

共助による交通手段の確保に係る地域的対応
—岡山県内を例に—

Regional Response to Securing Transportation through Mutual Assistance
—A Case Study of Okayama Prefecture—

片 岡 克 巳
KATAOKA, Katsumi

岡山大学大学院社会文化科学研究科紀要
第59号 2025年3月 抜刷
Journal of Humanities and Social Sciences
Okayama University Vol.59 2025

共助による交通手段の確保に係る地域的対応 —岡山県内を例に—

片岡克巳*

1. はじめに

鉄道やバスによる公共交通が望めない中山間地域などにおいて生活交通を確保するために、その地域に住む住民が、制度に則り、要望のある住民を有償で運送する形をとっている例がある。原則、自家用車による有償運送は認められていないが、市町村、社会福祉法人、NPO法人などが過疎地域などの交通不便地域で地域住民や来訪者を輸送する目的で有償運送の登録をすればできることになっている。これに基づいて住民が住民を運ぶという「共助型」の「足」の確保を図っている。

住民主体の共助型の交通について、衛藤（2018）は、交通空白地問題の克服に地方自治体、地元住民および団体、交通事業者の3者がどのように関わってきたかについて論考し、共助型交通を例にこの問題が軽減していることを述べている。野村（2022）は、陸前高田市の「支え合い交通」を例に、住民主体で解決方法を導出し、移動・交通の課題を克服している共助型交通の現状とその論点を検討している。また、山口（2021）は、中山間地域における高齢者の移動実態と実施されている共助型交通の利用状況と利用意向について調査、特に運転免許の保有が利用に影響することを述べているが、共助型地域交通に関し、中山間地域における具体例をもとにした運営実態からの論考は多くはみられない。

本稿では、過去からの地域特性や導入地の地形などの確実な現地把握が可能で、このような有償運送が色々な形で行われている岡山県内の登録されている具体例全例を取り上げて検証し、この方式による特徴点を見出し、今後の導入可能性を探る。

調査にあたっては、現地において各団体の代表者からのヒアリングをそれぞれ1～5回行い、加えて、行政機関から交通政策上の意向や実績数値などの資料提供を受けた。また、対象各市の地域公共交通会議議事録を参照した。

2. 自家用有償旅客運送の制度

道路運送法（昭和26年法律第183号）（以下「法」という。）により、運輸大臣の許可を得なければ自家用自動車による有償運送は行えないことになっていた。公共の福祉を確保するとして、岡山県では1971（昭和46）年から多くの町村が乗合バスの休廃止後、代替措置として自家用のバスを運

* 岡山大学大学院社会文化科学研究科 博士後期課程

行してきた（法第101条・当時による。）。

2006（平成18）年の法改正により、条件が整えば各種団体が登録してこの自家用自動車による有償運送が行えるように緩和された。市町村運営有償運送（交通空白）と公共交通空白地有償運送（旧称・過疎地有償運送）とである。（法第79条の登録による。）前者は従来市町村が行っていた民間バス休廃止後の代替バスが主であるが、現在岡山県内でこれに該当する事業を行っている市町村は9市5町である。一方、後者に該当する事業を行っているのは7団体である。2020（令和2）年から両者をあわせて交通空白地有償運送という名称になっている。

このうち、近隣住民同志で臨機応変の共助的な運行を行っているといえるものは、前者では真庭市の3例、後者では7団体のうち4団体である¹。まず、より地域密着型といえる後者の、公共交通空白地有償運送（旧称・過疎地有償運送）に該当するものについて、次に市町村が関わる市町村運営有償運送に該当するものについて、それぞれ具体例をみていく。

3. 公共交通空白地有償運送（旧称・過疎地有償運送）の実施状況

住民が主体でこの事業を行う4例を運行開始順にみていく。
（図1）

3. 1. 津山市旧阿波村地域の例

旧阿波村は岡山県の東北部、北に東に鳥取県と接する中国山地のなかにある山村である。同村は1889（明治22）年6月の町村制施行以来そのまま村として継続してきたが、平成の大合併により2005（平成17）年2月に周辺3町とともに津山市に編入された。世帯数は182世帯、人口は417人、65歳以上の高齢化率は48.4%である（2020（令和2）年の国勢調査）。村の中央を南

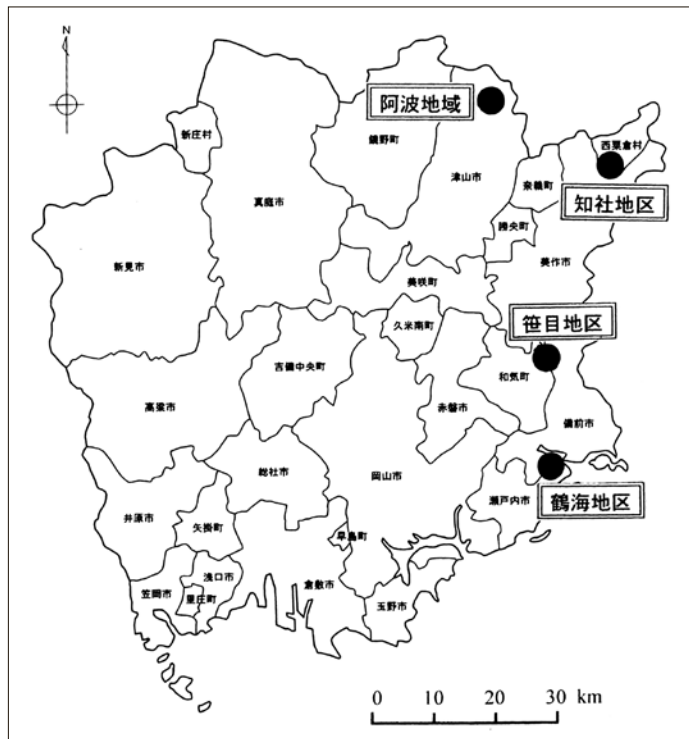


図1 公共交通空白地有償運送実施地域・地区

¹ 残り3団体は、共助型といえない定時定路線の運行が2団体、高校生等学生の通学輸送を地元住民が行っているものが1団体である。

北に1975（昭和50）年まで民間バスが運行、その休止後阿波村営バス、合併後津山市営阿波バスが運行してきた。それを時間的、地域的に補う形で「NPO 法人エコビレッジあば」がこの輸送を2012（平成24）年7月1日から手がけてきた。

NPO 法人エコビレッジあばは、「阿波地域住民に対して、持続可能な地域社会の創造に関する事業を行い地域全体の利益の増進に寄与する」ことを目的に、2012（平成24）年3月28日に設立されている。目的達成のために幅広い事業を定款に定めているが、その中に暮らしを支え合う事業として外出支援や除雪作業支援を挙げている。この外出支援がこの有償運送に該当する。



図2 エコビレッジあば車両例と横表示 筆者撮影 2024.2

表1 「エコビレッジあば」有償運送の概要

利 用 料	阿波地域内 150 円 J R 美作河井駅まで 300 円		
運 送 の 対 価 (運転者に支払 われる額)	阿波地域内 利用	3km まで	350 円
		6km まで	450 円
		10km まで	550 円
		10km 以上	1km30 円加算
	美作河井駅	10km 未満	10km を超えるため設定なし
		10km ～ 11km	630 円
11km 以上		1km30 円加算	
待 機 料 金	15 分以内	無料	
	15 ～ 30 分	100 円	
	30 ～ 45 分	200 円	
	45 ～ 60 分	300 円	
	60 分以上	400 円	
利 用 日 時	原則 8 時～ 19 時		
休 業 日	ドライバーの都合がつかない場合		
利 用 方 法	・原則 2 日前までに事務局へ予約する。 ・戸口までの送迎が可能である。 ・ドライバーへの直接申し込みも可		

（資料：NPO 法人エコビレッジあば）

阿波地域の有償運送の概要は表1のとおりである。自身の車（図2）を使用して運行するが、阿波地域を利用可能範囲とし、加えて、隣町（旧加茂町）になるJR因美線美作河井駅へは利用できる。1回の利用料は阿波地域内が150円、美作河井駅までが300円となっている。そして、運送の対価として運転者に支払われる額と利用料の差額は津山市が補助するかたちになっている。運転者は多い時には16名を数えたが、現在（2024（令和6）年2月27日調査時点）稼働しているのは60歳代（男女各1名）、70歳代（男女各1名）の計4名である。

開設年からの利用状況は表2のとおりである。運行開始から2018（平成30）年度までは増加傾向にあり、有効に利用されていることがわかる。しかし、コロナ禍に入る2019（平成31・令和元）年度からは急激に減少し、1日の平均利用者も1人に満たない状況になっている。利用者の多い時期には美作河井駅まで利用して加茂や津山に行く人や地域内でも多くの人が利用していたが、近年は特定の数人が自宅から入浴に阿波温泉、買い物に阿波商店、公民館、通院のため付近のバス停まで、などの利用にとどまっている。1回の移動距離の平均は2～3kmである。

表2 「エコビレッジあば」有償運送利用者数

（単位：人）

利用状況 年度	利 用 者 数			1日平均 利用者数
	阿波地域内	美作河井駅	計	
2012（平成24）	398	74	472	1.28
2013（平成25）	483	100	583	1.59
2014（平成26）	408	69	477	1.30
2015（平成27）	669	64	733	2.00
2016（平成28）	946	116	1,062	2.90
2017（平成29）	1,082	57	1,139	3.12
2018（平成30）	989	73	1,062	2.90
2019（令和元）	626	3	629	1.72
2020（令和 2）	402	1	403	1.10
2021（令和 3）	255	0	255	0.69
2022（令和 4）	170	0	170	0.46
2023（令和 5）	192	3	195	0.53

（資料：NPO法人エコビレッジあば）

このような共助的事業においては色々な利点もあるが、この地域に2024（令和6）年3月1日に導入された津山市を実施主体とする予約型乗合交通「のるイコつやま」の運行開始によって、このエコビレッジあばの有償運送は同年3月31日をもって廃止された。比較のために「のるイコつやま」についてみるとその概要は表3のとおりである。

利用者宅付近の乗降ポイントから目的地のポイントまでの間を予約に応じて運行するもので、多くのポイントが設けられており、ほぼ自宅から目的地まで利用が可能である。地域住民ばかりでなく、地域外からの来訪者にも対応し、AI（人工知能）等の先端技術を使用し、効率的、効果的な輸送手段が確保される。具体的な運行内容は表3のうち阿波地域分が該当する。

表3「のるエコつやま」の概要

対 象 地 域	津山市平成合併前の 旧加茂町、旧勝北町、旧久米町、旧阿波村の3町、1村
運 用 時 間	加茂、勝北、久米 月曜日～金曜日 7:00～18:00 （祝日運休） 阿波 月曜日～土曜日 6:00～19:00 （祝日運休）
乗 降 場 所	サービス地域内の自宅周辺、予め設定されている医療機関、 商業施設、公共施設等
運 賃 (1乗車につき)	大人（電話予約） 300円 大人（WEB、WESTERアプリ予約） 200円 小学生、中学生、高校生、大学生 200円 未就学児、障害者及び介護者 無料 免許自主返納者 100円 後期高齢者 100円 ・JRの駅で乗降する場合 100円割引
予 約	利用日の10日前から前日の午後5時までに電話、WEB、 WESTERアプリのいずれかで予約する。会員登録は不要
運 行 事 業 者	加茂地域 (株)加茂タクシー、加茂観光バス(有) 勝北地域 (有)立石タクシー 久米地域 有本観光バス(株) 阿波地域 一般財団法人阿波グリーン公社

(資料：津山市商業・交通政策課)

これをエコビレッジあばが行ってきた有償運送と比較すると、阿波地内の利用ではエコビレッジあばが150円、のるエコつやまが300円、美作河井駅まで利用すると300円、300円となる。のるエコつやまは後期高齢者は100円引きなので、阿波地内での利用は50円高くなるが、美作河井駅までの利用では200円となり、100円安くなる。加えて駅利用者は100円割引が適用され、100円での利用が可能になる。従って、のるエコつやまも料金的に遜色ないものになっている。

利用にあたってはドアツードアの利用が可能であり、地域的に旧阿波村内はもとより、美作河井駅や旧加茂町の中心部まで利用できるようになっている。このように、のるエコつやまは料金的にも利便性でも制度的には優位なものといえ、エコビレッジあばは利用者的大幅減が予想されるとしてこの有償運送を廃止した。

しかし、エコビレッジあばの運行は近所の知り合いが運行する形なので、降りる際に次回の予約を直接することができたり、少々が無理が聞いてもらえたりと、制度的にゆるやかな利用が可能であった。まさにコミュニティ内で共助が反映された形で運行されてきており、地元住民にとっては捨て難いものであったことが伺える。利用にあたっては心安い特定の人に頼む傾向があった。

3. 2. 備前市吉永町笹目地区の例

この地区は、岡山県の中央部に位置する吉備高原の東端で兵庫県に接し、備前、美作そして播磨の3国が交わるところで、昭和の合併前までは三国村と呼ばれた地域である。現在は吉永町を経て備前市となっている。旧三国村の大字笹目地区で公共交通空白地有償運送が2016（平成28）年11月13日から行われている。山に囲まれて人家や田畑が散在する典型的な中山間地域である。笹目地区の世帯数は23世帯、



図3 笹目地区有償運送車両
「ささめあい号」 筆者撮影 2017.9

人口は44人、65歳以上の高齢化率は56.8%である（2020（令和2）年の国勢調査）。この地区には飯掛^{いかけ}と牛中の集落があるが、農作業をはじめとして住民同士の協力関係が顕著で、移住して来た人もこの地に馴染んでいる。飯掛は地名のとおり美味しい米を産し、2022（令和4）年度に献上米の産地に選定されている。

このような笹目地区において公共交通空白地有償運送が行われ、両集落を代表して認可地縁団体「飯掛地区」を運行主体にした登録を行っている。運行は地区住民の登録者を対象（全住民が登録している。）に備前市及び隣の和気町が利用可能な範囲である。笹目地区は旧三国村でも西寄りに位置し、和気町との結び付きが強いためこのようになっている。利用する車両は備前市が購入した軽四乗用車4人乗り1台である（図3）。運転は地元の7人が交代であたることになっているが、実働は特定の2～3人というのが現状である。利用料金は1人1km当たり50円である。原則利用前日までに区長あての予約が必要であるが、運転者の都合がつけば、365日、24時間対応している。表4は年間の利用状況であるが、2022（令和4）～2023（令和5）年度をみると平均1日1人程度の利用となっている。必要な移動での利用ということかコロナ禍でも利用はそれほど落ちていない。

現在は備前市が車両の検査費用、保険料を負担しており、運転者に多少の報酬が支払える状況になっているが、ボランティア的要素が強い。小さい集落でまさに身内の扱いで融通の利く、小回りの運営がなされている。

表4 笹目地区有償運送利用状況

年 度	利用回数	利用者数	利用距離
2016（平成28）	76回	96人	1,317km
2017（平成29）	128	176	3,003
2018（平成30）	110	144	2,233
2019（令和元）	99	146	2,099
2020（令和 2）	148	274	1,445
2021（令和 3）	86	146	1,115
2022（令和 4）	164	414	1,754
2023（令和 5）	204	372	2,659

（資料：笹目地区代表者ききとり）

3. 3. 西粟倉村知社地区の例

西粟倉村は岡山県の北東端に位置し、北は鳥取県、東は兵庫県に接する。中国山地のなかにある山村である。知社地区の世帯数は20世帯、人口は40人、65歳以上の高齢化率は45.0%である（2020（令和2）年の国勢調査）。この事業が行われている知社地区は西粟倉村の南部にあたり、旧大原町に隣接する。老人が多く、自分で出かけられない人もあり、「足」には不自由していた。村内には無料の福祉バスが平日の午前、午後の2回運行されているが、隣接する



図4 知社地区有償運送車両例
筆者撮影 2023.5

大原町へ用事のある人が多くいた。大原には美作市立大原病院、中国銀行大原支店、特急列車も停車する智頭急行大原駅、JAのスーパー、コンビニなどがある。福祉バスは定時定路線での運行のため時間的な制約や乗り場の制約がある。村内に1つあったタクシー業者は休止中であった。

このようななか、地域のなかでボランティア的に移動を助けようという人が何人かいて区長を中心に行動を起こした。認可地縁団体知社地区会を実施主体にし、2017（平成29）年7月27日に公共交通空白地有償運送の登録を行った。自身の車（図4）で利用者の玄関まで迎えに行き、目的地まで送り届け、帰りはその逆とした。1回の利用料金は300円（2022（令和4）年8月1日から500円）、待機時間料金として、15分まで無料、30分までが100円、45分までが200円、60分までが300円とした。ドライバーは当初6人であったが、現在実働の人は2人である。利用範囲は西粟倉村と村内からか村

表5 知社地区有償運送利用者数

年 度	年間利用者数
2017（平成29）	50人
2018（平成30）	62
2019（令和元）	53
2020（令和 2）	19
2021（令和 3）	19
2022（令和 4）	20
2023（令和 5）	32

（資料：知社地区代表者ききとり）

利用時間は原則8時から17時までである。ドライバーの報酬は1回600円（2022（令和4）年8月1日から1,000円）となっている。ドライバーの報酬と利用料金の差額（当初300円、後に500円）は西粟倉村が補助する。利用者数は表5のとおり、コロナ禍の時期には減少しているが、2023（令和5）年度には回復傾向が見られる。ここでは、「足」に困っている隣の人を何とか助けようという自然発生的な経緯でこの事業を開始し、手順を踏んで登録に至り、行政の補助を得て運営している。

3. 4. 備前市鶴海地区の例

備前市鶴海地区は備前市の南部に位置し、南は瀬戸内市に接し、東は瀬戸内海の入り湾に面する農村である。鶴海地区の世帯数は346世帯、人口は826人、65歳以上の高齢化率は51.8%である（2020

(令和2)年の国勢調査)。

地区外への公共交通は備前市の中心部片上方面へ宇野自動車が行っていたが、大幅な減便により1979(昭和54)年から日生運輸が行っていたが2015(平成27)年に撤退、後を備前市営バスが行っている。また、西の長船方面へは両備バスが長年運行してきたが、1993(平成5)年に休止、後を日生運輸が行っていたが撤退、同様に備前市営バスが行っている。



図5 鶴海地区有償運送車両
「スマイル号」 筆者撮影 2020.10

ここで公共交通空白地有償運送が開始に至った経緯は次のとおりである。岡山県津山市加茂町の「スマイル・ちわ」を参考に、備前市鶴海地区で2014(平成26)年にNPO法人「スマイル・つるみ」を立ち上げ事業を開始した。助ける側、助けられる側、両方を会員として募り、年会費を集金し、互いに助けたり、助けられたりする事業を行う。便利屋と称して、例えば草刈りを1時間1,100円で行い、携わった人への報酬900円、会へ200円という具合である。備前市が行う訪問サービス事業を受託したり、コーヒーサロンやワンコイン酒場なども行っている。このようななかで共助的なモビリティ事業を2020(令和2)年10月1日に開始した。

この事業の概要は表6のとおりであるが、原則、ウィークデーの13時までの時間帯で鶴海地区内を1人200円の利用料で送迎するものである。運転は地元会員4人が1週間交代で担当する。ドライバーの報酬は1回400円、利用者負担が1回200円、備前市の補助が1回500円、その差額300円は会の収入になる。使用する電気自動車(定員4人)は備前市が国庫補助で購入したものを借り受けている(図5)。車検代、修理代、保険代は備前市が、電気代、電話代はNPOが負担している。

利用状況は2020(令和2)年度225人、2021(令和3)年度286人、2022(令和4)年度203人、2023(令和5)年度70人である。年間200人台で推移しているが、2023(令和5)年度は10月以降この事業を休止している。休止理由は後述の市営デマンド型乗合タクシーの導入による利用者減である。利用先は診療所、郵便局、美容院、散髪屋、バス停などである。

表6 鶴海地区有償運送の概要

利 用 料	1 回 200 円／1 人
運 行 日	月曜日～金曜日 8:00 ～ 13:00 ただし、祝日、盆、年末年始は運休 土日祝日や時間外でも運転手が確保できれば利用可能
運 行 区 域	鶴海地内（当面沖、坂田地区を除く）
利用できる人	鶴海地内の住民及びその家族
利 用 方 法	利用日前日の 17 時までに予約の電話をする。 080-2889-※※※※（ドライバーがこの携帯を持つ・1 週間交代） 予定の場所に 5 分位前に着くように迎え
使 用 車 両	HITACHI 電気自動車 定員 4 名（運転者を含む。）備前市貸与 (資料：運営代表者ききとり)

このようにNPO法人の立ち上げ時から、地元の人を対象に、助ける人、助けられる人の双方を会員とする共助スタイルで始まっている。このなかの1つとして移動手段を手助けする事業がある。多少の払いで助けられ、助ける側にも多少の報酬があり、会の収入にもなる、謂わば地元完結型で有効に機能している。

しかし、備前市は2023（令和5）年度から市内全域を対象にした市営のデマンド型乗合タクシーの運行を開始した。小学校区を単位としてその中での移動を対象にしている。鶴海地区も西隣の佐山地区とともに「東鶴山小学校区」に入る。鶴海地区内ではスマイル・つるみと重なることになる。利用料金も同じ200円である。備前市は2025（令和7）年3月31日までの時限としているが、この乗合タクシーも市営バスもマイナンバーカード提示者は無料扱いとした。

ここにきて、デマンド型乗合タクシーの方が利用可能範囲が広く、運賃も無料^{あり}で、利用者は減少し、一旦休止後、2024（令和6）年2月29日をもってこの運送事業を廃止した。その後も高齢者で車置き場やドライバーが近くの人を使い勝手のよいスマイル・つるみの方へ言うてくる人もいたそうである。

4. 市町村運営有償運送（交通空白）の実施状況

真庭市では2007（平成19）年4月2日からコミュニティバス「まにわくん」の運行を開始した。法第79条登録の市町村運営有償運送（交通空白）である。当初ローカル（枝線）23路線で開始し、2009（平成21）年には3幹線を加え、市内全域をカバーする形で運行した。実際の運行は地元の交通事業者に委託してきた。運行を開始してから13年が経過するなか、利用者は減少し、真庭市は財政負担も考慮して効率的な運営を模索していく。そのなかで委託先を交通事業者から地元団体に移す試みを始める。受託した団体は契約上の運行を基本にそれぞれの運営を行う。地元の有閑な人や希望者をドライバーとして雇用して運行に当る。結果として、地域の顔見知り顔見知りを運ぶという共助的な運営スタイルになる。この例が真庭市の3地域（図6）で行われている。各地域において取り組みの経緯や現状は異なり、それぞれを運行開始順に見ていく。

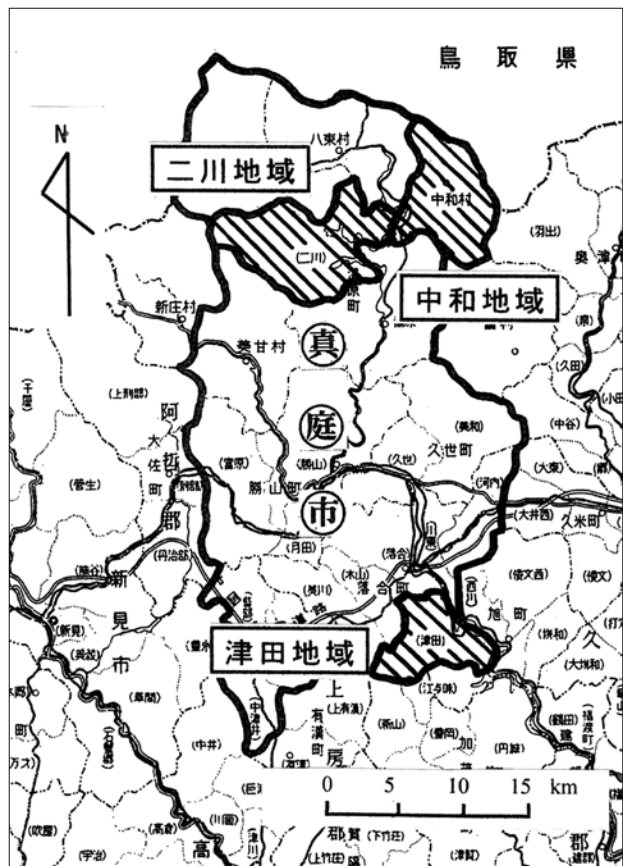


図6 市町村運営有償運送（交通空白）地元委託 実施地域

4. 1. 真庭市旧湯原町^{ふたかわ}二川地域の例

岡山県北部の中国山地に続く蒜山高原の南側に位置し、山間に人家や田が点在する。1956（昭和31）年に二川村は合併して湯原町に、湯原町は2005（平成17）年の平成の大合併により真庭市となる。二川地域の世帯数は180世帯、人口は409人、65歳以上の高齢化率は64.8%である（2020（令和2）年の国勢調査）。大字は種、栗谷、藤森、黒杭、小童谷、三世七原^{ひじや みせしちばら}と6字あるが、後の2字は湯原ダムの建設でほとんどが水没し居住者はいない。中心は種、栗谷を跨ぐ地域である。ここに二川小学校もあったが、2019（平成31）年3月に閉校し、その廃校活用で、2022（令和4）年4月に民間書店の寄付による約10万冊のマンガを擁する「ふるいち二川マンガ館」を開館した。ここに二川みらい

づくりセンターや後述の二川デマンド交通協議会事務所も入居し、地域のセンター的機能も合わせ持つ。このような地域において活動していた「二川地域づくり委員会」が2020（令和2）年6月1日から真庭市の委託を受けて「二川デマンド交通」を開始した。

2021（令和3）年度からは、その委員会から分かれた「二川デマンド交通協議会」が運行を担う。

対象地域は、前記の人が居住する4地区（種、粟谷、藤森、黒杭）である。それまで「まにわくん」藤森ルート（週5日、1日1往復運行）として定時定路線でタクシー会社が運行してきたが、この運行を止め地元団体がデマンド方式により自宅から湯原方面へ乗り合って送迎するように改めた。利用の2週間前から前日の15時までに予約を行い、運賃はコミュニティバス「まにわくん」と同じ大人1人200円である。

二川デマンド交通協議会は真庭市からの委託料で地元の人を雇用、報酬を払って運行全般を担っている。実際の運行は地元の退職者などの登録者12人、このうち実働は6～7人、報酬は1日9,000円となっている。車両は真庭市が2台（10人乗り、5人乗り）（現在は1台）用意し（図7）、週3日、1日2往復、二川地域から湯原方面へ運行している。運行開始の2020（令和2）年度から4年間の各年度の利用者数は、914人、1,070人、773人、779人である。

二川地域のこの方式は岡山県下初であるが、地元の人が地元の人を有償で運ぶという点では「3. 公共交通空白地有償運送（旧称・過疎地有償運送）」と同じである。

4. 2. 真庭市旧落合町津田地域の例

岡山県の中央部吉備高原を分けて流れる旭川にある旭川ダム湖の上流に位置する。谷合と山上の平地（大字田原^{たはらさんじょう}山上）などに集落が点在するが、山上の集落へは道路整備が十分でないところもある。これらの集落では水田は多く見られない。昭和の合併前までは真庭郡津田村であったが、落合町を経て現在は真庭市となり、その南端部にあたる。津田地域の中心は^{だんど}巨土で、ここに村役場、農協支所、津田小学校、郵便局、診療所などがあったが、今残る公的機関は駐在所くらいである。対象地域の世帯数は220世帯、人口は518人、65歳以上の高齢化率は55.4%である（2020（令和2）年の国勢調査）。

ここで2021（令和3）年4月2日から真庭市の委託



図7 まにわくん「二川ルート」車両
筆者撮影 2022.12



図8 まにわくん「津田ルート」車両
筆者撮影 2024.9

を受けて住民が住民を運ぶという形で「足」の確保を図っている。この地域にあった津田住民会を母体に津田コミュニティ交通協議会を立ち上げ、ここが真庭市と運行の契約を結んでいる。対象地域は、旧津田村と旧川東村下見の住民である。それまでコミュニティバス「まにわくん」吉ルート（週1日、1日1往復運行）及び吉・田原山上ルート（週2日、1日1往復運行）として定時定路線でタクシー会社が運行してきたが、この運行を止め地元団体がデマンド方式により自宅から目的地まで送迎するように改めた。利用の2週間前から前日の15時までに予約を行い、乗り合って利用する。運賃はコミュニティバス「まにわくん」と同じ大人1人200円である。

津田コミュニティ交通協議会は真庭市からの委託料で地元の人を雇用、報酬を払って運行全般を担っている。実際の運行は地元の退職者や希望者など登録者10人、このうち実働は3人、報酬は半日5,000円、客なし待機は4,000円となっている。車両は真庭市が用意した10人乗りワゴン車1台を使用する（図8）。週3日（月・水・金曜日）の原則午前8：00～12：00の間に1往復運行する。行き先は旧津田村内全域に加え旧落合町内の医院、病院、スーパー、農協、鉄道駅、行政機関などを想定している。運行開始の2021（令和3）年度から各年度の利用者数は、579人、692人、774人となっている。

この地域でも真庭市からの受託事業であるが、地元団体が住民を雇用し、その地域の住民を運ぶという共助的な運行が行われている。最近の動きとしては、地域内にある無人販売所で売る品物を市内のスーパーから運ぶという「貨客混載」での運行が検討されている。

なお、真庭市は2023（令和5）年10月2日から「チョイソコまにわ」というAI利用のデマンド型乗り合い送迎サービス（運賃片道400円）を旧落合町、旧久世町、旧勝山町内で開始したが、ここ旧落合町津田地域はこの運行があるので除外されている。

4. 3. 真庭市旧中和村地域^{ちゅうか}の例

中和村は岡山県北の中国山地南側に広がる蒜山高原の東端にあたり、北は鳥取県に接する。旭川水系に位置する湯原ダムに流れ込む下和川^{したお}の流域に各種施設、人家、田畑が点在し、冬季は積雪がある。

集落は湯原ダム湖に近いところから上流の県境に向けて、初和、真加子、下和、吉田、別所の5大字がある。中心は下和で旧中和村役場（現・真庭市役所中和出張所）、中和小学校、郵便局、駐在所等がある。商店は吉田に1軒だけあり、訪問販売も手がけている。

中和村は1889（明治22）年6月の町村制施行以来そのまま村として継続してきたが、平成の大合併に



図9 まにわくん「中和ルート」車両
筆者撮影 2024.8

より2005（平成17）年3月に周辺5町3村とともに真庭市となった。村の南に位置する旧湯原町との結び付きが強いが、買い物、病院等は県境を越えて鳥取県倉吉市での利用も多い。かつては中和村を縦断して勝山―倉吉間を運行する県境越えのバス路線もあった。世帯数は204世帯、人口528人、65歳以上の高齢化率46.8%である（2020（令和2）年の国勢調査）。

この地域でも2007（平成19）年4月から真庭市のコミュニティバス「まにわくん」が運行してきた。別所―初和ルート²（週6日、1日6往復）、湯原―中和ルート（週2日、1日1往復）、後に上福田―中和ルート（週4日、1日2往復）を加え、地元の交通事業者に委託して運行した。2009（平成21）年10月からは村内を通過する幹線である久世（真庭市役所）―蒜山線の中鉄北部バスの後を受けて運行した。枝線といえる前3者を廃止して、2024（令和6）年4月1日から真庭市が地元団体に委託する共助型の運行を開始した。受託したのは中和コミュニティ交通協議会であるが、中和地域づくり委員会として里山留学やふるさと納税応援事業、収穫祭のイベントなど地域で活動していた団体をもとに交通事業を行う別組織を立ち上げたものである。

運行日は中和地域内で月～土曜日の7時30分から18時10分まで、湯原方面は火・木曜日の午前、上福田方面は月・水・金・土曜日の午前となっている。これは従来の定時定路線型バスの運行を踏襲した曜日、時刻になっている。中和地域内の便では小学生の通学利用もある。予約は2週間前から前日の16時までに行い、運賃は大人1人200円である。

中和コミュニティ交通協議会がドライバーとして地元の協力者を雇用して運行にあたる。現在10人が登録しているが、実働は3人である。この3人は、70歳代の元市役所職員、60歳代の定職はなく時々臨時雇用の方、50歳代の移住者でそば屋営業の方、他7人の内4人は移住者で冬は暇なので登録、という具合である。ドライバーの報酬は午前5,000円、午後5,000円である。車両は真庭市が用意したワゴン車（定員10人）1台を使用する（図9）。

運行を開始して5か月経過するが、月別利用者数は4月432人、5月470人、6月423人、7月350人、8月213人となっている。通学利用もあるので人口対比でも多い数字になっている。

5. 考察

現在は交通空白地有償運送という名称で統一されているが、ここで例にあげた前4例は公共交通空白地有償運送（旧称・過疎地有償運送）、後3例は市町村運営有償運送（交通空白）というかたちで始まったものである。例示のとおり、いずれも実際の場面では同じ地域に住む人が互いに助け合うかたちで「足」の確保を図っている。

前4例の運行主体は、2者がNPO法人、2者が町内会組織の認可地縁団体である。NPO法人によるものは、法人自体としては他の事業も行っており、事業の1つとして運送事業を行うというもの

² 別所―初和線は中鉄バスが休止後、1971（昭和46）年6月から中和村営バスが運行していた。

である。一方、認可地縁団体によるものは集落（町内会）内で自然発生的に始めた共助的運送事業を地方自治法第260条の2による認可地縁団体名で登録したものである。後3例は真庭市の委託を受けて地元団体が地元の人を雇用し、地元の人を運送しているものである。

表7 各地域・地区の運行状況

地域・地区名	運行開始 運行主体	運賃 (1乗車)	運行日・時間	運転者報酬	実運行人数 ・運行台数
阿波地域	2012.7.1 NPO法人	旧村内150円 河井駅300円	曜日制限なし 8～19時	350～630円/回 規定キロ以上 1km300円加算	4人 ・各自転車
笹目地区	2016.11.13 地縁団体	1km50円	制限なし	年10万円 (2023年例)	3人 ・1台
知社地区	2017.7.27 地縁団体	500円	曜日制限なし 8～17時	1回1,000円	2人 ・各自転車
鶴海地区	2020.10.1 NPO法人	200円	月～金曜日 8～13時	1回400円	4人 ・1台
二川地域	2020.6.1 地元団体	200円	月・水・金曜 1日2往復	1日9,000円	7人 ・1台
津田地域	2021.4.2 地元団体	200円	月・水・金曜 8～12時1往復	半日5,000円 待機4,000円	3人 ・1台
中和地域	2024.4.1 地元団体	200円	月～土曜日 7:30～18:10 別に旧村外ル ートあり	午前5,000円 午後5,000円	3人 ・1台

(資料：筆者ききとりまとめ)

各地域・地区の運行状況をまとめたものが表7である。運賃は150円から500円、また1kmあたり50円などといずれも低額に設定されているので、高齢者でも十分外出の実現が可能と考えられる。運行日は前4者の公共交通空白地有償運送該当では自由度が高い運送がなされている。笹目地区では運転者が可能であれば、いつでも対応となっている。まさに家族扱いのような対応である。最近開始した中和地域は市町村有償運送該当で、二川や津田に較べ週6日、長時間の運行となっているが、これは廃止前のコミュニティバスの運行を考慮してこのような運行となっている。運転者の報酬は前4者はボランティア要素が強く低額に設定されている。後3者は真庭市からの委託料によるもので半日5,000円から1日9,000円と退職者等の就業に足る額になっている。実働の運転者はそれぞれ2～7人となっているが登録者はこの2倍程度はいる。

公共交通空白地有償運送に該当するもので、現在残っているのは笹目地区及び知社地区の認可地縁団体によるもの、廃止されたのは阿波地域及び鶴海地区のNPO法人によるものである。廃止の要因は運行主体の違いによるものではなく、料金を含めて、より利便性が高い市営デマンド型乗合

タクシーが津山市及び備前市でそれぞれ導入されたことによる。それがなければこの運送事業は有効に継続して利用された可能性が高い。

しかし、旧吉永町笹目地区は備前市であり、市営デマンド型乗合タクシーが導入されているが、この地区は備前市最北端に位置し、同タクシー車両の配置が遠く、また、この地区の人は備前市内でなく隣の和気町に出る機会が多いので、学区内しか利用できない乗合タクシーはほとんど利用せず、共助型の「ささめあい号」の利用が続いている。西粟倉村知社地区は小人数の集落のなか、自車を使って、まさに「たすけあい」感覚で隣人を運ぶという共助型の典型として存続している。

一方、真庭市が地元団体に運行を委託するケースでは、それぞれの地域に受託する適当な団体が存在している。地元でもその団体の活動によってまとまりが既にできている。そのなかから交通事業関連の団体を別に立ち上げ、その団体と真庭市が運行契約を行っている。逆に、真庭市は適当な委託先があることを見極めたうえで、運行地域を選定し、そこに委託しているといえる。そして、今後真庭市は、市が運営主体となる「市町村運営有償運送」型から一歩進めて前4者のような地域団体主体の「公共交通空白地有償運送」型を目指す、としている。³

このような共助による交通手段の例からみえる特徴点は、

- ① 運行の効率性 地元をよく知る人の運転で、戸口対応でも順路でも効率的な運行が可能である。
 - ② 利用者の満足 運転者は利用者の状況が把握できているので対応が容易であり、利用者は融通のきく利用が可能であり満足度が高い。
 - ③ 地元雇用の創出 運行にあたり地元の退職者や援助希望者の就業が可能であり、有効に人材が活用できる。
 - ④ 自治意識の醸成 住民の「自分のむらは自分達で協力してまもる」という意識が生まれ、地域コミュニティの融和が図られる。
 - ⑤ 財政負担の軽減 市町村における生活交通関係の委託料などで、交通事業者より地元委託の方が人件費など積算根拠上の単価が安く抑えられ、財政的な負担が軽減される。
- が考えられる。懸念される点として、
- ① それぞれに地域に事業の中心となるキーパーソンがいるが、ほとんどの団体でその人が高齢化しており、後継がスムーズにいくか危惧される。
 - ② 定年退職者も再雇用などで高齢になるまで働くため、運転者の確保が難しくなっているところがある。
 - ③ 迎え対象地域を設定しているが、その地域（集落）まで準備車両では、道路整備が不十分でたどり着けないところがある。（山上付近に1～2軒しかなく、手当てされない。）
 - ④ 利用者の個人的な理由として、共助型の利用で近所ゆえにドライバーとの相性が気になるとい

³ 2021（令和3）年2月15日開催 第31回真庭市地域公共交通会議

う例もある。⁴

である。

今後、鉄道、バス等の公共交通が望めない中山間地域などで移動手段を考えると、ここで取り上げたような隣近所間の共助による方法が考えられる。現在存続している例（笹目地区23世帯44人、知社地区20世帯40人）から見るとなるべく小さい集落を単位とする方が実施し易く、典型的な共助型運用が可能といえる。しかし、NPO 法人が行っていた運送事業でも、乗合タクシーの導入がなければ事業は継続されていた可能性が高く、この方法によることも可能である。いずれも投資的な経費はあまり必要でなく、話し合いや地元住民の同意の方が重要になる。実施にあたっては地方自治体を通じ、地域公共交通会議への付議などの手順が必要となるが、そのなかで実情を訴える必要がある。市町村の委託を受けて地元団体が共助型の運行をする場合でも、住民がこの受託運行を上手に利用して共助意識の醸成や地域の活性化に結びつけていく方法がある。

ここまで登録が必要な有償運送を前提にみてきたが、遠藤（2024）は無償で共助型運送を組織的に行っている例を取り上げ、担い手確保と事務局経費捻出の困難さを述べている。しかし、このような方法（運賃は徴収せず無償、もしくは実費の範囲内で収受）が現実にはある。無償運行は登録がないため把握は難しいが、岡山県でも浅口市及び真庭市にこのような例がそれぞれ1例はある。困難な面はあるが、次善に今後このような方法も考えられる。

本稿では岡山県内各地の共助による交通手段の確保について具体例をみてきた。これらはいずれも人口稀薄な中山間地域などで行われているものである。都市部においては近年「日本版ライドシェア」と称してタクシー事業者を実施主体にライドシェアの導入が開始されている。この流れが地方の人口稀薄地域におけるライドシェアにどのような形で影響するか注視していきたい。

謝辞

現地調査にあたって、各地域、地区の運行団体の代表者や関係者の皆様にはご多忙中、ヒアリングや撮影に多大なご協力をいただきました。地元の現実的な状況も分り、得るものが大でした。心から感謝申し上げます。

〈参考文献〉

- ・衛藤彬史（2018）：「交通空白地でのコ・ガバナンスの形成における課題」『農林業問題研究』第54巻第2号 pp.44-52
- ・野村 実（2022）：「共助交通の現状とその論点」『日交研シリーズ』A-860号 pp.48-59

⁴ 原田（2022）は相乗りに対する抵抗感を決定する要因について検証し、利用促進の障壁になることを述べている。また、三浦（2016）は個人的なつながりがある人の車を利用している、としている。

- ・ 山口 創（2021）：「中山間地域における高齢者の移動実態と共助交通の利用意向の調査」『2021年度公立鳥取環境大学サステナビリティ研究所事業報告』 pp.9-15
- ・ 原田峻平（2022）：「公共交通空白地での住民同士の相乗り促進のための一考察」『交通学研究』第65号 pp.83-90
- ・ 笠原正嗣（2023）：「交通空白地における共助型交通の可能性に関する一考察」『日本学論叢』第13号 pp.69-88
- ・ 遠藤俊太郎（2024）：「なかとんべつライドシェアー9年目に入った自助・共助の移動を支える「担い手」－」『運輸と経済』第84巻第8号 pp.82-84
- ・ 三輪富生・Chu Tien Dung・ZhengYan・剣持千歩・佐藤仁美・森川高行（2016）：「中山間地域における高齢者のための共助交通システムに関する基礎分析」（第53回土木計画学研究発表会、講演集）
- ・ 三浦綾華（2016）：「過疎地域における高齢者モビリティ支援の担い手の変遷－岡山県津山市阿波地区を事例に－」岡山大学環境生命科学研究科修士論文
- ・ 杉野耕一（2022）：「デマンド交通官民連携で進化－住民のニーズに対応、行政支出も抑制－」『日経グローバル』12/5No.449 pp.6-15
- ・ 青木 亮（2020）：「過疎地域の公共交通代替策に関する考察」『農業および園芸』第95巻第3号 pp.191-200
- ・ 猪田有弥（2020）：『ローカル・モビリティ白書2020』にしあわくらモビリティプロジェクト
- ・ 岡山県県民生活交通課（2016）：『共助による交通手段導入ガイドライン』

