

# 地域の足を ライドシェアで確保する

～中頓別町と天塩町の取り組みから～



北海道の地方部における共通の課題の一つが、公共交通、地域の足の確保です。日本では、交通事業は原則として、運賃収入で成り立たせる仕組みになっています。しかし、それを地方部で成り立たせることは難しく、特に自家用車利用の定着や昨今の人口減少によって需要が減少し、交通事業者が路線を廃止するなど、地域の足を確保することが深刻な問題になっています。そこで期待されているのが、地域にある交通資源をシェアリングする考え方です。

道北に位置する中頓別町と天塩町では、ライドシェアと呼ばれる相乗り事業の実証実験を2016年度にスタートさせて注目を集めています。中頓別町と天塩町の取り組みを取材しました。

## ライドシェア（相乗り事業）とは

ライドシェアとは、個人が所有している自家用車を活用して乗車サービスを行う事業です。ライドシェアサービスの発祥はアメリカで、最大手として知られているのが、Uber（以下「ウーバー」）です。ウーバーはカリフォルニア州サンフランシスコに本拠地を置くウーバー・テクノロジーズが運営する自動車配車ウェブサイトと配車アプリで、世界70の国と地域、600都市以上で展開されているといわれています。

日本では、2014年3月から日本法人のウーバー・ジャパンが東京でサービスを開始しています。ただ、日本の道路運送法では、基本的に「自家用有償旅客運送」

は登録制となっており、登録外の乗車サービスはいわゆる「白タク」と呼ばれて法律違反になってしまいます。このような日本独特の規制があり、東京でのサービスは、個人所有の車による乗車サービスではなく、スマートフォンを使ってハイヤーを呼べるという仕組みで運用されています。2016年5月からは、京都府京丹後市のNPO法人が、過疎地域などで住民のために運送を行う「公共交通空白地有償運送」の制度に沿ってウーバーの仕組みを導入し、ボランティアドライバーが有償で旅客を輸送するサービスを開始しています。

ライドシェアには、大きく分けてウーバーのように乗りたい人が乗りたいときに車を呼んで目的地に向かうオンデマンドの有償運送と、ドライバーが目的地に向かう際に相乗りしてコストをシェアする仕組みのコストシェア型があり、後者はヨーロッパで普及が進んでいます。日本では2016年に設立された株式会社notteco（以下「ノッテコ」）が、ウェブサイト「notteco」を運営し、ドライバーや乗りたい人が事前に登録をして、両者をマッチングさせるライドシェア事業を展開しています。

ウーバーもノッテコも空いている車のシートをシェアして活用する考え方は同じです。また、ICTの普及によって、アプリやウェブサイトを通じ、車を所有している人が乗りたい人を探す、あるいは、移動したい人が空いている車のシートを探すという、両者をマッチングできる手段が現れたことで、ライドシェアの可能性が大きく広がっているのです。

## 中頓別町におけるライドシェア導入の背景

2016年8月からウーバー・ジャパンの協力を得て、ライドシェア事業に取り組んでいるのが、宗谷地方にある中頓別町です。

中頓別町では明治30年ごろにまちを流れている頓別川から砂金が見つかり、当時は頓別川の上流に多くの人が砂金採りのために入地したといわれています。その後、入植者が集まり、1910年代に鉄道が開通し、開拓が本格化しました。酪農業や林業が定着しており、人口は1,757人、高齢化率は38.7%（いずれも2015年度国勢調査値）です。平成元年、音威子府－南稚内間を結んで町内に10駅あったJR北海道の天北線が廃止になり、現在は代替バスが運行されていますが、運行は1日4本。町民にとっては利便性が悪く、さらに人口減少や自家用車の利用増に伴って、路線バスの維持にかかる行政の負担も年間2千万円ほどになっていました。

中頓別町では、2015年12月に地方創生に向けて「中頓別町人口ビジョン」と「中頓別町総合戦略」を策定していますが、この議論の過程で浮き彫りになったのが、地域交通の問題でした。そこで、その解決策を探るために、人口ビジョンと総合戦略の策定で支援を得た道内のシンクタンクのアドバイスで、小林生吉<sup>なるよし</sup>町長がウーバー・ジャパンを訪問。その場で中頓別町における持続可能なライドシェアモデルの確立に向けた実証実験の実施について、ウーバー社から提案されたと言います。

## 中頓別町のライドシェアの実態

中頓別町が取り組んでいる実証実験「なかとんべつライドシェア」は、2016年8月24日からスタートしています。これは、有志による町民ボランティアがドライ



中頓別町では、役場のスタッフが電話で受付して代理配車を行っている

バーとなって、移動したいという人たちを自分の車に乗せてくれるサービスです。乗車したい人は、スマートフォンなどにインストールしたウーバーのアプリから、乗車可能な車を希望する場所に呼ぶことができます。アプリを立ち上げると、地図上に乗車可能な車がどこにあるかがわかり、依頼をすると一番近くの車に配車の連絡が入るとい手順です。

中頓別町ではスマートフォンを所有していない高齢者が多いため、実証実験では専用受付電話を設けて役場のスタッフが電話で対応し、配車を代行する体制も整えました。また、農協や道の駅など町内6カ所（現在は7カ所）に専用のタブレットを配置し、そこで施設の職員が代行配車を行ってくれます。利用は町民に限らず、ウーバーのアプリをインストールしていれば誰でも利用できます。



農協スーパー（A-COOP）中頓別店内には専用のタブレットが設置されており、各自で配車依頼ができるほか代理配車にも対応している



実証実験の初年度は、乗車した人は無料で利用できましたが、利用者アンケートの結果から、無料では

お願いしにくいという意見が多く、2017年度からは100円のシステム利用料と燃料費などの実費分をドライバーに支払う仕組みに変更しました。利用が多い病院や保健センターなど町内の移動で170円程度、町の中心部から約15km離れたピンネシリ温泉までの移動で770円程度です。

海外のウーバー利用はクレジットカードで支払う仕組みですが、クレジットカード決済になじみがない高齢者が多いので、直接ドライバーに現金で支払うことが可能になっています。ウーバーのアプリをインストールしている人もクレジットカードか現金か、いずれかの支払い方法を選ぶことができます。

また、初年度の移動範囲は町内のみでしたが、現在はドライバーが了承すれば、発地か着地のいずれかが町内であれば利用できるようになっています。

### なかとんべつライドシェアを支える体制

中頓別町では、実証実験を始めるに当たって、地元自治会連合会や町内の交通事業者などを構成員にした「中頓別町シェアリング研究協議会」を立ち上げました。ウーバー・ジャパンや北海道運輸局旭川運輸支局などもオブザーバーとして参加しています。この協議会では、町内の公共交通を取り巻く現状把握や交通分野の課題の洗い出しを行っているほか、交通以外の分野でのシェアリング可能な資源調査も行っています。

また、ボランティアとして活躍するドライバーを構成



2016年6月に発足した「中頓別町シェアリング研究協議会」。写真は2017年度の第1回の会議の様子

員とする「シェアコミュニティ交通グループ」も組織し



ボランティアドライバーによる交通グループ会議。ヒヤリハットマップの作成など安全性を高める取り組みも行っている

ました。この交通グループでは、月に1回ほど定期的に会合を開き、ライドシェアにおける安全確保や住民の利用促進に

向けた取り組みを議論しています。

現在のドライバーは15人で、免許証や車検証の確認、自賠責・任意保険の加入確認のほか、運転記録証明書を取得し、過去に運転事故や違反歴がないかなどの確認もしています。さらに、路面状況や危険箇所を事前に確認しておくことができる「ヒヤリハットマップ」の作成、中頓別町立自動車学校における技能講習の実施など、安全運転に向けた取り組みも行っています。

こうした体制のもと、これまで無事故で「なかとんべつライドシェア」事業が進められてきています。



交通グループ会議では中頓別町立自動車学校で技能講習も実施している

### 住民の反響と実証実験の成果

2017年度末まで、ライドシェアの利用回数は611回、総走行距離は6,566kmに達しました。配車の手段は電話での対応が58.1%、アプリからの配車が32.7%、代理配車が9.2%でした。

実証実験の初年度には乗車利用者にアンケートを実

施していますが、「通院・保健センター」の利用が19.1%と最も多く、次いで「買い物・銀行」「外食」「入浴」「役場」と続いています。さらに年代では70歳以上が39.3%と高齢者の割合が高いものの、10～30歳代も22.3%、40～50歳代も23.4%と幅広い年代層に利用されています。特に、冬季は利用者が増加する傾向があり、外出がおっくうになる冬場の移動に重宝されているようです。

町内ではこれまで高齢者にタクシーチケットを配布していましたが、以前は緊急時のためにチケットを有効期限ぎりぎりまで利用せず、結果的に使われないチケットもあったそうです。ところがライドシェアの存在がタクシーを補完する役割も果たしており、タクシーチケットの利用率も高まったそうです。新たな住民の足を確保できたことが外出機会を創出し、町民の行動範囲を広げたという成果もあったようです。台湾からやってきた旅行者からの配車依頼実績もあり、インバウンド向けの交通手段としての期待ものぞかせています。

中頓別町が目指しているのは、こうしたシェアリングを通じた、新たなコミュニティの構築です。「昔は近所の人が出かけるときに、『一緒に乗っていくかい?』と声をかけてくれるコミュニティがありました。当時と同じようにはいかないのですが、ライドシェアの仕組みをつくって、支え合うコミュニティを新しくつくっていきたくて考えています」と小林町長は言います。

### 中頓別町における今後の課題

「なかとんべつライドシェア」は2018年度が実証実験の最終年度になりますが、これまでの取り組みからは課題も浮き上がってきています。

まず、担い手がボランティアで、地方創生交付金を活用した取り組みであるため、持続的な仕組みづくりの問題です。仕事をしているドライバーは、いつでも

対応できる状況ではなく、ニーズに対応していくためにはドライバーを増やしていくことが大切です。また、ウーバーのアプリは、リアルタイムでマッチングするため、事前予約ができません。ライドシェアは広範囲で展開すればするほどニーズに対応できる可能性が広がりますが、他地域との連携もあまり進んでいない状況です。

中でも大きな壁になっているのが、法律上の問題です。現在は実費分のみ負担を求める法の枠外として展開されていますが、ドライバーを確保していくためには、ボランティアとしてではなく、一定の報酬を得られることが近道です。京丹後市のように公共交通空白地有償運送制度を導入するにも運行管理責任者の配置や運行管理体制の構築など、小さな自治体の中では負担の大きな要件があり、それが大きな壁になっています。

人口減少が進んでいる地域の実情を発信しながら、幅広い地方部において展開できる制度のあり方を検討していくことが期待されます。

### 天塩町におけるライドシェア導入の背景

中頓別町から車で西に2時間ほど行くと、日本海に面した夕日がきれいなまち、天塩町があります。人口3,243人、高齢化率32.2%（2015年度国勢調査値）、天塩川の下流域に生息する天然のシジミが特産品のまちです。

かつて天塩町の公共交通の主役だった国鉄羽幌線は1987年に廃止され、その後の主な移動手段はバスか家用車となってい



通院などの利用が多いという天塩町のライドシェア

ました。天塩町は、北海道の行政の枠組みでは留萌振興局に所属していますが、振興局がある留萌市までは100km以上の距離があります。一方、宗谷総合振興局がある稚内市までは約70km。通院や買い物などは稚内市に出かける住民が多く、生活圏としては宗谷地方に属しているといえます。しかし、稚内市までの公共交通機関は、バスと鉄道を乗り継がなければならず、片道だけで約3時間もかかるという状況でした。車では1時間程度ですが、高齢者や車を持っていない人にとっては非常に不便で、一つの課題になっていました。

そこで、天塩町では地域経済の活性化や雇用機会の創出など、地域活力の再生を推進する地域再生制度を活用し、地域再生計画「天塩町シェアリングコミュニティ構築プロジェクト」を策定。2017年3月から天塩-



2017年3月12日にスタートした天塩町の相乗り実証実験の様子

稚内間のライドシェアの実証実験をスタートさせました。手を組んだのが、国内最大級の長距離ライドシェアサービスを展開するノッテコです。同社は安く移動したい人とガソリン代などの実費を節約したいドライバーをつなげるサービスを2007年に開始し（当時は、別会社がスタートした「のってこ!」）、現在約40,000人以上の会員を有し、年間で約3,000件の乗車マッチングの実績があります。

ノッテコの仕組みは、同乗する人が移動に要したガソリン代や高速代などの実費分を負担するというもの。ドライバーは事前に「ドライブ登録」をして、移動する日時や区間、同乗可能な人数、車種などを告知します。一方、乗りたいという人は、事前にサイト上から会員登録（無料）を行い、ドライバーが告知しているドライブ

登録の中から選んで、乗せてほしいという依頼をします。ノッテコのサイトで両者をマッチングさせた後は、ドライバーと乗車する人が待ち合わせ場所などについて、サイト上のメッセージ機能で連絡を取り合います。費用は目的地に到着したところで、現金で支払います。金額は片道のガソリン代や高速代の参考金額が自動算出されるので、参考金額から相乗り代を設定するという仕組みです。

支払う金額が実費分なので、道路運送法上の問題もありません。この点については、事業者が事業に対する規制の適用の有無を照会できる、産業競争力強化法に基づく「グレーゾーン解消制度」を活用して、問題がない旨の回答がなされています。

実証実験ではドライバーは70歳未満、任意保険に加入していることが条件です。また、同乗者は18歳以上の町民を対象にしました。天塩町もスマートフォンを持っていない高齢者が多く、電話の受け付け窓口も設けました。

### 情報発信で、天塩町の取り組みを全国へ

天塩町では当初から実証実験を半年程度と考えており、実証実験が順調に推移したと判断し、2017年11月からは本格的に導入しています。この間、特に意識して取り組んできたことが情報の発信と周知です。住民説明・登録会の実施のほか、専用サイトの開設、利用マニュアルの作成、老人クラブでの説明など、町民向けに丁寧な情報発信を心がけました。また、ドライバー



2017年3月に開催された天塩町のライドシェアの住民説明・登録会の様子

と同乗者による相乗り交流会の開催、稚内市内のフットパス散策や利尻島訪問などと、相乗り体験を組み合



知らない人の車に乗る不安を解消するために開催された相乗り交流会

わせた「相乗りツアー」も実施してきました。

「ライドシェアは前例のない新しい取り組みなので、町民は仕組みがわかりづかったようです。理解を得られるまで時間がかかりました。言葉で説明するよりも実際に使っていただいて、口コミで評判が広がっていくことが、一番波及力がありました」と言うのは、天塩町商工観光課で総務課地方創生係を兼務する菅原英人主任です。

また、併せて町外への情報発信も積極的に行いました。北海道に限らず、日本の地方部では同じような課題に直面しています。天塩町の取り組みは他の地域でも展開できるもので、全国に同じような取り組みが広がってほしいという思いからです。

それが功を奏し、天塩町は総務省の「ICT地域活性化大賞2017」の優秀賞に選ばれたほか、(一社)シェアリングエコノミー協会が認定する「シェアリングシティ」の認定(道内は天塩町のみ)、政府CIOポータル



ライドシェアを体験しながら、旅行気分も味わってもらおうと企画した「相乗りツアー」

サイト「シェア・ニッポン100～未来へつなぐ地域の活力～」への掲載、「平成30年度版環境白書」で先進事例として紹介されるなど、全国的に知名度を高めるきっかけにもなりました。

天塩町の取り組みが広く知られることで、他の自治体でも相乗り事業の有効性を認識し、導入を検討するきっかけになっていくことが期待されます。

### 移動する車両の「見える化」が、今後の鍵

天塩町の登録ドライバーは、現在31名。実証実験期間から2018年3月末までの実績では、「通院」が45.7%で、「買い物」が14.5%でした。利用者は約80%が65歳以上の高齢者で、電話での申し込みがほとんどだったと言います。また、近隣町村在住者からの問い合わせも多くなっています。電話での受け付けは町民に限っていますが、サイト上で登録をすれば誰でも利用できるため、電話窓口ではサイト登録を促すなどの対応をしているそうです。しかし、交通弱者は高齢者が中心のため、利用を断念する人も多いようです。

これまでの取り組みでは、登録しているドライバーのうち上位2人の車への同乗が7割以上を占め、通勤などで移動している少数のドライバーに利用が偏っていることがわかっています。今後、ライドシェアの利用促進を図っていくためには、天塩～稚内間を走っている車の台数やその時間帯、空いているシートがどのくらいあるのかなど、移動車両の「見える化」がドライバーに負担のかからない形で展開されていくことが期待されます。

天塩町では相乗り事業だけでなく、仕事発注サイトを運営するランサーズ(株)と提携し、子育てがひと段落した主婦などを対象にした労働力のシェアとICTによる仕事の機会創出にも取り組んでいます。地域に眠っているスキルを掘り起こし、マーケットとして定着させ

ていこうとしているのです。

需要の多い大都市部で展開されてきたシェアリングエコノミー事業は、地方の課題解決のためにも有効な仕組みといえるでしょう。天塩町の取り組みは、その可能性を実感させてくれる取り組みの事例として注目されています。

### 地域交通とシェアリングエコノミー

ここで紹介した中頓別町と天塩町の取り組みは、地域交通、地域の足を確保していくための新たな挑戦です。その背景には、人口減少により交通事業者が不採算路線から撤退するなど、公共交通サービスが低下していく中で、その一方では高齢化の進展により、自ら自家用車で移動することが困難になる人が増え、公共交通へのニーズは高まっていくという矛盾が生まれ、そこで今ある資源の中から、新たな移動手段を模索していかなければならないという現実があります。

シェアリングエコノミーは、利用者とサービスの提供者をインターネット上のマッチングを通じて結び付ける、新しい経済活動の仕組みです。基本的には、多くの利用者とサービス提供者がいる大都市地域で成り立つもので、地方部において安定的に展開していくことは容易ではありません。

今後の取り組みに向けて大切なことは、まず規制緩和でしょう。特に、道路運送法の規制は大きな壁となっています。

先進的にライドシェアを展開してきたウーバーの海外の事例では、サービスにいくつかのラインナップがあるそうです。タクシー免許などを持ったドライバーによって提供される乗車サービスもありますが、最も低い価格帯の「UberX」というサービスのドライバーは、国や地域によって異なりますが、通常の運転免許があればドライバーとして収入を得ることができる例がある

そうです。

運賃収入で事業を運営する、これまでの日本の仕組みでは、地方部の公共交通を維持していくことは難しく、地域の現状に即した思い切った規制緩和が期待されます。

二つ目に重要なことは、ライドシェアをより広域的な区域で展開していくことです。現在は地方創生交付金による財政支援で事業が支えられていますが、今後自立していくためには、広域的な取り組みを進め、そのスケールメリットを生かした事業収入を基盤にして安定的な取り組みにしていくことが欠かせません。広域化することで、ドライバーの充実や移動可能範囲の拡大など、事業拡充の可能性も生まれます。

最後に重要なことは、幅広い分野でシェアリングの仕組みを導入、展開していくことです。中頓別町ではシェアリング研究協議会で交通分野以外の取り組みを検討しており、天塩町でも労働力のシェアなどが進められていますが、幅広い分野でシェアリングの意識を高めていくことが大切です。利用機会を増やし、コミュニティの相互交流が活性化して、それぞれの事業の安定化につながっていく好循環を目指していくことが必要でしょう。

#### <参考文献・URL等>

- ・宮崎康二『シェアリング・エコノミー Uber、Airbnbが変えた世界』日本経済新聞出版社、2015年
- ・みずほ総合研究所「業界の「黒船」か、地域の「救世主」か徹底分析！「ライドシェア」の未来」『Fole』2018年6月号
- ・中頓別町  
<http://www.town.nakatombetsu.hokkaido.jp/>
- ・ウーバー  
<https://www.uber.com/ja-JP/>
- ・天塩町  
[www.teshiotown.hokkaido.jp/](http://www.teshiotown.hokkaido.jp/)
- ・ノッテコ  
<https://notteco.jp/>