

天塩～稚内「相乗り交通」取り組み概要

シェアリング・コミュニティ天塩モデル構築プロジェクト

北海道 天塩町 副町長 齊藤啓輔

天塩町（てしお・ちょう）の概要



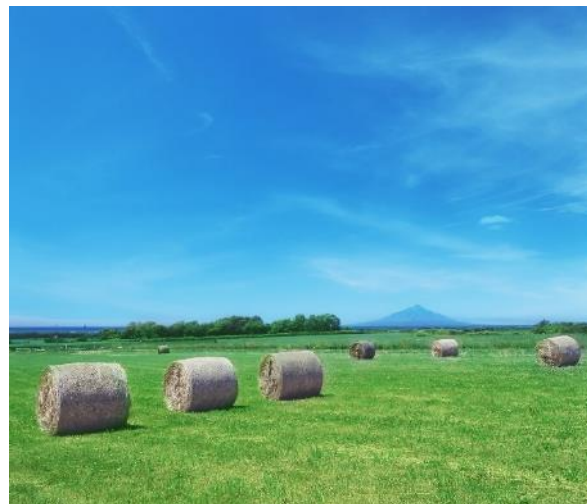
人口：約3,200人

産業：漁業、酪農業

国内4位の長流「天塩川」河口に位置する
「天然しじみ」が特産

1955年（昭和30）人口1万人

→ 60年間で1/3に減少（少子高齢化）



取組みの背景 (移動・交通の課題)

町民の生活圏 (総合病院・商業施設など) は70km離れた「稚内」



バスと鉄道を乗り継ぐと片道約**3時間**かかる (日帰り往復不可)

※直行する公共交通機関が無い

クルマの無い、運転できない交通弱者 (高齢者) にとって不便

取組みの背景（公共交通の実態）

〔天塩～稚内を公共交通機関で移動しようとした場合〕

〔往路〕 天塩発9:12→稚内着12:07 （所要時間:2時間55分）（料金:1,800円）



取組みの背景（公共交通の実態）

〔復路〕 稚内発13:01→天塩着15:37（所要時間:2時間36分）（料金:2,930円）

ルート1 13:01発→15:37着 2時間36分（乗車1時間22分） 乗換：1回
IC優先：2,930円（乗車券1,800円 特別料金1,130円） 81.2km

早 乗

+ ルート保存 定期券 ルート共有 印刷する



【往復】 所要時間:5時間30分 往復料金:4,730円

課題解決のため（交通弱者のモビリティ確保）

〔従来の発想〕

国・交通機関に陳情
→ 補助金を投じ路線の増設、存続

今後の人口減少社会を前提とすれば持続性がない

〔新しい発想〕

天塩～稚内間をマイカーが定常的に移動（往復している）

空席有りて移動するクルマ＝未利用資産 → 有効活用できないか

「シェアリング・エコノミー」による方策

「空席があり移動するクルマ」に相乗り（シェア）で移動する仕組みができないか

ライドシェア（相乗り）の仕組み（1）

〔2種類のライドシェア〕

	 コストシェア型	オンデマンド配車型
料金体系	実費に基づき算出 (割り勘)	ドライバーに 貸金支払い
運行距離	長距離中心	短距離中心
予約の可否	○	×
サービス例	BlaBlaCar (企業評価：20億ドル)	Uber (企業評価：400億ドル)

※ 【コストシェア型】のライドシェアは、燃料代・高速道路代・駐車場代など、車を目的地に走らせるための実費をドライバーと同乗者で割り勘にするため、白タクには該当しません。
(株式会社nottecoにて作成)

天塩町では、「コストシェア型」のライドシェア（相乗り）を選択

- 〔理由〕
- ・天塩～稚内間の移動に限定：既存事業者（タクシー）民業と競合、圧迫しない
 - ・初期投資不要、維持コスト低、持続可能性有り

ライドシェア（相乗り）の仕組み（2）

notteco（ノッテコ）と提携（平成29年1月）

 notteco

×

 天塩町



左：天塩町 齊藤啓輔副町長／右：notteco代表取締役社長 東祐太郎

nottecoとは

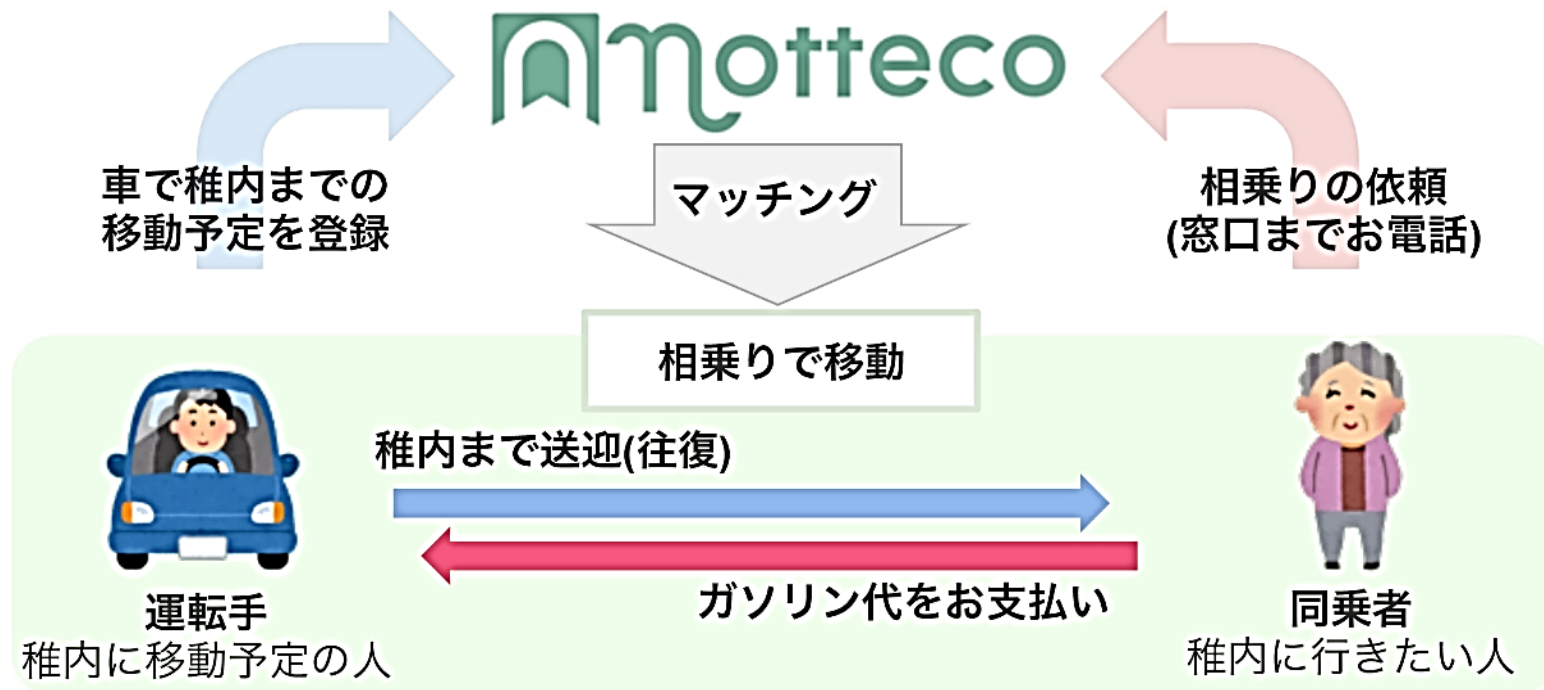
- ・国内最大級の相乗りマッチング・サービス
- ・会員数：約40,000人 年間約7,000ドライブ
- ・同乗者が移動に要した実費（ガソリン代、高速道路代）を負担（コストシェア型ライドシェア）

☆旅客自動車運送業に該当しない

「グレーゾーン解消制度」にて照会 → 国土交通省、経済産業省より回答（平成29年4月28日）

ライドシェア（相乗り）の仕組み（3）

notteco（ノッテコ）による相乗りマッチングの仕組み



〔条件〕

ドライバー：「70歳未満」「スマホ・インターネット可」「自動車任意保険」

同乗者利用：「18歳以上の町民」（電話窓口利用）

ライドシェア（相乗り） 実証実験開始



住民説明会・登録会の実施



専用サイト、窓口の開設

ドライブ登録の仕方①

notteco

①基本行程

ダッシュボード右上より、ドライブ登録が出来ます。
天塩町民としてnottecoを利用する場合は
出発地を「天塩町」、目的地を「稚内市」
日程を「往復」にして、日毎のドライブ情報を入力し、「次へ」をクリックしてください。
※出発時刻は同乗者のご自宅に迎えに行くことを考慮の上、余裕を持ってご入力ください

Copyright(C) notteco Co., Ltd. All Rights Reserved. 17

利用マニュアルの作成



実証実験開始2017.3.12～

天塩～稚内間 相乗り実証実験概況（1）

・天塩～稚内間 相乗り利用実績（集計期間：3/12～8/31・延べ172日間）

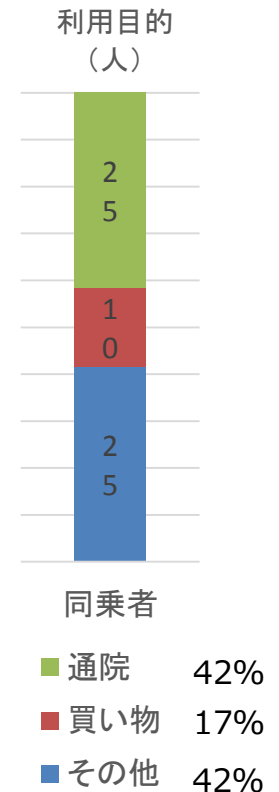
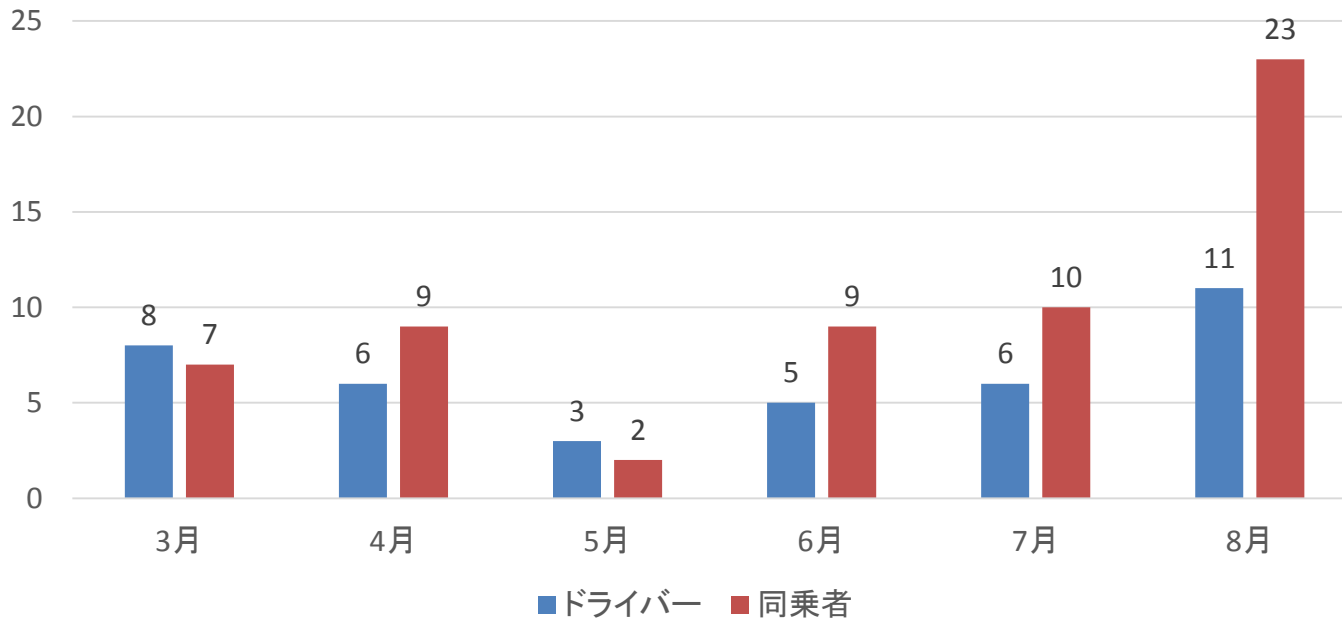
期間	日数	ドライブ件数	マッチング 成立ドライブ数	ドライバー数 (固有)	同乗者数 (延べ)	同乗者数 (固有)	配車アカウント 外の利用※	通院	買い物	その他	
2017/03	3月	19	17	6	8	7	7	6	5	2	
2017/04	4月	30	32	7	6	9	3	1	4	4	1
2017/05	5月	31	20	2	3	2	2	0	2		
2017/06	6月	30	27	7	5	9	3	0	5	2	2
2017/07	7月	31	25	8	6	10	5	3	4		6
2017/08	8月	31	31	12	11	23	7	4	5	2	16
【3～8月合計】			152	42	39	60	27	14	25	10	25

・利用目的で一番多いのは「通院」

※配車アカウント以外利用：同乗者のマッチングを電話以外（オンライン）で行った利用数
→ 同乗者全体のほとんどが電話によるマッチング対応

天塩～稚内 相乗り実証実験概況 (2)

相乗り利用者(3～8月・延べ人数) 単位:人



- ・ドライブ登録数：30.4 (件) / 月 (4～8月平均) → (ほぼ毎日、同乗できるクルマがある)
 - ・延べ同乗利用数：60人 (60歳代後半～80歳代の移動に困っている高齢者)
 - ★町民ドライバー登録者29名 ★町民同乗者登録者48名
 - ★利用者割合(利用者/登録者・%) ドライバー:15/29 (51%) 同乗者:25/48 (52%)
- ※29.8.31現在

天塩～稚内 相乗り実証実験概況（3）

・天塩～稚内間 相乗り利用実績 【ドライバー別】 3～9月

	ドライバー名	ドライブ数	割合	マッチング数	割合	マッチング率
1	とおる	201	60.2%	33	37.5%	16.4%
2	先生	44	13.2%	27	30.7%	61.4%
3	チーズおじさん	38	11.4%	2	2.3%	5.3%
4	SUGA	11	3.3%	4	4.5%	36.4%
5	たけちゃん	7	2.1%	1	1.1%	14.3%
6	よしみつ	6	1.8%	5	5.7%	83.3%
7	u1	5	1.5%	5	5.7%	100.0%
8	白くまくん	5	1.5%	2	2.3%	40.0%
9	シュガー	4	1.2%	1	1.1%	25.0%
10	くまとん	4	1.2%	1	1.1%	25.0%
11	かめ	2	0.6%	0	0.0%	0.0%
12	かずは	2	0.6%	2	2.3%	100.0%
13	ノリ	2	0.6%	2	2.3%	100.0%
14	カゴシ	2	0.6%	2	2.3%	100.0%
15	諒	1	0.3%	1	1.1%	100.0%
	【合計】	334		88		26.3%

〔考察〕

- ・ドライバー上位2名がドライブ数全体の7割以上を占める → 少数ドライバーに過多
- ・登録ドライバー全体（29名のうち）ドライブ予定を入れたのは約半数 → 半数が未利用

天塩～稚内 相乗り実証実験概況（４）

・天塩～稚内間 相乗り実証実験からの課題と考察

【同乗者側】

- ◇認知、理解の不足（相乗りの仕組みが正しく、広く周知されていない）
 - ・専用タクシー・バス（専用、定期的に運行しているもの）と誤解されている
 - ・通院のみに利用できるという誤解がある
- ◇不確実性
 - ・ドライバー（ドライブ予定）ありき → 同乗者側による日時指定が前提でない

【ドライバー側】

- ◇少数のドライバー（２～３人）に過度に依存
 - 参加ドライバー（ドライブ登録）が増えない理由として考えられるのは・・・
 - ・1人以上の家族や知人と一緒に行く移動の場合、空席有りでも他人を乗せたくない
 - ・稚内へクルマで行く際、計画的でない移動が多い（絶対的な移動車両数は多いが）
 - ・万一事故が起きた場合、責任はドライバー個人の責任になる → 心理的負担がある
 - ・ドライブの対価としてのインセンティブが低い → 実費相当分（燃料代）のみ（※）
- （※）天塩～稚内 燃料代片道（1時間強）200円～900円（往復400円～1,800円）
クルマの燃費によって料金設定が異なります

天塩～稚内 相乗り実証実験概況 (5)

・利用者との意見交換会 (2017.10.3実施) 総括～今後の展開

【同乗者】

- ・ドライバーに対して「申し訳ない」(料金が安すぎる、もっと支払いたい)
- ・とても助かっている、続けてほしい(無くなると困る)
- 通院の移動手段が無くなると天塩に住み続けることができない
- ・通院のみに利用していたが、買い物などにも利用したい
- ・電話での窓口(役場)への申し込み対応は、問題ない
- ・場所を決めて週ごとのドライブ予定を表示できるバス停のような場所があればいい

【ドライバー】

- ・往復セットでのドライブ登録が条件だとしづらい(稚内での用事が早く済むと同乗者の要件が済むまで待たなければならない)
- 片道のドライブ登録可であれば、ハードルが下がる
- ・現行システムでは、ドライブ登録が煩雑で手間がかかる → もっと簡素化が必要
- ・冬季は、吹雪・アイスバーンなどで運転が不安(予定とおり、行けない懸念)
- ・同乗者(高齢者)へ乗車対応は配慮し、気を遣っている(運転・時間・温度・ルート)
- ・万が一事故を想定した対応が必要(家族の同意、保険補償の見直しやサポートなど)
- ・料金について:「そもそも行くついでに乗せていく」ので現行(実費相当分)でいい

◇意見交換会での結果をふまえ ⇒ 「継続を決定」

実証実験から本格導入(10月末頃)のため天塩町と(株)nottecoで事業の業務範囲・運用オペレーションに関して協議、検討中

ライドシェア（相乗り）取組み



相乗り交通事業とは？
相乗り交通事業は、天塩町から稚内町へ車で向かう方の空席をシェアし合えることで、地域の公共交通機関の不足を補う国内初の実証実験です。相乗りマッチングサイト「notteco」を使って検索することで自分の空席を探し出します。利用者を登録するスマートフォンアプリや天塩町・稚内町の両方で相乗り専用ページ、記入済みの乗券がない往路向けの乗券がスマートフォンで発券いたします。



利用するには

利用条件

乗客
運転手に非所有している方
（運転免許の有無は関係ありません）

ドライバー
18歳未満の方
PCまたはスマートフォンを所持している方
自動車保険に加入済み（個人対面利用）



相乗り交流会の開催

認知拡大・普及促進



相乗りツアーの実施



広報による周知



老人クラブでの説明



相乗りレンタカー

「ひと・もの」協働輸送プロジェクト 路線バス利活用による客貨混載

北海道 天塩町 副町長 齊藤啓輔

公共交通・物流・地域の事情と背景

【公共交通・バス会社】



沿岸バス

- ◇過疎地域の路線バス = 空席が多い
- 利活用（収益性の向上）を図りたい

【宅急便事業者】



ヤマト運輸

- ◇首都圏への宅急便は配達に時間を要する
 - 配達時間を短縮できればサービス向上
 - 新たな需用の喚起と創出（生鮮物など）
- ◇ドライバー労働時間の短縮（コストカット）を図りたい

【地域】



天塩町

- ◇地域の食材を首都圏に販路開拓したい
 - 都市から遠隔地にあることで到着まで時間を要する
 - 到着時間を短縮して、付加価値化を図りたい



国土交通省

- ◇2017.9.1～ 過疎地域での「貨物」「旅客」運送を相互に「かけもち可」（規制緩和）

ひと・もの協働輸送「客貨混載」のしくみ



路線バスの空席をシェア（荷物混載）によるメリット
「配送時間の短縮」「需用の喚起・創出」「バスの収益性向上」
「配送ドライバーの労務縮減」



三者による連携協定締結

〔連携協定の締結 2017.8.28〕



【協定事項】

- (1) 天塩町産品販路拡大の為に円滑な輸送、物資拠点に関する事項
- (2) 路線バスを利用した荷物の運送に関する事項
- (3) 三者の協議により定める事項

運用開始～その後の可能性

〔2017.9.1より運用開始〕



◇天塩町における鮮度が重要な農水産物（乳製品・魚介類）を翌日に首都圏に届けられる（朝獲れのを、午前中受付、翌日に届けられる）→ 付加価値化による販路拡大

◇バス空席の**シェアリング**による生産性の向上

◇別経路、他自治体との連携（他自治体を縦貫する路線：他自治体への対応・展開の可能性）