

全体構想



# 序章 戸田市都市マスタープランの概要

## 1 戸田市の特徴

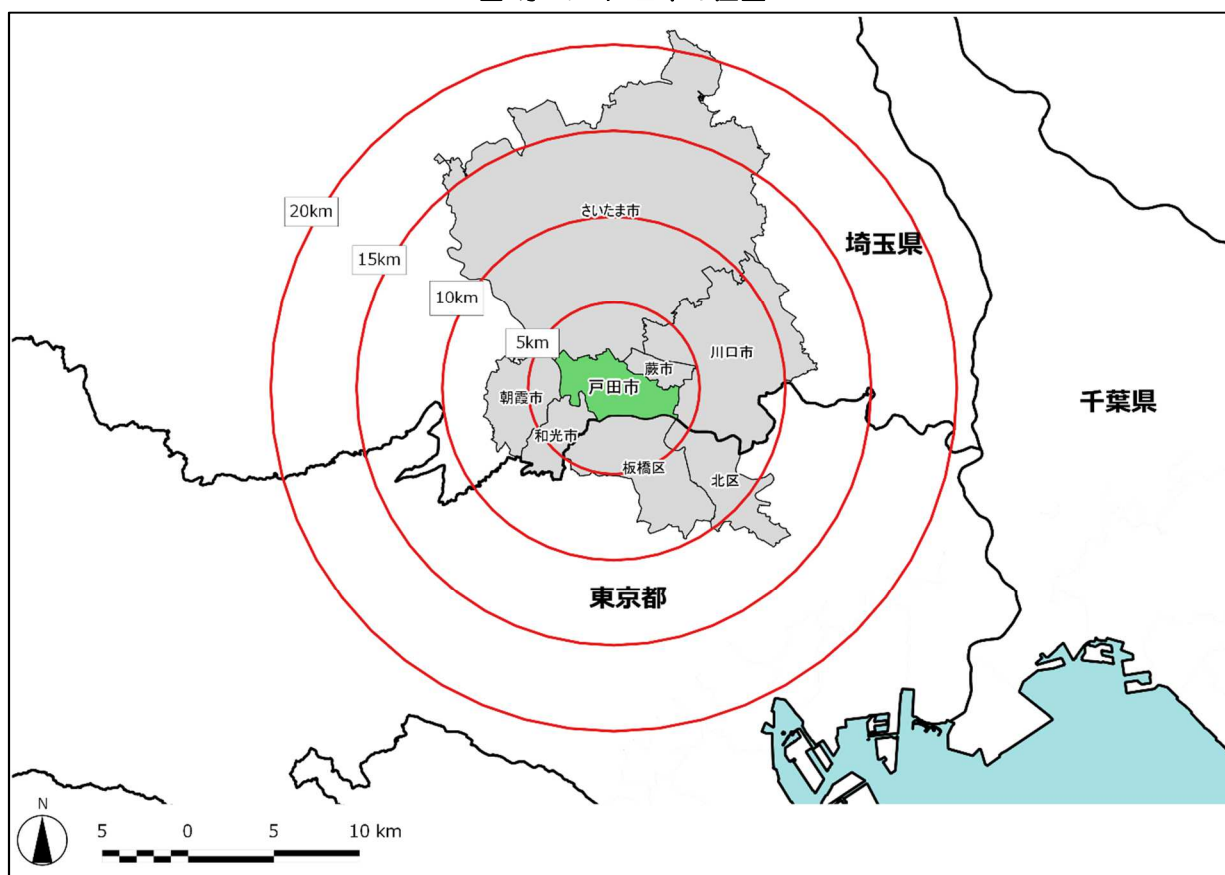
### (1) 戸田市の位置及び規模

本市は、埼玉県の南東部に位置し、都心までの距離は 15 km から 20 km 程度、東は川口市、北はさいたま市・蕨市、荒川を挟んで西は朝霞市・和光市、同じく荒川を挟んで南は東京都板橋区・北区に接しています。

市域は東西が約 7 km、南北が約 4 km、面積約 18 km<sup>2</sup>、市街化区域面積約 13 km<sup>2</sup> と比較的にコンパクトであり、その 8 割以上が市内の鉄道 3 駅から 2 km 圏内にあります。

また、比較的標高差の少ない平坦な地形となっています。

図 序-1 戸田市の位置



## (2) 戸田市の特徴

本市を通過する国道 17 号は、江戸時代に五街道の一つ中山道として、当時の荒川を渡河するために「戸田の渡し」が設置され、交通の要衝として栄えました。今日に至ってはJR埼京線、首都高速5号池袋線、首都高速埼玉大宮線、東京外かく環状道路のほか、近隣にはJR京浜東北線をはじめとする交通網を有しており、都心等への広域移動に適しています。

その特徴をいかし、印刷関連業、物流産業をはじめとする産業活動が活発であり、近年では、住宅都市としても成長を続けています。また、1964 年に開催された東京オリンピックのボート競技会場となった戸田漕艇場や荒川、彩湖・道満グリーンパークのような豊かな水と緑に恵まれ、都市環境と自然環境の両方を有しています。

本市の人口は、1985 年にJR埼京線が開通したこともあり、現在も増加をし続けており、平均年齢が 40.5 歳（2018 年 1 月 1 日時点）と 23 年連続で県内一若いまちという特徴を有しています。

このように、本市は「地の利」をいかし「人の利」によって、将来にわたって活力を持続できる可能性が高い都市です。

図 序-2 戸田市の広域交通網



図 序-3 戸田の渡し



## 2 都市マスタープランの位置づけ及び役割

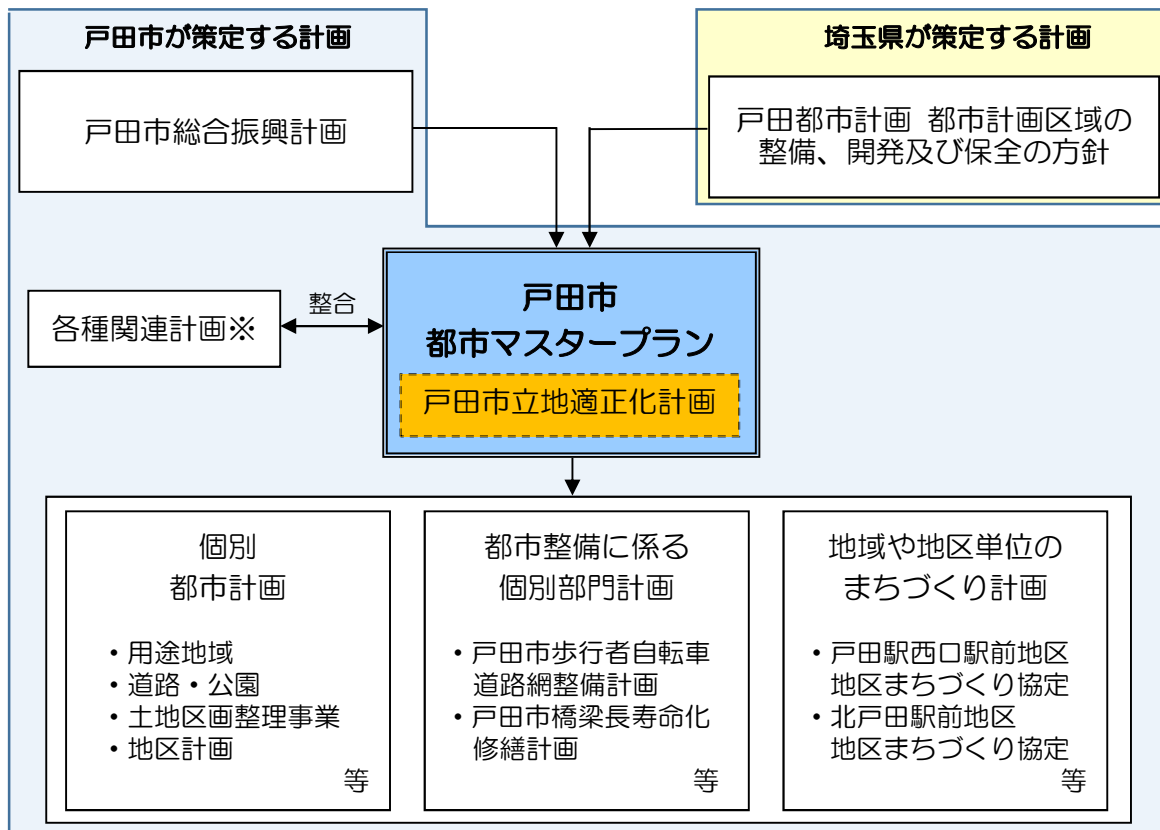
### (1) 都市マスタープランの位置づけ

都市マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2（次ページ枠内参照）に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、本市の総合振興計画における基本構想や埼玉県が策定する都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即して、長期的な視点から将来都市構造、土地利用の方針、都市施設の整備方針等を定めた、本市が定める都市計画の体系的な指針となるものです。

また、平成 26 年 8 月に施行された改正都市再生特別措置法（次ページ枠内参照）により、都市マスタープランの一部と見なされる立地適正化計画が新たに制度化されています。これは、少子高齢化や人口減少に対応した持続可能な利便性の高い都市構造の構築を目的として、居住機能や都市機能の維持・誘導、公共交通の充実等を位置づけたもので、都市マスタープランとあわせて策定することで、より包括的な都市づくりの指針とすることが可能です。

さらに、戸田市都市マスタープランは、本市の各種関連計画と整合をとりつつ、相互に連携を図るほか、実現化に向けた具体的な施策については、個別の都市計画、都市整備に係る個別部門計画、地域や地区単位のまちづくり計画等において別途定められます。

図 序-4 戸田市都市マスタープランと関連計画との関係



※各種関連計画

- ・ 戸田市緑の基本計画
- ・ 戸田市地域防災計画
- ・ 戸田市環境基本計画
- ・ 戸田市公共施設等総合管理計画及び戸田市公共施設再編プラン 等

## 都市計画法第 18 条の 2

(市町村の都市計画に関する基本的な方針)

第十八条の二 市町村は、議会の議決を経て定められた当該市町村の建設に関する基本構想並びに都市計画区域の整備、開発及び保全の方針に即し、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針（以下この条において「基本方針」という。）を定めるものとする。

- 2 市町村は、基本方針を定めようとするときは、あらかじめ、公聴会の開催等住民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるものとする。
- 3 市町村は、基本方針を定めたときは、遅滞なく、これを公表するとともに、都道府県知事に通知しなければならない。
- 4 市町村が定める都市計画は、基本方針に即したものでなければならない。

## 都市再生特別措置法第 8 1 条（抜粋）

(立地適正化計画)

第八十一条 市町村は、都市計画法第四条第二項に規定する都市計画区域内の区域について、都市再生基本方針に基づき、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するものをいう。以下同じ。）の立地の適正化を図るための計画（以下「立地適正化計画」という。）を作成することができる。

- 2 立地適正化計画には、その区域を記載するほか、おおむね次に掲げる事項を記載するものとする。
  - 一 住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化に関する基本的な方針

## 都市再生特別措置法第 8 2 条

(都市計画法の特例)

第八十二条 前条第二項第一号に掲げる事項が記載された立地適正化計画が同条第十五項(同条第十六項において準用する場合を含む。)の規定により公表されたときは、当該事項は、都市計画法第十八条の二第一項の規定により定められた市町村の都市計画に関する基本的な方針の一部とみなす。

## (2) 都市マスタープランの役割

都市マスタープランの役割は、次の5点があげられます。

- 市全体及び地域の都市づくりの目標を示します。
- 都市づくりのための総合的な整備方針を示します。
- 市決定の都市計画の基本的な方向を示し、県決定の都市計画の原案の根拠とします。
- まちづくりに関する施策（条例や要綱に基づくまちづくり）の活用の根拠とします。
- まちづくりへの住民参加を促します。

### 3 都市マスタープラン改定の背景及び目的

第2次戸田市都市マスタープラン(平成24年11月)は、策定からおおむね5年が経過し、戸田市の都市づくりを進めていく前提となる環境も変化しています。そのため、次のような背景から改定を行います。

#### ① 土地利用の変化への対応

第2次戸田市都市マスタープランでは、策定からおおむね5年ごとに見直しを行うこととしており、この間に土地利用の変化等があったことから、これらとの整合を図る必要があります。

#### ② 改定された上位計画との整合性の確保

第2次戸田市都市マスタープランの上位計画である「戸田市第4次総合振興計画」の後期基本計画が平成28年3月に策定されました。また、「戸田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(埼玉県)」が平成29年1月に改定されたため、これらとの整合を図る必要があります(次ページ枠内参照)。

#### ③ 立地適正化計画の制度化

少子高齢化の急速な進行に伴い、日本の総人口は減少へと転換し、今後も減少が続くものと予測されています。こうした状況への対応として、平成26年8月に都市再生特別措置法が改正され、誰もが生活に必要なサービスを受けやすくなるよう、長期的視点で人口密度の維持を図り、持続可能な利便性の高い都市構造を目指すために、居住機能や都市機能の維持・誘導、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランとして、市町村が策定する立地適正化計画が新たに制度化されました。

本市においても、将来的には人口が減少に転じ、既に始まっている高齢化は今後、急速に進行していくものと予測されているため、持続可能な都市の構築に向けて、早い段階から人口減少・超高齢社会の到来に備えたまちづくりに取り組む必要があります。

以上のことから、今後予測される人口減少・超高齢社会に備えるため、現状の都市構造をいかすところはいかしく、社会情勢にあわせるところは見直すとともに、公共交通等を利用した移動のしやすさを向上させることで、誰もが様々な生活サービス等を受けられるように、安全・安心で利便性の高い都市づくりの実現を目的として、今回改定を行うものです。

#### 4 都市構造と土地利用の基本方針

土地は、将来世代に引き継ぐべき限りある資源であるとともに、生活及び生産を通じた活動の共通基盤です。

そこで、土地利用にあたっては、自然環境との調和を図るとともに、地域の特徴を活かしながら、まちの安全性や快適性、機能性の向上を基本とし、人々が安全で快適な環境の中で豊かに暮らすことのできる「人や自然にやさしいまち」を目指します。

このため、将来の都市構造及び土地利用の基本方針については、次の将来の都市構造と土地利用の考え方に基づくとともに、市民参加を得て策定する戸田市都市マスタープランによるものとします。

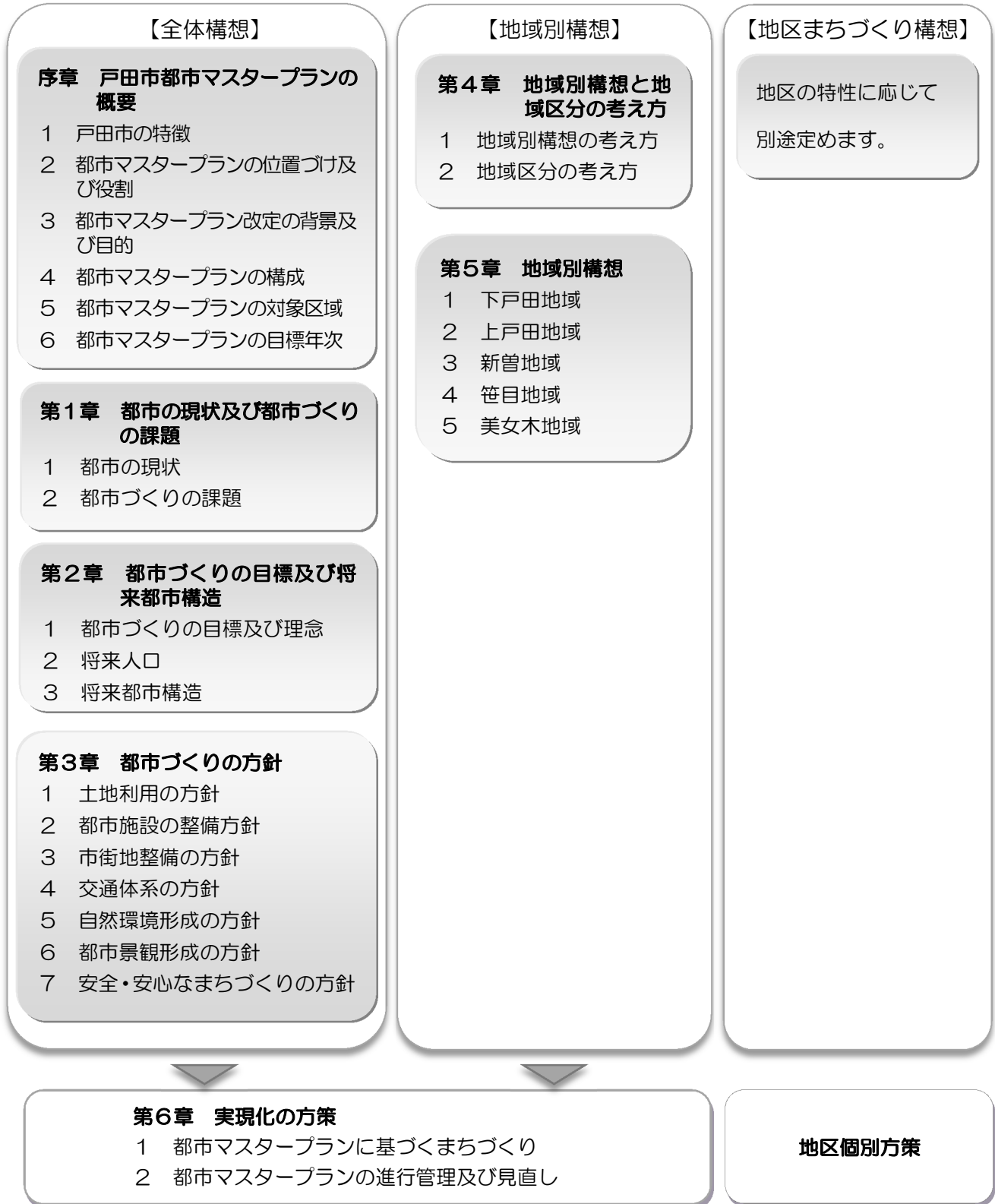
- 1 将来の都市構造については、市内3駅を中心とした拠点地域の整備を進めるとともに、新しい中心市街地としての機能強化や都市軸としての道路の整備及び緑の軸の整備などにより、都市のシンボル軸や都市活動軸として、わかりやすく安心安全で親しみのもてる都市構造の形成を進めます。
- 2 将来の土地利用については、長期的な視点に立って、住宅地・商業地・工業地のバランスの取れた合理的な土地利用を推進するため、良好な住環境を有する住宅地の形成や市内3駅を中心とした商業系土地利用の促進を図るとともに、地域の特性を踏まえた秩序ある土地利用を進めます。



## 4 都市マスタープランの構成

戸田市都市マスタープラン(以下「本マスタープラン」といいます。)は、次の構成とします。

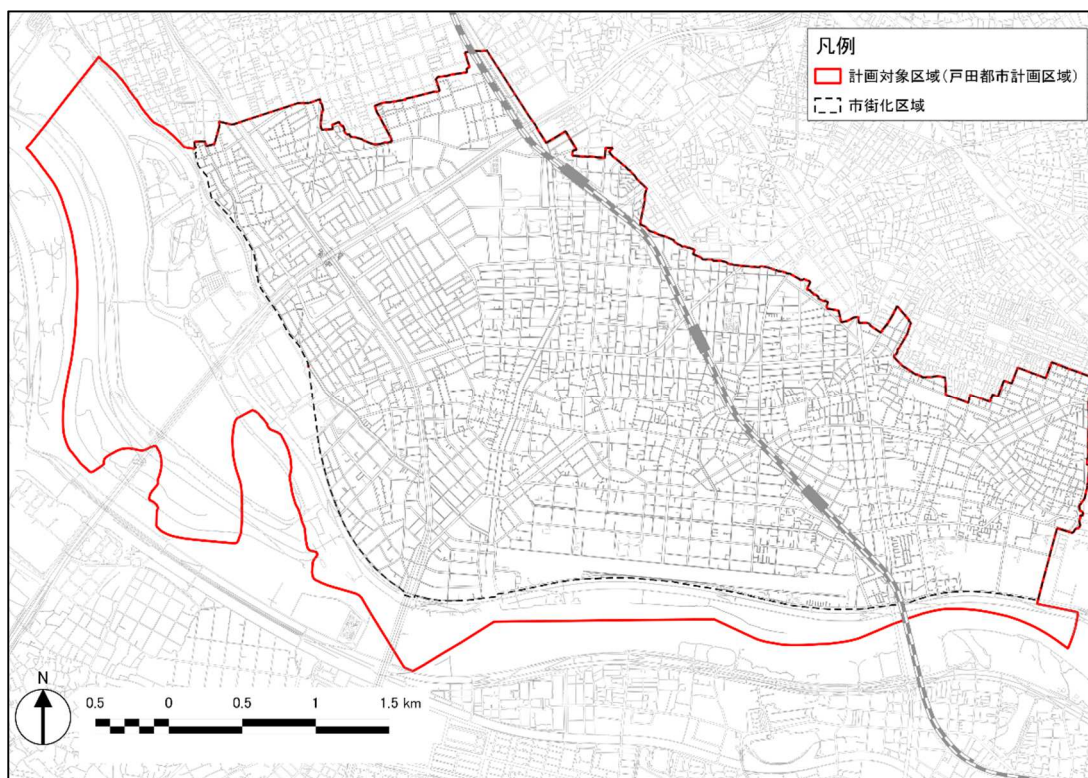
図 序-5 戸田市都市マスタープランの構成



## 5 都市マスタープランの対象区域

本マスタープランは、戸田都市計画区域（市全域）を対象とします。

図 序-6 都市マスタープランの対象区域



## 6 都市マスタープランの目標年次

本マスタープランは、2015 年を基準年次とし、おおむね 20 年後の 2035 年を目標年次とします。

- 基準年次 : 2015 年
- 目標年次 : 2035 年

# 第1章 都市の現状及び都市づくりの課題

## 1 都市の現状

### (1) 人口

本市の人口は、1985年のJR埼京線開通後、急激に増加し、2015年には約13万6千人、世帯数は約6万世帯であり、平均世帯人員は約2.3人となっています。また、平均年齢は、2018年1月1日現在で40.5歳と県内で最も若く、子育て世代が多いこと、10代から30代前半の若年層の流入が多く、30代後半から40代にかけては、転出超過の傾向にあることが特徴となっています。

#### ① 将来人口割合

戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョンによるベース推計では、2035年の約14万2千人をピークとして、その後は緩やかに減少に転じ、2060年には約13万1千人と現在の人口を下回ると推計されています。

また、2015年と2060年を比較すると、15歳未満の年少人口比率は14.5%から10.8%に低下し、65歳以上の老年人口比率は17.1%から31.7%にまで増加すると予測されます。

#### ② 人口分布

2015時点の人口集中地区(DID)の人口密度は、約102人/haで、県内でも8番目に高く、今後も人口増加が予測されることから、人口密度はさらに高まっていくものと考えられます。

100mメッシュでの人口分布の現状及び将来推計をみると、2015年、2060年ともに、人口の多い地域が市の東部に集中しています。

2015年から2060年にかけては、市の中央に位置する新曽地域以外で人口が減少している地区が多く、特に下戸田地域の一部では、20人/ha以上の人口減少となっています。

図 1-1 人口の見通し

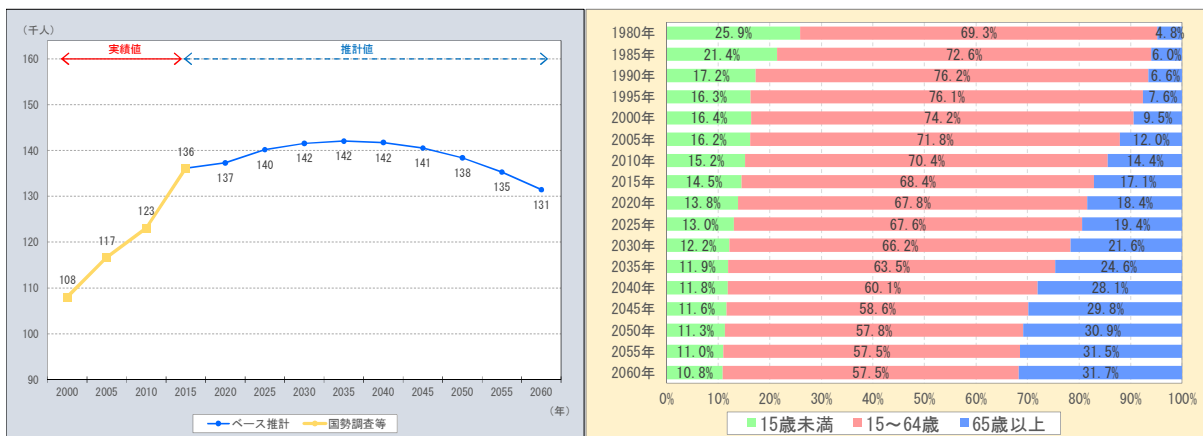
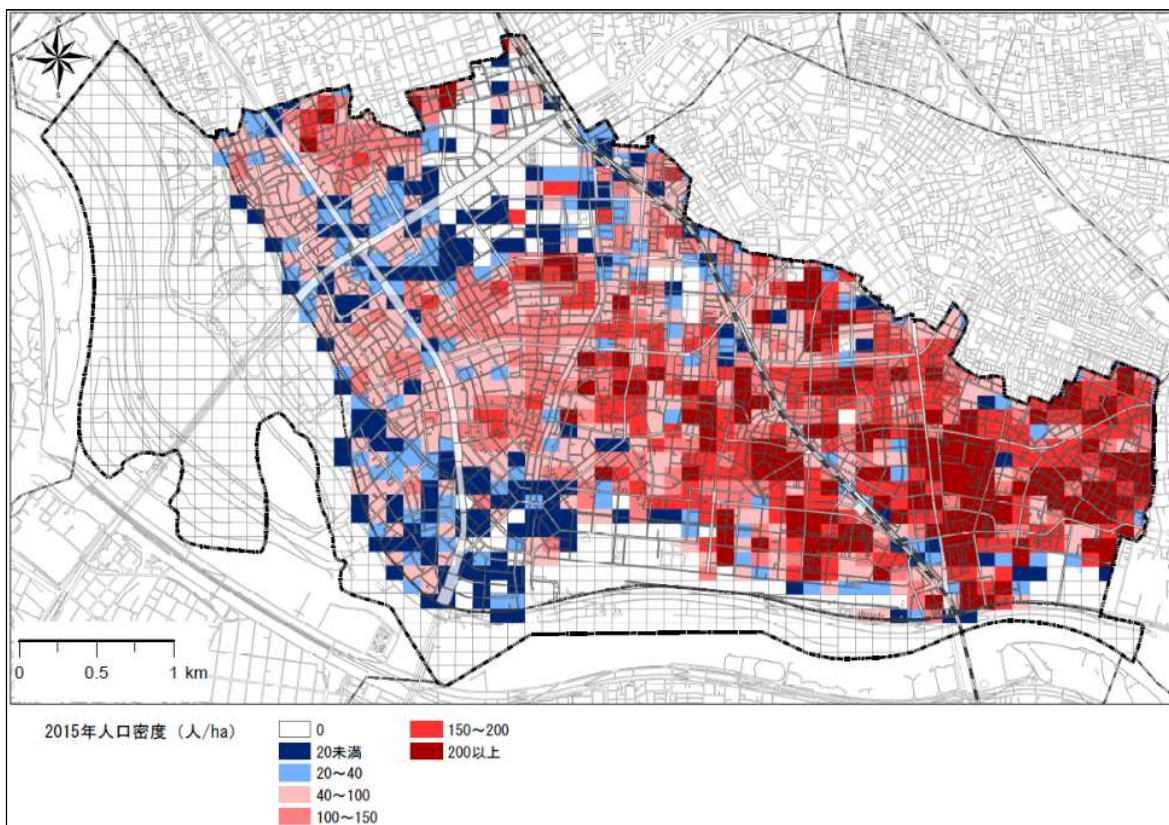


表 1-1 本マスタープランにおける将来人口

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年
総人口(人)	136,000	137,000	140,000	142,000	142,000

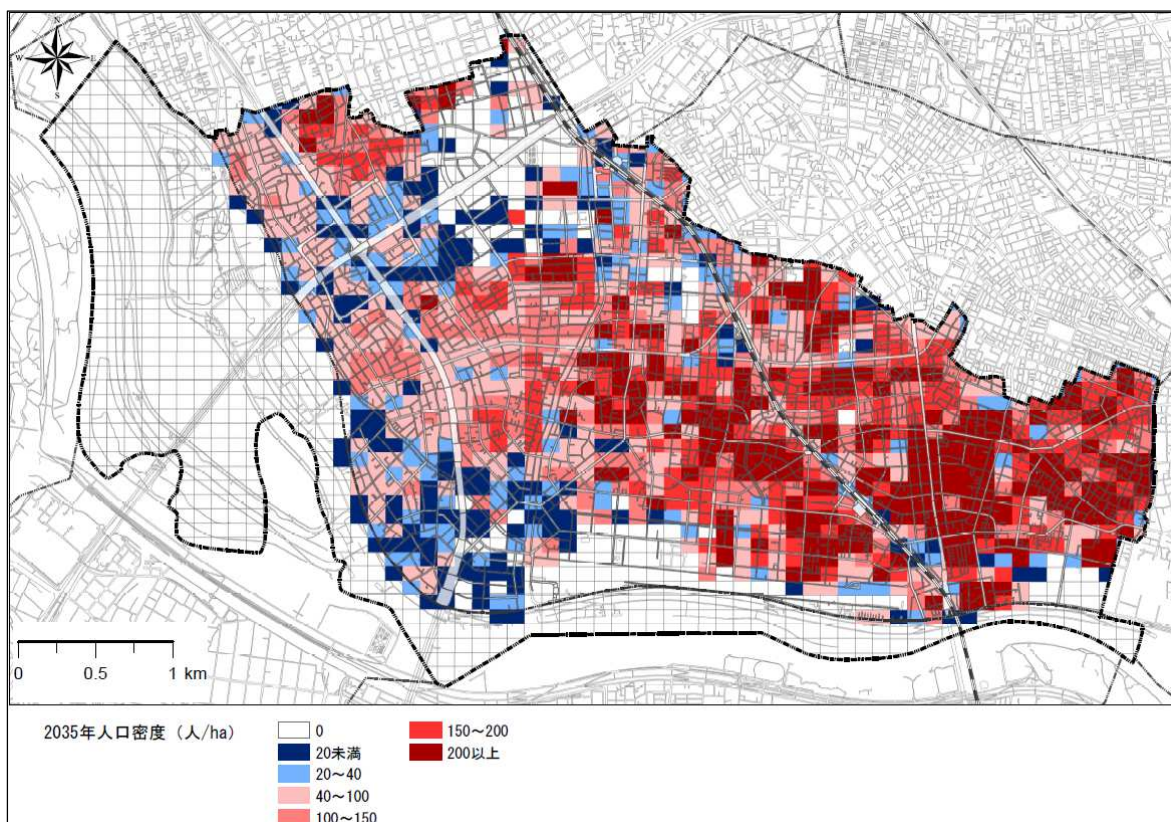
戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョン(平成27年10月、戸田市)及び国勢調査(平成27年、総務省)を基に作成

図 1-2 総人口分布の状況（2015年）



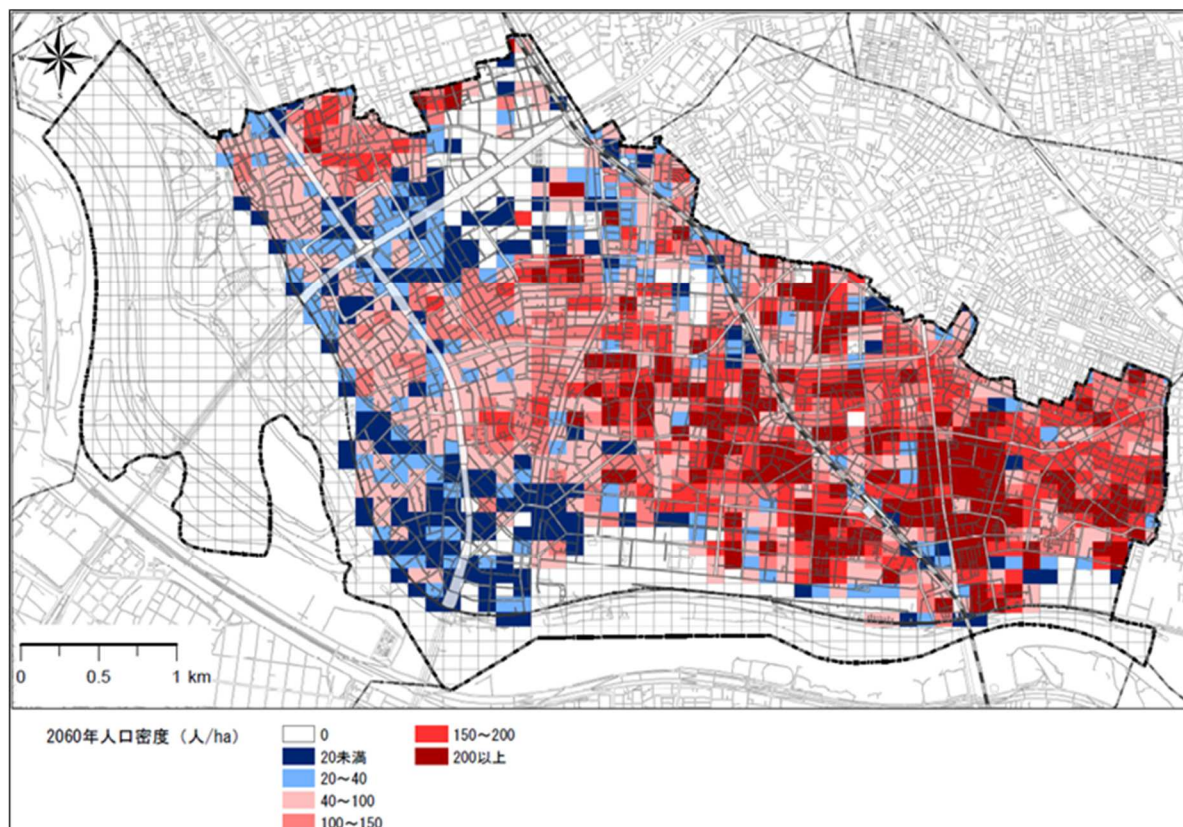
国勢調査（平成 27 年、総務省）を基に作成

図 1-3 総人口分布の状況（2035年）



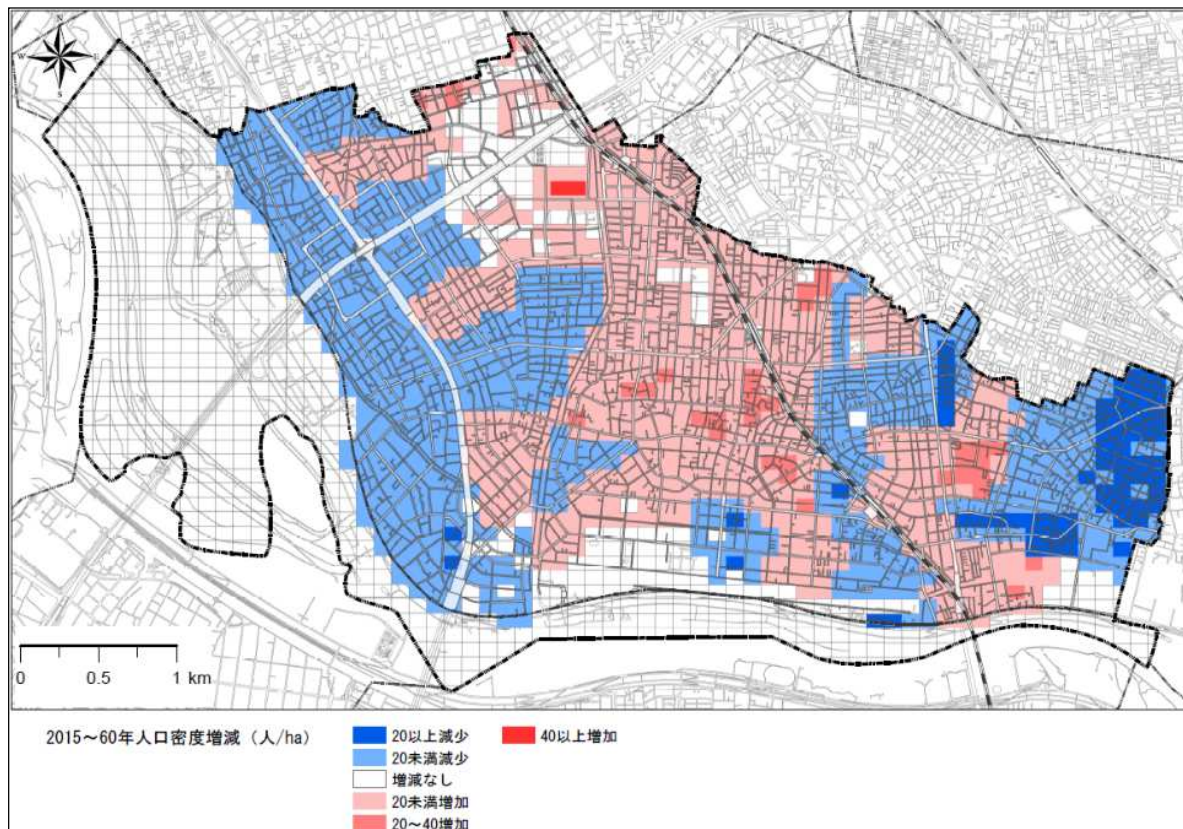
国勢調査（平成 22 年・27 年、総務省）、埼玉県保健統計年報（平成 22 年から 26 年、埼玉県）を基に作成

図 1-4 総人口分布の状況（2060年）



国勢調査（平成 22 年・27 年、総務省）、埼玉県保健統計年報（平成 22 年から 26 年、埼玉県）を基に作成

図 1-5 2015 年から 2060 年の総人口増減数



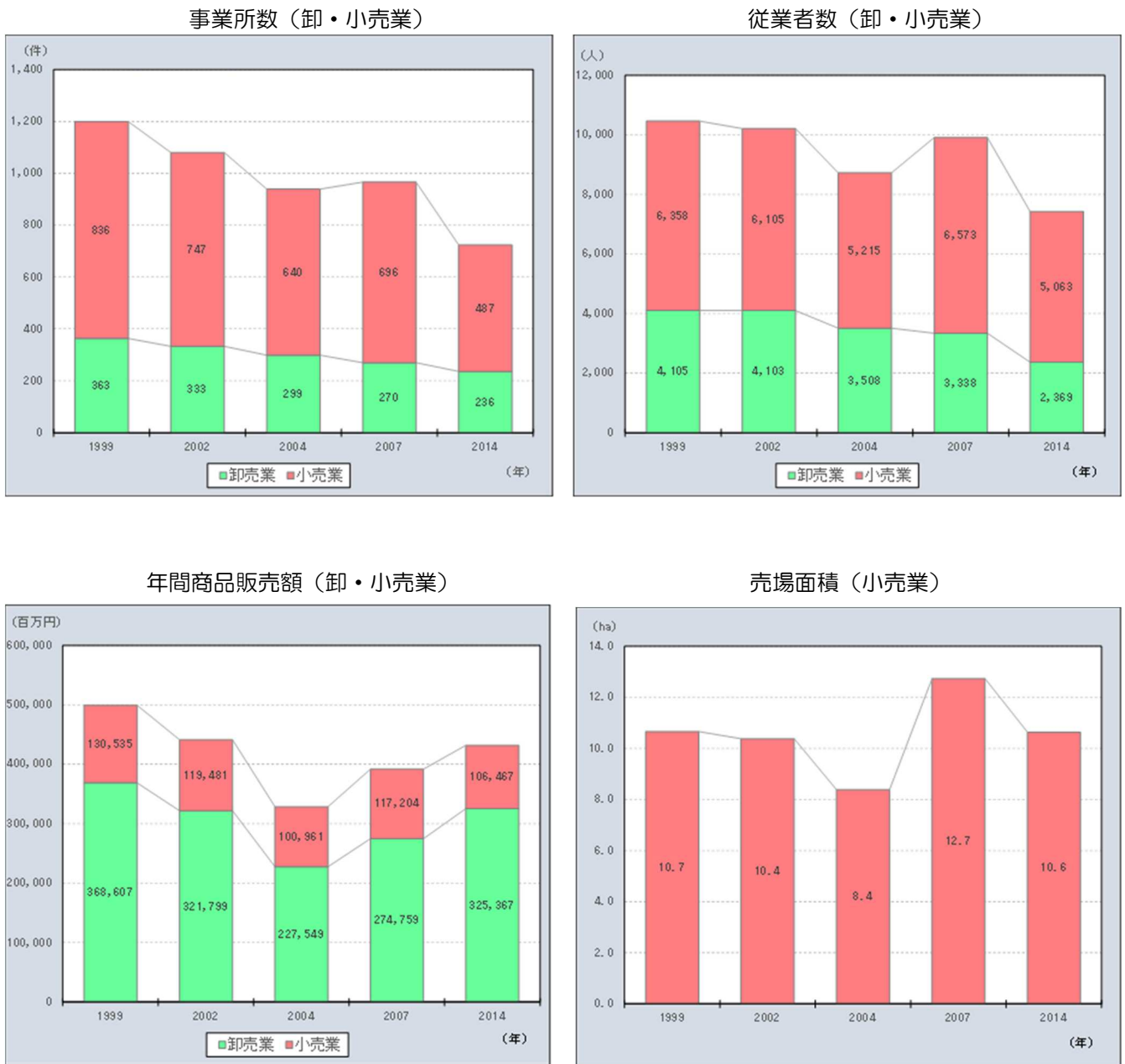
国勢調査（平成 22 年・27 年、総務省）、埼玉県保健統計年報（平成 22 年から 26 年、埼玉県）を基に作成

## (2) 産業

### ① 商業

1999年からの推移をみると、事業所数及び従業者数は、卸売業、小売業ともに長期的には減少傾向にあります。年間商品販売額は、小売業が横ばいからやや減少傾向である一方、卸売業は2004年以降に減少から増加に転じています。小売業の売場面積については、2004年に減少し、2007年に大きく増加したものの、長期的にみると横ばいの傾向にあります。これらについては、商業施設の新たな出店、規模の拡大が背景にあるものと考えられます。

図 1-6 商業関連指標の推移



(注釈) 2004年調査は、当時のジャスコ北戸田店が閉店し、イオン北戸田ショッピングセンター(現イオンモール北戸田)が再オープンする間の期間に実施

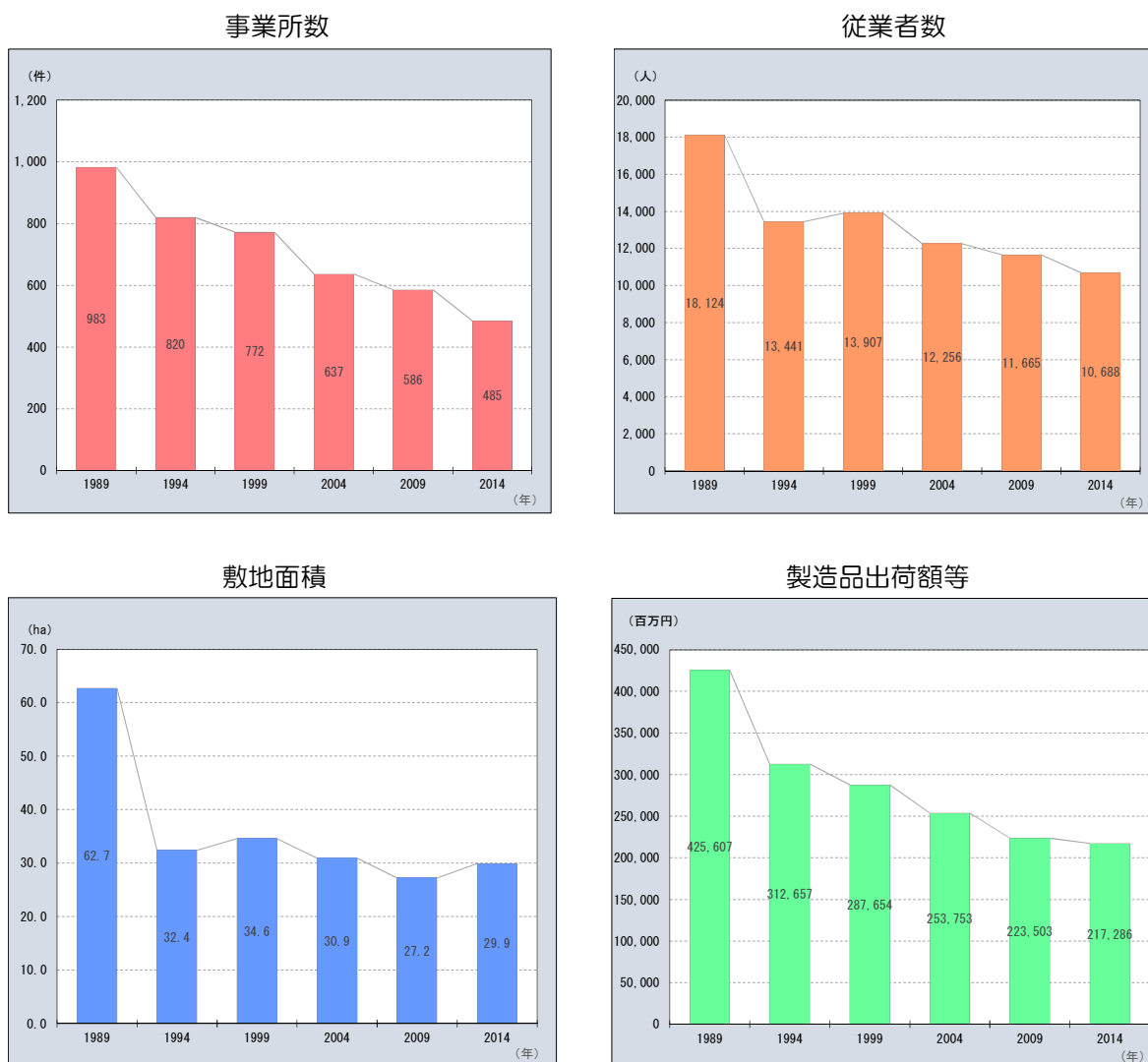
商業統計調査(各年、経済産業省)を基に作成

## ② 工業

1989年からの推移をみると、事業所数は減少傾向にあり、約半数にまで減少しています。従業者数は、1990年代初期に大幅に減少し、以降も減少を続けています。敷地面積についても1990年代初期に半数近くにまで減少し、以降は横ばいとなっています。

近年、事業所数は減少傾向で推移していますが、敷地面積はおおむね横ばいで推移していることから、必ずしも事業所移転跡地が他用途に転換するのではなく、既存事業所の敷地拡大、新たな事業所立地など、工業系用途のまま更新されているケースもあると考えられます。

図 1-7 工業系事業所に関する指標の推移（規模4人以上）

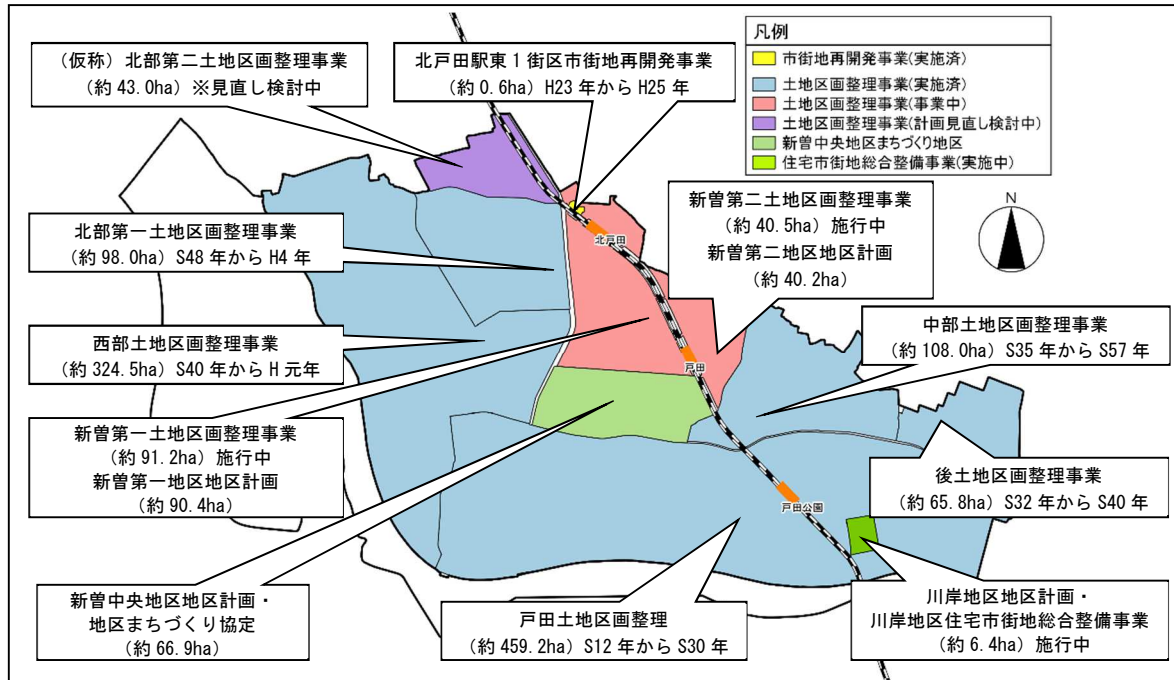


工業統計調査（各年、経済産業省）を基に作成

### (3) 市街地整備

本市では、市街化区域の全域で土地区画整理事業を中心とした市街地整備のための事業等に取り組んでおり、都市基盤の整った良好な市街地形成を着実に進めています。

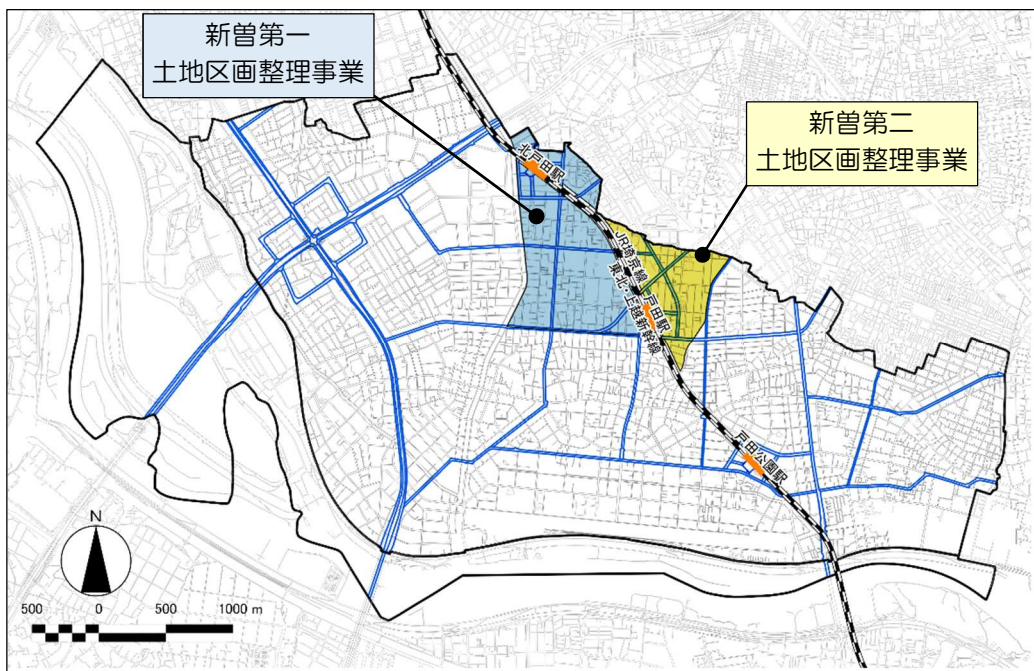
図 1-8 面整備等の状況



#### ① 土地区画整理事業

本市では、市街化区域（約 1,337.0ha）のうち約 95%を土地区画整理事業（根拠：土地区画整合法）の施行区域として都市計画決定しています。これまで約 1,055.5ha が施行され、現在 2つの地区で事業を進めています。なお、（仮称）北部第二土地区画整理事業については、都市計画の見直しを検討しています。

図 1-9 土地区画整理事業（施行中）の位置

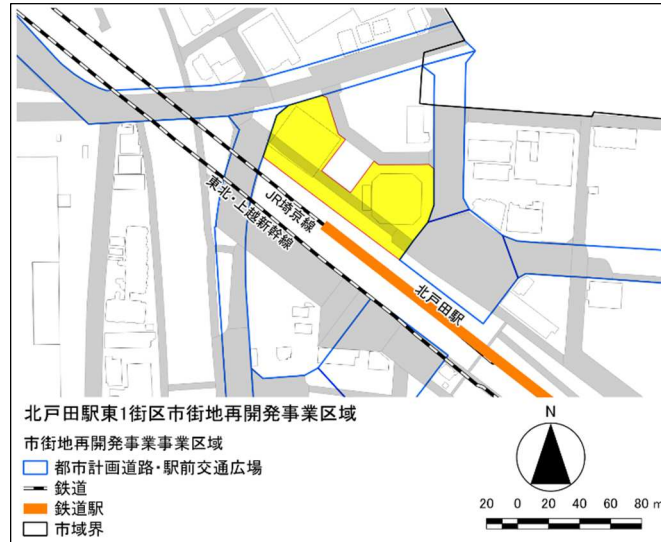




## ② 市街地再開発事業

北戸田駅東1街区（約0.6ha）では、組合施行による第一種市街地再開発事業（根拠：都市再開発法）が実施され、低層階に商業・業務施設が入った高層マンションが立地しています。

図 1-10 北戸田駅東1街区第一種市街地再開発事業の位置

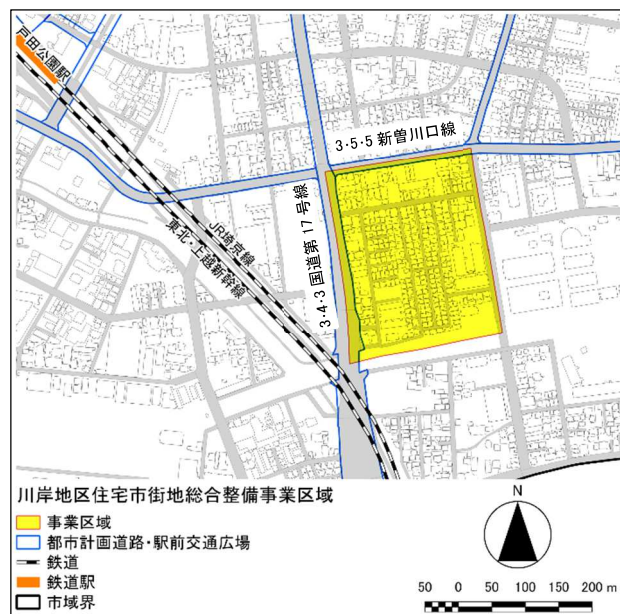


## ③ 地区計画等によるまちづくり

### (A) 川岸地区

川岸二丁目の一部に位置する川岸地区（約6.4ha）では、木造住宅が密集し、延焼等の危険性が高いため、1995年に地区計画（根拠：都市計画法）を策定しました。その後2009年には、密集市街地整備型の住宅市街地総合整備事業（根拠：国土交通省 住宅市街地総合整備事業制度要綱）を導入しています。

図 1-11 川岸地区地区計画の位置



## (B) 新曽第一地区・新曽第二地区

新曽第一地区（約90.4ha）・新曽第二地区（約40.2ha）では、土地区画整理事業により道路・公園・水路等の都市基盤の整備が行われていますが、これらの効果をいかながら、敷地や建築物等の規制、誘導及び緑化の推進を図ることにより、良好な市街地の環境形成を図る目的で、新曽第一地区は2002年に、新曽第二地区は2013年に地区計画を策定しました。

図 1-12 新曽第一地区地区計画の位置

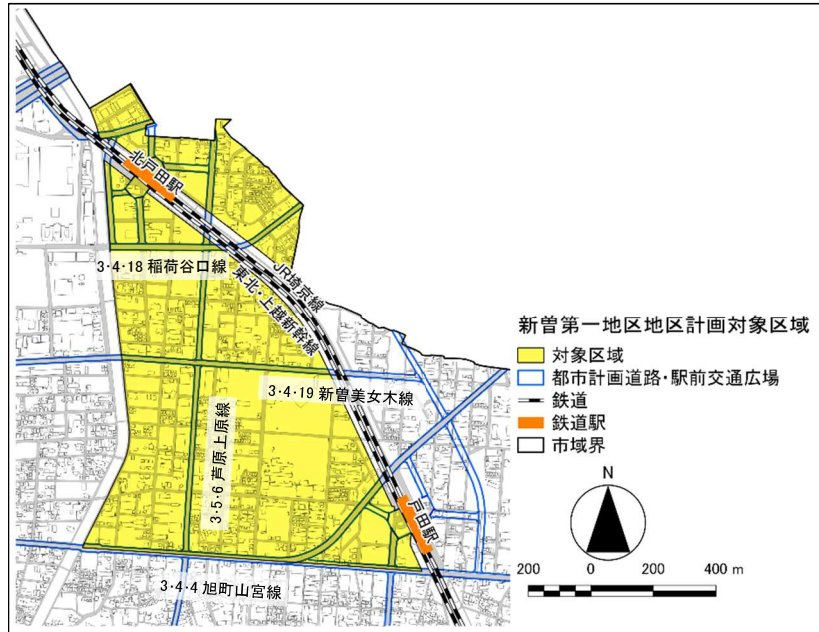
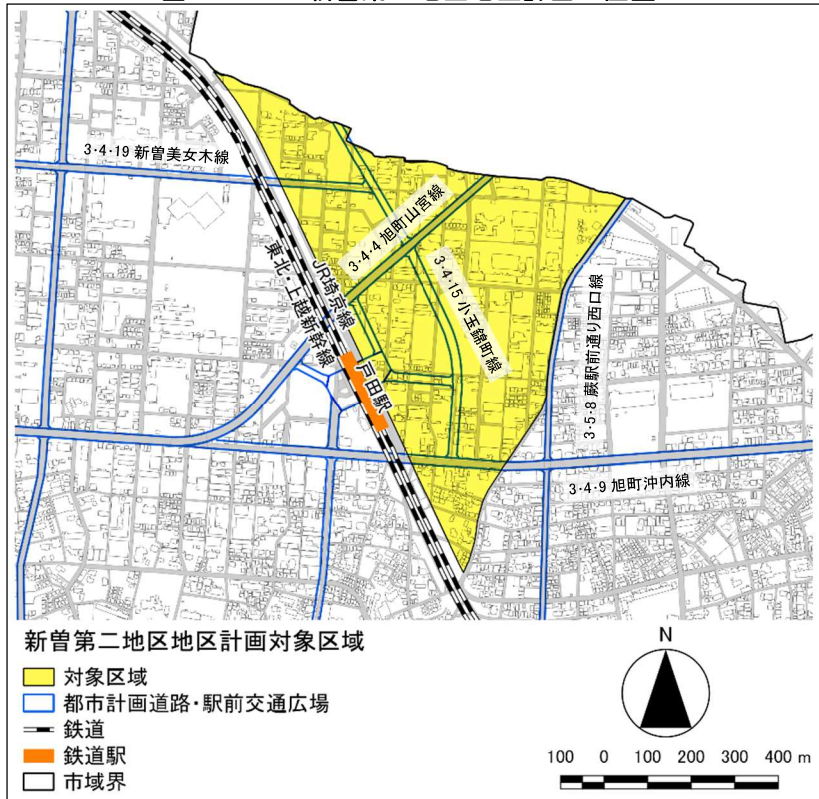


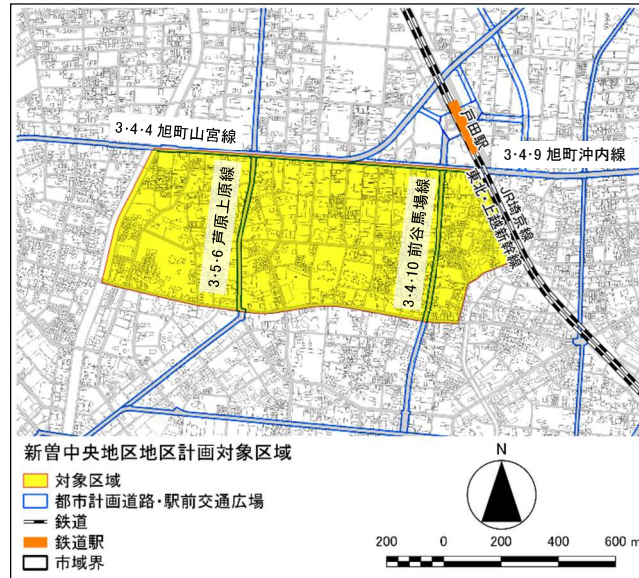
図 1-13 新曽第二地区地区計画の位置



### (C) 新曽中央地区

新曽中央地区（約 66.9ha）では、防災上の安全性と快適な住環境を確保するため、地区のまちづくり協議会と市の協働で、2012 年にまちづくり協定（根拠：戸田市都市まちづくり推進条例）を策定した後、協定で決めたまちづくりのルールの実効性を高めるため、2015 年に協定内容の一部を地区計画に位置づけています。また、協定や地区計画に基づく都市基盤整備を実施するにあたり、街なみ環境整備事業（根拠：国土交通省 街なみ環境整備事業制度要綱）を活用し、まちづくりを進めています。

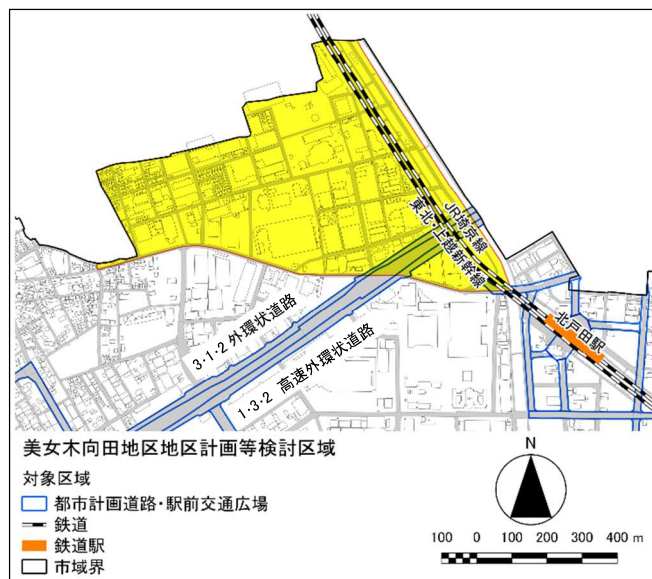
図 1-14 新曽中央地区の位置



### (D) 美女木向田地区

（仮称）北部第二土地区画整理事業の区域で長期間未着手となっている美女木向田地区（約 43.5ha）では、市街地整備を推進するため、土地区画整理事業を見直し、地区計画等の策定に向けた検討を進めています。

図 1-15 美女木向田地区の位置



## (4) 土地利用

### ① 土地利用

市街化区域における土地利用の推移をみると、住居系、商業系及び公共系の宅地、並びに非可住地（道路・河川等）の面積が増加し、工業系及び空地系の宅地、並びに農地（畑・水田等）の面積が減少しています。

住宅地については、戸数は増加しているものの、敷地の小規模化が進んでいます。また、立地特性もあいまって中高層の共同住宅（マンション）が増加しています。特に、大規模な工場等からの転換がみられ、土地利用の高度化が進んでいます。

商業地については、戸田駅周辺で商業施設の立地が進んでいます。しかしながら、市内では工場等から商業施設へと土地利用が転換されるケースがみられるようになり、これまで商業系としてまち並み形成されてきた場所以外で、商業施設が立地する状況となっています。

工業地については、本市で長年にわたり操業を続けている工場等が事業を継続している一方で、事業所の規模縮小、市外移転等により、2004年から2014年の10年間で約16ha減少しています。

農地（畑・水田等）については、生産緑地地区と生産緑地地区以外の農地があります。農地全体としては、2004年から2014年までに約12ha減少しており、生産緑地地区についても、廃止等に伴い面積が0.44ha減少しています。

表 1-2 市街化区域内の土地利用の推移

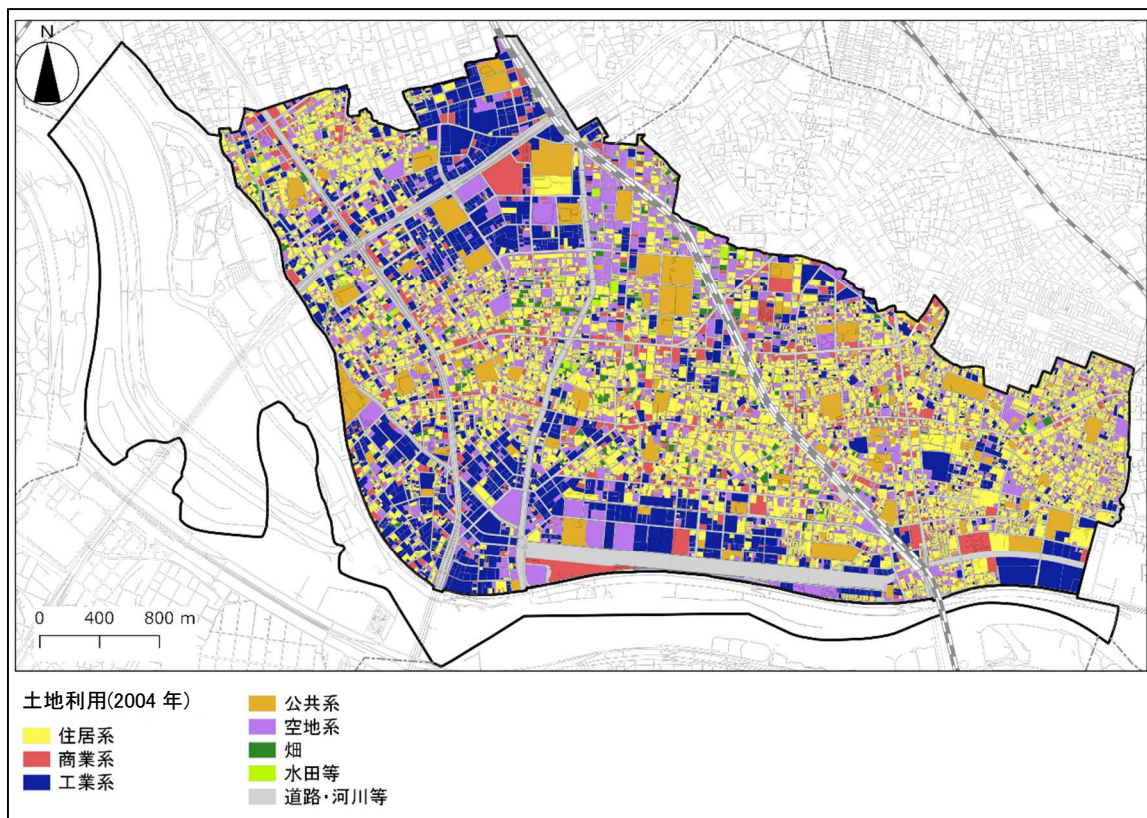
		2004年		2009年		2014年		増減率 2004→ 2014
		面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	
宅地	住居系	356.4	26.7%	373.3	27.9%	375.8	28.1%	5.5%
	商業系	99.1	7.4%	104.3	7.8%	109.5	8.2%	10.5%
	工業系	243.0	18.2%	223.9	16.7%	226.8	17.0%	-6.6%
	公共系	100.8	7.5%	92.4	6.9%	102.9	7.7%	2.1%
	空地系	179.0	13.4%	185.4	13.9%	169.7	12.7%	-5.2%
農地	畑	20.6	1.5%	17.7	1.3%	12.6	0.9%	-48.9%
	水田等	4.0	0.3%	3.0	0.2%			
非可住地	道路・河川等	334.1	25.0%	337.0	25.2%	339.5	25.4%	1.6%
合計(市街化区域面積)		1,337.0	100.0%	1,337.0	100.0%	1,336.9	100.0%	—

(注釈) 住居系には農林漁業建築物を含む。水田等には山林、原野・裸地、墓地を含む。道路・河川等には、水路、鉄道敷、高圧線塔を含む。なお道路には私道を含む。

(注釈) 端数処理のため、構成比の各値を足した計は合計とは一致しない場合がある。

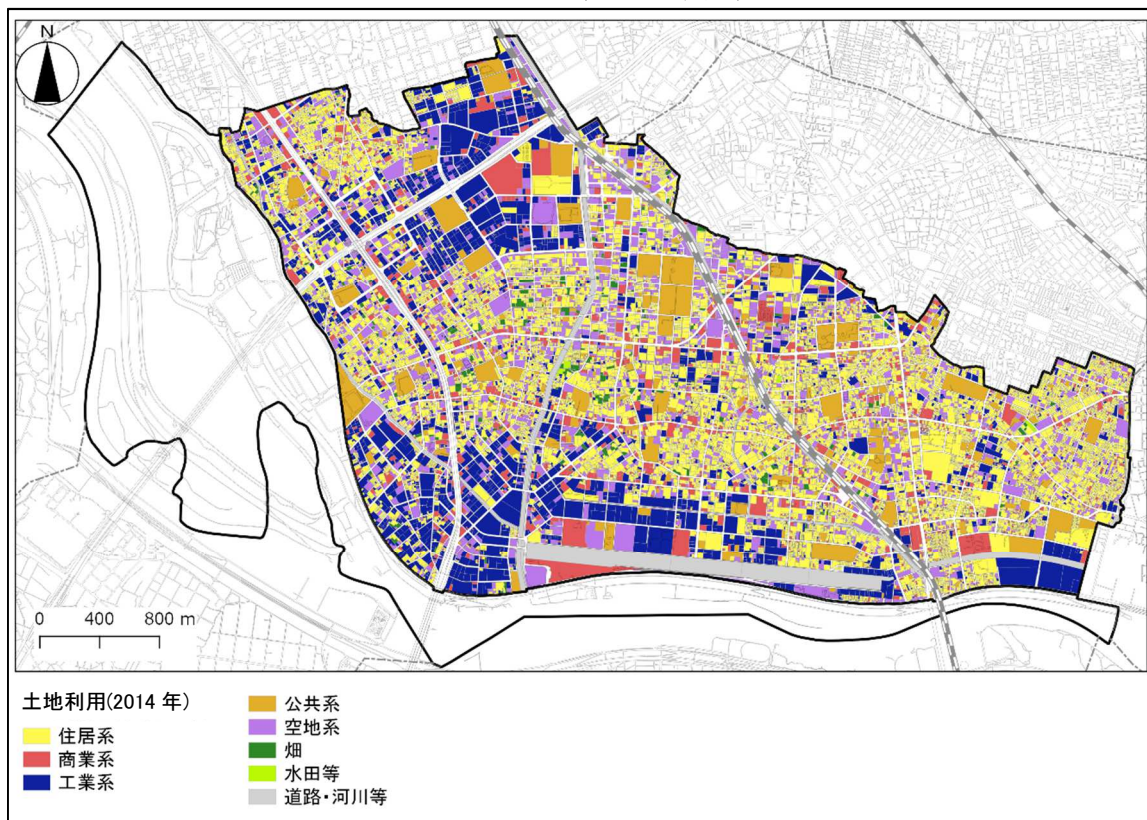
戸田市土地利用動向基礎調査（各年、戸田市）を基に作成

図 1-16 2004 年の土地利用状況



戸田市土地利用動向基礎調査（2004年）を基に作成

図 1-17 2014 年の土地利用状況



戸田市土地利用動向基礎調査（2014年）を基に作成

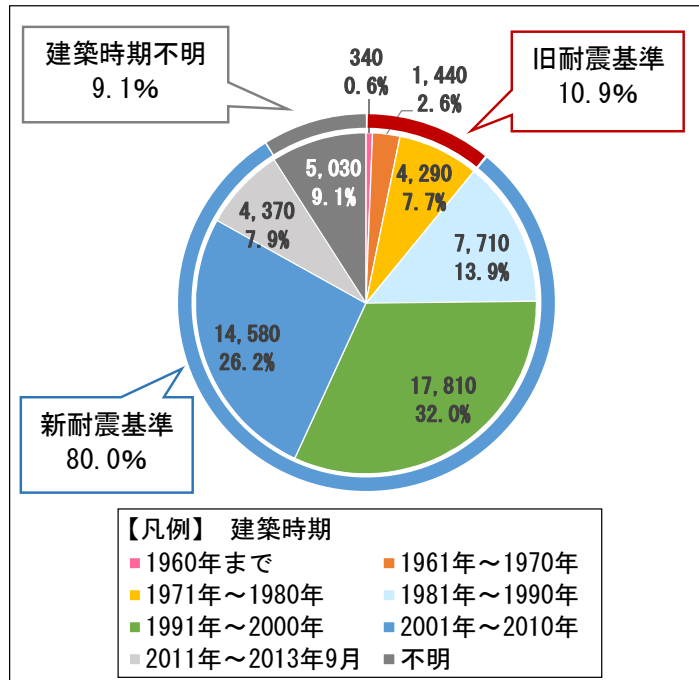
## ② 住宅

住宅・土地統計調査による2013年時点の住宅総数は約62,600戸となっています。

建築時期別にみると、2013年までに建築された、居住者がいる住宅約55,600戸のうち、建築基準法施行令による新耐震基準が定められた1980年以前に建築された住宅は6,070戸（約10.9%）であり、大半の住宅は新耐震基準を満たした建物となっています。

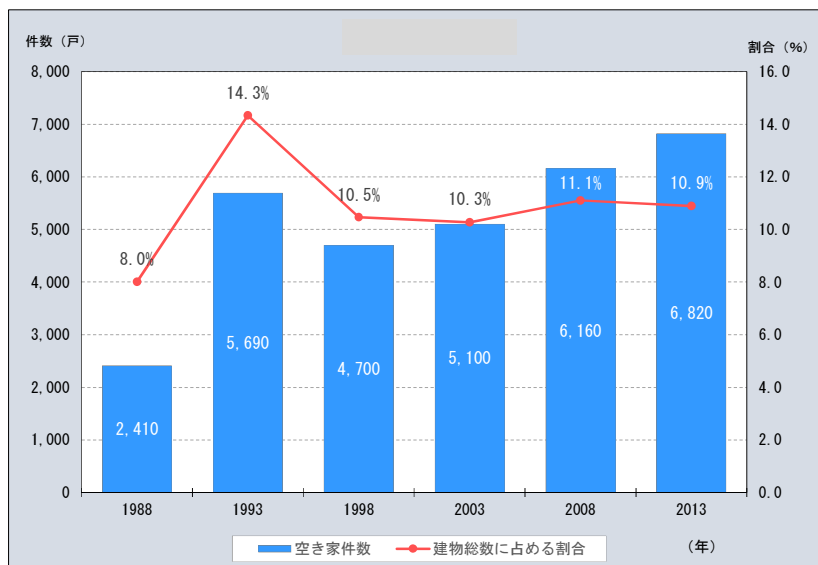
空き家についてみると、2013年時点の空き家戸数は6,820戸で、住宅総数に占める空き家の割合は、埼玉県 averages と同じ10.9%となっています。

図 1-18 建築時期別住宅割合（件数，全体に占める割合）



住宅・土地統計調査（平成25年、総務省）を基に作成

図 1-19 空き家数<sup>(注釈)</sup>の推移



(注釈) 賃貸用住宅等の空き室数を含む。

住宅・土地統計調査（平成25年、総務省）を基に作成

### ③ 生活利便施設

本市における生活利便施設の立地状況をみると、市街地が形成された後に鉄道が開通したこともあり、鉄道駅周辺の立地が相対的に少ないという特徴があります。

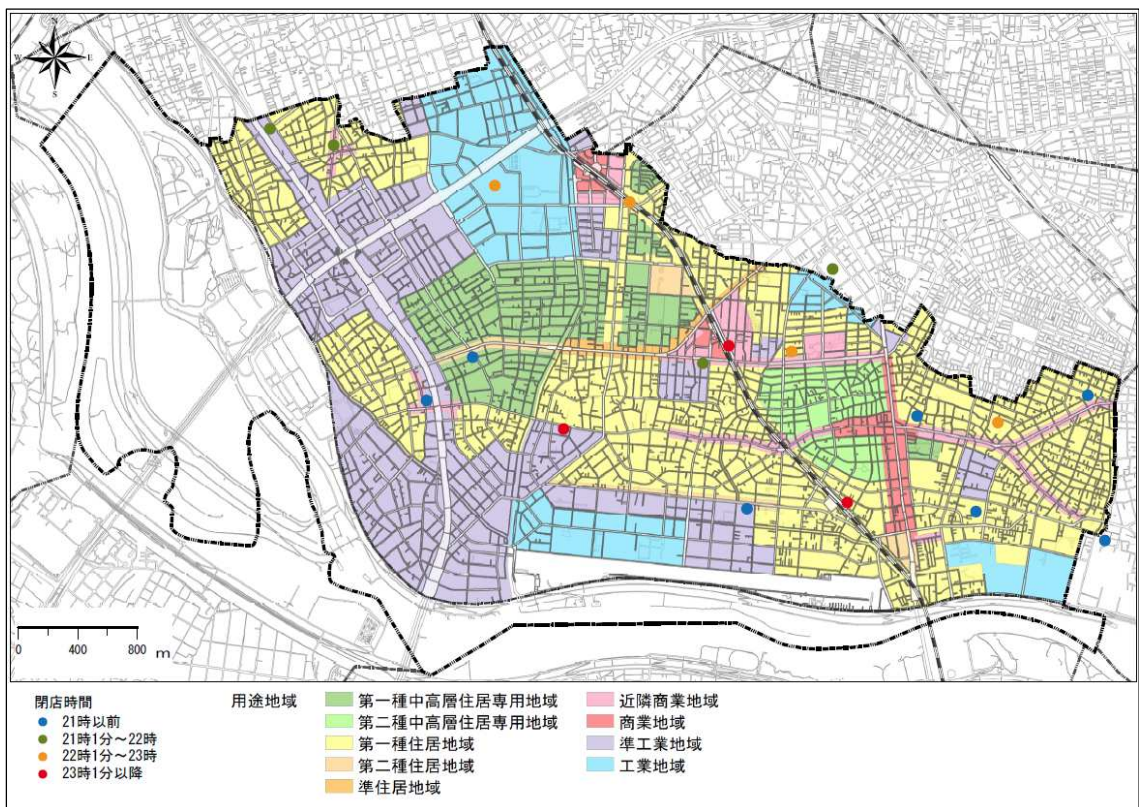
生鮮スーパーは、市の東部で相対的に多く立地しており、市の西部でも新大宮バイパス沿道等に立地していますが、市の中央部において立地が少ない地域があります。また、閉店時間が遅い生鮮スーパーは、鉄道3駅の近くに立地する傾向があります。

コンビニエンスストアは、ほぼ市内全域を網羅するように多く立地しています。

銀行・信用金庫は、比較的大きな幹線道路の沿道等に多く立地しています。

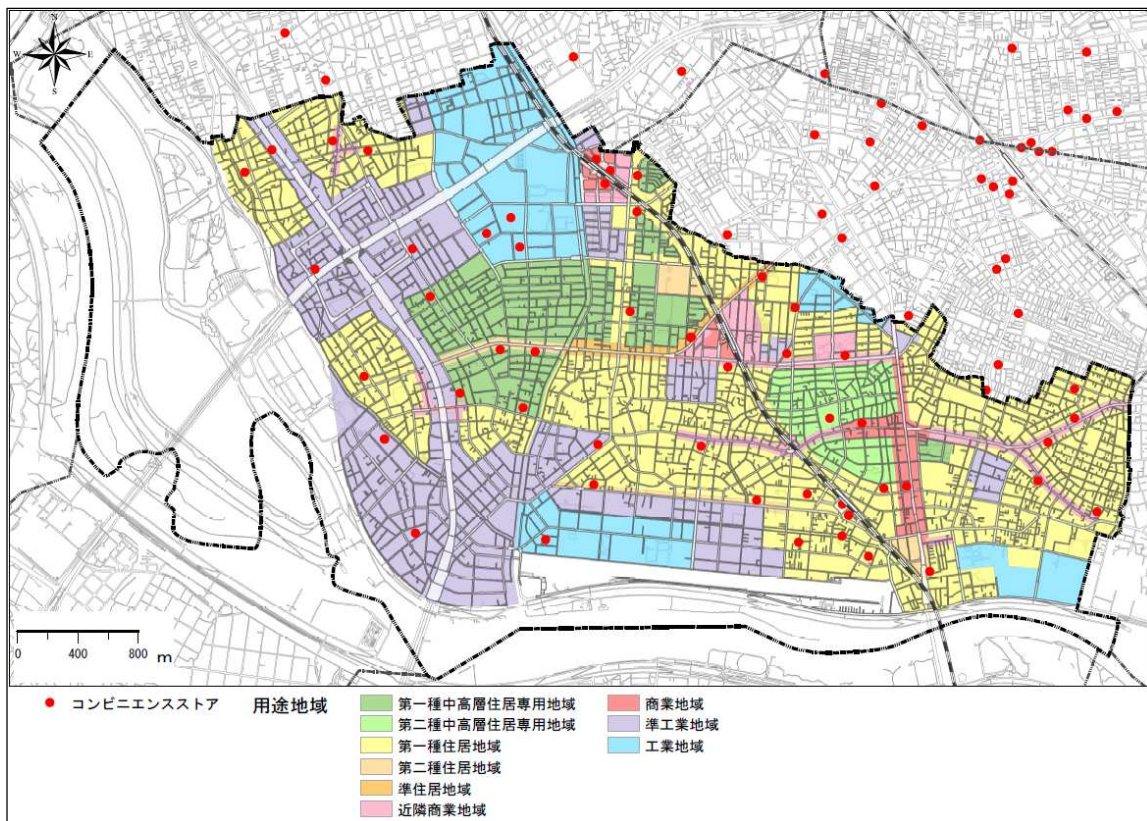
病院・診療所は、おおむね広く分布していますが、鉄道路線から東側の地域に多く分布しています。

図 1-20 生鮮スーパーの分布状況



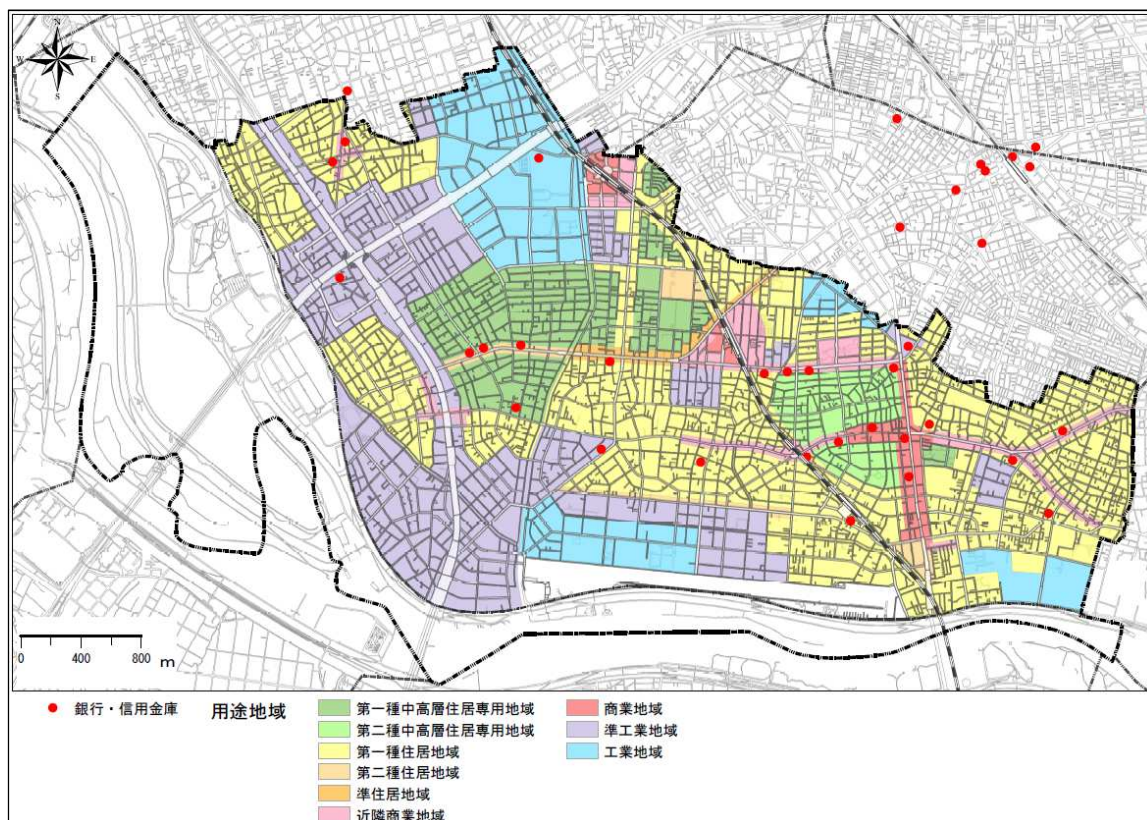
戸田市調査（平成28年10月時点）

図 1-21 コンビニエンスストアの分布状況



戸田市調査（平成 28 年 10 月時点）

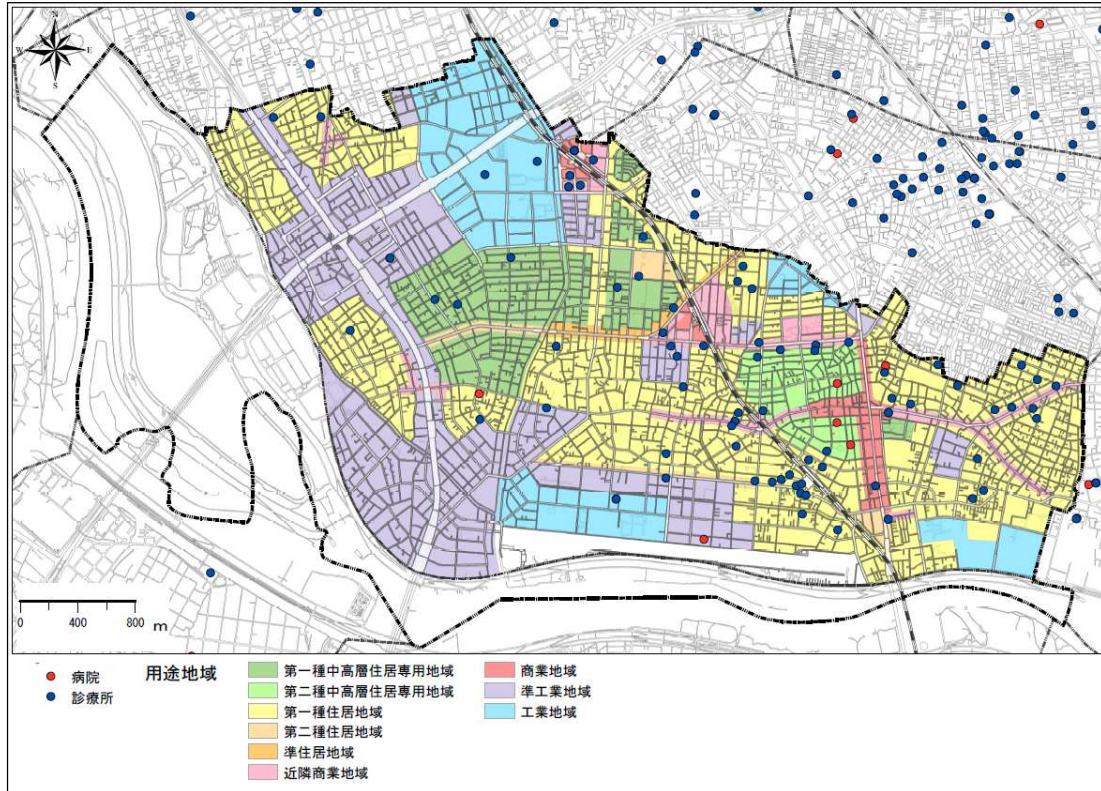
図 1-22 銀行・信用金庫の分布状況



国土数値情報（平成 27 年時点、国土交通省）を基に作成



図 1-23 病院・診療所の分布状況



国土数値情報（平成 27 年時点、国土交通省）を基に作成

## (5) 道路・交通

### ① 道路

高速道路については、市内を東西方向に東京外環自動車道（以下「外環道」といいます。）、南北方向に首都高速5号池袋線、首都高速埼玉大宮線が通過しており、インターチェンジ（以下「IC」といいます。）が、外環道には戸田西ICと戸田東IC、首都高速5号池袋線には戸田南ICと戸田ICが設けられ、東北道、関越道、中央道、東名高速等の高速道路網に接続しています。

都市計画道路については、計画延長約41.5kmのうち約32.7kmが整備済みとなっており、未整備区間は、戸田公園駅周辺等に残っています。

駅前交通広場については、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の2箇所は整備済みですが、戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の4箇所は整備が完了していません。

図 1-24 高速道路網



国土数値情報（平成29年時点、国土交通省）、3環状道路の開通予定（平成30年6月時点、国土交通省）を基に作成

図 1-25 主な幹線道路網

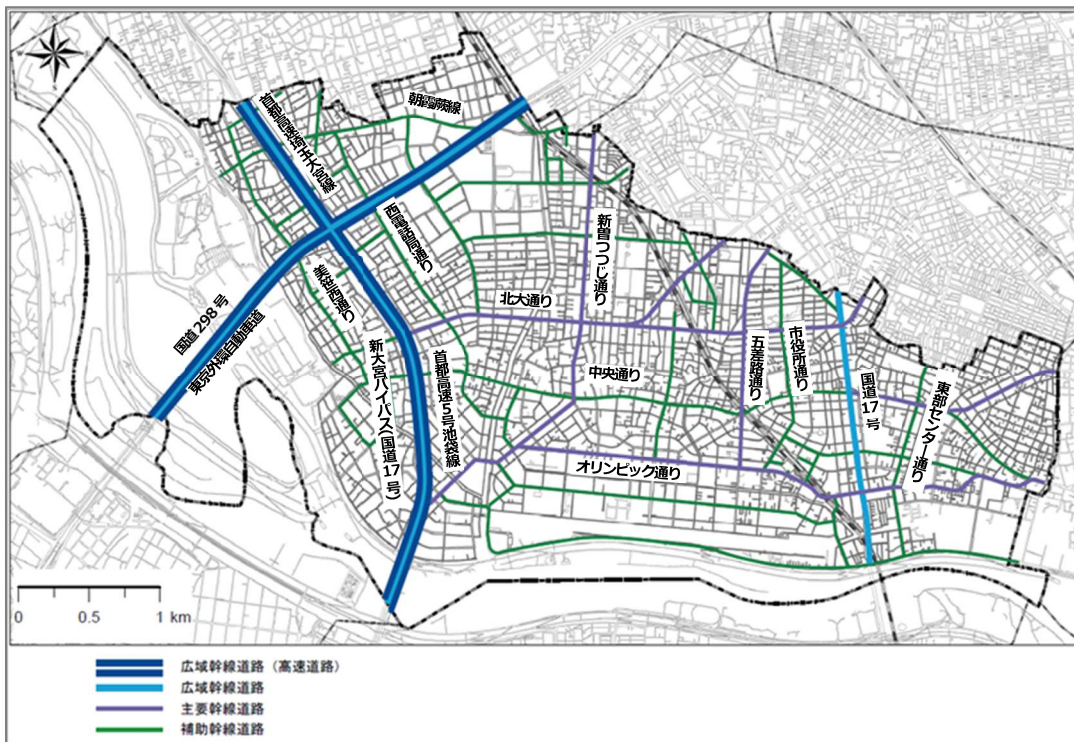
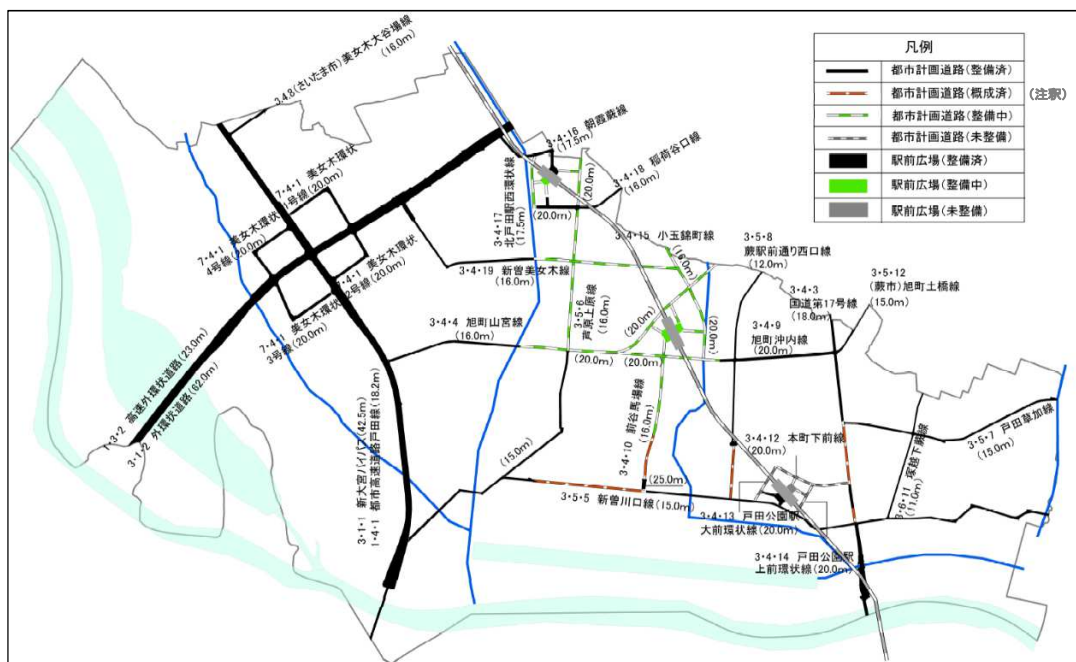


図 1-26 都市計画道路の整備状況



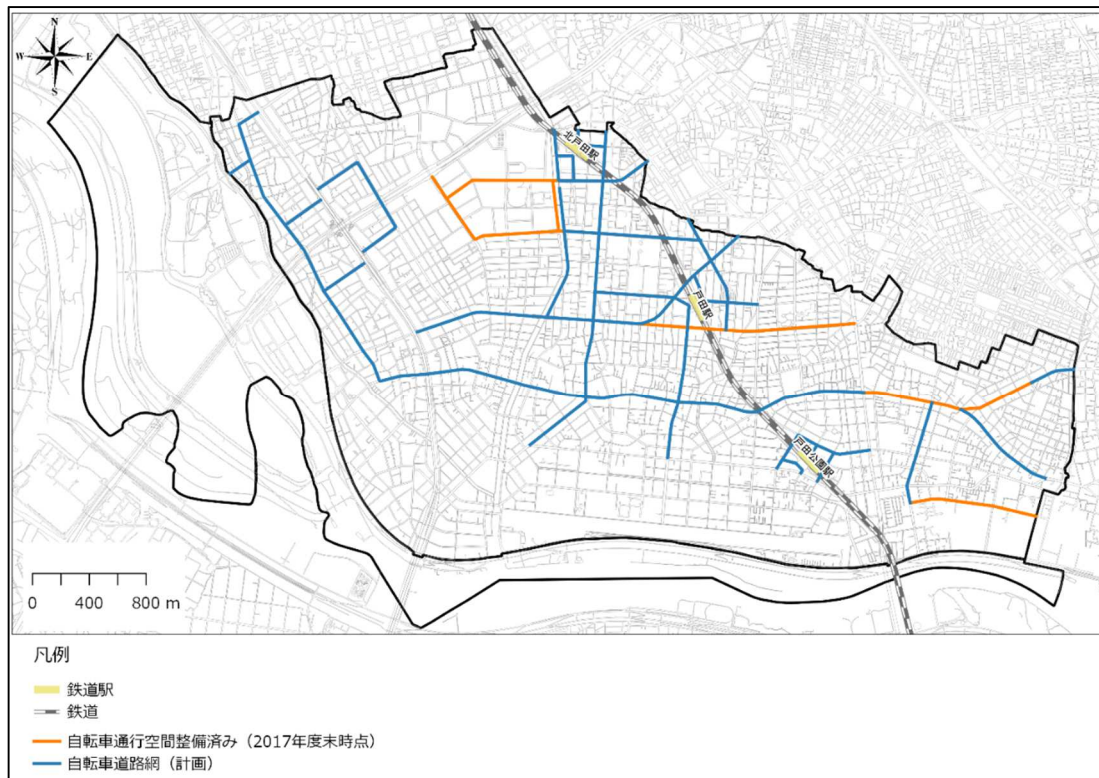
出典：戸田市の都市計画（平成 27 年 12 月時点）  
 （注釈）計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する、又は、暫定的な整備がされているなど、おおむねの機能を満足している道路

## ② 歩行者・自転車通行空間

平坦で市域もさほど広くないという本市の特性を考慮すると、自家用車に過度に依存しない都市を目指す上で、徒歩・自転車利用の促進が重要となります。

自転車通行空間の整備については、2013年3月に「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を策定し、整備効果が高いと見込まれる市道の計 28.7 km を自転車道路網と位置づけています。2013年度から2017年度までに、約 5.9 km の自転車通行空間が整備されています。

図 1-27 自転車道路網の整備対象路線と通行空間整備状況（市道）



戸田市歩行者自転車道路網整備計画（平成 25 年 3 月、戸田市）を基に作成

### ③ 公共交通

公共交通については、市内にJR埼京線の鉄道駅が3駅あり、主要駅までの所要時間は東京駅や新宿駅まで約30分、大宮駅まで約20分となっています。地域によっては、バス等の利用によりJR京浜東北線、JR武蔵野線、都営三田線及び東武東上線も利用が可能となっています。また、バスによる交通は、鉄道駅、下笹目バスターミナル等を起点とするバス路線が設定されているほか、市内を循環するコミュニティバス toco（トコ）が運行されており、市域の大半がバス停留所から300m圏に含まれています。しかし、運行頻度が30本/日以上以上のバス路線に限ると、市の北西部を中心に300m圏から外れる区域も存在しています。

図 1-28 本市を中心とする広域的な鉄道網の状況

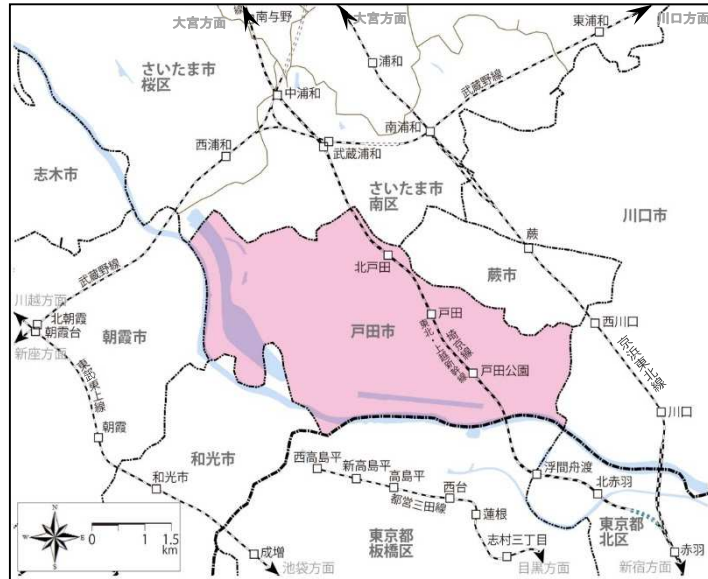
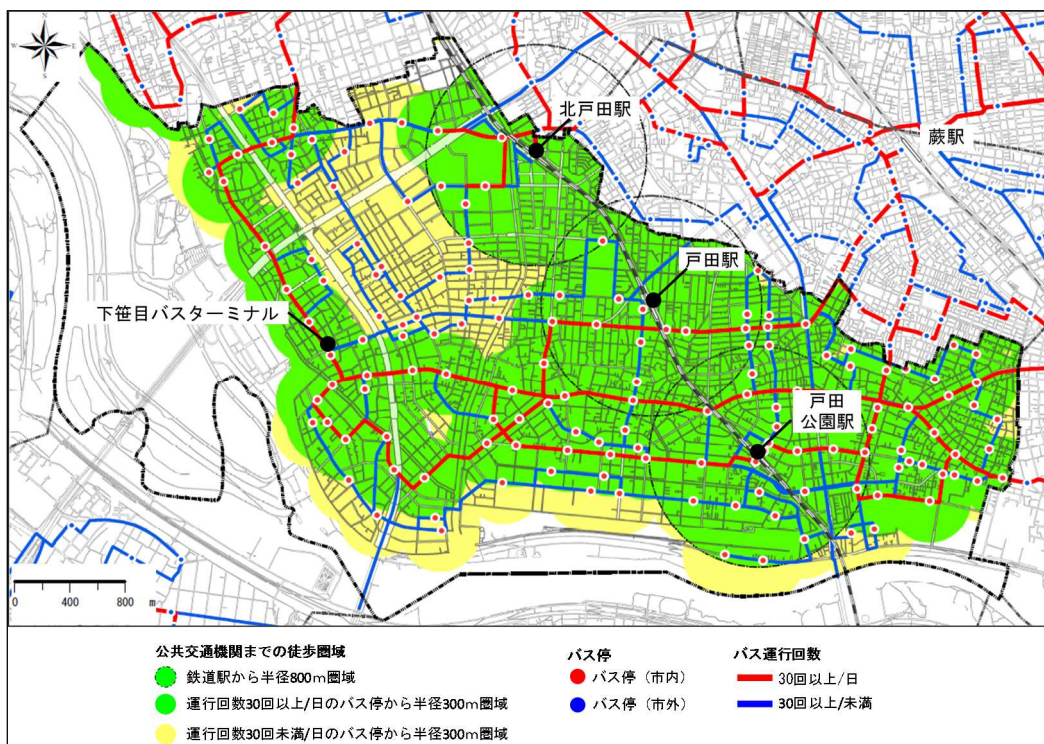


図 1-29 公共交通機関の徒歩圏



国土数値情報（平成27年時点、国土交通省）、都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年、国土交通省）を基に作成

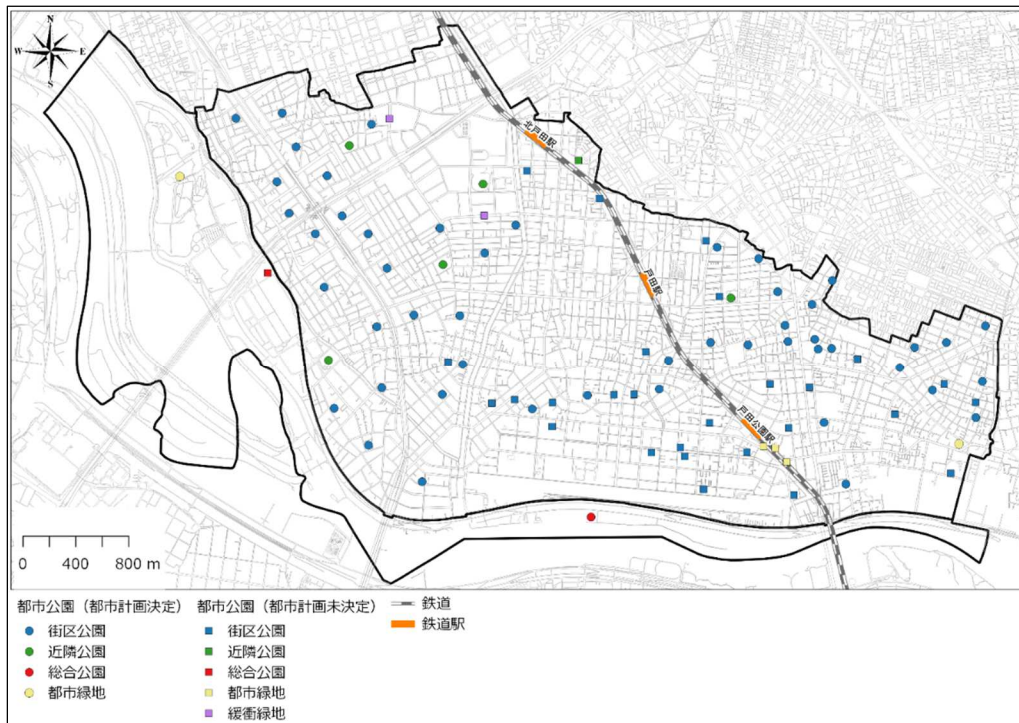
## (6) 公園・緑地

### ①公園・緑地

2015年時点の公園・緑地数は、街区公園が76箇所、近隣公園が6箇所、総合公園が2箇所、緑地が6箇所、合計90箇所となっています。公園・緑地面積は、街区公園が約14ha、近隣公園が約9ha、総合公園が約44ha、都市緑地が約68haで、合計約135haとなっています。

公園は、おおむね市内に均等に配置されるよう整備されています。特に市の西部の笹目地域や美女木地域は、比較的規模の大きな都市公園が多く分布しており、彩湖・道満グリーンパークも整備されていることから、緑や水に親しみやすい環境となっていることがわかります。しかしながら、現在施行中の新曽第一土地区画整理事業及び新曽第二土地区画整理事業の施行区域並びに新曽中央地区の一部の区域等では公園が整備されていないエリアがあります。

図 1-30 公園・緑地の分布状況

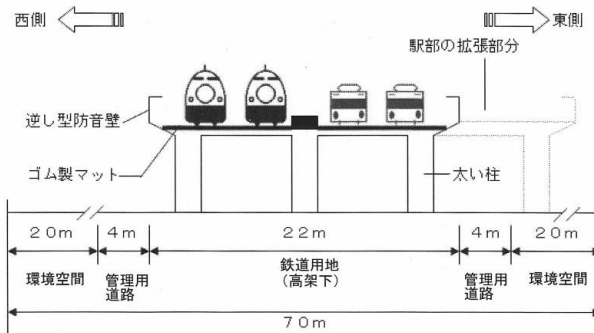


戸田市都市公園等一般位置図（平成27年4月、戸田市）を基に作成（平成30年3月時点）

### ②環境空間

鉄道用地及び管理用道路の両側おおむね20m、延長約4.9kmは、「環境空間」と位置づけられ、順次整備を進めており、2000年度以降、これまでに21箇所の緑地等が整備されています。

図 1-31 環境空間標準断面図

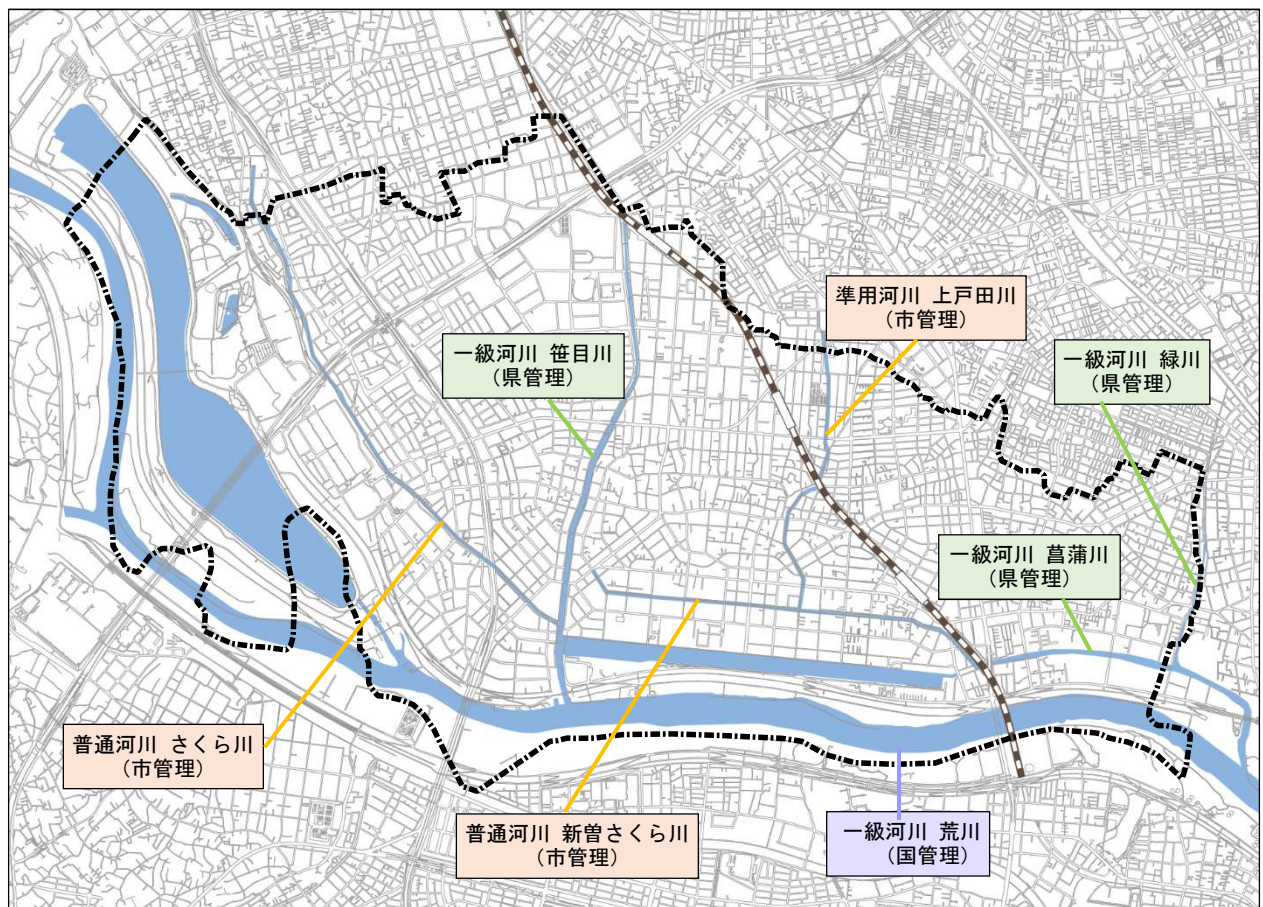


## (7) 河川・水路

市内を流れる河川は、国が管理する荒川、県が管理する笹目川、菖蒲川、緑川、市が管理する上戸田川、さくら川、新曾さくら川があります。

このうち、上戸田川、さくら川については、現在、護岸整備等を進めています。上戸田川は、市内の延長約 1,900mのうち下流側約 1,000mの区間で護岸整備が完了しており、今後、新曾第二土地区画整理事業にあわせて上流側区間の整備を進めていく予定です。また、さくら川は、2017 年度末までに、市内の延長約 3,400mのうち、下流側を中心に約 1,400mの区間が整備済みとなっています。

図 1-32 市内の河川

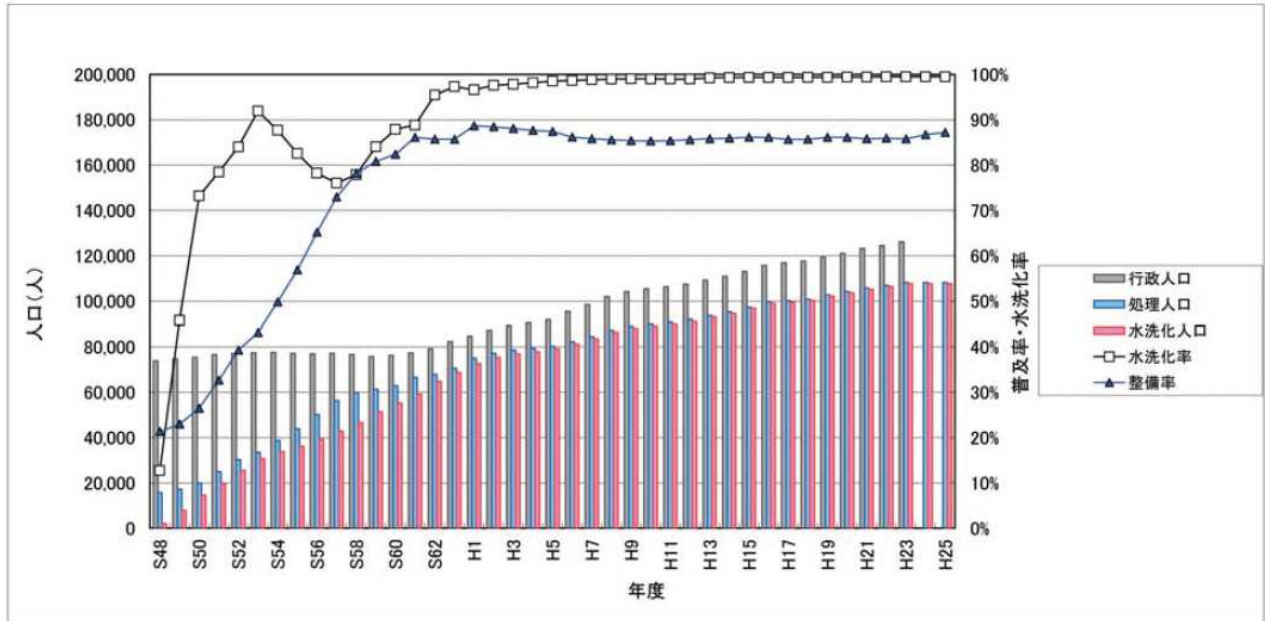


## (8) 下水道

下水道のうち、汚水に関する事業については、1970年代から整備を推進したことにより、1980年代には80%を超え、2014年度時点では約1,169haの区域が整備され、整備率は約89%に達しています。

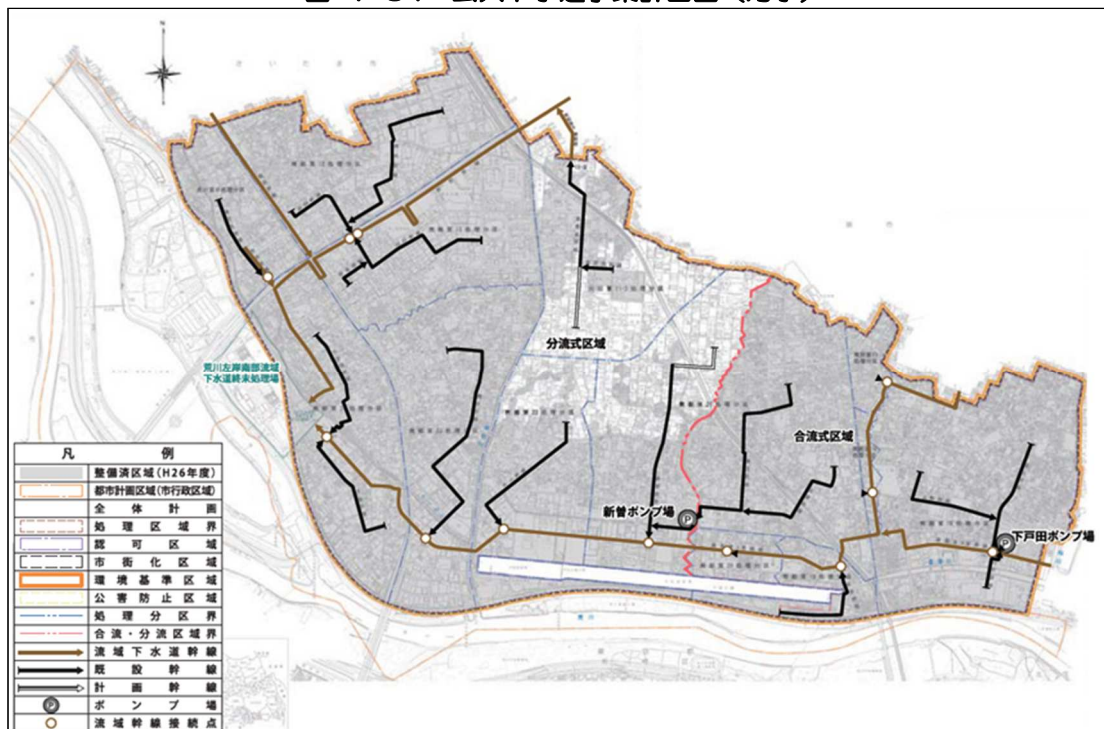
雨水に関する事業については、浸水被害発生地区の整備に重点を置き、雨水排水施設の整備を順次実施しており、2014年度末までに、合流地区と分流地区をあわせ約807haの区域が整備され、事業計画区域の約70%で整備が完了しています。

図 1-33 下水道事業（汚水）の整備率等の推移



出典：戸田市下水道ビジョン（平成28年4月、戸田市）

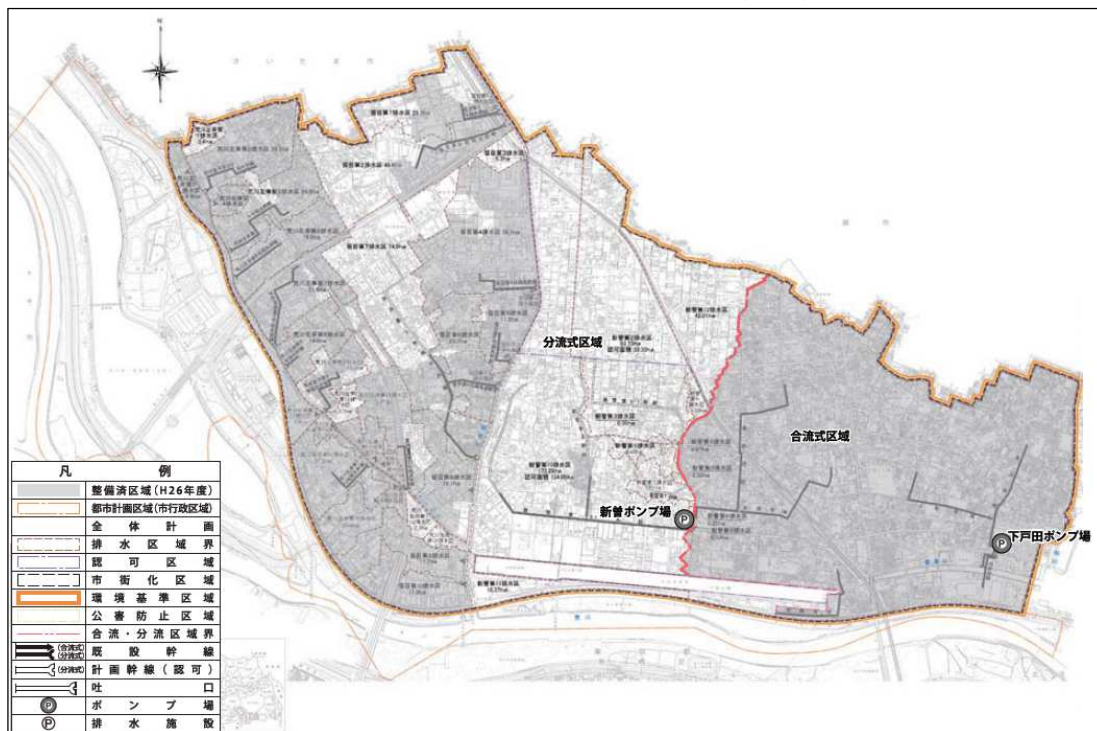
図 1-34 公共下水道事業計画図（汚水）



出典：戸田市下水道ビジョン（平成28年4月、戸田市）



図 1-35 公共下水道事業計画図（雨水）



出典：戸田市下水道ビジョン（平成 28 年 4 月、戸田市）

## （9）その他の施設

ごみ焼却、ごみ処理及びし尿処理施設である蕨戸田衛生センター（約 2.0ha）では、2002 年にリサイクルプラザを開設し、ごみの分別収集やリサイクル活動の拠点となっています。

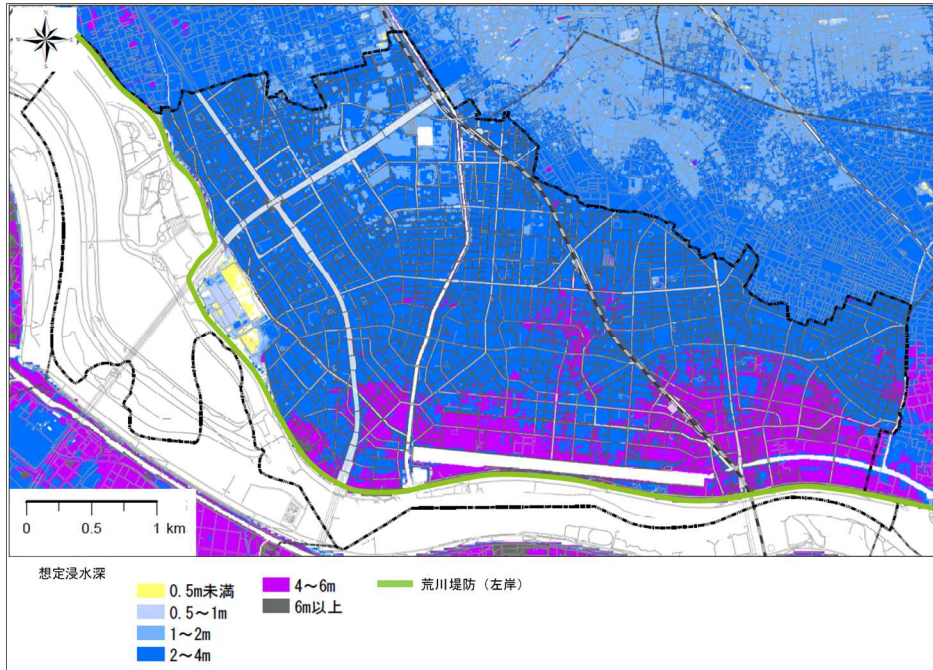
## (10) 防災

### ① 水害

大雨による増水等により荒川がはん濫した場合には市全域が浸水し、想定される最大規模の洪水時には大半の地域が2m以上浸水するおそれがあります。特に、市の南部を流れる荒川に面した地域では、4m以上の深さまで浸水する可能性があります。

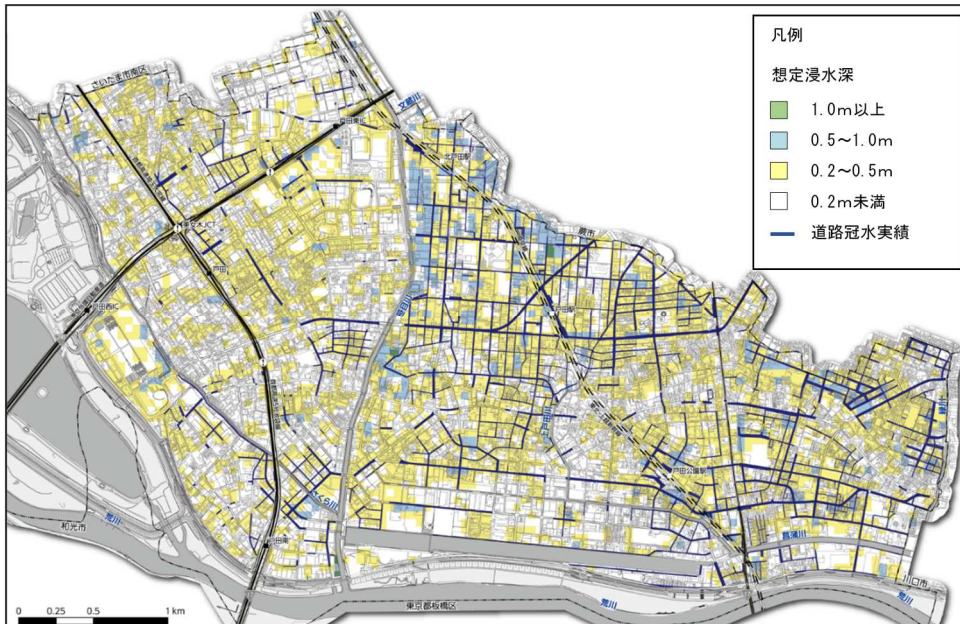
内水によるはん濫は、市内各所で想定されており、特に、市中央部では0.5mから1.0mの浸水が想定されています。

図 1-36 荒川流域 洪水浸水想定区域（想定最大規模）



荒川水系洪水浸水想定区域（平成 28 年度、荒川上下流河川事務所）を基に作成

図 1-37 内水による浸水の想定

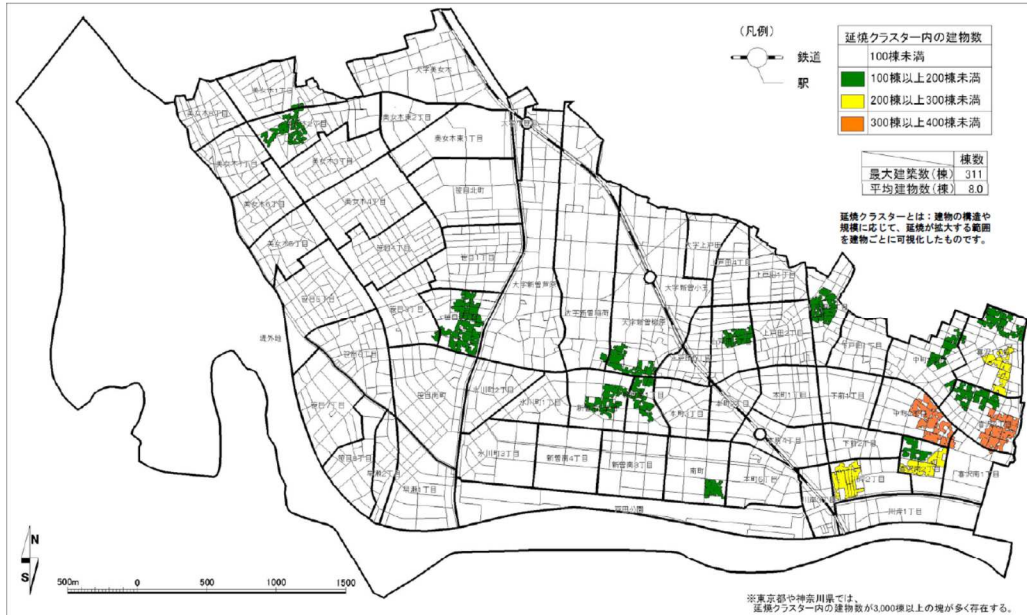


出典：平成 26 年戸田市ハザードブック

## ② 火災

大規模な地震による火災発生時に延焼する建物数が多い地区は、特に市の東部に集中しており、中町や喜沢の一部では、最大 300 棟以上が延焼する可能性があります。また、道路や沿道建物による延焼遮断帯性能評価からも、市の東部において遮断効果が認められない地区があります。

図 1-38 火災延焼（延焼クラスター内建物数）

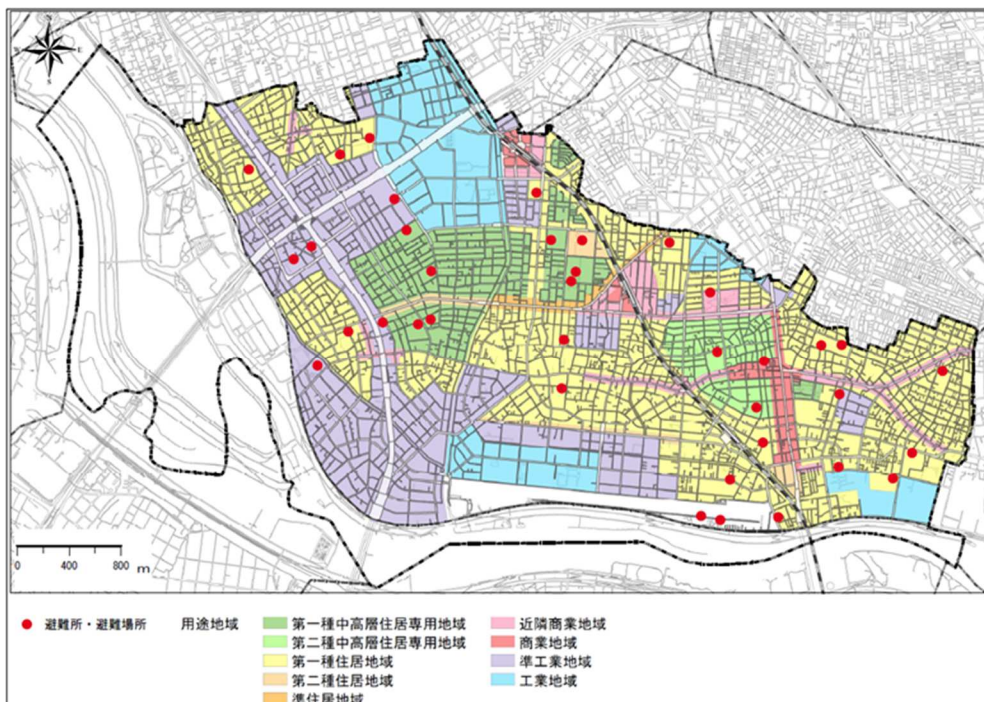


出典：戸田市都市計画防災方針（平成 24 年 3 月、戸田市）に係る参考資料

## ③ 避難場所・避難所

本市の避難場所・避難所は小学校等の公共施設を中心に指定されていますが、近年、町会等が独自に地域のマンション等と覚書を締結して、災害時の一時避難場所を確保する動きもみられます。

図 1-39 避難場所・避難所の分布状況



戸田市都市計画防災方針（平成 24 年 3 月、戸田市）を基に作成

## (11) 財政

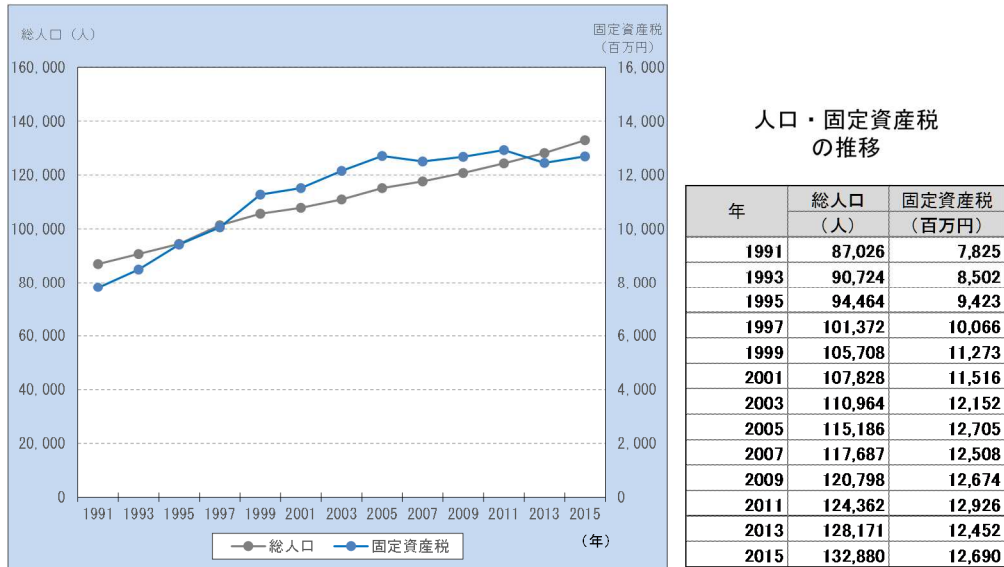
### ① 固定資産税決算額の推移

2015年度の固定資産税決算額(土地、家屋、償却資産)は約127億円となっています。

固定資産税は2000年前後まで人口増加に比例して決算額も増えてきましたが、その後、総人口は継続的に増加しているのに対して、2000年代中頃から横ばい傾向となっています。

住宅地に係る固定資産税については、小規模宅地の特例により課税標準額が減額されることから、住宅地増加により決算額増加が抑制されていることが考えられます。

図 1-40 固定資産税決算額の推移

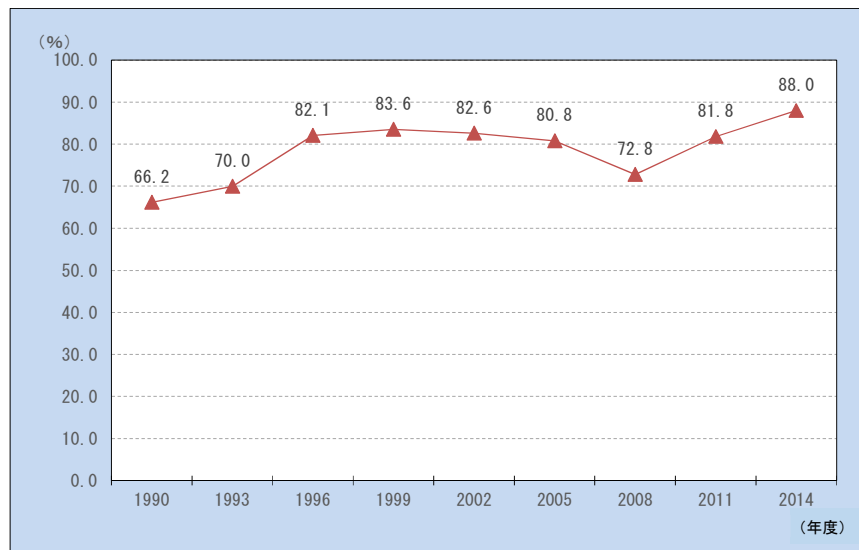


戸田市一般会計・特別会計歳入歳出決算書(各年、戸田市)を基に作成

### ② 経常収支比率の推移

財政構造の弾力性を判断するための指標である経常収支比率は、1996年度からほぼ80%を超え、2014年度には88%に達しており、財政構造の硬直化が進んでいるといえます。

図 1-41 経常収支比率の推移



戸田市一般会計・特別会計歳入歳出決算書(各年、戸田市)を基に作成

## 2 都市づくりの課題

都市の現状を踏まえ、今後の都市づくりの課題について、次のとおり整理します。

### ① 都市環境と自然環境とが調和した良好な定住環境の形成

今後、人口減少・超高齢社会を迎え、これに伴う財政構造の硬直化が予測される中で、都市としての魅力を高めるなど、競争力や人口を維持していくことが求められています。

そのため、コンパクトな都市環境をいかし、多様なライフスタイルとライフステージに対応できる住宅供給や生活利便施設の確保により、誰もが住み続けられる環境づくりを進める必要があります。

また、広大な荒川周辺の自然資源に隣接し、これらと一体的に都市環境を形成している本市の特徴を最大限にいかせるよう、自然環境の保全や水と緑をいかした景観づくりを進めるとともに、市域全体で水と緑のネットワークの形成を図るなど、都市と自然が調和、共生できる都市づくりを進める必要があります。

### ② 市民のニーズに応じた多様な都市活動を支える拠点の形成

近年、多様な都市活動を行える市民のニーズに応じた都市づくりが求められています。

そのため、鉄道3駅周辺を中心として、様々な都市活動を支える市全域からの利用が見込まれる都市機能の集積を図り、拠点を形成する必要があります。

また、都市機能が集積する中心拠点とそれ以外の地域間の移動性を向上させることにより、都市の利便性を高める必要があります。

### ③ 操業環境の維持・向上と住工共生環境の形成

都心に近く、広域的なアクセス性が高いという立地特性から、本市には工場等が多く立地しており、本市の重要な産業となっています。

そのため、工場等が集積する地区では、土地利用の状況を把握しつつ、操業環境の維持と向上を図る必要があります。

また、住宅と工場等が混在する地区については、住民と事業者の相互理解と相互協力による関係づくりを進めるなど、住宅と工場等が共生できる環境づくりを進める必要があります。

### ④ 平坦な地形条件をいかした自家用車に過度に依存しない交通環境の形成

本市は、地形が平坦で、市域もさほど広くないことから、徒歩や自転車による移動がしやすい条件が整っています。また、高齢化が急速に進み、自家用車を利用できない市民が増加すると、移動手段としての公共交通の重要性が高まるものと想定されます。

そのため、徒歩や自転車での移動環境の向上だけでなく、バス等の公共交通で移動しやすい、人にも自然にもやさしい交通環境を形成していく必要があります。

### ⑤ 安全・安心に暮らせる都市環境の形成

近年、大規模な地震による建物の倒壊や火災延焼、ゲリラ豪雨による浸水被害等が懸念されます。

そのため、建築物等の耐震化・不燃化、雨水排水施設の整備等の都市防災・減災機能の向上を図る必要があります。

また、かき・さく、植栽等の工夫による道路からの見通しの確保等により、市民が安全・安心に暮らせる都市環境を形成する必要があります。

## ⑥ コミュニティの維持・活性化

近年、近所付き合い、町会活動への参加等が減少しており、地域のコミュニティが希薄化しています。そのため、自分の住む地区をよりよくしたいと考えている市民や、実際にそうした活動を行っている市民を中心として、市民自らが、地区のまちづくりを推進することにより、コミュニティを維持・活性化する必要があります。

## 第2章 都市づくりの目標及び将来都市構造

本市の最上位計画である総合振興計画の将来都市像を実現するため、本マスタープランにおける都市づくりの目標及び将来都市構造を次のように設定します。

### 1 都市づくりの目標及び理念

#### (1) 都市づくりの目標

本市は、JR埼京線が開通した1985年以来、都心へのアクセス性が飛躍的に高まり、コンパクトな都市環境と荒川の水辺等の自然環境が調和した都市として、急速な市街化と人口増加が続いています。こうした人口増加に対応するため、市は、市民生活に不可欠な道路、公園等の各種都市基盤の整備を進めるとともに、都市の質的な向上を目指し、景観行政等によるまちづくりにも取り組んできました。

今後は、これらの取組に加え、将来的に起こることが予測される人口減少・超高齢社会に備え、住環境や生活の利便性を向上させることで、誰もが多様な暮らしや活動を実現できる都市づくりを進めていく必要があります。

そこで、本マスタープランでは、豊かな水と緑をいかした美しい都市空間を創造し、産業との共生を図りながら、多様な暮らしや活動が可能となる、人と環境にやさしい公園都市を目指します。

#### 都市づくりの目標

人と環境にやさしい 水と緑豊かな美しい文化・産業・公園都市

#### (2) 都市づくりの理念

本マスタープランでは、「人や自然にやさしいまち」を基本理念とし、都市づくりの目標を実現するために、次の6つの理念に基づく都市づくりを展開します。

##### ① 都市環境と自然環境が調和した「公園都市づくり」

市民の多様なライフスタイルやライフステージに応じた暮らしを支える、コンパクトな都市環境の形成と、荒川の豊かな自然資源をはじめとする自然環境が調和した、誰もが愛着と誇りを持てる公園都市づくりを進めます。

##### ② 多様な都市活動が実現可能な「文化都市づくり」

鉄道3駅周辺を中心に、多様な都市活動を実現できる環境を形成するとともに、身近にある自然や歴史・文化資源をいかすことにより、地域に根づいた文化を身近に感じられる文化都市づくりを進めます。

### ③ 良好な操業環境と活力がある「産業都市づくり」

本市の産業の中心を担う工場等について、地区の特性に応じた操業環境の維持・向上を図るとともに、住工共生のための環境づくり等を促進することにより、操業環境の向上と活力がある産業都市づくりを進めます。

### ④ 誰もが移動しやすい「交通都市づくり」

将来の交通需要等を踏まえつつ、道路ネットワークを充実するとともに、鉄道3駅を中心とした公共交通ネットワークの形成や、徒歩や自転車で移動しやすい環境の整備により、誰もが移動しやすい交通都市づくりを進めます。

### ⑤ 災害や犯罪に強い「安全・安心都市づくり」

水害、火災、震災等の災害に対応した都市基盤の充実、犯罪が発生しにくい環境整備等を行うハード面の対策とともに、市民・事業者・市が協力し、コミュニティ活動の活発化を図るソフト面の対策等を進めることにより、安全・安心な都市づくりを進めます。

### ⑥ 市民・事業者・市の協働による「ふれあい都市づくり」

市民・事業者・市が、それぞれの役割を適切に分担し、住みよい都市づくりを進めるとともに、市民の自主的な取組を活発化することにより、交流機会が増え、コミュニティの形成が図られる、ふれあい都市づくりを進めます。

#### 都市づくりの目標

人と環境にやさしい  
水と緑豊かな美しい  
文化・産業・公園都市

#### 基本理念

人や自然にやさしいまち

#### 都市づくりの理念

- ①都市環境と自然環境が調和した「公園都市づくり」
- ②多様な都市活動が実現可能な「文化都市づくり」
- ③良好な操業環境と活力がある「産業都市づくり」
- ④誰もが移動しやすい「交通都市づくり」
- ⑤災害や犯罪に強い「安全・安心都市づくり」
- ⑥市民・事業者・市の協働による「ふれあい都市づくり」

## 2 将来人口

本市の将来人口は、過去の動向や今後の土地区画整理事業等を踏まえると、人口の増加は続き、2035年の約14万2千人をピークとして、その後は緩やかに減少に転じ、2060年には約13万1千人と現在の人口を下回ると推計されています。

そこで、目標年次である2035年の本市の将来人口を14万2千人と想定します。

表 2-1 本マスタープランにおける将来人口（再掲）

	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年
総人口（人）	136,000	137,000	140,000	142,000	142,000

戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョン（平成27年10月、戸田市）及び国勢調査（平成27年、総務省）を基に作成



### 3 将来都市構造

都市づくりの目標を実現するために、都市活動のイメージを地域に結びつけたゾーンを設定するとともに、それらの都市活動を支えるための都市機能の配置とネットワークの形成が重要となることから、将来都市構造としてのゾーン、機能が集積する拠点及びネットワークを構成する軸について、次のように設定し、将来都市構造図（図 2-1）として示します。

#### （1）ゾーンの設定

土地利用の特性から居住ゾーン、住工共生ゾーン及び工業ゾーンの3つに区分します。

##### ① 居住ゾーン

- ・居住ゾーンにおける都市活動の考え方

誰もが都市としての利便性や豊かな自然環境の恩恵を受けながら、それぞれのライフスタイルに応じた豊かな暮らし。

- ・ゾーン設定の考え方

それぞれの地域が持つ特性をいかしつつ、生活利便施設の集積や移動環境を高めることで、都市としての利便性のある住環境や、ゆとりやうるおいのある住環境の実現による質の高い都市空間を形成するゾーンとします。

##### ② 住工共生ゾーン

- ・住工共生ゾーンにおける都市活動の考え方

地域住民との交流、地域の人の雇用、事業所と地域による災害時の相互協定など、住民と事業者が相互にメリットを受けつつ、事業活動と生活が共生している暮らし。

- ・ゾーン設定の考え方

工業系指向や住居系指向の土地利用の方向性を踏まえつつ、それぞれのゾーンの特性に応じた住工共生を進めるゾーンとします。

##### ③ 工業ゾーン

- ・工業ゾーンにおける都市活動の考え方

都心に近い立地をいかし、製造業、物流等の事業所が営む都市型工業の事業活動。

- ・ゾーン設定の考え方

都心に近い立地をいかした事業活動が可能な工業地の維持・向上を図るゾーンとします。

#### （2）拠点の設定

都市活動を支える拠点については、集積すべき機能等の違いから、中心拠点、工業拠点、文化・行政拠点、緑の拠点、水辺の拠点及び交通拠点の6つを設定します。

##### ① 中心拠点

本市の主要な交通結節点である鉄道駅周辺地区に、市全域からの利用が見込まれる医療・福祉、商業、行政等の高次都市機能を集積することにより、生活利便性を高める機能だけではなく、都市全体の活動をけん引し、都市イメージを向上させる役割を目指します。

## 3つの拠点の位置づけ

### ○戸田公園駅

～人と環境にやさしい公園都市のゲートとなる「うるおいのある中心拠点」～

戸田公園駅周辺の商業施設、医療施設、社会福祉施設等の多様な施設が集積する特性とともに、荒川、県営戸田公園等の水と緑が生み出す良好な自然環境を有している特徴をいかしつつ、市全域を利用対象とした生活利便施設を維持・誘導することにより、中心拠点の形成を目指します。

### ○戸田駅

～戸田市の文化、教育、行政等を中心とした「にぎわいのある中心拠点」～

戸田駅周辺の商業施設、行政施設、社会福祉施設等が集積する特性をいかしつつ、市全域を利用対象とした生活利便施設を維持・誘導することにより、中心拠点の形成を目指します。

### ○北戸田駅

～産業都市戸田の発展と新たな人口増加を担う「活気あふれる中心拠点」～

北戸田駅を中心とした笹目川東側のエリアと商業・業務等の施設が立地する笹目川西側のエリアとの連携を図るとともに、既存の大規模商業施設等が立地している特性をいかしつつ、市全域を利用対象とした生活利便施設を維持・誘導することにより、中心拠点の形成を目指します。

## ② 工業拠点

広域幹線道路に近接し、工業機能が集積する地区に設定し、住宅市街地に配慮しつつ工業生産活動・物流業務機能の利便を増進するための条件を維持・向上させることを目指します。

## ③ 文化・行政拠点

文化・行政機能が集積する地区に設定し、市民の文化的な都市活動や行政サービスの向上を目指します。

## ④ 緑の拠点

彩湖・道満グリーンパーク、県営戸田公園及び荒川水循環センター上部公園を緑の拠点と設定し、市を代表する緑地空間としての維持・保全を図ります。

## ⑤ 水辺の拠点

荒川の水辺空間における結節点を形成する地区に設定し、既存の大規模公園等をいかして魅力の維持・向上を図ります。

## ⑥ 交通拠点

鉄道、バス等の公共交通機関が集中し、交通結節点となっている鉄道3駅、バスの乗換えターミナル等を交通拠点と位置づけ、様々な交通手段を円滑かつ快適に利用できる環境整備を目指します。

### (3) 軸の設定

生活の場と拠点とを結ぶ軸の配置については、都市軸、広域交流軸、生活圏構成軸、水辺軸、緑の軸及び基幹的な公共交通軸の6つの軸を設定します。

#### ① 都市軸

本市のほぼ中心にある市役所南通りから北大通り、国道17号及び同新大宮バイパスに都市軸を形成します。このうち、市役所南通りから北大通りの都市軸は、本市のシンボル軸とし、中心拠点の1つである戸田駅周辺を中心に市内の東西間の交流を進め、軸上での都市活動を促進します。

#### ② 広域交流軸

外環道、首都高速5号池袋線・埼玉大宮線、国道17号及び同新大宮バイパス、国道298号は、広域的な道路軸として、自動車の広域的な交通処理機能を担います。

#### ③ 生活圏構成軸

地域間の交流と生活圏における日常生活の利便性向上を図るため、市内の地域間を連絡し、地域の骨格となっている主要な道路を、市民の日常生活を支える生活圏構成軸と位置づけます。位置づけられた道路については、その沿道に空地や緑地を設けるなど、道路と一体となるような沿道空間づくりを誘導していきます。

また、生活圏構成軸は、地域における歩行者・自転車ネットワーク路線としても位置づけられ、ソフト面の対策を含めて、整備の可能性やその緊急性、整備効果等を総合的に評価し、優先度の高い路線から整備を進めるとともに、無電柱化についても検討します。

#### ④ 水辺の軸

荒川、笹目川等の河川を水辺の軸とし、治水機能の向上を図ることで親水性を高めます。

#### ⑤ 緑の軸

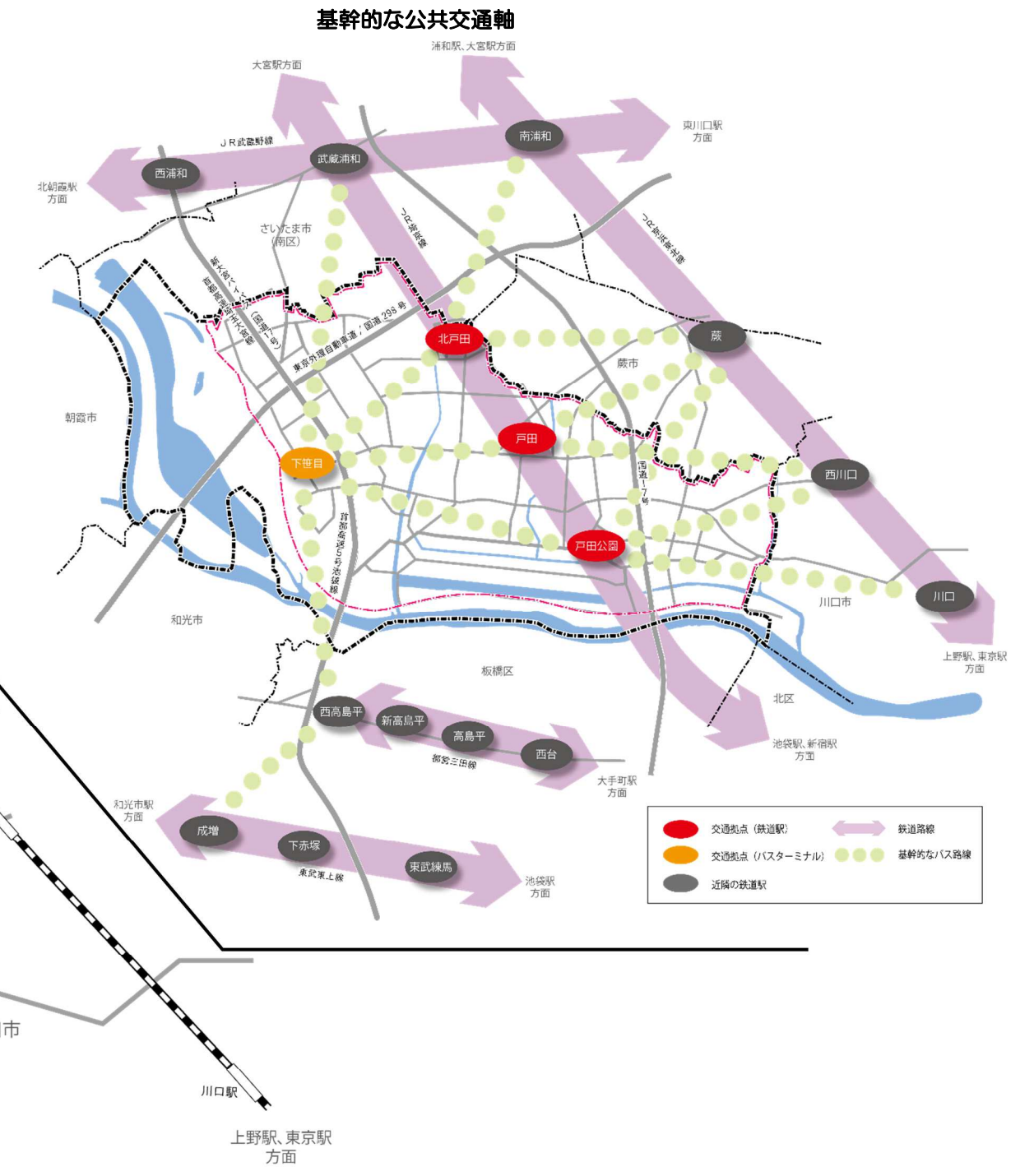
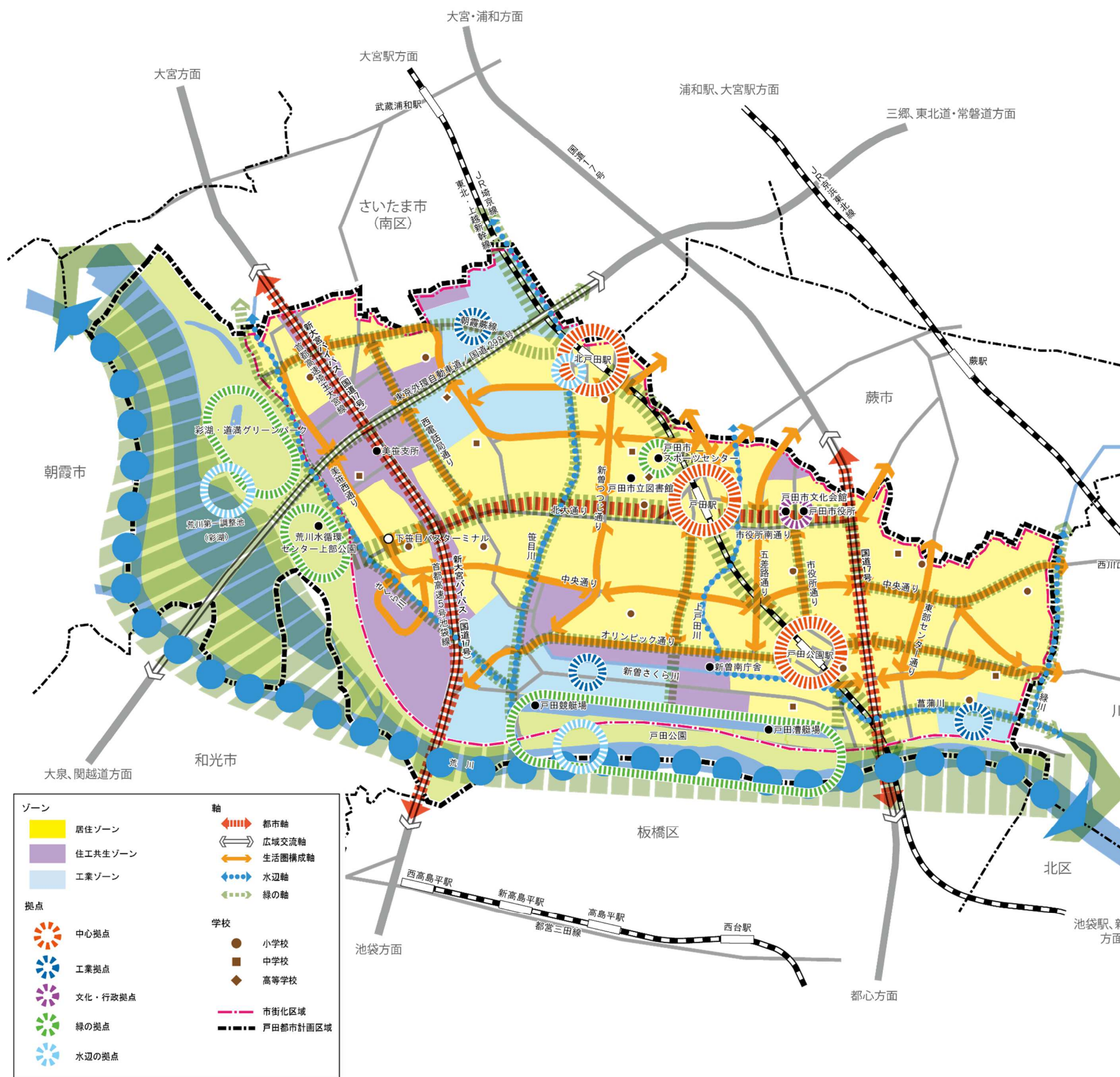
荒川、JR埼京線沿いの環境空間、市役所南通りから北大通りにかけての道路等を緑の軸とし、この軸を中心に緑の拠点を介して、市域全体にわたって緑のネットワークを形成します。なお、水辺や緑の拠点の利用をしやすいするため、市街地からの経路をわかりやすくします。

#### ⑥ 基幹的な公共交通軸

それぞれの都市活動における人の動きを想定しつつ、南北を通る鉄道路線及び鉄道3駅を起点としながら、市内の主要施設や地域を効率的に移動できる公共交通軸、公共交通ネットワークの形成を図ります。



図 2-1 将来都市構造図



- |            |           |
|------------|-----------|
| <b>ゾーン</b> | <b>軸</b>  |
| 居住ゾーン      | 都市軸       |
| 住工共生ゾーン    | 広域交流軸     |
| 工業ゾーン      | 生活圏構成軸    |
|            | 水辺軸       |
|            | 緑の軸       |
| <b>拠点</b>  | <b>学校</b> |
| 中心拠点       | 小学校       |
| 工業拠点       | 中学校       |
| 文化・行政拠点    | 高等学校      |
| 緑の拠点       | 市街化区域     |
| 水辺の拠点      | 戸田市計画区域   |



## 第3章 都市づくりの方針

### 1 土地利用の方針

将来都市構造を基本として、それぞれのゾーンで行われる都市活動を支える拠点及び軸の配置を踏まえた土地利用を促進するため、土地利用を次のように区分し、適正に誘導します。

#### (1) 住宅地・商業地・工業地の区分及び土地利用の秩序づくり

鉄道3駅を中心とした中心拠点に商業地、その外周に住宅地、市の西部を中心として工業地といった大きな区分で市街地を形成するとともに、建築物の高さの最高限度（高度地区）の運用等を通じた適切な土地利用の誘導による秩序づくりを進めます。

また、地域特性に応じたきめ細かなまちづくりを実現していくために、地区計画等を活用します。

#### (2) 住居系土地利用

定住環境を確保するため、優れた都市基盤施設をいかながら、都市空間にうるおいやにぎわい、やすらぎ、ゆとり、美しさといった、多様な都市の魅力を提供する良好な住環境を有した市街地を形成します。

また、地域ごとの特性や将来都市像を踏まえ、水や緑の豊かな自然環境や恵まれた交通環境等をいかしつつ、誰もがライフスタイルやライフステージに応じた多様な暮らしや活動を実現できる、質の高い居住環境の整備や誘導を進めます。

住居系土地利用は次のとおり区分し、配置します。

##### ・専用住宅地

JR埼京線と国道17号に挟まれた地区の一部、国道17号東側で中央通りの南側一部、戸田駅と北戸田駅に挟まれた地区の一部及び新大宮バイパスと笹目川に挟まれた地区のうち、北大通り周辺一帯を、住宅の占める割合が高い住宅地の形成を促進する専用住宅地とします。

##### ・一般住宅地

笹目川東側は区域の大半を、また、笹目川西側は新大宮バイパス、国道298号沿道等の一部を除く区域を、住宅を中心に商業、サービス業等の事務所等も立地する住宅地の形成を促進する一般住宅地とします。

#### (3) 商業系土地利用

市内各地区からの公共交通によるアクセス性が相対的に高く、市全域からの利用が見込まれる都市機能が一定程度集積している鉄道3駅を中心とした地区に、本市の拠点となる商業系土地利用を形成します。鉄道3駅周辺の中心拠点では、機能分担を行いながら、それぞれが持つ特性をいかすことで、異なる個性を持った商業地とします。また、その他の沿道型の商業系土地利用との機能分担を明確にします。

商業系土地利用は次のとおり区分し、配置します。

#### ・拠点商業地

鉄道3駅周辺それぞれに拠点商業地を配置することとし、商業・業務、サービス、医療、福祉、文化、居住等の各種都市機能を複合的に集積するとともに、駅周辺の居住環境に配慮しつつ、中高層住宅による都市型居住を進め、上質な都市型の洗練されたライフスタイルを実現できる利便性の高いまちづくりを進めます。

また、緑化の推進や統一感のあるまち並み形成など、景観にも配慮することで市内外から人が集まる都市的な魅力あふれる空間を形成し、広域的な都市活動を促進します。

#### ・沿道型商業地

国道17号や中央通り沿道の一部に沿道型商業地を配置し、連続した低層階の商業・業務施設の立地を促進します。

#### ・沿道型近隣商業地

中央通りや北大通り沿道の一部、喜沢通り沿道等に沿道型近隣商業地を配置し、地域に身近な商業・サービス施設の立地を促進します。

### (4) 工業系土地利用

工場等が既に集積している地区は、産業振興施策等と連携しながら、本市の立地条件をいかした都市型産業、物流施設の立地など、工業・物流機能の強化を図る一方、周辺地区との調和を図るための敷地内緑化等の環境整備を進め、良好な操業環境の維持・向上を推進します。

工業系土地利用は次のとおり区分し、配置します。

#### ・工業地

戸田東IC北側、菖蒲川周辺、県営戸田公園北側等を工業地とし、工場等の操業環境の維持・向上を図ります。

### (5) 複合系土地利用

商業・業務施設、工場等と住宅が併存する地区は、住宅と他の用途の調和した複合系土地利用とし、産業活動の円滑化及び活力の向上と住環境の向上を促進します。

複合系土地利用は次のとおり区分し、配置します。

#### ・沿道型複合地

北大通りやオリンピック通り沿道の一部等は沿道型複合地とし、住宅と調和する沿道型商業施設の立地を進めるとともに、地域に身近な商業・サービス施設の立地も進め、調和した複合系土地利用を誘導します。

#### ・住工共生地

オリンピック通り南側等の一部、笹目地域における新大宮バイパス以西の南部一帯、美女木ジャンクション周辺一帯、新大宮バイパス沿道等を住工共生地とし、既存の工場等と住宅にそれぞれ配慮した環境づくりを行うなど、住宅と工場等が共生できる環境づくりを進めます。



## **(6) 文化・行政中心地**

文化・行政の施設が集積する市役所・文化会館の周辺を文化・行政中心地とし、本市の文化・行政の中心として、文化・行政機能の強化を図ります。

## **(7) 高次都市機能誘導エリア**

市全域からの利用を対象とした生活利便施設（医療・福祉施設、商業施設、行政施設等）については、都市の持続可能性を高めるため、鉄道駅周辺の拠点商業地及びその周辺の高次都市機能誘導エリアへ誘導することを基本とします。

高次都市機能の誘導にあたっては、都市基盤の整備状況等を踏まえつつ、土地の高度利用を図るほか、民間活力を適切に誘導すること等により、その実現を図ります。

## **(8) 都市機能の更新・誘導**

住居系土地利用に囲まれた工場等が操業する地区や街区で、既に土地利用が転換された箇所及び土地利用の転換が想定される箇所は、現状の土地利用を踏まえつつ、望ましい土地利用に向けた都市機能の更新・誘導を行うとともに、都市計画の変更を検討します。



## 2 都市施設の整備方針

都市施設の整備にあたっては、市民生活及び都市活動の快適性・利便性の向上を目指すとともに、誰もが使いやすいユニバーサルデザインの導入、環境への負荷軽減等について配慮することを前提とします。

### (1) 道路の整備方針

#### ① 歩行者・自転車ともに利用しやすい道路環境整備

歩行者や自転車利用者が安心して快適に移動できるように、生活圈構成軸や戸田市歩行者自転車道路網整備計画に位置づけられている歩行者・自転車道路網（52.5 km）を中心とした歩行者・自転車のネットワークを形成します。

歩行者・自転車のネットワークの形成にあたっては、歩行者と自転車の空間分離、道路空間の再配分等による歩道の拡幅、車の速度を抑制する工夫等を行うことで、誰もが安全に安心して通行できる道路空間の整備を進めます。

道路空間の整備にあたっては、快適で楽しく歩ける工夫、交通安全への配慮、無電柱化の検討に努めるなど、景観的な配慮も行います。

#### ② 鉄道3駅の顔にふさわしい駅前交通広場の整備

新曽地域の土地区画整理事業、戸田公園駅周辺のまちづくり等の進捗にあわせて、駅前交通広場を整備します。

整備にあたっては、交通結節機能の強化だけでなく、各中心拠点及び鉄道3駅の顔にふさわしい景観に配慮したデザインとするとともに、交通広場機能だけでなく、歩行者広場や修景広場としての必要性にも配慮します。

#### ③ 幹線道路網の整備

市内の幹線道路を広域幹線道路、主要幹線道路、補助幹線道路に区分し、各道路が担う役割を明確にするとともに整備を進め、安全で快適な道路ネットワークを形成します。

各道路の役割は次のとおりです。

##### ・広域幹線道路

主として広域の自動車交通を円滑に処理する機能とともに、沿道における広域的な都市活動を誘導する機能、延焼遮断帯、ライフラインの収容空間、緑化による緑の軸の形成等の役割を担います。

##### ・主要幹線道路

市内外又は市内の地域間を連絡し、各種交通を処理する機能とともに、沿道における都市活動を誘導する機能を担います。このうち、広幅員の道路は、延焼遮断帯、ライフラインの収容空間、緑化による緑の軸の形成等の役割も担います。

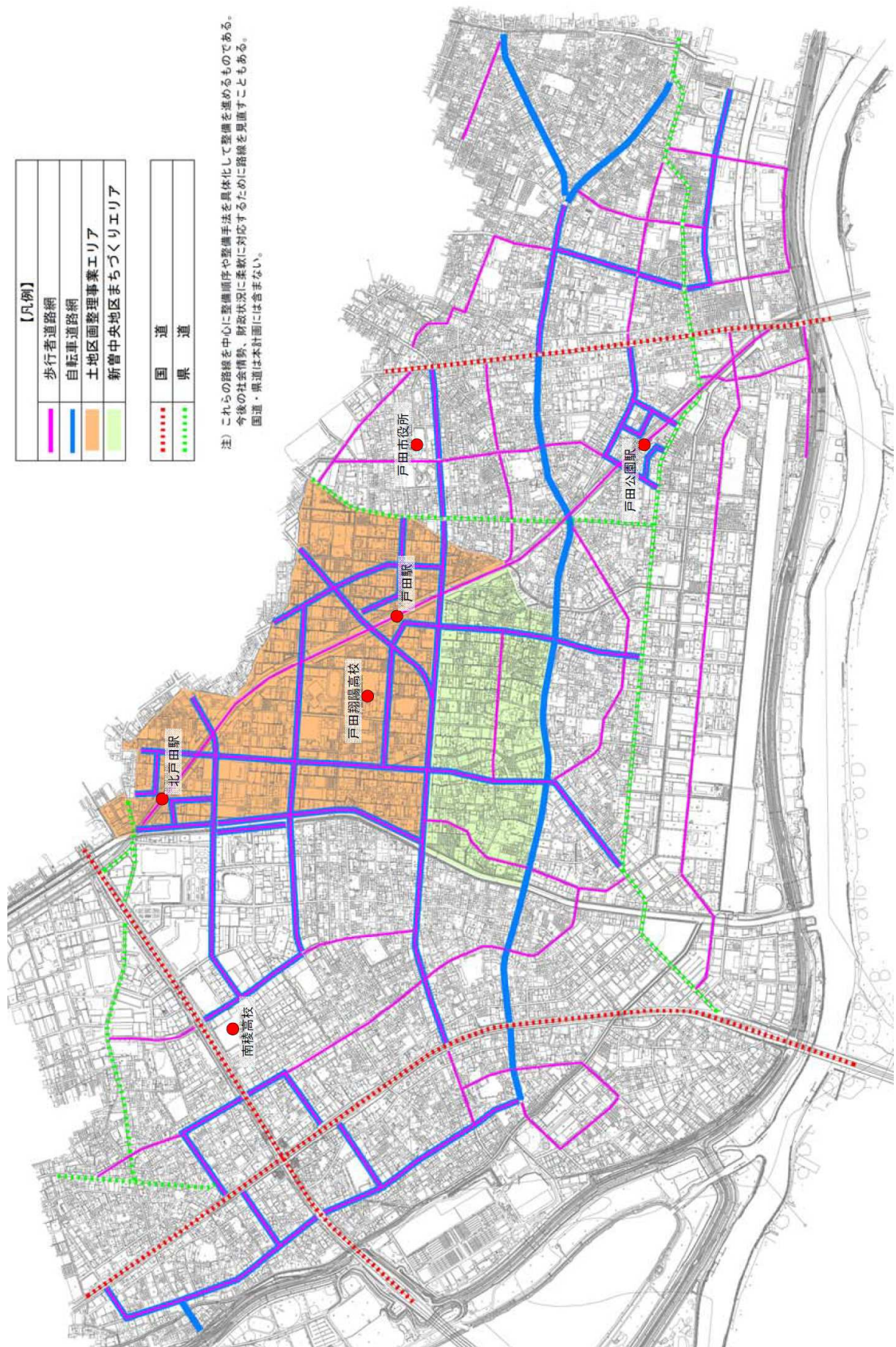
##### ・補助幹線道路

幹線道路を補完するとともに、市民生活に身近な施設へのアクセス等の機能を担います。

#### ④ 低炭素都市づくりの視点からの道路整備

雨水の地中への浸透、路面温度の上昇を抑制する舗装など、低炭素都市づくりの視点からの道路整備を進めるとともに、街路樹や植栽帯の適切な配置と維持管理を進めます。

図 3-2 歩行者・自転車道路網整備計画



出典：戸田市歩行者自転車道路網整備計画（平成 25 年 3 月、戸田市）

## (2) 公園・緑地の整備方針

### ① 市街地との連続性に配慮した本市のシンボルとなる大規模公園・広場の整備

市街地側からみて荒川空間を正面として捉え、荒川の正面性を強化する公園・緑地・広場の整備を進めるとともに、河川・水辺へのアクセスのしやすさの向上に努めます。

首都圏の貴重なオープンスペースとして、また、広域の利用にも配慮したスポーツ・レクリエーションゾーンとして、荒川河川敷沿いの連続した散策空間を整備するとともに、広域サイクリングロードの整備を検討します。

### ② 公園の適切な配置と整備

市内のどこからでも公園の利便性が高くなるよう、JR埼京線、広幅員の道路、河川等の分断要素に配慮しながら、適正利用圏となるよう街区公園・近隣公園・地区公園等を適切に配置します。

また、公園の整備や再整備にあたっては、周辺の自然環境をいかすとともに、高齢化等の地域社会の変化を踏まえながら、地域のうるおいや憩い、健康づくりの場として、様々な利用者が多面的に利用でき、楽しめる公園とします。さらに、ユニバーサルデザインへの配慮、防災施設の設置など、誰もが安全に安心して利用でき、親しみを持てる公園を目指します。加えて、既存樹木や在来種の保全にも配慮します。

### ③ 公的空地の活用等による広場空間の確保

公園確保の一方で、公的空地の活用等により、市民の身近な利用に配慮した広場を確保します。

### ④ 緑の軸の形成

緑の軸の形成のため、道路における並木や植栽帯の適切な設置、沿道緑化、さらに緑道等の整備や維持管理を進めるとともに、河川沿いの緑化を進めます。

### ⑤ JR埼京線沿いの環境空間の整備

JR埼京線沿いの環境空間は、緩衝緑地として機能を高めるとともに、延焼遮断帯や避難路としての機能も併せ持つ緑の軸として緑化を進め、公園・広場、生活道路、交流空間等としての活用を進めます。

また、環境空間が整備されるまでの期間については、適切な暫定利用や管理を誘導します。

### ⑥ 水と緑のネットワーク形成による生物多様性の確保に配慮した公園・緑地の整備

既存の自然資源を保全・活用し、水と緑のネットワークの形成等により、生物多様性の確保に配慮した公園、緑地、緑道等の整備を進めます。

水と緑のネットワーク形成にあたっては、「水と緑のネットワーク形成プロジェクト」に基づき、重点地区となっている「彩湖・道満グリーンパーク・美女木地区」を中心として、多様な関係主体の参加による展開を図ります。

### ⑦ 市民・事業者・市の協働による緑化等の推進

都市全体として、うるおいや親しみを感じる空間とするため、公共空間を中心とした緑の拠点や緑の軸を形成することとし、公共施設の緑化を進めるとともに、民有地の緑化を促進する対策を検討します。

さらに、公園・緑地・広場の整備及び緑化、並びにその維持管理にあたっては、市民・事業者・市が協働で進めます。

### (3) 河川・水路の整備方針

#### ① 治水機能向上のための河川・水路の整備

治水機能向上のため、準用河川及び普通河川の整備を進めるとともに、延焼遮断帯としての河川・水路の活用を進めます。

さらに、市民に愛されるうるおいのある水辺とするために、親水性の確保に努めるとともに、緑の散策路整備を進めます。また、地域資源として水面の活用を検討します。

#### ② 荒川の整備と活用

貴重な自然資源である荒川は、荒川第一調節池（彩湖）と一体となった連続した自然地として、また、生物多様性の確保に配慮した緑豊かな水辺空間を保全・創出します。

このため、戸田ヶ原自然再生事業や荒川将来像計画に基づいた取組等を進めます。また、市街地も取り込み、水と緑のネットワークを形成します。

県営戸田公園、彩湖・道満グリーンパーク等は、河川空間と一体的連続性を確保します。

#### ③ 河川・水路の水質浄化

河川・水路の水質浄化のため、生活雑排水の放流について、市民の理解を一層深め、下水処理水の活用、自然浄化護岸の整備、ヘドロの浚渫など、多角的な取組により、安全で快適な水辺を回復します。

### (4) 公共下水道の整備方針

#### ① 公共下水道整備の推進

汚水事業は、新曽地域の土地区画整理事業等にあわせて適宜整備を進めます。また、雨水事業については、継続して整備を進めます。

#### ② 雨水流出抑制型施設の推進

新たな公共施設の建築、大規模な宅地開発行為等の際には、雨水の流出を抑制するため、雨水の一時貯留や地下浸透をさらに進めるとともに、民有地においても、雨水流出抑制型施設の設置を進めます。

#### ③ 下水処理水の活用

下水処理水の放流による河川の浄化について、水質の悪化している河川・水路への活用を進めるとともに、水資源の再利用という視点から、より幅広い活用についても検討します。

### (5) ごみ処理施設等の整備方針

低炭素都市づくりへの配慮や循環型社会構築のため、廃棄物の発生抑制（リデュース）、再使用（リユース）、再生利用（リサイクル）活動を進めます。

このため、蕨戸田衛生センターの中にある資源リサイクル施設を核に、リサイクル事業を充実します。

### (6) その他の整備方針

#### ① 放置自転車の防止と駐輪場の整備

歩行者に安全な自転車利用環境をつくるため、駅を中心とした放置自転車の防止、交通安全施設の設置、効率性を重視した駐輪場の整備等を進めます。

また、交通安全対策も含め、自転車利用を総合的に進めるための仕組みづくりについて検討します。

## ② ユニバーサルデザインの公共空間の整備

誰もが安全で快適に生活できるよう、道路、公園、公共建築物等の公共空間において、ユニバーサルデザインの考え方に基づく整備を進めます。

市役所周辺も含め、鉄道3駅周辺は、それぞれ重点的かつ一体的なユニバーサルデザインの整備を目指します。また、公共施設のユニバーサルデザイン化にとどまらず、民間の建築物等も含め、市内をネットワークするユニバーサルデザイン空間の形成を図ります。

## ③ 公共駐車場等の整備

大規模公園・広場、その他の公共施設等の整備に際しては、施設利用等の需要に対応した駐車場・駐輪場の整備を進めます。また、駐車場・駐輪場の整備にあたっては、あらゆる人の施設利用への配慮を行います。

## ④ 公共施設の低炭素都市づくりへの配慮

公共施設は、低炭素都市づくりに向けた率先行動が求められ、民間施設の取組を誘導する役割があります。

このため、省エネルギー・再生可能エネルギー機器等や太陽光・熱利用システムの率先導入を進めるとともに、LED照明の導入、防犯灯や道路照明灯のLED化への切り替え導入に努めます。

## ⑤ その他の都市施設

円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するために、必要な都市施設の整備に努めます。





### 3 市街地整備の方針

都市施設の整備方針と整合を図りながら、地域の特性、市街地形成の経緯等を踏まえた事業手法等を柔軟に適用することで、誰もが住み続けたいと思える良好な住環境の形成と、産業が立地しやすい活力ある都市空間の形成を目指します。その際に、地区計画制度、建築協定、景観協定、緑地協定等の法律に基づく制度や「戸田市都市景観条例」に基づく三軒協定の活用を図れるよう、地区住民等に対して、制度の紹介や支援を行います。

#### (1) 土地区画整理事業等の推進

新曽第一地区及び新曽第二地区については、土地区画整理事業により、道路、公園、下水道、駅前交通広場等の整備を進めます。特に鉄道3駅周辺については、それぞれの立地特性、周辺の土地利用特性等を踏まえた適切な事業を実施しつつ、市全域からの利用を対象とした生活利便施設（医療・福祉施設、商業施設、行政施設等）の立地誘導を図ることで、にぎわいのある市街地形成を目指します。

#### (2) 地区計画等の手法による市街地整備の推進

川岸地区については、地区計画に基づく市街地整備を進め、良好な住環境の形成を図るとともに、住宅市街地総合整備事業により、生活道路、広場等の都市基盤の整備、建替え促進等とあわせた災害に強い居住環境の整備、商店街の活性化等の取組を進めます。

新曽第一地区及び新曽第二地区については、土地区画整理事業に加え、地区計画に基づく市街地整備を進め、計画的な秩序の下に安全で良好な住環境の形成を図ります。

新曽中央地区については、地区まちづくり協定や地区計画に基づく市街地整備を進め、良好な住環境の形成を図ります。

美女木向田地区については、昭和47年の都市計画決定から長期にわたって土地区画整理事業が未着手となっていますが、JR埼京線や外環道の開通に伴って市街化が進展し、土地利用も変化していることから、土地区画整理事業を見直し、地区計画等の手法による市街地整備を進めます。

戸田公園駅周辺地区については、下水道等の都市基盤整備は行われていることから、駅前交通広場、都市計画道路等の整備を進め、地区計画等も検討しながら、市全域からの利用を対象とした生活利便施設の立地誘導を図ることで、中心拠点にふさわしい市街地整備を進めます。

#### (3) 住宅市街地の形成

住生活基本法、埼玉県住生活基本計画等を踏まえ、住まいにおける耐震性や防災性、環境への配慮など、安全・安心、持続可能性の向上等に資するとともに、様々な世帯の構成やライフステージに応じた住み替えが可能となる、良質な住宅ストックの形成による住環境の向上を図ります。

また、高齢者が増加する中で、戸建住宅に比べて管理がしやすい共同住宅への住み替えニーズ、住宅の確保が困難な高齢者の増加等も想定されることから、民間事業者等との連携による居住支援の仕組みづくりや高齢者が暮らしやすい住宅の供給を促進します。

さらに、今後増加することが想定される空き家等の活用を促進するため、所有者と利用希望者をマッチングする仕組み等を構築し、住宅ストックの有効活用を進めます。



## 4 交通体系の方針

本市が持つ平坦で市域がさほど広くないという特性をいかしつつ、都市活動の目的に応じて様々な移動手段を選択可能な、誰もが安全かつ快適に移動できる交通環境の形成を目指します。

### (1) 公共交通が利用しやすい環境の整備

今後急速に進む高齢化に対応し、自家用車に過度に依存しない交通体系を構築するため、市内での移動ニーズを踏まえた、公共交通等による移動性を高めます。

そのため、基幹的な公共交通軸の下、交通拠点（交通結節点）における鉄道、バス、自転車等乗り継ぎ機能等を強化し、市内全域で公共交通が利用しやすい環境を整備します。

### (2) 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備

地形が平坦な本市の特徴をいかし、自動車に過度に依存せず、徒歩や自転車により移動しやすい環境づくりに向けて、歩行者と自転車が分離されるなど、安全で快適な移動空間を整備します。また、公園、広場、交流施設など、外出のきっかけとなる施設を回遊できる歩行者・自転車のネットワークを形成します。

### (3) 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進

利用者を増加させるため、公共交通に対する市民の関心・理解を高めるなど、モビリティマネジメントを進めます。

## 5 自然環境形成の方針

本市にとって貴重な財産である荒川一帯をはじめとする水と緑による自然環境を守り、より充実させていくために、市民・事業者・市が連携した自然環境の保全・回復・活用の取組を推進し、自然環境と都市環境が調和した都市づくりにつなげることを目指します。

### (1) 水と緑のネットワークの形成

河川、公園、道路及び沿道宅地、緑道、環境空間、その他の公共施設等を活用して、水辺軸や緑の軸を確保するとともに、これらの軸を中心として市域全体にわたって水と緑のネットワークを形成します。

### (2) 水辺の自然環境の保全と清流の回復

首都圏近郊緑地保全区域である荒川一帯をはじめ、市街地を流れる中小河川やその他の水面は、自然環境を保全するとともに、市民のレクリエーションゾーンとして活用します。また、河川の再自然化、水質浄化等により、清流の回復に努めます。

### (3) 緑の保全・育成・再生

市街地に点在する屋敷林や寺社林、良好な生垣等を保全・育成するとともに、失われた緑を再生するため、公共施設及び民有地においては、屋上緑化、壁面緑化、ブロック塀の生垣化等を進めます。

住宅地に隣接する荒川水循環センター、工場等の周辺で緑化を充実し、緩衝緑地としての機能も強化します。

### (4) 生物多様性確保への配慮

既存の自然資源を保全・活用し、生物多様性の確保に配慮した公園、緑地、緑道、河川等の整備を進めます。

そこで、生物多様性の確保に配慮した自然豊かな空間を保全・創出するため、戸田ヶ原自然再生事業をはじめとする取組等を進めます。

さらに、河川の護岸整備にあたっては、生物多様性の確保に配慮した水辺空間の再生・創出に努めます。

また、生物多様性を高めるため、水と緑のネットワーク形成に向けた計画を実践します。

### (5) 公園・緑地、生産緑地等の保全・活用

市街地全体にうるおいを感じる良好な市街地環境を形成するため、市街地の公園・緑地、生産緑地等のオープンスペースを保全・活用します。

### (6) 協働による自然環境の維持・再生

自然環境を保全し育成していくため、市民・事業者・市の協働により、適正な維持管理と再生に努めます。

## 6 都市景観形成の方針

豊かな水や緑の景観資源が市街地と近接しているという、本市の特徴をいかした魅力ある都市景観を、市民・事業者・市との連携により形成していきます。

### (1) 魅力ある都市空間を創造する駅周辺の顔づくり

周辺都市とは異なる新たな魅力ある都市空間を創造するため、鉄道3駅周辺整備等を中心とした駅周辺の顔づくりを進めます。

### (2) 先導となる公共施設等の魅力的な景観形成

地域のシンボルとなる公共建築物、道路、公園、河川等の公共施設が、地域の景観形成の先導的な役割を果たすよう、周辺景観と調和した質の高いデザインを目指すとともに、良好な景観を維持します。

### (3) 土地利用ごとに個性と美しさを有するまち並み形成

将来都市構造で設定した土地利用特性や都市活動イメージと結びついた土地利用ごとに個性と美しさを有するまち並み形成を目指します。

都市景観に大きく影響を与える大規模建築物や工作物は、目立つ存在であるため、景観誘導を進めます。

屋外広告物は、建築物等と一体となった魅力的な景観形成を目指すこととし、屋外広告物の景観形成を誘導します。

### (4) 地域の景観資源をいかしたうるおいのある景観形成

首都圏近郊緑地保全法に定める近郊緑地保全区域、景観法に定める景観重要建造物及び景観重要樹木の指定制度等の法制度を活用するなど、豊かな水や緑、オープンスペース、地域の歴史や文化を伝える要素、特徴ある景観資源を保全・活用しながら戸田らしい景観を育てます。

これらの魅力的な景観資源を強調し、特徴づけるよう、水や緑に親しめる空間を創出し、ネットワーク化を進めます。

### (5) 市民に永く親しまれ愛される景観形成

景観づくりは市民・事業者・市の協働作業であり、目指す景観像を三者で共有する必要があります。

このため、景観づくりの主体である市民・事業者・市のそれぞれが景観に対する意識を高め、身近な暮らしや事業活動の中から目指すべき景観像を見出しながら、協働で景観づくりに取り組んでいくことにより、市民に永く親しまれ愛される景観形成を目指します。

## 7 安全・安心なまちづくりの方針

近年、多発化する自然災害に対して、防災・減災に関する取組等を継続して進めるとともに、犯罪の未然予防につながるまちづくりや地域の防犯性の向上を図ることにより、誰もがより安全・安心に暮らせるまちづくりを目指します。

### (1) 都市防災の方針

#### ① 大規模水害への対応と内水（浸水）被害の軽減

荒川の決壊による洪水の発生に対応するため、地区住民、事業者等が協力して避難空間を検討するとともに、市は公共施設の更新にあわせた避難空間の確保に努めます。

集中豪雨による内水（浸水）被害の軽減を図るため、土地区画整理事業等による雨水排水施設の整備を進めます。また、宅地開発や公共施設整備においては、雨水の流出を抑制するため雨水貯留浸透機能の強化に努めます。

#### ② 火災延焼拡大の危険性の低減と火災広域化の防止

大規模地震に起因する火災延焼の規模が比較的大きい地域においては、火災延焼の規模を低減するとともに、建物の密度が高い地域における火災延焼拡大の危険性を低減するため、防火及び準防火地域の指定を適宜拡大します。

都市計画道路の整備、街路樹の設置等により、火災広域化の防止に努めます。

#### ③ 身近な避難空間と広域的な災害対応拠点の位置づけ

大規模災害時に円滑な広域避難が可能となるよう、他の市町村からの被災住民を受け入れることができる広域的な避難所をあらかじめ指定するとともに、身近な公園、広場等の公共空地を一時避難場所、小・中学校のグラウンドや公園を緊急避難場所、小・中学校、福祉センター等を避難所に指定し、当該地までの避難路の安全性の確保に努めます。

水害については、荒川のはん濫時には、市全域が浸水することが想定されるため、小・中学校、福祉センター等の建物の上層階（3階以上）を緊急避難場所として開放するとともに、荒川水循環センター上部公園等の公共施設、大型商業施設、高層マンション、事業所など、洪水時に緊急避難できる緊急一時避難場所の確保に努めます。

また、想定以上の災害への対応を可能とし、災害発生後の避難、救援、復旧、復興時の活動を支援する広域的な防災活動拠点の確保と、当該拠点へのアクセス道路の安全性の確保に努めます。

#### ④ 市民・事業者・市の協働による安全なまちづくりの推進

相対的にみて防災性能が弱いところが見られる地区においては、市民・事業者・市の協働により、災害に対して安全なまちづくりを進めるとともに、住宅の耐震化を進めます。

## (2) 防犯まちづくりの方針

### ① 防犯に配慮した環境づくりの推進

公共建築物、道路、公園等の公共施設の整備や維持管理にあたっては、防犯に配慮した環境づくりを進めます。

このため、施設の配置やデザイン、植栽や樹木剪定等において、見通しの確保、暗がりの解消等を行います。

また、防犯まちづくりを進めるにあたっては、防災、景観など、様々なまちづくりとの連携に努めます。

### ② 協働による防犯まちづくりの推進

市民・事業者・市の協働による地域コミュニティをいかした防犯まちづくりを進めます。

そこで、地域におけるコミュニケーションを促進し、市民の防犯意識や積極的な防犯活動への意欲を一層高めるため、防犯に関する情報提供の充実や普及を促進するとともに、防犯パトロール、地域を見守る事業等の市民による地域の監視力を高める努力等により、市民同士が助け合い、長期的な取組が可能な防犯まちづくりを進めます。

### ③ 土地利用や地域特性に応じた防犯まちづくりの推進

防犯まちづくりを効率的に進めるためには、都市空間の視点から土地利用や地域特性に応じた対策が重要です。そのため、住宅地や人が多く集まる鉄道3駅周辺地区、工場等が立地する地区、そして公共的な施設等に囲まれた地区等に区分するとともに、地区計画等を活用し、視認性が悪い場所等の改善、道路からの見通しのよいフェンスへの転換など、それぞれの特性に応じた防犯まちづくりを進めます。

