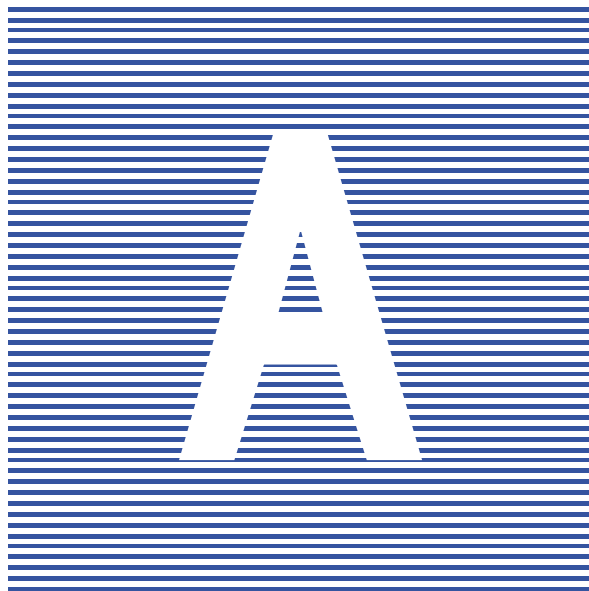


3-5. 施策パッケージの検討



新駅整備による幸田町の交通体系の骨格形成

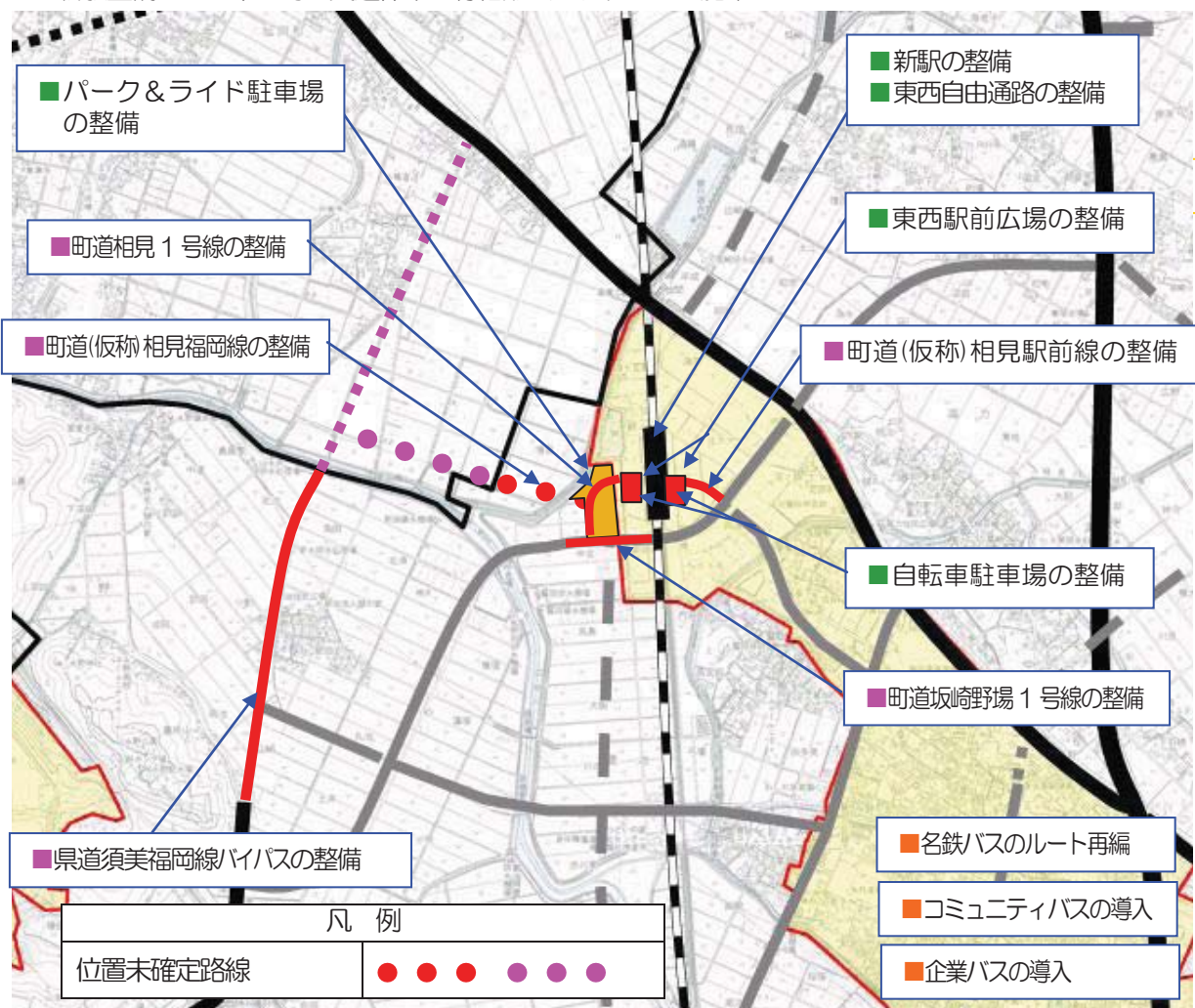
戦略プラン I の戦略目標及び具体的な数値目標の確実な達成を図るため、ハード、ソフトの戦略プロジェクトの適正なパッケージ化を行い、パッケージを構成する各事業の目的、概要を整理します。

表 戦略プラン I 「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」の施策パッケージ

パッケージ名	戦略プロジェクト	施策概要	事業概要
A 新駅整備による幸田町の交通体系の骨格形成パッケージ	①新駅及び周辺施設の整備	(1)新駅及び自由通路の整備 ・町民の自動車に過度に依存した移動を見直し、公共交通への転換を図るため新駅を整備します。 ・東西市街地を結び橋上駅舎への円滑なアクセスを確保するために、自由通路を設置します。	■新駅の整備 ■東西自由通路の整備
		(2)駅前広場の整備 ・鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させるために、各交通手段の円滑な交通処理を行う駅前広場を東西それぞれに整備します。	■東西駅前広場の整備
		(3)パーク&ライド駐車場の整備 ・新駅整備を契機として、自動車による長距離移動の一部を鉄道に転換させ、環境負荷の軽減に資するために、新駅周辺にパーク&ライド駐車場を整備します。	■パーク&ライド駐車場の整備
		(4)自転車駐車場の整備 ・自転車のアクセス利便性を向上することにより、鉄道利用促進と短距離移動の自転車への転換を促すために、新駅の近くに自転車駐車場（原付含む）を整備します。	■自転車駐車場の整備
	②新駅周辺の道路整備	(5)新駅へのアクセス道路の整備 ・主要幹線道路から新駅への円滑なアクセスを確保するために、アクセス道路を整備します。	■町道(仮称)相見駅前線の整備 ■町道 相見1号線の整備 ■町道 坂崎野場1号線の整備 ■県道 須美福岡線 ^ハ 1 ^ハ の整備 (都市計画道路 野場福岡線)*幸田町内 ■町道(仮称)相見福岡線の整備 *幸田町内
		(6)新駅周辺における自転車・歩行者空間の整備 ・新駅周辺の道路において、自動車と分離し、安全かつ快適に通行できる自転車・歩行者空間を整備します。	■町道(仮称)相見駅前線 の整備

パッケージ名	戦略プロジェクト	施策概要	事業概要
A 新駅整備による幸田町の交通体系の骨格形成パッケージ	③ 鉄道に連絡するバス交通の整備	(7)バス路線の再編(新駅への路線バスの乗り入れ) ・岡崎市南部地域などから新駅の直達性を向上させ、さらなる鉄道利用を促進するため、岡崎駅—幸田駅の路線バスの新駅への乗り入れを検討します。	■ 名鉄バスのルート再編
		(8)コミュニティバスの導入 ・新駅整備による新たな公共交通体系の骨格を形成するため、町内の主要施設を循環し、3つの鉄道駅に連絡するコミュニティバスを導入します。	■ コミュニティバスの導入
		(9)企業バスの導入促進 ・大規模工場などのマイカー通勤者の一部を、公共交通による通勤へ転換させ、環境負荷の軽減を図るため、企業が運行する企業バスの新駅への乗り入れを促進します。	■ 企業バスの導入

A 新駅整備による幸田町の交通体系の骨格形成パッケージ 施策図





①新駅及び周辺施設の整備

幸田町では、町の将来都市像として総合計画に位置づけられている「3駅プラス1」構想の実現を目指し、まちづくりを進めています。この「3駅プラス1」構想は幸田、三ヶ根の既存駅、新駅周辺市街地とハピネス・ヒル・幸田周辺の交流拠点を加えた4極を都市核としてコンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進するものです。

新駅の整備により4つ目の都市核が完成するとともに、3つの鉄道駅により町内市街地のほとんどが駅勢圏でカバーでき戦略に掲げる公共交通を軸とした交通体系の骨格が完成します。



駅に期待する効果

1) 便利な交通、広がる生活圏

鉄道をはじめとしてさまざまな公共交通道路交通が連携した交通体系が整い、町内、広域的な都市間交流が促進され、生活圏が広がります。

特に鉄道は、時間短縮・費用削減効果があり、安全性、定時性、快適性が確保された移動手段として代表的な公共交通機関です。

2) まちの活性化

鉄道、道路が整うことにより定住者や従業者が増加し、産業の発展やまちの活性化が図られます。

3) 安全・安心なまちづくり

公共交通機関への転換は交通事故の削減にもつながり、より安全な暮らしにつながります。

4) 高齢者社会に対応

障害者や高齢者といった交通弱者にやさしい公共交通体系が整いバリアフリーのまちづくりが進められます。

5) まちのシンボル

大勢の人が行きかう場所でもあり、東海道本線の駅は全国的なまちのPRにつながり、町発展のシンボルになります。

6) 環境にやさしいまちづくり

駅の整備による公共交通機関利用者の増加や交通渋滞の解消により、CO₂などの排出ガスの削減など環境負荷軽減が図られ、環境にやさしいまちづくりにつながります。

(1) 新駅及び自由通路の整備

【事業目的】

町内の鉄道利用圏の拡大による公共交通の利便性の向上と新たな都市核を形成するためJR東海道本線幸田駅－岡崎駅間7.4kmの県内最長の区間に鉄道新駅を整備します。
(幸田駅から3.1km 岡崎駅から4.3km地点)

また、鉄道を挟んだ東西市街地の一体的な発展のため、駅前広場などと連携した交通結節機能の充実を図るため、24時間通行できる自由通路を整備します。



【事業概要】

■ 新駅の整備

短期

中期

<概要>

- ・ 駅の構造は橋上駅で、自由通路により東西駅前広場に入出口を設けます。
- ・ プラットホームは、下り線の待避線を設けた2面3線の構造とします。
* 新駅の設置により、大量高速輸送区間である豊橋・名古屋間における輸送力が低下しないよう、待避線を設置します。なお、運輸政策審議会答申第19号(平成12年8月1日)には課題として「最混雑時間帯における速達性の向上」が挙げられており、待避線の設置はこれに対応するものです。
- ・ 改札は自由通路に面して1箇所設置し、プラットホームへは階段又はエレベーターで移動します。

<設置要請者>

幸田町

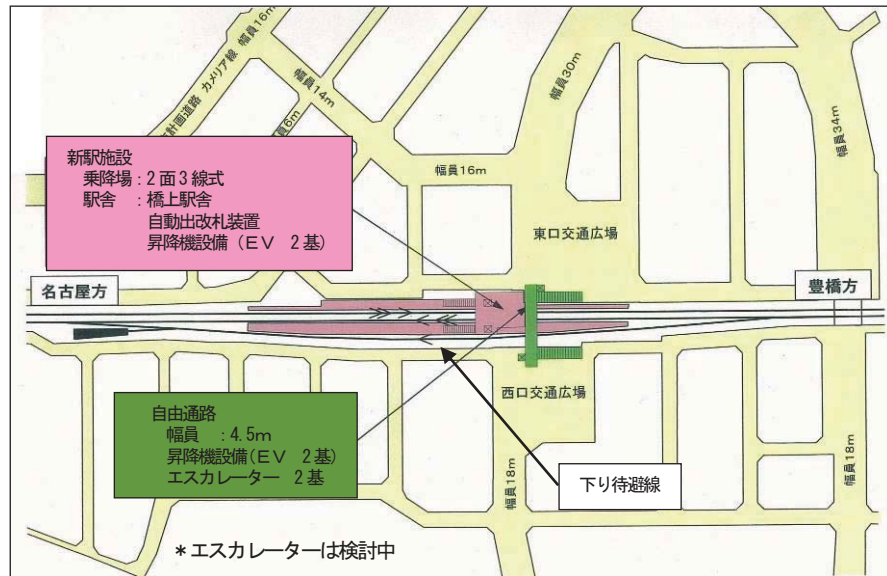
<工事施行及び施設管理者>

東海旅客鉄道(株)

<事業期間>

平成20年度～24年度

※平成23年度末開業予定



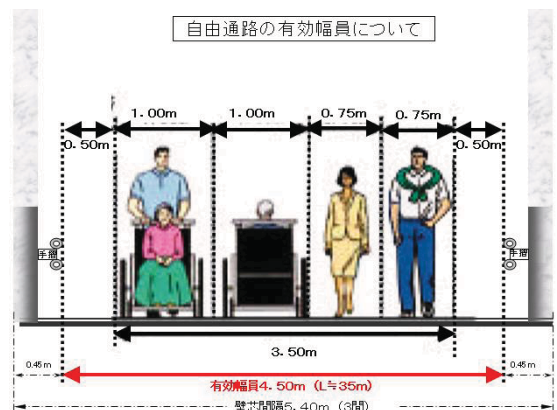
■ 東西自由通路の整備

短期

中期

<概要>

- 自由通路の構造は駅舎と一体のものであり、駅への出入り口とともに、鉄道により分断される東西間の通行を確保するため、町管理の通路として24時間通行可能な施設となります。
- 幅員は十分な移動が確保できるよう、上部通路部分、階段部で4.5mとします。
- 垂直移動に対して、バリアフリーに配慮し階段の他にエレベーターを設置するとともに、エスカレーターの設置を検討します。このことにより高さ7.5m階段で約50段となる上下移動の快適性を確保します。



- ・ 新駅の周辺市街地は、鉄道により東西に分断されています。自由通路は東西の移動を円滑に行う日常の移動経路として想定され、高齢者等を含む一般の方がより移動しやすい環境が求められるためエスカレーター設置を検討します。



<事業主体及び施設管理者>

幸田町

<工事請負者>

東海旅客鉄道(株)

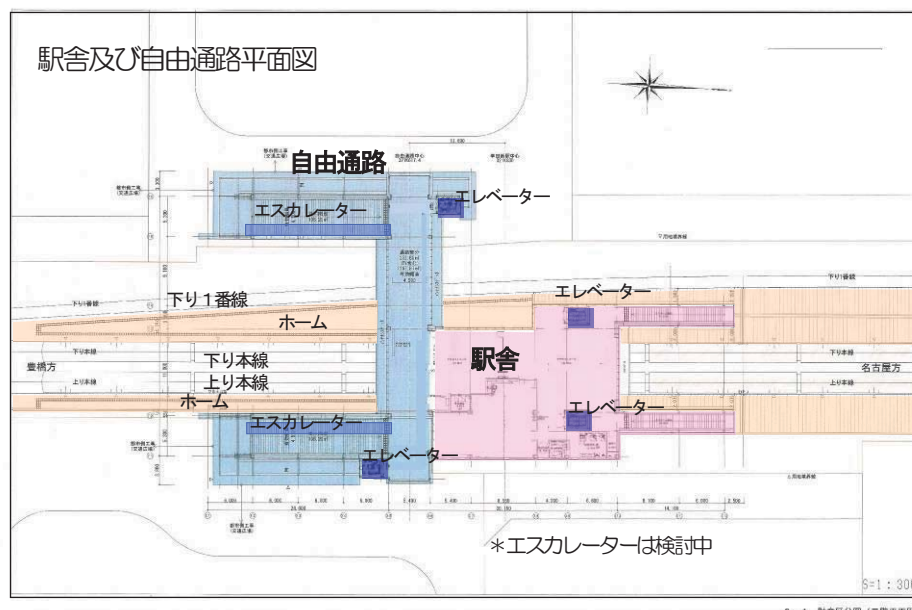
<事業期間>

平成20年度～24年度

※平成23年度末開通予定



自由通路（右側部分）イメージ



(2) 駅前広場の整備

【事業目的】

新駅、自由通路の整備にあわせ、マイカーやバス、自転車や徒歩など、あらゆる交通手段が錯綜せずに、効率的なアクセスを可能とするための交通広場を整備します。

また、交通結節機能だけではなく、新たにできる新駅周辺の新市街地の拠点的な空間として、交流機能を有した駅前広場として整備を行います。

【整備概要】

■ 東西駅前広場の整備

短期

中期

<概要>

- ・ 鉄道との乗り継ぎ利便性を向上させるために、バス、タクシー、送迎一般車などの円滑な交通処理を行う駅前広場を東西にそれぞれ整備します。
- ・ 停車バース等の交通施設の配置にあたっては、ピーク時の円滑な交通処理が可能で、利用者ニーズにあった使いやすい配置となるよう留意します。
- ・ 交通結節点周辺は、歩行者、自転車および自動車等の交通が輻輳するため、歩行者の安全性、自転車の利便性等を考慮した導線計画を行い、すべての移動手段が安全で快適に利用できる整備を行います。
- ・ また、雨天時の乗換に配慮し主要導線にシェルターを設置するほか、ユニバーサルデザインにより交通弱者を含むすべての人々が安心して利用できる駅前広場とします。
- ・ さらに乗り継ぎや待ち合わせ時に、楽しく快適に待つことのできる空間、駅前での賑わいを演出する空間、町民や来訪者が憩い集うことのできる空間を確保し、魅力ある交通結節点を整備します。

<整備面積>

- ・ 駅東駅前広場 : 約 3, 7 0 0 m²
- ・ 駅西駅前広場 : 約 2, 5 0 0 m²

<広場内施設>

・ 駅東駅前広場 :

タクシー	バース	乗車場	1台
		降車場	1台
	プール	待機場	4台
路線バス		乗降場	1台
コミュニティバス		乗降場	1台
身障者用		乗降場	1台
一般車		乗降場	6台

・ 駅西駅前広場 :

タクシー	バース	乗車場	1台
		降車場	1台
	プール	待機場	3台
コミュニティバス		乗降場	1台
身障者用		乗降場	1台
一般車		乗降場	3台

<事業主体>

幸田町

幸田相見特定土地区画整理事業組合

<事業期間>

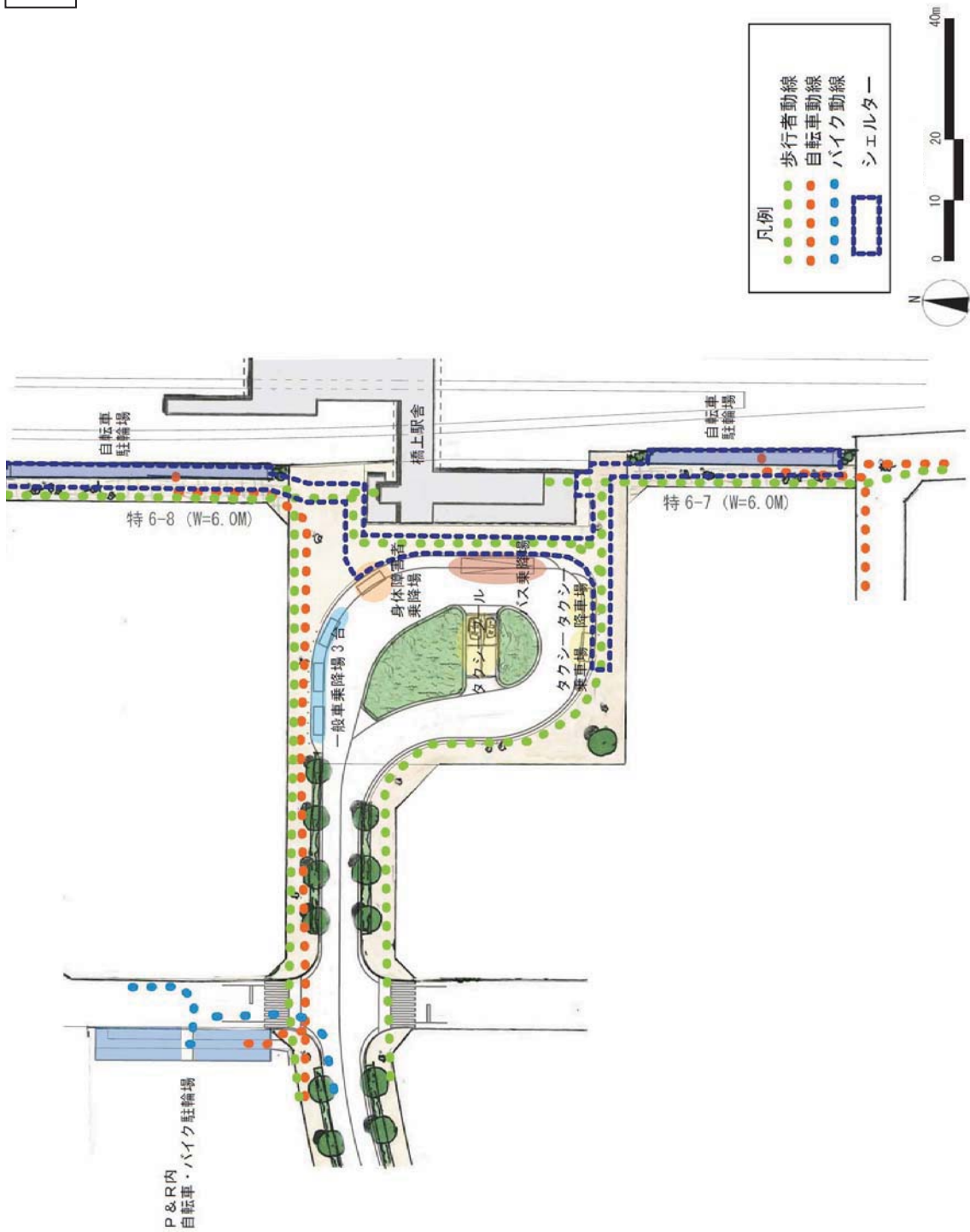
平成21年度～24年度予定

3. 戦略プランI



* 道路・駅前広場などは平成22年1月29日現在の検討イメージです

検討イメージ (案)



馬西駅前広場

* 道路・駅前広場などは平成22年1月29日現在の検討イメージです

(3)パーク&ライド駐車場の整備

【事業目的】

新駅整備を契機として鉄道へのアクセス利便性の向上のため新駅周辺にパーク&ライド駐車場を整備します。

なお、町内だけでなく新駅に近い岡崎市南部や西尾市東部からの利用需要にも対応できるように大規模な駐車場を整備します。

この整備により自動車による長距離移動を鉄道へ転換し、周辺道路の渋滞緩和や環境負荷の軽減を図ります。

【事業概要】

■パーク&ライド駐車場の整備

短期

中期

<概要>

- ・駐車台数約500台のパーク&ライド駐車場を整備します。
- ・駐車場の設計にあたっては、ピーク時においても円滑に流入できるような出入口形態、場内レイアウトとします。
- ・また、ゆとりある駐車空間をとるとともに、緑化率を10%以上確保することに努め環境にやさしい施設整備をおこないます。

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成21年度～平成23年度（予定）



参考 幸田駅西にあるパーク&ライド駐車場



図 パーク&ライド駐車場位置図

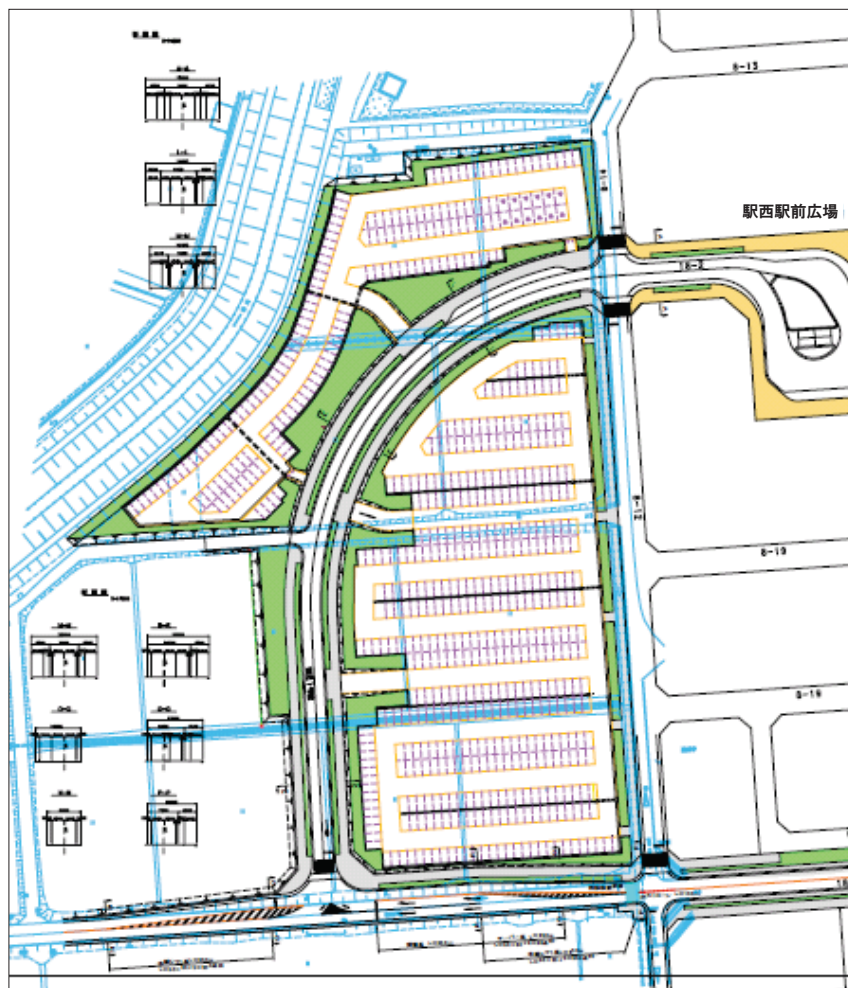


図 パーク&ライド駐車場計画平面図 (案)

(4) 自転車駐車場の整備

【事業目的】

自転車のアクセス利便性を向上することにより、鉄道利用促進と短距離移動の自転車への転換を促すために、新駅の近くに利用しやすい自転車駐車場（原付含む）を整備します。

【事業概要】

■ 自転車駐車場の整備

短期

中期

<概要>

新駅へのアクセスの主要動線上にメインとなる大容量の駐車場を配置し将来的な自転車需要の増加にも対応可能な十分な駐車台数を確保します。

さらに、小規模な自転車駐車場を分散配置し、各方面からの自転車需要を受け入れます。これにより、駅前広場内での自転車と歩行者の輻輳や放置自転車を防止します。

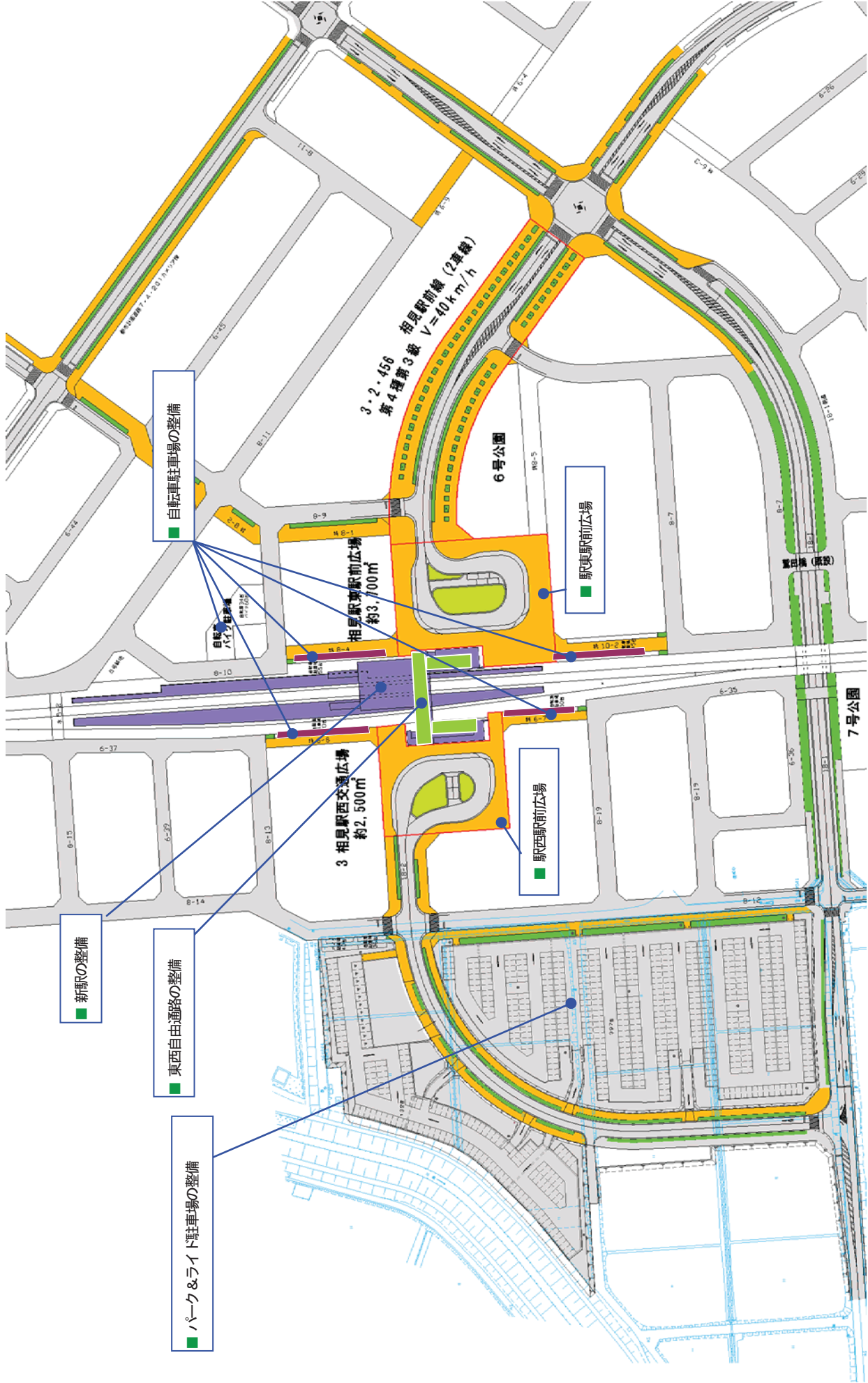
また、自転車駐車場で収容できない自動二輪等の駐車場については、駅周辺で別途確保します。

<事業主体>

幸田町

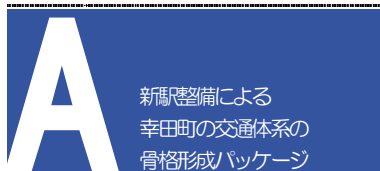
<事業期間>

平成21年度～平成24年度（予定）



* 道路・駅前広場などは平成22年1月29日現在の検討イメージ案です

図 新駅及び周辺施設の整備計画図 (案)



②新駅周辺の道路整備

主要幹線道路から新駅への円滑なアクセスを確保するために周辺道路を整備します。

また、徒歩・自転車の移動について、自動車との分離等による安全確保及び、環境にやさしい移動手段として促進するため、その走行空間を整備します。

(5)新駅へのアクセス道路の整備

【事業目的】

新駅へのアクセス性を向上させるために必要な、周辺の幹線道路や幹線道路からのアクセス道路を整備します。

【事業概要】

■町道 (仮称)相見駅前線の整備

短期

中期

<概要>

新駅東側には、市街地が広がっており、幸田高校も近接することから東側からの利用者が多く主要な玄関口となります。そのため、町道相見線（(都)相見線）から東側駅前広場へ接続するアクセス道路として、町道(仮称)相見駅前線を整備します。

また、本路線を相見地区のシンボルロードとして位置づけ、良好な沿道景観を備えた賑わい空間、交流空間としても機能するよう総幅員30mのゆとりある道路として整備します。

延長 L=約130m 幅員 W=30m

標準部(W=30m)

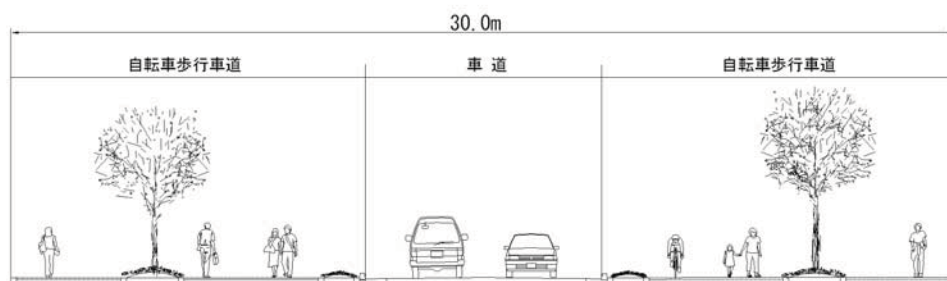


図 標準横断 (案)

<事業主体>

幸田相見特定土地地区画整理事業組合

<事業期間>

平成21年度～平成23年度 (予定)

■町道 相見 1号線の整備

短期

中期

<概要>

新駅西側へは、町北西部の集落、また西尾市など広域からの利用が見込まれます。そのため町道坂崎野場 1 号線（旧幡岡農道）からの西側駅前広場に接続する町道相見 1 号線を整備します。

また、近接してパーク&ライド駐車場が設置されることから、この進入路ともなります。

延長 L = 約 240 m

幅員 W = 16 m

<事業主体>

幸田町

幸田相見特定土地区画整理事業組合（区画整理区域内）

<事業期間>

平成 21 年度～平成 23 年度（予定）

■町道 坂崎野場 1号線 の整備

短期

中期

<概要>

町道相見 1 号線との接続する交差点付近を改良整備します。

延長 L = 約 160 m

幅員 W = 18 m～20 m

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成 21 年度～平成 23 年度（予定）

■ 県道 須美福岡線バイパス(都市計画道路 野場福岡線)の整備 * 幸田町内

短期

中期

<概要>

新駅西側を走る県道須美福岡線は、幸田町と岡崎市南部を連絡する主要な幹線道路であり、そのバイパスとして都市計画道路 野場福岡線が計画されています。

また本路線は町北西部の集落や西尾市、岡崎市南部から新駅への利用者の重要なアクセス道路として期待されるため、県道須美福岡線バイパス（(都)野場福岡線）を整備します。

なお、一級河川広田川から県道安城幸田線までの区間は、岡崎市内となるため愛知県・岡崎市・幸田町で調整を行い事業進捗に務めます。

延長 L=約1,100m

<事業主体>

愛知県

<事業期間>

平成23年度～平成26年度（予定）

■ 町道（仮称）相見福岡線の整備 * 幸田町内

短期

中期

<概要>

県道須美福岡線の整備に併せて、本路線から新駅西側の駅前広場へ接続する道路として町道（仮称）相見福岡線を整備します。

本路線については、県道須美福岡線の進捗に併せて整備を進めますが、位置、道路規格などは未だ未定であるため、隣接する岡崎市側の市道との調整を行い事業進捗に努めます。

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成23年度～26年度（予定）

隣接する岡崎市内の区間については、愛知県（県道）・岡崎市と調整を行い進捗に努めます

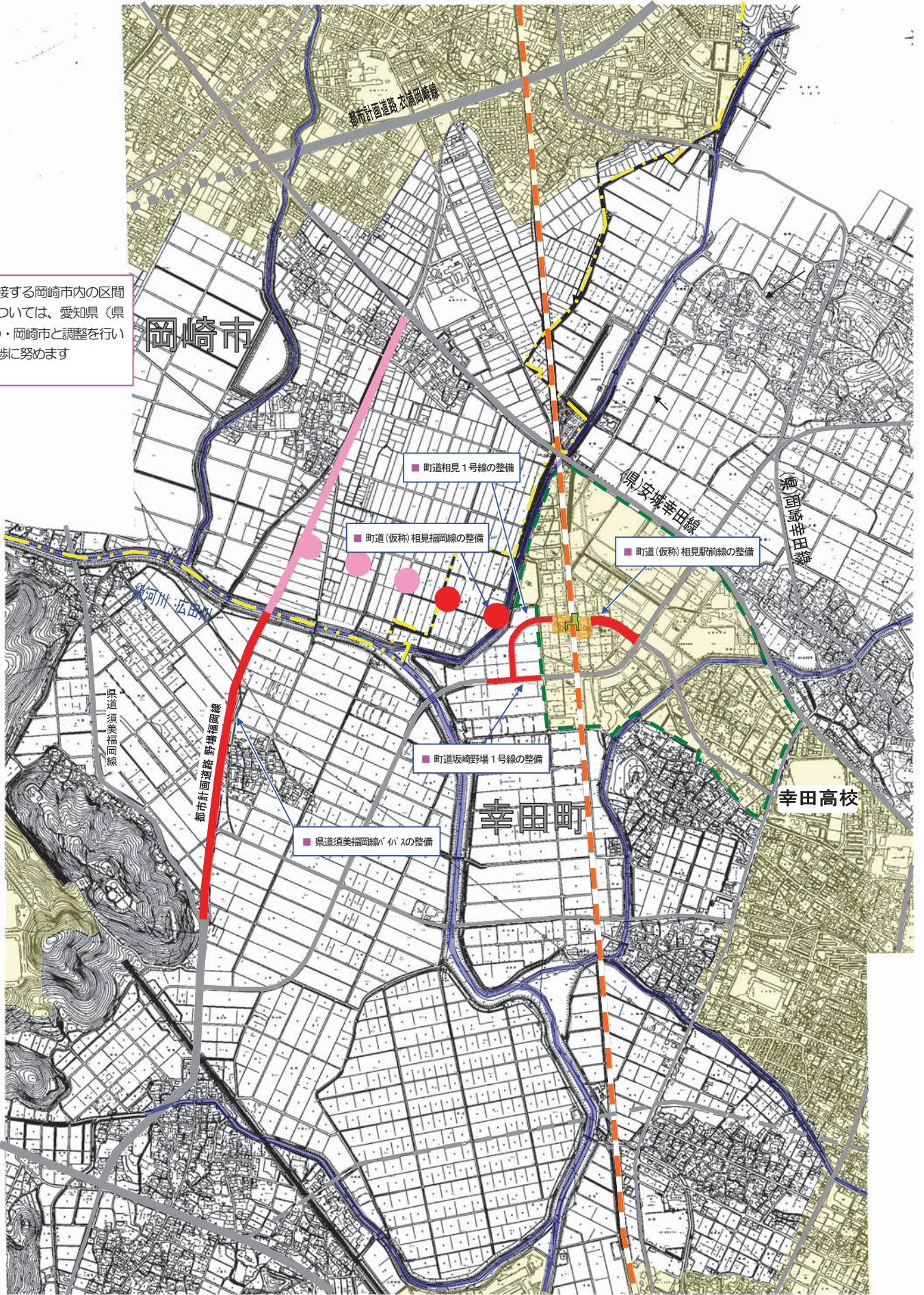


図 新駅周辺道路整備計画図

(6) 新駅周辺における自転車・歩行者空間の整備

【事業目的】

徒歩・自転車は化石燃料を消費しない移動手段であるため、徒歩や自転車による移動を促進することにより、省CO₂型の都市構造の実現につながります。

そこで、新駅周辺の道路において、自動車とを分離し、安全かつ快適に通行できる自転車・歩行者空間を整備することにより自動車利用からの転換を促し、省CO₂型都市構造を実現することを目的とします。

【事業概要】

■ 町道（仮称）相見駅前線 の整備

短期 中期

（再掲（A-②-（5））

<概要>

駅東側には、近接して市街地が広がっており幸田高校も近隣にあるため駅利用者は徒歩や自転車によるアクセスが多いと想定されます。

このため東側駅前広場へ接続する本路線については、良好な沿道景観、賑わい空間、交流空間の形成とともに、安全確保のため自転車・歩行者空間を確保します。

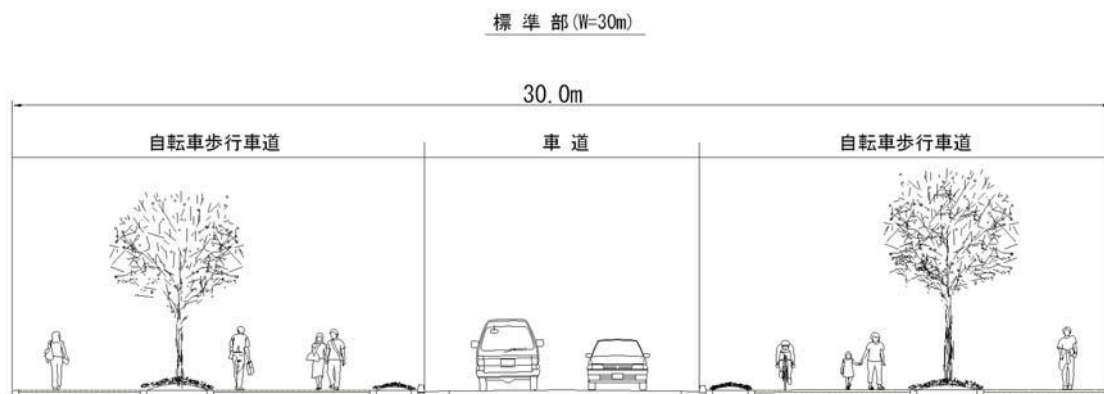


図 標準横断(案)



新駅整備による
幸田町の交通体系の
骨格形成パッケージ

③ 鉄道に連絡するバス交通の整備

新駅の整備により完成する基幹公共交通軸の効果を高めるため、路線バスやそれを補完する町コミュニティバスのバス網を整備し、公共交通を軸とした交通体系の実現を図ります。

(7) バス路線の再編（新駅への路線バスの乗り入れ）

【事業目的】

幸田町中心市街地や、岡崎市南部地域などから新駅の直達性を向上させ、さらなる鉄道・バスの利用を促進するため、現在の路線バスのルート再編を検討します。

【事業概要】

■ 名鉄バスのルート再編

短期

中期

<概要>

現在の岡崎駅—幸田駅の名鉄路線バスの新駅への乗り入れに向け検討を行います。

また、既存のバス路線についても新駅乗り入れ効果をさらに高める為、停留所位置の見直しや整備について併せて検討を行います。

<検討事項>

○ 運行ルート

- ・ 新駅の乗入れにより発生する迂回ルートは、利用者の状況等を考慮しながらできる限り最短のルートを設定し、迂回による運行時間の増加を最小限にとどめるようにします。

○ 停留所

- ・ 新駅の路線バスの停留所は、迂回ルートが最短となるように東側に設置するとともに、鉄道への乗換えを考慮し、駅舎入口にできる限り近接して設置します。
- ・ 路線バスとコミュニティバスの乗り継ぎを考慮し、必要に応じて乗換え可能なバス停において、安全・快適に待つことのできるベンチやシェルターなどを設置します。

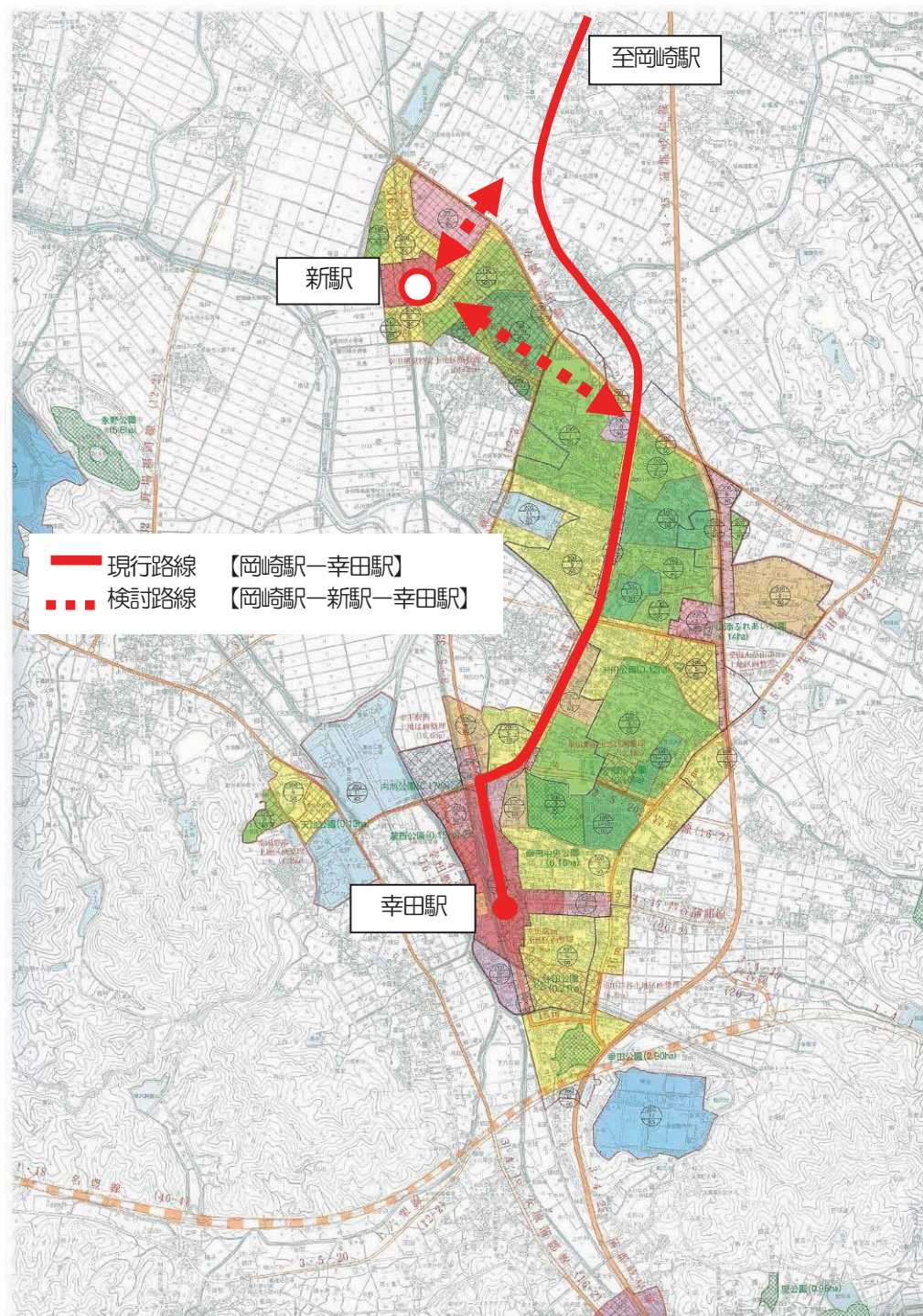


図 路線バスの新駅乗入れイメージ(案)

(8) コミュニティバスの導入

【事業目的】

新駅の整備による完成する基幹公共交通軸の利用促進を図るため、対象者を高齢者等と限定していた福祉巡回バスをだれもが利用することができるバス（コミュニティバス）とし、駅を拠点としながら Happiness・Hill・幸田などの町内の主要施設を循環し、鉄道や路線バスに連絡するバスを導入します。

【事業概要】

■ コミュニティバスの導入

短期

中期

<概要>

平成8年度より運行している町福祉巡回バスの発展型として、公共交通として誰もが利用することが出来るバス（コミュニティバス）として利用対象を拡充します。

<事業主体>

幸田町

<運行開始（目標）>

平成23年度末（新駅開業に合わせ運行開始予定）

～導入方針～

○目的

☞ 3駅プラス1間の移動確保

南北軸を鉄道、路線バスで移動し、東西軸をコミュニティバスによりカバーし南北の鉄道、路線バスと東西軸のコミュニティバスが新駅、幸田駅、三ヶ根駅（路線バス乗り入れ無し）で連携することにより町内の移動の確保を行います。

また、コミュニティバス間の連結については、幸田駅や町民会館を結節点とし、このことによりまちづくりの方針である3駅プラス1間の移動をコミュニティバスによって確保します。

☞ 自動車から公共交通利用への転換

日常の買い物などの利用についても、自動車からの転換を図るため無料とします。

☞ 現在のバス停の維持

福祉巡回バスのバス停を概ね維持し、引き続き町内全域をカバーし町民の足を確保します。

☞ スクールバス

コミュニティバスの利用とともに、一定時間帯についてスクールバスとして複合利用を行います。

○運行ルート

☞ルート数

ルートは4本とし、幸田駅、町民会館を乗り換え地点とし公共施設、病院、商業施設などへ接続します。

☞運行本数・所要時間

各ルート7本で、1ルート約45分程度

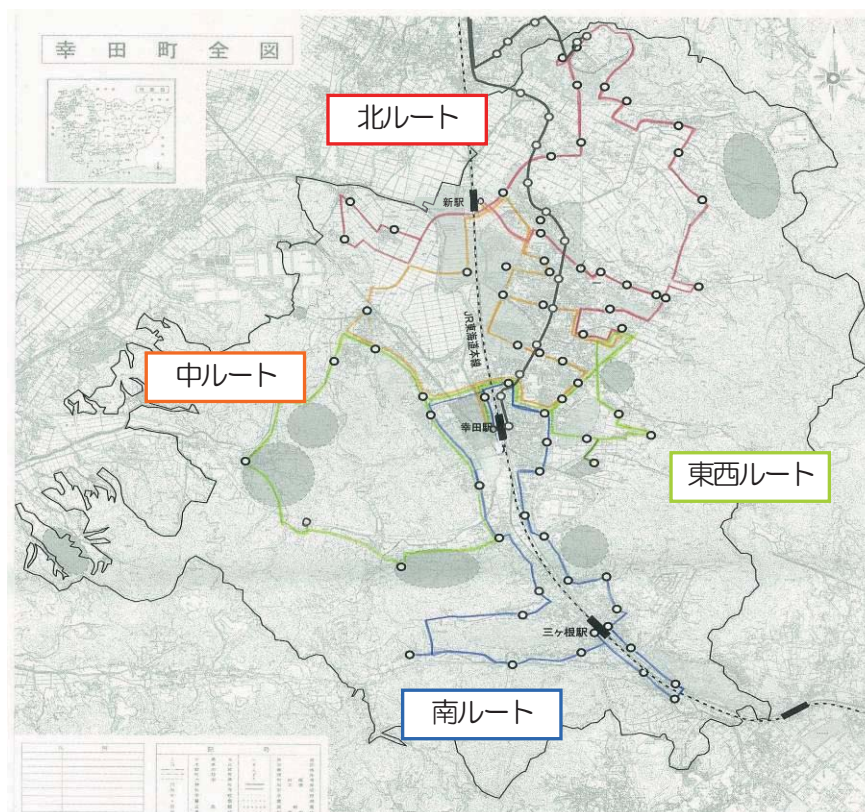
☞運行日・運行時間帯

平時運行（年末年始、土日運休） 午前8時30分～午後6時

○運賃 無料

○情報提供

町民だれもが利用できる交通手段であることを広く周知し、コミュニティバスの利用形態のイメージの一新を図るため、町のホームページや広報誌、モビリティマネジメント等を通した運行ルートや利用方法などの情報提供を行います。



○運行ルート案一覧

運行ルート	主な経由地
北ルート（赤）	新駅、町民会館
中ルート（橙）	新駅、幸田駅、役場、町民会館
東西ルート（緑）	幸田駅、役場、町民会館
南ルート（青）	三ヶ根駅、幸田駅、役場

(9) 企業バスの導入促進

【事業目的】

幸田町内に立地する企業のマイカー通勤者による負荷を軽減するため、公共交通による通勤にできる限り転換させることを目的に、企業が運行する企業バスの導入促進を検討します。

また、新駅の整備を契機に、乗り入れる企業との調整を行い、ピーク時の交通混雑緩和を図ります。

【事業概要】

■ 企業バスの導入

短期

中期

<概要>

現在、幸田駅や岡崎駅に企業バスを乗り入れている新駅周辺企業に対し、新駅への乗り入れを要請します。

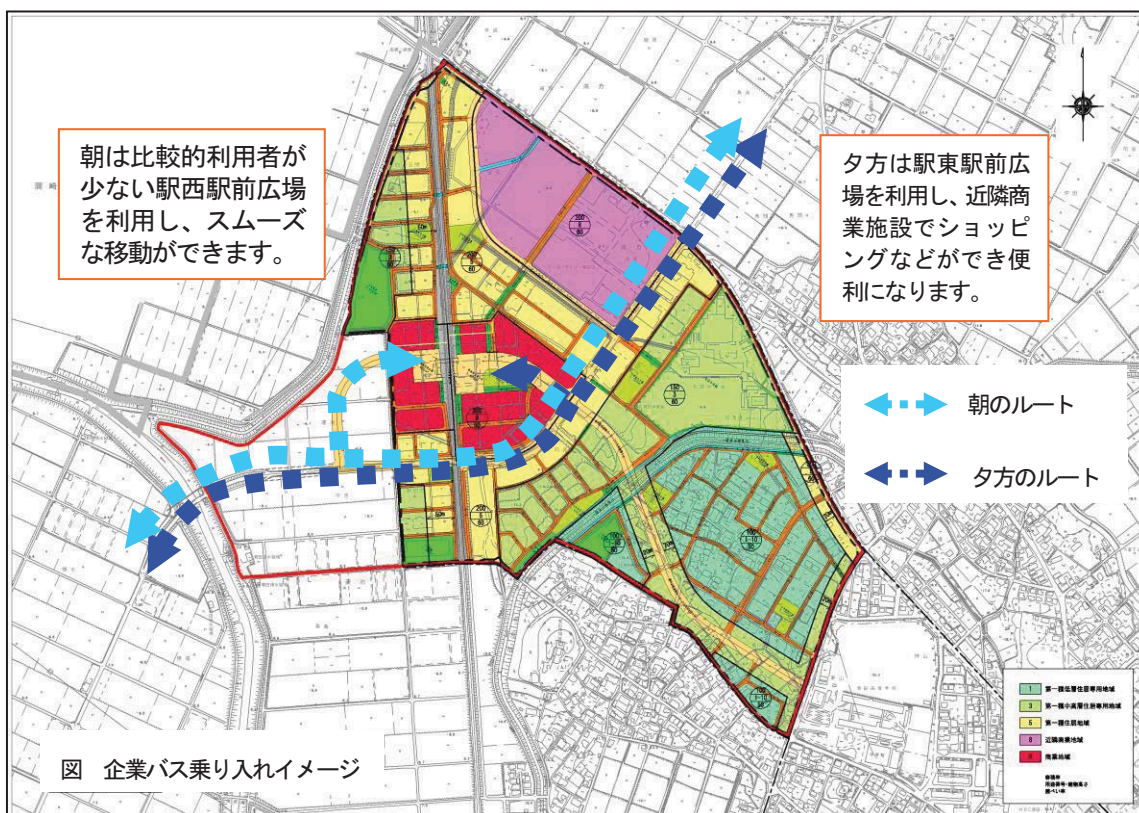
また、企業バスによるマイカー通勤の軽減を要請します。

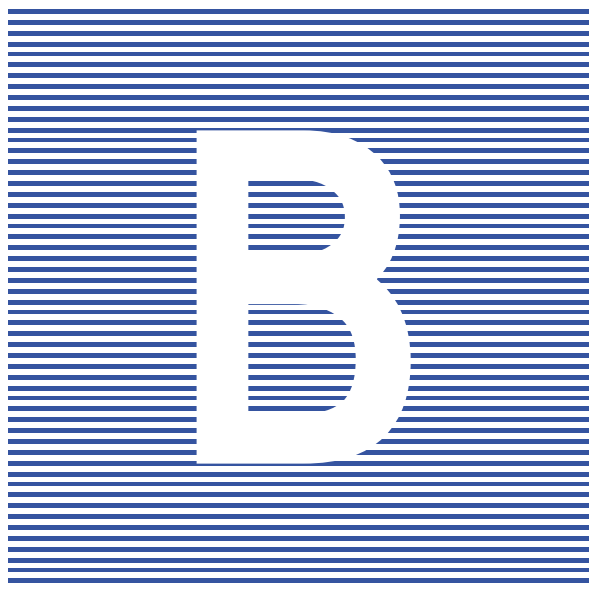
<乗り入れ開始（目標）>

平成23年度末（新駅開業に合わせ調整）

<運行ルート>

新駅の東西駅前利用状況を鑑み、朝は比較的用户が少ない駅西駅前広場へ、夕方は商業施設の多い駅東駅前広場へ乗り入れるよう調整を行います





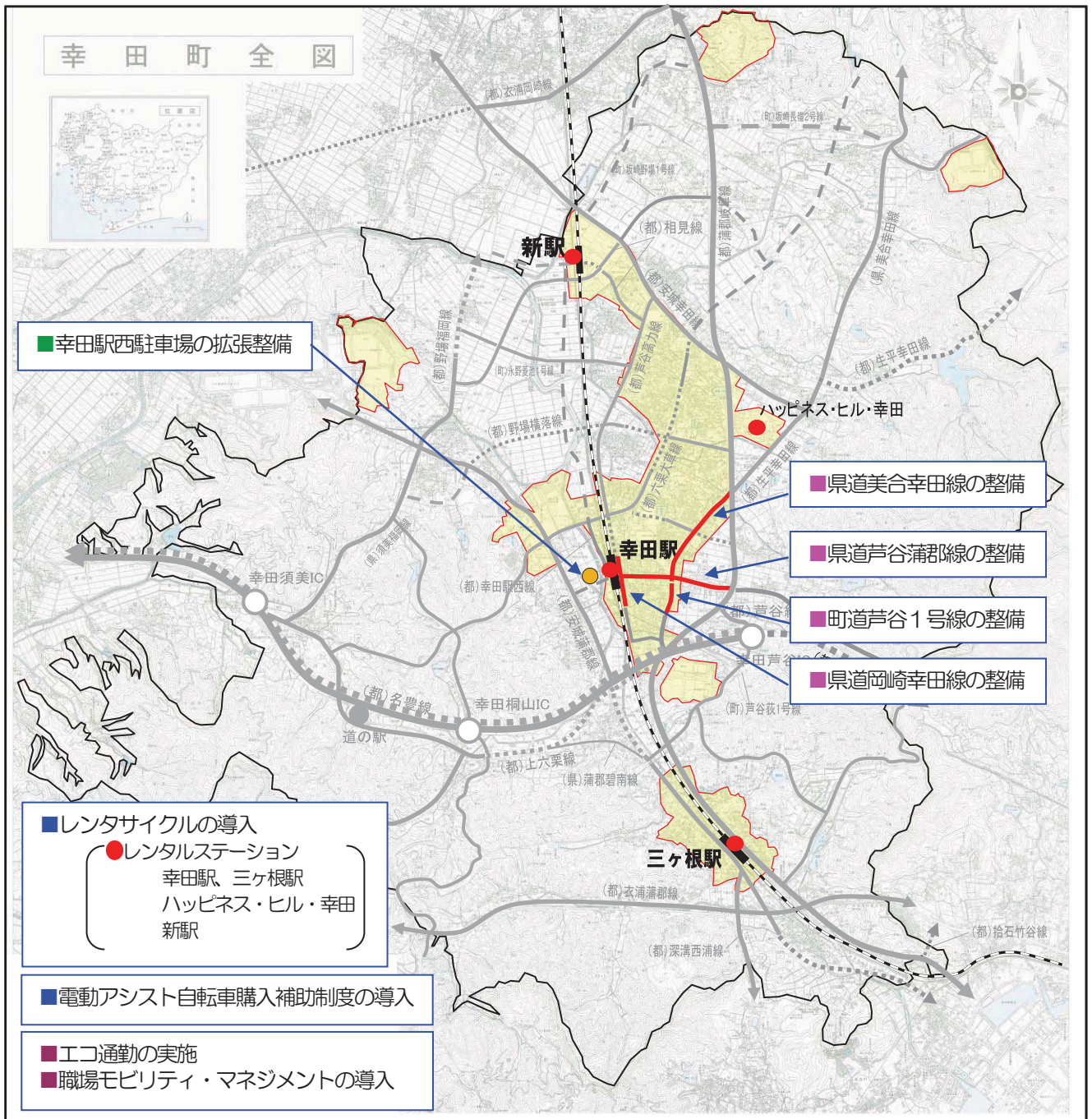
さらなる利便性・環境性の高い公共交通利用環境の構築

戦略プラン I の戦略目標及び具体的な数値目標の確実な達成を図るため、ハード、ソフトの戦略プロジェクトの適正なパッケージ化を行い、パッケージを構成する各事業の目的、概要を整理します。

表 戦略プラン I 「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」の施策パッケージ

パッケージ名	戦略プロジェクト	施策概要	事業概要
B さらなる利便性・環境性の高い公共交通利用環境の構築パッケージ	④ 既存駅及び周辺施設の改修	(10) 幸田駅パーク＆ライド駐車場の拡張 ・パーク＆ライド利用による鉄道利用を減少させないだけでなく、より利便性の高い公共交通利用環境の構築を図ることを目的に、幸田駅の駐車場を拡張することにより交通結節機能の強化を図ります。	■ 幸田駅西駐車場の拡張整備
		(11) 既存駅の改修 ・新駅の整備により形成される新しい公共交通体系の骨格を、さらに利便性の高いものにするために、幸田駅や三ヶ根駅について、乗り換えの利便性向上やバリアフリー化の充実など、利用環境の整備の検討を行います。	■ 協議の検討
	⑤ 既存駅周辺の道路整備	(12) 歩道の新設 ・主要幹線道路から幸田駅への円滑なアクセスを確保し、自動車や自転車、歩行者にとって、より利便性の高い公共交通利用環境を構築するために、アクセス道路を整備します。	■ 県道美合幸田線の整備 （都市計画道路 生平幸田線） ■ 県道岡崎幸田線の整備 （都市計画道路 芦谷高力線） ■ 県道芦谷蒲郡線の整備 （都市計画道路 芦谷蒲郡線） ■ 町道芦谷1号線の整備 （都市計画道路 生平幸田線）
		⑥ 自転車利用の促進	(13) レンタサイクルの導入 ・鉄道を軸とし、町民、来訪者を問わず、誰もが移動しやすい交通体系を構築することを目的に、駅端末交通手段としてのレンタサイクルを導入します。
	(14) 電動アシスト自転車購入補助制度の導入 ・自転車による鉄道へのアクセス性、快適性を高め、自動車利用からの転換を図ることにより環境負荷の低減を実現していくために、自転車走行空間や駐輪場の整備とあわせ、電動アシスト自転車の普及促進を図ります。		■ 電動アシスト自転車購入補助制度の導入
	⑦ エコ通勤の実施 (職場モビリティ・マネジメント)	(15) エコ通勤の実施（職場モビリティマネジメント） ・新駅整備や鉄道へのアクセス交通の整備により構築される公共交通体系の利用を促進し、省 CO2 型の都市構造を実現するために、行政や企業のマイカー通勤者を対象としたエコ通勤を実施します。 ・幸田町の鉄道を軸とした新たな交通体系を利用するエコ通勤への転換を促し、環境負荷の低い都市交通の実現を図るため、幸田町内の企業従業員、行政職員を対象に職場モビリティ・マネジメントを導入します。	■ エコ通勤の実施 ■ 職場モビリティ・マネジメントの導入

Bさらなる利便性・環境性の高い公共交通利用環境の構築パッケージ 施策図



B

さらなる利便性・環境性の
高い公共交通利用環境の
構築パッケージ

④既存駅及び周辺施設の改修

幸田町の総合計画における町の将来都市像である「3駅プラス1」構想に位置づけられている幸田駅及び三ヶ根駅について、交通結節点としての機能を高め利便性を高めるため駅の改修や周辺整備を検討します。このことにより新駅を含む「3駅プラス1」構想の4つの都市核がバランスよく整備されることを目指します。

(10)幸田駅パーク&ライド駐車場の拡張

【事業目的】

現在駐車場が不足している幸田駅において、新たに駅西地区で駐車場を拡張整備し不足分及び代替分の駐車台数の確保を行います。

これにより更に利便性の高い公共交通利用環境の構築と交通結節機能の強化を図ります。

【事業概要】

■ 幸田駅西駐車場の拡張整備

短期

中期

<概要>

幸田駅西側の幸田駅西第二駐車場の北側に、駐車台数140台のパーク&ライド駐車場を整備します。

このことにより幸田駅前土地区画整理事業の実施により廃止される幸田駅南駐車場(40台)の減少分を除き、幸田駅周辺で合計513台の駐車可能台数となります。

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成20年度～23年度(予定)

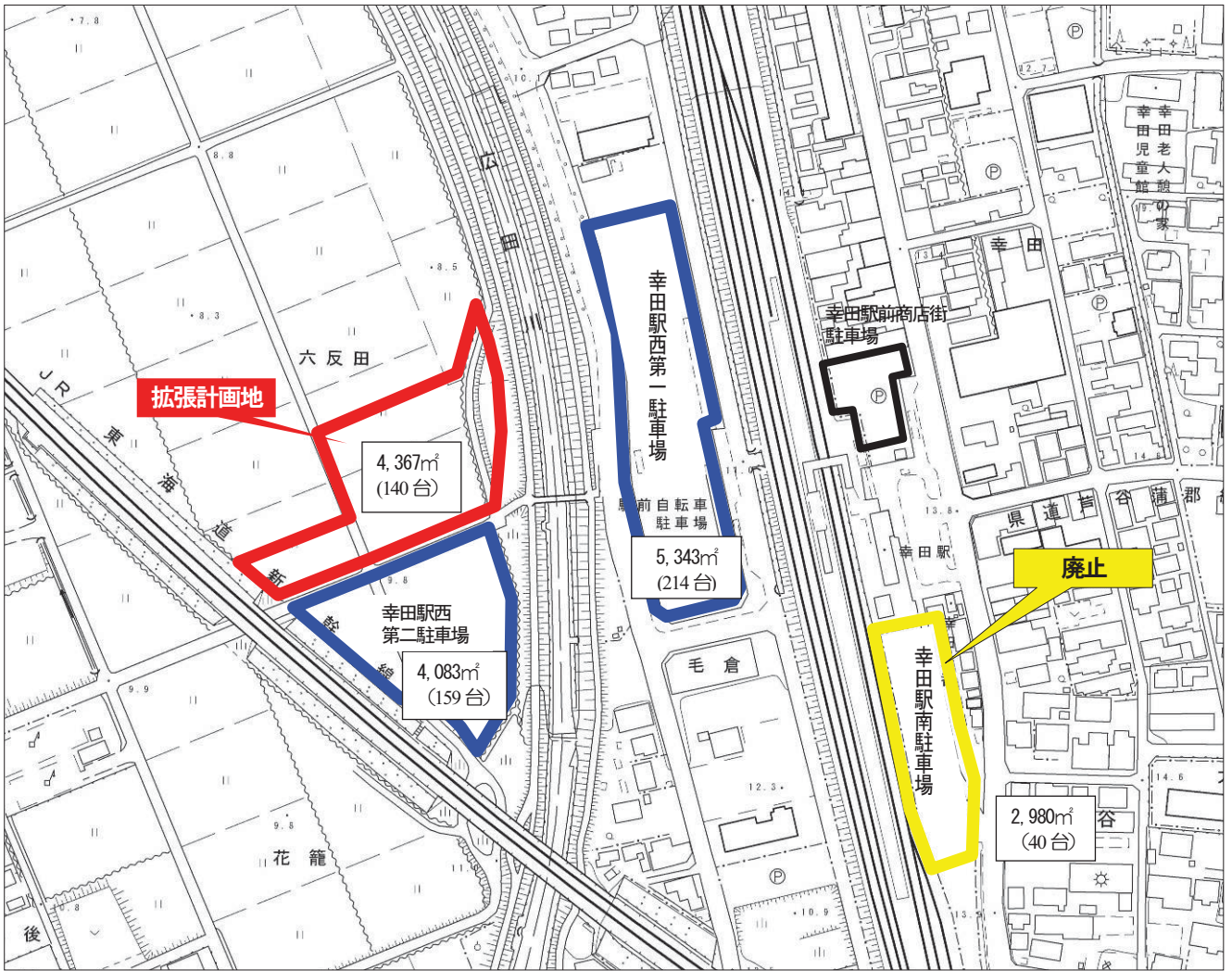


図 幸田駅周辺公共駐車場と拡張計画

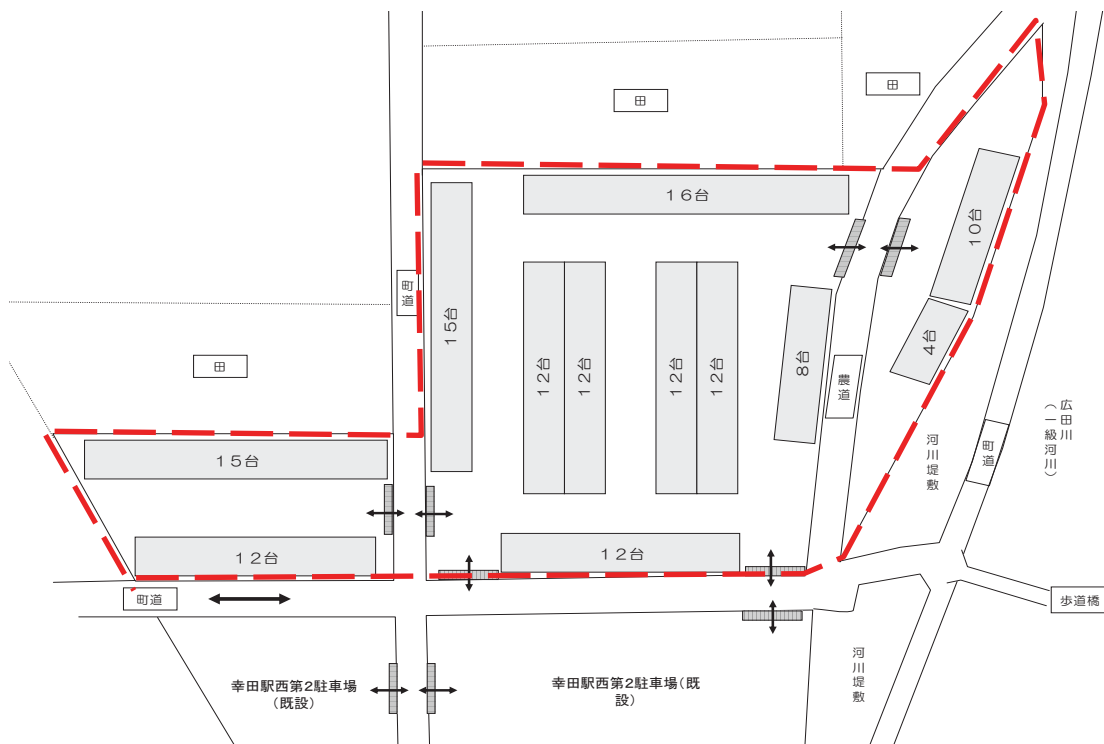


図 幸田駅西駐車場拡張計画平面図

(11) 既存駅の改修

【事業目的】

新駅の整備により形成される新しい公共交通体系の骨格を、さらに利便性の高いものにするために、幸田駅や三ヶ根駅について、乗り換えの利便性向上やバリアフリー化の充実に向け、検討して行きます。

【今後検討する事業】

- ・ 幸田駅の橋上化、駅前広場整備
- ・ 三ヶ根駅のバリアフリー化



B

さらなる利便性・環境性の
高い公共交通利用環境の
構築パッケージ

⑤既存駅周辺の道路整備

主要幹線道路から幸田駅への円滑なアクセスを確保し、自動車や自転車、歩行者にとって、より利便性の高い公共交通利用環境を構築するために、アクセス道路を整備します。

幸田駅へのアクセス道路は地区のシンボルとなるため、自動車交通の円滑な処理に加え、街路景観や歩行者、自転車の利便性、安全性に十分に配慮した整備を行います。

(12)歩道の新設

【事業目的】

幸田駅への円滑なアクセスを確保し、自動車や自転車、歩行者にとってより利便性の高い公共交通利用環境を構築するために歩道未整備箇所について歩道整備を行います。

【事業概要】

■ 県道 美合幸田線（都市計画道路生平幸田線）の整備

短期

中期

<概要>

幸田駅周辺の中心市街地外縁に位置する県道美合幸田線は、幸田駅への利用者が徒歩・自転車で多く通行します。

現状、本路線は都市計画幅員12mで整備済みですが、歩道部が1.5mと狭小であり、バリアフリーに対応するため幅員構成を見直し歩道を2.5mとして再整備を行い、通行者の安全確保とともに駅へのアクセス性も向上させます。

幅員 W=12m

(歩道2.5m)

<事業主体>

愛知県

<事業期間>

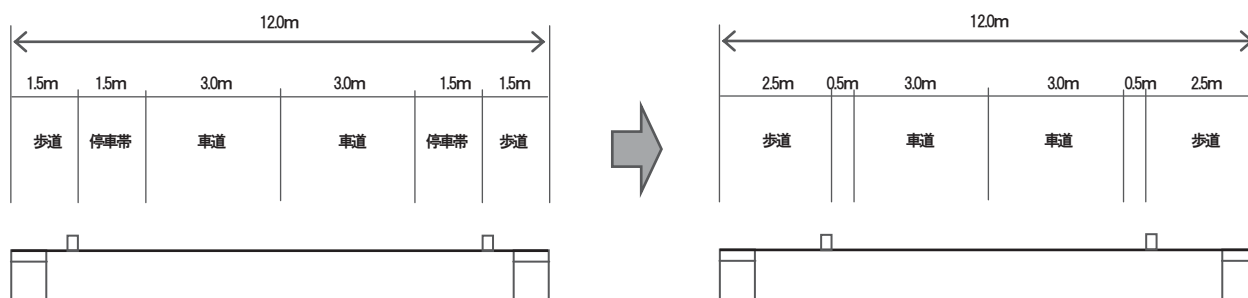
平成21年度～平成22年度（予定）



現況写真

現況

計画



☒ 標準横断(案)

<概要>

幸田駅から岡崎方面へ連絡する県道岡崎幸田線について、幸田駅前周辺の区間は現況幅員が約9mの狭小かつ歩道も無い状況であり、幸田駅の利用における自動車・自転車・徒歩の往来が錯綜し危険な状況です。

本路線においても幸田駅前土地区画整理事業により、区域内について道路幅員を16.0～18.0mに拡幅整備を行います。

また、本路線は幸田町の中心である幸田駅への主要なアクセス道路であり、これをシンボルロードとして位置付け、良好な道路景観を備えた道路として整備します

なお、区画整理以外の残る未整備区間についても、整備手法も含めて整備促進に向けて取り組みます。

□ 区画整理区域内

延長 L=約331m

幅員 W=16～18m

<事業主体>

幸田町

（幸田駅前土地区画整理事業地内）

<事業期間>

平成18年度～26年度（予定）



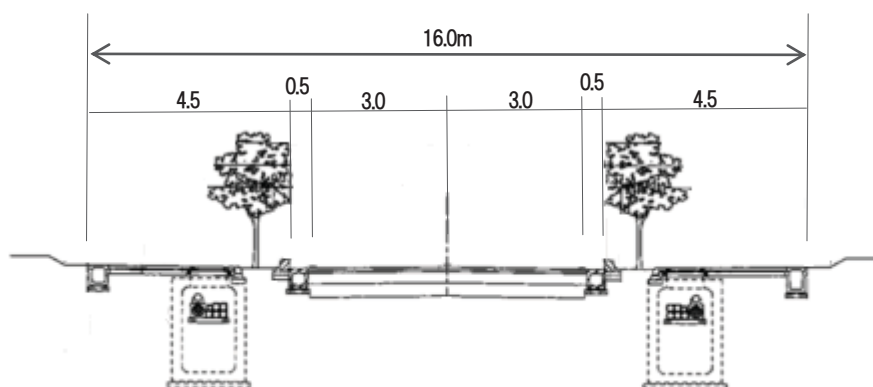


図 標準横断 (案) W=16m区間

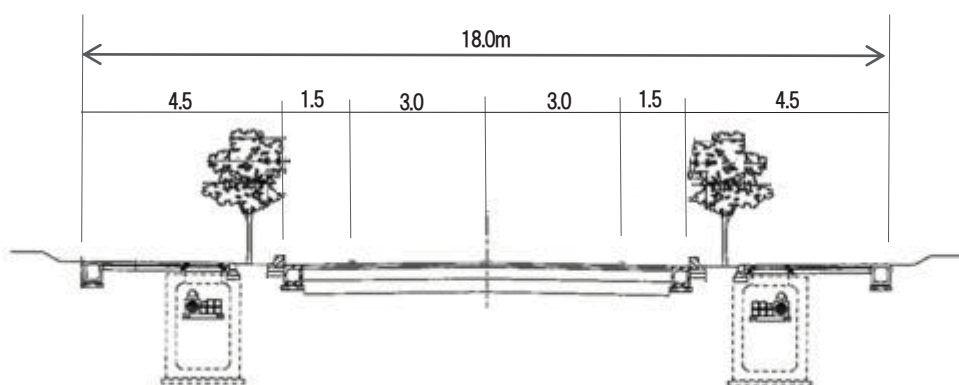


図 標準横断 (案) W=18m区間

■ 県道 芦谷蒲郡線 (都市計画道路芦谷蒲郡線) の整備

短期

中期

<概要>

幸田駅から蒲郡方面へ連絡する県道芦谷蒲郡線について、幸田駅～国道248号までの区間は、現況は幅員約6mの狭小かつ歩道も無い状況であり、幸田駅の利用における自動車・自転車・徒歩の往来が錯綜し危険な状況です。

幸田駅前では活力ある駅前中心市街地の再生・再構築を目指して「幸田駅前土地区画整理事業」に着手しており、駅前の一部区間において本事業により拡幅整備を行います。

区画整理区域境から国道248号までの区間についても、駅へのアクセス性と交通の安全性を高めるために整備します。

また、本路線は幸田町の中心である幸田駅への主要なアクセス道路であり、これをシンボルロードとして位置付け、良好な道路景観を備えた道路として整備します。

□区画整理区域内

延長 L = 約 86 m

幅員 W = 20 m

<事業主体>

幸田町

(幸田駅前土地区画整理事業地内)

<事業期間>

平成18年度～26年度(予定)



現況写真 朝の様子

□区画整理区域境～国道248号まで

延長 L = 約 960 m

幅員 W = 18※～20 m (予定)

※現在、都市計画決定幅員は
20 mであるが、都市計画変
更に向けて検討中



<事業主体>

愛知県

<事業期間>

平成22年度～(予定)

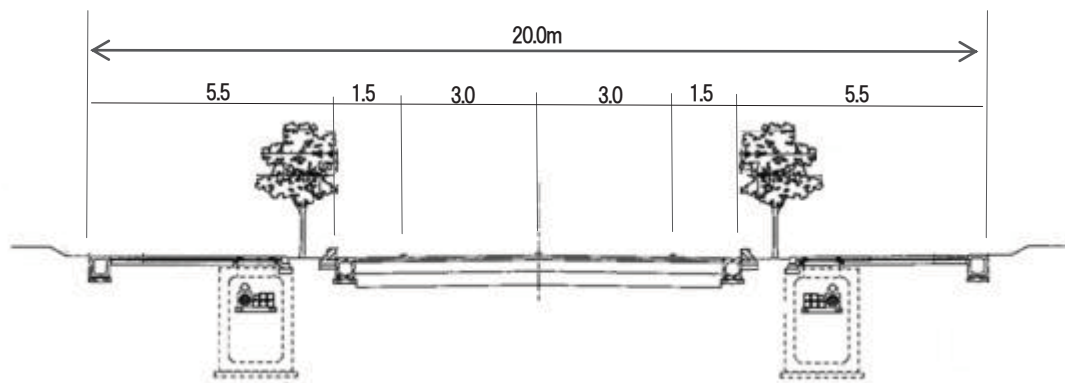


図 標準横断(案) W=20m区間

■町道 芦谷1号線（都市計画道路 生平幸田線）の整備

短期

中期

<概要>

幸田駅周辺の中心市街地外縁に位置する町道芦谷1号線は、幸田駅への利用者が徒歩・自転車で多く通行します。

現状、本路線は県道芦谷蒲郡線から一部区間は、未整備となっています。

そのため、県道芦谷蒲郡線の整備に併せ本路線の整備を行い、通行者の安全確保とともに駅へのアクセス性も向上させます。

延長 L=約94m

幅員 W=16m

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成23年度～（予定）

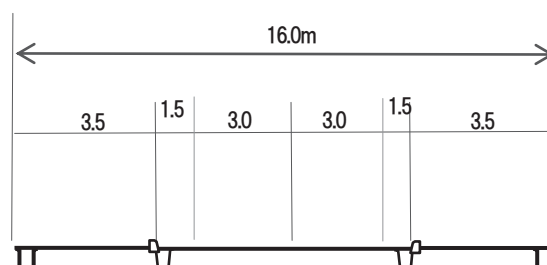


図 標準横断（案） W=16m

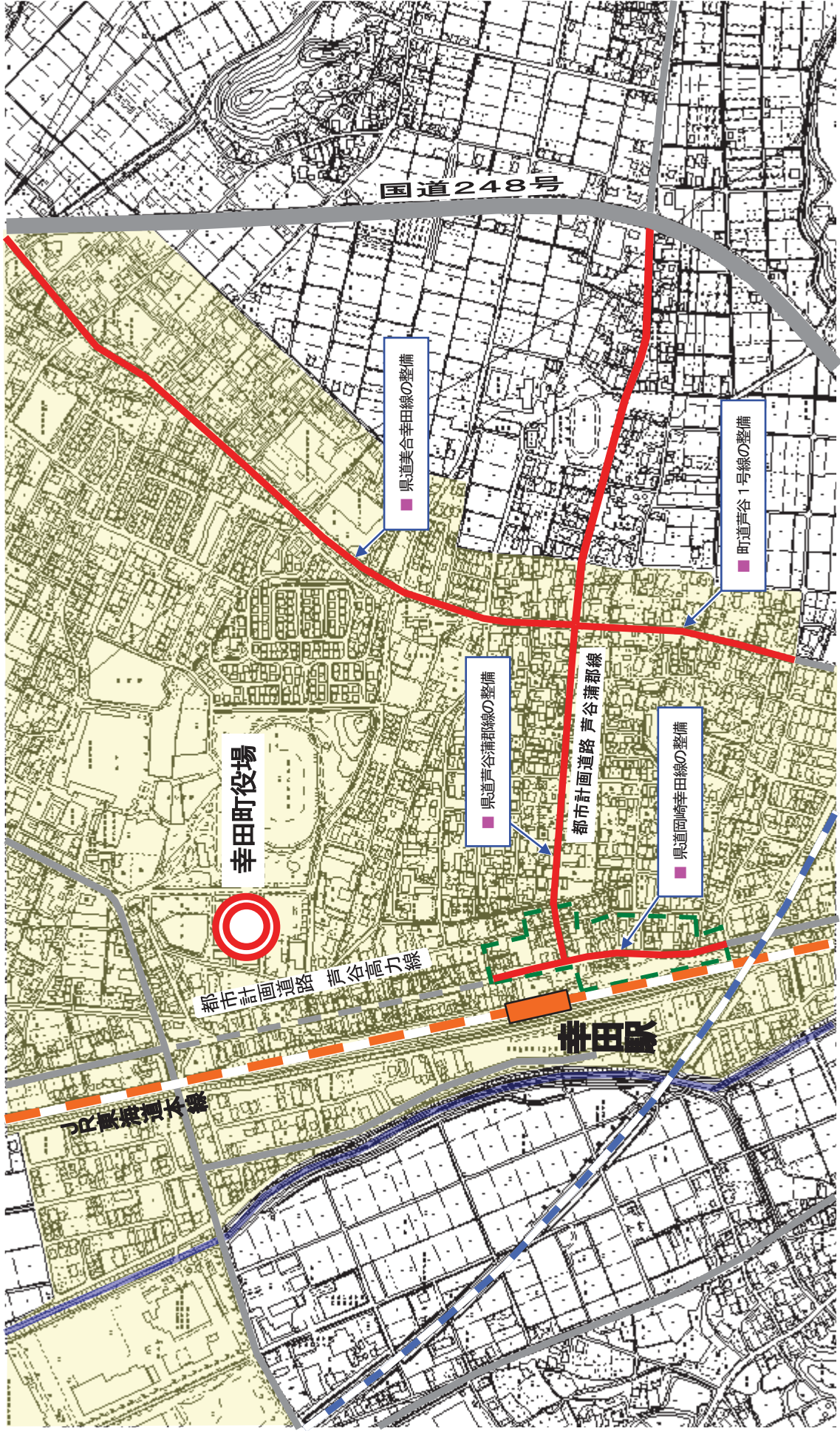


図 既設駅（幸田駅）周辺道路整備計画図

B

さらなる利便性・環境性の
高い公共交通利用環境の
構築パッケージ

⑥ 自転車利用の促進

交通結節点である駅周辺での移動や町内移動について自転車の利用促進を進めます。これにより公共交通機関利用環境を高めるとともに環境にもやさしい交通体系を構築します。

(13) レンタサイクルの導入

【事業目的】

鉄道を軸とし、町民、来訪者を問わず、誰もが移動しやすい交通体系を構築することを目的に、駅端末交通手段としてのレンタサイクルを導入します。

レンタサイクルの導入は、町民の自転車利用を促し、渋滞の緩和や環境負荷の軽減、健康の増進に寄与するだけでなく、放置自転車の減少及び処理費用の削減にもつながります。

また、近距離移動の利便性が向上することから、駅周辺における賑わいの創出にもつながり、地域のコミュニケーションが増進します。

【事業概要】

■ レンタサイクルの導入

短期

中期

<概要>

放置自転車を活用して、町内に設けるレンタルステーションを拠点に誰もが活用できるレンタサイクル事業を導入します。

<事業主体>

幸田町

<事業開始（目標）>

平成22年度：三ヶ根駅、幸田駅

平成23年度：ハッピーネス・ヒル・幸田

平成24年度：新駅

～導入方針～

○目的

- ☞ 三ヶ根駅レンタサイクルは、あじさい寺で有名な本光寺があり観光地の玄関口ともなっているため、観光地へのアクセス利用を図ります。
- ☞ 幸田駅レンタサイクルは、民間開発による大規模な住宅地整備が行われるなど都市化の進展が著しく、近接する企業の従業員が最寄り駅として幸田駅を利用しているため、企業への移動や幸田公園でのしだれ桜まつり等へのアクセス利用を図ります。

☞新駅レンタサイクルは、駅周辺での買い物利用やハピネス・ヒル・幸田との連絡等の利便性の向上を図ります。

☞ハピネス・ヒル・幸田レンタサイクルは、当施設から周辺の商業施設や医療機関等への移動の足としての利用を図ります。

○対象者

町民及び来町者

○運営方法

- ・ レンタルステーション 4ヶ所 (三ヶ根駅、幸田駅、新駅、ハピネス・ヒル・幸田)
- ・ 運用自転車台数 20台 (1拠点5台程度)
- ・ 車両 放置自転車の再利用
- ・ 利用可能日 通年

○料金

無料



図 レンタサイクル導入箇所位置図

(14) 電動アシスト自転車購入補助制度の導入

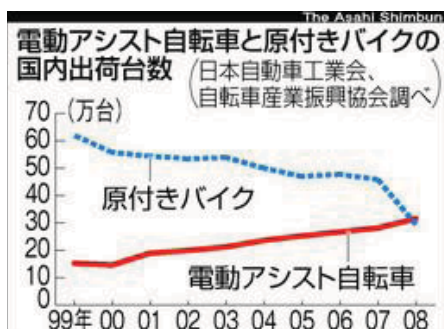
【事業目的】

自転車による鉄道へのアクセス性、快適性を高め、自動車利用からの転換を図ることに
より環境負荷の低減を実現していくために、自転車走行空間や自転車駐車場の整備とあわ
せ、電動アシスト自転車の普及促進を図ります。

電動アシスト自転車は、一般の自転車と同様に低炭素型移動手段であるだけでなく、電
動モーターのアシストにより、自転車利用が困難な高低差の大きい地域も含め、自転車利
用の範囲を大きく広げる可能性があります。

近年では、2008年の道路交通法施行規則の一部改正により、より強力なモーターを
積載することが可能となったため、勾配や距離の抵抗がさらに小さくなり、また、出荷台
数では原付を抜き、普及率が加速しています。

このような電動アシスト自転車を、多くの町民に購入してもらうために、電動アシスト
自転車を購入する町民に対して、購入費用の一部を補助する制度を導入します。



従来の電動アシスト自転車は道路交通法により、
人の力に対するモーターの力の比率（アシスト比）
が最大1：1までに制限されていました。2008年12
月1日に道路交通法施行規則が一部改正され、人の力
に対するモーターの力の比率（アシスト比）が最大
1：2まで緩和されました。

この結果、これまで以上に強力なモーターの力を
借りることができるようになり、電動アシスト自転
車でもきつかった坂道がラクに登れるようになりま
した。

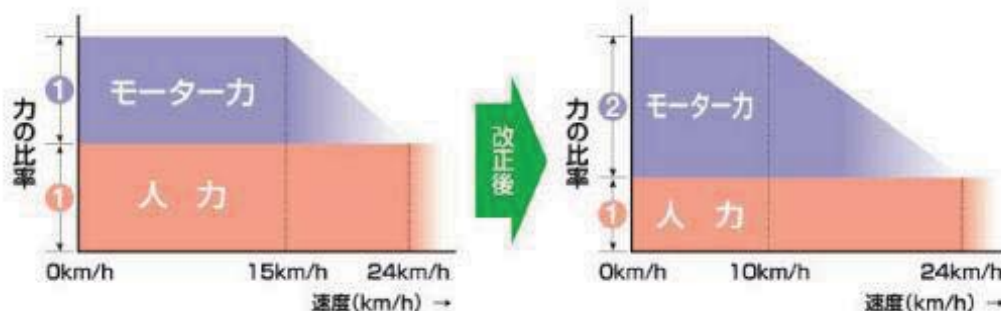


図 電動アシスト自転車の概要

【事業概要】

■ 電動アシスト自転車購入補助制度の導入

短期

中期

<概要>

電動アシスト自転車の購入促進のため、購入時の補助制度を導入する。

<事業主体>

幸田町

<事業期間>

平成23年度～平成26年度（4ヵ年限定）

～導入方針～

○対象者

町民の電動アシスト自転車の購入者を対象とするが、自動車からの転換に対して一番効果的な対象者として検討する。

その検討に際して、起伏が激しく自転車が利用しづらい幸田町において電動アシスト自転車のモニター事業を実施し、通勤や日常行動での電動アシスト自転車利用に対する心理的な面での壁をとり除くことにより環境にやさしい自転車（電動アシスト自転車）の利用促進を図る。

○補助額

1台あたり2万円程度を予定（ただし、当該年度の予算の範囲内）

B

さらなる利便性・環境性の
高い公共交通利用環境の
構築パッケージ

⑦エコ通勤の実施（職場モビリティ・マネジメント）

(15)エコ通勤の実施（職場モビリティマネジメント）

【事業目的】

新駅整備や鉄道へのアクセス交通の整備により構築される公共交通体系の利用を促進し、省CO₂型の都市構造を実現するために、行政や企業のマイカー通勤者を対象としたエコ通勤への転換を促すなど、行政職員、町内企業従業員を対象に職場モビリティマネジメントを実施します。

職場モビリティ・マネジメントの導入により、「企業」にとっては、環境へ取組む企業としての企業イメージの向上や駐車場の経費削減、土地の有効利用につながります。

また「個人」にとっては、健康の増進や車による渋滞や事故の回避などが考えられます。

さらに、「地域社会」にとっては、渋滞によるCO₂排出量の軽減にもつながります。

【事業概要】

■エコ通勤の実施

短期

中期

<概要>

エコ通勤は、愛知県が提唱する「あいちエコモビリティライフの日」実施に係るエコ通勤の取組みなどと連携し、幸田町企業集団連絡協議会と町とが協働で実施します。

幸田町企業集団連絡協議会と町が協働で検討会（勉強会）を立ち上げ、実施方法の検討や情報交換を行います。

企業のマイカー通勤者に対しアンケート調査や電動アシスト自転車モニター事業などを行い、より望ましい「通勤交通」のあり方を検討し公共交通や徒歩、自転車での通勤への転換を促進します。

～促進策の内容～

【企業アンケート調査の実施】

- ・企業のマイカー通勤者を対象に、日常の通勤における移動手段、経路などの動向を調査するとともに、公共交通や自転車、徒歩等への転換意向を把握します。

【電動アシスト自転車モニター事業の実施】

- ・企業のマイカー通勤者に対し、電動アシスト自転車をモニターとして貸し出し、実際の通勤への有効性を検証してもらいます。
- ・モニター事業を行うにあたり交通安全指導も行います。

＜実施主体＞

町及び町内企業（幸田町企業集団連絡協議会 会員企業）

＜事業期間＞

・平成21年度～

（平成21年度：エコ通勤勉強会・電動アシスト自転車モニター検討会の立ち上げ）

■ 職場モビリティ・マネジメントの導入

短期

中期

＜概要＞

行政や企業などの職員の、より望ましい「通勤交通」のあり方を自主的に模索するために、各事業所における「通勤手段の転換の呼びかけ」「通勤手当制度の見直し」等を行います。

職場モビリティ・マネジメント（職場MM）に関しては、町職員がまず率先して通勤交通の見直しなどを実施し、その効果を踏まえて、町内の各企業に展開していきます。

＜実施主体＞

町及び町内企業（幸田町企業集団連絡協議会 会員企業）

＜事業期間＞

平成22年度～

（平成22年度は幸田町職員を対象に実施）

＜事業の進め方＞

・ステップ1：実施体制の検討

職場MMを実施する事業所において企画実施を担当する担当者を選定します。

・ステップ2：通勤実態の把握

職員一人一人の通勤の実態（通勤手段、入社・退社時刻等）を調査します。

調査を行う際には、公共交通に関する情報提供を行い、クルマ通勤者の徒歩や自転車、公共交通での通勤への転換を促すきっかけをつくります。

・ステップ3：具体的な取組みの検討

「通勤実態の把握」をもとに、どのような課題があり、それにどう対処するかを検討します。

・ステップ4：具体的な取組みの実施

ステップ3で検討した内容を実施します。

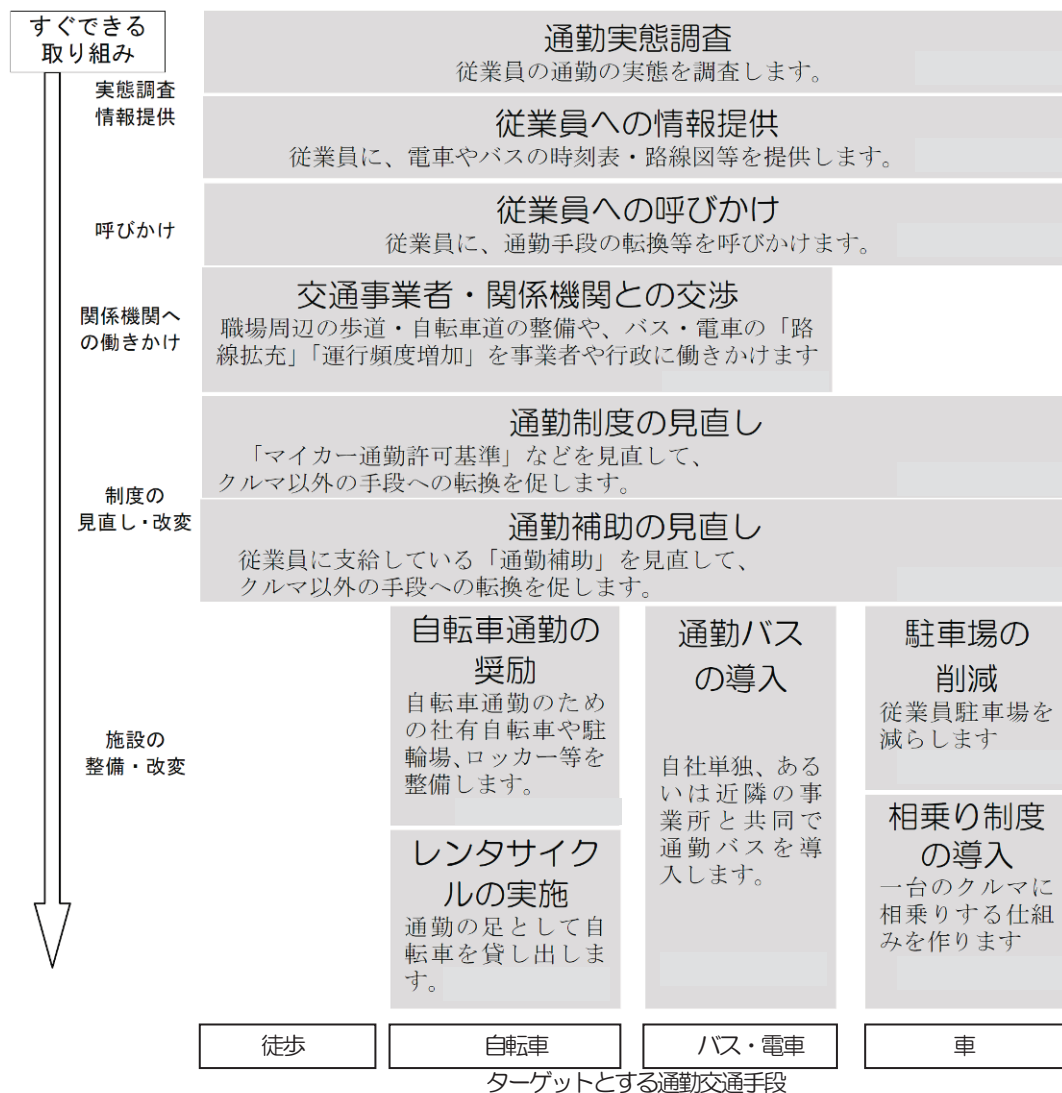


図 職場モビリティマネジメントの具体的な取り組み

資料：「職場交通マネジメント」の手引き」より編集

