

白石町地域公共交通計画

〔素案〕

令和8年3月

目次

1.	計画の概要	1
1-1.	計画の目的	1
1-2.	計画の区域	1
1-3.	計画期間	2
1-4.	計画の位置づけ	2
2.	地域の現状・問題点	3
2-1.	位置・地勢	3
2-2.	人口・世帯数等	4
2-3.	主要施設の立地状況	7
2-4.	住民の移動特性	10
2-5.	観光の動向	15
3.	公共交通の現状・問題点	16
3-1.	鉄道の概要	17
3-2.	路線バスの概要	18
3-3.	コミュニティ交通(いこカー)の概要	22
3-4.	コミュニティ交通(予約制いこカー)の概要	28
3-5.	コミュニティ交通(あいのりタクシー)の概要	35
3-6.	その他	40
4.	アンケート調査結果	42
4-1.	住民アンケート調査	42
4-2.	民生委員アンケート調査	46
5.	地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割	48
5-1.	地域が目指す将来像	48
5-2.	関連分野における公共交通への期待	49
5-3.	これまでの取り組み・西九州新幹線の開業による変化	51
6.	白石町における公共交通のあり方	55
6-1.	解決すべき課題	55
6-2.	基本的な方針・計画の目標	56
6-3.	目標の達成状況を評価するための指標	57
6-4.	取り組みの方向性と施策の概要	59
6-5.	公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性	62
7.	目標を達成するための施策	64
7-1.	[施策①]いこカー・予約制いこカーの見直し	64
7-2.	[施策②]あいのりタクシーの運行ルートの見直し	70
7-3.	[施策③]乗り継ぎ割引の適用拡大	72
7-4.	[施策④]運転免許返納を後押しする施策の展開	73
7-5.	[施策⑤]公共交通の利用促進・意識醸成	75
7-6.	[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	78
8.	計画の推進・進捗管理	80
8-1.	計画の推進体制	80
8-2.	関係する主体と基本的な役割	80
8-3.	PDCA サイクルに基づく進捗管理	81
8-4.	施策展開のロードマップ	83

1. 計画の概要

1-1. 計画の目的

全国的な自家用車への依存の高まりや人口減少を受け、公共交通の利用者数は減少傾向にあり、運転士の高齢化や担い手の不足も相まって、鉄道や路線バスの減便・廃止など公共交通を維持していくことは年々厳しさを増しています。

白石町においては、利便性の高い公共交通の維持・確保と、町の財政の健全性の両面に配慮した、誰もが利用しやすく持続可能な公共交通ネットワークを実現することが喫緊の課題となっています。

そこで、地域の実情や住民ニーズに即した持続可能な公共交通ネットワークを構築するため、地域公共交通のマスタープランとなる計画を策定します。

1-2. 計画の区域

本計画は、白石町全域を対象とします。

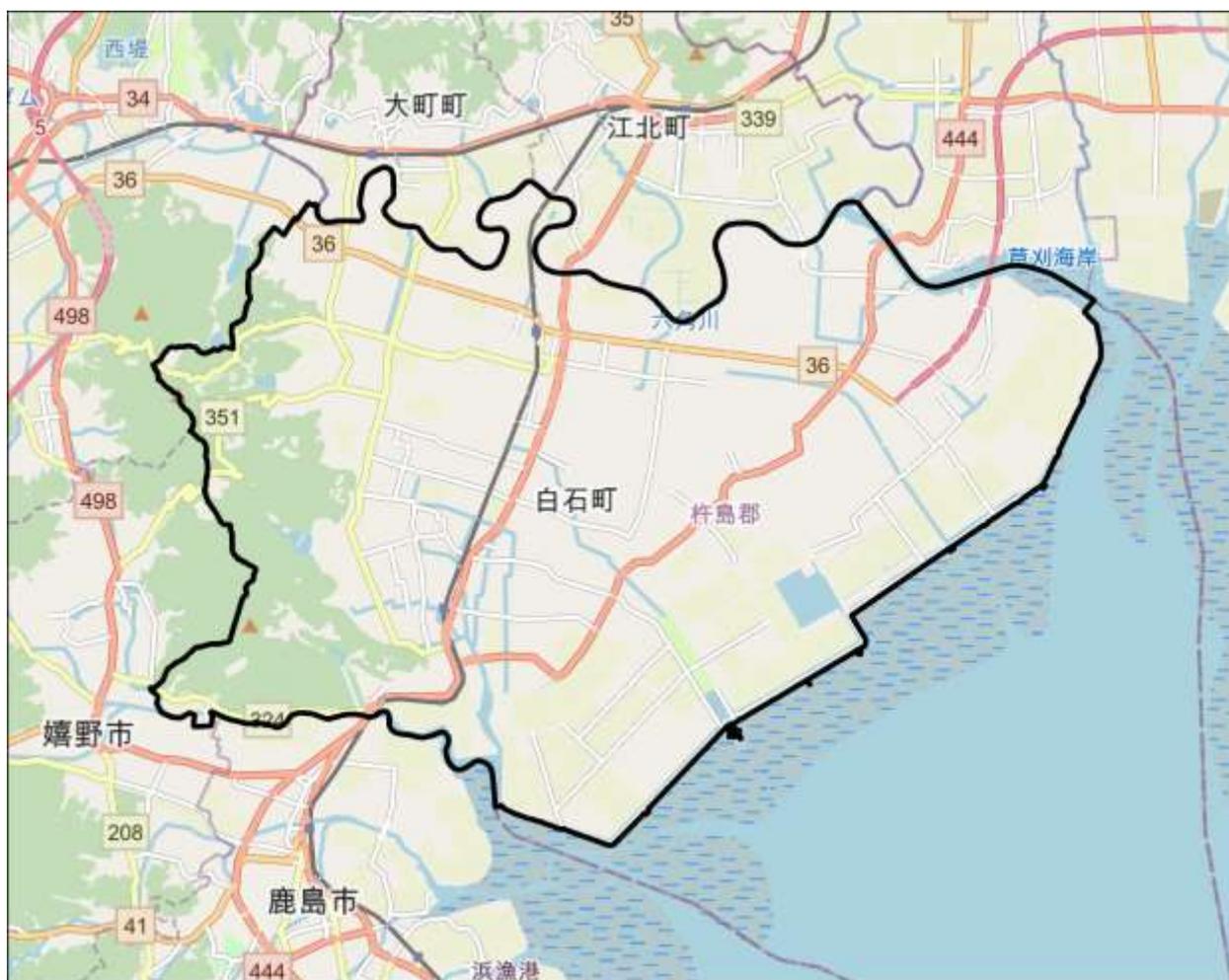


図 1 計画の区域

資料：国土数値情報、@OpenStreetMap contributors

1-3. 計画期間

計画期間は、令和 8（2026）年度から令和 12（2030）年度までの 5 か年とします。

計画期間内においても施策の進捗状況や目標の達成状況等を継続的に確認し、必要に応じて計画の見直しを行います。

また、計画の最終年度となる令和 12（2030）年度には、計画期間全体における施策の進捗確認や効果検証を実施し、次期計画を策定します。

1-4. 計画の位置づけ

本計画は、まちづくりの最上位計画である「第 4 次白石町総合計画」に基づき、まちの将来都市構造を示す「白石町都市計画マスタープラン」等の関連計画と連携・整合を図りながら策定するものです。

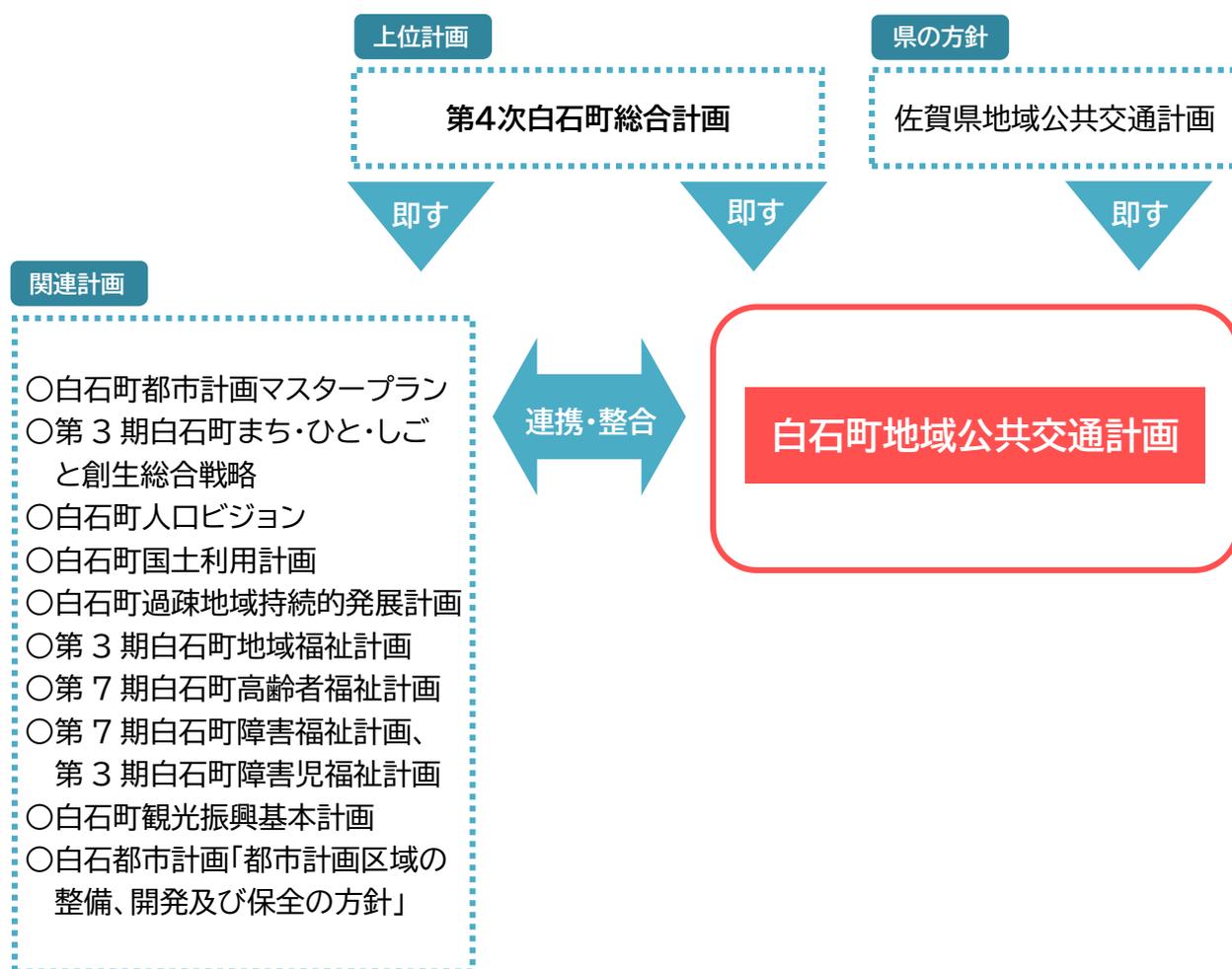


図 2 計画の位置づけ

2. 地域の現状・問題点

2-1. 位置・地勢

白石町は、佐賀県の南西部に位置し、周囲を武雄市、嬉野市、鹿島市、江北町、大町町に囲まれています。

佐賀市までは直線距離で約20km、福岡市や長崎市までは約50kmとなっています。



図 3 白石町の位置

資料：国土数値情報

町内ほぼ全域に肥沃な白石平野が広がっており、西部は杵島山地が南北に連なっています。

白石平野は古く弥生時代から自然陸化し、中世より現代まで幾多の干拓事業で造成されています。

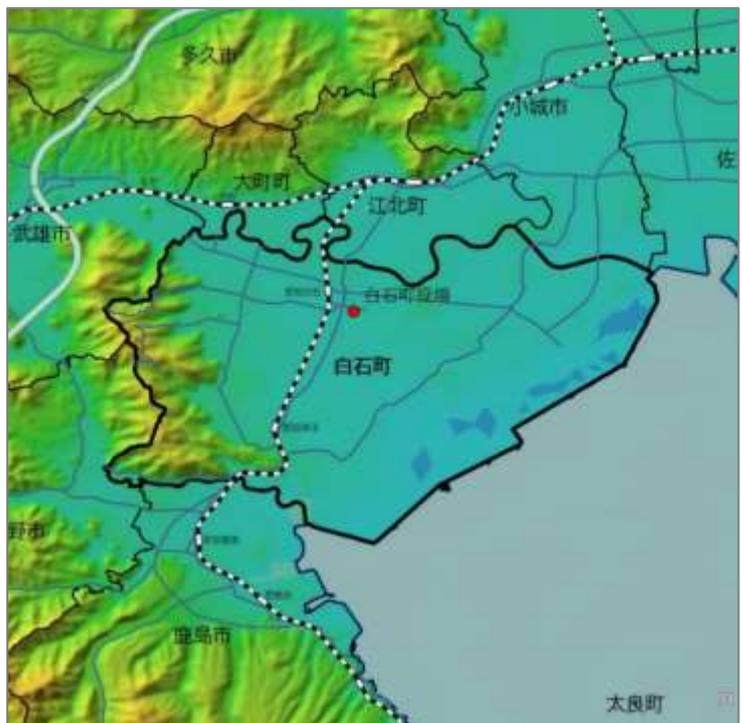


図 4 白石町の地勢

資料：国土数値情報、国土地理院 色別標高図

2-2.人口・世帯数等

2-2-1.人口分布および推移

白石町の総人口は、昭和 60（1985）年以降をみると一貫して減少傾向を示しており、平成 22（2010）年から令和 2（2020）年までの 10 年間で約 14%減少しています。

人口減少とともに高齢化も進行しており、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、今後 30 年間（2050 年時点）で総人口は約 43%減少し、高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の割合）は約 49%となる予測となっています。

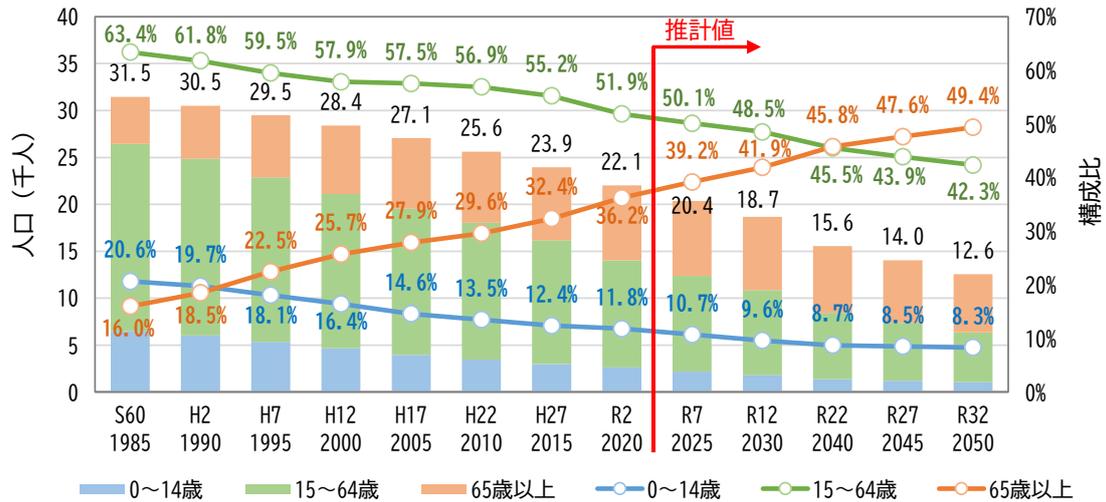


図 5 人口推移と将来推計

資料：国勢調査（実績値）、国立社会保障・人口問題研究所（推計値）

町内の人口分布をみると、鉄道駅（肥前白石駅、肥前竜王駅）周辺に人口集積がみられるほか、町域全体に広く薄く人口が分布しています。

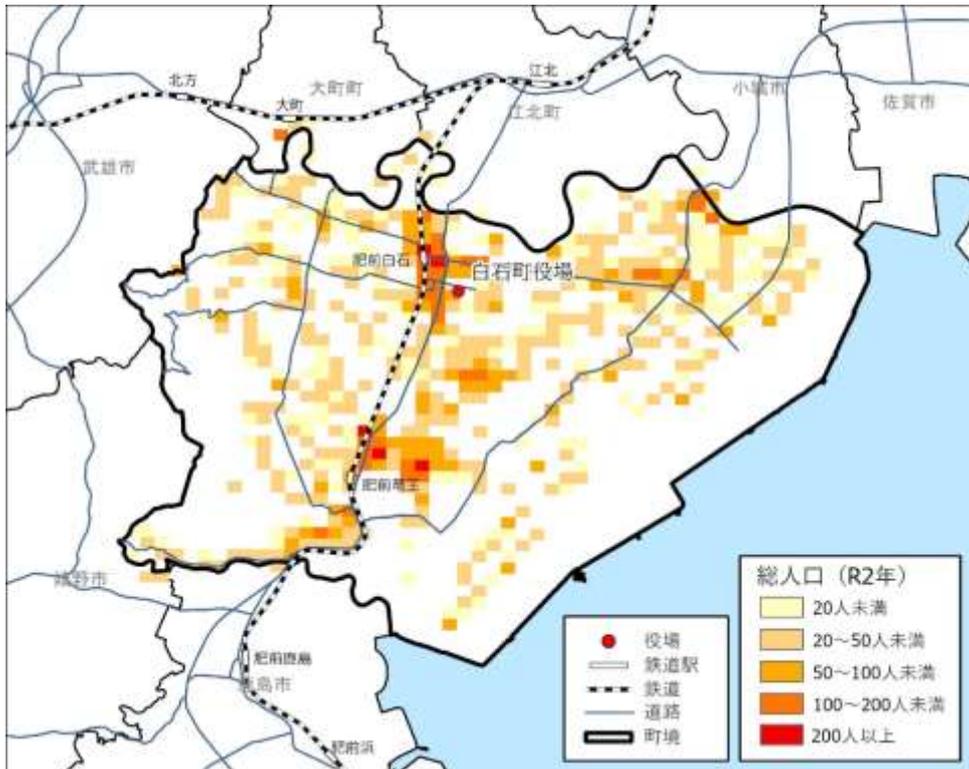


図 6 総人口の分布(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、令和 2 年国勢調査、令和 6 年都市計画基礎調査

高齢者人口（65歳以上）の分布をみると、総人口と概ね同様の傾向を示しており、鉄道駅周辺を中心としながら、町域全体に広く薄く人口が分布しています。

また、高齢化率が高いエリアが人口が少ない郊外部を中心に点在しています。

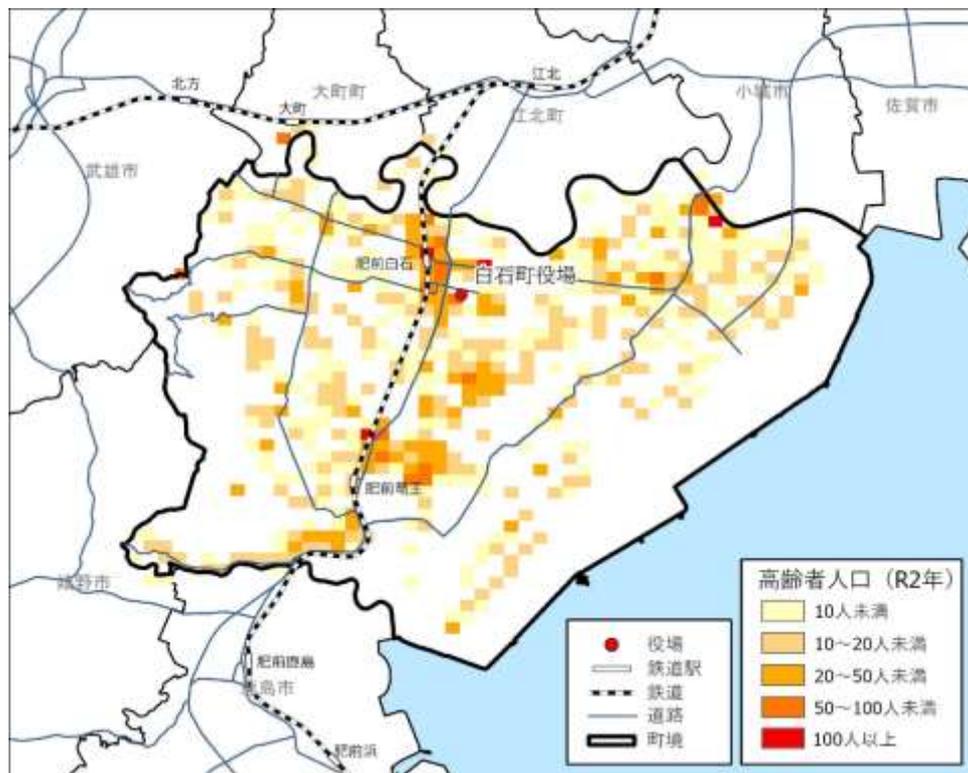


図 7 高齢者人口の分布(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、令和2年国勢調査、令和6年都市計画基礎調査

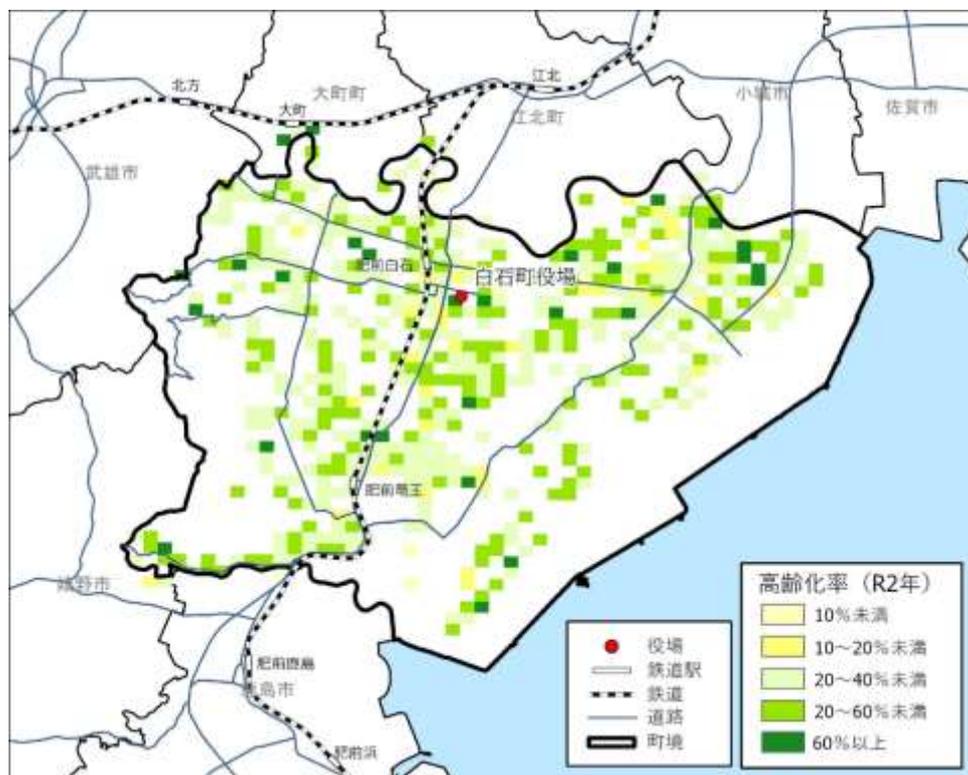


図 8 高齢化率の状況(250mメッシュ)

資料：国土数値情報、令和2年国勢調査、令和6年都市計画基礎調査

2-2-2. 世帯数等

人口が年々減少するなかでも、世帯数は横ばい傾向を示しています。また、世帯人員（一世帯あたりの平均世帯員数）は、一貫して減少傾向を示しており、令和2（2020）年には2.92人/世帯となっています。

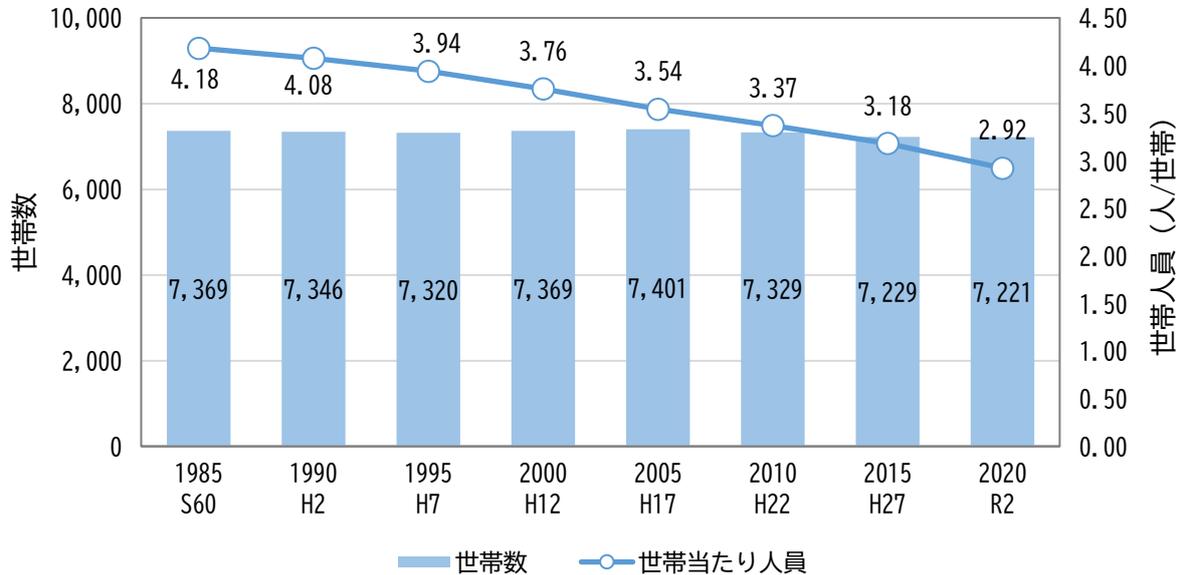


図 9 世帯数の推移

資料：国勢調査

高齢者世帯の内訳をみると、家族のサポートを受けにくい高齢者のみ世帯の割合（高齢者夫婦・単身世帯）が増加傾向を示しています。

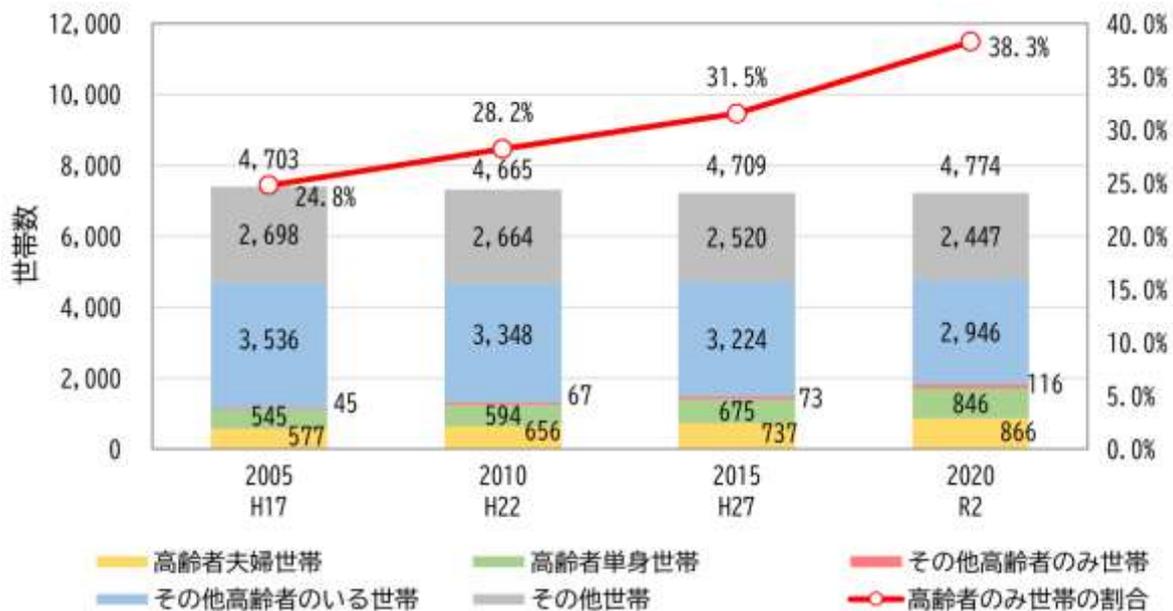


図 10 高齢者世帯の内訳の推移

資料：国勢調査

2-3. 主要施設の立地状況

医療施設は鉄道駅（肥前白石駅、肥前竜王駅）周辺に集中して立地しています。

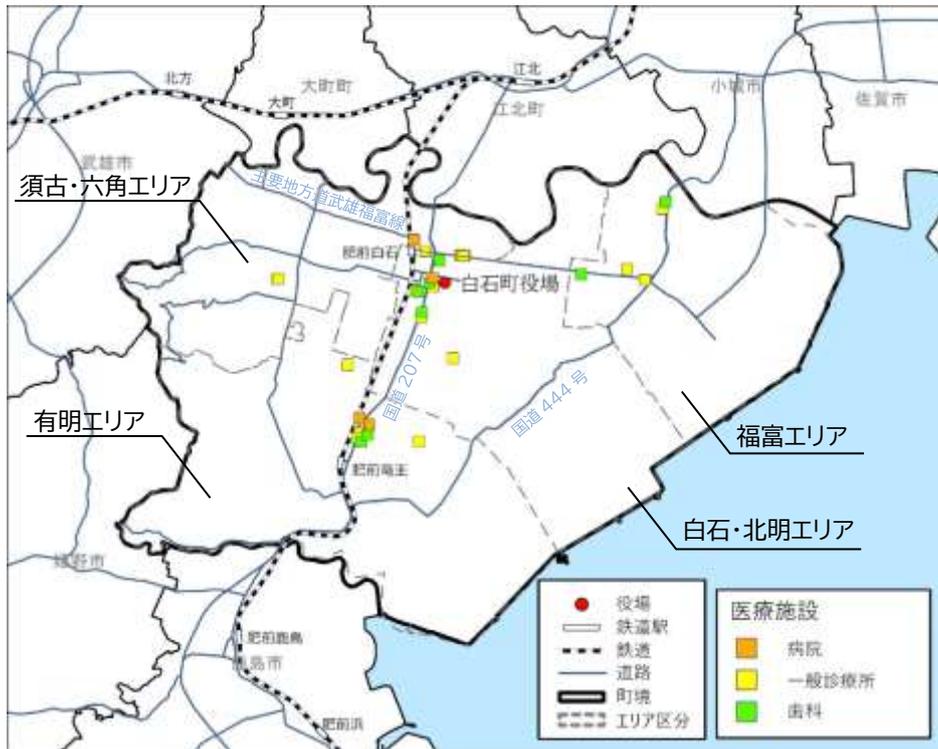


図 11 医療施設の立地状況

資料：地域医療情報システム(日本医師会)

商業施設は国道 207 号や主要地方道武雄福富線の沿道に立地しています。



図 12 商業施設の立地状況

資料：大規模小売店総覧、i タウンページ

公共・公益施設は各エリアの中心部に分散して立地しています。

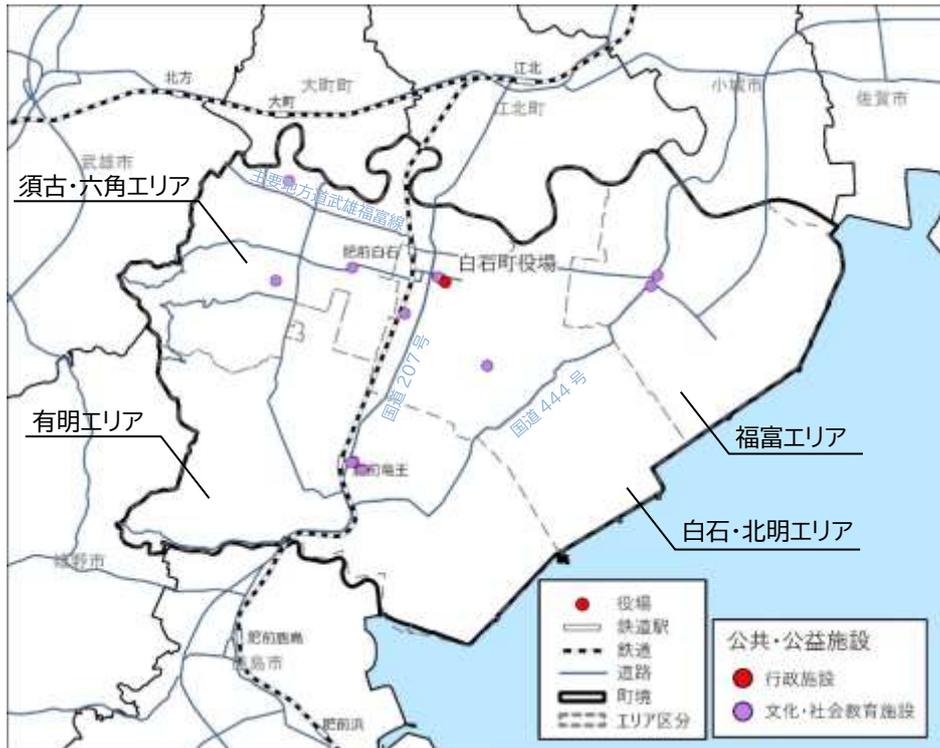


図 13 公共・公益施設の立地状況

資料：白石町資料

教育施設は町内に分散して立地しています。また今後、令和 8（2026）年 4 月に有明エリアの 3 つの小学校が閉校、令和 12（2030）年 4 月に白石・北明エリアと須古・六角エリアの 4 つの小学校が閉校し、それぞれ新設小学校に統合される予定です。

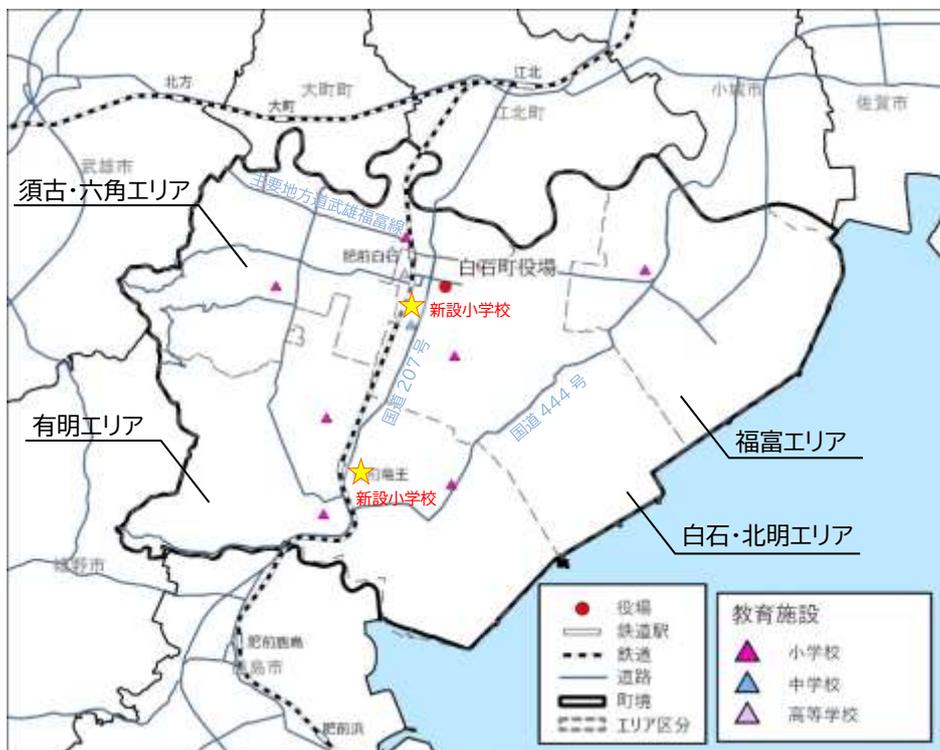


図 14 教育施設の立地状況

資料：白石町資料

福祉施設は各エリアの中心部に分散して立地しています。

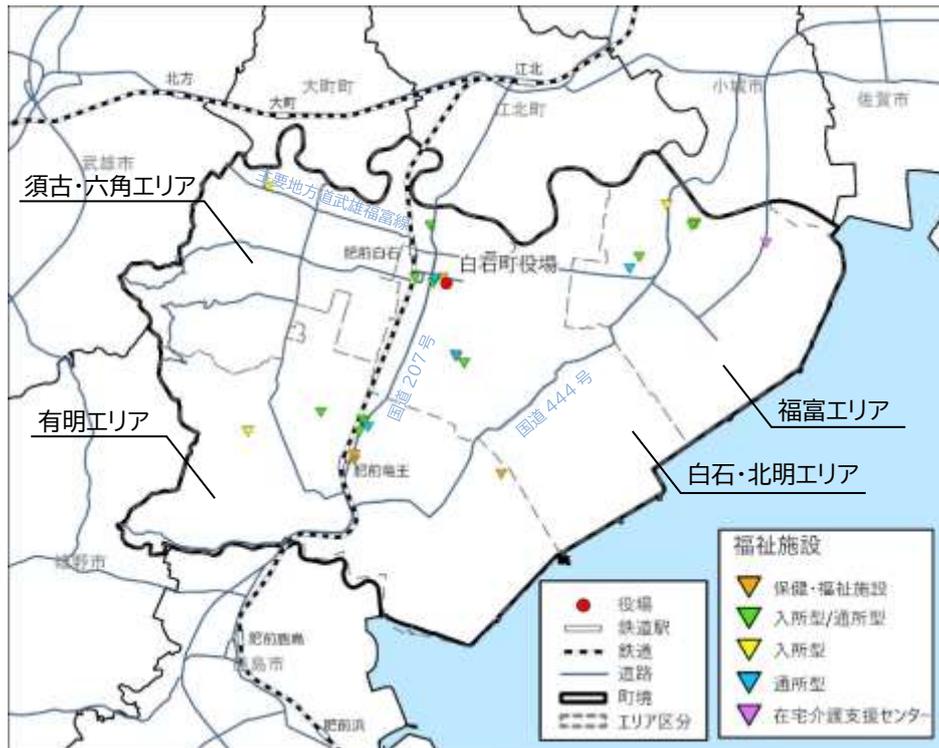


図 15 福祉施設の立地状況

資料：白石町介護と医療の連携マップ_白石町認知症あんしん手引き

観光施設は町内に分散して立地しています。

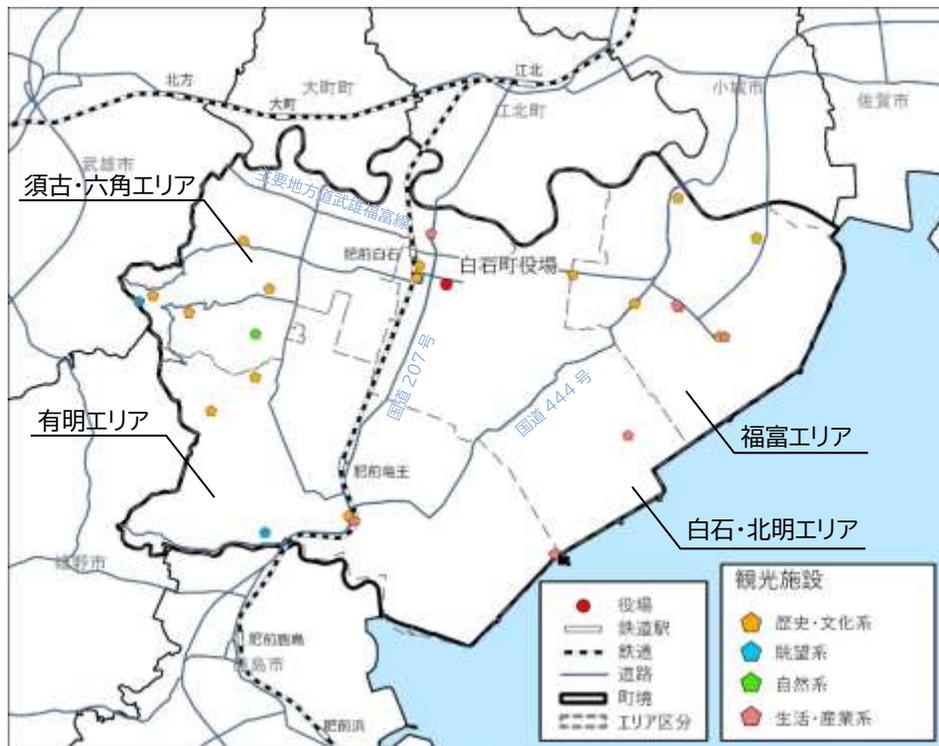


図 16 観光施設の立地状況

資料：佐賀県公式観光サイトあそぼーさが

2-4. 住民の移動特性

2-4-1. 通勤・通学

(1) 通勤流動

町内に常住する就業者（15歳以上）の約6割が「町内」で就業しており、町内から町外へ通勤する「流出」が、町外から町内へ通勤する「流入」を約1,700人上回る、流出超過となっています。



図 17 通勤による人口流動

資料：国勢調査（令和2年）

町外から町内への「流入元」としては「鹿島市」が最も多く、次いで「武雄市」「佐賀市」となっています。町内から町外への「流出先」としては、「佐賀市」が最も多く、次いで「武雄市」「鹿島市」となっています。

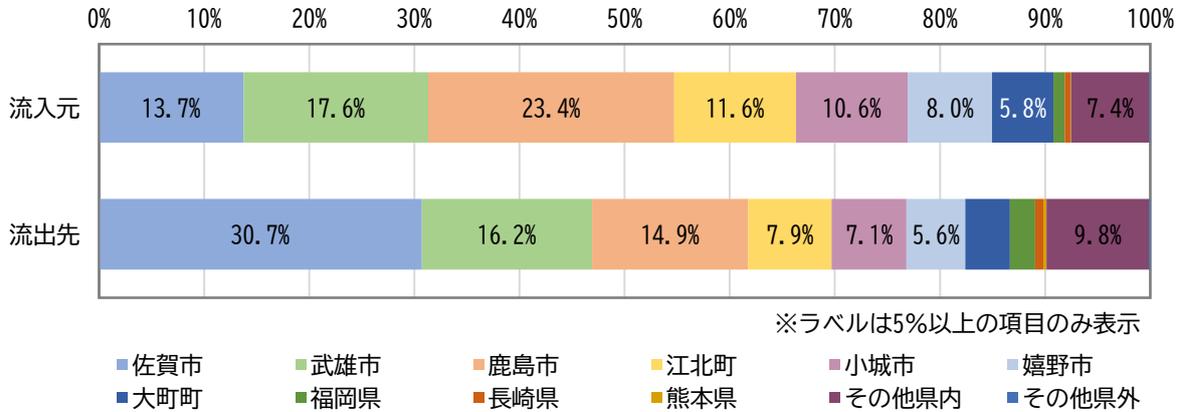


図 18 通勤による人口流動の内訳

※15歳以上就業者
※その他：従業市区町村「不詳・外国」を含まない
資料：国勢調査（令和2年）

(2) 通学流動

町内に常住する通学者（15歳以上）のうち「町内」への通学者は約3割にとどまっており、町内から町外へ通学する「流出」が、町外から町内へ通学する「流入」を約80人上回る、流出超過となっています。

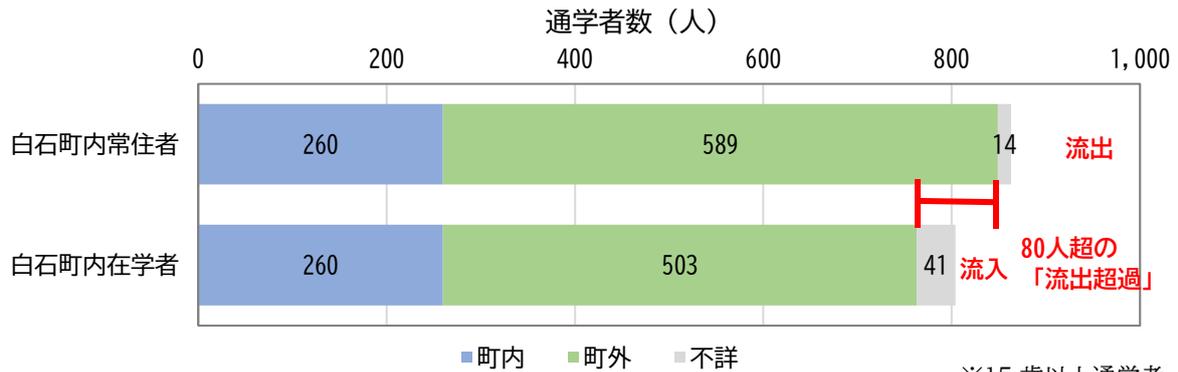
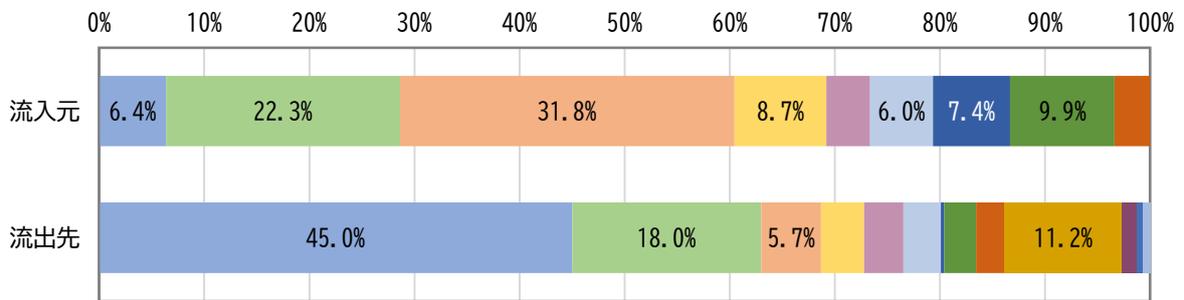


図 19 通学による人口流動

※15歳以上通学者
資料：国勢調査（令和2年）

流入元としては「武雄市」が最も多く、次いで「鹿島市」となっています。流出先としては「佐賀市」が最も多く、次いで「鹿島市」が多くなっています。



※ラベルは5%以上の項目のみ表示

- 佐賀市
- 鹿島市
- 武雄市
- 嬉野市
- 大町町
- 小城市
- 江北町
- 太良町
- その他県内
- 福岡県
- 長崎県
- 熊本県
- その他県外

図 20 通学による人口流動の内訳

※15歳以上通学者
※その他：通学市区町村「不詳・外国」を含まない
資料：国勢調査（令和2年）

(3) 通勤・通学時の利用交通手段

通勤時の移動手段では「自家用車」が約9割と圧倒的多数を占めています。

一方で、通学時の移動手段としては「自転車」が約4割と最も多くを占めていますが、次いで「鉄道・電車」が約4割を占め、公共交通が重要な役割を担っています。



※ラベルは5%以上の項目のみ表示

- 徒歩のみ
- 鉄道・電車
- 乗合バス
- 勤め先・学校のバス
- 自家用車
- ハイヤー・タクシー
- オートバイ
- 自転車
- その他

図 21 通勤・通学時の移動手段(白石町内常住者)

資料：国勢調査（令和2年）

2-4-2. 買い物・通院

(1) 日々の買い物

日々の買い物は、「有明エリア」内の移動が最も多くなっています。エリアを跨ぐ移動をみると、「白石・北明エリア」から「有明エリア」への移動が約3割と最も多く、「白石・北明エリア」と「須古・六角エリア」では約2~3割の相互移動がみられます。

また各エリアとも近隣市町への移動もみられます。

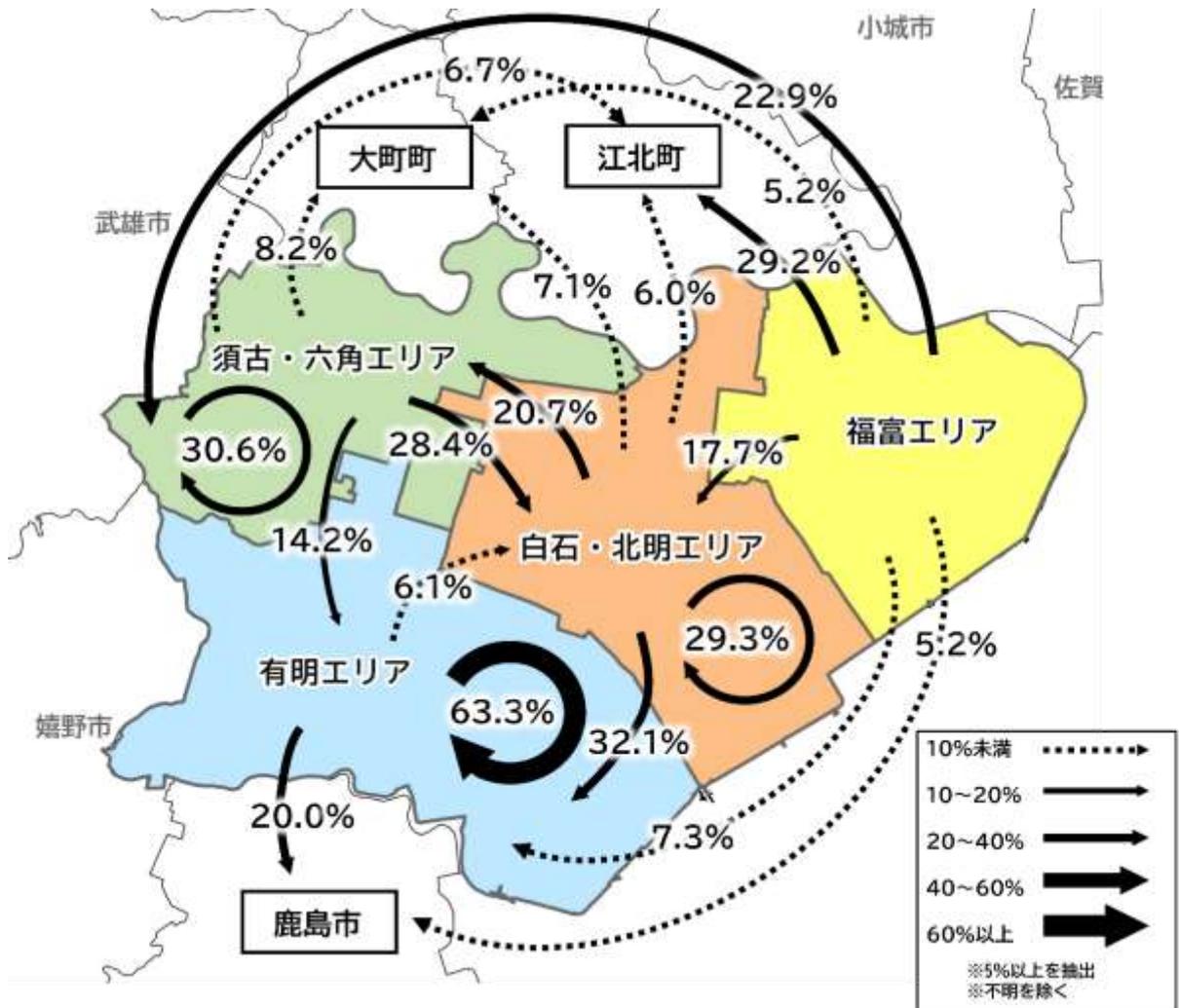


図 22 「日々の買い物」による人口流動状況

資料：住民アンケート調査

日々の買い物での具体的な外出目的地としては、上位3店舗への移動が突出しており、「ザ・ビッグ白石店（有明エリア）」「A コープしろいし店（白石・北明エリア）」「スーパーモリナガ白石店（須古・六角エリア）」の順となっています。



図 23 「日々の買い物」の外出目的地: 上位5位

資料：住民アンケート調査

(2)特別な買い物

特別な買い物は近隣市町への移動が大部分を占めています。特に各エリアとも「佐賀市」への移動が約4～5割と最も多く、次いで「武雄市」「江北町」への移動が多くなっています。

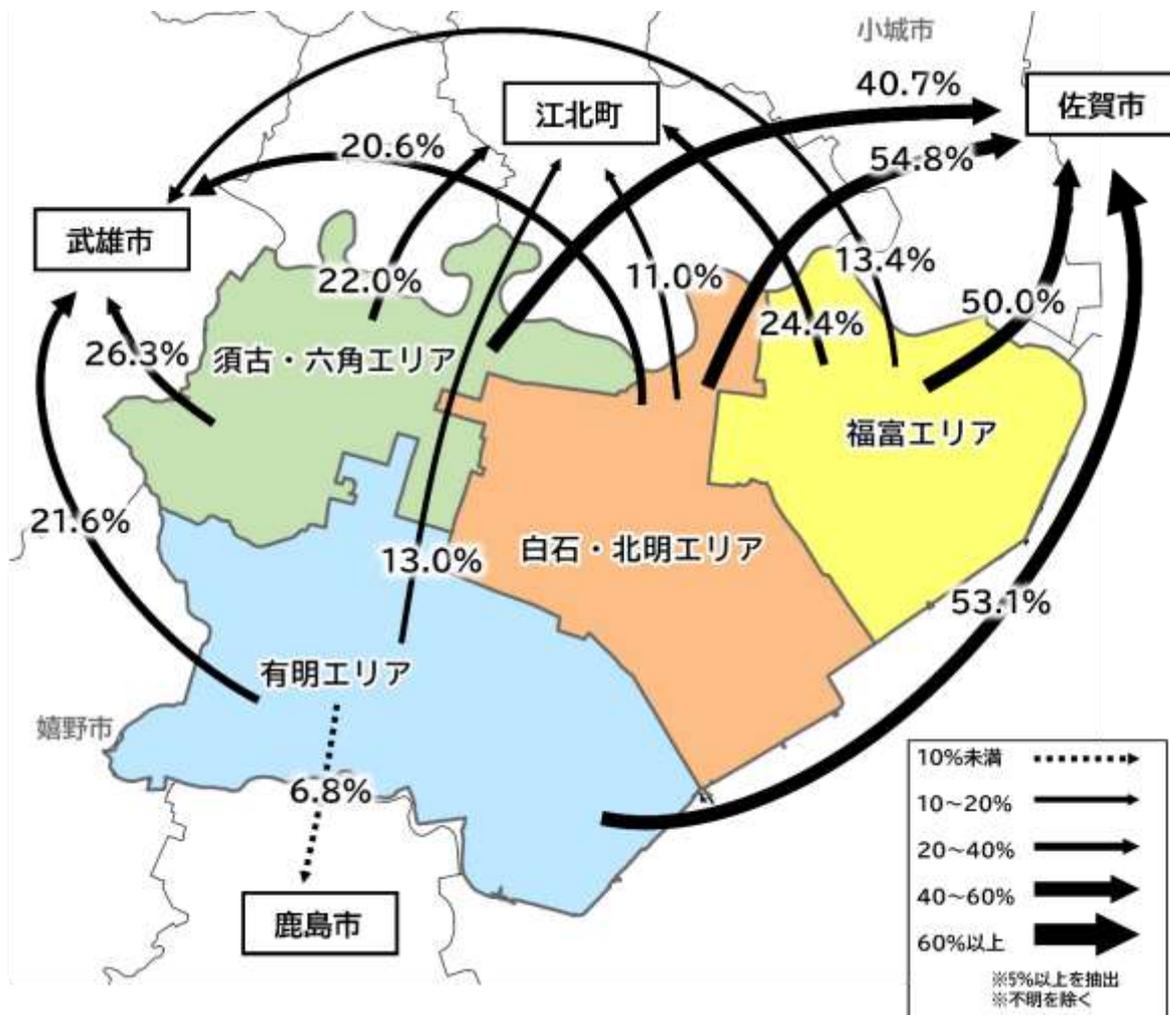


図 24 「特別な買い物」による人口流動状況

資料：住民アンケート調査

特別な買い物での具体的な外出目的地としては、「ゆめタウン佐賀（佐賀市）」への移動が突出しており、次いで「ゆめタウン武雄（武雄市）」「イオン江北店（江北町）」の順となっています。

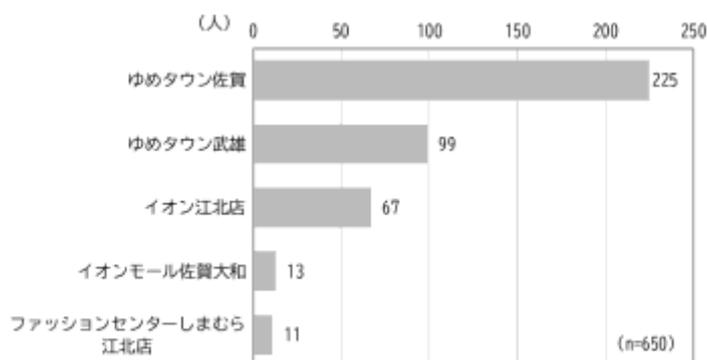


図 25 「特別な買い物」の外出目的地: 上位5位

資料：住民アンケート調査

(3)通院

通院ではエリア内の移動に加え、「白石・北明エリア」への移動が多くなっています。また各エリアとも近隣市町への移動もみられます。

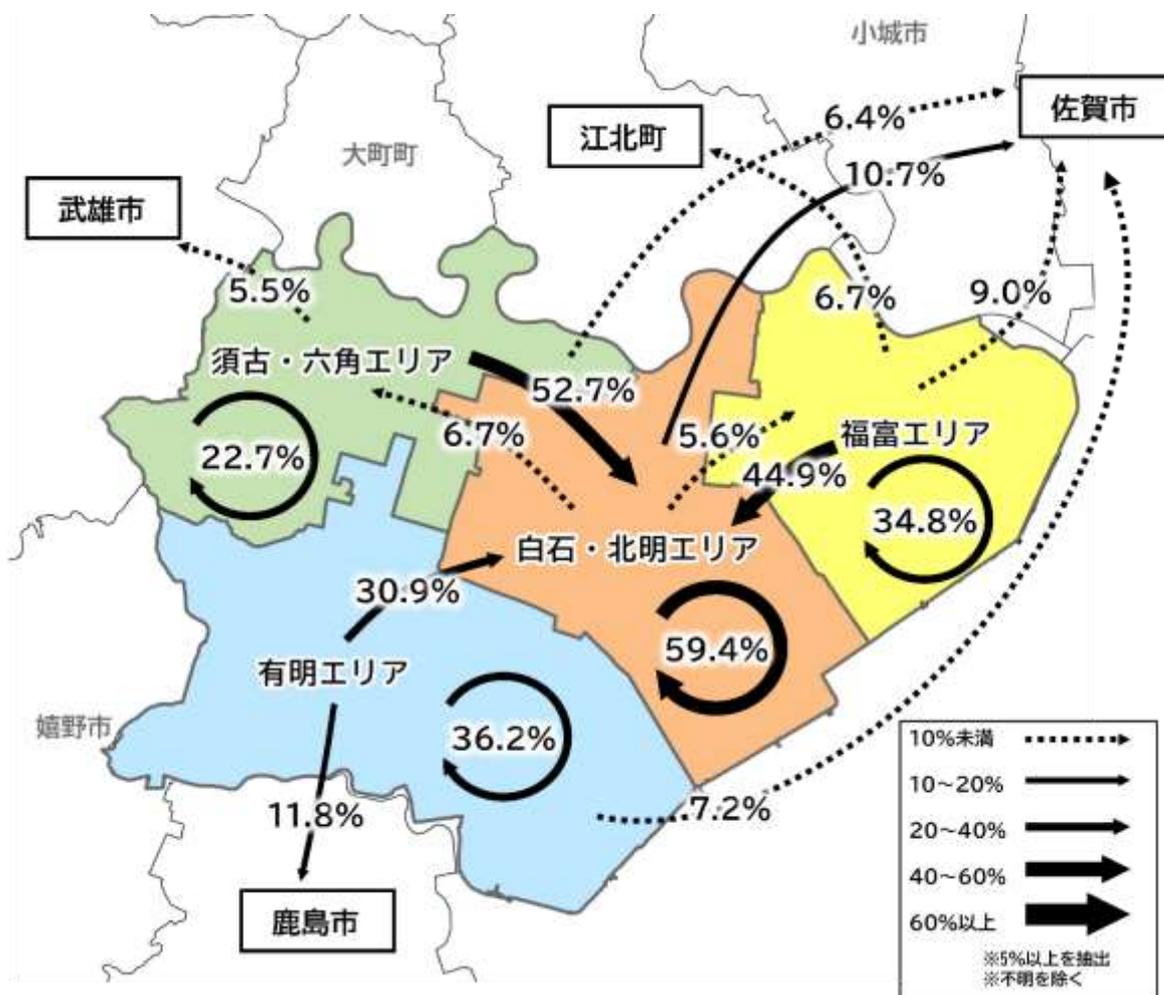


図 26 「通院」による人口流動状況

資料：住民アンケート調査

通院での具体的な外出目的地としては、「白石共立病院（白石・北明エリア）」への移動が突出しています。



図 27 「通院」の外出目的地:上位 5 位

資料：住民アンケート調査

2-5. 観光の動向

白石町の観光客数は近年「増加傾向」で推移しています。特に、令和2（2020）年から大きく増加しており、令和元（2019）年6月の「道の駅しろいし」の開業が影響している可能性があります。

※令和4（2022）年以降、出典データが異なるため留意が必要です。

交通機関別にみると、「自家用車」での観光がほぼ100%であり、公共交通は利用されていません。

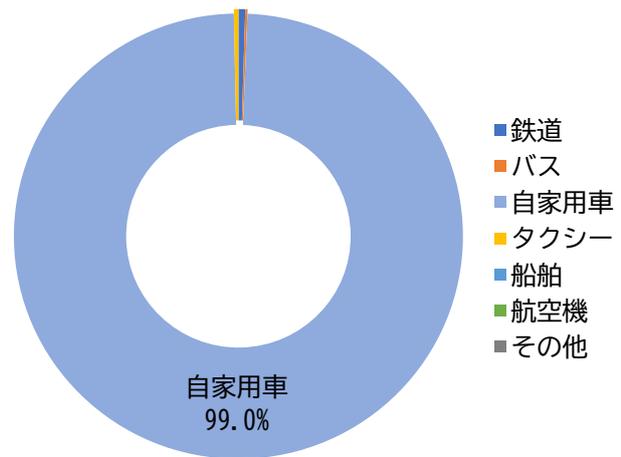


図 28 交通機関別の年間観光客数(令和4(2022)年)
※5%以上を表示資料 資料：佐賀県観光客動態調査

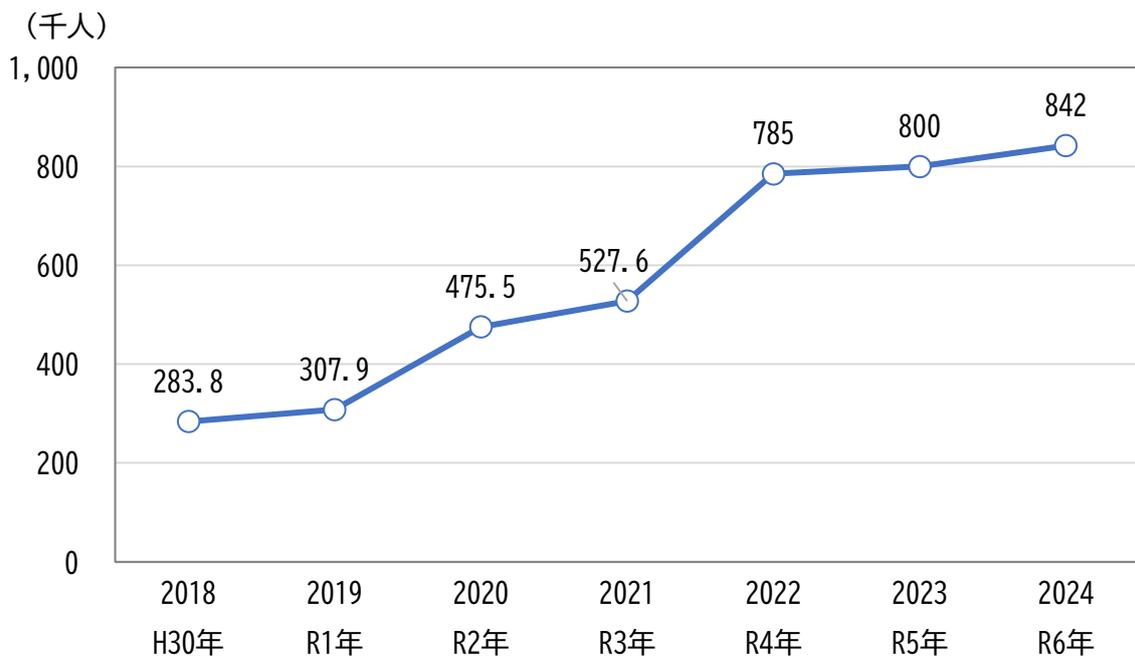


図 29 白石町の観光客数の推移
資料：佐賀県観光客動態調査（H30～R3年）、令和6年佐賀県観光デジタル人流分析（R4～R6年）

3. 公共交通の現状・問題点

町内では、JR 長崎本線が町の中央を縦断し、佐賀および長崎方面を結んでいます。また、JR 長崎本線に並行する国道 207 号上を路線バスが運行しており、佐賀市と鹿島市を結んでいます。

加えて、町内の移動を担う公共交通として、コミュニティ交通「いこカー」が運行しており、町内全域を網羅する形でコミュニティ交通「予約制いこカー」が運行しています。

その他、小城市と共同で運行するコミュニティタクシー「あいのりタクシー福富線」が国道 444 号を介して、福富地区と小城市牛津地域を結んでいます。



図 30 公共交通ネットワークの概況

資料：国土数値情報、令和 6 年都市計画基礎調査、白石町資料、交通事業者 HP

3-1. 鉄道の概要

3-1-1. 運行概要

JR 長崎本線は、鹿児島本線の鳥栖駅から分岐し、佐賀市の佐賀駅を経て長崎市の長崎駅まで延びる九州旅客鉄道株式会社（JR 九州）の鉄道路線となっています。

町内には、肥前白石駅、肥前竜王駅の2駅が立地していますが、いずれの駅も特急列車は停車せず、普通列車のみ停車する駅となっています。

普通列車の運行便数は、上り 21 便、下り 21 便であり、毎日運行しています。

表 1 鉄道の運行状況

	上り:江北・佐賀市方面				下り:鹿島市・諫早市・佐世保方面			
	肥前鹿島	肥前竜王	肥前白石	江北	江北	肥前白石	肥前竜王	肥前鹿島
始発	6:07	6:12	6:17	5:19	5:10	5:16	5:21	5:28
最終	23:45	23:50	23:56	22:53	23:20	23:08	23:14	23:20
普通	21 本	21 本	21 本	31 本	36 本	21 本	21 本	16 本
特急	7 本	—	—	34 本	35 本	—	—	—
快速	—	—	—	1 本	—	—	—	—

資料：JR 九州 HP

3-1-2. 利用状況

肥前白石駅の過去 5 年間の利用者数は、令和 2 年（2020）度以降、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により微減傾向で推移してきましたが、令和 4（2022）年度を境として増加に転じています。

※肥前竜王駅の利用者数は非公表

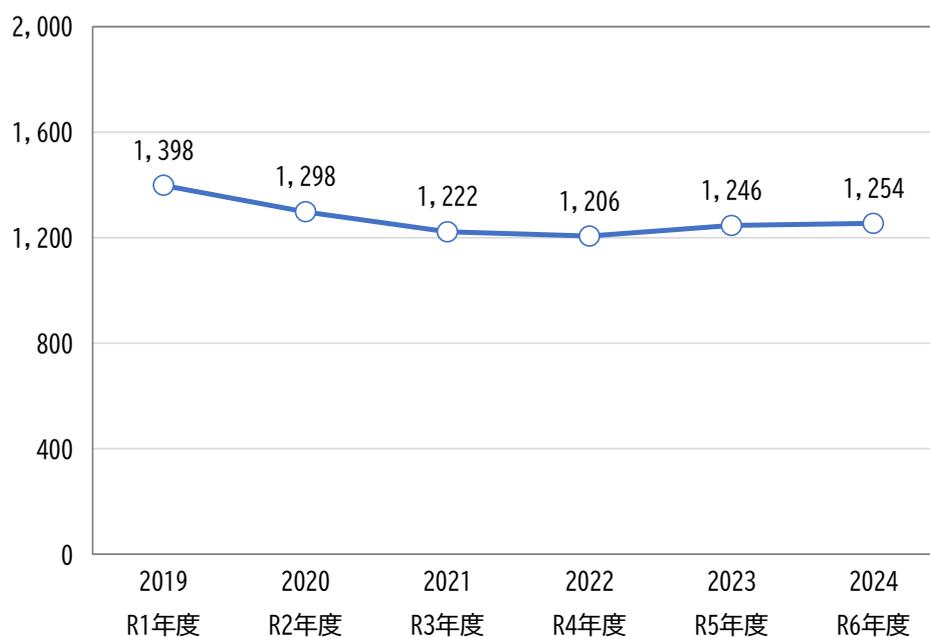


図 31 肥前白石駅の1日当たりの利用者数

※利用者数：乗車人員を2倍にして利用者数に換算

資料：JR 九州 HP

3-2. 路線バスの概要

3-2-1. 運行概要

町内を運行する路線バスは、祐徳自動車株式会社が運行する佐賀線（佐賀市～鹿島市）の1路線となっています。

佐賀線の運行回数は計7往復/日となっており、国庫補助(地域間幹線系統)を受けて、国・県・沿線市町（白石町を含む）が財政負担しながら運行されています。

令和6（2024）年10月以前の運行回数は計11往復/日となっており、佐賀線においても2024年問題やバス運転手不足などの影響を受け減便が行われています。

表 2 バス路線・系統一覧

運行事業者	路線	系統			キロ程(km)		運行回数	財政負担			
		起点	主な経由地	終点		うち白石町		国	県	白石町	その他市町
祐徳自動車(株)	佐賀線	祐徳神社前	江北駅好生館	佐賀駅BC	38.3	8.7	7往復	○	○	○	○

資料：交通事業者資料



図 32 路線バスの路線図

資料：国土数値情報、令和6年都市計画基礎調査、交通事業者HP

3-2-2. 利用状況

路線バスの輸送人員は、令和2年（2020）度以降、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により減少傾向で推移してきましたが、令和5（2023）年度を境としてコロナ禍前と同程度まで回復しています。

また、令和6（2024）年度は減便の影響もあり輸送人員が大幅に減少しています。

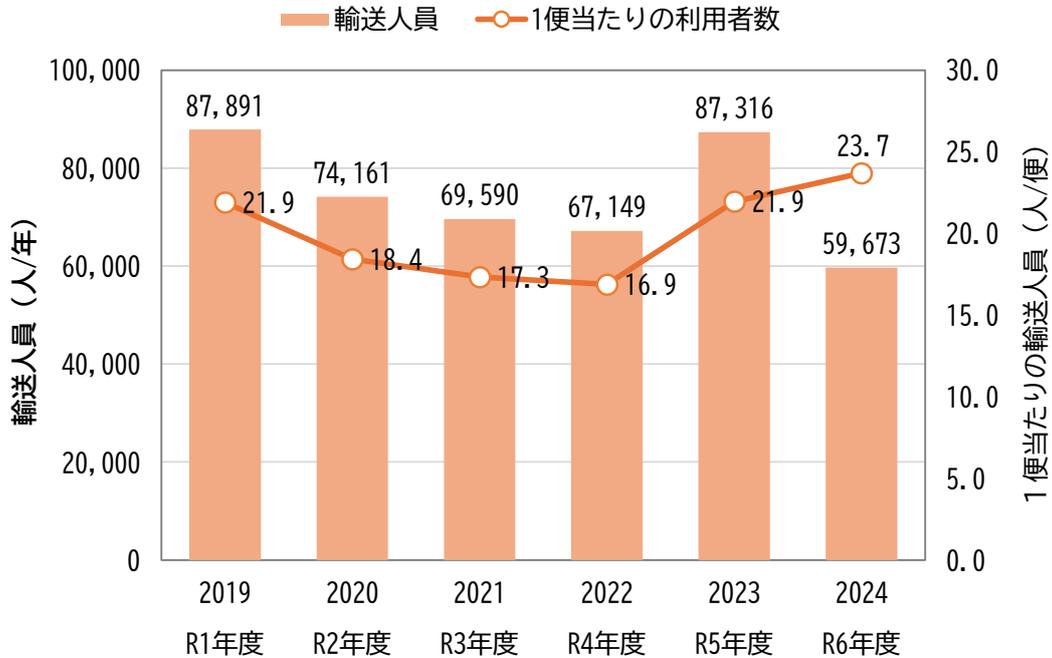


図 33 路線バスの過去6年間の輸送人員の推移

資料：交通事業者資料

路線バス利用者の内訳をみると、「町外（白石町⇔佐賀市）」や「町外（鹿島市⇔白石町）」での乗降が約9割を占めており、白石町内の利用者は少なくなっています。

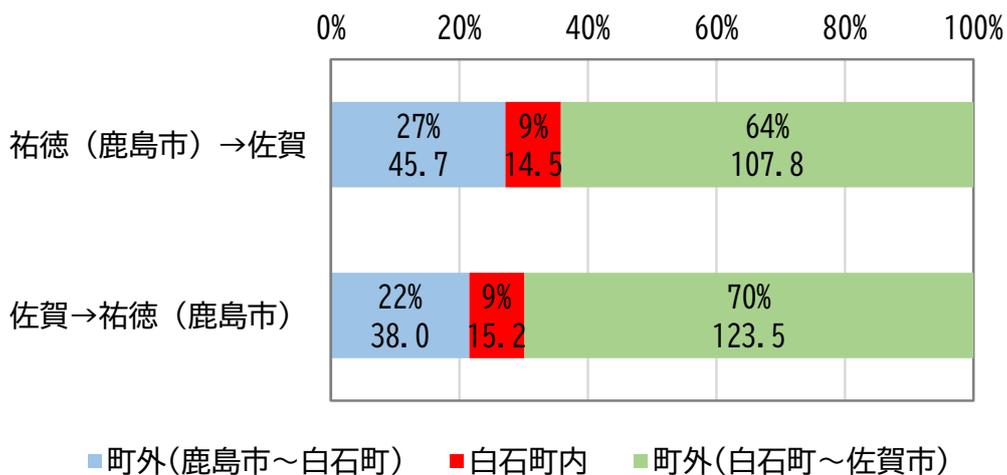


図 34 路線バス利用者の内訳(令和6(2024)年4月)

資料：交通事業者資料

3-2-3. 収支・財政負担

(1) 収支の状況

令和2年（2020）年度以降、新型コロナウイルス感染症拡大等の影響により、経常費用は増加しているのに対して、運賃等の経常収益は横ばいから微減傾向で推移しており、令和6（2024）年度の経常収支率は26.9%まで低下しています。

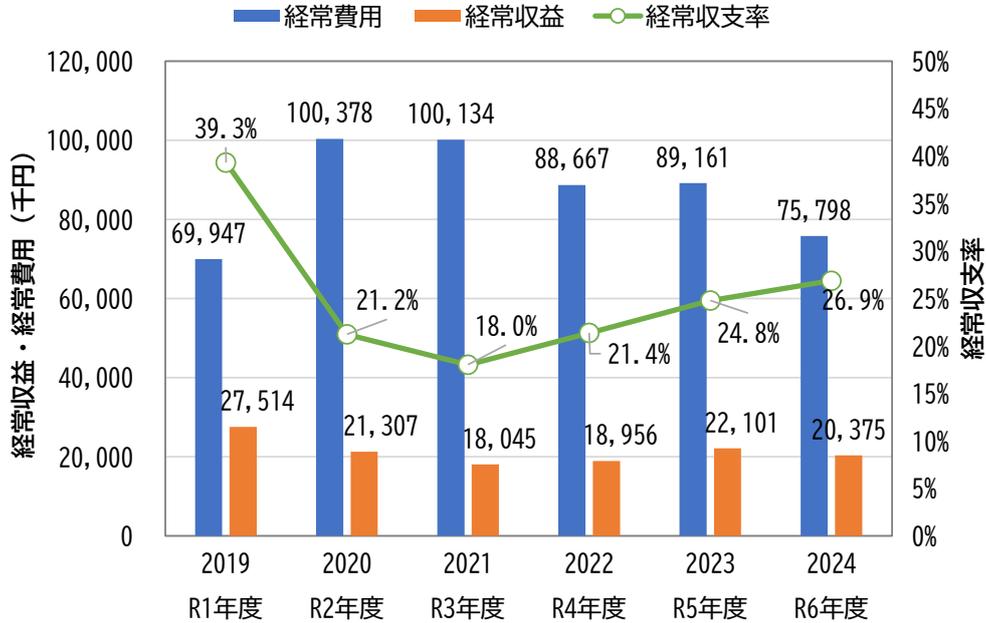


図 35 路線バスの経常収益・経常費用の推移

資料：交通事業者資料

(2) 財政負担の状況

財政負担額は増加傾向を示しており、路線バスに対する白石町の財政負担額は年間約1,000万円（令和6（2024）年度）となっています。

- ※令和2～4年度は、国・県によりコロナ禍の運行維持に係る特別支援事業費が充当
- ※沿線市町の財政負担額は、運行距離のうち該当市町を通過する距離の割合で按分

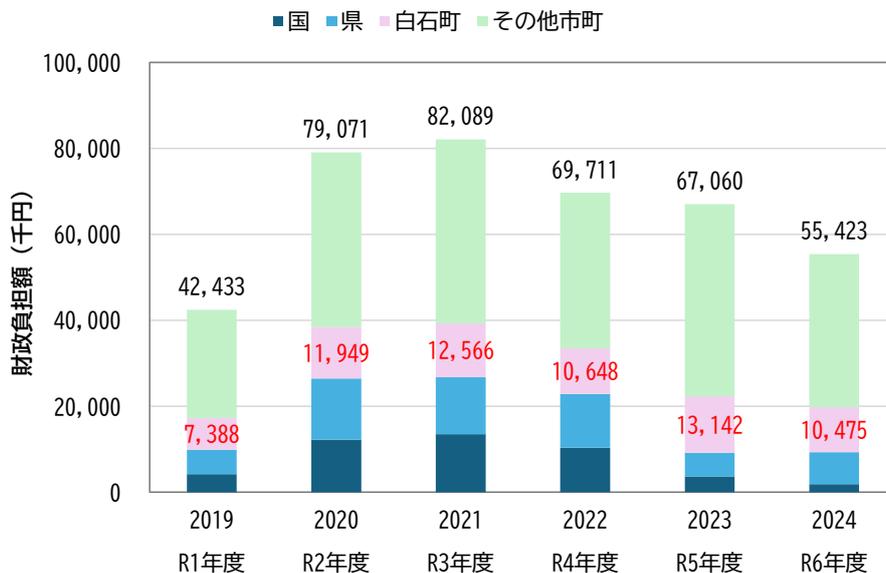


図 36 白石町と国・県・沿線市町の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

令和 5（2023）年度には輸送人員が一時増加に転じていますが、財政負担額は引き続き増加傾向にあり、財政負担に大きく依存しながら運行している状況となっています。

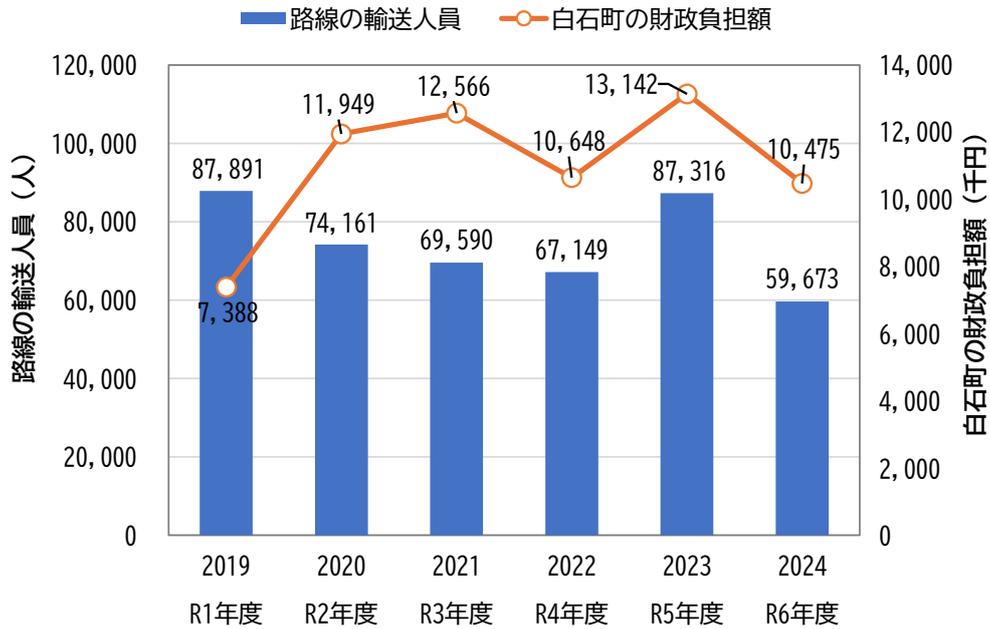


図 37 輸送人員と白石町の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者 1 人・1km あたりの財政負担額は令和 3（2021）年度をピークとして減少傾向に転じており、令和 6（2024）年度時点で 130.8 円/人・km となっています。

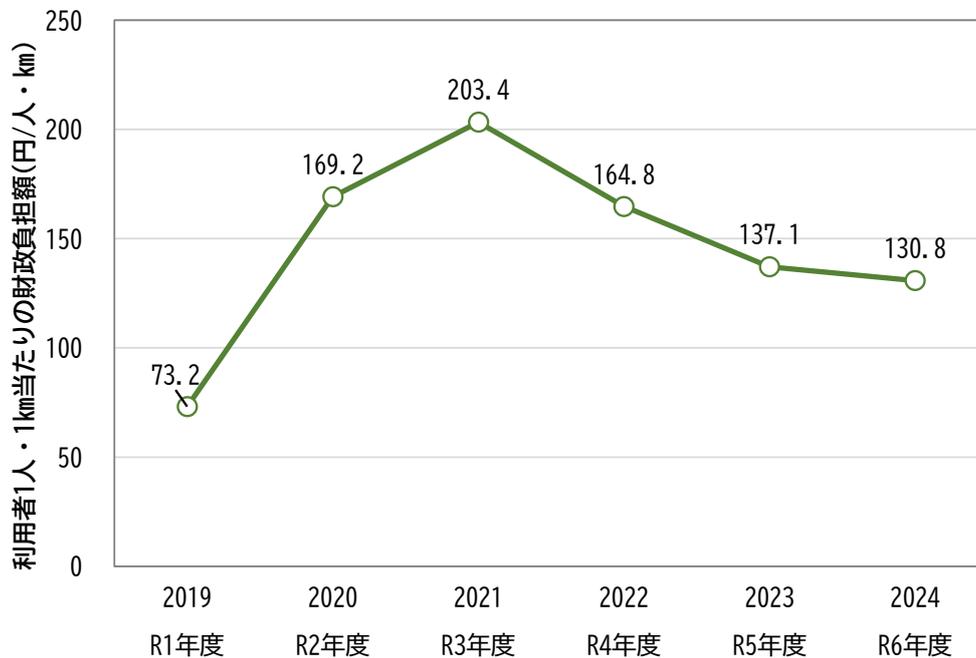


図 38 利用者 1 人・1km あたりの財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

3-3.コミュニティ交通(いこカー)の概要

3-3-1.運行概要

いこカーは、牛間田～肥前白石駅間を結ぶ「牛間田横手線」および住ノ江～肥前白石駅間を結ぶ「福富線」の2路線が運行しています。

いこカーの運行回数は、牛間田横手線が5往復/日、福富線が7往復/日となっています。

運賃は、1乗車200円の均一運賃で、小学生未満は無料（保護者同伴の場合に限る）、小学生、身障者および運転免許返納者は半額となっています。

なお、乗り継ぎ利用を行う場合は、2路線目以降無料となっています。

表 3 いこカーの路線一覧

路線名	運行形態	キロ程	運行回数	運行曜日※1		料金※2	運行事業者
				平日	土日祝		
牛間田横手線	路線定期運行	約 16.1 km	5 往復	○	—	200 円	(有)錦タクシー
福富線		約 11.1 km	7 往復	○	—	200 円	(有)橋間自動車

※1 年末年始（12月29日～1月3日）は運休

※2 無料：乗り継ぎの場合（2路線目以降）・小学生未満、半額：小学生、身障者及び介護人、運転免許返納者
資料：白石町資料

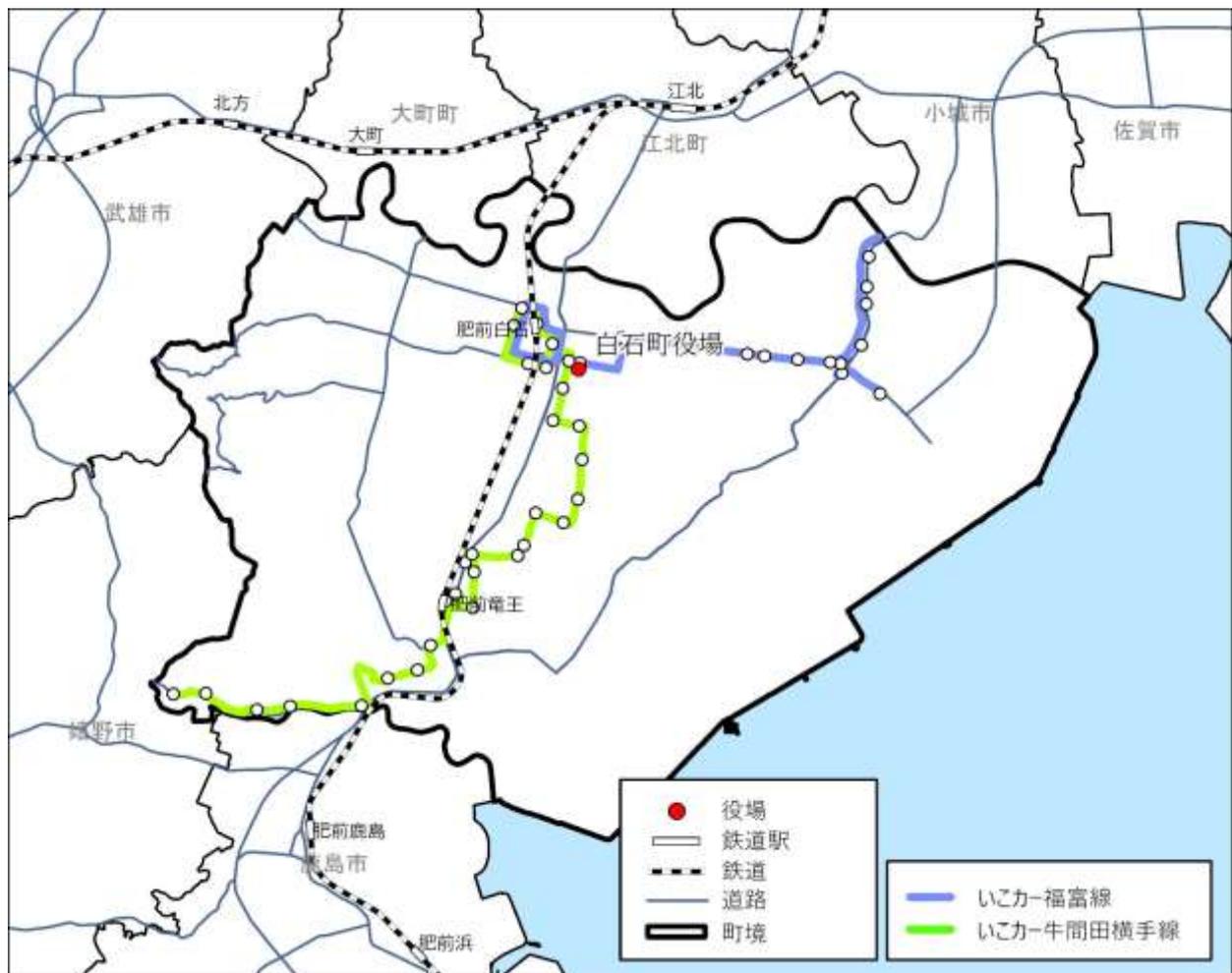


図 39 いこカーの路線図

資料：国土数値情報、令和6年都市計画基礎調査、白石町資料、交通事業者HP

3-3-2. 利用状況

いこカーの輸送人員は2路線とも減少傾向で推移しており、利用そのものが顕著に低迷しています。

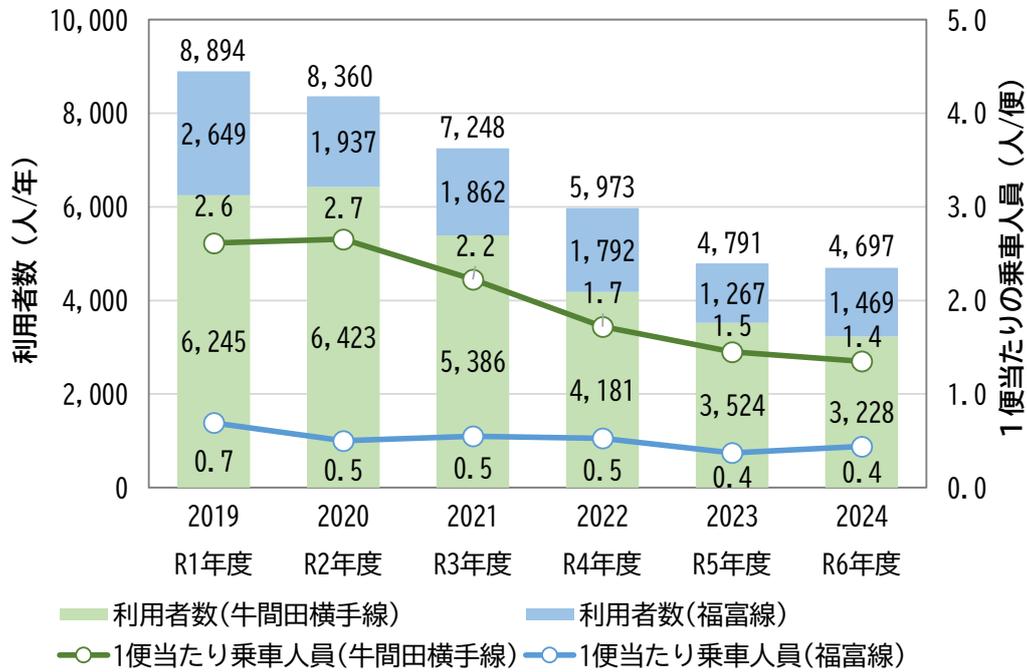


図 40 いこカーの過去6年間の輸送人員の推移

資料：交通事業者資料

いこカー利用者の内訳をみると、主に牛間田横手線は通学、福富線は病院・その他の目的での利用がみられますが、一便あたりの利用者数はほとんどの時間帯で1.0人/便を下回っています。

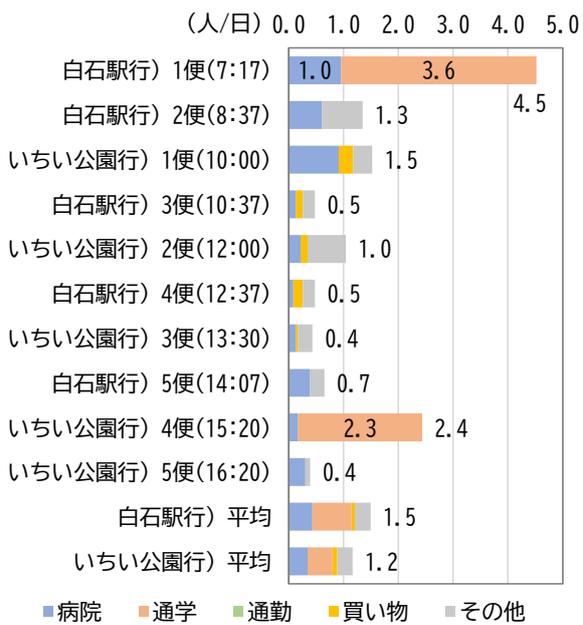


図 41 目的別便別利用者数(牛間田横手線)

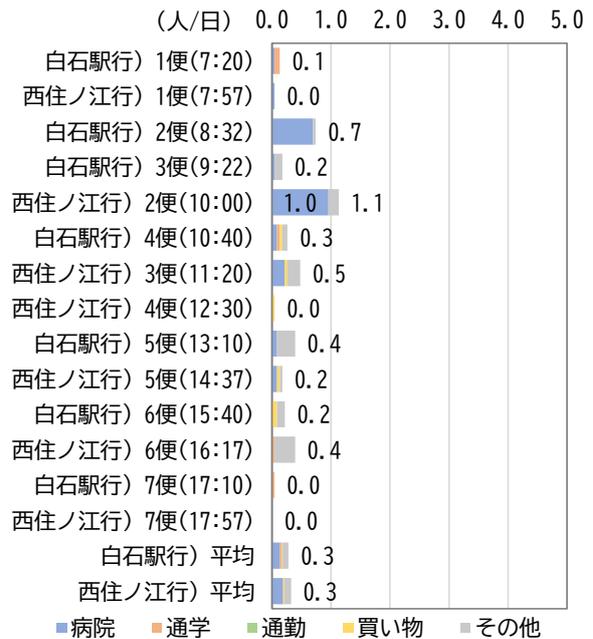


図 42 目的別便別利用者数(福富線)

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

牛間田横手線は「有明南小学校」への通学利用が主な利用となっています。具体的には、白石駅方面の第1便（7：17）で通学し、いちい公園方面の第4便（15：20）で帰宅する移動が多くなっています。

しかし今後、町内小学校の統廃合による有明南小学校の閉校に伴う新設校へのスクールバス運行により、通学利用は減少することが予想されます。

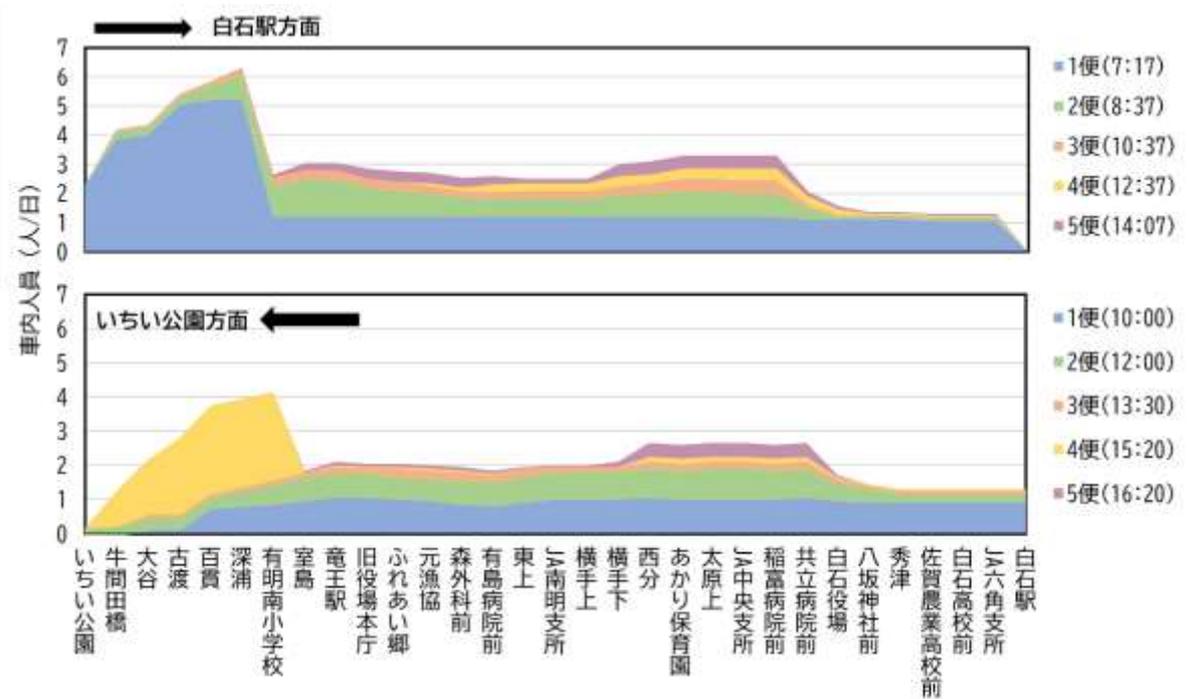


図 43 区間別乗車人員(牛間田横手線)

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

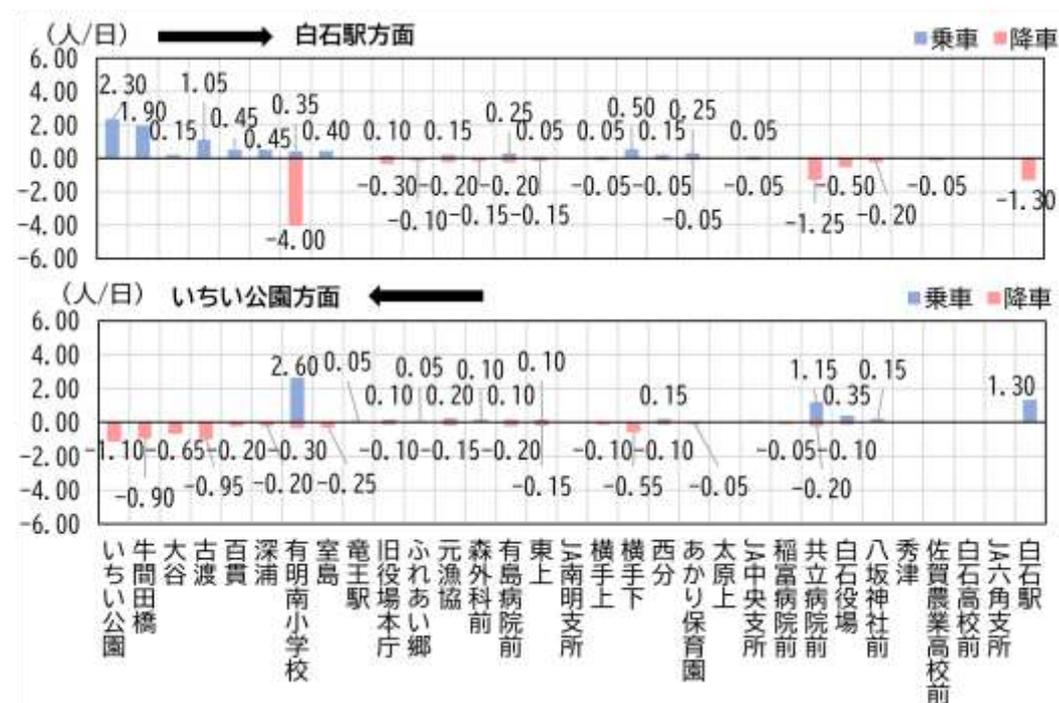


図 44 バス停別乗降者数(牛間田横手線)

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

福富線の利用者数は、「共立病院」への通院利用や「白石駅」への移動が主な利用となっています。具体的には、「福富ゆうあい館」や「下区中央住宅前」周辺での乗降が多くなっています。

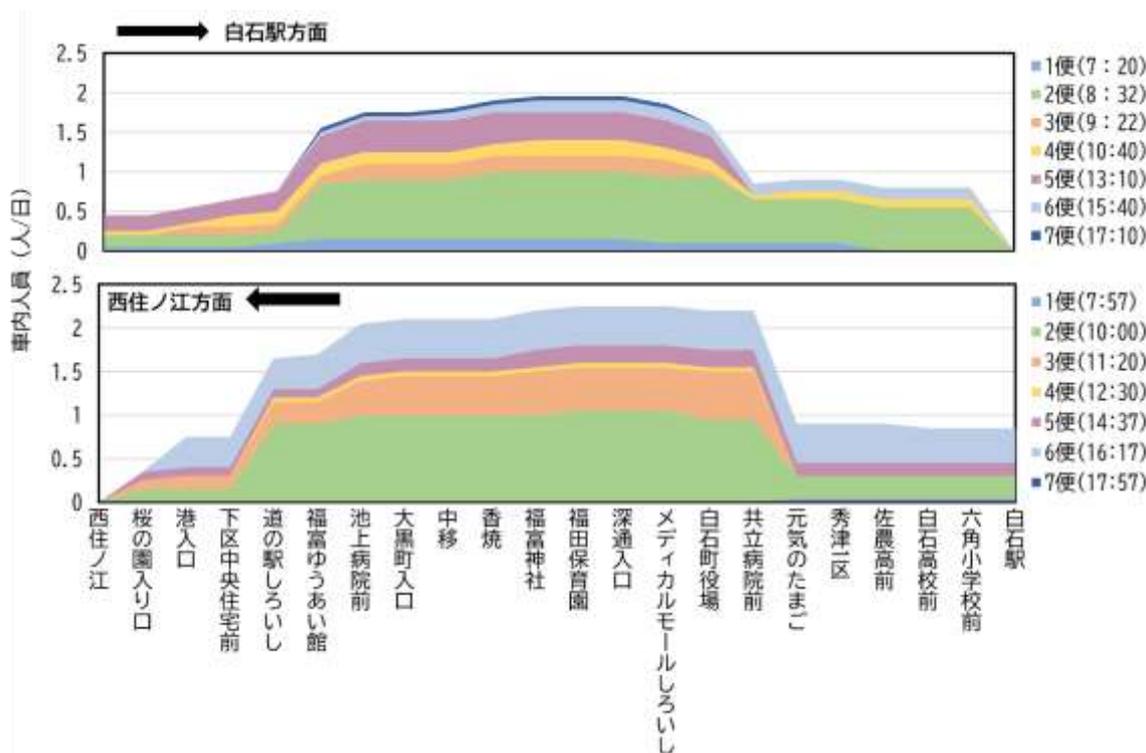


図 45 区間別乗車人員(福富線)

資料：交通事業者資料（令和 6（2024）年 3 月のデータ）

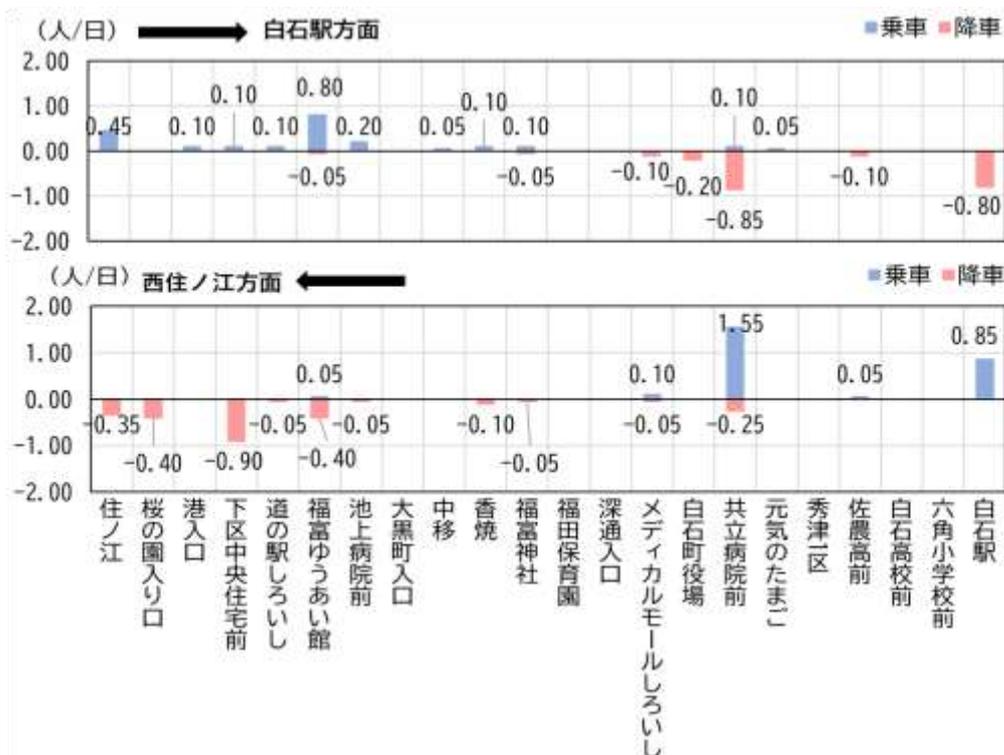


図 46 バス停別乗降者数(福富線)

資料：交通事業者資料（令和 6（2024）年 3 月のデータ）

3-3-3. 収支・財政負担

(1) 収支の状況

経常費用は増加傾向である一方、経常収益は減少傾向を示しており、令和6（2024）年度の経常収支率は約4%となっています。

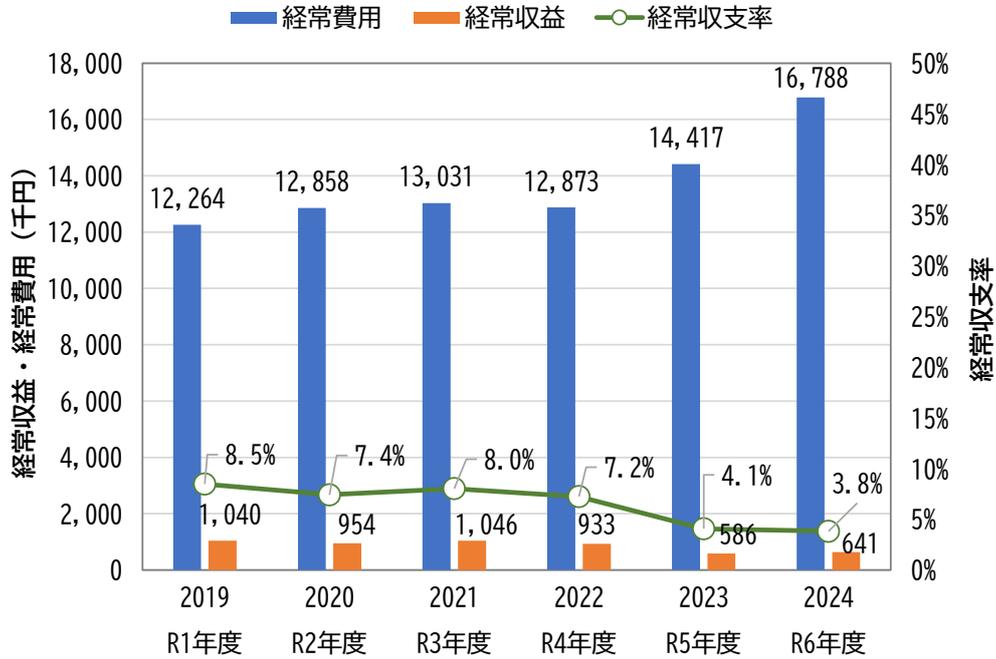


図 47 いこカーの経常収益・経常費用の推移

資料：交通事業者資料

(2) 財政負担の状況

財政負担額は増加傾向を示しており、いこカーの運行にかかる白石町の財政負担額は年間約1,600万円（令和6（2024）年度）となっています。

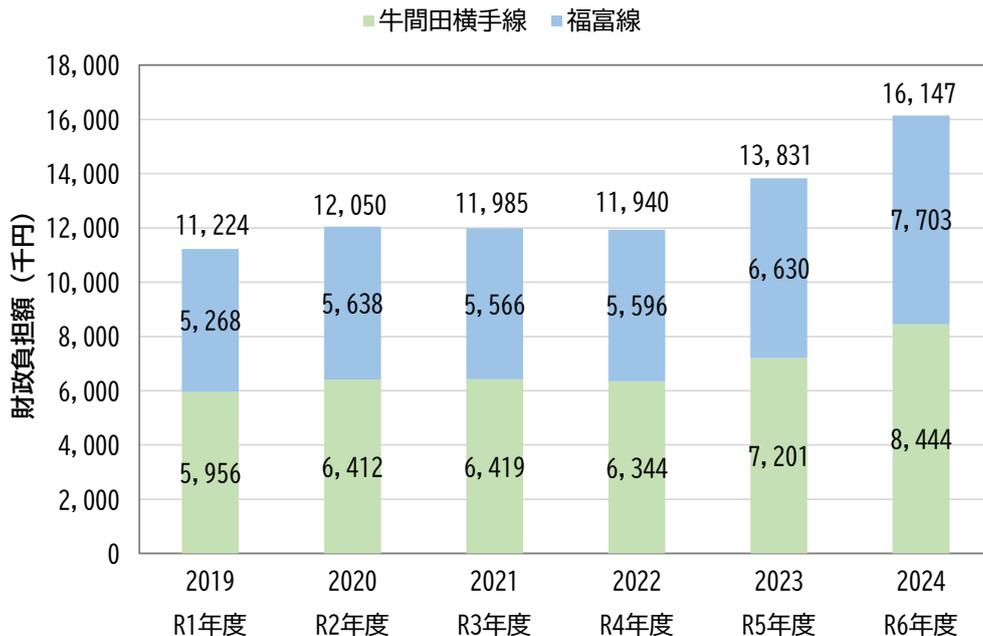


図 48 路線別の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者数の減少に伴い財政負担額は増加傾向となっており、財政負担に大きく依存しながら運行している状況となっています。

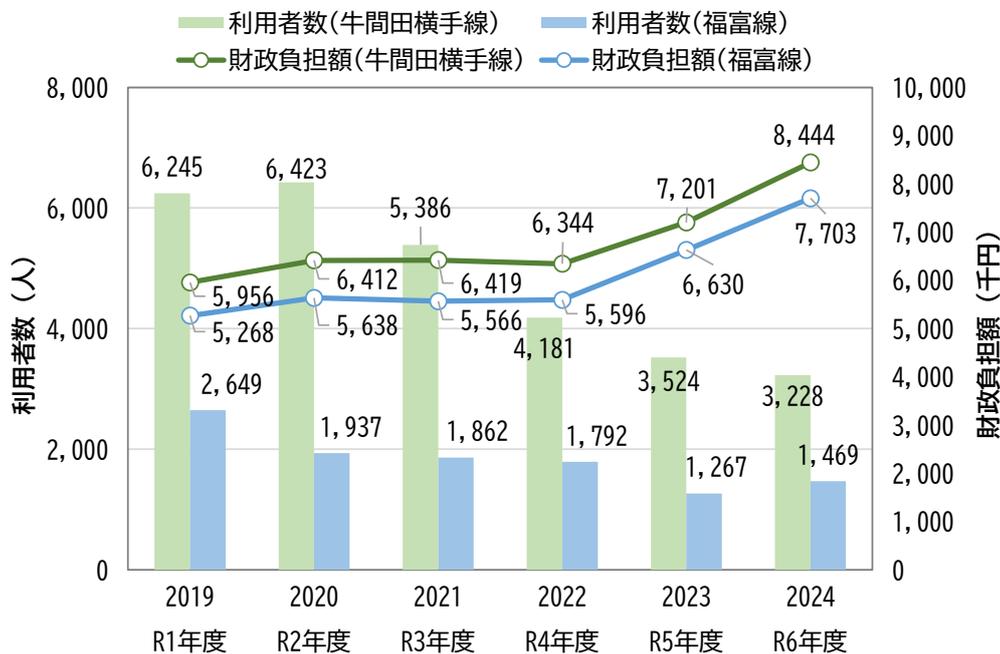


図 49 輸送人員と白石町の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者を1人運ぶための財政負担額は、令和6(2024)年度時点で福富線は5,243.6円/人、牛間田横手線は2,616.0円/人となっています。特に福富線の財政負担額が高くなっています。

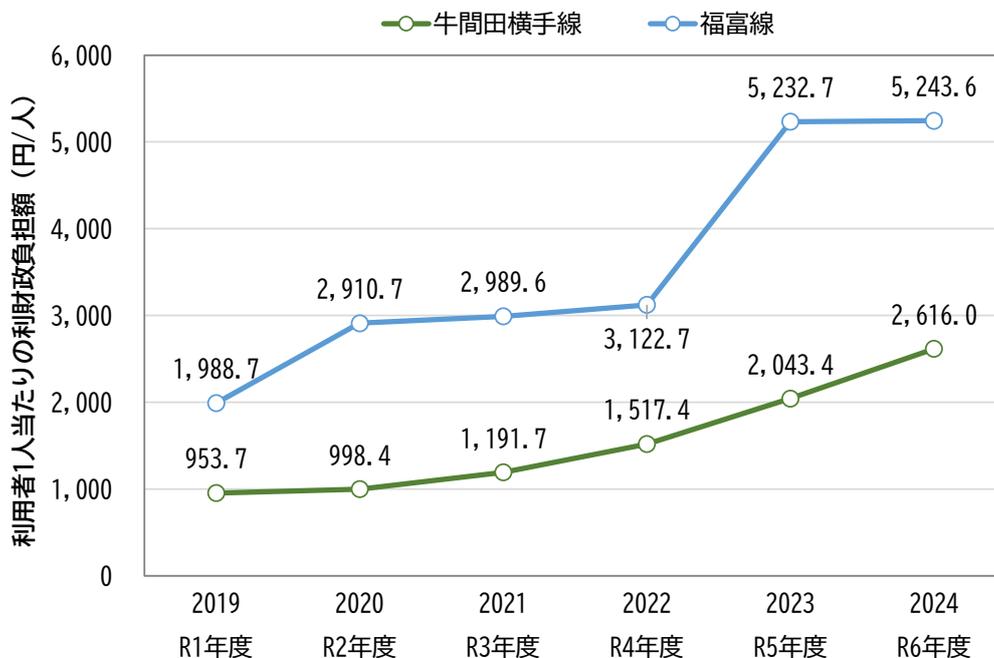


図 50 利用者1人あたりの財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

3-4. コミュニティ交通(予約制いこカー)の概要

3-4-1. 運行概要

予約制いこカーは、須古・六角エリア、白石・北明エリア、福富エリア、有明エリアの4つのエリア区分を各エリア9便/日、平日毎日運行しています。

利用範囲は、自宅からエリア内の停留所または役場庁舎周辺の停留所までの往復となっています。また、予約受付時間は、午前便は「乗車する1時間前まで(始発便を除く)」となっており、12時以降の便は一律「当日の午前11時まで」となっています。

運賃は、1乗車400円の均一運賃で、小学生未満は無料(保護者同伴の場合に限る)、小学生、身障者および運転免許返納者は半額となっています。

表 4 予約制いこカーの路線一覧

路線名	運行形態	キロ程	運行回数	運行曜日※1		料金※2	運行事業者
				平日	土日祝		
須古・六角エリア	区域運行 (ドア to 施設型)	-	9便	○	-	400円	(有)キングタクシー (有)錦タクシー
白石・北明エリア			9便				
福富エリア			9便				
有明エリア			9便				

※1 年末年始(12月29日~1月3日)は運休日

※2 無料:小学生未満、半額:小学生、身障者及び介護人、運転免許返納者

資料:白石町資料

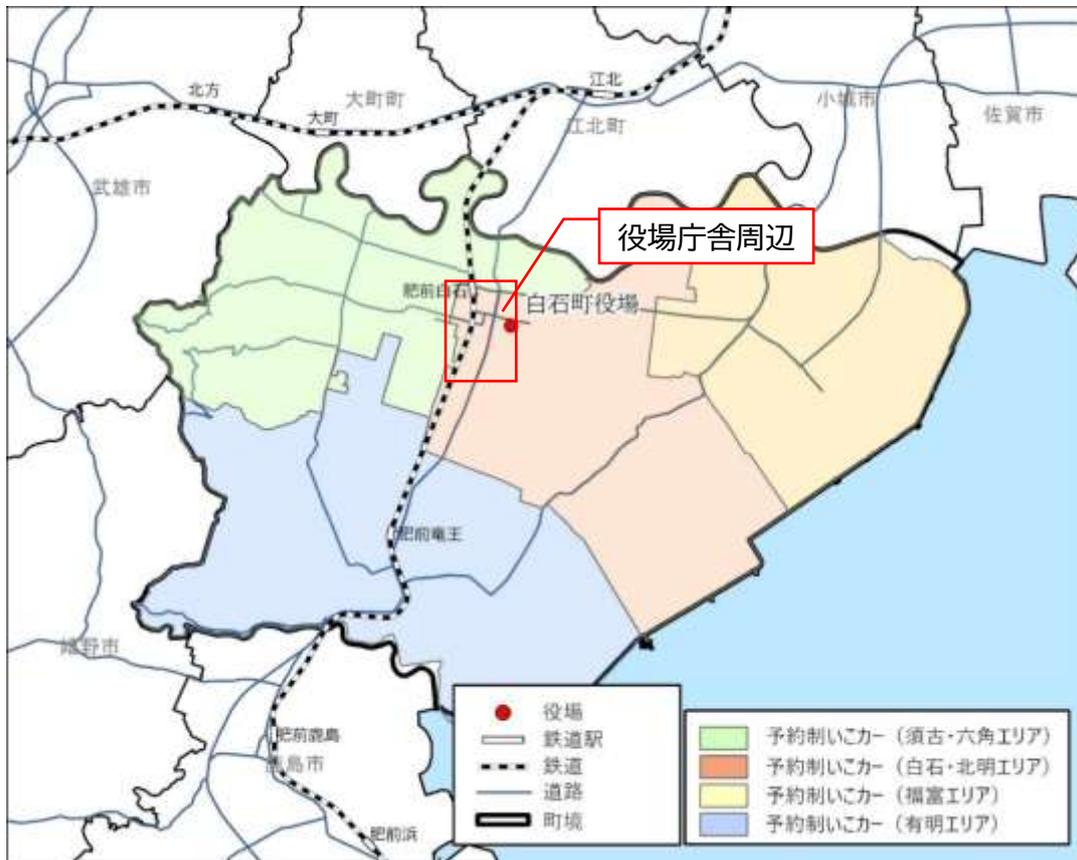


図 51 予約制いこカーのエリア区分図

資料:国土数値情報、令和6年都市計画基礎調査、白石町資料、交通事業者HP

表 5 予約制いこカーの停留所(施設)

エリア名	停留所
須古・六角	いづみや、副島医院前
白石・北明	有明医院前
福富	カタフチ医院前、原田内科医院前、池上内科前、福富ゆうあい館、セブンイレブン福富インター店、だるま坂、西住ノ江、道の駅しろいし、JA 福富支所
有明	高島病院前、有島病院前、森外科前、ザ・ビッグ、溝口医院前、ふれあい郷、竜王駅、交流館、白浜医院前、JA 有明支所
役場庁舎周辺(町内全域の自宅から利用できます)	白石町役場、共立病院前、白石駅、A コープしろいし店、稲富病院前、JA 白石地区会館、白石郵便局、秀津1区、佐賀銀行白石支店、三根眼科、メディカルモールしろいし、万葉道路北口、元気のためご、ふじい整形外科、白石警察署、白石町総合センター

3-4-2. 利用状況

予約制いこカーの輸送人員は全路線合計では横ばいで推移していますが、路線によって利用状況には差異が見られます。

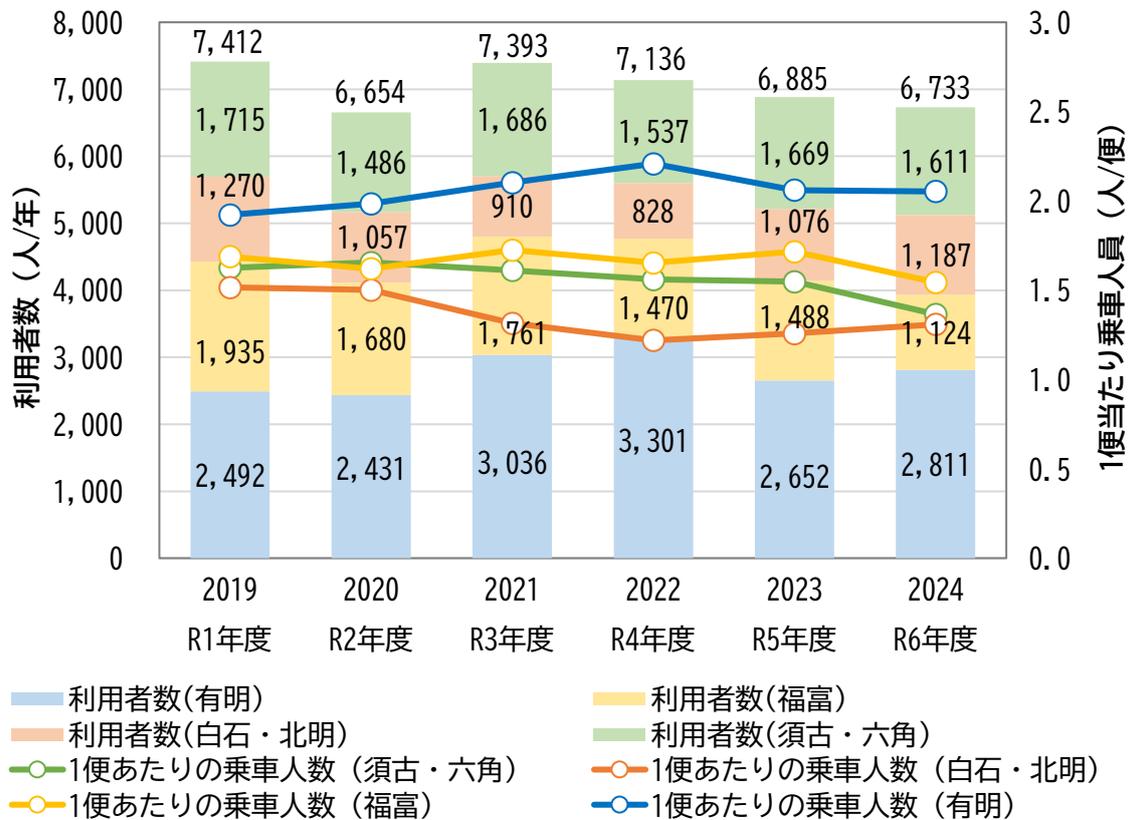


図 52 予約制いこカーの過去6年間の輸送人員の推移

資料：交通事業者資料

予約制いこカーの稼働率（設定便数に対して、実際に運行した便数の割合）をみると、最も低いのは福富エリアで約3割、最も高いのは有明エリアで約7割となっており、路線によって利用状況のばらつきがみられます。

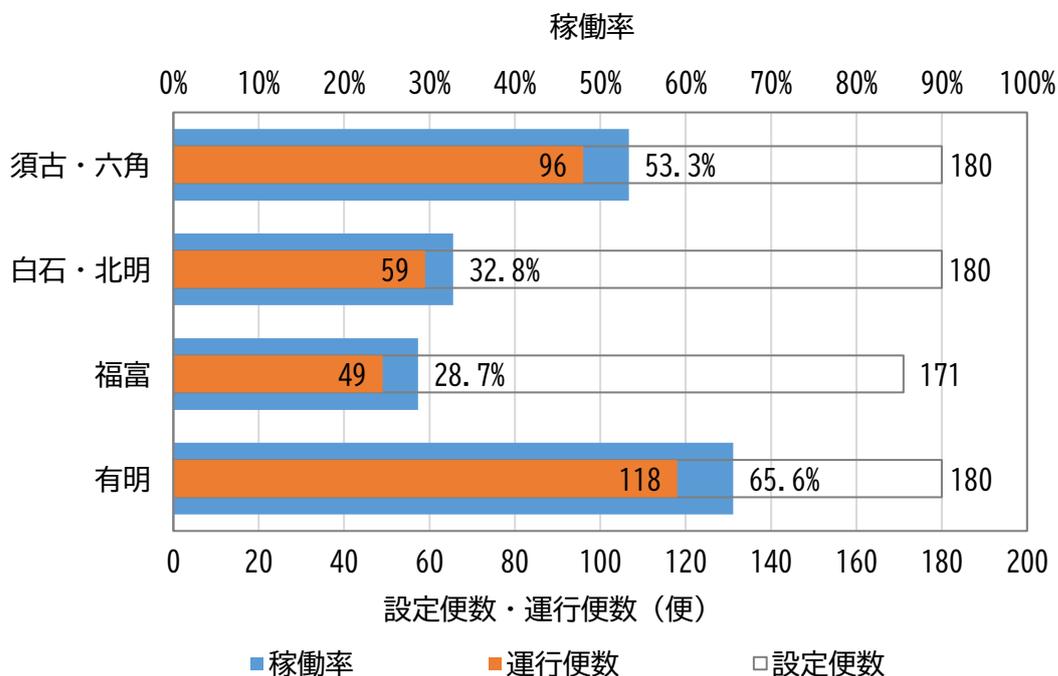


図 53 路線別稼働率

※取得データの関係で、福富線のみ令和5（2024）年12月のデータを使用
資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

予約制いこカーの便別利用者数をみると、1便～5便（8時～12時台）の午前便に集中しており、午後の利用は少なくなっています。

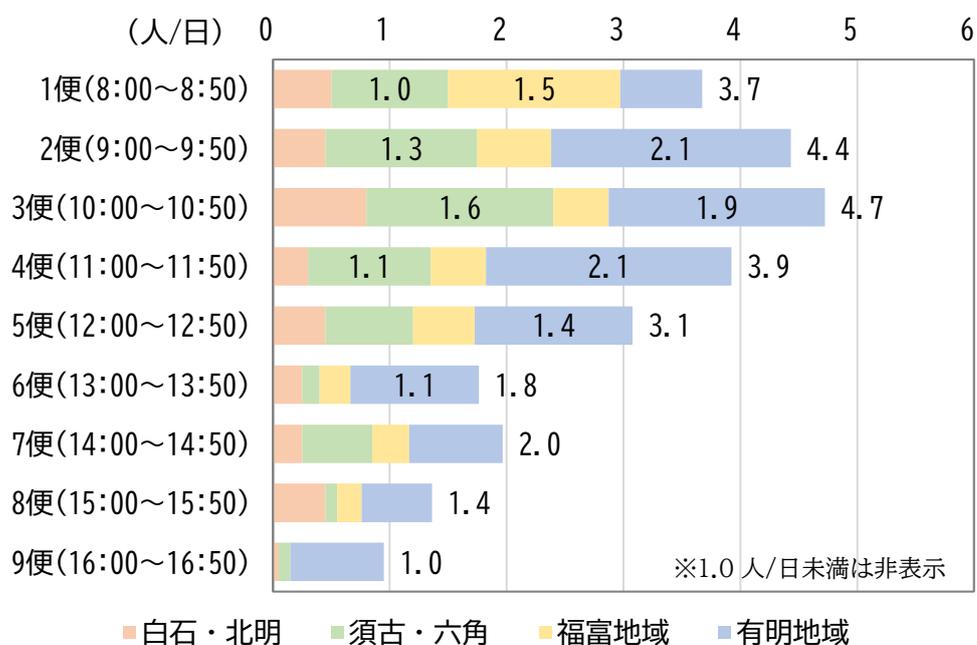


図 54 路線別便別利用者

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

施設別の乗降者数は、「共立病院前」や「Aコープしろいし店」、「メディカルモールしろいし」が多くなっています。自宅側乗降場所は、有明エリアの北部（辺田、戸ヶ里、牛屋）や福富下分で多くなっています。

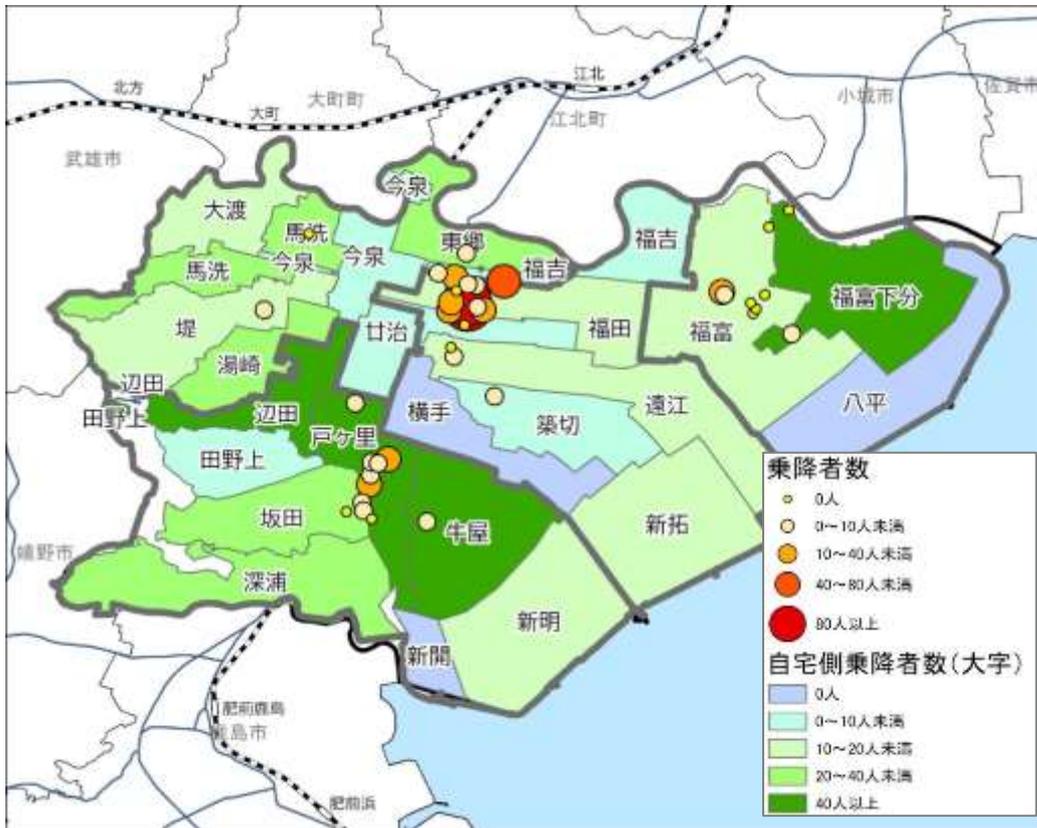


図 55 予約制いこカーの1カ月間の乗降者数

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）



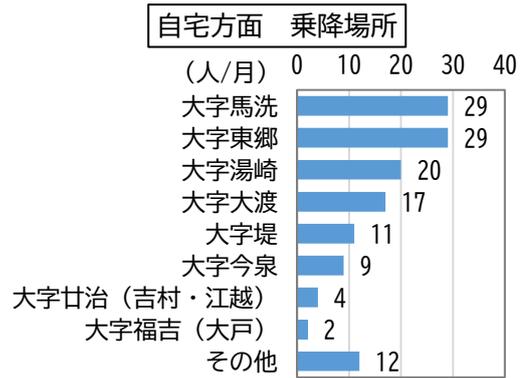
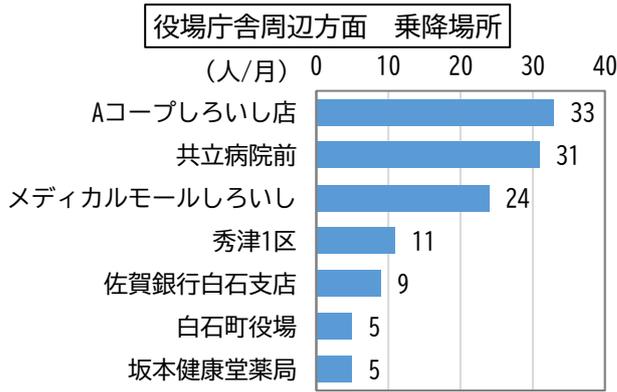
図 56 役場庁舎周辺方面の停留所



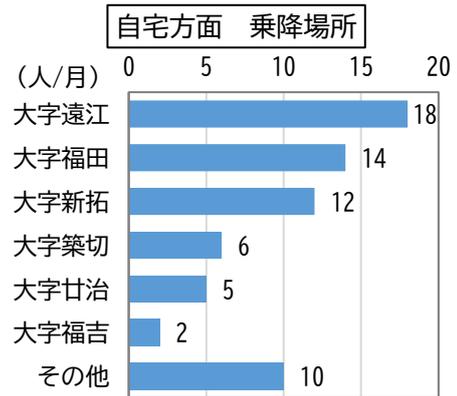
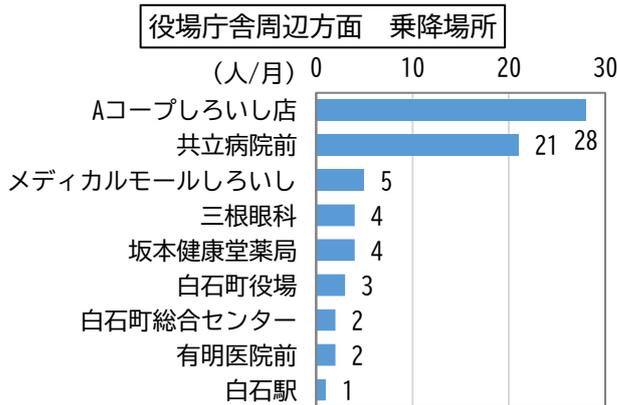
図 57 有明エリアの停留所

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

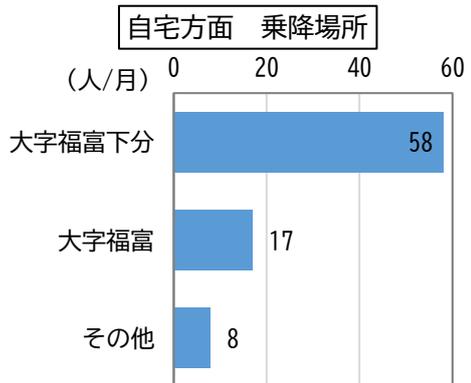
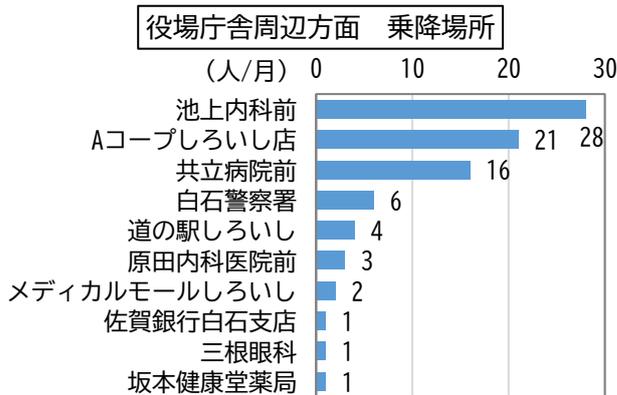
【須古・六角エリア】



【白石・北明エリア】



【福富エリア】



【有明エリア】

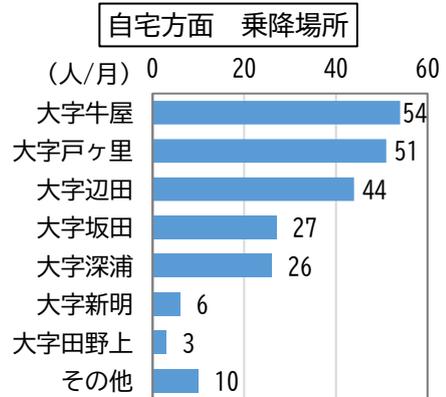
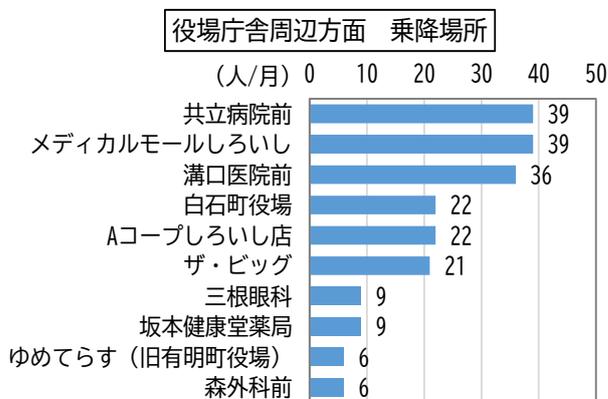


図 58 予約制いこカーの1カ月間の乗降者数

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

3-4-3. 収支・財政負担

(1) 収支の状況

経常費用と経常収益は増加傾向で推移しており、令和6（2024）年度の経常収支率は約18%となっています。

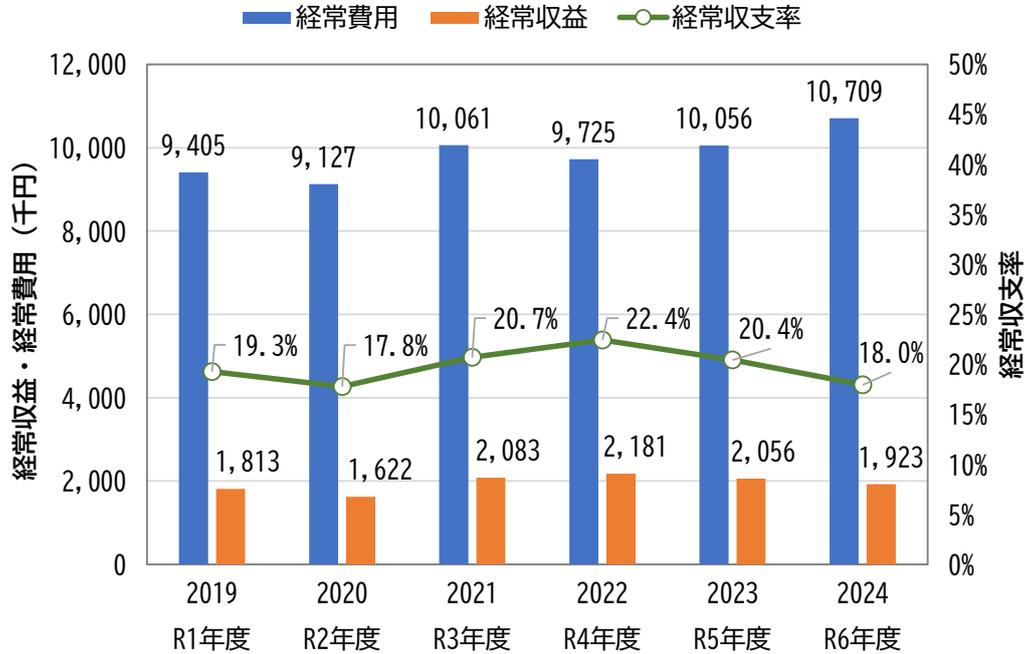


図 59 予約制いこカーの経常収益・経常費用の推移

資料：交通事業者資料

(2) 財政負担の状況

財政負担額は微増傾向を示しており、予約制いこカーの運行にかかる白石町の財政負担額は年間約880万円（令和6（2024）年度）となっています。

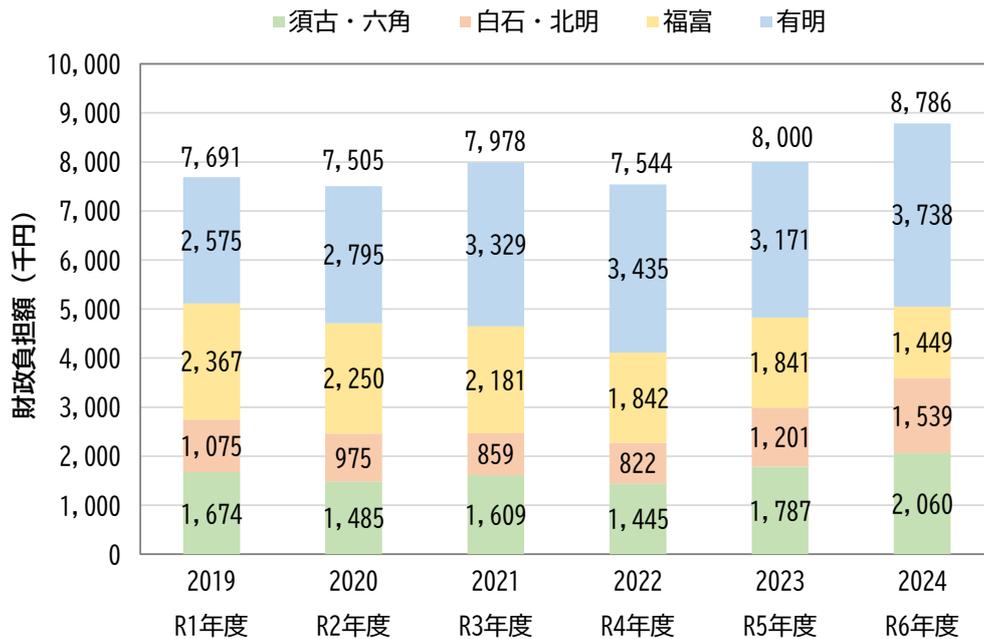


図 60 路線別の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

エリアによって利用者数・財政負担額にばらつきがみられますが、有明エリアや福富エリアなど役場周辺エリアまでの運行距離が長くなるエリアほど財政負担額が大きくなっています。

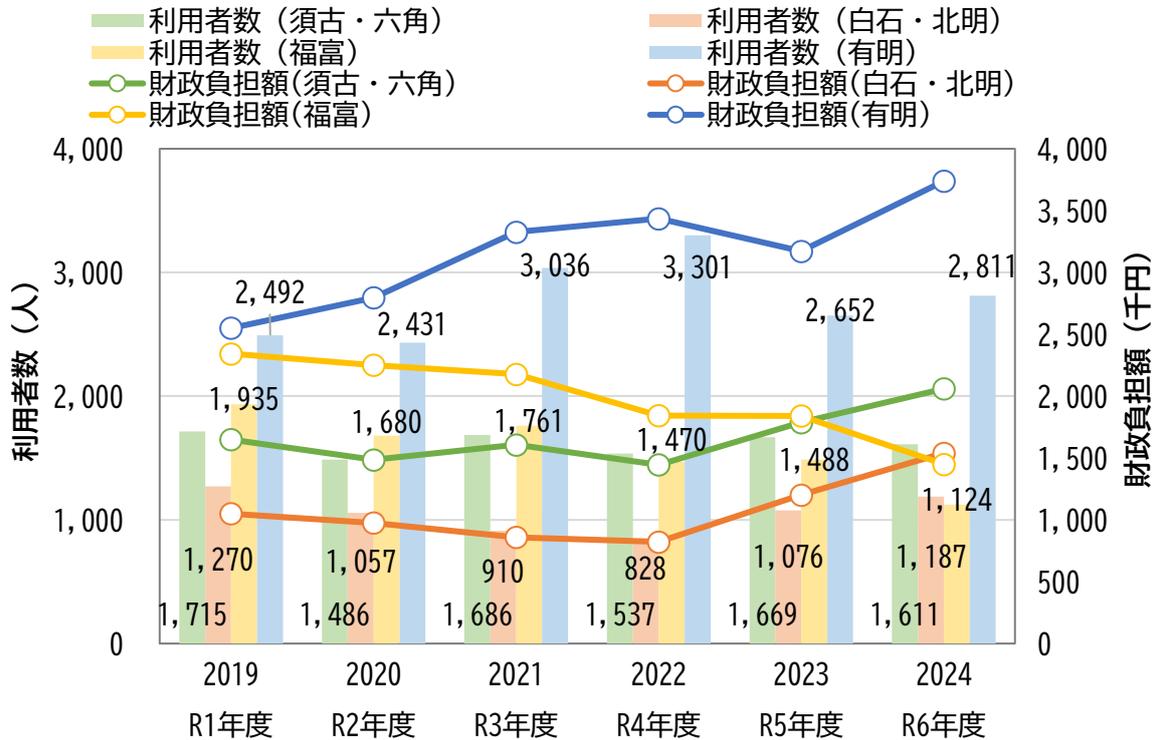


図 61 輸送人員と白石町の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者1人を運ぶための財政負担額は、須古・六角エリアで1,278.5円/人、白石・北明エリアで1,296.8円/人、福富エリアで1,289.6円/人、有明エリアで1,329.7円/人となっています（令和6（2024）年度時点）。

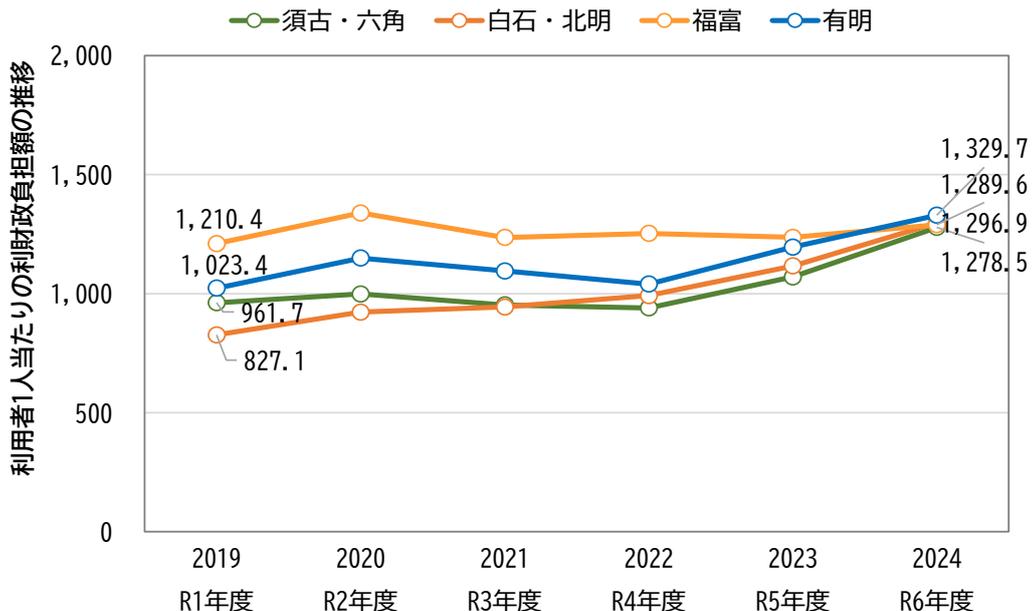


図 62 利用者1人あたりの財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

3-5. コミュニティ交通(あいのりタクシー)の概要

3-5-1. 運行概要

あいのりタクシー福富線は、道の駅しろいし～牛津駅間を8往復/日運行しています。

運賃は1乗車200円の均一運賃で、1駅のみ移動する場合は100円となっています。また、2,000円/11枚の回数券も販売しています。

表 6 あいのりタクシーの路線一覧

路線名	運行形態	キロ程	運行回数	運行曜日※1		料金※2	運行事業者
				平日	土日祝		
あいのりタクシー福富線	路線定期運行	10.8 km	8往復	○	○	200円	(有)橋間自動車

※1 元旦(1月1日)は運休日

※2 1駅のみ移動する場合は100円、回数券の販売(2,000円:11枚)

資料:白石町資料



図 63 あいのりタクシーの路線図

資料:国土数値情報、令和6年都市計画基礎調査、白石町資料、交通事業者HP

3-5-2. 利用状況

あいのりタクシーの輸送人員は減少傾向で推移しており、利用そのものが顕著に低迷しています。

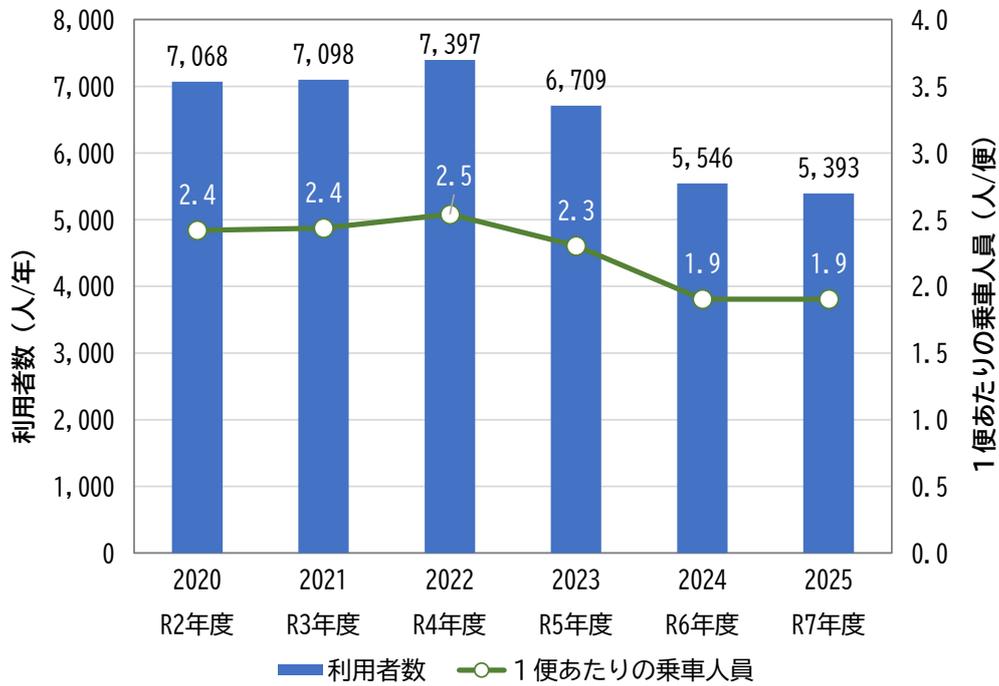


図 64 あいのりタクシーの過去6年間の輸送人員の推移

※あいのりタクシーは10月～9月までを1年として計算
資料：交通事業者資料

あいのりタクシー利用者の内訳をみると、主に買い物手段としての利用がみられますが、1便あたりの利用者数はほとんどの時間帯で1.0人/便を下回っています。

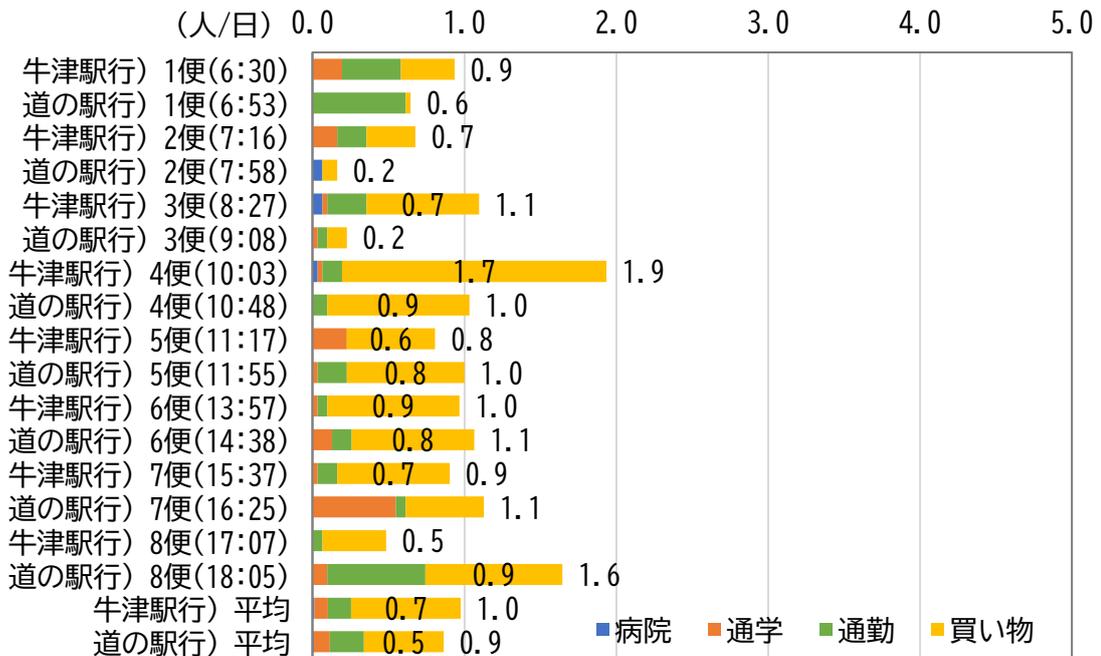


図 65 目的別便別利用者数

資料：交通事業者資料（令和6（2024）年3月のデータ）

あいのりタクシーの利用者数は、各バス停で乗車し「牛津駅」で降車、また「牛津駅」で乗車し各バス停で降車するような、鉄道駅を目的地とした移動が多くなっています。

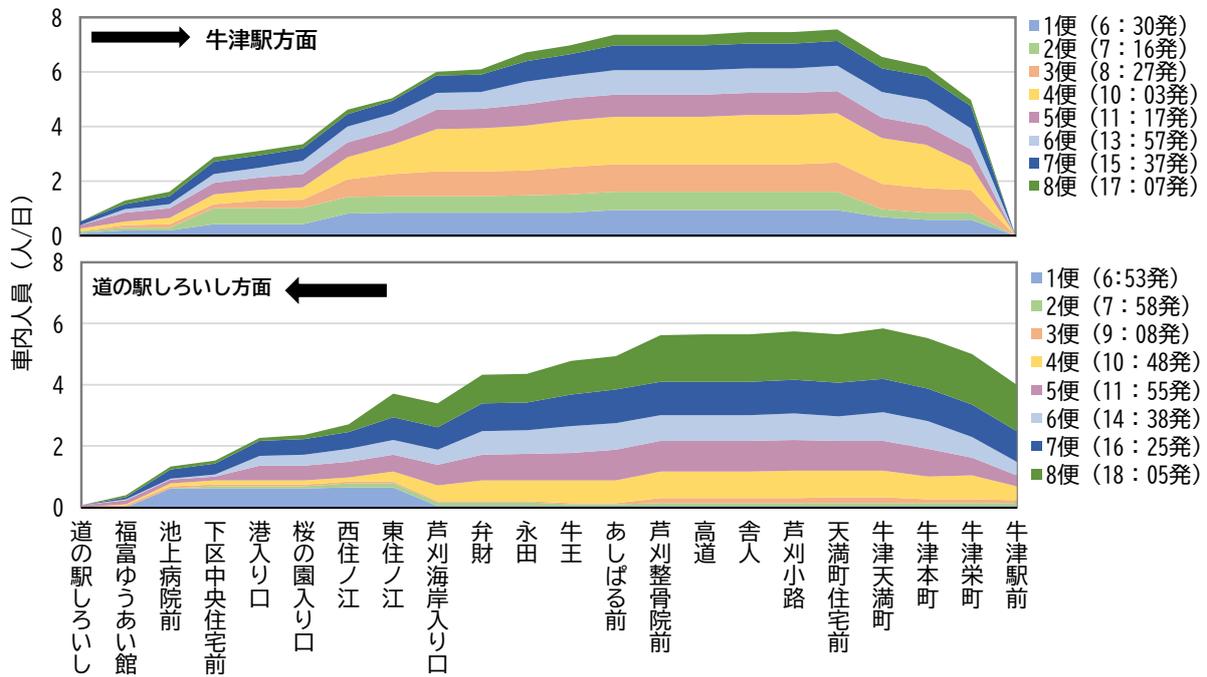


図 66 区間別乗車人員

資料：交通事業者資料（令和 6（2024）年 3 月のデータ）

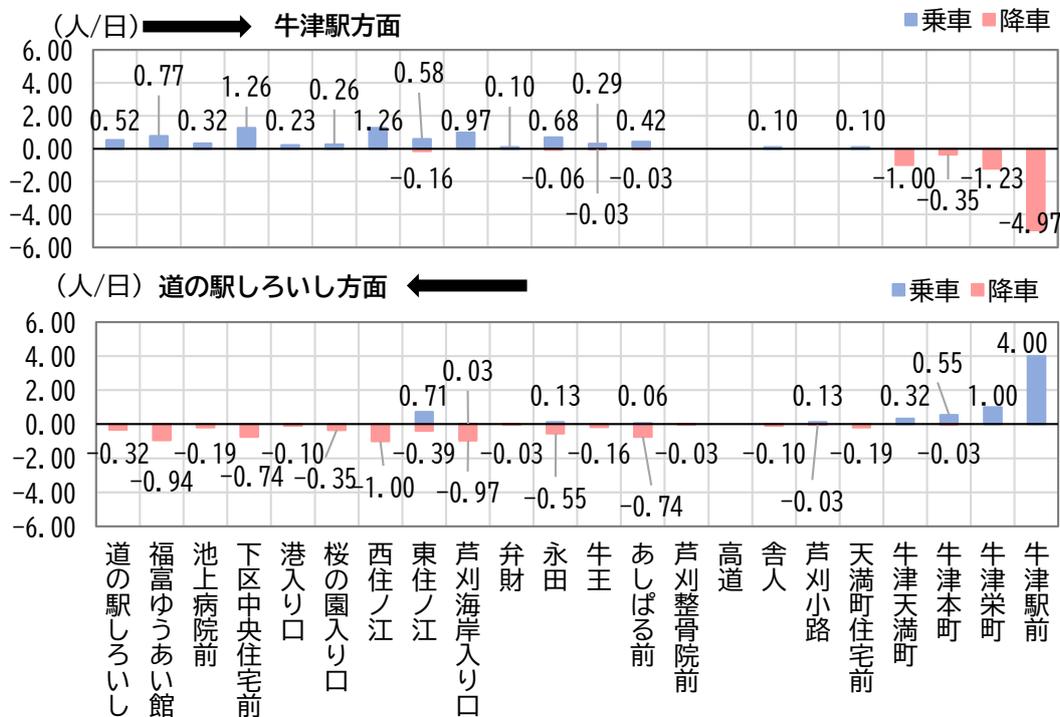


図 67 バス停別乗降者数

資料：交通事業者資料（令和 6（2024）年 3 月のデータ）

3-5-3. 収支・財政負担

(1) 収支の状況

経常費用は増加傾向である一方、経常収益は減少傾向を示しており、経常収支率は約7%となっています。

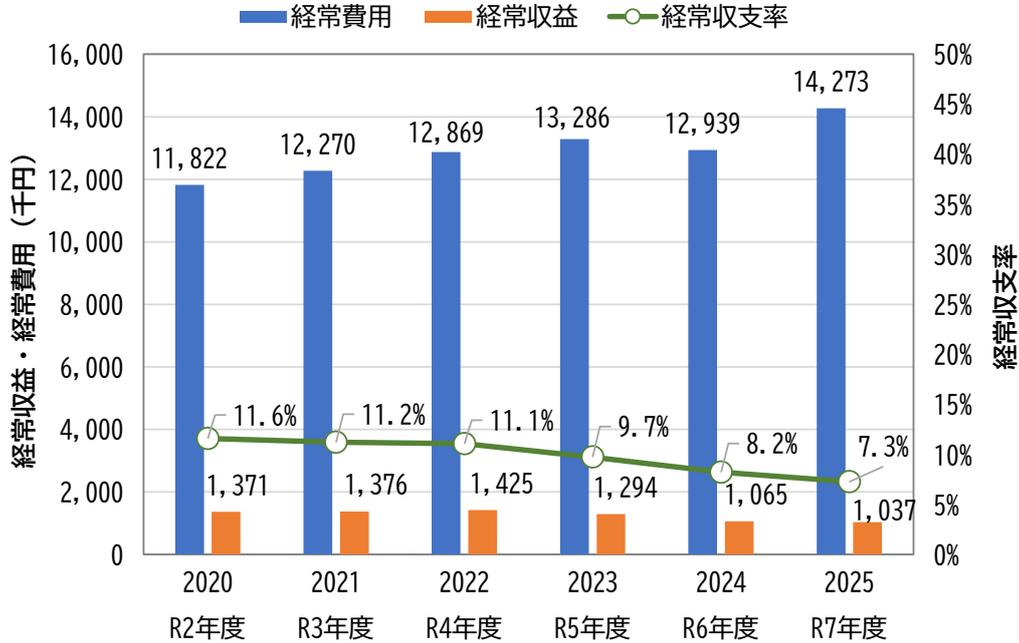


図 68 あいのりタクシーの経常収益・経常費用の推移

資料：交通事業者資料

(2) 財政負担の状況

財政負担額は増加傾向を示しており、あいのりタクシーの運行にかかる財政負担額は年間約1,300万円（令和7（2025）年度）で、そのうち白石町の財政負担額は年間約660万円（令和7（2025）年度）となっています。

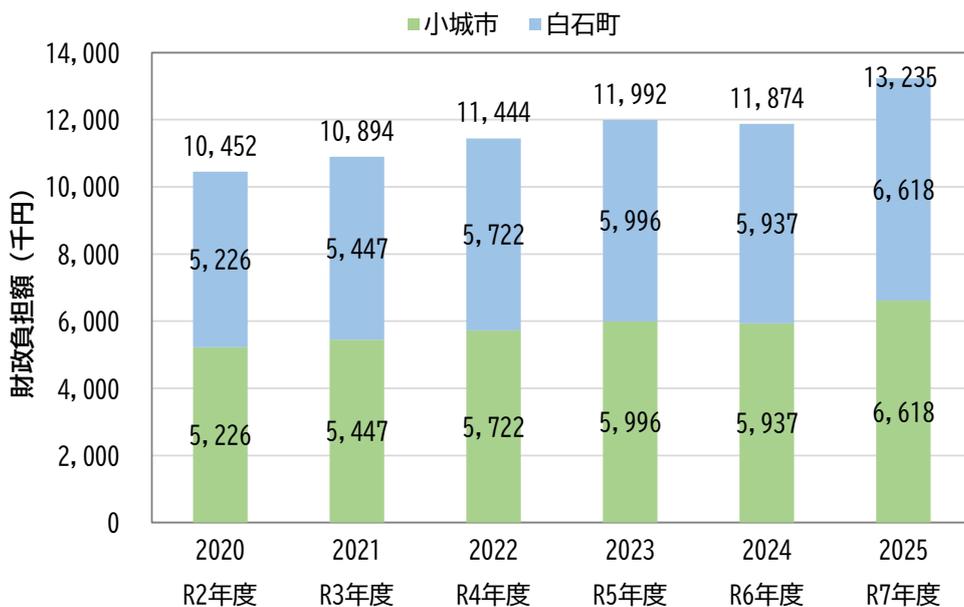


図 69 白石町と小城市の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者数の減少に伴い白石町の財政負担額は増加傾向となっています。

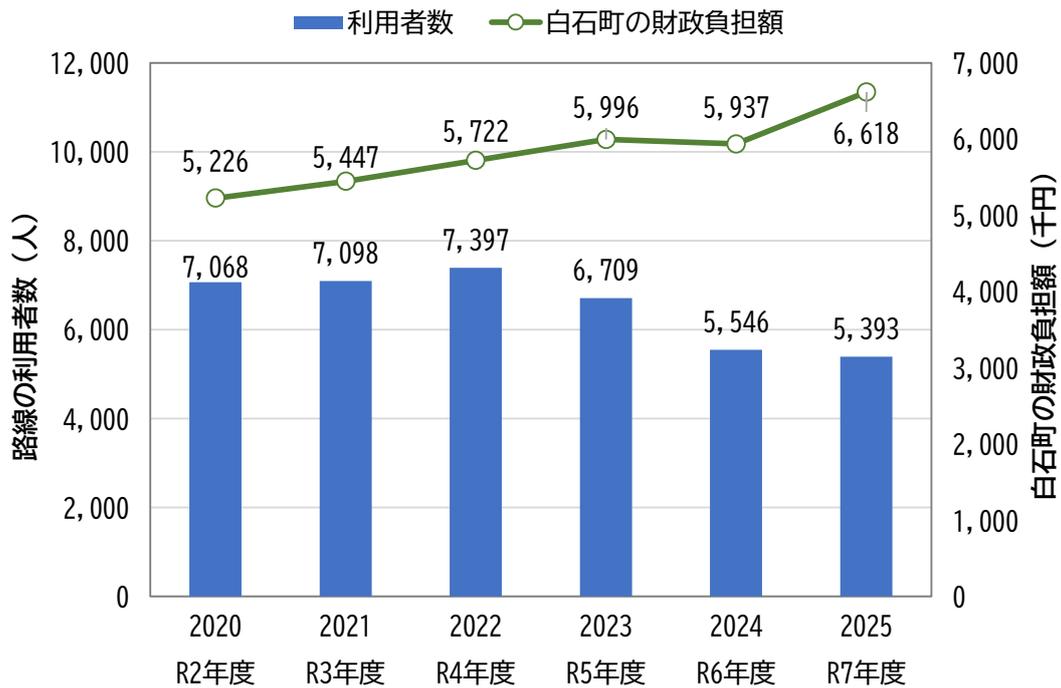


図 70 輸送人員と白石町の財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

利用者1人を運ぶための財政負担額は、令和7（2025）年度時点で2,386.5円/人となっています。

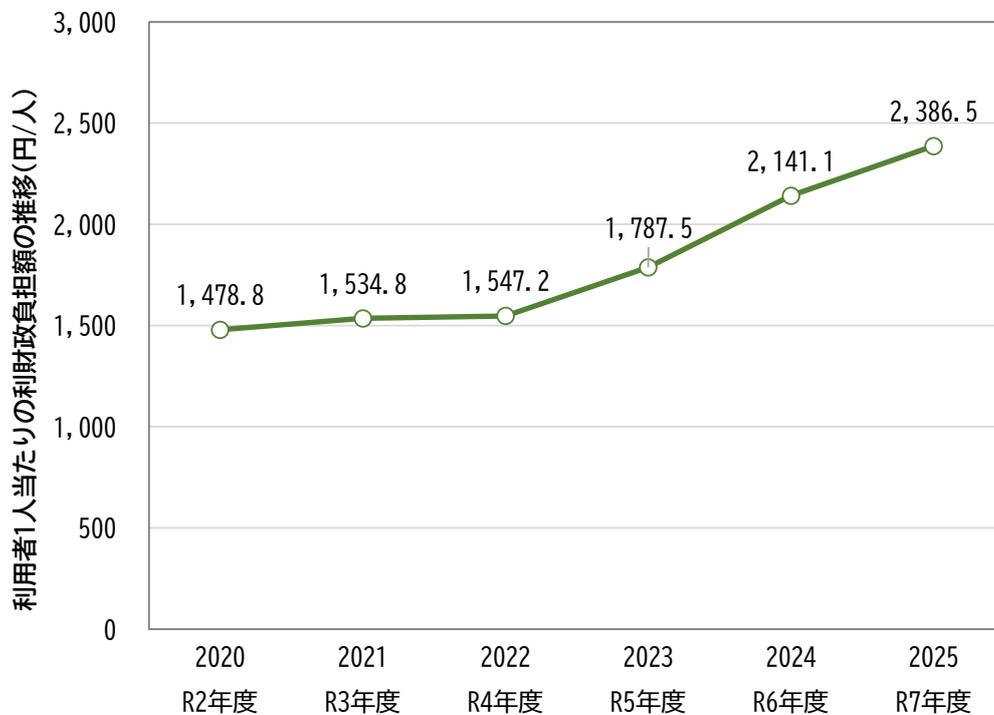


図 71 利用者1人あたりの財政負担額の推移

資料：交通事業者資料

3-6. その他

3-6-1. 乗用タクシー

白石町内に事業所があるタクシー事業者は3社で、車両保有台数は合わせて普通車両：12台、ジャンボ車両：6台となっています。

表 7 タクシー事業者の概要

NO.	会社名	住所	タクシー台数	備考(その他の事業)
1	有限会社 キングタクシー	杵島郡白石町 大字福田 1590-17	普通車両：5台 ジャンボ：1台	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運転代行 ・タクシー便利屋 ・観光タクシー ・コミュニティーバス ・空港リムジンタクシー
2	有限会社 錦タクシー	杵島郡白石町 大字坂田 491-10	普通車両：4台 ジャンボ：3台	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運転代行 ・タクシー便利屋 ・コミュニティーバス ・空港リムジンタクシー ・貸切バス
3	有限会社 橋間自動車	杵島郡白石町 大字福富下分 2827-51	普通車両：3台 ジャンボ：2台	<ul style="list-style-type: none"> ・タクシー運転代行 ・コミュニティーバス ・空港リムジンタクシー

資料：佐賀県バス・タクシー協会 HP



図 72 タクシー事業所位置図

資料：国土数値情報、令和6年都市計画基礎調査、交通事業者 HP

3-6-2. 貸切バス

白石町内の貸切バス事業者は1社となっており、町内に本社が立地しています。なお、本事業者は、タクシー事業も実施しています。

表 8 貸切バス事業者一覧

NO.	事業者名	所在地	車両数(町内)			
			大型	中型	小型	計
1	有限会社錦タクシー	杵島郡白石町大字坂田 491-10	0	0	4台	4台

資料：佐賀県バス・タクシー協会 HP

3-6-3. スクールバス

白石町では令和6（2024）年4月よりスクールバス運行委託を行っています。

スクールバスは、町が6台（マイクロバス：定員29人）所有しており、登下校時に計3便（登校時：1便、下校時：2便）を基本として運行しています。その他、夏季休業中や休日の部活動等においても随時運行しています。

表 9 スクールバスの使用車両

NO.	車名	車両用	台数	定員
1	三菱ふそう ローザPRO	自家用	6台	29人

資料：白石町資料

3-6-4. 自家用有償旅客運送(福祉有償運送)

自家用有償旅客運送には、交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種類があり、白石町内においては福祉有償運送が行われています。

白石町内で運行を行う福祉有償運送実施団体は4者となっており、そのうち2社は町内に事業所が立地しています。

表 10 福祉有償運送実施団体一覧

NO.	団体名	所在地	旅客の範囲							
			身体障害	精神障害	知的障害	要介護	要支援	チェックリスト	その他	特記事項
1	(社福) たちばな会	嬉野市塩田町大字五町田甲1354番地1	○	○	○	-	-	-	○	-
2	(非営利) 通院送迎サービスふれあい	佐賀市本庄町大字本庄1153番地10	-	-	-	-	-	-	○	透析患者対象
3	(社福) 蓮花の会	杵島郡白石町大字新拓1481番地	○	○	○	-	-	-	-	-
4	(一社) ひかり	杵島郡白石町大字戸ヶ里2928	○	○	○	-	-	-	○	-

資料：福祉有償運送実施団体一覧（令和6年3月1日現在）（佐賀県）

4. アンケート調査結果

4-1. 住民アンケート調査

4-1-1. 調査の概要

表 11 調査の概要

	概要
調査手法	・ 郵送による調査票の配布・回収
調査対象	・ 15 歳以上 90 歳未満の住民 1,500 人（無作為抽出）
調査実施期間	・ 令和 6（2024）年 10 月 25 日（金）～令和 6（2024）年 11 月 15 日（金）
主な調査項目	・ 日常生活の移動実態（日々の買い物、特別な買い物、通院） ・ 公共交通の利用の有無、利用実態、改善要望 など
回収結果	・ 768 件（回収率 51.2%）

4-1-2. 調査の結果

(1) 公共交通の利用状況等

直近の 1 か月で公共交通を利用した回答者は全体で約 1 割にとどまりほとんど利用されていない状況ですが、24 歳以下では約 5 割と若年層では利用割合が高くなっています。

利用した公共交通機関としては約 9 割が「鉄道」、利用目的としては約 2 割が「通学」と回答しています。

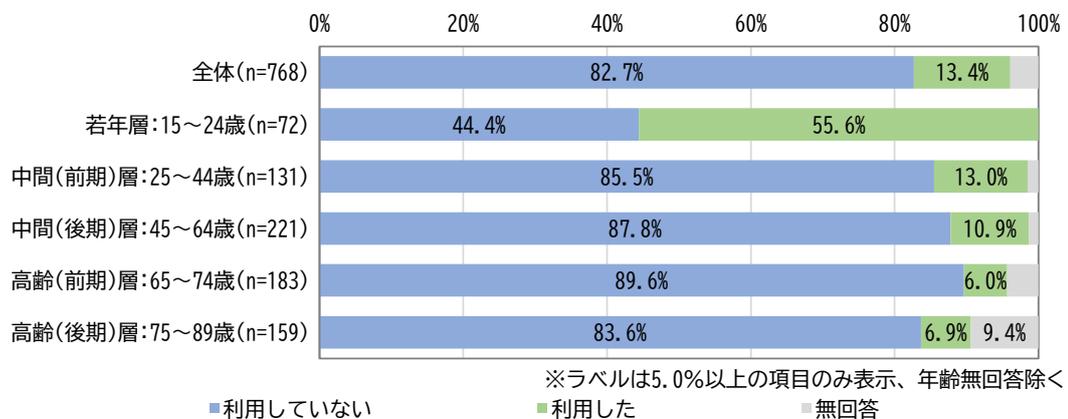


図 73 直近 1 か月の公共交通利用状況

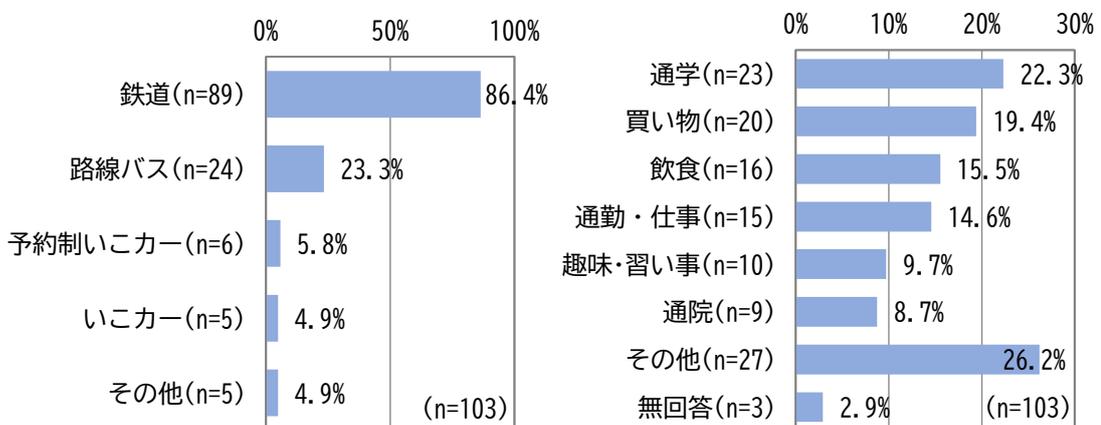


図 74 利用した公共交通機関と利用目的

(2)公共交通を利用する際の乗り継ぎ状況

直近の1か月で公共交通を利用した回答者に対して乗り継ぎの状況を確認すると、約3割が「乗り継ぎがある」と回答しています。

乗り継ぎ前後の交通機関は「鉄道⇔鉄道」が突出しており、具体的に乗り継ぎを行う駅としては「江北駅」が多くなっています。

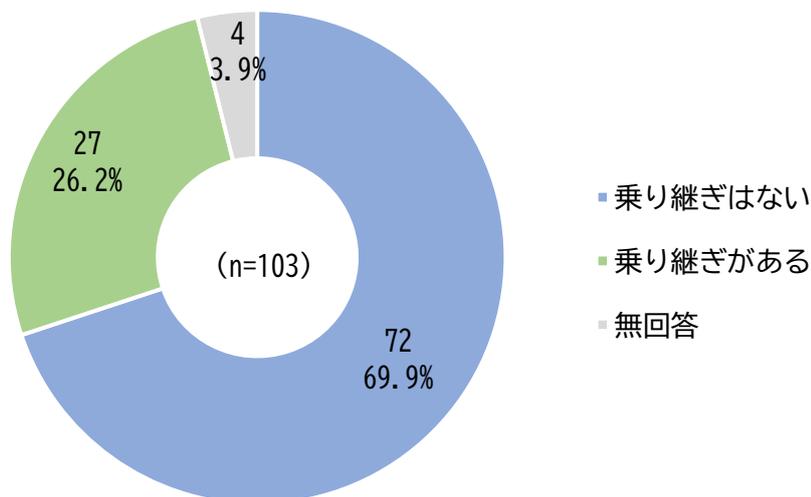


図 75 公共交通利用時の乗り継ぎの有無

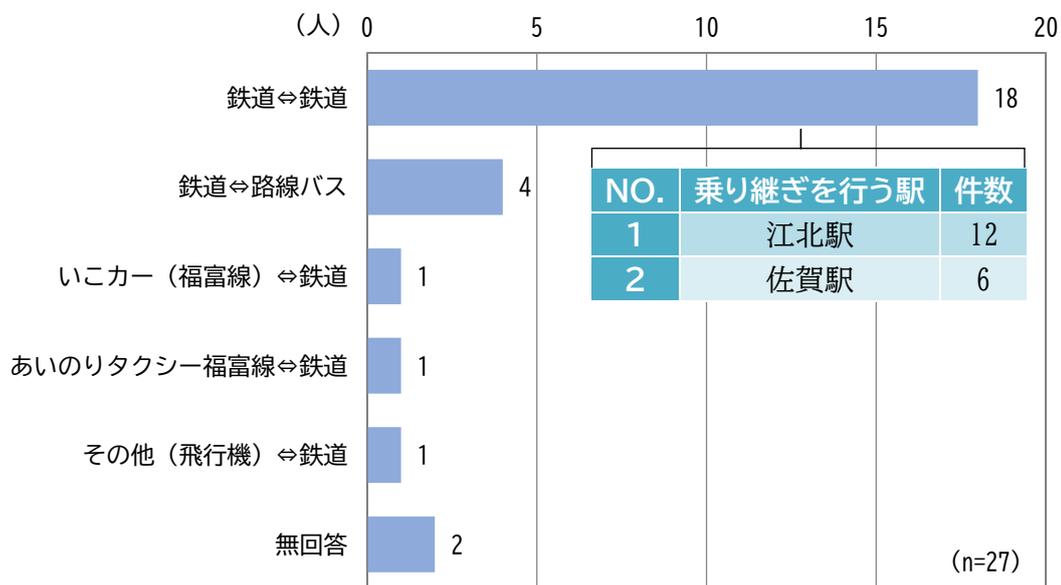


図 76 乗り継ぎ前後の交通機関

(3)公共交通利用者の不満

公共交通を利用する上での不満としては「運行便数が少ない」が突出しており、次いで「自宅へ帰るときに公共交通を待っている時間が長い」「雨などの悪天候時に野外で待ち続けるのが大変」などの回答が多くなっています。

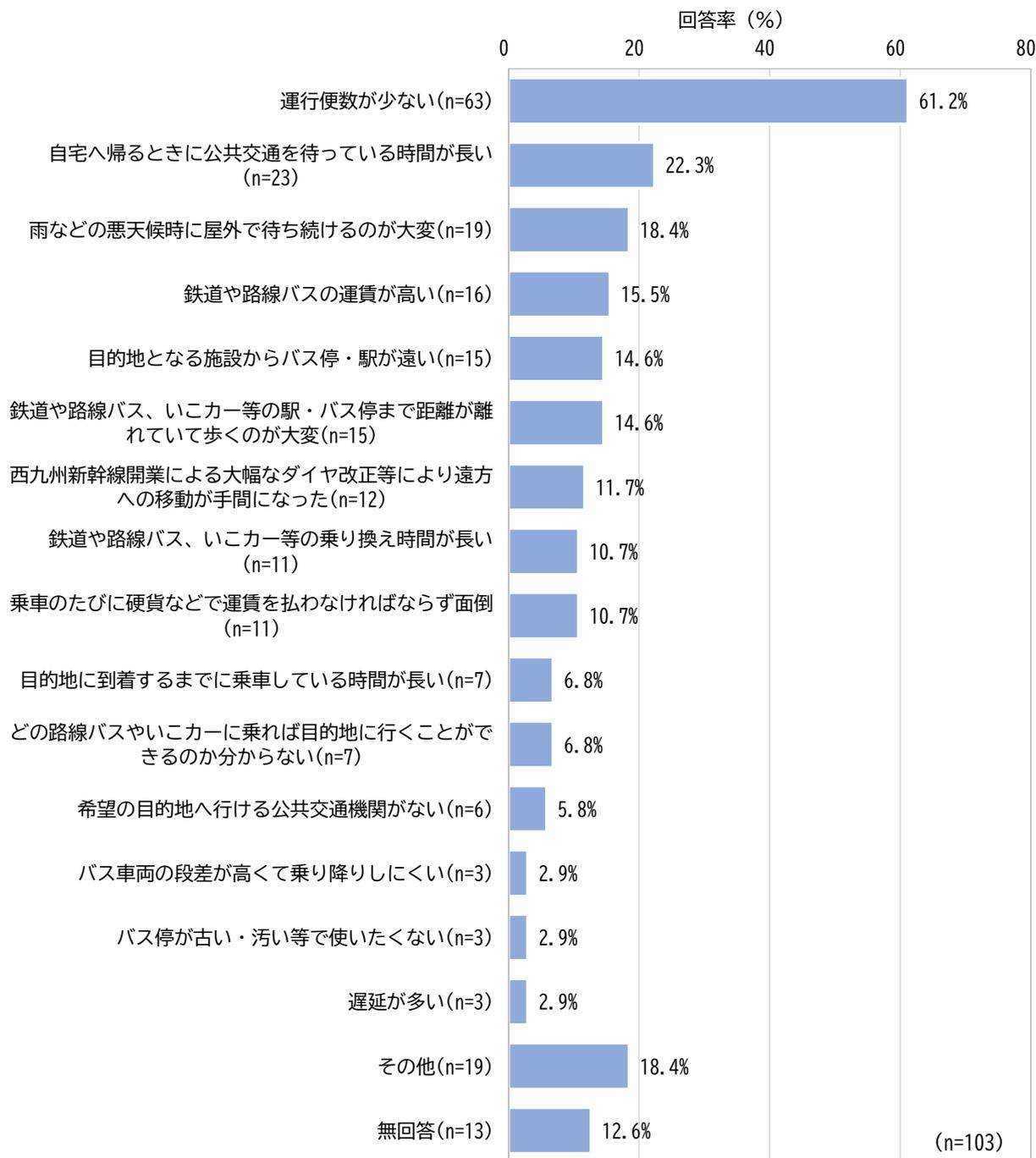


図 77 公共交通利用者の不満

(4)公共交通“非利用者”の不安等

公共交通を利用しない理由としては「車やバイクなどの方が、目的地に早く到着できて便利だから」が突出しており、次いで「車やバイクなどの方が、目的地まで乗り換えせずに移動できて便利だから」などの回答が多くなっています。

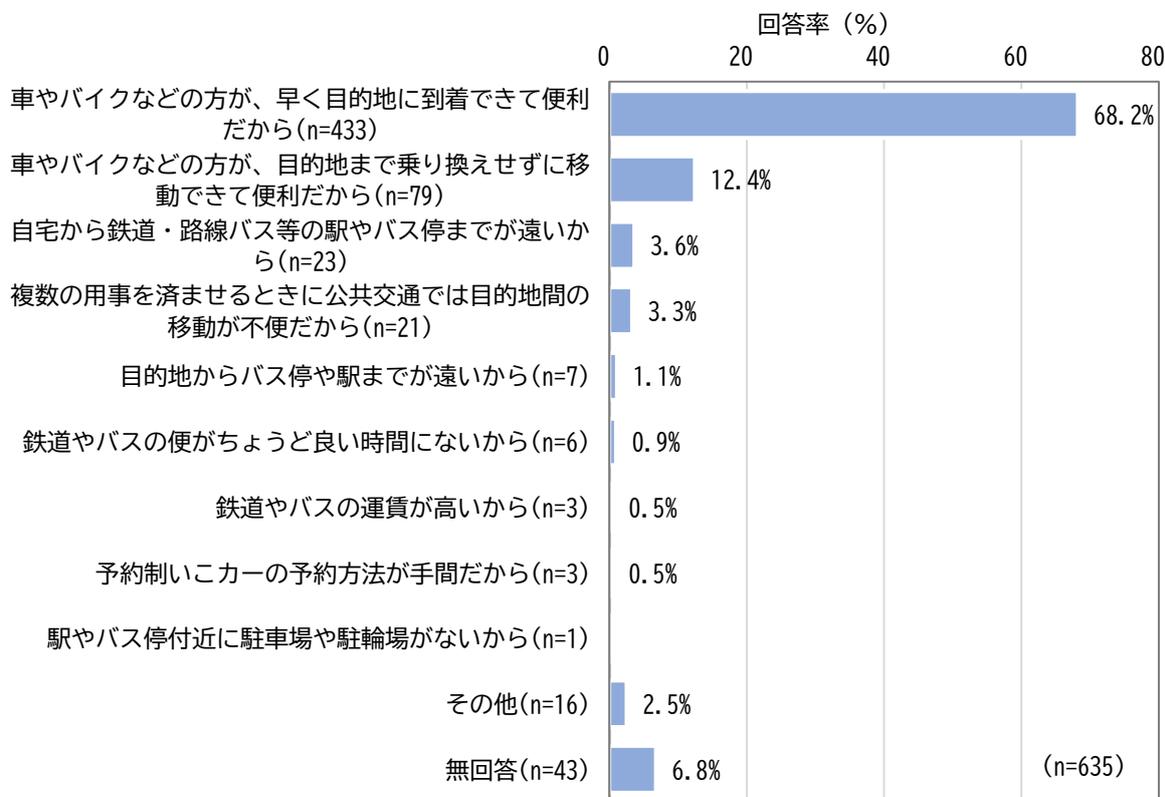


図 78 公共交通を利用しない理由

仮に公共交通を利用する場合の心配や不安などについては「心配・不安などは特にない」が突出していますが、次いで「バス停・駅などでの待ち時間が分からない」などの回答が多くなっています。

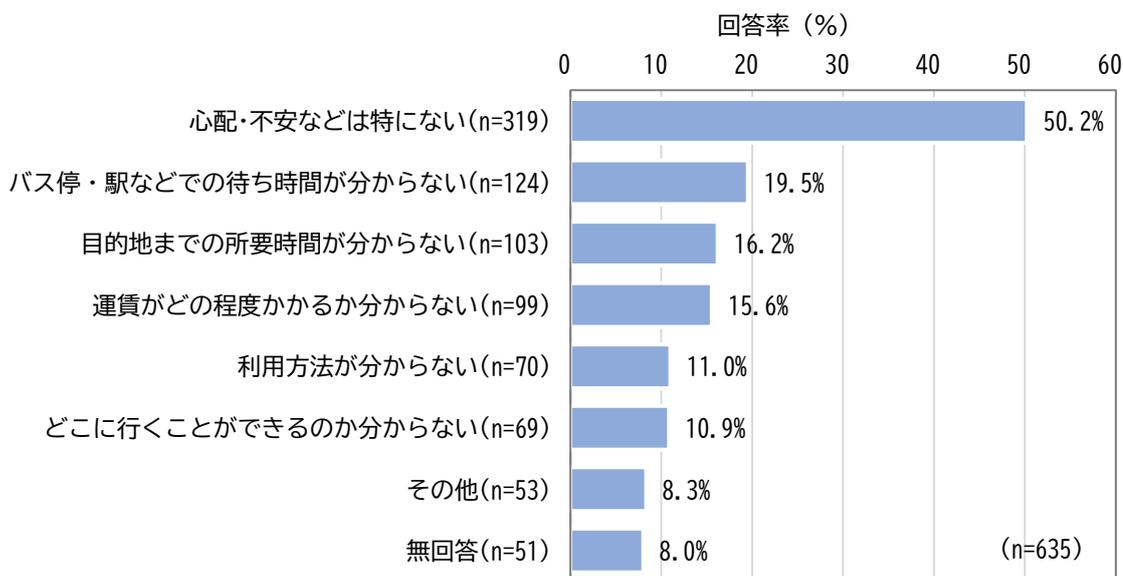


図 79 公共交通の利用を考える際の心配や不安

4-2. 民生委員アンケート調査

4-2-1. 調査の概要

表 12 調査の概要

	概要
調査手法	・ 民生委員の定例会において調査票を配布・回収
調査対象	・ 民生委員（主任児童委員を含む）：計 71 人
調査実施日	・ 令和 6（2024）年 11 月 8 日（金）民生委員協議会
主な調査項目	・ 地区の実情（買い物、通院、移動支援、送迎サービスの有無等） ・ 外出に関する「困りごと」 など
回収結果	・ 65 人から回収

4-2-2. 調査の結果

(1) 担当地区の実情

担当する地区において、ご自身で出かける『以外』の買い物手段が「ある」という回答が約 8 割、ご自身で出かける『以外』の通院手段が「ある」という回答が約 6 割、自家用車による移動支援（高齢者などの自由に移動することが困難な方に対して、ご近所やボランティアなどによる移動支援）についても、約 3 割が「ある」と回答しています。

ご自身で出かける『以外』の具体的な買い物手段・通院手段は、家族や親族の送迎等がどちらも多くなっています。

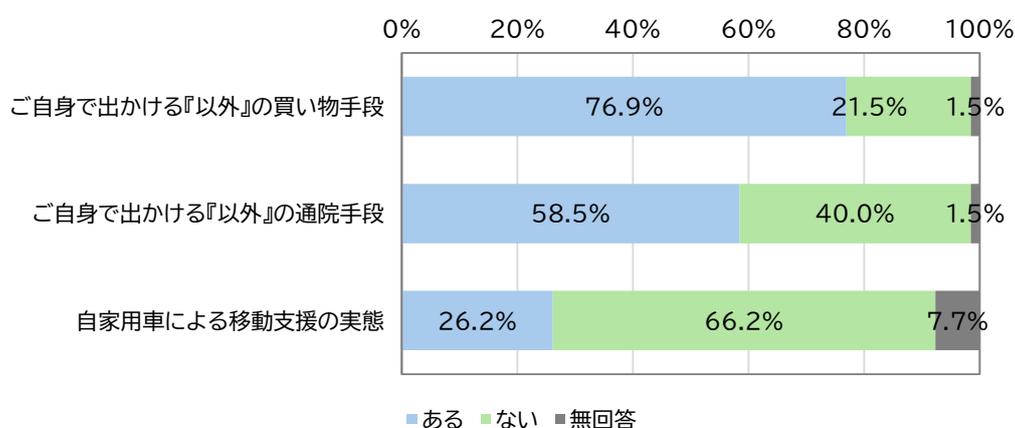


図 80 担当地区の実情

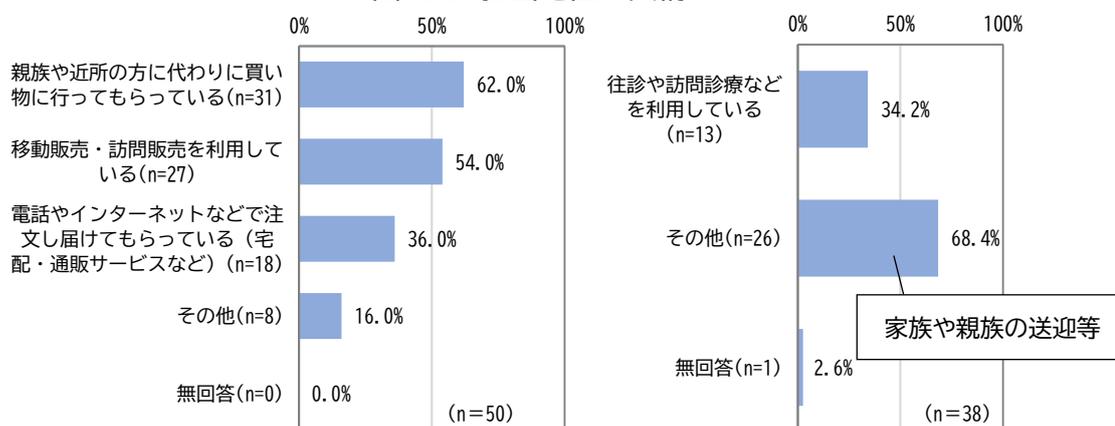


図 81 ご自身で出かける『以外』の具体的な買い物手段・通院手段

(2)移動に関する「困りごと」

担当する地区において、路線バスやコミュニティ交通などの移動サービスを利用できなくて困っている状況は「ない」と回答した方が多くなっていますが、全エリアにおいて「ある」との回答も一定数みられ、特に福富エリアの半数程が「ある」と回答しています。

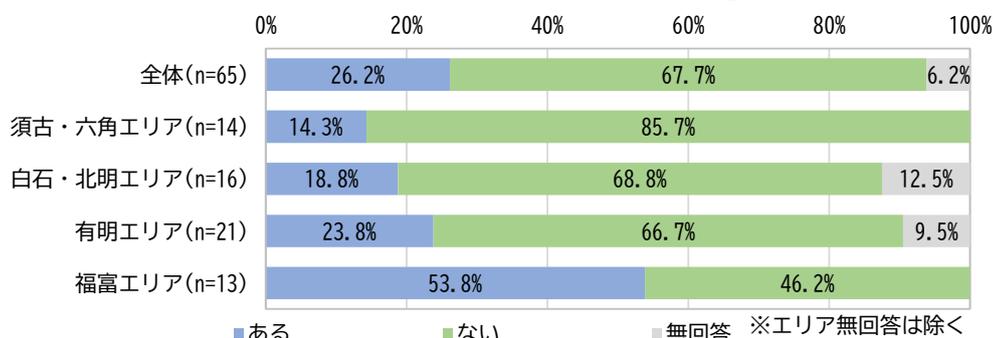


図 82 移動サービスを利用することができなくて困っている状況

移動サービスを利用できなくて困っている理由としては、「バス停から目的地が遠い」といった回答が多くなっており、そのほとんどが福富エリアの回答になっています。

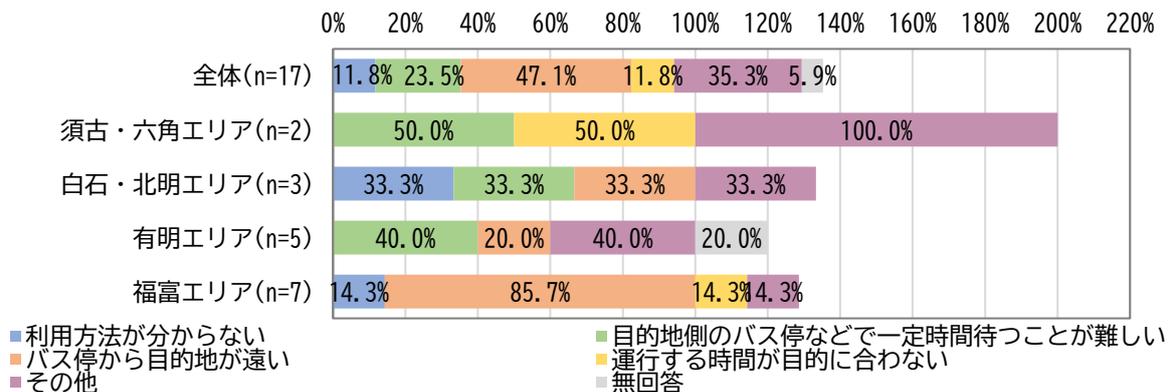


図 83 移動サービスが利用できない理由

現在、移動サービスを利用できない方が利用できそうな支援・サービスについては、「予約制いこカーの予約方法などについて説明会の実施」との回答が比較的多くなっています。

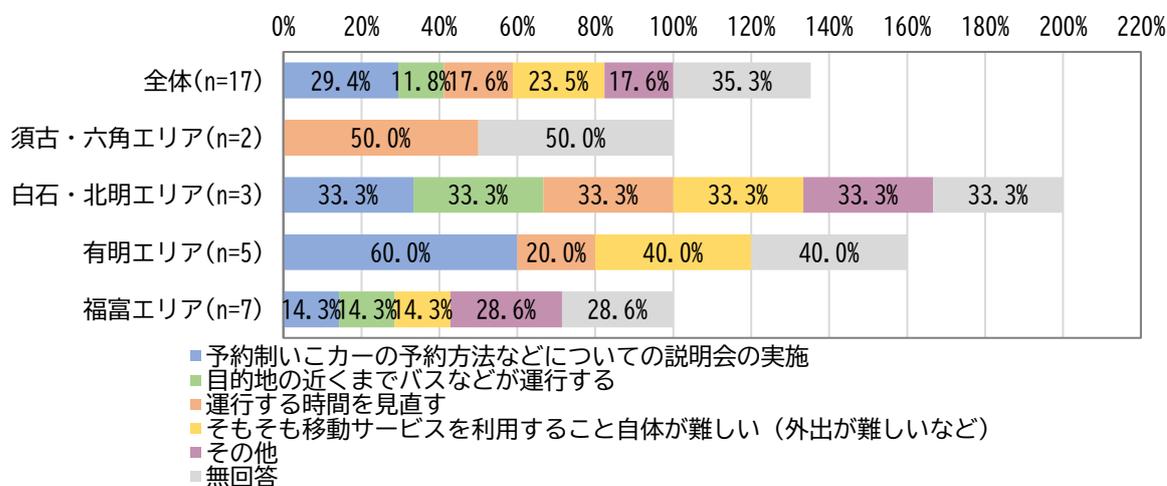


図 84 利用できそうな支援・サービス

5. 地域が目指す将来像と公共交通に求められる役割

5-1. 地域が目指す将来像

白石町の最上位計画である「第4次白石町総合計画」においては、「人と大地が うるおい 輝く 豊穡のまち」を基本理念として、その実現に向けて6つの章、19の節で構成されるまちづくり大綱が示されています。

そのため、本計画においても、「第4次白石町総合計画」に示された基本理念、まちづくり大綱の実現に向けて、公共交通に係る取り組みを進めていくこととします。



図 85 まちづくりの大綱(本計画で特に考慮すべき施策を抜粋)

資料：第4次白石町総合計画

5-2. 関連分野における公共交通への期待

ここでは、各種計画から特に公共交通に関わる部分を抜粋することで、関連分野における公共交通への期待を整理しました。

(1) 白石町都市計画マスタープラン(計画期間:平成 22(2010)～令和 12(2030)年度)

白石町における都市計画の基本的な方針となる「都市計画マスタープラン」では、『豊かな田園・集落と人が末永く共生するまち』を将来像として、4つの目標の実現に向けた都市計画の考え方が示されています。

将来都市構造図では、白石地区の中心市街地を「地域拠点地区」、有明・福富地区の中心市街地を「生活拠点地区」と位置づけ、それに連たする幹線道路沿道からなるゾーンを「幹線道路沿道エリア」と位置づけています。このゾーンは、白石町の主要な都市機能が集積、一定の社会基盤の整備が整っており、周辺地域からの鉄道・バスなどの公共交通機関の活用が可能であるなど、自家用車利用者以外の人にとっても利便性の確保が図れるゾーンとしています。



図 86 将来都市構造図

【公共交通の整備方針】

- 町民の生命線として生活の足をまもるため、持続可能な公共交通体系を維持していきます。
- 公共交通機関による主要拠点へのアクセス性の向上、利便性の向上を図ります。
- 公共交通機関の充実により、高齢者などの外出機会の増大を図り、まちの活性化を狙います。

(2)白石町過疎地域持続的発展計画(計画期間:令和3(2021)~令和7(2025)年度)

本計画では、白石町の過疎地域の人々、自然環境、伝統文化などの地域の持つ資源を活用した地域づくりを展開するため、6つの柱から成る基本方針が示されています。

「地域の一体化」と「地域全体の発展」という新たな視点からのまちづくりを推進していくこととしています。

【公共交通機関の整備】

- 町民の重要な足であるJR長崎本線や国道を走る路線バスについては、町内の基幹的な公共交通機関として位置づけ、地域の活性化や高齢者等のための路線維持と運行便数の確保に努めます。
- また、これらの公共交通機関を補完するため、実施しているコミュニティバス・タクシー事業の継続を行うことで、全町的な公共交通空白地の解消を図るものとします。そのためには、利用者の増加に向け関係機関や利用者の利便性を考慮しながら創意工夫を行っていきます。

(3)白石町観光振興基本計画(計画期間:平成28(2016)~令和7(2025)年度)

本計画では、『魅力ある自然と暮らしが体験・実感できる観光まちおこし』を観光振興のコンセプトとして、3つの基本方針の実現に向けた考え方が示されています。

白石町の観光振興は、「観光」を単体で取り組むのではなく、「観光」を視野に入れた町民が主体となった住み心地の良いまちづくり、すなわち「観光まちおこし」を進めていくものとしています。

【観光アクセスの確保】

- 観光資源・施設を円滑にわかりやすく巡るために、道路、観光施設、人の多く集まる場所等に誘導案内標識を順次設置して、観光アクセスを確保します。
- 誘導案内標識の設置位置、デザイン、内容について調査・検討を行います。
- 町内の交通インフラ(駐車場、レンタサイクル等)の整備や町内を周回する「いこカー」の活用を検討します。
- タクシーによる周遊観光の実現性について、観光事業者(タクシー協会等)と協同して検討します。

(4)佐賀県地域公共交通計画(計画期間:令和4(2022)~令和8(2026)年度)

佐賀県政が目指すべき将来像である「人を大切に、世界に誇れる佐賀づくり」を実現するため、佐賀県地域公共交通計画の目指すべき将来像を掲げ、持続可能な地域交通ネットワークの形成に向けた考え方が示されています。

その中で、地域公共交通の意義・役割を整理しています。

地域公共交通の意義・役割

①くらしの基盤

②交流の基盤

③地域活性化等の基盤

- 県民の通学、通勤、通院及び買い物等の身近な移動手段として、県民一人ひとりのくらしの基盤となり、県民の生活の質を担保します。特に、自ら自家用車を運転できない高齢者、障がい者、児童生徒・学生及び妊産婦等の移動制約者にとって、地域公共交通は必要不可欠な移動手段であり、利用したいときに利用できるものでなければなりません。
- 佐賀らしい「本物」志向の資源を活用した観光を促進し、国内外から観光客が増加、地域経済にも好影響を与えています。地域公共交通は、観光客等の来訪者の広域的な移動を支え、交流人口を拡大させるとともに、コミュニティ活動など県民の外出機会、社会参画機会を担保する交流の基盤としての役割を担います。
- 地域公共交通は、高齢者など移動制約者の移動に重要な役割を果たすとともに、外出機会が増え健康が増進されることが期待されます。また、自家用車ではなく、公共交通で出かけることで、「まちなか」での歩行者が増加し、まちの賑わい創出にもつながります。

5-3.これまでの取り組み・西九州新幹線の開業による変化

5-3-1.これまでの取り組み

(1)白石町のコミュニティ交通の変遷

平成 16 (2004) 年まで運行していた、福富線 (祐徳バス) の廃線に伴い、小城市と共同で「あいのりタクシー」の運行を開始しました。

白石町単独では、平成 17 (2005) 年の市町村合併後、地域の移動手段の確保策として「いこカー」の運行を開始しました。その後、乗車実績等の検証をもとに再編を行い、平成 22 (2010) 年に現在の形となっています。

表 13 コミュニティ交通の変遷

	白石町単独	小城市と共同
平成 16(2004)年	—	あいのりタクシー (路線定期運行)
平成 17(2005)年	いこカー8 路線 (路線定期運行)	▼
平成 22(2010)年	いこカー2 路線 (路線定期運行) 予約制いこカー4 路線 (区域運行)	▼
～現時点	▼	▼

(2)近年の開発動向

●有明海沿岸道路 (佐賀福富道路) の開通

福岡県大牟田市と佐賀県鹿島市を結ぶ延長約 55km の地域高規格道路です。そのうち、佐賀市嘉瀬町から白石町福富までの約 10.5 km の区間である「佐賀福富道路」が令和 3 (2021) 年 7 月に開通しました。

- ✓ 国道 444 号の交通渋滞が緩和
- ✓ 白石町から佐賀市への所要時間が短縮
- ✓ 佐賀国際空港等へのアクセス性向上
- ✓ 福岡市方面への移動コスト削減



図 87 佐賀福富道路の位置

資料：地域高規格道路 佐賀福富道路 (佐賀県)

●道の駅しろいしの立地

令和元 (2019) 年 6 月、白石町大字福富下分に、面積約 8,900 m² の一体型 (道路管理者と市町村長が共同で整備) の道の駅が開業しました。

- ✓ 令和 5 (2023) 年に累計 100 万人の買い物客を突破
- ✓ 地域の拠点としての役割を担い、新しい人の流れを創出



図 88 道の駅しろいし

資料：第 3 次白石町総合計画

5-3-2. 西九州新幹線の開業による変化

(1) 西九州新幹線の概要

令和4(2022)年、武雄温泉駅～長崎駅間を結ぶ約66kmの西九州新幹線が開業し、江北駅から長崎方面への広域の移動手段が確保されました。

西九州新幹線の開業により、江北駅から肥前鹿島駅へ接続する普通列車は36本/日から42本/日に増便された一方で、在来線特急の江北駅～肥前鹿島駅間(45本/日から14本/日)や諫早方面への路線(45本/日から7本/日)が大幅に減便されました。

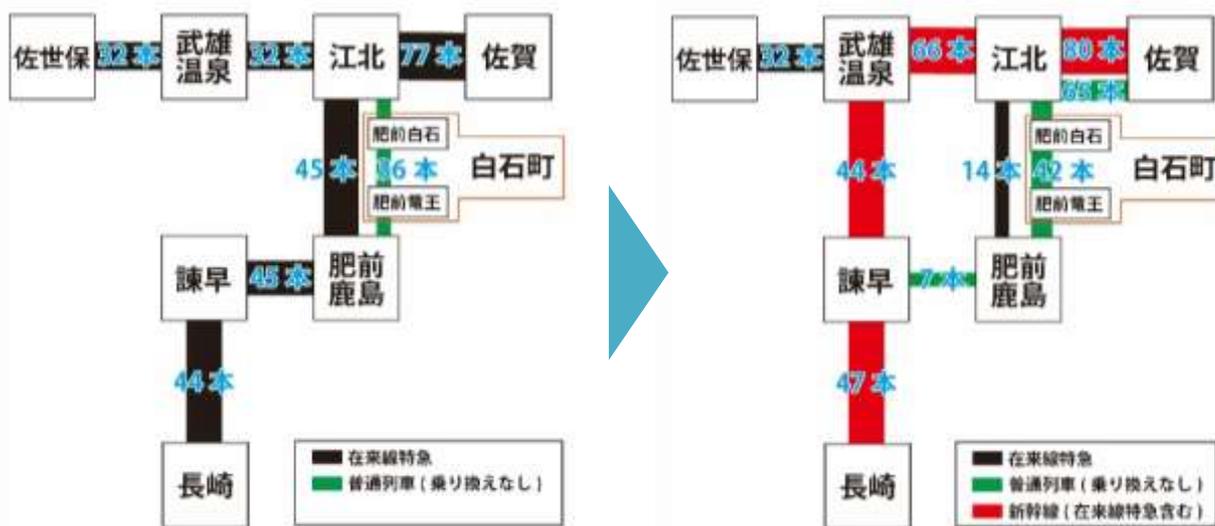


図 89 西九州新幹線の開業前後の鉄道の運行頻度

資料：JR九州HP(2022年9月23日ダイヤ改正)

(2) 住民の移動実態の変化

住民アンケートによると、西九州新幹線の開業後の鉄道の利用頻度は、「増えた」が0.9%に対して、「減った」が11.2%となっており、鉄道利用が「減った」と回答した方が多い状況となっています。

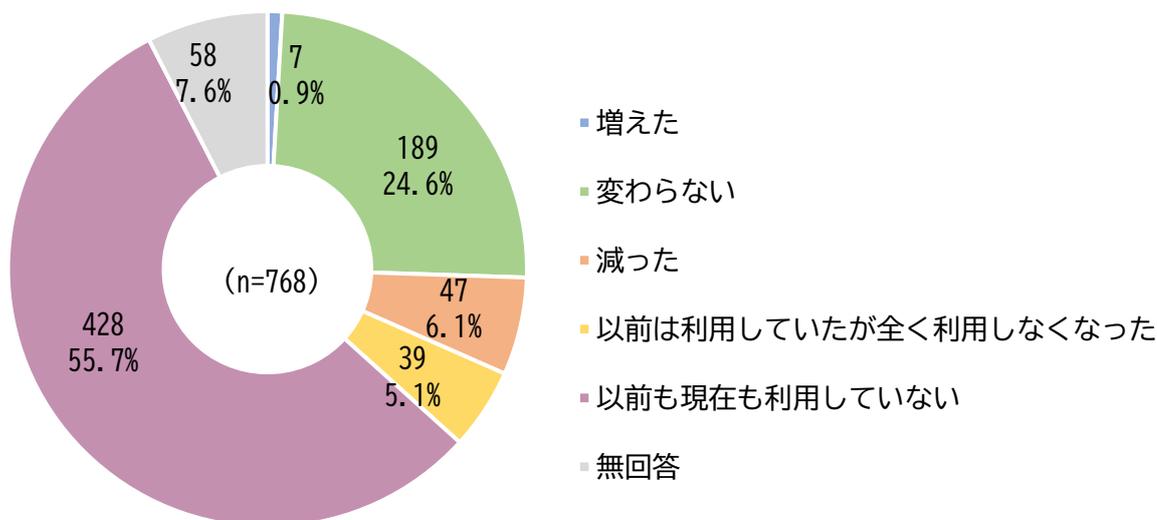


図 90 西九州新幹線の開業前後の鉄道の利用頻度

資料：住民アンケート調査

鉄道を利用する機会が減った理由としては、「目的地までの便数が減って使いにくくなった」との回答が多くなっています。

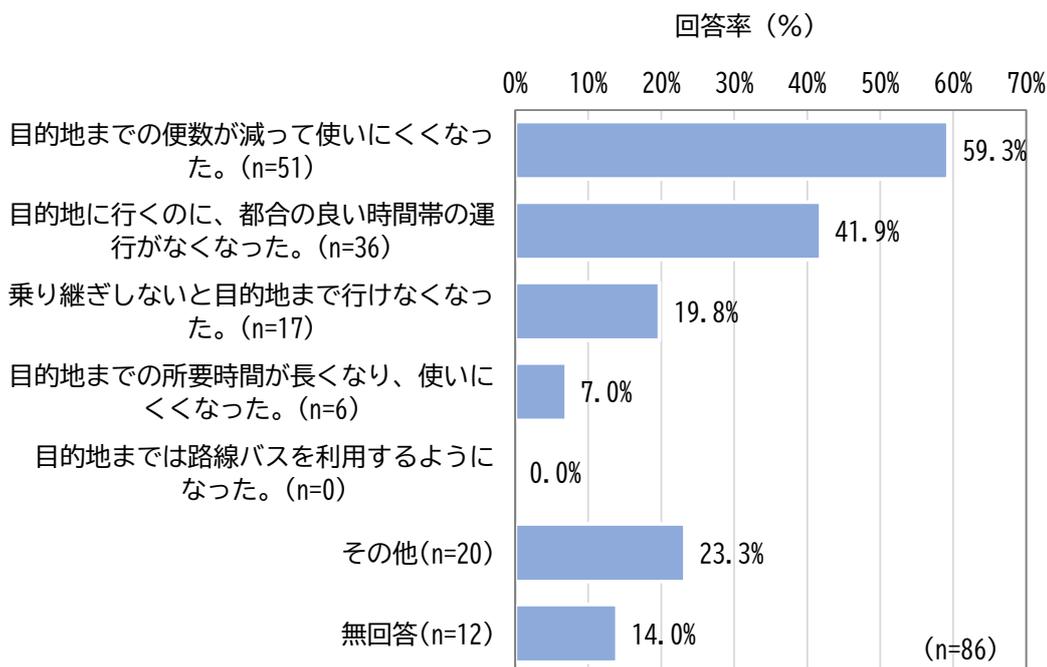


図 91 鉄道を利用する機会が減った理由

資料：住民アンケート調査

5-3-3. これまでの取り組み・変化の検証・整理

「これまでの取り組み」や「西九州新幹線の開業による変化」を踏まえると、白石町にとってプラスの変化・マイナスの変化がみられ、それらを考慮した計画策定が求められます。

表 14 白石町に対する様々な変化(プラス・マイナスの変化)

		これまでの取り組み結果	期待・懸念事項
プラスの変化	観光入込客数の増加	有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の開通によって、白石町から佐賀市、福岡市へのアクセス性が向上しています。加えて、目的地となる「道の駅しろいし」の立地により、近隣市町等から白石町に訪れる観光客数が増加しました。	佐賀福富道路の開通により近隣市町への観光・交流の「玄関口(起終点)」の一つとなることで、周辺地域も含めた“人の流れ”が活発になり、今後さらに観光入込客数が増加していくことが期待されます。
	人口流入および企業立地需要の増大	有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の開通によって、佐賀市や福岡市への利便性が向上し、移動(輸送)コストが削減されました。	将来推計人口では、今後も白石町の人口減少が進展する見込みですが、開通効果により人口流入や企業立地需要の増大が期待されます。
マイナスの変化	交通ネットワークの変化	JR 長崎本線(江北駅~長崎駅間)の在来線特急の運行本数が大幅減便したため、白石町にとって「肥前鹿島駅」以上に「江北駅」の広域交通としての重要度が増しました。	現状の交通ネットワークの前提となっている「肥前白石駅」への他交通モードの接続だけではなく、「江北駅」までの移動手段の確保が求められます。
	車への過度な依存	在来線特急の減便により、特に有明エリア等に多い「肥前鹿島駅」利用者の広域移動の利便性が低下しています。	有明海沿岸道路(佐賀福富道路)の開通によって、車移動に関する利便性が向上し、車への依存度が高まる(運転免許の返納が進まない)ことが懸念されます。

5-3-4. 公共交通に求められる役割

地域が目指す将来像や関連分野における公共交通に対する期待、これまでの取り組み・西九州新幹線の開業による変化等から、白石町の地域公共交通に求められる役割を以下の通り整理しました。

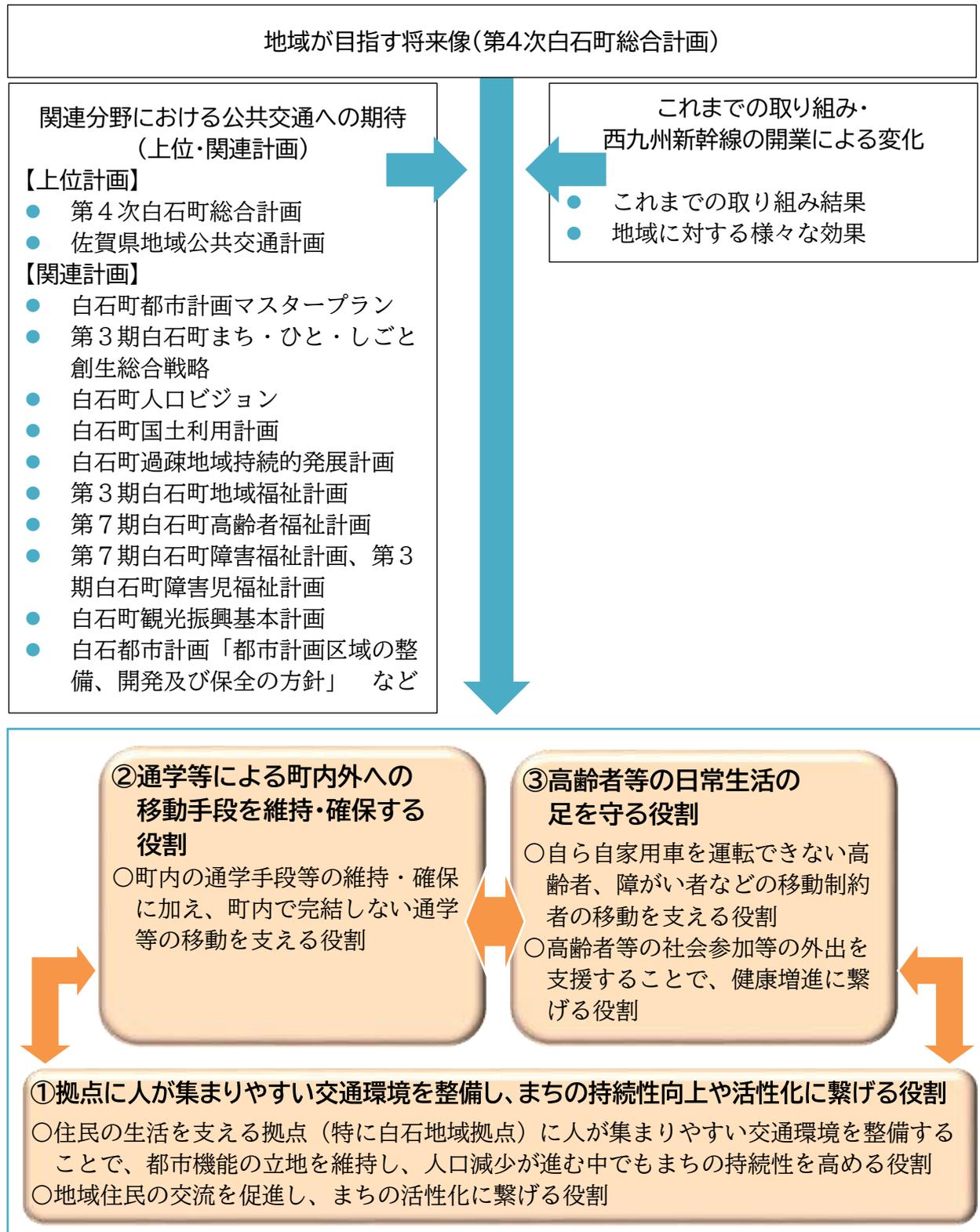


図 92 白石町の公共交通に求められる役割

6. 白石町における公共交通のあり方

6-1. 解決すべき課題

白石町の地域や公共交通の現状・問題点、公共交通に求められる役割などを踏まえ、地域が目指す将来像の実現に向けて、地域公共交通のなかで解決すべき課題を以下の通り整理しました。

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機能は、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ます。
- 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ります。

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ます。
- 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ります。
- 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ります。

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により、移動の総量が減少していく可能性が高いと考えられます。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ります。
- また、平成 16（2004）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ますが、コミュニティ交通全体でみたときに、路線重複や乗り合いが発生していない状況があり、移動サービスの継ぎ足し導入による支障が発生しています。
- 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ります。

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ますが、住民の公共交通の利用頻度は低く、自家用車に依存している状況にあります。
- 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す。

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ます。
- 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みたときに、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みられます。
- 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す。

6-2. 基本的な方針・計画の目標

解決すべき課題を踏まえて、白石町における基本方針・計画の目標を以下の通り定めます。

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します。
- また、町外からの移動手段となる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ます。

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を確保します。
- JR長崎本線や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ます。

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します。
- また、過度な自家用車利用から、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します。

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複解消等によって、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」を図ります。
- また、インセンティブを設けるなどにより、自家用車に頼りすぎなくても生活できる環境を整備します。

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、一体的なネットワークとして機能する公共交通を目指します。
- 多様な移動サービスをシームレスに繋ぐことで公共交通全体の利用者数を増やし、持続可能な公共交通体系の構築を目指します。

目標③: 持続可能な公共交通体系の構築

- 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を構築します。

6-3. 目標の達成状況を評価するための指標

計画の目標の達成状況を評価するための指標、およびそれぞれの指標の目標値を以下の通り設定します。

表 15 目標の達成状況を評価するための指標

目標	No.	評価指標	指標の定義 [データの取得方法]	設定意図
目標①: 町民の日常生活を支える移動手段の確保	①-1	広域交通の利用者数	<ul style="list-style-type: none"> 路線バス（佐賀線）およびあいのりタクシーの利用者数^{注1} [交通事業者資料・白石町資料より] 	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通の持続性向上に資する施策展開により広域交通が通勤・通学手段等として今後も引き続き一定の利用者数が確保されているか確認します。
	①-2	白石町への観光客数	<ul style="list-style-type: none"> 白石町への観光客数 [佐賀県観光デジタル人流分析より] 	<ul style="list-style-type: none"> 広域交通の利便性向上に資する施策展開により町外からの来訪者が増加しているか確認します。
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	②-1	コミュニティ交通の収支率	<ul style="list-style-type: none"> 予約制いこカーおよびあいのりタクシーの経常収支率（経常費用に対する経常収益の割合） [白石町資料より] 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利便性向上に資する施策展開によりコミュニティ交通の収支率が改善されているか確認します。
	②-2	コミュニティ交通に対する町の財政負担額	<ul style="list-style-type: none"> 予約制いこカーおよびあいのりタクシーに対する白石町の財政負担額^{注2}（公的資金投入額） [白石町資料より] 	<ul style="list-style-type: none"> 移動サービスの適正化・最適化に資する施策展開によりコミュニティ交通の財政負担額が維持・改善されているか確認します。
	②-3	お試し乗車券の利用回数	<ul style="list-style-type: none"> 施策④の実施に伴い、住民が実際に公共交通を利用した回数 [白石町資料より] 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通の利用促進に資する施策展開が有効的に活用されているか確認します。
目標③: 持続可能な公共交通体系の構築	③-1	住民の年間公共交通利用回数	<ul style="list-style-type: none"> 住民一人あたりの公共交通の年間利用回数^{注3} [交通事業者資料・白石町資料・佐賀統計情報館（佐賀県）より] 	<ul style="list-style-type: none"> 一体的な交通ネットワークの整備に資する施策展開により住民の公共交通利用者数が増加しているか確認します。
	③-2	公共交通関連施策に関わる施設・団体数	<ul style="list-style-type: none"> 施策④・⑤・⑥の実施に関わる施設・団体等の数^{注4} [白石町資料より] 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通体系の持続性に資する施策展開により公共交通の運営を支える仕組みが構築されているか確認します。

注1：鉄道は対象外とします。

注2：コミュニティ交通の財政負担額を確認するため現況値にはいこカーの財政負担も含めます。

注3：公共交通の利用回数は鉄道（肥前白石駅、肥前竜王駅）、路線バス（佐賀線）、コミュニティ交通を対象とします。また、人口は佐賀統計情報館（佐賀県）の公開データを使用します。

注4：行政機関・交通事業者は対象外とします。

表 16 評価指標の現況値と目標値

目標	No.	評価指標	単位	現況値 (基準年)	目標値	目標値設定の考え
目標①	①-1	広域交通の利用者数	万人/年	6.5 (R6 年度)	9.4	<ul style="list-style-type: none"> 直近5年間のトレンド推計では下方トレンドとなります。 そのため、過去5年間の最大値となる9.4万人(令和5年度)を目標値に設定します。
	①-2	白石町への観光客数	千人/年	842 (R6 年度)	1010	<ul style="list-style-type: none"> 令和4(2022)～令和6(2024)年のトレンド推計によって目標値を設定します。
目標②	②-1	コミュニティ交通の収支率	%	9.0 (R6 年度)	20.0	<ul style="list-style-type: none"> 直近5年間のトレンド推計では下方トレンドとなります。 そのため、過去5年間の最大値となる20%(令和3年度)を目標値に設定します。 なお目標値時点ではいこカーの廃止を検討しているため、いこカーの財政負担額を0とした場合の最大値とします。
	②-2	コミュニティ交通に対する町の財政負担額	万円/年	3,100 (R6 年度)	3,100	<ul style="list-style-type: none"> 利便性向上や移動サービスの適正化・最適化により、現行同程度の財政負担額を維持することを目標に設定します。
	②-3	お試し乗車券の利用回数	回/年	0 (R7 年度)	50	<ul style="list-style-type: none"> 新たな取り組みであることを考慮し、毎年10件程の上昇を目標に設定します
目標③	③-1	住民の年間公共交通利用回数	回/人・年	29.4 ^{注1} (R6 年度)	31.0	<ul style="list-style-type: none"> 令和2(2020)～令和6(2024)年のトレンド推計によって目標値を設定します。
	③-2	公共交通関連施策に関わる施設・団体数	件/年	0 (R7 年度)	10	<ul style="list-style-type: none"> 新たな取り組みであることを考慮し、毎年2件程の上昇を目標に設定します

注1：公共交通の利用回数は対象路線・駅を使用した人は全て白石町民として算出しています。そのため実数とは異なります。

6-4. 取り組みの方向性と施策の概要

基本方針を踏まえたうえで、計画の目標を実現していくため、以下のような方向性で取組を進めます。なお、それぞれの方向性と計画の目標の関連性についても合わせて示します。

6-4-1. 取り組みの方向性

【取り組みの方向性】		【方針・目標との関連性】		
【方向性】	【概要】	①	②	③
【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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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推進することで、コミュニティ交通の利便性向上を図ります。 	●	●	
【方向性②】 通勤・通学のための 移動手手段の整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 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します。 	●		
【方向性③】 複数の移動サービスの 連携強化	<ul style="list-style-type: none"> ● コミュニティ交通間の乗り継ぎなど、乗り継ぎの利便性を高めることで、公共交通全体の利用を促しながら複数の移動サービスの連携を強化します。 	●	●	
【方向性④】 自家用車から 公共交通への転換に に向けた意識醸成	<ul style="list-style-type: none"> ● 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ります。 ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● スクールバス等関連分野で実施されている移動支援策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図ります。 ● 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。 			●

6-4-2. 施策の概要

[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・福富線は廃止し、予約制いこカーへの移動需要の集約を図ります。

施策①-2:予約制いこカーのエリア区分の見直し

- 予約制いこカーの運行エリアを現状の4エリアから1エリア（白石町全域）に統合を検討します。

施策①-3:AI オンデマンド交通※の導入

- 予約制いこカーの利便性や効率性を高めるため、AI(人工知能)を活用した予約・配車システムを導入します。

※AI オンデマンド交通:利用者の予約情報をもとにAIが最適な運行ルートを算出し、乗合型で柔軟に運行する交通サービス。国のMaaS施策の一環として導入が進められています。

方向性
①

[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て「道の駅しろいし～江北駅」への運行ルートに変更します。

方向性
②

[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。

方向性
③

[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」を配布します。

方向性
④

[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

- 町の公共交通全体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

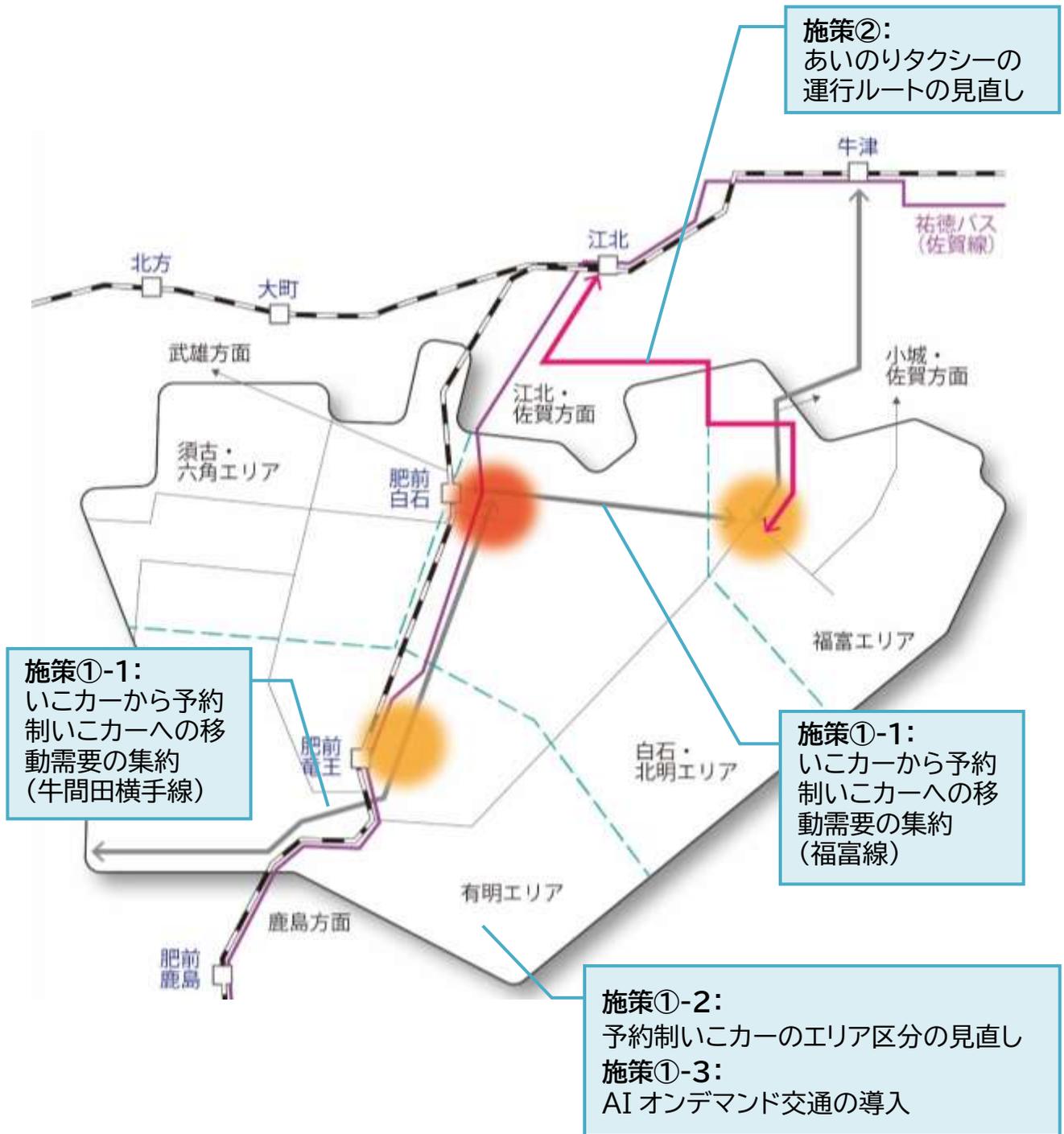
- コミュニケーションを通じて、公共交通を移動手段の選択肢として認識してもらい利用を促す、「モビリティ・マネジメント」を実施します。

方向性
⑤

[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。

6-4-3. 施策の展開イメージ



★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

6-5. 公共交通の役割と地域公共交通確保維持事業の必要性

6-5-1. 白石町における公共交通の役割

白石町においては、多様な交通モードが以下のような役割を担いながら相互に連携し、“一体的なネットワーク”として住民や来訪者に必要な移動サービスを持続可能な形で確保・維持していくこととします。

表 17 白石町における公共交通の役割

位置付け	区分	路線・系統等	役割	確保・維持策
地域間幹線	鉄道 (JR 在来線)	・ JR 長崎本線	・ 町内ならびに隣接市町の各拠点を連絡します。	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者と協議の上、一定以上の運行を確保します。 地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統）を活用し持続可能な運行を目指します。
	路線バス	・ 佐賀線（祐徳神社前～江北駅前～佐賀駅 BC）		
支線	あいのりタクシー	・ 道の駅しろいし～江北駅	・ 町内を運行し、軸となる地域間幹線などに接続します。	<ul style="list-style-type: none"> 地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）を活用し持続可能な運行を目指します。
	予約制いこカー	・ エリア未定		
	その他	<ul style="list-style-type: none"> 乗用タクシー 貸し切りバス スクールバス 自家用有償運送 互助（ボランティア）輸送 等 	<ul style="list-style-type: none"> 路線バスや予約制いこカーなどでは対応しにくい目的や移動を担い補完します。 	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況やニーズなどを踏まえて活用します。

6-5-2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

以下に示す路線・系統などについては、地域公共交通確保維持事業（地域間幹線系統・地域内フィーダー系統）を活用しつつ、運行を確保・維持していくこととします。

表 18 地域公共交通確保維持事業の必要性

位置付け	路線・系統等	地域公共交通確保維持事業の必要性
地域間幹線系統	佐賀線（祐徳神社前～江北駅前～佐賀駅 BC）	<ul style="list-style-type: none"> 佐賀市・江北町・鹿島市と白石町を結ぶ路線として通学・通勤・通院・買い物などに大きな役割を持ち、地域公共交通確保維持事業（幹線補助）による運行を確保・維持する必要があります。
地域内フィーダー系統	あいのりタクシー（道の駅しろいし～江北駅）	<ul style="list-style-type: none"> 白石町の福富エリアから鉄道駅への移手段としての役割を担うとともに、江北駅で佐賀線や広域交通（新幹線）との接続を可能とするなど、地域間幹線を補完する欠かせない路線です。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）による運行を確保・維持する必要があります。
	予約制いこカー（エリア未定）	<ul style="list-style-type: none"> 既存運行エリアの大幅見直しに伴い住民生活を支える各種施設への新たな移手段としての役割を担うとともに、地域間幹線とも接続をしているため、町外への広域移動も可能とするなど、地域間幹線を補完する重要な交通モードです。 一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業（フィーダー系統）による運行を確保・維持する必要があります。

6-5-3. 補助系統に係る事業および実施主体の概要

地域公共交通確保維持事業の対象となる事業及び実施主体の概要は以下の通りです。

なお、下表には計画期間中に新たに運行を開始（再編）することを想定している系統（本計画策定時には未運行）も含まれます。

表 19 補助系統に係る事業及び実施主体の概要

系統名	起点	経由地	終点	運行の態様	実施主体	補助事業の活用
路線バス 佐賀線 (祐徳神社前～江北駅前～佐賀駅BC)	・祐徳神社前	・江北駅前	・佐賀駅BC	・路線定期運行	・交通事業者	・幹線補助
あいのりタクシー	・道の駅しろいし	—	・江北駅	・路線定期運行	・白石町（交通事業者へ運行委託（4条乗合））	・フィーダー補助
予約制いこカー	・エリア未定			・区域運行	・白石町（交通事業者へ運行委託（4条乗合））	・フィーダー補助

7. 目標を達成するための施策

7-1. [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」によりカバーします。

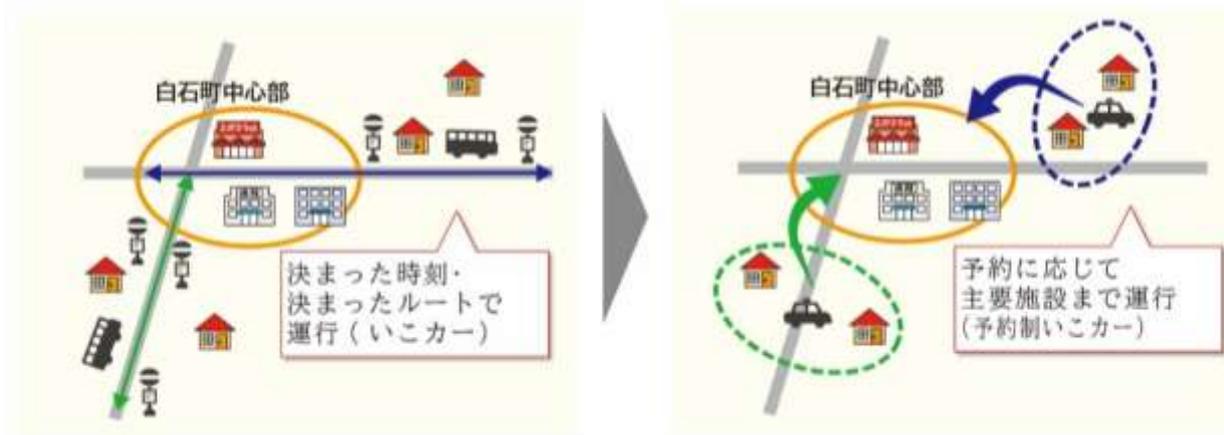
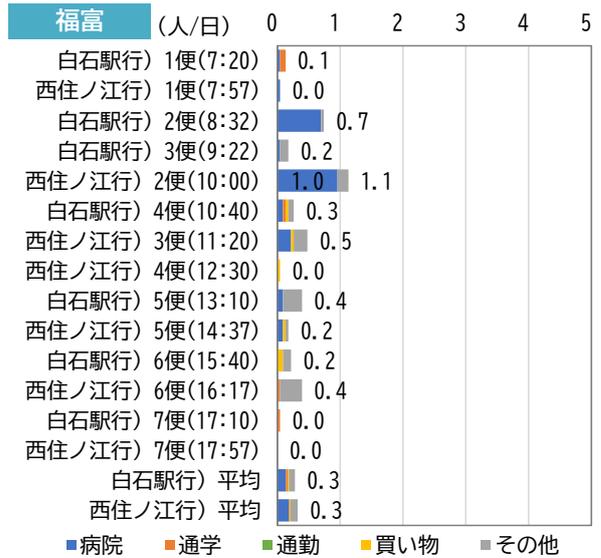
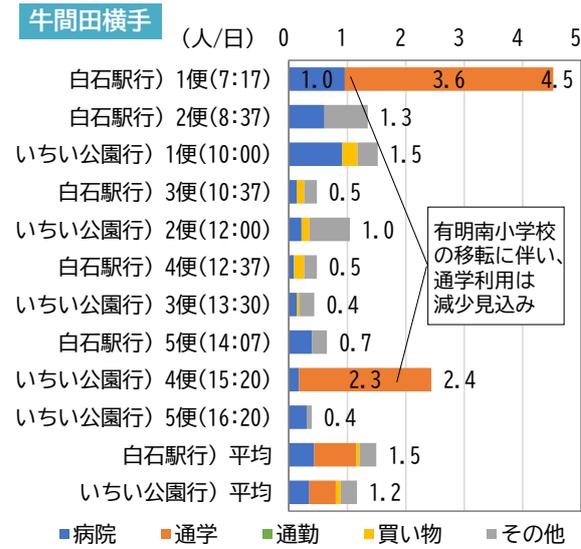


図 93 いこカーの廃止(イメージ)

[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）



■いこカーの方向別便別空便率（1日当たり）

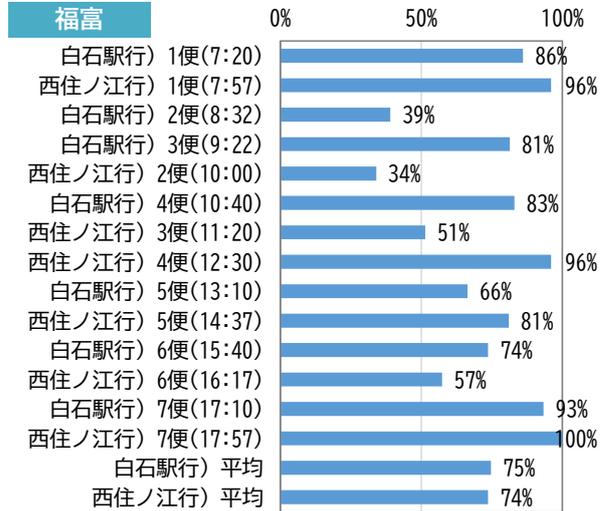
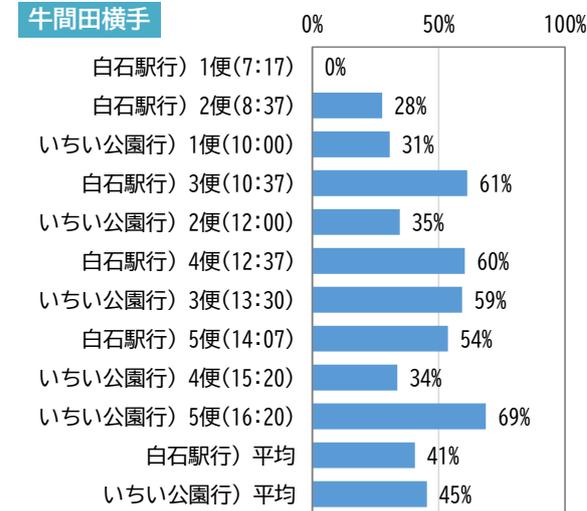


図 94 いこカーの利用者数と空便率

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、エリアによってばらつきがみられます。

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 エリアへの統合（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。

※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。

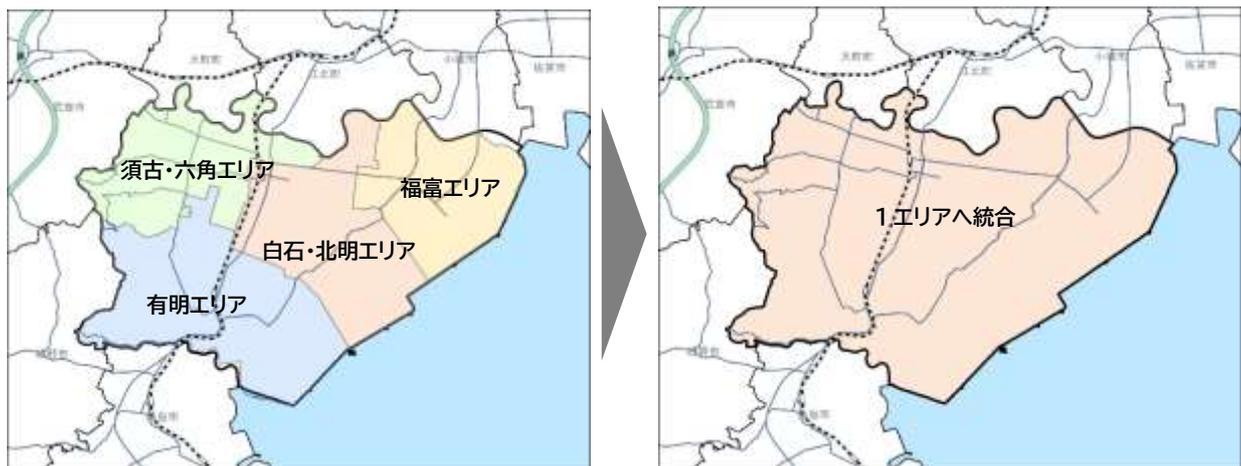


図 95 予約制いこカーのエリア区分の見直し

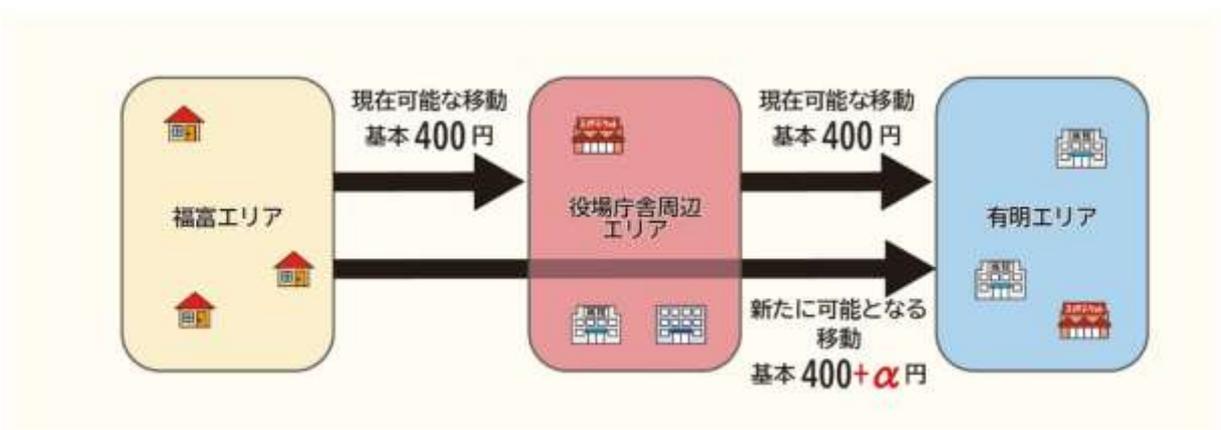


図 96 新たに移動できるようになったエリアに関する運賃形態(イメージ)

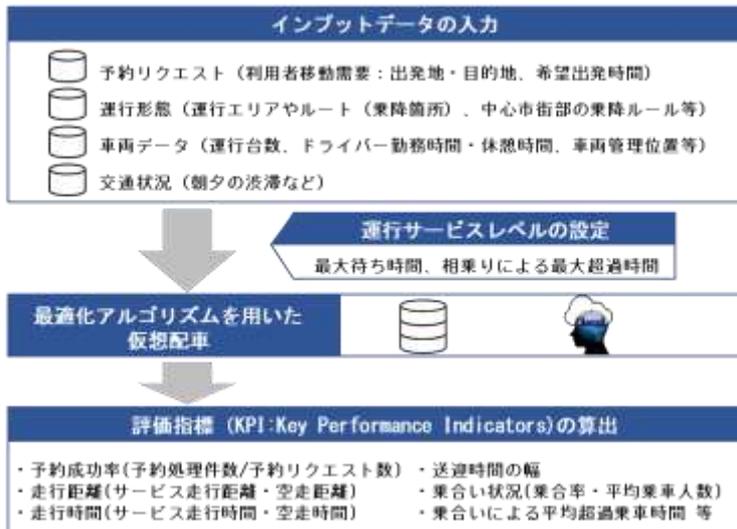
【シミュレーション結果】予約制いこカーのエリアの区分の見直しについて

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でシミュレーションを実施し、「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>	

⇒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あるというシミュレーション結果となりました。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ることが考えられます。

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・配車対応が困難になる懸念があります。

- 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に効率的な配車を行う「AI オンデマンド交通」を導入します。
- 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を導入します。
- 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 20 施策の実施スケジュールと実施主体等(施策①-1~①-3)

	実施内容	実施主体・役割分担	備考
	施策①-1 いこカーの 廃止 施策①-2 予約制いこ カーの見直し 施策①-3 AIオンデマン ド交通の導入		
令和8年度 (2026)	<ul style="list-style-type: none"> 利用者への周知 		
令和9年度 (2027)	<ul style="list-style-type: none"> 運行内容や運賃形態の検討 システムの導入検討 	<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"> いこカー廃止や実証運行については事前に十分な周知が必要 運賃形態は運賃協議会の開催が必要
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)	<ul style="list-style-type: none"> いこカーの廃止 予約制いこカーのエリア区分の見直し AIオンデマンド交通の導入 	<ul style="list-style-type: none"> 交通事業者が運行、町が継続支援 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 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"> 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る工夫が必要 必要に応じて予約制いこカーの目的地追加を検討
令和12年度 (2030)	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況などの確認、必要な改善策の検討 		
令和13年度～ (2031～)			

7-2. [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サービスを確保します。

● 施策の背景・必要性

現状で「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などを踏まえると、鉄道駅への移動が主な利用目的と考えられます。

西九州新幹線の開通に伴い、白石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。

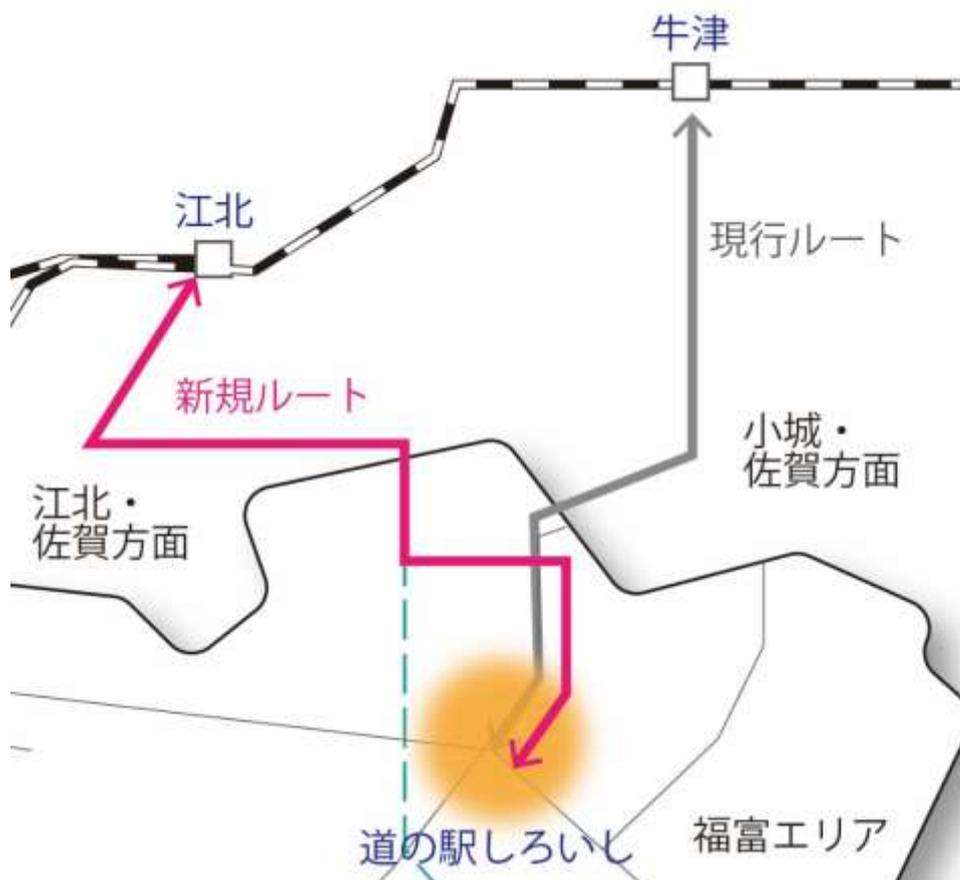


図 98 あいのりタクシーの運行ルートの見直し

表 21 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[普通電車]	
	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	6:50	7:10	▶	7:20(門司港)	7:26(長崎)
第2便	7:35	7:55	▶	8:11(鳥栖)	8:15(早岐)
第3便	8:20	8:40	▶	8:49(鳥栖)	9:31(早岐)
第4便	11:00	11:20	▶	11:31(鳥栖)	11:47(肥前浜)
第5便	15:00	15:20	▶	15:34(鳥栖)	15:46(肥前浜)
第6便	16:00	16:20	▶	16:30(鳥栖)	16:47(早岐)
第7便	17:00	17:20	▶	17:26(鳥栖)	17:48(諫早)
第8便	17:50	18:10	▶	18:31(鳥栖)	18:16(肥前浜)

※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 22 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 	<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"> • あいのりタクシーの運行ルートの見直し • 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"> • 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～)			

7-3. [施策③] 乗り継ぎ割引の適用拡大

コミュニティ交通間の乗り継ぎなど、乗り継ぎの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て、2路線目以降は無料で利用可能とする乗り継ぎ割引を実施しています。

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。このため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の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」の仕組みを検討していく上では、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 23 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"> ・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"> ・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"> ・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～)			

7-4. [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ります。

● 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、全体の約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をされているため「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・時刻検索方法を周知する「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や対象者の生活に何も変化がない状況での実施は効果が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 24 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・具体的な実施内容についての検討 ・乗り方教室の実施 	<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"> ・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9年度 (2027)			
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」を配布します。

〔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、ある程度幅広く検討する必要があります。

表 25 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)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 仕組み（制度・対象者）の検討 ・ 「お試し乗車券」の販売開始 	<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"> ・ 各種施策と組み合わせ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
令和9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)		<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 	
令和11年度 (2029)		<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

7-5. [施策⑤]公共交通の利用促進・意識醸成

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。

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(時刻表等)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」の情報提供も含める形で、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全体の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を使いやすく、見やすく、理解しやすいようなユニバーサルデザインを取り入れたマップの作成が必要です。
- ✓ 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にあわせた、適切なタイミングでの施策展開が重要になります。

表 26 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 	<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"> ・白石町公共交通マップの作成 		<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い「モビリティ・マネジメント」を実施します。

表 27 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	<ul style="list-style-type: none"> ○志望校を決める前の段階の中学生を対象として公共交通での通学も考慮した通学先の検討材料を提供します。 ○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します。
(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	<ul style="list-style-type: none"> ○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の実施、児童を通じた保護者に対する情報提供・利用呼びかけ等により、公共交通の利用促進を目指します。

― [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」の活用や、「施策④-1：「お試し乗車券」の配布」、「施策④-2：乗り方教室の実施」と連携した取り組みが必要です。



交通環境学習を通じた小学校モビリティ・マネジメントの実施(沖縄県南城市)

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。



▲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

表 28 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)	<ul style="list-style-type: none"> 具体的な実施内容についての検討 	<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・実施 	<ul style="list-style-type: none"> 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9年度 (2027)			
令和10年度 (2028)			
令和11年度 (2029)			
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

7-6. [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。
- 施設が個別に実施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（施設が運賃を負担する乗車券）を交付することで、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期待されます。

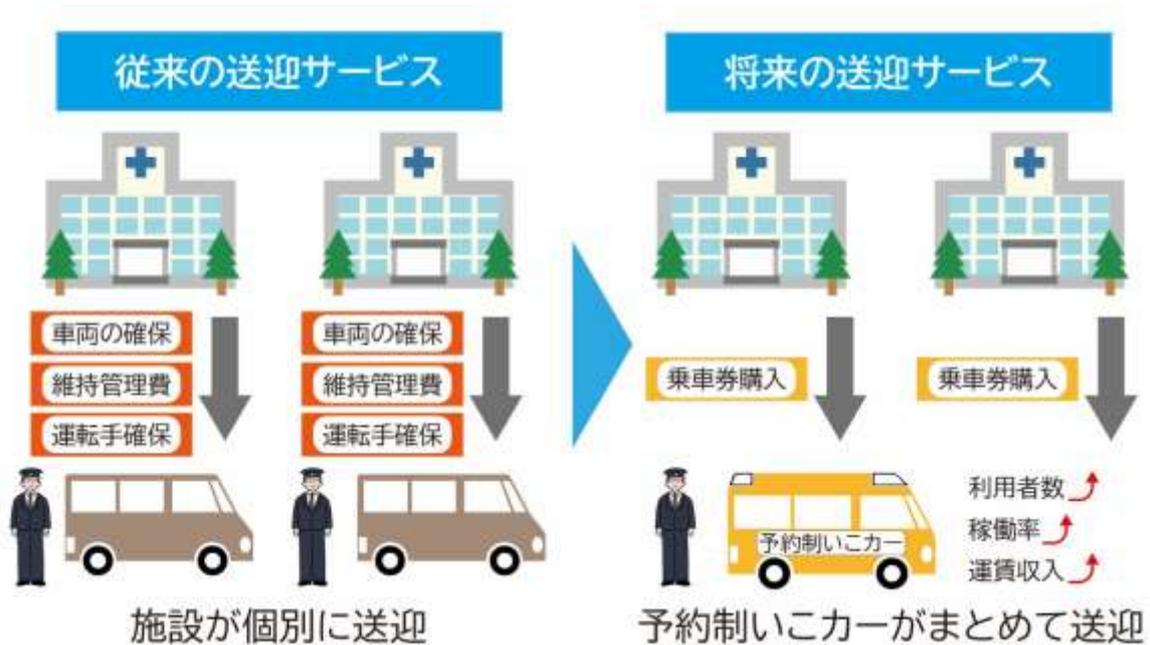


図 99 多様な主体が移動サービスを支える仕組みのイメージ

- ・ [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）については、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。

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す。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に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

表 29 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)	<ul style="list-style-type: none"> • 本格的な導入 • 連携施設の拡充推進 		
令和12年度 (2030)			
令和13年度～ (2031～)			

8. 計画の推進・進捗管理

8-1. 計画の推進体制

住民代表や国・県、道路管理者・交通管理者などから成る「白石町地域公共交通会議」による管理のもと、計画全体の推進および事業の進捗状況の確認、目標の達成状況の確認などを行い、計画の着実な推進を図ります。

また、当会議については、計画の管理だけではなく、白石町の地域公共交通について継続的に協議する「場」として位置づけ、住民ニーズの変化に応じた地域公共交通の見直し・改善（短期的な検討項目）や、持続可能な公共交通体系の構築に向けた事業・施策の検討などを行います。

8-2. 関係する主体と基本的な役割

計画の推進にあたっては、白石町が中心となって住民や交通事業者、関係主体等と連携・協働しつつ取り組むとともに、それぞれの主体が基本的な役割を分担します。

表 30 関係する主体と基本的な役割

関係主体	基本的な役割	
住民	<ul style="list-style-type: none">主体的に公共交通に関わり、公共交通の改善に向けた積極的な意見・アイデアを提案する役割を担います。また、行政とともに公共交通を支えるなど、協働による公共交通の確保・維持に向けた取組みの推進を図ります。	
交通事業者	<ul style="list-style-type: none">公共交通の運営・運行主体として、本計画に基づいた事業の展開を行いながら、白石町とともに持続可能な公共交通に向けた検討を進めます。	
関係機関	<ul style="list-style-type: none">白石町や交通事業者等と連携した取組みの検討を行います。	
国・県	<ul style="list-style-type: none">全体的な統括の視点から、計画の推進について、助言等を行うとともに、監査的な判断を行います。主に広域交通について、広域的な見地から、公共交通の維持・改善に取り組みます。	
道路管理者・交通管理者	<ul style="list-style-type: none">道路行政の視点から公共交通運営の正当性・妥当性について判断します。	
白石町	交通担当	<ul style="list-style-type: none">計画全体を進行する役割を担い、主体的に計画の管理及び推進を図るとともに、公共交通の確保・維持に向けた検討を行います。また、必要に応じて、県、関係市町と協働しながら公共交通の維持・改善に取り組めます。
	関係部署	<ul style="list-style-type: none">まちづくり、福祉、教育、観光振興などの施策を交通と連携して進め、交通需要の創出に取り組めます。

8-3. PDCA サイクルに基づく進捗管理

本計画に記載した施策については、毎年度その実施状況を確認し、未実施の施策や遅延が発生している施策についてはその要因を把握・分析した上で、次年度以降の対応を検討・実施することにより、着実な施策展開・計画の実現化を推進します。

また、「目標の達成状況を評価するための指標」についても、継続的なモニタリングを行い、必要に応じて計画の見直しを行うことで、計画の実効性を高めます。

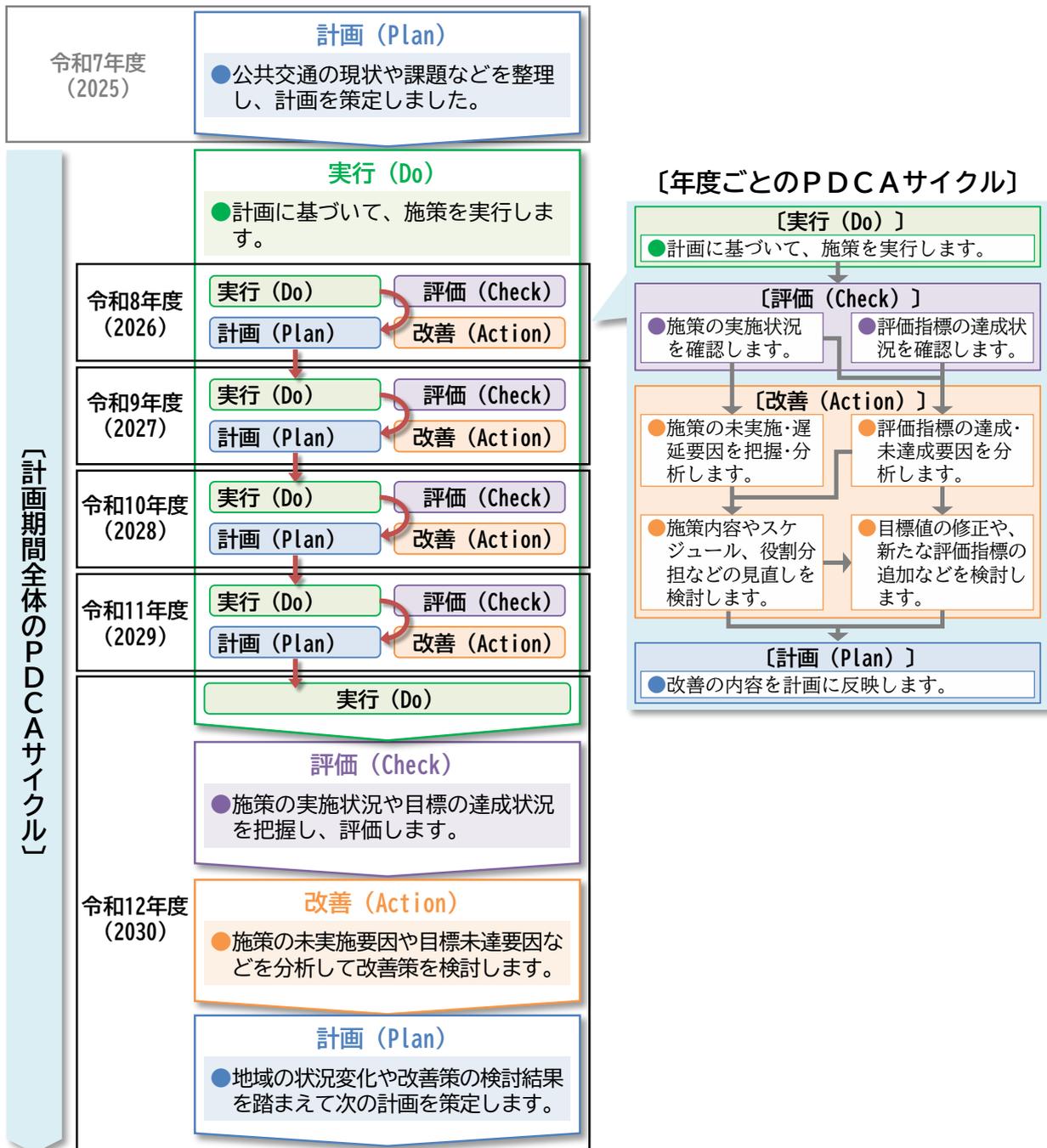


図 100 PDCA サイクルに基づく進捗管理

年度ごとの評価及び進捗管理については、地域公共交通会議の開催時期なども踏まえてスケジュールを設定し、計画の円滑かつ着実な推進に努めます。

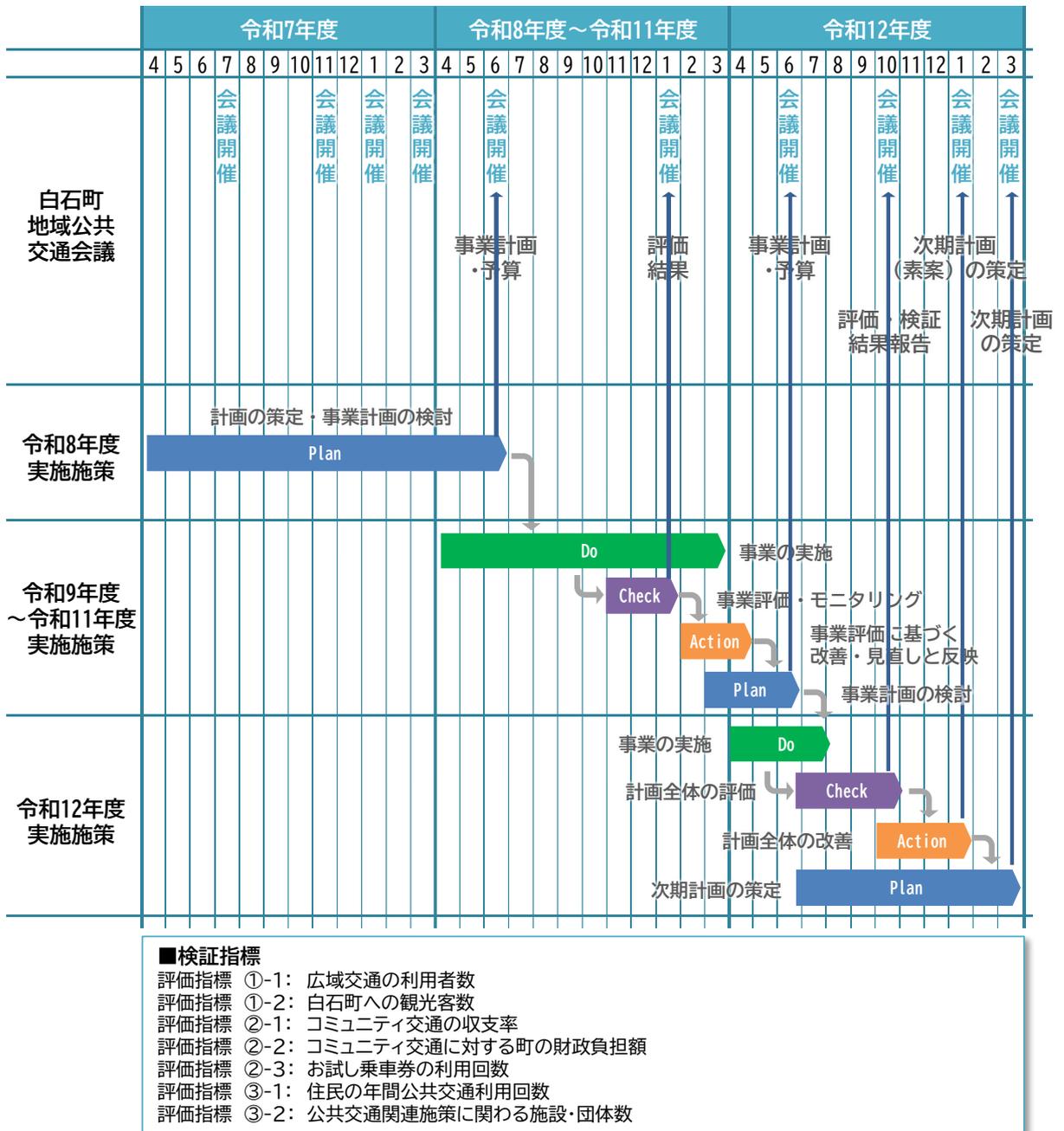


図 101 PDCA サイクルの取組スケジュール

8-4. 施策展開のロードマップ

計画期間中は以下のスケジュールに基づいて施策展開を推進することとし、年度ごとの実施状況を確認するとともに、必要に応じてスケジュールの見直しを行います。

方向性	施策		令和8年度 (2026)
[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	①いこカー・ 予約制いこ カーの見直し	①-1:いこカーから 予約制いこカーへ の移動需要の集約	・利用者への周知
		①-2:予約制いこ カーのエリア区分の 見直し	・運行内容・運賃形態の検討
		①-3:AIオンデマ ンド交通の導入	・システムの導入検討
[方向性②] 通勤・通学のための 移動手段の整備	②あいのりタクシーの運行ルート の見直し		・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
[方向性③] 複数の移動サービスの 連携強化	③乗り継ぎ割引の適用拡大		・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
[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	④運転免 許返納を 後押しす る施策の 展開	④-1:乗り方教室の実施	・具体的な実施内容についての検討
		④-2:「お試し乗車券」 の配布	・仕組み（制度・対象者）の検討
	⑤公共交 通の利用 促進・意 識醸成	⑤-1:白石町公共交 通ガイドブックの作成	・具体的な記載内容についての検討
		⑤-2:モビリティ・マネ ジメントの実施	・具体的な実施内容についての検討
[方向性⑤] 関連分野・多様な 主体との連携の促進	⑥多様な主体が移動サービスを支 える仕組みの構築		・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



令和9年度 (2027)	令和10年度 (2028)	令和11年度 (2029)	令和12年度 (2030)	令和13年度～ (2031)
	<ul style="list-style-type: none"> いこカーの廃止 予約制いこカーのエリア区分の見直し AIオンデマンド交通の導入 			
	<ul style="list-style-type: none"> 利用状況などの確認、必要な改善策の検討 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証運行 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 実証運行 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・ あいのりタクシーの運行ルートの見直し ・ 利用状況などの確認、必要な改善策の検討 			
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り継ぎ割引の実施 (コミュニティ交通間) 	<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) 		
<ul style="list-style-type: none"> ・ 乗り方教室の実施 				
<ul style="list-style-type: none"> ・ 「お試し乗車券」の販売開始 				
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白石町公共交通マップの作成 			
<ul style="list-style-type: none"> ・ モビリティ・マネジメントの実施 				
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 試行的な実施 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本格的な導入 ・ 連携施設の拡充推進 		

白石町地域公共交通計画

令和 8(2026)年 3 月

発行:白石町地域公共交通会議

(事務局:白石町総合戦略課)

〒849-1112 佐賀県杵島郡白石町大字福田 1247 番地 1

電話:0952-84-7132 FAX:0952-84-6611

E-mail:sougousenryaku@town.shiroishi.lg.jp