

令和7年度 第1回白石町地域公共交通会議

〔計画の目標～施策の概要(案)〕

1. 解決すべき課題と基本方針〔再掲〕	1
(1) 解決すべき課題	1
(2) 基本方針	1
2. 計画の目標・方向性・施策(案)	2
(1) 計画の目標(案)	2
(2) 計画の方向性(案)	2
(3) 計画の施策(案)	2
3. 施策の検討の背景	3
施策1：予約制いこカーのエリア区分の見直し（いこカーの統合）	3
施策2：あいのりタクシーの運行範囲の見直し	5
施策3：乗り継ぎ割引の適用拡大	6
施策4：運転免許返納を後押しする施策の展開	7
施策5：公共交通の利用促進・意識醸成	8
施策6：多様な主体が移動サービスを支える仕組みの構築	9

令和7年7月29日（火）

1. 解決すべき課題と基本方針〔再掲〕

(1) 解決すべき課題

課題① まちづくりと連携した公共交通ネットワークの構築が必要

- 商業施設や医療施設等の都市施設は、白石地域拠点を中心として、ある程度集積しているのに加え、住民の日々の買い物や通院先は、町内で概ね完結している。
- 白石地域拠点に人が集まりやすい交通環境の整備を行い、まちづくりと連携した公共交通ネットワークを構築する必要がある。

課題② 鉄道や路線バス等の町内外への移動手段を支えることが必要

- 町外へ通学する学生が多く、公共交通の役割が重要となっている。
- 白石町に暮らしながら、希望する町外へ通学等の移動ができるように、広域的な移動手段となる路線バスや鉄道等を支え、利用しやすい環境を整える必要がある。
- また、西九州新幹線の開業に伴い、白石町にとって公共交通拠点としての重要度が増した「江北駅」へのアクセス手段の維持・充実を図ることで、住民の利便性や観光集客力の強化等に繋げていく必要がある。

課題③ コミュニティ交通の効率性や持続性を高めることが必要

- 公共交通の利用者は年々減少傾向にあり、将来的には深刻な少子高齢化の影響を受け、移動の総量が減少していく可能性が高い。一方で、町の財政負担額は、物価・人件費高騰等の影響により年々増加傾向にある。
- また、平成16年のあいのりタクシーから始まり、いこカー、予約制いこカーといった地域内の移動を支えるコミュニティ交通を導入しているが、コミュニティ交通全体で見たときに、路線重複や空便運行が多くみられる路線があり、移動サービスの継ぎ足し導入による支障が発生している。
- コミュニティ交通の運行効率化を図り、効率性や持続性を高める必要がある。

課題④ 公共交通に対する住民の意識改革が必要

- 町内では、予約制いこカーを始めとして町域を全て網羅する形で、多様な公共交通が運行しているが、住民の利用頻度は低く、自動車に依存している状況にある。
- 公共交通を利用していない住民が公共交通に関心を持ち、利用してみたいと思うような取り組みが必要である。

課題⑤ 多様な交通モード間の連携強化が必要

- 町内には、複数の移動手段が混在している。また、鉄道と路線バスの運行時刻の重複等が確認された。
- 鉄道や路線バス、コミュニティ交通等の既存の公共交通に加え、タクシー、スクールバス、福祉有償運送等も含めた、地域の輸送資源を一体的に見たときに、交通ネットワーク全体としての役割の重複や連携が脆弱な部分が見られる。
- 鉄道や路線バス、コミュニティ交通等の円滑な接続・シームレスな移動の実現や持続可能な輸送サービスの確保に向け、多様な交通モード間の連携強化が必要である。

(2) 基本方針

基本方針①

広域交通体系の確保・維持と有効活用

- 主に通学手段として利用されている鉄道や路線バス等の広域交通体系について、コミュニティ交通との連携や交通結節機能の強化により、町内全域から利用できる・利用しやすい環境を整え、広域交通体系の確保・維持と有効活用を目指す。
- また、町外からの移動手段として、広域交通体系を有効活用し、観光振興や地域住民の交流人口の拡大、まちの活性化につなげる。

基本方針②

コミュニティ交通が担う役割の明確化と利用促進

- 主に高齢者の通院・買い物等の日常の外出手段として利用されているコミュニティ交通について、多様な移動サービスとの役割分担を明確にしながら、移動需要に応じた運行内容へと見直しを行うことで、効率性や持続性の向上を目指す。
- また、過度な自動車利用から、公共交通へと無理のない範囲での転換を促すことで、公共交通の利用促進を目指す。

基本方針③

公共交通ネットワーク全体の一体性向上

- 鉄道や路線バス、コミュニティ交通等の既存の公共交通やその他の地域の輸送資源を一体的に捉え、相互の連携を強化しながら、町内外への移動を支える持続可能な公共交通体系の構築を目指す。
- 多様な移動サービスをスムーズに繋ぎ、乗り継ぎの利便性を高めることで、一体的なネットワークとして機能する公共交通を目指す。

2. 計画の目標・方向性・施策(案)

基本方針①

広域交通体系の
確保・維持と
有効活用

基本方針②

コミュニティ交
通が担う役割の
明確化と利用促
進

基本方針③

公共交通ネット
ワーク全体の一
体性向上

(1) 目標(案)

目標①:

町民の日常生活を支える移動手段の確保

- 広域交通体系(鉄道・路線バス)と「二次交通」となる移動サービスとの一体性を強化し、通勤・通学手段などの日常生活の移動手段の確保を目指す。
- JR長崎本線と路線バスへの接続強化などにより、広域的な移動利便性と持続性を高める。

目標②:

移動サービスの適正化を図り公共交通の利便性を向上

- 移動需要に応じた運行形態の変更や各種移動サービスの重層化解消等によって、移動サービスの「適正化」を図り、公共交通の「利便性」の向上・コストバランスの「最適化」を目指す。
- また、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制するため、インセンティブを設けるなど乗り継ぎ利用を促し、自家用車に頼りすぎなくても生活できる環境を整備する。

目標③:

多様な主体の参画により公共交通を支える仕組みを構築

- 交通事業者・行政・公共交通利用者に加えて、地域住民や公共交通利用の目的地となる各種施設等(商業・医療・観光地など)なども広く巻き込むことで、多様な主体が様々な形で公共交通の運営を支える仕組みの構築を目指す。

(2) 方向性(案)

方向性①:

コミュニティ交通の利便性向上に向けた運行形態の見直し

- コミュニティ交通のうち利用が低迷する移動サービスについては、利用者ニーズにあわせた運行形態の見直しなども実施しながら、需要に応じたサービス水準の適正化を図り、コミュニティ交通の利便性の向上を図る。

方向性②:

通勤・通学のための移動手段の整備

- 通勤・通学などで重要な役割を担っている広域交通体系を有効活用していくため、特急列車が停車するJR江北駅への接続を強化し、白石町に暮らしながら、希望する町外への移動できるような移動サービスを確保する。

方向性③:

複数の移動サービスの連携強化

- 予約制いこカーからあいのりタクシーへの移動など乗り継ぎ利便性を高めることで、公共交通の利用を促しながら、一体的な公共交通ネットワークを構築する。

方向性④:

自家用車からの公共交通への転換に向けた意識醸成

- 公共交通の重要性・必要性に対する町民の共通認識の形成や、公共交通を積極的に利用する意識の醸成を図るとともに、利用喚起に向けた取組を推進することで、自家用車から公共交通への転換を図ります。

方向性⑤:

関連分野・多様な主体との連携の促進

- 関連分野で実施されている移動支援策(スクールバス)等について、公共交通施策との役割分担を検討し、関連分野も含めた移動サービス全体としての最適化を促進します。
- また、目的地となる施設等と連携することなどを通じて、地域全体で移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。

(3) 施策(案)

施策①

予約制いこカーのエリア区分の見直し(いこカーの統合)

- いこカーの廃止
- 予約制いこカーのエリア拡大

施策②

あいのりタクシーの運行範囲の見直し

- 運行経路の変更
- 江北駅との接続強化

施策③

乗り継ぎ割引の適用拡大

- 乗り継ぎ割引の適用拡大(予約制いこカー⇄あいのりタクシー)

施策④

運転免許返納を後押しする施策の展開

- 低廉・定額の「お試し乗車券」を配布

施策⑤

公共交通の利用促進・意識醸成

- 高校生や高齢者への説明会

施策⑥

多様な主体が移動サービスを支える仕組みの構築

- 民間事業者との連携

3. 施策の検討の背景

施策 ①

予約制いこカーのエリア区分の見直し（いこカーの統合）の背景

いこカーの 利用者が 少ない

- いこカーの1日当たりの平均利用者数は、1.5人以下となっており、**路線定期で運行する程の利用は見られない**。
- 牛間田横手線は、通学利用が一定数見られるが、有明南小学校の閉校に伴い、利用者数は更に減少すると考えられる。※令和8年4月有明小学校新設⇒スクールバスの運行検討
- 加えて、**空便率も高い**（空便率：乗車人数0人の運行本数/総運行本数）状況にあり、運行効率化の観点から**運行形態の見直しを検討していく必要がある**。

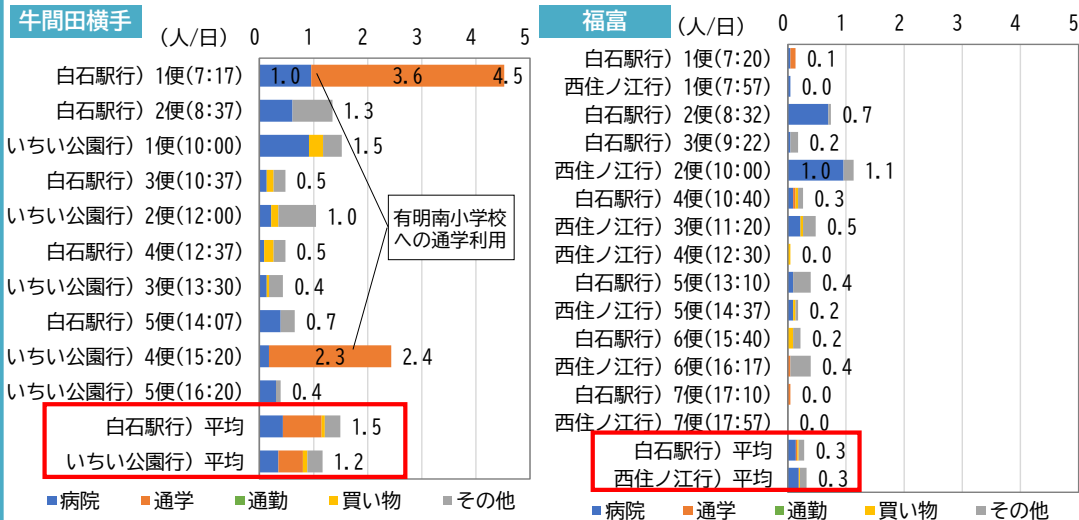


図 いこカーの方向別便別利用者数（1日当たり）

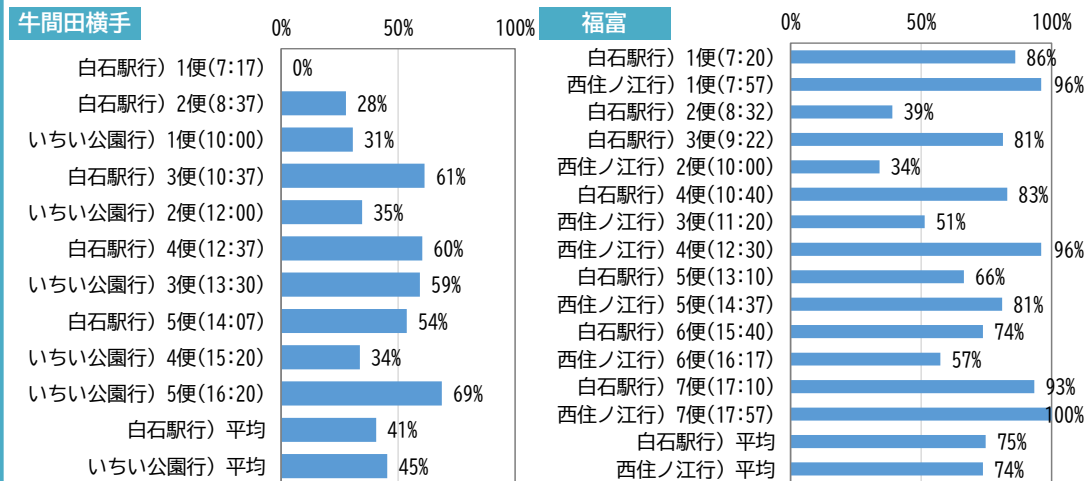


図 いこカーの方向別便別空便率（1日当たり）

資料：交通事業者資料（令和6年3月）

予約制 いこカーは 乗り合いが 発生してい ない

- 予約制いこカーの1日当たりの平均利用者数は、有明エリアを除き2.0人以下となっており、**乗り合いが発生していない**。
- 4エリアは、同頻度で運行しているが、エリアによっては稼働率が低かったりと、**利用状況にバラツキ**が見られる。

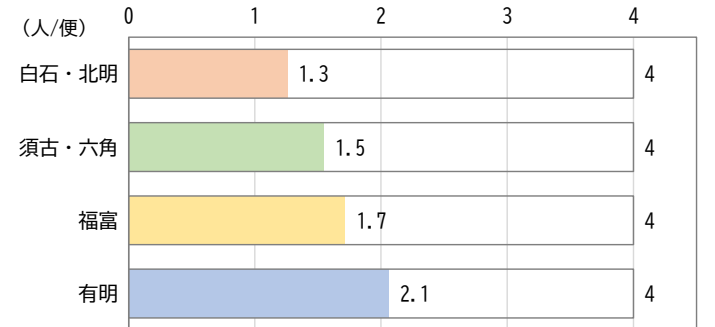


図 予約制いこカーのエリア別利用者数（1日当たり）

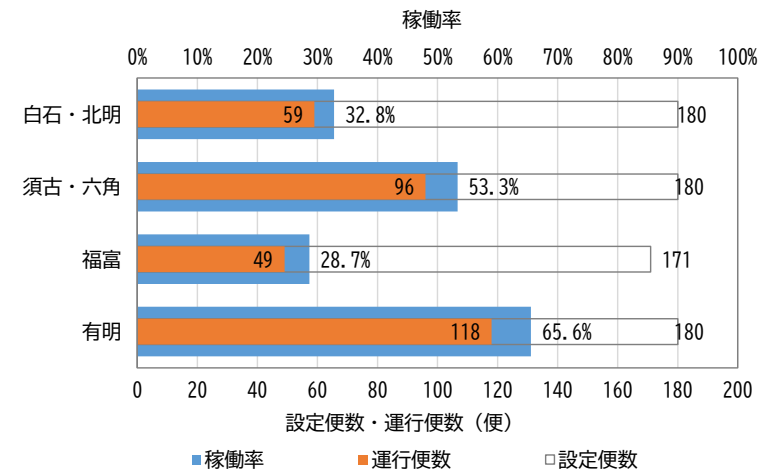


図 予約制いこカーのエリア別稼働率

資料：交通事業者資料（令和6年3月）

いこカーを廃止し、予約制いこカーへ統合する

3. 施策の検討の背景

施策 ①

予約制いこカーのエリア区分の見直し（いこカーの統合）の背景

予約制いこカーの目的地は概ね同じ

- 予約制いこカーの利用者の目的地は、どのエリアからも共通して移動可能な区域内（役場庁舎周辺エリア（抜粋）：Aコープしろいし店、共立病院前、メディカルモールしろいし）への移動が特に多い。

表 予約制いこカーの乗降場所（上位3件）

	第1位	第2位	第3位
白石・北明エリア	Aコープしろいし店	共立病院前	メディカルモールしろいし
須古・六角エリア	Aコープしろいし店	共立病院前	メディカルモールしろいし
福富エリア	池上内科前	Aコープしろいし店	共立病院前
有明エリア	共立病院前	メディカルモールしろいし	溝口医院前

資料：交通事業者資料（令和6年3月）



午後便の利便性が低い

- 予約制いこカーの時間帯別の利用者数は、午前中の利用が多く、午後利用が極端に少ない。
- 要因の一つとして、午後の予約受付時間は、「乗車する当日の午前11時まで」となっており、午前中の便と比較すると利便性が低くなっている。
- そのため、予約受付時間が短縮する、AI配車システムの導入も視野に入れて検討を行う。

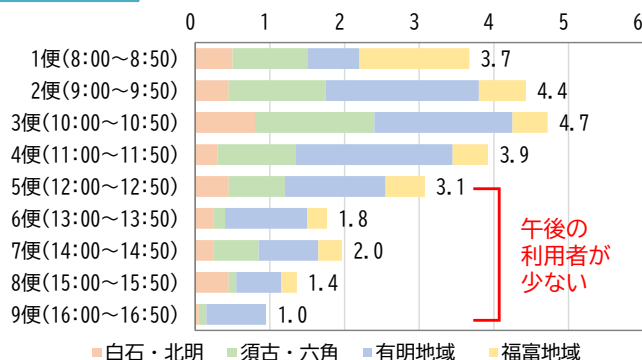


図 予約制いこカーの時間帯別利用者数

表 予約制いこカーの予約受付時間

利用時間帯	予約受付時間
1便 8:00~8:50	乗車する前日の午後4時まで
2便 9:00~9:50	乗車する当日の午前8時まで
3便 10:00~10:50	乗車する当日の午前9時まで
4便 11:00~11:50	乗車する当日の午前10時まで
5便 12:00~12:50	
6便 13:00~13:50	
7便 14:00~14:50	乗車する当日の午前11時まで
8便 15:00~15:50	
9便 16:00~16:50	

資料：交通事業者資料（令和6年3月）

エリアの統合・拡大の検討およびAI配車システムの導入を検討する

- 現在運行している4エリアについては、以下のようなエリアの統合・拡大を検討する。

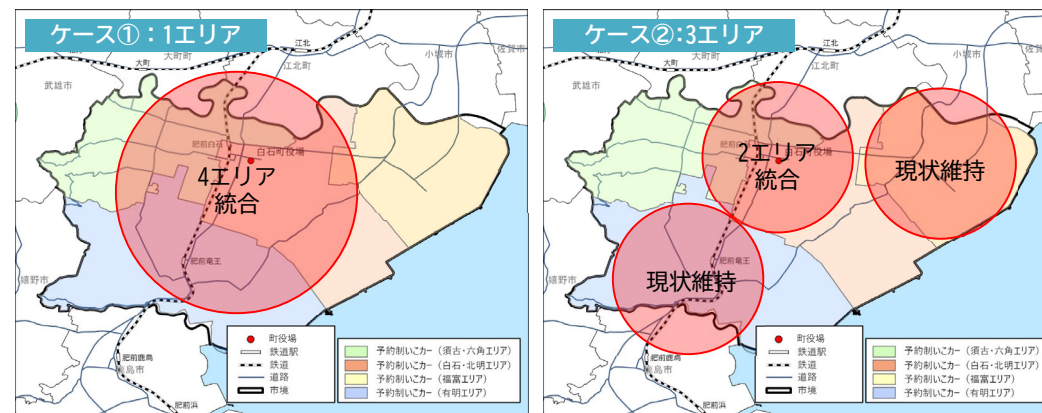


図 エリアの統合・拡大イメージ

詳細は「AIオンデマンドモビリティシミュレーション」を実施

- 運行エリア・運行台数・車両サイズの組み合わせから設定した複数ケースのシミュレーション結果を定量的に比較評価することで、デマンド交通の望ましい運行形態を検討する。

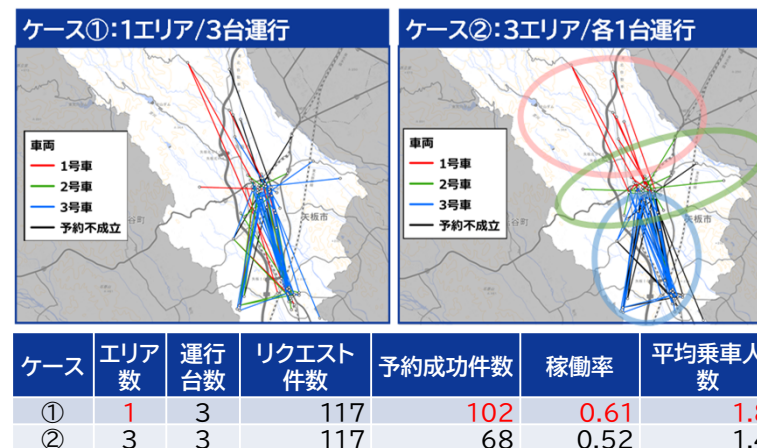


図 シミュレーション分析によるエリア検討イメージ

3. 施策の検討の背景

施策②

あいのりタクシーの運行範囲の見直しの背景

JR江北駅との接続強化

- あいのりタクシーの1日当たりの平均利用者数は、概ね1.0人以下となっている。
- また、区間別の乗車人員を見ると、「牛津駅」と「道の駅しろいし～あしはる前（牛王）」間の移動が主な利用となっている。
- 牛津駅周辺には大きな商業施設等は立地していないことから、**牛津駅利用者は鉄道駅との接続が主な目的**と考えられる。
- そのため、**通勤・通学時間帯において「道の駅しろいし～江北駅」へ接続**することで、特急電車との接続、福富エリアの鉄道駅との接続を強化する。

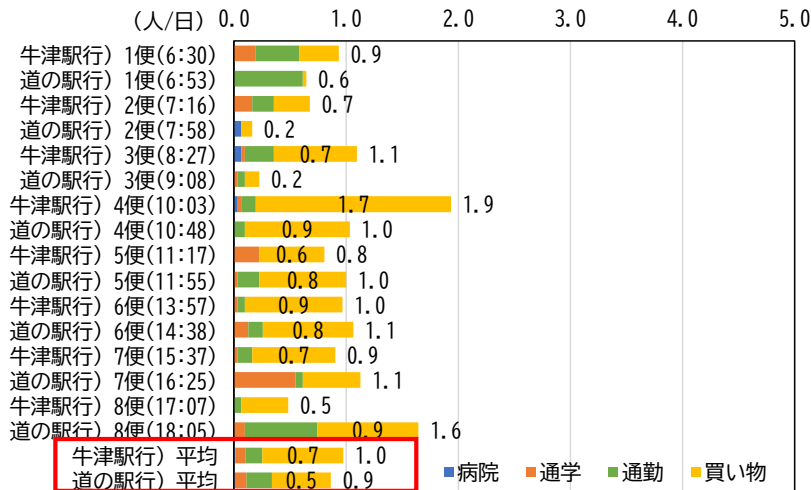


図 いこカーの方向別区別利用者数（1日当たり）

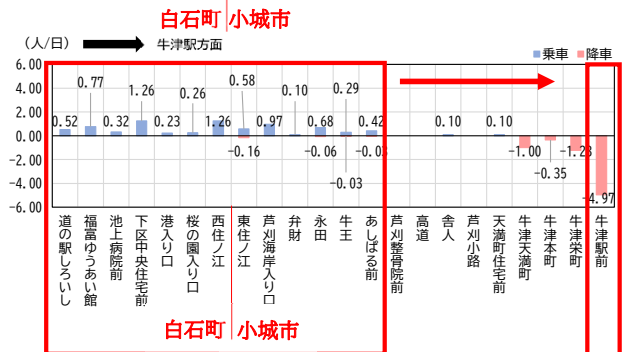
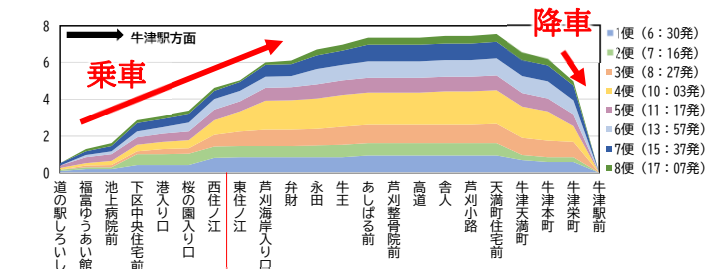
あいのりタクシーは「道の駅しろいし～江北駅」に変更

- 小城市内は通さず、「新渡大橋」を経由して白石町から江北町へ運行する。
- ターゲットを絞り「通勤」「通学用」として運行時刻・運行本数を限定する。



図 エリアの統合・拡大イメージ

牛津駅方面



道の駅方面

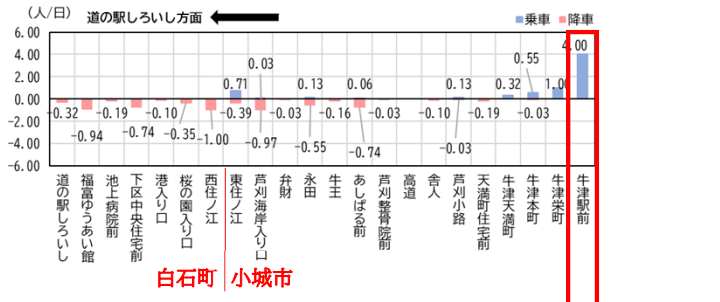
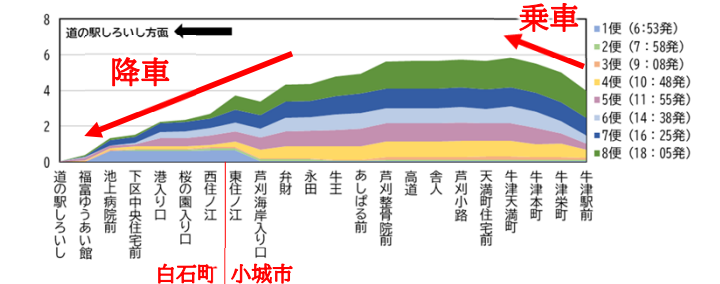


図 あいのりタクシーの区間別乗車人員

施策 ③

乗り継ぎ割引の適用拡大の背景

乗り継ぎ割引を適用拡大することで、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制

- 現行いこカーを乗り継ぎ利用する場合は、2路線目以降は無料となっている。
- 公共交通ネットワークが「一体的」なものとして機能していくためには、乗り継ぎによる運賃負担の増大を抑制することも重要である。
- 昨年度実施した「住民委員アンケート調査」によると、公共交通を利用した方のうち、乗継利用は約3割存在している。
- 公共交通の持続性を考えると、町民等のすべての移動に対して“直通”でのサービスを提供することは現実的ではなく、**運賃の面でも**乗り継ぎ利用への抵抗感をできるだけ抑制することで、“ネットワーク”として“上手に”使**いこなしてもらえ**る環境を形成していくことが求められる。

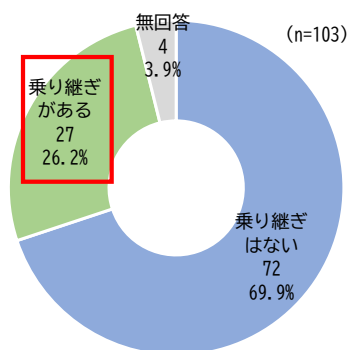


図 公共交通機関利用の際の乗り継ぎ状況

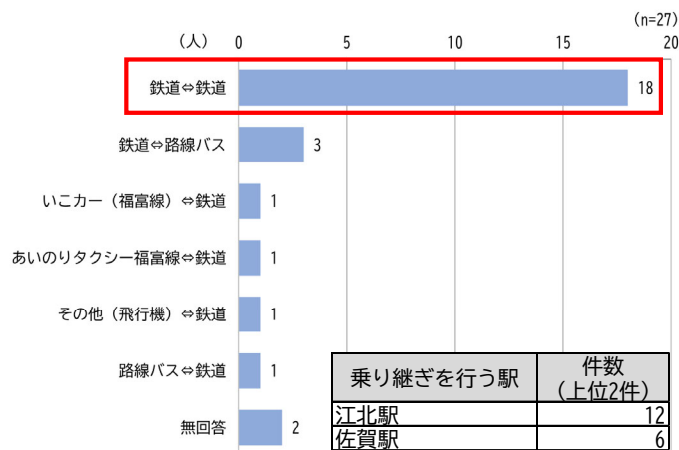


図 乗り継ぎ利用の際の公共交通の組み合わせ

資料：住民アンケート

乗り継ぎ割引を適用拡大する

- 同一の交通手段のみならず、予約制いこカーとあいりタクシーの間で乗り継ぎ利用を行う場合、乗り継ぎ先の運賃を一部割引するなど、割引の適用範囲を拡大することで、乗り継ぎ利用に対する抵抗感を抑制し、公共交通の“ネットワーク”としての機能向上を推進する。

参考事例：栃木県宇都宮市

- ライトラインとバスと地域内交通を乗り継ぐと、2乗車目の公共交通の運賃から100円～200円割引
- Totra（交通系ICカード）の利用が条件



図 乗り継ぎ割引の事例

資料：宇都宮市HP

3. 施策の検討の背景

施策 ④

運転免許返納を後押しする施策の展開の背景

公共交通の
利用を促す
ことで、運
転免許返納
を後押しす
る

- 本町では運転免許の自主返納者を対象として、いこカーの利用料金を半額とするといった取り組みを実施している。
- 日常生活のなかで公共交通を利用する「きっかけ」をつくることなどを通じて運転免許返納の一層推し進めていくことが重要である。
- 昨年度実施した「住民委員アンケート調査」によると、85歳以上の男性が約6割、女性が約1割、自ら運転を行っている状況である。また、年間免許返納者数は、約90～130人/年の間で「横ばい傾向」となっている。
- 全国的に、高齢ドライバーによる交通事故の発生などを受け、運転免許の自主返納者は少しずつ増加する傾向にあるが、運転免許返納後の移動手段などに対する不安から依然として多くの高齢者は返納を躊躇せざるを得ない状況となっている。
- 運転免許返納を後押ししていくためには、自家用車に代わる移動手段となる公共交通等の充実を図っていくことが重要だが、加えて、**返納の決断を後押しする取り組みも必要**となる。

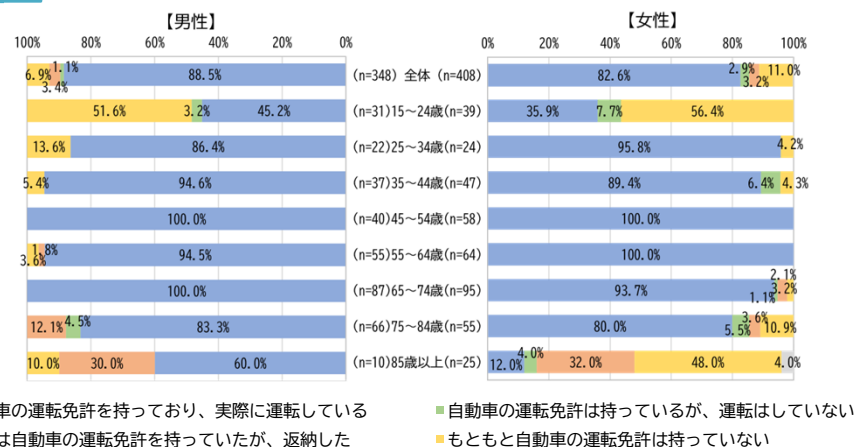


図 年代別の免許保有状況

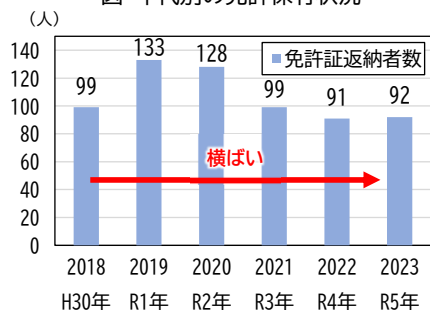


図 年間免許返納件数

資料：住民アンケート

運転免許返納を後押しする施策を展開

- 老人クラブや各種サークルなどを対象として、公共交通の利用方法などを周知する「乗り方教室」の開催を推進。
- また、乗り方教室の参加者に対して、一定の期間内の公共交通が“乗り放題”となる低廉・定額の「お試し乗車券」を配布するなど、公共交通を利用する「きっかけ」づくりにつながる取り組みを進める。
- 公共交通でアクセス可能な施設と連携することで、お試し乗車券利用者が利用料金の割引などを受けられる優待特典を付与するなど、利用意識を高める工夫などについてもあわせて進める。

参考事例：島根県安来市

- 交通安全意識の高揚、バスの利用促進の観点から、学校や市民向けにバスの安全教室（乗り方教室）を実施。
- 安全教室に来た方については、運転免許自主返納支援についての周知も行い、返納された方には、イエローバスの乗車料金が半額（200円が100円）になる減額証明書の発行を実施。
- 実際の利用に繋げることまで考えた取り組みとなっている。



図 乗り方教室

資料：安来市HP

3. 施策の検討の背景

施策 ⑤

公共交通の利用促進・意識醸成の背景

公共交通の 利用を 賢く使う 意識醸成

- 昨年度実施した「住民アンケート調査」によると、最近1ヶ月以内に公共交通を「利用した」人は、約1割にとどまっている。
- 普段、公共交通を利用しない方の中には、自家用車の利用を前提に生活をしているため「そもそも利用しようと思ったことがない」という方が多いと考えられる。
- このため、公共交通の利用を促す働きかけを行うことで、移動手段の選択肢として認識していただき、利用してみようという意識を醸成していくことが重要になる。

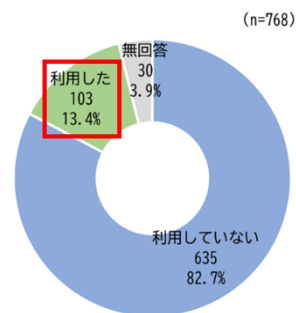


図 最近1か月の公共交通の利用状況

資料：住民アンケート

参考事例

沖縄県南城市（小学校MM）

- 交通環境学習（有識者や交通事業者による授業）や乗車体験、総合学習の時間を活用した利用促進ツールの検討などを実施
- 市内で一貫したモビリティ・マネジメント教育の実施が可能な環境構築を目指す



図 児童が作成した利用促進ツール

資料：令和6年度南城市における交通環境学習普及事業報告書

福岡県福岡市（転入者MM）

- 福岡市では、福岡市への転入者を対象に、公共交通のパンフレット類を取りまとめた公共交通グッズを、区役所窓口を通じて配布し、公共交通の利用促進を図る「転入者MM」を実施



図 パンフレット「福岡市へ転入されたみなさまへ」

資料：福岡市HP

公共交通の利用促進・意識醸成

- 「かしこくクルマを使う」意識を醸成することで公共交通の利用などを促す、モビリティ・マネジメント※1（以下、「MM」という。）に取り組む。
- 具体的には高校進学前の中学生を対象に通学手段として公共交通を認識してもらうための「学校MM」、新たな公共交通サービスの提供や運行形態・ダイヤ・ルートなどの見直しに合わせて実施する沿線地域の居住者を対象とした「居住地MM」、白石町への転入者を対象とした「転入者MM」などを考える。
- また、将来的な公共交通利用者を育成する上では、子どものころから公共交通に慣れ、親しんでもらうことも重要になることから、小学生等を対象とした「学校MM」の実施も考えられる。

表 意識醸成のイメージ（モビリティ・マネジメント）

種類	対象者	概要
学校MM	町内外の高校に進学予定の有明中学校等	○高校の入学説明会などで公共交通に関する情報提供や働きかけを実施することで、通学手段を中心とした交通行動の変容を目指す。
	（仮称）白石地域新設小学校、有明小学校、福富小学校に通学する児童やその保護者	○公共交通に関する「親子教室」「乗り方教室」、公共交通の利用を考えるワークショップの開催・課題研究授業実施や、児童を通じて保護者に対する情報提供・利用呼びかけなどを行うことで、公共交通の利用促進を目指す。
居住地MM	運行形態等の大きな見直しが行われるエリアなどの居住者	○対象地域の居住者に対して、公共交通サービスに関する情報の提供や、利用の呼びかけを行い、サービスに関する周知徹底を図るとともに、日常生活のなかでの公共交通の利用促進を目指す。
転入者MM	白石町への新規転入者	○白石町内で新たに住生活をはじめめる居住者に対して、転入手続きの際に公共交通に関する情報提供（公共交通マップ等）や、利用の呼びかけを行い、自家用車に過度に依存しないライフスタイルの構築を目指す。

※1 一人ひとりのモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策（「モビリティ・マネジメントの手引き（土木学会）」より）

3. 施策の検討の背景

施策 ⑥

多様な主体が移動サービスを支える仕組みの構築の背景

多様な主体との連携・共創により、一体性のある公共交通ネットワークを構築

- 白石町内には、鉄道や路線バス、コミュニティ交通等の既存の公共交通に加え、タクシー、スクールバス、福祉有償運送、各種民間の送迎サービス等、**さまざまな輸送資源が存在**している。
- 昨年度実施した「民生委員アンケート調査」によると、以下のような民間事業者が送迎サービスを実施している。
- **町が主体（予約制いこカー）となって輸送を束ねることで、負担金・協賛金・広告料等で運行を支える仕組みの導入を検討**する。（協賛企業への予約制いこカー利用者の割引運賃導入。民間企業は輸送コストの削減。Winwinの関係構築。）
- 移動の目的地となる商業・医療・福祉関係者や観光関係者等との連携・共創により、地域で一体性のある公共交通ネットワークを構築する。

表 民間事業者による送迎サービスの事例（白石町周辺）

用途	民間事業者	住所	送迎確認※	備考
買い物における送迎サービス	—	—	—	・令和2年10月より、とくし丸（Aコープ九州しろいし店）は、白石町と高齢者見守り協定を締結し、移動訪問販売を開始
通院における送迎サービス	藤井整形外科	杵島郡白石町遠江187-13	○	
	白石共立病院	杵島郡白石町大字福田1296		・訪問診療対応
	有島病院	杵島郡白石町戸ヶ里2352-3		・訪問診療対応
	森外科医院	杵島郡白石町戸ヶ里1811		・訪問診療対応
	祐愛会高島病院	杵島郡白石町大字戸ヶ里1831番地18		
	原田内科医院	杵島郡白石町大字福富1827		・訪問診療対応
	カタフチ病院	杵島郡白石町福富3213-1		
	まつお歯科医院	杵島郡白石町大字福富下分2827-37		・訪問診療対応
	北川眼科	武雄市武雄町大字昭和159	○	・水曜午前、金曜午後のみ白石町送迎
	志田病院	鹿島市大字中村2134番地4		・訪問診療対応
その他の送迎サービス	おがはら整骨院	杵島郡白石町福田1894-9		
	福富整骨院	杵島郡白石町大字福富3226	○	
	大町自動車学校	杵島郡大町町大字福母2405	○	

※アンケート調査を基に事業者名を抜粋した。送迎の有無についてHP等で確認が取れた施設は「○」を記入

資料：民生委員アンケート

多様な主体が移動サービスを支える仕組みを構築する

- 予約制いこカーを最大限に活用してもらうことを検討する。
- そのため、**民間事業者の送迎サービスについて実態を調査中**。

参考事例

群馬県明和町

- 集客を見込んだ市内の飲食店などが、店の前に停留所を置く代わりに運行経費の一部を負担

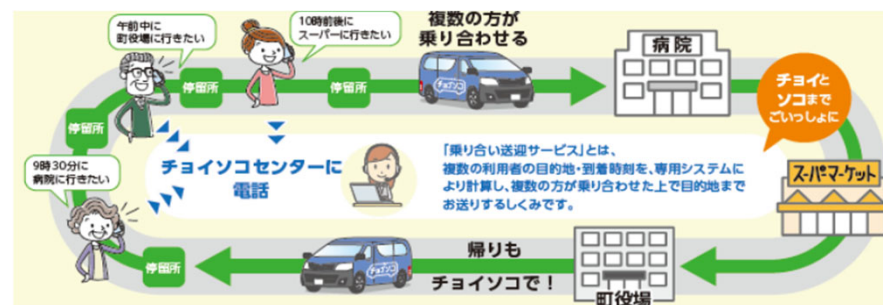


図 乗り合い送迎サービスのしくみ

資料：明和町HP、令和3年度八重瀬町地域公共交通可能性調査業務報告書

千葉県我孫子市

- 市内の自動車教習所や病院、市の福祉施設への送迎のために運行しているバスの空席を活用して、高齢者や障がいをもつ方が買い物などに利用できる外出応援事業を実施



図 送迎バス車両

資料：我孫子市HP