



## 奈良県黒滝村における地域交通の課題と展望

久岡, 華子  
河本, 大地

---

**(Citation)**

兵庫地理, 68:39-48

**(Issue Date)**

2023

**(Resource Type)**

journal article

**(Version)**

Version of Record

**(URL)**

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/0100482455>



# 奈良県黒滝村における地域交通の課題と展望

久岡華子・河本大地

## I. はじめに

### 1) 研究背景

我が国では全国的に高齢化が進んでおり、それに伴い各地で地域の持続にかかわる問題が発生している。中山間地域においては、利用可能な公共交通機関の選択肢が少ないことが、ひとつの大きな問題となっている。中山間地域では、高齢者の自動車免許保有率が高く、自動車を運転し続ける高齢者も多い。それは、自動車が運転できなければ、買物や診察などの健康的な日常生活の維持に支障を来すためである(田中 2009)。

これまでは、人口減少やモータリゼーションの進展によるバス利用者の減少が、乗合バス事業の収益悪化につながり、路線の廃止や減便に至るといったケースが多かった。しかし近年では、運転手不足を背景として、利益を上げている黒字路線においても、廃止や減便を行う事業者も出てきている。バス運転手の慢性的な人手不足に加え、運転手の高齢化も問題とされており、今後も人手不足による廃止・減便が行われる可能性がある。日常的に路線バスを利用していた住民にとって、それが地域にとってタクシー以外の唯一の公共交通手段であれば、廃止による生活への変化は計り知れず深刻な問題となる(松田 2021)。

地域のモビリティが低下した多くの郊外地域では、市町村等によるコミュニティバスやデマンドタクシーの導入が広がっている。コミュニティバスとは、国土交通省の「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」(2005)において、『交通空白地域・不便地域の解消を図るため、市町村等が主体的に計画』するものと位置付けられている。コミュニティバスは、民間のバス路線よりも運行経路やダイヤを柔軟に設定できるため導入計画策定や運行改善に地域の声を反映させやすく、地域活性化につながっている事例がある(渡辺 2015)。また、コミュニティバスの路線にはさまざまなタイプがあり、既存のバスに関する導入手法だけ

では、地域社会内のニーズに十分対応できている路線ばかりでもない。運営面においては、実際に導入した場合に乗客数がどの程度になるのかといった予測が不明確で、導入の計画時に必要な選定や補助金の設定などを困難にしているように見受けられる(山口・浅野 1999)。

また、近年増加しているデマンド型交通は、運行形態についてはさまざまあるが、いずれも利用者の需要に応じて運行されるため、デマンド型交通と呼ばれている。国土交通省(2009)に従ってデマンド型交通を定義するならば、電話などを通じて表現される利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一つの形態と言えよう。利用するには予約が必要で、予約があった場合のみで運行されることから、定時定路線で運行される路線バスのように、利用者の有無に関係なく運行されることはなく、一般に輸送効率がよいと考えられている。

そのため、2000年代後半ごろから多くの自治体で導入されてきた(松田 2021)。デマンド型交通は、自動車を運転できない子供や高齢者、いわゆる交通弱者の移動手段を確保することへ大きく貢献し、交通サービスの低下への対策として有効に機能していると考えられる。特に高齢者が通院すること、そして買い物へ出かけることに大きく貢献している(砂田 2015)。運営面においては、定時定路線型とデマンド型の乗合タクシーについては運営経費の平均2割弱しか運賃収入で賄えないこと、不足分は国や都道府県の補助金や自治体からの赤字補填金で賄われている(市川 2013)。

そこで本研究では、中山間地域である奈良県吉野郡黒滝村を事例とし、地域で運行されている公共交通について取り上げ、その問題を見つけ、今後の地域交通に残されている課題や解決策を模索したい。

研究目的は、公共交通が不便な中山間地域における公共交通の利用実態を明らかにするとともに、非利用

者と利用者に対する生活支援と公共交通が存在する意義について明らかにすることである。

## 2) 研究方法

黒滝村におけるコミュニティバスの利用実態や利用者層を明らかにすべく、利用者が多い黒滝村国民健康保険診療所、およびコミュニティバスの本数が最も少ない地区である槇尾地区において、聞き取り調査を行った。

## II. 研究対象地域の概要

### 1) 黒滝村の概要

黒滝村は、第1図のように、奈良県のほぼ中央に位置する。北は桜の名所である吉野山のある吉野町に、東は大台山系が連なる川上村に、西は下市町及び五條市に、南は大峰山系のふもとにある天川村に境を接している。吉野山地の中央を南北に走る大峯山脈の北部の高峯の1つである大天井ヶ岳から四寸岩山への山嶺が村の東を限り、その付近から西に伸びる支脈に囲まれ、それから発する水を集めて黒滝川(吉野川の支流)は、村を灌漑して西流し、下市町丹生地区に出る。山地は自然環境と人々の努力により、吉野林業地帯として知られる美林が育てられ、谷底は集落が散在して農林業を主とする環境にふさわしい生産が営まれている。

地形や社会環境の関係で、経済、交通、生活等何れも西北方の吉野川本流溪谷から奈良盆地等の近畿中央部方面への指向性が強い(黒滝村史編纂委員会 1977)。人口は、住民基本台帳より630人(2022年12月1日現在)であり、平均標高490m、東西12km、南北10km、面積は47.7kmの溪谷型山村で、村域の97%が林野で河川沿いのわずかな平地や山麓斜面に民家が点在し、12カ大字に集落を形成している。林業の隆盛で江戸幕府の直轄支配を受ける頃には、黒滝郷として黒滝村の前身とも言える地域コミュニティが確立されるようになった。その後、明治政府が誕生し町村制が公布された1889年(明治22年)には黒滝郷は丹生郷と合併して南芳野村として発足する。しかし、当時の社会資本からみて経営するには難関となる事項が多く、再三の政府への働きかけにより、分村が認められ、1912年(明治45年)に黒滝村が誕生した。その後、1949年(昭和24

年)の境界変更を経て、現在に至っている(黒滝村ウェブサイト)。

また黒滝村では、長引く経済不況と村の基幹産業であった林業の不振の長期化で若年層の流出に伴う社会的減少、それに伴う少子高齢化が急激に進む自然的現象により、人口減少、少子高齢化率が大きな課題となっている。



第1図 黒滝村の位置関係  
(地理院地図を用いて作成)

### 2) 黒滝村の道路交通

黒滝村の主要街道として県道「下市・黒滝線」があり、現在「下市・洞川線」となっている。この線は、下市町岩森で前記の国道309号から左へ秋野川溪谷をさかのぼり、地蔵峠を越え村の中央部へ出る。地蔵峠の秋野川上流部鳥住付近は、なおS字形に屈曲した難路である。さらに東南方洞川方面への旧山上参りの道が県道に昇格した。しかし、従来盛んであった山上登山者にはほとんど利用されていない。

次に、村を東西に流れる黒滝川に沿う街道で、県道「五条・赤滝線」がある。これは、本村赤滝から黒滝川に沿って河流に沿って通じている。前記の南北方向の街道に対し、この街道は東西方向線として注意すべき

ものである。黒滝川の上流から中戸に下り、寺戸付近から河川の蛇曲が甚だしくなっているため、直線距離に比し実際の延長が非常に長くなっている。村から下市町丹生地区を経て西吉野村十日市で県道下市宗檜線と交差し、丹生川溪谷を離れ、西北方白銀山の南肩付近を越え五条に通じている。この街道は西吉野方面に行くのにも多く用いられている。十日市から下市・宗檜線により西吉野村の中心城戸に出ると国道 168 号に接続する。さらに、これを利用して南方十津川方面の奥吉野地方から熊野地方へも達することができる。

最後に、吉野川中流の下市から吉野山地の中部天川方面を結ぶ県道「天川丹生街道」がある。この街道は村の西部を通るため、その街道集落はもちろん村内中央部からは黒滝川沿いの道を下り長瀬に出てこれを利用することになった。この県道の難所の 1 つである下市町の広橋峠は特に改修に改修を重ねて現在の状態になったが、なお S 字形の大屈曲路である。他 1 つの笠木峠は本村笠木と天川村川合間の難所で、その急坂を除くため先に超丈夫に小トンネルを通したが、さらに 1970 年 (昭和 45 年) には大トンネル (延長 415 キロメートル) を開削して、自然の障害を相当除くに至った。1971 年 4 月には県道大淀北山線が国道 309 号 (水越吉野口-下市-川合-北山) として昇格指定され、改修もさらに進められたため、大阪方面・奥地方面に共に一層便利になった。

### 3) 地域交通の取り組み

黒滝村の交通を含めて吉野川中流の起点となった下市口駅前からの自動車交通開始の頃は、吉野は和中流へ近代交通機関の吉野軽便鉄道が 1912 年 (大正元年) 11 月に敷設開業されるや、吉野川北岸の大淀町下湊に下市口駅が設けられ、この駅が本村を含む吉野川中流の奥地黒滝・丹生・天川地方の門戸となった 1919 年 (大正 8 年) に南和自動車株式会社、大正末期に大峯及び吉野自動車株式会社が設立され、下市口を起点に鉄道に恵まれない奥地へバスやタクシーが通じた。そして下市口から天川村川合方面にバスが通ずると共に、そのバス路線は本村の西部長瀬・桂原・笠木集落を通過することとなった。昭和の初めには、下市口-洞川方面線が幹線となり、さらに秋野川上流から地蔵峠を越

え黒滝村に入る下市-黒滝線、黒滝川沿いに入る丹生-赤滝線も通じて、村はバス交通の恩恵を受けることとなった。太平洋戦争が起こり、1933 年 (昭和 18 年) には県下のバス会社が全部合併して「奈良交通株式会社」となり今日に至っている。

バス路線は村及び、天川方面に向かう路線をはじめ、下市口駅から諸方面に通じている奈良交通の路線があったが、経営状況により 2006 年 9 月末で村内路線を運休することとなった。現在は、大淀バスセンター～洞川温泉線の停留所で道の駅「吉野路黒滝」と、才谷～岩森線で才谷にて停留し、奈良交通バスが運行している。才谷は下市町であるが、そこまでコミュニティバス (以降、ふれあいバス) が運行し、奈良交通バスと接続している。

村が運営するふれあいバスは第 2 図のように町内全体を巡回しており、国道 309 号のすぐそばにある道の駅にて、大淀町の近鉄下市口駅と天川村方面を結ぶ路線バスと時間を合わせて接続することで、地域住民の足の確保を行っている。村内には、鉄道も路線バスも通っていないため、ふれあいバスが唯一の公共交通機関である。また、病院や高校、スーパーがなく、道の駅で路線バスに乗り継いで下市町まで出る必要がある。道の駅開設当初 (1993 年) は、ふれあいバスの運行は行われていなかった。具体的な要望は不明だが、奈良交通バスが運行していない時間帯や路線の移動手段として、2000 年 4 月から福祉目的で週 3 回 (月・水・金) に村内巡回バスの運行を行ったことが始まりでその後、奈良交通バスが 2006 年 9 月末で村内路線を運休するというので、同年 10 月より平日の運行を行い、名称も黒滝ふれあいバスと改め現在に至る。ふれあいバスの利用者の主な利用目的は、診療、役場での行政手続きや健康づくり教室への参加、奈良交通バスとの連絡、道の駅での買い物となっている。第 3 図のように、ふれあいバスは 2019 年度 (平成 31 年度) を機に利用者の減少が著しく見られるが、第 4 図のように通院タクシーに関しては利用者が増加の傾向にある。ふれあいバスは、診療所、道の駅がある地区の利用者が多い傾向が見られる。一方で、自動車登録台数は年々減少しているが 2018 年度 (平成 30 年度) の登録数は 387 台となっている。

また、黒滝村では65歳以上または障害者手帳を持っている人に限り通院タクシーという事業をおこなっている。通院タクシーでは、申請した人に対して年初めに上限5,000円のチケットを24枚配布し、それ以上お金がかかる場合は自己負担という形をとっている。この通院タクシーは、2021年度（令和3年度）46人が利用している。第1表は、黒滝村役場の企画政策課への聞き取りを基にした地域交通に関する実情と課題である。

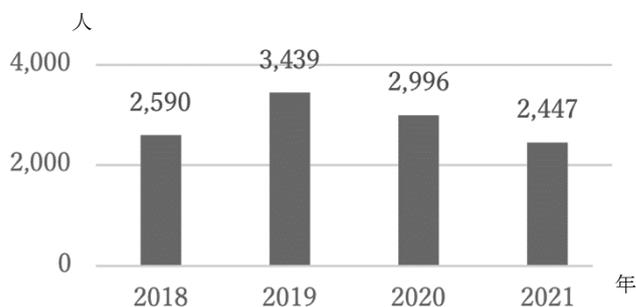
第1表 研究対象地域の実情と課題

利用者数 (2021年)	ふれあいバス：2447人 通院タクシー：46人
利用条件	コミュニティバス：条件なし 通院タクシー：65歳以上または障害者手帳を持っている人
金額	コミュニティバス：全線無料 通院タクシー：申請した人に対して年初めに上限5,000円のチケットを24枚配布し、それ以上は自己負担
国からの補助	過疎対策事業債
課題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1人あたりに対する金額が大きい(利用者が1週間あたり10人程度)</li> <li>・固定した人が利用しているのと、利用者数が減少しているため利用者数を増加させたい</li> </ul>
今後の地域交通について	・コミュニティバスからデマンドタクシーへの変更をしていきたい

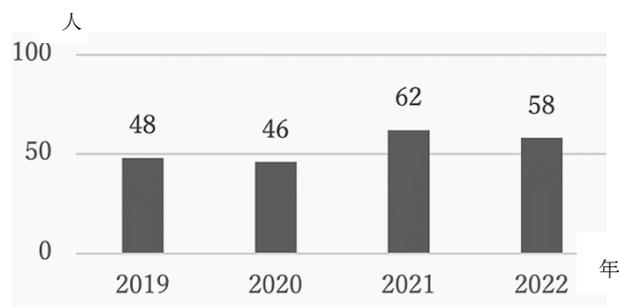
また、黒滝村のふれあいバスは、過疎対策事業債（以下、過疎債）<sup>①</sup>を使って運行している。黒滝村に当てられる過疎債のうちソフト分は3,500万円で、そのうちの900万円をコミュニティバス、申請された分の金額を通院タクシーに充てている。



第2図 ふれあいバスのルート図  
(黒滝村ウェブサイトより引用)



第3図 ふれあいバス利用者の推移  
(黒滝村役場企画政策課への聞き取りを基に作成)



第4図 通院タクシー利用者の推移  
(黒滝村役場保健福祉課への聞き取りを基に作成)

第5図は、2022年（令和4年）5月2日に改正された黒滝村ふれあいバスの時刻表である。運行の頻度をみると、最も早い便で朝6時半から、最も遅い便で17



第3表 診療所の聞き取り調査の結果

質問項目	回答
(ふれあいバスを) 利用しない理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車がある</li> <li>・バスが来る時刻を把握していない</li> <li>・自分で停留所まで歩くことができない</li> </ul>
買い物・通院の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自家用車</li> </ul>
デマンドタクシーであれば利用するか	<ul style="list-style-type: none"> <li>■利用したい                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後は年齢的にも免許を返納するから</li> <li>・車に乗らなくなれば</li> </ul> </li> <li>■利用しない                             <ul style="list-style-type: none"> <li>・年齢的にもまだ利用しなくてもいいから</li> <li>・介護が必要なため</li> <li>・車がないといけない地域に住んでいるから</li> </ul> </li> </ul>
通院タクシーは知っているか	知っている 29% 知らない 71%
(ふれあいバスが) どのようにになれば利用したいか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・停留所が家の近くにあれば利用したい</li> <li>・利用したい人が電話する形になれば利用する</li> <li>・バスが1時間ごとに通っていれば利用する</li> <li>・大淀町まで行ってくれたら利用する</li> </ul>

たら利用したいという意見が多かった。

しかし、介護が必要になるとふれあいバスやデマンドタクシーも利用できないという意見もあり、免許返納後に家以外での歩行が可能かどうかという点で考慮が必要となってくる。通院タクシーについては知らない人も多くいたが、知っている人でも全員利用したことがなかった。現時点で、デマンドタクシーへの変更はできないため、ふれあいバスをどうしたら利用した

くなるかという質問では、運行面や停留所がほとんどの地区が1つしかないというところから自宅近くであれば良いという点を挙げていた。

## 2) 槇尾地区での調査方法

診療所での調査方法と同様に質問項目に答える形式で実施した。槇尾地区の聞き取りでは、槇尾サロンの参加者3名に対し質問をし、ふれあいバスだけではなく、槇尾地区での生活や利用者のことについても聞き取りを行った。

### 1. 槇尾地区の概要

槇尾は、脇川の奥の集落で、槇尾川の最上流部、村道に沿う鏈村である。1969年(昭和44年)の山村振興計画によってこの集落に通ずる村道は改良が行われ、交通の便が良くなった。槇尾の名は植物のマキにちなむもので、マキを古くから急坂をこえて吉野山方面に出荷していた。また、集落は吉野の出垣内(でかい)で、役行者のわかれといわれ、昭和初年までは山越えて吉野へ詣でたという。

戦前最盛期には60戸まで数えたが、戦争直前に満州開拓団として20戸転出したこともあった。田は存在せず、畑がわずかに0.5haあり、それに対して山林は16.7haあるが、これも村で下位から3位の小面積にすぎない。けれども、山奥の集落ゆえに麦、雑穀はもとより、野菜なども生産が意のごとくならず、また1959年(昭和34年)の伊勢湾台風による災害では7人も死亡するなど、生活環境に恵まれないため離村者が後を絶たない状態であった。高校進学者もやがては離村してしまうという傾向が強かった(黒滝村史編纂委員会1977)。

2015年度(平成27年度)国勢調査において、槇尾の人口は32人<sup>②</sup>であったが、今現在では30人弱となっており、老年人口が全体人口の50%を占めている。また、槇尾地区でのふれあいバス利用者は1人で、それ以外の住民は自家用車を使って生活している。槇尾地区のふれあいバスの本数が、診療所・道の駅行の3本、鳥住・才谷行の4本、他は前日に電話しなければ利用できない便数3本の計10本<sup>③</sup>しかない。

## 2. 榎尾サロンについて

榎尾サロンという健康体操後に聞き取り調査を行った。榎尾サロンは、榎尾地区にある公民館にて毎週火曜日の9時30分から約40分間行われる体操である。これは、2020年度より、健康づくり・介護予防・地域のつながりを目指し、通いの場（サロン）のできる「いきいき百歳体操」の普及に取り組んでいる。榎尾地区では、今年の4月からこの活動が始まった。運動機能を高める体操を行うもので、ストレッチや椅子に座っての筋力トレーニングなどの内容となっている。

## 3. 回答者の属性

回答者の年齢は、60代2人、80代1人の計3名で3名ともふれあいバスを利用していない。榎尾サロン終了後、回答してもらった。

## 4. 回答した非利用者の実態

榎尾地区での聞き取り調査では、3名ともふれあいバスを利用していない状況であったため、第4表の聞き取り以外にも、買い物や通院のことや榎尾地区でふれあいバスを利用している人のことについても調査した。

第4表は榎尾地区での聞き取り調査の結果である。まず、買い物については大淀町や橿原市のスーパーでの買い物やコープ・生協を利用をしていた。また、通院については下市町の眼科、黒滝村内の診療所、南奈良総合医療センターに通院していることであった。ふれあいバスの利用については、免許返納後利用したいということであった。また、デマンドタクシーの利用については導入されたら利用したいということであったが、電話で予約以外にもQRコードを用いた予約方法があれば混乱してしまうという意見もあった。

次に、榎尾地区におけるふれあいバス利用者について、以前は3~4名の利用があったが、現在は1人暮らしの1名のみとなっている。その人は、2週間に1回他出子<sup>4)</sup>による支援により、大淀町まで買い物に行ったり、移動販売を利用したりしている。また、その人以外にも、月に1、2回用事をためてふれあいバスを利用する人もいる。寺戸地区の体操に行くのにふれあいバスを利用しているとのことである。

第4表 榎尾地区の聞き取り調査の結果

質問項目	回答
(ふれあいバスを) 利用しない理由	自家用車がある
買い物・通院の交通手段	自家用車
デマンドタクシーであれば利用するか	■利用したい ・あったら助かるから ・利用したいが、予約方法などのやり方次第によっては難しい
通院タクシーは知っているか	知っている 100%
(ふれあいバスが) どのようにになれば利用したいか	・地域の人が集まって貸切バスのようにできたら利用したい ・黒滝村内しか動いていないため、下市口や南奈良医療病院まで行ってくれたら利用したい

## IV. ふれあいバス利用者の実態

### 1) 回答者の属性

回答者の年齢は、70代1人、80代2人の計3名である。うち1名は診療所で回答してもらい、他2名は自宅や店舗を訪問し聞き取りを行った。

### 2) 回答者の利用実態

第5表の中でも診療所での聞き取り調査では、ふれあいバス利用者1名に聞き取りを行うことができた。その人は自家用車を持っていないため、買い物や通院のためにふれあいバスを利用しているということであった。改善点については、土日祝日の運行について挙げており、デマンドタクシーへの変更もしてほしいということであった。

自宅や店舗への聞き取り調査では、自宅の方は買い物については、ふれあいバスを利用し、近所の人と一緒に乗って買い物に連れて行ってもらう、コープ・生

第5表 ふれあいバス利用者への聞き取り調査結果

質問項目	回答
利用する理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 買い物や通院</li> <li>・ 郵便局などへの手続き</li> </ul>
改善点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 土日、祝日が運行していないから運行してほしい</li> <li>・ ない</li> </ul>
デマンドタクシーに変更してほしいか	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 変更してほしい <ul style="list-style-type: none"> <li>・ あったら嬉しいから</li> <li>・ 直接品物を見て商品などを買いたいから</li> </ul> </li> <li>■ 変更してほしくない <ul style="list-style-type: none"> <li>・ ふれあいバスに慣れているから</li> </ul> </li> </ul>
通院タクシーは知っているか	知っている 100%

協を頼んでいるということだった。通院については、下市町の眼科に行く際に才谷～下市まで奈良交通が運行しているので、自宅近くの停留所から才谷までふれあいバスで向かい、そこから乗り換えを行なって眼科に向かうということだった。また、通院タクシーも利用しており、病院の行きはふれあいバスを利用し、帰りのみ通院タクシーを利用していた。

ふれあいバスについては、運転手の人がすぐ乗せてくれたり、待ってくれたりしてくれるため、自分が動ける間は乗りたいと言っていた。また、デマンドタクシーへの変更については、ふれあいバスの方が乗る時間等で慣れているため変更してほしくないという意見であった。

次に店舗運営をされている方は、買い物については子どもに行ってもらい、診療所への通院や郵便局などに向かうときにふれあいバスを利用されている。デマンドタクシーへの変更については、してほしいとの回答があり、店舗の運営をしているため、直接品物を見て買い物に行きたいという意見であった。通院タクシーについては、知っているが利用はしていないとのことであった。

## V. おわりに

本研究では、公共交通が不便な中山間地域における公共交通の利用実態を明らかにするとともに、非利用者と利用者への生活支援と公共交通が存在する意義について探るのが目的であった。

第一に公共交通の利用実態については、黒滝村では、奈良交通、ふれあいバス、通院タクシーの公共交通が存在しているが実際に聞き取り調査や利用実態が明らかになったのは、ふれあいバスと通院タクシーのみで、ふれあいバスは黒滝村内で十数人が利用しており、通院タクシーは年々増加傾向にある。また、通院タクシーについては、ふれあいバスと一緒に利用している人もいることが明らかとなった。一方で、聞き取り調査にて、70・80代以上でも自家用車を運転している人が多く、ふれあいバスの利用が全くない人もいた。

第二に非利用者と利用者の生活支援については、非利用者は本人や運転するご家族で買い物、通院を行っていたが、利用者は他出子による支援や本人が運転しないためご家族による支援、また近所の人の車に乗せてもらって買い物に行くなどの特徴が明らかとなった。さらに、利用者、非利用者に関わらず、コープ・生協を頼んでいる人もいた。

第三に公共交通が存在する意義については、黒滝村では自家用車を運転する方がほとんどの中で、ふれあいバスや通院タクシーを利用するのは自家用車を保有していない、運転できないという理由であり、ふれあいバスなどの公共交通が利用者の足となっていることが明らかとなった。調査の中で、「免許を返納したら利用したい」という意見や利用者から「ふれあいバスがあつてとても助かっている」という意見が多く黒滝村だけではなく、中山間地域の公共交通をより充実させていく必要があると考える。

一方で、調査を進めることによってふれあいバスに関する課題も上がってきた。

第一に土日祝日にふれあいバスが運行していない点である。これは、ふれあいバスの利用者がふれあいバスの改善点として挙げていた意見で、休日に買い物等に行くことができないため、困っているということであった。黒滝村役場の聞き取り調査から土日や祝日に運行していない理由は、運行経費の問題や利用者数の

少なさがある。ふれあいバスは1日の運行でおよそ200km走行しており、平日だけの運行で年間900万円かかっており、その上にふれあいバスの利用者が村内に10人程度しかいないため、1人当たりの金額が大きくなっていることが問題であった。もし土日や祝日に運行するならば、平日以外は全線無料ではなくバスの運賃を支払ってもらうなどの形に変更をする必要があるのではないかと考える。

第二に停留所が少ない点である。この意見は、ふれあいバスを利用していない人が、利用しない理由として挙げていた意見である。この問題に関しては、黒滝村の中でも人口が集中している地区である診療所や小・中学校前に停留所を増やすことも検討する必要があると考える。それ以外の地区も増やす必要がある場合は増やしても良いと思うが、ただ単に増やすのではなく、それぞれの地区の要望に合わせて変更していくことも必要である。

第三に、黒滝村以外でバスを運行していないという点である。現在、ふれあいバスは黒滝村内でしか運行しておらず、ふれあいバスを利用してスーパーや大きな病院などへ行くためには、奈良交通バスに連絡し、下市町まで行く方法を使っていくしかない。黒滝村以外でバスを運行するとすると、運行の費用が非常に大きくなり、他の市町村との連携も必要となってくる。この意見を受け入れるならば、現在のふれあいバスの利用者数が増えるかどうかなどの試験をした上で完全移行していくことや、また村の財政面を含めて熟考していく必要があると考える。

次に本稿の課題として、以下の二つを挙げる。ひとつは、ふれあいバスの利用者ならびに非利用者の回答数が想定より得られなかったという点である。本研究では、ふれあいバスの利用者が多い地区にある診療所と槇尾地区で行われる槇尾サロンという体操後に1人1人直接聞き取り調査を行なったが、診療所は特に時間が限られていたため、来院者全員に聞き取りを行うことができなかった。聞き取り調査を行った日は、新型コロナウイルス感染症のため時間が指定された調査だった上、来院者が少なかったため、回答が想定よりも得られなかった。また、槇尾地区での調査でも体操の参加者が通常よりも少なかったために回答数が限定

された。本研究は、何度も足を運んでの聞き取り調査を行う必要性があったと考えられる。

もうひとつは、ふれあいバスの利用実態についてである。本研究では、利用者への聞き取り調査が3名に対する形にとどまった。そのため、生活支援が他出子によるものなのか、一緒に住んでいる家族によるものなのか一部しか明らかにならなかった。黒滝村のふれあいバス自体の利用者が十数人ということもあり、全員に聞き取り調査を行い、年齢や生活支援について調査する必要性があったため、ふれあいバスの利用実態を明らかにするのは今後の課題である。その一方でデマンドタクシーへの移行については、ふれあいバスを利用していない人からもデマンドタクシーであれば利用したいという声や、それを必要とする住民も多いという意見も聞くことができた。そのため、ふれあいバスからデマンドタクシーへの移行について前向きに検討する必要があると考える。

2020年に始まった新型コロナウイルス感染症の流行は、ふれあいバスの利用者の減少の要因の一つでもあるが、その一方で中山間地域の自家用車の保有についても課題が見られる。自家用車がなければ行けないところもあれば、スーパーや病院が黒滝村内にないため自家用車が必要となる機会が多い。

持続可能な中山間地域の公共交通のためには、ふれあいバスや通院タクシーの併用やデマンドタクシーへの移行、また国や県からの支援を活用し、近隣の市町村と連携して柔軟に運営を行う必要があると思う。

## 謝辞

本稿を作成するにあたり、黒滝村役場企画政策課の上中久利様、並びに聞き取り調査にご協力いただきました黒滝村国民健康保険診療所所長の渋谷篤志様、診療所にて聞き取りにご協力くださいました黒滝村民の皆様、槇尾サロンに参加された皆様、聞き取り調査に協力してくださった黒滝村村民の皆様に、大変お世話になりました。深く感謝申し上げます。

## 注

### 1) 過疎対策事業債（ソフト分）

過疎対策事業債は、過疎地域自立促進特別措置法（平

成12年法律第15号)により過疎地域とされた市町村が、過疎地域自立促進市町村計画に基づいて行う事業の財源として特別に発行が認められた地方債である。

過疎対策事業債は、総務大臣が各都道府県に同意等予定額の通知を行い、各都道府県知事が市町村ごとに同意(許可)を行う。充当率は100%であり、その元利償還金の70%は普通交付税の基準財政需要額に算入されることとなっている。過疎対策事業際には、ハードとソフトがあり、黒滝村のふれあいバスや通院タクシーはソフト分により運営されている。

過疎対策事業債の対象経費は次のようなものを除き、将来に渡り過疎地域の持続的発展に資する事業を広く対象とする、1.市町村の行政運営に通常必要とされる内部管理経費、2.生活保護等法令に基づき負担が義務付けられている経費、3.地方債の元利償還に要する経費、4.地域の持続的発展に資することなく効果が一過性である事業に要する経費、とされている。

- 2) 宮崎県が提供している地理情報システム「ひなたGIS」を参照。
- 3) 令和4年5月2日改正の黒滝ふれあいバス時刻表を参照。
- 4) 本稿では、地域住民の子ども、地域住民の子どもの配偶者、地域住民の孫を「他出子」と表現する。

## 文献

- 市川嘉一(2013):全国市区調査から見たコミュニティバス・乗合タクシーの導入・運行・利用  
生活の変化に着目したコミュニティバス導入の全国的実態に関する考察「持続可能な生活交通」の視点に着目して、交通学研究第56号,p.107-114
- 黒滝村史編纂委員会(1977):『黒滝村史』  
黒滝村ウェブサイト:黒滝村の紹介  
<https://www.vill.kurotaki.nara.jp/profile/intro/>  
(2023年2月27日最終閲覧)
- 黒滝村(2022):黒滝村の現況,『黒滝村総合計画 後期基本計画 資料編』,黒滝村
- 黒滝村(2019):『広報くろたき』2019年4月号
- 黒滝村(2022):黒滝村ふれあいバス時刻表(令和4

年5月)

国土交通省総合政策局地域交通課(2019):中山間地域等における地域公共交通の状況について,国土交通省

[https://www.chisou.go.jp/sousei/meeting/chiisana\\_kyoten/rmo\\_yushikisyakaigi/r01-10-11-shiryoku6.pdf](https://www.chisou.go.jp/sousei/meeting/chiisana_kyoten/rmo_yushikisyakaigi/r01-10-11-shiryoku6.pdf) (2023年2月27日最終閲覧)

総務省(2021):過疎対策の概要について(令和元年度第7回過疎問題懇談会)

[https://www.soumu.go.jp/main\\_content/000666664.pdf](https://www.soumu.go.jp/main_content/000666664.pdf) (2023年2月27日最終閲覧)

田中耕一(2009):中山間地域における公共交通の課題と展望,経済地理学年報55, pp.33-48

長崎宏輝・吉田 真・神田笙太・原 遼平・張 詩遥(2019):中山間地域における住民主体の公共交通維持への取り組みとその背景—長野県伊那市新山地区を事例に一,地域研究年報41, pp.107-119

松田善臣(2021):浜田市予約型乗合タクシーの運行見直し基準についての一検討,総合政策論叢41, pp.51-68

森山昌幸(2013):中山間地域における公共交通政策,日本不動産学会誌26, pp.96-101

山口隆之・浅野光行(1999):地域特性を考慮したコミュニティバスの導入促進に関する研究,都市計画論文集34, pp.985-990

渡辺一真・小嶋 文・久保田 尚(2015):地域住民の生活の変化に着目したコミュニティバス導入効果に関する研究,政策と調査8, pp.73-85

(ひさおか はなこ・奈良教育大学教育学部生)

(こうもと だいち・奈良教育大学)