

# 白岡市における 地域公共交通の今後の方向性

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、将来に持続可能な  
公共交通サービスの構築を目指します。

白 岡 市

平成 2 5 年 2 月

## 目 次

第Ⅰ章 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題について……………	1
1 本市の地域公共交通の現状について……………	1
2 地域公共交通に関する基礎調査の結果から見える現状について……………	4
3 本市の高齢化の推移について……………	5
4 本市の地域公共交通の課題について……………	6
第Ⅱ章 本市の地域公共交通の今後の方向性について……………	7
1 今後の方向性……………	7
2 基本目標……………	7
第Ⅲ章 本市の地域公共交通の施策展開について……………	9
1 デマンド交通の構築……………	9
2 【参考】想定されるデマンド交通の形態……………	10
第Ⅳ章 本市の地域公共交通施策の取組体制について……………	12
1 「参画と協働」で「創り・守り・育てる」地域公共交通……………	12
2 財政負担に配慮した取組……………	13
3 P D C Aサイクルによる継続的な改善の取組……………	13
4 施策の構築スケジュール……………	14

# 第 I 章 本市の地域公共交通を取り巻く現状と課題について

## I — 1 本市の地域公共交通の現状について

### (1) 鉄道

本市には、J R 宇都宮線の白岡駅及び新白岡駅の二つの駅があり、上下線とも 1 日 1 0 0 本以上の電車が運行しています。

一日当たりの平均利用者数は、白岡駅が約 2 3, 0 0 0 人、新白岡駅が約 1 1, 0 0 0 人で、5 年前との比較ではほぼ横ばいの状況となっています。

両駅とも、利用者の約 9 割が大宮・東京方面への通勤・通学者で占められています。

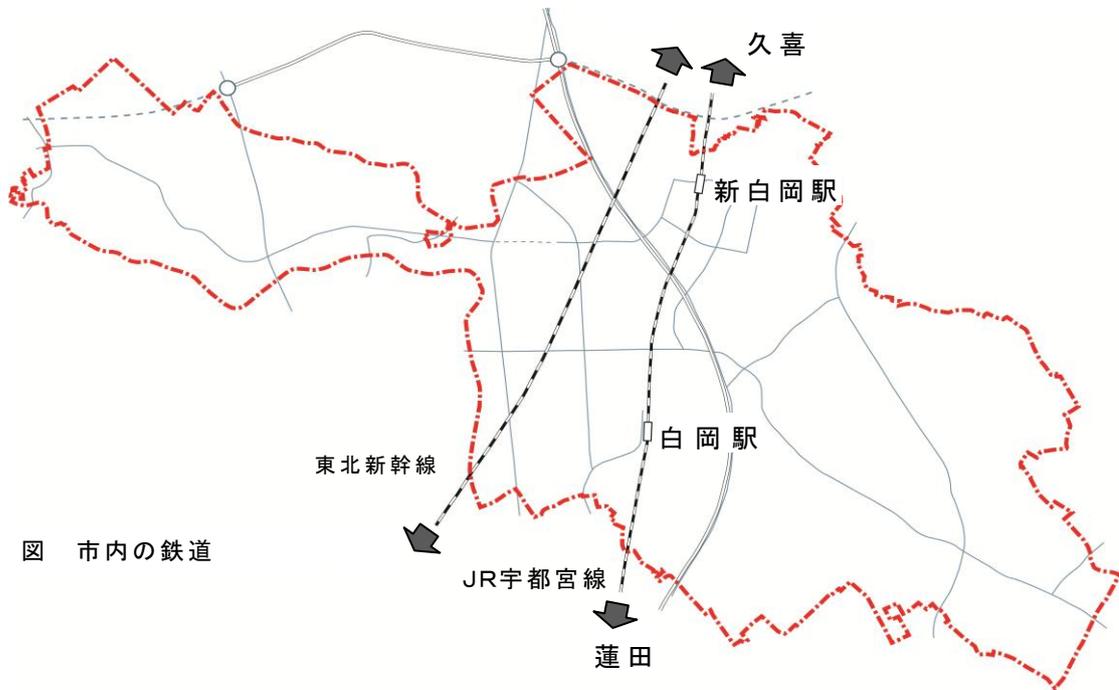


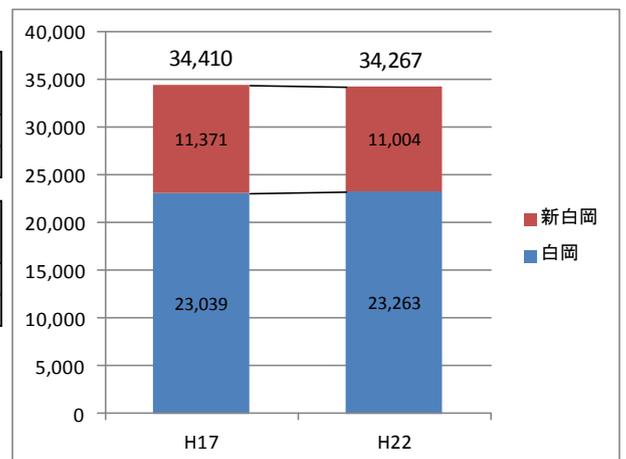
図 市内の鉄道

白岡	下り		上り		合計
	乗車	降車	乗車	降車	
平成17年	668	10,877	10,794	700	23,039
平成22年	698	10,984	10,844	737	23,263

新白岡	下り		上り		合計
	乗車	降車	乗車	降車	
平成17年	360	5,349	5,295	367	11,371
平成22年	209	5,301	5,250	244	11,004

市内の駅の一日当たりの平均利用者数

(資料：大都市交通センサス)



## (2) バス

本市における民間路線バスは、J R 白岡駅西口・菖蒲仲橋間、J R 蓮田駅東口・菖蒲仲橋間、J R 蓮田駅西口・菖蒲車庫間の3路線の運行にとどまり、その利用者は限定的で、特に市の東部地域においては民間路線バスが全く運行されていない状況にあります。

また、本市では、平成11年から運行を開始した町内循環バスを運行経費や利用状況などを勘案して、平成19年3月をもって廃止した経緯があります。

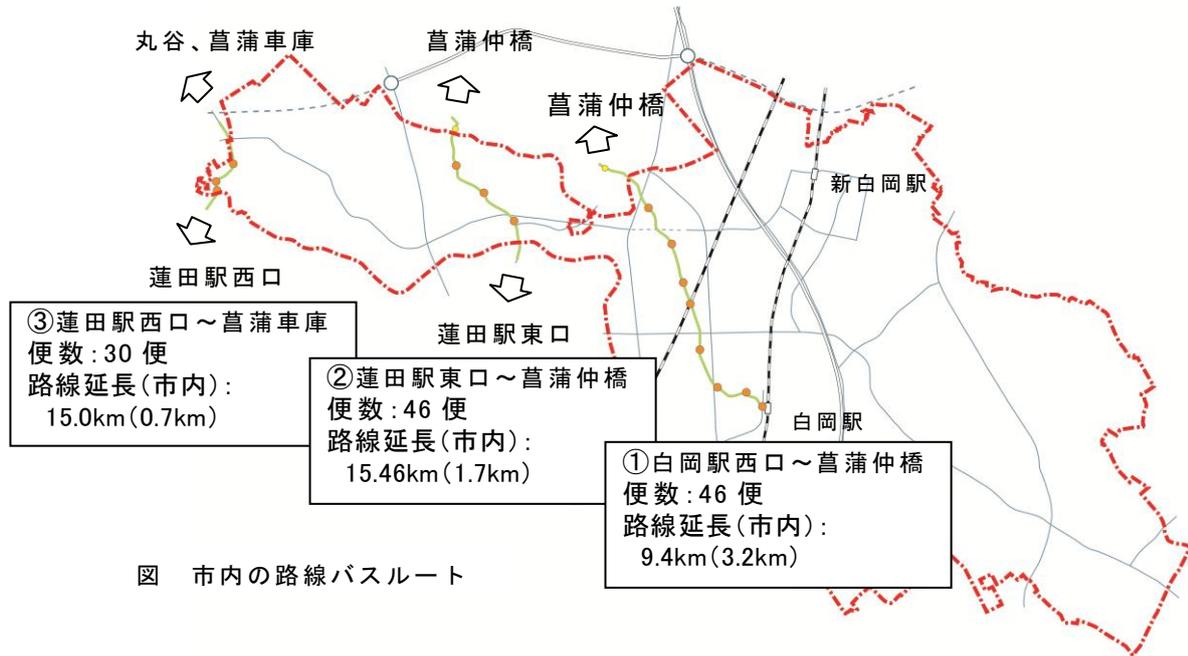
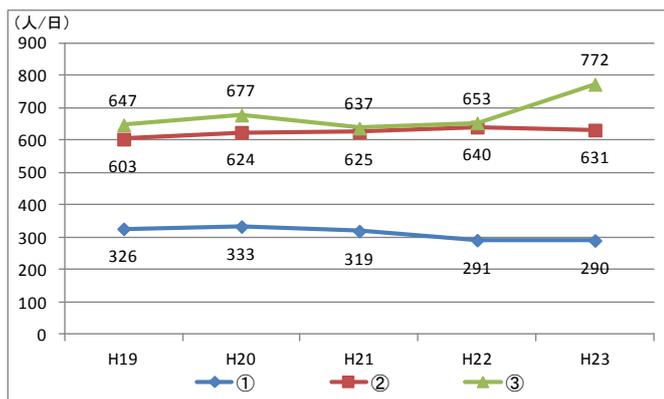


図 市内の路線バスルート

		平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
①白岡駅 菖蒲仲橋	年間利用者数	119,099	121,892	116,650	106,460	106,061
	一日当たりの平均利用者数	326	333	319	291	290
②蓮田駅 菖蒲仲橋	年間利用者数	220,456	227,908	228,198	233,836	230,379
	一日当たりの平均利用者数	603	624	625	640	631
③蓮田駅 菖蒲車庫	年間利用者数	236,504	247,443	232,573	238,667	282,096
	一日当たりの平均利用者数	647	677	637	653	772



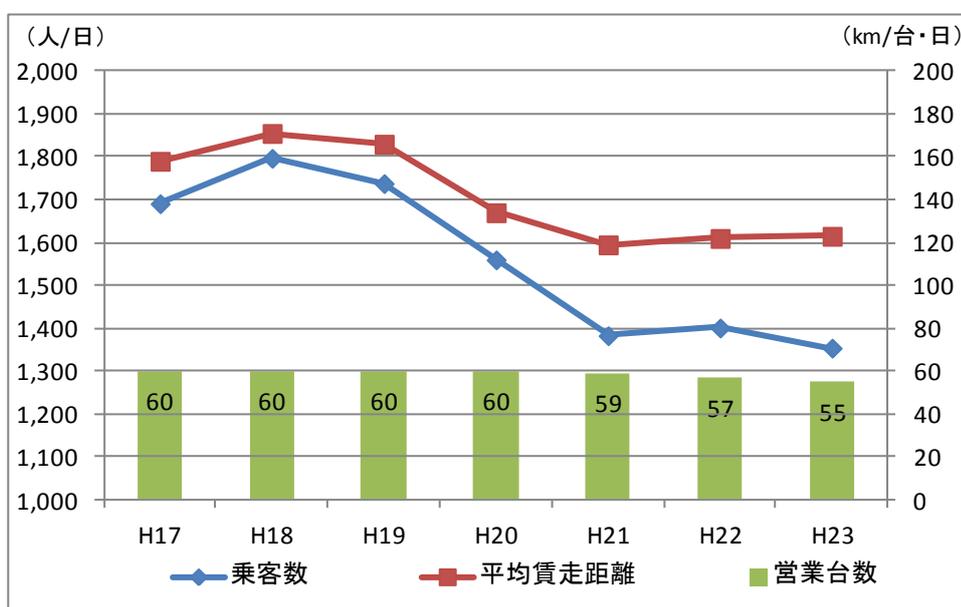
各路線の平均利用者数

(資料：バス事業者提供資料)

### (3) タクシー

本市におけるタクシーの一日当たりの平均利用者数は、平成18年の約1,800人をピークに減少傾向にあり、平成23年には約1,350人と約450人減少し、それに伴い営業台数も減少傾向にあります。

	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年
営業台数(台)	60	60	60	60	59	57	55
乗客数(人/日)	1,691	1,797	1,738	1,560	1,383	1,401	1,354
平均賃走距離(km/台・日)	158	171	166	134	119	122	123



タクシーの利用状況 (資料：タクシー事業者提供資料)

## I — 2 地域公共交通に関する基礎調査の結果から見える現状について

昨年、市が実施した地域公共交通に関する基礎調査では、日常生活における移動について、約3割の市民の方が「不便を感じている」という結果になりました。

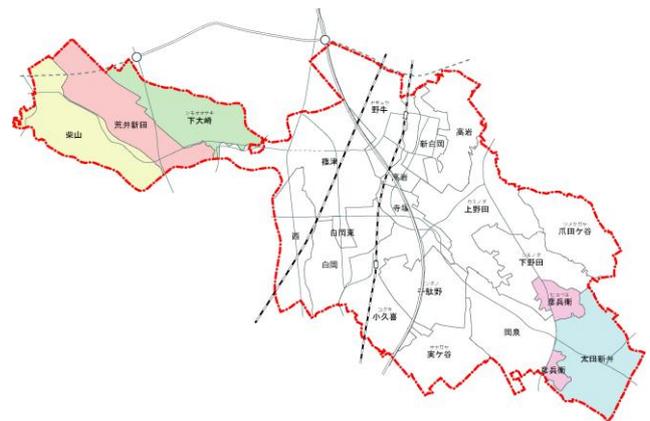
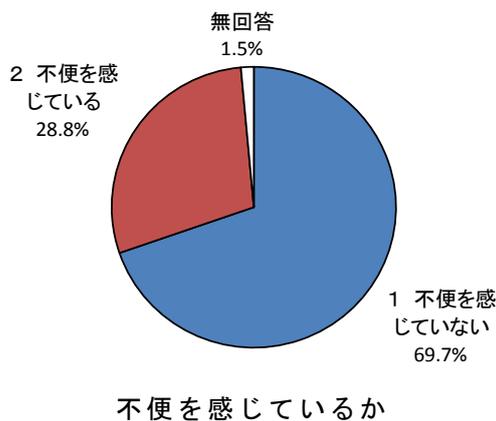
その約3割の「不便を感じている」回答の方は、買物、通院、通勤・通学に「不便を感じている」回答の割合が高く、バスを利用したいがバス路線がないことなどを主な理由に挙げています。

今後、充実の必要があると思う移動先は、駅周辺地域、商業施設、医療機関などの回答の割合が高い傾向にありました。

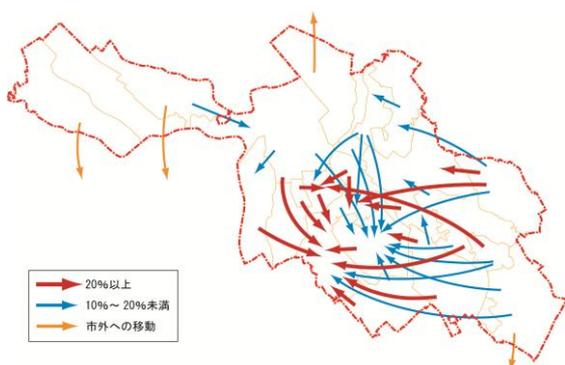
市内での移動実態については、通院において市の中央部に位置する医療機関への移動の割合が高い傾向にありました。

また、買物においても移動の距離は比較的短いものの市の中央部に位置するスーパーマーケットへの移動の割合が高い傾向にありました。

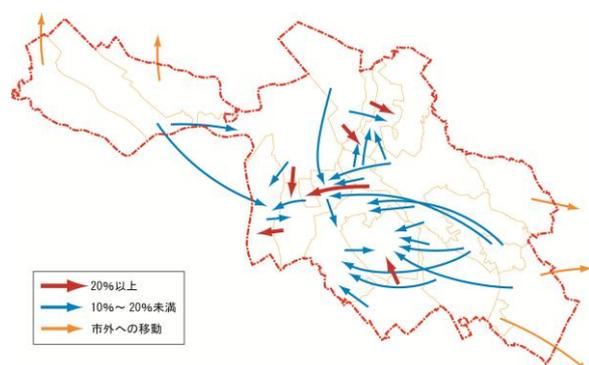
加えて、地域公共交通の充実を図る際には、利用者は応分の負担をすべきであるという回答の割合が比較的高い傾向にありました。



不便を感じている割合が高い地区



通院での移動



買物での移動

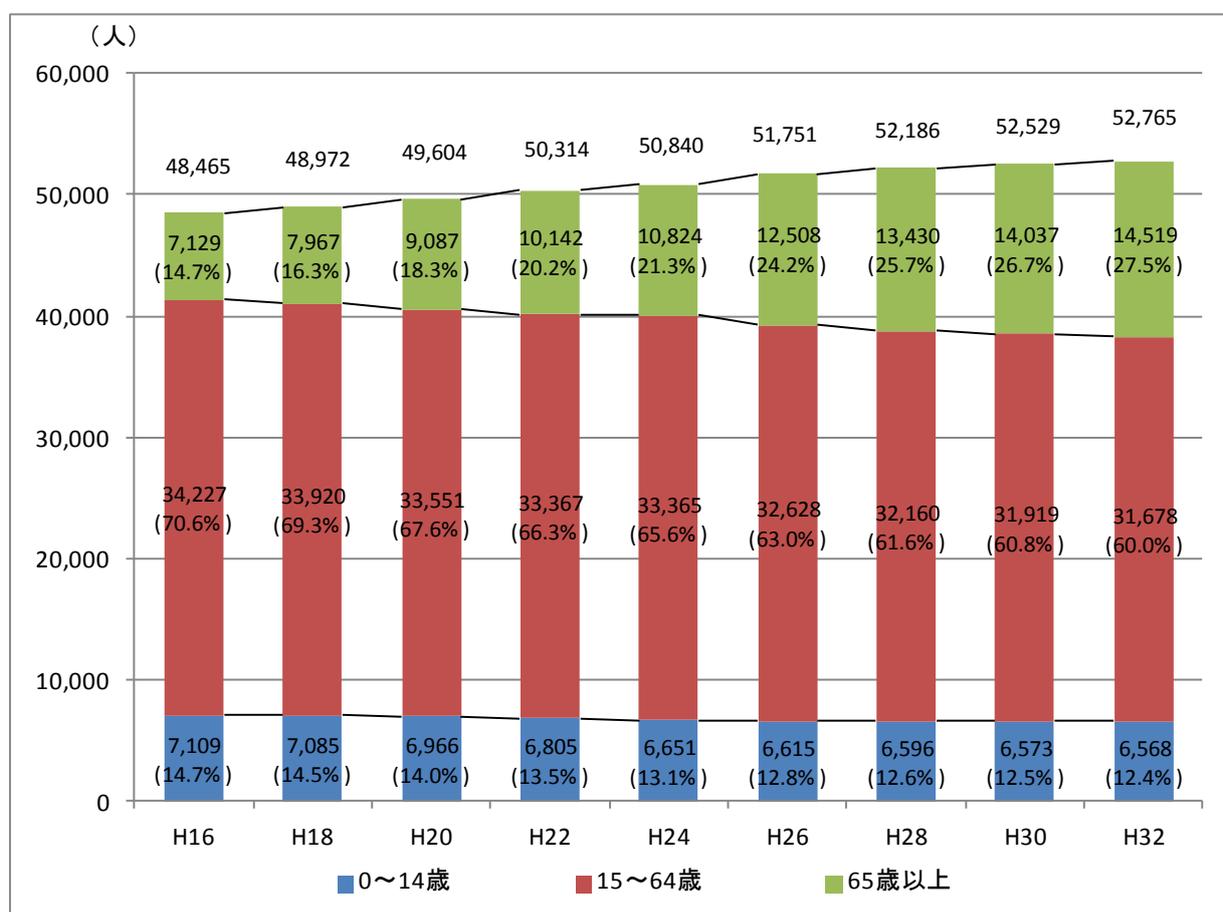
### I-3 本市の高齢化の推移について

本市における65歳以上の高齢者の割合は、平成16年の14.7パーセントから平成24年には21.3パーセントとなっており、この8年間で6.6ポイント上昇しました。

また、65歳以上の高齢者人口は、今後7年間で約3,700人増加する見込みとなっており、平成32年の高齢化率は27.5パーセントと予測されています。

なお、市域の東部地区と大山地区においては、高齢化率が他の地区と比較して高く、この傾向は今後も続くものと予測されています。

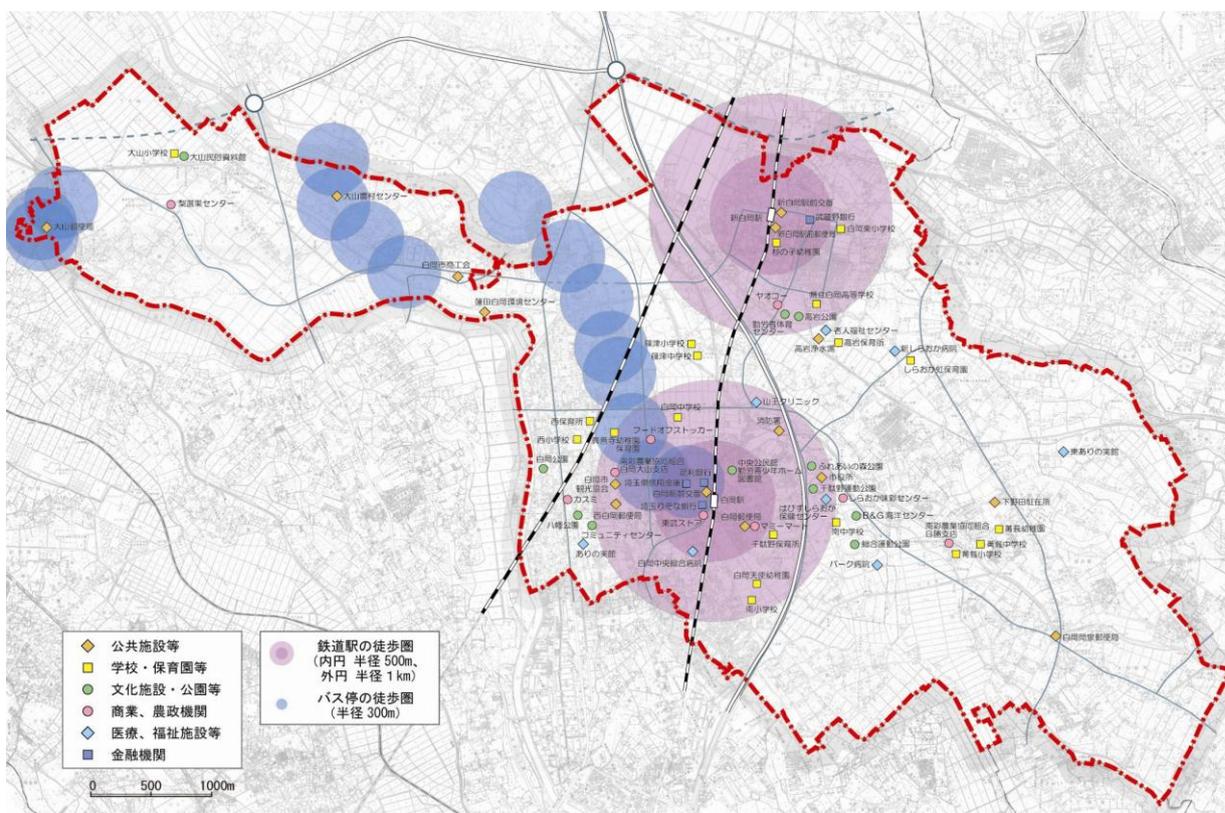
人口の推移と今後の見通し(年齢3区分)



## I-4 本市の地域公共交通の課題について

本市の将来人口におけるより一層の高齢化の進行と年少人口、生産年齢人口の減少から、地域公共交通の果たすべき役割はますます大きくなっていくものと考えられ、そうした観点からも市民の移動実態や交通ニーズに見合った将来に持続可能な公共交通サービスの構築が求められているものと考えられます。

また、本市の東部地区、大山地区における高齢化の進行と人口の減少傾向を是正し、市域の均衡ある発展を推し進める観点からも公共交通サービスの構築は重要な施策であると考えられます。



市内の主要施設と公共交通徒歩圏

## 第Ⅱ章 本市の地域公共交通の今後の方向性について

### Ⅱ—1 今後の方向性

**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、将来に持続可能な公共交通サービスの構築を目指します。**

「本市における効果的で効率的な公共交通施策の方向性・在り方について」検討していただくため、平成24年9月に様々なお立場の市民の方や有識者で構成する「白岡市地域公共交通市民検討会議」を設置し、延べ6回にわたる熱心な御議論の結果、このたび「地域公共交通に係る答申書」を別添のとおり提出していただきました。

市では、この答申の内容などを踏まえ、地域公共交通の今後の方向性といたしまして、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などのいわゆる交通弱者の方を主な対象に、買物や通院などの市民生活の利便性の向上を図ります。

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（オンデマンド）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。

また、施策の計画・実施・評価・改善の各段階においては、市民、交通事業者、行政それぞれが「参画と協働」の理念に基づき、施策の有効性・効率性・採算性に配慮しながら、将来に持続可能な地域公共交通サービスの構築を目指します。

### Ⅱ—2 基本目標

基本目標は、本市が目指す地域公共交通のあるべき姿(具体的な目標)であり、今後の方向性を踏まえて次に掲げる三つを設定します。

#### (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

本市が昨年実施した市民アンケート調査では、市民の約3割の方が買物や通院などの日常生活における移動に不便を感じており、駅周辺地域、商業施設、医療機関等へのアクセスの充実を求めていると

いう結果を得ました。

地域公共交通施策は、このような市民の交通需要に的確に応えるため、定時・定路線方式の運行ではなく、交通弱者の方のニーズに柔軟に対応できる効率的で利便性の高いサービスの提供に努めます。

## (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

地域公共交通施策は、市民生活の利便性向上を第一に考えなければなりません。過去の町内循環バス廃止の経緯などを踏まえて、施策の有効性・効率性・採算性に配慮しながら、常に評価・改善の意識を持ち、コストパフォーマンス（費用対効果）が高く、無駄のない、将来に持続可能なサービスの提供に努めます。

## (3) 市民の参画・協働の精神を生かしたサービスの提供

地域公共交通施策の計画・実施・評価・改善の各段階においては、市民の積極的な関与・参画が必要であり、市民自らが「創り・守り・育てる」という意識と行動に基づき、サービスの利用者である市民の応分の負担により、将来に持続可能なサービスの提供に努めます。

また、地域公共交通施策は、市民、交通事業者、行政などが緊密に連携した協働の取組として推進することとし、市民本位の市民が利用しやすいサービスの提供に努めます。

## 第Ⅲ章 本市の地域公共交通の施策展開について

### Ⅲ—1 デマンド交通の構築

**交通弱者の方の個別の需要に柔軟に対応できる  
デマンド交通の構築を目指します。**

本市が講じるべき地域公共交通施策は、「白岡市地域公共交通市民検討会議」の答申にあるとおり、市民の交通ニーズを的確にとらえた上で、真にサービスを必要とする人に対して、将来に持続可能な公共交通サービスを、限られた財源を有効に活用して提供することでありませ

ず。社会の少子高齢化が急速に進むなか、自家用乗用車を持たない又は運転できないなどにより、日常生活の移動に不便を来す、いわゆる交通弱者の方が今後、一層増加していくものと予想され、本市の交通特性や市民の需要に対応した地域公共交通の構築が強く求められています。

デマンド交通は、定時・定路線のバス運行に相對して、利用者の個別のニーズに応じて柔軟な運行ができる公共交通の一つの形態です。

本市では、平成25年度において「デマンド交通に係る需要調査」を実施するとともに、道路運送法に基づく「地域公共交通会議」を設置し、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、将来にわたり持続可能なデマンド交通の構築に向けた検討を進めて参ります。

### Ⅲ—2 【参考】想定されるデマンド交通の形態

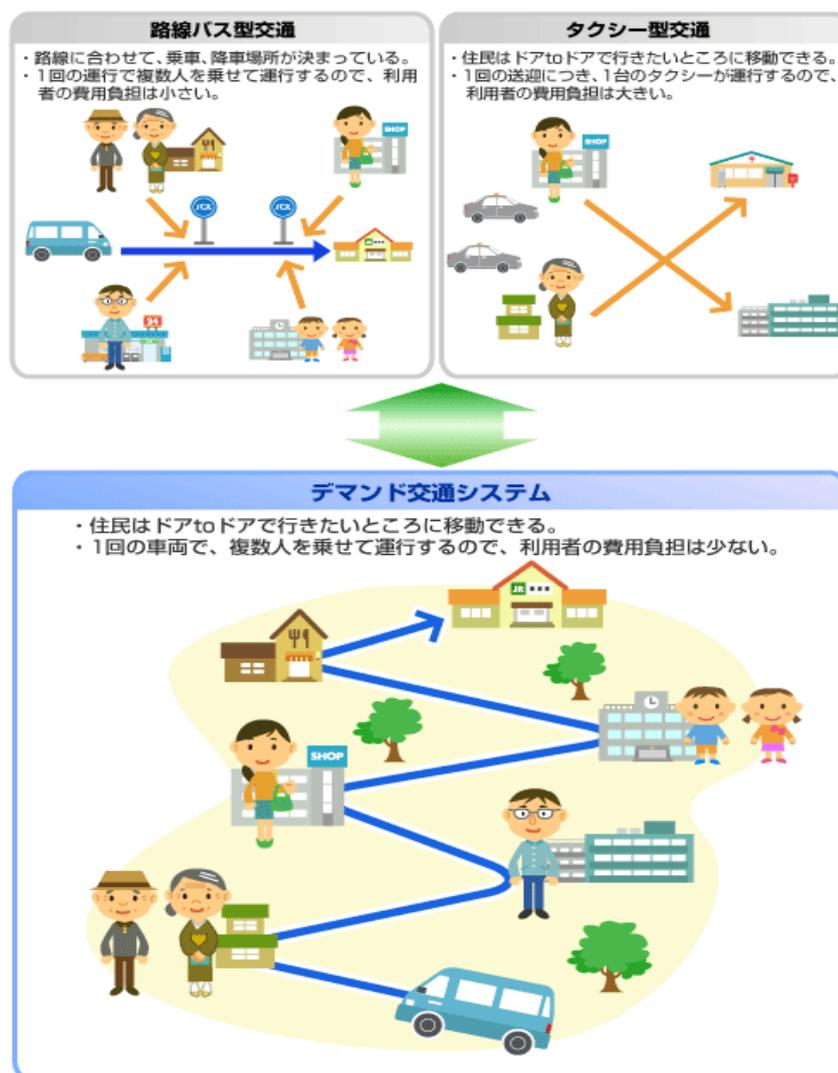
デマンド交通とは、利用者の個別の需要（オンデマンド）に応じ、かつ、その需要を集約した上で、ドア・ツー・ドア（戸口から戸口へ）型の輸送サービスを提供する形態の乗合輸送であり、高齢者や駅・バス停から離れた地域の居住者などの交通弱者の方の外出を支援するサービスとして適していると考えられます。

予約制の乗合方式で希望する場所から目的地に移動できるため、利便性が高く、効率的な運行が可能です。

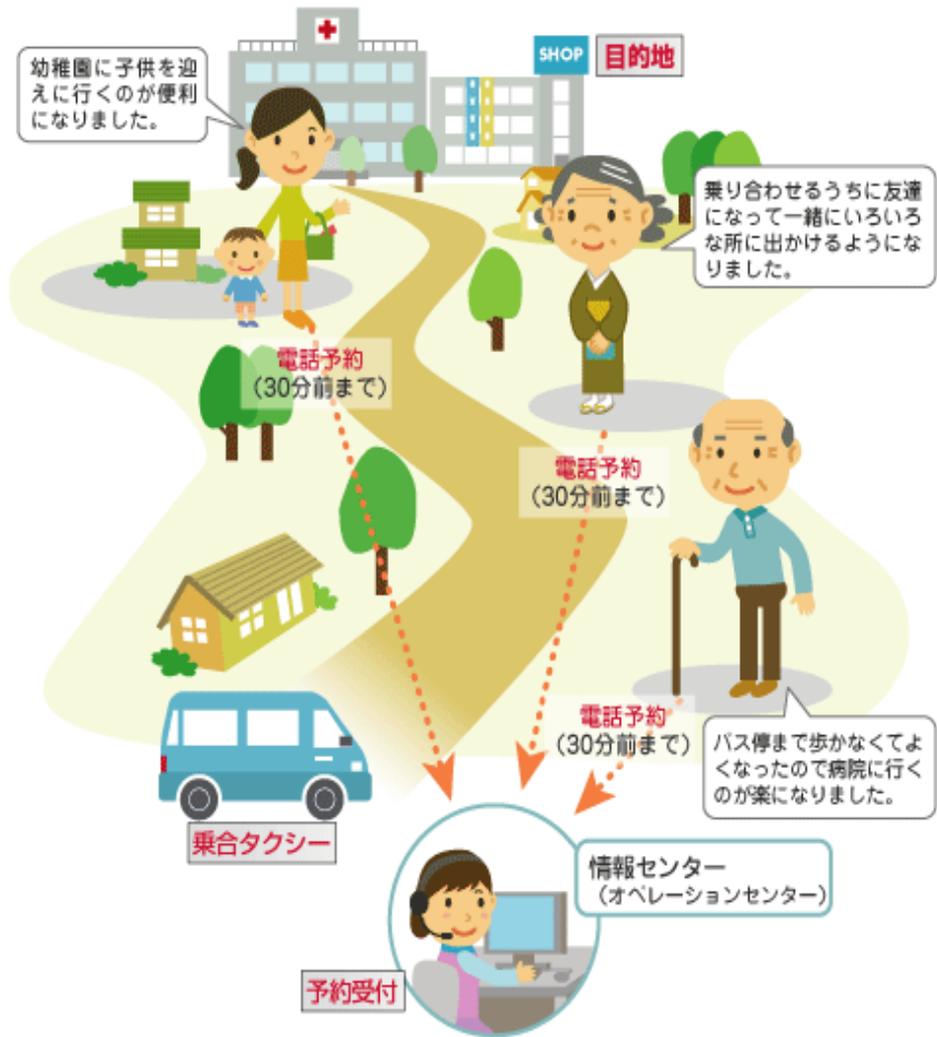
車両は、ワゴン型やセダン型車両を使用する例が多く、小回りが利き、利用者が比較的少ない場合でも、過大供給（空き座席が多い）にはならないようです。

事業経費は、運行規模にもよりますが、既に導入した近隣自治体では2,500万円程度かかっているようです。

利用者の負担（運賃）は、300円から500円を設定している例が多くあります。



デマンド交通のサービスイメージ



↑ セダン型



↑ ワンボックス型

## 第Ⅳ章 本市の地域公共交通施策の取組体制について

### Ⅳ—1 「参画と協働」で「創り・守り・育てる」地域公共交通

本市の地域公共交通施策が市民の移動実態や交通ニーズに的確に対応した利用しやすいものとして、将来にわたり継続的に展開できるように、市民、交通事業者、行政などの「参画と協働」の理念に基づく「創り・守り・育てる」体制を構築します。

#### 地域公共交通会議の設置・運営



## IV—2 財政負担に配慮した取組

地域公共交通施策の展開に当たっては、コストパフォーマンス（費用対効果）の高さと市民ニーズに柔軟に対応できる使い勝手のよさを基本コンセプトとし、市の財政等に過度な負担が生じないように配慮します。

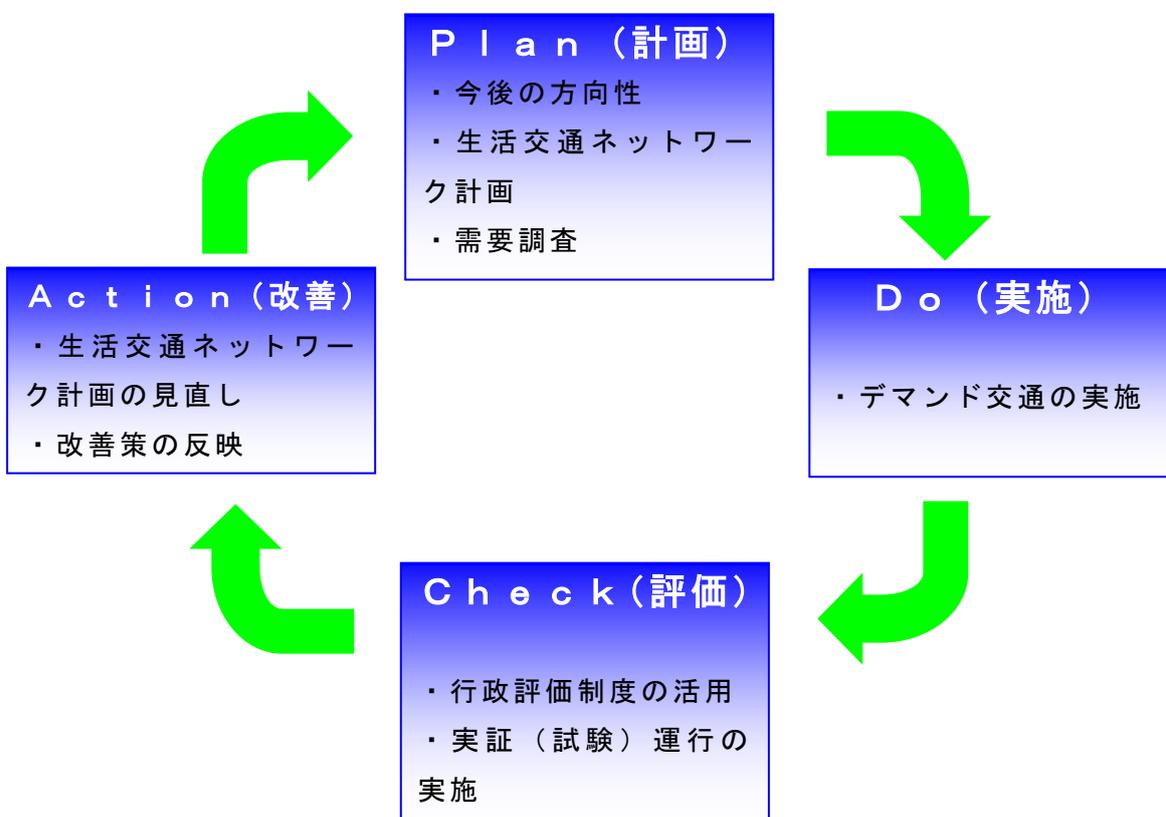
国等からの助成金の積極的な活用  
企業等からの協賛金・広告料の募集

## IV—3 PDCAサイクル※による継続的な改善の取組

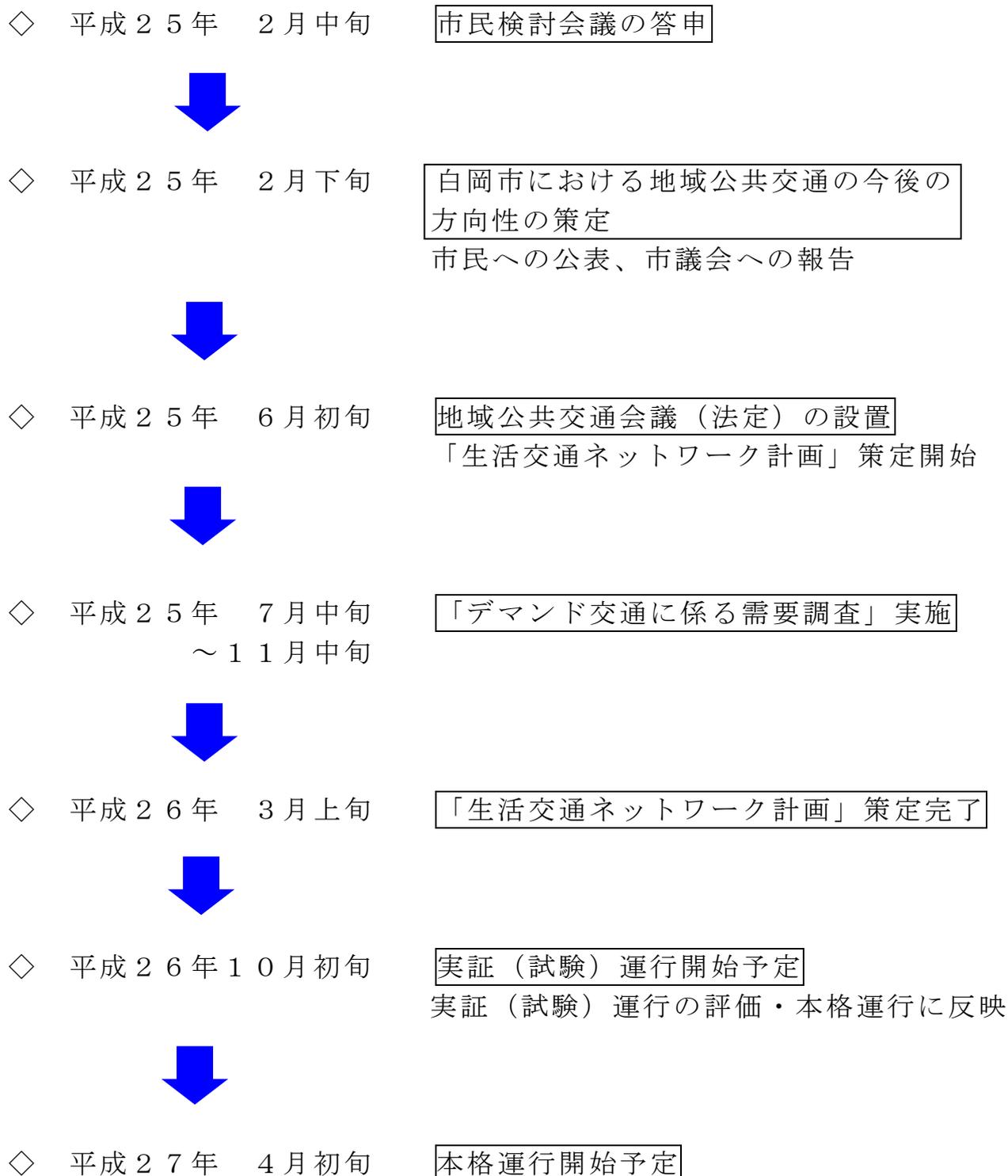
地域公共交通施策の計画・実施・評価・改善の各段階においては、常に評価・改善の意識を持ち、必要に応じて適宜見直しを行い、継続的な改善・変革の取組を進めます。

※ 品質改善や業務改善活動などで広く活用されているマネジメント手法の一つであり、「計画（Plan）」「実施（Do）」「評価（Check）」「改善（Action）」のプロセスを順に実施していくもの。

行政評価制度の活用による継続的な改善の取組



#### IV—4 施策の構築スケジュール



## 白岡市における地域公共交通の今後の方向性

---

策 定 埼玉県 白岡市  
〒349-0292 埼玉県白岡市千駄野4-3-2番地

担 当 総合政策部 企画調整課 政策調整担当  
0480-92-1111 内線345  
[kikaku@city.shiraoka.lg.jp](mailto:kikaku@city.shiraoka.lg.jp)

策定年月 平成25年2月