

戸田市都市交通マスタープラン

【資料編】

多様な交通手段による移動性の向上
～生活の質の向上を支える交通環境づくり～



戸 田 市

戸田市都市交通マスタープラン
【資料編】

平成31年4月

戸 田 市

目次

第1章 上位・関連計画の概要整理	1
1. 上位計画	2
(1) 戸田市第4次総合振興計画後期基本計画	2
(2) 第2次戸田市マスタープラン（改定版）	4
(3) 戸田市立地適正化計画	6
2. 関連計画	7
(1) 戸田まち・ひと・しごと創生総合戦略	7
(2) 戸田市歩行者自転車道路網整備計画	9
(3) 戸田市シティセールス戦略改訂版	10
(4) 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	11
第2章 都市の現状把握	13
1 基礎データの収集.....	13
2 都市の現状把握.....	14
(1) 人口動向	14
(2) DID人口・区域の動向.....	20
(3) 施設立地状況	23
(4) 財政	28
(5) 交通	32
(6) 人の移動実態	40
3 市民意識調査.....	48
(1) 居住者意識調査	48
(2) バス利用者意識調査	56
4 地域別の課題.....	65

第1章 上位・関連計画の概要整理

戸田市都市交通マスタープランは、戸田市総合振興計画、戸田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）、戸田市立地適正化計画をはじめとした様々な上位・関連計画と整合を図る必要があることから、上位・関連計画における交通に関する方針・施策等について整理しました。

1. 上位計画

(1) 戸田市第4次総合振興計画後期基本計画

戸田市第4次振興計画における基本構想は、「市民が安心して暮らせるまち」「市民が主体的にまちづくりに参画できるまち」「市民が誇れる郷土を実現できるまち」とし、また、将来都市像は「みんなでつくろう水と緑を活かした幸せを実感できるまちとだ」と示しています。

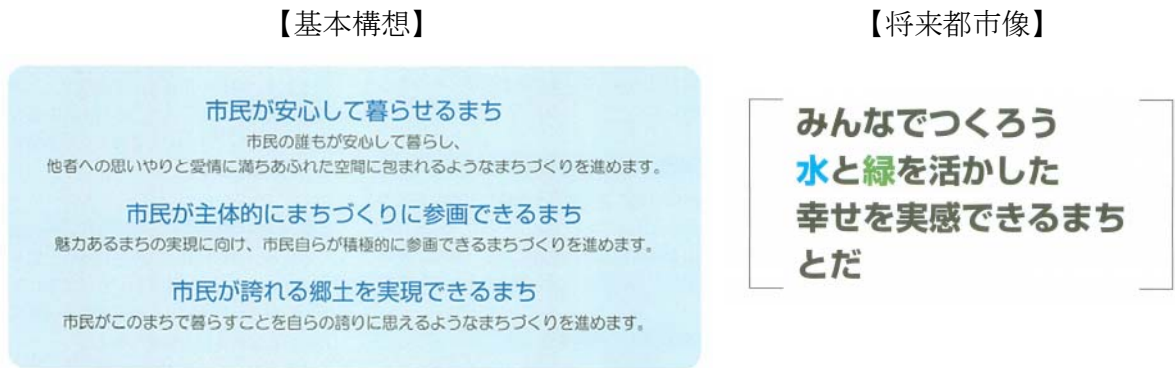


図 1-1 基本構想と将来都市像

出典：戸田市第4次振興計画 後期基本計画（平成28年3月、戸田市）

将来都市像を実現させるために、図1-2に示す7つの基本目標を設定しており、基本目標Vにおいて道路、公共交通等の施策「快適で過ごしやすいまち」が示されています。都市交通マスタープランの検討においては、それらを踏まえて検討することが必要となります。

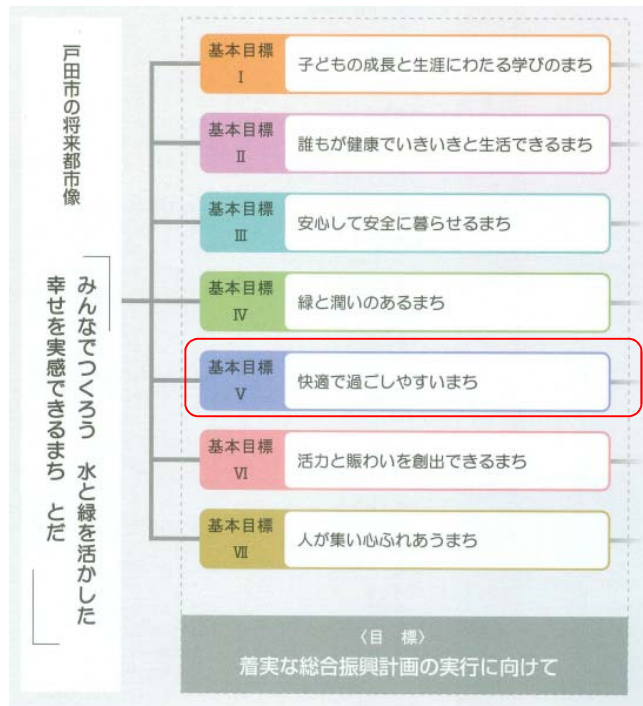


図 1-2 計画の全体像

出典：戸田市第4次振興計画 後期基本計画（平成28年3月、戸田市）

基本目標V「快適で過ごしやすいまち」に関する施策一覧を図1-3に示します。またそのうち、本計画に密接な関係がある道路及び公共交通等に関する施策の目的を表1-1に示します。



図1-3 基本目標V「快適で過ごしやすいまちに関する施策一覧

出典：戸田市第4次振興計画 後期基本計画（平成28年3月、戸田市）

表1-1 基本目標V「快適で過ごしやすいまち」に関する施策の目的

分野名	施策名	施策の目的
道路	安全な生活道路の整備	地域住民の暮らしの基盤となる生活道路の整備により、市民が安心して通行できる安全で快適な道路空間の実現を目指します。
	安全な橋梁の整備	市民生活の利便性や災害に備えた交通路を確保し、構造的にも安全でユニバーサルデザインを取り入れた整備を行うことにより、市民が安心して橋梁を利用できるようにします。
	道路網の整備・充実	道路の拡幅や道路ネットワークの整備を進めていくことで、交通渋滞の緩和を図るとともに、市民が市内をより安全で快適に移動できるようにします。
公共交通	地域公共交通網の充実	市内外を結ぶ公共交通の利便性を高め、市民の誰もが公共交通機関を利用して、快適に移動できる環境を整えます。
	駅周辺自転車対策	駅周辺の歩道や広場などにおける放置自転車を解消するとともに、自転車利用者への交通安全に対する意識を高め、誰もが安全で快適に通行できる環境を整えます。

出典：戸田市第4次振興計画 後期基本計画（平成28年3月、戸田市）

(2) 第2次戸田市マスタープラン（改定版）

都市マスタープランとは、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」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るものです。また、本市が定める都市計画の体系的な指針となるものであり、戸田市都市マスタープランにおいては、都市づくりの目標を、豊かな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、「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」と示しています。

さらに、戸田市都市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、次に示す6つの都市づくりの理念を定めています。

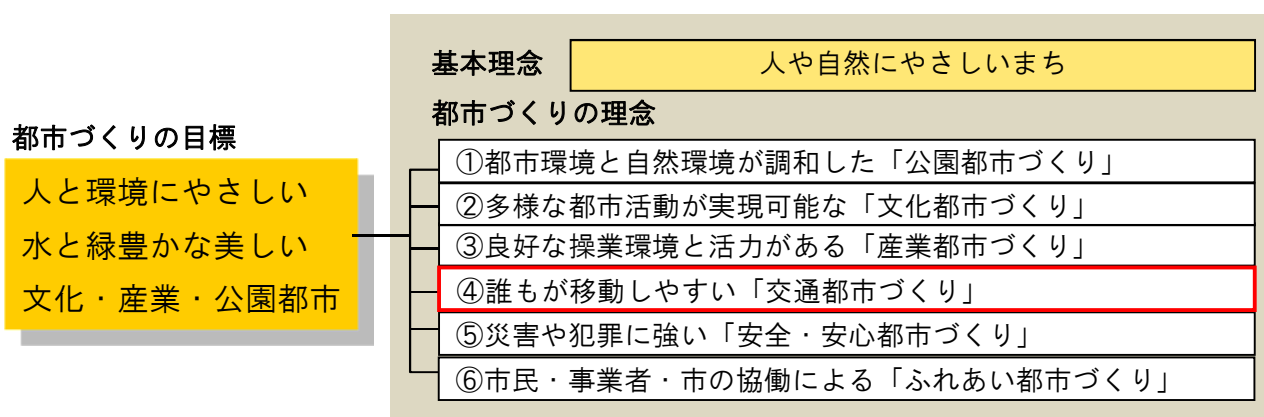


図1-4 都市づくりの目標と基本理念

出典：第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）（平成30年12月、戸田市）

交通に関する内容については、都市づくりの理念「④誰もが移動しやすい交通都市づくり」において示されており、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、徒歩や自転車で移動しやすい環境の整備による、誰もが移動しやすい交通都市づくりを進めることとしています。

また、都市づくりの目標、都市づくりの理念に基づいて、次に示す7つの方針が示されており、その内、交通体系の方針については、「公共交通が利用しやすい環境の整備」「徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備」「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」が示されています。

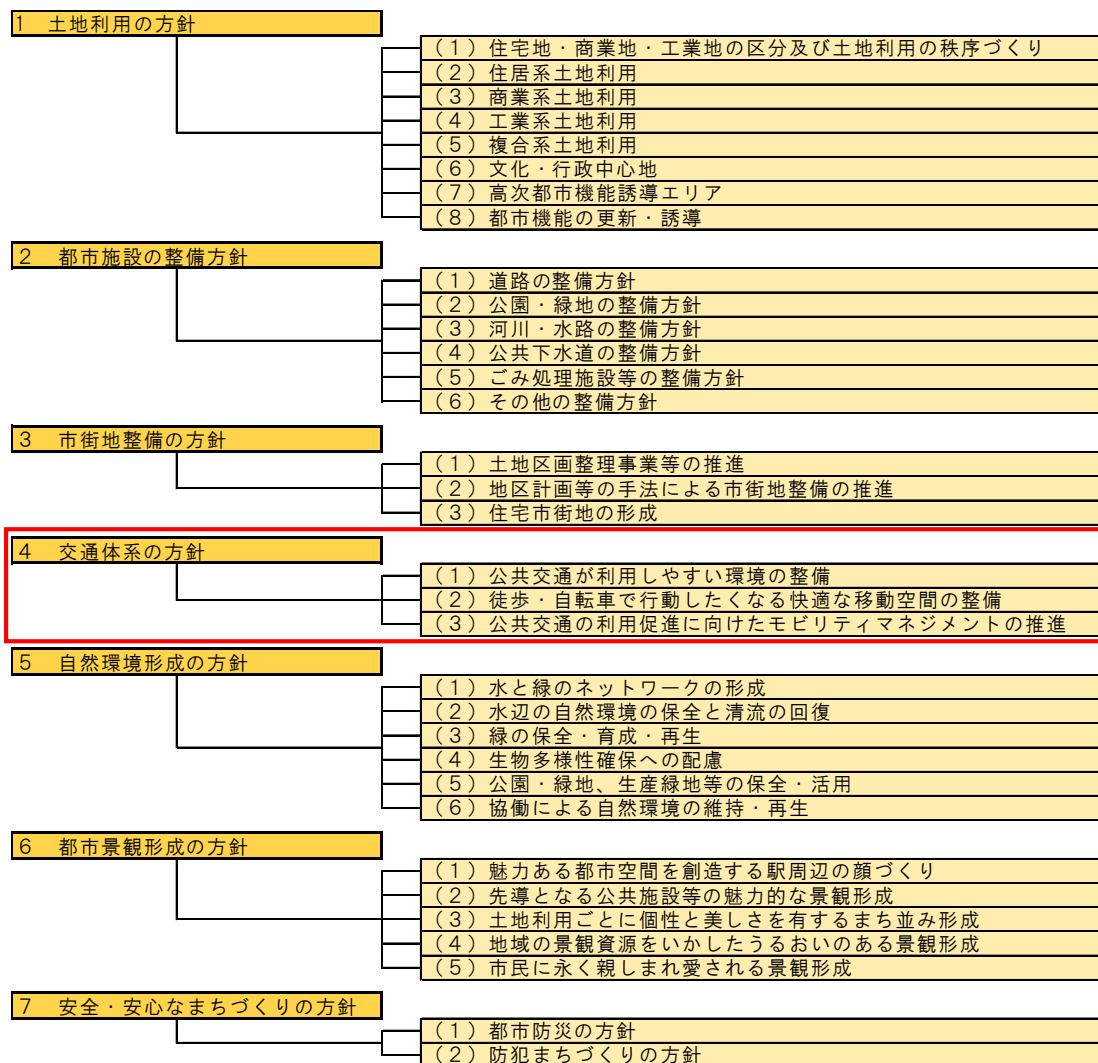


図 1-5 都市づくりの方針

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、公園や広場、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。

出典：第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）（平成30年12月、戸田市）

(3) 戸田市立地適正化計画

立地適正化計画は、都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づくものであり、人口減少及び高齢化に備え、住環境及び生活利便性の維持・向上を図るため、住宅や生活利便施設の適正な立地について、公共交通の充実と併せて実現させるものです。また、都市全体を見渡すマスタープランとして、都市再生特別措置法第 82 条に基づき、都市マスタープラン(市町村の都市計画に関する基本的な方針)の一部とみなされます。

立地適正化計画では、まちづくりの目標を、どこに住んでいても都市環境と自然環境を享受しやすい、質の高い生活を送れるまちづくりを目指し、「都市環境と自然環境が調和した生活の質を高めるまちづくり」と示しています。

また、まちづくりの目標を実現していくために、次に示す 3 つのまちづくりの方針を定めています。

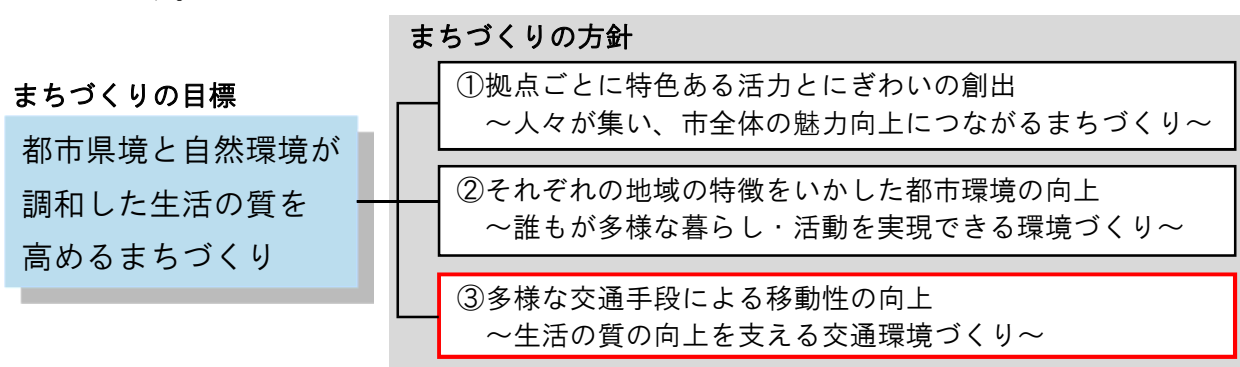


図 1-6 まちづくりの目標とまちづくりの方針

交通に関わるまちづくりの方針として、「多様な交通手段による向上～生活の質の向上を支える交通環境づくり」が示されており、次に示す 3 つの施策の方針を定めています。

まちづくりの方針

多様な交通手段による移動性の向上
～生活の質の向上を支える交通環境づくり～

(1) 公共交通が利用しやすい環境の整備
公共交通による移動性を高めるため、交通拠点における鉄道、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、歩行者と自転車の分離を促進する歩行者・自転車のネットワークを整備します。また、公園や広場、交流施設など、外出時に安心できる快適な移動空間の整備に努めます。

(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・理解を高めるなどのモビリティマネジメントを進めます。

出典：戸田市立地適正化計画（本編）

2. 関連計画

(1) 戸田まち・ひと・しごと創生総合戦略

戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略は、本市に見合った人口展望の実現、社会情勢を捉えた地域経済の発展及びまち・ひと・しごとの創生と好循環を目指し、将来にわたって活力ある豊かな地域社会を持続させていくことを目的に策定され、以下に示す基本理念及び基本目標を定めています。

基本理念

(1) 住みたい、住み続けたいまちへの「新たな価値」をつくる

生活利便性の高さ、緑あふれる憩い空間、平均年齢の若いまち等、暮らすまちとしてのポテンシャルの高さを最大限いかし、「利便性の高いまち」に加え、人と人が繋がり、「職・住・遊・学」がバランスよくある「暮らしを楽しむまち」として、戸田市の新たな価値を創出します。

(2) 魅力的なまちであり続けるために、活躍する「ひと」を育てる

「ひと」(主体)の創生が、「まち」の創生、「しごと」の創生につながっていくとの観点から、地域活動や経済活動のリーダーとなる若者や高齢者の育成、地域に愛着をもつ子どもの育成、地域に密着した地域貢献企業の増加、自律的に地域課題を解決できるコミュニティの育成、発展性のある産業や市民活動の育成等様々な「ひと」(主体)を育てるしくみをつくっていきます。

出典：戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月、戸田市）

基本理念を達成するために以下の4つの基本目標を定めています。

表 1-2 基本目標

基本目標	基本的方向
1 新しい人の流れをつくる ～若い世代（特に子育て世代・住宅購入世代）の転出を抑制する～	若い世代（ファミリー層）のニーズに合った住宅・住環境を提供することで、「住みたいまち」としての魅力を高め、ライフステージに応じた理想的な住まい方を実現できるようにするとともに、「住み続けたいまち」としての魅力を高める多様な取組により、戸田市に根を下ろす人を増やします。
2 若い世代の出産・子育ての希望をかなえる ～「この地で出産・子育てしたい」と思われるまちをつくる～	若い世代の出産、子育て、仕事の人生設計に多様な選択肢を与えると同時に、出産や子育ての妨げとなっているものを取り除く支援を行うことで、出生を増やします。また、質の高い子育て環境・教育環境を提供し、名実ともに「子育てのまち（子どもにとってよいまち）」を目指し、若い世代の定住化を図ります。
3 安定した雇用を創出する ～市民に仕事と働きやすさを提供するとともに、企業の成長で働き口を増やす～	潜在的な働き手である女性や高齢者など働く意欲の高い人への就職を支援するとともに、若者などの雇用の定着を促し、市内における雇用の拡大を図ります。また、市内企業の魅力の発信や支援を充実させることで、市内企業の成長を促すと同時に、戸田市の立地環境などの強みを活用した新しい産業の創出を図ることで、働き口の拡大を図っていきます。
4 時代に合った地域をつくり、安心な暮らしを守るとともに地域と地域を連携する ～将来の人口構造の変化に柔軟に対応できる、まちの基礎・基盤をつくる～	多世代や新旧住民など多様な主体が集い活動できる拠点を整備し、活動を通じて交流を深められるようにします。また、地域人材の育成を進め、高齢者などが次世代を育成するとともに、自身が健康に過ごすことで、将来にわたり、戸田市らしい活力あるまちが維持できるような基礎をつくっていきます。

出典：戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月、戸田市）

「1 新しい人の流れをつくる」に係る施策2「住みやすいと感じられる住環境の創出」の具体的な視点において「市の入口としての駅前環境整備」「公共交通の充実」が示されています。

住みやすいと感じられる住環境の創出

(1) 施策の現状と方向性

住みやすいとされる住環境でポイントとなってくるのは、日常生活の利便性や治安などの安全性、近隣住民との良好な関係などが挙げられます。日常生活の利便性については、定期的に実施している戸田市市民意識調査において評価が高くなっています。一方で、安全性については、近年、少しずつ向上してきているものの、犯罪発生率は県内でも好ましくない順位に位置しています。また、転出入が激しく居住期間が短い人が多いこともあり、近所付き合いも最低限の付き合いが多い状況です。

このことから、生活利便性の更なる向上を図るとともに、今後迎える高齢社会を視野に入れたまちづくりを進めていくことや、近隣住民同士が見守りやパトロールなどを行うことで安心して安全に生活ができるような環境づくりに力を入れていくこと、さらに、生活の憩い空間を創出することで、住みやすいまちとしての戸田市のイメージアップを図っていきます。

(2) 具体的な視点（事業視点、検討会議からの意見）

- ・立地適正化計画の策定
- ・生活動線の最適化（駅から住宅地までの生活機能の集約化）
- ・水と緑を活用した憩い空間の創出
- ・市の入口としての駅前環境整備（利便性、憩い空間）
- ・公共交通の充実
- ・防犯パトロールの充実
- ・防犯情報の充実（ピースガードメール等）

出典：戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成27年10月、戸田市）

(2) 戸田市歩行者自転車道路網整備計画

本市は平坦な地域特性を有しており、市域東西の端から端までの距離は7km程度で、短距離の移動においては鉄道や自動車等の交通手段よりも、自転車を利用した移動が効率的である特徴があります。本計画は、これまでに推進してきた本市まちづくりの成果、そして、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン等の内容を重要視しながら、道路空間における歩行者、自転車、自動車3者それぞれの安全性、快適性、利便性の向上と、ユニバーサルデザインに配慮した道路づくりを計画的に推進することを目的としています。

【計画期間】

本計画の基本計画期間を、次のように短期、中期、長期の3期に区分し、実施期間を設定しています。

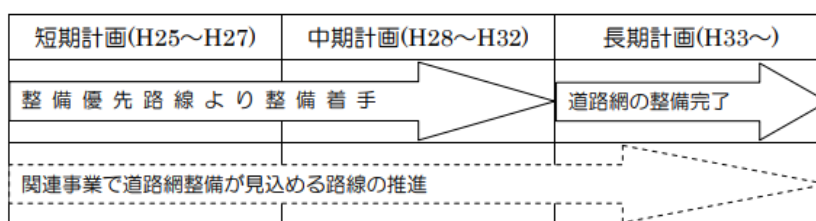


図1-7 計画期間

出典：戸田市歩行者自転車道路網整備計画（平成27年3月、戸田市）

【自転車ネットワーク】

自転車ネットワークは以下に示すとおりであり、自転車ネットワークの計画整備延長は、約28.7kmとなっています。

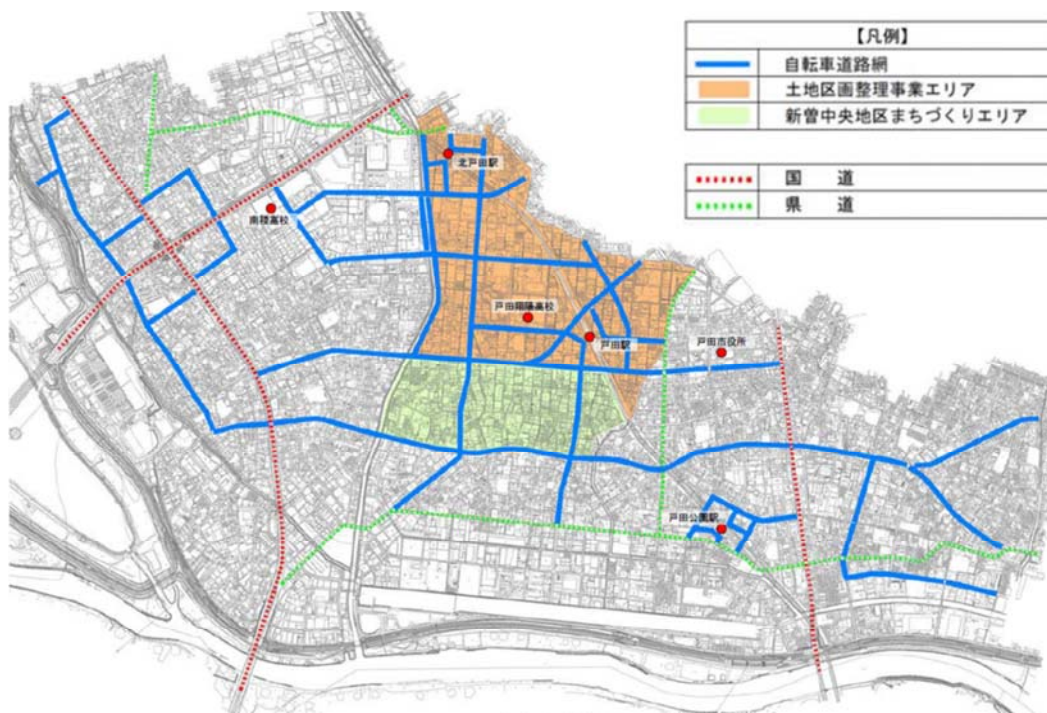


図1-8 自転車ネットワーク

出典：戸田市歩行者自転車道路網整備計画（平成27年3月、戸田市）

(3) 戸田市シティセールス戦略改訂版

戸田市シティセールス戦略改訂版は、本市の価値を高めることで、本市に人や企業を呼び込むとともに、市内での持続的安定的な居住・立地を図ることにより、将来にわたり本市の活力を維持し、持続的、安定的な都市経営による住民福祉の増進を目的として策定されています。

本市のシティセールスの推進目標を、2つ定めており、アクションプランのうち、「交流人口増大 【だ】 段差のないコンパクトなまち ～自転車利用の可能性～」において、自転車関連施策の推進が示されています。

シティセールスの目的

- (1) 定住人口獲得

推進の目標

- (1) 市民の誇り、愛着心の向上
- (2) 認知度と都市イメージの向上

重点プロジェクト

- (1) インナープロモーションの更なる強化
定住人口獲得のため、市民を市外に転出させない転出抑制に向けて、市民に対して市の良さを訴えていく。
- (2) ターゲットへの効果的な情報発信
転入を検討している潜在市民に対する効果的な情報発信を行う。

アクションプラン

- (1) 認知度（都市イメージ）向上
 - 【お】 オリンピックを開催したまち ～「ボートのまち」の認知度向上～
 - 【い】 育児が楽しいまち ～子育てママが輝くために～
- (2) 市民の誇り、愛着の向上
 - 【で】 デザインされたおしゃれなまち ～水と緑とまち並みの融合～
- (3) 協働人口拡大・情報交流人口増加
 - 【と】 戸田市のファンが多いまち ～地域プロモーターの活躍～
- (4) 交流人口増大
 - 【だ】 段差のないコンパクトなまち ～自転車利用の可能性～

出典：戸田市シティセールス戦略改訂版（平成 28 年 4 月、戸田市）

(4) 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

本市における公共施設等の現状と課題、財政状況、将来の人口減少等の社会状況を踏まえた上で、長期的な視点を持ち、市民の財産である公共施設等の更新・建て替え、複合化、長寿命化等を計画的に行うことにより、財政負担の軽減や平準化、公共施設等の最適な配置の実現を目指すことを目的として策定されています。

計画期間と対象施設を次に示すとともに、公共施設（インフラ）に関する施設量、中長期的な経費の見込みについては、次頁に示します。

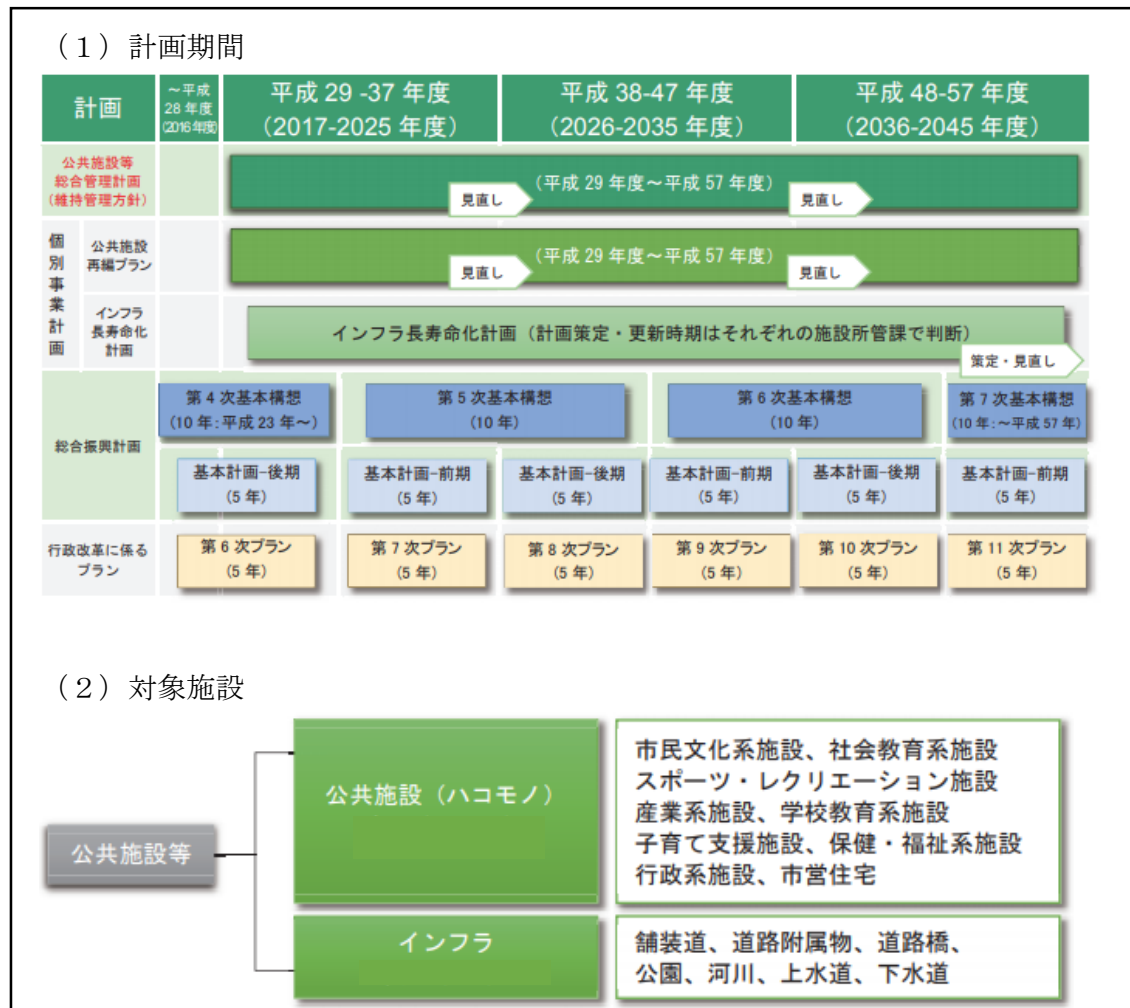


図 1-9 計画期間と対象施設

出典：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（平成 29 年 3 月、戸田市）

表 1-3 公共施設（インフラ）の対象施設と施設量

施設類型	施設分類	施設量	対象
舗装道		250.6km	○
道路付属物	側溝	351.3km	
	横断歩道橋	3 橋	
	道路照明	5,495 基	
	道路標識	91 基	
	防護柵	46.6km	
道路橋		70 橋	○
公園	都市公園	90 箇所	○
	都市公園以外	74 箇所	
河川	水路	37.1km	
	護岸	10.6km	
	排水施設	2 箇所	
	水門施設	1 箇所	
	浄化施設	1 箇所	
	調整池	2 箇所	
	船着場	1 箇所	
上水道	導・送水管	4.4km	○
	配水管	315.0km	
	浄水場	3 箇所	
下水道	汚水管	281.5km	○
	雨水管	29.4km 対象	
	ポンプ場	2 箇所	

出典：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（平成 29 年 3 月、戸田市）

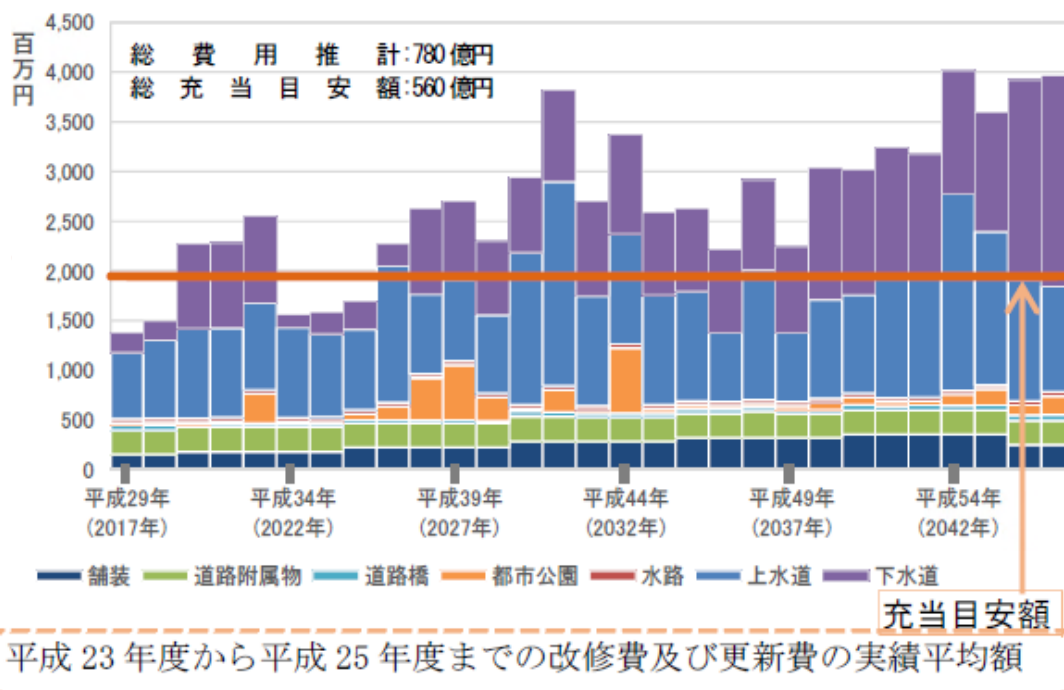


図 1-10 公共施設等（インフラ）の中長期的な経費の見込み

出典：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概要版（平成 29 年 3 月、戸田市）

第2章 都市の現状把握

1 基礎データの収集

表2-1に示す本計画に関連する分野を設定し、それぞれに関連する基礎データとして、数値指標の経年変化、施設分布などを捉えることにより、本市の特徴や課題について整理しました。

表2-1 まちづくりの分野及び収集した基礎データ一覧

(1) 人口動向	(6) 人の移動実態
1) 現状及び将来の人口 2) 65歳以上人口の分布状況 3) 市民の平均年齢	1) 市内幹線道路交通量における埼玉県及び全国平均との比較 2) 市内幹線道路混雑度における埼玉県及び全国平均との比較 3) 交通事故発生状況における埼玉県及び全国平均との比較 4) 自動車保有台数の増減率における埼玉県及び全国平均との比較 5) 路線別バス利用者数 6) コミュニティバス toco の収支状況 7) コミュニティバス toco の運行経費 8) 市内の移動における交通分担の推移
(2) DID 人口・区域の動向	
1) DID 区域面積と人口の推移 2) DID 区域の変遷	
(3) 施設立地状況	
1) 教育施設 2) 生鮮スーパー 3) コンビニエンスストア 4) 大規模小売店舗 5) 医療施設	
(4) 財政	
1) 各種財政指標 2) 公共施設にかかる経費の見込み	
(5) 交通	
1) 鉄道輸送定員 2) 鉄道駅周辺の状況 3) バス路線 4) 公共交通（鉄道・バス）カバー圏域 5) 公共交通空白圏域と人口分布 6) 公共交通サービスの供給が比較的に少ない圏域と人口分布	

2 都市の現状把握

(1) 人口動向

1) 現状及び将来の人口

将来都市交通の検討において必要となる本市の将来人口分布について推計し、現状と比較しました。人口分布は、本市の市域がさほど広くないことを考慮し、100mメッシュ単位で算出しています。

人口分布の現状及び将来推計を見ると、2015年（平成27年）及び2035年（平成47年）は、共通して市の東部において人口密度が高い地区が分布していますが、市全体の人口が減少に転じた後となる2060年（平成72年）においても、200人/ha以上の地区が分布しています。

人口動向については、2015年から2035年にかけて多くの地区で増加傾向を示していますが、大半の地区で増加数は、人口集中地区※（DID）の設定基準の一つである40人/ha未滿となっています。減少傾向にある地区は、喜沢1丁目、喜沢南2丁目、早瀬、笹目5～8丁目、美女木4丁目等となっています。

2015年において、40人/haを下回っている地区は、その多くが2035年あるいは2060年においても40人/haを下回っており、依然人口密度が低い状況となっています。このうち、人口密度が20人/ha未滿の地区は、早瀬、笹目、美女木、新曾の一部地区等に分布していますが、2035年あるいは2060年においても、大きく増加はしていません。

人口密度が低い地区については、工業系用途が中心であるため居住人口が少ないこと、土地区画整理事業が施行中の地区であることなどが要因として考えられ、後者については、今後、土地区画整理事業が進めば、当面の間は人口が増加することが見込まれます。

※人口密度が40人/ha以上の基本単位区（国勢調査の最小集計単位）等が互いに隣接して、その人口合計が5,000人以上である地区

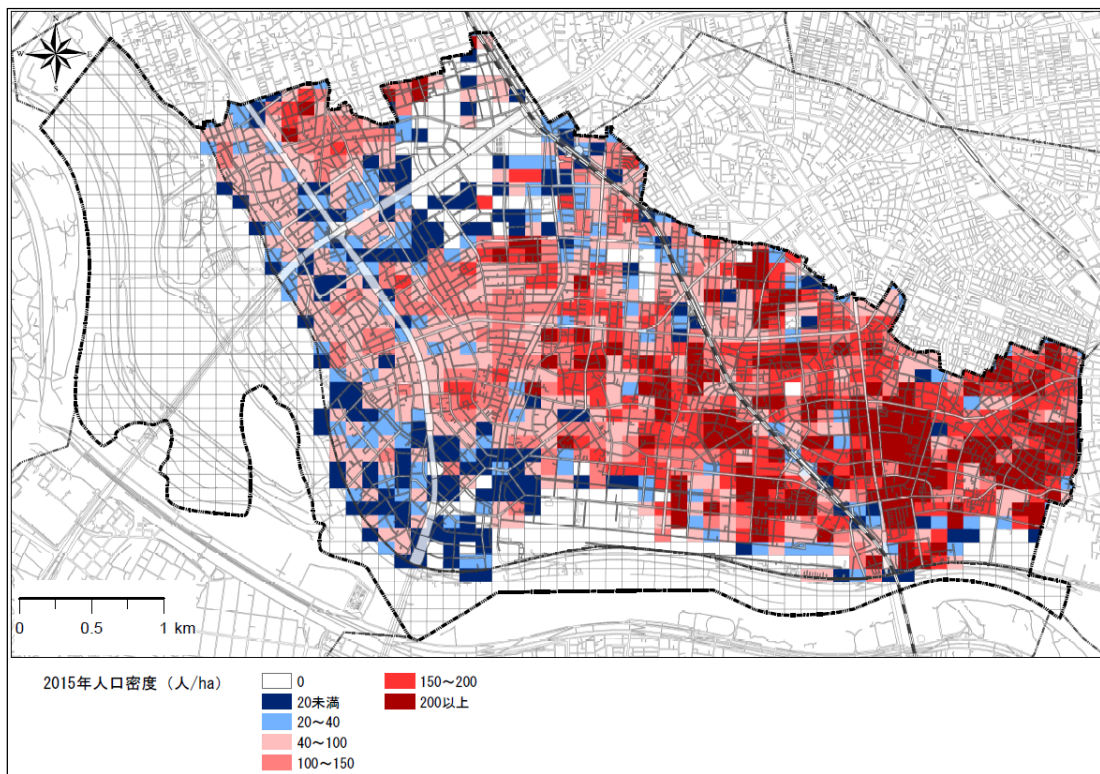


図 2-1 総人口の分布状況 (2015 年)

国勢調査 (平成 22・27 年、総務省) を基に作成

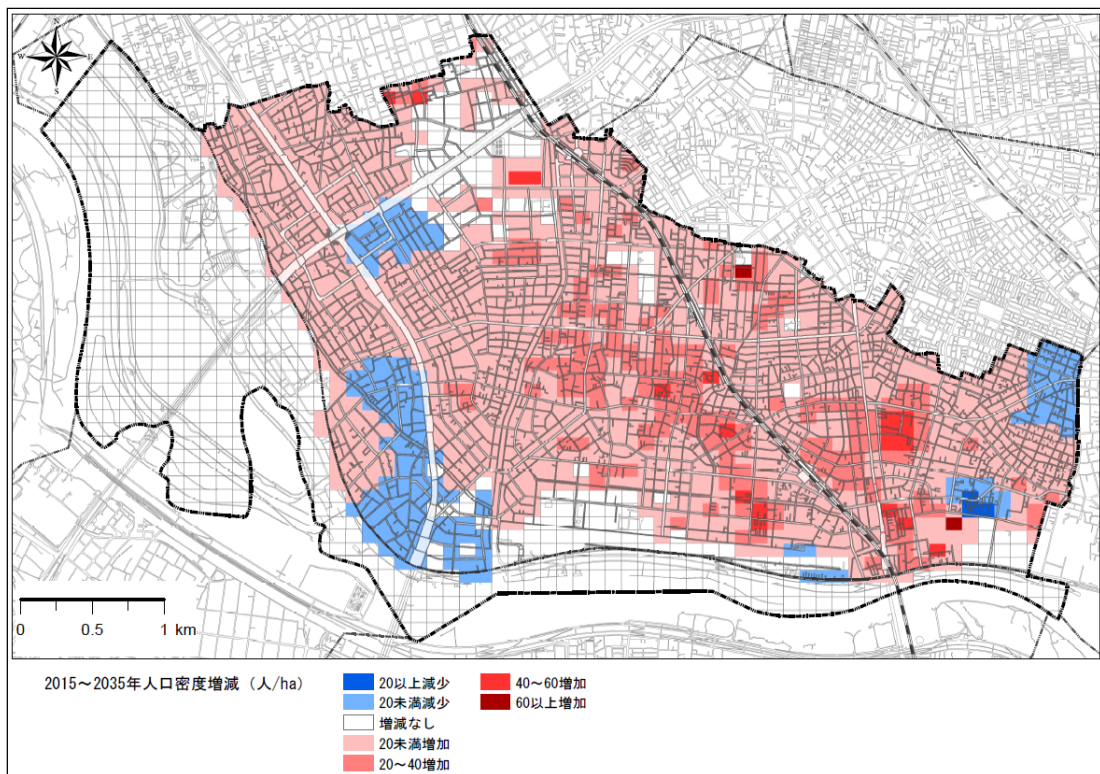


図 2-2 2015 年から 2035 年の総人口増減数

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

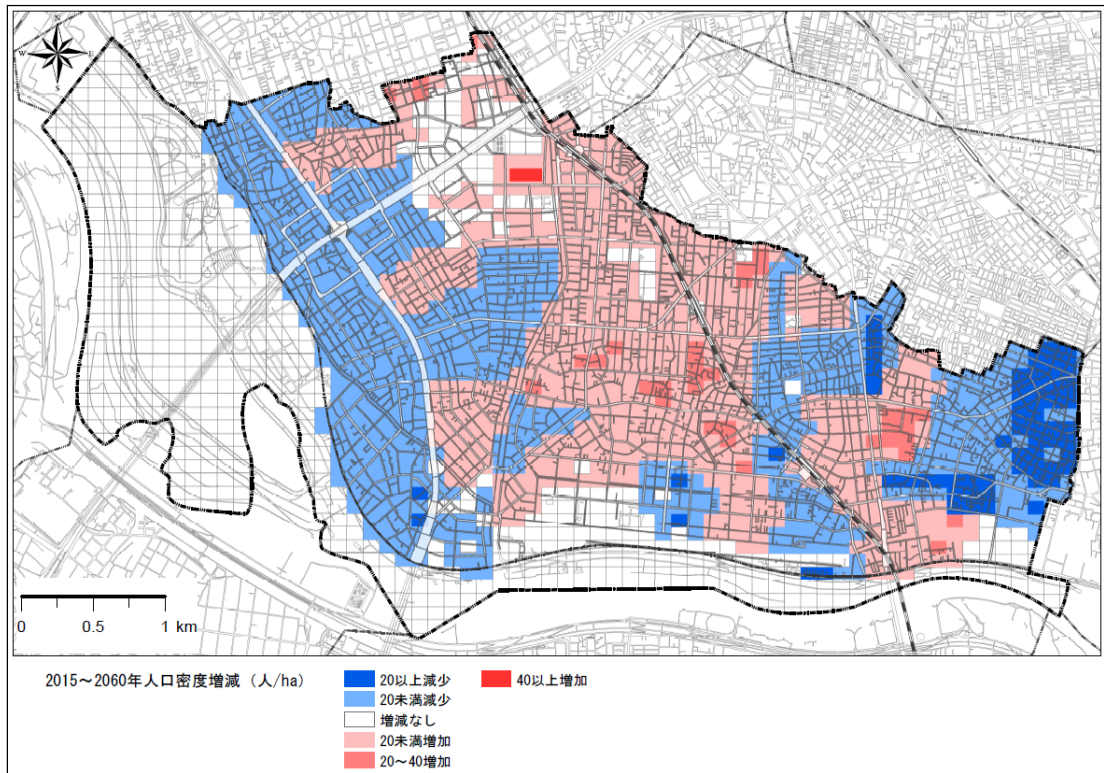


図 2-3 2015年から2060年の総人口増減数

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

2) 65歳以上人口の分布状況

65歳以上の人口は、2015年（平成27年）において、国道17号以東で40人/ha以上の地区が分布していますが、そのほかの多くの地区では10人/ha未満、あるいは10～20人/haとなっており、現時点では高齢化がそれほど進んでいない地区が多くなっています。2035年（平成47年）には、JR埼京線の西側に位置する本町の一部地区などにも40人/ha以上の地区が多くなる一方で、早瀬、氷川町、笹目、美女木などの一部の地区においては、10人/ha未満となっています。2060年（平成72年）には、本町から新曽にかけての一带でも60人/ha以上の地区が多くなり、高齢化の進行が市全域に拡大している状況がうかがえます。

人口動向については、2015年から2035年にかけて、喜沢南や早瀬の一部地区などを除く大半の地区で増加傾向を示しており、特に上戸田、下前、本町の一部地区では40人/ha以上の増加となっています。

また、2015年から2060年にかけては、上戸田、下前、本町の一部地区をはじめとした多くの地区で増加傾向が強くなっていますが、笹目7、8丁目など減少に転じた地区も見られます。

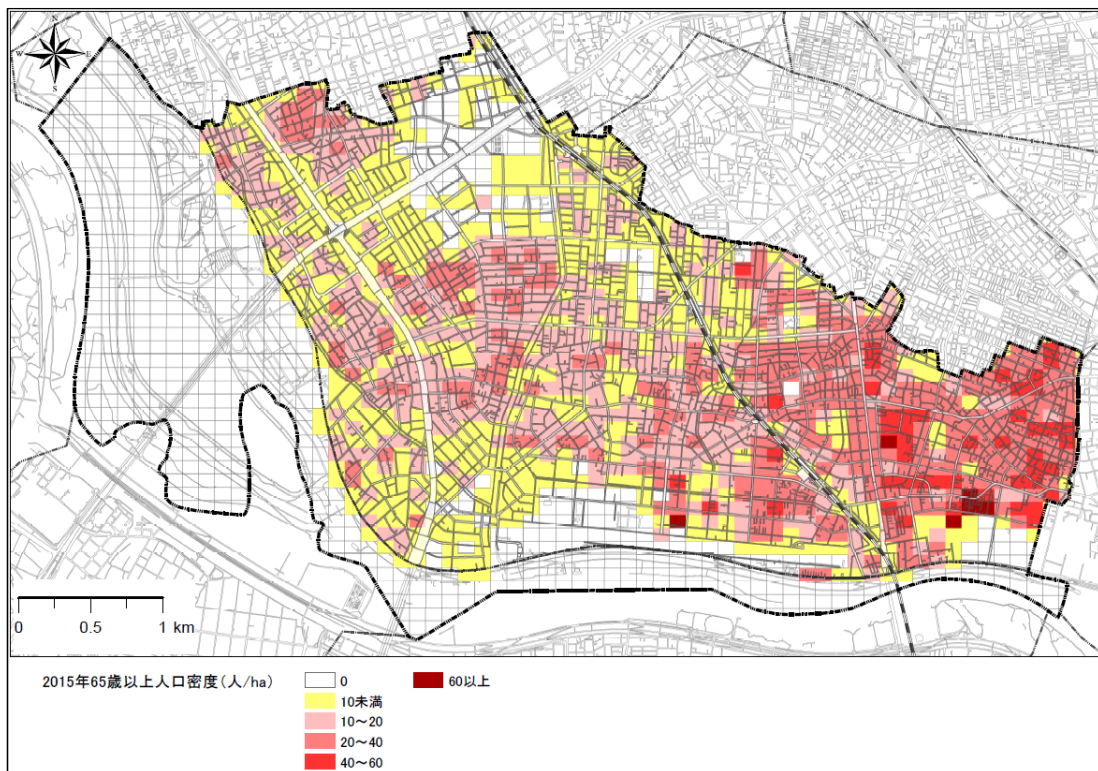


図 2-4 65歳以上人口の分布状況（2015年）

国勢調査（平成27年、総務省）を基に作成

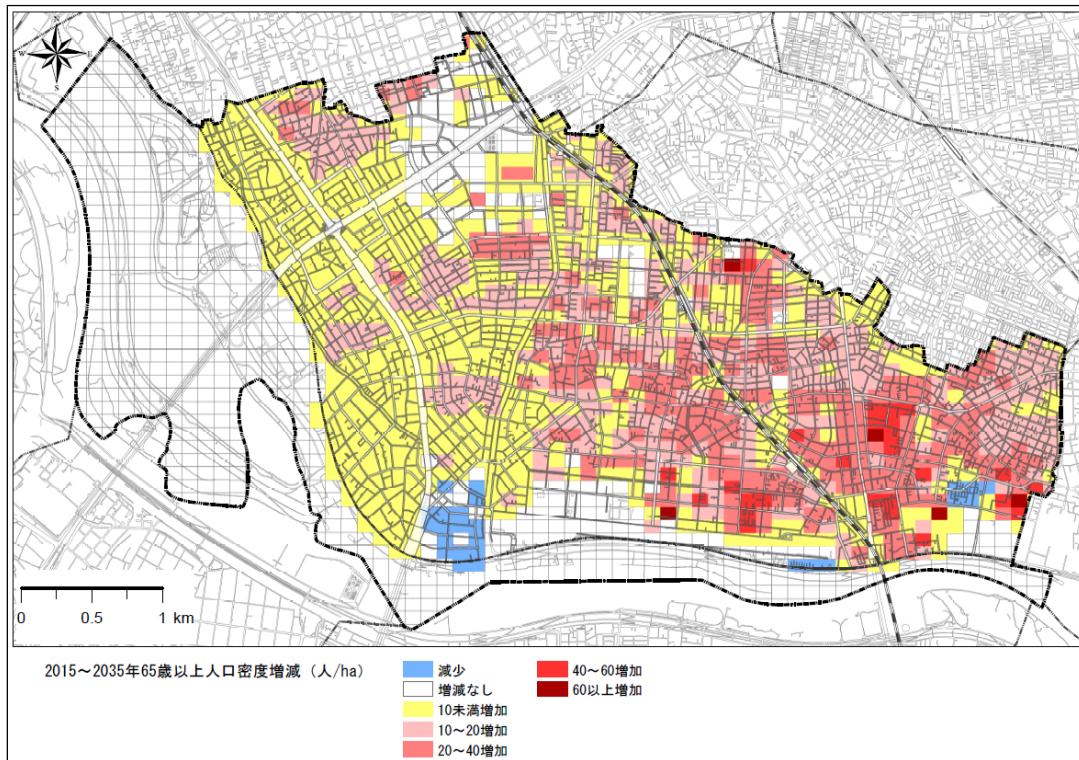


図 2-5 2015 年から 2035 年の 65 歳以上人口増減数

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

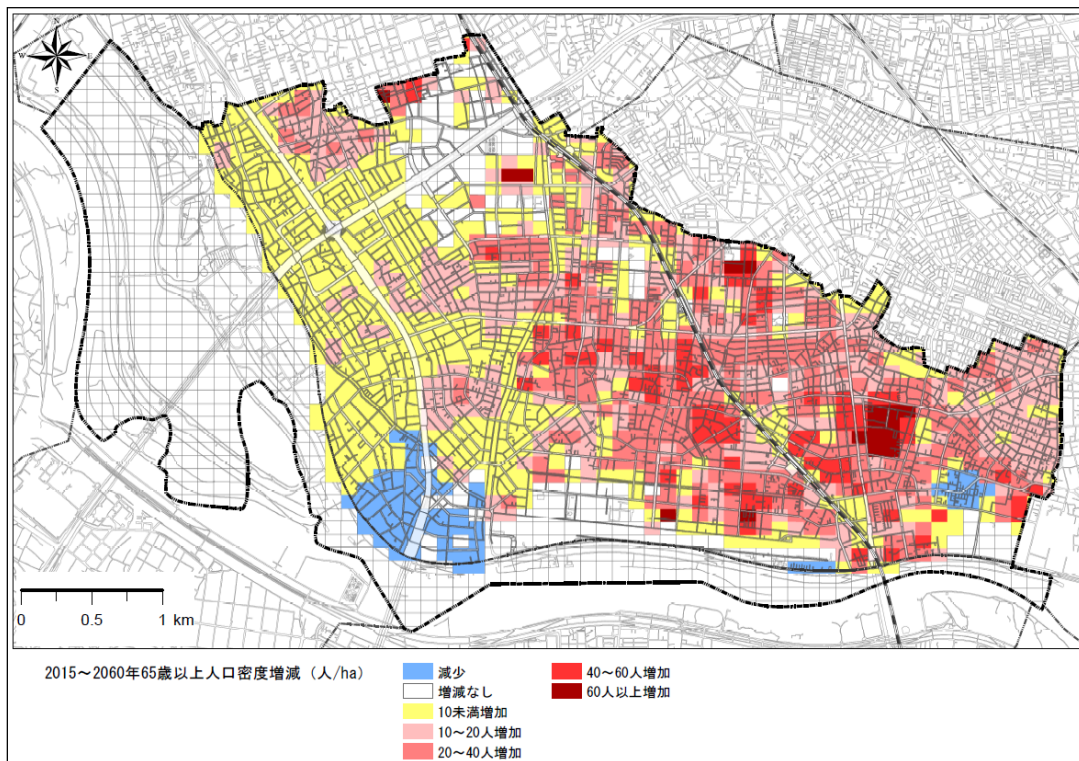


図 2-6 2015 年から 2060 年の 65 歳以上人口増減数

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

3) 市民の平均年齢

2015年（平成27年）における市民平均年齢は40.71歳（県平均は45.35歳）であり、県内の中で最も平均年齢が若い都市となっています。

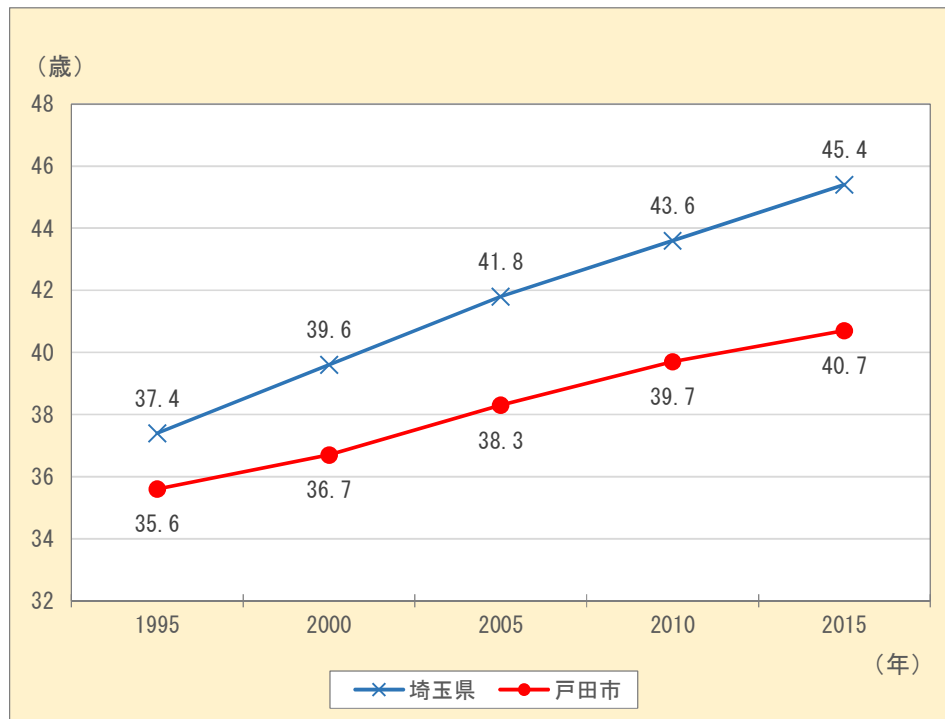


図 2-7 埼玉県、本市の平均年齢

国勢調査（各年、総務省）を基に作成

(2) DID 人口・区域の動向

1) DID 地区面積と人口の推移

本市の DID は、2015 年（平成 27 年）時点で面積が約 1,333ha、人口が 136,109 人となっています。また、人口密度は約 102 人/ha であり、これはさいたま市（約 99 人/ha）を上回る高い密度となっています。

DID の面積や人口の推移を見ると、面積は 1975 年（昭和 50 年）以降増加し、市街化区域がほぼ全域 DID 化した 1995 年（平成 7 年）から横ばいとなっています。しかし、人口はその後も増加傾向で推移しており、人口密度も 1990 年代以降、継続的に増加しています。

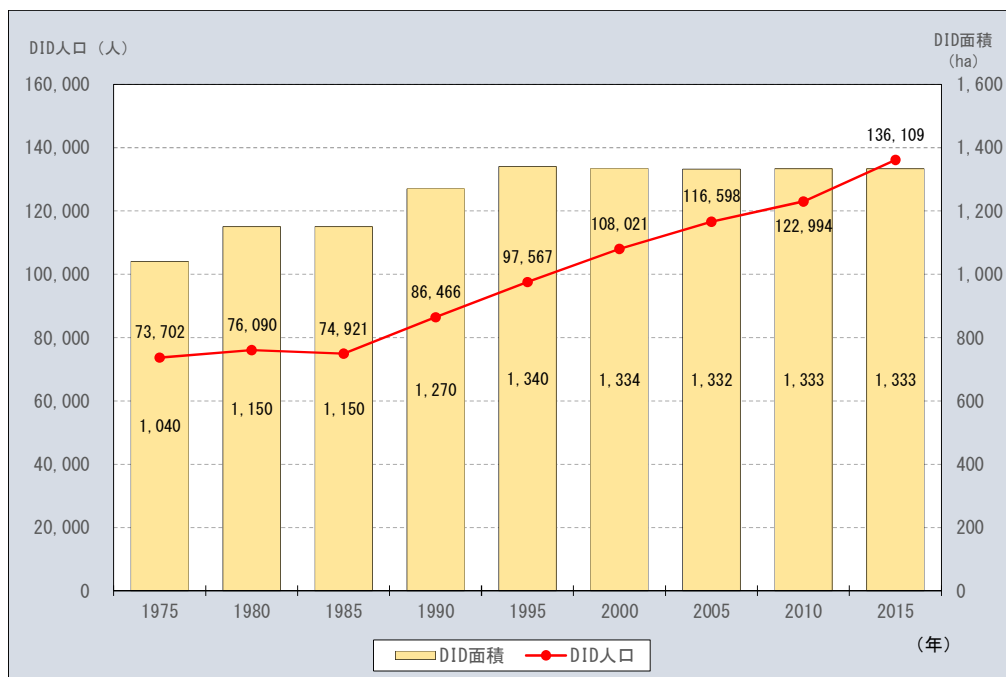


図 2-8 DID 地区面積・人口の推移

国勢調査（各年、総務省）を基に作成

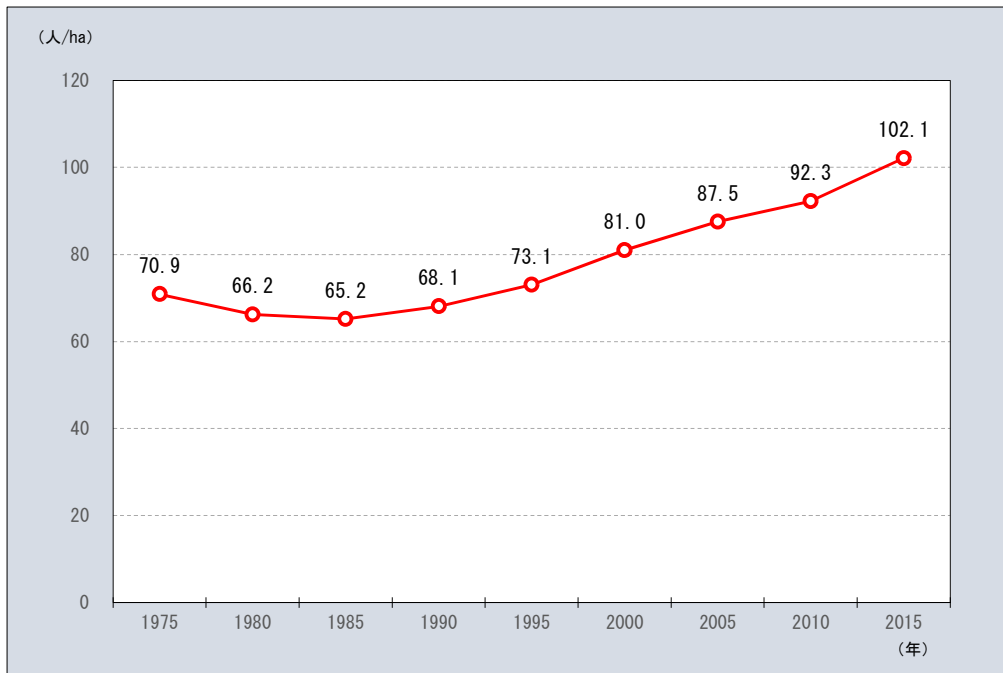


図 2-9 DID 地区人口密度の推移

国勢調査（各年、総務省）を基に作成

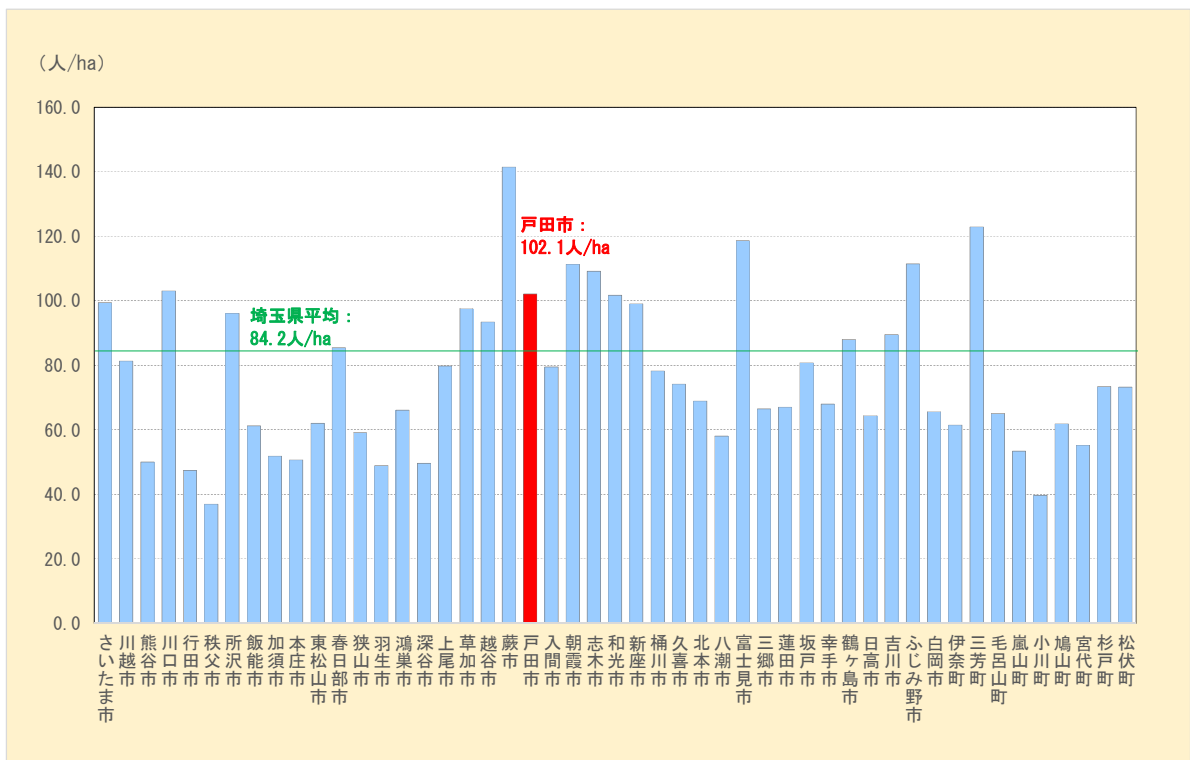


図 2-10 埼玉県内市町の DID 人口密度

国勢調査（各年、総務省）を基に作成

2) DID 区域の変遷

本市の市街地は、市外の JR 京浜東北線沿線の市街地拡大を受け、1960 年（昭和 35 年）に市の東部が DID 化し、その後順次西部へと拡大していきました。

1975 年（昭和 50 年）には美女木地域周辺まで広がり、1995 年（平成 7 年）には工業系用途地域が広がる北戸田駅周辺においても設定され、市街化区域ほぼ全域が DID 化しました。

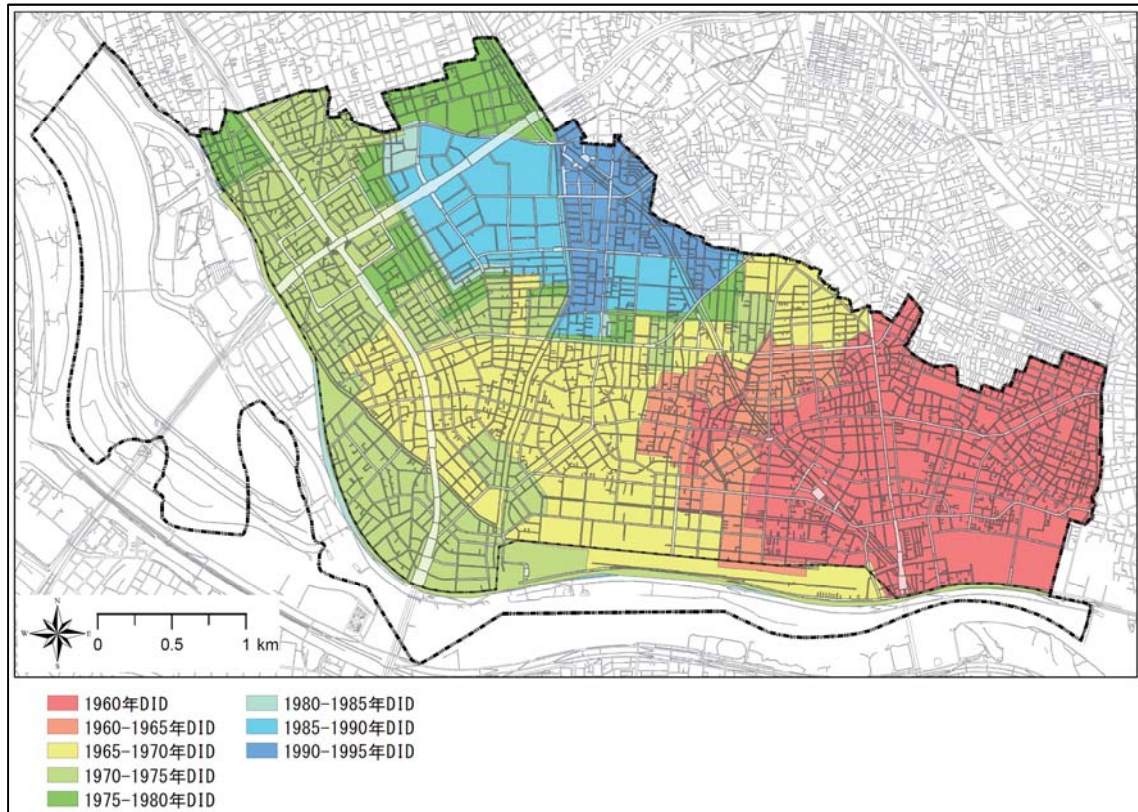


図 2-11 DID 区域の変遷（1960 年～1995 年）

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

(3) 施設立地状況

1) 教育施設

子育て世代の転入増加により、駅周辺等の小学校では教室の不足が顕在化する一方で、市の西部における小学校については、継続的に児童数が減少しています。このように市内の地域により、小学校を取り巻く状況に大きな差が見られます。

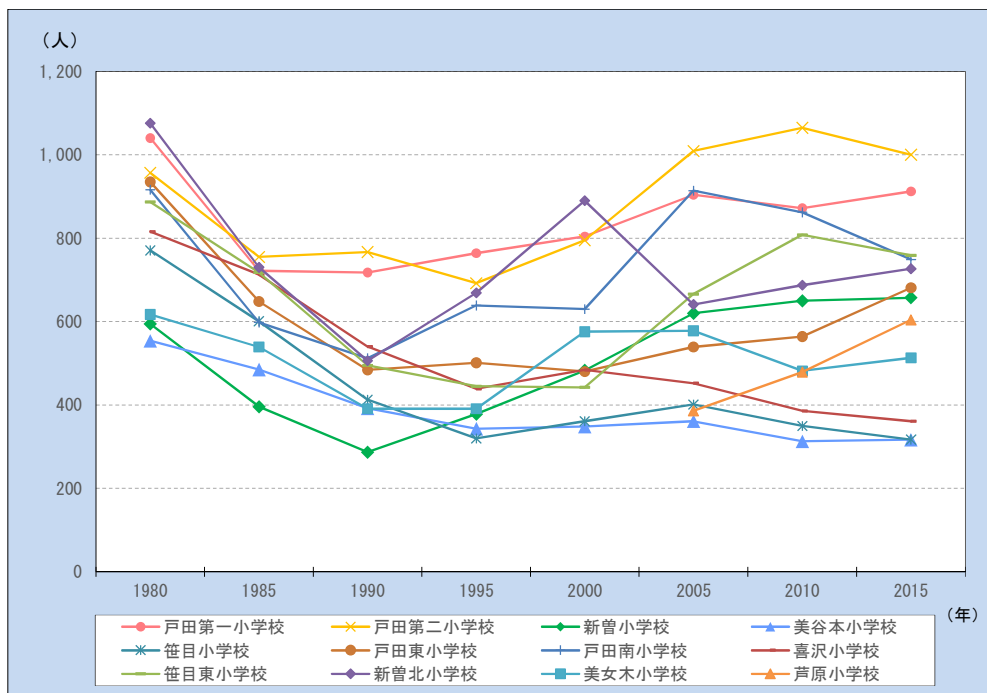


図 2-12 各小学校における児童数の推移

学校基本調査（各年、文部科学省）を基に作成

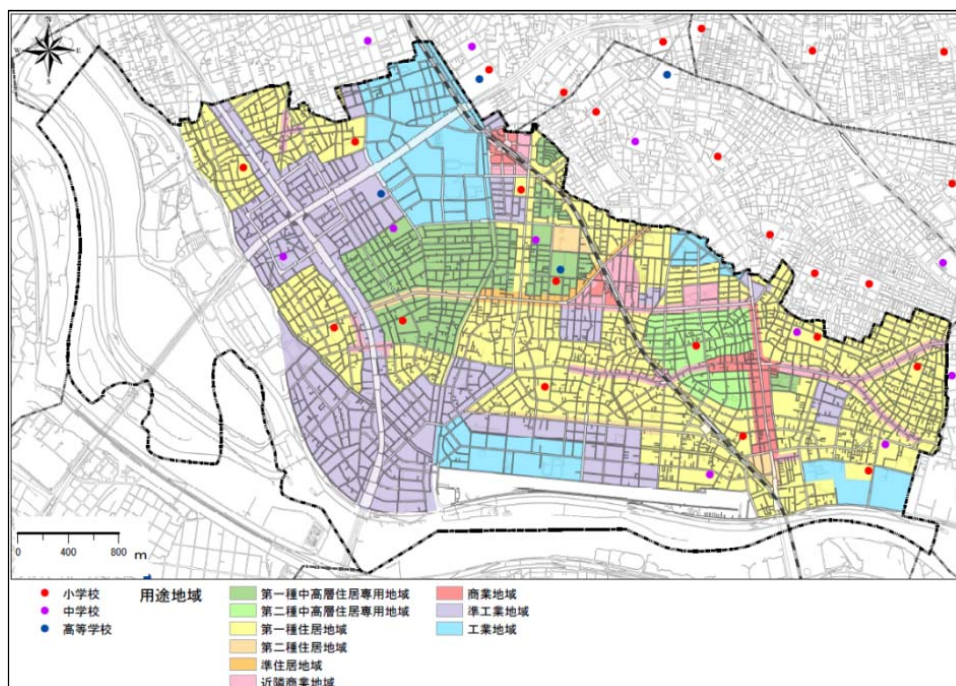


図 2-13 学校施設の立地状況

国土数値情報（平成 27 年時点、国土交通省）を基に作成

2) 生鮮スーパー

日常的な生活利便施設である生鮮スーパーは、鉄道駅周辺や市の東部を中心に立地しており、笹目、美女木等の一部の地域では徒歩圏（半径 800m 圏内）に生鮮スーパーが立地していません。

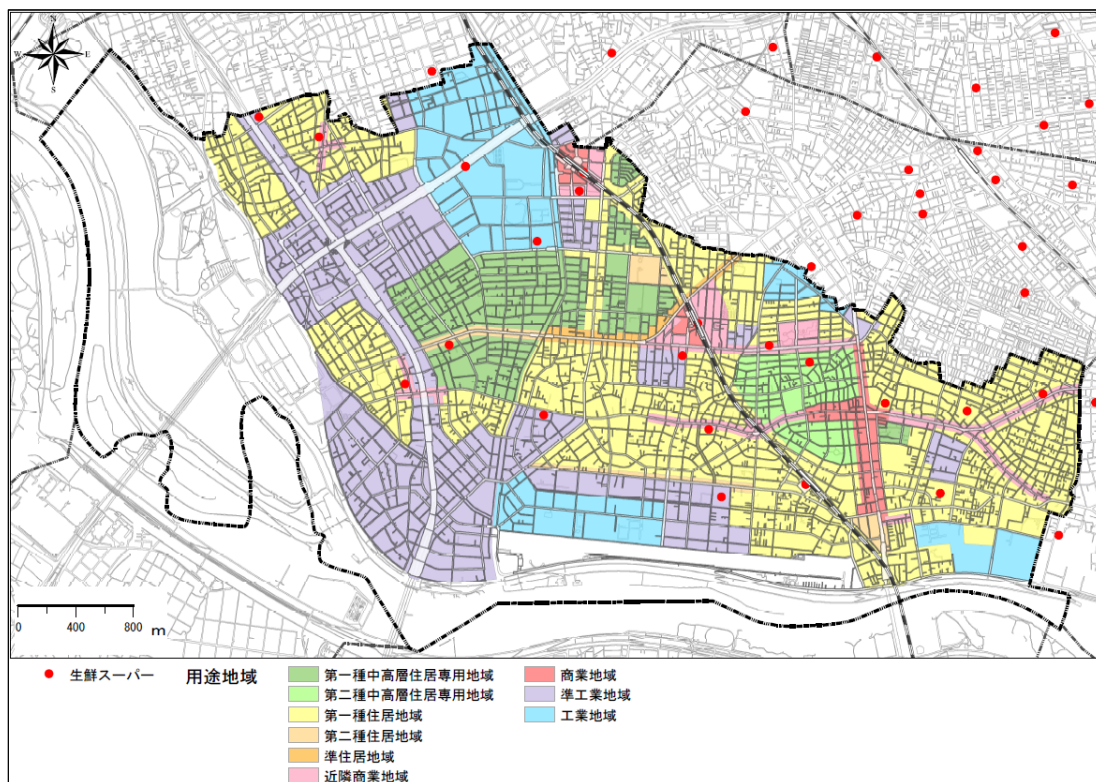


図 2-14 生鮮スーパーの立地状況

戸田市調査（平成 28 年 10 月時点、戸田市）を基に作成

3) コンビニエンスストア

コンビニエンスストアは、鉄道駅周辺など集中が見られる箇所もありますが、おおむね市内全域を網羅するように分散した形で立地しています。

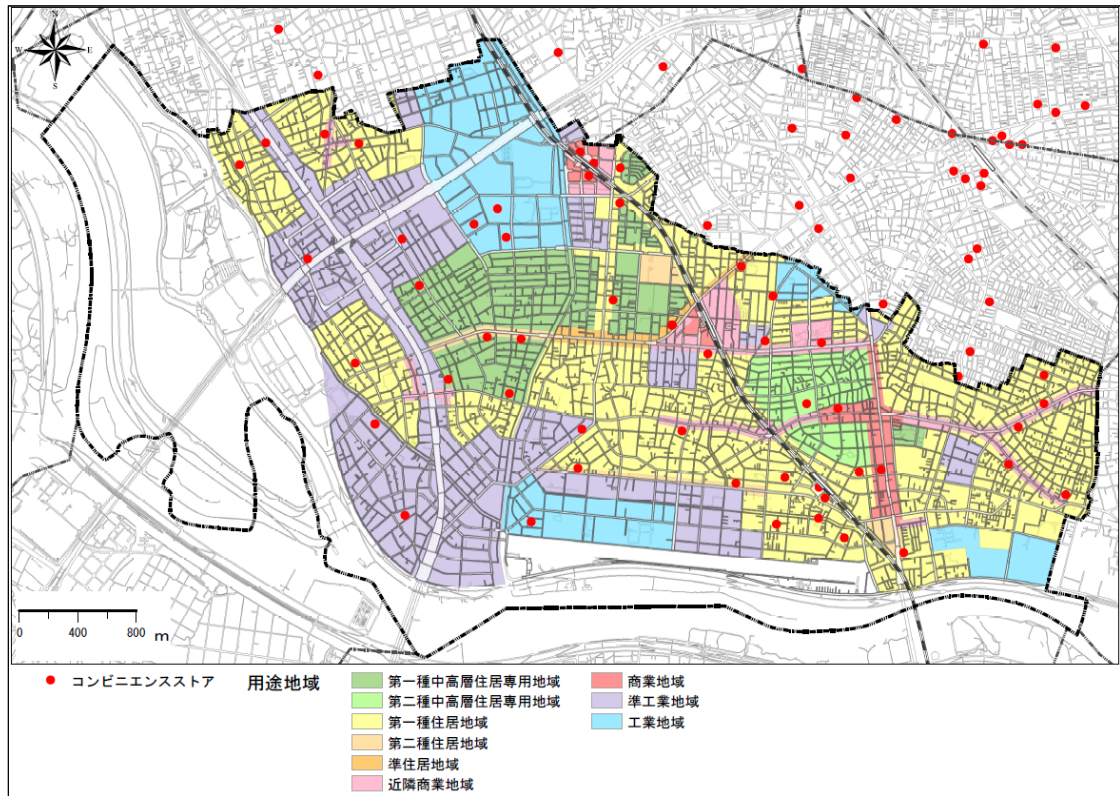


図 2-15 コンビニエンスストアの立地状況

戸田市調査（平成 28 年 10 月時点、戸田市）を基に作成

4) 大規模小売店舗

大規模小売店舗^{*}は、鉄道駅周辺のほか、新大宮バイパスや国道 298 号などの幹線道路の周辺に立地しています。

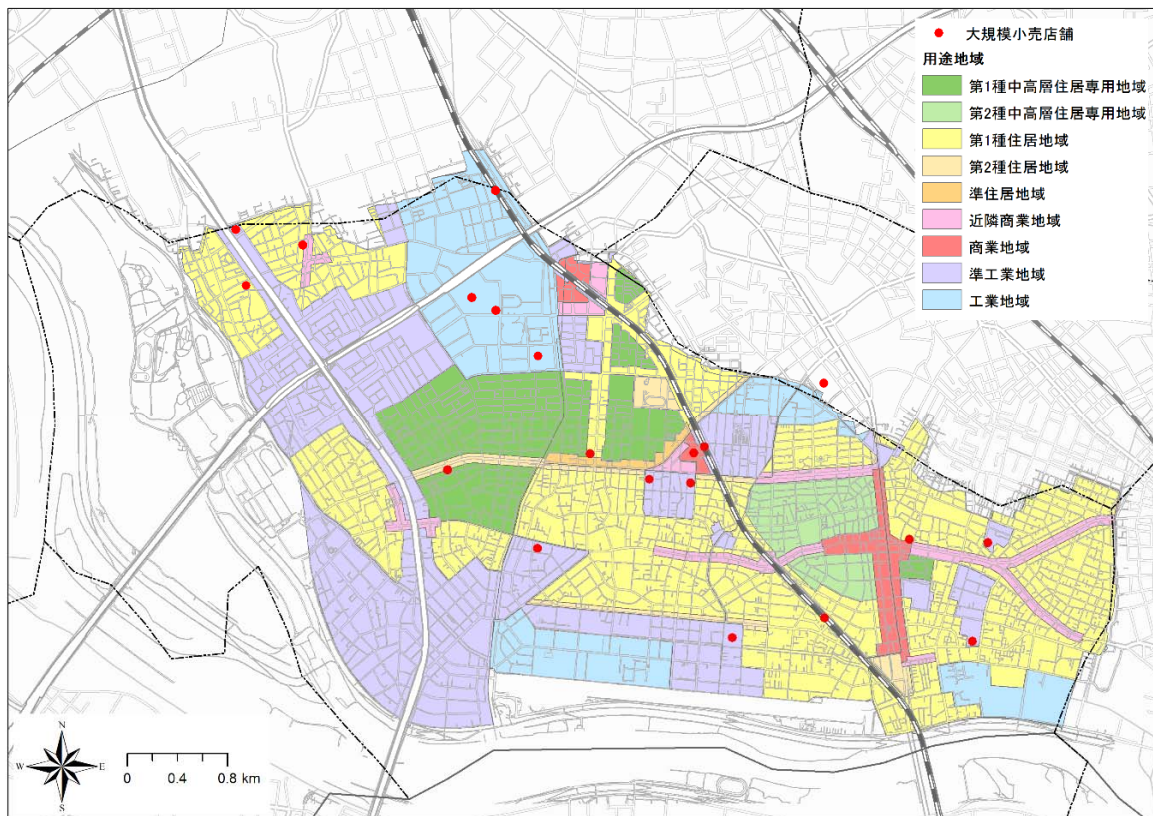


図 2-16 大規模小売店舗の立地状況

大規模小売店舗名簿（平成 29 年、埼玉県）を基に作成

※大規模小売店舗立地法により、立地前の届出が必要な店舗面積 1,000 m²以上の店舗を対象としている。

5) 医療施設

病院は、市境付近の川口市内にある1施設を含めると、JR埼京線よりも東側に3施設分布していますが、西側には1施設のみ立地しています。

内科診療所は、おおむね市内に広く分布しているものの、国道298号線よりも北側や、市の南西部の早瀬地域等で、立地していない地域が見られます。

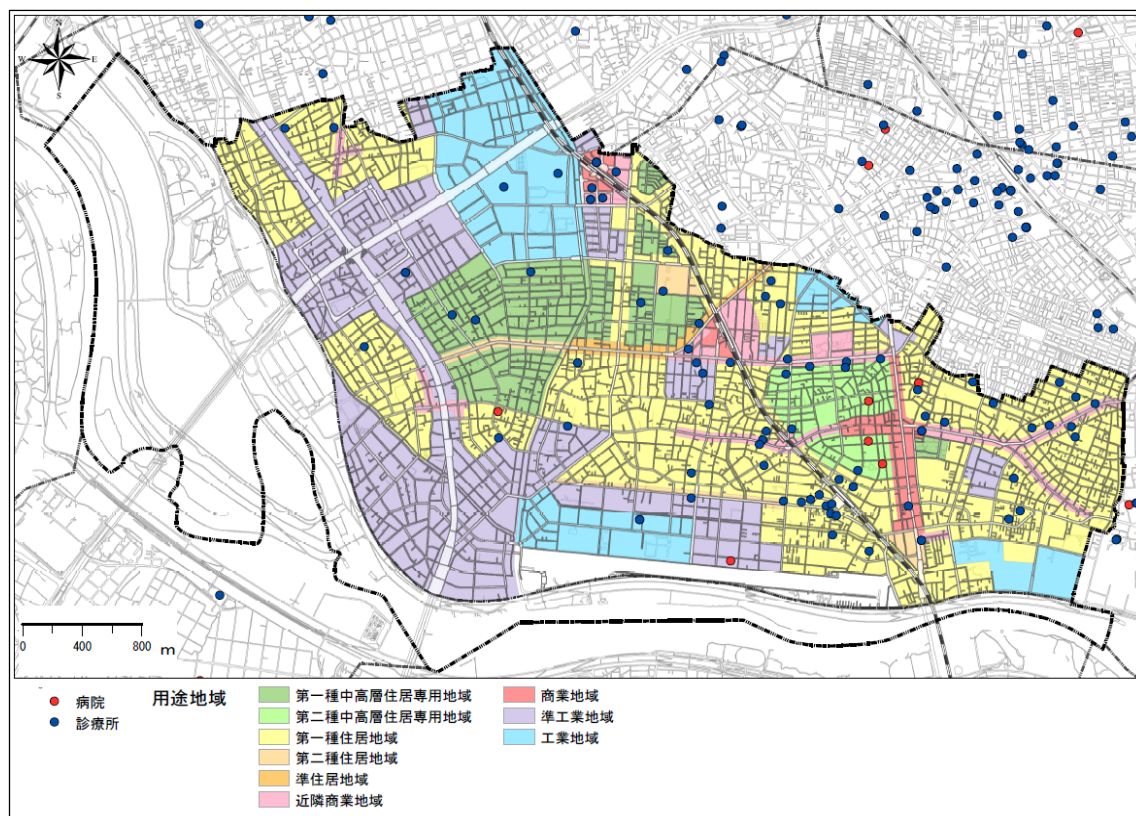


図 2-17 病院・内科診療所の立地状況

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

(4) 財政

1) 各種財政指標

主要財政指標のうち、経常収支比率^{※1}は2008年（平成20年）以降増加傾向にあり、また財政力指数^{※2}は横ばい、実質公債費比率^{※3}は減少傾向にあります。

いずれの指数からも本市は、現状では財政的には健全な状況にありますが、毎年度経常的に支出される経費の占める割合が増加し、少しずつ財源に余裕がなくなっているといえます。

※1 経常収支比率

・財政構造の弾力性を判断するための比率で、人件費・扶助費・公債費等の経常経費に、地方税・地方交付税・地方譲与税などの経常一般財源等が、どの程度充当されているかを見る指標であり、この指標が、80%を超えると、財政構造の弾力性が失われつつあるとされている。

※2 財政力指数

・財政基盤の強さを示す指標である。標準的な行政活動を行う財源をどのくらい自力で調達できるかを示した指標で、財政力指数が大きいほど財政力が強いと見ることができる。財政力指数が1.0未満の地方自治体に、普通交付税が交付される。

・本市は、1.0を超えているため、普通交付税が交付されていない。

※3 実質公債費比率

・借入金の返済額及びこれに準じる額の大きさを指標化し、資金繰りの危険度を示す。この指標は、一般財源に対する公債費や公債費に準じるものの割合で、この比率が高くなるほど、事業費等に充当できる財源が少なくなり、財政運営が厳しくなるものといえる。

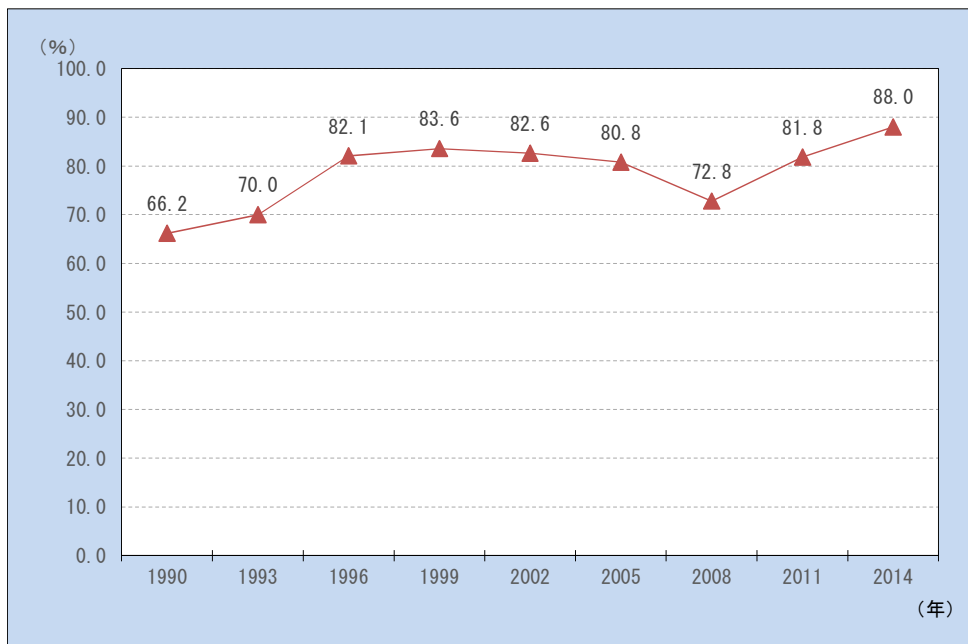


図 2-18 経常収支比率^{※1}の推移

財政に関する統計（各年、戸田市）を基に作成

※1 諸指標の数値は、普通会計ベースの数値である。

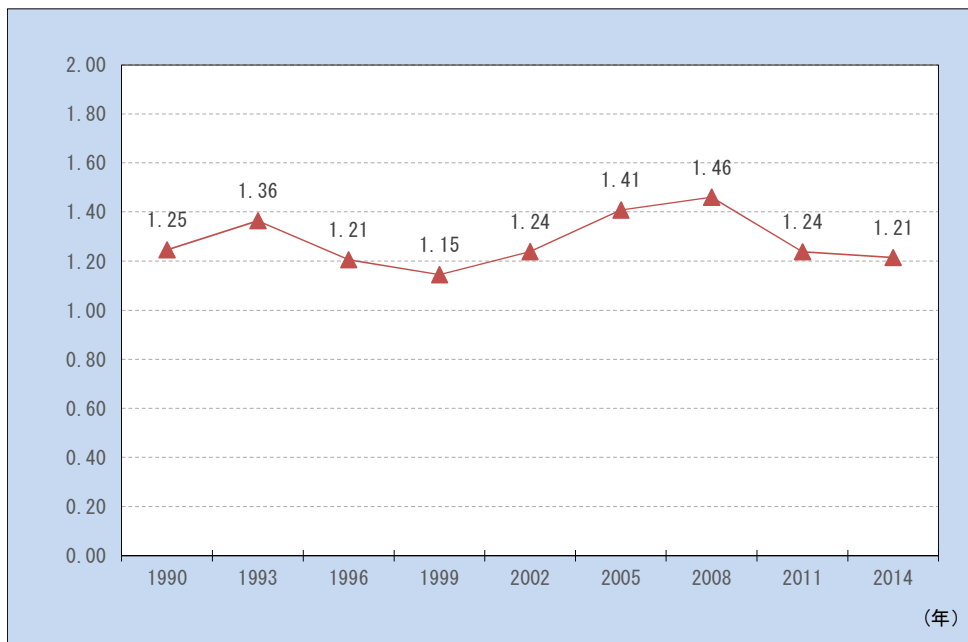


図 2-19 単年度財政力指数^{※2}の推移

財政に関する統計（各年、戸田市）を基に作成

※2 諸指標の数値は、普通会計ベースの数値である。



図 2-20 実質公債費比率^{※3}の推移

財政に関する統計（各年、戸田市）を基に作成

※3 諸指標の数値は、普通会計ベースの数値である。

2) 公共施設にかかる経費の見込み

公共施設の中長期的な経費の見込みを見ると、2020年（平成32年）前後、2030年（平成42年）頃に大きなピークとなり、特に2030年は約170億円を超える経費がかかると見込まれています。

都市基盤施設に関しては、各種施設の改修や更新に必要な経費が増加していき、特に上下水道の経費の増加が見込まれます。2011年（平成23年）から2013年（平成25年）までの改修費及び更新費の実績平均額と比較すると、2045年（平成57年）には約2倍に達することが予想されます。

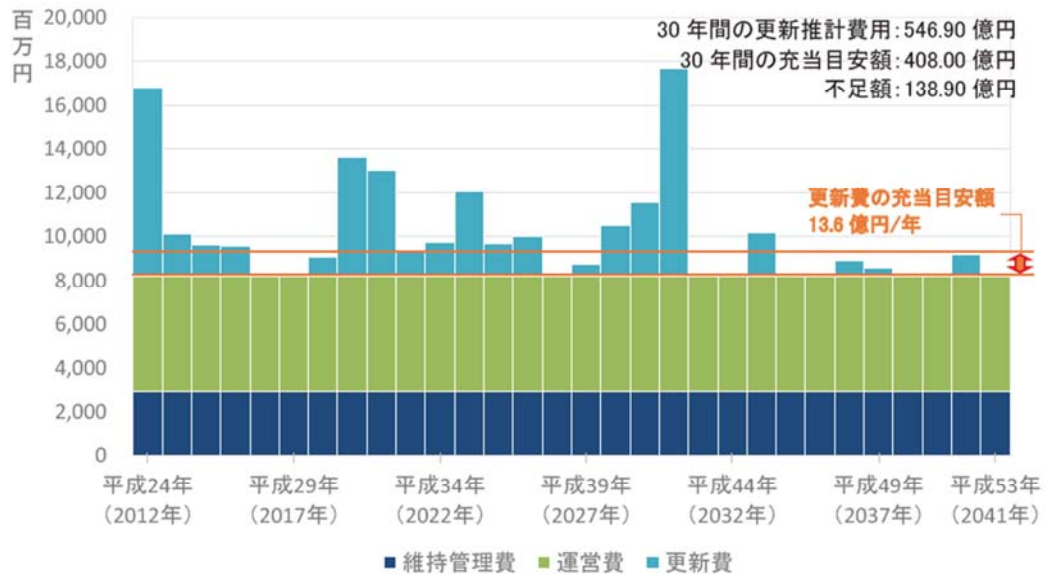


図 2-21 公共施設の中長期的な経費の見込み（公共施設）

出典：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（平成29年3月、戸田市）

注）充当日安額：2011年～2013年までの実績年度平均額を今後も引き続き充当できる予算の目安額として設定したもの

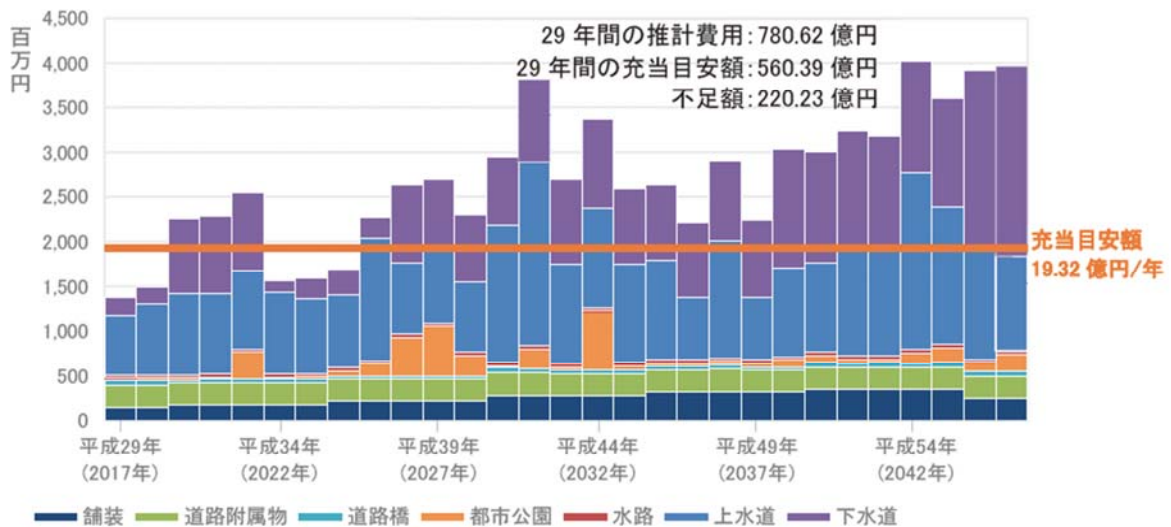


図 2-22 公共施設の中長期的な経費の見込み（都市基盤施設）

出典：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（平成29年3月、戸田市）

(5) 交通

1) 鉄道輸送定員

埼京線における1時間当たりの輸送定員は、ラッシュ時が22,775人、オフピーク時が約13,320人となっています。

ラッシュ時の輸送定員を市周辺のJR京浜東北線と比較すると、1時間当たり5,814人程度の差が見られます。

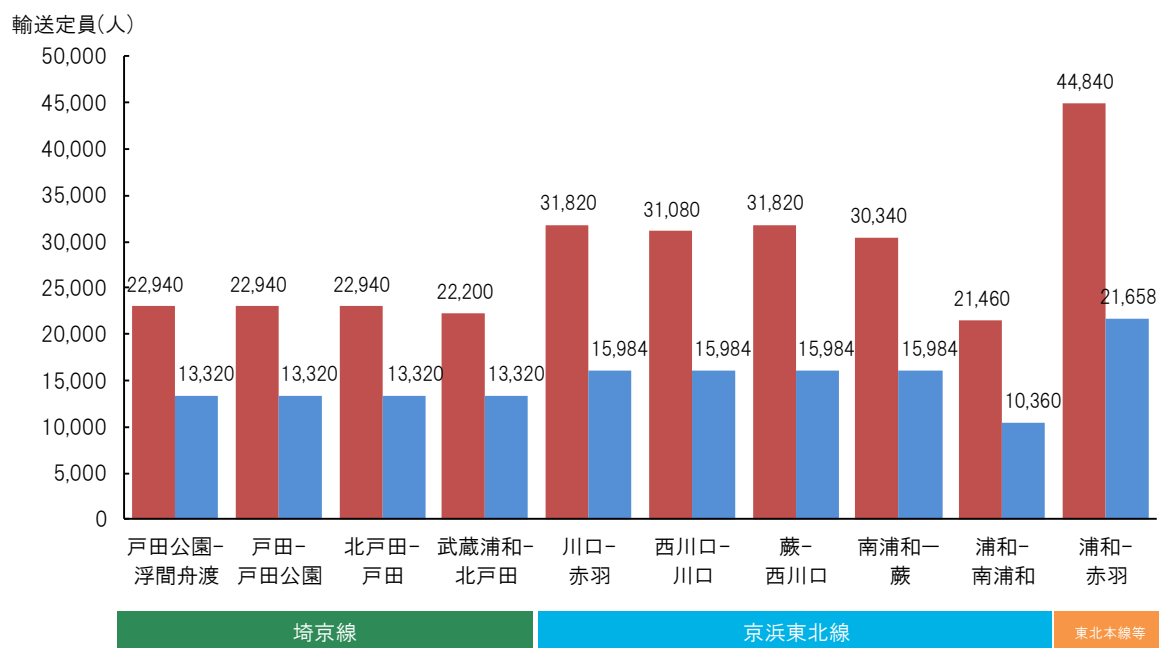


図 2-23 市内及び周辺の区間別輸送定員

(2015年(平成27年)におけるラッシュ時、オフピーク時の東京都心方面の1時間当たり平均値)
大都市交通センサス(平成27年、国土交通省)を基に作成

- 注) 1. 市内の鉄道3駅と、市内から路線バスが運行されている6駅を発駅とする区間について示している。
2. 「ラッシュ時」は7時～9時の1時間当たりの平均値、「オフピーク時」は10時～15時の1時間当たりの平均値のことをいう。
3. 東京都心方面(山手線内の駅)へと直結する路線を対象としている。

2) 鉄道駅周辺の状況

戸田公園駅や北戸田駅には、駅改札からおおむね 100m 以内に路線バス、コミュニティバス toco の停留所が設置されています。

戸田駅については、コミュニティバス toco の停留所は駅改札から 100m 以内にあるものの、路線バスの停留所が駅改札から 200m 程度離れて設置されています。

また、タクシープール（待機場、乗り場）は、各駅に 1箇所ずつ設けられています。

市営の自転車駐車場（以下「駐輪場」という。）は、各駅付近の鉄道高架下などに設けられています。

表 2-2 鉄道駅周辺のバス停留所、タクシープール、駐輪場の設置状況

	バス停留所		タクシープール	駐輪場
	路線バス	コミュニティバス		
戸田公園駅	◎ 戸田公園駅	◎ 戸田公園駅西口	◎ 西口	○ 戸田公園駅北
	◎ 戸田公園駅東口			○ 戸田公園駅南第1
	○ 戸田公園駅入口			○ 戸田公園駅南第2
戸田駅	戸田駅入口	◎ 戸田駅	◎ 西口	○ 戸田駅南
	上戸田五丁目	戸田翔陽高校		○ 戸田駅北第1
北戸田駅	◎ 北戸田駅	◎ 北戸田駅	◎ 東口	○ 戸田駅北第2
	○ 北戸田駅入口			○ 北戸田駅北
	中央水路			○ 北戸田駅南

◎：改札から100m圏内 ○：改札から200m圏内

バス停留所、バスルート：国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

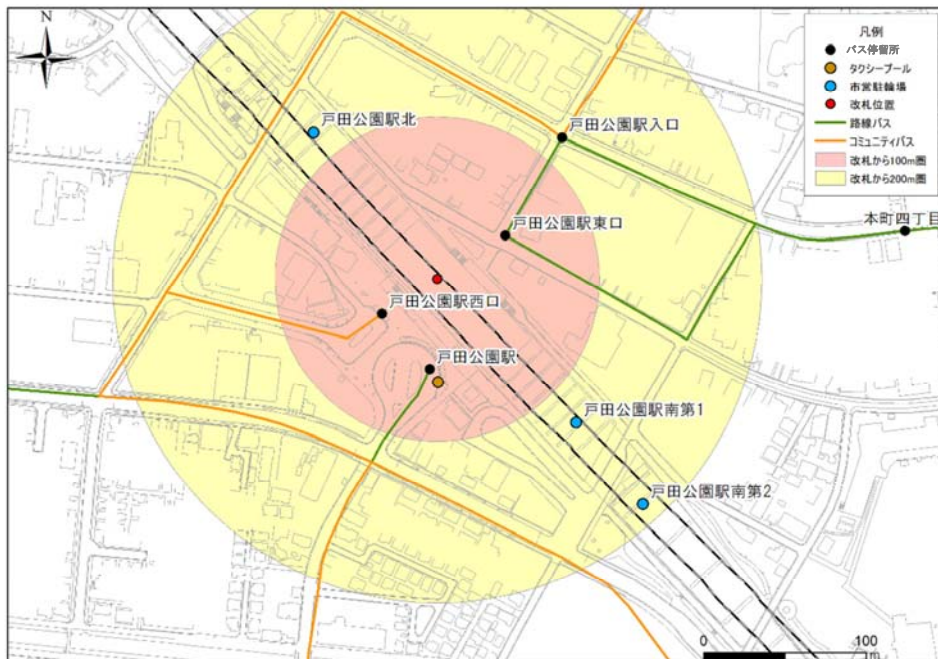


図 2-24 鉄道駅の周辺状況（戸田公園駅）

バス停留所、バスルート：国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

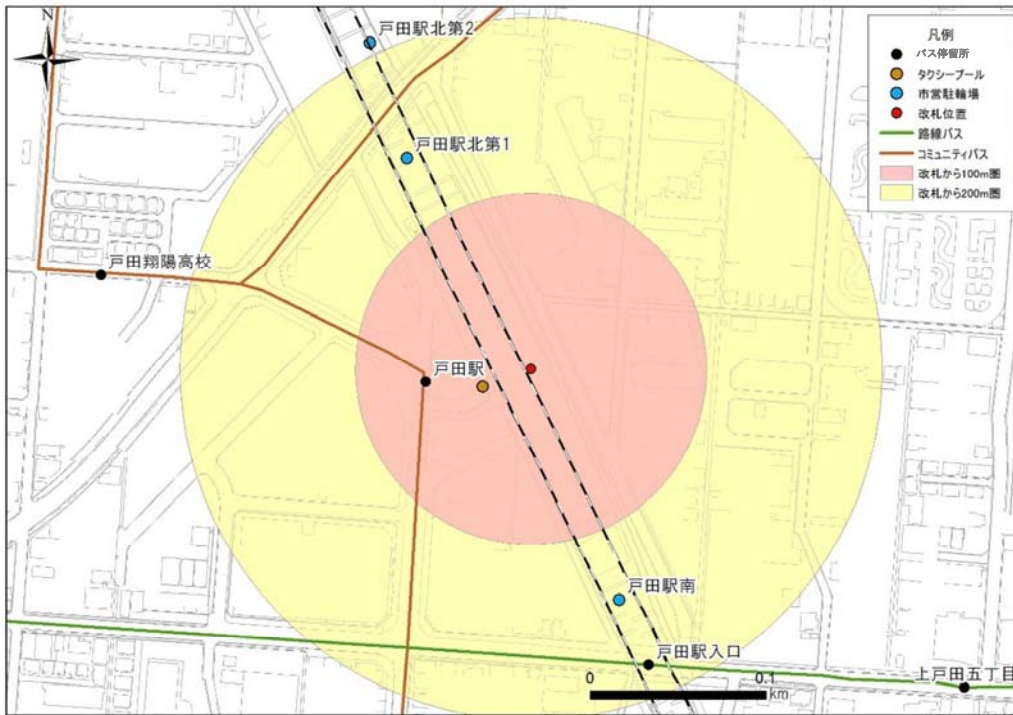


図 2-25 鉄道駅の周辺状況（戸田駅）

バス停留所、バスルート：国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

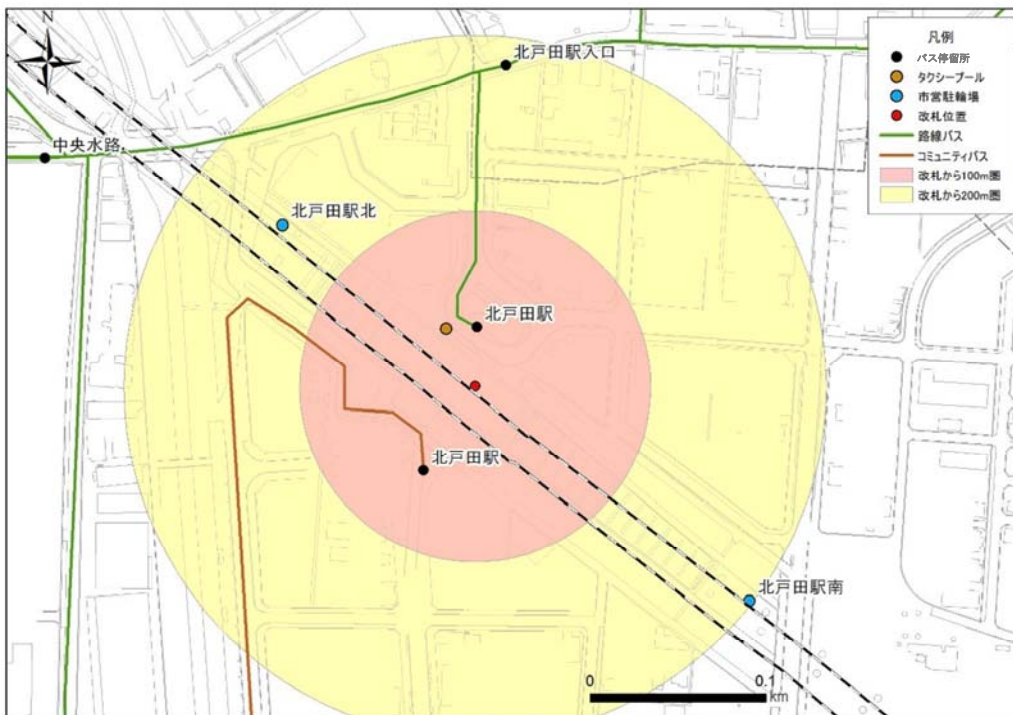


図 2-26 鉄道駅の周辺状況（北戸田駅）

バス停留所、バスルート：国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

3) バス路線

市内のバス路線網は、国際興業（株）により運行される路線バスと、本市とバス事業者等との協定により運行されるコミュニティバス toco により形成されています。

路線バスは、本市と川口市、蕨市、さいたま市など周辺市区町村を結んでおり、コミュニティバス toco は、主に鉄道駅を起点として、主要な公共施設や路線バスが運行されていない地域を結び運行しています。

また、下笹目バスターミナルでは、バス・自転車相互の乗り継ぎを容易にするためのサイクルアンドバスライドが1997年（平成9年）4月から行われています。

表 2-3 市内で運行されているバス路線一覧（2016年）

種類	系統番号	経由地	運行本数 (本)
路線バス (国際興業(株))	戸 52	戸田公園駅～氷川町三丁目～下笹目	52.5
	蕨 50-2	蕨駅西口～法華田～戸田車庫	2.0
	蕨 54	蕨駅西口～戸田駅入口～笹目公園～下笹目	34.0
	蕨 55	蕨駅西口～前新田～戸田公園駅東口	50.5
	蕨 80	蕨駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	31.0
	蕨 81	蕨駅西口～市立病院入口～戸田車庫	12.5
	川 50	川口駅西口～前新田循環～川口駅西口	72.0
	川 52	川口駅西口～戸田公園駅～下笹目	7.0
	西川 61	西川口駅西口～五差路～下笹目	36.0
	西川 62	西川口駅西口～戸田市役所～北戸田駅	25.5
	西川 63	西川口駅西口～中町二丁目～戸田公園駅	17.5
	南浦 01	南浦和駅西口～北戸田駅入口～イオン北戸田SC	37.0
	南浦 07	南浦和駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	1.5
	南浦 80	南浦和駅西口～神明台～武蔵浦和駅～戸田車庫	1.0
	南浦 84	南浦和駅西口～文蔵小学校～戸田車庫	2.0
	浦 81	浦和駅西口～武蔵浦和駅～戸田車庫	2.0
	武浦 01	武蔵浦和駅～美女木～下笹目	75.0
	武浦 80	武蔵浦和駅～美女木～戸田車庫	3.0
	増 14	成増駅北口～笹目橋～下笹目	24.0
	赤 72	赤羽駅西口～北赤羽駅入口～戸田公園駅（深夜バス）	1.0
コミュニティバス (toco) (戸田市)	戸田 01	戸田公園駅～戸田市コミュニティバス喜沢循環	45.0
		戸田公園駅～戸田市コミュニティバス川岸循環	
	戸田 04	下笹目～戸田市コミュニティバス南西循環	10.0
	戸田 02	下笹目～戸田市コミュニティバス西循環	12.0
	戸田 03	下笹目～戸田市コミュニティバス美笹循環	12.0

運行区間	運行内容
赤	戸田市内のみでの運行
青	戸田市⇄蕨市
黄	戸田市⇄川口市
緑	戸田市⇄さいたま市
紫	戸田市⇄東京都内

統計とだ（平成29年6月12日時点、戸田市）を基に作成

注）運行本数1本とは、1往復のことをいう。



図 2-27 下笹目バスターミナル

4) 公共交通（鉄道・バス）カバー圏域

市内のほぼ全域が鉄道駅 800m 圏域[※]、又はバス停留所 300m 圏域[※]に含まれています。路線バス停留所のほとんどが 30 本/日以上[※]の運行本数[※]となっている一方で、コミュニティバス toco のみが停車するバス停留所については、ほぼ全てが 30 本/日未満[※]の運行本数[※]となっています。

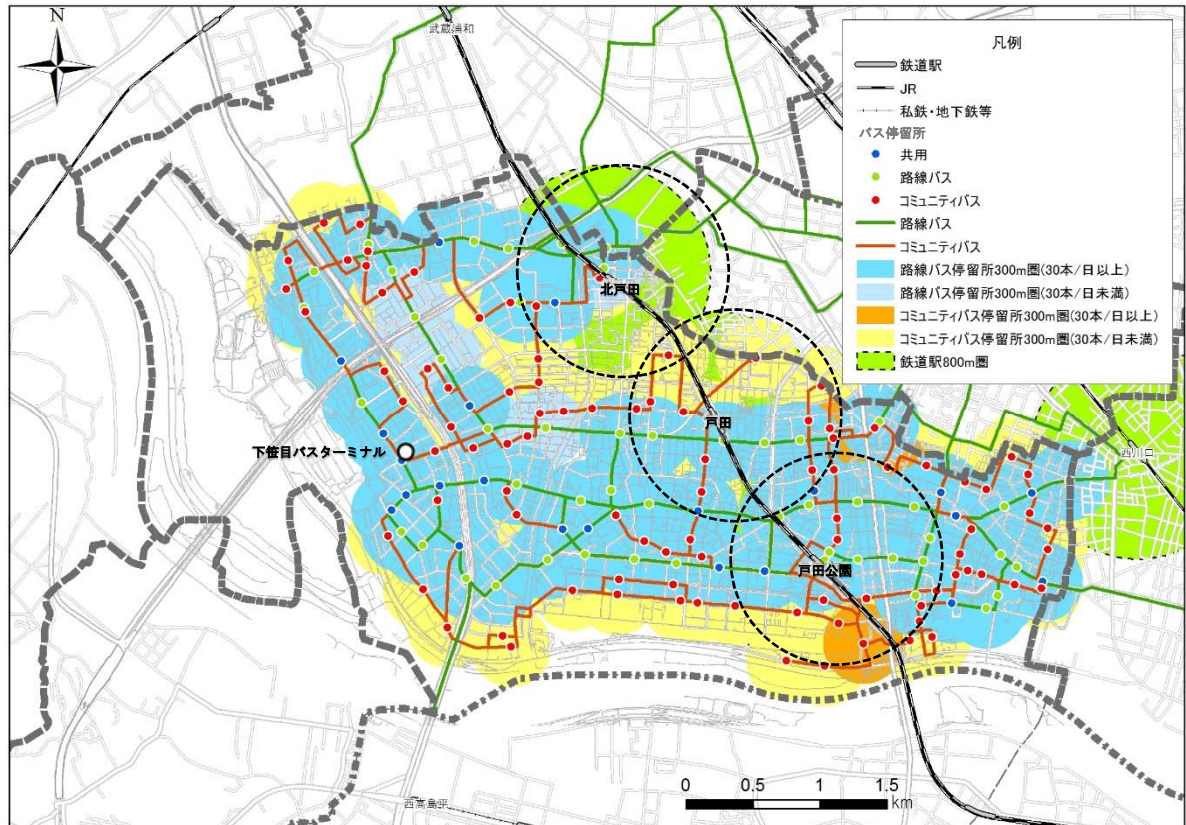


図 2-28 公共交通カバー圏域（鉄道駅 800m 圏域及びバス停留所 300m 圏域）

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

※ 都市構造の評価に関するハンドブック（平成 26 年 8 月、国土交通省都市局都市計画課）によると、徒歩圏について、鉄道駅を 800m、バス停留所を 300m と設定している。また、バスの基幹の公共交通路線について、1 日 30 本以上を基準としている。

5) 公共交通空白圏域と人口分布

駅から 800m 圏域外かつ、バス停留所 300m 圏域外に該当する「公共交通空白圏域」について、人口分布と重ねて見ると、比較的人口が多い地域は、おおむね公共交通によりカバーされていることが分かります。

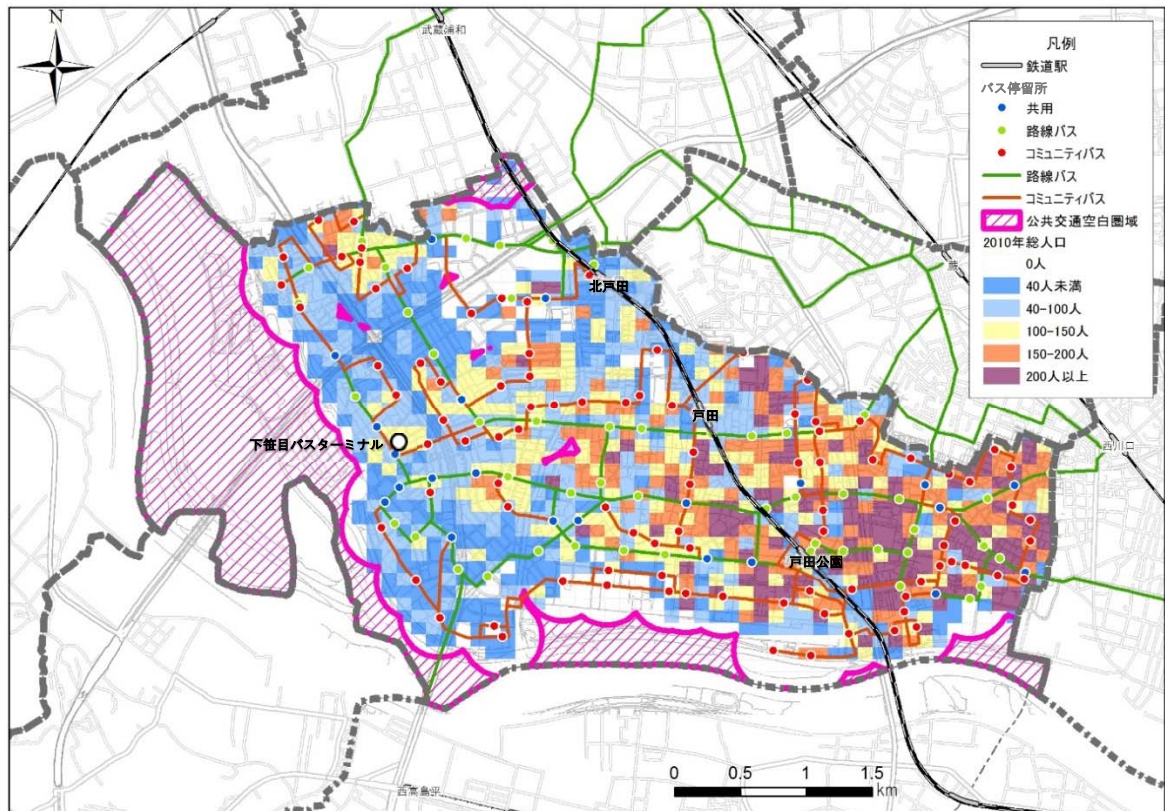


図 2-29 公共交通空白圏域と 2010 年人口分布

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）、国勢調査を基に作成

6) 公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と人口分布

駅から 800m 圏域外かつ、運行本数 30 本/日以上のバス停留所 300m 圏域外に該当し、バスの運行本数が少ない、または運行されていない圏域となる「公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域」について人口分布と重ねて見ると、北戸田駅南側の笹目の一部等において、人口が比較的多い一方で、公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域に該当する地域が見られます。

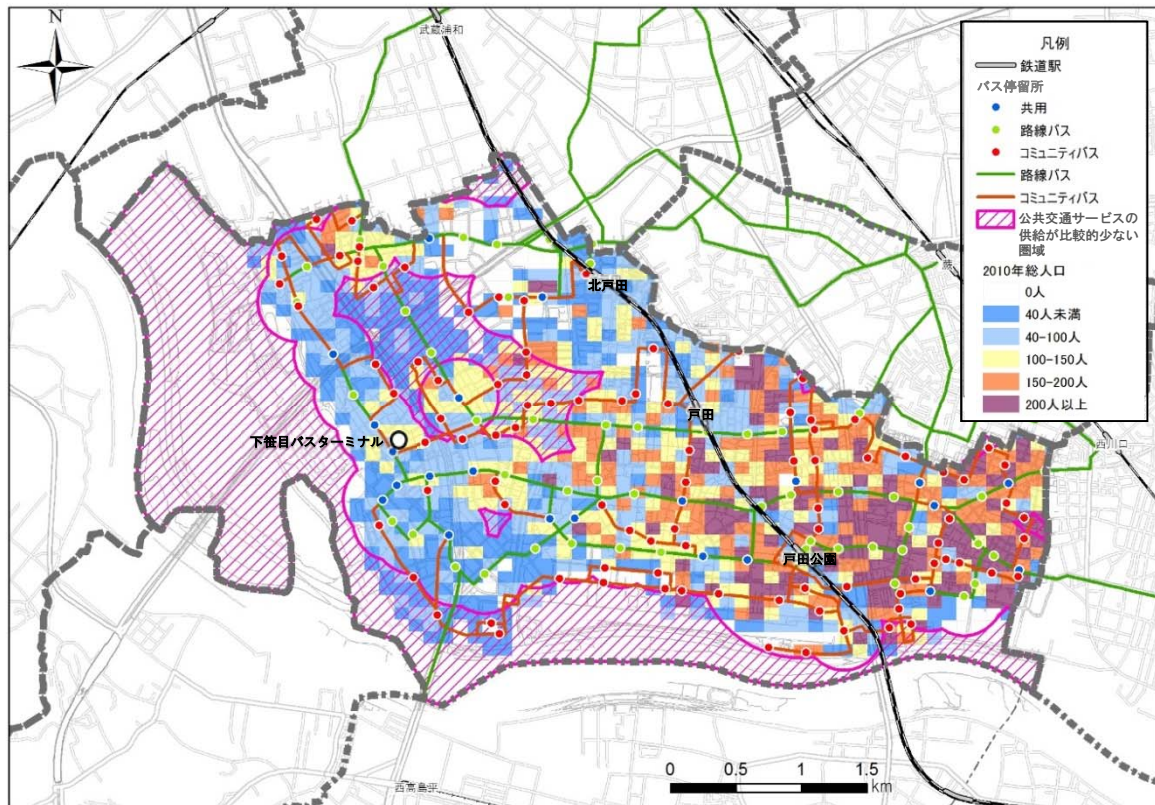


図 2-30 公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と 2010 年人口分布

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）、国勢調査を基に作成

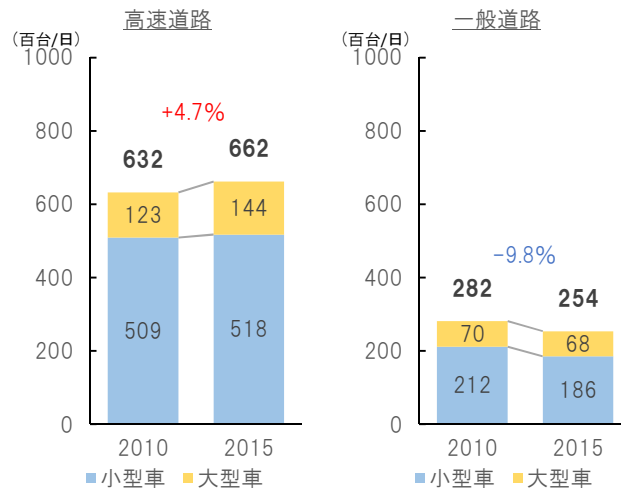
(6) 人の移動実態

1) 市内幹線道路交通量における埼玉県及び全国平均との比較

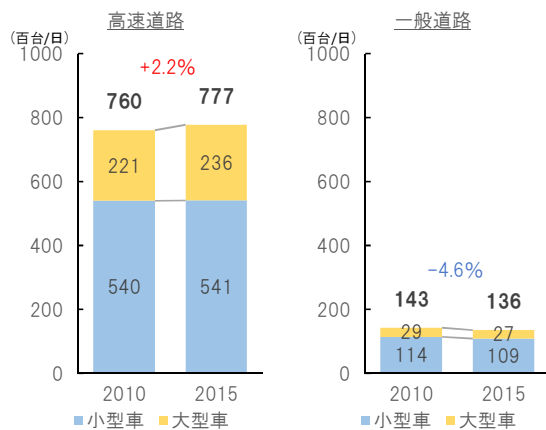
埼玉県平均の自動車交通量は、高速道路が増加傾向、一般道路が減少傾向であり、本市と同様の傾向を示しています。

全国平均の自動車交通量は、高速道路及び一般道路ともに減少傾向であり、高速道路については本市と異なる傾向にあります。

戸田市平均



埼玉県平均



全国平均

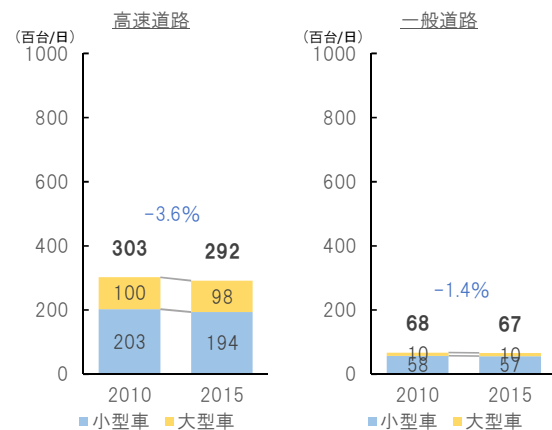


図 2-31 自動車交通量（日交通量）の平均値の比較

全国道路・街路交通情勢調査（各年、国土交通省）を基に作成

2) 市内幹線道路混雑度における埼玉県及び全国平均との比較

埼玉県平均の混雑度は、高速道路、一般道路とも減少傾向であり、本市と同じ傾向を示しています。

全国平均の混雑度は、高速道路が横ばいと本市とは異なった傾向ですが、一般道路は同じく減少傾向にあります。

増減率を見ると、埼玉県平均や全国平均と比較して、高速道路及び一般道路ともに、減少幅が大きいという特徴があります。

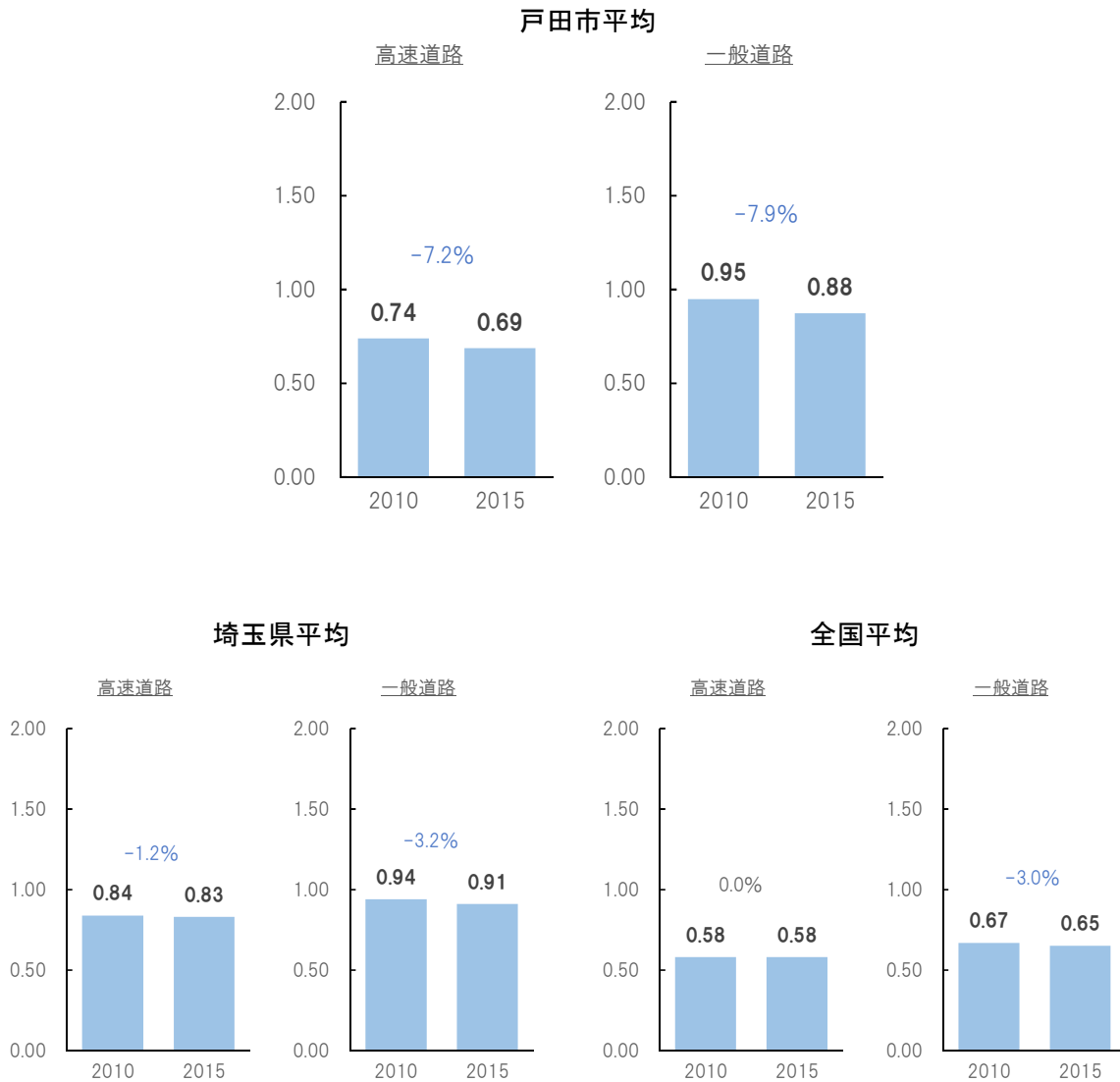


図 2-32 自動車混雑度（昼間 12 時間）の平均値の比較

全国道路・街路交通情勢調査（各年、国土交通省）を基に作成

3) 交通事故発生状況における埼玉県及び全国平均との比較

本市の人口 10 万人当たりの交通事故死傷者数を、埼玉県及び全国の傾向と比較すると、16～18 歳を除く全ての年齢層で、「自転車乗用中」の死傷者が多くなっており、9 歳以下の年齢層で、「歩行者」の死傷者が多くなっています。

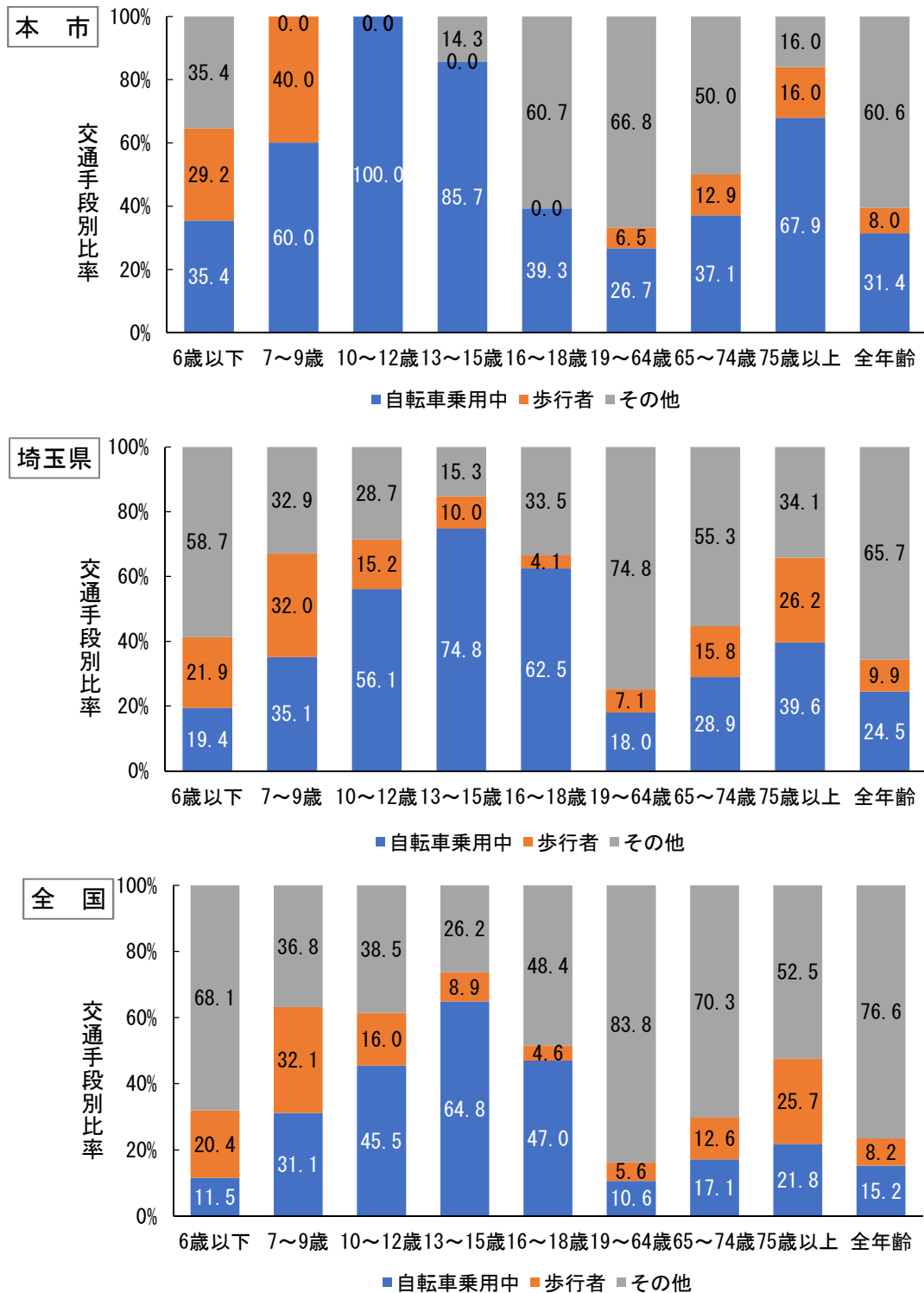


図 2-33 人口 10 万人当たり交通事故死傷者比率（年齢別、状態別・2014 年）

市区町村別交通事故分析データ（平成 28 年、(公財)交通事故総合分析センター）を基に作成

4) 自動車保有台数の増減率における埼玉県及び全国平均との比較

2006年（平成18年）以降、10年間の乗用車の保有台数増減率を比較すると、全国は増加傾向にある一方、埼玉県は減少傾向にあります。

本市は、2006年から2011年（平成23年）にかけては、埼玉県とほぼ同様の減少傾向でしたが、2016年（平成28年）にかけては増加に転じ、埼玉県全体とは異なった傾向となっています。

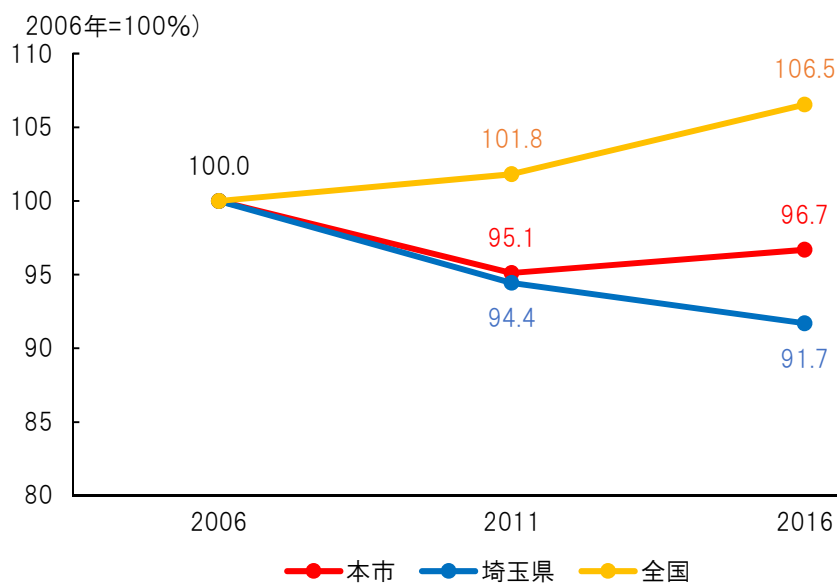


図 2-34 乗用車保有台数増減率※の比較

乗用車数(各年、国土交通省及び(一財)自動車検査登録情報協会)、統計とだ(平成29年6月12日時点、戸田市)を基に作成

※増減率は「普通乗用車」と「小型乗用車」の合計値について示している。

5) 路線別バス利用者数

1日平均の乗車人員は、川口駅、蕨駅や武蔵浦和駅など市内と周辺市の鉄道駅を結ぶ路線が多くなっています。

1便平均の乗車人員は、周辺市の鉄道駅から市の西部の下笹目に向かう路線などで、20人を越えている路線が多く見られますが、蕨駅や南浦和駅から北戸田駅西側の戸田車庫に向かう路線などでは5人を下回る路線も見られます。

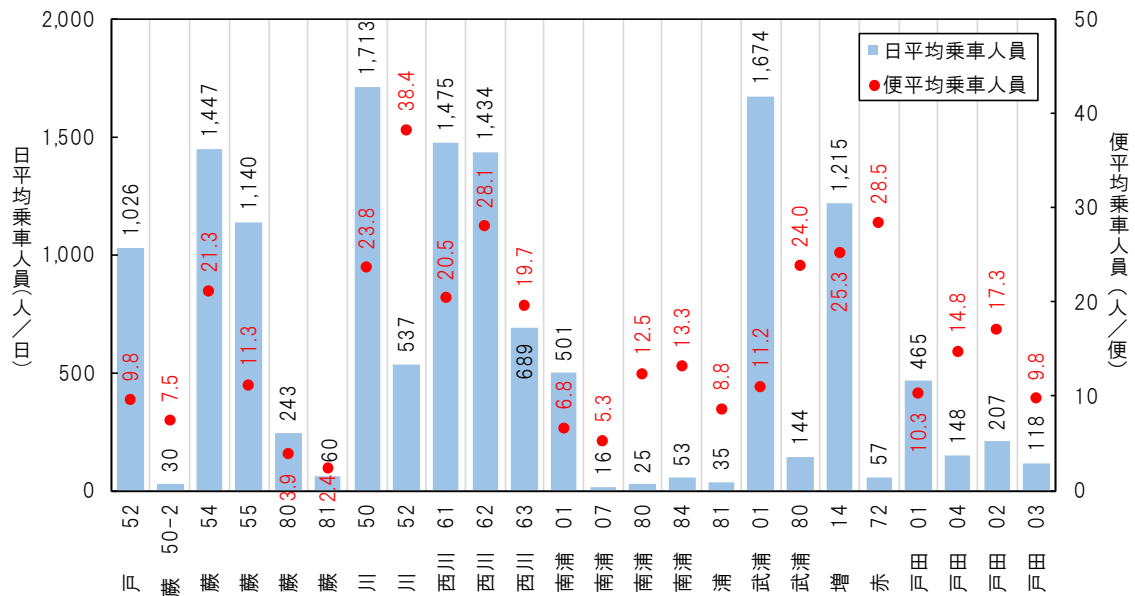


図 2-35 市内を運行する路線バスの路線別利用状況 (2016 年)

表 2-4 路線バスの路線別利用状況 (2016 年)

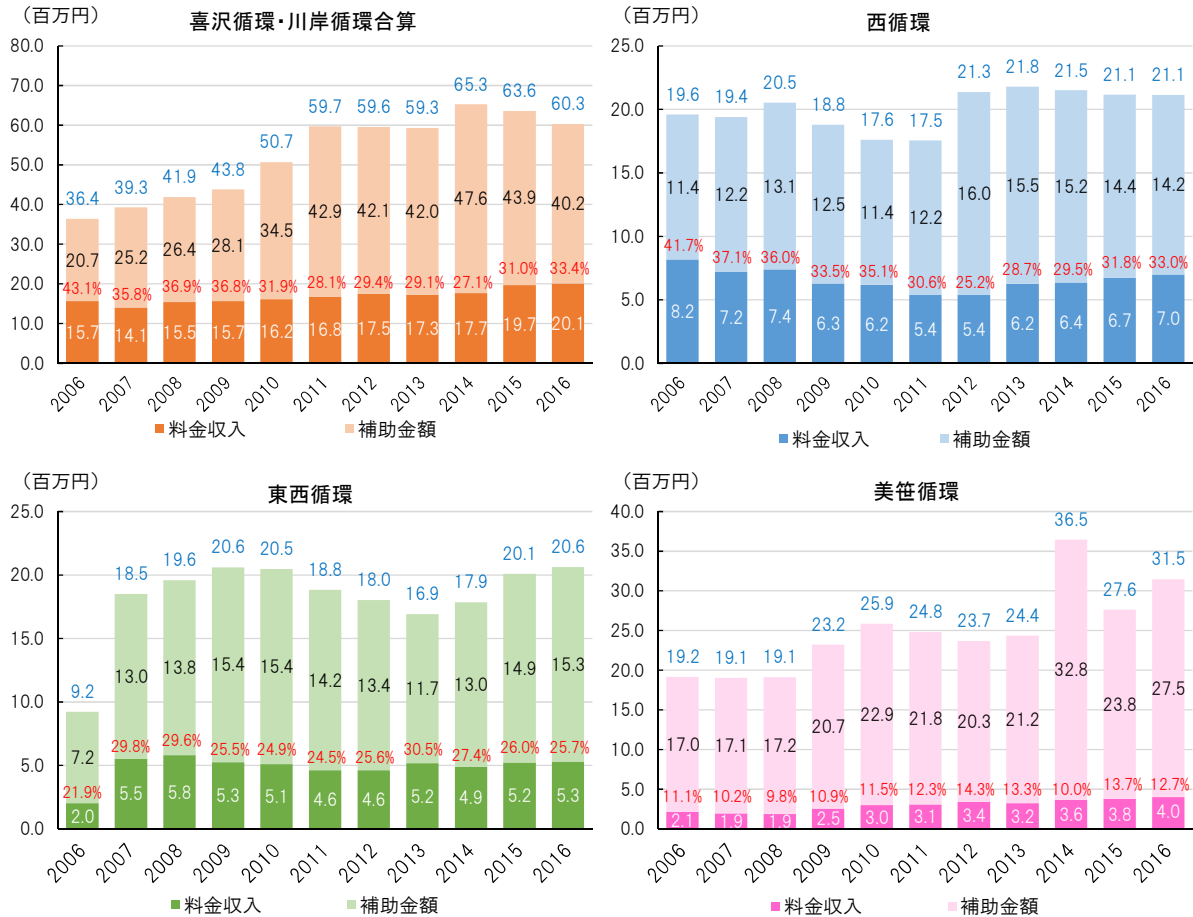
種類	発着駅	系統番号	経由地	1日平均乗車人員(人)	1便平均乗車人員(人)
路線バス (国際興業株)	蕨駅	戸 52	戸田公園駅～氷川町三丁目～下笹目	1,026	10
		蕨 50-2	蕨駅西口～法華田～戸田車庫	30	8
		蕨 54	蕨駅西口～戸田駅入口～笹目公園～下笹目	1,447	21
		蕨 55	蕨駅西口～前新田～戸田公園駅東口	1,140	11
		蕨 80	蕨駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	243	4
		蕨 81	蕨駅西口～市立病院入口～戸田車庫	60	2
	川口駅	川 50	川口駅西口～前新田循環～川口駅西口	1,713	24
		川 52	川口駅西口～戸田公園駅～下笹目	537	38
		西川 61	西川口駅西口～五差路～下笹目	1,475	20
	西川口駅	西川 62	西川口駅西口～戸田市役所～北戸田駅	1,434	28
		西川 63	西川口駅西口～中町二丁目～戸田公園駅	689	20
		南浦和駅	南浦 01	南浦和駅西口～北戸田駅入口～イオン北戸田ショッピングセンター	501
	南浦 07		南浦和駅西口～北戸田駅入口～戸田車庫	16	5
	南浦 80		南浦和駅西口～神明台～武蔵浦和駅～戸田車庫	25	13
	南浦 84		南浦和駅西口～文蔵小学校～戸田車庫	53	13
	浦和駅	浦 81	浦和駅西口～武蔵浦和駅～戸田車庫	35	9
	武蔵浦和駅	武浦 01	武蔵浦和駅～美女木～下笹目	1,674	11
武浦 80		武蔵浦和駅～美女木～戸田車庫	144	24	
成増駅	増 14	成増駅北口～笹目橋～下笹目	1,215	25	
赤羽駅	赤 72	赤羽駅西口～北赤羽駅入口～戸田公園駅(深夜バス)	57	29	
コミュニティバス (戸田市)	戸田公園駅	戸田 01	戸田公園駅～戸田市コミュニティバス喜沢循環	465	10
		戸田 01	戸田公園駅～戸田市コミュニティバス川岸循環		
	戸田公園・戸田	戸田 04	下笹目～戸田市コミュニティバス南西循環	148	15
	北戸田	戸田 03	下笹目～戸田市コミュニティバス美笹循環	118	17

統計とだ(平成 29 年 6 月 12 日時点、戸田市)を基に作成

6) コミュニティバス toco の収支状況

コミュニティバス toco の収支状況*を見ると、各路線とも運行経費の約7割以上を補助金により補てんをしています。

美笹循環については、各年とも運行経費の約9割を補助金により補てんしています。



【図内数値について】

青字：運行経費の合計（料金収入+補助金額、百万円）
 ：運行経費のうち料金収入が占める割合（収支率、%）

図 2-36 コミュニティバス toco の収支状況（路線別）

防犯くらし交通課提供資料（戸田市）を基に作成

*運行経費に占める料金収入額と補助金額の割合を、収支状況として示す。

注) 喜沢循環及び川岸循環は、2011年（平成23年）1月16日に東循環から変更されたものである。

7) コミュニティバス toco の運行経費

コミュニティバス toco の乗客1人当たりの運行経費を路線別に見ると、東循環、西循環、南西循環は300円程度、美笹循環は700円程度となっています。

おおむね直近5年間の推移を見ると、東循環と西循環は減少傾向、南西循環は横ばい、美笹循環は上昇傾向となっています。

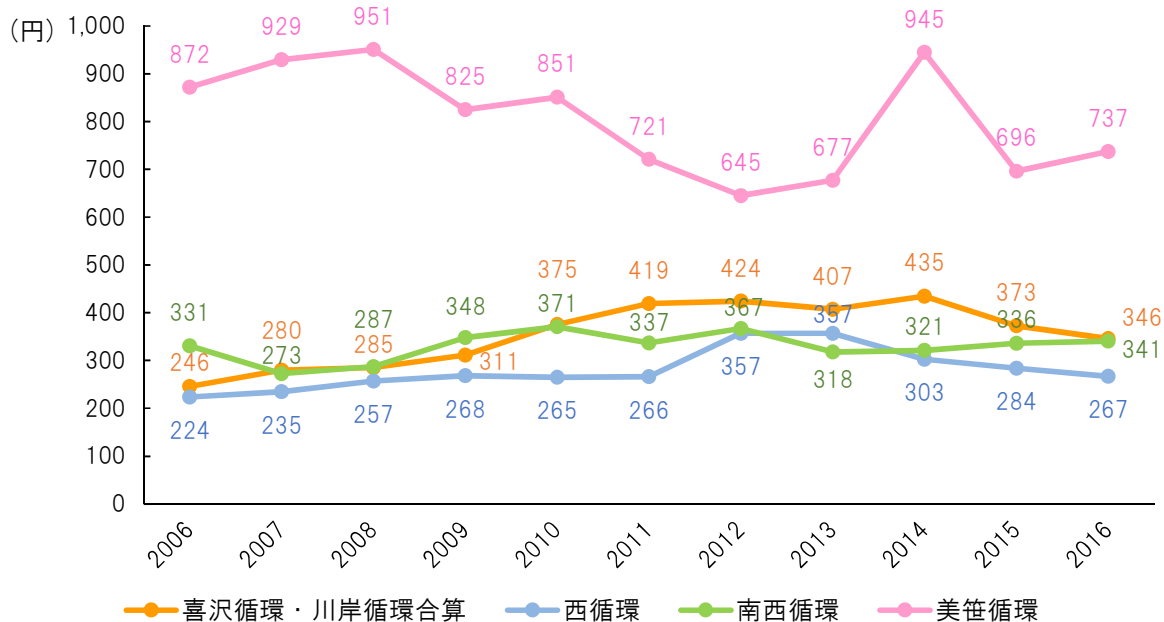


図 2-37 コミュニティバス toco の乗客1人当たりの運行経費（路線別）

防犯くらし交通課提供資料（戸田市）を基に作成

注) 喜沢循環及び川岸循環は、2011年（平成23年）1月16日に東循環から変更されたものである。

8) 市内の移動における交通分担の推移

市内の移動における交通分担率について、1998年（平成10年）と2008年（平成20年）を比較すると、「自動車」が減少し、「2輪車」「自転車」も微減した一方で、「徒歩」が増加しています。

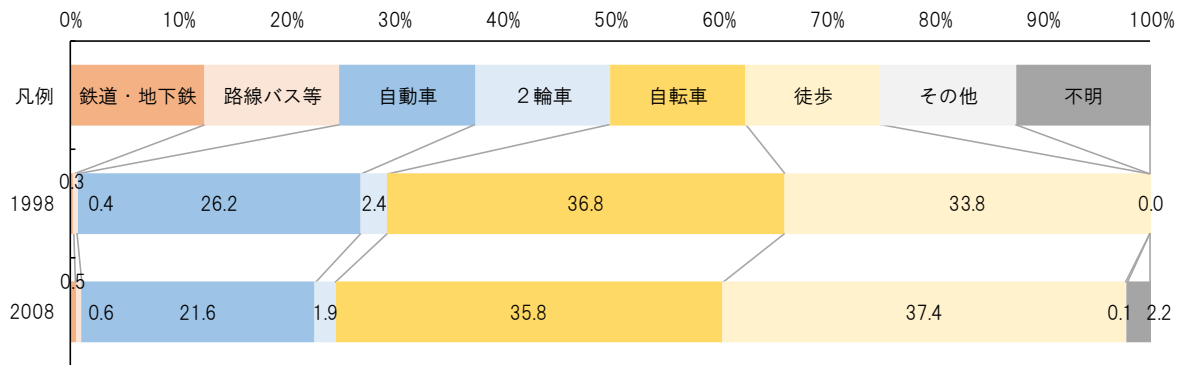


図 2-38 代表交通手段別分担率*（市内発着移動）

平成10年・平成20年東京都市圏パーソントリップ調査（各年、国土交通省）を基に作成

※平成10年（1998年）の調査において、交通手段「不明」のトリップは集計されていない。

3 市民意識調査

居住者の現状及び将来の交通行動に関する意識を把握するとともに、バス利用者の現状及び将来のバス利用に関する意識を把握するため、居住者とバス利用者それぞれについて交通行動、意識、意向等について調査を実施しました。

(1) 居住者意識調査

1) 目的

各種現況分析等では十分に把握できない、市民の普段の交通行動や意識について把握するため、市内居住者を対象とし、現状の交通行動や、将来の交通行動に関する意識について調査を実施しました。

2) 概要

- 調査地域：本市全域
- 調査対象：2017年（平成29年）8月1日現在、市内に在住する満16歳以上の世帯主及びその世帯員【合計最大4人まで】
- 標本数：5,000世帯
- 抽出方法：無作為抽出
- 調査方法：郵送による配布・回収
- 調査期間：2017年9月21日（木）～10月2日（月）
- 有効回収票数：1,527世帯（回収率31%）、3,591票（1世帯平均2.4票）

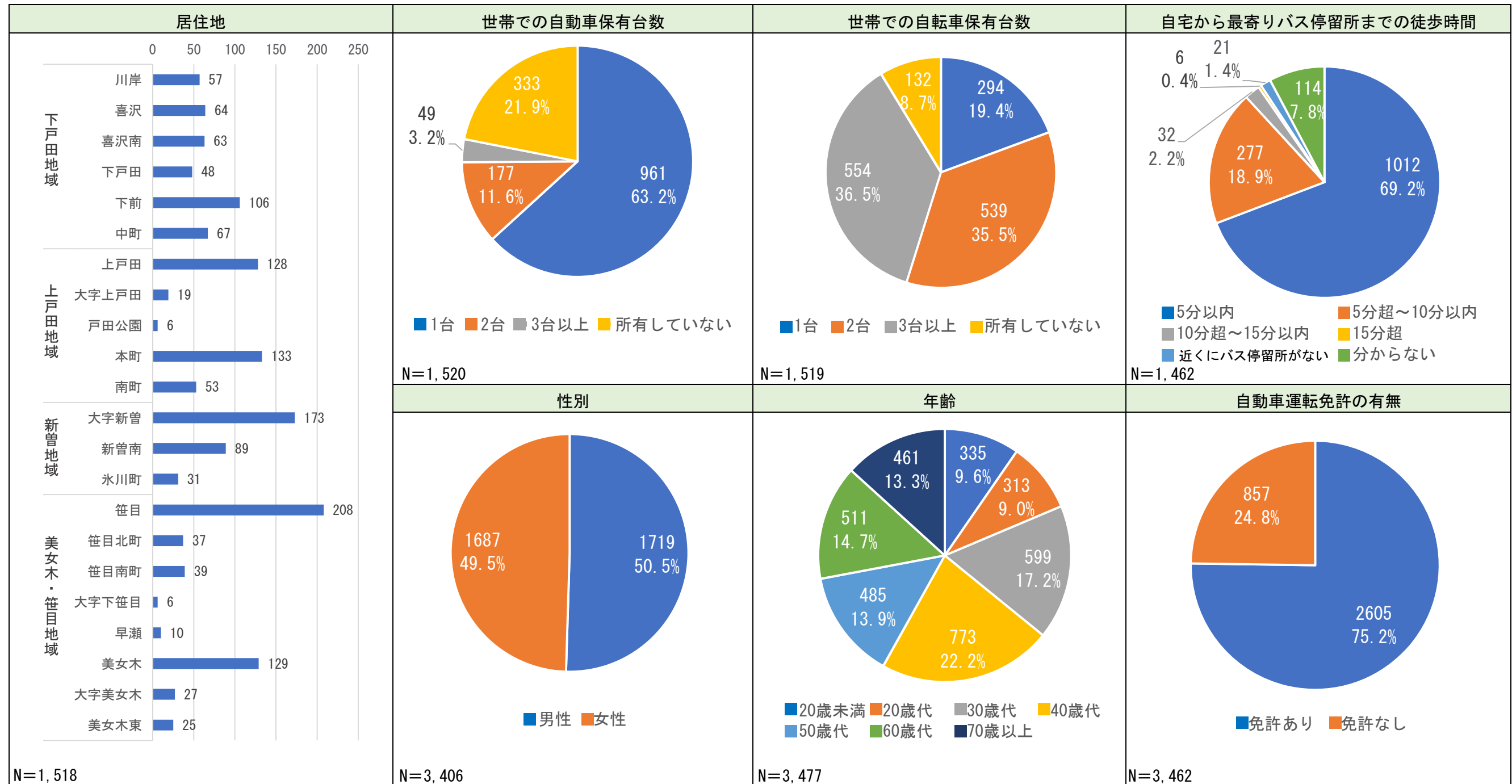
3) 調査項目

- 基本項目：居住地、自動車・自転車所有台数、最寄りバス停留所名称及び徒歩時間、性別、年齢、職業、自動車運転免許証の有無
- 日常生活の移動について：動目的、目的地、頻度、出発・帰宅（帰社）時間帯、移動手段及びそれを利用する理由
- 移動手段ごとに感じていること
- 自由回答：ご意見・ご要望など

4) 調査結果（単純集計）

①世帯及び回答者の属性

- ・ 自動車を「保有していない」が21.9%、自転車を「保有していない」が8.7%となっています。
- ・ 自宅から最寄りバス停留所までの徒歩時間は「5分以内」が69.2%を占め、「10分以内」も含めると88.1%の世帯が該当する一方で、分からないが7.8%となっています。



注) 「性別」「年齢」「自動車運転免許の有無」については、世帯主及び世帯員の回答であり、それ以外の設問については、世帯主のみによる回答となっている。

注) 全て単一回答である。

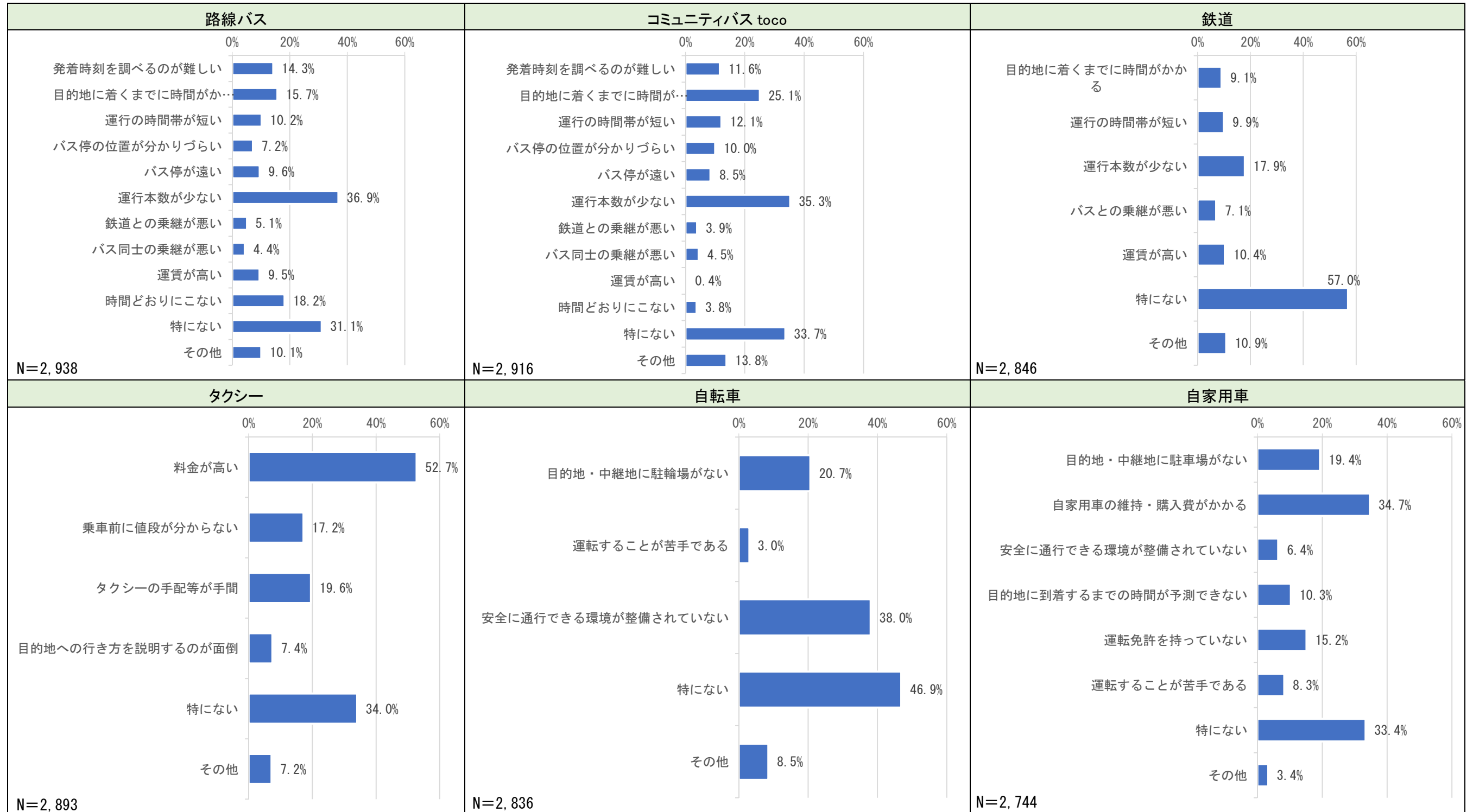
②移動目的別の移動実態

目的地については、買物（日用品等）と病院・医院は、それぞれ85.0%、85.6%が市内、通勤・通学と工作中（訪問・出張等）はそれぞれ68.6%、61.9%が市外となり、移動頻度については、通勤・通学、工作中（訪問・出張等）、買物（日用品等）、病院・医院の順に高くなっています。市内での移動手段は、全ての目的について「徒歩」と「自転車」が同程度と高くなっていますが、工作中（訪問・出張等）については、「自分で車を運転」が最も高くなっています。

項目	買物(日用品等)	病院・医院	通勤・通学	工作中(訪問・出張等)
目的地 (単一回答)	<p>N=2,770</p>	<p>N=2,564</p>	<p>N=2,143</p>	<p>N=528</p>
移動頻度 (単一回答)	<p>N=3,069</p>	<p>N=2,773</p>	<p>N=2,256</p>	<p>N=513</p>
市内での 移動手段 (3つまで 選択)	<p>N=3,215</p>	<p>N=2,897</p>	<p>N=2,218</p>	<p>N=500</p>

③移動手段で感じていること

路線バスとコミュニティバス toco については、「運行本数が少ない」が最も高くなっていますが、路線バスについては、「時間どおりにこない」、コミュニティバス toco については、「目的地に着くまで時間がかかる」が次いで高くなっています。鉄道については、「特にない」、タクシーについては、「料金が高い」が最も高くなっています。自転車については、「特にない」が最も高くなっていますが、それに次いで「安全に通行できる環境が整備されていない」、「目的地・中継地に駐輪場がない」が高くなっています。自家用車については、「自家用車の維持・購入費がかかる」が最も高くなっています。

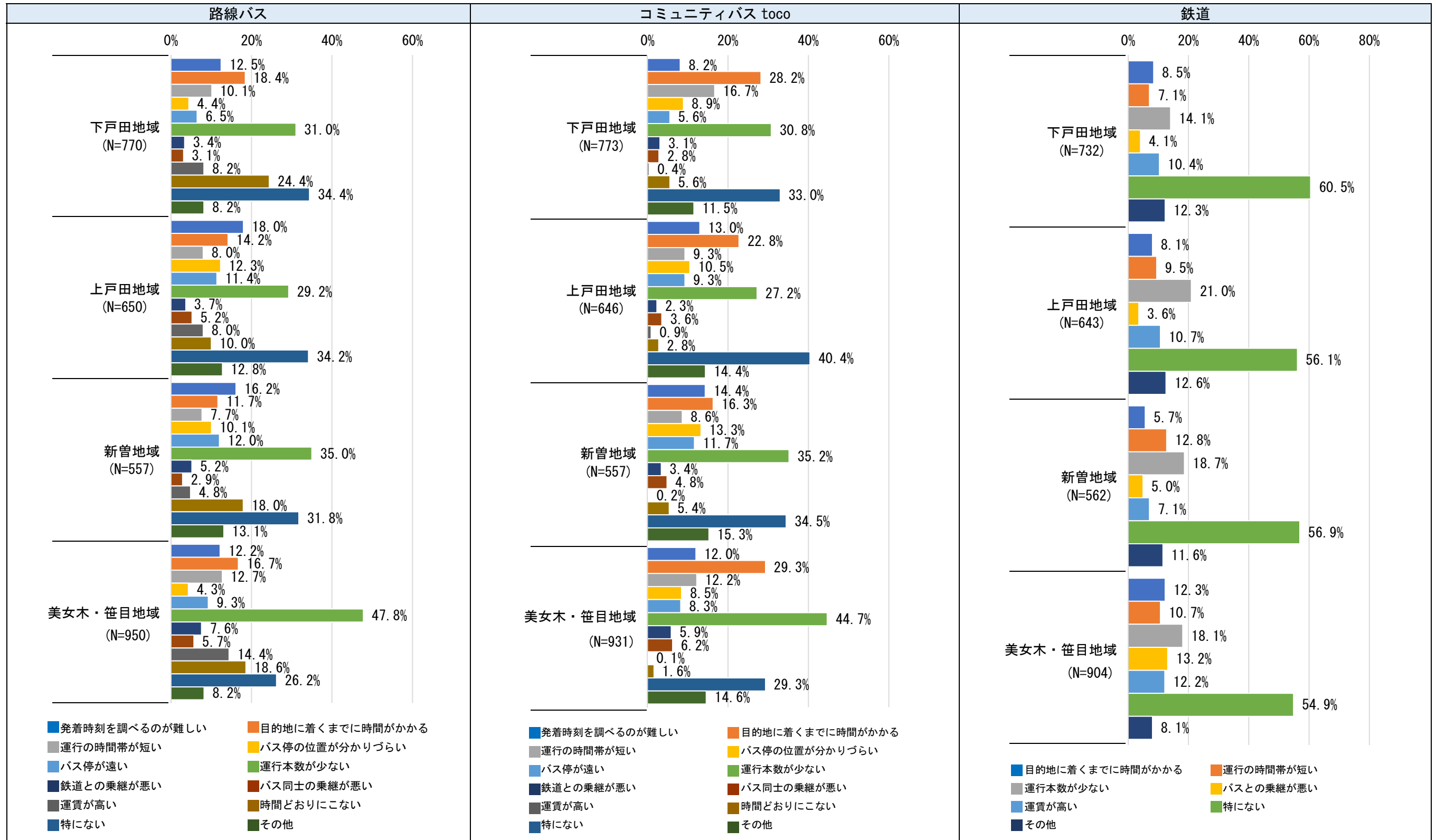


注) 全て3つまで選択

5) 調査結果 (クロス集計)

①交通について感じていること (居住地別)

路線バスについては、美女木・笹目地域における「運行本数が少ない」が47.8%と他地域に比べ高くなっています。「時間どおりにこない」は、下戸田地域において24.4%と高くなっています。また、コミュニティバス toco についても、美女木・笹目地域における「運行本数が少ない」が44.7%と他地域に比べ高くなっています。新曽地域における「目的地に着くまで時間がかかる」は、他地域より低くなっています。鉄道については、どの地域においても「特になし」が過半数を占めています。
 なお、タクシー、自転車、自家用車については、地域別で比較しても大きな傾向の違いはみられませんでした。

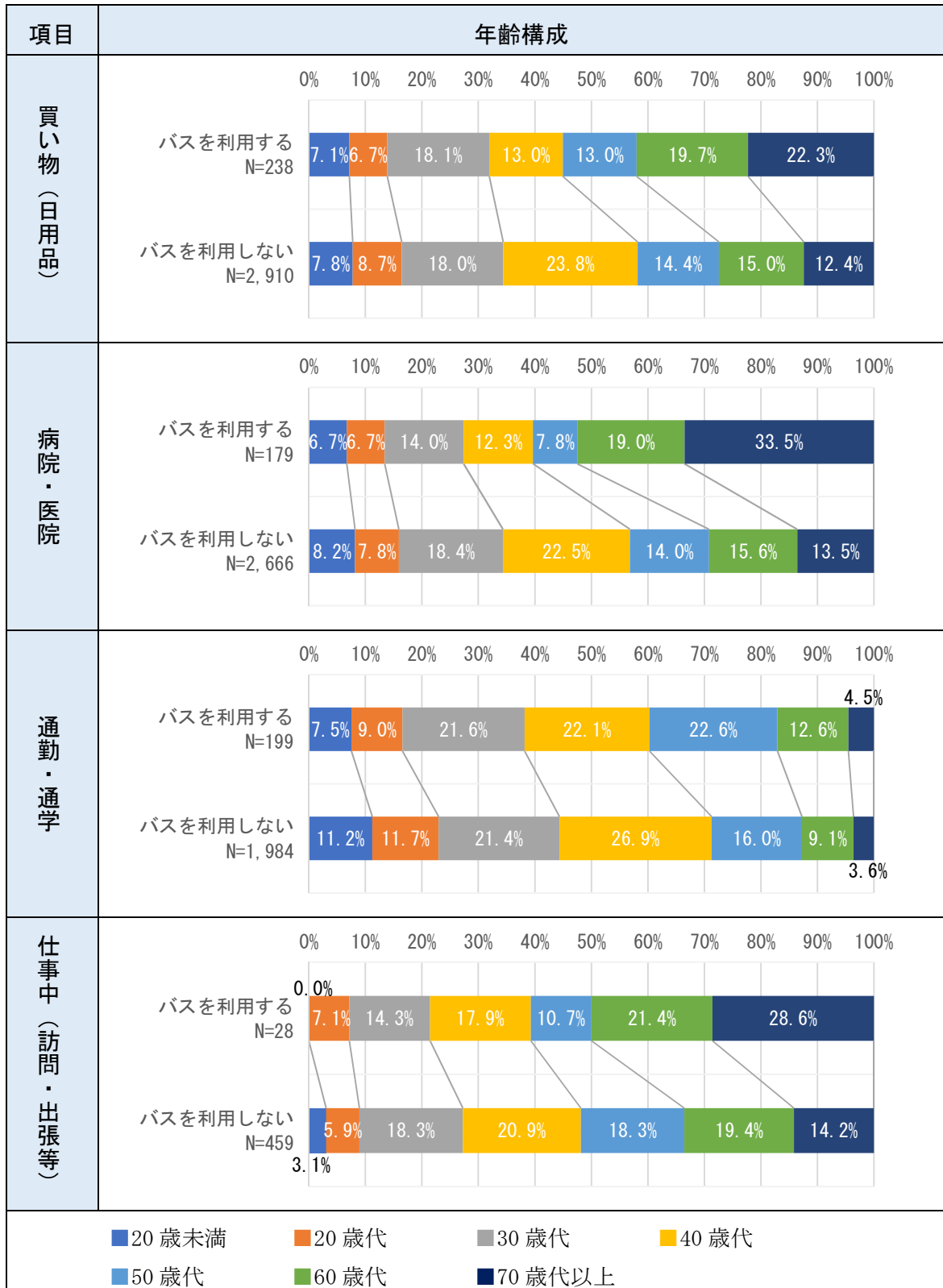


注) 全て3つまで選択

②市内での移動手段としてバスを利用しない人の特徴

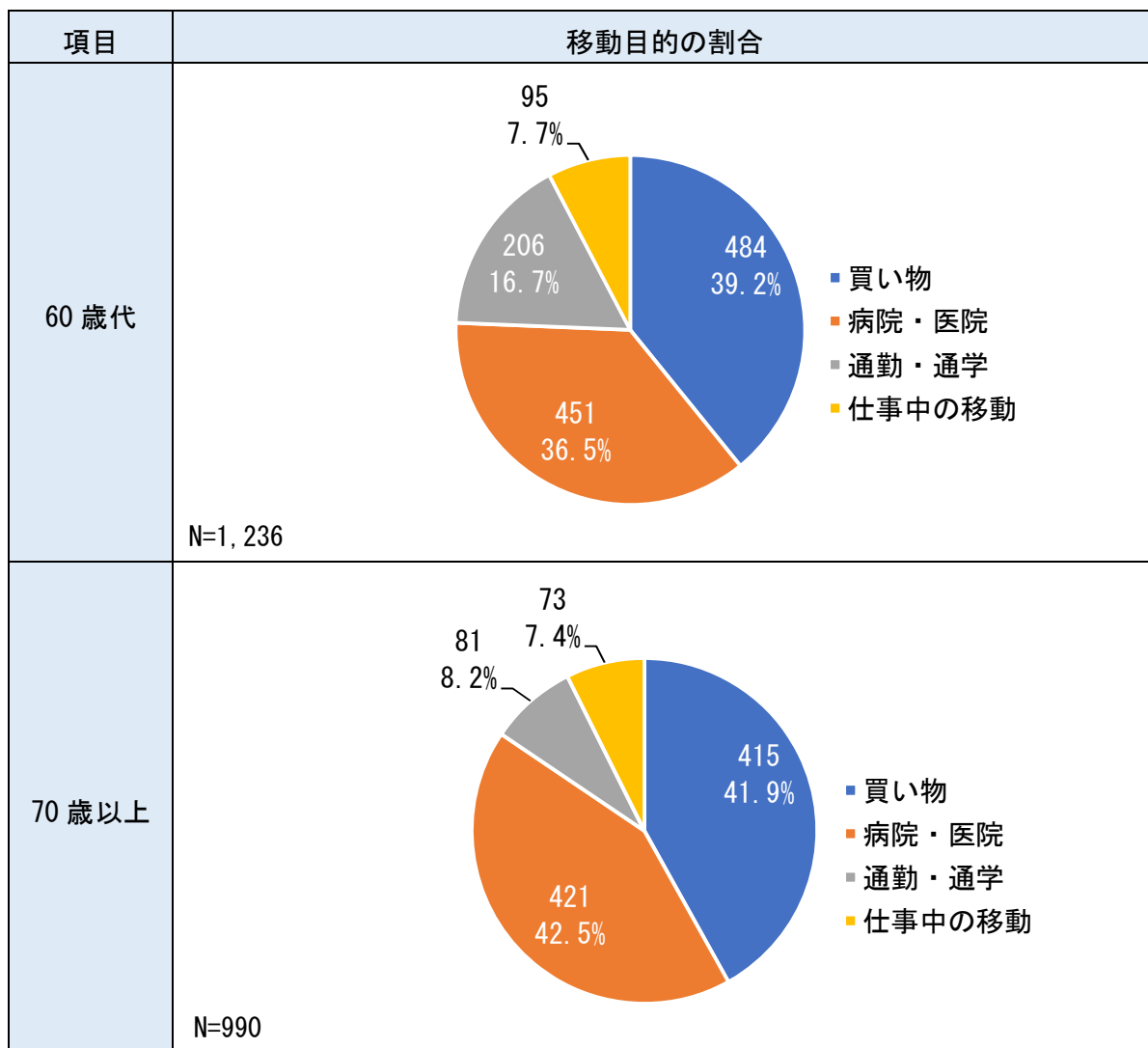
■年齢

バスを利用しない人は、利用する人と比較して、60歳代、70歳以上が少ない一方で、50歳代未満が多くなっています



③60歳代、70歳以上における移動目的の割合

- ・60歳代及び70歳以上においては、「買い物」及び「病院・医院」を目的とした移動がおおむね80%を占めています。
- ・「通勤・通学」においては、60歳代で16.7%ですが、70歳以上では8.2%に半減しており、「買い物」及び「病院・医院」の割合が増加しています。



6) 自由意見

日常生活の移動についての意見（将来を含む）」については、763 件の回答があり、内容に応じて次に示す項目に分類しました。それぞれの項目に該当する意見数は、次のとおりです。

表 2-5 項目ごとの意見数

項目	項目を含む意見
鉄道	268
バス	298
タクシー	37
自家用車	363
自転車	247
徒歩	223
その他	56

また、各項目における代表的な意見を次のとおり整理します。

表 2-6 項目ごとの代表的な意見

項目	代表的な意見
鉄道	JR 埼京線の通勤快速の廃止
	JR 埼京線の運行本数の増便
	JR 埼京線の最終電車運行時間の延長
	JR 埼京線の朝夕通勤時間帯における混雑緩和
	戸田駅西口ロータリーの早期完成
バス	コミュニティバス toco の増便及び営業時間の延長
	コミュニティバス toco の逆周り路線の新設
	下笹目バスターミナルの利便性の向上
タクシー	近距離でも利用できる低価格タクシーの導入
	高齢者等を対象とした福祉タクシーの導入
	相乗りタクシーの導入
	病院の送迎等に利用する介護タクシーの導入
自家用車	公共施設付近における公共駐車場の整備
	トラックをはじめとした自動車路上駐車防止に関する取組の実施
	運転免許証返納後の移動を支える取組の実施
自転車	自転車運転マナー向上についての取組の実施
	自転車通行空間の整備
	駐輪場利用料の値下げ
徒歩	歩道の拡幅及び整備
	細街路における道路照明の整備
	道路におけるバリアフリー化の実施

(2) バス利用者意識調査

1) 目的

各種現況分析等では十分に把握できない、バス利用者の交通行動や意識について把握するため、路線バス、コミュニティバス toco の利用者を対象とし、現状のバス利用実態、将来のバス利用に関する意識について調査を実施しました。

2) 調査概要

- 調査地域：市内主要バス停留所8箇所（北戸田駅入口、美女木、下笹目、戸田駅入口、上戸田地域交流センター、戸田公園駅東口、戸田公園駅、喜沢橋）
- 調査対象：バス利用者
- 調査方法：バス停留所において配布し、郵送により回収
- 配布日：2017年（平成29年）9月19日（火）、9月21日（木）
- 回答期限：2017年10月2日（月）
- 配布数：2,463票（19日：1,486票 21日：977票）
- 有効回収票数：848票（回収率34%）

表 2-7 バス停留所ごとの配布数

バス停留所	配布日		計（票）
	9/19	9/21	
北戸田駅入口	66	4	70
美女木	201	72	273
下笹目	244	54	298
戸田駅入口	250	151	401
上戸田地域交流センター	44	48	92
戸田公園東口	157	185	342
戸田公園駅	377	413	790
喜沢橋	147	50	197
計	1,486	977	2,463

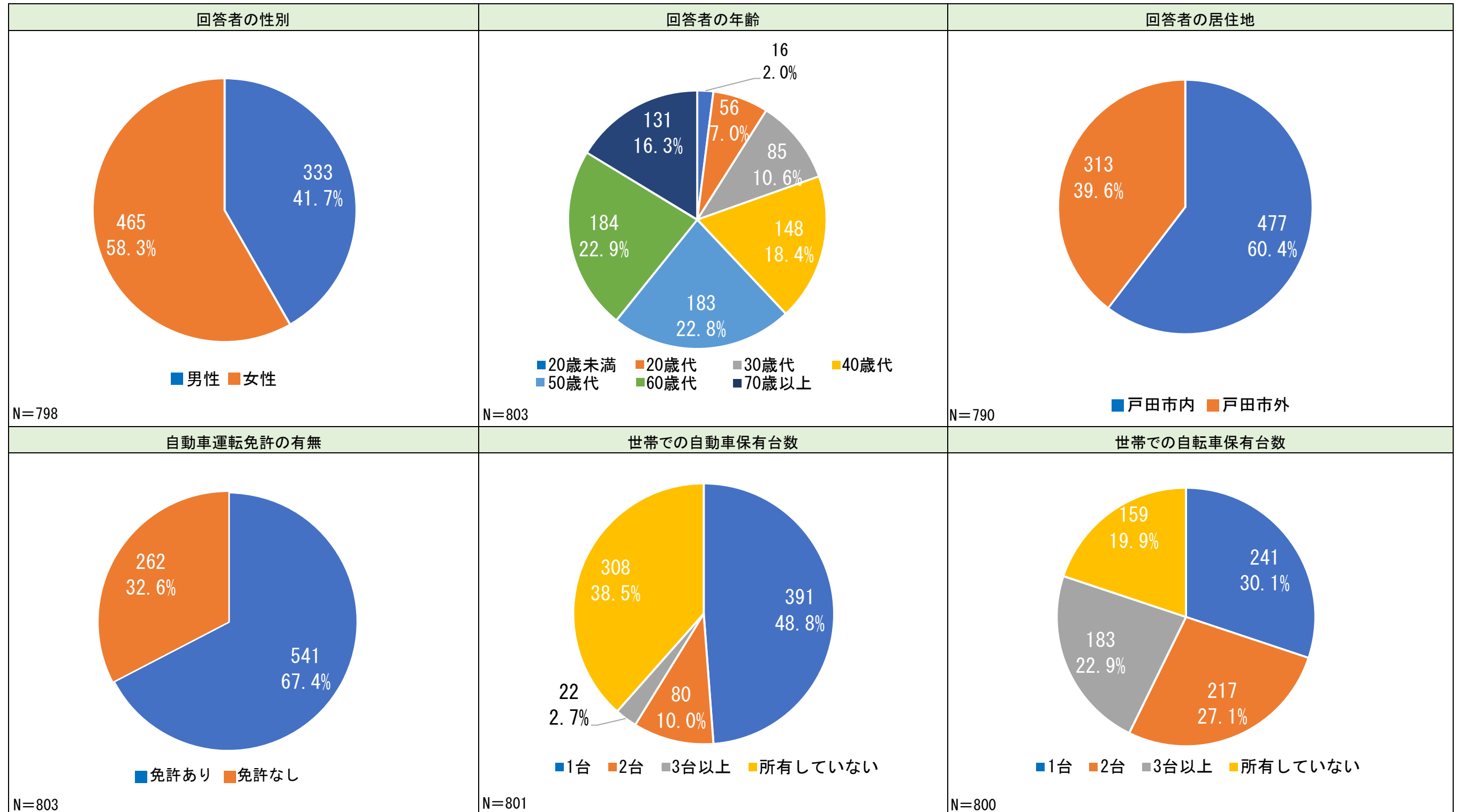
3) 調査項目

- 基本項目：性別、年齢、職業、居住地、自動車運転免許証の有無、自動車・自転車所有台数
- 調査票を受け取った時のバス利用について：
利用バス、利用区間、乗車時刻、利用頻度及び5年前との増減比較、利用目的、バス乗車前後の移動手段、利用理由、運行全般について感じていること
- 自由回答：ご意見・ご要望など

5) 調査結果 (単純集計)

①回答者の属性

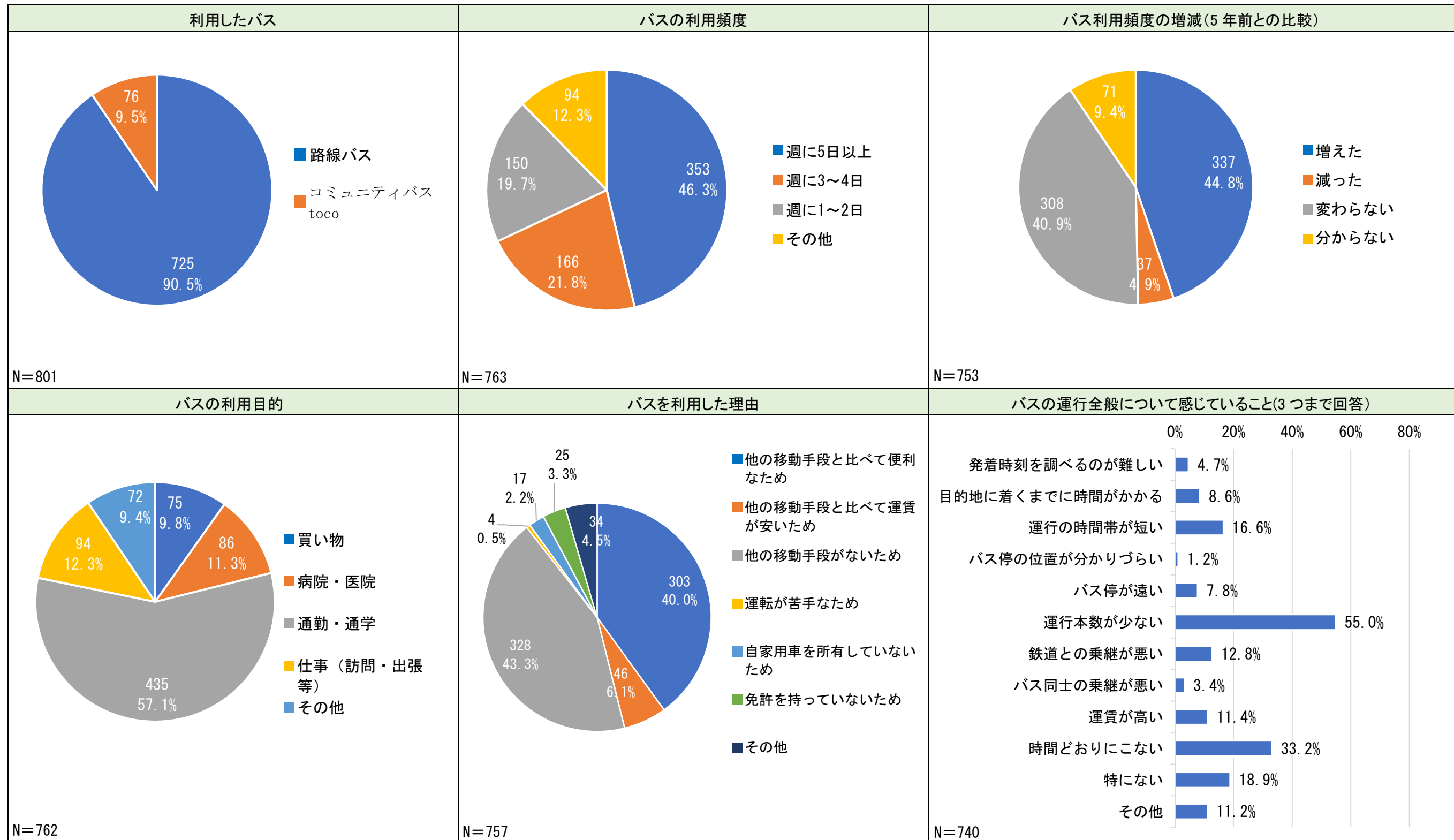
- ・性別については、「女性」の割合が58.3%と高く、年齢については、「50歳代」と「60歳代」がそれぞれ22.8%、22.9%と比較的高くなっています。
- ・運転免許証を持っていない回答者が32.6%となり、居住者意識調査結果における24.8%に比べ高くなっています。
- ・自動車を保有していない回答者が38.5%となり、居住者意識調査結果における21.9%に比べ高くなっています。



注) 全て単一回答

②バスの利用実態

バスの利用頻度は、「週に5日以上」が46.3%と最も高く、5年前と比べ利用頻度が「増えた」が44.8%と最も高くなっています。バスの利用目的は、「通勤・通学」が57.1%と最も高くなっており、バスの運行全般について感じていることは「運行本数が少ない」が最も高く、次いで「時間どおりにこない」が高くなっています。



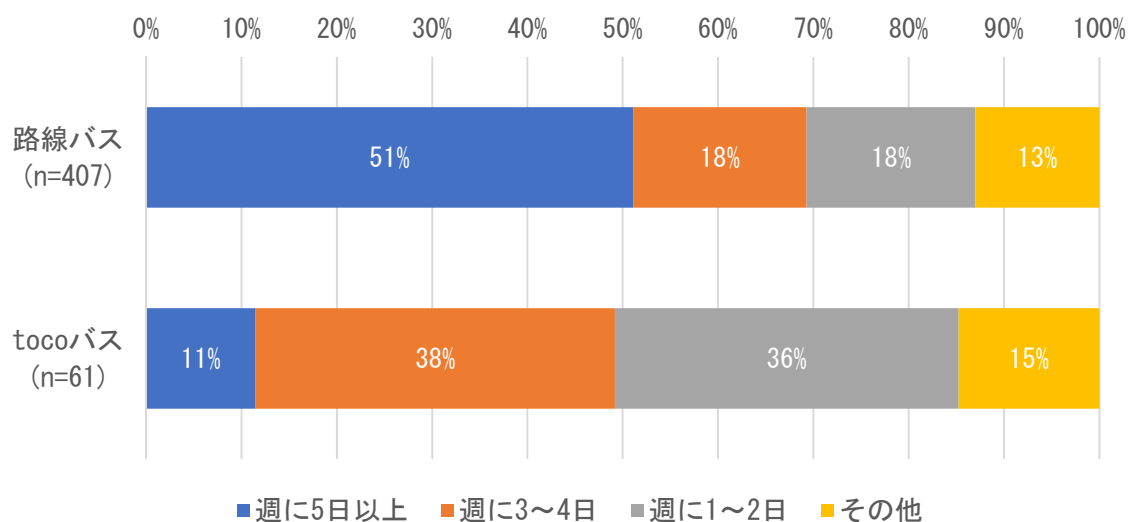
注) 記載がないものは、単一回答

5) 集計結果（クロス集計）

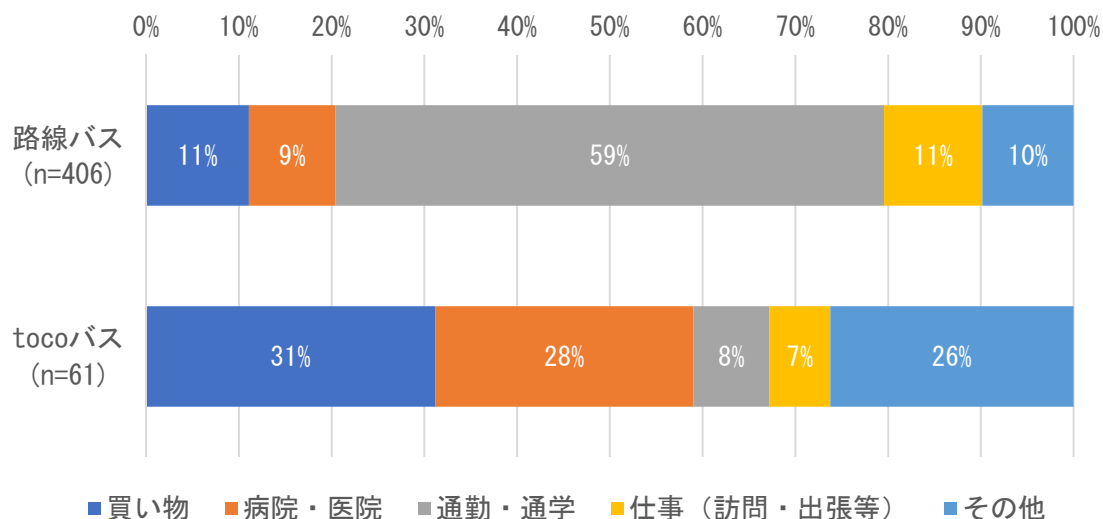
①市内居住者の路線バス・コミュニティバス toco 別の利用実態

- ・路線バスの移動頻度は、「週に5日以上」が51%となっており、利用目的は「通勤・通学」が59%を占めています。
- ・コミュニティバス toco の移動頻度は、「週に3～4日」、「週に1～2日」の順で高く、「買物」「病院・医院」の目的で多く利用されています。

■利用頻度



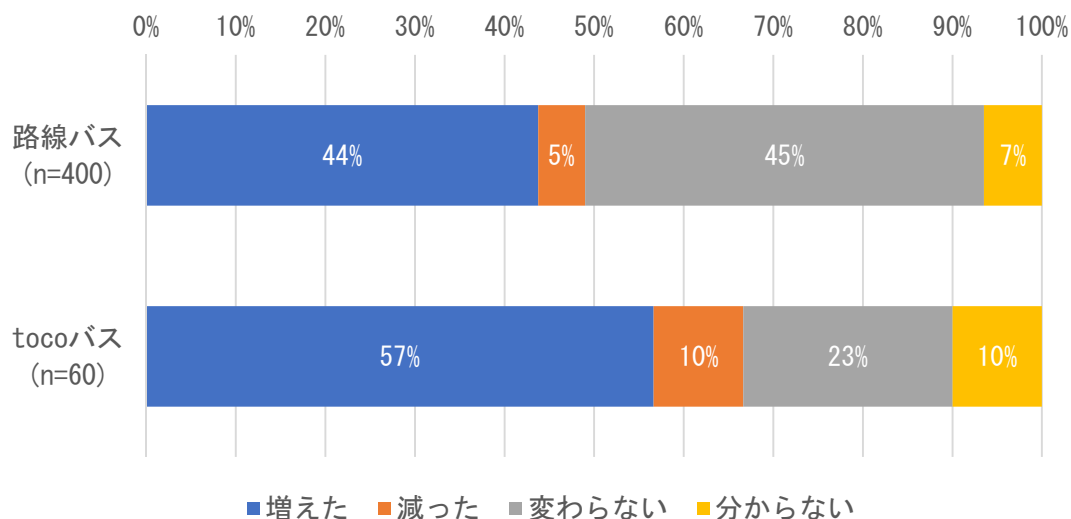
■利用目的



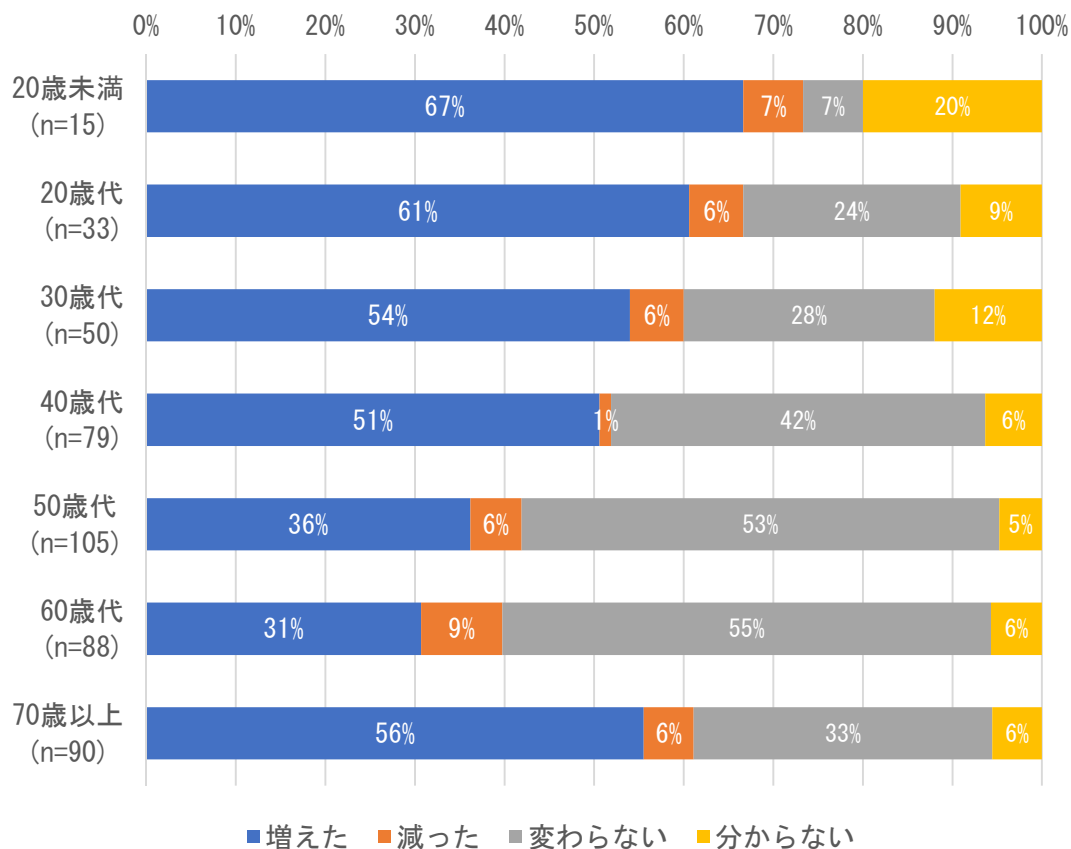
②市内居住者の「バス利用の増減」

- ・ 5年前と比べ利用頻度が「増えた」という回答について、路線バスよりもコミュニティバス toco が高くなっています。
- ・ 年齢を見ると、20歳代と20歳未満と70歳以上の世代が高くなっています。

■路線バス・コミュニティバス toco 別

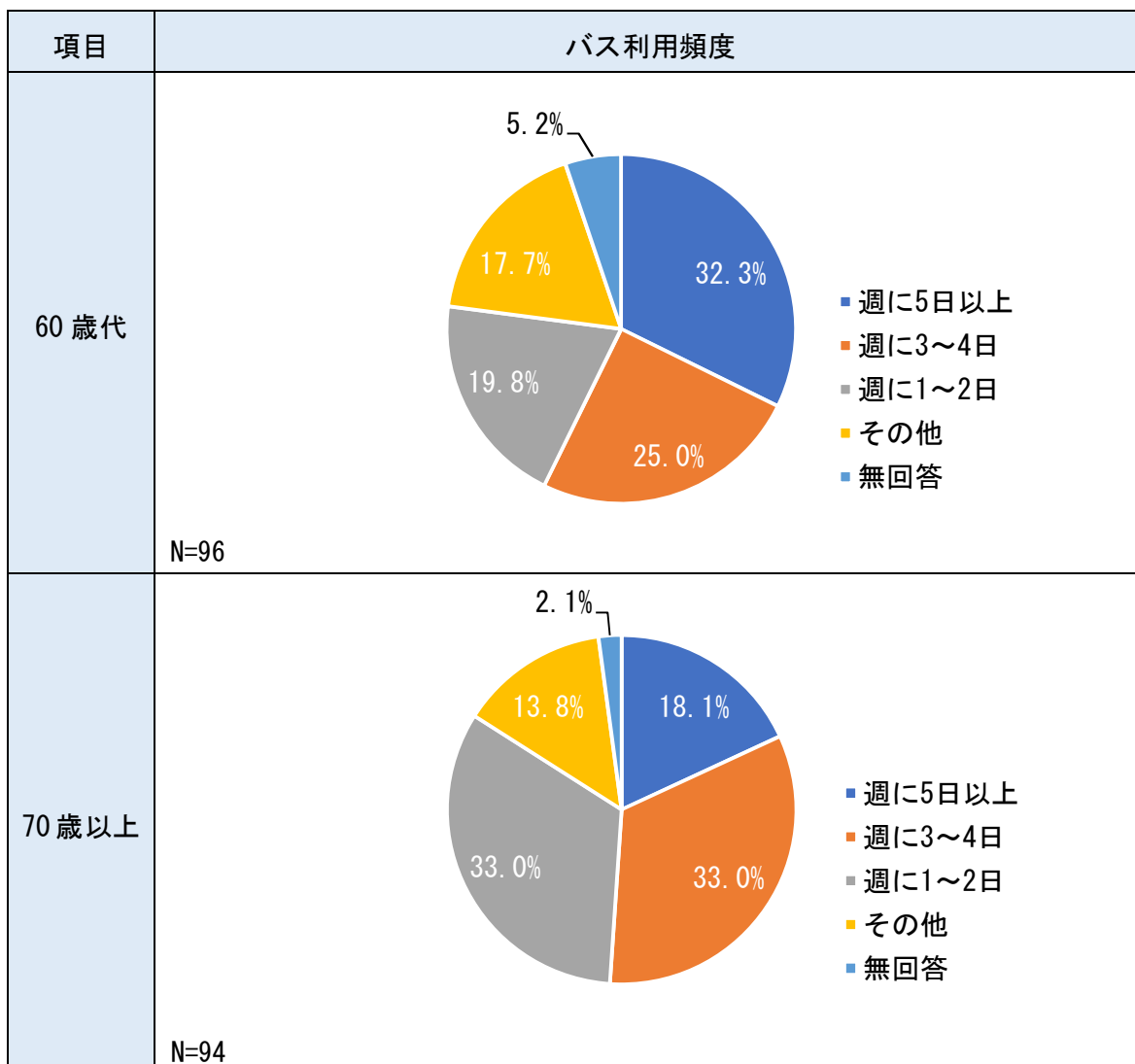


■年齢別



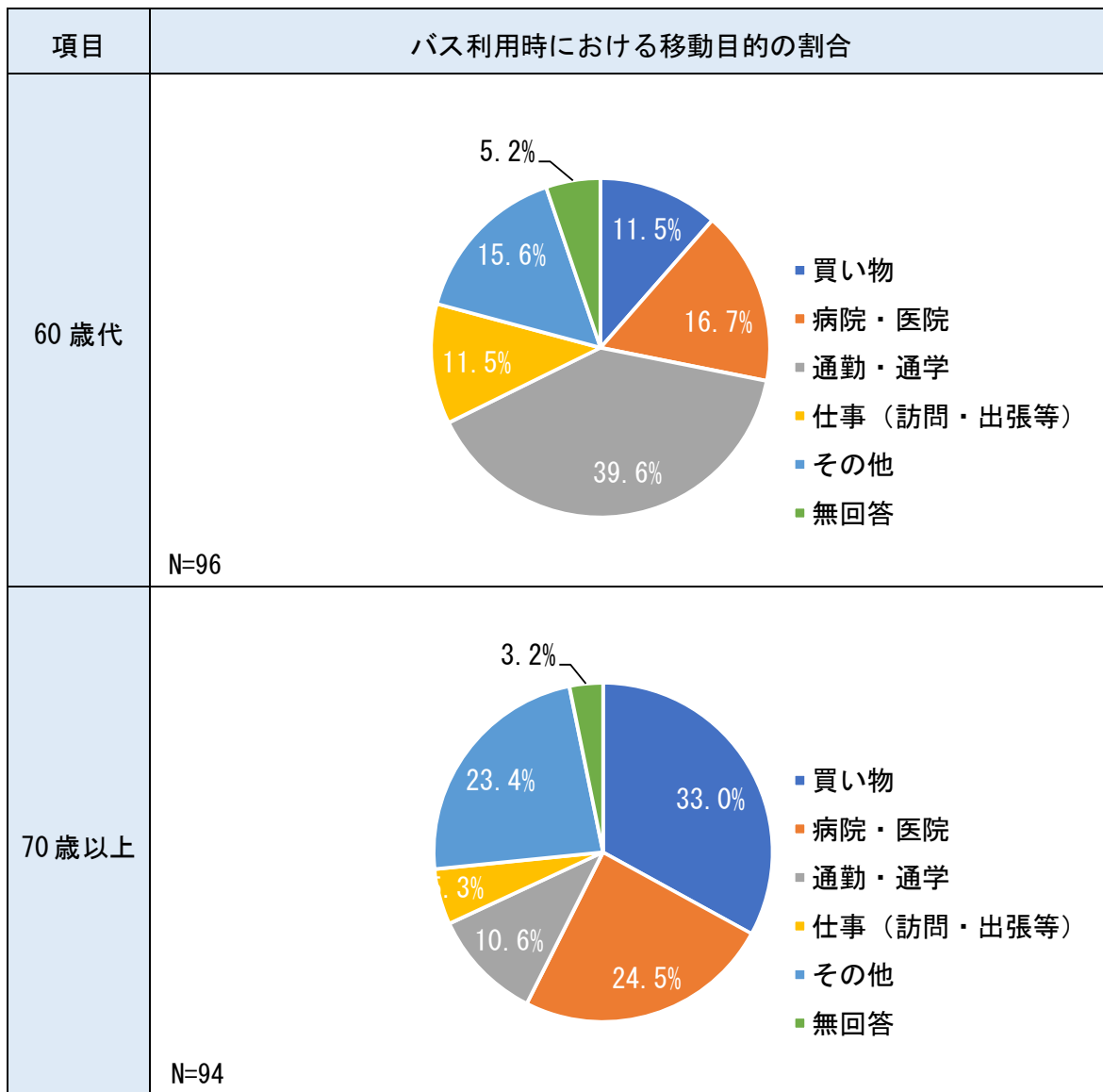
③60 歳代、70 歳以上のバス利用頻度

- ・60 歳代においては、「週に 5 日以上」が最も割合が高くなっています。
- ・70 歳以上においては、「週に 3～4 日」が最も割合が高く、60 歳代の結果と比較すると、バス利用頻度は減少しています。



④60 歳代、70 歳以上のバス利用時における移動目的の割合

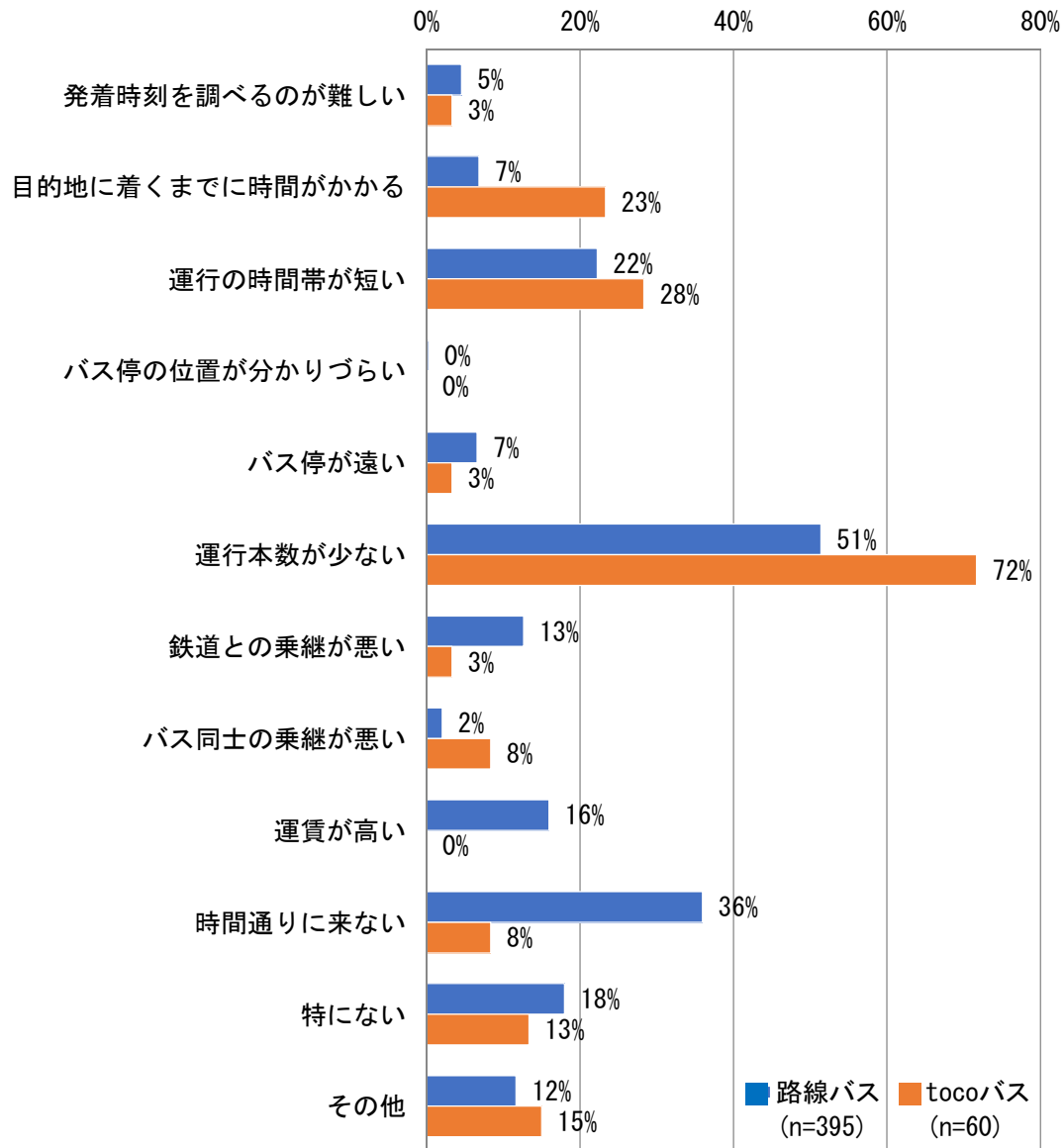
- ・60 歳代においては、「通勤・通学」が最も割合が高くなっています。
- ・70 歳以上においては、「買い物」が最も割合が高く、60 歳代の結果と比較すると、「通勤・通学」の割合が減少し、「買い物」及び「病院・医院」の割合が増加しています。



⑤バスの運行について感じること

■路線バス、コミュニティバス toco 別

- ・コミュニティバス toco は、「目的地に着くまでに時間がかかる」「運行の時間帯が短い」「運行本数が少ない」が、路線バス利用者よりも高くなっています。
- ・路線バスは、「時間通りに来ない」が、コミュニティバス toco 利用者よりも高くなっています。
- ・路線バス、コミュニティバス toco ともに、「運行本数が少ない」が高くなっています。



6) 自由意見

「バス利用全般についての意見（将来を含む）」は、369件の回答があり、内容に応じて「路線バス」、「コミュニティバス toco」、「両方のバスに共通するもの」の3項目に分類し、代表的な意見を次のとおり整理します。

表 2-8 項目ごとの代表的な意見

項目	代表的な意見
バス共通	他路線への乗り継ぎ性の向上
	バスの運行定時性の向上
	川口駅と戸田公園駅を結ぶ路線の導入
	北戸田駅と美女木地区間を結ぶ路線の導入
路線バス	北戸田駅入口バス停留所の駅前ロータリー内バス停留所への移設
	戸田駅入口バス停留所が駅から遠く不便
	バスの運行定時性の向上
	夜間の運行時間の延長
	朝夕通勤ラッシュ時間帯の運行本数の増便
	一日乗車券の導入
	年式の古い車両の更新
コミュニティバス toco	新型バス車両の導入により座席数が少なくなり不便
	混み合う時間帯の運行本数の増便
	一方向循環だけでなく両方向循環の導入
	夜間における運行時間の延長
	バス料金精算において、ICカード(Suica、PASMO)への対応

4 地域別の課題

「市全体における交通上の課題」を受け、地域別の交通上の課題を整理しました。市内の地域区分は、東京都市圏パーソントリップ調査における小ゾーン区分を勘案して、次の4区分に設定しました。

- ① 下戸田地域
- ② 上戸田地域
- ③ 新曽地域
- ④ 美女木・笹目地域

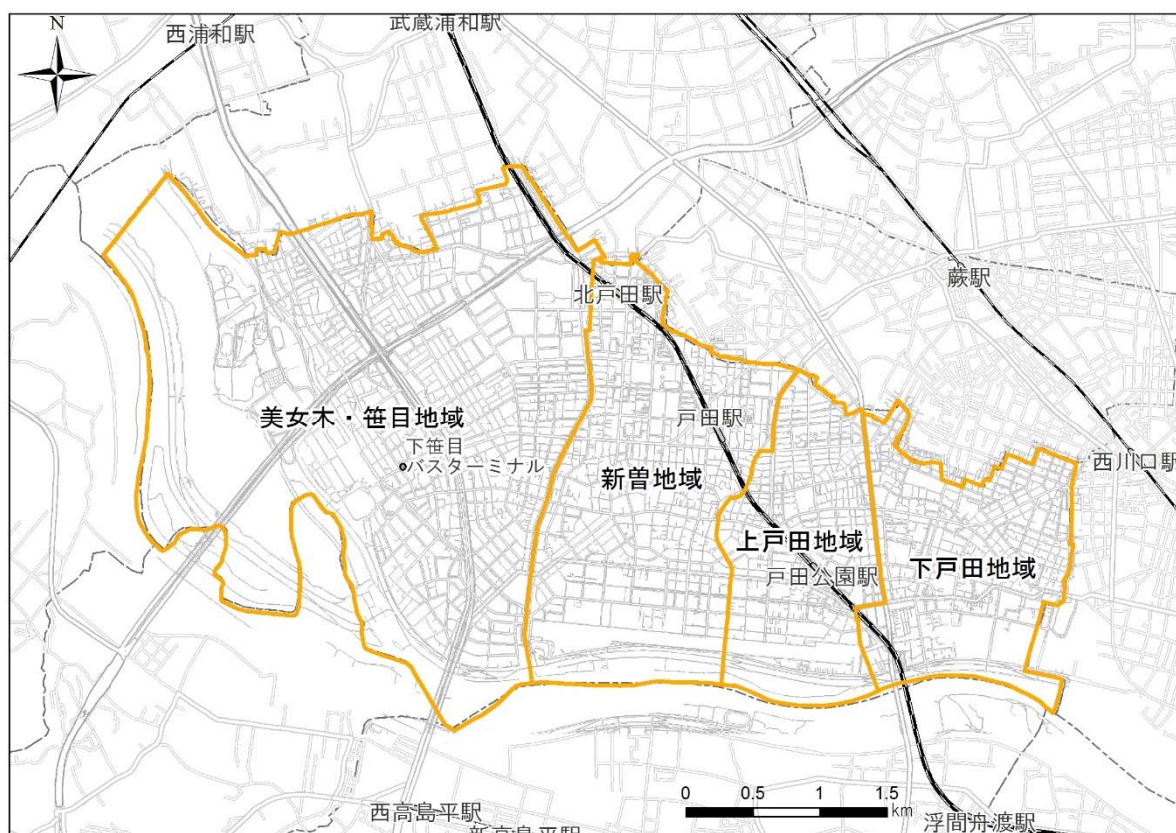
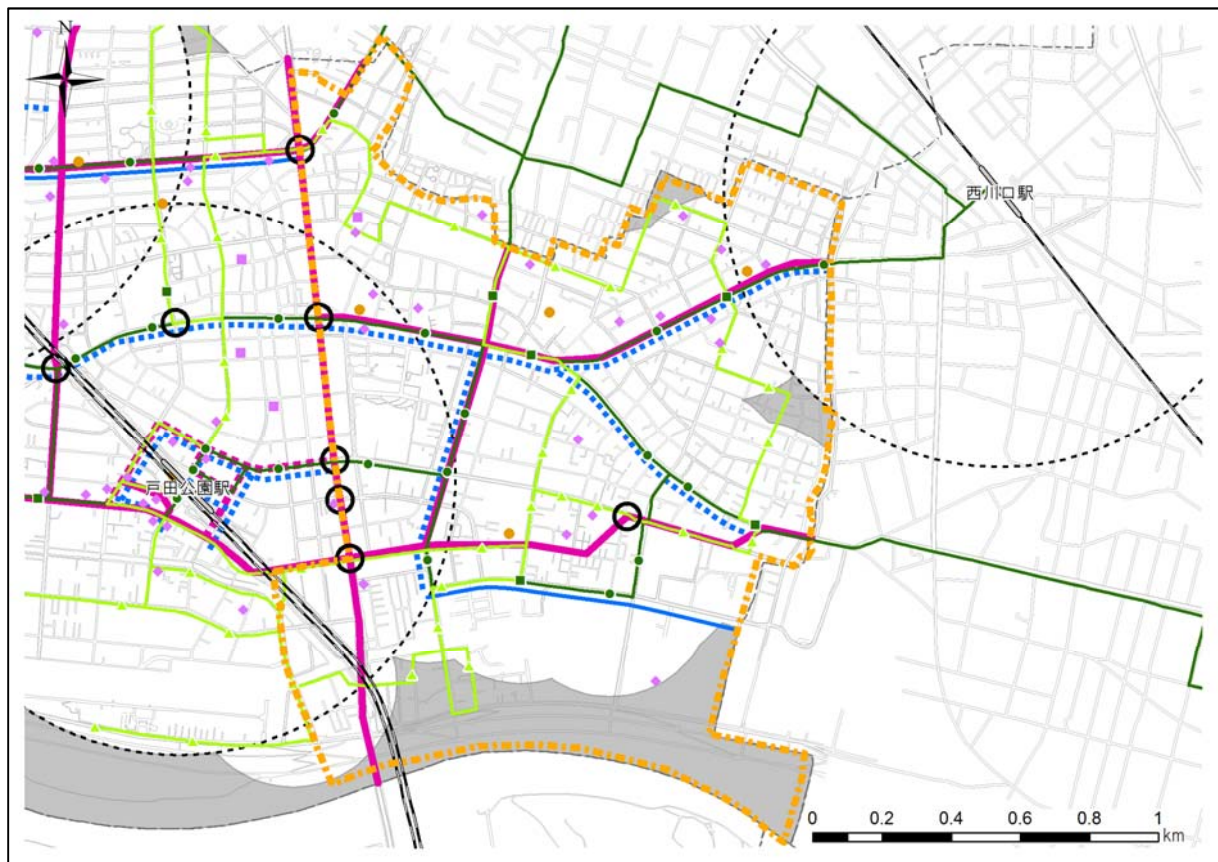


図 2-39 小ゾーン区分による地域区分図

①下戸田地域

【交通の現状】	【交通上の課題】
●人口密度が比較的高い地域で、戸田公園駅、隣接する川口市の西川口駅の駅勢圏に入っている。	○鉄道駅へのアクセス手段としてのバスサービスの維持・向上の必要がある。
●比較的早くから DID 化が進んでおり、今後の高齢化の進展が予測されている。	○今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある
●交通分担率から、自動車による移動が少なく、自転車や徒歩による移動が多い傾向になっている。	○徒歩や自転車です安全に移動ができる環境の形成が必要である。
●都市計画道路の整備は、ほぼ完了している。	



凡例				
■鉄道	■バス	■道路	■生活利便施設	■圏域
○ 鉄道駅 — JR	■ バス停留所	— 都市計画道路(整備完了・概成済)	● 生鮮スーパー	- - - 鉄道駅800m圏域
	■ 路線バス・コミュニティバス共用	- - - 都市計画道路(整備中・未整備)	■ 病院	■ 公共交通サービスの供給が比較的小さい圏域*
	● 路線バス	— 自転車通行空間(整備完了)	◆ 診療所	※駅から800m圏外かつ、運行本数30本/日以上かつ、バス停留所300m圏外に該当し、バスの運行本数が少ない、又は運行されていない圏域
	▲ コミュニティバス	- - - 自転車通行空間(整備中・未整備)		
	■ バス路線	○ 交差点改良箇所 (第2次戸田市都市マスタープラン)		
	— 路線バス			
	— コミュニティバス			

図 2-40 地域別の交通上の課題：下戸田地域

②上戸田地域

【交通の現状】	【交通上の課題】
<p>●現在検討中の立地適正化計画において戸田公園駅周辺は中心拠点及び交通拠点に設定されている。</p>	<p>○鉄道駅の交通結節機能の充実を図る必要がある。</p>
<p>●駅前交通広場については、戸田公園駅西口は整備済みであるが、戸田公園駅東口の整備が完了していない。</p>	
<p>●主に戸田公園駅周辺に、都市計画道路の未整備区間が残っている。</p>	
<p>●市民意識調査において、「最寄りバス停留所までの徒歩時間が分からない」と回答した人が比較的多くなっている。</p>	<p>○今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある。</p>

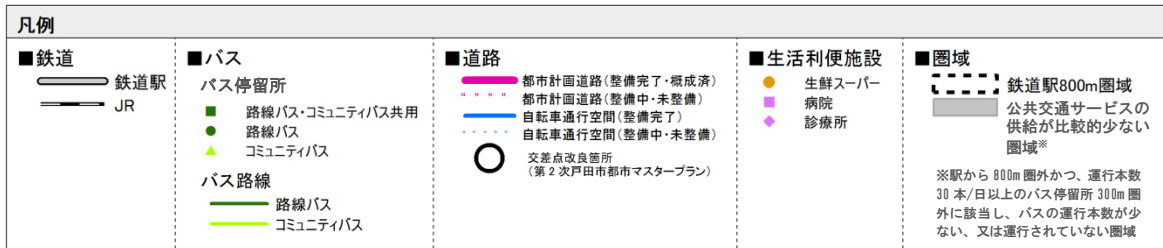
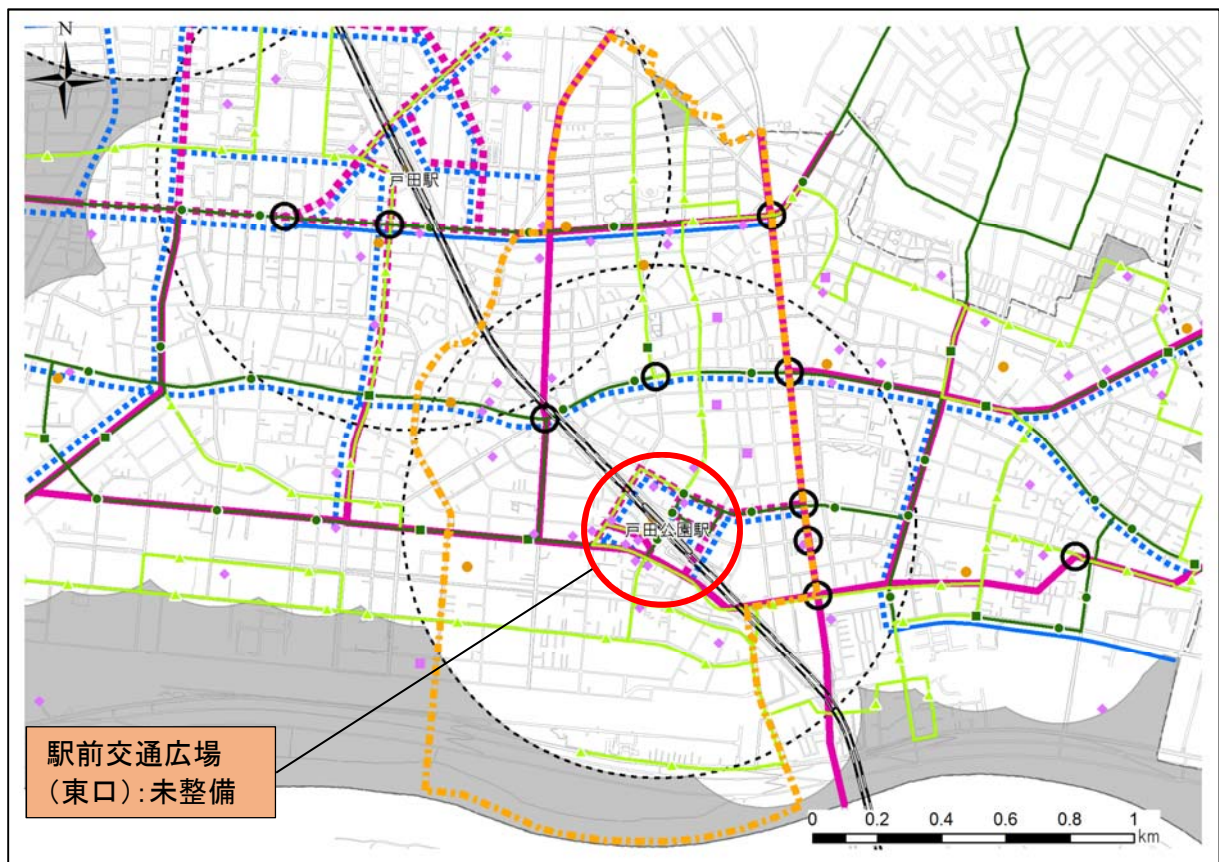
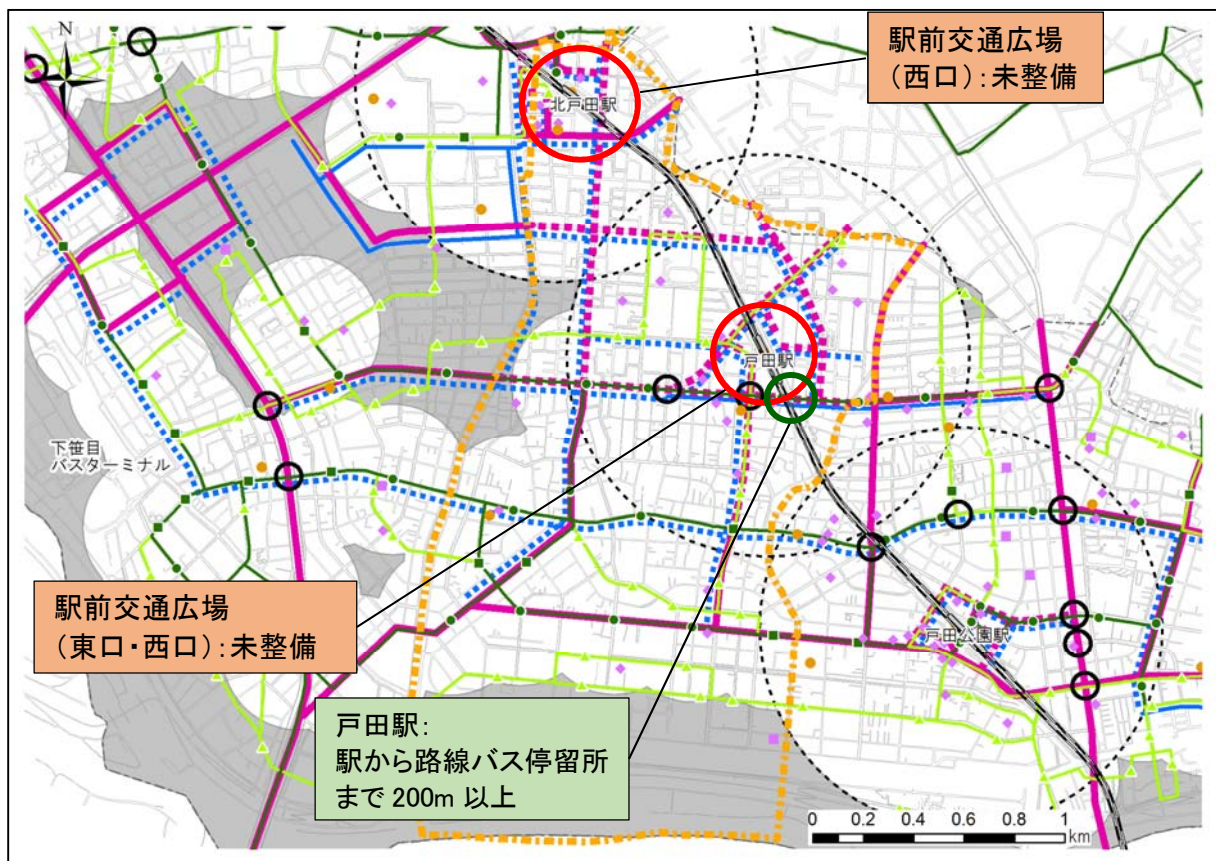


図 2-41 地域別の交通上の課題：上戸田地域

③新曽地域

【交通の現状】	【交通上の課題】
●現在検討中の立地適正化計画において北戸田駅周辺、戸田駅周辺は中心拠点及び交通拠点に設定されている。	○鉄道駅の交通結節機能の充実を図る必要がある。
●駅前交通広場については、北戸田駅東口は整備済みであるが、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の整備が完了していない。	
●戸田駅において路線バスの停留所は、駅改札から200m以上離れて設置されている。	
●主に新曽第一・第二土地区画整理事業施行区域及び新曽中央地区において、都市計画道路の未整備区間が残っている。	○整備を引き続き行うとともに、今後の自動車交通の需要等を鑑みたネットワーク機能の検証を行う必要がある。
●市民意識調査の結果から、「最寄りバス停留所までの徒歩時間が分からない」と回答した人が比較的多くなっている。	○今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある。



凡例				
■鉄道 	■バス バス停留所 バス路線 	■道路 	■生活利便施設 	■圏域 <small>※駅から800m圏外かつ、運行本数30本/日以上のあるバス停留所300m圏外に該当し、バスの運行本数が少ない、又は運行されていない圏域</small>

図 2-42 地域別の交通上の課題：新曽地域

④美女木・下笹目地域

【交通の現状】	【交通上の課題】
● 駅から離れた地域であるものの、下笹目バスターミナルがあり、現在検討中の立地適正化計画において交通拠点に設定されている。	○ 鉄道駅へのアクセス手段としてのバスサービスの維持・向上が必要である。 ○ 交通拠点としての機能を維持・向上させるために自転車からバスへの乗り継ぎ機能について検討する必要がある。
● 市内で最も集客力の高い大規模商業施設が立地している。	○ 利用者が多い大規模商業施設等については、需要に応じた交通サービスを提供する必要がある。
● 日常的な生活利便施設である生鮮スーパー、内科診療所等の立地が比較的少なくなっている。	○ 自家用車を所有していない人や今後の高齢化の進展を鑑み、自家用車に依存しすぎない交通体系の構築が必要である。
● 交通分担率から、自動車による移動が最も多い傾向がある。	○ 利用者のニーズも踏まえながら交通サービスの提供を図る必要がある。
● 北戸田駅南側の笹目地域などで人口が比較的多いにも関わらず、運行本数が多いバス停留所300m圏域にない公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域に該当する地域がみられる。	○ コミュニティバス toco の乗車人員は、路線バスと同様に増加傾向にあるが、利用者数が少ない路線の改善について検討が必要である。
● 地域内の移動は4地域の中で最も多くなっている一方で、コミュニティバス toco の美笹循環は、他系統に比べ利用者数が少ない路線となっている。	

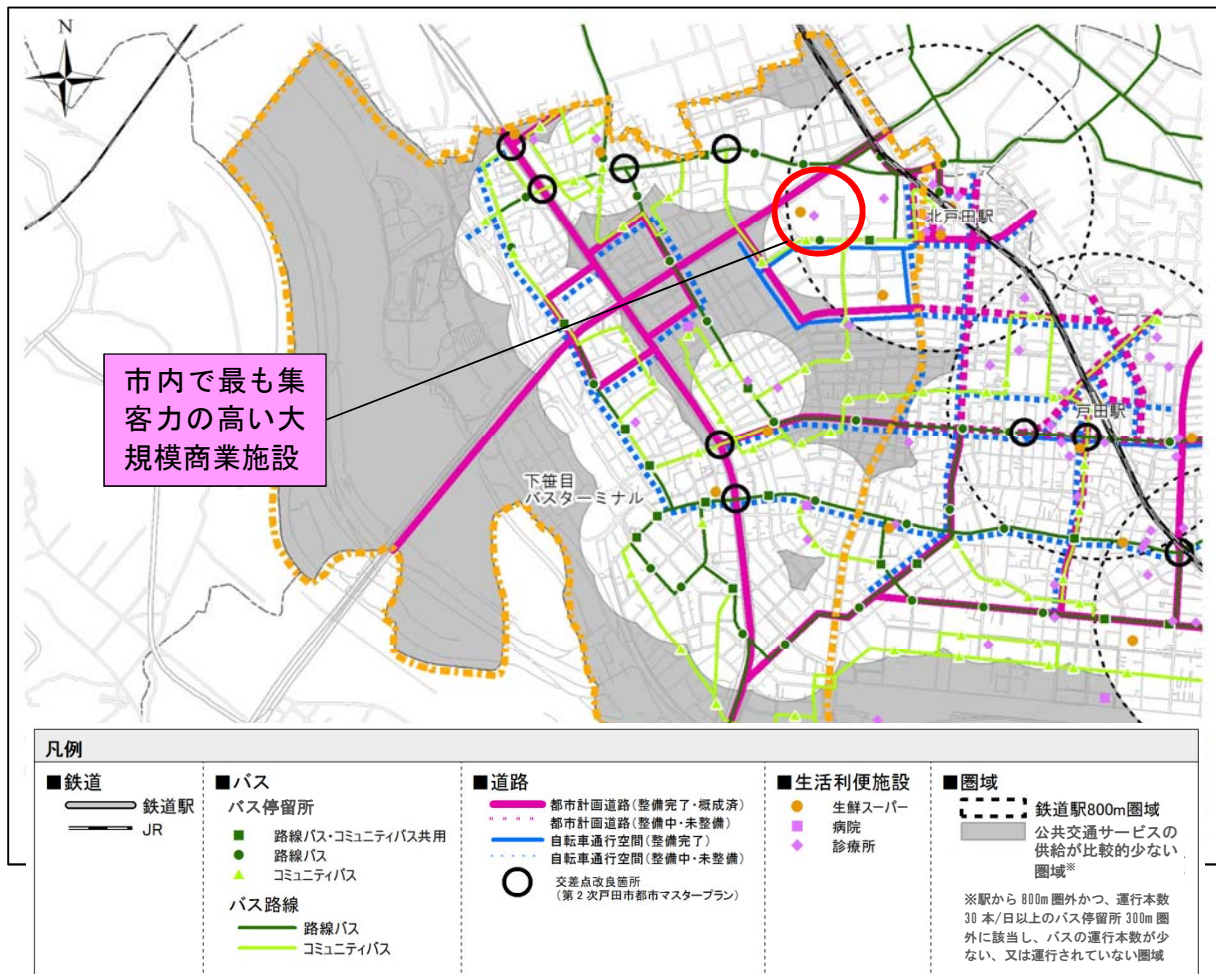


図 2- 43 地域別の交通上の課題：美女木・下笹目地域

戸田市都市交通マスタープラン【資料編】
平成31年4月（初版）

発行／戸田市

〒335-8588 戸田市上戸田1丁目18番1号

電話：048-441-1800（代）

編集／都市整備部 都市計画課

