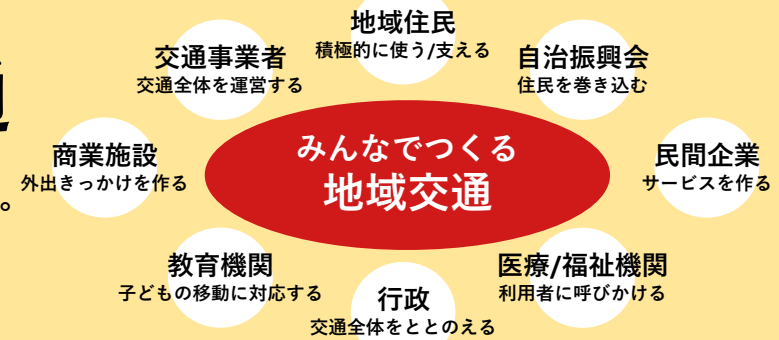


交通計画の方針

朝日町みんなで作る地域交通

朝日町では、地域みんなで支え合う**共助・共創の精神**で地域交通を考えていきます。
交通とさまざまな分野を掛け合わせながら、**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ていきます。



知っていますか？朝日町には様々な種類の公共交通があります！



少しずつできることから取り組んでいきませんか？

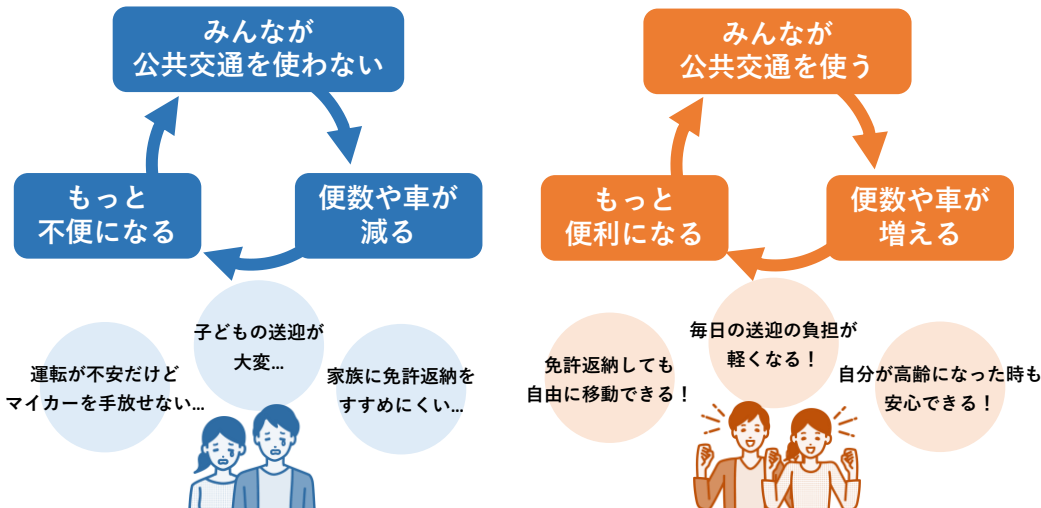
まずは公共交通に乗ってみましょう！

- ・時間があるときに気分を変えてみる
- ・環境負荷を減らすために定期的に乗ってみる
- ・イベント時にお子さんと一緒に楽しく乗ってみる



誰も使わないとどんどん衰退...

みんなが使えば良い循環に！



乗る以外の方法で関わってみましょう！

- ・周囲の人に公共交通をおすすめしてみる
- ・ノッカルドライバーとして協力してみる
- ・家族や地域の人をサポートする（スマホ予約/使い方説明）
- ・賛助等を通してみんなで一緒に仕組みを支えてみる



みんなが交通を使いたくなる取り組みを行っています！

バスハイク
企画

イベントとの
連動

デジタル決済
導入

ダイヤの
見直し

交通利用
ポイント

ノッカルの
拡張

全交通の
LINE予約

おでかけの
情報発信



詳しくはHPへ

朝日町地域公共交通計画【概要版】

1章 計画策定の背景・目的

▶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。
 ▶朝日町では、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、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交通環境を維持するべく、**町民×事業者×行政**が一体で取り組むための**共助・共創戦略書『朝日町地域公共交通計画』**を策定します。

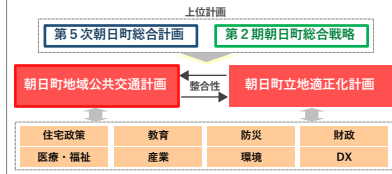


1章 計画の条件

- 計画の区域：朝日町全域を対象とします
- 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

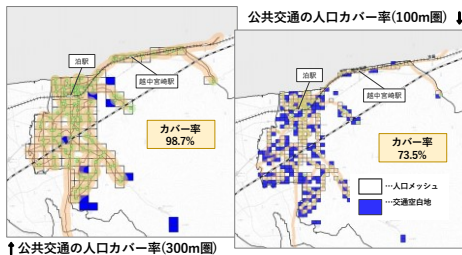
1章 計画の位置づけ

▶上位計画/関連計画との整合性を保ちながら、まちづくり/観光/健康・福祉/環境など様々な分野との連携・協調も図ります。

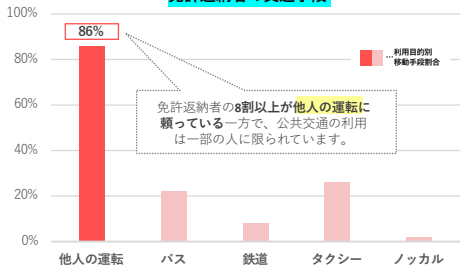


2章 公共交通の現状

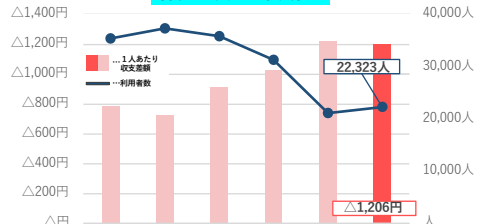
▶朝日町では、公共交通としてあいの風とやま鉄道、あさひまちバス、あさひまちエクスプレス、ノッカルが運行しており、**公共交通によって多くの町民の移動がカバー**されています。
 ▶その一方で、現状は**自家用車への依存度が非常に高く**、公共交通利用率が低くなっています。近年では自動車運転免許の保有者が増えています。免許返納後の移動は公共交通を活用するのではなく、家族による送迎に頼る傾向にあります。
 ▶収支状況は、運行形態ごとにバラつきが見られるものの、新型コロナウイルス感染症拡大を受けた利用者数の減少が影響し、各公共交通の運営に係る**経費が増大傾向**にあるため、総体的に収支改善が必要です。



免許返納者の交通手段



町営公共交通の収支状況



2章 公共交通の課題

利用者数：減少 運行経費：増加

公共交通の理解促進

公共交通の自分事化

利便性向上/外出促進→町の活性化

▶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、さらには使われなくなる結果が想定されるため、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。

3章 理念

▶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。
 ▶具体的には、既存交通の利便性向上を図りながら、**町内交通の統合サービス化**を目指し、利用予約・情報発信・決済・データを一元化していきます。
 ▶公共交通をより多くの人に使ってもらう、地域全体の活性化を図り、利用面でも運用面でも**持続的なモデル**を目指していきます。



3章 基本方針

- 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）
複数交通の利用促進、外出のきっかけ作りで利用回数/人を増やします
- ②新しいユーザー層の獲得（まずは使ってもらう）
非利用層が関心を持ち、**試しに乗りたくなる**施策を展開していきます
- ③継続的な運用体制づくり（ずっと使ってもらう）
突発把握と改善、料金体系と財源の工夫で持続的な運用体制を整えます

3章 数値指標と目標値

▶基本方針に則った数値指標を設定して施策の成果と有効性を評価し、中間年度と最終年度に掲げる目標達成を目指します。

基本方針	数値指標	目標値			
		現況値 (R3)	中間目標 (R7)	最終目標 (R9)	
① 既存ユーザーのロイヤルティ向上	年間町内移動サービス利用者数	53,210人	53,210人	53,210人	
	人口一人あたり年間利用回数				
	あさひまちバス ノッカルあさひまち タクシー	1.8回/人 0.1回/人 2.8回/人	2.1回/人 0.1回/人 3.3回/人	2.2回/人 0.2回/人 3.5回/人	
② 新しいユーザー層の獲得	免許返納特典（公共交通利用券）取得者数	22人	30人	40人	
	ノッカルあさひまち会員数	188人	400人	500人	
	町営公共交通アプリ登録者数		120人	250人	
③ 継続的な運用体制づくり	町営公共交通収支率				
	あさひまちバス ノッカルあさひまち あさひまちエクスプレス	10.30% 23.70% 31.40%	10.30% 23.70% 31.40%	11.30% 26.10% 34.50%	
	利用者一人あたり公的資金投入額				
	※公的資金＝町財源のほか、国・県補助等含む	（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 ノッカルあさひまち あさひまちエクスプレス	33,706,920円 1,329,024円 1,974,500円	1,671円 1,605円 2,158円	1,671円 1,605円 2,158円	1,504円 1,445円 1,942円

4章 解決策

①**既存ユーザーのロイヤルティ向上**
 ▶各公共交通の利用実態やニーズを把握しながら最適なサービス展開を図るとともに、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目指します。

- 具体的な施策
- 1.コミュニティバス（あさひまちバス）の維持・改善
 - 2.マイカー交通（ノッカル）での移動補完
- ①
- 3.交通情報の一本化
 - 4.交通ユーザー向けのおでかけ情報の発信
 - 5.交通全体でのユーザー管理・関係構築

②**新しいユーザー層の獲得**
 ▶公共交通を使っていない住民に対し、“乗りたくなる”ようなイベント企画や広報活動の展開、新しいユーザー層向けのサービス開発を行います。また、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、外出のきっかけづくりに取り組みます。

- 具体的な施策
- 1.ポイントインセンティブ
 - 2.公共交通非ユーザーにとっての自分事化
 - 3.子ども・学生の移動
 - 4.広報活動の強化

③**継続的な運用体制づくり**
 ▶交通事業者の持続的な運営手法の検討に加え、統合サービスの基盤となるデジタル決済や共通データ取得の仕組みを構築していきます。また、収支バランスのさらなる改善のための資金調達方法を検討していきます。

- 具体的な施策
- 1.タクシーの効率化・新ビジネスの検討
 - 2.デジタル決済の導入・マイナンバー連携
 - 3.交通利用データの統一・可視化
 - 4.持続的な資金調達

5章 計画の推進にあたって

▶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助・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。
 ▶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。
 ▶目標指標の達成状況を定期的な評価/検証し、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。（OODAループ）

