戸田市地域公共交通計画

このまちで良かった
共創により　利便性を実感できるまち　とだ

戸田市
令和８年３月

はじめに

本市は、JR 埼京線により都心へのアクセスが良く、高速道路などによる広域的な道路交通網が発達しているとともに、路線バス・コミュニティバスの運行などにより、移動における利便性の高さが魅力の一つとなっており、我が国全体として、人口減少・少子高齢化の傾向にある中、多くの方々から本市が選ばれる要因となっています。

鉄道・路線バス・コミュニティバスをはじめとする地域公共交通は、私たちの生活に必要不可欠な移動手段であるとともに、にぎわいの創出や地域コミュニティの活性化など、様々な機会を支える大切な社会基盤ではありますが、地域公共交通を取り巻く環境は、大きな転換期を迎えています。

特に、運転手のなり手不足に加え、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）が適用されたいわゆる「２０２４年問題」によって運転手不足に拍車がかかり、本市でも路線バスの一部減便や廃止が行われるなど、市民生活の基盤を支える「足」の維持・確保が喫緊の課題となっています。これまで同様、交通事業者による経営努力や行政からの支援等では持ちこたえられない状況となり、地域公共交通を維持・確保していくことは困難な局面に差し掛かっているため、本市では、市民、交通事業者、学識経験者、関係機関などで構成する「戸田市地域公共交通協議会」を設置し、将来のあるべき姿について協議を重ねてまいりました。

このたび策定した「戸田市地域公共交通計画」は、将来にわたって誰もが安心して移動できる環境を確保し、持続可能な地域公共交通を実現するための基本方針となるものです。本計画の基本理念『このまちで良かった 共創により 利便性を実感できるまち とだ』の実現に向けて、市民のみなさま、交通事業者、行政が一体となって、持続可能な地域公共交通の維持・確保を目指し、取り組んでまいります。

結びに、本計画の策定にあたり、「戸田市地域公共交通協議会」の委員のみなさまをはじめ、貴重なご意見、ご提案をいただきました市民のみなさまに心から感謝を申し上げますとともに、公共交通機関の積極的なご利用を切にお願い申し上げます。

令和８年（２０２６年）３月

戸田市長　菅原文仁

［ 目　　次 ］

1 計画の概要 ・・・

7-3-2 第３次戸田市都市マスタープラン・・・・・・・・・・・・・・・・・70
7-3-3 第２次戸田市歩行者自転車道路網整備計画・・・・・・・・・・・・72
7-3-4 戸田市立地適正化計画・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・73
7-3-5 【参考】戸田市都市交通マスタープラン　※本計画策定後に廃止・75
7-4 市民及び関係者の意向・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
7-4-1 市民アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・77
7-4-2 コミュニティバス利用者アンケート調査・・・・・・・・・・・・・85
7-4-3 町会アンケート調査・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・94
7-5 戸田市地域公共交通協議会要綱・・・・・・・・・・・・・・・・・・97
7-6 戸田市地域公共交通協議会委員構成・・・・・・・・・・・・・・・100
7-7 戸田市地域公共交通計画策定までの経過・・・・・・・・・・・・・102
7-8 用語解説集・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・104

1 計画の概要

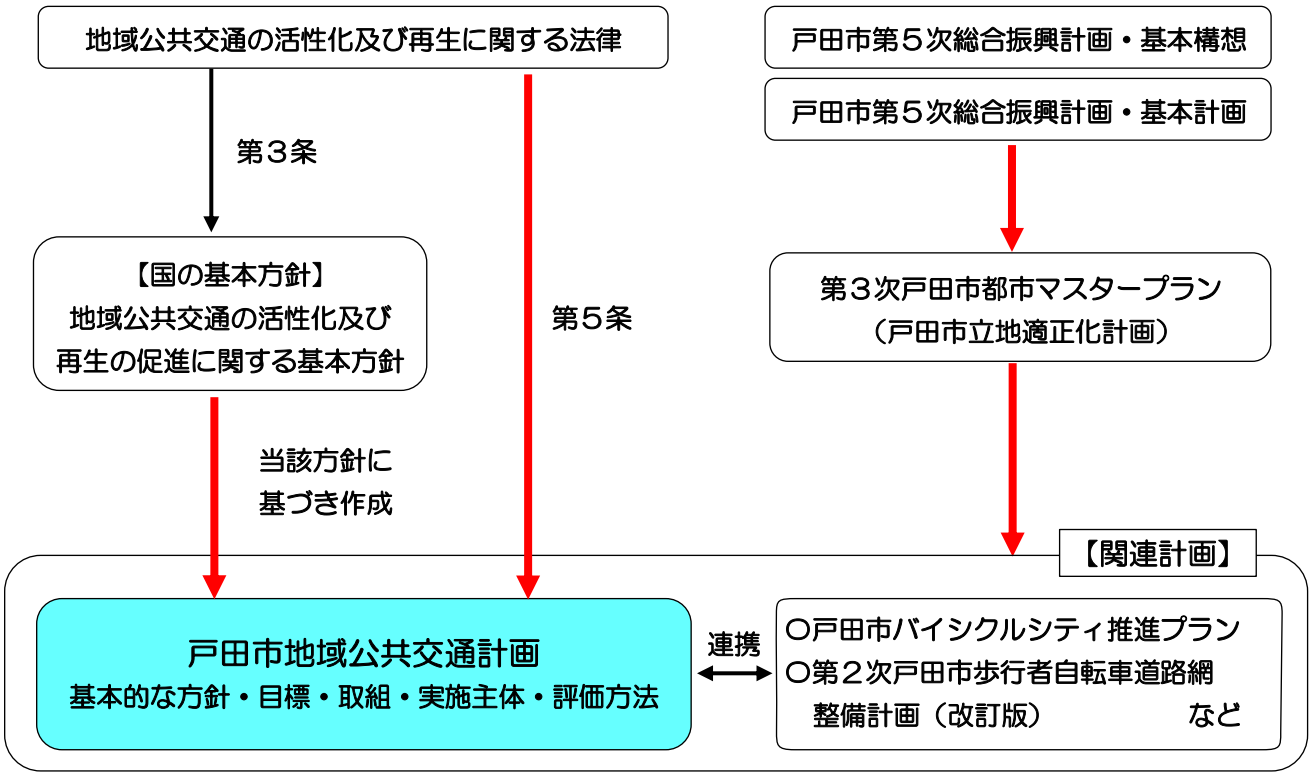
1-1 計画の位置付け

本計画は、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号、令和２年一部改正）」第３条に規定する「国の基本方針」及び第５条の規定に基づき、すべての地方公共団体において作成や実施が「努力義務」として定められている「地域公共交通計画」として策定します。また、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（令和５年一部改正）に向けて取り組むものです。

令和７年度までの「戸田市都市交通マスタープラン（平成 31 年３月策定）」は、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あり方を示していましたが、本計画は、公共交通を主な対象として、目指すべき将来像や計画目標を定め、目標達成のための取組を推進する「公共交通政策のマスタープラン」となるものです。

また、上位計画の「戸田市第５次総合振興計画」や「第３次戸田市都市マスタープラン」と整合を図るとともに、地域公共交通を取り巻く課題を解決するため、関連計画等と連携を図ります。

■計画の位置付け



1-2 計画策定の背景

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

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

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

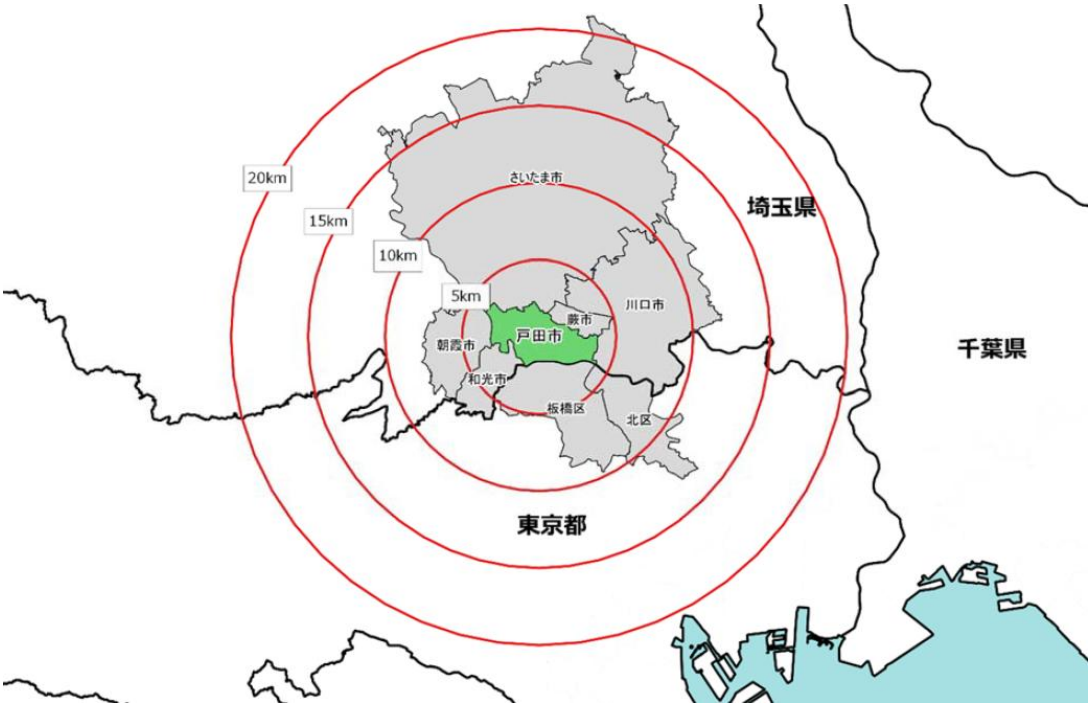
これに加えて、高齢化の進展に伴う交通弱者の増大やコロナ禍を経てのライフスタイルの多様化、新たな交通サービスの進出などにより、持続可能で誰もが安全に安心して移動できる環境の創出がより一層求められる時代となってきています。

本市では、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に、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」を平成 31 年（2019 年）４月に策定し、進行・管理を行ってきましたが、市民・交通事業者・行政が協働して、さらなる公共交通対策の推進、公共交通ネットワークの維持・向上などに取り組んでいく必要があることから、新たに「戸田市地域公共交通計画」を策定することとしました。なお、本計画の策定に伴い、戸田市都市交通マスタープランは廃止します。

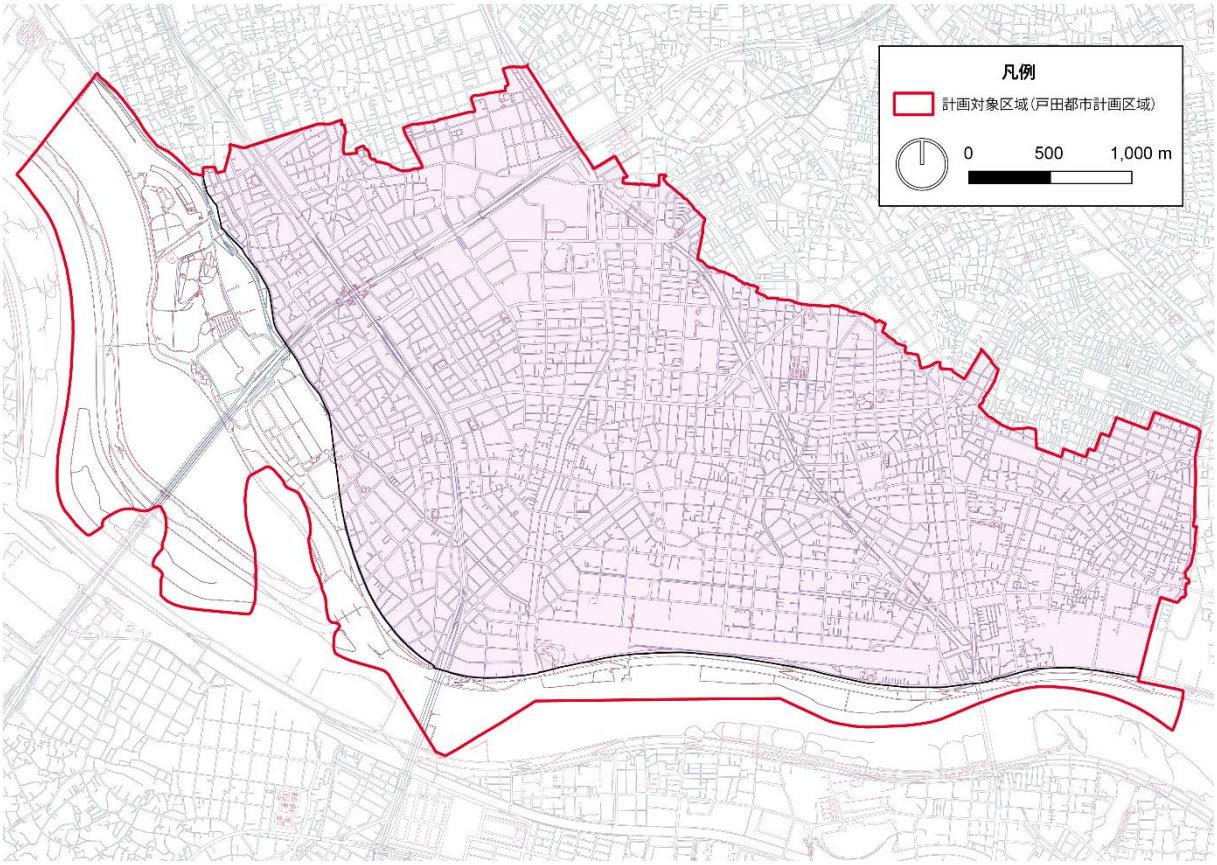
1-3 計画区域

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

■戸田市の位置



■計画の対象区域



1-4 計画の対象

本計画で対象とする移動手段は、既存の公共交通サービスに加えて、不特定の利用者を対象とする公共交通とし、自動運転車両や新たなモビリティ等の輸送サービスを含みます。

日常生活において、基本動作の支援が必要な方や障害のある方、一部施設の利用者や児童・生徒等の特定利用者を対象にした移動手段は計画の対象に含みませんが、計画の対象とする公共交通等と、シェアサイクルや福祉輸送サービス等との連携・調整を図りながら、本計画に定める取組を推進します。

■計画の対象範囲

1-5 計画期間

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

1-6 SDGS の取組

SDGs とは、平成 27 年（2015 年）の国連サミットにおいて、全加盟国（193 か国）の全会一致で採択された、誰一人取り残すことのない持続可能な世界を令和 12 年（2030 年）までに実現するための 17 の国際目標です。

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

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

2 公共交通を取り巻く現状と課題

2-1 公共交通全般を取り巻く現状と課題

2-1-1 国の動向

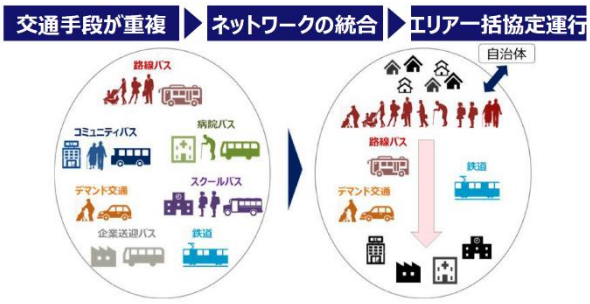
国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」を令和２年（2020 年）に改正し、地域にとって望ましい鉄道、路線バス、タクシー等の地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープランとしての「地域公共交通計画」の策定を地方公共団体の努力義務とし、地域の交通資源を総動員する措置を設けました。

その後、地域交通を取り巻く状況の悪化等を踏まえ、あらゆる交通モードにおける地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・持続可能性・生産性が向上するよう、地域公共交通ネットワークを再構築（リ・デザイン）することを主眼とした法改正を令和 5 年（2023 年）に実施しました。

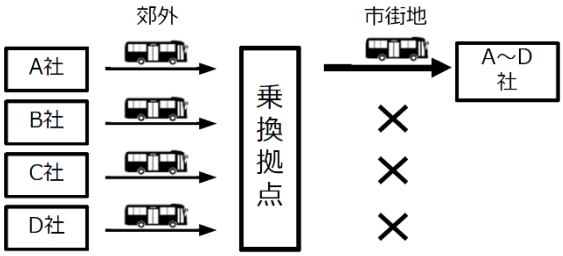
■地域公共交通の「リ・デザイン」

３つの共創

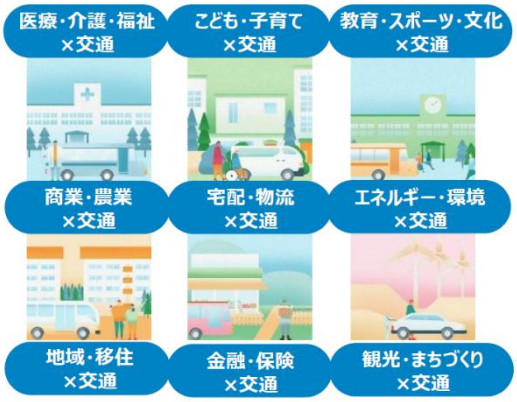
・官民の共創
一定のエリアにおいて、地域でサービス水準を決定し、事業者が複数路線を一括して長期間運行



・交通事業者の共創
複数の交通事業者が協働経営を行うことにより、垣根を超えたサービスを展開



・他分野を含めた共創
地域交通と、様々な他分野との垣根を超えた事業連携を実現

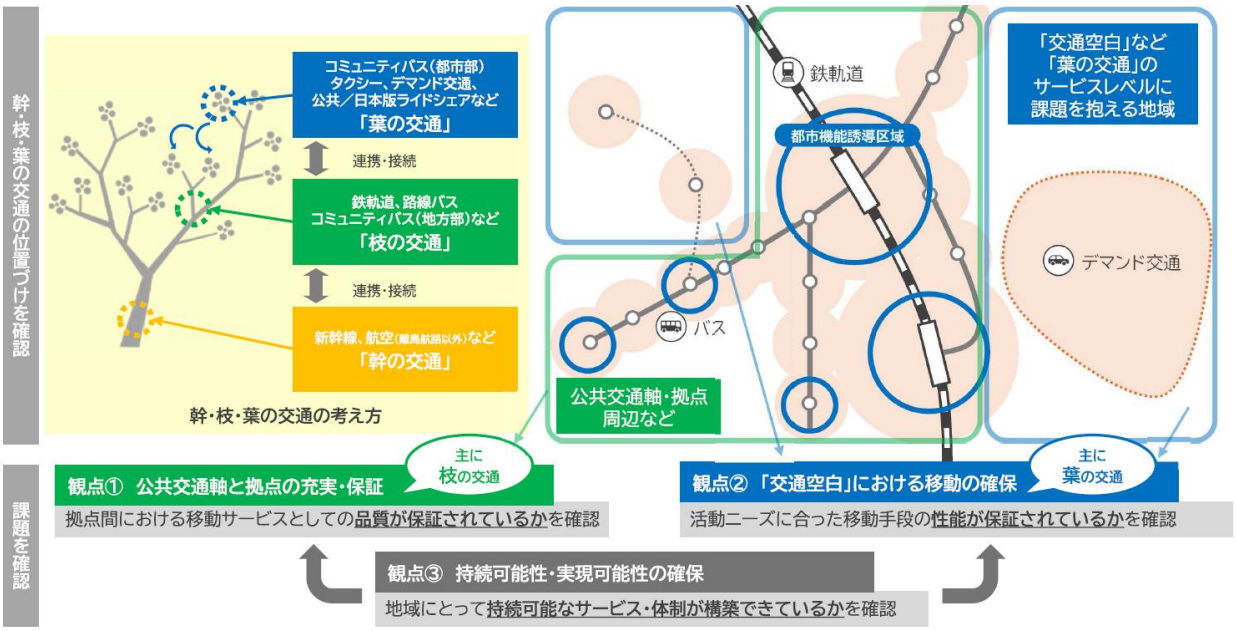


資料：国土交通省 地域公共交通のリ・デザイン（再構築）について
（令和６年（2023 年）４月）加工

近年の人口減少や高齢化の進展、深刻な運転手不足、脱炭素化の流れ、技術革新などを背景に、自動運転の実証実験や自家用車活用事業（日本版ライドシェア）など、多様なニーズに対応した新しい輸送サービスの開発・普及が進展しています。

また、移動ニーズに対して、鉄道やバス、シェアサイクル等の様々な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ことができるＭａａＳ（Mobility as a Service）の全国への早急な普及に向けて、国土交通省は事業実施の支援を行っています。ＭａａＳは、公共交通の利便性が向上し、快適に移動できる環境整備につながるほか、商業施設や医療施設等と連携し、移動の目的と一体的にサービスを提供することにより、公共交通による地域の活性化に資することが期待されています。

これらに加えて、国土交通省では令和６年（2024 年）７月に「交通空白」解消本部を設置し、「地域の足」「観光の足」の確保を進めています。また、令和７年（2025 年）３月 31 日には、地域公共交通計画の作成や改定に取り組む地方公共団体の職員等が計画の意義やアップデートの進め方を理解して実践できるように「アップデートガイダンス Ver1.0」を公表しました。



資料：国土交通省 地域公共交通計画の「アップデートガイダンス Ver1.0」手順書（令和７年（2025 年）３月）

2-1-2 社会情勢

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

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

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

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

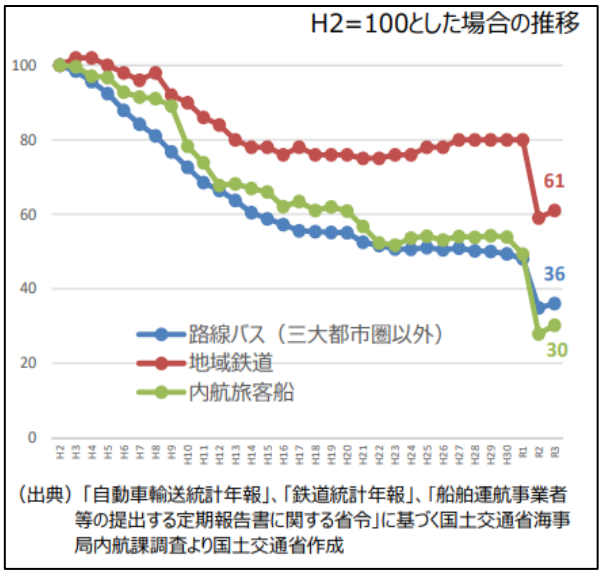


図　路線バス、地域鉄道、内航旅客船の利用者数

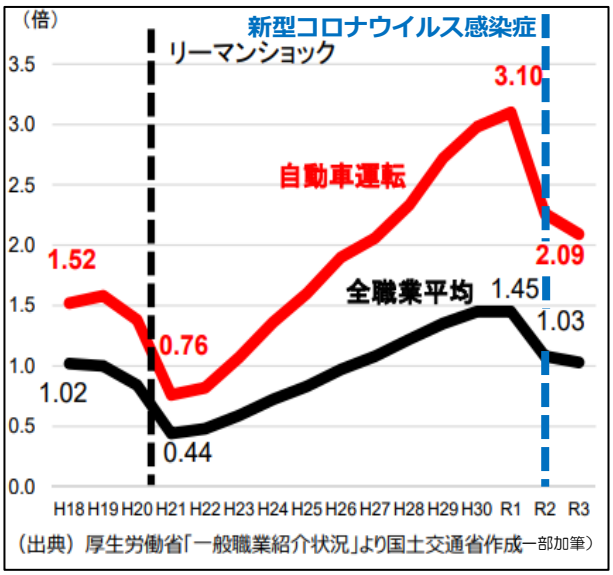


図　自動車運転業の有効求人倍率

2-2 既存の戸田市の地域公共交通網

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

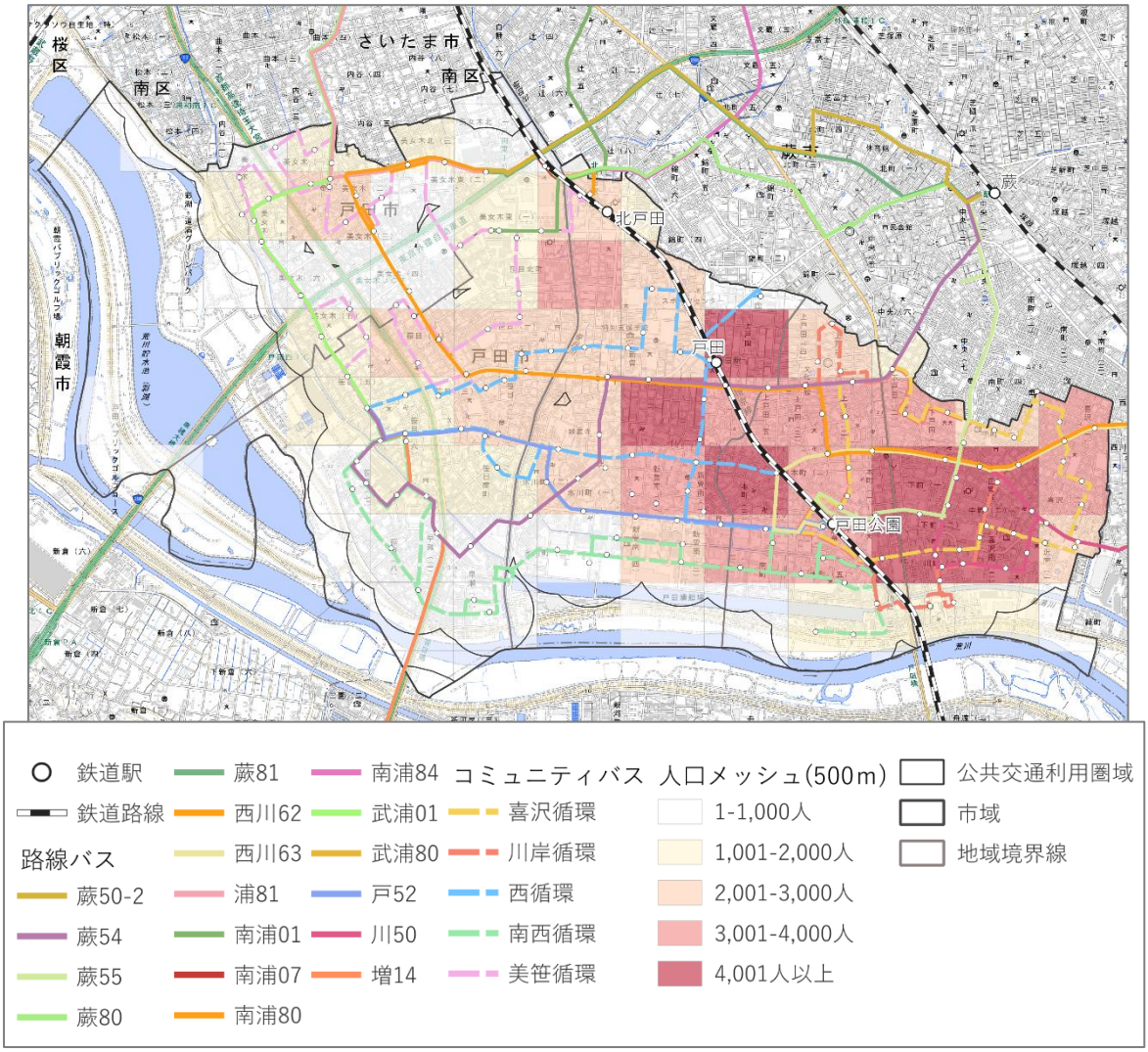
路線バスは国際興業（株）の 17 系統の路線が、東西方向を中心に運行しており、蕨駅、川口駅、西川口駅、南浦和駅、武蔵浦和駅、成増駅などの市外駅から周辺市区へ接続し、広域及び地域間の移動を担っています。

市内を回る路線として、コミュニティバス「toco」５路線（喜沢循環、川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環）が運行しており、いずれの路線においても JR 埼京線の駅までアクセスすることができます。

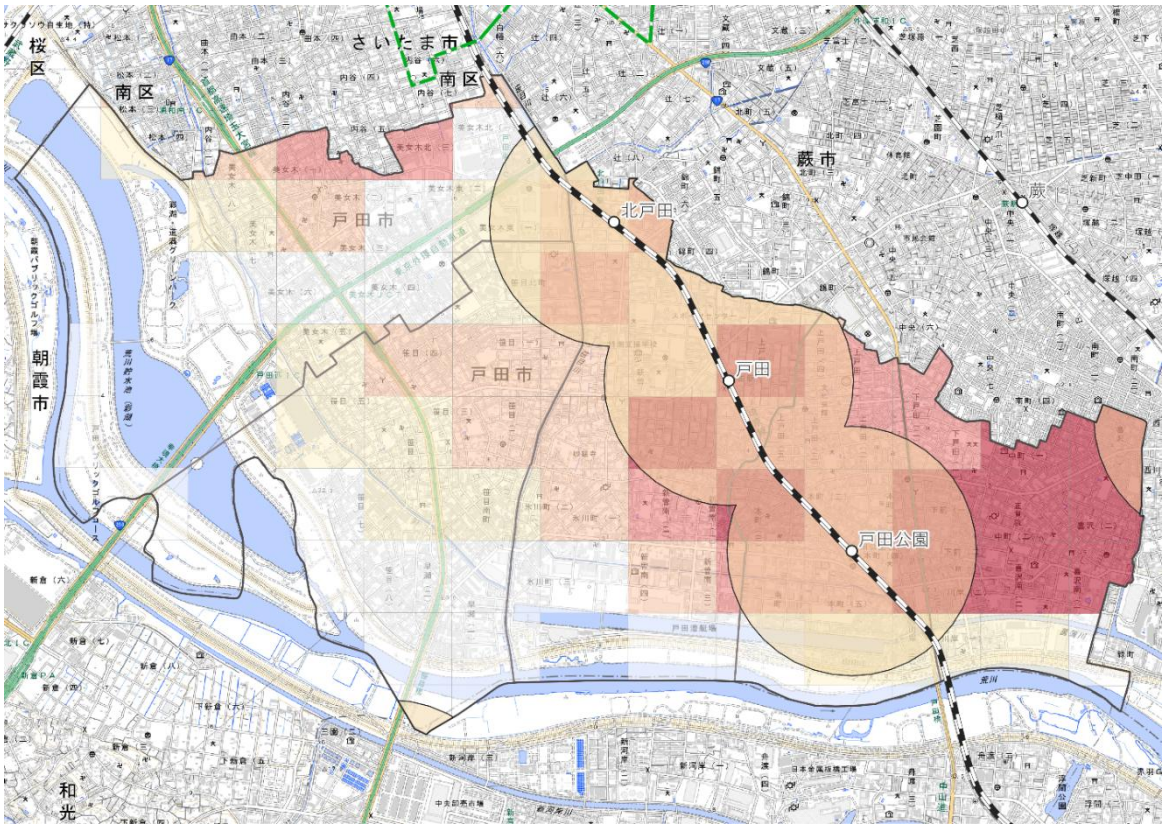
また、市内ではタクシー事業者が３社運行しているほか、運転免許証の自主返納者の移動を支援するため、市は路線バス及びコミュニティバスの回数券の交付を行っています。

鉄道駅から 800m以内またはバス停留所から 300m以内を「公共交通カバー圏域」とし、公共交通カバー圏域の人口を算出すると、鉄道またはバスを利用可能な人口は約 138,500 人で、全人口の約 98%となっています（総務省統計局の令和２年（2020 年）国勢調査地域メッシュデータを利用）。

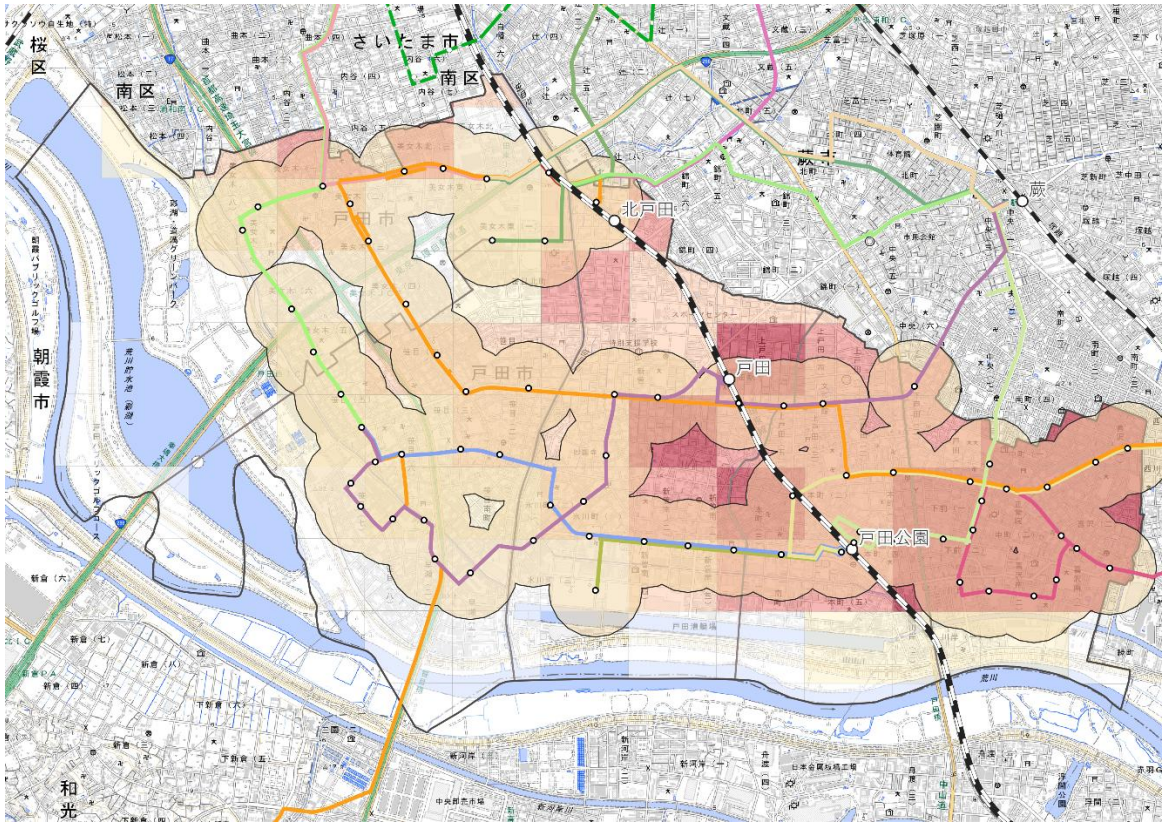
■戸田市内の地域公共交通網（全体）



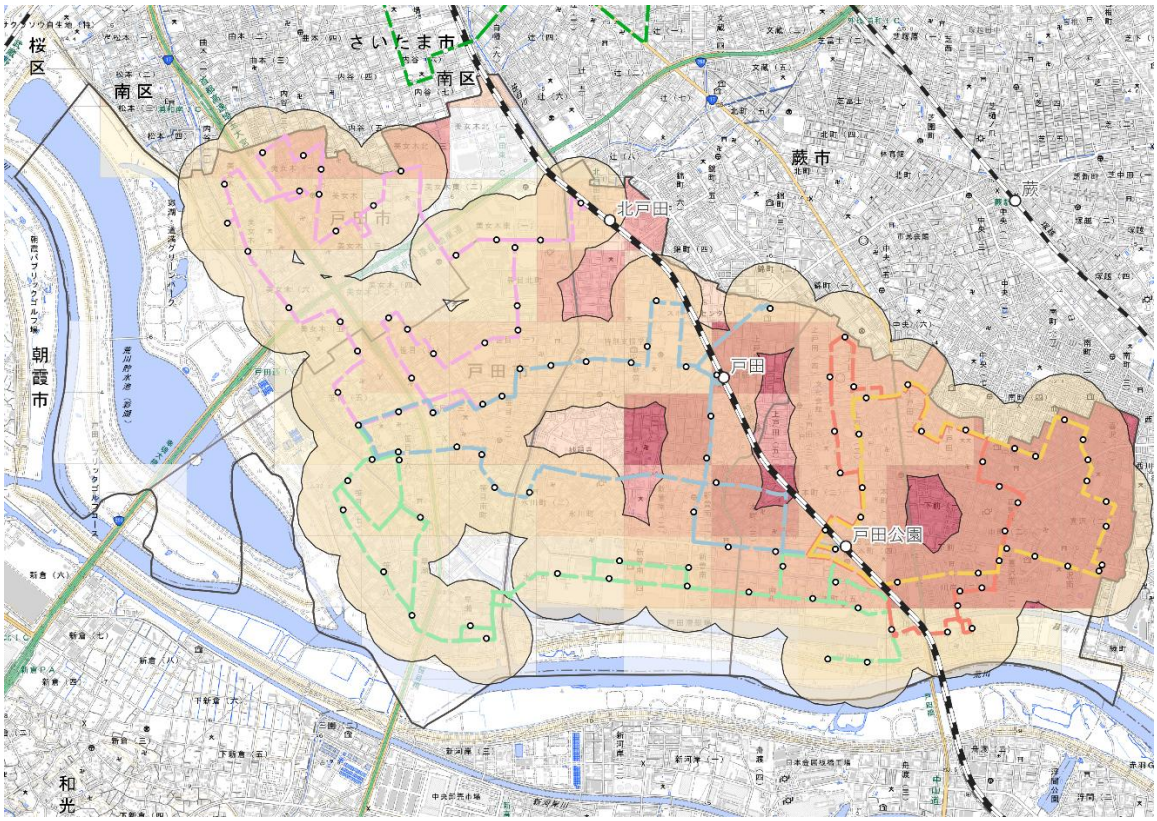
■戸田市内の地域公共交通網（鉄道）



■戸田市内の地域公共交通網（路線バス）



■戸田市内の地域公共交通網（コミュニティバス）



■戸田市内の地域公共交通の運行状況

交通モード		実施主体	運行エリア	運行本数 （平日上下便数）
鉄道	JR 埼京線	JR 東日本	大崎～戸田公園・戸田・北戸田～大宮	【戸田公園駅】 上り：160 本/下り：164 本 【戸田駅・北戸田駅】 上り：139 本/下り：137 本
コミュニティバス	喜沢循環	戸田市 国際興業(株)	戸田公園駅西口～喜沢循環～戸田公園駅西口	22 本
	川岸循環		戸田公園駅西口～川岸循環～戸田公園駅西口	23 本
	西循環		下笹目～新曽～戸田公園駅西口～戸田駅～下笹目	12 本
	南西循環		下笹目～早瀬～戸田公園駅西口～新曽南三丁目～下笹目	11 本
	美笹循環	戸田市 埼京タクシー(株)	下笹目～市民医療センター～北戸田駅～美女木～道満～下笹目	12 本
路線バス	蕨 50-2	国際興業(株)	蕨駅西口～北町四丁目～戸田車庫	戸田車庫行き：3 本 蕨駅西口行き：8 本
	蕨 54		蕨駅西口～戸田駅入口・笹目市営住宅～下笹目	上下各 30 本
	蕨 55		蕨駅西口～戸田公園駅東口	戸田公園駅東口行き：45 本 蕨駅西口行き：46 本
	蕨 80		蕨駅西口～蕨市役所～戸田車庫	戸田車庫行き：26 本 蕨駅西口行き：29 本
	蕨 81		蕨駅西口～市立病院入口～戸田車庫	戸田車庫行き：1 本 蕨駅西口行き：2 本
	西川 62		西川口駅西口～市民医療センター～北戸田駅	北戸田駅行き：22 本 西川口駅行き：23 本
	西川 63		西川口駅西口～戸田公園駅西口	戸田公園駅行き：24 本 西川口駅行き：23 本
	浦 81		浦和駅西口～武蔵浦和駅・曲本～戸田車庫	浦和駅行き：1 本
	南浦 01		南浦和駅西口～イオンモール北戸田	上下各 14 本
	南浦 07		南浦和駅西口～南高・北戸田駅～戸田車庫	上下各 4 本
	南浦 80		南浦和駅西口～神明台・曲本～戸田車庫	上下各 1 本(土曜のみ)
	南浦 84		南浦和駅西口～文蔵小学校～戸田車庫	戸田車庫行き：8 本 南浦和駅行き：5 本
	武浦 01		武蔵浦和駅～美女木～下笹目	上下各 95 本
	武浦 80		武蔵浦和駅～戸田車庫	上下各 2 本
	戸 52		戸田公園駅西口～下笹目	下笹目行き：64 本 戸田公園行き：63 本
	川 50		川口駅西口～前新田～川口駅西口	67 本
	増 14		成増駅北口～下笹目	下笹目行き：7 本 成増駅行き：6 本
タクシー		埼京タクシー、みどりタクシー、須賀タクシー		

※運行本数は令和 7 年（2025 年）現在

2-3 戸田市の公共交通を取り巻く現状の整理

計画策定に伴う各種調査結果により顕在化した、本市の公共交通に係る現況は以下のとおりです。

戸田市の地域公共交通の現状

人口・地域	○本市の人口は増加傾向にあり、将来展望では令和 27 年（2045 年）まで増加し、その後減少に転じる見込みです。 ○人流について、通勤・通学の目的地では市内、新宿区、千代田区、文京区などが多く、一方で川口市、さいたま市南区から本市への移動も一定程度みられます。 ○本市の商業・医療施設は、主に戸田公園駅周辺や戸田駅周辺に多く立地しています。
地域公共交通	○市域のほぼ全域が鉄道駅 800m圏域、またはバス停留所 300m圏域に含まれています。 ○市内の鉄道駅の利用者数について、定期券利用者はコロナ禍以前の９割程度まで回復しており、定期外利用者はコロナ禍前を上回っています。 ○JR 埼京線の混雑率（令和 6 年度（2024 年度）実績）は 163%で、東京圏の平均混雑率 139%を 24%上回っています。 ○路線バスの利用者数は、コロナ禍による減少から回復がみられ、令和 6 年度（2024 年度）には令和元年度（2019 年度）の約 550 万人を超える約 575 万人となり、増加傾向にあります。 ○コミュニティバスの令和 6 年度（2024 年度）利用者数は、西・南西・美笹循環がそれぞれ約 5.9～6.7 万人、喜沢・川岸循環が約 20 万人となっています。経年的な推移では、喜沢・川岸、南西、美笹循環は、コロナ禍以前の水準に回復していますが、西循環は回復に至っていません。 ○時間帯別の動向を見ると、南西循環を除くコミュニティバスでは朝の通勤時間帯に特に利用が多く、沿線住民の通勤手段として利用されている傾向が見受けられます。 ○コミュニティバスは、路線バスでは行き届かないエリアを中心に運行していますが、一方向運行であることから、目的地への往路と復路で大きく所要時間が異なり、路線バスと重複している区間では、運賃が安いコミュニティバスに一方向のみ利用が集中する傾向がみられます。 ○人件費や燃料費等の高騰により、コミュニティバスの運行経費が増加しており、コロナ禍前の令和元年度（2019 年度）と比較すると、市の令和 6 年度（2024 年度）の補助金額は約 3,600 万円の負担増となっています。 ○タクシーは、利用者のきめ細やかな移動ニーズに応じて出発地から目的地まで運行しており、高齢者や障害者、通院者など、移動が困難な人々にとって欠かせない重要な移動手段として公共交通の役割を担っています。
上位・関連計画	○戸田市第５次総合振興計画では、市内外を結ぶ公共交通の利便性を高め、市民の誰もが公共交通機関を利用して、快適に移動できる環境の整備が求められています。 ○第３次戸田市都市マスタープランでは、交通拠点における鉄道、バス、自転車の乗り継ぎ機能の強化と快適に利用できる環境の整備に努めるとともに、都市活動の目的に応じて様々な移動手段を選択可能な交通環境の形成が求められています。 ○立地適正化計画では、地域内外を結ぶ交通ネットワークの維持・充実及び交通結節点の機能強化により、すべての人が便利で快適に移動できる持続可能な交通環境の実現が求められています。
アンケート・ヒアリング	【市民アンケート】 ○路線バスを利用している人の利用目的は、娯楽・レジャー等が約４割で多くなっています。 ○コミュニティバスを利用している人の利用目的は、買物が約４割で多くなっています。市民の約 65%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えています。改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、始発・終発の時間の見直しを求める意見が多くなっています。また、「日常生活に欠かせない存在となっている」「現在は利用していないが免許返納後の移動手段として残してほしい」など、運行の維持を望む声があります。 ○デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約２割となっており、利用目的は通院、買物が多くなっています。

アンケート・ヒアリング	【コミュニティバス利用者アンケート】 〇コミュニティバスの利用目的は、通勤・通学が約４割で多くなっています。コミュニティバス利用者の約 55%がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加を求める意見が多くなっています。また、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っているなどの声があります。 〇コミュニティバスと路線バスのあり方について、バランスが取れていることから、約 65%の利用者が現状維持を求めています。 〇デマンド型交通の利用意向について、利用したいと回答した人は約３割となっており、利用目的は通勤・通学、通院が多くなっています。 【町会アンケート】 〇町会の約７割がコミュニティバスの運行に関して改善が必要であると考えており、改善点として、逆回り運行、運行本数の増加、運行ルートの見直しを求める意見が多くなっています。 【交通事業者ヒアリング】 〇バス運転手等の担い手不足が深刻化しており、交通需要に応えられなくなる恐れがあります。また、デマンド型交通を導入する場合、運転手を確保することは困難な状況です。 〇コミュニティバスはラウンドダイヤで運行していますが、天候や時間帯による交通状況の変化に対応できず、時刻どおりに運行できないことがあります。また、運転手の休憩時間が確保できず、大きな負担となっています。 〇路線バスとコミュニティバスの運賃ギャップが大きくなっています。 〇市内タクシー事業者で働くタクシー運転手の高齢化が進んでいます。 〇ライドシェアの運転手確保が困難なことや悪天候時を除いて移動需要に応えられていることから、市内タクシー事業者は日本版ライドシェアを運行していません。
社会動向	〇全国的にデジタル技術を活用し、公共交通の利便性向上や運行効率化を図る取組が推進されています（MaaS、AI オンデマンド、自動運転等）。 〇「バス運転者の改善基準告示」の改正が令和６年（2024 年）４月より適用され、バス業界全体で運転手不足が発生しています。市内の路線バスでも減便や一部路線の廃止などの影響が生じています。

■【参考】将来都市構造図（第３次戸田市都市マスタープラン）

2-4 計画策定に係る課題の整理

前項において整理した各種現況を踏まえて、本計画策定にあたって踏まえるべき課題を、以下のとおりとします。また、各課題について、その重要度と緊急度に基づいた優先度を設定し、取組や実施スケジュール検討における材料としました。

■優先度設定の考え方

	重要度	緊急度
A	○（高い）	○（高い）
B	△	○（高い）
C	○（高い）	△
D	△	△

※重要度：上位・関連計画の重点施策と強く連携する課題

※緊急度：既に顕在化している課題や、数年間以内に顕在化の可能性が高い課題

課題 1：持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保

人口・地域　地域公共交通　アンケート・ヒアリング　社会動向

	課　題	優先度
1-1	〖 サービス水準の維持・改善 〗 路線バスやコミュニティバスの総利用者数は、コロナ禍から回復傾向にあることから、ニーズの高い路線や区間について、主要施設へのアクセス性も含めてサービス水準の維持を図るとともに、運行資源（人員や車両等）の動向に応じた改善の検討が必要です。	A
1-2	〖 路線バスとコミュニティバスの競合関係 〗 路線バスとコミュニティバスが重複・隣接している区間について、目的地への往路と復路で使い分ける傾向がみられます。コミュニティバス利用者アンケートでは、コミュニティバスと路線バスの利用頻度比較で、路線バスをより多く利用している人の割合が２割程度います。路線バスは利用が一方向のみに集中した場合でも運行経費や必要人員は変わらないため、人員不足や事業者の経営を圧迫しており、対応が必要です。	B
1-3	〖 自家用車から公共交通への転換 〗 市全域において、本計画期間中、緩やかに人口が増加するとともに、高齢者人口も年々増加する見込みです。その結果として、公共交通への需要が高まると考えられ、自家用車から公共交通への転換に対応する必要があります。	C

以上のことから、市内の移動を担う路線バスやコミュニティバスの維持、利便性向上の検討とともに、鉄道駅や市街地へのアクセス利便性が高い公共交通ネットワークの構築が必要です。

課題 2:コミュニティバスの運行体制の改善

地域公共交通　上位・関連計画　アンケート・ヒアリング

	課　題	優先度
2-1	〖 運賃バランスの改善 〗 路線バスの運賃が値上げしているのに対し、コミュニティバスの運賃は運行開始当初から据え置きとなっており、路線バスとの運賃バランスの改善と、市負担の適正化に向けた検討が必要です。	B
2-2	〖 市民要望に合った運行体制の検討 〗 各種アンケートでは、コミュニティバスの運行の維持を求める声が多い一方で、逆回り運行の実施や運行本数の増加などの改善を求める声が多くなっています。そのため、運行を維持しつつ、潜在需要を含めて市民要望に合った運行体制を検討する必要があります。	C
2-3	〖 公共交通サービス水準が低い地域の改善 〗 公共交通カバー圏域を運行本数別で見ると、笹目地区や美女木地区の一部で１日 20 本未満となっている地域があります。これらの地域は、主にコミュニティバスの西・南西・美笹循環が運行しているものの、一方向運行であるため、目的地への往路と復路で大きく所要時間が異なっています。	C

以上のことから、現在のコミュニティバスを維持する区間と、改善すべき区間を整理し、鉄道や路線バスとの役割分担も踏まえた運行体制の見直しを検討する必要があります。

課題 3:公共交通の担い手不足の解消

地域公共交通　社会動向

	課　題	優先度
3-1	〖 運転手不足・人材確保 〗 公共交通に係る運転手不足が全国的な問題となっており、市内の路線バスでも、減便や路線の廃止などの影響が及んでいます。	A
3-2	〖 新たなモビリティサービス等の実証実験の検討 〗 運転手不足の解決策として、交通ＤＸ・ＧＸによる人材確保に資する取組や将来的な本格導入に向けた自動運転の実証実験の検討などが必要です。	C

以上のことから、今後も継続する運転手不足を見据えて、地域交通の担い手の確保に取り組むとともに、新たなモビリティサービスやデジタル技術の活用について検討する必要があります。

3 計画の基本方針と基本目標

3-1 計画の基本方針と基本目標

3-1-1 計画の基本的な理念（目標像）

現在、地域公共交通は大変厳しい状況に置かれています。そのため交通事業者のみならず、地域の関係者が連携・協働（共創）し、地域ぐるみで支えていくことが重要です。

国においては、令和５年（2023 年）１０月「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律」を施行し、利便性・持続可能性・生産性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化することを目指しています。

地域公共交通の「リ・デザイン」（再構築）とは、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創の「３つの共創」、自動運転やＭａａＳなどデジタル技術を実装する「交通ＤＸ」、車両電動化や再エネ地産地消など「交通ＧＸ」を柱とした取組です。

また、本計画は、市の最上位計画である「戸田市第５次総合振興計画」及び都市づくりの基本方針「第３次戸田市都市マスタープラン」における交通に関する方針等を踏襲し、計画の基本的な理念を次のとおり設定します。

このまちで良かった　共創により　利便性を実感できるまち　とだ

3-1-2 計画の基本方針・基本目標

本計画が目指す方向性を示す基本方針と、その方針に向かって進むための基本目標・ＫＰＩ（評価指標）は、それぞれ以下のとおりです。

基本方針１　公共交通ネットワークを守るための“軸”の確立

昨今の運転手不足や物価高騰により、運転手や車両など、これまで比較的潤沢であった運行資源は、経年的に減少していくことが想定されます。

これを踏まえ、限られた運行資源で必要十分な公共交通を確保するため、本市において重要度の高い路線や区間を選定し、「主要公共交通軸」として計画期間内において優先的に維持・確保を図ります。

これらの主要公共交通軸の維持・確保においては、既存の鉄道やバス路線の活用を基本とします。

＜基本目標＞

（1）主要公共交通軸を構成する路線の運行水準の確保

ＫＰＩ①：対象路線のうち日中時間帯の運行回数が２本/時以上の路線数

（2）主要公共交通軸を構成する路線の利便性向上

ＫＰＩ②：対象路線における年間利用者総数

（3）コミュニティバスの運行体制の改善

ＫＰＩ③：コミュニティバス全循環の年間利用者総数

ＫＰＩ④：コミュニティバスの収支率

（4）交通事業者と連携した市内公共交通の維持・確保

ＫＰＩ⑤：公共交通を維持するための補助金交付額

基本方針 2　利用しやすい公共交通環境の整備

公共交通の維持・確保にあたっては、運行内容に見合った利用者の確保が必要です。また、現在公共交通を利用している人のみでなく、何らかの制約等により公共交通を利用していない潜在需要の掘り起こしも重要になります。

そのために、乗り継ぎ利便性や待合環境の向上、バリアフリー化の推進、環境負荷の低減、運行情報提供サービスの充実を図ります。

また、「公共交通カバー圏域」のうち、バス運行本数が１日あたり 20 本未満の地域を「公共交通サービス水準が低い地域」として、生活交通の充実を検討します。

＜基本目標＞

（5）市内公共交通の利用促進

ＫＰＩ⑥：公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に対する満足度

（6）公共交通サービス水準が低い地域の解消

ＫＰＩ⑦：公共交通サービスによる人口カバー率

基本方針 3　将来にわたって持続可能な公共交通の構築

新たなモビリティや交通ＤＸを活用した交通サービスに関する調査・研究を進め、公共交通の利便性や効率性、持続可能性の向上を目指します。また、公共交通は市民の日常生活に欠かせない移動手段であることから、公共交通利用の意識醸成を図るとともに、地域の交通資源等の活用を検討し、将来にわたって持続可能な公共交通の構築を図ります。

＜基本目標＞

（7）公共交通利用の意識醸成

ＫＰＩ⑧：鉄道・路線バス・コミュニティバスの年間利用者総数

（8）共創による公共交通の構築

ＫＰＩ⑨：企業・団体等の協力者数

3-1-3 目指すべき将来像

（1）主要公共交通軸の設定

1）概　要

本市では、鉄道・路線バス・コミュニティバス・タクシーなどにより利便性の高い公共交通ネットワークが構築されているため、現状の公共交通ネットワークを維持・確保していくことを基本とします。

公共交通ネットワークは、広域を結ぶ鉄道や、地域間や地域内を結ぶ路線バスやコミュニティバスによる「枝の交通ネットワーク」、生活圏における移動を需要に合わせた交通モードで支えるタクシーやライドシェア等の「葉の交通」によって構成しています。

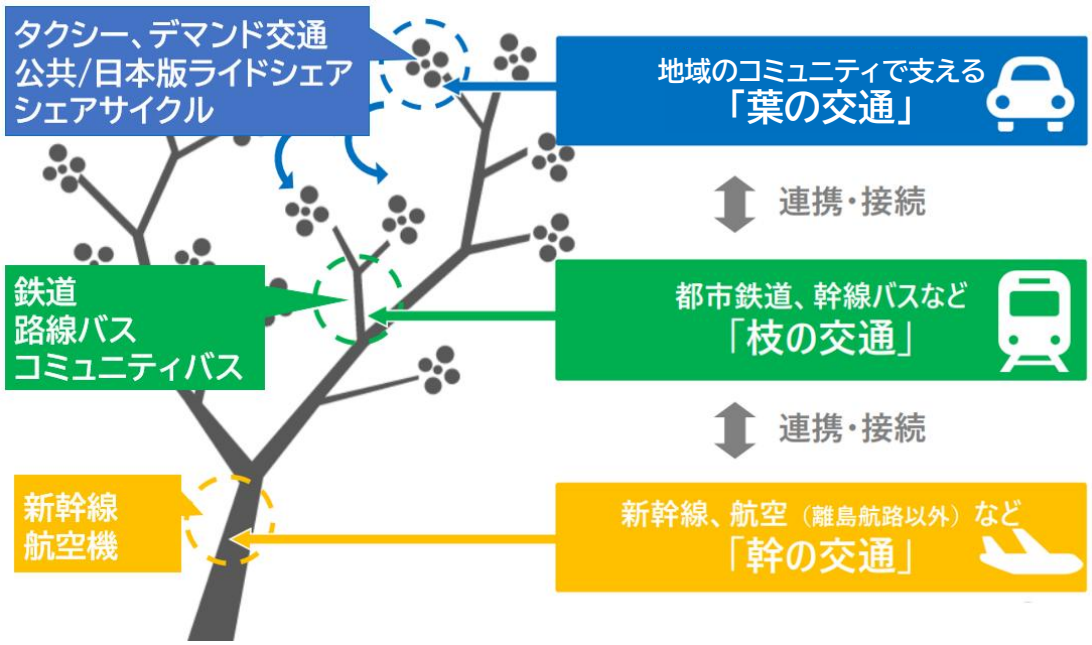
昨今の交通事業者の状況を鑑みると、既存の公共交通ネットワークを現在の状態で維持できない可能性があることから、特に維持・確保を図るべき路線や区間を明確にする必要があります。

そこで、本市の公共交通に係る将来像を示すにあたり、公共交通ネットワークにおいて、特に重要な鉄道やバス路線・区間を次ページの図のとおり「主要公共交通軸」に位置付けて、優先的に維持・確保を図ります。また、主要公共交通軸のうち、鉄道を「広域幹線軸」に、「枝の交通ネットワーク」を支える路線バスやコミュニティバスを「主要バス路線軸」にそれぞれ位置付け、その役割に応じて次ページのとおり整理します。

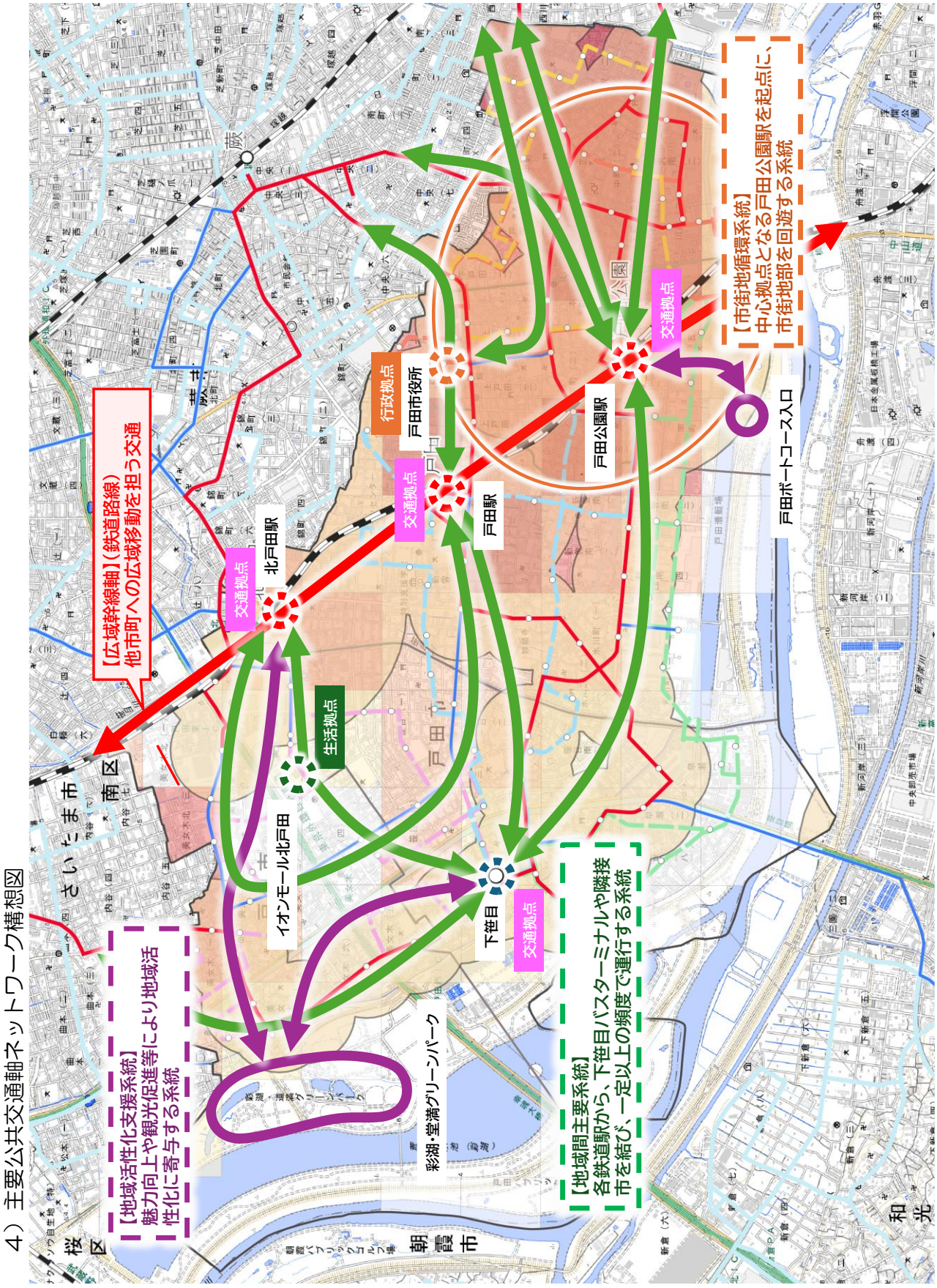
2）各公共交通の役割

公共交通	役　割
鉄　道	・都市や地域間をつなぐ根幹的な公共交通 ・各都市や各地域等への広域的なアクセス
路線バス	・地域間または地域内をつなぐ公共交通 ・鉄道駅や主要施設等へのアクセス
コミュニティバス	・地域内を移動し、路線バスを補完する公共交通 ・鉄道駅や主要施設等へのアクセス
タクシー	・鉄道やバス等ではカバーしきれない地域をつなぐ公共交通 ・利用者が指定する目的地へのアクセス

3）幹・枝・葉の交通の考え方



4）主要公共交通軸ネットワーク構想図



５）広域幹線軸（鉄道路線）

主要公共交通軸のうち、都市や地域間を結ぶ広域的な交通手段である鉄道を「広域幹線軸」に位置付けます。本市は、JR 埼京線が南北に運行し、市内には戸田公園駅・戸田駅・北戸田駅の３駅が立地しています。

６）主要バス路線軸の考え方

種　類	考え方
【市街地循環系統】 中心拠点となる戸田公園駅を起点に、市街地部を回遊する系統	市内で人口の集中が見られ、市役所や戸田中央総合病院など、市内の重要な施設の集積が見られる区域の移動を担う、循環型の系統を位置付けます。
【地域間主要系統】 各鉄道駅から、下笹目バスターミナルや隣接市を結び、一定以上の頻度で運行する系統	交通拠点である鉄道駅 3 駅と、笹目・美女木地区の交通拠点である下笹目バスターミナルや隣接市を結ぶ地域間輸送を担うとともに、経路上で、居住誘導区域内における拠点アクセス輸送を担う系統を位置付けます。
【地域活性化支援系統】 魅力向上や観光促進等により地域活性化に寄与する系統	本市の魅力向上や観光促進に資する施設へのアクセスを担い、地域を活性化し、定住化や関係人口・交流人口の増加への寄与が期待できる系統を位置付けます。

4 目標のＫＰＩ（評価指標）

4-1 目標のＫＰＩ（評価指標）

目標の達成状況を明確化するため、次のとおりＫＰＩ（評価指標）の目標値を設定します。

■目標のＫＰＩ一覧

基本目標	ＫＰＩ	現況値 令和６年度 2024 年度	目標値 令和 12 年度 2030 年度
基本方針１　公共交通ネットワークを守るための“軸”の確立			
【目標（1）】 主要公共交通軸を構成する路線の運行水準の確保	ＫＰＩ① 対象路線※のうち日中時間帯の運行回数が２本/時以上の路線数	５路線※	５路線
【目標（2）】 主要公共交通軸を構成する路線の利便性向上	ＫＰＩ② 対象路線※における年間利用者総数	5,519 千人	5,684 千人
【目標（3）】 コミュニティバスの運行体制の改善	ＫＰＩ③ コミュニティバス全循環の年間利用者総数	391 千人	403 千人
	ＫＰＩ④ コミュニティバスの収支率	24.5%	24.5%
【目標（4）】 交通事業者と連携した市内公共交通の維持・確保	ＫＰＩ⑤ 公共交通を維持するための補助金交付額	路線バス 2,604 千円 コミュニティバス 127,628 千円 ※車両償却費を除く。	路線バス 2,525 千円 コミュニティバス 123,800 千円 ※車両償却費を除く。
基本方針２　利用しやすい公共交通環境の整備			
【目標（5）】 市内公共交通の利用促進	ＫＰＩ⑥ 公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に対する満足度	81.6% 令和５年度（2023 年度）市民意識調査	85.0%
【目標（6）】 公共交通サービス水準が低い地域の解消	ＫＰＩ⑦ 公共交通サービスによる人口カバー率	98%	98%以上
基本方針３　将来にわたって持続可能な公共交通の構築			
【目標（7）】 公共交通利用の意識醸成	ＫＰＩ⑧ 鉄道・路線バス・コミュニティバスの年間利用者総数	33,952 千人	34,970 千人

基本目標	ＫＰＩ	現況値 令和６年度 2024 年度	目標値 令和 12 年度 2030 年度
【目標 (8)】 共創による公共交通の構築	ＫＰＩ⑨ 企業・団体等の協力者数	―	１者以上

※ＫＰＩ①・②の対象路線は、戸 52 系統、西川 62 系統、西川 63 系統、蕨 54 系統、蕨 55 系統、武浦 01 系統、川 50 系統、喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環です。

※ＫＰＩ①の５路線は、戸 52 系統、蕨 55 系統、武浦 01 系統、川 50 系統、喜沢・川岸循環です。

4-2 ＫＰＩ設定の考え方

前項で設定した各種ＫＰＩの設定における考え方については、以下のとおりです。

ＫＰＩ	目標値の設定基準・考え方
ＫＰＩ① 対象路線のうち日中時間帯の運行回数が２本/時以上の路線数	現在の路線バスの運行頻度を維持するとともに、コミュニティバスの運行体制を見直すことで、対象路線全体で日中時間帯における１時間当たりの運行本数を２本以上確保します。
ＫＰＩ② 対象路線における年間利用者総数	公共交通を利用する生産年齢人口や高齢者人口の増加、利便性向上・利用促進に向けた取組により、利用者数の増加を見込み、3%増を目指します。
ＫＰＩ③ コミュニティバス全循環の年間利用者総数	公共交通を利用する生産年齢人口や高齢者人口の増加、利便性向上・利用促進に向けた取組により、利用者数の増加を見込み、3%増を目指します。
ＫＰＩ④ コミュニティバスの収支率	運行の効率化を図るとともに、利便性向上や利用促進に向けた取組により、利用者数の増加は見込まれますが、人件費や燃料費等のコスト上昇も予想されることから、収支率は現状維持とします。 収支率（%）＝ 運賃収入 ÷ 運行経費 × 100 ※運行経費は、人件費、燃料費、車両修繕費、自動車税、保険料、一般管理費などの維持・管理費で、車両償却費などの初期導入費は含みません。
ＫＰＩ⑤ 公共交通を維持するための補助金交付額	公共交通の維持に要する公費負担額は、年々増加傾向にあります。公平性の観点から、運行の効率化や利用者数の増加による、公費負担額の適正化を目指します。
ＫＰＩ⑥ 公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に対する満足度	市民意識調査において「公共交通が利用しやすい環境の整備・推進」の項目について、回答のあったもののうち「やや不満」「不満」を除いた割合。公共交通における利便性向上や利用促進に向けた取組などを通じて、公共交通に対して満足している市民の割合の増加を目指します。
ＫＰＩ⑦ 公共交通サービスによる人口カバー率	既存の公共交通ネットワークを維持するとともに、コミュニティバスの運行体制の見直しを図ることで、市内の公共交通サービス水準が低い地域を解消し、公共交通等の人口カバー率の向上を目指します。
ＫＰＩ⑧ 鉄道・路線バス・コミュニティバスの年間利用者総数	公共交通を利用する生産年齢人口や高齢者人口の増加、利便性向上・利用促進に向けた取組、公共交通利用の意識醸成により、利用者数の増加を見込み、3%増を目指します。
ＫＰＩ⑨ 企業・団体等の協力者数	将来にわたって持続可能な公共交通の構築に向けて、連携・協力できる企業や団体を１者以上確保します。

5 目標達成に向けた取組

5-1 位置付ける取組について

前項で示した計画の方向性を踏まえて、本計画に基づいて実施する取組として、以下のものを位置付けます。

公共交通の維持・確保に向けて、【重点取組】に位置付ける３つの取組は、今後５年間で特に重視する取組とします。

基本理念

このまちで良かった　共創により　利便性を実感できるまち　とだ

【基本方針 1】
公共交通ネットワークを守るための“軸”の確立

■基本目標
(1)主要公共交通軸を構成する路線の運行水準の確保
(2)主要公共交通軸を構成する路線の利便性向上
(3)コミュニティバスの運行体制の改善
(4)交通事業者と連携した市内公共交通の維持・確保

- 取組①　主要公共交通軸の維持・確保【重点取組】
- 取組②　コミュニティバス運行体制の見直し【重点取組】
- 取組③　運転手確保に向けた対策の実施【重点取組】

【基本方針 2】
利用しやすい公共交通環境の整備

■基本目標
(5)市内公共交通の利用促進
(6)公共交通サービス水準が低い地域の解消

- 取組④　主要公共交通軸間の乗り継ぎ利便性の向上
- 取組⑤　公共交通の待合環境向上
- 取組⑥　公共交通のバリアフリー化や環境負荷の低減
- 取組⑦　運行情報提供サービスの見直し及び最適化

【基本方針 3】
将来にわたって持続可能な公共交通の構築

■基本目標
(7)公共交通利用の意識醸成
(8)共創による公共交通の構築

- 取組⑧　新たなモビリティや交通ＤＸを活用した交通サービスの調査・研究
- 取組⑨　地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成
- 取組⑩　地域の交通資源等の活用

5-2 取組の実施内容

各取組の詳細については、以下のとおりです。

【取組①】主要公共交通軸の維持・確保【重点取組】	基本方針１
実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

本市の公共交通ネットワークの中心軸となる「主要公共交通軸」について、優先的に維持・確保を図ります。

路線バスは、交通事業者と定期的に協議・連携し、対象路線の運行本数や運行時間帯の維持、利用状況に応じた利便性向上を図ります。このうち、通勤・通学、買い物、通院など生活交通を支える重要な路線は、必要に応じて運行維持に向けて支援します。交通事業者は利用実態に則した効率的・効果的な運行改善に努めます。

また、計画期間中に運行の維持が困難になった路線については、交通事業者と連携して、移動手段や生活交通の確保に向けた検討を行います。

コミュニティバスも路線バスと同様に、運行本数や運行時間帯の維持、利用に応じた利便性向上を図ります。

さらに、路線バスやコミュニティバスの運行定時性や安全性を高めるため、通行環境の整備を進めます。

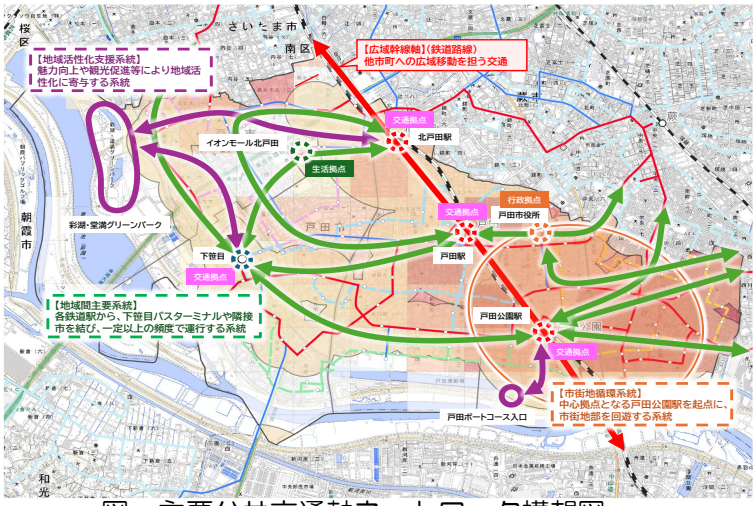


図　主要公共交通軸ネットワーク構想図

■各主体の実施内容

市　　：対象路線の状況把握、交通事業者との協議・連携、運行支援
交通事業者：対象路線の運行管理、運行改善

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
主要公共交通軸の維持・確保	対象路線の状況把握、交通事業者との協議・連携、運行支援				
	運行管理、運行改善				

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・対象路線の利用状況や支援状況の把握・検証（令和８年度以降）

【取組②】コミュニティバス運行体制の見直し【重点取組】　基本方針１

実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

本市で運行しているコミュニティバスは、公共交通空白地域や公共交通サービス水準が低い地域の解消、鉄道駅・商業施設・医療施設・公共施設へのアクセス向上を目的として、平成 13 年（2001 年）10 月から運行を開始しています。全体的に利用者数は年々増加傾向にあり、地域の足として定着しています。

その一方で、コロナ禍以降、利用が低迷する路線やダイヤ通りの運行が困難な路線、運行ルートが路線バスと重複するなどの課題を抱えています。また、コミュニティバスの運賃を運行当初のまま据え置いているため、路線バスとの運賃格差が広がっています。

こうした課題を解決するため、移動需要や利用ニーズ等を踏まえ、路線バスとコミュニティバスのそれぞれの特徴を活かし、コミュニティバスの運行体制（ラウンドダイヤ・一方向運行・ワンコイン）について検討します。

図　コミュニティバス「toco」喜沢・川岸循環の車両

■各主体の実施内容

市　　：運行体制の見直しを検討
交通事業者：運行体制見直しに関する市との協議、見直し後の運行管理

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
コミュニティバス運行体制	運行体制の見直しを検討・協議 →		見直し後の運行管理 →		

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・運行体制の見直し検討（令和８・９年度）
・見直し後の利用状況の把握・検証（令和 10 年度以降）

【取組③】運転手確保に向けた対策の実施【重点取組】　基本方針１

実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

交通事業者における運転手不足の深刻化に伴い、本市においても一部の路線で減便や廃止など、大きな影響が出ています。一方で、この課題に対して交通事業者のみで対応できるものではなく、市と連携した運転手確保に向けた取組が必要です。このため、運転手の募集活動に協力するとともに、他地方公共団体の先進事例等の調査・研究を通じて、支援策を検討します。

また、担い手や安全輸送の確保の観点から、交通事業者はカスタマーハラスメントの防止に関する意識の啓発に努めます。

紙面に運転手不足の話題や、
区内バス事業者の運転手募集ページ
へのリンク先二次元コードを掲載

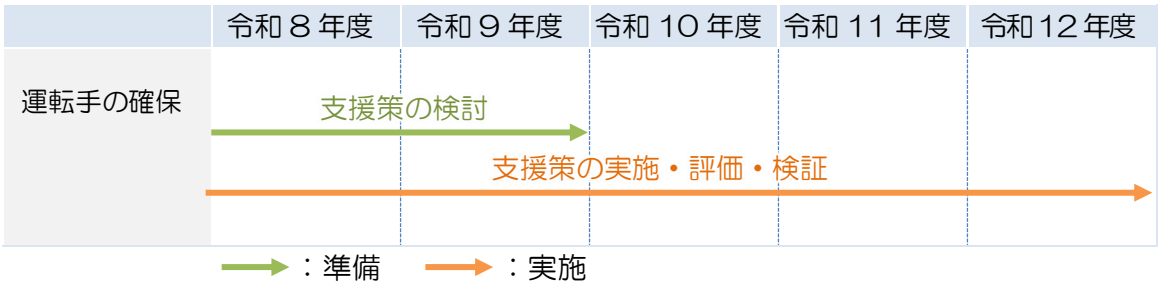
バス運転手募集チラシ ▶
区役所区民ホール、区民事務所(６箇所)、
交通政策課窓口で配布のほか
区公式ホームページにも掲載

図　【参考事例】葛飾区による運転手不足に対する支援策

■各主体の実施内容

市　　：交通事業者への支援策の検討・実施・評価・検証
交通事業者：求人・就職者に関する対応策の検討・実施、市と求人・採用状況の共有

■実施スケジュール



■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・支援策の検討・評価・検証（令和８・９年度）
・求人・採用状況の把握（令和８年度以降）

【取組④】主要公共交通軸間の乗り継ぎ利便性の向上	基本方針 2
実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

主要公共交通軸における交通拠点となる市内鉄道駅３駅や下笹目バスターミナルにおいて、対象公共交通機関同士で円滑に乗り継ぎが図れるように、ダイヤや乗降位置の調整、案内掲示の整備などを行います。

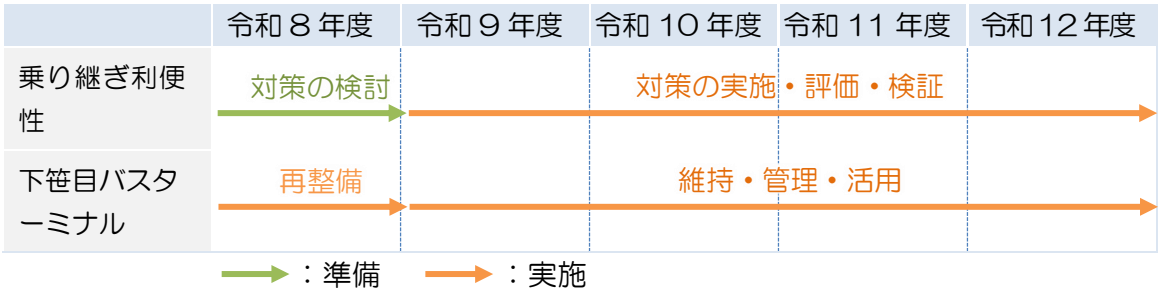
下笹目バスターミナルは、路線バス４路線、コミュニティバス３循環が乗り入れる交通拠点ですが、経年劣化による老朽化が著しかったことから、交通拠点としての機能充実等を図るため、令和５年度（2023 年度）から令和８年度（2026 年度）にかけて再整備を実施します。再整備後、下笹目バスターミナルを基点とした利便性の向上や利用促進、地域の活性化を図ります。

図　【参考】再整備後の下笹目バスターミナルの 3Dイメージ

■各主体の実施内容

市　　：コミュニティバスのダイヤ調整、設備や案内の整備、
　　下笹目バスターミナルの再整備・活用、鉄道や路線バスとの連携
交通事業者：ダイヤ調整、設備や案内の整備、下笹目バスターミナルの維持・管理、
　　交通事業者間の連携、コミュニティバスとの連携

■実施スケジュール



■地域公共交通協議会における協議・確認事項

- 対応策の検討・評価・検証（令和８年度以降）
- 下笹目バスターミナルの利用状況の把握（令和８年度以降）

【取組⑤】公共交通の待合環境向上	基本方針 2
実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

高齢化が進展する中、より多くの方がバスやタクシー等の公共交通を利用しやすくするとともに、安全で快適な待合環境を整備していくことが求められています。乗降者数の状況等を踏まえ、交通事業者と連携して、上屋やベンチなどの待合環境の整備を計画的に進めます。

また、埼玉県では公共交通を利用しやすくすることで、誰もが出歩きやすく、地域とつながりやすいまちを目指し、「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度を実施しています。バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として、商店やコンビニエンスストア、金融機関、公共施設等に登録を呼び掛けることで、待合環境の向上や利用促進を図ります。

「バスまちスポット」「まち愛スポット」登録制度【埼玉県】

埼玉県では出歩きやすいまちづくりの一環として、商店やコンビニ、金融機関や公共施設等を対象に、バスを気軽に待てる施設やバス停留所まで歩くときに休憩できる施設として登録を進めています。

〇バスまちスポット

バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる施設（おおむね 50m 圏内）

〇まち愛スポット

バス停留所まで歩くときに休憩できる施設（おおむね 500m 圏内）

■各主体の実施内容

市　　：待合環境の調査・整備検討、整備実施、「バスまちスポット」等の周知

交通事業者：市との連携

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
待合環境	調査・整備検討 →		整備実施 →		
「バスまちスポット」等			周知・設置 →		

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

- 待合環境の整備状況等の把握（令和９年度以降）
- 「バスまちスポット」等の設置状況の把握（令和８年度以降）

【取組⑥】公共交通のバリアフリー化や環境負荷の低減　基本方針 2

実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

本市では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」に基づき、令和４年（2022 年）３月に「戸田市バリアフリー基本構想」を策定し、公共施設や公共交通等のバリアフリー化を推進しています。

その中で、公共交通に関するバリアフリー化として、鉄道駅におけるホームドアの整備、ノンステップバスの導入や道路整備に合わせたバス停留所のバリアフリー化等を掲げています。

鉄道駅のホーム上における転落事故や接触事故、それらに伴う列車の遅延を防止するため、ホームドアの早期設置に向けて交通事業者を支援します。

また、埼玉県と連携してノンステップバスを導入する交通事業者を引き続き支援するとともに、コミュニティバスの車両を更新する際は、ノンステップバスを購入することで、バス車両のバリアフリー化を推進します。

さらに、交通事業者は、車両の更新に合わせて、環境に配慮した電気自動車（ＥＶ）や燃料電池自動車（ＦＣＶ）等の導入を検討・推進します。

図　ホームドア

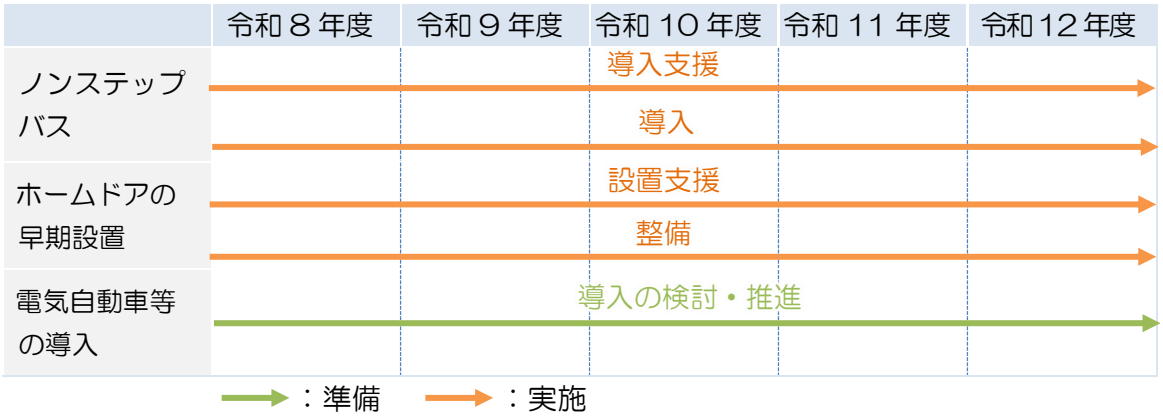
図　ノンステップバス

■各主体の実施内容

市　：バリアフリー化に向けた交通事業者への支援、埼玉県との連携

交通事業者：バリアフリー化の推進、電気自動車等の導入検討・推進

■実施スケジュール



■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・公共交通におけるバリアフリー化の進捗状況の把握（令和８年度以降）

・電気自動車等の導入状況の把握（令和８年度以降）

【取組⑦】運行情報提供サービスの見直し及び最適化	基本方針 2
実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

コミュニティバスの運行情報について、市ホームページに時刻表や路線図などを掲載していますが、位置情報サービスは交通事業者のホームページで確認する必要があり、美笹循環は未対応となっています。また、路線バスについては、市ホームページに掲載はなく、交通事業者のホームページを確認する必要があります。このように運行情報が分散していることから、市ホームページにおける公共交通情報の発信を充実させるため、公共交通情報やリンクの集約化を図ります。

また、交通事業者と連携して、市内を運行する公共交通の運行情報や路線網、乗り継ぎ案内等を掲載した総合的な公共交通マップを作成・配布するとともに、市ホームページに掲載します。

さらに、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ことができるＭａａＳ（Mobility as a Service）の調査・研究を進めます。

図　【参考事例】飯能市の公共交通マップ

■各主体の実施内容

市　　：市ホームページの掲載情報の整理、公共交通マップ等の作成・配布・公開
交通事業者：市への情報提供、掲載内容に関する協議

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
市ホームページの見直し	掲載内容の検討 →	掲載内容のリニューアル、管理 →			
公共交通マップ	作成 →	配布・ホームページ掲載 →			

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・公共交通マップの掲載内容の検討（令和８年度）

【取組⑧】新たなモビリティや交通ＤＸを活用した交通サービスの調査・研究

基本方針 3

実施主体	戸田市、交通事業者

■取組内容

近年デジタル技術は急速に発展しており、各分野において業務の効率化や利便性の向上に寄与しています。公共交通分野においても、ＡＩデマンド交通や自動運転、キャッシュレス決済、デジタル技術を活用した情報提供など、新たなモビリティや交通ＤＸを活用した交通サービスの研究や実証実験、導入が全国的に進められています。これらが実用化されることで、利便性の向上による利用促進や運行の効率化による運転手不足の解消が期待されています。

また、公共交通の需要を減らさず、サービスを補完する形で自転車やシェアサイクルを利用しやすい環境の実現を目指します。

このような社会情勢を踏まえて、本市における導入効果や実現の可能性について調査・研究を行います。

図　【参考事例】深谷市内を走る埼玉工業大学が開発した自動運転バス

■各主体の実施内容

市　　：調査・研究、実証実験の検討
交通事業者：市への情報提供

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
新たなモビリティや交通ＤＸを活用した交通サービス	情報収集・調査・研究・実証実験の検討				

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・導入効果や実現可能性の検討（令和８年度以降）

【取組⑨】地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成	基本方針 3
実施主体	戸田市、交通事業者、市民

■取組内容

地域公共交通を維持・確保していくためには、その利用者を増やすことも重要です。市民アンケートでは、路線バスやコミュニティバスを「利用していない」と回答した割合が５割を超える結果となっています。そのため、関係者が連携して、公共交通の利用実態や維持・確保していくことの重要性、公共交通の利用啓発・利用促進に向けた情報等を継続的に発信することで、地域公共交通を「自分ごと」として捉え、守り育てていく意識の醸成を図ります。また、運転手不足が深刻化していることから、公共交通の担い手として支える人材の発掘に市や交通事業者は取り組みます。

身体や認知機能の低下などにより運転に自信がなくなった市民に対して、運転免許証の自主返納を促進するため、引き続き路線バスやコミュニティバスの回数券を交付することで、自家用車から公共交通への利用転換を図ります。

図　　戸田市運転免許証自主返納促進事業チラシ

■各主体の実施内容

市　　：地域公共交通に関する情報発信、運転免許証自主返納者に対する支援
交通事業者：市への情報提供
市民　　：公共交通の積極的な利用

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
情報発信		定期的に更新を行い、最新の情報を発信			
運転免許証自主返納者に対する支援			支援の実施		

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・公共交通の利用者数の把握（令和８年度以降）
・運転免許証自主返納促進事業の申請状況の把握（令和８年度以降）

【取組⑩】地域の交通資源等の活用	基本方針 3
実施主体	戸田市、民間事業者等

■取組内容

地域の移動ニーズに対応するためには、多様な交通資源の総動員による移動手段の確保が重要になります。バスやタクシーによるサービス提供が困難な場合は、自家用有償旅客運送や民間送迎バス等の活用を検討し、市民生活に不可欠な移動手段の持続的な確保を図ります。

また、医療・福祉・教育・観光・商業など、他分野との連携を検討し、分野間の連携・協力を強化することで、外出機会の確保やまちのにぎわいの創出、環境負荷の軽減なども含め、将来にわたって持続可能な公共交通の構築を図ります。

図　【参考事例】企業の送迎バスを活用した事例「湖西市企業シャトル BaaS」

■各主体の実施内容

市　　：交通資源等の把握、他分野との関係づくり
民間事業者等：連携・協力

■実施スケジュール

	令和８年度	令和９年度	令和 10 年度	令和 11 年度	令和 12 年度
地域の交通資源等の活用		交通資源等の把握、他分野との関係づくり →			

→：準備　→：実施

■地域公共交通協議会における協議・確認事項

・交通資源等の把握（令和８年度以降）

■「課題」「基本方針」「目標」「取組」「KPI」の関係図

課題

課題1 持続可能な公共交通ネットワークの維持・確保

課題項目	関連目標
1-1 サービス水準の維持・改善	(1)(2)(3)(4)(8)
1-2 路線バスとコミュニティバスの競合関係	(1)(3)
1-3 自家用車から公共交通への転換	(2)(5)(6)(7)

課題 2 コミュニティバスの運行体制の改善

課題項目	関連目標
2-1 運賃バランスの改善	(3)
2-2 市民要望に合った運行体制の検討	(3)(5)
2-3 公共交通サービス水準が低い地域の改善	(6)

課題 3 公共交通の担い手不足の解消

課題項目	関連目標
3-1 運転手不足・人材確保	(4)
3-2 新たなモビリティサービス等の実証実験の検討	(6)(7)

基本方針・目標・KPI

基本方針	目標	KPI
基本方針1 公共交通ネットワークを守るための“軸”の確立	(1)主要公共交通軸を構成する路線の運行水準の確保	①対象路線のうち日中時間帯の運行回数が2本/時以上の路線数
	(2)主要公共交通軸を構成する路線の利便性向上	②対象路線における年間利用者総数
	(3)コミュニティバスの運行体制の改善	③コミュニティバス全循環の年間利用者総数
		④コミュニティバスの収支率
	(4)交通事業者と連携した市内公共交通の維持・確保	⑤公共交通を維持するための補助金交付額
基本方針２ 利用しやすい公共交通環境の整備	(5)市内公共交通の利用促進	⑥公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に対する満足度
	(6)公共交通サービス水準が低い地域の解消	⑦公共交通サービスによる人口カバー率
基本方針３ 将来にわたって持続可能な公共交通の構築	(7)公共交通利用の意識醸成	⑧鉄道・路線バス・コミュニティバスの年間利用者総数
	(8)共創による公共交通の構築	⑨企業・団体等の協力者数

取組

- ①主要公共交通軸の維持・確保【重点取組】
- ②コミュニティバス運行体制の見直し【重点取組】
- ③運転手確保に向けた対策の実施【重点取組】
- ④主要公共交通軸間の乗り継ぎ利便性の向上
- ⑤公共交通の待合環境向上
- ⑥公共交通のバリアフリー化や環境負荷の低減
- ⑦運行情報提供サービスの見直し及び最適化
- ⑧新たなモビリティや交通 DX を活用した交通サービスの調査・研究
- ⑨地域公共交通の利用促進に向けた意識醸成
- ⑩地域の交通資源等の活用

6 計画の進行管理

6-1 推進・管理体制

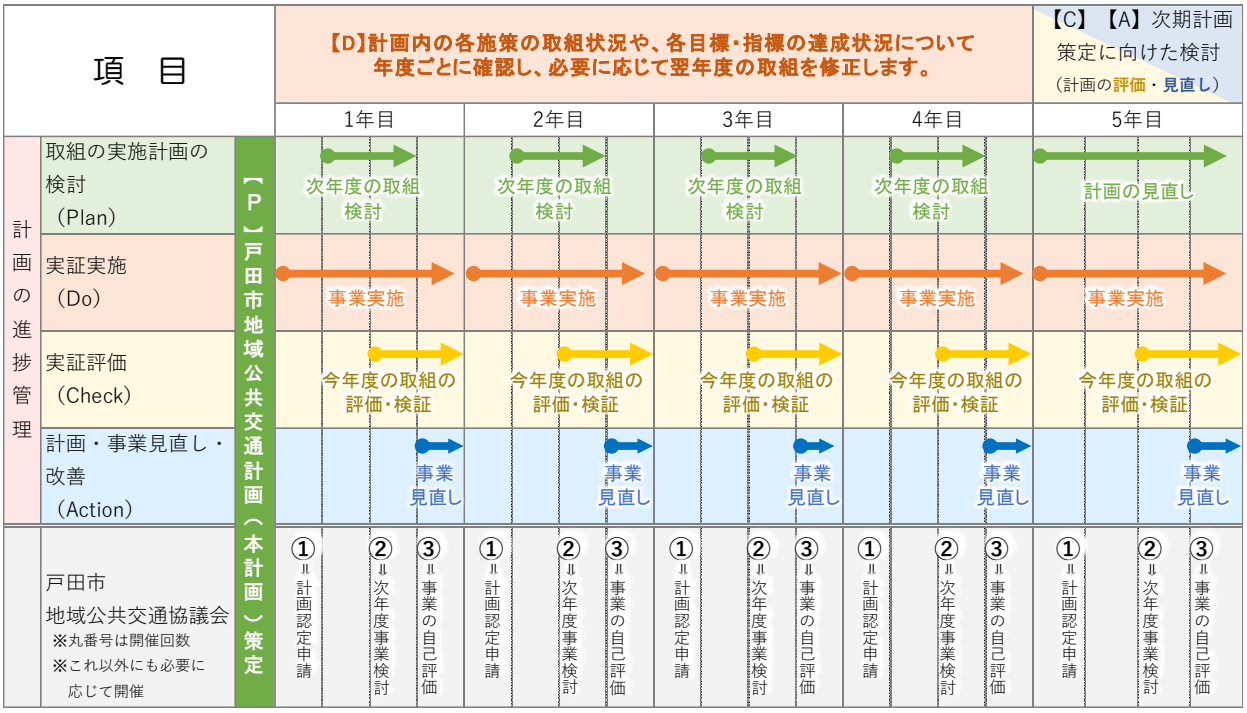
戸田市地域公共交通協議会において、毎年度、取組の実施状況を確認し、効果を検証した上で、改善案等について協議を行います。

また、計画期間における社会情勢の変化を踏まえ、見直しが必要な場合は、上位・関連計画との整合を図りつつ、計画の改定を行っていきます。

推進・管理体制	構成員	役　割
戸田市 地域公共交通 協議会	市民、交通事業者、警察、国・県の公共交通担当者等	取組の実施状況の確認、効果検証や取組の改善案等について協議し、計画の進捗管理を行う。また、必要に応じて、計画の改定に係る協議を行う。

6-1-1 進捗体制

目標に応じた評価指標の達成状況や取組の進捗状況を確認し、ＰＤＣＡサイクル【計画（Ｐｌａｎ）→実施（Ｄｏ）→評価（Ｃｈｅｃｋ）→見直し（Ａｃｔｉｏｎ）】による計画の進捗管理を行います。



7 参考資料

7-1 地域の特性

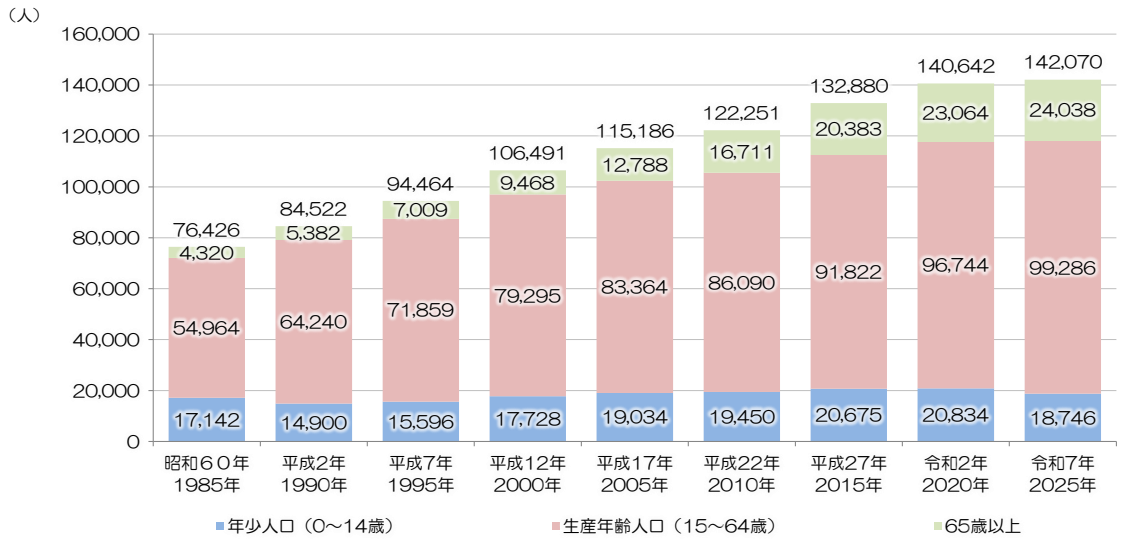
7-1-1 人口動態

（1）人口推移

本市の人口は、令和７年（2025 年）１月１日現在で 142,070 人となっています。JR 埼京線開通の昭和 60 年（1985 年）と比較して約 1.86 倍となっており、直近の５年においては約 1,400 人増加しています。

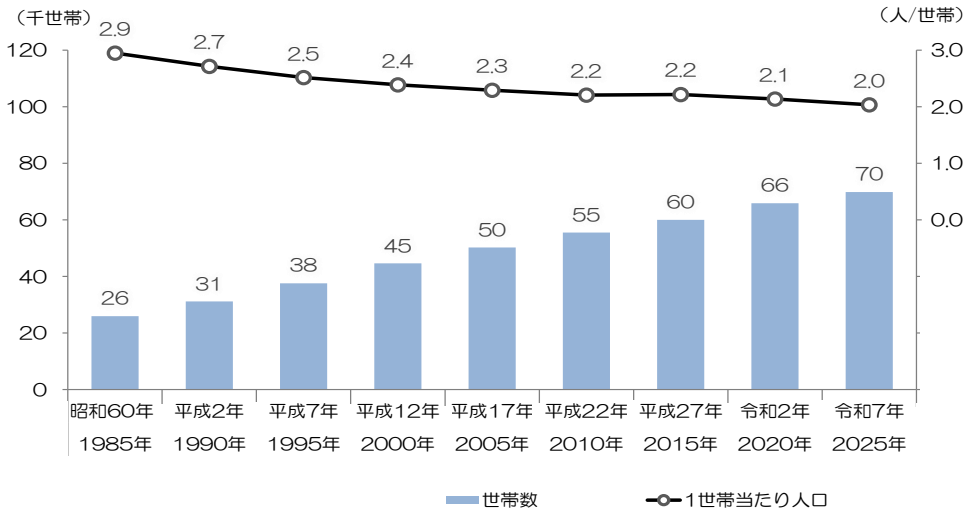
本市の世帯数は、令和７年（2025 年）１月１日現在で約 70,000 世帯となっています。５年前の令和２年（2020 年）に比べて、約 4,000 世帯増加しており、令和７年（2025 年）の１世帯当たり人口は 2.0 人です。

■人口の推移



資料：住民基本台帳（令和７年（2025 年）１月１日現在）

■世帯数及び１世帯当たり人口の推移



資料：住民基本台帳（令和７年（2025 年）１月１日現在）

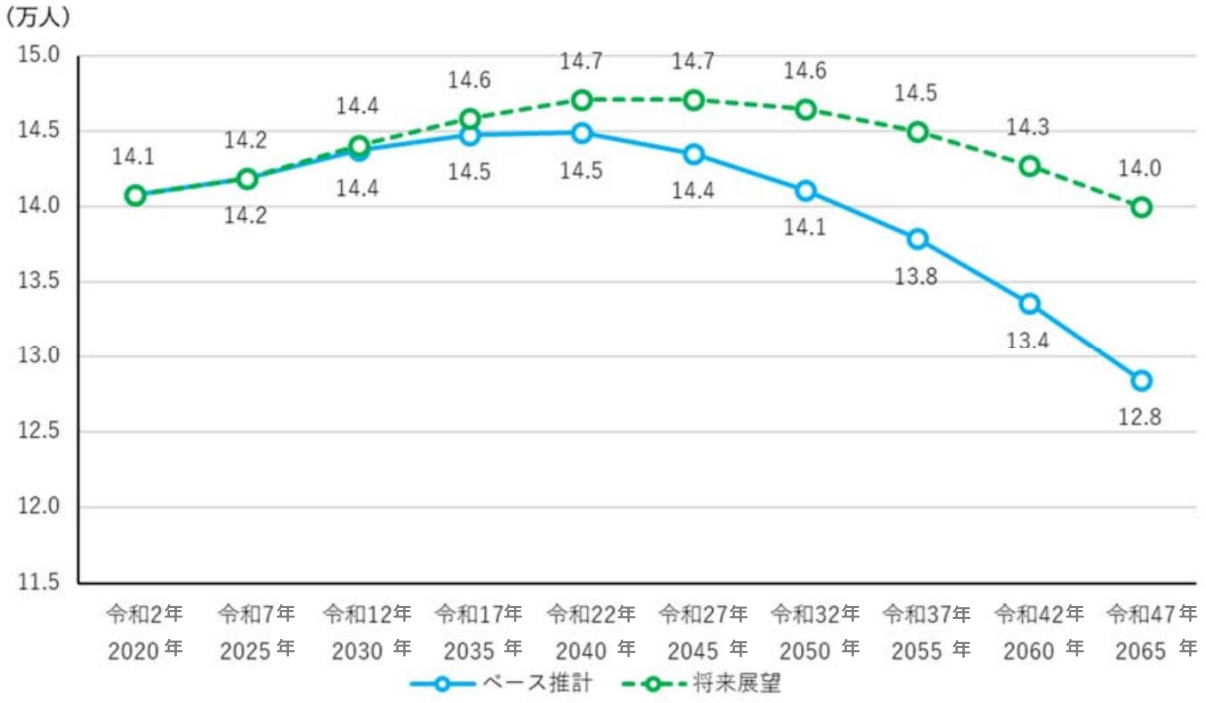
（2）人口の将来展望

本市人口の将来展望は、令和 27 年（2045 年）の 14.7 万人をピークに、その後は減少に転じ、令和47 年（2065 年）には 14.0 万人になると推計されています。

本計画期間中（令和 8 年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度））は緩やかに人口が増加する見込みとなっています。

■将来の人口推計（万人）

年	令和２年 2020 年	令和７年 2025 年	令和 12 年 2030 年	令和 17 年 2035 年	令和 22 年 2040 年	令和 27 年 2045 年	令和 32 年 2050 年	令和 37 年 2055 年	令和 42 年 2060 年	令和 47 年 2065 年
ベース推計	14.1	14.2	14.4	14.5	14.5	14.4	14.1	13.8	13.4	12.8
将来展望	14.1	14.2	14.4	14.6	14.7	14.7	14.6	14.5	14.3	14.0

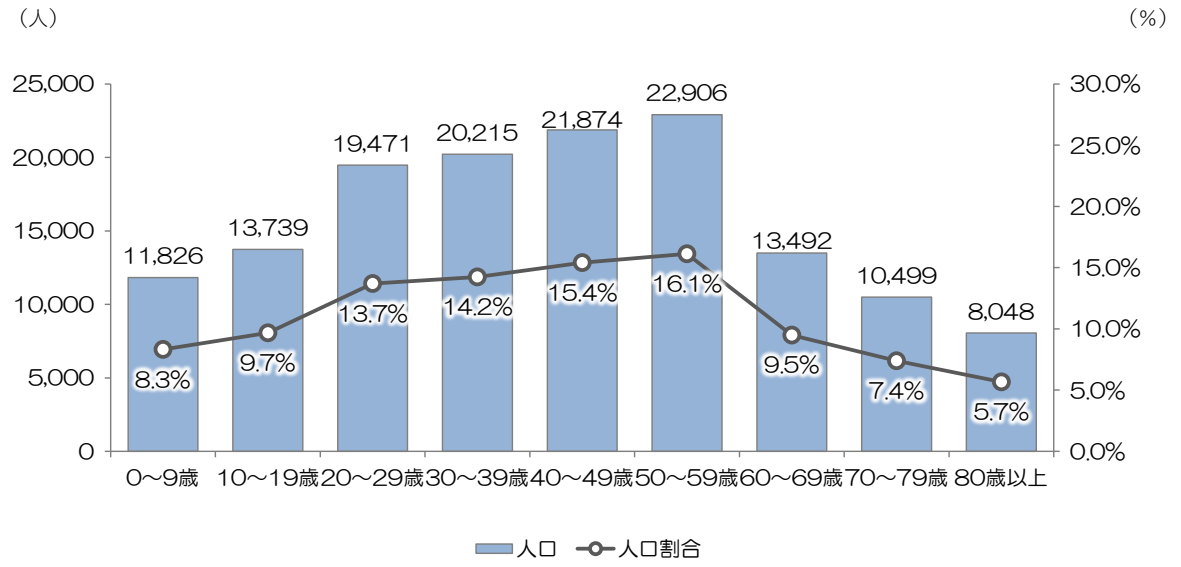


出典：戸田市第５次総合振興計画後期基本計画

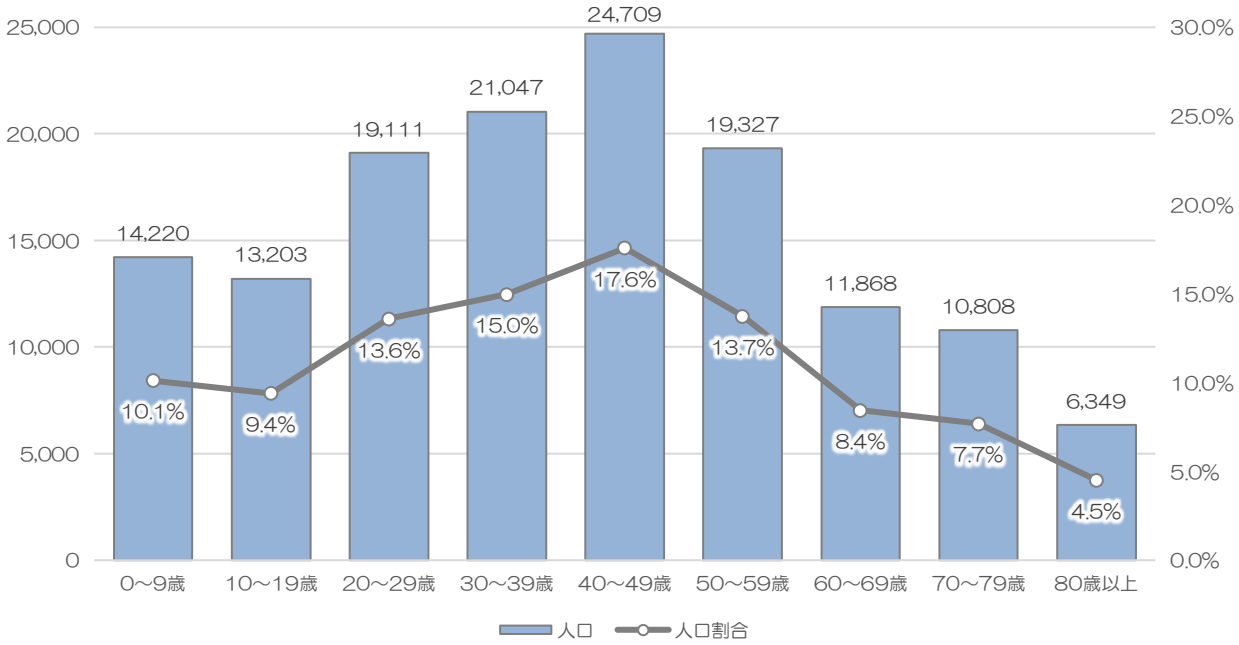
（3）年齢別人口

令和７年（2025 年）１月１日現在の年齢別人口を見ると 40 代が約 21,900 人、50 代が約 22,900 人と多くなっています。60 歳以上の人口は、全人口の 22.6%となっており、５年前の令和２年（2020 年）と比較して 2.0%増加しています。

■年齢別人口（令和７年（2025 年）１月１日）



■【参考】年齢別人口（令和２年（2020 年）１月１日）



資料：住民基本台帳（令和２年（2020 年）・令和７年（2025 年）１月１日現在）

（4）地区別人口及び高齢化率

令和７年（2025 年）１月１日現在の地区別人口を見ると、下戸田地区が約 40,000 人と最も多く、次いで、新曽地区及び上戸田地区が約 34,000 人となっています。

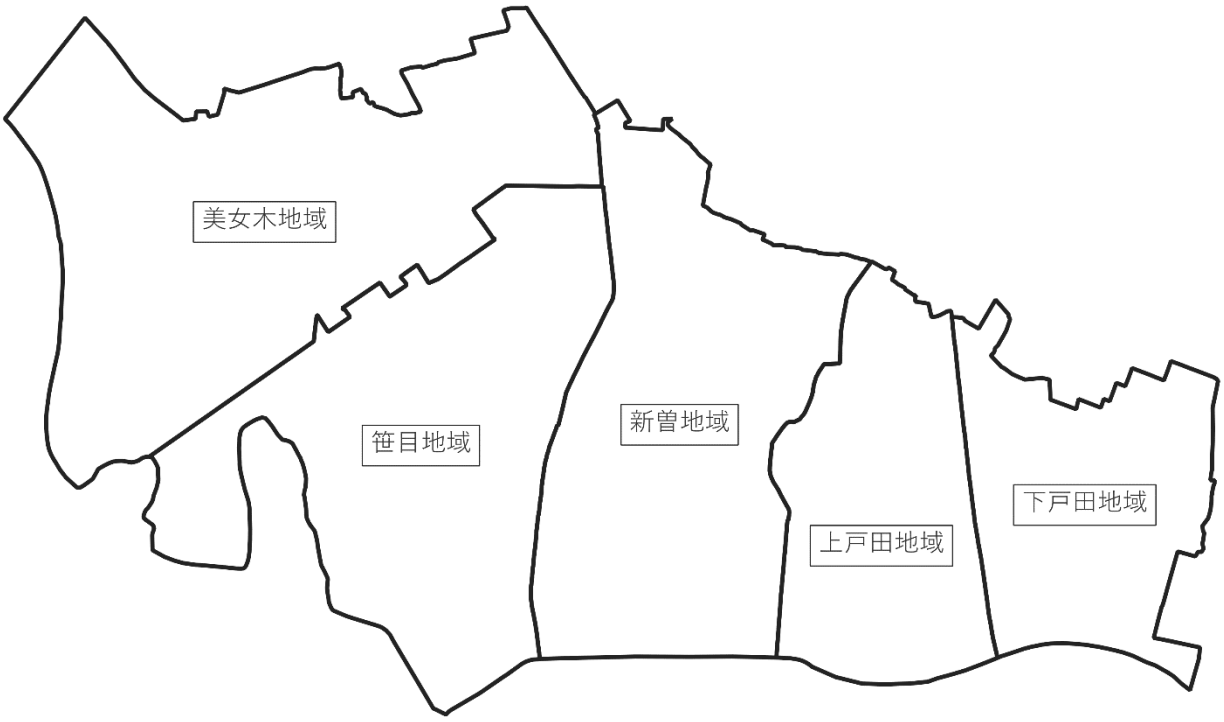
人口の増減率を見ると、平成 17 年（2005 年）から令和７年（2025 年）にかけて、どの地区も人口が増加していますが、特に新曽地区の増加率が高くなっています。高齢化率を見ると、下戸田地区及び笹目地区において約 20%で、それ以外の地区と比較して割合が高くなっています。

■地区別人口および高齢化率

地　区	項　目	平成17年 2005年	平成22年 2010年	平成27年 2015年	令和2年 2020年	令和7年 2025年	増減率 （令和７年 対平成17年）
下戸田地区	人口	35,031	35,885	39,065	40,889	40,311	15.1%
	65歳以上人口	4,737	5,802	6,870	7,699	7,883	66.4%
	高齢化率	13.5%	16.2%	17.6%	18.8%	19.6%	44.6%
	世帯数	15,658	16,487	17,699	19,079	19,637	25.4%
	1世帯当たり人口	2.24	2.18	2.21	2.14	2.05	-8.2%
上戸田地区	人口	27,482	28,912	30,908	32,845	33,864	23.2%
	65歳以上人口	2,821	3,596	4,317	4,878	5,378	90.6%
	高齢化率	10.3%	12.4%	14.0%	14.9%	15.9%	54.7%
	世帯数	12,343	13,438	14,465	15,940	17,188	39.3%
	1世帯当たり人口	2.23	2.15	2.14	2.06	1.97	-11.5%
新曽地区	人口	22,327	25,848	29,755	32,733	34,494	54.5%
	65歳以上人口	1,931	2,735	3,517	4,041	4,391	127.4%
	高齢化率	8.6%	10.6%	11.8%	12.3%	12.7%	47.2%
	世帯数	9,567	11,629	13,364	15,190	16,970	77.4%
	1世帯当たり人口	2.33	2.22	2.23	2.15	2.03	-12.9%
笹目地区	人口	18,663	19,408	19,454	20,393	20,168	8.1%
	65歳以上人口	2,108	2,977	3,610	4,104	4,038	91.6%
	高齢化率	11.3%	15.3%	18.6%	20.1%	20.0%	77.3%
	世帯数	7,673	8,362	8,416	9,424	9,906	29.1%
	1世帯当たり人口	2.43	2.32	2.31	2.16	2.04	-16.3%
美女木地区	人口	11,683	12,198	13,698	13,782	13,233	13.3%
	65歳以上人口	1,191	1,601	2,069	2,342	2,348	97.1%
	高齢化率	10.2%	13.1%	15.1%	17.0%	17.7%	74.1%
	世帯数	5,003	5,559	6,054	6,248	6,137	22.7%
	1世帯当たり人口	2.34	2.19	2.26	2.21	2.16	-7.7%

資料：戸田市資料（各年１月１日現在）

■地域区分図

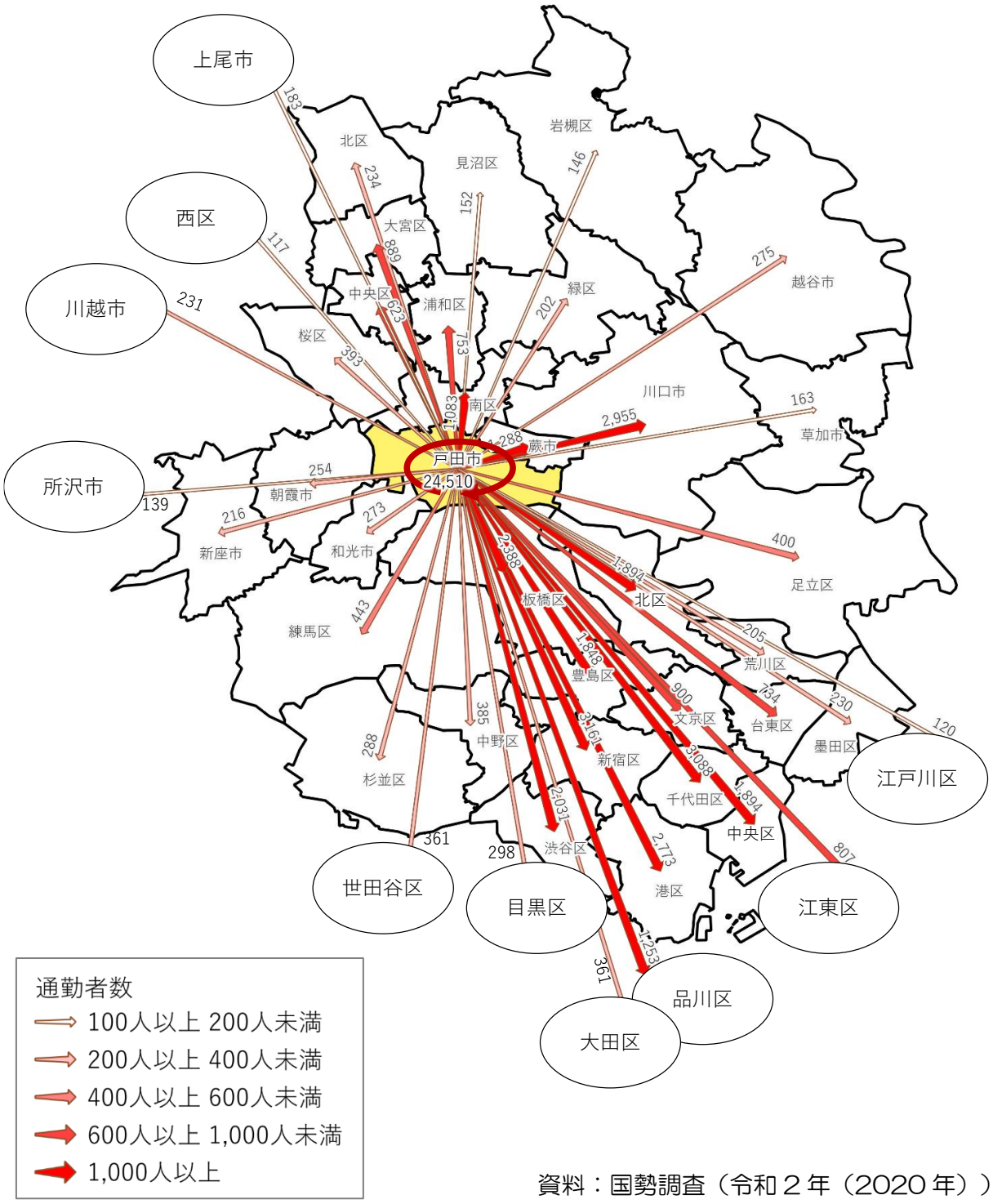


7-1-2 人の動き（人流）

（1）通勤流動（流出）

市内に通勤している人が最も多く 24,510 人となっています。
市外への通勤を見ると、新宿区（3,161 人）、千代田区（3,088 人）が多くなっています。

■戸田市から他市区への通勤流動図

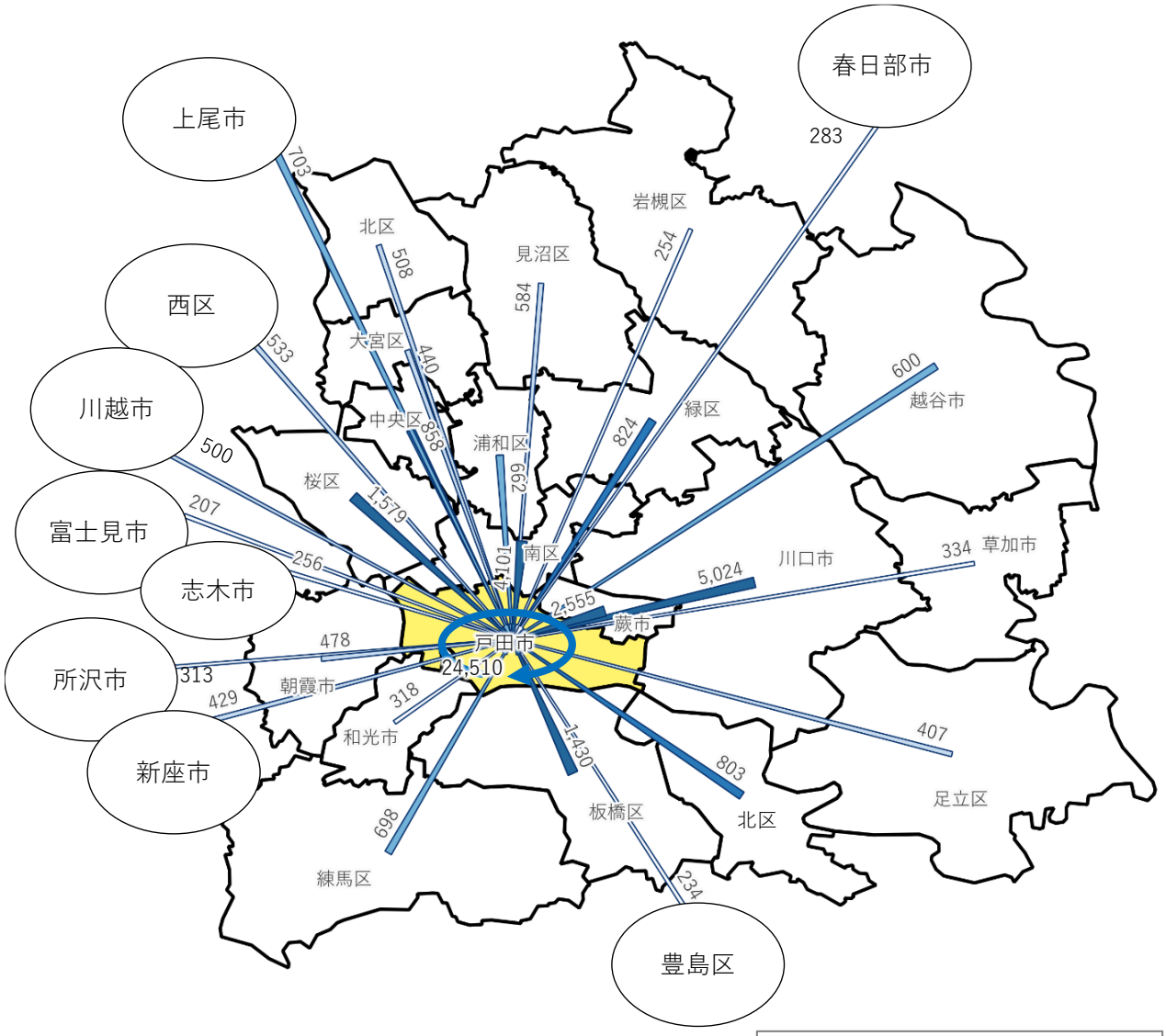


資料：国勢調査（令和２年（2020 年））

（2）通勤流動（流入）

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

■他市区から戸田市への通勤流動図

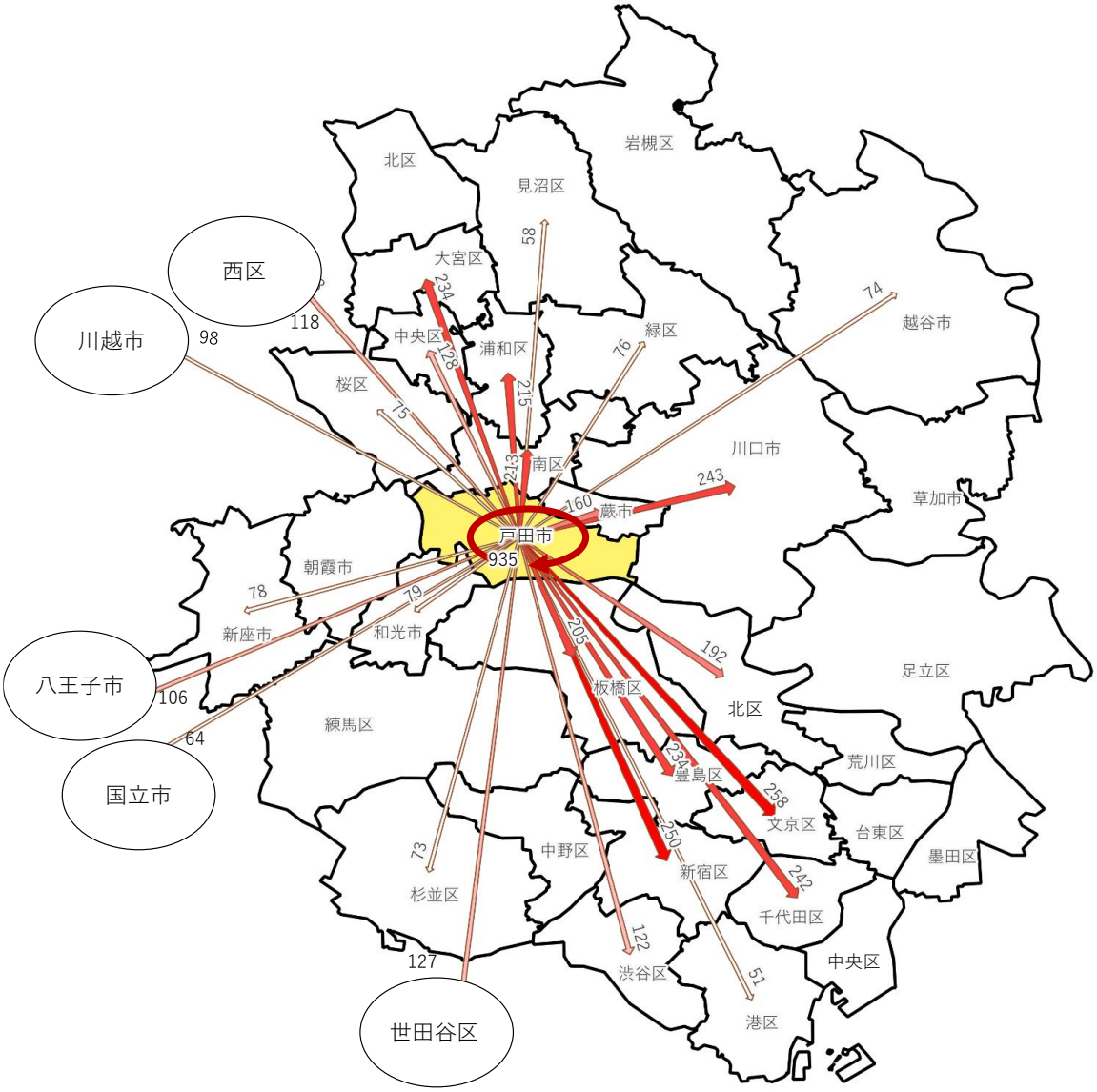


資料：国勢調査（令和２年（2020 年））

（3）通学流動（流出）

市内に通学している人が最も多く 935 人となっています。
市外への通学を見ると、文京区（258 人）、新宿区（250 人）が多くなっています。

■戸田市から他市区への通学流動図



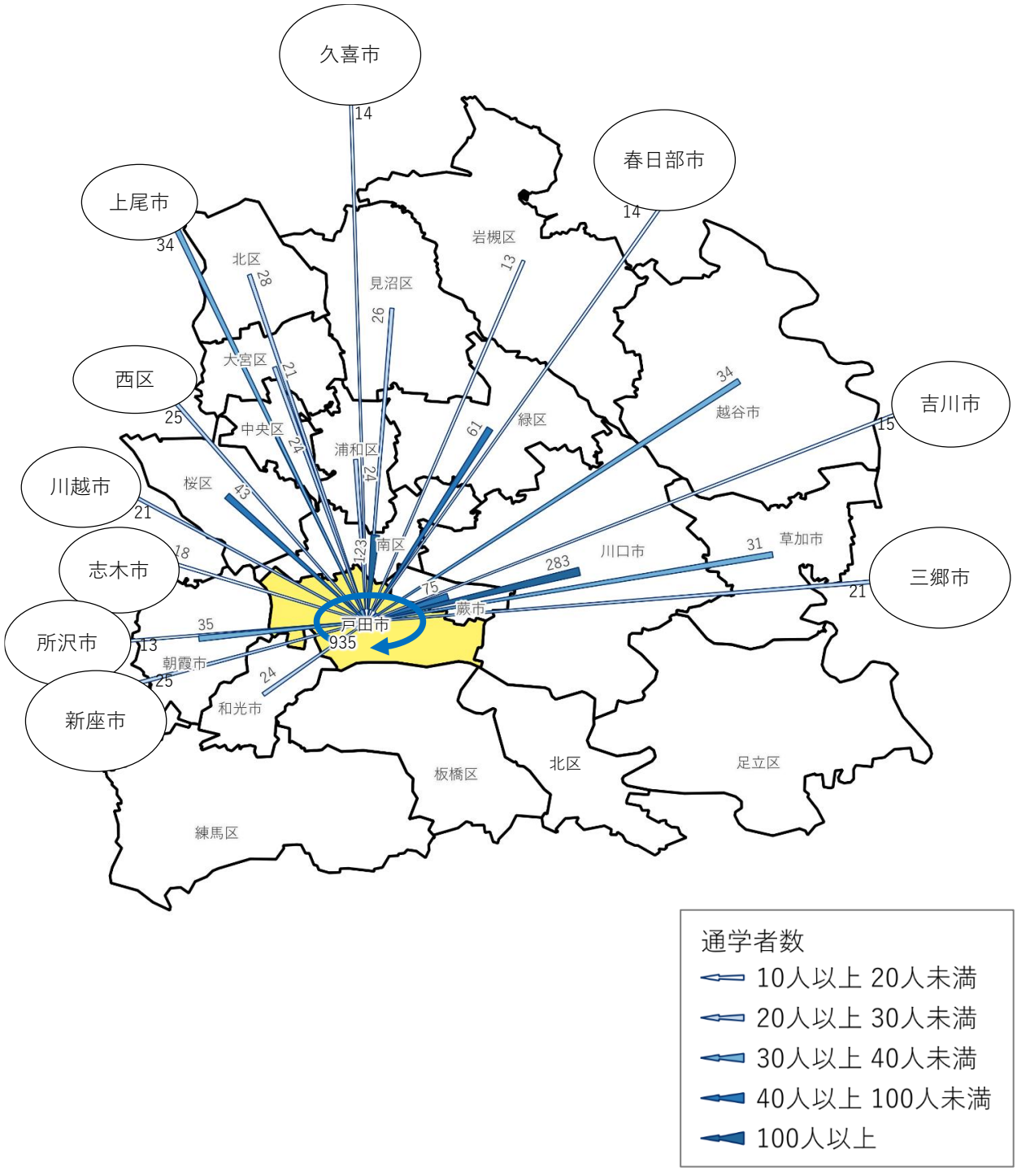
通学者数
- 50人以上 100人未満
- 100人以上 150人未満
- 150人以上 200人未満
- 200人以上 250人未満
- 250人以上

資料：国勢調査（令和２年（2020 年））

（4）通学流動（流入）

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

■他市区から戸田市への通学流動図



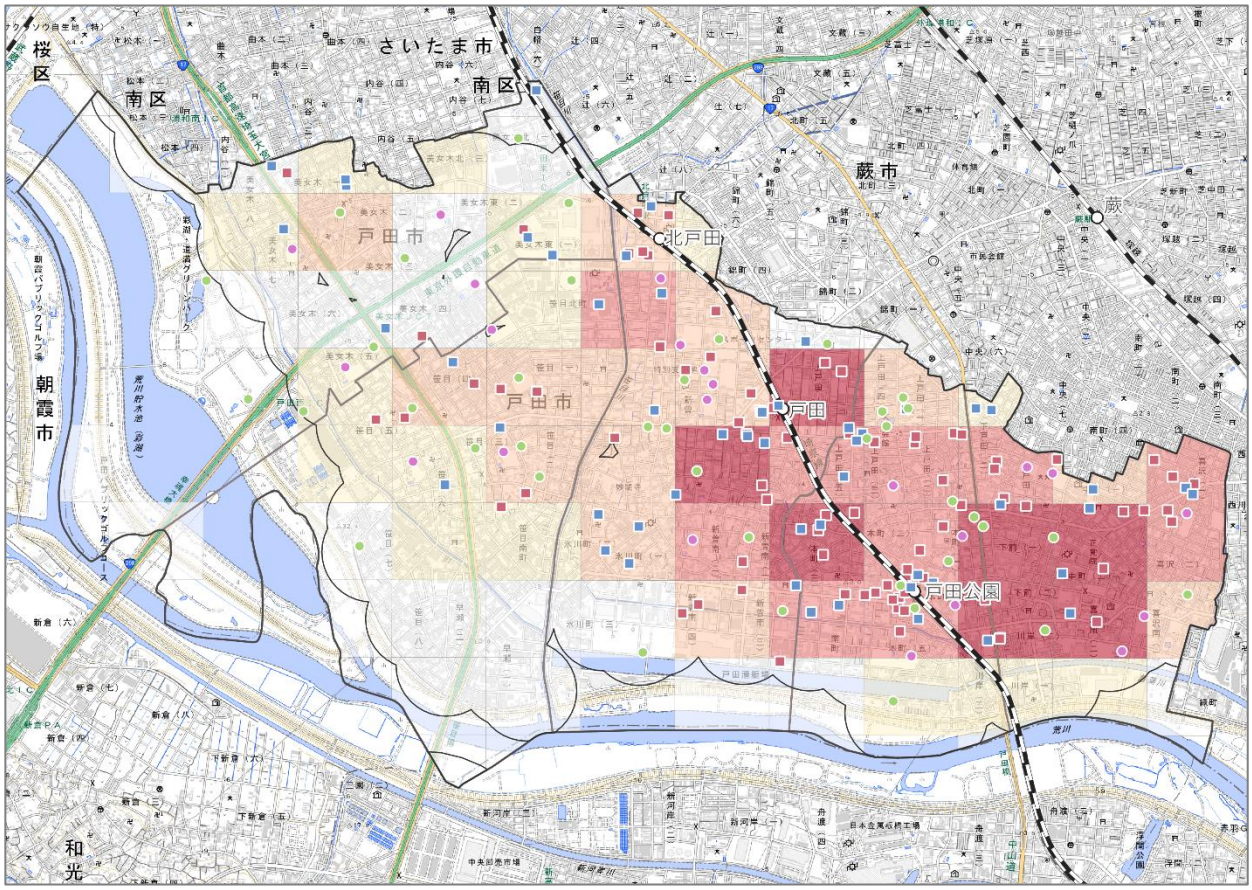
資料：国勢調査（令和２年（2020 年））

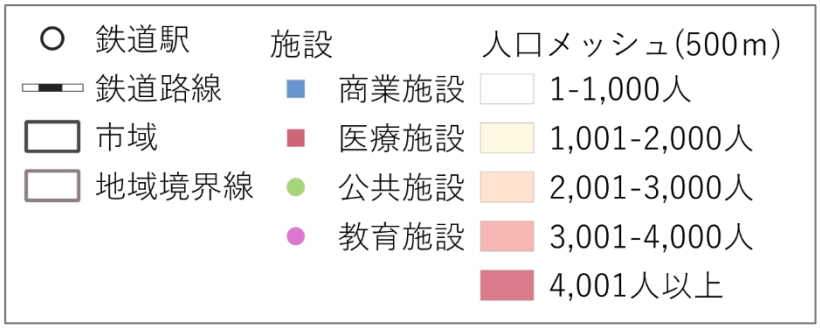
7-1-3 人口分布と主要施設の立地状況

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

一方で、笹目・美女木地域には他地域と比較して施設の立地が少ない状況です。

■施設等の立地状況

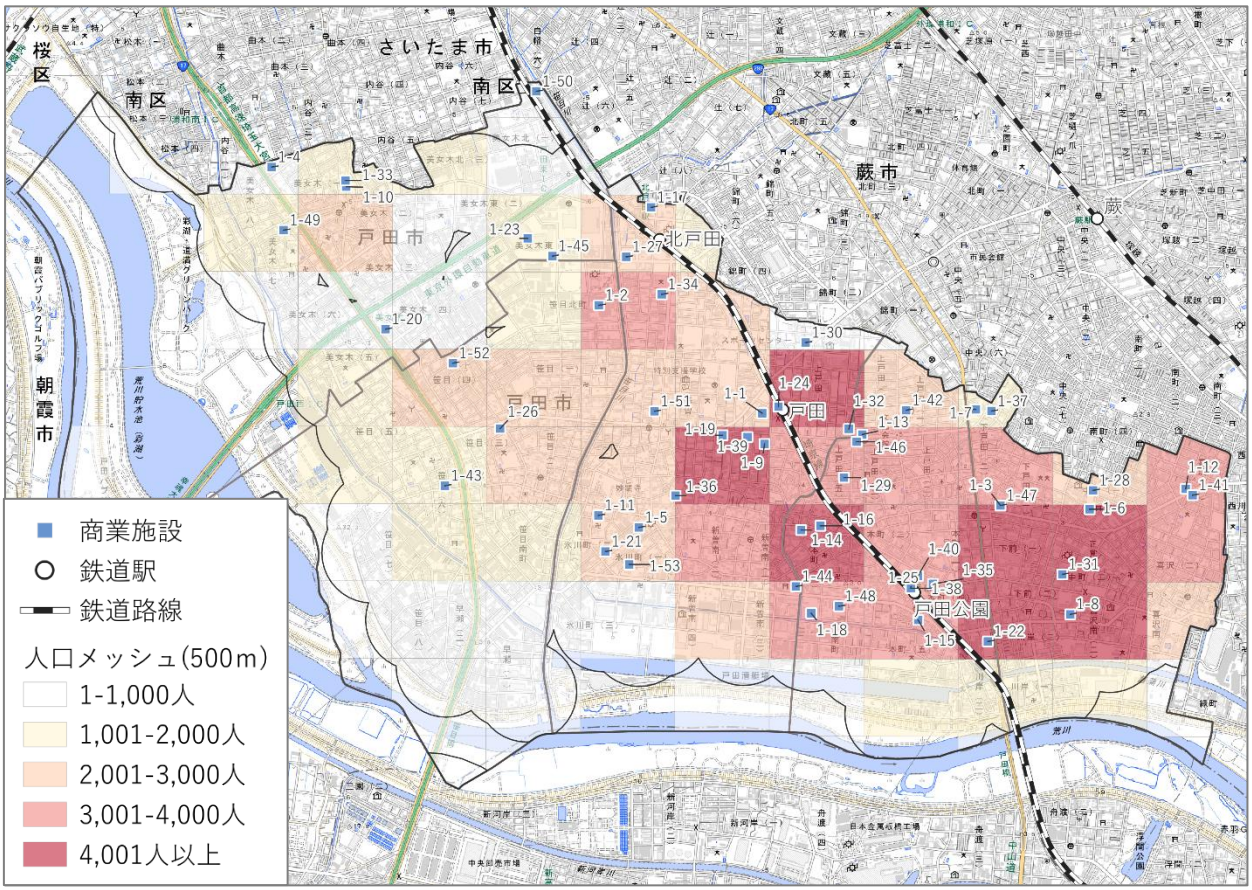




（1）主な商業施設

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

■商業施設の立地状況



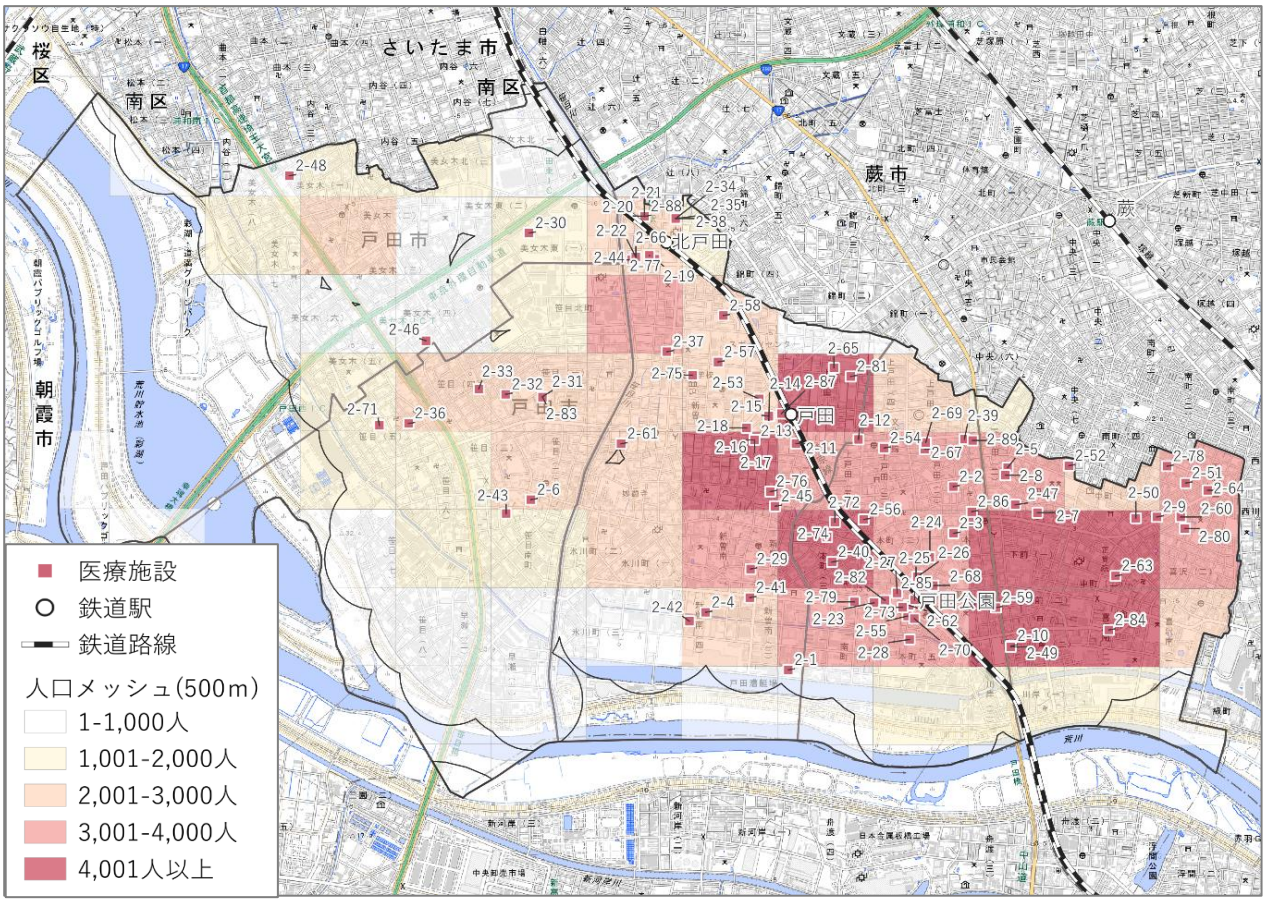
種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名	種類	No.	店舗名
スーパー	1-1	オーケー戸田駅前店	ホームセンター	1-19	コーナンドイト戸田店	ドラッグストア	1-37	petit madoca 戸田店
	1-2	オーケー北戸田店		1-20	アクトツール戸田店		1-38	マツモトキヨシビーンズ戸田公園店
	1-3	ベルクス戸田店		1-21	コメリハード＆グリーン戸田氷川店		1-39	マツモトキヨシ戸田駅西口店
	1-4	ロヂャース戸田店		1-22	ロイヤルホームセンター戸田公園		1-40	マツモトキヨシ戸田本町店
	1-5	ベルク戸田氷川町店	ショッピングセンター	1-23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

資料：全国大型小売店総覧（2025 年版）、i タウンページ

（2）主な医療施設

医療施設は、JR 戸田公園駅周辺が特に多いほか、市の東部に分布がみられます。一方で、美女木地域には立地が少ない状況です。

■医療施設の立地状況



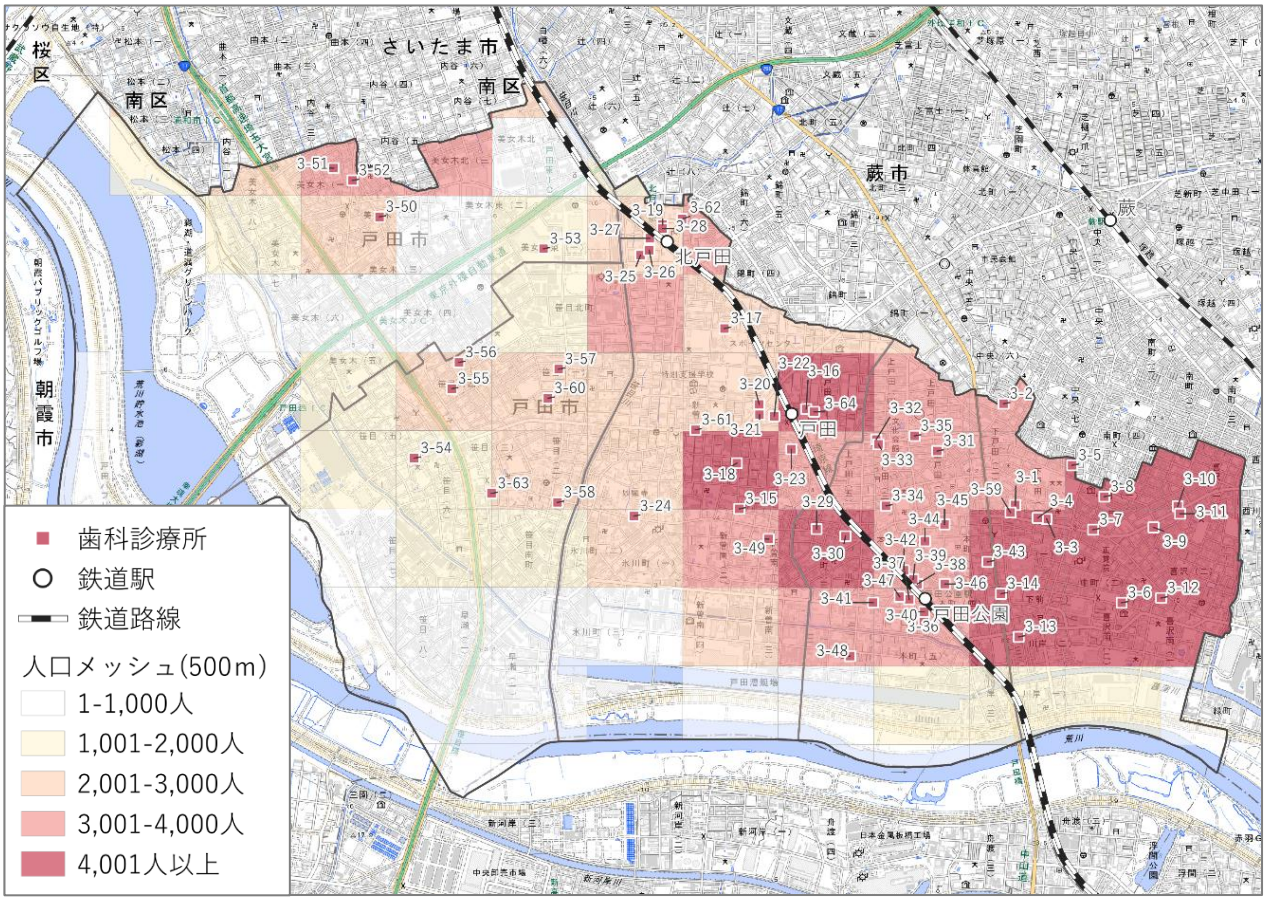
No.	名称	No.	名称	No.	名称
2-1	医療法人髙仁会　戸田病院	2-31	さとう埼玉リウマチクリニック	2-61	河野内科医院
2-2	医療法人社団東光会　戸田中央産院	2-32	一般社団法人労働保健協会　埼玉診療所	2-62	岩沢レディースクリニック
2-3	医療法人社団東光会　戸田中央総合病院	2-33	梅田クリニック	2-63	宮澤医院
2-4	医療法人社団東光会　戸田中央　リハビリテーション病院	2-34	北戸田こどもクリニック	2-64	戸田おおたクリニック
2-5	医療法人財団啓明会　中島病院	2-35	北戸田ナノ整形外科クリニック	2-65	戸田の杜クリニック
2-6	医療法人慈公会　公平病院	2-36	一般財団法人日本予防医学協会埼玉戸田健診診療所	2-66	戸田耳鼻咽喉科
2-7	医療法人社団　　さかい皮膚科	2-37	医療法人勇誠会こうゆうクリニック	2-67	戸田整形外科
2-8	医療法人財団啓明会　中島病院附属　なかじまクリニック	2-38	北戸田ハートクリニック	2-68	戸田中央腎クリニック
2-9	医療法人社団康佑会　きざわ整形外科内科	2-39	医療法人社団祥里会　　大島内科クリニック	2-69	戸田中央総合健康管理センター
2-10	ふくだ内科	2-40	医療法人社団　朋百会　戸田本町クリニック	2-70	公園の街クリニック
2-11	戸田駅前クリニック	2-41	医療法人社団　井奥記念会　桜公園クリニック	2-71	指扇病院附属笹目クリニック
2-12	医療法人社団しゅうめい会　たかはし耳鼻咽喉科	2-42	医療法人社団平成医会　平成ゆうわクリニック	2-72	篠医院
2-13	Ｔ－ＦＲＯＮＴＥ消化器内科・　外科クリニック	2-43	くらんど整形外科	2-73	春山クリニック
2-14	医療法人社団紀夢会　戸田駅前Ｔ－ＦＲＯＮＴＥ大島眼科	2-44	医療法人社団敬天会　北戸田駅前クリニック	2-74	西村レディースクリニック
2-15	医療法人社団慈泰会　　とだ皮膚科クリニック	2-45	戸田なかたに整形外科	2-75	荘和泉クリニック
2-16	戸田ごとう眼科	2-46	戸田市立市民医療センター	2-76	内科クリニック松原
2-17	戸田ファミリア耳鼻咽喉科	2-47	あしやハートクリニック	2-77	白石はなもも　レディースクリニック
2-18	医療法人社団永和会　沖永整形外科	2-48	カスガメディカルクリニック戸田	2-78	八木医院
2-19	豊田脳神経外科クリニック	2-49	とだ井上整形外科	2-79	本町こどもクリニック
2-20	医療法人社団明世会　　北戸田クリニック	2-50	とだ眼科	2-80	鈴木メディカルクリニック
2-21	北戸田駅前みとおか眼科	2-51	とだ小林医院	2-81	かずまこどもクリニック
2-22	歌田乳腺胃腸クリニック	2-52	はやふねクリニック	2-82	かつた整形外科クリニック
2-23	なかむら皮膚科	2-53	ほそあい内科クリニック	2-83	戸田笹目耳鼻科
2-24	戸田橋クリニック	2-54	みどり皮膚科	2-84	医療法人翔誠会 もとはしクリニック
2-25	戸田公園オアシスクリニック	2-55	わかくさこどもクリニック	2-85	MIRAI CLINIC TODA
2-26	戸田公園駅前眼科医院	2-56	医療法人桐山クリニック	2-86	シュシュレディースクリニック 戸田公園
2-27	戸田公園いとう耳鼻咽喉科	2-57	一般財団法人　日本健康管理協会　戸田診療所	2-87	LeMon おとなとこどものクリニック
2-28	戸田公園眼科クリニック	2-58	（一社）蕨戸田市医師会立　戸田休日・平日夜間急患診療所	2-88	北戸田アルプス皮フ科
2-29	医療法人社団　おおたきクリニック	2-59	永尾醫院	2-89	本多医院
2-30	医療法人社団藍盛会　北戸田アイクリニック	2-60	奥村医院		

資料：埼玉県　南部保健所

（3）主な歯科診療所

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

■歯科診療所の立地状況



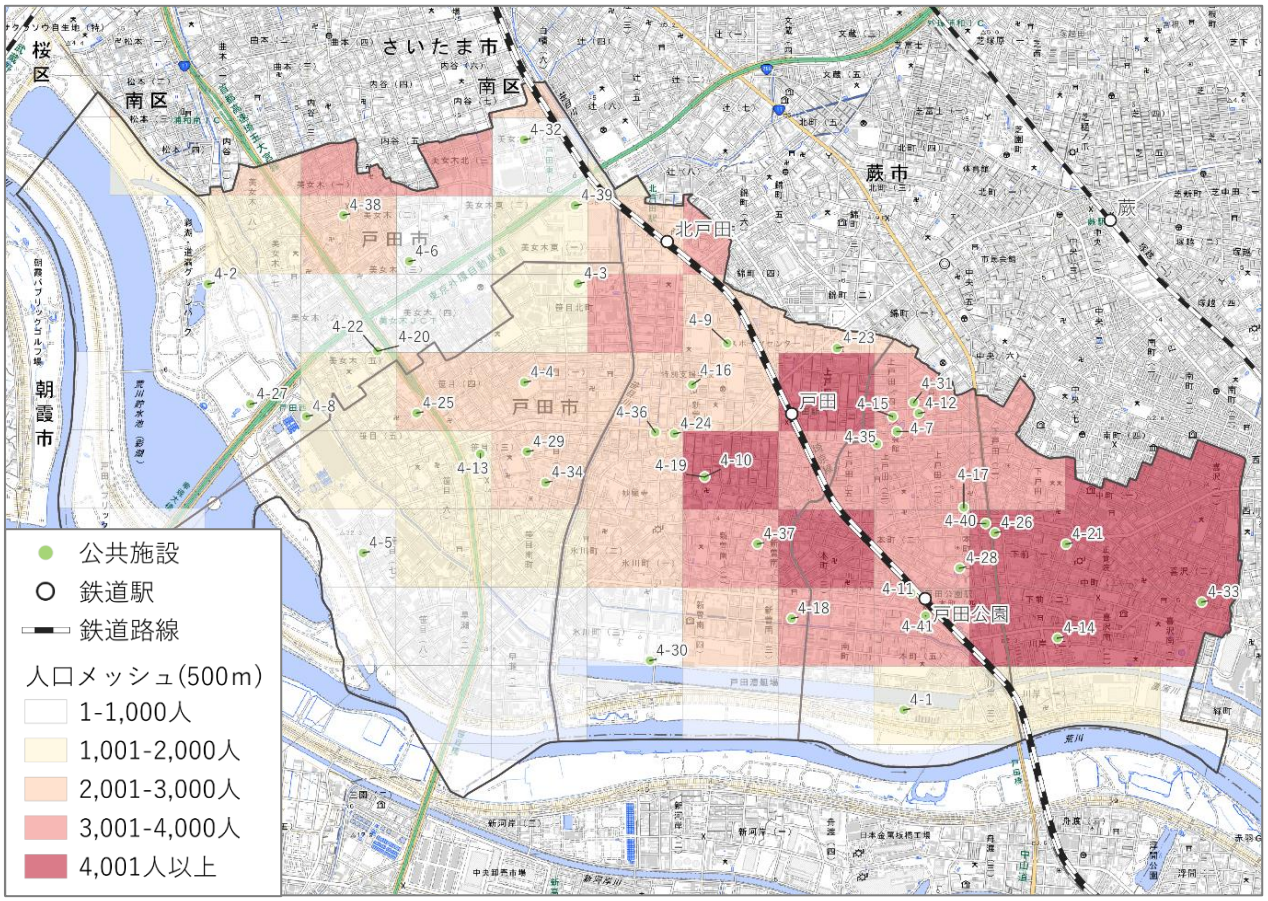
No.	名称	No.	名称	No.	名称
3-1	戸田ファミリー歯科	3-22	戸田歯科	3-43	ローレル歯科医院
3-2	鹿瀬歯科医院	3-23	いわはし歯科クリニック	3-44	医療法人社団歯友会赤羽歯科（戸田）
3-3	こどもみらいデンタルクリニック	3-24	すがの歯科クリニック	3-45	ウメダ歯科医院
3-4	なかがわ歯科クリニック	3-25	サルースデンタルオフィス	3-46	ひらつか歯科クリニック
3-5	はやふね歯科	3-26	T's Dental Clinic	3-47	戸田公園スタシオン歯科クリニック
3-6	佐藤歯科クリニック	3-27	北戸田スマイル歯科	3-48	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

資料：埼玉県　南部保健所

（4）主な公共施設

公共施設は、市内全域に点在しています。

■公共施設の立地状況



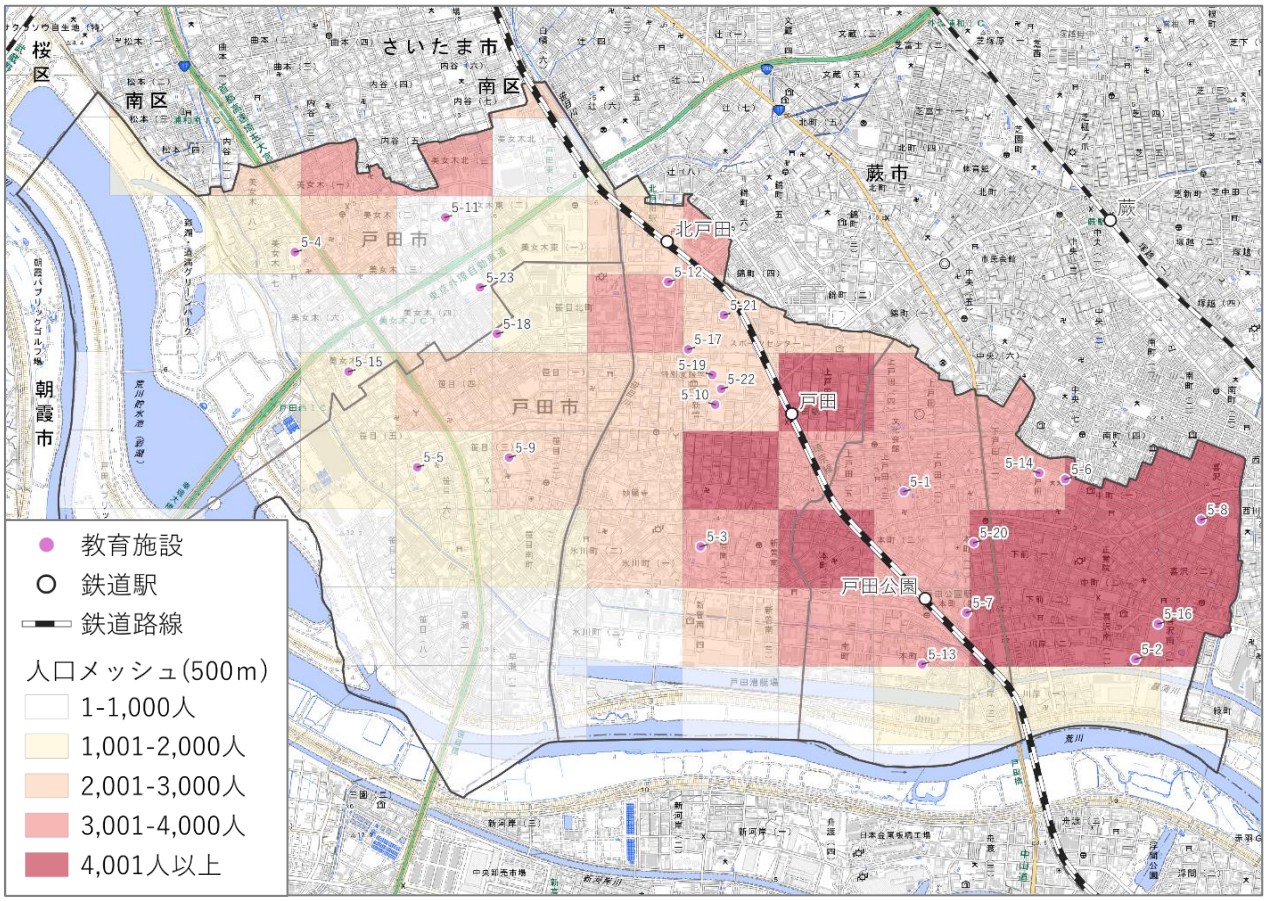
種類	No.	名称	種類	No.	名称
主要な公園	4-1	戸田公園管理事務所	公共施設	4-22	美笹支所
	4-2	彩湖・道満グリーンパーク		4-23	健康福祉の杜
	4-3	北部公園		4-24	消防本部
	4-4	惣右衛門公園		4-25	西部分署
	4-5	笹目公園		4-26	東部分署
	4-6	新田公園		4-27	彩湖自然学習センターみどりパル
	4-7	後谷公園		4-28	こどもの国
	4-8	荒川水循環センター上部公園		4-29	児童センター プリムローズ
公共施設	4-9	スポーツセンター		4-30	学校給食センター
	4-10	勤労福祉センター		4-31	教育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

資料：国土交通省・国土数値情報

（5）主な教育施設

教育施設は、下戸田・上戸田・新曽地域に多く立地しています。

■教育施設の立地状況



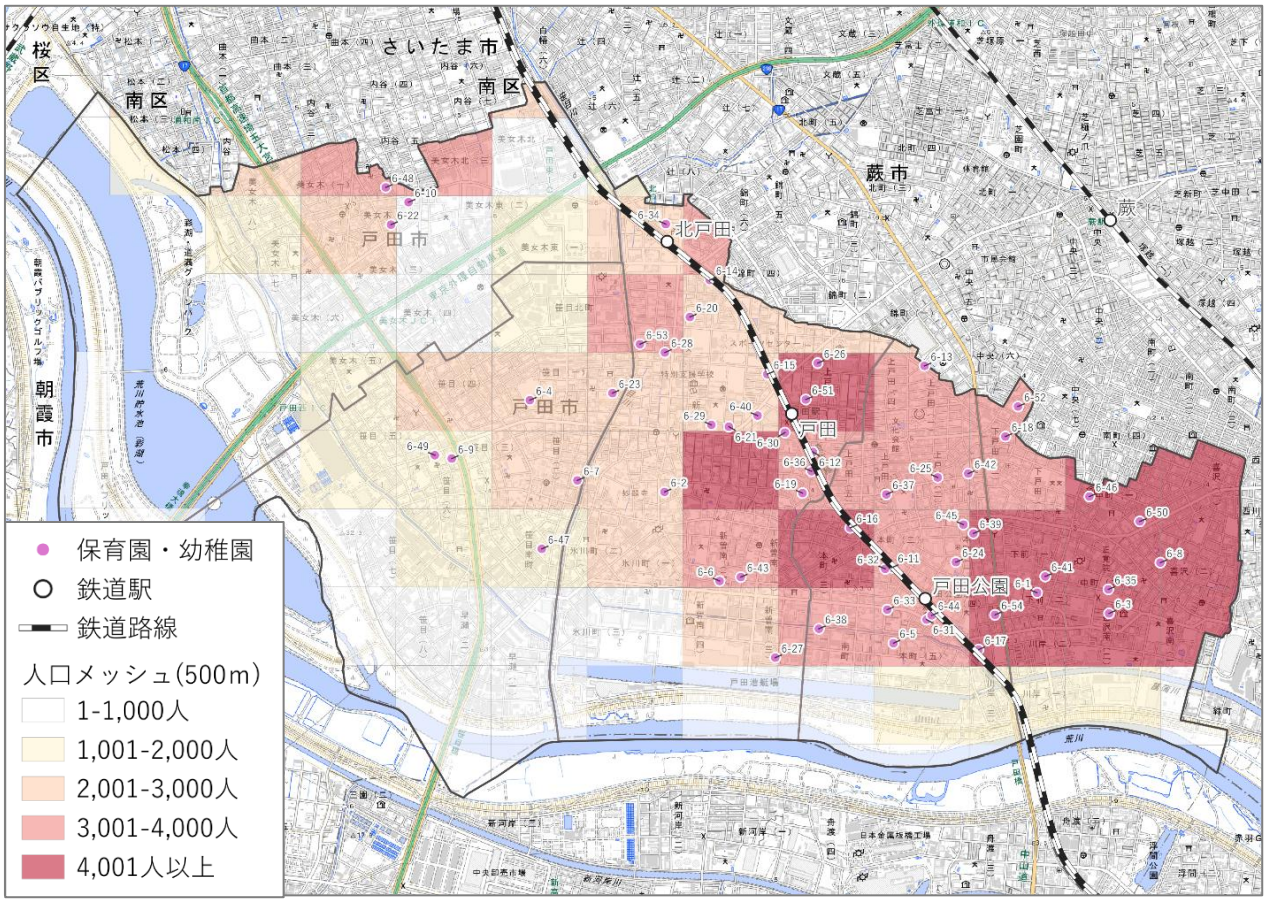
種類	No.	名称	種類	No.	名称
小学校	5-1	戸田第一小学校	中学校	5-13	戸田中学校
	5-2	戸田第二小学校		5-14	戸田東中学校
	5-3	新曽小学校		5-15	美笹中学校
	5-4	美谷本小学校		5-16	喜沢中学校
	5-5	笹目小学校		5-17	新曽中学校
	5-6	戸田東小学校		5-18	笹目中学校
	5-7	戸田南小学校	特別支援学校	5-19	戸田かけはし高等特別支援学校
	5-8	喜沢小学校	専門学校	5-20	戸田中央看護専門学校
	5-9	笹目東小学校		5-21	蕨戸田市医師会看護専門学校
	5-10	新曽北小学校	高等学校	5-22	戸田翔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

資料：国土交通省・国土数値情報

（6）幼稚園・保育園

幼稚園・保育園は、下戸田・上戸田地域に多く立地しています。

■幼稚園・保育園の立地状況



種類	No.	名称	種類	No.	名称	種類	No.	名称
公立保育園	6-1	下戸田保育園	私立保育園	6-19	げんき保育園	私立保育園	6-37	つくし保育園
	6-2	新曽保育園		6-20	太陽の子新曽北保育園		6-38	みんと保育園
	6-3	喜沢南保育園		6-21	よつば保育園		6-39	Gakkenほいくえん戸田公園
	6-4	笹目東保育園		6-22	あけぼの第2保育園		6-40	すくすくの杜戸田駅前保育園
	6-5	上戸田南保育園		6-23	太陽の子とだ笹目保育園		6-41	戸田公園クマさん保育所
	6-6	新曽南保育園		6-24	こどもの国さくら草保育園		6-42	戸田公園北雲母保育園
	6-7	笹目川保育園		6-25	ニチイキッズ上戸田保育園		6-43	戸田公園西雲母保育園
私立保育園	6-8	きざわ保育園		6-26	にいぞ虹保育園		6-44	アロウラ保育園
	6-9	ささめ保育園		6-27	すみれ保育園	私立幼稚園	6-45	戸田幼稚園
	6-10	あけぼの保育園		6-28	戸田すこやか保育園		6-46	戸田第一幼稚園
	6-11	戸田公園前さくら草保育園		6-29	むつみ保育園		6-47	まきば幼稚園
	6-12	戸田駅前保育園(おひさま保育園)		6-30	かんな保育園		6-48	戸田ひまわり幼稚園
	6-13	戸田こども園		6-31	みずき保育園		6-49	ささめ幼稚園
	6-14	北戸田Jキッズステーション		6-32	戸田本町さくら草保育園		6-50	戸田東幼稚園
	6-15	戸田駅前さくら草保育園		6-33	戸田公園すきっぷ保育園		6-51	カトレア幼稚園
	6-16	桑の実戸田公園保育園		6-34	太陽の子北戸田保育園		6-52	はごろも幼稚園
	6-17	とだ虹保育園		6-35	戸田第2すこやか保育園		6-53	戸田東第二幼稚園
	6-18	太陽の子下戸田保育園		6-36	こだま虹保育園	私立認定こども園	6-54	つつじ幼稚園

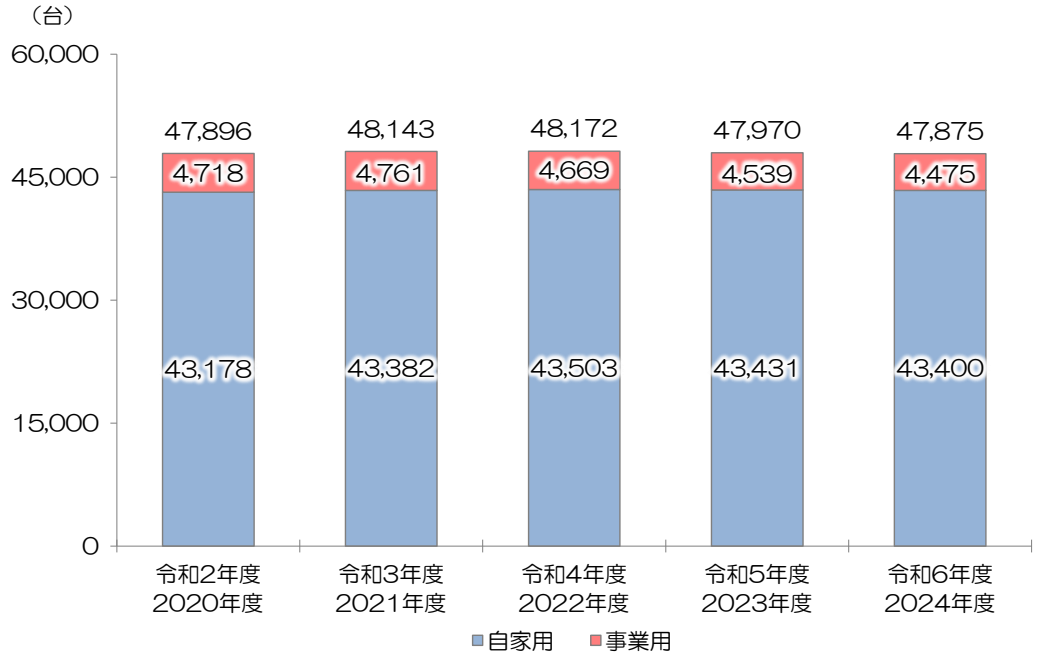
資料：国土交通省・戸田市ガイドマップ「とだガイド」

7-1-4 自動車保有状況

自家用車の保有台数は、令和６年度（2024 年度）現在で 43,400 台となっています。

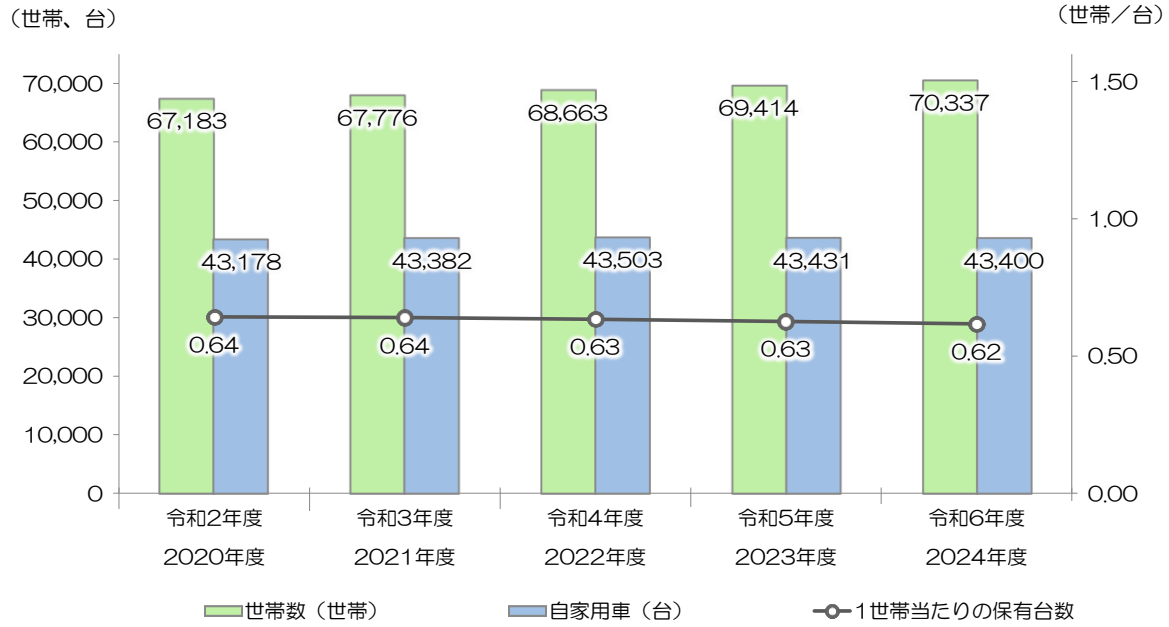
１世帯当たりの自家用車保有台数は、令和６年度（2024 年度）現在で約 0.62 台となっています。

■自動車保有状況の推移



資料：関東運輸局統計情報（各年度３月 31 日現在）

■１世帯当たりの自家用車保有台数の推移



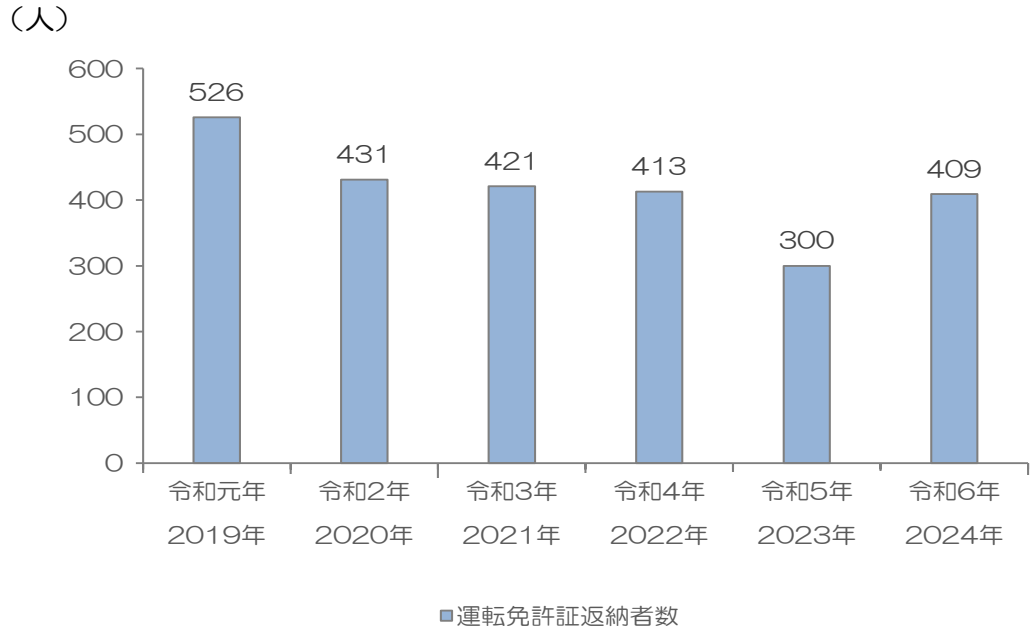
資料：関東運輸局統計情報（各年度３月 31 日現在）

7-1-5 高齢者による自動車運転に係る現状

（1）高齢者の運転免許証返納状況

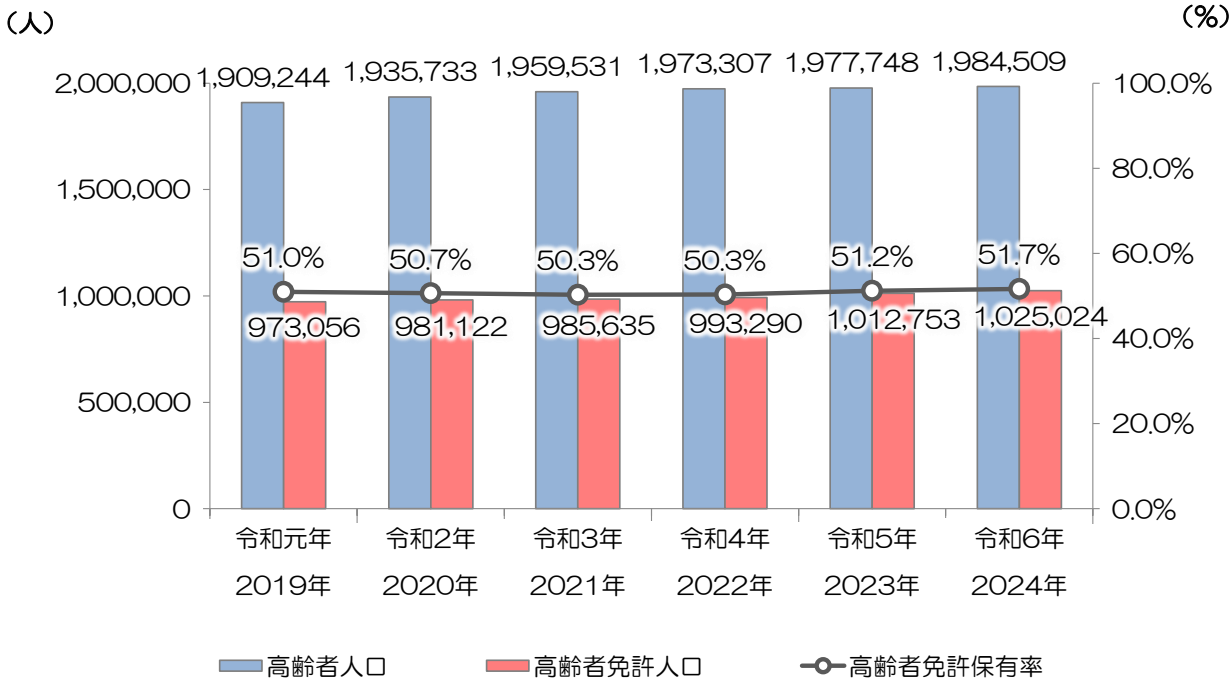
令和６年（2024 年）における 65 歳以上の高齢者の自動車運転免許証返納者数は 409 人となっています。令和元年（2019 年）の 526 人と比較すると、１年間の運転免許証返納者数は減少傾向にあります。

■戸田市の高齢者（65 歳以上）の免許返納状況の推移



資料：戸田市資料

■（参考）埼玉県の高齢者（65 歳以上）の第一種免許保有状況の推移



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

7-2 地域公共交通の利用状況

7-2-1 鉄道

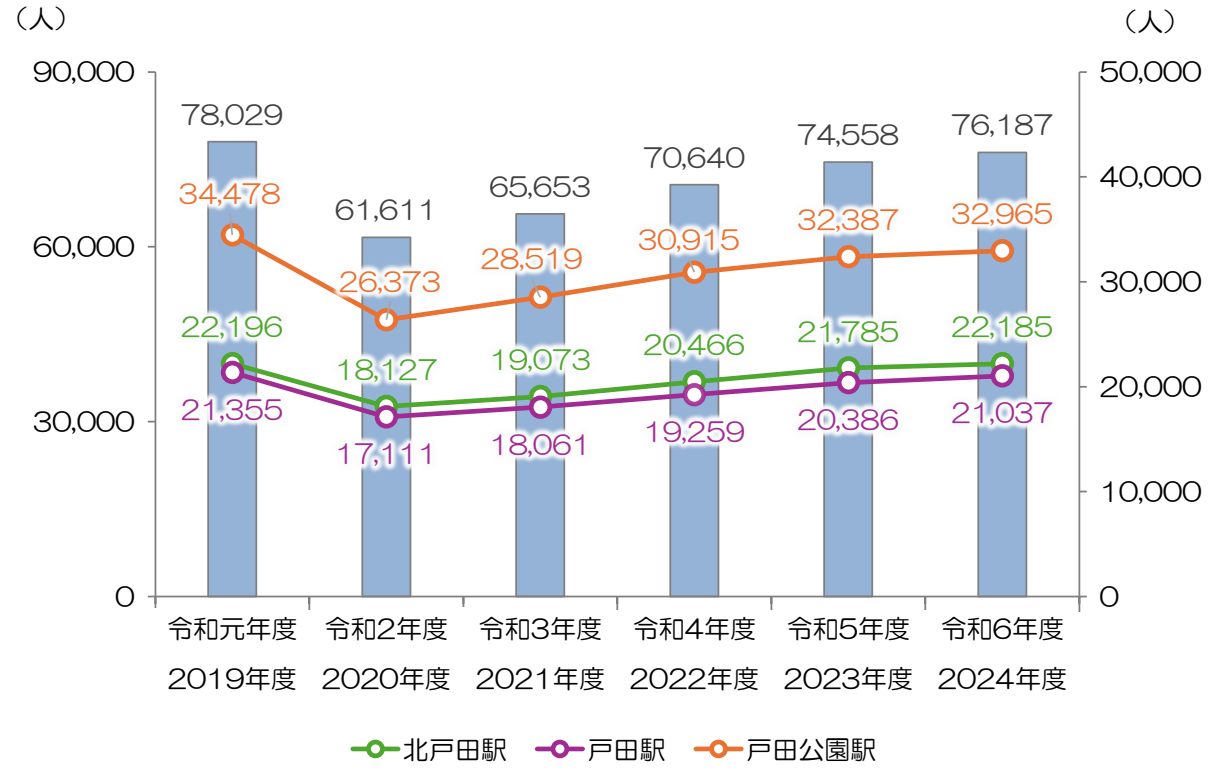
（1）運行概要

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

（2）利用状況

市内の駅の１日平均乗車人員は、令和６年度（2024 年度）で 76,187 人となっています。中でも「戸田公園駅」が最も多く 32,965 人、「北戸田駅」が 22,185 人と続いています。

■1 日平均乗車人員（市内３駅）



資料：東日本旅客鉄道（株）

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

■1 日平均乗車人員の推移（市周辺駅）

区　分			令和元年度 2019年度	令和2年度 2020年度	令和3年度 2021年度	令和4年度 2022年度	令和5年度 2023年度	令和6年度 2024年度
埼京線	戸田公園	定期	24,617	19,126	19,502	20,770	21,530	21,800
		定期外	9,860	7,247	9,016	10,144	10,857	11,165
		計	34,478	26,373	28,519	30,915	32,387	32,965
	戸田	定期	15,704	12,784	12,959	13,471	14,183	14,625
		定期外	5,651	4,327	5,102	5,788	6,202	6,411
		計	21,355	17,111	18,061	19,259	20,386	21,037
	北戸田	定期	16,875	13,991	14,344	15,050	15,870	16,152
		定期外	5,321	4,136	4,728	5,416	5,914	6,033
		計	22,196	18,127	19,073	20,466	21,785	22,185
	武蔵浦和	定期	35,888	29,112	28,914	29,944	30,943	31,862
		定期外	18,104	12,338	14,445	16,648	17,733	18,510
		計	53,992	41,451	43,359	46,593	48,677	50,372
京浜東北線	川口	定期	56,953	44,913	44,123	45,562	46,949	47,726
		定期外	27,244	19,514	22,795	25,791	27,052	27,335
		計	84,197	64,428	66,919	71,354	74,001	75,061
	西川口	定期	40,127	31,192	30,801	32,084	33,529	34,810
		定期外	18,934	14,395	16,336	18,362	19,391	20,164
		計	59,062	45,588	47,138	50,446	52,921	54,974
	蕨	定期	43,962	34,196	33,398	34,549	35,889	37,137
		定期外	17,867	13,279	15,042	16,917	18,032	18,725
		計	61,829	47,476	48,441	51,467	53,921	55,862
	南浦和	定期	36,731	29,777	29,407	30,335	31,355	32,016
		定期外	23,413	14,937	17,877	20,973	22,453	23,293
		計	60,144	44,714	47,285	51,308	53,808	55,310
	浦和	定期	63,774	52,960	52,223	54,131	56,079	57,647
		定期外	32,091	21,092	25,446	29,985	32,134	33,292
		計	95,865	74,053	77,670	84,116	88,213	90,939

資料: 東日本旅客鉄道（株）

7-2-2 路線バス

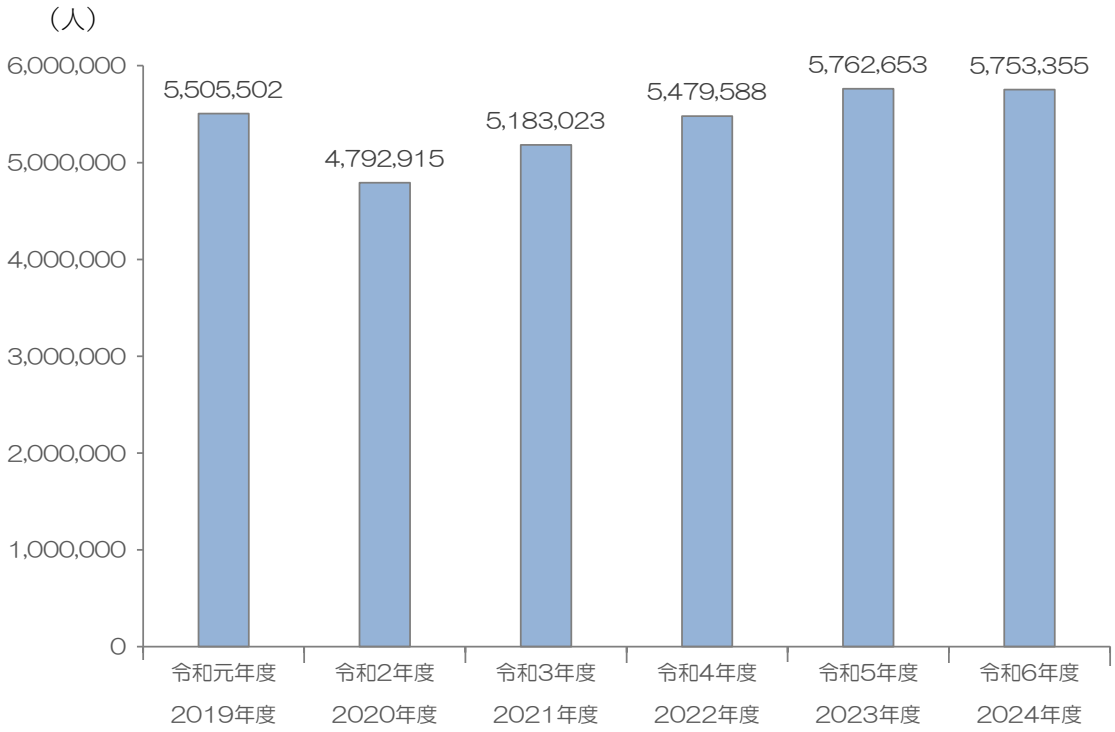
（1）運行概要

路線バスは、周辺市区との地域間や地域内の移動を担う公共交通として、国際興業（株）の17系統の路線が、東西方向を中心に運行しており、蕨駅、川口駅、西川口駅、南浦和駅、武蔵浦和駅、成増駅などの市外駅にも接続しています。また、下笹目バスターミナルが交通結節点となり、複数の路線が接続しています。西川62系統（西川口駅西口～北戸田駅）については、本市が運行経費の一部を支援しています。なお、コロナ禍による通勤需要の低迷や人件費・燃料費の高騰などを理由に、令和5年（2023年）3月に続き、令和7年（2025年）4月に運賃改定を実施しています。

（2）利用状況

年度別輸送人員を見ると、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけてコロナ禍の影響を受け利用が減少しましたが、令和3年度（2021年度）以降は回復傾向にあります。令和6年度（2024年度）は令和元年度（2019年度）より利用者が多くなっています。

■年度別輸送人員



資料:戸田市資料

7-2-3 コミュニティバス

（1）運行概要

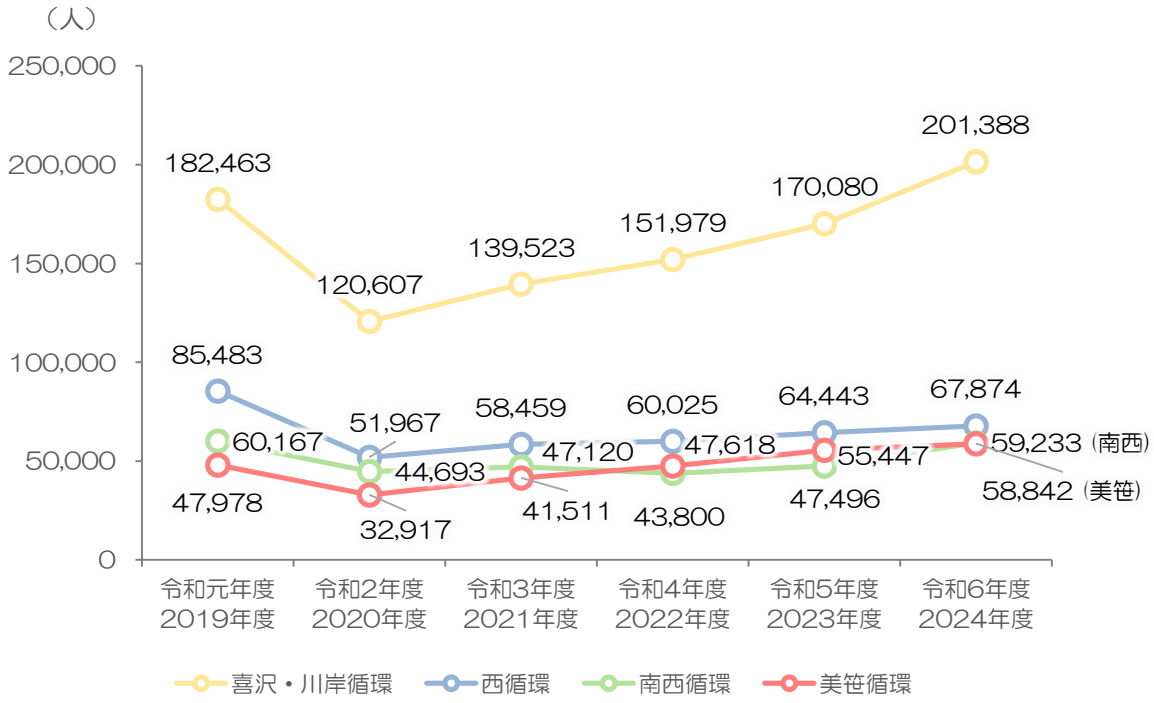
コミュニティバスは、市内の地域拠点を結ぶ公共交通として、喜沢・川岸循環、西循環、南西循環、美笹循環の５循環が運行しており、戸田公園駅などで JR 埼京線に接続しています。

（2）利用状況

年度別（３月～翌年２月）輸送人員を見ると、いずれの系統も令和元年度（2019 年度）から令和２年度（2020 年度）にかけてコロナ禍の影響を受け、利用が減少しています。令和６年度（2024 年度）は概ねコロナ禍以前の水準以上まで回復傾向にありますが、西循環は回復が鈍い状況にあります。

（3）コミュニティバス全体の利用者数

■年度別（３月～翌年２月）利用者数



資料：戸田市資料

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

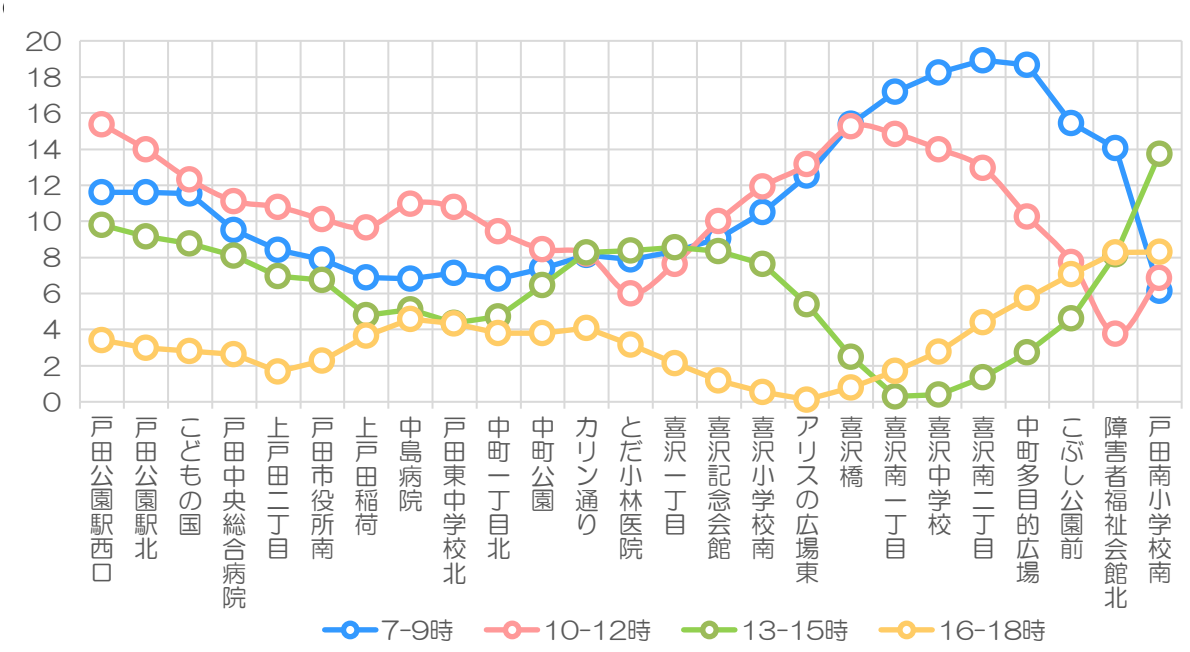
１）喜沢循環

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

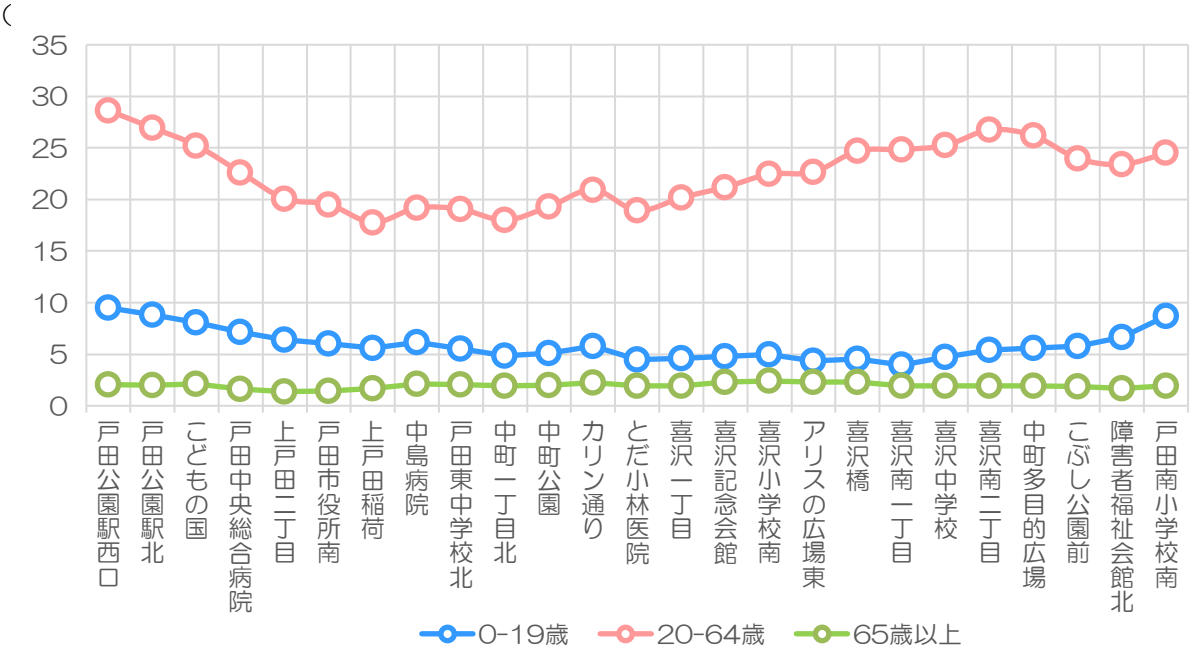
年代別で見ると、乗車区間の傾向に大きな差は見られませんが、20-64 歳の利用が多くなっています。

■喜沢循環

●時間帯別



●年代別



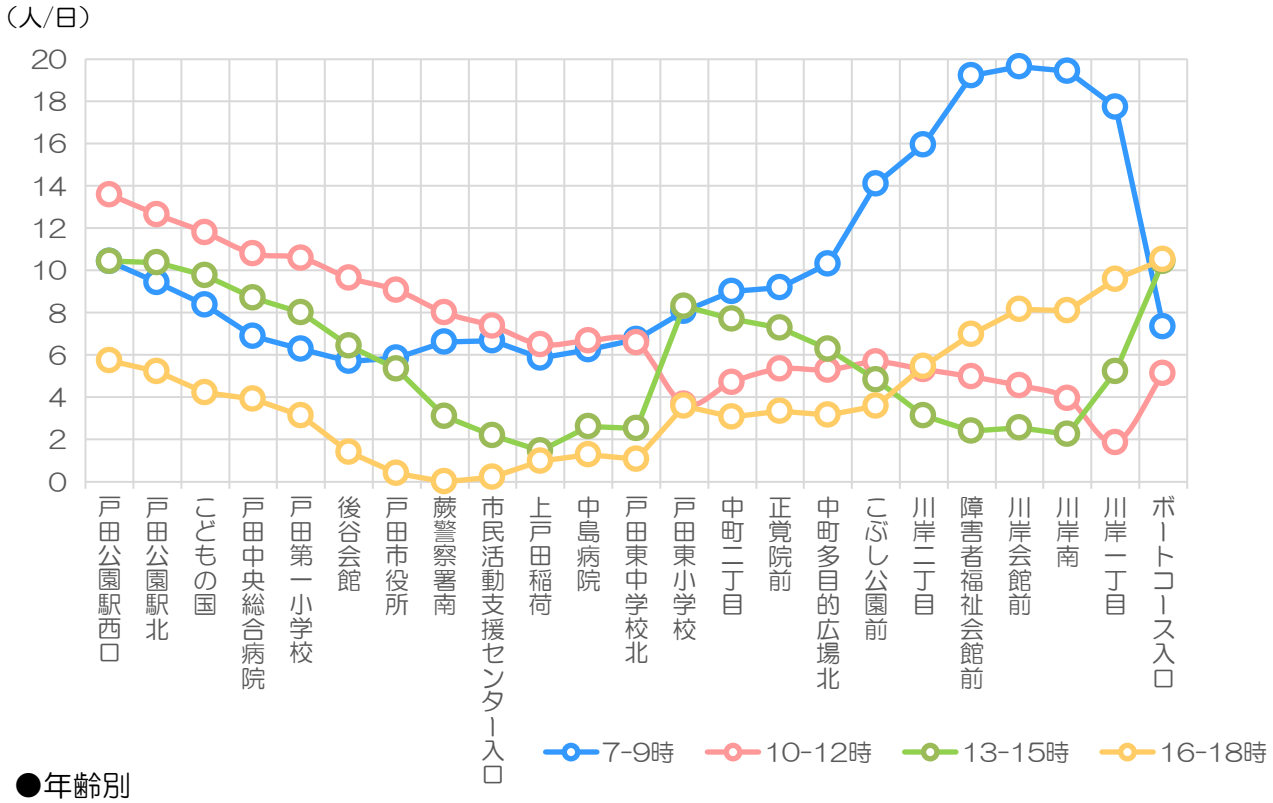
2）川岸循環

時間帯別で見ると、午前中の利用が多く、特に 7-9 時台のこぶし公園前～川岸一丁目の区間で乗車人数が多くなっています。一方、16-18 時台は利用が少ない状況がみられます。

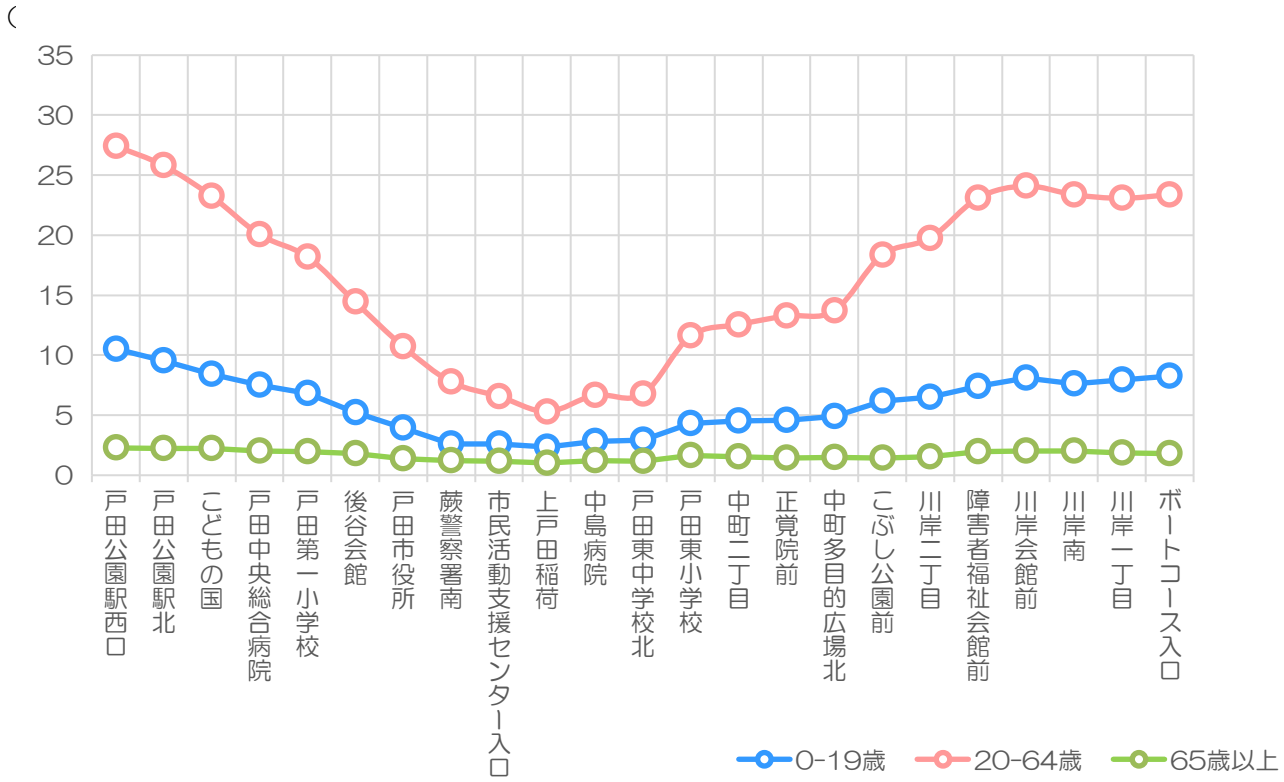
年代別で見ると、戸田公園駅へのアクセスが遠回りとなる蕨警察署南～戸田東中学校北の区間は、他の区間に比べて全年代で利用が少ない状況がみられます。

■川岸循環

●時間帯別



●年齢別



3）西循環

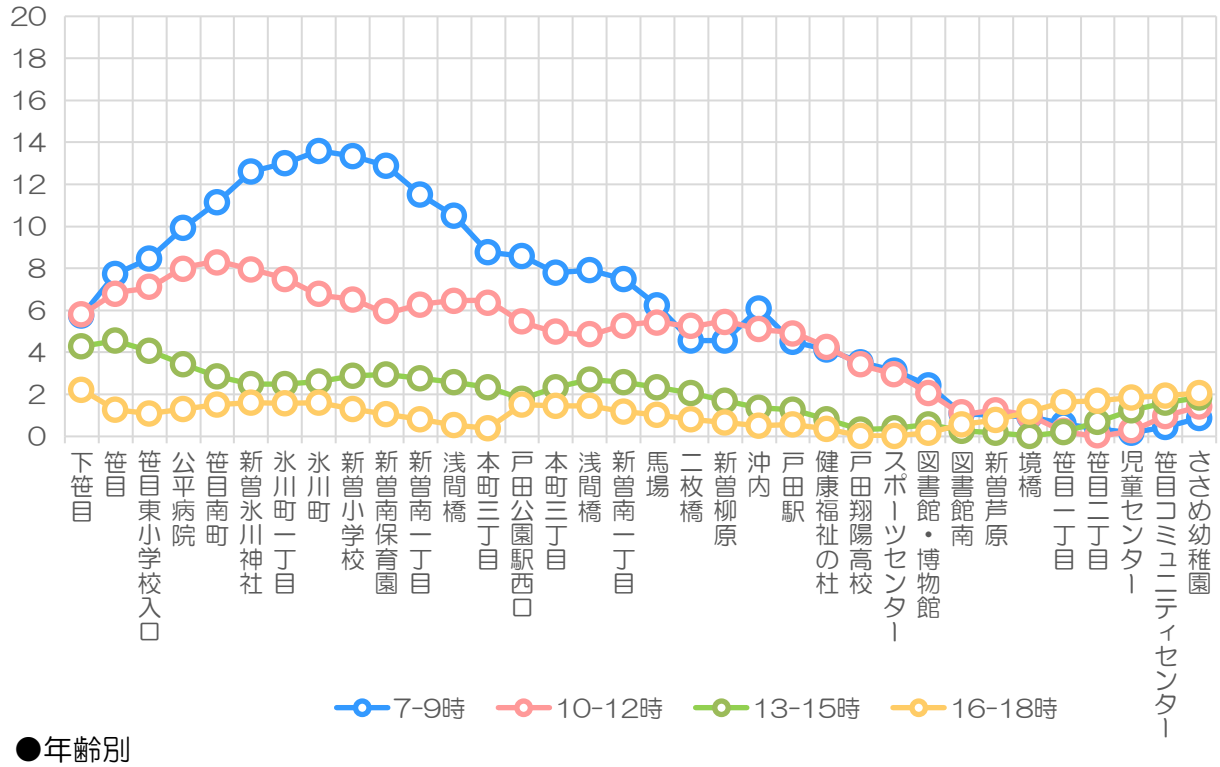
時間帯別で見ると、午前中の利用が多く、特に 7-9 時台の公平病院～本町三丁目の区間で乗車人数が多くなっています。

年代別で見ると、20-64 歳で戸田駅以降の利用が少ないことから、復路は路線バス等を利用している可能性があります。

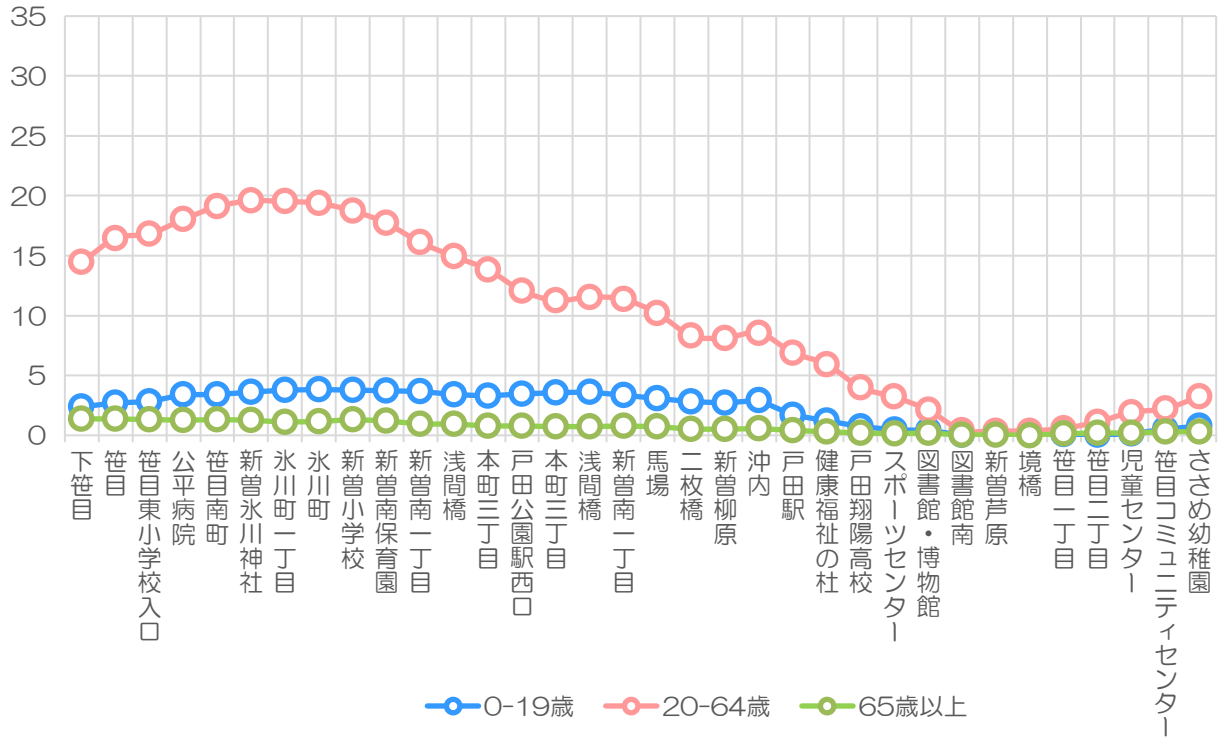
■西循環

●時間帯別

（人/日）



●年齢別



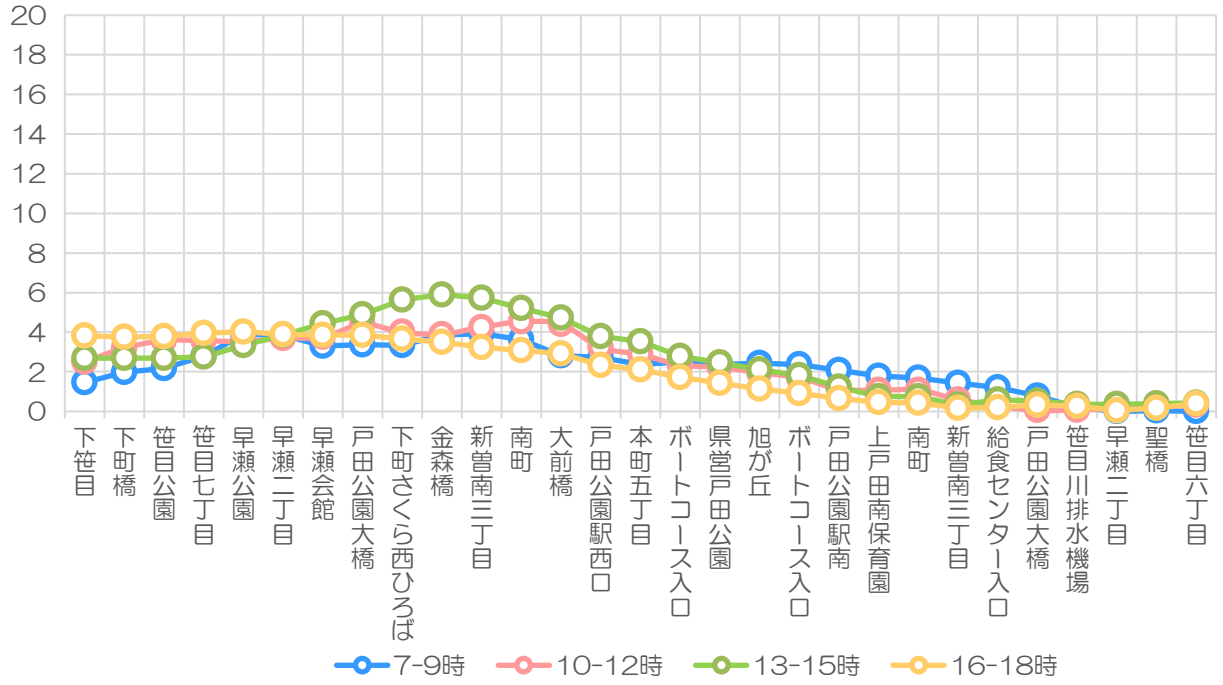
4）南西循環

時間帯別で見ると、利用人数に大きな差はみられませんでした。

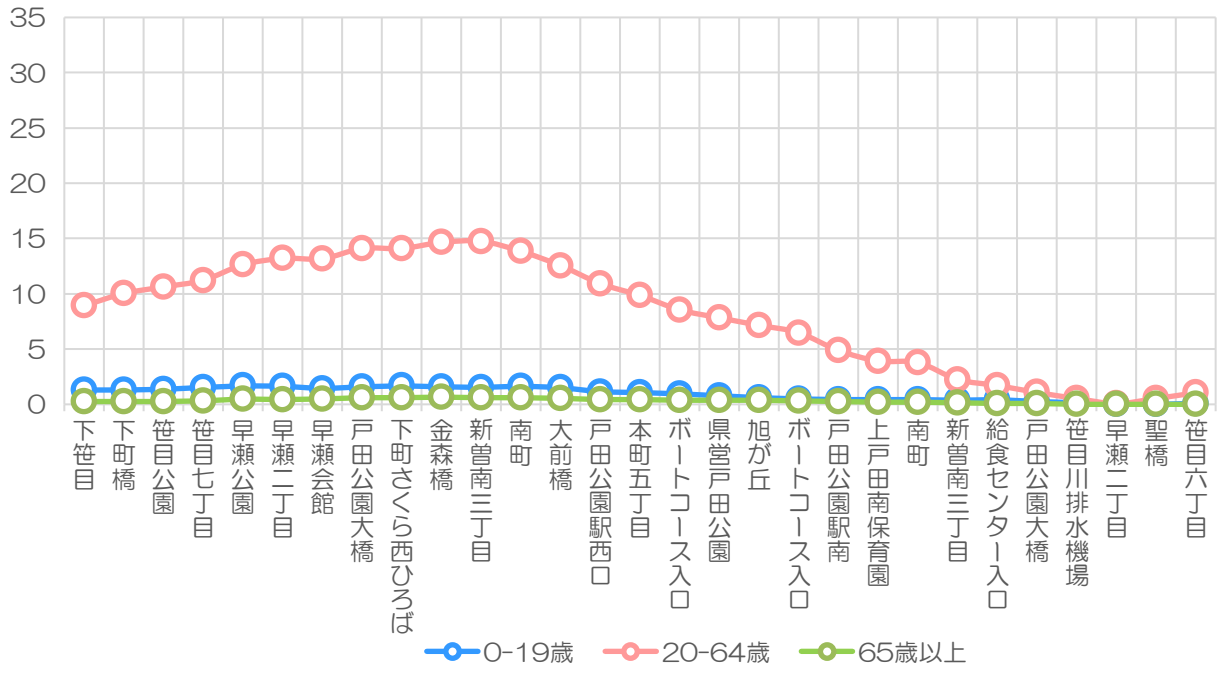
年代別で見ると、20-64 歳で戸田公園駅南以降の利用が少ないことから、復路は路線バス等を利用している可能性があります。

■南西循環

●時間帯別



●年齢別



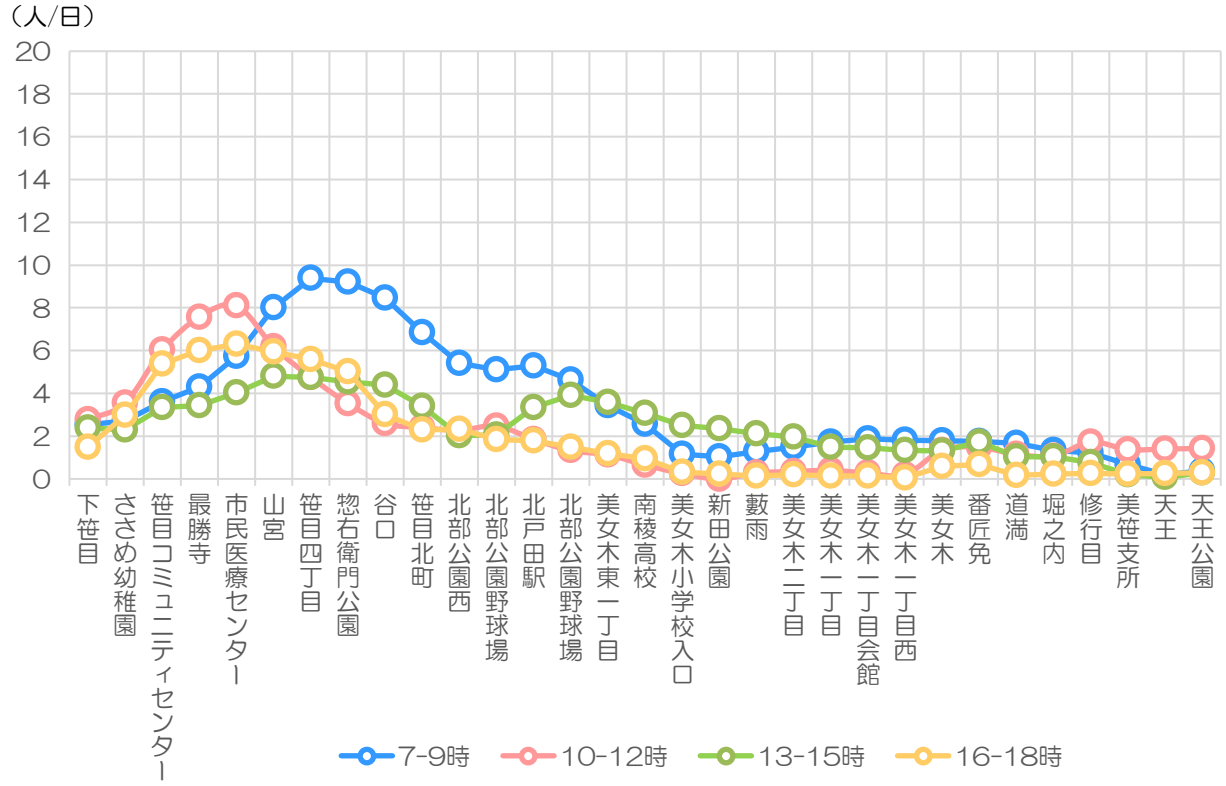
5）美笹循環

時間帯別で見ると、区間によって時間帯別での利用にばらつきがみられますが、特に 7-9 時台の山宮～笹目北町の区間で乗車人数が多くなっています。

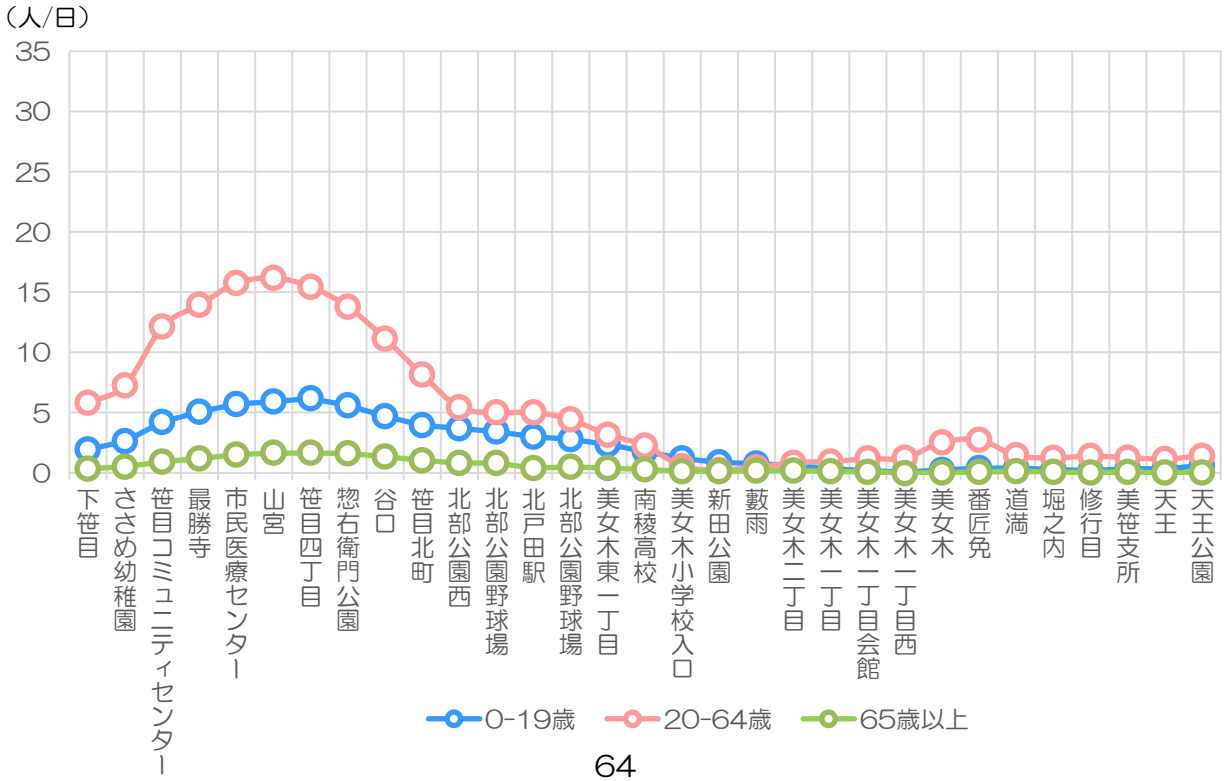
年代別で見ると、65 歳以上の利用は少なくなっています。20-64 歳において笹目コミュニティセンター～笹目北町の区間は他の区間に比べて利用が多い状況がみられます。

■美笹循環

●時間帯別



●年齢別

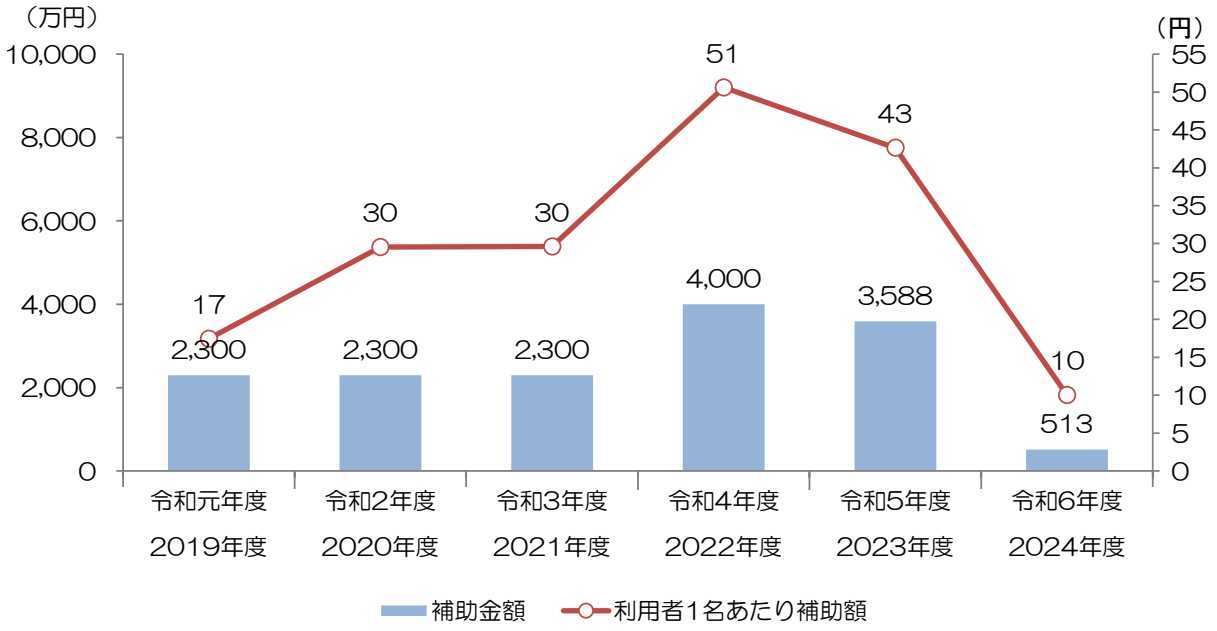


（5）収支状況

1）路線バス（西川 61 系統及び西川 62 系統）

本市は、市内の中心部（幹線）を走行する西川 61 系統及び 62 系統の運行経費について、平成 22 年度（2010 年度）から支援しており、市の運行負担額は概ね 2,300～4,000 万円で推移していました。このうち西川 61 系統が運転手不足を理由に令和 6 年（2024 年）3 月 31 日をもって廃止となり、令和 6 年度（2024 年度）の市の運行負担額は大幅に減額しています。

■戸田市の運行負担額



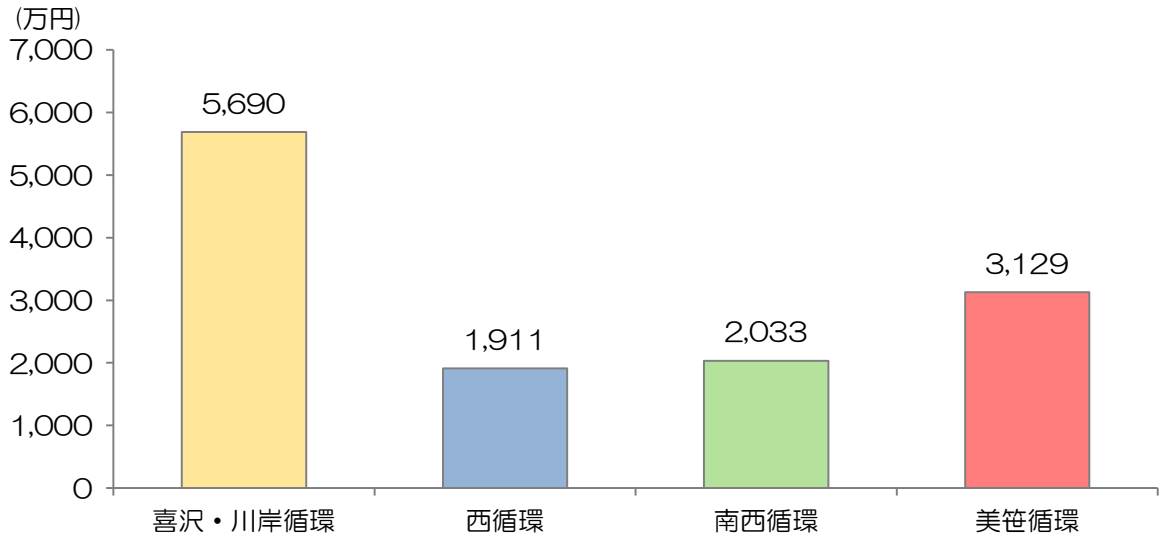
資料：戸田市資料

（注）運行負担額は、集計の都合上、3 月から翌年 2 月までの運行実績に基づいて算出しています。そのため、令和 6 年度（2024 年度）の運行負担額は、西川 61 系統の令和 6 年（2024 年）3 月分（253 万円）を含んだ金額になっています。

2）コミュニティバス

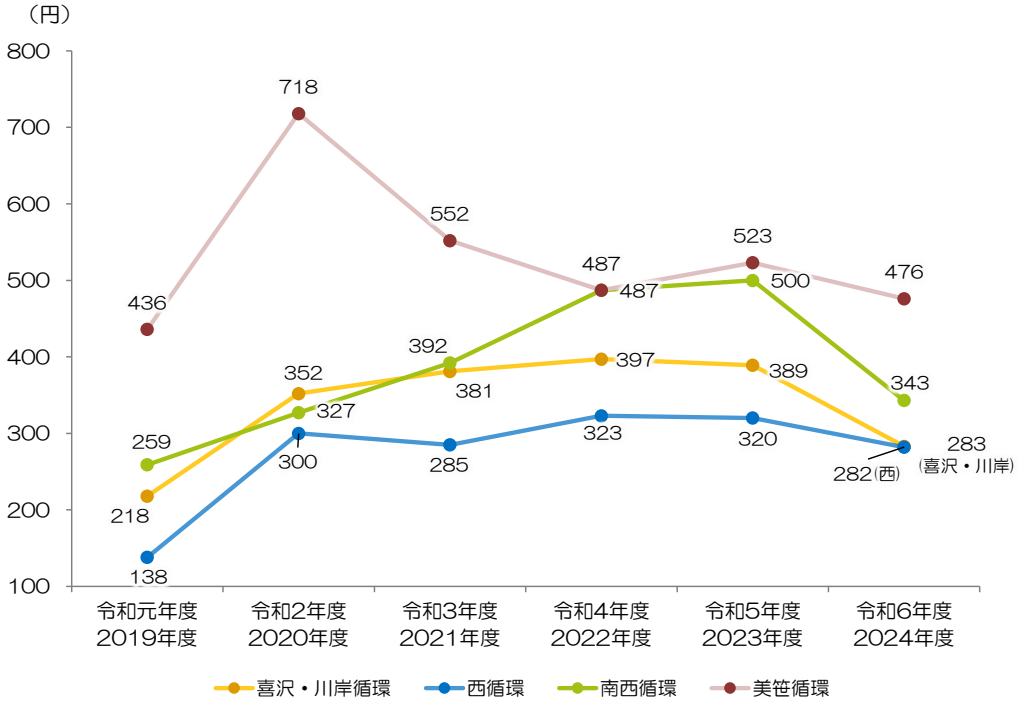
コミュニティバスに係る戸田市の収支状況を見ると、車両償却費を除く市の負担額は 1 路線あたり概ね 2,000～3,000 万円となっています（喜沢・川岸循環は 2 路線の合算値）。利用者 1 人当たりの運行負担額の推移を見ると、コロナ前の令和元年度（2019 年度）は約 140 円～約 440 円でしたが、令和 6 年度（2024 年度）には約 280 円～約 480 円となっており、1 路線あたり約 40～140 円増加しています。

■戸田市の運行負担額（令和 6 年度（2024 年度））



資料：戸田市資料

■戸田市の利用者 1 人あたり運行負担額



（注）1 人あたり運行負担額 ＝（戸田市の運行負担額 － 車両償却費）÷（年間輸送人員）

資料：戸田市資料

7-3 上位・関連計画における公共交通の位置付け

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

■公共交通に関連する上位・関連計画一覧

計画の名称	策定年度
戸田市第５次総合振興計画後期基本計画	令和８年（2026 年）３月
第３次戸田市都市マスタープラン	令和８年（2026 年）４月
第２次戸田市歩行者自転車道路網整備計画	令和３年（2021 年）３月
戸田市立地適正化計画	令和８年（2026 年）４月
【参考】戸田市都市交通マスタープラン ※本計画策定後に廃止	平成 31 年（2019 年）４月

7-3-1 戸田市第５次総合振興計画後期基本計画

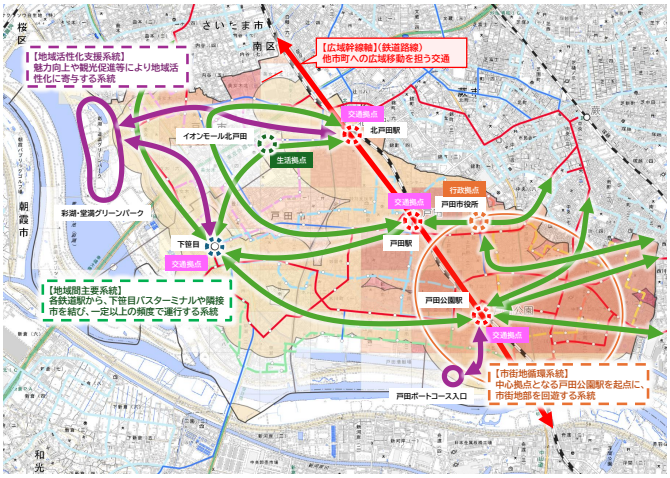
■戸田市第５次総合振興計画後期基本計画の概要

項目	内容
計画名	戸田市第５次総合振興計画（後期基本計画）
策定年月	令和８年（2026 年）３月
計画期間	令和８年度（2026 年度）～令和 12 年度（2030 年度）
将来都市像（基本構想）	『このまちで良かった』みんな輝く　未来共創のまち　とだ
基本目標（基本構想）	Ⅰ．子どもが健やかに育ち、いきいきと輝けるまち Ⅱ．創造性や豊かな心を育むまち Ⅲ．共に生き、支え合い、安心して暮らせるまち Ⅳ．安全な暮らしを守るまち Ⅴ．快適に過ごせる生活基盤が整備されたまち Ⅵ．都市環境と自然環境が調和したまち Ⅶ．活力にあふれ人が集い心ふれあうまち
公共交通に関する内容（基本目標）	Ⅴ．快適に過ごせる生活基盤が整備されたまち ■施策 24　公共交通が利用しやすい環境の整備・推進 【施策の目的】 市内外を結ぶ公共交通の利便性を高め、市民の誰もが公共交通機関を利用して、快適に移動できる環境を整えます。 ●取組の方針 （1）持続可能な公共交通の維持・確保 ・各交通モードにおける地域の関係者の連携、協働（共創）を通じて、平坦でコンパクトな地域特性を生かしつつ、様々な移動手段を選択可能で、誰もが安全で快適に移動できる交通環境の形成に向けて取り組みます。 ・鉄道やバス、タクシーなど、現状の公共交通ネットワークの維持、確保を図るとともに、自家用車に過度に依存しない持続可能な交通体系の構築を目指します。 ・交通事業者や関係機関などと連携し、バス等の運転手確保に向けた支援策を検討します。 （2）市民の移動ニーズに対応した公共交通サービスの提供 ・公共交通は市民の日常生活に欠かせない移動手段であることから、公共交通サービス水準の維持、改善、鉄道やバスなどの乗り継ぎ機能の強化、新たな公共交通サービスの検討に努めます。 ・鉄道駅ホームドアの早期設置に向けて、東日本旅客鉄道株式会社に対する働きかけを行うとともに、支援策を検討します。 （3）自転車駐車場の適切な管理運営 ・民間事業者との連携により、適切な管理運営を行うことで、誰もが駅前自転車駐車場を利用できる状態を維持するとともに、駅を中心に自転車の放置を防止します。

指標名	指標説明	当初値	目標値	備考
公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に関する満足度	公共交通が利用しやすい環境の整備・推進に満足している市民の割合	37.7%	44.0%	【市民意識調査】 令和３年度（2021 年度）から令和 7 年度（2025年度）までの増加率の平均値（年 1.26 ポイント）を加算
tocoバスの利用者数	tocoバスの全循環の年間利用者数	390,649 人	403,000 人	令和 12 年度（2030 年度）の時点で約 3%増を推計
市立自転車駐車場（8 ヶ所）の稼働率	自転車駐車場の利用台数を収容可能台数で割った割合	68.9%	70.0%	

7-3-2 第３次戸田市都市マスタープラン

■第３次戸田市都市マスタープランの概要

項目	内容
計画名	第３次戸田市都市マスタープラン
策定年月	令和8年（2026年）3月
計画期間	基準年次：令和８年（2026 年）目標年次：令和 28 年（2046 年）
将来都市像	このまちで良かった 潤いと活力に溢れ 安心を実感できるまち とだ
都市づくりの基本目標	①誰もが快適に住み続けられる都市づくり ②住環境・自然環境・商業機能・工業機能が調和した都市づくり ③誰もが移動しやすい持続可能な交通環境を目指した都市づくり ④拠点のにぎわい形成と生活利便性の高い魅力ある都市づくり ⑤安全・安心な都市づくり ⑥自然環境に優しい持続可能な都市づくり
公共交通に関する内容（全体構想）	３　将来都市構造 （2）拠点の設定 ⑥交通拠点 鉄道、バス等の公共交通機関が集中し、交通結節点となっている鉄道３駅、バスの乗換えターミナル等を「交通拠点」と位置付けます。 交通結節機能を強化し、多様な交通手段で円滑かつ快適に利用できる環境整備を目指します。また、高齢者や障がい者を含むすべての人が安全かつ快適に利用できるよう、バリアフリー化を進めます。下笹目バスターミナルについては、利用者の利便性向上及びバス運転士の労働環境改善等、バスターミナルとしての機能強化を図り、再整備を進めます。 さらに、環境負荷の低減に向けて、自転車利用環境の整備を推進します。 （3）軸の設定 ⑥基幹的な公共交通軸（主要公共交通軸ネットワーク） それぞれの都市活動における人の動きを想定しつつ、南北を通る鉄道路線及び鉄道３駅や下笹目バスターミナルを起点に、行政拠点や生活拠点、居住区域などを結ぶ基幹的な公共交通軸を「主要公共交通軸ネットワーク」と位置付けます。  図2-2　主要公共交通軸ネットワーク構想図

公共交通に関する内容（全体構想）	4　交通体系の方針 本市が持つ平坦でコンパクトな特性を活かしつつ、都市活動の目的に応じて様々な移動手段を選択可能な、誰もが安全かつ快適に移動できる交通環境の形成を目指します。 （1）利便性の高い公共交通の整備 持続可能な交通移動手段の確保・充実に向けて、自家用車に過度に依存しない利便性の高い交通体系の構築を図ります。また、市全域における快適な生活環境づくりのために、公共交通サービス水準の維持・改善、交通拠点である鉄道やバス等の乗り継ぎ機能の強化、公共交通の利用促進に努めます。さらに、市民の多様な移動ニーズに対応したサービスを提供し、市全域で公共交通が利用しやすい環境を整備するとともに、公共交通の低炭素化を図るため、EV バス等の低炭素化された交通機関の導入を検討します。 （2）徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備 徒歩や自転車で移動しやすい環境づくりのため、歩車分離など、安全で快適な移動空間を整備します。また、公園、広場、交流施設など、外出のきっかけとなる施設を回遊できる歩行者・自転車のネットワークを形成します。 特に、鉄道３駅周辺においては、ウォーカブル推進事業を通じて、安全で快適な移動・滞在空間の形成を目指します。歩行者と自動車の空間を適切に分離・分担し、誰もが安心して行き交える環境を整備するとともに、鉄道駅と連携した整備により、公共交通と歩行空間が相互に支え合う交通体系の形成を図ります。 また、戸田市バイシクルシティ推進プランに基づき、市民や来訪者が安心・快適に自転車を利用できる環境整備をハード・ソフトの両面から総合的かつ計画的に進めます。 （3）公共交通の利用促進に向けたモビリティマネジメントの推進 デジタル技術を活用した環境負荷の低い交通体系を構築するために、多様なモビリティの普及やモビリティマネジメントの推進による環境負荷の低減や、交通渋滞の緩和に努めることで、公共交通の利用促進を推進します。

7-3-3 第２次戸田市歩行者自転車道路網整備計画

■第２次戸田市歩行者自転車道路網整備計画の概要

項目	内容
計画名	第２次戸田市歩行者自転車道路網整備計画
策定年月	令和３年（2021 年）３月
計画期間	令和３年度（2021 年度）～令和 12 年度（2030 年度）
歩行者と自転車の道路空間整備の基本方針	○歩行者の安全を第一とした道路空間の整備を行い、歩行空間、自転車通行環境のより一層の安全性、快適性の向上を図る。 ○自転車は車道通行を原則とし、道路全体のトータルバランスを考慮しつつ、歩行者、自転車、自動車それぞれの交通特性に応じた安全な空間を確保することで、３者の共存を図る。 ○自転車利用者の多様なニーズや社会情勢、地域の実情を踏まえるとともに、市民の外出のきっかけ、市内での回遊性の向上に資するようなネットワークの形成を図る。 ○自転車通行空間の適正利用に向けた周知・啓発の強化や進捗管理を図りながら、計画の推進を図る。
整備目標	歩行者・自転車ネットワーク整備延長 前期・後期合計：8.4 ㎞

7-3-4 戸田市立地適正化計画

■戸田市立地適正化計画の概要

項目	内容
計画名	戸田市立地適正化計画
策定年月	令和８年（2026 年）3月
計画期間	令和８年度（2026 年度）～令和 28 年度（2046 年度）
将来都市像	このまちで良かった 潤いと活力に溢あふれ、安心を実感できるまち とだ
計画の方針	方針１ 市民の生活を支えるにぎわいのある都市拠点の形成 方針２ 誰もが快適に暮らし続けられる住環境の形成 方針３ すべての人が便利で快適に移動できる持続可能な交通環境の形成 ①多様な交通ネットワークの構築・維持、広域アクセスの強化 ②交通結節点の機能強化 ③公共交通の利便性や効率性、持続可能性の向上 ④歩行者・自転車が移動しやすい環境の整備 方針４ 災害に強く、安心・安全を支える防災・減災基盤の形成
居住誘導区域 都市機能誘導区域	２．居住誘導区域 居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域であり、市街化区域内に設定することができます。 居住誘導区域の設定条件 ①将来都市構造の土地利用に基づいた区域 ②将来の人口分布に基づいた区域 ③利便性の高い公共交通環境に基づいた区域 ④災害リスクとその対応に基づいた区域 ３．都市機能誘導区域 都市機能誘導区域は、一定の区域とその区域へ誘導したい機能について、当該区域内の具体的な場所は問わずに、生活利便施設の誘導を図るものであり、原則として居住誘導区域に設定することとされています。 都市機能誘導区域の設定条件 ①市全域から多くの人が利用し、既に必要な都市機能（商業・医療・福祉等）が集積している区域 ②鉄道駅や主要なバス路線などの公共交通の利便性が高い区域 ③日常生活に必要な都市機能が徒歩で利用可能な範囲にまとまっている区域
交通ネットワークに関する施策と取組	地域内外を結ぶ交通ネットワークの維持・充実及び交通結節点の機能強化により、すべての人が便利で快適に移動できる持続可能な交通環境の実現を目指す施策を推進します。

＜立地適正化計画の方針３＞

すべての人が便利で快適に移動できる持続可能な交通環境の形成

●施策・誘導方針１　【交通ネットワークの維持・強化】

地域全体の利便性と安全性を高めるため、公共交通や幹線道路などのネットワークを維持・強化し、誰もが利用しやすい交通基盤を構築します。

■誘導施策１：地域公共交通計画と連携した将来都市構造の実現

■誘導施策２：公共交通結節点の利便性強化

■誘導施策３：幹線道路網の整備

●施策・誘導方針２　【自動車に依存しないまちの実現】

歩行者や自転車が安心して移動できる空間づくりを進め、自動車への過度な依存を抑えた、人にやさしい都市環境を目指します。

■誘導施策１：快適な移動空間の形成

■誘導施策２：快適な歩行者・自転車ネットワークの整備

■誘導施策３：道路の適切な維持管理

■誘導施策４：駐車場・駐輪場の整備と管理

●施策・誘導方針３　【持続可能な交通体系の推進】

公共交通事業者が安定的に運行を継続できる経営環境を確保し、地域の交通サービスを将来にわたり維持できるよう取り組むとともに、環境負荷の低減にも配慮した持続可能な交通体系の構築を目指します。

■誘導施策１：公共交通の安定運行と利用促進

■誘導施策２：環境にやさしい交通・道路整備

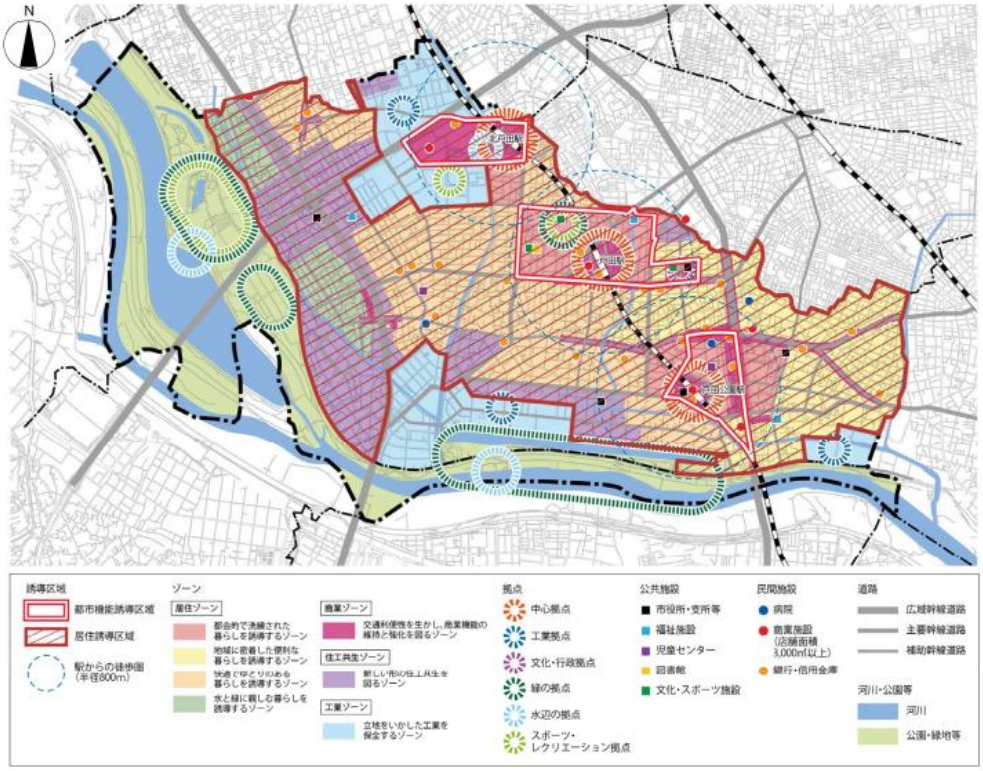


図5-13 居住誘導区域・都市機能誘導区域重ね図

7-3-5 【参考】戸田市都市交通マスタープラン　※本計画策定後に廃止

■戸田市都市交通マスタープランの概要

項目	内容
計画名	戸田市都市交通マスタープラン
策定年月	平成 31 年（2019 年）4 月
計画期間	令和元年度（2019 年度）～令和 20 年度（2038 年度）
都市交通体系の基本目標	多様な交通手段による移動性の向上 ～生活の質の向上を支える交通環境づくり～
基本方針・主な施策と取組例	1．公共交通が利用しやすい環境の整備 【機能・役割に応じた道路機能の充実】 ・都市計画道路の整備 ・市内道路ネットワークの交通容量等の検証 【道路機能の維持・確保】 ・橋梁の長寿命化を目指した健全度調査及び補修工事等の実施 ・舗装の長寿命化を目指した路面性状調査及び補修工事の実施 【中心拠点等における交通結節機能の強化】 ・駅前交通広場の整備 ・駅前交通広場へのバス接続環境改善の検討 ・サイクルアンドバスライド機能の検討 2．徒歩・自転車で行動したくなる快適な移動空間の整備 【自転車利用環境形成による安全性の向上】 ・安全な自転車通行空間の整備 ・自転車利用者のマナー向上に関する啓発活動の実施 【安全に歩いて移動できるまちの実現】 ・歩行空間の整備 ・バリアフリー化の推進 【歩行者・自転車通行環境の向上】 ・生活道路対策（ゾーン 30 の設定、自動車の速度抑制施策の検討等） 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 【自家用車に頼りすぎない環境の形成】 ・多様なチャンネルを活用した交通施策 ・公共交通サービスに関する情報提供の充実 ・カーシェアリングの利用促進 【バスサービスの維持・充実】 ・将来バス需要の把握、地域特性や需要に応じたバスサービスの維持・充実 ・高齢者等の公共交通利用促進に向けたシルバーパスの導入検討 【鉄道サービスの維持・充実】 ・ラッシュ時の輸送能力強化、運行時間の拡大等の鉄道利便性の向上に関する要望 【新たな交通サービスの検討】 ・民間主導による主要集客施設への交通サービスの導入検討

	・公共交通サービスの供給が比較的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 （参考）その他施策 ・自動運転技術の動向の考慮

7-4 市民及び関係者の意向

7-4-1 市民アンケート調査

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

（1）調査内容

項目	内容
調査対象者	市内在住の 15 歳以上：2,500 人
調査方法	郵送配布、郵送回収
調査時期	令和 6 年（2024 年）5 月 10 日（金） ～令和 6 年（2024 年）5 月 31 日（金）
配布枚数	2,500 枚
回収数	759 票
回収率	30.4%

（2）調査結果（概要）

1. コミュニティバスの利用状況

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

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

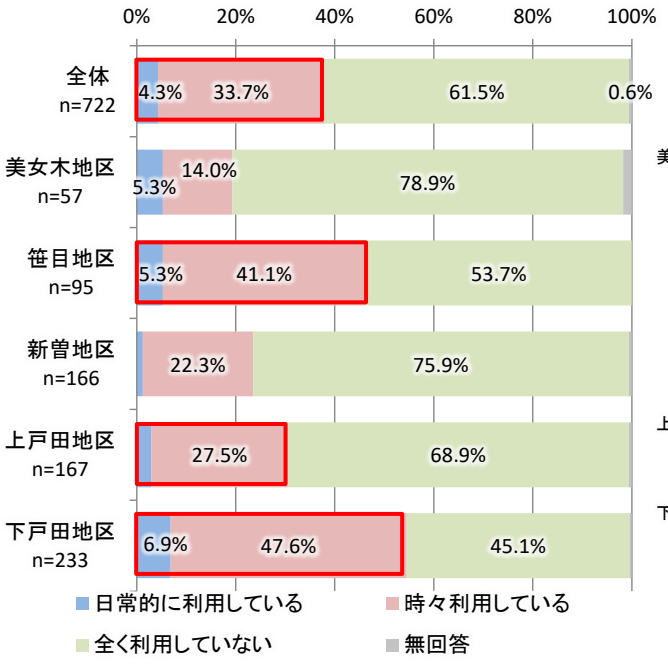


図　利用の有無

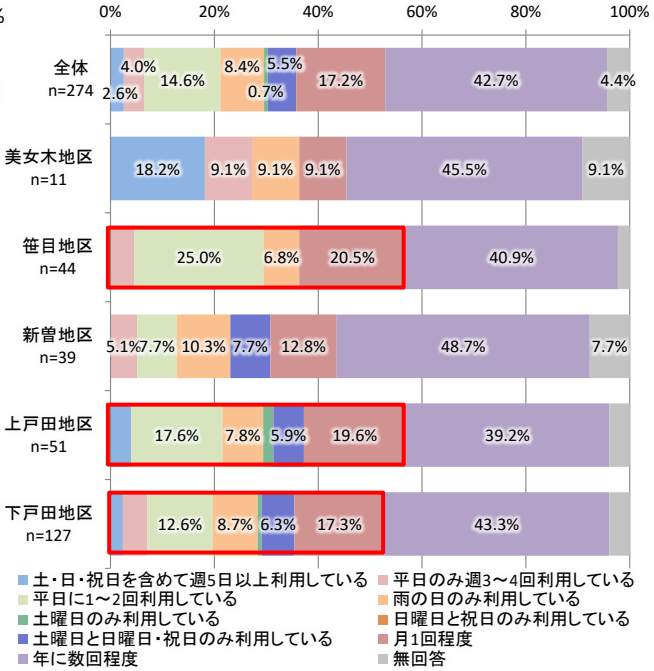


図　利用頻度

②利用する理由：「ワンコインで利用しやすい」(69.3%)が高い

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

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

表　利用する理由

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

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

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

表　利用する目的

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

④コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容：

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

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

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

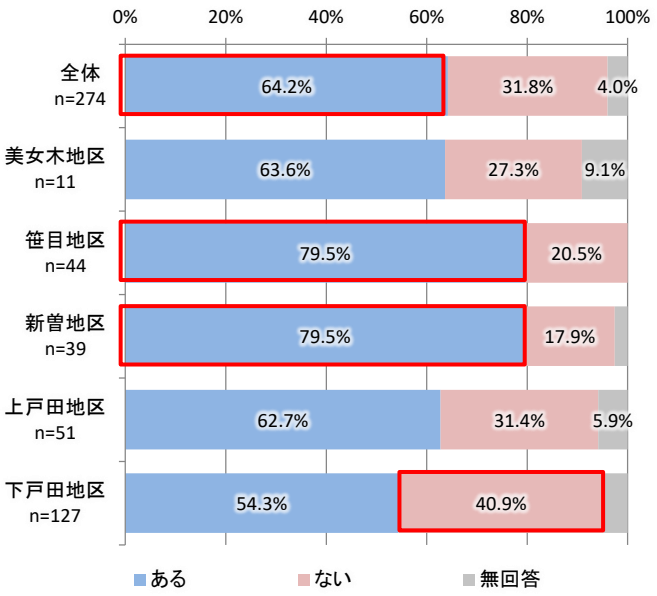


図　改善点の有無

表　改善点の内容

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

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

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

表　市の財政負担について

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

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

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

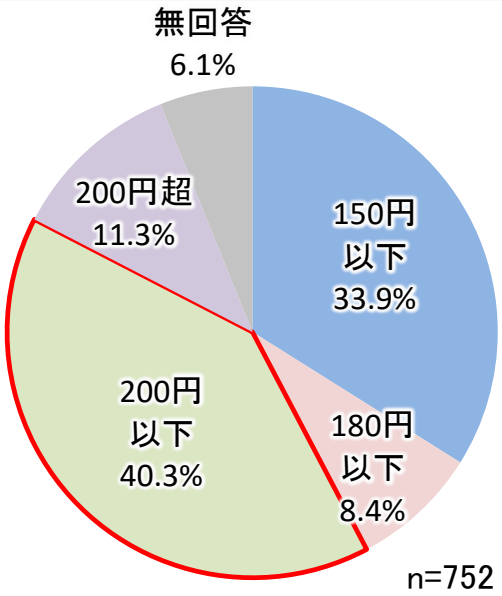


図　運賃の許容額

コミュニティバスについての自由意見

●改善点について

・運行本数の増加、最終便の運行時間の延長、逆回り運行の要望が多くみられた。

●コミュニティバス運営について

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

●コミュニティバスと路線バスのあり方について

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

●コミュニティバス全般について

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

2. 路線バスの利用状況

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

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

表　路線バスの利用頻度

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

表　路線バスの利用目的

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

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

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

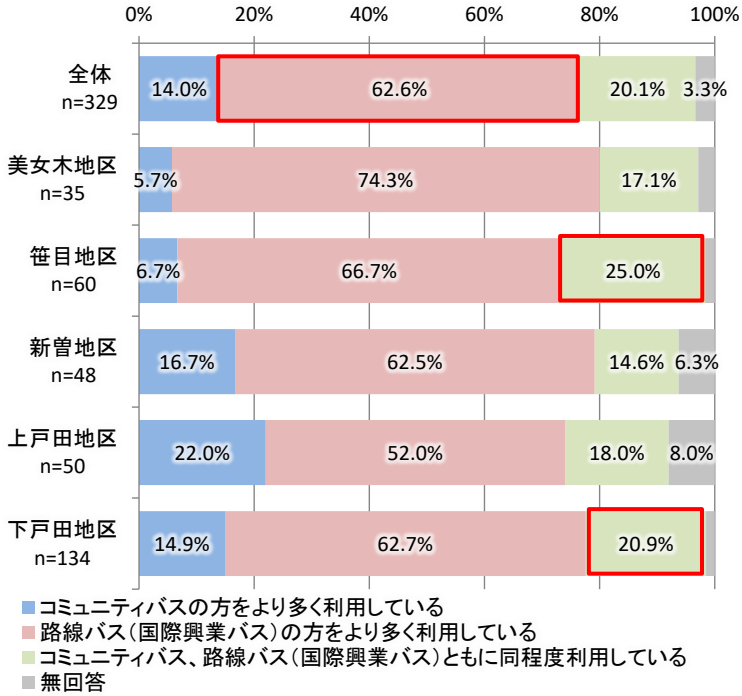


図　コミュニティバスと路線バスの利用比較

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

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

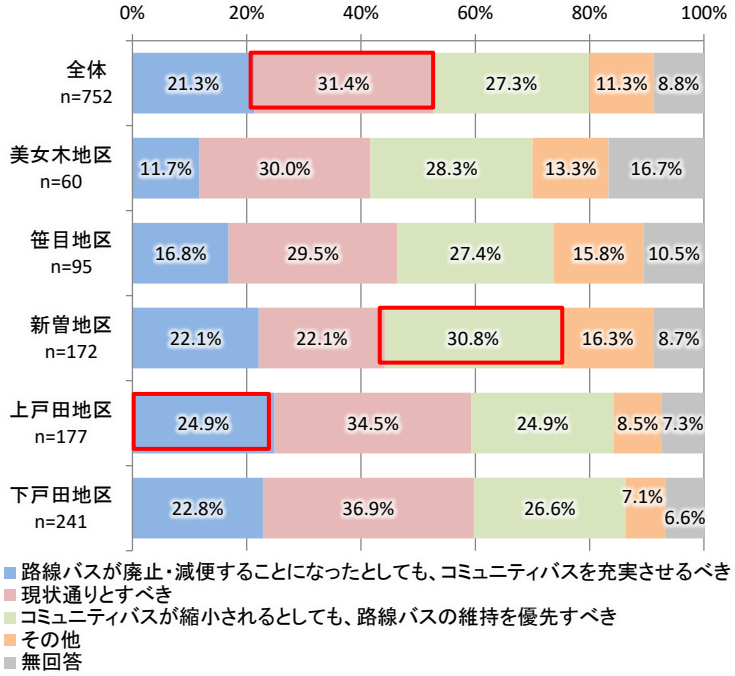


図　コミュニティバスと路線バスのあり方

3. デマンド交通の利用意向

①利用意向：<u>「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約２割</u>

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

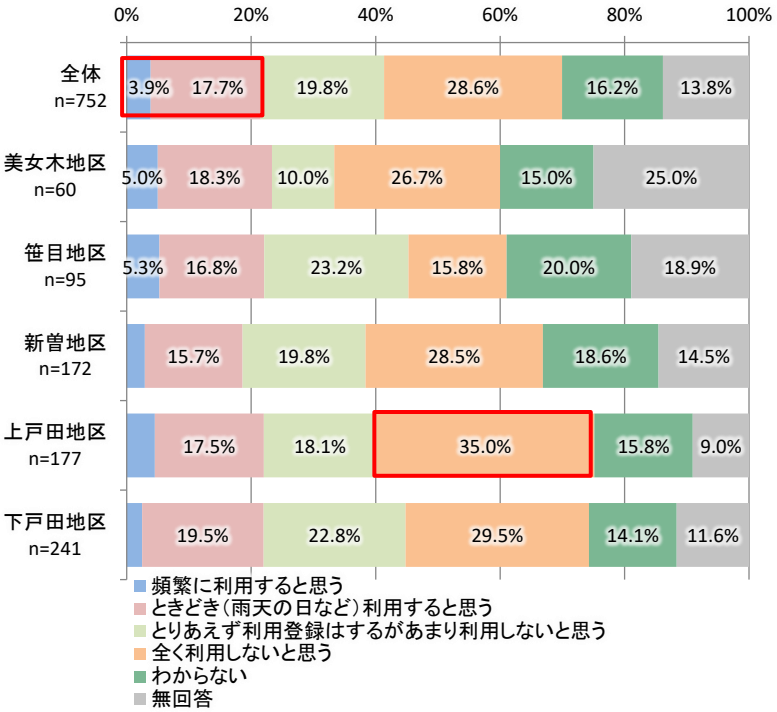


図　デマンド交通の利用意向

②利用目的：<u>全体では「通院」(55.6%)、「買物」(48.1%)が高い</u>

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

表　デマンド交通の利用目的

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

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

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

表　デマンド交通を利用しない理由

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

7-4-2 コミュニティバス利用者アンケート調査

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

（1）調査内容

項目	内容
調査対象者	戸田市コミュニティバス（5 路線）利用者
調査方法	バス車内で調査員が直接配布（平日・休日各 1 日） 郵送及び WEB 回収
調査時期	令和 6 年（2024 年）6 月 3 日（月）・6 月 8 日（土）
回収数	490 票
回収率	34.4%

（2）調査結果（概要）

1. コミュニティバスの利用状況

① 利用頻度：<u>「週に 1 回以上」の利用者が約 7 割</u>

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

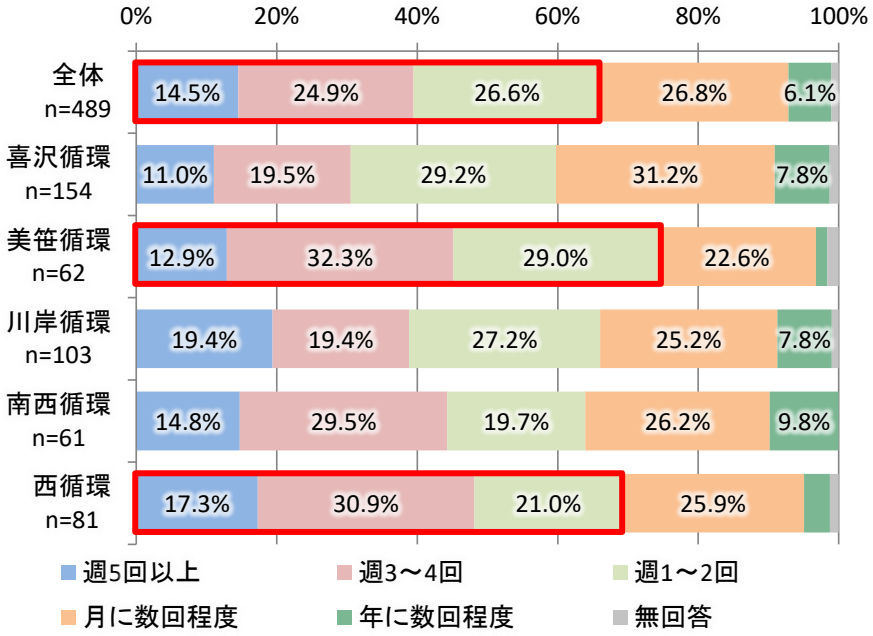


図　利用頻度

②利用目的：「通勤・通学」が多い

路線別では、南西循環・川岸循環・西循環で「通勤・通学」が多い。美笹循環は「買物」「通院」「通勤・通学」、喜沢循環は「通勤・通学」「買物」が多い。

表　コミュニティバスの利用目的

	コミュニティバスの利用目的							
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	合計
全体 n=489	39.3%	28.4%	32.5%	19.2%	8.2%	6.7%	0.6%	135.0%
喜沢循環 n=154	33.8%	27.3%	31.8%	22.1%	8.4%	7.1%	0.6%	131.2%
美笹循環 n=62	33.9%	38.7%	46.8%	14.5%	12.9%	9.7%	0.0%	156.5%
川岸循環 n=103	41.7%	24.3%	29.1%	22.3%	4.9%	7.8%	0.0%	130.1%
南西循環 n=61	59.0%	21.3%	16.4%	13.1%	3.3%	4.9%	0.0%	118.0%
西循環 n=81	46.9%	24.7%	25.9%	18.5%	4.9%	4.9%	1.2%	127.2%

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

③利用時間帯：全体では「8・9・10 時台」の利用が多い

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

表　利用時間帯

	最もよく利用するコミュニティバスの利用時間帯														
	7時台	8時台	9時台	10時台	11時台	12時台	13時台	14時台	15時台	16時台	17時台	18時台	19時台	無回答	合計
全体 n=489	8.4%	25.4%	26.0%	24.3%	16.6%	12.7%	11.7%	10.2%	11.7%	17.0%	16.2%	16.4%	2.5%	3.3%	202.0%
喜沢循環 n=154	7.1%	20.8%	23.4%	23.4%	16.2%	13.0%	13.6%	13.6%	16.9%	20.8%	16.9%	12.3%	3.9%	3.9%	205.8%
美笹循環 n=62	8.1%	21.0%	22.6%	30.6%	21.0%	21.0%	21.0%	9.7%	6.5%	9.7%	14.5%	16.1%	1.6%	1.6%	204.8%
川岸循環 n=103	12.6%	35.0%	29.1%	21.4%	10.7%	6.8%	6.8%	4.9%	9.7%	13.6%	16.5%	20.4%	1.0%	3.9%	192.2%
南西循環 n=61	0.0%	31.1%	29.5%	19.7%	21.3%	9.8%	4.9%	8.2%	8.2%	21.3%	19.7%	19.7%	1.6%	3.3%	198.4%
西循環 n=81	11.1%	23.5%	21.0%	27.2%	12.3%	12.3%	9.9%	9.9%	11.1%	14.8%	14.8%	21.0%	3.7%	2.5%	195.1%

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

④コミュニティバスを利用する理由：「ワンコインで利用しやすい」（71.8%）が最も高い

その他「駅に行きやすい」「自宅からバス停が近い」についても特に高く、路線別でも概ね同様の傾向となっている。

表　コミュニティバスを利用する理由

	コミュニティバスを利用する理由										
	駅に行きやすい	目的地（駅以外）に行きやすい	自宅からバス停が近い	他の交通手段が使えないから	幼児連れでも外出しやすい	利用しやすい時間にバスが来る	ワンコイン（100円）で利用しやすい	他路線への乗り継ぎがしやすい	その他	無回答	合計
全体 n=489	55.0%	42.3%	58.1%	22.7%	4.3%	24.1%	71.8%	9.4%	4.9%	1.6%	294.3%
喜沢循環 n=154	53.9%	44.2%	56.5%	27.3%	3.9%	20.8%	74.0%	7.1%	4.5%	2.6%	294.8%
美笹循環 n=62	50.0%	43.5%	59.7%	25.8%	3.2%	30.6%	77.4%	17.7%	8.1%	1.6%	317.7%
川岸循環 n=103	60.2%	39.8%	64.1%	20.4%	7.8%	24.3%	68.0%	8.7%	3.9%	1.0%	298.1%
南西循環 n=61	63.9%	36.1%	49.2%	14.8%	3.3%	19.7%	70.5%	11.5%	1.6%	1.6%	272.1%
西循環 n=81	49.4%	43.2%	55.6%	18.5%	2.5%	23.5%	67.9%	2.5%	6.2%	1.2%	270.4%

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

⑤コミュニティバス運行の改善点の有無・改善内容：

<u>改善点「ある」が 54.6%、内容は「逆回り運行」(50.8%)、「運行本数の増加」(47.6%)が高い</u>

路線別では美笹循環・西循環で「改善点がある」の割合が高い。

改善内容は「逆回り運行」が最多。路線別では、特徴的な点として、南西循環・西循環で「運行本数の増加」が最多。また、喜沢循環・川岸循環で「始発・終発の時間」、美笹循環で「キャッシュレス決済」が比較的高い。

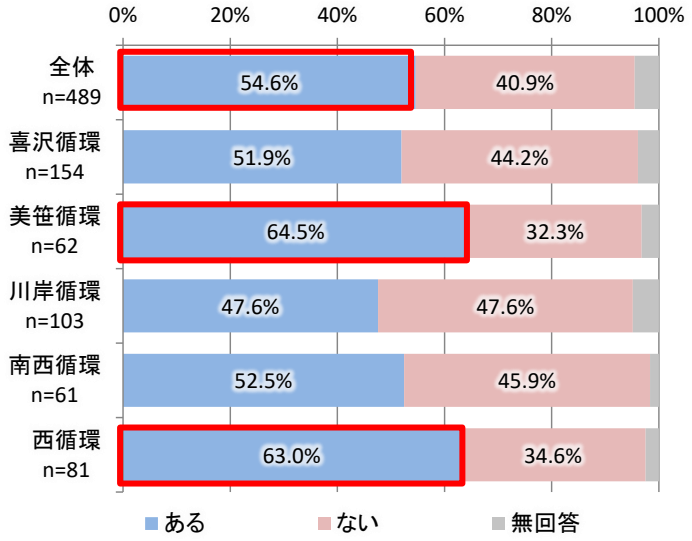


図　改善点の有無

表　コミュニティバス運行の改善点の内容

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

<u>改善点についてその理由（自由意見）</u>

●運行本数について

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

●始発・終発の時間について

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

●逆回り運行について

・帰りが困る、帰りは時間がかかるので路線バスに乗っている等の意見

⑥コミュニティバス運賃が値上げされた場合の許容額（1 回の乗車当たり）：
「150 円以下」(53.8%)の割合が高い

現在 100 円で運行しているコミュニティバスの運賃を値上げする場合の許容額について、「150 円以下」の割合が高い。一方で、「200 円以下」まで許容する人も約３割いる。

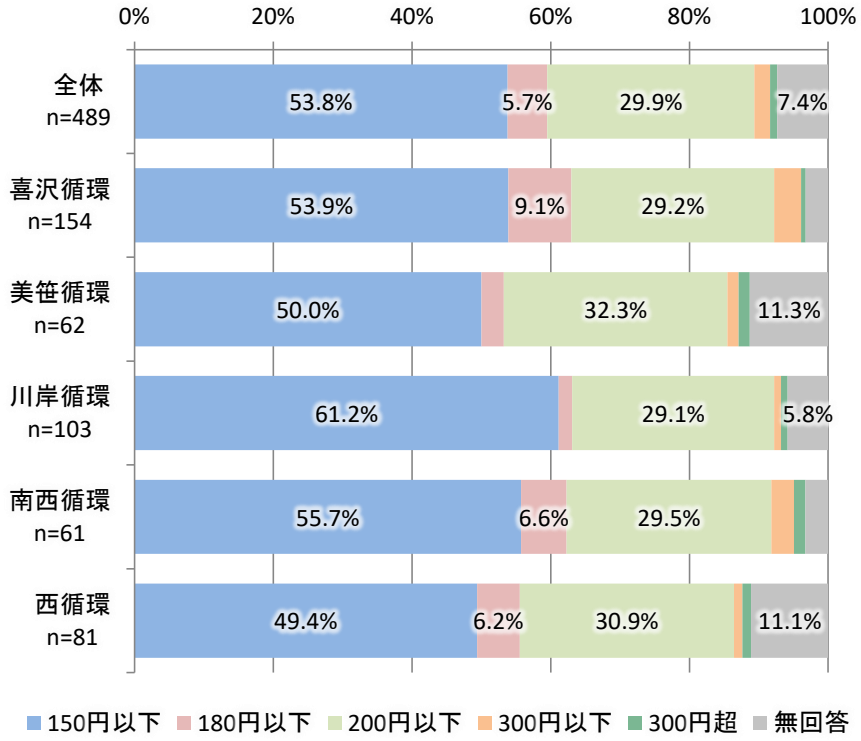


図　運賃の許容額

⑦市の財政負担について：「現状維持で継続」(45.6%)が高い

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

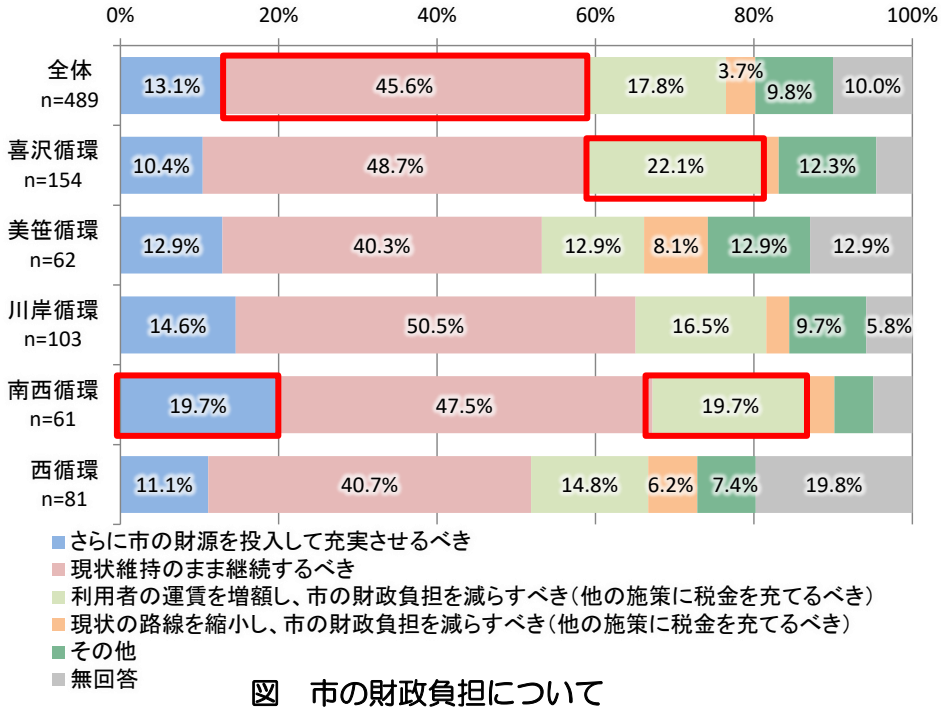


図　市の財政負担について

⑧コミュニティバスと路線バスのあり方：

<u>「バランスが取れているので現状通りとすべき」(65.4%)が高い。</u>

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

路線別では喜沢循環・川岸循環を筆頭に「現状通りとすべき」が特に高い一方、美笹循環・西循環で「バランスが取れていない」も比較的高い。バランスが取れていないと回答した人の中では、川岸循環・南西循環を筆頭に「コミュニティバスを充実すべき」が特に高い一方、西循環では「路線バスの維持を優先すべき」も高い。

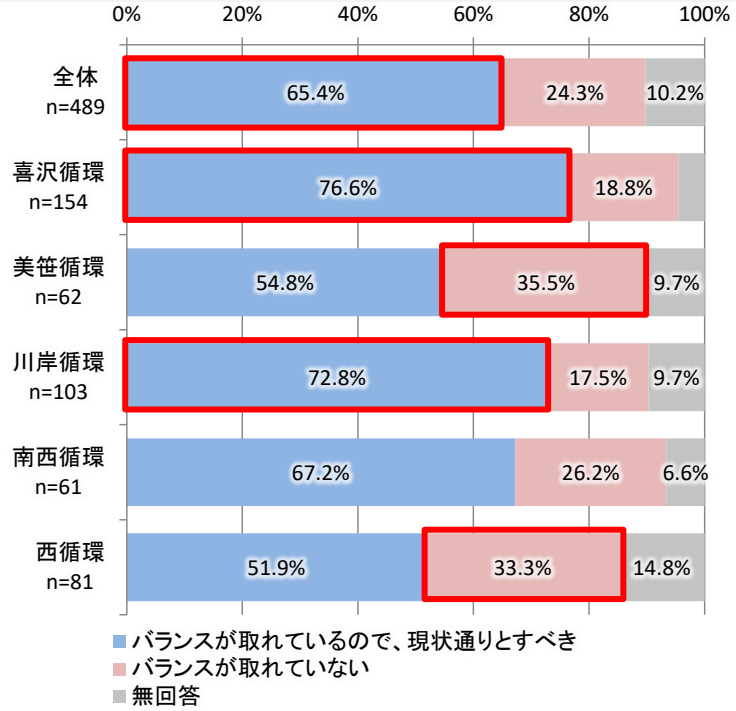


図　コミュニティバスと路線バスのバランスについて

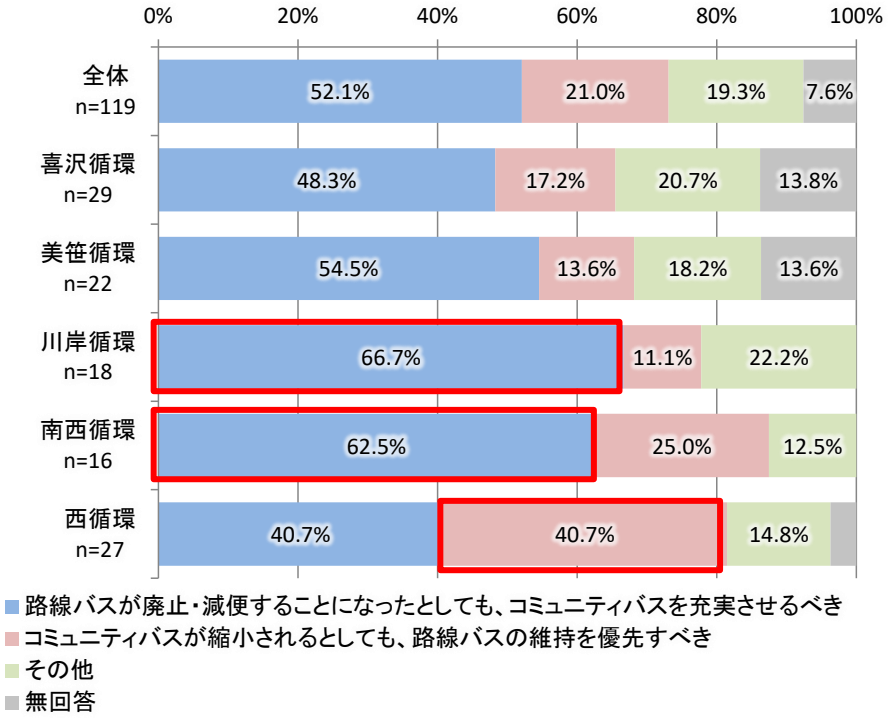


図　コミュニティバスと路線バスのバランスのあり方について

コミュニティバスについての自由意見

●コミュニティバス全般について

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

2. 路線バスの利用状況

① 利用頻度：「月１回程度」以上が約６割

路線別では、南西循環・西循環は路線バスの利用頻度が特に高い一方で、川岸循環は「ほとんど利用しない」が３分の１以上を占めるなど、路線バスの利用頻度が低い。

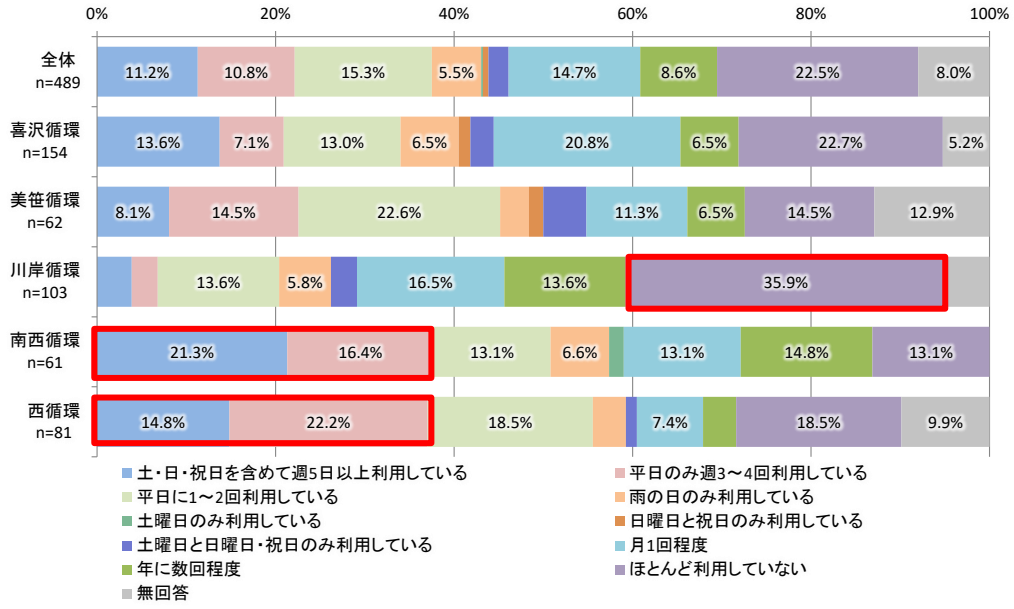


図　路線バスの利用頻度

②利用目的：<u>全体では「通勤・通学」(39.2%)が高い</u>

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

表　路線バスの利用目的

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

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

3. 運転免許証自主返納促進事業について

<u>「現状維持のまま継続」(59.7%)が高い</u>

路線別でも概ね同様の傾向となっている。

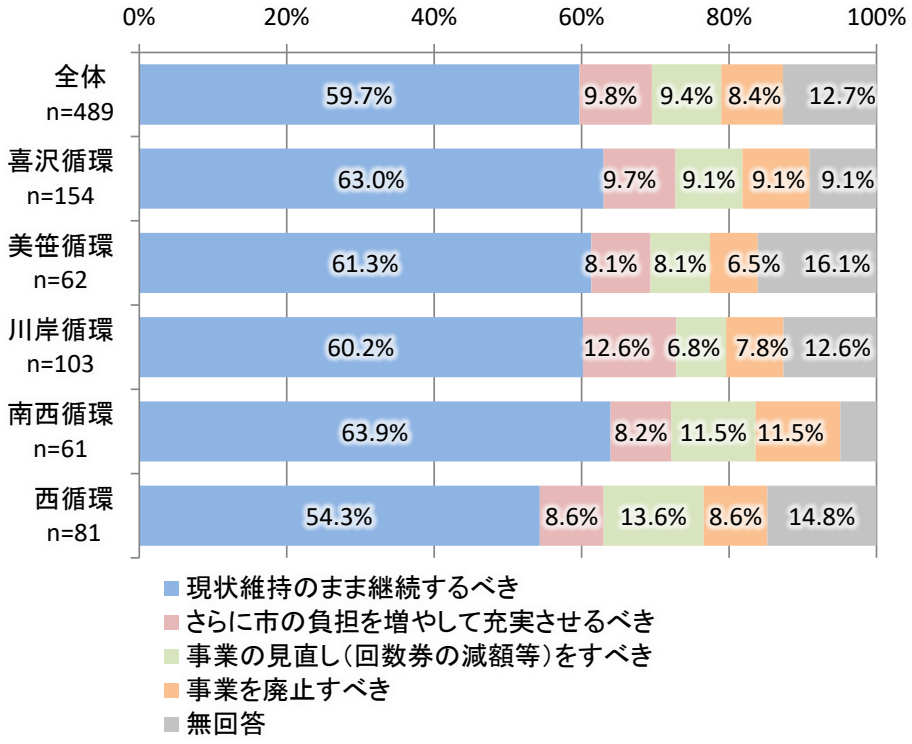


図　運転免許自主返納促進事業への意向

4. デマンド交通の利用意向

①利用意向：<u>「頻繁に利用する」「ときどき利用する」が約３割</u>

路線別では、美笹循環・西循環は利用する意向が高い。

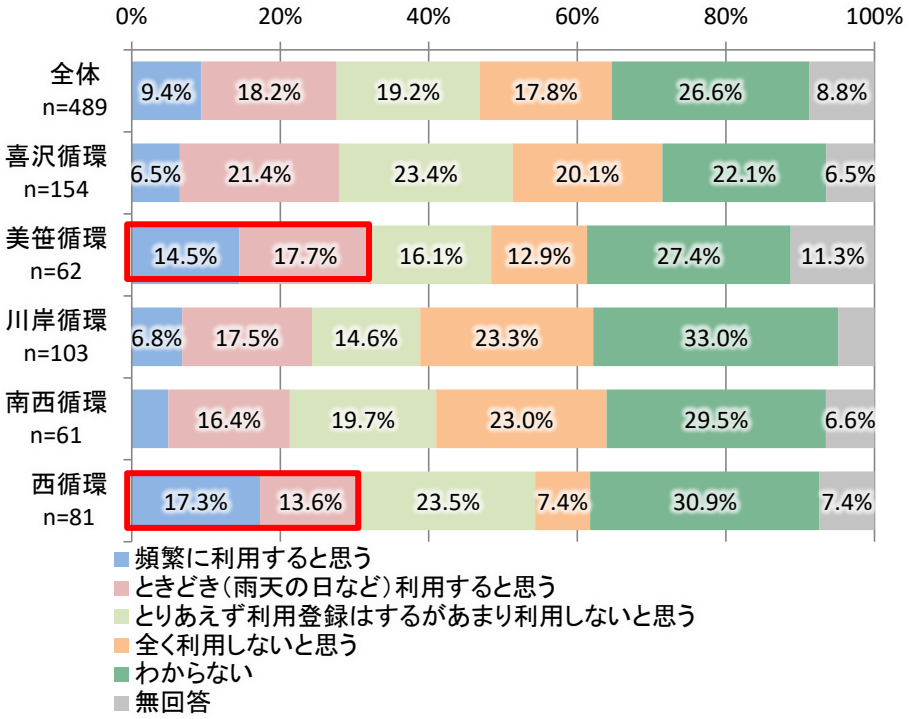


図　デマンド交通の利用意向

②利用目的：<u>全体では「通勤・通学」「通院」が高い</u>

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

表　デマンド交通の利用目的

	想定されるデマンド交通の利用目的							
	通勤・通学	通院	買物	娯楽・レジャー等	公共施設での用事	その他	無回答	合計
全体 n=135	37.0%	34.1%	30.4%	17.0%	8.9%	3.0%	2.2%	132.6%
喜沢循環 n=43	41.9%	34.9%	30.2%	16.3%	9.3%	0.0%	0.0%	132.6%
美笹循環 n=20	30.0%	40.0%	40.0%	30.0%	15.0%	0.0%	5.0%	160.0%
川岸循環 n=25	48.0%	28.0%	20.0%	8.0%	0.0%	12.0%	0.0%	116.0%
南西循環 n=13	23.1%	23.1%	7.7%	30.8%	23.1%	7.7%	0.0%	115.4%
西循環 n=25	40.0%	36.0%	36.0%	12.0%	8.0%	0.0%	0.0%	132.0%

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

③利用しない理由：<u>全体では「バスより高いと利用しにくい」(48.1%)、「利用者登録・アプリ予約が難しい」(37.6%)、「バス停や駅が近く移動に困っていない」（34.3%）が高い</u>

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

表　デマンド交通を利用しない理由

	デマンド交通を利用しないと思う理由							
	バス停や鉄道駅が近くにあり、移動にそれほど困っていないから	基本的に車や自転車、徒歩等で移動し、公共交通をあまり利用しないから	利用登録が面倒そう、電話やアプリでの予約が難しそうだから	バスより高い運賃（料金）となると利用しにくいと思うから	ワゴン車で知らない人と相乗りすることに抵抗があるから	その他	無回答	合計
全体 n=181	34.3%	16.6%	37.6%	48.1%	28.7%	12.7%	3.9%	181.8%
喜沢循環 n=67	41.8%	16.4%	32.8%	44.8%	25.4%	14.9%	1.5%	177.6%
美笹循環 n=18	22.2%	0.0%	50.0%	50.0%	33.3%	16.7%	5.6%	177.8%
川岸循環 n=39	33.3%	17.9%	38.5%	51.3%	41.0%	10.3%	5.1%	197.4%
南西循環 n=26	23.1%	15.4%	38.5%	57.7%	30.8%	15.4%	0.0%	180.8%
西循環 n=25	40.0%	28.0%	44.0%	48.0%	20.0%	4.0%	4.0%	188.0%

10%以上 30%未満　30%以上 50%未満　50%以上

7-4-3 町会アンケート調査

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

（1）調査内容

項目	内容
調査対象者	市内の全 47 町会の代表者
調査方法	直接配付・直接または郵送・FAX 等により回収
調査時期	令和６年（2024 年）５月 17 日（金） ～令和６年（2024 年）６月 17 日（月）
配付枚数	47 枚
回収数	46 票
回収率	97.9%

（2）調査結果（概要）

1. コミュニティバスの利用状況

①町会内の住民がよく利用しているコミュニティバスのバス停の有無：「ある」が 78.7%

「利用できる範囲にバス停がない」と回答したのは１町会(2.1%)のみであり、約８割が「ある」と回答した。具体的な停留所名は、各町会に至近の停留所名が挙げられた。

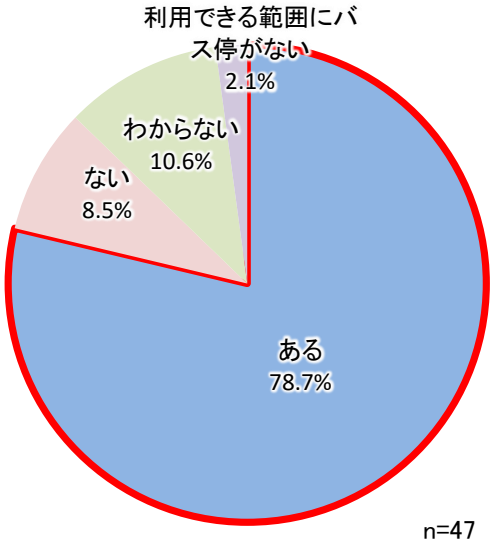


図　コミュニティバスのバス停の有無

②改善点の有無・改善内容：<u>改善点「ある」が 68.1%、内容は「逆回り運行」が 40.4%で高い</u>

32 町会(68.1%)が「改善した方が良いと思うことがある」と回答し、改善内容は「逆回り運行」(40.4%)のほか、「運行本数の増加」(23.4%)、「運行ルートの見直し」(23.4%)も高い。

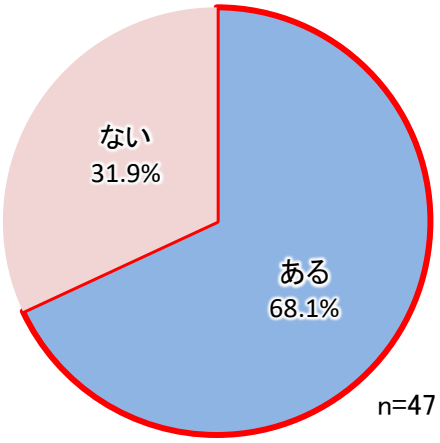


図　コミュニティバスの改善点の有無

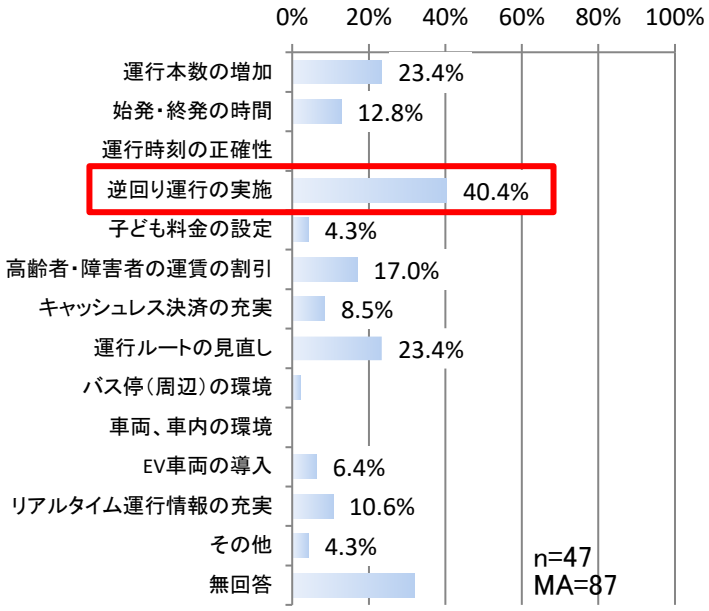


図　具体的な改善案

③市の財政負担について：<u>「現状維持で継続」(42.6%)が高い</u>

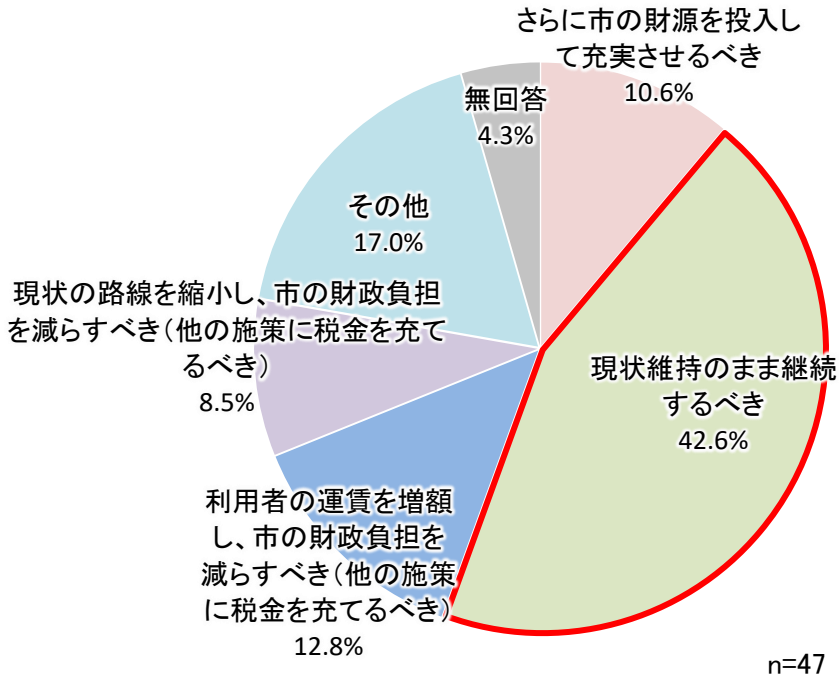


図　市の財政負担の運営について

④コミュニティバスと路線バスのあり方：「コミュニティバスの充実を優先すべき」(38.3%)、「現状通りとすべき」(25.5%)が高い

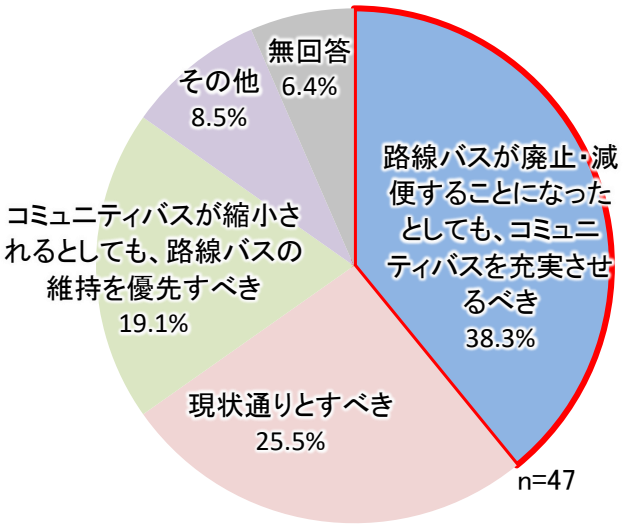


図　コミュニティバスと路線バスのあり方について

コミュニティバスについての自由意見
- バスに目的を持たせる（午前は通院、日中は買物等）
- 地域貢献のために最優先でコミュニティバスを維持する
- 小型の移動手段を活用して維持管理の費用を下げる
- コミュニティバスの運賃を上げる
- コミュニティバスの利用者が限定されている
- 交通空白地域へのコミュニティバスの充実を希望している

等の意見があった。

2. 町会内の住民の施設利用状況

公共施設・・・「市役所」「コンパル」「文化会館」の回答が多かった。
商業施設・・・「イオンモール」「サミット」の回答が多かった。
医療機関・・・「戸田中央病院」「市民医療センター」「公平病院」の回答が多かった。

3. デマンド交通導入の意向

●「必要と思う」(15 町会)
理由は「車や自転車等を利用できない人が多く、そういった方でも一人で外出できそうだから」(12 町会)が最多。

●「必要ないと思う」(18 町会)
理由は「相乗りや毎回ルート・所要時間が異なるなど、運行システムが地域になじまないと思うから」(12 町会)が最多。

7-5 戸田市地域公共交通協議会要綱

令和5年1月31日市長決裁

（設置）

第1条　地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号。以下「法」という。）第6条第1項の規定に基づき、法第5条第1項に規定する地域公共交通計画（以下「計画」という。）の作成及び計画に定める事業の実施に関する事項を協議し、並びに道路運送法（昭和26年法律第183号）の規定に基づき、地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため戸田市地域公共交通協議会（以下「協議会」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条　協議会は、次に掲げる事項を協議するものとする。

（1）　計画の策定及び変更に関する事項

（2）　計画に定める事業の実施に関する事項

（3）　地域の実情に応じた適切な乗合旅客運送の態様に関する事項

（4）　市民生活に必要な旅客輸送の確保に関する事項

（5）　前各号に掲げるもののほか、協議会が必要と認める事項

（組織）

第3条　協議会は、次に掲げる者のうちから、市長が委嘱又は任命する委員22名以内をもって組織する。

（1）　学識経験者

（2）　法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の代表者

（3）　一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者

（4）　自治会、市民団体その他の関係団体の代表者

（5）　関係行政機関の職員

（6）　公募による市民

（7）　市職員

（8） 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

（任期）

第4条 委員の任期は2年とし、再任を妨げない。

2 委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残任期間とする。

（会長及び副会長）

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長は委員の互選によりこれを定め、副会長は会長が指名するものとする。

3 会長は、会務を総理し、協議会を代表する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会議）

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議の議決は、出席委員の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長が決するものとする。

3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者に対して会議への出席を求め、意見を聴き、必要な資料の提出を求めることができる。

（部会）

第7条 会長は、必要があると認めるときは、部会を置くことができる。

2 部会に属する委員は、会長が指名する。

3 前2条の規定は、部会について準用する。

（庶務）

第8条 協議会の庶務は、都市整備部都市交通課において処理する。

（協議結果の取扱い）

第9条 協議会において協議が調った事項について、関係者はその結果を尊重し、当該事項の誠実な実施に努めるものとする。

（謝金）

第10条 委員の謝金として、別に定める額を予算の範囲内で支払うものとする。

（その他）

第11条　この要綱に定めるもののほか協議会の運営に関して必要な事項は、会長が協議会に諮り定める。

附　則

（施行期日）

1　この要綱は、令和5年4月1日から施行する。

（準備行為）

2　委員の選任準備手続に関し必要な行為は、この要綱の施行前においても行うことができる。

（戸田市コミュニティバス車両選定委員会設置要綱等の廃止）

3　次に掲げる要綱は、廃止する。

（1）　戸田市コミュニティバス車両選定委員会設置要綱（平成13年4月10日市長決裁）

（2）　戸田市コミュニティバス路線検討委員会要綱（平成17年10月12日市長決裁）

（3）　戸田市地域公共交通会議設置要綱（平成20年4月22日市長決裁）

附　則（令和6年1月25日）抄

（施行期日）

1　この要綱は、令和6年2月1日から施行する。

7-6 戸田市地域公共交通協議会委員構成

（敬称略）

	区分	所属等	氏名
会長	学識経験者	埼玉大学名誉教授･日本大学客員教授	久保田　尚
副会長	自治会、市民団体その他の関係団体の代表者	戸田市町会連合会　総務部長	青木　順一
委員	法第2条第2号に規定する公共交通事業者等の代表者	国際興業株式会社　運輸事業部担当部長	鈴木　健史
		埼京タクシー株式会社　統括所長	山中　隆
		一般社団法人　埼玉県バス協会専務理事	関根　肇
		一般社団法人　埼玉県乗用自動車協会事務局長	藤田　貢
		東日本旅客鉄道株式会社　大宮支社経営戦略ユニット　ユニットリーダー	神保　成究
	一般旅客自動車運送事業者の事業用自動車の運転者が組織する団体の代表者又はその指名する者	国際興業労働組合　中央副執行委員長	美濃浦　優孝
	自治会、市民団体その他の関係団体の代表者	戸田市社会福祉協議会　地域福祉課長	増渕　洋一郎
		戸田市商工会　顧問	溝上　西二
	関係行政機関の職員	国土交通省　関東運輸局　埼玉運輸支局輸送課　首席運輸企画専門官	川村　英輝
		埼玉県　企画財政部　交通政策課　主幹	西野　常博
		埼玉県　さいたま県土整備事務所副所長兼道路部長	齋藤　光紀
		埼玉県警察本部　蕨警察署　交通課長	舩津　宗和
	公募による市民	公募市民	金子　エリ
		公募市民	山岸　義照

	市職員	戸田市 都市整備部長	早川 昌彦
		戸田市 道路管理課長	村井 芳巳
		戸田市 経済戦略室 担当課長	長谷川 昌之
		戸田市 健康長寿課 課長	青木 茂
		戸田市 障害福祉課長	長友 弘毅

7-7 戸田市地域公共交通計画策定までの経過

開催日	主な検討内容
令和5年4月26日	令和5年度第1回協議会開催 ・戸田市地域公共交通協議会の目的と役割について ・戸田市における地域公共交通の現状と課題について ・今後の展開とビッグデータ分析等業務について
令和5年7月17日 ～ 令和5年8月25日	AI カメラを利用した toco バスの乗降調査を実施
令和5年11月13日	令和5年度第2回協議会開催 ・ビッグデータ分析等業務の進捗報告について
令和6年4月24日	令和6年度第1回協議会開催 ・地域公共交通計画の策定に向けた進め方について ・コミュニティバス利用者及び市民アンケートの実施について
令和6年 5月～6月	地域公共交通に係る関係者へのアンケート及びヒアリングを実施 ・市民アンケート ・コミュニティバス利用者アンケート ・町会アンケート ・関係事業者へのヒアリング
令和6年7月30日	令和6年度第2回協議会開催 ・AI カメラを活用したコミュニティバス乗降調査の実施結果について ・ビッグデータ分析結果について ・市民・利用者等アンケート調査等の実施結果について ・地域公共交通計画について
令和7年1月27日	令和6年度第3回協議会開催 ・地域公共交通計画の策定時期の変更について ・地域公共交通計画の策定スケジュールについて ・地域公共交通計画の概要、公共交通を取り巻く現状と課題について
令和7年6月26日	令和7年度第1回協議会開催 ・戸田市地域公共交通計画（原案）に対する意見・回答について ・戸田市地域公共交通計画（素案）について

令和7年9月17日	令和7年度第2回協議会開催 ・戸田市地域公共交通計画（原案）について ・パブリック・コメントの実施について
令和7年12月1日 ～ 令和8年1月5日	戸田市地域公共交通計画に係るパブリック・コメントの募集 （実施結果：提出意見 0 件）
令和8年2月6日	令和7年度第3回協議会開催（書面） ・パブリック・コメントの実施結果について ・戸田市地域公共交通計画（案）について

※協議会の資料・議事録、アンケート調査結果及びパブリック・コメントの結果については市ホームページで公開しています。
（右の二次元コードからアクセス可能です。）

7-8 用語解説集

【あ行】

■AI（エーアイ：Artificial Intelligence）

人間の知的ふるまいの一部に関して、ソフトウェアを用いて人工的に再現したもので、日本語では「人工知能」と訳される。大量の知識データに関して、高度な推論を的確に行うことを目指したもの。（P14 など）

■ＳＤＧｓ（エスディージーズ：Sustainable Development Goals）

持続可能な開発目標の略称で、平成 27 年（2015 年）の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、令和 12 年（2030 年）までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っている。ＳＤＧｓは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本も積極的に取り組んでいる。（Ｐ5）

【か行】

■カーシェア

１台の自動車を複数の利用者（会員）が共同で利用する自動車の利用形態。（Ｐ4 など）

■キャッシュレス決済

紙幣や硬貨といった現金を使用せずに支払いを済ませる決済方法。交通系ＩＣカードやクレジットカード等による支払いが該当する。（Ｐ33 など）

■グリーンスローモビリティ

時速 20ｋｍ未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービス。主に４人乗り以上のものを指す。（Ｐ4）

■ＫＰＩ（ケーピーアイ：Key Performance Indicator）

目標を達成する上で、その達成度合いを計測・監視するための定量的な指標のこと。重要業績評価指標。（Ｐ17 など）

■「交通空白」解消本部

全国各地で、タクシー、乗合タクシー、日本版ライドシェアや公共ライドシェア等を地域住民や来訪者が使えない「交通空白」の解消に向けて早急に対応していくため、国土交通大臣を本部長とし、令和６年（2024 年）７月に設置。

当該本部のもと、地方公共団体・交通事業者とともに、「交通空白」の解消に向けた取組を進めるものとなっている。（Ｐ7）

■交通結節点

鉄道、バス、タクシー、自動車及び自転車等の様々な交通手段の接続が行われる乗換拠点のこと。（P13 など）

■交通ＤＸ（ディーエックス）

デジタル技術を交通・運輸システムに活用し、移動の効率性、利便性、持続可能性を向上させる取組。ＭａａＳの実現、データの分析による最適な運行ルートの提案、キャッシュレス決済の導入、自動運転技術の実証などが挙げられる。（P8 など）

■公共交通ネットワーク

鉄道、バス、タクシーなどの公共交通機関がバラバラに存在するのではなく、網目のように連結する交通網をいう。公共交通網と同義語。（P2 など）

■公共交通の維持・確保

運行の見直しや利用促進による利用者増加、補助事業等の活用による運行支援などにより、継続的な運行の確保を図ること。（P2 など）

■公共交通網

公共交通ネットワークと同義語。（P9 など）

■公共交通カバー圏域

鉄道やバス等が、無理なく利用できる圏域のこと。本市では、鉄道駅 800m、バス停留所 300m 範囲のこと。（P9 など）

■交通弱者

年少者、要介護者、一部の高齢者や障害のある方など、自分で自動車等を運転することができないため、公共交通に頼らざるを得ず、自動車中心社会において、移動を制約された人のこと。（P2）

■高齢者人口

65 歳以上の人口。（P15 など）

■コミュニティバス

路線バスで対応しきれないニーズに応えるため、市が主体的に計画し、交通事業者に委託して定時・定路線で運行するバス。（P2 など）

【さ行】

■シェアサイクル

複数配置された自転車の貸出・返却拠点（シェアサイクルポート）において、自転車を自由に貸出・返却できる交通手段のこと。（P4 など）

■シェアモビリティ

個人が所有するのでなく共有（シェア）することを原則とする乗り物のこと。（P4）

■自家用有償旅客運送

バス・タクシー事業による輸送サービスの提供が困難であり、地域における輸送手段の確保が必要な場合に、必要な安全上の措置をとったうえで、市町村やＮＰＯ法人等が、自家用車を用いて提供する運送サービスのことで、「公共ライドシェア」ともいわれる。自家用有償旅客運送には、公共交通空白地域において、地域住民や観光旅客その他の地域を来訪する者の運送を行う「交通空白地有償運送」と、単独で公共交通機関を利用できない障害のある方等を対象に個別輸送を行う「福祉有償運送」がある。（P35）

■自動運転

ドライバー（人間）が行っている、認知・判断・運転操作といった行為を、人間の代わりにシステム（機械）が行うもので、ＧＰＳやカメラなど様々な計測装置や情報通信技術を駆使し、道路の白線や、クルマなどの移動体・構築物をはじめとする道路上の周囲環境を読み取りながら、運転操作の自動制御につなげるもの。（P4 など）

■自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）

トラック、バス、タクシーなどの自動車運転者の長時間労働を防ぎ、労働条件の向上と健康の確保を図るために、厚生労働大臣が定めた基準。この告示では、「拘束時間の上限」「運転時間」「休息期間」などが具体的に定められている。令和４年（2022 年）12 月 23 日に基準が改正され、令和６年（2024 年）４月１日から適用された。（P2 など）

■生産年齢人口

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。（P24）

■総合振興計画

長期的な展望に立って市の目指すべき将来像を描くとともに、その実現に向けた総合的かつ計画的なまちづくりの在り方を示したもの。（P1 など）

【た行】

■タクシー

幅広い利用者の日常生活における多様な移動ニーズに応えるドアツードアのきめ細かいサービスを提供する公共交通機関。（Ｐ４など）

■地域公共交通

地域住民の日常生活や社会生活における移動等のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。（P1 など）

■地域公共交通計画

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（令和２年 11 月改正）に基づき、目指すべき地域の姿を実現するための公共交通サービスに関する計画。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある地方公共団体が中心となって、交通事業者や住民などの地域の関係者と協議しながら作成する公共交通政策のマスタープラン。（P1 など）

■地域公共交通の活性化及び再生に関する法律

地域の主体的な取組等によって「地域旅客運送サービスの持続可能な確保に資する地域公共交通の活性化及び再生」を推進するため、地域公共交通計画の作成やこれに基づき実施する事業等について定めた法律。

令和５年（2023 年）に、本法律が改正され、地域の関係者の連携・協働（共創）を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通ネットワークへの「リ・デザイン」（再構築）を進めるための枠組みが創設された。（Ｐ１ など）

■デマンド交通及び AI デマンド交通

定時定路線の運行方式ではなく、電話予約など利用者のニーズに応じて、運行ルートや運行ダイヤなどについて、柔軟な運行を行う公共交通の一つの運行形態。中でも、AI の機能をデマンド交通に取り入れ、運行の効率化と利便性の向上を図ったものを AI デマンド交通という。（P４など）

■電気自動車（ＥＶ：Electric Vehicle）

バッテリー（蓄電池）に蓄えた電気でモーターを回転させて走る自動車。（Ｐ31）

■都市マスタープラン

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、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都市計画の体系的な指針。（Ｐ１ など）

【な行】

■日本版ライドシェア

地域交通の「担い手」や「移動の足」の不足解消のため、タクシー事業者の管理の下で、自家用車や一般ドライバーを活用した運送サービスの提供を可能とする仕組み。（Ｐ７など）

■燃料電池自動車（ＦＣＶ：Fuel Cell Vehicle）

車載の水素と空気中の酸素を反応させて、燃料電池で発電し、その発電でモーターを回転させて走る自動車。（Ｐ31）

■ノンステップバス

車いすやベビーカーなどでも利用しやすいよう、床面を低くして、乗降口の段差（ステップ）を無くしたバス。（Ｐ31）

【は行】

■バリアフリー

高齢者や障害のある方などが、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、又は具体的に障害を取り除いた事物及び状態を指す。（P18 など）

■PDCA サイクル（ピーディーシーエーサイクル）

Plan（計画）、Do（実行）、Check（測定・評価）、Action（対策・改善）の頭文字をとったもので、計画を立て、実行し、検証を行ったうえで対策・改善を練るプロセスを循環させ、マネジメントの品質を高めるための概念のこと。（P37）

■ホームドア

駅ホームからの転落や列車との接触事故防止等を目的として、ホーム上に仕切りを設け、乗客の乗降に合わせて開閉される設備。（P31 など）

【ま行】

■MaaS（マース：Mobility as a Service）

移動全体を１つのサービスと捉え、利用者にとって一元的なサービスを提供する概念・考え方。（P7 など）

■待合環境

鉄道駅やバス停留所付近など、鉄道やバスが到着するまでの時間を過ごす空間・環境のこと。埼玉県では、バス停留所の近くで、バスを気軽に待つことができる協力施設（バス待ちスポット）等の確保を推進している。（P18 など）

■モビリティマネジメント（Mobility Management）

地域や都市を「過度に自動車に頼る状態」から「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に利用する状態」へ少しずつ変えていく一連の取組。（P71 など）

【ら行】

■立地適正化計画

都市再生特別措置法に基づく計画で、人口減少や超高齢社会の到来に備えた住環境や生活利便性の維持・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。（P1 など）

■路線バス

路線やバス停、運行時刻を定めて定時・定路線で運行するバス。（P2 など）

戸田市地域公共交通計画

発行日　2026 年（令和８年）３月
発　行　埼玉県戸田市
編　集　都市整備部　都市交通課

〒335-8588　埼玉県戸田市上戸田 1 丁目 18 番 1 号
TEL　048-441-1800（代表）　／　FAX　048-433-2200