

昭和かすみ草「百年産地」を目指して



福島県昭和村の概要

○福島県の西部に位置する周囲を山々に囲まれた特別豪雪地帯

○人口1,129人 高齢化率57.13%

○最高積雪は2mに達する

○耕地は標高400～750m

（昼夜の寒暖差が大きい）

○夏季は冷涼で平均気温22℃

（最高平均27℃、最低平均15.5℃）

◎気象条件がかすみ草栽培の適地！

○本州で唯一、伝統織物の上布の原料となる「からむし」を栽培生産している



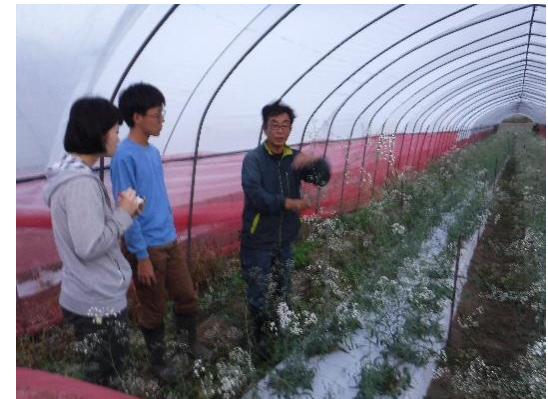


昭和村のかすみそうの歴史

- 昭和58年 昭和村でかすみ草栽培が始まる
- 昭和63年 葉たばこの廃作奨励とともにかすみ草への転換が拡大
- 平成15年 かすみそうサミット開催
- 平成17年 昭和村農林水産物集出荷貯蔵施設（雪室）の稼働開始
※雪の冷気で予冷する施設で、大型ダン
プ300台分の雪を使用
- 平成24年 村内中学生を対象に「花育」開始
- 令和元年 「昭和かすみ草振興協議会」設立
- 令和 4年 昭和かすみ草の販売額6億円突破！
- 令和 5年 GI登録（地理的表示（GI）保護制度）

かすみそうの生産状況

- 栽培面積：約26.3ha(4町村合計)
(村内約18ha)
- 生産者：88戸(4町村合計)
(村内60戸)
 - 新規就農 H16～R4年(21戸) ※法人1
 - 新規就農予定 5戸(R5年度就農予定)



- 出荷数量(部会全体) : 4,891,683本
- 販売額(部会全体) : 609,085,247円

1. ブランド力強化による生産振興・消費拡大

(1) 雪の活用

豪雪地帯という特徴をいかし、雪を使用した貯蔵施設

「雪室」を整備し、昭和かすみ草の品質確保・向上

(2) 生産者と連携したブランド化

生産者や地元JAと連携し「昭和かすみ草振興協議

会」を設立しPR活動実施。雪室を通して出荷された

かすみ草を「昭和かすみ草」としてブランド化。



2. 移住・定住を契機とした新規就農者の確保育成

- (1) U I ターン者による新規就農者の確保・育成
U I ターン者対象のインターンシップ事業「かすみの
教学校」で栽培体験
- (2) 生産者や関係団体と連携した新規就農者の育成
「新規就農者受入事業」や「かすみの教習所」で栽培
研修



3. 次世代に対する地域の誇りと愛着の醸成

(1) 小中学生への農業体験授業

栽培から流通に関する全ての行程を体験することで、村の基幹産業であるかすみ草栽培を学ぶ「花育」の取り組みを実施。中学3年生は花育の総まとめとして、東京の大田市場や生花店での販売・PRを行う。小学校高学年は、生産農家を訪問したり、雪室見学を実施。



取組の効果

- ①雪室が稼働したことでかすみ草の品質向上。市場からの高い評価を受け「昭和かすみ草」ブランド確立。令和4年度の販売額が過去最高の6億円を超えた。
- ②「新規就農者受入事業」開始以降、30組42名を受け入れ、その内25組36名が昭和村で就農を続けており、高い定着率を維持。直近5年間においては、転入超過となり、社会増に大きく貢献。
- ③小さな村であってもかすみ草が全国に出荷されていることに誇りを持つ機会となり、ふるさとへの愛着を醸成している。また、将来自らが生産者となることも大いに期待される。

染め加工



かすみ草のドライフラワー

花瓶で鑑賞した1週間後に、風通しの良い日陰で逆さにして乾燥すればドライフラワーとして1年間楽しめめます。



(参考) 花を長く楽しむため

○新鮮な水道水をバケツなどに入れ、茎の根本を切り戻してください（水切り）。

○蕾が咲くためにはエネルギー（糖類）が必要です。水の腐りを防ぐ殺菌剤と糖類が入った消費者用後処理剤が市販されていますので、利用してください。

○直射日光やエアコンの風があたらないところに飾ってください。

◎是非、昭和かすみ草をお買い求めください。

ご清聴ありがとうございました。



共助×共創による、これからの公共サービスの実現

～一人ひとりが住みたい場所に住み続けるために～



富山県

朝日町

Asahi Town

・HAKUHODO・

畠山 洋平

奈良県生駒市出身

東京都世田谷区/富山県朝日町南保在住

▼キャリア

2003年 (株) 博報堂入社

2013年 博報堂従業員組合委員長

2019年 ビジネスデザイン局 部長

▼現在

第二MDコンサルティング局 局長代理

富山県朝日町 次世代パブリックマネジメント アドバイザー

富山県地域交通戦略 委員



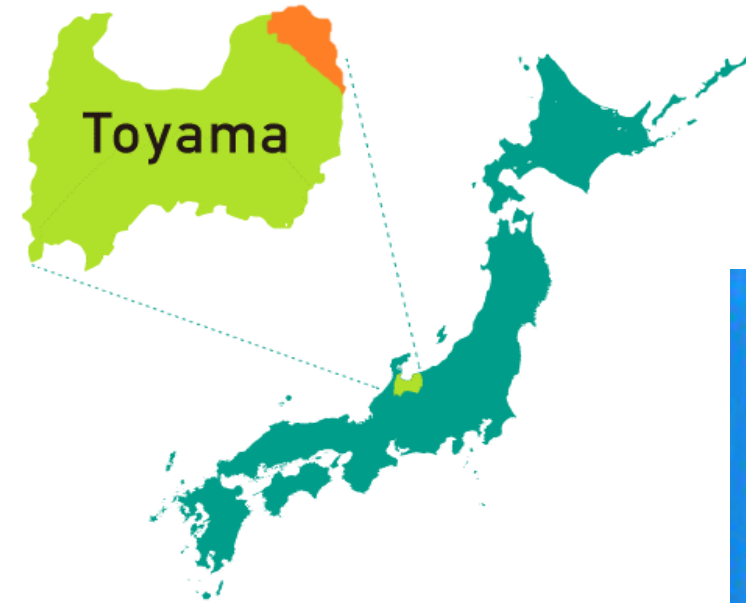
◇ 朝日町の基本情報 (令和4年5月1日現在)

〈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

なぜ博報堂が朝日町とプロジェクトを？

地域で起こっている生活者の課題に対して、
生活者を理解し、マーケティングをしてきた博報堂が貢献できないか？
= 広告業転換期における、広告外における新しいチャレンジを朝日町で。

博報堂のフィロソフィー



Sei-kazoku no insight

「生活者発想」

人を、単なる「消費者」として捉えるのではなく、主体性を持って生きる「生活者」として全方位的に捉え、深く洞察すること



Partnership

「パートナー主義」

「責任あるパートナーとしてクライアントとともに語り合い、行動し、創造する」こと

+

博報堂の強み

「クリエイティビティ」

「ビジネスデザイン力」

広告領域
マーケティング領域

消費者→生活者視点で / withクライアント

顧客の創造

広告外領域
イノベーション領域

社会課題解決 / with地域や社会

市場の創造



Top Message

**価値創造の連鎖を起こし、
社会課題解決のキープレイヤー企業へ**

私たちが目指すのは、企業のマーケティングの進化に貢献する
価値創造パートナーであり、社会の発展に寄与する新しい価値を
創造し続ける生活者のパートナーです

代表取締役社長
水島 正幸

朝日町と博報堂の連携

交通での取組から、健康・商業・コミュニティ活性等町づくり全体に連携領域を拡大

2020年8月

交通の実証実験

2020年8月6日
富山県朝日町
スズキ株式会社
株式会社博報堂

富山県朝日町で町内の移動課題解決に向けたMaaS実証実験を開始

富山県朝日町(町長:菅原 靖直、以下「朝日町」)、スズキ株式会社(本社:静岡県浜松市、代表取締役社長:鈴木 俊宏、以下「スズキ」)、株式会社博報堂(本社:東京都港区、代表取締役社長:水島正幸、以下「博報堂」)は、先に締結した「地域の移動課題解決に向けた連携に関する協定書」に基づき、富山県朝日町にて地域住民の移動サポートに関するMaaS実証実験を開始します。

本実験は、朝日町の住民の移動課題の解決を目指すとともに、国土交通省の「自家用有償旅客運送」制度に即し、自家用車を活用したMaaSソリューションの開発、実用化の推進を目的とするもので、朝日町が提供する公共交通サービス「ノッカルあさひまち」として、スズキの軽自動車および博報堂が開発中の自家用車を活用したMaaSシステムを使用します。

実証実験期間中、まずスズキの軽自動車を町の職員が運転し地域住民を送迎する形で「ノッカルあさひまち」のサービスを開始し、その後、自家用車を保有する地域住民からドライバーを募り、同じ町内の住民を送迎する形へサービスを移行していきます。本取り組みは、朝日町の交通事業者である有限会社東自動車商会および株式会社スズキ自販富山、株式会社ヴァル研究所の協力のもと、2020年8月から2021年3月まで実施予定です。当初は無償にて開始し、のちに有償サービスへの移行を計画しています。



2021年10月

DXに関する連携協定

報道関係各位

富山県朝日町
株式会社博報堂
2021年10月12日

博報堂と富山県朝日町が連携協定を締結
—地域コミュニティと自治体サービスの再構築もDXで実現—

富山県朝日町(町長:菅原 靖直、以下「朝日町」)と株式会社博報堂(本社:東京都港区、代表取締役社長:水島正幸、以下「博報堂」)は、朝日町の自治体サービスの住民利便性向上を目的に、デジタルトランスフォーメーション(以下「DX」)に関する課題について、相互に連携・協力する連携協定を締結いたしました。

地域課題の解決と自治体住民の利便性向上を目的として全国的に自治体サービスのDXが進められています。朝日町もまたその取り組みを求められています。博報堂と朝日町は2020年よりマイカー乗り合い公共交通サービス「ノッカルあさひまち」の実証実験を通じ、朝日町における交通分野を主として地域コミュニティの活性化に取り組んで参りました。このたびの連携協定の締結により、その取り組みを広げ、交通分野に限定せず朝日町の地域コミュニティと自治体サービスの再構築をDXで実現することを朝日町の目標とともに推進して参ります。

現在、既に検討を始めている交通・健康・商業領域について順次取り組みを開始し、朝日町における生活や地域コミュニティの活性化に寄与するサービスの構築を目指します。上記の一例として朝日町において、2022年1月から、地域ポイントとLINEを活用した地域住民向けMaaS実証実験を実施する予定です。これは、交通に限らず健康・商業・その他行政活動の活性化も同時に目指すもので国土交通省の「令和3年度 日本版MaaS推進・支援事業12事業」に選定されております。将来的には、自治体の喫緊の課題であるマイナンバーカード普及にも寄与する施策となる予定です。

博報堂は、デジタル化により生活者がサービスやモノと密着していく社会において、単なる効率追求型のDXではなく、生活者の体験を豊かにする価値創造型のDXを推進してまいります。



2022年4月

官民連携部署設立

Press Release

富山県朝日町
株式会社博報堂
2022年4月6日

富山県朝日町、自治体DX・カーボンニュートラル推進部署
「みんなで未来!課」を設置、博報堂と官民連携
～生活者視点で価値創造型DXの実現を目指す～

富山県朝日町(町長:菅原 靖直、以下「朝日町」)と株式会社博報堂(本社:東京都港区、代表取締役社長:水島正幸、以下「博報堂」)は、2021年10月に締結したデジタルトランスフォーメーション(DX)連携協定を拡張させ、DX・カーボンニュートラル・情報発信/推進に特化した朝日町の新部署「みんなで未来!課」を官民連携で推進することになりましたので、お知らせいたします。

朝日町と博報堂は、朝日町の自治体サービスの住民利便性向上を目的に、DXに関する課題について相互に連携・協力する連携協定を締結、マイカー乗り合い公共交通サービス「ノッカルあさひまち」や地域ポイントとLINEを活用した地域住民向けMaaS実証実験「ボHUNT(ボハント)」などの取り組みを開始しており、生活や地域コミュニティの活性化に寄与するサービス構築をともに推進してまいりました。

このたび、朝日町はDXによる地域コミュニティと自治体サービスの再構築を強化するため、DX・カーボンニュートラル・情報発信/推進に特化した新部署「みんなで未来!課」を設置いたします。「みんなで未来!課」では、博報堂と官民連携し「みんなでつくるDXの実現」を掲げ、下記を推進いたします。

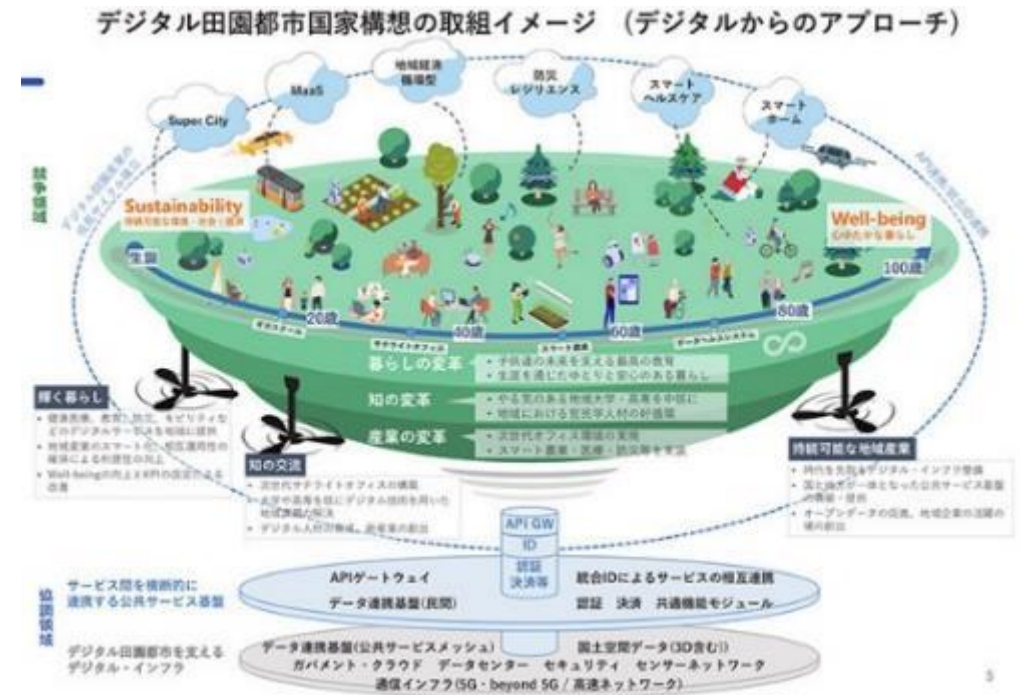
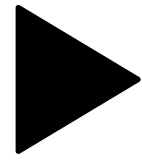
1. 公共交通のDX—共助型マイカー交通「ノッカルあさひまち」×地域交通プラットフォームとして推進
2. 行政サービスのDX—「ボHUNT」を行政×住民の共有プラットフォームとして推進
3. グリーン戦略のDX—行政だけでなくみんなで取り組むグリーントランスフォーメーション(GX)プラットフォームの推進
4. 子育て領域のDX—学校や家庭だけでなく地域での子育てプラットフォームの推進



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

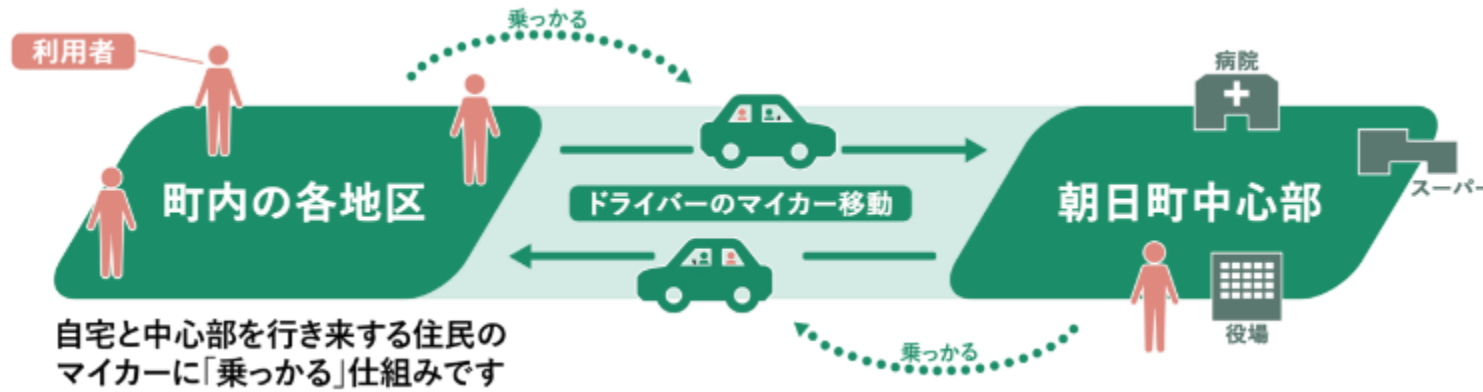
朝日町モデル拡張
デジタル田園都市国家構想の
自治体DX実装 @ 日本全国



- 「ノッカルあさひまち」の概要と本質
- 地域交通の「リ・デザイン」
- 地方版MaaS「モビリティ×〇〇」
- 「生活インフラ」のリ・デザイン

「ノッカル」の概要

マイカー移動を活用し、住民同士の助け合いの気持ちをカタチにした公共交通
マイカー公共交通の日本第一号モデル。延べ3000人以上が利用。



土日祝も運行!
相乗りがお得!

ノッカルあさひまち

乗り放題なしで
目的地へ!

実際に乗れる、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変える公共交通サービスです。

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 (400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パスも使用できます。	

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/guide/gaiyo-boku/1584709125502.html	

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。

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行える【ノッカルLINE公式アカウント】もぜひ登録ください。別添会員申込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

NOKKARU



ノッカルは 住民・自治体・交通事業者がみんなで作る交通サービス

地域交通をコミュニティ発想で再構築する、**コミュニティモビリティ**。
ご近所どうしの『思いやり』を公共交通化した、日本一暖かい行政サービス。



ついでだから一緒に乗って行ってよ!!!

地域の
マイカードライバー

マイカーあり
お出かけ予定あり



同じ方向だから一緒に行ければなあ…

地域の
高齢者や子供たち

お出かけしたいけど…
マイカーなし



朝日町(行政)



財政負担を抑えながら
町内の移動手段を充足させたい

移動課題解決への想いがマッチ！

免許返納しやすい環境を整え
公共交通に切り替えて欲しい

黒東タクシー(交通事業者)



朝日町における新たな移動サービスを検討

外部プレイヤーと連携したMaaS実証実験推進協議会を発足



朝日町役場



黒東自動車商会



スズキ



・HAKUHODO・

博報堂

スーパーや病院訪問者など生活者の声をヒアリングし、 移動課題以外の視点の大切さに気付く

■ 朝日町の生活者の声

年を取っておでかけする機会が減って、友達とお話する機会がなくなった

コロナで各種イベントもなくなり、世代を越えた交流がなくなった

健康教室に行けば知り合いと会えるけど、移動すること自体が大変

移動が大変なので、買い物の楽しみが減ってしまった

朝日町の真の課題は、
「コミュニティ」の軟弱化により
「暮らし」の質が低下していること

気づいたポイント

重要なのは暮らし・コミュニティ発想

「交通」の課題ではなく、「暮らし」「コミュニティ」の課題と捉える

「交通事業者」だけでなく、地域「コミュニティ」全体で移動を支える

交通事業者へ**“運行管理業務”**を委託し、行政の負担を軽減しつつ、安全性の確保を実現している。



事業者協力型自家用有償旅客運送の**全国第1号**



行政



- ・運行管理等の業務負荷軽減
- ・専門分野のノウハウ活用

交通事業者



- ・委託費の確保による収入面での向上
- ・事業規模の拡大

住民



- ・事業者が運行管理／車両整備管理に協力することによる安全性確保

「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

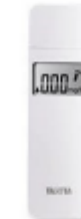


● 安全な車両のみを使用

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・安全な運行を可能に

「ノッカル」のポイント：仕組み設計

フロント = **アナログ**
 高齢者でも使いやすい設計に

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)

The image displays three analog bus tickets and a paper timetable. The tickets are for 'あさひまちバス' (Asahi-machi Bus) and are '回数利用券 (一般)' (Multi-use tickets for general use), with 11 tickets for 2,000 yen (200 yen per ticket). The timetable is for October 2022, covering the '南保' (Nanbo) area. It includes a route map and a detailed schedule table.

	月	火	水	木	金	土	日
ノッカル	-	-	8:00	-	8:00	-	-
ノッカル	8:40	8:40	-	-	-	-	-
ノッカル	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30	9:30
ノッカル	10:30	10:30	10:30	10:30	10:30	-	-
ノッカル	-	-	11:00	-	-	-	-
ノッカル	13:30	-	13:30	13:30	13:30	13:30	-
ノッカル	15:20	-	15:20	-	15:20	15:20	-
ノッカル	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	-	-

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

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)

The image shows two screenshots of the 'ノッカル' system. The left screenshot is a driver app interface with the text '方面を選んでください' (Please select a direction) and buttons for '各地区→泊' (All areas to泊) and '泊→各地区' (泊 to all areas). The right screenshot is a management system interface showing 'ノッカル' with a '確認リスト' (Confirmation list) and 'メニュー' (Menu) options. It displays '運行中 2021年12月31日 (月)' (Running 2021 Dec 31 (Mon)) and '10時30分' (10:30 AM).

The image illustrates the digital management system components. A central diagram shows the flow between 'ドライバーフロント' (Driver Front), 'Web管理画面 for 管理者向け' (Web management screen for managers), and '予約LINE for ユーザー向け' (Reservation LINE for users). Below the diagram are screenshots of the '運行スマホアプリ for ドライバー向け' (Running smartphone app for drivers), the 'Web管理画面 for 管理者向け' (Web management screen for managers), and the '予約LINE for ユーザー向け' (Reservation LINE for users). A grid of buttons at the bottom lists various functions: 運行予約 (Running reservation), シフト予約 (Shift reservation), 運行管理 (Running management), 予約管理 (Reservation management), 会社管理 (Company management), ネット連携 (Network connection), 決済連携対応 (Payment linkage support), 予約内容確認 (Reservation content confirmation), ルート管理 (Route management), システム管理 (System management), 5つ星管理 (5-star management), ドライバー情報 (Driver information), 予約 (Reservation), シフト確認 (Shift confirmation), システム確認 (System confirmation), ドライバー登録 (Driver registration), クーポン管理 (Coupon management), コース情報 (Course information), and リクエスト (Request).

なぜノッカルを開発したのか？

地域交通の危機は、もはや**日本全体の社会課題**。
特に、**コスト問題**は、持続的なサービス提供への大ハードル。

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。

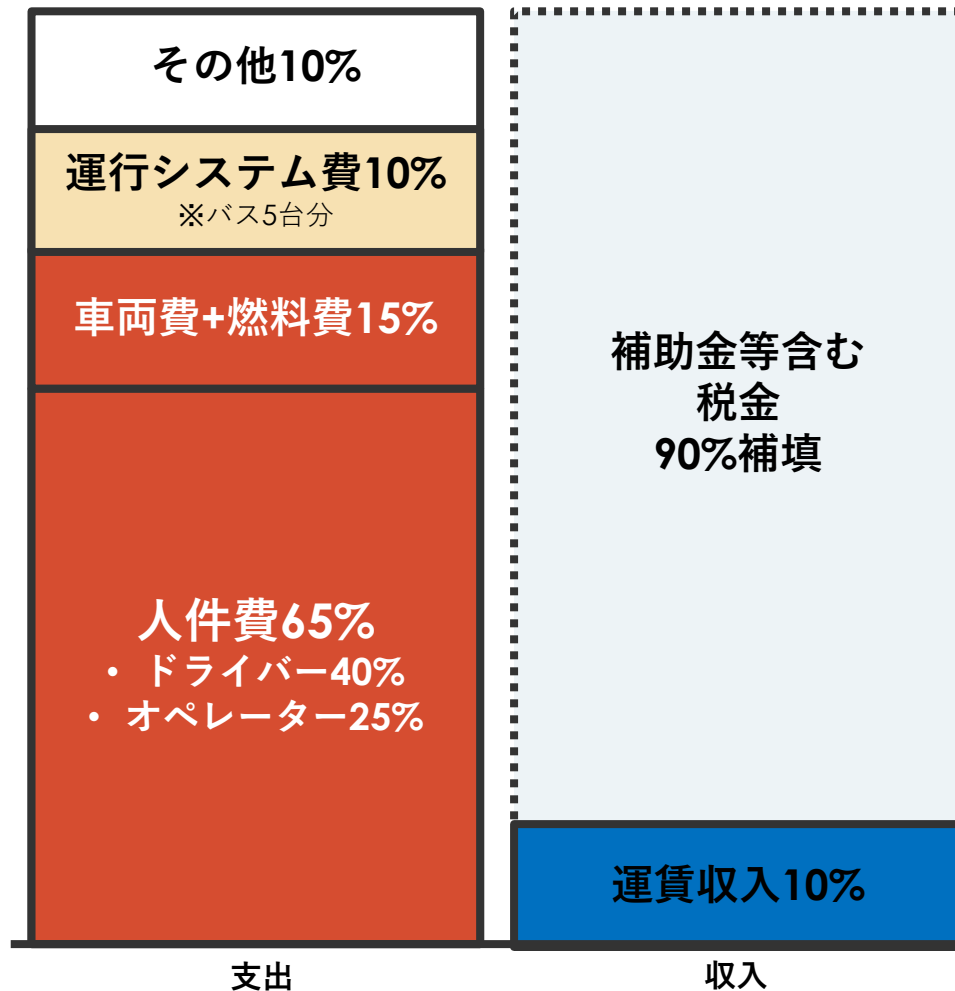
※都道府県からも別途補助金等が投入されている。



「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）

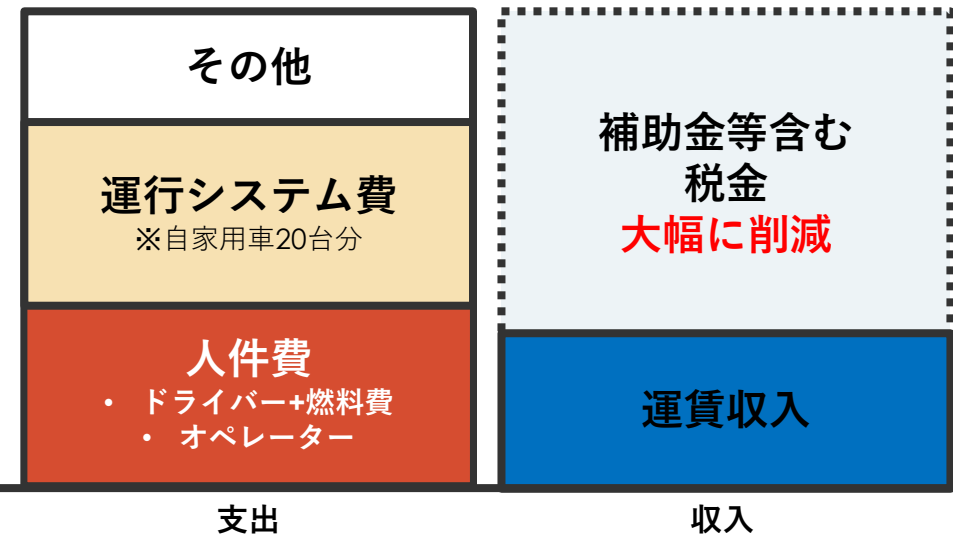


バス運行の支出の大半が**人件費と車両費**

- ・ 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サービス設計で、徹底的にコスト圧縮。

朝日町

地域の既存アセットやハード

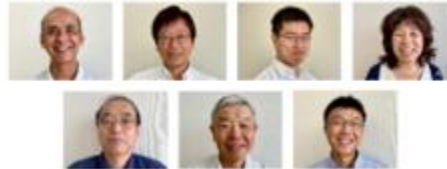


既にあるバスの仕組みや民間のマイカー車両



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
ノッカルのあさひまち
＝
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



管理画面
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。



ノッカルの認知率 **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



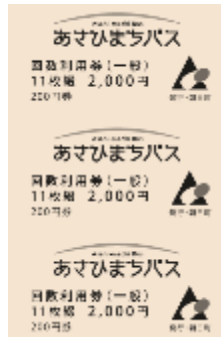
- 外から来た人間にとっては「**認められる感覚**」がある。
- 「ありがとう」と言ってもらえて**集落の中での役割ができる**こと、多少でも対価がもらえることが達成感。
- **地域のお役に立てているなら嬉しい**です。
- 通勤途中と一緒に行くだけなのでそんな苦にならない。

地域アセット活用 = 地域に馴染む設計にも

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		月	火	水	木	金	土	日
あまひまらバス 大塚線 1	7:00前発	7:00前発	7:00前発	7:00前発	7:00前発	-	-	-
	7:55	7:55	7:55	7:55	7:55	-	-	-
あまひまらバス 大塚線 2	10:15前発	10:15前発	10:15前発	10:15前発	10:15前発	-	-	-
	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45	11:45
あまひまらバス 大塚線 3	14:20前発	14:20前発	14:20前発	14:20前発	14:20前発	-	-	-
	-	15:45	-	15:45	-	-	-	15:45
あまひまらバス 大塚線 4	18:30前発	18:30前発	18:30前発	18:30前発	18:30前発	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-



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

● 安全性について

これまで **事故はゼロ**

● 運行技量について

これまで、**運転技術の不満はゼロ**

※一部、車両についてについての車高自体の高さについては意見あり。

● 料金について

これまで、**運転手からの賃上げ相談はゼロ**

※一部、ユーザーからは相談あり。

ノッカルは、地方ならではの地域資産を最大活用し、住民・自治体・交通事業者・外部企業で創った新しい地域交通

ノッカルのポイント

地域のモビリティ資産

8000台のマイカー(人口1万人)

- ・8000台の車両とドライバー
- ・8000台分の移動と空席
- ・今後はスクバスや福祉バスも

※町にバス3台/タクシー10台のみ

地域のコミュニティ資産

強いコミュニティ文化

- ・ノッカルドライバー＝地域貢献
- ・旧小学校単位での自治会
- ・助け合いや寄り合いの文化

※助け合いとして積極的に参加

地域の既存交通の資産

使い慣れた既存交通アイテム

- ・バスの停留所をそのまま活用
- ・既に発行済みのバス券の活用
- ・バスダイヤを補完するノッカル

※住民が知っているサービスの延長線に

地域の事業者の資産

地域の交通のプロと一緒に

- ・地元の黒東タクシーが運行管理
- ・近江社長は町の移動の生き字引
- ・タクシー/バスのノウハウ活用

※町唯一の交通事業者でバスも管理

地方ならではの地域資産を最大活用し、交通事業者と共に創る「公共ライドシェア」ともいえる

ノッカルを産んだ背景は、多くの地域社会にあるご近所同士の助け合い文化。



共助だから生まれる「地域全体での共創」

あくまでも元々存在した助け合い文化をデジタルで見える化

- ・助け合う文化はあったが近年は衰退、仕組み化することで共助しやすく
- ・地域の地域による地域のための交通

バスやタクシーとの共創デジタル化運営

- ・ノッカル単体でなく地域交通全体再編へ
- まずはバックエンドの共通デジタル化

共助だから生まれる「心理的負担の軽減」

元々予定があった移動にノッカル仕組み

- ・移動予定をアプリで登録→ダイヤとして表示、一緒に行きたいユーザーがノッカル
- 物理的&心理的な安心の担保

- ・物理的な安全性はシステムや保険で担保→隣人乗せて安全運転。事故ゼロ
- ・元々行く予定：ドライバー負担が軽い、ついでに乗るだけ：ユーザーも気楽→隣人の車。車両不満ゼロ

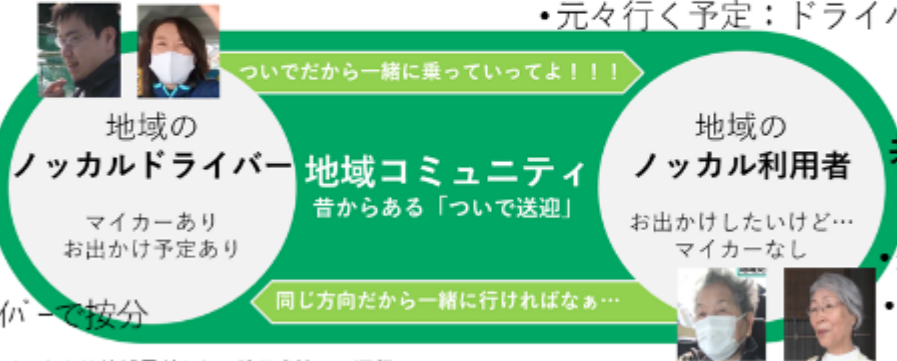
共助だから生まれる「低コスト」

運賃600円定額/ドライバーは200円

- ・バスとタクシーの中間のサービスレベル&運賃を意識
- ・定額600円を自治体(提供側)/黒東自動車(運行管理)/ドライバーで按分
- ・ドライバーは手間賃程度も不満なし → ドライバーさんは地域貢献として誇りを持って運行

1日10運行程度で黒字化も可能

- ・赤字要因の人件費/車両費が圧縮、低コストで補完的な導入が可能



共助だから生まれる「地域活性」広がる共助サービス

1番の目的地は娯楽施設

- ・最も多い移動が娯楽目的=ついでに一緒にだから気兼ねなく
- ・4年ぶりに外出した90代透析での入院が通院が可能になども

こどもの移動、地域教育サービスへの拡がり

従来の公共交通ではカバーされなかった移動の掘り起こし

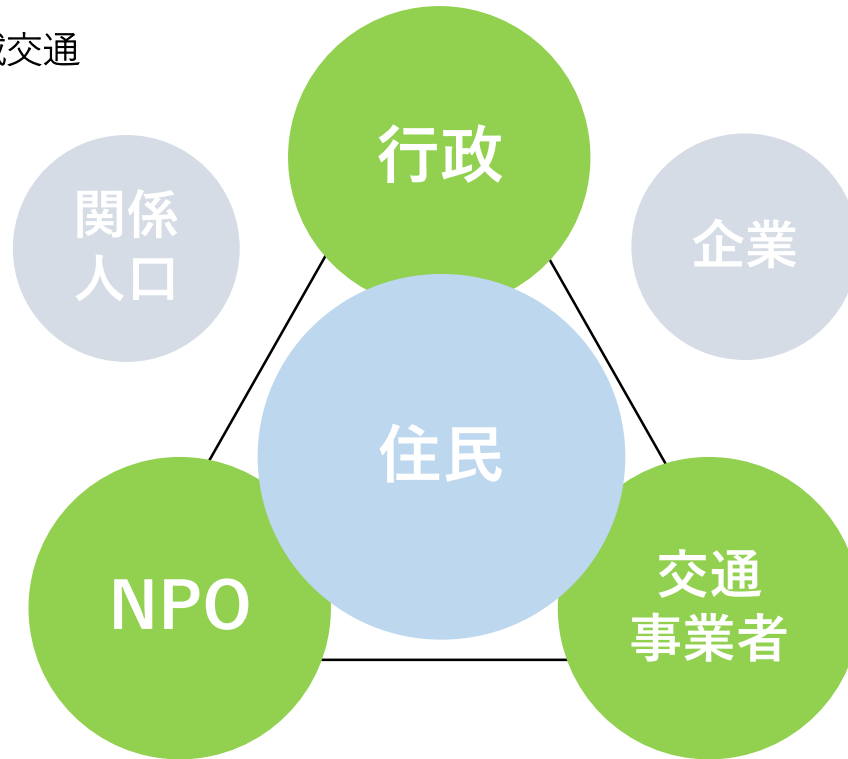


ノッカルが地域社会に根付く本質

負担（費用/業務）を誰かに（一部）に集中しすぎていないか？

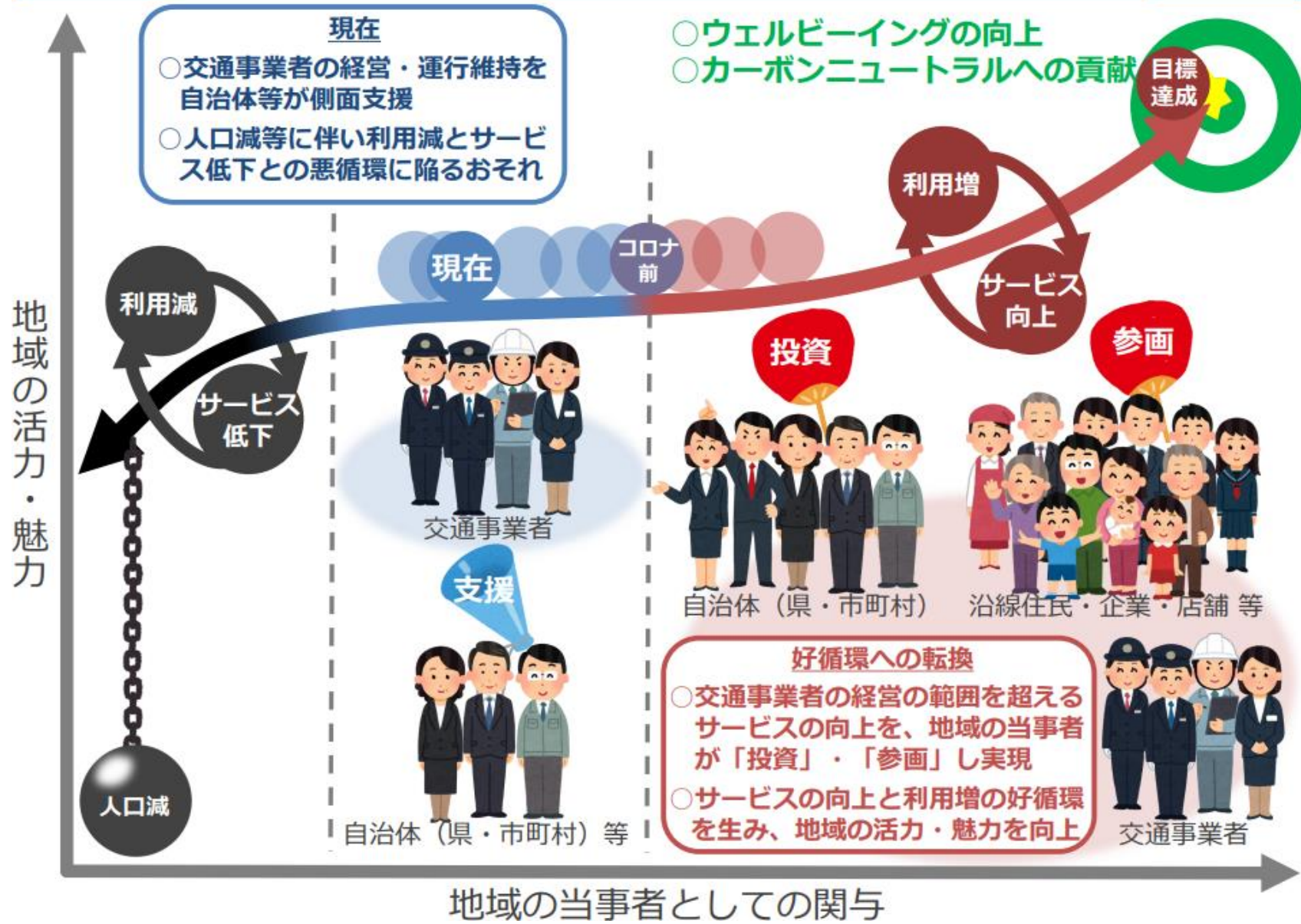
住民を含めた全員参加型で地域全体の公共サービスを作っていく

例) 地域交通



- 交通サービスづくり
- ドライバー
- 運行管理
- 財政負担
- 利用者募集/周知

地域の活力・魅力の向上に向けた役割分担・責任分担（案）のイメージ 資料3別紙

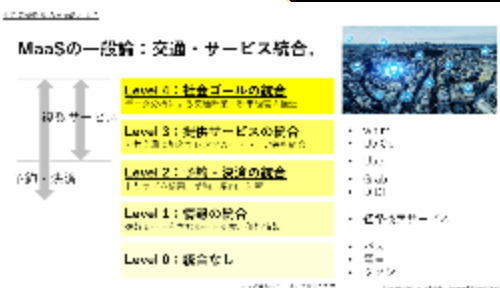


既存交通事情はエリアによって大きく異なる = 地域交通リデザインの方向性も当然異なる。

全国1700超の自治体	大都市 (40エリア) 50万人以上/事業者複数あり	地方中核市 (100エリア) 20万~50万人/事業者複数あり	地方都市 (400エリア) 5万~20万人/事業者少数	地方町村 (1200エリア) 5万人未満/事業者存続危機
こども世代	<p>ニーズやアセットが存在するのか？</p> <ul style="list-style-type: none"> ユーザーメリットは何か？ 5大都市圏：事業者間の協力関係 以外：マルチ化できる選択肢不足 	<p>自治体/教育委員会運営スクールバス → 混乗化？</p> <p>公共バス以上の資産の可能性</p> <ul style="list-style-type: none"> 国交省/文科省、交通課/教育委員会など組織課題 安全性担保やデマンド化も 		
アクティブ世代	<p>鉄道・民間バス・タクシー → マルチモーダル化？</p>	<p>1人1台マイカー → 自家用車のシェア化？</p> <p>地方は圧倒的なマイカー社会</p> <ul style="list-style-type: none"> マイカーのシェア活用は大きな可能性も、既存交通との棲み分けや安全性の確保は必須課題 		
シニア世代	<p>AI活用/自動運転？ 乗合タクシー？</p> <p>ニーズやコストの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ユーザーニーズはあるのか？ 持続的な運用コストはあるのか？ 	<p>自治体コミュバス/デマンドバス化 民間タクシー/福祉送迎 → デジタル化？ 相互活用？</p> <p>コスト(収支率15%前後)や運営者不足は、地方部共通の課題</p> <p>現状メイン交通：どう改善するか？</p> <ul style="list-style-type: none"> コミュバス = 1400自治体 デマンドバス化 = 700自治体 予約/決済デジタル化は10%前後 		

MaaSレベル：プラス

日本の自治体数の1割



民間主導でビジネス化する領域

- 民間交通やIT事業者によるリード
- 高度なデジタル/テクノロジー活用
- AI運行や自動運転などの社会実装
- 複数交通モードの統合(MaaS)
- 新交通や交通×〇〇でのビジネス化

日本の自治体数の9割/人口の5割

地域共創での生活インフラ維持領域

- 民間ビジネスの撤退/交通事業者の衰退
- 公共交通としての持続的なサービス提供
- 地域による利便性/コストを考慮した選択
- 地域資産活用(マイカー/スクバス/福祉バス...)
- 地域事業者や生活者との共創型リデザイン

MaaSレベル：マイナス





未来に向けた取り組み

みんなで創ろう！朝日町の未来～DXに向けた取り組み～