

# 戸田市都市交通マスタープラン

多様な交通手段による移動性の向上  
～生活の質の向上を支える交通環境づくり～





---

# 戸田市都市交通マスタープラン

## 【本編】

平成31年4月

戸 田 市

---



---

## 目 次

序章 戸田市都市交通マスタープランの概要	1
1 都市交通マスタープラン策定の背景及び目的	1
2 都市交通マスタープランの位置づけ	2
3 都市交通マスタープランの構成	3
4 都市交通マスタープランの対象区域	4
5 都市交通マスタープランの計画期間	4
第1章 本市の現状	5
1 本市を取り巻く状況	6
2 交通の現状	18
3 人の移動実態	28
4 交通に関する市民の意識	44
第2章 都市交通体系の課題	47
第3章 都市交通体系の基本目標及び基本方針	54
1 都市交通体系の将来像	55
2 将来交通需要の予測	56
3 基本目標及び基本方針	59
第4章 都市交通体系における主な施策	60
1 公共交通が利用しやすい環境の整備	61
2 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備	64
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	67
4 都市交通体系図	73
第5章 実現化の方策	74
用語集	75

---



# 序章 戸田市都市交通マスタープランの概要

## 1 都市交通マスタープラン策定の背景及び目的

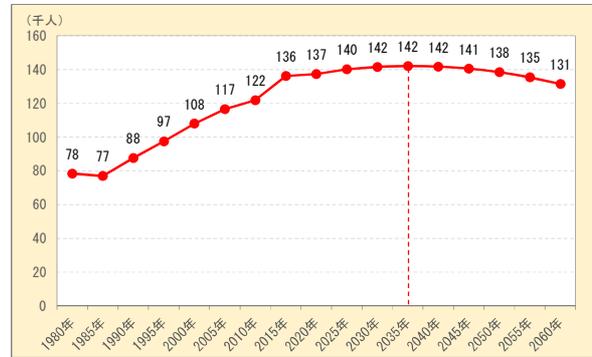
戸田市（以下「本市」という。）は、埼玉県の南東部に位置し、市域は東西約7 km、南北約4 km、面積が18.19 k m<sup>2</sup>の都市で、荒川河川敷を除くほぼ全域が市街化区域（13.37 k m<sup>2</sup>）となっており、面整備については、土地区画整理事業を中心に進めてきました。

その間、JR 埼京線の開通、高速道路を始めとする都市計画道路の整備も進み、さらには、バス路線についても、交通空白地帯の一部を補うよう、コミュニティバスが運行したことにより、市民生活の向上が図られてきました。

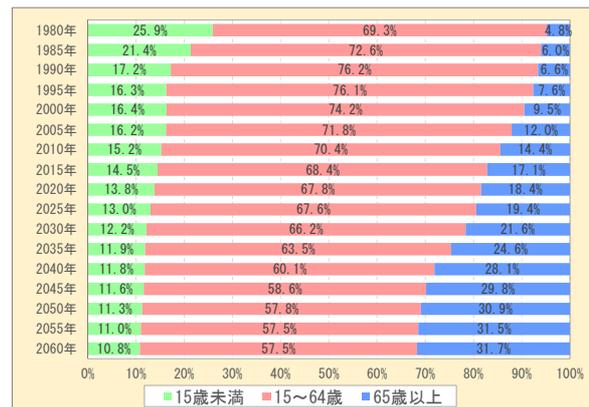
本市の人口は、現在増加しているものの、将来的には減少に転じ、既に始まっている高齢化が急速に進行すると予測されているため、今後は、これまで以上に移動の円滑化を進めていく必要があります。

このような状況を鑑み、人口減少・超高齢社会の到来を始め、環境問題、自然災害時に対する備え、ライフスタイルの多様化など、交通を取り巻く社会情勢等が変化することが予測されているため、これらに応じた交通体系の在り方を考える必要があります。

そこで、将来にわたって、より良い交通環境を維持・向上させることを目的として、本市における将来都市交通体系の在り方を示す「戸田市都市交通マスタープラン」を策定します。



図序-1 戸田市の人口動向（1980年～2060年）  
戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョン（平成27年10月、戸田市）及び国勢調査（平成22・27年、総務省）を基に作成



図序-2 戸田市の年齢3区分別人口構成比率  
戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョン（平成27年10月、戸田市）及び国勢調査（平成22・27年、総務省）を基に作成



図序-3 戸田市の主要道路及び鉄道整備状況

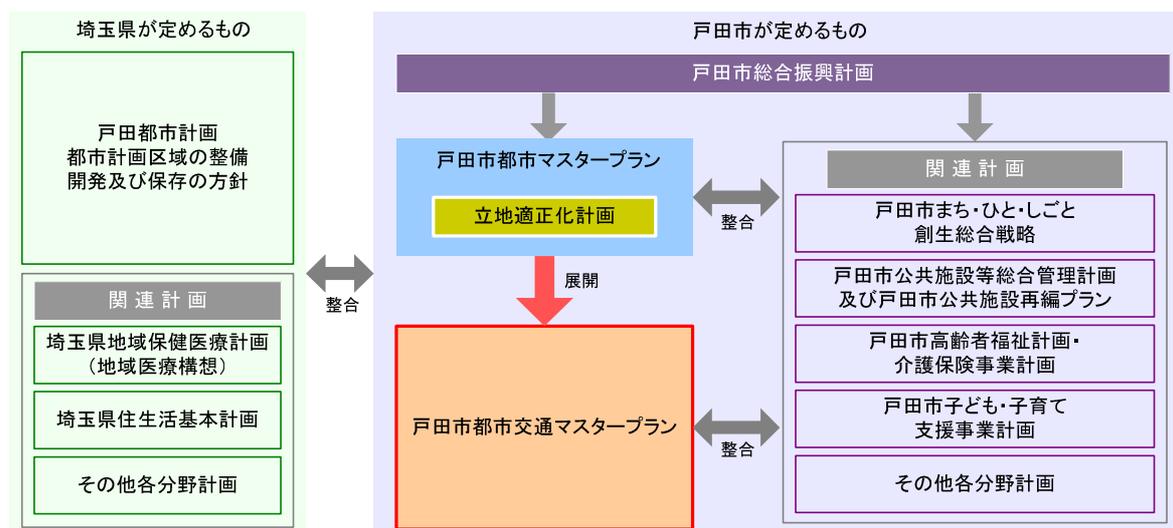
## 2 都市交通マスタープランの位置づけ

### (1) 都市交通マスタープランの定義

都市交通マスタープランは、国土交通省が実施する総合都市交通体系調査において策定される総合的な都市交通計画の一部とされており、都市の将来像や計画目標、道路や公共交通等のハード整備施策、TDM<sup>※</sup>等のソフト施策からなり、主として都市全体の交通施策の在り方を提案することにより、将来にわたって、より良い交通環境を維持するとともに、向上させるものです。

### (2) 上位・関連計画との関係

戸田市都市交通マスタープランは、戸田市総合振興計画、戸田都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）、戸田市立地適正化計画をはじめとした都市基盤整備に関するものに限らず、県や市の様々な上位・関連計画と整合を図ります。



図序-4 上位・関連計画との関係

※TDM(Transportation Demand Management)

交通渋滞を緩和するための手法の中で、自動車の利用者に対して、自動車や道路の利用方法の変更や工夫を促す手法のことで、「時間の変更」「手段の変更」「経路の変更」を基本とする。

---

### 3 都市交通マスタープランの構成

戸田市都市交通マスタープランは、次のとおり構成しています。

#### 序章 戸田市都市交通マスタープランの概要

- 都市交通マスタープラン策定の背景及び目的
- 都市交通マスタープランの位置づけ
- 都市交通マスタープランの構成
- 都市交通マスタープランの対象区域
- 都市交通マスタープランの計画期間

#### 第1章 本市の現状

- 本市を取り巻く状況
- 交通の現状
- 人の移動実態
- 交通に関する市民の意識

#### 第2章 都市交通体系の課題

- 交通手段別の課題

#### 第3章 都市交通体系の基本目標及び基本方針

- 都市交通体系の将来像
- 将来交通需要の予測
- 基本目標及び基本方針

#### 第4章 都市交通体系における主な施策

- 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
- 都市交通体系図

#### 第5章 実現化の方策

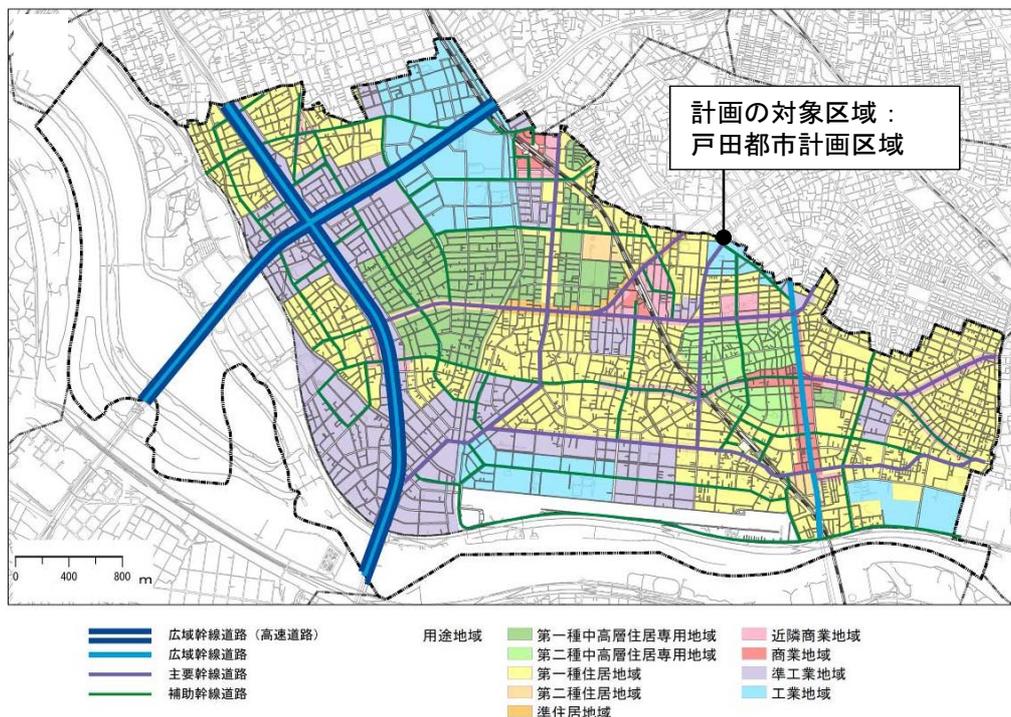
- 推進体制の確立
- 計画の進行管理

図序-5 都市交通マスタープランの構成

---

## 4 都市交通マスタープランの対象区域

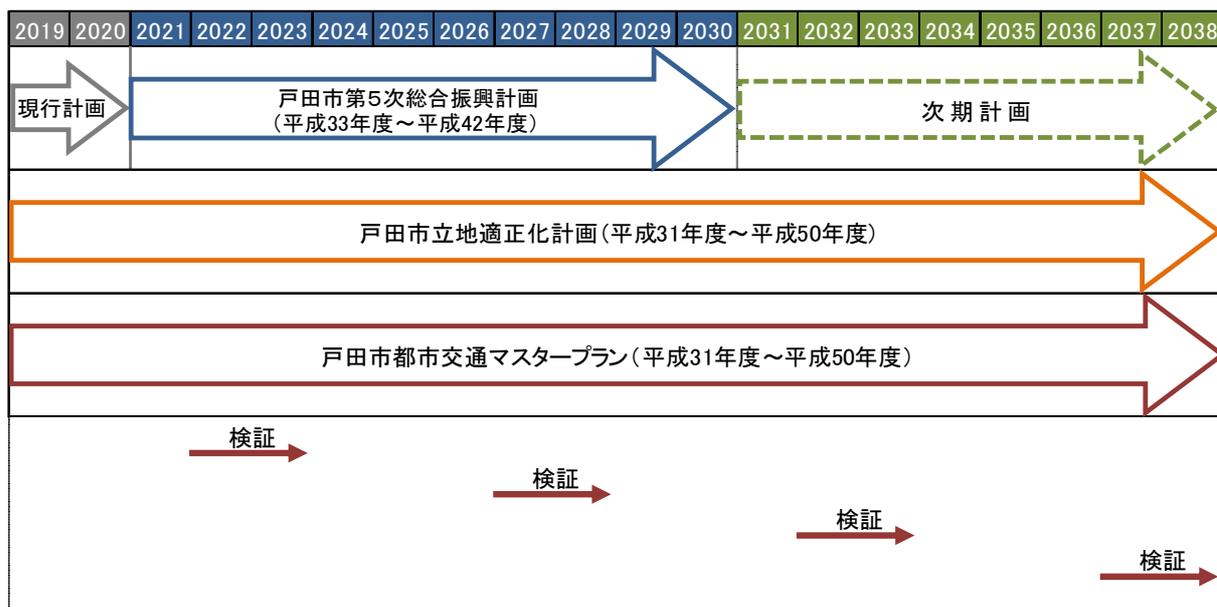
戸田市都市交通マスタープランの対象区域は、戸田都市計画区域（市全域）とします。



図序-6 計画の対象範囲

## 5 都市交通マスタープランの計画期間

戸田市都市交通マスタープランは、おおむね 20 年後の都市を展望しつつ、さらにその先も考慮するものとします。計画の期間は、上位計画の戸田市立地適正化計画と同様に 2019 年（平成 31 年）から 2038 年（平成 50 年）とします。



注) 検証の結果に応じて見直しを行う。

---

## 第 1 章 本市の現状

本市の現状として、本市を取り巻く状況、交通の現状、人の移動実態、交通に関する市民の意識について、人口や土地利用といった本市を取り巻く状況及び交通に関するデータや市民意識調査結果に関する考察を整理します。

# 1 本市を取り巻く状況

## (1) 人口推移及び将来推計

本市の人口は JR 埼京線開通後、増加の一途をたどっているものの、戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョン（以下「人口ビジョン」という。）によるベース推計では、2035年（平成47年）に約14万2千人に達し、その後、緩やかに減少に転じ、2060年（平成72年）には、約13万1千人と現在の人口（2018年7月時点13万9千人）を下回ると予測されています。

また、既に始まっている高齢化については、2035年までに全人口に占める高齢者の割合が現在の約1.4倍にまで増加すると予測されています。



図 1-1 人口の将来推計（人口ビジョン・ベース推計）

人口ビジョン（平成27年10月、戸田市）及び国勢調査（平成22・27年、総務省）を基に作成

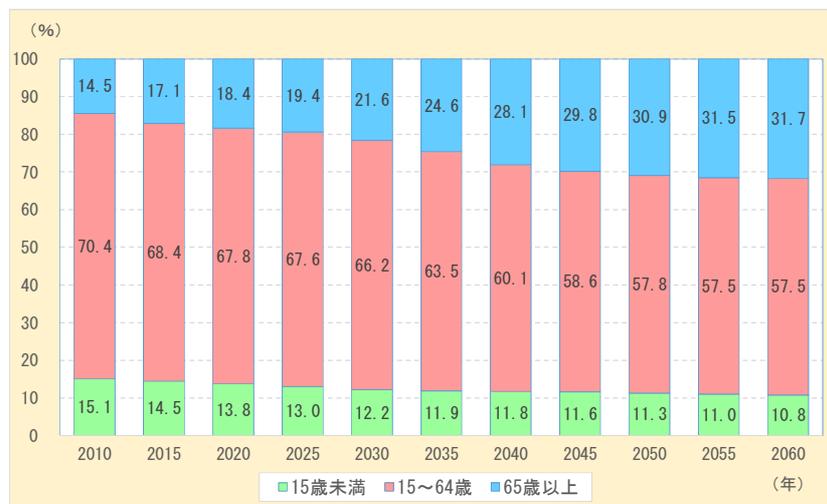


図 1-2 人口割合の推移（人口ビジョン・ベース推計）

人口ビジョン（平成27年10月、戸田市）を基に作成

## (2) 人口分布状況

本市の将来人口分布について将来推計を行い、現状の分布状況と比較しました。なお、人口分布は、本市の市域がさほど広くないことを考慮し、100m メッシュ単位で算出しています。

### 1) 総人口の分布状況

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

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

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

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

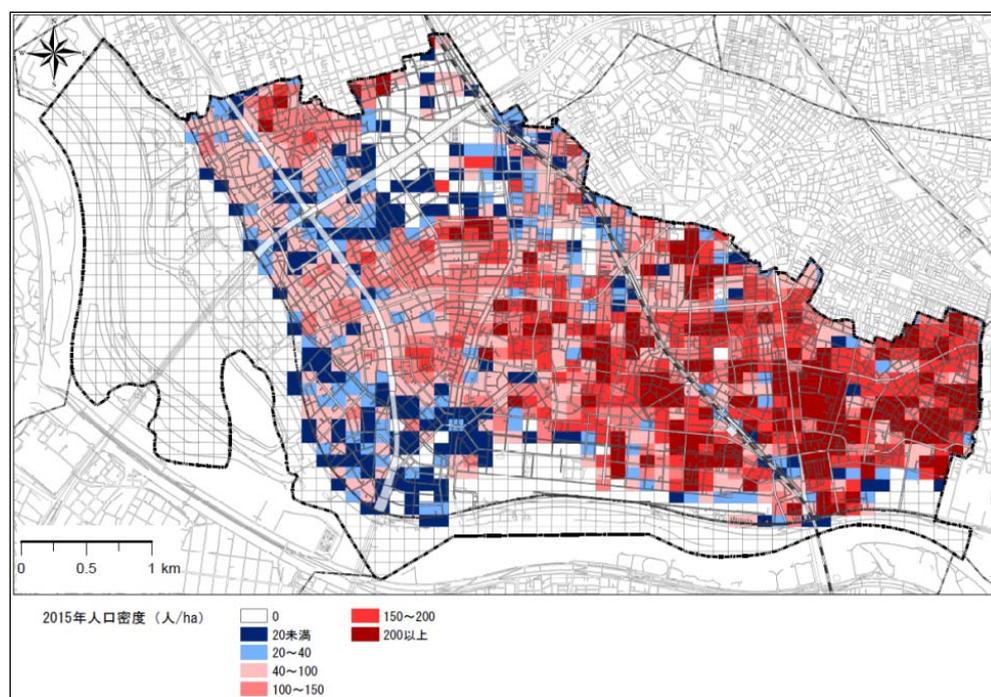


図 1-3 総人口の分布状況（2015年）

国勢調査（平成22・27年、総務省）を基に作成

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

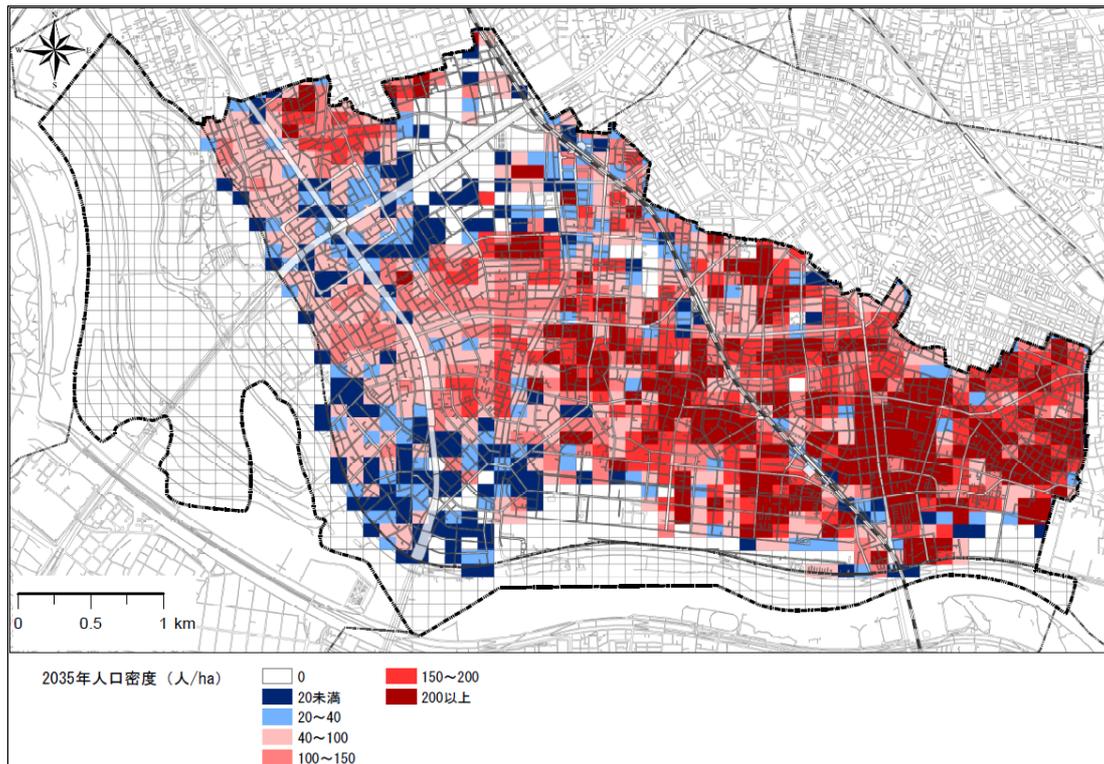


図 1-4 総人口の分布状況 (2035 年)

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

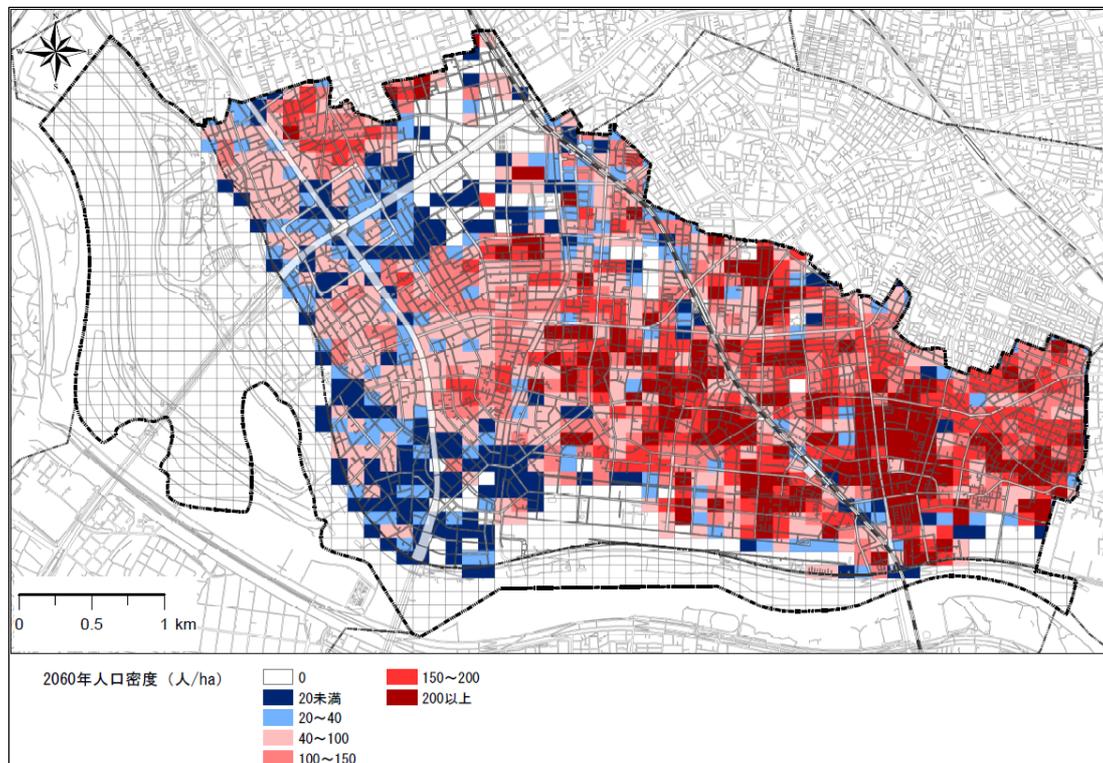


図 1-5 総人口の分布状況 (2060 年)

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

## 2) 65 歳以上の人口分布状況

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

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

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

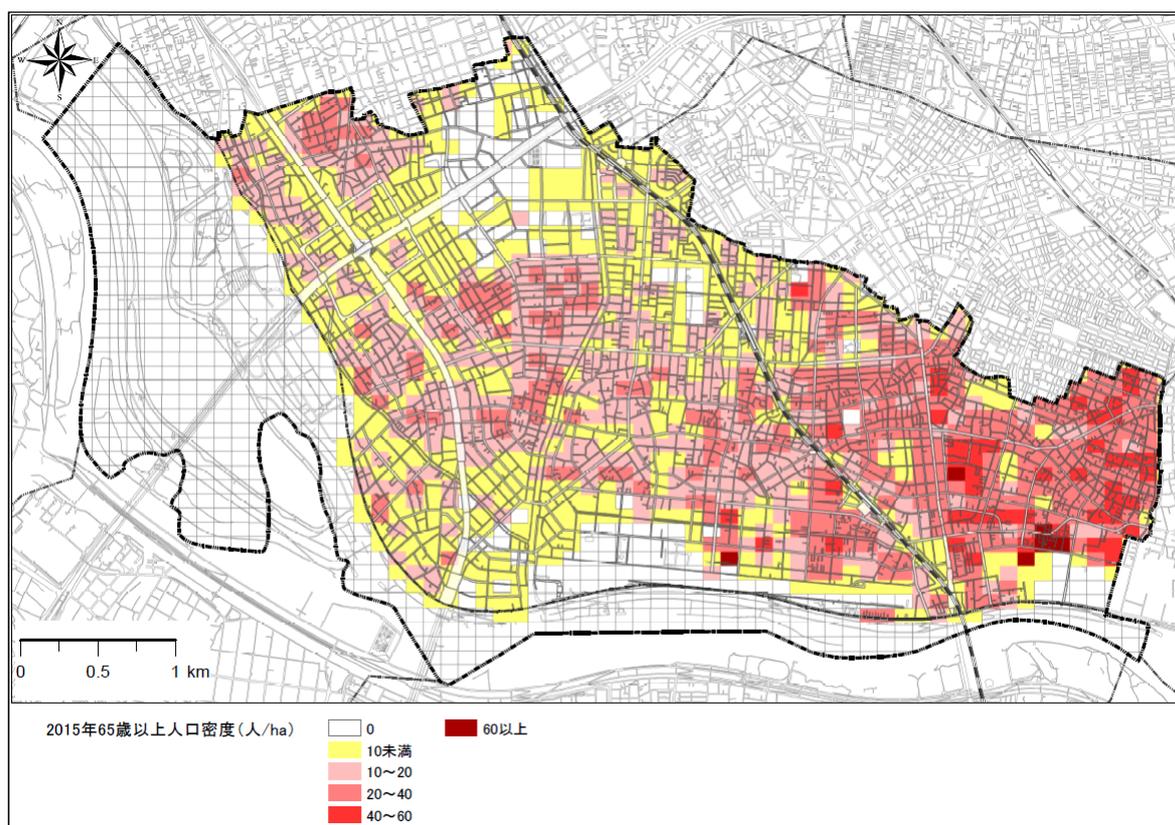


図 1-6 65 歳以上の人口分布状況（2015 年）

国勢調査（平成 22・27 年、総務省）を基に作成

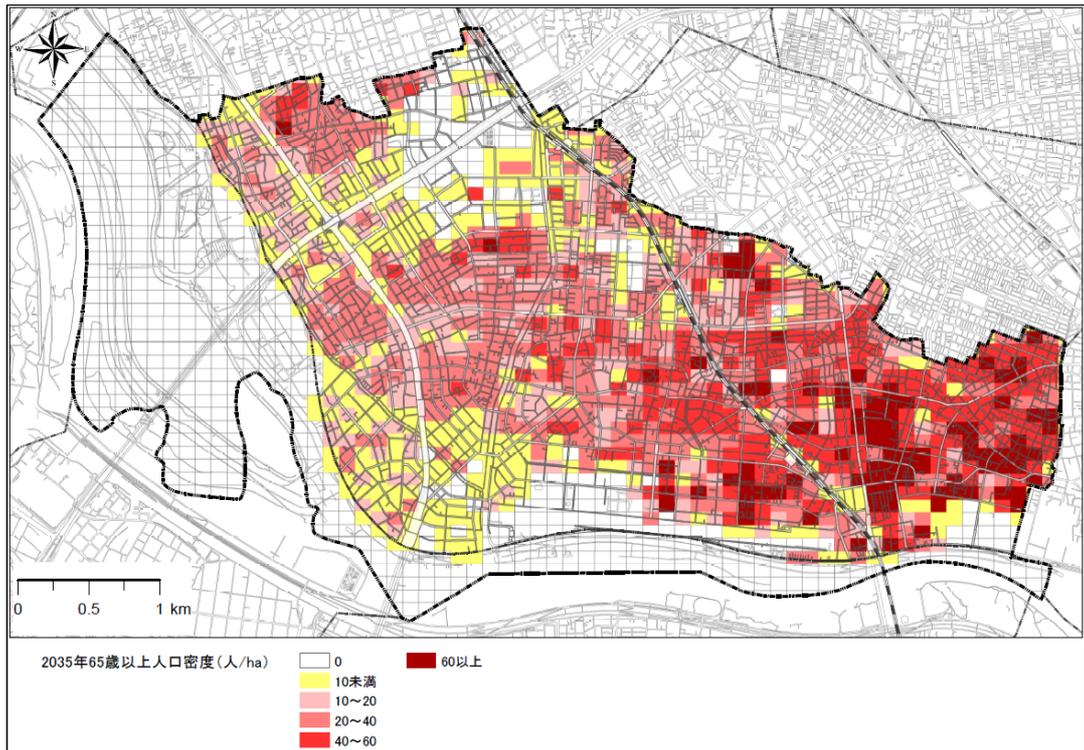


図 1-7 65 歳以上人口の分布状況 (2035 年)

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

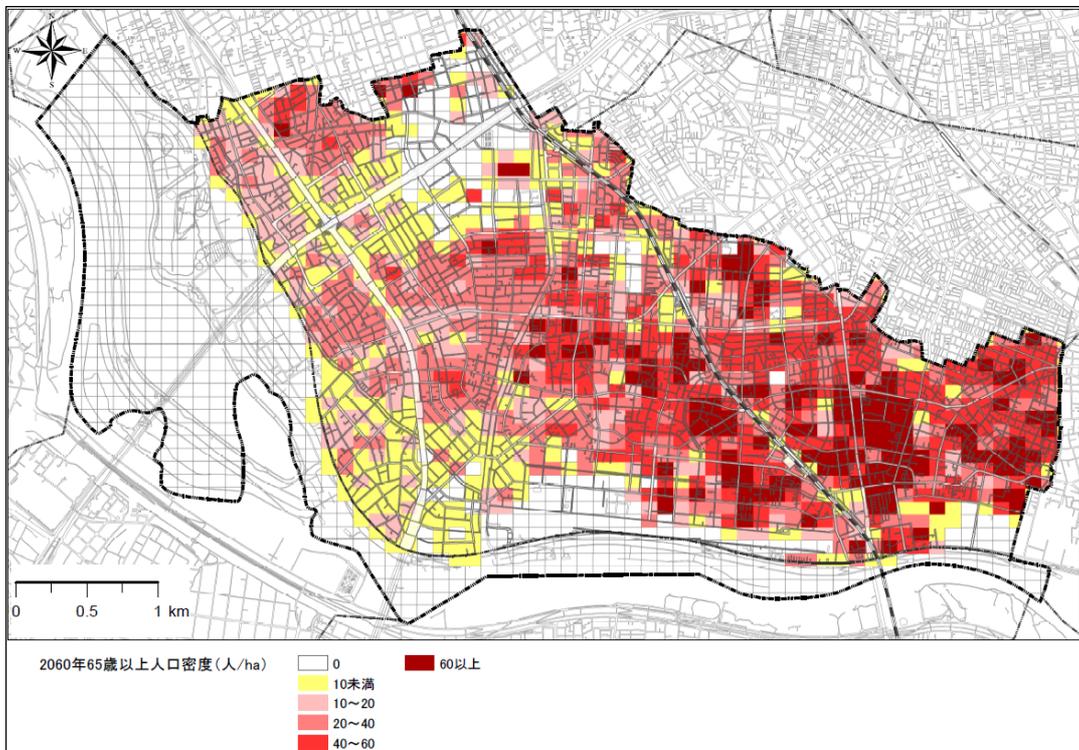


図 1-8 65 歳以上人口の分布状況 (2060 年)

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

### (3) 運転免許証保有者数・自主返納者数（埼玉県全体）

埼玉県内の運転免許証保有者数は、近年ほぼ横ばいで推移しています。

高齢者（65歳以上）の運転免許証保有者の割合は増加傾向にあり、2011年（平成23年）の15.2%から、2016年（平成28年）には20.4%まで増加しています。

運転免許証の自主返納者数は、2011年から2016年にかけて、約7倍にまで増加しています。自主返納者数のうち、高齢者の占める割合は約95%となっています。

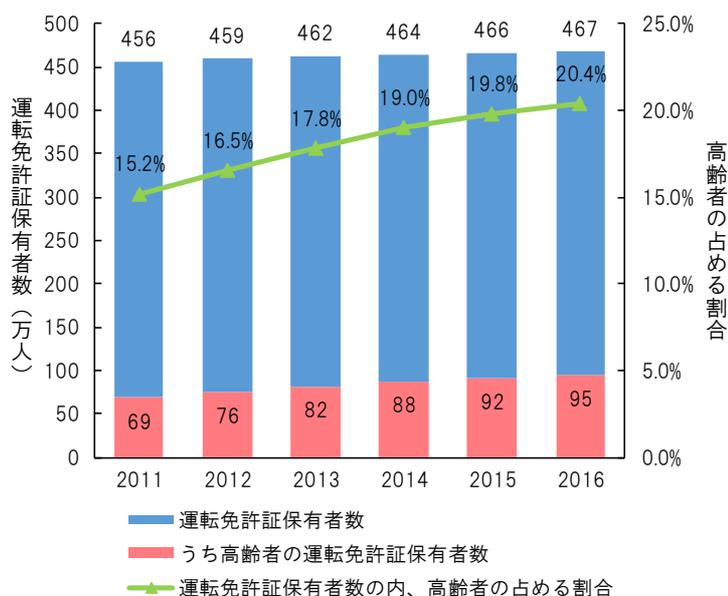


図 1-9 埼玉県の運転免許証保有者数

地域の足の活性化検討調査（平成28年度、埼玉県）を基に作成

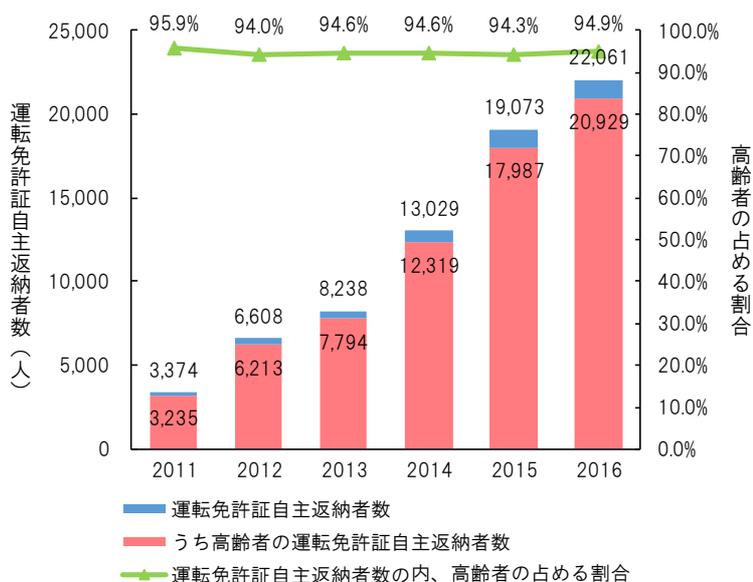


図 1-10 埼玉県の運転免許証自主返納者数

地域の足の活性化検討調査（平成28年度、埼玉県）を基に作成

#### (4) 土地利用状況

本市における土地利用状況は、全体的に戸建て住宅と集合住宅を中心とした土地利用であり、鉄道駅の周辺や幹線道路沿線等には商業系の土地利用が見られます。特に、戸田公園駅周辺や戸田駅の西側、北戸田駅周辺等において、マンション等の集合住宅が比較的多く立地していますが、近年、工業系用途地域内である工業地域及び準工業地域においても、住宅が建設されており、住工が混在しています。また、子育て世代を中心に根強い住宅需要があり、継続的にマンション等の建設が進む一方で、空き家化する戸建て住宅も増加しています。

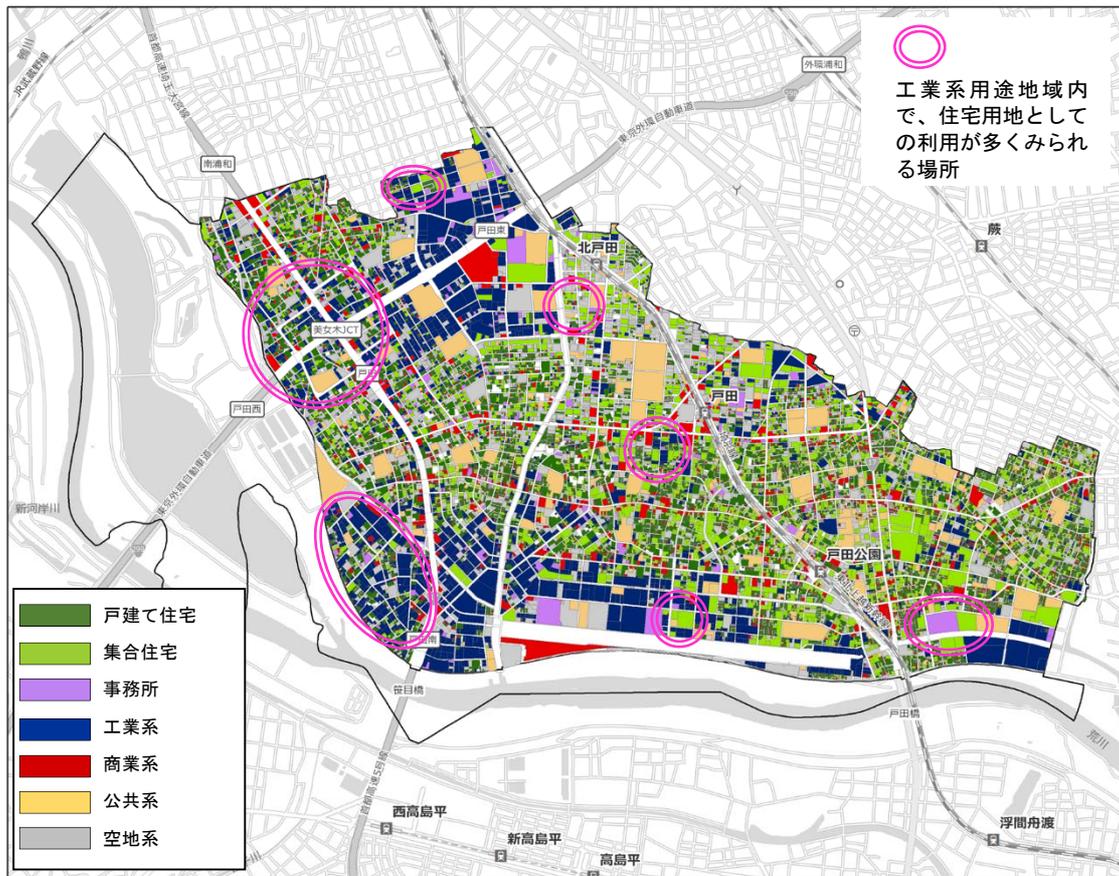


図 1-11 土地利用状況

土地利用調整方針調査検討業務報告書（平成 28 年 3 月、戸田市）を基に作成

### (5) 生活利便施設の立地状況

本市における生活利便施設の立地状況について、生鮮スーパーや病院・診療所、銀行・信用金庫など、日常生活に必要な施設はある程度広く立地しています。しかしながら、工業地域や住工混在が進行している準工業地域においては、住宅の建設が進む一方で、生活利便施設の立地が比較的少ない状況となっています。また、美女木においては、市内外からを問わず、利用客が非常に多く、集客力が高い大規模商業施設が立地しています。

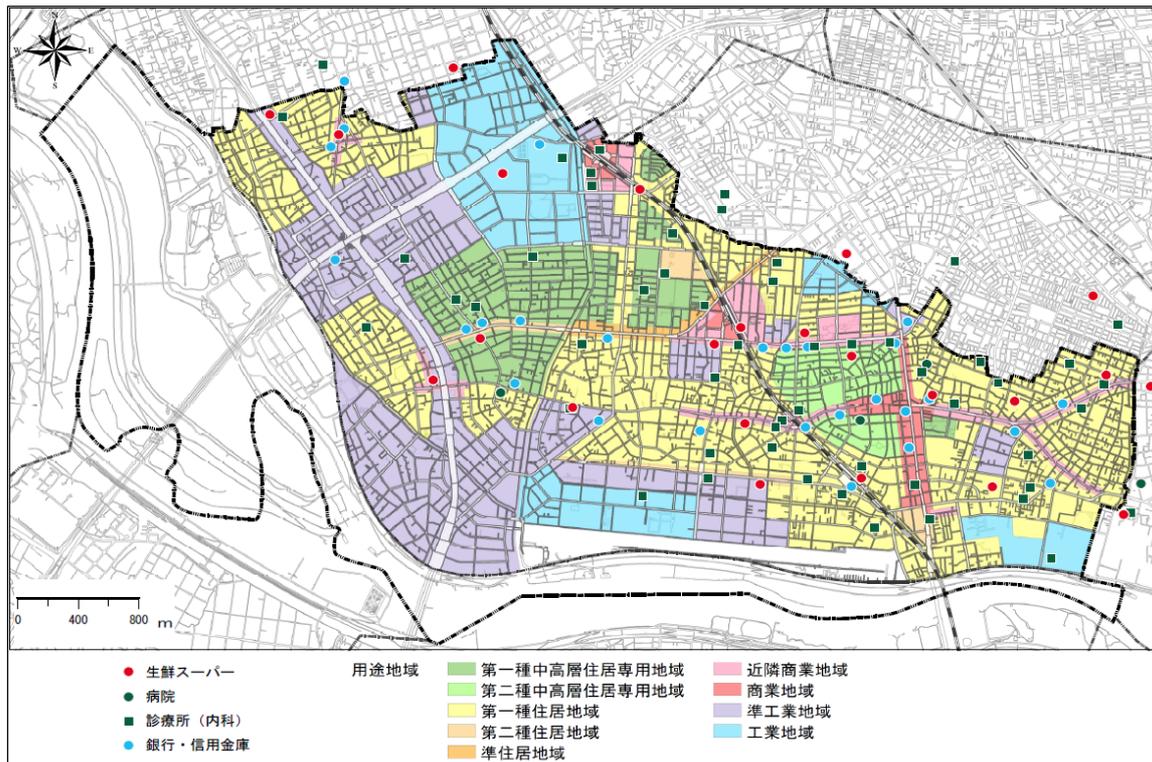


図 1-12 各種施設の立地状況

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

## (6) 目指すべき都市の骨格構造

### 1) 目指すべき都市の骨格構造

第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）及び戸田市立地適正化計画において、本市の地域特性に応じて誘導すべき都市活動及びそれらの都市活動を支えるために必要な環境や都市機能について設定しています。

本市における環境、都市機能等の現状や今後の可能性を想定しながら、JR 埼京線の市内3駅周辺の中心拠点、さらには工業拠点、文化・行政拠点、緑の拠点、水辺の拠点、交通拠点の計6つの拠点が位置づけられています。

また、市内各地域の特徴をいかにしながら、都市活動を誘導する適切なまちづくりを推進していくために、居住ゾーン、住工共生ゾーン、工業ゾーンの計3つに大別され、居住ゾーンについてはさらに4つの分類が行われています。

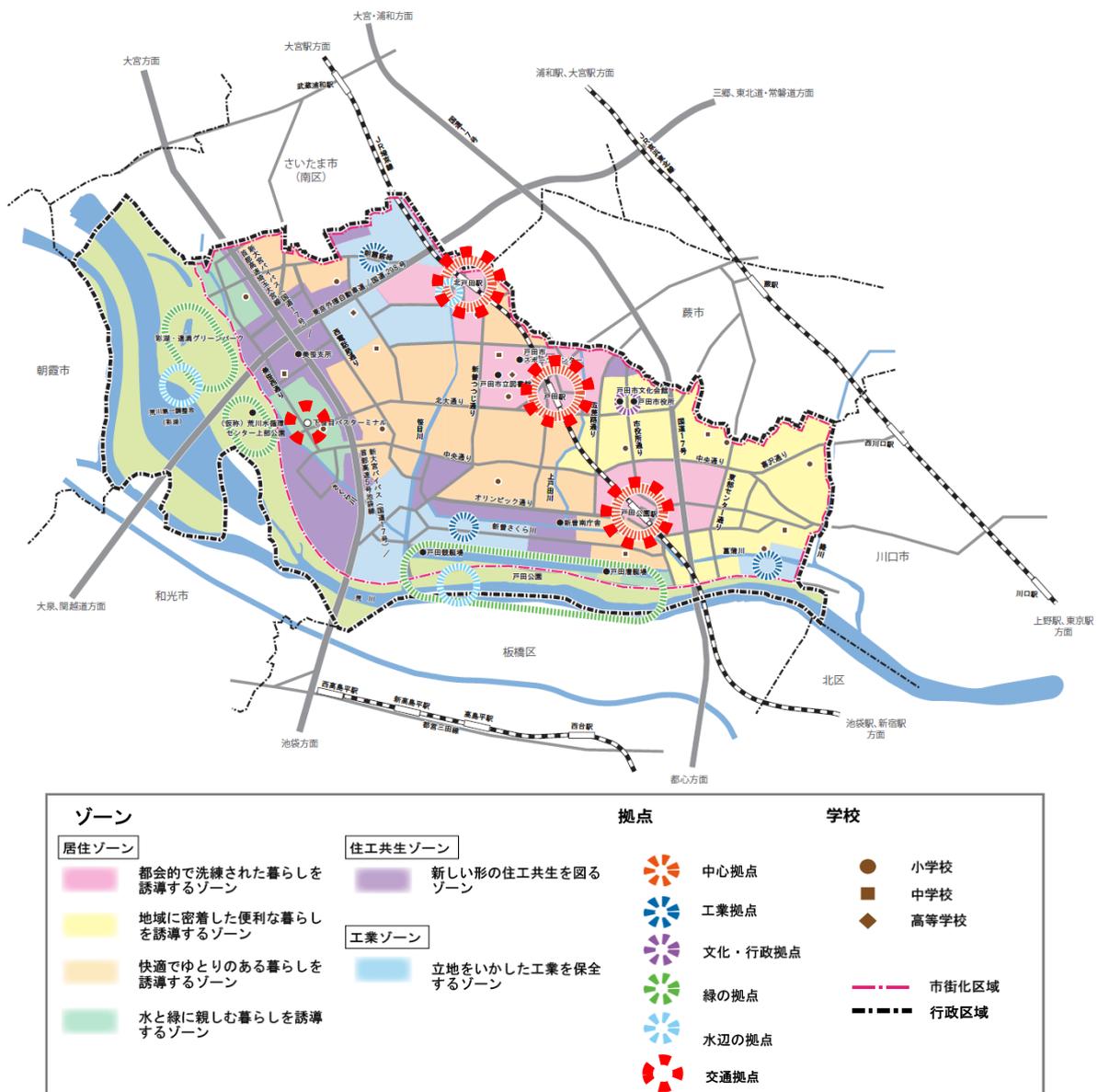


図 1-13 目指すべき都市の骨格構造

戸田市立地適正化計画（案）（平成 30 年 11 月、戸田市）を基に作成

表 1-1 ゾーン設定の考え方

ゾーンの種類		ゾーン設定の考え方
居住ゾーン	都会的で洗練された暮らしを誘導するゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅に近接し、ファミリー層等の主に若い世代をターゲットとした住宅や子育て環境の誘導により魅力的な住環境の誘導を図るゾーン</li> <li>・市の中心である鉄道駅徒歩圏の地域に設定</li> </ul>
	地域に密着した便利な暮らしを誘導するゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅に近接し、市街化が早く進み、日常の暮らしを支える生活利便機能が整った利便性の高い、快適な住環境の誘導を図るゾーン</li> <li>・JR 埼京線の東側で、商店等の生活利便施設が既に一定程度立地する地域に設定</li> </ul>
	快適でゆとりのある暮らしを誘導するゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・良質な住宅、子育て支援施設及び生活利便施設が一定のレベルで整い、さまざまな世代が交流しながら快適でゆとりのある暮らしの誘導を図るゾーン</li> <li>・JR 埼京線の西側で、現在土地区画整理事業が進行中の新曽や、住居系の土地利用が中心で多様な形式の住宅が共存する地域に設定</li> </ul>
	水と緑に親しむ暮らしを誘導するゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市街地内の公園、河川敷の公園等の自然環境に親しみながら暮らすことができる住環境の誘導を図るゾーン</li> <li>・荒川の自然環境に近く、比較的ゆとりのある地域に設定</li> </ul>
住工共生ゾーン	新しい形の住工共生を図るゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業系や住居系の土地利用の方向性検討と併せて、住工共生を進めるゾーン</li> <li>・工場等の工業系と住居系の土地利用の混在度が高い地域に設定</li> </ul>
工業ゾーン	立地をいかした工業を保全するゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都心に近い立地をいかした事業活動が可能な工業地の保全を図るゾーン</li> <li>・第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）の土地利用方針において工業地として位置づけられ、既に大規模な工業系事業所が集積する地域に設定</li> </ul>

表 1-2 拠点設定の考え方

拠点の種類	拠点設定の考え方
中心拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医療・福祉、商業、行政等の広域を対象とする都市機能が集積した拠点である。</li> <li>・生活利便性を高める機能はもとより、都市全体の活動を牽引し、都市イメージを向上させる機能を備えた拠点である。</li> <li>・市の主要な交通結節点であり、機能集積による市全体の利便性向上に資する地区に定める。</li> </ul>
工業拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工業生産活動・流通業務機能を増進するための条件が整った地区である。</li> <li>・本市では、住宅市街地に配慮しつつ、高速道路等の広域幹線道路に近接し、工業機能が集積する地区に定める。</li> </ul>
文化・行政拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の文化的な都市活動や行政サービス向上に資する、文化、行政機能が集積する地区に定める。</li> </ul>
緑の拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大規模公園の整備が進められ、市を代表する緑地空間である荒川へのアクセス拠点ともなる地区に定める。</li> </ul>
水辺の拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存の大規模公園等をいかして、荒川の水辺空間における結節点を形成する地区に定める。</li> </ul>
交通拠点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道、バス等公共交通が集中し、交通結節点となっている地区に定める。</li> </ul>

出典：戸田市立地適正化計画（案）（平成30年11月、戸田市）

## 2) 基幹的な公共交通軸

戸田市立地適正化計画においては、市全域で公共交通による移動性を高めるため、JR埼京線の市内3駅周辺及び下笹目バスターミナルの交通拠点と近隣市外の主要な鉄道駅を、鉄道及びバスをはじめとした公共交通でつなぐ基幹的な公共交通軸を設定しています。

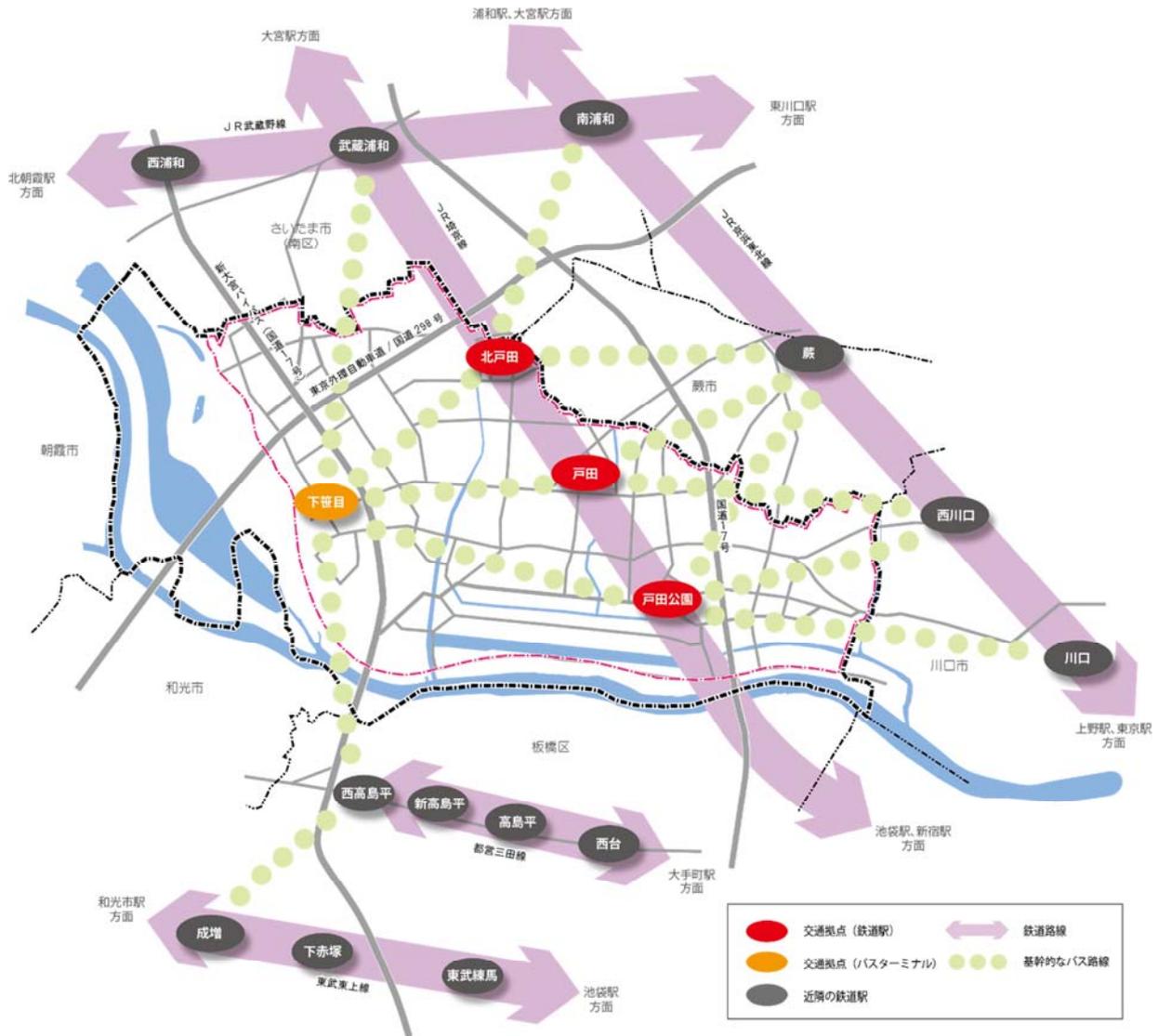


図 1-14 目指すべき都市の骨格構造（基幹的な公共交通軸）

出典：戸田市立地適正化計画（案）（平成 30 年 11 月、戸田市）

(7) 本市を取り巻く状況のまとめ

分 類	現 状
人口推移及び将来推計	<p>○本市の人口は、継続的に増加傾向で推移しています。</p> <p>○戸田市まち・ひと・しごと創生総合戦略に係る人口ビジョンによるベース推計では、2035年（平成47年）に約14万2千人に達した後、緩やかに減少に転じ、2060（平成72年）年には、約13万1千人となり、現在の人口を下回ると予測されています。</p>
人口分布状況	<p>○市の東部に人口の多い地域が集中しており、将来（2040年（平成52年））においても同様の傾向が予想されます。</p> <p>○人口集中地区（DID）の設定基準の一つである40人/haを現状で下回っている区域は、その多くが将来も同様に40人/haを下回ると予測されています。</p>
運転免許証保有者数・自主返納者数	<p>○県内の運転免許証保有者数はほぼ横ばいですが、保有者に占める高齢者の割合は増加傾向にあります。</p> <p>○2016年（平成28年）の運転免許証返納者数は、2011年（平成23年）の約7倍に増加し、うち約95%を高齢者が占めています。</p>
土地利用状況	<p>○全体的に戸建て住宅と集合住宅を中心とした土地利用が多く、鉄道駅の周辺や幹線道路沿線等には商業系の土地利用が多くなっています。</p> <p>○戸田東 IC 周辺や荒川に近い地域では、工業系の土地利用が多くなっています。</p>
生活利便施設の立地状況	<p>○日常生活に必要な施設はある程度市内に広く立地していますが、住工混在が進行している準工業地域においては、住宅の建設が進む一方で、生活利便施設の立地が比較的少ない状況となっています。</p> <p>○市内外からを問わず、利用客が非常に多く、集客力が高い大規模商業施設が立地しています。</p>
目指すべき都市の骨格構造	<p>○本市における環境、都市機能等の現状や今後の可能性を想定しながら、JR 埼京線の市内3駅周辺の中心拠点、さらには工業拠点、文化・行政拠点、緑の拠点、水辺の拠点、交通拠点の計6つの拠点が位置づけられています。</p> <p>○ゾーンの分類については、居住ゾーン、住工共生ゾーン、工業ゾーンの計3つに大別され、居住ゾーンについてはさらに4つの分類が行われています。</p> <p>○JR 埼京線の市内3駅周辺及び下笹目バスターミナルの交通拠点と近隣市外の主要な鉄道駅を、鉄道及びバスをはじめとした公共交通でつなぐ基幹的な公共交通軸を設定しています。</p>

## 2 交通の現状

### (1) 鉄道

#### 1) 鉄道ネットワーク

市内には都心、さいたま市、川越市方面を結ぶ JR 埼京線が整備されており、戸田公園、戸田、北戸田の3駅が設置されています。JR 埼京線には、平日のラッシュ時に運行される通勤快速、平日の日中と土日祝日に運行される快速、各駅停車が運行されており、快速が戸田公園に停車しています。

また、本市近傍には、JR 京浜東北線、JR 武蔵野線、都営三田線が運行されています。なお、市内3駅の停車本数は130~160本/日であり、京浜東北線の停車駅と比べると少ない状況にあります。

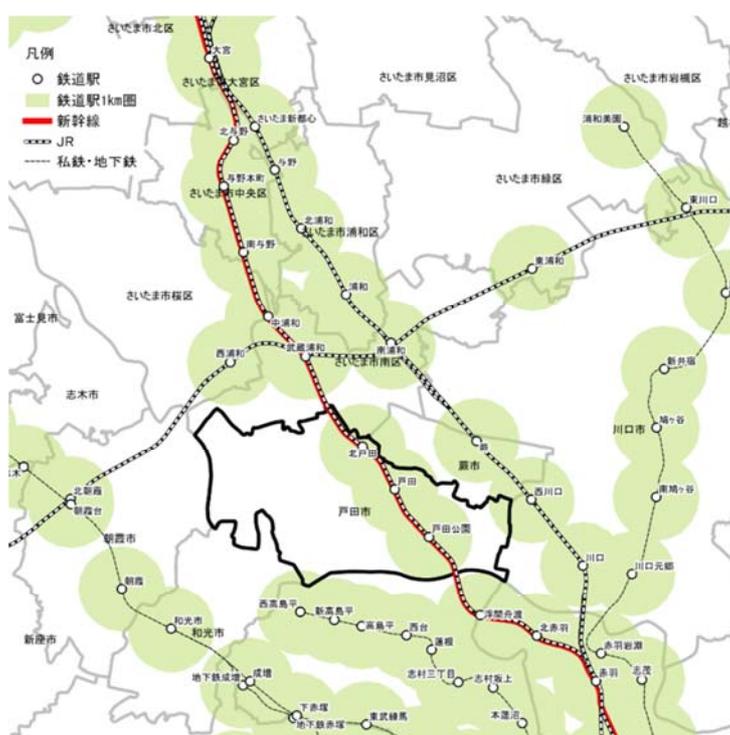


図 1-15 本市及び近隣市の鉄道網

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

表 1-3 本市及び周辺の鉄道駅の停車本数

埼京線沿線				京浜東北線沿線				武蔵野線沿線			
駅名	路線名	停車本数 <sup>※</sup>	備考	駅名	路線名	停車本数 <sup>※</sup>	備考	駅名	路線名	停車本数 <sup>※</sup>	備考
戸田公園	埼京線	157	快速停車	赤羽	京浜東北線	258		東川口	武蔵野線	133	
戸田	埼京線	136			埼京線	202	通勤快速、快速停車		埼玉高速鉄道	136	
北戸田	埼京線	136			東北本線	166	快速、通勤快速停車	北朝霞	武蔵野線	133	
武蔵浦和	埼京線	184	通勤快速、快速停車		湘南新宿ライン	67	快速、特別快速停車	<small>※埼京線、京浜東北線等は東京都心（山手線内の駅）方面、武蔵野線は府中本町方面を集計。停車本数は1日あたり。有料特急や臨時列車を除く。</small>			
	武蔵野線	133		川口	京浜東北線	254					
				西川口	京浜東北線	254					
				蕨	京浜東北線	254					
				南浦和	京浜東北線	254					
					武蔵野線	133					
				浦和	京浜東北線	185					
					東北本線	166	快速、通勤快速停車				
					湘南新宿ライン	67	快速、特別快速停車				

JR 東日本 Web サイト（平成 29 年 9 月時点）を基に作成

## 2) 鉄道駅周辺状況

戸田公園駅や北戸田駅には、駅改札からおおむね 100m 以内に路線バス、コミュニティバス toco の停留所が設置されています。戸田駅については、コミュニティバス toco の停留所は駅改札から 100m 以内に設置されているものの、路線バスの停留所は駅改札から 200m 程度離れて設置されています。

また、タクシープール（待機場、乗り場）は、各駅に 1 箇所ずつ設けられており、市営の自転車駐車場（以下「駐輪場」という。）は、各駅付近の鉄道高架下などに設けられています。

表 1-4 鉄道駅周辺のバス停留所、タクシープール、駐輪場の設置状況

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

◎：改札から100m圏内      ○：改札から200m圏内

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

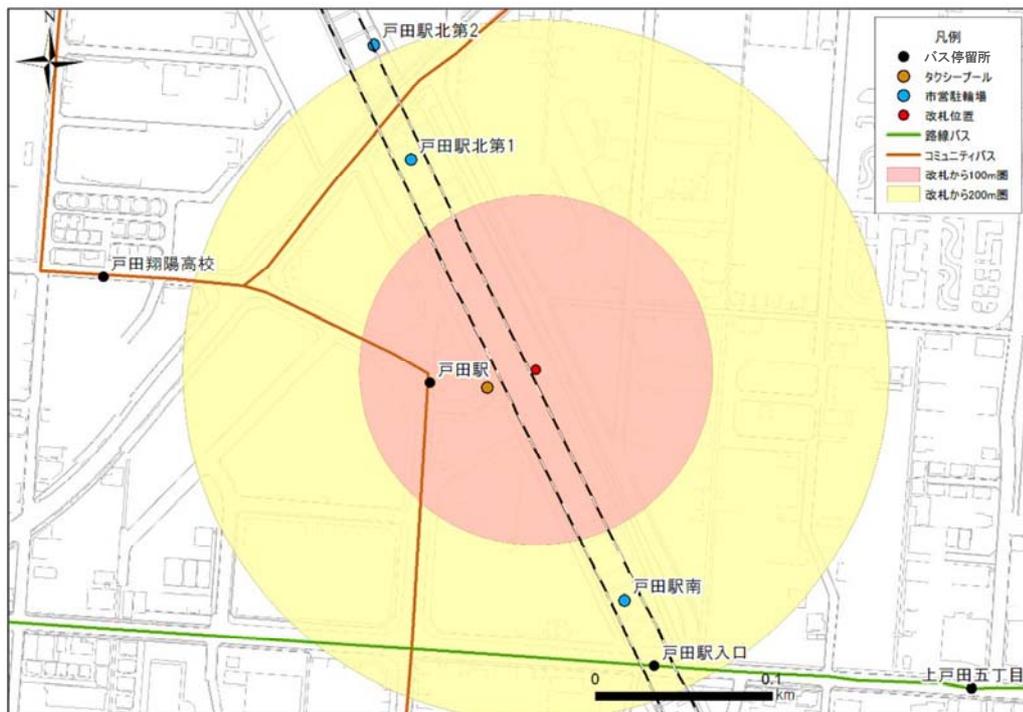


図 1-16 鉄道駅の周辺状況（戸田駅）

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

## (2) バス路線

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

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

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



図 1-17 本市のバス路線網

出典：戸田市バス路線図(平成30年4月、戸田市)

### (3) 公共交通（鉄道・バス）カバー圏域

#### 1) カバー圏域の状況

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

#### 2) 公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と人口分布

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

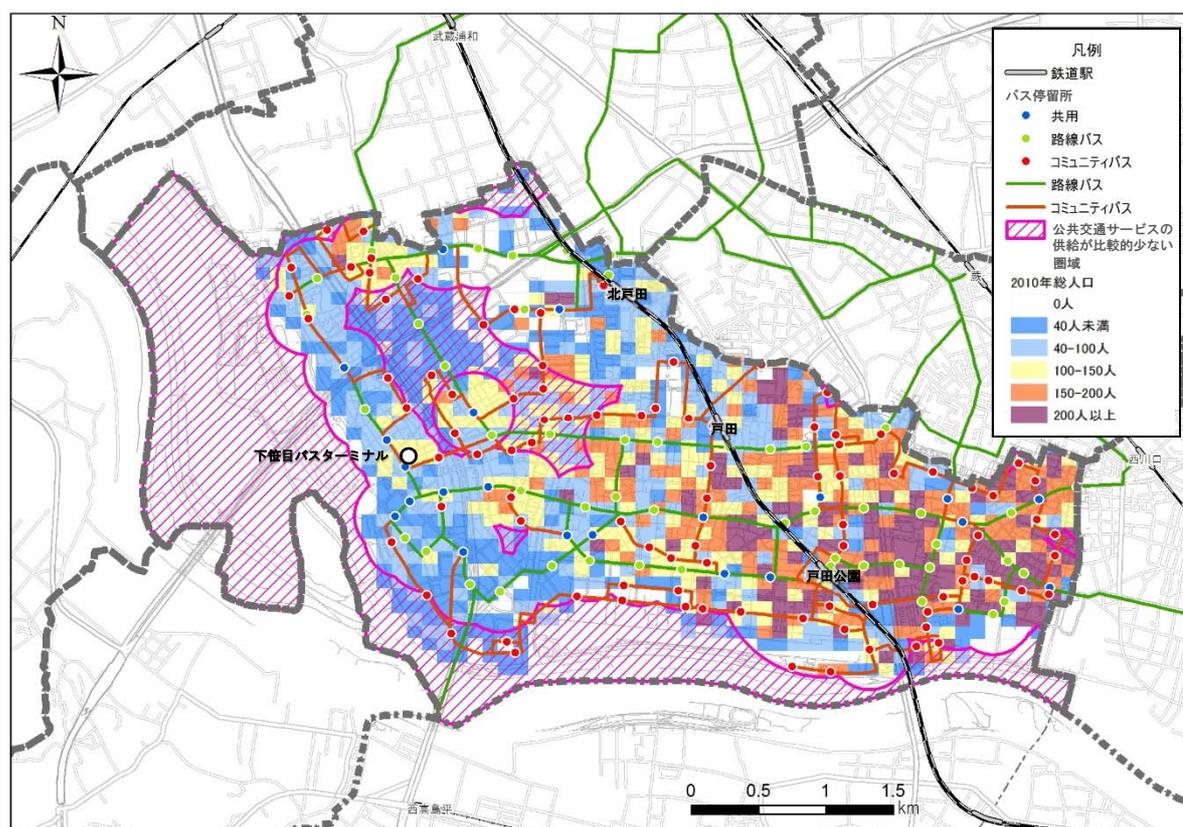


図 1-18 公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域と 2015 年人口分布

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）、国勢調査を基に作成

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

#### (4) 道路

##### 1) 高速道路網

本市は、東西方向に外環道、南北方向に首都高速5号池袋線が通過しています。市内に設置されたインターチェンジ（以下「IC」という。）として、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、東名高速などの高速道路網に接続しています。



図 1-19 高速道路網

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

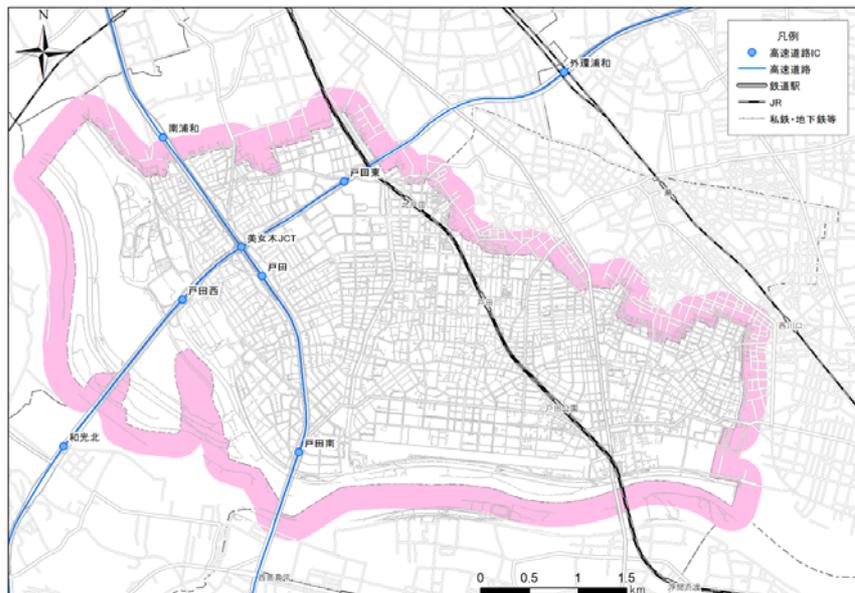


図 1-20 本市を中心とする高速道路網（市周辺拡大図）

国土数値情報（平成 29 年時点、国土交通省）を基に作成

## 2) 幹線道路

高速道路以外の主要道路については、市内外を結ぶ広域幹線道路として国道 17 号、新大宮バイパス、国道 298 号等があり、市内の各地域を結ぶ主要幹線道路として、東西方向の北大通り、オリンピック通り（練馬川口線）、南北方向の五差路通り（新倉蔵線）等が整備されています。

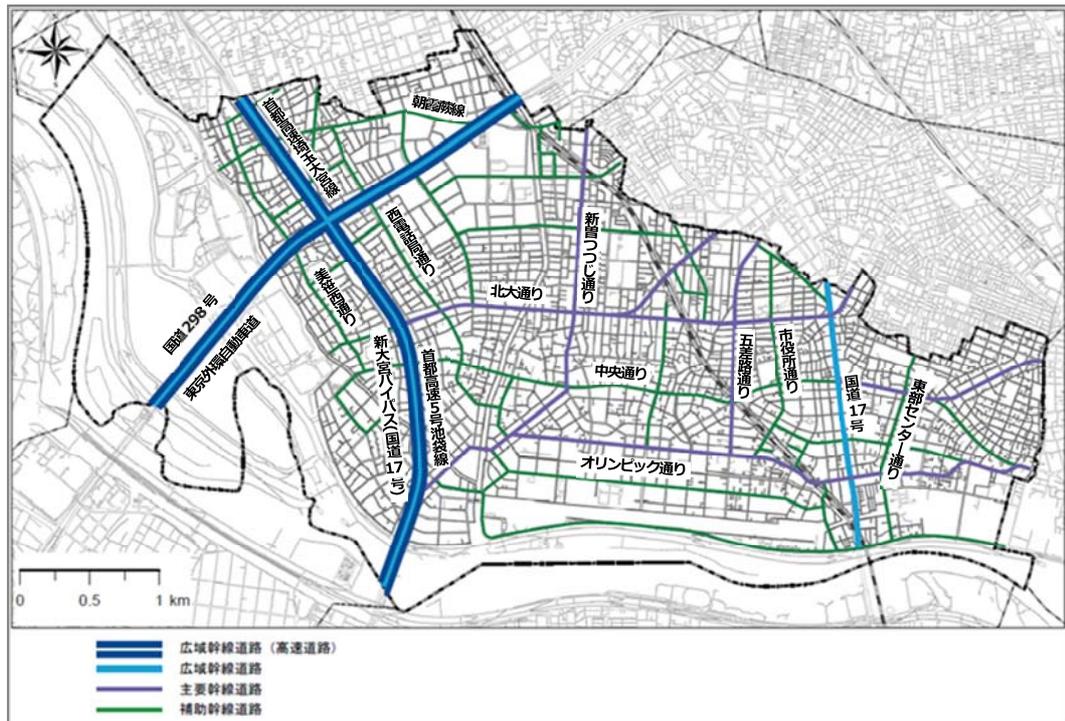


図 1-21 市内の主な幹線道路網

第 2 次戸田市都市マスタープラン（改定版）（平成 30 年 12 月、戸田市）を基に作成

### 3) 都市計画道路の整備の状況と見直し状況

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、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の2箇所は整備済みであります。戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の4箇所は今後整備を進める予定としています。

都市計画道路の見直しについては、2005年（平成17年）3月に未整備の都市計画道路について、見直しの方向性を定めるための考え方と手順等を示した「長期未整備都市計画道路の見直しガイドライン」が埼玉県により策定され、これを受けて、当初計画決定から20年以上が経過し、未整備であった路線のうち、新曽川口線を選定し、2005年度交通量、代替路線等の観点により検討を行った結果、車線数及びルートの変更による機能の縮小を行うこととし、2008年（平成20年）11月に都市計画変更を実施しています。

さらには、2013年（平成25年）6月に「都市計画道路の検証・見直し指針」が埼玉県により新たに策定されたことを受け、再度見直し路線について検討を行った結果、全路線について計画を存続させることとしています。

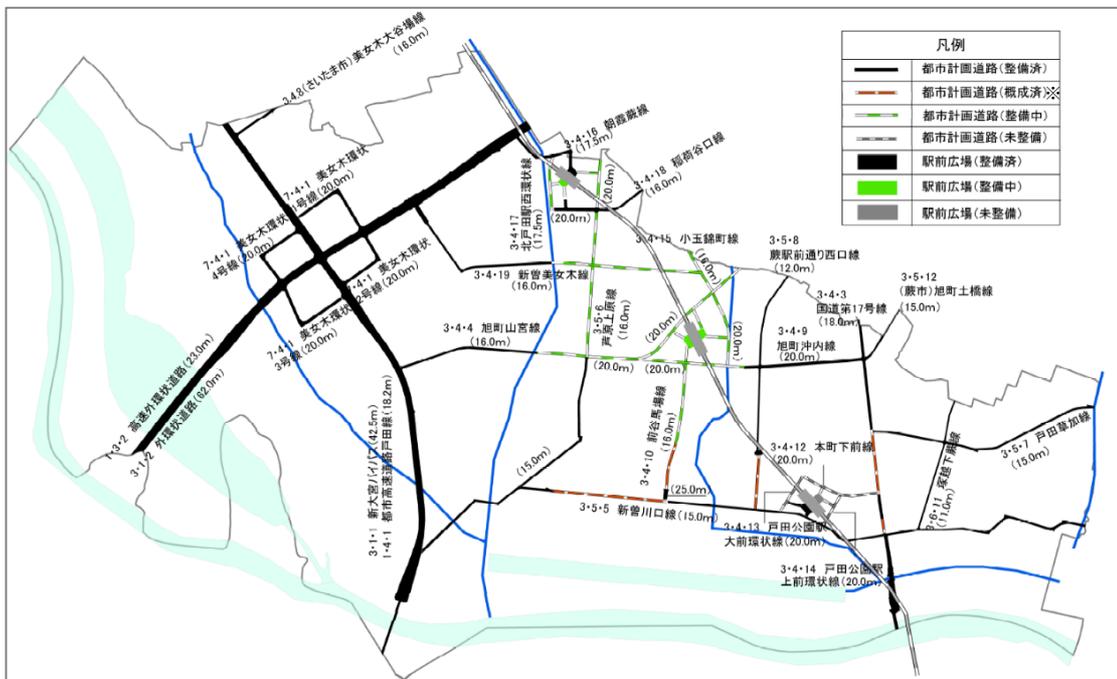


図 1-22 都市計画道路の整備状況

出典：立地適正化計画（案）（資料編）（平成30年11月、戸田市）

※ 計画幅員までは完成していないが、自動車交通の処理が可能な車線数を有する、又は、暫定的な整備がされているなど、おおむねの機能を満足している道路

#### 4) 自転車道路網

市域がさほど広くなく、かつ平坦な地形特性から、歩行や自転車による移動の需要が今後増加していくことが見込まれていたため、市道については、2013年（平成25年）3月に「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」を策定し、整備効果が高いと見込まれる路線約28.7kmについて「自転車道路網」を設定しています。

2013年度（平成25年度）から2017年度（平成29年度）までの5年間において、約5.9kmの自転車通行空間を整備し、2020年度（平成32年度）までに合計約10kmの整備を行う予定としています。

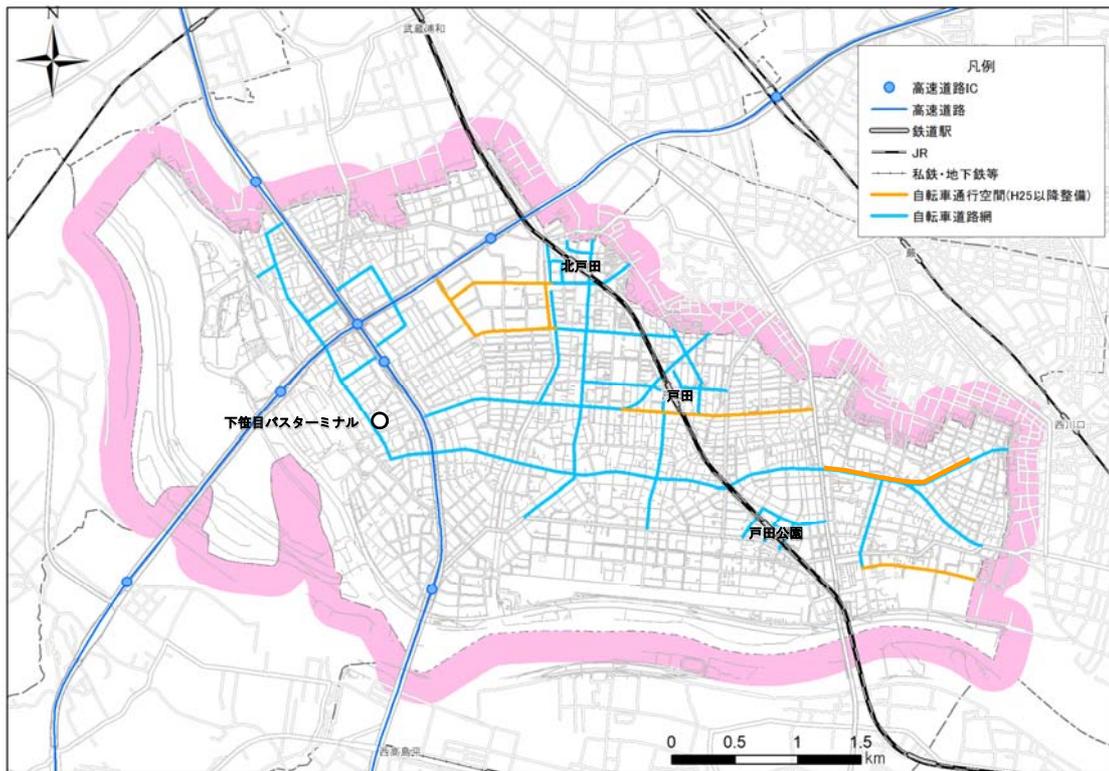


図 1-23 自転車道路網の整備対象路線と通行空間整備状況（市道）

戸田市歩行者自転車道路網整備計画（平成25年3月、戸田市）を基に作成

## 5) 道路の維持管理

本市が管理する道路の総延長は約 250.6km であり、その概要は表 1-5 に示すとおりとなっています。道路施設の維持管理については、日々の調査及び点検により、補修が必要な箇所が発見された場合には、予防保全に加えて、市民からの連絡等を受けて適切に補修工事を行っています。

市が管理する道路橋は 70 橋ありますが、今後 20 年経過すると建設後 50 年を経過した高齢橋梁の割合が全体の約 70% 以上となり、架け替えや大規模修繕などの大きな財政負担が懸念されています。そこで、計画的に橋梁の長寿命化を図るため、2013 年（平成 25 年）に戸田市橋梁長寿命化修繕計画を策定しており、定期的な橋梁点検（橋梁健全度調査）を実施し、その結果を基に戸田市橋梁長寿命化計画の改定を行いながら適切な維持管理を進めています。

表 1-5 市が管理する道路施設概要

施設類型	施設分類	施設量
道路		250.6km
道路付属物	側溝	351.3km
	横断歩道橋	3 橋
	道路照明灯	5,495 基
	道路標識	91 基
	防護柵	46.6km
道路橋		70 橋

出典：戸田市公共施設等総合管理計画（平成 29 年 3 月、戸田市）

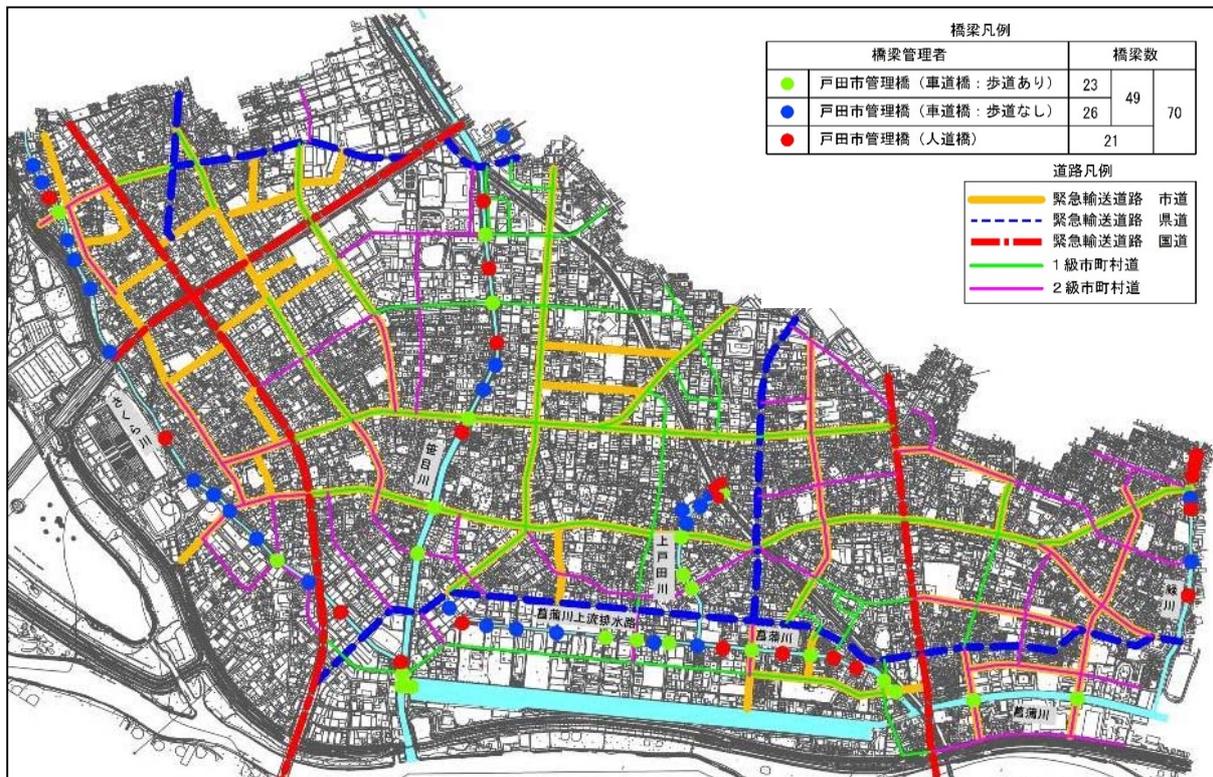


図 1-24 本市の橋梁位置図

出典：戸田市橋梁長寿命化修繕計画（平成 26 年 3 月、戸田市）

(5) 交通の現状のまとめ

分 類	現 状
鉄道	<p>○市内には JR 埼京線が整備されており、戸田公園、戸田、北戸田の 3 駅が設置されていますが、本市近傍の JR 京浜東北線の駅と比較すると、停車本数やラッシュ時の輸送定員は少ない状況にあります。</p> <p>○戸田公園駅と北戸田駅においては、駅改札からおおむね 100m 以内にバス停留所が設置されていますが、戸田駅における路線バスの停留所は改札から 200m 程度離れて設置されています。</p> <p>○各駅には、駅に隣接する高架下などに市営駐輪場があります。</p>
バス路線	<p>○市内のバス路線網は、路線バスとコミュニティバスにより形成されています。</p> <p>○路線バスは本市と周辺市区町村を結んでおり、コミュニティバス toco は市内鉄道駅を起点に、主要な公共施設や路線バスが運行されていない地域を結び運行しています。</p>
公共交通 カバー圏域	<p>○市内のほぼ全域が鉄道駅 800m 圏域、又は、バス停留所 300m 圏域に含まれているものの、一部の地域は、人口が比較的多い地域であるにもかかわらず、運行本数が多いバス停留所 300m 圏域から外れています。</p>
道路	<p>○高速道路は外環道、首都高速 5 号池袋線等が通過し、IC は 4 箇所設置されています。</p> <p>○市内外を結ぶ広域幹線道路として、国道 17 号、新大宮バイパス、国道 298 号等があります。</p> <p>○都市計画道路については、市の西部についてはおおむね整備済みですが、未整備区間は、戸田公園駅周辺のほか、新曽第一・新曽第二土地地区画整理事業施行区域や新曽中央地区に残っている状況です。</p> <p>○駅前交通広場については、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の 2 箇所は整備済みであり、戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の 2 箇所は今後整備を進める予定としています</p>
自転車道路網	<p>○市道については、2013 年（平成 25 年）3 月策定の「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」により自転車道路網が設定され、2017 年度（平成 29 年度）までに約 5.9km が整備され、2020 年度（平成 32 年度）までに合計約 10km の整備を行う予定としています。</p>
道路の 維持管理	<p>○本市が管理する道路の総延長は約 250.6km であり、道路施設は日々の調査及び点検により補修が必要な箇所については、予防保全に加えて市民からの連絡等を受けて適切に補修工事を行っているほか、本市が管理する全 70 橋の橋梁については、戸田市橋梁長寿命化修繕計画を策定しており、計画的な維持管理を進めています。</p>

### 3 人の移動実態

#### (1) 鉄道駅別乗車人員の増減率

2000年（平成12年）以降、17年間の増減率を見ると、市内の駅は順調に乗車人員を伸ばしており、戸田公園駅と北戸田駅は2000年の約1.4倍に、戸田駅も約1.3倍に増加しています。

武蔵浦和駅を含めた埼京線の4駅は、全ての駅で乗車人員の伸び率が京浜東北線の5駅（浦和、南浦和、川口、蕨、西川口）を上回っています。

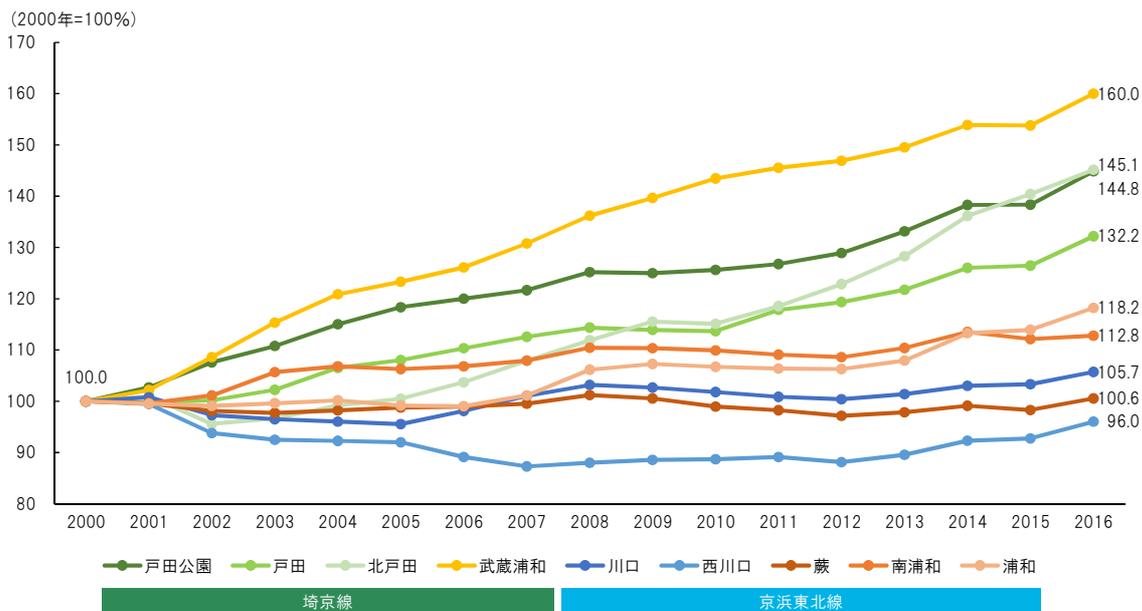


図1-25 市内と市周辺駅の乗車人員の増減率 (2000年～2016年)

埼玉県統計年鑑（各年、埼玉県）を基に作成

表1-6 市内と市周辺駅の乗車人員 (2000年～2016年) [千人/年]

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
埼京線	戸田公園	定期	5,539	5,748	5,997	6,236	6,458	6,685	6,841	6,955	7,202	7,214	7,312	7,456	7,573	7,877	8,201	8,167	8,582
		定期外	2,907	2,928	3,091	3,123	3,257	3,312	3,294	3,320	3,371	3,340	3,297	3,252	3,316	3,369	3,481	3,516	3,653
		計	8,446	8,676	9,088	9,358	9,715	9,997	10,135	10,275	10,572	10,554	10,610	10,708	10,889	11,246	11,682	11,683	12,234
	戸田	定期	3,853	3,836	3,834	3,900	4,025	4,080	4,173	4,257	4,316	4,322	4,323	4,545	4,592	4,646	4,799	4,800	5,026
		定期外	1,357	1,360	1,385	1,424	1,523	1,548	1,574	1,608	1,642	1,612	1,599	1,592	1,625	1,695	1,766	1,787	1,860
		計	5,209	5,196	5,219	5,325	5,548	5,628	5,747	5,865	5,958	5,934	5,922	6,136	6,217	6,341	6,564	6,587	6,886
	北戸田	定期	3,820	3,843	3,607	3,626	3,709	3,719	3,866	4,029	4,201	4,379	4,396	4,538	4,694	4,899	5,192	5,348	5,539
		定期外	1,285	1,312	1,274	1,307	1,354	1,412	1,428	1,480	1,511	1,520	1,481	1,515	1,577	1,651	1,760	1,819	1,870
		計	5,105	5,156	4,881	4,933	5,063	5,131	5,294	5,509	5,712	5,900	5,878	6,053	6,271	6,550	6,952	7,167	7,409
	武蔵浦和	定期	8,024	8,169	8,587	8,846	9,181	9,376	9,521	9,863	10,195	10,471	10,802	11,114	11,186	11,298	11,511	11,472	11,941
		定期外	3,508	3,613	3,935	4,451	4,757	4,844	5,023	5,218	5,514	5,631	5,742	5,668	5,756	5,943	6,172	6,262	6,508
		計	11,533	11,782	12,522	13,297	13,938	14,220	14,544	15,081	15,708	16,102	16,545	16,782	16,942	17,241	17,743	17,735	18,449
京浜東北線	川口	定期	19,137	19,290	18,592	18,317	18,132	18,116	18,437	19,028	19,434	19,482	19,381	19,336	19,213	19,313	19,678	19,660	20,105
		定期外	9,358	9,426	9,128	9,178	9,236	9,104	9,525	9,761	9,975	9,774	9,621	9,411	9,399	9,576	9,672	9,782	10,026
		計	28,495	28,717	27,719	27,495	27,368	27,220	27,963	28,789	29,408	29,256	29,002	28,747	28,612	28,890	29,350	29,442	30,131
	西川口	定期	14,049	13,941	12,943	14,763	14,733	14,930	14,906	15,054	15,314	15,261	15,031	15,017	14,813	14,838	15,030	14,872	15,205
		定期外	6,933	6,931	6,735	6,764	6,875	6,849	6,508	6,195	6,214	6,205	6,142	6,050	6,013	6,163	6,299	6,428	6,666
		計	20,982	20,872	19,677	21,527	21,608	21,779	21,414	21,149	21,529	21,466	21,152	21,067	20,826	21,003	21,129	21,300	21,871
	蕨	定期	15,367	15,234	14,928	14,763	14,733	14,930	14,906	15,054	15,314	15,261	15,031	15,017	14,813	14,838	15,030	14,872	15,205
		定期外	6,283	6,332	6,311	6,397	6,525	6,459	6,515	6,494	6,599	6,516	6,390	6,255	6,223	6,353	6,428	6,411	6,572
		計	21,650	21,567	21,239	21,160	21,259	21,389	21,421	21,548	21,913	21,777	21,421	21,272	21,036	21,191	21,458	21,282	21,777
	南浦和	定期	12,919	12,815	12,913	12,924	12,872	12,766	12,780	12,848	12,981	12,901	12,934	12,947	12,774	12,782	13,139	12,865	12,816
		定期外	6,090	6,115	6,310	7,159	7,429	7,436	7,523	7,674	8,010	8,075	7,961	7,787	7,872	8,206	8,430	8,454	8,624
		計	19,008	18,930	19,223	20,083	20,301	20,202	20,303	20,523	20,992	20,976	20,895	20,734	20,645	20,987	21,569	21,319	21,441
浦和	定期	17,863	17,677	17,556	17,482	17,637	17,575	17,592	17,938	18,510	18,831	18,905	19,040	19,022	19,182	20,113	20,090	20,838	
	定期外	9,279	9,332	9,336	9,553	9,555	9,343	9,284	9,508	10,297	10,293	10,068	9,836	9,822	10,116	10,631	10,834	11,242	
	計	27,142	27,008	26,892	27,036	27,191	26,918	26,876	27,446	28,807	29,124	28,972	28,876	28,844	29,298	30,744	30,925	32,080	

埼玉県統計年鑑（各年、埼玉県）を基に作成

## (2) 市内幹線道路の交通量

東京都心を中心とした放射・環状方向の幹線道路ネットワークを構成する首都高速5号池袋線、外環道、新大宮バイパス、国道298号は4～9万台/日と、他の道路と比較して交通量が多くなっています。

また、国道17号、オリンピック通りが1万台を超えています。

2010年（平成22年）と2015年（平成27年）の交通量を比較すると、首都高速5号池袋線を除いて交通量は減少傾向にあります。

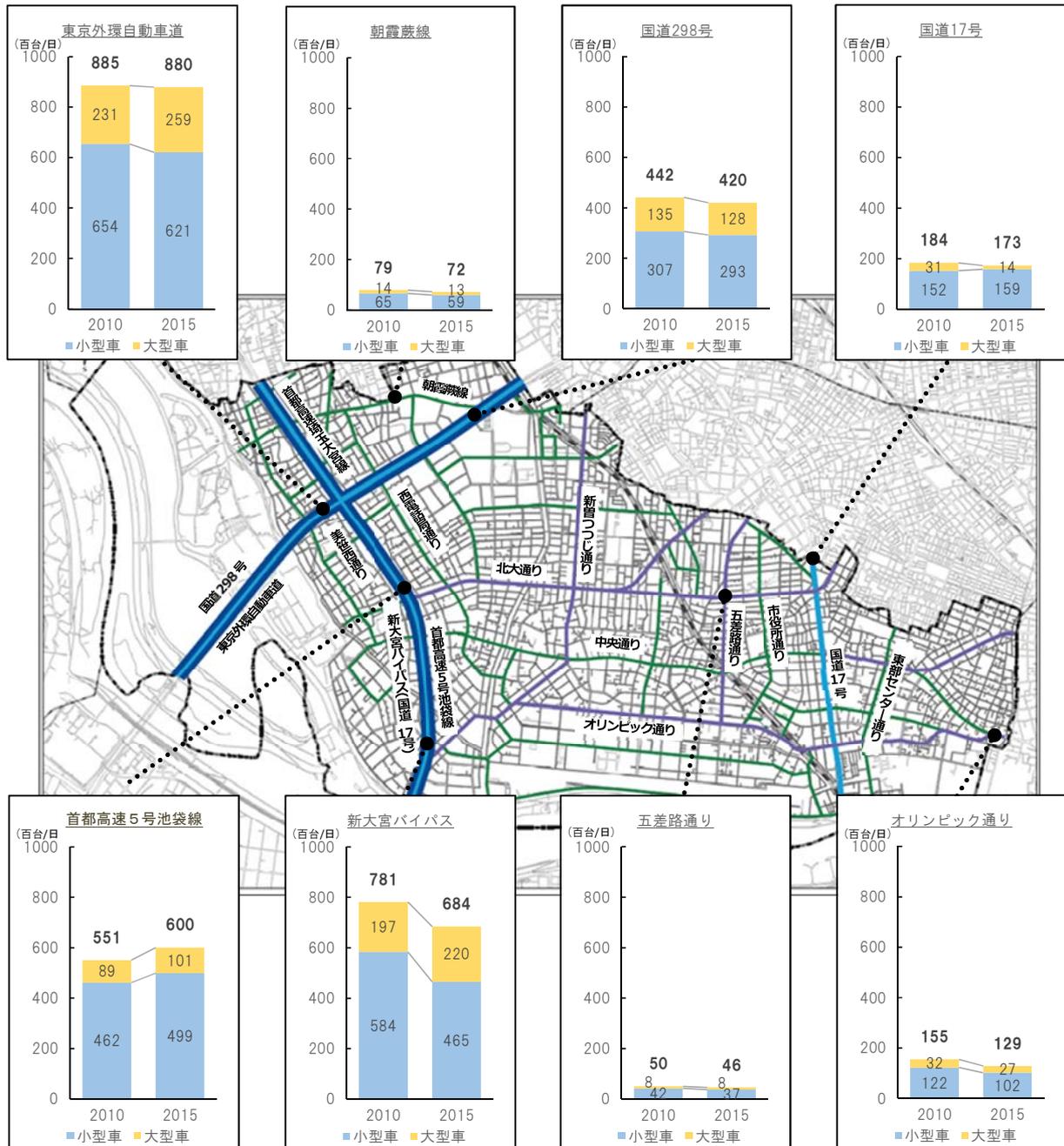


図 1-26 自動車交通量（日交通量）

全国道路・街路交通情勢調査（各年、国土交通省）を基に作成

### (3) 市内幹線道路の混雑度

市内の幹線道路の昼間 12 時間平均混雑度<sup>\*</sup>は、外環道や国道 298 号等で「1.00」以上となっており、特に新大宮バイパスは、ピーク時間を中心に混雑する時間帯が増加する可能性が高いとされる「1.25」を越えています。

2010 年（平成 22 年）と比較すると、全ての道路において混雑度はやや減少傾向にあります。

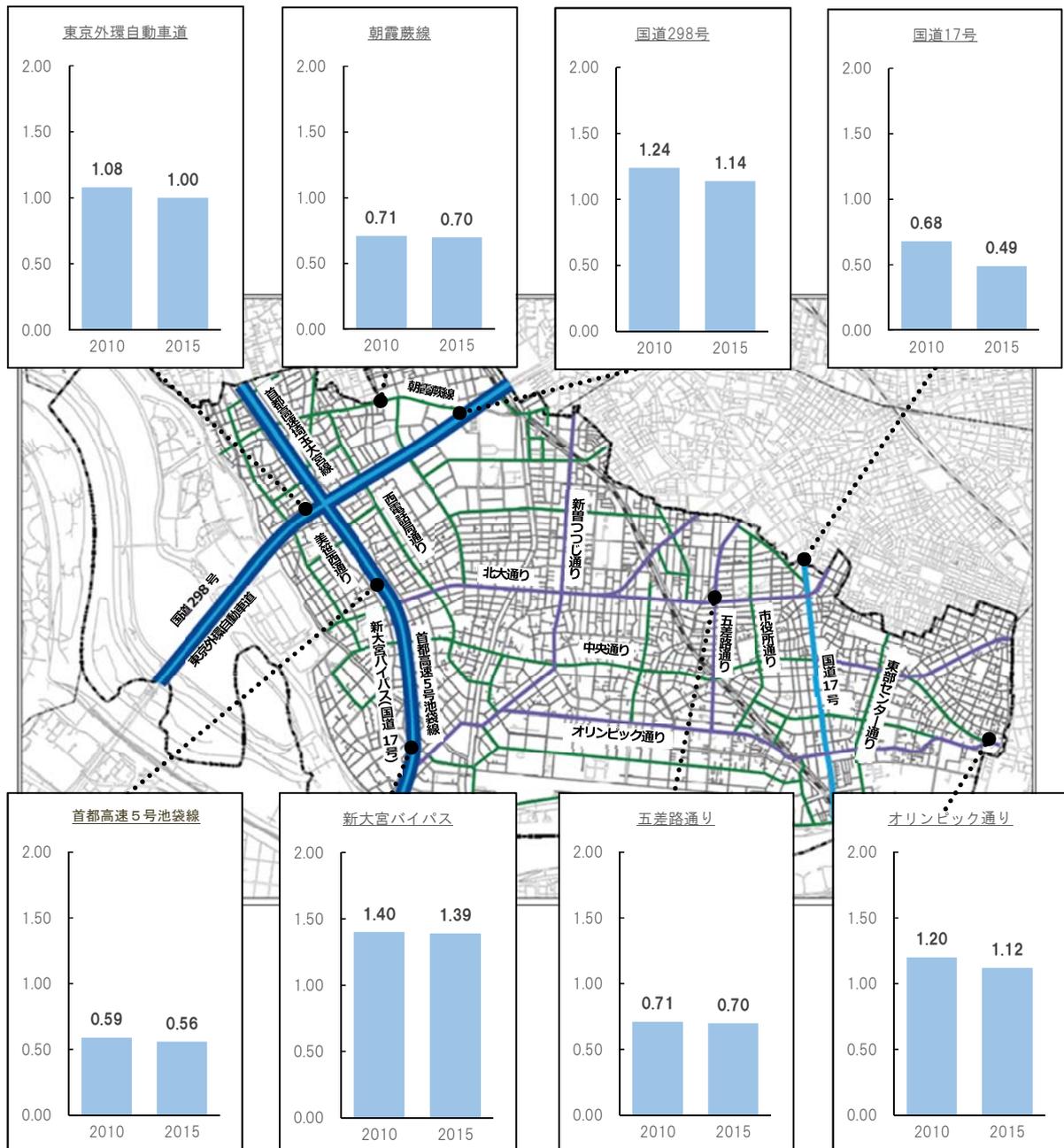


図 1-27 自動車混雑度（昼間 12 時間平均）

<sup>\*</sup>実測交通量を、道路設計上の交通容量で除算した値  
 全国道路・街路交通情勢調査（各年、国土交通省）を基に作成

## (4) 交通事故の実態

### 1) 交通事故発生状況

本市の2016年（平成28年）の交通事故発生件数は2,644件、死傷者は648人です。交通事故発生件数は、2004年（平成16年）は3,441件であり、2008年（平成20年）まで減少傾向となっています。それ以降は2016年までおおむね2,700～2,800件と横ばいの傾向にあります。また、交通事故死傷者数は、長期的に見て減少傾向にあります。

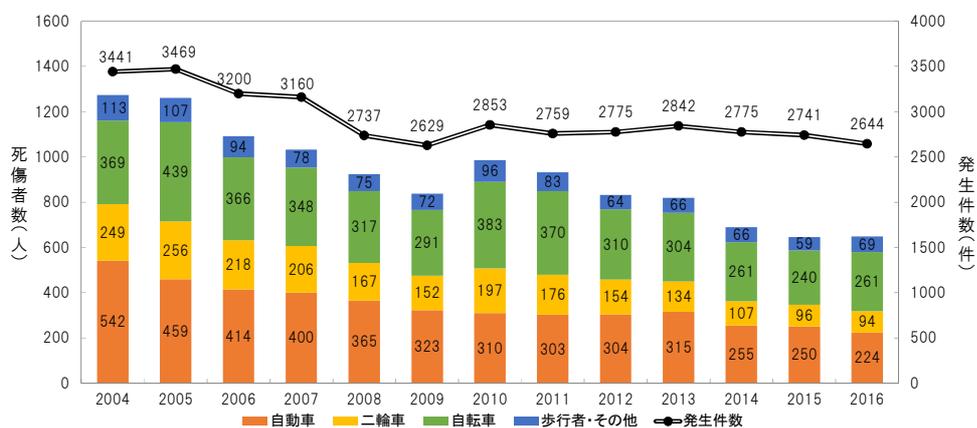


図 1-28 本市の交通事故発生状況

統計とだ（平成29年6月12日時点、戸田市）を基に作成

- 注) 1. 2008年以降は、高速道路上における事故は集計から除外されている。  
2. 交通事故発生件数には、人身事故、物損事故が含まれている。

### 2) 状態別交通事故発生状況

死傷者数は、2010年（平成22年）以降いずれの状態においても減少傾向にありますが、全体的に死傷者数は減少しているものの、「自転車」や「歩行者・その他」が占める割合は増加傾向にあります。

特に、「自転車」の死傷者数は全体の約40%を占めています。

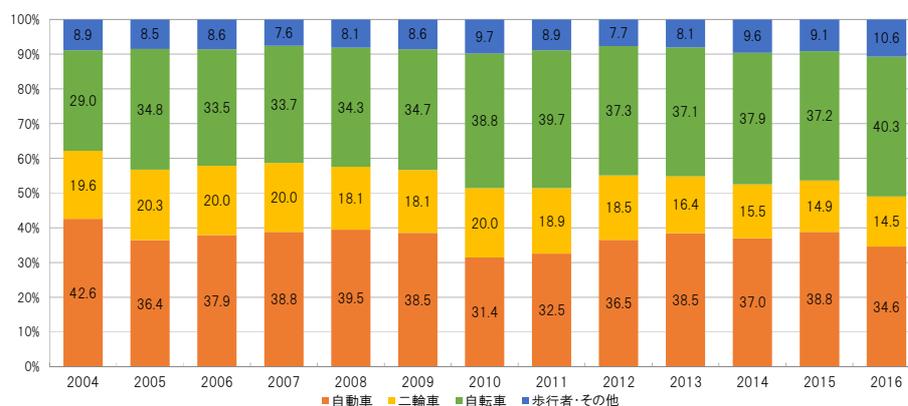


図 1-29 本市の状態別交通事故発生状況

統計とだ（平成29年6月12日時点、戸田市）を基に作成

- 注) 1. 高速道路上における事故は除く。  
2. 「その他」とは、路上で作業中の人、遊び中の人、立話をしている人等のことを指す。

### (5) 自動車（乗用車）保有台数

本市の自動車保有台数は、人口の増加とともに2004年（平成16年）の34,984台まで増加傾向にありましたが、これ以降は2011年（平成23年）の33,161台まで減少傾向となっています。ただし、2014年（平成26年）以降は、緩やかな増加傾向を示しています。しかしながら、人口及び自動車保有台数の伸び率の推移は、人口の伸び率と比較して、さほど伸びていないこともあり、近年は、自家用車に依存しない市民が多くなっていることが考えられます。



図 1-30 本市の人口及び自動車（乗用車）保有台数の推移

統計とだ（平成29年6月12日時点、戸田市）を基に作成

注) 台数は、「普通乗用車」と「小型乗用車」の合計値である。

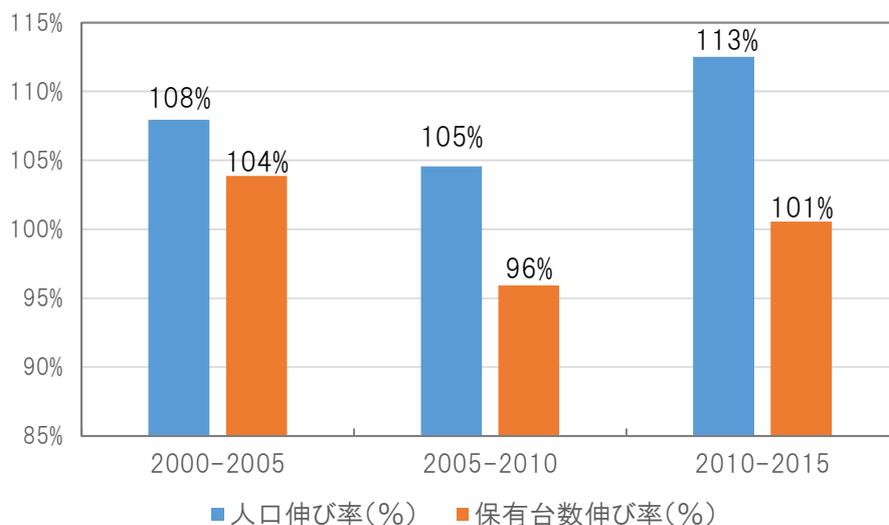


図 1-31 本市の人口及び自動車（乗用車）保有台数の伸び率の推移

統計とだ（平成29年6月12日時点、戸田市）を基に作成

## (6) バス利用者数

市内における2016年(平成28年)の1日あたりのバス運行本数は566本、平均乗車人員は14,452人となっています。

1日あたりの運行本数<sup>\*</sup>の推移を見ると、1994年(平成6年)の512本から1999年(平成11年)には449本まで減少していますが、コミュニティバス toco が運行を開始した2001年(平成13年)から増加に転じ、2008年(平成20年)には617本となっています。

しかしながら、2009年(平成21年)以降は緩やかに減少している状況です

1日平均乗車人員は、1994年には17,533人で2004年(平成16年)には12,535人まで減少していましたが、その後、2016年までは、増減はあるものの緩やかな増加傾向にあります。

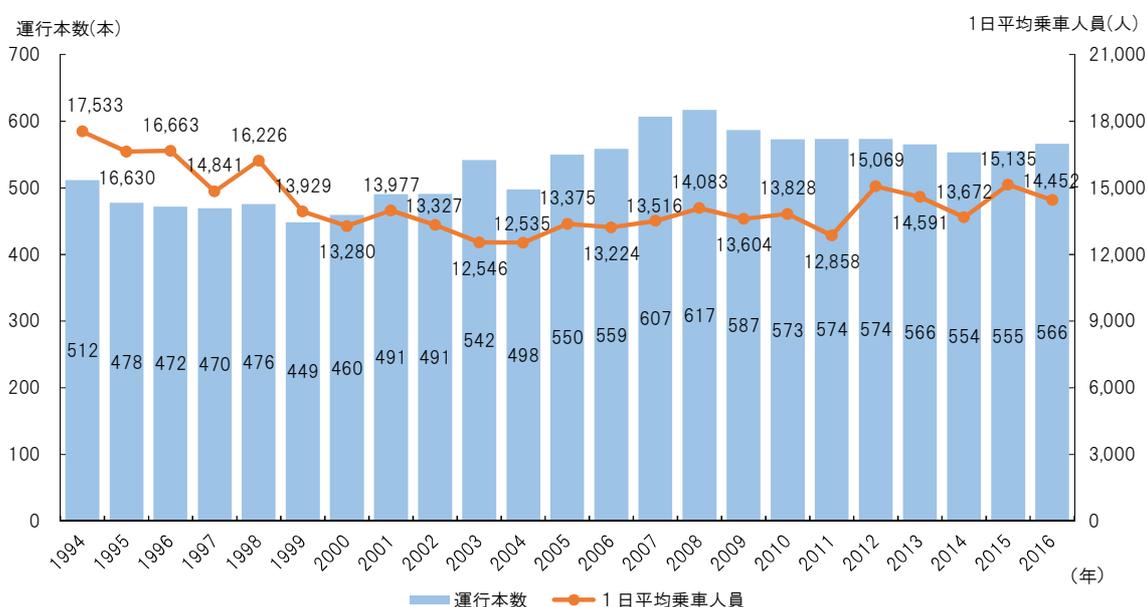


図 1-32 市内のバス利用状況の推移 (1994年～2016年)

統計とだ(平成29年6月12日時点、戸田市)を基に作成

<sup>\*</sup>運行本数1本とは、1往復のことをいい、また運行本数と乗車人員は、各年10月1日～10月31日の調査データを使用している。

コミュニティバス toco の利用者数は、2001 年（平成 13 年）に運行を開始して以降、増減はあるものの、長期的に見ると増加傾向となっています。

5 路線に共通して見られる傾向として、利便性を向上させるために運行方法を見直し、改善していることもあり、2012 年（平成 24 年）頃から増加傾向に転じていることと思われます。

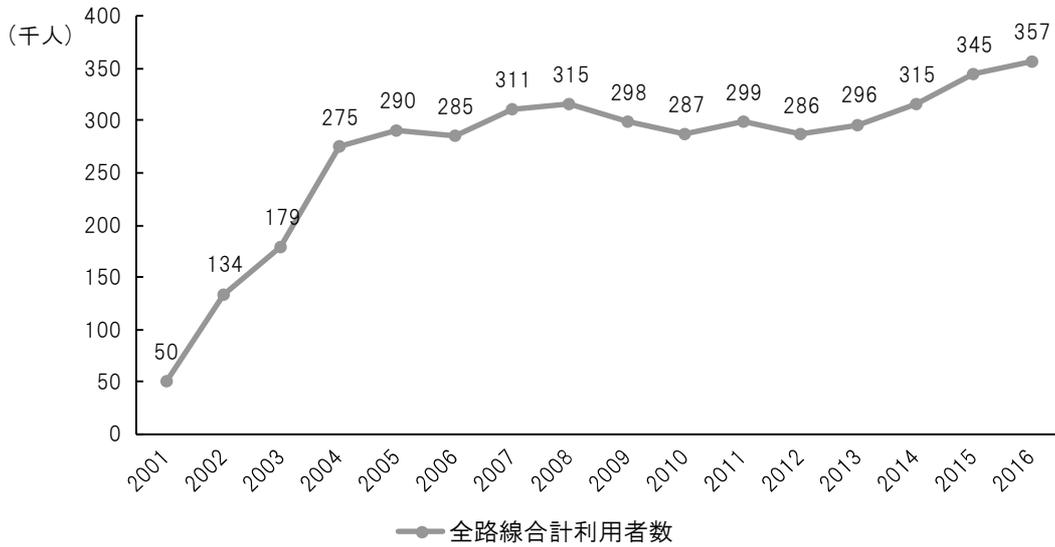


図 1-33 コミュニティバス toco の利用者数（全路線合計）

防犯くらし交通課提供資料（戸田市）を基に作成

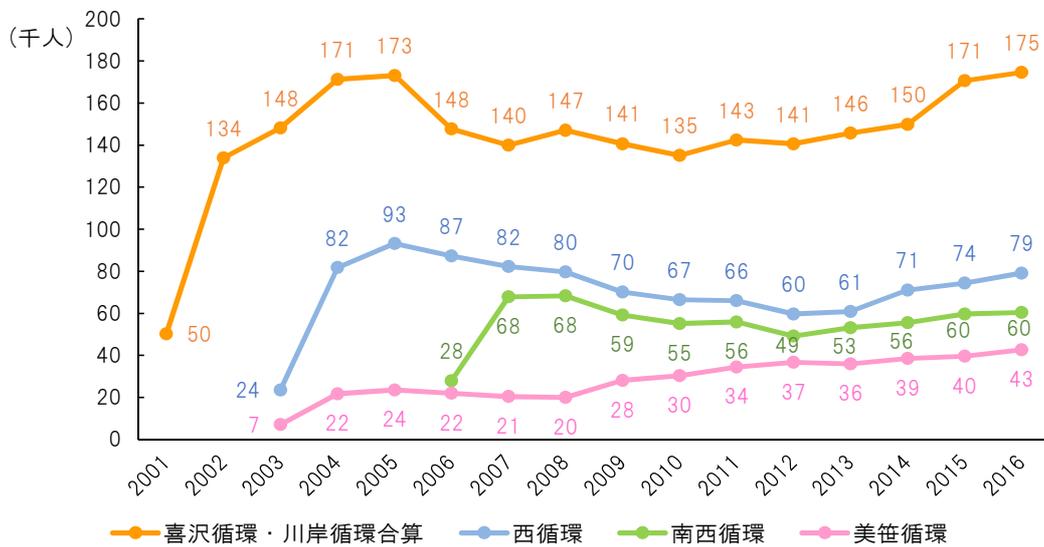


図 1-34 コミュニティバス toco の路線別利用者数

防犯くらし交通課提供資料（戸田市）を基に作成

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

## (7) 市内の移動実態

### 1) 市内の地域間移動

市内の移動実態を見ると、市役所や鉄道駅が所在する上戸田地域・新曽地域を中心とする移動が多い傾向にあります。

その一方、美女木・笹目地域は、他の地域と比較して市内他地域間との移動が少ない反面、地域内の移動は4地域の中で最も多いという特徴があります。

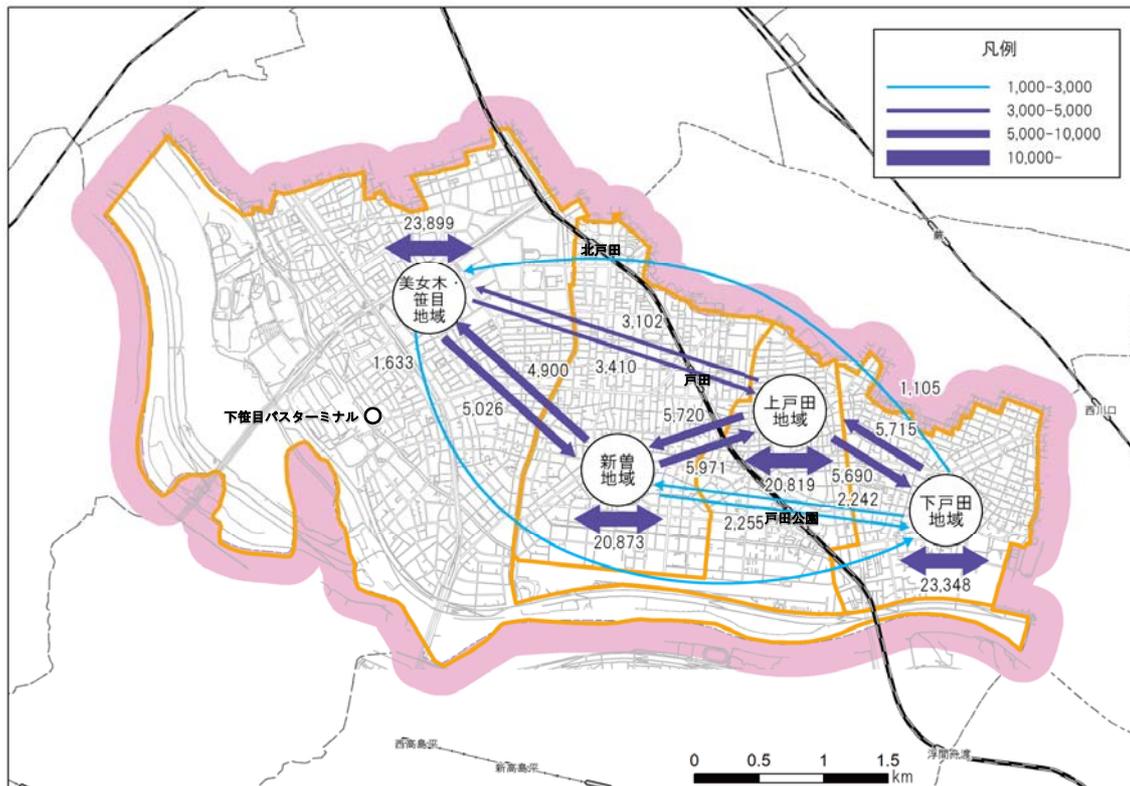


図 1-35 市内の移動の実態 (PT 調査小ゾーン別) (単位: トリップ/日\*)

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 21 年、国土交通省) を基に作成

※東京都市圏パーソントリップ調査では、人が何らかの目的を持って、ある地点からある地点まで移動する単位を「トリップ」と呼称している。上図は、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査における、戸市の小ゾーン相互間のトリップ数を集計している。

## 2) 市内の移動における交通分担特性

市内の移動における交通分担特性を見ると、下戸田地域や上戸田地域を発着する移動には「自転車」が高い傾向にあります。

地域内の移動については、美女木・笹目地域を除き、「徒歩」がおおむね50%、「自転車」がおおむね30%となっています。

美女木・笹目地域における他地域との移動は、「自動車」が50%以上であり、また、地域内の移動も「徒歩」が比較的少ないなど、他の地域とは異なった傾向にあります。

いずれの地域における移動についても「路線バス等」は低い傾向にあり、「徒歩」が最も高い下戸田地域～美女木・笹目地域間の移動も4.2%にとどまっており、「自動車」や「自転車」のと比較して大きく差が開いています。

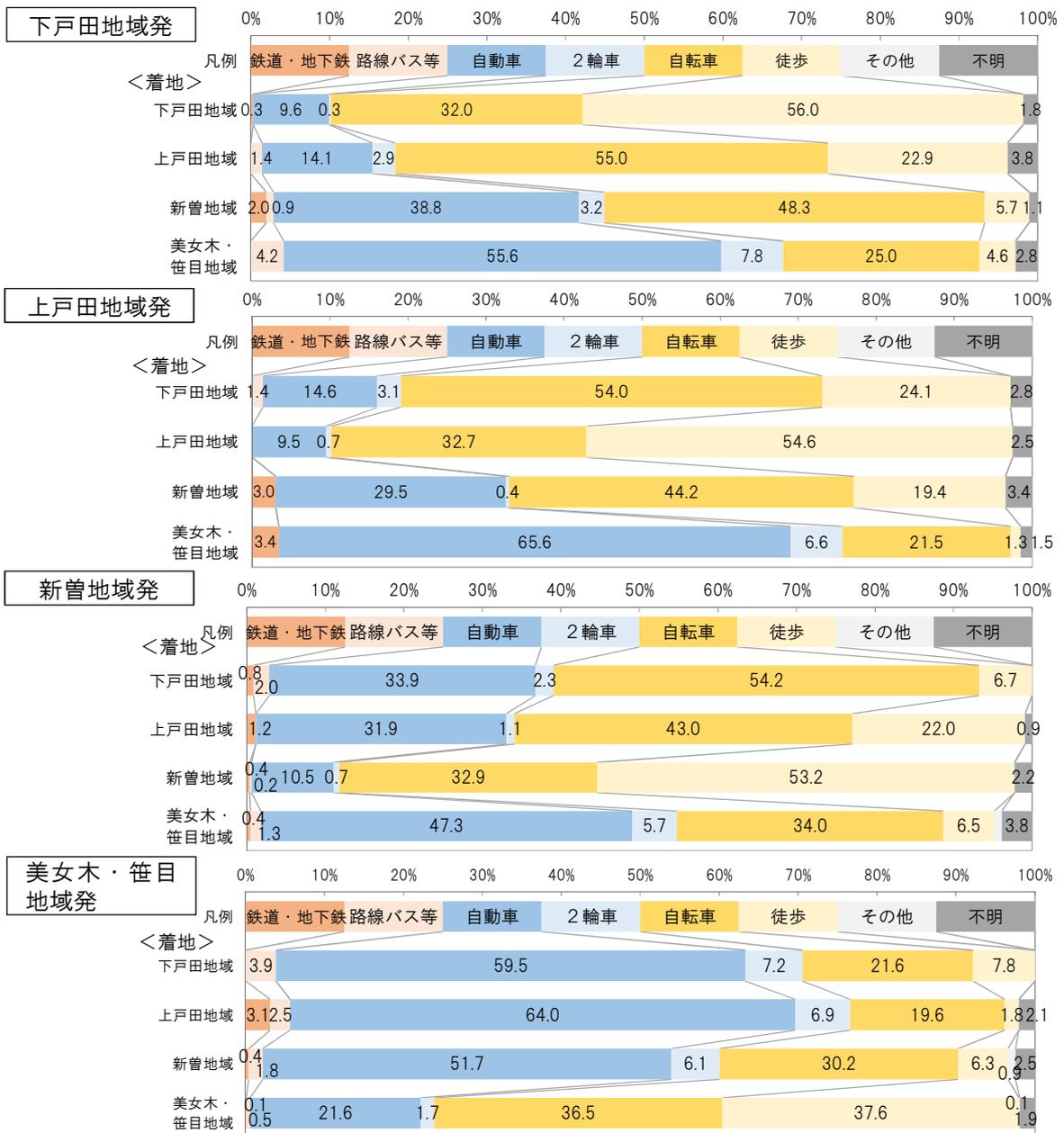


図 1-36 代表交通手段別分担率

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平成 21 年、国土交通省）を基に作成

(8) 市外への移動実態

1) 市内外への移動実態

市内外の移動の実態を見ると、東京都内への移動が最も多く、次に市の東部に隣接する蕨市・川口市・さいたま市の順となっています。

荒川を挟んで隣接する朝霞市・和光市への移動は、蕨市・川口市への移動と比較すると極めて少ない状況です。

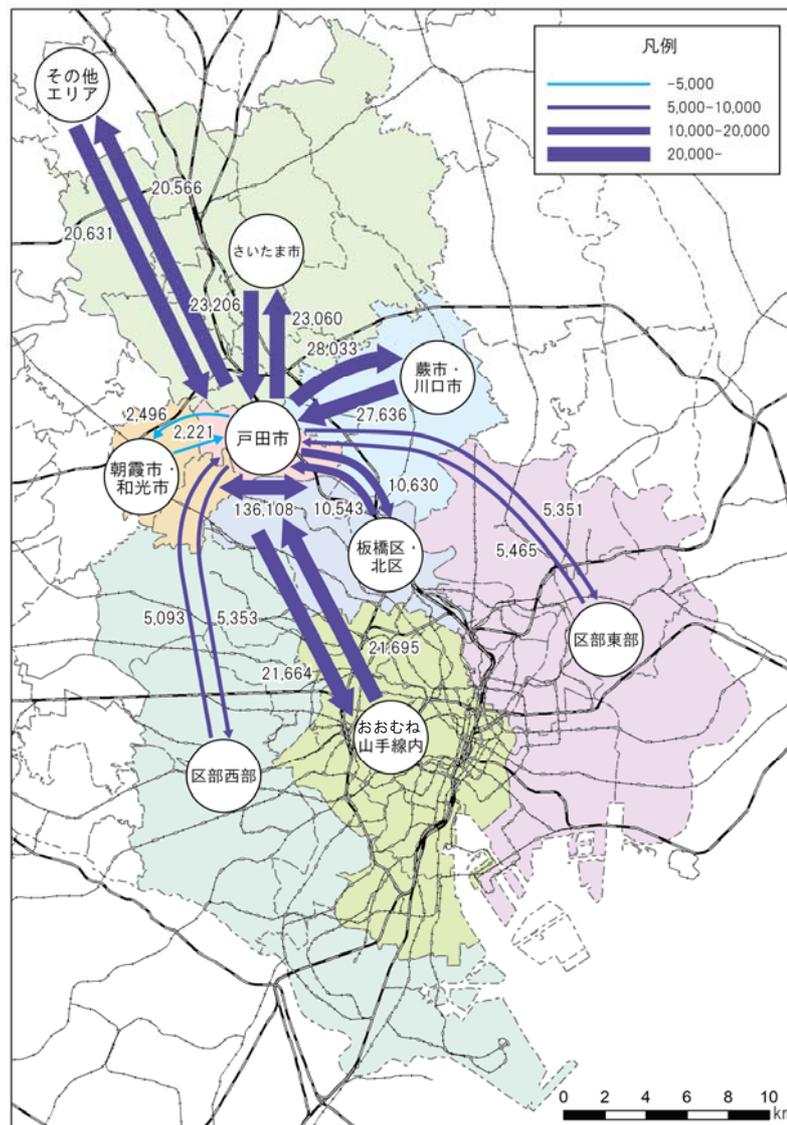


図 1-37 市内外の移動実態

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平成 21 年、国土交通省）を基に作成

注) 市外の発着地が不明なトリップは、集計対象から除外した。

【図内のエリア区分設定について】

おおむね山手線内：豊島区、文京区、新宿区、千代田区、中央区、港区、渋谷区、品川区  
 区部東部：足立区、葛飾区、荒川区、台東区、墨田区、江東区、江戸川区  
 区部西部：練馬区、中野区、杉並区、世田谷区、目黒区、大田区  
 その他エリア：上図で示されている市区以外の東京都市圏 PT 調査の対象範囲  
 (東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部)

## 2) 市内発の移動における交通分担特性

市内や、近隣の蕨市・川口市へ移動する際の代表的な交通手段は、どちらも「自転車」がおおむね30%と一定の比率を占めています。荒川を挟む朝霞市・和光市への移動については、基幹的な公共交通軸の関係もあり、「自動車」がおおむね70%を占めている状況にあります。

また、東京都内への移動については、板橋区・北区を除き、「鉄道・地下鉄」利用がおおむね60%以上を占めている傾向にあります。ただし、区部東部や区部西部については、「自動車」の比率がやや高くなっています。なお、全体的にバスの分担率が非常に低い状況となっています。

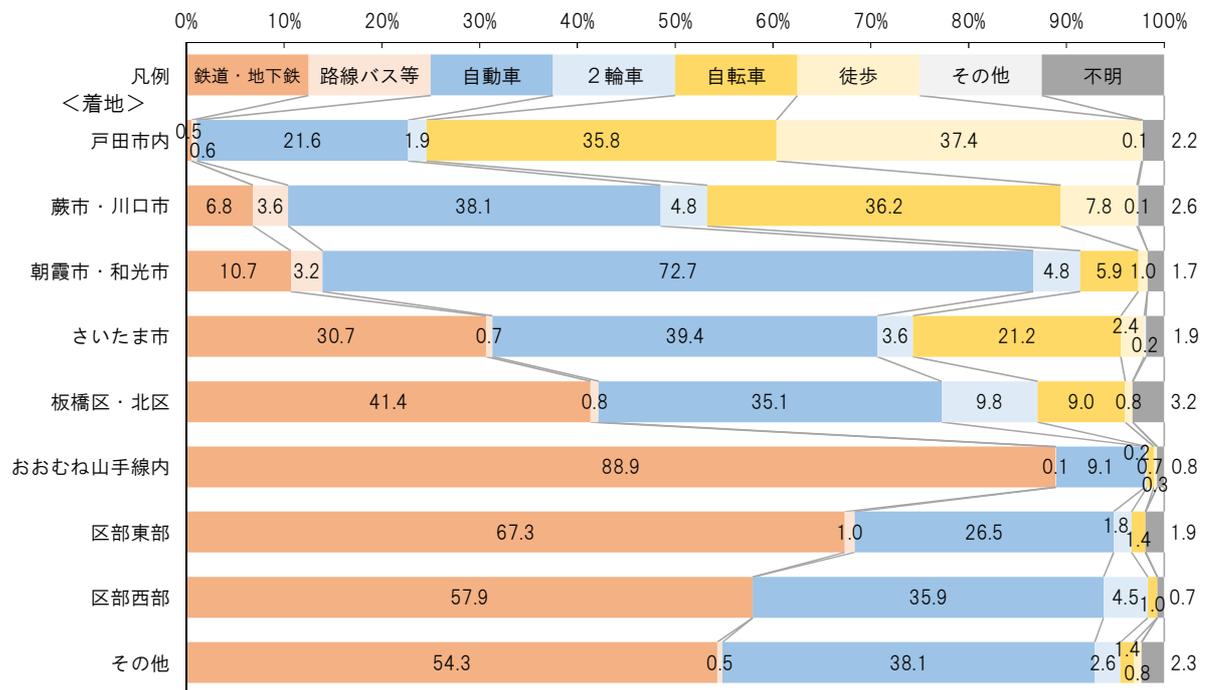


図 1-38 市内発の移動の代表交通手段別分担率  
平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平成 21 年、国土交通省）を基に作成

### 3) 市内各地域を発着する移動における交通分担特性

市内各地域を発着する代表的な交通手段は、本市全体では、「自転車」と「自動車」が同程度であり、「路線バス等」は低い比率となっています。

下戸田地域においては、「自動車」が4地域で最も低く、「自転車」や「徒歩」がやや高い特徴があります。

美女木・笹目地域は、高速道路 IC の4箇所全てが地域内にあり、さらに新大宮バイパスや国道 298 号が通過することから、「自動車」が他の地域よりも高くなっており、また「徒歩」が低いという傾向が見られます。

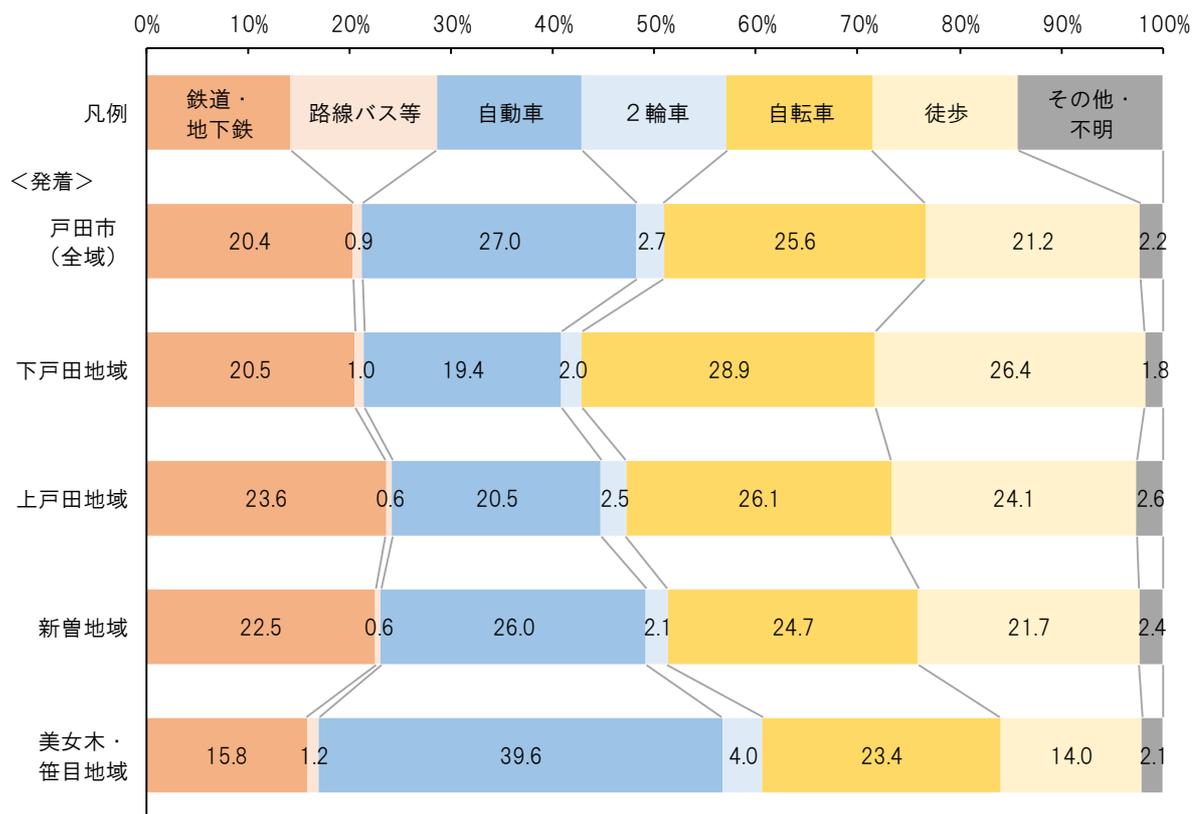


図 1-39 市内各地域を発着する移動の代表交通手段別分担率 (PT 調査小ゾーン別)

平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査 (平成 21 年、国土交通省) を基に作成

注) 市内で完結している移動のほか、本市と他市区町村との移動も含めて算出している。

### (9) 駅端末の交通分担特性

JR 埼京線の市内3駅については、共通して「徒歩」が高くなっていますが、戸田公園駅については、「自転車」が他の2駅より高く、比較的広い範囲からの利用があると考えられます。

市外の武蔵浦和駅と川口駅については「路線バス等」が高くなっていますが、戸田市と川口市の境から1 km 以内にある西川口駅については、約半数を「徒歩」が、戸田市役所から約2 km に所在する蕨駅については、「自転車」がおおむね90%を占めています。

また、周辺市や埼玉県との間で駅端末交通の分担率を比較すると、市内3駅は「自転車」利用が高い一方、「路線バス」が低くなっています。

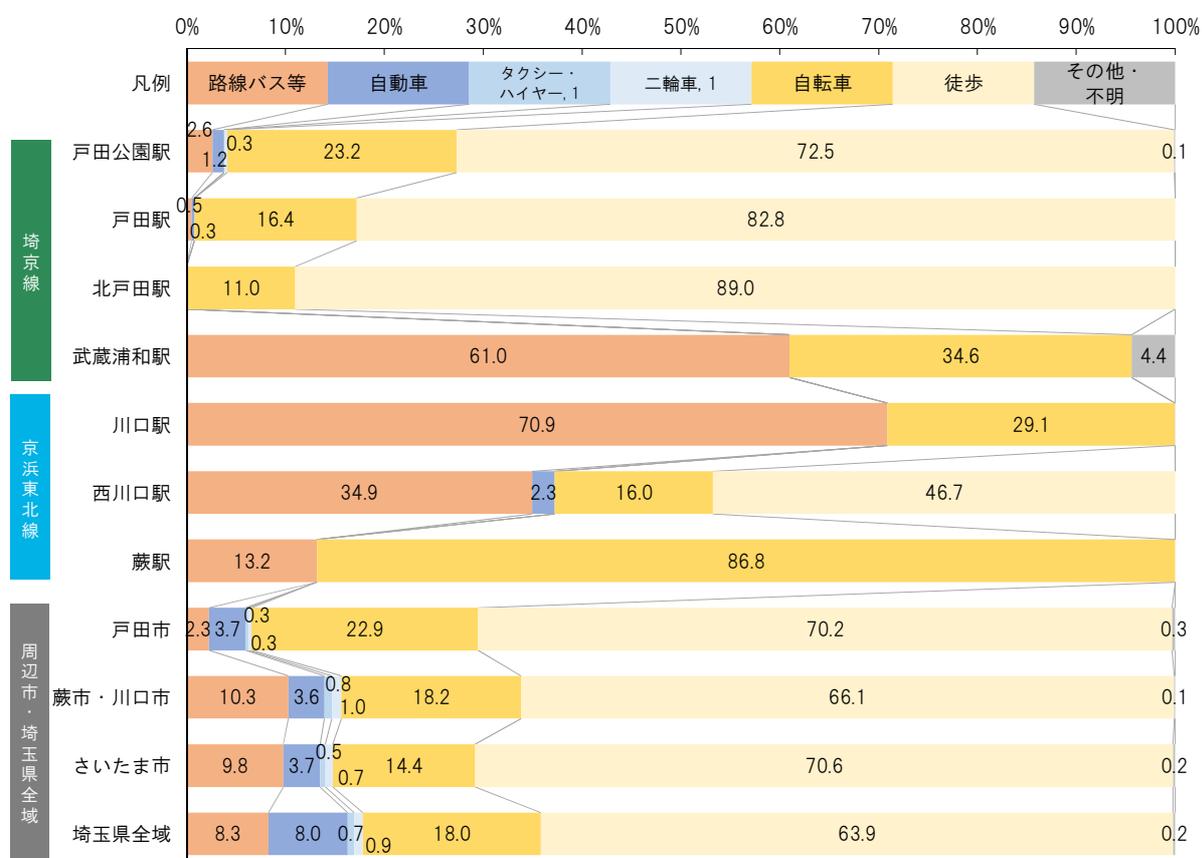


図 1-40 駅端末交通手段分担率（本市居住者、鉄道駅及び地域別）

平成 27 年度大都市交通センサス（平成 28 年、国土交通省）及び  
平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査（平成 21 年、国土交通省）基に作成

注) 市内に所在する3駅と、市内から路線バスが運行されている駅のうち、統計データ上、本市居住者の利用がある駅について示している。

(10) 人の移動実態についてのまとめ

分 類	現 状
鉄道駅別乗車人員	<p>○市内3駅は乗車人員を伸ばしており、2000年(平成12年)と比較して、2016年(平成28年)には戸田公園駅と北戸田駅は約1.4倍、戸田駅も約1.3倍に増加しており、これら増加率は京浜東北線5駅を上回っています。</p>
市内幹線道路の交通量	<p>○東京都心を中心とした放射・環状方向の幹線道路ネットワークを構成する首都高速5号池袋線、外環道、新大宮バイパス、国道298号は約4～9万台/日と、他の道路と比較して交通量が多くなっています。</p> <p>○2010年(平成22年)と2015年(平成27年)を比較すると、首都高速5号池袋線を除いて交通量は減少傾向にあります。</p>
市内幹線道路の混雑度	<p>○市内の幹線道路の昼間12時間平均混雑度は、外環道や国道298号等で「1.00」以上となっており、特に新大宮バイパスは、ピーク時間を中心に混雑する時間帯が増加する可能性が高いとされる「1.25」を越えています。</p> <p>○2010年と2015年を比較すると、全ての道路において混雑度はやや減少傾向にあります。</p>
交通事故の実態	<p>○交通事故発生件数は、2004年(平成16年)は、年間3,441件であり、2008年(平成20年)まで減少傾向となっています。それ以降は2016年までおおむね2,700～2,800件と横ばいの傾向にあります。</p> <p>○交通事故死傷者数は長期的に見て減少傾向にありますが、「自転車」や「歩行者・その他」に占める割合は増加傾向にあり、さらに「自転車」の死傷者数は全体の約40%を占めています。</p>
自動車保有台数	<p>○人口の増加とともに2004年の34,984台まで増加傾向にありましたが、これ以降は2011年(平成23年)の33,161台まで減少傾向となっています。ただし、2014年(平成26年)以降は、緩やかな増加傾向を示しています。</p> <p>○人口及び自動車保有台数の伸び率の推移は、人口の伸び率と比較して、さほど伸びていないこともあり、近年は自家用車に依存しない市民が多くなっていることが考えられます。</p>

分 類	現 状
バス 利用者数	<p><b>【市内のバスの利用者数】</b></p> <p>○バスの運行本数はコミュニティバス toco が運行開始した 2001 年（平成 13 年）から増加に転じ、2009 年（平成 21 年）以降は緩やかに減少している状況です。</p> <p>○1 日平均乗車人員は、1994 年（平成 6 年）から 2004 年（平成 16 年）まで減少していましたが、その後、2016 年（平成 28 年）までは増減はあるものの、緩やかな増加傾向にあります。</p> <p><b>【コミュニティバス toco の利用者数】</b></p> <p>○コミュニティバス toco の利用者は、2012 年（平成 24 年）以降は各路線で共通して増加傾向にあります。</p>
市内の 移動実態	<p><b>【市内の地域間移動】</b></p> <p>○市内の移動特性を見ると、市役所や鉄道駅が所在する上戸田地域・新曽地域を中心とする移動が多い傾向にあります。</p> <p>○美女木・笹目地域は、他の地域と比較して市内他地域間との移動が少ない反面、地域内の移動は 4 地域の中で最も多いという特徴があります。</p> <p><b>【市内の地域間移動における交通分担特性】</b></p> <p>○4 地域に共通して「路線バス等」は低い傾向にあります。</p> <p>○下戸田地域や上戸田地域を発着する移動には、「自転車」が高い傾向にあります。</p> <p>○地域内の移動は、美女木・笹目地域を除き、「徒歩」がおおむね 50%、「自転車」がおおむね 30%となっています。</p> <p>○美女木・笹目地域は、他地域との移動で「自動車」が 50%以上であり、地域内の移動も「徒歩」が比較的少ないなど、他地域と異なった傾向にあります。</p>

分 類	現 状
市外への 移動実態	<p><b>【市外への移動】</b></p> <p>○東京都内への移動が最も多く、次に蕨市・川口市・さいたま市の順となっています。</p> <p>○隣接する朝霞市・和光市への移動は、蕨市・川口市と比較すると極めて少ない状況です。</p>
	<p><b>【市内発の移動における交通分担特性】</b></p> <p>○蕨市・川口市へは、「自転車」がおおむね30%を占めています。</p> <p>○朝霞市・和光市へは、基幹的な公共交通軸の関係もあり、「自動車」がおおむね70%を占めています。</p> <p>○東京都内へは、板橋区・北区を除き、「鉄道・地下鉄」利用がおおむね60%以上を占めています。</p> <p>○全体的にバスの分担率が非常に低い状況です。</p>
	<p><b>【市内各地域を発着する移動における交通分担特性】</b></p> <p>○市全体では、「自転車」と「自動車」が同程度であり、「路線バス等」は低い比率となっています。</p> <p>○下戸田地域は「自動車」が4地域で最も低く、「自転車」や「徒歩」がやや高い比率となっています。</p> <p>○美女木・笹目地域は、「自動車」が他の地域よりも高くなっており、また「徒歩」が低いという傾向が見られます。</p>
駅端末の 交通分担特性 (本市居住者)	<p>○市内3駅は、共通して「徒歩」が高くなっています。</p> <p>○戸田公園駅は、「自転車」を利用する割合が他の2駅よりも高くなっています。</p> <p>○市外の武蔵浦和駅と川口駅は「路線バス等」高くなっていますが、西川口駅は約半数を「徒歩」が、蕨駅は「自転車」がおおむね90%を占めています。</p> <p>○周辺市や埼玉県との間で駅端末交通の分担率を比較すると、市内3駅は「自転車」利用が高い一方、「路線バス等」が低くなっています</p>

---

## 4 交通に関する市民の意識

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

### (1) 居住者意識調査

#### 1) 目的

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

#### 2) 調査概要

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

#### 3) 調査項目

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

---

## (2) バス利用者意識調査

### 1) 目的

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

### 2) 調査概要

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

### 3) 調査項目

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

---

### (3) 調査結果の概要

居住者意識調査及びバス利用者意識調査結果の概要は次のとおりです。

#### 1) 道路

自家用車による移動について感じていることとして、「目的地に到着するまでの時間が予測できない」は、比較的低い1割となり、移動所要時間に関する信頼性が高くなっています。

#### 2) 自家用車

若年層が比較的多い人口構成も影響して、自動車の維持・購入の費用負担から自動車保有をしない選択をしている人が多くなっています。

#### 3) 自転車・徒歩

市内における移動手段について、自転車が主要な移動手段になっていることから、自転車通行に関する安全性の向上についてのニーズが多くなっています。

#### 4) バス

- ・バス運行本数の増便に関するニーズが多くなっています。
- ・最寄りのバス停留所まで徒歩 10 分以内に居住している市民の割合は大半を占めましたが、一部の市民は、最寄りのバス停留所の位置を把握できていません。
- ・バス利用者について、利用頻度が5年前と比較して増加した人が約5割となりました。
- ・路線バスは、周辺市を結ぶ距離が長い路線が多いこともあり、時間どおりの運行といった定時性の向上に関するニーズが多くなっています。
- ・コミュニティバス toco は、路線が長いというルート設定の特性上から、所要時間の向上に関するニーズが高くなっています。

#### 5) 鉄道

鉄道サービスの現状に対して不満を感じていない人が約半数を占めました。

---

## 第2章 都市交通体系の課題

上位・関連計画の整理、現況分析結果、市民意識調査結果を踏まえ、本市の都市交通体系の課題を交通基盤、移動手段ごとに整理します。

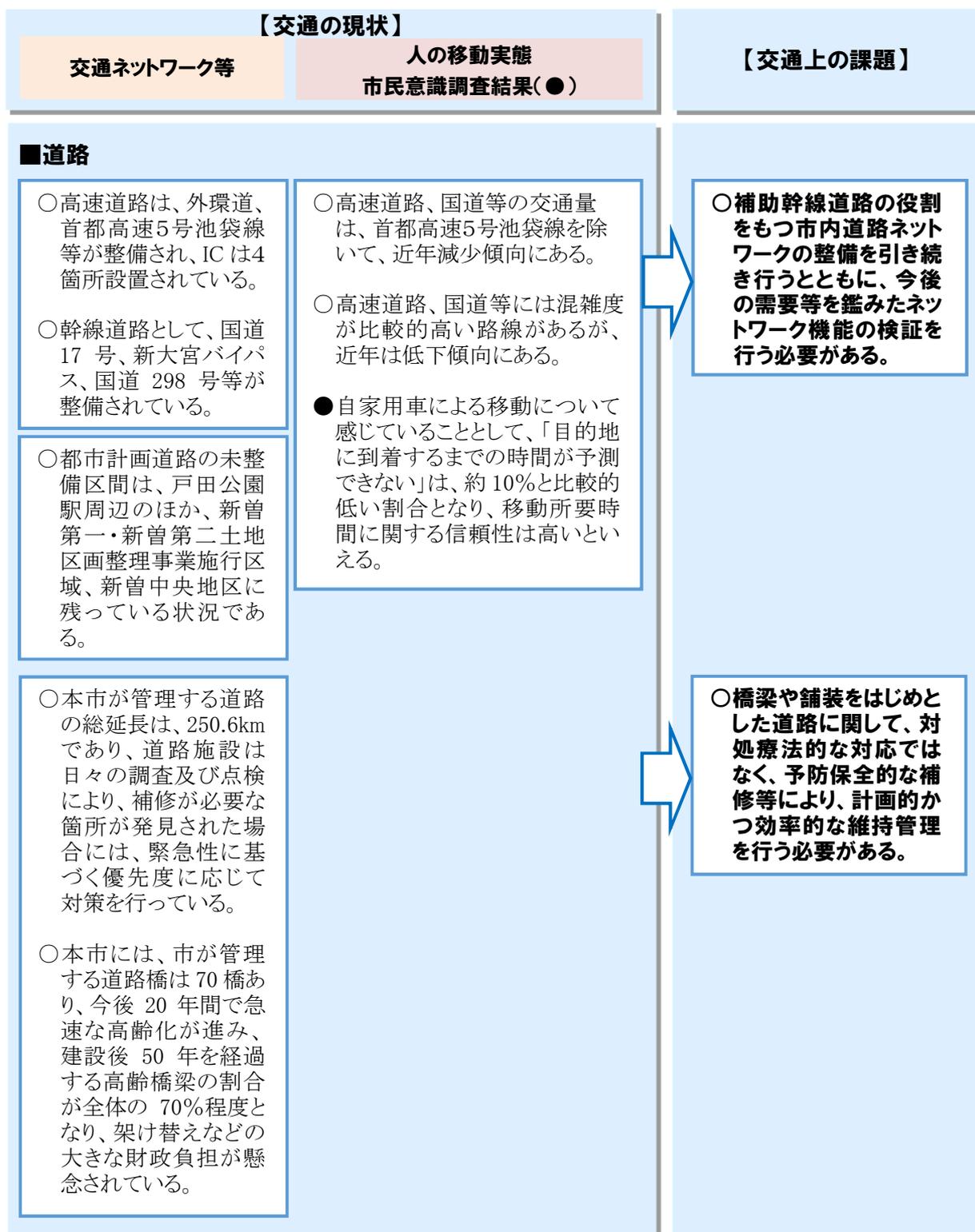


図 2-1 道路交通（道路）における課題

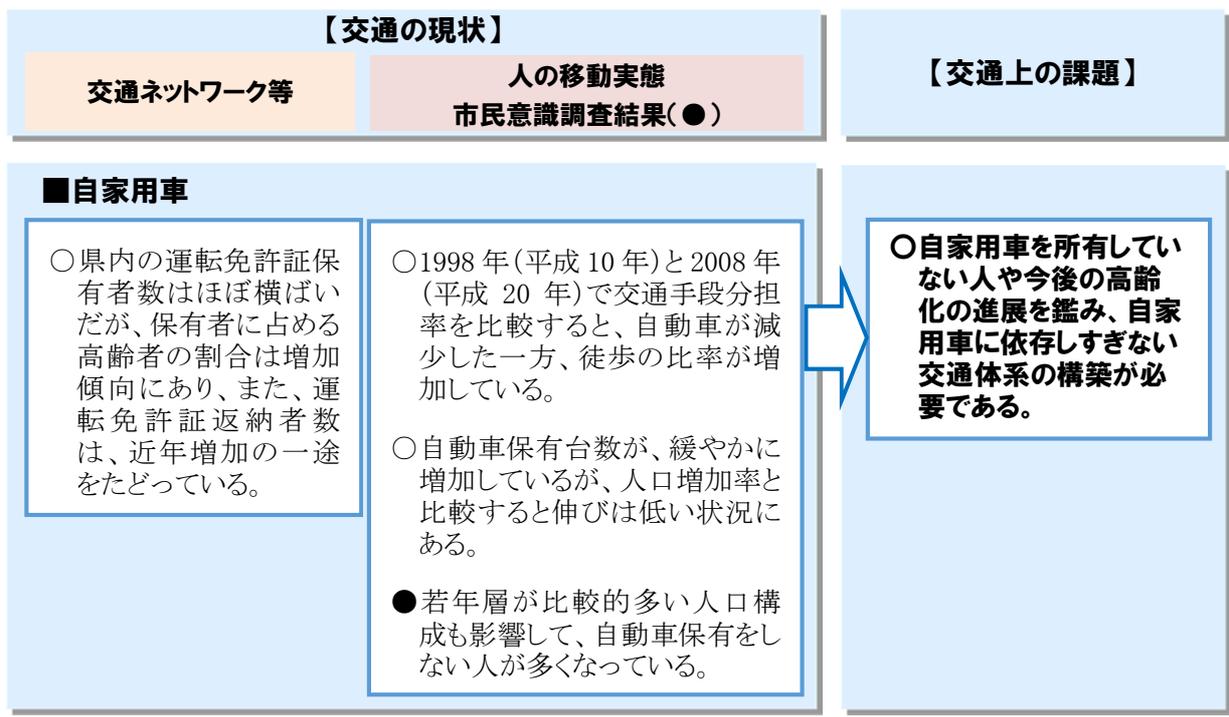


図 2-2 道路交通（自家用車）における課題

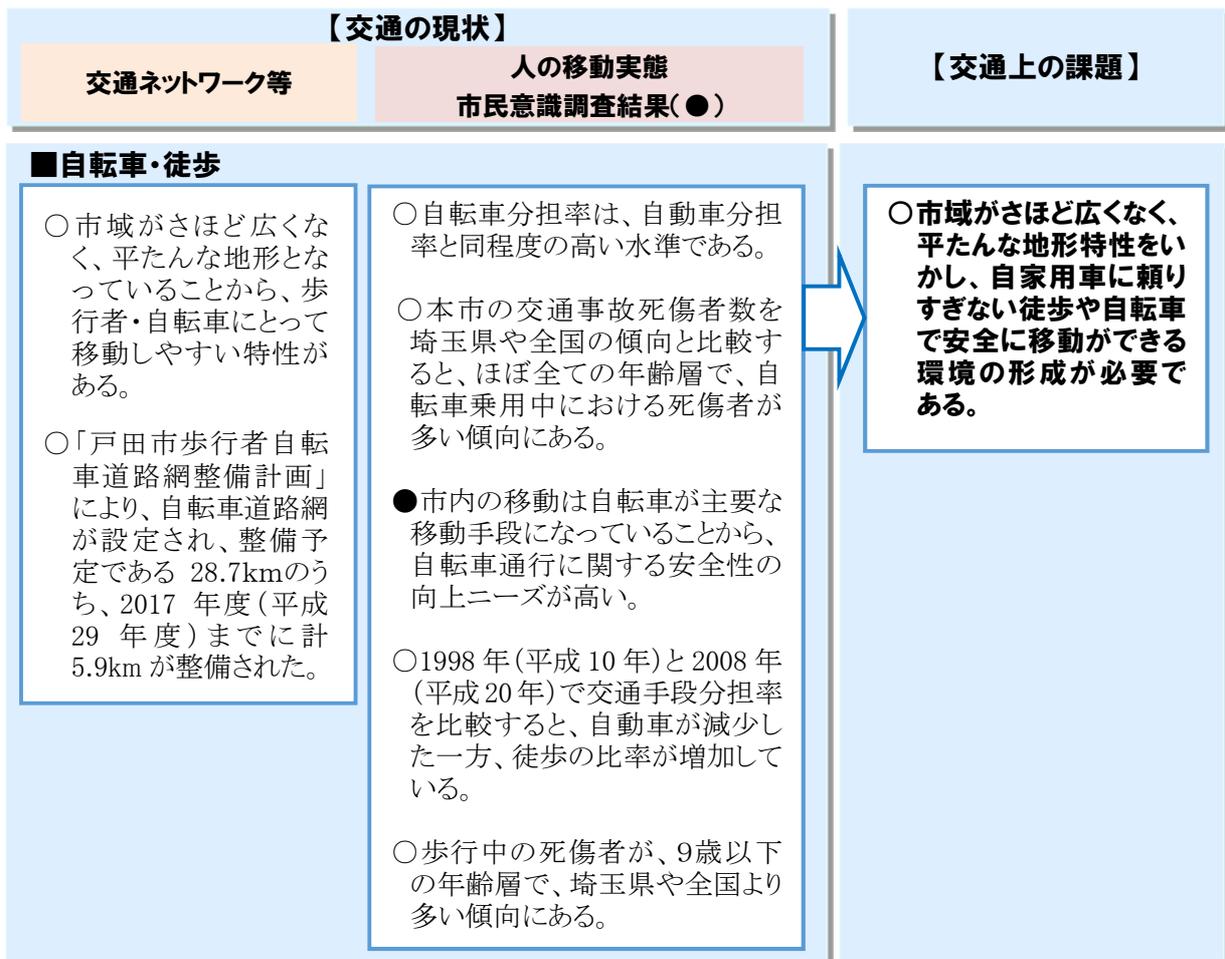


図 2-3 道路交通（自転車・徒歩）における課題

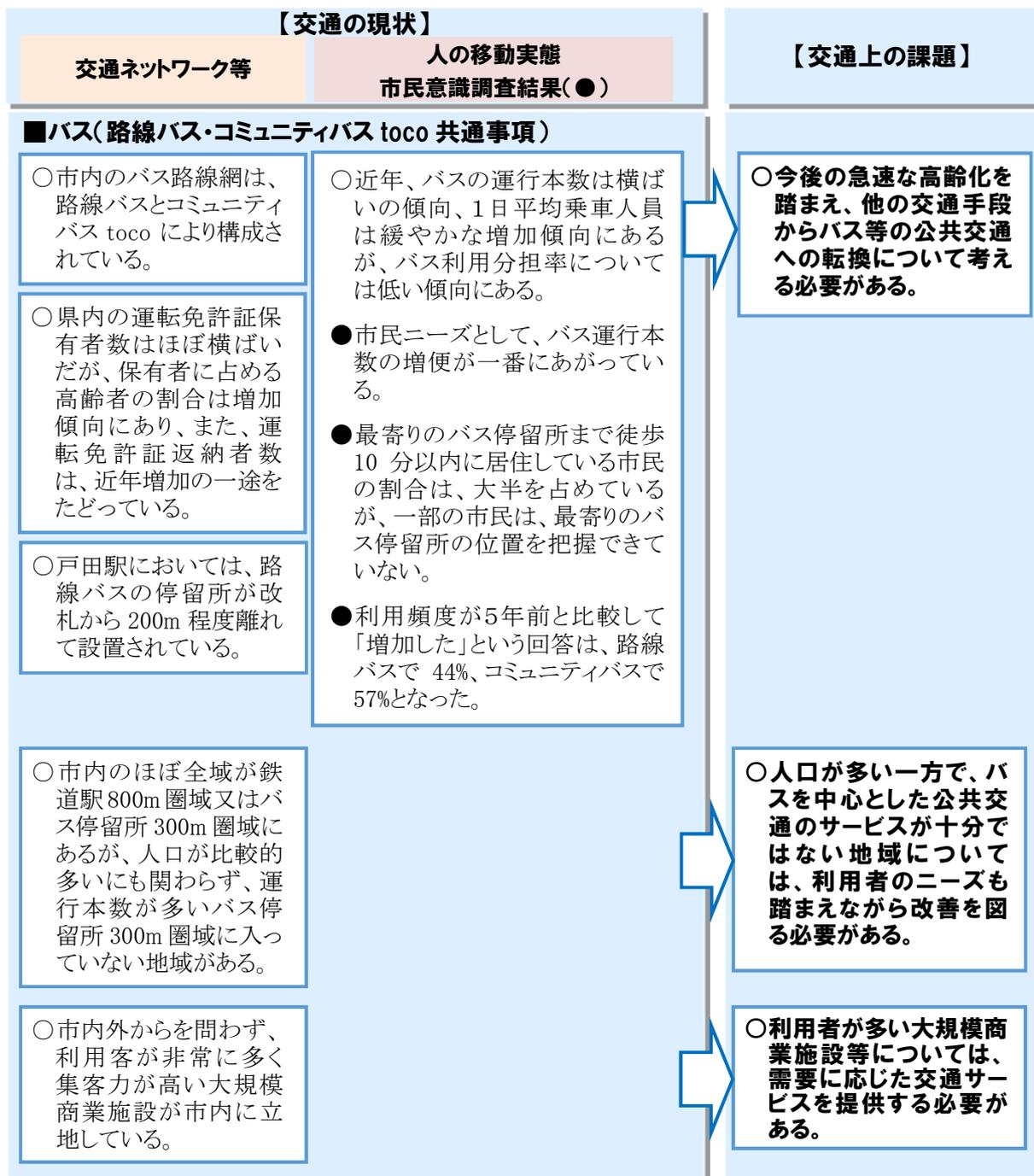


図 2-4 公共交通（バス）における課題（1/2）

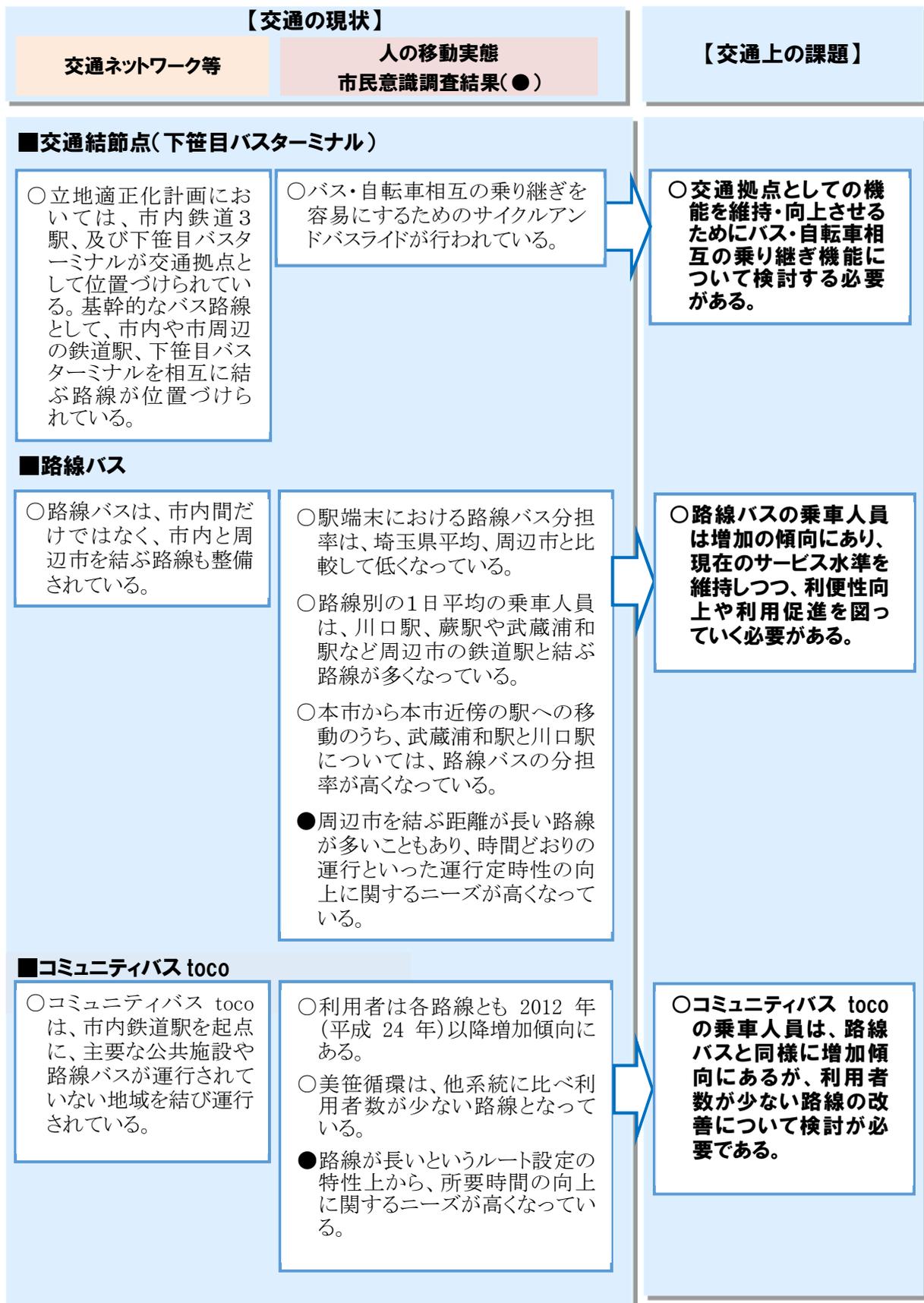


図 2-5 公共交通（バス）における課題（2/2）

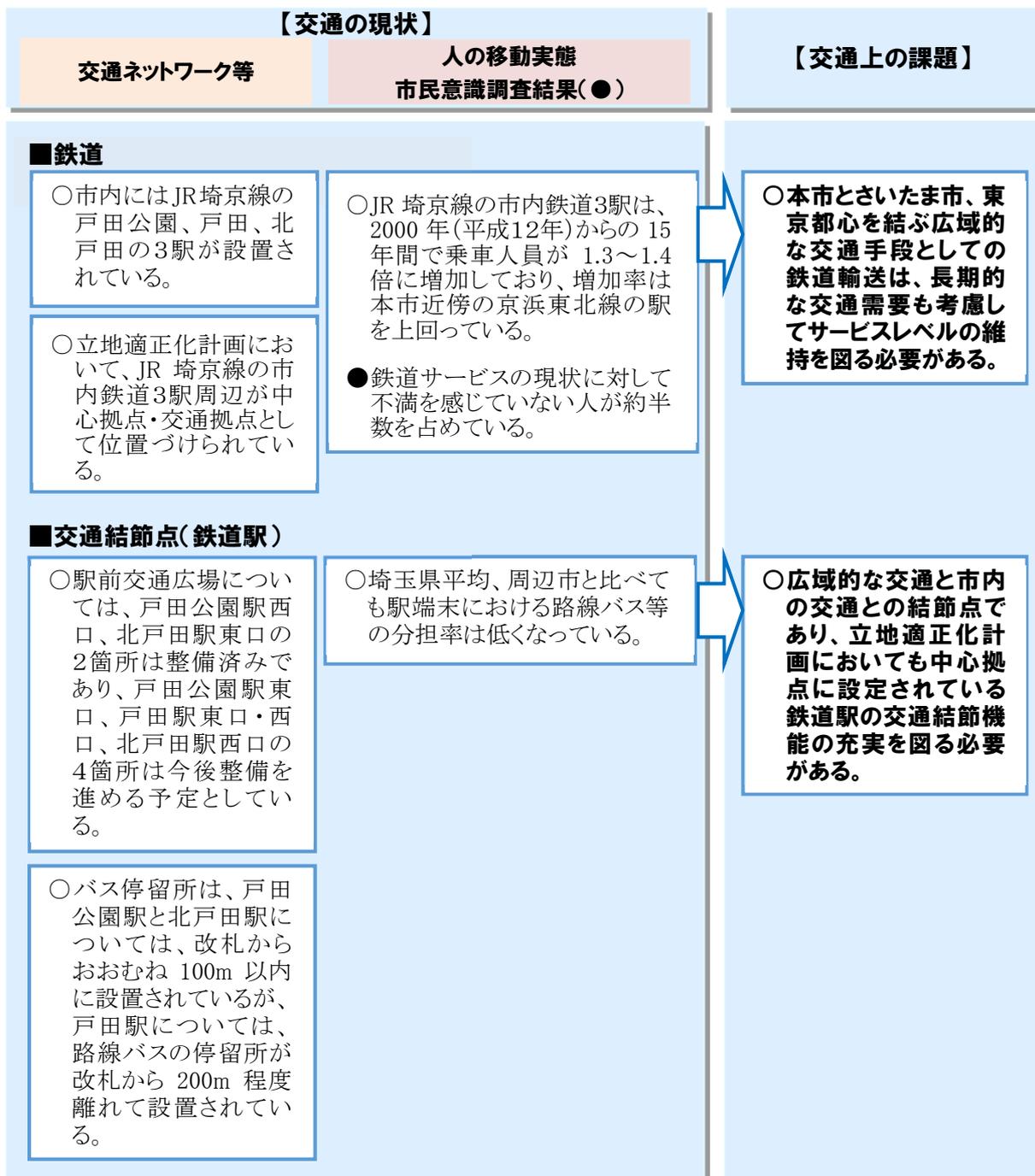


図 2-6 公共交通（鉄道）における課題

---

---

---

## 第3章 都市交通体系の基本目標及び基本方針

都市交通体系の課題や第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）、戸田市立地適正化計画といった上位・関連計画における取組の方向性を踏まえ、都市交通体系の将来像を設定した上で、それを実現するための都市交通体系の基本目標及び基本方針を定めます。

# 1 都市交通体系の将来像

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

本市の都市交通体系の将来像は、「交通要衝地である本市の強みをいかした、多様な選択ができる持続可能な交通環境が形成されたまち」です。また、この将来像は、第2次戸田市都市マスタープラン（改定版）、戸田市立地適正化計画等の上位・関連計画において、方針として掲げられている「多様な交通手段による移動性の向上」と整合を図り、方針の実現によって目指すべき都市の骨格構造を実現した姿です。

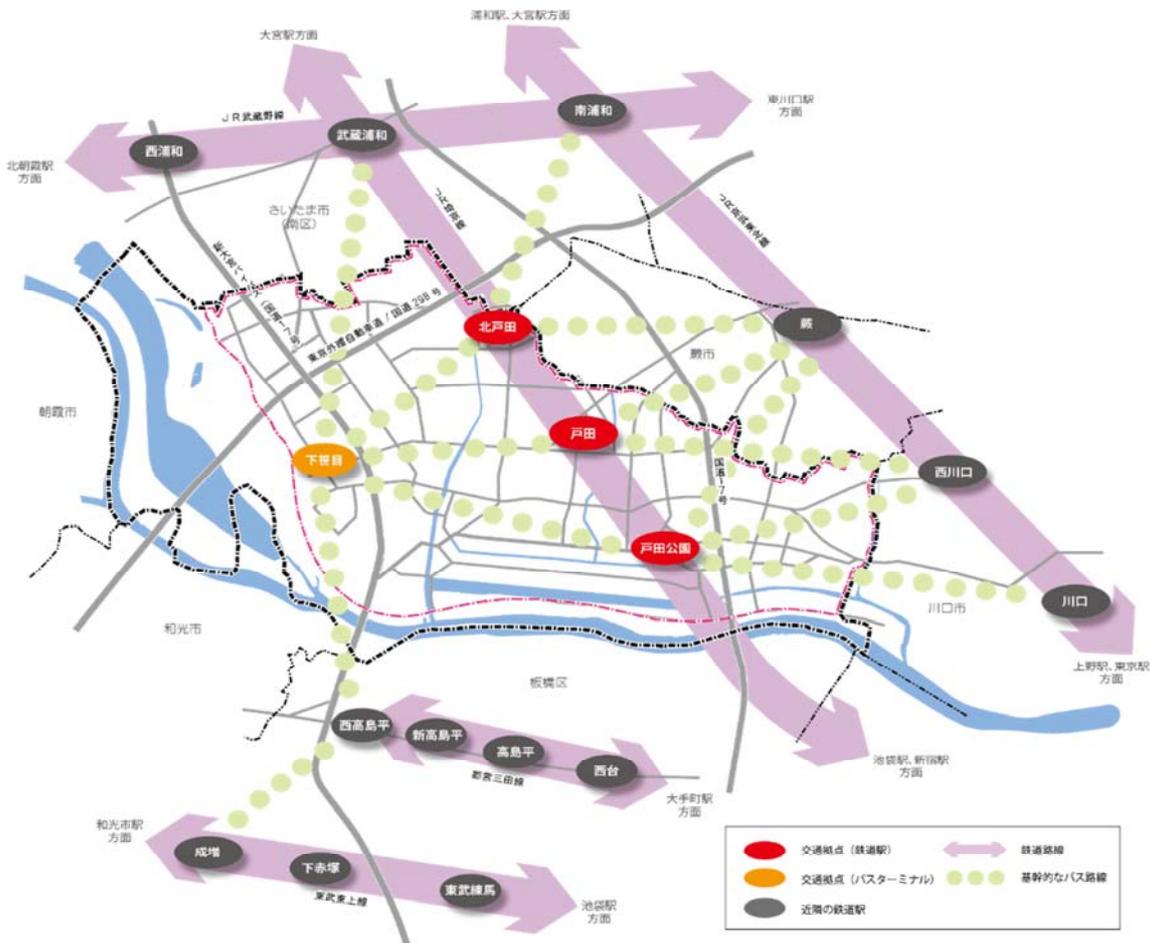


図 3-1 目指すべき都市の骨格構造（基幹的な公共交通軸）（再掲）

---

## 2 将来交通需要の予測

将来交通需要は、市内を通過する鉄道や幹線道路（国道、県道、都市計画道路等）のネットワーク状況を考慮し、東京都市圏パーソントリップ調査結果（交通実態調査）<sup>※1</sup>（以下「PT調査」という。）と、平成22年道路交通センサス<sup>※2</sup>に基づく伸び率を用いて予測します。

ここでは、人がある目的をもって、ある地点（出発：発生）からある地点（到着：集中）へ移動する際の移動量を表す発生・集中量について、代表交通手段、移動目的の観点から予測します。

### ※1 東京都市圏パーソントリップ調査とは

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

### ※2 道路交通センサスとは

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

---

## (1) 代表交通手段

本市の人口は2035年（平成47年）まで増加する予測となっているにもかかわらず、市内の発生・集中量の総数は、2008年（平成20年）まで増加しているものの、今回の予測では減少する結果となっています。これは、高齢化による人口構造の変化やライフスタイルの多様化が、一層進んでいくことが要因と考えられます。

また、交通手段別の発生・集中量は、鉄道、路線バス、自動車、自動2輪車、自転車、徒歩の6つに分けられ、次のような特徴となっています。

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

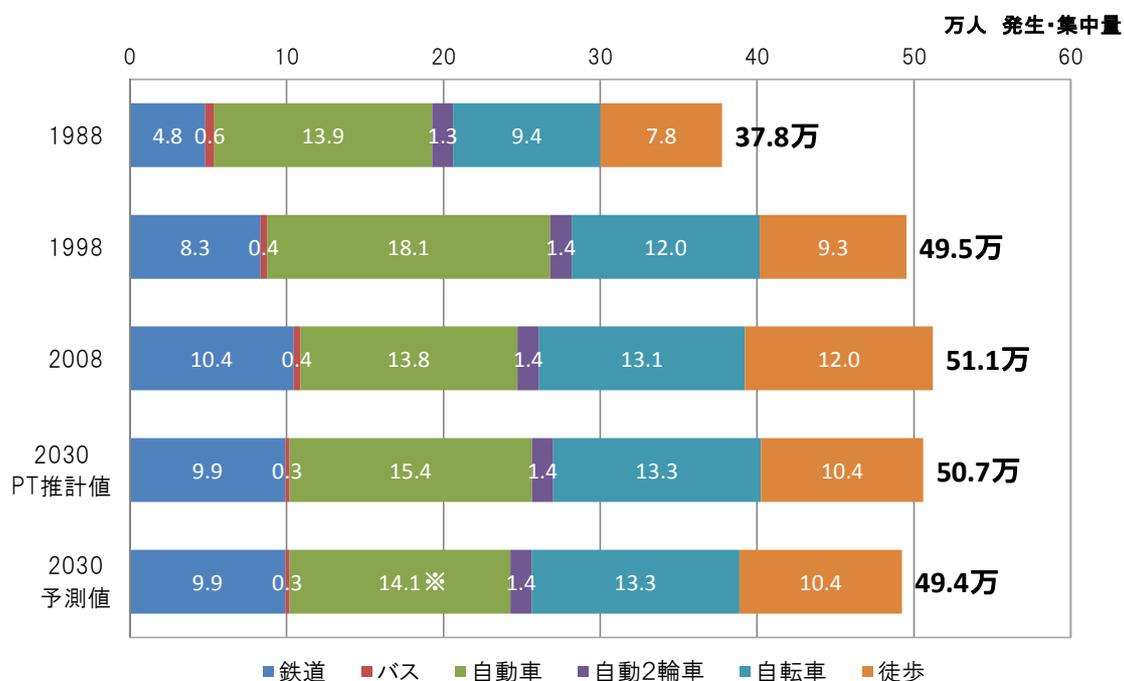


図 3-2 代表交通手段別発生・集中量の見通し（東京都市圏パーソントリップ調査結果）

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

## (2) 移動目的

移動目的別の発生・集中量の割合は、通勤、通学、業務、私事の4つに分けた場合、次のような特徴となっています。

- ・通勤については、高齢化の進展に伴って、本市の生産年齢人口(15歳以上～65歳未満)が減少すると見込まれているものの、高齢人口(65歳以上)のうち、働く意欲を持つ人が増えると思われるため、増加すると予測しています。
- ・通学については、今後の少子化による影響を考慮し、減少すると予測しています。
- ・業務については、現在の経済状況を鑑み、おおむね横ばいで推移すると予測しています。
- ・私事については、図3-4で確認できるとおり、自動車、自転車、徒歩で9割以上を占めており、多種・多様化するライフスタイルの影響を考慮し、増加すると予測しています。

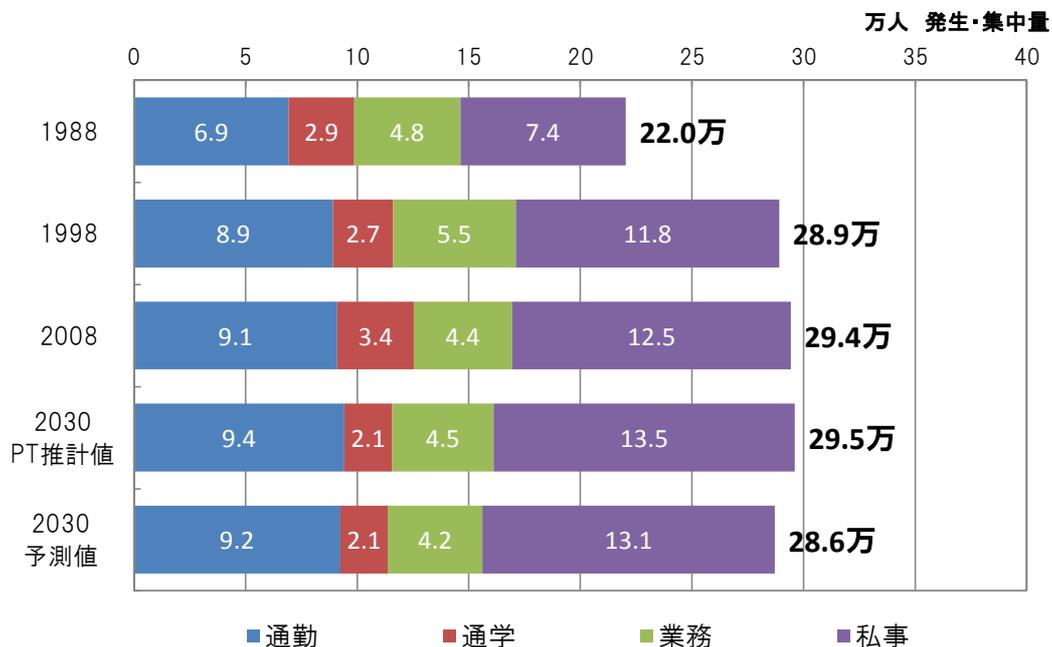


図 3-3 移動目的別発生・集中量の見通し (東京都市圏パーソントリップ調査結果)

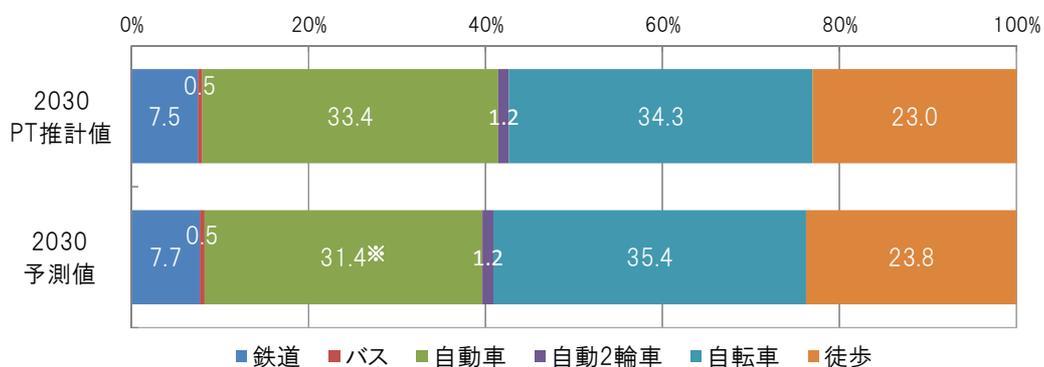


図 3-4 私事目的交通における代表交通手段 (東京都市圏パーソントリップ調査結果)

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

### 3 基本目標及び基本方針

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

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

#### 【都市交通体系の基本目標】

多様な交通手段による移動性の向上  
～生活の質の向上を支える交通環境づくり～

#### 【基本方針1】

##### 公共交通が利用しやすい環境の整備

今後急速に進む高齢化に対応し、自家用車に頼りすぎない交通体系を構築するため、市内での移動ニーズを踏まえた、公共交通等による移動性を高めます。そのため、基幹的な公共交通軸の下、交通拠点（交通結節点）における鉄道、バス、自転車等の乗り継ぎ機能等の強化、自動車走行環境の向上によるバス等の移動円滑性、運行定時性、鉄道駅へのアクセス性の向上、さらには運送等物流機能向上を目指し、市内全域で公共交通が利用しやすい環境を整備します。

#### 【基本方針2】

##### 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備

地形が平坦な本市の特徴をいかし、自家用車に頼りすぎない徒歩や自転車により移動しやすい環境づくりに向けて、歩行者と自転車が分離されるなど、安全で快適な移動空間を整備します。

また、公園や広場、交流施設等の外出のきっかけとなる施設を回遊できる歩行者・自転車ネットワークを形成します。

#### 【基本方針3】

##### 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進

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

## 第4章 都市交通体系における主な施策

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

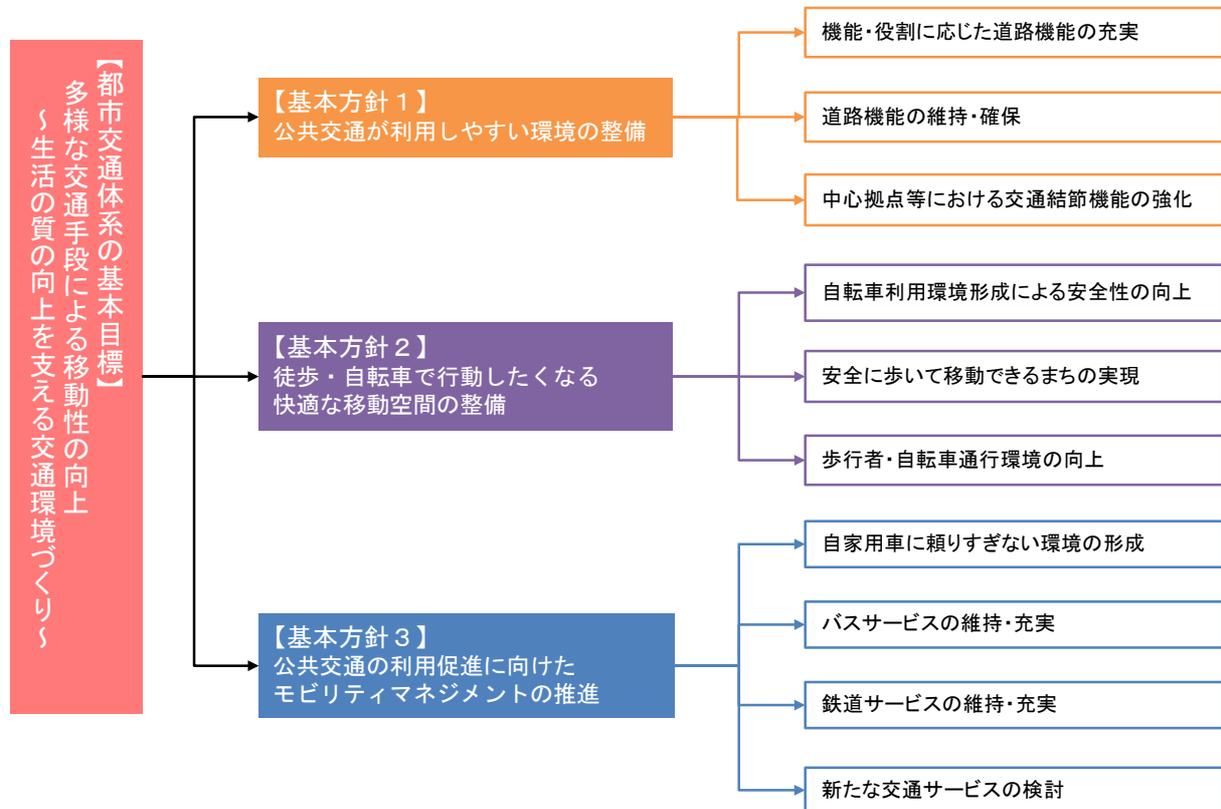


図 4-1 都市交通体系における主な施策

---

## 1 公共交通が利用しやすい環境の整備

### (1) 機能・役割に応じた道路機能の充実

#### 1) 施策実施により期待される効果

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

#### 2) 主な取組の例

##### ①都市計画道路の整備

都市計画道路の整備に当たっては、沿線の整備需要等に応じた身の丈にあった規格となるよう設計を行いながら、計画的かつ効率的に行います。

##### ②市内道路ネットワークの交通容量等の検証

市内道路ネットワークの交通容量等を検証することにより、都市計画道路をはじめとした道路整備の優先度等を検討し、選択と集中の考え方に基づいた市内道路ネットワークの早期実現につなげます。



整備された都市計画道路（市内）

## (2) 道路機能の維持・確保

### 1) 施策実施により期待される効果

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

### 2) 主な取組の例

#### ① 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

橋梁については、効率的かつ適切なメンテナンスを実施することで、長寿命化を図ります。

橋梁の長寿命化に当たっては、5年に一度実施される橋梁健全度調査（橋梁点検）の調査結果を、補修優先順位及び、補修実施時期を橋梁ごとに定める戸田市橋梁長寿命化修繕計画に反映し、当該計画に基づき、計画的かつ予防保全的な橋梁補修工事を実施していきます。

また、耐震補強が必要とされる橋梁については、耐震補強工事を行い、道路施設の防災性能を向上させます。

#### ② 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

舗装についても橋梁と同様に、計画的かつ予防保全的な対応を行うために、道路のひび割れ、わだちぼれ等について調査・把握を行う路面性状調査を実施し、調査結果を基に、路線ごとに補修優先順位及び、補修実施時期を定める舗装補修計画を策定します。当該計画に基づき、計画的かつ予防保全的な道路補修工事を実施していきます。



橋梁の点検状況  
(市内橋梁)



路面性状調査のイメージ

出典：道路をまもるクルマ（NEXCO 中日本）

---

### (3) 中心拠点等における交通結節機能の強化

#### 1) 施策実施により期待される効果

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

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

#### 2) 主な取組の例

##### ①駅前交通広場の整備

駅前交通広場の整備に当たっては、土地区画整理事業の推進を図るとともに、ワークショップの開催等により地域住民の意見を取り入れ、採算性についても考慮しながら計画的かつ効率的に行います。

##### ②駅前交通広場へのバス接続環境改善の検討

バス停留所が駅前交通広場から離れて設置されている戸田駅をはじめとした中心拠点において、バス接続環境の改善を検討します。

検討に当たっては、バス停留所の駅前交通広場内又は駅前交通広場に近接した箇所への移設、バスルートの変更等について、バス事業者、交通管理者と協議します。

##### ③サイクルアンドバスライド機能の検討

下笹目バスターミナルにおいて導入されている自転車からバスへの乗り継ぎを可能にするサイクルアンドバスライドについて、機能性の向上等の検討を行います。

検討に当たっては、市内の他のバス停留所におけるサイクルアンドバスライドの導入の可能性についても検討します。



整備された駅前交通広場（JR北戸田駅東口）



下笹目バスターミナル

---

## 2 徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備

### (1) 自転車利用環境形成による安全性の向上

#### 1) 施策実施により期待される効果

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

#### 2) 主な取組の例

##### ①安全な自転車通行空間の整備

自転車通行空間の整備に当たっては、「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」に基づき、自転車・交通量の多い路線や事故件数が多い路線を中心に行います。

##### ②自転車利用者のマナー向上に関する啓発活動の実施

引き続き、自転車利用者のマナー向上に関する啓発活動を実施します。

啓発活動に当たっては、駅や商業施設における定期的な街頭啓発活動や、学校等の教育施設や地域における各種交通安全教室（スタントマンを活用した交通安全教室など）を中心に行います。



整備された自転車通行空間（市内）



交通安全教室の開催状況（市内）

---

## (2) 安全に歩いて移動できるまちの実現

### 1) 施策実施により期待される効果

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

### 2) 主な取組の例

#### ①歩行空間の整備

歩行者空間の整備に当たっては、「戸田市歩行者自転車道路網整備計画」に基づき、自転車通行空間の整備に併せて行うとともに、都市計画道路の整備等に併せて行います。

#### ②バリアフリー化の推進

バリアフリー化に当たっては、駅や公共施設、商業施設といった多くの利用者が集まる地区において、優先的に推進します。

今後、バリアフリー構想を策定することにより、道路管理者、公共交通事業者、施設管理者が相互に連携し、連続性を確保していきます。



整備されたバリアフリー歩道（市内）

---

### (3) 歩行者・自転車通行環境の向上

#### 1) 施策実施により期待される効果

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

#### 2) 主な取組の例

##### ①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）

これまでの生活道路に関する取組は、交差点形状の改良や見通しの確保、カラー舗装や標識の設置等を中心に行うとともに、生活道路における速度抑制として、ゾーン30区域の設定を行ってきました。今後は、これらの対策に加えて、生活道路への通過交通の進入抑制等についても検討を行います。

また、自動車の速度抑制効果が高い物理的デバイス（ハンプ、狭さく等）の必要性についても検討を行います。

これらの検討に当たっては、交通管理者、教育機関、保護者等と連携し、通学路の安全性の向上を図る通学路安全プログラムとの整合を図るとともに、近隣住民の理解を得ながら対策を行います。



物理的デバイス（ハンプ）の設置例

出典：効果的・効率的な交通安全対策の推進（国土交通省ホームページ）

---

### 3 公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進

#### (1) 自家用車に頼りすぎない環境の形成

##### 1) 施策実施により期待される効果

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

##### 2) 主な取組の例

###### ①多様なチャンネルを活用した交通施策

公共交通に関する市民の関心や理解度を高め、自発的な行動の変化を促すための情報提供、情報共有等を行います。

実施に当たっては、社会全体で自発的に公共交通を利用することが快適な移動の実現、公共交通の持続可能な発展、環境負荷軽減、道路渋滞抑制にもつながるといった意識をしてもらうため、学校等の教育機関、企業、地域コミュニティ、個人等を対象とし、多様なチャンネルを活用して行います。

###### ②公共交通サービスに関する情報提供の充実

運行ルートや運行状況などの情報、お得な割引運賃に関する情報等の公共交通サービスに関する情報提供の充実を図ります。

実施に当たっては、誰もが公共交通機関を利用しやすいよう I C T 技術の活用を含めた情報提供方法について、交通事業者と連携を図りながら行います。

###### ③カーシェアリングの利用促進

モノや場所、技能などを多くの人と共有して賢く利用するシェアリングエコノミーの一環として注目されている、カーシェアリングの利用促進について検討を行います。

検討に当たっては、公有地を利用した官民連携による利用促進の事例等を参考に、民間事業者と連携を図りながら行います。



カーシェアリングに係る取組例（箕面市）

---

## (2) バスサービスの維持・充実

### 1) 施策実施により期待される効果

本市は、路線バスとコミュニティバス toco によって、市内のほぼ全域がバス停留所 300m 圏域に含まれており、バスが利用しやすい環境はおおむね整備されており、その維持・充実が求められています。

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

### 2) 主な取組の例

#### ①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

バスサービスの維持・充実に向け、将来のバス需要を把握するとともに、地域特性や需要に応じたバスサービスの維持・充実について検討を行います。

検討に当たっては、社会・経済状況の変化を鑑みながら行うものとし、必要に応じて、東京都市圏パーソントリップ調査や道路交通センサスの最新結果を基に、移動実態、バス需要等を把握し、それらに応じたサービスの充実について、バス事業者と連携を図りながら検討を行います。

#### ②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

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を行います。

検討に当たっては、シルバーパスの交付対象について高齢者のみにするか、交付対象を広げるか否かについても同時に検討を行います。



バスと高齢者

---

### (3) 鉄道サービスの維持・充実

#### 1) 施策実施により期待される効果

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

#### 2) 主な取組の例

##### ①ラッシュ時の輸送力強化、運行時間拡大等の鉄道利便性の向上に関する要望

ラッシュ時の輸送力強化、運行時間拡大等の鉄道利便性の向上に関して鉄道事業者に対して働きかけを行います。

要望に当たっては、近隣の鉄道路線と同水準程度の運行本数、始終発時間等の改善について行います。



JR 埼京線 (JR 戸田公園駅)

---

#### (4) 新たな交通サービスの検討

##### 1) 施策実施により期待される効果

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

##### 2) 主な取組の例

###### ①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

鉄道駅から離れて立地している大規模商業施設へのアクセスは、自家用車による利用が中心となっています。特に休日においては、周辺施設において大規模商業施設への往来によって渋滞が発生しており、施設周辺の市民生活、事業者の操業活動に影響を及ぼしています。

そこで、交通結節点と商業施設を結ぶシャトルバスの導入強化等について検討を行います。検討に当たっては、集客施設の事業者やバス事業者とともに、民間主導による実施について検討を行います。

###### ②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

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デマンド型の交通サービス等の導入について検討を行います。検討に当たっては、公共交通サービスの供給が比較的少ない圏域となっている新曽地域や美女木・笹目地域の一部における比較的人口密度が高い地区について中心に行います。



デマンドタクシーの導入事例（加須市）

出典：加須市デマンドタクシー（加須市ホームページ）

(参考) その他の施策

■自動運転技術の動向の考慮

1) 社会的背景

生産年齢人口の減少及び高齢化が今後より一層進行すると見込まれる我が国では、IoT、人工知能 (AI)、ビッグデータといった社会経済活動に対して大きな影響を及ぼす新たな技術の進展が進んできており、我が国では、これらの先端技術をあらゆる経済活動や社会生活に取り入れ、経済発展と社会的課題の解決を両立していく新たな社会である Society 5.0 の実現を目指しています。

この Society 5.0 の実現のために一環として行われている、自動車自動運転技術の開発動向が大きく注目されています。

自動車自動運転技術は、交通事故の原因の9割を占めるヒューマンエラーによる事故、道路渋滞、生産年齢人口減少による運輸業界における人手不足、自動車を運転できなくなる高齢者の増加といった様々な交通問題に対して、安全性の向上、地球環境負荷の低減、新たな交通サービスの創出、人やモノの輸送効率の向上により解決につながるものとして期待されています。

しかしながら、現時点においては、完全自動運転車両を道路上に走行させるための法整備、技術基準、事故発生に係る賠償基準等が整備されていないこと、自動運転の安全性、信頼性等について、社会的にまだ十分認知されていないことなどから、さらなる研究開発の促進、実証実験の実施、検討会の開催等によりこれらのハードルをクリアしていくことが求められています。

	現在(実用化済み)	2020年まで	2025年目途	時期未定	
	レベル1 レベル2	レベル3 (2020年目途)	レベル4	レベル5	
実用化が見込まれる自動運転技術	<ul style="list-style-type: none"> <li>自動ブレーキ</li> <li>車間距離の維持</li> <li>車線の維持</li> </ul>  <small>(本田技研工業HPより)</small>	高速道路における ハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  <small>(トヨタ自動車HPより)</small>	限定地域での無人自動 運転移動サービス  <small>(トヨタ自動車HPより)</small>	高速道路での 完全自動運転  <small>(Rinspeed社HPより)</small>	完全自動運転
開発状況	市販車へ搭載	一部市販車へ搭載	構想段階	課題の整理	

図 4-2 自動運転技術の開発状況

出典：国土交通省自動運転戦略本部 第4回会合資料（平成30年3月22日、国土交通省）

## 2) 個別具体的取組

自動運転の実現に向けた取組として、自宅ー交通結節点間、交通結節点ー目的地間を自動運転車両により結ぶことにより、自家用車の利用が困難な高齢者等の短中距離移動を支えるラストワンマイル自動運転と呼ばれるサービスに関する実証実験が公道にて実施されるとともに、物流トラックを隊列走行させることで2台目以降を自動運転化し、輸送に係るドライバーの省人化を図る実証実験に関する検討も行われています。



図 4-3 自動運転サービスのアプリケーションの例

出典：自動走行ビジネス検討会中間とりまとめ報告書（平成 27 年 6 月、国土交通省）

## 3) 今後の対応

本市においては、将来訪れる超高齢社会を鑑み、今後も引き続き自動運転の実現に向けた法整備、技術基準の整備、IoT 技術の発展に注視するとともに、国、県、自動車業界等の動向を捉えていきます。

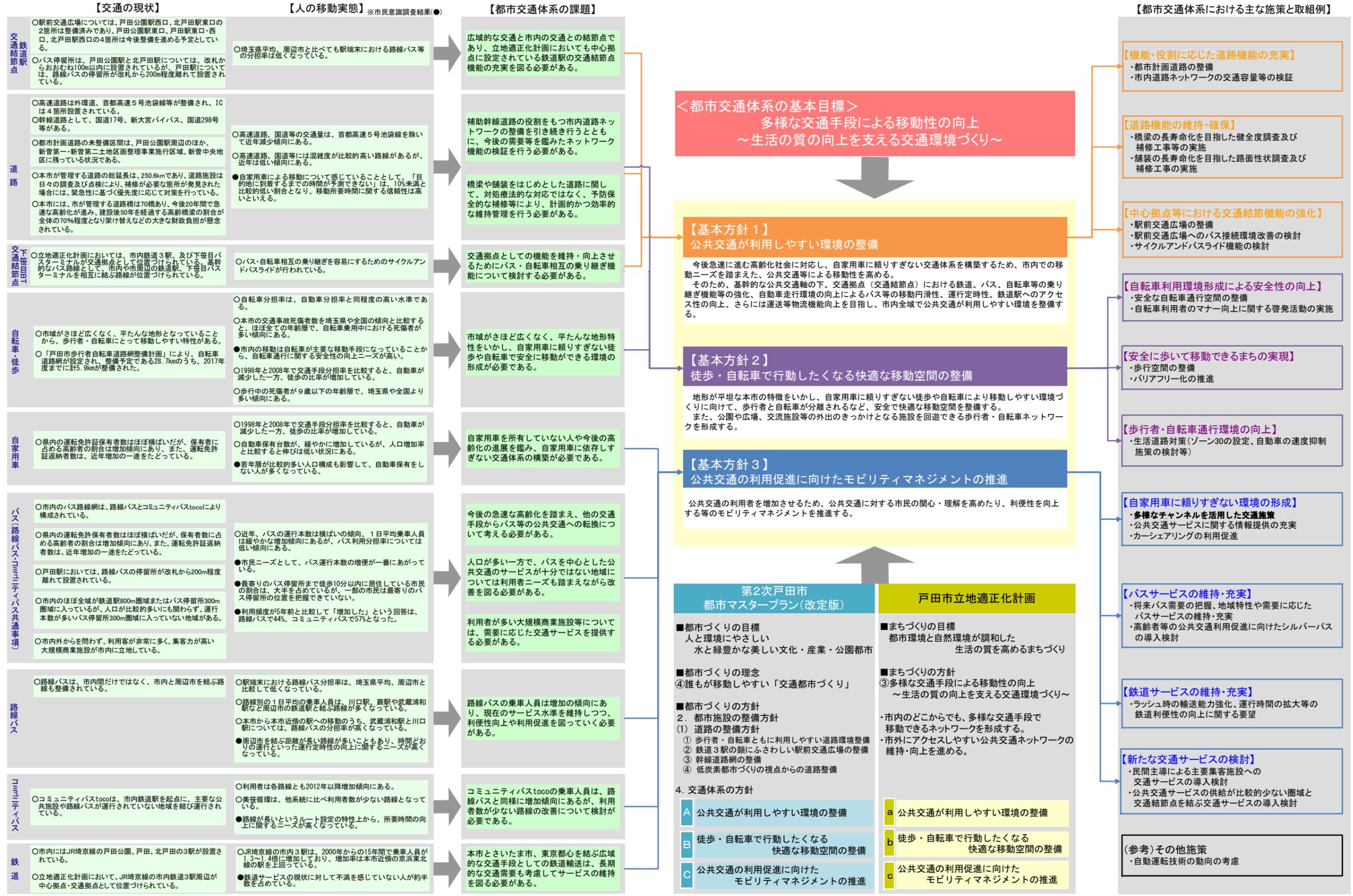


自動運転サービスの実証実験の様子

出典：道の駅「たいら」における自動運転サービス実証実験（国土交通省ホームページ）

# 4 都市交通体系図

これまでに整理した、「本市の現状」、「都市交通体系の課題」、「都市交通体系の基本方針及び基本目標」、「交通体系における主な施策」の関係性を以下のとおり示します。



## 第5章 実現化の方策

### (1) 推進体制の確立

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

### (2) 計画の進行管理

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

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

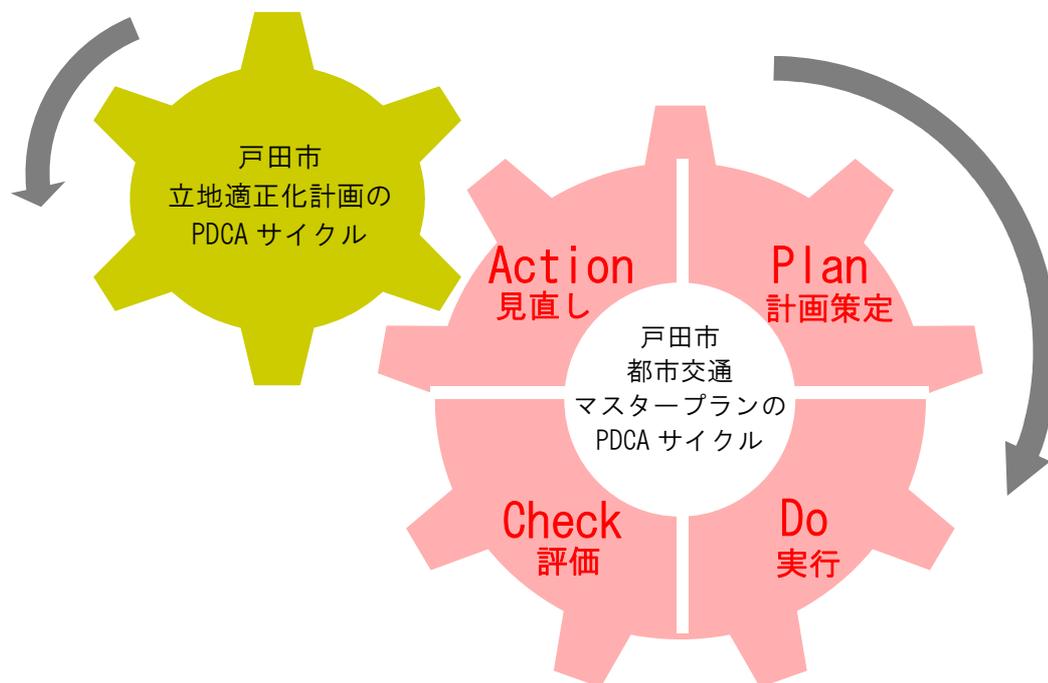


図 5-1 計画の進行管理イメージ

---

## 用語集

ページ番号については、本編において、最初に記載があったページ番号を記載しています。

～あ行～

### 駅前交通広場 (24 頁)

主として鉄道駅に隣接する形で、ロータリーやタクシー乗り場、送迎車停車スペースといった自動車のための空間、及び、歩行者が快適に通行できるように空間を設けて、交通結節点としての機能を発揮できるように設けた広場のことです。

～か行～

### カーシェアリング (67 頁)

1 台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態のことです。

### カラー舗装 (66 頁)

交差点、バス停留所等において、樹脂や塗料などを用いて路面の色を変え、道路利用者に注意喚起を促す舗装のことです。

### 幹線道路 (12 頁)

都市において、骨格的な道路網を形成する道路のことです。

### 狭さく (66 頁)

車止めなどを利用して、道路の幅を部分的に狭くして、速度を低下させるものです。

### 橋梁健全度調査 (橋梁点検) (26 頁)

道路橋の各部材の状態を把握、診断し、当該道路橋に必要な措置を特定するために必要な情報を得るためのものであり、安全で円滑な交通の確保、沿道や第三者への被害防止を図るためなどの橋梁に係る維持管

理を適切に行うために必要な情報を収集する調査のことです。

### 橋梁長寿命化計画 (26 頁)

橋梁について、従来の事後的な修繕及び架替えから予防的な修繕及び計画的な架替えへの転換を図るとともに、橋梁修繕及び架替えに係る費用の縮減を図ることを目的として策定される計画のことです。

### 緊急輸送道路 (26 頁)

大規模な地震等災害が発生した場合に、救命活動や物資輸送を行うための重要な路線として定められた道路のことです。

### 公共施設 (20 頁)

公立学校、道路、公園、下水道、緑地、広場、河川など、国や地方自治体が整備した施設のことです。

### 交通結節点 (15 頁)

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと、具体的には鉄道駅やバスターミナルの自由通路や階段、駅前広場、バス交通広場、歩道等が挙げられます。

### 交通容量 (30 頁)

ある道路がどれだけの自動車を通し得るかという、その道路が構造上有している能力のことです。

コミュニティバス (1 頁)

市町村などの自治体が住民の移動手段を確保するために運行する路線バスのことです。

混雑度 (30 頁)

道路の混み具合を表し、交通量と交通容量の比として表す指標のことです。

～さ行～

サイクルアンドバスライド (20 頁)

バス停留所の近くに駐輪場を整備し、バス停留所まで自転車で向かい、バスに乗り換えて最終目的地へ向かうことをいいます。

シルバーパス (68 頁)

高齢者等の福祉の向上を図るため、バスや鉄道をはじめとする公共交通運賃の免除または優遇が適用されるチケットのことです。

人口集中地区 (DID) (7 頁)

DID は、【Densely Inhabited District】の略であり、人口密度が 40 人/ha 以上の基本単位区（国勢調査の最小集計単位）等が互いに隣接し、その人口合計が 5,000 人以上である地区のことです。

人工知能 (AI) (71 頁)

言語の理解、推論、問題解決等の知的行動を人間に代わってコンピューターに行わせる技術のことです。

生活道路 (66 頁)

主として地域住民の日常生活に利用される道路のことです。

生活利便施設 (13 頁)

食料品や日用品を販売する店舗や飲食店のほか、医療施設、銀行や郵便局など、日常生活に必要なサービス施設のことを指します。

生産年齢人口 (58 頁)

生産活動の中核をなす 15 歳以上 65 歳未満に該当する人口のことです。

ゾーン 30 (66 頁)

生活道路における歩行者や自転車の安全な通行を確保することを目的とした交通安全対策であり、区域（ゾーン）を定めて時速 30 キロの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における自動車の走行速度や通り抜けを抑制するものです。

～た行～

代表交通手段 (36 頁)

一つのトリップでいくつかの交通手段を乗り換えた際の、その中の主な交通手段のことです。

端末交通手段 (40 頁)

複数の交通手段を用いて目的地に行く際の、代表的な交通手段に付随する二次的な交通手段のことです。例えば、主に鉄道を利用し、その後、駅から自転車を利用して目的地に行く場合、端末交通手段は、自転車のことを指します。

超高齢社会 (1 頁)

WHO（世界保健機構）の定義によると、総人口に占める 65 歳以上の人口が 21%を超えた状態のことを言います。

デマンド（交通） (70 頁)

利用者が広く分散していたり、定期的な利用が見込めない場合に、利用者の需要に応じて運行を行う交通手段のことを言います。利用する際は、予約を行う手間がある一方で、身近な場所まで迎えに来てもらえるなどの利点があります。

#### 都市構造 (2 頁)

都市を構成する鉄道、道路、河川等のことです。

#### 道路交通センサス (56 頁)

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

#### 都市計画道路 (1 頁)

都市計画法に基づき、ルートや位置、幅員等を定めた都市の基盤となる道路のことです。

#### 都市マスタープラン (2 頁)

都市計画法に定められた「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、長期的な視点から将来都市構造、土地利用の方針、都市施設の整備方針等を定めた、本市が定める都市計画の体系的な指針となるものです。

#### 土地区画整理事業 (1 頁)

土地区画整理法に基づき、道路、公園、河川等の公共施設を整備改善し、土地の区画を整え、宅地の利用の増進を図る事業のことです。

#### トリップ (35 頁)

人が何らかの目的を持って、ある地点からある地点まで移動する単位のことです。

～は行～

#### パーソントリップ調査 (PT 調査) (35 頁)

「どのような人が」「いつ」「何の目的で」「どこから」「どこへ」「どのような交通手段で」移動したかについて調査し、平日の一日のすべての移動を捉える調査のことです。調査は、おおむね10年毎に実施されています。

#### 発生・集中量 (56 頁)

ある地域から出発した交通量を発生交通量、ある地域を訪れた交通量を集中交通量といいます。発生集中交通量は、ある地域の発生量と集中量の合計を表します。

#### バリアフリー (65 頁)

高齢者、障がい者などが社会生活をしていく上で障害となるものを除去することです。段差などの物理的な障害となるものにとどまらず、社会的・制度的・心理的なものを含むこともあります。

#### ハンプ (66 頁)

通行する自動車の速度を抑制するため、道路の一部を隆起させて通過する車両に上下の振動を与えることで、運転者に減速を促す構造物のことです。

#### 物理的デバイス (66 頁)

生活道路の構造を自動車にとって走りづらい構造とするための交通安全対策の一つで、自動車の速度抑制を目的として設置さ

れるハンプや狭さく、カラー舗装等ことです。

分担率  
(交通手段分担率) (36 頁)

交通手段ごとのトリップ数について、全交通手段のトリップ数に占める割合のことです。例えば、全交通手段のトリップ数に占める自動車交通の割合は、「自動車分担率」と言います。

～ま行～

まち・ひと・しごと創生総合戦略  
(1 頁)

人口減少と地域経済の縮小という課題に対応するため、まち・ひと・しごと創生法に基づいて市町村が策定する計画のことです。

モビリティマネジメント (59 頁)

1人1人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度な自動車利用から公共交通等を適切に利用する等）に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通政策のことです。

～ら行～

ライフスタイル (1 頁)

生活の様式・営み方、または、人生観・価値観・習慣等を含めた個人の生き方のことです。

立地適正化計画 (2 頁)

都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づく計画であり、人口減少及び超高齢社会の到来に備えた住環境及び生活利便性の維持・向上のため、住宅や生活利便施設の適

正な立地について、公共交通の充実と併せて実現させるためのものです。

路線バス (19 頁)

不特定多数の旅客を定められた路線、時刻表、運賃によって輸送するバスのことです。

路面性状調査 (62 頁)

道路の舗装の状態を把握するために、ひび割れ、わだちぼれ、部分的補修箇所等について調査することです。

～英文字～

ICT (67 頁)

ICT は、【Information and Communication Technology（情報通信技術）】の略であり、通信技術を活用したコミュニケーションのことです。ICT 技術を活用した情報収集や情報提供によって、交通システムの高度化が図られています。

IoT (71 頁)

IoT は、【Internet Of Things】の略であり、身の回りのあらゆるモノがインターネットにつながる仕組みのことです。テレビやエアコンといった家電等がインターネットにつながることにより、遠隔で操作が可能となるなど、自動車、交通機関、物流、医療など様々な分野で導入が進められています。

Society5.0 (71 頁)

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題を両立する、人間中心の社会のことです。狩猟社

---

会 (Society1.0)、農耕社会 (Society2.0)、  
工業社会 (Society3.0)、情報社会  
(Society4.0) に続く、日本が目指すべき  
未来社会の姿として提唱されています。

TDM	(2 頁)
-----	-------

TDM は、【 Transportation Demand Management (交通需要マネジメント)】の略であり、交通渋滞を緩和するための手法の中で、自動車利用者に対して、自動車や道路の利用方法の変更や工夫を促す手法であり、「時間の変更」、「手段の変更」、「経路の変更」を基本とするものです。

戸田市都市交通マスタープラン【本編】

平成31年4月（初版）

発行／戸田市

〒335-8588 戸田市上戸田1丁目18番1号

電話：048-441-1800（代）

編集／都市整備部 都市計画課

