

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

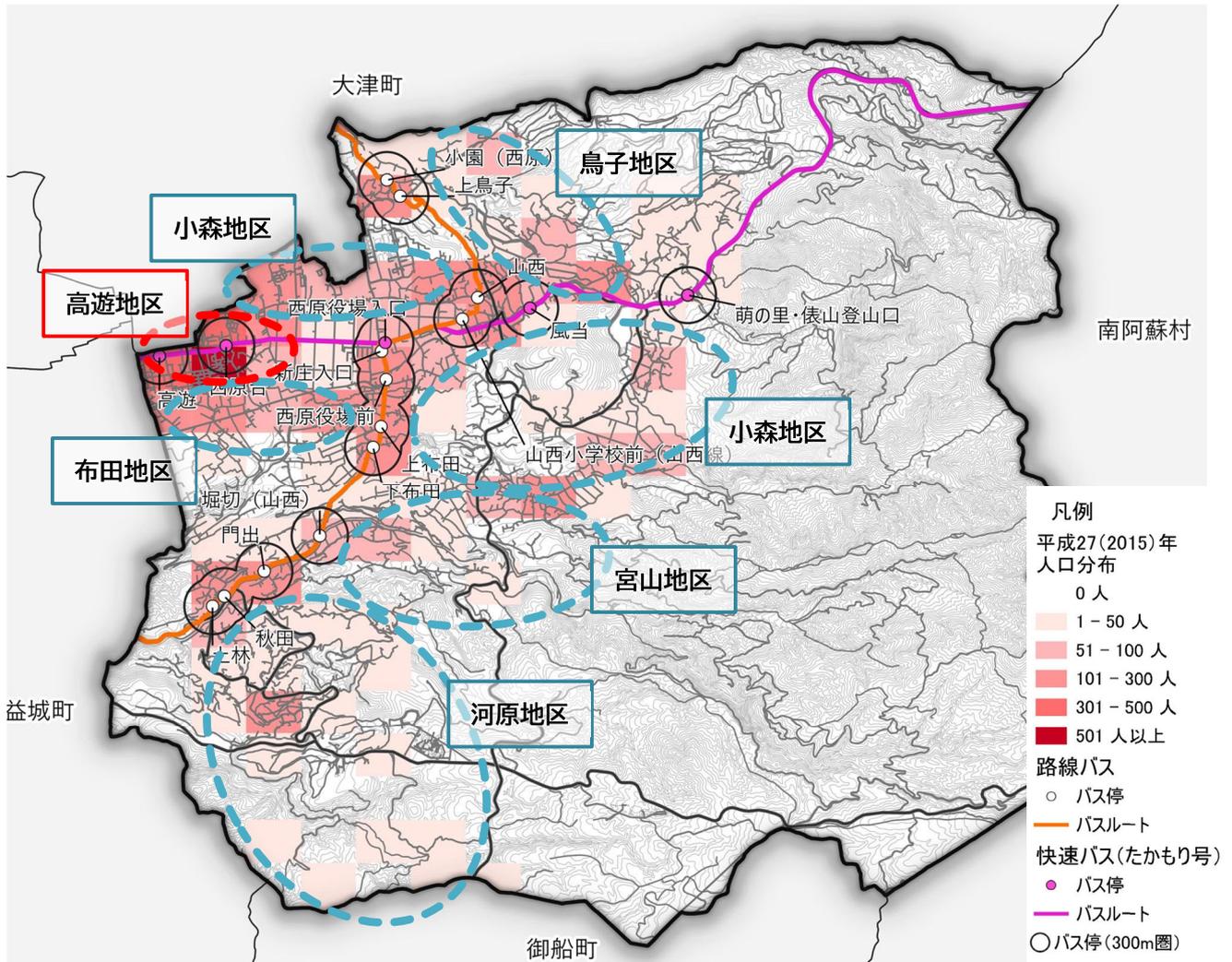


問題点1 公共交通空白地の存在と人口が集中している地区における公共交通の不足

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

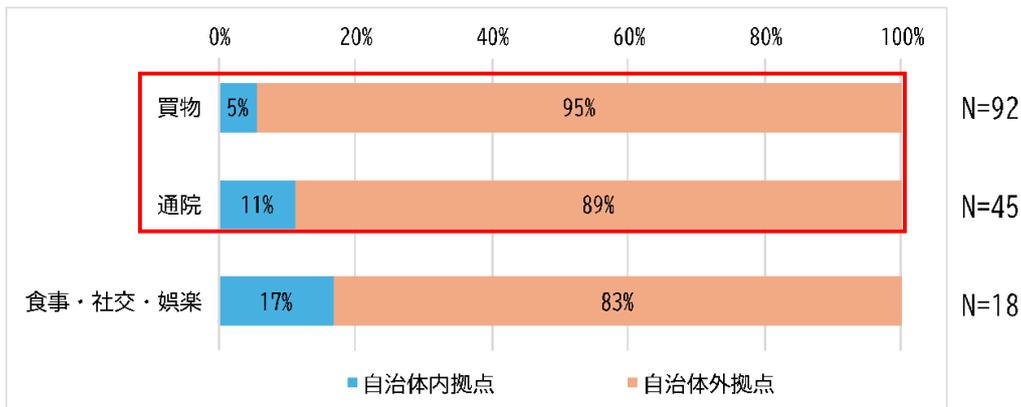
※バス停(300m圏)は、国土交通省 都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月)にて示されるバス停の誘致距離300mを参照



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)

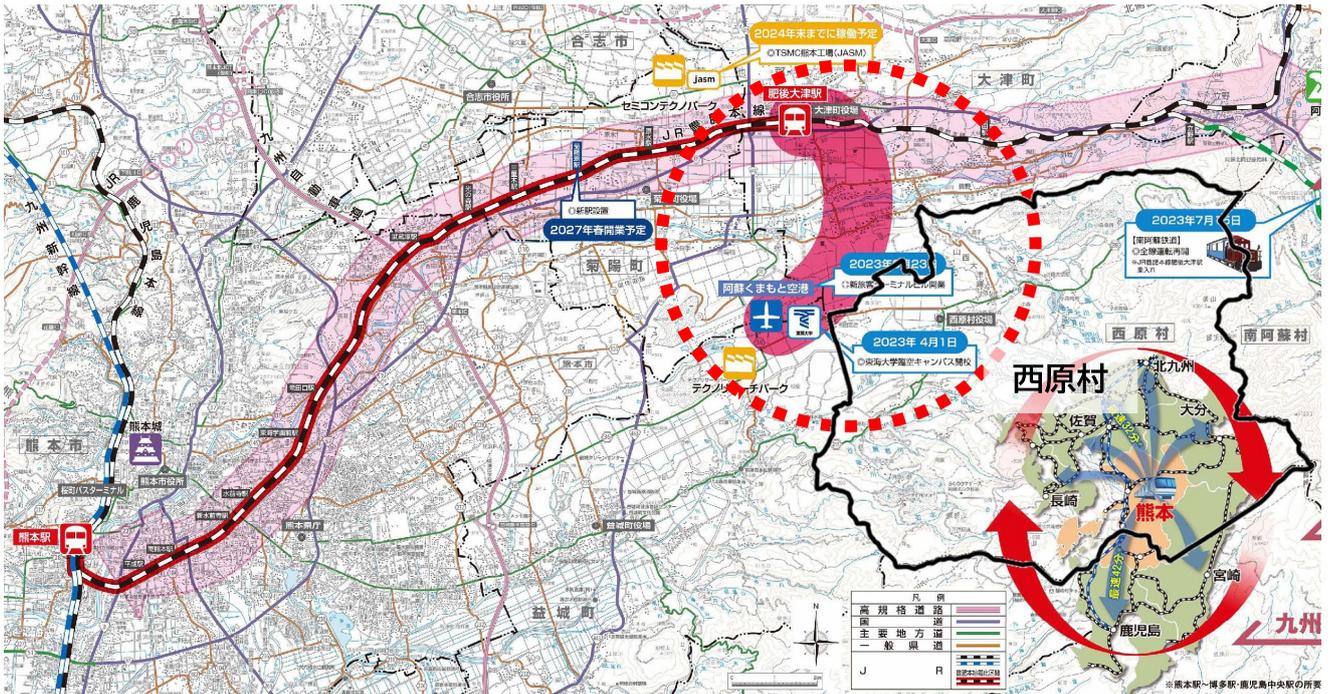
- 政策分野別満足度の評価点は、「バス路線などの充実」が-5.43点となっており、最も不満となっている



問題点4 交通結節点の不足

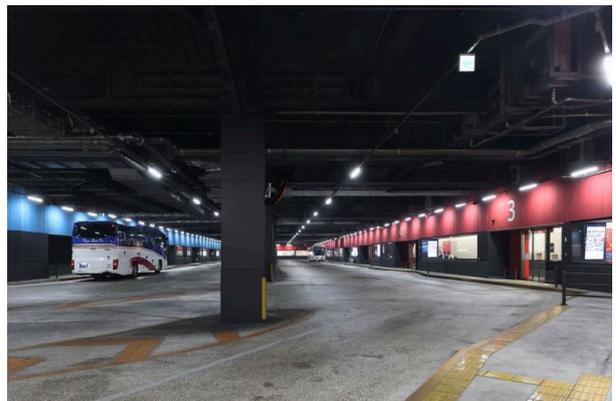
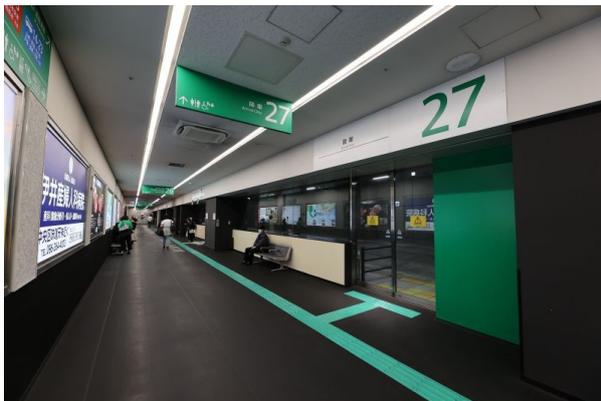
本村においては、鉄道駅やバスターミナルなどの交通結節機能を有している施設が無い状況にあります。そのため、多様な交通モードを活用し、住民の移動を円滑にするために、乗り換え可能な交通結節点の整備を図り、近隣市町を往来しやすい交通拠点を結ぶ交通ネットワークの形成が必要です。

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

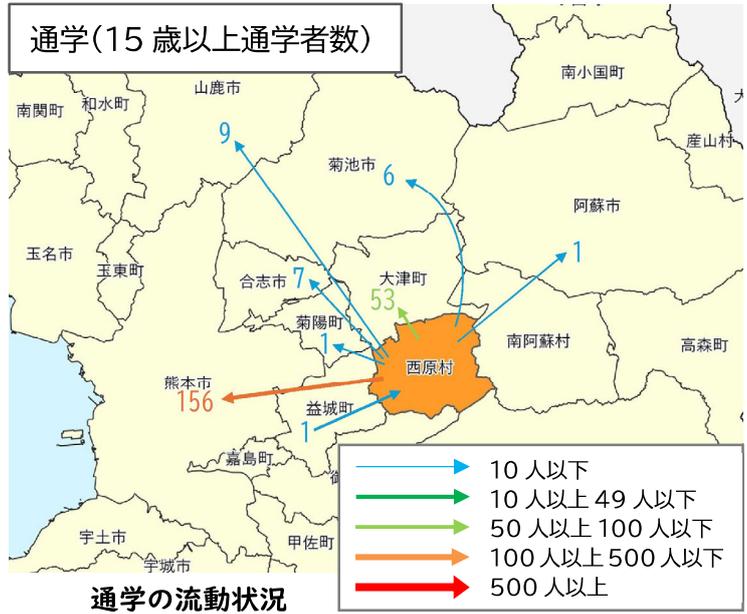
- 福祉タクシー券の配布によりタクシー利用を促しており、券を使い切ると利用されなくなる
4月に福祉タクシー券が配布されるため、1~2月は利用者が減る
- 山間部の方が村役場周辺までタクシーで行くと3,000円ほどかかるため、利用可能枚数を増やして欲しい人も多いのではないか
- 子育て世帯など、福祉タクシー券利用者の範囲を拡充して欲しいという要望も聞いている
- 福祉タクシー券を配布しても利用しない人がおり、数年前は配布数の3割程度の利用であった



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

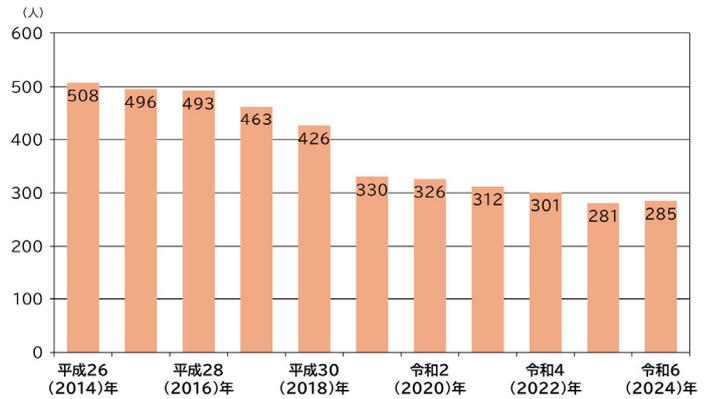
- 早朝の電車に間に合う時間や利用者の多い時間において、公共交通の本数を増やすと良いのではないか
- 学校の行先も異なるため、通学の時間などある程度時間を決めたライドシェアも良いと思う
- 大津駅へのアクセスと木山産交へのアクセスが良くなれば、負担が減りかなり楽になる
- 公共交通の定期券の補助と現在ある公共交通の輸送資源の総動員については、幅広く需要があると思うので良いと思う



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)

目標指標

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 “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

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	目標値
令和 7(2025)年	令和 11(2029)年

0件

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	目標値
令和 7(2025)年	令和 11(2029)年

0地区

1地区



今あるものを “いかす”

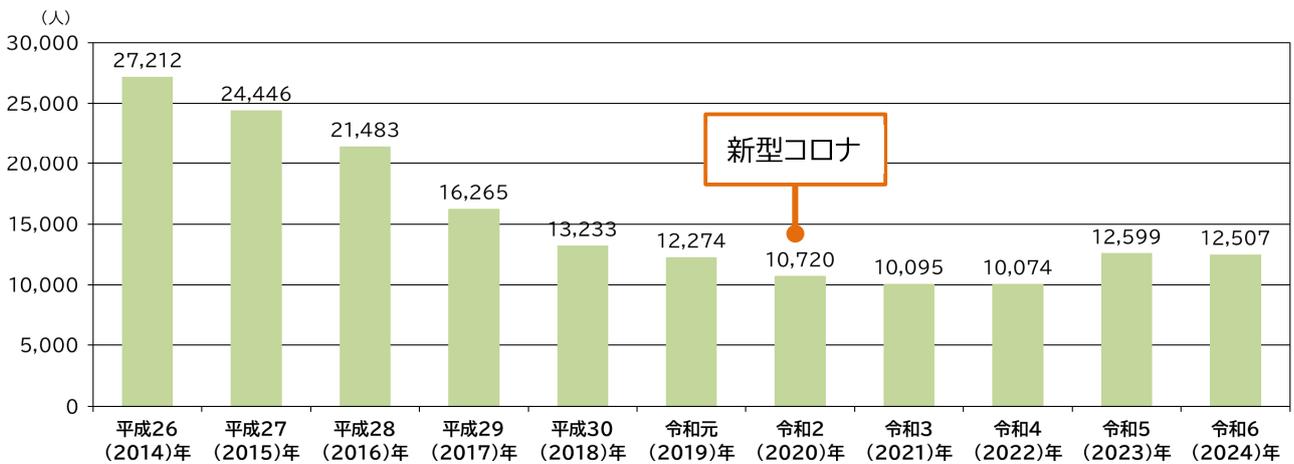
目標2 既存の公共交通を活かし、改善することによる利便性向上

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。

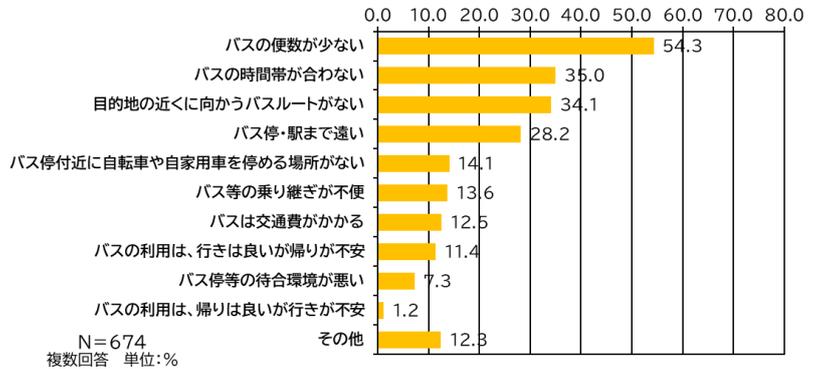


路線バスの利用者数の推移

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。

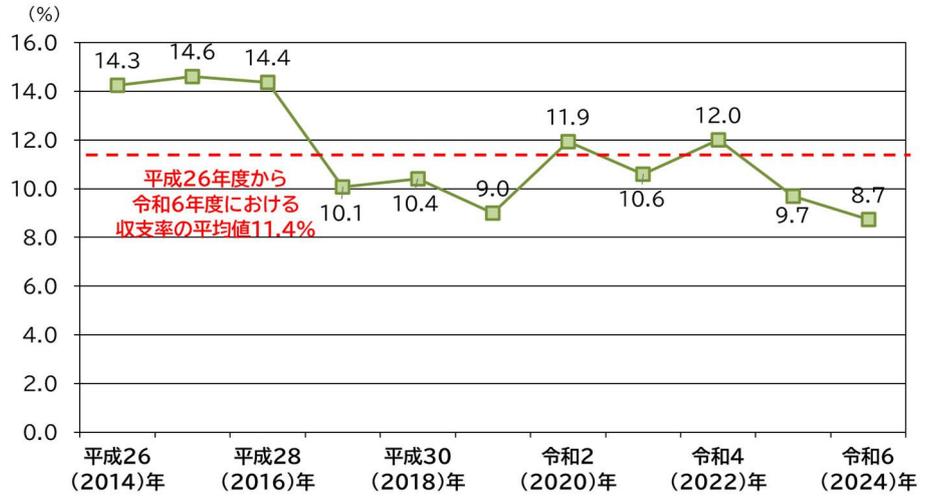
なお、路線バスの利用者数の現況値は、新型コロナ禍前より回復しており、総人口は増加している関係から、平成 29 年・平成 30 年の数値を参照しつつ、現況値の 20%程度増加を目指します。





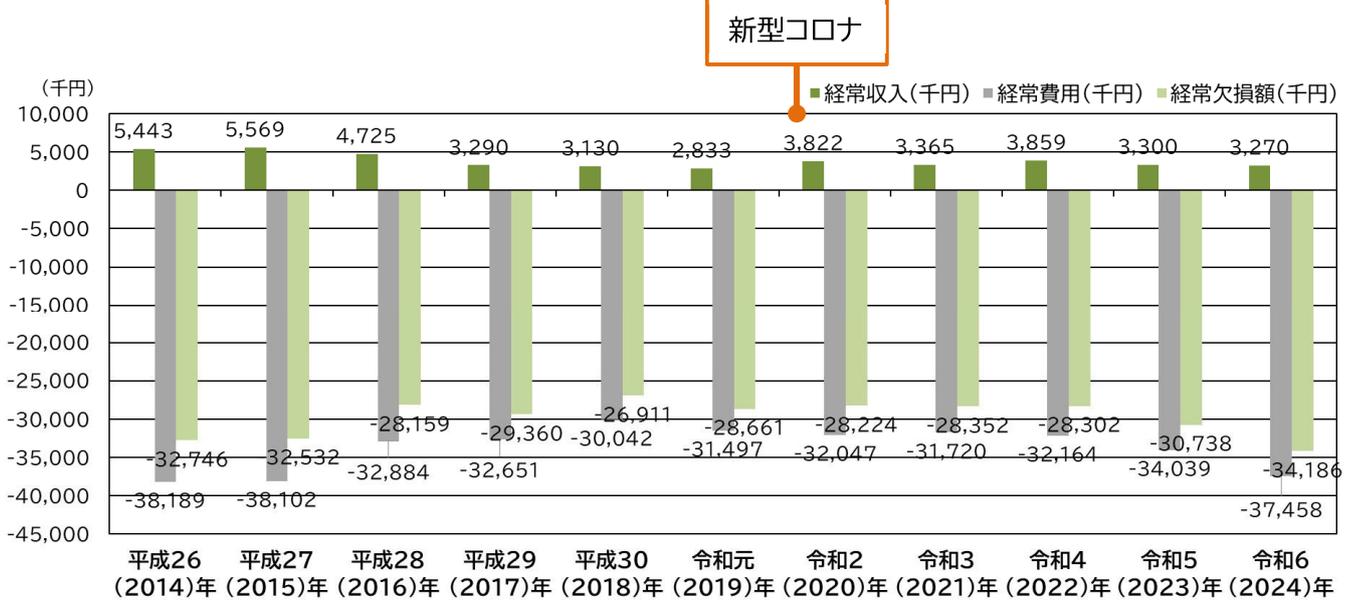
■ 現況分析結果

- ・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	目標値
令和6(2024)年	令和11(2029)年
8.7%	14.0%以上

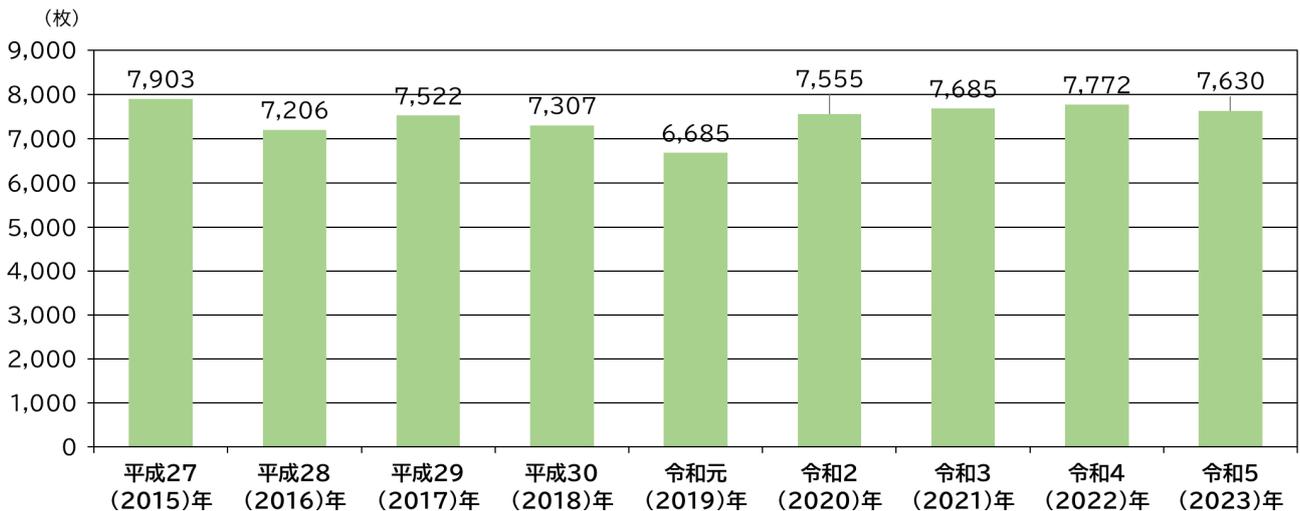


目標指標④ 福祉タクシー券利用枚数

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。

- 10 人以下
- 10 人以上 49 人以下
- 50 人以上 100 人以下
- 100 人以上 500 人以下
- 500 人以上



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”

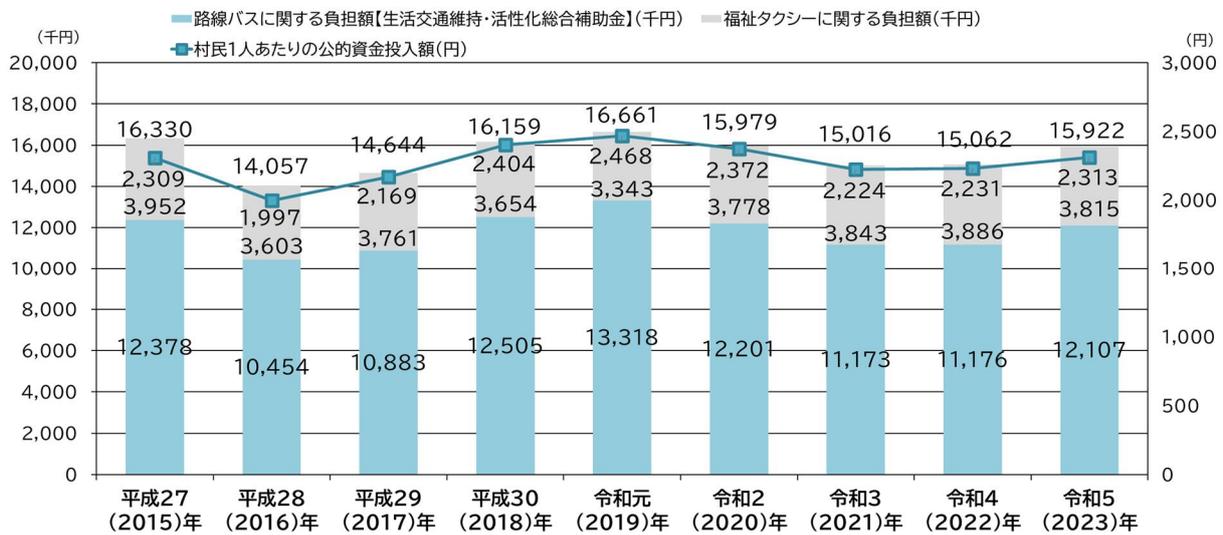
目標3 多様な主体の連携と更なる利用を促す取組の充実

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

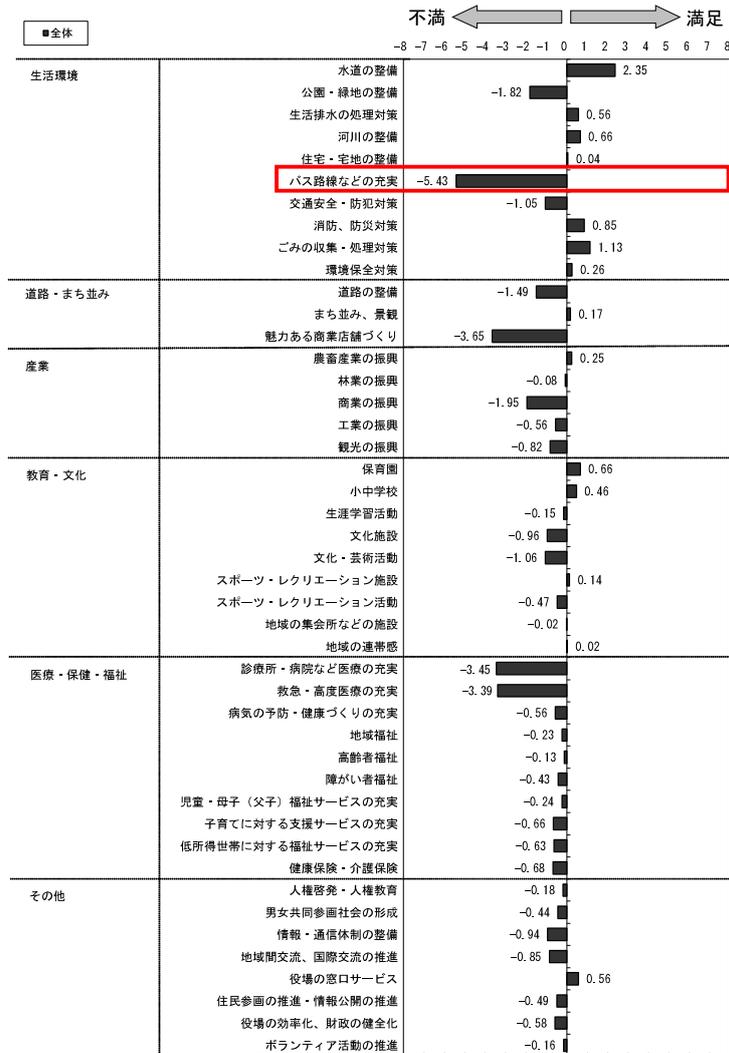


目標指標⑦ 公共交通に対する満足度

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、新たな公共通路線を導入します。

○新たな公共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。

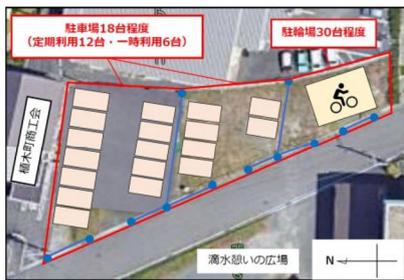


西原村運動公園

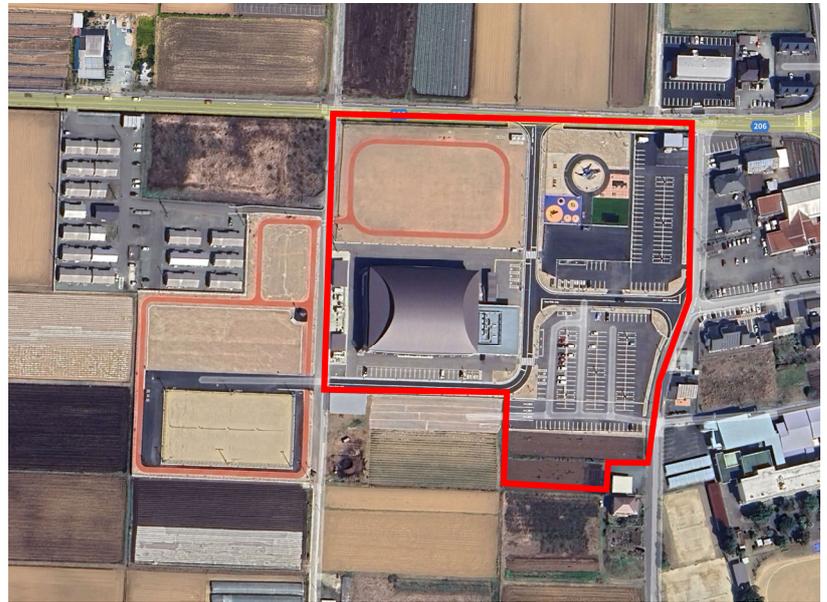
○施策1 事業①の新たな公共交通路線の新設と併行して、順次整備を進めます。



植木バス停周辺地図



駐車場・駐輪場配置イメージ



西原村運動公園の対象範囲

サイクル&ライドの社会実験 資料：熊本市

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

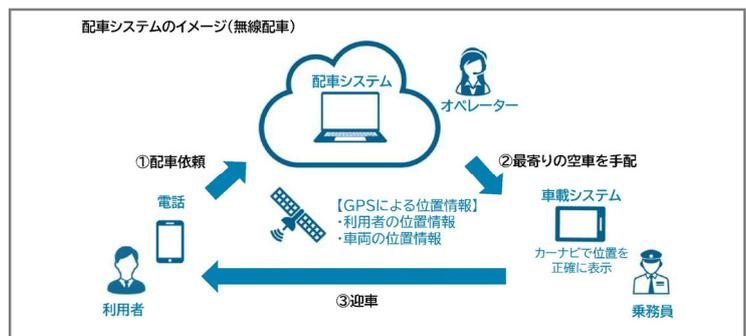
○福祉タクシー券は、デジタル化によるサービスの向上を検討します。

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。

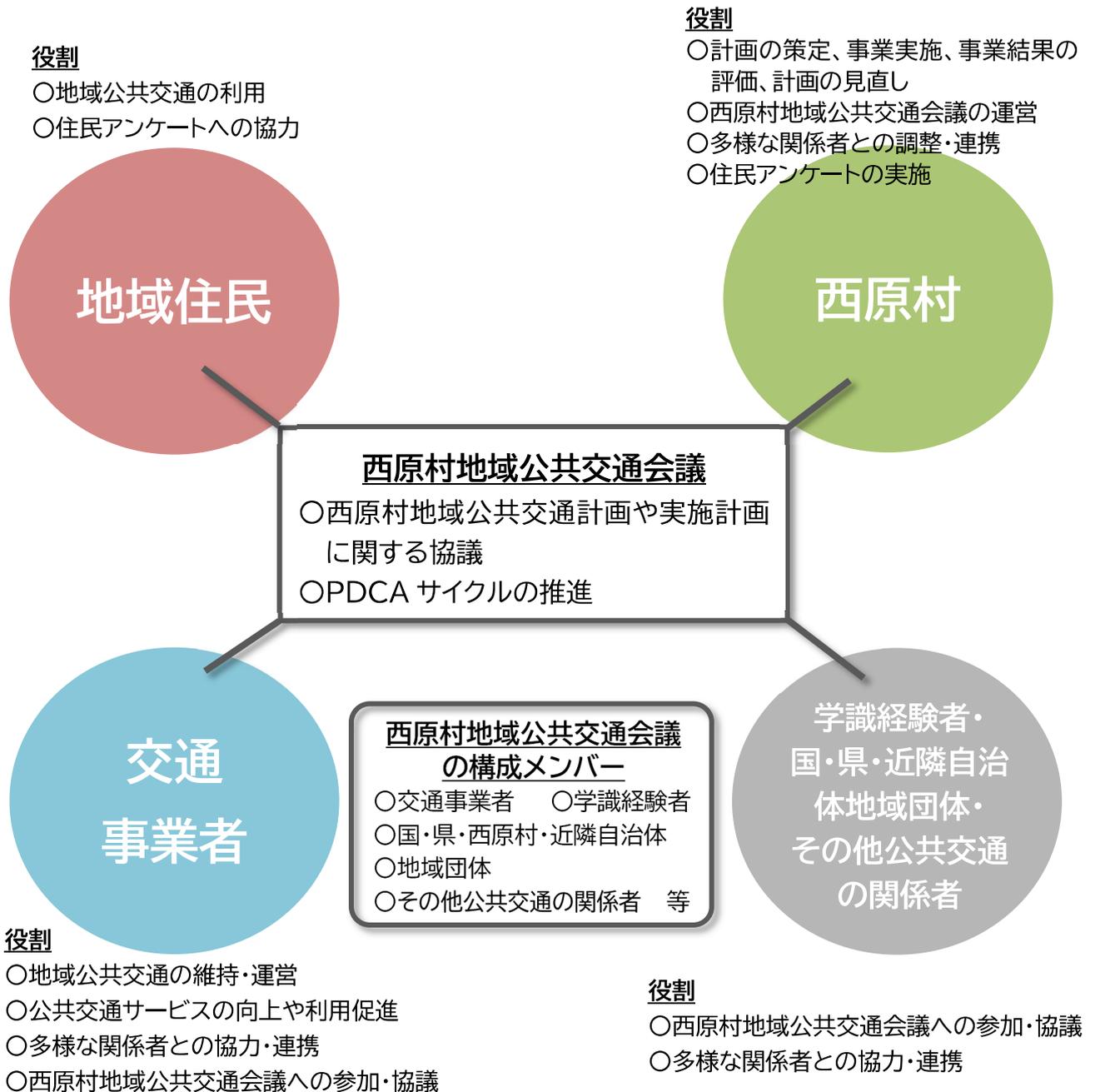
目標	施策	事業	実施主体	スケジュール				
				R7	R8	R9	R10	R11
目標1	広域的な交通結節点へのアクセス強化	西原村運動公園～熊本空港(阿蘇くまもと空港)等～益城町への公共交通路線の新設	西原村・益城町	実証運行調整	実証運行	本格導入・適宜サービスの見直しと効果検証		
	新たな交通結節点の創出	西原村運動公園の交通環境整備	西原村・交通事業者	環境整備の実施		供用開始・必要に応じた整備内容の調整・見直し		
	村内の公共交通空白地の解消	新たなコミュニティ交通の導入に向けた仕組みづくり 実証運行の検討	西原村・交通事業者・地域住民	新たなコミュニティ交通の導入に向けた仕組みづくり		実証運行の検討		
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 公共交通環境の整備・改善	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				
	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 UD 車両及び配車システム等の導入支援	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		
	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 河原小スクールバス活用による移動支援	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		
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 利用促進事業の実施	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				
	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 地域住民の意向を把握する機会の創出	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				



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。



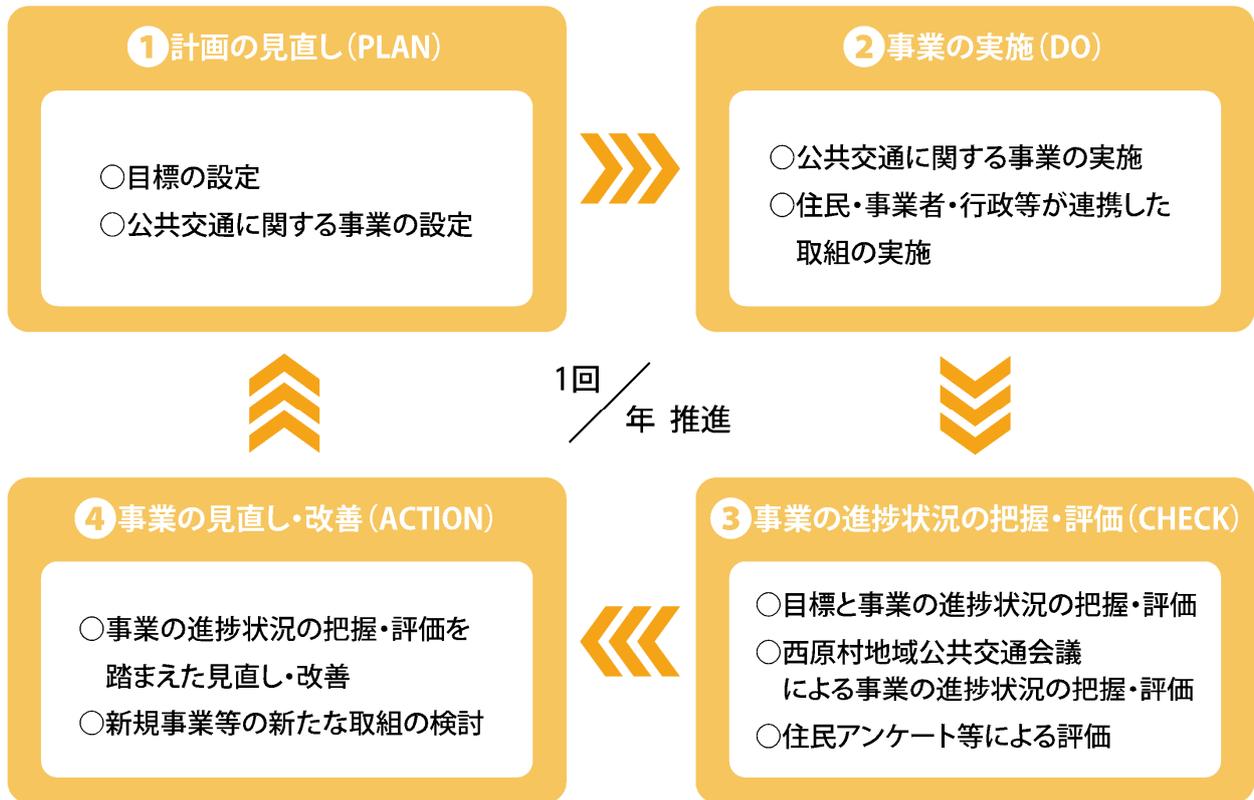
計画の推進体制



■ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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

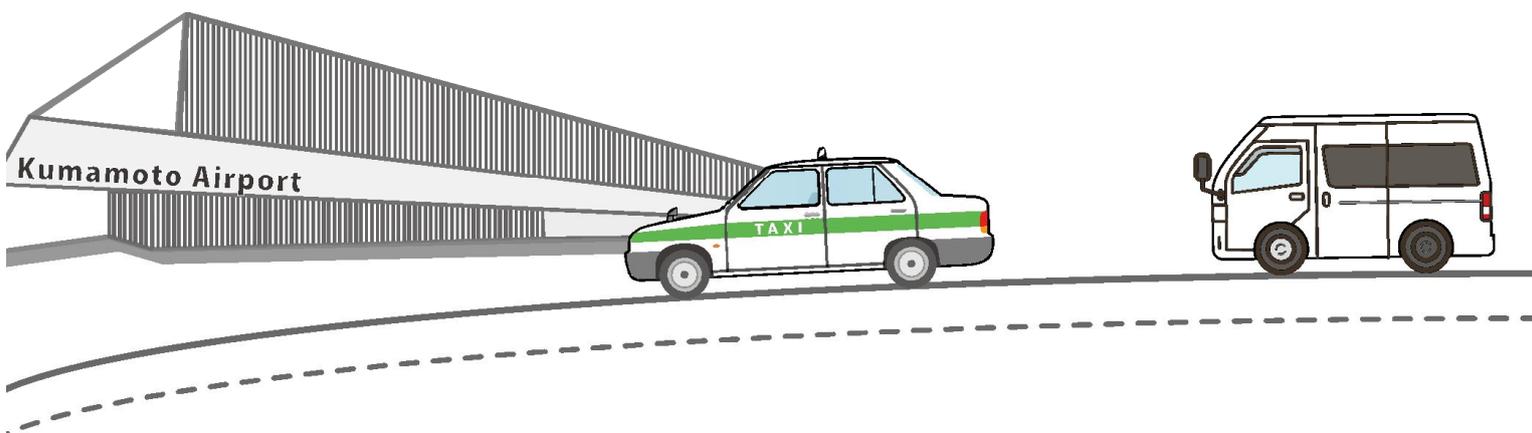
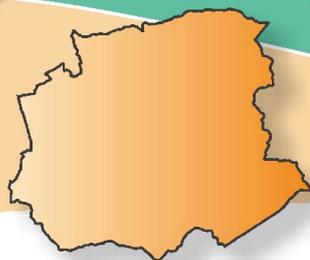
委員一覧

	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