

## コミュニティバス「広陵元気号」が人と経済を運ぶ町へ ～「令和も住みやすい町」を支える地域交通・経済の再構築～



奈良県広陵町 杉本 真之

### 1. はじめに

大和平野の中央に位置する人口約 3 万 5000 人の奈良県広陵町は、豊かな緑が残り、大阪市内にも 1 時間でアクセスできる「住みやすい町」として知られ、不動産会社がまとめている「奈良県内の住み続けたい町ランキング」でも常にトップ 3 をキープしている。

町内の西部には主に都市部へ通勤者が居住する真美ヶ丘ニュータウン、東部は兼業稲作農家が中心の田園地帯が広がるハイブリッドな地域特性を持ち、住民一人当たりの都市公園面積が 16.3 m<sup>2</sup>と広いことも「住みやすさ」に寄与している。

しかし、このまま高齢化が進むと近い将来にこの町の大きな弱点、つまり町外の商業施設と自動車による移動に完全に依存した生活インフラの弱さが露呈する恐れがある。



図 1：本レポートにおける政策提案の構造図（筆者作成）

本レポートは、こうした本町の強み・弱みを整理し、将来に「住みやすい町」を残す取り組みとして、「プレミアム付き電子地域通貨×コミュニティバス IC カード決済」による地域内経済循環促進事業の実施を提案するものである。

## 2. 「住みやすさ」の因数分解～高齢化で崩れる「広陵型ライフスタイル」～

### (1) 「住みやすさ」の因数分解

真美ヶ丘ニュータウンは昭和 40 年代に計画が開始された約 3 km<sup>2</sup>の住宅街で、比較的裕福なサラリーマン世帯が多い。町の南西部の商工業エリア、中南部・東部・北部の旧村部では、家業や農業を営みながら大阪で働いて給与を得る兼業世帯が中心となっている。総務省統計局のデータに基づく世帯所得の推計では 1 世帯 573 万円（2022 年）と全国平均 503 万円（奈良県平均 499 万円）を上回り、県内 39 市町村中で 2 位となる。また、「第 2 次広陵町人口ビジョン（2022 年）」の家族構成では、2020 年の単独世帯比率が 15.9%と低く、高齢者のみ世帯割合も 23.4%（県内 37 位）と低い水準に抑えられている。

広陵町の住民は恵まれた住環境を活かし、共稼ぎ夫婦や家業・農業を行う親世代と給与所得を得る子世代のようなマルチインカムで、高い世帯所得を維持している家庭が多いと考えられる。世帯全体で金銭的ゆとりを生み出しやすい住環境と、消費地への良好なアクセスこそが広陵町の「住みやすさ」の源泉と言える。

### (2) 2つのウィークポイント

2013 年に奈良県が行った「奈良県消費流出実態調査」によると、休日に買い物をする県民の約 4 割が県外で商品を購入しており、これは本町も例外ではない。まとまった買い物は主要な都市のショッピングモールに自動車で行くのが典型的な広陵町の生活であり、消費による所得流出と、それに伴う地域の事業者の衰退が大きな弱点の 1 つである。

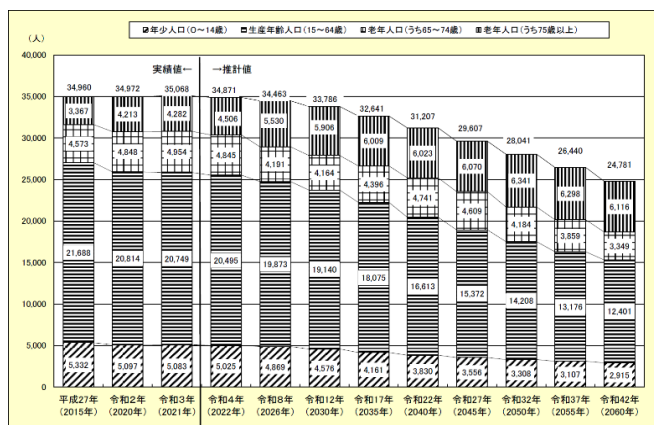


図 2：広陵町第 5 次広陵町総合計画 将来推計人口の推移（広陵町）各年 8 月 31 日現在

環境省地域経済循環分析システムで見る 2018 年の地域所得循環構造において、本町は消費による所得流失は 124 億円。地域経済の規模を示す GRP（地域内総生産）の 20.6%に相当する。加えて、投資でも GRP 比 10.1%の 61 億円が流出しており、町内における商品・サービス生産能力への投資が行われていないことが分かる。

もう 1 つの弱点は、町内外への移動手段を自家用車に強く依存していることだ。商業施設までの移動はもちろん、鉄道インフラが弱い本町では、大半の地域で最寄り駅までの移動にも自動車が必要になる。「広陵町地域公共交通計画（2022 年）」によると、2021 年に路線バス・コミュニティバス・タクシーを月 1 回以上利用する町民の割合は 30.9%。広陵町の「住みやすさ」は自動車ありきななのである。

### （3）「住みやすさ」の終えん

自動車に乗って豊かな生活環境と自由な消費活動を両取りすることで「広陵型ライフスタイル」は維持されてきた。このことは「第 5 次広陵町総合計画（2022 年）」の“まちの魅力”に関する調査（複数回答）の 1 位「自然環境が豊か（64.8%）」、2 位「買い物が便利（42.5%）」という結果に表れている。

しかし、自動車を手放した途端、徒歩圏内では生活必需品がそろわない地域を多数抱えた「住みづらい町」に変貌する。現在、既に本町の人口構成で最もボリュームが多い世代は 65～74 歳（14.2%）であり、2040 年には 75 歳以上の世代が 19.3%に達する。警察庁が発表している令和 3 年の「運転免許統計」による運転免許返納の平均年齢は 73.7 歳。今後数年で、本町でも免許返納が進めば、まだまだ元気なのに外出手段がない住民が急増する。

こうした状況に対して “笑顔で出かけられるまち” を目指すべき

将来像とする「広陵町地域公共交通計画（2022 年）」を策定し、安全・快適で実用的な公共交通網の形成や利用促進が基本方針に掲げて

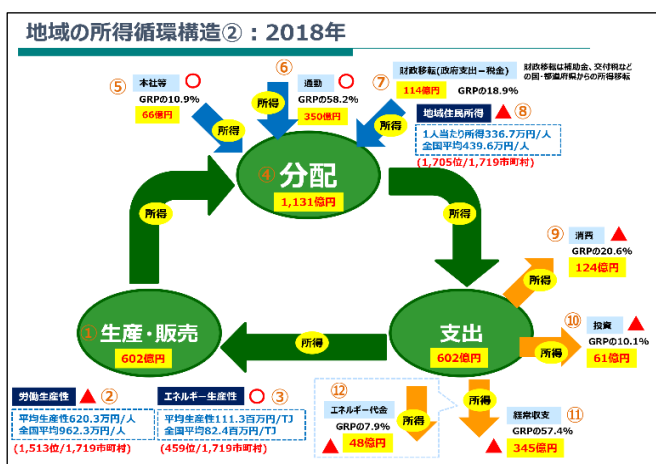


図 3：2018 年における広陵町の所得循環構造（環境省地域経済循環分析システム）

いるが、具体的な対策はこれからとなっている。

### 3. 「町外で稼ぎ、町外で消費する」ライフスタイルから地域循環型経済へ

#### (1) マクロで見る広陵町の経済

図 3 は本町の所得循環構造を示したものである。地域内総生産 (GRP) 602 億円に対し、通勤による所得流入が 350 億円 (対 GRP 比 58.2%) である一方で、消費と投資による所得流出が 185 億円 (同 30.7%) あり、本町一般会計歳出 149 億 9495 万円 (2021 年度) を上回る所得が町外で消費されている。

#### (2) 地域経済不在の商工政策

そもそも本町では商工分野の政策が重視されて来なかった。総務省が公表している「全国市町村目的別歳出決算額 (2021 年)」の一般歳出構成比における全自治体の農林水産業費・商工費の割合が 5.3% である (図 4) のに対し、同年度の本町の農商工費は 2.4% の 3 億 5954 万円に過ぎず (図 5)、全国平均の半分に満たない。その内容も多くは事業者支援に向けられ、町内需要喚起に充てられた予算はさらに少ない。全国平均並みの予算で、需要サイドの支援も行っていれば、本町の経済的指標は変わっていた可能性は高い。

戦後、製造業が純移出を担ってきた本町では、海外への産地移転で縮小した地場産業の浮揚が長く優先課題であり、政策リソースも注がれてきた。それでも地場産業の長期衰退傾向は歯止めがかからず、国内 1 位を誇る靴下生産量も平成の 30 年間で約 5 分の 1 にまで減少している。一方で、その他の産業に目を向けると近年は新たな傾向も見られ、製造業中心の商工政策の成果検証と将来に向けた戦略の見直しを行うべき時期がきている。

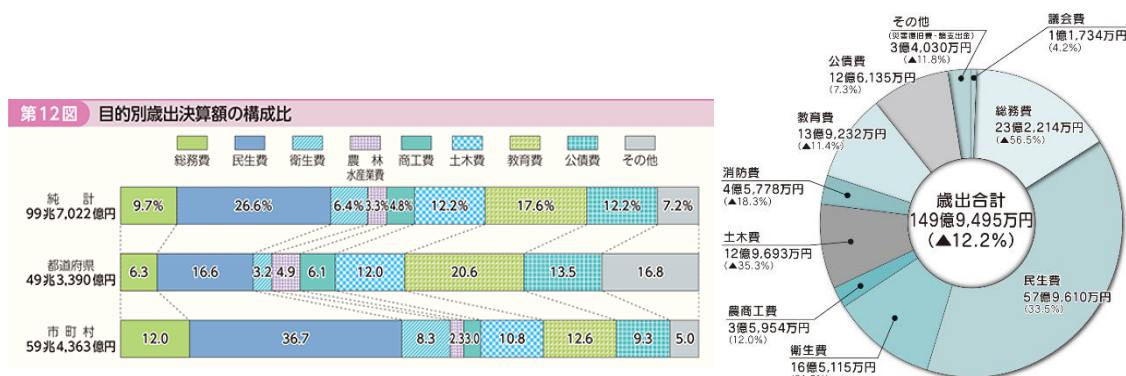


図 4 (左) : 令和 3 年度全国市町村目的別歳出決算額 (総務省)

図 5 (右) : 令和 3 年度広陵町一般会計歳出 (広陵町) ※カッコ内は対前年度増減率

### (3) 人口 3 万 5000 人の消費を町内へ

本町の 2 次産業は長期衰退傾向にあり、産業別付加価値額は 2010 年の 123 億円から 2018 年 132 億円とほぼ成長していない。一方、三次産業は同期間に 404 億円から 466 億円へ 15.3%伸長している。年率 2%の成長は 2 次産業の停滞と比べれば注目に値する。

事業の生産性の高さを示す 1 人当たり付加価値額でも、製造業の代表である繊維製品が同期間に 320 万円から 230 万円に低下したのに対し、サービス業代表と言える小売業は 270 万円から 380 万円に伸びており、地域経済の主軸が 2 次産業から 3 次産業へ移り変わりつつある。産業別純移輸出額でも、2 次産業が▲54 億円から▲81 億円へと流出額を増やしたのに対し、3 次産業は▲356 億円から▲228 億円へ大幅減であり、生活に必要なサービスの需要が町内で高まっていることが読み取れる。成長が目立つ産業は水道（1.57 倍）、教育（1.43 倍）、小売業（1.39 倍）保健衛生・社会事業（1.38 倍）と、いずれも生活に根差した事業群だ。要因は、①定年を迎え都市部に通勤しなくなった世代の増加、②ニュータウンと旧村部の境界部に新住民の流入が進んだことと考えられる。

しかし、長らく生活に必要な商品やサービスを町外に頼ってきた本町は、供給力が低下しており、増える需要に対応した段階的な投資と働き手の確保が必要になる。「住みやすい町」であり続けるには、地域経済好循環化に一丸となって取り組まなければならない。

消費や投資による巨額の所得流出は潜在的経済力の現れでもあり、124 億円の約 3%が還元されるだけで、年間の農商工予算に匹敵する効果が得られる。これは 3 万 5000 人という町村部としては大きな人口を抱える本町の強みである。事業者が町内への投資を決断するに足る長期的な需要喚起政策を、行政は覚悟を持って実行することが求められる。

留意すべきは、町内に回帰しつつある消費もまた自動車での移動に支えられている点だ。最も人口構成比が大きい 60～70 代が運転免許を返納し、自宅に引きこもって通販と宅配のリモート消費中心の生活（Amazon！UberEats！とくし丸！）を送るようになると、経済的ポテンシャルの大部分が失われる。消費機会を生む交通インフラ整備と需要喚起は常にセットで考える必要がある。

## 4. 地域内経済循環を促す政策事例

### (1) 生活支援と産業支援を両立した政策の事例

これまで見てきたように、本町は交通インフラの再構築という生活上の課題と、流出している消費の町内回帰という経済上の課題を抱えている。本章と続く 5 章では、地域内経済循環とその他の課題を一体的に解決した政策事例を参照し、解決策の提示を行う。

地域内の消費喚起策として電子地域通貨を導入する事例は多い。地域通貨が十分な効果を発揮するに「利用動機づくり」が欠かせない。飛騨信用組合が発行し、岐阜県内 2 市 1 村で流通している「さるぼぼコイン」は、中心となる飛騨市（人口約 2 万 2000 人）の行政窓口手数料や市直営施設使用料、税金収納といった行政サービスの支払いに対応させたことが初期段階における大きな普及要因となり、2017 年の導入から半年間で加盟 700 店舗、流通額 3 億 5000 万円を達成した。その後も市のイベントや健康増進を目指す「まめとく健康ポイント事業」との連携等により利用者を増やし、2021 年には加盟店約 1520 店舗、ユーザー約 2 万人、累計流通額は約 32 億 4000 万円にまで拡大している。

千葉県木更津市（人口 13 万 4000 人）が君津信用組合・木更津商工会議所と三者で運用し、導入から 1 年で加盟店約 700 店舗（市内店舗導入率 30%）、流通額 7 億円を達成した電子地域通貨「アクアコイン」事業を担当する同市産業振興課長は「アクアコインを単なる決済手段ではなく、街づくりのインフラとして普及させていきたい」とメディアで発言しており、経済と生活の両面支援を成功要因としている。

### (2) 広陵町における地域内経済循環政策

次に、本町で行われた需要喚起政策を見てみたい。令和 3 年には新型コロナウイルス感染拡大に伴う自粛要請を補う目的で、令和 4 年には、物価高騰の影響を受けた事業者と町民の支援として、それぞれ地域振興券事業を実施。地域住民が地元商店を利用するカンフル剤にはなるものの、臨時交付金を財源とした単発事業であり、継続性はない。

継続事業としては、経年劣化に伴う住宅のリフォームを町内の登録事業者で行うことで工事費用の 10%（最大 10 万円まで）を補助する「住宅リフォーム補助事業」を 2014 年から実施している。予算は年間 150 万円と少額ながら、令和 4 年度は本制度を利用した工事発注が 50,046,627 円（行政支出の約 33 倍）もあり、大手事業者に流れがちな需要を地域に取り戻す意義は大きい。本事業は、①生活していく上で必ず発生する、②何も手を加え

なければ町外の事業者の流れがちな需要を、③小さなインセンティブによって町内に引き戻している点が優れており、生活支援と事業支援が結びついた小さな成功例と言える。

## 5. 人と経済を乗せて走るコミュニティバス「広陵元気号」

### (1) コミュニティバス「広陵元気号」お買い物ポイントカード制度の刷新

4章の事例を参考に、本町の課題である地域内経済循環の推進とそれを支える地域公共交通の構築・利用促進を実現するために、電子地域通貨の導入と現在実施されているコミュニティバス「広陵元気号」乗車率向上施策の改良を行う。

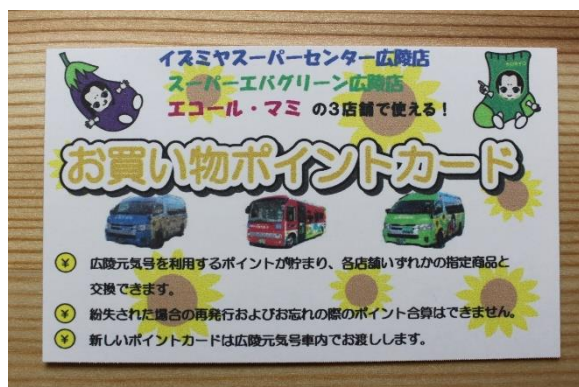


図 6：現在のコミュニティバス「広陵元気号」お買い物ポイントカード（広陵町）

まだ自動車を運転できる住民が公共交通を利用するきっかけを作るには、インセンティブが必要である。コミュニティバス「広陵元気号」お買い物ポイントカード（図 6）は、コミュニティバスの乗車率向上を目的に始まった取り組みで、乗車時に“お買い物ポイント”が付与され、協賛事業者の指定商品と交換することができる。導入直後の 2 年間は年間 1200 枚程度が回収されたが、令和 2 年にコロナ禍等で 700 枚に半減してから低迷しており、令和 4 年度も 1 月末時点で 517 枚と利用は回復していない。「広陵元気号」を月 1 回以上利用する割合も住民の 4.9%に留まっており、「広陵町地域公共交通計画」でも商業施設との連携、ポイントカード制度の拡充、電子クーポンやデジタルポイントカードの導入などが今後取り組むべき課題として挙げられている。利用が進まない原因は、これから伸ばす必要があるコミュニティバス乗車が制度の入口であることにある。

そこで、町内での消費に対して購入額の一定割合を還元したポイントをコミュニティバス乗車にも利用できるように流れを逆転させる。ポイントは IC カードやバーコード等の電子決済に対応し、セルフチャージも可能とする。つまり、実質的には町内での消費に対してプレミアムが付く電子地域通貨となる。最初期の用途はコミュニティバス乗車を主とするが、多くの交通系電子通貨と同様に用途と利用可能店舗を段階的に拡大する。

ポイントが半ば自動的に付与されることで、バスの利用動機が生まれ、事業者にもメリットがある。還元ポイントは本導入後の3年間は「住宅リフォーム補助金」を参考に上限付き10%（1ポイント1円）とし、年1億ポイント（令和3年度一般歳出比0.67%）付与、ポイント付与対象消費10億円（GRP比約1.7%）を目指す。その後は、利用状況を見ながら、ポイント付与率を10年後までに消費額の1%まで段階的に引き下げた上で、引き続き年1億ポイント付与を目標とする。これが達成できれば、年間100億円（GRP比15%）程度の消費を町内に取り戻すことができる。

### （2）「電子地域通貨」利用を促進する交通連携

消費の浮揚を支えるのは交通インフラだ。いかに便利でお得な電子通貨も外出しなければ使われない。だからこそ、鉄道会社はターミナル駅に大規模商業施設を、終点到にレジャー施設を整備し、外出する「手段」と「理由」をセットで用意する。地域においては、コミュニティバスがその役割を担う。県外まで出かけるのがおっくうになる引退世代こそ、町内で豊かに暮らせることの重要度は高い。ポイントの媒体として、コミュニティバス用ICカードと連携し、電子地域通貨決済を可能にする。現在検討されているデマンド運行を含む運行ルート整備と併せ、自動車を利用せずとも買い物がしやすい環境づくりを進める。

バスに乗った先で、誰と出会い、何を食べ、どこで遊ぶのか。「今はまだ」自動車に乗れても、早くからコミュニティバスで移動し、地域で暮らすことに魅力を見出すことで地域経済が拡大する。プレミアム付き電子地域通貨とコミュニティバスICカード決済を組み合わせた本事業が経済循環促進のエンジンとなる。

### （3）達成すべき目標

「広陵町地域公共交通計画」では、事故防止の観点から高齢者の運転免許自主返納の促進も実施事業に挙げている。2026年には年間500件の自主返納を目指しており、目標どおり進めば2040年には現人口比20%（7000人）以上が免許

評価内容	現況値	目標値 (令和8年度)
広陵元気号を月1回以上利用する割合	4.9% (令和3年度)	↗ 増加 7.0%
広陵元気号の利用目的別利用者数	通勤・通学(駅) 15,016人/年 商業施設 13,103人/年 病院(国保中央病院) 903人/年 公共施設 13,575人/年 (令和2年度)	↗ 増加 20%増
広陵元気号の運賃収入	総額:3,878,050円 (内訳) 現金:1,569,770円 ICカード:1,348,380円 スマホ決済:22,900円 回数券:937,000円 (令和2年度)	↗ 増加 4,600,000円

図7：コミュニティバス「広陵元気号」目標値（広陵町地域公共交通計画）



を返納する。これは 2 章で紹介した同年の 75 歳以上人口 19.3%と数的に一致する。

本町で運転免許の返納は移動手段を手放すことを意味する。政策として返納を求める以上、代替となる交通手段を整備することは行政の義務だ。同計画では 2026 年に路線バス・コミュニティバス・タクシーを月 1 回以上利用する町民の割合を 2021 年比 5.1%増の 36.0%とすることを掲げ、コミュニティバスには 2.1%増が割当てられている（図 7）。本レポートの提案事業も基本的にはこの目標を踏襲するが、次に挙げる波及効果を最大化するためにも、計画を上回る成果を求めたい。

### （5）波及効果

域公共交通再整備と経済循環を同時に進めることで、3 つ波及効果が期待できる。

1 つ目は、利用者による地域の魅力の再発見だ。目的地まで一目散に移動できる自家用車に比べ、コミュニティバスは構造的に“寄り道”が増え、地域を再発見する機会が増える。また、コミュニティバスは有力な情報源にもなる。利用率が低いとはいえ「広陵元気号」は年間延べ 5 万人以上が乗車しており、町ホームページの「コミュニティバス時刻表」は常にアクセス数の上位にある。これらは町の情報を知る媒体として活用できる。

次に、高齢者が自動車なしで暮らせる町づくりは、免許を持たない子どもが暮らしやすい町づくりでもある。3 章で述べたように、本町は近年でも新住民の移住が増えている。子どもを抱えた夫婦にとって送迎は無視できない負担だ。自動車以外のインフラに乏しい本町では、中・高校生でも塾や習い事に親が送り迎えすることが珍しくない。送迎から解放され、運賃も日常の買い物で得られるポイントで賄えれば、お金と時間に余裕のない若い家族にとって大きなメリットとなり、長期的には人口減少速度の緩和にもつながる。

最後に、長期的な需要増が見込めれば、町内の新規出店や事業拡大などの投資が進む。コミュニティバスでの移動を前提とすれば、広い駐車場を必要とせず、地域に根差した小回りの利く店舗が営業し易くなる。それは雇用の場となり、新たなコミュニティとなる。

コミュニティバスを主な移動の手段とする新たな消費スタイルの転換は、単なる地域交通や経済の問題を超え、将来の豊かな社会関係資本の基礎となる可能性を秘めている。

## 6. おわりに～「令和も住みやすい町」の唯一の選択～

「郊外に一軒家を買って週末は都心に出かけてショッピング」というライフスタイルは、高度経済成長からバブル期にかけて消費ブームに沸いた当時の日本人の理想だった。それを実現できたのが広陵町であり、これまで「住みやすい」「住み続けたい」という評価を得てきた。しかし、このような「広陵型ライフスタイル」は自動車によって豊かな住環境と都市部での消費を両取りすることで成立するものであり、このことは結果的に町内経済の空洞化を招いた。

今後、住民の高齢化と免許返納によって「住みづらい町」への転落が迫るわが町で、私たち行政には2つの選択肢が与えられている。即ち、広陵町の住民が外に出なくても最低限の必需品が手に入れるリモート消費生活への転換を粛々と見守るか、自動車がなくても住みやすい生活環境を、覚悟をもって整えるかである。前者は海外まで含む町外の巨大資本が提供するサービスによって実現され、お手軽で、財政の持ち出しも少なく、職員が頭を悩ませる必要もない。それは数十年に渡って目を背けてきた住民のための経済環境づくりから今後も逃げ続けるということに他ならない。

2022年に更新された総合計画において、本町に住み・働き・学ぶ人たちが一丸となって実現を目指すまちの将来像として「be Happy～未来につながるまち 広陵～」を掲げたわが町の選択は1つだ。

---

## 参考文献リスト

- ・大瀧雅之『動学的一般均衡のマクロ経済学 有効需要と貨幣の理論』東京大学出版会 2005年
- ・稲場陽二『ソーシャルキャピタル入門』中公新書 2011年
- ・トマ・ピケティ『21世紀の資本』みすず書房 2014年
- ・要藤正任『ソーシャル・キャピタルの経済分析』慶応義塾大学出版会 2018年
- ・総務省『住宅土地統計調査』2018
- ・警察庁『運転免許統計 令和3年版』2022
- ・広陵町『広陵町地域公共交通計画』2023
- ・広陵町『第五次広陵町総合計画』2023
- ・大東建託『街の住みこちランキング&住みたい街ランキング』（Website）
- ・株式会社IFUL『住まいインデックス：奈良県の住まいと暮らしやすさ』（Website）