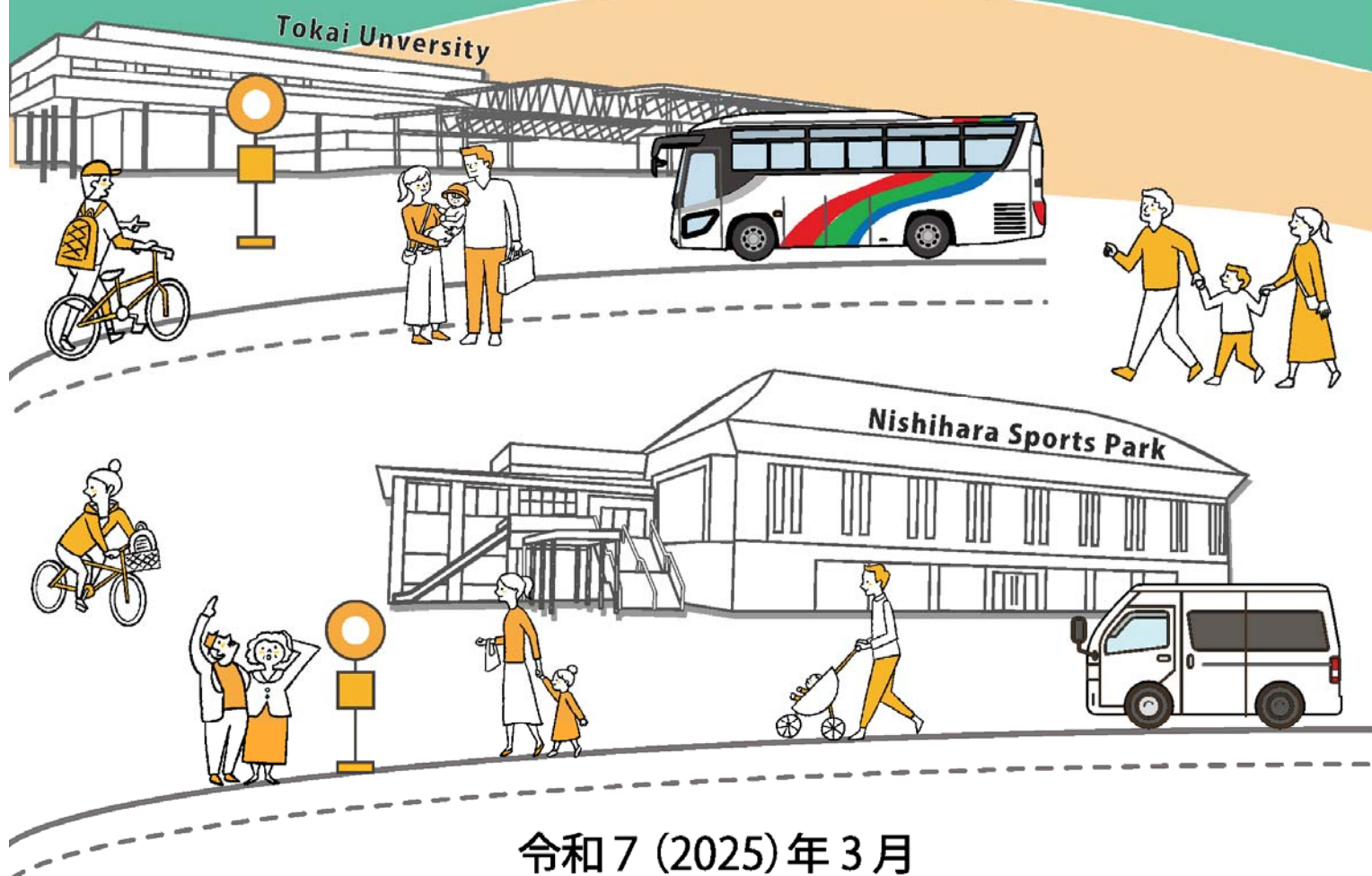


西原村 地域公共交通計画



令和7(2025)年3月

西原村

目 次

第1章 西原村地域公共交通計画の概要

1. 計画策定の背景・目的	2
2. 計画の役割	3
3. 計画の対象区域	3
4. 計画期間	4
5. 計画の位置づけ	4
6. 上位・関連計画の整理	
6-1. 第6次西原村総合計画(2024年度～2033年度)	5
6-2. 西原村人口ビジョン 第3期まち・ひと・しごと創生西原村総合戦略(令和6年3月版)	6
6-3. 第2期 西原村地域福祉計画・地域福祉活動計画(令和5年3月)	7
6-4. 熊本県地域公共交通計画(令和3年3月、令和6年6月一部改訂)	8

第2章 西原村の地域特性と公共交通の現状

1. 地域特性の整理	
1-1. 地勢・土地利用	12
1-2. 人口	13
1-3. 都市機能・観光資源	16
1-4. 交通	17
1-5. 観光	21
2. 公共交通の現状整理	
2-1. 公共交通体系	22
2-2. 路線バス	24
2-3. 快速バス(たかもり号)	27
2-4. タクシー・福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)	28
2-5. 熊本都市圏総合都市交通計画における付帯調査結果	29

第3章 住民アンケート調査及び事業者等へのヒアリング結果

1. 住民アンケート調査結果	32
2. 上位・関連計画におけるアンケート結果	41
3. 事業者等へのヒアリング結果	45

第4章 地域公共交通の課題・目標

1. 地域公共交通の問題点・課題	50
2. 基本理念・目標・将来像	
2-1. 基本理念	59
2-2. 目標	60
2-3. 将来像	61
2-4. 目標指標	62

第5章 施策・事業・スケジュール

1. 目標達成に向けた施策体系	72
2. 施策・事業・スケジュール	
2-1. 村内外が“つながる” 施策・事業・スケジュール	73
2-2. 今あるものを“いかす” 施策・事業・スケジュール	76
2-3. みんなで“はぐくむ” 施策・事業・スケジュール	79
3. 計画の推進	83

参考資料

1. 計画策定の経緯	86
2. 地域公共交通会議	87

第 1 章

西原村地域公共交通計画の概要



1. 計画策定の背景・目的

本計画は、社会情勢の変化や住民意向、関係法令の改正内容を踏まえて策定します。

社会情勢の変化

西原村では、平成 28(2016)年の熊本地震により、村内の半数以上の家屋が全半壊の被害を受け、2箇所災害公営住宅の整備、震災復興のシンボルとなる西原村運動公園の整備、都市基盤施設の整備など、着実に復興を進めてきました。また、熊本地震の影響により人口が減少しましたが、近年の人口は熊本地震前まで回復し、令和6(2024)年 12 月には過去最高値に近づいています。

村を取り巻く環境としては、近隣自治体である菊陽町に世界最大手の半導体メーカーが進出したことから産業集積や地価高騰が進み、周辺地域で交通渋滞の悪化が見られています。

村内の公共交通機関としては、タクシーや大津町及び益城町への移動を担う路線バスが運行していますが、令和2(2020)年からの新型コロナウイルス感染症拡大による影響や、運転士における労働時間等の改善のための基準の運用(2024 年問題)等に伴う公共交通事業者の運転士不足など、本村の公共交通機関を取り巻く環境が大きく変化しています。

住民意向

西原村では、第6次西原村総合計画(令和6年2月)及び第2期西原村地域福祉計画・地域福祉活動計画(令和5年3月)策定に係る住民意向調査において、交通の便が悪いことや公共交通機関が少ないことが不満の上位に挙がっています。

地域交通法の改正

国土交通省では、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律(以下、地域交通法と略す)」が令和5(2023)年に施行され、自治体・公共交通事業者・地域の多様な主体等の「地域の関係者」の「連携と協働」が規定されました。また、地域公共交通の「リ・デザイン」(再構築)に向けて制度の創設・拡充がされています。

令和6(2024)年に設置された国土交通省「交通空白」解消本部では、「公共ライドシェア」や「日本版ライドシェア」について、地域の足対策や観光の足対策として全国普及が進められているところです。

本村の地域特性や地域公共交通網の現状及び問題点、地域住民の生活行動・ニーズ等を把握するとともに、村政方針等との整合を図りながら地域公共交通のあり方やその実現のための施策・事業などを検討し、将来的に持続可能な地域公共交通サービスの姿を示すことを目的として、「西原村地域公共交通計画」を策定します。



2. 計画の役割

本計画の役割は、以下に示す5つのとおりです。

① 地域公共交通の課題や方向性を示す

○村の公共交通の全体ビジョンや政策推進の観点を示すことができます。

○事業実施にあたっての住民・議会への説明、予算要求時の財政協議などに際し、法定の計画に事業が位置づけられていることを根拠として示すことができます。

② 公共交通機関同士の役割分担の明確化と連携強化

○地域公共交通計画の作成をきっかけに、地域全体の交通ネットワークの在り方について、鉄道・バス・タクシー・その他地域の輸送資源を一体として検討し、地域公共交通全体の連携強化や効率性を高めるための方針・目標・取組を関係者で議論することができます。

③ 関係者間の連携と協働の強化

○法定協議会を設置し、協議・意見交換・合意のもとに計画作成を進めることにより、行政・交通事業者・地域団体等のアクションプランを立てることができるとともに、新たな問題を解決するための方針を話し合うことができます。

④ まちづくり施策や観光施策との連携と協働の強化

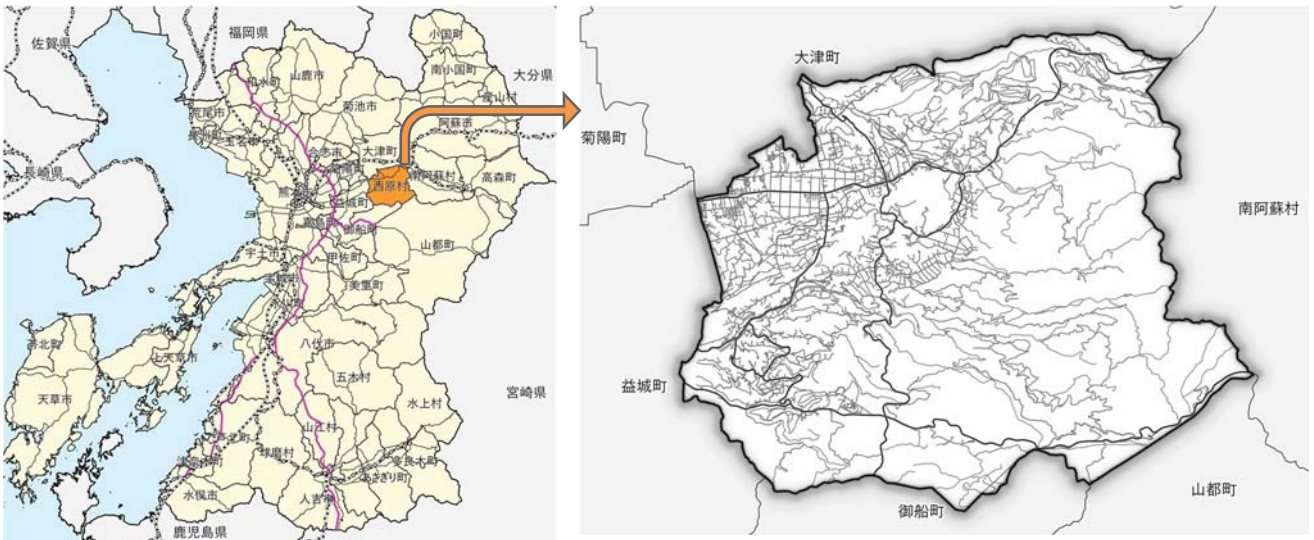
○まちづくり施策や観光振興施策など関係する分野との連携や事業推進等に繋がります。

⑤ 地域における公共交通施策の継続性

○計画に目標と取組に対するPDCA サイクルが位置づけられていることで、定期的なチェックを行うなどモニタリング機能が働くことにより、突発的な利用者減少や路線廃止などを早期に察知し、対応を検討することが可能となります。

3. 計画の対象区域

本計画の対象区域は西原村全域とします。なお、路線バスや快速バス(たかもり号)などの自治体間を横断して移動する幹線交通、熊本空港(阿蘇くまもと空港)や JR 肥後大津駅などの交通結節点も含めた広域的な視点における移動も考慮し、計画を策定します。



計画の対象区域



4. 計画期間

本計画の計画期間は、令和7(2025)年から令和11(2029)年の5年とします。

	R6 (2024)	R7 (2025)	R8 (2026)	R9 (2027)	R10 (2028)	R11 (2029)	R12 (2030)	R13 (2031)	R14 (2032)	R15 (2033)
第6次西原村 総合計画	前期基本計画					後期基本計画				
第3期まち・ ひと・しごと・ 創生西原村 総合戦略										
西原村地域 公共交通計画 【本計画】							次期計画			

次期計画に向けて
見直しを検討

5. 計画の位置づけ

本計画は、「西原村総合計画」を上位計画とし、「西原村人口ビジョン まち・ひと・しごと創生総合戦略」、「西原村地域福祉計画・地域福祉活動計画」、「熊本県地域公共交通計画」等の関連計画と整合・連携を図り、策定します。

なお、本計画は「地域交通法」や「交通政策基本法」に基づいたものです。



上位・関連計画の位置づけ



6. 上位・関連計画の整理

上位計画の「西原村総合計画」や関連計画の「西原村人口ビジョンまち・ひと・しごと創生総合戦略」、「西原村地域福祉計画・地域福祉活動計画」、「熊本県地域公共交通計画」等の内容を踏まえ、本計画を策定します。

6-1. 第6次西原村総合計画(2024 年度～2033 年度)

■ 基本理念

地方自治体を取り巻く環境は刻一刻と変化を続けている中、このような変化に取り残されることなく、自治体経営の在り方も柔軟な取組が求められています。常に変化を続けることは決して容易なことではありません。しかし、地方自治の持続可能性を高め、先人が築き上げてきた歴史や風土を将来に繋いでいくために、私たち自身が常に挑戦する意識を持ち、変化に柔軟に対応する必要があります。

また、私たちが住むこの西原村には、豊かな自然、阿蘇を望む美しい景観、安全で豊富な水資源等、人工的には生み出すことができない貴重かつ何物にも代えがたい財産があります。こうした財産は、これから先も私たちのふるさとの誇りとして積極的に保全し続けていく責任があり、未来を担う世代へと繋いでいかなければなりません。

これからの西原村の将来を展望するにあたり、第6次西原村総合計画における『むらづくりの基本理念』を右のとおり掲げています。

■ むらづくりの基本理念 ■

新たな挑戦色あせない誇り
明日へつながるみんなの西原村

■ 目指す将来像

住民の声や想いに耳を傾け、村に暮らす人々の暮らしの豊かさを追求していくことがむらづくりの原点です。

そのためには、職員の資質の向上を図るとともに、地域をけん引するリーダーとなる人財を育成し、多くの住民が主体的にむらづくりに参画できる機会を提供していくことが重要です。

そして、多様な想いをもつ住民同士が、むらづくりの様々な場面において活躍できる社会を築いていかなければなりません。

むらづくりの基本理念を踏まえ、西原村は、住民自身がむらづくりの主人公となり、住民自身がふるさとに誇りをもって、いつまでも住み続けたいと思えるむら、熊本地震から復旧・復興を成し遂げ、更に西原村の魅力を知ってもらうことで村外のひとに住んでみたいと関心を持ってもらえるむらを目指して、10 年後のむらのありたい姿を、右のとおり『むらの目指す将来像』として定めています。

■ むらの目指す将来像 ■

ひとが育みひとと輝く
誇りあるふるさと西原村



■ 基本施策 2-6 道路・交通ネットワークの整備

○ 現状と課題

平成 22(2010)年度より、障がい者と 75 歳以上の住民を対象に「福祉タクシー料金助成事業」を開始し、事業開始当初に比べて対象者が拡大しています。この事業は、民生委員を通じて、事業の利用対象となる住民の把握と利用促進を図っており、併せて、ホームページ等を活用して事業の周知に努めています。

また、県の生活交通路線維持費補助金を活用し、路線バス 4 系統に係る赤字補填を行い、地域公共交通の維持を図っています。しかしながら、県からの補助は段階的に減額されており、路線バスの乗車率アップと併せて、新たな公共交通網整備の検討の機会や将来を見据えた整備の検討が必要となっています。

○ 主な取組

福祉タクシー事業の普及

- ・福祉タクシー事業の利用基準を見直し、利用促進を図ります。

公共交通基盤の整備

- ・路線バスの運行に係る補助を行いながら、路線運行を維持していきつつ、乗車率アップに取り組めます。
- ・コミュニティバスや乗り合いタクシーなど、新たな公共交通基盤の整備を検討します。
- ・今後の空港アクセス鉄道の整備状況を注視しながら、村内への駅設置を要望し、住民の利便性向上に取り組めます。
- ・これからの地域交通のあり方を検討するために、地域公共交通計画の策定を視野に入れた地域公共交通会議の発足に向けて取り組みます。

6-2. 西原村人口ビジョン 第3期まち・ひと・しごと創生西原村総合戦略(令和6年3月版)

■ 地域ビジョン

地域ビジョンは、人々が西原村に訪れ、居住先として選ばれ、住みたいと思われる地域として、村の魅力が最大限に発揮されている姿を描いたものです。

多様性を受け入れ、あらゆる価値観を満ちし、地域の魅力をより多くの人々に伝えていくことを目指しています。

住みたいむら 住みたいむら
価値観が満たされるむら
にしはら



■ 基本戦略4 住みたい、住み続けたい西原村の実現

基本戦略4-1 暮らしやすいむらづくり

村民が暮らしやすく、住み続けられる環境づくりを進めるために、交通弱者や中高生の通学などの交通手段を確保するとともに、公共交通基盤の整備について検討します。

施策 4-1-1 交通弱者への支援・公共交通基盤の充実

高齢者及び障がい者(児)がタクシーに乗車した場合に、その乗車料金の一部助成を継続します。

また、デジタル技術を活用したスマートモビリティの導入を含め、公共交通基盤の充実に向けた検討を行います。

6-3. 第2期 西原村地域福祉計画・地域福祉活動計画(令和5年3月)

■ 基本方針 2 支え合いによる「地域の輪づくり」

目標3 暮らしやすい環境整備

① 村内の交通手段の確保

西原村では買い物や通院などの際の移動支援に関する住民からのニーズは高く、村では福祉タクシー料金助成事業を行っています。福祉タクシーの利用促進を図るとともに、新たな移動手段について検討します。

住民・地域（団体）で取り組めること	
○ 特にどこへ行くときに不便なのかといった移動ニーズを明確にし、村や社会福祉協議会へ相談しましょう。	
地域福祉計画	地域福祉活動計画
行政が取り組むこと	社会福祉協議会が取り組むこと
○ 福祉タクシーの利用状況等について評価を行うとともに、乗り合いタクシーなど他の交通機関について、村の実情に合わせて導入を検討します。 ○ 買い物や通院等の支援を行っている人・団体を支援します。	○ 関係機関と協力し、村の実情に沿った移動支援体制の充実化を図ります。

西原村総合計画の基本理念である「新たな挑戦色あせない誇り明日へつながるみんなの西原村」や将来像「ひとが育みひとと輝く誇りあるふるさと西原村」、西原村人口ビジョン 第3期まち・ひと・しごと創生西原村総合戦略の地域ビジョンである「住みたいむら 住み続けたいむら 価値観が満たされるむら にしはら」を踏まえ、地域公共交通のあり方や将来像等を検討する必要があります。

また、路線バスに変わる新たな公共交通基盤の整備やデジタル技術を活用したスマートモビリティの導入等について、本計画で検討を進めていくことが重要です。



6-4. 熊本県地域公共交通計画(令和3年3月、令和6年6月一部改訂)

■ 基本的な方針及び計画の目標

「地域公共交通をとりまく現状と課題」及び「新しいくまもと創造に向けた基本方針」等の本県の上位計画並びに関連計画等を踏まえ、目指すべき将来像とそれに向けた本計画の基本的な方針や計画の目標を右のとおり定めています。

目指すべき
将来像

「新しいくまもと」の創造に資する
県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築

計画の
基本的な方針

社会動態の変容によって絶え間なく変化・多様化する
県民の移動ニーズを満たす、地域公共交通施策の展開
～公共交通の持つ効果の最大化に向けた輸送資源の総動員～

計画の目標① 持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

計画の目標② 輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

基本的な方針及び計画の目標

目標①：持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築

県の公共交通ネットワークの骨格となる幹線公共交通(鉄軌道・路線バス等)について、その役割を明確に定義したうえで、交通事業者どうし、並びに交通事業者と自治体との協働により、将来にわたり、その持続可能性を高め、ネットワークとしての維持を図る。

また、2度の大きな災害の経験を踏まえ、災害時のネットワークの持続性についても向上を図る。



幹線交通ネットワーク図

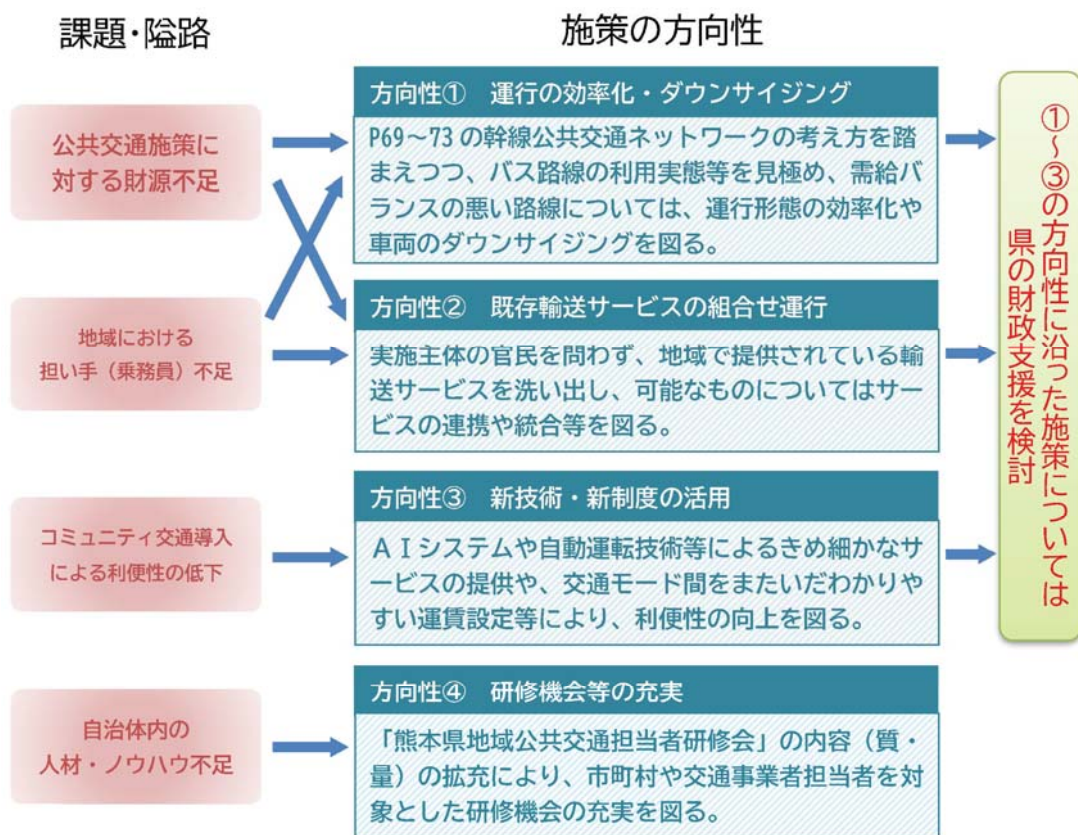


目標②：輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実

輸送資源が縮小する中でも多様化する県民の移動ニーズに対応するため、既存の輸送資源の活用や、複数市町村間の協働による広域コミュニティ交通の導入、新たな法制度やモビリティ技術の活用等、あらゆる選択肢の中から地域の実情に応じて適切な施策を導入できるような指針を立案し、幹線公共交通ネットワークを補完するコミュニティ交通の充実を図る。

【コミュニティ交通の充実に向けた指針】

計画の目標である「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」に向けて、コミュニティ交通施策の検討・実施主体である市町村が抱える課題・隘路等を踏まえ、施策の方向性を次のとおり定めています。



コミュニティ交通の充実に向けた施策の方向性

熊本県地域公共交通計画では、目指すべき将来像を「新たなくまもと」の創造に資する県内各地域の実情に応じた公共交通網の構築」とし、計画の目標として「持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築」、「輸送資源の総動員によるコミュニティ交通の充実」が定められています。

持続可能な幹線公共交通ネットワークの構築については、西原村役場周辺を中心とした拠点、快速バスや路線バスのネットワークの維持・確保に関する方向性が示されています。

このように、県が示す地域公共交通に関する将来像や方向性と整合・連携を図ることが重要です。

第 2 章

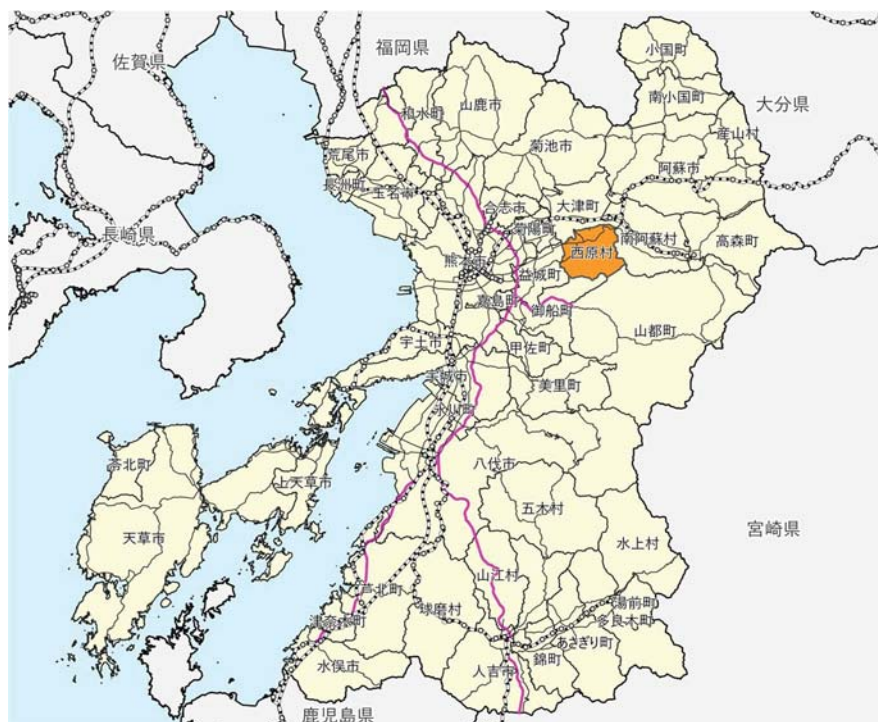
西原村の地域特性と公共交通の現状



1. 地域特性の整理

1-1. 地勢・土地利用

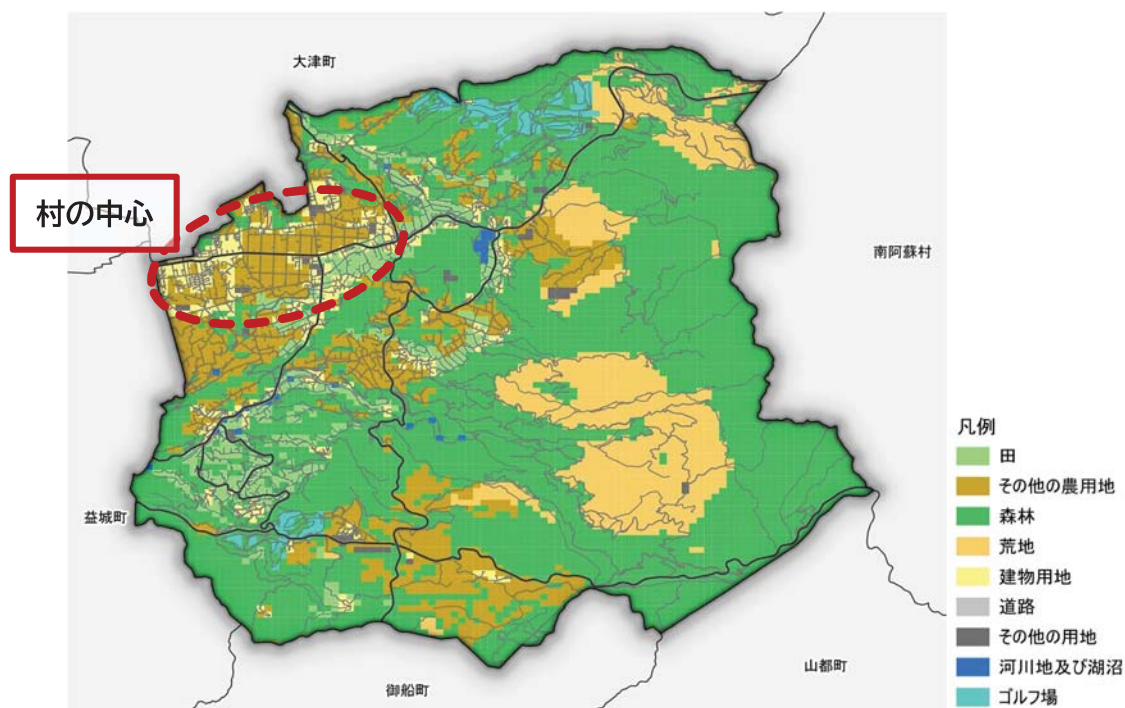
熊本県阿蘇郡の西原村は、熊本市の中心部から東へ約 20km に位置し、熊本都市圏と阿蘇カルデラの間に位置しています。



西原村の位置図

資料：国土交通省 国土数値情報

熊本市や熊本空港(阿蘇くまもと空港)に近接した村域北西部は建物用地が形成され、村の中心部となっています。また、周辺部は田・農用地・森林に囲まれた土地利用となっています。



土地利用現況図 (100m メッシュ)

資料：国土交通省 国土数値情報

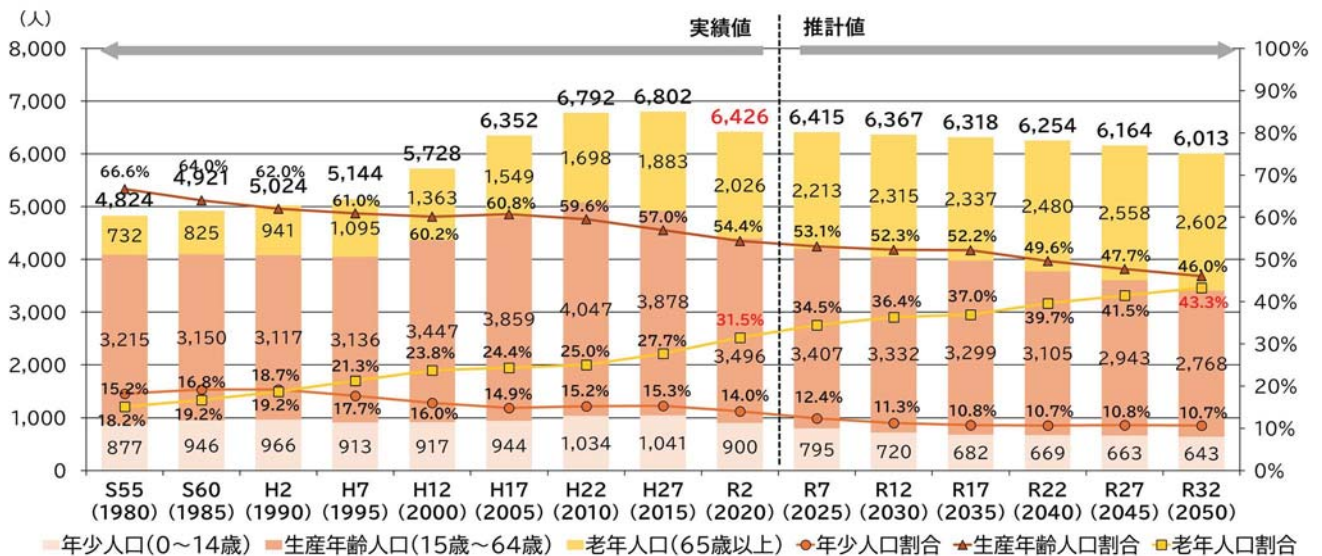


1-2. 人口

■ 総人口と年齢3区分別人口・人口割合

○本村の総人口は、昭和 55(1980)年から平成 27(2015)年にかけて増加していたものの、平成 28(2016)年の熊本地震を契機に減少に転じ、令和2(2020)年は 6,426 人まで減少しています。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口(R5.12)によると、令和7(2025)年以降についても同様に減少していく傾向ですが、実態としては増加傾向にあります。

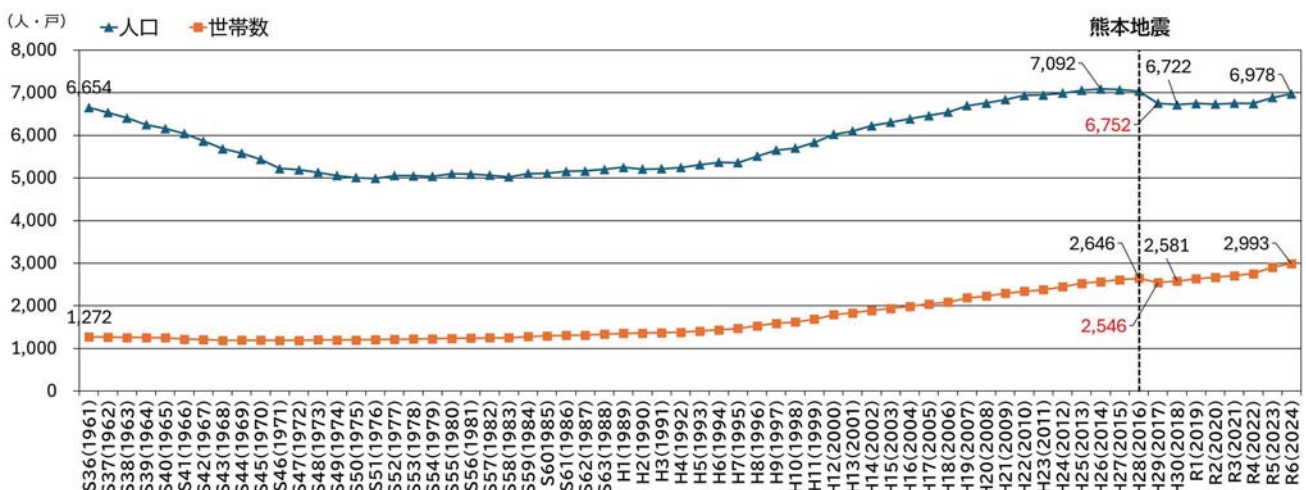
○令和2(2020)年の高齢化率は 31.5%ですが、令和 32(2050)年には 43.3%まで増加することが予測されます。



総人口と年齢3区分別人口・人口割合の推移 資料：H7～R2 総務省 国勢調査、R7以降 国立社会保障 人口問題研究所

■ 村統計による総人口と世帯数

○平成 28(2016)年に発生した熊本地震の影響により、平成 29(2017)年には総人口 6,752 人、世帯数 2,546 世帯と減少しましたが、令和6(2024)年には熊本地震前まで人口が回復して過去最高値に近づき、世帯数も増加し続けています。なお、人口増加の主な要因としては、近隣自治体への世界最大手の半導体メーカーの進出による宅地開発の進展などが挙げられます。

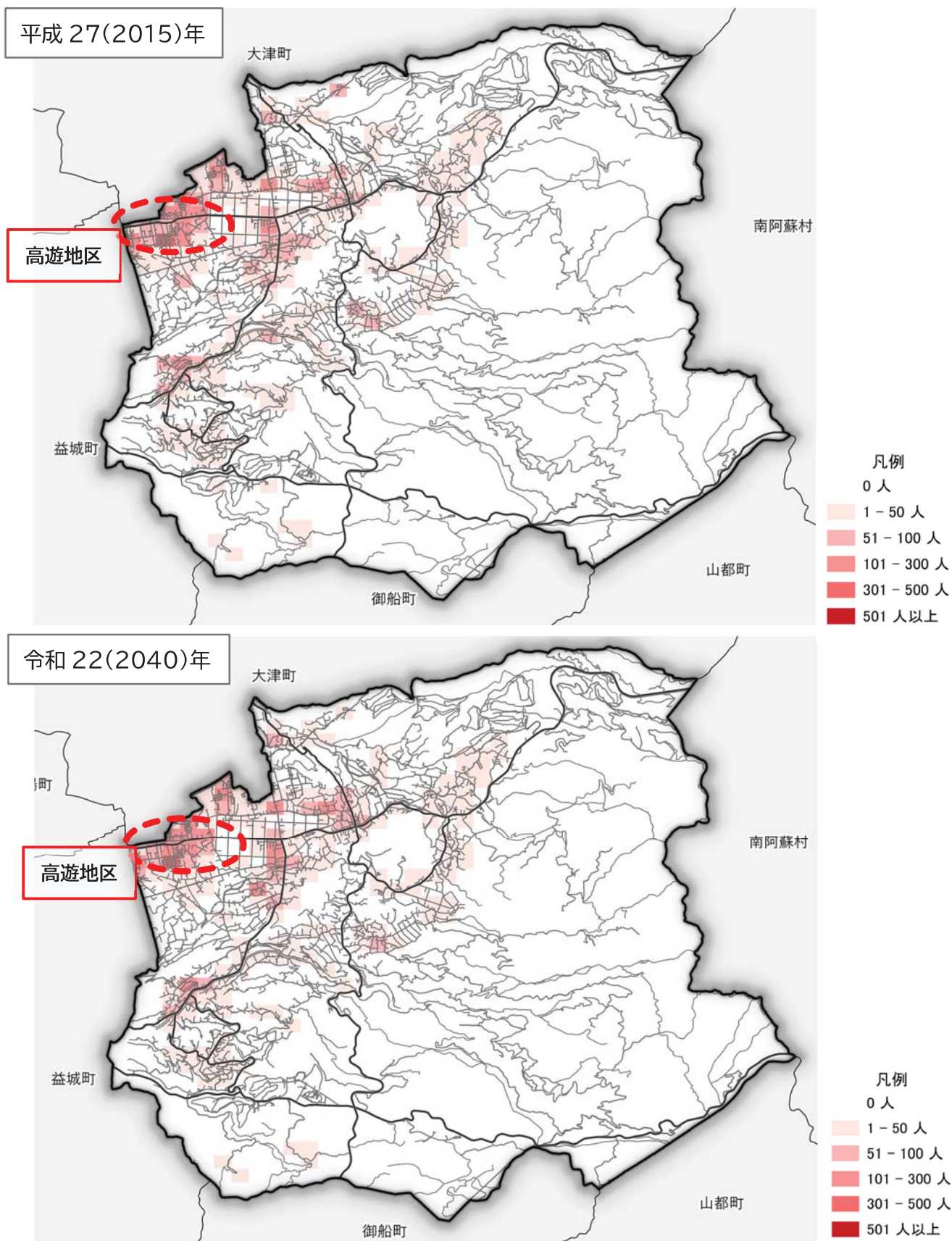


総人口と世帯数の推移

資料：西原村



○平成 27(2015)年と令和 22(2040)年の人口分布を比較すると、村域北西部の高遊地区で人口増加、村域南部や北部では人口減少することが予測されます。



人口分布（500m メッシュ）の比較

資料：国土交通省 国土数値情報

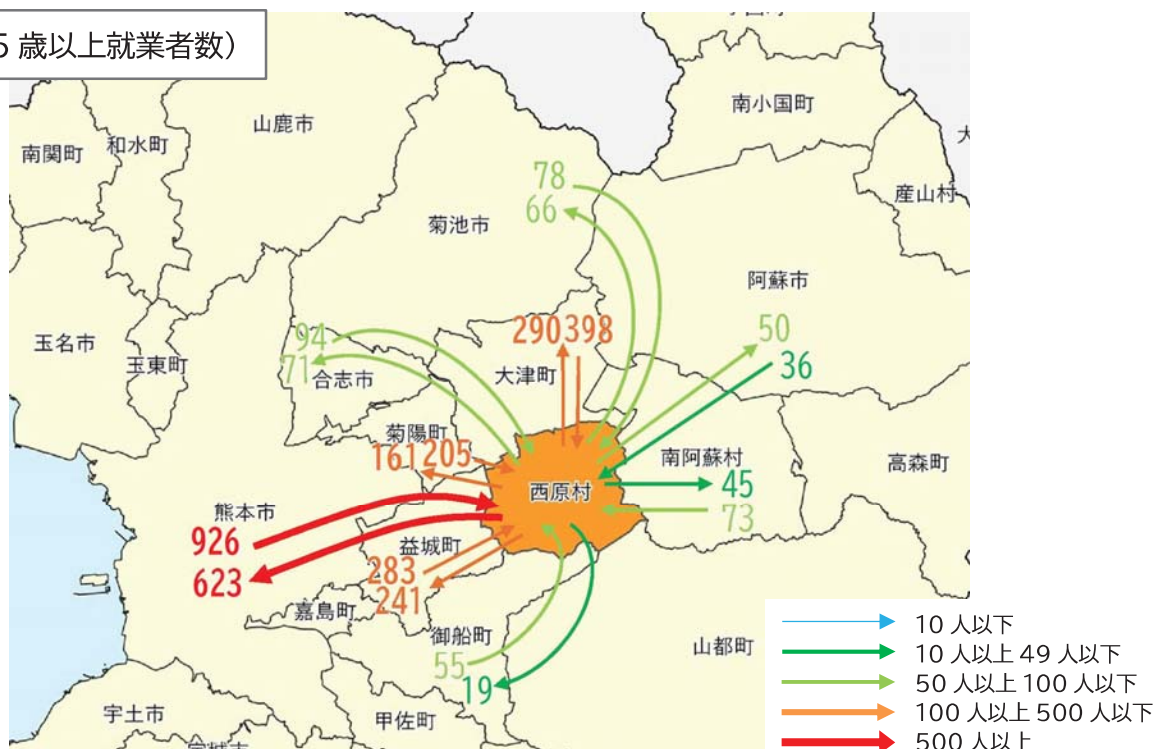


■ 通勤・通学の流動状況

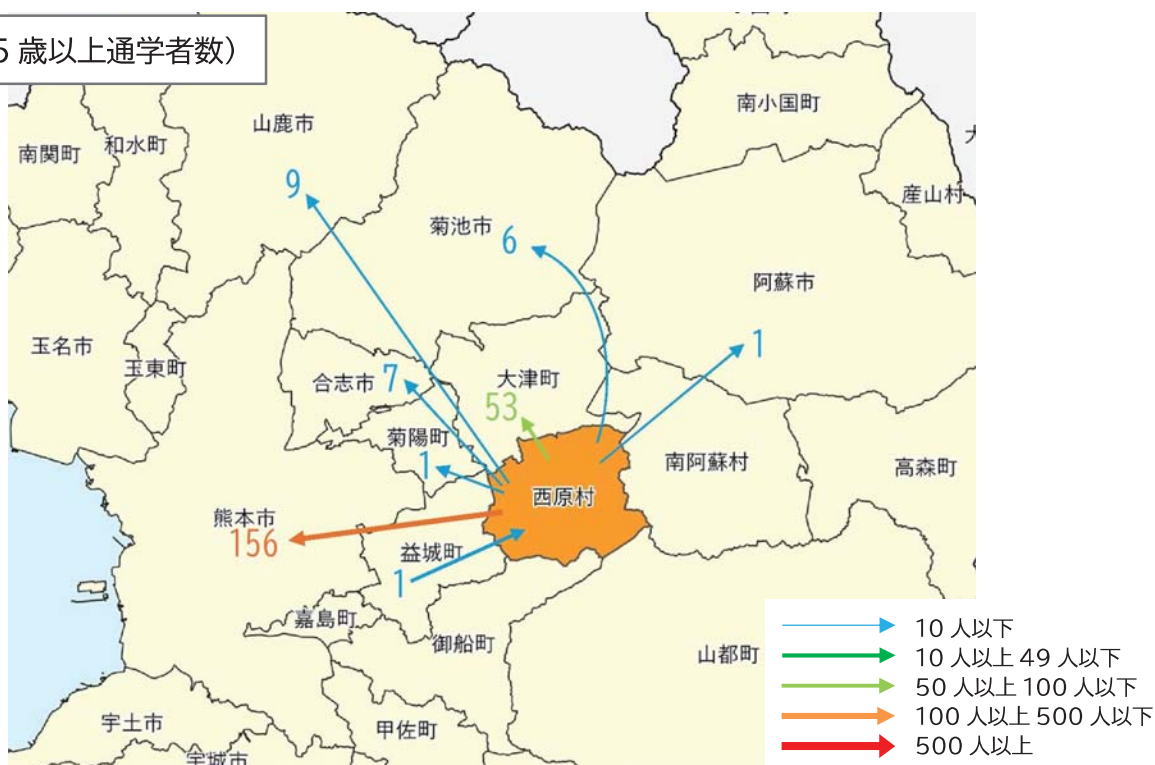
○令和2(2020)年の通勤の流動状況では、西原村から熊本市への通勤が 623 人、熊本市から西原村への通勤が926 人となっており、流入の方が多いです。その他、大津町・益城町・菊陽町の順に村内外の流動が多く、結びつきが強くなっています。

○令和2(2020)年の通学の流動状況では、西原村から熊本市への通学が 156 人、西原村から大津町への通学が 53 人となっており、流出の方が多いです。

通勤(15 歳以上就業者数)



通学(15 歳以上通学者数)



通勤・通学の流動数

資料：総務省 国勢調査（令和2年）

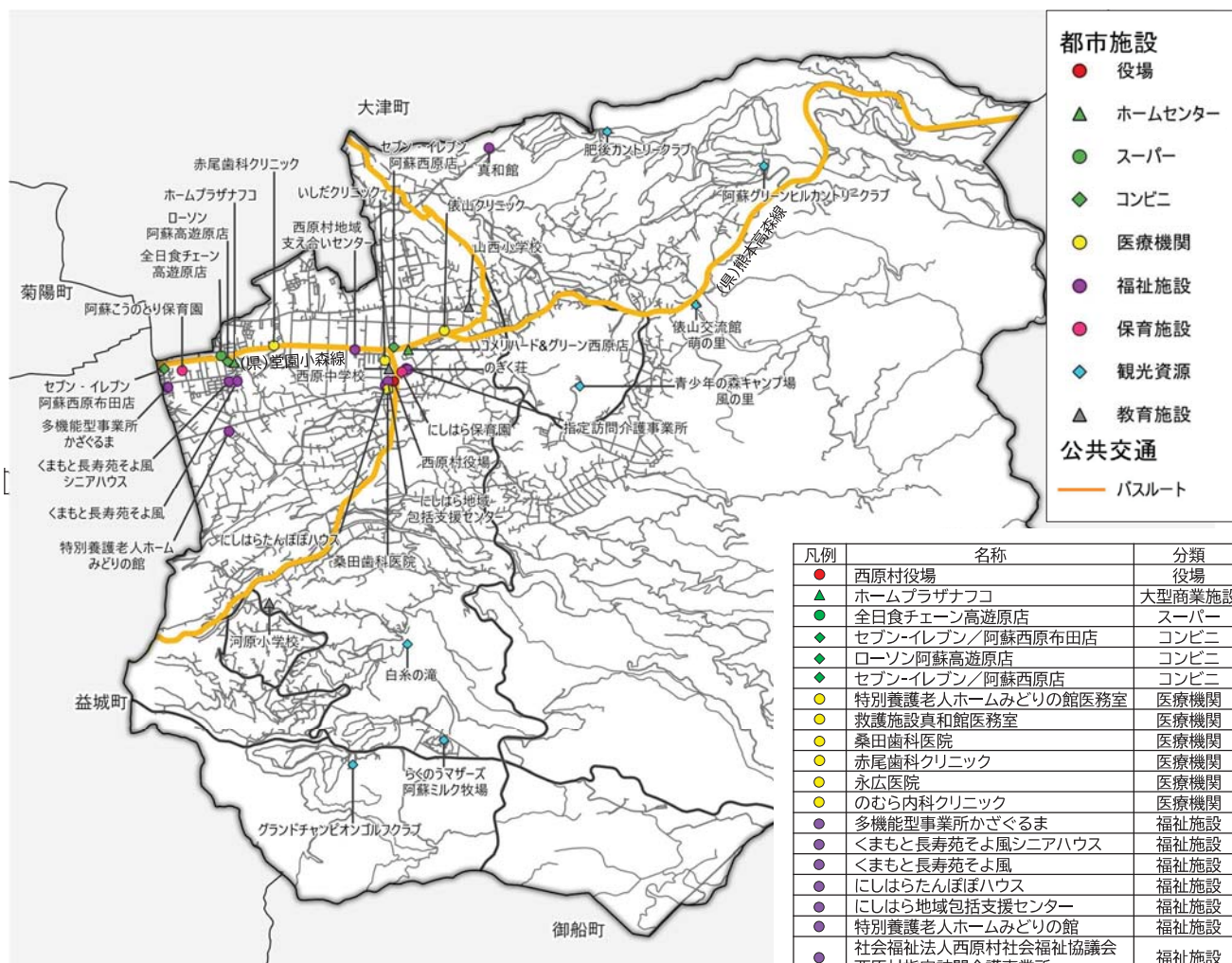


1-3. 都市機能・観光資源

■ 都市機能・観光資源の分布

○都市機能(医療・商業・福祉施設等)は、(県)堂園小森線や(県)熊本高森線沿道に集まって立地しています。

○村内の主要な観光資源は、(県)堂園小森線沿いの俵山交流館 萌の里や山間部のらくのうマザーズ阿蘇ミルク牧場などが立地しています。



都市機能・観光資源の分布

資料：西原村

凡例	名称	分類
●	西原村役場	役場
▲	ホームプラザナフコ	大型商業施設
●	全日食チェーン高遊原店	スーパー
◆	セブン-イレブン/阿蘇西原布田店	コンビニ
◆	ローソン阿蘇高遊原店	コンビニ
◆	セブン-イレブン/阿蘇西原店	コンビニ
●	特別養護老人ホームみどりの館医務室	医療機関
●	救護施設真和館医務室	医療機関
●	桑田歯科医院	医療機関
●	赤尾歯科クリニック	医療機関
●	永広医院	医療機関
●	のむら内科クリニック	医療機関
●	多機能型事業所かざぐるま	福祉施設
●	くまもと長寿苑そよ風シニアハウス	福祉施設
●	くまもと長寿苑そよ風	福祉施設
●	にしはらたんぼぼハウス	福祉施設
●	にしはら地域包括支援センター	福祉施設
●	特別養護老人ホームみどりの館	福祉施設
●	社会福祉法人西原村社会福祉協議会	福祉施設
●	西原村指定訪問介護事業所	福祉施設
●	真和館	福祉施設
●	ナチュラルファーム いまここ	福祉施設
●	たんぼぼハウス・ふわり	福祉施設
●	たんぼぼハウス	福祉施設
●	のぎく荘	福祉施設
●	西原村地域支え合いセンター	福祉施設
●	にしはら保育園	保育施設
●	阿蘇こうのとり保育園	保育施設
▲	山西小学校	教育施設
▲	河原小学校	教育施設
▲	西原中学校	教育施設
▲	山西小学校児童保育クラブ	教育施設
◆	俵山交流館 萌の里	観光資源
◆	らくのうマザーズ阿蘇ミルク牧場	観光資源
◆	俵山温泉 泉力の湯	観光資源
◆	白糸の滝	観光資源
◆	阿蘇グリーンヒルカントリークラブ	観光資源
◆	グランドチャンピオンゴルフクラブ	観光資源
◆	肥後カントリークラブ	観光資源
◆	青少年の森キャンプ場 風の里	観光資源



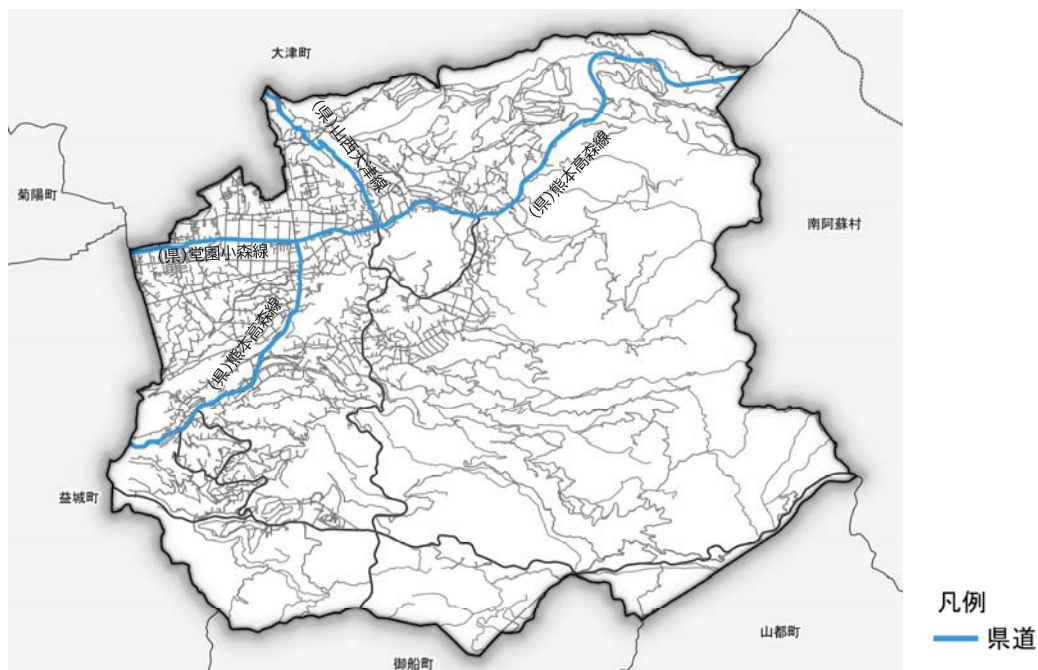
1-4. 交通

■ 道路網

○(県)堂園小森線は、県事業への協力を行うことで工事着工が実現し、現在改良工事が進められています。

なお、東側区域の改良についても、県に要望をしています。

○(県)山西大津線は、県へ改良計画と併せて歩道設置を要望し、鳥子地区の新工業団地造成計画に合わせて計画の変更等を提案することで、歩道整備が進められています。

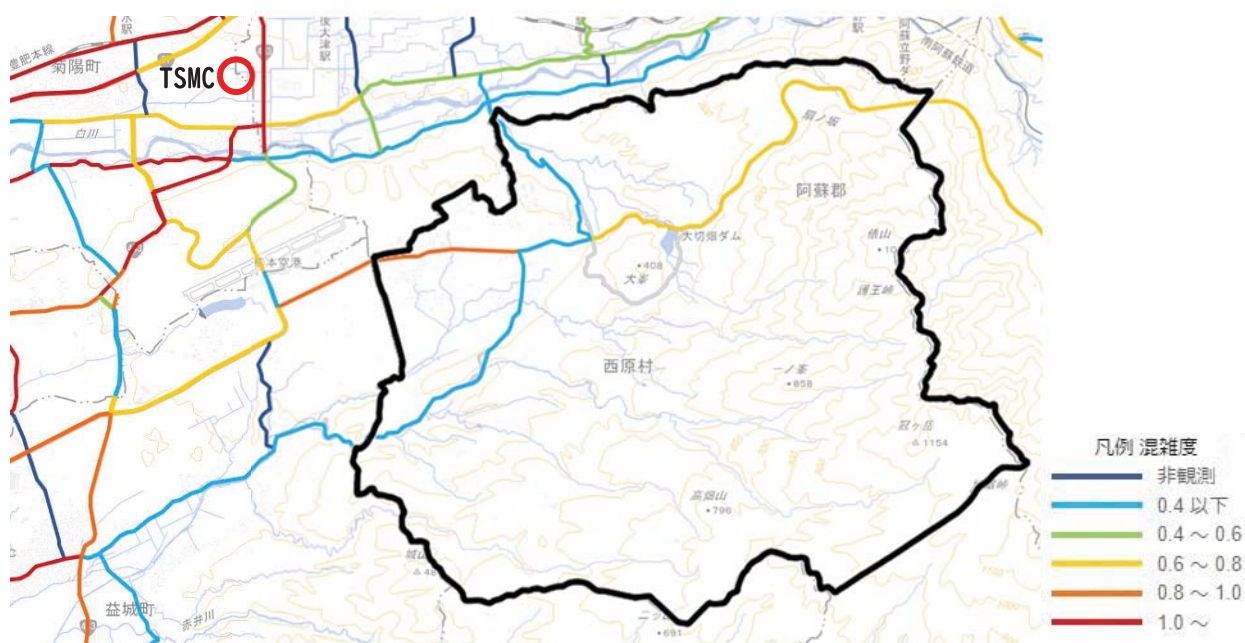


道路網

資料：西原村

■ 道路の混雑状況

○村内の道路混雑度は 1.0 未満となっており、低い状況です。その他、村外においては、菊陽町への TSMC の進出に伴い、周辺部においては交通渋滞が発生しています。



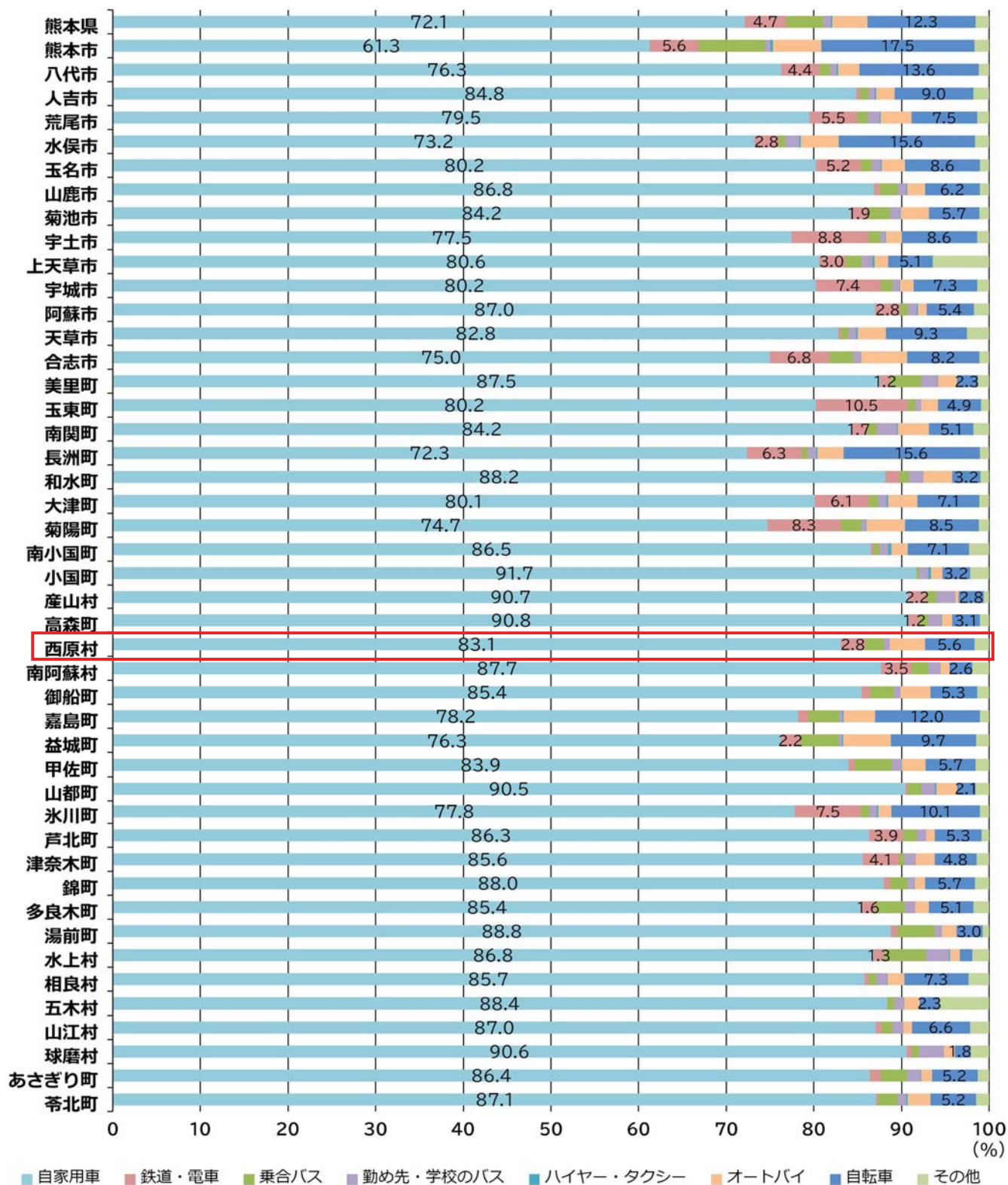
道路混雑度

資料：国土交通省 令和 3 年度 一般交通量調査結果 WEB マップ（可視化ツール）



■ 従業地・通学地による利用交通手段

○従業地・通学地による利用交通手段において、本村の自家用車における利用割合は 83.1%となっており、都市部に近い近隣市町と比較すると依存度はやや高い値と言えます。



従業地・通学地による利用交通手段割合

資料：総務省 国勢調査（令和 2 年）

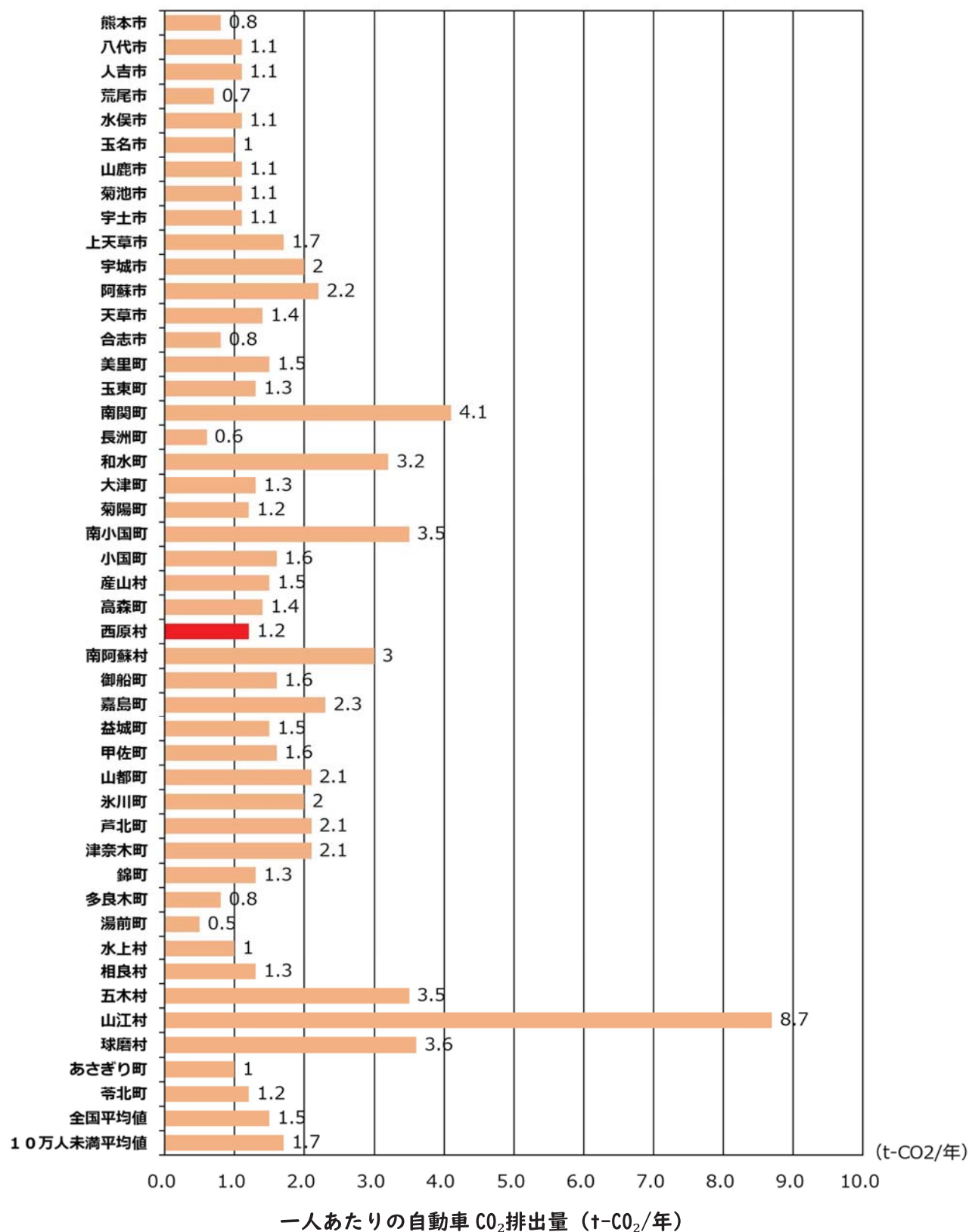
※徒歩による移動は除く

※熊本県は 72.1%であるが、熊本県内の数値を平均すると 83.2%である



■ 自動車における CO₂排出量

○本村の一人あたりの自動車 CO₂排出量は、1.2t-CO₂/年となっており、全国平均値である 1.5t-CO₂/年より低い状況です。

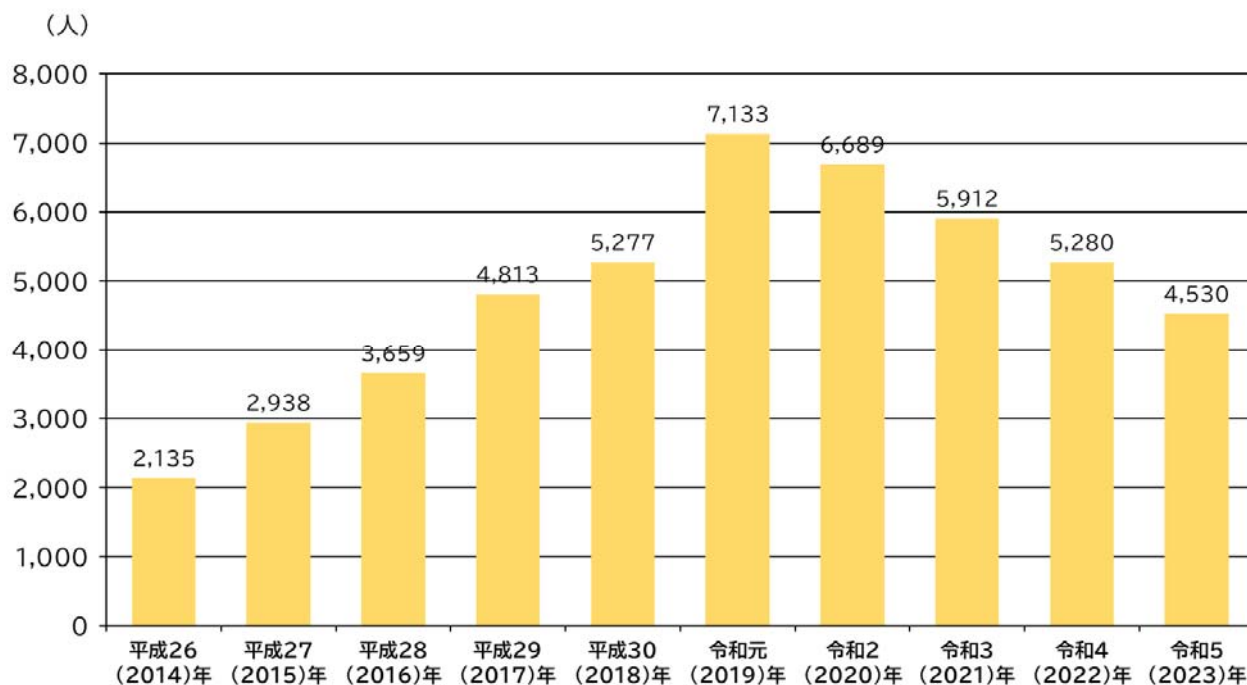


資料：国土交通省「都市モニタリングシート（令和2年全体表）」



■ 免許返納者数

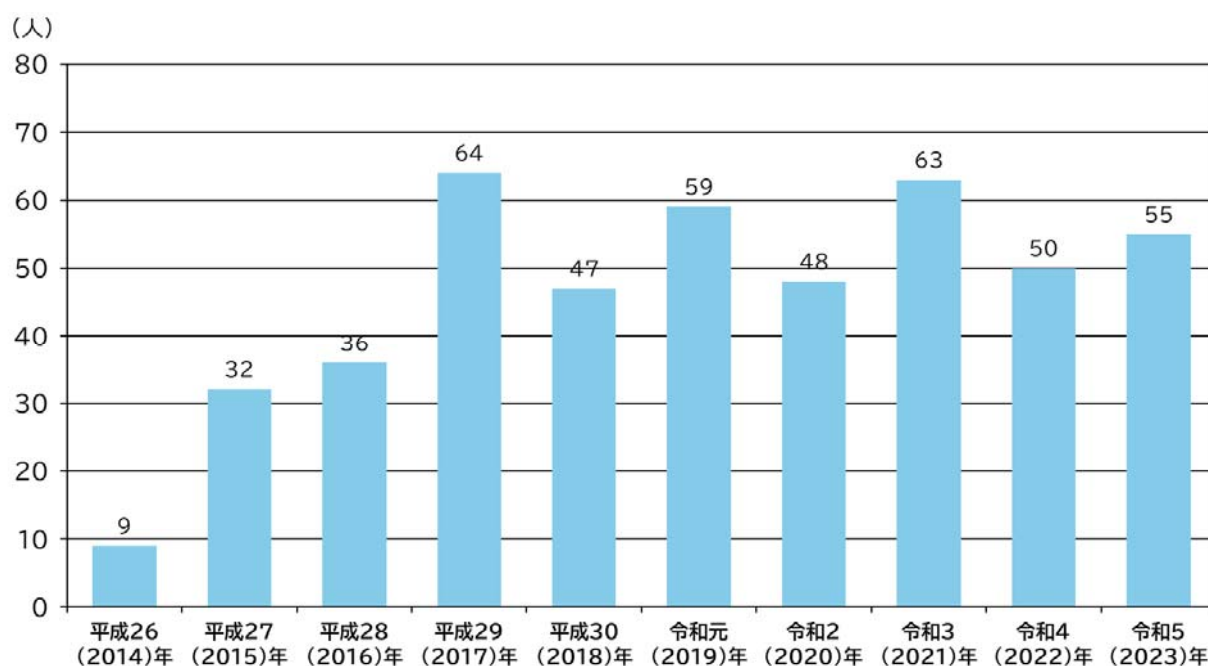
○熊本県内の免許返納者数は、令和元(2019)年にかけて 7,133 人まで増加しましたが、令和2(2020)年以降は減少しています。



熊本県内の免許返納者数の推移

資料：運転免許統計 警察庁交通局運転免許課

○西原村・大津町を所管する大津警察署における免許返納者数は、平成29(2017)年以降、45～65 人の間で推移しています。



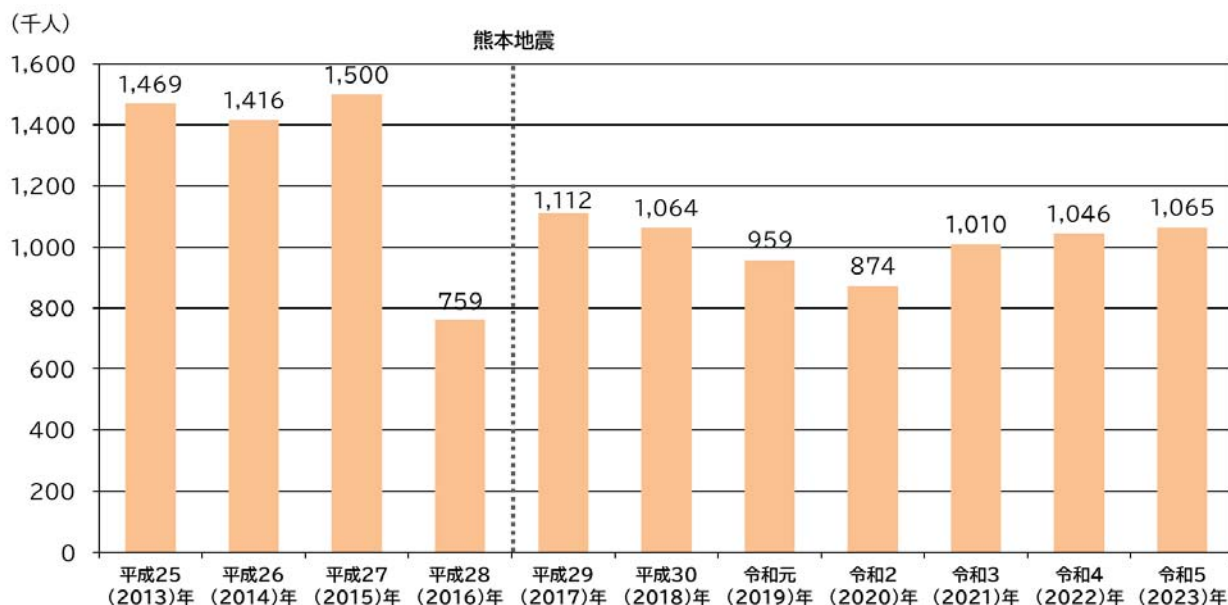
熊本県 大津警察署における免許返納者数の推移 資料：大津警察署 運転免許課



1-5. 観光

■ 観光入込客数

○村全体の観光入込客数は、平成 27(2015)年の 150 万人がピークとなっており、平成 29(2017)年から令和 2(2020)年にかけて減少していましたが、令和 3(2021)年度以降は増加しています。

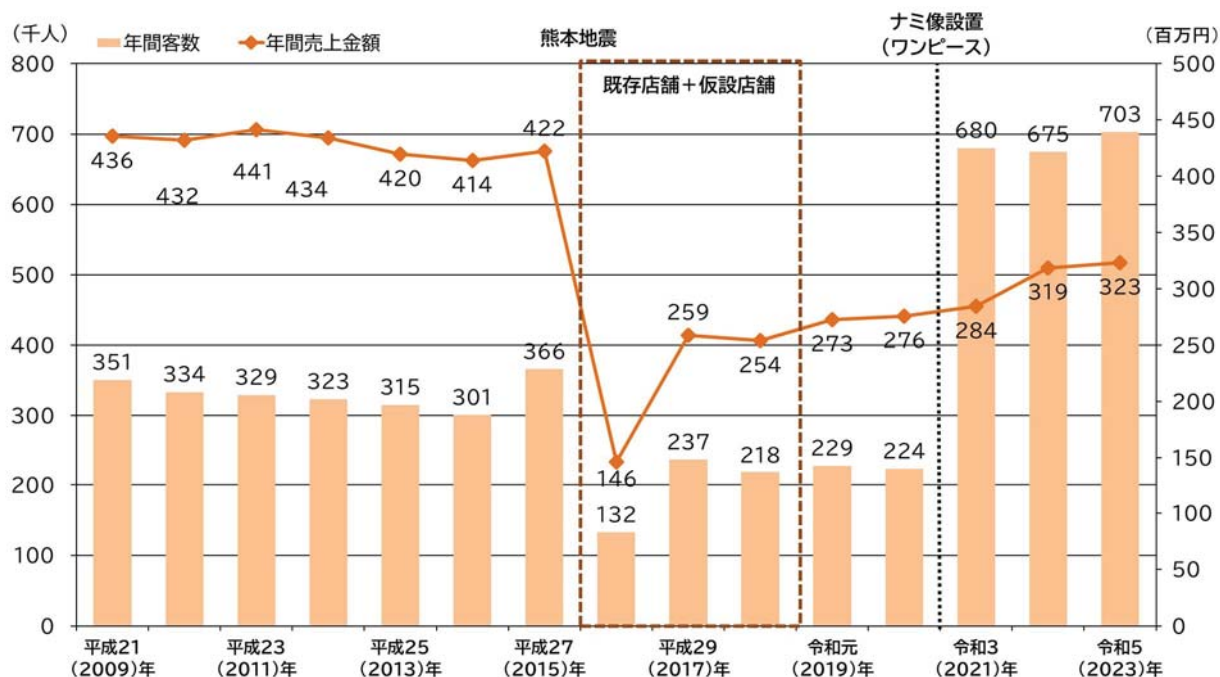


観光入込客数の推移

資料：西原村

※令和 3 (2021) 年から集計方法を変更しています

○本村の主要な観光資源である地元農産物等を販売する俵山交流館萌の里は、平成 28(2016)年の熊本地震の発生に伴い、年間客数及び年間売上金額は減少し、令和 2(2020)年まで概ね同様の傾向でしたが、令和 3(2021)年以降は増加しています。



俵山交流館萌の里の年間客数と年間売上金額の推移

資料：西原村

※令和 3 (2021) 年から集計方法を変更しています



2. 公共交通の現状整理

2-1. 公共交通体系

○路線バスは、産交バス株式会社により、大津町～西原村～益城町にかけて4系統で運行しています。
○快速バス(たかもり号)は、産交バス株式会社により、熊本市～益城町～西原村～南阿蘇村～高森町にかけて2系統で運行しています。また、宮崎県高千穂町に向かうたかちほ号は、たかもり号と同じルートを運行するものの、村内のバス停には停車せず通過しています。

○タクシーは、西原タクシーにより運行しており、営業区域は阿蘇交通圏となっています。

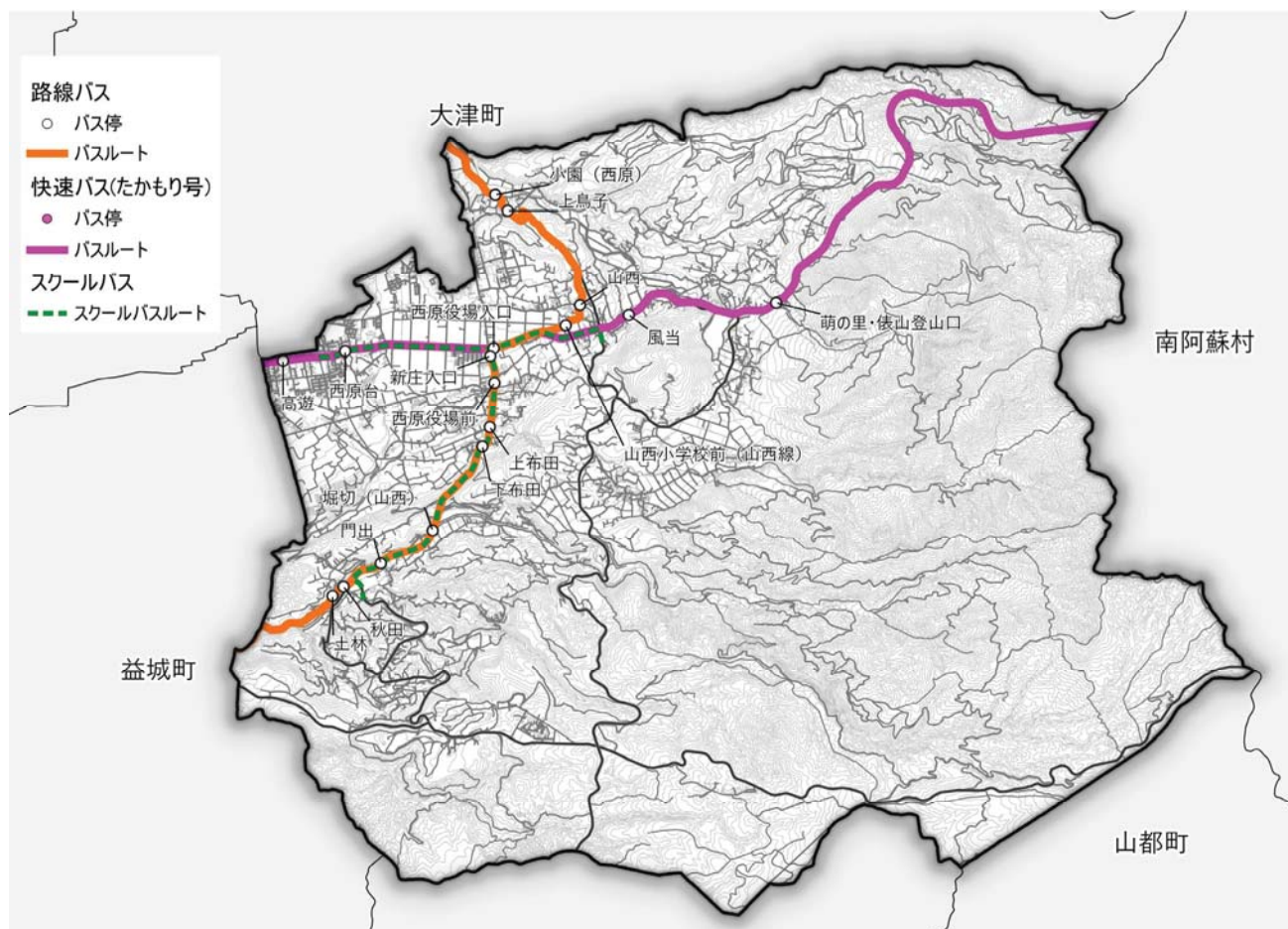
○福祉タクシーは、平成 22(2010)年度より、障がい者と 75 歳以上の住民を対象に「福祉タクシー料金助成事業」を開始し、高齢者及び障がい者がタクシーに乗車した場合に、その乗車料金の一部を助成することにより、高齢者等の福祉の増進に寄与することを目的に助成を行っています。

具体的には、タクシー券(1 枚 500 円分)を年間最大 60 枚交付しており、片道最大3枚まで使用可能です。車を運転される方、ご家族の移動支援が可能な方は対象外であり、西原タクシーのみ使用可能となっています。

○スクールバスは、河原小学校により運行しており、平均して朝は 16 名、夕方は 13 名により利用されています。

公共交通手段	系統・行き先	運行ルート (バス停名)・区域	運行本数	事業者
路線バス	森經由山西線 (上り、下り)	木山産交、土林、新庄入口、 山西、森、大津産交	平日 :5本/日 土 :5本/日 日祝 :3本/日	産交バス 株式会社
	岩坂經由山西線 (上り、下り)	木山産交、土林、新庄入口、 山西、岩坂、大津産交	平日 :6本/日 土 :5本/日 日祝 :5本/日	
	森經由土林線 (上り)	大津産交入口、森、小園、 山西小学校前(山西線)、 新庄入口、土林	平日 :1本/日 土 :1本/日 日祝 :1本/日	
	岩坂經由土林線 (上り、下り)	大津産交、岩坂、山西、 新庄入口、土林	平日 :3本/日 土 :2本/日 日祝 :1本/日	
快速バス (たかもり号)	高森発	高遊、西原台、西原役場 入口、風当、萌の里・俵山登 山口	平日 :3本/日 土 :3本/日 日祝 :3本/日	
	熊本発		平日 :3本/日 土 :3本/日 日祝 :3本/日	
タクシー・ 福祉タクシー (福祉タクシー料 金助成事業)	—	阿蘇交通圏	—	西原タク シー
スクールバス	朝:○名が迫上の空き地発【7:20】→高遊(全日食駐車 場)【7:30】→河原小学校着【7:40】 ○役場駐車場発【7:45】→河原小学校着【7:55】 夕:○学校終了後河原小学校発→山河の館着		朝・夕で 最大1日2便	—

西原村の公共交通体系



西原村の公共交通網図

資料：西原村

	平日				土曜				日祝			
行先	大津		木山	士林	大津		木山	士林	大津		木山	士林
経由	山西/森	山西/岩坂	津森/寺中		山西/森	山西/岩坂	津森/寺中		山西/森	山西/岩坂	津森/寺中	
5時												
6時			45									
7時		26		06		26						
8時		58					12				24	
9時	56				54	24	29			44		
10時			15									
11時		26	57		54		59				14	
12時									24			
13時			25				26				29	
14時						59				59		
15時		01										
16時	36				34			59				59
17時				45	22				22			
18時		13	58				57					
19時												
20時												
21時												
22時												
23時												

【参考資料】西原役場前時刻表（路線バス4系統通過）

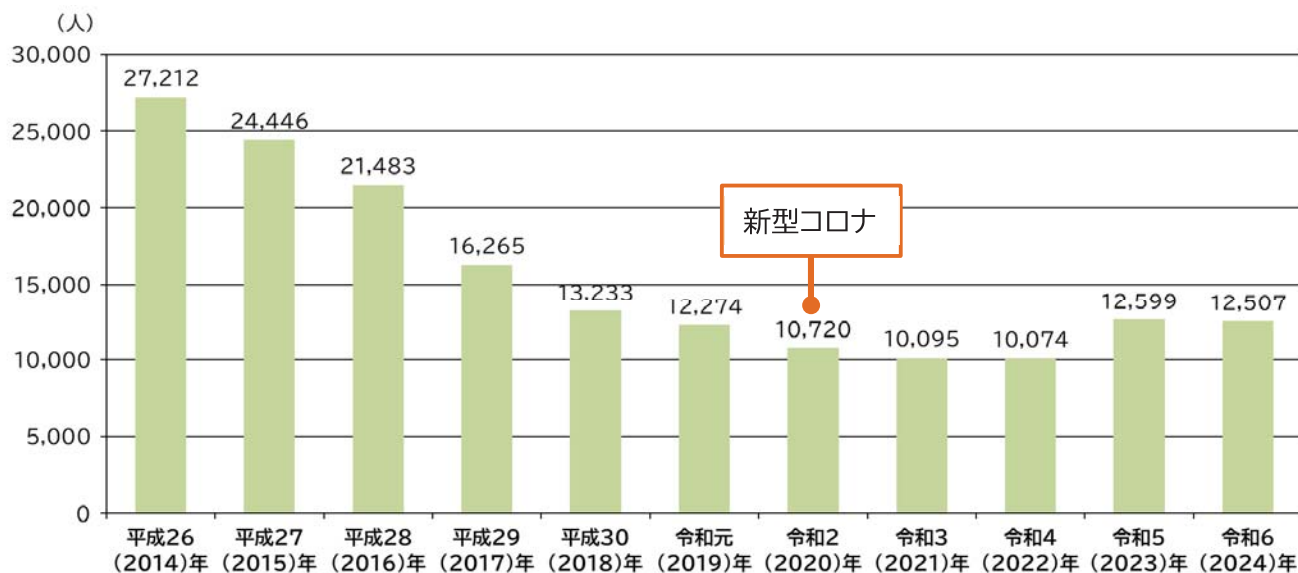
資料：西原村



2-2. 路線バス

■ 路線バスの利用者数

○路線バスの利用者数は、平成 26(2014)年から令和4(2022)年にかけて減少し、令和6(2024)年は 12,507 人となっており、新型コロナウイルス感染症拡大以前より回復しています。

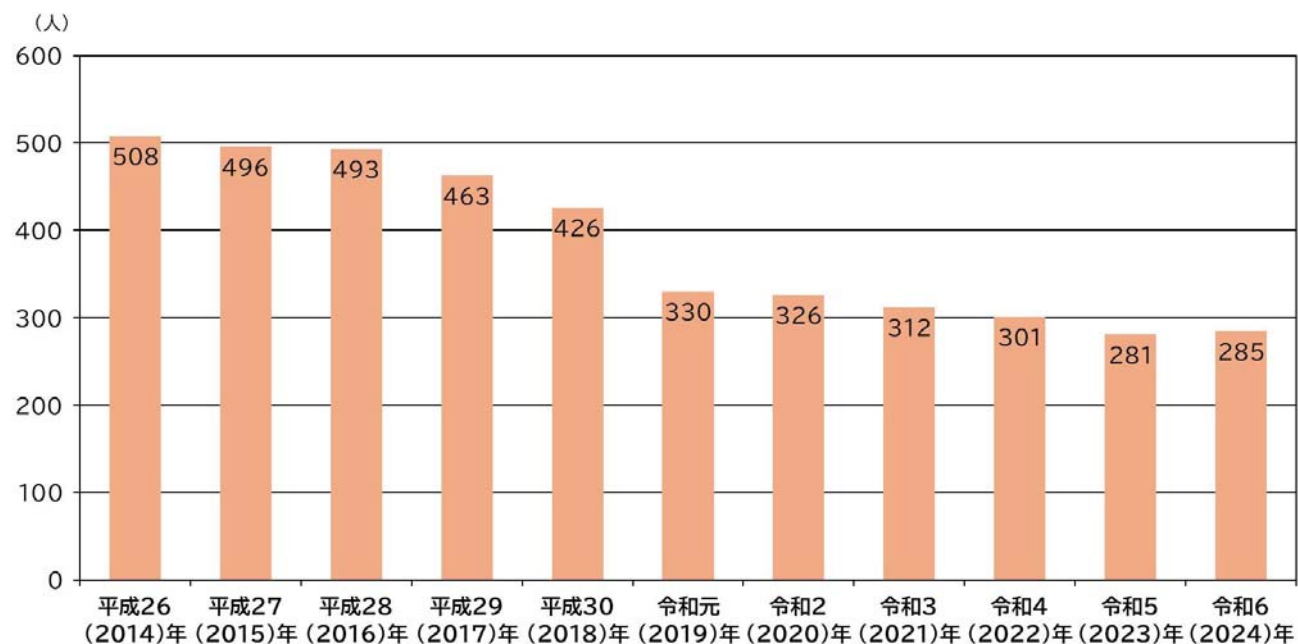


路線バスの利用者数の推移

資料：産交バス株式会社

■ バス事業者の従業者数

○産交バスの従業者数は、年々減少しており、公共交通を維持していくためには、担い手を維持・確保していくことが重要です。



産交バスの従業者数の推移

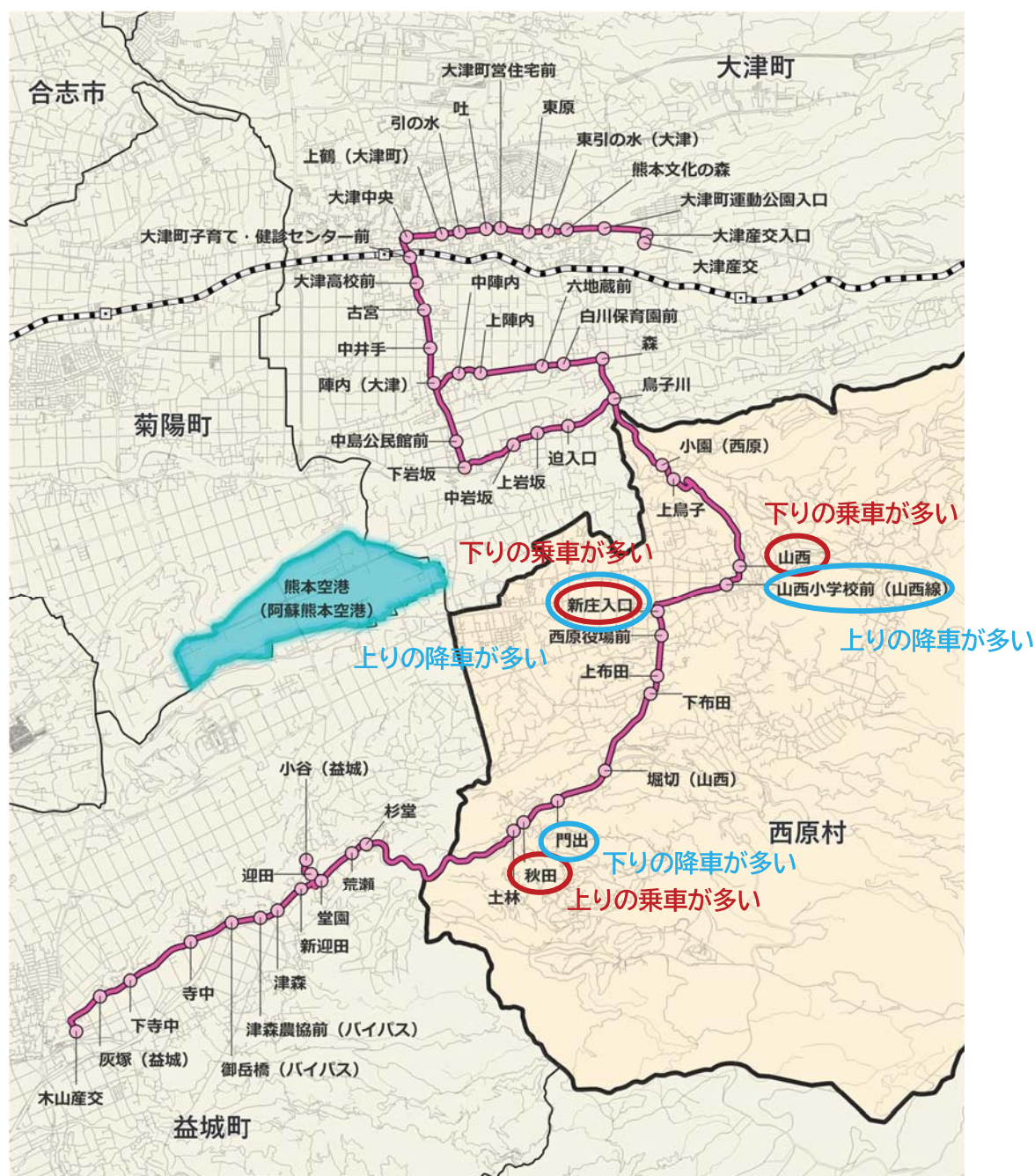
資料：産交バス株式会社

※平成 26 (2014) 年～平成 30 (2018) 年は九州産交バス株式会社から産交バス株式会社への出向 (年 100 人程度) があったため、従業者数が多くなっている



■ 路線バス(4系統)のバス停別利用者数

- 森經由山西線における村内のバス停別利用者数は、上りは「**山西小学校前(山西線)**」のバス停で降車する方が多いです。下りは、「**山西**」のバス停で乗車、「**門出**」のバス停で降車する方が多いです。
- 岩坂經由山西線における村内のバス停別利用者数は、上りは「**秋田**」のバス停で乗車する方が多く、「**山西小学校前(山西線)**」と「**新庄入口**」で降車する方が一定数みられます。下りは、「**山西**」と「**新庄入口**」で乗車する方が多いです。
- 森經由土林線における村内のバス停別利用者数は、上りは「**新庄入口**」で降車する方が多いです。
- 岩坂經由土林線における村内のバス停別利用者数は、上りは「**山西小学校前(山西線)**」のバス停で降車する方が多いです。下りは、「**山西**」と「**新庄入口**」のバス停で乗車する方が多いです。



路線バス（４系統）のバス停別利用者数の傾向

資料：産交バス株式会社よりデータを貸与し、傾向を把握



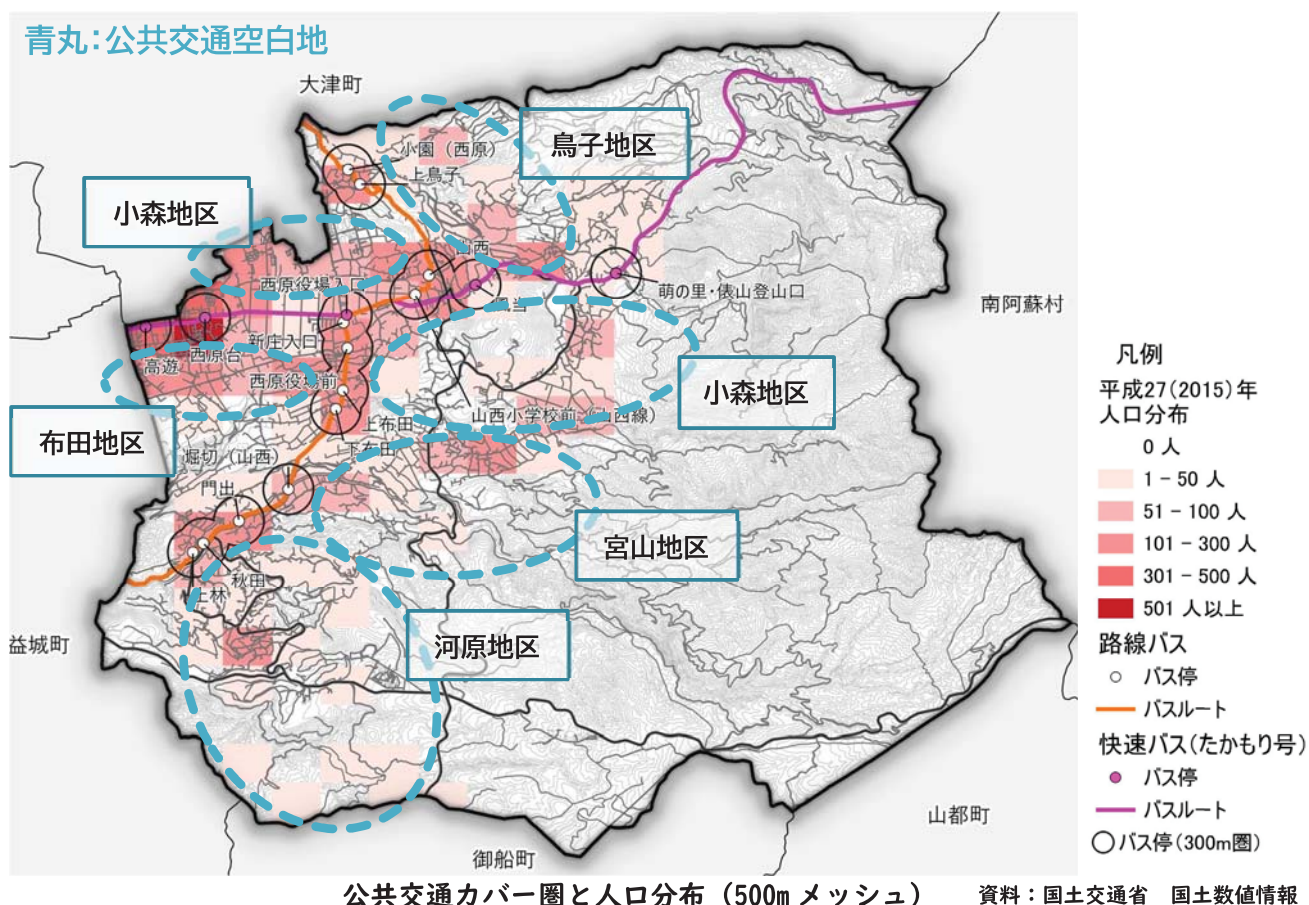
■ 村から路線バスへの補助

○村から路線バスに対する赤字補填のための補助金(生活交通維持・活性化総合補助金)は、平成 25 (2013)年から令和5(2023)年にかけて約 1,000 万円から約 1,300 万円の間で推移しています。なお、大津町や益城町も路線距離に相当する補助を行っています。



■ 公共交通空白地

○公共交通カバー圏(バス停から 300m 圏)外と人口分布をみると、布田・小森・宮山・鳥子・河原地区と多くの地区が公共交通空白地となっており、公共交通の確保に向けた対応が必要となっています。



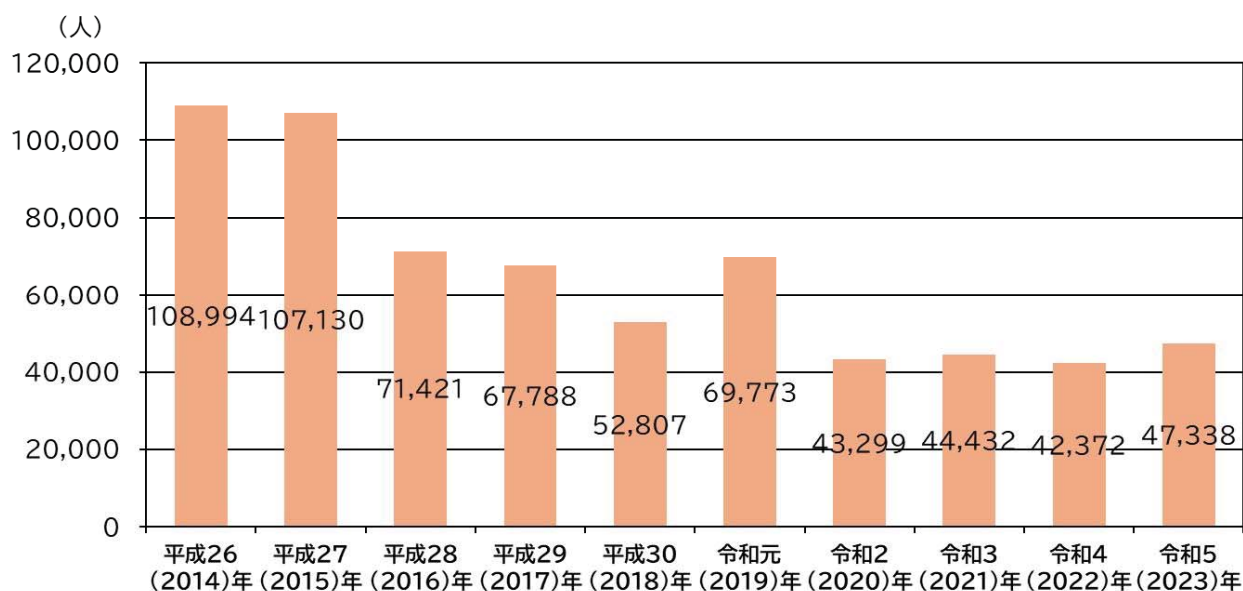
※バス停(300m 圏)は、国土交通省 都市構造の評価に関するハンドブック(平成 26 年 8 月)にて示されるバス停の誘致距離 300m を参照



2-3. 快速バス(たかもり号)

■ 快速バス(たかもり号)の利用者数

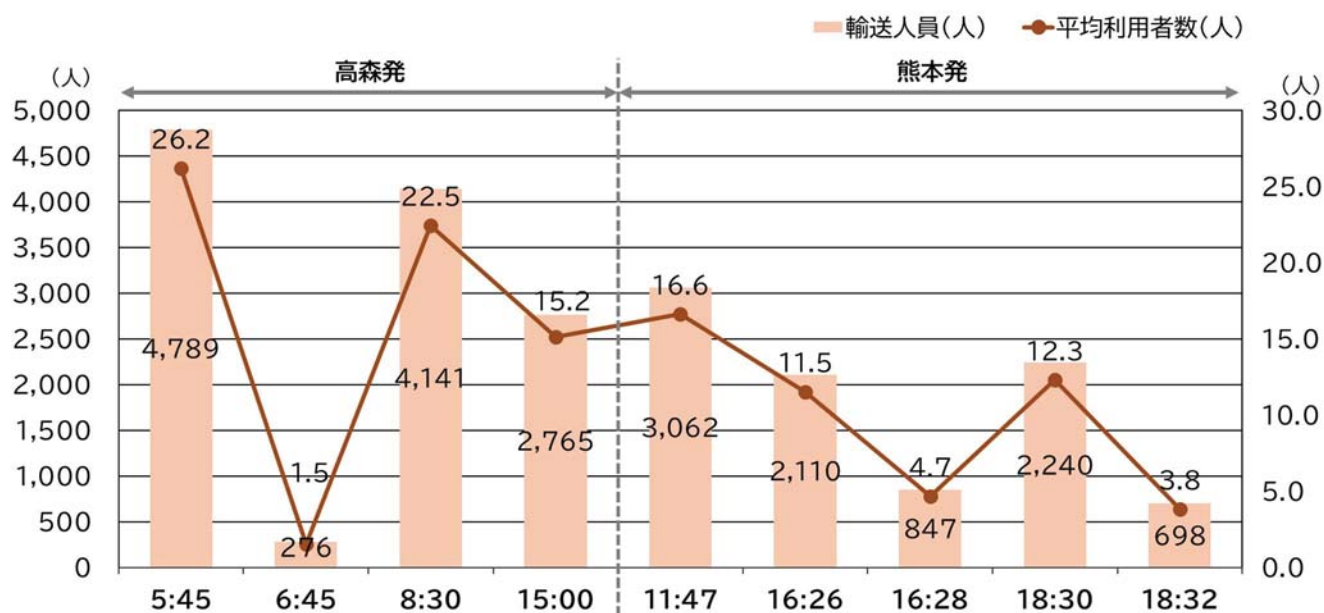
○快速バス(たかもり号)の利用者数は、平成 26(2014)年に約 10 万人の利用者数でしたが、年々減少し、令和2(2020)年以降は概ね横ばいで推移しています。



快速バス（たかもり号）の利用者数の推移

資料：産交バス株式会社

○快速バス(たかもり号)の時間帯別輸送人員は、高森発 5:45、8:30、15:00 の時間帯、熊本発は 11:47 などでは利用者は多いです。



快速バス（たかもり号）の時間帯別輸送人員の推移

資料：産交バス株式会社

※令和5（2024）年4月～9月における輸送実績

※5:45 から 15:00 のグラフは高森発、11:47 から 18:32 のグラフは熊本発

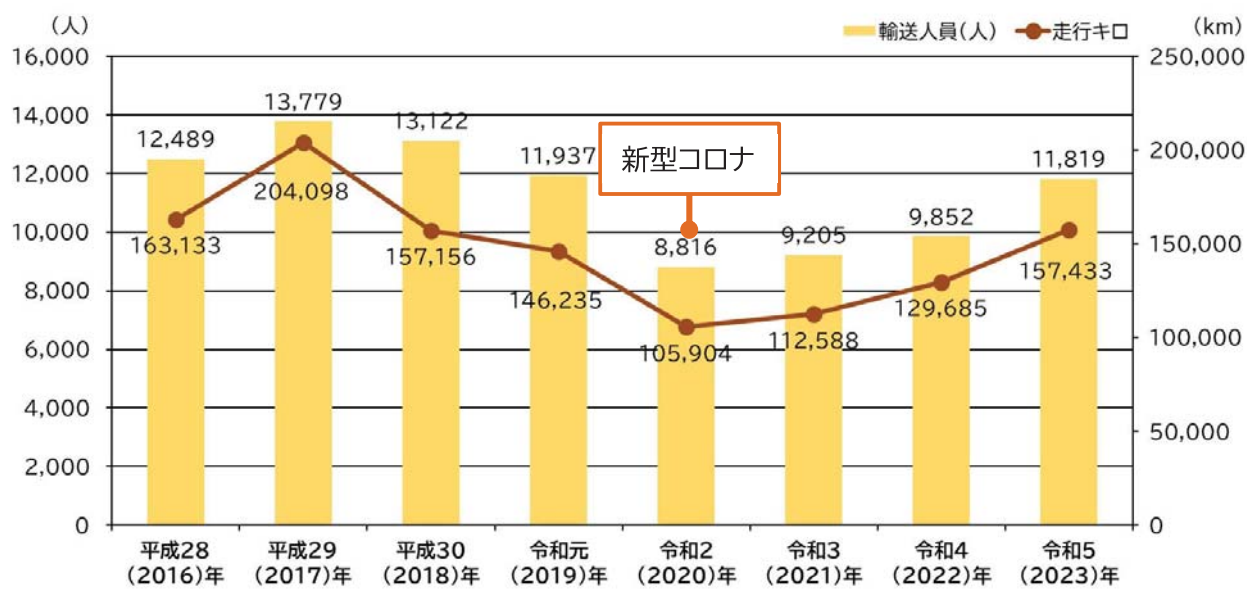


2-4. タクシー・福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)

■ タクシーの利用者数と走行キロ

○西原タクシーでは、登録台数5台、稼働台数常時2～3台程度、従業員7名により営業しています。

○タクシーの利用者数及び走行キロは、令和2(2020)年に新型コロナウイルス感染症の影響に伴い、減少しましたが、令和3(2021)年以降は増加しています。

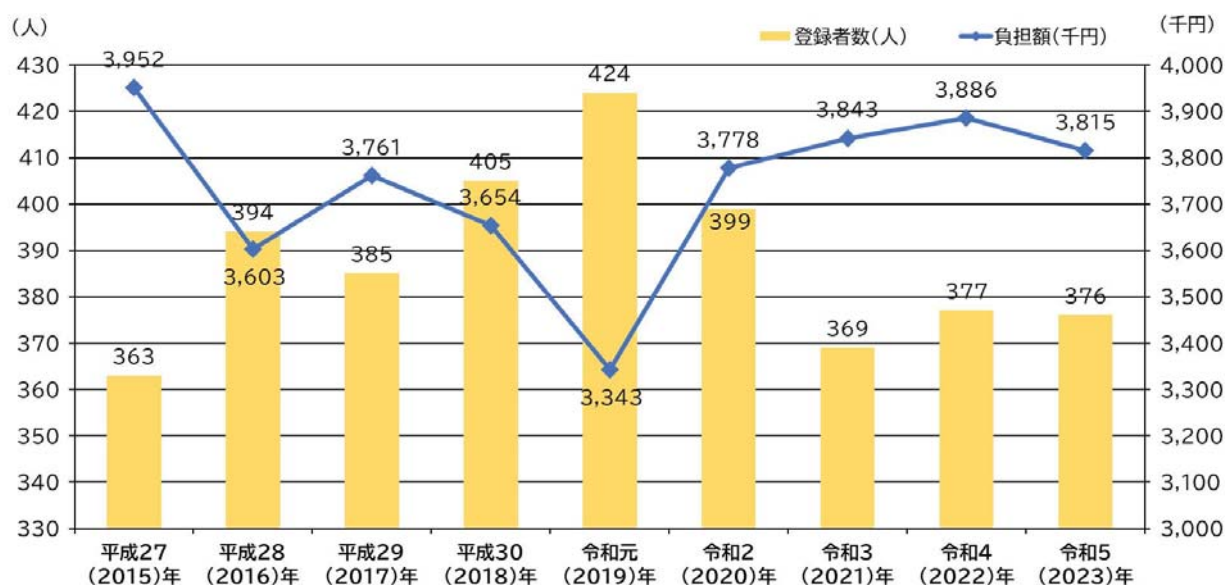


タクシーの利用者数と走行キロの推移

資料：西原タクシー

■ 村から福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の補助と登録者数

○村から福祉タクシーへの負担額(利用額)は、令和2(2020)年以降に増加し、令和5(2023)年は3,815 千円(7,630 枚)となっています。福祉タクシーへの登録者数は、各年 360～430 人の間で推移しています。



福祉タクシーの負担額と登録者数の推移

資料：西原村

※令和2年度末に利用者の整理(必要か不要か)を行ったため、次年度の登録者が減少した。

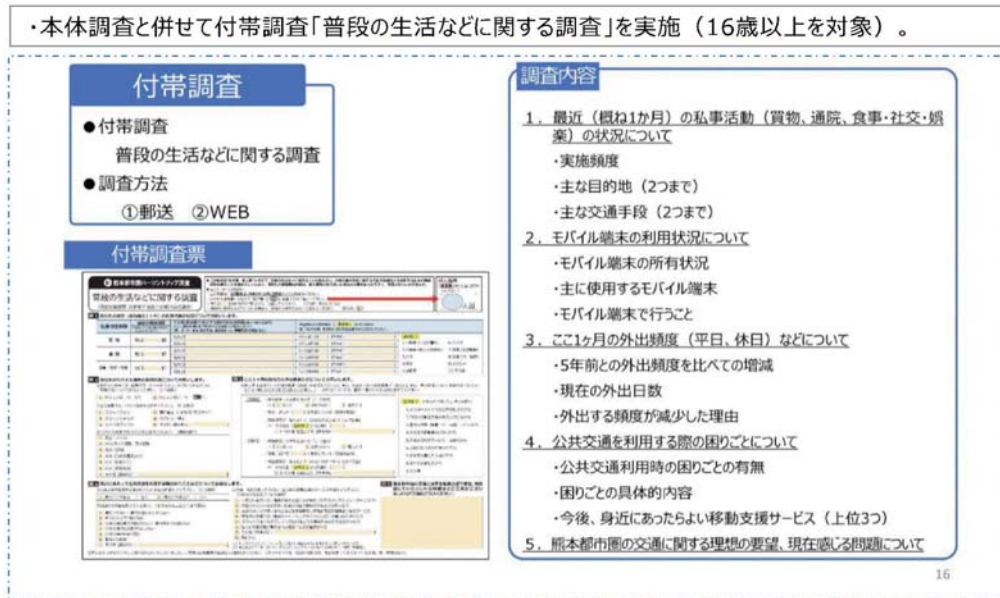
※令和2年度より一度の乗車で使える枚数を2枚から3枚へ増やした。



2-5. 熊本都市圏総合都市交通計画における付帯調査結果

■ 熊本都市圏総合都市交通計画の付帯調査結果の概要

○熊本県では、熊本都市圏総合都市交通計画では、16 歳以上を対象とした付帯調査を実施しており、普段の生活などを伺っています。



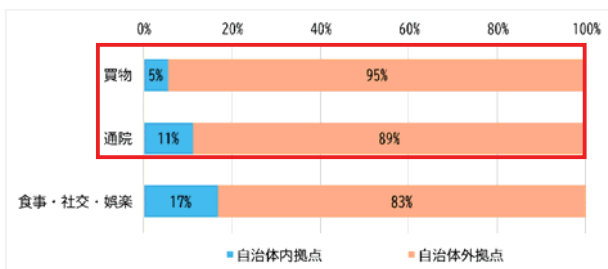
出典：熊本都市圏総合交通計画協議会第4回委員会資料抜粋

熊本県で実施している付帯調査に関する概要

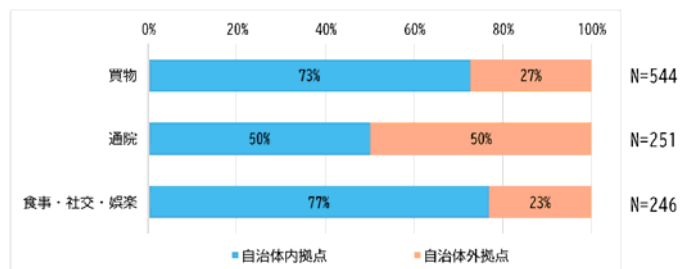
■ 目的別の村内外拠点への移動

○目的別に村内外の移動割合をみると、西原村は近隣町と比較して買物・通院ともに村外への移動割合が極端に高くなっており、各地域の結びつきを考慮しつつ、利便性向上を図った公共交通対策を検討していくことが必要となっています。

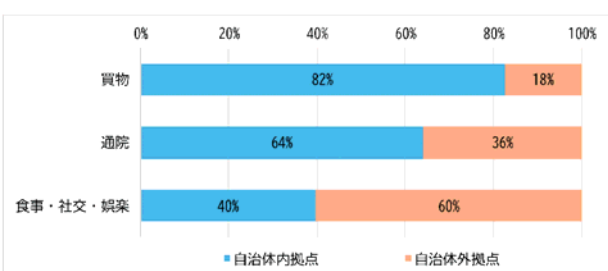
▼ 西原村



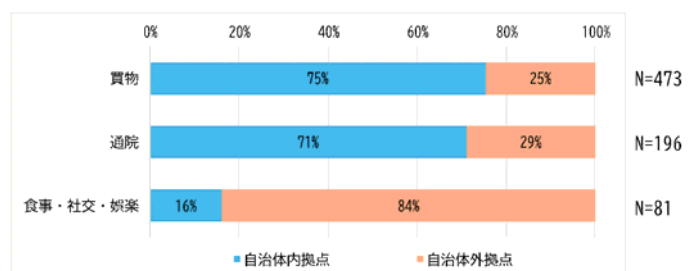
▼ 菊陽町



▼ 大津町



▼ 益城町



目的別の村内外拠点への移動割合

資料：熊本都市圏総合都市交通計画協議会 第2回関係者会議資料



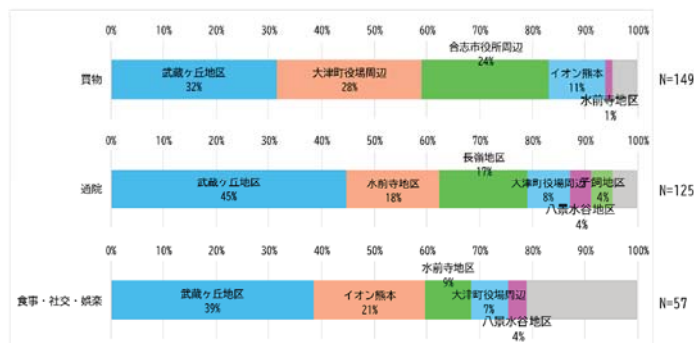
■ 目的別の村外への移動先(拠点)

○目的別の村外への移動先をみると、西原村は買物において大津町役場周辺や益城町惣領の利用が多く、目的地は限定されています。また、通院は熊本市長嶺地区・益城町役場周辺・大津町役場周辺・菊陽町役場周辺・益城町惣領の順に利用が多く、目的地は様々です。そのため、利用目的に応じた公共交通対策の検討も重要です。

▼ 西原村



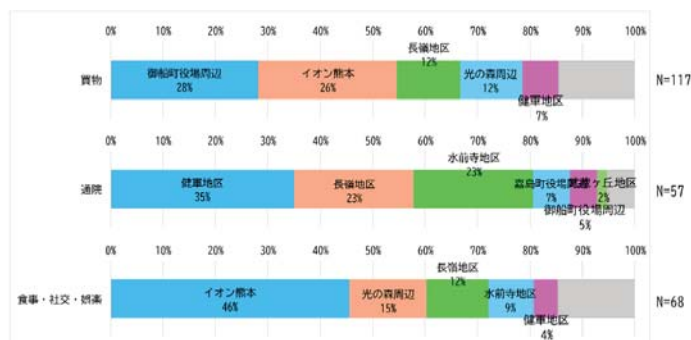
▼ 菊陽町



▼ 大津町



▼ 益城町



目的別の村外への移動先(拠点) 割合

資料：熊本都市圏総合都市交通計画協議会 第2回関係者会議資料

第 3 章

住民アンケート調査及び

事業者等へのヒアリング結果

住民アンケート調査は、公共交通の利用状況やサービス水準、求められているニーズ、公共交通に対する評価・要望等を把握し、既存の公共交通の維持・充実や新たな公共交通の導入等に関する方針・施策などを検討するために、下記に示す内容にて実施しています。

調査地域	西原村全域
調査対象	西原村に在住する 18 歳以上の村民
調査方法	○アンケート調査票の郵送による調査 ○Web アンケート(アンケート調査票・西原村の公式 LINE・広報西原に QR コードを掲載し、スマートフォン等で読み取り回答)
調査時期	令和6年 11 月5日～令和6年 11 月 20 日
アンケート調査票配布数	2,000 通
有効回収数	○アンケート調査票の郵送による調査 :675 票 ○Web アンケート :アンケート調査掲載の QR コード 182 票 広報・LINE 掲載の QR コード 56 票
有効回収率	45.7%(回収数 913 票)

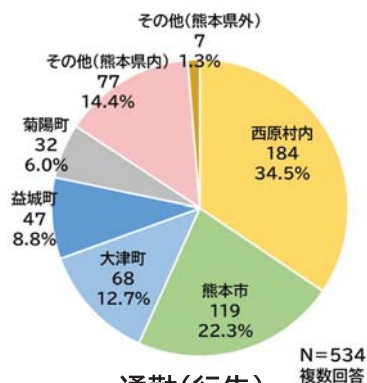
住民アンケート調査項目	
1. あなたご自身について	
問 1～4	性別、年代、居住地、職業
2. 日常生活の移動について	
問5	通勤、通学、買い物、通院、その他の移動について (①行先、②頻度、③時間帯、④主な移動手段)
問6	通勤、通学、買い物、通院のバスの移動において困っていること
問7	通勤、通学、買い物、通院のタクシーの移動において困っていること
問8	通勤、通学、買い物、通院の公共交通以外の移動において困っていること
3. 路線バス(産交バス)について	
問9	路線バスの利用頻度
問 10	路線バスの改善策
問 11	問 10 の取組が進んだ場合の今後の利用意向
4. 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について	
問12	福祉タクシーに関する制度の認知度
問13	福祉タクシーの利用頻度
問 14	福祉タクシーの重要度と必要性
問15	福祉タクシーの改善策
5. 新たな公共交通の取組について	
問16	新たな公共交通を導入する必要性
問 17	新たな公共交通が導入された場合の利用意向
問 18	新たな公共交通手段で導入する場合のタイプ
問 19	どこ行きの路線(目的地)があると便利か
問 20	西原村の公共交通に対するご意見



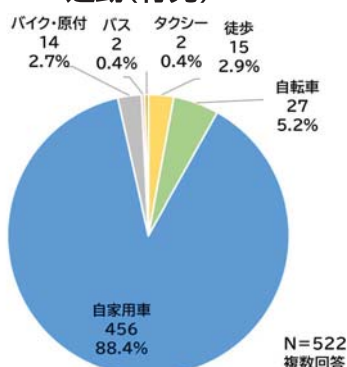
■ 住民アンケート調査結果の概要

(1) 日常生活の移動について

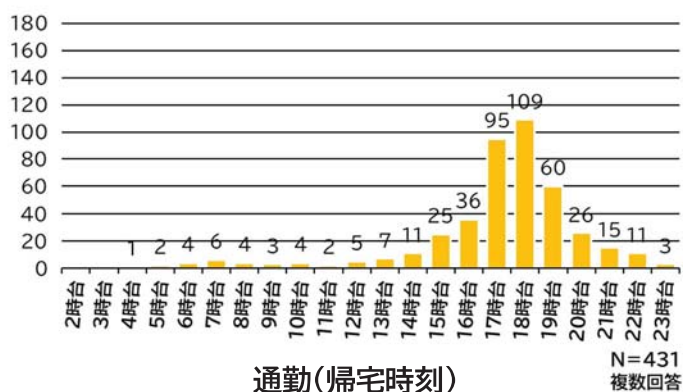
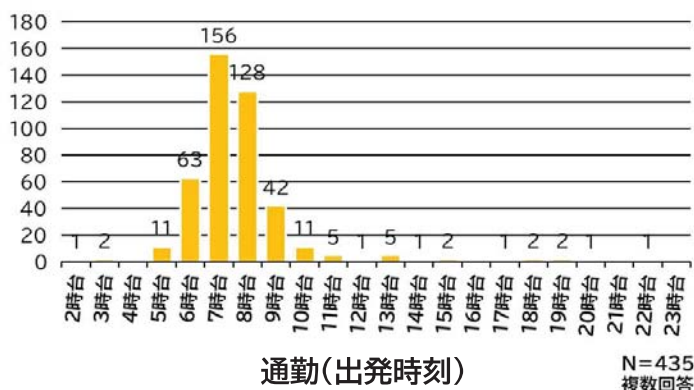
○通勤は、行先として村内・熊本市・大津町の順に多く、移動手段は自家用車の利用が基本であり、バス・タクシーの利用割合は非常に低いです。



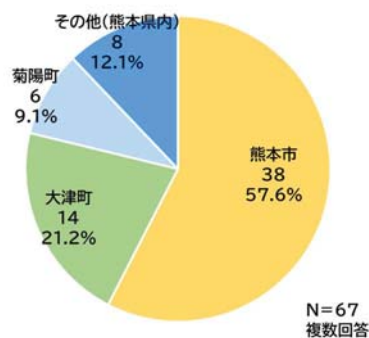
通勤(行先)



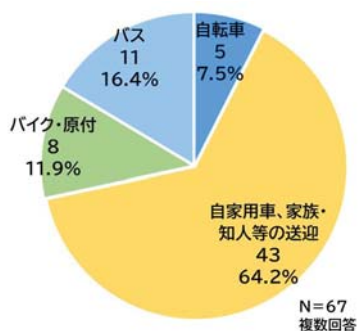
通勤(移動手段)



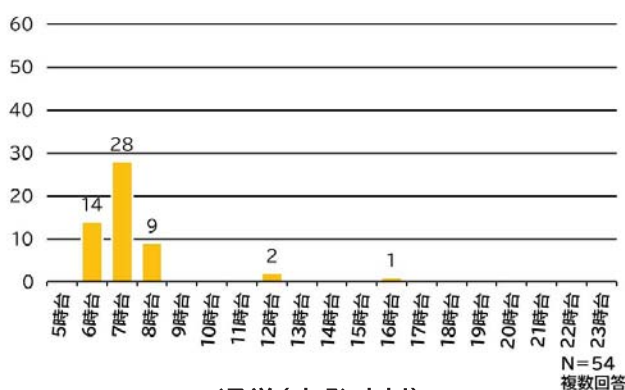
○通学は、行先として熊本市・大津町・菊陽町の順に多く、移動手段は自家用車、家族・知人等の送迎が基本であり、バスの利用者もみられます。



通学(行先)

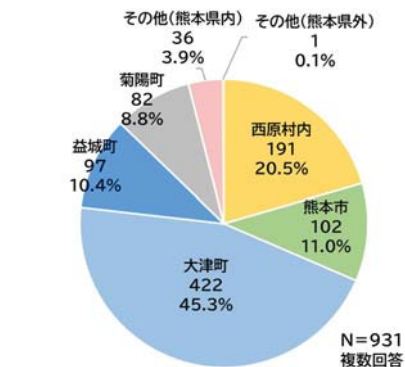


通学(移動手段)

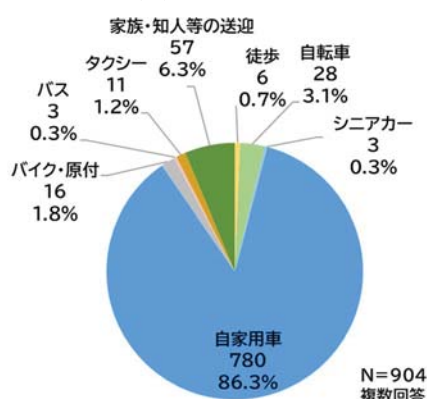




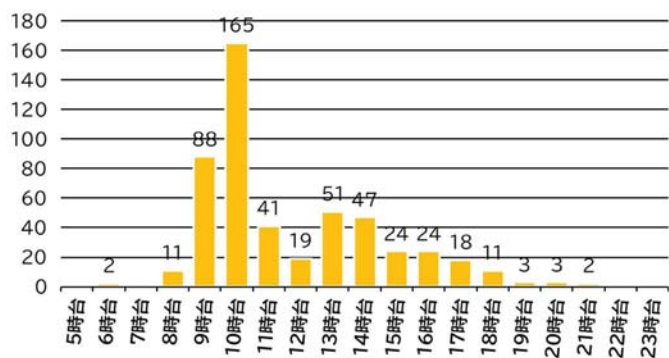
○買い物は、行先として大津町・村内・熊本市・益城町の順に多く、移動手段は自家用車の利用が基本であり、家族・知人等の送迎もあります。なお、バス・タクシーの利用割合は非常に低いです。



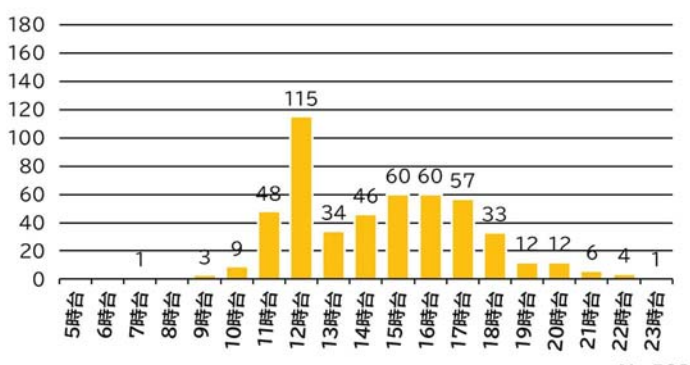
買い物(行先)



買い物(移動手段)

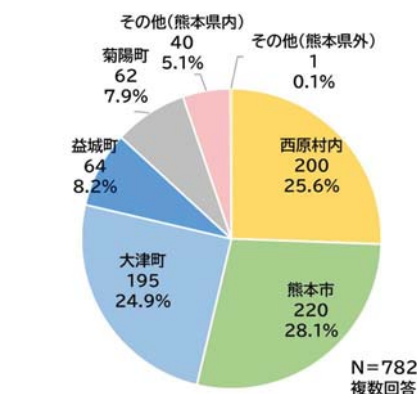


買い物(出発時刻)

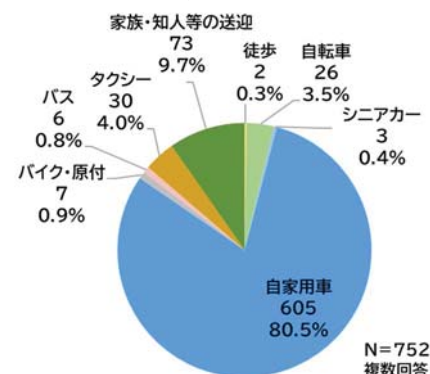


買い物(帰宅時刻)

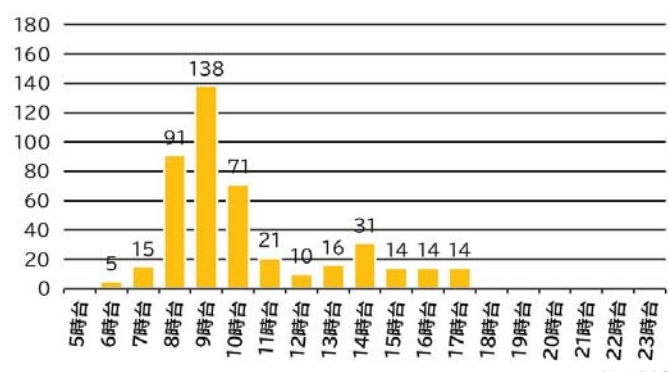
○通院は、行先として熊本市・村内・大津町の順に多く、移動手段は自家用車の利用が基本であり、家族・知人等の送迎もあります。なお、バス・タクシーの利用割合は非常に低いです。



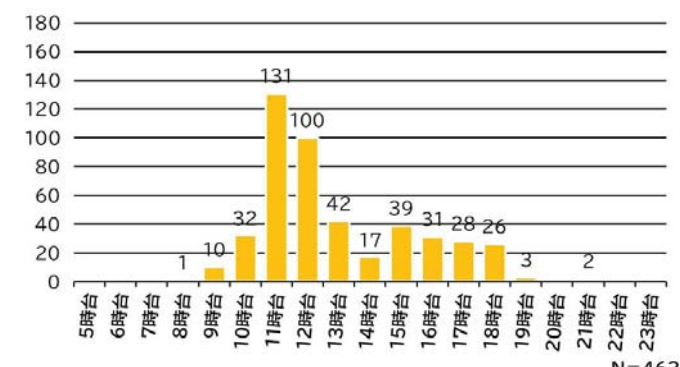
通院(行先)



通院(移動手段)



通院(出発時刻)

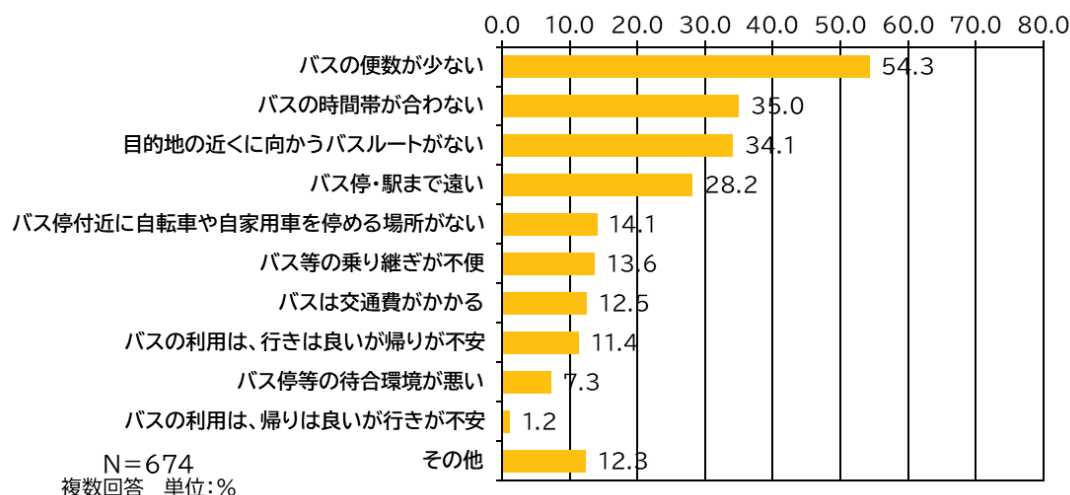


通院(帰宅時刻)



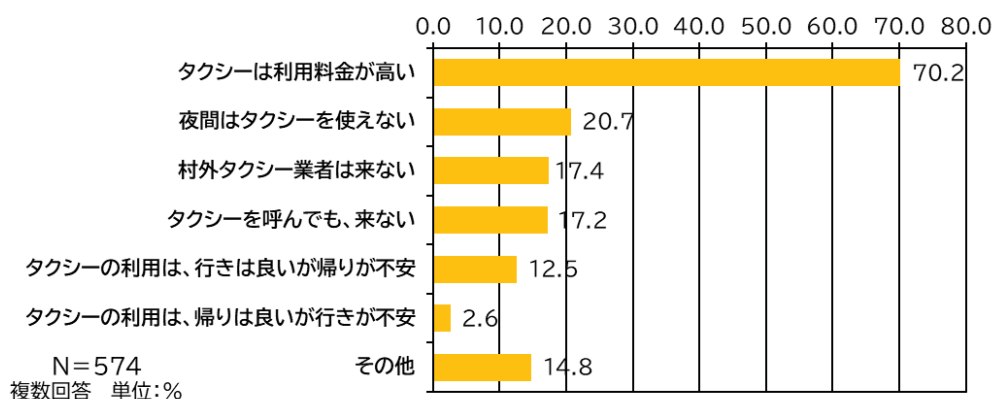
■ 公共交通(バス)の移動で困っていること

○バスの移動で困っていることは、「バスの便数が少ない」、「バスの時間帯が合わない」、「目的地の近くに向かうバスルートがない」の順に割合が高く、様々です。



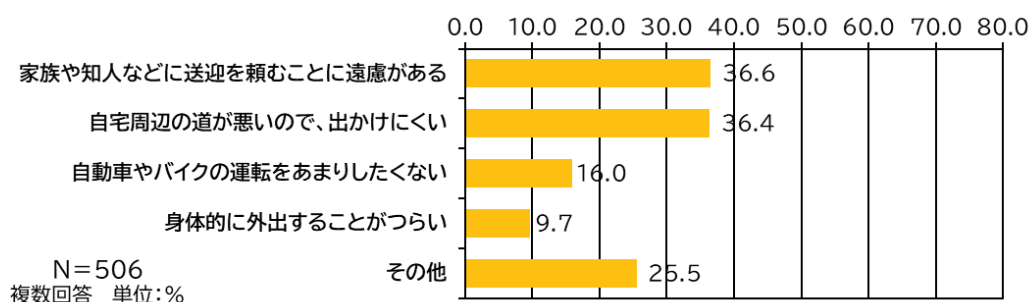
■ 公共交通(タクシー)の移動で困っていること

○タクシーの移動で困っていることは、「タクシーは利用料金が高い」の割合が最も高いです。その他、「夜間はタクシーが使えない」、「村外タクシー業者は来ない」、「タクシーを呼んでも、来ない」など、困っていることは様々です。



■ 公共交通以外の移動で困っていること

○公共交通以外の移動で困っていることは、「家族や知人などに送迎を頼むことに遠慮がある」と「自宅周辺の道が悪いので、出かけにくい」の割合が高いです。

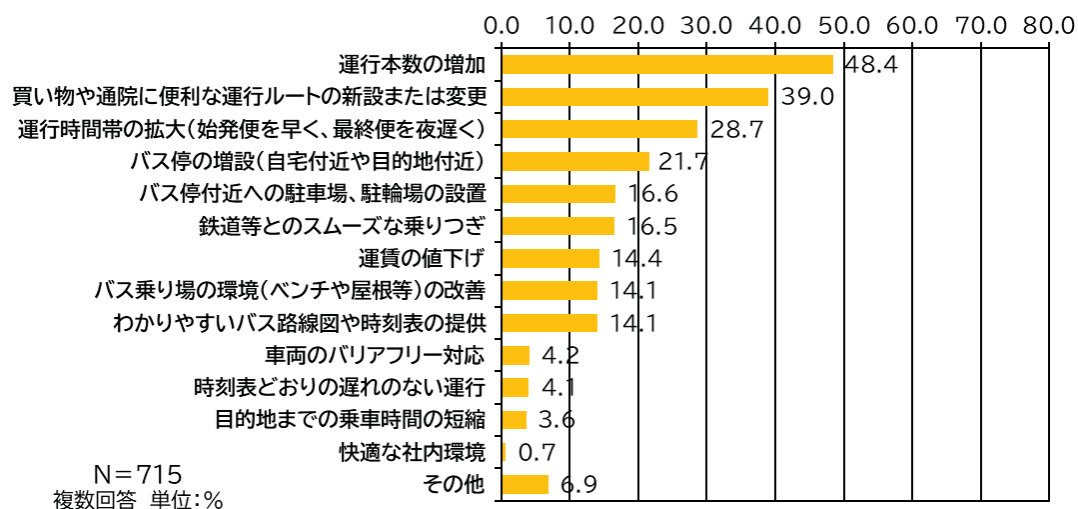




(2) 路線バス(産交バス)について

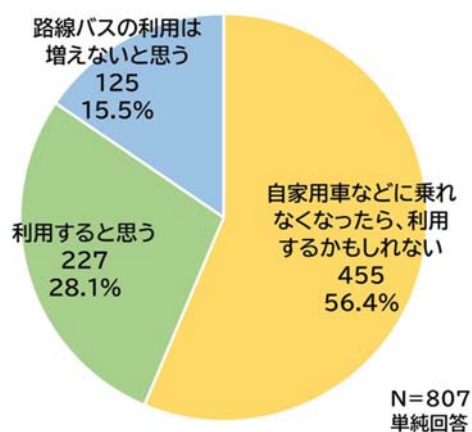
■ 路線バス(産交バス)の改善策

○路線バスの改善策として、「運行本数の増加」、「買い物や通院に便利な運行ルートの新設または変更」、「運行時間帯の拡大」の割合が高いです。



■ 路線バス(産交バス)改善後の利用意向

○改善策の推進による今後の路線バス利用意向として、「自家用車などに乗れなくなったら、利用するかもしれない」が 56.4%、「利用すると思う」が 28.1%となっています。

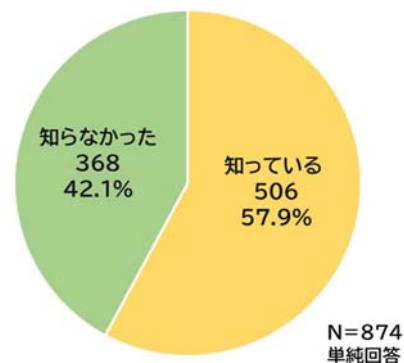




(3) 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について

■ 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の認知度

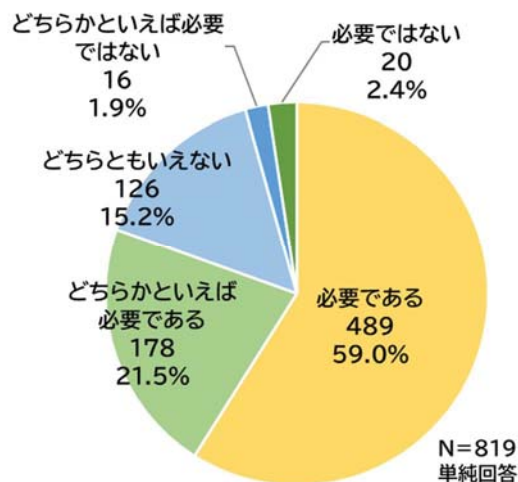
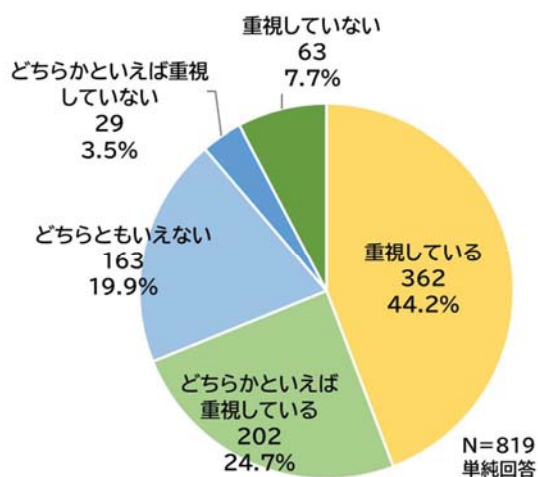
○福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)を「知っている」は 57.9%、「知らなかった」は 42.1%となっています。



■ 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の重要度・必要性

○福祉タクシーを「重視」・「どちらかといえば重視」が 68.9%、「重視していない」・「どちらかといえば重視していない」が 11.2%であり、重要視されています。

○福祉タクシーを「必要」・「どちらかといえば必要」が 80.5%、「必要ではない」・「どちらかといえば必要ではない」が 4.3%であり、必要とされています。



■ 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善策

○福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善策は、「福祉タクシー券の枚数の増加」、「タクシー台数の増加」、「福祉タクシー券の金額の増額」、「福祉タクシー券の使用制限撤廃」、「利用対象者の拡大」等が挙げられています。

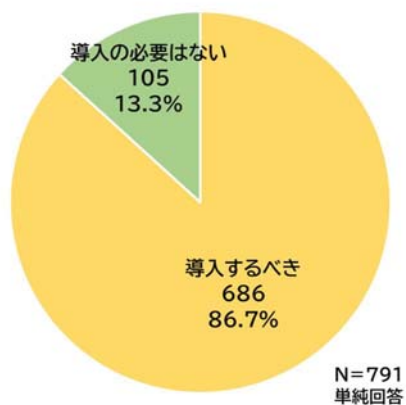
項目	要約文	意見数	項目	要約文	意見数
福祉タクシー券の枚数の増加	福祉タクシー券の枚数を増やしてほしい	22	利用方法の周知	福祉タクシー券の利用方法や制度についてもっと周知してほしい	11
タクシー台数の増加	タクシーの台数を増やしてほしい	20	その他の要望	様々な改善要望(例:家族同伴のタクシー利用、障がい者向けの対応など)	10
福祉タクシー券の金額の増額	福祉タクシー券の金額を増やしてほしい	19	連絡の利便性向上	タクシーの呼び出しや予約をやすくしてほしい	8
福祉タクシー券の使用制限撤廃	1日の使用枚数や利用金額の上限を撤廃してほしい	14	役場までの交通手段確保	役場までの交通手段を確保してほしい	5
利用対象者の拡大	利用対象者を拡大してほしい(70歳以上など)	14			



(4) 新たな公共交通の取組について

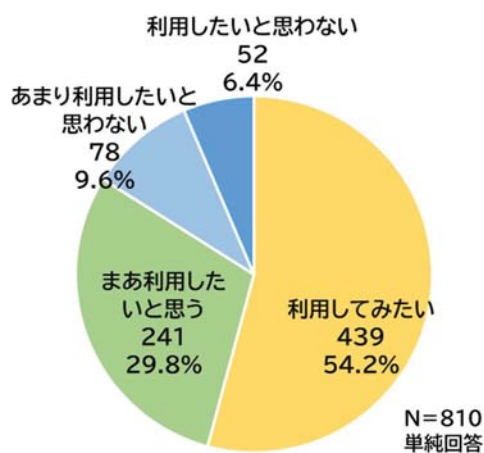
■ 新たな公共交通の必要性

○「導入すべき」が大半を占めています。



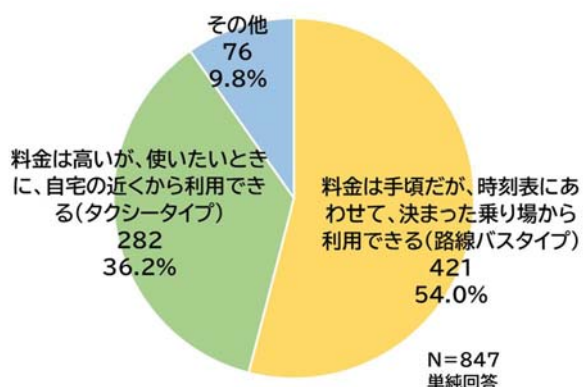
■ 新たな公共交通が導入された場合の利用意向

○「利用してみたい」・「まあ利用したい」が 84.0%、「利用したいと思わない」・「あまり利用したいと思わない」が 16.0%となっており、利用意向は高いです。



■ 新たな公共交通手段の導入タイプ

○路線バスタイプとタクシータイプ双方においてニーズがあります。



■ 公共交通の目的地に関する要望

○公共交通の目的地は、「大津駅」、「熊本空港(阿蘇くまもと空港)」、「熊本市中心部」などの順に多くなっており、様々なニーズがあります。

項目	要約文	意見数	項目	要約文	意見数
大津駅行き	大津駅への路線バスの便数を増やしてほしい	32	病院行き	熊本リハビリ病院や日赤病院などの病院行きの便を希望	8
熊本空港(阿蘇くまもと空港)行き	熊本空港(阿蘇くまもと空港)への路線バスを希望	23	通学路線	学校への通学路線を充実させてほしい	7
熊本市中心部行き	熊本市中心部行きの直行バスを希望	13	役場行き	西原村役場までの便を希望	6
その他の買い物施設行き	スーパーやショッピングセンターへの便を希望	12	益城町行き	益城町への路線バスを希望	5
熊本駅行き	熊本駅行きの便数を増やしてほしい	9	高速バス乗り場行き	高速バス乗り場行きの路線を希望	4
健軍電停行き	健軍電停行きの便数を増やしてほしい	8	木山産交行き	木山産交行きの便を希望	4



■ 公共交通に対する自由意見

○公共交通に対する自由意見は、高齢者や通学者の移動に関する支援が求められているほか、方策として、現状のバス路線改善、新たな公共交通手段、村内巡回バス、タクシーの改善等に関する意見が挙げられています。

項目	要約文	意見数
高齢者の移動支援	高齢者の買い物や通院支援のためのバスや公共交通を増やしてほしい	20
現状のバス路線改善	バス路線や便数を増やしてほしい バス停が遠いので改善が必要	15
通学の利便性向上	学生や高校生の通学のためのバスの便数を増やしてほしい	15
新たな公共交通手段	ライドシェアやオンデマンド交通、ジャンボタクシーなど新しい公共交通手段を導入してほしい	13
村内巡回バス	村内の主要施設を回る巡回バスがあれば便利 病院や買い物施設を経由するバスを希望	10
タクシーの改善	タクシーの利便性を向上させるための改善が必要 タクシー券の利用範囲拡大やタクシーの便数増加など	9
鉄道の延伸	鉄道を熊本空港(阿蘇くまもと空港)まで延伸してほしい	4
商業施設の誘致	村内に大型商業施設を誘致してほしい 買い物が便利になると公共交通の必要性も減る	4
パークアンドライド	パークアンドライドの駐車場を設置し、公共交通利用を促進する	2
安全対策	高齢者が安心して利用できる公共交通の整備が必要	2
自転車駐車場	熊本空港(阿蘇くまもと空港)に自転車駐車場を設置してほしい	1



■ 住民アンケート結果の総括

(1) 日常生活の移動について

- 通勤、通学、買い物、通院の移動先は、西原村内だけでなく大津町や熊本市等の隣接市町も多いです。また、移動先は、通勤、通学、買い物、通院の目的に応じて様々となっています。
- 移動手段は、自家用車が最も多く、高齢者の自家用車の利用も多いです。バスの利用は学生でみられるものの全体的に少ないです。タクシー利用の割合は少ないですが、高齢者になるほど、タクシーや送迎により移動する方が増える傾向にあります。

- 自家用車による移動が多く、公共交通の利用は少ないです。
- 自家用車が運転できない高齢者等は、家族等による送迎やタクシーを多く利用しており、自由な移動が制約されています。
- 自家用車で移動できない学生は、家族等による送迎の移動が多いです。

- バス移動で困っていることに、便数、利用時間帯、目的地、バス停位置等があります。
- タクシー移動は、利用料金の高さやタクシーが来ない不便等を感じています。
- 高齢者は、公共交通による移動手段が少ないため、自動車や送迎等の移動を選択していますが、自動車運転の不安や送迎依頼への遠慮があります。

- 高齢者や学生など交通弱者のニーズに対応した公共交通の利便性の向上策が必要となっています。

(2) 路線バス(産交バス)について

- バスの運行本数、目的地・運行ルート、利用時間帯に関する改善策が求められています。
- バスに関する改善策が進んだ場合においても、自家用車に乗れなくなったら利用すると思う方が多いです。

- バスは、高齢者・若年層等のニーズや利用者が見込まれる居住地に対応した運行本数、運行ルート、利用時間帯等の改善策の検討が必要となっています。

(3) 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について

- 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善策には、福祉タクシー券の枚数の増加、タクシー台数の増加、福祉タクシー券の金額の増額等が挙げられています。

- 高齢者にとってタクシーは重要な移動手段であることから、福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)における改善策の検討が必要となっています。



(4) 新たな公共交通の取組について

○新たな公共交通への取組に対して、導入意向や利用意向は高いです。

○新たな公共交通の利用タイプは、「路線バスタイプ(決まった乗り場から利用)」と「タクシータイプ(自宅の近くから利用)」のそれぞれでニーズがありますが、高齢者は「タクシータイプ」の意向が強くなっています。

○新たな公共交通の目的地は、大津駅、熊本空港(阿蘇くまもと空港)、熊本市中心部など様々なニーズがあります。

○自家用車により移動する方が多いことから、自家用車で移動できない高齢者や学生など交通弱者のニーズに対応した新たな公共交通の導入に向けた検討が必要となっています。

2. 上位・関連計画におけるアンケート結果

西原村では、「第6次西原村総合計画(令和6年3月)」と「西原村地域福祉計画(令和5年3月)」を策定しており、両計画でアンケート調査を実施しています。

両計画のアンケート調査結果の概要を下記に示し、次頁より公共交通に関連する項目を抜粋して整理します。

■ 第6次西原村総合計画策定のためのアンケート調査結果(令和5年3月)の概要

○ 一般村民アンケート調査

調査対象	20 歳以上の村内居住者
調査方法	郵送法(WEB アンケート併用)
調査時期	令和5年2月
配布数	1,500
有効回収数	582
有効回収率	38.8%

○ 中学生アンケート調査

調査対象	村立中学校の生徒
調査方法	WEB アンケート
調査時期	令和5年2月
配布数	232
有効回収数	192
有効回収率	82.8%

■ 西原村地域福祉計画作成に伴うアンケート調査結果(令和3年10月)の概要

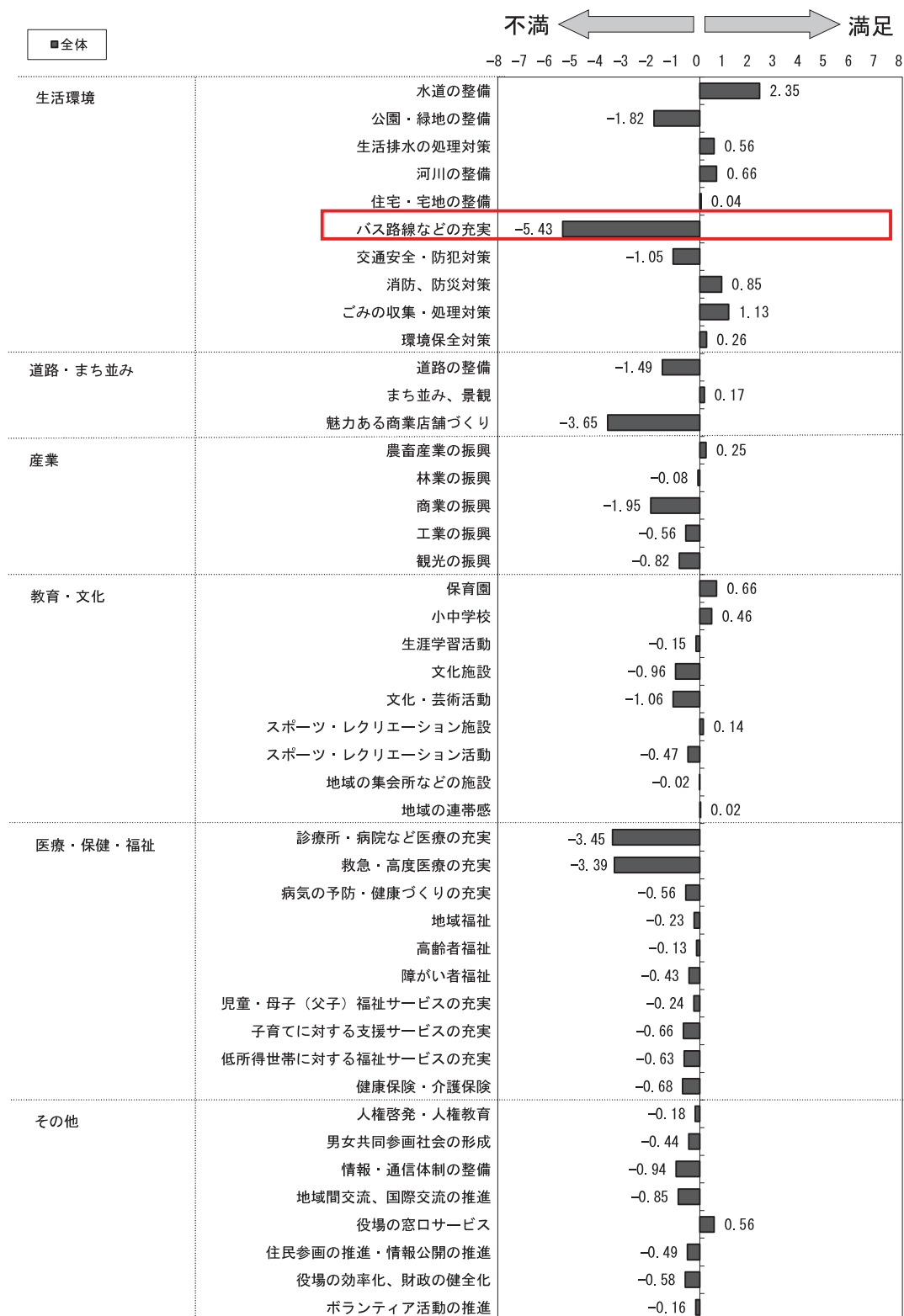
調査対象	西原村在住の満 18 歳以上の村民(無作為抽出)
調査方法	令和3年8月12日~8月29日
調査時期	郵送による配布・回収
配布数	1,200
有効回収数	612
有効回収率	51.0%



第6次西原村総合計画策定のためのアンケート調査結果(令和 5 年3月)

○一般村民アンケート調査

総合計画に基づき村で取り組む政策分野別満足度の評価点は、「バス路線などの充実」が-5.43 点となっており、最も不満となっています。

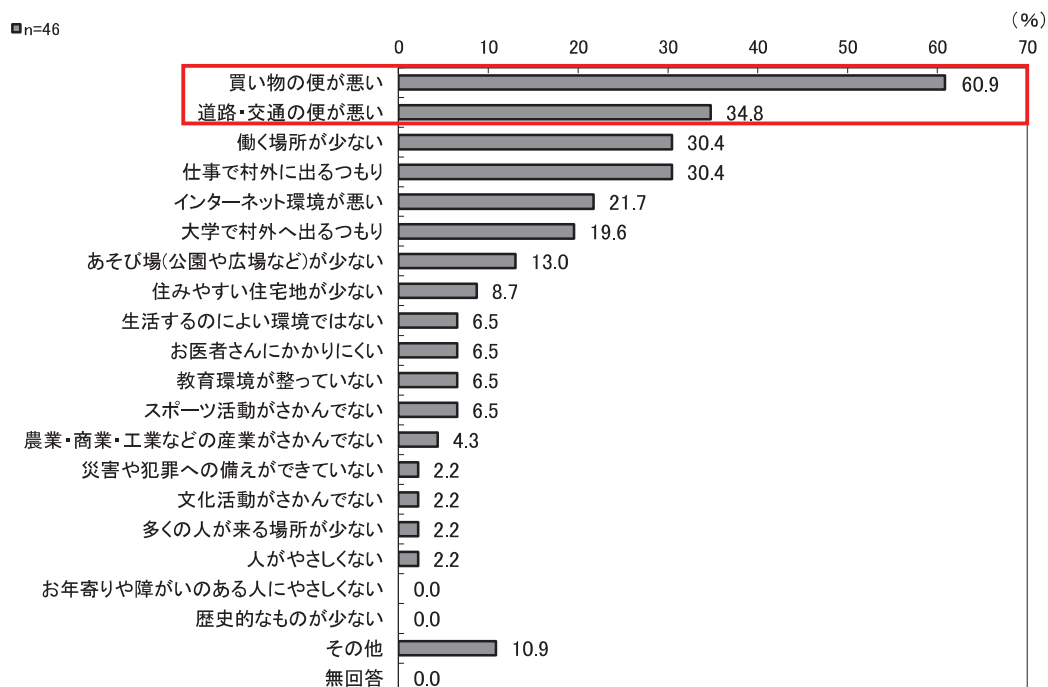


総合計画に基づき村で取り組む政策分野別満足度の評価点



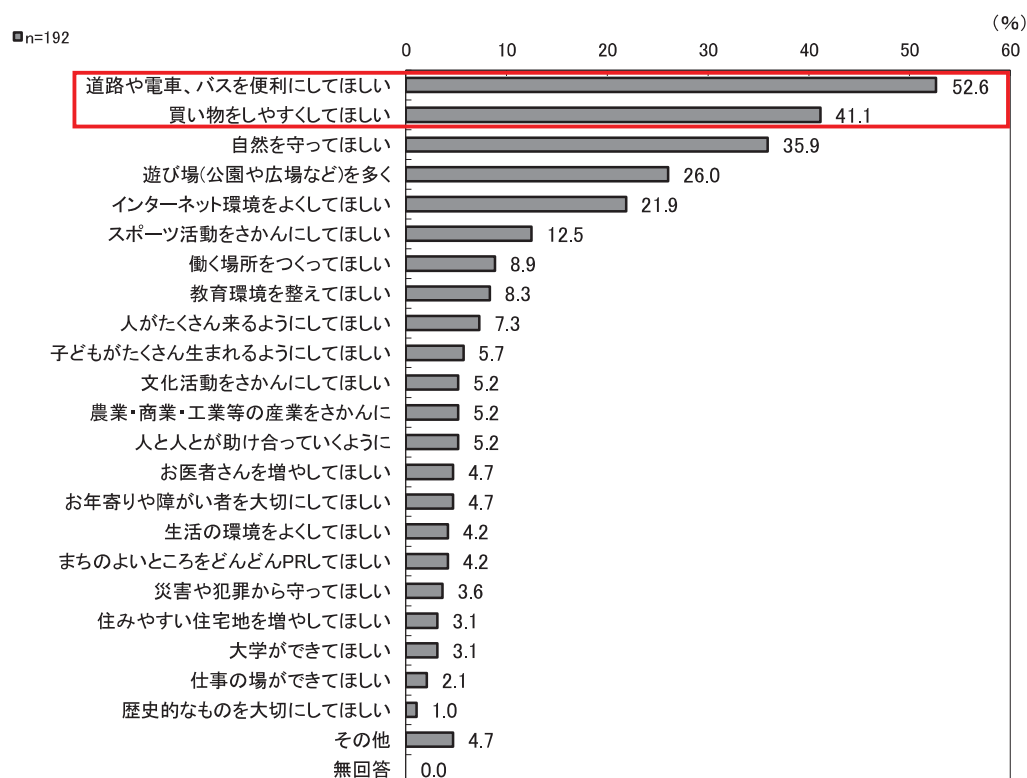
○中学生アンケート調査

西原村に住みたくない理由は、「買い物の便が悪い」が 60.9%、「道路・交通の便が悪い」が 34.8%と高くなっています。



西原村に住みたくない理由

今後のむらづくりで力を入れてほしい事項は、「道路や電車、バスを便利にしてほしい」が 52.6%、「買い物をしやすくしてほしい」が 41.1%と高くなっています。



今後のむらづくりで力を入れてほしい事項



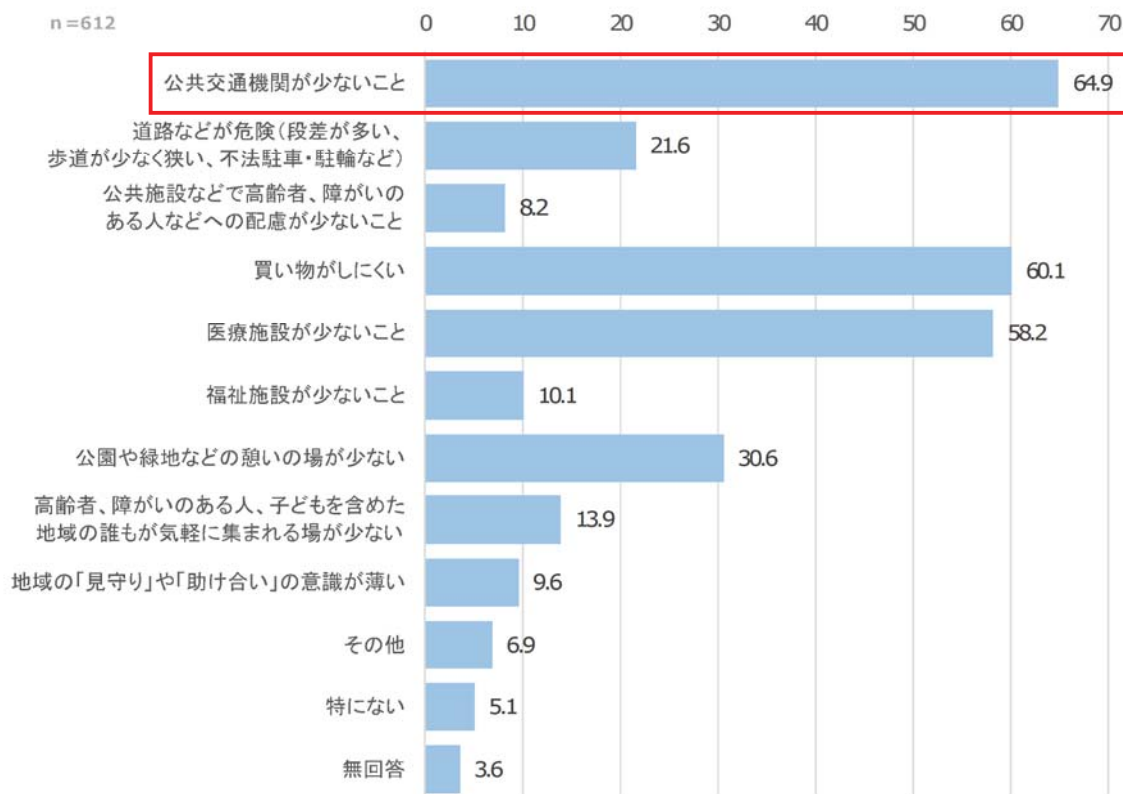
■ 西原村地域福祉計画作成に伴うアンケート調査結果(令和3年 10 月)

西原村の暮らしやすさは、「暮らしやすい」が 78.1%と 7 割以上を占めています。



西原村の暮らしやすさ

西原村の暮らしにくいと思う点は、「公共交通機関が少ないこと」が 64.9%と最も高く、次いで「買い物がしにくい」が 60.1%、「医療施設が少ないこと」が 58.2%となっています。



西原村で暮らしにくいと思う点



3. 事業者等へのヒアリング結果

■ 事業者等へのヒアリング概要

交通事業者等へのヒアリング調査は、事業者などで把握している公共交通に関する現状・課題を聞き取り、既存の公共交通の維持・充実や新たな公共交通の導入等に関する方針・施策などを検討するために、下記に示す内容にて実施しています。

対象事業者等	路線バスや快速バス(たかもり号)について	産交バス株式会社
	タクシー・福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について	西原タクシー
	高校生の通学について	高校生保護者
調査方法	ヒアリングシートを用いた聞き取り調査	
調査日	令和6年 11 月 20 日	産交バス株式会社
	令和6年 12 月 5 日	西原タクシー
	令和6年 12 月 24 日	高校生保護者
ヒアリング内容	○公共交通の利用動向・基本的な情報 ○村内の公共交通空白地 ○村外への公共交通 ○高校生の通学利用の公共交通 ○広域的な交通拠点に接続する公共交通 ○公共交通の人材確保 ○経営状況 ○新たな公共交通	産交バス株式会社 西原タクシー
	○公共交通の利用動向・基本的な情報 ○高校生の通学利用の公共交通	高校生保護者



■ 産交バス株式会社へのヒアリング結果

利用者について
・朝夕は高校生の通勤や通学の利用が多く、日中は高齢者の通院になる方や大津町への買い物による移動が多くみられている状況 ・路線バスの4系統における利用状況(2023年10月～2024年9月まで)は、以下のとおり ➢ 森経由山西線 月平均約 345 人 日平均約 11 人 ➢ 岩坂経由山西線 月平均約 335 人 日平均約 11 人 ➢ 森経由土林線 月平均約 30 人 日平均約 1 人 (※熊本地震の影響によりできた系統) ➢ 岩坂経由土林線 月平均約 333 人 日平均約 11 人
事業を営む上で困っていることや課題について
・経年劣化による車両の保全、安全性確保に向けた新車の導入や既存車両の修繕 ・職員採用強化の取組により、採用数は増加しているものの退職者数と相殺されており、必要数に達していないという状況 ・他営業所からの応援・協力により事業運営を維持できているが、今後様々な媒体への露出を増やし、一層の採用強化に努める必要がある
公共交通空白地について
・公共交通空白地の存在は認識しているが、路線バスで解消することは乗車率や運転士不足等の問題もあり非常に難しい ・そのため、地域に沿った移動手段などの導入により解消していくことが望ましい
高校生の通学利用について
・大津高校生は、登校は土林発の7時 18 分の便で乗車し、下校は大津産交前の 18 時 30 分の便で降車する傾向 ・通学に関して利用者からの要望は特段無いことから需要は満たせていると考えている
バス停について
・上屋や椅子の設置はできていない状況であり、現在設置されている上屋や椅子は広告媒体業者が設置している
資格取得支援について
・入社時は免許取得費用や入社支度金を補助している ・村で補助制度等があれば募集は入る可能性があるが、弊社は営業所が多いため、どの営業所に配属されるかはわからない
新たな公共交通について
・路線バスで西原村全域はカバーできないため、路線バスと新たな公共交通のすみ分け・役割分担を行い、連携して公共交通サービスを向上することが必要
乗り方教室の開催や運転士確保について
・他地域で実施している小学生や高齢者に向けた乗り方教室などを積極的に進めていきたい ・運転士確保に向けて、広報誌による求人等に協力いただきたい



■ 西原タクシーへのヒアリング結果

利用者について
・利用者の年齢層は 65 歳～80 代前後、時間帯は9時～16 時が多い ・利用者数は月 1,100 人前後であり、そのうち8～9割が福祉タクシー券の利用者 ・1日の利用者は、平日 30～35 人前後であり、土日は家族の送迎が多い ・乗降場所は、村内の病院や歯医者、大津町の病院が多く、時々、村内のスーパーや益城町、若い方は熊本空港(阿蘇くまもと空港)に行く 大津町には整形外科などの病院が多く、ショッピングセンター(イオン)も立地 ・村内利用が6割程度、隣町(大津町等)の利用が3～4割
運行体制について
・運転手5名・配車係2名・車両5台であり、1台は熊本空港(阿蘇くまもと空港)に常駐し、他のエリアで不足する場合は呼び出している ・運行は、駅や商店街がないため常駐することはなく、電話による配車のみの体制 ・電話は7時から受け付けを開始し、運行開始は7時半ごろ 早朝の配車の予約に関して早朝6時の対応有無は行先や時間などによる ・以前は 24 時まで稼働していたが、熊本地震と新型コロナウイルス感染症の影響により、現在は 22 時までの運行 要望があれば夜も運行するが大体 22 時前で営業終了 ・配車アプリは未導入であり、利用者が高齢のためアプリを使用できないと思われる 決済はペイペイ等も対応 ・深夜と早朝の稼働していない時間帯は空白の時間帯になる
利用者からの要望について
・車体が古いと言われるが、運行については特にない ・夜 22 時以降の夜間にも運行してほしいとの要望がある
ドライバーの増員について
・人員を増やしたいが運転手の売上に応じて歩合制で給料が支払われ、増員しすぎると各人の給料が下がって新規雇用が難しくなる懸念があるため、現在の3台程度による運行が丁度良い ・人員が増えれば深夜帯もローテーションでカバーできるが、夜の利用ニーズは分からない ・人材確保の取組として、二種免許取得について免許センターの受験費用を補助している ・今後、女性ドライバーの雇用も検討している ・早朝と深夜帯の運行時間を延長し、タクシーを稼働できるようにしたい ・平日の 18 時以降は配車に関する電話が少ないため、週末だけでも営業時間を延長できたら良い



福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について

- ・福祉タクシー券の配布によりタクシー利用を促しており、券を使い切ると利用されなくなる
4月に福祉タクシー券が配布されるため、1～2月は利用者が減る
- ・山間部の方が村役場周辺までタクシーで行くと 3,000 円ほどかかるため、利用可能枚数を増やして欲しい人も多いのではないか
- ・子育て世帯など、福祉タクシー券利用者の範囲を拡充して欲しいという要望を聞いている
- ・福祉タクシー券を配布しても利用しない人がおり、数年前は配布数の3割程度の利用であった

新たな公共交通について

- ・ライドシェアが始まるとライドシェアの方が運賃は安価になると考えられるため、弊社の売上が落ちることが心配
- ・西原タクシーが主となりライドシェアを実施することも可能であるが、新たな人員や車両の確保が必要
- ・昼間はタクシーで対応できているため、早朝や深夜帯の稼働をライドシェアでカバーするなどのすみ分けが課題

■ 高校生保護者へのヒアリング結果

通学時のバスの利活用について

- ・6、7年前から高校生によるバスの利活用が少なく、高校の就業時間とバスの時間が合わない実態を改善するため、高校生がいる家庭にアンケート調査を実施し、その結果を西原村役場に伝え、産交バスさんと話したが、バスの時間を変更することは難しいということであった

通学時の自家用車による送迎について

- ・例えば、第二高校に通学する場合、木山産交まで車で送迎し、バスで通学することが多いが、現在はそのバスが無い上、運賃が高いことから負担が大きい
往復の運賃が 1,000 円となると、車で送迎する選択肢になる
- ・こどもが2人とも定期券通学となると料金が高く難しいため、行政から補助があるなら良いと思う
- ・学校の行先も異なるため、行政から補助を行う場合は柔軟にした方が使用しやすいと思う
回数券や交通系ICカードへのチャージもあるが、用途が変わるため定期券補助が良いと思う

通学時の新たな移動手段に確保について

- ・早朝の電車に間に合う時間や利用者の多い時間において、公共交通の本数を増やすと良いのではないかと
- ・学校の行先も異なるため、通学の時間などある程度時間を決めたライドシェアも良いと思う
- ・大津駅へのアクセスと木山産交へのアクセスが良くなれば、負担が減りかなり楽になる
- ・公共交通の定期券の補助と現在ある公共交通の輸送資源の総動員については、幅広く需要があると思うので良いと思う

第 4 章

地域公共交通の課題・目標



1. 地域公共交通の問題点・課題

西原村における地域公共交通の問題点について、現況分析・住民アンケート調査・事業者等へのヒアリング結果などを踏まえて整理すると、概要は以下のとおりとなります。なお、それぞれの問題点の内容を次頁より示します。

問題点

問題点1 公共交通空白地の存在と人口が集中している地区における公共交通の不足

- 多くの地区が公共交通空白地
- 人口が集中する地区に路線バスが通っていない

問題点2 日常生活における近隣市町への移動の多さ

- 買物・通院ともに村外への移動割合が極端に高い

問題点3 公共交通への住民の満足度の低さ

- 住民アンケートでは、公共交通に対する住民の満足度が最も低い

問題点4 交通結節点の不足

- 村内に鉄道駅やバスターミナルが無く、乗り換え可能な交通結節点を整備する必要がある

問題点5 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善

- 福祉タクシー券の枚数の不足やタクシー台数・UD(ユニバーサルデザイン)車両の不足など、住民ニーズに適した改善が必要となっている

問題点6 高校生の移動手段不足

- 村内の高校生の通学は、家族等による送迎が主な手段となっており、生活の負担となっている

問題点7 公共交通の担い手不足

- 交通事業者(バス及びタクシー)における運転手不足



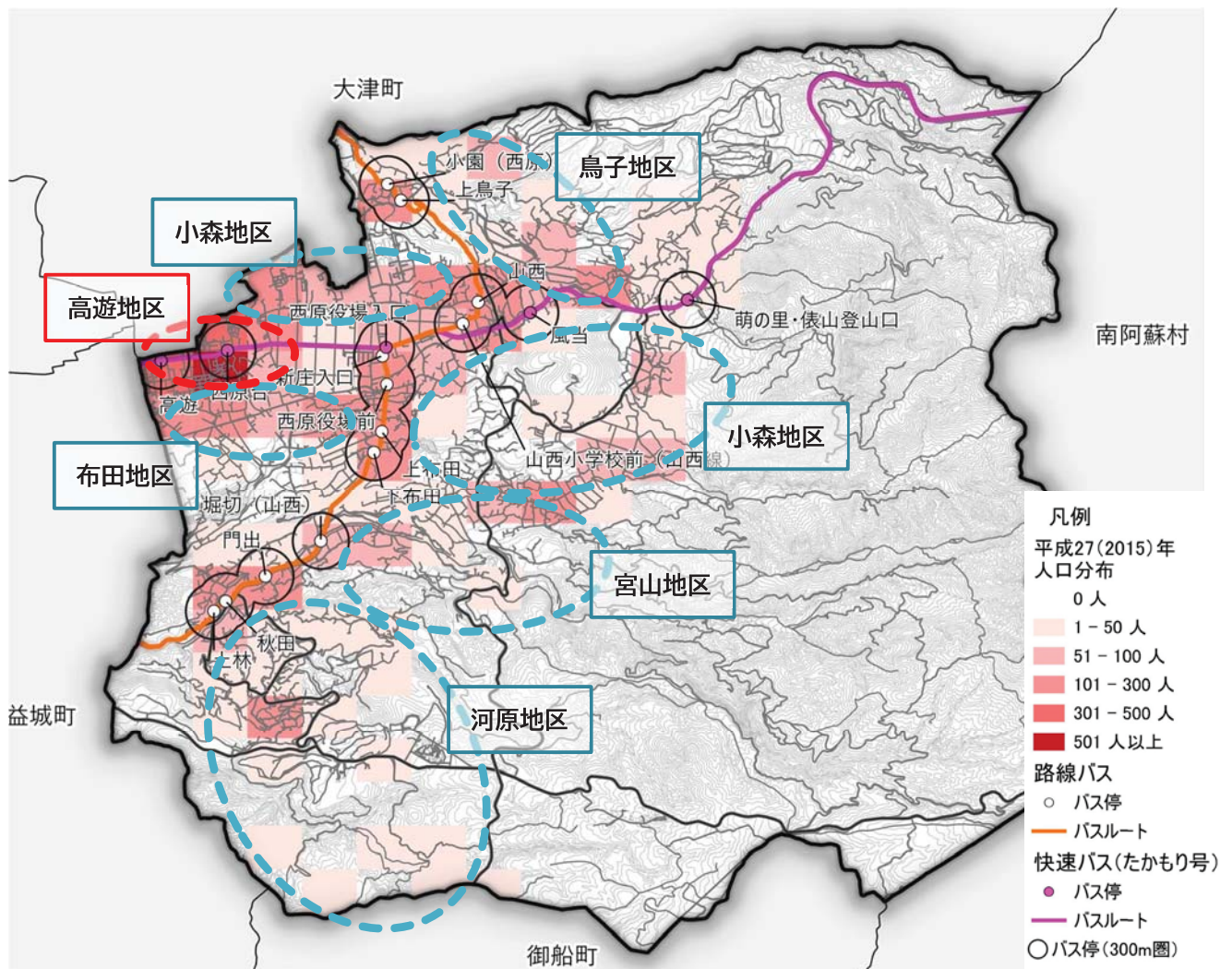
問題点1 公共交通空白地の存在と人口が集中している地区における公共交通の不足

公共交通カバー圏(バス停から300m圏)外かつ人口分布において、布田・小森・宮山・鳥子・河原地区と多くの地区が公共交通空白地となっています。

また、高遊地区は、人口が集中していますが、住民が日常的に利用する路線バスが通っていない状況にあります。

赤丸:人口が集中する地区

青丸:公共交通空白地



公共交通カバー圏と人口分布(500m メッシュ) 資料: 国土交通省 国土数値情報

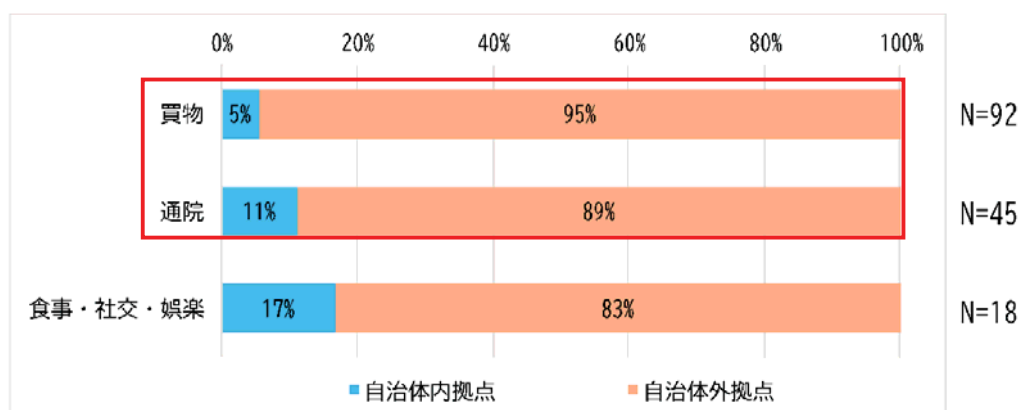
※バス停(300m 圏)は、国土交通省 都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月)にて示されるバス停の誘致距離300mを参照



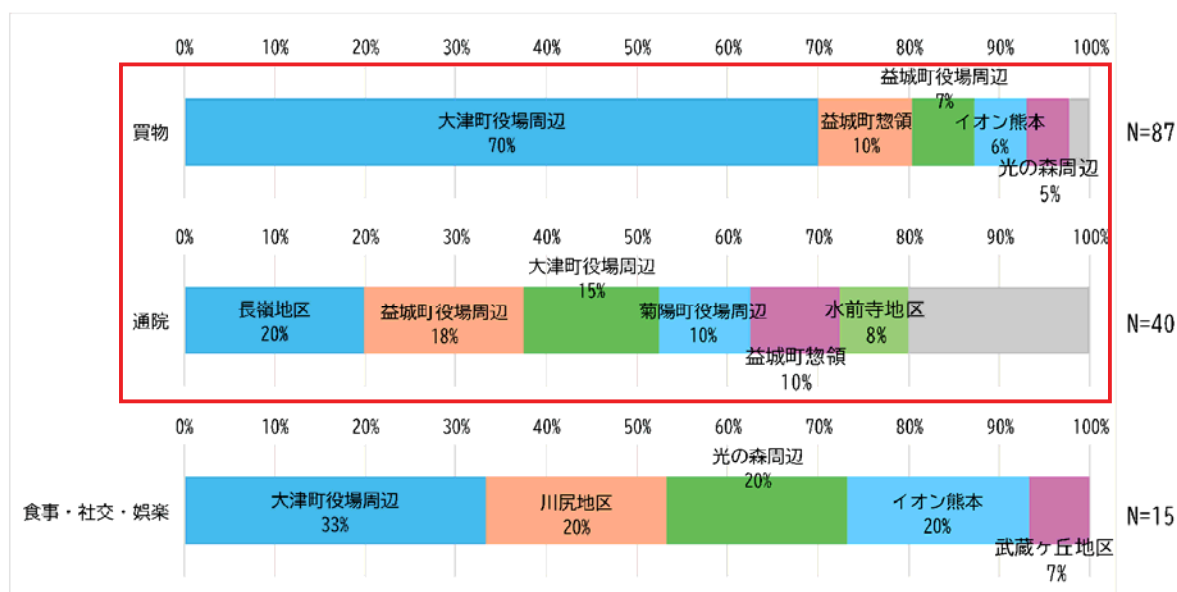
問題点2 日常生活における近隣市町への移動の多さ

熊本都市圏総合都市交通計画における付帯調査結果によると、目的別の村内外への移動割合をみると、西原村は近隣町と比較して買物・通院ともに村外への移動割合が極端に高くなっています。

また、目的別の村内外への移動先(拠点)をみると、西原村は買物において大津町役場周辺や益城町惣領の利用が多く、目的地は限定されています。また、通院は熊本市長嶺地区・益城町役場周辺・大津町役場周辺・菊陽町役場周辺・益城町惣領の順に利用が多く、目的地は様々です。



目的別の村内外拠点への移動割合



目的別の村外への移動先(拠点)

資料：熊本都市圏総合都市交通計画協議会 第2回関係者会議資料



問題点3 公共交通への住民の満足度の低さ

住民アンケート調査では、路線バスの充実、福祉タクシーの改善、新たな公共交通の導入等を望む意見が挙げられています。また、総合計画のアンケート調査結果において、政策の分野別満足度の低い項目は「バス路線などの充実」であり、公共交通に対して住民の満足度が低く、西原村における暮らしにくさの原因になっていることが考えられます。

■ 住民アンケート調査結果(概要)

(1) 日常生活の移動について

- 自家用車による移動が多く、公共交通の利用は少ない
- 自家用車が運転できない高齢者等は、家族等による送迎やタクシーを多く利用しており、自由な移動が制約されている
- 自家用車で移動できない学生は、家族等による送迎の移動が多い
- 高齢者や学生など交通弱者のニーズに対応した公共交通の利便性の向上策が必要

(2) 路線バス(産交バス)について

- バスは、高齢者・若年層等のニーズや利用者が見込まれる居住地に対応した運行本数、運行ルート、利用時間帯等の改善策の検討が必要

(3) 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について

- 高齢者にとってタクシーは重要な移動手段となっていることから、福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の利便性を高める改善策の検討が必要

(4) 新たな公共交通の取組について

- 自家用車により移動する方が多いことから、自家用車で移動できない高齢者や学生など交通弱者のニーズに対応した新たな公共交通の導入に向けた検討が必要

■ 上位・関連計画におけるアンケート結果

(5) 第6次西原村総合計画策定のためのアンケート調査結果(令和 5 年3月)

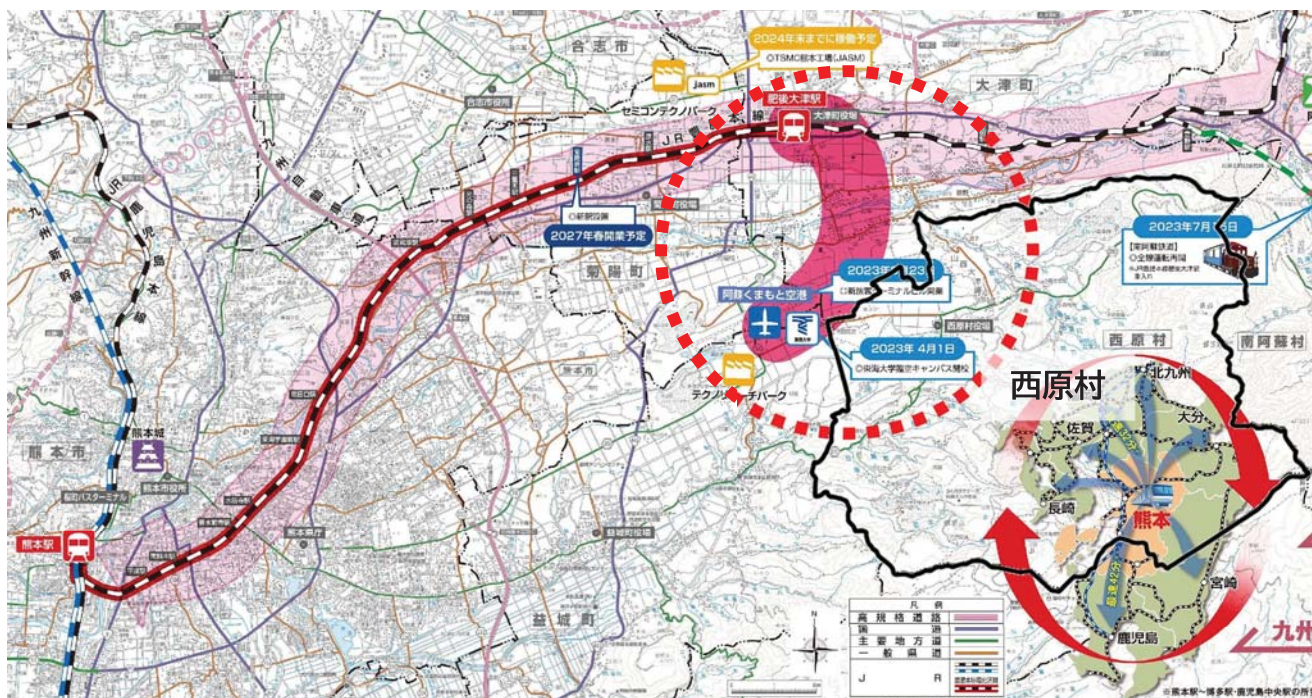
- 政策分野別満足度の評価点は、「バス路線などの充実」が-5.43 点となっており、最も不満となっている



問題点4 交通結節点の不足

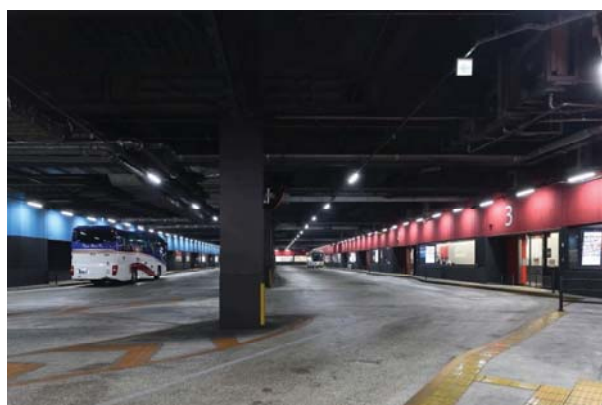
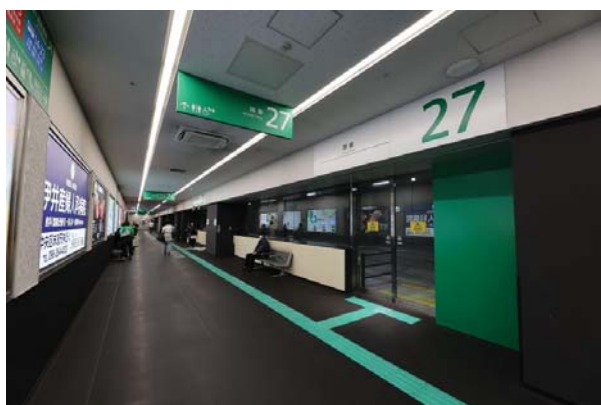
本村においては、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節機能を有している施設が無い状況にあります。そのため、多様な交通モードを活用し、住民の移動を円滑にするために、乗り換え可能な交通結節点の整備を図り、近隣市町を往来しやすい交通拠点を結ぶ交通ネットワークの形成が必要です。

なお、大津町では、JR 肥後大津駅において豊肥本線からの空港アクセス鉄道の新設などが検討されており、交通の要所としての重要性は増えています。



JR 肥後大津駅から熊本空港（阿蘇熊本空港）における肥後大津ルート の計画図

資料：熊本県 空港アクセス鉄道整備に向けた取組状況（令和6年8月一部改訂）



交通結節機能の例（熊本桜町バスターミナル）



問題点5 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善

高齢者や障がい者などの交通弱者にとって、タクシーは重要な移動手段です。本村では、住民の外出を支援するため、「福祉タクシー料金助成事業」を行っています。住民アンケート結果では、福祉タクシー(タクシー券)の改善について、「福祉タクシー券の枚数の増加」、「タクシー台数の増加」、「福祉タクシー券の金額の増額」、「福祉タクシー券の使用制限撤廃」、「利用対象者の拡大」、「利用方法の周知」など、様々な要望が求められています。

また、西原タクシーへのヒアリング結果では、福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)に対し、「利用可能枚数の増加や利用対象者の拡大」に関する要望が挙げられています。

■ 住民アンケート結果

項目	要約文	意見数
福祉タクシー券の枚数の増加	福祉タクシー券の枚数を増やしてほしい	22
タクシー台数の増加	タクシーの台数を増やしてほしい	20
福祉タクシー券の金額の増額	福祉タクシー券の金額を増やしてほしい	19
福祉タクシー券の使用制限撤廃	1日の使用枚数や利用金額の上限を撤廃してほしい	14
利用対象者の拡大	利用対象者を拡大してほしい(70歳以上など)	14
利用方法の周知	福祉タクシー券の利用方法や制度についてもっと周知してほしい	11

福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善に関する要望

■ 西原タクシーへのヒアリング結果

福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)について

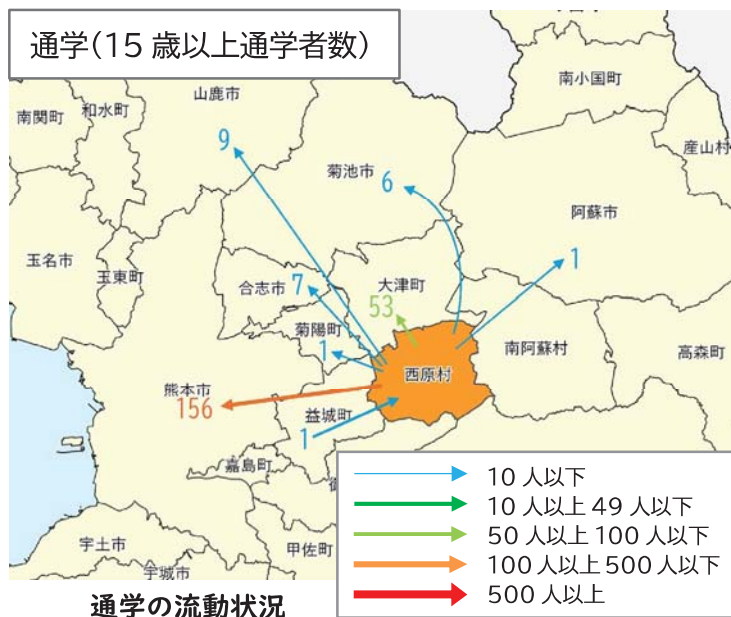
- 福祉タクシー券の配布によりタクシー利用を促しており、券を使い切ると利用されなくなる
4月に福祉タクシー券が配布されるため、1～2月は利用者が減る
- 山間部の方が村役場周辺までタクシーで行くと3,000円ほどかかるため、利用可能枚数を増やして欲しい人も多いのではないか
- 子育て世帯など、福祉タクシー券利用者の範囲を拡充して欲しいという要望も聞いている
- 福祉タクシー券を配布しても利用しない人がおり、数年前は配布数の3割程度の利用であった



問題点6 高校生の移動手段不足

村内には高校が無く、必ず村外の高校に通学することとなります。なお、国勢調査による令和2(2020)年の通学の流動状況では、西原村から熊本市への通学が156人、西原村から大津町への通学が53人となっています。

高校生保護者へのヒアリング結果では、バスの料金が低いことやダイヤが合わないことからバス通学が敬遠され、家族等による送迎であり、生活の負担となっています。



資料：総務省 国勢調査（令和2年）

■ 高校生保護者へのヒアリング結果

通学時のバスの利活用について

○6、7年前から高校生によるバスの利活用が少なく、高校の就業時間とバスの時間が合わない実態を改善するため、高校生がいる家庭にアンケート調査を実施し、その結果を西原村役場に伝え、産交バスさんと話したが、バスの時間を変更することは難しいということであった

通学時の自家用車による送迎について

○例えば、第二高校に通学する場合、木山産交まで車で送迎し、バスで通学することが多いが、現在はそのバスが無い上、運賃が高いことから負担が大きい

往復の運賃が1,000円となると、車で送迎する選択肢になる

○こどもが2人とも定期券通学となると料金が高く難しいため、行政から補助があるなら良いと思う

○学校の行先も異なるため、行政から補助を行う場合は柔軟にした方が使用しやすいと思う
回数券や交通系ICカードへのチャージもあるが、用途が変わるため定期券補助が良いと思う

通学時の新たな移動手段に確保について

○早朝の電車に間に合う時間や利用者の多い時間において、公共交通の本数を増やすと良いのではないかと

○学校の行先も異なるため、通学の時間などある程度時間を決めたライドシェアも良いと思う

○大津駅へのアクセスと木山産交へのアクセスが良くなれば、負担が減りかなり楽になる

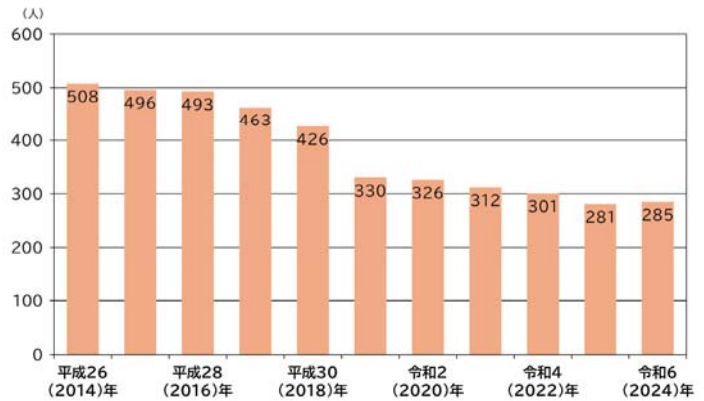
○公共交通の定期券の補助と現在ある公共交通の輸送資源の総動員については、幅広く需要があると思うので良いと思う



問題点7 公共交通の担い手不足

産交バスの従業者数は、年々減少しており、路線バスを維持していくためには、まず運転士を増やすことが重要です。西原タクシーの運転手は5名・配車係は2名と少なく、高齢化が進んでおり、新たなコミュニティ交通を検討するにも担い手確保が喫緊の課題です。

交通事業者へのヒアリング結果では、対応策として、求人に関する広報や行政の支援等を求める意見が挙げられています。



産交バスの従業者数の推移

資料：産交バス株式会社

■ 産交バス株式会社へのヒアリング結果

事業を営む上で困っていることや課題について

- 職員採用強化の取組により、採用数は増加しているものの退職者数と相殺されており、必要数に達していないという状況
- 他営業所からの応援・協力により事業運営を維持できているが、今後様々な媒体への露出を増やし、一層の採用強化に努める必要がある

資格取得支援について

- 入社時は免許取得費用や入社支度金を補助している
- 村で補助制度等があれば募集は入る可能性があるが、弊社は営業所が多いため、どの営業所に配属されるかはわからない

運転士確保について

- 運転士確保に向けて、広報誌による求人等に協力いただきたい

■ 西原タクシーへのヒアリング結果

ドライバーの増員について

- 人員を増やしたいが運転手の売上に応じて歩合制で給料が支払われ、増員しすぎると各人の給料が下がって新規雇用が難しくなる懸念があるため、現在の3台程度による運行が丁度良い
- 人員が増えれば深夜帯もローテーションでカバーできるが、夜の利用ニーズは分からない
- 人材確保の取組として、二種免許取得について免許センターの受験費用を補助している
- 今後、女性ドライバーの雇用も検討している
- 早朝と深夜帯の時間を延長し、タクシーを稼働できるようにしたい
- 平日の18時以降は配車に関する電話が少ないため、週末だけでも営業時間を延長できたら良い



■ 地域公共交通の問題点・課題

本村における地域公共交通の問題点・課題をとりまとめると、以下のとおりとなります。

問題点(※再掲)

問題点1 公共交通空白地の存在と人口が集中している地区における公共交通の不足

- 多くの地区が公共交通空白地
- 人口が集中する地区に路線バスが通っていない

問題点2 日常生活における近隣市町への移動の多さ

- 買物・通院ともに村外への移動割合が極端に高い

問題点3 公共交通への住民の満足度の低さ

- 住民アンケートでは、公共交通に対する住民の満足度が最も低い

問題点4 交通結節点の不足

- 村内に鉄道駅やバスターミナルが無く、乗り換え可能な交通結節点を整備する必要がある

問題点5 福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善

- 福祉タクシー券の枚数の不足やタクシー台数・UD(ユニバーサルデザイン)車両の不足など、住民ニーズに適した改善が必要となっている

問題点6 高校生の移動手段不足

- 村内の高校生の通学は、家族等による送迎が主な手段となっており、生活の負担となっている

問題点7 公共交通の担い手不足

- 交通事業者(バス及びタクシー)における運転手不足

課題

課題1 村内の移動の利便性向上

多くの地区が公共交通空白地となっていることや人口が集中する地区に路線バスが通っていない実情を踏まえ、村内における公共交通手段の確保について検討することが重要です。

課題2 村外への移動の利便性向上

村外の移動割合が高いことや村内に交通結節点が無い状況により、近隣市町を往来しやすい公共交通ネットワークと拠点の強化を図り、新たな地域公共交通体系を構築することが重要です。

課題3 交通弱者^(高齢者・障がい者・高校生等)の移動手段確保

自家用車を運転できない高齢者や障がい者については、ドアツードアによる移動が可能なタクシーの活用を進めることが重要です。また、高校生の通学は家族等による送迎の負担を減らす必要があります。

課題4 公共交通の担い手確保

バス・タクシーなど公共交通機関の運転手不足は、全国的な課題となっています。特に、村の重要な移動手段であるタクシーの運転手不足については、輸送サービスの低下を招いており、新たなコミュニティ交通の担い手としても重要であることから、体制の充実を支援する必要があります。



2. 基本理念・目標・将来像

2-1. 基本理念

本村の最上位計画である「第6次西原村総合計画」の基本理念や将来像、道路・交通ネットワークの整備に関する取組を踏まえるとともに、関連計画である「第3期まち・ひと・しごと創生西原村総合戦略」の地域ビジョン等と整合・連携を図り、本計画の基本理念を以下のとおり設定します。

【上位計画】第6次西原村総合計画(2024年度～2033年度)

■ 基本理念

西原村には、豊かな自然、阿蘇を望む美しい景観、安全で豊富な水資源等、人工的には生み出すことができない貴重かつ何物にも代えがたい財産があります。こうした財産は、これから先も私たちのふるさとの誇りとして積極的に保全し続けていく責任があり、未来を担う世代へと繋いでいかなければなりません。

■むらづくりの基本理念■

新たな挑戦色あせない誇り
明日へつながるみんなの西原村

■ 目指す将来像

むらづくりの基本理念を踏まえ、西原村は、住民自身がむらづくりの主人公となり、住民自身がふるさに誇りをもって、いつまでも住み続けたいと思えるむら、熊本地震から復旧・復興を成し遂げ、更に西原村の魅力を知ってもらうことで村外のひとに住んでみたいと関心を持ってもらえるむらを目指します。

■むらの目指す将来像■

ひとが育みひとと輝く
誇りあるふるさと西原村

【関連計画】西原村人口ビジョン 第3期まち・ひと・しごと創生西原村総合戦略(令和6年3月版)

■ 地域ビジョン

地域ビジョンは、人々が西原村に訪れ、居住先として選ばれ、住み続けたいと思われる地域として、村の魅力が最大限に発揮されている姿を描いたものです。

多様性を受け入れ、あらゆる価値観を満たし、地域の魅力をより多くの人々に伝えていくことを目指しています。

住みたいむら 住み続けたいむら
価値観が満たされるむら
にしはら

■ 基本戦略 暮らしやすいむらづくり

●交通弱者や中高生の通学などの交通手段を確保

●公共交通基盤の整備について検討

基本理念 公共交通をみんなで育み 明日へつながる 西原村

村内外の公共交通を充実すること、今ある既存の公共交通を活かすこと、みんなで公共交通を守り育むことを柱とし、明日へとつなげる持続可能な公共交通体系の構築を様々な関係者と共に築くことを基本理念とします。



2-2. 目標

本村における地域公共交通の課題を踏まえ、「つながる」、「いかす」、「はぐくむ」に関する3つの目標を設定します。

課題(※再掲)

課題1 村内の移動の利便性向上

多くの地区が公共交通空白地となっていることや人口が集中する地区に路線バスが通っていない実情を踏まえ、村内における公共交通手段の確保について検討することが重要です。

課題2 村外への移動の利便性向上

村外の移動割合が高いことや村内に交通結節点が無い状況により、近隣市町を往来しやすい公共交通ネットワークと拠点の強化を図り、新たな地域公共交通体系を構築することが重要です。

課題3 交通弱者^(高齢者・障がい者・高校生等) の移動手段確保

自家用車を運転できない高齢者や障がい者については、ドアツードアによる移動が可能なタクシーの活用を進めることが重要です。また、高校生の通学は家族等による送迎の負担を減らす必要があります。

課題4 公共交通の担い手確保

バス・タクシーなど公共交通機関の運転士不足は、全国的な課題となっています。特に、村の重要な移動手段であるタクシーの運転手不足については、輸送サービスの低下を招いており、新たなコミュニティ交通の担い手としても重要であることから、体制の充実を支援する必要があります。

目標

村内外が“つながる”

目標1 村外の広域的な繋がり の充実や交通空白地の解消を 目指した公共交通ネットワ ークの確立

村外への移動が多いことや村内の公共交通空白地がある中で、新たな交通拠点づくりや新たな公共交通手段の確保により、住民の移動ニーズにマッチした公共交通ネットワークの確立を目指します。

今あるものを“いかす”

目標2 既存の公共交通を活かし、 改善することによる利便性向上

既存の公共交通である路線バスやタクシーにおいて、住民や事業者の意向を踏まえた改善に取り組み、高齢者・障がい者・高校生・子育て世帯などが移動しやすい地域公共交通の実現を目指します。

みんなで“はぐくむ”

目標3 多様な主体の連携と更なる 利用を促す取組の充実

公共交通利用者、住民、バス・タクシー・商業・観光等の様々な事業者、行政など、多様な主体が相互に連携・協働し、公共交通の利用促進や担い手確保、改善に向けた体制づくりなど、村が一体となり持続可能な公共交通を目指します。



2-3. 将来像

公共交通ネットワークの将来像では、西原村の現状や将来の公共交通のあり方を踏まえ、幹線交通とコミュニティ交通、交通結節点を位置づけます。

分類	公共交通手段	役割
幹線交通	路線バス	大津町・益城町等をつ結び、地域住民が日常的な利用（買物・通院等）を支える公共交通
	快速バス（たかもり号）	熊本市・高森町等をつ結び、広域的な移動を支える公共交通
	交通結節点を結ぶ新たな公共交通	熊本空港（阿蘇くまもと空港）・益城町・熊本市への移動を強化する新たな公共交通の導入
コミュニティ交通	タクシー	地域住民の日常的な利用を支える公共交通
	福祉タクシー（福祉タクシー料金助成事業）	村内在住の高齢者等の福祉の増進に寄与することを目的とした公共交通
	公共ライドシェアなどの新たな公共交通	公共交通空白地の解消を図るとともに、村内外の移動の利便性を高める公共交通



公共交通ネットワークの将来像



2-4. 目標指標

目標指標は、「つながる」、「いかす」、「はぐくむ」の3つの目標に繋がるよう体系的に整理します。

本計画の計画期間は5年であり、各年で目標値を把握しつつ、分析・評価を行い、計画の進捗状況や妥当性を精査・検討しながら、必要に応じて見直しを行います。次頁より、目標指標の設定根拠を明示します。

目標(※再掲)

村内外が“つながる”

目標1 村外の広域的な繋がりの実現や村内の空白地の解消を目指した公共交通ネットワークの確立

村外への移動が多いことや村内の公共交通空白地がある中で、新たな交通拠点づくりや新たな公共交通手段の確保により、住民の移動ニーズにマッチした公共交通ネットワークの確立を目指します。

目標指標

目標指標① 村外への移動手段確保に向けた取組数

目標指標② 新たな公共交通サービスの導入地区数

今あるものを“いかす”

目標2 既存の公共交通を活かし、改善することによる利便性向上

既存の公共交通である路線バスやタクシーにおいて、住民や事業者の意向を踏まえた改善に取り組み、高齢者・障がい者・高校生・子育て世帯などが移動しやすい地域公共交通の実現を目指します。

目標指標③ 路線バスの利用者数・収支率

目標指標④ 福祉タクシー券利用枚数

目標指標⑤ 通学者等への定期券購入補助件数

みんなで“はぐくむ”

目標3 多様な主体の連携と更なる利用を促す取組の充実

公共交通利用者、住民、バス・タクシー・商業・観光等の様々な事業者、行政など、多様な主体が相互に連携・協働し、公共交通の利用促進や担い手確保、改善に向けた体制づくりなど、村が一体となり持続可能な公共交通を目指します。

目標指標⑤ 通学者等への定期券購入補助件数
※再掲

目標指標⑥ 村民1人あたりの公的資金投入額

目標指標⑦ 公共交通に対する満足度



村内外が“つながる”

目標1 村外の広域的な繋がりや村内の空白地の解消を目指した公共交通ネットワークの確立

目標指標① 村外への移動手段確保に向けた取組数 目標指標② 新たな公共交通サービスの導入地区数

目標指標①・②に関する現状

■ 現況分析結果

- ・村内には鉄道が無く、路線バス・快速バス(たかもり号)・タクシーと移動手段が限定されています。
- ・人口が多い高遊地区では快速バス(たかもり号)の移動手段のみであるほか、多くの地区が公共交通空白地となっており、移動手段の確保が重要となっています。
- ・村内から村外への移動が多く、生活圏が他の自治体(大津町や益城町等)にある特性を有しています。

■ 住民アンケート調査や事業者等へのヒアリング結果

○ 住民アンケート調査結果

- ・公共交通の目的地として、JR 肥後大津駅、熊本空港(阿蘇くまもと空港)、熊本市中心部、買い物施設の順に需要が高くなっています。
- ・上位・関連計画におけるアンケート調査結果では、「公共交通機関が少ない」ことや「バス路線などの充実」が求められています。

○ 事業者等へのヒアリング結果

- ・産交バスへのヒアリング結果では、路線バスで西原村全域はカバーできないため、路線バスと新たな公共交通のすみ分け・役割分担を行い、公共交通サービスの向上が必要とされています。
- ・高校生保護者へのヒアリング結果では、JR 肥後大津駅と木山産交へのアクセスが良くなることや早朝の電車に間に合うこと、利用者の多い時間帯において公共交通の導入が求められています。

目標指標① 村外への移動手段確保に向けた取組数

近隣自治体や事業者等の多様な主体との連携・共創に努め、村外への移動手段を確保と移動の利便性向上を図るため、新たな公共交通の導入に向けた取組を推進します。

現況値

令和 7(2025)年

0件

目標値

令和 11(2029)年

2件

目標指標② 新たな公共交通サービスの導入地区数

村外への移動ニーズに対する対応や山間部をはじめとした公共交通空白地の解消を目的として、交通事業者との共同運営による新たな公共交通の導入に向けた取組を推進します。

現況値

令和 7(2025)年

0地区

目標値

令和 11(2029)年

1地区



今あるものを “いかす”

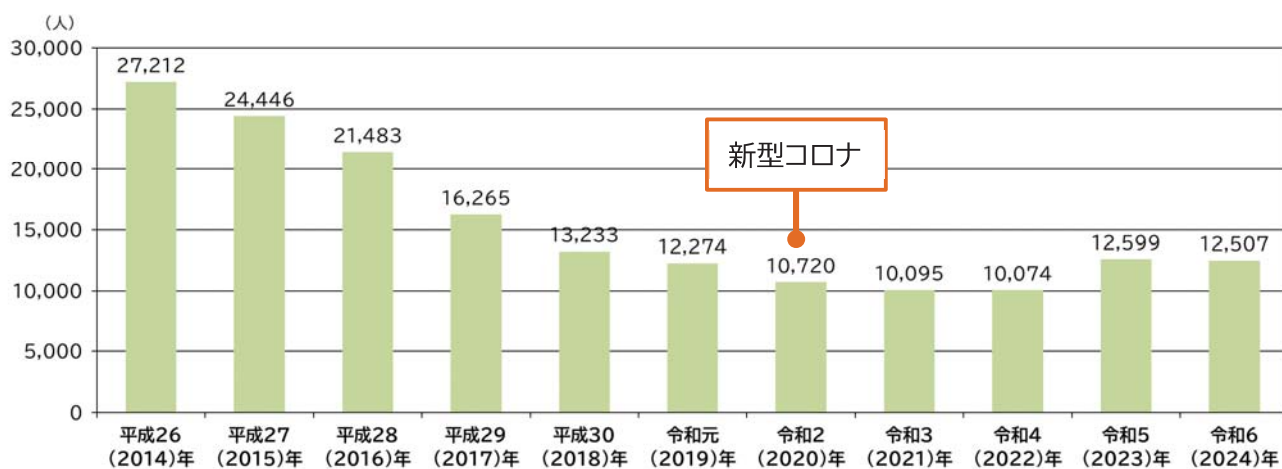
目標2 既存の公共交通を活かし、改善することによる利便性向上

目標指標③ 路線バスの利用者数・収支率

目標指標③に関する現状

■ 現況分析結果

- ・路線バスの利用者数は、平成 26(2014)年から令和4(2022)年にかけて減少し、令和6(2024)年は12,507人と新型コロナウイルス感染症拡大以前より回復しています。

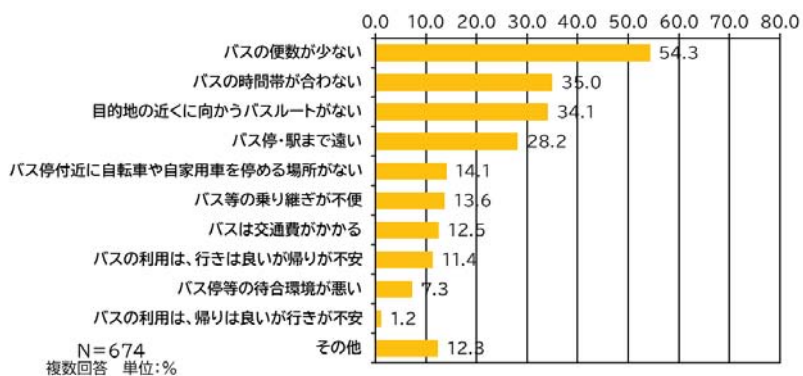


路線バスの利用者数の推移

資料：産交バス株式会社

■ 住民アンケート調査結果

- ・バスの移動で困っていることとして、「バスの便数が少ない」、「バスの時間帯が合わない」、「目的地の近くに向かうバスルートがない」の順に割合が高く、困っていることは様々です。



公共交通（バス）の移動で困っていること

目標指標③ 路線バスの利用者数

路線バスの利用者数を増加させるため、沿線自治体と連携しながら、住民ニーズへの対応と利用促進を図ることにより、利用回復を目指します。

なお、路線バスの利用者数の現況値は、新型コロナ禍前より回復しており、総人口は増加している関係から、平成 29 年・平成 30 年の数値を参照しつつ、現況値の 20%程度増加を目指します。

現況値

令和6(2024)年

12,507 人

目標値

令和 11(2029)年

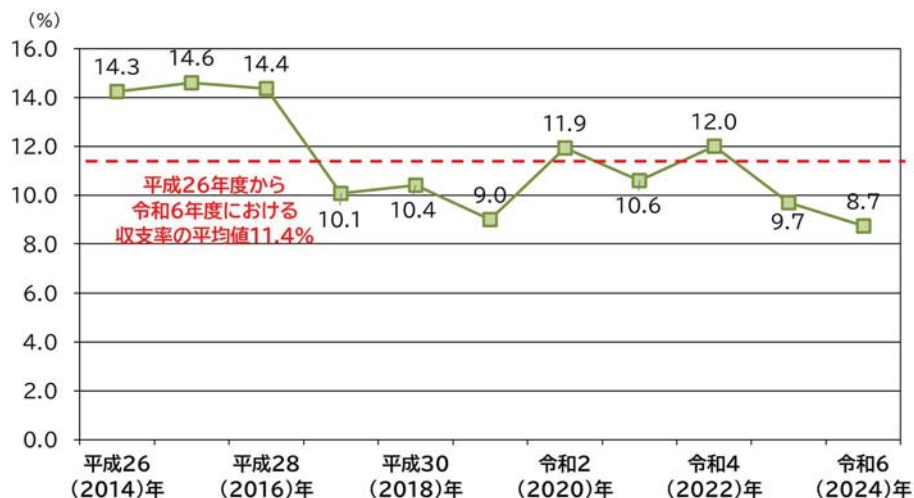
15,000 人



■ 現況分析結果

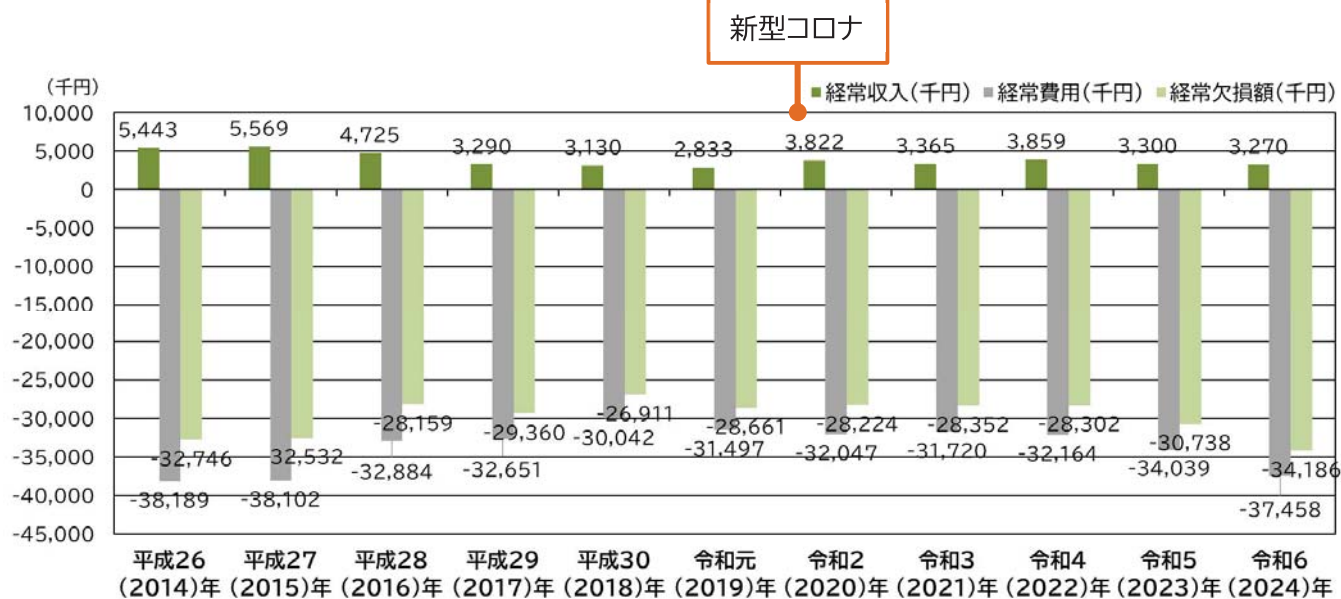
・路線バスは4系統で運行しており、沿線自治体である益城町や大津町等と連携を図りながら、赤字補填を行い、地域公共交通の維持に努めています。

・路線バスの収支率は、令和6（2024）年において8.7%となっており、最も低い状況です。



路線バスの収支率の推移

資料：産交バス株式会社



路線バスの収支の推移

資料：産交バス株式会社

目標指標③ 路線バスの収支率

路線バスは、交通事業者や沿線自治体等と連携を図った運行サービスに関する協議や必要に応じた見直しを行いながら更なる利用者を拡大することにより、収益性の維持・増加を目指します。

なお、収支率は、平成26年～平成28年の数値を水準として回復することを目指します。

現況値
令和6(2024)年

8.7%

目標値
令和11(2029)年

14.0%以上

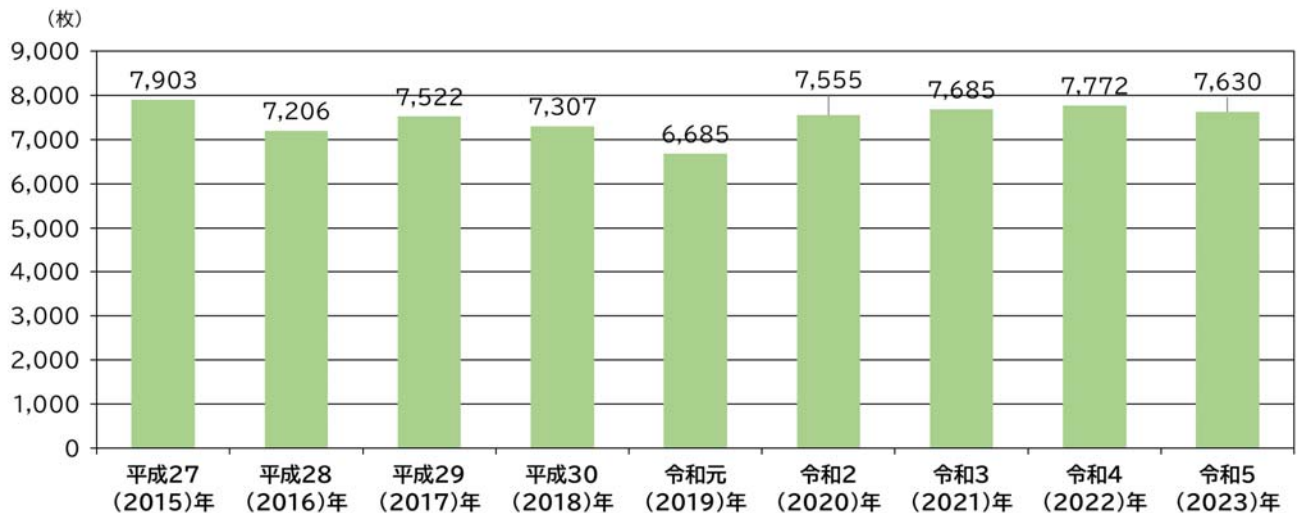


目標指標④ 福祉タクシー券利用枚数

目標指標④に関する現状

■ 現況分析結果

・福祉タクシー券は、令和2(2020)年より1度の乗車で使用可能枚数を2枚から3枚へ増加したものの、令和2(2020)年から令和5(2023)年にかけて 7,500 枚から 7,800 枚の間で推移しており、大きく増加はしていない状況(配布しても使用されていない状況も有)です。



福祉タクシー券の利用枚数の推移

資料：西原村

■ 住民アンケート調査や事業者等へのヒアリング結果

○ 住民アンケート調査結果

・福祉タクシー(福祉タクシー料金助成事業)の改善策として、「福祉タクシー券の枚数の増加」、「タクシー台数の増加」、「福祉タクシー券の金額の増額」、「福祉タクシー券の使用制限撤廃」、「利用対象者の拡大」、「利用方法の周知」など、様々な要望が求められています。

○ 事業者等へのヒアリング結果

・西原タクシーへのヒアリング結果では、利用可能枚数の増加や利用対象者の拡大に関する要望が挙げられています。

目標指標④ 福祉タクシー券利用枚数

住民や事業者のニーズに対応した福祉タクシー料金助成事業の見直し・改善に努めることにより、高齢者等の福祉の増進に寄与するとともにタクシー事業の継続や利用促進につながるよう支援策の充実に努めます。

現況値
令和 5(2023)年

7,630 枚

目標値
令和 11(2029)年

11,000 枚



目標指標⑤ 通学者等への定期券購入補助件数

目標指標⑤に関する現状

■ 現況分析結果

・村内には高校が無く、必ず村外の高校に通学することとなります。
 なお、総務省 国勢調査による令和2(2020)年の通学の流動状況では、西原村から熊本市への通学が 156 人、西原村から大津町への通学が 53 人となっています。



通学の流動数

資料：総務省 国勢調査（令和2年）

■ 事業者等へのヒアリング結果

・高校生の保護者へのヒアリング結果では、バスの料金が高いことやダイヤが合わないことからバス通学が敬遠され、家族等による送迎と生活の負担となっています。

目標指標⑤ 通学者等への定期券購入補助件数

高校生の通学に関わる生活の負担を解消するため、一定の条件を満たす学生に対して、定期券購入費用の補助を行い、子育て支援や公共交通機関の利用促進等につなげていきます。

現況値
令和7(2025)年

0件

目標値
令和11(2029)年

15件



みんなで “はぐくむ”

目標3 多様な主体の連携と更なる利用を促す取組の充実

目標指標⑥ 村民1人あたりの公的資金投入額

目標指標⑥に関する現状

■ 現況分析結果

- ・村からは、路線バスへの赤字補填及び福祉タクシー等に関する補助を行っており、村民1人あたりの公的資金投入額(路線バス及び福祉タクシー等に関する財政負担額に西原村の各年の総人口を除した値)は、令和5(2023)年において 2,313 円となっています。



公共交通への補助金と村民1人あたりの公的資金投入額の推移

資料：西原村

■ 事業者等へのヒアリング結果

- ・産交バスへのヒアリング結果では、路線バスは4系統で運行していますが、赤字補填を引き続き沿線自治体と行いながら、公共交通を維持していく必要性が挙げられています。
- ・西原タクシーへのヒアリング結果では、タクシーにおいては、福祉タクシー料金助成事業の拡充やサービス改善に向けた新たな投資が必要とされています。

目標指標⑥ 村民1人あたりの公的資金投入額

既存の公共交通である路線バス・タクシー・新たな公共交通等のサービスの維持・向上が必要であることから、村民1人あたりの公的資金投入額を増加させつつ、更なる利用促進策を講じることにより、持続可能な公共交通を目指します。なお、村民1人あたりの公的資金投入額は現状の数値以上としますが、公共交通に対する負担額が適正となるよう、各年における数値を把握しつつ、施策の効果や妥当性を検証するものとします。

現況値

令和5(2023)年

2,313 円

目標値

令和11(2029)年

2,313 円以上

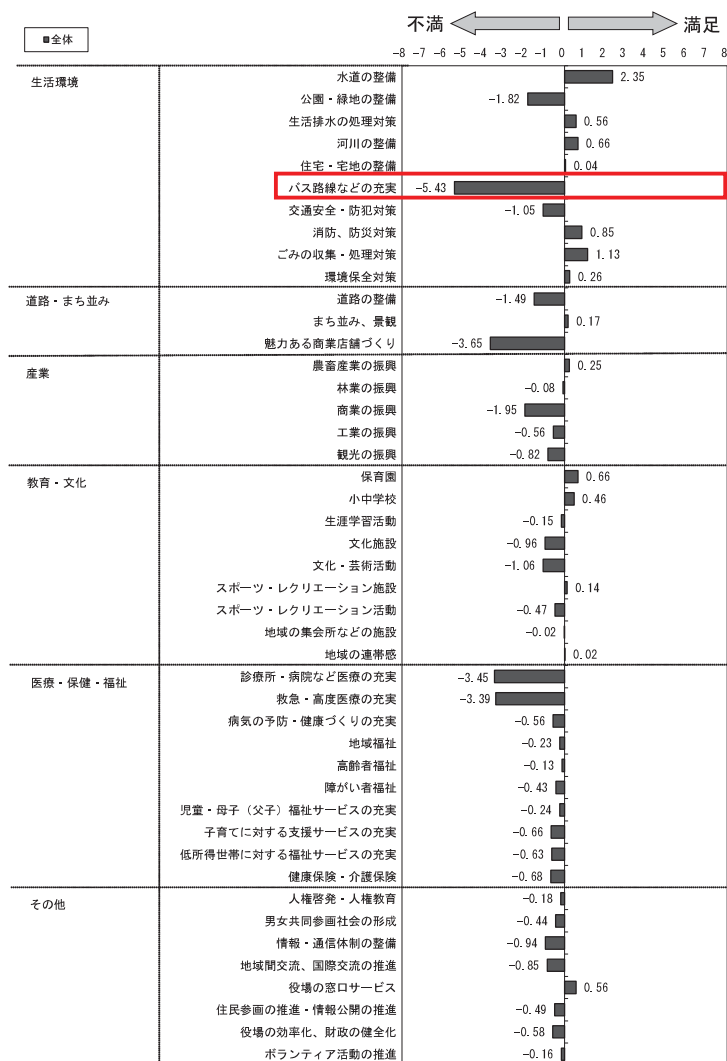


目標指標⑦ 公共交通に対する満足度

目標指標⑦に関する現状

■ 上位計画における住民アンケート調査結果

・総合計画に基づき村で取り組む政策分野別満足度の評価点では、「バス路線などの充実」が-5.43点となっており、最も不満となっています。



総合計画に基づき村で取り組む政策分野別満足度の評価点

目標指標⑦ 公共交通に対する満足度

住民ニーズに対応した公共交通に関する施策・事業を着実に進めることにより、「バス路線などの充実」に関する満足度の向上を目指します。

現況値

令和 5(2023)年

-5.43 点

目標値

令和 11(2029)年

0点以上

※評価点の算出方法は、5段階(満足、やや満足、普通、やや不満、不満)にそれぞれ点数(10点、5点、0点、-5点、-10点)を与え、それぞれの回答者数で除した値が評価点となります。

第 5 章

施策・事業・スケジュール



1. 目標達成に向けた施策体系

目標達成に向け、3つの目標に基づいた施策を体系的に整理し、計画を推進します。

課題(※再掲)

課題1 村内の移動の利便性向上

➤多くの地区が公共交通空白地であることや人口が集中する地区に路線バスが通っていないことから村内の移動手段の確保が重要

課題2 村外への移動の利便性向上

➤村外の移動割合が高いことや村内に交通結節点が無い状況から新たな地域公共交通体系の構築が重要

課題3 交通弱者の移動手段確保

➤高齢者や障がい者は、ドアツードアによる移動やタクシーの改善
➤高校生の通学は家族等による送迎の負担を減らす必要

課題4 公共交通の担い手確保

➤交通事業者の運転手不足
➤タクシーの運転手不足については、体制の充実を支援していく必要

目標(※再掲)

村内外が“つながる”

目標1 村外の広域的な繋がりの充実や村内の空白地の解消を目指した公共交通ネットワークの確立

新たな交通拠点づくりや役割分担を明確にした新たな公共交通手段の確保により、住民の移動ニーズにマッチした公共交通ネットワークの確立を目指す

今あるものを“いかす”

目標2 既存の公共交通を活かし、改善することによる利便性向上

住民や事業者の意向を踏まえ改善に取り組み、高齢者・障がい者・高校生・子育て世帯などが移動しやすい地域公共交通の実現を目指す

みんなで“はぐくむ”

目標3 多様な主体の連携と更なる利用を促す取組の充実

多様な主体が相互に連携・協働し合い、公共交通の利用促進や担い手確保、改善に向けた体制づくりなど、村が一体となり持続可能な公共交通を目指す

施策

施策1

広域的な交通結節点へのアクセス強化

施策4

幹線交通の維持・充実

施策7

公共交通の担い手確保

施策2

新たな交通結節点の創出

施策5

タクシーの利活用促進・利便性向上

施策8

公共交通の利用促進

施策3

村内の公共交通空白地の解消

施策6

輸送資源の総動員による移動手段確保

施策9

持続可能な地域公共交通の協働体制づくり



2. 施策・事業・スケジュール

3つの目標に基づいた施策、事業、スケジュールを項目ごとに示します。

2-1. 村内外が“つながる” 施策・事業・スケジュール

施策1

広域的な交通結節点へのアクセス強化

(「交通空白」解消緊急対策事業)

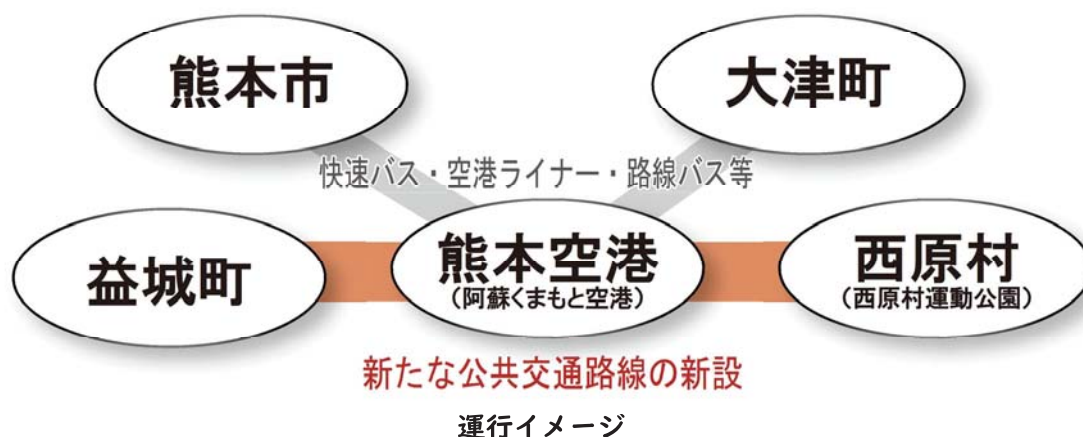
施策の 方向性

広域的な交通結節点である熊本空港(阿蘇くまもと空港)や益城町・熊本市・大津町等の各拠点へのアクセス強化と接続性の向上を図るため、新たな公共交通手段を導入します。

事業① 西原村運動公園～熊本空港(阿蘇くまもと空港)等 ～益城町への公共交通路線の新設

○広域的な交通結節点である熊本空港(阿蘇くまもと空港)や益城町、産交バス木山営業所などとのアクセス強化に向け、西原村運動公園～熊本空港(阿蘇くまもと空港)等～益城町にかけて、新たな公共交通路線を導入します。

○新たな公共交通路線を新設するため、西原村運動公園をはじめ、県道堂園小森線沿線や利用ニーズの高い施設等にバス停の設置を検討します。



実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・益城町	実証 運行 調整	実証運行	本格導入・適宜サービスの見直しと 効果検証		



施策2

新たな交通結節点の創出

(地域公共交通利便増進事業)

施策の方向性

村内における交通結節機能不足への対応や村外における熊本空港(阿蘇くまもと空港)等の交通結節点へのアクセス強化を図るため、西原村運動公園を村の交通結節点として位置づけ、幹線交通やコミュニティ交通が交わる拠点として整備を推進します。

事業① 西原村運動公園の交通環境整備

○西原村運動公園を村の交通結節点と位置づけ、幹線交通やコミュニティ交通のターミナル機能、乗り入れ環境、バス停などの待合環境、情報案内機能(例:デジタルサイネージやバスロケーションシステム等)、サイクル&バスライド駐輪場などの整備を推進します。

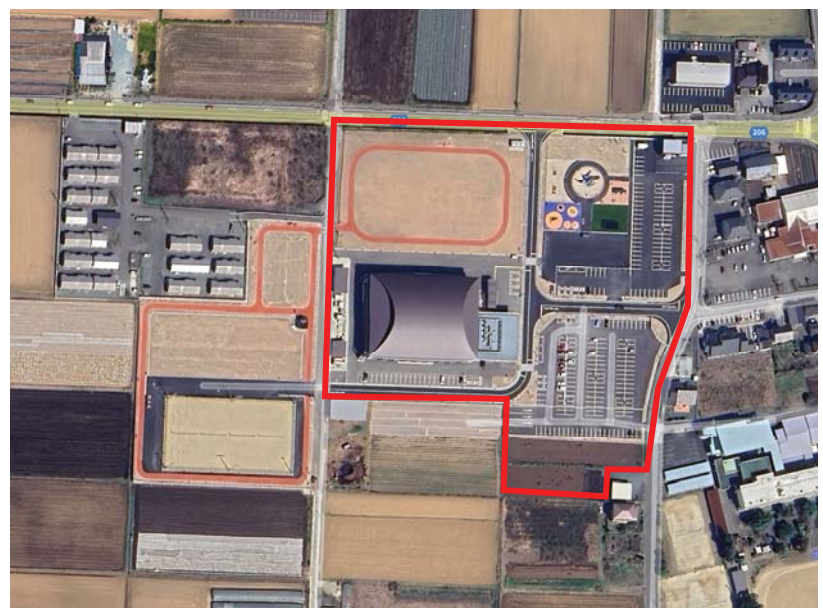
○施策1 事業①の新たな公共交通路線の新設と併行して、順次整備を進めます。



西原村運動公園



サイクル&ライドの社会実験 資料：熊本市



西原村運動公園の対象範囲

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・交通事業者	環境整備の実施		供用開始・必要に応じた整備内容の調整・見直し		



施策3

村内の公共交通空白地の解消

(地域公共交通利便増進事業)

施策の方向性

バス路線から離れた地区や山間部などの公共交通空白地の解消を図るため、新たなコミュニティ交通の導入に向けて検討します。

事業① 新たなコミュニティ交通の導入に向けた仕組みづくり

○タクシー事業者と共同運営する公共ライドシェア(※令和6年4月に国が制度創設)などの新たなコミュニティ交通の導入に向け、公共交通空白地を解消する利便性が高く持続可能な移動サービスを提供するための仕組みを検討します。

○全国各地の新たなコミュニティ交通の導入事例を参照しつつ、運行範囲・運行ルート・運行形態・運賃・車両・導入システム・運転手募集方法・多様な関係者の役割分担などを具体的に検討します。

事業② 実証運行の検討

○新たな公共交通手段の導入においては、地域住民の需要を確認し、導入による効果等を検証していくことが重要です。そのため、例えば、新たな公共交通に対する住民ニーズの需要が高い地区でコミュニティ交通の導入を開始し、村全域で水平展開するなど、今後を見据えた実証運行を検討します。



公共ライドシェア(例)

資料：国土交通省

- 路線バスのない岩野川内地区において、買い物や通院等、移動の足が充足していない状況であった。
- こうした状況を踏まえ、令和6年4月より、同地区と村外の公立病院を結び、郵便局、病院、スーパー等計18か所の停留所を設定した公共ライドシェアの運行を開始。

運送主体	水上村(社会福祉協議会に運行委託)
実施時間帯	月・木(祝祭日を除く) 8時、10時、13時(1日3往復)
運賃	500円



熊本県水上村における公共ライドシェア(例)

資料：国土交通省 「交通空白」解消本部 「地域の足」「観光の足」の現状と対策
(令和6年12月)

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・交通事業者・ 地域住民	新たなコミュニティ交通の導入に向けた 仕組みづくり			実証運行の検討	



2-2. 今あるものを“いかす” 施策・事業・スケジュール

施策4

幹線交通の維持・充実

(地域公共交通確保維持事業)

施策の 方向性

村内の公共交通の軸を担う幹線交通は、利用促進を図りながら沿線自治体と連携して赤字補填による路線維持に努めるとともに、サービスの充実に取り組みます。

事業① 沿線自治体と連携した幹線交通の維持

○村内の路線バスにおいては、既存の生活交通維持・活性化総合補助金により、国・県・沿線自治体と協働して赤字補填を行い、路線の維持に努めます。



路線バス車両

資料：産交バス株式会社

○沿線自治体(西原村・益城町・大津町等)や交通事業者と連携を図り、路線バス・快速バス(たかもり号)のサービス内容に関する協議を定期的実施し、利用実態やニーズに応じてルート・ダイヤ・バス停の配置などの見直しを行うことで、利便性向上や運行効率化を図ります。

○各路線の利用回復に向け、利用促進に関する事業の検討を進めます。

事業② 公共交通環境の整備・改善

○新たな公共交通路線やコミュニティ交通等との接続を高め、利用改善を図ります。

○バスの利用促進に向けて、利用者の多いバス停から屋根やベンチの設置、バス停周辺の歩道やアクセス道路の整備、高齢者や障がい者に配慮したバリアフリー化を推進することで、誰もが利用しやすい公共交通環境の整備を検討します。

○利用者の多いバス停において、周辺部の土地を活用し、自転車駐輪場を整備するなど、自転車と公共交通の接続強化を図ります。



村内のバス停

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・交通事業者・ 沿線自治体 (益城町・大津町等)	沿線自治体と連携した幹線交通の維持、公共交通環境の整備・改善				



施策5

タクシーの利活用促進・利便性向上

施策の方向性

高齢者、障がい者、免許返納者などの交通弱者の移動を支援するため、タクシーの利活用促進と利便性向上を目指した支援策の充実に努めます。

事業① 福祉タクシー利用料金助成事業の拡充

○福祉タクシー料金助成事業は、住民ニーズを踏まえつつ、利用上限の拡大(配布枚数や金額等)について見直しを検討します。また、福祉タクシーの利用対象者は、現在の高齢者や障がい者以外にも、母子手帳保有者や乳幼児の保護者など子育て世代の利用も検討します。



既存の西原タクシーの車両
資料：西原タクシー

○福祉タクシー券は、デジタル化によるサービスの向上を検討します。

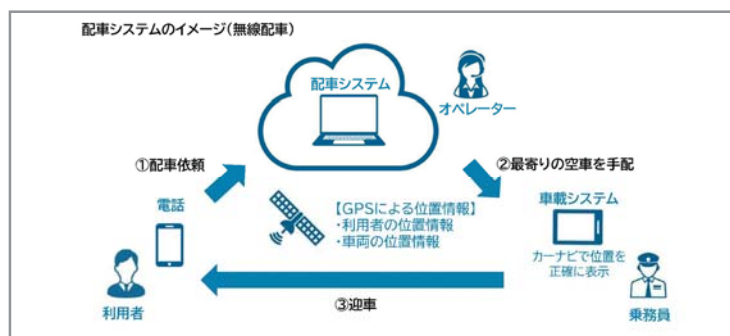
事業② UD車両及び配車システム等の導入支援

○高齢者や障がい者などの移動が難しい方に対する公共交通サービスを充実するため、乗降しやすいUD(ユニバーサルデザイン)車両や福祉車両の導入を支援します。

○タクシーの効率的な配車や利用者へのサービス向上を実現するため、配車アプリや地図ナビゲーション等の導入支援など、交通 DX に関する取組を検討します。



福祉タクシーのイメージ
資料：国土交通省



配車システムのイメージ
資料：国土交通省 旅客自動車運送事業のためのデジタル化の手引き

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・交通事業者	福祉タクシー料金助成事業の拡充、UD 車両及び配車システム等の導入支援		適宜、必要に応じた制度見直しや効果検証		



施策6

輸送資源の総動員による移動手段確保

施策の方向性

地域住民や学生における移動手段を確保するため、官民が連携・協働しながら地域の輸送資源を総動員し、移動手段の確保に向けて検討します。

事業① 東海大学のスクールバス活用に向けた仕組みづくり

○東海大学が運行する JR 肥後大津駅～阿蘇くまもと臨空キャンパス間のスクールバスを活用した地域住民や学生の移動手段確保に向け、東海大学と運行ルートやダイヤ等について調整を図り、仕組みの構築を検討します。



東海大学のスクールバス

資料：東海大学阿蘇くまもと臨空キャンパス

肥後大津駅発				阿蘇くまもと臨空キャンパス発			
肥後大津駅南口発	阿蘇くまもと臨空キャンパス着	乗車人数 平均(人)	乗車率(%)	阿蘇くまもと臨空キャンパス発	肥後大津駅南口発	乗車人数 平均(人)	乗車率(%)
8:10	8:40	88	32	7:20	8:00	0	0
9:20	9:40	25	25	8:50	9:10	0	0
10:25	10:45	78	45	9:55	10:15	0	0
11:35	11:50	28	30	11:00	11:20	9	10
13:10	13:30	5	5	12:40	13:00	24	19
13:50	14:10	1	1	13:20	13:40	11	12
14:40	15:00	3	3	14:10	14:30	6	7
15:40	16:00	1	1	15:10	15:30	42	33
17:40	18:10	0	0	17:00	17:30	92	46
18:30	18:50	0	0	17:50	18:20	12	13
19:30	19:50	0	0	19:00	19:20	15	16
21:20		0	0	20:50	21:10	5	5

スクールバス時刻表（平日ダイヤ） ※赤字は乗車人数及び乗車率が低い値を示す

※時刻表は 2024 年 4 月 8 日以降の内容、乗車人数・乗車率は令和 6 年 10 月 14 日～10 月 30 日の平均値

事業② 河原小スクールバス活用による移動支援

○小規模特認校制度に基づき、河原小学校への校区外通学を支援するため、スクールバスの運行を継続します。

○河原小スクールバスの空き時間を活用した住民の移動支援を検討します。

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村	関係機関などとの調整や仕組みづくり		実証運行	本格導入・適宜サービスの見直しと効果検証	



2-3. みんなで“はぐくむ” 施策・事業・スケジュール

施策7

公共交通の担い手確保

施策の 方向性

公共交通の担い手である運転手は、高齢化が進むとともに人員が不足しており、公共交通のサービス水準を維持するためには運転手確保が重要な課題であるため、交通事業者が新たに運転手確保の取組を行う際に支援に努めます。

事業① タクシー等の運転手確保に向けた支援

○タクシー事業者における新たな運転手確保に向けて、村内外での人材募集や2種免許取得費用の補助、移住定住補助、女性ドライバーの雇用促進など、交通事業者が取り組む際に支援を行います。

○一般ドライバーが運転手を担う公共ライドシェアなど、新たな担い手確保につながるコミュニティ交通を検討します。



※大分県別府市では、移住定住促進及び就職氷河期世代の正社員雇用を促進し、公共交通事業の運転手不足の解消を図るため、別府市に移住するなど要件を満たす者に対し、普通自動車第2種免許及び大型自動車第2種免許の取得に要する経費の一部を予算の範囲内で助成しています。

大分県別府市移住支援金交付制度（ドライバー不足解消対策）

資料：大分県別府市ホームページ

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村	補助制度 の検討	補助制度の運用と効果検証			



施策8

公共交通の利用促進

施策の方向性

公共交通の利用者数が減少している中、地域住民などに対して公共交通を利用するきっかけや関心を持ってもらうため、交通事業者・学生・商工会・観光協会等の多様な主体と相互に連携し、利用促進と情報発信に努めます。これにより、公共交通の利用拡大と維持存続に繋がります。

事業① 通学者等への定期券購入補助

- 村内に高校や大学が無く、高校生以上の方は必ず村外の学校に通学していることから、親・学生の経済的な負担を軽減し、公共交通の利用促進を図るため、一定の条件を満たす学生に対して、定期券購入費用の一部補助など助成制度を新設します。
- 学生の他に、交通弱者(こども・要介護者・高齢者・障がい者等)や交通渋滞の緩和につながる通勤者等を対象とし、定期券購入費用の一部補助など助成制度を検討します。

事業② 多様な媒体による情報発信

- 公共交通に関する情報(ルート・ダイヤ・乗り継ぎ情報・運賃等)をまとめ、広報誌や観光協会等の団体などと連携したパンフレットなどにて、定期的に情報発信を行い、公共交通機関の利用を促進します。



バスの乗り方教室

資料：産交バス株式会社

事業③ 利用促進事業の実施

- こども・高齢者等を対象とした乗り方教室や交通事業者の既存イベントと連携し、公共交通の周知と利用促進に努めます。



利用促進のチラシ

資料：(左) 熊本市ホームページ、(右) 九州産交バス株式会社

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村	補助制度 の検討	補助制度の運用と効果検証			
西原村・ 多様な関係者	多様な媒体による情報発信、利用促進事業の実施				



施策9

持続可能な地域公共交通の協働体制づくり

施策の 方向性

本計画を着実に遂行し、持続可能な地域公共交通を構築するため、行政・住民団体・交通事業者・関係機関等が協働して推進体制を整えます。

事業① 西原村地域公共交通会議の定期的な開催

○本計画に係る各事業の実施や計画内容の評価・検証等に向けて、更なる具体的な検討に繋げていくため、交通事業者・団体・大学・行政等の多様な関係者で構成される西原村地域公共交通会議の定期的な開催を継続して実施します。



西原村地域公共交通会議

事業② 地域住民の意向を把握する機会の創出

○本計画に係る各事業の実施や計画内容の評価・検証等に向けては、地域住民の意向を踏まえた検討が重要であることから、アンケート調査・説明会・交流会等の住民参加の機会を創出し、計画に反映していきます。



高校生保護者との地域公共交通に関する懇談会

実施主体	事業スケジュール				
	令和7 (2025)年度	令和8 (2026)年度	令和9 (2027)年度	令和10 (2028)年度	令和11 (2029)年度
西原村・ 多様な関係者	西原村地域公共交通会議の定期的な開催と 地域住民の意向を把握する機会の創出				



■ 施策・事業スケジュールのまとめ

施策・事業スケジュールをまとめると、以下のとおりとなります。

本計画の計画期間である令和7(2025)年から令和 11(2029)年にかけて、以下に示す施策・事業を計画的に実施していき、必要に応じた見直しを適宜行いながら計画を推進します。

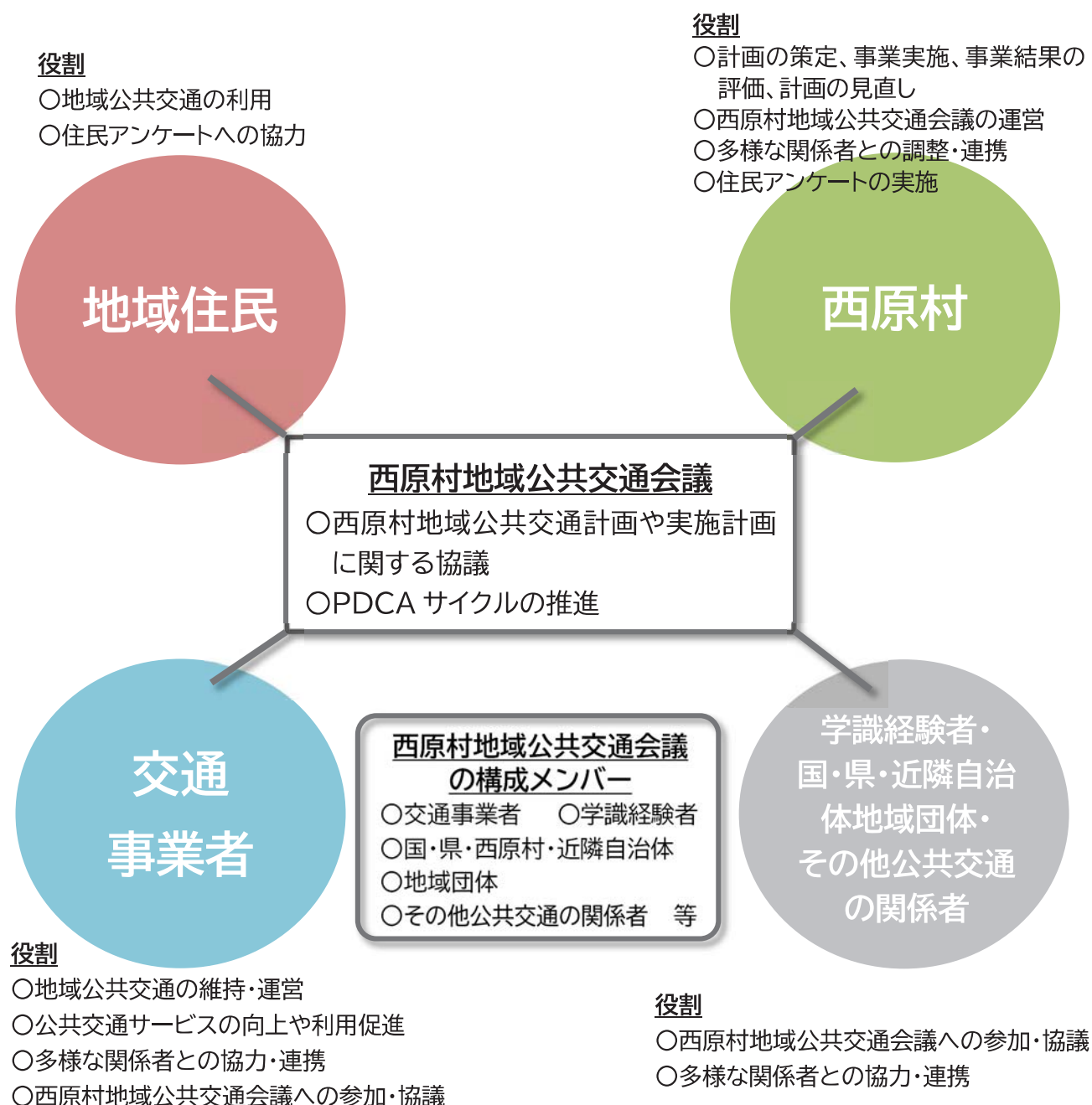
目標	施策	事業	実施主体	スケジュール				
				R7	R8	R9	R10	R11
目標1	広域的な交通結節点へのアクセス強化	西原村運動公園～熊本空港(阿蘇くまもと空港)等～益城町への公共交通路線の新設	西原村・益城町	実証運行調整	実証運行	本格導入・適宜サービスの見直しと効果検証		
	新たな交通結節点の創出	西原村運動公園の交通環境整備	西原村・交通事業者	環境整備の実施		供用開始・必要に応じた整備内容の調整・見直し		
	村内の公共交通空白地の解消	新たなコミュニティ交通の導入に向けた仕組みづくり	西原村・交通事業者・地域住民	新たなコミュニティ交通の導入に向けた仕組みづくり			実証運行の検討	
		実証運行の検討						
目標2	幹線交通の維持・充実	沿線自治体と連携した幹線交通の維持	西原村・交通事業者・沿線自治体(益城町・大津町等)	沿線自治体と連携した幹線交通の維持、公共交通環境の整備・改善				
		公共交通環境の整備・改善						
	タクシーの利活用促進・利便性向上	福祉タクシー利用料金助成事業の拡充	西原村・交通事業者	福祉タクシー料金助成事業の拡充、UD車両及び配車システム等の導入支援		適宜、必要に応じた制度見直しや効果検証		
		UD 車両及び配車システム等の導入支援						
	輸送資源の総動員による移動手段確保	東海大学のスクールバス活用に向けた仕組みづくり	西原村	関係機関などとの調整や仕組みづくり	実証運行	本格導入・適宜サービスの見直しと効果検証		
		河原小スクールバス活用による移動支援						
目標3	公共交通の担い手確保	タクシー等の運転手確保に向けた支援	西原村	補助制度の検討	補助制度の運用と効果検証			
	公共交通の利用促進	通学者等への定期券購入補助	西原村	補助制度の検討	補助制度の運用と効果検証			
		多様な媒体による情報発信	西原村・多様な関係者	多様な媒体による情報発信、利用促進事業の実施				
		利用促進事業の実施						
	持続可能な地域公共交通の協働体制づくり	西原村地域公共交通会議の定期的な開催	西原村・多様な関係者	西原村地域公共交通会議の定期的な開催と地域住民の意向を把握する機会の創出				
地域住民の意向を把握する機会の創出								



3. 計画の推進

■ 計画の推進体制

本計画策定に係る西原村地域公共交通会議は、地域交通法と道路運送法の2法定協議会であり、本協議会が主体となり、計画に関する事業実施・事業結果の評価・計画の見直しに関して協議を進めます。



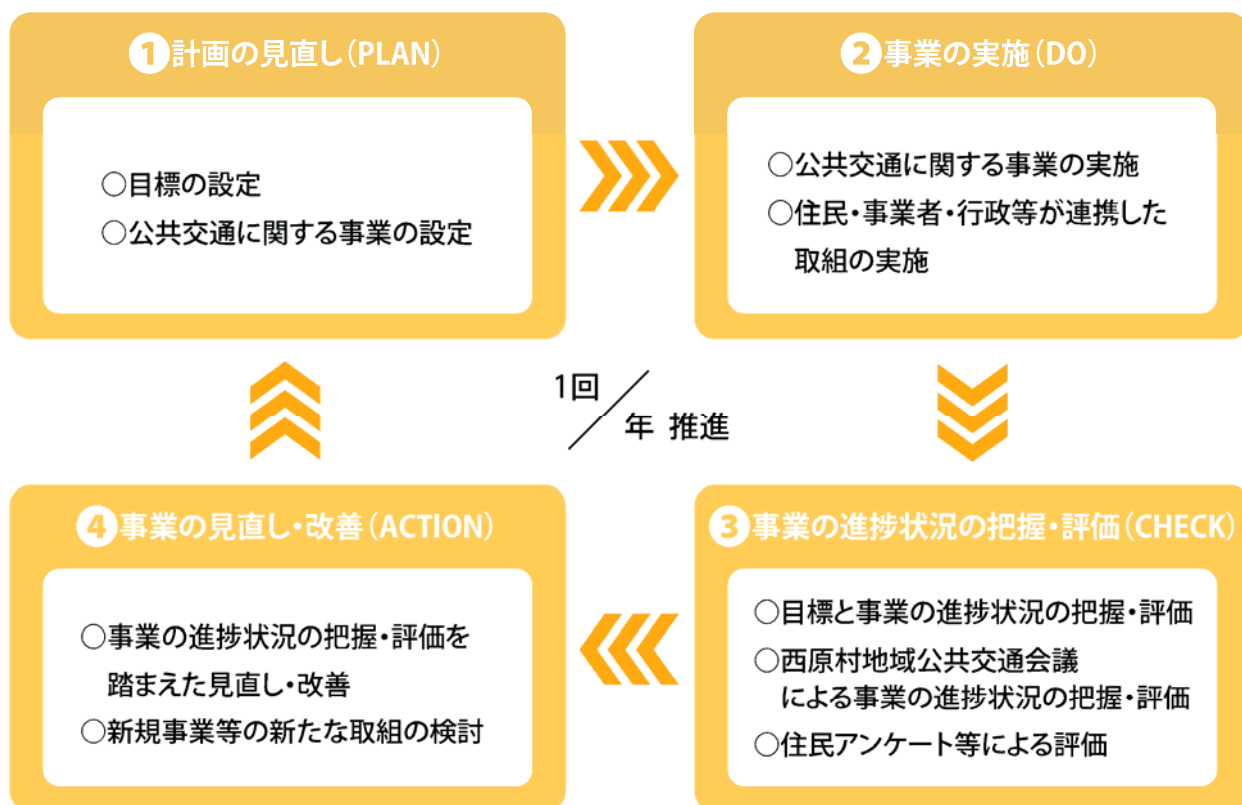
計画の推進体制



■ 計画の進捗管理

本計画における目標の達成に向け、事業を着実に実行するとともに進捗状況を把握・評価し、必要に応じて計画を見直していくことが重要です。

そのため、1年に1回、PDCA サイクルの考え方に基づいた進捗管理を実施し、西原村地域公共交通会議にて検討を進めます。



PDCAサイクルの推進内容

PDCA サイクルの項目	各年スケジュール											
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
① 計画の見直し (PLAN)				計画の見直し								
② 事業の実施 (DO)	事業の実施											
③ 事業の進捗状況の把握・評価 (CHECK)	事業の進捗状況の把握・評価、事業の見直し・改善								事業の進捗状況の把握・評価			
④ 事業の見直し・改善 (ACTION)												
西原村地域公共交通会議			●			●				●		

PDCAサイクルのスケジュール

参考資料



1. 計画策定の経緯

開催時期	事項	主な議題
令和6年 10 月28日	第1回地域公共交通会議	・計画策定の目的、工程等 ・各種調査の実施計画 ・現況分析結果
令和6年 11月1日～11 月 20 日	住民アンケート調査実施	
令和6年 11 月 20 日	産交バスへのヒアリング調査実施	
令和6年 12 月5日	西原タクシーへのヒアリング調査の実施	
令和6年 12 月 24 日	高校生の保護者へのヒアリング調査の実施	
令和7年1月 10 日	関係各課へのヒアリング調査実施	
令和7年1月 28 日	第2回地域公共交通会議	・各種調査結果 ・課題 ・基本方針と目標(案) ・施策(案) ・地域公共交通計画(素案)
令和7年2月 10 日～28 日	パブリックコメント	・地域公共交通計画(素案)
令和7年3月 24 日	第3回地域公共交通会議	・地域公共交通計画(案)
令和7年3月 31 日	西原村地域公共交通計画策定・公表	

計画策定の経緯



2. 地域公共交通会議

	氏 名	所 属(役職)
1	田島 由紀	西原村 副村長
2	内野 雄太	九州産交バス株式会社 営業部路線営業課長
3	佐藤 正直	産交バス株式会社 営業企画部営業企画課長
4	田中 三代	有限会社西原タクシー 代表
5	佐々木 庸敏	一般社団法人 熊本県バス協会 専務理事
6	齊藤 ゆか	一般社団法人 熊本県タクシー協会 事務局長
7	内田 敏則	西原村商工会 会長
8	桂 志郎	西原村観光協会 会長
9	西口 義充	西原村 村議会 議長
10	桂 悦朗	村議会公共交通対策特別委員会 委員長
11	尾崎 幸穂	村議会公共交通対策特別委員会 委員
12	藤吉 昌也	西原村社会福祉協議会 事務局長
13	黒田 康男	西原村 PTA 連絡協議会 会長
14	貴田 和廣	大津地区交通安全協会西原支部 支部長
15	白石 勇人	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官
16	平野 光祐	九州運輸局熊本運輸支局 首席運輸企画専門官
17	貢 博之	全九州産業交通労働組合 副執行委員長
18	宗像 正洋	熊本県自動車交通労働組合 執行委員長
19	吉城 秀治	熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 准教授
20	高松 江三子	熊本県企画振興部交通政策課 審議員
21	坂上 達哉	阿蘇地域振興局土木部維持管理調整課 課長
22	中園 貴博	熊本県大津警察署交通課 課長
23	水嶋 忠明	熊本国際空港株式会社営業本部地域連携部 部長
24	緒方 道郎	東海大学 フェニックスカレッジ熊本 部長
25	久野 太	西原村建設課 課長
26	山田 孝	西原村教育委員会 教育課長

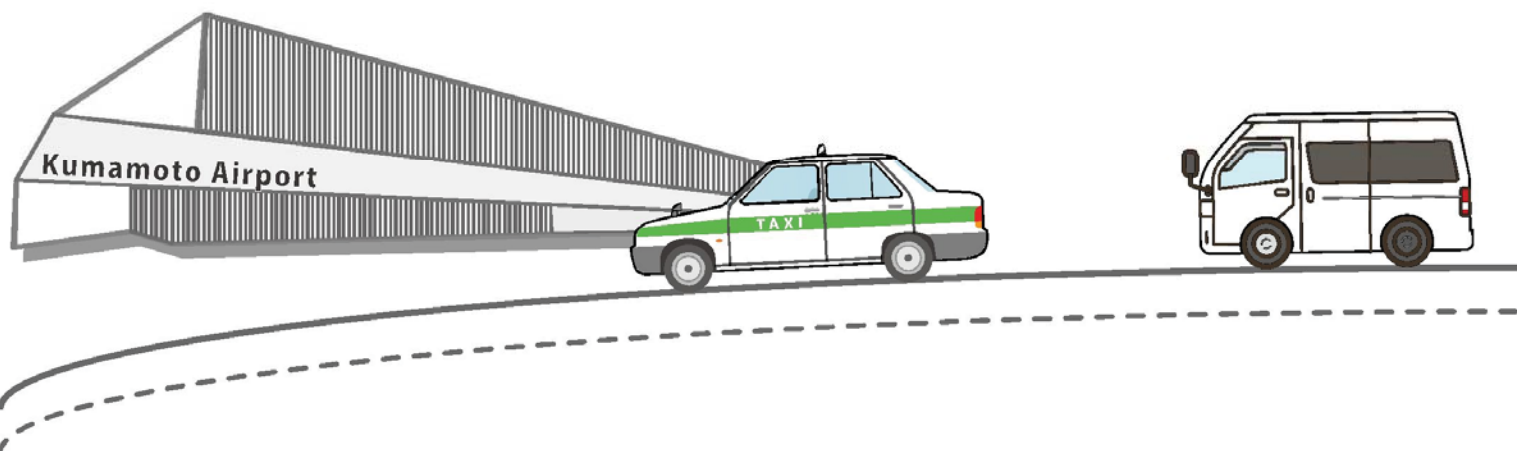
委員一覧

	氏 名	所 属(役職)
27	松本 浩治	益城町役場企画財政課 課長
28	岩下 潤次	大津町役場総合政策課 課長
29	今村 太郎	菊陽町役場総合政策課 課長
30	野口 幸広	南阿蘇村場企画観光課 課長

オブザーバー一覧

NISHIHARA VILLAGE

西原村地域公共交通計画



お問い合わせ先



西原村役場 総合政策課

〒861-2492 熊本県阿蘇郡西原村小森3259

TEL: 096-279-3112 FAX: 096-279-3506