

# 白岡市地域公共交通計画 (案)

令和6年(2024年)2月

## 目次

<b>第1章</b>	<b>はじめに</b> . . . . .	<b>1</b>
1-1	近年の移動状況の変化	
1-2	新技術や新たなシステムを導入した社会潮流の変化	
1-3	地域公共交通計画の策定に当たって	
1-4	計画区域・期間	
<b>第2章</b>	<b>上位・関連計画の整理</b> . . . . .	<b>13</b>
2-1	公共交通に求められる役割	
2-2	基本的な上位・関連計画の整理	
<b>第3章</b>	<b>地域特性及び交通特性の把握</b> . . . . .	<b>17</b>
3-1	人口動向と都市機能集積状況等の把握	
3-2	公共交通の整備状況	
3-3	本市の交通特性の把握	
<b>第4章</b>	<b>市民ニーズの把握</b> . . . . .	<b>41</b>
4-1	市民アンケート調査実施概要	
4-2	調査結果概要	
4-3	調査結果まとめ	
<b>第5章</b>	<b>公共交通利用実態・利用者ニーズの把握</b> . . . . .	<b>53</b>
5-1	利用実態調査実施概要	
5-2	公共交通利用実態調査結果概要	
5-3	公共交通利用実態調査結果の分析	
5-4	施設利用者ヒアリング調査実施概要	
5-5	施設利用者ヒアリング調査結果概要	
5-6	施設利用者ヒアリング調査結果のまとめ	
<b>第6章</b>	<b>地域公共交通に係る課題の抽出</b> . . . . .	<b>67</b>
6-1	地域現況からの課題	
6-2	利用実態及びニーズからの課題	
<b>第7章</b>	<b>計画の基本方針</b> . . . . .	<b>73</b>
7-1	地域公共交通の基本方針	
7-2	地域公共交通の目標	
7-3	地域公共交通における各交通システムの役割分担	
<b>第8章</b>	<b>地域公共交通計画の施策</b> . . . . .	<b>79</b>
8-1	施策の実施体系	
8-2	目標達成のための施策	
<b>第9章</b>	<b>計画の推進に当たって</b> . . . . .	<b>89</b>
9-1	計画の推進体制	
9-2	評価指標と方法	
9-3	施策の実施主体・スケジュール	

---

# 第1章

---

## はじめに

---

「白岡市地域公共交通計画」(以下本計画)の策定に当たり、本章では本計画策定の背景として、近年の全国的な移動状況の整理と社会潮流の変化をまとめます。

## 1-1 近年の移動状況の変化

### (1) 持続可能な開発目標 (SDGs) の達成に向けて

SDGsとは、「Sustainable Development Goals (持続可能な開発目標)」の略称であり、平成27年(2015年)9月の国連持続可能な開発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」にて記載された平成28年(2016年)から令和12年(2030年)までの国際目標です。

SDGsでは、誰一人取り残さない持続可能で多様性と包摂性のある社会の実現のため、貧困や飢餓、格差や持続可能な消費・生産等の17のゴール(目標)とそれを達成するための169のターゲット(達成基準)が掲げられています。本計画では、SDGsの17の目標のうち、6つの目標(3,9,10,11,13,17)が特に関連することから、同じ目的意識を持って計画を推進することにより、SDGsの達成に貢献していきます。

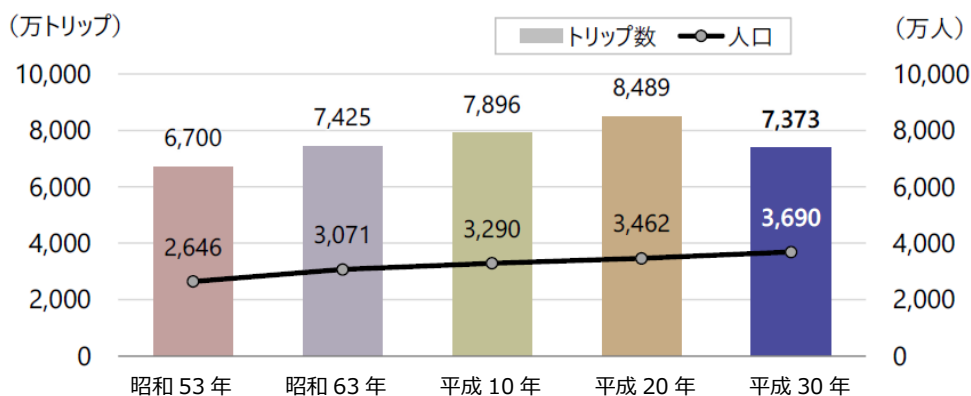


資料：持続可能な開発のための2030アジェンダと日本の取組(外務省)

## (2) 人の移動状況の変化

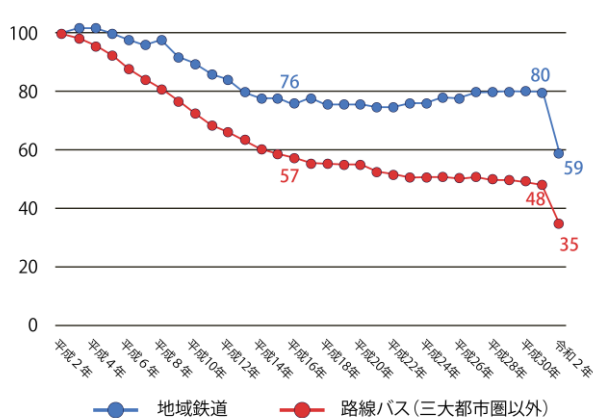
第6回東京都市圏パーソントリップ調査によると、人口は増加しているものの、総トリップ数は平成30年（2018年）で初めて減少しています。また、三大都市圏以外の路線バスと地域鉄道（ローカル鉄道）の利用者数の割合も減少傾向にあります。特に、令和2年（2020年）以降、新型コロナウイルス感染症の影響による外出回数の減少やリモートワークの普及等、生活環境の変化により、大きく減少しています。三大都市圏である本市においても、人口減少等に伴い、公共交通利用者数の減少が続くことが想定されます。

《総トリップ数と総人口の推移》

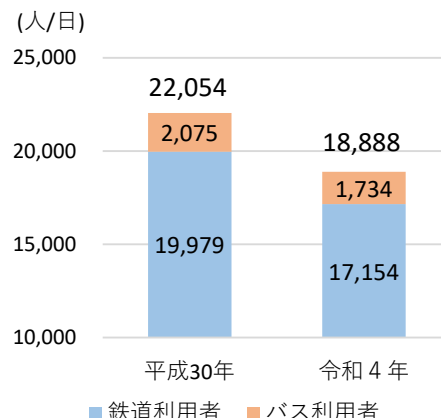


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））  
 ※総人口は東京都市圏パーソントリップ調査範囲の5歳以上の人口

《路線バスと地域鉄道の利用者割合の推移（左）と本市を通る路線バスと鉄道の利用者数の推移（右）》



出典：地域交通のリ・デザインについて（令和5年（2023年）国土交通省）



※系統全体の利用人数

出典：JR 東日本ホームページより日当たり平均乗車数を合算  
 朝日バスの3路線について年間利用者数を日当たりに編集した数値を合算

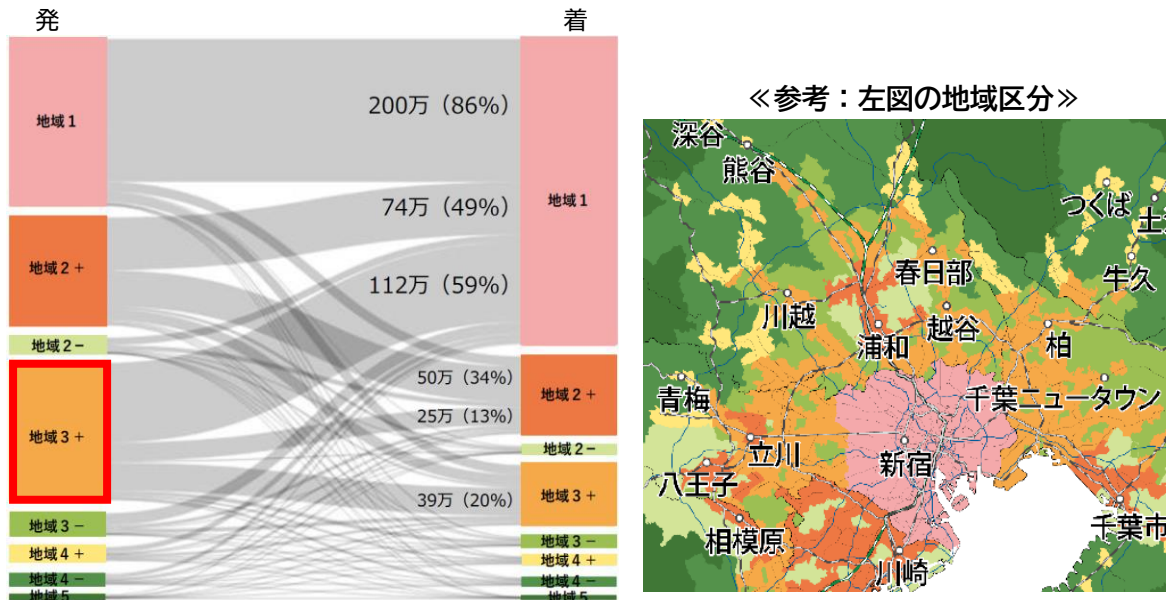
### ※トリップとは

- ・人がある目的をもって、ある地点からある地点へと移動する単位をトリップといい、1回の移動でいくつかの交通手段を乗り換えても1トリップと数えます。

### (3) 移動実態の現状

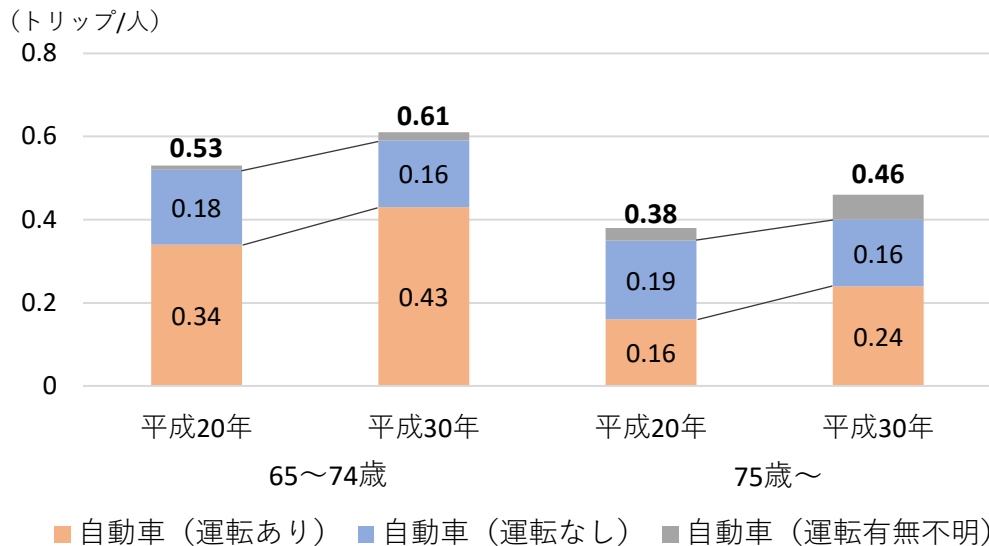
鉄道による通勤目的での地域間流動（東京都～埼玉県・千葉県の一部）は、どの地域からも東京区部への移動が多く、東京の一極集中が続いている状況です。（本市は地域3）一方で、高齢者の私事目的での活動では、自動車を自ら運転する移動が増加傾向にあります。

《鉄道による通勤目的での地域間流動》



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

《高齢者の私事目的での自動車トリップ数の変化（人/日）》



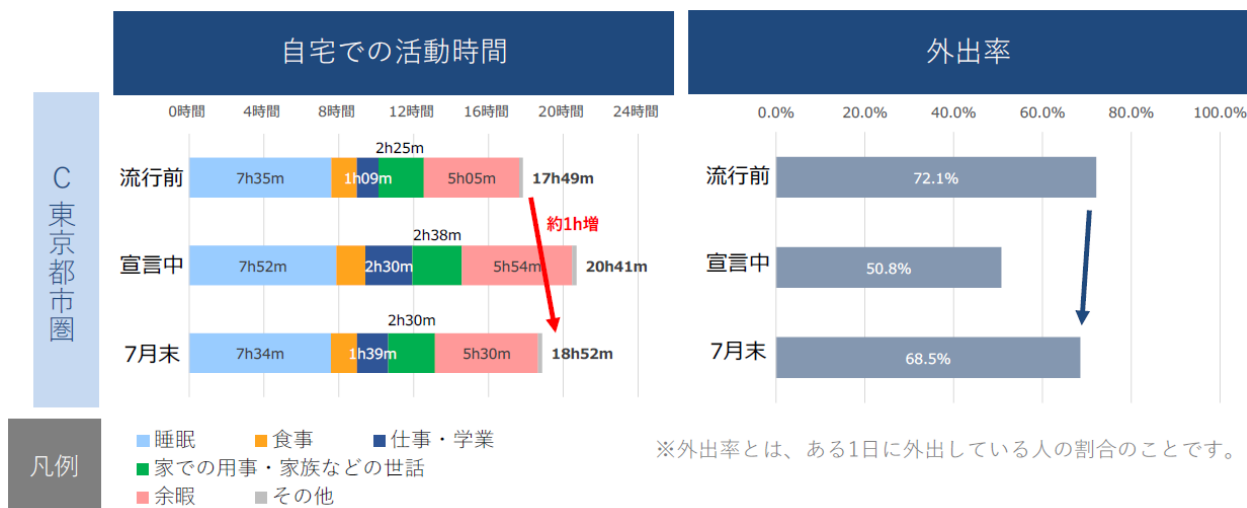
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

## (4) 新型コロナウイルスを受けた移動の実態

全国的な新型コロナウイルスによる移動の変化は、令和2年（2020年）4月～5月に及んだ緊急事態宣言の解除後も自宅での活動時間の増加傾向があり、外出率が低下しています。

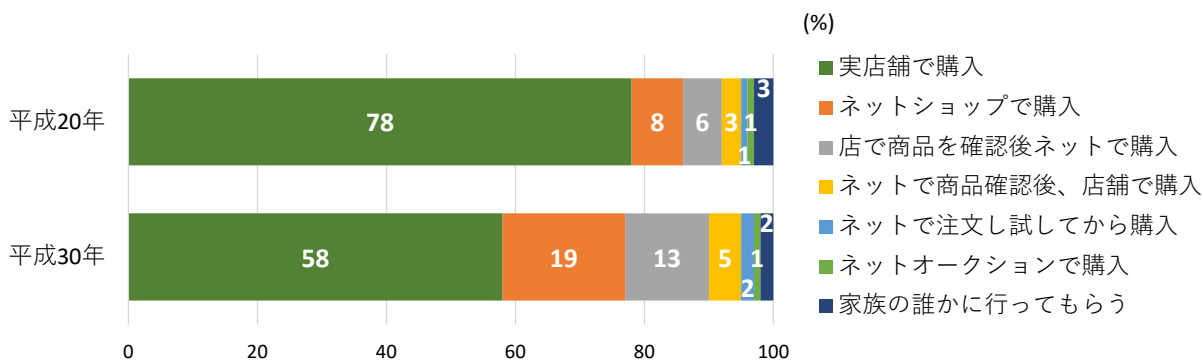
また、買い物スタイルも実店舗での購入割合が減少傾向にある中で、新型コロナウイルス感染症拡大を受け、ネットショップでの購入割合がさらに加速しているものと推測します。

### 《自宅での活動時間と外出率》



出典：新型コロナウイルス生活行動調査（令和2年8月国土交通省）

### 《買い物スタイルの変化》



出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））補完調査

## (5) 移動距離と利用者密度の特性

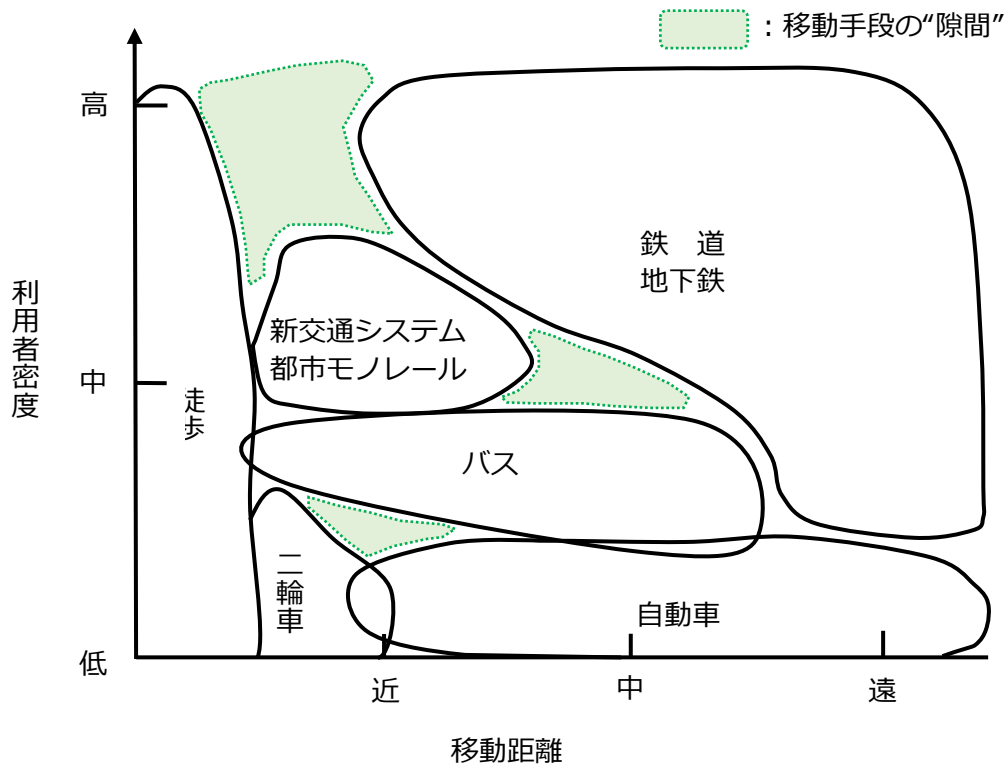
移動手段は「利用者密度」と「移動距離」においてそれぞれ特徴があり、利用者密度が高く遠くへ移動できる移動手段は、鉄道や路線バス等の公共交通が位置し、利用者密度が低くなるにつれマイカーやバイク等の個別交通が位置します。

以下の図は移動手段について「利用者密度」と「移動距離」の関係性を示しており、それぞれの移動手段に隙間があることが分かります。

それらの“隙間”を埋めることによって、公共交通利用圏に含まれない地域に住んでいる方や移動手段に困っている方を助けることにつながります。

本市で導入しているのりあい交通（デマンド交通）のような柔軟性の高い公共交通サービスを拡充することが、“隙間”を減少させ、移動しやすいまちづくりの構築に寄与することとなります。

≪「利用者密度」と「移動距離」の概念図≫





## (6) 近年生まれた新たな移動手段

近年、公共交通の運転手不足や人口減少による利用者の減少により、これまで民間事業者が主体となり運営してきた公共交通の在り方が変化しつつあります。

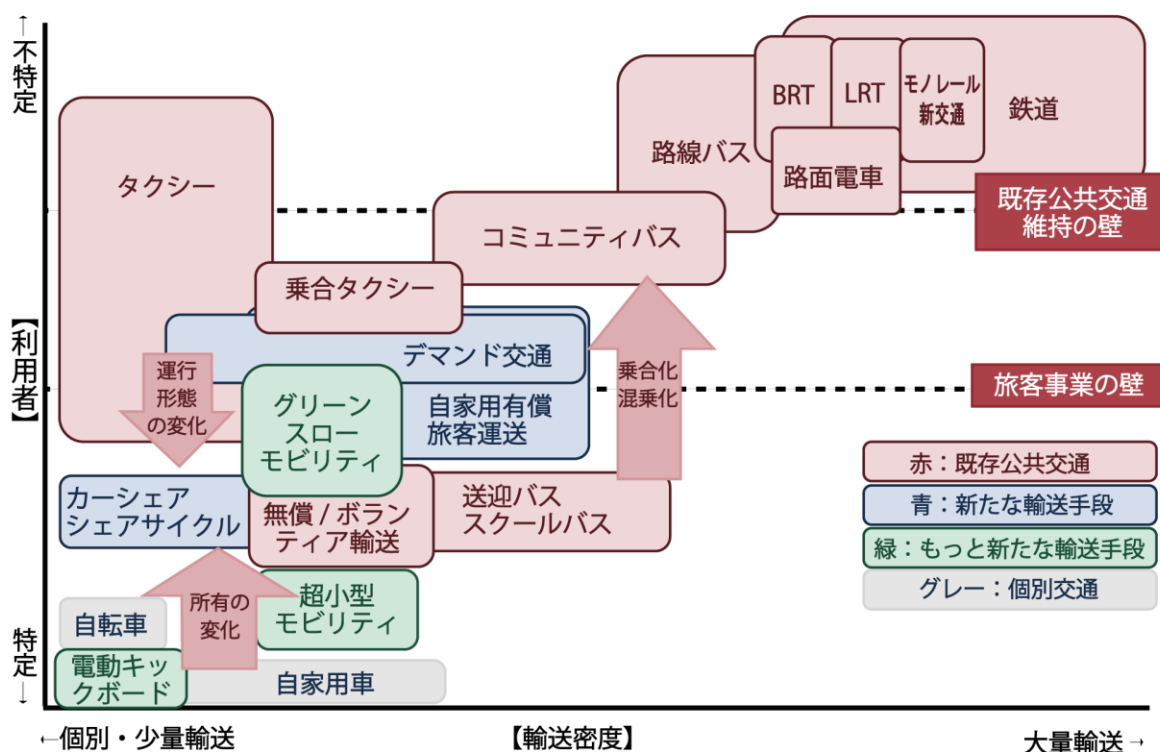
新たな移動手段として、既存の公共交通の維持が困難な場合に、行政が主体となって運行するコミュニティバスや乗合タクシー、乗合交通と個別交通の間を埋める交通手段としてデマンド交通があります。

また、通常のバスやタクシーは営業用車（緑ナンバー）による運行ですが、過疎地域での輸送や福祉輸送といった、住民生活に必要な輸送をバス・タクシー事業者により提供することが困難な場合（下図「旅客事業の壁」より下側）の代替手段として、自家用車（白ナンバー）で運賃を収受して運行する自家用有償旅客運送事業、また道路運送法上の「許可及び登録を要しない運送」に該当する無償/ボランティア輸送があります。

一方、個別輸送である自家用車や自転車については、個々人が所有するのではなく、一台の車両を共有（シェア）する「シェアリングサービス」が登場しており、全国の都市でカーシェア事業、シェアサイクル事業が展開されています。

さらに、「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 4 人乗り以上の電動車両）、「超小型モビリティ」（原付二輪車と軽自動車の上に位置づけされる 1～2 人乗りの自動車）も登場し、地域にあった交通モードが運行されています。

《多様な移動手段・旅客輸送サービス関係図》



## 1-2 新技術や新たなシステムを導入した社会潮流の変化

### (1) 多様な交通を繋ぐモビリティコネク트의導入

#### 1) モビリティ資源の活用

官民連携や交通事業者間、交通と他分野間における地域の関係者の連携や共同により、地域の交通手段の利便性・持続可能性・生産性を向上させる必要があります。国土交通省では、『エリア一括協定運行事業（地域公共交通活性化再生法）』を創設し、行政が運行サービスに対して赤字補填を行い維持している状況を打開する方針を打ち出しています。

本市においても、民間施設が運行するモビリティ資源と連携した交通施策の展開の可能性が見込まれます。

#### 《エリア一括協定運行事業の概要》

**【概要】**  
**エリア一括協定運行事業を創設。**  
 （地域公共交通利便増進事業の拡充）

- 自治体と交通事業者は、一定のエリア・期間について、以下の協定を締結。
  - ・交通サービス水準（運賃、路線、運行回数等）
  - ・費用負担（上下分離の可能）等
- 新規参入の申請については、エリア一括協定運行事業の計画維持が困難となるため公衆の利便が著しく阻害されるおそれがないか審査。
- 国は、**複数年の支援額**を初年度に明示。（事業改善インセンティブ）〈予算〉

出典：地域公共交通の「リ・デザイン」について（令和5年（2023年）国土交通省）

#### 2) 一括決済システムの導入によるシームレスな移動の促進

近年、日本においても MaaS<sup>※</sup>の導入事例がみられるようになりました。シームレスな移動環境を形成させることにより、既存公共交通の利便性の向上と利用促進を促し、自らの運転だけに依存しない公共交通を利用した外出を増加させることが期待されます。

また、人の移動に関するデータがより詳細に把握できるようになることから、迅速に公共交通を地域のニーズに対応した形へと再構築することが可能となります。

#### 《前橋版 MaaS(MaeMaaS)によるマイナンバーカードと Suica の連携サービス》

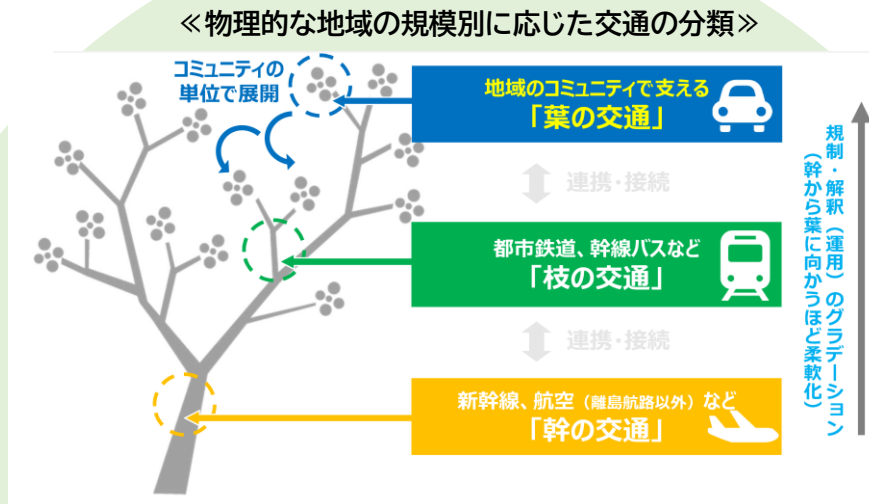
※MaaS とは

- ・スマートフォンアプリや Web サービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うことができるものです。

出典：MaaS のサービス開始に関する記者会見資料（群馬県）

### 3) 利便性の高いファーストワンマイル・ラストワンマイルの導入

ファーストワンマイル・ラストワンマイルとは、自宅から鉄道や幹線バスといった主要な公共交通機関までの移動のことを指します。下の図では、「葉の交通」の部分です。この部分を、多様化する小型モビリティも含めた交通モードの再構築や、住民のニーズを満たすための交通モードの導入を検討し、地域の最小単位となる自宅から・最寄りの駅やバス停までの移動の利便性を向上させていくことが必要です。



出典：地域のくらしを創る持続可能な地域交通の実現に向けて  
（令和3年（2021年）国土交通省）

#### 「超小型モビリティの導入事例」

##### 都市部でのシェアリング日常利用（豊田市、安城市等）



##### 中山間地や離島でのレンタル日常利用 （薩摩川内市、大分県姫島等）



出典：超小型モビリティの成果と今後  
（平成28年（2016年）国土交通省）

※交通モードとは

・ある地点間を結ぶ交通手段のこと。

## (2) まちづくりと一体となった交通ネットワークの再構築

### 1) 既存都市インフラの効率的な利活用

整備された道路空間を多様な地域ニーズや人中心の都市空間創出のため効果的に利活用し、柔軟に変化させていく必要があります。近年、道路空間は様々な交通手段が利用する空間であるとともに、賑わい、憩い、集う場としても重要性が増していることから、本市でも多様な活用方法が見込まれます。

#### ① まちづくりとあわせた歩行空間の充実

国土交通省では、快適な歩行者空間の確保やウォークブルな環境形成を推進する方針を打ち出しています。通過交通等に配慮しつつ、街並み形成等のまちづくりも含め一体的に推進することが必要です。

#### ② 自転車等のための道路空間の確保

道路空間の活用を、地域のニーズに対応した活用へと見直し、自転車等が走行するための空間の確保やバス等の公共交通が優先的に走行するための空間の確保等もあわせて推進することが求められています。

道路空間の再配分の検討イメージ



出典：まちなかにおける道路空間再編のデザインガイド  
(平成 30 年国土技術政策総合研究所)

## 2) 乗り継ぎ拠点の整備・強化

地域の交通手段の利便性や持続性を向上させるために、バス停や乗り継ぎ環境を向上させ、待合環境の質の向上を促進することが求められます。バス停環境の整備の事例として、上屋やベンチ、風よけの設置が挙げられます。また、沿線の銀行が軒先を提供したり、コンビニの駐車場を活用したりする等、民間との連携がみられる事例や、広告付きバス停を整備し、広告収入により維持管理を行っている事例もあります。

バスと他の交通への乗り換え拠点（モビリティハブ）整備の事例として、バス路線の再編と併せたバス乗換拠点施設の整備や、バス停付近に駐輪場を設置し、サイクルアンドバスライドを促進するといった事例があります。

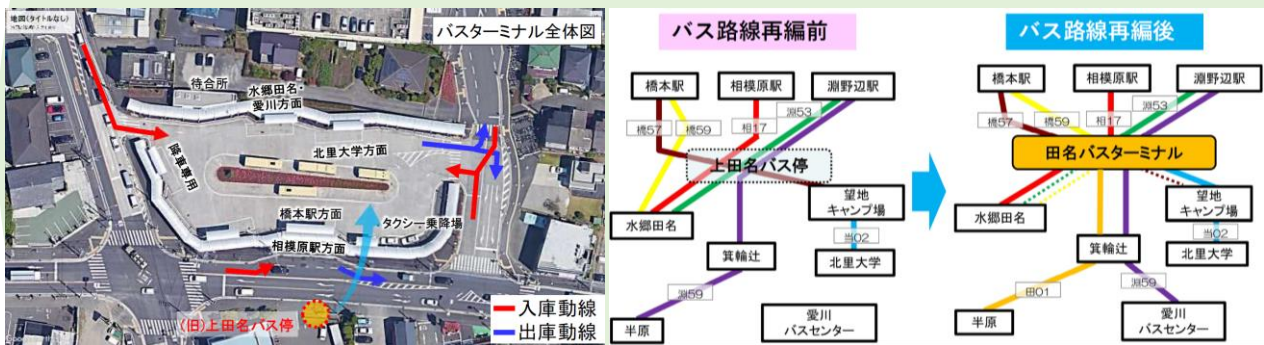
### ■ 事例集

- 広告付きバス停の事例（左）と銀行の軒先を活用した事例



出典：関東運輸局の取組及び交通政策の動き～バス待ち環境改善に係る取組を中心に～（平成 30 年（2018 年）国土交通省）

- バス路線の再編と併せたバス乗換拠点施設の整備 田名バスターミナル（神奈川県相模原市）



出典：バスを中心とした交通結節点に関する参考事例（令和 5 年（2023 年）国土交通省）

- サイクルアンドバスライドの導入



出典：サイクルアンドバスライド（神奈川県茅ヶ崎市ホームページ 更新日：令和 5 年（2023 年）3 月）

## 1-3 地域公共交通計画の策定に当たって

本市では、前項までに整理した移動に係る動向および潮流を背景とし、また必要な視点を取り入れながら『地域公共交通計画』を策定します。

本計画に基づき、地域公共交通に関する取組を計画的に進めることで、限られた資源を有効活用し、持続可能な地域公共交通の形成を目指します。

### 計画の役割と目的

『地域公共交通計画』は、地域公共交通の活性化および再生に関する法律（平成19年（2007年）法律第59号）に基づく計画で、「地域にとって望ましい公共交通ネットワークの姿」を明らかにし、「まちづくりの取組との連携・整合」を確保する地域公共交通の実行計画としての役割を果たすものです。

本市においては、『第6次白岡市総合振興計画』、『白岡市都市計画マスタープラン』等の上位・関連計画で掲げられている内容と整合を図り、『白岡市における地域公共交通の今後の方向性（平成25年（2013年）2月）』において示す本市の公共交通の基本目標「市民の交通ニーズに対応した効率的で利便性の高いサービスの提供」、「コストを重視した無駄のない持続可能なサービスの提供」、「市民の参画・協働の精神を生かしたサービスの提供」を念頭に置き、まちづくりの総合的な観点から、策定を行います。

本市の地域特性や地域公共交通の現状、課題等を踏まえ地域公共交通の役割を明らかにするとともに、その基本的な方針、目標および施策体系を計画として示します。

### 本市の公共交通の概況

本市の主な公共交通は、鉄道（JR宇都宮線（東北本線））、路線バス、のりあい交通の運行があり、市街化区域は概ね公共交通の徒歩圏域<sup>※</sup>が形成されています。しかしながら、令和27年（2045年）には、市東側で高齢化率40%以上となる場所が拡大することが予測されているほか、人口減少に伴う公共交通の維持財源負担の増大等の課題に対応するため、将来的に持続可能であり、効率的な公共交通へと再編していくことが求められています。

## 1-4 計画区域・期間

本計画の計画区域は、白岡市全域として策定します。また、本計画の計画期間は、令和6年度（2024年度）から令和10年度（2028年度）までの5年間とします。

※公共交通の徒歩圏域とは

- ・国土交通省で示した「都市構造の評価に関するハンドブック」において「徒歩圏は、一般的な徒歩圏である半径800m」「バス停は誘致距離を考慮し300m」としています。
- ・また、本計画策定に伴い実施した市民アンケートにおける「バス停までの移動距離についての考え」の問に対して「300m以内の場合は利用」と回答する割合が50%を超えていたため、鉄道駅は800m、バス停は300mとしました。

---

## 第2章

---

### 上位・関連計画の整理

---

## 2-1 公共交通に求められる役割

上位計画及び関連計画を整理した結果を踏まえると、本市の地域公共交通は、鉄道駅の拠点整備をはじめ、デマンド交通の運行維持と充実、利用促進等を主軸とした方針を掲げています。

『白岡市における地域公共交通の今後の方向性（平成25年（2013年）2月）』に掲げる内容（再掲）

### ■本市の今後の公共交通の方向性

交通弱者の方のニーズに柔軟に対応でき、費用対効果が高く、将来にわたり持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。具体的には、交通弱者の方の個別の需要に柔軟に対応できる効率的で利便性の高い公共交通サービスの構築に向けた検討を進めます。

#### ●基本目標

- (1) 市民の交通ニーズに対応した効率的で利便性の高いサービスの提供
- (2) コストを重視した無駄のない持続可能なサービスの提供
- (3) 市民の参画・協働の精神を生かしたサービスの提供

公共交通に係る施策を掲げる上位計画および関連計画の主な内容

	計画名称	本計画との関連事項
上位計画	<b>第6次白岡市総合振興計画</b> (令和4年（2022年）3月)	駅を中心とする市街地と周辺の居住地域を結ぶ幹線道路の整備、都市機能の誘導や公共交通の充実により、快適で誰もが住みやすいまちを目指します。
	<b>白岡市都市計画マスタープラン</b> (平成29年（2017年）3月)	人に優しい公共交通の充実を目指すほか、鉄道輸送力の充実、新規バス路線の開設を目指します。デマンド交通について今後は、利用者ニーズやまちづくりの変化に対応して、より利用しやすい公共交通サービスの向上を図ります。
関連計画	<b>白岡市立地適正化計画</b> (令和5年（2023年）2月)	路線バスは、交通事業者と連携し、維持に努めるとともに鉄道との乗り継ぎ等利便性の向上を促進します。また、既存集落と、中心拠点及び地域拠点をつなぐ公共交通の確保を図ります。
	<b>白岡駅周辺地区都市再生整備計画</b> (令和4年（2022年）11月)	「魅力的な駅前空間形成による中心市街地の活性化」を大目標として掲げます。具体的には、白岡駅の拠点性を高め、地域の魅力向上と賑わい創出を図るほか、中心市街地の公共・公益サービス機能の維持を図ります。また、拠点へのアクセス性を高め、生活機能、医療機能の確保、中心市街地の公共・公益サービス機能との連携強化を図ります。
	<b>白岡市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画</b> (令和6年（2024年）3月)	交通弱者の移動手段の確保として、デマンド交通の市民への周知を図り、制度理解を促進しながら利用登録者及び利用者の更なる増加を目指します。また、将来に持続可能なものとするため、市民要望の把握と利用状況の分析を行い、交通弱者の方のニーズに合致した運行となるよう、改善に努めます。



## 2-2

## 基本的な上位・関連計画の整理

### 上位計画

### 第6次白岡市総合振興計画

#### ●計画の目的

本計画は、まちづくりの基本的な方向を示す市の最上位計画であり、長期的な展望に基づいて本市におけるまちの将来像を示すとともに、総合的かつ計画的な行政運営を図るため、各行政分野の方針等を明らかにするために策定したものです。

#### ●まちの将来像

みんなで作る

自然と利便性の調和したまち

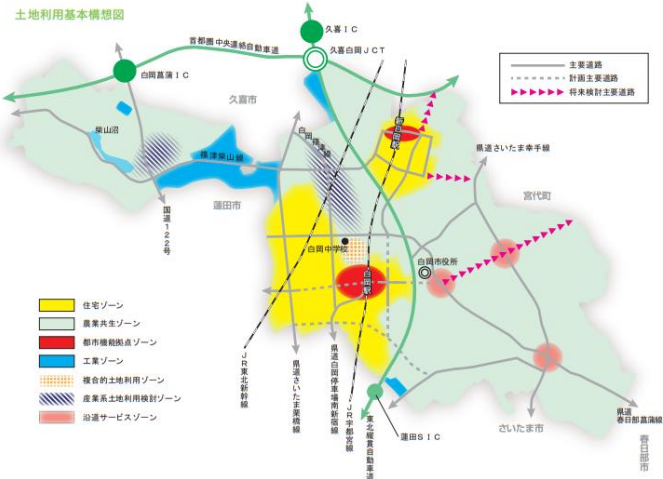
しらか

#### ●都市基盤・住環境・公共交通の政策目標

道路、橋りょう、上下水道、公園等の都市基盤の整備や効率的な維持保全に取り組むとともに、公共交通を充実させ、快適な住環境の保全・形成を図ります。

また、地域が持つ強み等を踏まえ、居住や都市の生活を支える機能の誘導を図るコンパクトなまちづくりと、交通ネットワークの形成により、快適で誰もが住みやすいまちづくりを進めます。

土地利用基本構想図



### 関連計画

### 白岡市都市計画マスタープラン

#### ●計画の目的

本計画は、「白岡市人口ビジョン」の基本的視点の一つである安心・快適に暮らせるまちづくりを着実に推進していくために2001年策定版を改訂したものです。

#### ●まちづくりのテーマ：美しい自然と都市の活力が調和したまちづくり

#### ●まちづくりの基本方針

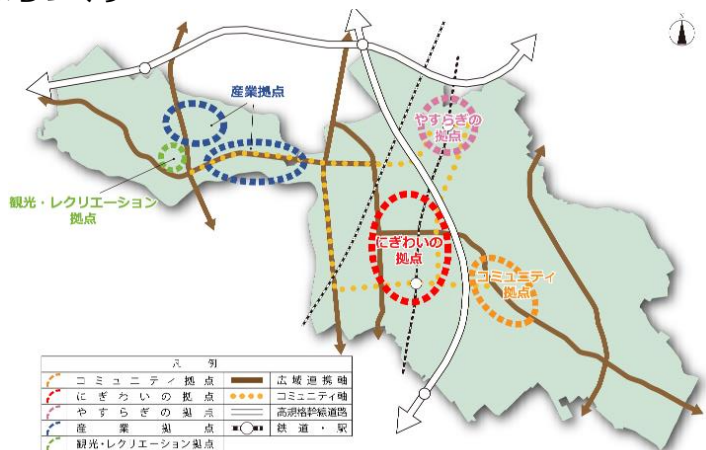
- (1) 豊かな自然環境と住環境との調和するまちづくり
- (2) めくもりとやさしさのある福祉のまちづくり
- (3) 活力とにぎわいのあるまちづくり

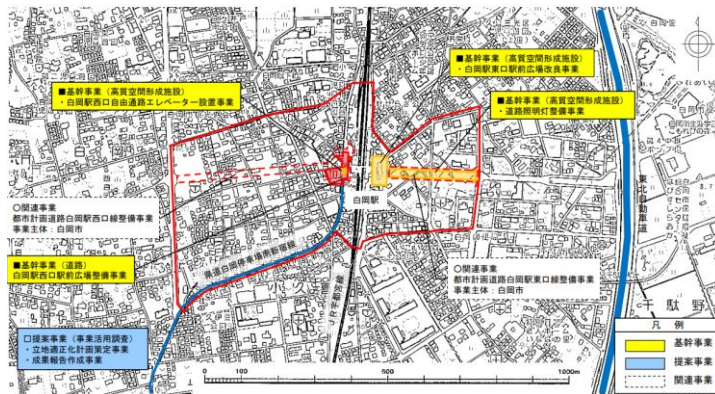
#### ●将来都市構造

周辺都市との交流や産業の活動を支え、都市の骨格となる道路を広域連携軸として、国道122号、県道さいたま栗橋線、春日部菖蒲線等を広域連携軸と位置づけます。

広域連携軸を補完し、市内の各地域間や拠点間を結ぶコミュニティ軸として、都市計画道路野牛篠津線、白岡久喜線、白岡駅西口線、白岡駅東口線等を位置づけます。

将来都市構造図



関連計画	白岡市立地適正化計画						
	<p><b>●計画の目的</b>                      本計画は、将来を見据えて、生活に必要な機能や居住を拠点に集約させ、拠点間を公共交通で結ぶ「コンパクト+ネットワーク」の考えによる持続可能なまちづくりを進めていくために策定したものです。</p> <p><b>●将来像</b> 拠点の魅力と生活利便性の向上により、多世代に選ばれる居住地の形成</p> <p><b>●目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>都市機能誘導の目標 多世代が集い、巡り楽しめる都市空間の形成</li> <li>居住誘導の目標 若い世代も魅力を感じる利便性の高い住環境の形成</li> <li>防災の目標 自助・共助・公助の力が連携した災害に強い地域づくり</li> <li>公共交通の目標 誰もが拠点に移動できる環境づくり</li> </ul> <p><b>●都市の骨格構造</b>                      公共交通軸…鉄道は広域的な公共交通軸として重要であり、将来にわたり利便性の維持を図ります。路線バスは、中心拠点への移動の足としての必要性・重要性が高いため、交通事業者と連携しながら、その維持に努めるとともに鉄道との乗り継ぎ等利便性の向上を促進します。                      また、既存集落と中心拠点及び地域拠点をつなぐ公共交通の確保を図ります。</p>  <p>都市の骨格構造</p> <p>この図は、白岡市の都市骨格構造を示しています。中心拠点を赤い円で示し、公共交通軸（広域的公共交通）を青い線で、公共交通軸（地域公共交通）を緑色の線で、主要道路・自動車専用道路を黄色い線で示しています。また、中核化区域を黄色い塗りつぶしで、中核を白い塗りつぶしで示しています。</p>						
関連計画	白岡駅周辺地区都市再生整備計画						
	<p><b>●計画の目的</b>                      本計画は、白岡駅の都市基盤整備の推進により拠点性を高めるとともに、商業の活性化や魅力ある空間づくりにより、地域の魅力向上と賑わい創出を図ること。また、民間や公共が保有する低未利用地を活用して、都市機能の誘導を図り、中心市街地の公共・公益サービス機能の維持を図ること。さらに、拠点へのアクセス性を高め、市街化調整区域において不足している日用品買い回り施設等の生活機能の確保や医療機能の確保、中心市街地の公共・公益サービス機能との連携強化を図るために策定したものです。</p> <p><b>●目標</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大目標：魅力的な駅前空間形成による中心市街地の活性化</li> <li>目標1：白岡駅西口駅前周辺の都市基盤・設備の整備により、歩行空間の安全性・利便性を確保する</li> <li>目標2：白岡駅東口線の開通に併せて、白岡駅東口駅前広場の広域的な交通拠点としての環境を整備する</li> </ul>  <p>この図は、白岡駅周辺地区の都市再生整備計画を示しています。白岡駅を中心に、西口駅前周辺と東口駅前広場の整備区域が示されています。図には、基幹事業（高質空間形成施設）、提案事業（高質空間形成施設）、関連事業（都市計画道路白岡駅西口線整備事業、都市計画道路白岡駅東口線整備事業）などが記載されています。また、提案事業（事業活用施設）として、立地適正化推進事業や成果報告作成事業も示されています。凡例には、基幹事業（黄色）、提案事業（青）、関連事業（赤）が示されています。</p>						
関連計画	白岡市高齢者福祉計画・第9期介護保険事業計画						
	<p><b>●計画の目的</b>                      本計画は、「誰もが生き生きと健やかに暮らせるまち」を基本理念として、高齢者が要介護状態となっても住み慣れた地域で自分らしい暮らしを続けることができるよう、地域包括ケアシステムの深化・推進及び地域共生社会の実現を目指すために策定したものです。</p> <p><b>●基本理念</b> 誰もが生き生きと健やかに暮らせるまち</p> <p><b>●基本方針</b> 方針1：地域包括ケアの深化・推進                      方針2：社会参加と生きがいづくりの推進</p> <p><b>●基本目標</b></p> <table border="0"> <tr> <td>目標1 地域支援事業の充実</td> <td>目標2 介護サービス等の基盤整備</td> </tr> <tr> <td>目標3 福祉サービスの充実</td> <td>目標4 健康、社会参加と生きがいづくり</td> </tr> <tr> <td>目標5 安心と安全の環境づくり</td> <td>目標6 福祉のまちづくり</td> </tr> </table>	目標1 地域支援事業の充実	目標2 介護サービス等の基盤整備	目標3 福祉サービスの充実	目標4 健康、社会参加と生きがいづくり	目標5 安心と安全の環境づくり	目標6 福祉のまちづくり
目標1 地域支援事業の充実	目標2 介護サービス等の基盤整備						
目標3 福祉サービスの充実	目標4 健康、社会参加と生きがいづくり						
目標5 安心と安全の環境づくり	目標6 福祉のまちづくり						

---

## 第3章

---

### 地域特性及び交通特性の把握

---

本章では、本計画を検討する上での前提となる本市の現状を整理します。

## 3-1 人口動向と都市機能集積状況等の把握

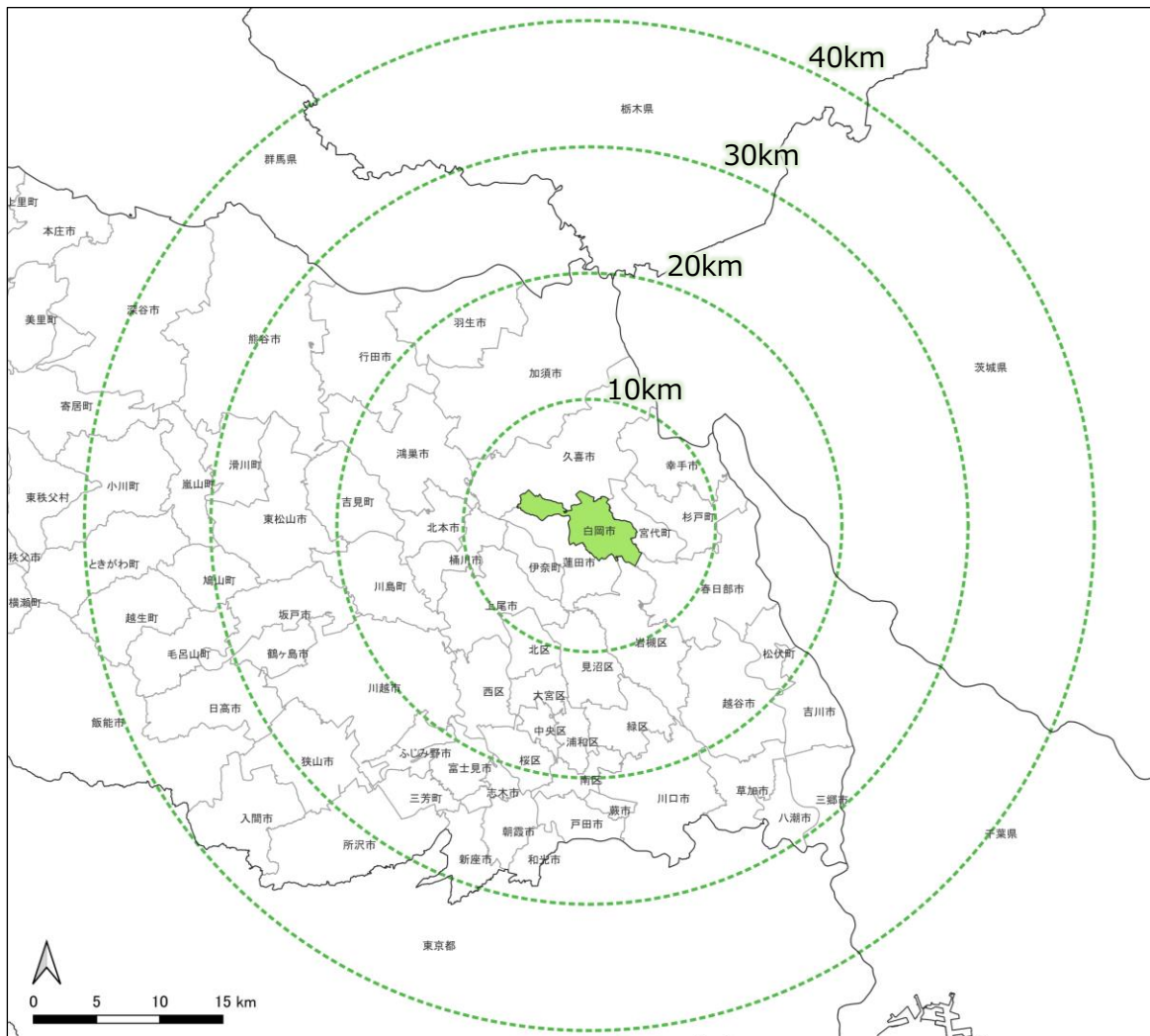
### (1) 地勢

本市は、昭和29年(1954年)に日勝村、篠津村、大山村(上大崎を除く)の合併により町制を施行し、白岡駅を中心に発展を期するという計画のもと白岡町と改称しました。平成22年(2010年)の国勢調査では、人口が50,272人までに発展。このため、平成24年(2012年)10月1日、白岡町単独の市制施行により、白岡市が誕生しました。

本市の地勢は、埼玉県東部に位置し、総面積は24.92km<sup>2</sup>、市域は東西9.8km、南北6.0kmの市です。南東部はさいたま市及び春日部市、南西部は蓮田市、北部は久喜市、東部は宮代町にそれぞれ接しています。地形は、標高9m~15mの平坦な地形です。

交通面では、都心まで鉄道で約40分で結ばれており、JR白岡駅、新白岡駅には上下線とも1日100本前後の電車が停車します。東京都心まで約40kmに位置するベッドタウンとして発展してきました。

《位置図》



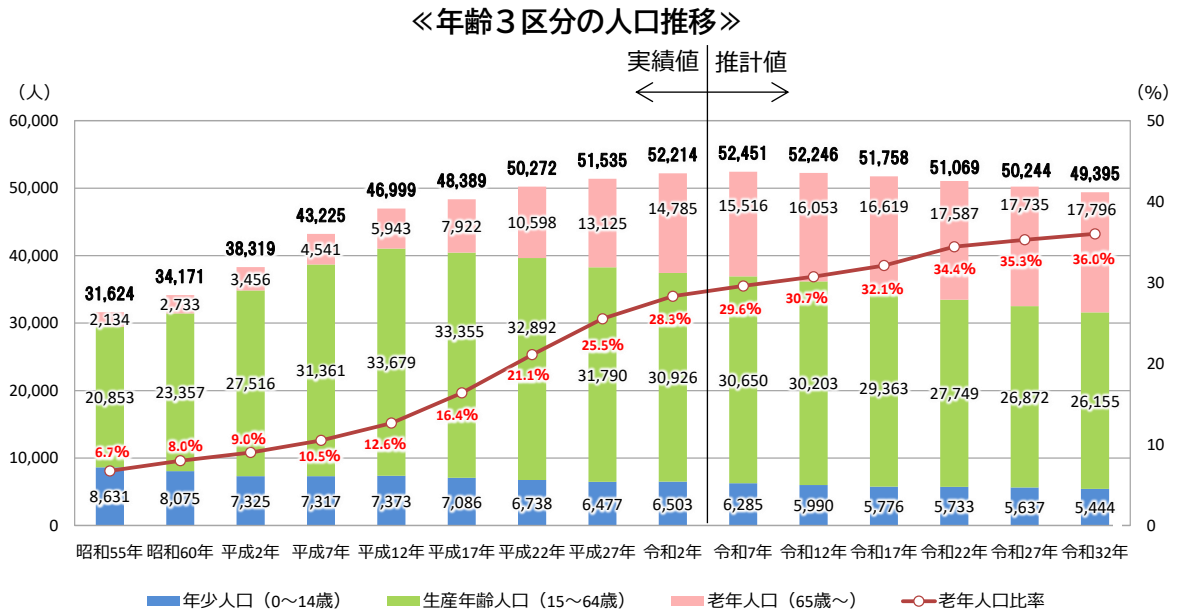
## (2) 人口特性

### 1) 人口推移

本市の総人口は昭和 60 年（1985 年）前後にかけて大幅に増加し、近年は微増傾向です。

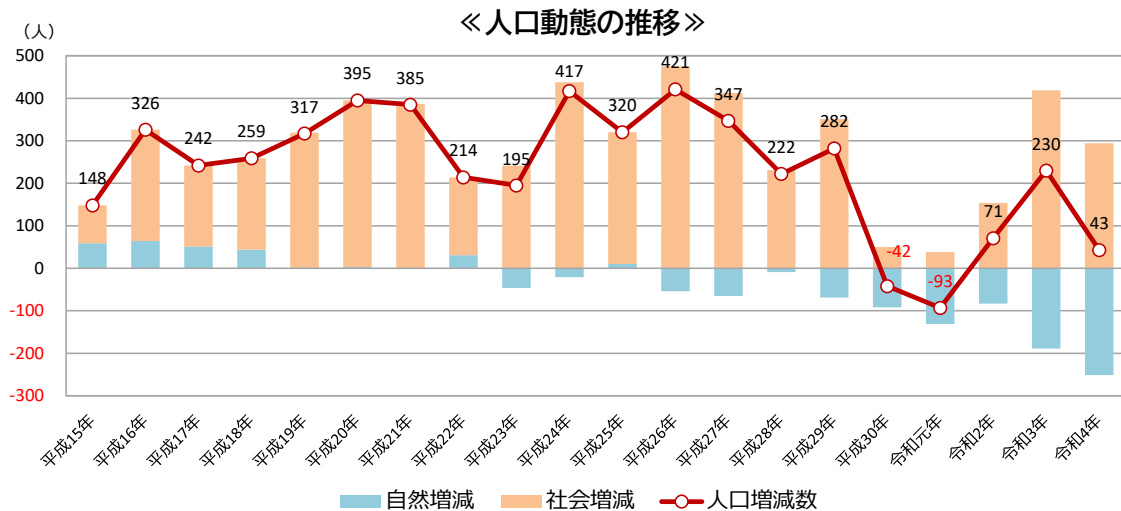
令和 2 年（2020 年）現在 52,214 人で、令和 7 年（2025 年）の 52,451 人をピークに減少傾向へ転じて令和 32 年（2050 年）には 49,395 人となる見込みです。

年齢 3 区分別にみると、老年人口は増加傾向にあり、令和 32 年（2050 年）には 36.0%まで増加する見込みです。一方、年少人口と生産年齢人口は減少傾向にあります。



### 2) 人口動態

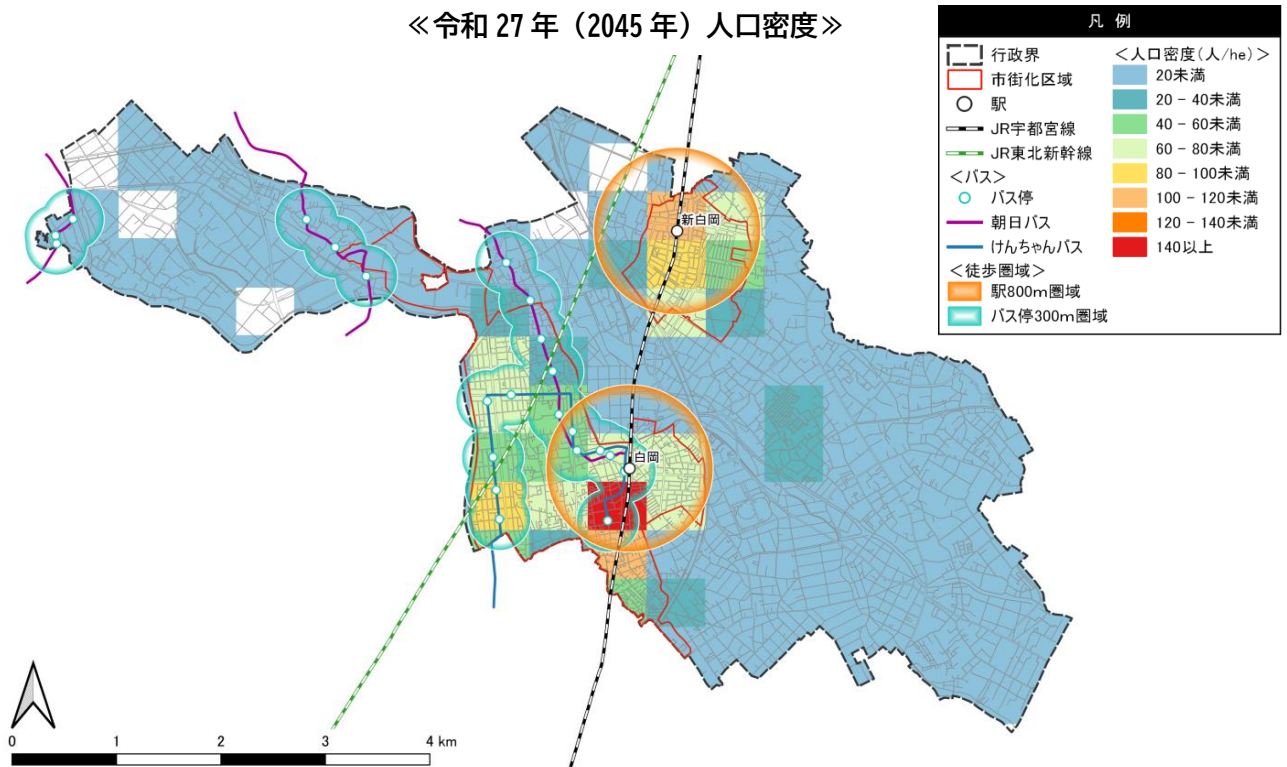
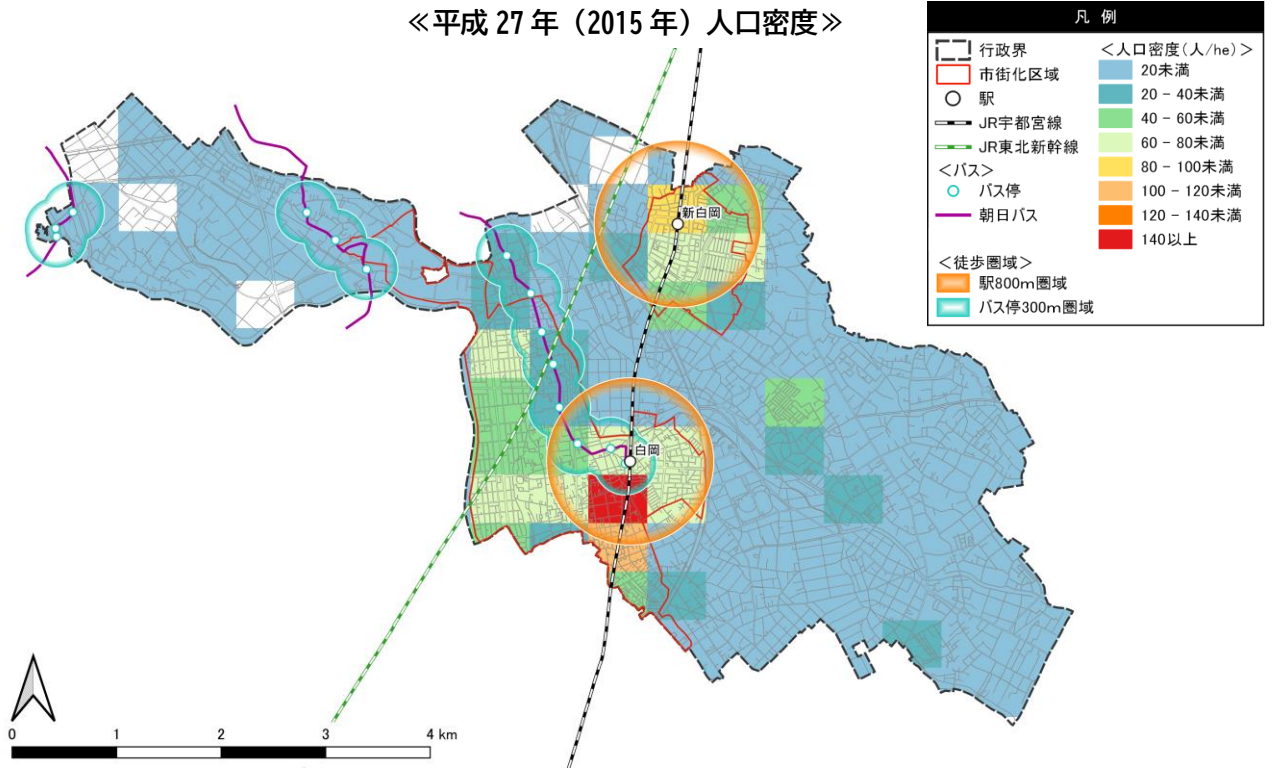
出生・死亡による自然増減は、平成 23 年（2011 年）以降は死亡数が出生者を上回る自然減の状態が続いています。また、転入者・転出者による社会増減は、一貫して転入者が転出者を上回る社会増の状態が続いています。



### 3) 人口密度<平成27年(2015年)・令和27年(2045年)>

市街化区域内の人口密度は、都市計画運用指針において既成市街地の最低基準とされる40人/ha以上を上回るエリアがほとんどであり、白岡駅と新白岡駅周辺では100人/haとなる箇所もみられ、市内でも特に高い人口密度にあります。

市街化調整区域においては、既存集落で一定程度の人口集積がみられます。



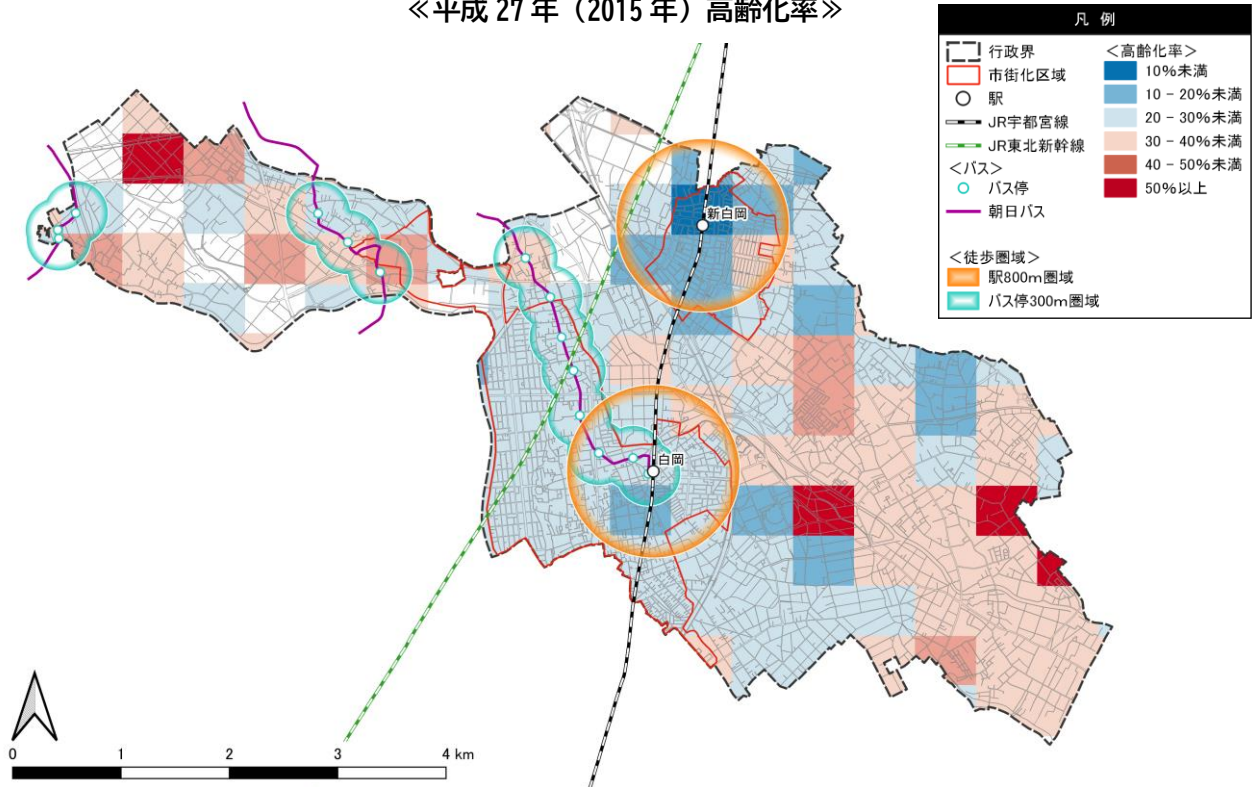
出典：平成27年(2015年)国勢調査、  
 将来の生残率・純移動率・子ども女性比・0-4歳性比(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)を基に推計、  
 日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)(国立社会保障・人口問題研究所)に合計が一致するよう一律補正

#### 4) 高齢化率<平成 27 年 (2015 年)・令和 27 年 (2045 年)>

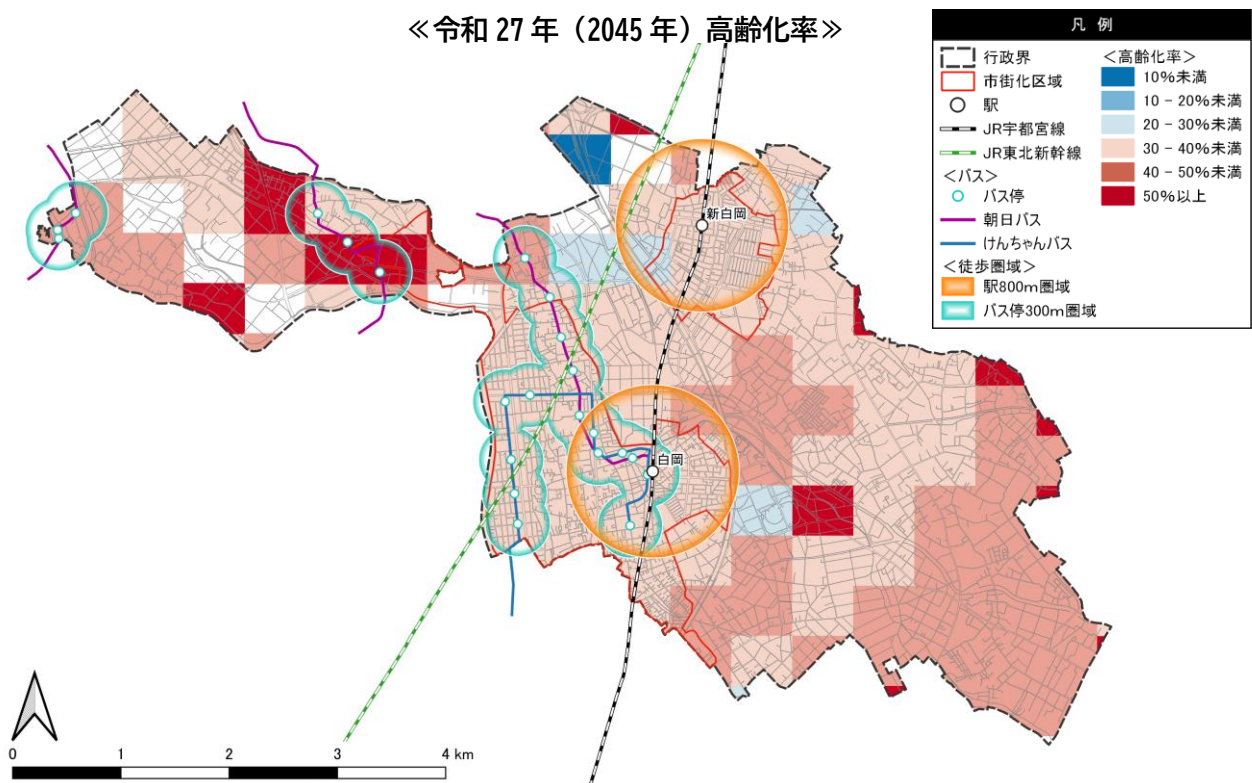
平成 27 年 (2015 年) では、本市東側においては、高齢化率 40%以上となっている場所は、公共交通の徒歩圏域に含まれていません。

令和 27 年 (2045 年) では、高齢化が進展し、高齢化率 40%以上となる場所を公共交通の徒歩圏域で含むことが難しい状況が予想されます。

《平成 27 年 (2015 年) 高齢化率》



《令和 27 年 (2045 年) 高齢化率》

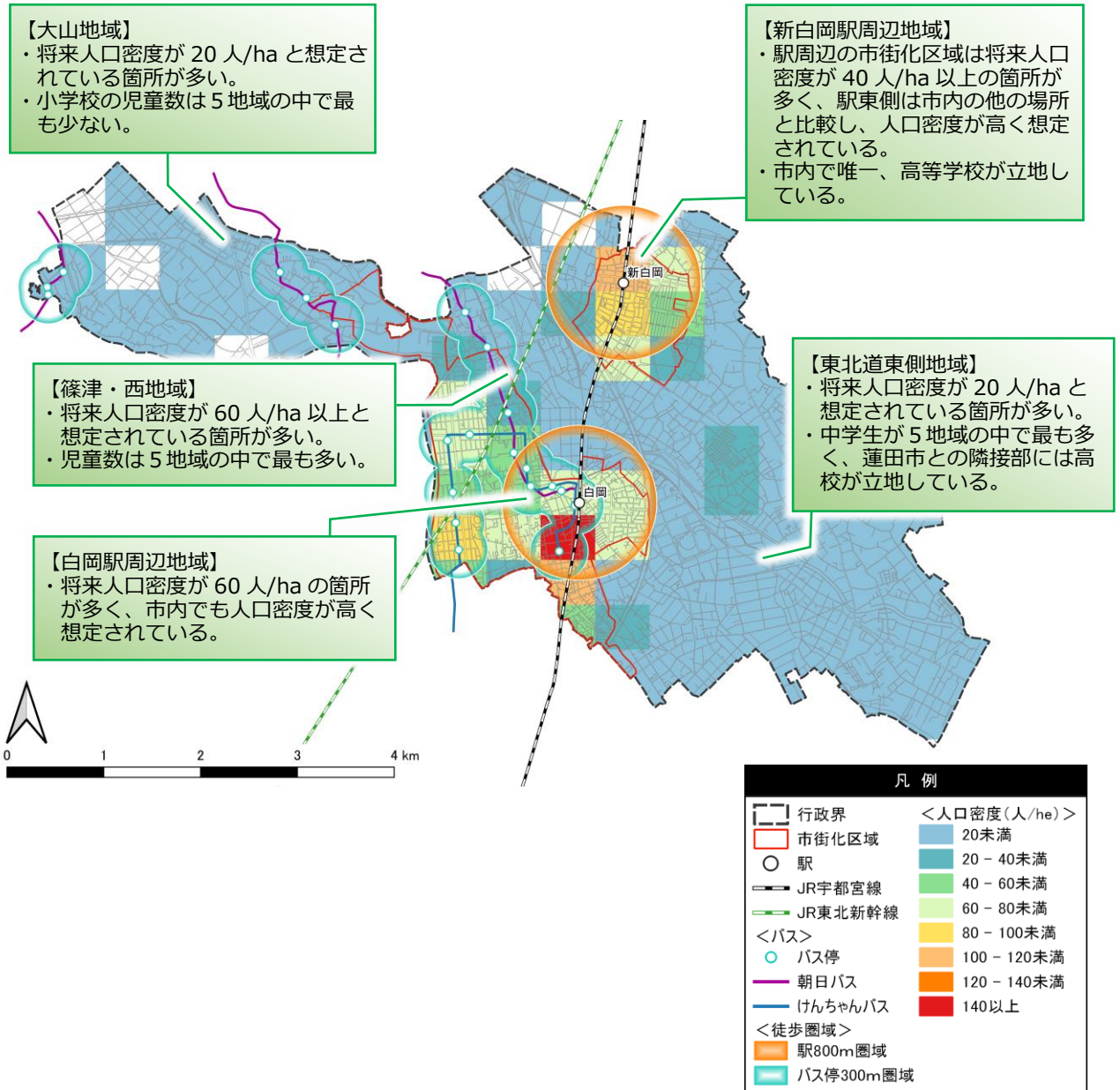


出典：平成 27 年 (2015 年) 国勢調査、将来の生残率・純移動率・子ども女性比・0-4 歳性比 (平成 30 年 (2018 年) 推計) (国立社会保障・人口問題研究所) を基に推計、日本の地域別将来推計人口 (平成 30 年 (2018 年) 推計) (国立社会保障・人口問題研究所) に合計が一致するよう一律補正

### 5) 地区別の人口特性

地区別の人口特性を、前述の令和27年（2045年）の人口密度と現在の児童数を基に整理します。（表記の地域は都市計画マスタープラン地域別構想区分図を基に整理）

#### 《地域別人口特性》





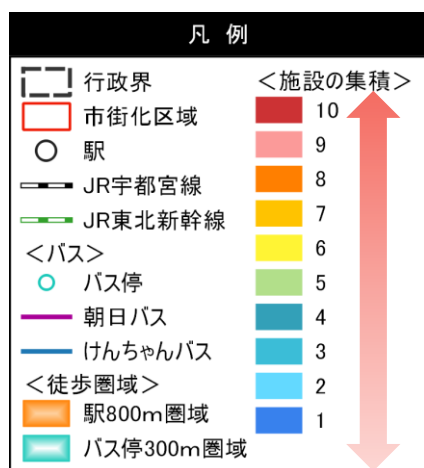
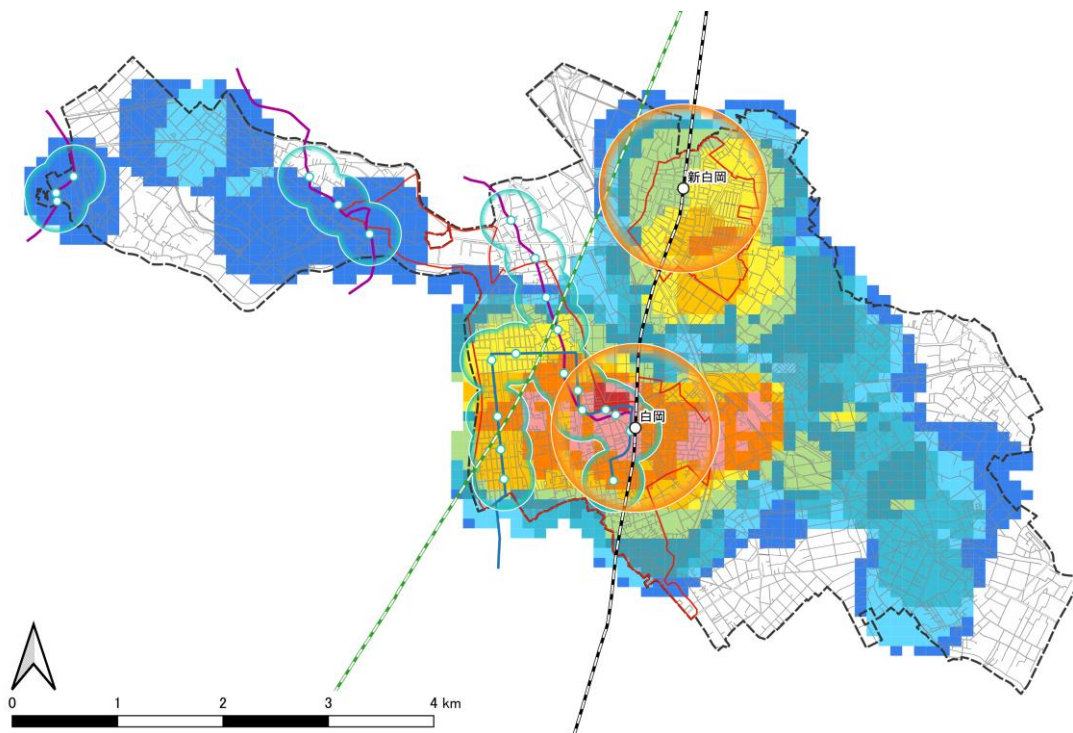
### (3) 都市機能の集積状況

#### 1) 都市機能増進施設<sup>※</sup>の集積状況

本市における都市機能増進施設は、市街化区域内に効率よく集積しており、特に白岡駅周辺、新白岡駅周辺では高い集積状況にあります。

また、市役所周辺をはじめ市街化調整区域や市街化区域縁辺部においても都市機能増進施設の立地がみられます。

《施設の積み上げ図》



多様な機能が  
利用できる

利用できる  
機能が少ない

出典：白岡市立地適正化計画（令和5年（2023年））

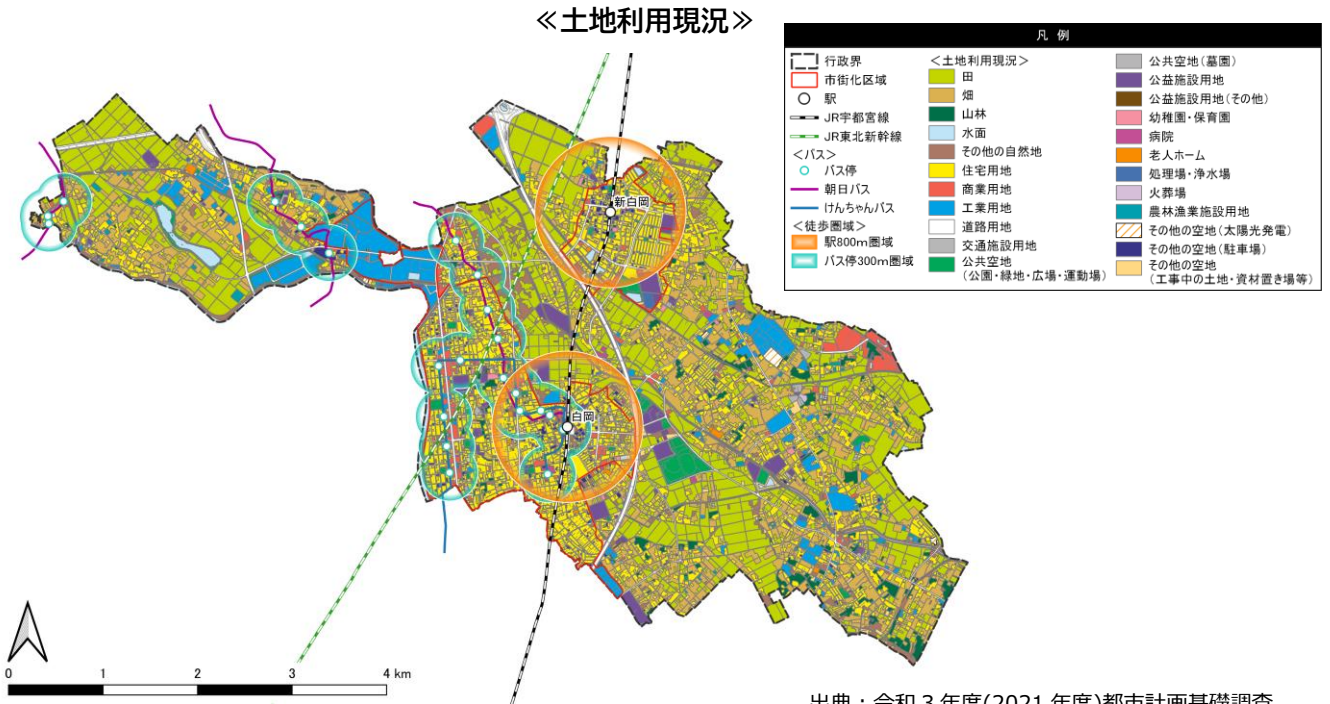
※都市機能増進施設とは

- ・医療、福祉、商業その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な機能を持つ施設のこと。

## (4) 土地利用・市街地整備状況

### 1) 土地利用

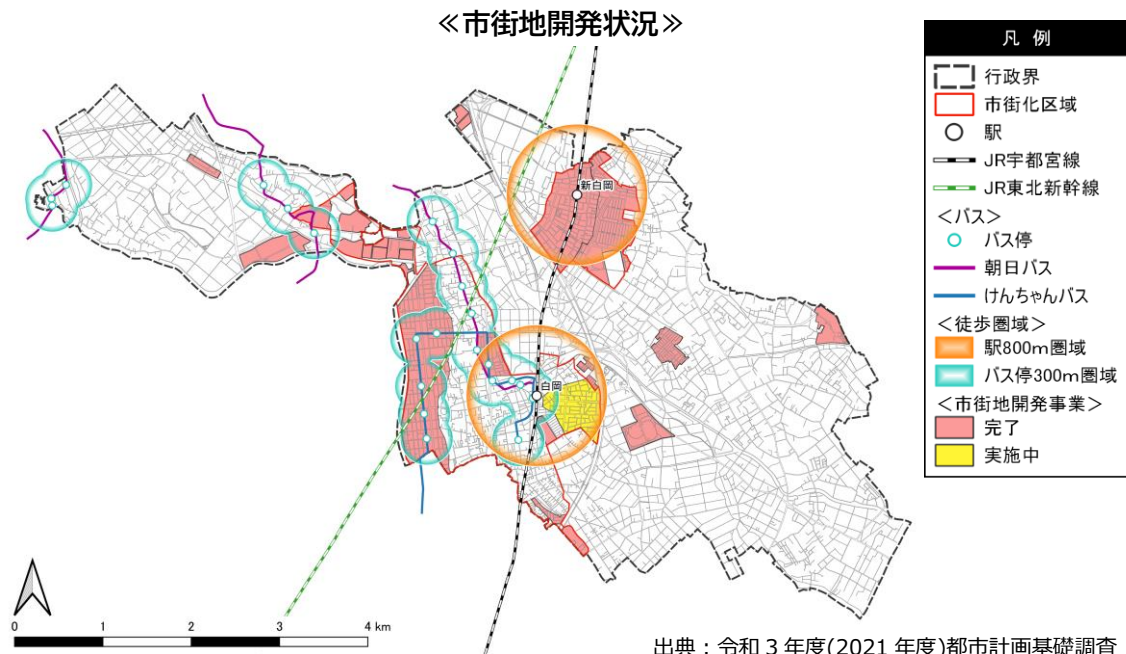
本市の土地利用現況は、市街化区域内では住宅用地が約50%近くを占め、白岡駅、新白岡駅周辺には駐車場等の空地の集中がみられます。市街化調整区域では、田畑が広がる中に集落が分布しています。



### 2) 市街地開発事業

市内では27箇所区市街地開発事業等が実施されており、新白岡駅周辺や県道さいたま栗橋線沿道周辺等において、良好な都市基盤が整備されています。

現在、白岡駅東口において土地区画整理事業が進められています。

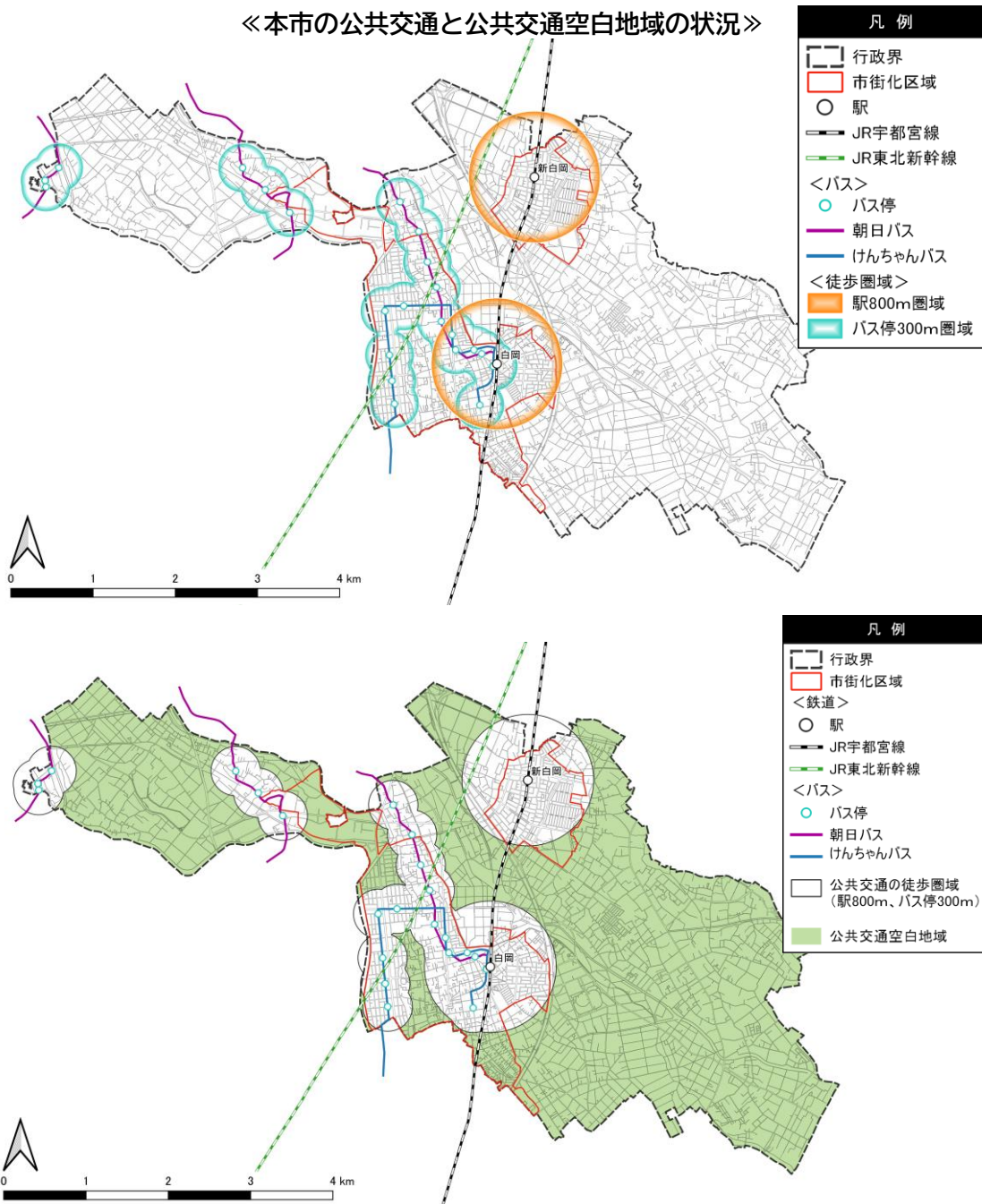


## 3-2 公共交通の整備状況

### (1) 公共交通空白地域の状況

本市の主な公共交通は、鉄道（JR 白岡駅・JR 新白岡駅の2駅）、路線バス（朝日バス・けんちゃんバス）、のりあい交通の運行があり、市民・来訪者の移動を支えています。

公共交通空白地域<sup>※</sup>の状況は、本市の市街化区域においては、概ね公共交通徒歩圏が形成されています。白岡駅には2系統の路線バスの乗り入れがありますが、新白岡駅には路線バスの乗り入れが無いため、新白岡駅周辺はバス停利用圏域の空白が目立つ状況です。



※公共交通空白地域とは

- ・この計画の中では、地域公共交通確保維持改善事業における交通不便地域を指すのではなく、公共交通の徒歩圏域以外の地域とする。

## (2) 公共交通の状況

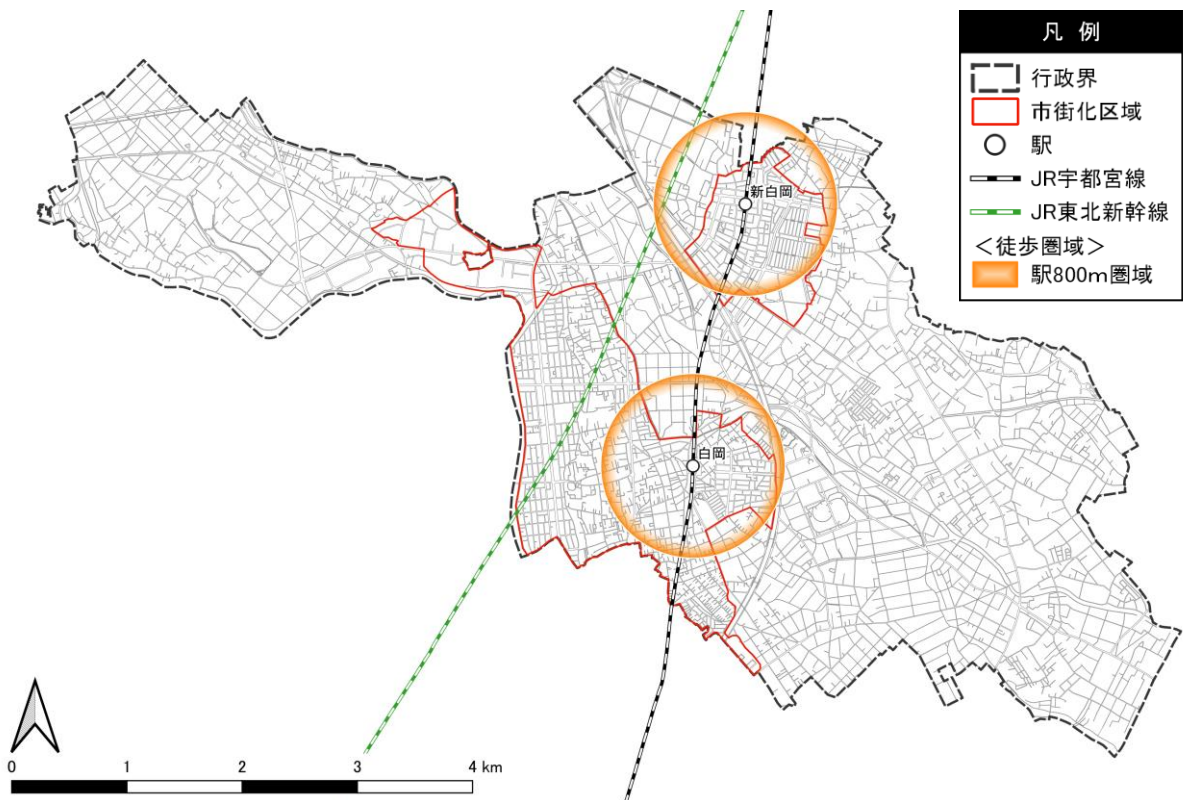
### 1) 鉄道

#### ① 鉄道網

本市には、JR 宇都宮線が南北に通っており、白岡駅と新白岡駅の2つの駅を有します。2駅ともに上野駅発着系統と、新宿駅経由で横須賀線に直通する「湘南新宿ライン」、上野駅・東京駅経由で東海道線に直通する「上野東京ライン」が停車します。白岡駅は明治43年(1910年)に開業。100年以上の歴史を持つ埼玉県内においても歴史ある駅の一つです。新白岡駅は昭和62年(1987年)に開業しました。

宇都宮方面～東京都心～横浜方面を結ぶ市民の移動の足として機能しています。

《鉄道路線状況図》



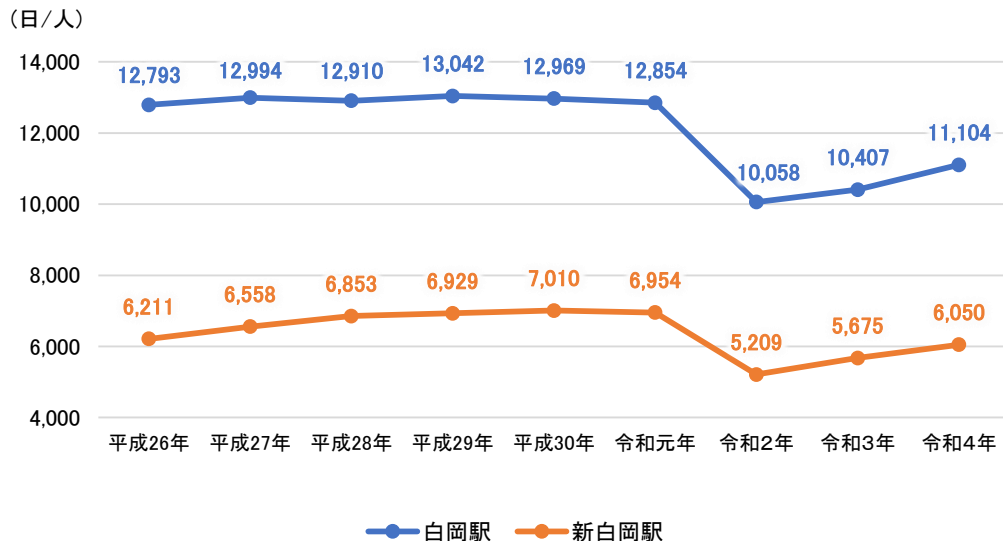
出典：国土数値情報

## ②鉄道の利用状況

各駅の1日平均乗車人員は、白岡駅の方が多く、近年は1日当たり平均1万人を超える利用者がおり、新型コロナウイルスの影響で落ち込んだ令和2年（2020年）以降は増加傾向にあります。

新白岡駅では、近年は1日当たり5千人を超える利用者がおり、白岡駅同様、令和2年（2020年）以降は増加傾向にあります。

《1日当たりの平均乗車人員》



出典：JR 東日本ホームページ

## ③鉄道駅の整備状況

白岡駅では、東口と西口の2箇所には出口があり、その両方に駅前ロータリーが設けられています。また、東口にのみエレベーターが設置されています。

新白岡駅においても、白岡駅と同様に東口と西口があり、そのどちらにも駅前ロータリーが設けられています。また、両出口にエレベーターが設置されています。

両駅ともに、エレベーターが整備されており、車いす利用者等も考慮したバリアフリーな設計となっています。



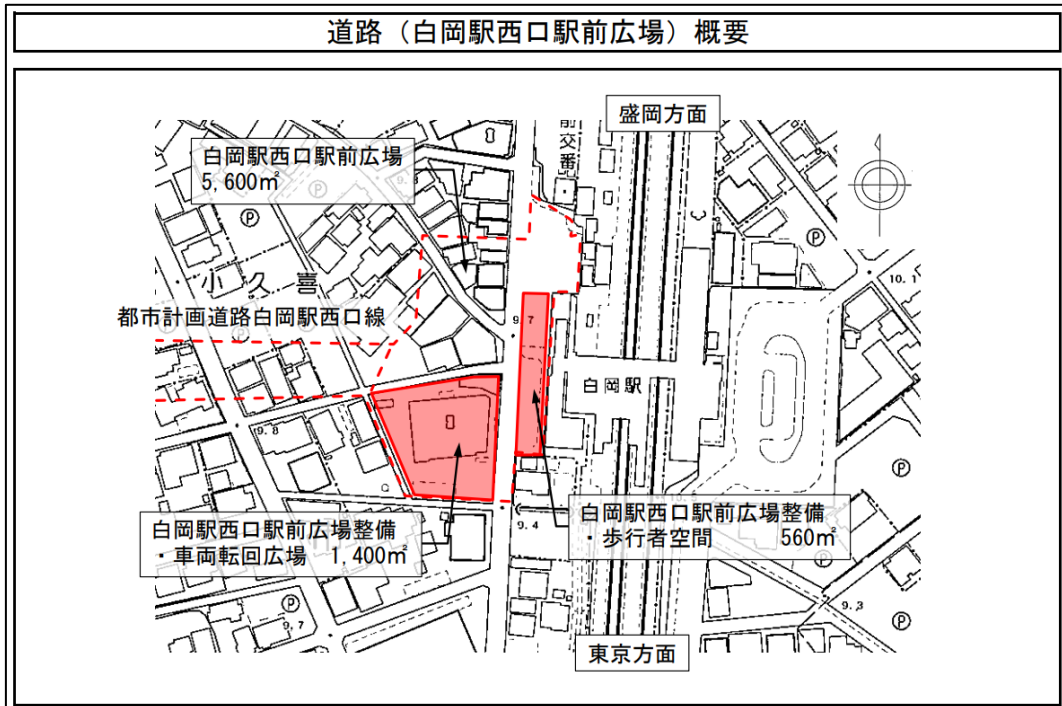
白岡駅東口



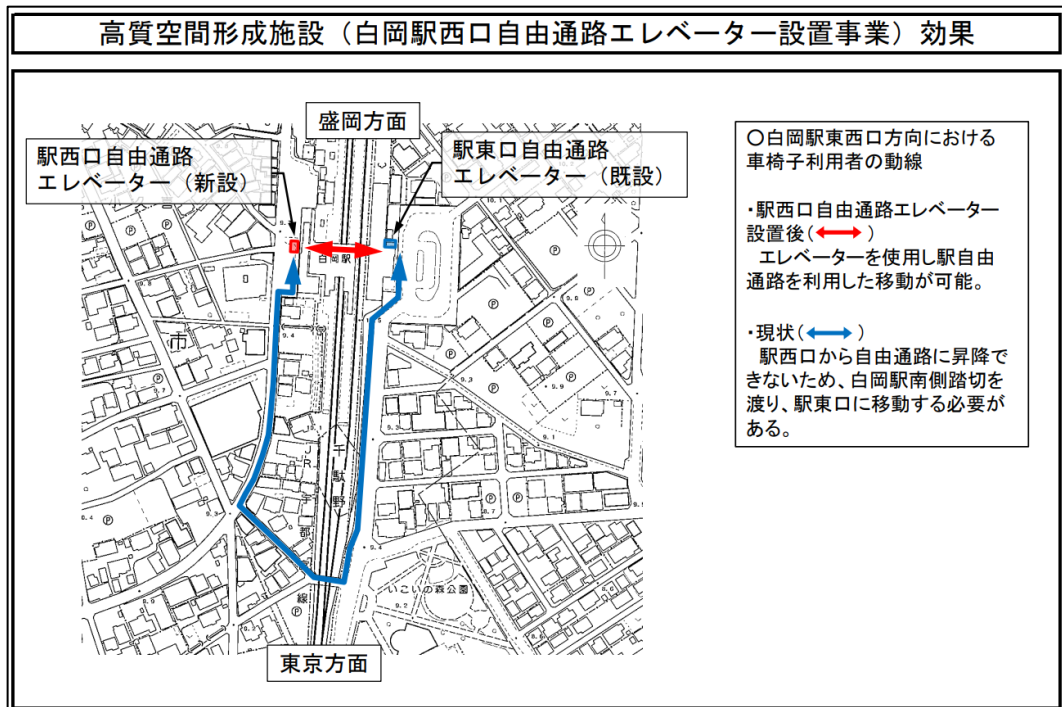
新白岡駅東口

④今後の整備予定

白岡駅西口では、周辺地域の利便性や防災性の向上、交通安全の確保等を目的に、国庫補助事業を活用し整備を進めることとしています。また、白岡駅東口においても、都市計画道路と駅前広場との接続に併せて整備を進めることとしています。令和4年度（2022年度）から令和13年度（2031年度）までの10年間を計画期間とし、白岡駅西口及び東口駅前広場や都市計画道路等の整備を進めていく予定です。



白岡駅西口整備概要図（都市再生整備計画 白岡駅周辺地区<第1回変更>）



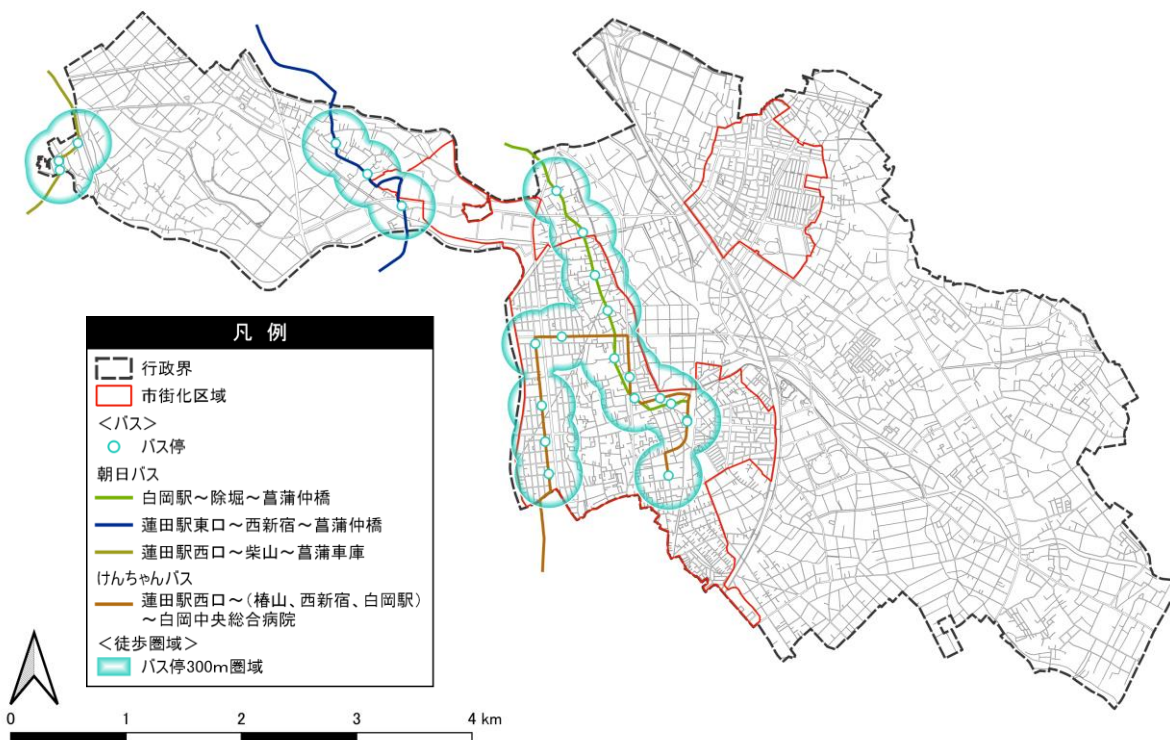
白岡駅エレベーター整備概要図（都市再生整備計画 白岡駅周辺地区<第1回変更>）

## 2) 路線バス

### ① 路線バス網

本市では、2社4路線の路線バスが運行しています。朝日自動車株式会社の運行による「朝日バス」3路線、丸建つばさ交通株式会社の運行による「けんちゃんバス」1路線の計4路線です。運行経路は、以下の図に示すよう白岡駅を発着する2路線、市の西部を主要経路とする2路線となっています。

《路線バス路線状況図》

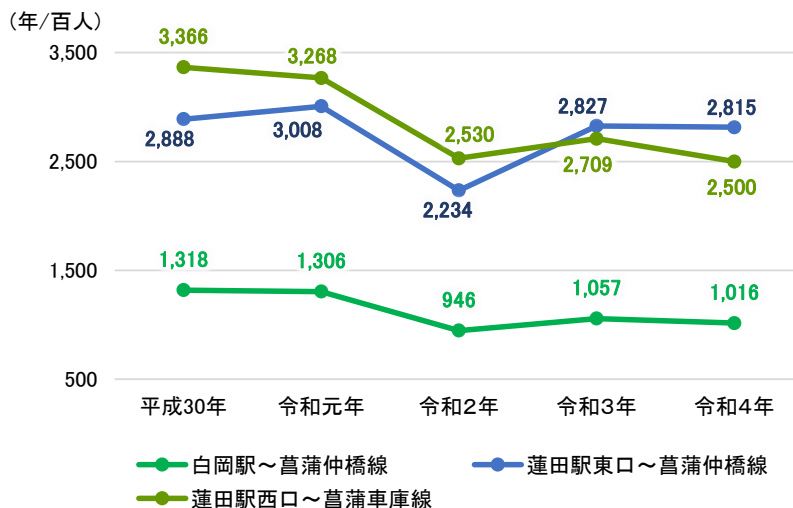


出典：国土数値情報

### ② 路線バス（朝日バス）の利用状況

路線バス（朝日バス）の年間の輸送人員は概ね横ばいの傾向ですが、本市最西部を通る蓮田駅西口～菖蒲車庫線は減少傾向にあります。

《年間の輸送人員》



出典：朝日自動車株式会社資料

### ③路線バスの運行状況と車両

路線バス（朝日バス）は、白岡駅～除堀～菖蒲仲橋線、蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋線、蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫線の順に運行本数が多く、3路線において朝日自動車保有の大型バスを使用し運行しています。

けんちゃんバスは、蓮田駅西口～（椿山、西新宿、白岡駅）～白岡中央総合病院線の1路線において丸健つばさ交通の保有するバスが運行しています。

≪片道の運行本数≫

系統（片道）		平日	日・祝
朝日バス	白岡駅～除堀～菖蒲仲橋	22	16
	蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋	18	16
	蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫	11	13
けんちゃんバス	蓮田駅西口～（椿山、西新宿、白岡駅）～白岡中央総合病院	12	9

出典：NAVITIME



朝日バス



けんちゃんバス

### ④路線バスの停留所状況

路線バスの市内の停留所は朝日バスで13箇所、けんちゃんバスで20箇所設置されています。停留所の待合環境は、多くのバス停においてバス停看板のみの設置となっています。

≪各路線の停留所数≫

系統（片道）		停留所数
朝日バス	白岡駅～除堀～菖蒲仲橋	8
	蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋	3
	蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫	3
けんちゃんバス	蓮田駅西口～（椿山、西新宿、白岡駅）～白岡中央総合病院	20

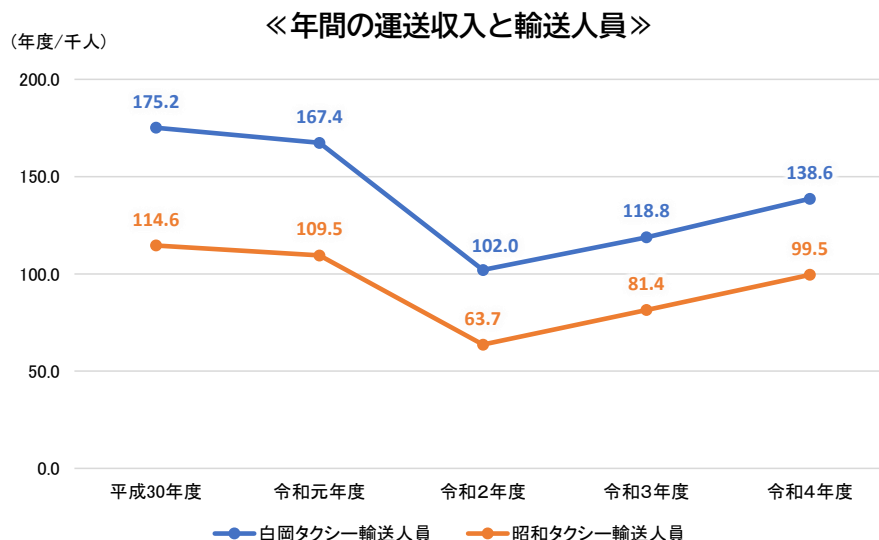
出典：NAVITIME



### 3) タクシー

#### ① タクシーの運行状況

タクシーの輸送人員は、白岡タクシーでは令和元年（2019年）の167.4千人から令和2年（2020年）の102.0千人と減少しましたが、令和4年（2022年）には138.6千人となっています。昭和タクシーでは令和元年（2019年）の109.5千人から令和2年（2020年）の63.7千人と減少していましたが、令和4年（2022年）は99.5千人となっています。



出典：白岡タクシー株式会社・昭和タクシー有限会社資料

#### ② タクシーの車両状況

本市では、白岡タクシー株式会社、昭和タクシー有限会社の2社がタクシーを運行しています。



白岡タクシーの車両



昭和タクシーの車両

#### ③ タクシーの待合環境状況

本市には、タクシー乗り場が整備された箇所が白岡駅の東口と西口にそれぞれ1箇所ずつ、同様に新白岡駅の東口と西口にそれぞれ1箇所ずつに加え、白岡中央総合病院に1箇所の計5箇所配置されています。



白岡駅西側のタクシー待合環境



白岡中央総合病院のタクシー待合環境

#### 4) のりあい交通

##### ①のりあい交通とは

「のりあい交通」とは、利用者があらかじめ予約をして、同じ方面に行く人と乗り合いながら目的地に移動する交通機関です。本市においても市内全域を運行エリアとした地域公共交通サービスとして運行しており、普段利用しているゴミ集積所から、白岡市内の病院やスーパー、駅、市役所や図書館等の市が指定した場所に片道 500 円（乗り合い利用の場合は 1 名：300 円）で行くことができます。

本市では、予約システムを導入し、のりあい交通の利用しやすさの向上と効率的な運営を行っています。

##### ②のりあい交通の運行状況

新型コロナウイルスが落ち着いたこともあり、年々利用者は増加傾向にあります。

##### 《のりあい交通の運行状況》

	令和2年度	令和3年度	令和4年度
1日当たりの利用人数	30.8人	39.8人	44.2人

出典：白岡市

##### ③のりあい交通の車両状況

昭和タクシーに委託し運行を行っているため、昭和タクシーと同一の車両を使用しています。

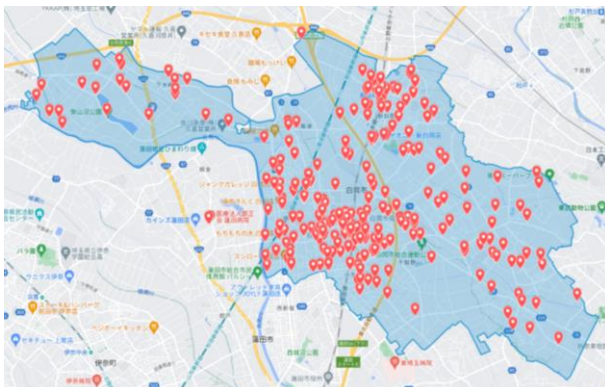
##### ④のりあい交通の目的地

のりあい交通の目的地は、市内に多く点在している状況です。市役所や鉄道駅等の公共施設から、医療、子育て、商業施設まで多岐にわたっており、一部の目的地は市外にあります。

##### 《のりあい交通の主な目的地》

属性	主な目的地
官公庁・駅	市役所、はびすしらおか、白岡駅、新白岡駅 等
医療・福祉	白岡中央総合病院、蓮田病院、老人福祉センター、介護施設 等
商業・農業	各郵便局、スーパー 等
子育て・学校	各小中学校、保育所、幼稚園 等
コミュニティ施設等	コミュニティセンター、勤労者体育センター、総合運動公園、各集会所・自治会館 等
その他	霊園、寺社仏閣 等

##### 《のりあい交通の目的地》



施設	名称
病院・医院・診療所	白岡中央総合病院、新白岡あだち眼科、蓮田病院、富田皮膚科 等 25箇所
歯科医院	青空歯科クリニック、アリス歯科クリニック 等 20箇所
介護施設	老人福祉センター、光乃里、ぽっかぽか 等 25箇所
福祉施設	太陽の里、めぐみの里 等 9箇所

出典：白岡市

## 5) その他

### ① 自転車等の状況

現在、白岡駅及び新白岡駅の両方に駐輪場が整備されており、駅まで自転車を利用しやすい環境が整備されています。また、白岡市観光協会では、市内のみで利用できる無料の観光貸自転車事業を行っています。

《駅に付属している駐輪場配置状況（左）と自転車貸出所状況（右）》

駐輪場名	台数	貸出所名	台数
リパーク白岡駅前駐輪場	139	白岡観光協会	3
白岡駅東口自転車駐車場	730	白岡駅西口共同駐車場受付	2
リパーク新白岡駅西口駐輪場	53		
Parking in 新白岡駐輪場	354		

出典：白岡市、NAVITIME



白岡駅東側の自転車駐車場



白岡駅西口共同駐車場

### ② 民間事業者の運輸資源

国土交通省では近年、地域公共交通の「リ・デザイン」として、「エリア一括協定運行事業」を創設しました。内容は、地方自治体が事業者と協定を締結して一定エリアの公共交通を一括して運行する場合の補助制度を設けるもので、本市においても、既存の交通モードとの連携が検討されます。本市では以下の運輸資源があります。

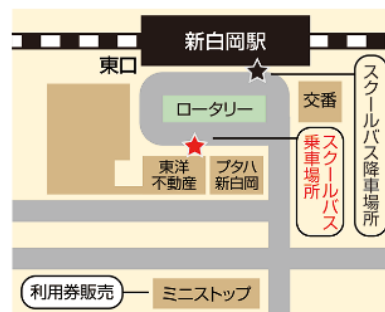
No	種別	運行場所	運行主体
1	白岡中学校のスクールバス	中学校—大山地域	ダイヤモンド観光バス株式会社
2	日本工業大学の送迎バス	大学—新白岡駅	大学
3	工業団地の送迎バス	工業団地—駅	各企業
4	蓮田病院の送迎バス	蓮田病院—白岡駅 (日曜、祝日以外)	病院
5	白岡市老人福祉センターの送迎バス	老人福祉センター—市内停留所 (水曜・金曜のみ)	白岡市老人福祉センター

出典：白岡市

#### 各運輸資源の運行状況

- ・日本工業大学の送迎バス

新白岡駅												
時	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
駅発		30	30	00	40	55	59	30	00	30	15	07
時	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	
大学発		15	15	22	40	43	15	15	15	00	54	
										45		

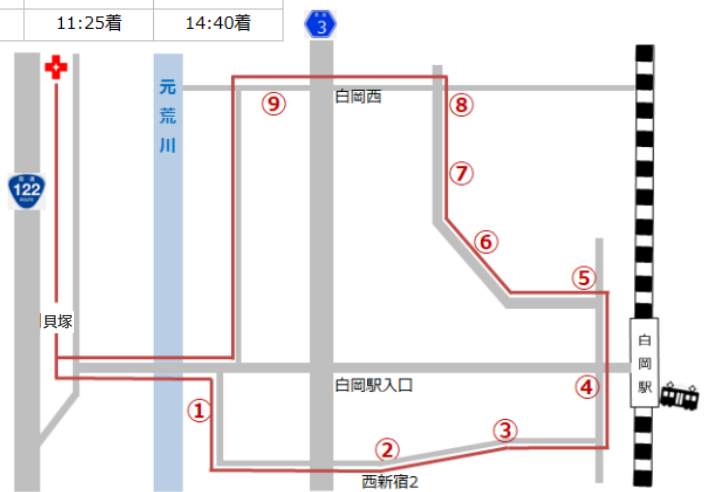


出典：日本工業大学ホームページ

・蓮田病院の送迎バス

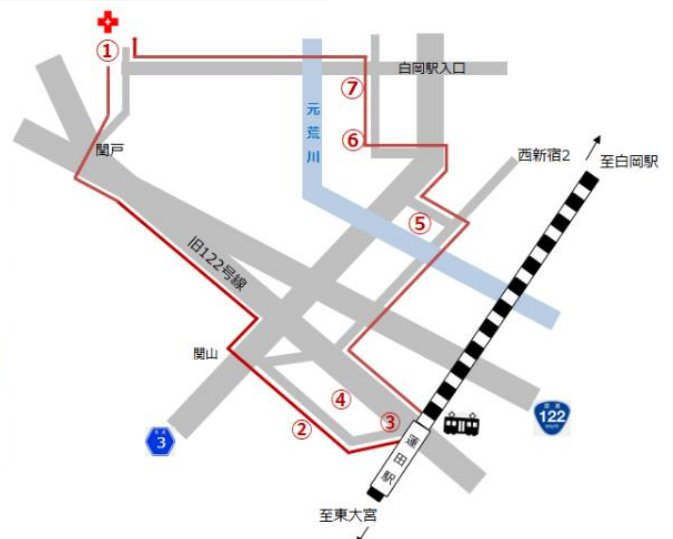
ア.蓮田病院～白岡駅ルート

蓮田病院（発）	9:10	10:55	14:10
①つつじヶ丘団地前	9:15	11:00	14:15
②泊歯科医院前 深夜バス停前	9:19	11:05	14:19
③白岡動物病院前	9:22	11:07	14:22
④白岡駅西口 【りそな銀行前】	9:24	11:09	14:24
⑤なかじま美容室前 【商店街前】	9:25	11:10	14:25
⑥白岡農協 【深夜バス停前】	9:26	11:11	14:26
⑦サービス付き高齢者住宅みずき白岡	9:30	11:15	14:30
⑧興善寺 【朝日自動車バス停前】	9:31	11:16	14:31
⑨セブンイレブン白岡西7丁目店裏	9:35	11:20	14:35
蓮田病院（着）	9:40着	11:25着	14:40着



イ.蓮田病院～蓮田駅西口ルート

①蓮田病院（発）	—	10:10	注 11:45	13:20	15:10	16:10
②蓮田郵便局向い側	8:32	10:25	12:00	13:35	15:25	16:25
③蓮田駅西口 【りそな銀行前】	8:35	10:28	12:03着	13:38	15:28	16:28
④蓮田市図書館前	8:37	10:30	回送	13:40	15:30	16:30
⑤椿山自治会館前	8:41	10:34		13:44	15:34	16:34
⑥黒浜西自治会館	8:45	10:38		13:48	15:38	16:38
⑦つつじヶ丘団地前	8:48	10:41		13:51	15:41	16:41
⑧蓮田病院（着）	8:52着	10:45着		13:55着	15:45着	16:45着



運行車両

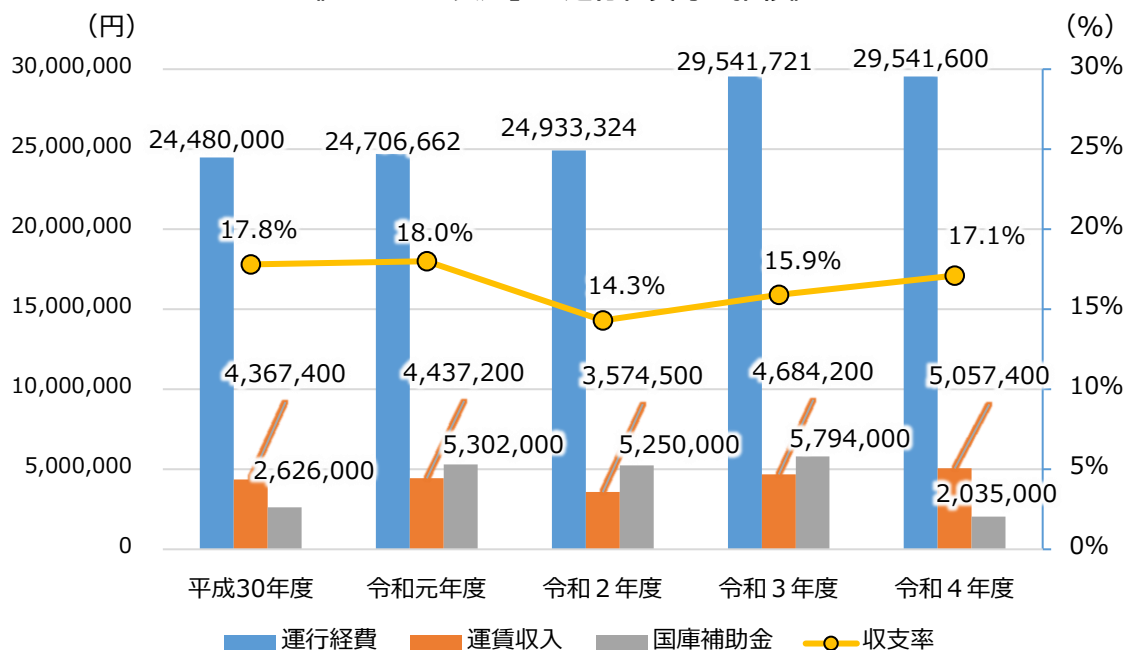
出典：蓮田病院ホームページ

### (3) 公共交通に係る市負担額

現在、「のりあい交通」を運行するため、市では、運行主体である白岡市地域公共交通確保維持改善協議会へ負担金を支出しています。運行経費から運賃収入や国庫補助金を差し引いた市の実質的な負担額は、年間で約2千万円となっています。

なお、市負担額のうち約8割については、国の特別交付税が交付されています。

《「のりあい交通」の運行経費等の推移》



出典：白岡市

※運行開始当初から、終日2台体制で運行を実施していたが、令和2年9月以降は、利用者が多い8:30から12:29までの時間帯に車両を1台増車して、2.5台体制で運行している。

※令和2年9月から令和3年3月までの期間については、利用者が多い8:30から12:29までの時間帯の車両1台増車分の運行経費は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用しており、運行経費及び運賃収入等に車両1台増車分を含めていない。

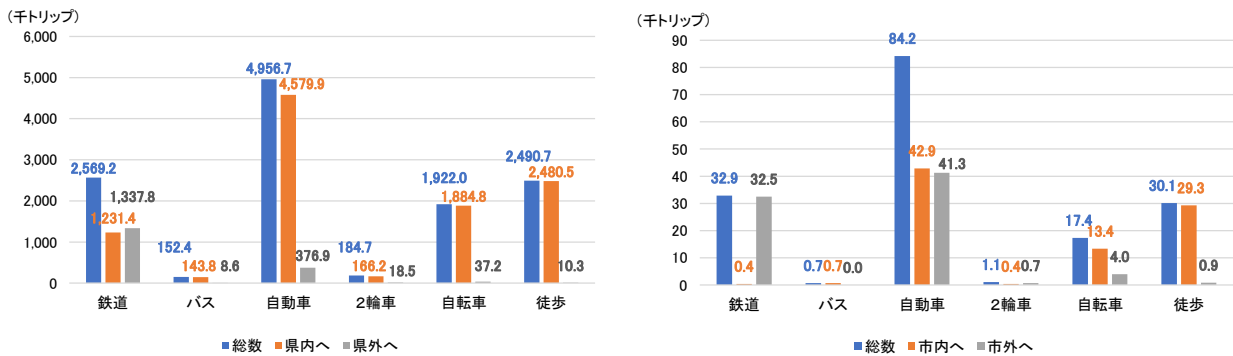
## 3-3 本市の交通特性の把握

### (1) 交通機関別発生交通量・集中交通量

#### ①発生集中量

東京都市圏パーソントリップ調査における県内・市内を起点とする移動（交通機関別発生交通量）をみると、埼玉県・白岡市ともに自動車の移動が顕著な結果です。

《交通機関別発生交通量（埼玉県）（左）と交通機関別発生交通量（白岡市）（右）》

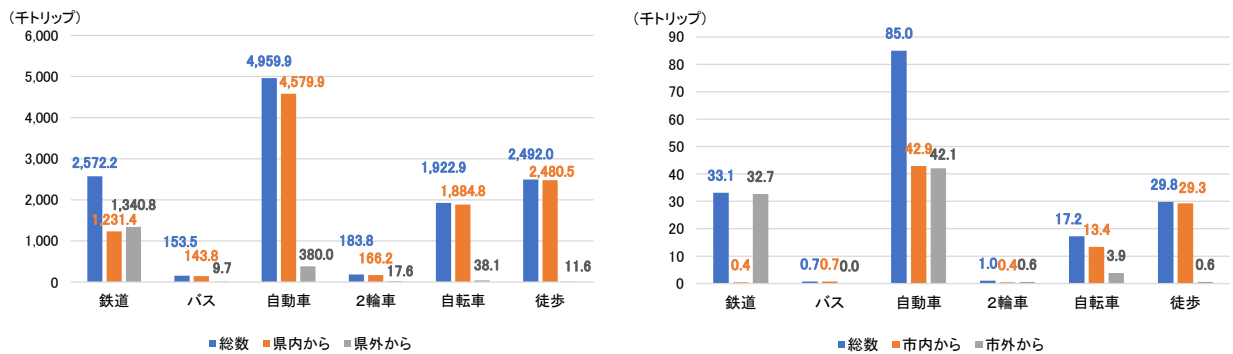


出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

#### ②集中交通量

東京都市圏パーソントリップ調査における県内・市内を終点とする移動（交通機関別集中交通量）をみると、交通機関別発生交通量と同様に埼玉県・白岡市ともに自動車の移動が顕著な結果です。

《交通機関別集中交通量（埼玉県）（左）と交通機関別集中交通量（白岡市）（右）》



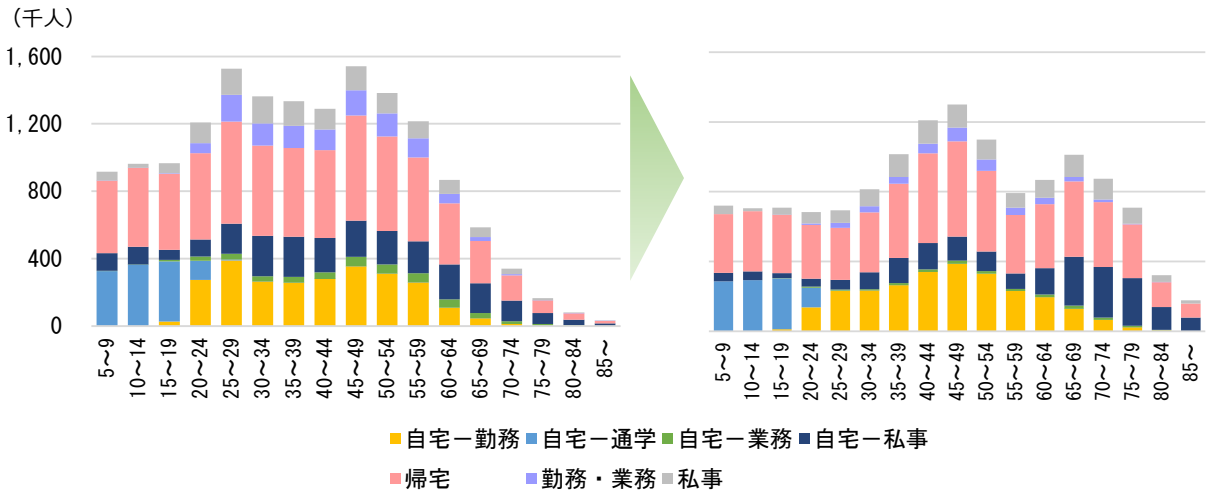
出典：第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））

## (2) 外出目的

年齢別の外出目的の推移をみると、埼玉県・白岡市ともに 65 歳以上の高齢者の外出が平成 10 年（1998 年）から平成 30 年（2018 年）で増加しています。

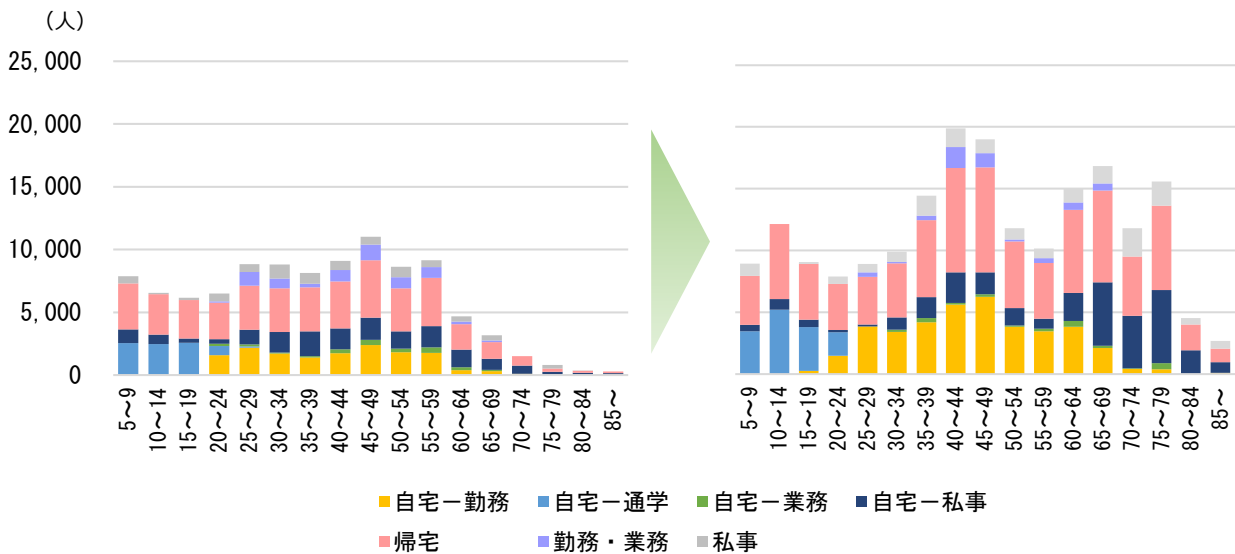
平成 10 年（1998 年）は埼玉県・白岡市ともに 30～44 歳の通勤目的での外出が 20 代、40 代後半に比べ少ない傾向がありましたが、平成 30 年（2018 年）では 40 代の通勤目的の外出が増加しています。

《埼玉県の年齢別外出目的の推移（平成 10 年（1998 年）（左）と（平成 30 年（2018 年））（右）》



出典：第 4 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 10 年（1998 年））  
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年（2018 年））

《白岡市の年齢別外出目的の推移（平成 10 年（1998 年）（左）と（平成 30 年（2018 年））（右）》



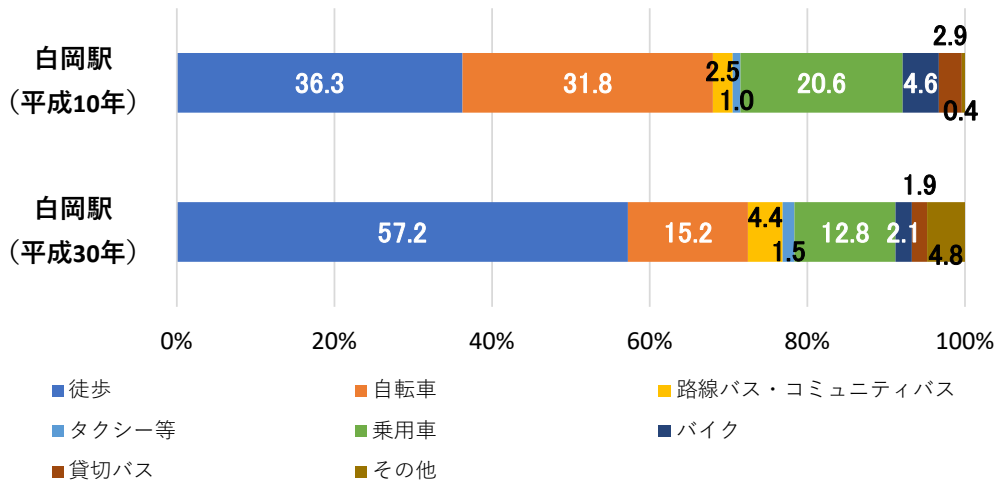
出典：第 4 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 10 年（1998 年））  
第 6 回東京都市圏パーソントリップ調査（平成 30 年（2018 年））

### (3) 交通手段分担率

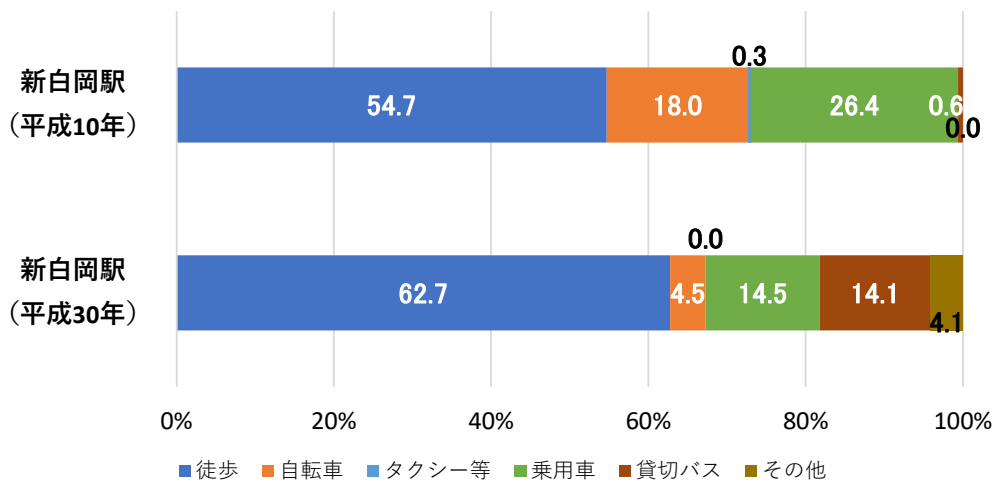
各鉄道駅発着の交通手段の割合は、平成10年（1998年）と平成30年（2018年）において「徒歩」が最も多い状況です。

平成10年（1998年）と平成30年（2018年）の交通手段を比較すると、各鉄道駅において、「徒歩」の割合が増加し、「自転車」や「乗用車」の割合が減少しています。

《交通手段分担率（白岡駅）》



《交通手段分担率（新白岡駅）》



出典：第4回東京都市圏パーソントリップ調査（平成10年（1998年））  
第6回東京都市圏パーソントリップ調査（平成30年（2018年））



## (4) 免許返納状況

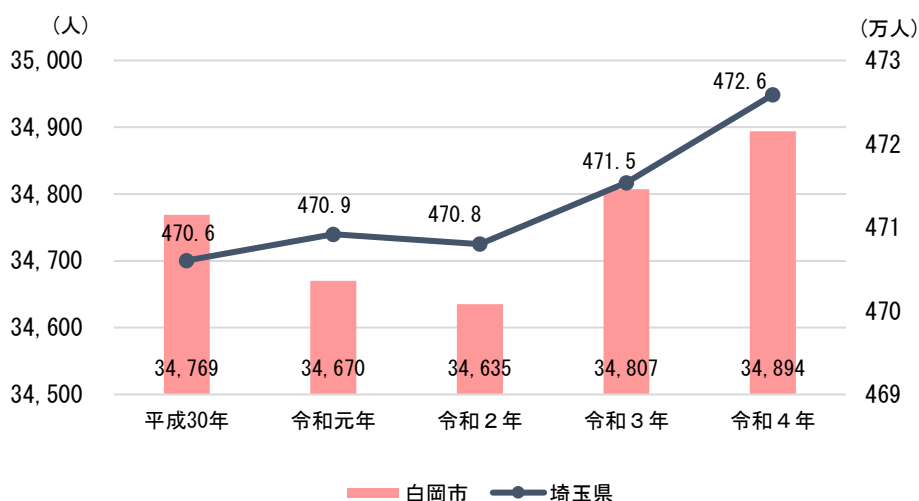
### ① 免許保有者数と申請取消件数（免許返納）の推移

免許保有者は、白岡市においては、平成30年（2018年）から令和2年（2020年）にかけて減少傾向にありましたが、その後から令和4年（2022年）にかけては、大幅に増加しています。

埼玉県においては、平成30年（2018年）から令和2年（2020年）にかけてあまり変化はなく、その後から令和4年（2022年）にかけては、白岡市と同様に大幅に増加しています。

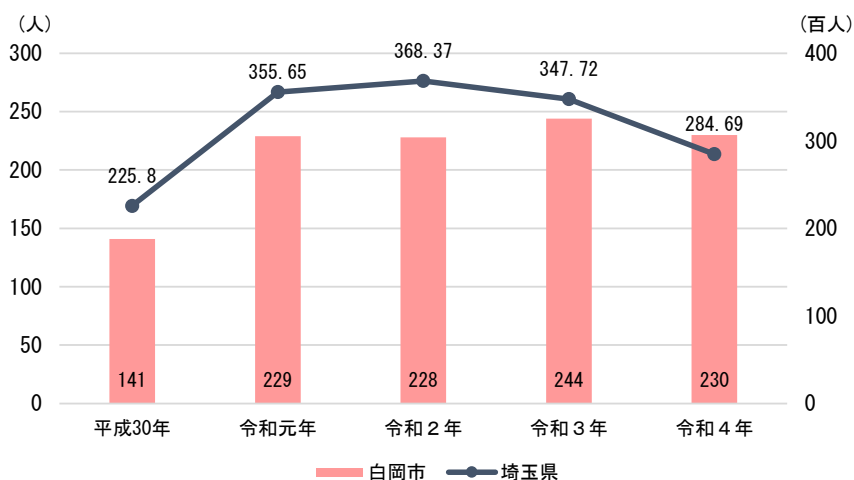
免許返納者は、埼玉県・白岡市ともに、平成30年（2018年）から令和元年（2019年）にかけては増加しましたが、その後令和3年（2021年）までは大きな変化がないまま推移しており、埼玉県では令和4年（2022年）にかけて免許返納者が減少しています。

《免許保有者数の推移》



出典：白岡市資料

《申請取消件数（免許返納）の推移》

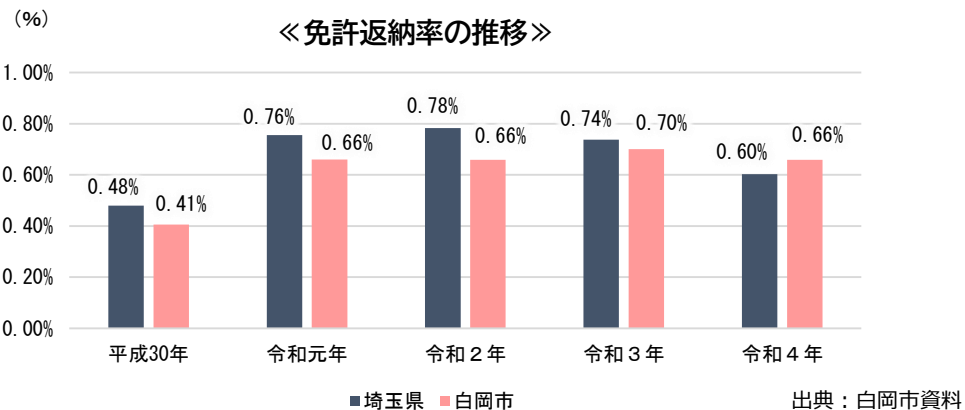
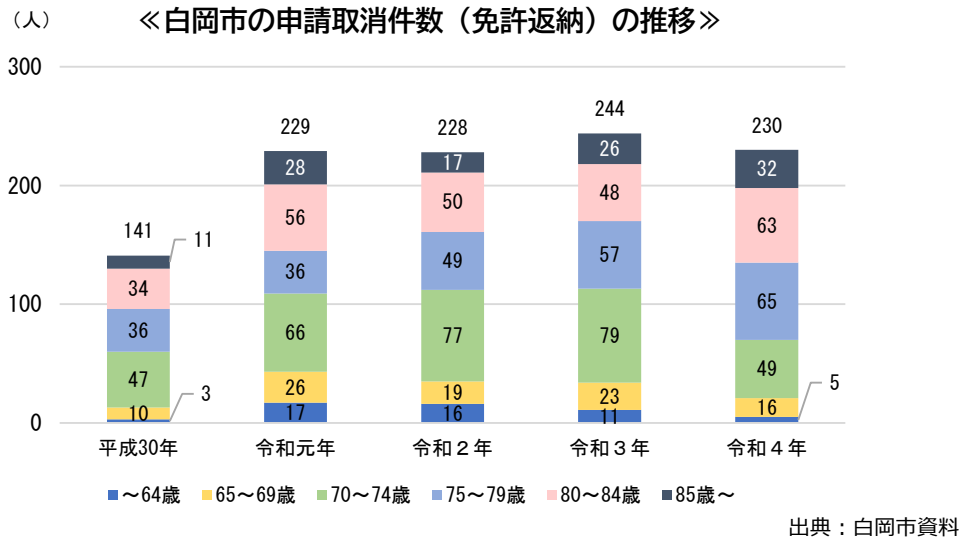
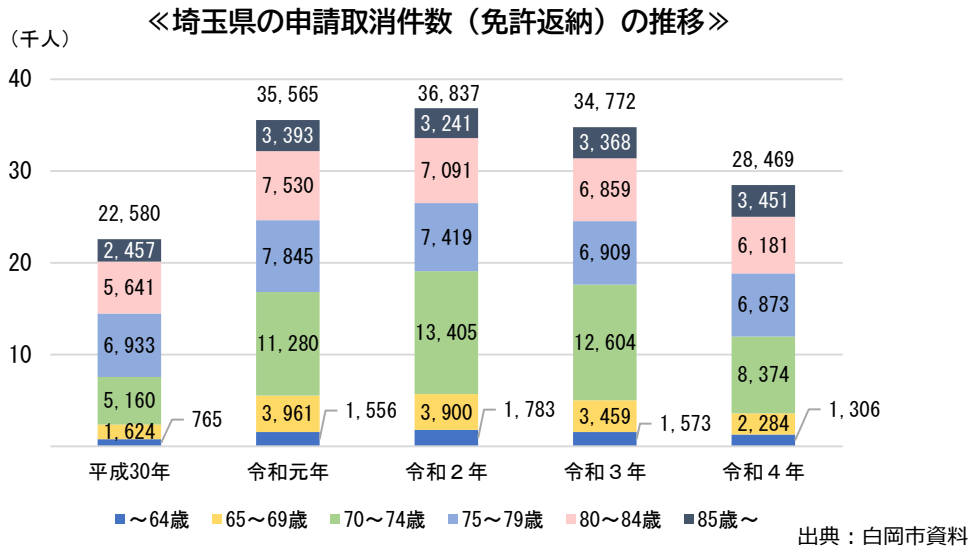


出典：白岡市資料

②免許返納者数における埼玉県との比較

埼玉県と白岡市の免許返納者数の増加率を比較すると、令和2年（2020年）まではほぼ類似した推移にありますが、埼玉県では令和3年（2021年）から令和4年（2022年）にかけて大幅に免許返納件数が減少しています。白岡市ではその傾向はみられず、毎年230人前後の免許返納件数があります。

免許返納者の多くを65歳以上の高齢者が占めており、直近4年間の免許返納率の推移は0.6%前後で推移しています。



---

## 第4章

---

### 市民ニーズの把握

---

## 4-1 市民アンケート調査実施概要

本計画策定の一環として、公共交通に係る市民の意向等の把握を目的とした市民アンケート調査を令和5年度に実施しました。本章では調査結果の要点を整理します。

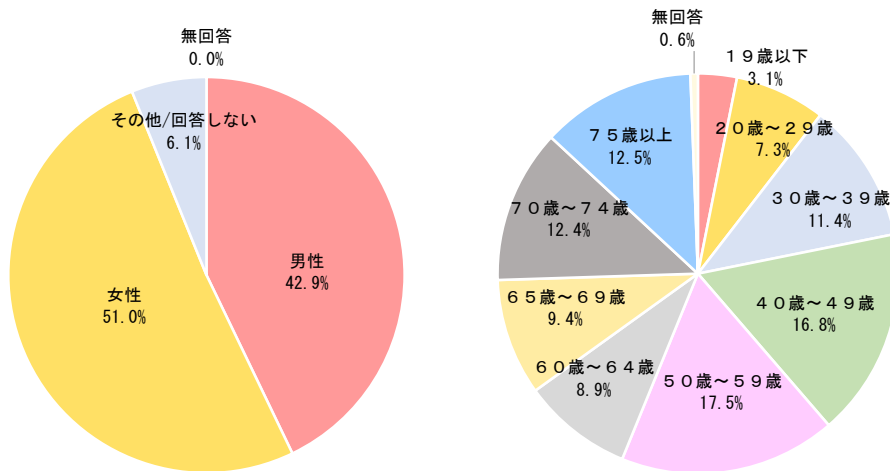
実施時期	・令和5年8月10日（発送）～令和5年8月31日（投函締切）
実施対象	・市民3,000人（地域バランスを考慮した無作為抽出）
回答方法	・「調査票への記入」、「Webでの回答」の2つの方法で実施
回収総数	・1,337票（調査票への記入：982票 Webでの回答：355票）
回収総数での回収率	・45%
調査票の枚数	・A4で8頁

## 4-2 調査結果概要

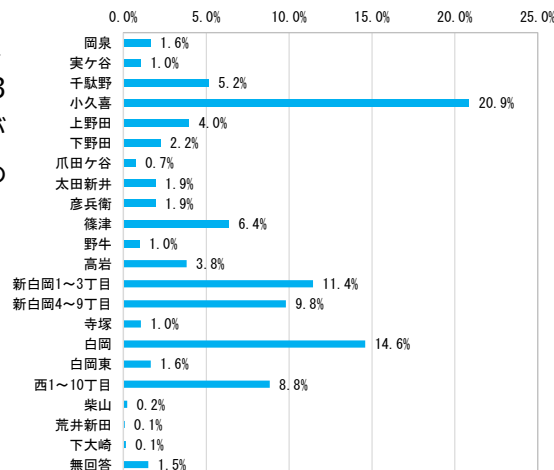
### 4-2-1. 回答者の属性と日常移動

#### ・回答者の属性

性別は、女性が51.0%、男性が42.9%を占めている。年齢は、50歳～59歳が17.5%と最も高く、次いで40歳～49歳が16.8%を占めている。なお、60歳台も、60歳～64歳の8.9%と65歳～69歳の9.4%を合計すると、18.3%を占めている。

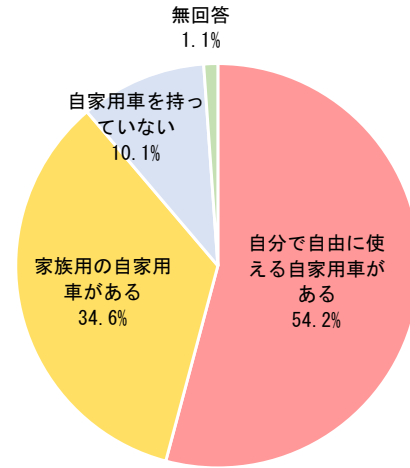


住所は、小久喜が20.9%と最も高く、次いで、白岡が14.6%、新白岡1～3丁目が11.4%、新白岡4～9丁目が9.8%、西1～10丁目が8.8%を占めている。



## ・自家用車の所有状況

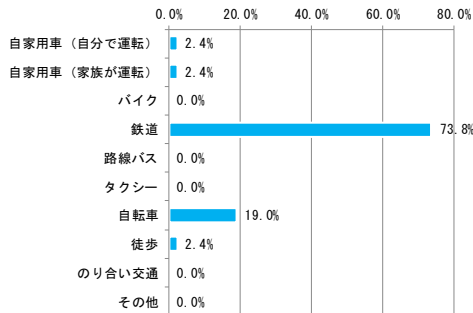
「自分で自由に使える自家用車がある」が54.2%と最も高く、次いで「家族用の自家用車がある」が34.6%と、全体の約9割が自家用車を所持している。



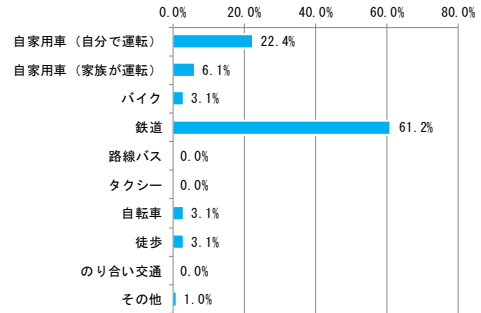
## ・年齢層別の最も外出頻度の多い交通手段

若年層（19歳以下、20歳～29歳）では、「鉄道」の割合が6割以上を占めている。30歳以上では鉄道に加え、「自家用車（自分で運転）」の割合が約半数を占める結果となっている。

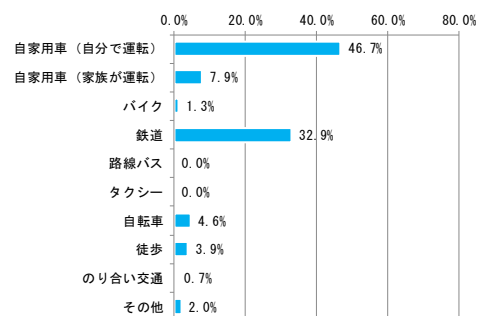
### ・19歳以下（回答数 42 件）



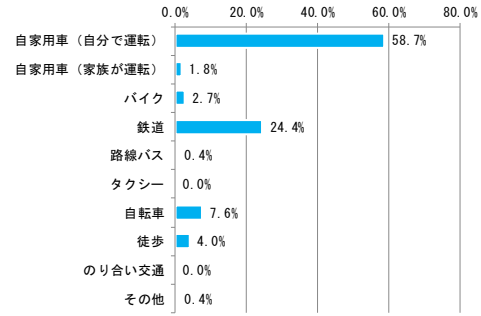
### ・20歳～29歳（回答数 98 件）



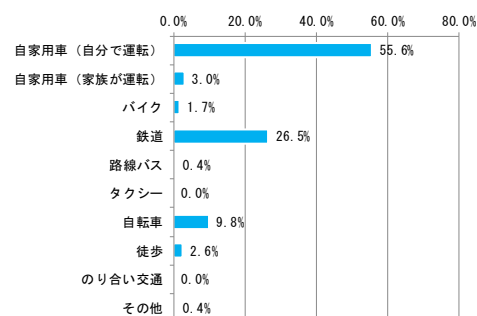
### ・30歳～39歳（回答数 152 件）



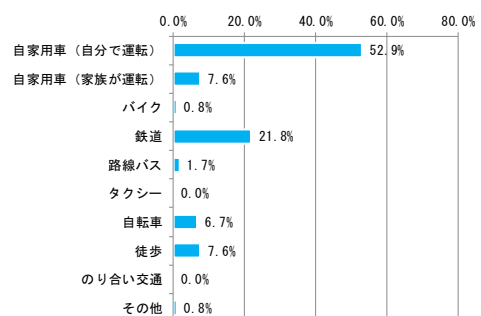
### ・40歳～49歳（回答数 225 件）



### ・50歳～59歳（回答数 234 件）



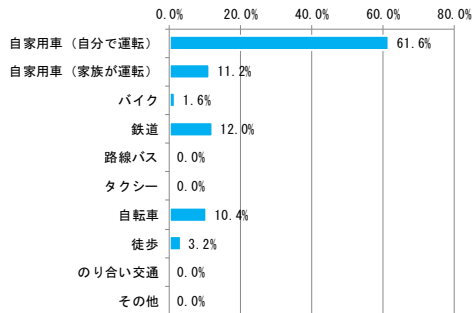
### ・60歳～64歳（回答数 119 件）



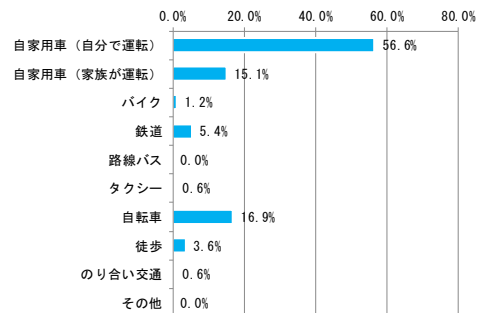
## 第4章 市民ニーズの把握

65歳以上の高齢層では鉄道に加え、「自家用車（自分で運転）」、「自転車」が年齢が上がるごとに増えている。

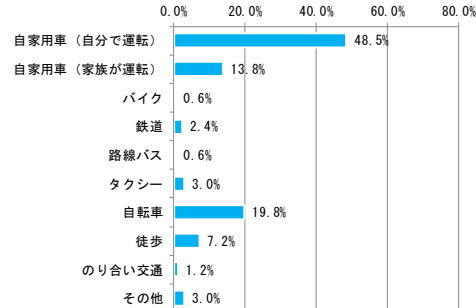
### ・65歳～69歳（回答数125件）



### ・70歳～74歳（回答数166件）

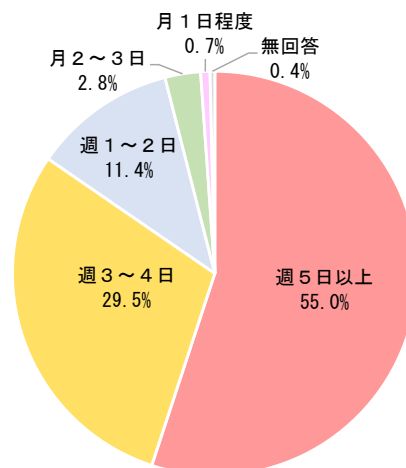
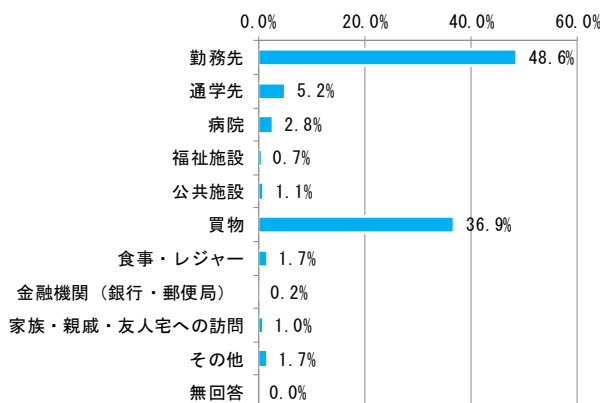


### ・75歳以上（回答数167件）



### ・最も外出頻度の多い外出先

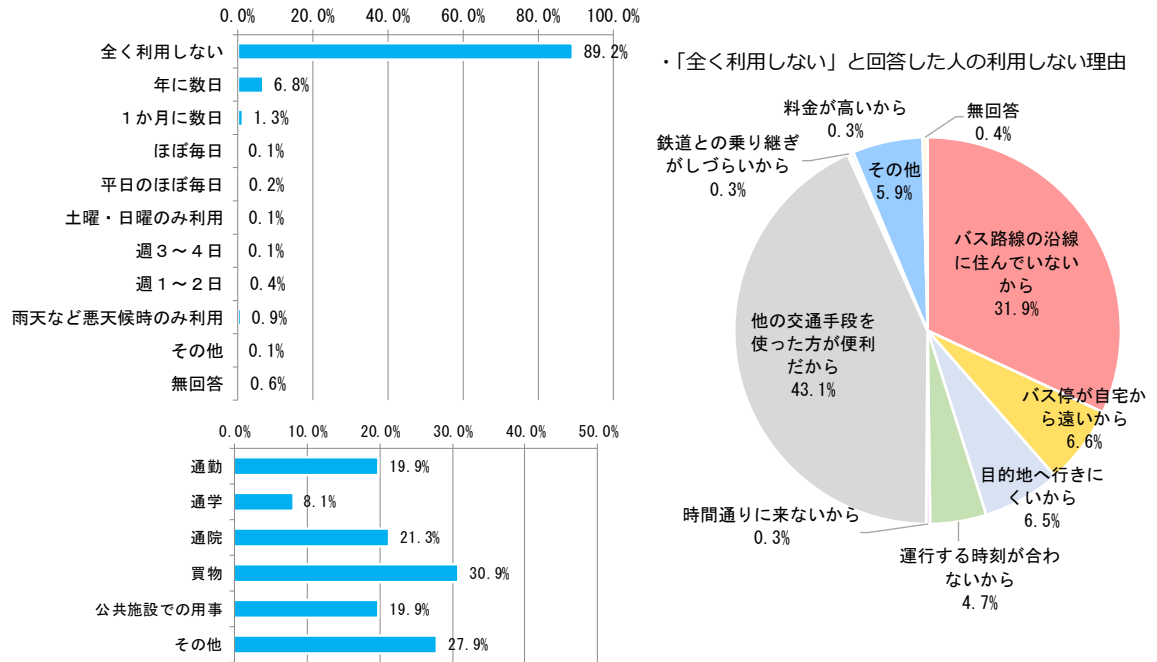
外出先は、「勤務先」が48.6%と最も高く、次いで「買物」が36.9%を占めている。外出頻度は、「週5日以上」が約半数を占め、次いで「週3～4日」、「週1～2日」の順となっている。



## 4-2-2. 回答者の公共交通の利用状況と満足度

### ・路線バスの利用状況と満足度

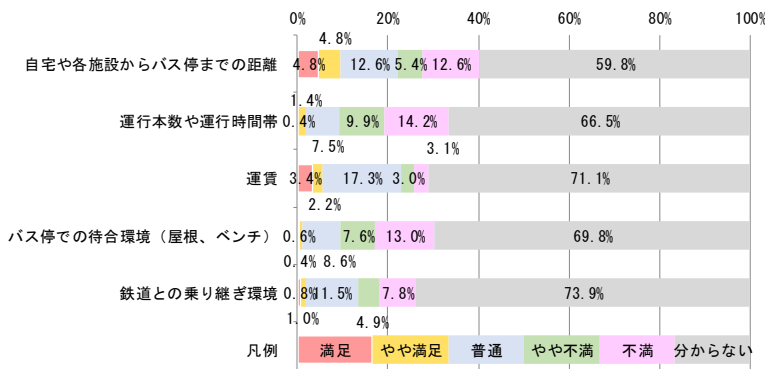
路線バスの利用は、「全く利用しない」が 89.2%を占め、非常に利用率が低い状況にある。利用しない理由で最も多いのは、「他の交通手段を使った方が便利だから」で 43.1%、次いで、「バス路線の沿線に住んでいないから」が 31.9%を占めている。なお、路線バスの利用は少ないが、利用目的は「買物」が 30.9%、「通勤」、「通院」、「公共施設の用事」は、それぞれ 20%程度を占めている。満足度では市民の約 9 割が利用していないという回答を反映し、分からないという回答が約 6～7 割程度占めている。



※割合は、利用頻度での「全く利用しない」と「無回答」を除く  
合計 136 件（路線バスを利用している人）に対する数値

選択肢	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	分からない	合計
自宅や各施設からバス停までの距離	57	57	150	64	150	711	1189
運行本数や運行時間帯	5	16	89	117	168	785	1180
運賃	40	26	204	35	36	837	1178
バス停での待合環境（屋根、ベンチ）	7	5	101	89	153	819	1174
鉄道との乗り継ぎ環境	10	12	135	58	92	871	1178

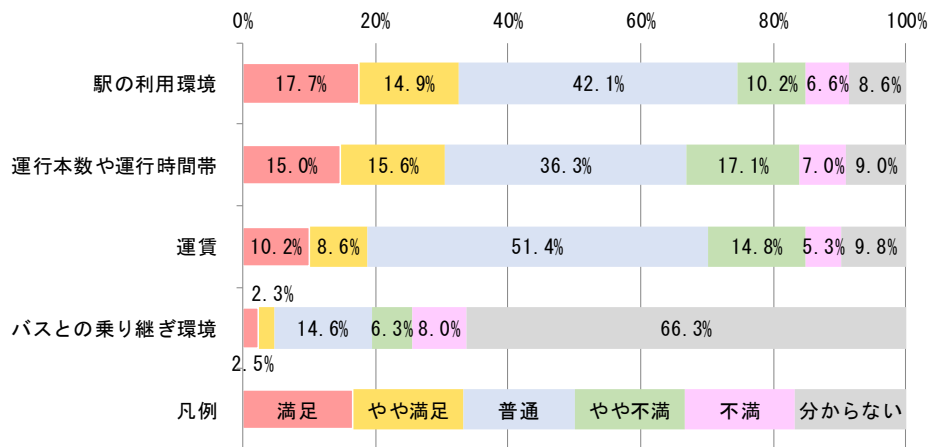
※選択肢毎の回答数の合計が異なるのは、調査票への記入で無回答（選択なし）の場合があるため



・鉄道の利用満足度

「駅の利用環境」と「運行本数や運行時間帯」においては、「満足」と「やや満足」の割合を合計すると、約30%を占めている。一方、「運賃」と「バスとの乗り継ぎ環境」は、「満足」と「やや満足」の割合の合計が低い結果となっている。特に、「バスとの乗り継ぎ環境」では、「満足」と「やや満足」の割合の合計が4.8%であった。

選択肢	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	分からない	合計
駅の利用環境	223	188	531	128	83	108	1261
	17.7%	14.9%	42.1%	10.2%	6.6%	8.6%	100.0%
運行本数や運行時間帯	186	194	452	213	87	112	1244
	15.0%	15.6%	36.3%	17.1%	7.0%	9.0%	100.0%
運賃	126	106	636	183	66	121	1238
	10.2%	8.6%	51.4%	14.8%	5.3%	9.8%	100.0%
バスとの乗り継ぎ環境	30	28	177	76	97	803	1211
	2.5%	2.3%	14.6%	6.3%	8.0%	66.3%	100.0%



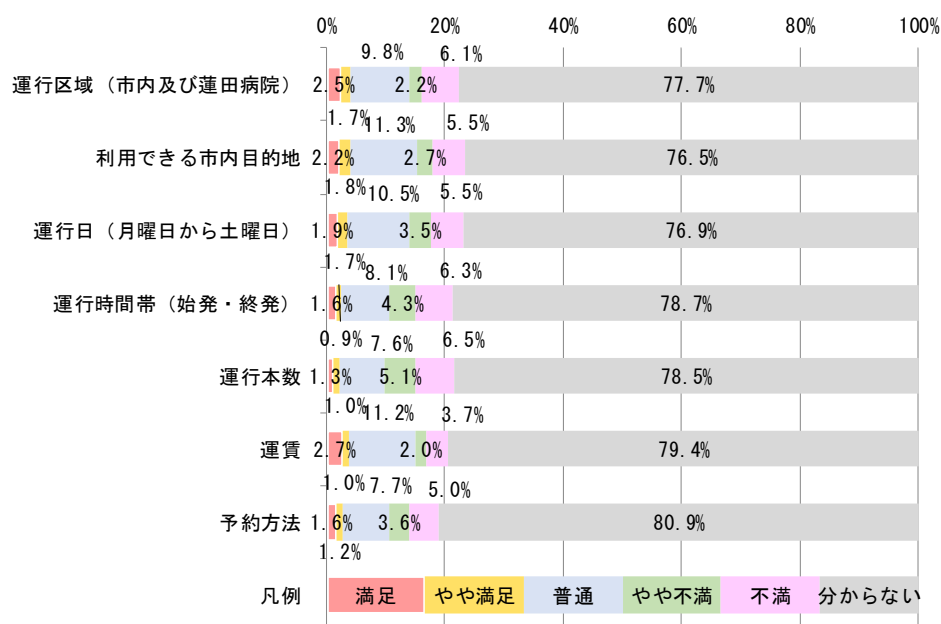
※選択肢毎の回答数の合計が異なるのは、調査票への記入で無回答（選択なし）の場合があるため



## ・のりあい交通の利用満足度

各選択肢ともに、「分からない」という回答が約8割程度占めており、認知度の向上、利用促進が課題と言える。選択肢別では、「運行区域（市内及び蓮田病院）」、「利用できる市内目的地」、「運賃」は、満足の割合が2%以上と、他の選択肢より高くなっていた。

選択肢	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	分からない	合計
運行区域 （市内及び蓮田病院）	29 2.5%	20 1.7%	116 9.8%	26 2.2%	72 6.1%	918 77.7%	1181 100.0%
利用できる市内目的地	26 2.2%	21 1.8%	133 11.3%	32 2.7%	65 5.5%	904 76.5%	1181 100.0%
運行日 （月曜日から土曜日）	22 1.9%	20 1.7%	124 10.5%	41 3.5%	65 5.5%	907 76.9%	1179 100.0%
運行時間帯（始発・終発）	19 1.6%	11 0.9%	96 8.1%	51 4.3%	74 6.3%	929 78.7%	1180 100.0%
運行本数	15 1.3%	12 1.0%	90 7.6%	60 5.1%	76 6.5%	924 78.5%	1177 100.0%
運賃	32 2.7%	12 1.0%	132 11.2%	23 2.0%	44 3.7%	934 79.4%	1177 100.0%
予約方法	19 1.6%	14 1.2%	91 7.7%	42 3.6%	59 5.0%	955 80.9%	1180 100.0%

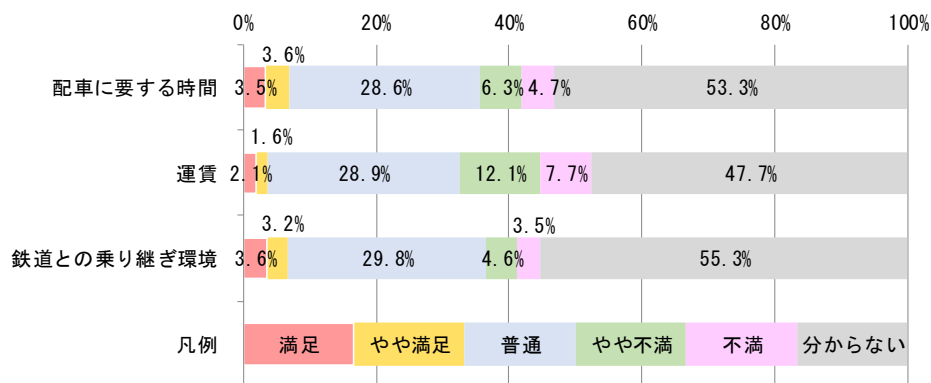


※選択肢毎の回答数の合計が異なるのは、調査票への記入で無回答（選択なし）の場合があるため

・タクシーの利用満足度

各選択肢ともに、「分からない」という回答が約5割程度占めている。選択肢別では、「運賃」では、やや不満が12.1%、不満が7.7%と、他の選択肢より高くなっている。

選択肢	満足	やや満足	普通	やや不満	不満	分からない	合計
配車に要する時間	42	43	346	76	57	644	1208
	3.5%	3.6%	28.6%	6.3%	4.7%	53.3%	100.0%
運賃	25	19	347	145	93	573	1202
	2.1%	1.6%	28.9%	12.1%	7.7%	47.7%	100.0%
鉄道との乗り継ぎ環境	43	38	356	55	42	661	1195
	3.6%	3.2%	29.8%	4.6%	3.5%	55.3%	100.0%



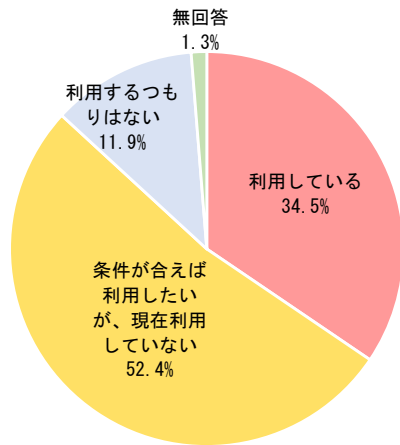
※選択肢毎の回答数の合計が異なるのは、調査票への記入で無回答（選択なし）の場合があるため

### 4-2-3. 公共交通の在り方

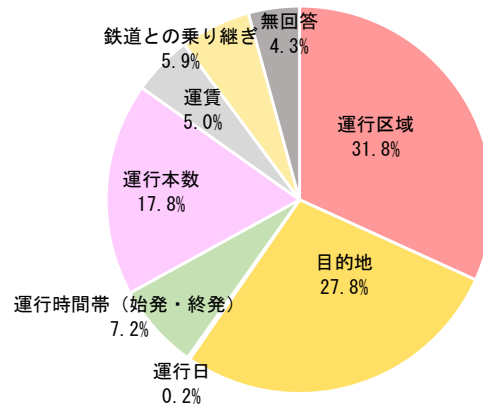
#### ・利用状況と重視すること

公共交通の利用状況は、「条件が合えば利用したいが現在は利用していない」が 52.4%で約半数を占めている。「鉄道以外の公共交通の運行に対して最も重視していること」は、「運行区域」が 31.8%と最も高く、次いで、「目的地」27.8%、「運行本数」17.8%の順となっている。

#### ・利用状況もしくは今後の意向



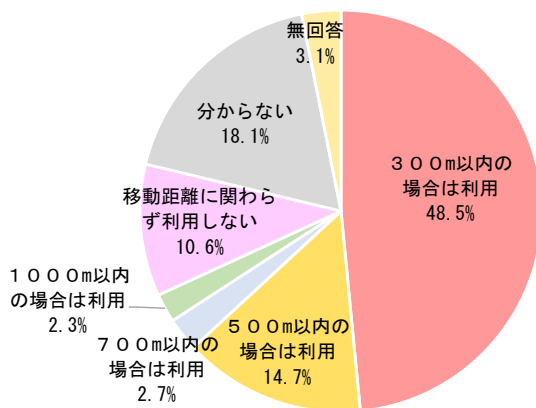
#### ・鉄道以外の公共交通の運行で最も重視すること



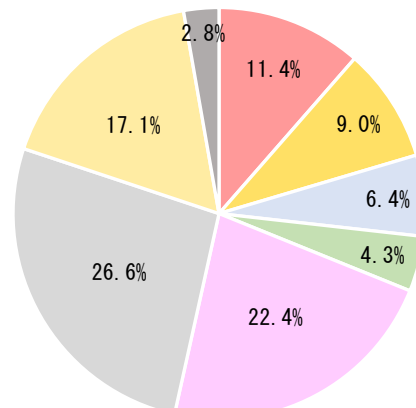
#### ・バス停までの移動可能な距離とのりあい交通の運行サービスについて

バス停までの移動距離については、「300m以内の場合は利用」が 48.5%で約半数を占めている。のりあい交通の今後の運行サービスでの考え方は、「分からない」と「のりあい交通の運行自体を知らなかった」以外の回答では、「近隣市町と連携し広域的に運行する」が 22.4%で最も多く、次いで「利用者数の増加に対応するため、運行に必要な車両台数を確保する」11.4%の順となっている。

#### ・バス停までの移動可能な距離



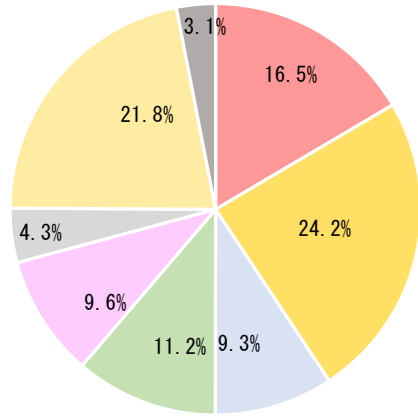
#### ・のりあい交通の運行サービスについて



- 利用者数の増加に対応するため、運行に必要な車両台数を確保する
- 日曜日と祝日の利用も可能にする
- 現在の平日の運行時間帯（8時30分～17時30分）を延長する
- 今後においても、現在の運行の経路規模、便数、料金体系を継続する
- 近隣市町と連携し、広域的に運行する
- 分からない
- のりあい交通の運行自体を知らなかった
- 無回答

・白岡市の公共交通に対する考え

「分からない」以外でみると、「地域の公共交通の充実や利用促進に地域みんながもっと積極的に関わらなければならない」が24.2%と最も高く、次いで「地域の一人ひとりが使える時には公共交通をもっと利用しよう心がけるべきである」16.5%、「必要なだけ税金を使って、地域の公共交通をもっと充実すべきである」11.2%の順となっている。

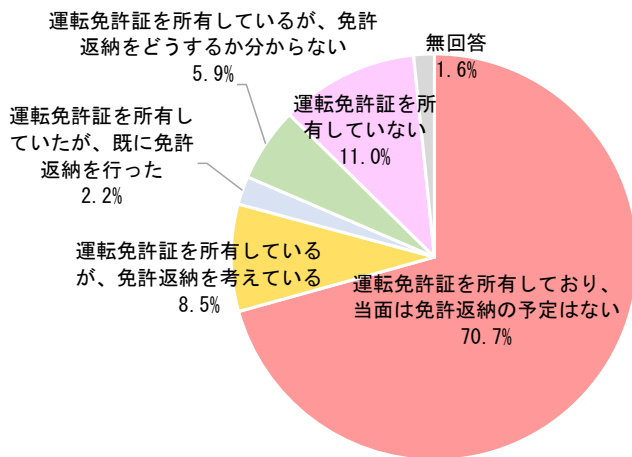


- ・地域の一人ひとりが、使える時には公共交通をもっと利用しよう心がけるべきである
- ・地域の公共交通の充実や利用促進に、地域みんながもっと積極的に関わらなければならない
- ・地域の公共交通のことは市民ではなく行政(市役所)で考えていくべきである
- ・必要なだけ税金を使って、地域の公共交通をもっと充実すべきである
- ・地域の公共交通に税金を使うのはできるだけ抑え、必要最小限にとどめるべきである
- ・路線バス等民間事業者がそれぞれの考えで運行している事業は、事業者任せにしておけばよい
- ・分からない
- ・無回答

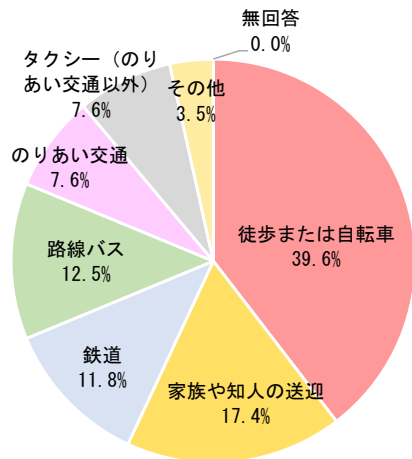
4-2-4. 運転免許証の自主返納について

「運転免許証を所有しており当面は免許返納の予定はない」が70.7%と最も高く、大多数を占めている。自主返納しない理由として最も多い理由は、「運転することに問題がないため」が69.7%であった。自主返納後に利用している(利用したい)移動手段は、「徒歩または自転車」が39.6%と最も高く、次いで「家族や知人の送迎」17.4%、「路線バス」12.5%、「鉄道」11.8%の順となっている。

・運転免許証返納意向



・返納後利用している(したい)移動手段



## 4-3 調査結果まとめ

### ①移動手段の所持状況

回答者の約90%が自分もしくは家族で自家用車を所持している。その一方で、原付・バイクは約80%が所持しておらず、自動車依存度が非常に高い状況がうかがえる。

### ②外出状況

最も外出頻度の多い外出先は、「勤務先」で約半数を占めている。最も外出頻度の多い外出先への外出頻度は「週5日以上」が55.0%、利用回数の多い交通手段の上位は「自家用車（自分で運転）」が50.5%、「鉄道」が23.6%となっている。

### ③路線バスの利用状況

- ・回答者の約90%が路線バスを全く利用しない状況にある。利用しない理由の上位は、「他の交通手段を使った方が便利」が43.1%、「バス路線の沿線に住んでいないから」が31.9%の順となっている。
- ・利用頻度は、「年に数日」の割合が高く、篠津、彦兵衛等の路線バスの沿線地域や、19歳以下や65歳以上で割合が高くなっている。また、利用理由は「バス停が自宅から近いから」で44.9%、利用目的は、「買物」で30.9%、「通勤」、「通院」、「公共施設の用事」で、各20%前後であった。

### ④公共交通に対する満足状況

鉄道の満足度は、路線バス、のりあい交通、タクシーに比べ、「満足」と「やや満足」の割合が高くなっている。しかし、鉄道でも、「バスとの乗り継ぎ環境」においては満足状況が低い状況にある。

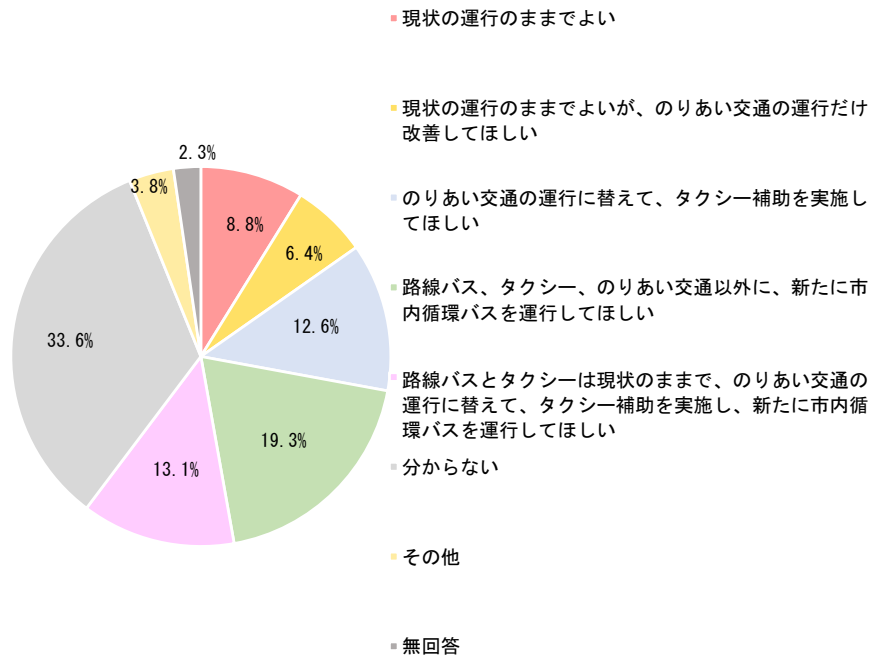
### ⑤公共交通の在り方に対する意識

- ・公共交通の利用意向は、「条件に合えば利用したい」が52.4%で約半数を占めている。
- ・鉄道以外の公共交通の運行で最も重視することの上位は、「運行区域」31.8%、「目的地」27.8%、「運行本数」17.8%の順となっている。
- ・バス停までの移動可能な距離は、「300m以内の場合は利用したい」が48.5%と約半数を占めている。
- ・のりあい交通の運行の在り方は、「近隣市町と連携した運行の実施」が22.4%、「利用者数の増加に対応した車両確保」が11.4%と上位を占めている。
- ・公共交通の今後の運行の在り方は、「既存の公共交通以外に市内循環バスを運行してほしい」が19.3%、「路線バスとタクシーは現状のままで、のりあい交通の運行に替えタクシー補助を実施し新たに市内循環バスを運行してほしい」が13.1%、「のりあい交通の運行に替えて新たにタクシー補助を実施してほしい」が12.6%を占め、全体の半数近くの回答者が、現状の公共交通の運行のさらなる充実が必要という認識があることがうかがえる。
- ・新技術やデジタル化に関する意向は、「一括決済システム（MaaS（マース））の導入をしてほしい」が27.6%、「のりあい交通の予約までの導入をしてほしい」が18.8%、「自動運転車両の導入をしてほしい」が11.0%と、全体の半数以上が必要という認識があることがうかがえる。

## 第4章 市民ニーズの把握

- ・公共交通に対する考えの上位は、「地域の公共交通の充実や利用促進に地域のみんながもっと積極的に関わるべきである」が24.2%と最も高く、次いで「地域の一人ひとりが使える時には公共交通をもっと利用するよう心がけるべきである」16.5%、「必要なだけ税金を使って、地域の公共交通をもっと充実すべきである」11.2%の順となっている。

### 路線バス、タクシー、のりあい交通の今後の運行のあり方



### ⑥運転免許証の自主返納

回答者の約70%は自主返納の予定はなく、その理由は、「運転することに問題がないため」が約70%と大多数を占めている。自主返納後、最も多く利用する（利用したい）手段としては、徒歩または自転車が39.6%を占めている。

---

# 第5章

---

## 公共交通利用実態・利用者ニーズの把握

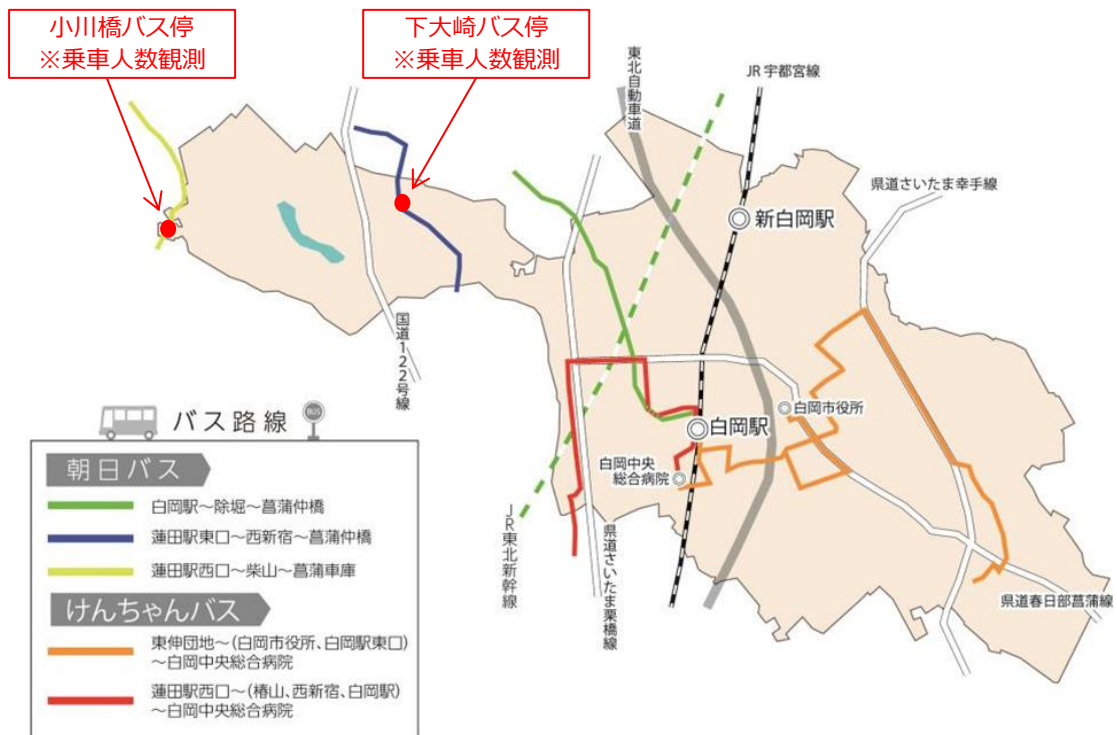
---

## 5-1 利用実態調査実施概要

本計画策定の一環として、市内を運行する路線バスの利用実態把握を目的とした調査を令和5年度に実施しました。以下に調査結果の要点を整理します。

事業者	経路	調査方法
丸建つばさ交通株式会社 【けんちゃんバス】	・東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院 ※休日は白岡駅東口止まり（調査実施時点） ※令和6年3月13日で運行終了	バス停毎の乗降人数の計測 ※目視で年齢層に分類
	・蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院	
朝日自動車株式会社 【朝日バス】	・白岡駅西口～菖蒲仲橋	バス車内の人数と乗降人数の計測
	・蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋 ◇調査箇所は下大崎バス停	
	・蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫 ◇調査箇所は小川橋バス停	

《下大崎と小川橋バス停の位置》





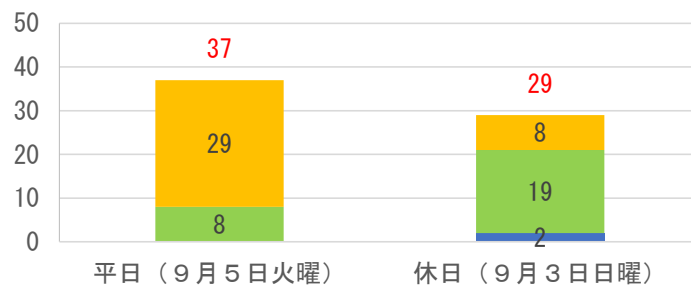
## 5-2 公共交通利用実態調査結果概要

### 5-2-1. 平日・休日毎の利用状況

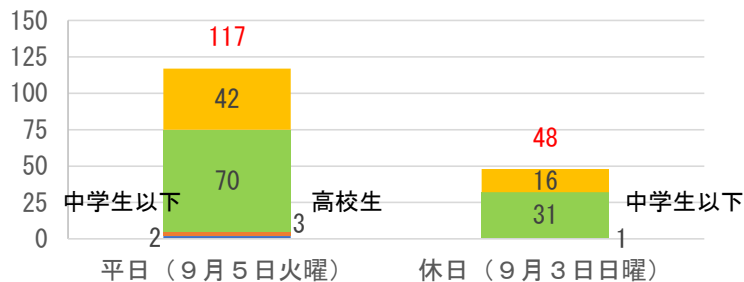
#### ・けんちゃんバスと朝日バス（白岡駅西口～菖蒲仲橋）の乗車人数

各路線平日の利用者が休日よりも多い。なお、けんちゃんバスの「東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院」は、平日で37人、休日で29人と、著しく利用者数が少ない状況にある。利用者の年齢層では、けんちゃんバスの「東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院」は、高齢者の利用が目立つ。

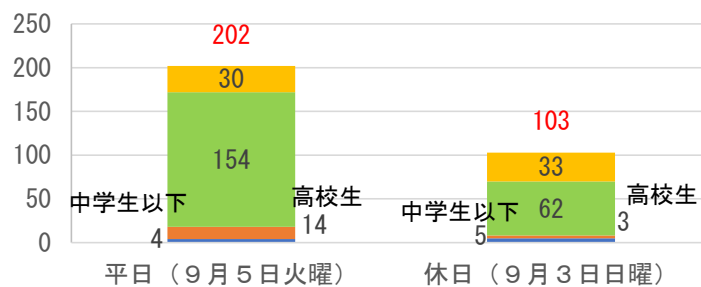
#### けんちゃんバス 東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院



#### けんちゃんバス 蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院



#### 朝日バス 白岡駅西口～菖蒲仲橋



単位：人 赤文字は総合計

■中学生以下 ■高校生 ■一般 ■高齢者

## 5-2-2. 下大崎バス停と小川橋バス停でのバス車内の人数と乗降人数

### ・バス車内の人数と乗降人数

バス車内の乗車人数は、0人の場合が多い。また、バス停での乗降人数は、各路線とも、合計で10人以下である。

#### 下大崎バス停 蓮田駅東口～西新宿～菖蒲仲橋

	バス車内の人数	バス停での乗降人数合計
・平日 9月5日(火曜)	・0人(通過台数2台)	・7人(対象台数27台)
・休日 9月3日(日曜)	・0人(通過台数1台) ・1人(通過台数1台) 通過台数合計2台	・7人(対象台数25台)

#### 小川橋バス停 蓮田駅西口～柴山～菖蒲車庫

	バス車内の人数	バス停での乗降人数合計
・平日 9月5日(火曜)	・0人(通過台数9台) ・1人(通過台数4台) ・2人(通過台数1台) ・5人(通過台数1台) 通過台数合計15台	・1人(対象台数15台)
・休日 9月3日(日曜)	・0人(通過台数15台) ・1人(通過台数4台) ・3人(通過台数1台) 通過台数合計20台	・3人(対象台数20台)

※下大崎バス停での通過台数と対象台数の設定について

通過台数：菖蒲仲橋方面へ向かう台数と菖蒲仲橋方面からの台数の合計  
(下大崎止まりは含まず)

対象台数：下大崎止まりを含めた下大崎バス停での停車台数

## 5-3 公共交通利用実態調査結果の分析

### ・けんちゃんバス

#### ①東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院

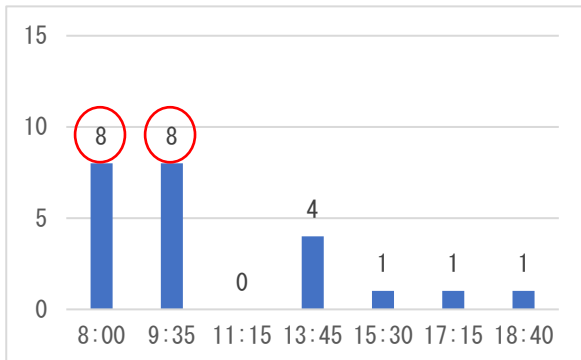
平日、休日ともに、1便当たりの乗車人数は10人以下となっている。平日は、休日に比べて乗車人数は多いが、15時以降の出発は、0～1人と少なくなっている。

#### ・東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院の便別の乗車人数

#### けんちゃんバス 東伸団地～白岡駅東口～白岡中央総合病院

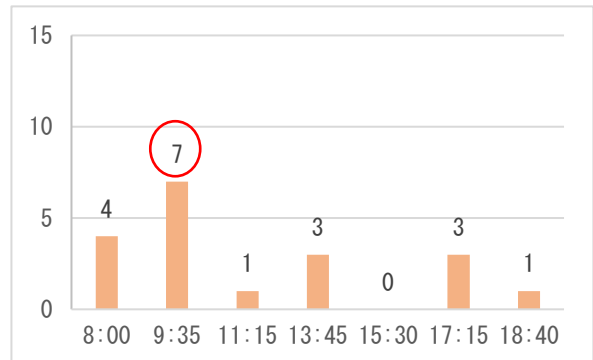
##### 東伸団地発

平日 9月5日 (火曜)



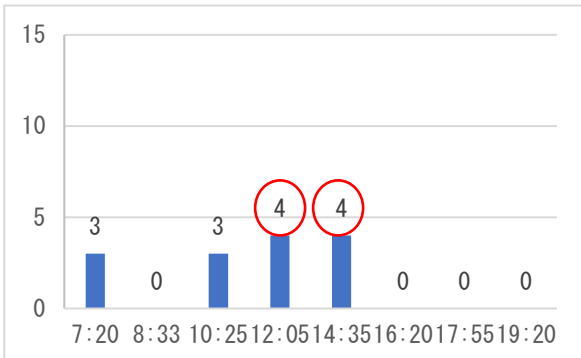
##### 東伸団地発

休日 9月3日 (日曜)



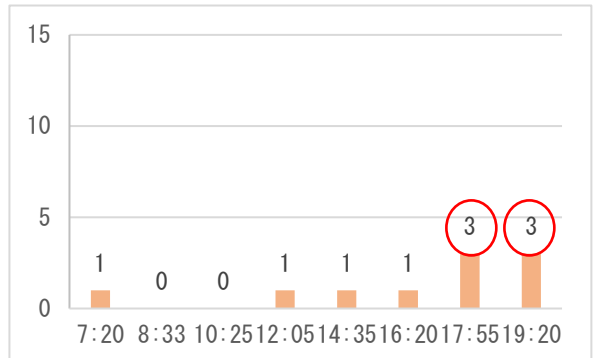
##### 白岡駅東口・白岡中央総合病院発

平日 9月5日 (火曜)



##### 白岡駅東口発

休日 9月3日 (日曜)



単位：人

※○：乗車人数の最大値（ピーク時出現時間帯）

②蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院

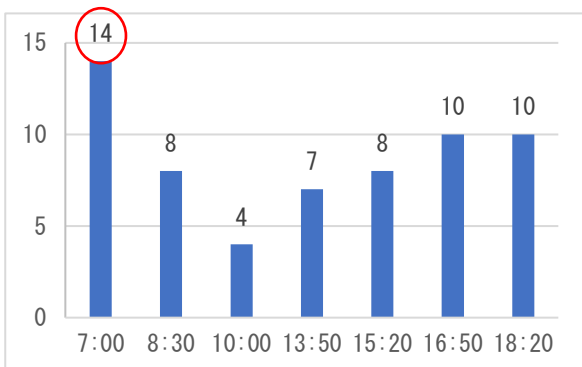
平日では、蓮田駅西口発の7:00、16:50、18:20 出発、白岡中央総合病院発の9:10 出発で、1 便当たりの乗車人数は、10 人以上だった。休日では、蓮田駅西口発で10:00、白岡中央総合病院発で9:10 出発と、いずれも午前の時間帯に乗車人数のピークが確認できた。

・蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院の便別の乗車人数

けんちゃんバス 蓮田駅西口～白岡駅西口～白岡中央総合病院

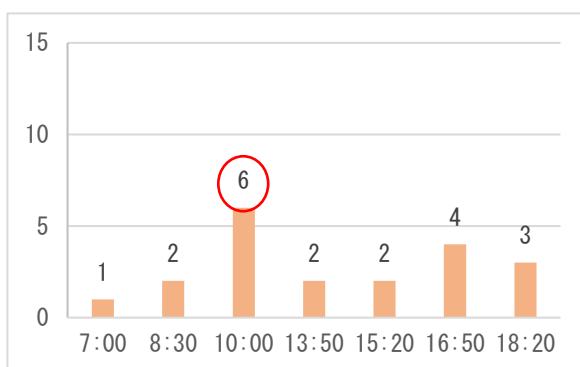
蓮田駅西口発

平日 9月5日 (火曜)



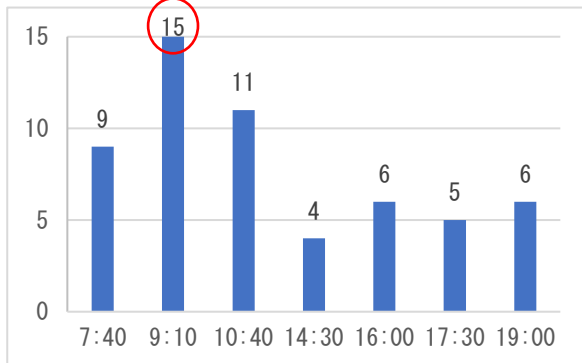
蓮田駅西口発

休日 9月3日 (日曜)



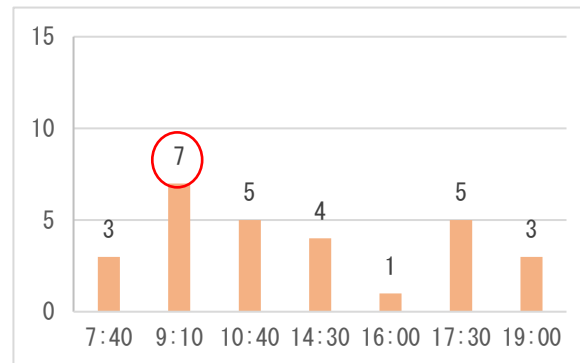
白岡中央総合病院発

平日 9月5日 (火曜)



白岡中央総合病院発

休日 9月3日 (日曜)



単位：人

※○：乗車人数の最大値（ピーク時出現時間帯）

・朝日バス

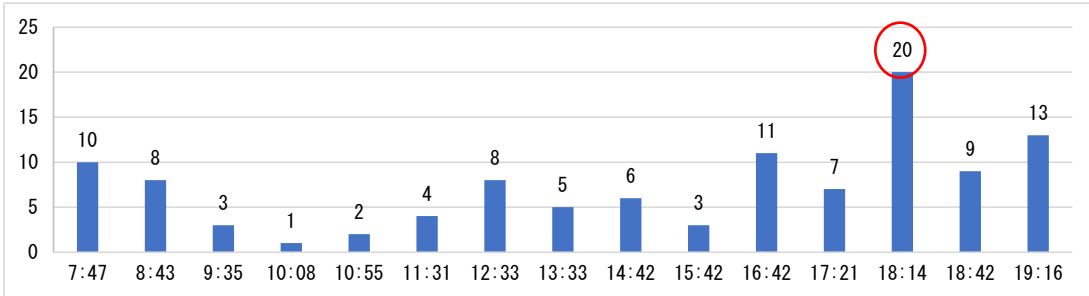
白岡駅西口～菫蒲仲橋

平日では、白岡駅西口発の 18:14 出発で 20 人、菫蒲仲橋発の 7:18 出発で 24 人と、朝と夕方に乗車人数のピークが確認できた。休日は、平日に比べると顕著なピークは出現しておらず、ピークでは白岡駅西口発の 13:32 出発で 7 人、菫蒲仲橋発の 9:11 出発で 10 人だった。

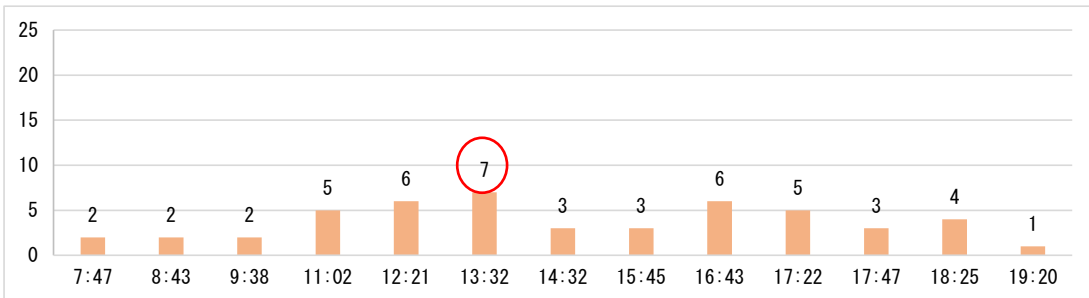
・朝日バス 白岡駅西口～菫蒲仲橋の便別の乗車人数

白岡駅西口発

平日 9 月 5 日 (火曜)

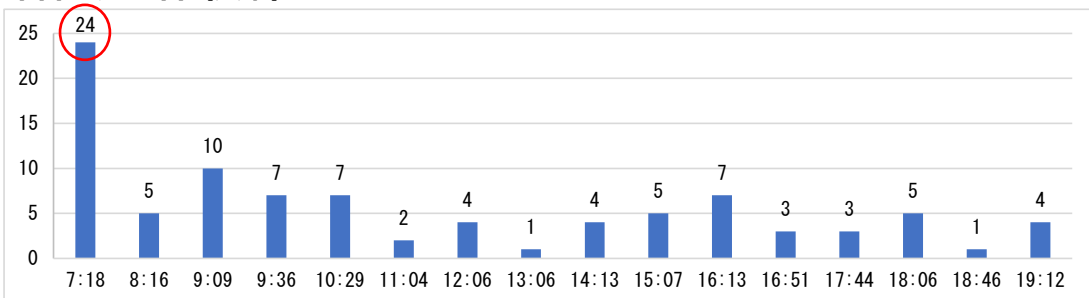


休日 9 月 3 日 (日曜)

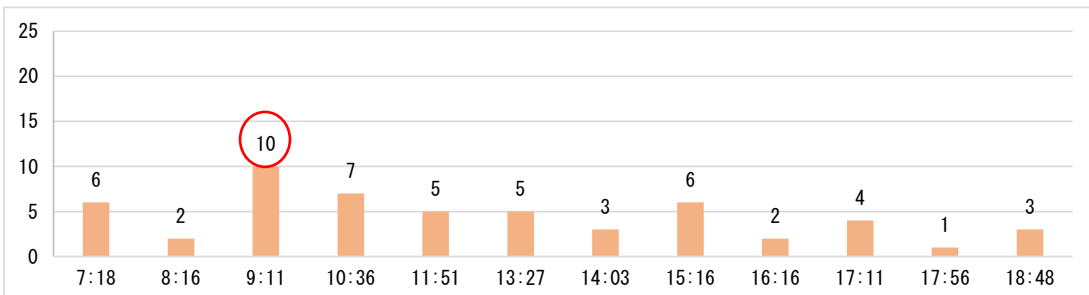


菫蒲仲橋発

平日 9 月 5 日 (火曜)



休日 9 月 3 日 (日曜)



※○：乗車人数の最大値（ピーク時出現時間帯）

単位：人

## 5-4 施設利用者ヒアリング調査実施概要

本計画策定の一環として、公共交通の利用状況や公共交通に対する問題意識の把握を目的とし、市内主要施設の利用者に対するヒアリング調査を令和5年度に実施しました。以下に調査結果の要点を整理します。

・調査実施日程 令和5年9月6日水曜 8時から17時

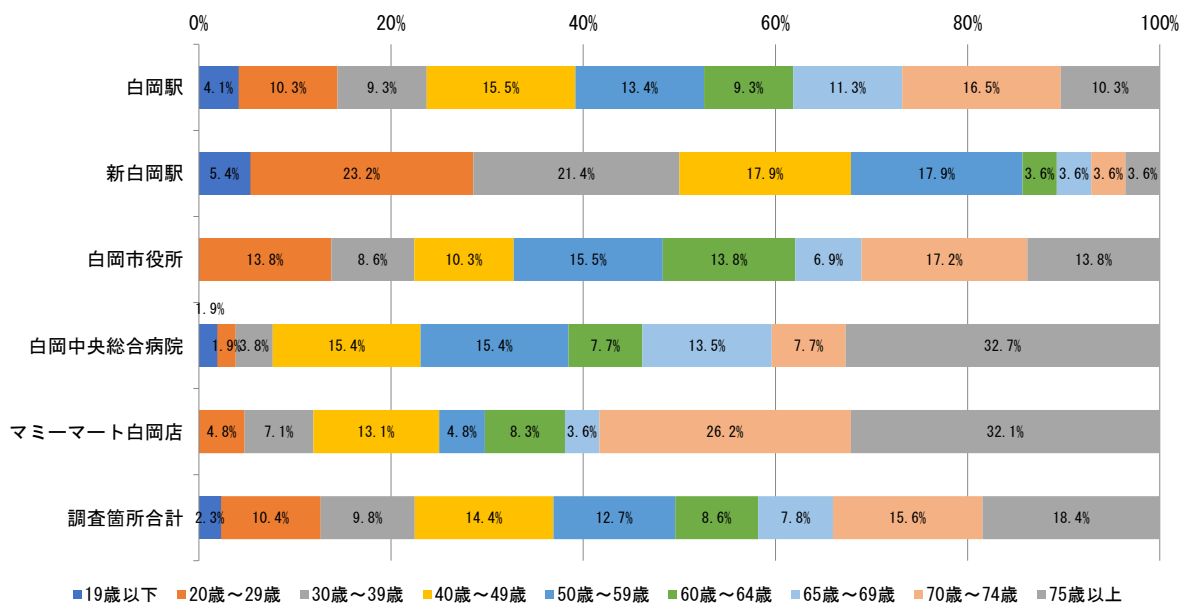
・各施設における獲得サンプル数

調査対象施設	サンプル数
白岡駅	97
新白岡駅	56
白岡市役所	58
白岡中央総合病院	52
マミーマート白岡店	84
総合計	347

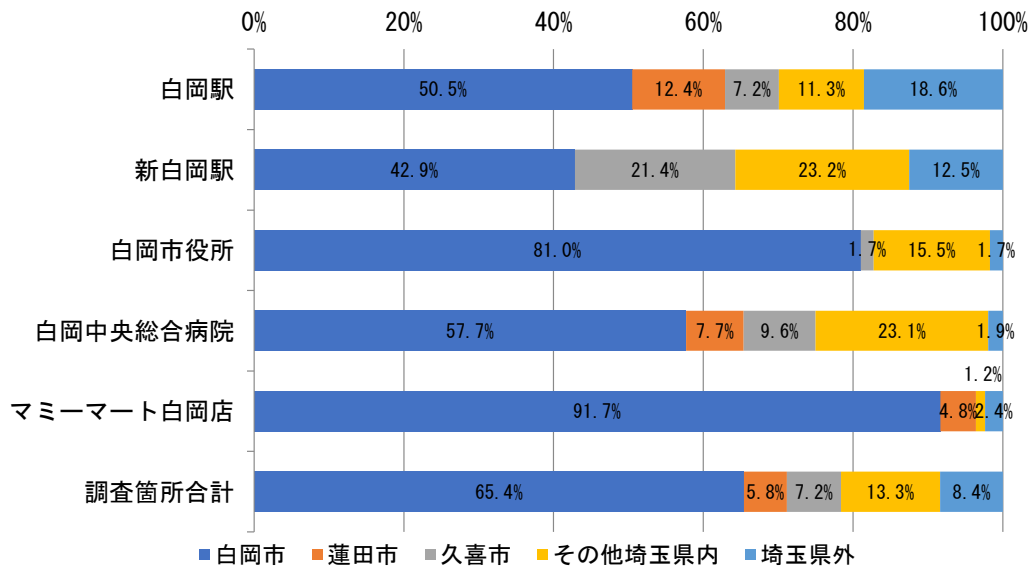
## 5-5 施設利用者ヒアリング調査結果概要

### 5-5-1. 回答者の属性

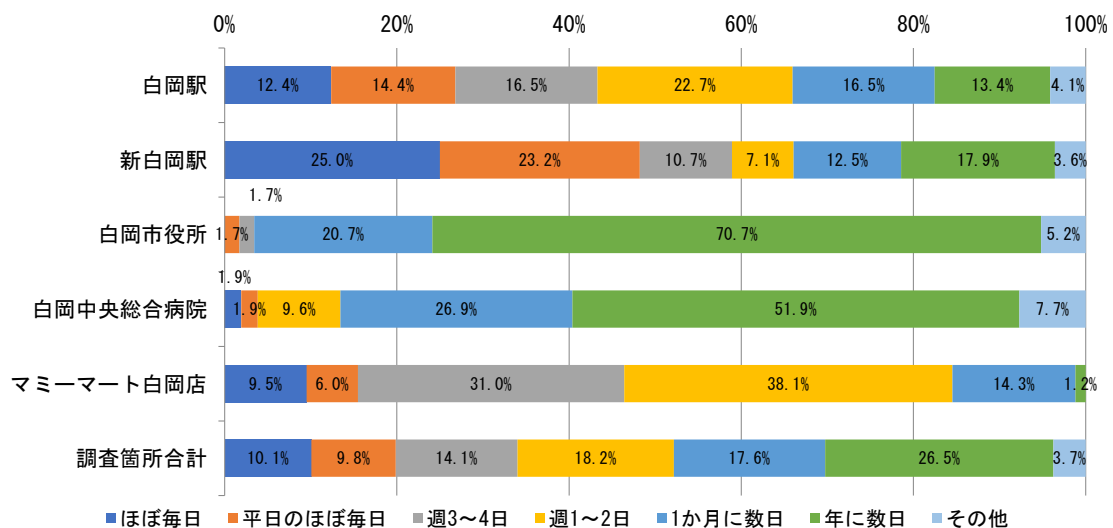
回答者の年齢は、75歳以上が18.4%、70歳～74歳が15.6%、40歳～49歳が14.4%、50歳～59歳が12.7%、20歳～29歳が10.4%と、10%以上を占めている。



回答者の居住地は、「白岡市」が65.4%と最も多く、調査箇所別では、白岡市役所で81.0%、マミーマート白岡店で91.7%を占めている。白岡駅では「埼玉県外」が18.6%、新白岡駅では「久喜市」と「その他埼玉県内」が21.4%と23.2%、白岡中央総合病院では「その他埼玉県内」が23.1%と、白岡市以外の住所もあった。



施設への来訪頻度は、「年に数日」が26.5%と最も多い結果となった。調査箇所別では、白岡駅と新白岡駅において「ほぼ毎日」と「平日のほぼ毎日」が他調査箇所よりも目立ち、特に、新白岡駅ではそれぞれ20%以上となっている。白岡市役所、白岡中央総合病院では、「年に数日」が最も多く、次いで「1か月に数日」となっている。マミーマート白岡店では、「週3~4日」と「週1~2日」がそれぞれ30%以上を占めている。

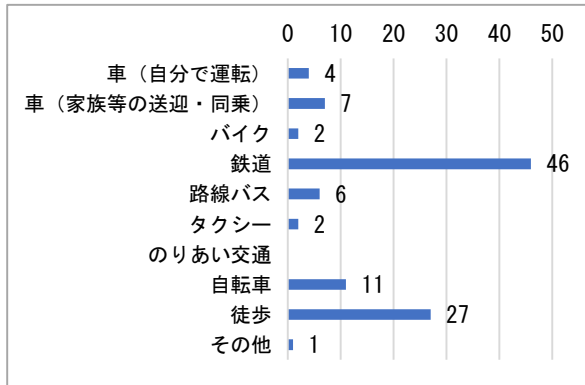


### 5-5-2. 来訪時の移動手段と公共交通の満足度

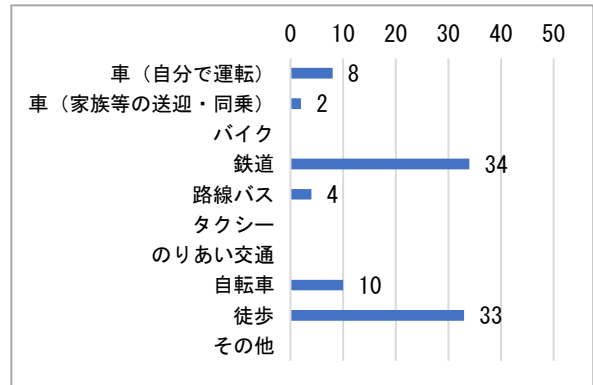
来訪時の移動手段の調査箇所合計では、「車（自分で運転）」が116件と最も多く、次いで「徒歩」82件、「鉄道」81件、「自転車」60件の順となっている。なお、「路線バス」の利用は23件で、「車（家族等の送迎・同乗）」20件と同程度であった。

調査箇所別では、白岡駅と新白岡駅では、「鉄道」、「徒歩」が多く、白岡市役所と白岡中央総合病院では、「車（自分が運転）」が多い。なお、マミーマート白岡店では、「車（自分が運転）」と「自転車」が多く、次いで「徒歩」が13件となっていた。

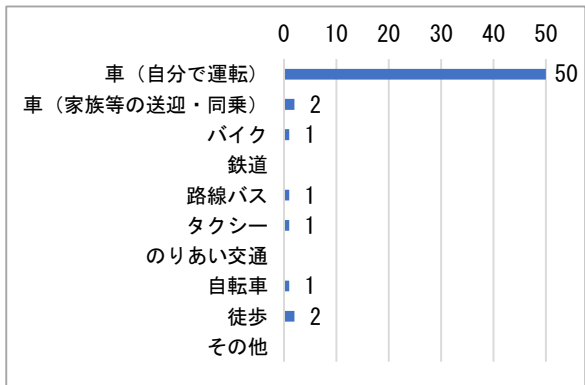
白岡駅 N=97



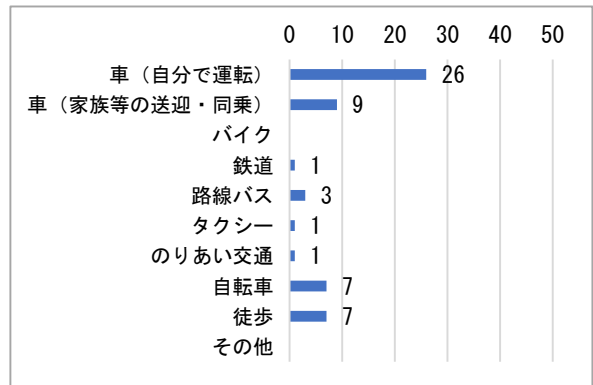
新白岡駅 N=56



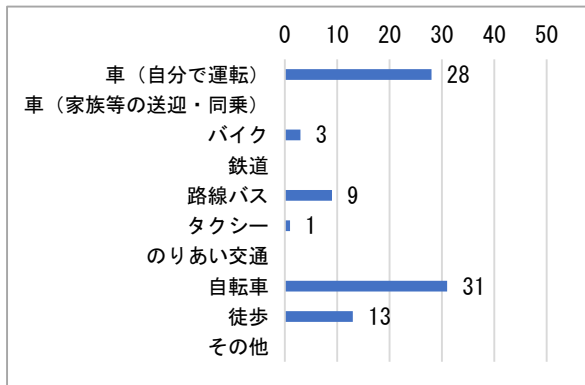
白岡市役所 N=58



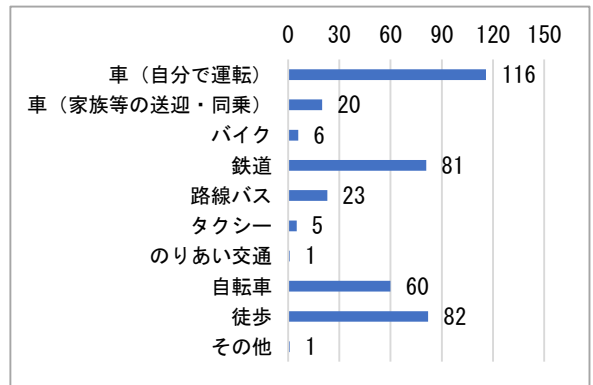
白岡中央総合病院 N=52



マミーマート白岡店 N=84



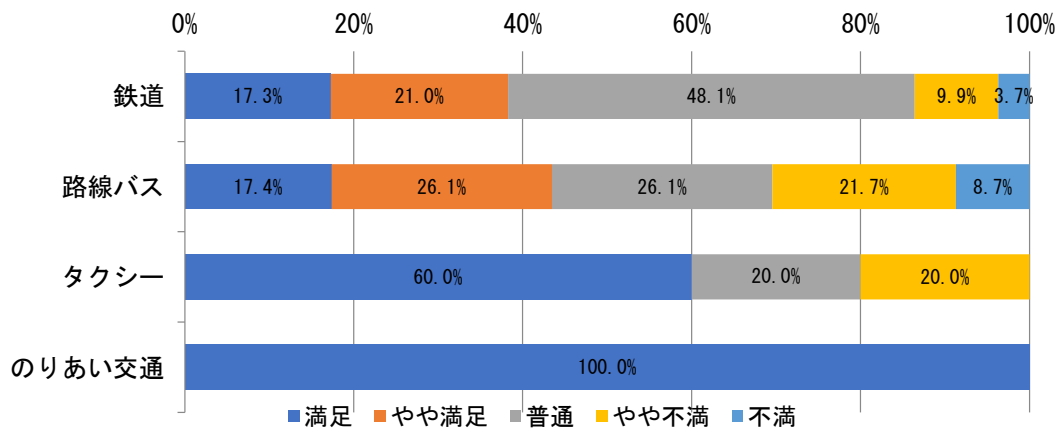
施設合計 N=347



複数の交通手段の回答あり



公共交通の満足度は、鉄道と路線バスでは、「満足」と「やや満足」の割合の合計が、38.3%、43.5%となっている。一方、「やや不満」と「不満」の割合の合計では、鉄道：12.6%、路線バス：29.4%となっている。



### 5-5-3. 公共交通の課題

本市の公共交通で課題と考える内容は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」が最も多く 97 件であり、次いで「駅でのタクシー待ち台数が少ない」41 件、「路線バスで駅まで移動しても、JR宇都宮線と乗り継ぎが悪い」29 件となっており、路線バス、タクシー、乗り継ぎ等、様々な内容が挙げられている。

選択肢	回答件数	構成率
①路線バスで駅まで移動しても、JR宇都宮線と乗り継ぎが悪い	29	8.4%
②駅でのタクシー待ち台数が少ない	41	11.8%
③路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない	97	28.0%
④路線バスの運賃が高い	2	0.6%
⑤タクシーの配車を依頼しても、配車までの時間が長い	17	4.9%
⑥タクシーの料金が安い	15	4.3%
⑦のりあい交通の利用の際、希望の利用時間に予約できないことがある	14	4.0%
⑧のりあい交通の料金が安い	2	0.6%
⑨その他	130	37.5%
合計	347	100.0%

・年齢別の結果

65歳以上の結果では、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」の構成比が30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高く、路線バスの課題に対する意識が高くなっている。また、40歳～64歳の結果、「駅での乗り継ぎの悪さやタクシーの待ち台数が少ないこと」の割合が、調査箇所合計の数値よりも高くなっている。

年齢層別	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	合計
19歳以下	2 25.0%	0 0.0%	2 25.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 50.0%	8 100.0%
20歳～29歳	3 8.3%	4 11.1%	9 25.0%	0 0.0%	1 2.8%	1 2.8%	1 2.8%	0 0.0%	17 47.2%	36 100.0%
30歳～39歳	1 2.9%	3 8.8%	9 26.5%	0 0.0%	1 2.9%	2 5.9%	0 0.0%	1 2.9%	17 50.0%	34 100.0%
40歳～49歳	5 10.0%	9 18.0%	12 24.0%	0 0.0%	2 4.0%	2 4.0%	2 4.0%	0 0.0%	18 36.0%	50 100.0%
50歳～59歳	6 13.6%	9 20.5%	11 25.0%	1 2.3%	1 2.3%	2 4.5%	1 2.3%	0 0.0%	13 29.5%	44 100.0%
60歳～64歳	5 16.7%	5 16.7%	7 23.3%	0 0.0%	3 10.0%	1 3.3%	1 3.3%	0 0.0%	8 26.7%	30 100.0%
65歳～69歳	2 7.4%	3 11.1%	8 29.6%	0 0.0%	3 11.1%	1 3.7%	2 7.4%	0 0.0%	8 29.6%	27 100.0%
70歳～74歳	2 3.7%	1 1.9%	18 33.3%	0 0.0%	5 9.3%	2 3.7%	3 5.6%	1 1.9%	22 40.7%	54 100.0%
75歳以上	3 4.7%	7 10.9%	21 32.8%	1 1.6%	1 1.6%	4 6.3%	4 6.3%	0 0.0%	23 35.9%	64 100.0%
調査箇所合計	29 8.4%	41 11.8%	97 28.0%	2 0.6%	17 4.9%	15 4.3%	14 4.0%	2 0.6%	130 37.5%	347 100.0%

・調査箇所別の結果

白岡駅、白岡市役所、白岡中央総合病院においては、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」という回答の構成比が30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高く、路線バスの課題に対する意識が高くなっていた。

調査箇所	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	合計
白岡駅	16 16.5%	14 14.4%	33 34.0%	0 0.0%	12 12.4%	4 4.1%	2 2.1%	1 1.0%	15 15.5%	97 100.0%
新白岡駅	1 1.8%	9 16.1%	8 14.3%	1 1.8%	1 1.8%	1 1.8%	2 3.6%	0 0.0%	33 58.9%	56 100.0%
白岡市役所	0 0.0%	6 10.3%	23 39.7%	0 0.0%	2 3.4%	3 5.2%	1 1.7%	1 1.7%	22 37.9%	58 100.0%
白岡中央総合病院	10 19.2%	6 11.5%	16 30.8%	1 1.9%	1 1.9%	4 7.7%	6 11.5%	0 0.0%	8 15.4%	52 100.0%
マミーマート白岡店	2 2.4%	6 7.1%	17 20.2%	0 0.0%	1 1.2%	3 3.6%	3 3.6%	0 0.0%	52 61.9%	84 100.0%
調査箇所合計	29 8.4%	41 11.8%	97 28.0%	2 0.6%	17 4.9%	15 4.3%	14 4.0%	2 0.6%	130 37.5%	347 100.0%

選択肢
①路線バスで駅まで移動しても、JR宇都宮線と乗り継ぎが悪い
②駅でのタクシー待ち台数が少ない
③路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない
④路線バスの運賃が高い
⑤タクシーの配車を依頼しても、配車までの時間が長い
⑥タクシーの料金が安い
⑦のりあい交通の利用の際、希望の利用時間に予約できないことがある
⑧のりあい交通の料金が安い
⑨その他

### ・居住地別の結果

居住地が白岡市、蓮田市、久喜市の回答者は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」が30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高く、路線バスの課題に対する意識が高くなっている。

居住地	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	合計
白岡市	13	23	68	0	12	11	11	2	87	227
	5.7%	10.1%	30.0%	0.0%	5.3%	4.8%	4.8%	0.9%	38.3%	100.0%
蓮田市	5	2	7	1	0	1	1	0	3	20
	25.0%	10.0%	35.0%	5.0%	0.0%	5.0%	5.0%	0.0%	15.0%	100.0%
久喜市	2	6	8	0	0	0	0	0	9	25
	8.0%	24.0%	32.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	36.0%	100.0%
その他埼玉県内	6	2	12	1	3	2	2	0	18	46
	13.0%	4.3%	26.1%	2.2%	6.5%	4.3%	4.3%	0.0%	39.1%	100.0%
埼玉県外	3	8	2	0	2	1	0	0	13	29
	10.3%	27.6%	6.9%	0.0%	6.9%	3.4%	0.0%	0.0%	44.8%	100.0%
調査箇所合計	29	41	97	2	17	15	14	2	130	347
	8.4%	11.8%	28.0%	0.6%	4.9%	4.3%	4.0%	0.6%	37.5%	100.0%

### ・来訪手段別の結果

路線バスでの来訪者は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」という回答の構成比が43.5%と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高く、路線バスの課題に対する意識が高くなっている。また、鉄道での来訪者は、「駅での乗り継ぎの悪さやタクシーの待ち台数が少ないこと」の割合が、調査箇所合計の数値よりも高くなっている。

来訪の交通手段	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	合計
車（自分で運転）	7	13	35	1	4	7	2	0	47	116
	6.0%	11.2%	30.2%	0.9%	3.4%	6.0%	1.7%	0.0%	40.5%	100.0%
車（家族等の送迎・同乗）	4	2	5	0	1	0	2	0	6	20
	20.0%	10.0%	25.0%	0.0%	5.0%	0.0%	10.0%	0.0%	30.0%	100.0%
鉄道	11	16	17	1	3	2	2	0	29	81
	13.6%	19.8%	21.0%	1.2%	3.7%	2.5%	2.5%	0.0%	35.8%	100.0%
路線バス	0	0	10	0	1	0	3	0	9	23
	0.0%	0.0%	43.5%	0.0%	4.3%	0.0%	13.0%	0.0%	39.1%	100.0%
自転車	4	7	12	0	1	4	2	2	28	60
	6.7%	11.7%	20.0%	0.0%	1.7%	6.7%	3.3%	3.3%	46.7%	100.0%
徒歩	4	9	20	1	6	3	4	0	35	82
	4.9%	11.0%	24.4%	1.2%	7.3%	3.7%	4.9%	0.0%	42.7%	100.0%
調査箇所合計	29	41	97	2	17	15	14	2	130	347
	8.4%	11.8%	28.0%	0.6%	4.9%	4.3%	4.0%	0.6%	37.5%	100.0%

選択肢
①路線バスで駅まで移動しても、JR宇都宮線と乗り継ぎが悪い
②駅でのタクシー待ち台数が少ない
③路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない
④路線バスの運賃が高い
⑤タクシーの配車を依頼しても、配車までの時間が長い
⑥タクシーの料金が高い
⑦のりあい交通の利用の際、希望の利用時間に予約できないことがある
⑧のりあい交通の料金が高い
⑨その他

## 5-6 施設利用者ヒアリング調査結果のまとめ

- ・本市公共交通の課題については、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」が最も多く 97 件と 28.0%を占めている。
- ・調査箇所別では、白岡駅、白岡市役所、白岡中央総合病院において、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」の構成比が 30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高くなっており、路線バス交通の運行内容に不便を感じる意向が目立つ。
- ・年齢別では、65 歳以上は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」の構成比が 30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高く、高齢者にとって路線バス交通での移動利便性が重視されていることがうかがえる。  
40～64 歳では、「駅での乗り継ぎの悪さやタクシーの待ち台数が少ないこと」が 10%以上、調査箇所合計の数値よりも高くなっており、乗り継ぎ環境の改善が重視されている。
- ・居住地別では、白岡市、蓮田市、久喜市の居住者は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」の構成比が 30%以上と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高くなっており、路線バス交通の運行内容に不便を感じる意向が目立つ。
- ・来訪手段別では、路線バスの来訪者は、「路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していない」の構成比が 43.5%と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高くなっている。また、鉄道の来訪者は、「駅での乗り継ぎの悪さやタクシーの待ち台数が少ないこと」の割合が、調査箇所合計の数値よりも高くなっている。いずれも路線バス、乗り継ぎ環境に不便を感じている現状がうかがえる。

---

## 第6章

---

### 地域公共交通に係る課題の抽出

---

前章までに整理した本市の地域現況、各種調査結果をもとに公共交通の課題を以下に整理します。

## 6-1 地域現況からの課題

### 1) 地域現況から見る主な課題

#### 課題1：将来的な高齢化の進展

本市の総人口は昭和60年（1985年）前後にかけて大幅に増加し、近年は微増傾向にありますが、令和7年（2025年）の52,451人をピークに減少、令和32年（2050年）には49,395人となる見込みです。また、総人口における老年人口は増加傾向にあり、令和2年（2020年）の28.3%から令和32年（2050年）には36.0%まで増加する見込みです。

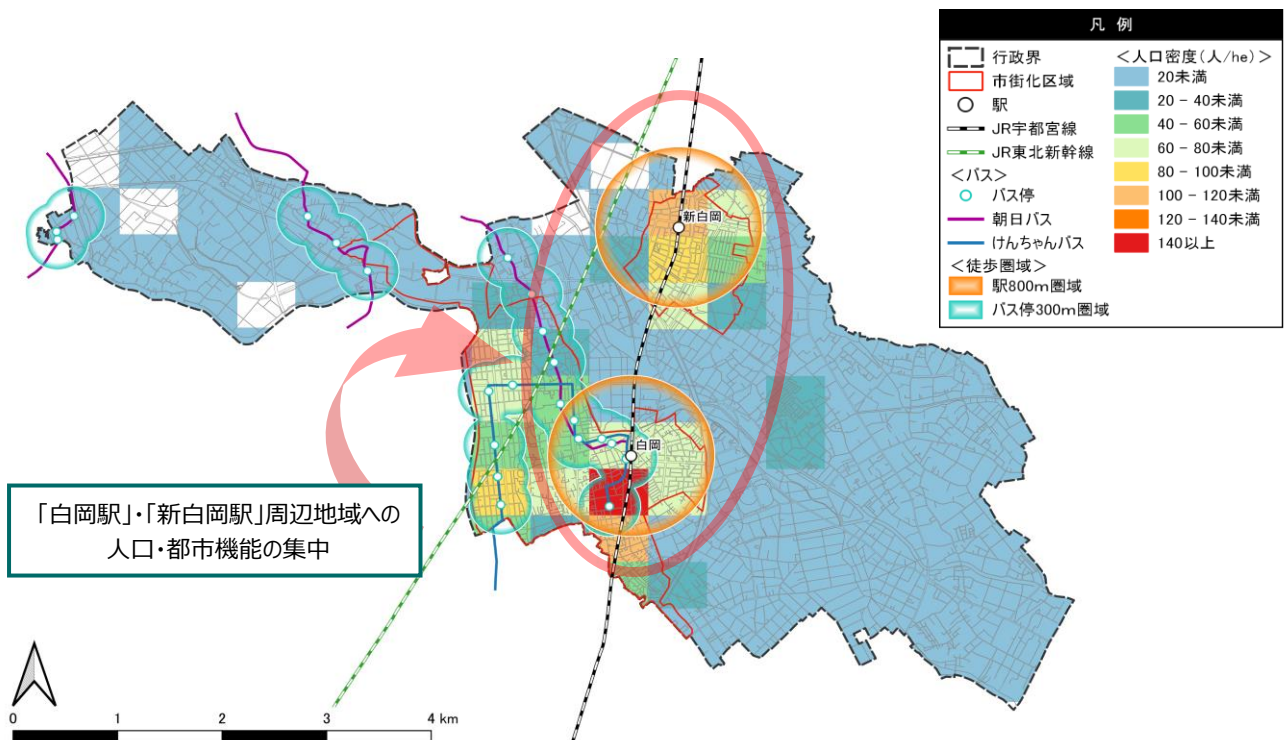
こうしたことを背景に、高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段を確保し、利便性の高い公共交通を目指していく必要があります。

#### 課題2：駅周辺の人口・都市機能の集中

本市の市街化区域内の人口密度は、白岡駅と新白岡駅周辺では「100人/ha」と高い数値となっています。特に白岡駅南側の地域の人口密度は140人/haと、市内において突出して高い状況です。また、医療施設、福祉施設、商業施設といった都市機能増進施設も人口同様、市街化区域内に集積しており、白岡駅周辺、新白岡駅周辺で高い集積がみられます。

こうした駅周辺地域への人口及び都市機能の集中を背景に、人口集中地域の市民、その他の地域の市民双方の移動パターンを勘案した交通体系を検討していく必要があります。

《本市の令和27年（2045年）人口密度（再掲）》



## 2) 交通現況から見る主な課題

### 課題 1 : 将来のまちづくりと一体となった公共交通の整備

白岡駅と新白岡駅の2駅の周辺地域は人口集積が高くなっています。白岡駅西口では、令和13年度までを計画期間とした駅西口駅前広場、都市計画道路等の整備を実施しています。

一方、新白岡駅は周辺の人口集積は高いものの、路線バスの乗り入れが無く、駅発着の公共交通が充足しているとは言えない状況です。

こうしたことを背景に、本計画において駅を交通拠点と捉え、将来のまちづくりと一体的なより利便性の高い「駅発着の移動の利便性の確保」を実現していく必要があります。

### 課題 2 : 公共交通の運行維持・確保

今後加速する人口減少に伴い、公共交通の利用者数も減少することが予想できます。人口減少、利用者減少に伴い、公共交通の運行維持費の市民の負担増加が予想されるため、通勤・通学、高齢者の外出行動に対して、効率的で利便性の高いサービスの提供により、路線バス、タクシーやのりあい交通等の公共交通の運行維持を図ることが必要です。

### 課題 3 : 高齢者が安心して外出できる公共交通の整備

自動車依存度の高い本市においては今後加速する高齢化に伴い、高齢者ドライバーも増加することが予想できます。65歳以上の運転免許証返納件数は、近年は約230人/年で推移しており、返納の意向が高まっている状況とは言えません。

こうしたことを背景に、現状で実施している高齢者に対する移動支援策の財政負担等の実態を踏まえ、高齢者が安心して外出できる公共交通施策を検討していく必要があります。

## 課題解決に向けた方針

### 方針 1 地域特性に合わせたまちづくりとの連携による交通体系の実現

本市では、市民の自動車依存度が高く、公共交通を移動の選択肢として捉えていないケースが目立ちます。こうした状況から、市のまちづくりに係る計画・施策と一体的な取組を行い、市民の公共交通の積極的な利用促進を目指します。

また、市内での就業・就学者を含め、市外からの来訪者の移動利便性を高めていく検討も必要です。

#### <取り組むべき項目>

- ・道路、施設等交通に係る市の施策との連携
- ・マイカー活用の検討
- ・公共交通手段ごとの役割を明確にした持続可能な運行の検討
- ・JR駅の交通拠点機能の強化

## 6-2 利用実態及びニーズからの課題

### 課題1：市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成

路線バスの利用実態では、市の東側を運行する路線の利用者は少数ですが、白岡駅西口を発着する路線は、朝夕に利用者が多い状況です。また、調査結果から「条件が合えば公共交通を利用したい」という意向の市民が約半数を占めることから、利用者においては、路線バスが利用したい場所や時間帯に運行していないという課題を認識しているため、市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成を検討することが必要です。

### 課題2：公共交通の利用機会の創出・市民意識の醸成

マイカー依存度が高く、かつ高齢者の外出機会が多い本市の現況を踏まえ、市民の日頃の移動実態に即して公共交通を見直すとともに、将来に公共交通を残していくため、潜在需要の掘り起こし等も踏まえた公共交通の利用機会の創出、存在意義を感じてもらうきっかけづくりが必要です。

### 課題3：鉄道駅を中心とした交通結節機能の向上

本市の勤務先への移動手段は、自家用車の他には鉄道が多く利用されています。白岡駅においては、路線バスとタクシーの乗り入れがあるものの、「路線バスとの乗り継ぎの悪さ」、「タクシーの待ち台数が少ない」といった意見が多く寄せられました。

こうしたことから、鉄道駅を拠点（公共交通の中心）と捉え、交通結節機能の向上を検討することが必要です。

### 課題4：新たな公共交通サービスの導入

市民アンケート調査結果から、約半数の市民が「新技術の導入やデジタル化への対応が必要」という認識を持っており、「公共交通の充実や利用促進に積極的に関わるべき」といった意向も多く示されたことから、既存の公共交通手段の維持確保だけでなく、新たな公共交通サービスの導入を検討することが求められています。



## 課題解決に向けた方針

### 方針 2 公共交通の運行内容の適正化

市民の利用実態、行動パターン、ニーズに合わせた公共交通の実現を目指します。

バスやタクシー等の身近な移動手段の維持確保、駅の交通拠点機能の強化について取り組むほか、今後も増加が見込めない路線等の在り方について検討を実施します。今後進行する高齢化を視野に入れ、公共交通全体の在り方を見直し、財政負担とのバランスが取れた公共交通を目指していきます。

#### <取り組むべき項目>

- ・需要と供給の適切なバランスによる公共交通の運行の検討
- ・公共交通手段ごとの役割を明確にした持続可能な運行の検討
- ・JR 駅の交通拠点機能の強化
- ・新たな公共交通の検討

### 方針 3 高齢者をはじめとした交通弱者の移動手段の維持・確保

今後の高齢化の進展に伴うニーズの多様化に対応するため、利用状況や財政負担も勘案した公共交通の見直しを実施します。また、障がい者、妊婦、子育て世帯等、幅広い交通弱者に対する支援策の検討を行います。

#### <取り組むべき項目>

- ・運転免許証返納者に対する移動支援の充実
- ・高齢者等の公共交通に対する利用機会の増加、満足度の上昇

### 方針 4 持続可能な公共交通実現に向けた市民意識の醸成

自動車での移動が定着している本市では、市民の「公共交通離れ」による公共交通の規模縮小の加速と同時に、公共交通の存在意義が薄れていくことが懸念されます。

こうした状況を踏まえ、市民により親しまれる持続可能な公共交通を目指します。

#### <取り組むべき項目>

- ・公共交通の利用機会の創出
- ・公共交通に関する情報サービスの充実に関する取組及び利用促進に関する取組
- ・公共交通に係る施設の整備及び充実化



---

# 第7章

---

## 計画の基本方針

---

## 7-1 地域公共交通の基本方針

本市における地域公共交通、市の現況における諸課題を踏まえ、白岡市地域公共交通計画の基本方針を次のように定めます。

### 1 まちづくりと一体となった公共交通環境の整備

令和5年(2023年)に策定した白岡市立地適正化計画と本計画の両輪でまちづくりを進めていくため、本市特有の地域課題や移動に関する特性、今後予想されるニーズに合わせた公共交通を、道路・施設の整備や福祉・教育分野等のまちづくり関連施策と連携し、既存の交通モードも活用しながら整備することを目指します。

### 2 持続可能な公共交通の確保

自家用車依存度の高さや白岡駅及び新白岡駅周辺の人口・都市機能集中等、地域特性を踏まえるとともに、今後も市街化調整区域を中心に加速する高齢化を見据え、利用ニーズを把握し、本市において実現性が高く、持続可能な公共交通への段階的な再編を目指します。

### 3 わかりやすく使いやすい公共交通と利用環境の整備

日々進化する技術革新の普及による効率的な公共交通の運行やスムーズな利用環境の整備による「使いやすさ」の質を高める整備を行い、日常的に利用する市民を中心に、来訪者も含めた幅広い属性の利用者が気軽に安心して利用できる公共交通利用環境の整備を目指します。



## 7-2 地域公共交通の目標

基本方針に基づき、次のとおり目標を設定します。

### 目標 1 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通の整備

#### 解決を図る課題

高齢者が安心して外出できる公共交通の整備（交通現況課題：3）

#### 取組の方向性

- ・高齢者が安心して外出できる、わかりやすい公共交通の整備
- ・運転免許証返納者に対する移動支援の充実および免許返納促進に寄与する取組

### 目標 2 持続可能で使いやすい公共交通への転換

#### 解決を図る課題

将来のまちづくりと一体となった公共交通の整備（交通現況課題：1）

公共交通の運行維持・確保（交通現況課題：2）

市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成（実態・ニーズからの課題：1）

公共交通の利用機会の創出・市民意識の醸成（実態・ニーズからの課題：2）

#### 取組の方向性

- ・利用実態、ニーズを踏まえた公共交通の整備（維持・確保）
- ・使いやすく親しみやすい運行内容への再編
- ・市のまちづくりや交通関連施策との連携
- ・将来の人口規模を見据えた持続可能な公共交通体系の整備
- ・公共交通による外出支援や外出機会の創出につながる取組の実施
- ・新技術の導入やデジタル化に対応した交通手段の導入に向けた検討

### 目標 3 新たな公共交通導入に向けた検討の実施

#### 解決を図る課題

新たな公共交通サービスの導入（実態・ニーズからの課題：4）

#### 取組の方向性

- ・マイカー活用の検討等、自家用車依存度の高い地域性を勘案したモビリティの検討
- ・地域の既存の移動資源の活用検討

## 目標 4 鉄道駅の交通拠点機能強化

### 解決を図る課題

鉄道駅を中心とした交通結節機能の向上（実態・ニーズからの課題：3）

### 取組の方向性

- ・駅の交通拠点（交通結節点）としての機能強化、わかりやすく利用しやすい環境整備
- ・まちづくり関連施策と一体的な整備による駅の利便性と魅力度向上
- ・新白岡駅の利便性向上と連動した取組

## 7-3 目指す姿と各交通システムの役割分担

本市の主な公共交通は、鉄道（JR 白岡駅・JR 新白岡駅の2駅）、路線バス（朝日バス・けんちゃんバス）、のりあい交通の運行があり、市民・来訪者の移動を支えています。

白岡駅と新白岡駅の2つの鉄道駅は、JR 湘南新宿ライン、JR 上野東京ラインが停車し、宇都宮方面～東京都心～横浜方面を結ぶ市民の移動の足として機能しています。白岡駅西口では、令和13年度（2031年）までを計画期間とし、西口駅前広場や都市計画道路の整備を進めています。

バス交通は、蓮田駅や菖蒲仲橋等の近隣拠点までを結ぶ路線バスの運行があります。

のりあい交通は利用登録を行った市民が気軽に利用できる交通手段として、近年は安定した利用者数を維持しています。

これらの本市の公共交通は、市民・来訪者の移動手段として継続して確保・維持していくことが必要ですが、同時に自家用車等での移動が困難な高齢者・学生等をはじめとした市民の日常的な移動手段の確保、交通不便地域におけるニーズへの対応が必要とされています。また、市民の外出機会の創出による健康増進や地域活性化への寄与といった視点も公共交通の役割と言えます。



本計画では、こうした公共交通の実態と基本的な役割から、本市の公共交通体系を「広域幹線」、「地域間幹線」、「支線」に分類し、公共交通手段相互の連携により、利便性の向上と効率的な運行による公共交通の構築を目指します。

### ◆地域公共交通計画における各交通システムの役割と確保・維持策

市内の公共交通について、位置付けと役割、確保・維持に係る方針を次のとおり整理します。

本計画期間においては、次の内容に沿ってそれぞれの交通手段の確保・維持策に取り組み、持続可能な運行を目指します。のりあい交通は、継続し「地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）」を活用し、持続可能な運行を目指します。

位置付け	系統（交通手段）	役割	事業区分	実施主体	確保・維持策
広域幹線	鉄道 JR 宇都宮線 (湘南新宿ライン・上野東京ライン)	都市間連絡の骨格路線として、市外との広域交通を担う	鉄道事業	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
地域間幹線	路線バス 朝日バスの各路線	市内並びに隣接市の各拠点を連絡する骨格路線となる	一般乗合	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
支線	路線バス けんちゃんバス 蓮田駅西口～ (椿山、西新宿、白岡駅)～白岡中央総合病院	市内各地域を運行し、軸となる公共交通に接続して、他の交通手段を補完するとともに、市内各地を連絡する路線となる	一般乗合	交通事業者	交通事業者と協議の上、一定以上の運行水準を確保する
	のりあい交通 (区域運行：白岡市内及び蓮田病院)	公共交通空白地域の市民の移動を補完し、居住地と市内各地を繋ぐ	一般乗合	白岡市地域公共交通確保維持改善協議会 (運行は交通事業者に委託)	地域公共交通確保維持改善事業（フィーダー補助）を活用し持続可能な運行を目指す
	新たな公共交通	地域の状況に応じて、他の交通手段を補完する	—	—	検討中

### ◆各主体の役割

地域公共交通における各主体の役割を次のとおり整理します。

#### 【民間事業者】

- ・鉄道や路線バスの運行および維持、DX 化の推進
- ・行政と連携した医療機関等が所有する遊休車両の活用の検討 等

#### 【行政】

- ・本計画の推進
- ・本市における交通ネットワーク管理
- ・のりあい交通の運営 等

#### 【市民】

- ・積極的な公共交通の利用
- ・自助・共助の推進 等

◆各交通システムを結ぶ拠点の役割

市内の公共交通を連絡する乗り継ぎ拠点について、その機能を次のとおり整理します。

区分	機能	対応する拠点・ポイント
乗り継ぎ拠点	広域幹線、地域間幹線、支線をそれぞれ連絡する鉄道駅等において、公共交通機関相互の連携強化や待合環境の向上を図るべき拠点	JR 白岡駅・JR 新白岡駅

◆地域公共交通確保維持改善事業の必要性

本市は、面積 24.92 km<sup>2</sup>の市域の中央を JR 宇都宮線が縦断し、2 つの鉄道駅（白岡駅、新白岡駅）を有しています。路線バスは、「JR 白岡駅西口・菖蒲仲橋」、「JR 蓮田駅東口・菖蒲仲橋」、「JR 蓮田駅西口・菖蒲車庫」、「JR 蓮田駅西口・白岡中央総合病院」の4路線で、いずれも JR 宇都宮線の西側地域を運行する路線であり、JR 宇都宮線の東側では路線バスが全く運行されていない状況です。

また、65 歳以上の高齢者の割合は、平成 17 年（2005 年）1 月の 15.5%から令和 5 年（2023 年）4 月には 28.2%となっており、高齢化が急速に進展しています。本市では、平成 11 年（1999 年）に「町内循環バス」の運行を開始しましたが、利用状況や運行経費等を勘案し、平成 19 年（2007 年）3 月に廃止した経緯があります。今後、高齢化が更に進展していく中で、本市では地域公共交通が果たすべき役割がますます大きくなっていくと捉えています。

市民の通院・買物等の日常生活における移動手段を確保し、交通利便性の向上を図るため、費用対効果の高い地域公共交通サービスの構築が必要であることから、地域公共交通会議での検討の結果、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者等を主な対象者とし、日常生活における移動手段を確保することを目的としたデマンド交通の「のりあい交通」を運行しており、本市の公共交通において必要不可欠な移動手段となっています。

一方で、白岡市や白岡市地域公共交通確保維持改善協議会、運行委託事業者の運営努力だけではのりあい交通の運行維持が難しいため、地域公共交通確保維持改善事業により運行を確保・維持していく必要があります。



---

# 第8章

---

## 地域公共交通計画の施策

---

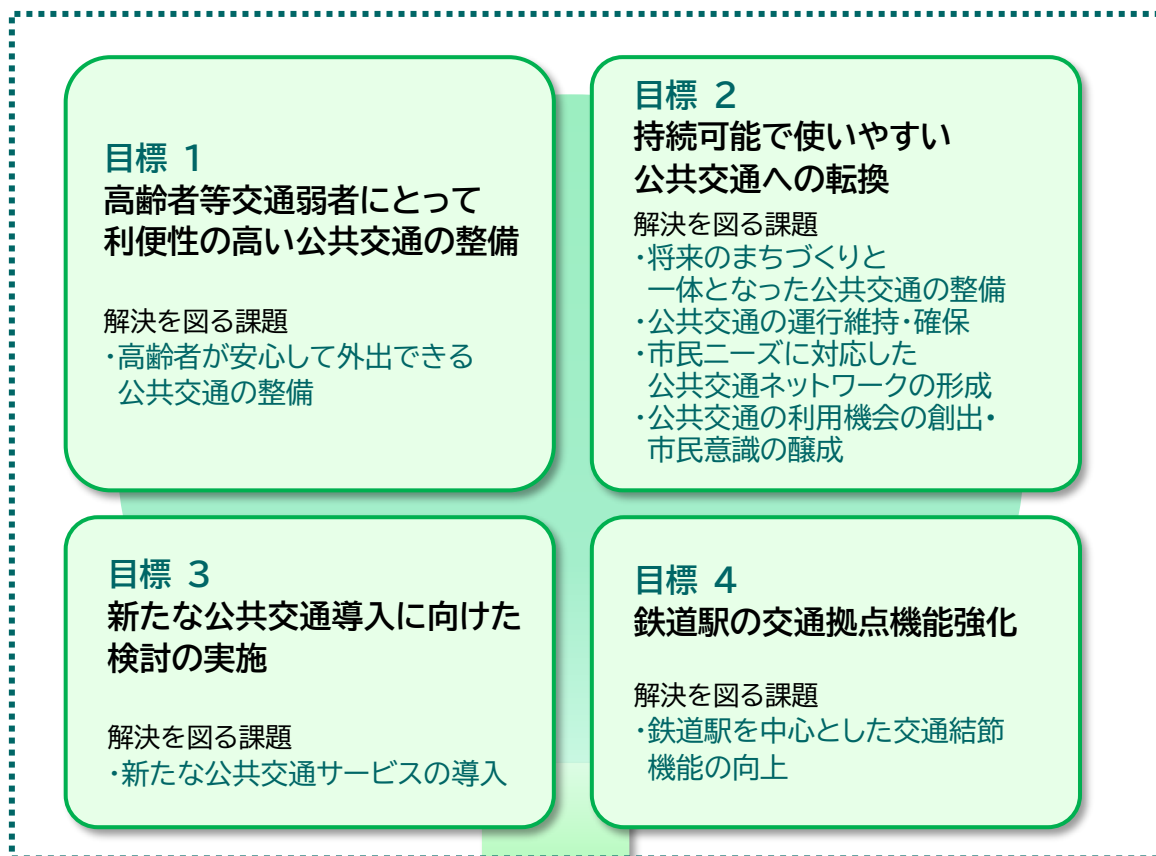
## 8-1 施策の実施体系

前章までに整理した地域公共交通の基本方針、目標の達成に向けた体系を次に示します。  
なお、目標の達成状況は、達成指標（現況値・目標値）を定め、評価・検証を実施します。

### <地域公共交通の基本方針（再掲）>

まちづくりと一体となった公共交通環境の整備  
持続可能な公共交通の確保  
わかりやすく使いやすい公共交通と利用環境の整備

### <地域公共交通計画の方針・目標・解決を図る課題（再掲）>



### ・目標達成に向けた施策の実施

課題解決方針 1  
地域特性に合わせた  
まちづくりとの連携  
による交通体系の  
実現

課題解決方針 2  
公共交通の運行  
内容の適正化

課題解決方針 3  
高齢者をはじめ  
とした交通弱者  
の移手段の維持・確保

課題解決方針 4  
持続可能な公共交  
通実現に向けた  
市民意識の醸成

## 8-2 目標達成のための施策

4つの計画目標を達成するため、以下の施策を進めていきます。

### 目標1 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通の整備 達成に向けた取組

#### 施策1 のりあい交通のサービス内容の拡充・利用促進

実施主体：市  
関連主体：交通事業者

##### <サービス内容の拡充>

- ・本市ののりあい交通は、利用者登録を行った市民であれば誰もが気軽に利用できる移動手段として一定の利用者数を維持しています。主な利用者層は高齢者となっており、日頃の通院・買い物際の移動手段として利用されています。しかし、午前中における予約が集中し、「利用したい時に利用ができない」といったケースが発生しており、需要と供給の適正化が求められています。
- ・こうした状況を受け、本計画を通し、のりあい交通の利便性向上に係る検討を実施します。具体的には、運行台数を増車し、利用集中時間帯の稼働車両数を増やすといった対応を含め、よりニーズに即したサービス供給を目指した取組を実施します。

##### <利用促進・周知>

- ・第3章で整理したとおり、本市の近年ののりあい交通の1日当たりの平均利用者数は、令和2年度：30.8人、令和3年度：39.8人、令和4年度：44.2人と増加傾向にあり、新型コロナウイルス感染拡大以降の生活様式に適応した移動手段として利用が定着しています。その一方、令和5年度の市民アンケート結果では、回答者のうちの約8割が「運行内容に関する満足度」で「わからない」と回答しており、大多数の市民がのりあい交通に対し認知していない状況がうかがえます。
- ・こうした状況を受け、のりあい交通の周知と利用促進を目的とし、市広報誌面における案内、イベント開催時でのPR活動、高齢者・福祉関連団体への連携とPR活動等を実施し、幅広い市民に向けた周知方法の検討と実施を行います。



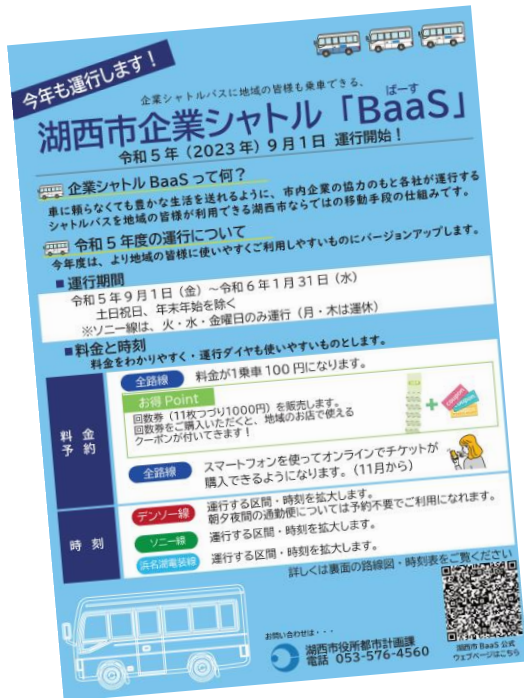
**施策2 高齢者等交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討**

実施主体：市  
関連主体：交通事業者、地域

- ・本市の鉄道と路線バス以外の交通弱者の移動をカバーする主な公共交通は、のりあい交通に限られています。マイカー依存度が高く、日常的な移動手段として公共交通の利用機会が少ない本市では、車を運転できなくなった際の将来的な移動手段を確保し、利用促進を図ることが高齢化の進展に向かううえでの課題と言えます。
- ・本計画を通じ、高齢者、障がい者、妊婦、子育て世代の利用者等の幅広い交通弱者、公共交通空白地域に対する外出支援策に取り組みます。市内の医療施設、福祉施設、企業等の所有する遊休車両の活用、また、グリーンスローモビリティ等、コンパクトで持続可能な移動手段を念頭に検討を行います。

● 近年の導入事例

**静岡県湖西市 企業シャトルバス「BaaS」**



2023年9月より市内企業の協力のもと、企業が運行するシャトルバスに市民が乗車できる新たな移動手段の仕組みを検討し、社会実装に向けた実証実験を継続し実施中。3社の企業バスが運行、運賃は1回100円。(R5年度の運行内容)



出典：湖西市 HP

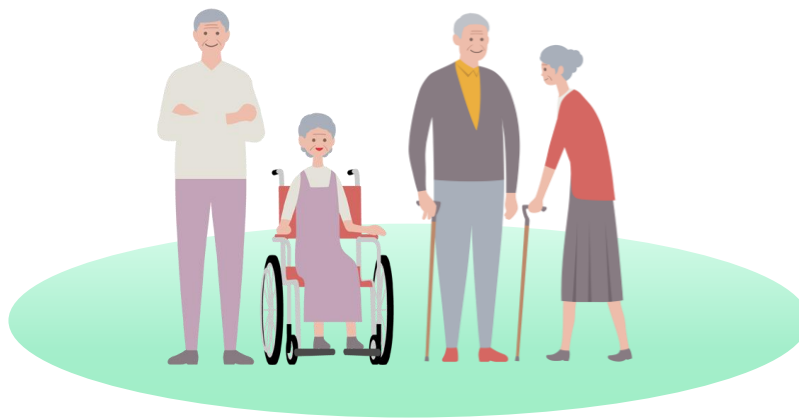
**広島県福山市 グリーンスローモビリティ「潮待ちグリスロタクシー」**

「潮待ちグリスロタクシー」車両



2019年4月から国初のグリーンスローモビリティによるタクシーとして運行開始。地域の「暮らし」を守る移動手段として、また来訪者に対する「おもてなし」として導入。  
交通量の多い幹線道路や遠方への移動での活用は不向きな反面、急な下り坂でもスピードが出ないため、安全な走行が可能。狭い道や坂の多い場所でも安全に走ることが可能という利点を持つ。

- ・第 3 章で整理したとおり、近年の本市の運転免許証返納者数は令和元年（2019 年）以降ほぼ横ばいの約 230 人/年で推移しています。また、免許保有者数は令和 3 年（2021 年）以降増加しており、令和 4 年（2022 年）には直近 5 年間の中で最高値となっています。新型コロナウイルス感染拡大以降、「地元で過ごす時間の増長」が背景にあることがうかがえます。また、令和 5 年度の市民アンケート結果においても、回答者の約 8 割が「運転免許返納の予定はない」意向を示しており、高い自動車依存度がうかがえます。
- ・こうしたことを受け、自家用車に依存しなくても安心して移動できるまちを目指し、本計画を通して運転免許証返納者に対する移動支援・助成の拡充に係る検討を行います。現行の免許証自主返納者に対するのりあい交通回数乗車券助成を含め、有効な支援等の検討を行います。



目標2 持続可能で使いやすい公共交通への転換 達成に向けた取組

施策4 まちづくりと地域公共交通の連動

実施主体：市  
関連主体：交通事業者、地域

- ・第6章で整理したとおり、本市は JR 白岡駅・新白岡駅周辺地域に人口と都市機能が集中しています。人口減少を見据え、市内2駅周辺に集中する都市機能・拠点と郊外に点在する住宅街を公共交通ネットワークで結び、市民が移動しやすく暮らしやすい都市構造を目指します。令和5年(2023年)3月策定の「白岡市立地適正化計画」と整合を図り、本市が目指す地域像にふさわしい公共交通の在り方について検討を行います。
- ・本市の上位計画において掲げる「コンパクトなまちづくり」、「持続可能なまちづくり」の実現過程にある現況と将来を見据え、本計画期間の5年間で取組可能な公共交通に係る取組を行います。

施策5 バス・タクシー乗務員の確保支援を通じた公共交通の維持

実施主体：市  
関連主体：交通事業者

- ・本市にとって路線バスの維持は、現行の市民の社会生活の維持、将来的な交流人口の拡大の視点からも、必要不可欠と言えます。しかしその維持に当たっては、交通事業者や市の運営努力だけでは路線維持は難しく、担い手を確保し、将来に繋いでいく取組が必要です。
- ・バス、タクシー等の乗務員の時間外労働の上限を設ける改善基準告示が令和(2024年)6年4月から適用されることもあり、全国的にバスやタクシー等の乗務員不足が深刻化しています。乗務員の積極的な募集や育成がより事業者に求められますが、これらの取組は事業者の努力だけでは補いきれません。本計画を通し、市が交通事業者と連携し、運転業務のPR等を通じた魅力発信等、乗務員の確保に結び付く支援、取組に係る検討を行います。



## 施策 6 公共交通情報提供ツールの作成・充実

実施主体：市  
関連主体：交通事業者

- ・より多くの市民や来訪者等に公共交通を「知ってもらう」、「乗ってもらう」、「考えてもらう」、「続けてもらう」ことを目指し、『公共交通総合マップ』の作成に取り組み、本市の公共交通を市内外に発信します。また作成したデータを利活用し、ウェブ等を活用した情報発信についても検討を行います。
- ・各観光施設や市内主要施設においても、市外からの来訪者等に対し、路線バスをはじめとした公共交通が利用しやすくなるような案内表示を充実させ、公共交通の利用促進に取り組みます。
- ・利用の増加が見込める観光イベントの開催時等においては、割引サービス等の利用促進キャンペーンにも取り組み、あらゆる機会における利用促進を図ります。
- ・情報提供ツールの検討・作成に当たっては、地域公共交通調査等事業（地域公共交通利便増進実施計画に基づく利用促進や事業評価の取組支援）等の各種支援策を活用します。



現行で市ウェブサイトに掲載中の  
本市の公共交通マップ（上）と、  
近年更新された公共交通マップの事例  
（下）：静岡県御殿場市



出典：白岡市 HP・御殿場市

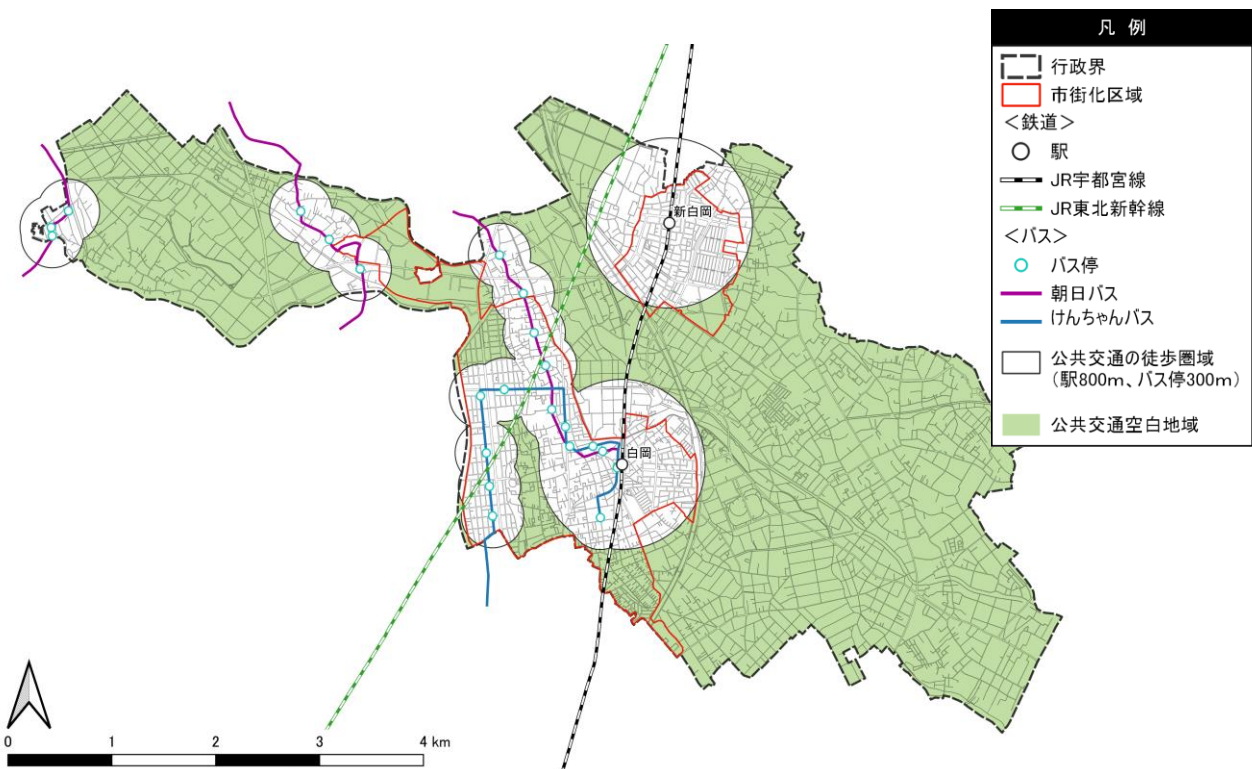
目標3 新たな公共交通導入に向けた検討の実施 達成に向けた取組

施策7 移動が不便な地域における新たな移動手段の確保に向けた検討

実施主体：市  
 関連主体：交通事業者、地域

- ・現在本市では、鉄道（JR 白岡駅・JR 新白岡駅の2駅）、路線バス、のりあい交通による公共交通の運行があり、市民・来訪者の移動を支えています。しかし、のりあい交通を除く路線を有する交通モードは市全域をカバーしているとは言えず、特に市東側の地域では公共交通空白地域が目立つ状況です。
- ・こうした状況を受け、本市ではのりあい交通や既存の輸送資源を活用し、市東側の公共交通による移動が不便な地域に特化し運行するエリア交通等の導入検討を行います。これにより、路線バスの運行規模縮小、減便等によって日常の移動に不便を来している地域において、マイカー等の移動手段を持たない市民の移動手段を目指します。また路線バスの乗り入れが無い新白岡駅周辺地域における運行も視野に入れ、当地域における移動手段の拡充も視野に入れた検討を行います。
- ・本検討は、市内全域において運行する現行ののりあい交通の利用集中の緩和、利用者の少ない遊休時間の車両の有効活用を視野に入れ、のりあい交通との共栄共存を目指します。

《本市の公共交通と公共交通空白地域の状況（再掲）》





● 近年の導入事例

兵庫県加東市 乗合タクシー「伝タク」 ※デマンド型タクシーと別途運行

兵庫県加東市では、社（やしろ）市街地内での買い物や通院等の日常生活の移動、路線バス及び自主運行バスの利便性向上を図るため、主な施設と居住地域を循環する乗合タクシー導入に向けた試験運行を令和 2 年（2020 年）7 月 1 日より実施。

ジャンボタクシー（10 人乗り車両）を使用し、定時路線で運行。運賃 100 円。

運行ルートは、市役所や市民病院、商業施設等の市街地内の主要施設と道路幅が狭くこれまで路線バスが通れなかった住宅地内を循環。

「伝タク」車両



出典：加東市 HP

施策 8 IT・AI 技術等の公共交通の活用に向けた検討

実施主体：市  
関連主体：交通事業者、地域、企業等

- ・公共公共交通の利用状況や利用者ニーズ等を踏まえ、持続可能な移動手段の確保に向け、AI（人工知能）を活用したデマンド型交通、グリーンスローモビリティ、自動運転技術、MaaS 等の次世代の公共交通サービス等、新技術の導入・活用の可能性について検討します。
- ・新たなモビリティサービスの導入、運行に当たっては、「地域公共交通確保維持改善事業補助金（地域内リーダー系統確保維持費国庫補助金）」のほか、新モビリティサービス推進事業（新型輸送サービス導入支援事業）、自動車環境総合改善対策費補助金（地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進事業）等、国や県の動向に留意しながら、適切な補助事業の活用を図ります。



出典：国土交通省「新モビリティサービスの推進」ウェブサイト

目標4 鉄道駅の交通拠点機能強化 達成に向けた取組

施策9 鉄道駅の交通拠点機能強化

実施主体：市、鉄道事業者  
 関連主体：その他交通事業者

- ・ JR 白岡駅を本市の玄関口と位置付け、計画が予定されている白岡駅西口及び東口駅前広場、都市計画道路の整備等と連動した環境整備を目指していきます。
- ・ また、自動車依存度の高い地域性を勘案し、パーク・アンド・バスライドがしやすい環境整備についても検討を行うほか、鉄道以外の既存の公共交通（路線バス、のりあい交通、タクシー）や新たな移動手段等との連携により、市民や来訪者の移動の利便性・自由度を高めるために交通拠点としての機能の充実を図ります。
- ・ 交通拠点としての機能強化のほか、公共施設や医療施設等の市内主要施設へのアクセス向上、様々な移動手段との連携方策等について検討・実施します。

国土交通省「交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン」における交通拠点に求められる機能

基本機能	バス等の乗降、歩行者の移動・待合、車両の移動・停留所、交通ターミナルの運営、新たなモビリティサービスの対応
交通結節機能	歩行者の交通モード間の乗り継ぎ、交通モード間の接続
防災機能	災害時の交通マネジメント、代替輸送の確保、災害時の情報提供、ライフラインの確保、帰宅困難者の一時滞在
地域の拠点・賑わい機能	まちづくりとの連携、賑わいの創出
サービス機能	トイレや食事・購買、案内等の各種サービス
景観機能	良好な景観・緑地・親水空間の確保

出典：国土交通省 交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(R3.4)

現行の JR 白岡駅の様子



白岡駅東口



白岡駅西側のタクシー待合環境



白岡駅東側の自転車駐輪場

---

# 第9章

---

## 計画の推進に当たって

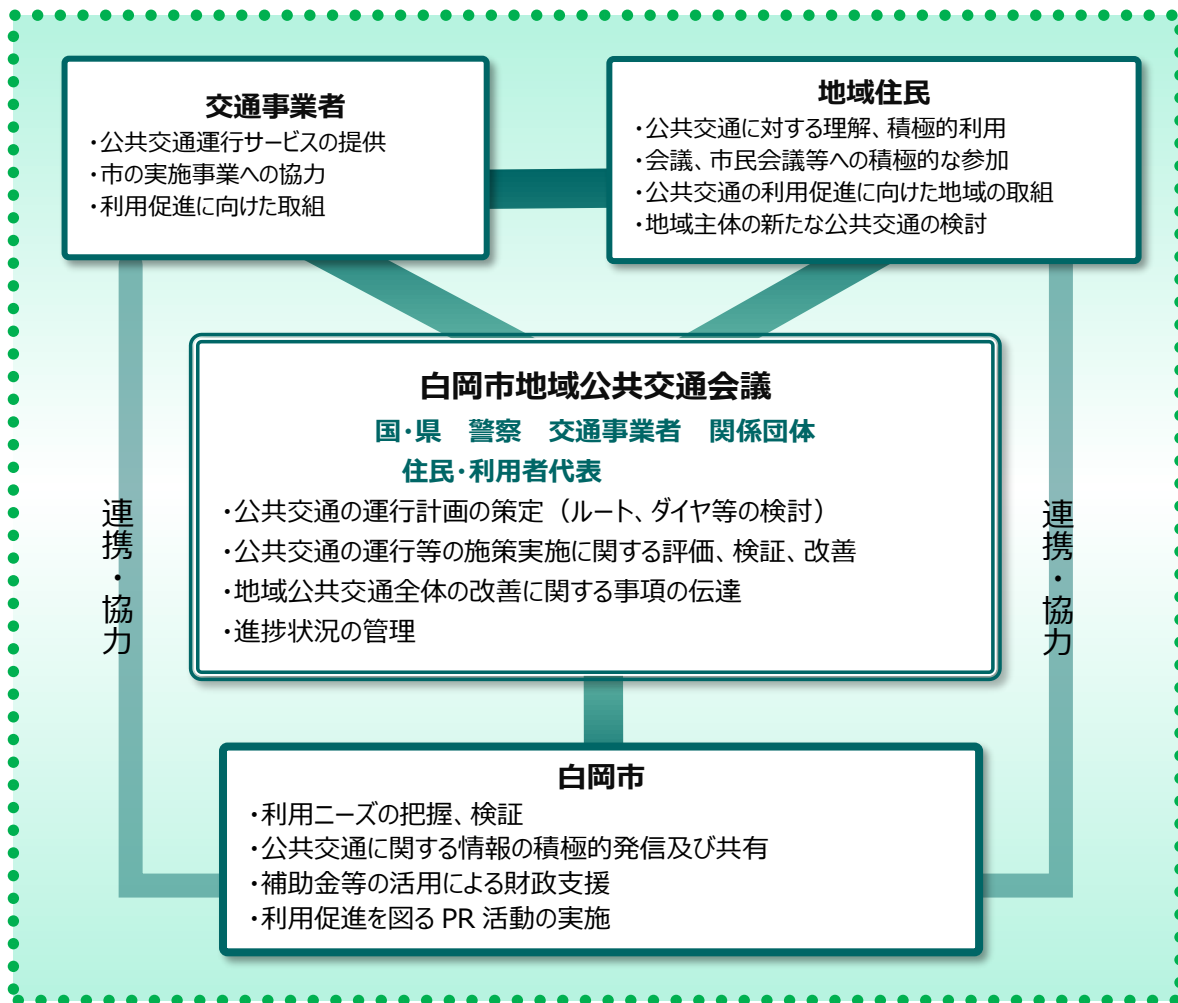
---

## 9-1 計画の推進体制

本計画の目標を達成するためには、市や白岡市地域公共交通会議の取組に加え、利用者である地域住民や交通事業者等が、本計画を理解・共有し、推進していくことが重要です。また、地域公共交通会議が中心となり、本計画の周知や関係主体間の連携強化を図ることも必要です。

前章において掲げた施策の実施に当たっては、交通事業者や国、県等の関係機関との調整を図るとともに、国、県等の各種支援制度を活用していきます。

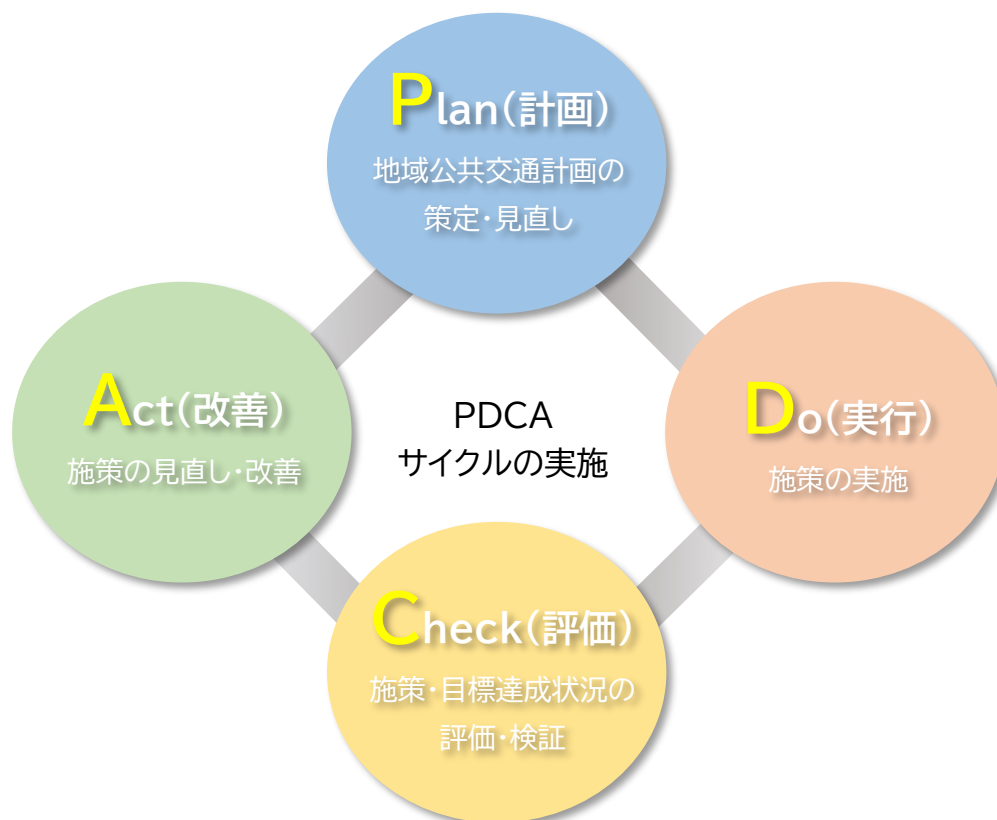
《計画の推進体制》



本計画の推進については、次のイメージに示す PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行います。

- ・計画の進捗管理に、PDCA サイクルによる計画期間を通じた長期的な進捗管理や毎年度実施する短期的な進捗管理を実施します。
- ・長期的な進捗管理として、数値目標の達成状況等により、施策の評価・検証を実施します。また、期間中に中間評価・見直しを実施し、計画期間満了時までには目標を達成することが困難であると認められる場合等には、必要に応じて施策の見直しを実施します。
- ・短期的な進捗管理として、毎年度、施策の実施状況を確認します。

#### 《PDCAサイクルの実施イメージ》



## 9-2 評価指標と方法

本計画を進めるに当たり、目標の達成状況を評価するため、次の達成指標を設定します。

### 目標1 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通の整備 評価指標と目標

評価指標	現況 (令和5年度)	目標 (令和10年度)
①のりあい交通の1日当たりの平均利用者数	43.1人	50人

【指標の設定理由】

- ・のりあい交通のサービス内容の拡充・利用促進策を通し、利用者数の増加を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・地域公共交通確保維持改善事業の事業年度（令和5年度であれば、令和4年10月から令和5年9月までの期間）におけるのりあい交通の運行実績から、利用者数と運行日数を用いて算出します。

評価指標	現況 (令和5年度)	目標 (令和10年度)
②のりあい交通の収支率	17.1%	20%

【指標の設定理由】

- ・のりあい交通のニーズに即した持続可能なサービスを供給していくため、収支率の改善を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・地域公共交通確保維持改善事業の事業年度（令和5年度であれば、令和4年10月から令和5年9月までの期間）におけるのりあい交通の運行実績から、運行経費（交通事業者への委託費用）と運賃収入（回数券売上を含む。）を用いて算出します。

評価指標（案）	現況 (令和5年度)	目標 (令和10年度)
③高齢者の外出頻度（週3以上）	74.2%	75%

【指標の設定理由】

- ・高齢者等交通弱者の移動手段の拡充等の施策を通し、高齢者の外出機会の増加を目指します。

【現況値・目標値の算出方法】

- ・本計画に係る調査において、65歳以上の方で、日常生活における外出頻度に「週3～4日」「週5以上」と回答した方の割合の合計から、高齢者の外出頻度（週3以上）を算出します。

## 目標 2 持続可能で使いやすい公共交通への転換 評価指標と目標値

評価指標（案）	現況 （令和 3 年度）	目標 （令和 8 年度）
④公共交通（鉄道・バス・タクシー・のりあい交通）に対する満足度	20%	30%

### 【指標の設定理由】

- ・利用しやすい公共交通の整備、情報発信・利用促進策を通じ、市民の満足度上昇を目指します。

### 【現況値・目標値の算出方法】

- ・白岡市総合振興計画に係る調査において、公共交通全体に「満足している」「やや満足している」と回答した市民の割合から、市民満足度を算出します。

## 目標 3 新たな公共交通導入に向けた検討の実施 評価指標と目標値

評価指標（案）	現況 （令和 5 年度）	目標 （令和 10 年度）
④交通不便地域の面積	7.5 km <sup>2</sup>	縮小

### 【指標の設定理由】

- ・移動が不便な地域における新たな公共交通の導入等により、地域公共交通確保維持改善事業における交通不便地域の面積縮小を目指します。

### 【現況値・目標値の算出方法】

- ・鉄道駅やバス停留所等からの距離「半径 1 km以内」の地域外の面積を算出します。

## 目標 4 鉄道駅の交通拠点機能強化 評価指標と目標値

評価指標（案）	現況値 （令和 4 年度）	目標 （令和 9 年度）
⑥JR 白岡駅、新白岡駅の 1 日当たりの平均乗車人員数	17,154 人	維持

### 【指標の設定理由】

- ・市内公共交通の利用促進策や鉄道駅の交通拠点機能強化を通して、利用者数の現状維持を目指します。

### 【現況値・目標値の算出方法】

- ・東日本旅客鉄道株式会社が公表している年度別の各駅の 1 日平均の乗車人員数を確認します。

### 9-3 施策の実施主体・スケジュール

本計画を進めるに当たり、本市の公共交通が目指す将来像の実現に向け、「行政」、「地域」、「交通事業者」等が連携し、一体となって取り組むとともに、それぞれが担う役割や進捗等を相互に確認しながら、持続可能な交通体系の構築を目指します。また、各施策の実施スケジュールを次のように設定します。

計画中間年の令和8年度には、社会情勢の変化などを踏まえ、施策の進捗状況確認と、必要に応じ見直しを行います。

《目標及び施策に対する実施主体と関連主体・施策の実施スケジュール》

目標	施策	実施主体◎/ 関連主体○				スケジュール（年度）				
		市	交通事業者	地域	企業・団体	R6	R7	R8	R9	R10
目標1 高齢者等交通弱者にとって利便性の高い公共交通の整備	施策1 のりあい交通のサービス内容の拡充・利用促進	◎	○			検討	実施	継続実施		
	施策2 高齢者等交通弱者の移動手手段の拡充に向けた検討	◎	○	○			検討			
	施策3 運転免許証返納者に対する移動支援・助成の拡充に係る検討	◎					検討			
目標2 持続可能で使いやすい公共交通への転換	施策4 まちづくりと地域公共交通の連動	◎	○	○			実施			
	施策5 バス・タクシー乗務員の確保支援を通じた公共交通の維持	◎	○			検討	実施	継続実施		
	施策6 公共交通情報提供ツールの作成・充実	◎	○			検討	実施			
目標3 新たな公共交通導入に向けた検討の実施	施策7 移動が不便な地域における新たな移動手手段の確保に向けた検討	◎	○	○		検討	実施	継続実施		
	施策8 IT・AI技術等の公共交通の活用に向けた検討	◎	○	○	○		検討			
目標4 鉄道駅の交通拠点機能強化	施策9 鉄道駅の交通拠点機能強化	◎	○				実施			