白岡市地域公共交通計画 ＜概要版＞

令和６年(2024 年)３月

はじめに

●地域公共交通計画とは

『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。

『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、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。

●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。

本市の地域特性

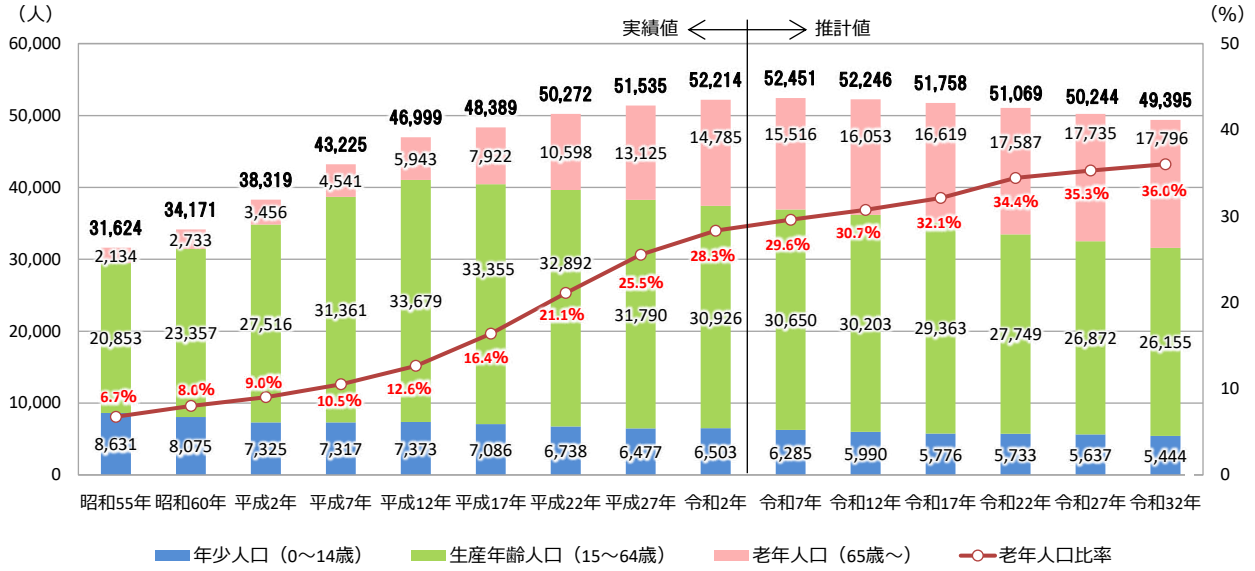
●人口推移

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。

【年齢３区分の人口推移】

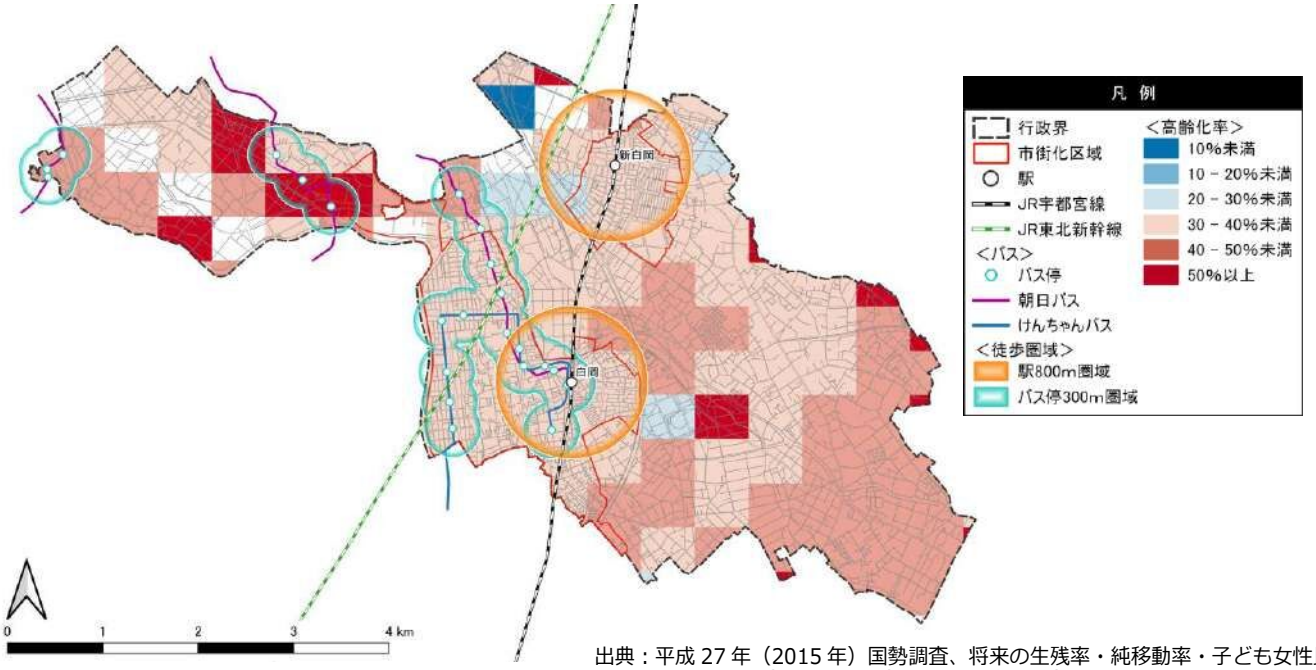


出典：【実績値】各年国勢調査
【推計値】令和２年（2020 年）国勢調査、
将来の生残率・純移動率・0-4 歳性比（令和５年（2023 年）推計）（国立社会保障・人口問題研究所）、
合計特殊出生率の年次推移（埼玉県保健医療部保健医療政策課）を基に推計

●高齢化率

下図に示すよう令和 27 年（2045 年）、高齢化がより進展することから、高齢化率 40%以上となる地域が増加する見込みです。こうした地域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。

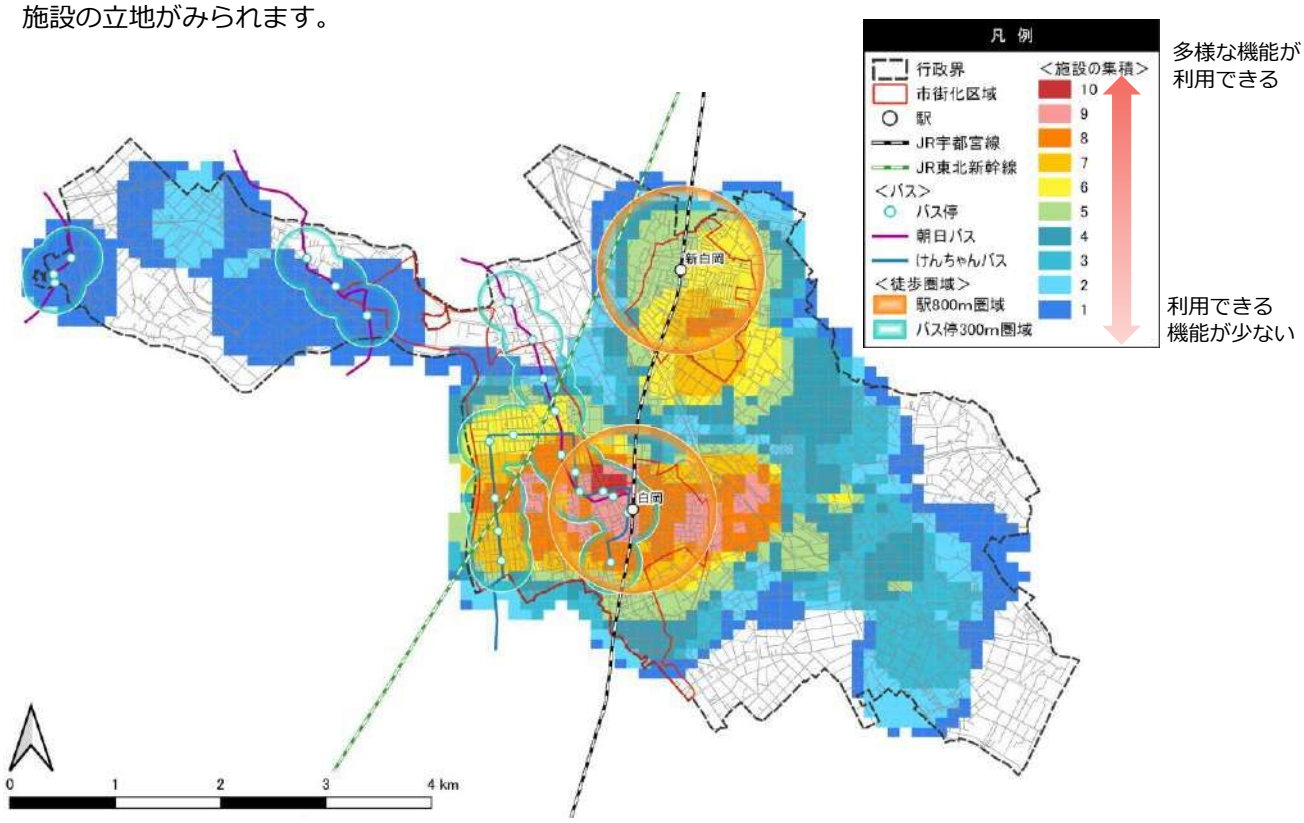
【令和 27 年（2045 年）高齢化率】



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

●都市機能の集積状況

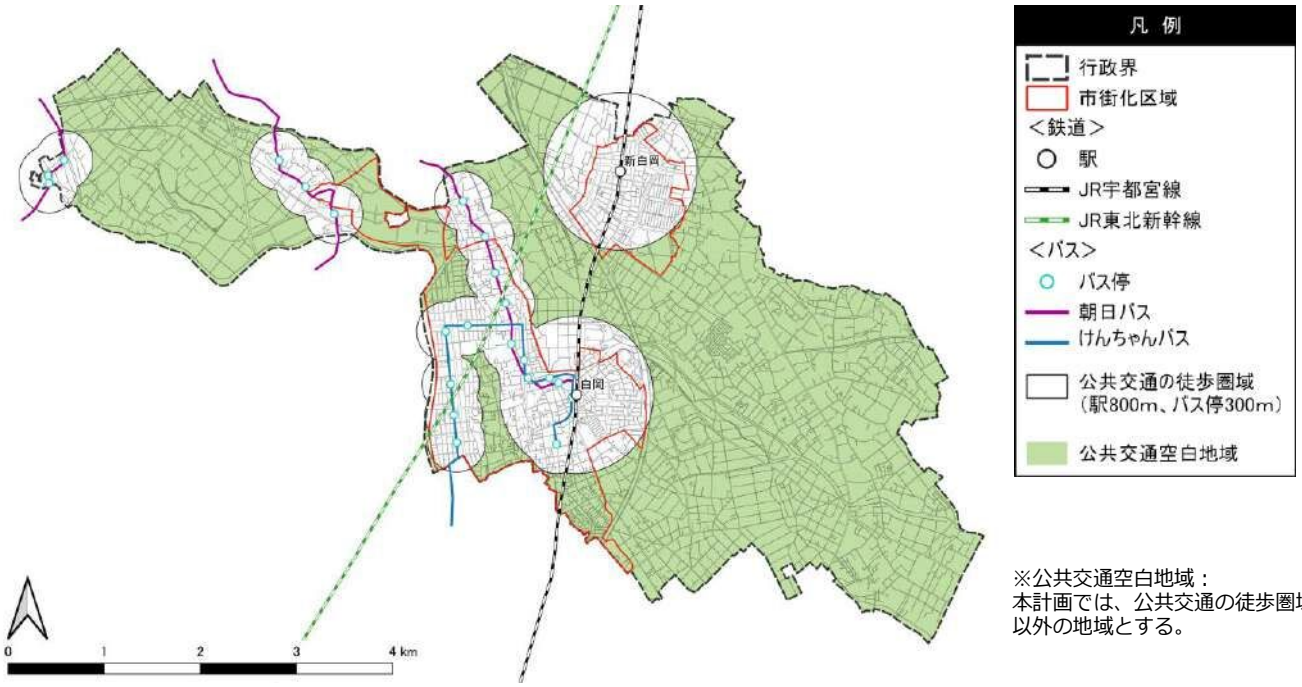
本市における都市機能増進施設は、市街化区域内に効率よく集積しており、特に白岡駅周辺、新白岡駅周辺では高い集積状況にあります。また、市役所周辺をはじめ市街化調整区域や市街化区域縁辺部においても都市機能増進施設の立地がみられます。



出典：白岡市立地適正化計画（令和 5 年（2023 年））

●本市の公共交通と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※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：
本計画では、公共交通の徒歩圏域以外の地域とする。

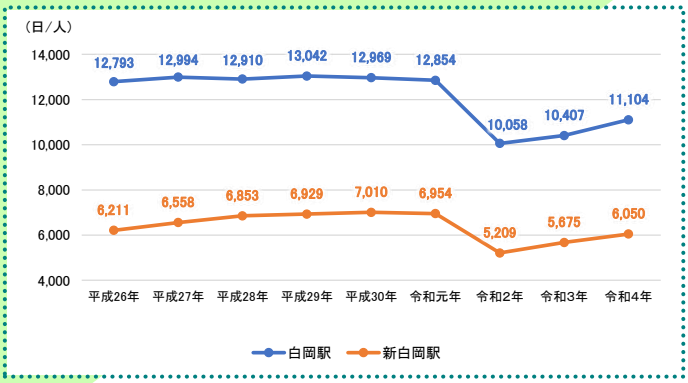
●本市の近年の公共交通の状況

鉄道

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。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あり、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あり、白岡駅同様、令和２年（2020 年）以降は増加傾向にあります。

【鉄道における１日当たりの平均乗車人員】

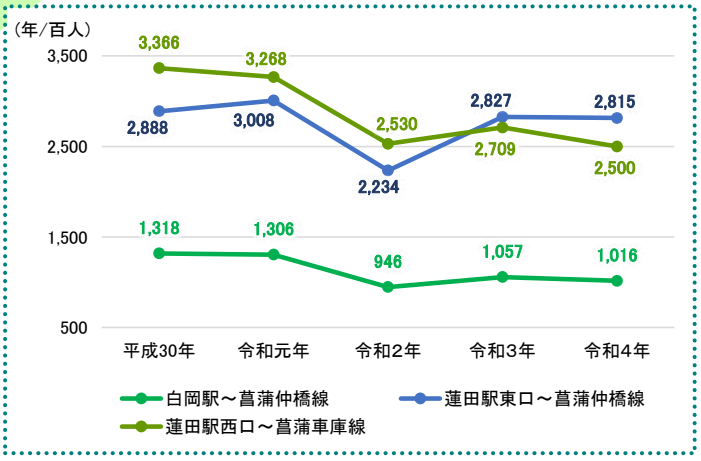


路線バス

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、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（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。

【路線バス（朝日バス）における年間輸送人員】

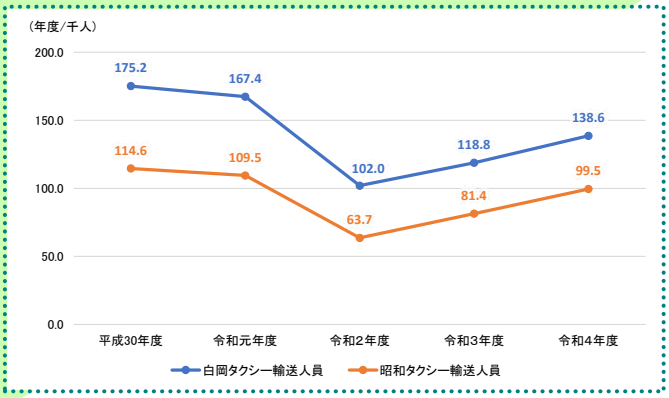


出典：<鉄道> JR 東日本ホームページ/<路線バス> 朝日自動車株式会社資料

タクシー

本市のタクシーは、白岡タクシーと昭和タクシーの２社の運行があります。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。

【タクシーにおける年間輸送人員】



のりあい交通

「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しており、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。近年の利用状況は、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。

【のりあい交通における１日当たりの利用人数】

	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

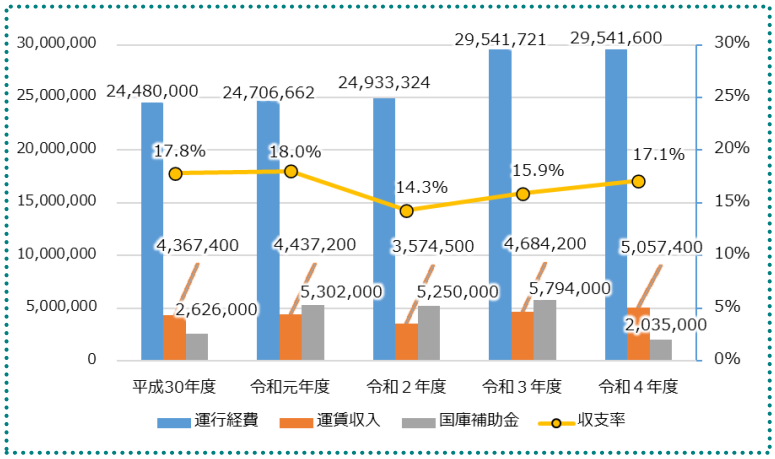
出典：白岡市

その他本市では民間事業者による輸送資源として、白岡中学校スクールバス、日本工業大学送迎バス、工業団地各企業による送迎バス、蓮田病院送迎バス、白岡市老人福祉センター送迎バスが運行しています。今後はこれらの輸送資源と公共交通の連携等を含めた検討を行います。

出典：<タクシー>白岡タクシー株式会社・昭和タクシー有限会社資料/<のりあい交通>白岡市

●公共交通に係る市負担額の状況

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。

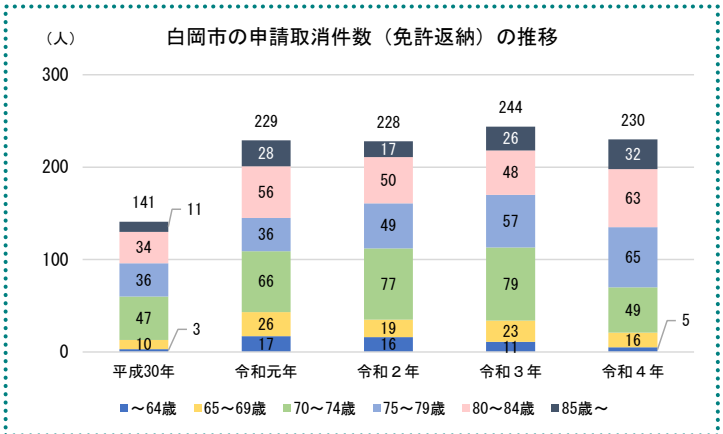


※運行開始当初から、終日２台体制で運行を実施していたが、令和２年９月以降は、利用者が多い 8:30 から 12:29 までの時間帯に車両を１台増車して、2.5 台体制で運行している。
※令和２年９月から令和３年３月までの期間については、利用者が多い 8:30 から 12:29 までの時間帯の車両１台増車分の運行経費は、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を活用しており、運行経費及び運賃収入等に車両１台増車分を含めていない。

●本市の運転免許証返納者数の状況

本市の運転免許返納者数は、近年は毎年 230～240 人前後で推移しており、返納者の多くが 65 歳以上の高齢者です。

埼玉県の免許返納者数の増加率は、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が白岡市ではその傾向はありません。



出典：白岡市

●公共交通に係る市民アンケート調査

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。下記に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）
【対象】市民 3,000 人（地域バランスを考慮した無作為抽出）
【回収総数】1,337 票（調査票への記入：982 票　Web での回答：355 票）　【回収率】45%

調査結果概要

移動手段の所持状況・外出状況

・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一方、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にある。
・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%である。

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」の割合が高い。
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。

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。
・公共交通の今後の運行の在り方は、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。

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%を占める。

●施設利用者ヒアリング調査

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。下記に調査結果の要点を整理します。

【調査実施施設と獲得サンプル数】①白岡駅：97　②新白岡駅：56　③白岡市役所：58
④白岡中央総合病院：52　⑤マミーマート白岡店：84　計 347 サンプル

調査結果概要

・本市の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 28.0%を占める。
・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」の回答が 30%以上を占め、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」の回答が 30%以上を占め、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」の回答が多く、乗り継ぎ環境の改善が重視されている。
・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」の回答が 43.5%と、調査箇所合計での数値（28.0%）よりも高い。
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い。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。

地域公共交通に係る課題整理

前頁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。

地域現況課題：①**将来的な高齢化の進展**
地域現況課題：②**駅周辺の人口・都市機能の集中**

交通現況課題：①
将来のまちづくり一体となった公共交通の整備
交通現況課題：②**公共交通の運行維持・確保**
交通現況課題：③
高齢者が安心して外出できる公共交通の整備

課題解決に向けた方針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

実態・ニーズからの課題：①
市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成
実態・ニーズからの課題：②
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：③
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：④
新たな公共交通サービスの導入

課題解決に向けた方針②
公共交通の運行内容の適正化

課題解決に向けた方針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

課題解決に向けた方針④
持続可能な公共交通実現に向けた市民意識の醸成

計画の基本方針･目標

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。

基本方針 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。

基本方針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。

基本方針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で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。

地域公共交通の目標

	解決を図る課題
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**	・高齢者が安心して外出できる公共交通の整備
目標 2　**持続可能で使いやすい公共交通への転換**	・将来のまちづくりと一体となった公共交通の整備 ・公共交通の運行維持・確保 ・市民ニーズに対応した公共交通ネットワークの形成 ・公共交通の利用機会の創出・市民意識の醸成
目標 3　**新たな公共交通導入に向けた検討の実施**	・新たな公共交通サービスの導入
目標 4　**鉄道駅の交通拠点機能強化**	・鉄道駅を中心とした交通結節機能の向上

●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

・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。

・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

目標達成に向けた評価指標と実施施策

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①のりあい交通の 1 日当たりの平均利用者数
現況（R5）：43.1 人　⇒　目標（R10）：50 人
評価指標②乗り合い交通の収支率
現況（R5）：17.1%　⇒　目標（R10）：20%
評価指標③高齢者の外出頻度（週 3 以上）
現況（R5）：74.2%　⇒　目標（R10）：75%

目標達成に向けた実施施策
■のりあい交通のサービス内容の拡充・利用促進
■高齢者等交通弱者の移動手段の拡充に向けた検討
■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

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
現況（R3）：20%　⇒　目標（R8）：30%

目標達成に向けた実施施策
■まちづくりと地域公共交通の連動
■バス・タクシー乗務員の確保支援を通した公共交通の維持
■公共交通情報提供ツールの作成・充実

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⑤交通不便地域の面積
現況（R5）：7.5 ㎢　⇒　目標（R10）：縮小

目標達成に向けた実施施策
■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
■IT・AI 技術等の公共交通の活用に向けた検討

目標 4 **鉄道駅の交通拠点機能強化**
評価指標⑥JR 白岡駅、新白岡駅の 1 日当たりの平均乗車人員数
現況（R4）：17,154 人　⇒　目標（R9）：維持

目標達成に向けた実施施策
■鉄道駅の交通拠点機能強化

施策の実施主体･計画のスケジュール

・前頁に示したとおり、本計画を進めるに当たり、４つの計画目標を達成するための施策を進めていきます。
・これにあたり、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。本計画の推進については、PDCA サイクル（Plan「計画」⇒Do「実行」⇒Check「評価」⇒Act「改善」）に従って行い、計画中間年の令和８年度（2026 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	実施	継続実施	継続実施
	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**	◎	○	○		検討	検討	検討	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	検討	検討	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	実施	実施	実施	実施
	施策 5 **バス・タクシー乗務員の確保支援を通した公共交通の維持**	◎	○			検討	実施	継続実施	継続実施	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段の確保に向けた検討**	◎	○	○			検討	実施	継続実施	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	検討	検討	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	実施	実施	実施	実施

白岡市地域公共交通計画＜概要版＞
発行：令和６年（2024 年）３月　白岡市
編集：生活経済部 地域振興課
〒349-0292 埼玉県白岡市千駄野 432　電話：0480-92-1111（内線 381・382）