

中山間地域における公共交通維持に係る地域的対応
—岡山県美作市を例に—

Regional Measures to Maintain Public Transportation in Mountainous Areas
—A Case Study of Mimasaka City, 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56号 2023年12月 抜刷
Journal of Humanities and Social Sciences
Okayama University Vol.56 2023

中山間地域における公共交通維持に係る地域的対応 －岡山県美作市を例に－

片岡克巳*1

1. はじめに

地域の公共交通として、JR線、私鉄、乗合バス、タクシー等が挙げられるが、ここでは身近な生活交通として利用される乗合バスと乗合バス廃止後の交通手段を取り上げる。乗合バスはその縮小傾向がいわれて久しいが、岡山県で乗合バスの輸送人員が最大であったのは、1967（昭和42）年度であり、それ以降減少に転じる。そして、バス事業者は不採算路線の休止や廃止に踏み切るようになるが、これが顕在化するのが1970（昭和45）年である。廃止されそのままになった地域もあるが、多くの地域では廃止路線の運行に代替措置を講じている。以来、現在まで約50年間にわたり、様々な生活交通確保の方法が模索されてきた。この対応を具体的な地域でみていき、移行過程の把握とともに今後の「足」確保について考える。青木（2020）は公共交通維持について交通モード別の例示を行っている。三村ら（2021）は公共交通の再構築を現場から論考している。また、切通ら（2021）は中山間地域のモビリティの現状と課題について述べている。コミュニティバス、乗合タクシーなど交通モード別に論考したものは多いが、地域を中心に経年的に公共交通維持の変遷を取り上げたものは見いだせない。

本稿で取り上げる地域は岡山県美作市である。美作市は平成の大合併で勝田郡勝田町及び英田郡大原町、東粟倉村、美作町、作東町、英田町の5町1村という多くの町村が2005（平成17）年3月31日に合併してできた市である。岡山県の北東部、中国山地から南に盆地を経て吉備高原に懸る中山間地域である（図1）。南部にJR姫新線、北部に智頭急行*2が通るが、大部分の地域は民間の乗合バスに頼っていた。この撤退ののち、様々な代替措置がとられてきており、他の地域に較べて多種の施策をみることができ、今後のより適切な公共交通維持の方向性も考え易い。

まず、美作市の概要を述べた後、公共交通の移行状況を見る。広くこの地域でも民間バスが運行してきたが順次不採算により撤退していくという再編前の交通体系（第3章）。後を受けて町営バスほか代替民間バス会社が運行する撤退後の公共交通（第4章）。その後、合併により美作市になって、市域のバランスを考慮ながら統一的に市営バスを運行し、近年は順次デマンド型乗合タクシーへ移行している合併後の公共交通（第5章）。このような移行状況からこの地域の公共交通維持の対応を

*1 岡山大学大学院社会文化科学研究科博士後期課程

*2 智頭急行（株）智頭線の開業は、1994（平成6）年12月3日である。

みていく。そして、今後考えられる方向性を探る。

2. 美作市の概要

前述のように美作市は平成の大合併により5町1村*³が合併して成立したものである。(図2) 市役所本庁は合併前の美作町役場を使用している。

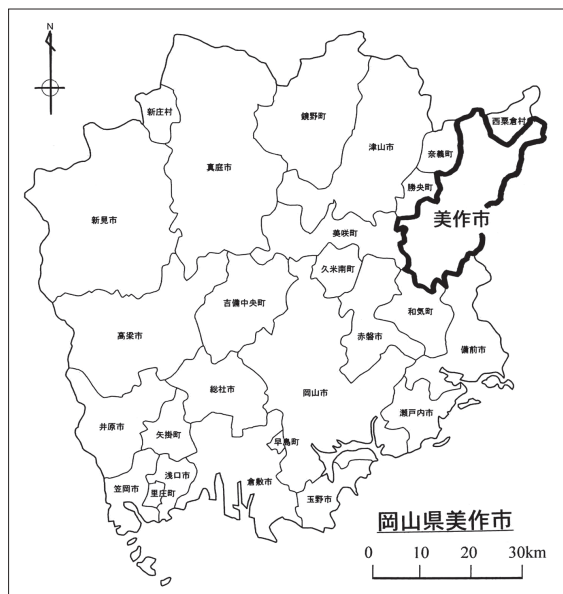


図1 美作市位置図



図2 美作市平成合併前の町村

そのうち5町は次のように1955（昭和30）年前後の昭和の合併で成立している。現在も昭和の合併前の旧町村を単位として輸送範囲などを決めることが行われている。

- | | | |
|--------------------------------------|-------|--------|
| ・勝田町、梶並村 | →勝田町 | } →美作市 |
| ・大原町、 <small>さのも</small> 讃甘村、大野村、大吉村 | →大原町 | |
| ・東栗倉村 | →東栗倉村 | |
| ・豊国村、湯郷町、林野町、豊田村、檜原村 | →美作町 | |
| ・江見町、土居町、福山村、粟井村、吉野村 | →作東町 | |
| ・福本村、河会村 | →英田町 | |
- （その他他村一部を含めて合併しているところもあり）

北部の東栗倉にある標高1,200から1,300mの中国山地から南へ吉井川の支流吉野川に沿って平地

*³ 以後の合併町村名の表記に「旧」は省く。文意の都合上必要な場合は「旧」を付する。

が開ける。東粟倉村を除く5町の中心、真加部（勝田町）、古町（大原町）、林野（美作町）、江見（作東町）、福本（英田町）では人家の集積が見られ、それぞれそこに町役場を置いていた。なかでも現在美作市役所を置く林野はかつての河川交通の要衝であり、倉敷と呼ばれ繁栄していた。現在でもJR林野駅や各方面にのびるバス路線が集まり交通の要衝となっている。市内に県立林野高校は残るが、旧大原町の県立大原高校及び旧作東町の県立江見商業高校は生徒数の減少により閉校している。大原高校跡には近年私立高校や医療専門学校が開校している。

2020（令和2）年の国勢調査による美作市の世帯数は10,793世帯、人口は25,939人となっている。1965（昭和40）年の美作市域は11,253世帯、人口は45,973人で、世帯数に比べ人口は大幅に減少している（人口減少率43.6%）。2020（令和2）年及び1965（昭和40）年の美作市旧町村別世帯数及び人口は表1のとおりである。美作町が世帯数、人口ともに最多である。両年の間に人口は4町村で半減を上回っている。人口減少の伴う典型的な中山間地域といえ、この人口減少が交通機関の輸送人員に大きく影響する。

表1 美作市旧町村別の世帯数及び人口

年	町村名	勝田町	大原町	東粟倉村	美作町	作東町	英田町	計
2020 (R2)	世帯数(世帯)	1,070	1,367	370	4,741	2,233	1,012	10,793
	人口(人)	2,526	3,324	905	11,330	5,322	2,532	25,939
1965 (S40)	世帯数(世帯)	1,483	1,678	440	3,842	2,680	1,130	11,253
	人口(人)	6,076	6,793	2,008	15,064	11,270	4,762	45,973

(資料：国勢調査)

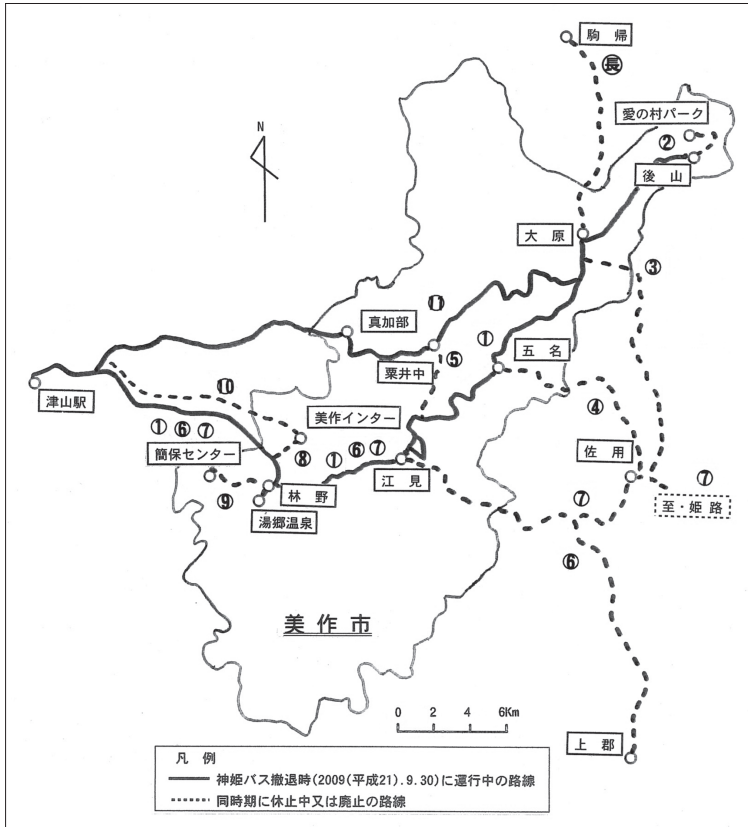
3. 再編前の公共交通体系

岡山県において乗合バスの輸送人員が最大であった1967（昭和42）年度前後にあたる、昭和40（1965）年代前半に現在の美作市域で一般乗合バスを運行していたのは次の民間3社と長距離バスである。県東北部で運行した神姫バス、津山方面から乗り入れていた中鉄バス、県東部で運行した宇野自動車、そして地元の人も利用した長距離路線である。これらが人口減少やマイカーの普及などにより休廃止に踏み切り撤退していく。

3. 1. 神姫バス

昭和40（1965）年代には大原町に神姫バス大原営業所（1974（昭和49）年9月15日に湯郷営業所大原出張所となる。）が置かれ、ここを中心に大原町内及び周辺は神姫バスが運行してきた。しかし、不採算による縮小過程で、神姫バスは2009（平成21）年9月30日をもって高速バスを残し、一般路線バスは岡山県から撤退する。後を地元貸切バス会社6社が設立した（株）美作共同バスが美作市の補助を受けながら運行する。

神姫バスの美作市内各路線の状況は図3のとおりである。運行したそれぞれの路線の概要を次に述べる。



○内の数字は
路線別説明の
数字に対応

図3 美作市内の神姫バス路線（神姫バス資料により筆者作成）

(1) 大原－江見－林野－湯郷－津山線

この路線は、1947（昭和22）年に神姫合同自動車（後の神姫バス）が日ノ丸自動車（本社・鳥取市）から買収した岡山県内の主要路線であった。大原から作東町の中心江見、美作町の中心林野、湯郷へ寄り、勝央町の中心勝間田を経て津山に行く路線である。湯郷温泉利用者の輸送や津山の郊外路線としても機能し、神姫バスの幹線と言えるものであった。(図4)便数の多かった1970（昭和45）年には、大原－林野間でみて12往復、林野－津山間でみて16往復の運行があった。これが2009（平成21年）の岡山県からの撤退前には両区間とも平日6往復、土日祝日4往復までに減少していた。神姫バスの撤退後美作共同バスが大原から勝間田までを引き継いで運行している。



図4 大原を出る津山行神姫バス
(資料：筆者撮影 2009)

(2) 大原－後山－愛の村パーク線

大原町の中心部と東栗倉村を結ぶ路線であり、東栗倉村にとっては重要な路線であった。運行開始は1959（昭和34）年8月15日で、当初大原－後山間を3往復した。大原町東栗倉村学校組合立大原中学校への通学にも利用され、通学便は大原中学校まで運行された。1992（平成4）年当時は大原－後山間で1日に5往復運行されている。1999（平成11）年には3月から11月の土・日・祝日に限り後山から延長し、「農」をテーマした観光施設「愛の村パーク」まで運行した。しかし、この運行は1年限りであった。その後も大原－後山間で1日5往復の運行を行ったが、2009（平成21）年9月30日の神姫バス撤退前には、平日4往復、土曜日3往復、日曜祝日運休となっていた。神姫バス撤退後は美作共同バスが引き継いで運行している。

(3) 大原－佐用線

大原町から県境を越えて兵庫県佐用町を結ぶローカル路線である。昭和40年（1965）年代から1日5～6往復の運行が続けられてきたが、1994（平成6）年12月3日に並行する智頭急行智頭線が開通し、利用者はさらに減少し、1996（平成8）年7月1日にこの路線を休止した。休止前にも5.5往復は運行していたが、休止に伴う代替措置はとられなかった。

(4) 五名－佐用線

作東町北部の五名から県境を越えて兵庫県佐用郡旧江川村の中心豊福を経て佐用町佐用に至る延長14.5kmの路線である。詳細は不明であるが、1949（昭和24）年4月11日に路線免許を得ている。そして、昭和30（1955）年代にはずっと1日2往復の運行が確認できる。休止許可日は1969（昭和44）年8月11日である。作東町内には五名、東五名、宮原、奥地の4か所に停留所が設けられていた。

(5) 江見－粟井中線

短命な路線で詳細は不明であるが、1967（昭和42）年7月27日に作東町溝口236番地先から同町粟井中1667番地1地先まで5.1kmの路線免許を新たに得て、作東町役場前－粟井中8.1kmという路線で運行された。休止日は1969（昭和44）年4月1日、廃止許可日は1971（昭和46）年4月1日である。よって実際の運行はおよそ1年半と考えられる。

停留所は、江見役場前、川崎、吉田、芦河内橋、鯉、口瀬戸、奥瀬戸、瀬戸鉦山前、大師、本谷口、粟井中で、運行の所要時間は22分であった。

1967（昭和42）年4月に粟井中学校が江見にある作東中学校に統合され、そのスクール兼用便として神姫バスが運行、同社休止後は作東町直営のスクールバスが運行した。

(6) 津山－湯郷－林野－江見－上郡線

岡山県北東部と兵庫県の上郡を結んだ路線である。確認できる1956（昭和31）年5月以降津山－上郡間で1日1往復の運行が続けられた。これが1975（昭和50）年に湯郷－上郡間に短縮されている。そして、1983（昭和58）年10月1日に休止したが、代替措置はとられなかった。

(7) 特急・姫路－江見－湯郷温泉線

姫路から湯郷温泉への入浴客輸送を目的に1968（昭和43）年3月19日から午前、午後の各1往復が運行された。途中に停留所も設けられ、相互間の利用も可能であった。（図5）美作市内には、「土居」、「江見役場前」、「宮の原」、「林野上本町」、「林野バスセンター」と「湯郷温泉」停留所が設けられた。この運行は1977（昭和52）年2月14日までで一旦運行を休止した。

その後、姫路－湯郷温泉線の再開ということで、2003（平成15）年1月9日から運行を開始したが、利用客が少なく同年8月17日までで運行をとりやめた。曜日を限っての運行や2003（平成15）年4月4日から休止までは津山（「伏見町」、「津山駅」）まで路線延長などしたが短命に終わった。この時の岡山県内の停留所は「伏見町」、「津山駅」を除いては「湯郷温泉」だけであった。

(8) 美作インター－林野バスセンター－湯郷温泉線

中国道のハイウェイバスに美作インター停留所が設けられており、ここの乗降客を美作町の中心部や湯郷温泉に運ぶ目的で、1981（昭和56）年4月16日からこの路線が運行された。1日7往復で中国道のハイウェイバスに接続する形で運行された。運行開始時の停留所は美作インター、林野バスセンター、湯郷温泉上の3か所のみであったが、後に美作中央病院、入田他にも停車するようになった。この系統は2000（平成12）年10月1日に廃止された。

(9) 美作インター－林野バスセンター－簡保センター線

英田郡美作町中山に1979（昭和54）年11月23日、美作湯郷簡易保険保養センター（後の「かんぼの宿」）が開設された。この宿泊施設への利便を図るために1985（昭和60）年10月1日から美作インター－林野バスセンター－簡保センター線を運行した。利用者が少なく1999（平成11）年9月16日、林野バスセンター－簡保センター間が休止された。地元民の施設利用には利用されたが、生活路線というより観光路線といえるものであった。なお、この「かんぼの宿美作湯郷」は2015（平成27）年8月30日（日）をもって営業を終了している。

(10) 湯郷－林野－（高速）－津山線

林野バスセンターに併置された神姫バス湯郷営業所の車両を中国道の津山発大阪行高速バスに使用していた。その林野－津山間の回送車両を実車扱いにして1984（昭和59）年10月1日から運行した。ローカル路線の運行が終わった深夜近くの津山からの帰宅等に利用された。

- ・ 林野バスセンター－美作インター－（高速）－津山駅
- ・ 湯郷温泉上－林野バスセンター－美作インター－（高速）－津山駅



図5 姫路－湯郷特急バス案内
(会社配布資料)

その後、2000（平成12）年10月1日湯郷営業所が閉鎖され、津山に営業拠点を移設したためこの運行は廃止された。

(11) 大原－粟井－真加部－津山線

大原から津山へ短絡する路線として2006（平成18）年4月3日から大原－粟井－真加部－津山線の運行を開始した。運行は1日2往復（うち1往復は後山が始発終着）で、主に津山市内の高校へ通学する生徒が利用したが、一般の人でも利用できた。神姫バス撤退後は美作共同バスが終点を津山から勝間田駅に変更して運行を引き継いでいる。津山への通学生は真加部バスターミナルで美作市営「勝田バス」に乗り換える。

3. 2. 中鉄バス

中鉄バス^{*4}は岡山県北では津山周辺で運行しているが、美作市内（合併前の勝田町、美作町）にも乗り入れていた。

(1) 津山－真加部－梶並－立木線

中鉄バスが1943（昭和18）年9月30日に津山－真加部－梶並間で運行開始、1954（昭和29）年7月1日に立木まで延長した。この路線で運行便数が最大である1967（昭和42）年には津山－立木間5往復、津山－梶並間4往復、津山－真加部間3往復を運行している。これら路線の同年度の年間輸送人員^{*5}の合計は定期111,815人、定期外343,439人、計455,254人となっており、1日あたり1,247人となり、当時この沿線で驚く程多くの利用者がいたことになる。しかし、利用客の減少により、1986（昭和61）年4月1日に梶並－立木間を休止、2002（平成14）年4月1日に津山－梶並間を休止する。この休止を受けて、2002（平成14）年4月1日から勝田町は代替措置として町営バス「かつたバス」を津山から梶並まで運行する。

(2) 日本原－勝間田－林野線

勝央町内の勝間田駅を発着点に運行していた日本原－安井－勝間田線を1958（昭和33）年に林野（美作町）まで延長した。この勝間田－林野間は神姫バスエリアになるため途中停留所は設けなかった。神姫バス、宇野自動車と路線が拮抗するエリアであり、路線拡大も意図したと思われるが、1969（昭和44）年6月21日には休止している。

3. 3. 宇野自動車

(1) 岡山－湯郷－林野線

岡山市と県北東部の多くの町を結ぶ幹線として機能する会社設立時からの路線である。山陽町、赤坂町、吉井町、英田町それぞれの中心地や湯郷温泉を經由して美作町の中心林野に至るものである。（図6）岡山－林野線の便数の変遷をみると表2のとおり年々減少している。特に2013（平成25）

^{*4} 中国鉄道（株）が1967（昭和42）年1月1日に商号変更して中鉄バス（株）になる。現在津山周辺は中鉄バス（株）の全額出資子会社の中鉄北部バス（株）が運行している。

^{*5} 運行系統別輸送実績報告書（昭和42年度）による。

年の改正で大幅に便数が減少し、危機感をもった沿線市町は同年4月1日から後述する赤磐市広域路線バスの運行を開始し、これを補うかたちにした。



図6 林野のりばを出る岡山行宇野自動車
(資料：筆者撮影 2020)

表2 岡山－林野線便数の変遷

年	岡山行	林野行	年	岡山行	林野行
1960 (昭和35)	18便	18便	2005 (平成17)	15便	15便
1965 (昭和40)	20	20	2010 (平成22)	11	11
1970 (昭和45)	20	20	2011 (平成23)	8	8
1975 (昭和50)	21	20	2012 (平成24)	8	8
1980 (昭和55)	19	16	2013 (平成25)	3	3
1985 (昭和60)	15	14	2014 (平成26)	3	3
1990 (平成2)	15	14	2015 (平成27)	2	3
1995 (平成7)	14	14	2020 (令和2)	2	3
2000 (平成12)	15	14			

(資料：宇野自動車各年の時刻表)

(2) 林野－真加部－豊沢線

宇野自動車が1950 (昭和25) 年3月20日から運行した路線である。美作町の中心林野とその北部に位置する勝田町、奈義町を結ぶものである。1960 (昭和35) 年には1日8往復、1970 (昭和45) 年にも8往復、1978 (昭和53) 年の休止前には5往復が運行されていた。不採算路線として1978 (昭和53) 年6月1日休止した。この代替は後述の豊沢交通が担うことになる。

(3) 林野－真加部－小野上線

林野－真加部－豊沢線の経路上にあたる勝田町真加部の小畑から分岐して作東町旧粟井村の小野へ行く便を1954 (昭和29) 年9月13日から運行した。一時、大原町滝まで延長された。その後、順次短縮され、1970 (昭和45) 年6月1日からは林野－真加部－小野上線として運行した。しかし、不採算路線として1978 (昭和53) 年6月1日休止した。その代替は先の林野－真加部－豊沢線とともに後述の豊沢交通が担う。

(4) 林野－豊久田線

美作町の中心林野から勝央町豊久田まで1953 (昭和28) 年10月16日から運行した。昭和30 (1955) 年代後半に休止して、1968 (昭和43) 年4月2日に廃止している。休止前には林野－豊久田間で2往

復運行されていた。路線拡大期に運行を開始したが、不採算路線として早々に廃止している。

(5) 勝間田－湯郷－岡山線

宇野自動車の主要路線である岡山－湯郷－林野線の湯郷から分岐して勝央町の勝間田に至る路線である。1951（昭和26）年5月1日から運行開始という記録が残る。昭和30（1955）年代後半から昭和40（1965）年代始めの間に休止し、1970（昭和45）年5月18日に廃止されている。運行便数は1日1往復ないし勝間田発岡山行の片便1便が長く続いた。

(6) 林野－柵原線

林野とかつて鉾山の街として隆盛を極めた柵原を結ぶ路線として、林野－柵原線があった。これには①長内経由②下山経由③周匝経由の3系統があり、表3の1965（昭和40）年6月12日改正時刻表をみると①4.5往復②1往復③1往復となっている。②と③の系統は昭和40（1965）年代前半に休止するが、①の長内経由は運行が継続された。しかし、1971（昭和46）年8月1日に休止し、後述の美作町営バスが引き継ぐ。

表3 林野－柵原線運行時刻
林野（湯郷温泉）柵原線

林野駅	經由地	柵原	柵原	經由地	林野駅
620	周匝	712	715	周匝	808
640	下山	730	730	長内	810
653	長内	735	1150	〃	1230
1100	〃	1140	1610	〃	1650
1330	〃	1410	1620	下山	1705
1450	〃	1530	1805	長内	1845
1725	〃	1805			

（資料：宇野自動車 昭和40.6.12 改正時刻表一部転載）

(7) 福本－横川－土居線

英田町の中心福本と作東町の姫新線土居駅を結ぶ路線である。運行開始は1951（昭和26）年4月1日となっている。1965（昭和40）年には福本－横川－土居間で1日2往復、福本－横川間で1往復が運行されている。このうち横川－土居間は昭和40（1965）年代前半に休止になり、その後、横川－福本－林野線として運行されたが、1971（昭和46）年5月20日横川－福本間も休止となった。この代替措置として、横川－土居間のうち福山－土居間は数年後に作東町営バスが、横川－福本－林野間は休止にあわせて英田町営バスが運行する。

3. 4. 長距離バス

(1) 鳥取－智頭－大原－姫路線

1950（昭和25）年4月から運行した長距離路線であるが、美作市内には大原と中町の2か所に停留所を設けて運行した。1975（昭和50）年当時をみると、鳥取－大原－姫路間の直通便が4往復、大原から姫路への便が1往復であった。この鳥取姫路間の長距離便は神姫バスと日ノ丸自動車（本社・鳥取市）が共同運行した。この他に経路が重なる大原－駒埴間1往復、大原－あわくら荘間2往復が神姫バスのローカル区間として運行された。

この長距離便は2001（平成13）年9月末をもって一旦途切れる。その後、鳥取自動車道が大原IC－西粟倉IC間を残しほぼ全通した2010（平成22）年3月28日の翌日から鳥取－姫路線を中国道・鳥取道経由で再開した。現在も神姫・日ノ丸の2社で1日4往復している。現在美作市内の停留所は「大

原インター」のみである。

(2) 岡山－津山－大原－鳥取線（西急・両備）

西日本急行バス（株）は、1951（昭和26）年11月15日から岡山－鳥取間の夜行バスの運行を開始している。運行経路は岡山－津山－林野－大原－智頭－鳥取であり、美作市内域には林野、江見、五名、大原の停留所が設けられた。当初夜行便2往復で運行を開始したが、1953（昭和28）年頃には岡山－江見間の昼行便も運行された。1954（昭和29）年7月、両備バス（株）はこの西日本急行バスを買収して、運行を継続した。最後は岡山－鳥取間の夜行便1往復になっていたが、1968（昭和43）年1月25日からの冬季運休を継続して休止路線とした。

(3) 岡山－津山－大原－鳥取線（神姫・中鉄・日ノ丸）

神姫合同自動車（株）、中国鉄道（株）及び日ノ丸自動車（株）（いずれも運行開始時の商号）の3社は、1952（昭和27）年3月18日から岡山－津山－林野－大原－智頭－鳥取という経路で岡山・鳥取間の長距離バスの運行を開始した。美作市内域には林野、江見、五名、大原の各停留所を設け、当初各社が昼行便1往復の計3往復を運行した。その後休止、再開を経て最終的に休止する前には3社で1日1往復の運行になり、1966（昭和41）年9月に休止した。

このように、昭和20（1945）年代後半から昭和40（1965）年代前半にかけては岡山と鳥取を結ぶ長距離バスが運行されこの地域でも利用されていた。

4. 民間バス撤退後の公共交通体系

4. 1. 廃止代替の豊沢交通バス

1978（昭和53）年6月1日に宇野自動車が林野－豊沢線及び林野－小野上線を休止したことを受け、奈義町に本社を置く豊沢交通（株）が同日からこの2路線を代替して運行する。この運行は道路運送法（以下「法」という。）第24条の2（当時）貸切自動車の乗合運行許可によるものであった。

林野－豊沢線は、それまで宇野自動車が5往復運行していたが、豊沢交通は当初7往復運行した。1985（昭和60）年4月8日から林野駅－林野高校前間で路線延長を行い、高校生の利便を図った。（図7）また、1988（昭和63）年4月21日から2000（平成12）年3月31日まではこの路線中渡里～林野駅間で上相、中尾経由の便を運行したが、この区間は後に美作町営バスに引き継がれた。多い時には林野・豊沢間で8往復を運行していたが、徐々に便数を減らし、休止前には平日のみ3往復の運行となっていた。そして、2018（平成30）年3月31日をもってこの路線を休止した。この代替は1年において奈義町営なぎバスが担うことになる。



図7 豊沢交通バス・林野－豊沢線
（資料：筆者撮影 2015）

一方、林野－小野上線も、宇野自動車の休止を受けて1978（昭和53）年6月1日から運行を開始した。宇野自動車は休止前に同区間を5往復していたが、豊沢交通は6往復の運行とした。そして、利用客の減少により2008（平成20）年9月30日をもってこの林野－小野上線を休止した。この代替として美作市は勝田総合支所－小畑－小野上間で勝田地域福祉バスを無料で運行したが、3年半後の地域に乗合タクシー「いこタク」が導入され廃止された。

4. 2. 廃止代替等の町村営バス

民間バスの休廃止を受けて関係町村が町村営バスの運行を次のように開始する。当時の町村営バスはなくなった路線だけを肩代わりするというもので、町村全体の交通を考えてのものではないといえる。寺田（2016）は模索中の自治体運営の運行形態について例をあげて述べている。

4. 2. 1. 勝田町営バス

中鉄バスが2002（平成14）年4月1日に津山－梶並間を休止する。この休止を受けて勝田町が同区間で町営バス「かつたバス」を運行する。（図8）梶並から勝田町の中心真加部を經由して津山に至る幹線的路線である。津山－梶並間3往復、津山－真加部間0.5往復を運行、運賃は大人津山－梶並間700円とした。中鉄バスは津山－梶並間4往復、津山－真加部間平日2往復の運行で、津山－梶並間の運賃は1,090円としていた。運賃面では利用し易いものになっている。



図8 勝田町「かつたバス」開業
（資料：筆者撮影 2002）

利用状況は、2002（平成14）年度から2004（平成16）年度まで各年26,868人、25,843人、23,964人と2万人代で推移している。この運行は2005（平成17）年に合併後の美作市に引き継がれる。

4. 2. 2. 美作町営バス

美作町は宇野自動車の林野駅－長内－柵原線の休止を受けて、1971（昭和46）年8月1日から同区間で町営バスの運行を開始した。林野駅－柵原病院間15.6kmに23の停留所を設け、1日4往復した。1972（昭和47）年2月1日からは栄町～温泉前間で、宇野自動車が多くのを運行する吉野川西岸の経路から公共交通機関のない東岸の三倉田を通るように経路変更している。

その後、3往復に減便し、2000（平成12）年4月1日からは2往復とし、車両の空き時間で町内を広く循環する新しい2路線を設定した。役場を起点として、豊田・原・豊国地区を廻る路線及び巨勢・湯郷・豊田・田殿を廻る路線である。利用料金は林野駅－柵原病院線を含めて100円均一とした。この運行は合併後の美作市に引き継がれる。

4. 2. 3. 作東町営バス

民間バスの休止後数年を経過するが、作東町は1972（昭和47）年3月1日から廃止代替バスとして、2つの路線で町営バスの運行を開始した。江見駅前－福山支所前間15.1kmと作東町役場前－四ツ角間8.0kmである。前者は作東町の中心江見と旧福山村の中心部と結ぶ宇野自動車の休止路線であり、後者は江見と旧栗井村の中心部を結ぶ神姫バスの休止路線である。両路線とも1日に3往復運行された。運賃は江見駅前－土居駅前間50円、江見駅前－福山支所前間120円、作東町役場前－四ツ角間70円であった。この運行は合併後美作市に引き継がれる。

4. 2. 4. 英田町営バス

宇野自動車の福本－横川間の休止を受けて、1971（昭和46）年5月20日から英田町が横川－福本－林野間で町営バスの運行を開始した。福本－林野間については、吉野川東岸は宇野自動車が多数の便を運行していたので、川西岸の下山、位田経由とした。川西岸もかつて宇野自動車が運行していた路線であるが、運行は途切れていた。横川－福本間で3往復、福本－林野間を2往復した。運賃は横川－福本間が70円、福本－林野間が80円、通して横川－林野間が140円であった。

1983（昭和58）年5月1日には福本－名杭間の路線が設けられ、1993（平成5）年1月4日には城田まで延長された。

加えて、2004（平成16）年4月1日から新たに町の中心福本から津山市内へ短絡する町営バスの運行を開始した。従来津山へは林野駅までバスで行き、JR姫新線に乗り換えていた。経路上の町内には停留所を設け、町外はノンストップで津山市内の作陽高校前、津山東高校前、津山市役所前、津山高専前、津山中央病院を経由してジャスコ津山店（現・イオン津山）まで運行した。1日4往復、月曜から土曜日の運行、運賃は英田町内から津山市内まで500円とした。同年10月1日からは、津山市内の中心部、美作大学前、大手町、農協会館前の各停留所を増設した。これらの運行は合併後の美作市に引き継がれる。

4. 2. 5. その他の町村営バス

次にあげるものは廃止代替ではなく、町村が福祉的な見地から無料で運行してきたものである。これらは生活交通の統一的な運行見直しの中で（4）作東町江見地区循環線を除いて再編されていく。

（1）勝田町福祉バス

勝田町は1998（平成10）年7月3日から勝田町福祉バス「きらら号」として、当初月曜日と金曜日の週2日、右手－梶並－真加部－宗掛間2往復、東谷上本谷－梶並間1往復の運行を開始した。後に週3日に増便されている。利用料は無料であるが、おおむね60歳以上の人を対象にしていた。この運行は合併後美作市に引き継がれ、後述の乗合タクシー「はなこさん」の再編がなされる2012（平成24）年3月末まで運行された。

（2）大原町福祉バス

1980（昭和55）年5月に老人福祉センターと中央公民館を複合した大原町総合センターが完成した。

この施設利用のために大原町はマイクロバスの運行を開始した。日時を定め各地区又は集落を定期的に廻り送迎するものであった。主に老人福祉センターと近くの大原病院の利用者を対象とした。この運行は合併後美作市に引き継がれ、「美作市高齢者輸送用自動車運行管理に関する規則」が制定され、これによって運行が継続された。そして、2014（平成26）年4月1日から美作市営大原バスが運行されるにあたり、この運行は廃止された。

(3) 東粟倉村巡回バス

無医村である東粟倉村は隣町の大原町にある町立大原病院（現在は美作市立大原病院）への通院のための巡回バスを運行した。65歳以上の人を対象に、週2日、1日2～3往復、村内から大原病院まで運行した。運賃は無料で東粟倉村が東粟倉村社会福祉協議会に委託して運行した。

この運行は合併後美作市に引き継がれ「美作市高齢者輸送用自動車運行管理に関する規則」により運行が継続された。そして、2014（平成26）年4月1日から美作市営東粟倉バスが運行されるにあたり、この運行は廃止された。

(4) 作東町江見地区循環線

作東町江見の中国縦貫自動車道北側の小高い丘の上を作東町総合中央公園として、多目的グラウンド、B&G海洋センター、屋内ゲートボール場、農村広場等を整備した。そこを「バレンタインパーク作東」と銘打って、引き続き各種施設を建設していった。1993（平成5）年1月25日には作東町役場をここに新築移転した。これらは江見の中心部からはずれ、丘の上ということで、作東町は無料の巡回バスを運行した。役場と旧役場周辺の江見の街を結ぶもので、1日8循環した。その後、同パークには美術館、図書館、ホテルなどが建設された。この運行は合併後の美作市に引き継がれ、現在も運行している。

4. 3. 美作共同バスの設立と運行開始

神姫バスが岡山県内の一般路線を休止するにあたり、美作市と地元貸切バス事業者の協議により、新たに法第4条乗合バス会社を設立する。2009（平成21）年7月7日、地元美作市内の大原観光交通（株）、明石観光バス（有）、英田観光バス（英田交通（株））、（株）中国自動車、（株）のと香及び（株）吉野自動車の6事業者が出資し、株式会社美作共同バスを設立した。そして、神姫バスの休止を受けて同年10月1日に運行を開始する。



図9 美作共同バス・大原駅発勝間田駅行
(資料：筆者撮影 2009)

神姫バスの休止路線のうち津山市内に入る路線を除く①大原駅－真加部－勝間田駅②大原駅－湯

郷温泉－勝間田駅（図9）③後山－大原駅④後山－大原駅－大原中学校、の4系統を運行することになる。これは美作市内と勝央町内の路線である。その後、路線の拡大は見られない。

運行開始から車両数は5～6両、従業員数も11～9名とあまり変化はみられない。輸送人員は表4のとおり増加傾向にあったが、近年は新型コロナ禍による出控えも影響してか減少している。現在は当初出資した6社のうち4社が撤退し、2社出資の会社になっている。

表4 美作共同バス年間輸送人員

単位: 人

年度	平成21 (2009)	平成22 (2010)	平成23 (2011)	平成24 (2012)	平成25 (2013)	平成26 (2014)	平成27 (2015)	平成28 (2016)
輸送人員	41千	82千	79千	68千	81千	74,417	77,380	90,155

平成29 (2017)	平成30 (2018)	平成31 (2019)	令和2 (2020)	令和3 (2021)
105,485	112,055	113,460	102,200	88,695

(資料：中国地方バス要覧)

5. 平成大合併後の美作市の公共交通

5. 1. 美作市営バスの運行

合併後、前記の町営バスを引き継いだもの、新たに地域的なバランスを考慮して路線を設けたものの、あわせて全旧町村で市営バス運行されることになる。法第79条による市が運営する自家用有償旅客運送である。

5. 1. 1. 美作市営勝田バス

勝田町営「かつたバス」は合併後も運行内容は変わらず、美作市に「勝田バス」として引き継がれた。現在も津山－梶並間1日3往復、津山－真加部間0.5往復、運賃は津山－梶並間大人700円となっている。津山を結ぶ路線として他の市営バスに比べ幹線の要素が強い。

利用状況は、2008（平成20）年度24,416人、2013（平成25）年度22,157人、2018（平成30）年度16,968人、2022（令和4）年度15,057人と減少傾向にある。

5. 1. 2. 美作市営大原バス

合併他地域で既に運行されていた旧美作町の市営美作バス、旧作東町の市営作東バス、旧勝田町の市営勝田バス、旧英田町の市営英田バスに合わせて旧大原町、旧東栗倉村でも市営のバス運行を計画した。その試行段階として「美作市コミュニティバス運行事業に関する規則」を制定し、旧大原町内で2013（平成25）年11月1日からコミュニティバスの名



図10 美作市営大原バス
(資料：筆者撮影 2020)

称で無料バスの運行を開始した。そして、2014（平成26）年4月1日から美作市営大原バスとして本格運行されるようになった。（図10）これで次の東粟倉村とともにすべての旧町村で市営バスが運行される形となった。

運行日は月曜日から金曜日、讃甘線、大原線、大野線、大吉線の4路線で町内をカバーし、それぞれ1日3循環の運行となっている。運賃は大人200円、小学生、シルバーカード及びおかやま愛カード所持者（運転免許証返納者）などは100円となっている。運行は市内のバス事業者へ委託している。各線とも大原病院、市役所大原総合支所、大原保健センターへ寄る経路となっている。ただ、智頭急行大原駅には入らない。

5. 1. 3. 美作市営東粟倉バス

前述の美作市営大原バスと同じくその試行段階として東粟倉村内では2013（平成25）年10月1日からコミュニティバスの名称で無料バスの運行を開始した。そして、2014（平成26）年4月1日から美作市営東粟倉バスとして運行した。

運行日は月、水、金曜日の週3日、村内をカバーし終点は大原病院となっている。1日に大原病院行が3便、大原病院発が3便運行されている。途中、市役所東粟倉総合支所前も通るので、同所等の利用も可能である。巡回バスのような利用上の年齢制限もなく誰でも利用できるものになっている。運賃は美作市営大原バスと同じ200円である。運行は、市内のバス事業者に委託している。

5. 1. 4. 美作市営美作バス

美作町が運行していた林野駅－柵原病院間並びに役場を起点とした豊田・原・豊国地区を廻る路線及び巨勢・湯郷・豊田・田殿を廻る路線を引き継いで運行した。運賃は当初従来どおり100円としたが、2014（平成26）年4月1日からは他の市営バスに合せて200円とした。2019（平成31）年4月1日から地区循環路線を2から3とし、運行曜日を限定して運行した。しかし、この地区循環路線は2020（令和2）年3月31日をもって廃止し、林野駅－柵原病院間1日2往復だけを残した。現在もこの運行は継続している。

5. 1. 5. 美作市営作東バス

合併後作東町から引き継いだ江見駅前－福山支所前間及び作東町役場前－四ツ角間の町営バスを美作市営作東バスとして運行した。美作市営になっても路線は踏襲されているが、起終点はごく一部延長または短縮されている。旧福山村を結ぶ前者が作東公民館前－万善集会所前間となり、旧粟井村を結ぶ後者が作東公民館前－小野上間となっている。運行本数は両路線とも1日3往復から4往復に増便された。運賃は作東公民館前－土居駅前間130円、作東公民館前－万善集会所前間360円、作東公民館前－小野上間230円であった。なお、この運賃設定は均一運賃になることなく運行廃止となる。

美作市の公共交通施策の見直しのなかで、美作市営作東バスのこの2路線は2013（平成25）年4月1日に廃止される。旧福山村地域へはデマンドバスが2008（平成20）年から導入されているが、旧

粟井村地域への路線は途絶えることになる。

デマンドバスの運行は2008（平成20）年10月1日から作東町東部の土居地区と福山地区でワゴン車を使用して実証実験として開始される。これは先述の美作市営作東バスの福山線（作東公民館前－万善集会所前間）の経路を含む地域になる。土居地区及び福山地区は昭和30（1955）年代合併前の旧土居町及び旧福山村であり、これを単位地区としている。

車両の配置は土居公民館と福山の「山の学校」（旧福山小学校）の2か所で、ここから予約により各集落の乗車場所を回り、作東町の中心江見の各種施設、美作インター周辺、そして、美作市の中心林野の美作市役所までを結ぶ。両地区とも週3日の運行で、1日に行き帰り各3便が設定され、運賃はそれぞれ大人300円である。この運行は2009（平成21）年4月1日から本格実施に移行し、現在も継続して運行されている。

5. 1. 6. 美作市営英田バス

英田町営バスの運行は合併後美作市になっても同様に続けられた。月曜日から土曜日まで林野－福本－横川間2往復、福本－城田間を1往復した。運賃は横川－福本間が290円、福本－林野駅間が290円、通して横川－林野駅間が510円、福本－城田間は180円であった。津山直通便も継続して運行した。

市営バスを本格的に導入するにあたり、美作市コミュニティバス・英田地域として町内を網羅する形の路線を2012（平成24）年4月1日から1年間実証運行した。英田町営バスを引き継いだ林野駅－福本－横川線は、林野－福本間を廃止し、横川から横尾まで延長して、福本－横尾間を①河会線とした。他に今までバス便のなかった②下山線、③奥・尾原線、④上山線の計4路線を週2日、1日3～4往復（循環）の運行を行った。実証運行中の運賃は無料とした。

実証運行を1年間で終え、2013（平成25）年4月1日から美作市営英田バスとして本格運行を開始した。コミュニティバスの①、②及び④の路線は継続して運行した。週2日、1日①4循環、②5循環、④5循環で、運賃は均一大人200円であった。③奥・尾原線は運行されなかった。津山直通便は引き続き市営英田バスとして月曜日から土曜日まで週6日、1日4往復、運賃500円で運行した。

このように市域のバランスを考慮して、旧6町村全域で市営バスの運行を行った。これを地域の状況やこれまでの運行経緯を考慮しながら、順次財政負担の少ない乗合タクシーへ移行していく。

5. 1. 7. 赤磐市広域路線バス（赤磐・美作線）

宇野自動車が行っている岡山－林野線の大幅な減便に伴って（3. 3. (1) に記述）、2013（平成25）年4月1日から沿線市町はそれを補完するために共同で赤磐市穂崎から林野までバスの運行を開始した。平成の合併後の赤磐市、美咲町、美作市（合併前の旧町でいえば、山陽町、赤坂町、吉井町、柵原町、英田町、美作町）を通過する路線である。代表の赤磐市が市町村運営有償運送（法第79条）〈交通空白輸送〉（当時）の登録をして開始した。経路は宇野自動車と同一で、岡山市内からは新道穂崎で乗り継ぐ。運行本数は当初3往復、現在は4往復（うち1往復は新道穂崎－周匝上間）

が設定されている。廃止代替とまではいかないが、大幅減便の代替措置である。

5. 2. 乗合タクシーの導入

現在、美作市内旧3町において4種の乗合タクシーが導入されている。効率的な運行を目指す美作市の公共交通施策の一環であり、この事業に係る必要不足額は美作市が負担する。これはタクシー事業者が行う法第4条の一般乗合旅客自動車運送事業（区域）に該当する。

5. 2. 1. はなこさん

勝田町北部の旧梶並村地域において、2008（平成20）年12月23日から（株）エスアールティが運営する作州かじなみタクシーが予約型乗合タクシー「はなこさん」の運行を開始した。自宅近くまで送迎されるが、運賃が高く、週1日の運行で利用者はほとんどなかった。2012（平成24）年2月29日をもってこの事業は一旦休止した。

その後、美作市を含めての協議のなかで、事業費の赤字額を美作市が負担することとし、2013（平成25）年4月2日に運行を再開した。梶並地区内の利用を想定し、1回の乗車運賃は200円とした。朝1番の真加部までの運行便では、真加部まで利用してプラス200円とした。週4日、梶並－楳－右手方面、梶並－東谷方面それぞれ4.5～5往復で運行時刻を決めて運行される。戸口対応の乗り合いであるため直行とはいかない場合もある。利用にあたっては1週間前から前日までの予約が必要である。梶並地区内を主な利用範囲とし、「勝田バス」に乗り継いだり、真加部バスターミナルで他の路線に乗り換えることを想定している。この運行開始にあたり、勝田町から引き継いだ無料の福祉バス「きらら号」は廃止された。

5. 2. 2. いこタク

勝田町の南部地域（旧々勝田町）において、それまで運行していた「きらら号」や「小畑－小野上線代替バス」に替わって2012（平成24）年4月2日から美作市が主導して予約型乗合タクシー「いこタク」の運行を開始した。週2日、1日3往復で大体の運行時刻が設定されている。1955（昭和30）年合併前の旧々勝田町域を対象に、予約制で戸口対応が可能であり、運賃は200円である。実際の運行は地元の勝田交通（株）が行っている。

5. 2. 3. あいたク

2013（平成25）年から曜日を限って定時定路線で英田町内を運行してきた美作市営英田バスは2019（平成31）年4月1日に予約型乗合タクシー「あいたク」に移行した。河会線、公文線、奥・天神線、上山線の4路線で各路線週2日、1日3循環の時刻設定がされている。ドアツードア方式で自宅から旧英

図11 あいたク運行開始案内
(美作市配布資料)

田町内の目的場所まで利用できる。運賃は美作市営英田バスと同じ1乗車200円である。運行は地元の（有）美作タクシーが担う。（図11）

5. 2. 4. マリタク

美作町地域でも2020（令和2）年10月5日から勝田町の「はなこさん」や「いこタク」、英田町の「あいタク」のように予約型乗合タクシーの運行を開始した。戸口対応が可能で、旧美作町内での移動が対象である。運賃は200円で、実際の運行は地元の安全タクシー（株）が行っている。

5. 2. 5. 美作市タクシー利用補助事業「てごタク」

美作市は市域全体でタクシーの利用補助事業を行っている。最初はこの事業の実証実験として、2017（平成29）年7月1日から作東町地域で開始した。その後、この実証実験を2018（平成30）年6月1日美作市全域に拡大した。そして、2020（令和2）年4月1日からこの事業を正式にスタートした。対象者の要件は美作市在住で65歳以上の人、要介護1以上の認定者でそれぞれ運転免許を保有していない人などとなっている。利用できる区間は美作市内から出発するか、美作市内に到着する場合である。補助される額はタクシー利用料金の半額である。補助額の上限は5,000円である。従って、10,000円を超える部分は全額自己負担となる。利用できるタクシーは美作市が認定した地元の事業者のものである。

実証実験の際は補助額の上限を3,000円としていたが、本格実施にあたりこれを5,000円に引き上げている。なお、この事業の愛称は「てごタク」であるが、「てご」は岡山弁でお手伝い、手助けの意である。

対象者の要件が運転免許を保有していないこととしているなど利用しづらい面がうかがえる。財政上のこと、地元タクシー事業者のことがあるが、なるべく多くの人の自由な移動手段の確保が望まれる。

5. 3. NPO運営自家用有償旅客運送の例

通常認められていない自家用車での有償運送を登録（法第79条）して交通不便地域で行っているものである。民間バスの通学利用便廃止によって、美作市英田青野の特定非営利活動法人英活が2021（令和3）年9月1日に赤磐市吉井支所－林野高校間で運行を開始している。沿線の赤磐市、美咲町、美作市の生徒を林野高校、勝間田高校へ運ぶものである。現在は入田団地（美作テニスコート駐車場－ここで次の学校のスクールバスに乗り換える。）も経由して、滋慶学園高等学校生徒、美作市スポーツ医療看護専門学校学生も利用している。

自家用有償旅客運送は過疎地などの交通空白地で生活交通として行われることがほとんどであるが、ここでは通学用に運行されている。

6. おわりに

昭和40（1965）年代に美作市域で運行していた民間バス会社による路線は宇野自動車の岡山－林野線2.5往復を除いて全て休廃止されている。「よくここまでなくなったな」の感を否めない。現在は代替バス会社1社、市営バス、乗合タクシーへ移行している。

この地域の特徴的な手法といえるものは、美作市内や周辺で多くの路線をもって運行していた民間バス会社（神姫バス）が岡山県内の一般路線から不採算を理由に全面撤退し、その路線のほとんどを受け継ぐ法第4条乗合バス会社・美作共同バスが地元の貸切バス会社6社によって設立され、美作市の補助を受けながら運行している点である。あえてこのような形で法第4条乗合会社が設立される例は、岡山県では他になく、他でもあまり例を見ない。その後の路線拡大や会社定款にある事業着手も見られないなか、会社の有効活用の途を一考する余地もあると考える。

その他の民間バス会社の休廃止路線は、中鉄バス分を勝田町が、宇野自動車分を美作町、作東町及び英田町が町営バスとして運行した。この4町が運行していた町営バスはそのまま合併後美作市が引継ぎ、継続して運行している。その際、町村営バス（法第80条・当時）の運行がなかった大原町及び東栗倉村においても「コミュニティバス」という名の実証運行を経て美作市営大原バス及び美作市営東栗倉バスとして運行された。このように美作市内すべての旧町村で美作市営を冠するバスが運行されたことになる。これは合併後の地域的バランスを考慮しての施策と考えられる。

美作市営バスは、非効率な部分を補うため、順次デマンド型乗合タクシーへの移行が図られている。勝田町南部の「いこタク」を皮切りに現在4か所で導入している。すべて1回の利用は市営バスと同額の200円と低額に設定されている。利用範囲は、戸口から昭和合併前の旧町村内あるいは平成合併前町村に限定される。この事業に係る必要不足額は美作市が負担する。この運行にあたるタクシー会社はそれぞれの域内に所在するものを利用し、地元会社との共存を図っている。一概に入札による域外の業者を選定するものではない。

加えて、美作市内全域を対象にタクシー利用補助事業があるが、65歳以上運転免許非保持者、妊産婦、運転免許証返納者など対象者を大幅に絞っている。

美作共同バスの運行開始はこの地域独特のものであるが、その他ではおおむね、民間バス→町村営バス等代替バス→市営バス→乗合タクシーという各モードへの移行は他地域とほぼ同じといえる。述べてきた移行段階での手法などに差異が見られる。この移行は利用者の減少、財政負担などが大きく影響する。

もとより、この地域は交通の低需要地域であり、6町村という多数の団体が合併し、合併前の町村が独自に行ってきた公共交通に関する施策を合併後地域的なバランスを考慮しながら、時間差をおいて慎重に進めていった状況がうかがえる。人口稀薄地域の大合併において交通に関しても幅広く住民の理解を得ながらの施策選択が必要になる。

今後の方向としては、定時定路線の市営バスより財政負担の少ないデマンド型乗合タクシーで、

まず、域内の面的なサービスを低額（200円程度を踏襲）できめ細かに行き利便性を高める必要がある。利用範囲は現在、戸口から昭和合併前の旧町村内あるいは平成合併前の町村内に限定しているが、この利用範囲の検討も必要と考える。また、デマンド方式のため前もって電話等による予約が必要であり、また、その予約に拘束されることなど、高齢者等は抵抗感を持つため、この方式自体の改善手法が求められる。タクシー利用補助事業は利用可能対象者を引き続き再考し、対住民、対タクシー会社向けに利用を働きかけていく。

域外や市外への便など多客が望める路線は美作市営バスとして残し、定時定路線、区間運賃制、バス車両での運行を続けるのが適当と考える。

他に一例ではあるが、英田町のNPO法人が自家用有償旅客運送を行っている。ここでは生徒を輸送対象にしているが、地域での危機感や盛り上がりがあれば、一般住民を運ぶ形態も可能である。小単位地域において共助的活動によって地域が完結するかたちになる。

最後に、鈴木（2017）は中山間地域の集落の不利な現状を述べているが、中山間地域において面的な移動サービスの終着点ともいえる、役場出先、診療所、公民館、郵便局、農協出先、小売店、理・美容院、小学校、保育園などの日常生活に必要な施設、設備は現在失われつつあるが、昭和30（1955）年代合併前の旧町村単位程度の範囲を想定しその中心地を小さな拠点として、それらを残し、また整備するような集落づくりも必要と考える。

〈参考文献〉

青木 亮『地方公共交通の維持と活性化』（成山堂書店2020）

三村聡ほか『地域モビリティの再構築』（薫風社2021）

切通堅太郎ほか『モビリティと地方創生』（晃洋書房2021）

寺田一薫『地方分権とバス交通』（勁草書房2016）

鈴木康夫『中山間地域の再編成』（成文堂2017）