

1 調査名称：戸田市都市交通マスタープラン検討業務

2 調査主体：戸田市

3 調査圏域：戸田市全域

4 調査期間：平成29年度～平成30年度

5 調査概要：

本市は、埼玉県の南東部に位置し、市域は東西約7km、南北約4km、面積が18.19km²の都市で、荒川河川敷を除くほぼ全域が市街化区域(13.37km²)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たところである。

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る。

このような状況を鑑み、人口減少・高齢化時代の到来を始め、環境問題、自然災害時に対する備え、ライフスタイルの高度化・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あり方を考える必要がある。

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、本市における将来交通体系のあり方を示す「戸田市都市交通マスタープラン」を作成する。

I 調査概要

1 調査名称：戸田市都市交通マスタープラン検討業務

2 報告書目次

第1章 業務概要

- 1 業務目的
- 2 業務内容
- 3 業務フロー

第2章 都市交通マスタープランの概要

- 1 計画策定の背景及び目的
- 2 計画の対象範囲
- 3 計画期間
- 4 計画の位置づけ
- 5 上位計画及び関連計画の概要

第3章 本市の現状

- 1 本市の概況
- 2 交通ネットワーク
- 3 人の移動実態

第4章 交通に関する市民意識等調査

- 1 居住者意識調査
- 2 バス利用者意識調査
- 3 交通に関する市民意識等調査結果を考慮した人の移動実態のまとめ

第5章 将来交通体系の課題

- 1 市全体における交通上の課題
- 2 地域別の交通上の課題

第6章 庁内策定委員会等運営補助

3 調査体制

戸田市都市交通マスタープラン策定委員会（委員会） （委員長：埼玉大学大学院 理工学研究科環境科学・社会基盤部門 教授 久保田 尚）
--

4 委員会名簿等：

区分	所属	役職・氏名等
学識経験者	埼玉大学大学院 理工学研究科環境科学・社会基盤部門	教授 久保田 尚（委員長）
市職員	都市整備部	部長
		次長
		都市計画課長
		まちづくり推進課長
		道路河川課長
		土地区画整理事務所長
	総務部	経営企画課長
	財務部	財政課長
	市民生活部	防犯くらし交通課長
	環境経済部	経済政策課長
	環境経済部	環境課長
	福祉部	長寿介護課長
	こども青少年部	こども家庭課長

II 調査成果

1 調査目的

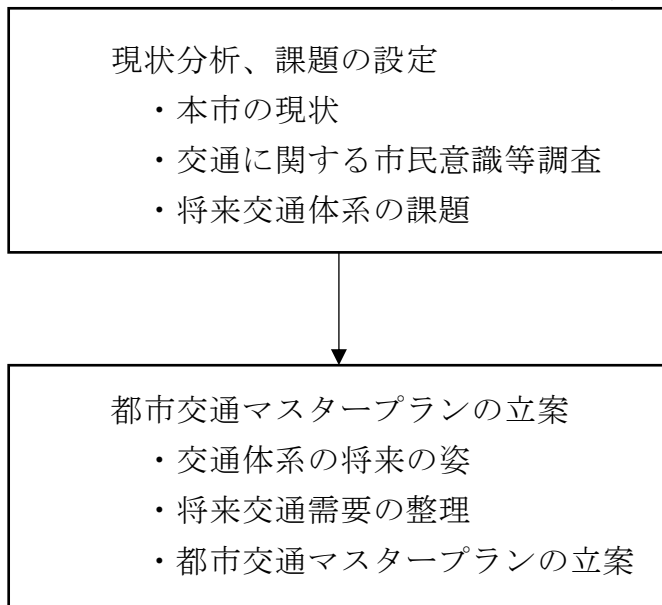
本市の人口は、現在、増加しているものの、将来的には減少に転じ、既に始まっている高齢化が急速に進行すると予測されているため、今後は、これまで以上に移動の円滑化を進めていく必要がある。

このような状況を鑑み、人口減少・高齢化時代の到来を始め、環境問題、自然災害時に対する備え、ライフスタイルの高度化・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あり方を考える必要がある。

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、本市における将来交通体系のあり方を示す「戸田市都市交通マスタープラン」を作成するものとし、本調査においては、交通に関する現況分析を行うとともに、現況分析では十分に把握することができない、市民やバス利用者の交通に関する意識を把握するための交通に関する市民意識等調査を実施することにより将来交通体系の課題を明らかにし、次年度の都市交通マスタープランの策定に繋げることを目的とする。

2 調査フロー

今回調査



3 調査圏域図



4 調査成果

4-1 本市の現状

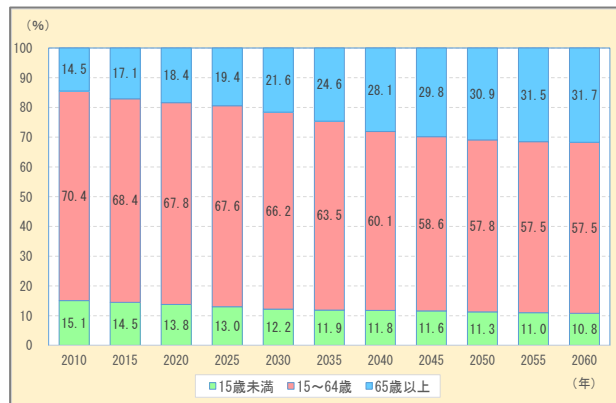
(1) 本市の概況

①人口特性

本市の人口は、継続的に増加傾向で推移しており、2035年に約142千人に達し、その後、緩やかに減少に転じ、2060年には現在の人口を下回ると予測されている。また、人口分布については、現状は早くから市街化が進んできた市の東部の人口密度が比較的高く、高齢化については、特に市の東部において顕著となる見込みである。



図 人口及び人口割合の推移（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・ベース推計）



②土地利用と生活利便施設

2014年時点での土地利用の現況は、おおむね用途地域に則しているが、一部工業系の用途地域内における住宅用地としての土地利用、鉄道駅の周辺や幹線道路沿線等における商業系の土地利用、市の北西部の戸田東インターチェンジ周辺や、市の南部の荒川に近い地域における工業系の土地利用が見られる。生活利便施設の立地状況は、生鮮スーパーや、医療施設については、徒歩圏（半径800m）に立地していない地域が主に市の西部に見られる。また、大規模小売店舗は、鉄道駅の近隣や幹線道路沿いに多く立地している。

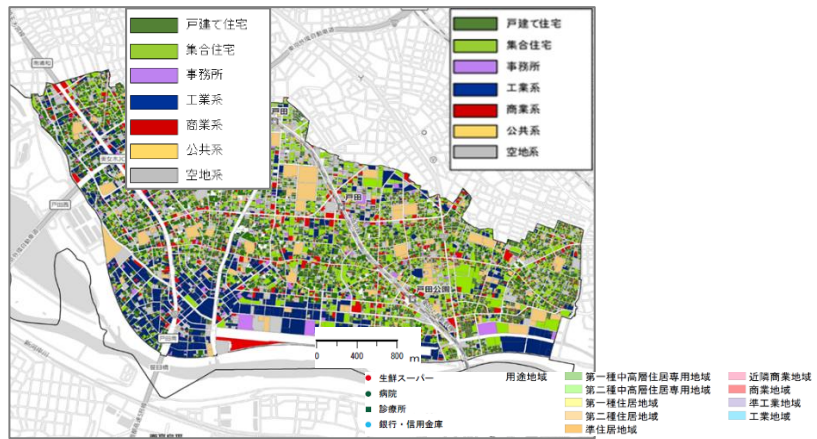
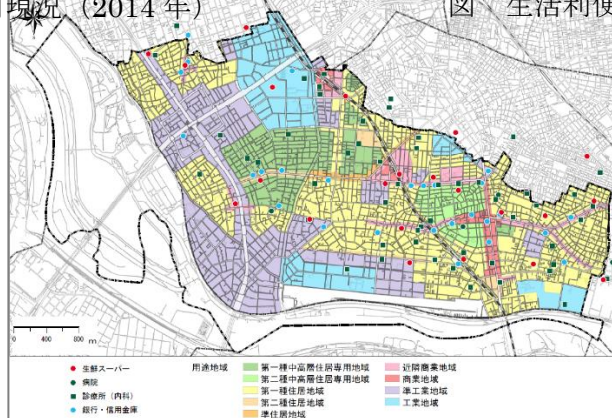


図 土地利用現況 (2014年) (右) 生活利便施設の立地状況



③都市構造

現在策定中である戸田市立地適正化計画（素案）において、中心拠点及び鉄道、バスなど公共交通の路線が集中する交通拠点として、JR 埼京線の市内3駅のほか、下笹目バスターミナルが位置づけられている。

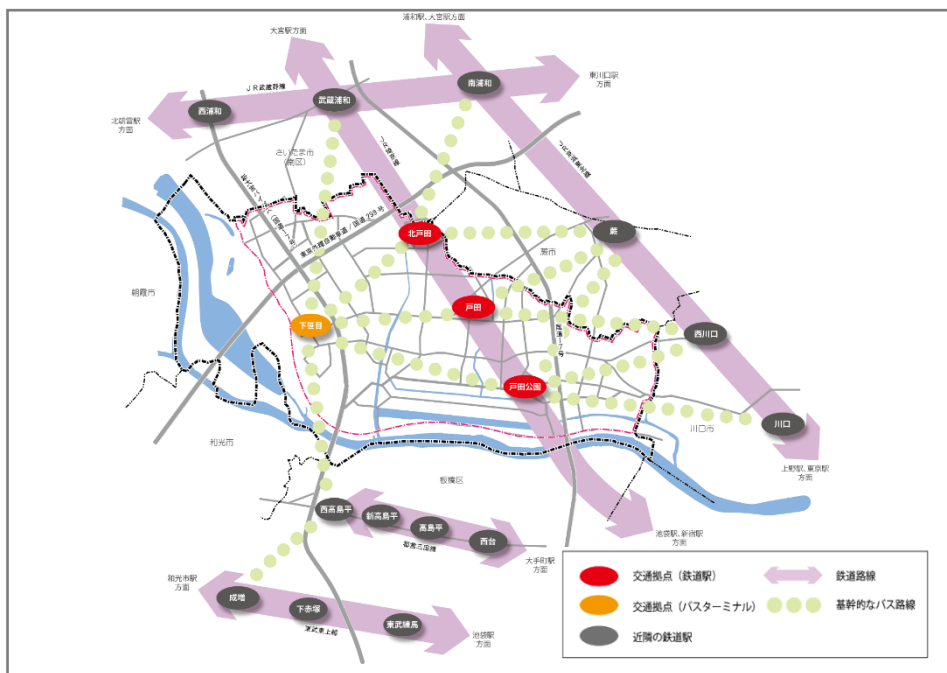


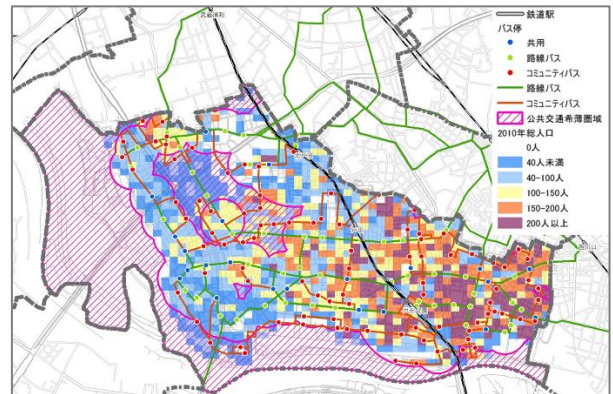
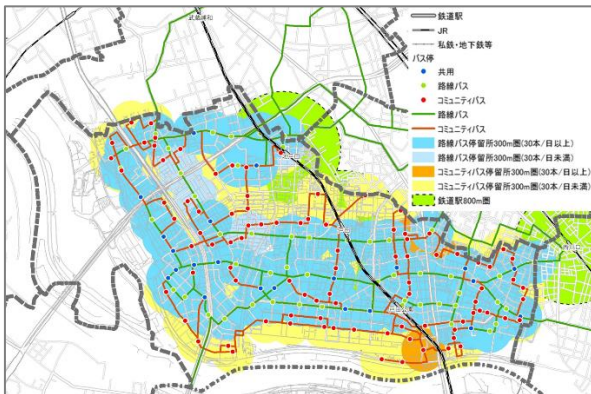
図 目指すべき都市の骨格構造（基幹的な公共交通軸）

(2) 交通ネットワーク

①公共交通

鉄道については、JR 埼京線が整備されており、戸田公園、戸田、北戸田の3駅がある。また、バス路線網については、市内間及び市内一周辺市区町村間を結ぶ路線バス、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ぶコミュニティバス (toco) により構成されている。

公共交通カバー圏域については、市内のほぼ全域が鉄道駅 800m 圏、又はバス停留所 300m 圏に含まれているものの、笹目の一部など人口が比較的多い一方で、運行本数が多いバス停留所 300m 圏域から外れている公共交通希薄圏域がある。



②道路 公共交通カバー圏域

図 公共交通希薄圏域

高速道路については、外環道、首都高速 5 号池袋線などが通過しており、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る。高速道路以外の広域的な幹線道路として、国道 17 号、新大宮バイパス、国道 298 号などがある。都市計画道路は、市西側についてはおおむね整備完了となっているが、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や新曽中央地区に未整備区間が残っており、駅前交通広場については、戸田公園駅西口、北戸田駅東口の 2 箇所は整備済みであり、戸田公園駅東口、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の 4 箇所は整備が完了していない。

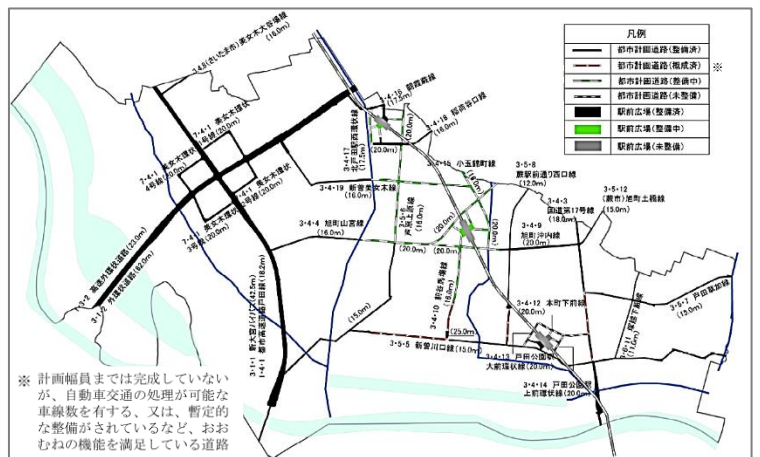
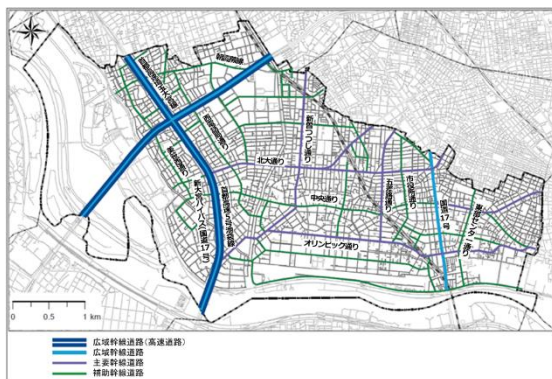


図 主な幹線道路網

図 都市計画道路の整備状況

(3) 人の移動実態

①鉄道駅別の乗車人員

市内3駅における乗車人員は、2000年と比較して、2016年には戸田公園駅と北戸田駅は約1.4倍、戸田駅については約1.3倍に増加している。

②幹線道路の自動車交通量・混雑度

自動車交通量については、首都高速5号池袋線を除く高速道路、一般道路において減少傾向にある。混雑度については、高速道路、一般道路とも、埼玉県や全国と比較して減少傾向にあり減少幅が大きい傾向にある。

③自動車保有台数

自動車保有台数は緩やかに増加しているが、人口増加率と比較すると、伸びは小さい傾向にある。

④バス運行本数・利用者等

バスの運行本数は、市全体としては、長期的に見て増加傾向にあるが、近年は横ばいとなっている。1日平均乗車人員は、長期的に見て減少傾向にあるが、近年は緩やかな増加傾向にある。路線別におけるバスの利用者数は、路線バスについては、川口駅、蕨駅、武蔵浦和駅など周辺市の鉄道駅と結ぶ路線が多くなっており、コミュニティバス（toco）については、市東部を走る東循環が比較的多くなっている。

⑤市内の地域間移動と交通分担特性

・市内の地域間移動

東京都市圏パーソントリップ調査における小ゾーン別に市内の移動特性を見ると、市役所や戸田公園駅が所在する上戸田地域に集中する移動が最も多くなっている。また美女木・笹目地域は、他の地域と比較して地域内における移動が4地域の中で最も多いという特徴がある。

・市内の地域間移動における交通分担特性

地域内の移動は、美女木・笹目地域を除き、徒歩、自転車の分担率が高く、路線バス等分担率が低い状況となっている。美女木・笹目地域については、他地域との移動で自動車分担率が高く、地域内の移動も徒歩分担率が比較的低いなど、他地域と異なった傾向にある。交通分担率は、1998年からの10年間で、自動車分担率が減少した一方、徒歩分担率が増加している。

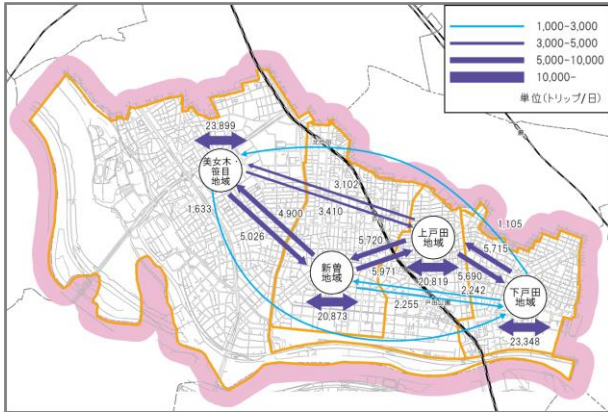


図 市内の移動の実態 (PT 調査小ゾーン別)

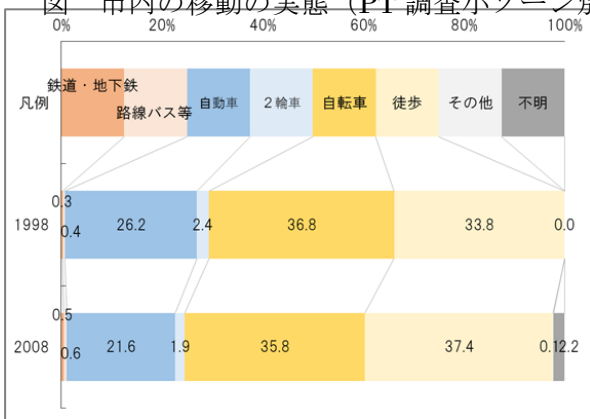


図 代表交通手段別分担率

⑥ 駅端末の交通分担特性

市内 3 駅の中では、戸田公園駅の自転車分担率が他の駅よりも高くなっており、また、埼玉県平均、周辺市と比べても駅端末での路線バス等の分担率は低くなっている。

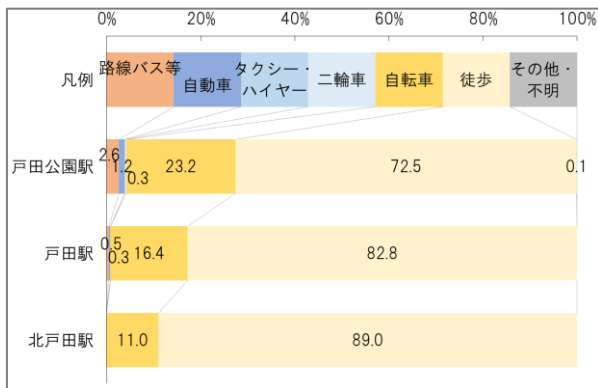


図 駅端末交通手段分担率 (鉄道駅別)

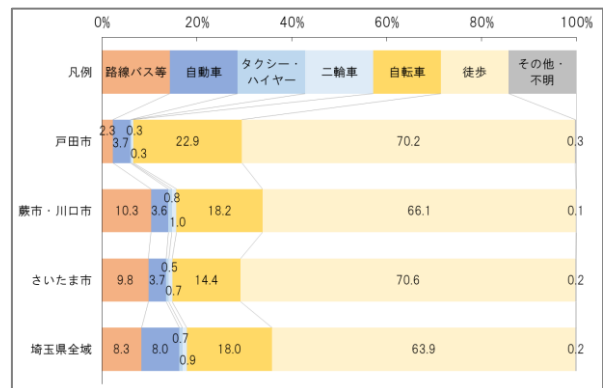


図 駅端末交通の交通手段分担率 (地域別)

4-2 交通に関する市民意識等調査

市内居住者の現状及び将来の交通行動に関する考えや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考えや意識を把握するため、平成 29 年 9 月に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

てアンケート調査を実施した。

表 交通に関する市民意識等調査概要

交通に関する市民意識等調査から得られた主な知見を次に示す。

(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

	居住者意識調査	バス利用者意識調査
配布・回収票数	市内居住者5,000世帯配布、1,527世帯回収（回収率31%）、3,591票回収	バス利用者2,463票配布、848票回収（回収率34%）
主な調査項目	<ul style="list-style-type: none">・自動車所有台数最寄りバス停名称及び徒歩時間、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	<ul style="list-style-type: none">・自動車運転免許証の有無、自動車・自転車所有台数等・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・バス運行全般について感じていること

の時間が予測できない」は、比較的低い1割未満となり、移動所要時間に関する信頼性が高いといえる。

(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かった。

(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かった。

(4) バス

- ・バス運行本数の増便に関するニーズが多かった。
- ・最寄りのバス停まで徒歩10分以内に居住している市民の割合は大半を占めたが、一部の市民は、最寄りのバス停の位置を把握できていない。
- ・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割となった。
- ・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かった。
- ・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かった。

(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た。

4-3 将来交通体系の課題

(1) 市全体における交通上の課題

本市の現況、市民意識調査結果を基に、交通基盤、各種移動手段等について市全体における交通上の課題を整理した。

①道路

本市は、広域的な移動に自動車利用がしやすい環境であるといえるが、一部で見られる混雑に対しては、補助幹線道路の役割をもつ市内道路ネットワークの整備を引き続き行うとともに、今後の自動車交通の需要等を鑑みたネットワーク機能の検証を行う必要がある。

②自家用車

自家用車を所有していない人や今後の高齢化の進展を鑑み、自家用車に依存しすぎない交通体系の構築が必要である。

③自転車・徒歩

市域がコンパクトで地形が平坦な本市の特性をいかし、過度に自家用車に依存せず、徒歩や自転車で安全に移動ができる環境の形成が必要である。

④バス

今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある。また、路線バスの乗車人員は増加の傾向にあり、現在のサービス水準を維持しつつ、利便性向上や利用促進を図る必要がある。

⑤鉄道

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

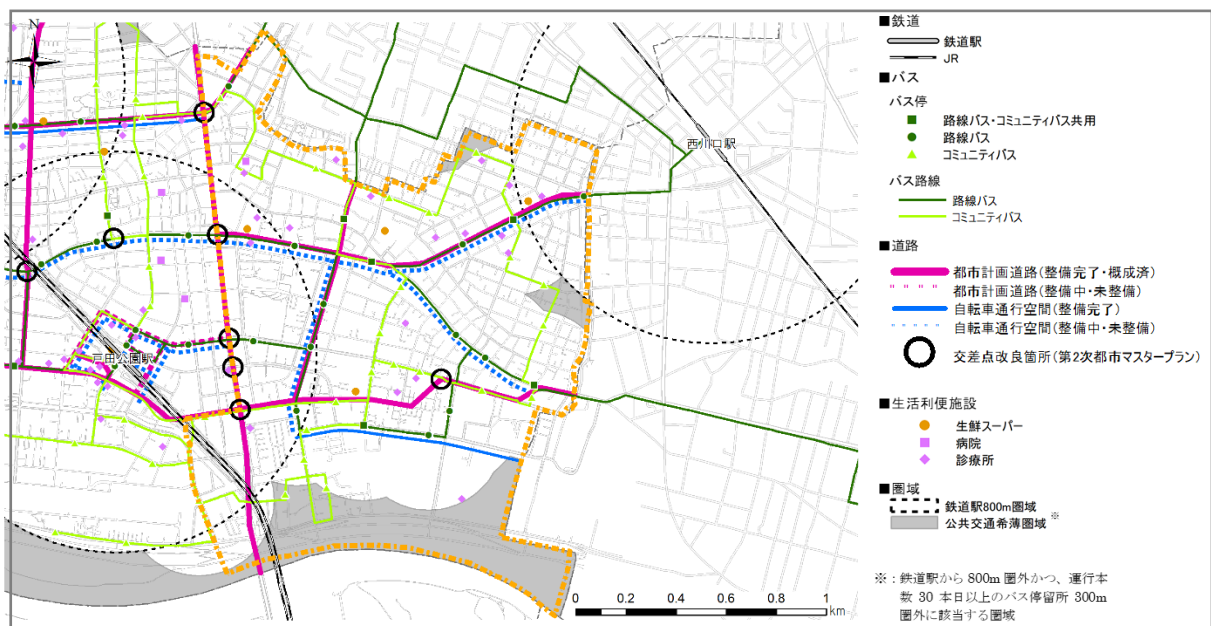
広域的な交通と市内の交通との結節点であり、現在検討中の立地適正化計画においても中心拠点に設定されている、鉄道駅の交通結節機能の充実を図る必要がある。

(2) 地域別の交通上の課題

「市全体における交通上の課題」を受けた地域別の交通上の課題を整理した。市内の地域区分は、東京都市圏パーソントリップ調査における小ゾーン区分を勘案して、4つの区分を設定した。

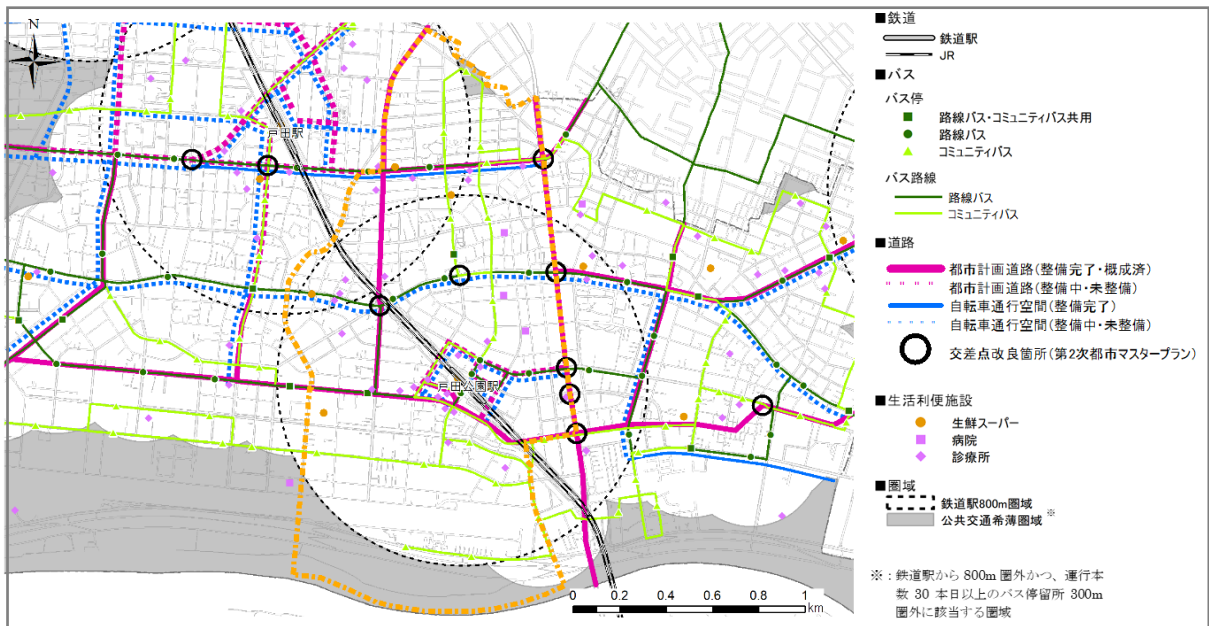


① 下戸田地域



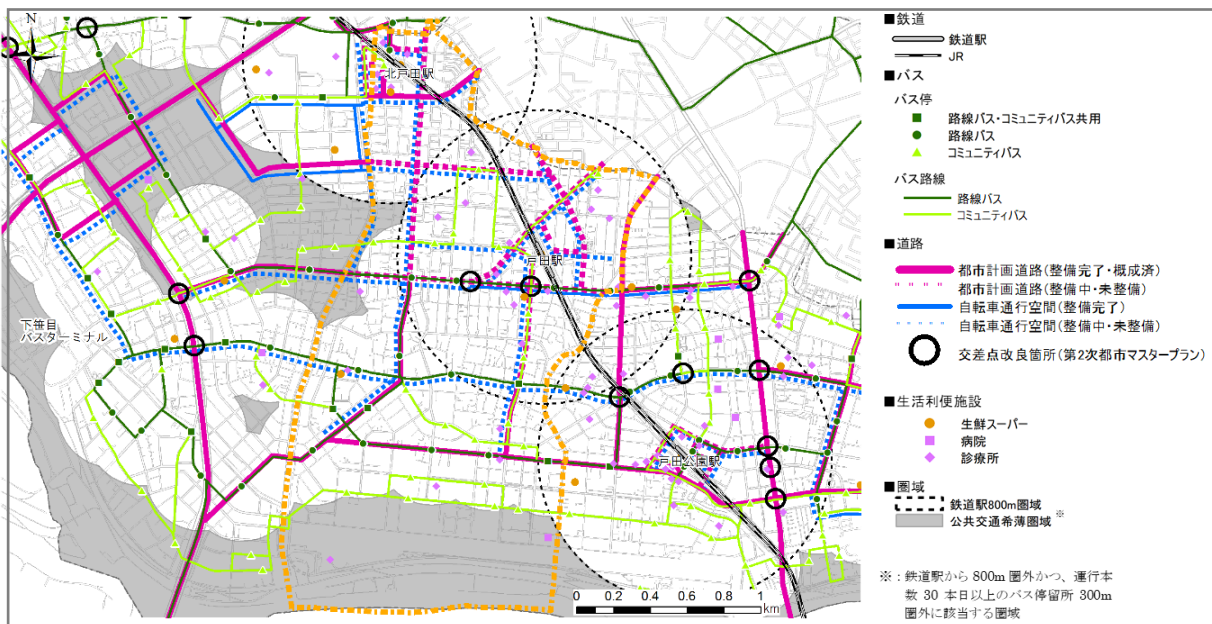
- ・人口密度が比較的高い地域で、戸田公園駅、隣接する川口市の西川口駅の駅勢圏に入っていることから、鉄道駅へのアクセス手段としてのバスサービスの維持・向上の必要がある。
- ・比較的早くから DID 化が進んでおり、今後の高齢化の進展が予測されていることから、今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある
- ・自動車による移動が少なく、自転車や徒歩による移動が多い傾向であることから、徒歩や自転車で安全に移動ができる環境の形成が必要である。

②上戸田地域



- ・ 現在検討中の立地適正化計画において中心拠点及び交通拠点に設定されている戸田公園駅の駅前交通広場については、西口は整備済であるが東口の整備が完了していないことから、鉄道駅の交通結節機能の充実を図る必要がある。
- ・ 市民意識調査において、「最寄りバス停までの徒歩時間が分からない」と回答した人が比較的多くなっていることもあり、今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある。

③新曽地域

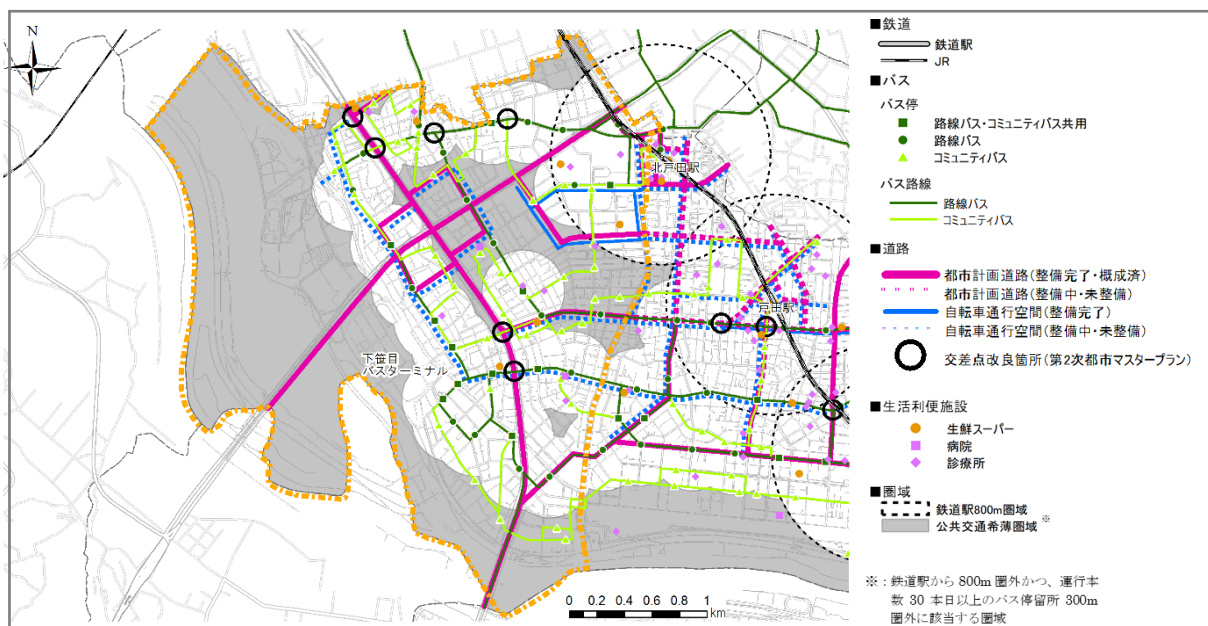


- ・ 現在検討中の立地適正化計画において中心拠点及び交通拠点に設定されている北戸田駅周辺、戸田駅周辺の駅前交通広場について、北戸田駅東口は整備済であるが、戸田駅東口・西口、北戸田駅西口の整備が完了していないこと、

戸田駅において路線バスの停留所が、駅改札から 200m 以上離れて設置されていることから、鉄道駅の交通結節機能の充実を図る必要がある。

- ・主に新曽第一・第二土地区画整理事業施行区域及び新曽中央地区において、都市計画道路の未整備区間が残っていることから、整備を引き続き行いつつ、今後の自動車交通の需要等を鑑みたネットワーク機能の検証を行う必要がある。
- ・市民意識調査において、「最寄りバス停までの徒歩時間が分からない」と回答した人が比較的多くなっていることもあり、今後の急速な高齢化を踏まえ、他の交通手段からバス等の公共交通への転換について考える必要がある。

④美女木・笹目地域



- ・駅から離れた地域であるものの、下笹目バスターミナルがあり、現在検討中の立地適正化計画において交通拠点に設定されていることから、鉄道駅へのアクセス手段としてのバスサービスの維持・向上、交通拠点としての機能を維持・向上させるために自転車からバスへの乗り継ぎ機能について検討する必要がある。
- ・市内で最も集客力の高い大規模商業施設が立地していることから、利用者の需要に応じた交通サービスを提供する必要がある。
- ・日常的な生活利便施設である生鮮スーパー、内科診療所等の立地が比較的不十分なこともあり、自動車による移動が最も多い傾向があることから、自家用車を所有していない人や今後の高齢化の進展を鑑み、自家用車に依存しすぎない交通体系の構築が必要である。
- ・人口が比較的多いにも関わらず、運行本数が多いバス停留所 300m 圏域にない公共交通希薄圏域に該当する地域が見られることから、利用者のニーズも踏まえながら交通サービスの提供を図る必要がある。