

令和7年度 第2回白石町地域公共交通会議

目次

1. 施策の概要と展開イメージ	1
2. 具体的な施策の内容	3
[施策①] いこカー・予約制いこカーの見直し	3
[施策②] あいのりタクシーの運行ルートの見直し	9
[施策③] 乗り継ぎ割引の適用拡大	11
[施策④] 運転免許返納を後押しする施策の展開	12
[施策⑤] 公共交通の利用促進・意識醸成	14
[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	17

令和7年11月18日（火）

1. 施策の概要と展開イメージ

施策 ①

いこカー・予約制いこカーの見直し

施策①-1：いこカーから予約制いこカーへの移動需要の集約

- ✓ 利用実態を踏まえ、いこカー牛間田横手線、いこカー福富線は廃止し、予約制いこカーへの移動需要の集約を検討します。

施策①-2：予約制いこカーのエリア区分の見直し

- ✓ 予約制いこカーは、4 エリア（白石・北明エリア、須古・六角エリア、福富エリア、有明エリア）から1 エリア（白石町全域）へ統合を検討します。

施策①-3：AI オンデマンド交通の導入

- ✓ 予約制いこカー（いこカー需要を含む）の利便性を高めるため、AI（人工知能）を活用した予約・配車システムの導入を検討します。

施策 ②

あいのりタクシーの運行ルートの見直し

- ✓ あいのりタクシーは、利用実態や住民要望を踏まえ、「道の駅しろいし～江北駅」への運行ルートの変更を検討します。

施策 ③

乗り継ぎ割引の適用拡大

- ✓ 予約制いこカー⇔あいのりタクシーの乗り継ぎについては、乗り継ぎ割引を導入し、公共交通ネットワークの機能向上を図ります。

施策 ④

運転免許返納を後押しする施策の展開

施策④-1：乗り方教室の実施

- ✓ 運転免許返納者や高齢者等を対象に、公共交通の利用方法などを周知する「乗り方教室」を開催します。

施策④-2：「お試し乗車券」の配布

- ✓ 運転免許返納者等を対象に、無料あるいは割引運賃で公共交通を利用できる「お試し乗車券」の配布を検討します。

施策 ⑤

公共交通の利用促進・意識醸成

施策⑤-1：白石町公共交通ガイドブックの作成

- ✓ 予約制いこカーやあいのりタクシーに関する公共交通マップを作成します。

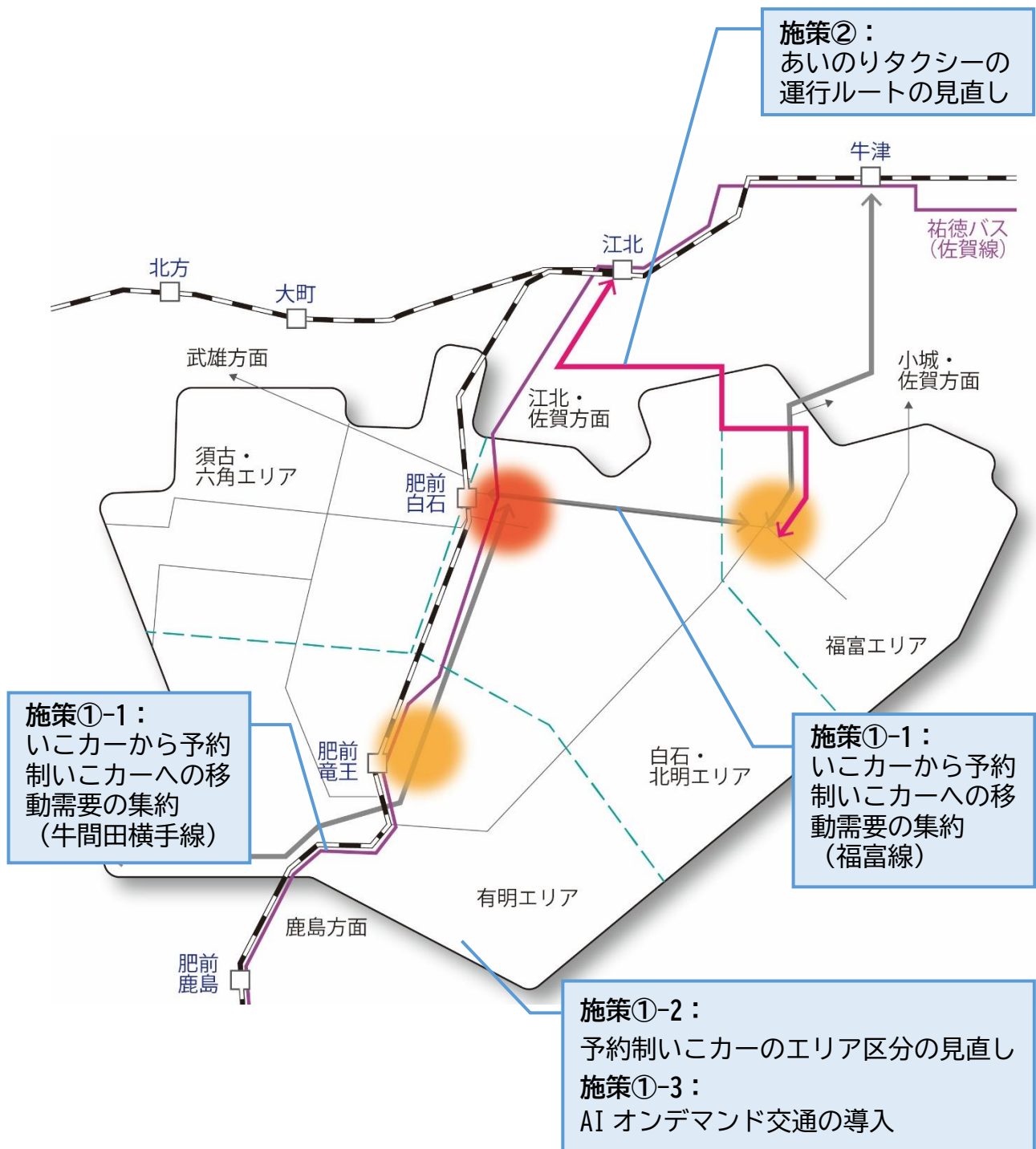
施策⑤-2：モビリティ・マネジメントの実施

- ✓ コミュニケーションを通じて、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい利用を促す、「モビリティ・マネジメント」の実施を検討します。

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

- ✓ 外出の目的地となる施設が負担金・協賛金などの形で運行経費の一部を負担し、利用者へ公共交通の利用を促す等、多様な主体が移動サービスを支える仕組みの構築を検討します。



★町全域で展開する施策

施策③：乗り継ぎ割引の適用拡大

施策④：運転免許返納を後押しする施策の展開

施策⑤：公共交通の利用促進・意識醸成

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

2. 具体的な施策の内容

【施策①】 いこカー・予約制いこカーの見直し

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ります。

施策①-1：いこカーから予約制いこカーへの移動需要の集約

● 施策の背景・必要性

牛間田横手線の平均利用者数は1.5人/便以下、福富線の平均利用者数は0.3人/便以下となっていることに加え、空便率（乗車人数0人の運行本数/総運行本数）は、牛間田横手線で45%程度、福富線で75%程度と、利用そのものが顕著に低迷しています。

また、牛間田横手線の白石駅行の第1便、いちい公園行きの第4便に関しては、有明南小学校への通学利用がみられますが、有明南小学校の移転に伴い利用者数はさらに減少する見込みとなっています。※スクールバスの運行を検討中

なお、いこカーについては、年間約14百万円の財政負担を行っている状況にあり、運行効率化、接続性向上の観点から運行形態の見直しを検討していく必要があります。

- いこカーの2路線（牛間田横手線、福富線）は廃止します。
- いこカーで担っていた移動需要については、「施策①-2：予約制いこカーのエリア区分の見直し」によって可能な限りカバーします。

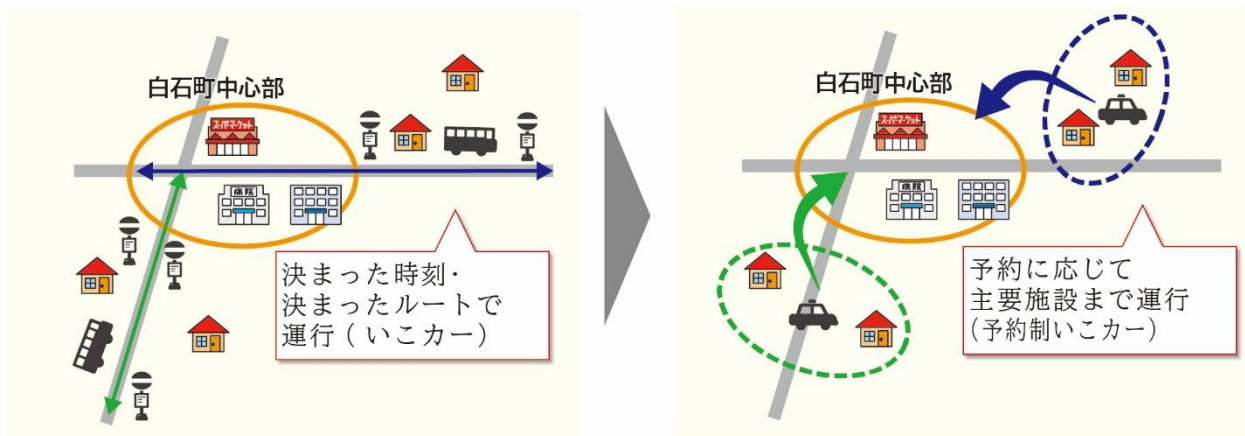


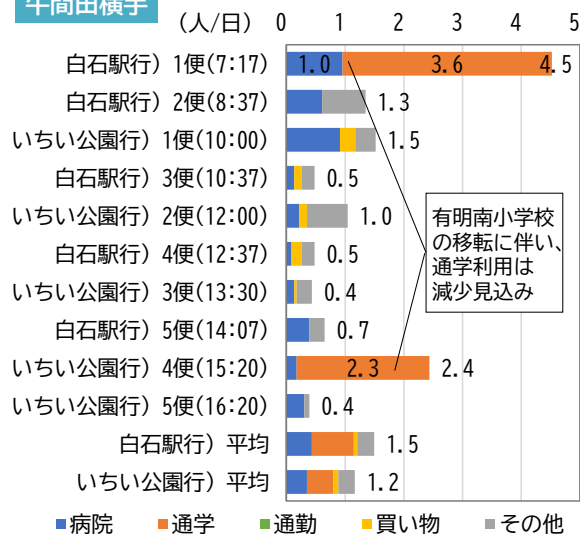
図1 いこカーの廃止（イメージ）

―【検討・解決すべき課題、留意すべき事項など】―

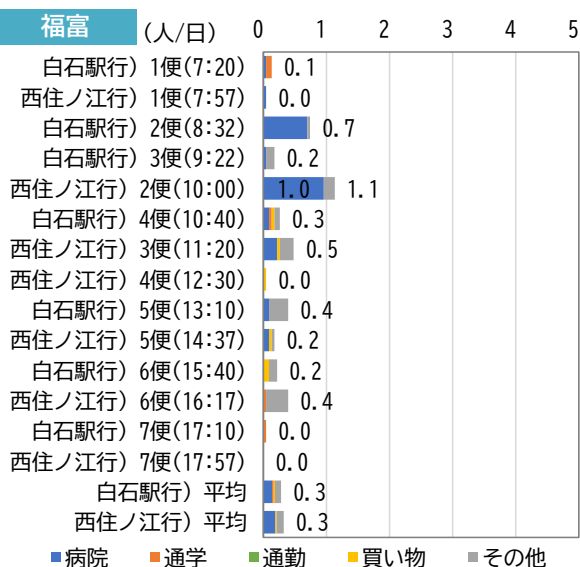
- ✓ 利用者や沿線にお住まいの方への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 現時点でいこカーを利用されている方は、いこカーの廃止に伴い、予約制いこカーへの移動手段の転換が想定されます。予約制いこカーの利用者数の増加や移動パターンの複雑化が想定されるため、新たな技術を活用した予約方法の導入なども検討していく必要があります。
- ✓ いこカーは、予約制いこカーの運行時間外（8～17時）も運行しているため、運行時間外の利用者の取り扱いについて、検討していく必要があります。

■いこカーの方向別便別利用者数（1日当たり）

牛間田横手

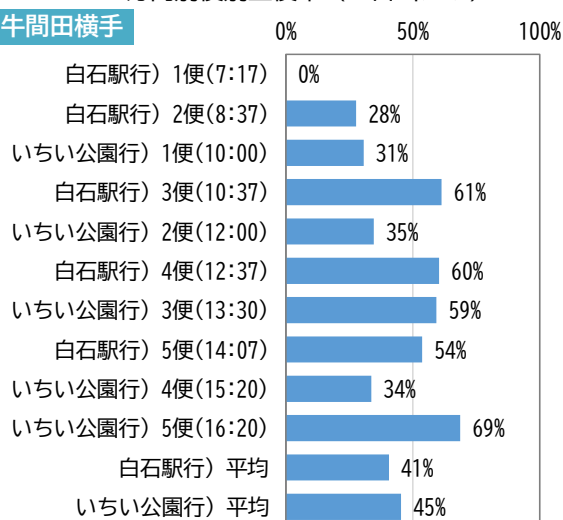


福富



■いこカーの方向別便別空便率（1日当たり）

牛間田横手



福富

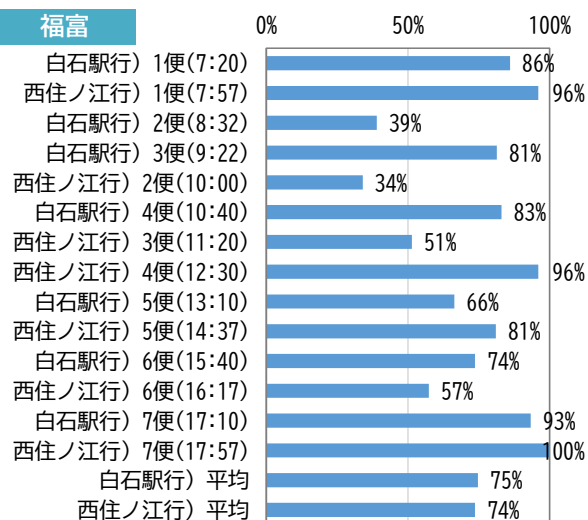


図 2 いこカーの利用者数と空便率

表 1 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①-1）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・利用者への周知	・地域公共交通会議事務局が 主体となり、関係部局と連 携しながら検討	
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	・いこカーの廃止		・事前に十分な周知 が必要
令和11年度 (2029)		・地域公共交通会議事務局が 主体となり、モニタリング を実施	
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

施策①-2：予約制いこカーのエリア区分の見直し

● 施策の背景・必要性

予約制いこカーの平均利用者数は、有明エリアを除き 2.0 人/便以下となっており、乗り合いが発生していない場合が多い状況となっています。また、予約制いこカーの稼働率は、約 3～7 割とエリアによってバラツキが見られます。

なお、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：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等）への移動が突出しており、エリアを跨ぐ移動についても住民から要望があがっている状況です。

- 予約制いこカーの 4 エリア（白石・北明エリア、須古・六角エリア、福富エリア、有明エリア）については、白石町全域を対象とした 1 エリアへ統合（移動範囲を拡大）を検討することで、予約制いこカーの利便性向上・稼働の平準化を図ります。
※ご自宅から特定目的地間の移動となる現在の運行形態（ドア to 施設型）は変更しません。
- また、既存エリアから、新たに移動できるようになったエリアについては、利用者負担の公平性を高めるため、適切な運賃形態を検討します。

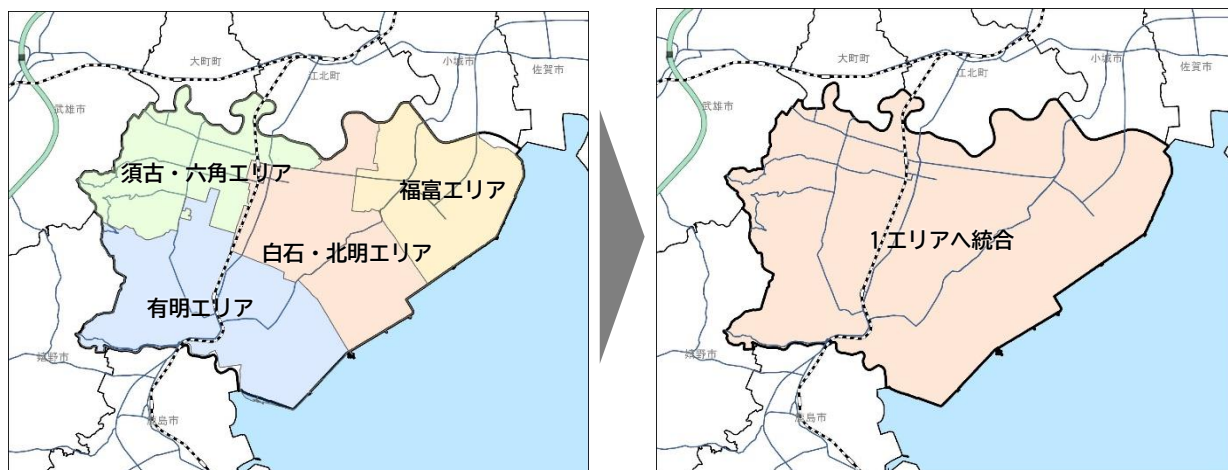


図 3 予約制いこカーのエリア区分の見直し

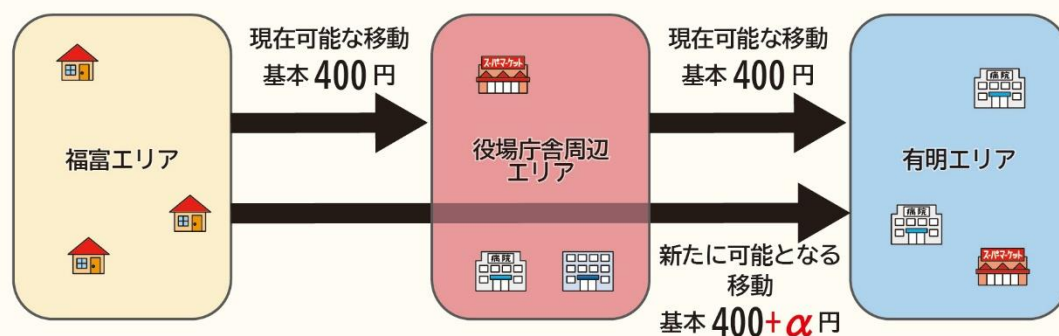


図 4 新たに移動できるようになったエリアに関する運賃形態（イメージ）

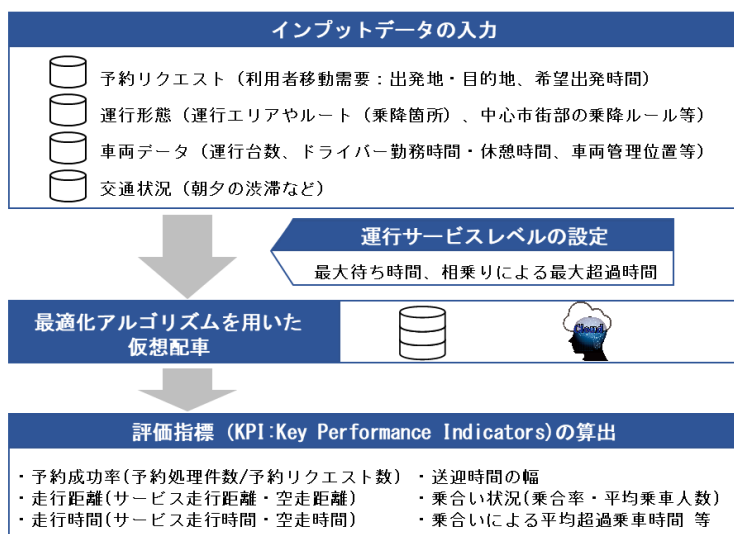
【シミュレーション結果】予約制いこカーのエリアの区分の見直しについて

最適なエリア区分を検討するため、現在の利用状況をもとに、シミュレーションを実施しました。

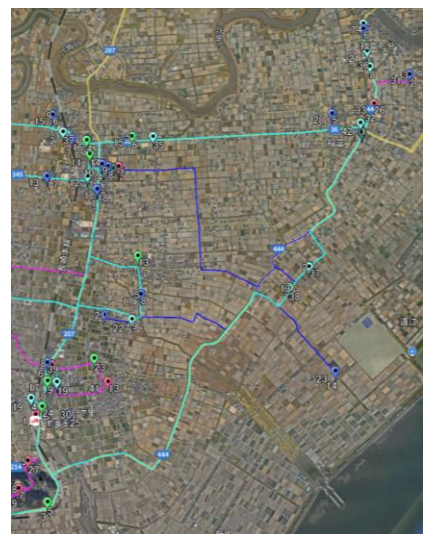
このシミュレーションでは、運行エリア・移動需要（現行同様の移動需要、現行の2倍の移動需要、いこカーを含む移動需要）等の組み合わせから設定した複数ケースのシミュレーション結果を「予約成功率」によって定量的に比較評価しています。

【シミュレーションの流れ】

<シミュレーションの流れ>



<シミュレーション結果イメージ>



【検証内容】

- ① 現行同様の予約が入った場合の予約成功率
- ② 現行の2倍の予約が入った場合の予約成功率
- ③ 現行同様の予約+いこカーの全利用者が利用したと仮定した場合の予約成功率

【検証結果】

<p>■ 1 エリア統合</p> <p>① 100%</p> <p>② 100%</p> <p>③ 100%</p>		<p>■ 2 エリア統合</p> <p>① 98%</p> <p>② 96%</p> <p>③ 99%</p>	
<p>■ 3 エリア統合</p> <p>① 100%</p> <p>② 92%</p> <p>③ 93%</p>		<p>■ 3 エリア統合</p> <p>① 100%</p> <p>② 94%</p> <p>③ 93%</p>	

⇒シミュレーションの結果、現時点の利用者数が少ないこともあり、どのケースでも概ね対応可能です。仮に1エリア統合であると、利用者数が2倍程度増加した場合や、いこカーの全利用者が利用した場合も対応可能です。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕-----

- ✓利用者や沿線にお住まいの方への十分な説明・周知が必要です。
- ✓現時点いこカーを利用されている方は、いこカーの廃止に伴い、予約制いこカーへの移動手段の転換が想定されます。予約制いこカーの利用者数の増加や移動パターンの複雑化が想定されるため、新たな技術を活用した予約方法の導入なども検討していく必要があります。
- ✓予約制いこカーの目的地となる施設（病院や商業施設等）の追加有無について、住民の意向を踏まえた継続的な検討が必要です。
- ✓エリアの統合に伴い、路線バスやタクシー等の既存公共交通と比較して、極端に利便性が高い移動手段となることを避けるため、適切な運賃設定を検討する必要があります。
- ✓新たにエリア区分を見直し、路線バス（地域間幹線系統）に接続する「二次交通」としての役割も担うことから、国費補助（地域内フィーダ系統補助）の活用も視野に検討を進めます。

表 2 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①-2）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な運行内容・運賃形態の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討 交通事業者と協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行については、事前に十分な周知が必要 運賃協議会の開催が必要
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> 実証運行（説明会含む） 		
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none"> エリア区分の見直し 利用状況などの確認、必要な改善策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行、町が継続支援 利用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 必要に応じて目的地の追加を検討
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

施策①-3：AI オンデマンド交通の導入

● 施策の背景・必要性

予約制いこカーの午前中の便は、「乗車する1時間前まで」予約可能です（始発便を除く）。しかし、12時以降の便の予約受付時間は一律「当日の午前11時まで」となっています。

予約制いこカーは午前中の利用が多く、午後の利用が極端に少ない状況にあります。要因の一つとして、予約時間の制限による利便性の低さが考えられます。

なお今後、いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しに伴い、利用者が増加、移動パターンが複雑化することで、これまで同様の「人手」による受付・配車対応がより難しくなると考えられます。

- 予約制いこカーについて、利用者の予約に対してAIを活用してリアルタイムで効率的な配車を行う「AI オンデマンド交通」の導入を検討します。
- また、交通事業者が個別に対応していた予約窓口を一元化し、これまで同様の電話予約に加えて、アプリ等から予約できるシステムの導入を検討します。
- なお、「AI オンデマンド交通」を導入する際は、高齢者等を対象とした説明会を実施し、利用方法のレクチャーを行います。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 利用者や沿線にお住まいの方への十分な説明・周知が必要です。
- ✓ 新たな技術を活用した予約方法であるため、事前の試行的な運行・運用を実施することで、効果や課題などを見極めながら検討していくことが必要です。
- ✓ 予約窓口の設置場所や、受付体制（オペレーターの配置等）を検討する必要があります。

表 3 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策①-3）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・システムの導入検討	・地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討 ・交通事業者と協議・調整	・実証運行については、事前に十分な周知が必要
令和9年度 (2027)	・実証運行（説明会含む）		
令和10年度 (2028)	・AIオンデマンド交通の導入 ・利用状況などの確認、必要な改善策の検討	・交通事業者が運行、町が継続支援 ・利用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら、改善策を検討・実施	・予約の受付や配車等について交通事業者の負担が大きくなならない工夫が必要
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

【施策②】 あいのりタクシーの運行ルートの見直し

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、普通列車や特急列車が多く停車する 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します。

● 施策の背景・必要性

現状では、「道の駅しろいし」と「牛津駅」を結んでいるあいのりタクシーの平均利用者数は、概ね 1.0 人/便以下となっており、利用そのものが顕著に低迷しております。また、利用者の乗降場所は「牛津駅」が突出しており、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、鉄道駅への移動が主な利用目的と考えられます。

そんな中、西九州新幹線の開通に伴い、本町の広域移動を考える上で重要度が増大した「JR 江北駅」への移動手段の確保について、住民から要望があがっている状況です。

- あいのりタクシーの運行ルートを「道の駅しろいし～牛津駅」から「道の駅しろいし～江北駅」へ見直しを検討します。
- 特に、通勤・通学時間帯は、普通電車の発着時刻を考慮した運行ダイヤに設定する等、福富エリアと鉄道駅との接続を強化します。

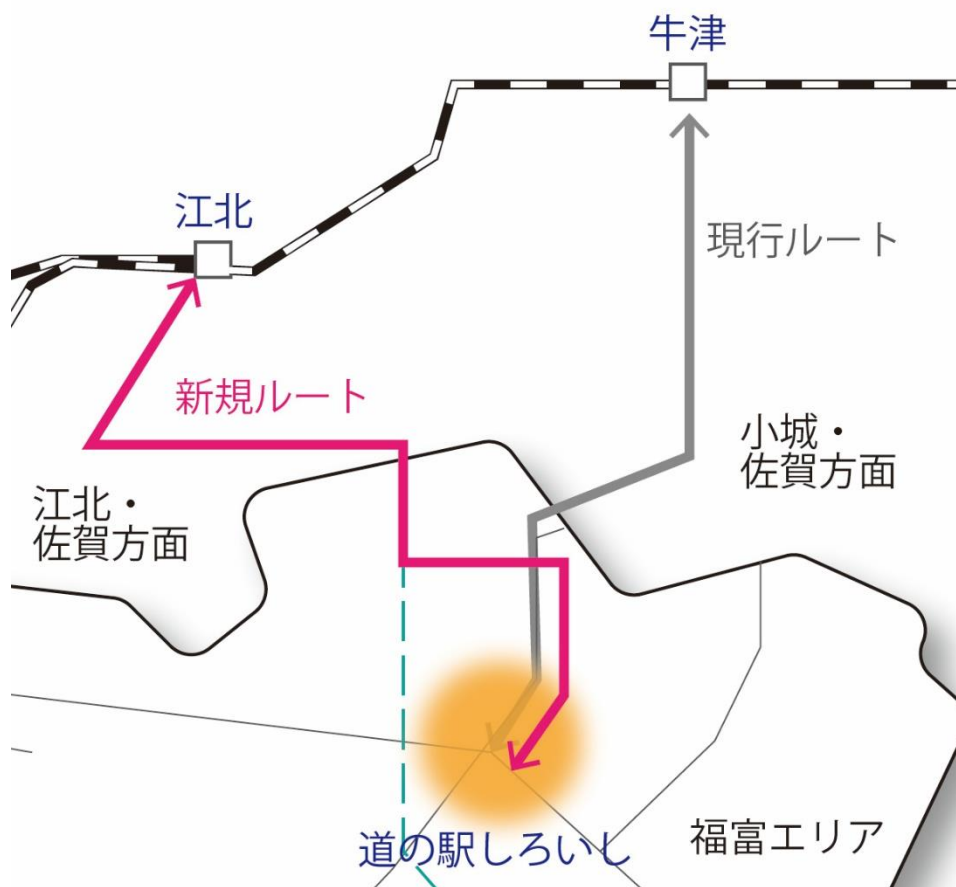


図 6 あいのりタクシーの運行ルートの見直し

表 4 電車の発着時刻を考慮した運行ダイヤ（イメージ）

江北行	あいのりタクシー			JR 江北駅発時刻	
	道の駅しろいし	江北駅		上り（佐賀方面）	下り（武雄方面）
第1便	6:20	6:40	▶	6:50（博多）	6:50（武雄）
第2便	7:40	8:00	▶	8:08（博多）	8:26（佐世保）
第3便	8:30	8:50	▶	9:04（博多）	9:28（佐世保）
第4便	9:30	9:50	▶	10:03（博多）	10:27（佐世保）
第5便	15:10	15:30	▶	15:40（博多）	15:44（武雄）
第6便	16:20	16:40	▶	16:58（博多）	17:07（佐世保）
第7便	17:20	17:40	▶	17:58（博多）	18:08（佐世保）
第8便	18:30	18:50	▶	19:04（博多）	19:09（佐世保）

※運行ルート・運行便数・時刻は未定。所要時間は暫定的に20分で設定。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 小城市を通過しなくなるため、小城市との協議・調整が不可欠です。
- ✓ 江北町を通過するため、江北町内の停留所の設置など、行政の考え方や連携方法などについて調整・検討が必要となります。また、江北駅の駐車場の位置についても、民間や行政間の調整・検討が必要となります。
- ✓ 詳細のルートについては、道路管理者、警察等との調整のもと、安全なルートの設定が必要です。

表 5 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策②）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な運行内容についての検討、利用者への周知 江北町・小城市・交通事業者との協議・調整 あいのりタクシーの運行範囲の見直し 利用状況などの確認、必要な改善策の検討 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議事務局が主体となり、江北町・小城市と連携しながら検討 交通事業者と協議・調整 	<ul style="list-style-type: none"> 関係自治体等との調整が必要 事前に十分な周知が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)		<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行、町が継続支援 利用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら、改善策を検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況などに応じて随時運行内容の見直しを行う「トリガー方式」も検討
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

【施策③】 乗り継ぎ割引の適用拡大

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します。

● 施策の背景・必要性

目的地までの乗り継ぎ利用を促すため、現状ではいこカーからいこカーへの乗り継ぎの場合に限定し、2路線目以降は無料で利用可能です。

住民の移動特性を踏まえると、町外への移動も多い状況ですが、すべての移動に対して“直通”での移動サービスを提供することは現実的ではありません。運賃の面で乗り継ぎ利用への抵抗感をできるだけ抑制することで、広域交通体系の持続性を支える、“二次交通”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ます。

- 予約制いこカーとあいのりタクシーの間で乗り継ぎ割引を適用します。
- 今後、鉄道や路線バス等の既存交通機関との乗り継ぎ割引の適用拡大を図るため、コミュニティ交通側の運賃を一部割引するなど、乗り継ぎ割引の適用方法（仕組み）について検討します。

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

- ✓ 将来的な既存交通機関との乗り継ぎ割引を見据えた、「乗り継ぎ運賃設定」の仕組みを検討します。そのため、交通事業者との協議・調整が必要です。
- ✓ 事業収支等に影響を与える可能性があるため、利用促進による効果や運賃収入減少の可能性等も考慮しながら検討を進めていく必要があります。
- ✓ 仮にあいのりタクシーが江北町内を通過する場合、江北町と密なコミュニケーションが必要になります。

表 6 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策③）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none">・ 乗り継ぎ運賃の設定方法についての検討・ 江北町・交通事業者との協議・調整	<ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通会議事務局が主体となり、江北町と連携しながら検討・ 交通事業者と協議・調整	<ul style="list-style-type: none">・ 関係自治体等との調整が必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none">・ 乗り継ぎ割引の実施（コミュニティ交通間）		<ul style="list-style-type: none">・ あいのりタクシーのルート変更やAIオンデマンド交通の導入など、適切なタイミングに合わせて実施
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none">・ 乗り継ぎ割引の実施（既存交通機関⇔コミュニティ交通）		
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

【施策④】 運転免許返納を後押しする施策の展開

公共交通の重要性・必要性に対する住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、高齢者の運転免許返納を後押しします。

● 施策の背景・必要性

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割に留まっています。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がされているため「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ます。

そのため、まずは1度でも実際に利用してもらう機会を提供することで、今後の公共交通の利用や自動車の運転免許返納などを考える“きっかけ”となる取組を考える必要があります。

施策④-1：乗り方教室の実施

- 運転免許返納者や高齢者等を対象とした、公共交通の利用方法やスマートフォン等を使った路線・時刻検索方法を教える「乗り方教室」を開催します。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕-----

- ✓ 自治会や老人会等と連携しながら定期的の実施していく必要があります。
- ✓ 提供される移動サービス、あるいは、対象者の生活に何も変化がない状況での取組効果は限定的なものになる可能性が高いことから、いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しなど、適切なタイミングでの施策展開が重要になります。

表 7 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④-1）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・ 具体的な実施内容についての検討		
令和9年度 (2027)	・ 乗り方教室の実施	・ 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討・実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 自治会や老人会等との連携も検討することが必要 ・ いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しなど、適切なタイミングに合わせて実施
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

施策④-2：「お試し乗車券」の配布

- 「施策④-1：乗り方教室の実施」の参加者等を対象とした、無料あるいは割引運賃で公共交通を利用できる「お試し乗車券」の配布を検討します。

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 「施策④-1：乗り方教室の実施」との組み合わせや「施策⑤：公共交通の利用促進・意識醸成」と組み合わせて配布を行うなど、実際に利用してもらう工夫が必要です。
- ✓ 「お試し乗車券」の配布対象者については、運転免許をそもそも所持していない方等に配慮して、ある程度幅広に検討する必要があります。

表 8 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策④-2）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・ 仕組み（制度・対象者）の検討	・ 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討	
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)	・ 「お試し乗車券」の販売開始	・ 関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施 ・ 仕組みの運用状況や利用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら、改善策を検討・実施	・ 各種施策と組み合わせるなど、実際に利用してもらう工夫が必要
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

[施策⑤] 公共交通の利用促進・意識醸成

公共交通の重要性・必要性に対する住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、公共交通の利用促進を図ります。

施策⑤-1：白石町公共交通ガイドブックの作成

● 施策の背景・必要性

現在、町内には、いこカーや予約制いこカー、あいのりタクシーといった複数のコミュニティ交通が運行しているため、それぞれ単独のパンフレット（時刻表）を作成しています。

いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しを契機として、「施策③：乗り継ぎ割引の適用拡大」や「施策④：運転免許返納を後押しする施策の展開」の情報共有も含める形で、住民が分かりやすい広報手段を検討する必要があります。

- 予約制いこカーやあいのりタクシーに関する公共交通ガイドブックを作成します。
- あわせて、町内を運行する路線バスや鉄道の位置関係、乗り継ぎ割引の適用方法やお試し乗車券の配布等の情報について、公共交通ガイドブックの中に記載します。

[検討・解決すべき課題、留意すべき事項など]

- ✓ 年齢・性別・障がいの有無にかかわらず、できるだけ多くの人が使いやすく、見やすく、理解しやすいようにユニバーサルデザインを取り入れたマップ作成が必要です。
- ✓ いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しなど、適切なタイミングでの施策展開が重要になります。

表 9 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤-1）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な記載内容についての検討 白石町公共交通マップの作成 	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道やバスの運行ダイヤを考慮した時刻表作成が必要 ユニバーサルデザインに留意
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			<ul style="list-style-type: none"> いこカーの廃止や予約制いこカーのエリア区分の見直しなど、適切なタイミングに合わせて実施
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

施策⑤-2：モビリティ・マネジメントの実施

● 施策の背景・必要性

「施策④-1：乗り方教室の実施」や「施策④-2：「お試し乗車券」の配布」を実施しても、公共交通を利用する習慣がなく、実際の利用には結びつかない懸念があります。

そこで、将来の白石町を担う子どもたちに、早い段階から公共交通に「乗ってみよう」と思ってもらい意識醸成を行うことで、将来的な利用者の確保に向けた“布石”を打っておくことなども重要になります。

- 対象者の特性にあわせて、公共交通の利用を促す情報提供や働きかけ、コミュニケーションを行うことで、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい、利用してみようと思ってもらう「モビリティ・マネジメント」の取組を推進します。

表 10 モビリティ・マネジメントの実施イメージ

対象者	概要
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	○公共交通の利用を考えるワークショップの開催や課題研究授業実施、児童を通じて保護者に対する情報提供・利用呼びかけを行う等、公共交通の利用促進を目指す。

- [検討・解決すべき課題、留意すべき事項など] -

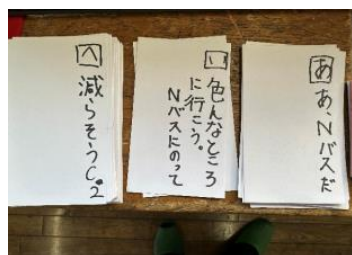
- ✓ 働きかけ・コミュニケーションを行う際には、公共交通等に関する具体的な情報提供が効果的であることから、「施策⑤-1：白石町公共交通ガイドブックの作成」を活用しながら、「施策④-1：「お試し乗車券」の配布」や「施策④-2：乗り方教室の実施」と連携した取組が必要です。



交通環境学習を通じた小学校モビリティ・マネジメントや、転入者を対象とした転入者ビリティ・マネジメントの実施（沖縄県南城市、福岡県福岡市）

沖縄県南城市では、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「小学校モビリティ・マネジメント」を実施しています。

福岡市では、福岡市への転入者を対象に、公共交通のパ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「転入者モビリティ・マネジメント」を実施しています。



▲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

▲福岡市へ転入されたみなさまへ

資料：福岡市 HP

表 11 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑤-2）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	・ 具体的な実施内容についての検討		
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	・ モビリティ・マネジメントの実施	・ 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討・実施	・ 交通事業者や関係団体等との連携も検討することが必要 ・ 各種施策と組み合わせるなど、実際に利用してもらう工夫が必要
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

【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

関連分野で実施されている移動支援策等について、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目指します。

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。

● 施策の背景・必要性

白石町内には、鉄道や路線バス、タクシー等の既存の公共交通に加え、コミュニティ交通、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おり、移動サービスの利用者が分散しています。

そのため、町内の移動需要を可能な限り集約し、公共交通の利用を高める等、多様な主体と連携して公共交通の持続性を支える仕組みなども考える必要があります。

- 町内の移動需要を可能な限り予約制いこカーへ集約する方法を検討します。
- 施設が個別に完結している送迎サービスについては、施設側から利用者に対して利用割引券（施設が運賃を負担）を交付し、予約制いこカーの利用を促すなど、多様な主体により公共交通の利用促進・持続性を高める仕組みの構築を検討します。
- 施設側には、個別の送迎サービスから予約制いこカーへの移動手段の転換により、車両の確保・維持管理費の負担軽減や運転手確保などのメリットがあります。



参考事例 通所介護事業者が行っている送迎事業をまとめ、地域一体で運行する共同送迎サービス（香川県三豊市）

「福祉介護・共同送迎サービス ゴイッショ」は、“共同送迎サービス”を起点に介護人材不足の解消と高齢者の移動手段確保の実現を支援する仕組みです。

“共同送迎サービス”は、各施設が単独で行っている送迎業務を外部の団体に集約し、地域一体で乗り合い、各施設に通うサービスモデルである。送迎業務を介護現場から切り離し、地域一体で効率的な運行を実現することで、送迎業務の負荷を減らし、人材不足課題を解決。持続的で、より質の高い介護サービスの実現へ寄与することを目指しています。



▲ゴイッショ（福祉介護・共同送迎サービス）
ダイハツ工業株式会社

〔検討・解決すべき課題、留意すべき事項など〕

- ✓ 連携の対象としては、商業・医療・その他生活サービス施設などが想定されることから、関係部局や関係団体と連携することが重要となります。
- ✓ 施設側の費用負担が発生するため、メリットなどを丁寧に説明することで取り組みに対する理解を醸成しながら継続的に働きかけを行っていく必要があります。
- ✓ 予約制いこカーの目的地となる施設（病院や商業施設等）について、施設の意向を踏まえ、継続的な追加検討が必要です。
- ✓ 公共交通の利用割引券などについては、精算の仕組みなども必要となるため、関連事務が煩雑になる可能性があります。

表 12 施策の実施スケジュールと実施主体等（施策⑥）

	実施内容	実施主体・役割分担	備 考
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none">・ 仕組み（制度）の検討・ 多様な主体との協議・調整、連携に向けた働きかけ	<ul style="list-style-type: none">・ 地域公共交通会議事務局が主体となり、関係部局と連携しながら検討	<ul style="list-style-type: none">・ 関係団体等との連携も検討することが必要
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)	<ul style="list-style-type: none">・ 試行的な実施	<ul style="list-style-type: none">・ 関係部局と連携して、周知や仕組みの運用を実施・ 仕組みの運用状況などについては定期的に地域公共交通会議に報告しながら、改善策を検討・実施	<ul style="list-style-type: none">・ 広報の実施などを通じて、連携施設等のメリットを拡大していくことも必要
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			