

# 第3次戸田市都市マスタープラン (資料編)

令和●年●月

戸田市



# 目次

資料編	.....	
1 戸田市の特徴	.....	1
(1) 戸田市の位置及び規模	.....	1
(2) 戸田市の特徴	.....	2
2 各種データ	.....	3
(1) 人口	.....	3
(2) 産業	.....	9
(3) 市街地整備	.....	13
(4) 土地利用	.....	19
(5) 道路・交通	.....	24
(6) 公園・緑地	.....	28
(7) 河川・水路	.....	30
(8) 下水道	.....	31
(9) 防災	.....	33
(10) 財政	.....	36
(11) 社会情勢の変化	.....	37
(12) 住民意向調査	.....	44
3 その他	.....	53
(1) 道路・交通に係る現状及び課題	.....	53
(2) 産業に係る現状及び課題	.....	54
(3) 市街地整備に係る現状及び課題	.....	57
(4) 防災に係る現状及び課題	.....	58
(5) 都市施設に係る現状及び課題	.....	59



# 資料編



# 1 戸田市の特徴

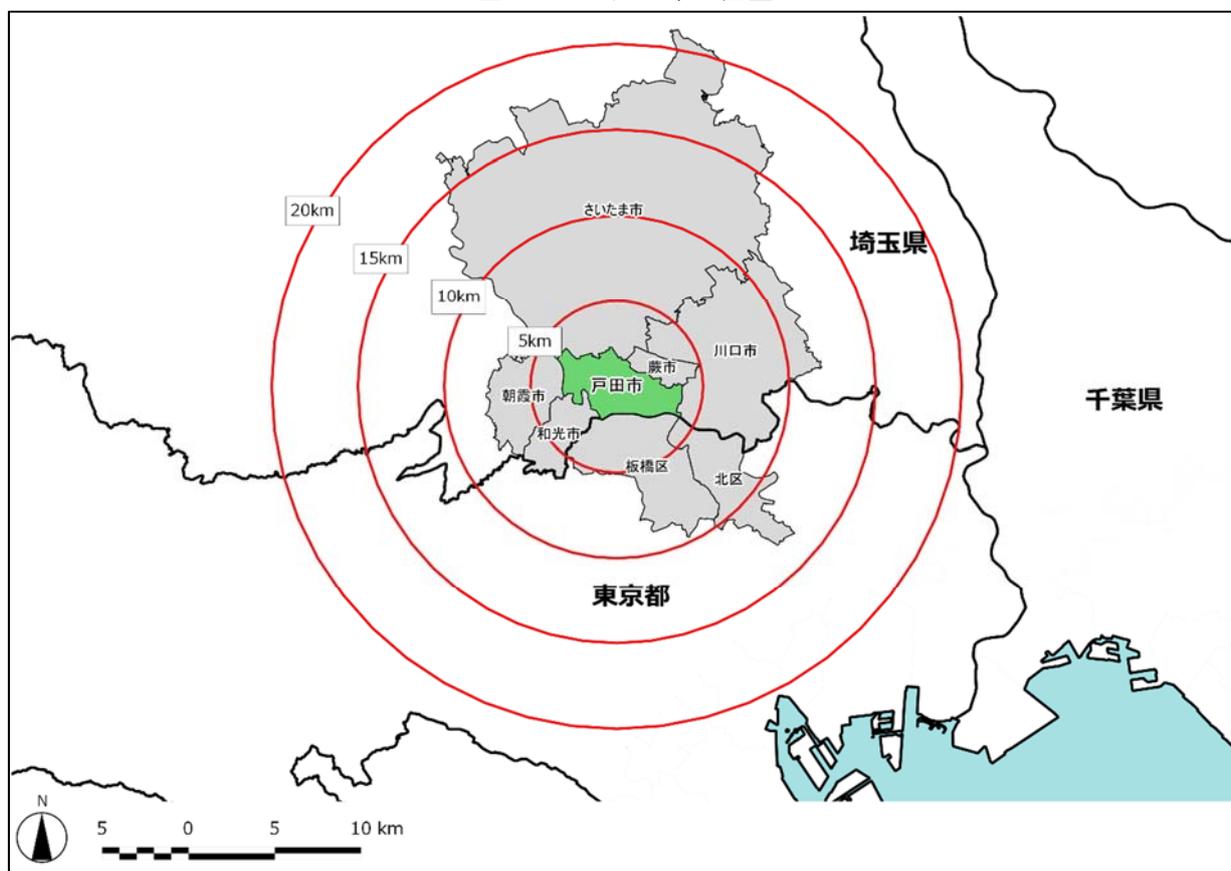
## (1) 戸田市の位置及び規模

本市は、埼玉県の南東部、東京都との都県境に位置し、都心までの距離は 15 km から 20 km 程度となっています。県庁所在地のさいたま市のほか、北に蕨市、東に川口市、荒川を挟んで西に朝霞市・和光市、同じく荒川を挟んで南に東京都板橋区・北区が隣接しています。

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

また、荒川の沿川に位置しており、比較的標高差の少ない平坦な地形となっています。

図 1-1 戸田市の位置



## (2) 戸田市の特徴

本市は江戸時代の五街道の一つである中山道と荒川の結節点に位置しており、当時は川を渡るための「戸田の渡し」が設置されるなど交通の要衝として栄えました。

現在においても中山道は国道 17 号線として本市と都心を結ぶ幹線道路となっているほか、首都高速 5 号池袋線、首都高速埼玉大宮線、東京外かく環状道路といった高速道路網に加え、JR 埼京線が市内を縦断するなど都心への広域移動に適した交通網を有しています。

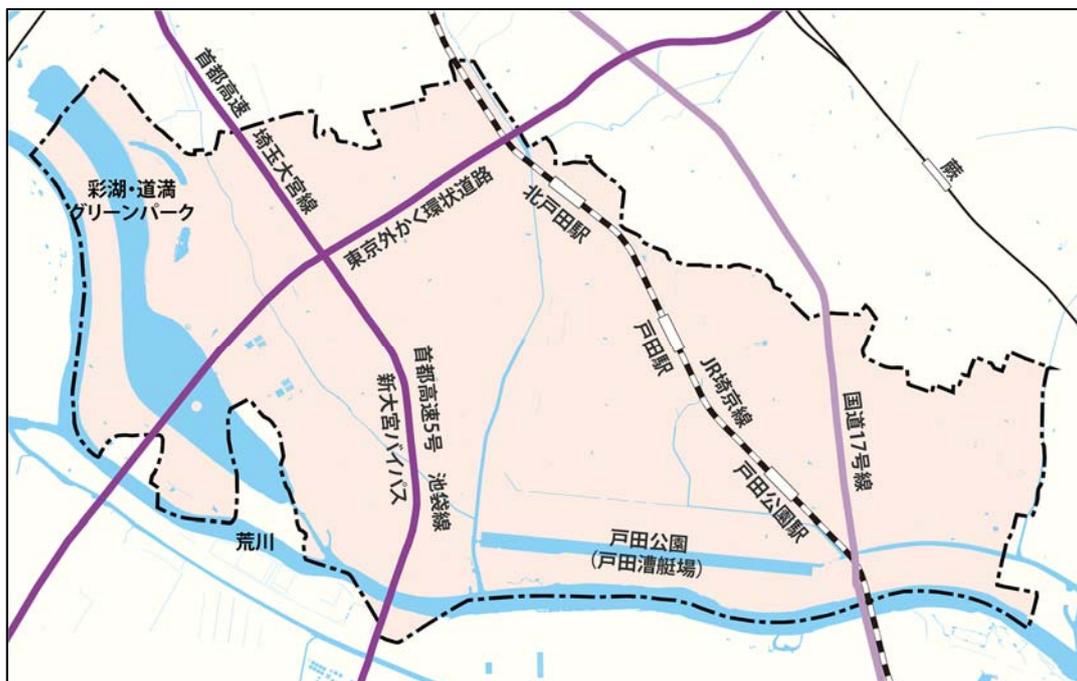
良好な交通網を有するという特徴を活かして、印刷関連業、物流産業をはじめとする産業活動が活発であり、近年では、住宅都市としても成長を続けています。

また、都市環境と自然環境の両方を有しており、1964 年に開催された東京オリンピックのボート競技会場となった戸田漕艇場や荒川、彩湖・道満グリーンパークのような豊かな水と緑に恵まれています。

本市の人口は、JR 埼京線の開通を契機に、現在も増加をし続けており、平均年齢が 42.3 歳（2024 年 1 月 1 日時点）と 28 年連続で県内一若いまちという特徴を有しています。

本市は、これらを背景にして魅力を高めながら、便利な生活を送ることができる都市へと発展させてきた、全国有数の若く、伸びゆく都市といえます。

図 1-2 戸田市の広域交通網



## 2 各種データ

### (1) 人口

本市の人口は、1985年のJR埼京線開通後、急激に増加し、住民基本台帳によると2024年には約14万2千人、世帯数は約7万世帯であり、平均世帯人員は約2.1人となっています。また、平均年齢は、2024年1月1日現在で42.3歳と県内で最も若くなっています。

年齢3区分別人口では、年少（0～14歳）人口は、平成28年（2016年）をピークに実数が減少しています。また、生産年齢（15～64歳）人口・老年（65歳以上）人口は、実数が増加しています。さらに、平成28年（2016年）からは年少（0～14歳）人口を老年（65歳以上）人口が上回っており、次第に高齢化しつつあります。令和元年（2019年）10月1日時点の高齢化率は16.4%となっています。

#### ① 将来人口割合

戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略による将来人口推計では、戸田市の人口は令和32年（2050年）に約15万人となり、ピークを迎えると推計されています。

#### ② 人口分布

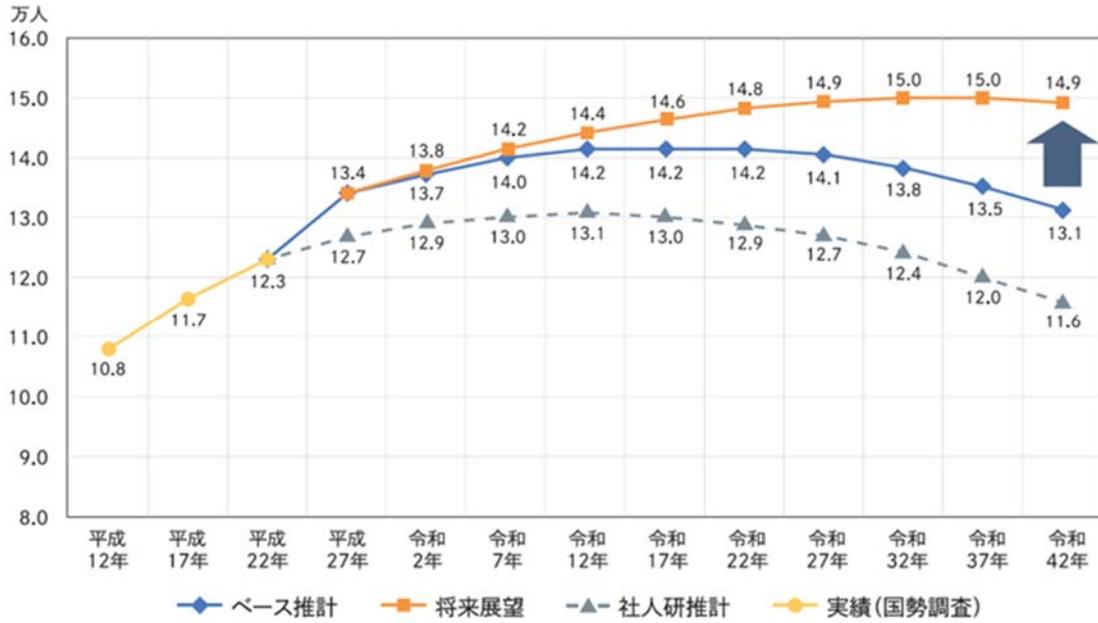
市内の人口分布は、JR埼京線3駅周辺をはじめ、東部エリアの人口密度が高くなっています。また、10年間の変化を見ると、市内の広範囲において人口増加が見られます。

図 1-3 総人口及び年齢3区分別人口の推計



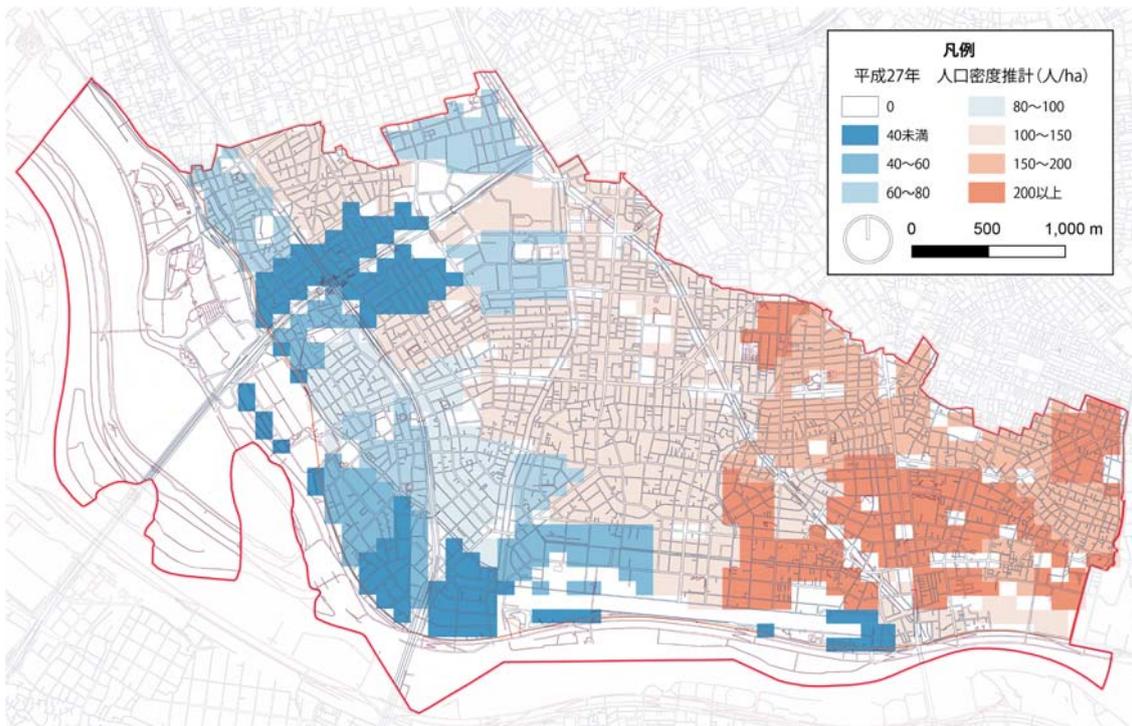
出典：戸田市第5次総合振興計画

図 1-4 人口の将来展望（総人口の推計）



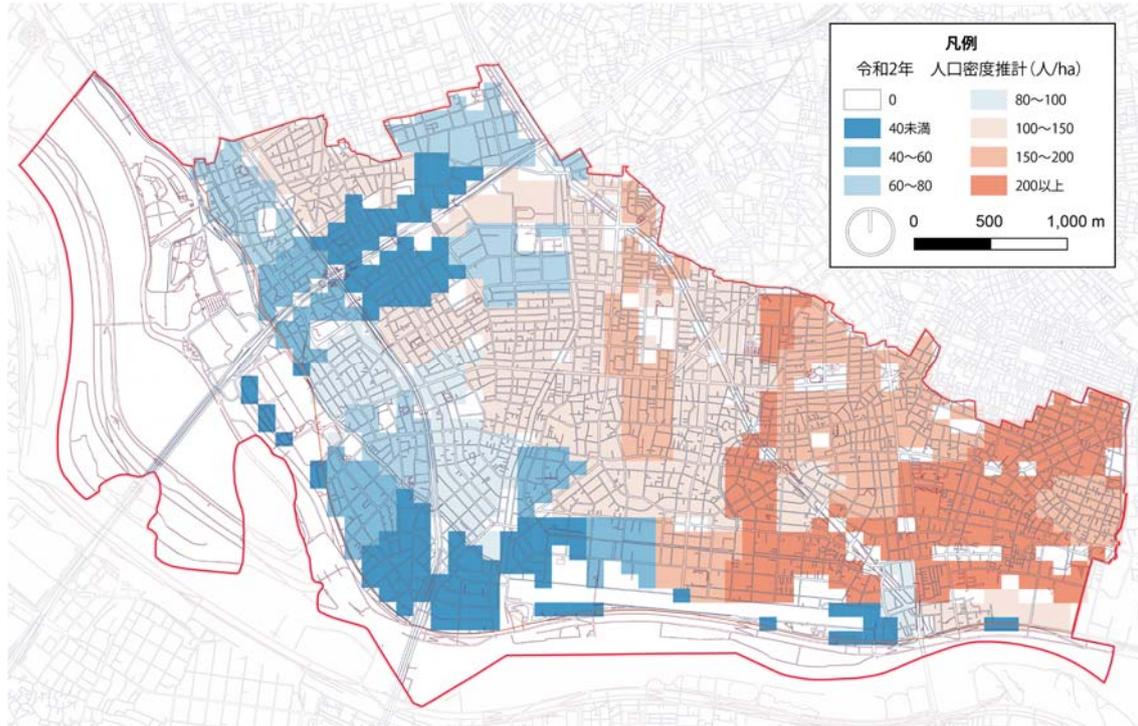
出典：戸田市第5次総合振興計画

図 1-5 戸田市の人口分布（平成27年の人口分布）



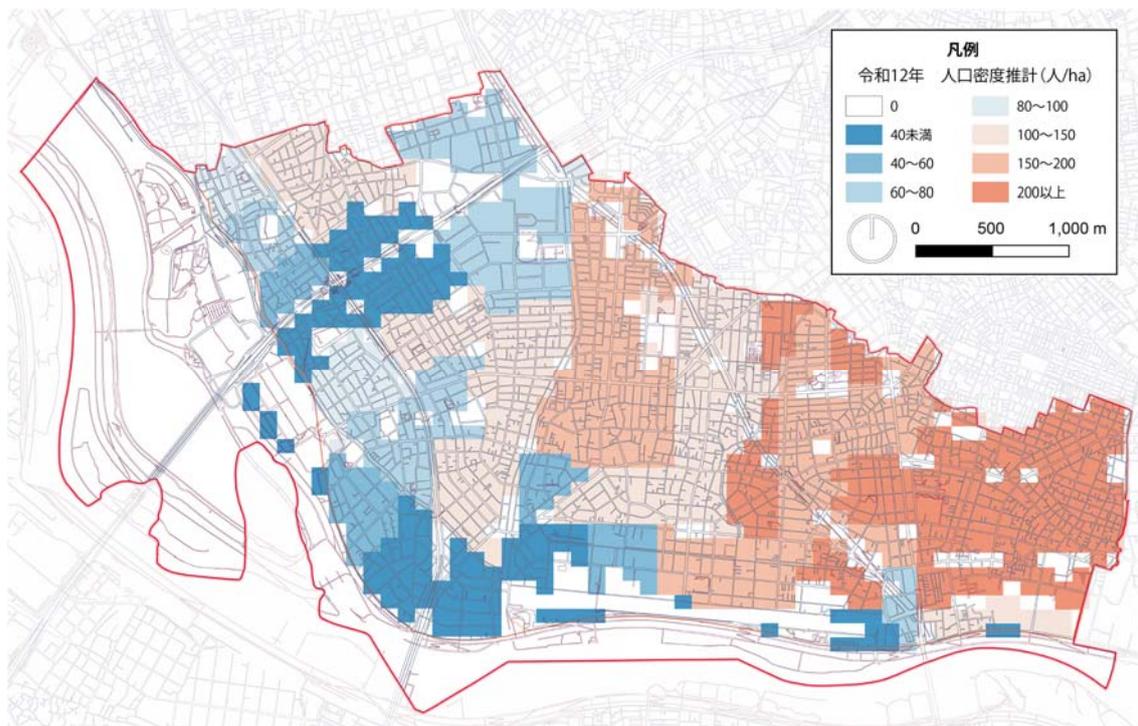
平成27年国勢調査を基に作成

図 1-6 戸田市の人口分布（令和2年の人口分布）



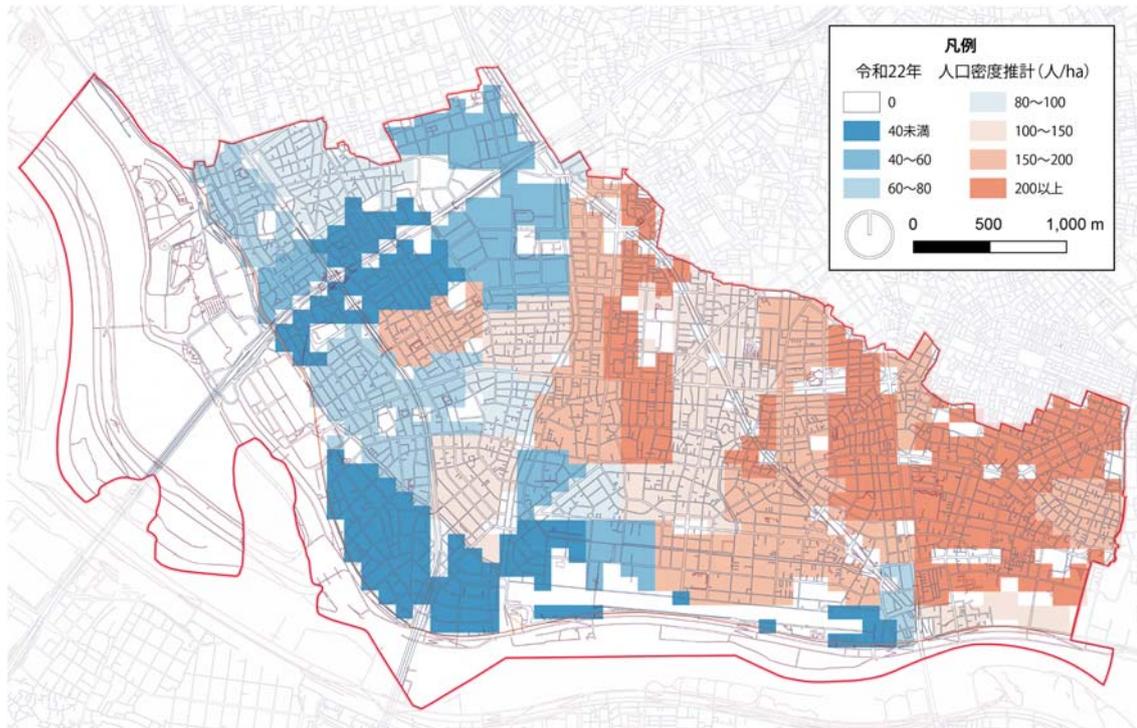
令和2年国勢調査を基に作成

図 1-7 戸田市の人口分布（令和12年の人口分布推計）



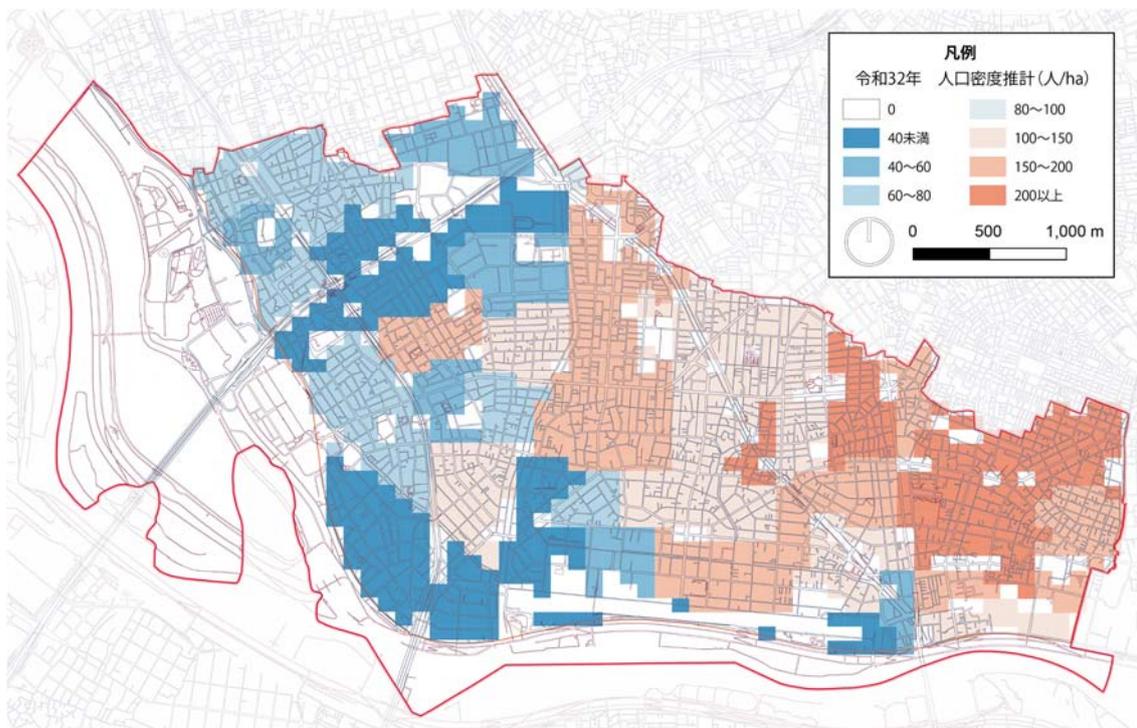
国立社会保障・人口問題研究所（コーホート要因法）

図 1-8 戸田市の人口分布（令和22年の人口分布推計）



国立社会保障・人口問題研究所（コーホート要因法）

図 1-9 戸田市の人口分布（令和32年の人口分布推計）



国立社会保障・人口問題研究所（コーホート要因法）

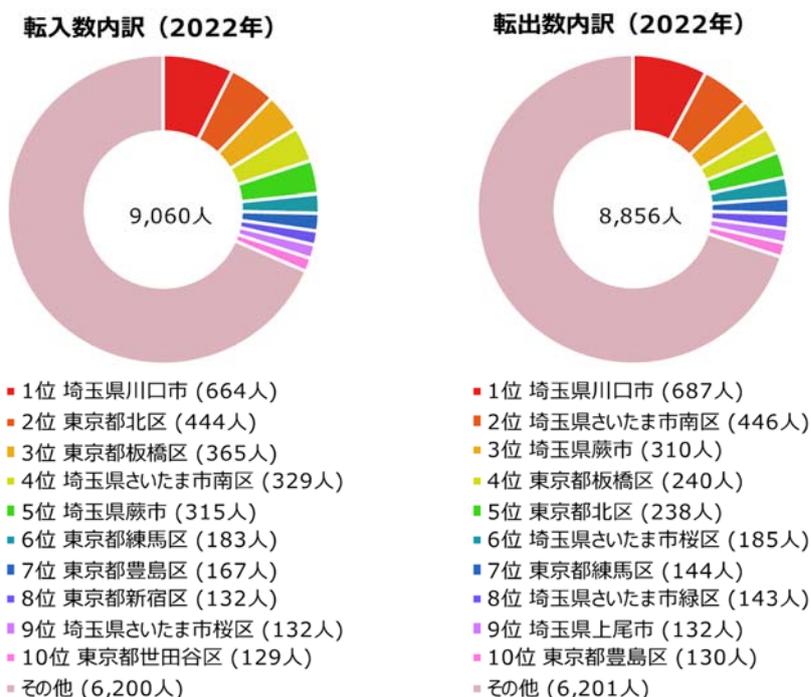
### ③ 転出入の状況

#### ■ 転入・転出数の内訳

2022年の住民基本台帳人口移動報告（総務省）によると、戸田市への転入数は9,060人、転出数は8,856人で転入が転出を204人上回っています。

転出入の内訳をみると、転入は隣接する川口市からの転入が最も多く7.3%を占め、次いで北区が4.9%、板橋区が4.0%となっており、転出についても川口市からの転入が最も多く7.8%を占め、次いでさいたま市南区が5.0%、蕨市が3.5%となっており、隣接する自治体からの転出入が上位を占めています。

図 1-10 戸田市の転入・転出数内訳

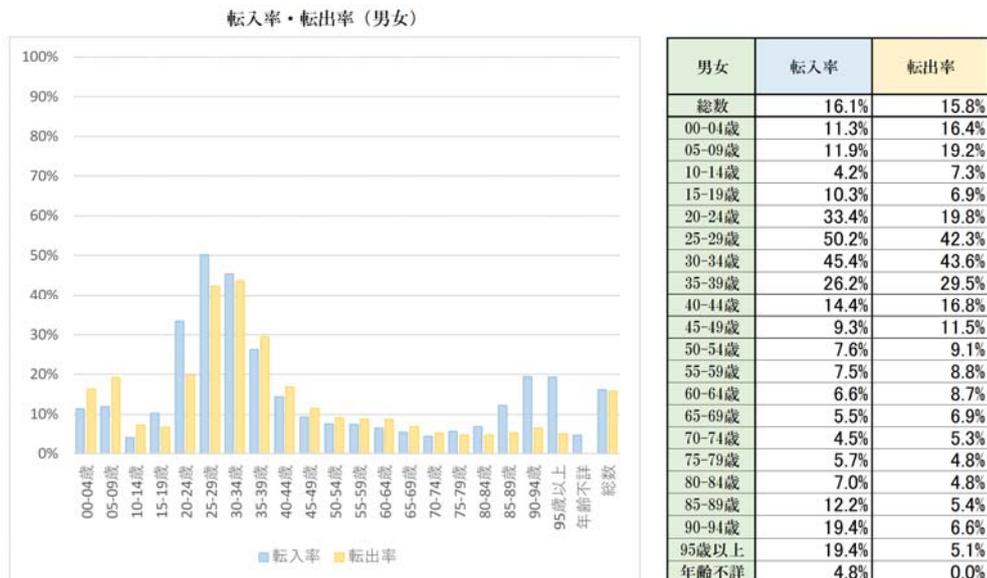


【出典】総務省「住民基本台帳人口移動報告」

## ■ 年齢別の移動状況

2020年度の国勢調査より、年齢別の転出率・転入率を整理すると、20歳代～30歳代前半及び85歳以上の転入率が高くなっています。

図 1-11 年齢別の転出率・転入率（男女）

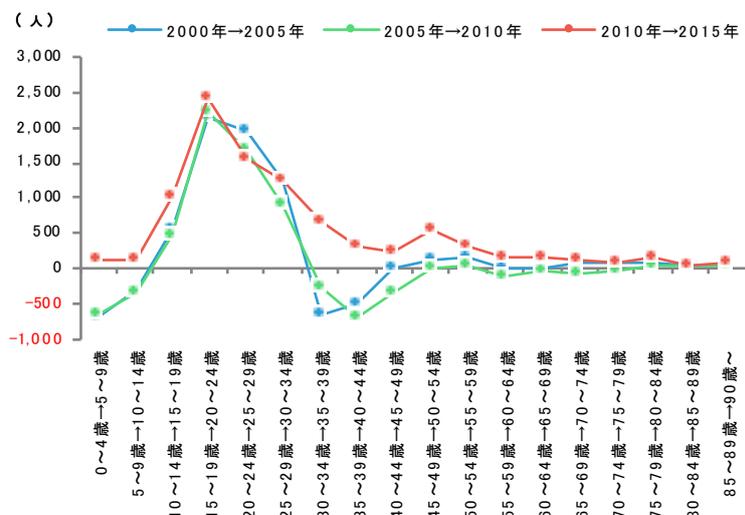


国勢調査、「全国の市区町村別移動人口見える化ツール」（埼玉県）を基に作成

また、戸田市の年齢階級別純移動数を国勢調査より時系列で整理すると、各調査年度間いずれにおいても20-24歳の年齢階級人口の増加が約2,100～2,400人と最も大きく、次いで25-29歳、30-34歳となっています。

2015年度についてみると、生産年齢層（15～64歳）において25-29歳の年齢階級を除いて2005、2010年度よりも増加しています。

図 1-12 年齢階級別純移動数の時系列推移



【出典】総務省「国勢調査」、厚生労働省「都道府県別生命表」に基づきまち・ひととしご創生本部作成

## (2) 産業

### ① 商業

1994年からの推移をみると、事業所数は減少傾向にある一方、従業者数、年間商品販売額については、長期的に見ると増加傾向にあります。

これらについては、大型商業施設の新たな出店が背景にあるものと考えられます。

図 1-13 事業所数・従業者数・年間商品販売額の推移

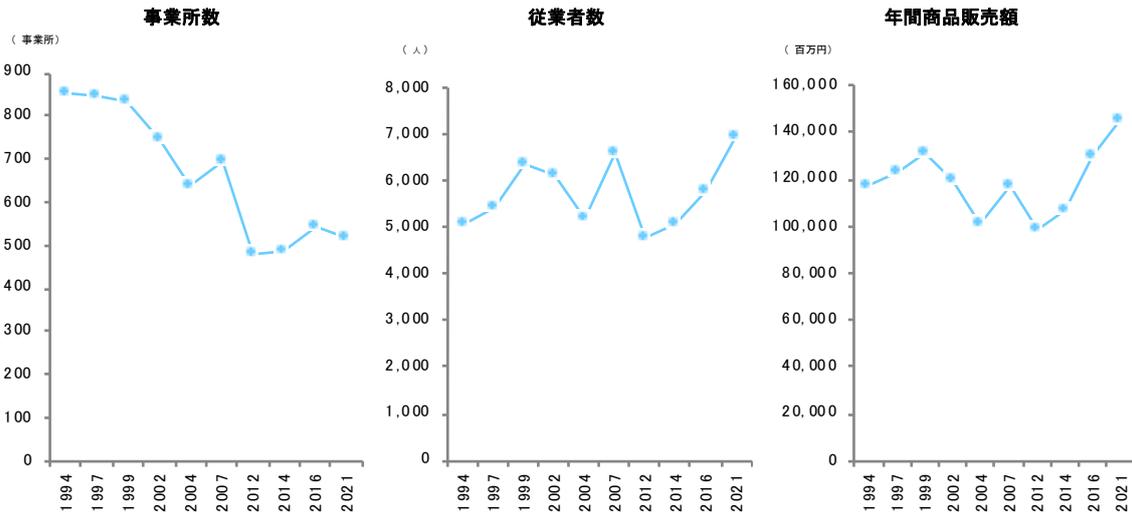


図 1-14 産業別小売業事業所数の変化

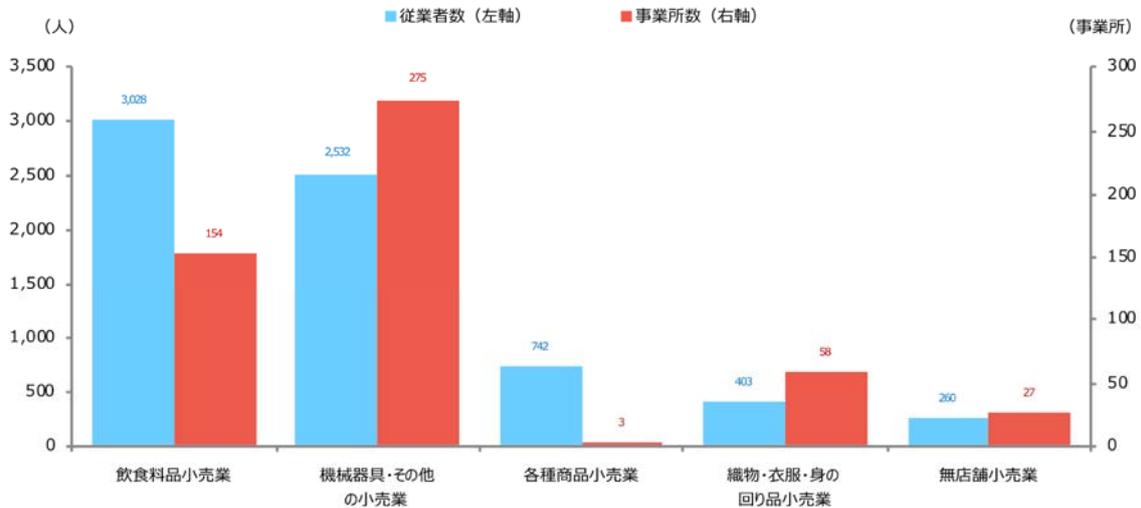


出典：経済産業省「商業統計調査」総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

【注記】2007年以降は日本標準産業分類の大幅改定の影響や、「商業統計調査」と「経済センサス-活動調査」の集計対象範囲の違い等から、単純に調査年間（表示年）の比較が行えない。

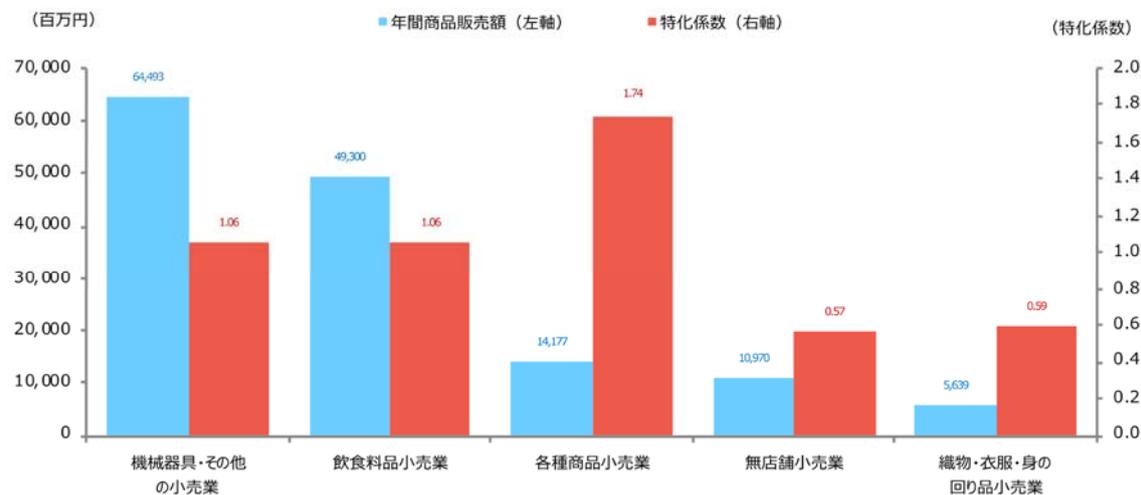
産業中分類別の傾向をみると、従業者数は飲食料品小売業が最も多く、事業者数、年間商品販売額は機械器具・その他の小売業が最も多くなっています。

図 1-15 産業中分類別従業者数・事業者数  
2021年



【出典】  
総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

図 1-16 産業中分類別年間商品販売額  
2021年



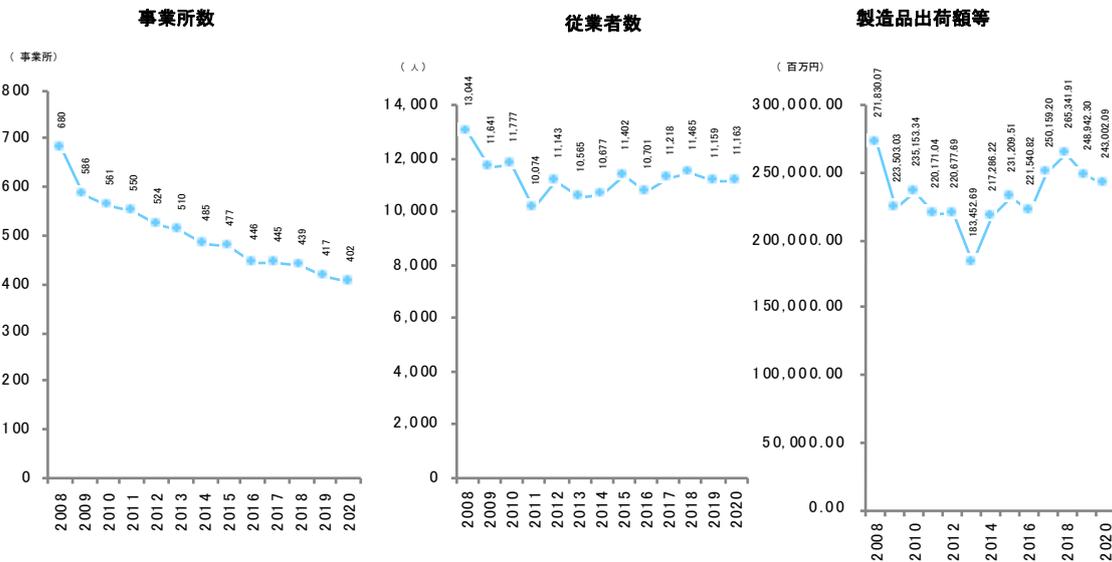
【出典】  
総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

(注) 特化係数：産業別の構成比を全国の平均的な構成比と比較することで、その県がどの産業に特化しているのかを示す指標。

## ② 工業

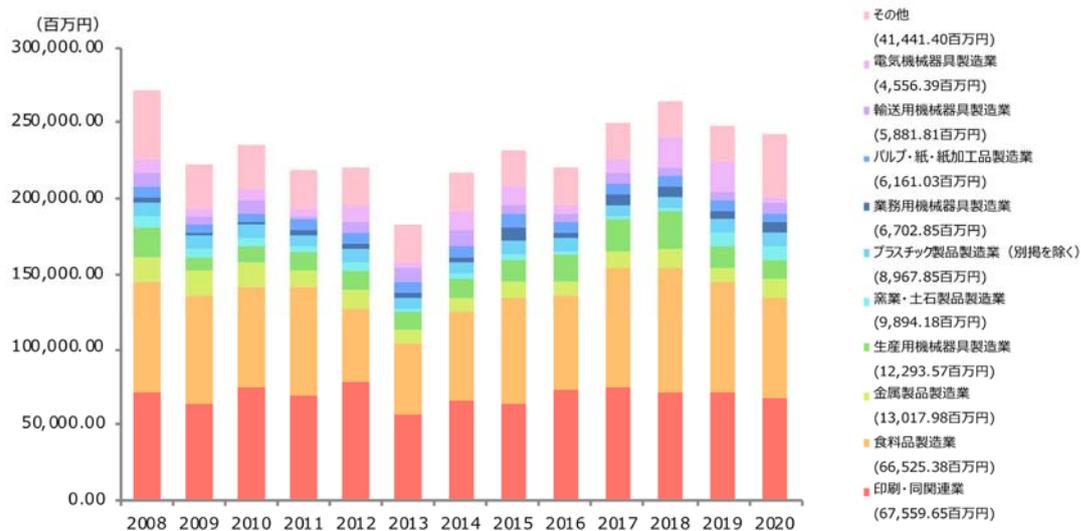
2008年からの推移をみると、事業所数は減少傾向にあり、2008年から2020年の12年間に680事業所から402事業所と6割程度に減っています。従業者数、製造品出荷額等についても長期的には減少傾向にあります。

図 1-17 事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移



【出典】 経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」 【留意点】 従業員4人以上の事業所が対象

図 1-18 産業別製造品出荷額等の変化



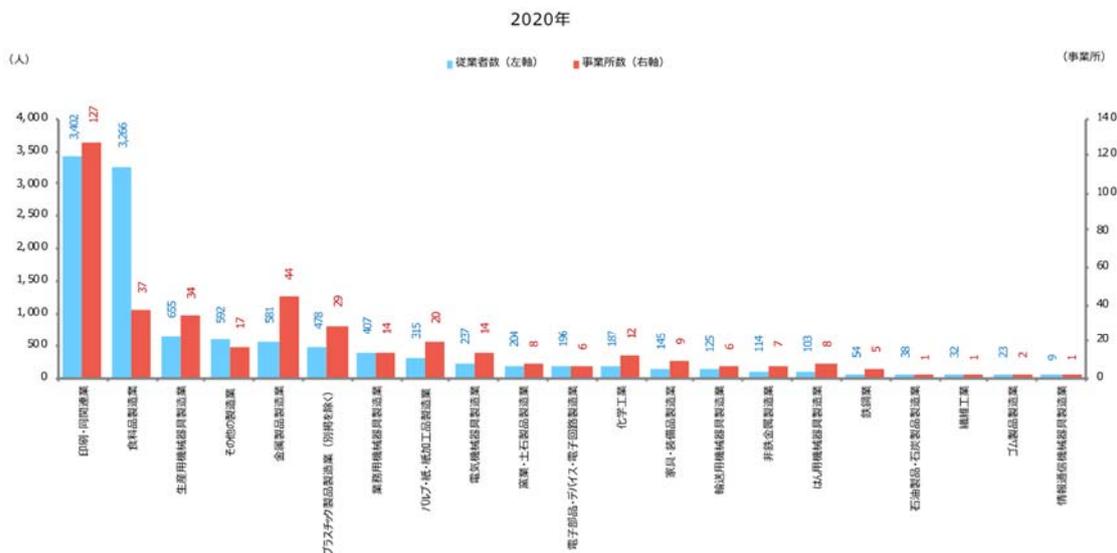
【出典】 経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

【注記】 凡例の数値は最新年の数値を指す。

【その他の留意点】 従業員数4人以上の事業所が対象。

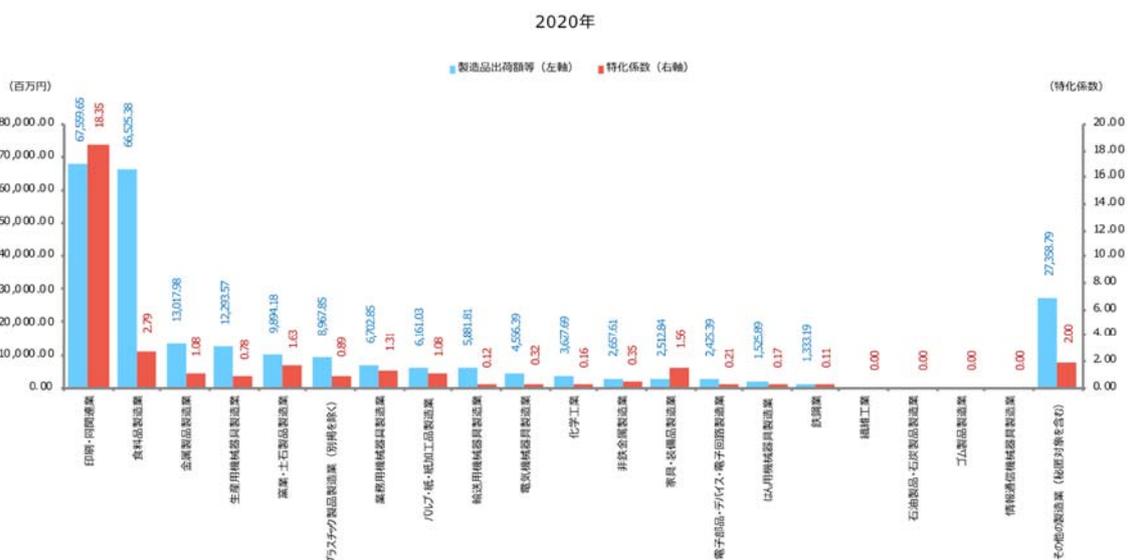
産業中分類別の傾向をみると、従業者数、事業者数、年間商品販売額ともに印刷・同関連業が最も大きくなっており、特化係数も 18.35 と全国傾向よりも構成比が非常に高く本市を代表する産業となっています。また、食料品製造業も印刷・同関連業について従業者数が大きく、特化係数も高いことから本市の特徴的な産業となっています。

図 1-19 産業中分類別従業者数・事業所数



【出典】 経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」再編加工、  
総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」  
【その他の留意点】 従業員数4人以上の事業所が対象。

図 1-20 産業中分類別製造品出荷額等



【出典】 経済産業省「工業統計調査」総務省・経済産業省「経済センサス－活動調査」  
【その他の留意点】 従業員数4人以上の事業所が対象。

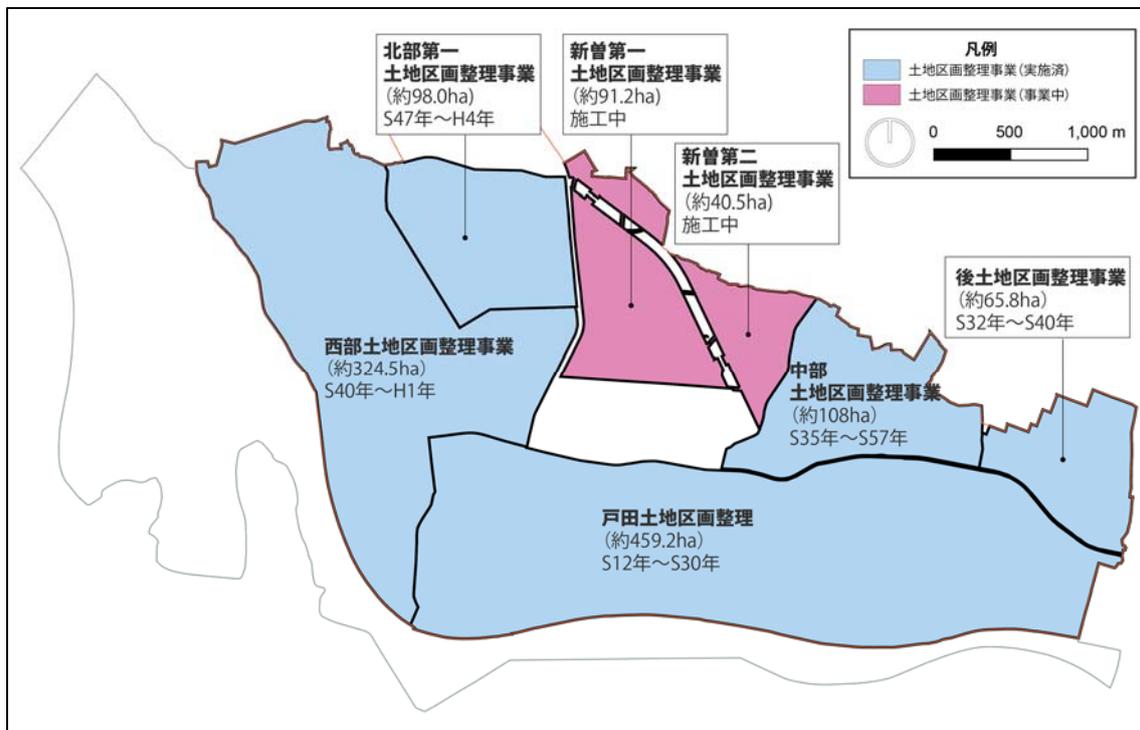
### (3) 市街地整備

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

#### ① 土地区画整理事業

本市では、市街化区域（約 1,337.0ha）のうち約 89%を土地区画整理事業（根拠：土地区画整理法）の施行区域として都市計画決定しています。1937年に戸田土地区画整理が着手されたのをはじめとして、現在まで5地区(1055.5ha)で事業が完了し、新曽第一、新曽第二の2地区(131.7ha)で事業を施行しています。

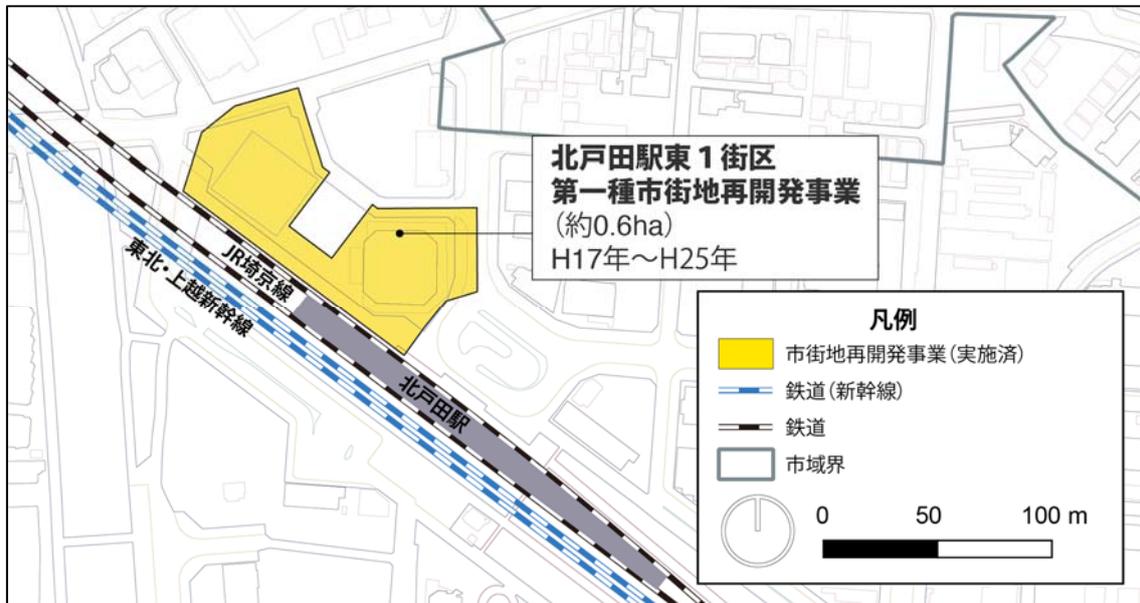
図 1-21 土地区画整理事業（施行中）の位置



## ② 市街地再開発事業

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

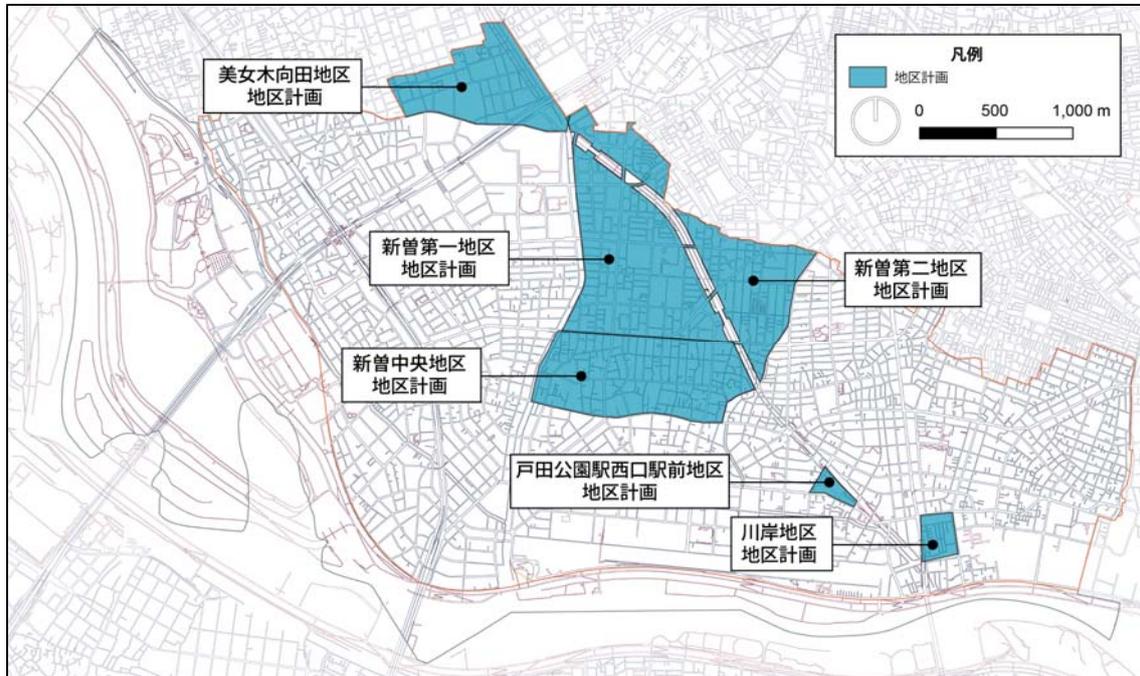
図 1-22 北戸田駅東1街区第一種市街地再開発事業の位置



### ③ 地区計画等によるまちづくり

本市では、6地区において、その地区の特性にふさわしい形態と良好な環境整備及び安全を図ることを目的として、まちづくりの方針を定め、道路・公園等の施設の整備及び建築物の建築等に関し、地区の特性に応じて、きめ細かに決める地区計画を策定しています。

図 1-23 地区計画の位置



## ■ 川岸地区

川岸二丁目の一部に位置する川岸地区（約6.4ha）では、木造住宅が密集し、延焼等の危険性が高いため、1995年に地区計画（根拠：都市計画法）を策定しました。

住宅密度は118.5戸/ha、木防率は74.4%、老朽木造住宅戸数割合は48.8%となっており、また、地区内には行き止まり道路等がみられ、防災上、居住環境の面で問題を抱えていることから、密集市街地整備型の住宅市街地総合整備事業（根拠：国土交通省 住宅市街地総合整備事業制度要綱）を導入しています。

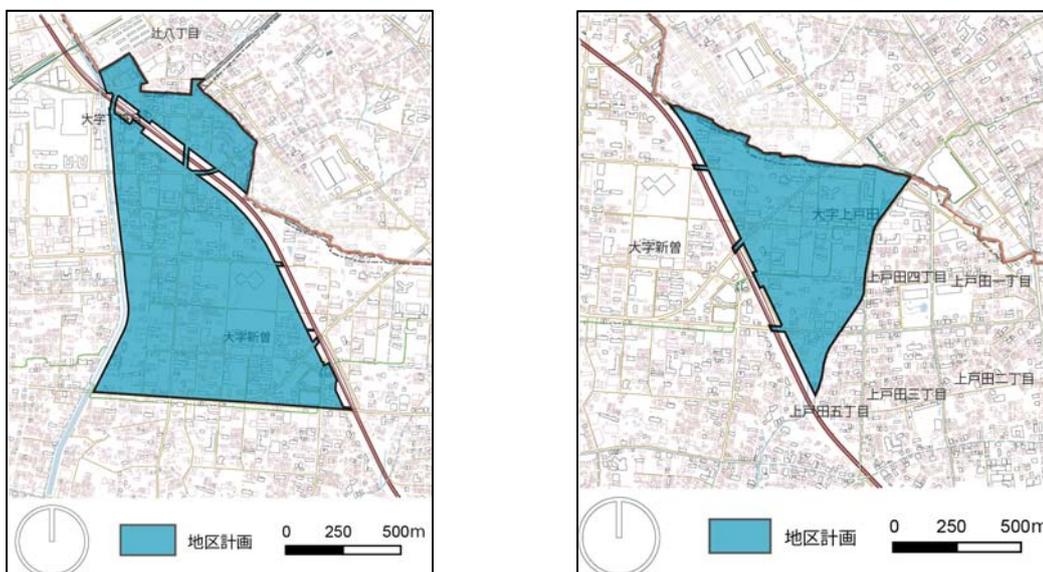
図 1-24 川岸地区地区計画の位置



## ■ 新曽第一地区・新曽第二地区

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

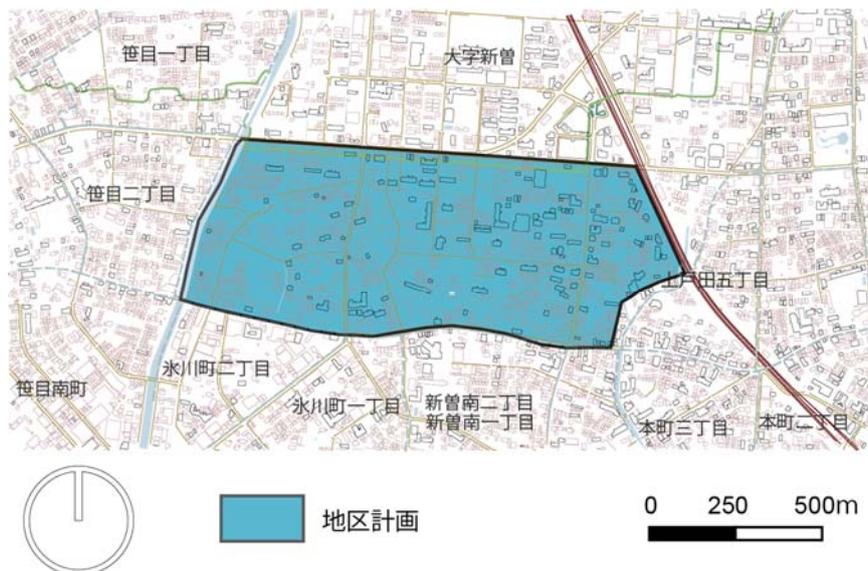
図 1-25 新曽地区地区計画の位置（左：第一地区 右：第二地区）



## ■ 新曽中央地区

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

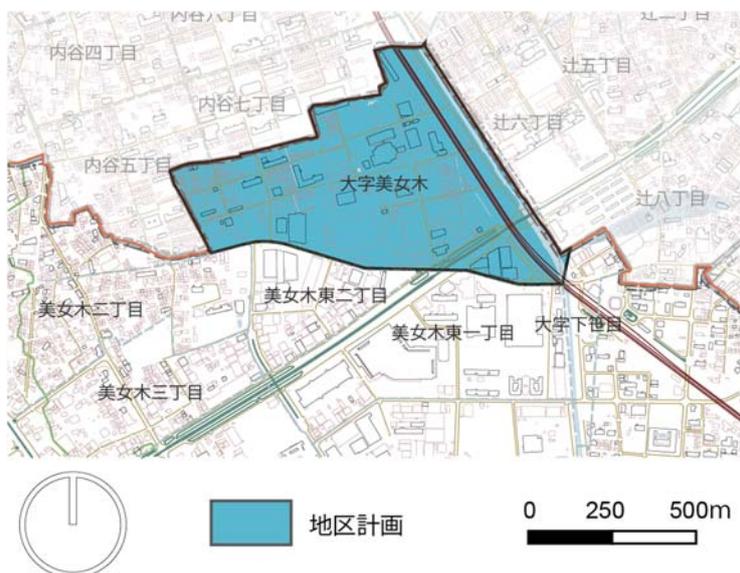
図 1-26 新曽中央地区地区計画の位置



## ■ 美女木向田地区

（仮称）北部第二土地区画整理事業の区域で長期間未着手となっていた美女木向田地区（約 43.5ha）では、2019 年に都市計画を変更し、美女木向田地区では区画整理事業を行わないこととし、美女木向田地域整備計画と約 42.2ha を対象とした美女木向田地区地区計画に基づく新たなまちづくりを進めています。

図 1-27 美女木向田地区地区計画の位置

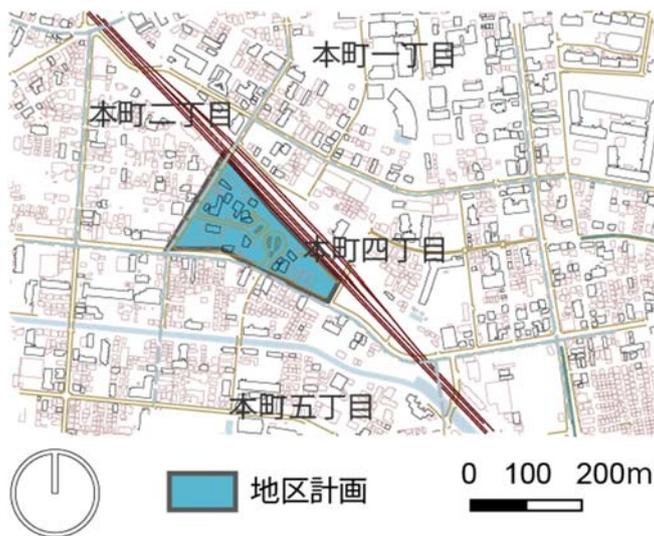


■ 戸田公園駅西口駅前地区

戸田公園駅西口駅前地区（約 2.9ha）では、2024 年に用途地域、防火・準防火地域、高度地区、地区計画の都市計画変更が告示されました。

当該地区における地区計画は、既に整備された 駅前交通広場等の基盤をいかしながら、商業、サービス、医療、福祉、文化、居住等の都市機能が集積した拠点商業地にふさわしい土地利用を誘導する目的で策定しています。

図 1-28 戸田公園駅西口駅前地区地区計画の位置



## (4) 土地利用

### ① 土地利用

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

住居系の土地利用が約 30%を占め、次いで工業系の土地利用が約 16%、空地系の土地利用が約 12%、商業系の土地利用が約 8%、公共系の土地利用は約 8%を占めています。この構成比率は、2014 年度から大きく変化はありません。

表 1-1 市街化区域内の土地利用の推移

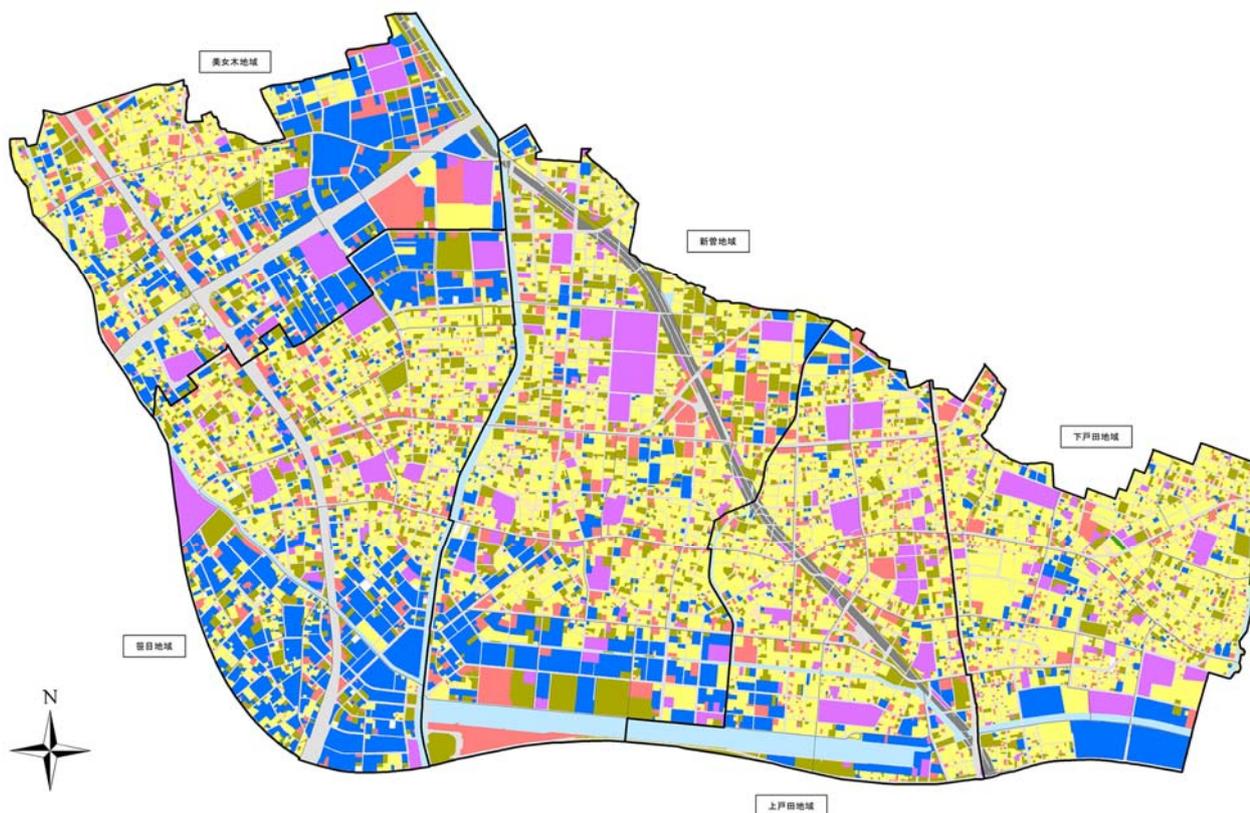
		2009 年		2014 年		2019 年		増減率 2009→ 2019
		面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	面積(ha)	構成比	
宅地	住居系	373.3	27.9%	375.8	28.1%	395.2	29.6%	5.9%
	商業系	104.3	7.8%	109.5	8.2%	111.5	8.3%	6.9%
	工業系	223.9	16.7%	226.8	17.0%	215.2	16.1%	-3.9%
	公共系	92.4	6.9%	102.9	7.7%	104.6	7.8%	13.2%
	空地系	185.4	13.9%	169.7	12.7%	163.9	12.3%	-11.6%
農地	畑	17.7	1.3%	12.6	0.9%	11.25	0.8%	-36.5%
	水田等	3.0	0.2%					
非可住地	道路・河川等	337.0	25.2%	339.5	25.4%	335.2	25.1%	-0.5%
合計（市街化区域面積）		1337.0	100.0%	1336.9	100.0%	1,336.90	100.0%	0

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

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

戸田市土地利用動向基礎調査（各年、戸田市）を基に作成

図 1-29 土地利用現況図（令和元年）



凡 例

- |   |   |
|---|---|
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span> 農業施設 | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FFDAB9; border:1px solid black;"></span> 畑    |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FFFF00; border:1px solid black;"></span> 住居系  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#3CB371; border:1px solid black;"></span> 山林   |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#FF6347; border:1px solid black;"></span> 商業系  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#8B4513; border:1px solid black;"></span> 原野裸地 |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#0000FF; border:1px solid black;"></span> 工業系  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ADD8E6; border:1px solid black;"></span> 河川水路 |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#DDA0DD; border:1px solid black;"></span> 公共系  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#696969; border:1px solid black;"></span> 鉄道敷地 |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#808000; border:1px solid black;"></span> 空地系  | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid black; border-style:dashed;"></span> 高压鉄塔      |
| <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#90EE90; border:1px solid black;"></span> 水田   | <span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#A9A9A9; border:1px solid black;"></span> 道路   |

戸田市土地利用動向基礎調査を基に加工

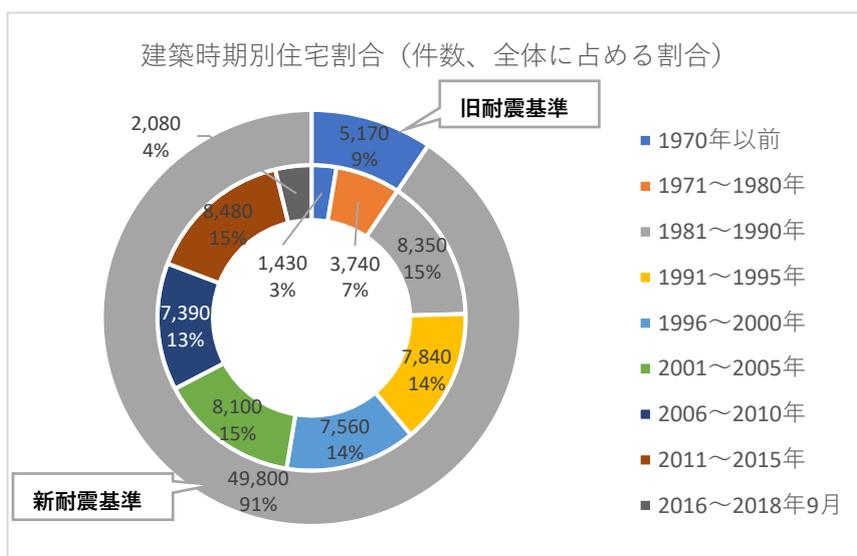
## ② 住宅

住宅・土地統計調査による2018年時点の住宅総数は64,690戸となっています。

建築時期別にみると、2018年までに建築された、居住者がいる住宅59,170戸のうち、建築基準法施行令による新耐震基準が定められた1980年以前に建築された住宅は5,170戸（約8.7%）であり、大半の住宅は新耐震基準を満たした建物となっています。

空き家についてみると、2018年時点の空き家戸数は5,410戸で、住宅総数に占める空き家の割合は、埼玉県の平均の10.2%よりも低い8.4%となっています。

図 1-30 建築時期別住宅割合（件数、全体に占める割合）



住宅・土地統計調査（平成30年、総務省）を基に作成

図 1-31 空き家件数の推移



住宅・土地統計調査（平成30年、総務省）を基に作成

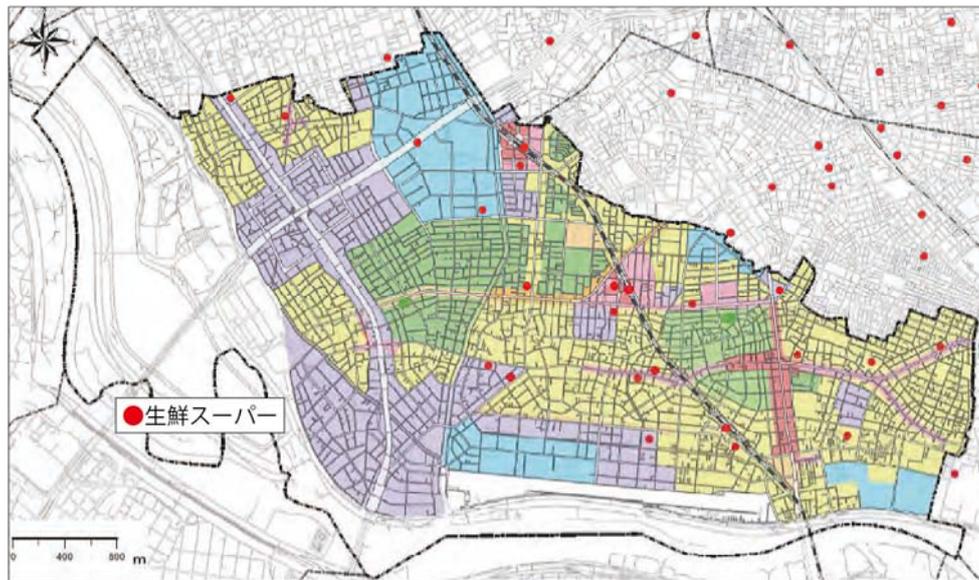
### ③ 生活利便施設

本市の生鮮スーパーは、鉄道3駅を中心に市の東部で相対的に多く立地しており、市の西部において立地が少なくなっています。また、大規模な駐車場を備えた商圈が大きいショッピングセンターも複数立地しています。

また、コンビニエンスストアは、商圈が市内全域を網羅するように均等に立地しています。

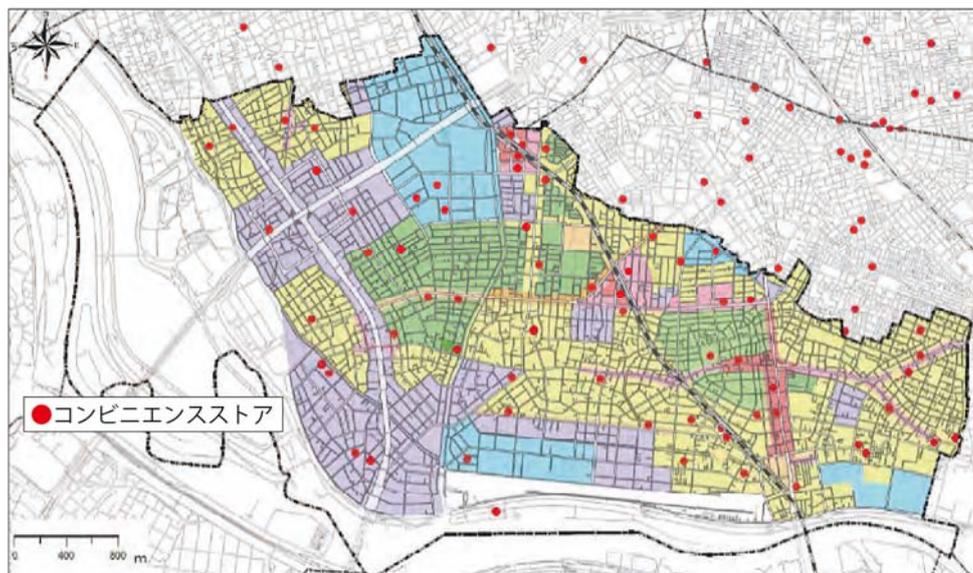
病院・診療所は、おおむね広く分布していますが、鉄道路線から東側の地域に多く分布しています。

図 1-32 生鮮スーパーの分布状況



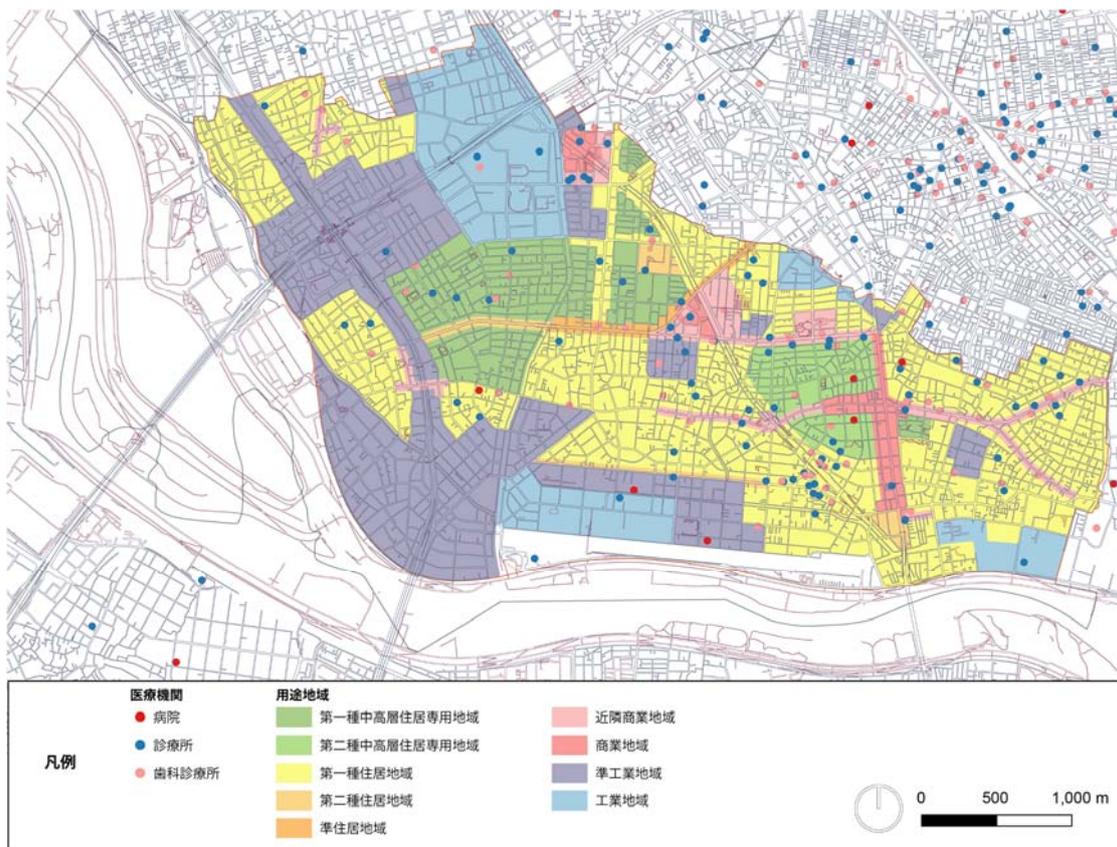
戸田市調査（2023年7月現在）

図 1-33 コンビニエンスストアの分布状況



戸田市調査（2023年7月現在）

図 1-34 医療機関の分布状況



国土数値情報（令和2年時点、国土交通省）を基に作成

## (5) 道路・交通

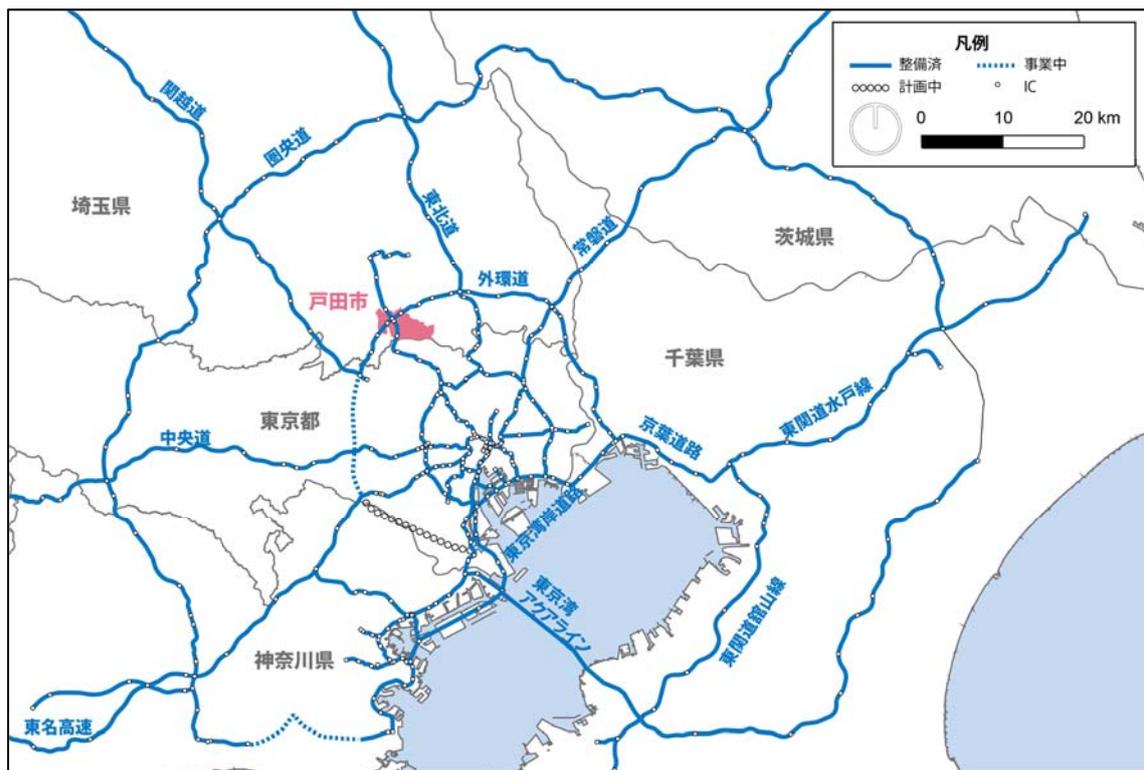
### ① 道路

高速道路については、都心から約 15 km の圏域を環状に連絡する東京外環自動車道（以下「外環道」）が市内を東西方向に横断しています。また、都心から放射状に伸びる首都高速5号池袋線、首都高速埼玉大宮線が南北方向に縦断しています。高速道路のインターチェンジ（以下「IC」）については、外環道には戸田西 IC と戸田東 IC、首都高速5号池袋線には戸田南 IC と戸田 IC が設けられ、東北道、関越道、中央道、東名高速等の高速道路網に接続しています。

市内の道路(国道、県道、市道)は約 272 km 整備されています。そのうち、都市計画道路については、計画延長約 41.5 km のうち、約 32.7 km が整備済み区間となっており、未整備区間は、戸田公園駅周辺のほか、新曽第一・新曽第二土地区画整理事業施行区域、新曽中央地区に残っている状況です。

これに加えて、駅前交通広場については、戸田駅西口、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の3箇所は整備済みであります。戸田公園駅東口、戸田駅東口、北戸田駅西口の3箇所は今後整備を進める予定としています。

図 1-35 高速道路網



国土数値情報（令和4年度）を基に作成

図 1-36 主な幹線道路網

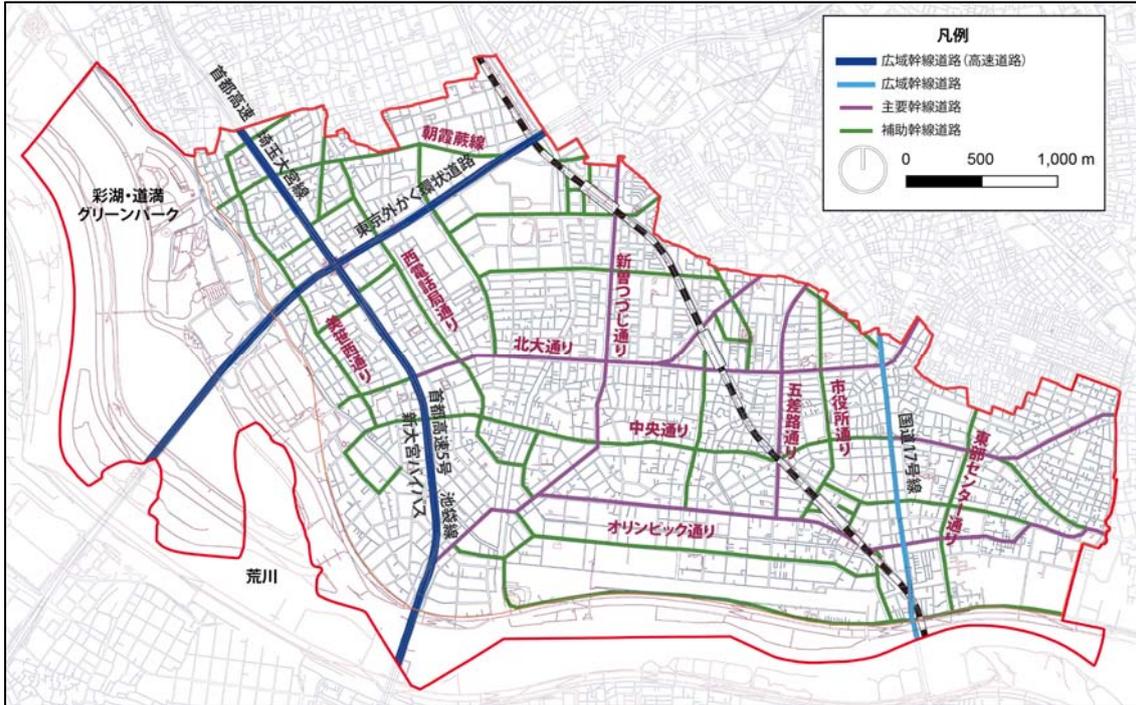
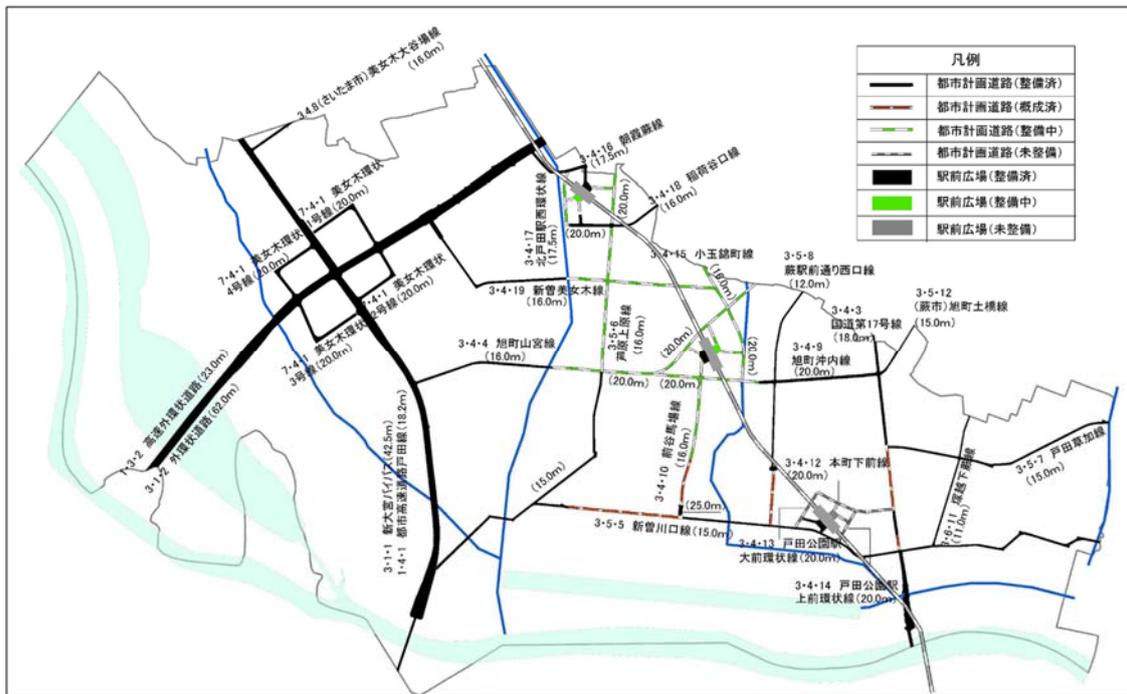


図 1-37 都市計画道路の整備状況



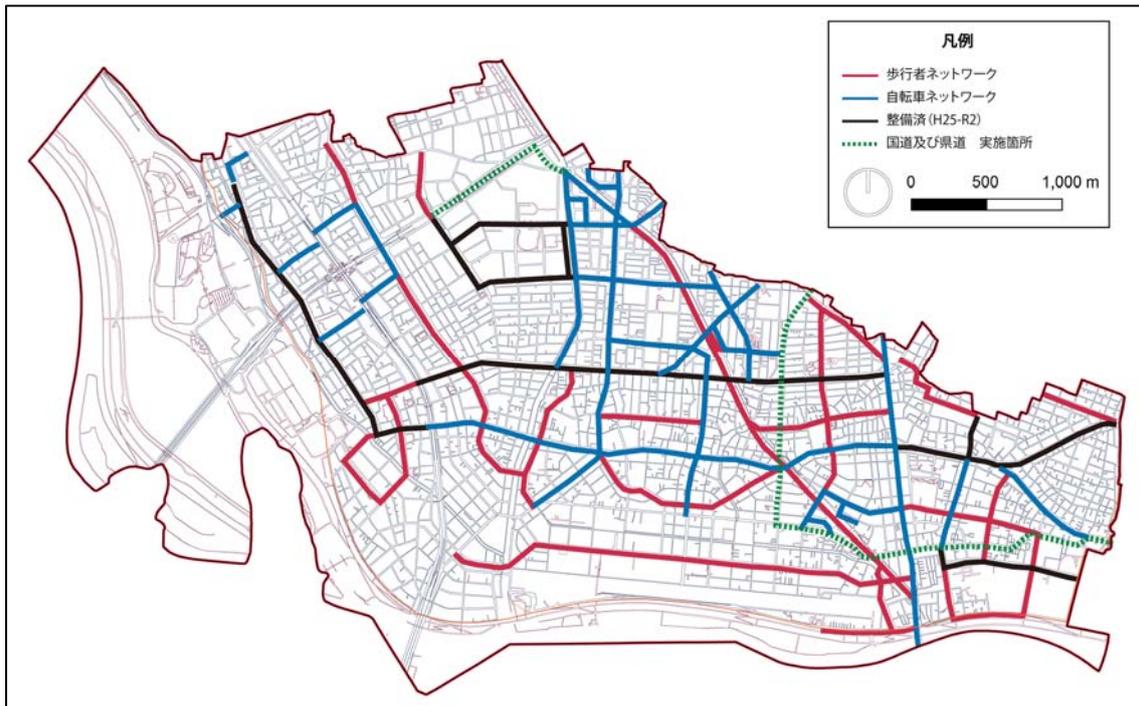
戸田市資料を基に加工

## ② 歩行者・自転車通行空間

本市は、平坦で市域もさほど広くないという特性を持っており、人やまちに様々なメリットをもたらす徒歩・自転車活用の推進に適した都市といえます。

戸田市では、2012年度に「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を策定して歩行者・自転車ネットワークの整備を進めており、歩道、自転車通行空間の整備の延長は、2020年度までで10.4 kmとなっています。

図 1-38 自転車道路網の整備対象路線と通行空間整備状況



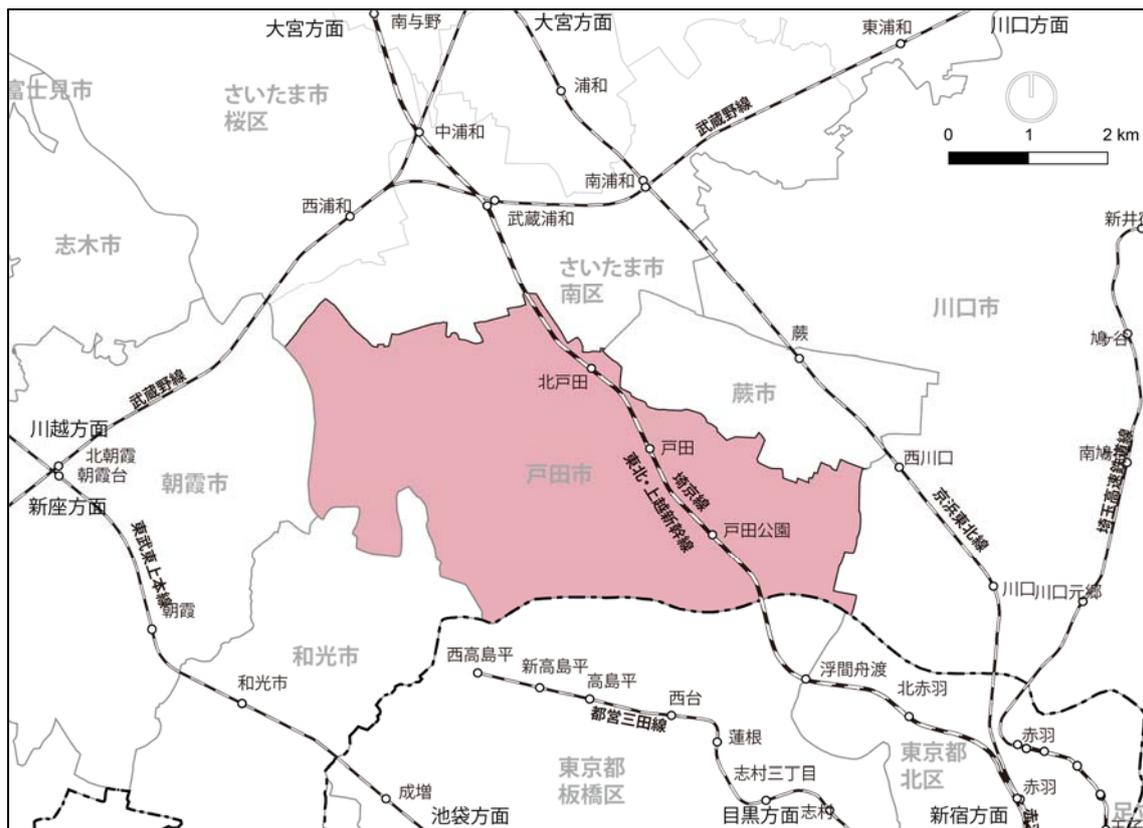
第2次戸田市歩行者自転車道路網整備計画を基に作成

### ③ 公共交通

鉄道はJR埼京線が市内を南北に縦断しており、3つの駅から東京駅や新宿駅まで約30分、大宮駅まで約20分となっています。また、バス等の利用によりJR京浜東北線、JR武蔵野線、都営三田線及び東武東上線も利用が可能な地域も存在します。

バスによる交通は、鉄道駅、下笹目バスターミナル等を起点とするバス路線が設定されているほか、市内を循環するコミュニティバス toco（トコ）が運行されており、市域の大半がバス停留所から300 m圏に含まれています。

図 1-39 本市を中心とする広域的な鉄道網の状況



## (6) 公園・緑地

### ① 公園・緑地

2020年時点の公園・緑地数は、街区公園が77箇所、近隣公園が6箇所、総合公園が2箇所、緑地が6箇所、合計91箇所となっています。

公園・緑地面積は、街区公園が約14ha、近隣公園が約9ha、総合公園が約13ha、都市緑地が約68haで、合計約104haとなっています。

現在施行中の新曽第一土地区画整理事業及び新曽第二土地区画整理事業の施行区域並びに新曽中央地区の一部の区域等については公園が未整備となっており公園不足地域となっています。

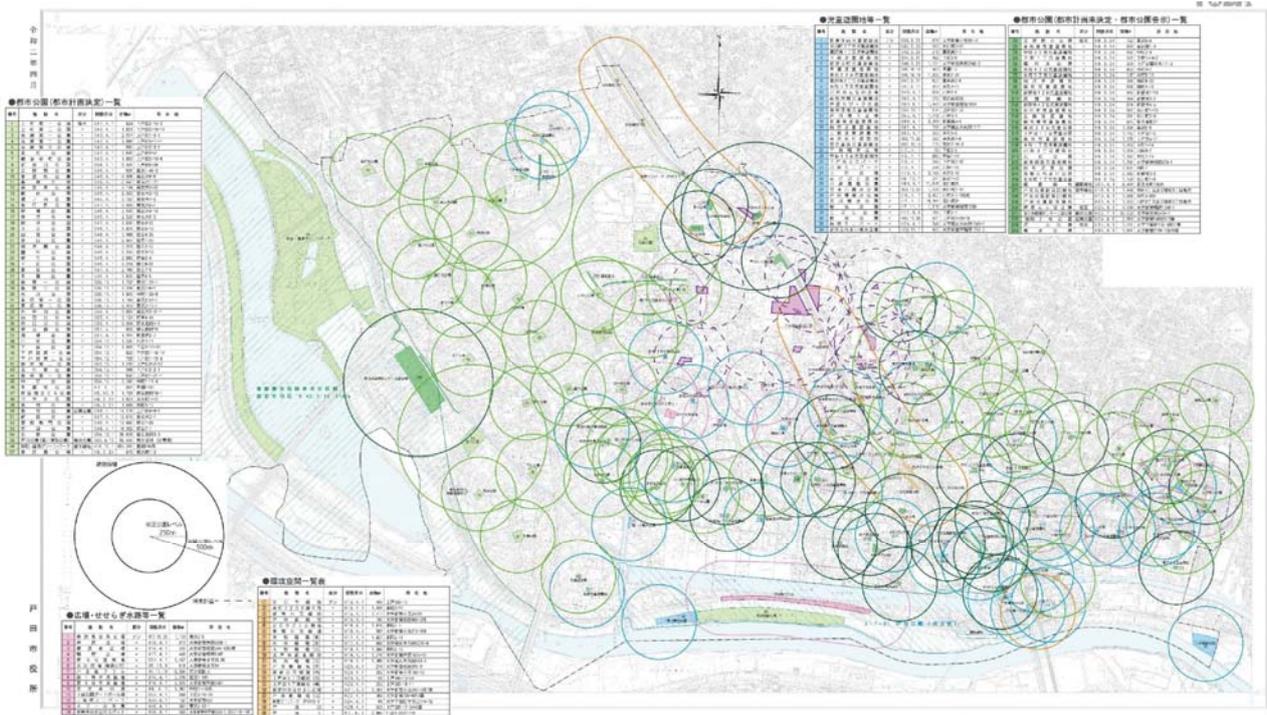
表 1-2 都市計画区域内の公園等の概要（令和2年4月1日現在）

都市公園		内容	整備状況
住区 基幹 公園	街区公園	敷地面積は0.25haを標準とする。 (誘致距離250m)	77箇所 約14ha
	近隣公園	敷地面積は2haを標準とする。 (誘致距離500m)	6箇所 約9ha
都市 機関 公園	総合公園	面積10ha~50haを標準として配置する。	2箇所 約13ha
その他		緩衝緑地、都市緑地	6箇所 計68ha
合計			91箇所 約104ha

都市公園以外の公園		内容	整備状況
公園	児童遊園地	主として児童の用に供する目的で設置された小公園	34箇所 約5.4ha
	広場等	都市整備事業等の理由により、取得又は借地した土地を整備した公共の広場	6箇所 約9ha
	市民緑地	都市緑化法に基づき、土地所有者と地方公共団体が契約を締結し、緑地や緑化施設を公開する制度により設けられた緑地	2箇所 約0.5ha
	環境空間	鉄道沿線地域の環境を保全するため、JR東日本の新幹線・埼京線の高架式軌道の両側に概ね20mずつ確保された緩衝地帯	20箇所 約1.5ha
合計			62箇所 約16.4ha

戸田市公園リニューアル計画（令和3年3月）を基に作成

図 1-40 公園・緑地の分布状況



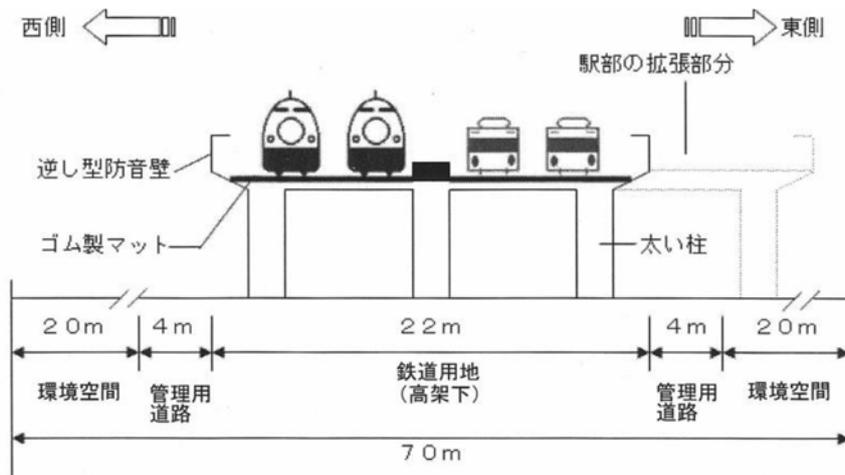
出典：戸田市公園リニューアル計画

## ② 環境空間

環境空間は、高架式による新幹線の建設に当たって、地域の環境を保全するため、新幹線及び埼京線の両側に概ね 20 m ずつ確保された緩衝地帯であり、戸市内では約 4.9 km に及びます。

環境空間の整備は、市が積極的に整備を行う地区（本整備）と JR が環境空間で利活用を図る区域の一部を提供させ、その箇所を整備する方法（暫定整備）の二つに分けて整備を進めています。

図 1-41 環境空間標準断面図



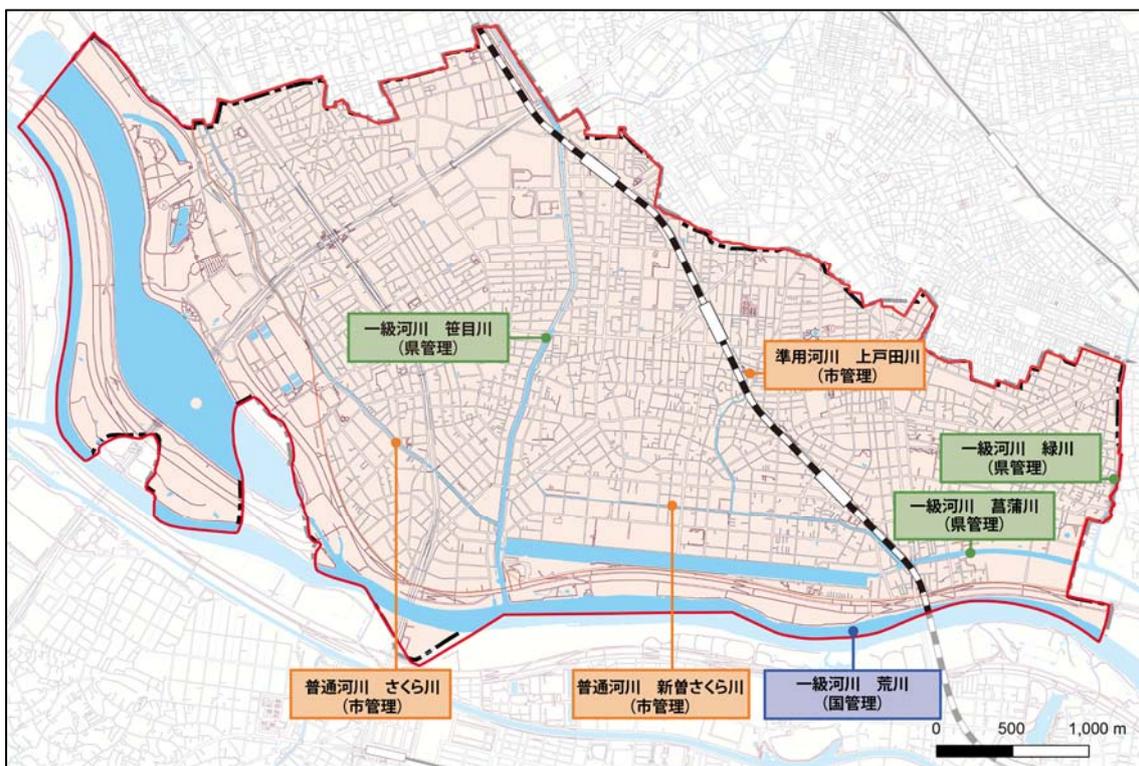
## (7) 河川・水路

市内には、市域南部に沿って流れる国が管理する一級河川の荒川、県が管理する一級河川の笹目川、菖蒲川、緑川、市が管理する普通河川のさくら川、新曾さくら川、準用河川の上戸田川の7つの河川があります。

このうち、上戸田川、さくら川については、現在、護岸整備等を進めています。上戸田川は、総延長約 1.9 km のうち、下流側約 1.0 km は、2008 年度までに暫定計画（時間雨量 30 mm 程度の雨水を安全に流下できる構造）での整備が終了しています。上流側約 0.9 km の区間においても暫定計画での整備を進めており、約 17.7 %の河川整備が完了しています（2024 年（令和 6 年）4 月時点）。

また、さくら川は景観にも配慮し、時間雨量 50 mm 程度の雨水を安全に流下できる構造で整備を進めており、延長約 3.4 km の内、約 53.0 %の護岸改修が完了しています（2024 年（令和 6 年）4 月時点）。

図 1-42 市内の河川

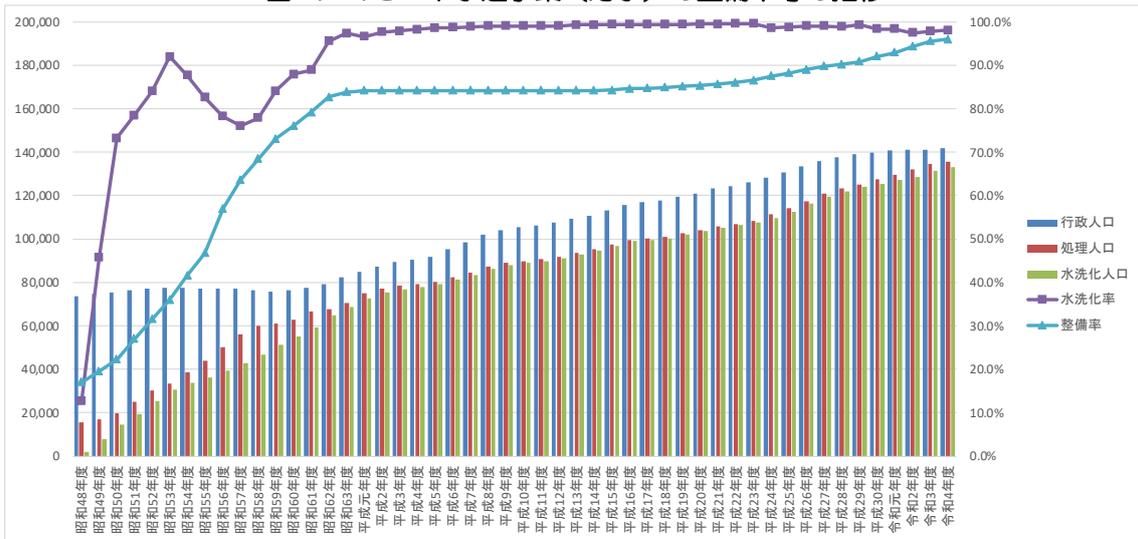


## (8) 下水道

下水道のうち、汚水に関する事業については、1970年代から整備を推進したことにより、1980年代には80%を超え、2022年度時点では約1,262haの区域が整備され、整備率は約96%に達しています。

雨水に関する事業については、浸水被害発生地区の整備に重点を置き、北大通りの地下に26,000㎡の雨水を貯めることができる雨水貯留管の整備をはじめ、整備排水口（浸透枡）や雨水貯留施設、調整池等の設置などの対策を行っています。

図 1-43 下水道事業（汚水）の整備率等の推移



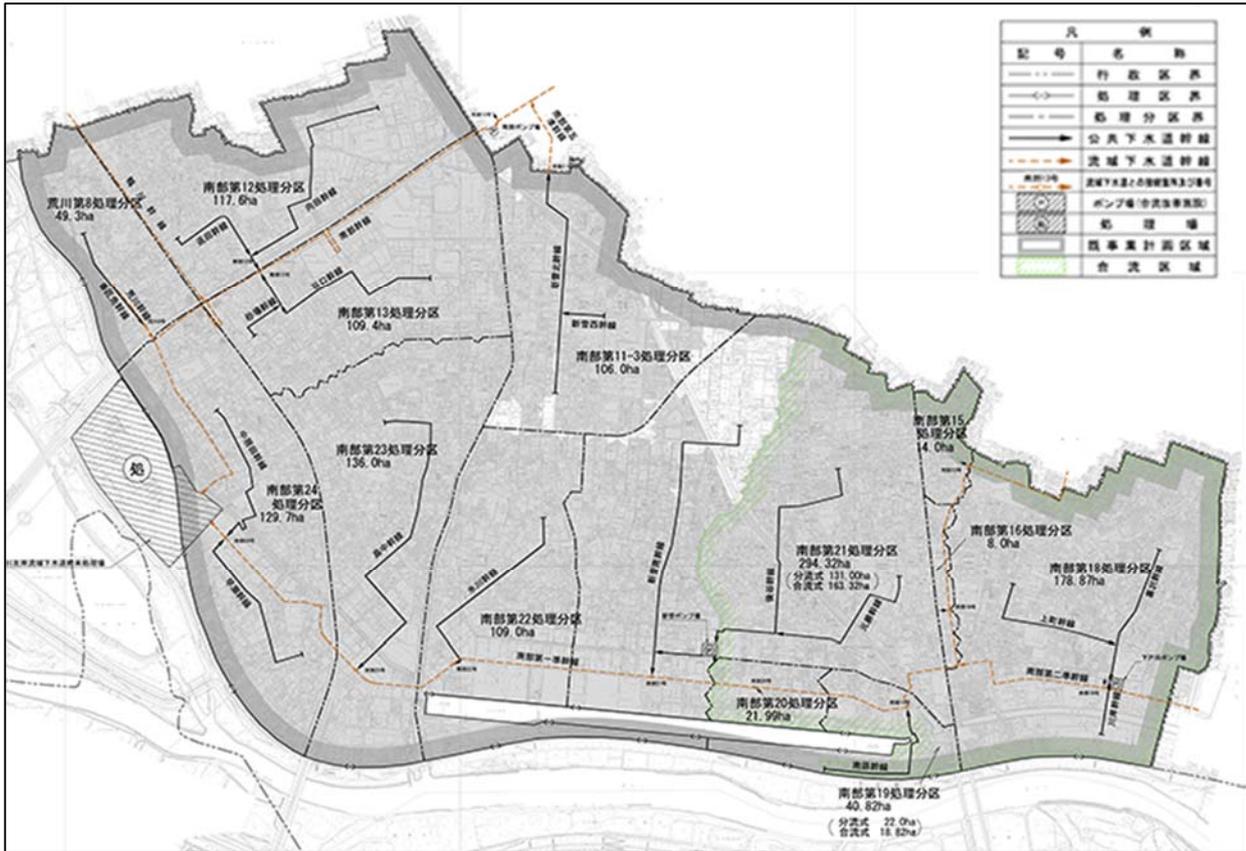
出典：戸田市資料

図 1-44 雨水貯留管の整備



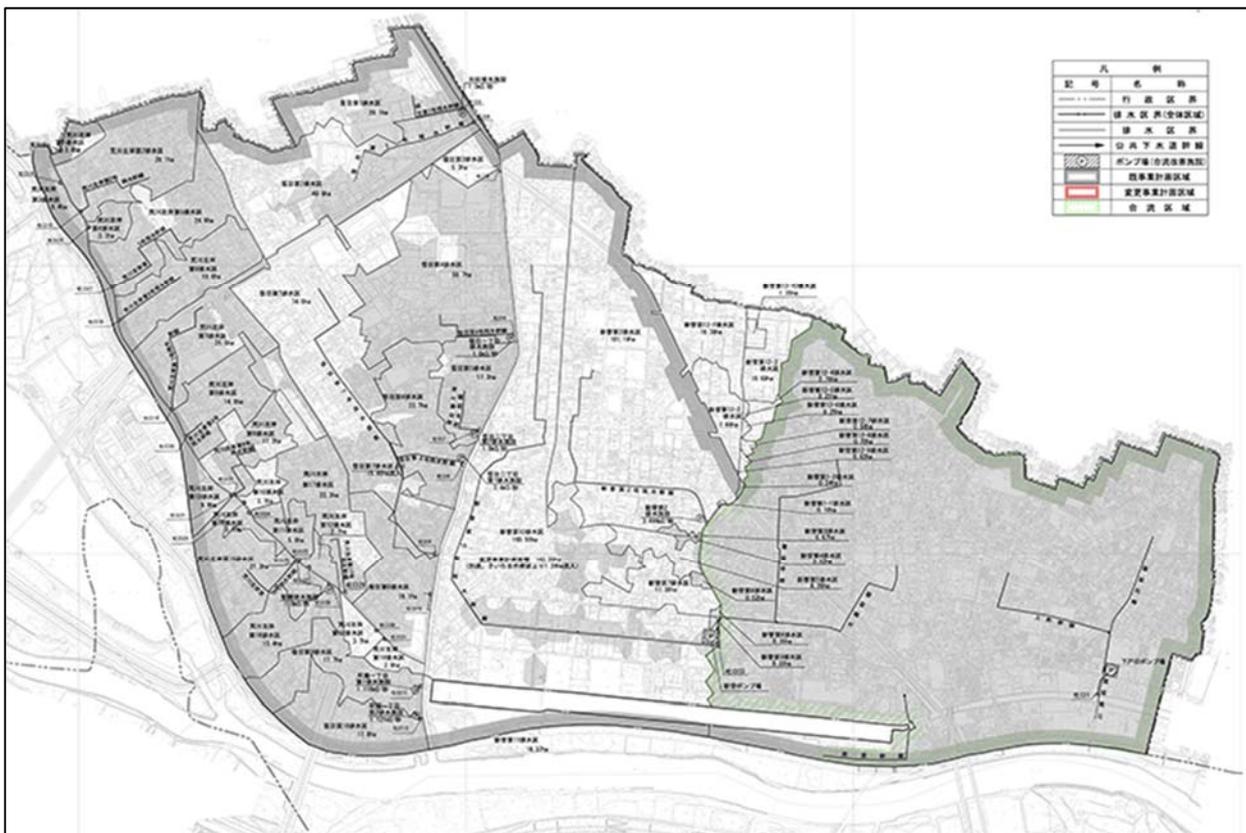
出典：戸田市 Web サイト

図 1-45 公共下水道事業計画図（污水）



出典：戸田市資料

図 1-46 公共下水道事業計画図（雨水）



出典：戸田市資料

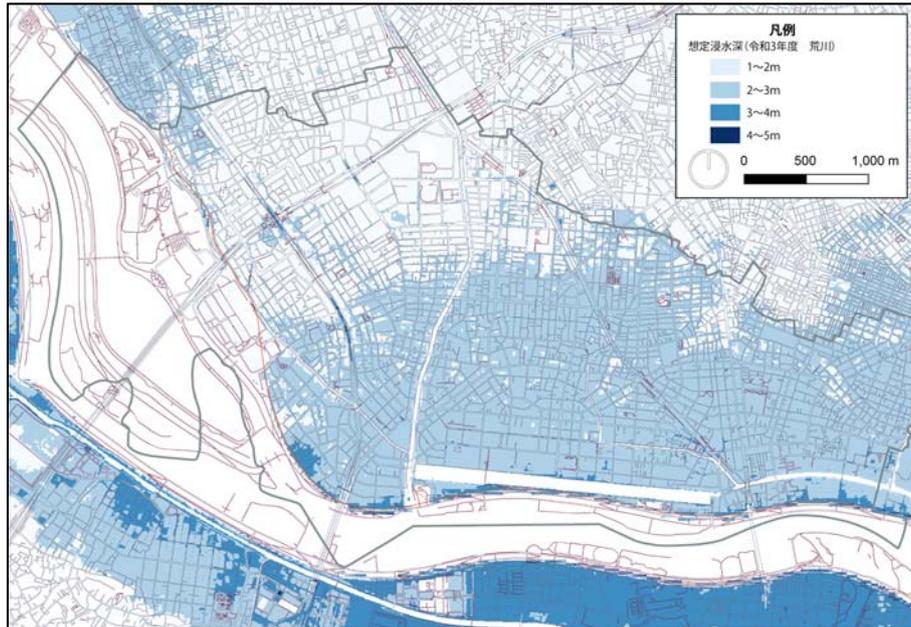
## (9) 防災

### ① 水害

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

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

図 1-47 荒川流域 洪水浸水想定区域（想定最大規模）



荒川水系洪水浸水想定区域（令和3年度、国土数値情報）を基に作成

図 1-48 内水による浸水の想定



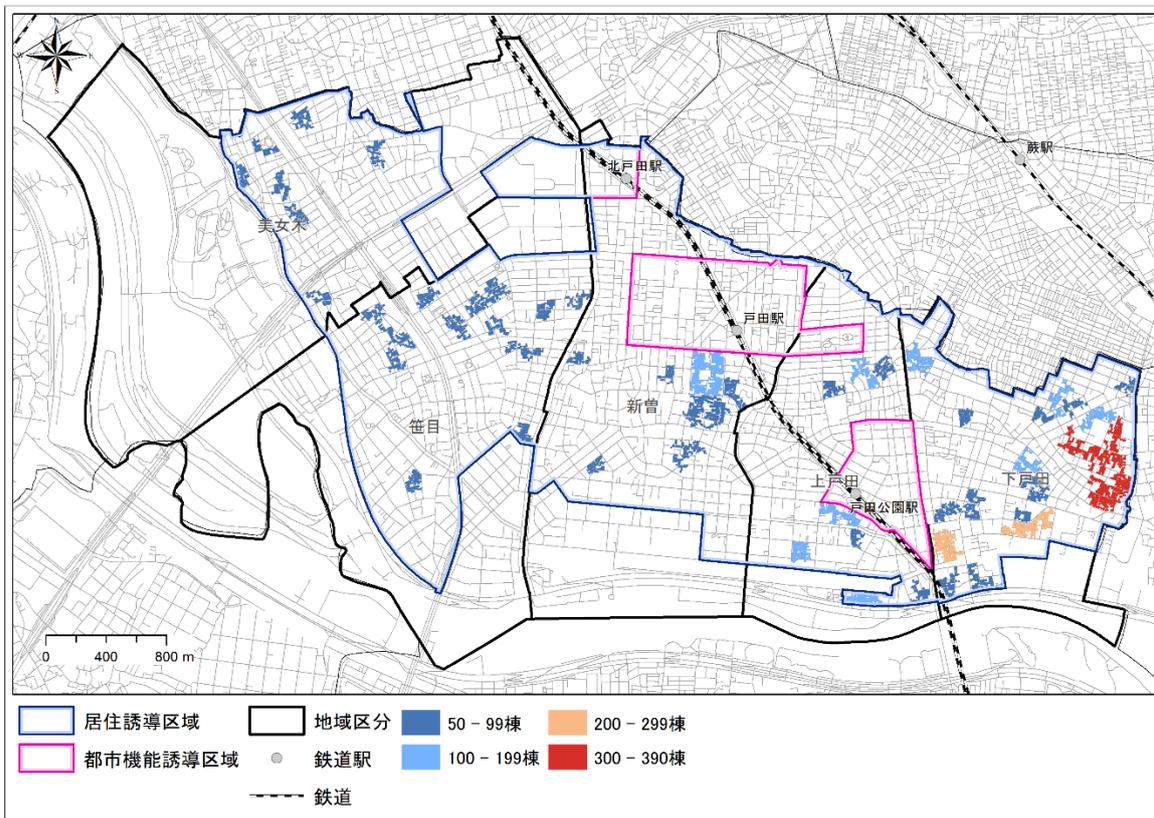
出典 戸田市ハザードブック（令和3年4月、戸田市）を基に作成

## ② 火災

内閣府が想定している延焼クラスターの分布図によると、市内の各地域で 50～99 棟の延焼クラスターが発生すると予測されています。

特に、下戸田地域の東部では、300～390 棟の大規模な延焼クラスターが発生するとされています。

図 1-49 火災延焼（延焼クラスター内建物数）

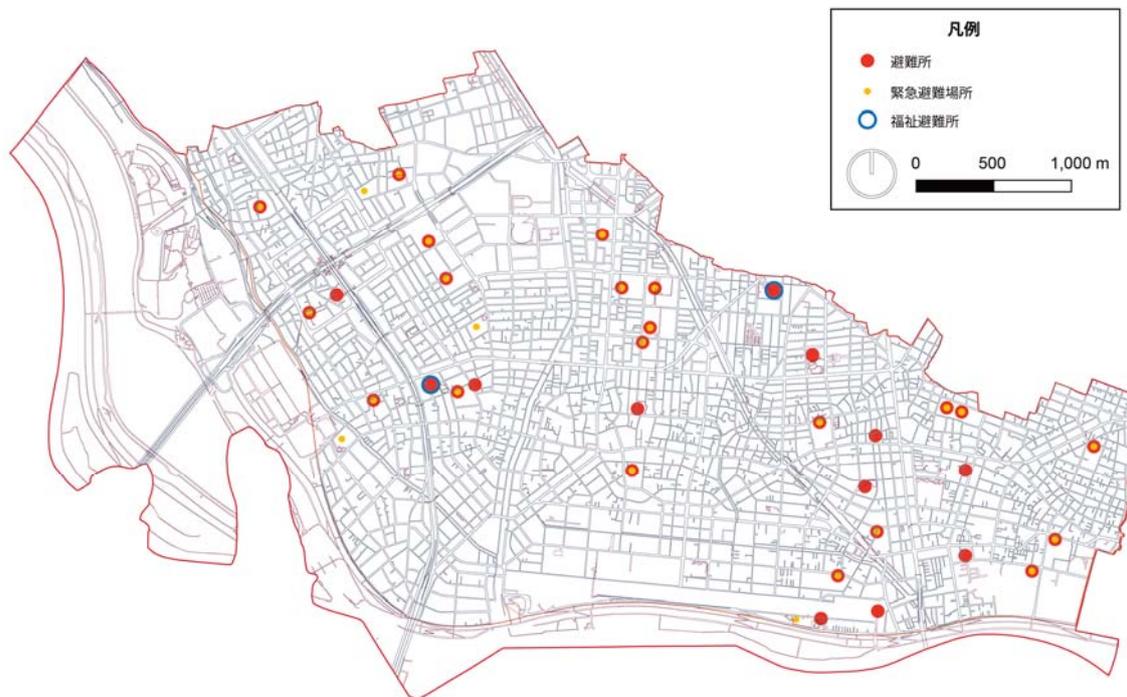


出典：都市計画基礎調査（令和2年）のデータを内閣府『「地震時等の電気火災の発生・延焼等の危険解消に取り組むべき地域」の指定に関する参考データ取扱いマニュアル』に基づき加工作成

### ③ 避難場所・避難所

市内における災害時に避難する施設は、被災者の住宅が確保されるまで一時的に生活する本拠地となる避難所、安全を確保するために一時的に避難する緊急避難場所、高齢者や障害者などの災害時要支援配慮者を受け入れる福祉避難所が学校やコミュニティセンター、公園といった公共施設に指定されています。

図 1-50 避難場所・避難所の分布状況



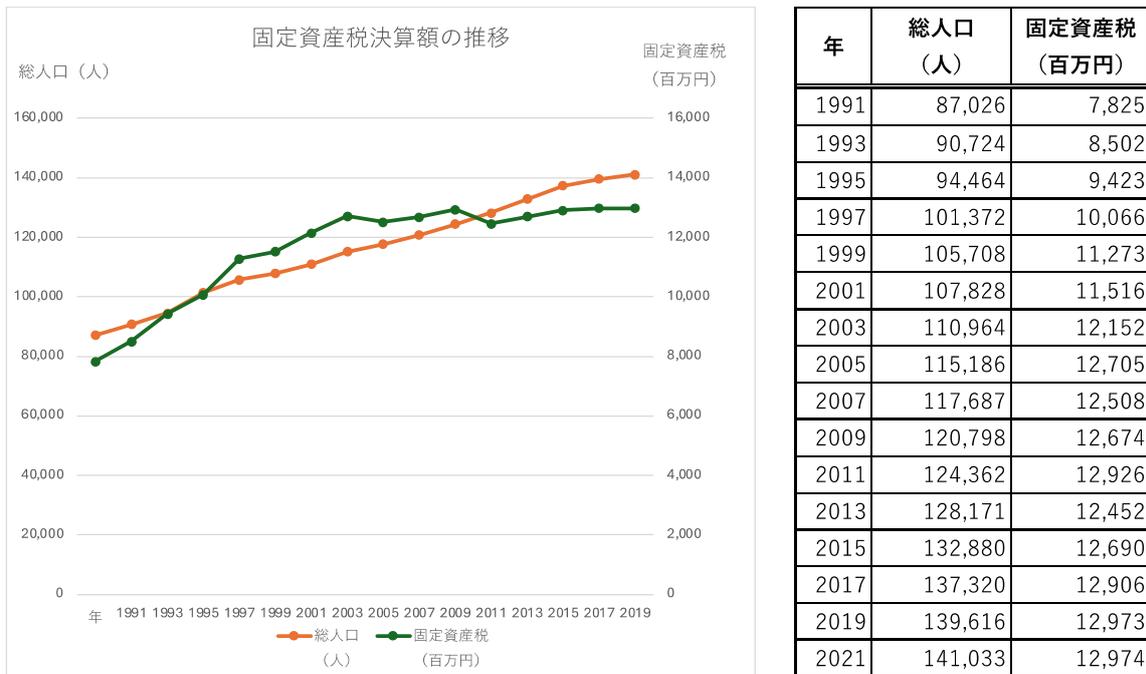
戸田市ハザードブック（令和3年4月、戸田市）を基に作成

## (10) 財政

### ① 固定資産税決算額の推移

2021年度の固定資産税決算額(土地、家屋、償却資産)は約130億円となっています。固定資産税は2000年前後まで人口増加に比例して決算額も増えてきましたが、その後、総人口は継続的に増加しているのに対して、2000年代中頃から横ばい傾向となっています。

図 1-51 固定資産税決算額の推移

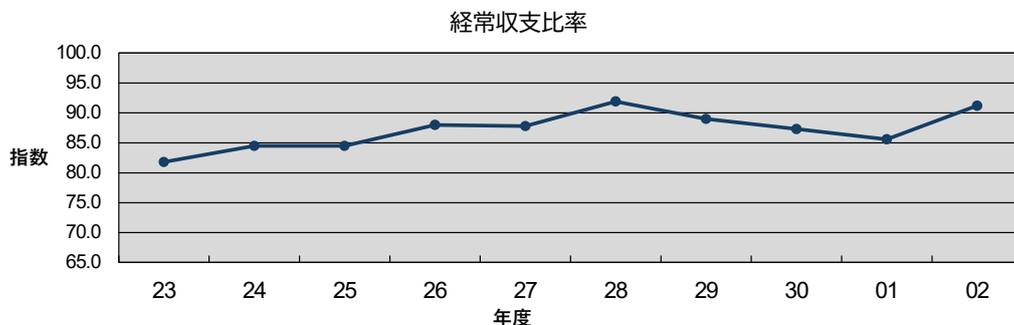


戸田市財政状況資料集 (各年、戸田市) を基に作成

### ② 経常収支比率の推移

財政構造の弾力性を判断するための指標である経常収支比率は、平成8年度からほぼ80%を超え、平成28年度には約92%に達しており、財政構造の硬直化が進んでいるといえます。

図 1-52 経常収支比率の推移



	23	24	25	26	27	28	29	30	01	02
経常収支比率 (%)	81.8	84.5	84.5	88.0	87.8	91.9	89.0	87.3	85.6	91.2

出典：戸田市資料 (戸田市)

## (11) 社会情勢の変化

近年、地球温暖化による災害の激甚化や新型コロナウイルス（COVID-19）感染拡大によるワーク・ライフスタイルの変化、過剰なエネルギー消費による資源の枯渇等、喫緊の課題に対応するために、我が国では新たな政策の策定や取組みの推進が進められています。

表 1-3 社会情勢の変化に伴う政策・取組み

テーマ	内容		
■DX	●スマートシティの推進	●3D 都市モデル（PLATEAU）	
	・先進的技術や、官民データをまちづくりに取り込み、地域の抱える課題解決、新たな価値の創出を図る	・国土交通省では「都市空間情報デジタル基盤構築支援事業」の活用等により、全国約130都市で3D都市モデルを整備	
■GX	●エネルギー安定供給の確保を大前提としたGXの取組	●「成長志向型カーボンプライシング構想」等の実現・実行	
	・徹底した省エネの推進 ・再エネの主力電源化 ・その他の重要事項(新エネの支援、確保)	・GX 経済移行債を活用した先行投資支援 ・GX 投資インセンティブ ・新たな金融手法の活用 ・国際戦略・公正な移行・中小企業等のGX	
■SDGs	●地方創生 SDGs	●SDGs 未来都市・自治体 SDGs モデル事業	
	・少子高齢化に歯止めをかけ、地域の人口減少と地域経済の縮小を克服	・先導的な取組 20 事業を選定し、成功事例の普及展開等を行い、地方創生の深化につなげる	
■防災	●安全なまちづくり 【都市計画法、都市再生特別措置法】 ・災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制 ・災害ハザードエリアからの移転の促進 ・災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくり		
■魅力的なまちづくり	●魅力的なまちづくり 【都市再生特別措置法、都市計画法】 ・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出		
■モビリティ	●交通 DX	●交通 GX	●リ・デザイン
	・自動運転やMaaSなどデジタル技術を実装	・車両電動化や再エネ地産地消	・地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高める

## ① DX（デジタルトランスフォーメーション）

### ■ DX 推進の意義

新型コロナウイルス対応において、地域・組織間で横断的にデータが十分に活用できないことなど様々な課題が明らかとなったことから、こうしたデジタル化の遅れに対して迅速に対処するとともに、「新たな日常」の原動力として、制度や組織の在り方等をデジタル化に合わせて変革していく、言わば社会全体のデジタル・トランスフォーメーション（DX）が求められています。

### ■ まちづくり DX

人口減少・少子高齢化の中で豊かで多様な暮らし方を支える「人間中心のまちづくり」を実現するため、3D 都市モデルの整備・活用・オープンデータ化、デジタル技術を用いた都市空間再編、エリアマネジメントの高度化、データを活用したオープンイノベーション創出等を進めるなど、まちづくり分野のDXを推進します。

表 1-4 まちづくり DX

<p>● スマートシティの推進</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 先進的技術や、官民データをまちづくりに取り込み、地域の抱える課題解決、新たな価値の創出を図る。</li><li>• 国土交通省においては、「スマートシティモデルプロジェクト」として、先駆的な取組みについて実証実験への支援を行っている。令和4年度は「スマートシティ実装化支援事業」として14地区を選定するなど実証事業の支援を行った。</li><li>• 先進事例の横展開等により、スマートシティを強かに推進していく。</li></ul>
<p>● 3D 都市モデル（PLATEAU）</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• 国土交通省では「都市空間情報デジタル基盤構築支援事業」の活用等により、全国約130都市で3D都市モデルを整備</li><li>• 今後も、PLATEAUと建築・不動産に係るデジタル施策を一体的に進める。（建築・都市のDX）</li></ul>

出典：総務省、国土交通省交通白書

## ② GX（グリーントランスフォーメーション）

### ■ 脱炭素成長型経済構造移行推進戦略（GX 推進戦略）

カーボンニュートラルを宣言する国・地域が増加（GDP ベースで 9 割以上）し、排出削減と経済成長をともに実現する GX に向けた長期的かつ大規模な投資競争が激化しています。

GX に向けた取組の成否が、企業・国家の競争力に直結する時代に突入しました。

また、ロシアによるウクライナ侵略が発生し、我が国のエネルギー安全保障上の課題を再認識しています。

表 1-5 GX 推進戦略

<ul style="list-style-type: none"> <li>● エネルギー安定供給の確保を大前提とした GX の取組           <ul style="list-style-type: none"> <li>・徹底した省エネの推進               <ul style="list-style-type: none"> <li>-複数年の投資計画に対応できる省エネ補助金を創設</li> <li>-省エネ効果の高い断熱窓への改修</li> <li>-主要 5 業種の非化石エネルギー転換の目安を示す</li> </ul> </li> <li>・再エネの主力電源化               <ul style="list-style-type: none"> <li>-今後 10 年間で過去 10 年の 8 倍以上の規模で系統整備</li> <li>-洋上風力の「日本版セントラル方式」を確立</li> <li>-地域と共生した再エネ導入のための事業規律強化</li> </ul> </li> <li>・その他の重要事項               <ul style="list-style-type: none"> <li>-新エネと既存燃料の価格差に着目した支援制度</li> <li>-予備電源制度や長期脱炭素電源オークションを導入</li> <li>-戦略的に余剰 LNG を確保する仕組みを構築</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 「成長志向型カーボンプライシング構想」等の実現・実行           <ul style="list-style-type: none"> <li>・GX 経済移行債を活用した先行投資支援               <ul style="list-style-type: none"> <li>-今後 10 年間に 20 兆円規模の先行投資支援を実施</li> </ul> </li> <li>・成長志向型カーボンプライシング（CP）による GX 投資インセンティブ               <ul style="list-style-type: none"> <li>-エネルギーに係る負担の総額を中長期的に減少させていく中で導入</li> </ul> </li> <li>・新たな金融手法の活用               <ul style="list-style-type: none"> <li>-「GX 推進機構」がリスク補完策を検討・実施</li> <li>-サステナブルファイナンス推進のための環境整備</li> </ul> </li> <li>・国際戦略・公正な移行・中小企業等の GX               <ul style="list-style-type: none"> <li>-「アジア・ゼロエミッション共同体」構想を実現</li> <li>-スキル獲得と円滑な労働移動を共に推進</li> <li>-脱炭素製品等の需要を喚起</li> <li>-事業再構築補助金等を活用した支援、プッシュ型支援に向けた中小企業支援機関の人材育成、パートナーシップ構築宣言の更なる拡大</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

出典：経産省

### ③ SDGs（持続可能な開発目標）

#### ■ SDGs の意義

持続可能な開発目標（SDGs）とは、すべての人々にとってよりよい、より持続可能な未来を築くための目標です。

貧困や不平等、気候変動、環境劣化、繁栄、平和と公正など、私たちが直面するグローバルな諸課題の解決を目指します。

SDGs の目標は相互に関連しています。誰一人置き去りにしないために、2030 年までに各目標・ターゲットを達成することが重要です。

図 1-53 SDGs における 17 の目標



表 1-6 地方創生 SDGs、SDGs 未来都市・自治体 SDGs モデル事業

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 地方創生 SDGs           <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方創生は、少子高齢化に歯止めをかけ、地域の人口減少と地域経済の縮小を克服し、将来にわたって成長力を確保することを目指している。</li> <li>・地方が将来にわたって成長力を確保するには、人々が安心して暮らせるような、持続可能なまちづくりと地域活性化が重要である。</li> </ul> </li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● SDGs 未来都市・自治体 SDGs モデル事業           <ul style="list-style-type: none"> <li>・地方公共団体による SDGs の達成に向けた優れた取組を提案した 60 都市を「SDGs 未来都市」として選定した。</li> <li>・また、その中で特に先導的な取組 20 事業を「自治体 SDGs モデル事業」として選定し、これらの取組を支援するとともに、成功事例の普及展開等を行い、地方創生の深化につなげていく。</li> </ul> </li> </ul>

出典：国連広報、内閣府

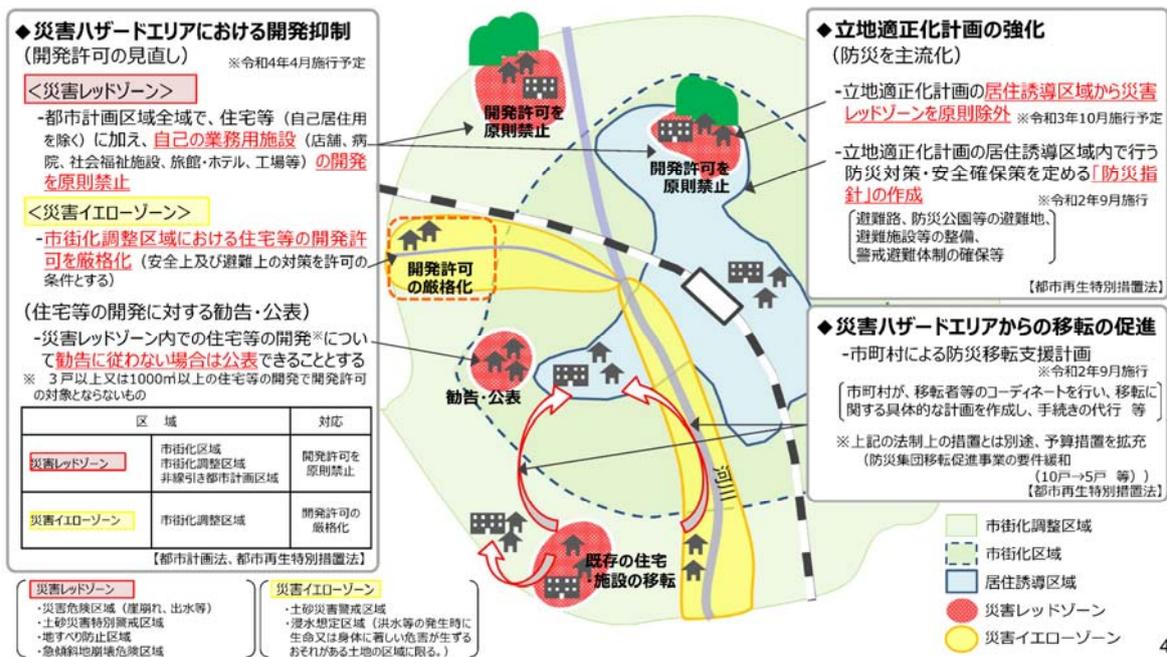
#### ④ 防災

令和2年に都市再生特別措置法等の一部を改正する法律が改正され、頻発・激甚化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制、移転の促進、防災まちづくりの推進の観点から総合的な対策を講じることが必要となっています。

表 1-7 安全なまちづくりの実現方策

<ul style="list-style-type: none"> <li>● 安全なまちづくり【都市計画法、都市再生特別措置法】</li> <li>● 立地適正化計画に防災指針を位置付けることが定められる。</li> <li>● 災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制             <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 開発許可制度の見直し                 <ul style="list-style-type: none"> <li>-災害レッドゾーンでの開発について、自己業務用施設も原則禁止</li> <li>-市街化調整区域の浸水ハザードエリアにおける住宅等の開発を抑制</li> <li>-住宅等の開発に対する勧告・公表</li> <li>-立地適正化計画の居住誘導区域外における災害レッドゾーン内での住宅等の開発について勧告を行い、これに従わない場合は公表できることとする。</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>● 災害ハザードエリアからの移転の促進             <ul style="list-style-type: none"> <li>-市町村による移転計画制度の創設</li> <li>-災害ハザードエリアからの円滑な移転を 支援するための計画を作成</li> </ul> </li> <li>● 災害ハザードエリアを踏まえた防災まちづくり             <ul style="list-style-type: none"> <li>-立地適正化計画の居住誘導区域から災害レッドゾーンを原則除外</li> <li>-立地適正化計画の居住誘導区域内で行う防災対策・安全</li> <li>-確保策を定める「防災指針」の作成</li> </ul> </li> </ul>
--

図 1-5 4 災害ハザードエリアにおける新規立地の抑制のイメージ



出典：国土交通省

## ⑤ 魅力的なまちづくり

生産年齢人口の減少、社会経済の多様化に対応するため、まちなかにおいて多様な人々が集い、交流することのできる空間を形成し、都市の魅力を向上させることが必要です。

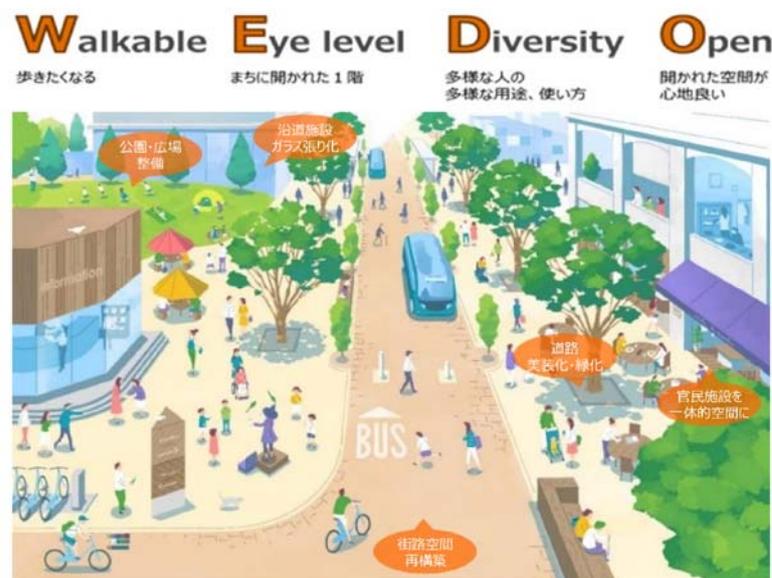
令和2年の都市再生特別措置法の改正により、市町村が、まちなかにおける交流・滞在空間の創出に向けた官民の取組をまちづくり計画に位置付けることで、補助支援を受けられる制度が策定され、さらに令和2年の道路法の改正により、歩行者中心のにぎわいある道路空間を創出する歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）が創設されました。

全国的に街路空間を車中心から人中心の空間への再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていく取組が進められています。

表 1-8 都市再生特別措置法等の一部を改正する法律

<p>● 魅力的なまちづくり【都市再生特別措置法、都市計画法】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「居心地が良く歩きたくなる」まちなかの創出           <ul style="list-style-type: none"> <li>-都市再生整備計画に「居心地が良く歩きたくなる」まちなかづくりに取り組む区域を設定し、以下の取組を推進。               <ul style="list-style-type: none"> <li>➢ 「居心地が良く歩きたくなる」空間の創出                   <ul style="list-style-type: none"> <li>-官民一体で取り組むにぎわい空間の創出</li> <li>-まちなかエリアにおける駐車場出入口規制等の導入</li> </ul> </li> <li>➢ まちなかを盛り上げるエリアマネジメントの推進                   <ul style="list-style-type: none"> <li>-都市再生推進法人*のコーディネートによる道路・公園の占用手続の円滑化</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> </li> <li>・歩行者中心のにぎわいある道路空間を創出する歩行者利便増進道路（通称：ほこみち）が創設。</li> </ul>
---

図 1-55 居心地が良く歩きたくなるまちなかのイメージ



出典：国土交通省

## ⑥ モビリティ

地域住民や旅行者一人一人の移動ニーズに効率的に対応するためには、AI 等により個人が様々な交通手段の最適な組み合わせを選択できる新たな交通サービス（MaaS）を、自動運転などの新技術と組み合わせ、地方公共交通の維持・活性化を図っていく必要があります。

特に、人口減少地域では、交通サービスと物流、医療・健康、買物といった他サービスを組み合わせることで、地域課題の解決も可能となります。

表 1-9モビリティの推進

● 交通 DX
・自動運転や MaaS などデジタル技術を実装
● 交通 GX
・車両電動化や再エネ地産地消
● 地域公共交通の「リ・デザイン」
・地域の関係者の連携と協働を通じて、利便性・持続可能性・生産性を高める -官民共創 -交通事業者間共創 -他分野共創

表 1-1 OMaaS (Mobility as a Service)

● MaaS（マース：Mobility as a Service）
・地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスである。
・観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものである。

## (12) 住民意向調査

令和4年度に「第3次戸田市都市マスタープラン策定に向けたアンケート調査」を実施し、戸田市におけるまちづくりに関する住民の意向を把握しました。

### ■ 調査目的

令和6年度以降の次期戸田市都市マスタープラン策定に向け、市民や事業所等に対してまちづくりに関するアンケート調査を実施しました。

### ■ 調査日程

発送日：令和4年11月1日(火)

回収期限：令和4年11月30日(水)

### ■ 調査方法

#### ① 市民アンケート

満18歳以上の全市民を対象に、2,000名を無作為に抽出。

#### ② 事業所アンケート

市内事業所250社を対象に、戸田市商工会の協力を得て実施。(下戸田・上戸田・新曽・笹目・美女木の5地域別)

#### ③ 市外居住者アンケート

上記の事業所のうち150社に対し、5通ずつ(計750票)配布し、戸田市外から通勤する方に手渡しで配布。

### ■ 回収結果(票)

	配布数	回収数(郵送)	回収数(WEB)	総回収数	総回収率
①市民	2,000	645	205	850	42.5%
②事業所	250	86	13	99	39.6%
③市外居住者	750	133	15	148	19.7%
合計	3,000	864	233	1,097	36.6%

表 1-11 住民意向まとめ

		(1) 市民	(2) 事業所	(3) 市外居住者
■ 過去 戸田市のこれまでの10年間を振り返って	満足	<ul style="list-style-type: none"> <li>駅周辺の商業的なにぎわい</li> <li>道路環境</li> </ul>		
	不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>住宅地の住環境</li> <li>防災、防犯の取り組みによる安心感</li> </ul>		
■ 現在 戸田市のまちづくりについて	満足	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の便利さ</li> <li>鉄道交通</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自然環境の豊かさ</li> <li>利用し易い公園</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>生活の便利さ</li> </ul>
	不満	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水被害</li> <li>河川環境</li> <li>防災、防犯</li> <li>自転車交通の利便性</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>浸水被害</li> <li>非常時の河川環境</li> <li>商業的なにぎわい</li> <li>自転車通行空間</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>自転車通行空間</li> <li>浸水被害</li> <li>商業的なにぎわい</li> </ul>
■ 将来 将来的に関心があること ■ 戸田市の将来について	関心	<ul style="list-style-type: none"> <li>健康</li> <li>生活環境</li> <li>防犯</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な河川</li> <li>浸水被害の軽減</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な河川</li> <li>浸水被害の軽減</li> </ul>
	将来像	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害や犯罪に強いまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害や犯罪に強いまち</li> <li>良好な操業環境と活力があるまち</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>災害や犯罪に強いまち</li> </ul>

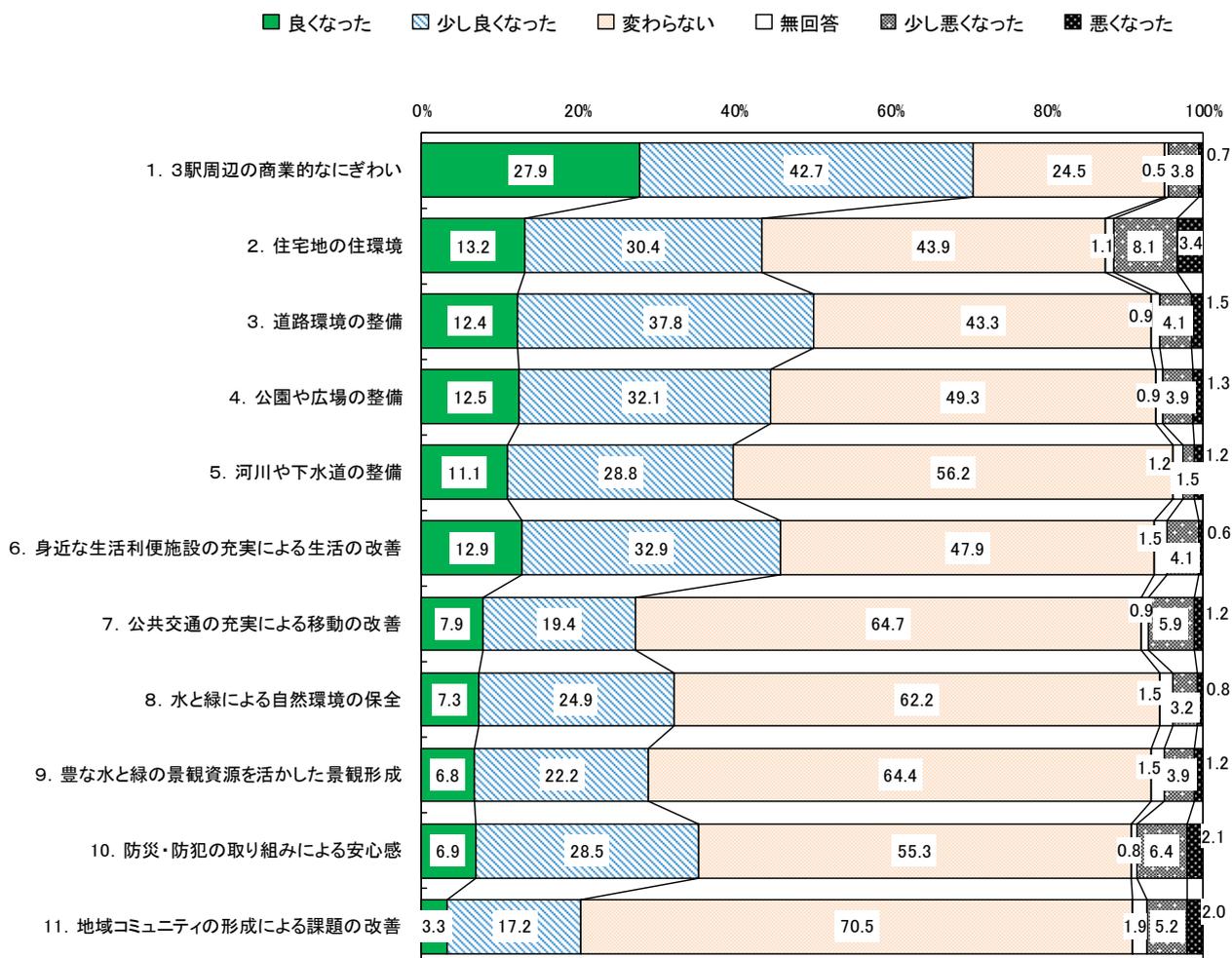
## ① 市民アンケート【n=850】

### ■ 戸田市のこれまでの10年間を振り返って

「良くなった」+「少し良くなった」の割合は、「1. 3駅周辺の商業的なにぎわい」(70.6%)、「3. 道路環境の整備」(50.2%)などが多いです。

「少し悪くなった」+「悪くなった」の割合は、「2. 住宅地の住環境」(11.5%)、「10. 防災・防犯の取り組みによる安心感」(8.5%)などが多いです。

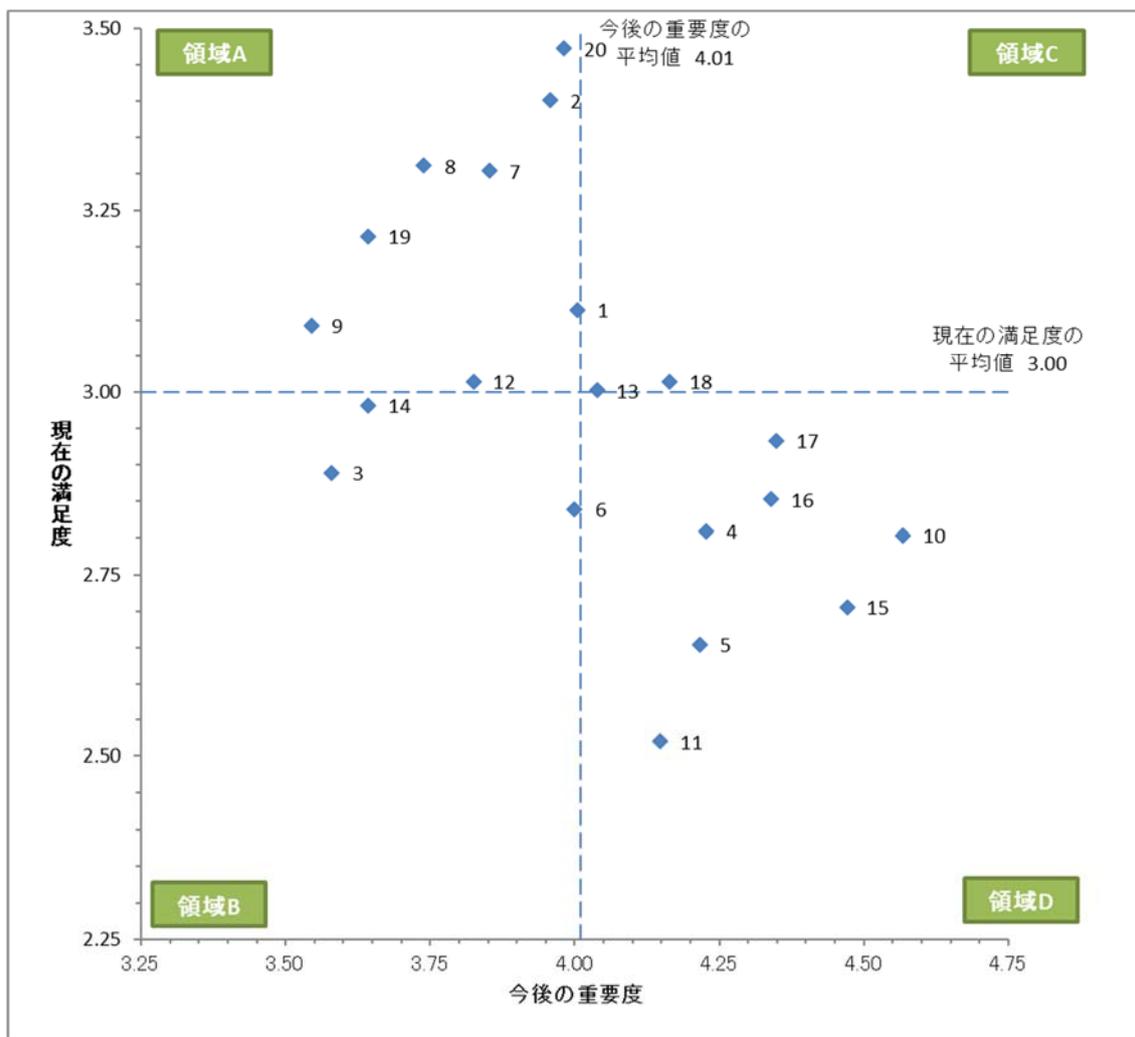
図 1-56 アンケート結果



■ 戸田市のまちづくりについて

領域D「現在満足しておらず、今後重要だ」に該当する項目は4・5・10・11・15・16・17であり、「道路・河川・防災」が大きなカテゴリーとなっています。

図 1-57 アンケート結果



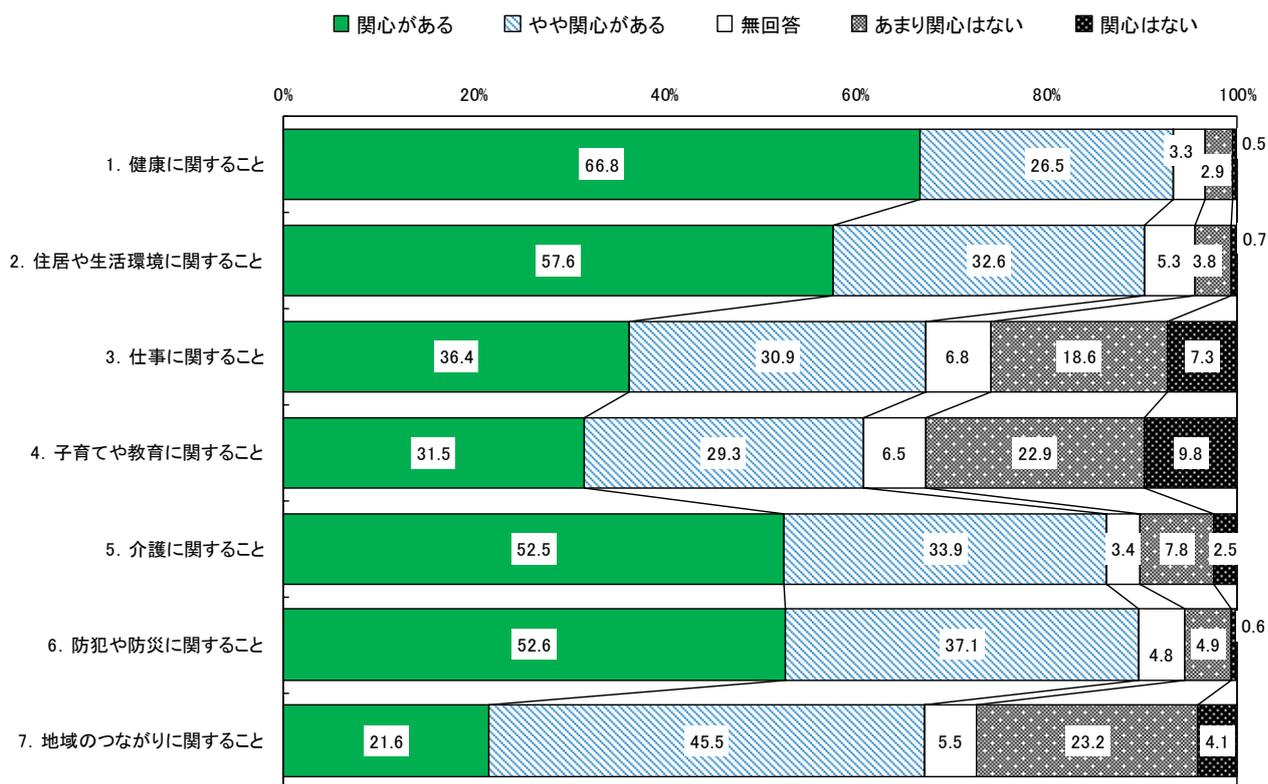
【領域A】現在満足しており、今後重要でない	【領域B】現在満足していないが、今後重要でない
1. 駅前などの商業的なにぎわい 2. 住宅の日当たりや風通しなどの良好な住環境 7. 緑や水などの自然環境の豊かさ 8. 利用しやすい身近な公園 9. 公園内の遊具や施設の充実 12. 駅周辺における駐車場・駐輪場の便利さ 19. 文化会館や図書館などの公共施設の充実 20. 日常的な買い物などの生活の便利さ	3. 工場や物流施設などの操業環境 6. 道路のバリアフリー化 14. 魅力的な都市景観
【領域C】現在満足しているが、今後重要だ	【領域D】現在満足しておらず、今後重要だ
13. 電車・バスなどの公共交通の便利さ 18. 地域で見守る防犯まちづくりの推進	4. 歩行者に配慮した広い歩道のある道路 5. 移動しやすい自転車通行空間のある道路 10. 大雨や集中豪雨でも安全に流れる河川 11. 比較的きれいな水が流れる河川 15. 浸水被害の軽減 16. 大規模地震に起因する火災延焼拡大への対策 17. 身近な避難場所と安全な避難路の確保

■ 将来的に関心があること

「関心がある」＋「やや関心がある」の割合は、高いものから「1. 健康に関すること」(93.3%)、「2. 生活環境に関すること」(90.2%)、「6. 防犯に関すること」(89.7%)などがあげられています。

「あまり関心がない」＋「関心はない」の割合は、高いものから「4. 子育て・教育に関すること」(32.7%)、「7. 地域とのつながりに関すること」(27.3%)、「3. 仕事に関すること」(25.9%)などがあげられています。

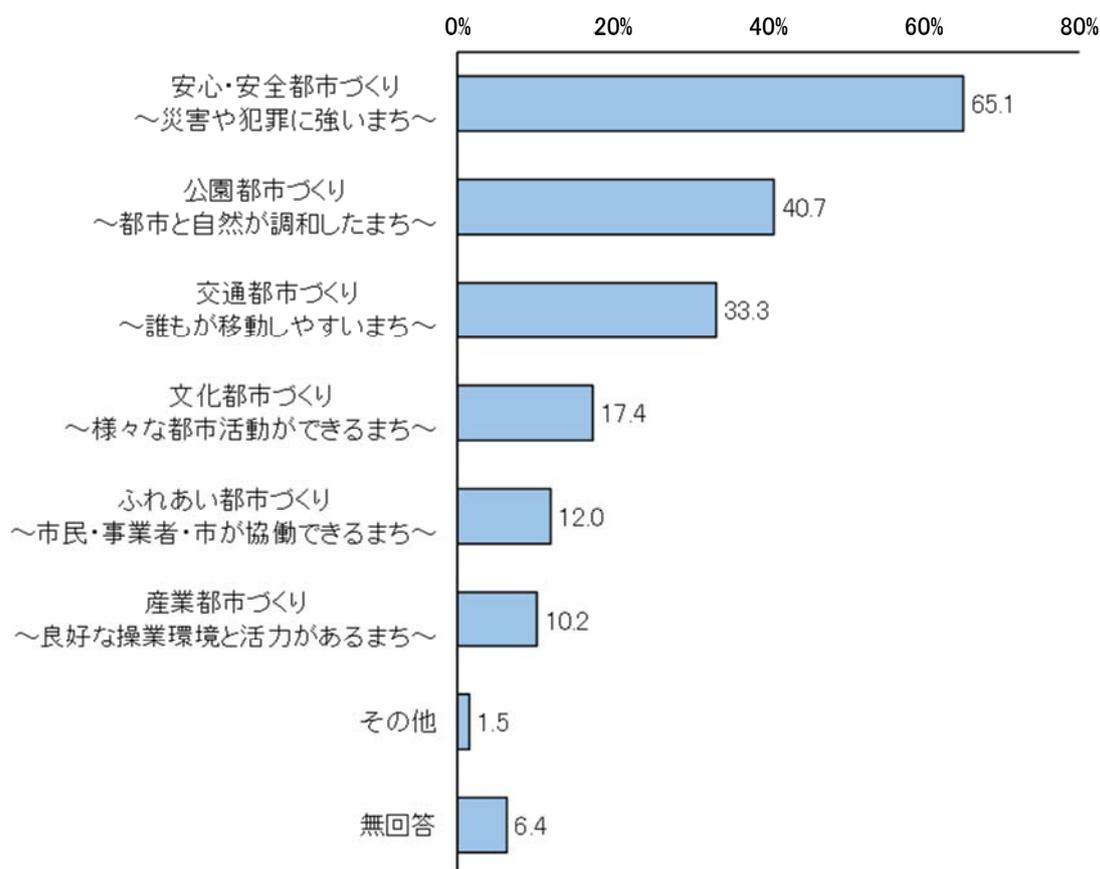
図 1-58 アンケート結果



■ 戸田市の将来について

「安心・安全都市づくり ～災害や犯罪に強いまち～」が65.1%で最も多く、以下「公園都市づくり ～都市と自然が調和したまち～」が40.7%、「交通都市づくり ～誰もが移動しやすいまち～」が33.3%、「文化都市づくり ～様々な都市活動ができるまち～」が17.4%、「ふれあい都市づくり ～市民・事業者・市が協働できるまち～」が12.0%、「産業都市づくり ～良好な操業環境と活力があるまち～」が10.2%となっています。

図 1-59 アンケート結果

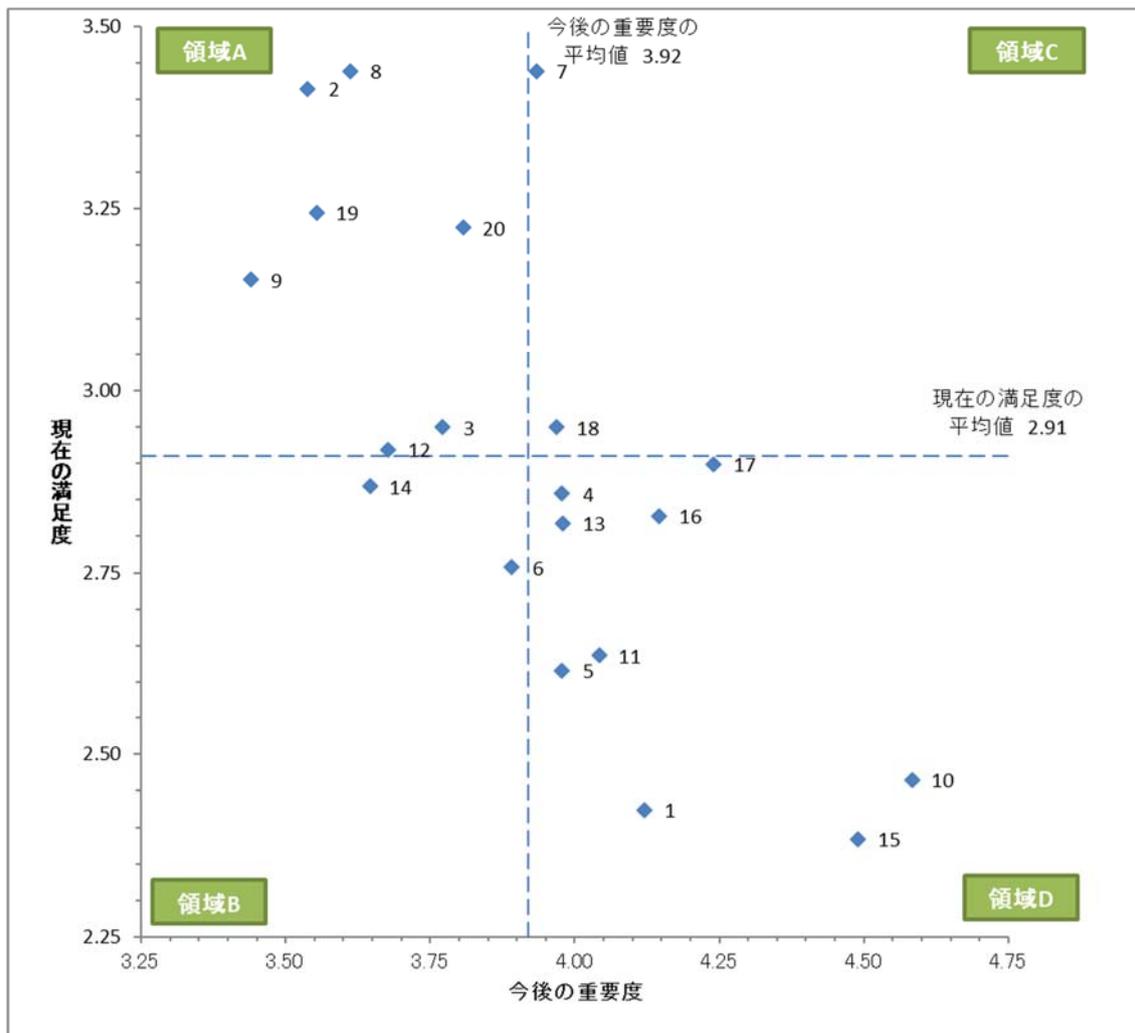


## ② 事務所アンケート【n=99】

### ■ 戸田市のまちづくりについて

領域D「現在満足しておらず、今後重要だ」に該当する項目は1・4・5・10・13・15・16・17であり、「道路・河川・交通・防災」が大きなカテゴリーとなっています。

図 1-60 アンケート結果

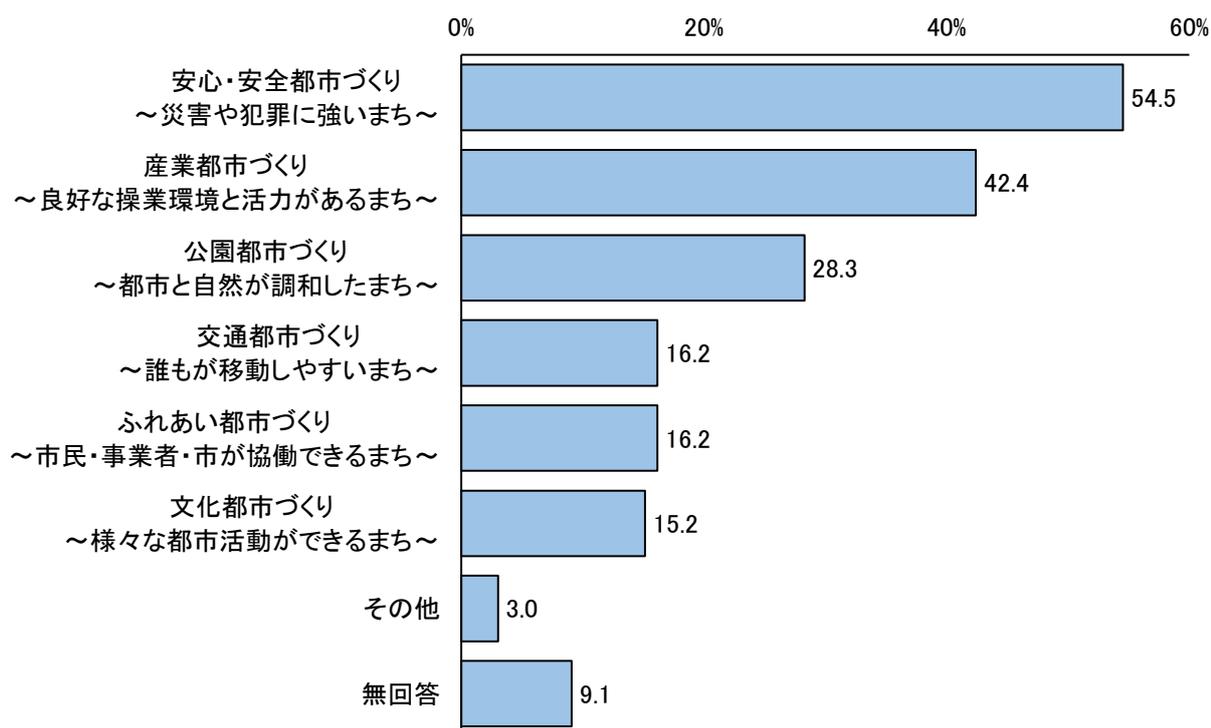


【領域A】現在満足しており、今後重要でない	【領域B】現在満足していないが、今後重要でない
2. 住宅の日当たりや風通しなどの良好な住環境 3. 工場や物流施設などの操業環境 8. 利用しやすい身近な公園 9. 公園内の遊具や施設の充実 12. 駅周辺における駐車場・駐輪場の便利さ 19. 文化会館や図書館などの公共施設の充実 20. 日常的な買い物などの生活の便利さ	6. 道路のバリアフリー化 14. 魅力的な都市景観
【領域C】現在満足しているが、今後重要だ	【領域D】現在満足しておらず、今後重要だ
7. 緑や水などの自然環境の豊かさ 18. 地域で見守る防犯まちづくりの推進	1. 駅前などの商業的なにぎわい 4. 歩行者に配慮した広い歩道のある道路 5. 移動しやすい自転車通行空間のある道路 10. 大雨や集中豪雨でも安全に流れる河川 11. 比較的きれいな水が流れる河川 13. 電車・バスなどの公共交通の便利さ 15. 浸水被害の軽減 16. 大規模地震に起因する火災延焼拡大への対策 17. 身近な避難場所と安全な避難路の確保

■ 戸田市の将来について

「安心・安全都市づくり ～災害や犯罪に強いまち～」が54.5%で最も多く、以下「産業都市づくり ～良好な操業環境と活力があるまち～」が42.4%、「公園都市づくり ～都市と自然が調和したまち～」が28.3%、「交通都市づくり ～誰もが移動しやすいまち～」及び「ふれあい都市づくり ～市民・事業者・市が協働できるまち～」が16.2%、「文化都市づくり ～様々な都市活動ができるまち～」が15.2%となっています。

図 1-61 アンケート結果

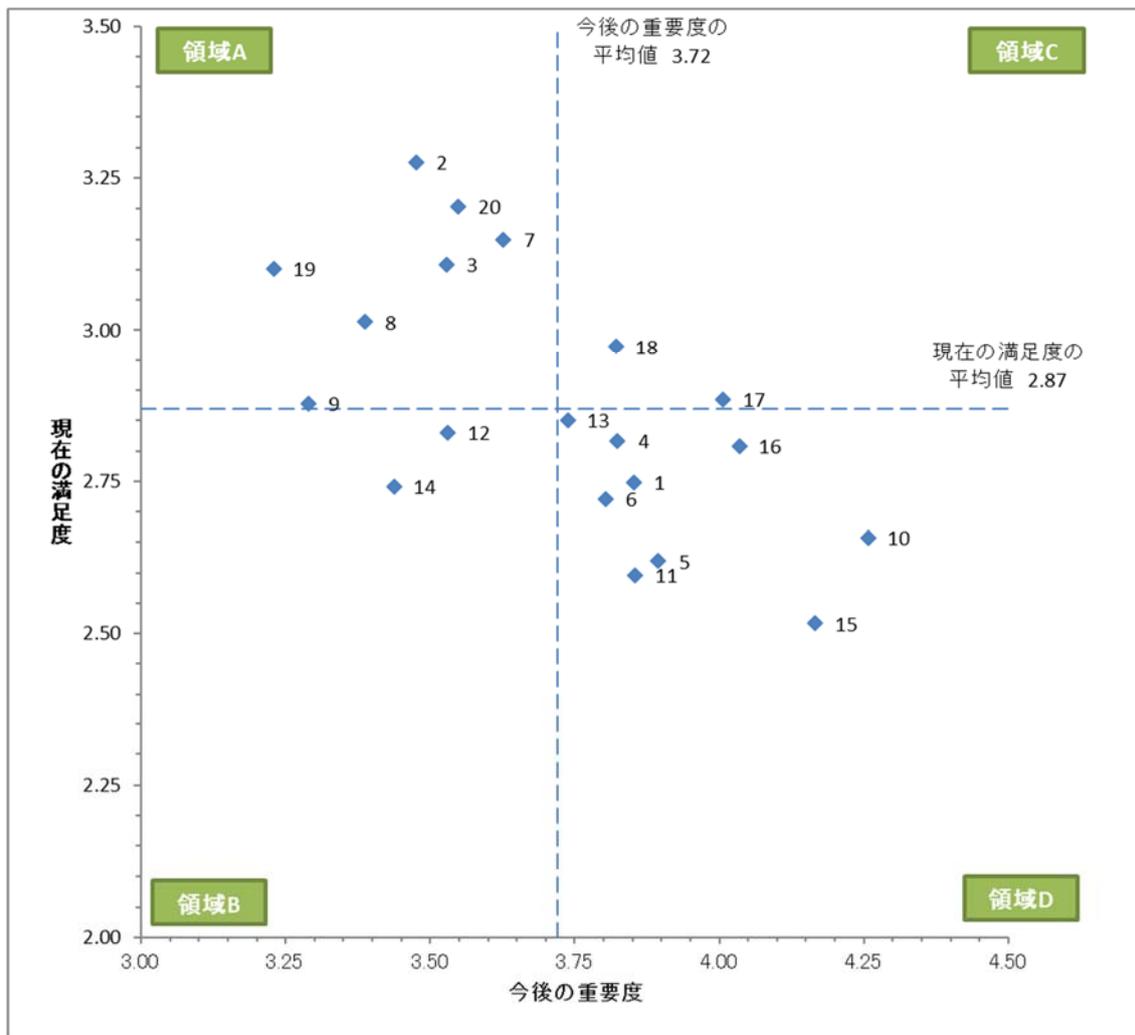


### ③ 市街居住者アンケート【n=148】

#### ■ 戸田市のまちづくりについて

領域D「現在満足しておらず、今後重要だ」に該当する項目は1・4・5・6・10・11・13・15・16であり、「交通・道路・河川・防災」が大きなカテゴリーとなっています。

図 1-62 アンケート結果

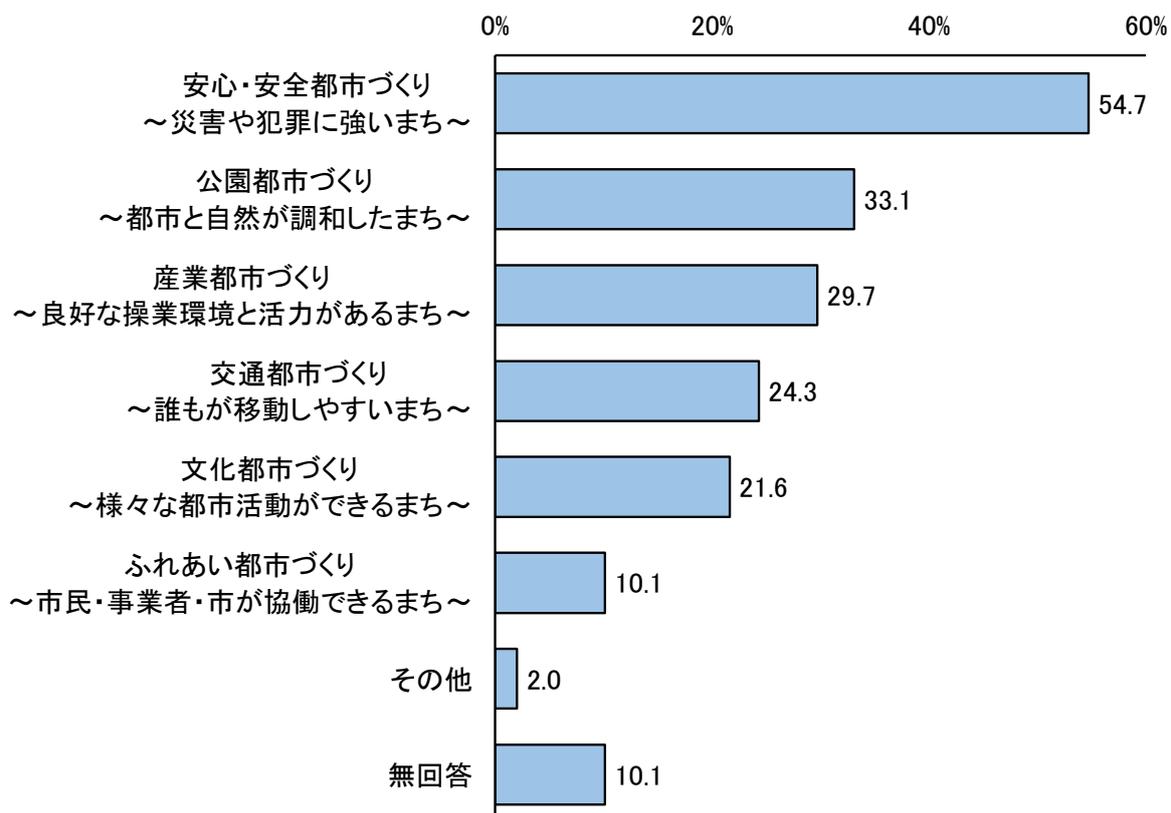


【領域A】現在満足しており、今後重要でない	【領域B】現在満足していないが、今後重要でない
2. 住宅の日当たりや風通しなどの良好な住環境 3. 工場や物流施設などの操業環境 7. 緑や水などの自然環境の豊かさ 8. 利用し易い身近な公園 9. 公園内の遊具や施設の充実 19. 文化会館や図書館などの公共施設の充実 20. 日常的な買い物などの生活の便利さ	12. 駅周辺における駐車場・駐輪場の便利さ 14. 魅力的な都市景観
【領域C】現在満足しているが、今後重要だ	【領域D】現在満足しておらず、今後重要だ
17. 身近な避難場所と安全な避難路の確保 18. 地域で見守る防犯まちづくりの推進	1. 駅前などの商業的なにぎわい 4. 歩行者に配慮した広い歩道のある道路 5. 移動しやすい自転車通行空間のある道路 6. 道路のバリアフリー化 10. 大雨や集中豪雨でも安全に流れる河川 11. 比較的きれいな水が流れる河川 13. 電車・バスなどの公共交通の便利さ 15. 浸水被害の軽減 16. 大規模地震に起因する火災延焼拡大への対策

■ 戸田市の将来について

「安心・安全都市づくり ～災害や犯罪に強いまち～」が54.7%で最も多く、以下「公園都市づくり ～都市と自然が調和したまち～」が33.1%、「産業都市づくり ～良好な操業環境と活力があるまち～」が29.7%、「交通都市づくり ～誰もが移動しやすいまち～」が24.3%、「文化都市づくり ～様々な都市活動ができるまち～」が21.6%、「ふれあい都市づくり ～市民・事業者・市が協働できるまち～」が10.1%となっています。

図 1-63 アンケート結果



### 3 その他

#### (1) 道路・交通に係る現状及び課題

##### 持続可能な交通移動手段の導入の必要性

本市は、地形が平坦で、市域もさほど広くないことから、徒歩や自転車による移動がしやすい条件が整っています。また、少子高齢化が急速に進み、自家用車を利用できない市民が増加すると、移動手段としての公共交通の重要性が高まるものと想定され、自家用車に依存しない交通手段が求められています。また、人口及び自動車保有台数の伸び率をみると、人口と比較して、保有台数はあまり伸びておらず、自家用車に依存しない市民が多くなっています。

そのため、徒歩や自転車での移動環境の向上だけでなく、バス等の公共交通や、ICT 技術なども活用したカーシェアやシェアサイクル等の持続可能な交通移動手段も含めて、人にも自然にもやさしい交通環境を形成していく必要があります。

図 1-64 市内のバリアフリー対応

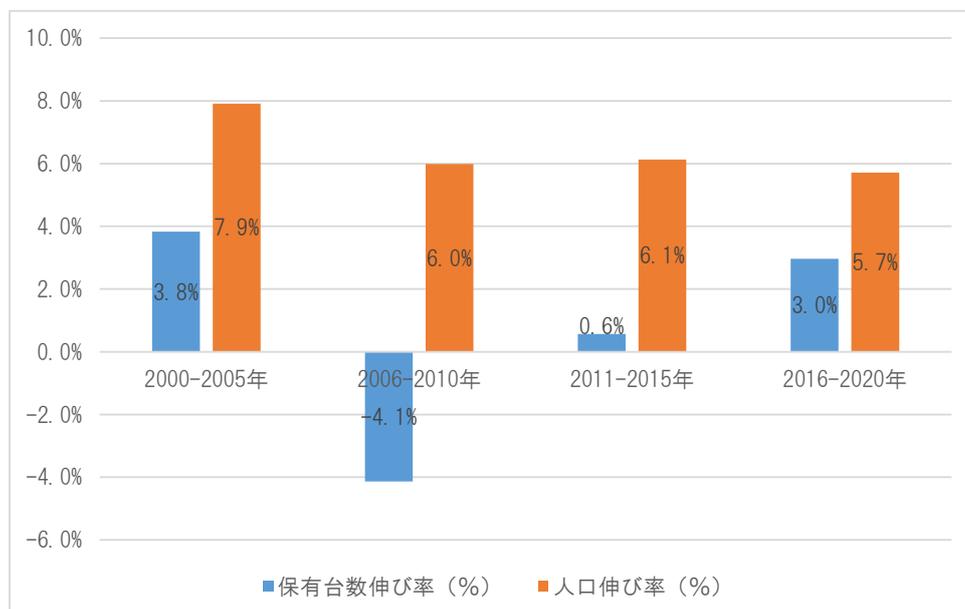


市内で整備されたバリアフリー歩道



ノンステップバスの導入

図 1-65 人口及び自動車（乗用車）保有台数の伸び率



出典：統計とだを基に作成 【その他の留意点】台数は、「普通乗用車」と「小型乗用車」の合計値

## (2) 産業に係る現状及び課題

### 操業環境の維持・向上の必要性

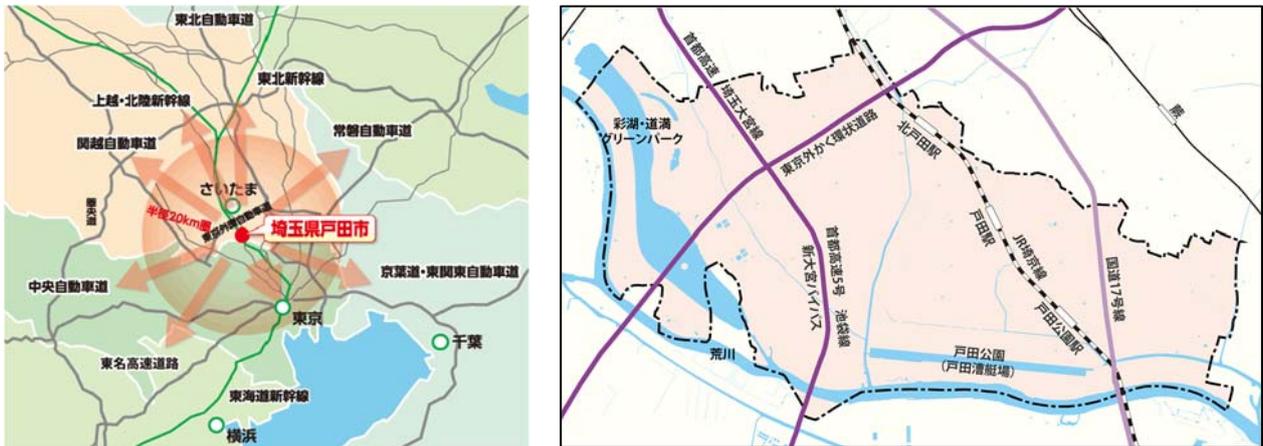
都心に近く、広域的なアクセス性が高いという立地特性から、市には、商業系の事業所では飲食料点小売業や機械器具小売業の工場、工業系の事業所では印刷製本関連産業や食料品製造業の工場が多く立地し、市の重要な産業となっています。

一方で、商業系について1994年からの推移をみると、事業所数は減少傾向にある一方、従業者数、年間商品販売額については、長期的に見ると増加傾向にあります。この動向は、大型商業施設の新たな出店が背景にあるものと考えられます。

また、工業系について2008年からの推移をみると、工業系の事業所数、従業者数、製造品出荷額は年々減少傾向にあります。

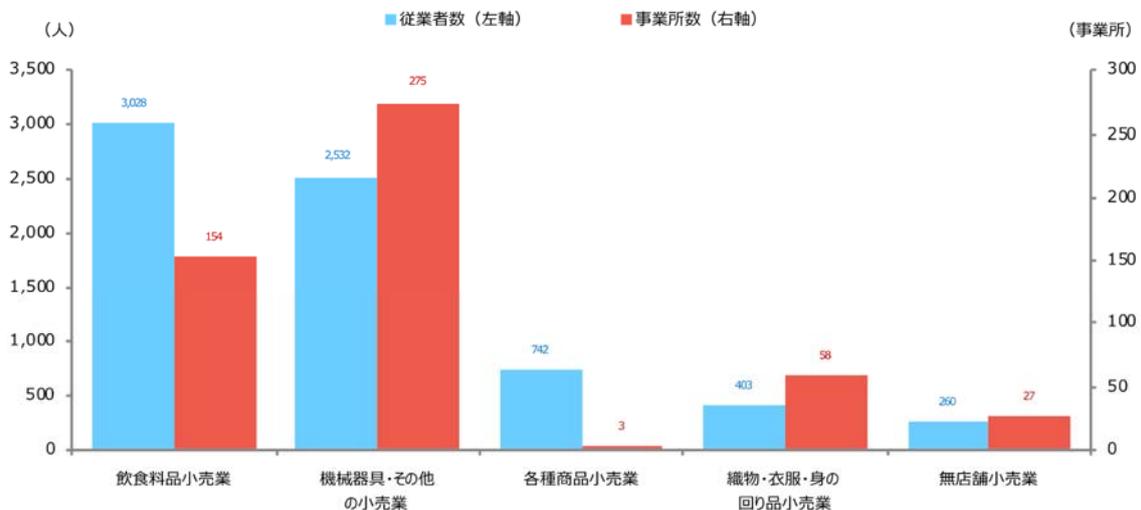
したがって、市周辺の多種多様な企業が連携し、積極的な企業情報を提供することや、若い世代を中心に人口が増えていることから、豊富な労働力を活かして、市内産業の活性化を図る必要があります。

図 1-66 戸田市周辺の幹線道路



出典：工業見える化マップ

図 1-67 産業中分類別従業者数・事業所数（商業・2021年）  
2021年



【出典】  
総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」

図 1-68 事業所数・従業者数・年間商品販売額の推移（商業）

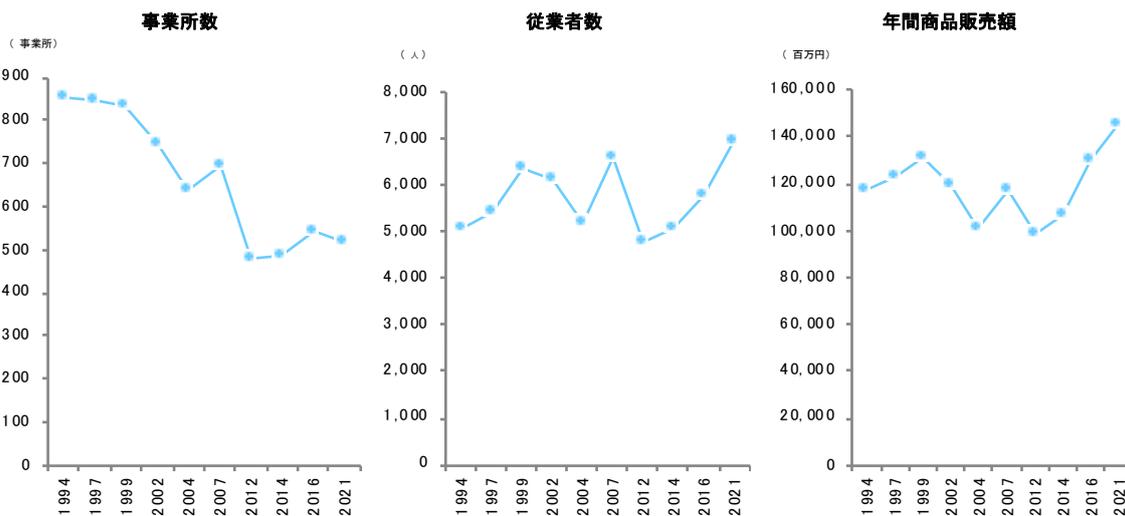
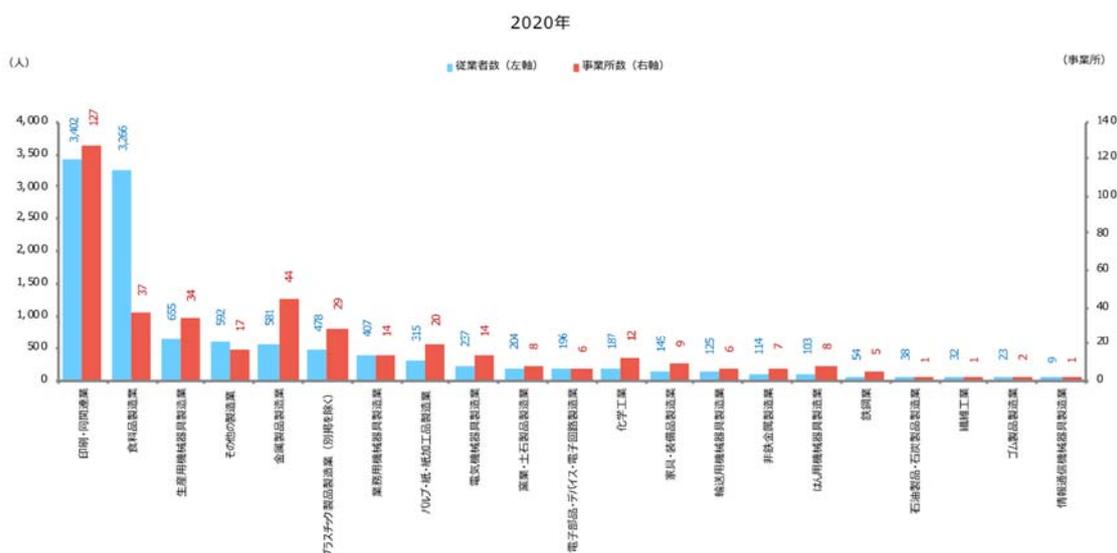


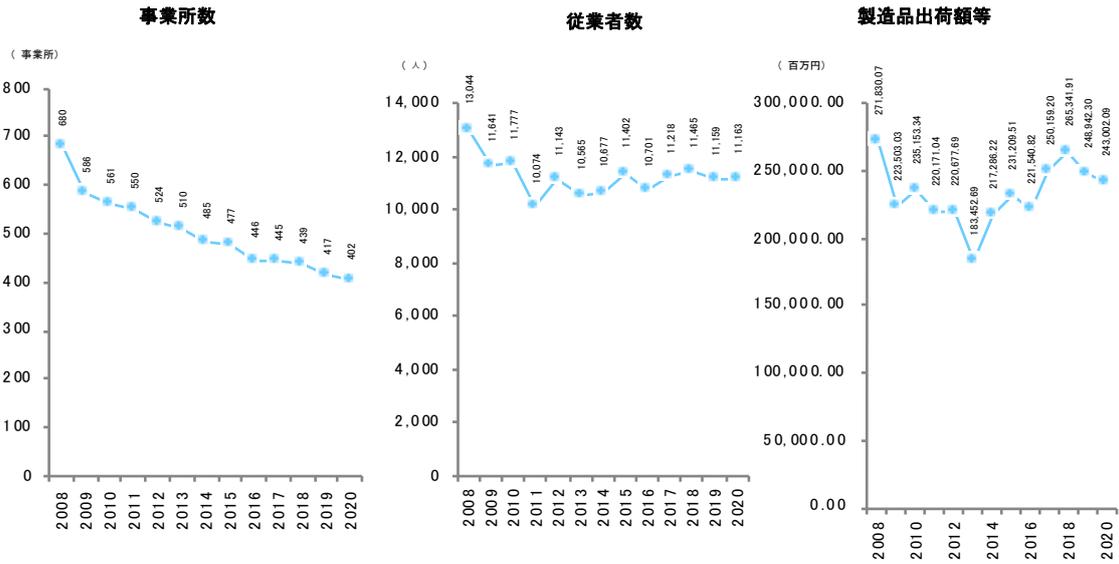
図 1-69 産業中分類別従業者数・事業所数（工業・2020年）



【出典】 経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、  
総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」

【その他の留意点】 従業員数4人以上の事業所が対象。

図 1-70 事業所数・従業者数・製造品出荷額等の推移（工業）



出典：経済産業省「工業統計調査」再編加工、総務省・経済産業省「経済センサス-活動調査」再編加工、総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数調査」 ※従業員 4 人以上の事業所が対象

### (3) 市街地整備に係る現状及び課題

#### 鉄道 3 駅を中心とした拠点形成と周辺地域の利便性向上の必要性

良好な市街地を形成するため、市の約 89%を土地区画整理事業の施行区域として都市計画決定していることや、駅周辺において、地域の魅力と賑わいと健康維持・増進に寄与するべく、「居心地がよく歩きたくなる」まちなかの創出を意味する「ウォークブル空間形成（まちなかウォークブル推進事業）」が計画されています。

コンパクトな都市環境をいかに、駅周辺のにぎわい創出に向けた取組みを推進するとともに、鉄道 3 駅を中心とした拠点を形成し、地域住民の様々な都市活動を支える都市機能の集積を図る必要があります。また、拠点間の移動性を向上させることにより、都市の利便性を高めることが求められます。

図 1-71 土地区画整理事業（施行中）の位置

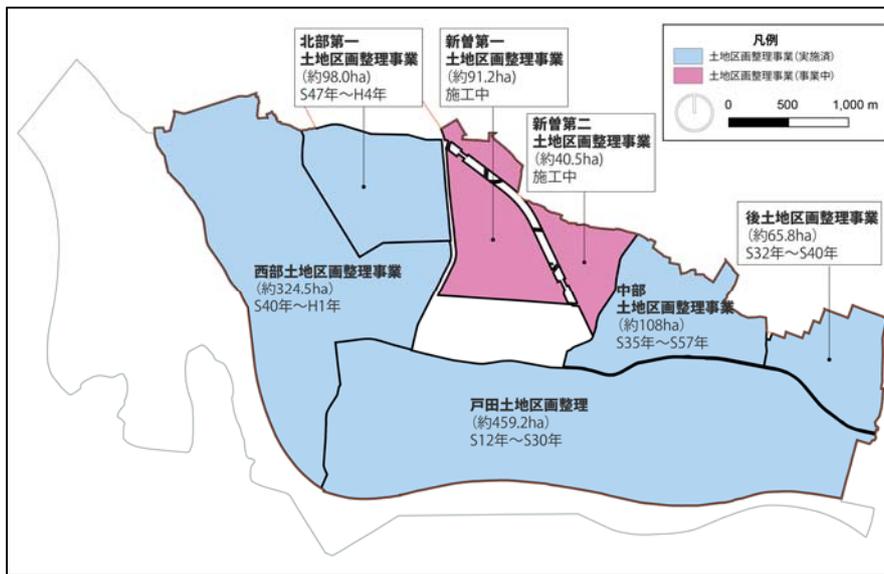
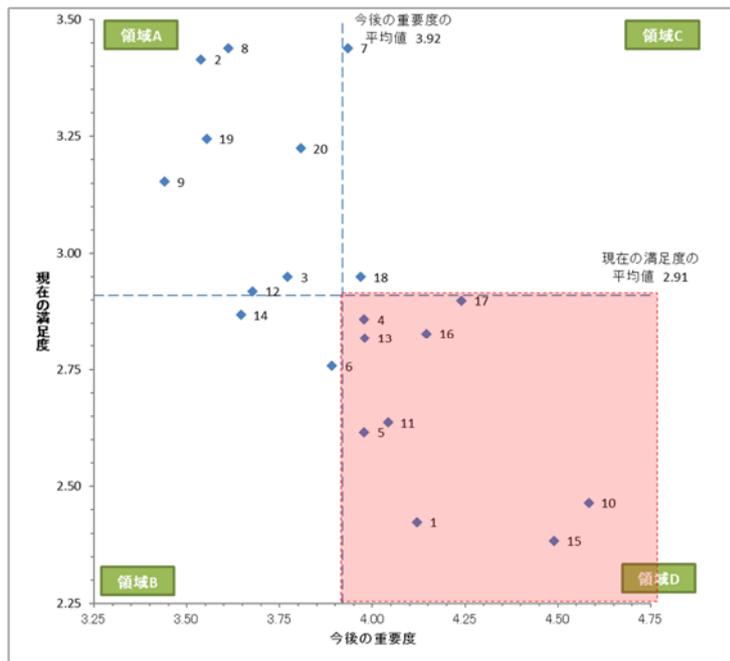


図 1-72 戸田市の現在のまちづくりについて（住民意向調査）

【領域A】現在満足しており、今後重要でない
2. 住宅の日当たりや風通しなどの良好な住環境 3. 工場や物流施設などの作業環境 8. 利用し易い身近な公園 9. 公園内の遊具や施設の充実 12. 駅周辺における駐車場・駐輪場の便利さ 19. 文化会館や図書館などの公共施設の充実 20. 日常的な買い物などの生活の便利さ
【領域B】現在満足していないが、今後重要でない
6. 道路のバリアフリー化 14. 魅力的な都市景観
【領域C】現在満足しているが、今後重要だ
7. 緑や水などの自然環境の豊かさ 18. 地域で見守る防犯まちづくりの推進
【領域D】現在満足しておらず、今後重要だ
1. 駅前などの商業的なにぎわい 4. 歩行者に配慮した広い歩道のある道路 5. 移動しやすい自転車通行空間のある道路 10. 大雨や集中豪雨でも安全に流れる河川 11. 比較的きれいな水が流れる河川 13. 電車・バスなどの公共交通の便利さ 15. 浸水被害の軽減 16. 大規模地震に起因する火災延焼拡大への対策 17. 身近な避難場所と安全な避難路の確保



#### (4) 防災に係る現状及び課題

##### 安全・安心に暮らせる災害に強い基盤整備の必要性

市全域が荒川氾濫時の浸水区域となっており、大規模な地震による建物の倒壊や火災延焼、ゲリラ豪雨による浸水被害等が懸念されています。また、市民ニーズからも「安心・安全都市づくり～災害や犯罪に強いまち～」が求められています。

そのため、建築物等の耐震化・不燃化、雨水排水施設の整備等の都市防災・減災機能の向上を図るとともに、適切な維持管理を行い、災害に強い基盤整備を行う必要があります。

図 1-73 荒川の洪水浸水想定区域

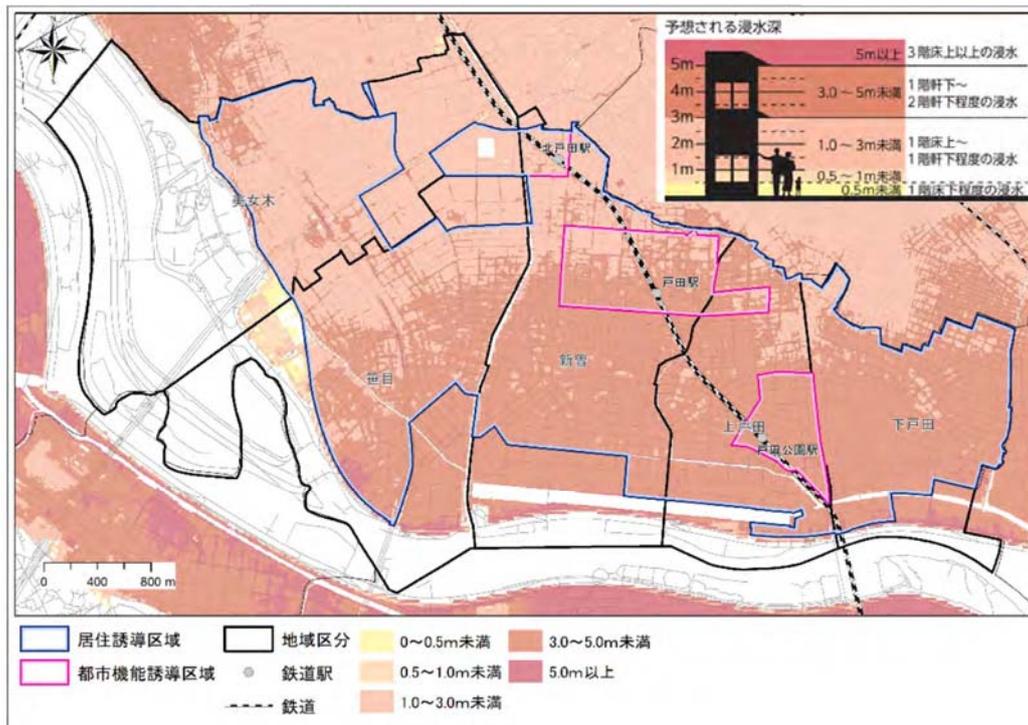
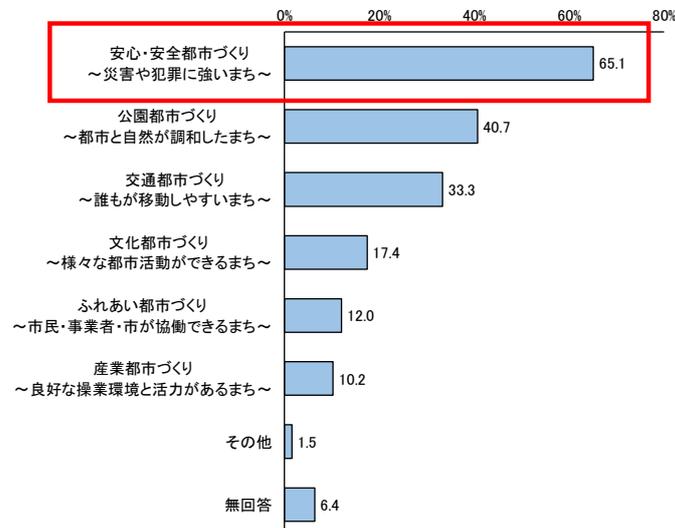


図 1-74 戸田市の将来について（令和4年度実施 住民意向調査）



## (5) 都市施設に係る現状及び課題

### 都市施設整備の推進と適切な維持管理の必要性

市には、都市計画道路、公園、河川（河道、護岸改修など）、下水道（雨水・汚水排水施設など）の都市施設の未整備区間が存在しています。都市施設の整備を着実に進め、市全域で快適な生活環境づくりを行う必要があります。

また、都市施設の効率的な施設の整備、維持管理には、民間の資金やノウハウを活用することも求められます。

図 1-75 都市計画道路の整備状況（令和6年4月時点より一部更新）

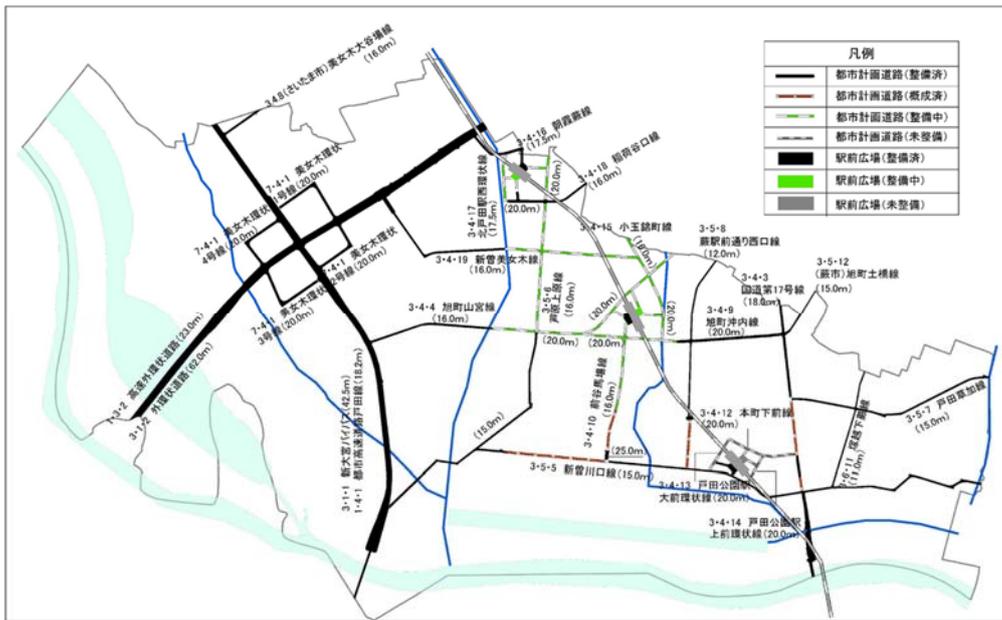


図 1-76 公園の整備状況（令和2年4月時点）

