

戸田市都市交通マスタープラン

【概要版】

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
【概要版】

平成31年4月

戸 田 市

1 戸田市都市交通マスタープランの概要

都市交通マスタープランとは

都市交通マスタープランは、主に都市全体の交通施策の在り方を示すことにより、将来にわたってより良い交通環境を維持・向上させるためのものであり、都市の将来像や計画目標、道路や公共交通等のハード整備施策や、TDM※等のソフト施策などが記載されています。

※TDM(Transportation Demand Management)

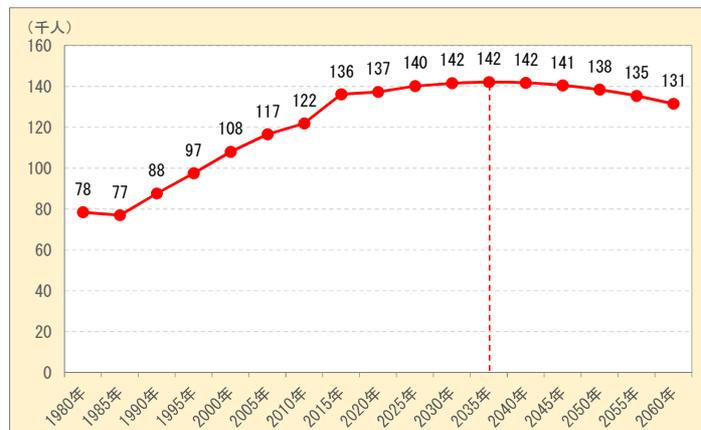
自動車の利用者に対して、自動車や道路の利用方法の変更や工夫を促す手法のことで、「時間の変更」「手段の変更」「経路の変更」に関する施策です。

都市交通マスタープラン策定の背景と目的

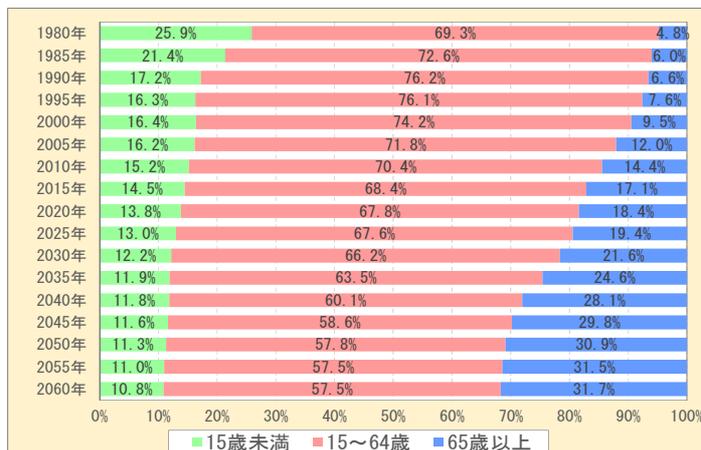
戸田市（以下「本市」といいます。）では、人口減少や超高齢社会の到来をはじめ、環境問題や自然災害時に対する備え、ライフスタイルの多様化など、交通を取り巻く社会情勢の変化が予測されています。このような今後の変化に応じた、交通体系の在り方を考える必要があります。

そこで、将来にわたって、より良い交通環境を維持するとともに、向上させることを目的として、「戸田市都市交通マスタープラン」を策定します。

本市の人口動向

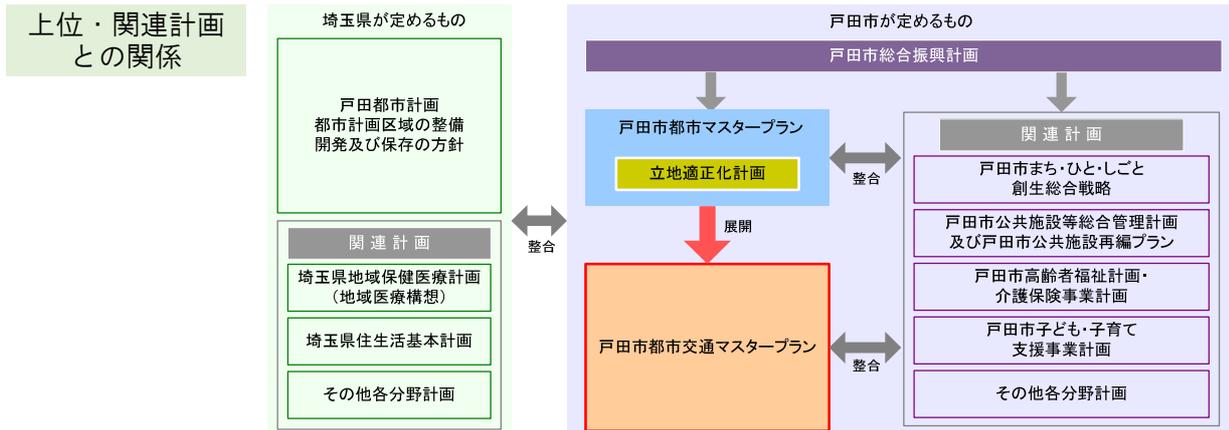


本市の年齢3区分別人口構成比率



都市交通マスタープランの計画の位置づけ

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都市基盤整備に関するものに限らず、県や市の様々な上位・関連計画と整合を図ります。



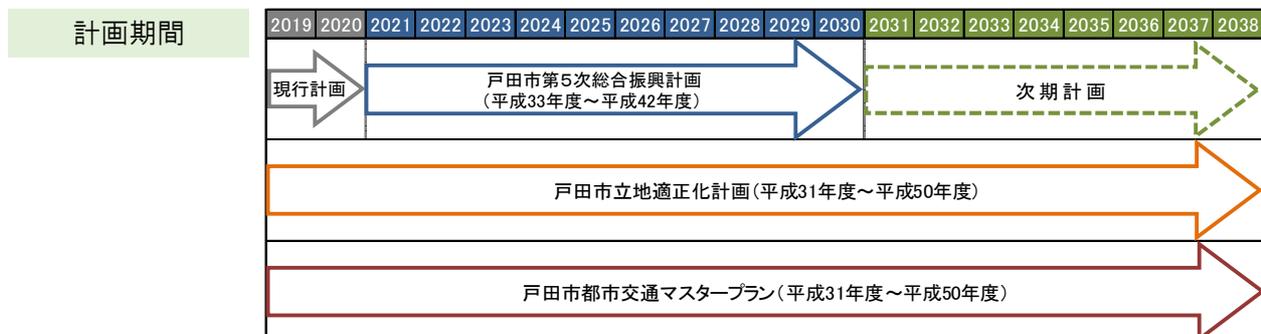
都市交通マスタープランの対象区域

戸田市都市交通マスタープランの対象区域は、戸田都市計画区域（市全域）とします。

都市交通マスタープランの計画期間

戸田市都市交通マスタープランは、おおむね 20 年後の都市を展望しつつ、さらにその先も考慮するものとします。

計画の期間は、上位計画の戸田市立地適正化計画と同様に 2019 年（平成 31 年）から 2038 年（平成 50 年）とします。



2 本市の現状と都市交通体系の課題

本市における都市交通に関する主な課題は、次のように整理することができます。

道路

- ・高速道路、国道等の交通量及び混雑は、近年は減少傾向にあり、また、アンケートの結果から、「目的地に到着するまでの時間が予測できない」と答えた方は、約10%と低い割合となり、移動所要時間に関する信頼性は高いといえます。
- ・本市が管理する道路の総延長は約250.6km整備されています。また道路橋は70橋ありますが、今後20年経過すると建設後50年を経過した高齢橋梁の割合が全体の約70%以上となり、架け替えや大規模修繕などの大きな財政負担が懸念されています。



- ・市内の道路ネットワークの整備を引き続き行うとともに、今後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ります。
- ・対症療法的な対応ではなく、予防保全的な補修等によって、計画的かつ効率的な維持管理を行う必要があります。

自家用車

- ・自動車運転免許証保有者に占める高齢者の割合は、増加傾向にあるとともに、免許証返納者数は、近年増加の一途をたどっています。
- ・自動車保有台数は緩やかに増加していますが、人口増加率と比べ伸びは低い状況です。
- ・若年層が比較的多い人口構成も影響して、自動車を保有しない人が多くなっています。



- ・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を行う必要があります。

自転車・徒歩

- ・市域がさほど広くなく平坦な地形であり、歩行者・自転車の移動がしやすい特徴があります。
- ・1998年（平成10年）と2008年（平成20年）で交通手段分担率を比較すると、自動車が減少した一方、徒歩の割合が増加しています。
- ・アンケートの結果から、自転車の安全性の向上に係るニーズが高くなっています。



- ・市域がさほど広くなく、平坦な地形特性をいかし、自家用車に頼りすぎず、徒歩や自転車で安全に移動ができる環境の形成を行う必要があります。

バス

- ・市内のバス路線網は、路線バスとコミュニティバス toco により構成されており、そのうち、コミュニティバス toco については、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んでおり、利用者も増加傾向にあります。
- ・市内のほぼ全域が、鉄道駅 800m、バス停留所 300m 圏域に入っていますが、人口が多いにも関わらず運行本数が多いバス停留所が 300m 圏域に入っていない地域があります。



- ・今後の高齢化等を踏まえ、バス等公共交通への転換を考える必要があります。
- ・バスのサービス水準を維持し、利便性向上や利用促進を図る必要があります。

交通結節点（バス）

- ・立地適正化計画においては、JR 埼京線の戸田公園、戸田、北戸田駅の 3 駅、下笹目バスターミナルが交通拠点として位置づけられおり、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サイクルアンドバスライドが行われています。



- ・交通拠点としての機能を維持・向上させるために、バス・自転車相互の乗り継ぎ機能について検討する必要があります。

鉄道

- ・立地適正化計画において、JR 埼京線の戸田公園、戸田、北戸田駅の 3 駅周辺が中心拠点及び交通拠点として位置づけられています。
- ・平成 12 年からの 15 年間で、乗車人員は 1.3~1.4 倍に増加しており、近傍の京浜東北線における増加率を上回っています。



- ・本市とさいたま市、東京都心をつなぐ広域的な交通手段としての鉄道輸送は、長期的な交通需要も考慮してサービスレベルの維持を図る必要があります。

交通結節点（鉄道）

- ・駅前交通広場は、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の 2 箇所が整備済みであり、戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の 4 箇所は今後整備を進める予定としています。
- ・戸田駅では、路線バスの停留所が改札から 200m 程度離れて設置されています。



- ・広域的な交通と市内の交通との結節点であり、立地適正化計画においても中心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ります。

3 都市交通体系の将来像

本市の人口は、1985年（昭和60年）にJR埼京線が開通したこともあり、増加の一途をたどっており、急速な都市化が進んできた状況にあります。鉄道駅へのアクセスは、市域がさほど広くなく平坦な地形特性により、徒歩や自転車による移動が多いことから、快適な駅へのアクセス性について維持・向上が求められています。また、路線バスやコミュニティバスtoocoをはじめとした公共交通については、市域を網羅するように既に路線が配置されていますが、今後も、公共交通の利便性を確保するために維持・向上が求められています。さらに、広域的移動のための幹線道路（国道、県道、都市計画道路等）が市域を通過しており、自動車交通の利便性が非常に高く、市内の一部地域においては自動車利用率が高い地域があるため、今後も、利便性の維持・向上だけではなく、超高齢社会の到来を踏まえ自家用車に頼りすぎない環境の整備が求められています。

本市の都市交通体系の将来像は、「交通要衝地である本市の強みをいかした、多様な選択ができる持続可能な交通環境が形成されたまち」です。また、この将来像は、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等の上位・関連計画において、方針として掲げられている「多様な交通手段による移動性の向上」と整合を図り、方針の実現によって目指すべき都市の骨格構造を実現した姿です。

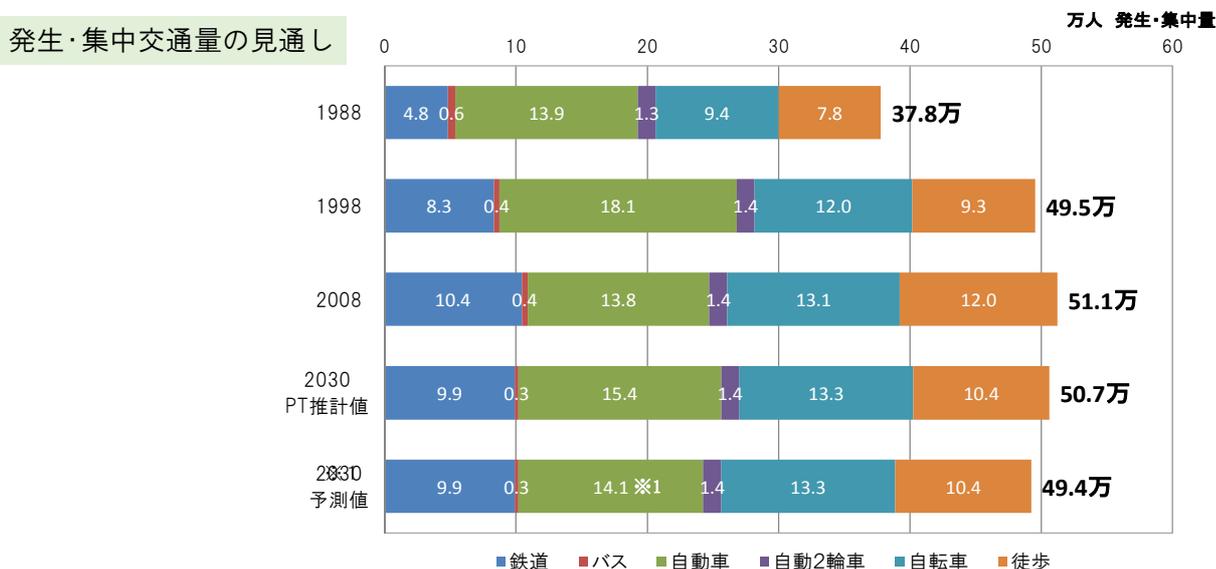
目指すべき都市の骨格構造
（基幹的な公共交通軸）



将来の交通需要の予測

将来の交通需要（発生・集中交通量）の見直しからは、次のような特徴が挙げられます。

- 鉄道** 2008年（平成20年）まで増加してきたところですが、今後の少子化による通学交通を考慮し、減少することを予測しています。
- バス** 自転車利用の増加や事業者の経営状況が影響すると見込み、運行本数が減少することを予測しています。
- 自動車** 市の高齢人口（65歳以上）が増加することに伴い、自宅からの移動量が増加することを予測しています。
- 自動2輪車** これまでの発生・集中量の推移を鑑み、おおむね横ばいで推移することを予測しています。
- 自転車** 利用環境が整備されつつあること、新たな技術（電動付き自転車）などにより、一層身近な移動手段として利用される状況を考慮し、増加することを予測しています。
- 徒歩** 2008年まで増加してきたところですが、高齢化の進展により、他の移動手段に転換が図られることを予測しています。



※1 2030 予測値の自動車発生・集中量は、平成30年2月に公表された自動車交通量の将来伸び率を2008年の自動車交通量に乗じて算出しています。

将来交通需要は、市内を通過する鉄道や幹線道路（国道、県道、都市計画道路等）のネットワーク状況を考慮し、東京都市圏パーソントリップ調査結果（交通実態調査）※2（以下「PT調査」という。）と、平成22年道路交通センサス※3に基づく伸び率を用いて予測しました。

※2 東京都市圏パーソントリップ調査とは

東京都市圏に居住している人を対象に、「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」移動したかについて調査し、平日の一日のすべての移動を捉えるものです。調査は昭和43年度以降におおむね10年毎に実施されています。

※3 道路交通センサスとは

正式名称は「全国道路・街路交通情勢調査」。全国の道路と道路の利用実態を捉え、道路の使われ方、道路整備の現状等を把握し、道路計画の策定や道路の維持・修繕等に活用されることを目的に実施されています。調査は昭和55年度以降におおむね5年に1回の割合で実施されています。

4 都市交通体系の基本目標及び基本方針

今後、本市においても人口減少や超高齢社会を迎える見込みとなっていることから、自家用車に頼りすぎない、多様な交通手段による移動が可能となる都市交通体系の構築が求められています。また、上位・関連計画として第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）や戸田市立地適正化計画が策定されており、これらの上位・関連計画における方針及び目標年次と整合・連携させることが必要です。

そこで、都市交通体系の基本目標及び基本方針は、戸田市立地適正化計画における交通に関する方針等を踏襲し、設定します。

【都市交通体系の基本目標】

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～

【基本方針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、自家用車に頼りすぎ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、自転車等の乗り継ぎ機能等の強化、自動車走行環境の向上によるバス等の移動円滑性、運行定時性、鉄道駅へのアクセス性の向上、さらには運送等物流機能向上を目指し、市内全域で公共交通が利用しやすい環境を整備します。

【基本方針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、自家用車に頼りすぎない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、交流施設等の外出のきっかけとなる施設を回遊できる歩行者・自転車ネットワークを形成します。

【基本方針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

公共交通の利用者を増加させるため、公共交通に対する市民の関心・理解を高めたり、利便性を向上する等のモビリティマネジメントを推進します。

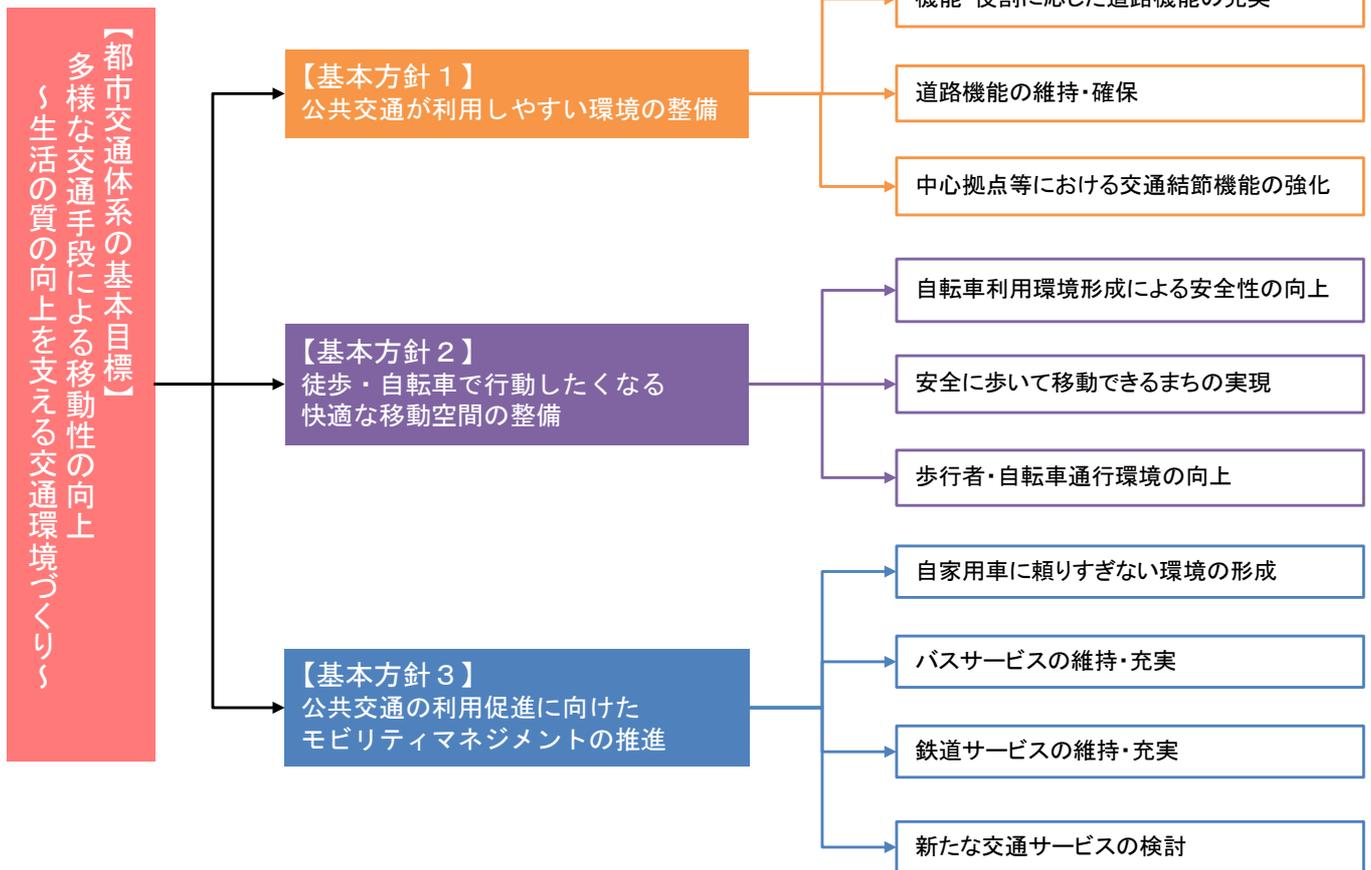
5 都市交通体系における主な施策

都市交通体系に関する基本方針に基づき、基本目標の実現に向けた主な施策と、その主な取組の例を示します。

【基本目標】

【基本方針】

【都市交通体系における主な施策】



【基本方針1】

公共交通が利用しやすい環境の整備

1 機能・役割に応じた道路機能の充実

それぞれの道路が持つ機能・役割に応じた道路の整備は、バスの運行定時性や鉄道駅へのアクセス性の向上による公共交通利用の促進だけでなく、回遊性の向上やにぎわいづくりに寄与するものであり、沿線地域の魅力向上にもつながります。

【主な取組例】

- 都市計画道路の整備
- 市内道路ネットワークの交通容量等の検証

整備された都市計画道路



2 道路機能の維持・確保

道路の適切な維持管理は、市民の安心で安全な移動を支えるだけでなく、地震等の災害発生時、異常気象時においても移動性を安定的に確保することにもつながります。

【主な取組例】

- 橋梁の長寿命化を目指した健全度調査及び補修工事等の実施
- 舗装の長寿命化を目指した路面性状調査及び補修工事の実施

橋梁の点検状況



3 中心拠点等における交通結節機能の強化

中心拠点に設定されている鉄道3駅における駅前交通広場等の機能性の向上は、複数の交通手段の切替えの円滑化だけでなく、オープンスペースの確保による回遊性の向上、にぎわいの創出、来訪者を迎える市の玄関口としての魅力向上にもつながります。

また、鉄道3駅から離れている地域において、重要な交通拠点となっているバスターミナルの機能性の向上は、今後の高齢化を鑑みると、より一層重要となります。

【主な取組例】

- 駅前交通広場の整備
- 駅前交通広場へのバス接続環境改善の検討
- サイクルアンドバスライド機能の検討

下笹目バスターミナル



【基本方針2】

徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備

1 自転車利用環境形成による安全性の向上

身近で環境にやさしい移動手段である自転車の利用環境の形成は、現状で高くなっている通勤・通学目的の自転車利用率の更なる増進だけではなく、自動車利用率が高くなっている私事目的における自転車利用率を向上させるとともに、健康増進、道路渋滞の緩和、地球温暖化抑制にもつながります。

【主な取組例】

- 安全な自転車通行空間の整備
- 自転車利用者のマナー向上に関する啓発活動の実施



2 安全に歩いて移動できるまちの実現

徒歩は最も身近な交通手段であり、歩行環境の向上は、誰もが安心して安全に歩いて出かけることにつながるとともに、にぎわいの創出や、高齢者の外出機会の増加につながります。

【主な取組例】

- 歩行空間の整備
- バリアフリー化の推進



3 歩行者・自転車通行環境の向上

生活道路における自動車の流入交通、速度抑制対策は、幹線道路と比較して通行割合が高い歩行者及び自転車の安全性を向上させるとともに、自動車と歩行者及び自転車利用者が共存できる環境づくりにもつながります。

【主な取組例】

- 生活道路への通過交通の進入抑制等についての検討
- 物理的デバイスの必要性についての検討



【基本方針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

1 自家用車に頼りすぎない環境の形成

自家用車に頼りすぎることなく、目的や場面に応じた交通手段を自発的に選択できる環境づくりは、環境負荷の低減だけではなく、公共交通の利用者数の増進により公共交通の衰退化を防ぐことにもつながります。

【主な取組例】

- 多様なチャンネルを活用した交通施策
- 公共交通サービスに関する情報提供の充実
- カーシェアリングの利用促進



2 バスサービスの維持・充実

バスサービスの維持・充実を図ることは、公共交通の利用者数の増進により公共交通の衰退化の防止、今後迎える超高齢社会における運転免許証の返納促進、高齢者の外出機会の増進につながります。

【主な取組例】

- 将来バス需要の把握、地域特性や需要に応じたバスサービスの維持・充実
- 高齢者等の公共交通利用促進に向けたシルバーパスの導入検討



3 鉄道サービスの維持・充実

都心方面やさいたま市方面への通勤、通学をはじめとした様々な目的のための広域的な移動を支えている鉄道サービスの維持・充実は、混雑度低減、運行時間拡大等により、移動性向上だけでなく、経済活動の活性化にもつながります。

【主な取組例】

- ラッシュ時の輸送力強化、運行時間拡大等の鉄道利便性の向上に関する要望



4 新たな交通サービスの検討

自家用車、既存の公共交通によらない新たな交通サービスの創出は、鉄道駅から離れて立地している主要集客施設へのアクセス性向上及び施設周辺地域の道路渋滞緩和、公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と交通結節点間のアクセス性向上による市内の交通サービス格差の低減等をはじめとした様々な交通課題に対する柔軟な対応策につながります。

【主な取組例】

- 民間主導による主要集客施設への交通サービスの導入検討
- 公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と交通結節点を結ぶ交通サービスの導入検討



6 実現化の方策

推進体制の確立

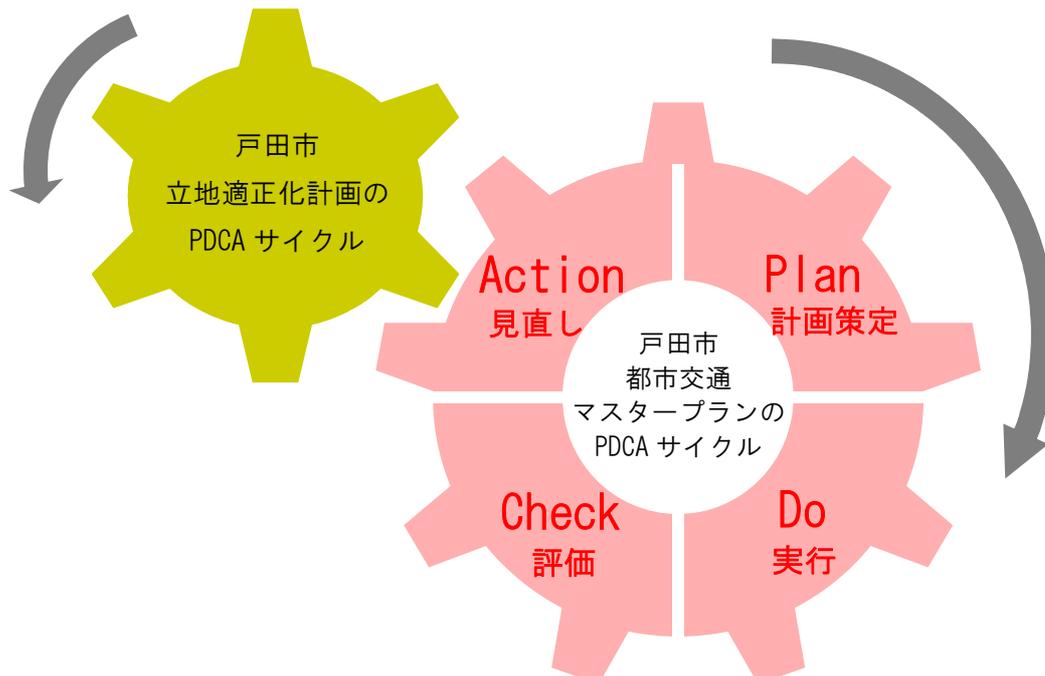
都市交通体系の基本目標の実現に向けた取組を推進していくためには、様々な上位関連計画や事業方針と整合を図ることが重要となります。そのようなことから、市内部の事業主体が各々で施策を推進していくだけではなく、国、埼玉県、交通管理者、交通事業者をはじめとした様々な関係者と分野横断的な連携を図り、さらには市民の理解を得ながら推進していく必要があります。分野横断的な連携に当たっては、関係者と綿密な協議を通じて、計画実現に向けた方針の共有を図ります。

計画の進行管理

都市交通マスタープランは、Plan(計画の策定)-Do(実行)-Check(評価)-Action(見直し)によるPDCAサイクルの考え方に基づいて、20年後の都市交通体系を展望しつつ、おおむね5年ごとに計画の見直しの検討を行うとともに、上位・関連計画である戸田市立地適正化計画のPDCAサイクルと連携を図りながら、適切に進行管理を行います。

また、戸田市総合振興計画や戸田市都市マスタープラン、戸田市立地適正化計画をはじめとした上位・関連計画の改定、社会情勢の変化等を総合的に勘案し、必要に応じて計画の見直しを行うものとします。

計画の進行管理イメージ



【交通の現状】

【人の移動実態】

※市民意識調査結果(●)

【都市交通体系の課題】

| | | |
|---|---|---|
| <p>交通結節点</p> <p>○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箇所は整備済みであり、戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の4箇所は今後整備を進める予定としている。</p> <p>○バス停留所は、戸田公園駅と北戸田駅については、改札からおおむね100m以内に設置されているが、戸田駅については、路線バスの停留所が改札から200m程度離れて設置されている。</p> | <p>○埼玉県平均、周辺市と比べても駅端末における路線バス等の分担率は低くなっている。</p> | <p>広域的な交通と市内の交通との結節点であり、立地適正化計画においても中心拠点に設定されている鉄道駅の交通結節点機能の充実を図る必要がある。</p> |
| <p>道路</p> <p>○高速道路は外環道、首都高速5号池袋線等が整備され、10は4箇所設置されている。</p> <p>○幹線道路として、国道17号、新大宮バイパス、国道298号等がある。</p> <p>○都市計画道路の未整備区間は、戸田公園駅周辺のほか、新管第一・新管第二土地区画整理事業施行区域、新管中央地区に残っている状況である。</p> <p>○本市が管理する道路の総延長は、250.6kmであり、道路施設は日々の調査及び点検により、補修が必要な箇所が発見された場合には、緊急性に基づく優先度に応じて対策を行っている。</p> <p>○本市には、市が管理する道路橋は70橋あり、今後20年間で急速な高齢化が進み、建設後50年を経過する高齢橋梁の割合が全体の70%程度となり架け替えなどの大きな財政負担が懸念されている。</p> | <p>○高速道路、国道等の交通量は、首都高速5号池袋線を除いて近年減少傾向にある。</p> <p>○高速道路、国道等には混雑度が比較的高い路線があるが、近年は低い傾向にある。</p> <p>●自家用車による移動について感じていることとして、「目的地に到着するまでの時間が予測できない」は、10%未満と比較的低い割合となり、移動所要時間に関する信頼性は高いといえる。</p> | <p>補助幹線道路の役割をもつ市内道路ネットワークの整備を引き続き行うとともに、今後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。</p> <p>橋梁や舗装をはじめとした道路に関して、対処療法的な対応ではなく、予防保全的な補修等により、計画的かつ効率的な維持管理を行う必要がある。</p> |
| <p>交通結節点(下世目バス)</p> <p>○立地適正化計画においては、市内鉄道3駅、及び下世目バスターミナルが交通拠点として位置づけられている。養軒的なバス路線として、市内や市周辺の鉄道駅、下世目バスターミナルを相互に結ぶ路線が位置づけられている。</p> | <p>○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行われている。</p> | <p>交通拠点としての機能を維持・向上させるためにバス・自転車相互の乗り継ぎ機能について検討する必要がある。</p> |
| <p>自転車・徒歩</p> <p>○市域がさほど広くなく、平坦な地形となっていることから、歩行者・自転車にとって移動しやすい特性がある。</p> <p>○「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」により、自転車道路網が設定され、整備予定である28.7kmのうち、2017年度までに計5.9kmが整備された。</p> | <p>○自転車分担率は、自動車分担率と同程度の高い水準である。</p> <p>○本市の交通事故死傷者数を埼玉県や全国の傾向と比較すると、ほぼ全ての年齢層で、自転車乗用中における死傷者が多い傾向にある。</p> <p>●市内の移動は自転車が主要な移動手段になっていることから、自転車通行に関する安全性の向上ニーズが高い。</p> <p>○1998年と2008年で交通手段分担率を比較すると、自動車が減少した一方、徒歩の比率が増加している。</p> <p>○歩行中の死傷者が9歳以下の年齢層で、埼玉県や全国より多い傾向にある。</p> | <p>市域がさほど広くなく、平坦な地形特性をいかし、自家用車に頼りすぎない徒歩や自転車で安全に移動ができる環境の形成が必要である。</p> |
| <p>自家用車</p> <p>○県内の運転免許保有者数はほぼ横ばいだが、保有者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、また、運転免許証返納者数は、近年増加の一途をたどっている。</p> | <p>○1998年と2008年で交通手段分担率を比較すると、自動車が減少した一方、徒歩の比率が増加している。</p> <p>○自動車保有台数が、緩やかに増加しているが、人口増加率と比較すると伸びは低い状況にある。</p> <p>●若年層が比較的多い人口構成も影響して、自動車保有をしない人が多くなっている。</p> | <p>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。</p> |
| <p>バス(路線バス・コミュニティバス共通事項)</p> <p>○市内のバス路線網は、路線バスとコミュニティバスtocoにより構成されている。</p> <p>○県内の運転免許保有者数はほぼ横ばいだが、保有者に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、また、運転免許証返納者数は、近年増加の一途をたどっている。</p> <p>○戸田駅においては、路線バスの停留所が改札から200m程度離れて設置されている。</p> <p>○市内のほぼ全域が鉄道駅800m圏域またはバス停留所300m圏域に入っているが、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圏域に入っていない地域がある。</p> <p>○市内外から問わず、利用客が非常に多く、集客力が高い大規模商業施設が市内に立地している。</p> | <p>○近年、バスの運行本数は横ばいの傾向、1日平均乗車人員は緩やかな増加傾向にあるが、バス利用分担率については低い傾向にある。</p> <p>●市民ニーズとして、バス運行本数の増便が一番があがっている。</p> <p>●最寄りのバス停留所まで徒歩10分以内に居住している市民の割合は、大半を占めているが、一部の市民は最寄りのバス停留所の位置を把握できていない。</p> <p>●利用頻度が5年前と比較して「増加した」という回答は、路線バスで44%、コミュニティバスで5%となった。</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> <p>人口が多い一方で、バスを中心とした公共交通のサービスの質が十分ではない地域については利用者ニーズも踏まえながら改善を図る必要がある。</p> <p>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。</p> |
| <p>路線バス</p> <p>○路線バスは、市内間だけでなく、市内と周辺市を結ぶ路線も整備されている。</p> | <p>○駅端末における路線バス分担率は、埼玉県平均、周辺市と比較して低くなっている。</p> <p>○路線別の1日平均の乗車人員は、川口駅、蕨駅や武蔵浦和駅と周辺市の鉄道駅と結ぶ路線が多くなっている。</p> <p>○本市から本市近傍の駅への移動のうち、武蔵浦和駅と川口駅については、路線バスの分担率が高くなっている。</p> <p>●周辺市を結ぶ距離が長い路線が多いこともあり、時間とおりの運行といった運行定時性の向上に関するニーズが高くなっている。</p> | <p>路線バスの乗車人員は増加の傾向にあり、現在のサービス水準を維持しつつ、利便性向上や利用促進を図っていく必要がある。</p> |
| <p>コミュニティバス</p> <p>○コミュニティバスtocoは、市内鉄道駅を起点に、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されている。</p> | <p>○利用者は各路線とも2012年以降増加傾向にある。</p> <p>○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。</p> <p>●路線が長いというルート設定の特性上から、所要時間の向上に関するニーズが高くなっている。</p> | <p>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。</p> |
| <p>鉄道</p> <p>○市内にはJR埼京線の戸田公園、戸田、北戸田の3駅が設置されている。</p> <p>○立地適正化計画において、JR埼京線の市内鉄道3駅周辺が中心拠点・交通拠点として位置づけられている。</p> | <p>○JR埼京線の市内3駅は、2000年からの15年間で乗車人員が1.3~1.4倍に増加しており、増加率は本市近傍の京浜東北線の駅を上回っている。</p> <p>●鉄道サービスの現状に対して不満を感じていない人が約半数を占めている。</p> | <p>本市とさいたま市、東京都市を結ぶ広域的な交通手段としての鉄道輸送は、長期的な交通需要も考慮してサービスの維持を図る必要がある。</p> |

＜都市交通体系の基本目標＞
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～

【基本方針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社会に対応し、自家用車に頼りすぎ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る。
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、自転車等の乗り継ぎ機能等の強化、自動車走行環境の向上によるバス等の移動円滑性、運行定時性、鉄道駅へのアクセス性の向上、さらには運送等物流機能向上を目指し、市内全域で公共交通が利用しやすい環境を整備する。

【基本方針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、自家用車に頼りすぎない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する。
また、公園や広場、交流施設等の外出のきっかけとなる施設を回遊できる歩行者・自転車ネットワークを形成する。

【基本方針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

公共交通の利用者を増加させるため、公共交通に対する市民の関心・理解を高めたり、利便性を向上する等のモビリティマネジメントを推進する。

【都市交通体系における主な施策と取組例】

【機能・役割に応じた道路機能の充実】

- ・都市計画道路の整備
- ・市内道路ネットワークの交通容量等の検証

【道路機能の維持・確保】

- ・橋梁の長寿命化を目指した健全度調査及び補修工事等の実施
- ・舗装の長寿命化を目指した路面性状調査及び補修工事の実施

【中心拠点等における交通結節機能の強化】

- ・駅前交通広場の整備
- ・駅前交通広場へのバス接続環境改善の検討
- ・サイクルアンドバスライド機能の検討

【自転車利用環境形成による安全性の向上】

- ・安全な自転車通行空間の整備
- ・自転車利用者のマナー向上に関する啓発活動の実施

【安全に歩いて移動できるまちの実現】

- ・歩行空間の整備
- ・バリアフリー化の推進

【歩行者・自転車通行環境の向上】

- ・生活道路対策（ゾーン30の設定、自動車の速度抑制施策の検討等）

【自家用車に頼りすぎない環境の形成】

- ・多様なチャンネルを活用した交通施策
- ・公共交通サービスに関する情報提供の充実
- ・カーシェアリングの利用促進

【バスサービスの維持・充実】

- ・将来バス需要の把握、地域特性や需要に応じたバスサービスの維持・充実
- ・高齢者等の公共交通利用促進に向けたシルバーバスの導入検討

【鉄道サービスの維持・充実】

- ・ラッシュ時の輸送能力強化、運行時間の拡大等の鉄道利便性の向上に関する要望

【新たな交通サービスの検討】

- ・民間主導による主要集客施設への交通サービスの導入検討
- ・公共交通サービスの供給が比較的小さい圏域と交通結節点を結ぶ交通サービスの導入検討

(参考) その他施策

- ・自動運転技術の動向の考慮

| 第2次戸田市 都市マスタープラン(改定版) | |
|--------------------------|--|
| ■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 |
| ■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」 |
| ■都市づくりの方針 | 2. 都市施設の整備方針 |
| (1) 道路の整備方針 | ① 歩行者・自転車とともに利用しやすい道路環境整備 ② 鉄道3駅の顔にふさわしい駅前交通広場の整備 ③ 幹線道路網の整備 ④ 低炭素都市づくりの視点からの道路整備 |
| 4. 交通体系の方針 | |
| A | 公共交通が利用しやすい環境の整備 |
| B | 徒歩・自転車で行動したくなる 快適な移動空間の整備 |
| C | 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 |

| 戸田市立地適正化計画 | |
|------------|---|
| ■まちづくりの目標 | 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 |
| ■まちづくりの方針 | ③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～ |
| | ・市内のどこからでも、多様な交通手段で移動できるネットワークを形成する。 ・市外にアクセスしやすい公共交通ネットワークの維持・向上を進める。 |
| a | 公共交通が利用しやすい環境の整備 |
| b | 徒歩・自転車で行動したくなる 快適な移動空間の整備 |
| c | 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 |



戸田市都市交通マスタープラン【概要版】

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