

共助×共創による、これからの公共サービスの実現



富山県

朝日町

Asahi Town

・HAKUHODO・

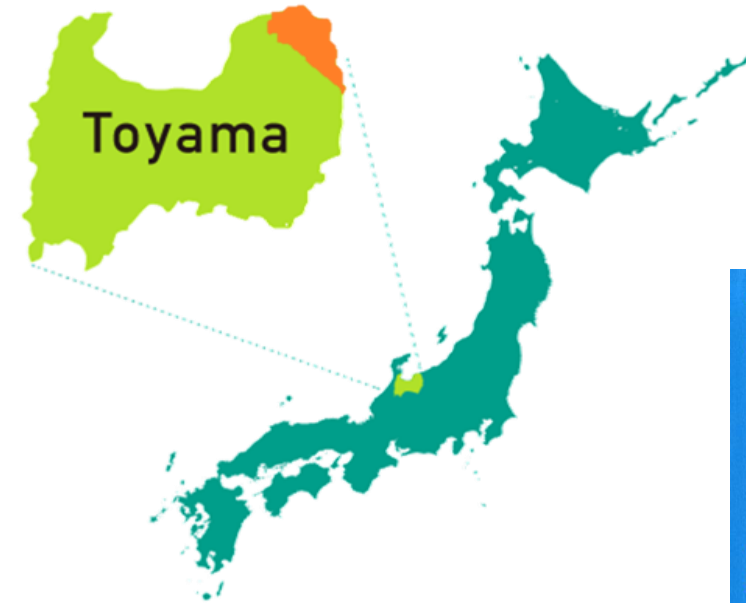
◇ 朝日町の基本情報 (令和4年5月1日現在)

〈位置〉 富山県の東端、新潟県との県境の町

〈人口〉 11,173人 (高齢化率44.6%)

〈世帯数〉 4,693世帯

※平成22年に町内全域過疎地域指定を受けています。



◇ 消滅可能性都市に指定

- ・ 2014年：消滅可能性が高い都市のひとつに選定される。
- ・ 「**変えるんです”朝日町”**」をキャッチコピーに掲げ、山積する課題解決に取り組む。



◇ 積極的な外部事業者/外部人材との共創

- ・ 2020年：新規就農者の研修施設を整備し人材育成
- ・ 地域おこし企業人/協力隊も積極的に受け入れる。



◇ 「海」 「平野」 「山」 「川」
多くの自然要素を兼ね備えた町



自然要素ごとの
課題も抱えている

◇ 全国に先駆けた朝日町における取り組み例
(詳細は別添参照)



公立病院改革



ICT教育

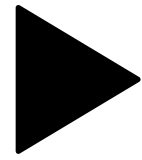
朝日町は課題先進地域：20年後の日本の社会課題が顕在化 将来的な「日本全体の社会課題解決モデル」を朝日町から！

地方発

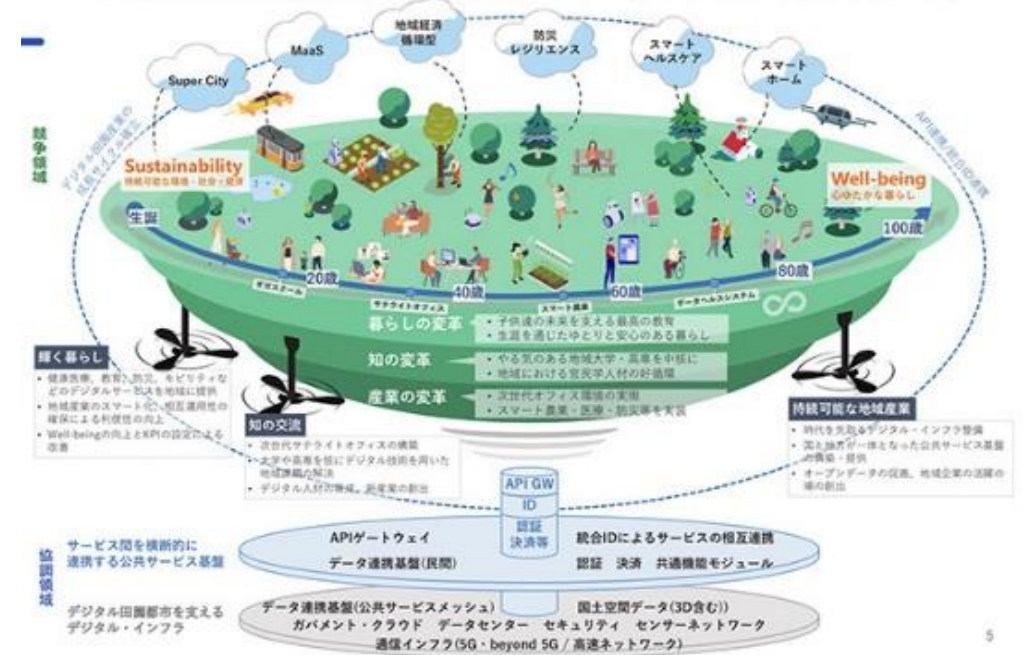
デジタル田園都市国家構想の 社会実装モデル＝朝日町モデル

朝日町モデル拡張

デジタル田園都市国家構想の 自治体DX実装@日本全国



デジタル田園都市国家構想の取組イメージ (デジタルからのアプローチ)

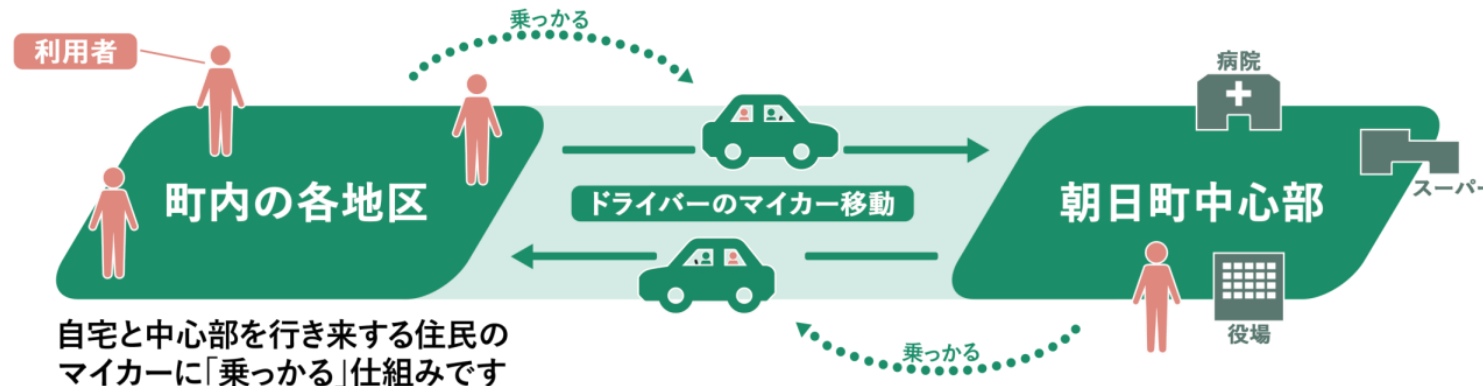


- 「ノッカルあさひまち」とは？
- 「地域交通」に感じる課題感
- 今後の展望「地域全体の再編」について
- その他

「ノッカルあさひまち」について

住民のマイカーでの移動を活用しながら、 住民同士の助け合いの気持ちをカタチにした公共交通サービス

国交省認定の日本第一号モデル／既に延べ3000名超の利用者



土日祝も運行!

ノッカルあさひまち

乗り継ぎなしで目的地へ!

ノッカル

あさひまち

気軽に乗れる、手軽に使える、だからみんな助かる!
ノッカルは住民どうしの助け合いが支える公共交通サービスです。

自宅と中心部を行き来する住民のマイカーに「乗っかる」仕組みです

気軽に乗れる、
乗っかる!

手軽に使える、
乗っかる!

だからみんな助かる!
乗っかる!

朝日町にお住まいの方であれば、どなたでもご利用いただけます。運行時間と停留所は時刻表で確認でき、乗車するには事前予約が必要です。お買い物や通院など、町内のお出かけにぜひご利用ください。

乗車料金

| | |
|------------|-----------------------------|
| 片道1人あたり | |
| 1名 | バス回数券 3枚 (600円相当) |
| 2名以上(乗り合い) | バス回数券 2枚 (400円相当) |

※シルバータクシー券やマタニティバスも使用できます。

利用方法

ご利用には**会員登録**が必要です。

- ①会員登録 会員登録は無料です。朝日町役場までご連絡ください。
- ②乗車予約 ご乗車の前日午後5時までに乗車予約が必要です。電話またはLINE公式アカウントから簡単にご予約いただけます。
- ③乗車・支払 乗車料金はあさひまちバス回数券でお支払いください。

時刻表

エリアごとに時刻表が異なります。詳しい時刻や停留所は各コースの時刻表をご確認ください。

<https://www.town.asahi.toyama.jp/gyosei/gaiyo/kotsu/1594702432592.html>

電話窓口

| | |
|------|---|
| 会員登録 | 0765-83-1100 朝日町役場(平日9:00~17:00) |
| 乗車予約 | 0765-83-1189 ノッカル予約センター(9:00~17:00) |

乗車予約や時刻表の確認が簡単にできる《ノッカルLINE公式アカウント》もぜひ登録ください。別途会員登録も必要となりますので、ご希望の方はお気軽にご連絡ください。

「ノッカル」のポイント：サービス設計

● 法律に基づいた安全なサービス

「事業者協力型自家用有償旅客運送」の全国第1号として法に基づき運用
朝日町役場が運行主体として提供する安全な公共サービス、保険も付与

● 朝日町から交通事業者に運行管理を委託

タクシー事業、及びあさひまちバスの運行委託を受けている黒東自動車商会在が
このサービスの運行管理を行う

● ドライバーは助け合いの精神をもとに、ついでに送迎

2種免許保持者または、安全講習を受けたドライバーが個人の自家用車を使って送迎
ドライバーはもともと行く予定のある場所に、近所の利用者を乗せてあげる

● 各地区と中心市街地間の利用に限定

居住地区から病院・スーパー・役場などがある中心市街地までの利用に限定
自分の車に乗せてあげる利用者は同じ地区に住む住民のみ



地域住民がドライバーとなり、近所の利用者を送迎するサービス

「ノッカル」のポイント：安全設計

● ドライバーに安全講習を実施

2種免許を持っていないドライバーに対しては、ドライバーになるための講習を実施
安全運転に自信がない人はドライバーにはなれない



● 安全な車両のみを使用

運行に使用する車両を登録する際に、車両の状態車検の有効期限を確認



アルコールチェッカー



● 運行前にドライバー点呼を実施

運行前に、ドライバーの健康状態・アルコールの有無を運行管理者が確認ガイドラインに沿って、使用する車両に問題がないかを確認

● 事故に備えた保険を完備

万が一運行中の事故が発生した場合に備えて、旅客運送用の保険をかける



安心・安全な運行を目指す

「ノッカル」 = **コミュニティモビリティ**
地域交通を**地域コミュニティ発想**で**再構築**する

ついでだから一緒に乗って行ってよ!!!!

地域の
ノッカルドライバー

マイカーあり
お出かけ予定あり

地域コミュニティ
昔からある「ついで送迎」

地域の
ノッカル利用者

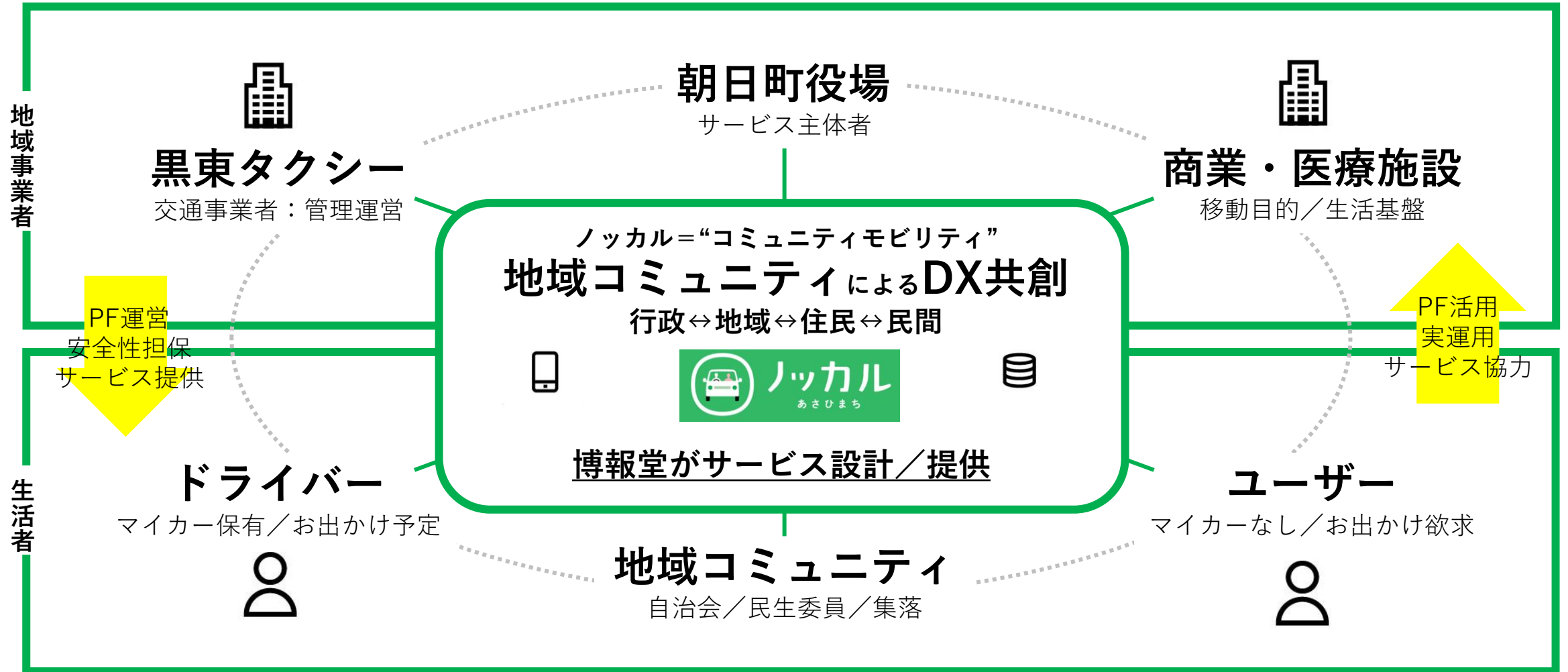
お出かけしたいけど…
マイカーなし

同じ方向だから一緒に行ければなあ…

「地域コミュニティ内の思い」を、デジタルを活用し可視化

「ノッカル」の本質

ノッカルは、地域の地域による地域のための、地域交通のあり方。
博報堂はサービス提供するが、**実運用は地域コミュニティ**によるもの。



「ノッカル」の本質

ノッカルは、バスとタクシーの中間のサービスとして開発。
 既存交通の需要を奪うのではなく、**全体としての利便性向上・移動量増加**を目指した取り組み。

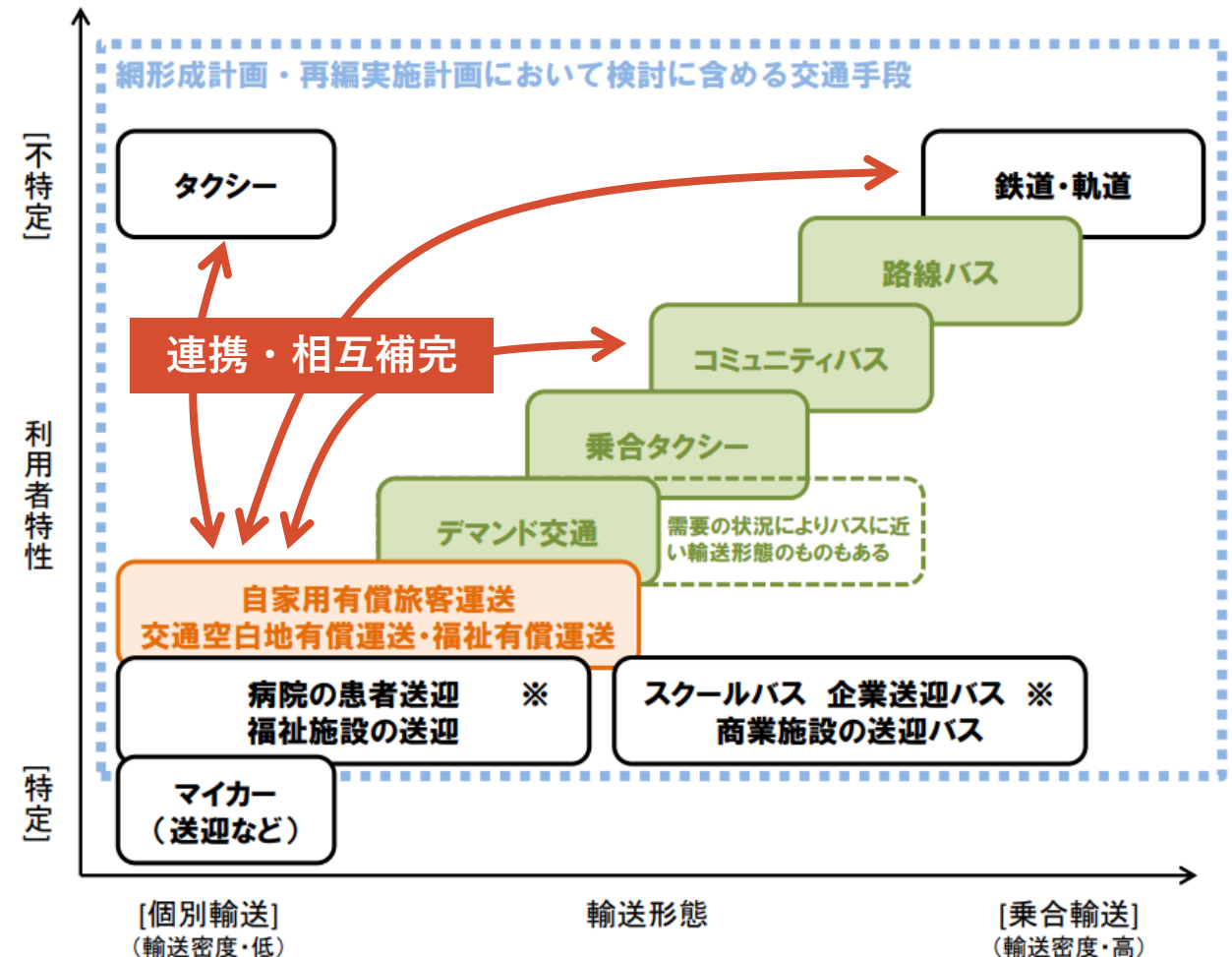
×バスからノッカルへの切り替え

×タクシーの安価版の提供

○既存交通の補完

○既存交通も含めた移動総量増加

○交通全体での最価値化



「ノッカル」の仕組み：アナログ×デジタル

フロント = **アナログ**
 高齢者でも使いやすい設計に

バック = **完全デジタル**
 素人ドライバーでも安全運行可能に

紙のバス券・時刻表・電話窓口
 (地域バスと共有で地域負担減)

Three paper bus tickets for Asahi-machi Bus, each for 11 rides for 2,000 yen (200 yen per ride). The tickets are for general use and valid on Monday to Sunday.

時刻表 2022 10月 南保

| バス種別 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 街ゆき | - | - | 8:00 | - | 8:00 | - | - |
| ノッカル | 8:20 | 8:40 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 |
| ノッカル | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 10:00 |
| ノッカル | 10:30 | 10:30 | 10:30 | 10:30 | 10:30 | - | - |
| あさひまちバス | 12:30 | 12:30 | 12:30 | 12:30 | 12:30 | - | - |
| あさひまちバス | - | 12:50 | - | - | - | - | 11:00 |
| ノッカル | 13:30 | - | 13:30 | 13:30 | 13:30 | - | - |
| あさひまちバス | 15:20 | - | 15:20 | - | 15:20 | - | - |
| あさひまちバス | 16:30 | 16:30 | 16:30 | 16:30 | 16:30 | - | - |
| 地区もどり | 7:50 | 7:50 | 7:50 | 7:50 | 7:50 | - | - |
| ノッカル | 9:00 | 9:00 | 9:00 | - | 9:00 | - | - |
| ノッカル | 10:00 | 10:00 | 10:00 | 10:00 | 10:00 | - | - |
| ノッカル | - | - | - | - | - | 10:30 | 10:30 |
| あさひまちバス | - | 11:00 | - | 11:00 | 11:00 | - | - |
| ノッカル | 12:00 | 12:00 | 12:00 | 12:00 | 12:00 | - | - |
| ノッカル | 13:00 | 13:00 | 13:00 | 13:00 | 13:00 | - | - |
| ノッカル | 14:50 | - | 14:50 | 14:50 | 14:50 | - | - |
| ノッカル | 15:30 | 15:30 | - | - | - | - | - |
| あさひまちバス | 17:30 | 17:30 | 17:30 | 17:30 | 17:30 | - | - |

乗車予約は前日17時まで
 乗車する前に自宅検温
 5分前には停留所に到着

乗車料金 (1人あたり)
 1人乗車 3枚
 2人乗車 2枚

会員登録 (1人あたり)
 会員登録 0765) 83-1100
 乗車予約 0765) 83-1189

管理システム/ドライバーアプリ/予約LINE
 (地元タクシー事業者が運行管理)

Driver app interface showing route selection options: 各地区→泊 and 泊→各地区. The app also displays the current status as '運行中' (Running) for the date 2021年12月31日 (月) at 10時30分.

LINE reservation interface showing a confirmation list and a menu.



- 「ノッカルあさひまち」とは？
- 「地域交通」に感じる課題感
- 今後の展望「地域全体の再編」について
- その他

大都市圏でのMaaS開発やスマートシティ開発が進んでいたが、**地方は全くの別物。**

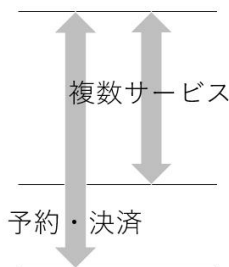
- 地方圏の地域交通の方が、圧倒的に大きな課題を抱えている。
- また、この地方での地域交通課題を解決できるプレイヤーは存在しない。

大都市圏でのMaaS ≠ 生活者課題
= 交通事業者の付加価値化戦略

地方圏での地域交通 = 生活者課題
= 社会や地域が抱える大課題

生活者発想型のMaaSとは？

MaaSの一般論：交通・サービス統合。



Level 4：社会ゴールの統合

データ分析による交通政策・都市経営の推進

Level 3：提供サービスの統合

公共交通に加えてレンタカー・シェア等も統合

Level 2：予約・決済の統合

トリップの検索、予約、案内、決済

Level 1：情報の統合

複数モードを含むルート提案、価格情報

Level 0：統合なし



- whim
- UbiGo
- Uber
- Grab
- DiDi
- 経路検索サービス
- バス
- 電車
- タクシー

国交省資料をベースに博報堂が加筆

© HAKUHODO Inc. All Rights Reserved. | CONFIDENTIAL

生活者発想型のMaaSとは？

生活者MaaS：生活者が直面する交通/生活課題の解決。

- 高齢化社会
- 自家用車社会
- Level -1**
- 免許返納
- Level -2**
- 職業ドライバー高齢化
- Level -3**
- 路線バス/タクシー撤退
- Level -4**
- コミュバス赤字問題
- Level -5**
- 地域交通の衰退
- 交通空白地帯
- 消滅可能性都市

徹底したMaaS事業者/生活者/現地ヒアリング



© HAKUHODO Inc. All Rights Reserved. | CONFIDENTIAL

マイカー公共交通 = 地域に馴染む設計 / コスト構造変革で、
日本全体の交通課題解決を目指したい。

民間路線バス

※空気運ぶ問題；90%が赤字



自治体コミュニティバス

※1,350自治体が自前運行



乗り合いタクシー

※デマンド型 = 事前予約が必要



マイカー公共交通

約1,350の自治体で
年間1000億円近い交付税

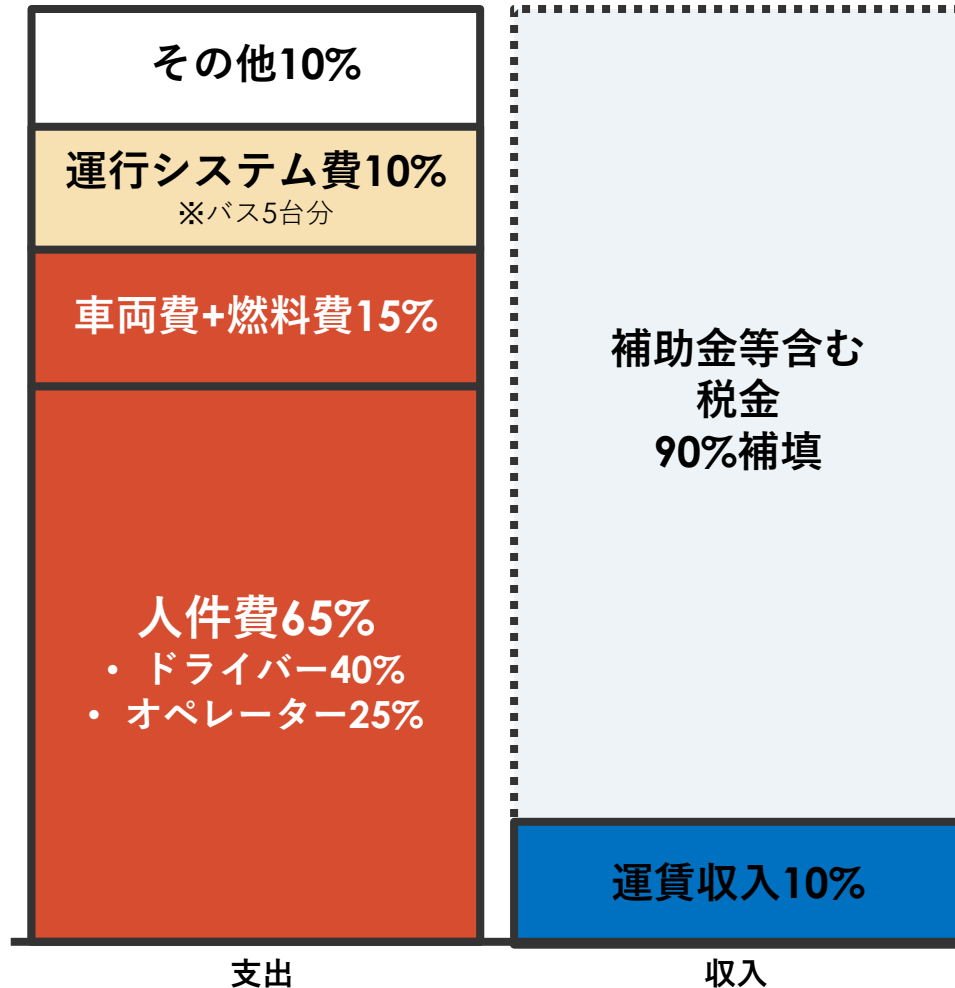
- ※日本の自治体数は1700超。
- ※交付税は10年間で50%以上増加。
- ※都道府県からも別途補助金等が投入されている。



「朝日町」がノッカルを導入した理由

マイカー交通は、最大のコスト課題である人件費／車両費を大幅に圧縮

コミュニティバスの収支（収支率10%程度）



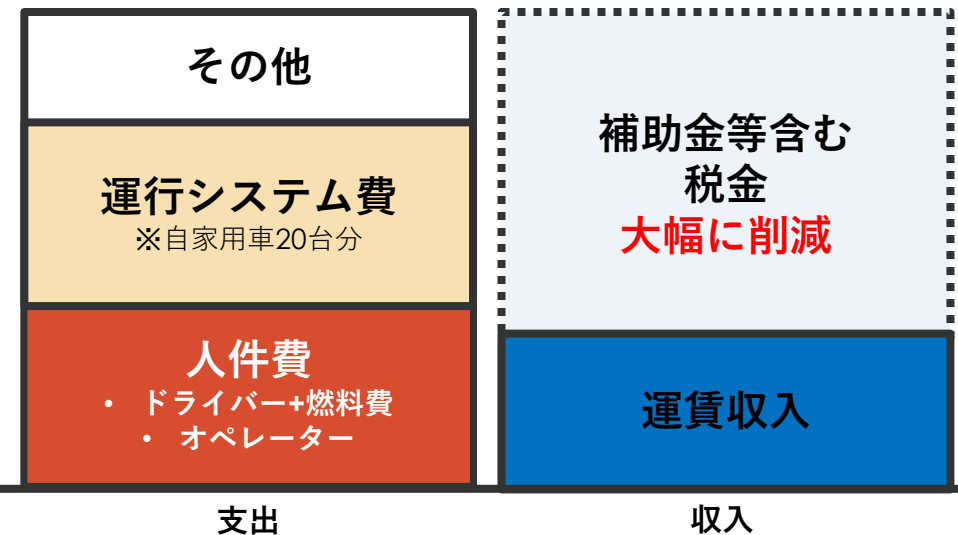
バス運行の支出の大半が人件費と車両費

- ・ 自家用有償はコミュニティの助け合いで人件費を削減
- ・ 車両費も自家用車活用で削減

1日に5便の運行でバス運行の半額（朝日町の現状）

1日に10便の運行で収支が黒字化（将来目標）

マイカー交通の収支（イメージ）



地域の既存アセットやハードを徹底活用 = 外部の余計なモノは持ち込まない 地域アセットを活かすきるソフトウェア／サービス設計を徹底

朝日町

地域の既存アセットやハード

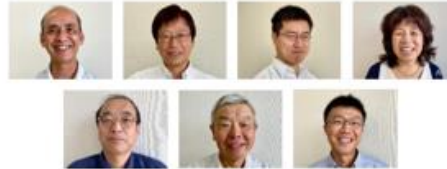


既にあるバスの仕組みや民間のマイカー車両



自治会コミュニティやボランティアドライバーさん

住民ドライバーの皆さん



公助型マイカー交通
ノッカルあさひまち
＝
地元ハード×外部DX支援

HAKUHODO

外部視点でのサービスやソフト開発

住民どうしの助け合いが支える公共交通サービス



管理者用
Web管理画面

ドライバー用
運行スマホアプリ

利用者用
予約LINE



地域ハードを活かすという前提で、
外部視点でのDX支援（サービス／ソフト開発）

既に地域にハードは揃っている
過大なハード投資は非効率で負の連鎖に

ノッカルは、**地元アセット**を徹底活用でコスト削減 地方ならではの**クルマ社会**=マイカーアセット

朝日町内のモビリティ資産



3 台

導入費：1000万円
運行費：年1000万円



10 台

導入費：300万円
運行費：年500万円

マイカー

8000 台以上

朝日町(全国の田舎)に
既にある超絶資産！

地域の・地域による・地域のための 公共交通 地方部ならではのアセット = 地域コミュニティ！



ボランティア精神で
ノッカルの運行して頂いている
各地域のドライバーさんたち



地域に浸透する要因 = 地域に馴染む設計

新しいもの／デジタル化ではなく、**利用者が使いやすいサービス設計** = **コストの無駄をなくし、負担の少ない運行が可能**

バスと同じように乗れる

チケット、停留所／ダイヤ=バスと共用／補完

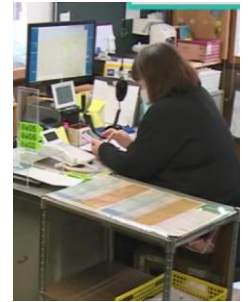


| 街ゆき → 地区からの出発時間 | | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 日 |
|-----------------------|--------------|--------------|---------|---------|---------|---------|--------|-------|
| | | あまひまちバス 大家庄1 | 7:00前後 | 7:00前後 | 7:00前後 | 7:00前後 | 7:00前後 | - |
| 👉 ノッカル | | 7:55 | 7:55 | 7:55 | 7:55 | 7:55 | - | - |
| | | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 | 9:30 |
| 👉 ノッカル | あまひまちバス 大家庄2 | 10:15前後 | 10:15前後 | 10:15前後 | 10:15前後 | 10:15前後 | - | - |
| | | 11:45 | 11:45 | 11:45 | 11:45 | 11:45 | 11:45 | 11:45 |
| 👉 ノッカル | | - | 12:30 | - | - | - | - | - |
| | | 13:00 | - | 13:00 | 13:00 | 13:00 | - | - |
| 👉 ノッカル | あまひまちバス 大家庄3 | 14:20前後 | 14:20前後 | 14:20前後 | 14:20前後 | 14:20前後 | - | - |
| | | - | 15:45 | - | 15:45 | - | - | 15:45 |
| 👉 ノッカル | あまひまちバス 大家庄4 | 18:30前後 | 18:30前後 | 18:30前後 | 18:30前後 | 18:30前後 | - | - |



タクシーと同じ予約オペレーション

電話やLINE予約オペレーター=タクシーと共用



公共交通としての安全設計

ドライバー講習／保険加入／マイカーメンテナンス



代金 = 最低限の感謝の気持ち

バス以上、タクシー未満の運賃とサービス設計

| 人数 | 1人当たり片道料金 |
|--------------|--------------------------------|
| 1人 | バス回数券 3枚 (600円相当) |
| 2人以上 (乗合) | バス回数券 2枚 (400円相当) |

運賃600円定額 (バス券)

- 直接の現金支払いNG / 電子決済は高齢者NG
- 手間賃程度のドライバー報酬 (助け合い精神)
- ドライバー報酬は地域内商品券で後ほど町から

ドライバーに200円支給

地域による、地域のための、共助型交通

早くも**地域に浸透**しているノッカル。
ユーザーだけでなく、**ドライバーにとっても心理的効用**が生まれている。



ノッカル認知率 **84.3%**

ユーザーのみなさん



- ノッカルさんって呼んでます。
- 友達と一緒に話しながら出かけられるのが楽しい。
- 予約するのも頭の体操になっていいです。
- バスみたいに大回りせず**目的地に直接行ける**のが良い。
- 荷物を下ろす手伝いをしてもらったり本当に助かる。

ドライバーのみなさん



- 外から来た人間にとっては「**認められる感覚**」がある。
- 「ありがとう」と言ってもらえて**集落の中での役割ができる**こと、多少でも対価がもらえることが達成感。
- **地域のお役に立てているなら嬉しい**です。
- 通勤途中と一緒に行くだけなのでそんな苦にならない。

当初予想していなかった、住民発・ドライバー発・利用者発での広がり。 新たなコミュニティ効果が見え始めている。

こどもの利用拡大

児童クラブや習い事利用

利用者発での新たな使い方拡大

- ・不登校児のノッカル利用 (スクールバス代替)
- ・こどもノッカルによる習い事施策
- ・児童クラブ等への利用拡張



| | | |
|---------------------------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| 2023/5開始予定 ②みんななび (習い事) | 現在運行中 ①らくち~の | 2023/5開始予定 ②みんななび (習い事) |
| 2023/5開始予定 ③放課後児童クラブ (あさひ町) | 2023/9開始予定 ④児童館 | 2023/9開始予定 ④児童館 |

お出かけの活性化

温浴や病院施設の定期利用

ドライバー発での新たな使い方拡大

- ・温浴施設らくち~の便開始=バスでの直通便がない→定期利用者が増加
- ・病院への通院透析利用者像→入院回避

地域内交通へ拡張

集落内の超近距離移動

住民発での新たな使い方拡大

- ・月山地区での超近距離利用への要望
- ・公民館での健康教室等への参加
- ・ファーストクォーターマイル対応

- 「ノッカルあさひまち」とは？
- 「地域交通」に感じる課題感
- 今後の展望：「地域全体の再編」について
- その他

ノッカルが挑むラストワンマイル/ファーストクォーターマイル

地域交通の次世代モデルを目指しマイカーデータを活用した計画策定を実施 ノッカルだけでなくバスやタクシー含めた地域交通全体の統合サービス化へ

自家用車データ活用

車載デバイスを活用した移動実態・交通空白の把握
交通再編プランニングへの活用

SUZUKI FLEET

Good Drive Challenge!

個人結果

- 山本太郎さん
- 個人結果
- 97.2点 (84位)
- 77.9点 (224位)
- 95.2点 (84位)
- 77.9点 (224位)

合計119名に豪華賞品のチャンス!

交通計画のモデルケース作り

交通再編プランニングを国交省に提言
朝日町にて次世代交通計画モデルの創出へ

朝日町みんなで作る地域交通

交通計画の方針

朝日町では、地域みんなで支え合う共創・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。

交通事業者 地域住民 自治会 民間企業

みんなで作る地域交通

教育機関 行政 医療福祉機関

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！

乗る以外の方法で関わってみましょう！

みんなが公共交通を使いこなせる取り組みを行います！

地域交通全体の統合サービス化

ノッカルだけでなく、タクシーやバスのデータを共通化
地域交通全体での統合サービス化へ

町内の全公共交通を1つの統合サービスとして提供、公共交通再編・コスト削減・地域活性を実現
ノッカル単体でなく、まちの公共交通全体へ拡大することで、地域交通再編と利用促進のモデル化へ

今年度からの効果

利用者約1,300人/年 ドライバー約1,000人/年
バス券1,886枚/年 タクシー券178枚/年
ドライバー報酬商品券約120枚/年

今年度からの効果

利用者約20,200人/年 バス券約9,400枚/年 タクシー券約1,300枚/年

今年度からの効果

利用者約31,800人/年 タクシー券約8,500枚/年

1. ノッカルあさひまち (新たな移動課題への対応)

1-1. デジタル決済
・スマホでカードを読み取り支払い
・ドライバー報酬商品券に

1-2. 自治会ノッカル
・自宅から地区公民館への移動
・児童クラブ/児童館/習い事通学
・自宅から近所の友人宅への移動

1-3. こどもノッカル
・小学校スクールバス補充
・児童クラブ/児童館/習い事通学
・中学生の冬の送迎/高校生の駅送迎

2. あさひまちバス/タクシー

2-1. 交通バス×「みんなんばー」
・LINEで時刻表・運行状況確認
・車内設置機器にカードをかざし支払い
・乗車情報を家族や保護者に通知

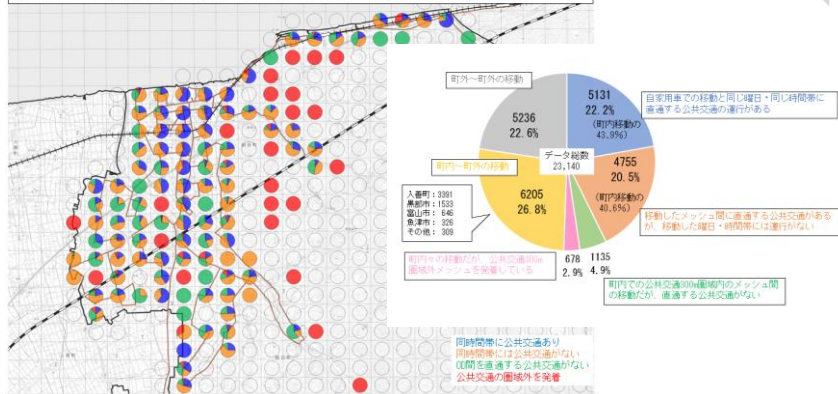
2-2. LINE予約×「みんなんばー」
・LINEでタクシー予約
・車内設置機器にカードをかざし支払い
・乗車情報を家族や保護者に通知

3. 統合サービスとしてのデータ一元化

3-1. みんなんばーカード (デジタル決済)

3-2. MaaSシステム (LINE予約)

各メッシュを発着する町内移動に占める公共交通で可能な移動の割合



朝日町の交通案内

誰もが安心しておかけできる町へ

ノッカルあさひまち

あさひまちバス

ノッカルあさひまち

黒黒タクシー

朝日町役場 住民・子ども課 0765-83-1100

ノッカルが挑むラストワンマイル／ファーストクォーターマイル

ノッカルで活用したシステムを横展開し、マイカー交通だけでなく、多様な地域交通に対して、安価に導入できる仕組みを開発 (ファーストクォーターマイル対応)

ノッカルモデルの横展開

高岡市ノッカル中田のエリア拡大／浜松ノッカルの検討／来年度デジ田予算で横展開



| 自治体 | |
|---------|-------|
| 富山県朝日町 | |
| 富山県高岡市 | 総合交通課 |
| 富山県高岡市 | 高齢介護課 |
| 静岡県浜松市 | |
| 神奈川県横浜市 | |
| 山形県西川町 | |
| 静岡県東伊豆町 | |
| 石川県珠洲市 | |

乗り合い交通へのシステム導入

高岡市・横浜市に置いて地域デマンド交通へのシステム導入
福祉送迎のニーズ (ヘルスケア領域) = 1Grへのフィールド提供・共創へ




バスへのシステム導入

青梅PlazaのLINEサービス化へ 遅延情報・時刻表確認



LINEを軸にした交通統合・再編へ

地域交通全体への統一LINE予約システム導入・運行管理へ (朝日町・高岡市)

| | 概要 | 運行 | 管理システム | デジタル情報/予約 | 利用者の インテ ルフェ ース統一 |
|--|---------------------------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| | ・町内移動 ・前日予約制 ・電話orLINE | マイカー 住民ドライバー | XT.H | XT.H (LINE) | |
| | ・町内移動 ・予約不要 | バス車両 バスドライバー | バスキャッチ | XT.H (LINE) ※乗車履歴 バスキャッチ併用 | |
| | ・町内-新幹線駅 ・1時間前予約 ・電話orWeb | タクシー車両 タクシードライバー | テレハイ ※配車/給料計算等 | XT.H (LINE) | |
| | ・町内-新幹線駅 ・1時間前予約 ・電話orWeb | タクシーorバス車両 タクシードライバー | テレハイ ※配車/給料計算等 | XT.H or (LINE) | |

次世代公共サービス≒共助型の社会実装 日本の社会インフラの変革

地域の
ニーズや課題

地域の
アセットや人材

各サービスの連携や統合



ノッカルユーザー

高齢者や学生など移動弱者



デジタル/スマホ

若者や移住者などが教える



住民や交流人口

町を知りたい・体験したい

マイカー地域交通『**ノッカル**』

※自治会単位のたすけあい・ついで送迎の公共交通化

ノッカル

お互い様共教育『**みんななび**』

※世代を超えて教え合う学び合う：得意なことの共有

みんななび

まちおこしPF『**ポHUNT**』

※町全体でのポジティブなコミュニティ活性化

ポHUNT

一般のドライバー

マイカー保有者／ついで送迎



自然遊び/伝統文化

地域住民や教育機関が教える



施設やコンテンツ

町の情報や体験を伝えたい

デジタル田園都市国家構想推進交付金『type3』

多様な地域課題領域での共助型サービスを開発、生活インフラとしての社会実装と連携・統合を目指す

サービス化：LINE/アプリ/共助型PF 開発 = 博報堂開発 × 朝日町役場提供 × 地元事業者運営

体制の構築：官民共創 = みんなで未来！課（みんな = 朝日町役場 × 博報堂 × 地元事業者 × 地元住民）

公共性担保：マイナンバー = 個人認証の安心・安全、マイナポイント & 地域通貨 = 地域利用促進

※今後対応予定



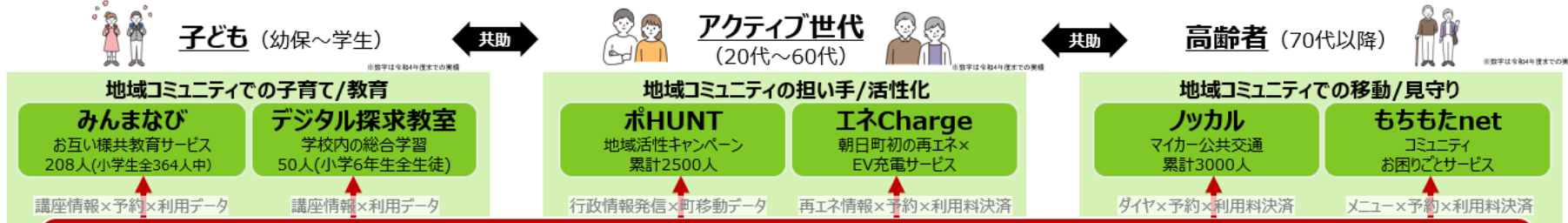
・HAKUHODO・

公共サービス全体の利用/予約のデジタル化を目指す「みんなんばーカード」 利用者データの獲得で**利用促進とサービスの最適化**を行う

サービス内容 (事業分野: ①行政サービス)

町の生活インフラすべてを利用でき、住民全世代が使えるカード型の公共サービスパス: 地方公共サービスのDXモデルに!

- 令和3年度からの地域交通/ノッカル・地域活性ポHUNT、地域教育みんなびを、生活インフラ全体・住民全体へ拡大し、既存公共サービスも含めた町まるごとデジタル化を行う
- 個人のマイナンバーに紐づいたQRコードを発行し、マイナンバーカードやカードケースに貼付して全住民に保有してもらい生活DXプラットフォームに ※カード型での発行も可能
- 利用者がQRコードを各施設側で提示する(QR読み込み)ことで利用ログの取得や決済ができ、また、行政から遠隔での利用パス付与も可能
- 子ども世代・アクティブ世代・高齢者世代、それぞれ世代の行動やニーズに合わせたサービス設計・拡張を行い、地域全体でのデータの地産地消を目指す



朝日町公共サービスパス「みんなんばーカード」

マイナンバーカード×QRデジタル決済 / LINEによる利用/予約サービス×情報配信

| 子どもパスを各サービス利用時に読み取り | 公共施設利用パスを利用時に読み取り | シルバーパスのデジタル化でデジタル決済 |
|--|---|--|
| 授業・登下校・校外活動の記録・見守り ・放課後児童クラブ・児童館利用 (8,466人/年) ・スクールバス利用 (42,990人/年) ・小学校/中学校登校 (588人) ・防犯ブザー | 商品券のデジタル化でデジタル決済 ・らくち～の/サンリーナ利用 (約24万人/年) ・マイカー登録台数 (約8,000台) ・地域商品券利用 (77,314枚/年) ・図書カード/美術館パス | 福祉施設・病院での記録・見守り ・シルバーパス(10,721枚/年) ・バス/タクシー利用 (約52,000人/年) ・福祉/病院利用 (約14万人/年) ・病院診察券/予約の仕組み化 |

プレミアム商品券発行などと合わせた朝日町内全域での地域通貨としての活用 (各商業施設などでの決済端末の整備が必須)

地域通貨への拡張
 地域商品券/プレミアム商品券の延長として、将来的な地域通貨への拡張を目指す: 朝日町内の民間商業施設等での利用を想定



サービス運営者向け
読み取り用スマホアプリ



施設/車両向け
常設型読み取り用端末



子ども・高齢者世代向け
ネックストラップ型カード入れ



アクティブ世代向け
スマホケース型カード入れ

モビリティを起点としたエネルギー地産地消／脱炭素エリア化

超マイカー社会の新たな移動課題 = 8000台以上のEVの充電設備問題

再生エネルギー開発

朝日町での再生可能エネルギー開発
年間780万kwhを 太陽光・水力で発電

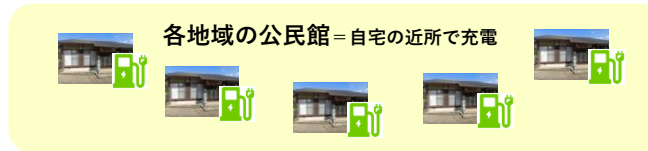


・HAKUHODO・

再エネ充電 インフラ整備



- ・地域で発電した電気を地域で使う
- ・EV普及の進捗に合わせて拡大



モビリティのEV化

住民が保有するマイカーをはじめとする
8000台以上のモビリティをEV化



役場公用車：80台



スクールバス：8台



コミュバス：3台

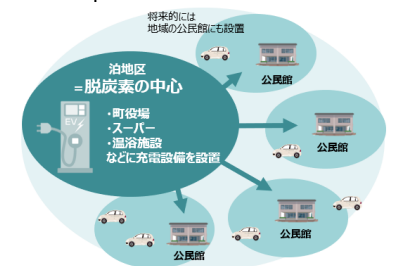


タクシー：10台



マイカー：8000台

将来的に
100%
EV化



超マイカー社会だが、EV充電インフラは未整備…日本の地方の実態

Japan, Toyama, 朝日町

充電器を検索する サインイン サインアップ お問い合わせ

北陸自動車道 有磯海SA上り
富山県滑川市栗山字松ヶ窪 2 9 1 3 - 1 0, Japan
急速充電器
1 / 1

ホテルルートイン 魚津
富山県魚津市上村木 2 - 3 - 3 9, Japan
普通充電器
0 / 2

北陸自動車道 有磯海SA下り
富山県魚津市湯上字三ツ穴割 8 4 8, Japan
急速充電器
1 / 1

ネットトヨタ富山 魚津店
富山県魚津市吉島 2 0 1 9 - 1, Japan
普通充電器
0 / 1

トヨタカーラ富山 魚津店
富山県魚津市江口 9 3 7, Japan
普通充電器

朝日町内のモビリティ資産

| | | |
|-----|------|-------------|
| | | マイカー |
| 3 台 | 10 台 | 8000 台以上 |

EV充電スポット：0エリア
朝日町/入善エリア
マイカー2-3万台規模

朝日町には、EV充電スポットが **1つも**ない！隣町もない！

結果を表示しています 1-8

キーワードショートカット 地図データ ©2023 2 km 利用規約 地図の誤りを報告する

- 「ノッカルあさひまち」とは？
- 「地域交通」に感じる課題感
- 今後の展望「地域全体の再編」について
- その他

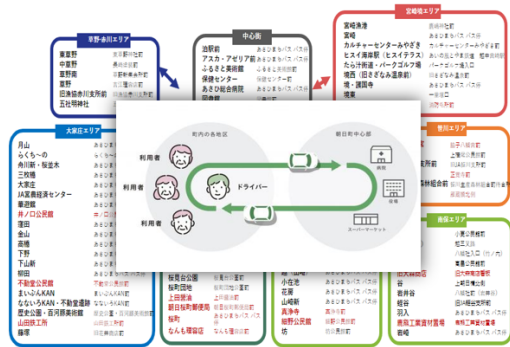
地域交通は、住民を核に地域主体で考えていくべきフェーズだが、生活実態と自治体区分は乖離、生活圏に合わせた地域公共交通会議の設定が必須だが、、

地域主体運営は拡大可能か？

朝日町モデル＝地域コミュニティを核とした共助共創型モデル

ノッカル＝コミュニティモビリティ

集落ごと(旧小学校コミュニティ)にドライバーがユーザーをついで送迎



各集落の自治会／民生委員を核としたドライバー＆ユーザー募集で実現

地域コミュニティを核とした社会課題解決



各地区の自治会
民生委員

+

博報堂
デジタル推進委員
※全体で10名以上

+

朝日町
地域おこし協力隊
※全体で10名以上

各地区ごとに三位一体体制

シニアデジタルPJ

- 個人単位のデジタル化は高いハードル＝使いこなせない
- 既に強い「コミュニティ」が形成されており、コミュニティ単位の「支え合い」や「教え合い」を軸に
- 誰一人取り残されないデジタル化を「みんな」で
- 集いの場である公民館を核とした施策を検討中

マイナンバーPJ

- 集落単位の担当性を導入し、公民館等を中心とした出張申請で、さらなる普及率UPを目指す
- マイナンバーの利用拡大も、集落ごとの周知や説明会等で拡充していく想定
- ノッカルなどのサービス×マイナンバー連携も推進

脱炭素社会PJ

- 自宅での再エネ導入などはハードルが高い
- コミュニティ毎に公民館などのコミュニティハブ施設に再エネを導入(小水力・太陽光・バイオマスなど)
- コミュニティ単位のエネルギー地産地消の実現
- 公民館はエネルギー&コミュニティハブへと進化

自治体の壁を超えられるか？

生活圏と地域交通圏が一致しておらず生活実態と合わない
マイカー移動の22%しかカバーしていないバス＝自治体ごと運営の弊害