

令和6年度第3回
戸田市地域公共交通協議会
次 第

令和7年1月27日(月) 午前10時～
於：戸田市役所5階 501政策会議室

1 開 会

2 議 題

(1) 地域公共交通計画の策定期間の変更について

【資料1】 【参考資料1】 【参考資料2】

(2) 地域公共交通計画の策定スケジュールについて

【資料2】

(3) 地域公共交通計画の概要、公共交通を取り巻く現状と課題について

【資料3】

3 その他

4 閉 会

地域公共交通計画の策定時期の変更

地域公共交通計画の策定期期の変更

1. 策定期期の変更理由

(1) 地域公共交通計画に関する指針

国土交通省が地域公共交通計画に関する指針を令和6年度中に策定する見込みです。指針では、計画のひな型が示され、計画に盛り込むべき項目が明確化されることから、当該計画にその内容を反映させることについて検討や協議が必要です。

(2) 2024年問題の影響

バス運転手の改善基準告示が令和6年4月に適用されたことに伴い、バス運転手不足がより一層深刻化しています。利用者が多い首都圏でもバス路線の廃止や減便が広がっており、その影響を勘案しつつ、地域公共交通を取り巻く動向を踏まえ、施策等を検討する必要があります。

(3) 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築

市内の公共交通の利用状況やニーズを把握することを目的に、市民・コミュニティバス利用者・町会にアンケートを実施しましたが、これらの意見を踏まえ、持続可能な地域公共交通ネットワークを構築していくためには、中長期的な視点から交通事業者や関係機関との調整が必要であり、適切かつ丁寧な対応が求められます。

2. 計画策定期期の変更

以上を踏まえ、当該計画の策定期期を「令和7年3月」から「令和8年3月」に変更

【参考】地域公共交通計画策定の動向

※ 『「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会 中間とりまとめ』より

1. 地域公共交通計画の現状

- ① 現状分析が多く、今後の取組に関する記載が少ない。
- ② 利用者数以外の数値目標がバラバラで、目標設定が少ない。
- ③ 評価が計画見直しにつながっていない。
- ④ 多様な関係者の参画が不足している。
- ⑤ データの取得・活用が十分でない。

2. 地域公共交通計画のアップデート

- ① シンプルで一貫性ある計画構成への見直し
- ② 重要な施策・事業に狙いを定めた集中展開
- ③ 継続的な評価と施策・事業の改善
- ④ 機動的・横断的な実行体制の整備
- ⑤ モビリティ・データの利活用

地域公共交通計画の策定スケジュール

1. 策定スケジュールの変更

【変更前】

実施内容	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
計画策定	現状・課題整理、構成案作成			計画素案作成			計画原案作成			計画案修正			★計画策定
	アンケート調査等実施									パブコメ意見募集			
協議会	●			●			●	●			●		

1. 策定スケジュールの変更

【変更後】

実施内容	令和6年度												
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
計画策定	現状・課題整理、構成案作成										計画素案作成		
	アンケート調査等実施												構成案を基にした計画素案の構成作業等
協議会	●			●						●			

実施内容	令和7年度											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
計画策定	計画素案作成		計画原案作成					計画案修正			★計画策定	
	<ul style="list-style-type: none"> ・地域公共交通計画に関する指針への対応 ・地域公共交通を取り巻く動向を踏まえた施策の検討 ・交通事業者や関係機関との調整 					パブコメ意見募集						
協議会		●			●		●			●		

※ただし、計画のひな型の提示が遅れるとスケジュールが変更になる場合もあります。 2

2. 地域公共交通協議会の実施内容（案）【変更後】

年度	回	実施時期	議題（案）
令和6年度	3	R7. 1	①地域公共交通計画の策定期間の変更について ②地域公共交通計画の策定スケジュールについて ③地域公共交通計画の概要、公共交通を取り巻く現状と課題について
令和7年度	1	R7. 5	①地域公共交通計画素案について ※目次案の1～5までの内容をできる限り提示
	2	R7. 8 (書面)	①地域公共交通計画原案について ※目次案の1～5までの内容を全て提示
	3	R7. 10	①地域公共交通計画原案の確認について ②パブリック・コメントの実施について
	4	R8. 1	①パブリック・コメントの結果について ②地域公共交通計画（案）について

【参考】戸田市地域公共交通計画 目次案

1. 計画の概要
2. 公共交通を取り巻く現状と課題
3. 計画の基本方針と基本目標
4. 目標達成に向けた施策
5. 目標の評価指標と計画の進行管理

地域公共交通計画の概要

公共交通を取り巻く現状と課題



1. 計画の概要

1-1 計画の目的・背景【計画素案：P.1】

- ・本市の公共交通は、JR埼京線が広域への移動を担っているほか、市外駅への路線バスや、市内を回るコミュニティバスが5循環運行し、地域間の移動を担っています。
- ・公共交通を取り巻く環境は大きく変化しており、全国的に路線バスでは2024年の「バス運転者の改善基準告示」の改正により運転手不足が顕著になっています。
- ・本市においても、市の中心部を運行するバス路線が、令和6年（2024年）3月31日をもって廃止されるなど、地域の公共交通の維持・確保が厳しい状況となっています。
- ・こうした状況を踏まえ、本市の公共交通政策のマスタープランとなる「戸田市地域公共交通計画」を策定します。

1-2 計画の位置付け【計画素案：P.2】

本計画は「戸田市第5次総合振興計画」、「第3次戸田市都市マスタープラン」や関連計画との整合を図ります。

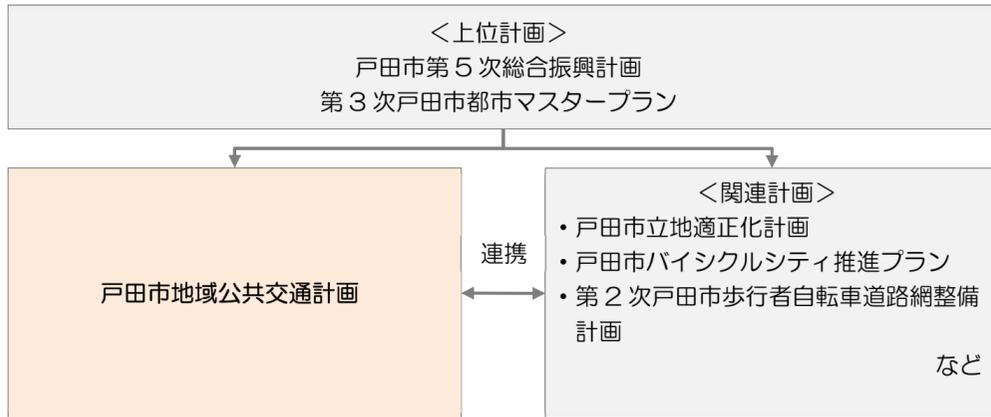


図 計画の位置付け

1-3、1-4 計画対象・期間【計画素案：P.2】

- ・対象区域：戸田市全域
- ・計画期間：令和8年度（2026年度）から令和12年度（2030年度）の5年間

1-5 SDGsの取組【計画素案：P.3】

本計画は、持続可能なまちの実現を目指すものであり、SDGs達成にも資するものです。



1. 計画の概要

2-1 公共交通全般を取り巻く現状と課題【計画素案：P. 4】

- ・鉄道や路線バス等の公共交通は、人口減少を背景に、利用者数が減少傾向にある中で、新型コロナウイルスの影響による急激な落ち込みが、事業者の経営を圧迫しました。
- ・新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後も、利用者数がコロナ禍前の水準まで回復しておらず、約9割の事業者が赤字経営となっています。経営環境の変化により、廃線や運行回数の減少等が発生している状況です。
- ・改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が令和6年（2024年）4月1日に適用されたことに伴い、バス事業者にとって、これまで以上に運転手不足が深刻化しています。これにより運転手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大するおそれがあります。
- ・こうした状況を打開するために、運転手等への処遇改善の取組を充実させるとともに、DX推進による省人化への取組が課題となっています。

2-2 地域特性【計画素案：P. 5～P. 23】

2-2-1 人口動態【計画素案：P. 5～P. 10】

将来人口の推計では、令和22年（2040年）まで増加傾向、その後は減少傾向になると予測されています。

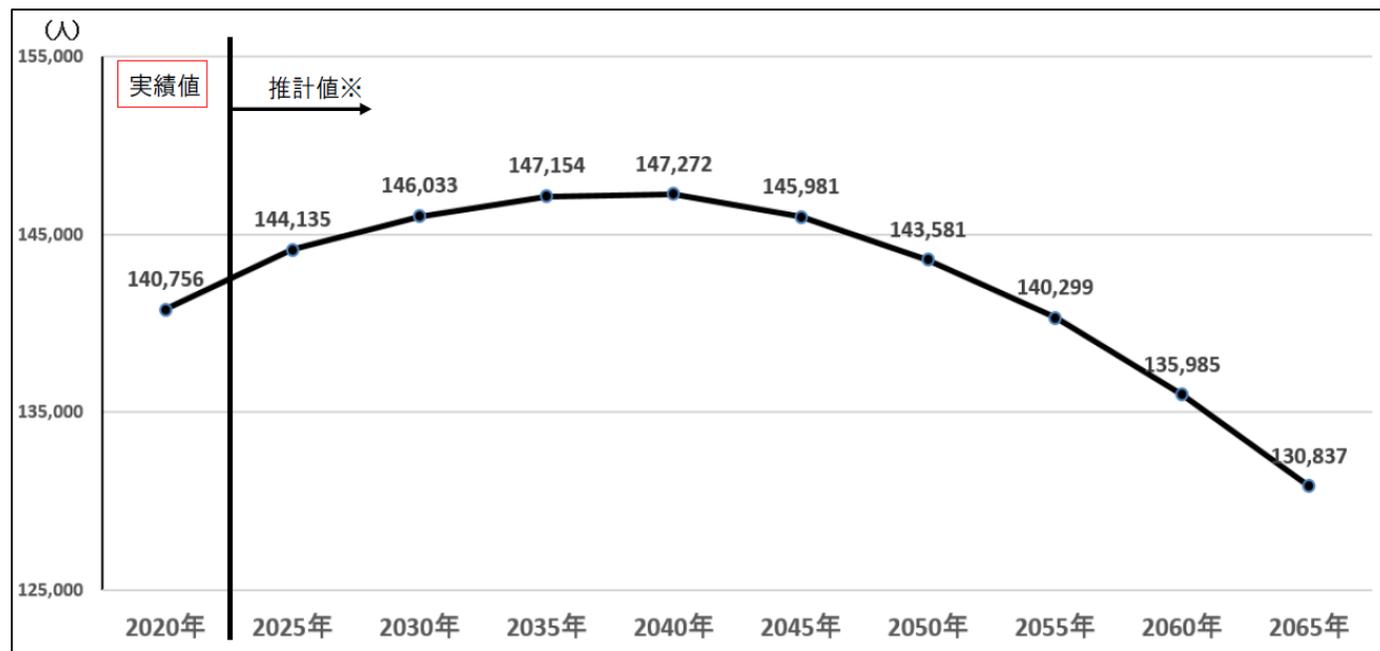
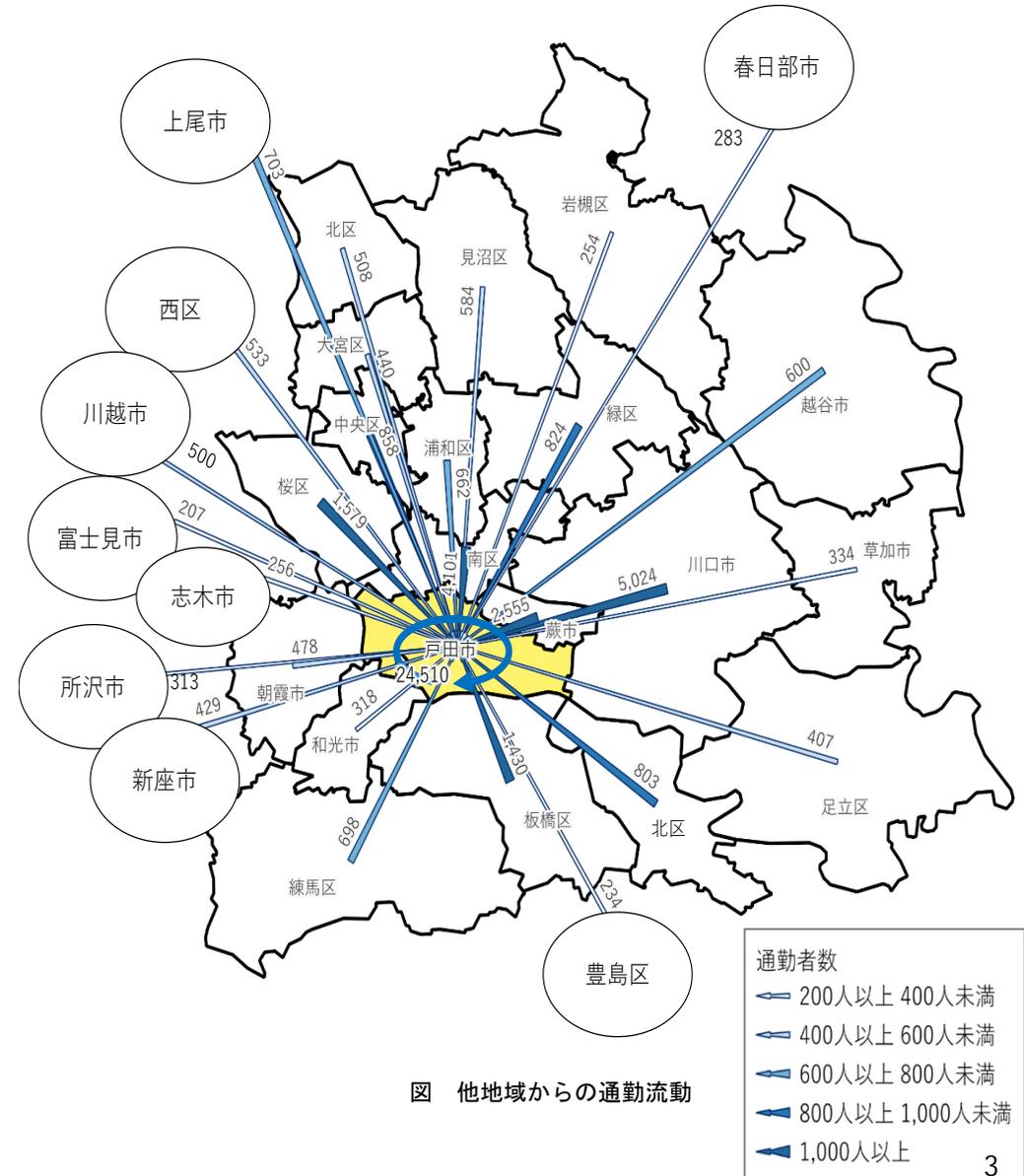
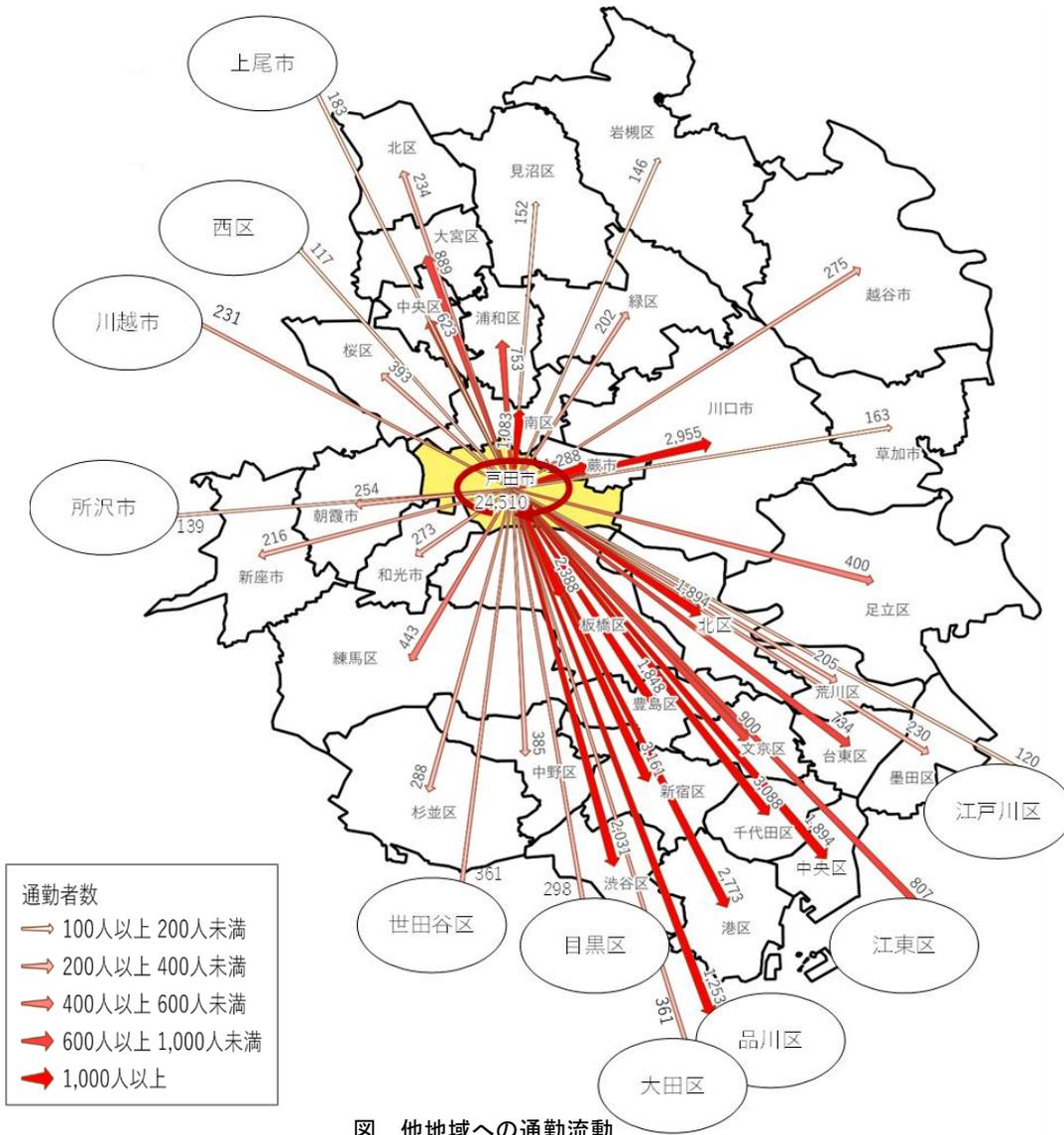


図 将来の人口推計

1. 計画の概要

2-2-2 人の動き（人流）【計画素案：P.11～P.14】

人流について、通勤の目的地では市内、新宿区、千代田区などが多く、一方で、川口市、さいたま市（南区）からの流入がみられます。



1. 計画の概要

2-2-3 人口分布と主要施設の立地状況【計画素案：P. 15～P. 21】

商業施設や医療施設など、主要施設の立地は、人口が集中する下戸田、上戸田地域が多く、笹目、美女木地域では立地が少ない状況です。

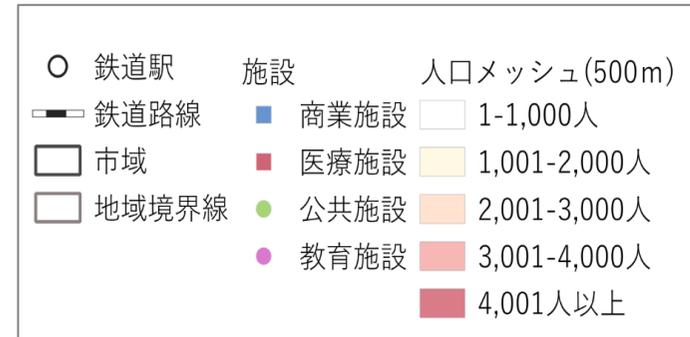
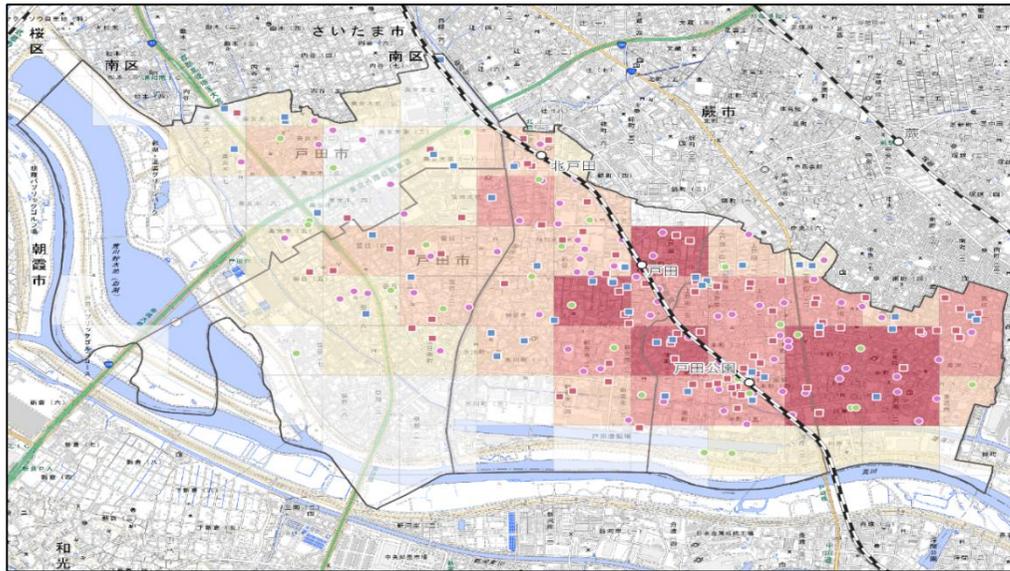


図 施設等の立地状況

2-2-4 自動車保有状況【計画素案：P. 22】

自家用車の保有台数は、令和5年度（2023年度）末時点で約43,400台
1世帯当たりの保有台数は0.64台となっています。

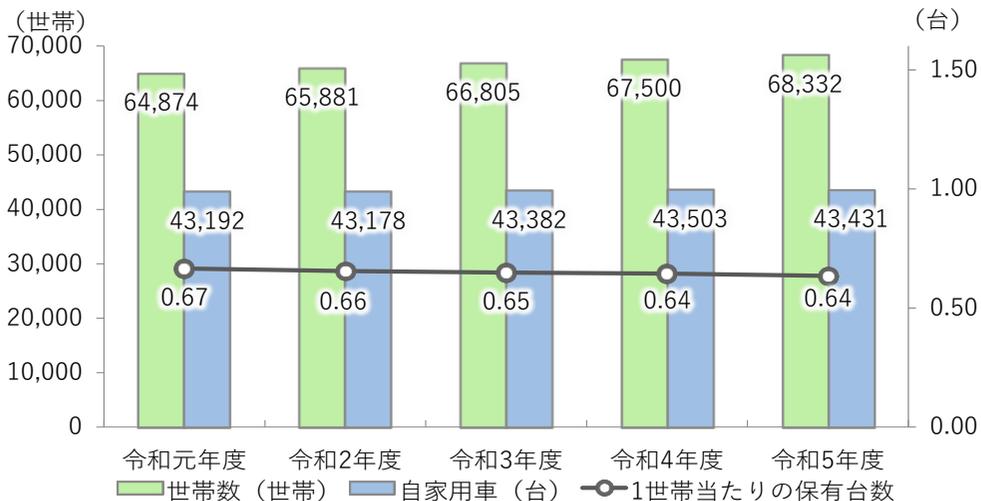


図 1世帯当たりの自家用車保有台数の推移

2-2-5 高齢者による自動車運転に係る現状【計画素案：P. 23】

65歳以上の高齢者の運転免許証返納者数は減少傾向あります。

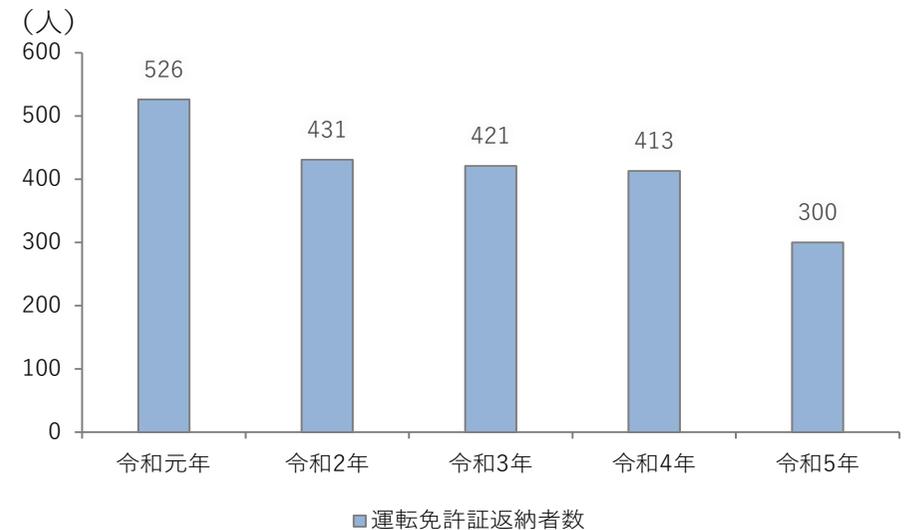


図 高齢者（65歳以上）の免許返納状況の推移

1. 計画の概要

2-3 地域公共交通の現状【計画素案：P. 24～P. 36】

2-3-1 既存の地域公共交通網【計画素案：P. 24～P. 25】

- ・ 鉄道（JR埼京線）、路線バス（17系統）、コミュニティバス（5循環）、タクシー（4社）等が運行しており、広域及び地域間の移動を担っています。
- ・ 鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約138,500人であり、全人口の約98%となっています。
※鉄道駅から徒歩800m以内、バス停留所から徒歩300m以内の圏域で想定

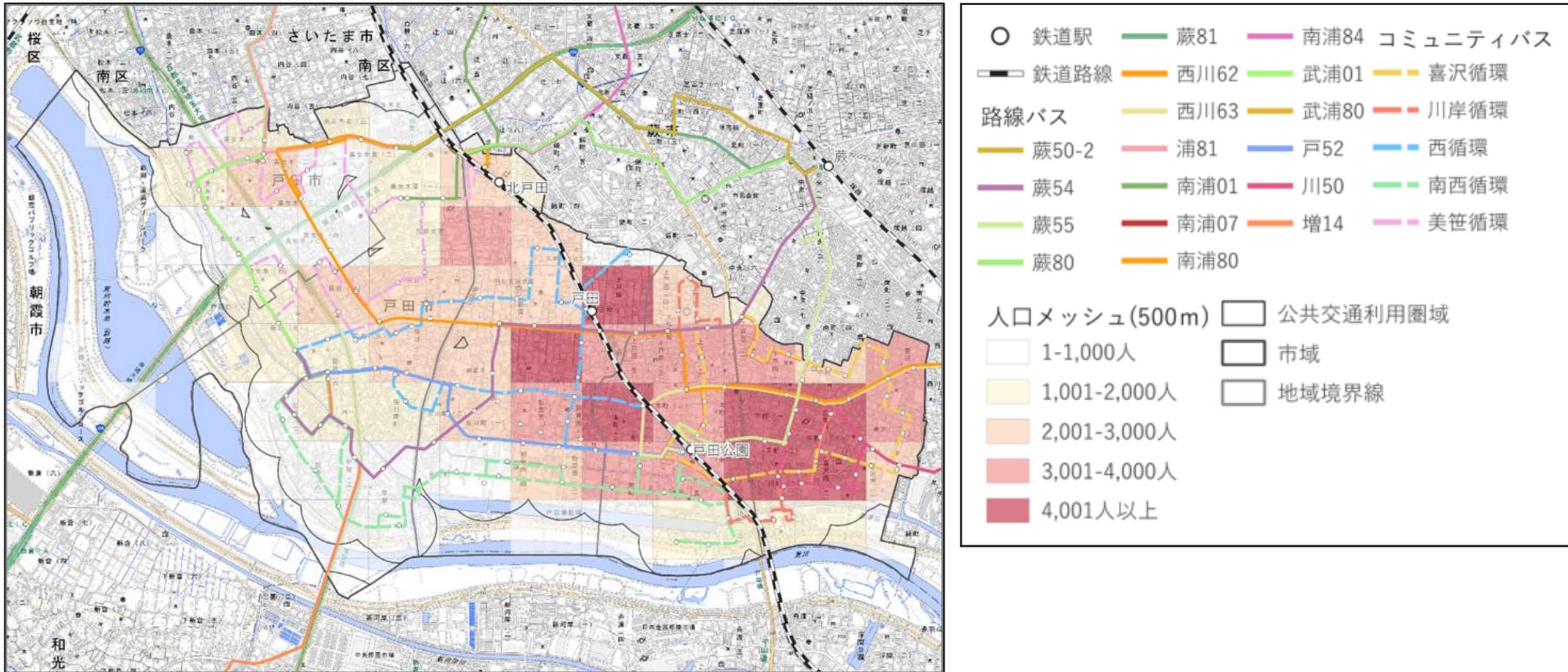


図 戸田市内の地域公共交通網

1. 計画の概要

2-3-2 地域公共交通の利用状況【計画素案：P. 26～P. 36】

(1) 鉄道【計画素案：P. 26～P. 27】

- ・ JR埼京線が南北方向に運行しており、市内の3駅（戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅）は交通結節点として重要な位置を占めています。
- ・ 市内の3駅の1日平均乗車人員は、令和5年度（2023年度）で74,558人となっています。中でも「戸田公園駅」が最も多く32,387人、「北戸田駅」が21,785人と続いています。

(2) 路線バス【計画素案：P. 28】

- ・ 周辺市区との地域間移動を担う公共交通として17系統の路線バスが運行しています（運行事業者：国際興業株）。
- ・ 令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけてコロナ禍の影響を受け利用が減少しましたが、令和3年度（2021年度）以降は回復傾向にあります。令和5年度（2023年度）は令和元年度（2019年度）より利用者が多くなっています。

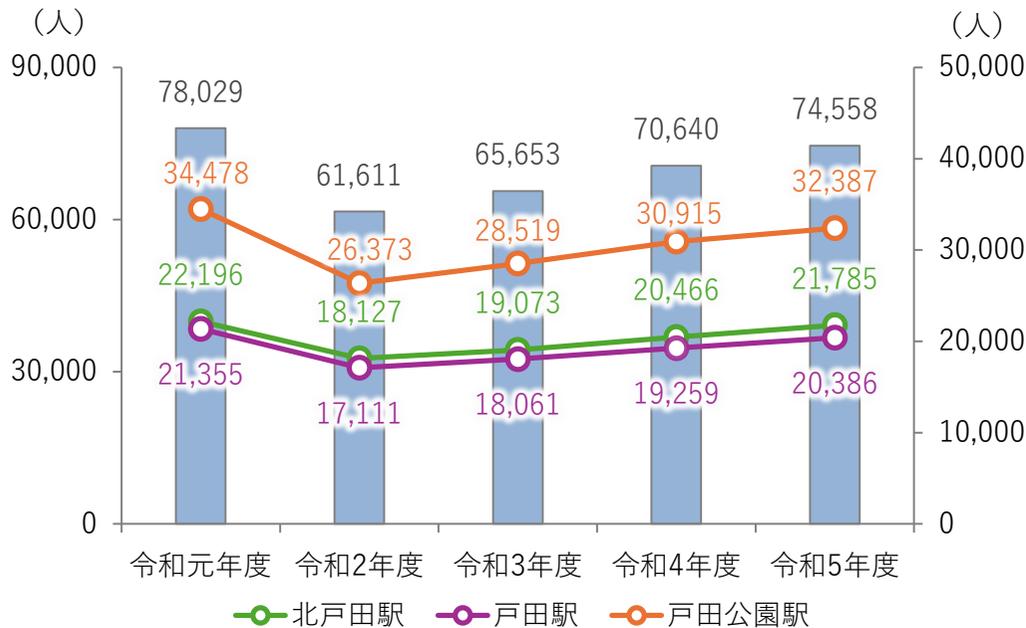


図 1日平均乗車人員（市内3駅）

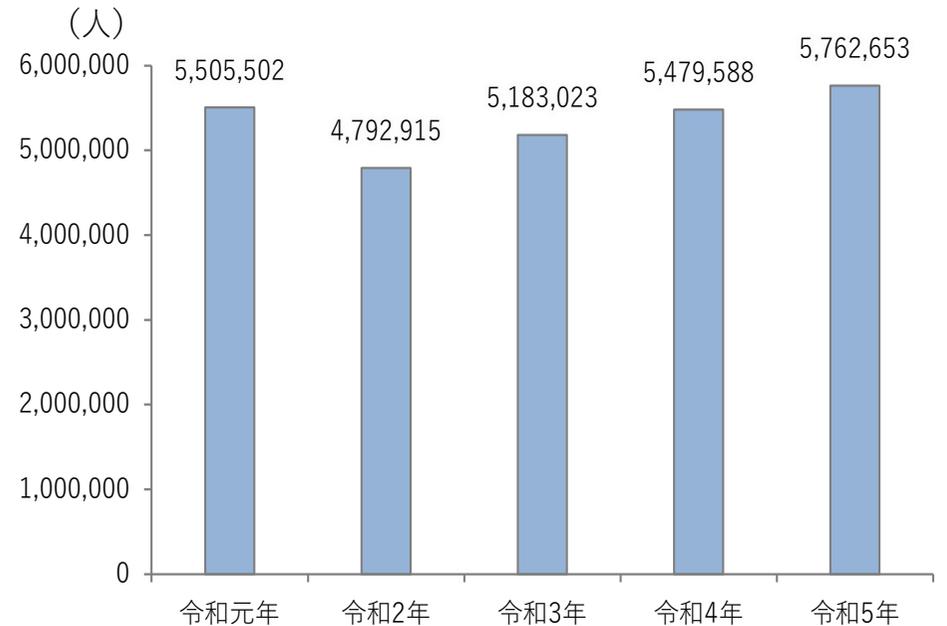


図 年度別輸送人員（市内運行路線バス）

1. 計画の概要

(3) コミュニティバス【計画素案：P. 29～P. 34】

- ・市内の地域拠点を結ぶ公共交通として、喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環の5循環が運行しています。
- ・年度別輸送人員を見ると、いずれの系統も令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけてコロナ禍の影響を受け利用が減少しています。喜沢・川岸循環、美笹循環は回復傾向にあります。それ以外の系統は概ね横ばいとなっています。

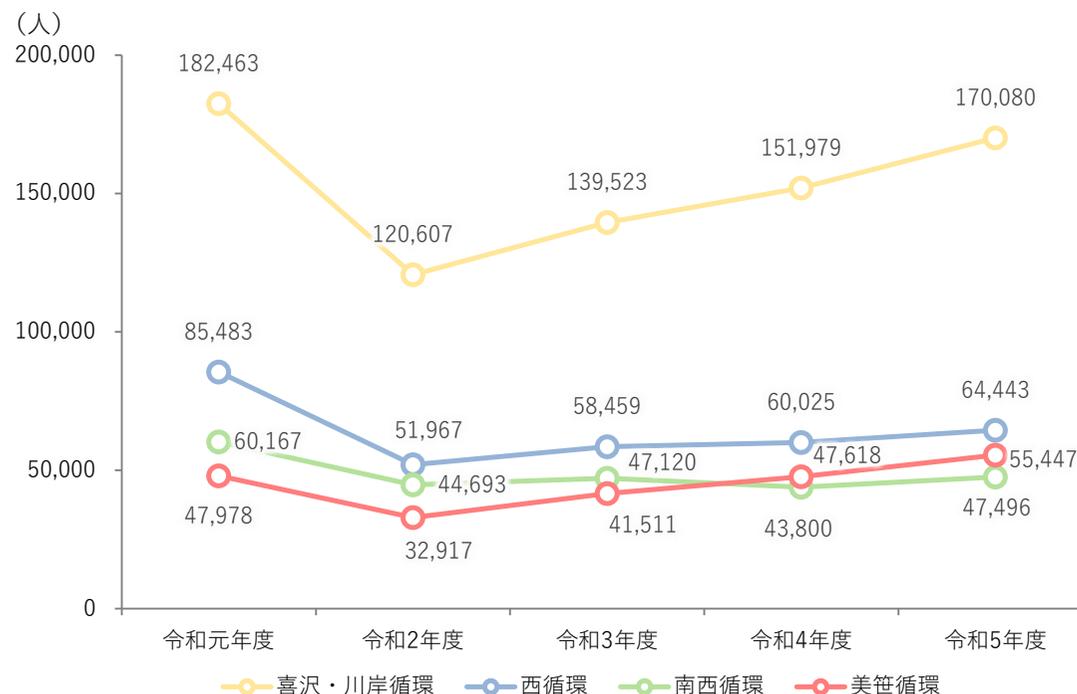


図 コミュニティバス全路線年度別（3月～翌年2月）利用者数

循環別

喜沢循環	午前中の利用が多く、特に7時～9時台の喜沢橋～障害者福祉会館北の区間で乗車が多い。16時～18時台の利用は少ない。
川岸循環	午前中の利用が多く、特に7時～9時台のこぶし公園前～ボートコース入口の区間で乗車が多い。16時～18時台の利用は少ない。
西循環	午前中の利用が多く、特に7時～9時台の公平病院から本町三丁目の区間で乗車が多い。
南西循環	時間帯別の利用に大きな差は見られない。
美笹循環	時間帯別での利用にばらつきが見られますが、7時～9時台の山宮～笹目北町の区間で乗車が多い。10時～12時台は利用は少ない。

1. 計画の概要

(4) 収支状況（路線バス【西川61系統・西川62系統】、コミュニティバス）【計画素案：P. 35～P. 36】

- ・路線バス西川61、62系統に対して運行補助を実施。利用者1人当たりの運行負担額は令和5年度（2023年度）が43円。令和元年度（2019年度）から約26円増加しています。
※西川61系統の運行廃止（令和6年（2024年）3月31日）に伴い、西川61系統に係る運行補助分は減額となります。
- ・コミュニティバスに対する市の負担額は、令和5年度（2023年度）で、1循環あたり概ね2,000～3,000万円、利用者1人当たりの運行負担額は約320円～約580円となっています。

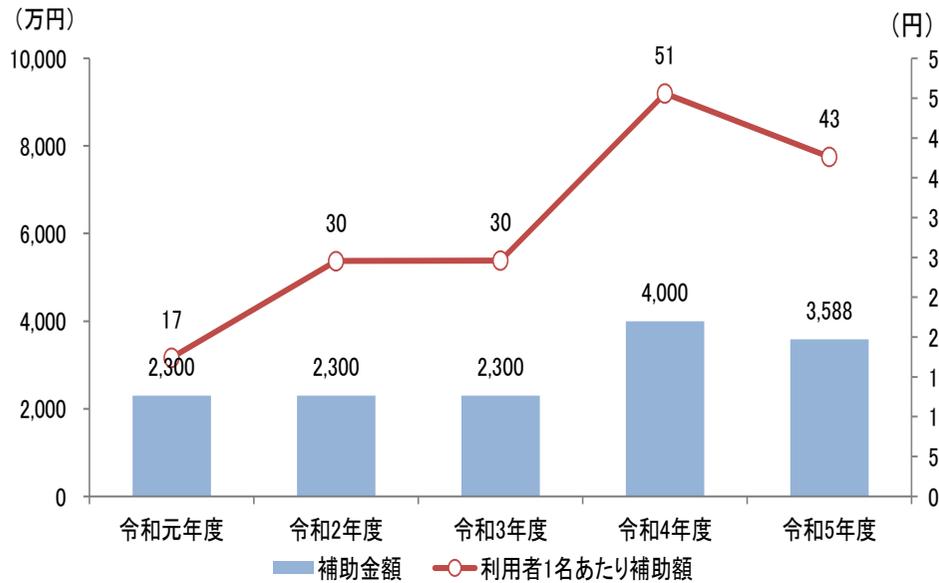


図 路線バス運行補助の推移（西川61・西川62系統）

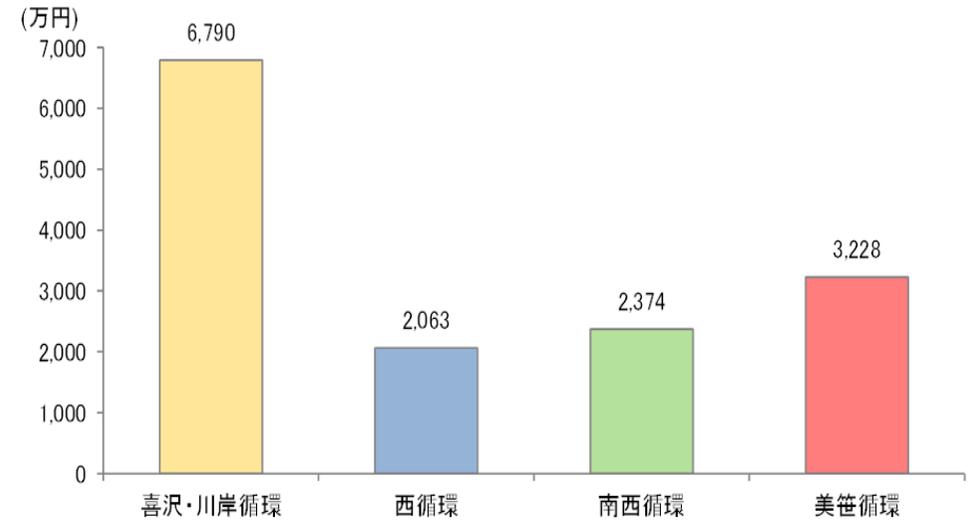


図 コミュニティバス運行負担額（令和5年度（2023年度））

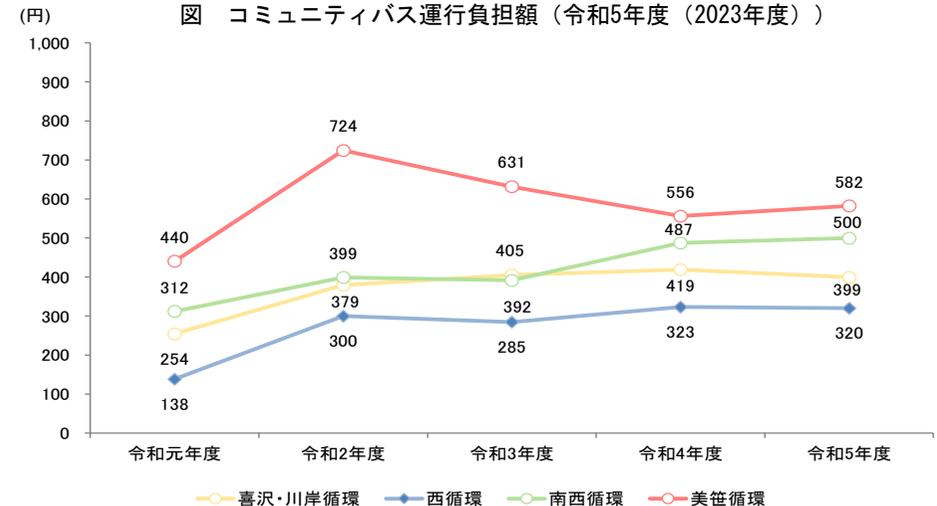


図 利用者1人当たりの運行負担額（令和5年度（2023年度））

1. 計画の概要

2-4 上位・関連計画における公共交通の位置付け【計画素案：P. 37～P. 45】

上位・関連計画の概要、地域公共交通計画内における公共交通関連施策等の位置づけを整理しました。

2-5 市民及び関係者の意向【計画素案：P. 46～P. 65】

市民アンケート調査、コミュニティバス利用者アンケート調査、町会アンケート調査は、第2回地域公共交通協議会で説明済みであるため割愛します。

(参考) コミュニティバス利用者アンケート調査

(1) 前回調査時（令和元年度（2019年度））と比較した場合の特記事項

- ・コミュニティバスの利用目的では、「通勤・通学」が26.2%から38.4%で大幅に増加しました。一方で「買物」が41.1%から32.4%、「通院」が32.5%から28.3%に減少しています。
- ・コミュニティバス運行の改善内容では、南西循環利用者からの回答で「逆回り運行」が23.1%から37.0%に増加、川岸循環利用者からの回答で「始発・終発の時間」が26.8%から47.8%に増加、西循環利用者からの回答で「運行ルートの見直し」が7.6%から22.0%に増加するなどの変化が見受けられます。
- ・市の財政負担では「運賃を増額し、財政負担を減らすべき」が12.9%から18.2%に増加しています。一方で、「現状維持のまま継続すべき」が56.0%から45.3%に減少しています。
- ・路線バスの利用目的では、「通勤・通学」の割合が24.1%から39.2%に増加しています。一方で、「買物」の割合が41.1%から28.1%に減少しています。

(2) 市内利用者・市外利用者の相違点（今回）

- ・回答者（466人）の住所は、市内370人（79.4%）、市外88人（18.9%）、無回答8人（1.7%）となっています。
- ・コミュニティバスの利用理由で、市内利用者は「駅に行きやすい」が60.5%で最も多いのに対して、市外利用者は「目的地（駅以外）に行きやすい」が60.9%で最も多い結果となっています。
- ・コミュニティバスの利用目的で、「通勤」と回答した割合が、市内利用者は35.2%であるのに対して、市外利用者は62.1%となっており、市外利用者の多くがコミュニティバスを通勤で利用している結果となっています。
- ・コミュニティバス運営における市の財政負担への意見として、市内利用者は「現状維持のまま継続すべき」が44.1%で最も多いのに対して、市外利用者は「利用者の運賃を増額し、市の財政負担を減らすべき」で19.5%、「現状維持のまま継続すべき」が13.8%となっています。

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

2-6 公共交通を取り巻く現状・課題の整理【計画素案：P. 66～P. 68】

戸田市の地域公共交通の現状

人口・地域	<ul style="list-style-type: none">○本市の人口は増加傾向にありますが、令和22年（2040年）をピークに、その後は減少に転じ、令和47年（2065年）には、約13.1万人まで減少することが予測されています。○人流について、通勤・通学の目的地では市内、新宿区、千代田区、文京区などが多く、一方で川口市、さいたま市南区から本市への移動も一定程度見られます。○本市の商業・医療施設は、主に戸田公園駅周辺や戸田駅周辺に多く立地しています。
地域公共交通	<ul style="list-style-type: none">○市内の鉄道駅の利用者数について、定期券利用者はコロナ禍以前の概ね9割程度まで回復する一方で、定期外利用者は増加傾向にあります。○路線バスの利用者数は、コロナ禍による減少から回復がみられ、令和5年度（2023年度）には令和元年度（2019年度）の約550万人を超える約576万人と、増加傾向にあります。○コミュニティバスの利用者数は、令和5年度（2023年度）では西・南西・美笹循環が約4.7～6.4万人、喜沢・川岸循環が約17万人となっています。時間帯別では、概ね午前中の利用が多くなっています。経年的な推移では、喜沢・川岸・西・南西循環はコロナ禍の影響から回復傾向にありますが、コロナ禍以前の水準までには至っていません。美笹循環は、コロナ禍以前よりも利用者が増加しています。○市域のほぼ全域が鉄道駅800m圏域、またはバス停留所300m圏域に含まれています。○コミュニティバスは、路線バスでは行き届かないエリアを中心に運行していますが、片回り運行であることから、目的地までの往路と復路で所要時間が大きく異なり、路線バスと重複している区間では、片側のみ運賃が安いコミュニティバスに利用が集中する傾向がみられます。○コロナ禍による利用者数の減少、燃料費や人件費等の高騰により、コミュニティバスの運行経費が増加しており、コロナ禍前の令和元年度（2019年度）と比較すると、市の補助金額は約4,300万円の負担増となっています。
上位・関連計画	<ul style="list-style-type: none">○第5次総合振興計画では、安定的な地域公共交通網の確保として、コミュニティバスと路線バスの共存関係を維持し、路線の維持を図ることが求められています。○第2次都市マスタープラン（改定版）では、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、徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備、モビリティマネジメントの推進が求められています。○立地適正化計画では、JR埼京線の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つなぐバスを中心とした公共交通のネットワーク形成を図ることが求められています。○都市交通マスタープランでは、主な施策として、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求められています。

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

戸田市の地域公共交通の現状

アンケート・ヒアリング	<p>【市民アンケート】</p> <ul style="list-style-type: none">○コミュニティバスを利用している人の利用目的は、買物が約4割で多くなっています。市民の約65%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、始発・終発の時間の見直しを求める意見が多くなっています。また、「日常生活に欠かせない存在となっている」、「現在は利用していないが免許返納後の移動手段として残してほしい」など、運行の維持を望む声があります。○路線バスを利用している人の利用目的は、娯楽・レジャー等が約4割で多くなっています。○デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約2割となっており、利用目的は通院、買物が多くなっています。 <p>【コミュニティバス利用者アンケート】</p> <ul style="list-style-type: none">○コミュニティバスを利用している人の利用目的は、通勤・通学が約4割で多くなっています。コミュニティバス利用者の約55%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加を求める意見が多くなっています。また、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っているなどの声があります。○コミュニティバスと路線バスのあり方について、バランスが取れていることから、約65%の利用者が現状維持を求めています。○デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約3割となっており、利用目的は通勤・通学、通院が多くなっています。 <p>【町会アンケート】</p> <ul style="list-style-type: none">○町会の約7割がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、運行ルートの見直しを求める意見が多くなっています。 <p>【交通事業者ヒアリング】</p> <ul style="list-style-type: none">○運転手等の担い手不足が深刻化しており、交通需要に応えられなくなる恐れがあります。また、デマンド型交通を導入する場合、運転手を確保することは困難な状況です。○コミュニティバスはラウンドダイヤで運行していますが、天候や時間帯による交通状況の変化に対応できず、時刻どおりに運行できないことがあります。また、運転手の休憩時間が確保できず、大きな負担となっています。○路線バスとコミュニティバスの運賃のギャップが大きくなっています。
社会動向	<ul style="list-style-type: none">○全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されています（MaaS、AIオンデマンド、自動運転等）。○「バス運転手の改善基準告示」の改正が令和6年（2024年）4月より適用され、路線バス業界全体で運転手不足が発生しています。市内の路線バスでも減便や一部路線の廃止などの影響が生じています。

2. 公共交通を取り巻く現状と課題

課題1：社会情勢の変化に対応した公共交通サービスの提供

- 市全域において、今後も継続的な人口増が進み、特に高齢者人口の増加により公共交通への需要が高まると考えられ、他の移動手段から公共交通への転換に対応する必要があります。
- 通勤・通学移動の傾向では、市内のほか東京都内を目的地とした移動が多く、市内への移動と広域への交通結節点となる鉄道駅への移動の両輪について充実を図る必要があります。
- 路線バス、コミュニティバスともにコロナ禍から利用者が回復傾向にあることから、ニーズの高い路線や区間について、サービス水準の維持が求められます。
- 以上のことから、市内の移動を担うコミュニティバスの利便性向上の検討とともに、鉄道駅や市街地へのアクセス利便性が高い公共交通ネットワークの構築が必要です。

課題2：市民が求める既存公共交通サービスのあり方の検討

- 市民アンケートでは、コミュニティバスの運行の維持を求める声が多い一方で、逆回り運行の実施や運行本数の増加などの改善を求める声が多くなっています。そのため、運行を維持しつつ、潜在需要を含めて市民要望に合った運行内容を検討する必要があります。
- コミュニティバス利用者アンケートでは、コミュニティバスの運行の維持を求める声が多いものの、コミュニティバスと路線バスの利用頻度比較では路線バスをより多く利用している人の割合が2割程度いることから、コミュニティバスと路線バスの双方から検討が必要です。
- 以上のことから、既存公共交通サービスが市民や利用者の移動実態や移動ニーズに沿ったものであるか検証し、継続的な改善が求められます。

課題3：コミュニティバスの見直し検討

- コミュニティバスの西・南西・美笹循環が運行しているものの、目的地への往路と復路で大きく所要時間が異なるため、対応が必要です。
- 路線バスとコミュニティバスが重複・隣接している区間について、目的地への往路と復路で使い分ける傾向がみられます。路線バスは利用が一方方向のみに集中した場合でも運行経費や必要人員は変わらないため、人員不足や事業者の経営を圧迫しており、対応が必要です。
- 路線バスの運賃が値上げしているのに対し、コミュニティバスの運賃は運行開始当初から据え置きとなっており、路線バスとの運賃バランスの改善と、市負担の適正化が必要です。
- 以上のことから、現在のコミュニティバスを維持する区間と、改善すべき区間を整理し、鉄道や路線バスとの役割分担も踏まえた運行内容の見直しを検討する必要があります。

課題4：デジタル技術活用の研究等による利用促進・運行効率化の検討

- 路線バスについて、運転手不足を受け、需要増に対して供給が追いつかない状態になっていることから、サービス水準を維持・拡大すべき路線へリソースを集約する運行効率化を検討する必要があります。
- 運転手不足の解決策として、輸送密度の低い区間におけるAIオンデマンド交通の導入や、将来的な本格導入に向けた自動運転の実証実験などを検討する必要があります。
- 以上のことから、デジタル技術活用の取組事例の整理や、本市におけるデジタル技術の導入可能性の検証などを行う必要があります。

戸田市地域公共交通計画（素案）

- 1 計画の概要
- 2 公共交通を取り巻く現状と課題

戸 田 市

令 和 〇 年（〇〇〇〇年） 〇月

[目 次]

1 計画の概要	1
1-1 計画策定の目的及び背景	1
1-2 計画の位置付け	2
1-3 計画対象	2
1-4 計画期間	2
1-5 SDGs の取組	3
2 公共交通を取り巻く現状と課題	4
2-1 公共交通全般を取り巻く現状と課題	4
2-2 地域の特性	5
2-2-1 人口動態	5
2-2-2 人の動き（人流）	11
2-2-3 人口分布と主要施設の立地状況	15
2-2-4 自動車保有状況	22
2-2-5 高齢者による自動車運転に係る現状	23
2-3 地域公共交通の現状	24
2-3-1 既存の地域公共交通網	24
2-3-2 地域公共交通の利用状況	26
2-4 上位・関連計画における公共交通の位置付け	37
2-4-1 戸田市第5次総合振興計画	38
2-4-2 第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）	39
2-4-3 戸田市立地適正化計画	41
2-4-4 戸田市都市交通マスタープラン	44
2-5 市民及び関係者の意向	46
2-5-1 市民アンケート調査	46
2-5-2 コミュニティバス利用者アンケート調査	54
2-5-3 町会アンケート調査	63
2-6 公共交通を取り巻く現状・課題の整理	66

1 計画の概要

1-1 計画策定の目的及び背景

本市の公共交通は、市内に3駅が立地するJR埼京線が広域への移動を担っているほか、蕨駅、川口駅、西川口駅、南浦和駅、武蔵浦和駅、成増駅などの市外駅への路線バスや、市内を回るコミュニティバス「toco」5循環が運行し、地域間の移動を担っています。

また、運転免許証の自主返納者の移動を支援するため、市は路線バス及びコミュニティバスの回数券の交付を行っています。

地域におけるこうした公共交通は、高齢化の進行等によりその重要性が年々増している一方、公共交通を取り巻く環境は大きく変化しています。また、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善告示）が令和6年（2024年）4月1日に改正され「時間外労働の上限規制」「改善基準告示に定める拘束時間等の基準」が改められたため、路線バスの運転手が不足しているところに、より一層大きな影響を来す状況となっています。

本市におきましても、市の中心部を運行するバス路線が、令和6年（2024年）3月31日をもって廃止されるなど、地域の公共交通の維持・確保は依然として厳しい状況が続いています。

こうした状況を踏まえ、市をはじめとする交通に関わる様々な主体が相互に協力して、本市にとって持続可能かつ有効な公共交通網を形成し、公共交通サービスの維持確保を図ることを目的として、公共交通政策のマスタープランとなる「戸田市地域公共交通計画」を策定しました。

1-2 計画の位置付け

本計画は、上位計画の「戸田市第5次総合振興計画」「第3次戸田市都市マスタープラン」や関連計画などとの整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するための、公共交通政策のマスタープランとして策定します。

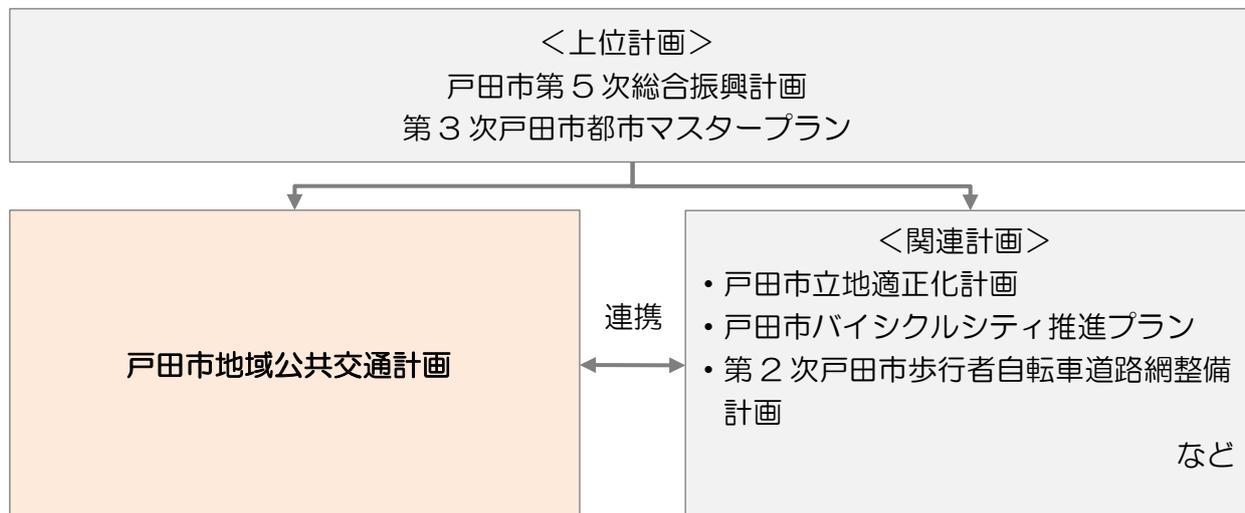


図 計画の位置付け

1-3 計画対象

本計画の区域は、戸田市全域とします。なお、近隣市区を結ぶ広域交通については、関係自治体や交通事業者と連携を図ります。

1-4 計画期間

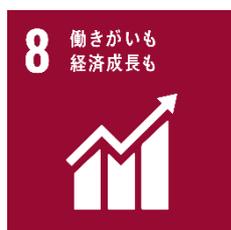
計画期間は令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）の5年間とします。ただし、社会情勢やまちづくりに大きな変化が生じた場合は、適宜、改定を行います。

1-5 SDGs の取組

SDGs とは、平成 27 年（2015 年）の国連サミットにおいて、全加盟国（193 か国）の全会一致で採択された、誰一人取り残すことのない持続可能な世界を 2030 年までに実現するための 17 の国際目標です。

本市では、SDGs に関する普及・啓発に積極的に取り組んでおり、令和 4 年（2022 年）5 月 20 日には、持続可能な開発を実現するポテンシャルが高い都市・地域として、「SDGs 未来都市」に選定されました。

本計画は、地域公共交通に関する施策を基本に、幅広い分野のまちづくり政策と連携しながら、市民の暮らしを支える公共交通の維持・確保を通じ、持続可能なまちの実現を目指すものであり、SDGs 達成にも資するものです。



2 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 公共交通全般を取り巻く現状と課題

鉄道や路線バス等の公共交通は、地域住民の通勤・通学、買い物等の移動手段として、不可欠な役割を担っており、地域の社会経済活動の基盤となっています。一方で、全国的な人口減少を背景に、鉄道、路線バス共に利用者数は減少傾向にあり、また、新型コロナウイルスの影響による急激な落ち込みが、公共交通事業者の経営を圧迫しました。

新型コロナウイルス感染症の5類感染症移行後（令和5年（2023年）5月8日）も、新しい生活様式（テレワーク、オンライン会議等）の浸透などにより、利用者数はコロナ禍前の水準まで回復しておらず、約9割の事業者が赤字経営となっています。これら経営環境の変化により、廃線や運行回数の減少等が発生している状況です。

さらに、改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が令和6年（2024年）4月1日に適用されたことに伴い、バス事業者にとって、これまで以上に運転手不足が深刻化することとなり、運転手不足を要因とする路線バスの休廃止などの動きが拡大するおそれがあります。

こうした状況を打開するために、運転手の処遇改善の取組を充実させるとともに、DX推進による省人化への取組が課題となっています。

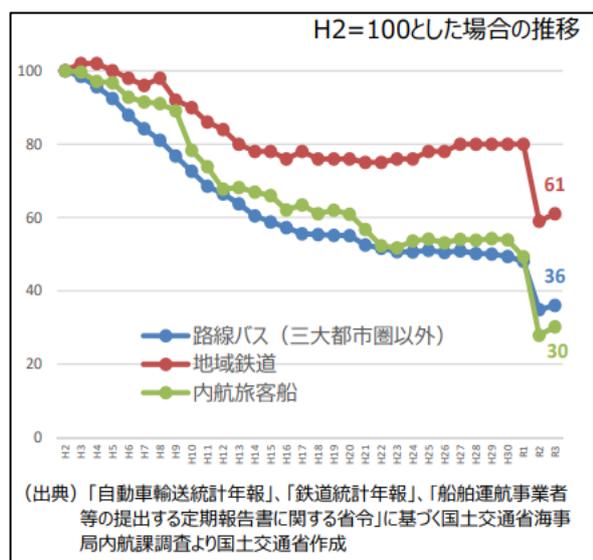


図 路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

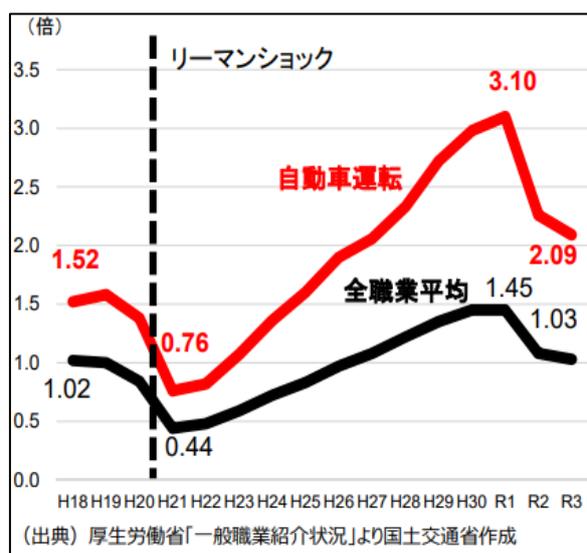


図 自動車運転業の有効求人倍率

2-2 地域の特性

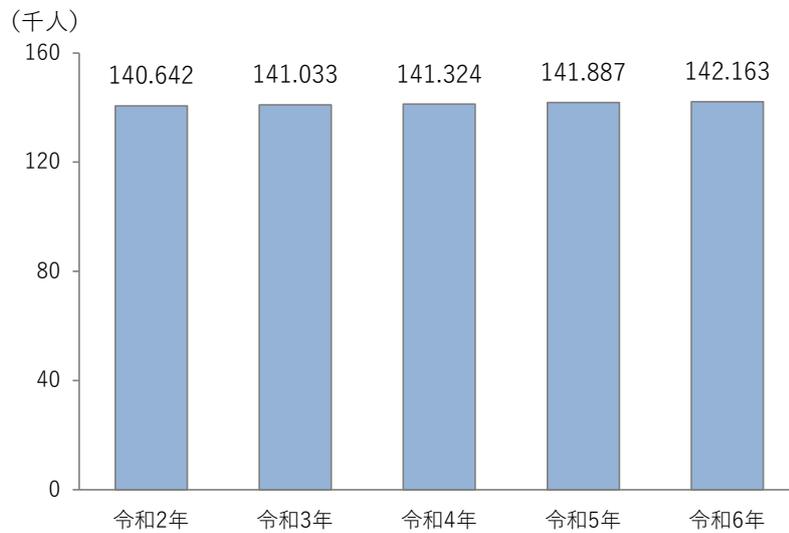
2-2-1 人口動態

(1) 人口推移

本市の人口は、令和6年（2024年）1月1日現在で約142,000人となっています。5年前の令和2年（2020年）に比べて、約1,500人増加しています。

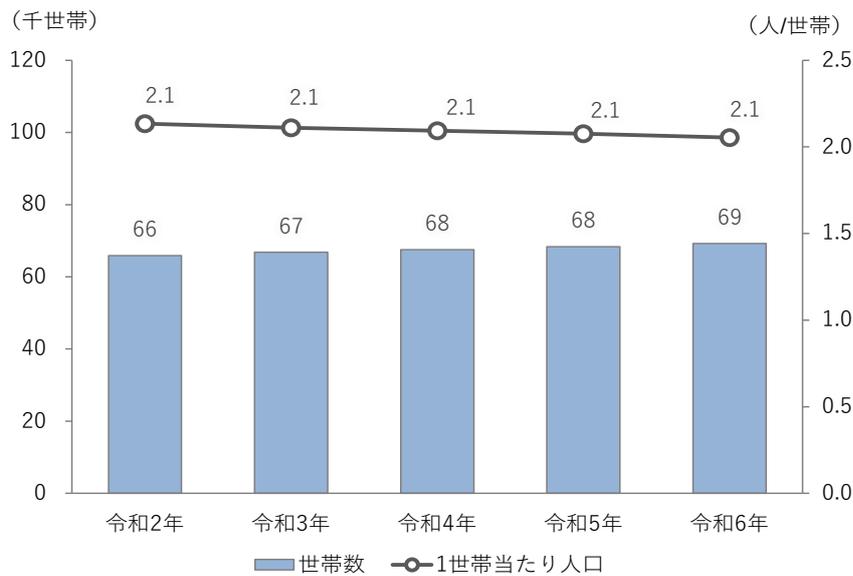
本市の世帯数は、令和6年（2024年）1月1日現在で約69,000世帯となっています。5年前の令和2年（2020年）に比べて、約3,300世帯増加しており、令和6年（2024年）の1世帯当たり人口は2.1人です。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（令和6年（2024年）1月1日現在）

■世帯数及び1世帯当たり人口の推移

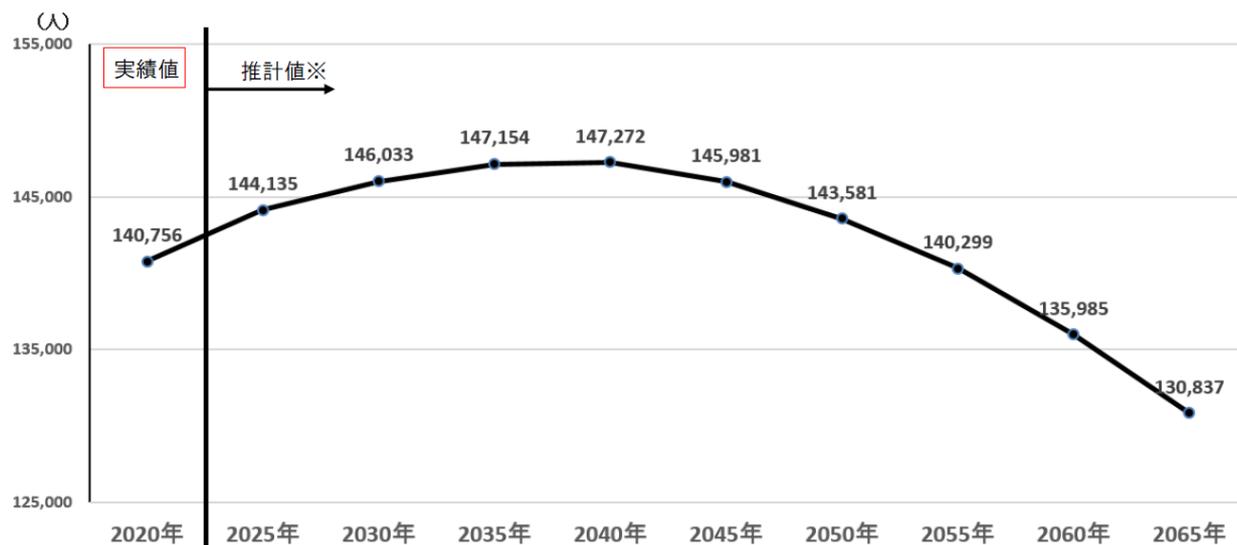


資料：住民基本台帳（令和6年（2024年）1月1日現在）

(2) 人口の将来展望

本市の人口は増加傾向にあります。令和 22 年（2040 年）をピークに、その後は減少に転じ、令和 47 年（2065 年）には、約 13.1 万人まで減少することが予測されています。

■将来の人口推計

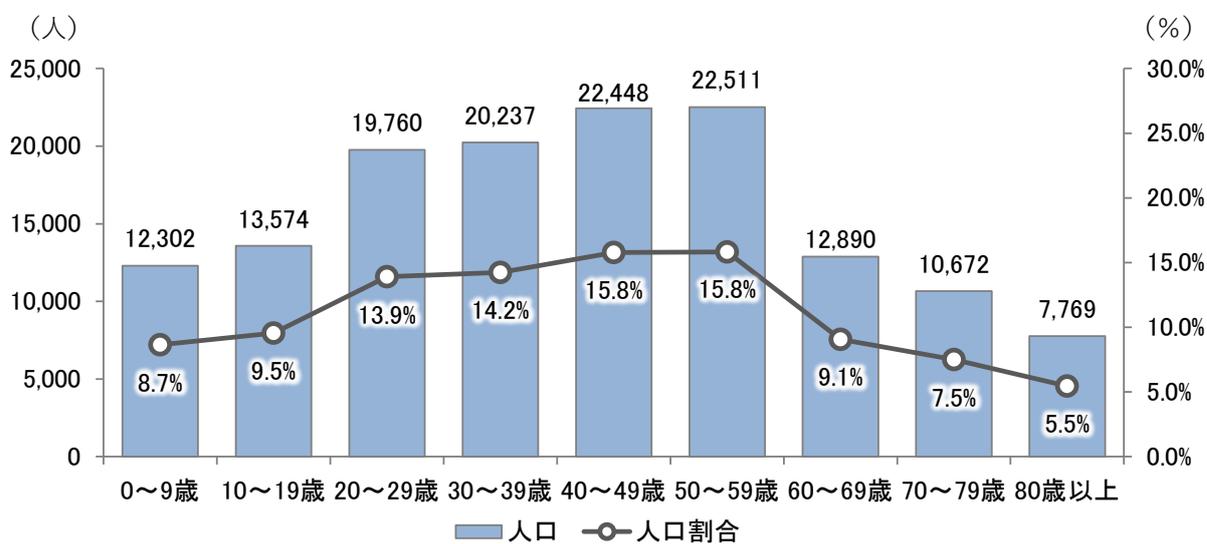


資料：戸田市第 5 次総合振興計画後期基本計画協働会議（第 3 回）資料

(3) 年齢別人口

令和6年(2024年)1月1日現在の年齢別人口を見ると40代が約22,400人、50代が約22,500人と多くなっています。60歳以上の人口は、全人口の22.0%となっています。

■年齢別人口



資料：住民基本台帳（令和6年（2024年）1月1日現在）

(4) 地区別人口および高齢化率

令和6年(2024年)1月1日現在の地区別人口を見ると、下戸田地区が約40,000人と最も多く、次いで、新曽地区及び上戸田地区が約34,000人となっています。

人口の増減率を見ると、令和2年(2020年)から令和6年(2024年)にかけて、上戸田地区と新曽地区においては人口が増加していますが、それ以外の地区は減少しています。高齢化率を見ると、下戸田地区及び笹目地区において19%台で、それ以外の地区と比較して割合が高くなっています。一方、笹目地区では、高齢化率が減少しています。

■地区別人口および高齢化率

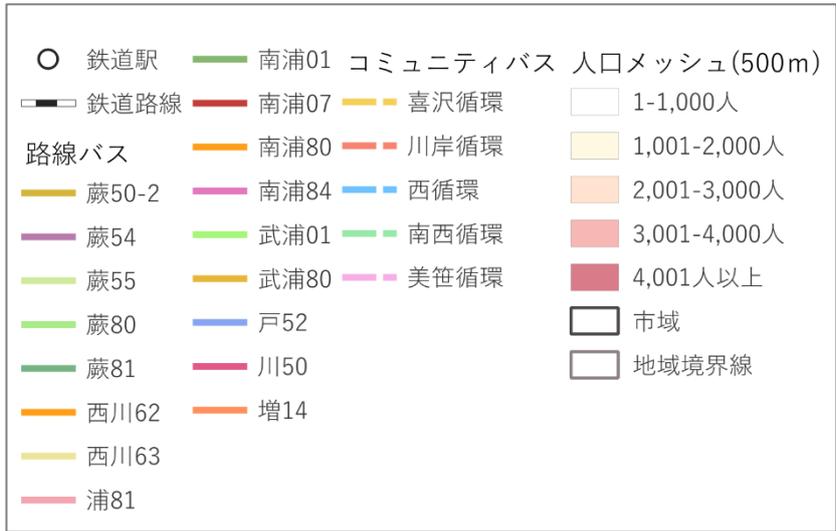
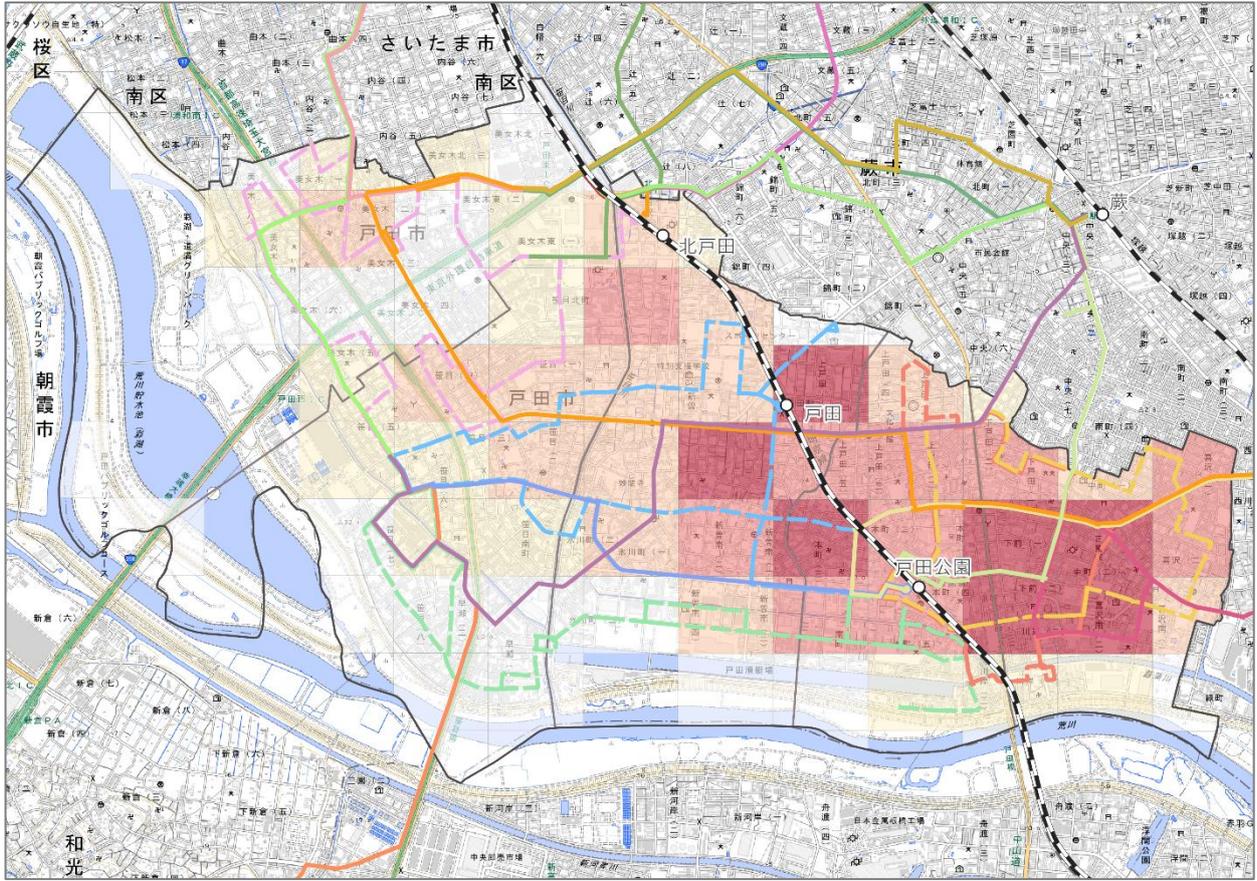
		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	増減率 (令和2年- 令和6年)
下戸田地区	人口	40,889	40,835	40,546	40,516	40,392	-1.2%
	65歳以上人口	7,699	7,794	7,768	7,801	7,807	1.4%
	高齢化率	18.8%	19.1%	19.2%	19.3%	19.3%	0.5%
	世帯数	19,079	19,194	19,205	19,344	19,461	2.0%
	1世帯当たり人口	2.14	2.13	2.11	2.09	2.08	-2.8%
上戸田地区	人口	32,845	32,637	32,955	33,545	33,832	3.0%
	65歳以上人口	4,878	4,931	5,052	5,130	5,290	8.4%
	高齢化率	14.9%	15.1%	15.3%	15.3%	15.6%	0.7%
	世帯数	15,940	15,980	16,366	16,774	17,093	7.2%
	1世帯当たり人口	2.06	2.04	2.01	2.00	1.98	-3.9%
新曽地区	人口	32,733	33,394	33,764	34,078	34,302	4.8%
	65歳以上人口	4,041	4,136	4,214	4,276	4,354	7.7%
	高齢化率	12.3%	12.4%	12.5%	12.5%	12.7%	0.4%
	世帯数	15,190	15,808	16,025	16,325	16,722	10.1%
	1世帯当たり人口	2.15	2.11	2.11	2.09	2.05	-4.7%
笹目地区	人口	20,393	20,431	20,459	20,331	20,325	-0.3%
	65歳以上人口	4,104	4,137	4,125	4,050	4,049	-1.3%
	高齢化率	20.1%	20.2%	20.2%	19.9%	19.9%	-0.2%
	世帯数	9,424	9,539	9,673	9,739	9,812	4.1%
	1世帯当たり人口	2.16	2.14	2.12	2.09	2.07	-4.2%
美女木地区	人口	13,782	13,736	13,600	13,417	13,312	-3.4%
	65歳以上人口	2,342	2,355	2,359	2,361	2,337	-0.2%
	高齢化率	17.0%	17.1%	17.3%	17.6%	17.6%	0.6%
	世帯数	6,248	6,284	6,231	6,150	6,117	-2.1%
	1世帯当たり人口	2.21	2.19	2.18	2.18	2.18	-1.4%

資料：戸田市資料（各年1月1日現在）

■地域区分図



■人口分布状況



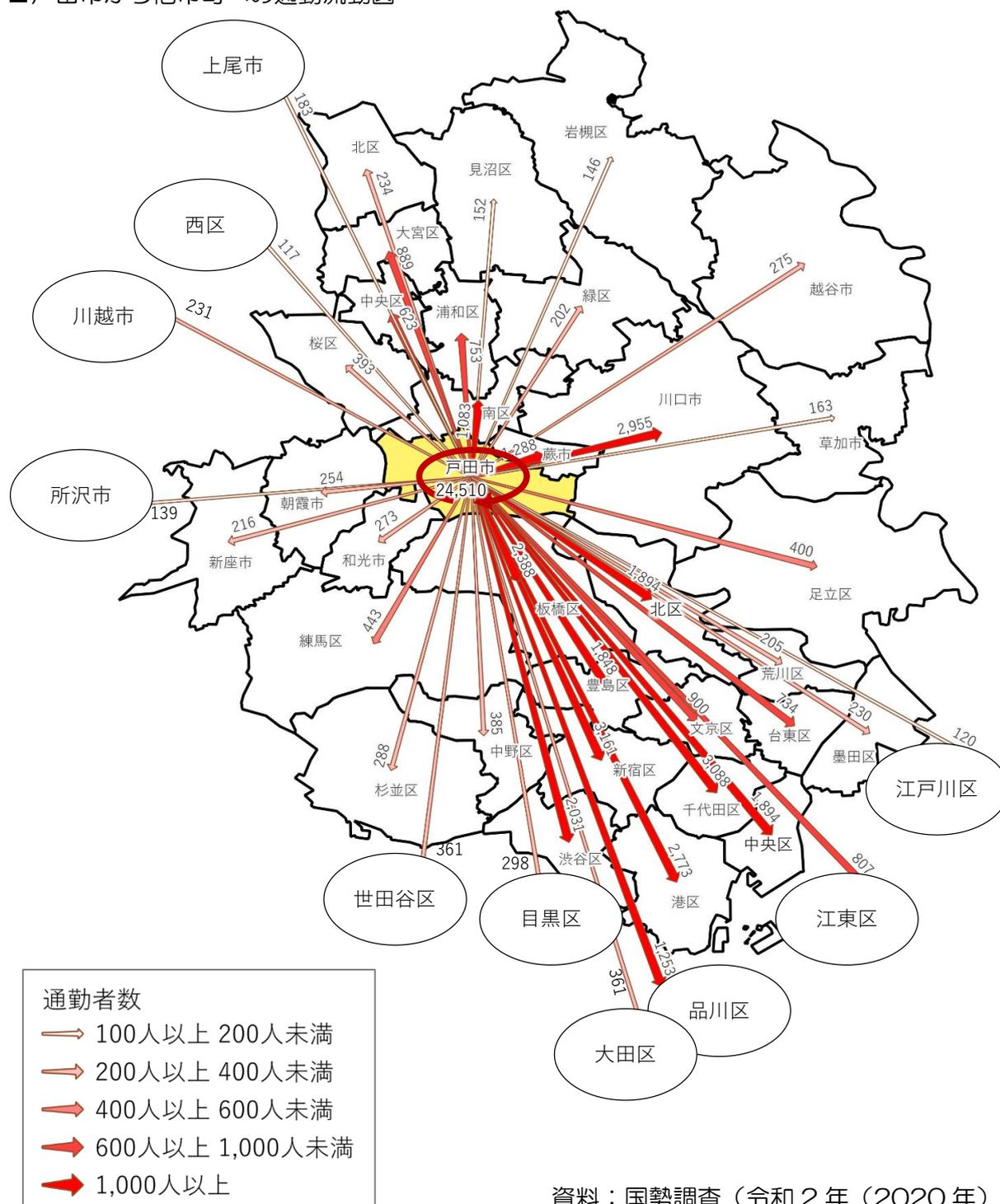
2-2-2 人の動き（人流）

(1) 通勤流動（流出）

市内に通勤している人が最も多く 24,510 人となっています。

市外への通勤を見ると、新宿区（3,161 人）、千代田区（3,088 人）が多くなっています。

■ 戸田市から他市町への通勤流動図

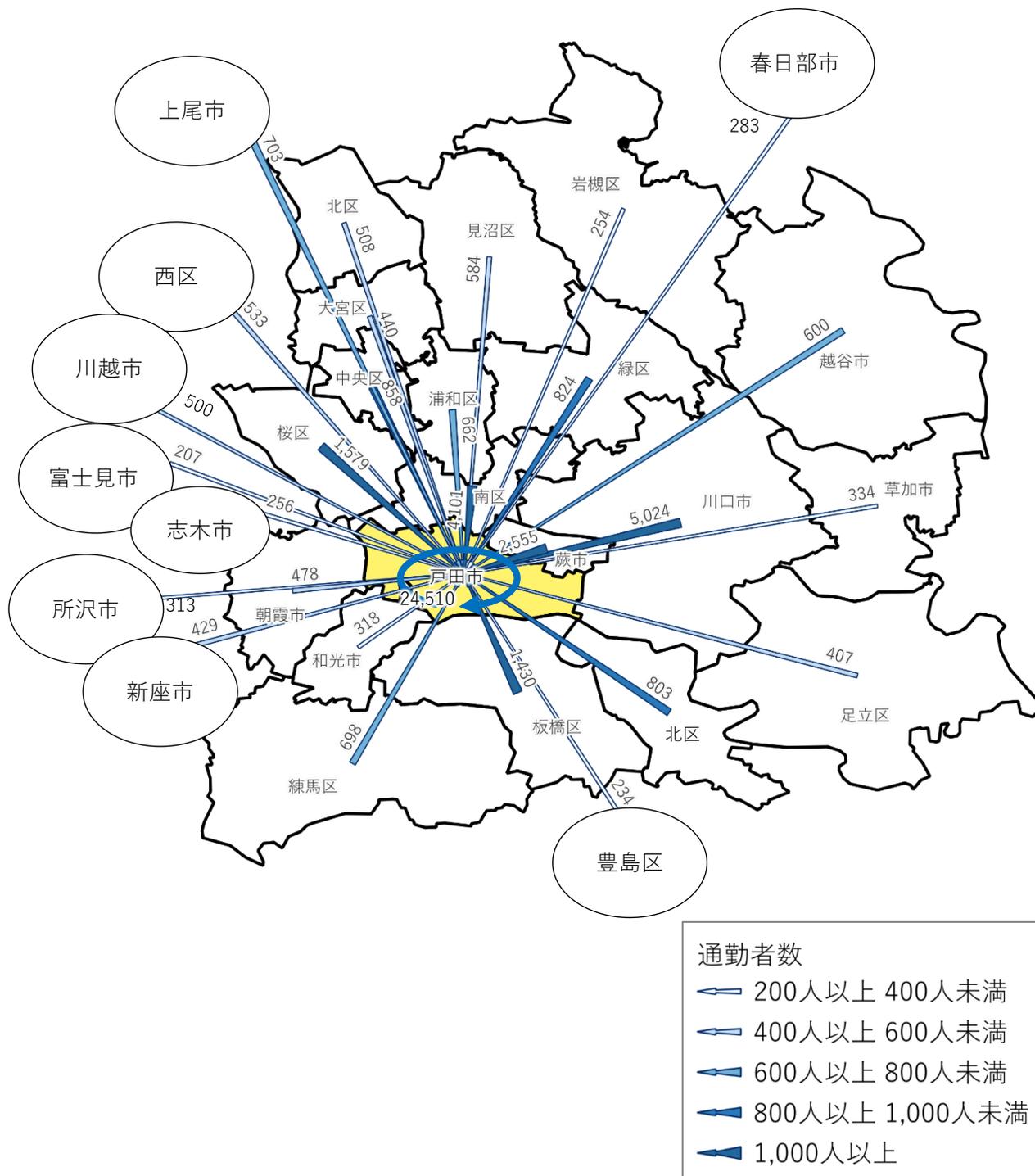


資料：国勢調査（令和2年（2020年））

(2) 通勤流動（流入）

市外からの通勤を見ると、川口市（5,024人）、南区（4,101人）が多くなっています。

■他市町から戸田市への通勤流動図

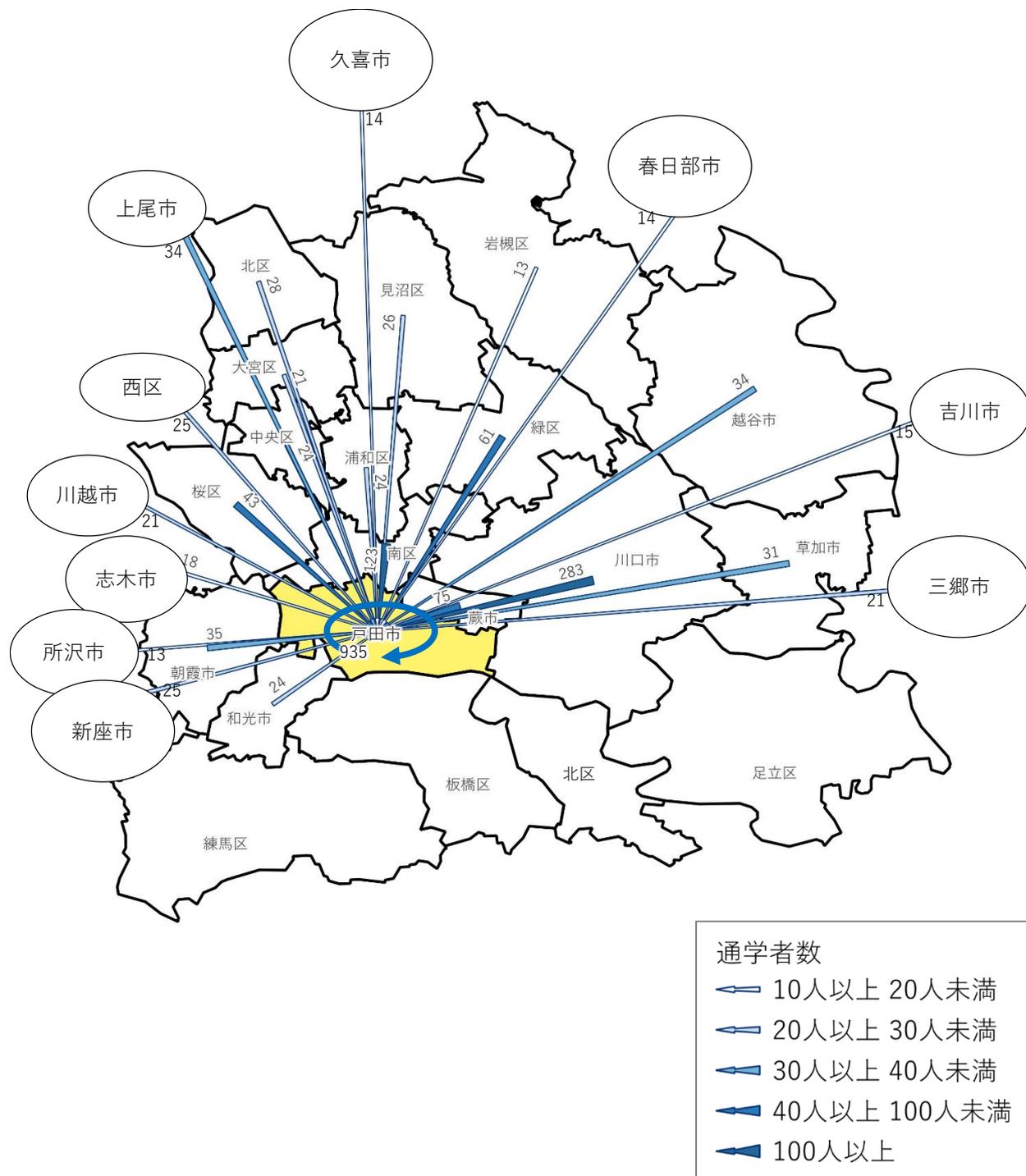


資料：国勢調査（令和2年（2020年））

(4) 通学流動（流入）

市外からの通学を見ると、川口市（283人）、南区（123人）が多くなっています。

■他市町から戸田市への通学流動図



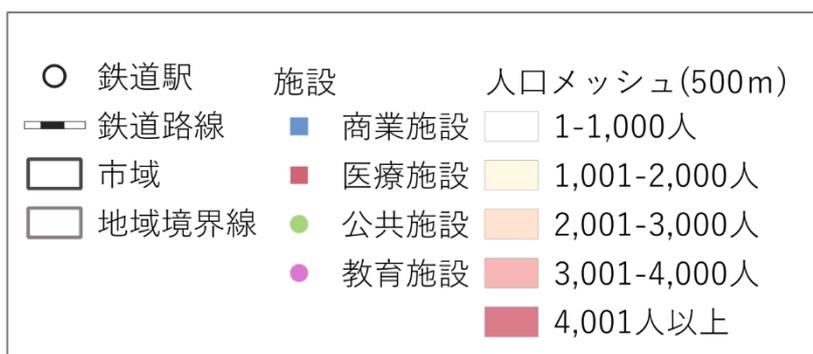
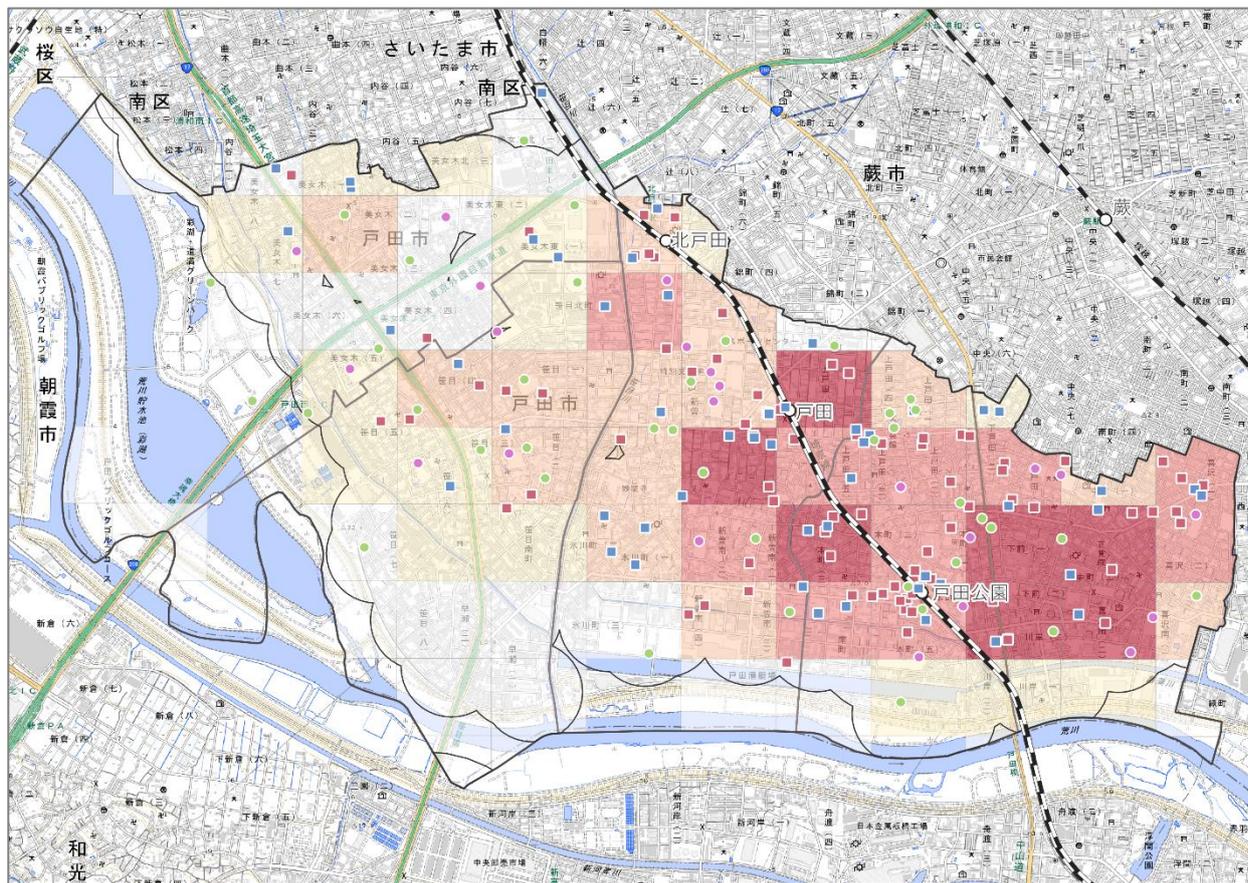
資料：国勢調査（令和2年（2020年））

2-2-3 人口分布と主要施設の立地状況

主要施設の立地状況を見ると、人口の集中している下戸田・上戸田地域は施設の立地が多くなっています。

一方で、笹目、美女木地域には他地域と比較して施設の立地が少ない状況です。

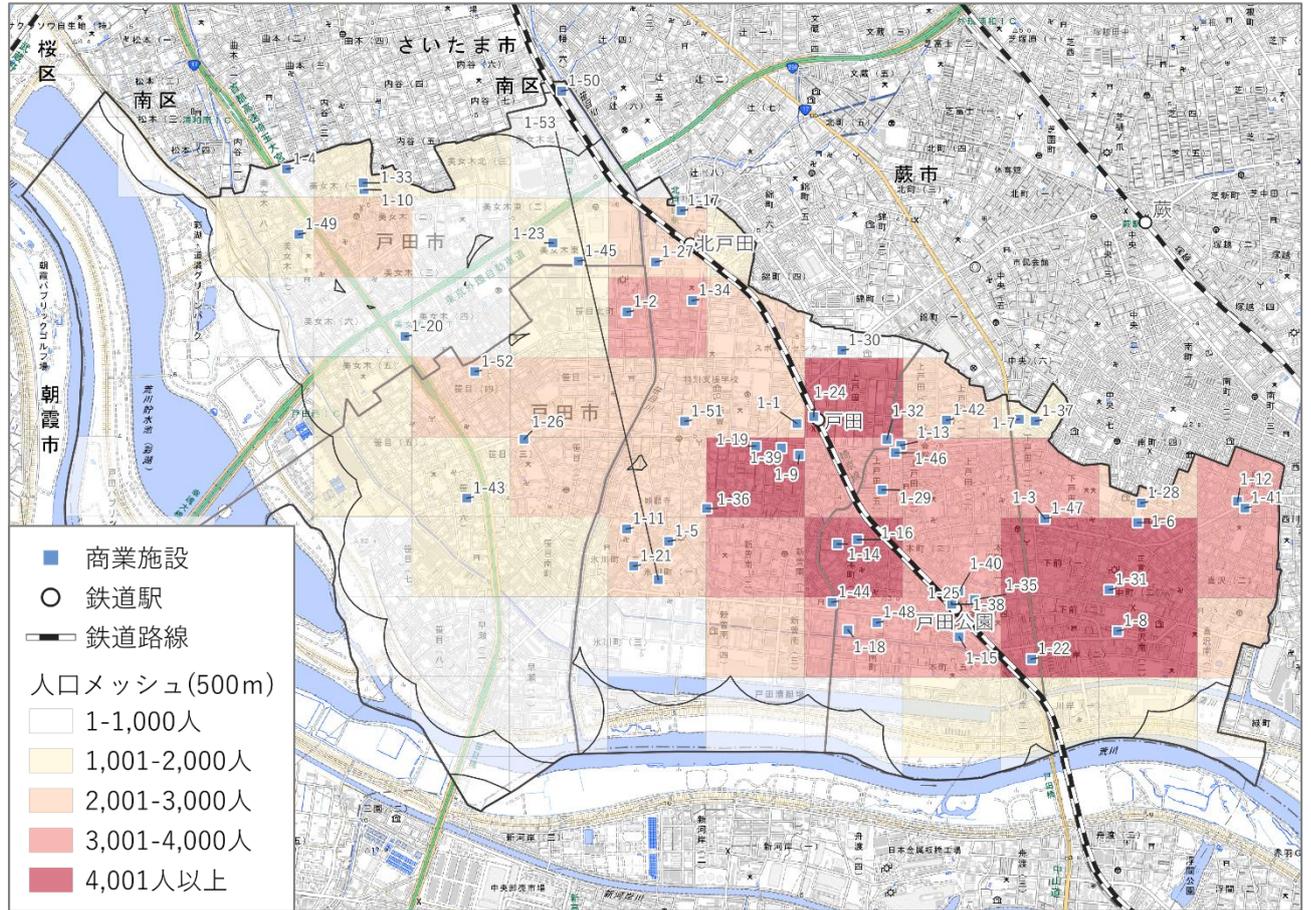
■施設等の立地状況



(1) 主な商業施設

商業施設は、戸田駅・戸田公園駅周辺に特に多く立地しており、笹目地域には立地が少ない状況にあります。

■商業施設の立地状況



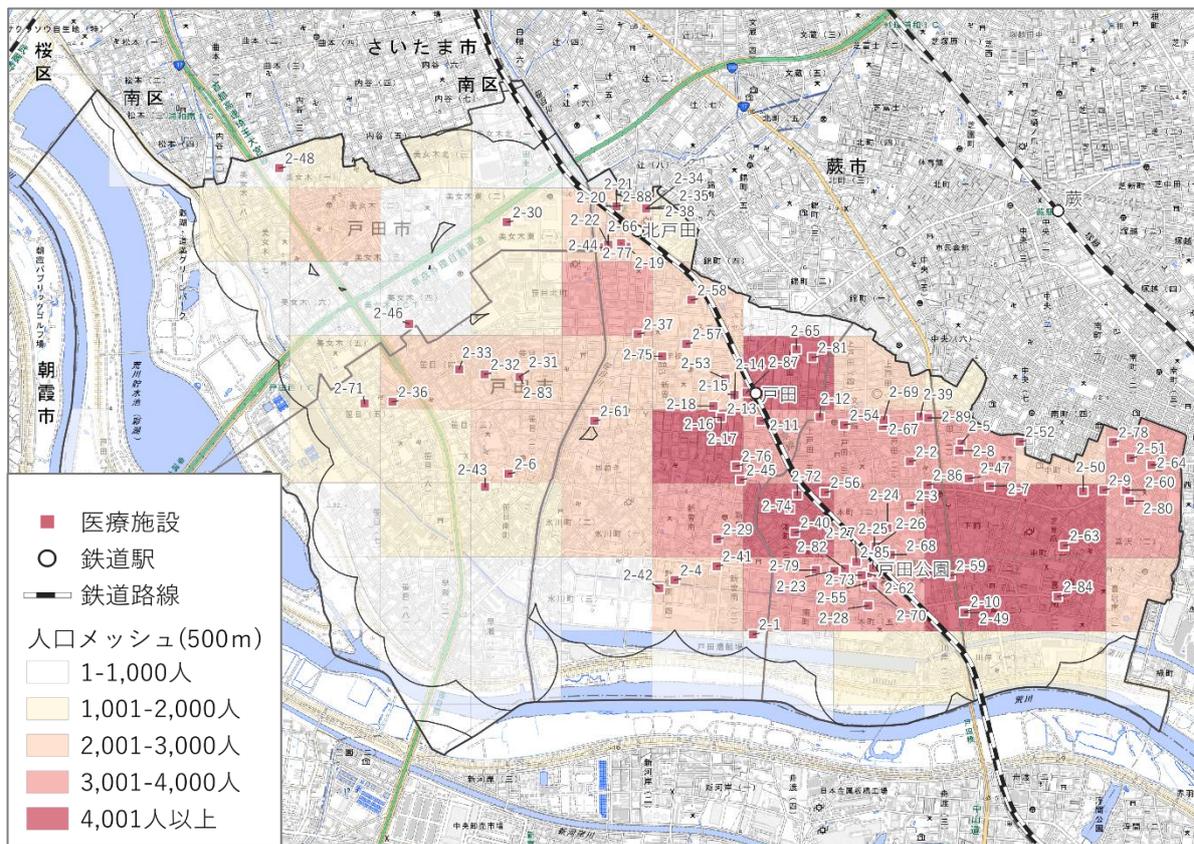
種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名
スーパー	1-1	オーケー戸田駅前店	ホームセンター	1-19	コーナードイト戸田店	ドラッグストア	1-37	petit madoca 戸田店
	1-2	オーケー北戸田店		1-20	アクトツール戸田店		1-38	マツモトキヨシビーンズ戸田公園店
	1-3	ベルクス戸田店		1-21	コメリハード&グリーン戸田氷川店		1-39	マツモトキヨシ戸田駅西口店
	1-4	ロチャース戸田店	1-22	ロイヤルホームセンター戸田公園	1-40		マツモトキヨシ戸田本町店	
	1-5	ベルク戸田氷川町店	1-23	イオンモール北戸田	1-41		スギドラッグ戸田喜沢店	
	1-6	ベルク戸田中町店	1-24	ビーンズ戸田	1-42		スギドラッグ戸田下前店	
	1-7	マミープラス下戸田店	1-25	ビーンズ戸田公園	1-43	スギドラッグ戸田笹目店		
	1-8	ヨークマート下前店	1-26	ドラッグセイムス戸田笹目店	1-44	ディスカウントドラッグコスモス新晋南店		
	1-9	ヤオコー戸田駅前店	1-27	ドラッグセイムス戸田新晋店	1-45	コナカ戸田美女木店		
	1-10	ワイ・パリュウ美女木店	1-28	ドラッグセイムス戸田中町1丁目店	1-46	AOKI戸田店		
	1-11	マルエツ戸田氷川町店	1-29	ドラッグセイムス戸田中央店	1-47	パシオス戸田店		
	1-12	新鮮市場戸田店	1-30	ドラッグセイムス上戸田店	1-48	ファッションセンターしまむら戸田南店		
	1-13	アコレ上戸田店	1-31	ドラッグセイムス戸田中町店	1-49	ヤマダ電機テックランド戸田美女木店		
	1-14	ジェーン戸田本町店	1-32	サンドラッグ戸田新晋店	1-50	イエローハット美女木店		
	1-15	まいばすけっと戸田公園駅前店	1-33	デイリーケアセージョー美女木店	1-51	酒市場ヤマダ戸田店		
	1-16	まいばすけっと上戸田S丁目店	1-34	ドラッグストアセキ北戸田店	1-52	ワークマン戸田笹目店		
	1-17	まいばすけっと北戸田駅前店	1-35	ドラッグストアセキ戸田公園店	1-53	ワークマン戸田氷川店		
	1-18	スーパーバリュウ戸田店	1-36	ウエルシア戸田新晋店				

資料：全国大型小売店総覧（2025年版）、iタウンページ

(2) 主な医療施設

医療施設は、JR 戸田公園駅周辺が多いため、市の東部に分布が見られます。一方で、美女木地域には立地が少ない状況です。

■ 医療施設の立地状況

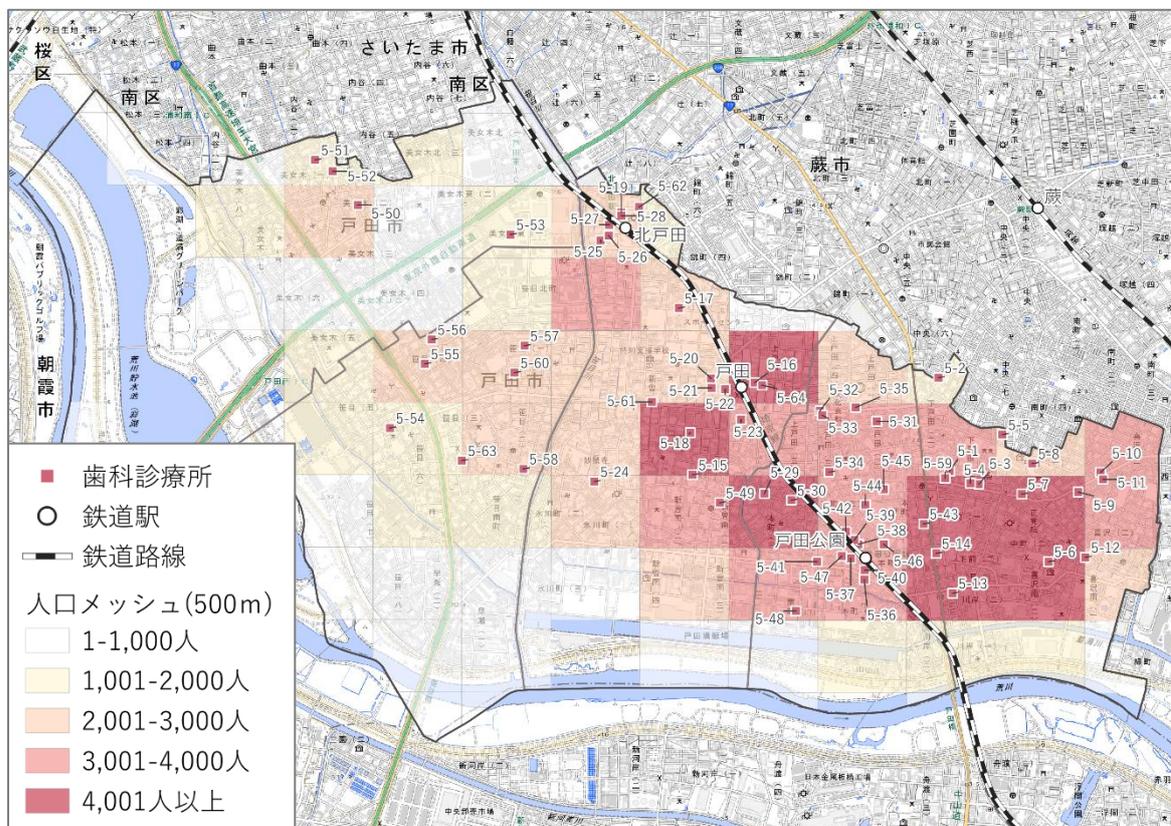


No.	名称	No.	名称	No.	名称
2-1	医療法人高仁会 戸田病院	2-31	さとう埼玉リウマチクリニック	2-61	河野内科医院
2-2	医療法人社団東光会 戸田中央産院	2-32	一般社団法人労働保健協会 埼玉診療所	2-62	岩沢レディースクリニック
2-3	医療法人社団東光会 戸田中央総合病院	2-33	梅田クリニック	2-63	宮澤医院
2-4	医療法人社団東光会 戸田中央 リハビリテーション病院	2-34	北戸田こどもクリニック	2-64	戸田おたクリニック
2-5	医療法人財団啓明会 中島病院	2-35	北戸田ナノ整形外科クリニック	2-65	戸田の杜クリニック
2-6	医療法人慈公会 公平病院	2-36	一般財団法人日本予防医学協会埼玉戸田健診診療所	2-66	戸田耳鼻咽喉科
2-7	医療法人社団 さかい皮膚科	2-37	医療法人勇誠会こうゆうクリニック	2-67	戸田整形外科
2-8	医療法人財団啓明会 中島病院附属 なかじまクリニック	2-38	北戸田ハートクリニック	2-68	戸田中央腎クリニック
2-9	医療法人社団康佑会 きざわ整形外科内科	2-39	医療法人社団祥里会 大島内科クリニック	2-69	戸田中央総合健康管理センター
2-10	ふくだ内科	2-40	医療法人社団 朋百合 戸田本町クリニック	2-70	公園の街クリニック
2-11	戸田駅前クリニック	2-41	医療法人社団 井奥記念会 桜公園クリニック	2-71	指扇病院附属笹目クリニック
2-12	医療法人社団しゅうめい会 たかはし耳鼻咽喉科	2-42	医療法人社団平成医会 平成ゆうわクリニック	2-72	篠原医院
2-13	T-FRONT E 消化器内科・外科クリニック	2-43	くらんど整形外科	2-73	春山クリニック
2-14	医療法人社団紀夢会 戸田駅前T-FRONT E大島眼科	2-44	医療法人社団敬天会 北戸田駅前クリニック	2-74	西村レディースクリニック
2-15	医療法人社団慈泰会 とだ皮膚科クリニック	2-45	戸田なかに整形外科	2-75	荘和泉クリニック
2-16	戸田ごとう眼科	2-46	戸田市立市民医療センター	2-76	内科クリニック松原
2-17	戸田ファミリア耳鼻咽喉科	2-47	あしやハートクリニック	2-77	白石はなもも レディースクリニック
2-18	医療法人社団永和会 沖永整形外科	2-48	カサガメディカルクリニック戸田	2-78	八木医院
2-19	豊田脳神経外科クリニック	2-49	とだ井上整形外科	2-79	本町こどもクリニック
2-20	医療法人社団明世会 北戸田クリニック	2-50	とだ眼科	2-80	鈴木メディカルクリニック
2-21	北戸田駅前みとおか眼科	2-51	とだ小林医院	2-81	かずまこどもクリニック
2-22	歌田乳腺胃腸クリニック	2-52	はやふねクリニック	2-82	かつた整形外科クリニック
2-23	なかもら皮膚科	2-53	ほそあい内科クリニック	2-83	戸田笹目耳鼻科
2-24	戸田橋クリニック	2-54	みどり皮膚科	2-84	医療法人翔誠会 もとはしクリニック
2-25	戸田公園オアシスクリニック	2-55	わかさこどもクリニック	2-85	MIRAI CLINIC TODA
2-26	戸田公園駅前眼科医院	2-56	医療法人桐山クリニック	2-86	シュンレディーズクリニック 戸田公園
2-27	戸田公園いとう耳鼻咽喉科	2-57	一般財団法人 日本健康管理協会 戸田診療所	2-87	LeMon おとなとこどものクリニック
2-28	戸田公園眼科クリニック	2-58	(一社) 蕨戸田市医師会 戸田休日・平日夜間急患診療所	2-88	北戸田アルプス皮膚科
2-29	医療法人社団 おおたきクリニック	2-59	永尾醫院	2-89	本多医院
2-30	医療法人社団盛盛会 北戸田アイクリニック	2-60	奥村医院		

資料：国土交通省・国土数値情報

(3) 主な歯科診療所

歯科診療所は、JR 戸田公園駅周辺が特に多いほか、市の東部に分布が見られます。一方で、美女木地域には立地が少ない状況です。



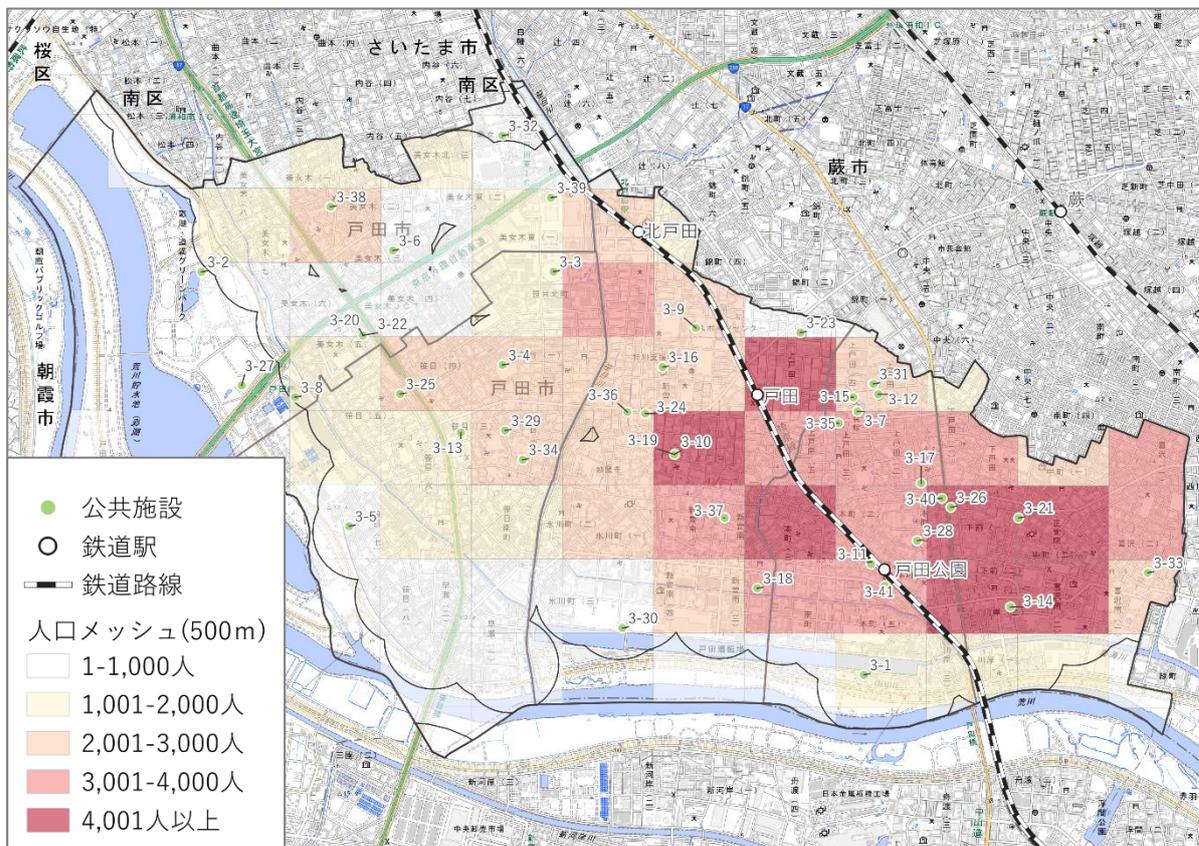
No.	名称	No.	名称	No.	名称
5-1	戸田ファミリー歯科	5-22	戸田歯科	5-43	ローレル歯科医院
5-2	鹿瀬歯科医院	5-23	いわはし歯科クリニック	5-44	医療法人社団歯友会赤羽歯科(戸田)
5-3	こどもみらいデンタルクリニック	5-24	すがの歯科クリニック	5-45	ウメダ歯科医院
5-4	なかがわ歯科クリニック	5-25	サルースデンタルオフィス	5-46	ひらつか歯科クリニック
5-5	はやふね歯科	5-26	T's Dental Clinic	5-47	戸田公園スタジアム歯科クリニック
5-6	佐藤歯科クリニック	5-27	北戸田スマイル歯科	5-48	医療法人社団仁会戸田パーク歯科
5-7	よもだ歯科医院	5-28	医療法人社団心晴会北戸田 COCO 歯科	5-49	戸田ひだまり歯科
5-8	戸田ファースト歯科	5-29	医療法人社団須藤歯科医院	5-50	あらかわ歯科医院
5-9	圭歯科クリニック戸田中町	5-30	三空歯科	5-51	美女木歯科医院
5-10	医療法人秀心会さざわ歯科医院	5-31	吉川歯科クリニック	5-52	ひらの歯科クリニック
5-11	TAGOデンタルクリニック	5-32	戸田サクラ歯科	5-53	医療法人赤坂北戸田デンタルクリニック
5-12	板橋歯科医院	5-33	埼玉歯科医院	5-54	中野歯科医院
5-13	はせがわ歯科矯正歯科	5-34	かしま歯科医院	5-55	萩原歯科医院
5-14	えんどう歯科	5-35	てつデンタルクリニック	5-56	ささめデンタルクリニック
5-15	大沢歯科医院	5-36	だいが歯科クリニック	5-57	駒歯科クリニック
5-16	アナイ歯科医院	5-37	医療法人社団愛雅会いいだ歯科医院	5-58	布施歯科
5-17	ラビット歯科	5-38	デンタルケア渡辺歯科	5-59	戸田プライド歯科
5-18	アーバン歯科	5-39	医療法人社団小島矯正歯科	5-60	みしまデンタルクリニック
5-19	医療法人双鳥会アイル歯科クリニック	5-40	戸田公園齊間歯科	5-61	戸田みんなの歯科
5-20	医療法人社団尚彩会さわだ歯科クリニック戸田	5-41	立川歯科医院	5-62	北戸田しろくま歯科
5-21	戸田おとな子ども歯科	5-42	戸田公園ほそい歯科医院	5-63	ちゅら歯科
				5-64	ちとせ矯正歯科 戸田

資料：埼玉県 南部保健所

(4) 主な公共施設

公共施設は、市内全域に点在しています。

■公共施設の立地状況



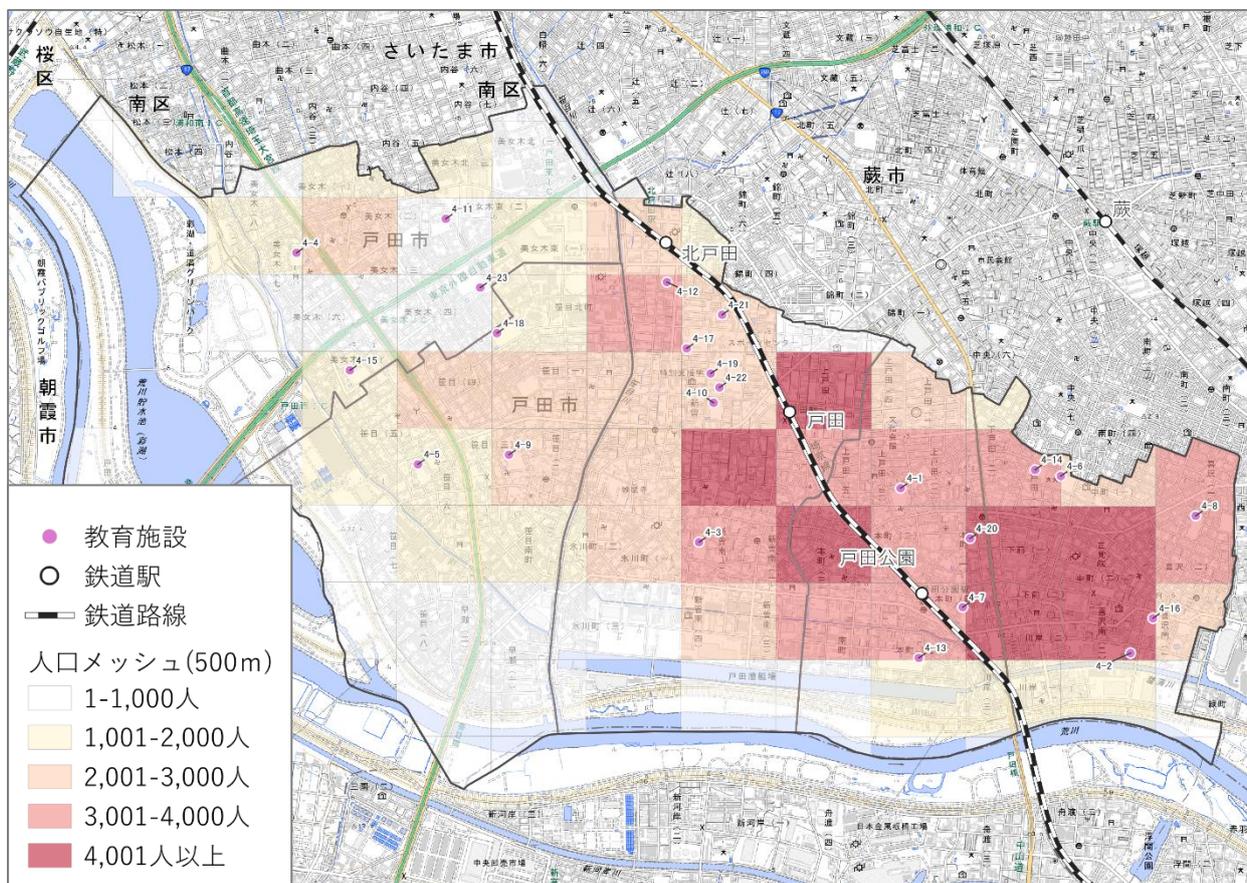
種類	No.	名称	種類	No.	名称
主要な公園	3-1	戸田公園管理事務所	公共施設	3-22	美笹支所
	3-2	彩湖・道満グリーンパーク		3-23	健康福祉の杜
	3-3	北部公園		3-24	消防本部
	3-4	惣右衛門公園		3-25	西部分署
	3-5	笹目公園		3-26	東部分署
	3-6	新田公園		3-27	彩湖自然学習センター
	3-7	後谷公園		3-28	こどもの国
	3-8	荒川水循環センター上部公園		3-29	戸田市立児童センター プリムローズ
公共施設	3-9	スポーツセンター		3-30	学校給食センター
	3-10	勤労福祉センター		3-31	教育センター
	3-11	戸田公園駅前行政センター		3-32	蕨戸田衛生センター
	3-12	戸田市役所		3-33	戸田喜沢郵便局
	3-13	笹目コミュニティセンターコンパル		3-34	戸田笹目郵便局
	3-14	心身障害者福祉センター（障害者福祉会館）		3-35	上戸田郵便局
	3-15	戸田市文化会館		3-36	戸田新曽郵便局
	3-16	戸田市立図書館		3-37	戸田新曽南郵便局
	3-17	上戸田地域交流センター		3-38	戸田美女木郵便局
	3-18	新曽南庁舎		3-39	戸田美女木東郵便局
	3-19	新曽福祉センター		3-40	戸田本町郵便局
	3-20	西部福祉センター		3-41	戸田公園駅前郵便局
	3-21	東部福祉センター			

資料：国土交通省・国土数値情報

(5) 主な教育施設

教育施設は、下戸田・上戸田・新曽地域に多く立地しています。

■教育施設の立地状況



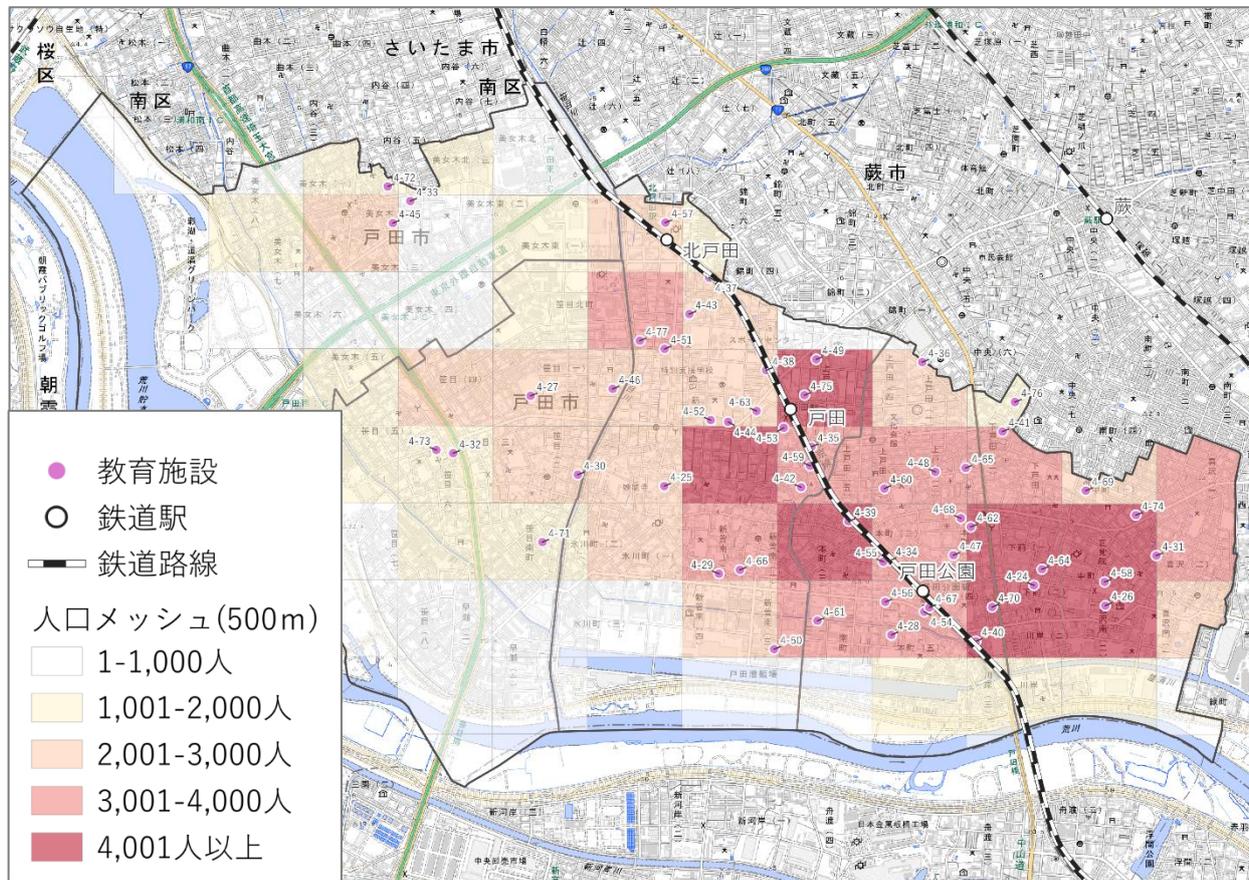
種類	No.	名称	種類	No.	名称	
小学校	4-1	戸田第一小学校	中学校	4-13	戸田中学校	
	4-2	戸田第二小学校		4-14	戸田東中学校	
	4-3	新曽小学校		4-15	美笹中学校	
	4-4	美谷本小学校		4-16	喜沢中学校	
	4-5	笹目小学校		4-17	新曽中学校	
	4-6	戸田東小学校		4-18	笹目中学校	
	4-7	戸田南小学校		特別支援学校	4-19	戸田かけはし高等特別支援学校
	4-8	喜沢小学校		専門学校	4-20	戸田中央看護専門学校
	4-9	笹目東小学校			4-21	蕨戸田市医師会看護専門学校
	4-10	新曽北小学校		高等学校	4-22	戸田翔陽高等学校
	4-11	美女木小学校			4-23	南稜高等学校
	4-12	芦原小学校				

資料：国土交通省・国土数値情報

(6) 幼稚園・保育園

幼稚園・保育園は、下戸田・上戸田地域に多く立地しています。

■教育施設の立地状況



種類	No.	名称	種類	No.	名称	種類	No.	名称
公立保育園	4-24	下戸田保育園	私立保育園	4-42	げんき保育園	私立保育園	4-60	つくし保育園
	4-25	新曽保育園		4-43	太陽の子新曽北保育園		4-61	みんと保育園
	4-26	喜沢南保育園		4-44	よつば保育園		4-62	Gakkenほいくえん戸田公園
	4-27	笹目東保育園		4-45	あけぼの第2保育園		4-63	グローバルキッズ戸田駅前保育園
	4-28	上戸田南保育園		4-46	太陽の子とだ笹目保育園		4-64	戸田公園クマさん保育所
	4-29	新曽南保育園		4-47	こどもの国さくら草保育園		4-65	戸田公園北雲母保育園
	4-30	笹目川保育園		4-48	ニチキッズ上戸田保育園		4-66	戸田公園西雲母保育園
私立保育園	4-31	きざわ保育園	私立幼稚園	4-49	いぞろ保育園	4-67	アロウラ保育園	
	4-32	ささめ保育園		4-50	すみれ保育園	4-68	戸田幼稚園	
	4-33	あけぼの保育園		4-51	戸田すこやか保育園	4-69	戸田第一幼稚園	
	4-34	戸田公園前さくら草保育園		4-52	むつみ保育園	4-70	つつじ幼稚園	
	4-35	戸田駅前保育園(おひさま保育園)		4-53	かな保育園	4-71	まきば幼稚園	
	4-36	戸田こども園		4-54	みずき保育園	4-72	戸田ひまわり幼稚園	
	4-37	北戸田Jキッズステーション		4-55	戸田本町さくら草保育園	4-73	ささめ幼稚園	
	4-38	戸田駅前さくら草保育園		4-56	戸田公園すきっぷ保育園	4-74	戸田東幼稚園	
	4-39	桑の実戸田公園保育園		4-57	太陽の子北戸田保育園	4-75	カトレア幼稚園	
	4-40	とだ虹保育園		4-58	戸田第2すこやか保育園	4-76	はごろも幼稚園	
	4-41	太陽の子下戸田保育園		4-59	こだま虹保育園	4-77	戸田東第二幼稚園	

資料：国土交通省・戸田市ガイドマップ「とだガイド」

2-2-4 自動車保有状況

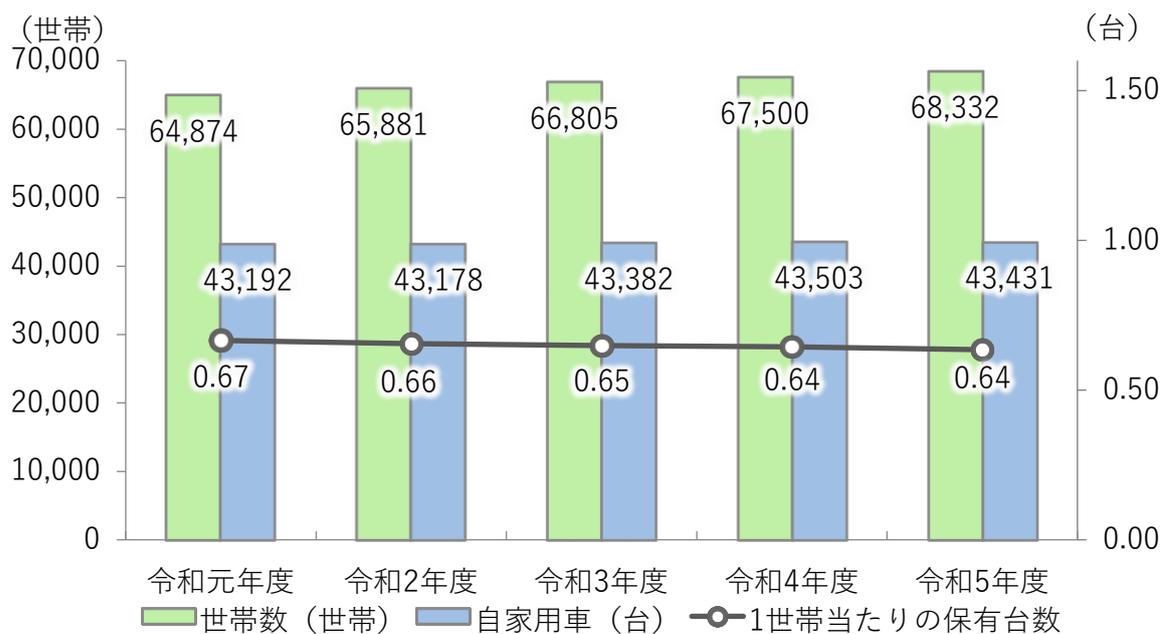
自家用車の保有台数は、令和5年度（2023年度）末現在で約43,400台となっています。
1世帯当たりの自家用車保有台数は、令和5年度末（2023年度）現在で約0.64台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

■1世帯当たりの自家用車保有台数の推移



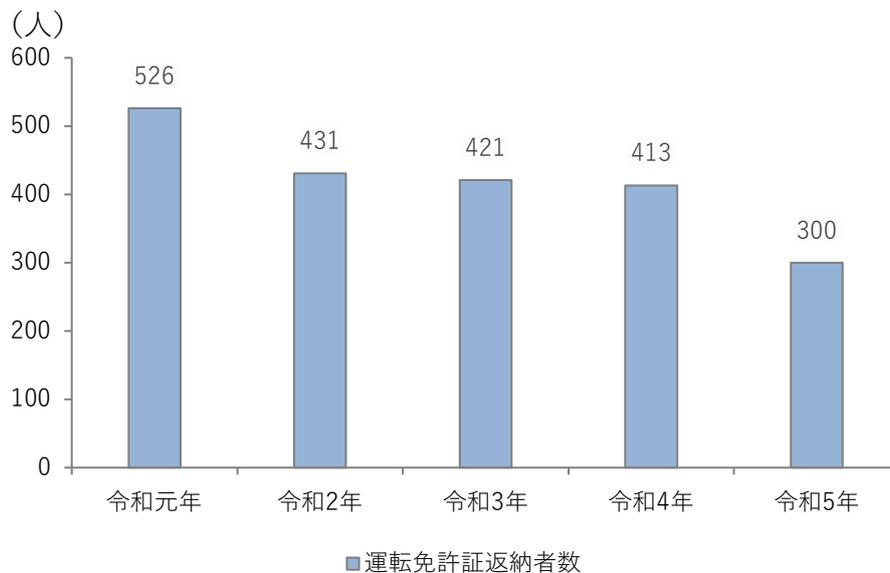
資料：関東運輸局統計情報（各年度末現在）

2-2-5 高齢者による自動車運転に係る現状

(1) 高齢者の運転免許証返納状況

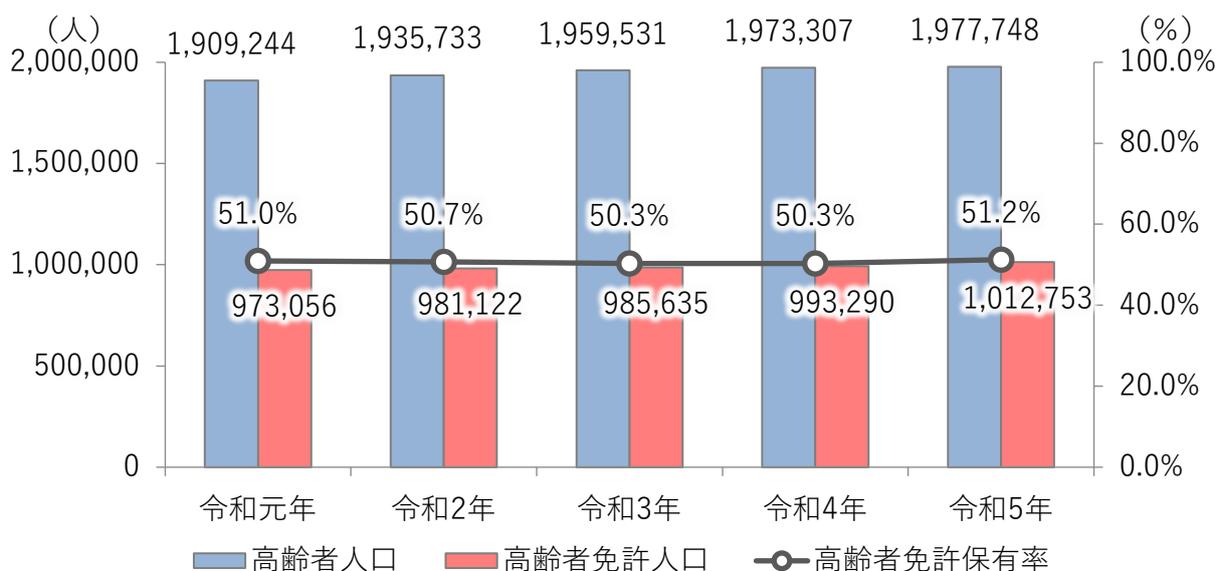
令和5年(2023年)における65歳以上の高齢者の自動車運転免許証返納者数は300人となっています。令和元年(2019年)の526人と比較すると、1年間の運転免許証返納者数は減少傾向にあります。

■ 戸田市の高齢者(65歳以上)の免許返納状況の推移



資料：戸田市資料

■ (参考) 埼玉県の高齢者(65歳以上)の第一種免許保有状況の推移



資料：警視庁「運転免許統計」(各年12月31日現在)
「埼玉県 町(丁)字別人口調査」(各年1月1日現在)

2-3 地域公共交通の現状

2-3-1 既存の地域公共交通網

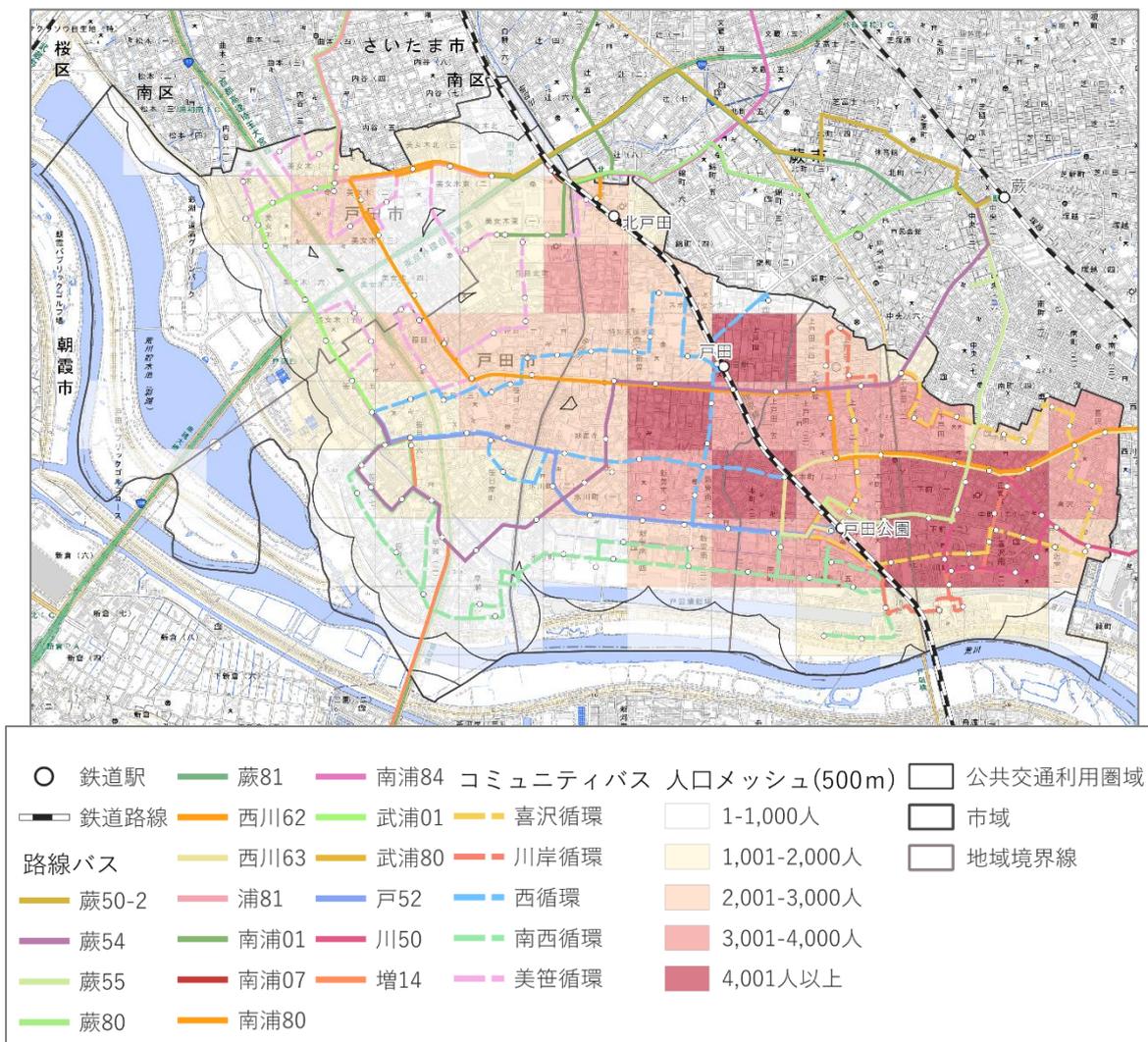
本市の公共交通は、鉄道はJR埼京線が南北に運行し、市内には戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅の3駅が立地しており、さいたま市や東京都方面へ向けた広域の地域間の移動を担っています。

路線バスは国際興業（株）の17系統の路線が、東西方向を中心に運行しており、蕨駅、川口駅、西川口駅、南浦和駅、武蔵浦和駅、成増駅などの市外駅から周辺市区へ接続し、広域及び地域間の移動を担っています。また、市内を回る路線として、コミュニティバス「toco」5路線（喜沢循環、川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環）が運行しており、いずれの路線においてもJR埼京線の駅までアクセスすることができます。

また、市内ではタクシー事業者が4社運行しているほか、運転免許証の自主返納者の移動を支援するため、市が路線バス及びコミュニティバスの回数券の交付を行っています。

鉄道及びバス交通が利用可能な人口は約138,500人であり、全人口の約98%となっています。（総務省統計局の令和2年（2020年）国勢調査地域メッシュデータを利用して、鉄道・バス交通のカバー圏域人口を算出。その場合、カバー圏域を鉄道については駅から徒歩800m内、バスについては停留所から徒歩300m以内とした。）

■戸田市内の地域公共交通網



■戸田市内の地域公共交通の運行状況

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 (平日上下便数)
鉄道	JR 埼京線	JR 東日本	大崎～戸田公園・戸田・北戸田～大宮	【戸田公園駅】 上り：160本/下り：164本 【戸田駅・北戸田駅】 上り：139本/下り：137本
コミュニティバス	喜沢循環	戸田市 国際興業(株)	戸田公園駅西口～喜沢循環～戸田公園駅西口	22本
	川岸循環		戸田公園駅西口～川岸循環～戸田公園駅西口	23本
	西循環		下笹目～新曽～戸田公園駅西口～戸田駅～下笹目	12本
	南西循環		下笹目～早瀬～戸田公園駅西口～新曽南三丁目～下笹目	11本
	美笹循環	戸田市 埼京タクシー(株)	下笹目～市民医療センター～北戸田駅～美女木～道満～下笹目	12本
路線バス	蕨 50-2	国際興業(株)	蕨駅西口～北町四丁目～戸田車庫	戸田車庫行き：5本 蕨駅西口行き：9本
	蕨 54		蕨駅西口～戸田駅入口・笹目市営住宅～下笹目	上下各 34本
	蕨 55		蕨駅西口～戸田公園駅東口	戸田公園駅東口行き：45本 蕨駅西口行き：46本
	蕨 80		蕨駅西口～蕨市役所～戸田車庫	戸田車庫行き：27本 蕨駅西口行き：28本
	蕨 81		蕨駅西口～市立病院入口～戸田車庫	上下各 1本
	西川 62		西川口駅西口～市民医療センター～北戸田駅	北戸田駅行き：22本 西川口駅行き：23本
	西川 63		西川口駅西口～戸田公園駅西口	戸田公園駅行き：24本 西川口駅行き：23本
	浦 81		浦和駅西口～武蔵浦和駅・曲本～戸田車庫	浦和駅行き：1本
	南浦 01		南浦和駅西口～イオンモール北戸田	上下各 14本
	南浦 07		南浦和駅西口～南高・北戸田駅～戸田車庫	上下各 4本
	南浦 80		南浦和駅西口～神明台・曲本～戸田車庫	上下各 1本(土曜のみ)
	南浦 84		南浦和駅西口～文蔵小学校～戸田車庫	戸田車庫行き：7本 南浦和駅行き：6本
	武浦 01		武蔵浦和駅～美女木～下笹目	上下各 95本
	武浦 80		武蔵浦和駅～戸田車庫	上下各 2本
	戸 52		戸田公園駅西口～下笹目	下笹目行き：64本 戸田公園行き：63本
	川 50		川口駅西口～前新田～川口駅西口	72本
	増 14		成増駅北口～下笹目	下笹目行き：7本 成増駅行き：6本
タクシー		埼京タクシー、みどりタクシー、大和タクシー、ハッピータクシー		

※運行本数は令和6年(2024年)現在

2-3-2 地域公共交通の利用状況

(1) 鉄道

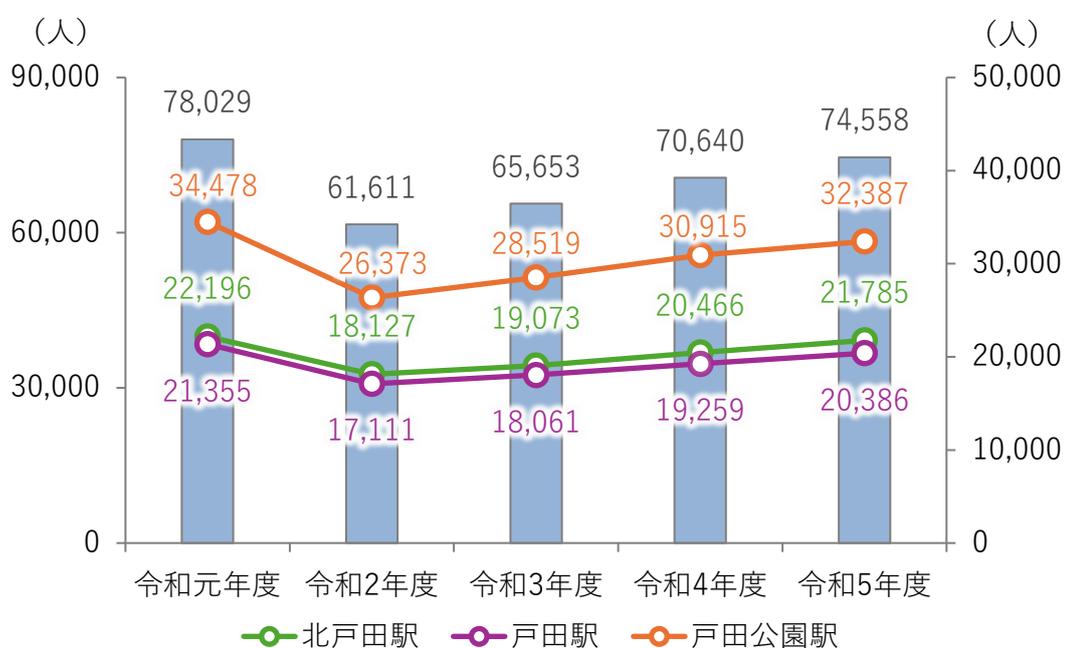
1) 運行概要

JR 埼京線が、南北方向に運行しており、市内の3駅（戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅）は市内交通との結節点として重要な位置を占めています。戸田公園駅は快速列車が停車するため、戸田駅と北戸田駅に比べ利用できる列車の本数が多くなっています。

2) 利用状況

市内の駅の1日平均乗車人員は、令和5年度（2023年度）で74,558人となっています。中でも「戸田公園駅」が最も多く32,387人、「北戸田駅」が21,785人と続いています。

■1日平均乗車人員（市内3駅）



資料: 東日本旅客鉄道（株）

市周辺の各駅では、コロナ禍による利用者数の減少から回復傾向にありますが、コロナ禍以前の令和元年度（2019年度）と比較すると、8～9割の利用者数となっています。一方で、戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅の定期外利用者数は、令和元年度（2019年度）と比較して増加しています。

■ 1 日平均乗車人員の推移（市周辺駅）

			令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
埼京線	戸田公園	定期	24,617	19,126	19,502	20,770	21,530
		定期外	9,860	7,247	9,016	10,144	10,857
		計	34,478	26,373	28,519	30,915	32,387
	戸田	定期	15,704	12,784	12,959	13,471	14,183
		定期外	5,651	4,327	5,102	5,788	6,202
		計	21,355	17,111	18,061	19,259	20,386
	北戸田	定期	16,875	13,991	14,344	15,050	15,870
		定期外	5,321	4,136	4,728	5,416	5,914
		計	22,196	18,127	19,073	20,466	21,785
	武蔵浦和	定期	35,888	29,112	28,914	29,944	30,943
		定期外	18,104	12,338	14,445	16,648	17,733
		計	53,992	41,451	43,359	46,593	48,677
京浜東北線	川口	定期	56,953	44,913	44,123	45,562	46,949
		定期外	27,244	19,514	22,795	25,791	27,052
		計	84,197	64,428	66,919	71,354	74,001
	西川口	定期	40,127	31,192	30,801	32,084	33,529
		定期外	18,934	14,395	16,336	18,362	19,391
		計	59,062	45,588	47,138	50,446	52,921
	蕨	定期	43,962	34,196	33,398	34,549	35,889
		定期外	17,867	13,279	15,042	16,917	18,032
		計	61,829	47,476	48,441	51,467	53,921
	南浦和	定期	36,731	29,777	29,407	30,335	31,355
		定期外	23,413	14,937	17,877	20,973	22,453
		計	60,144	44,714	47,285	51,308	53,808
	浦和	定期	63,774	52,960	52,223	54,131	56,079
		定期外	32,091	21,092	25,446	29,985	32,134
		計	95,865	74,053	77,670	84,116	88,213

資料: 東日本旅客鉄道(株)

(2) 路線バス

1) 運行概要

路線バスは、周辺市区との地域間移動を担う公共交通として、国際興業（株）の 17 系統の路線が、東西方向を中心に運行しており、蕨駅、川口駅、西川口駅、南浦和駅、武蔵浦和駅、成増駅などの市外駅から周辺市区へ接続し、広域及び地域間の移動を担っています。また、下笹目バスターミナルが交通結節点となり、複数の路線が接続しています。西川 62 系統（西川口駅西口～北戸田駅）については、戸田市が赤字を補填し運行されています。

2) 利用状況

年度別輸送人員を見ると、令和元年度（2019 年度）から令和 2 年度（2020 年度）にかけてコロナ禍の影響を受け利用が減少しましたが、令和 3 年度（2021 年度）以降は回復傾向にあります。令和 5 年度（2023 年度）は令和元年度（2019 年度）より利用者が多くなっています。

■年度別輸送人員



資料:戸田市資料

(3) コミュニティバス

1) 運行概要

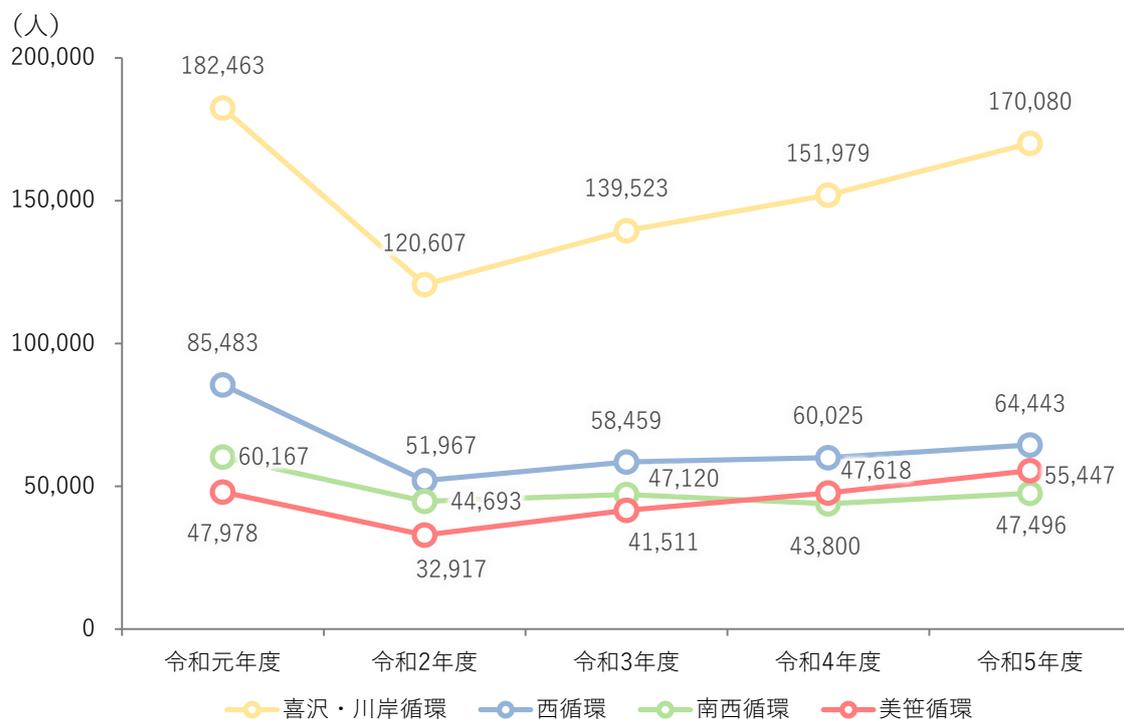
コミュニティバスは、市内の地域拠点を結ぶ公共交通として、喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環の5循環が運行しており、戸田公園駅などでJR 埼京線に接続しています。

2) 利用状況

年度別（3月～翌年2月）輸送人員を見ると、いずれの系統も令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけてコロナ禍の影響を受け利用が減少しています。喜沢・川岸循環、美笹循環は回復傾向にあります。それ以外の系統は概ね横ばいとなっています。

3) コミュニティバス全体の利用者数

■年度別（3月～翌年2月）利用者数



資料：戸田市資料

4) 路線別利用者数（令和5年（2023年）7月17日～8月25日 AIカメラによるOD調査）

①喜沢循環

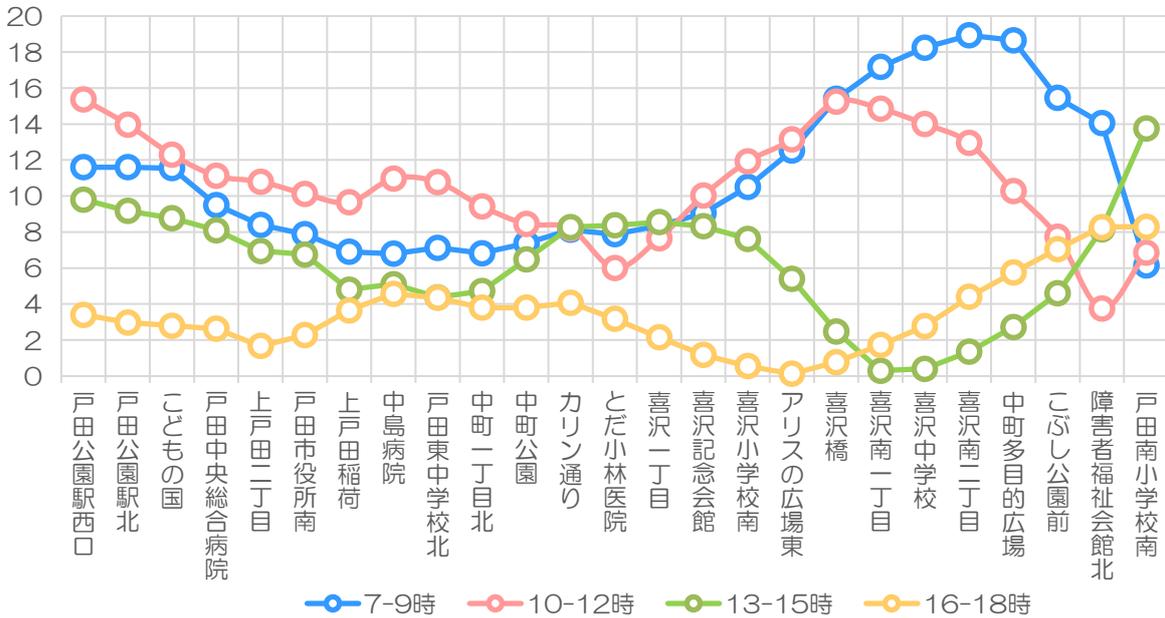
時間帯別で見ると、午前中の利用が多く、特に7-9時台の喜沢橋～障害者福祉会館北の区間で乗車人数が多くなっています。一方、16-18時台は利用が少ない状況が見られます。

年代別で見ると、乗車区間の傾向に大きな差は見られませんが、20-64歳の利用が多くなっています。

■喜沢循環

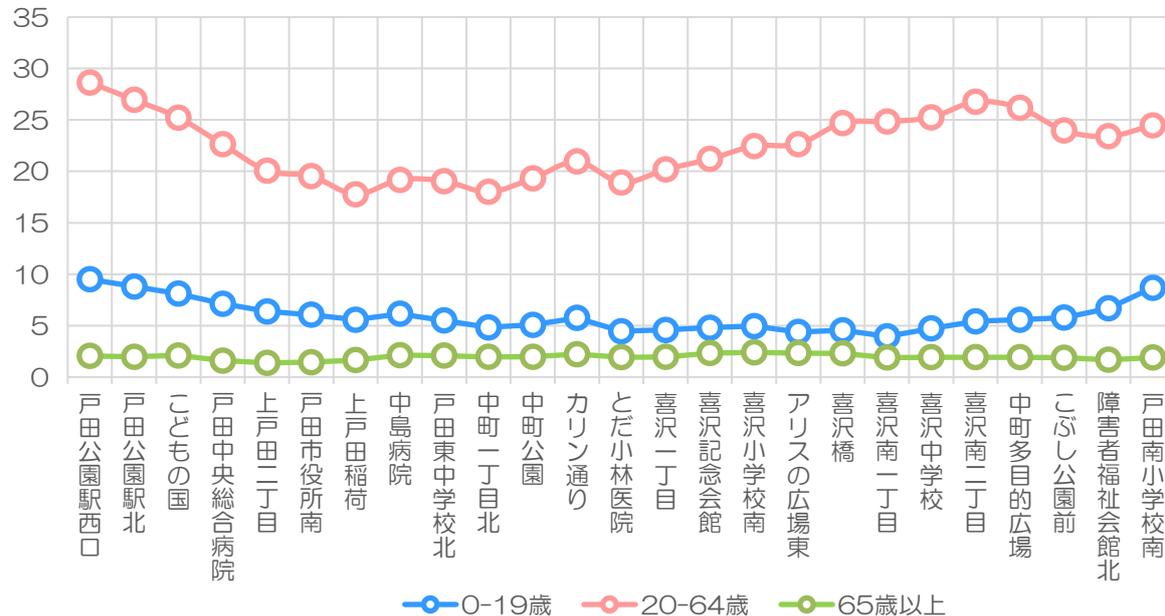
●時間帯別

(人/日)



●年代別

(人/日)



②川岸循環

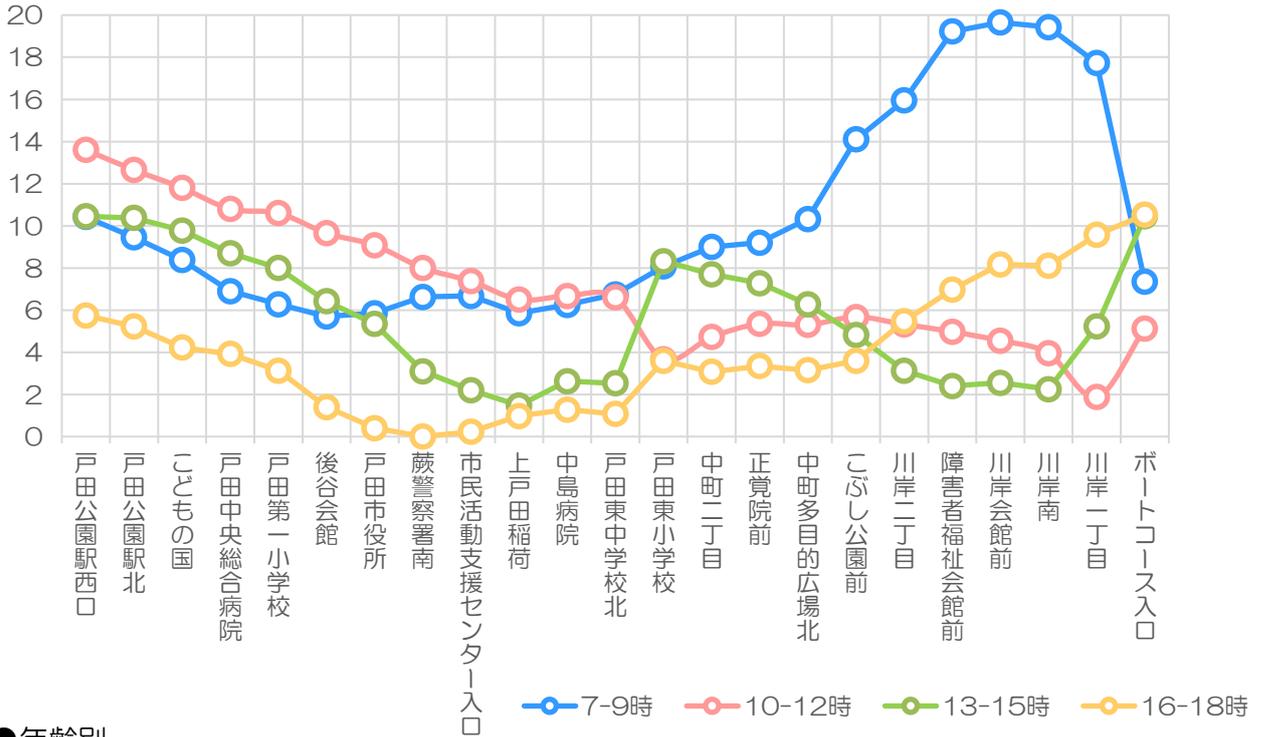
時間帯別で見ると、午前中の利用が多く、特に7-9時台のこぶし公園前～ポートコース入口の区間で乗車人数が多くなっています。一方、16-18時台は利用が少ない状況が見られます。

年代別で見ると、全年代で蕨警察署南～戸田東中学校北の区間は他の区間に比べて利用が少ない状況が見られます。

■川岸循環

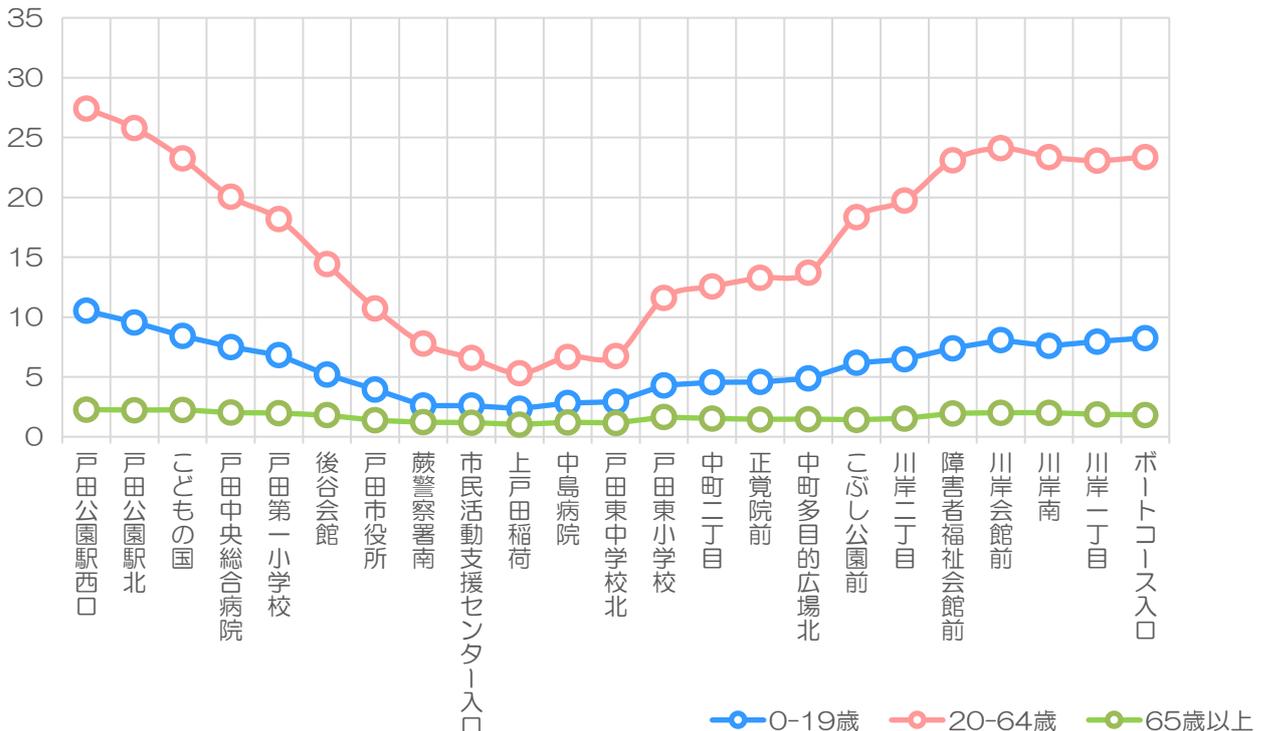
●時間帯別

(人/日)



●年齢別

(人/日)



③西循環

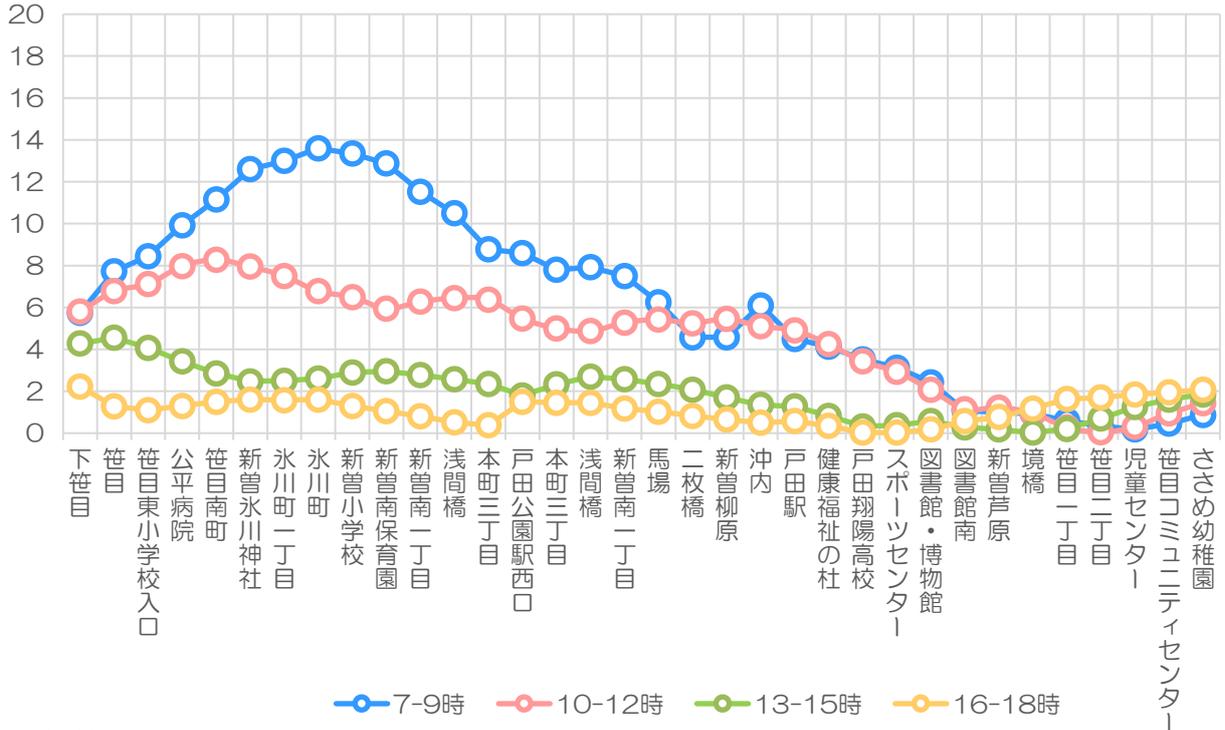
時間帯別で見ると、午前中の利用が多く、特に7-9時台の公平病院～本町三丁目の区間で乗車人数が多くなっています。

年代別で見ると、20-64歳で健康福祉の杜～ささめ幼稚園の区間は他の区間に比べて利用が少ない状況が見られます。

■西循環

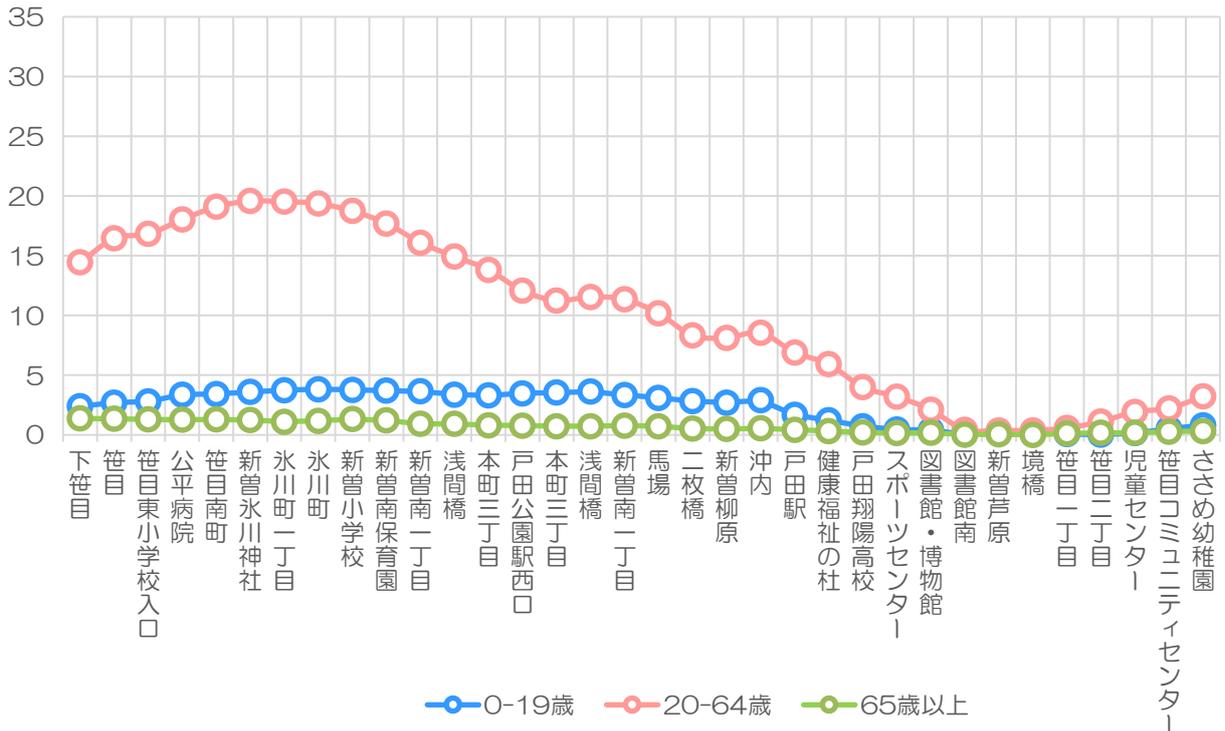
●時間帯別

(人/日)



●年齢別

(人/日)



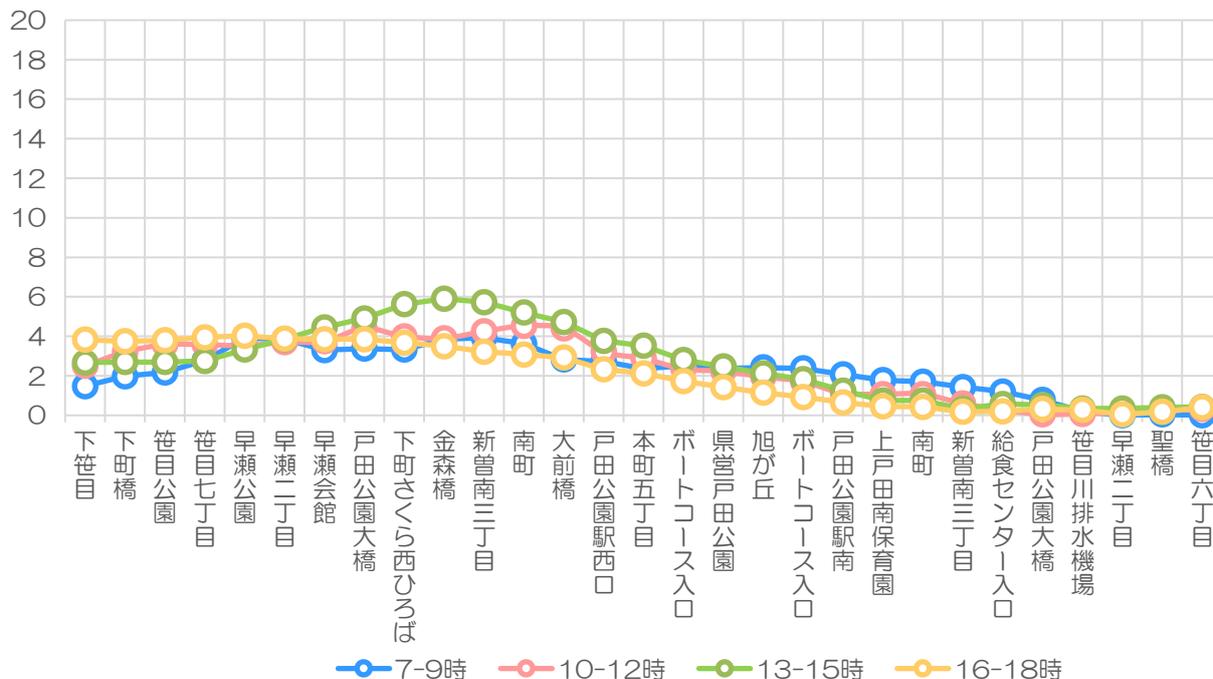
④南西循環

時間帯別で見ると、利用人数に大きな差は見られませんでした。
年代別で見ると、20-64歳の利用が多くなっています。

■南西循環

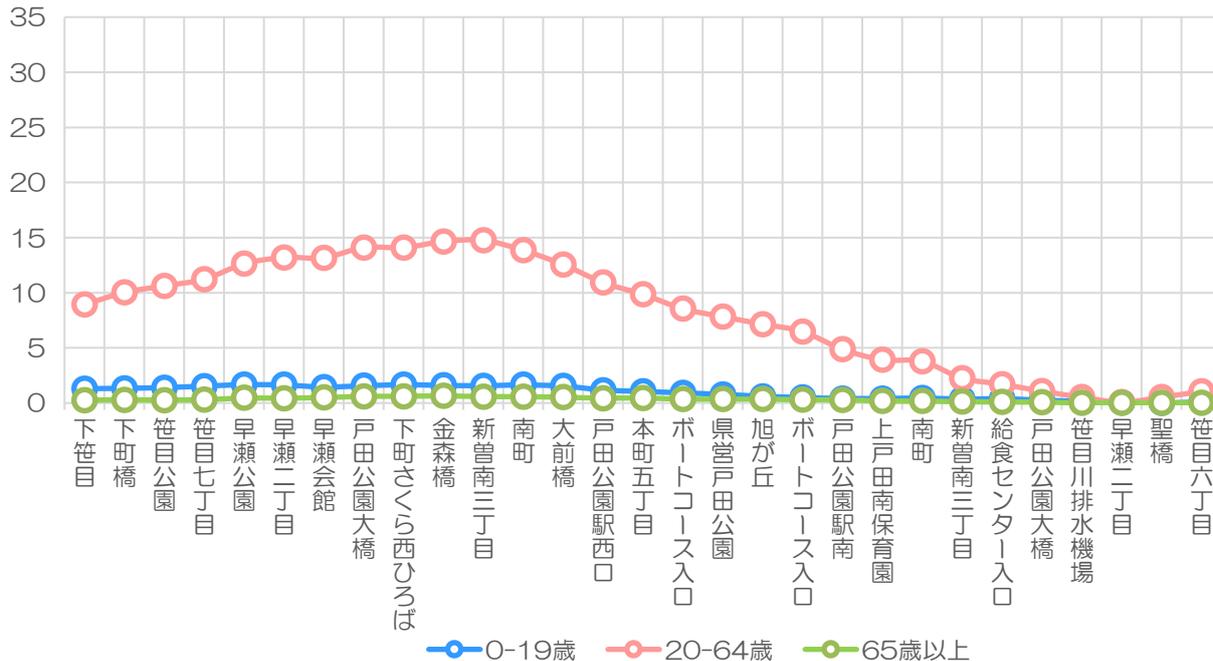
●時間帯別

(人/日)



●年齢別

(人/日)



⑤美笹循環

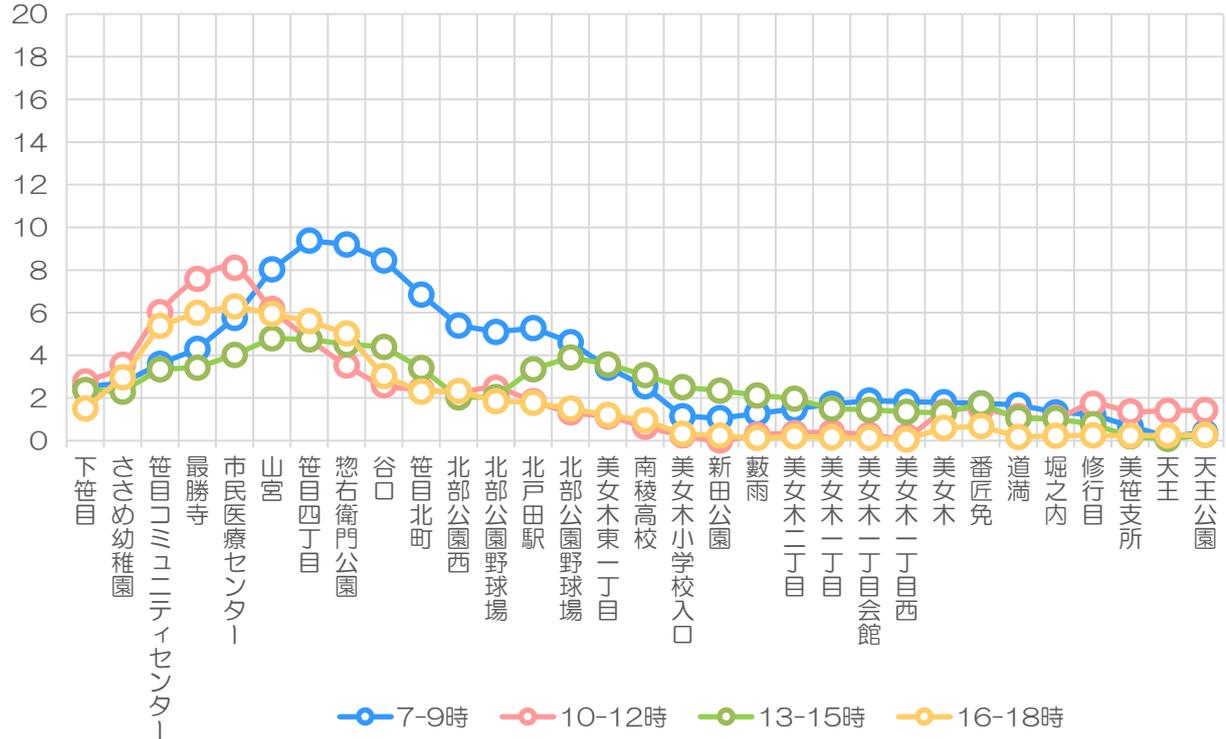
時間帯別で見ると、区間によって時間帯別の利用にばらつきが見られますが、特に7-9時台の山宮～笹目北町の区間で乗車人数が多くなっています。一方、10-12時台は利用が少ない状況が見られます。

年代別で見ると、65歳以上の利用は少なくなっています。20-64歳において笹目コミュニティセンター～笹目北町の区間は他の区間に比べて利用が多い状況が見られます。

■美笹循環

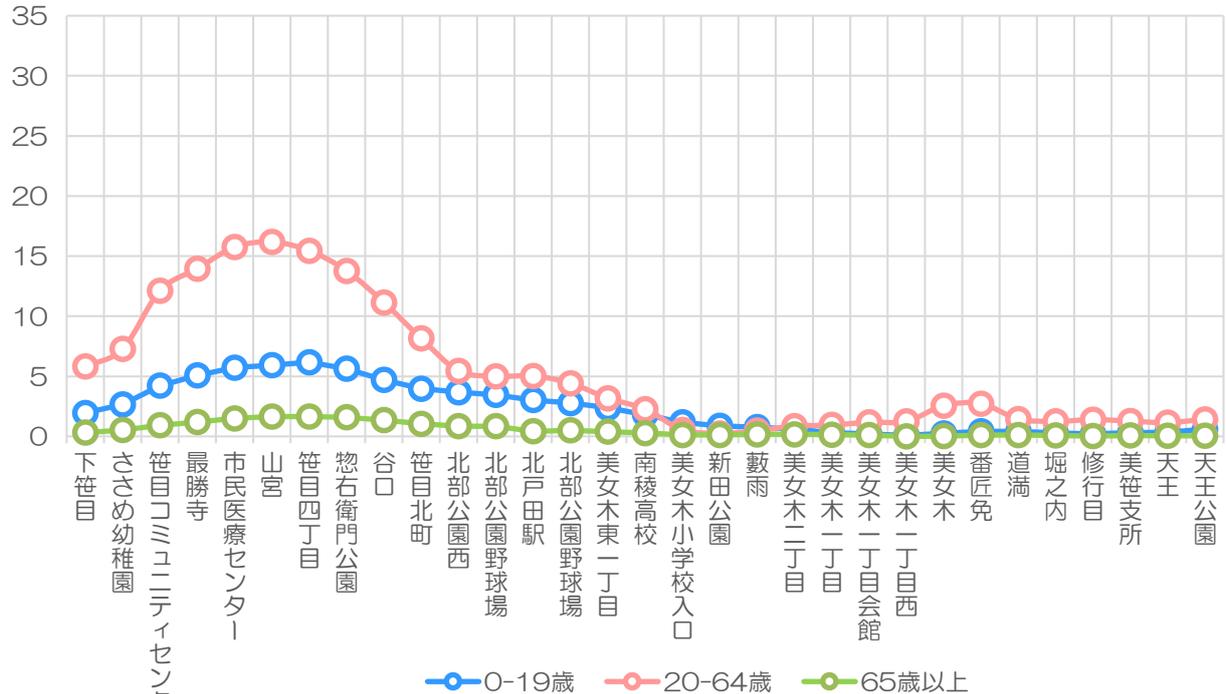
●時間帯別

(人/日)



●年齢別

(人/日)

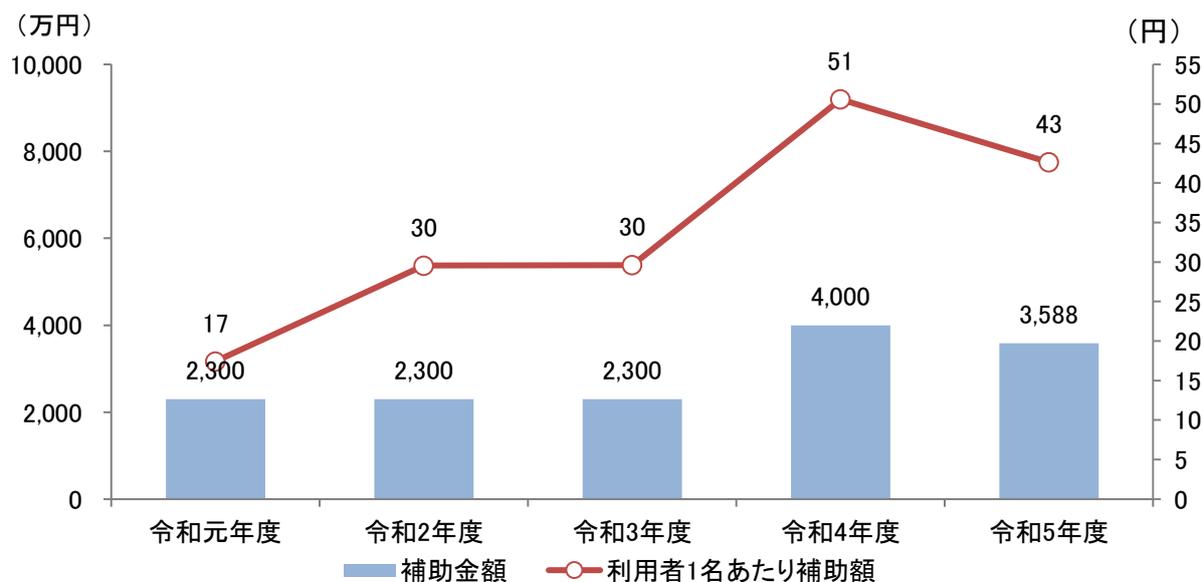


(4) 収支状況

1) 路線バス（西川61系統及び西川62系統）

本市では西川61系統及び62系統（西川61系統は令和6年（2024年）3月31日をもって廃止）に運行補助を行っており、市の負担額は概ね2,300～4,000万円を推移しています。利用者1人当たりの運行負担額を見ると、令和5年度（2023年度）で43円となっており、5年前の令和元年度（2019年度）の約17円から約26円増加しています。

■ 戸田市の運行負担額

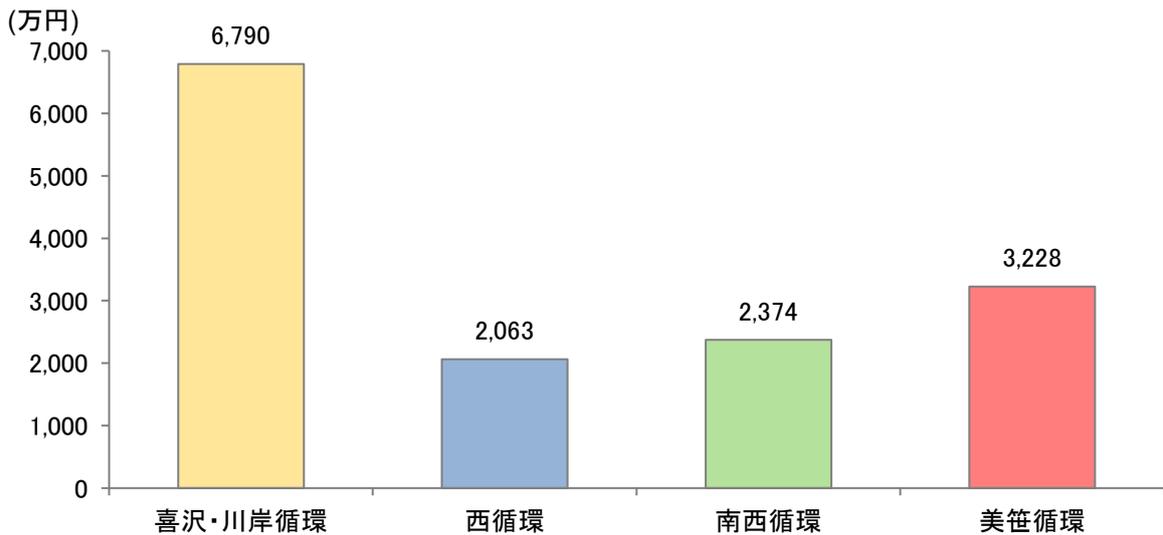


資料: 戸田市資料

2) コミュニティバス

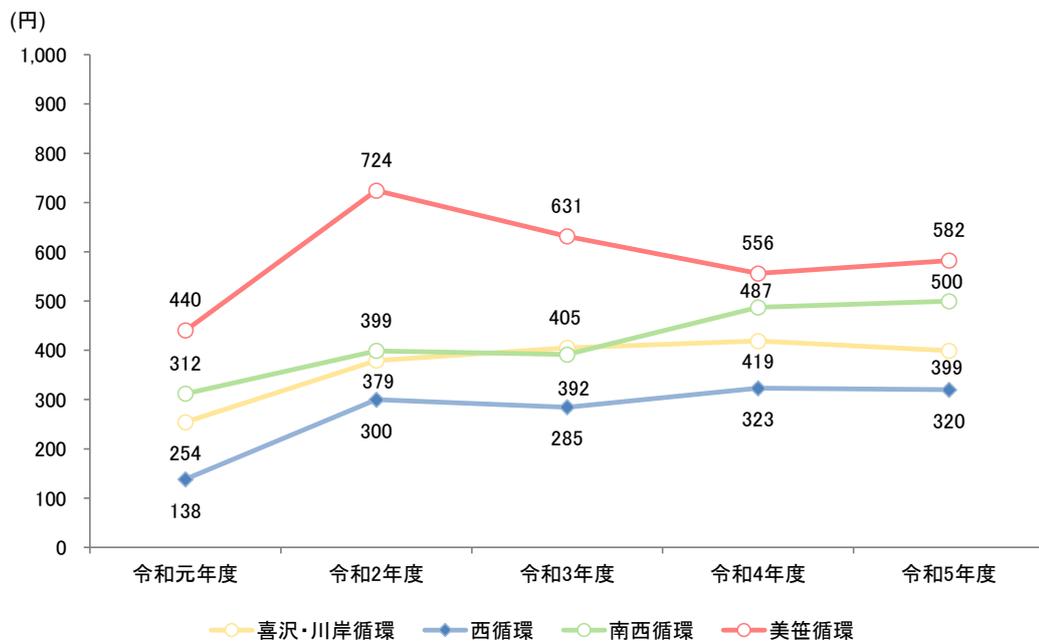
コミュニティバスに係る戸田市の収支状況を見ると、市の負担額は1循環あたり概ね2,000～3,000万円となっています（喜沢・川岸循環は2路線の合算値）。利用者1人当たりの運行負担額の推移を見ると、5年前の令和元年度（2019年度）は約140円～約440円でしたが、令和5年度（2023年度）には約320円～約580円となっており、1循環あたり約140～180円増加しています。

■戸田市の運行負担額（令和5年度（2023年度））



資料: 戸田市資料

■戸田市の利用者1人あたり運行負担額（令和5年度（2023年度））



資料: 戸田市資料

2-4 上位・関連計画における公共交通の位置付け

戸田市地域公共交通計画は、「戸田市第5次総合振興計画」「第3次戸田市都市マスタープラン」を上位計画、その他の計画を関連計画とし、これに掲げられている将来都市像やまちづくりの目標を実現するため、公共交通の分野から取り組む計画として位置付けられます。上位・関連計画における取組の方向性との整合を図る必要があることから、これらの上位・関連計画の概要、同計画内における公共交通関連施策等の位置付けを整理しました。

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
戸田市第5次総合振興計画後期基本計画	令和8年（2026年）3月
第3次戸田市都市マスタープラン	令和8年（2026年）3月
第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画	令和3年（2021年）3月

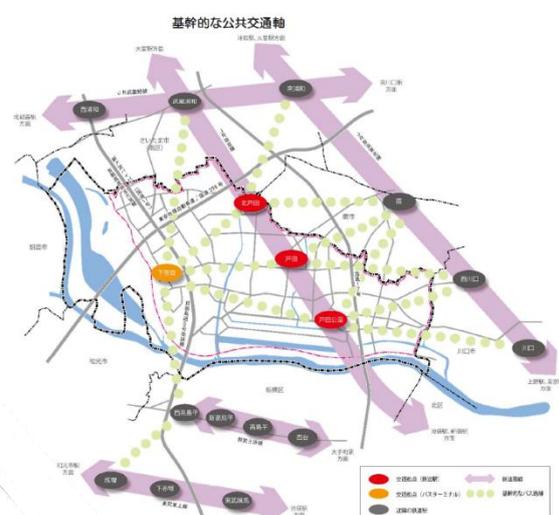
2-4-1 戸田市第5次総合振興計画

■戸田市第5次総合振興計画の概要

項目	内容																				
計画名	戸田市第5次総合振興計画（前期基本計画）																				
策定年月	令和3年（2021年）3月																				
計画期間	令和3年度（2021年度）～令和7年度（2025年度）																				
将来都市像 （基本構想）	『このまちで良かった』みんな輝く 未来共創のまち とだ																				
基本目標 （基本構想）	<p>I. 子どもが健やかに育ち、いきいきと輝けるまち</p> <p>II. 創造性や豊かな心を育むまち</p> <p>III. 共に生き、支え合い、安心して暮らせるまち</p> <p>IV. 安全な暮らしを守るまち</p> <p>V. 快適に過ごせる生活基盤が整備されたまち</p> <p>VI. 都市環境と自然環境が調和したまち</p> <p>VII. 活力にあふれ人が集い心ふれあうまち</p>																				
公共交通に関する内容 （基本目標）	<p>V. 快適に過ごせる生活基盤が整備されたまち</p> <p>■施策24 公共交通が利用しやすい環境の整備・推進</p> <p>【施策の目的】 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。</p> <p>●取り組みの方針</p> <p>(1) 安定的な地域公共交通網の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ・tocoバスと路線バス乗客数のバランスを取るため、市民のニーズを把握した上で、各運行事業者と協議しつつ、バスの乗車状況や採算性を考慮し、対策を講じます。 ・路線バスとtocoバスとの共存関係を維持するとともに、路線の維持を図ります。 <p>(2) 鉄道利用の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・JR埼京線の利便性向上に向け、東日本旅客鉄道株式会社に対する働き掛けを継続的に行います。 <p>(3) 駅前通行区間の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・放置自転車の撤去を引き続き実施するとともに、自転車駐車を適切に管理運営することで、自転車の放置を防止します。 <table border="1" data-bbox="411 1697 1401 1960"> <thead> <tr> <th>指標名</th> <th>指標説明</th> <th>当初値</th> <th>目標値</th> <th>備考</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>公共交通機関の利便性向上の満足度</td> <td>公共交通の利便性の向上に満足している市民の割合</td> <td>28.3%</td> <td>30.0%</td> <td>【市民意識調査】平成26年度(2014年度)の値に改善</td> </tr> <tr> <td>tocoバス利用人数</td> <td>tocoバスの年間利用者数</td> <td>367,996人</td> <td>370,000人</td> <td>平成30年度(2018年度)の値以上に改善</td> </tr> <tr> <td>市内3駅駅前自転車駐車場の満車回数</td> <td>駅前自転車駐車場の満車回数(一時利用)</td> <td>0回</td> <td>0回</td> <td>誰もが自転車駐車を利用できる状態を維持</td> </tr> </tbody> </table>	指標名	指標説明	当初値	目標値	備考	公共交通機関の利便性向上の満足度	公共交通の利便性の向上に満足している市民の割合	28.3%	30.0%	【市民意識調査】平成26年度(2014年度)の値に改善	tocoバス利用人数	tocoバスの年間利用者数	367,996人	370,000人	平成30年度(2018年度)の値以上に改善	市内3駅駅前自転車駐車場の満車回数	駅前自転車駐車場の満車回数(一時利用)	0回	0回	誰もが自転車駐車を利用できる状態を維持
指標名	指標説明	当初値	目標値	備考																	
公共交通機関の利便性向上の満足度	公共交通の利便性の向上に満足している市民の割合	28.3%	30.0%	【市民意識調査】平成26年度(2014年度)の値に改善																	
tocoバス利用人数	tocoバスの年間利用者数	367,996人	370,000人	平成30年度(2018年度)の値以上に改善																	
市内3駅駅前自転車駐車場の満車回数	駅前自転車駐車場の満車回数(一時利用)	0回	0回	誰もが自転車駐車を利用できる状態を維持																	

2-4-2 第3次戸田市都市マスタープラン ※今後改定予定のため、現行計画を記載

■第3次戸田市都市マスタープランの概要

項目	内容
計画名	第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）
策定年月	平成31年（2019年）1月
計画期間	基準年次：平成27年（2015年）目標年次：令和17年（2035年）
都市づくりの目標 （基本構想）	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・都市づくりの理念	<p><u>基本理念：人や自然にやさしいまち</u> 都市づくりの理念</p> <ul style="list-style-type: none"> 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」
公共交通に関する内容 （全体構想）	<p>3 将来都市構造 (2) 拠点の設定 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。</p> <p>(3) 軸の設定 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。</p> 

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。

2-4-3 第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画

■第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画の概要

項目	内容
計画名	第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画
策定年月	令和3年(2021年)3月
計画期間	令和3年度(2021年度)～令和12年度(2030年度)
歩行者と自転車の道路空間整備の基本方針	<ul style="list-style-type: none">○歩行者の安全を第一とした道路空間の整備を行い、歩行空間、自転車通行環境のより一層の安全性、快適性の向上を図る。○自転車は車道通行を原則とし、道路全体のトータルバランスを考慮しつつ、歩行者、自転車、自動車それぞれの交通特性に応じた安全な空間を確保することで、3者の共存を図る。○自転車利用者の多様なニーズや社会情勢、地域の実情を踏まえるとともに、市民の外出のきっかけ、市内での回遊性の向上に資するようなネットワークの形成を図る。○自転車通行空間の適正利用に向けた周知・啓発の強化や進捗管理を図りながら、計画の推進を図る。
整備目標	歩行者・自転車ネットワーク整備延長 前期・後期合計：8.4 km

2-4-4 戸田市立地適正化計画 ※今後改定予定のため、現行計画を記載

■戸田市立地適正化計画の概要

項目	内容
計画名	戸田市立地適正化計画
策定年月	平成 31 年（2019 年）4 月
計画期間	令和元年度（2019 年度）～令和 20 年度（2038 年度）
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	<p>①拠点ごとに特色ある活力とにぎわいの創出 ～人々が集い、市全体の魅力向上につながるまちづくり～</p> <p>②それぞれの地域の特徴をいかした都市環境の向上 ～誰もが多様な暮らし・活動を実現できる環境づくり～</p> <p>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～</p>
公共交通に関する内容 (まちづくりの目標)	<p>3 目指すべき都市の骨格構造 (4) 公共交通の考え方 鉄道 3 駅を中心とした鉄道、バス等による、過度に自家用車に依存しない公共交通の充実したまちづくりを推進します。 それぞれの都市活動における人の動きを想定しつつ、南北に通る JR 埼京線の 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つなぐバスを中心とした公共交通のネットワーク形成を図ります。</p>
公共交通に関する内容 (施策・誘導方針)	<p>2 施策・誘導方針</p> <p>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～</p> <p>(a) 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。 《誘導施策》 ○駅前交通広場の整備等による鉄道やバスの結節機能の強化 ○市民生活の状況や生活利便性を勘案したコミュニティバス toco の路線の適宜見直し</p> <p>(b) 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動区間の整備 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区間の整備に努めます。 《誘導施策》 ○都市計画道路の整備 ○歩行者・自転車ネットワークの整備 ○生活道路の適切な維持管理</p>

	<p>○電線類地中化の整備</p> <p>(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 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。</p> <p>《誘導施策》</p> <p>○公共交通の利用促進に向けた普及・啓発</p> <p>誘導区域の考え方〔公共交通〕</p> <ul style="list-style-type: none"> ・拠点間、各拠点と居住誘導区域を結ぶ公共交通ネットワークを維持、拡充することにより、居住誘導区域内のどこに居住しても、多様な生活サービスが享受でき、都市活動が行える都市構造を実現する。
--	--

2-4-5 戸田市都市交通マスタープラン ※地域公共交通計画策定時に廃止 参考

■戸田市都市交通マスタープランの概要

項目	内容
計画名	戸田市都市交通マスタープラン
策定年月	平成 31 年（2019 年）4 月
計画期間	令和元年度（2019 年度）～令和 20 年度（2038 年度）
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・ 主な施策と 取組例	<p>1. 公共交通が利用しやすい環境の整備</p> <p>【機能・役割に応じた道路機能の充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【道路機能の維持・確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【中心拠点等における交通結節機能の強化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>2. 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備</p> <p>【自転車利用環境形成による安全性の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【安全に歩いて移動できるまちの実現】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間の整備 ・バリアフリー化の推進 <p>【歩行者・自転車通行環境の向上】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） <p>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</p> <p>【自家用車に頼りすぎない環境の形成】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【バスサービスの維持・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【鉄道サービスの維持・充実】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>【新たな交通サービスの検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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

	<ul style="list-style-type: none">• 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 <p>(参考) その他施策</p> <ul style="list-style-type: none">• 自動運転技術の動向の考慮
--	---

2-5 市民及び関係者の意向

2-5-1 市民アンケート調査

市民の日常生活における移動実態や、公共交通の利用状況、戸田市の公共交通に対するニーズなどを調査し、地域公共交通計画の策定に向けた検討材料とするため、市民アンケート調査を実施しました。

(1) 調査内容

項目	内容
調査対象者	市内在住の15歳以上：2,500人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	令和6年(2024年)5月10日(金) ～令和6年(2024年)5月31日(金)
配布枚数	2,500枚
回収数	752票
回収率	30.1%

(2) 調査結果(概要)

1. コミュニティバスの利用状況

① 利用の有無・利用頻度：「日常的に利用」「時々利用」は約4割。頻度は「年に数回」が最多

地区別では、笹目地区、下戸田地区で利用者の割合が高く、利用頻度も高い。上戸田は利用者の割合は高くないが、利用頻度は高い。

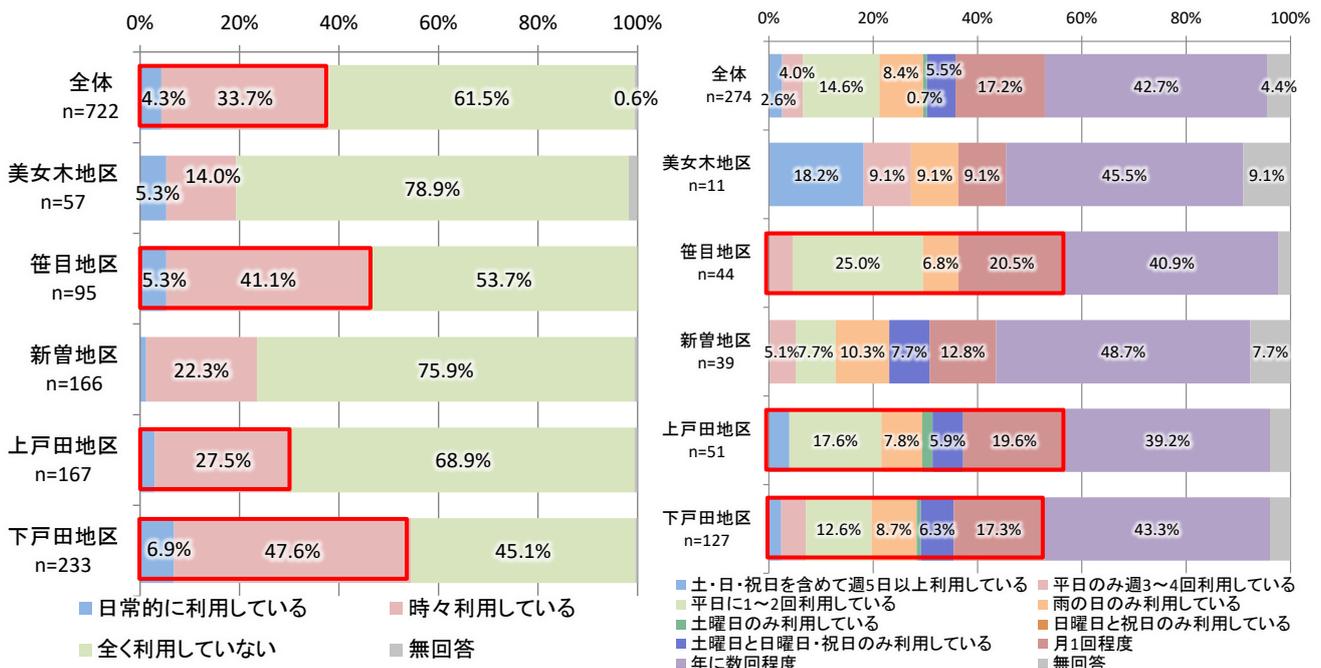


図 利用の有無

図 利用頻度

②利用する理由：「ワンコインで利用しやすい」(69.3%)が高い

地区別でも「ワンコインで利用しやすい」が最多。「自宅からバス停が近い」も割合が高い。

笹目・下戸田は「駅に行きやすい」、上戸田は「目的地に行きやすい」の割合が高い。

表 利用する理由

	コミュニティバスを利用する理由										合計
	駅に行きやすい	目的地(駅以外)に行きやすい	自宅からバス停が近い	他の交通手段が使えないから	幼児連れでも外出しやすい	利用しやすい時間にバスが来る	ワンコイン(100円)で利用しやすい	他路線への乗り継ぎがしやすい	その他	無回答	
全体 n=274	45.6%	33.9%	58.0%	13.9%	7.3%	15.3%	69.3%	3.3%	6.6%	0.7%	254.0%
美女木地区 n=11	27.3%	27.3%	63.6%	0.0%	0.0%	9.1%	81.8%	9.1%	18.2%	0.0%	236.4%
笹目地区 n=44	65.9%	22.7%	52.3%	18.2%	6.8%	13.6%	75.0%	2.3%	4.5%	0.0%	261.4%
新曽地区 n=39	46.2%	23.1%	64.1%	10.3%	10.3%	7.7%	74.4%	0.0%	2.6%	0.0%	238.5%
上戸田地区 n=51	13.7%	60.8%	45.1%	13.7%	9.8%	15.7%	64.7%	5.9%	3.9%	0.0%	233.3%
下戸田地区 n=127	53.5%	30.7%	63.8%	14.2%	6.3%	18.9%	66.9%	3.1%	7.9%	1.6%	266.9%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

③利用目的：「買物」(40.5%)、「娯楽・レジャー等」(29.6%)、「通院」(29.6%)が高い

地区別でも「買物」「娯楽・レジャー等」「通院」の割合が高い。「通勤・通学」と「公共施設での用事」の割合はいずれの地区も低い。

表 利用する目的

	コミュニティバスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 n=274	12.0%	29.6%	40.5%	29.6%	16.1%	10.2%	2.2%	140.1%
美女木地区 n=11	18.2%	27.3%	72.7%	18.2%	0.0%	0.0%	0.0%	136.4%
笹目地区 n=44	9.1%	36.4%	31.8%	40.9%	6.8%	2.3%	2.3%	129.5%
新曽地区 n=39	17.9%	25.6%	38.5%	35.9%	17.9%	10.3%	0.0%	146.2%
上戸田地区 n=51	9.8%	23.5%	43.1%	21.6%	19.6%	11.8%	2.0%	131.4%
下戸田地区 n=127	11.8%	30.7%	40.9%	28.3%	18.1%	12.6%	3.1%	145.7%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

④コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容

：改善点「ある」が64.2%、内容は「逆回り運行」(61.4%)「運行本数の増加」(35.2%)が高い

地区別では笹目・新曽で「改善点がある」の割合が高く、下戸田は「改善点はない」の割合が高い。

改善内容は「逆回り運行」が最多。上戸田・下戸田は他地区より「運行本数の増加」の割合が低く、上戸田で「運行ルートの見直し」下戸田で「始発・終発の時間」の割合が高い。

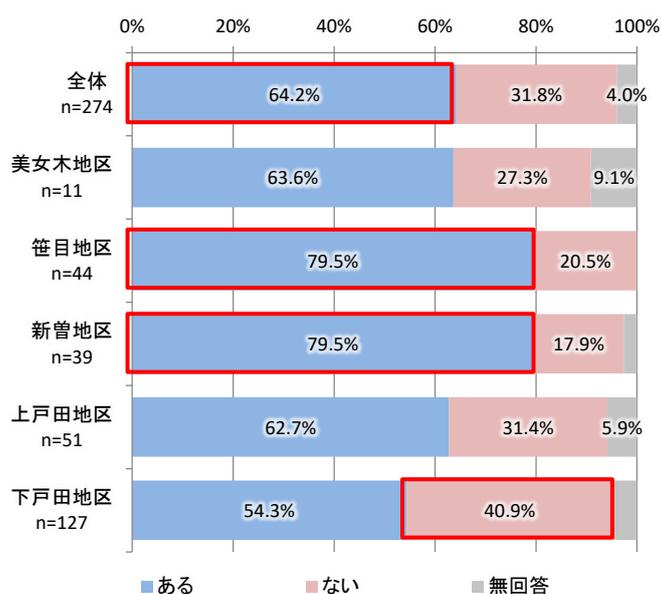


図 改善点の有無

表 改善点の内容

	コミュニティバス運行についての改善点の内容														合計
	運行本数の増加	始発・終発の時間	運行時刻の正確性	逆回り運行の実施	子ども料金の設定	高齢者・障害者の運賃の割引	キャッシュレス決済の充実	運行ルートの見直し	バス停(周辺)の環境	車両、車内の環境	EV車両の導入	リアルタイム運行情報の充実	その他	無回答	
全体 (n=176)	35.2%	24.4%	3.4%	61.4%	2.3%	6.8%	18.8%	23.3%	2.3%	2.8%	1.7%	6.8%	5.1%	1.1%	195.5%
美女木地区 (n=7)	57.1%	14.3%	0.0%	57.1%	0.0%	0.0%	14.3%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	171.4%
笹目地区 (n=35)	45.7%	22.9%	0.0%	77.1%	0.0%	2.9%	11.4%	28.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.9%	2.9%	194.3%
新曽地区 (n=31)	48.4%	16.1%	0.0%	58.1%	3.2%	6.5%	22.6%	16.1%	3.2%	0.0%	0.0%	3.2%	9.7%	0.0%	187.1%
上戸田地区 (n=32)	18.8%	12.5%	0.0%	56.3%	3.1%	12.5%	21.9%	31.3%	9.4%	6.3%	0.0%	6.3%	0.0%	3.1%	181.3%
下戸田地区 (n=69)	27.5%	36.2%	8.7%	58.0%	2.9%	5.8%	20.3%	18.8%	0.0%	4.3%	4.3%	13.0%	7.2%	0.0%	207.2%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

⑤市の財政負担について：全体では「現状維持のまま継続すべき」(35.2%)が高い

地区別では、概ね同様の傾向であるが、新曽・下戸田は「運賃を増額し市の財政負担を減らすべき」が高い。「現状の路線を縮小し、市の財政負担を減らすべき」の回答はいずれの地区も低い。

表 市の財政負担について

	市の財政負担について						
	さらに市の財源を投入して充実させるべき	現状維持のまま継続すべき	利用者の運賃を増額し、市の財政負担を減らすべき (他の施策に税金を充てるべき)	現状の路線を縮小し、市の財政負担を減らすべき (他の施策に税金を充てるべき)	その他	無回答	合計
全体 n=752	7.8%	35.2%	28.7%	14.8%	12.0%	6.5%	105.1%
美女木地区 n=60	6.7%	33.3%	23.3%	13.3%	16.7%	16.7%	110.0%
笹目地区 n=95	12.6%	38.9%	18.9%	15.8%	11.6%	8.4%	106.3%
新曽地区 n=172	6.4%	23.3%	36.6%	16.3%	14.0%	5.8%	102.3%
上戸田地区 n=177	7.3%	38.4%	24.9%	16.4%	13.0%	5.1%	105.1%
下戸田地区 n=241	7.9%	40.7%	31.5%	12.4%	8.3%	4.1%	105.0%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

⑥コミュニティバス運賃が値上げした場合の許容額(1回の乗車当たり)：「200円以下」(40.3%)の割合が高い

現在 100 円で運行しているコミュニティバスの運賃を値上げする場合の許容額について、「200円以下」の割合が高い。

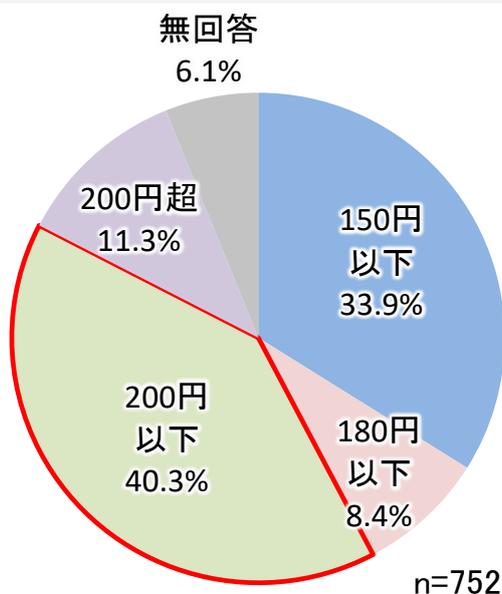


図 運賃の許容額

コミュニティバスについての自由意見

●改善点について

- ・運行本数の増加、最終便の運行時間の延長、逆回り運行の要望が多くみられた。

●コミュニティバス運営について

- ・バスの運行の重要性を訴える意見や、収支改善のため運行ルートの見直しと合わせて運賃値上げなどの意見が多くみられた。

●コミュニティバスと路線バスのあり方について

- ・「路線バスが廃止、減便となった際はコミュニティバスで補う」という意見や、「路線バスとコミュニティバスは役割分担されている」という意見があった。

●コミュニティバス全般について

- ・高齢化が進むため継続の要望、逆回り運行への要望、具体的なルート・目的地への要望、もっと周知すべき等の意見がみられた。

2. 路線バスの利用状況

①利用頻度・利用目的：利用頻度は「ほとんど利用していない」(52.8%)、利用目的は「娯楽・レジャー等」(35.9%)が高い

地区別では、新曽・上戸田は「ほとんど利用していない」の割合が特に高い。利用目的は、「通勤・通学」「通院」「買物」「娯楽・レジャー等」に集中している。

表 路線バスの利用頻度

	路線バスの利用頻度										無回答	合計
	土・日・祝日を含めて週5日以上利用している	平日のみ週3~4回利用している	平日に1~2回利用している	雨の日のみ利用している	土曜日のみ利用している	日曜日と祝日のみ利用している	土曜日と祝日のみ利用している	月1回程度	年に数回程度	ほとんど利用していない		
全体 n=752	3.5%	2.5%	4.5%	5.1%	0.0%	0.5%	1.7%	9.2%	19.5%	52.8%	3.6%	102.9%
美女木地区 n=60	8.3%	3.3%	3.3%	3.3%	0.0%	1.7%	0.0%	18.3%	25.0%	36.7%	5.0%	105.0%
笹目地区 n=95	2.1%	5.3%	7.4%	2.1%	0.0%	0.0%	1.1%	18.9%	27.4%	32.6%	4.2%	101.1%
新曽地区 n=172	1.7%	1.2%	2.3%	7.0%	0.0%	0.0%	0.6%	2.9%	14.5%	69.2%	3.5%	102.9%
上戸田地区 n=177	1.7%	0.0%	4.0%	3.4%	0.0%	0.6%	1.7%	4.5%	15.8%	68.4%	3.4%	103.4%
下戸田地区 n=241	5.4%	4.1%	5.4%	6.6%	0.0%	0.8%	2.9%	11.2%	22.0%	41.5%	2.9%	102.9%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

表 路線バスの利用目的

	路線バスの利用目的							無回答	合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他			
全体 n=329	26.7%	18.5%	28.9%	35.9%	6.7%	10.3%	7.6%	134.7%	
美女木地区 n=35	22.9%	34.3%	25.7%	31.4%	8.6%	8.6%	5.7%	137.1%	
笹目地区 n=60	23.3%	26.7%	26.7%	31.7%	5.0%	3.3%	11.7%	128.3%	
新曽地区 n=48	33.3%	18.8%	18.8%	33.3%	8.3%	12.5%	10.4%	135.4%	
上戸田地区 n=50	22.0%	18.0%	18.0%	34.0%	6.0%	12.0%	10.0%	120.0%	
下戸田地区 n=134	29.1%	11.2%	38.8%	40.3%	6.7%	11.9%	3.7%	141.8%	

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

②コミュニティバスとの利用の比較：「ほとんど利用していない」を除くと、「路線バスの方をより多く利用している」(62.6%)が高い

いずれの地区でも路線バスをより多く利用している割合が高いが、笹目・下戸田では「同程度」の割合もやや高い。

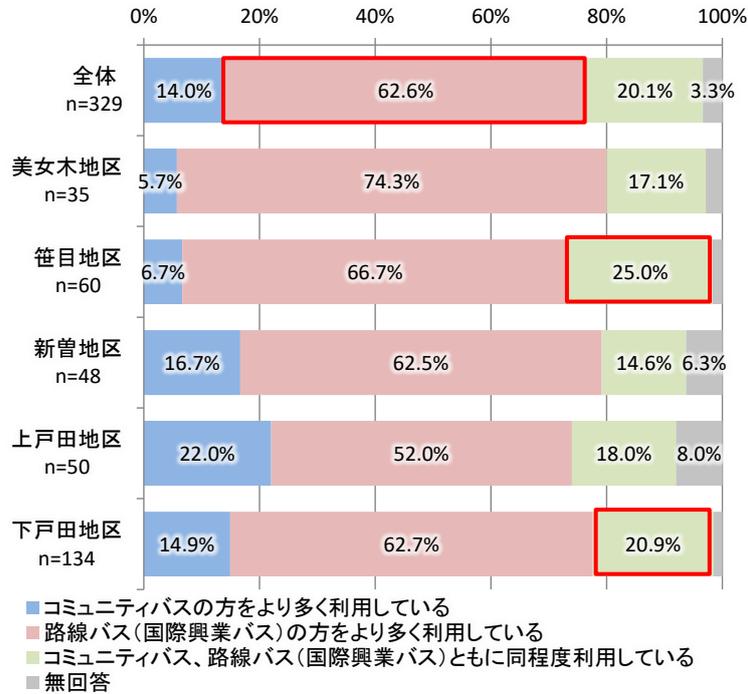


図 コミュニティバスと路線バスの利用比較

③コミュニティバスと路線バスのあり方：「現状通りとすべき」(31.4%)が高い

地区別では、新曽は「路線バスの維持を優先すべき」の割合が高く、上戸田は「コミュニティバスを充実すべき」の割合も比較的高くなっている。

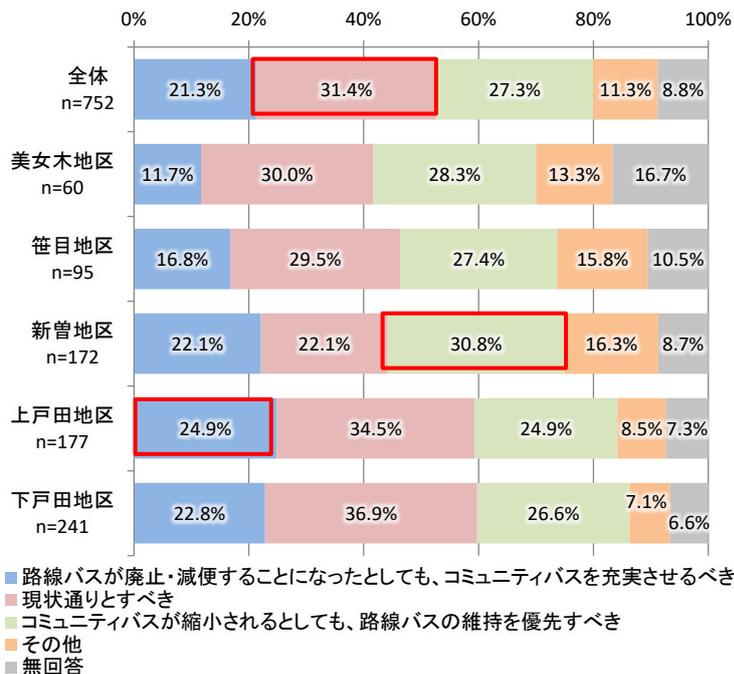


図 コミュニティバスと路線バスのあり方

3. デマンド交通の利用意向

① 利用意向：「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約2割

地区別では、「頻繁に利用する」「ときどき利用する」は概ね同様の傾向だが、上戸田で「全く利用しないと思う」の割合が高い。

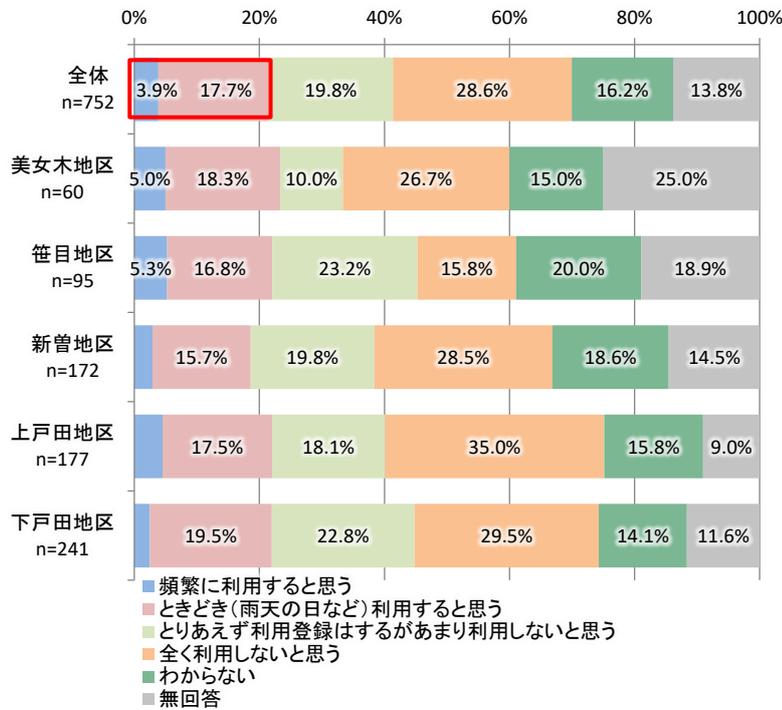


図 デマンド交通の利用意向

②利用目的：全体では「通院」(55.6%)「買物」(48.1%)が高い

地区別でも概ね同様の傾向であるが、新曽では「通勤・通学」の割合が他地区よりやや高く、「買物」の割合が低い。

表 デマンド交通の利用目的

	想定されるデマンド交通の利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 (n=162)	17.9%	55.6%	48.1%	21.6%	17.9%	8.0%	0.0%	169.1%
美女木地区 (n=14)	14.3%	64.3%	71.4%	7.1%	21.4%	0.0%	0.0%	178.6%
笹目地区 (n=21)	19.0%	66.7%	42.9%	23.8%	14.3%	19.0%	0.0%	185.7%
新曽地区 (n=32)	25.0%	50.0%	28.1%	15.6%	25.0%	9.4%	0.0%	153.1%
上戸田地区 (n=39)	10.3%	64.1%	56.4%	25.6%	12.8%	5.1%	0.0%	174.4%
下戸田地区 (n=53)	20.8%	45.3%	49.1%	26.4%	17.0%	7.5%	0.0%	166.0%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

③利用しない理由：全体では「公共交通をあまり利用しない」(60.7%) 「バス停や駅が近く移動に困っていない」(48.1%)が高い

地区別では、概ね同様の傾向であるが、美女木は「バス停や駅が近く移動に困っていない」が他地区より低い。また、笹目は「利用登録が面倒そう、予約が難しそう」「相乗り」に抵抗がある」「バスより運賃が高いと利用しにくい」の割合が高い。

表 デマンド交通を利用しない理由

	デマンド交通を利用しないと思う理由							
	バス停や鉄道駅が近くにあり、移動にそれほど困っていないから	基本的に車や自転車、徒歩等で移動し、公共交通をあまり利用しないから	利用登録が面倒そう、電話やアプリでの予約が難しそうだから	バスより高い運賃(料金)となると利用しにくいと思うから	ワゴン車で知らない人と相乗りをすることに抵抗があるから	その他	無回答	合計
全体 n=364	48.1%	60.7%	19.2%	19.2%	20.6%	11.5%	0.8%	180.2%
美女木地区 n=22	27.3%	59.1%	13.6%	18.2%	18.2%	18.2%	0.0%	154.5%
笹目地区 n=37	40.5%	56.8%	29.7%	24.3%	27.0%	8.1%	2.7%	189.2%
新曽地区 n=83	50.6%	59.0%	15.7%	16.9%	21.7%	19.3%	0.0%	183.1%
上戸田地区 n=94	68.1%	64.9%	16.0%	12.8%	16.0%	6.4%	1.1%	185.1%
下戸田地区 n=126	38.1%	59.5%	21.4%	24.6%	21.4%	10.3%	0.8%	176.2%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

2-5-2 コミュニティバス利用者アンケート調査

戸田市コミュニティバス toco の利用者の利用実態、コミュニティバスに対するニーズ、路線バスとの使い分け状況などを調査し、コミュニティバスの見直しに向けた検討材料とするため、コミュニティバス利用者アンケート調査を実施しました。

(1) 調査内容

項目	内容
調査対象者	戸田市コミュニティバス（5 路線）利用者
調査方法	バス車内で調査員が直接配布（平日・休日各 1 日） 郵送及び WEB 回収
調査時期	令和 6 年（2024 年）6 月 3 日（月）・6 月 8 日（土）
回収数	466 票
回収率	32.7%

(2) 調査結果（概要）

1. コミュニティバスの利用状況

① 利用頻度：「週に 1 回以上」の利用者が約 7 割

美笹循環、西循環では「週 1 回以上」の利用者が他の路線より多くなっている。

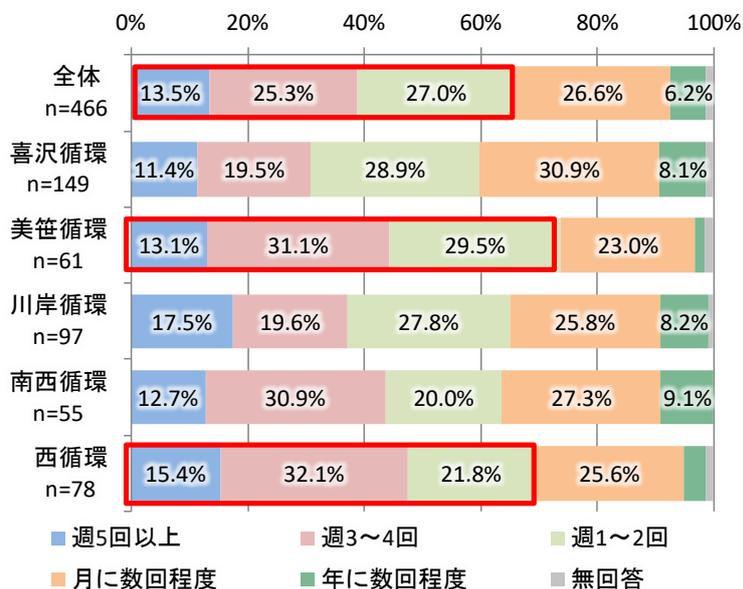


図 利用頻度

②利用目的：「通勤・通学」が多い

路線別では特に南西循環が「通勤・通学」が多い。美笹循環は「買物」「通院」、喜沢循環は「通勤・通学」「買物」が多い。

表 コミュニティバスの利用目的

	コミュニティバスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 n=466	38.4%	28.3%	32.4%	19.7%	7.9%	6.7%	0.9%	134.3%
喜沢循環 n=149	33.6%	26.8%	30.9%	22.8%	8.7%	7.4%	0.7%	130.9%
美笹循環 n=61	32.8%	39.3%	47.5%	14.8%	13.1%	9.8%	0.0%	157.4%
川岸循環 n=97	41.2%	23.7%	28.9%	22.7%	4.1%	7.2%	0.0%	127.8%
南西循環 n=55	56.4%	20.0%	16.4%	14.5%	3.6%	5.5%	0.0%	116.4%
西循環 n=78	46.2%	25.6%	26.9%	19.2%	5.1%	3.8%	1.3%	128.2%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

③利用時間帯：全体では「8・9・10時台」の利用が多い

路線別では、喜沢循環・西循環は比較的均一に利用があるが、川岸循環・南西循環は午前中と夕方に利用が集中している。

表 利用時間帯

	最もよく利用するコミュニティバスの利用時間帯														無回答	合計
	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台			
全体 n=466	8.6%	24.2%	26.0%	24.9%	16.7%	12.7%	11.6%	9.9%	12.0%	17.4%	16.3%	17.0%	2.6%	3.4%	203.2%	
喜沢循環 n=149	6.7%	19.5%	22.1%	24.2%	16.8%	13.4%	13.4%	13.4%	17.4%	20.8%	16.8%	12.8%	4.0%	4.0%	205.4%	
美笹循環 n=61	8.2%	21.3%	23.0%	31.1%	21.3%	21.3%	21.3%	9.8%	6.6%	9.8%	14.8%	14.8%	1.6%	1.6%	206.6%	
川岸循環 n=97	13.4%	34.0%	29.9%	21.6%	11.3%	6.2%	7.2%	3.1%	10.3%	13.4%	17.5%	21.6%	1.0%	4.1%	194.8%	
南西循環 n=55	0.0%	29.1%	32.7%	20.0%	20.0%	9.1%	5.5%	9.1%	9.1%	23.6%	20.0%	21.8%	1.8%	3.6%	205.5%	
西循環 n=78	11.5%	21.8%	20.5%	28.2%	12.8%	12.8%	10.3%	10.3%	10.3%	15.4%	15.4%	21.8%	3.8%	2.6%	197.4%	

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

④コミュニティバスを利用する理由：「ワンコインで利用しやすい」(72.1%)が高い

路線別でも「駅に行きやすい」「自宅からバス停が近い」「ワンコインで利用しやすい」がどの路線も高く、概ね同様の傾向となっている。

表 コミュニティバスを利用する理由

	コミュニティバスを利用する理由										合計
	駅に行きやすい	目的地(駅以外)に行きやすい	自宅からバス停が近い	他の交通手段が使えないから	幼児連れでも外出しやすい	利用しやすい時間にバスが来る	ワンコイン(100円)で利用しやすい	他路線への乗り継ぎがしやすい	その他	無回答	
全体 n=466	55.4%	41.6%	57.5%	22.5%	4.3%	23.8%	72.1%	9.4%	4.9%	1.9%	293.6%
喜沢循環 n=149	54.4%	45.0%	55.7%	28.2%	4.0%	20.1%	73.8%	7.4%	4.0%	2.7%	295.3%
美笹循環 n=61	50.8%	42.6%	59.0%	26.2%	3.3%	31.1%	77.0%	18.0%	8.2%	1.6%	318.0%
川岸循環 n=97	60.8%	38.1%	63.9%	19.6%	8.2%	21.6%	67.0%	8.2%	4.1%	1.0%	292.8%
南西循環 n=55	65.5%	36.4%	49.1%	10.9%	3.6%	20.0%	72.7%	10.9%	1.8%	1.8%	272.7%
西循環 n=78	51.3%	41.0%	56.4%	19.2%	2.6%	24.4%	70.5%	2.6%	6.4%	1.3%	275.6%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

⑤コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容

：改善点「ある」が54.5%、内容は「逆回り運行」(50.8%)「運行本数の増加」(47.8%)が高い

路線別では美笹循環、西循環で「改善点がある」の割合が高い。
改善内容は「逆回り運行」が最多。路線別では喜沢循環・川岸循環で「始発・終発の時間」、美笹循環で「キャッシュレス決済」が高い。

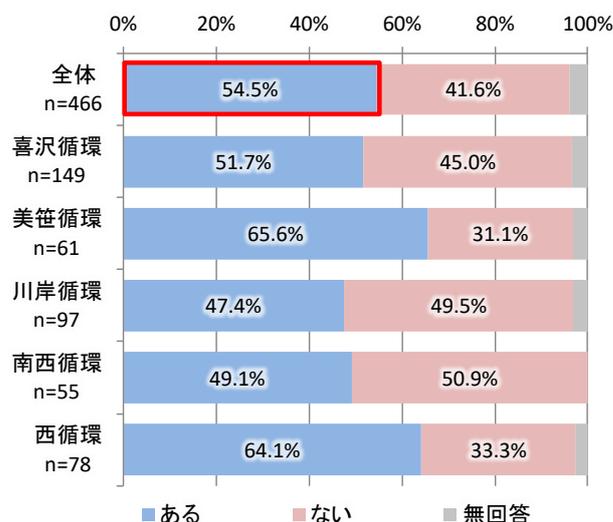


図 改善点の有無

表 コミュニティバス運行の改善点の内容

	コミュニティバス運行についての改善点の内容													合計
	運行本数の増加	始発・終発の時間	運行時刻の正確性	逆回り運行の実施	子ども料金の設定	高齢者・障害者の運賃の割引	キャッシュレス決済の充実	運行ルートの見直し	バス停(周辺)の環境	車両、車内の環境	EV車両の導入	リアルタイム運行情報の充実	その他	
全体 (n=254)	47.6%	30.7%	6.7%	50.8%	0.8%	11.4%	10.2%	11.8%	2.0%	5.1%	1.6%	8.7%	6.3%	193.7%
喜沢循環 (n=77)	41.6%	39.0%	6.5%	51.9%	0.0%	7.8%	9.1%	6.5%	0.0%	7.8%	0.0%	14.3%	5.2%	189.6%
美笹循環 (n=40)	50.0%	15.0%	5.0%	60.0%	2.5%	7.5%	27.5%	10.0%	0.0%	5.0%	0.0%	10.0%	2.5%	195.0%
川岸循環 (n=46)	30.4%	47.8%	13.0%	56.5%	0.0%	8.7%	4.3%	10.9%	4.3%	6.5%	2.2%	8.7%	6.5%	200.0%
南西循環 (n=27)	81.5%	33.3%	0.0%	37.0%	3.7%	3.7%	0.0%	18.5%	7.4%	0.0%	7.4%	11.1%	3.7%	207.4%
西循環 (n=50)	58.0%	18.0%	6.0%	42.0%	0.0%	16.0%	8.0%	22.0%	0.0%	4.0%	2.0%	0.0%	14.0%	190.0%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

改善点についてその理由（自由意見）

●運行本数について

・30分間隔での運行、本数が増えればもっと利用する、朝と夕方だけでも増便等の意見

●始発・終発の時間について

・始業が8時なので始発でも間に合わない、帰宅時には運行が終わっている等の意見

●逆回り運行について

・帰りが困る、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っている等の意見

⑥コミュニティバス運賃が値上げされた場合の許容額(1回の乗車当たり)：「150円以下」(53.4%)の割合が高い

現在100円で運行しているコミュニティバスの運賃を値上げする場合の許容額について、「150円以下」の割合が高い。

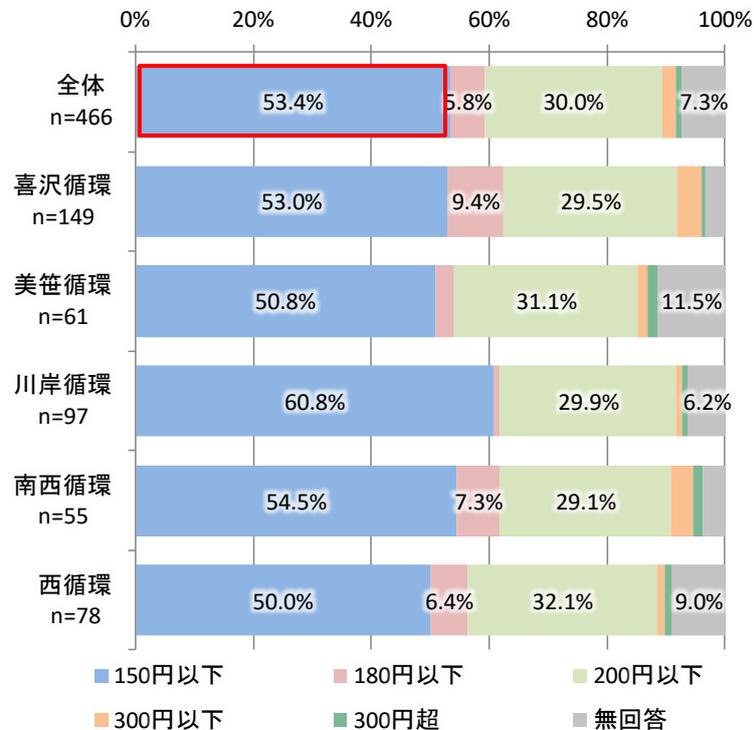


図 運賃の許容額

⑦市の財政負担について：「現状維持で継続」(45.3%)が高い

路線別では、南西循環で「さらに財源を投入して充実させるべき」、「運賃を増額し、財政負担を減らすべき」の割合が高い。

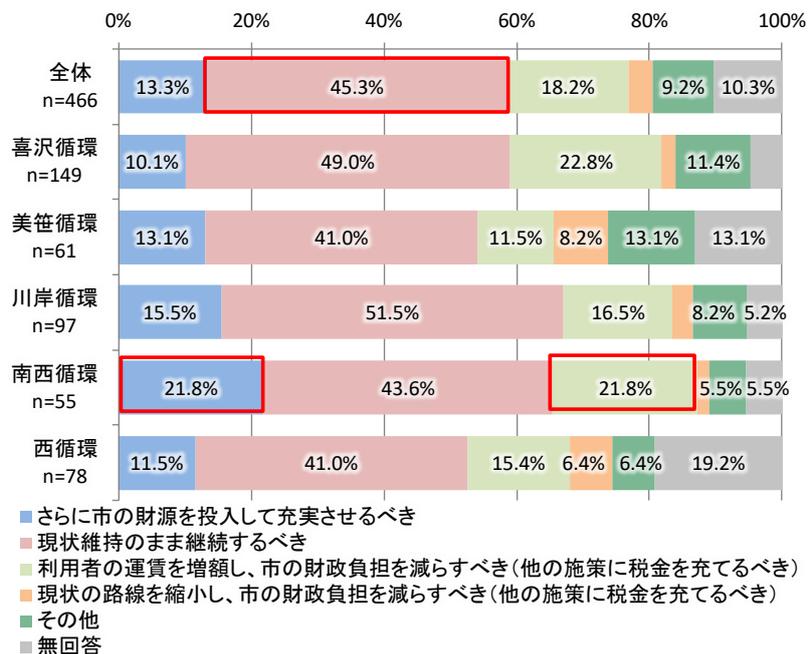


図 市の財政負担について

⑧コミュニティバスと路線バスのあり方

：「バランスが取れているので現状通りとすべき」(64.8%)が高い。

バランスが取れていないと回答した人の中では、「路線バスを廃止・減便してコミュニティバスを充実」(52.1%)が高い

路線別では喜沢循環・川岸循環で「現状通りとすべき」が高い。バランスが取れていないと回答した人の中では、川岸循環・南西循環で「コミュニティバスを充実すべき」が高く、西循環で「路線バスの維持を優先すべき」が高い。

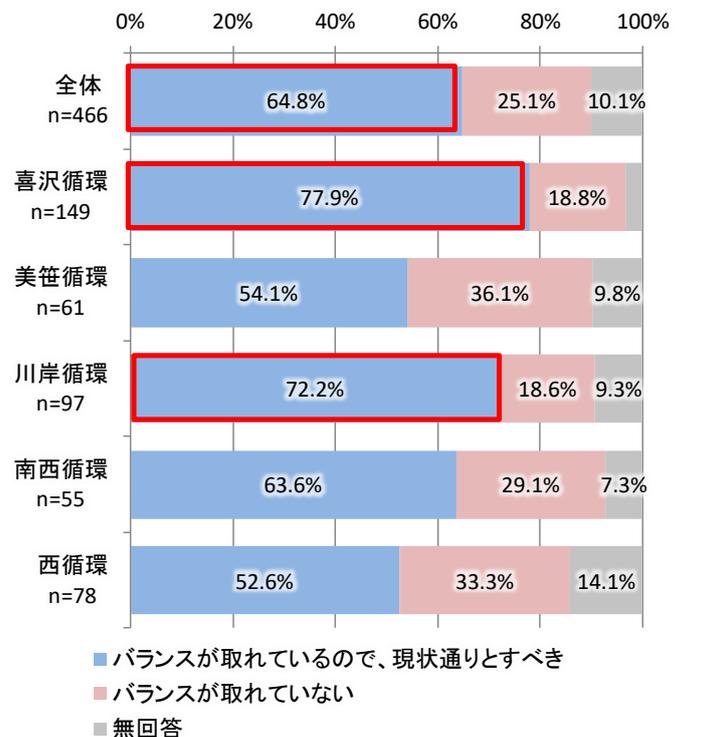


図 コミュニティバスと路線バスのバランスについて

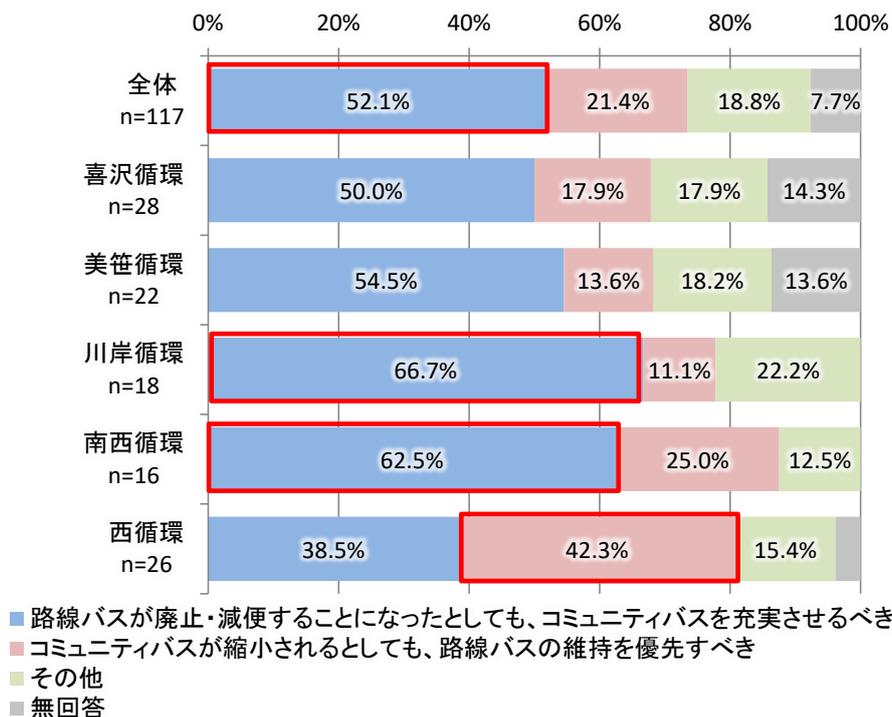


図 コミュニティバスと路線バスのバランスのあり方について

コミュニティバスについての自由意見

●コミュニティバス全般について

- 【存続】
生活に不可欠でありとても助かっている、市民の足として赤字でも継続してほしい、運賃を増額してでも運行を維持してほしい等の意見
- 【改善】
具体的な日時・場所での増便の意見、路線バスの廃止に対応した運行ルートの変更、停留所の間隔の短縮、病院や市役所への運行等の意見
- 【廃止】
高齢者しか利用していないため別の分野に財政を投入すべき等の意見

2. 路線バスの利用状況

①利用頻度：「月1回程度」以上が約6割

路線別では、西循環・南西循環は路線バスの利用頻度が高く、川岸循環は路線バスの利用頻度が低い。

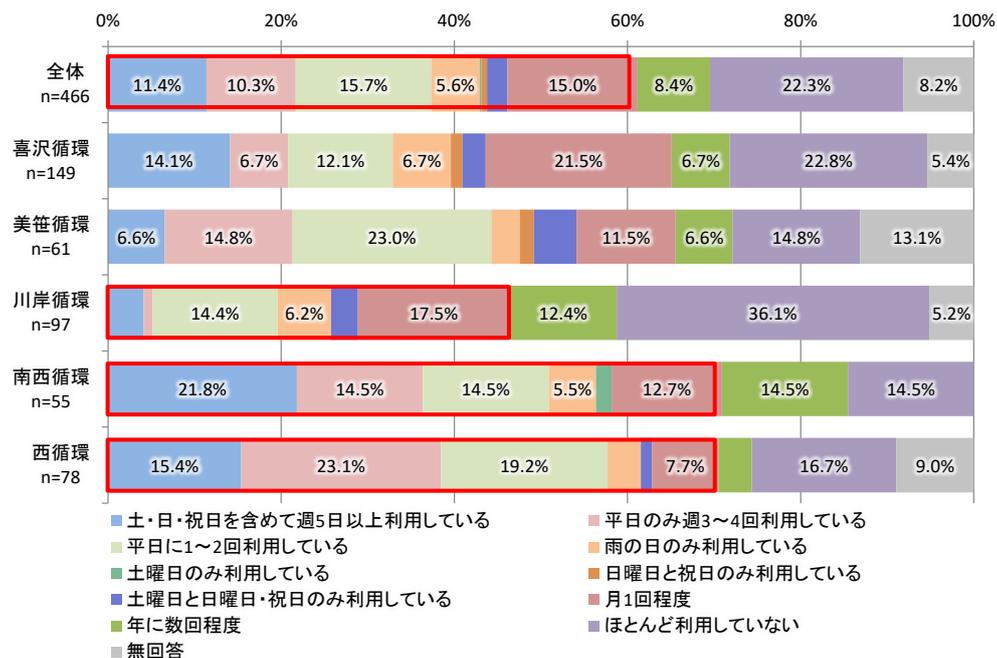


図 路線バスの利用頻度

②利用目的：全体では「通勤・通学」(39.2%)が高い

路線別では、南西循環・西循環で「通勤・通学」の割合が特に高く、美笹循環では「買物」、川岸循環では「娯楽・レジャー等」の割合が高くなっている。

表 路線バスの利用目的

	路線バスの利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 n=324	39.2%	18.8%	28.1%	21.6%	5.9%	7.4%	4.3%	125.3%
喜沢循環 n=107	36.4%	13.1%	28.0%	22.4%	7.5%	4.7%	4.7%	116.8%
美笹循環 n=44	36.4%	29.5%	40.9%	13.6%	9.1%	9.1%	6.8%	145.5%
川岸循環 n=57	19.3%	17.5%	33.3%	40.4%	3.5%	12.3%	3.5%	129.8%
南西循環 n=47	63.8%	10.6%	6.4%	12.8%	2.1%	4.3%	2.1%	102.1%
西循環 n=58	51.7%	25.9%	22.4%	19.0%	5.2%	6.9%	5.2%	136.2%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

3. 運転免許証自主返納促進事業について

「現状維持のまま継続」(58.8%)が高い

路線別でも概ね同様の傾向となっている。

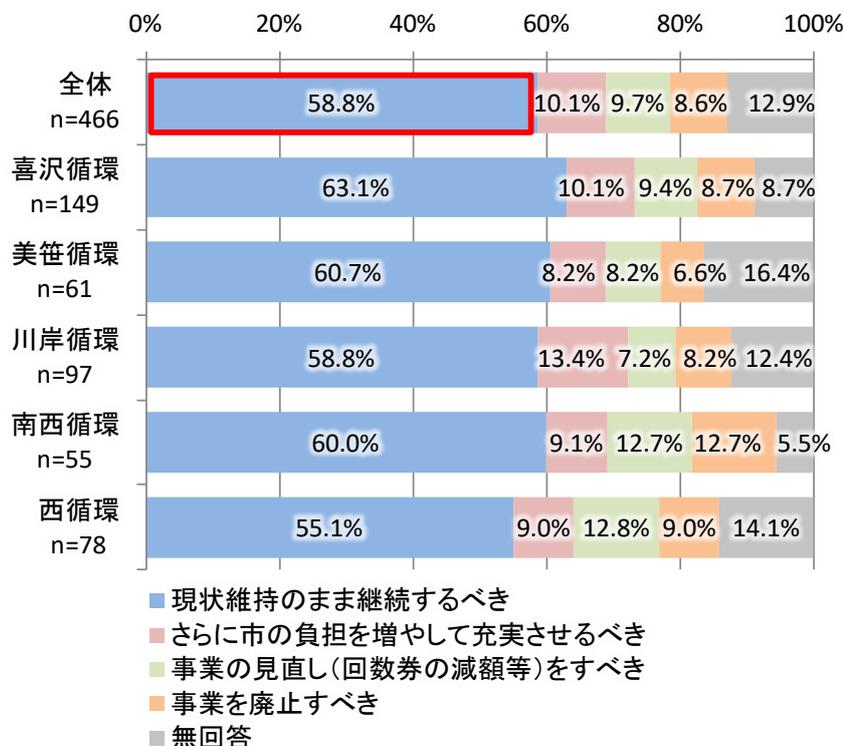


図 運転免許証自主返納促進事業への意向

4. デマンド交通の利用意向

①利用意向：「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約3割

路線別では、美笹循環・西循環は利用する意向が高く、南西循環は利用する意向が低い。

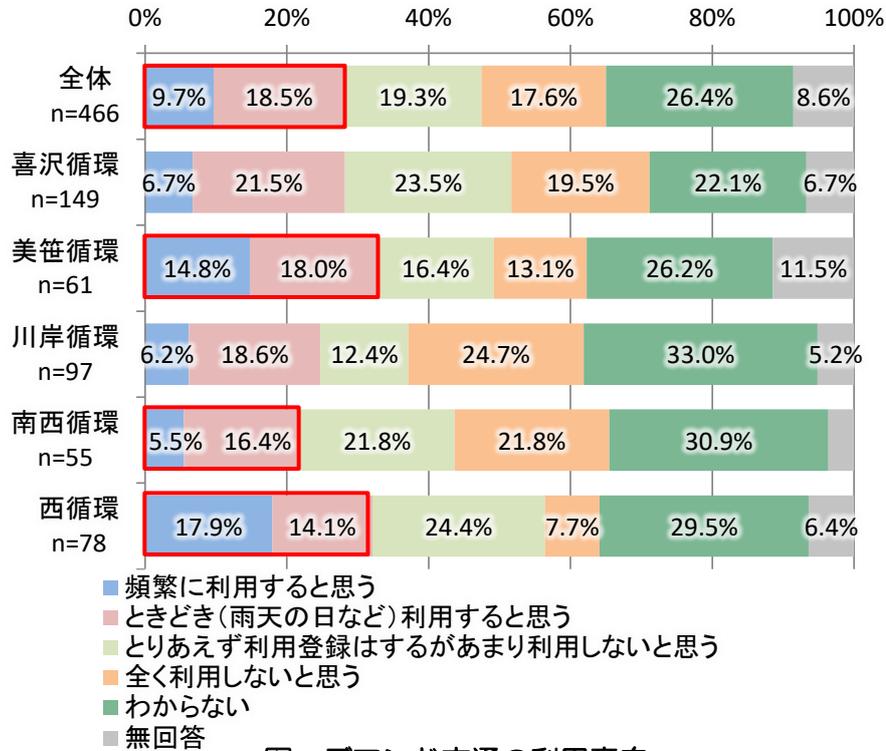


図 デマンド交通の利用意向

②利用目的：全体では「通勤・通学」「通院」が高い

路線別でも概ね同様の傾向であるが、美笹循環は「買物」も高く、南西循環では「娯楽・レジャー等」「公共施設での用事」が高い。

表 デマンド交通の利用目的

	想定されるデマンド交通の利用目的							合計
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	
全体 (n=131)	37.4%	33.6%	29.8%	17.6%	9.2%	3.1%	2.3%	132.8%
喜沢循環 (n=42)	42.9%	35.7%	28.6%	16.7%	9.5%	0.0%	0.0%	133.3%
美笹循環 (n=20)	30.0%	40.0%	40.0%	30.0%	15.0%	0.0%	5.0%	160.0%
川岸循環 (n=24)	45.8%	29.2%	20.8%	8.3%	0.0%	12.5%	0.0%	116.7%
南西循環 (n=12)	25.0%	16.7%	8.3%	33.3%	25.0%	8.3%	0.0%	116.7%
西循環 (n=25)	40.0%	36.0%	36.0%	12.0%	8.0%	0.0%	0.0%	132.0%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

③利用しない理由：全体では「バスより高いと利用しにくい」(47.1%) 「利用者登録・アプリ予約が難しい」(38.4%)、「バス停や駅が近く移動に困っていない」(34.9%)
が高い

路線別では、概ね同様の傾向であるが、川岸循環では「相乗りに抵抗がある」がやや高い。

表 デマンド交通を利用しない理由

	デマンド交通を利用しないと思う理由							
	バス停や 鉄道駅が 近くにあり、 移動に それほど 困っていないから	基本的に 車や自転車、 徒歩等 で移動し、 公共交通を あまり 利用しないから	利用登録 が面倒そう、 電話や アプリでの 予約が 難しいから	バスより 高い運賃 (料金)と なると 利用し にくい と思うから	ワゴン車 で知らない 人と相 乗りする ことに 抵抗 があるから	その他	無回答	合計
全体 n=172	34.9%	16.9%	38.4%	47.1%	28.5%	12.8%	3.5%	182.0%
喜沢循環 n=64	42.2%	17.2%	32.8%	43.8%	25.0%	14.1%	1.6%	176.6%
美笹循環 n=18	22.2%	0.0%	50.0%	50.0%	33.3%	16.7%	5.6%	177.8%
川岸循環 n=36	36.1%	19.4%	41.7%	47.2%	41.7%	11.1%	5.6%	202.8%
南西循環 n=24	20.8%	12.5%	37.5%	58.3%	29.2%	16.7%	0.0%	175.0%
西循環 n=25	40.0%	28.0%	44.0%	48.0%	20.0%	4.0%	4.0%	188.0%

10%以上 30%未満 30%以上 50%未満 50%以上

2-5-3 町会アンケート調査

各地域の日常生活を把握している市内の町会の代表者に対し、地域住民の移動状況や公共交通の利用状況、改善点の内容などを調査し、地域公共交通計画の策定の検討材料とするため、町会アンケート調査を実施しました。

(1) 調査内容

項目	内容
調査対象者	市内の全 47 町会の代表者
調査方法	直接配布・直接または郵送・FAX 等により回収
調査時期	令和 6 年 (2024 年) 5 月 17 日 (金) ～令和 6 年 (2024 年) 6 月 17 日 (月)
配布枚数	47 枚
回収数	41 票
回収率	87.2%

(2) 調査結果 (概要)

1. コミュニティバスの利用状況

①町会内の住民がよく利用しているコミュニティバスのバス停の有無：「ある」が 78.0%

「利用できる範囲にバス停がない」と回答したのは 1 町会 (2.4%) のみであり、約 8 割が「ある」と回答した。具体的な停留所名は、各町会に至近の停留所名が挙げられた。

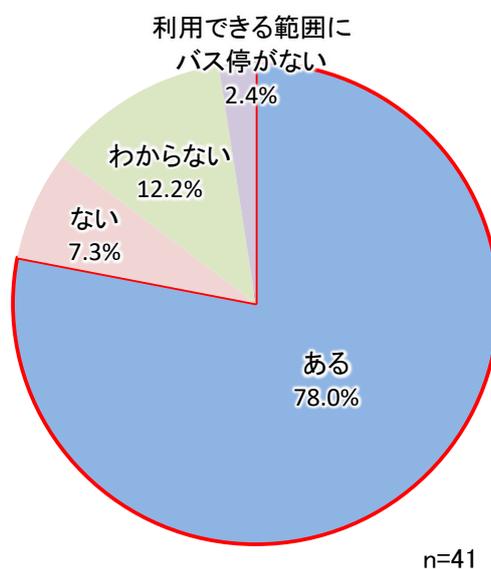


図 コミュニティバスのバス停の有無

②改善点の有無・改善内容：改善点「ある」が68.3%、内容は「逆回り運行」が64.3%で高い

28 町会(68.3%)が「改善した方が良くと思うことがある」と回答し、改善内容は「逆回り運行」(64.3%)のほか、「運行本数の増加」(39.3%)、「運行ルートの見直し」(35.7%)も高い。

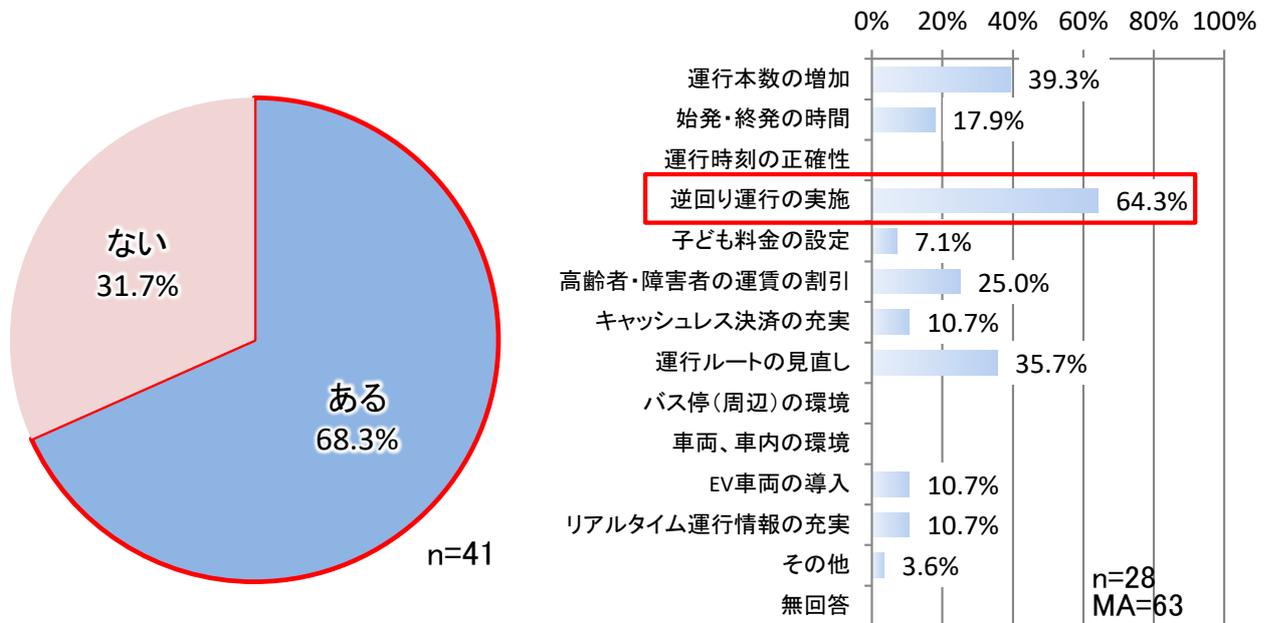


図 コミュニティバスの改善点の有無

図 具体的な改善案

③市の財政負担について：「現状維持で継続」(39.0%)が高い

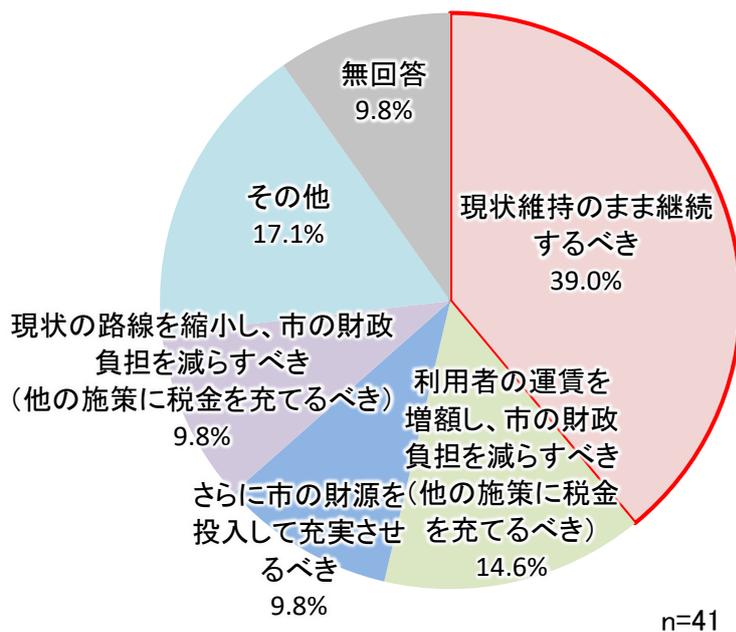


図 市の財政負担の運営について

④コミュニティバスと路線バスのあり方：「コミュニティバスの充実を優先すべき」(36.6%)「現状通りとすべき」(26.8%)が高い

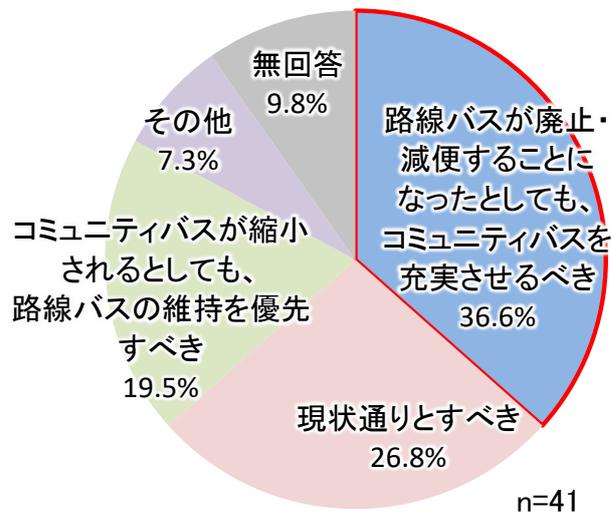


図 コミュニティバスと路線バスのあり方について

コミュニティバスについての自由意見

- ・バスに目的を持たせる（午前は通院、日中は買い物等）
- ・地域貢献のために最優先でコミュニティバスを維持する
- ・小型の移動手段を活用して維持管理の費用を下げる
- ・コミュニティバスの運賃を上げる
- ・コミュニティバスの利用者が限定されている

等の意見があった。

2. 町会内の住民の施設利用状況

公共施設・・・「市役所」「コンパル」「文化会館」の回答が多かった。

商業施設・・・「イオンモール」「サミット」の回答が多かった。

医療機関・・・「戸田中央病院」「市民医療センター」「公平病院」の回答が多かった。

3. デマンド交通導入の意向

●「必要と思う」（13 町会）

理由は「予約する手間はあるが、自宅から目的地まで送迎してもらえるのは便利そうだから」（10 町会）が最多。

●「必要ないと思う」（15 町会）

理由は「バス停や鉄道駅などが区域内にあり、移動にそれほど困っている地域ではないから」（9 町会）が最多。

2-6 公共交通を取り巻く現状・課題の整理

戸田市の地域公共交通の現状

人口・地域	<p>○本市の人口は増加傾向にありますが、令和22年（2040年）をピークに、その後は減少に転じ、令和47年（2065年）には、約13.1万人まで減少することが予測されています。</p> <p>○人流について、通勤・通学の目的地では市内、新宿区、千代田区、文京区などが多く、一方で川口市、さいたま市南区から本市への移動も一定程度見られます。</p> <p>○本市の商業・医療施設は、主に戸田公園駅周辺や戸田駅周辺に多く立地しています。</p>
地域公共交通	<p>○市内の鉄道駅の利用者数について、定期券利用者はコロナ禍以前の概ね9割程度まで回復する一方で、定期外利用者は増加傾向にあります。</p> <p>○路線バスの利用者数は、コロナ禍による減少から回復がみられ、令和5年度（2023年度）には令和元年度（2019年度）の約550万人を超える約576万人と、増加傾向にあります。</p> <p>○コミュニティバスの利用者数は、令和5年度（2023年度）では西・南西・美笹循環が約4.7～6.4万人、喜沢・川岸循環が約17万人となっています。時間帯別では、概ね午前中の利用が多くなっています。経年的な推移では、喜沢・川岸・西・南西循環はコロナ禍の影響から回復傾向にありますが、コロナ禍以前の水準までには至っていません。美笹循環は、コロナ禍以前よりも利用者が増加しています。</p> <p>○市域のほぼ全域が鉄道駅800m圏域、またはバス停留所300m圏域に含まれています。</p> <p>○コミュニティバスは、路線バスでは行き届かないエリアを中心に運行していますが、片回り運行であることから、目的地までの往路と復路で所要時間が大きく異なり、路線バスと重複している区間では、片側のみ運賃が安いコミュニティバスに利用が集中する傾向がみられます。</p> <p>○コロナ禍による利用者数の減少、燃料費や人件費等の高騰により、コミュニティバスの運行経費が増加しており、コロナ禍前の令和元年度（2019年度）と比較すると、市の補助金額は約4,300万円の負担増となっています。</p>
上位関連計画	<p>○第5次総合振興計画では、安定的な地域公共交通網の確保として、コミュニティバスと路線バスの共存関係を維持し、路線の維持を図ることが求められています。</p> <p>○第2次都市マスタープラン（改定版）では、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、徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備、モビリティマネジメントの推進が求められています。</p> <p>○立地適正化計画では、JR埼京線の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つなぐバスを中心とした公共交通のネットワーク形成を図ることが求められています。</p> <p>○都市交通マスタープランでは、主な施策として、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求められています。</p>
アンケート・ヒアリング	<p>【市民アンケート】</p> <p>○コミュニティバスを利用している人の利用目的は、買物が約4割で多くなっています。市民の約65%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、始発・終発の時間の見直しを求める意見が多くなっています。また、「日常生活に欠かせない存在となっている」、「現在は利用していないが免許返納後の移動手段として残してほしい」など、運行の維持を望む声があります。</p> <p>○路線バスを利用している人の利用目的は、娯楽・レジャー等が約4割で多くなっています。</p> <p>○デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約2割となっており、利用目的は通院、買物が多くなっています。</p>

【コミュニティバス利用者アンケート】

- コミュニティバスを利用している人の利用目的は、通勤・通学が約4割で多くなっています。コミュニティバス利用者の約55%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加を求める意見が多くなっています。また、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っているなどの声があります。
- コミュニティバスと路線バスのあり方について、バランスが取れていることから、約65%の利用者が現状維持を求めています。
- デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約3割となっており、利用目的は通勤・通学、通院が多くなっています。

【町会アンケート】

- 町会の約7割がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、運行ルートの見直しを求める意見が多くなっています。

【交通事業者ヒアリング】

- 運転手等の担い手不足が深刻化しており、交通需要に答えられなくなる恐れがあります。また、デマンド型交通を導入する場合、運転手を確保することは困難な状況です。
- コミュニティバスはラウンドダイヤで運行していますが、天候や時間帯による交通状況の変化に対応できず、時刻どおりに運行できないことがあります。また、運転手の休憩時間が確保できず、大きな負担となっています。
- 路線バスとコミュニティバスの運賃のギャップが大きくなっています。

- 全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されています（MaaS、AI オンデマンド、自動運転等）。
- 「バス運転者の改善基準告示」の改正が令和6年（2024年）4月より適用され、路線バス業界全体で運転手不足が発生しています。市内の路線バスでも減便や一部路線の廃止などの影響が生じています。

課題1:社会情勢の変化に対応した公共交通サービスの提供

- 市全域において、今後も継続的な人口増が進み、特に高齢者人口の増加により公共交通への需要が高まると考えられ、他の移動手段から公共交通への転換に対応する必要があります。
- 通勤・通学移動の傾向では、市内のほか東京都内を目的地とした移動が多く、市内への移動と広域への交通結節点となる鉄道駅への移動の両輪について充実を図る必要があります。
- 路線バス、コミュニティバスともにコロナ禍から利用者が回復傾向にあることから、ニーズの高い路線や区間について、サービス水準の維持が求められます。
- 以上のことから、市内の移動を担うコミュニティバスの利便性向上の検討とともに、鉄道駅や市街地へのアクセス利便性が高い公共交通ネットワークの構築が必要です。

人口・地域

地域公共交通

上位・関連計画

課題2:市民が求める既存公共交通サービスのあり方の検討

- 市民アンケートでは、コミュニティバスの運行の維持を求める声が多い一方で、逆回り運行の実施や運行本数の増加などの改善を求める声が多くなっています。そのため、運行を維持しつつ、潜在需要を含めて市民要望に合った運行内容を検討する必要があります。
- コミュニティバス利用者アンケートでは、コミュニティバスの運行の維持を求める声が多いものの、コミュニティバスと路線バスの利用頻度比較では路線バスをより多く利用している人の割合が2割程度いることから、コミュニティバスと路線バスの双方から検討が必要です。
- 以上のことから、既存公共交通サービスが市民や利用者の移動実態や移動ニーズに沿ったものであるか検証し、継続的な改善が求められます。

地域公共交通

アンケート・ヒアリング

課題3:コミュニティバスの見直し検討

- コミュニティバスの西・南西・美笹循環が運行しているものの、目的地への往路と復路で大きく所要時間が異なるため、対応が必要です。
- 路線バスとコミュニティバスが重複・隣接している区間について、目的地への往路と復路で使い分ける傾向がみられます。路線バスは利用が一方向のみに集中した場合でも運行経費や必要人員は変わらないため、人員不足や事業者の経営を圧迫しており、対応が必要です。
- 路線バスの運賃が値上げしているのに対し、コミュニティバスの運賃は運行開始当初から据え置きとなっており、路線バスとの運賃バランスの改善と、市負担の適正化が必要です。
- 以上のことから、現在のコミュニティバスを維持する区間と、改善すべき区間を整理し、鉄道や路線バスとの役割分担も踏まえた運行内容の見直しを検討する必要があります。

地域公共交通

社会動向

課題4:デジタル技術活用の研究等による利用促進・運行効率化の検討

- 路線バスについて、運転手不足を受け、需要増に対して供給が追い付かない状態になっていることから、サービス水準を維持・拡大すべき路線へリソースを集約する運行効率化を検討する必要があります。
- 運転手不足の解決策として、輸送密度の低い区間におけるAI オンデマンド交通の導入や、将来的な本格導入に向けた自動運転の実証実験などを検討する必要があります。
- 以上のことから、デジタル技術活用の取組事例の整理や、本市におけるデジタル技術の導入可能性の検証などを行う必要があります。

社会動向

提出期限：2月25日（火）まで

戸田市地域公共交通計画素案に対する意見 提出様式

【計画の概要/公共交通を取り巻く現状と課題】

委員氏名	
ご意見 ご修正 記入欄	※何ページのどの項目が分かるようにご記入してください。

※この様式によらず任意の様式（メール本文など）による提出でも可能です。

※ご意見等提出は、メール、FAX、郵送、都市交通課窓口宛てにお願いいたします。

※ご意見等がない場合は提出不要です。

ご意見等の提出先（問い合わせ先）

【住所】〒335-8588 戸田市上戸田1丁目18番1号

【担当部署】都市交通課 地域公共交通担当

【電話】048-299-6975（直通）【FAX】048-433-2200

【電子メール】tosi-kotsu@city.toda.saitama.jp

令和6年度第3回
戸田市地域公共交通協議会【参考資料1】

「地域公共交通計画」の実質化に向けたアップデート

～モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画へ～

令和6年4月26日
「地域公共交通計画」の実質化に向けた検討会
中間とりまとめ

地域公共交通計画の実質化に向けたアップデート (令和6年4月 地域公共交通計画の実質化に向けた検討会)

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して地域交通の再構築（リ・デザイン）を進め、その利便性・生産性・持続可能性を高めていく必要がある。
- 各地の厳しい現状に対応しながら、自家用車に頼りすぎることなく、誰でも気兼ねなくおでかけできる社会の実現を目指し、**地域公共交通計画には、司令塔・実行機能やデータ活用の強化・拡張など「アップデート」が求められ**、本検討会においては、モビリティデータを活用した、無理なく、難しくなく、実のある計画の実現に向け、その方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域公共交通計画のアップデート

～2027年までにトップランナー100を創出。現行計画が更新期を迎える2030年頃までに地方都市を中心※1に全自治体のアップデート※2を推奨～

連携・協働（共創）

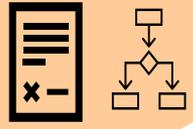
面的・統合的取組

機動的・継続的対応

先手先手の対応

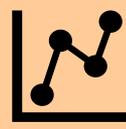
モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

- シンプルで一貫性ある構成へ
2大目標：①公共交通軸の充実・保証、②移動制約者の足の確保と、10の中核KPI
- 適材適所の施策の集中展開
地域交通ネットワークを面的・統合的に、モードミックスの施策展開
- 具体的なPDCAスケジュール
年2～3回の評価や、施策の検討から実行までの目標日程を明示



モビリティ・データの利活用

- データも活用した計画策定・実行
現状診断、将来予測、コミュニケーション充実、マネジメントコスト削減
- 他分野データの活用
移動・施設の動向（福祉・医療・教育・商業等）や需要見込
- データ共有体制の確立
自治体、交通事業者等の間で共有の目的・範囲・条件等の明確化



機動的・横断的な実行体制

- 多様な関係者の実質的参画
多様な関係者の協議会参画、庁内連携体制の構築、市民・住民との共有共感
- 専門人材の確保・育成
①交通の知見、②データ活用ノウハウ、③コーディネートスキルを持つ人材・伴走者
- モニタリングチームの組成
自治体、交通事業者等による、信頼とデータに基づく機動的体制の構築



都道府県の役割

- 地域間交通（地域鉄道、幹線バス等）、市町村間調整
- 市町村の牽引・伴走
・リ・デザイン
実証運行、新技術等を先導
・データ
データ共有枠組の構築
・ヒト&プレイス
人材育成、ネットワーキングの場の創出

連携・サポート



※1 「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」（座長：国土交通大臣）が提示する地域類型のうち、B（地方中心都市など）及びA（交通空白地など）の地域
※2 今後、国が提案するガイダンスに沿った取組または、より地域事情に適した取組

国による推進策（例）

ガイドランスの提供

モデルアーキテクチャ（標準構造）など
計画策定のガイドランスの策定

ポータルサイトの整備

ベンチマークの提供
協議会マネジメント支援

対話型支援

地域公共交通計画等を有識者等との対話によりレベルアップ

官民デジタル化

車両IoT化、国への申請等デジタル化、データ共有の枠組構築の推進

専門人材の確保・養成

有識者等データベース
専門人材養成プログラム

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援1

中間とりまとめ ポイント①

- 地域交通は、多くの地域で深刻な状況にあり、自治体、交通事業者はじめ地域の多様な関係者が連携・協働して**地域交通の再構築（リ・デザイン）**を進め、その**利便性・生産性・持続可能性**を高めていく必要がある。地域公共交通計画には、各地の厳しい現状に対応するため、**司令塔機能やデータ活用の強化・拡張**が求められる。
- 本検討会では、“モビリティ・データを活用し、（各自治体にとって）無理なく、（地域住民や関係者にとって）難しくなく、（地域にとって）実のある”**地域公共交通計画へのアップデート**の方向性や官民に期待される取組をとりまとめた。

地域交通に求められる視点

連携・協働（共創）

- ・ 交通分野の資源（人員・車両・資金等）だけで、移動ニーズを満たすことが困難。
- ・ 地域の輸送資源の総動員・最適化、多様な関係者との連携・協働を加速化する必要。

機動的・継続的対応

- ・ 利用の減少、運転手不足等に伴い、路線バスの廃止・減便、タクシーの空白などの動きが加速。
- ・ 課題が次々と生じるなかで、自治体による事業化含め、これまで以上に、短期のサイクルで施策を講じる必要。

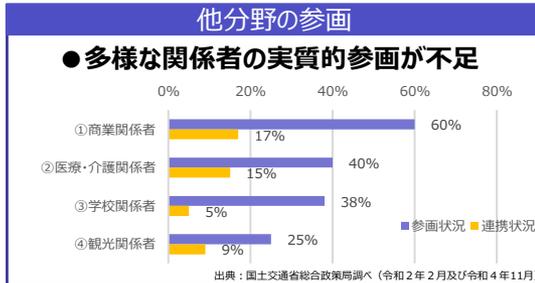
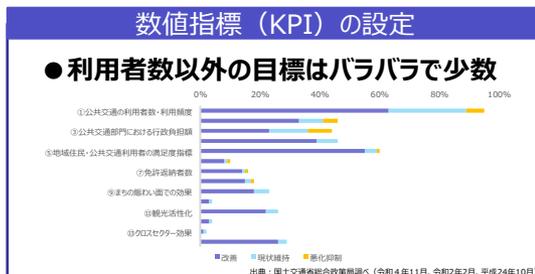
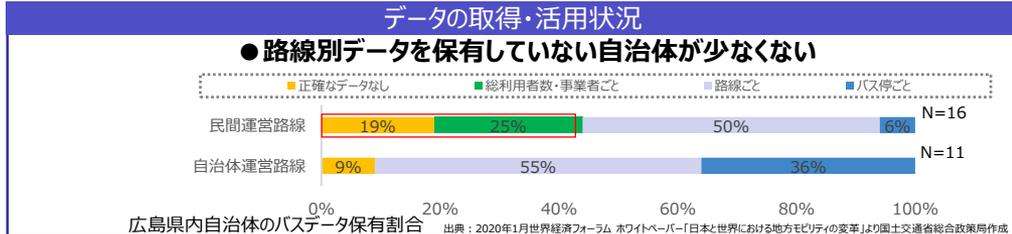
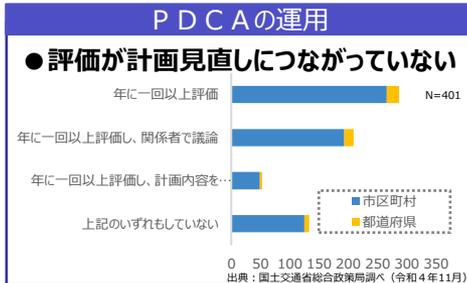
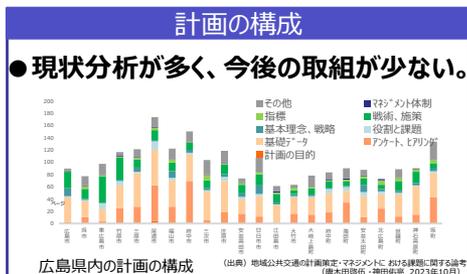
面的・統合的取組

- ・ 既存の交通モードを前提とした改善・工夫や個別・局所的対策に限界。
- ・ LRT・BRT導入、デマンド化など適材適所のモード選択やネットワーク全体の対策が必要。

先手先手の対応

- ・ 人口減少や働き手の減少は今後も継続・加速化していく見込み。
- ・ データを活用することで、対処療法でなく、将来予測される課題・状況に先回りした対応が必要。

地域公共交通計画の現状



上記を踏まえ、「地域公共交通計画」のアップデート

「地域公共交通計画」のアップデート

- ①シンプルな論理構成と一貫性ある計画のもと、②交通モード統合的・面的に、③将来へ先手先手で対応し、④デジタルの力やデータを活用しながら、⑤分野横断で関係者の参画を得て、⑥現場課題へ機動的・継続的に対応

地域公共交通計画のアップデートに資する要素（市町村）

モデルアーキテクチャ（標準構造）に基づく計画

シンプルで一貫性ある構成への見直し
2つの中核目標：①公共交通軸と拠点の充実・保証 ②移動制約者（高齢者・こども等）の足の確保と10の中核KPI 等

適材適所の施策・事業の集中展開（※）
地域全体を面的に捉えたモードミックスと、目標・KPIと連動した施策・事業への集中 等

具体的なPDCAスケジュール

- ・年3回の評価など、具体的な中長期日程の策定
- ・検討から実行までのスケジュールの明示

機動的・横断的な実行体制

モニタリングチームの組成（※）

自治体・交通事業者等によるデータ×場×信頼と明確な役割分担に基づく機動的体制の構築

多様な関係者の実質的参画

- ・リ・デザイン関係者の協議会への参画
- ・庁内横断体制の構築・多分野の資金確保
- ・コミュニケーションを通じた住民・自治会等の主体的参画

専門人材の確保・育成

- ①交通の知見 ②データ活用のノウハウ
- ③コーディネートスキルを持つ人材育成・伴走者確保

モビリティ・データの利活用

データ共有体制の確立（※）

- ・共有の目的・範囲・条件等の明確化
- ・継続的なデータ提供の体制確立

他分野データの活用

移動・施設動向に関わるデータ（福祉・医療・教育・商業等）による需要見直し

データも活用した計画策定・実行

データによる課題の鮮明化、コミュニケーション・合意形成の促進、マネジメントコストの削減

都道府県の役割

地域間交通等
（鉄道・幹線バス等）

地域内交通との接続、市町村間調整

市町村の牽引・伴走
※ 地域の実情を踏まえて実施

〇ヒト&プレイス
（人材育成、ネットワーク等の場）

〇データ
（共有の枠組の構築）

〇リ・デザイン
（実証運行、新技術等を先導）

連携・サポート

※特に交通事業者にも一体的な取組が求められる要素

国に求められる主な推進策

ガイダンスの提供

アップデート・ガイドラインの策定（地域公共交通計画等の作成と運用の手引きの改訂等）

モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定（2つの中核目標、10の中核KPI等）

施策カタログの提供（12のソリューション類型等に基づく施策・事業レシピ）

ポータルサイトの整備

【ベンチマークの提供】
・運送・輸送状況、予算・人員など

【情報取得支援】
・計画関係情報の一元化（計画・協議会資料、議事録等）
・協議会運営事例の横展開
・有識者・伴走者データベース

【マネジメント支援】
・スケジュール管理
・関係者間の資料等共有

対話型支援

地域公共交通計画の策定・実行を対話を通じてレベルアップする仕組み構築（第三者評価の拡張）

地域公共交通関係予算とのリンクを検討

省内ワンチームの組成（ITツールを活用した本省・運輸局・運輸支局の対応体制強化）

官民デジタル化

車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）
【国支援のありかた検討】

運輸局・運輸支局等の申請デジタル化の推進

データ共有のモデル提示・枠組の作成支援

データ共有フォーマット等の標準化に対する側面支援

専門人材の確保・養成

人材確保・養成に資する国の制度や成功・失敗事例の紹介

有識者・伴走者データベース（全国版）構築

専門人材養成プログラムの支援・展開（養成プログラムに対し国が推奨する仕組みの検討）

※「地域の公共交通リ・デザイン実現会議」における検討を踏まえ、関係省庁とともに先行的な取組を行う自治体を支援

中間とりまとめ ポイント③

○ 現行計画の改訂が一巡する**2030年頃までに、地方都市を中心に全自治体におけるアップデート**（新規策定含む）**を推奨**するとともに、2027年までに**先導するトップランナーの創出**（100計画）が期待される。また、取組を推進するため、市町村、都道府県、民間事業者の取組とそれを後押しする国の推進策の展開が期待される。

		短期				中長期
		2024年度 (令和6年度)	2025年度 (令和7年度)	2026年度 (令和8年度)	2027年度 (令和9年度)	2030年度 (令和12年度)
市町村	地域公共交通計画のアップデート	(期間を満了する計画 ※累計見込数)	(約150計画)	(約350計画)	(約550計画)	(約1200計画) ※地方都市を中心に全自治体におけるアップデートを推奨（更新・新規）
都道府県	市町村の補完 (ヒト&プレイス、データ、リ・デザイン)	トップランナーの創出			人材育成・ネットワーキングの場の創出 実証運行・新技術の導入の拡大 データ共有の枠組の拡大	市町村への支援充実
	ガイダンスの提供	ガイドラインの策定 モデルアーキテクチャ（標準構造）の策定 施策カタログの提供				
	ポータルサイトの整備	機能・要件等の検討 → 運用方法等の検討 → システム構築・試験導入			ポータルサイトの実装	
	対話型支援	仕組みの構築 省内ワンチームの組成	対話型支援の試行・見直し		対話型支援の展開	
国	官民デジタル化	地域公共交通確保維持改善事業 道路運送法上の手続	ICカード情報の活用検証	乗降調査からICカード情報への転換	デジタル・データによる申請の推進	官民情報のデジタル化
	民間事業者におけるデジタル化		e-mlitによる申請等手続のオンライン化			
	データ共有の枠組	車両IoT化（キャッシュレス等を活用した乗降データのデジタル化）【国支援のあり方も検討】				円滑なデータ活用環境の実現
	データ共有の枠組	データ共有のモデル提示	データ共有の枠組の作成支援 データ共有フォーマット等の標準化に対する支援		都道府県に対するデータ共有の枠組の構築支援	
	専門人材の養成・確保	専門人材養成プログラムの支援・展開【国が推奨する仕組みも検討】				地域における交通人材の充実
		有識者・伴走者データベース（全国版）の構築 制度・事例の横展開				

地域公共交通計画のモデルアーキテクチャ（標準構造）

住民・市民との双方向コミュニケーションを通じた「地域の将来像」の共有（例）計画が実現したとき、住民の暮らしや観光がどう変わるのか

- 豊かな地域社会の実現 人口減少の歯止め 移住・定住の促進 地域経済・産業の発展 地価の上昇 ウェルビーイングの実現 健康寿命の増進 カーボンニュートラル ※交通分野が貢献する目標群（クロスセクター目標）

上位計画への位置づけ
(総合計画等)

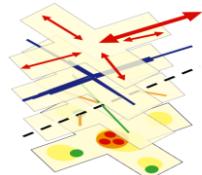
まちづくり・観光の計画との連携・調和
(立地適正化計画、総合交通戦略、観光圏整備計画等)

マスタープラン

基本的な方針

現状診断

地域将来像・移動ニーズ
※ギャップを把握し、課題の原因を明らかに
地域と交通の現状把握
※改訂の場合、前計画の評価を踏まえて診断



- ←今後の移動ニーズ（潜在需要、人口予測等）
- ←交通の現状把握②：交通サービスの利用実態
- ←交通の現状把握①：交通サービスの運行実態
- ←地域の現状把握：人口・高齢化、施設（医療・教育・商業等）の動向等

データも活用した「現状把握」（イメージ）

中長期の目指す姿

ネットワークの統合的将来像（地図）



※将来像と課題を乗り越えるための「方向性」を明示

視点①：公共交通軸と拠点の充実・保証

まち・観光の骨格となる路線・拠点について、おでかけの足として、利便性の高いサービスを目指す。
※主に地方都市（人口10万人以上）で設定

視点②：移動制約者の足の確保

地域交通の不便により移動の制約がある者（高齢者、子ども等）に重点を置いて、移動の足の確保（カバー）を目指す。

立地適正化計画等の公共交通軸
具体的・即地的に一致

計画目標・KPI

5年の計画目標・KPI

目標	評価スパン	アウトプット	アウトカム
①公共交通軸と拠点の充実・保証	短期	○各公共交通軸の運行頻度・回数	○各公共交通軸・拠点の利用者総数
	中長期	○公共交通分担率	
②移動制約者の足の確保	短期	○（一定時間内に）公共交通で通院・通学できる高齢者、子どもの割合	○高齢者、子どもの公共交通の利用回数
	中長期	○高齢者、子どもの1日平均の移動回数	
③持続可能性・実現可能性の確保	短期	○公共交通の収支・公的資金投入額	○公共交通の利用者総数 ○公共交通に従事する運転者数
	中長期	○住民等の公共交通に対する満足度・認知度	

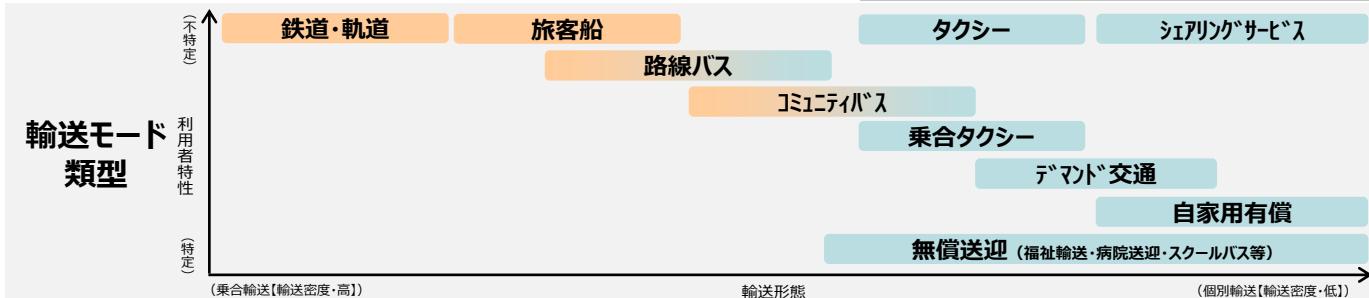
※移動制約者：地域交通の不便により、移動の制約のある者（高齢者、子ども、障がい者等）を指す。高齢者、障がい者等については、バリアフリー計画等と連携・調和した取組が必要。
※上記KPIにより定量的に評価するほか、定量化が困難な内容についても、定性的に評価することが重要
※目標設定にあたっては、住民サービスの充実・最適化に向けて、供給の不足（運転手・車両等）や行政上のハードル（資金等）を乗り越える努力が必要。

地域の多様な課題に対する
目標・KPI

※以下のカタログ（類型）を参考に、総花的でなく、重要な施策・事業に狙いを定めリソースを集中し継続的なモニタリングと施策・事業の改善

実行

適材・適所の施策・事業



- ①関連：各輸送資源を交通事業者に集約・統合
- 車両のダウンサイジング等による運行の高頻度化
 - 交通事業者間の連携・共同経営による運行の効率化
 - 官民の役割分担の再構築（鉄道再構築・エリア一括・公設民営・コミュニティバス等）
 - 複数交通モード間の一体化による利便性・効率性の向上（共通切符・MaaS・サブスクリプション等）
- ②関連：既存の輸送資源の最大活用
- おでかけ先等と連携した交通と他事業の相互利用
 - デジタル技術等の活用（自動運転・AIオンデマンド・車両IoT化等）
 - 運転手等の確保（消防団・自衛隊等との連携、移住施策等）
 - 他分野機能・拠点の集約によるモビリティハブ（駅など）の賑わい創出

- 共創類型
- 交通 × 官民
 - 交通事業者間
 - 医療・介護・福祉
 - 子ども・子育て
 - 教育・スポーツ・文化
 - 商業・農業
 - 宅配・物流
 - エネルギー・環境
 - 地域・移住
 - 金融・保険
 - 観光・まちづくり

地域の多様な課題に応じた施策・事業

評価

スケジュール

協議会	N年度（●）												N+1年度（★）						N+2年度（○）									
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	
地域公共交通計画																												
モニタリングチーム（データの定期的共有・検証・改善）	★																											
地域公共交通事業維持改訂作業																												

機動的・横断的な実行体制の整備

モビリティデータの活用方針

モニタリングチームの組成
(自治体・交通事業者 + α)

多様な分野の関係者の実質的参画

専門人材等の確保・育成

モビリティデータのデジタル化に向けた取組

モビリティデータの共有体制・枠組の構築

モビリティデータも活用した計画推進

※モデルアーキテクチャ（標準構造）は、全体の構造を示すもので項目を埋めていく性質のものではない。地域自ら考え・現場で行動し「白紙」を埋めていく作業も非常に重要。

例）単なる現状把握でなく、課題の原因やその解決策を探る「考えるチカラ」／ 実行に向けた、関係者との「コミュニケーション・合意形成」（信頼・共創・熟議）等

※自治体の規模等に応じて、モデルアーキテクチャ（標準構造）から、構成要素を選択して活用されることも想定される。例）過疎地域等において、目標②移動制約者の足の確保のみを設定 等

1-(1)-① 基本的な構成【計画の構成の見直し】

○ 地域公共交通計画は、今後何をするか（アクション）の記載をより充実させるべき。

従来の地域公共交通計画の構成例

はじめに

- ・計画作成の趣旨及び位置付け

・計画の区域、期間

1 地域の現状等

- ・地勢・地理、社会状況・経済状況

2 上位・関連計画の整理

- ・総合計画、都市計画マスタープラン

・立地適正化計画、観光圏整備計画

- ・その他の計画

3 地域旅客運送サービスの現状等

- ・地域旅客運送サービスの整備・利用状況、利用者の意向等

4 地域旅客運送サービスの役割と課題整理

5 基本的な方針

6 計画の目標

7 目標達成のための施策・事業、

資金調達計画、関係者相互間の連携

8 計画の達成状況の評価

参考資料

- ・法定協議会の構成員・開催状況

- ・地域の現状、地域旅客運送サービスの現状等の詳細整理結果の紹介

- ・目標・数値目標・目標設定の根拠 等

今後の地域公共交通計画の基本構成 (30ページ程度)

<計画本体>

法定記載事項との関連

① 基本的な方針

基本的な方針【法5②Ⅰ】

○地域交通の現状診断 ※現状整理はデジタルを活用

○目指す姿

※立地適正化計画・総合交通戦略・観光圏整備計画等と連携して設定

② 計画目標・K P I

計画の目標【法5②Ⅲ】

○計画目標（5年程度）

○K P I

③ 適材・適所の施策・事業（アクション）

目標達成に向けた事業・実施主体【法5②Ⅳ】

○事業・実施主体・スケジュール

④ 計画の達成状況の評価

達成状況の評価に関する事項【法5②Ⅴ】

○具体的なPDCAスケジュール ※“検討”のみは避ける

⑤ 計画の推進力

○機動的・横断的な実行体制

○モビリティ・データの活用

+ 概要カルテ、デジタルデータ

(・地域の現状等 ・上位・関連計画の整理 ・目標等の根拠等)

※現状整理パートについては、共通フォーマット+デジタルデータも活用しながら、特にアンケート調査を施策検証に必要な情報に絞り、総花的・漫然とした実施を避け、効率化を図る。

項目番号	項目名	主な掲載内容
第1章	計画の概要	
1-1	計画策定の目的及び背景	戸田市における本計画の必要性など
1-2	計画の位置付け	総合振興計画等の上位計画や都市交通マスタープラン等の関連計画上との整合
1-3	計画対象	本計画の対象区域⇒戸田市全域
1-4	計画期間	本計画の対象期間 ⇒令和8年度（2026年度）～令和12年度（2030年度）
1-5	SDGSの取組	関連するSDGsの目標
第2章	公共交通を取り巻く現状と課題	
2-1	公共交通全般を取り巻く現状と課題	全国的な公共交通を取り巻く現状と課題
2-2	地域の特性	
2-2-1	人口動態	戸田市の人口及び世帯数の推移、将来人口推計、高齢化率等
2-2-2	人の動き（人流）	戸田市における通勤流動、通学流動
2-2-3	人口分布と主要施設の立地状況	戸田市の主要施設（商業、医療、歯科、公共、教育、幼稚園・保育園）の分布状況
2-2-4	自動車保有状況	自動車の保有状況及び台数の推移
2-2-5	高齢者による自動車運転に係る現状	戸田市における高齢者の運転免許証返納状況
2-3	地域公共交通の現状	
2-3-1	既存の地域公共交通網	戸田市における公共交通網（鉄道路線、バス路線）
2-3-2	地域公共交通の利用状況	戸田市における公共交通の利用状況（利用者数等）

戸田市地域公共交通計画 構成案

項目番号	項目名	主な掲載内容
第2章	公共交通を取り巻く現状と課題	
2-4	上位・関連計画における公共交通の位置付け	
2-4-1	戸田市第5次総合振興計画	戸田市第5次総合振興計画の概要
2-4-2	第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）	第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）の概要
2-4-3	戸田市立地適正化計画	戸田市立地適正化計画の概要
2-4-4	戸田市都市交通マスタープラン	戸田市都市交通マスタープランの概要
2-5	市民及び関係者の意向	
2-5-1	市民アンケート調査	市民アンケート調査の実施結果
2-5-2	コミュニティバス利用者アンケート調査	コミュニティバス利用者アンケートの実施結果
2-5-3	町会アンケート調査	町会アンケートの実施結果
2-6	公共交通を取り巻く現状・課題の整理	戸田市の地域公共交通の現状・課題の整理

第3章以降の掲載内容は素案の検討段階で内容を協議

第3章	計画の基本方針と基本目標	
3-1	計画の基本方針と基本目標	
3-1-1	計画の基本理念・基本方針	本計画が目指す将来像や、公共交通施策の方向性
3-1-2	計画の基本目標	基本方針等の達成に向けた目標の設定
3-1-3	目指すべき将来像	戸田市における将来的な公共交通網の構想図

戸田市地域公共交通計画 構成案

項目番号	項目名	主な掲載内容
第4章	目標達成に向けた施策	
4-1	施策・事業の実施内容	基本方針及び基本目標を達成するために実施すべき施策や事業の概要（内容・実施主体・スケジュール等）
第5章	目標の評価指標と計画の進行管理	
5-1	目標の評価指標	目標の達成度を測るための数値目標を設定
5-2	計画の推進	
5-2-1	推進・管理体制	本計画策定後の各施策・事業の進捗状況の管理体制
5-2-2	進行管理	本計画策定後の各施策・事業の進捗管理
5-2-3	多様な関係者との連携・協働	本計画策定後の推進における連携・協働体制