

# 朝日町地域公共交通計画

令和5年 3月

朝日町



# 目 次

1. 朝日町地域公共交通計画について.....	6
1.1. 計画策定の背景・目的.....	6
1.2. 計画策定の条件.....	6
1.3. 上位計画及び関連計画等の整理／位置づけ.....	7
1.3.1. 第5次朝日町総合計画（後期基本計画）.....	7
1.3.2. 第2期朝日町総合戦略（総合計画における重点プロジェクト）.....	8
1.3.3. 朝日町立地適正化計画.....	9
1.3.4. 計画の位置づけ.....	11
2. 公共交通の現状と課題.....	12
2.1. 地域や社会等の状況.....	12
2.1.1. 人口動態.....	12
2.1.2. 土地利用状況や施設立地.....	13
2.1.3. 観光.....	14
2.1.4. 人の動き.....	15
2.1.5. 自動車や運転免許の保有状況.....	17
2.1.6. 移動の需要創出施策.....	18
2.2. 交通の運行状況.....	19
2.3. 交通手段の利用状況.....	23
2.3.1. あいの風とやま鉄道.....	23
2.3.2. あさひまちバス.....	24
2.3.3. あさひまちエクスプレス.....	27
2.3.4. ノッカルあさひまち.....	28
2.3.5. タクシー.....	32
2.3.6. 自動車.....	34
2.3.7. 交通手段間の比較分析.....	36
2.4. 公共交通の収支状況.....	43
2.4.1. あさひまちバス.....	43
2.4.2. あさひまちエクスプレス.....	44
2.4.3. ノッカルあさひまち.....	45
2.4.4. 町営公共交通全体（バス／エクスプレス／ノッカル）.....	46
2.4.5. 町内交通全体（バス／エクスプレス／ノッカル／タクシー）.....	47
2.5. 公共交通の現状まとめ.....	48
2.6. 公共交通の課題.....	49
2.6.1. 公共交通ネットワークのあり方.....	49
2.6.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性.....	51
2.6.3. 課題のまとめ.....	53
3. 理念と戦略.....	54
3.1. 理念.....	54
3.2. 基本方針.....	55
3.3. 数値指標と目標値.....	56

3.3.1. 数値指標	56
3.3.2. 目標値	58
<b>4. 解決策</b>	<b>60</b>
4.1. 既存ユーザーのロイヤルティ向上施策	60
4.1.1. コミュニティバス（あさひまちバス）の維持・改善	61
4.1.2. マイカー交通（ノッカル）での移動補完	62
4.1.3. 交通情報の一本化	63
4.1.4. 交通ユーザー向けのおでかけ情報の発信	65
4.1.5. 交通全体でのユーザー管理・関係構築	66
4.2. 新しいユーザー層の獲得	67
4.2.1. ポイントインセンティブ	68
4.2.2. 公共交通非ユーザーにとっての自分事化	69
4.2.3. 子ども・学生の移動	70
4.2.4. 広報活動の強化	71
4.3. 継続的な運用体制づくり	72
4.3.1. タクシーの効率化・新ビジネスの検討	73
4.3.2. デジタル決済の導入・マイナンバー連携	74
4.3.3. 交通利用データの統一・可視化	75
4.3.4. 持続的な資金調達	76
<b>5. 計画の推進にあたって</b>	<b>77</b>
5.1. 役割分担・推進体制	77
5.1.1. 役割分担	77
5.1.2. 推進体制	78
5.2. 達成状況の評価	79
5.2.1. 計画の進捗管理	79
5.2.2. 推進計画	80
<b>6. 付属資料</b>	<b>81</b>
6.1. 朝日町地域公共交通計画の策定経過	81
6.2. 朝日町地域公共交通活性化協議会委員名簿	83
6.3. 用語集	84
6.4. 交通安全イベント（マイカー移動実態調査）『ぐっドラ CHALLENGE!』	86

～ 「朝日町みんなでつくる地域交通」を目指して ～

朝日町では、町内の移動を支える公共交通として、平日に運行しているコミュニティバスの「あさひまちバス」、民間交通事業者が運営する「タクシー」、事業者協力型自家用有償旅客運送の全国第1号となった先進的な取組みである自家用車を活用した共助によるサービス「ノックルあさひまち」があり、こうした公共交通の充足により、人の移動を促すことで、まちなかの賑わいと交流の創出を推進しているところです。

しかしながら、現在、日本が直面する少子高齢化と人口減少という問題は、朝日町においても喫緊の課題であり、持続可能な公共交通を推進していくためには、多様化する町民ニーズへの対応と複雑化する社会構造の変化に、柔軟かつ迅速に対処していくことが、これまで以上に強く求められています。

本計画は、既存の交通データの整理、町民3,000人を対象とした公共交通に関するアンケート調査、関係機関へのヒアリング、自家用車利用実態調査などに基づき、現状と課題を踏まえたうえで、利用面においても、運用面においても、持続的な交通体系となるよう、基本的な考え方を整理し、具体的な施策や取り組み方針を示したものです。

いつまでも安心して暮らせる朝日町のために、「朝日町みんなでつくる地域交通」を目指す姿として掲げ、行政だけでなく、地域全体が主体的に交通に関わっていく共助・共創モデルで地域交通の充実を図っていきます。

町民の皆様一人ひとりが自分事として「公共交通」に問題意識と関心を持ち、積極的に関わっていただくことが、公共交通の維持と地域の活性化に繋がるものと考えております。

終わりに、本計画の策定にあたり、ご協議をいただいた「朝日町地域公共交通活性化協議会」の委員の皆様をはじめ、「ぐっドラ challenge!!」や「公共交通に関するアンケート調査」にご協力いただいた多くの町民の皆様、貴重なご意見をお寄せいただきました町民の皆様にご心よりお礼申し上げます。

令和5年3月

朝日町長 笹原靖直

# 1. 朝日町地域公共交通計画について

## 1.1. 計画策定の背景・目的

朝日町では、平成 20 年度に設置した地域公共交通会議を母体とし、道路運送法に基づくモビリティ単位での利便性確保、運用改善に努めてきました。しかしながら、人口減少社会の到来や少子高齢化の進展により、社会構造は大きな転換期を迎え、単体モビリティの強化のみでは将来の移動ニーズに対応しきれず、交通網衰退による過疎化の進展が危惧されています。

こうした中、令和 2 年 11 月に『地域公共交通の活性化及び再生に関する法律』が改正となり、コミュニティバスに代表される従来の公共交通サービスに加えて、地域の多様な輸送資源を総動員し、デジタル技術等を用いてシームレスかつ最適な配分を行うことで、持続可能なまちづくりを目指すことが全国共通の指針として示されました。

朝日町においても、自家用車保有の有無による移動格差を無くし、“みんな”が安心して外出できる公共交通ネットワークを構築／維持するべく、町民×事業者×行政が一体となり、共助・共創によって取り組むための戦略書『朝日町地域公共交通計画』を策定します。

## 1.2. 計画策定の条件

### (1) 計画の区域

朝日町全域を対象とします

### (2) 計画の期間

令和 5 年度から令和 9 年度までの 5 年間とします

## 1.3. 上位計画及び関連計画等の整理／位置づけ

### 1.3.1. 第5次朝日町総合計画（後期基本計画）

平成28年度から令和7年度を計画期間とする第5次朝日町総合計画では、「夢と希望が持てるまちづくり 朝日町」を将来像として、子育て支援や教育環境の充実をはじめ、都市基盤や生活環境の整備、地域医療体制の確保などを推進しています。

公共交通の確保については、『第7章 生活基盤』における『公共交通の充実』で位置付けられ、ニーズに応じた利便性の高いサービスを維持することで、地域の生活基盤を支えることを目指しています。

計画期間	令和3年度から令和7年度まで（5年間）										
将来人口	<p>【将来フレーム】</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">現状人口（令和2年）</th> <th style="text-align: center;">将来人口（令和7年）</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>総人口：12,009人</td> <td>総人口：11,500人</td> </tr> <tr> <td>総世帯数：4,531世帯</td> <td>総世帯数：4,130世帯</td> </tr> <tr> <td>交流人口：約45.0万人／年</td> <td>交流人口：約55.0万人／年</td> </tr> <tr> <td>流入人口：約38.4万人／年</td> <td>流入人口：約38.4万人／年</td> </tr> </tbody> </table>	現状人口（令和2年）	将来人口（令和7年）	総人口：12,009人	総人口：11,500人	総世帯数：4,531世帯	総世帯数：4,130世帯	交流人口：約45.0万人／年	交流人口：約55.0万人／年	流入人口：約38.4万人／年	流入人口：約38.4万人／年
現状人口（令和2年）	将来人口（令和7年）										
総人口：12,009人	総人口：11,500人										
総世帯数：4,531世帯	総世帯数：4,130世帯										
交流人口：約45.0万人／年	交流人口：約55.0万人／年										
流入人口：約38.4万人／年	流入人口：約38.4万人／年										
将来像	<p>夢と希望が持てるまちづくり 朝日町</p> <p>「子育て応援日本一のまち」「生涯健康で活躍できるまち」</p> <p>「移住・定住・交流で賑わうまち」</p>										
施策の方向性	<p><b>まちづくりの7つの柱</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 子育て・教育 [町の「宝」を守り育てる]</li> <li>2. 健康・福祉 [いつまでも元気で笑顔を保つ]</li> <li>3. 産業振興 [町の活力を生み出す]</li> <li>4. 観光・交流 [地域の魅力を高める]</li> <li>5. 定住 [町の良さを理解し愛される風土をつくる]</li> <li>6. 安全・安心 [町民の暮らし・生命を守る]</li> <li><b>7. 生活基盤 [心地よい暮らしを支える]</b></li> </ol>										
公共交通の位置づけ	<p><b>主要施策 726 公共交通の充実</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>(1) バス利用促進対策</li> <li>(2) 新幹線駅アクセス交通の確保</li> <li>(3) パーク&amp;ライドの推進</li> <li>(4) 持続可能で効率的な交通サービスの導入検討</li> </ol>										

### 1.3.2. 第2期朝日町総合戦略（総合計画における重点プロジェクト）

第2期朝日町総合戦略では、まち・ひと・しごと創生法に基づくとともに、朝日町人口ビジョンを踏まえつつ、「未来技術の活用」や「SDGs」等の視点に目配りし、朝日町の「不断のまちづくり」に向けた目標や施策の基本的方向、具体的な施策・事業を示しています。

計画期間	令和2年度から令和6年度まで（5年間）
計画の位置づけ	第2期総合戦略は、第5次朝日町総合計画における、主に産業振興、移住・定住対策、子育て支援等の施策・事業との整合を図り、5年間に集中的に取り組む内容を位置付けるものとする。
基本目標	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 町に仕事をつくる、町の稼ぐ力・魅力を高める</li> <li>2. 町への人の流れをつくる、町に人を呼び込む</li> <li>3. 町民の結婚・出産・子育てを応援する</li> <li>4. 時代に合った地域づくりを進める</li> </ol>
公共交通の位置づけ	<p>4. 時代に合った地域づくりを進める</p> <p>(1) 地域の生活サービス機能の維持・強化</p> <p>(2) 地域間交通の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 移動手段の確保・拡充</li> <li>● 既存公共交通の維持</li> <li>● デマンド交通の導入検討</li> </ul>

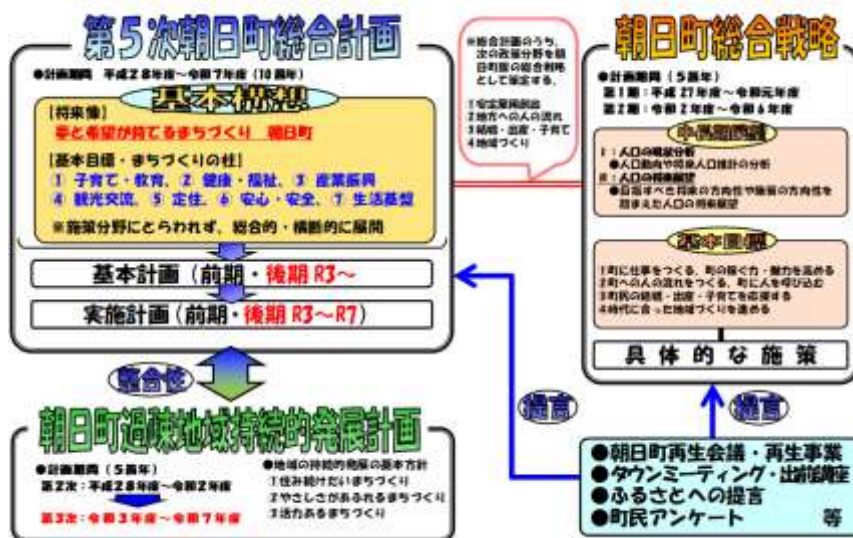


図 1-1 第5次朝日町総合計画・朝日町総合戦略



### 1.3.3. 朝日町立地適正化計画

立地適正化計画とは、都市再生特別措置法の一部改正（平成 26 年 8 月施行）により、全国的な人口減少や高齢化に対応した持続可能なまちづくりを推進するため、創設された制度です。

この計画は、都市全体の観点から居住機能や医療・福祉・商業等の都市機能の配置や公共交通の充実に関する包括的なマスタープランであり、コンパクトなまちづくりと地域交通との連携によって、都市部だけでなく農山村地域に暮らし誰もがこれらの日常生活に必要な各種施設等を利用できる、「ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すための計画です。

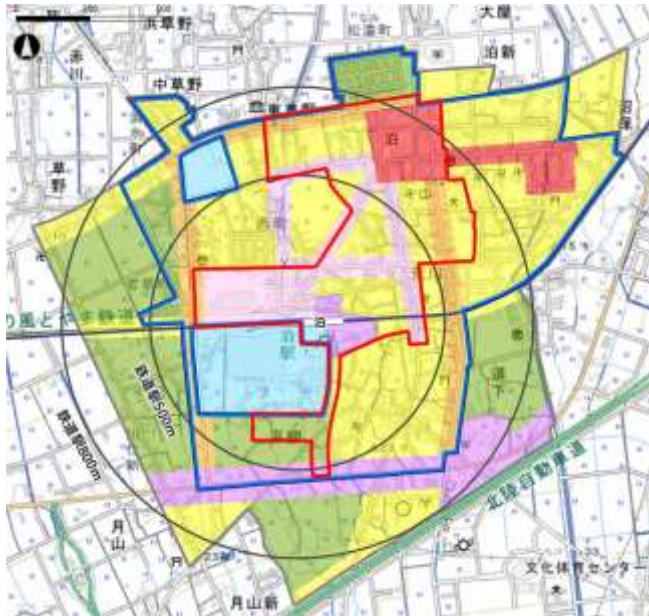
計画期間	令和 4 年 10 月から令和 23 年度まで（概ね 20 年間）
基本方針	まちなかと郊外部の魅力が協調・連携し、次世代に夢と希望をつなげるコンパクトシティの実現
誘導方針	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 暮らしやすい居住環境の形成による定住人口の確保</li> <li>2. <b>中心部および周辺地域における公共交通ネットワークの整備</b></li> <li>3. コンパクトなまちづくりの推進による生活環境の向上</li> <li>4. 安全・安心な市街地形成に資する災害リスクとまちづくりの共生</li> </ol> <p>【都市機能誘導区域】 中心市街地に必要かつ魅力的な都市機能を選定・集積を図る区域          【居住誘導区域】 生活利便性や賑わいを感じながら、誰もが安心して暮らし続けることができる区域</p> 

図 1-2 設定した誘導区域

公共交通の位置づけ

【中心部および周辺地域における公共交通ネットワークの整備】

まちなかの生活サービス施設の維持と、主要施設へのアクセス性を確保するため、公共交通網を維持し、住民が不自由なく暮らせる環境を整備します。

まちなかへのアクセスを確保することで、町民同士の交流機会も増加し、まちなかの活性化を図ります。

- 新しい公共交通「ノッカルあさひまち」の利用促進・利便性向上
- 都市計画道路等の整備

### 1.3.4. 計画の位置づけ

地域公共交通計画は、全ての計画の基本となる総合計画における将来都市構造や将来人口、公共交通に係る施策・事業を踏まえつつ、都市機能の増進に必要な施設の立地の適正化に関する施策との整合性を保たなければなりません。

また、地域公共交通の活性化及び再生は、まちづくり／観光／健康・福祉／環境など様々な分野と密接な関係を有していることから、他分野における計画との連携・協調も図ります。

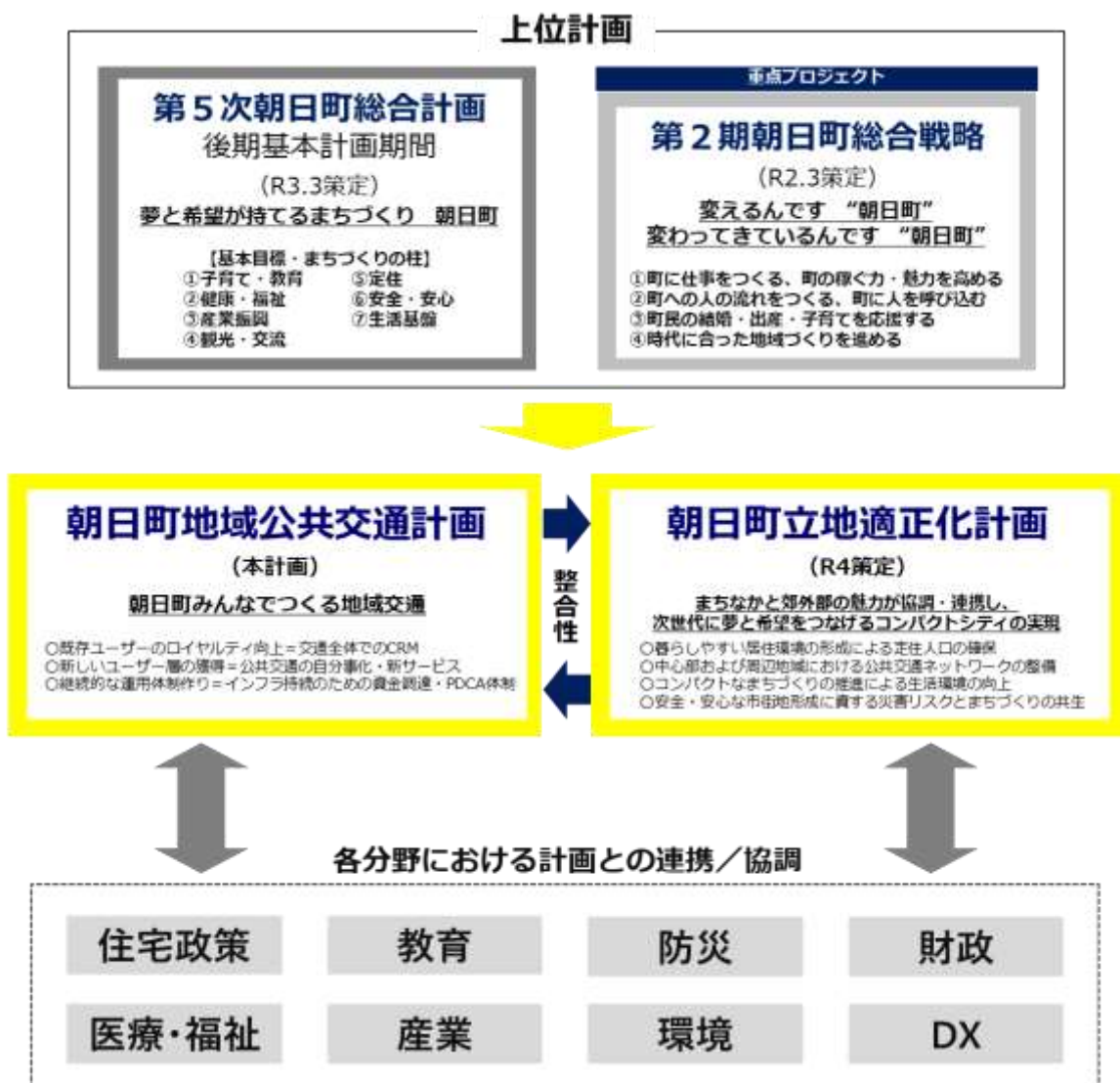


図 1-3 朝日町地域公共交通計画の位置づけ

## 2. 公共交通の現状と課題

### 2.1. 地域や社会等の状況

#### 2.1.1. 人口動態

朝日町の令和2年時点の総人口は11,081人となっています。昭和60年以降減少が続いており、平成12年からの20年間でも約3割減少しています。令和27年にはさらに令和2年の半数未満にまで減少すると見込まれ、今後も人口減少が懸念されます。

また人口に占める75歳以上の割合は、令和2年時点で約25%、令和27年には約40%に達する見込みとなっており、高齢化の進行が懸念されます。

地区別で見ると、泊二区、泊三区、五箇庄地区、大家庄地区で人口が多い一方で、境地区、宮崎地区、笹川地区は人口が少なく、また高齢化率は笹川地区と山崎地区で50%を超えています。

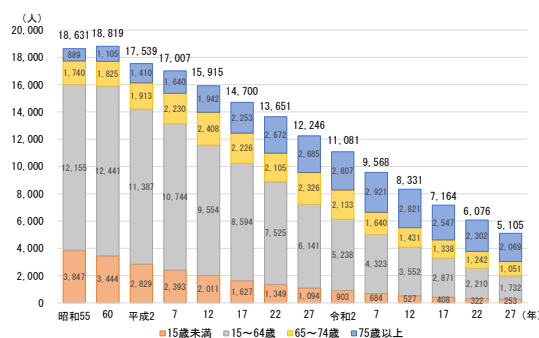


図 2-1 人口の推移

出典: 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所(令和7年以降)

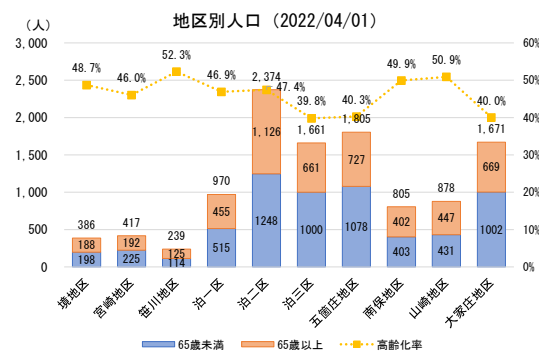


図 2-2 地区別の人口・高齢化率

出典: 住民基本台帳人口

## 2.1.2. 土地利用状況や施設立地

朝日町は、町域の9割近くを森林・河川等の自然が占めています。町内西部の平地部も、泊周辺や沿岸部を除くと農用地が多くを占めています（町域の約7%）。

また、商業・医療施設などの生活に必要な施設は、泊駅周辺の中心部に集積しており、沿岸部と平地部にコンパクトにまちが広がっています。

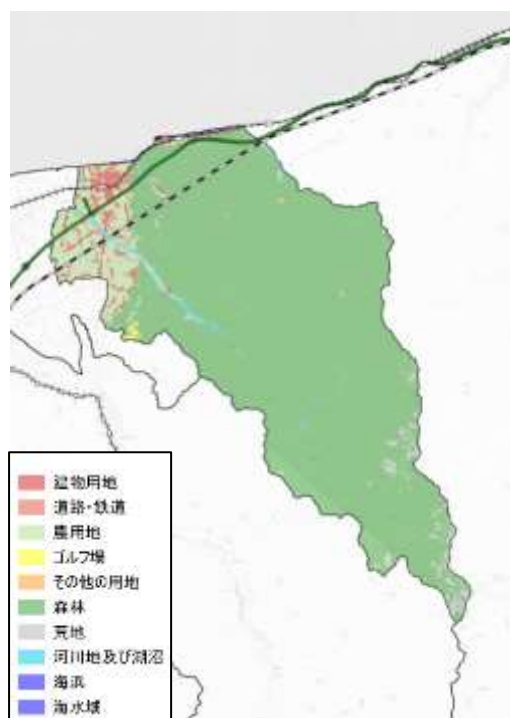


図 2-4 土地利用状況

出典：国土数値情報(H28年)

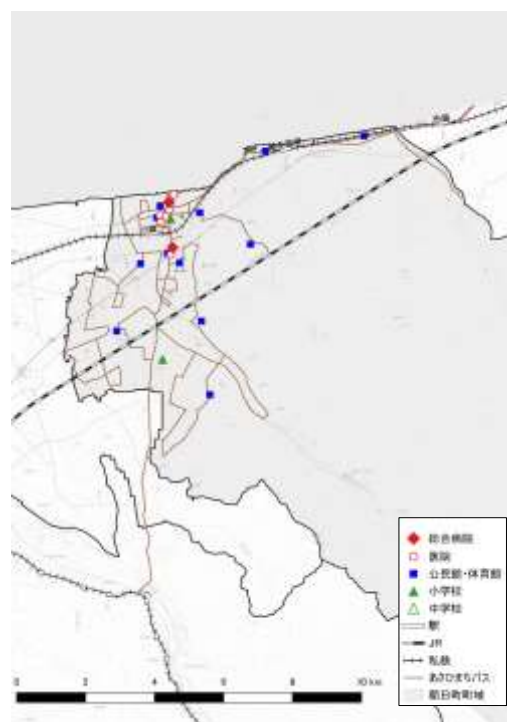


図 2-5 施設立地状況

出典：国土数値情報(H28年)



図 2-3 都市構造図

出典：朝日町都市計画マスタープラン

### 2.1.3. 観光

朝日町の年間観光入込客数は、平成 28 年以降増加傾向にあり、ピークの令和元年には年間 36.7 万人に達していました。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年は前年から大きく減少しましたが、令和 3 年には年間 29.8 万人と平成 29 年以前を上回る水準に回復しています。

季節別では夏（7～9 月）の観光入込客数が最も多く、また春（4～6 月）の入込客数が平成 28 年以降大きく増加しています。

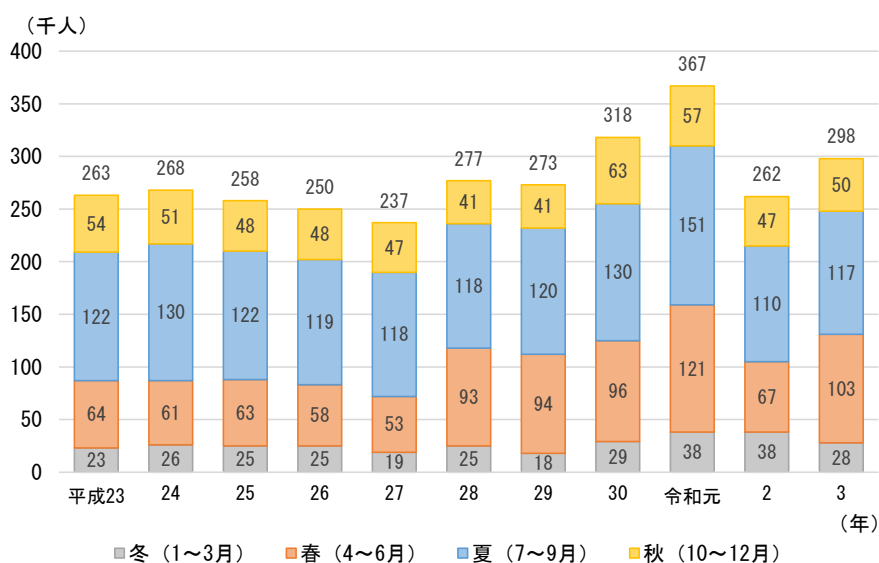


図 2-6 観光入込客数の推移

出典：富山県観光客入込数等

#### 2.1.4. 人の動き

町民の通勤・通学先は、町内が全体の約半数を占めています。町外では、朝日町に近接する入善町、黒部市への通勤・通学が多くみられます。

通勤・通学時の代表交通手段は、自家用車が約8割を占めています。

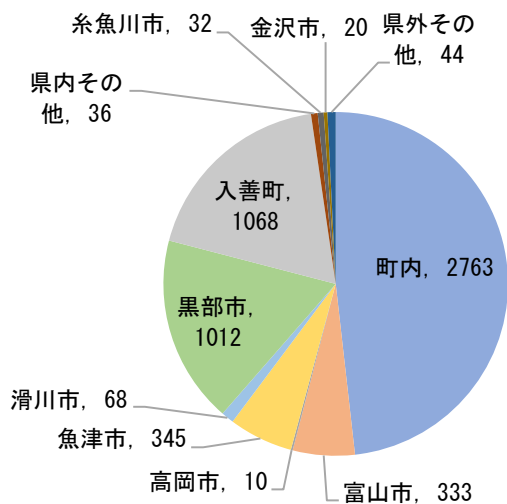


図 2-7 町内在住者の就業・通学先（令和 2 年）

出典：国勢調査

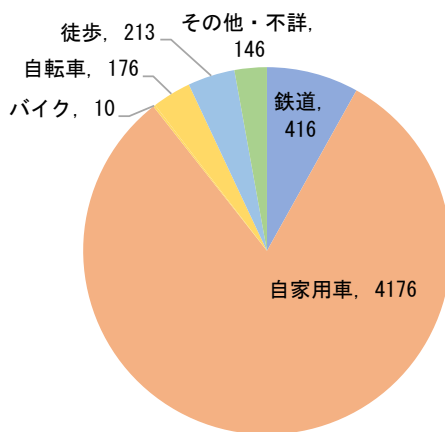


図 2-8 町内在住者の通勤・通学時の代表交通手段（令和 2 年）

出典：国勢調査

また、外出頻度をみると、外出回数が週1回未満の住民が全体の約8%います。

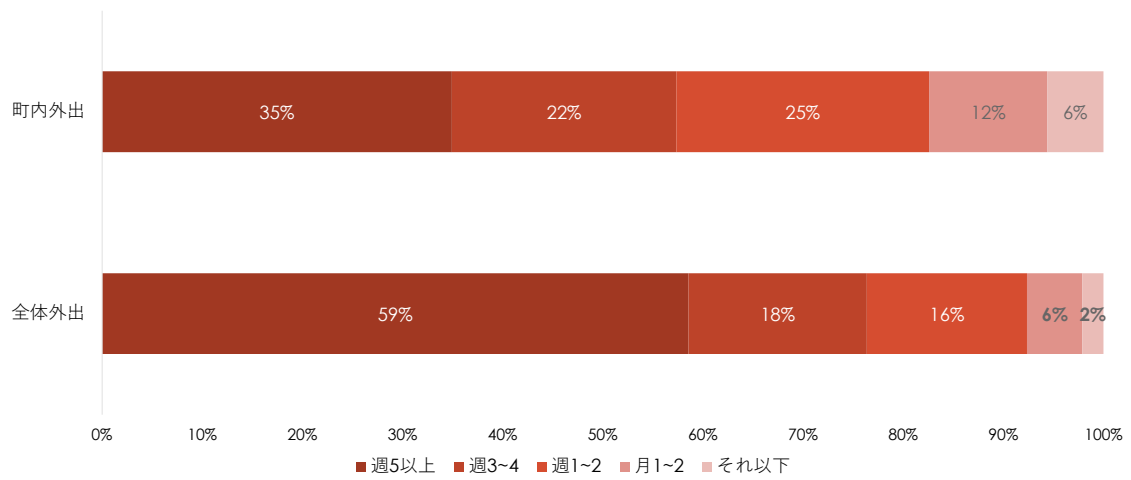


図 2-9 外出頻度の割合

出典：R4 年度住民アンケート調査



## 2.1.5. 自動車や運転免許の保有状況

朝日町における普通および小型車両の保有台数は 10 年以上減少傾向にあります。軽乗用車の保有台数は平成 30 年まで増加傾向にありましたが、以降は減少が続いています。また、1 世帯当たりの保有台数も、平成 28 年からは減少傾向にあります。

運転免許証の自主返納者数は近年増加傾向にあり、令和 3 年度は町内で年間 100 人程度が免許を返納しています。年代別の返納割合をみると、80 代以上の住民のうち約 20%が免許を返納していますが、約 60%が現状も免許を保有している状態です。

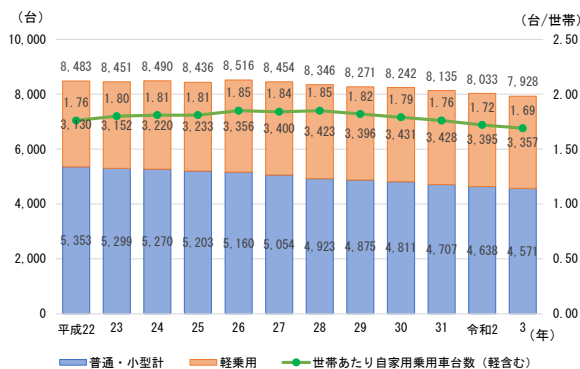


図 2-10 自家用車保有台数の推移

出典：国土交通省

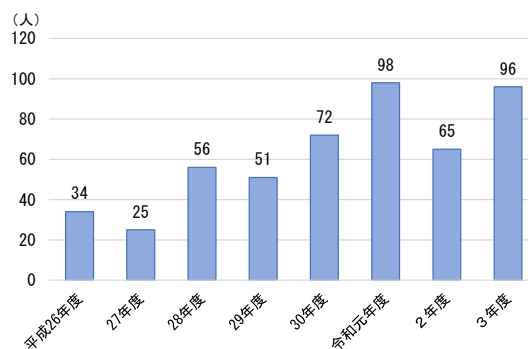


図 2-11 運転免許証の自主返納者数の推移

出典：入善警察署

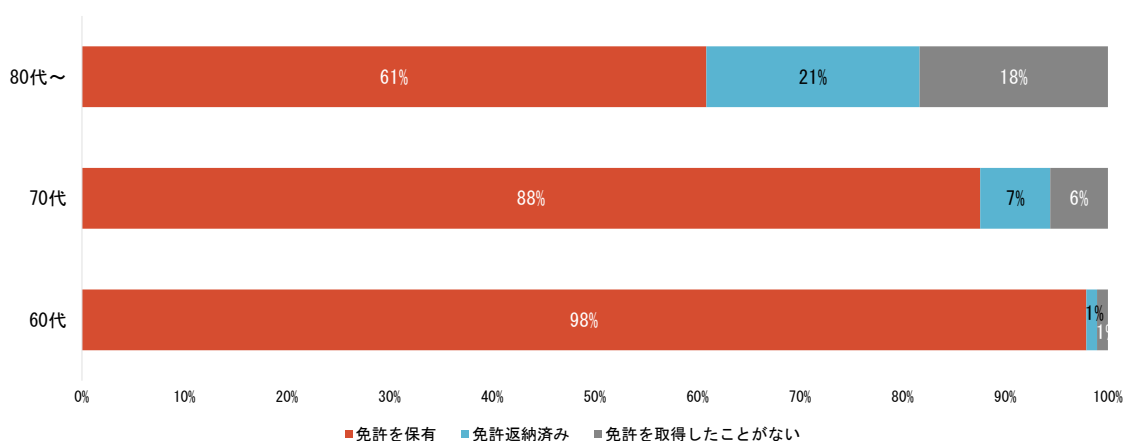


図 2-12 年代別の免許返納状況 (60 代以上)

出典：R4 年度住民アンケート調査

### 2.1.6. 移動の需要創出施策

朝日町では交通に限らず町の活性化を目指し、移動需要の創出に取り組んでいます。令和4年1月～2月にかけて行われた移動活性化施策「ポ HUNT」では、参加者の26%が普段いかない場所に来訪する結果となり、新しい移動習慣のきっかけになりました。



図 2-13 移動活性化施策による新規施設来訪率

## 2.2. 交通の運行状況

朝日町内の公共交通は、あいの風とやま鉄道、あさひまちバス、あさひまちエクスプレス、ノッカルあさひまちが運行しています。

あいの風とやま鉄道は、町内に泊駅と越中宮崎駅の2駅があります。泊駅から富山方面へは1日に32.5往復（土休日32往復）、泊駅や越中宮崎駅から糸魚川方面へ1日19往復の運行があります。

あさひまちバスは、平日のみの運行で、一部は町外の黒部市愛本や新潟県糸魚川市市振へ乗り入れています。また、路線上であればバス停以外でも自由に乗降できる「フリー乗降制」を導入しています。

あさひまちエクスプレスは、北陸新幹線の黒部宇奈月温泉駅と朝日町内の7乗降場所間を、事前予約制・年中無休で運行しています。1日に22往復の運行を設定し、黒部宇奈月温泉駅発着の新幹線全列車に接続しています。また別途料金を支払うことで、乗降場所と自宅間をタクシーとして利用することが可能となっています。

ノッカルあさひまちは、自家用車の乗り合いサービスで、指定の停留所間を会員登録と事前予約制で運行しています。



図 2-14 町内の交通体系

表 2-1 町内の公共交通の運行本数（令和 4 年度）

			運行本数	
			平日	土休日
鉄道	あいの風とやま鉄道	泊→富山方面	32.5往復	32往復
		(うちライナー)	2.5往復	-
路線バス	あさひまちバス	泊→糸魚川方面	19往復	19往復
		宮崎境線	8往復	-
		市振線	4.5往復	-
		笹川線	3往復	-
		草野赤川線	3往復	-
		南保線	3往復	-
		山崎線	4往復	-
		藤塚線	2往復	-
		愛本線	6往復	-
		大家庄線	3.5往復	-
乗合タクシー	あさひまちエクスプレス(予約制)		22往復	22往復

出典:あいの風とやま鉄道 HP

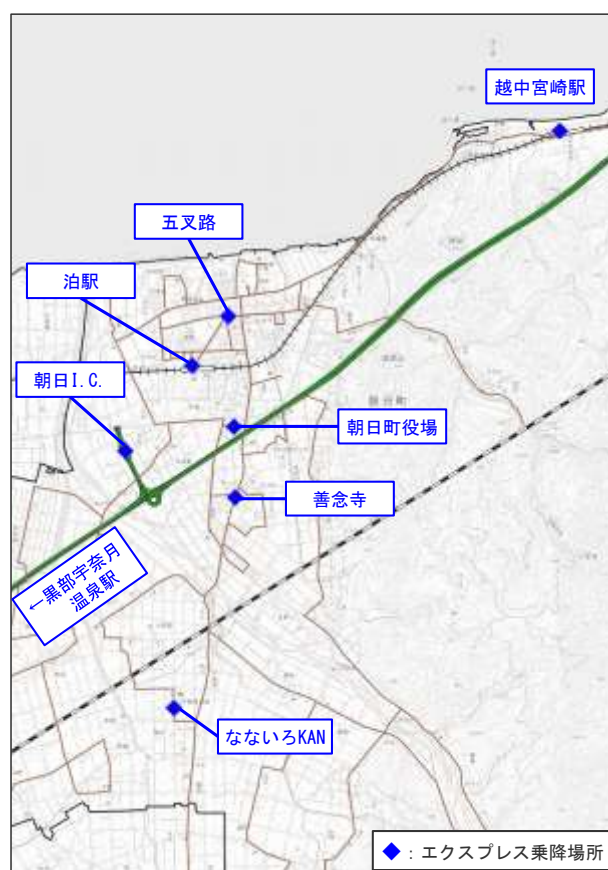


図 2-15 あさひまちエクスプレスの乗降場所

あさひまちバスとノッカルあさひまちのバス停 300m 圏域（徒歩でアクセス可能な距離）は、いずれも町内可住地の大部分をカバーしており、あさひまちバスが 96.8%、ノッカルあさひまちが 86.8%、両方合わせると 98.7%の人口をカバーしています。

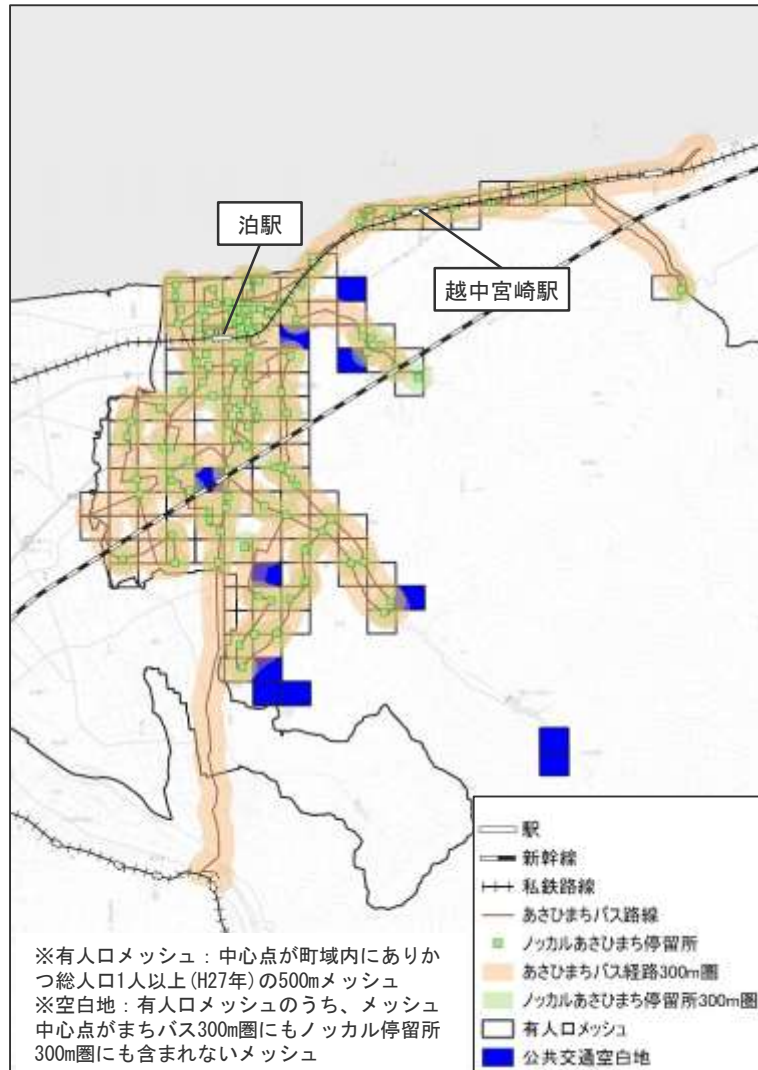
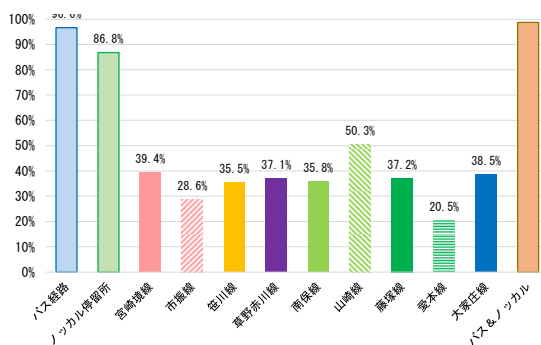


図 2-16 公共交通の人口カバー率（300m 圏）

出典：国勢調査



※有人口メッシュ：中心点が朝日町域内にありかつ総人口 1 人以上の 500m メッシュ (出典：H27 国勢調査)  
 ※人口カバー率：朝日町域内の有人口メッシュのうち、まちバス 300m 圏とノッカル停留所 300m 圏に含まれるメッシュ内の人口の、人口総数に対する割合

また、バス停 100m 圏域（高齢者でも徒歩でアクセス可能な距離）でみると、あさひまちバスが 70.2%、ノッカルあさひまちが 38.1%、両方合わせると 73.5%の人口をカバーしています。

公共交通によって多くの町民の移動をカバーできています。

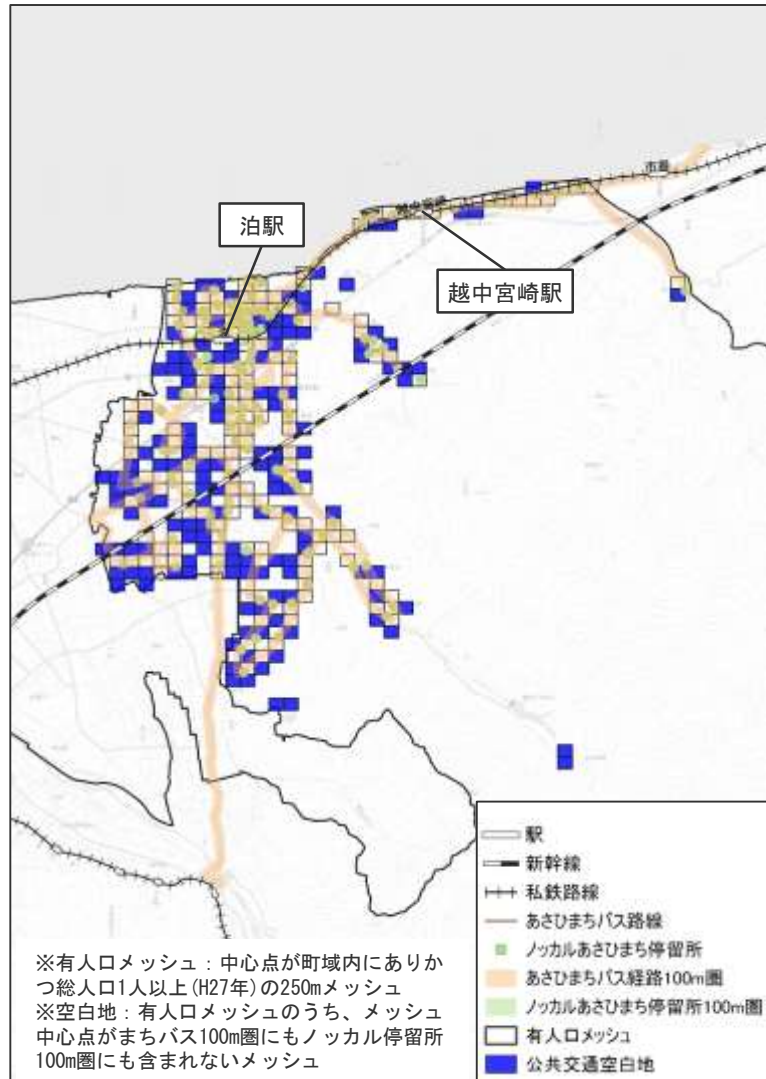
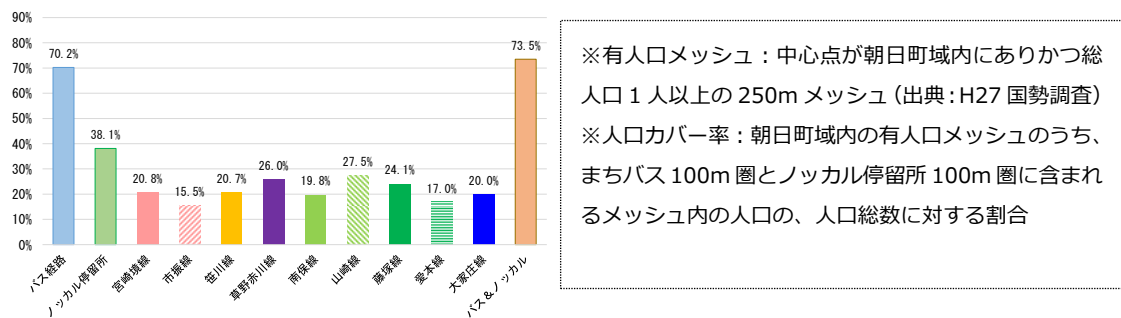


図 2-17 公共交通の人口カバー率（100m 圏）

出典：国勢調査



## 2.3. 交通手段の利用状況

### 2.3.1. あいの風とやま鉄道

あいの風とやま鉄道の泊駅の利用者数は、平成 29 年をピークに減少が続いています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は大きく減少しています（前年度から約 30%減少）。

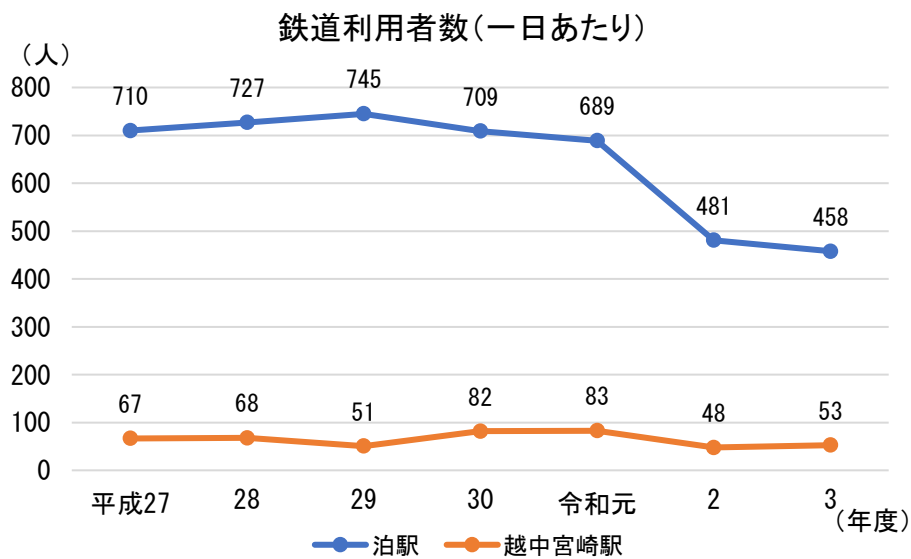


図 2-18 泊駅・越中宮崎駅の日利用者数推移

出典: あいの風とやま鉄道利用促進協議会資料

### 2.3.2. あさひまちバス

あさひまちバスの利用者数は、平成 29 年をピークに減少を続けています。新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度は大きく減少しています（前年度から約 30%減少）。

路線別の利用者数をみると、1 日 4 往復以上運行している市振線や愛本線は利用が多く、笹川線や草野赤川線や大家庄線は利用が少ない傾向にあります。

また、便別の利用者数をみると、ほとんどの路線で午前中に町の中心部へ到着する便や昼前後に町の中心部を出発する便で利用が多くなっています。夕方以降は利用が少ない傾向にあり、泊駅発でも平均日利用者数が 1 便あたり平均 1 人前後の便が多くみられます。

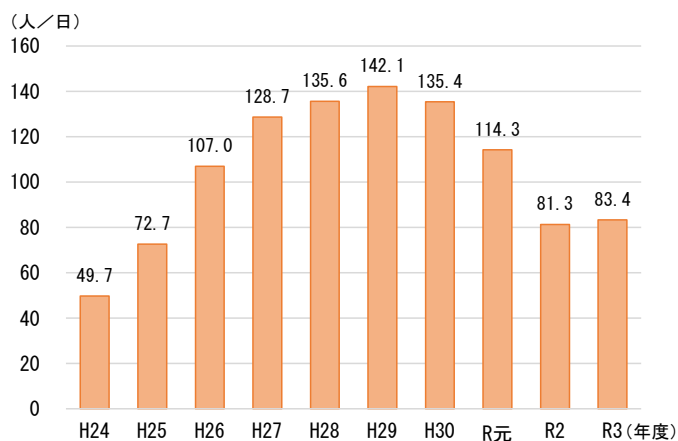


図 2-19 あさひまちバス平均日利用者数の推移

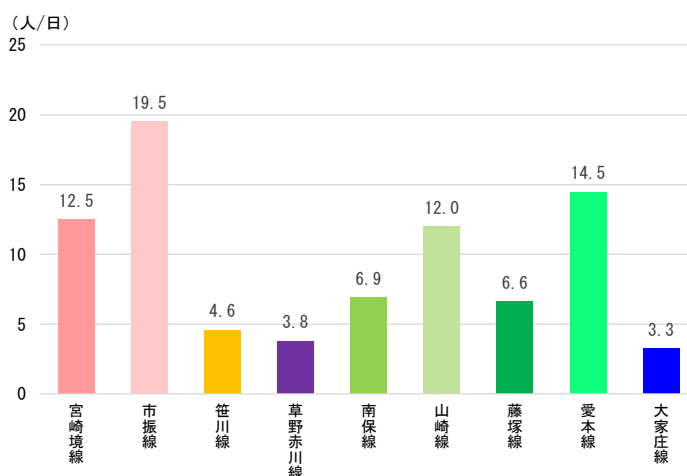


図 2-20 あさひまちバスの路線別平均日利用者数 (R3 年)



	各地域→泊駅着								
	宮崎境線	市振線	笹川線	草野赤川線	南保線	山崎線	藤塚線	愛本線	大家庄線
日運行本数	8本	5本	3本	3本	3本	4本	2本	6本	4本
7時台		1.76	0.16						0.24
8時台					1.83	2.33		6.66	
9時台		4.09		1.27			3.21		
10時台	3.89								1.17
11時台			1.52					1.62	
12時台	1.42	2.36			2.06	1.86			
13時台				0.98			0.89		
14時台		1.22				0.72			0.27
15時台	0.22		0.31						
16時台	0.09	0.19						0.43	
17時台				0.27	0.05			0.16	
18時台	0.01					0.11		0.05	
19時台								0.00	0.08
20時台	0.00								
21時台	0.00								

	泊駅発→各地域								
	宮崎境線	市振線	笹川線	草野赤川線	南保線	山崎線	藤塚線	愛本線	大家庄線
日運行本数	8本	4本	3本	3本	3本	4本	2本	6本	3本
7時台			0.07		0.28	0.58		0.10	
8時台		1.23					0.79		
9時台	0.68			0.31					0.81
10時台	0.99							1.80	
11時台		4.77	1.05		1.55	3.34			
12時台	1.84						1.73		
13時台		2.29		0.59		2.13			0.56
14時台	1.17								
15時台		1.62	1.47					1.65	
16時台	0.94				1.13			1.29	
17時台				0.39		0.93		0.61	
18時台	0.14								0.11
19時台								0.09	
20時台	1.09								
21時台									

図 2-21 まちバスの時間帯別運行本数および便別平均日利用者数 (R3 年)

※宮崎境線の泊駅 10 時台着および泊駅 20 時台発の利用者数は、同時間帯着発の 2 便の合計

バスを利用しない理由をみると、「停留所が自宅近辺にない」が最も多く、次いで「使い方がよくわからない」「都合の良い時間の便がない」という理由が多くなっています。

また、バスを利用しない理由を若年層と高齢層で比較すると、若年層は運行時間が合わないことや使い方がわからないことを理由として多く挙げています。一方で、高齢層は荷物があることや乗降が大変であることを理由として多く挙げています。

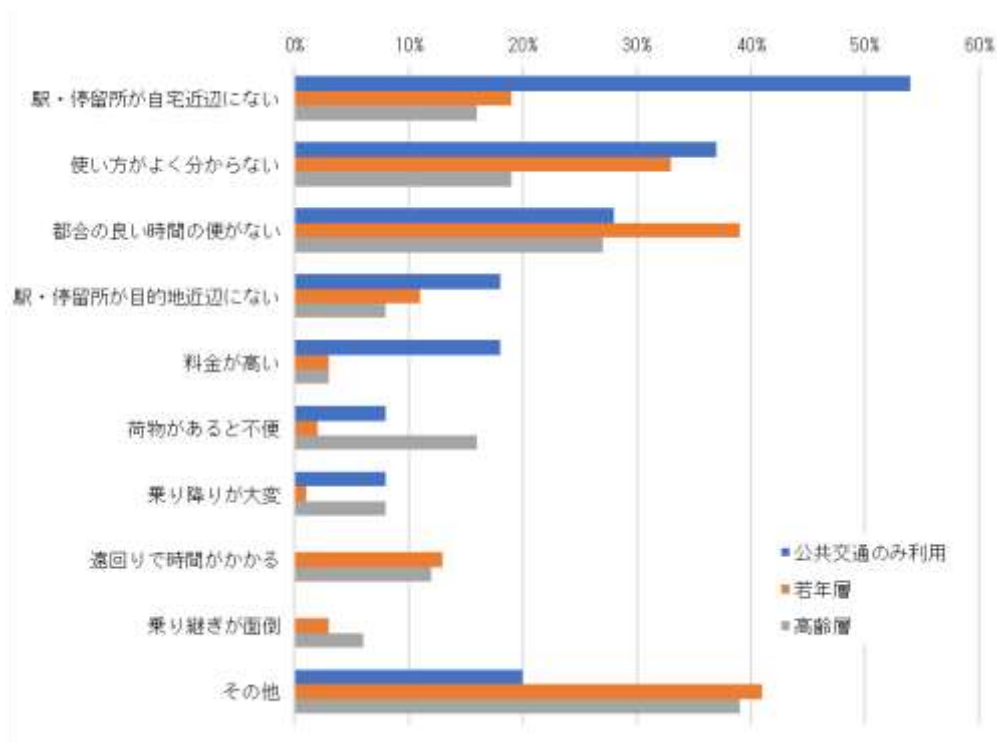


図 2-22 バスを利用しない理由

出典：令和 4 年度住民アンケート調査

### 2.3.3. あさひまちエクスプレス

利用者数が、平成 28 年度から令和元年度の 3 年間で 1.5 倍以上に増加していましたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、令和 2 年度に大きく減少しています（前年度から約 75%減少）。

1 便当たりの利用者数は 1.5 人程度で推移しており、乗り合いでの運行は限定的と考えられます。

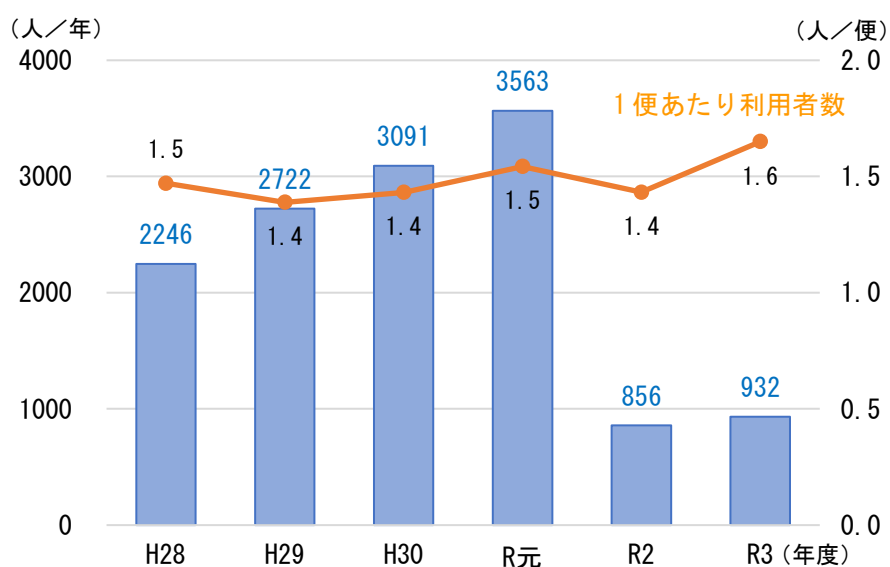


図 2-23 あさひまちエクスプレス利用者数の推移

### 2.3.4. ノッカルあさひまち

ノッカルの会員登録者数の推移をみると、本格運行を開始した令和3年10月以降から少しずつ会員数を増やしています。しかし、登録者の利用状況をみると、ノッカルあさひまちを利用したことがある人が約2割で、一度も利用したことがない人が全体の約8割を占めています。

また、利用区間別の運行回数をみると、特定の停留所間を高頻度で利用している傾向にあります。

一部の登録ユーザーが、高頻度で利用している傾向にあります。

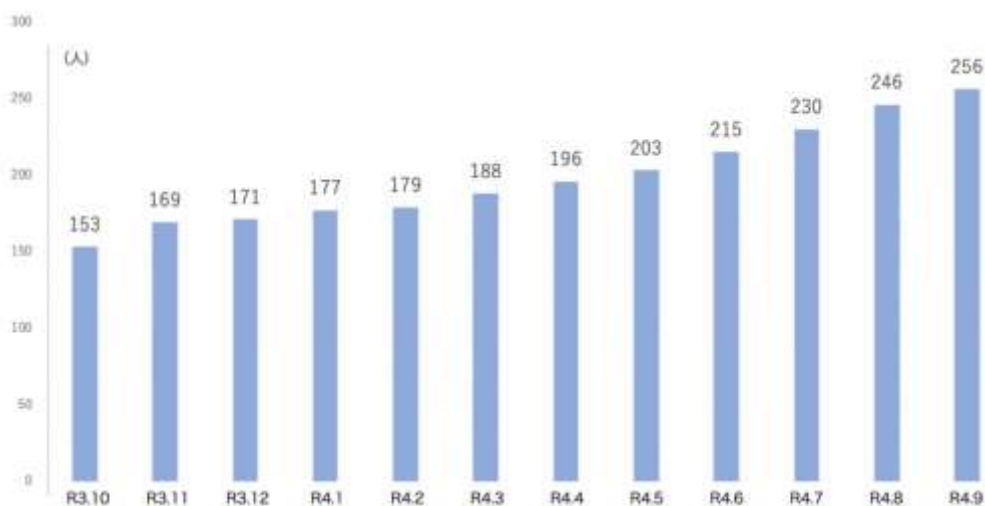


図 2-24 ノッカル会員登録者の推移

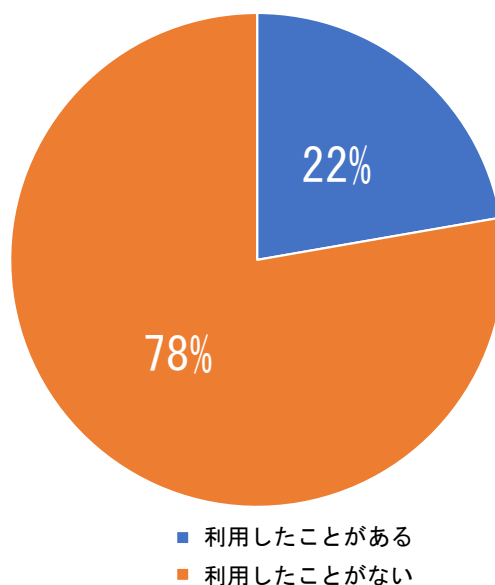


図 2-25 ノッカル会員登録者の利用状況

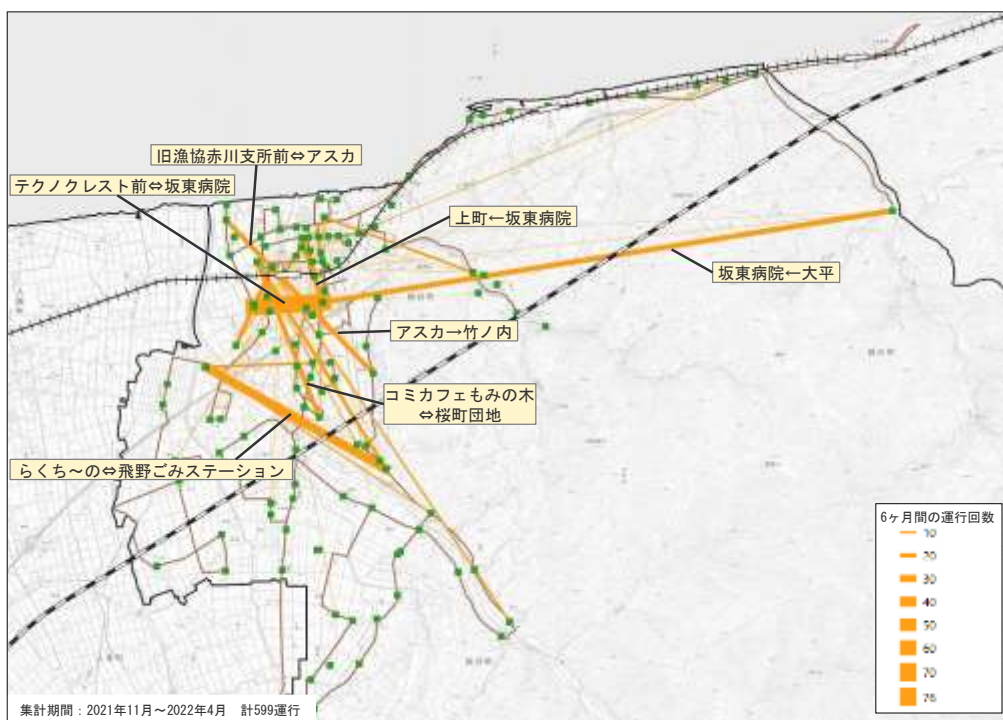


図 2-26 ノッカルあさひまちの利用区間別の運行回数

曜日別では、火曜日と、沿線飲食店とのタイアップ企画「ノッカルランチ会」が開催されている木曜日に利用が多くなっています。

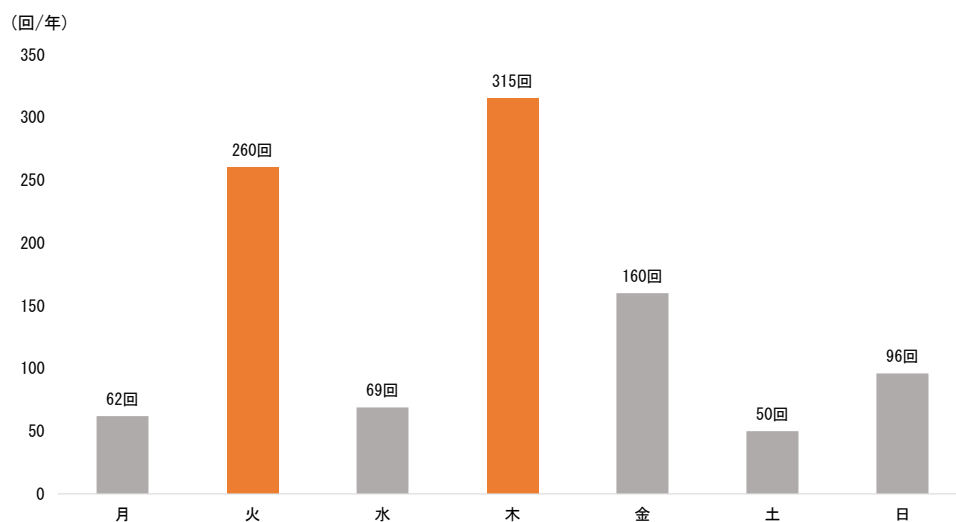


図 2-27 ノッカルあさひまちの曜日別の利用状況

また、ノッカルあさひまちを利用しない理由をみると、「使い方がよく分からない」が最も多く、次いで「予約が面倒」「ノッカルを知らない」という理由が多くなっています。

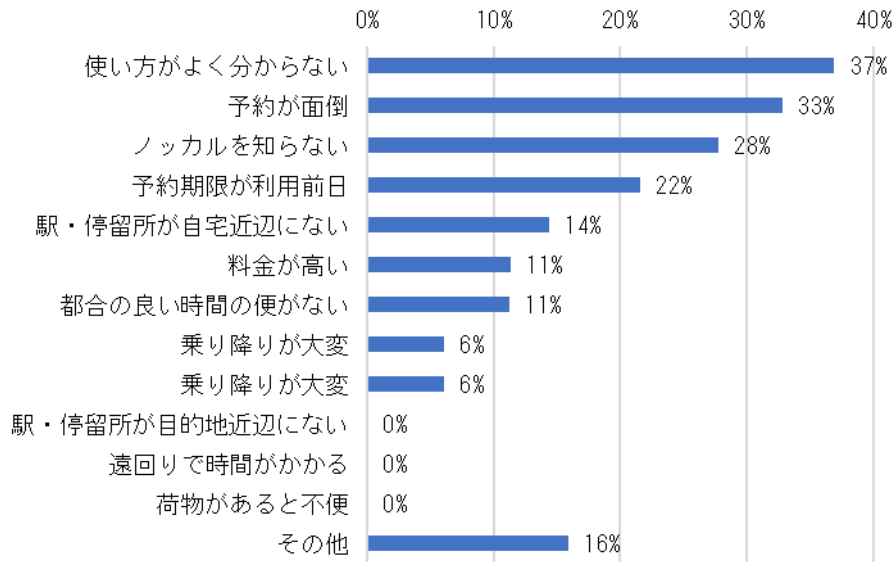


図 2-28 ノッカルあさひまちを利用しない理由（公共交通のみ利用する方）

出典：令和 4 年度住民アンケート調査

町内主要施設のノッカル停留所における利用者数をみると、らくち〜のと泊駅以外の主要施設では、乗車人数と降車人数が異なっているため、行き帰りでノッカルあさひまちと別の交通手段を組み合わせ利用している可能性があります。

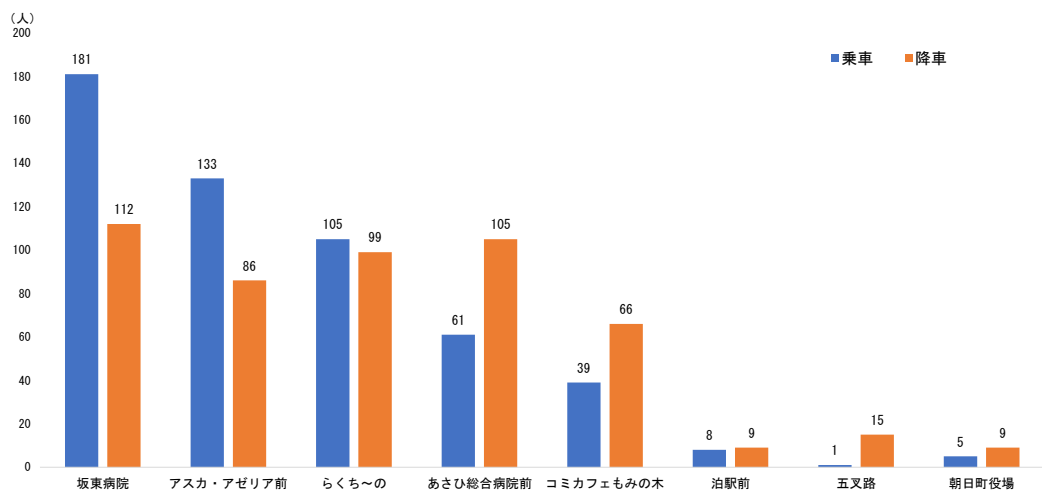


図 2-29 町内主要施設のノッカル停留所における利用人数

一方で、ノッカルあさひまちに登録しているドライバーの運行状況を見ると、ドライバーとして登録はしているが、一度も運行したことがない方が全体の約2割を占めています。

エリア別では、社員がドライバーである「らくち～の便」を除くと、笹川、宮崎境エリアのドライバー数が少ない状況にあります。

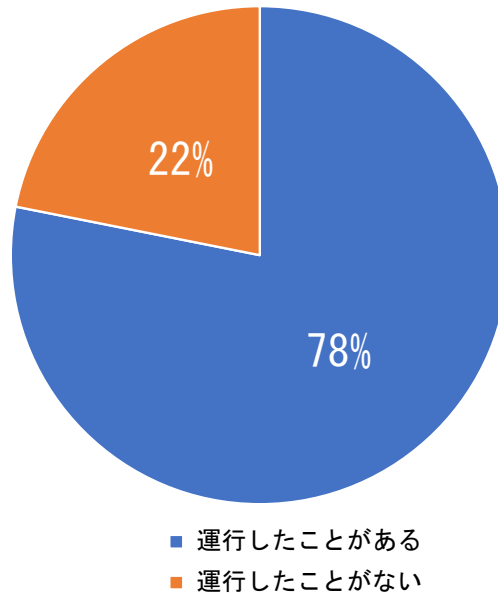


図 2-30 ノッカルドライバーの運行状況

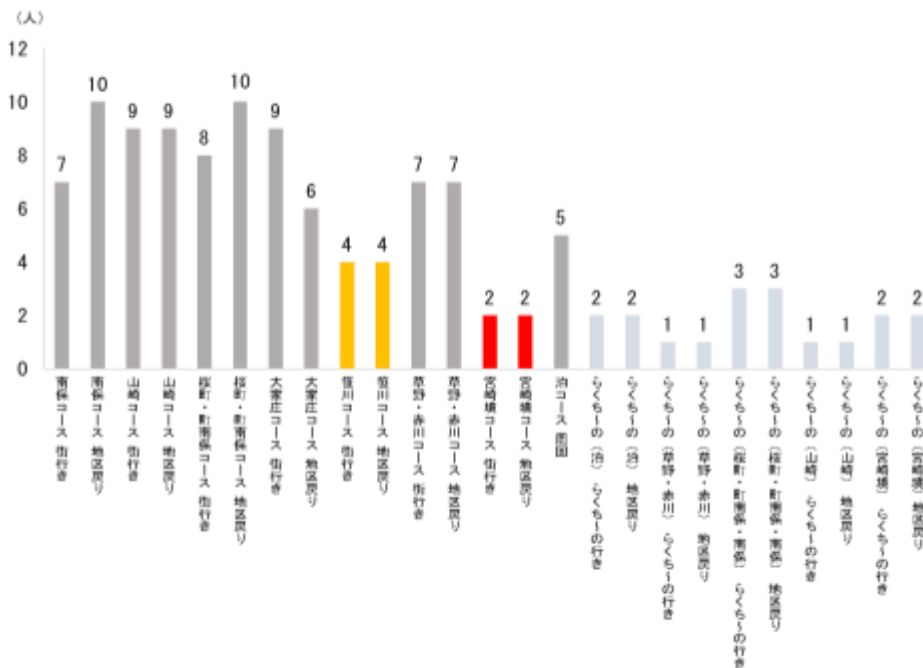


図 2-31 エリア別のノッカルドライバー数

### 2.3.5. タクシー

町内のタクシー事業者は、(有)黒東自動車商会の 1 社であり、1 日あたり平均約 61.9 回の運行をしています（令和 4 年 9 月時点）。

利用内容を見ると、5 分未満の短距離利用が全体の 6 割以上を占めており、泊駅や商業施設のアスカから 1~2km 程度の範囲内での利用が多くなっています。また、利用時間帯は平日の午前中に集中しており、早朝 7 時台までや夜間の利用は非常に少なくなっています。

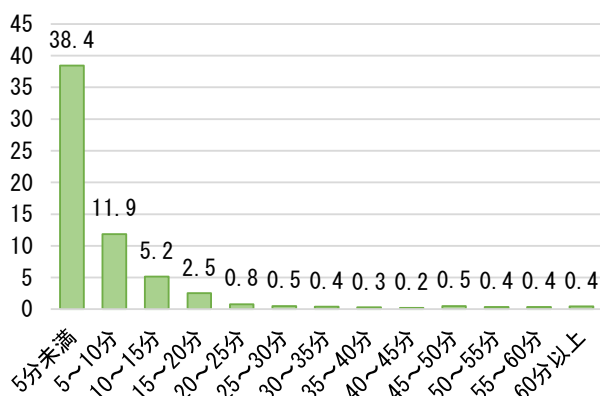


図 2-33 タクシー乗車時間の分布  
(令和 4 年 9 月)

	月	火	水	木	金	土	日	祝
4	0.3	0.3	0.0	0.6	0.8	0.5	1.3	0.5
5	0.3	0.0	0.3	0.8	0.8	1.0	0.3	0.5
6	0.3	0.5	0.5	0.4	0.8	0.8	1.0	1.0
7	1.0	1.3	1.3	1.2	1.3	0.0	1.0	1.0
8	5.0	5.0	7.3	4.0	4.0	1.3	1.3	1.5
9	7.0	8.0	7.3	7.4	8.5	3.5	2.5	5.0
10	9.0	8.5	10.8	8.8	6.8	6.5	2.8	5.0
11	5.7	7.0	6.3	6.2	6.8	4.0	2.5	3.0
12	6.7	5.8	6.0	3.0	4.3	2.3	3.0	2.0
13	4.7	3.8	4.0	3.2	5.0	2.5	2.0	1.5
14	3.0	3.0	4.8	4.2	5.8	2.8	1.8	1.5
15	3.0	5.0	4.8	2.4	2.8	2.0	1.8	1.5
16	1.7	3.0	4.0	4.2	3.0	0.5	3.0	0.5
17	2.7	0.8	1.5	3.0	1.5	2.3	1.5	1.0
18	1.3	2.5	1.5	1.8	3.0	2.5	3.3	2.5
19	1.0	1.8	2.0	2.2	4.0	4.3	1.8	1.5
20	1.3	1.3	3.3	3.4	2.5	4.3	3.8	1.5
21	1.0	1.8	2.5	4.2	6.8	4.8	4.5	1.5
22	0.3	1.8	2.8	2.8	4.3	4.5	2.5	3.5
23	0.7	0.8	1.0	2.4	5.3	3.8	0.8	1.5
0	0.3	0.3	1.3	1.4	0.8	3.5	4.3	4.0
1	0.0	0.0	0.0	0.2	0.0	0.0	0.0	0.0
2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
計	56.3	61.8	72.8	67.8	78.3	57.3	46.3	41.5

図 2-32 タクシーの曜日・時間帯別利用回数  
(令和 4 年 9 月)

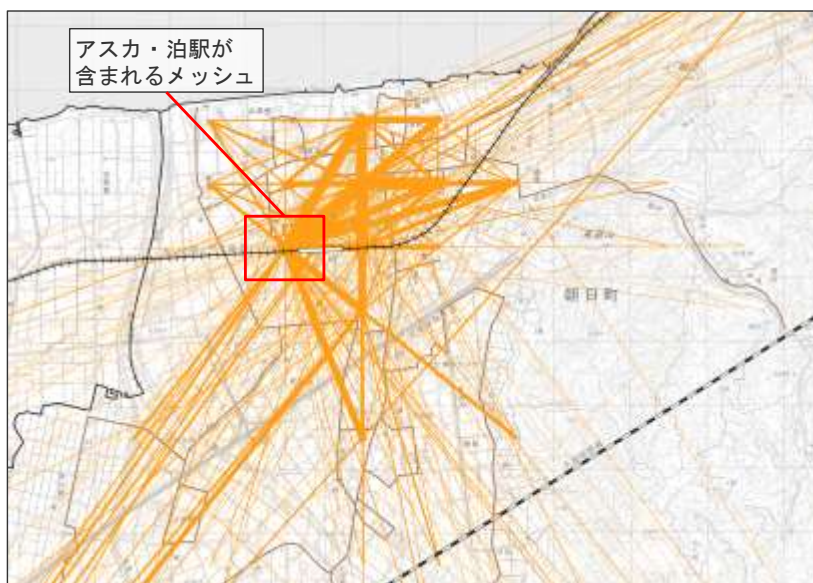


図 2-34 タクシーの利用状況



また、タクシーを利用しない理由をみると、その他を除くと「料金が高い」が最も多く、次いで「タクシー移動が贅沢に感じる」という理由が多くなっています。

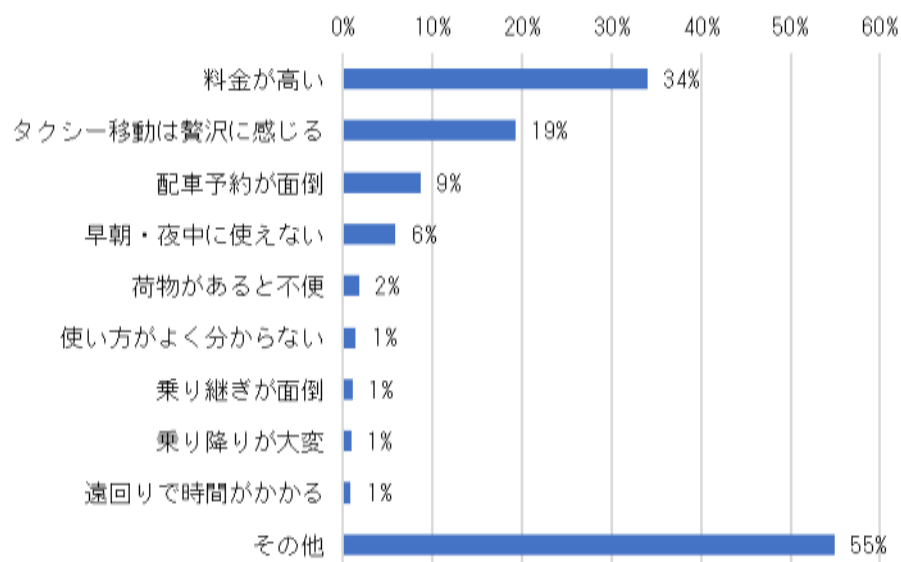


図 2-35 タクシーを利用しない理由

出典:令和4年度住民アンケート調査

### 2.3.6. 自動車

現在（平成 27 年）の朝日町を発着する乗用自動車の移動状況を見ると、町内での移動が最も多く、全体の半数以上を占めています。町外との移動では、周辺の入善町や黒部市、魚津市との移動が多くなっています。

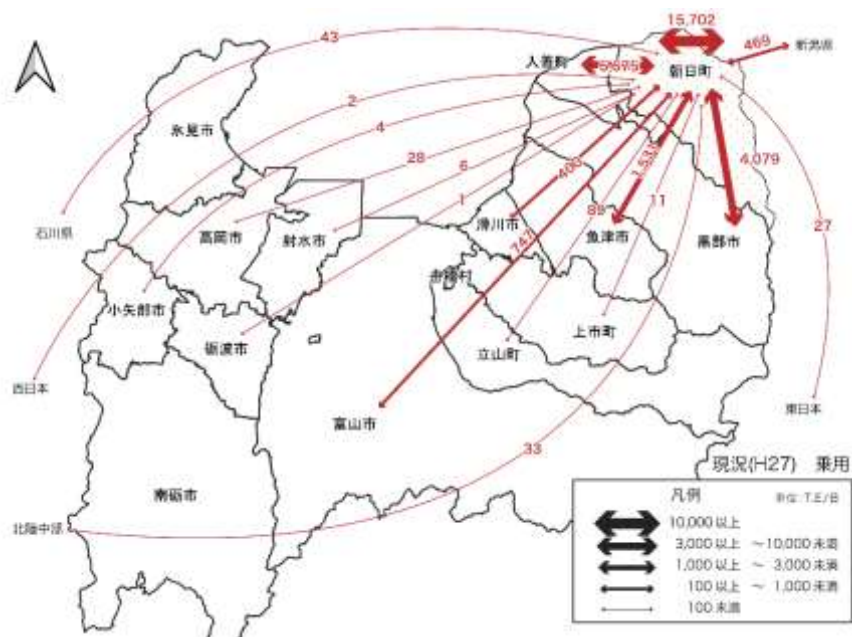


図 2-36 自動車での移動状況（現況：平成 27 年）

出典：平成 27 年道路交通センサスペース OD 表

町内での自動車による移動状況をみると、町の中心部にある朝日町役場やアスカ（商業施設）、あさひ総合病院（医療施設）、五叉路（複合施設）のあるエリアへの移動が多くなっています。

また、町内での自動車による移動のうち約 4 割は、移動する曜日や時間帯に公共交通が運行しているため、自動車の代わりに公共交通での移動が可能です。

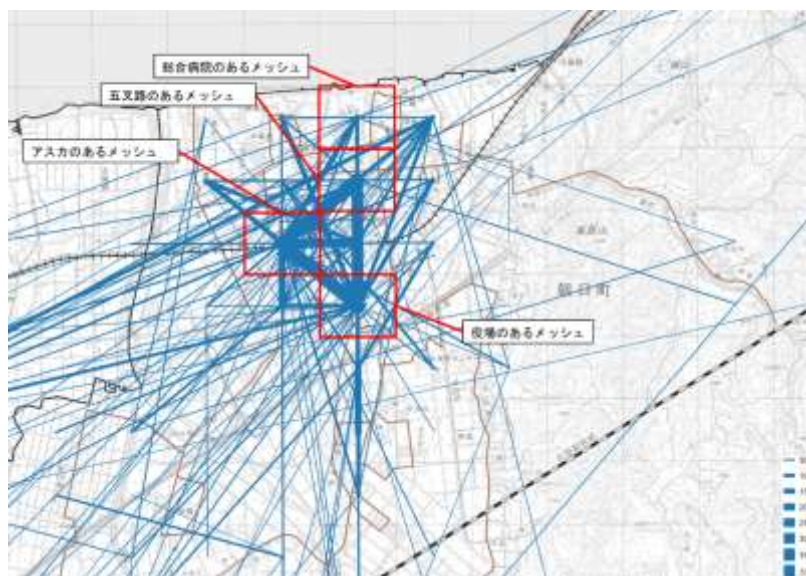


図 2-37 朝日町中心部周辺の自動車での移動状況

出典：自家用車利用実態調査データ(R4 年 9 月)

※R4 年 9 月に実施した「ぐっドラ Challenge!」の際に自家用車に設置した計測器より取得した自家用車の移動データを用いて分析  
※各移動データの出発地と到着地が含まれる 500 メッシュの中心点を直線で結んで、自家用車の移動状況を可視化

### 2.3.7. 交通手段間の比較分析

朝日町を発着する移動で利用する交通手段は、自動車が最も多く、全体の約 96% を占めています。

一方で、公共交通を利用した移動は、全体の約 4%と少なくなっていますが、公共交通の分担率を増加させることにより、人口が減少しても利用者を増やしていくポテンシャルがあると考えられます。公共交通サービスの中では、あいの風とやま鉄道が最も多く利用されており、あさひまちバスやあさひまちエクスプレス、ノッカルあさひまちの利用が少ない状況にあります。

表 2-2 朝日町の交通手段分担

交通手段名	日あたり利用回数	人口一人あたり 日利用回数	手段分担率
あいの風とやま鉄道 (泊駅・越中宮崎駅の利用者数)	1022 ※日乗車人員の2倍と仮定	0.09回	3.4%
あさひまちバス	79.2	0.01回	0.3%
あさひまちエクスプレス	2.3	0.00回	0.0%
ノッカルあさひまち	3.3	0.00回	0.0%
公共交通計	1,107	0.10回	3.7%
タクシー	61.9	0.01回	0.2%
自動車	28,847	2.60回	96.1%
合計	30,016	2.71回	100.0%

出典:あいの風とやま鉄道利用促進協議会資料、  
平成 27 年道路交通センサスペース OD 表

公共交通ユーザーと自分で車を運転しない方の交通手段の組み合わせをみると、全体の8割が鉄道単体で利用しており、他の交通手段を併用していない傾向がみられます。一方で、バスユーザーは、他の交通を併用する割合がバス単体よりも高く、他の交通手段を併用する傾向がみられます。

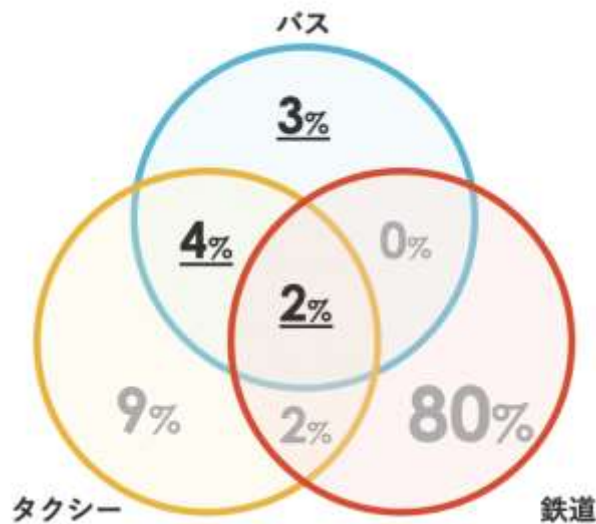


図 2-38 利用する交通手段の組み合わせ (公共交通ユーザーと自分で運転しない方のみ)

出典: 令和4年度住民アンケート調査

各移動手段について年代別の利用割合をみると、鉄道は30歳未満の利用が多いが、70歳以上の高齢者の利用が少なくなっています。一方で、バスやタクシーは70歳以上の高齢者の利用割合が過半数を占めています。

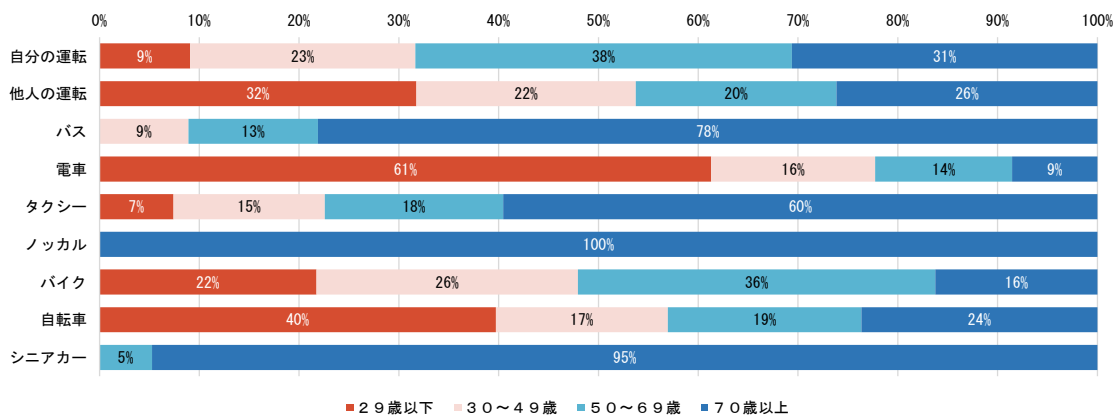


図 2-39 移動手段ごとの年代別の利用割合

出典: 令和4年度住民アンケート調査

また、免許返納者の交通手段をみると、返納者の8割以上が他人の運転に頼っている一方で、公共交通の利用は一部の人に限定されています。

利用目的別の移動手段割合をみると、ほとんどの交通手段において買い物目的での利用が多くなっており、バスやノッカルやタクシーでは通院目的での利用も多くなっています。

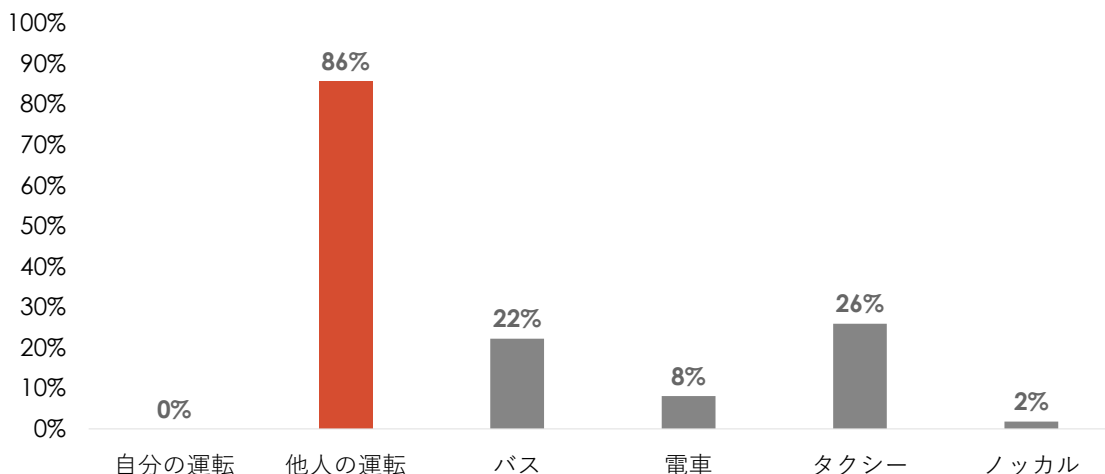


図 2-40 免許返納者の交通手段

出典: 令和4年度住民アンケート調査

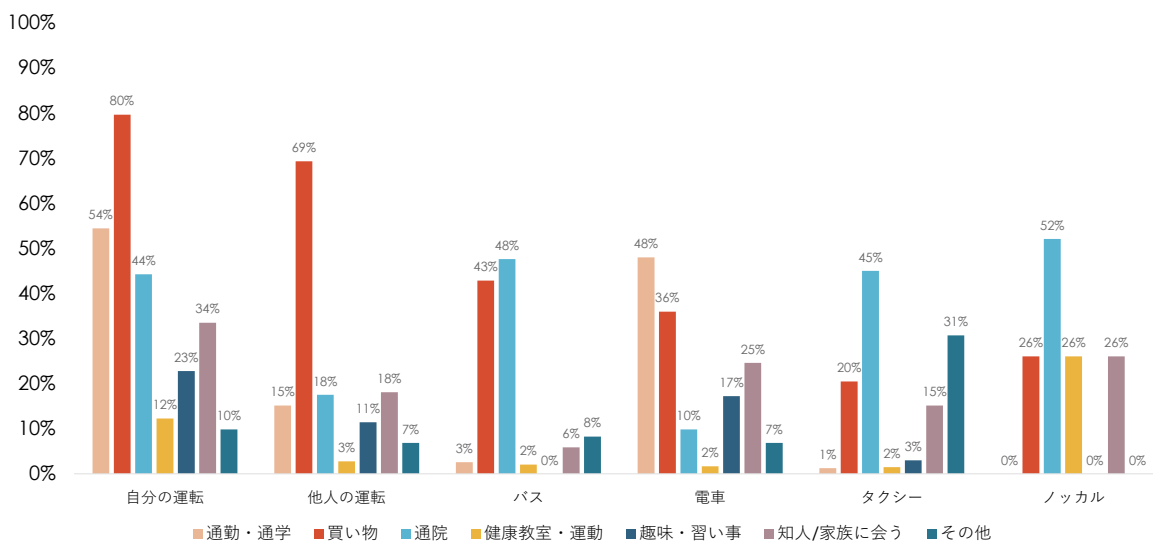
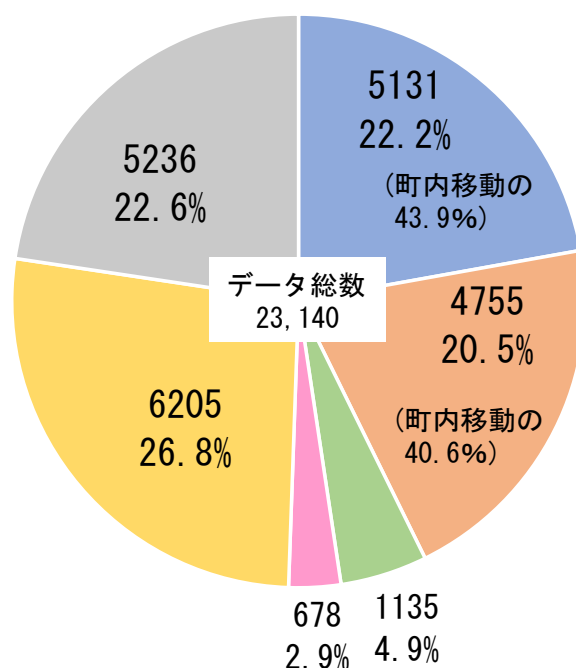


図 2-41 利用目的別の移動手段の利用割合

出典: 令和4年度住民アンケート調査



- 自家用車での移動と同じ曜日・同じ時間帯に直通する公共交通の運行がある
- 移動したメッシュ間に直通する公共交通があるが、移動した曜日・時間帯には運行がない
- 町内での公共交通300m圏内のメッシュ間の移動だが、直通する公共交通がない
- 町内々の移動だが、公共交通300m圏外メッシュを発着している
- 町内～町外の移動
- 町外～町外の移動

図 2-42 自動車での移動のうち公共交通での移動が可能な割合

出典：自家用車利用実態調査データ(R4年9月)

※あさひまちバスとノッカルあさひまちの各路線の方向別の運行時間帯を曜日ごとに整理。  
 ※取得した各移動データの出発地と到着地が含まれる 500 メッシュ間の移動について、その移動がおこなわれた曜日と時間帯に運行しているいずれかの公共交通の路線の有無を確認して、公共交通での移動が可能かどうか分類して集計。

曜日別にみると、平日は、町内での自動車による移動のうち約 5 割が、自動車の代わりに公共交通による移動が可能となっています。一方で、土曜・日曜・祝日は約 2 割であり、平日と比べて、自動車の代わりに公共交通で移動することが可能な割合が少なくなっています。

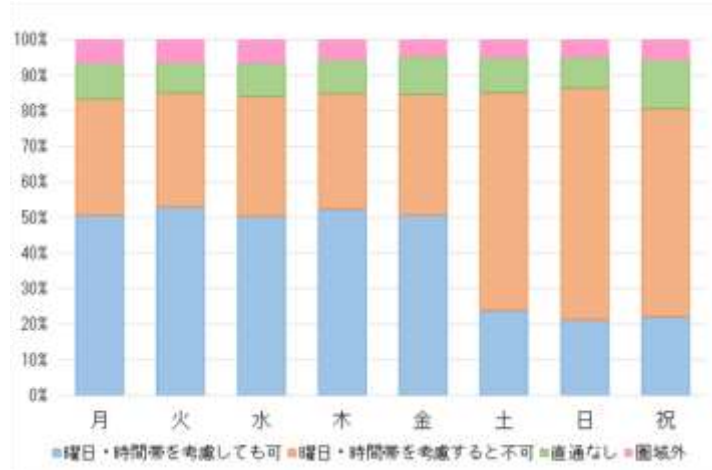


図 2-43 自動車の代わりに公共交通での移動が可能な割合 (曜日別・町内移動のみ)

出典: 自家用車利用実態調査データ(R4 年 9 月)

また、時間帯別にみると、日中は約 5 割が公共交通による移動が可能となります。一方で、早朝 (7 時台) や夕方以降 (19 時以降) は、日中と比べて、自動車の代わりに公共交通での移動が可能な割合が少なくなっています。

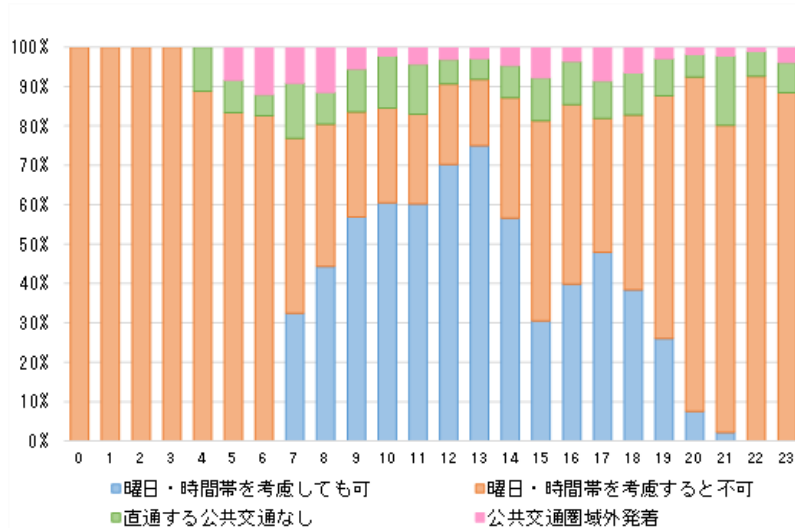


図 2-44 自動車の代わりに公共交通での移動が可能な割合 (時間帯別・町内移動のみ)

出典: 自家用車利用実態調査データ(R4 年 9 月)



自動車での町内移動をみると、町内の中心部や沿岸部を発着地とする移動では、同曜日・同時間帯に公共交通が運行している割合が高くなっています。

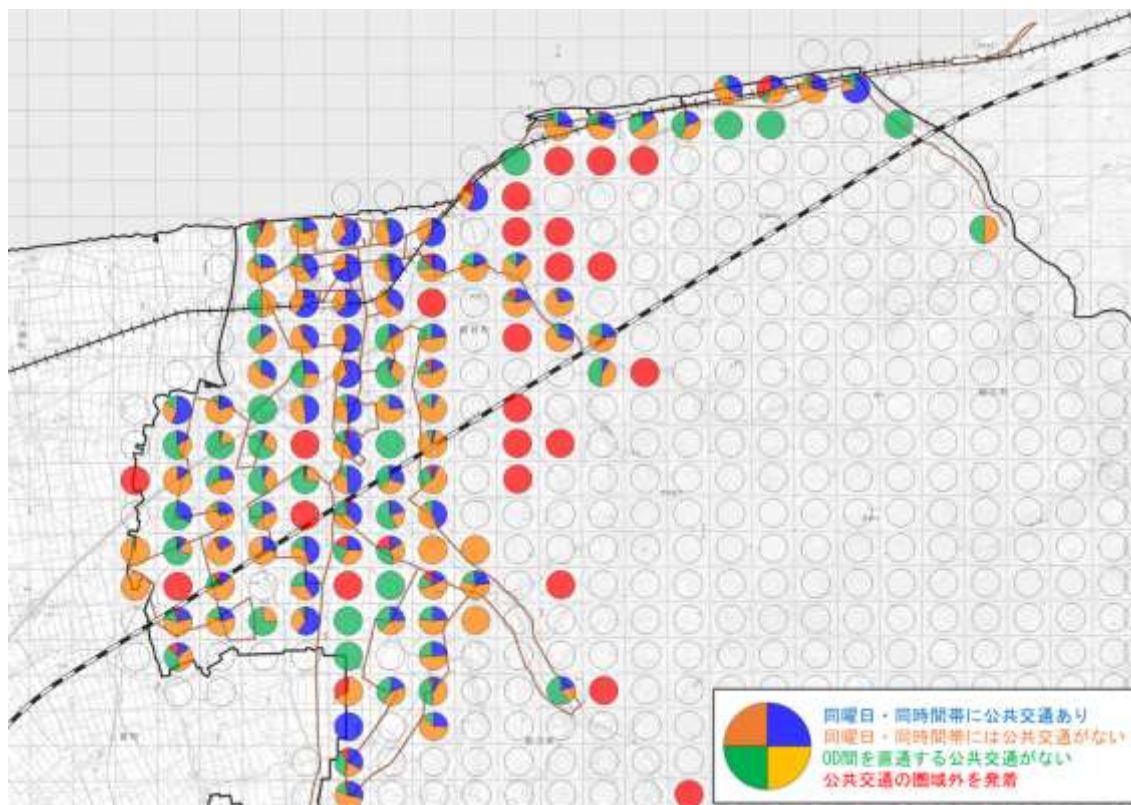


図 2-45 各メッシュを発着する自動車による町内移動に占める  
公共交通で可能な移動の割合

出典：自家用車利用実態調査データ(R4 年 9 月)

※各 500m メッシュを発着する自動車による町内移動データについて、その移動がおこなわれた曜日と時間帯に運行しているいずれかの公共交通の路線の有無を確認して、公共交通での移動が可能な割合をメッシュごとに集計。

自動車とバスの所要時間を比較すると、同程度所要時間の移動もある一方で、遠回りとなっているバス系統は自動車よりも所要時間が長くなっています。

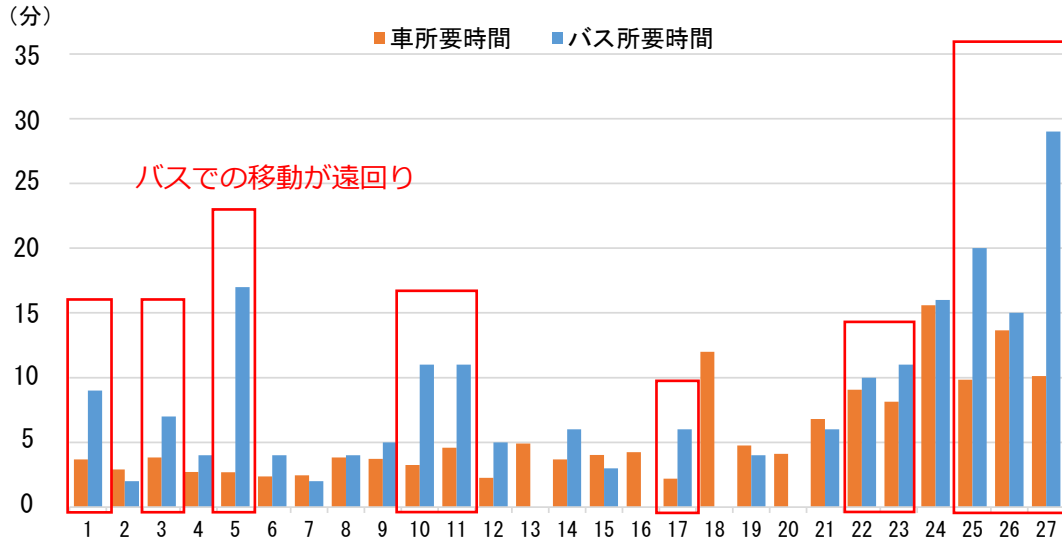


図 2-46 自家用車とバスの所要時間の比較

出典：自家用車利用実態調査データ（R4 年 9 月）

※各移動データの発着地が含まれる 500m メッシュ間の自家用車の所要時間(自家用車利用実態調査データ)と、まちバスの所要時間(発着地が含まれる 500m メッシュ内の停留所間の時刻表上の所要時間)を比較。  
 ※自家用車による移動回数の多い上位 25 メッシュ間と、走行距離の長い 2 メッシュ間を対象。

## 2.4. 公共交通の収支状況

### 2.4.1. あさひまちバス

朝日町では、あさひまちバス及びあさひまちエクスプレスの運行に係る委託料等に加え、令和3年度に社会実装を果たした『ノッカルあさひまち』の事業運営費用が、地域公共交通の確保／維持に係る財政負担となっています。

あさひまちバスは、運行日数／回数に応じた交通事業者への運行委託料の他、町有車両の維持管理費、燃料費等の運行に係る経費が増加傾向にある中、新型コロナウイルス感染症拡大に伴い利用が縮小し、令和2年度には20,000人を下回る実績となり、一人あたりの経費割合は拡大傾向にあります。



図 2-47 あさひまちバス 収支・利用者数推移

	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	利用者数 (人)	一人あたり収支差額 (円)	収支率 (%)
平成28年度	5,900	35,085	33,221	△879	16.8
平成29年度	5,929	34,522	34,684	△824	17.2
平成30年度	5,779	41,543	32,833	△1,089	13.9
令和元年度	4,893	38,825	27,841	△1,219	12.6
令和2年度	3,436	36,849	19,929	△1,677	9.3
令和3年度	3,870	37,577	20,171	△1,671	10.3

表 2-3 あさひまちバス 収支概要

## 2.4.2. あさひまちエクスプレス

あさひまちエクスプレスは町有車両を使用していないため、交通事業者への運行委託料の他、利用促進に係る諸経費が主な財政負担となっています。

町外ユーザーの“観光”と“ビジネス”利用が大半を占める中、コロナ禍における旅行の自粛が大きく影響し、令和2年度から利用が大幅に減少しました。

予約時のみ運行が発生するため、一人当たりの運行経費に増加は見られないものの、収支改善には1台あたりの乗車人員を増やすことが求められます。



図 2-48 あさひまちエクスプレス 収支・利用者数推移

	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	利用者数 (人)	一人あたり収支差額 (円)	収支率 (%)
平成 28 年度	1,817	7,721	2,237	△2,639	23.5
平成 29 年度	1,995	9,912	2,703	△2,929	20.1
平成 30 年度	2,454	10,933	3,051	△2,779	22.4
令和元年度	2,852	11,750	3,506	△2,538	24.3
令和 2 年度	853	3,040	856	△2,555	28.1
令和 3 年度	903	2,877	915	△2,158	31.4

表 2-4 あさひまちエクスプレス 収支概要

### 2.4.3. ノッカーあさひまち

ノッカーあさひまちは、地域住民の自家用車移動を活用し、同じ方向へ行きたい近所の人をついでに送迎する仕組みです。ドライバーは住民自身、車両は住民のマイカーを使用するため、運行に係る車両維持管理費／人件費を最小限に圧縮し、運行は予約成立時のみ発生します。

事業運営に係る経費は、運行回数に応じた交通事業者への運行管理委託料の他、予約管理システムの保守管理委託料、ドライバーへの運行報酬等があります。

サービスの維持コストを最小限に抑えることにより、利用回数が増えれば一人あたりの運行経費が縮小する仕組みを実現しています。

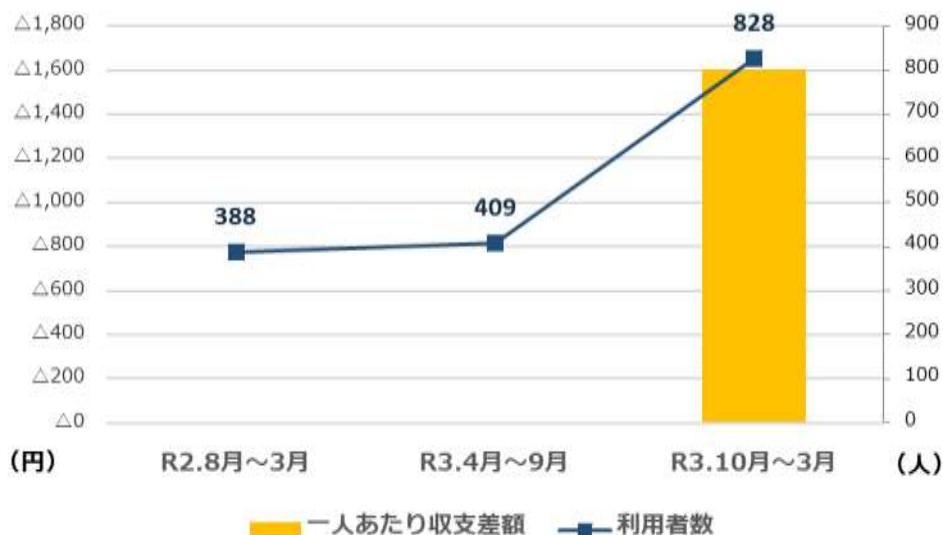


図 2-49 ノッカーあさひまち 収支・利用者数推移

	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	利用者数 (人)	一人あたり収支差額 (円)	収支率 (%)
令和2年度 (8月~3月)	協議会運営による 実証実験のため算出なし		388	協議会運営による 実証実験のため算出なし	
令和3年度 (4月~9月)			409		
令和3年度 (10月~3月)	413	1,742	828	△1,605	23.7

表 2-5 ノッカーあさひまち 収支概要

#### 2.4.4. 町営公共交通全体（バス／エクスプレス／ノッカル）

朝日町が運営する公共交通全体の収支状況です。

利用者の減少を受けて一人あたりの運行経費は膨らみ、収支率は悪化傾向にあります。



図 2-50 町営公共交通全体 収支・利用者数推移

	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	利用者数 (人)	一人あたり収支差額 (円)	収支率 (%)
平成 28 年度	7,717	42,806	35,458	△785	18.0
平成 29 年度	7,924	44,434	37,387	△729	17.8
平成 30 年度	8,233	52,476	35,884	△915	15.7
令和元年度	7,745	50,575	31,347	△1,026	15.3
令和 2 年度	4,289	39,889	21,173	△1,221	10.8
令和 3 年度	5,185	42,196	22,323	△1,206	12.3

表 2-6 町営公共交通全体 収支概要

## 2.4.5. 町内交通全体（バス／エクスプレス／ノッカル／タクシー）

民間タクシーを含む、町内移動サービス全体の収支状況です。

町営公共交通全体と比較して高い収支率が続いているものの、近年は利用減少の影響を受けて低迷しています。

それぞれの交通ごとにサービス水準の棲み分けを図ることで、相互に補完し合いながら収支状況の改善を目指していきます。

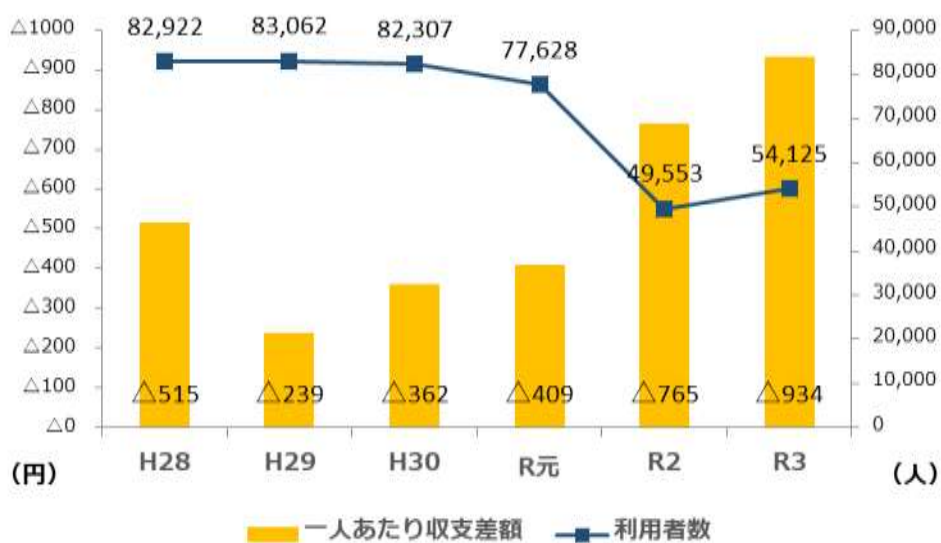


図 2-51 町内交通全体 収支・利用者数推移

	運賃収入 (千円)	運行経費 (千円)	利用者数 (人)	一人あたり収支差額 (円)	収支率 (%)
平成 28 年度	60,053	102,730	82,922	△515	58.5
平成 29 年度	59,762	79,632	83,062	△239	75.1
平成 30 年度	60,167	89,990	82,307	△362	66.9
令和元年度	59,928	91,647	77,628	△409	65.4
令和 2 年度	32,752	70,682	49,553	△765	46.3
令和 3 年度	37,236	87,794	54,125	△934	42.4

表 2-7 町内交通全体 収支概要

## 2.5. 公共交通の現状まとめ

朝日町では、公共交通としてあいの風とやま鉄道、あさひまちバス、あさひまちエクスプレス、ノッカルあさひまちが運行しており、公共交通によって多くの町民の移動がカバーされています。

その一方で、現状は自家用車への依存度が非常に高く、公共交通利用率が低くなっています。近年では自動車運転免許の返納者が増えていますが、免許返納後の移動は公共交通を活用するのではなく、家族による送迎に頼る傾向にあります。

また、鉄道ユーザーは他の公共交通を併用しない傾向にある一方で、バスやタクシーユーザーは他の公共交通を併用する場合もみられます。

収支状況は、運行形態ごとにバラつきが見られるものの、新型コロナウイルス感染症拡大を受けた利用者数の減少が影響し、各公共交通の運営に係る経費が増大傾向にあるため、総体的に収支改善が必要です。



## 2.6. 公共交通の課題

### 2.6.1. 公共交通ネットワークのあり方

幹線は、町外への広域交通を担います。

支線は、町内を運行し、幹線（鉄道駅）や地域拠点に接続する機能を担います。

表 2-8 朝日町に関連する地域公共交通の位置付け・役割

位置付け	系統	役割	確保維持策
幹線	鉄道路線 ●あいの風とやま鉄道 ●富山地方鉄道本線	朝日町から町外への広域交通を担う。	・交通事業者と行政の連携
支線	定時定路線運行するバス路線 ●あさひまちバス (図 2-52 A 1 宮崎境線、B 笹川線、C 草野赤川線、D 1 南保線、D 2 山崎線、E 1 藤塚線、F 大家庄線)	町内を運行し、幹線（鉄道駅）や地域拠点に接続する。	・朝日町独自補助 ・ <b>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</b> を活用し持続可能な運行を目指す
	●あさひまちバス (図 2-52 A 2 市振線、E 2 愛本線)		・朝日町独自補助 ・沿線市町運行負担金
	依頼・予約に基づき運行する公共交通 ●ノッカルあさひまち (図 2-52 停留所)		・ <b>地域公共交通確保維持事業（フィーダー補助）</b> を活用し持続可能な運行を目指す
	●あさひまちエクスプレス ●黒東タクシー		・朝日町独自補助

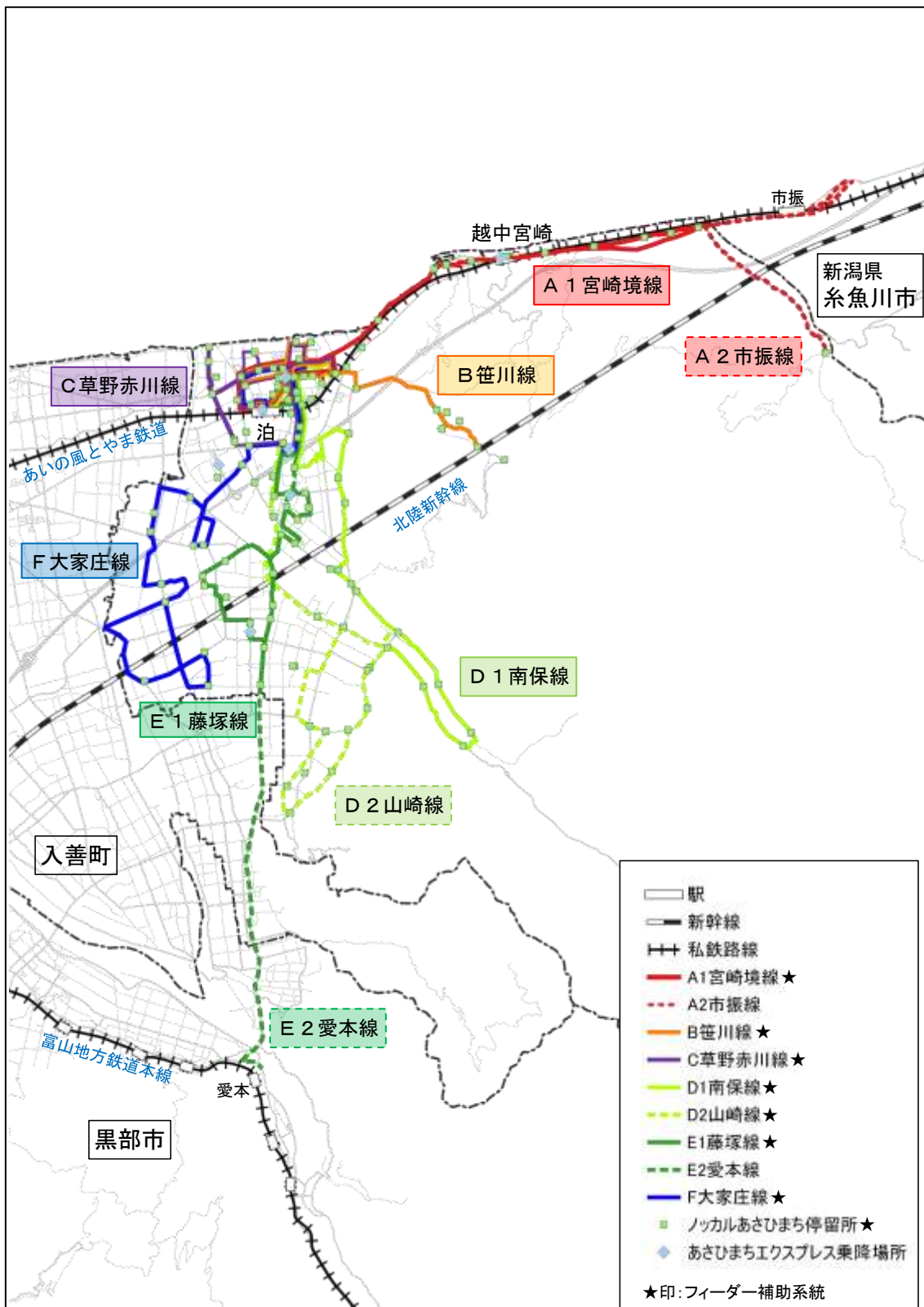


図 2-52 公共交通ネットワーク図

## 2.6.2. 地域公共交通確保維持事業の必要性

### ・ **あさひまちバス（市振線・愛本線を除く）**

住民生活の拠点となる“泊市街地”と各地域を結ぶ生活路線として、地域の移動手段としての役割を担っており、また、鉄道駅では他モードへの接続により広域への移動も可能とするなど、幹線系統を補完する欠かせない路線である。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

### ・ **ノッカルあさひまち（全系統共通）**

依頼・予約に基づき、生活拠点と各地域を結ぶ速達性の高い生活路線として、日常生活に必要不可欠な移動の受け皿であると共に、あさひまちバス同様に他の交通機関へ接続することで、幹線系統の補完役を担っている。一方で、自治体や事業者の運営努力だけでは路線の維持が難しく、地域公共交通確保維持事業により運行を確保・維持する必要がある。

表 2-9 補助事業に係る事業および実施主体の概要

系統名	起点	主な経由地	終点	事業 許可 区分	運行 態様	実施 主体	補助事業
A 1 宮崎境線	境東	宮崎、下町、あさひ総合病院前、 アスカ・アゼリア前	泊駅前	自家用有償運行	路線定期運行	朝日町	フィーダー補助
B 笹川線	笹川生産 森林組合前	上横尾、あさひ総合病院前、下 町、アスカ・アゼリア前	泊駅前				
C 草野赤川線	泊駅前	五社明神社、東草野、あさひ総 合病院前、アスカ・アゼリア前	泊駅前				
D 1 南保線	蛭谷	羽入、越(南保)、小更、消防署 前(役場東)、あさひ総合病院 前、アスカ・アゼリア前	泊駅前				
D 2 山崎線	殿町	花房、辻、柳田、役場前、あさひ 総合病院前、アスカ・アゼリア前	泊駅前				
E 1 藤塚線	藤塚	桜町団地、役場前、坂東病院、 あさひ総合病院前、アスカ・アゼリ ア前	泊駅前				
F 大家庄線	金山	高橋、らくち～の、役場前、あさひ 総合病院前、アスカ・アゼリア前	泊駅前				
ムッカル あさひまち	泊地区	南保地区、山崎地区、 大家庄地区、桜町・町南保地区、 草野・赤川地区、笹川地区、 宮崎境地区、泊地区			区域運行		
	らくち～の	泊地区、草野・赤川地区、 桜町・町南保地区、南保地区、 山崎地区、宮崎境地区、笹川地区					
A 2 市振線	市振	大平、境、宮崎、あさひ総合病院 前、アスカ・アゼリア前	泊駅前		路線定期運行		沿線市町運行負担金 朝日町独自補助
E 2 愛本線	宇奈月市民 サービスセンタ ー(旧黒部市役所宇 奈月庁舎)	舟見、藤塚、桜町、あさひ総合病 院前、アスカ・アゼリア前	泊駅前				

### 2.6.3. 課題のまとめ

現時点では公共交通インフラが充実している朝日町ですが、今後高齢化率の上昇や人口減少が進むことで、利用者数が減少し行政・交通事業者ともに赤字が拡大する可能性があります。結果としてコスト減少のために利便性が下がり、さらに使われなくなることが想定されるため、対策が必要です。

公共交通環境が充実しているにも関わらず自動車依存度が高い要因として、公共交通への理解不足や、自動車移動の習慣化により公共交通が検討候補にあがりづらいことが考えられます。この状況を改善するためには、従来から取り組んできたダイヤ・便・費用等の公共交通仕様を改善するだけでなく、各交通の理解促進や公共交通が自分にとって関係ないものであるという意識を変えることが必要です。

あさひまちバスを使わない理由として、バス停が近辺にないことや使い方が分からないことをあげている住民が多くいます。このことから、路線情報やバス停位置及びフリー乗降制の周知・理解促進が課題です。

ノッカルあさひまちに関しても、使い方が分からないことが使わない理由の上位にきています。バスと同様に便情報の周知を実施するだけでなく、予約の仕方や会員登録の仕組みを理解してもらうことが必要です。また、提携店舗でのランチ会が利用促進につながっていることから、交通だけでなく移動先での付加価値とセットでのサービス検討も利用者増加に繋がると考えられます。

タクシーを利用しない理由としては、料金だけでなく贅沢であると考えられる心理的要因も影響しています。

また、各交通の特性を理解し組み合わせることで、公共交通の利便性は向上します。公共交通既存ユーザーの利用量増加や新規の公共交通ユーザー獲得のためにも、公共交通の組み合わせ利用促進も重要です。

町の活性化には、公共交通で既存の移動需要を満たすだけでなく、移動需要自体の創出も必要です。交通以外の領域とも連携し新たな付加価値を作ることで、新しい施設への来訪や外出量が減ってしまう高齢層の移動促進を増やすことができます。

### 3. 理念と戦略

#### 3.1. 理念

上位計画・今後の人口減少・高齢化、交通や移動の実態を踏まえ、本計画の理念を以下のように設定します。

#### 朝日町みんなで作る公共交通



朝日町では、行政だけでなく、地域全体が主体的に交通に関わっていく共助・共創モデルで地域交通の充実を図っていきます。

バス・タクシー・鉄道等の交通手段単体で考えるのではなく、住民が1人1台持っているマイカー、移動目的となる商業・医療・教育施設、自治会を始めとする地域コミュニティ等、町全体を巻き込みながら地域交通を作り上げていきます。様々なプレイヤーと連携することで移動の活性化・地域の活性化を行い、いつまでも安心して楽しく暮らせる朝日町を目指します。

既存交通の利便性向上はもちろんのこと、最終的には、町の交通全体を1つのサービスに統合し、利用予約・情報発信・決済・データを一元化していきます。

公共交通をよりたくさんの人に使っていただき、地域全体の活性化に繋げていくことで、利用面でも運用面でも持続的なモデルを探っていきます。

## 3.2. 基本方針

上記の理念に則り、以下の3つの観点で交通再編を進めていきます。

### ①既存ユーザーのロイヤルティ向上（もっと使ってもらう）

公共交通を日常的に活用している方は、80代以上の免許返納者や、子ども・学生が中心です。しかし、その交通手段は限定的であり、必要最低限の外出目的にしか利用されない傾向です。もっと外出したくなるようなきっかけ作りや、単体ではなく複数の交通手段を組み合わせて活用できる仕組みを整えていきます。

### ②新しいユーザー層の獲得（まずは使ってもらう）

公共交通ユーザーは住民の一部に限られており、持続的な発展のためにはユーザー層の拡大が不可欠です。まずは、免許返納後に家族の車送迎だけで生活をしている方、今後数年以内に免許返納を考えている方・運転に自信がなくなってきた方、自力での移動手段が少ない子ども・学生に向け、公共交通の自分事化とトライアル促進を行います。

### ③継続的な運用体制づくり（ずっと使ってもらう）

公共サービスとして持続的に運用していくためには、定常的な利用を増やしPDCAを回し続けていくことも重要です。今後の人口減少も見据え、利用者からの運賃だけではなく、周辺領域も含めたサービス料金の設計・外部からの資金調達など、赤字幅を減らしていくための工夫も必要です。交通横断でのデータを定常的に把握しながら、常に効果的な施策を生み出せる体制を構築していきます。

### 3.3. 数値指標と目標値

#### 3.3.1. 数値指標

朝日町では、本計画（Plan）に基づく具体的な施策の実行（Do）→評価（Check）→改善（Action）を行い、持続可能な公共交通サービスの確保／維持を目指します。

各施策には基本方針に則った数値指標を設定し、成果と有効性を評価します。

基本方針項目	数値指標	指標の概要
① 既存ユーザーの ロイヤルティ向上	<b>1. 年間町内移動サービス利用者数</b>	○町内移動における交通手段（あさひまちバス／ノッカルあさひまち／タクシー）の年間利用者数の合計です。  ※積極的／継続的な公共交通利用を促し、一人あたりの利用回数を増やすことで、人口減少が予想される中でも現状利用者数の維持を目指します。
	<b>2. 町内移動サービス人口一人あたり年間利用回数</b>	○各町内移動サービス利用者数を総人口で除した値です。  ※将来人口を踏まえて設定し、人口に対する一人あたりの利用回数を増やすことを目指します。
② 新しい ユーザー層の獲得	<b>3. 免許返納特典（公共交通利用券）取得者数</b>	○免許返納特典申請者のうち、あさひまちバス回数券又は定期券を選択した人数です。  ※免許返納後の生活にも馴染む交通環境整備に努め、返納特典としての魅力を高めることで、取得者数の増加を目指します。
	<b>4. ノッカルあさひまち会員数</b>	○ノッカルあさひまちの会員登録者数です。  ※新規ドライバー獲得によって運行本数の充実化を図り、利便性向上による会員増加を目指します。
	<b>5. 公共交通アプリ登録者数</b>	○ノッカルあさひまち LINE 予約アカウントの登録者数です。  ※他の交通情報も集約を進めるとともに、デジタルデバイス解消の取り組みを強化し、登録者の増加を目指します。



③ 継続的な 運用体制づくり	<b>6. 町営公共交通収支率</b>	○町営交通の収入を経費で除した値です。 ※収入改善と新たな資金調達方法の開拓、経費の削減によって収支率を高めることを目指します。
	<b>7. 利用者一人あたり公的資金投入額</b>	○町営交通利用者一人あたりの公的資金の投入額を示す値です。 ※一人あたりの投入額を下げることを目指します。

### 3.3.2. 目標値

本計画では令和3年度実績を現況値とし、中間年度（令和7年度）と最終年度（令和9年度）に目標値を設定します。これらは人口推計を踏まえて設定し、最終年度には、本計画に掲げる各種施策の推進によって年間公共交通利用者数を維持しながら、その他の指標は1～2割の改善を目指します。

#### ①既存ユーザーのロイヤルティ向上

	現況値 (令和3年度)	中間目標 (令和7年度)	目標値 (令和9年度)
<b>年間町内移動サービス利用者数</b> ※あさひまちバス+ノッカルあさひまち+タクシー	53,210人	53,210人	
<b>町内移動サービス人口一人あたり年間利用回数</b> ※各公共交通利用者数÷人口			
人口(図1-1人口の推移より算出)	11,206人	9,568人	9,073人
あさひまちバス	1.8回/人	2.1回/人	2.2回/人
ノッカルあさひまち	0.1回/人	0.1回/人	0.2回/人
タクシー	2.8回/人	3.3回/人	3.5回/人

#### ②新しいユーザー層の獲得

	現況値 (令和3年度)	中間目標 (令和7年度)	目標値 (令和9年度)
<b>免許返納特典(公共交通利用券)取得者数</b> ※年間	22人	30人	40人
<b>ノッカルあさひまち会員数</b> ※累計	188人	400人	500人
<b>公共交通アプリ登録者数</b> ※累計		120人	250人

③継続的な運用体制づくり

	現況値 (令和3年度)	中間目標 (令和7年度)	目標値 (令和9年度)	
<b>町営公共交通収支率</b> ※運賃収入÷運行経費				
あさひまちバス	10.3%	10.3%	11.3%	
ノッカルあさひまち	23.7%	23.7%	26.1%	
あさひまちエクスプレス	31.4%	31.4%	34.5%	
<b>利用者一人あたり公的資金投入額</b> ※公的資金＝町財源のほか、国・県補助等含む				
(運行経費－運賃収入)÷利用者数	(公的資金投入総額)	一人あたり	一人あたり	一人あたり
あさひまちバス	33,706,920円	1,671円	1,671円	1,504円
ノッカルあさひまち	1,329,024円	1,605円	1,605円	1,445円
あさひまちエクスプレス	1,974,500円	2,158円	2,158円	1,942円

## 4. 解決策

前章で掲げた3つの方針に基づき、数値目標を達成するための施策を展開していきます。最終目標には周辺領域も含めた公共交通の統合サービス化を掲げ、施策の実行によりその実現を目指します。

### 4.1. 既存ユーザーのロイヤルティ向上施策

バス、タクシー、ノッカル等、個別の交通手段の利便性向上に向け、利用実態やニーズ・移動データに基づいた改善活動を行っていきます。また、各交通手段が補完し合い、交通全体として利便性が高まるような設計を行います。

さらに、各公共交通を組み合わせさせた効果的な利用を促すために、窓口の一本化や利用者との関係強化を目指します。今使っている人がもっと使いたくなるような、交通横断的なサービス展開を図ります。

本パートの施策は下記の5つです。

4.1.1	コミュニティバス（あさひまちバス）の維持・改善
4.1.2	マイカー交通（ノッカル）での移動補完
4.1.3	交通情報の一本化
4.1.4	交通ユーザー向けのおでかけ情報の発信
4.1.5	交通全体でのユーザー管理・関係構築

#### 4.1.1. コミュニティバス（あさひまちバス）の維持・改善

施策名		コミュニティバス（あさひまちバス）の維持・改善						
背景・現状	<p>朝日町域には路線バスが運行しておらず、自家用有償運行である「あさひまちバス」（9路線、片道74本/日）が運行しています。路線上であればバス停以外でも自由に乗降できる「フリー乗降制」を導入しており、300m圏の人口カバー率は約97%と、ほぼ全域をカバーしています。運行本数は路線別に2～8往復/日で、平日のみ運行しています。</p> <p>平成24年の運行開始以降着実に利用者が増加（5年間で約2.9倍）し、ピークの平成29年には1日142人/日に達しました。その後、泊高校の統廃合決定による通学利用の減少やコロナ禍によって約80人/日に減少しています。</p> <p>3台の車両が運行しており、このうち小型バス車両（ポンチョ）が更新時期を迎えていることから、この対策が必要です。</p>							
	<p>リソース（経費・車両数）の制約下で最適な路線・ダイヤ編成が実現できているかどうか、利用状況を踏まえて継続的に検証・改善していきます。</p> <p>空間的カバー率が高いため、路線の追加・延長の必要性は低いことから、利用の少ない区間をデマンド運行形態（関連施策4.1.2）に移行して、このことによって生じるリソースを他の区間に充当するといった方策を検討します。時間的カバー率の観点では、休日の運行が無く平日の便数も少ないため、系統間の振替による適正化等を検討します。</p> <p>見直しの対象とする便・区間の選定にあたっては、一往復あたりの利用者や区間別の輸送人員等に基づいて定量的に検証します。更新時期を控える小型バス車両については、令和6年度中の更新を目指します。</p> <p>区間別の輸送人員は、現状では把握が困難であることから、デジタル決済の導入（関連施策4.3.2）によるデータ取得の活用を検討します。</p>							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		利用状況を踏まえて継続的に改善				
	交通事業者	医療/福祉機関		車両更新				
	商業施設	行政						

#### 4.1.2. マイカー交通（ノッカル）での移動補完

施策名		マイカー交通（ノッカル）での移動補完																																			
背景・現状	<p>朝日町では、令和3年度よりマイカー交通「ノッカル」を運行しています。住民のマイカーと住民ドライバーを活用し、車でのお出かけのついでに近所の人を乗せる仕組みです。専用車両・専用ドライバーを用意する必要がなく、予約が入ったときのみ運行するため、バスを1台増やすよりも非常に少ないコストで運行ができます。そのため、全体的な利用者数はバスと比較して少ないものの、ニーズを的確に捉えた移動サービスの提供手段として適しています。</p> <p>主に、バスだとかなり時間がかかってしまう/乗り換えが必要なルート、タクシーでは運賃が高く頻繁に利用しづらい山あいのエリア、バスのない土日祝日などが補完領域として適しています。</p>																																				
	<p>交通横断分析から把握した、“需要はあるがバスの運行が難しいエリアや時間帯”において、ノッカルのダイヤ編成や停留所設定を検討します。また、ダイヤや停留所の調整が容易なノッカルを活用することで、継続的に移動需要を把握することができるため、一定数のニーズを確認できたらバス運行に切り替えていくことも検討します。</p> <p>また、ノッカルで住民の移動需要を満たすためには、ドライバー数の拡大も必要となります。本計画策定のための現状分析で取得したマイカー移動データを元に、安全運転意識が高い住民や、日中の時間帯に移動頻度が多い住民、供給が不足しているエリアを日常的に走行している住民に対して、ドライバー募集の呼びかけを行います。また、個別の声掛けだけでなく、地域コミュニティからの広報活動・サービス浸透を強化し、地域単位での共助を促進していきます。</p>																																				
施策内容																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域住民</th> <th>民間企業</th> <th rowspan="4">スケジュール (年度)</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自治振興会</td> <td>教育機関</td> <td>ダイヤ等の見直し</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事業者</td> <td>医療/福祉機関</td> <td>ドライバー募集</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>行政</td> <td>利用状況を踏まえ継続的に改善</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	自治振興会	教育機関	ダイヤ等の見直し						交通事業者	医療/福祉機関	ドライバー募集						商業施設	行政	利用状況を踏まえ継続的に改善					
地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9																														
自治振興会	教育機関		ダイヤ等の見直し																																		
交通事業者	医療/福祉機関		ドライバー募集																																		
商業施設	行政		利用状況を踏まえ継続的に改善																																		
実施主体	<table border="1"> <thead> <tr> <th>地域住民</th> <th>民間企業</th> <th rowspan="4">スケジュール (年度)</th> <th>R5</th> <th>R6</th> <th>R7</th> <th>R8</th> <th>R9</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自治振興会</td> <td>教育機関</td> <td>ダイヤ等の見直し</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通事業者</td> <td>医療/福祉機関</td> <td>ドライバー募集</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>商業施設</td> <td>行政</td> <td>利用状況を踏まえ継続的に改善</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>					地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	自治振興会	教育機関	ダイヤ等の見直し						交通事業者	医療/福祉機関	ドライバー募集						商業施設	行政	利用状況を踏まえ継続的に改善					
地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9																														
自治振興会	教育機関		ダイヤ等の見直し																																		
交通事業者	医療/福祉機関		ドライバー募集																																		
商業施設	行政		利用状況を踏まえ継続的に改善																																		


### 4.1.3. 交通情報の一本化

施策名	交通情報の一本化
背景・現状	<p>朝日町では、公共交通の認知度は高いものの、運行形態が多岐にわたり情報も一本化されていません。現状では、一枚のチラシでバス・タクシー・ノッカルサービス概要を伝えるにとどまり、より詳しい情報については個別の問い合わせが必要です。既にノッカルあさひまち LINE では、ノッカル予約機能・バス時刻表・タクシー電話番号を1つのLINEアカウントに集約していますが、現時点でLINEから予約ができるのはノッカルだけとなっています。</p> <p>また、バス/タクシー/鉄道/ノッカルそれぞれのユーザーが分断されている状況にあり、複数の移動手段を組み合わせて使ってもらうためにも、まずは情報の一本化が必要です。さらに、単なる発信媒体の一本化ではなく、具体的な使い分けに繋がるよう、予約や問い合わせも含めて共通窓口化していく必要があります。</p>
施策内容	<p>朝日町のあらゆる交通手段を、LINE サービスとして集約していきます。</p> <p>タクシーは、現在電話のみでの受付となっているため、LINEからも配車予約可能な仕組みを作ります。高齢者だけでなく、若い世代や来訪者も含めて気軽に使うことで、タクシー事業の持続性にもつなげていきます。あさひまちバスについては、遅延・運行情報などをWebサイト上だけでなく、LINE上でも確認できるようにしていきます。とやまロケーションシステムの仕組みと併用しながら、町民に馴染む仕組みを導入していきます。あさひまちエクスプレスも、現状は役場HPからの予約が可能ですが、LINE予約も可能な仕組みを整えます。鉄道についても、他交通と同様にLINEサービスから時刻表を閲覧可能にし、駅までの移動手段の案内強化も図るなど、より利用しやすい情報発信に努めます。</p> <p>加えて、移動目的や緊急度に応じて、複数の交通手段を使い分けできるような仕組みも検討します。大都市圏のような乗り換え検索ではなく、あくまでエリア・時間帯・行き先・緊急度に合った交通手段を選べる仕組みを想定しています。上記すべてを一つのシステムで管理していくことで、利用データの統一（施策 No3-3）にも繋げていきます。</p>

	<p>交通手段ごとに情報が別々</p>		<p>すべての情報・予約をLINEに統合</p>					
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		タクシーLINE 実装				
	交通事業者	医療/福祉機関		バス LINE 実装				
	商業施設	行政		使い分け検討		使い分け実装		
				ユーザー利用促進				



#### 4.1.4. 交通ユーザー向けのおでかけ情報の発信

施策名	交通ユーザー向けのおでかけ情報の発信							
背景・現状	<p>交通はあくまでも手段で、その先の目的があってはじめて外出のきっかけになります。買い物やレジャーについては、特売情報などの外出意欲を掻き立てる情報と合わせて交通利用を訴求することで、より移動の活発化が期待できます。</p> <p>広報誌やケーブルテレビ、ノックル月報誌での発信は、交通手段の案内にとどまり、外出の動機づけとしては不足しています。デジタルも活用しながら、定期的に出かけたくなるような情報を発信し続けることが重要です。</p> <p>令和4年12月には、試験的に自治体公式LINEから交通情報とお出かけ情報を合わせて発信しました。その結果、全登録者の75%が配信した情報を閲覧し、そのうち18.5%が詳細情報へのリンクをクリックしました。このことから、デジタル上でのお出かけ情報の発信は一定の広報効果があり、今後も継続的に実施することで、利用者の拡大が期待できると考えます。</p>							
施策内容	<p>自治体公式LINE・ノックルLINEでは、具体的な交通手段・ダイヤと合わせて、イベントや買い物情報を発信していきます。</p> <p>さらに、効果的な情報発信を行うため、各地域事業者からの情報集約を図ります。強制ではなく、協力意向のある事業者から情報を募り、配信内容を精査する体制を構築することで情報の整合性や公平性を保ちます。</p> <p style="text-align: center;">おでかけ×公共交通の情報配信のイメージ</p> 							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		発信内容の検討				
	交通事業者	医療/福祉機関		LINEでの情報発信				
	商業施設	行政		商業施設からの情報集約体制作り				

#### 4.1.5. 交通全体でのユーザー管理・関係構築

施策名	交通全体でのユーザー管理・関係構築							
背景・現状	<p>現状は単体の公共交通利用が多いものの、各交通を組み合わせることでさらに利便性は高まることから、交通横断での利用促進が必要です。</p> <p>また、バス/タクシー/鉄道/ノッカルユーザーがそれぞれ独立して管理されており、特にバスやタクシーには会員という概念が無いため、明確なユーザー管理ができていません。そのため、誰がどのように利用しているのかを正確に把握することが難しい状態です。</p> <p>情報連携や予約の一本化だけではなく、サービス面でも連動していくことで、ユーザーにとっても利便性が高く、運営側も効率的な管理が期待できます。</p>							
施策内容	<p>公共交通全体で、利用すればするほどユーザーがメリットを享受できるような仕組みを整えます。例えば、交通全体での利用回数に応じた料金割引（施策 No3-3 と連動）、利用回数に応じた特典の付与、交通横断でのポイントカード、サブスクリプションの導入を検討します。</p> <p>これらを実現するためには、利用回数を正確に把握するための仕組み・オペレーションを整える必要があります。また、交通横断でのサブスクリプションや割引を行う場合、利便性の高い一つのサービスに利用が偏らない工夫も必要です。さらに、ユーザーの利用回数に応じた割引設定については、ユーザーの情報をオペレーション側で正確に把握する必要もあります。</p> <p>また、ユーザーからのフィードバックや要望を収集し、サービス改善に繋がります。</p> <div data-bbox="459 1352 1337 1662" style="text-align: center;"> <p>交通横断でのユーザー管理 イメージ</p> </div>							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		共通基盤の検討	実装			
	交通事業者	医療/福祉機関		横断施策の検討				
	商業施設	行政				施策の実証		


## 4.2. 新しいユーザー層の獲得

利用いただけてない方々の原因を分析し対策を検討します。また、いま公共交通を使っていない住民に向けて、“乗りたくなる”ようなイベント企画や広報活動、新しいユーザー層向けのサービス開発を行います。単なる移動手段ではなく、おでかけも含めた体験全体を提供するサービスとして、付加価値を高めていきます。

本パートの施策は下記の4つです。

4.2.1	交通利用に対するポイントインセンティブ
4.2.2	公共交通非ユーザーにとっての自分事化
4.2.3	子ども・学生の移動
4.2.4	広報活動の強化


#### 4.2.1. ポイントインセンティブ

施策名		ポイントインセンティブ						
背景・現状	<p>マイカー利用者の公共交通利用率は非常に低く、免許返納者も一定数が公共交通の日常的な利用に至っていません。慣れない公共交通の利用には心理的なハードルがあり、最初の一步をどのように体験してもらうかが重要です。</p> <p>朝日町では、令和4年2月よりLINEを活用した地域活性ポイントキャンペーン「ポ HUNT」を複数回に渡って実施しています。町内の施設来訪、公共交通利用、健康アンケートへの回答等、町活性化に繋がるアクションに対して地域ポイントが付与される仕組みです。開催ごとに1000人以上の町民が参加しており、地域全体の活性化に寄与しています。また、観光客向けにも同様のポイント施策を実施しています。</p> <p>実際に、令和4年11月に実施した本施策では、特に公共交通利用時のポイント設定を他のアクションよりも引き上げることで、新たな利用機会創出に繋がりました。</p>							
	<p>今後も、本施策を年3～4回のペースで継続的に実施し、交通利用で得られるポイントを増やすことで、新しいユーザーの獲得を行っていきます。</p> <p>また、ポ HUNT 内で健康面・環境面の公共交通利用メリットを訴求し、地域貢献文脈でも利点に触れることで、マイカー保有者の利用促進も図ります。</p> <p>将来的にはデジタル決済手段と連動し、定常的な地域ポイント化を目指していきます。（関連施策 4.3.2）</p>							
施策内容								
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		ポ HUNT の実施 (随時)				
	交通事業者	医療/福祉機関		地域通貨/ポイント検討			導入	
	商業施設	行政						

#### 4.2.2. 公共交通非ユーザーにとっての自分事化

施策名	公共交通非ユーザーにとっての自分事化							
背景・現状	<p>公共交通の利用率が低い要因として、“自身が関係するサービス”という意識が薄いということが挙げられます。特にマイカー利用者は車で移動ニーズが満たされていることに加え、「公共交通は高齢者や学生が使うもの」という意識が根強く残っており、利用に結び付きません。そもそも公共交通への関心が薄く、活用できるタイミングがあっても優先順位は低くなります。マイカー移動の中で、公共交通に置き換えられる移動は2割程度あるものの、シフトするきっかけが無いのが現状です。</p> <p>非ユーザーが公共交通を自分事化するためには、単に利便性を高めるだけでは不十分です。固定観念を払しょくし、自分が使うものという認識を持ってもらうために、最初の利用のきっかけを作ることが重要です。</p>							
施策内容	<p>マイカー利用者の中でも、運転免許証の返納時期を考え始める中高年を中心にアプローチを行っていきます。おでかけやイベントを切り口に、まず一度利用してもらうきっかけを作ります。</p> <p>具体的には、地域のイベントとしてバスハイク企画を実施します。バス・ノックル・タクシー等の公共交通に乗って、町内での食事や買い物・レジャーを楽しむ企画です。複数人で楽しく公共交通と触れ合い、実際の利用をイメージしてもらい、利用方法も学べる設計を想定しています。また、商業施設のセールや、お祭り、スポーツ大会など、出かけたくる目的の起点でのお試し利用も促進していきます。</p> <div data-bbox="853 1019 1364 1624" style="text-align: center;"> <p>バスハイク企画 行程イメージ</p> <p>路線上の安全な場所ならどこでも乗車できます</p> <p>8:45~10:15 小すき家見学</p> <p>10:20 小すき家前から乗車</p> <p>10:33~11:30 ヒスイチカラス/海鮮飲食</p> <p>11:30~12:30 有徳荘にてお食事</p> <p>12:42 有徳荘前から乗車</p> <p>12:58~13:45 アスカでお買い物</p> <p>13:51 アスカ前から乗車</p> </div>							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
自治振興会	教育機関	スケジュール (年度)		町主催バスハイク → バスハイク 町内会体制				
交通事業者	医療/福祉機関			イベント便の新設				
商業施設	行政			イベント運用体制				

### 4.2.3. 子ども・学生の移動

施策名		子ども・学生の移動							
背景・現状	<p>泊高校の廃校により、町内の高校生は鉄道等を利用して町外へ通学することが主流となりつつあり、駅までの移動・朝夕の送り迎えなど移動課題が顕在化しています。また、小中学生の放課後の移動・習い事の送迎についても、自家用車で送迎に頼らざるを得ず、親や祖父母世代の負担が大きいという声があります。3世代同居が減少する中で、親世代の負担は増加傾向にあります。</p> <p>下校時の移動を担うスクールバスは、ドライバー不足や高齢化が課題となり、事業の持続性が危ぶまれています。</p> <p>一つの解決策として、ノッカルあさひまちの仕組みを子どもの送迎に活用する「こどもノッカル」の実証実験を令和4年10月に開始しました。らくちへのスイミングスクールに通う小学生を対象に、同じスクールに通う子どもの親世代によるついで送迎を行っていますが、ドライバーの供給不足やマッチング率の低さが課題となっています。</p>								
	<p>こどもノッカルでは、らくちへの以外にも町内の習い事やクラブ活動、登下校までサービスを拡張し、よりニーズを捉えた事業領域を探っていきます。また、親世代だけでなく、同じ地域の住民や習い事の講師などにもドライバー対象を広げ、地域コミュニティ全体での仕組みづくりを検討していきます。</p> <p>加えて、スクールバスの持続的な運営に向けた検討も喫緊の課題です。例えば、一般乗客の混乗や車両の空き時間利活用、あさひまちバスやノッカルあさひまちとの連携など、全体最適の視点で交通再編を図ります。</p>								
施策内容	<p style="text-align: center;">習い事送迎 こどもノッカル（令和4年度実証）</p> 								
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	
	自治振興会	教育機関		こどもノッカル拡大					
	交通事業者	医療/福祉機関		利用者/ドライバー確保					
	商業施設	行政		スクールバス活用検討			実証		

#### 4.2.4. 広報活動の強化

施策名	広報活動の強化							
背景・現状	<p>朝日町の公共交通はサービス名の認知度は高いものの、概要の理解や実際の利用にまでは至っていません。特に、域内の移動手段であるあさひまちバス・ノッカルあさひまちは、認知率と利用率に大きな乖離があります。</p> <p>現状は、広報誌への掲載・ケーブルテレビでの発信・交通案内チラシの掲出などで定常的な情報発信に努めていますが、さらなる強化が必要だと考えます。</p> <p>交通事業者や行政だけでなく、外出の目的地となる町内事業者、地域のコミュニティと連携した立体的なアプローチが必要です。また、高齢者だけでなく、若者や子育て層へのアプローチとして、デジタルの活用も必要不可欠です。</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>広報誌への毎月掲載</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>チラシ・ポスター・時刻表の掲出</p>  </div> </div> <p style="text-align: center;">ケーブルテレビでの放送</p> 							
施策内容	<p>まずは、免許返納者へのアプローチを強化します。免許返納時に移動実態を把握し、返納後の生活に馴染む最適な公共交通利用を提案します。</p> <p>また、自治体公式 LINE を用いて若い世代へのアプローチを強化します。単に乗車方法・料金体系・予約方法を伝えるだけでなく、利用者の声も併せて紹介することで、公共交通をより身近に感じられる情報発信に努めます。</p> <p>加えて、広報活動の強化によって町内会や公民館、学校など、コミュニティ単位での浸透を加速させ、地域密着型の公共サービスとして、誰もが関心を持てる環境づくりを進めます。</p>							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
自治振興会	教育機関	▶ 広報活動						
交通事業者	医療/福祉機関	▶ 随時改善						
商業施設	行政							

### 4.3. 継続的な運用体制づくり

ここまでの施策を実現するための基盤を整えます。交通事業者の持続的な運営、統合の基盤となるデジタル決済や共通データの取得、収支バランスのさらなる改善のための資金調達を検討していきます。

本パートの施策は下記の4つです。

<b>4.3.1</b>	<b>タクシーの効率化・新ビジネスの検討</b>
<b>4.3.2</b>	<b>デジタル決済の導入・マイナンバー連携</b>
<b>4.3.3</b>	<b>交通利用データの統一・可視化</b>
<b>4.3.4</b>	<b>持続的な資金調達</b>



### 4.3.1. タクシーの効率化・新ビジネスの検討

施策名		タクシーの効率化・新ビジネスの検討							
背景・ 現状	<p>黒東タクシーは、朝日町唯一の交通事業者であり、タクシー事業だけでなく、あさひまちバスやあさひまちエクスプレスの運行委託業務、ノッカルあさひまちの運行管理を担い、町内公共交通運営を支える事業者です。</p> <p>現状では、平日午前タクシー利用が集中し、早朝夜間の売上げが低迷しており、待機コストの膨張が課題となっています。また、タクシードライバーや運行管理者、経営層の高齢化も進んでいます。</p> <p>今後、町内公共交通の維持にも影響を及ぼす恐れがあることから、行政としても適切な立場で事業者の持続性向上に向けた対策を講じる必要があります。</p>								
	<p>移動ニーズの濃淡に応じ、他の公共交通と補完し合う仕組みを構築します。</p> <p>例えば、ニーズが少ない時間帯やエリアについては、即時予約ではなくデマンド制にするなど、運行形態の再検討を行っていきます。また、交通運営の役割分担という視点でも、人的コストの少ない運行管理を主体的に担うなど、最適な運営形態を模索していきます。</p> <p>①タクシー事業者としての法制度の遵守、②交通利便性と事業持続性の両立、③他交通との連携・補完といったポイントを押さえたうえで、検討を行います。</p>								
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	
	自治振興会	教育機関		運行形態の検討			実証		
	交通事業者	医療/福祉機関		運行管理事業の検討					
	商業施設	行政		事業体制の検討					

### 4.3.2. デジタル決済の導入・マイナンバー連携

施策名		デジタル決済の導入・マイナンバー連携						
背景・現状	<p>現在朝日町では、バスは現金/チケット、タクシーは現金/PayPay、ノックルはチケットと、それぞれの交通手段で決済方法が異なります。今後、相互利用や組み合わせ利用の促進（関連施策 4.1.5）、利用データに基づいた改善活動を効果的に進めるため、決済基盤の共通化は重要な要素となります。</p> <p>また、行政や交通事業者、ドライバー、ユーザーのオペレーションコストも課題です。バスのチケットは町内の主要施設で購入可能ですが、チケット購入のためにも外出を要し、手間や労力を費やす必要があります。運営側も、チケットや現金の保管・管理・集計に係る業務負担が課題となっています。単にアナログ決済手段での統一化を図るのではなく、交通に関わるプレイヤーのオペレーション負荷を軽減するため、デジタル技術の活用を検討する必要があります。</p>							
	<p>町内公共交通へ共通デジタル決済基盤を導入し、チケット購入の手間や現金授受のコスト軽減を図ることで、より使いやすい公共交通サービスを実現します。交通以外の分野でも、行政サービスや買い物等で活用できる仕組みを目指します。なお、町民の誰一人取り残さない視点から、スマートフォンなどデジタルデバイスに限定せず、カード形式での提供も検討します。</p> <p>また、単に利用者側の利便性を高めるだけでなく、蓄積した決済データの活用も重要です。全国共通で使えるデジタル決済基盤は、データの活用が難しいため、朝日町の中で使える地域通貨に近い形を検討していきます。さらに、マイナンバーカードと紐づけた認証機能も持たせることによって、より安全性の高い基盤を目指します。</p>							
施策内容								
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関						
	交通事業者	医療/福祉機関		 				
	商業施設	行政						

### 4.3.3. 交通利用データの統一・可視化

施策名	交通利用データの統一・可視化								
背景・現状	<p>現状、各公共交通の利用者数は把握できるものの、個人に紐づいたデータ取得が実現できていません。特にバス・タクシーについては、利用実態を掴める詳細なデータ取得ができず、短期的な PDCA を回すことが困難な状態です。バスは運転手による主要停留所の乗降者数記録が頼りとなり、均一運賃制も相まって表面的な実態把握にとどまります。タクシーもユーザーデータがデジタルで一元化されておらず、分析には大変な労力を要します。</p> <p>一方で、ノッカルあさひまちは会員登録制かつ事前予約制を採用し、ユーザー情報も含めた詳細な利用データが蓄積されているため、任意期間のデータを抽出することで実態に沿った改善活動が可能です。</p> <p>今後は、ユーザーに紐づいた利用データをマイカーも含めて交通横断で取得し、定常的な状況把握と改善活動を進めることが重要です。</p>								
施策内容	<p>公共交通インターフェースの統一（関連施策 4.1.3）や、デジタル決済データ（関連施策 4.3.2）によって、個人に紐づいた交通利用データの取得が容易になります。共通のフォーマットで各交通手段の利用状況が把握できるため、交通ダッシュボードとして可視化し、行政や交通事業者が定常的に状況を把握し、施策に反映できる仕組みを整えます。</p> <p>さらに長期的な目標として、交通利用状況を住民にも共有できる仕組みを検討していきます。これにより、町全体で公共交通の利用実態を見える化し、課題感を共有することで、公共交通の維持に向けた積極的な関わりを促します。</p>								
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9	
	自治振興会	教育機関		共通基盤導入					
	交通事業者	医療/福祉機関		ダッシュボード化					
	商業施設	行政					住民向けに可視化		

#### 4.3.4. 持続的な資金調達

施策名		持続的な資金調達						
背景・現状	<p>持続的な公共交通の維持には、交通全体の収支バランス改善が必要不可欠です。</p> <p>現状、町営交通全体の収支率は約 12%であり、1人あたりの移動に係る運行赤字は約 1,200 円となっています。利用数を増やして収入を底上げすることが最も大きな解決策ですが、人口減少が加速する中、運賃収入だけで収支改善を図ることは非常に困難です。運賃以外の視点でも、資金調達の仕組みを整えていく必要があります。</p>							
	<p>新たな資金調達の仕組みを検討していきます。例えば、交通の維持を目的とした基金の設立、ふるさと納税などに代表される寄付の座組、町内会・企業による交通チケット購入、商業・医療・教育との統合サービス化の他、サブスクリプションの乗り放題プランなど料金体系の改革が挙げられます。</p> <p>重視すべき点として、①特定のプレイヤーに負担をかけないこと、②短期的な資金調達で終わらないこと、③積極的に協力したくなるような付加価値をつけること、④地域全体が交通を自分事として捉え利他的な視点で地域交通の維持に関わっていくこと等が挙げられます。これらのポイントを押さえながら、具体的な施策の検討を行います。</p>							
施策内容	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【参考事例】北条鉄道 枕木応援団（兵庫県）</p> <p>一口4500円で地元鉄道を支援できる枕木応援団を募集。地元住民や出身者など、個人からの寄付を運行費に充てている。</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【参考事例】チョイソコ（トヨタグループ）</p> <p>利用者からの乗車料金だけでなく、地元商店や病院などの目的地からの協賛金も運営に充てている。</p>  </div> </div>							
実施主体	地域住民	民間企業	スケジュール (年度)	R5	R6	R7	R8	R9
	自治振興会	教育機関		施策の検討				
	交通事業者	医療/福祉機関		施策の実証				
	商業施設	行政		本格導入				

## 5. 計画の推進にあたって

### 5.1. 役割分担・推進体制

目指す姿

## “朝日町みんなでつくる地域交通”

本計画では、行政単体ではなく、地域全体が主体的に公共交通に関わっていく共創・共創型の地域交通を目指し、その維持と充実化を図ります。

その実現には、一人ひとりが地域交通を自分事化し、地域におけるそれぞれの役割を理解して能動的に取り組むことが必要不可欠です。

地域“みんな”が主体者として誰一人欠けることなく、相互に連携し合いながら持続可能な地域交通を目指していきます。

#### 5.1.1. 役割分担

朝日町みんなでつくる地域交通	地域住民	<ul style="list-style-type: none"> <li>積極的に公共交通を利用し、自分だけでなく家族や友人、地域にとって十分な移動手段が確保されているか否か、自分なりの考えを持つことが必要です。</li> <li>地域交通の主体者として能動的に関わり、時にはマイカー送迎といった移動資源の積極的な提供が期待されます。</li> </ul>
	自治振興会	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域コミュニティの核として住民に公共交通利用を呼び掛けるとともに、地域特性によって異なるニーズや課題の把握が求められます。</li> <li>コミュニティ内の繋がりを強化し、住民同士が助け合って地域交通を支える土台形成に努めます。</li> </ul>
	交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>専門的な技術／ノウハウを活かし、地域交通の安全性を確保して安定したサービス提供に努めます。</li> <li>既成概念に縛られない柔軟な発想で、地域交通の将来像を見据えたビジネスモデルの検討、既存事業の効率化／再編が求められます。</li> </ul>
	商業施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>出かけたくなる情報発信により、外出のきっかけづくり強化が求められます。</li> <li>“移動”と“目的”を一体的に捉え、公共交通との連動施策によって日常の外出に付加価値を生み出し、各施設への継続的な誘因が望まれます。</li> </ul>
	民間企業	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の統合サービス化に向け、情報発信媒体や決済基盤の構築、外部事業者との連携／調整が必要です。</li> <li>利用に応じたインセンティブ施策等、ユーザーのロイヤルティ向上に資するサービス設計に努めます。</li> </ul>
	教育機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>児童の送迎実態を正確に把握し、スクールバスと公共交通の連携も視野に入れた最適な交通手段の整備が求められます。</li> <li>行政とも連携して交通の利用／体験機会を創出し、子どもたちが児童期から公共交通を自分事として考えることで、移動課題への理解を深めます。</li> </ul>
	医療／福祉機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用を積極的に提案することで、自らの意思で／自らの足で外出することによる健康増進と、通院促進による病床確保が期待できます。</li> <li>交通との予約一元化など、利用者視点でサービスの分断解消が求められます。</li> <li>介護予防教室や健康教室等と連動させ、公共交通を利用した外出を促し健康増進の効果を最大化することが望まれます。</li> </ul>
	行政	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体設計／進捗管理／関係者への働きかけを行い、本計画を着実に推進します。</li> <li>国や県の支援制度を適切に活用しながら、自立したサービス運営を目指します。</li> <li>率先して公共交通を利用し、正確な実態把握と他者の利用促進に努めます。</li> </ul>

### 5.1.2. 推進体制

本計画の策定／推進における意思決定機関である朝日町地域公共交通活性化協議会にて、計画の方向性や各施策の妥当性を適宜判断し、関係者の合意形成を図ることとで、計画を円滑に推進します。

## 朝日町地域交通統合サービス

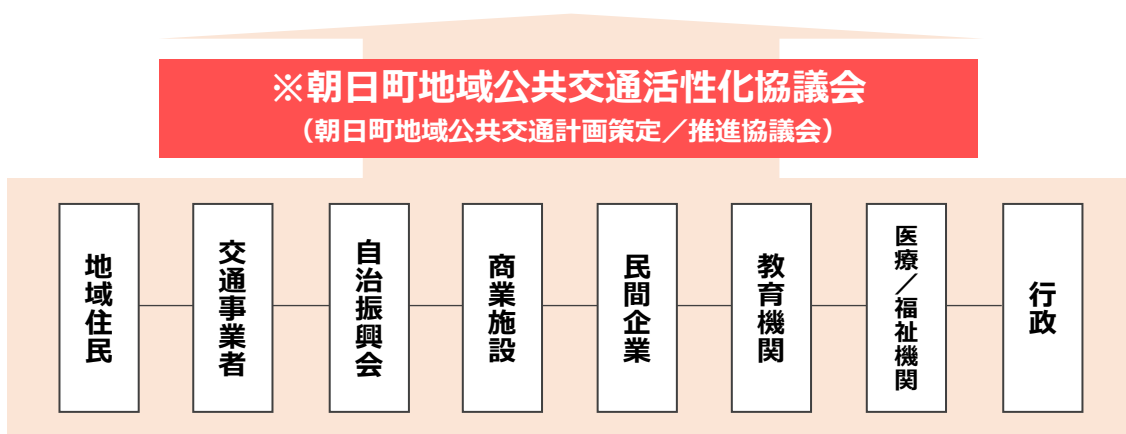


図 5-1 朝日町地域公共交通計画推進体制

朝日町地域公共交通活性化協議会は、交通計画の策定／推進、及び適切な評価等を目的とし、利害関係者の円滑な合意形成を図るべく、令和4年度に組成した会議体です。

交通計画の他、町営バスのダイヤ改正など、個別具体的な事業や施策についても個々のワーキンググループにて議論／意思決定を図り、全体会議で共有します。

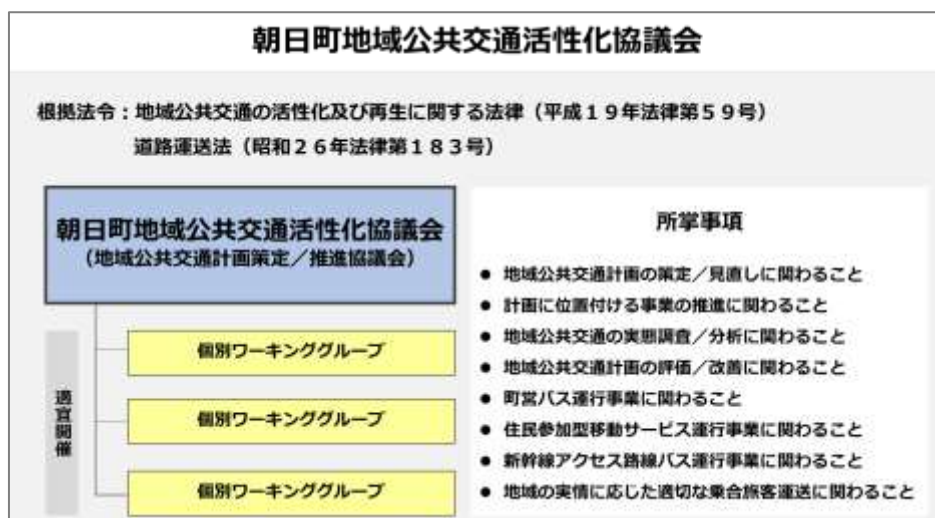


図 5-1 朝日町地域公共交通活性化協議会概要

## 5.2. 達成状況の評価

### 5.2.1. 計画の進捗管理

本計画は、朝日町の公共交通に関わる全ての人が共通認識として持ち、各公共交通施策の方向性を示す“羅針盤”として位置づけています。今後は、本計画に即して各施策を強力に推進し、事業運営や役割分担、予算化等について具体的な検討を進めていきます。

計画全体においては、目標指標の達成状況を定期的に評価／検証を行い、改善や見直しを図る PDCA サイクルに基づき進捗を管理します。また、各施策においては地域の実情を正確に掴み、的確な状況判断に基づいた具体的な行動を起こすことで、最適な施策展開を図ります。

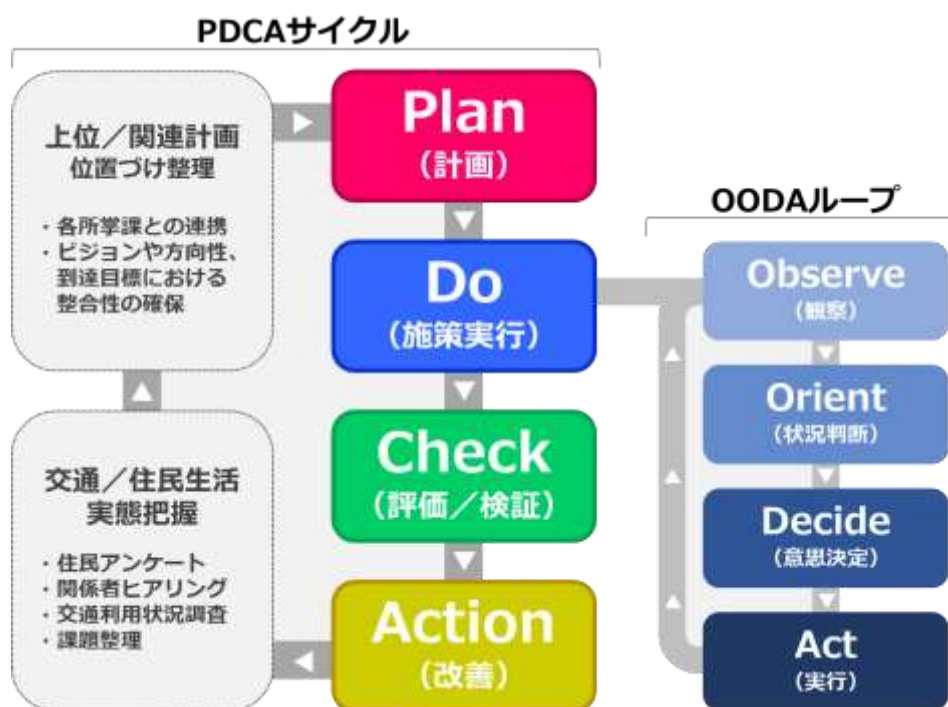


図 5-2 計画の進捗管理(PDCA サイクル/OODA ループ)

計画全体 (PDCA サイクル)		具体的な施策 (OODA ループ)	
Plan	朝日町地域公共交通計画の策定	Observe	実態の正確な観察
Do	目標達成に向けた各種施策の実行	Orient	観察結果に基づく状況判断
Check	目標達成状況/進捗状況の確認	Decide	具体的な方策の意思決定
Action	未達成原因の分析/改善	Act	施策の実行

## 5.2.2. 推進計画

1年間を1クールとして、前年度に着手した施策の成果／目標の達成状況を確認し、課題を洗い出すとともに、計画の妥当性を検証します。

実態に合わせて計画の軌道修正を行い、当該年度の施策展開を進めるとともに、次年度に取り組むべき事項の明確化とその予算化についても協議します。

なお、年1回以上を原則として朝日町地域公共交通活性化協議会を開催し、計画の進捗状況や有効性を定量的かつ客観的に評価するとともに、見直しが必要な場合は適宜反映していくものとします。

	朝日町地域公共交通活性化協議会	ワーキンググループ (適宜開催)	朝日町
4月		<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度施策の推進</li> <li>・施策の効果確認</li> <li>・課題の洗い出し</li> <li>・調査／分析</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度の進捗状況確認</li> <li>・目標達成状況の確認</li> <li>・各種データの収集</li> </ul>
5月			
6月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・前年度の評価／検証</li> <li>・計画の改編検討</li> <li>・今年度取り組み内容の中間報告</li> <li>・次年度施策の検討</li> </ul>		
7月			
8月			
9月		<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度施策の継続</li> <li>・次年度施策の具体化</li> <li>・調査／分析</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・次年度施策の予算化</li> </ul>
10月			
11月			<ul style="list-style-type: none"> <li>・予算要求</li> </ul>
12月			
1月			
2月	<ul style="list-style-type: none"> <li>・今年度取り組み内容の最終報告</li> <li>・交通再編ワーキンググループ開催（ダイヤ改正等）</li> <li>・次年度実施計画</li> </ul>		
3月			

図 5-3 朝日町地域公共交通活性化協議会概要



## 6. 付属資料

### 6.1. 朝日町地域公共交通計画の策定経過

開催日	会議名	協議事項	具体策	
令和4年	4/1	第1回ワーキンググループ	プロジェクトキックオフ（協議事項の確認）	関係課ヒアリング
	4/8	第2回ワーキンググループ	実態調査方法の検討	
	4/18	第3回ワーキンググループ	公共交通利用実態調査／マイカー移動実態調査	
	4/22	第4回ワーキンググループ	法定協議会設置検討／公共交通利用実態調査／マイカー移動実態調査	
	4/28	第5回ワーキンググループ	法定協議会設置検討／公共交通利用実態調査／マイカー移動実態調査	
	5/13	第6回ワーキンググループ	公共交通利用実態分析／マイカー移動実態調査に係る交通安全イベントの検討	
	5/20	第7回ワーキンググループ	交通事業者の実態調査／法定協議会発足に向けた検討	
	5/27	第8回ワーキンググループ	法定協議会要綱策定／計画の位置づけと論点整理／交通安全イベントの具体化	
	6/3	第9回ワーキンググループ	法定協議会開催検討／交通安全イベントの具体化／学生アンケート調査検討	
	6/7	第10回ワーキンググループ	交通事業者の現状把握と長期ビジョンの検討	高校生アンケート調査
	6/8	第11回ワーキンググループ	交通安全イベント実施に向けた協議	
	6/14	第12回ワーキンググループ	第1回朝日町地域公共交通活性化協議会の協議事項検討	
	6/17	第13回ワーキンググループ	交通事業者の現状把握と長期ビジョンの検討	
	6/24	第14回ワーキンググループ	第1回朝日町地域公共交通活性化協議会の協議事項確認	
	6/30	第1回活性化協議会	朝日町地域公共交通計画の全体像と今後の流れについて	公共交通の現状分析
	7/1	第15回ワーキンググループ	第1回朝日町地域公共交通活性化協議会の振り返り	
	7/11	第16回ワーキンググループ	計画骨子の検討／交通安全イベント集客策の検討	
	7/15	第17回ワーキンググループ	計画骨子の検討／住民アンケート調査検討	
	7/25	第18回ワーキンググループ	住民アンケート調査検討／公共交通統合化議論	
	7/29	第19回ワーキンググループ	住民アンケート調査検討／公共交通統合化議論	
	8/5	第20回ワーキンググループ	住民アンケート調査検討	
	8/18	第21回ワーキンググループ	住民アンケート調査検討／交通安全イベント確認／モビリティ・マネジメント施策検討	
	8/25	第22回ワーキンググループ	公共交通の現状分析（計画第2章）／モビリティ・マネジメント施策検討	
	9/2	第23回ワーキンググループ	朝日町の社会動態分析（計画第2章）／モビリティ・マネジメント施策検討	
	9/12	第24回ワーキンググループ	交通安全イベント参加者アンケート調査分析／モビリティ・マネジメント施策具体化	交通安全イベント実施／分析
	9/16	第25回ワーキンググループ	モビリティ・マネジメント施策具体化／計画構成のアップデート	
	9/30	第26回ワーキンググループ	モビリティ・マネジメント施策具体化／計画構成のアップデート	
	10/7	第27回ワーキンググループ	マイカー移動実態分析／住民アンケート分析／計画大方針の確定	
	10/14	第28回ワーキンググループ	マイカー移動実態分析／住民アンケート分析／計画章立ての検討	
10/21	第29回ワーキンググループ	マイカー移動実態分析／住民アンケート分析／計画（概要版）の構成検討		
			交通事業者ヒアリング	

	10/27	第 30 回ワーキンググループ	計画第 2 章の骨子形成／計画（概要版）の構成確定	
	11/4	第 31 回ワーキンググループ	計画第 1 章・第 2 章の草案作成／第 3 章の骨子形成	
	11/11	第 32 回ワーキンググループ	計画第 3 章の草案作成／数値指標の検討	
	11/16	第 33 回ワーキンググループ	計画第 2 章の追加草案作成／第 4 章の骨子形成	
	11/25	第 34 回ワーキンググループ	計画第 4 章の骨子形成／第 5 章の草案作成	
	12/2	第 35 回ワーキンググループ	計画第 2 章の追加草案作成／策定スケジュール確認	
	12/9	第 36 回ワーキンググループ	計画第 4 章の草案作成	
	12/16	第 37 回ワーキンググループ	巻頭挨拶の作成／付属資料の作成	
	12/23	第 38 回ワーキンググループ	付属資料の追加作成（ぐっドラ challenge!!）、全章の確定	
令和 5 年	1/23	第 39 回ワーキンググループ	第 2 回朝日町地域公共交通活性化協議会の協議事項確認	
	1/27	第 2 回活性化協議会	計画草案の協議	
	2/1	パブリックコメント	2/1～2/14	
	2/27	第 40 回ワーキンググループ	パブリックコメント結果等による計画の修正	
	3/13	第 3 回活性化協議会	（書面決議）3/13～3/22 計画修正案の協議	
	3/24	計画書公表		

表 6-1 朝日町地域公共交通計画策定経緯

調査の種類	調査対象及び実施方法	配布数及び回収数	調査期間
高校生の移動手段調査	町内の高校生世代 郵送により調査票を配布し、WEB回答	配布数 240 通 回収数 96 通 回収率 40.0%	令和 4 年 6 月
朝日町公共交通に関するアンケート調査	町内の 10 歳から 90 歳未満 郵送により調査票を配布・回収	配布数 3,000 通 回収数 1,586 通 回収率 52.9%	令和 4 年 8 月～9 月
ぐっドラ challenge !	町内在住または勤務している自動車を所有している者 専用アプリをダウンロードしたスマートフォンと車載タグを連携させ、走行データを取得	参加者 251 人	令和 4 年 9 月

表 6-2 計画策定における移動実態調査概要

## 6.2. 朝日町地域公共交通活性化協議会委員名簿

委員区分	職 名	委員氏名
市町村	朝日町 副町長	山 崎 富 士 夫
一般乗合旅客自動車運送事業者その他 一般旅客自動車運送事業者及びその組 織する団体の代表者又はその指名する者	公益社団法人富山県バス協会 専務理事	小 竹 典 吉
	有限会社黒東自動車商会 代表取締役社長	近 江 順 治
鉄道事業者の代表者又はその指名する者	あいの風とやま鉄道株式会社 専務取締役 総務企画部 部長	助 野 吉 昭
国土交通省北陸信越運輸局長又はその 指名する者	北陸信越運輸局交通政策部 交通企画課 課長	玉 巻 史 成
	北陸信越運輸局富山運輸支局 首席運輸企画専門官（企画調整担当）	山 倉 澄 雄
富山県交通政策局長又はその指名する者	富山県交通政策局交通戦略企画課 課長	有 田 翔 伍
富山県入善土木事務所長又はその指名 する者	入善土木事務所 所長	川 口 歳 則
入善警察署長又はその指名する者	入善警察署 署長	久 保 哲 也
一般旅客自動車運送事業者の事業用の 運転者が組織する団体の代表者又はその 指名する者	富山県交通運輸産業労働組合協議会 議長	石 橋 剛
朝日町商工会の代表	朝日町商工会 会長	大 井 裕 久
朝日町自治振興会連絡協議会の代表	朝日町自治振興会連絡協議会 代表	草 原 庄 一
朝日町社会福祉協議会の代表	朝日町社会福祉協議会 会長	竹 内 進
朝日町 P T A 連絡協議会の代表	朝日町 P T A 連絡協議会 会長	野 坂 真 澄

関係課	総務政策課 課長	谷 口 保 則
	健康課 課長	岩 村 耕 二
	商工観光課 課長	住 吉 雅 人
	建設課 課長	中 瀬 克 彦
	教育委員会 事務局長	水 野 真 也
	みんなで未来！課長	住 吉 嘉 人
事務局	住民・子ども課	
	株式会社博報堂	
	一般社団法人システム科学研究所	

表 6-3 朝日町地域公共交通活性化協議会委員名簿

### 6.3. 用語集

用語	解説	記載ページ
LINE	LINE 株式会社が提供する、スマートフォンやタブレット、パソコン等で利用できるコミュニケーションアプリ。	56,58,63,64 65,69,71
OODA ループ	アメリカの軍事戦略家ジョン・ボイド氏が提唱した意思決定と行動に関する理論。	79
PayPay	PayPay 株式会社が提供するスマートフォン用 QR コード決済サービス。	74
PDCA サイクル	W・エドワーズ・デミングが提唱した品質管理などの業務管理における継続的な改善方法。	55,75,79
SDGs	持続可能な開発目標（SDGs : Sustainable Development Goals）として、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。 【出典元：JAPAN SDGs Action Platform（外務省）】 <a href="https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html">https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/sdgs/about/index.html</a>	8
インセンティブ	「動機付け・報酬」 人々の意思決定や行動を変化させるために、外部から与える刺激のことをいう。	67,68,77
インターフェース	「接点・境界面」 2つの異なる機器やシステム、ソフトウェア間で情報のやり取りがなされる際、その間をつなぐ規格や機能のことを指し、広い意味で「2者間をつなぐもの」と解釈される。 例：IT サービスとユーザーをつなぐ「ユーザーインターフェース」	75
ぐっドラ Challenge!	令和4年9月に開催した交通安全イベント。 本計画におけるマイカー移動実態の調査を目的に、イベントを通じて住民の安全／エコ運転意識の向上も目指した施策。	35,86
コンパクトシティ	住まいと生活機能(交通、商業施設など)が近接している効率的な都市、あるいはこうした都市を目指す政策のことをいう。	9
サブスクリプション	定期的に料金を支払い利用する商品やサービスを指し、商品やサービスを所有・購入するのではなく、一定期間利用できる権利に対して料金を支払う仕組み。	62,72
ダッシュボード	ビジネスに関連するグラフやチャートを一覧表示し、複数のデータを直感的に確認でき、異なるデータの横断的な分析に重宝される。	75

デジタルデバイド	「情報格差」 一般に、情報通信技術（IT）（特にインターネット）の恩恵を受けることのできる人とできない人の間に生じる経済格差を指す。	56
デマンド交通	需要に応じて柔軟に運行する利用者主導型の交通であり、定時・定路線のバス運行に対して、電話予約など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。	8,61,73
とやまロケーションシステム	富山県下横断的に展開され、県内全域の路線バス等の経路検索や、車両の現在位置、定刻からの遅れなどの情報を提供するウェブサイト。	63
パーク&ライド	自宅から自家用車等で最寄りの駅またはバス停まで行き、駐車・駐輪させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部などの目的地に向かうシステムを指す。	7
フリー乗降制	バス停留所以外でも、安全な路線上の任意の地点でバスに乗降できる制度を指す。	19,53,61
マスタープラン	他の計画の上位に位置付けられる総合的な計画。	9,13
メッシュ	メッシュデータとは、各種統計情報を場所と対応させるために定められた緯度・経度の方眼（四角形）を指す。 東経 100 度北緯 0 度を基準とした 1 次メッシュ、さらに細区分した 2 次メッシュ、3 次メッシュが整備される。	21,22,35,39 41,42
モビリティ	職業の移動や階層の移動、または乗り物など人の移動に関する用語として使用され、自動車による移動や運搬をスムーズに行うためのサービスを「モビリティサービス」という。	6,81
リソース	「資源」 能力や時間、資金や資料、資材や供給源など資源全般のことで、一般に目的の達成に必要な要素や、役に立つ要素を指す。	61
ユーザーロイヤルティ	顧客があるブランドや商品、またはサービスに対して感じる「信頼」や「愛着」のことを指し、「商品やサービスに価値を感じ、利用し続けてくれる存在」の獲得を目指すマーケティング用語として使われる。	55,56,58,60 77
ワーキンググループ	特定の目標を達成するために組成されるグループの総称であり、主題分野に関する議論や活動を円滑に行うために設置するもの。	78,81,82

## 6.4. 交通安全イベント(マイカー移動実態調査)『ぐっドラ Challenge!』

運転状況を計測する機器とアプリを使って、自身の運転スコアを可視化し、コンテスト形式で楽しく安全&エコ運転意識を高める交通安全イベントです。

令和4年9月に実施した本イベントでは、参加者への第三者提供の同意を得たうえで、自家用車の移動実態を調査し、計画策定のための現状分析に活用しています。

図 6-1 ぐっドラ Challenge!チラシ

本イベントは、あいおいニッセイ同和損害保険株式会社の開発した電子タグ『テレマティクスタグ』を用い、黒東交通安全協会による協力を得て開催したものです。



図 6-2 電子タグによる運転技術の可視化



図 6-3 表彰式の模様



# 朝日町 地域公共交通計画

発行日 令和5年3月

---

朝日町住民・子ども課

〒939-0793 富山県下新川郡朝日町道下 1133

電話番号 0765-83-1100 (代)