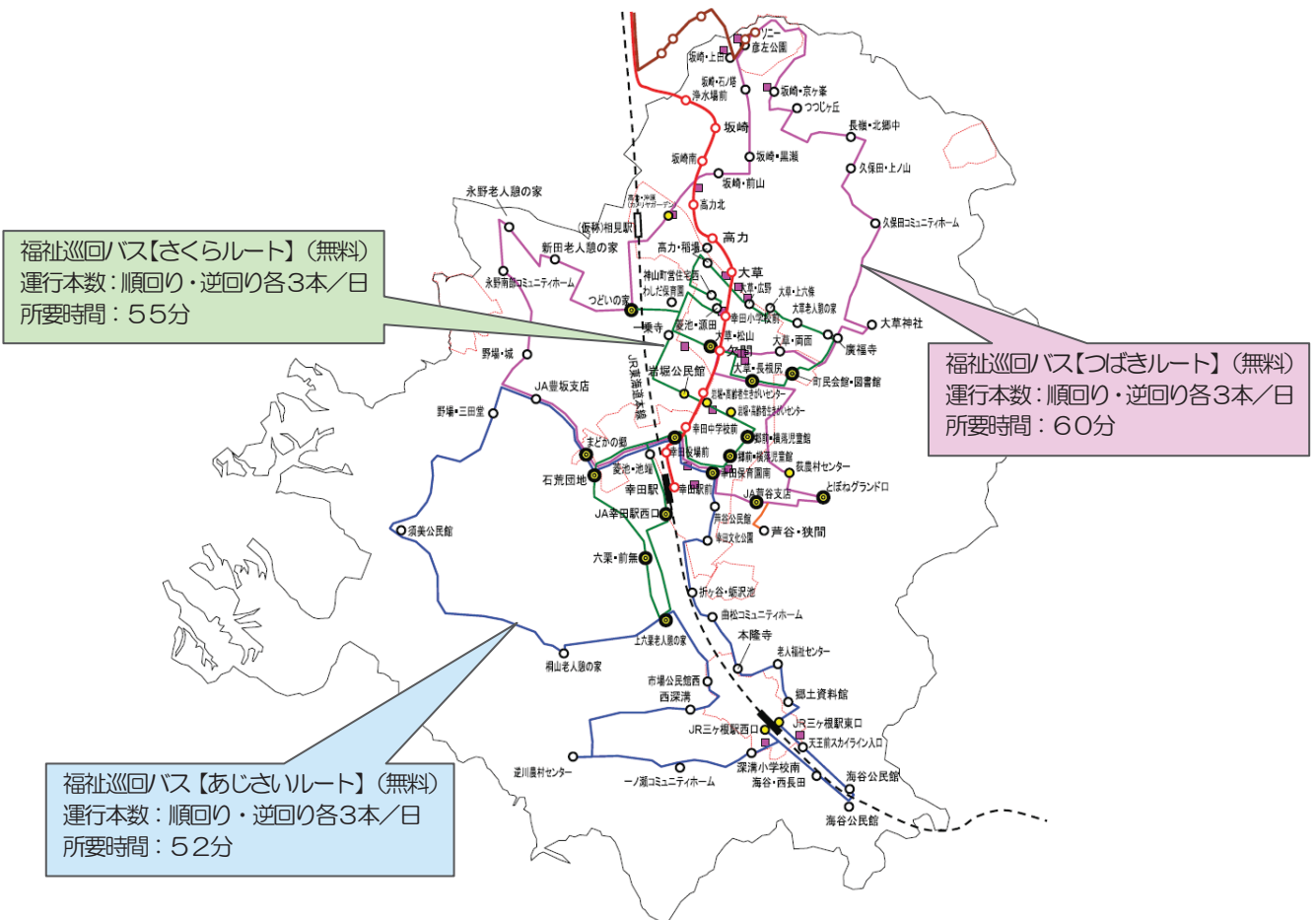


図 JR線・路線バス・福祉巡回バスの概要

② 駅端末のバス交通の手段分担率が低い

- 幸田駅では路線バスや企業バスなどのバス利用が約 15% 見られますが、三ヶ根駅では 0% と非常に低い状況となっています。

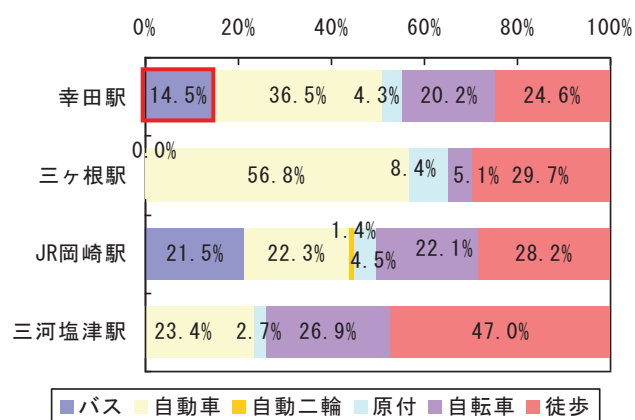


図 駅端末交通手段分担率

資料：第 4 回中京都市圏パーソントリップ調査



写真 企業バス (JR 幸田駅 (西側))



写真 名鉄バス (JR 幸田駅 (東側))

出典：<http://kawausoatbusdrive05.blog6.fc2.com/blog-date-200504.html>

③新規需要への対応が不十分

- ・幸田町では今後、開発を予定している住宅用地や工業用地に対して、現行の路線バス、福祉巡回バスが概ねネットワークされていますが、運行頻度や所要時間などの運行サービスが十分ではありません。

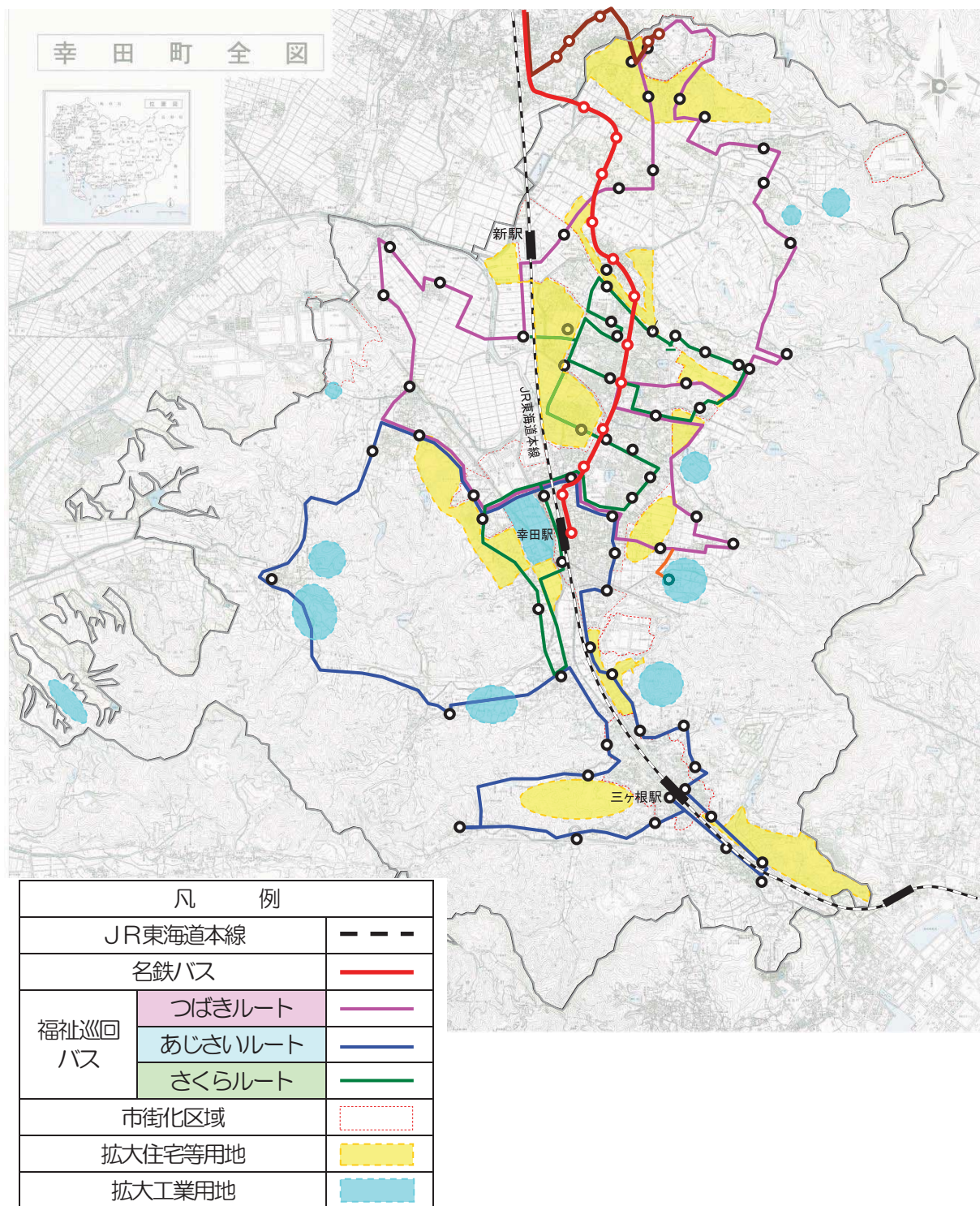


図 拡大住宅用地、工業用地に対するバスネットワークの状況

④バス待ち環境の快適性が低い

- ・福祉巡回バスのバス停は、道路脇に時刻表のみ設置されている場合があり、待合い環境としての快適性は低い。



図 福祉巡回バスのバス停（国道 248 号 坂崎・黒瀬バス停）



図 福祉巡回バスのバス停（長嶺・北郷中バス停）

＜自転車＞

将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅へのアクセス道路に自転車走行空間 ・ 自転車の安全性・快適性が向上 ・ 自転車を取り巻く環境や意識が向上し、自転車で駅へアクセスする人が増加 	
現状	新駅	・ 現在自転車利用環境なし
	幸田駅	・ 駅周辺の道路には自転車走行空間はなく、安全性や快適性が低い
	三ヶ根駅	

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸田駅へのアクセス道路に自転車走行空間がない ● 駅端末の自転車の手段分担率が低い
------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------

① 幸田駅へのアクセス道路に自転車走行空間がない

- ・ 幸田駅への主要な動線の一つである県道芦谷蒲郡線（（都）芦谷蒲郡線）及び県道岡崎幸田線（（都）芦谷高力線）は、明確な自転車歩行者道がなく、朝夕の通勤通学時間帯には、歩行者や自動車と錯綜し、非常に危険な状況となっています。



県道芦谷蒲郡線（（都）芦谷蒲郡線）



県道岡崎幸田線（（都）芦谷高力線）

図 幸田駅前道路における道路の状況

② 駅端末の自転車分担率が低い

- ・ 幸田町民の約60%は普段自転車を利用しておらず、ほぼ毎日自転車を利用する方は全体の約15%となっています。

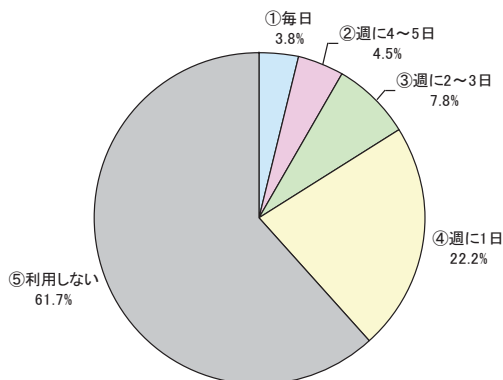


図 自転車の利用頻度

資料：H20 都市交通アンケート

- ・駅別に見ると、幸田駅では通学の自転車が多く見られ、端末交通手段の約20%が自転車利用となっていますが、三ヶ根駅では全体の約5%と自転車利用は非常に少ない状況となっています。

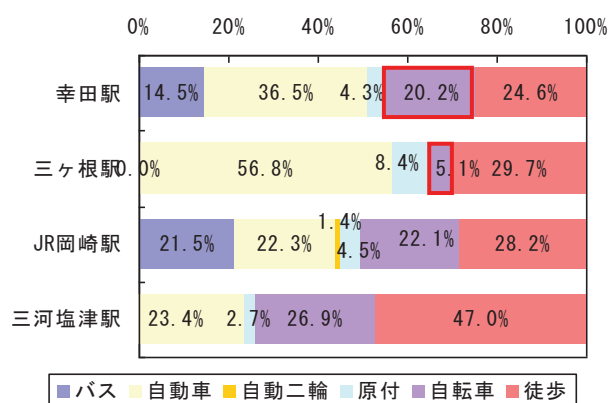


図 駅端末交通手段分担率

資料：第4回中京都市圏パーソントリップ調査

<歩行者>

将来像	・ 駅周辺に安全で快適な歩行空間があり、駅から周辺の主要施設へのスムーズな誘導を促しています。	
現状	新駅	・ 現在歩行空間なし
	幸田駅	・ 駅周辺の道路には安全な歩行空間はなく、回遊性が低い
	三ヶ根駅	

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸田駅へのアクセス道路に歩行空間がない ● 徒歩移動に対する満足度が低い
------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

① 幸田駅へのアクセス道路に歩行空間がない

- ・ 幸田駅への主要な動線の一つである県道芦谷蒲郡線（(都) 芦谷蒲郡線）や県道岡崎幸田線（(都) 芦谷高力線）は、歩道がなく、朝夕の通勤通学時間帯には自転車や自動車と錯綜し、非常に危険な状況となっています。



県道芦谷蒲郡線((都) 芦谷蒲郡線)

県道岡崎幸田線 ((都) 芦谷高力線)

図 幸田駅前道路における道路の状況（再掲）

② 徒歩移動に対する満足度が低い

- ・ 歩行に対しては、約60%の方が不満に感じています。
- ・ またその理由は、歩道が少ない、夜間暗く防犯上問題があるなどの意見が多くなっています。

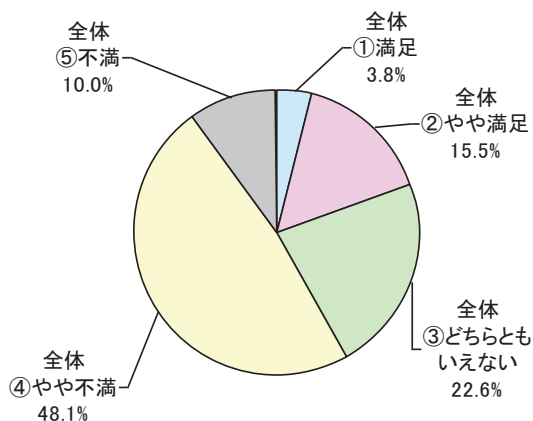


図 徒歩移動の満足度

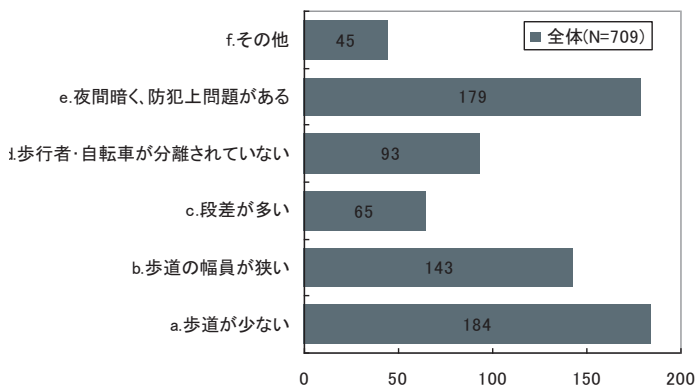


図 徒歩移動の不満理由

資料：H20 都市交通アンケート

<町民意識>

将来像	<ul style="list-style-type: none"> ・マイカー以外にも使える交通があるという意識 ・公共交通を利用し、地球環境問題などへ貢献しようという意識
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・実際にはマイカー以外の交通は使えないという意識が高い ・環境に対する意識は高い

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> ●マイカー通勤があたりまえの意識の浸透 ●公共交通が不便という意識が浸透 ●環境に対する意識は高い
------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

①マイカー通勤があたりまえの意識の浸透

- ・幸田町に立地する企業は、駅から遠く、山あい立地している場合が多く、通勤者のほとんどは自家用車を利用し、それ以外の方は送迎バスを利用しています。
- ・鉄道もしくは路線バス沿線の企業以外の通勤者は、自家用車に頼らざるを得ない環境になっており、日常的な自家用車利用があたりまえの状況となっています。

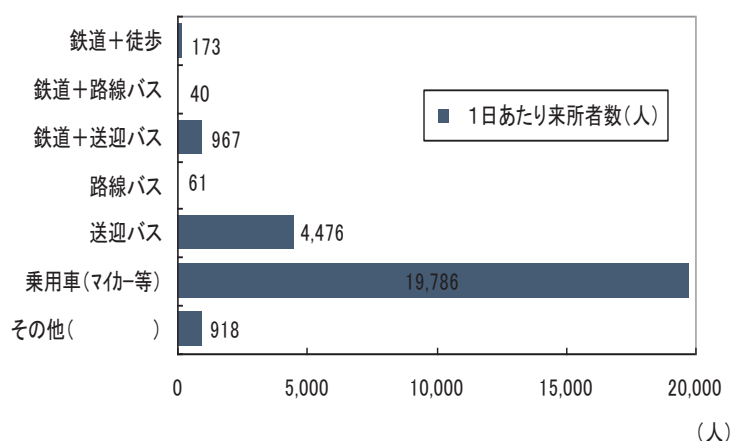


図 通勤者の利用交通手段

資料：H18 企業アンケート調査

②公共交通が不便という意識が浸透

・町民の身近な生活環境において、よい面の下位あるいはわるい面の上位が「バスや鉄道が不便であること」となっており、公共交通が不便という意識が町民に浸透しています。

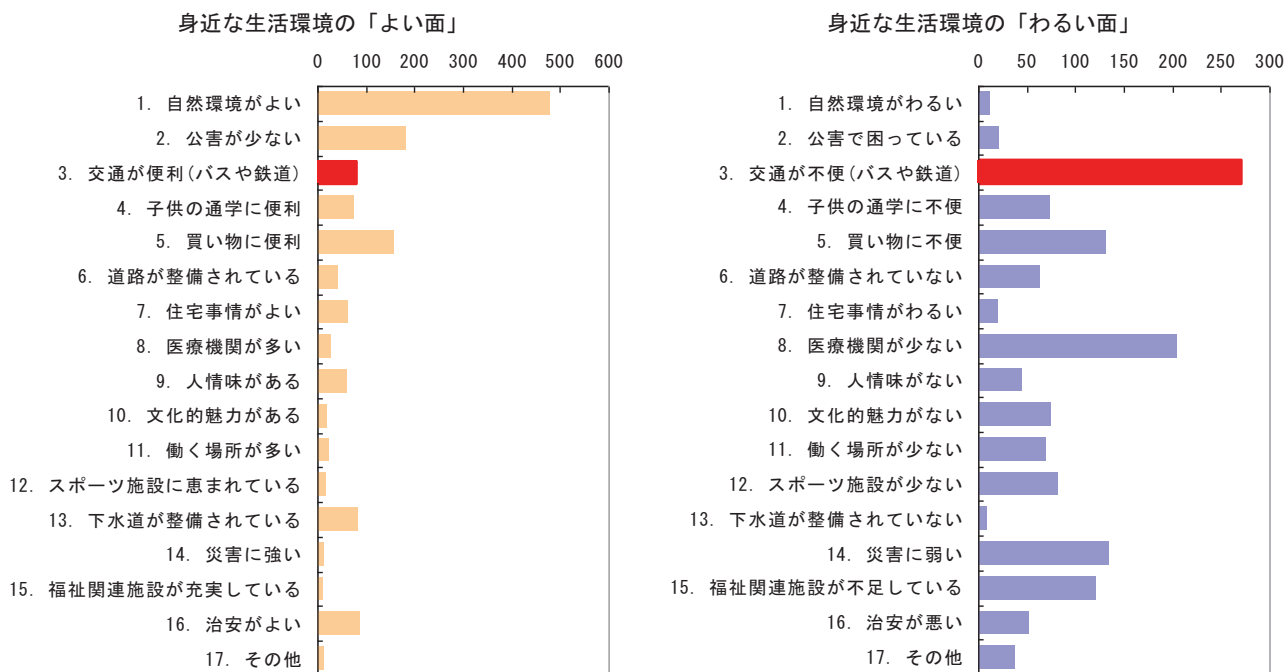


図 身近な生活環境のよい面・わるい面 (第16回幸田町住民意識調査)

③環境に対する意識は高い

・幸田町民は、世代を問わず環境問題に対する意識は高く、総じて6割以上の方が交通面で地球環境を意識していると答えています。

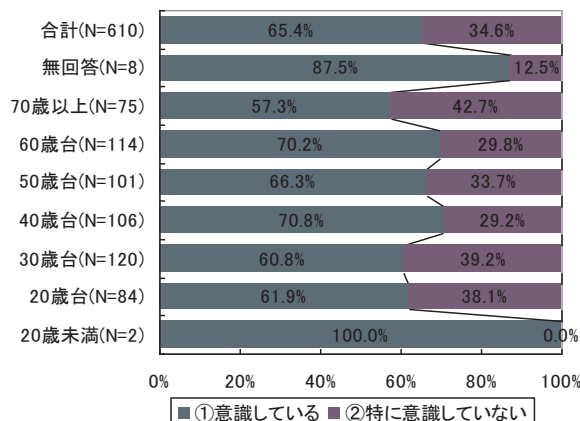


図 交通面での地球環境への意識

資料：H20 都市交通に係わる住民アンケート

3-3. 戦略プロジェクトの設定

交通の将来像と現状のギャップを埋め、戦略目標 I の実現を図るための戦略プロジェクトを設定します。

新駅の整備により鉄道軸を形成する場合、駅勢圏が限定されるため、自動車からの転換には限界があります。よって更なる転換を促すためには端末交通のサービスを充実させることが重要です。

将来像とのギャップ		戦略プロジェクト (ギャップを埋めるための取組み)
自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅周辺部におけるアクセス道路の未整備 ● 幸田駅前の道路で、朝夕の送迎によるマイカーアクセスで混雑が発生 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新駅及び周辺施設の整備 ■ 新駅周辺の道路整備 ■ 既存駅及び周辺施設の改修 ■ 既存駅周辺の道路整備 ■ 鉄道に連絡するバス交通の整備 ■ 自転車利用の促進 ■ エコ通勤（モビリティ・マネジメント）の実施
鉄道 (交通結節)	<ul style="list-style-type: none"> ● 町北部地域の鉄道利用が不便（新駅整備中） ● 幸田駅における西側からのアプローチが不便 ● 幸田駅におけるキス&ライドスペースの不足 ● 幸田駅のパーク&ライド駐車場が不足 ● 三ヶ根駅のバリアフリー化が不十分 	
バス	<ul style="list-style-type: none"> ● 福祉巡回バス（町バス）は利用者限定であり、また運行頻度が低く、所要時間も長い ● 駅端末のバス交通の手段分担率が低い ● 新規需要への対応が不十分 ● バス待ち環境の快適性が低い 	
タクシー	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸田駅のタクシースペースが不十分 	
自転車	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸田駅へのアクセス道路に自転車走行空間がない ● 駅端末の自転車の手段分担率が低い 	
歩行	<ul style="list-style-type: none"> ● 幸田駅へのアクセス道路に歩行空間がない ● 徒歩移動に対する満足度が低い 	
町民意識	<ul style="list-style-type: none"> ● マイカー通勤があたりまえの意識の浸透 ● 公共交通が不便という意識が浸透 ● 環境に対する意識は高い 	

3-4. 数値目標の設定

(1) パッケージの設定

持続可能な交通体系の構築への舵取りを前提とし、前述の交通の将来像の実現を目指すためのパッケージを設定します。

Aパッケージ

新駅整備による幸田町の交通体系の骨格の形成

JR 新駅及び周辺施設の整備とあわせ、駅へのアクセス手段としてのバス交通の整備を推進し、鉄道を軸とした交通体系の骨格を形成することにより、鉄道3駅とハピネス・ヒル・幸田の4極を都市核としたコンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進します。

【戦略プロジェクト】

- 新駅及び周辺施設の整備
- 新駅周辺の道路整備
- 鉄道に連絡するバス交通の整備

Bパッケージ

さらなる利便性・環境性の高い公共交通利用環境の構築

幸田駅・三ヶ根駅における駅の橋上化やバリアフリー化など、交通結節機能の強化を図るとともに、公共交通や自転車利用を増進するエコ通勤やモビリティマネジメントを推進することにより、さらなる利便性、環境性の高い公共交通利用環境を構築します。

【戦略プロジェクト】

- 既存駅及び周辺施設の改修
- 既存駅周辺の道路整備
- 自転車利用の促進
- エコ通勤（モビリティ・マネジメント）の実施

戦略目標 I 「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」の達成

(2) 数値目標の設定

戦略目標の達成に向けた短期・中期の具体的な数値目標を以下のように設定します。

単略各目標	指標	短期目標 (H26)	中期目標 (H31)
鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり	① 鉄道カバー圏人口比 ※鉄道駅圏 (2km) でカバーされる圏域内の人口割合	83.8% (H21 の 59.3% から 24.5 ポイント増)	92.6% (H21 の 59.3% から 33.3 ポイント増)
	② 鉄道利用者数 ※3 駅の日平均乗降客数の計	13,552 人 (H19 の 10,690 人から 27% 増)	14,273 人 (H19 の 10,690 人から 34% 増)
	③ 公共交通の満足度 ※町民意識調査で公共交通が不便と感じる人の割合	14.0% (H18 の 18.3% から 4.3 ポイント減少)	—
	④ CO2 排出量 ※自動車の年間CO2 排出量	2.51 万 t-CO2/年 (H21 の 2.56 万 t-CO2/年から 2.0% 減)	2.39 万 t-CO2/年 (H21 の 2.56 万 t-CO2/年から 6.6% 減)

※短期目標の指標については、H26 時点での評価・見直しを踏まえ、中期目標のH31 時点にも評価を実施

① 鉄道カバー圏人口比

- ・新駅を中心とした幸田町の交通体系の骨格の形成の達成度合いを測る数値目標の一つとして、鉄道カバー圏人口比を掲げます。
- ・現在の幸田町内の鉄道カバー圏は、幸田駅と三ヶ根駅の駅勢圏となるため、2駅のカバー圏人口比は、 $(16,844人 + 5,321人) \div 37,371人 = 59\%$ となります。
- ・それに対し、平成23年度に新駅が完成することにより、幸田町の鉄道カバー圏は大幅に増加することから、新駅を中心とした公共交通体系の構築に関する代表的な指標とします。
- ・なお、新駅周辺については、土地区画整理事業により住宅地の整備も進行しており、将来的には3,500人の駅周辺居住地人口を計画しています。また、この他にも町外からの住宅需要に対応するため市街地整備事業を行います。鉄道圏域内で行います。
- ・このため、鉄道カバー圏人口比を平成21年度の59.3%に対して、おおむね5年後の平成26年度には83.8%（現状から24.5%増加）、さらに平成31年度には92.6%（現状から33.3%増加）にまで増加させることを目指します。

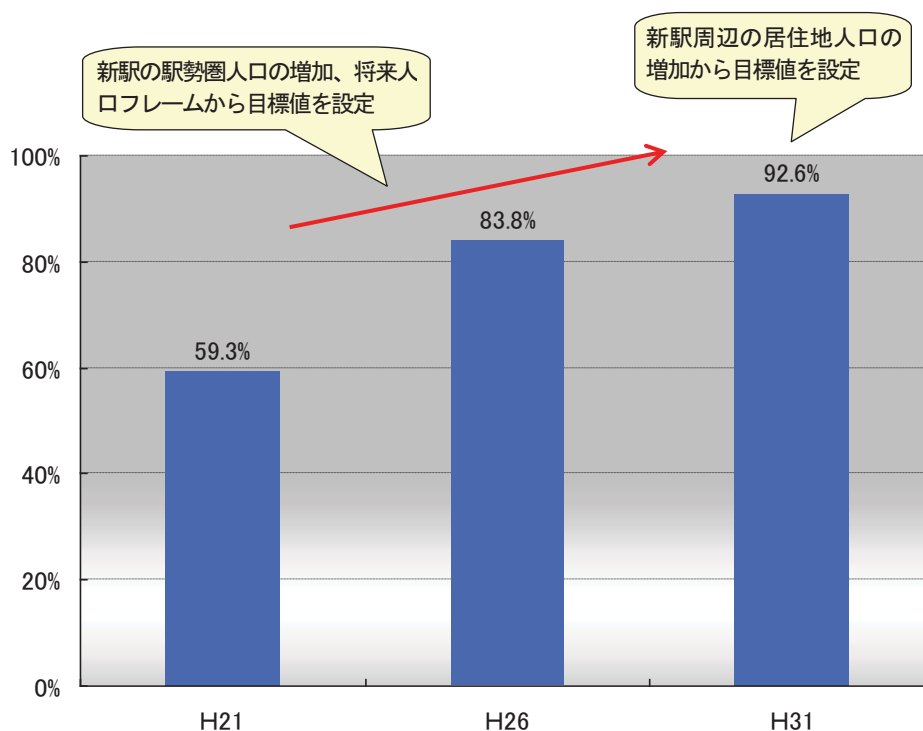
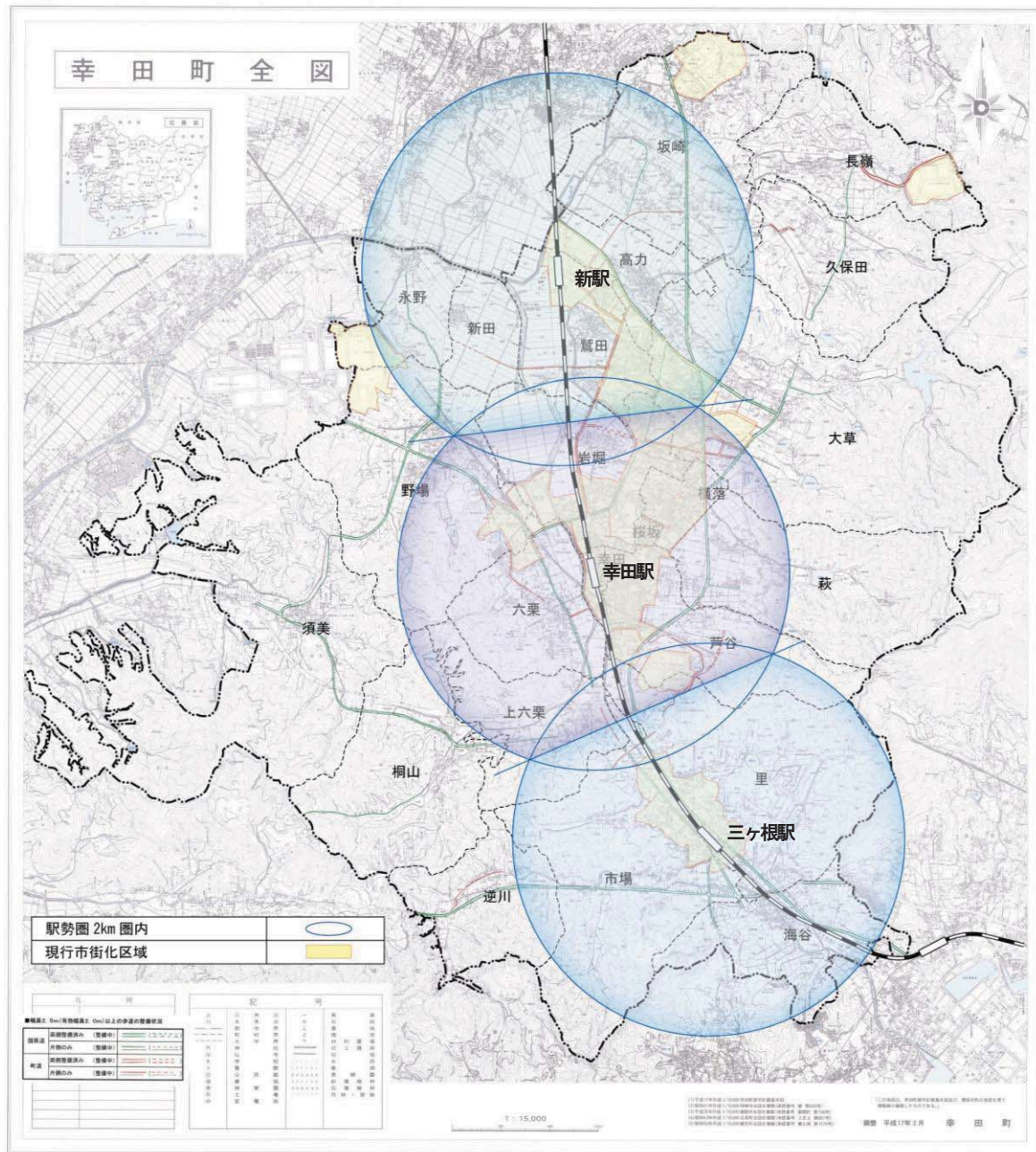


図 鉄道カバー圏人口比の目標値の設定

■ JR3駅の駅勢圏



※駅勢圏 2.0km の考え方

一般的に快適に移動できる時間距離をおおむね 10 分程度と想定すると、徒歩だと約 800m、自転車だと約 1.8km となることから、駅まで 2.0km 以内を、徒歩または自転車によるアクセスが容易な圏域とした。

各手段の移動距離は、「自転車利用促進のための環境整備に関する調査報告書」を参考に、徒歩の速度 4.8km/h、自転車の速度 4分+15km/h として算出した。

なお、ここで示した駅勢圏とは、駅利用の範囲を表す目安となる指標であり、駅の利用者が居住する実際の範囲とは異なります。

② 鉄道利用者数

- ・鉄道3駅の整備・改修による公共交通体系の骨格の形成の達成度合いを測る数値目標の一つとして、鉄道利用者数を掲げます。
- ・幸田町の鉄道利用の状況は、ここ10年微増傾向を示しており、平成19年度には幸田駅と三ヶ根駅をあわせて1日平均10,000人以上の乗降客数となっています。
- ・この傾向は、新駅を中心とした交通体系の形成にあわせて継続あるいは助長されることが予想されるため、平成10年から平成19年までの増加の伸び0.1%から、目標値を設定します。
- ・また、平成23年度末に開業する新駅整備にあわせ、バスや自転車等のアクセス交通手段の確保、周辺区画整理事業による居住環境整備など、新駅を中心とした総合的な都市交通基盤整備により、平成24年度の新駅の1日平均利用者数は2,500人を計画しています。
- ・さらに公共交通の利用促進策や自動車利用から公共交通利用への転換策を講ずることにより、20年後には5,000人の乗降客数を計画しています（毎年、1日平均125人増加するものと想定）。
- ・このことから、平成19年度の1日平均乗降客数10,690人に対し、平成26年度には3駅の合計で13,552人（H19から27%増）、さらに平成31年度には14,273人（H19から34%増）を目指します。

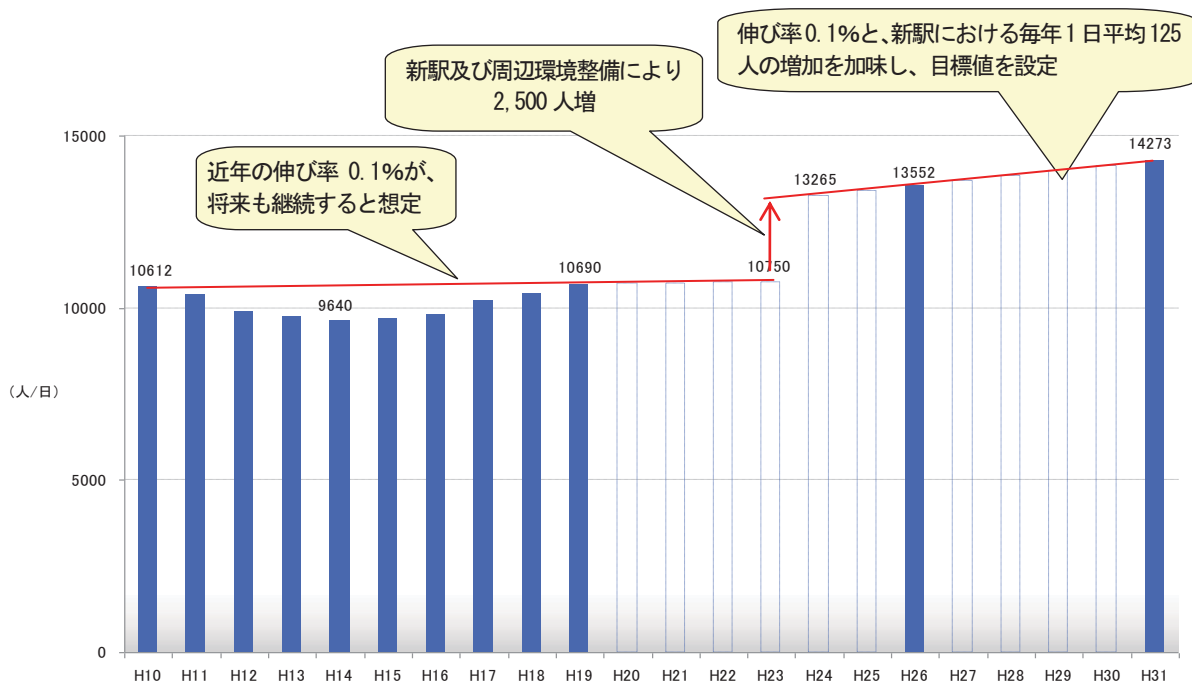


図 一日平均鉄道乗降客数の推移（幸田駅、三ヶ根駅、新駅の合計）

※平成10年から平成19年の増加の伸びと新駅の計画利用者数から設定

③公共交通の満足度

- ・利便性の高い公共交通体系の構築の達成度合いを測る数値目標の一つとして、公共交通の満足度を掲げます。
- ・平成18年度に実施された町民意識調査において、「交通（バスや鉄道）が不便と感じる人」の割合は、新駅の駅勢圏である「坂崎地域」と「幸田地域」では26.8%、「それ以外の地域」では14.0%、また、幸田町全体では18.3%となっています。
- ・現時点では鉄道駅がない「坂崎地域」と「幸田地域」は、幸田駅や三ヶ根駅を有する「それ以外の地域」に比べ、公共交通に対して不便と感じる割合がやや高い状況となっています。
- ・今後、新駅整備を契機に、幸田町全体としての公共交通に対する意識が、現在鉄道駅を有する地域の公共交通に対する意識と同等まで向上すると想定します。
- ・このことから、平成18年度の公共交通が不便と感じる人の割合約18.3%に対して、現時点からおおむね5年後の平成26年度には14.0%まで減少させることを目指します。

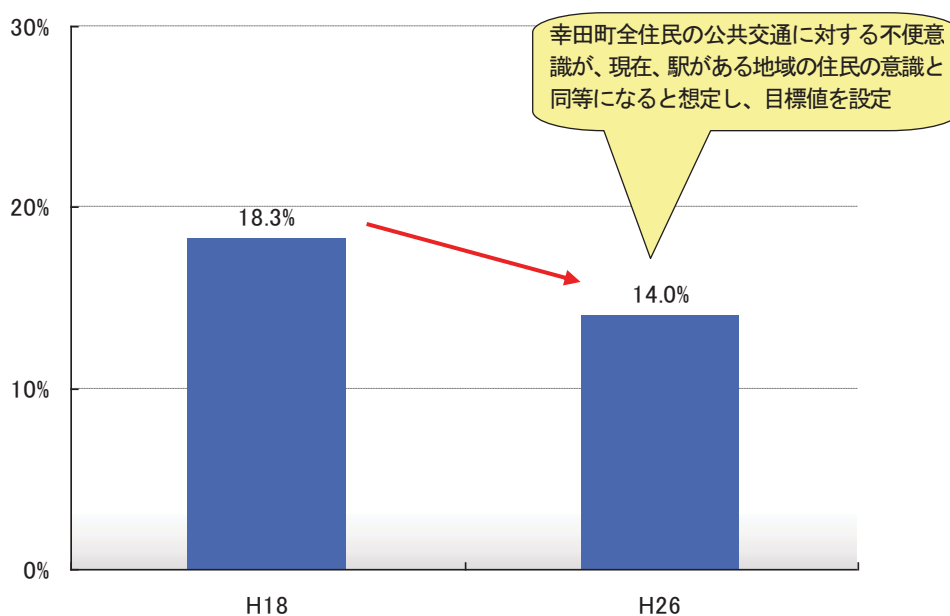


図 公共交通（鉄道やバス）が不便を感じる人の割合の目標値

■公共交通が不便と感じる人の割合設定

地域	平成 18 年	備考
「坂崎地域」「幸田地域」	26.8%	駅がない地域
「それ以外の地域」	14.0%	幸田駅、三ヶ根駅を有する地域
幸田町全体	18.3%	

「第 15 回幸田町住民意識調査」より

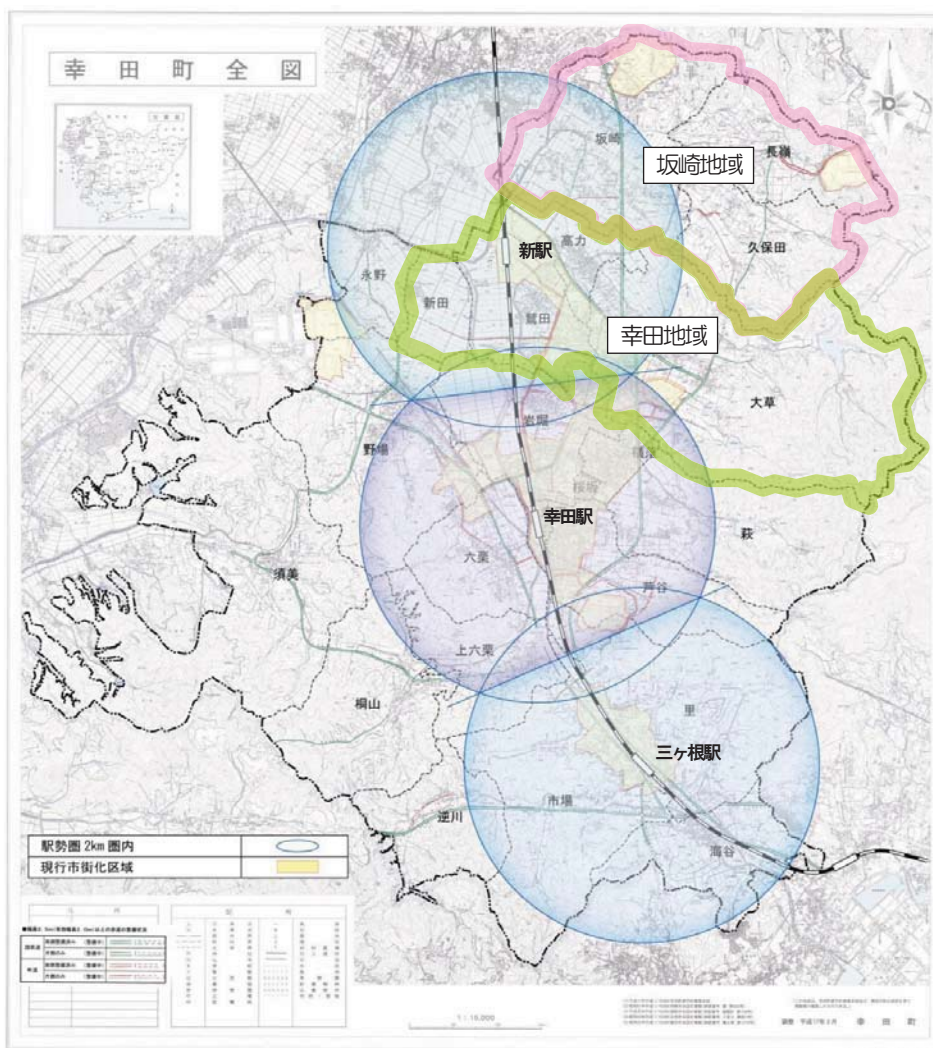


図 新駅の駅勢圏

※駅勢圏 2.0 km の考え方

一般的に快適に移動できる時間距離をおおむね 10 分程度と想定すると、徒歩だと約 800m、自転車だと約 1.8 km となることから、駅まで 2.0 km 以内を、徒歩または自転車によるアクセスが容易な圏域とした。

各手段の移動距離は、「自転車利用促進のための環境整備に関する調査報告書」を参考に、徒歩の速度 4.8 km/h、自転車の速度 4 分 + 15 km/h として算出した。

なお、ここで示した駅勢圏とは、駅利用の範囲を表す目安となる指標であり、駅の利用者が居住する実際の範囲とは異なります。

④ CO₂ 排出量

- ・駅を中心とした利便性・環境性の高い公共交通体系の構築の達成度合いを測る数値目標の一つとして、自動車のCO₂排出量を掲げます。
- ・平成20年度の市民意向調査では、幸田町の自動車分担率は60.4%と高く、環境負荷の高い交通体系が構築されています。
- ・幸田町では今後の新駅整備や駅周辺の歩道整備、パーク&ライド駐車場、駐輪場の整備等による自動車利用から公共交通利用への転換率をアンケート調査から計測し、転換により減少する自動車トリップの量をCO₂排出量に換算します。
- ・このことから、自動車のCO₂排出量を平成21年度の2.56万t-CO₂/年に対して、おおむね5年後の平成26年度には自動車利用者の9.5%が転換し、2.51万t-CO₂/年（現状から2.0%減少）に、10年後の平成31年度には自動車利用者の19.0%が転換し、2.39万t-CO₂/年（現状から6.6%減少）にまで減少させることを目指します。

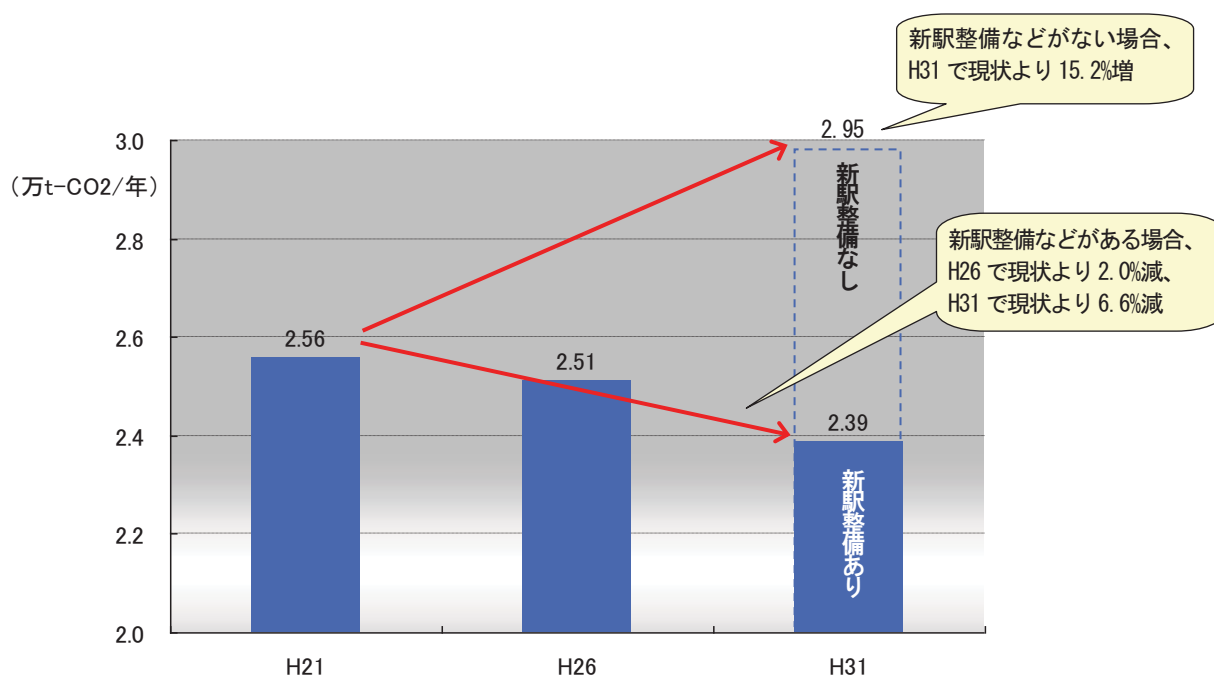


図 自動車CO₂排出量の目標値の設定

【参考：愛知県の温室効果ガス削減率】

現状対策ケース：(132.9-135.2) ÷ 135.2=▲1.7%

対策強化・重点施策ケース：(124.3-135.2) ÷ 135.2=▲8.1%

表 愛知県における温室効果ガス排出量の現況と将来

(単位:10万t-CO₂/%)

部 門	基準 年度	2001 年度	現状対策ケース		対策強化・重点施策ケース		
			2010 年度	増加率(%) 区分内	2010 年度	増加率(%) 区分内	
エネルギー 起源 CO ₂	産 業	427.1	407.6	411.5	▲3.7	384.8	▲9.9
	民生(家庭)	73.2	92.8	84.2	15.0	75.9	3.7
	民生(業務)	83.8	105.2	98.2	17.2	88.0	5.0
	運 輸	109.2	135.2	132.9	21.7	124.3	13.8
	エネルギー転換	14.8	15.8	15.3	2.4	13.5	▲8.6
	計	708.1	756.6	742.1	4.8	686.5	▲3.1
非エネルギー 起源 CO ₂ 等	34.6	44.8	45.4	1.3	40.5	0.7	
代替フロン ガス	51.7	38.2	27.6	▲3.0	27.0	▲3.1	
森 林 吸 収	-	-	▲7.4	▲0.9	▲7.4	▲0.9	
合 計	794.3	839.5	807.7	1.7	746.6	▲6.0	

資料：「あいち地球温暖化防止戦略」より