

# 4. 戦略プランⅡ

「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Ⅱ 「移動しやすい安全・安心なまちづくり」

### 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

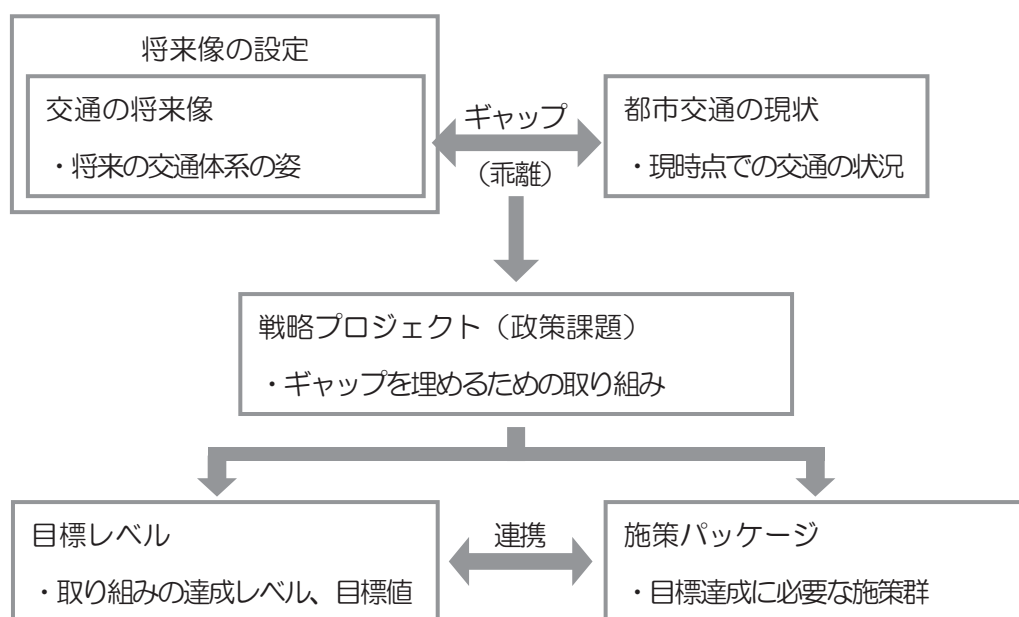


図 戦略プランⅡの構成

## 4-1. 戦略プランIIの将来像

戦略目標である「移動しやすい安全・安心なまち」が実現した場合を想定し、幸田町における交通の将来像を整理します。

### 幸田町における移動しやすい安全・安心な地区の将来の姿

幸田町は、南北に縦貫する国道248号と、東西に横断する名豊道路により、広域の道路ネットワークが形成され、通過交通の円滑な流れを促しています。

JR東海道本線を中心に広がる市街地の外縁部には、都市幹線道路が形成され、地区内および地区外との基幹的な移動軸を担っているとともに、市街地内には地区幹線道路、補助幹線道路が整い、地区内の生活移動を担っています。

幸田町の幹線道路は、それぞれ機能分担が明確化しており、通過交通と生活交通が混在しない交通環境を構築しています。

鉄道駅へアクセスする都市幹線道路や地区幹線道路においては、自動車と自転車、歩行者などが分離されているため、平日の朝夕には、多くの町民が安全・安心な通勤通学移動をしています。

また、市街地内の主要な施設間を連絡する都市幹線道路や地区幹線道路においても、自動車と自転車、歩行者の空間が分離されているため、児童や高齢者などが自動車や自転車に怯えることなく、安心して回遊できる歩行空間が整っています。

郊外部では、都市幹線道路を中心に自転車道が形成されており、市街地への移動に自動車やバスだけではなく、自転車による快適な移動も可能となっています。

このような環境が整うことにより、高齢者や児童による交通事故が減少だけでなく、高齢者の外出する機会が増えました。

#### 《交通手段別》

自動車交通：都市計画道路、高規格道路が整い、幸田町を通過する自動車が円滑に走行しています。

：市街地内でも自転車や歩行者と分離されているため、主要施設や駅にスムーズにアクセスできます。

自転車：市街地内の主要な幹線道路に自転車走行空間が整い、自転車で安全、快適に走っています。

：郊外部の都市幹線道路に自転車走行空間が整い、自転車で安全、快適に走っています。

歩行者：市街地における鉄道駅や学校、福祉施設など主要施設周辺の道路には歩行空間が整い、安全・快適に歩いています。

：幹線道路の横断部などでは横断施設が整い、高齢者や児童が安全に横断しています。

町民意識：主要施設の周辺における歩行者自転車空間が整い、移動に対する安全・安心の意識が向上し、マイカーから自転車、徒歩への転換が進んでいます。

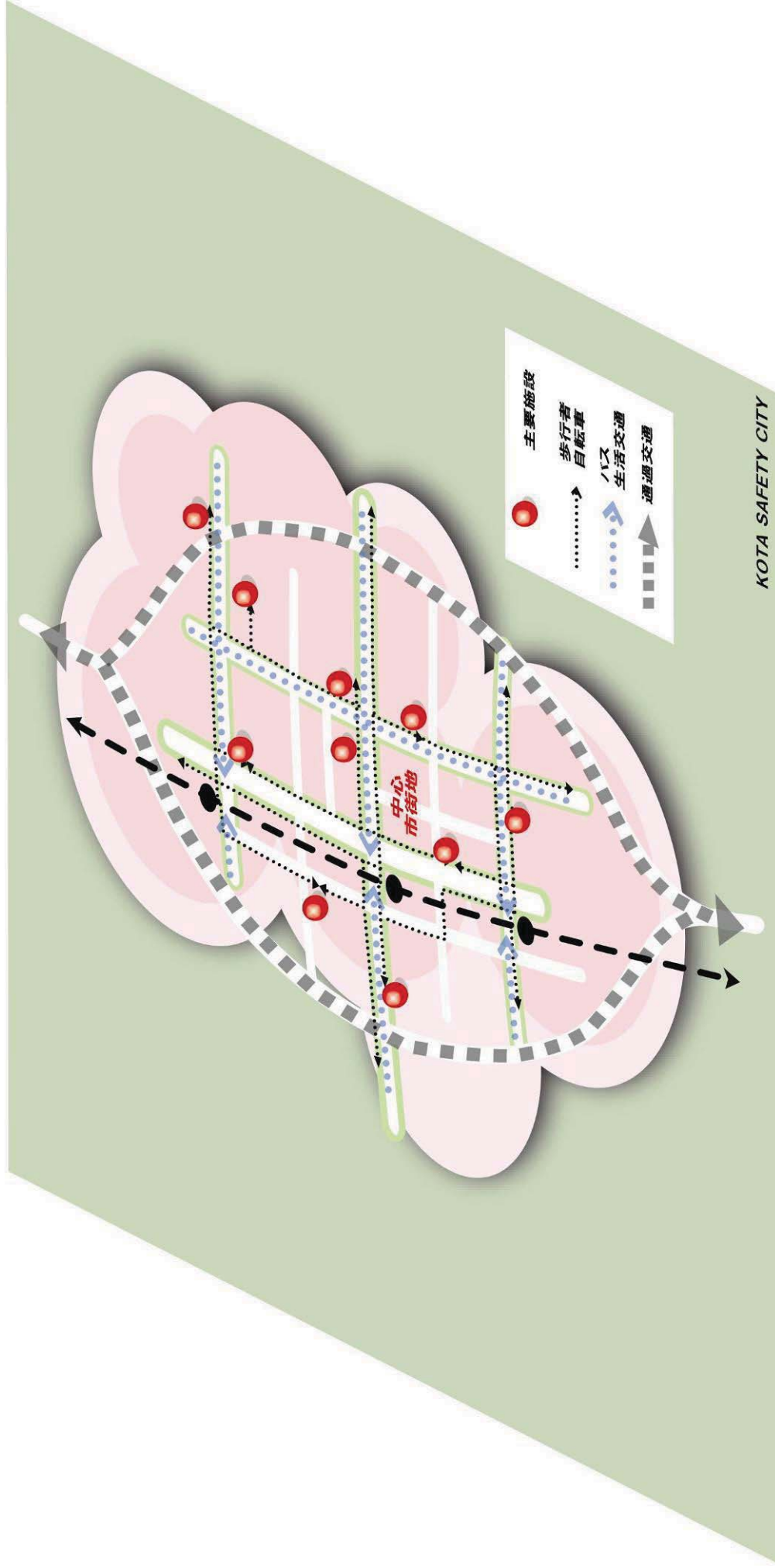


図 幸田町における移動しやすい安全・安心なまちの姿のイメージ

## 4-2. 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
自動車交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域ネットワークを形成する都市計画道路や高規格道路が未整備であり、通過交通の一部が町内に流入</li> <li>・市街地内の主要な道路で歩道がない等の状況であり、自動車と歩行者・自転車が錯綜</li> </ul>	自動車交通： <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画道路、高規格道路が整い、幸田町を通過する自動車が円滑に走行</li> <li>・市街地内でも自転車や歩行者と分離されており、主要施設や駅にスムーズにアクセス</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内の主要な幹線道路には自転車走行空間がない</li> <li>・自動車や歩行者と錯綜し危険な状態</li> </ul>	自転車： <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内の主要な幹線道路に自転車走行空間があり、安全・快適に自転車で走行</li> </ul>
歩行者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の外縁部に位置する都市幹線道路には歩道がある</li> <li>・駅や学校等の周辺の道路で歩道がない区間がある</li> <li>・駅周辺の道路において、自動車や自転車と錯綜し危険な状態</li> <li>・幹線道路の横断部には地下道が設置されているが、使いづらい</li> </ul>	歩行者： <ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地における鉄道駅や主要施設周辺の道路には歩行空間が整い、安全・快適に歩行</li> <li>・幹線道路の横断部などでは横断施設が整い、高齢者や児童が安全に横断</li> </ul>
町民意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安心して移動できる環境が少ないという意識</li> <li>・徒歩、自転車に対する不満度が高い</li> </ul>	町民意識： <ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な道路においては安全、安心して移動できるという意識</li> <li>・車から自転車や徒歩に転換し、地球環境問題へ貢献しようという意識</li> </ul>



## 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"> <li>・都市計画道路、高規格道路が整い、幸田町を通過する自動車が円滑に走行</li> <li>・市街地内でも自転車や歩行者と分離されており、主要施設や駅にスムーズにアクセス</li> </ul>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・広域ネットワークを形成する都市計画道路や高規格道路が未整備であり、通過交通の一部が町内に流入</li> <li>・市街地内の主要な道路で歩道がない等の状況であり、自動車と歩行者自転車が錯綜</li> </ul>

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●広域ネットワークが未完成であるため、通過交通が流入</li> <li>●市街地内の主要道路が未整備であるため、自転車や歩行者と錯綜</li> </ul>
------	--

#### ①広域ネットワークが未完成であるため、通過交通が流入

- ・名豊道路の幸田芦谷 I C から蒲郡方面が未整備の状態であるため、一般道へ通過交通が流入しています。
- ・都市間連絡道路の位置づけを担う県道須美福岡線バイパス（(都)野場福岡線）や県道生平幸田線（(都)生平幸田線）、また、市街地をバイパスする町道野場横落線（(都)野場横落線）が未整備の状態であるため、市街地内に通過交通が流入しています。



図 主要幹線道路の整備状況

4. 戦略プランⅡ

- ・平日朝夕のピーク時には、企業への通勤経路となっている県道幸田石井線（(都)安城蒲郡線）や県道蒲郡碧南線、国道248号（(都)蒲郡岐阜線）で混雑が発生しています。

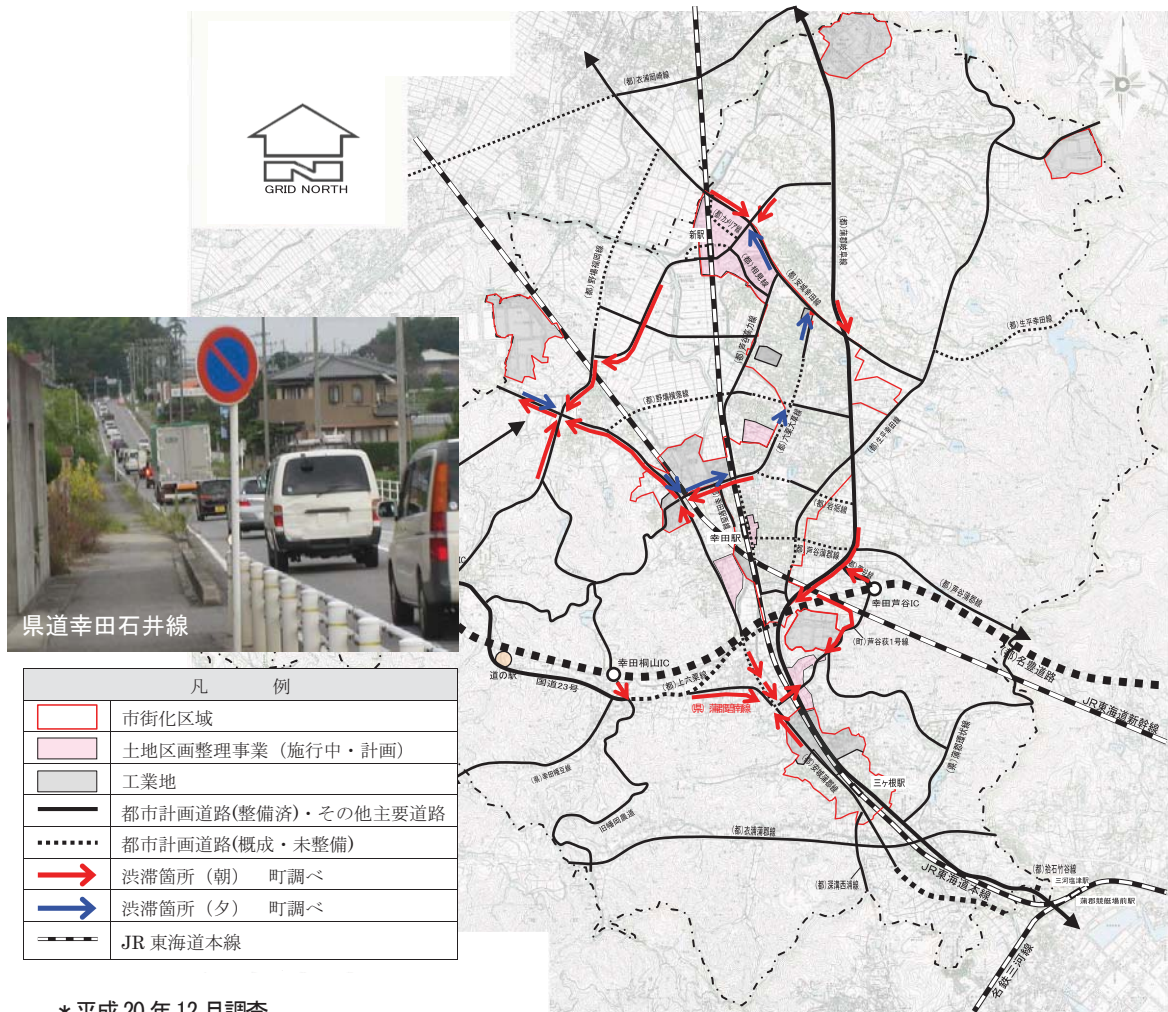


図 通勤時の道路混雑箇所

②市街地内の主要道路が未整備であるため、自転車や歩行者と錯綜

- ・平日朝夕の通勤通学時間帯には、幸田駅前の道路に通過交通が流入し、特に駅前の交差点を中心に混雑が発生しています。



図 朝通勤時の混雑状況（幸田駅前）



### <自転車>

将来像	・市街地内の主要な幹線道路に自転車走行空間があり、安全・快適に自転車で走行
現状	・市街地内の主要な幹線道路には自転車走行空間がない ・自動車や歩行者と錯綜し危険な状態

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●幸田駅へのアクセス道路に自転車走行空間がない</li> <li>●自転車に対する満足度が低い</li> </ul>
------	---

#### 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）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。



図 幸田駅前道路における通勤通学時の道路の状況

#### ②自転車に対する満足度が低い

- ・町民の普段の自転車利用に対する満足度では、「やや不満」「不満」を合わせると約50%となっており、現状で満足していると答えている方は10%にすぎません。
- ・また、その主な理由としては、「専用の自転車道がない」、「歩行者、自転車が分離されていない」など、安全で快適な自転車走行空間がないことが原因となっています。

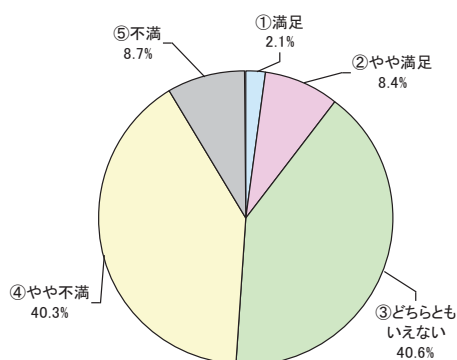


図 自転車利用満足度

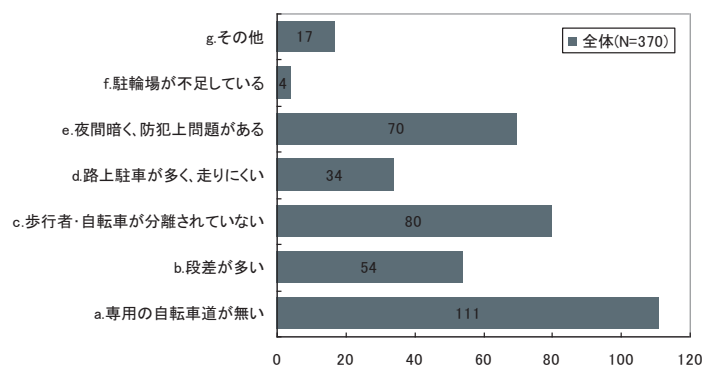


図 自転車利用環境の不満な点

資料：H20 都市交通アンケート

<歩行者>

将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地における鉄道駅や主要施設周辺の道路には歩行空間が整い、安全・快適に歩行</li> <li>・幹線道路の横断部などでは横断施設が整い、高齢者や児童が安全に横断</li> </ul>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地の外縁部に位置する都市幹線道路には歩道がある</li> <li>・駅や学校等の周辺の道路で歩道がない区間がある</li> <li>・駅周辺の道路において、自動車や自転車と錯綜し危険な状態</li> <li>・幹線道路の横断部には地下道が設置されているが、使いづらい</li> </ul>

ギャップ	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 幹線道路の横断が不便</li> <li>● 駅や学校等の周辺道路に歩行空間がない</li> </ul>
------	--

① 幹線道路の横断施設が不便

- ・ 幸田町を南北に縦貫する国道248号は、都市間を連絡する主要幹線道路であることから、横断部を極力回避するためにアンダーパスが設けられています。
- ・ この地下道については、自動車と分離されているため安全性は高いものの、スロープによる迂回の発生や、歩行者や自転車への上下移動の負担、夜間の防犯性などの問題も指摘されています。

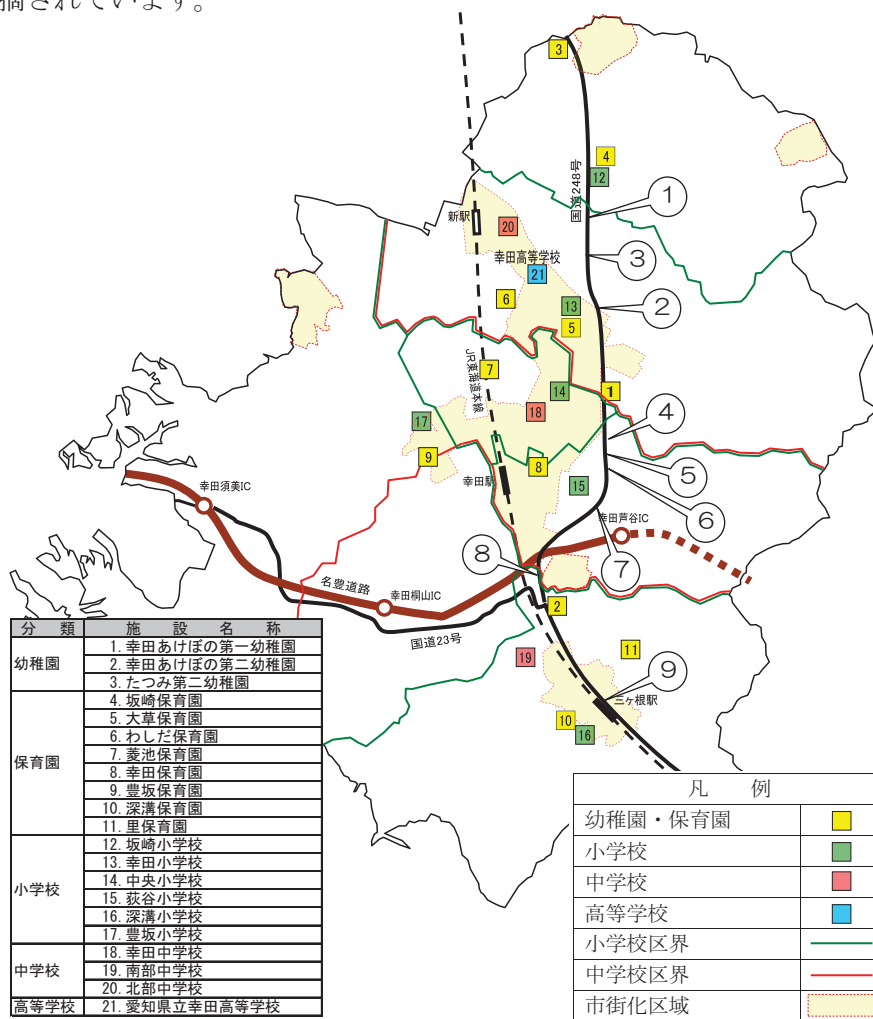


図 国道248号地下通路位置図



表 国道248号地下通路概況

	箇所	通路仕様	進入路	段差の有無	照明	利用状況	車通行	備考
1	坂崎小畑地内	幅員 1.5m 高さ 1.85m	勾配が緩	無	3基	通学路等利用者が多い	車不可	
2	大草下六條地内	幅員 2m 高さ 1.9m	勾配が急	無	2基	通学路等利用者が多い	車可	
3	大草寺西地内	幅員 2m 高さ 2m	勾配北緩 南急	無	2基	利用者はあまりない	車不可	草有
4	荻西野地内	幅員 2m 高さ 2m	勾配が緩	無	3基	通学路等利用者が多い	車不可	中に水路
5	荻仲田地内	幅員 5m 高さは高い		無	なし	車が主だが、利用は少ない	車可	
6	荻仲田地内	幅員 2m 高さ 1.95m	勾配が緩	無	1基	通学路等利用者が多い	小型車可	
7	荻荒子地内	幅員 2.5m 高さ 2.5m	勾配が急	無	2基	農作業等利用者あり	車可	
8	芦谷西折ヶ谷地内	幅員 2.5m 高さ 2.5m	山斜面で急峻	無	なし	墓参専用の通路	車不可	
9	三ヶ根駅前	幅員 2.5m 高さ 2.5m	階段	有 中心部 スロープ	多数	駅の利用のため利用者は多い	車不可	



図 坂崎小畑地内の地下通路の状況

②駅や学校等の周辺道路に歩行空間がない

- ・幸田町内に点在する小中学校の周辺の通学路に指定されている道路において、歩道がない区間があり、児童の登下校時の安全性が確保されていません。
- ・幸田駅へアクセスする周辺道路に歩道が無く、歩行者の安全性が確保されていません。

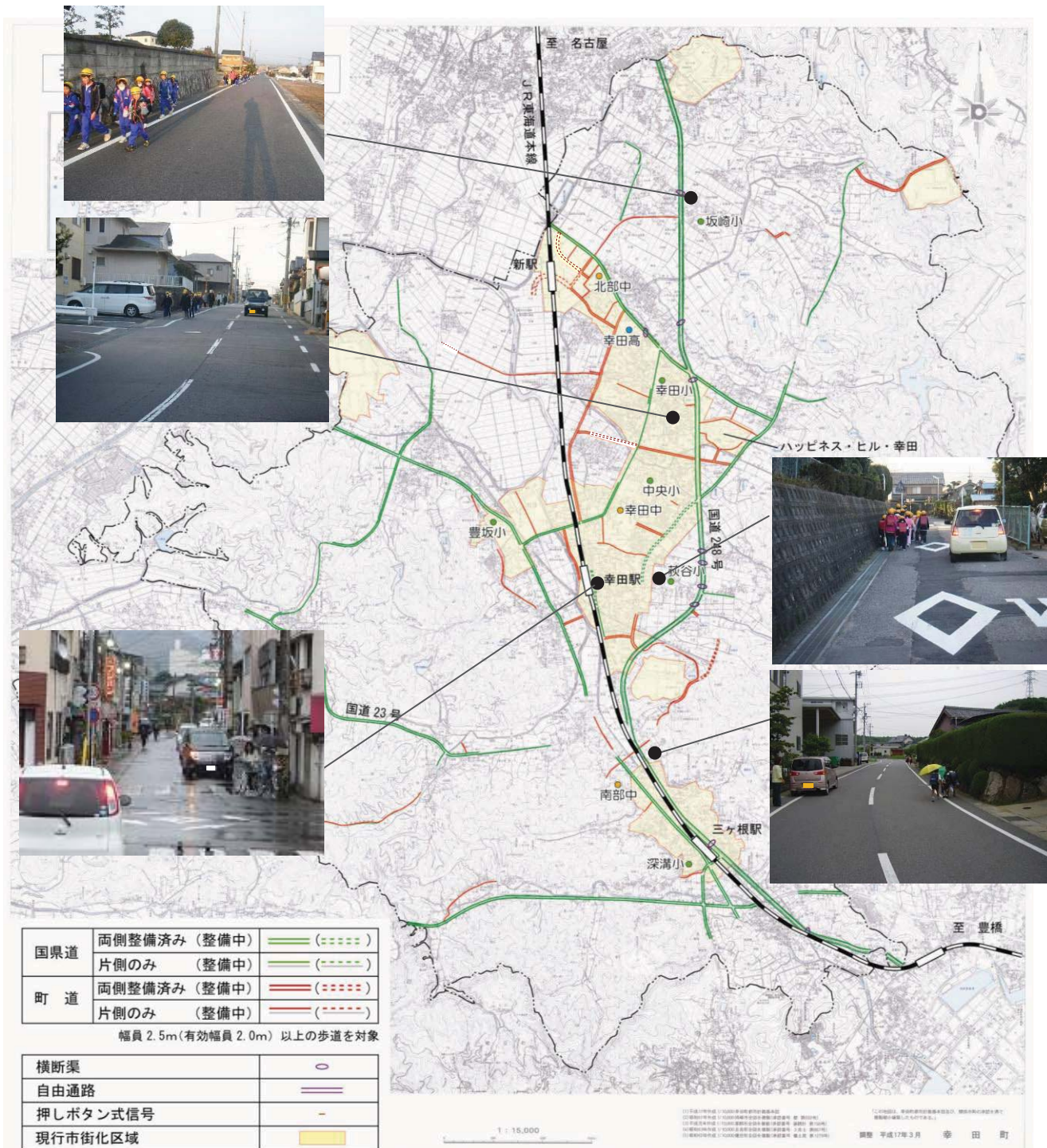


図 幸田町における歩道の設置状況

### <町民意識>

将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>・主要な道路においては安全、安心して移動できるという意識</li> <li>・車から自転車や徒歩に転換し、地球環境問題へ貢献しようという意識</li> </ul>
現状	<ul style="list-style-type: none"> <li>・安心して移動できる環境が少ないという意識</li> <li>・徒歩、自転車に対する不満度が高い</li> </ul>

### ギャップ

●徒歩や自転車移動の不便・危険意識が浸透

#### ①徒歩や自転車移動の不便・危険意識が浸透

- ・徒歩や自転車に対しては、約半数以上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、自転車道がないなど、安全な移動空間の確保に対する意見が多くなっています。

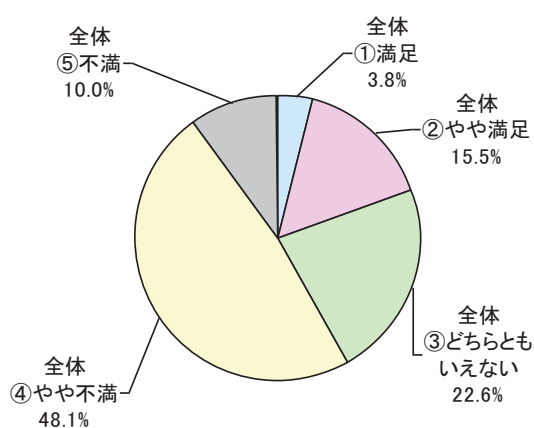


図 徒歩移動の満足度 (再掲)

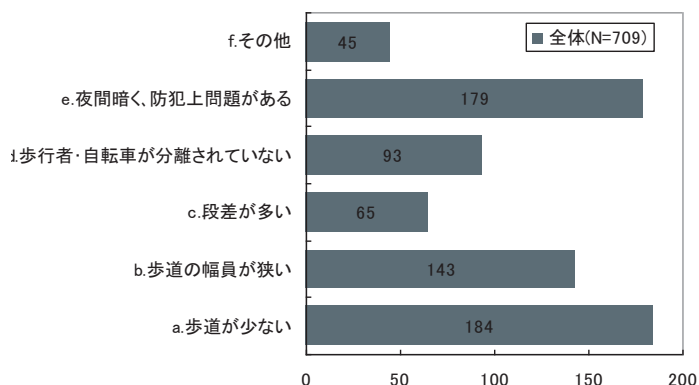


図 徒歩移動の不満理由 (再掲)

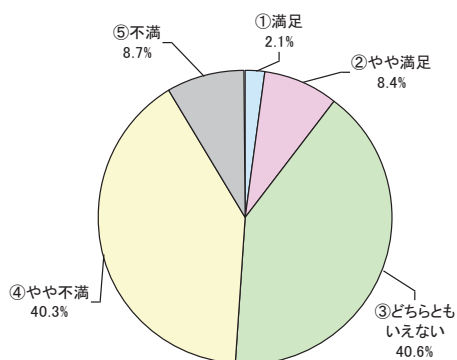


図 自転車移動の満足度

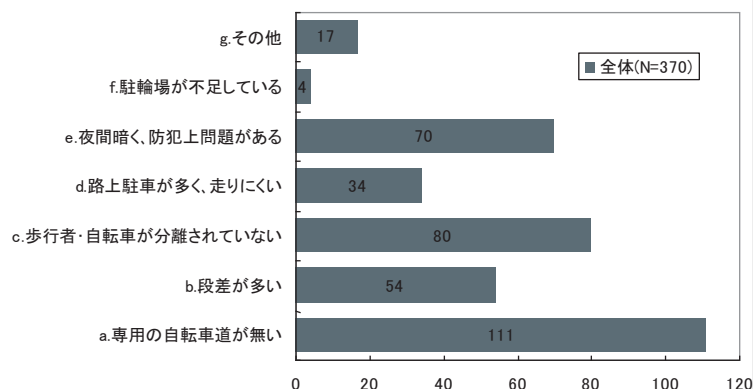


図 自転車移動の不満理由

資料：H20 都市交通アンケート

### 4-3. 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Ⅱの実現を図るための戦略プロジェクトを設定します。

安全・安心な移動環境をつくるためには、歩行空間や自転車走行空間の創出だけでなく、代替移動手段の確保や交通ルールやマナーの向上なども併せて行うことが重要です。

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"> <li>●広域ネットワークが未完成であるため、通過交通が流入</li> <li>●市街地内の主要道路が未整備であるため、自転車や歩行者と錯綜</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■幹線道路の整備</li> <li>■主要施設周辺の歩行空間の整備</li> <li>■自転車走行空間の整備</li> <li>■徒歩や自転車を補完する移動手段の確保 (コミュニティバスの導入)</li> <li>■交通意識の変革</li> </ul>
自転車	<ul style="list-style-type: none"> <li>●幸田駅へのアクセス道路に自転車走行空間がない</li> <li>●自転車に対する満足度が低い</li> </ul>	
歩行	<ul style="list-style-type: none"> <li>●幹線道路の横断が不便</li> <li>●駅や学校等の周辺道路に歩行空間がない</li> </ul>	
町民意識	<ul style="list-style-type: none"> <li>●徒歩や自転車移動の不便・危険意識が浸透</li> </ul>	



## 4-4. 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。

## Cパッケージ

### 市街地における安全な移動環境の創出

高規格幹線道路や都市計画道路の整備を推進し、市街地内の自動車交通量の適正化を図るとともに、市街地内の主要な道路において、自動車と分離した移動空間を確保し、誰もが利用しやすい公共交通システムを導入することにより、子供や高齢者などの交通弱者にとっても安全で安心な移動環境の創出を図ります。

また、公共交通や自転車、徒歩など、自動車以外の交通に対する意識やマナーの向上を図ります。

#### 【戦略プロジェクト】

- 主要施設周辺の歩行空間の整備
- 自転車走行空間の整備
- 幹線道路の整備
- 徒歩や自転車を補完する移動手段の確保（コミュニティバスの導入）
- 交通意識の変革

戦略目標Ⅱ「移動しやすい安全・安心なまちづくり」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。

単独目標	指標	短期目標 (H26)	中期目標 (H31)
移動しやすい 安全・安心な まちづくり	<b>①歩行者自転車交通量</b> ※(都) 芦谷蒲郡線の歩行者自転車交通量 (12 時間)	<b>1,075 人/日</b> ((H20の943人/日から14%増加)	—
	<b>②徒歩移動に対する満足度</b> ※町民意識調査で徒歩に対して満足している人の割合	<b>30.0%</b> (H20の20%から10ポイント増加)	—
	<b>③自転車移動に対する満足度</b> ※町民意識調査で自転車に対して満足している人の割合	<b>20.0%</b> (H20の10%から10ポイント増加)	<b>30.0%</b> (H20の10%から20ポイント増加)
	<b>④コミュニティバス利用者数</b> ※福祉巡回バスの利用者数	<b>56,426 人/年</b> (H20の47,946人/年から18%増加)	<b>59,126 人/年</b> (H20の47,946人/年から23%増加)
	<b>⑤交通事故件数</b> ※町内の年間交通事故件数	<b>162 件</b> (H20の205件から20.9%減少)	—

※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 歩行者自転車交通量

- 主要な施設間における安全・安心な移動環境の創出の達成度合いを測る数値目標の一つとして、歩行者自転車交通量を掲げます。
- 幸田町内の様々な主要施設周辺の道路の中でも、最も歩行者や自転車が集中し、かつ、今後、区画整理事業などにより良好な市街地が形成される幸田駅周辺の道路の歩行者自転車交通量を代表的な数値とします。
- 国道248号と幸田駅をアクセスする(都)芦谷蒲郡線は、平成26年度に事業が完了(区画整理区域内)し、歩行者と自転車、自動車が分離された安全で快適な道路空間が創出されます。
- 一方、幸田駅周辺においては、「都市開発のための拠点整備プロジェクト」において、駅利用者に占める駅周辺施設利用率が6%(平成19年度)⇒20%(平成27年度)という目標値が設定されています。
- このことから、(都)芦谷蒲郡線の歩行者自転車交通量を平成20年度の943人に対して、現時点からおおむね5年後の平成26年度には約1,075人(現状から14%増加)にまで増加させることを目指します。

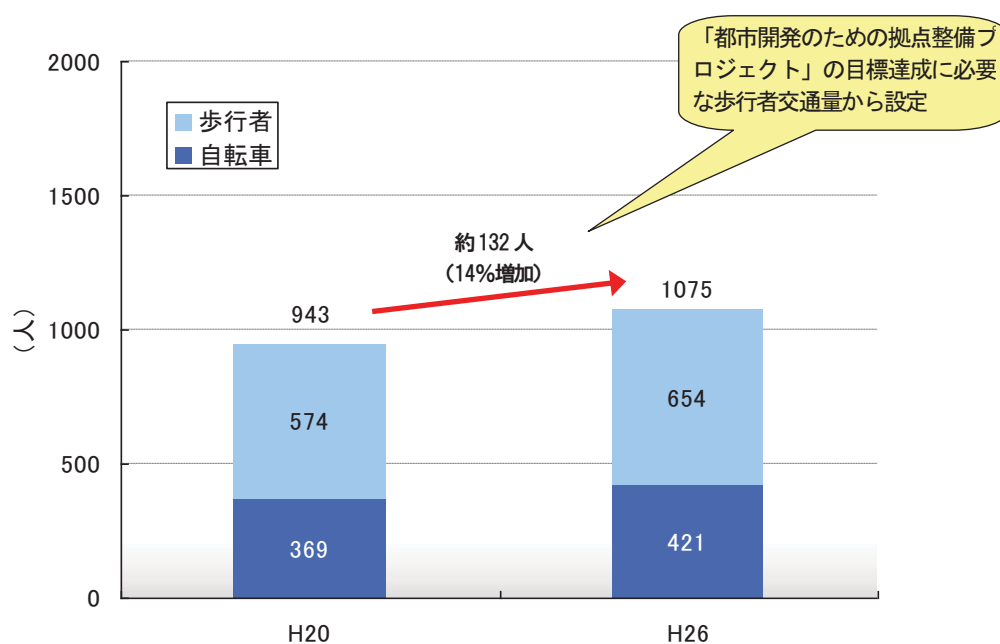


図 歩行者交通量の目標値(12時間)

## ② 徒歩移動に対する満足度

- ・主要な施設間における安全・安心な移動環境の創出の達成度合いを測る数値目標の一つとして、徒歩移動に対する満足度を掲げます。
- ・現在、徒歩移動に対しては、町民の約6割の方が不満に感じており、「満足」あるいは「やや満足」と感じている人は約20%となっています。
- ・今後の道路の新設、拡幅整備にあわせた歩行空間の創出や交通ルール・マナーの向上など、総合的な歩道の安全対策により、徒歩移動の満足度は向上するものと想定します。
- ・一方、幸田町の代表交通手段である自動車移動に対しては、約30%の町民が「満足」あるいは「やや満足」と感じています。
- ・このことから、平成20年度の約20%に対して、現時点からおおむね5年後の平成26年度には、自動車移動と同等の満足度である約30%にまで増加させることを目指します。

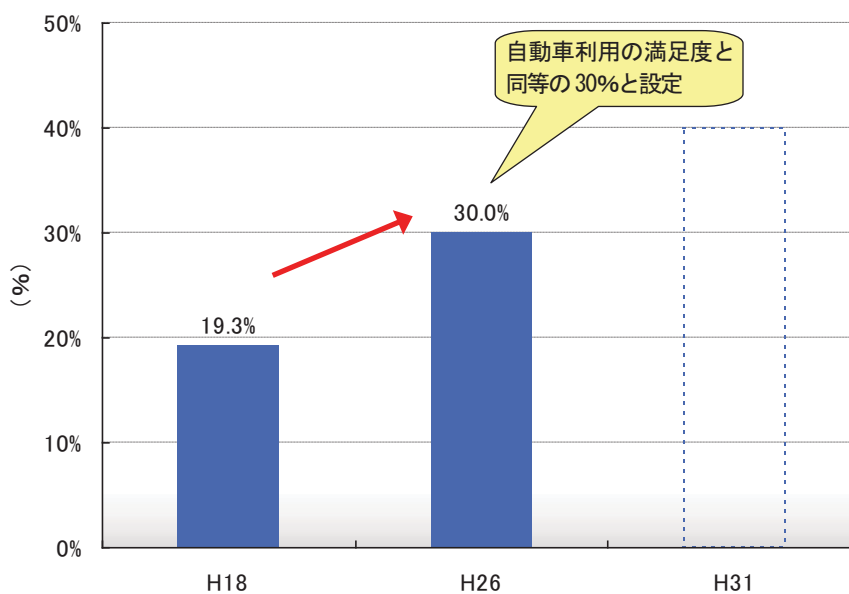


図 徒歩移動に対する満足度の目標値（「満足」、「やや満足」の割合）



### ③自転車移動に対する満足度

- ・主要な施設間における安全・安心な移動環境の創出の達成度合いを測る数値目標の一つとして、自転車移動に対する満足度を掲げます。
- ・現在、自転車移動に対しては、町民の約半数以上の方が不満に感じており、「満足」あるいは「やや満足」と感じている人は約10%となっています。
- ・今後の道路の新設、拡幅整備にあわせた自転車走行空間の創出や交通ルール・マナーの向上など、総合的な自転車利用環境整備により、自転車移動の満足度は向上するものと想定します。
- ・一方、幸田町の代表交通手段である自動車移動に対しては、約30%の町民が「満足」あるいは「やや満足」と感じています。
- ・このことから、将来は自動車移動と同等の満足度を達成することを目標とし、現時点からおおむね5年後の平成26年度には、平成20年度の約10%に対して、倍増の約20%にまで増加させることを目指します。

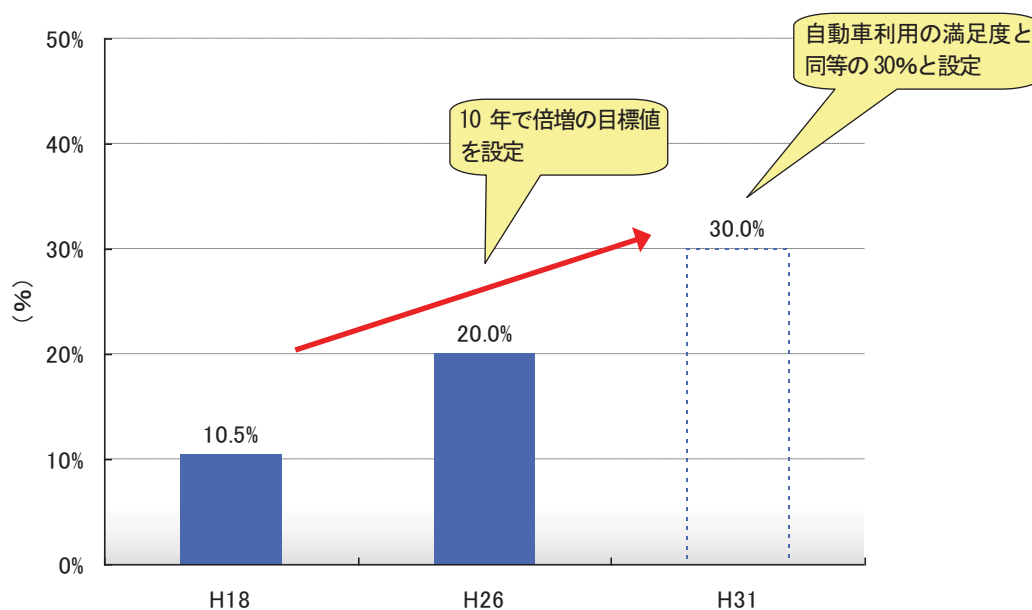


図 自転車移動に対する満足度の目標値（「満足」、「やや満足」の割合）

■徒歩移動の満足度

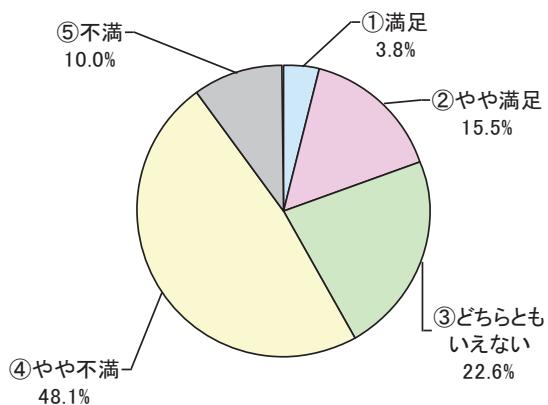


図 徒歩移動の満足度  
(N=580 複数回答)

■自転車移動の満足度

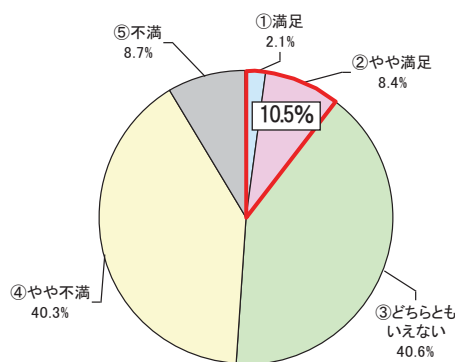


図 自転車移動の満足度  
(N=335 複数回答)

■自動車移動の満足度

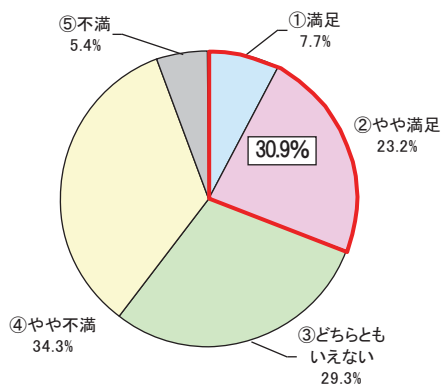


図 自動車移動の満足度  
(N=569 複数回答)

資料：H20 都市交通アンケート

## ④コミュニティバスの利用者数

- ・主要な施設間における安全・安心な移動環境の創出の達成度合いを測る数値目標の一つとして、福祉巡回バスの利用者数を掲げます。
- ・現在、福祉巡回バスの利用者数は年間47,946人となっており、平成12年度からの推移をみると、増加傾向を示しています。
- ・今後、新駅整備を契機に、基幹公共交通軸である鉄道駅に連絡するコミュニティバスとして福祉巡回バスの運行サービスを強化し、利用者数の増加を図ります。

表 福祉巡回バスとコミュニティバスの運行サービス

	福祉巡回バス	コミュニティバス
運行本数	18本/日(3系統)	28本/日(4系統)
所要時間	1系統あたり約60分	1系統あたり約45分

- ・コミュニティバスの対象者拡大や運行サービス向上により、現在の福祉巡回バスの1日あたりの利用者数約180人に対して1割程度(約20人)増加するものと想定し、年間約5,200人の増加を見込みます。

$$20人/日 \times 262日(おおよその年間稼働日) = 5,240人$$

- ・このことから、平成20年度の福祉巡回バスの年間利用者数47,946人に対して、おおむね5年後の平成26年度には56,426人/年(約18%増)、さらに10年後の平成31年度には59,126人/年(約23%増)にまで増加させることを目指します。

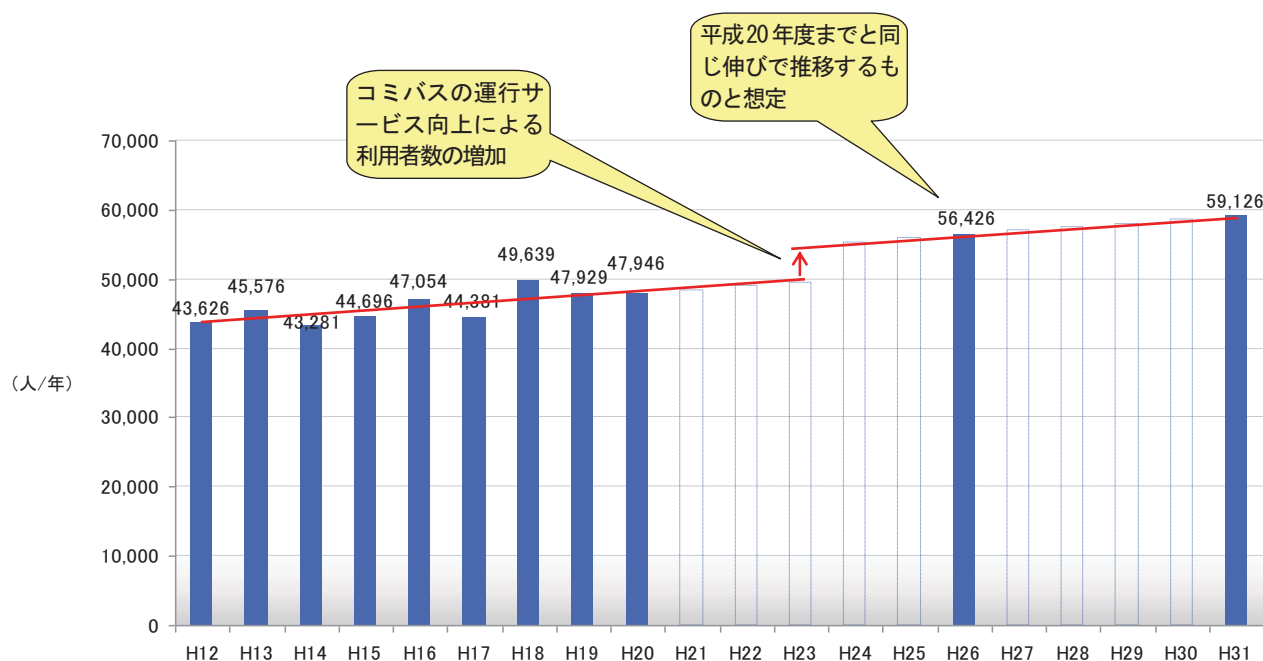


図 コミュニティバスの利用者数の目標値

## ⑤ 交通事故件数

- ・ 主要な施設間における安全・安心な移動環境の創出の達成度合いを測る数値目標の一つとして、幸田町の交通事故件数を掲げます。
- ・ 交通事故件数は、交通安全教育を推進するにあたり、総合的に施策効果を測るための代表的な指標とします。
- ・ 幸田町の交通事故件数は、平成15年度から一時増加傾向を示しましたが、平成17年度時点では減少に転じています。
- ・ このような近年の交通事故件数の傾向を踏まえ、平成15年度から平成20年度までの実績値の平均伸び幅 $-7.1$ 件から目標値を設定します。
- ・ このため、歩行者自転車空間の整備やコミバスの導入、交通ルールやマナーの向上により、平成20年度の約205件に対して、おおむね5年後の平成26年度には約162件（平成20年度から20.9%減少）にまで減少させることを目指します。

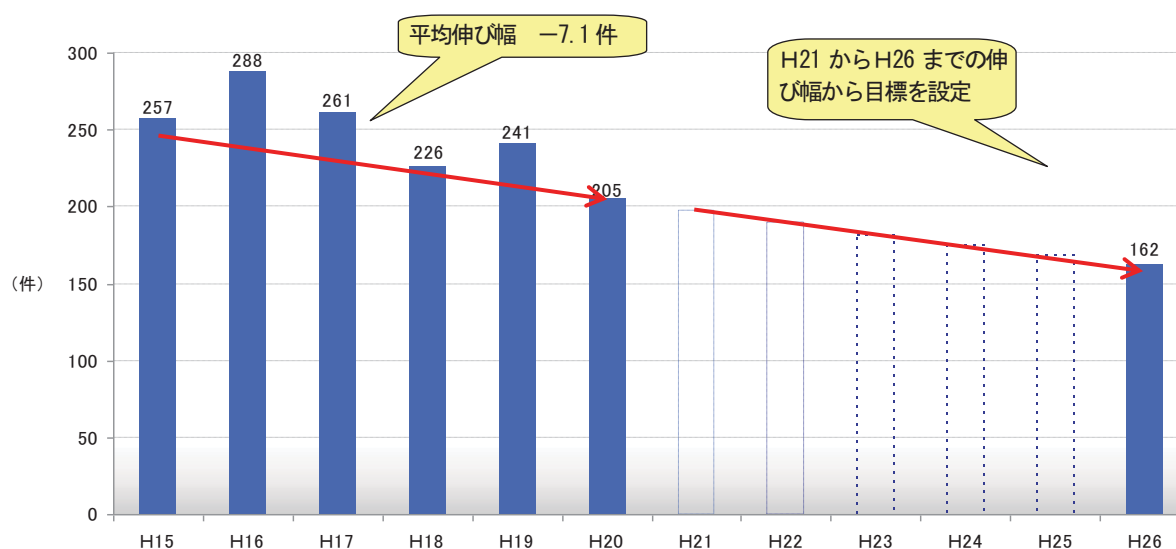
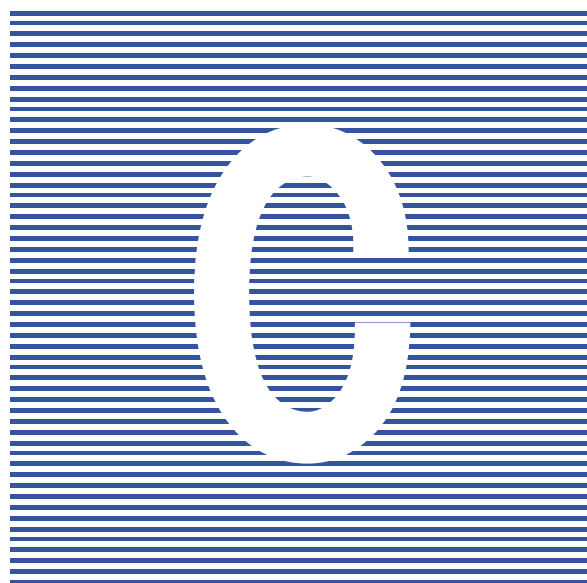


図 交通事故件数の目標値



## 4-5. 施策パッケージの検討



市街地における安全な移動環境の創出

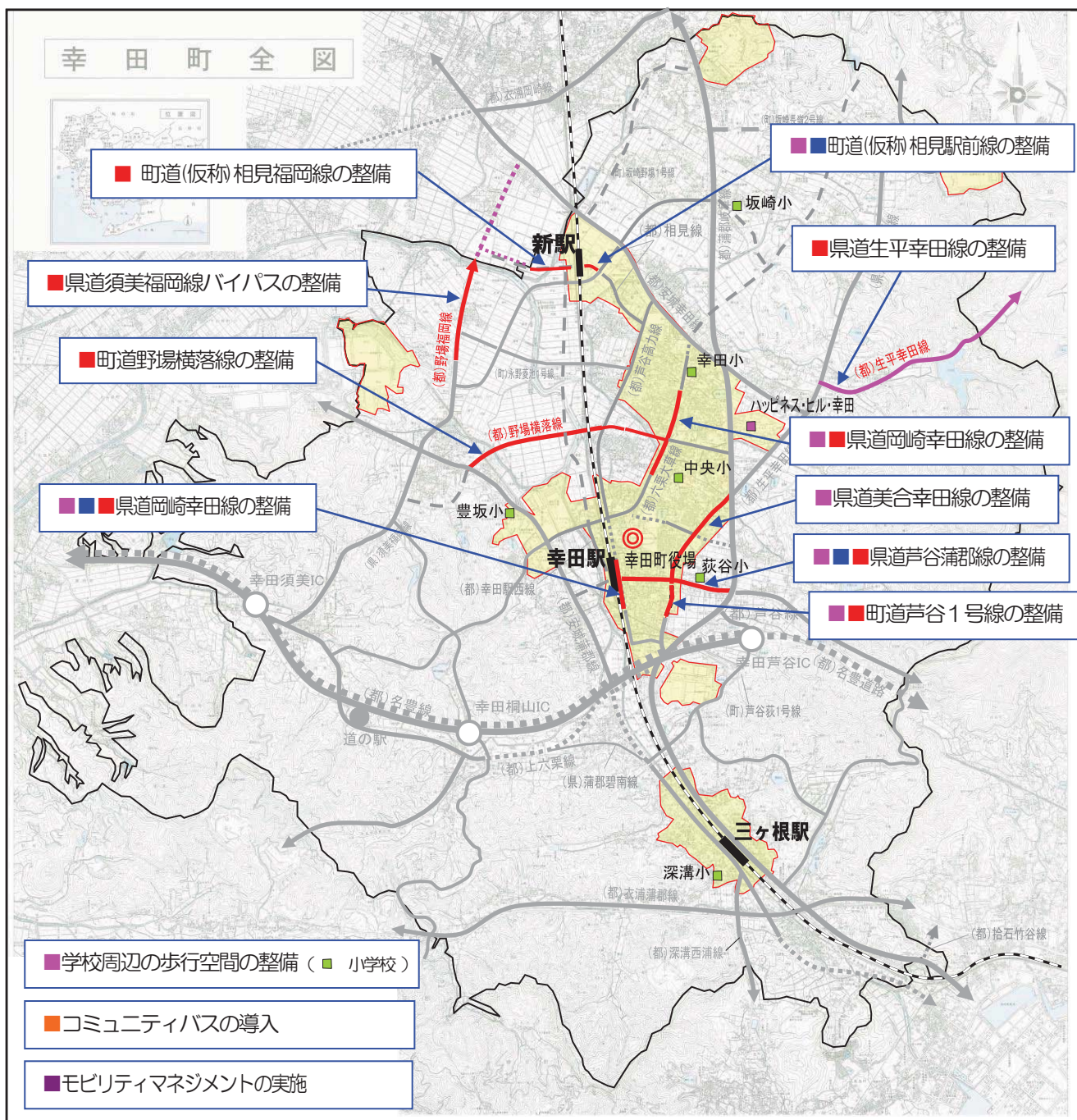
戦略プランⅡの戦略目標及び具体的な数値目標の確実な達成を図るため、ハード、ソフトの戦略プロジェクトの適正なパッケージ化を行い、パッケージを構成する各事業の目的、概要を整理します。

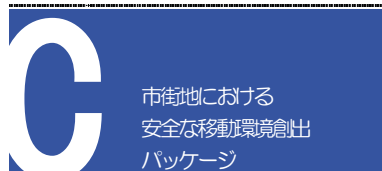
表 戦略プランⅡ「移動しやすい安全・安心なまちづくり」の施策パッケージ

パッケージ名	戦略プロジェクト	施策概要	事業概要
C 市街地における安全な移動環境創出パッケージ	① 主要施設周辺の歩行空間の整備	<p>(1) 歩道の新設・改良</p> <p>・ 幸田町内の主要施設周辺の道路について、歩行者や自転車の安全な移動を確保し、主要施設間の回遊性を高めるために、歩道の新設・改良を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県道岡崎幸田線の整備 (都市計画道路 芦谷高力線)</li> <li>■ 県道岡崎幸田線の整備 (都市計画道路 六栗大草線)</li> <li>■ 県道美合幸田線の整備 (都市計画道路 生平幸田線)</li> <li>■ 町道(仮称)相見駅前線の整備</li> <li>■ 県道芦谷蒲郡線の整備 (都市計画道路 芦谷蒲郡線)</li> <li>■ 町道芦谷1号線の整備 (都市計画道路 生平幸田線)</li> </ul>
		<p>(2) 学校周辺の歩行空間の整備</p> <p>・ 幸田町内の小学校周辺の道路において、児童の通学時の安全性を確保するため、自動車と歩行者の分離を図る交通安全対策を実施します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 学校周辺の歩行空間の整備</li> </ul>
		<p>(3) 歩行者ネットワークの整備</p> <p>・ 町民の安全、快適な移動を確保し、また、高齢者や障害者のバリアフリーな移動環境を創出するため、特に主要な道路において歩道の連続性を高めることにより、歩行者ネットワークを形成します。</p>	
	② 自転車走行空間の整備	<p>(4) 自転車走行空間の整備</p> <p>・ 中心市街地における回遊性を高め、市街地の活性化を図ることを目的に、幸田町内の鉄道駅周辺の道路について、自転車の安全・快適な移動を確保する自転車道の整備を行います。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県道岡崎幸田線の整備 (都市計画道路 芦谷高力線)</li> <li>■ 町道(仮称)相見駅前線</li> <li>■ 県道芦谷蒲郡線の整備 (都市計画道路 芦谷蒲郡線)</li> </ul>
		<p>(5) 自転車ネットワークの整備</p> <p>・ 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、自転車で安全・快適に移動、回遊できる幅員、走行空間の連続性の確保に取り組みます。</p>	

パッケージ名	戦略プロジェクト	施策概要	事業概要
C 市街地における移動空間創出パッケージ	③ 幹線道路の整備	<p>(6) 都市間連絡道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近隣都市への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、(都)野場福岡線など、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県道須美福岡線バイパスの整備 (都市計画道路 野場福岡線)</li> <li>■ 県道芦谷蒲郡線の整備 (都市計画道路 芦谷蒲郡線)</li> <li>■ 県道生平幸田線の整備 (都市計画道路 生平幸田線)</li> <li>■ 町道芦谷1号線の整備 (都市計画道路 生平幸田線)</li> </ul>
	④ 徒歩や自転車を補完する移動手段の確保	<p>(7) 地域内幹線道路の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 県道岡崎幸田線の整備 (都市計画道路 芦谷高力線)</li> <li>■ 県道岡崎幸田線の整備 (都市計画道路 六栗大草線)</li> <li>■ 町道野場横落線の整備 (都市計画道路 野場横落線)</li> <li>■ 町道(仮称)相見福岡線の整備</li> </ul>
	⑤ 交通意識の変革	<p>(8) コミュニティバスの導入</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 基幹公共交通軸を中心とし、幸田町の新たな公共交通体系の骨格を形成するため、町内の主要施設を短時間で循環し、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。</li> </ul> <p>(9) モビリティ・マネジメントの実施</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 町民の皆さんに環境や交通について考えてもらうことで、将来的に適切な自動車利用につながるよう意識形成を図り、交通行動や態度を変容させることを目的として実施します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ コミュニティバスの導入</li> <li>■ モビリティ・マネジメントの実施</li> </ul>

C 市街地における安全な移動空間創出パッケージ 施策図





## ①主要施設周辺の歩行空間の整備

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

このため、市街地内に立地する学校や病院、また、鉄道駅など主要施設周辺の道路では歩道がない区間が多く、歩行者と自転車、自動車が錯綜し、非常に危険な状況となっています。

このことから、高齢者や障害者、児童等を含む全ての幸田町民や来訪者の歩行の安全性・快適性を確保し、さらに中心市街地におけるにぎわい、商業の活性化を図るため、歩行空間の整備を行います。



## (1) 歩道の新設・改良

### 【事業目的】

幸田町内の鉄道駅や役所、学校、病院などの公共公益施設、商業施設などの主要な施設周辺の道路について、歩行者や自転車の安全な移動を確保し、主要施設間の回遊性を高めるために、歩道の新設・改良を行います。

### ■ 県道 岡崎幸田線（都市計画道路 芦谷高力線）の整備

短期

中期

(再掲 (B-⑤)-(12))

### <概要>

幸田駅の駅前道路である県道岡崎幸田線（都市計画道路 芦谷高力線）は、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となっています。

また町の玄関口として居住環境の整備にあわせ、良好な駅前景観、市街地景観を創出するために、区画整理区域内について道路幅員を16.0～18.0mに拡幅し、快適に歩行できる広幅員の歩道空間を創出します。また、歩道部への電線類の地中化を行います。

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むけて取り組めます。

#### □ 区画整理区域内

延長 L = 約331m

幅員 W = 16～18m (自歩道3.0m)

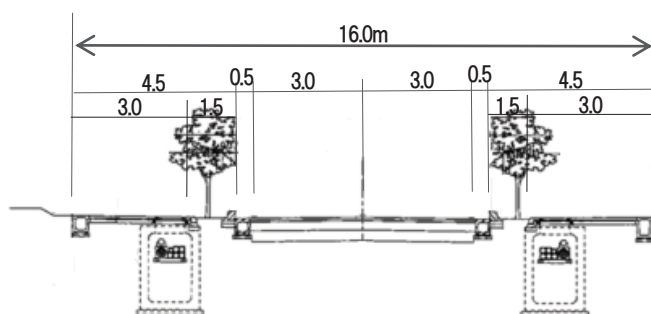


図 標準横断 (案) W=16m区間



整備イメージ図

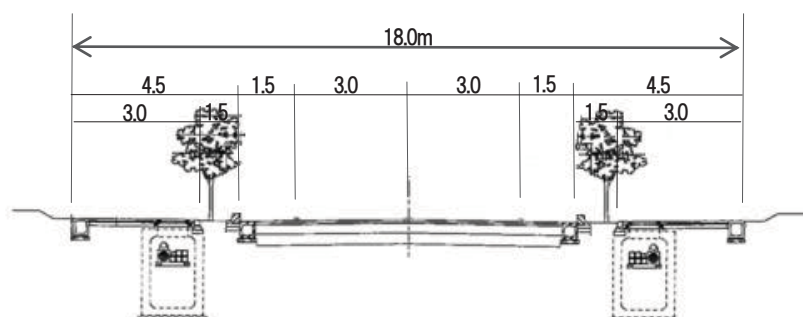


図 標準横断 (案) W=18m区間

■ 県道 岡崎幸田線（都市計画道路 六栗大草線）の整備

短期

中期

<概要>

町の市街地の中央部を南北に走る県道岡崎幸田線（都市計画道路六栗大草線）は、役場や幸田駅へ向かう人や自転車の往来が多くあります。これらの歩行者等の安全な移動を確保するため、自転車歩行車道の整備を行います。

幅員 W = 16 m（自歩道 3.0 m）

<事業主体>

愛知県

<事業期間>

平成17年度～平成24年度（予定）



現況写真

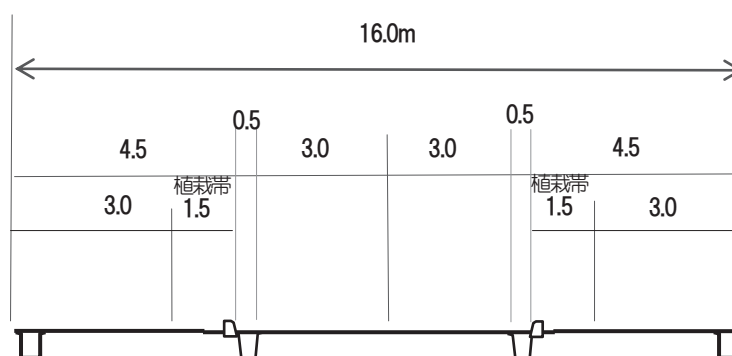


図 標準横断

■ 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

（再掲（B-⑤）-（12））

<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・自転車での往来が多く、また近隣に小学校もあることから通行者の安全確保のため歩道拡幅により歩行空間の整備を行います。

歩道の拡幅にあたっては、道路断面の再構築を行い、歩行者が快適に移動できる幅員2.5mを確保します。

幅員 W=12m（歩道2.5m）

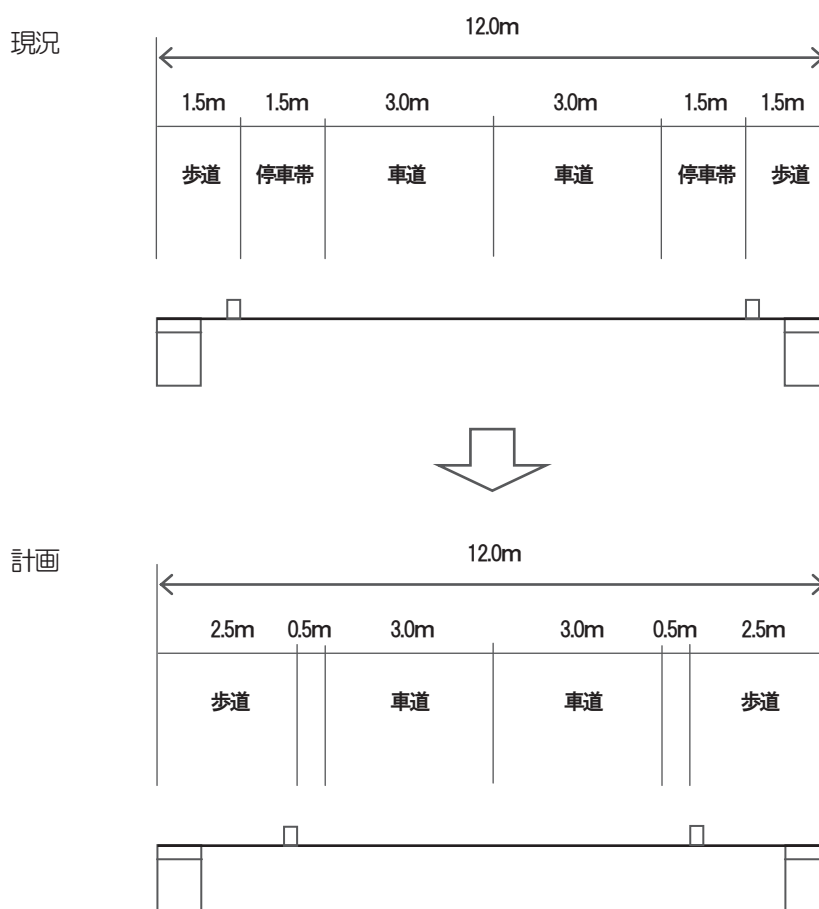


図 標準横断

■町道 (仮称)相見駅前線の整備

短期

中期

(再掲 (A-②- (5)))

<概要>

新駅東側には、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。

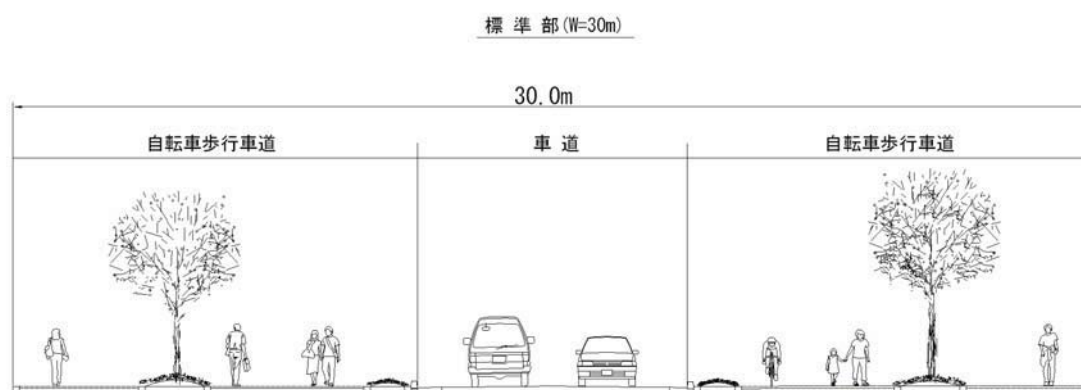


図 標準横断(案) \* 歩道等幅員検討中

■ 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

（再掲（B-⑤-（12））

<概要>

幸田駅から蒲郡方面へ連絡する県道芦谷蒲郡線（（都）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6mの狭小かつ歩道も無く、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。さらに道路沿いには金融機関や小学校などがあり歩行者などの安全確保が必要です。

また、町の玄関口として居住環境の整備にあわせ、良好な駅前景観、市街地景観を創出するために、道路幅員を18.0～20.0mに拡幅し、快適に歩行できる広幅員の歩道空間を創出します。また、区画整理区域内については歩道部への電線類の地中化を行います。

幅員 W=20m（自歩道4.0m）  
 W=18m（自歩道3.0m）※

※現在、都市計画幅員は20mであるが、都市計画変更に向けて手続き中



現況写真

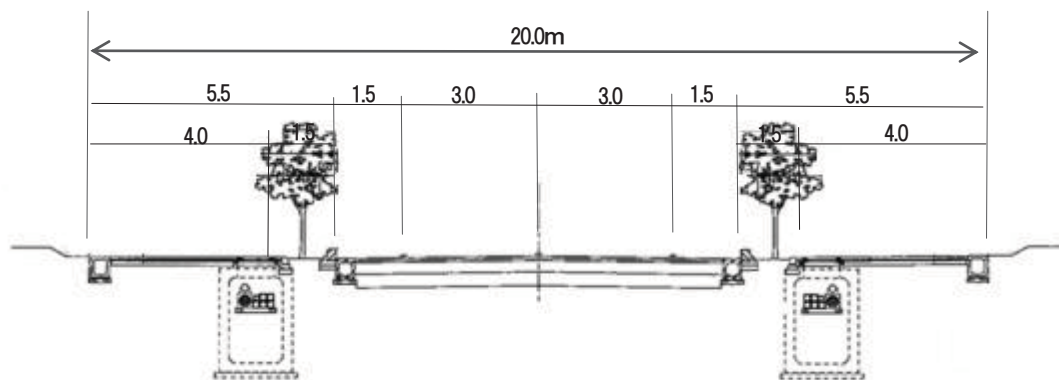


図 標準横断（案） W=20m区間



■ 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

（再掲（B-⑤-（12））

<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の一部区間が、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、通行者の安全確保のため拡幅整備を行います。

幅員 W=16m（歩道3.5m）

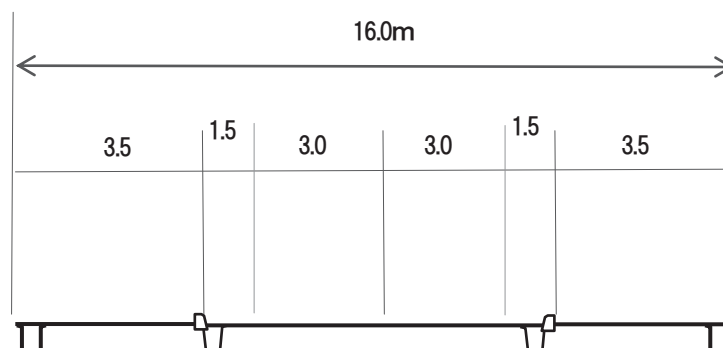


図 標準横断（案）

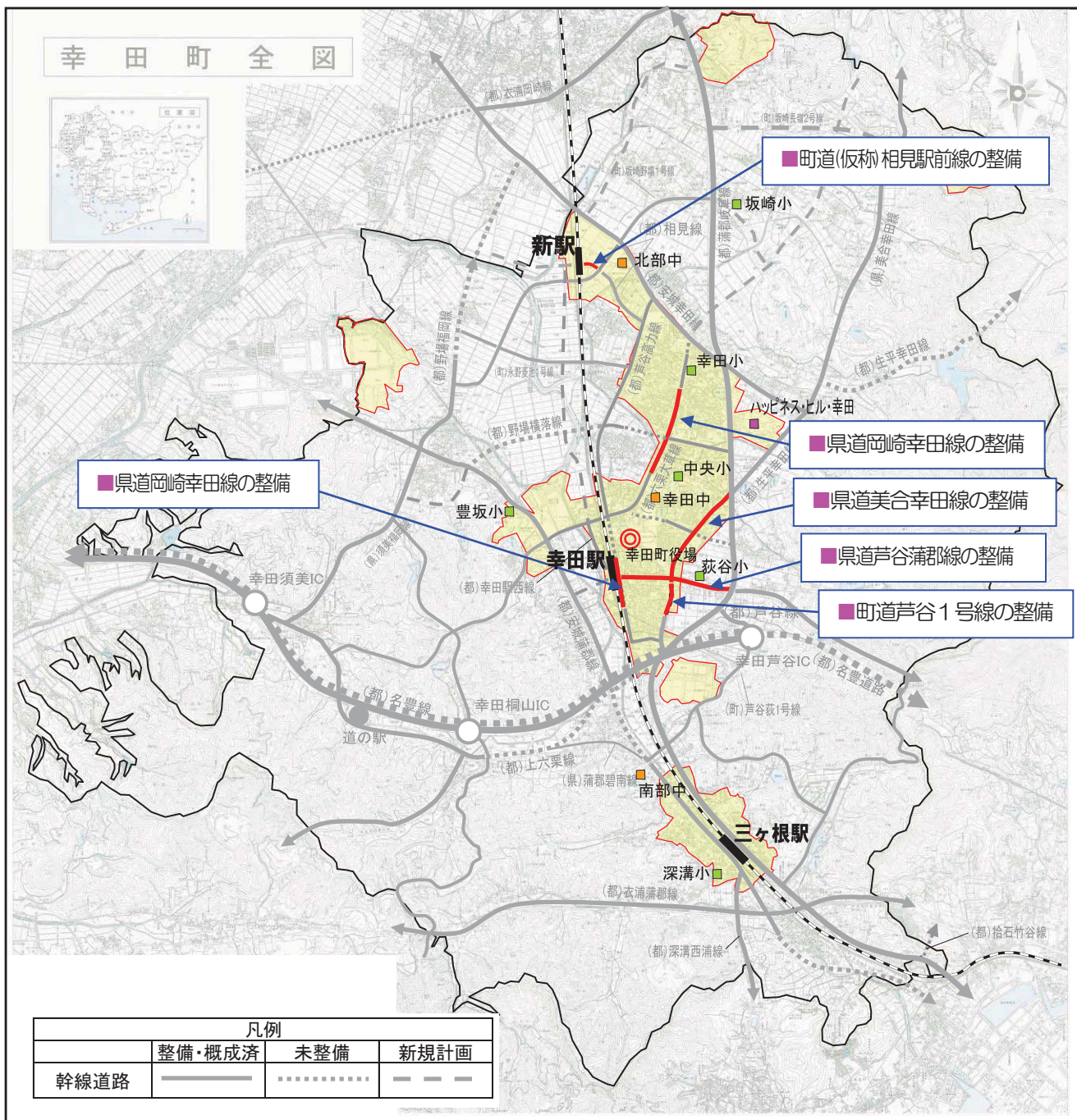


図 歩道の新設・改良箇所図

## (2) 学校周辺の歩行空間の整備

### 【事業目的】

幸田町内に点在する小学校周辺の道路において、児童の通学時の安全性を確保するため、自動車と歩行者の分離を図る交通安全対策を実施します。

### 【事業概要】

#### ■ 学校周辺の歩行空間の整備

短期

中期

### <概要>

町内6つの小学校の周辺の幅員が狭く道路の拡幅が困難な通学路である道路について、車道の停車帯を削り歩行空間を拡幅するとともに、カラー舗装などにより視覚的に自動車と歩行者の分離を図り通学する児童の安全性を高めます。

### <事業主体>

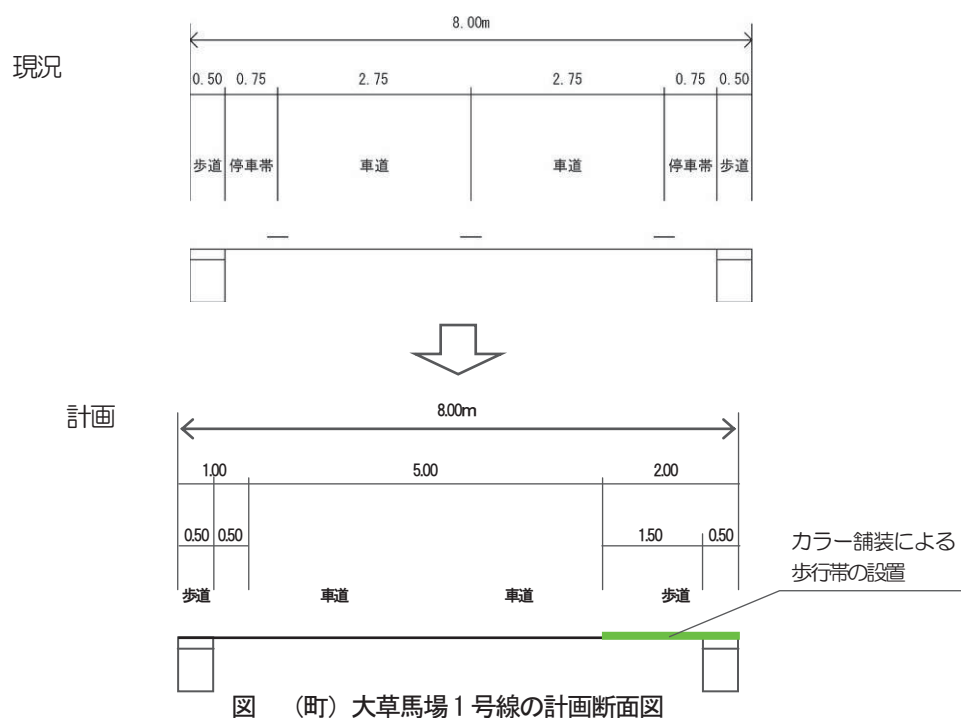
幸田町

### <事業期間>

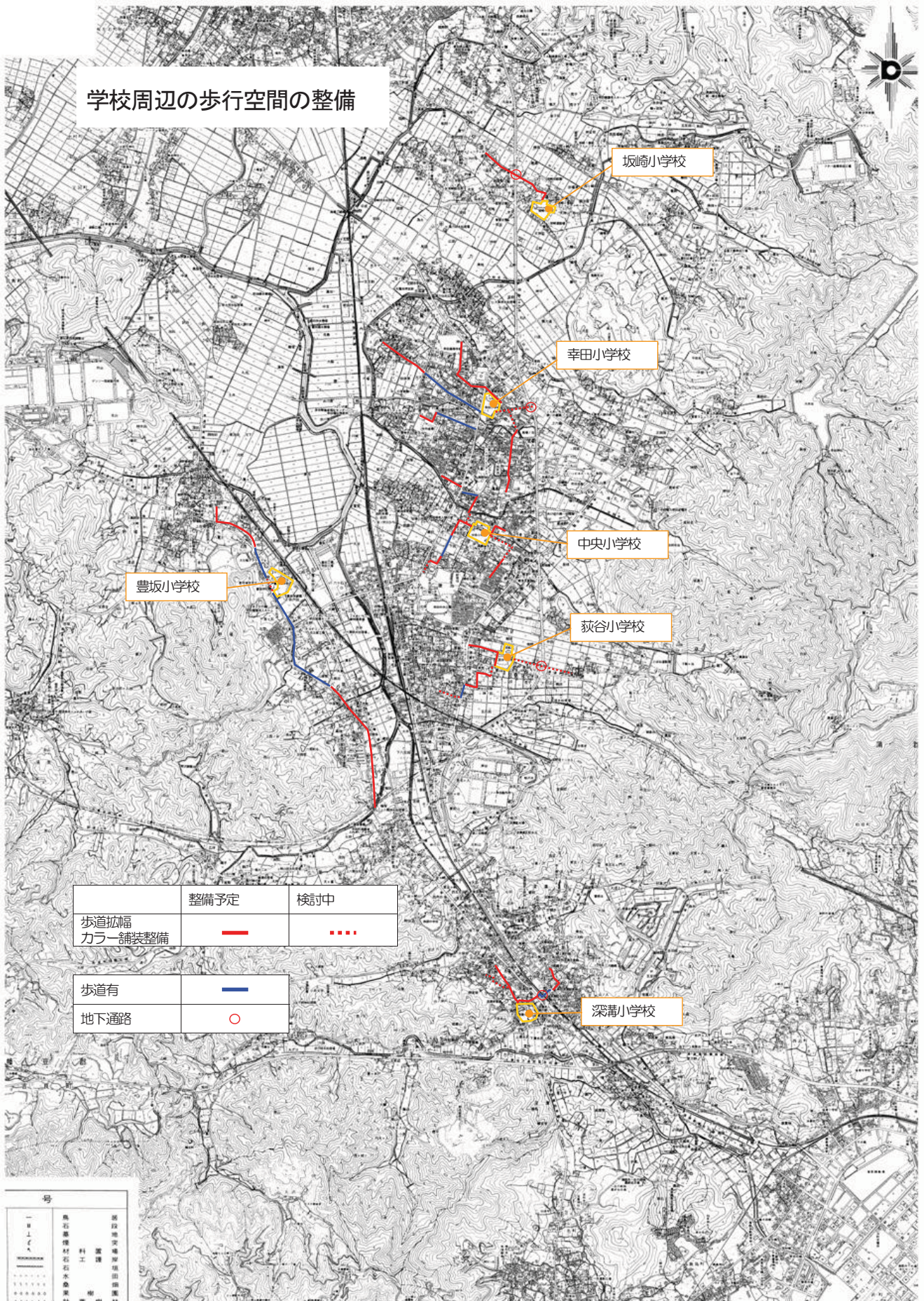
平成21年度～

### ○ 事業例 (町) 大草馬場1号線

幅員 W=8m 歩道2m

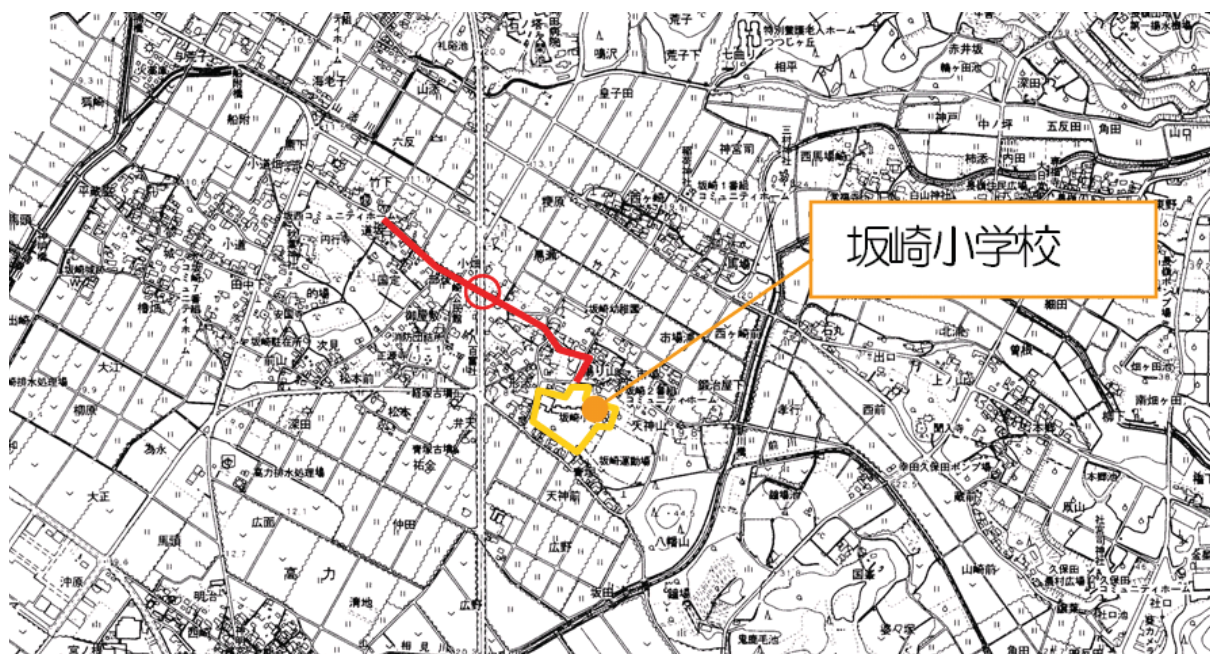








●坂崎小学校周辺の歩行空間の整備

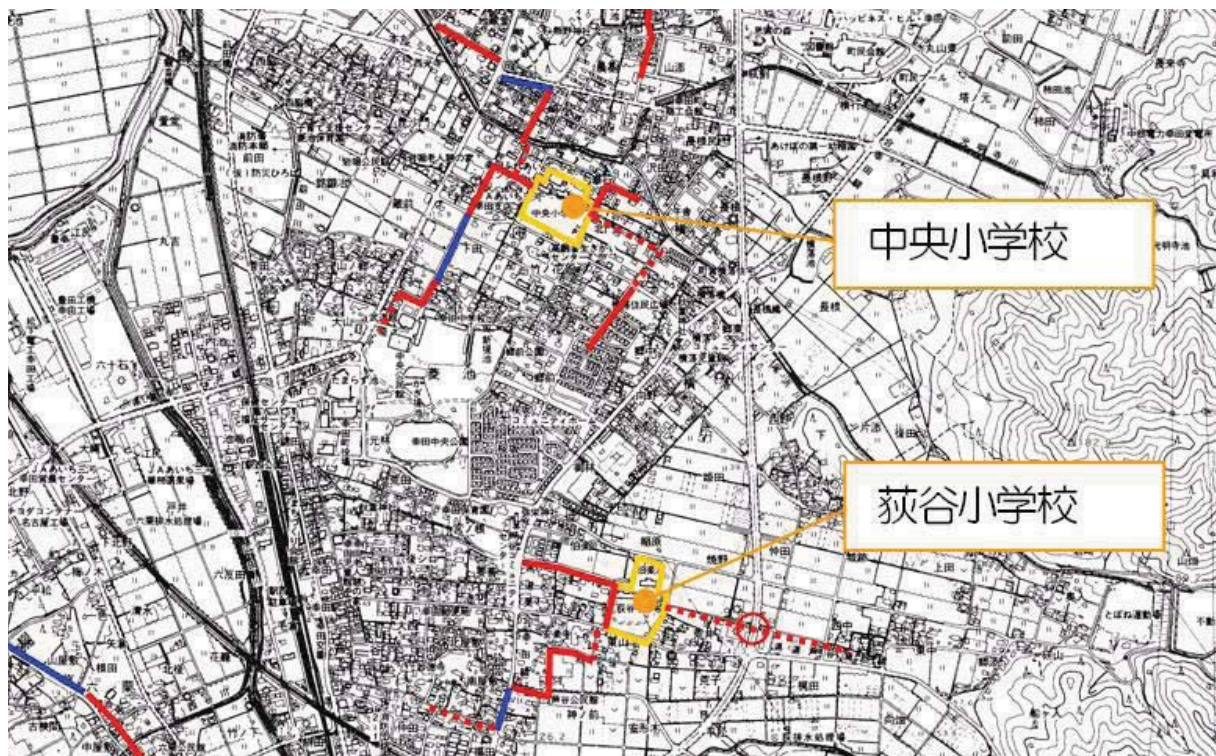


●幸田小学校周辺の歩行空間の整備





●中央小学校及び荻谷小学校周辺の歩行空間の整備



●豊坂小学校周辺の歩行空間の整備





●深菫小学校周辺の歩行空間の整備

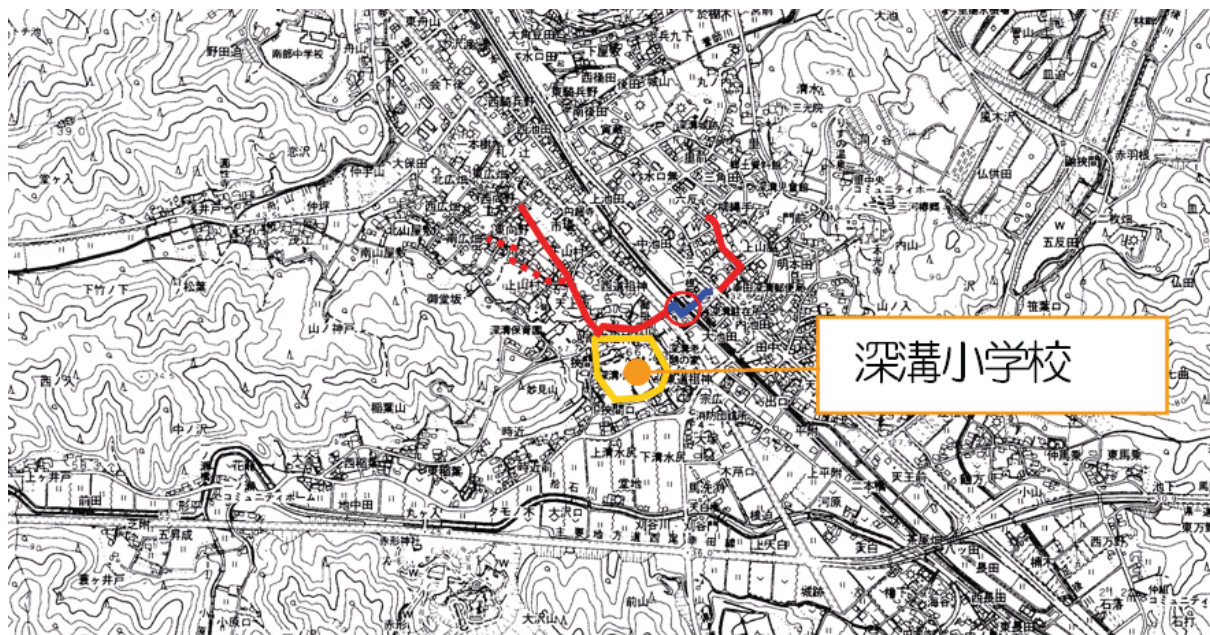


写真 通学路のカラー舗装の例（東京都世田谷区）

### (3) 歩行者ネットワークの整備

#### 【事業目的】

町民の安全、快適な移動を確保し、また、高齢者や障害者のバリアフリーな移動環境を創出するため、特に主要な道路において歩道の連続性を高めることにより、歩行者ネットワークを形成します。

#### 【今後の検討事項】

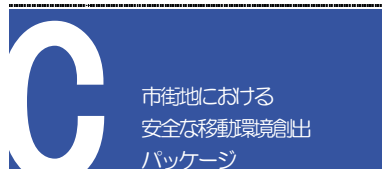
- ・ 幸田町内の主要道路を対象に、歩道の整備状況を把握し、特に歩行者ネットワークの形成にあたって重要な区間について優先的に歩道の整備を行います。
- ・ 整備にあたっては、自動車と物理的に分離された歩道の整備を前提としますが、幅員の拡幅が困難な区間などについては、カラー舗装などの視覚的、ソフト的な歩行空間の創出などを行い、できる限り歩行空間の連続性を向上させます。
- ・ また、交差点部においては、視覚障害者誘導用ブロックを設置し、歩道と車道の境目が分かるようにするとともに、縁石の段差をスロープ化することで、ベビーカーや車いす等でも楽に移動できるようにします。
- ・ さらに側溝形状を変更することにより、車いすやベビーカー、杖やハイヒール等でも、安心して移動できるようにします。



図 交差点部のバリアフリー化

出典：福井市HP





## ②自転車走行空間の整備

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、幸田町では自転車走行空間の整備率の低さなどから、自転車利用の快適性、安全性が低く、日常の移動における自転車の利用が困難となり、過度な車依存が発生しています。

このような問題を改善するため、自転車利用の促進をねらいとした自転車走行空間の整備を行います。

### (4) 自転車走行空間の整備

#### 【事業目的】

幸田町の中心市街地における回遊性を高め、市街地の活性化を図ることを目的に、幸田町内の鉄道駅周辺の道路について、自転車の安全・快適な移動を確保する自転車道の整備を行います。

#### 【事業概要】

■ 県道岡崎幸田線（都市計画道路芦谷高力線）の整備

短期

中期

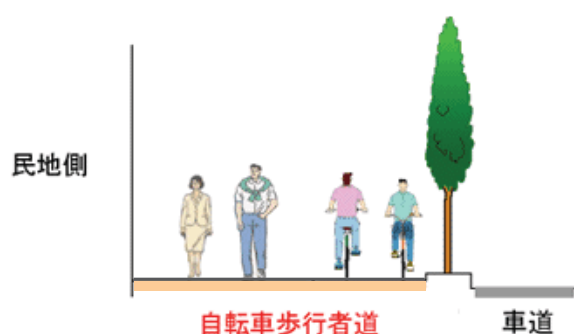
(再掲 (B-⑤)-(12))

#### <概要>

幸田駅の駅前道路である県道岡崎幸田線（都市計画道路芦谷高力線）においては、沿道の居住環境の整備にあわせ、良好な駅前景観、市街地景観を創出するために、道路幅員を16.0m～18.0mに拡幅し、区画整理区域内については歩道部への電線類の地中化を行います。

また、道路断面の再構築を行い、自転車や歩行者が自動車と分離され、快適に歩行できる広幅員の歩道空間を創出します。

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むけて取り組みます。



整備イメージ図



■ 町道(仮称)相見駅前線の整備	短期	中期
	(再掲 (A-②)-(5))	

<概要>

新駅へのアクセス道路である(仮称)相見駅前線においては、沿道の区画整理事業にあわせ、良好な駅前景観、市街地景観を創出するために、自動車や歩行者と緑地帯などにより緩やかに分離され、安全に走行できる自転車走行空間を整備します。

■ 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
	(再掲 (B-⑤)-(12))	

<概要>

国道248号から幸田駅へのアクセス道路である(都)芦谷蒲郡線においては、沿道の居住環境の整備にあわせ、自転車走行の安全性を確保するために、道路幅員を18.0\*~20.0mに拡幅し、自転車走行空間を整備します。

※現在、都市計画決定幅員は20mであるが、都市計画変更に向けて検討中

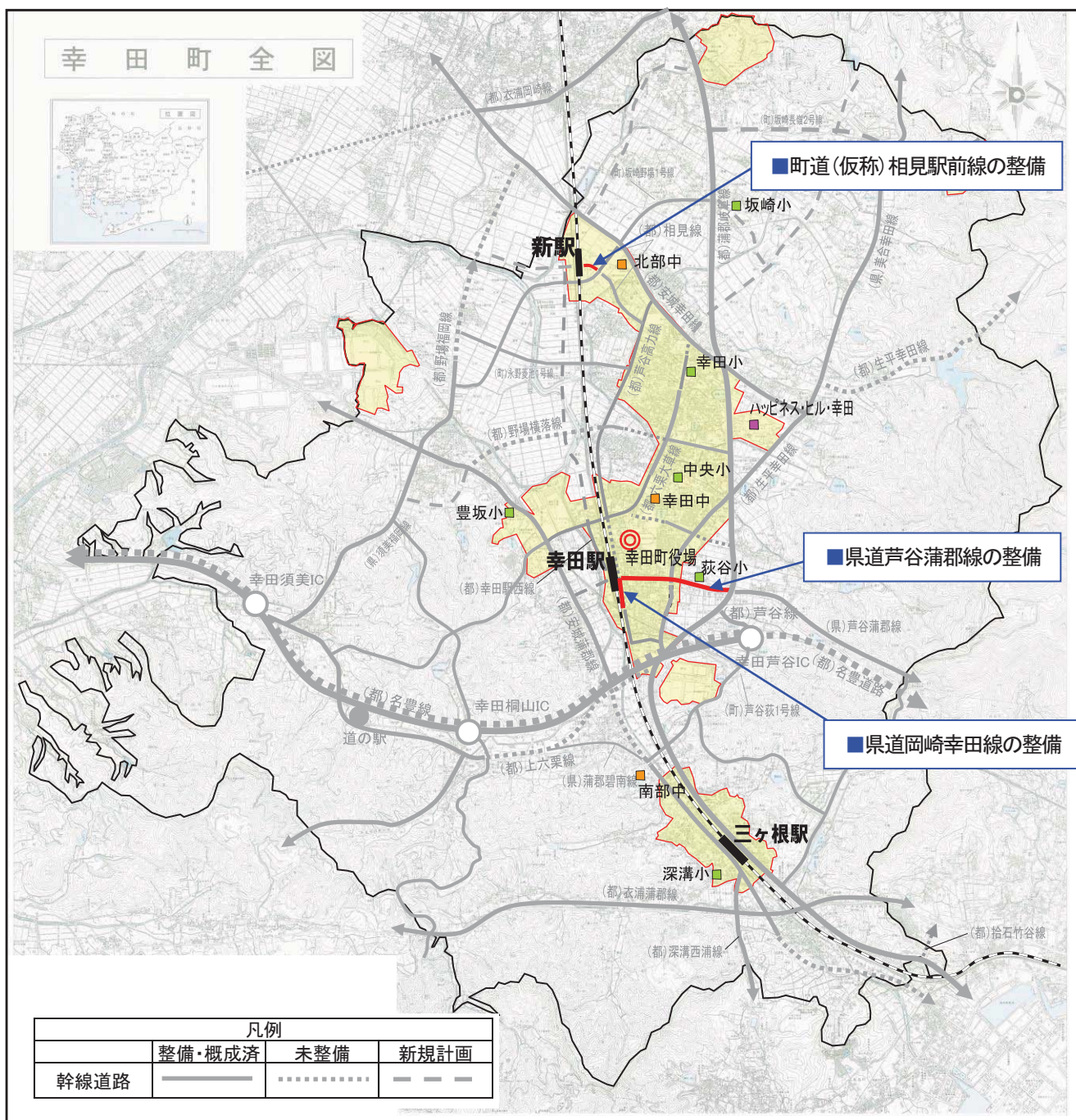


図 自転車走行空間の整備箇所図

## (5) 自転車ネットワークの整備

---

### 【事業目的】

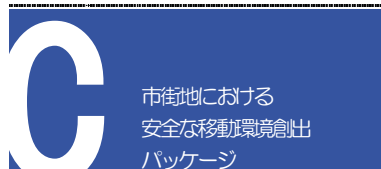
幸田町では、主要な幹線道路については両側に歩道が設置されていますが、それ以外の道路については片側もしくは歩道がない箇所が多く、自転車の走行空間の連続性が確保されていません。

今後、低炭素型の交通体系の構築を図るためには、幸田町の移動手段における自転車の位置づけを高めていく必要があります。

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、自転車で安全・快適に移動、回遊できる幅員、走行空間の連続性の確保に取り組みます。

### 【今後の展望】

- ・ 自転車道については、自転車交通量の多い路線において整備を推進します。
- ・ また、幹線道路に位置づけられる路線や、一定の道路幅員を有する路線についても整備を推進します。



### ③幹線道路の整備

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、比較的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。

さらに現在「幸田芦谷 IC」まで供用されている一般国道23号名豊道路も、「幸田芦谷 IC」以東の蒲郡バイパスが事業化されており概ね10年以内の全線開通が期待されているところです。

しかしながら、町内の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自動車交通の整序化、歩行者や自転車の安全性の向上を図るため、幹線道路の整備を推進し、道路ネットワークの構築を目指します。

## (6) 都市間連絡道路の整備

### 【事業目的】

近隣都市への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。

また、都市間幹線道路の整備により市街地への不要な通過交通を排除し、安全な移動空間の構築を目指します。

### 【事業概要】

■ 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

（再掲（A-②-（5））

#### <概要>

岡崎市との連携強化を図るため、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、隣接する岡崎市内の区間については、愛知県・岡崎市と調整を行い進捗に努めます。

■ 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

（再掲（B-⑤-（12））

#### <概要>

名豊道路（（都）名豊道路）の幸田芦谷 IC とのアクセス強化を図るため、県道芦谷蒲郡線（（都）芦谷蒲郡線）を整備します。



■ 県道 生平幸田線（都市計画道路 生平幸田線）の整備

短期

中期

<概要>

幸田町からの新東名高速道路（仮）額田 IC へのアクセス道路として期待される県道生平幸田線（(都)生平幸田線）の整備に努めます。

<事業主体>

愛知県

■ 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

（再掲（B-⑤-（12））

<概要>

幸田町と岡崎市南部との連絡強化を図るため県道美合幸田線へ接続する町道芦谷 1 号線（(都)生平幸田線）の未整備区間を整備します。

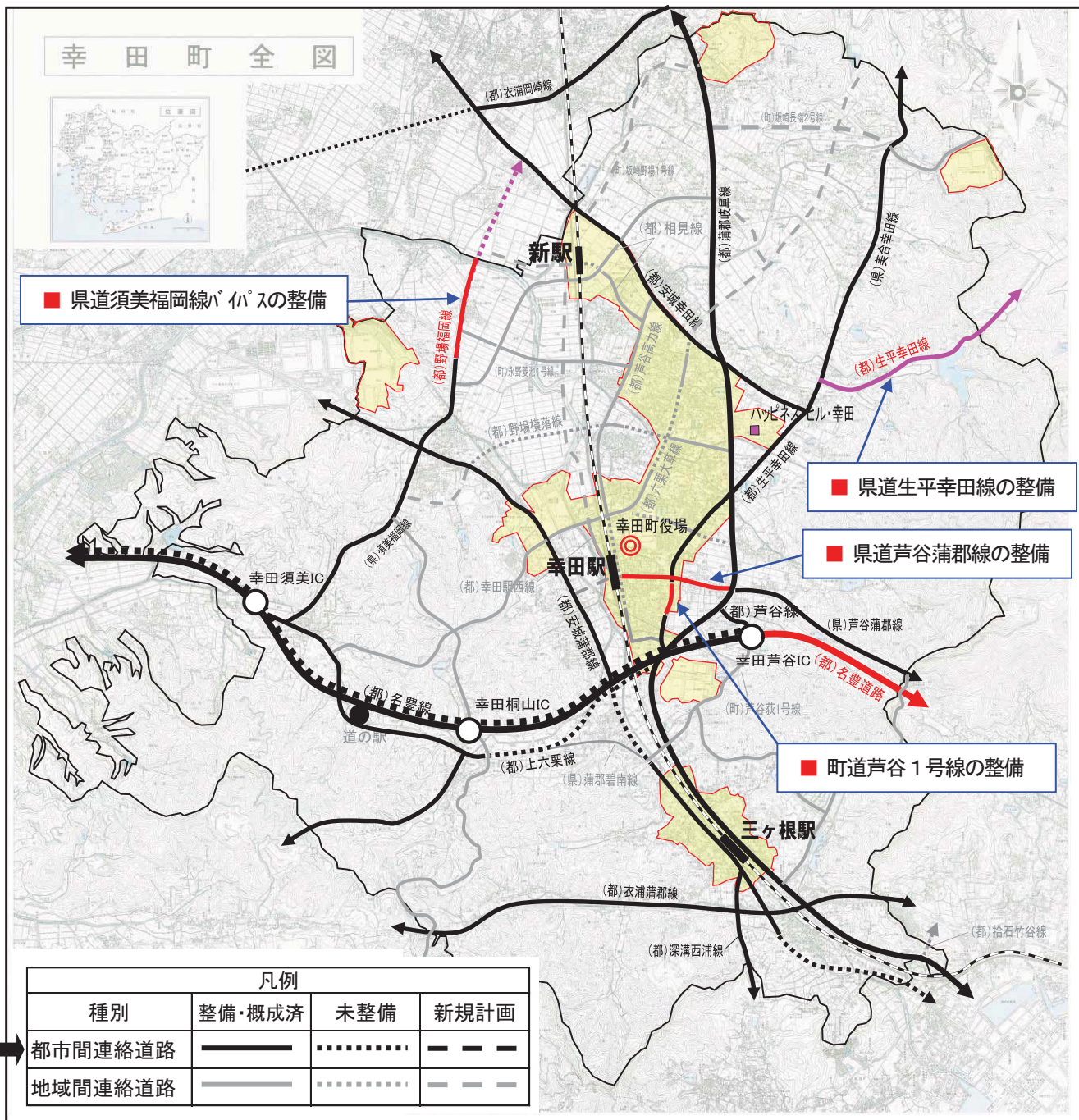


図 都市間連絡道路の整備図

## (7) 地域内幹線道路の整備

### 【事業目的】

市街地内における自動車交通の整序化、歩行者や自転車の安全性の向上を図るため、地域内幹線道路の整備を推進し、都市間連絡道路と共に道路ネットワークの構築を目指します。

また、地域内幹線道路の整備による街区道路への不要な通過交通を排除し、安全な移動空間の構築を目指します。

### 【事業概要】

#### ■ 県道岡崎幸田線（都市計画道路 芦谷高力線）の整備

短期	中期
----	----

（再掲（B-⑤-（12））

#### <概要>

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を整備します。

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むけて取り組みます。

#### ■ 県道岡崎幸田線（都市計画道路 六栗大草線）の整備

短期	中期
----	----

（再掲（C-①-（1））

#### <概要>

町の市街地の中央部を南北に走る県道岡崎幸田線（都市計画道路六栗大草線）は、役場や幸田駅へ向かう人や自転車の往来が多くあります。これらの歩行者等の安全な移動を確保するため、自転車歩行車道の整備を行います。

## ■町道野場横落線（都市計画道路 野場横落線）の整備

### <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について整備します。

延長 L=約2,640m

幅員 W=12m（歩道2.5m）

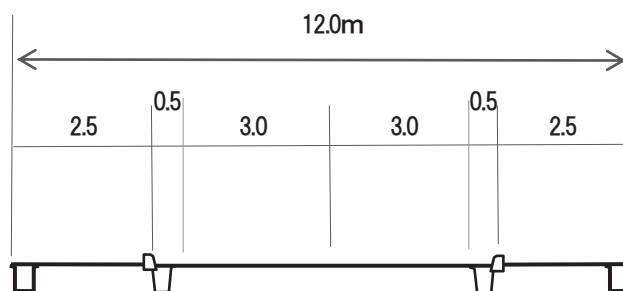


図 標準横断（案）

### <事業期間>

■町道高力菱池1号線（都市計画道路 芦谷高力線）

～県道岡崎幸田線（都市計画道路 六栗大草線）区間

短期

中期

平成17年～平成21年度

■県道幸田石井線（都市計画道路 安城蒲郡線）

～町道高力菱池1号線（都市計画道路 芦谷高力線）区間

短期

中期

平成24年～（予定）

■町道（仮称）相見福岡線

\* 幸田町内

短期

中期

（再掲（A-②-（5））

### <概要>

県道須美福岡線の整備に併せ、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）相見福岡線の整備を推進します。



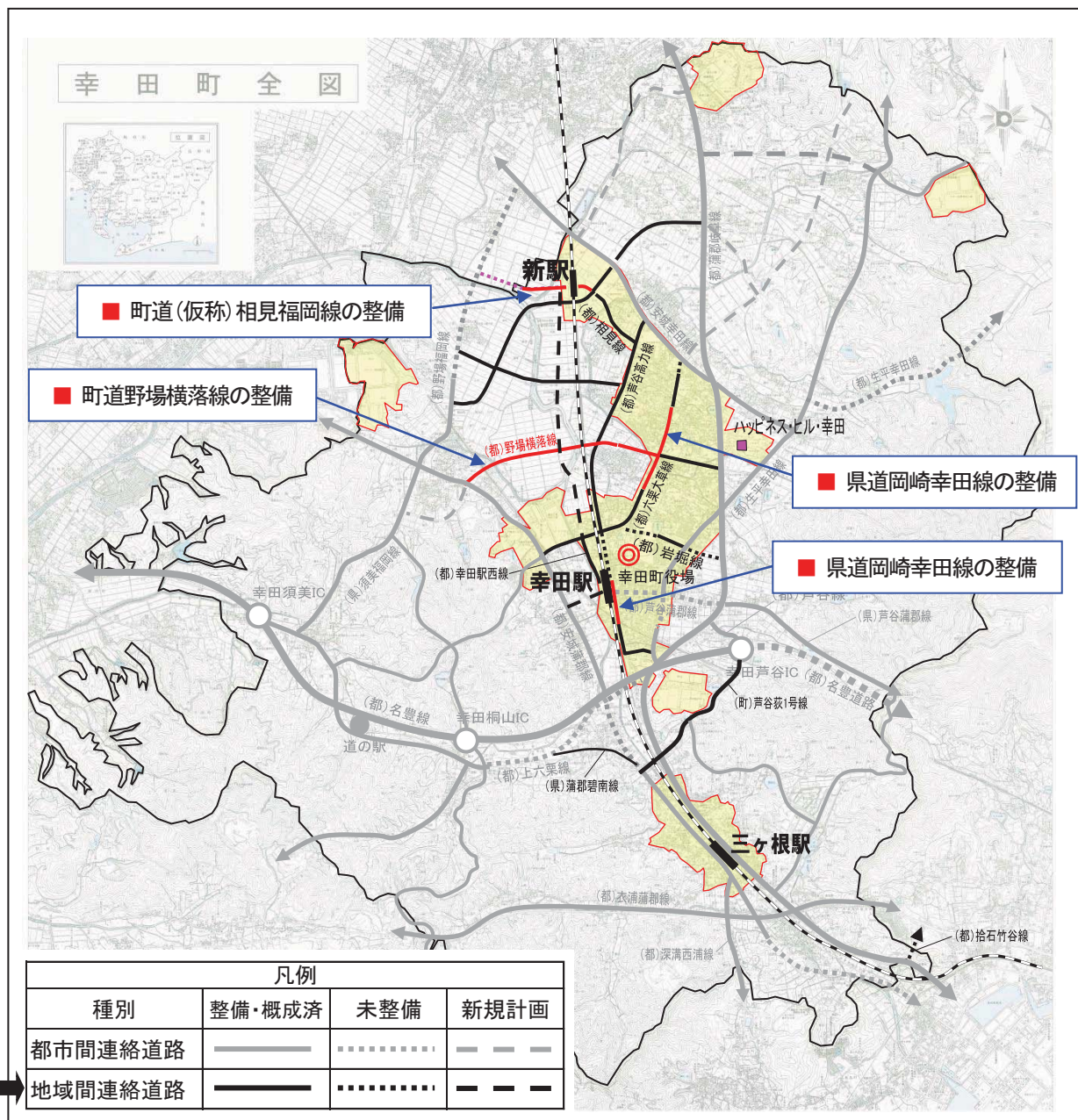
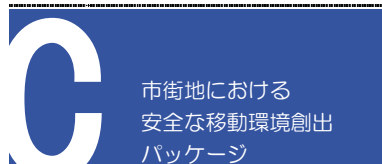


図 地域内幹線道路の整備箇所図



## ④ 徒歩や自転車を補完する移動手段の確保 (コミュニティバスの導入)

### (8) コミュニティバスの導入

#### 【事業目的】

新駅の整備により完成する基幹公共交通軸を中心とし、幸田町の新たな公共交通体系の骨格を形成するため、ハッピネス・ヒル・幸田などの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。

また、コミュニティバスは、対象者が高齢者等となっていた福祉巡回バスの発展型としてだれもが利用することができるバスとし、町民の福祉の向上や移動制約者の外出支援、町民の公共施設利用・買い物等への足の確保を目的として無料で運行します。

#### 【事業概要】

##### ■ コミュニティバスの導入

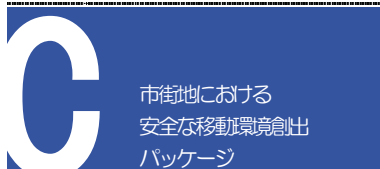
短期

中期

(再掲 (A-③- (8)))

#### <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。



## ⑤交通意識の変革

### (9)モビリティ・マネジメントの実施

#### 【事業目的】

町民の皆さんに環境や交通について考えてもらうことで、将来的に適切な自動車利用につながるよう意識形成を図り、交通行動や態度を変容させることを目的として実施します。

#### 【事業概要】

##### ■モビリティ・マネジメントの実施

短期

中期

#### <事業方針>

自動車は幸田町の豊かな生活の支えとなっていますが、反面、過度な自動車利用により環境への負担を増大させているなど様々な社会問題の原因にもなっていることを学習してもらいます。

また、自動車をかしこく使う生活スタイルについて考えてもらい、公共交通や自転車、徒歩の有効性について学習してもらいます。

#### <事業期間>

平成23年度～

#### <実施主体>

幸田町

#### <実施プログラム（案）>

出前講座や町民が集まる機会を利用し、環境や交通に関する学習を行います。

- 環境（大気汚染、動植物への影響など）
- 交通（交通安全、交通問題、公共交通など）

# 5. 実施方針の検討

## 5-1. 事業プログラム

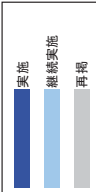
表 戦略プランI 事業スケジュール

		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	実施主体				
		短期 (H22～H26まで)					中期 (H27～H31まで)									
A パッケージ	① 新駅及び周辺地域の整備  ② 駅前周辺の道路整備  ③ 鉄道に接続するバス交通の整備  ④ 既存駅及び周辺地域の改修  ⑤ 既存駅周辺の道路整備  ⑥ 自転車利用の促進  ⑦ エコ通勤の促進 (自転車・バイク等あり)	(1) 新駅及び自由通路の整備	■新駅の整備										幸田町 (JR東海)			
		(2) 駅前広場の整備	■東西自由通路の整備											幸田町		
		(3) パーク&ライド駐車場の整備	■東西駅前広場の整備											区部整理組合 幸田町		
		(4) 自転車駐車場の整備	■パーク&ライド駐車場の整備											幸田町		
		(5) 新駅へのアクセス道路の整備	■自転車駐車場の整備												幸田町	
			■街道 駅前1号線の整備												区部整理組合	
			■街道 駅前1号線の整備												幸田町	
			■街道 坂崎野邊1号線の整備												幸田町	
			■街道 須長福岡線(バス)の整備 <small>(※幸田町内)</small>												愛知県	
		B パッケージ	(6) 新駅周辺における 自転車・歩行者空間の整備	■街道 駅前相模岡線の整備 <small>(※幸田町内)</small>											幸田町	
				■街道 駅前相模岡線の整備 <small>(※幸田町内)</small>											区部整理組合	
				(7) バス路線の充実 (新駅への接続バスの乗り入り)	■街道 駅前相模岡線の整備											幸田町 名鉄バス
				(8) コミュニティバスの導入	■名鉄バスのルート再編											幸田町
				(9) 企業バスの導入促進	■コミュニティバスの導入											幸田町
				(10) 駅周辺パーク&ライド駐車場の拡張	■企業バスの導入											
■駅前駐車場の拡張整備															幸田町 市内企業	
(11) 既存駅の改修	■駅舎の改修 幸田駅の緑化、駅前広場の整備 三ヶ根駅のバリアフリー化														幸田町	
	(12) 歩道の新設			■街道 美合幸田線の整備 (※幸田町内)											愛知県	
				■街道 岡崎幸田線の整備 (※幸田町内)											幸田町 (駅前区部整理)	
(13) レンタサイクルの導入	■街道 戸谷清原線の整備 (※戸谷清原線) ※区部整理区画												幸田町			
	(14) 電動アシスト自転車導入 補助制度の導入	■街道 戸谷清原線の整備 (※幸田町内) ※区部整理線～区画248号まで											愛知県			
		■街道 戸谷1号線の整備 (※幸田町内)											幸田町			
	(15) エコ通勤の促進 (自転車・バイク等あり)	■レンタサイクルの導入											幸田町			
		■電動アシスト自転車導入補助制度の導入											幸田町			
												幸田町 市内企業				
												幸田町 市内企業				



表 戦略プランII事業スケジュール(案)

		H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	H31	実施主体	
		短期(～H26まで)				中期(～H31まで)							
1) 主要施設周辺の歩行空間の整備	■県道 同前幸白線の整備 (※伊丹市域)	再掲										幸田町 (駅前区画整理)	
	※区画整理区域												
	■県道 同前幸白線の整備 (※八家大塚)											愛知県	
	■県道 美合幸白線の整備 (※生年田)											愛知県	
	■町道 区称相見取向線の整備											区画整理組合	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■町道 高台1号線の整備 (※生年田)											幸田町	
	■学校周辺の歩行空間の整備											幸田町	
	2) 自転車走行空間の整備	■歩行者ネットワークの整備											幸田町
		■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)
		※区画整理区域											
		■町道 区称相見取向線の整備											幸田町
		■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)
		※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県
■自転車ネットワークの整備												幸田町	
■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)												幸田町 (駅前区画整理)	
※幸田町内												愛知県	
■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)												幸田町 (駅前区画整理)	
※幸田駅～道幅2.48号まで												愛知県	
■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)												幸田町	
■町道 高台1号線の整備 (※生年幸白)												幸田町 (駅前区画整理)	
■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)												愛知県	
3) 幹線道路の整備		■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	
	■町道 高台1号線の整備 (※生年幸白)											幸田町 (駅前区画整理)	
	■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											愛知県	
	※幸田町内											幸田町	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	
4) コミュニティ・マネジメントの導入	■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	
	■町道 高台1号線の整備 (※生年幸白)											幸田町 (駅前区画整理)	
	■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											愛知県	
	※幸田町内											幸田町	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	
5) 交通網の改善	■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	
	■町道 高台1号線の整備 (※生年幸白)											幸田町 (駅前区画整理)	
	■県道 同前幸白線の整備 (※戸台蒲原)											愛知県	
	※幸田町内											幸田町	
	■県道 戸台蒲原線の整備 (※戸台蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田駅～道幅2.48号まで											愛知県	
	■県道 高美蒲原線ハハの整備 (※高美蒲原)											幸田町 (駅前区画整理)	
	※幸田町内											愛知県	
	■県道 生年幸白線の整備 (※生年幸白)											幸田町	



※「町内企業」・・・  
幸田町企業団体連絡協議会

## 5-2. 推進方策の設定

### (1) 戦略プランの進行管理・推進体制

戦略プランでは着実な進行と効果発現に向けて、進行管理体制を構築し、定期的に計画の進行状況を確認するとともに、データ収集や調査により目標達成状況を確認し、必要に応じた計画・目標の見直し・提案を行います。

さらに、戦略プランの短期及び中期の最終年には、それまでに実施した施策について総括し、達成できなかった項目の検証と、その後の対策について検討を行います。

また、戦略プランに対する理解や協力を得るために、このような情報を利用者である町民に提供していきます。

### ■ 進行管理のポイント

#### 定期的な施策の進行状況確認とモニタリング

- ・計画の進行状況の定期的な確認や既存資料の収集、調査の実施により成果目標の達成状況を定期的にモニタリングし、必要に応じて計画・目標値を見直していくことにより、戦略プランの着実な推進を図っていきます。

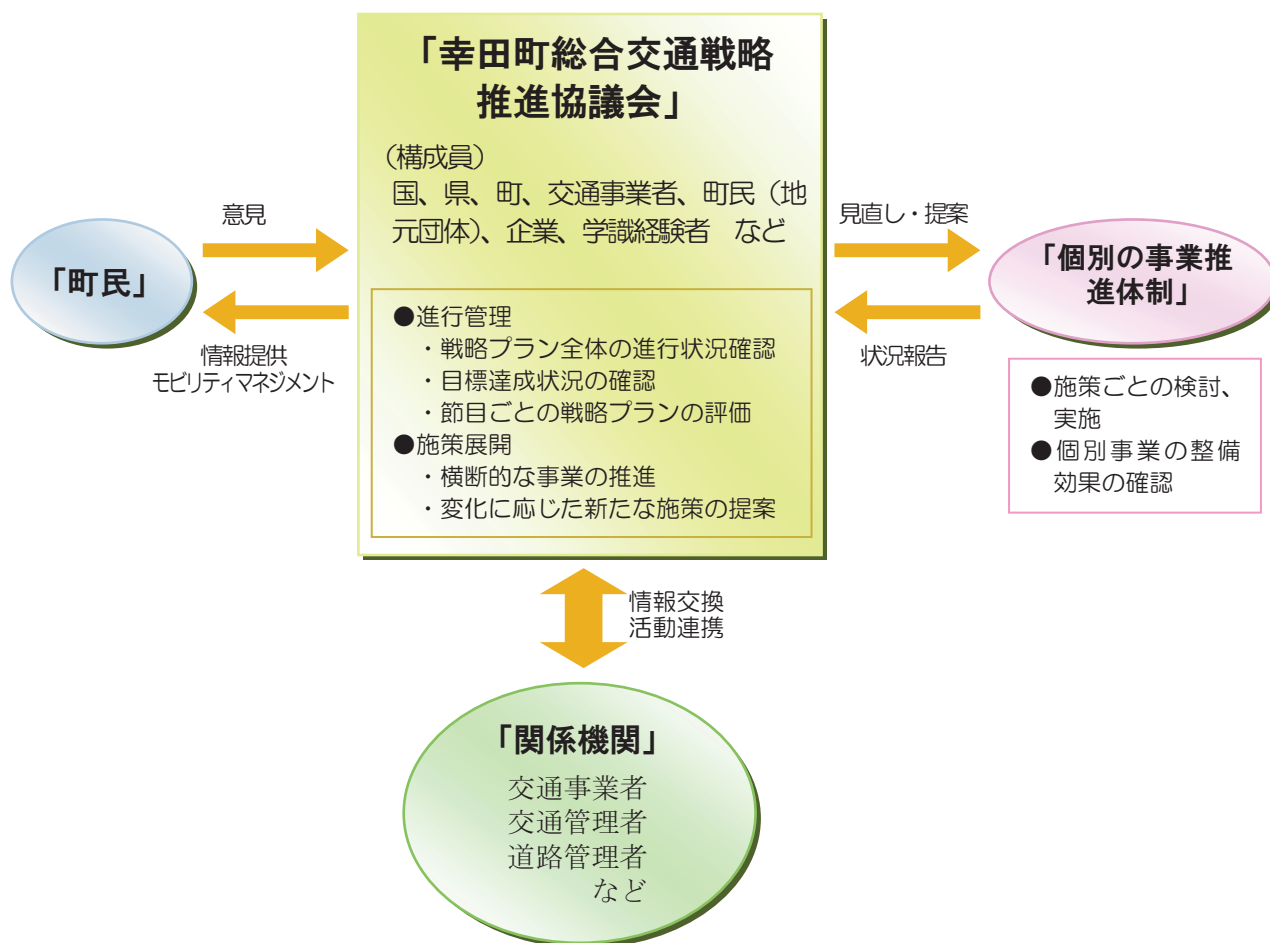
#### 短期および中期の最終年における総括

- ・5年後、10年後の節目において、目標達成状況を総括し、その後の方向性と施策展開の方針について検討します。

#### 町民への積極的な情報発信

- ・施策の認知度アップや内容の理解、協力を得るため、利用者である町民に対して、進捗状況・目標達成状況・施策の整備効果等の情報発信を積極的に行います。

■ 進行管理および施策展開の体制イメージ



■ 進捗管理スケジュール

	短期			中期			長期				
	1年目 H22年度	2年目 H23年度	3年目 H24年度	4年目 H25年度	5年目 H26年度	6年目 H27年度		7年目 H28年度	8年目 H29年度	9年目 H30年度	10年目 H31年度
節目ごとの評価						↔				↔	
施策の進捗状況の確認、町民に対する状況報告	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
目標達成状況・整備効果の確認	↔			↔							
					<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短期に実施された施策の評価</li> <li>・ 中期における見直しの検討</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 短中期の達成状況の確認</li> <li>・ 次期戦略プランの策定</li> </ul>			



## (2) 目標達成状況の確認に向けた調査

以下の表に示す調査を実施し、施策後の指標値を算定します。

## ■指標算定に必要な項目と把握方法

指標	算定に必要な項目	把握方法等
鉄道カバー圏人口比	・ 鉄道駅勢圏（2km）内の人口	・ 住民基本台帳
鉄道利用者数	・ 幸田駅、三ヶ根駅、新駅の一日平均乗降客数	・ 東海旅客鉄道(株)資料
公共交通の満足度	・ 公共交通が不便と感じる人の割合	・ 町民意識調査 （2年に1回実施、次回平成22年度）
CO2 排出量 （自動車）	・ 幸田町の将来人口 ・ 一人あたりのトリップ数 ・ 平均トリップ長 ・ 交通手段構成比 ・ 転換率（自動車→公共交通） ・ CO2 排出係数	・ 住民基本台帳（各年10月1日現在） ・ 中京都市圏パーソントリップ調査 ・ 幸田町 交通に関する住民アンケート調査（平成20年度実施）
歩行者自転車交通量	・ （都）芦谷蒲郡線の歩行者・自転車交通量（12時間）	・ 交通量調査
徒歩移動に対する満足度	・ 徒歩移動に対して「満足」あるいは「やや満足」と答える人の割合	・ 幸田町 交通に関する住民アンケート調査
自転車移動に対する満足度	・ 自転車移動に対して「満足」あるいは「やや満足」と答える人の割合	・ 幸田町 交通に関する住民アンケート調査
コミュニティバス利用者数	・ 年間利用者数 ・ 1日平均利用者数	・ バス利用実態調査
交通事故件数	・ 交通事故件数	・ 愛知県警岡崎警察署管内データ



## 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（CO<sub>2</sub>）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。

### ※キス & ライド

自宅から公共交通機関の乗降所（駅やバス停など）まで自動車等で家族に送り迎えをしてもらう通勤・通学形態。

### ※コミュニティバス

主として地方公共団体が交通空白地域、交通不便地域の解消や高齢者等の外出促進を図るため、一定地域内を運行している地域密着型のバスのこと。狭い道路でも運行可能なように小型化を図ったり、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。

## な 行

### ※ノーカーデー

特定の日にちや曜日を決めて自動車の利用を自粛するキャンペーンないしはキャッチフレーズのこと。

## 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

### ※モビリティ・マネジメント

モビリティ・マネジメント(Mobility Management, 略称MM)とは、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。



---

---

---

## 幸田町総合交通戦略

□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：[kikakujohto@town.kota.lg.jp](mailto:kikakujohto@town.kota.lg.jp)

---

---

## 幸田町総合交通戦略



環境と都市交通のイメージキャラクター