

# マイカー乗り合い公共交通 ノックカルあさひまち

富山県朝日町 商工観光課 小谷野 黎



## 朝日町を取り巻く現況課題

少子高齢化の急速な進展により、我が国の社会構造は大きな変動期を迎えている。高齢者免許返納数の増加や健康寿命の延伸は移動ニーズの高まりと多様化へ発展し、特に車が生活必需品化している過疎地域では、移動制約者の輸送確保が社会的な課題となっていた。しかしながら、きめ細かなサービス提供には膨大な経費を要し、乗務員不足も深刻化する中、民間路線バスは相次いで撤退。生活交通を維持するべく、自治体がコミュニティバスを運営するケースが後を絶たない。朝日町においても2014年から『あさひまちバス』の運行を開始し、段階的に路線を拡充することで住民生活に欠かせない存在となっていた。

自治体としての存続が危ぶまれ、消滅可能性都市に名指しされた朝日町。人口減少は1985年の18819人をピークに減少が続き、2020年には11081人、高齢化率は44%に達している。一人ひとりが故郷に誇りを持ち、誰もが住み続けられるまちづくりへ。住民生活の支柱として、地域交通が果たす役割は極めて大きいと言える。

### (1) 町内公共交通

自由乗降制を採用した『あさひまちバス』は、鉄道駅を起終点にした町内各方面への路線設定、豊富な便数など利便性の高さが理解され、利用者数は増加を続けていたが、人口減による母数の減少が次第に影響し、その傾向は高止まりを見せる。

最盛期の2017年度に34684人だった利用者数は、2020年度には19929人まで減少。路線維持のため事業改善が求められる中、需要の創出には増車に係る車両購入費、増便に係る人件費等のコスト拡大が避けられず、コミュニティバスのみで地域交通インフラを支えることは困難だった。

他方で、同じく域内移動に欠かせないタクシー事業も社会経済情勢の変化に翻弄されていた。

朝日町に拠点を置く交通事業者はタクシー会社1社のみであり、主に町中心部での移動に重宝されてきたが、人口減少に加え、乗務員不足や高齢化、人件費高騰と負の要素が幾重にも重なり、事業存続の危機に立たされていた。

### (2) 新たなモビリティサービスの検討

行政も交通事業者も、持続可能な地域交通実現への強い想いを持ちながら、既存の事業領域内では打開策を見出せずにいた。双方が恒久的に事業を継続でき、且つ将来にわたって住民の移動ニーズを満たすことができ

る移動サービスの検討、このことが朝日町のマテリアリティであった。

### ノックカルあさひまち

『ノックカルあさひまち』。古くから人々の心に根付く、助け合いの気持ちに着目し、地域に新たなリソースを投入せず、住民の日常的な自家用車移動を活用した共助型地域交通サービスである。

### (1) 着眼点は、お互い様の気持ち

サービスの骨格形成フェーズでは、住民の心底に根付く、お互い様の気持ちに着目した。

本来、国の許可を得ずにタクシー営業を行うことは白タク行為として禁じられているが、住民の間では、金銭の授受無くお互い様の精神で助け合いの送迎を行う実態があった。しかしながら、乗る側は「対価を支払えない気兼ね」、乗せる側は「万が一の事故の懸念」と双方に心理的負担を抱え、ボランティア送迎では



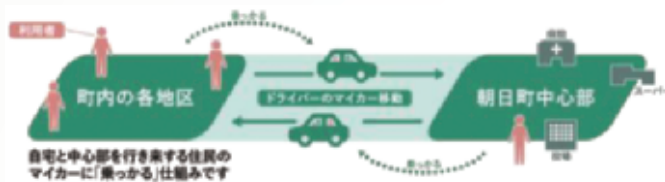
いつもありがとう



根本的な解決に至らずにいた。「この共助の気持ち尊重し、サービスとして丁寧な形にできないか」、これが『ノッカルあさひまち』の原点である。

### (2) 地元産の輸送資源

自家用車保有台数が約8000台と人口のおよそ7割に上る朝日町は、典型的な車社会と言えるだろう。「出かける時は車で」、地方では半ば習慣化している自家用車移動だが、視点を変えることで移動課題解決の突破口となり得る。すなわち、通勤や買い物など、住民の日常的な車移動を輸送資源として捉え、同じ方向へ出かけた移動ニーズと繋ぐことで、地産地消の移動サービスとなるのだ。



ドライバーのマイカー移動を活用した“ついで送迎”

### (3) 共創型サービスとして始動

「お互い様の気持ち」を土台に据え、地域が地域のために地域自身の資源（人も車も）を持ち寄ることこそ、ノッカルの根幹なのである。

ノッカルは運賃に加え、前日までの予約制、乗降場所の指定によってバスやタクシーとの棲み分けを図っているが、単にサービスの衝突を防ぐことが目的ではない。一意の事業として運行管理業務を交通事業者へ委託

し、民間の新たな収益源を創出するとともに、ドライバーたる一般住民の負荷軽減のため、適度に利便性を下げたのである。こうして、住民と事業者、行政が三位一体となった共創サービスが生まれ、2020年8月から実証実験を開始。無償実験、有償実験を経てサービス精度を高め、2021年10月に社会実装を果たした。

### (4) サービスの効用

バス、タクシーに並ぶ移動選択肢として定着しつつあり、2024年1月時点の延べ利用者数は4700人に達した。その用途は多岐にわたり、温浴施設や飲食店といった、生活に必要不可欠ではなく、QOL向上に繋がる利用も多いことが特徴である。

また、地域貢献や世代間交流の機会創出、安全運転意識の向上など、住民ドライバー側にもポジティブな効用が見受けられ、単なる移動手段充足に留まらず、地域コミュニティの活発化に寄与していると考えられる。

### ノッカルの課題と展望

試行錯誤の末に生まれたノッカルであるが、決して社会実装が到達目標ではない。

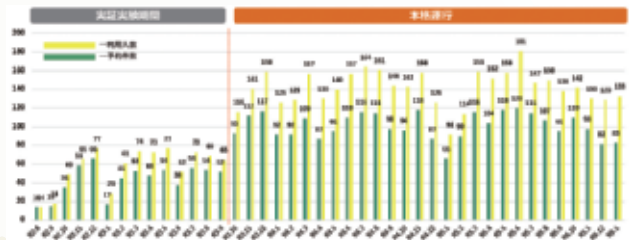
地域資源の総動員によって事業運営のコスト縮減を実現しているが、サービスの持続化には安定的なドライバー確保と、供給充足による利便性向上という好循環を続けていく必

要がある。利用者数の増加に伴い、土台となる住民ドライバー拡充を喫緊の課題として位置づけており、高ニーズ帯の昼間人口を個人・団体の両側面から分析し、積極的なアプローチを図っていく。

また、ノッカルだけでなく、交通モードをまたいだ再編によって総合的な利便性・効率性を高めることも欠かせない。地域特性を的確にみ取り、時間帯別に各サービスの役割を分担するなど、適材適所の供給配置を模索していきたい。

ノッカルが体現した「共助・共創型社会」は、持続可能なまちづくりの礎になると考えている。この思想をあらゆる分野に波及させ、真に持続可能な地域社会を目指していきたい。

ドライバーの外出予定と移動ニーズをデジタル上でつなぎ合わせる



利用実績