

1. 概要

理念 ・ 方針	(基本理念) 人・まち・地球を大切にする都市交通の実現 (基本目標) ①住みやすい・住みたくなる交通体系の形成 ②まちが元気になる交通体系の形成 ③地球を思いやる交通体系の形成
目標 年次	中期:平成31年(短期:平成26年)

位置 づけ	「幸田町総合計画」「幸田町都市計画マスタープラン」の都市交通部門を詳述する「幸田町都市交通マスタープラン」における将来ビジョンの確実な実現を目指し、総合的かつ戦略的に推進すべき施策等について策定		
	総合交通体系(PT調査)		
	交通マスタープラン	○	H21
	都市計画マスタープラン	○	H21
戦略 策定 範囲	都市圏		
	町域	○	
	特定エリアのみ		

「人と自然を大切にする緑住文化都市」

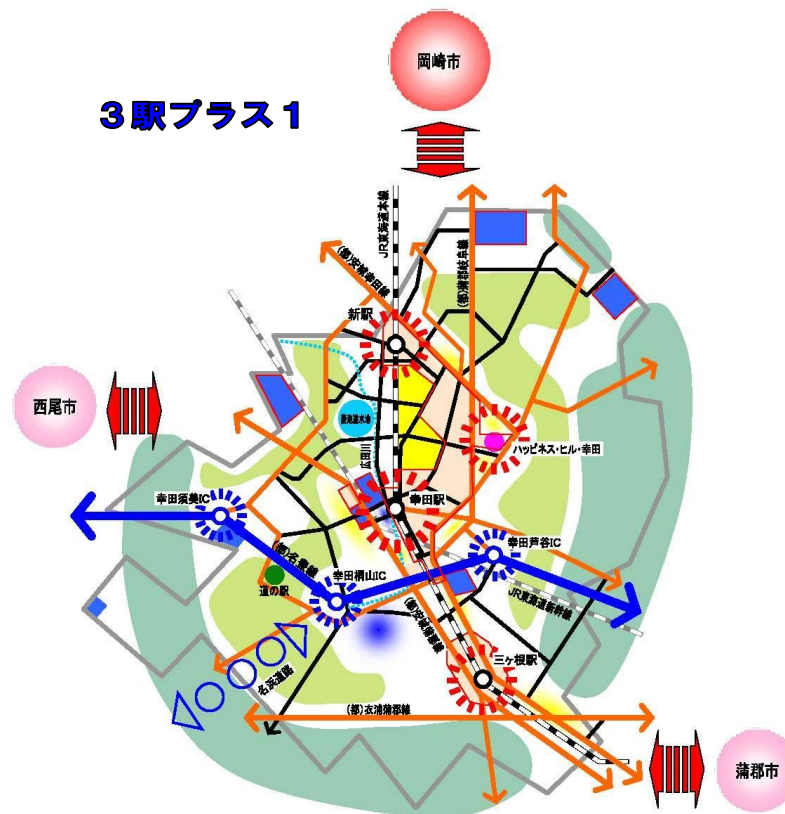


図 将来都市構造

* 幸田町都市計画マスタープランをもとに作成

幸田町総合交通計画

■ 戦略目標の設定

都市交通マスタープラン		幸田町を取り巻く喫緊の課題				総合交通戦略
基本目標	基本方針	施策の方向	都市交通施策	新駅を契機とした鉄道の利用促進	通過交通の流入抑制による町内交通環境の改善	安全・安心な移動空間の確保
住みやすい住みたくなる交通体系の形成	市域内の交通環境の整備	地域内幹線道路の整備 エコ通勤の普及促進 モビリティマネジメントの導入	歩道・自転車道ネットワークの整備 歩行者優先空間の創出	●	●	●
	遠くまで歩行・自転車・自走車・徒歩の圏内	パーク&ライドの整備 飲酒後の整備 バスネットワークの構築 乗り換え利便性の向上 サイクル&ライドの整備	●	●	●	●
	道路ネットワークの構築	地域内幹線道路の整備	●	●	●	●
	移動環境のユニバーサル化	飲酒後の整備	●	●	●	●
	生活に寄り添うあらゆる交通手段の確保	歩道・自転車道ネットワークの整備	●	●	●	●
	交通事故を減らす交通安全の確保	交通安全に向けた施設整備の推進 歩道・自転車道ネットワークの整備	●	●	●	●
	災害に強い交通基盤の整備	防災機能の強化 避難経路、緊急輸送道路の整備	●	●	●	●
	広域ネットワークの構築	都市間幹線道路の整備	●	●	●	●
まちが元気になる交通体系の形成	まちの活性化に寄与する交通環境の構築	まちの魅力を高める交通環境の創出 歩行者優先空間の創出	●	●	●	●
	物産振興ともなる道路環境の整備	回遊性を高める交通環境の創出 歩道・自転車道ネットワークの整備	●	●	●	●
	地域を思いやる交通体系の形成	公共交通・自転車等への利用促進 飲酒後の整備 バスネットワークの構築 乗り換え利便性の向上 歩道・自転車道ネットワークの整備 サイクル&ライドの整備	●	●	●	●
	環境に配慮した交通手段への市民参加	自動車利用の低炭素化・省エネルギー化の促進 エコドライブ エコカーの普及促進	●	●	●	●
	通勤に配慮した交通手段への市民参加	通勤時の自動車利用の抑制・平準化 エコ通勤の普及促進 バスネットワークの構築 特設通勤・フレックスタイム制の奨励	●	●	●	●
	通勤に配慮した交通手段への市民参加	通勤に対する市民・企業意識の醸成 モビリティマネジメントの導入 通勤行動に対する規制制度の導入検討	●	●	●	●

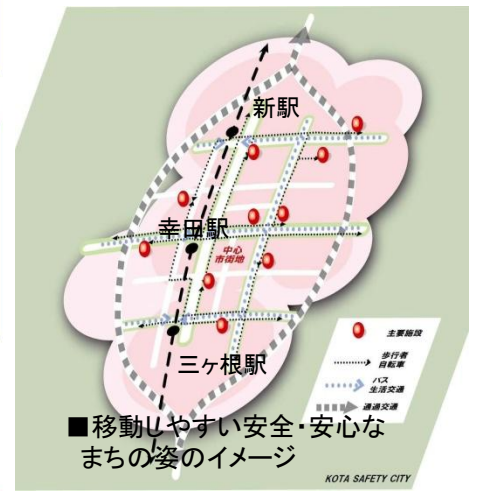
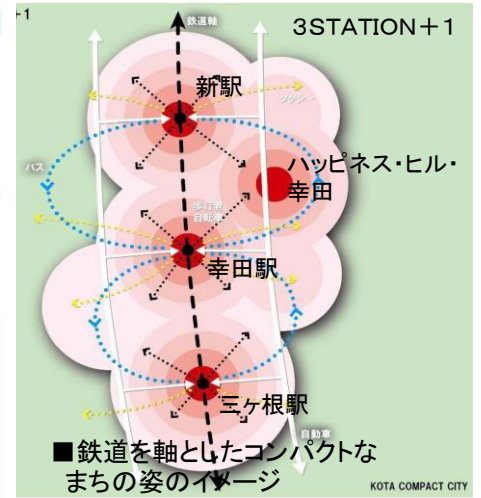
戦略目標Ⅰ
「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」

JR東海道本線幸田駅及び周辺駅区間における新駅整備を契機に、鉄道を軸とし自家用車やバス、自転車、歩行者などが円滑に結節した交通体系を構築するとともに、都市機能や拠点施設と密接に連携することにより、町民誰もが自由に移動でき、生活しやすいコンパクトなまちを形成します。

また、鉄道へのアクセス手段としての自動車やバスなどの利用環境の改善や、公共交通利用者の意識の醸成など、公共交通の利用促進を図ります。

戦略目標Ⅱ
「移動しやすい安全・安心なまちづくり」

幸田町の主要な施設間を連絡する道路において、自動車と分離され、ゆとりのある歩行者空間や自転車走行空間の構築を図ることにより、健康者のもとより、子どもや高齢者、障害者、妊婦さんなど幸田町民の誰もが安心して、安全に移動できるまちを形成します。



2. 目標と指標

主な指標	交通	交通手段別分担率	
		一定時間アクセス可能 都市人口(拠点等)	
		中心部歩行者	○
		自転車交通量	
		公共交通カバーエリア	
		バス利用者数	○
		鉄道、路面電車利用者数	○
	社会	DID人口密度	
		中心部居住人口・公共交通 サービス圏域人口	○
		商品販売額	
交通事故件数、死傷者数		○	
環境	CO2排出量	○	
その他 指標	満足度	○	

①数値目標 「鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり」の達成

単独各目標	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 ※鉄道駅周辺圏 (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駅の一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)

②数値目標 「移動しやすい安全・安心なまちづくり」の達成

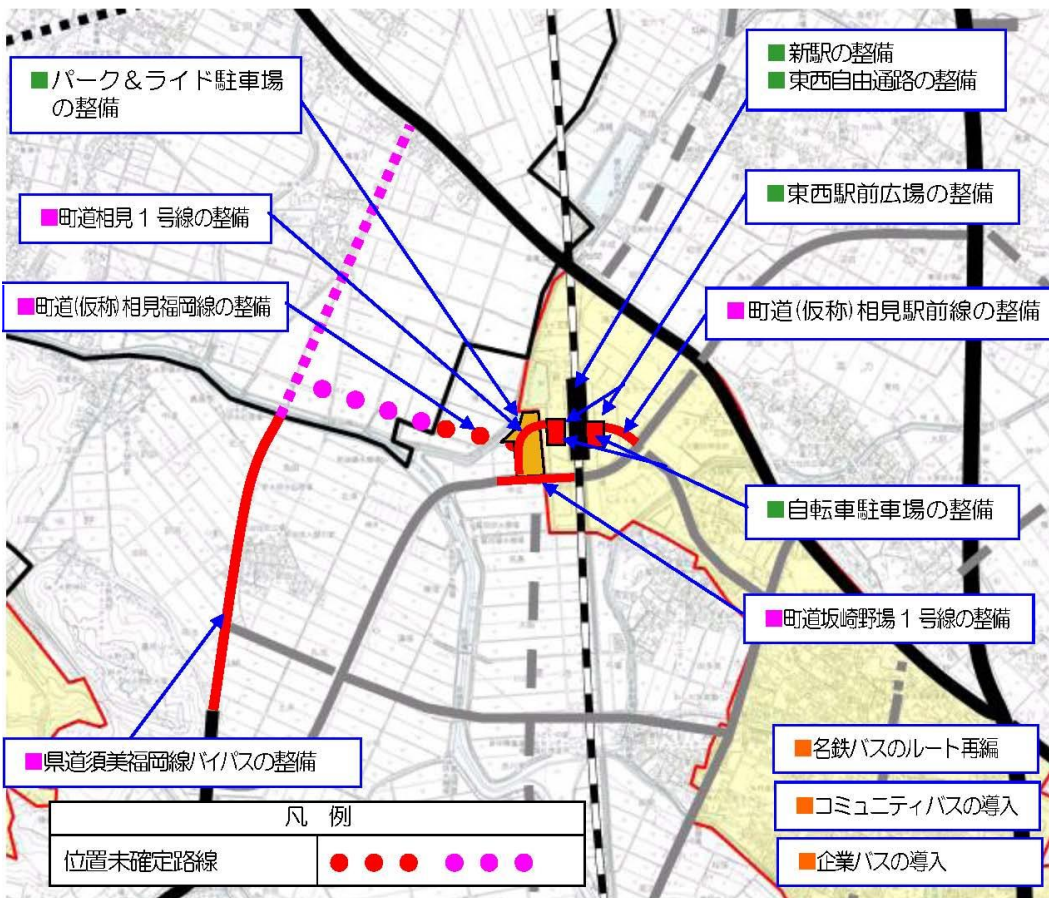
単独各目標	指標	短期目標 (H26)	中期目標 (H31)
移動しやすい安全・安心なまちづくり	① 歩行者自転車交通量 ※(B)戸谷蒲郡線の歩行者自転車交通量(12時間)	1,075人/日 (H20の943人/日から14%増加)	—
	② 徒歩移動に対する満足度 ※町民意識調査で徒歩に対して満足している人の割合	30.0% (H20の20%から10ポイント増加)	—
	③ 自転車移動に対する満足度 ※町民意識調査で自転車に対して満足している人の割合	20.0% (H20の10%から10ポイント増加)	30.0% (H20の10%から20ポイント増加)
	④ コミュニティバス利用者数 ※福祉巡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

3. 施策展開(1)

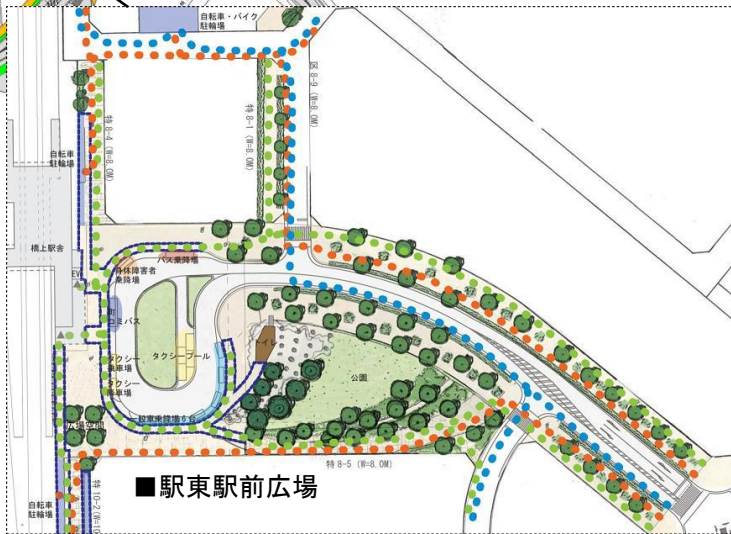
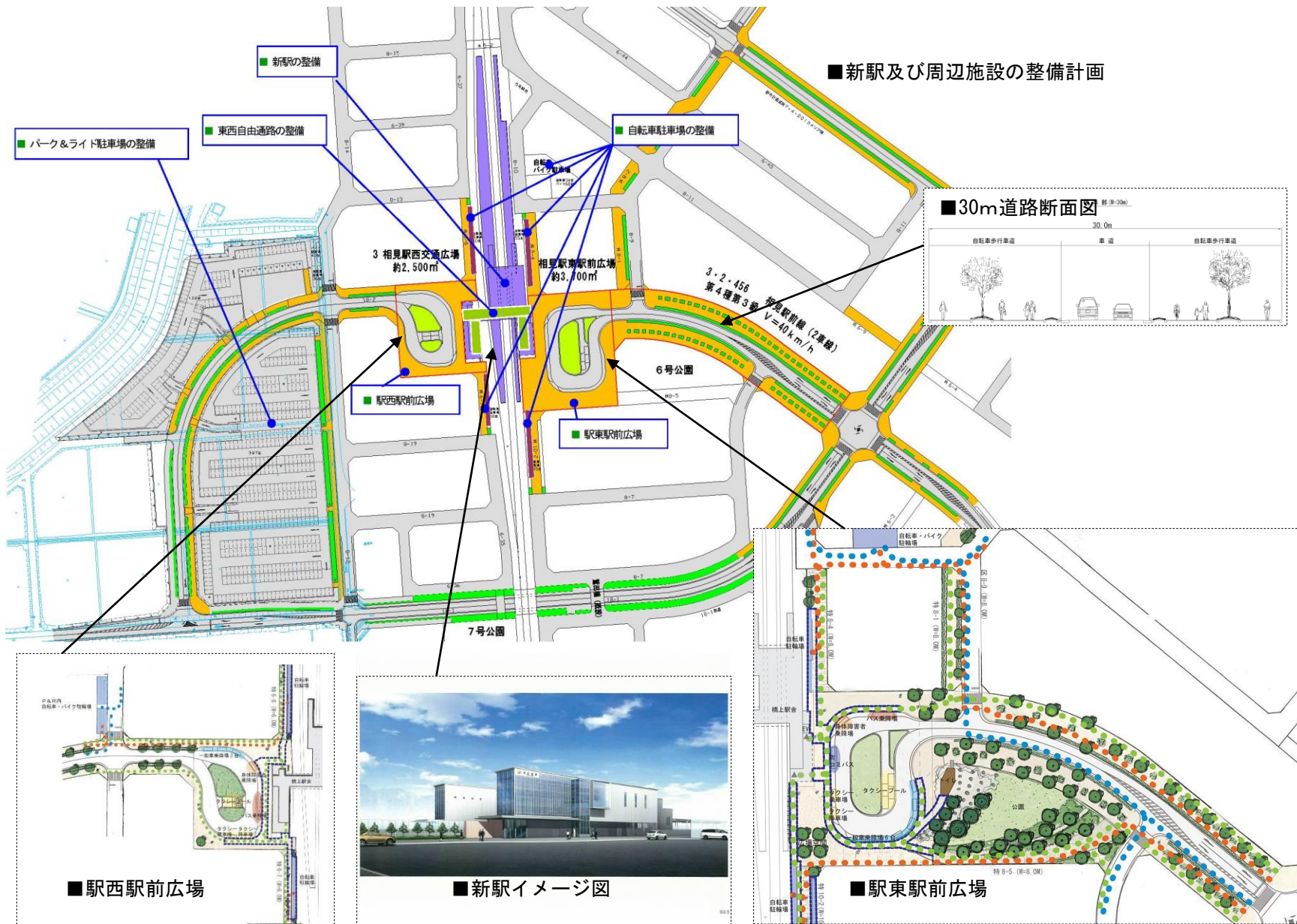
■新駅整備による幸田町の交通体系の骨格形成（鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり）

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、コンパクトでまとまりのあるまちづくりを推進します。

戦略プロジェクト及び施策概要
①新駅及び周辺施設の整備 (1)新駅及び自由通路の整備 (2)駅前広場の整備 (3)パーク＆ライド駐車場の整備 (4)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 (6)新駅周辺における 自転車・歩行者空間の整備
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) (8)コミュニティバスの導入 (9)企業バスの導入促進



幸田町総合交通計画

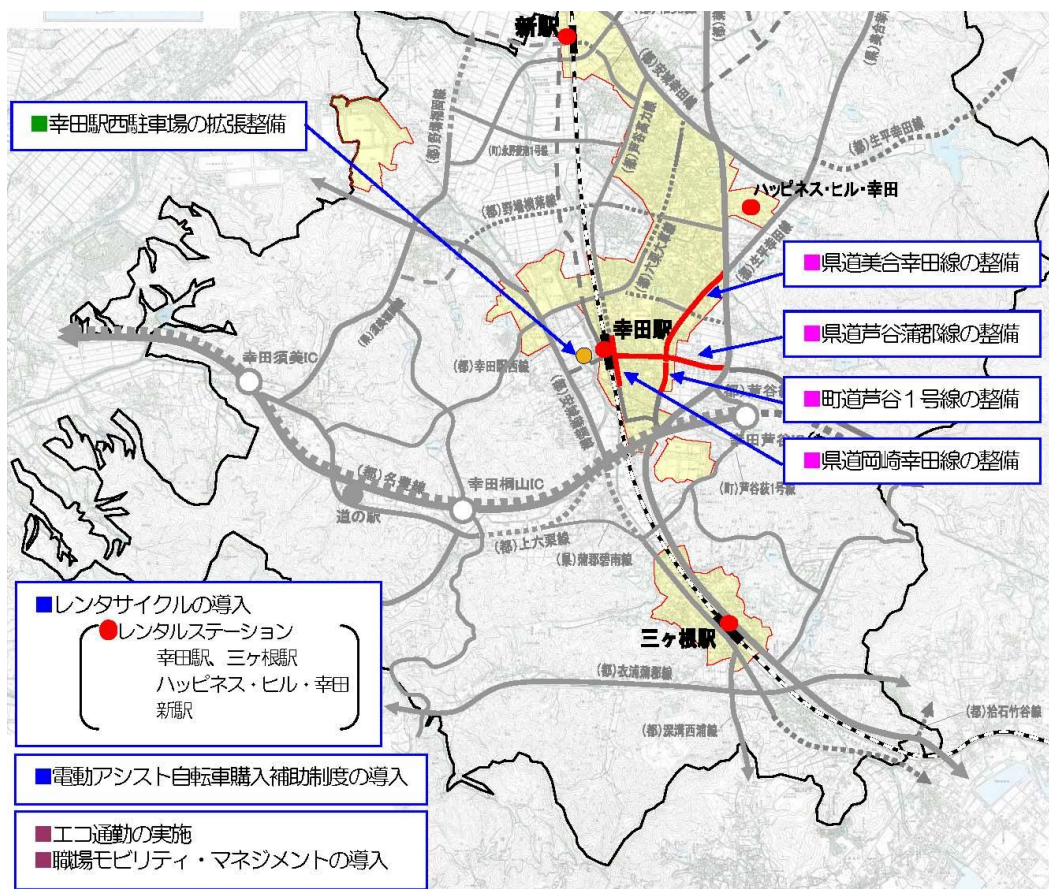


3. 施策展開(2)

■さらなる利便性・環境性の高い公共交通利用環境の構築（鉄道を軸としたコンパクトなまちづくり）

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。

戦略プロジェクト及び施策概要
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 の拡張 (11)既存駅の改修
⑤既存駅周辺の道路整備 (12)歩道の新設
⑥自転車利用の促進 (13)レンタサイクルの導入 (14)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 (15)エコ通勤の実施 (職場モビリティマネジメント)



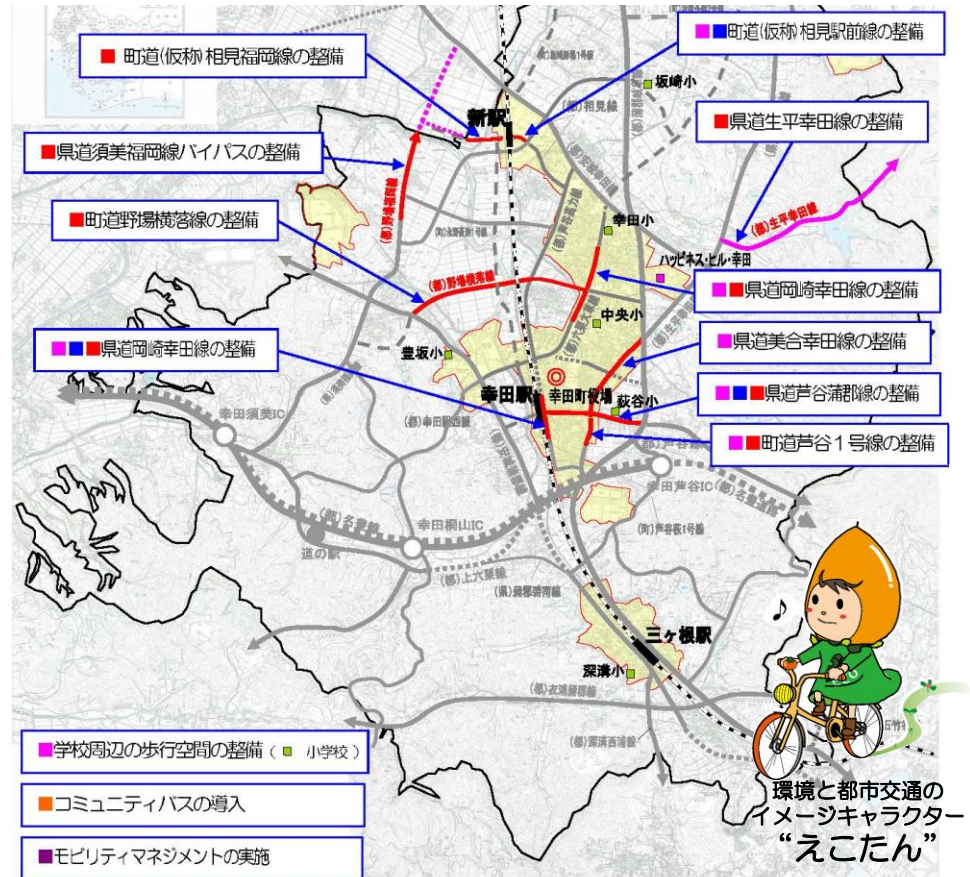
3. 施策展開(3)

■市街地における安全な移動環境の創出（移動しやすい安全・安心なまちづくり）

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。

戦略プロジェクト及び施策概要	
①主要施設周辺の歩行空間の整備	(1)歩道の新設・改良 (2)学校周辺の歩行空間の整備 (3)歩行者ネットワークの整備
②自転車走行空間の整備	(4)自転車走行空間の整備 (5)自転車ネットワークの整備
③幹線道路の整備	(6)都市間連絡道路の整備 (7)地域内幹線道路の整備
④徒歩や自転車を補完する 移動手段の確保	(8)コミュニティバスの導入
⑤交通意識の変革	(9)モビリティ・マネジメントの実施



4. 総合交通戦略の推進及び評価

■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。

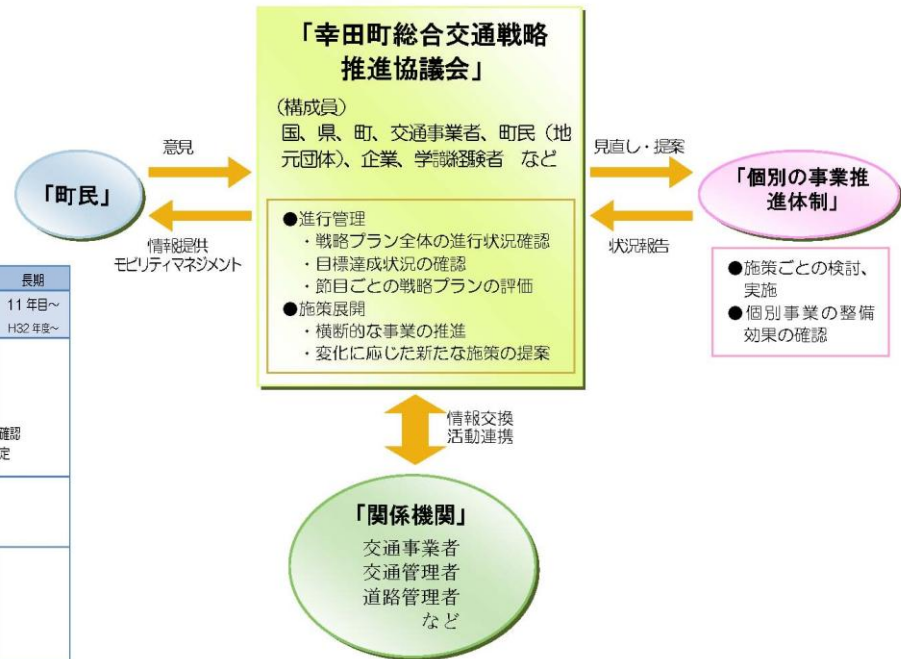
さらに、戦略プランの短期及び中期の最終年には、それまでに実施した施策について総括し、達成できなかった項目の検証と、その後の対策について検討を行います。

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
- ・ 短期および中期の最終年における総括
- ・ 町民への積極的な情報発信

■進行管理及び施策展開の体制イメージ



■進行管理スケジュール

	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	11年目～ H32年度～
節目ごとの評価					←→				←→		
					・ 短期に実施された施策の評価 ・ 中期における見直しの検討				・ 短中期の達成状況の確認 ・ 次期戦略プランの策定		
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	←→										
	・ 施策の実施にあわせて調査を実施し、目標達成状況・整備効果を確認 ・ 必要に応じた計画・目標値の見直し										

5. その他(戦略報告書の構成・特徴等)

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、新駅の周辺市街地とハッピーネス・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(平成23年度末開業予定)によりすべて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されます。また駅周辺での歩行者自転車に配慮したアクセス道路、P&R駐車場等の周辺整備やコミュニティバス等の整備を通じて公共交通を軸とした交通体系を目指します。



■平成23年度末開業予定の新駅イメージ図

