

相乗り交通による移動制約者の交通手段の確保

取組のあらまし

取組団体 北海道天塩町

取組内容 天塩町-稚内を結ぶ相乗り交通事業を展開し、マイカー等の移動手段を持たない高齢者等の地域住民の都市部への移動を可能としている。住民参画で地域公共交通サービスを補完する取組

推進体制 1名（令和6年度）

予算等 227千円（令和6年度）

1 北海道天塩町の概要

人口	2,732人	令和6年1月1日現在（住民基本台帳人口）
職員数	66人	令和6年4月1日現在（一般行政部門）
総面積	353.56km ²	令和6年1月1日現在（国土地理院「全国都道府県市区町村別面積調」）

図表 1 北海道天塩町の位置図



出所：天塩町ホームページ

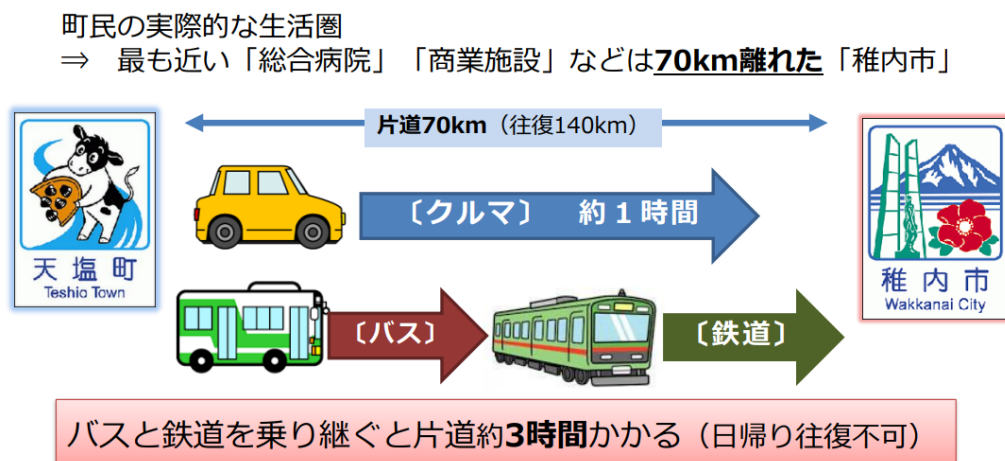
2 取組の背景・目的

(1) 「天塩-稚内」相乗り交通の取組が始まった背景

天塩町では、相乗りマッチングサービス「notteco¹」（以下「notteco」という。）を活用し、天塩町内の移動制約者に移動手段を提供する取組を2017年から展開している。

天塩町で相乗り交通の取組が始まった背景として、地域公共交通機能の脆弱化による地域住民の移動手段を確保する必要性が挙げられる。現在、天塩町内で運行されている公共交通機関は路線バスのみである。また、天塩町内における病院等の医療機関や商業施設も十分ではなく、町民は買い物や最寄りの総合病院への通院のために70km離れた稚内市まで移動する必要があった。一方で、稚内市まで直行する公共交通機関は無く、マイカー等の移動手段を持たない町民等（以下、移動制約者等）は、路線バスや電車を乗り継ぎ片道3時間をかけて稚内市に移動していた。さらに、日帰り往復が不可能という問題を抱えていた。タクシーでは片道2万5千円ほどかかり日常利用としては、現実的ではなかった。

図表 2 町民を取り巻く交通課題



出所：国土交通省「ICT活用による新しい地域モビリティ「天塩-稚内間 相乗り交通事業」取り組み概要」

移動制約者の交通手段を確保するための従来の手段としては、自治体が運営するコミュニティバスやデマンドバスの既設路線網の再整備及びその実施体制に係る利便性向上に向けた要望等が挙げられる。しかし、地方の過疎地等の人口減少の先進地において、こうした手段を取った場合には、1人当たりの運行コストが嵩み、財政支出を圧迫することから現実的には困難であった。そこで、天塩町は、天塩-稚内間を町民のマイカーが通勤等で定常的に移動していること、そのマイカーがほとんどの場合、空席有りで移動していることに着目し、シェアリング・エコノミー²の概念による課題解決を模索した。そうした背景から課題解決の手段として、「天塩-稚内」間の相乗り交通の取組が誕生した。

¹ notteco：アディッシュプラス株式会社（沖縄県那覇市）が運営する、自家用車に空席を有するドライバーと同じ方面に向かいたい人とをインターネット上でマッチングするサービスである。

² シェアリングエコノミー：未利用で潜在的な資源の活用

3 取組内容

(1) 「天塩-稚内」相乗り交通の仕組み

インターネット上でマイカー相乗りマッチングプラットフォームを運営しているアディッシュプラス株式会社と提携し、同社が運営するプラットフォーム「notteco」を活用した天塩町と稚内市を結ぶ相乗り交通の仕組みを構築している（図表 3）。

「天塩町-稚内」間の相乗り交通は notteco 上で以下の順序を経て動いている。

- ① 町民ボランティアドライバーが事前に稚内市までのドライブ予定を登録することで、移動予定のある車両を可視化
- ② 移動制約者等がニーズに合致するドライブを選択し、相乗り申請
- ③ ドライバーによる相乗り申請の承認を経て、マッチングが成立。
- ④ 相乗りによる移動を実施

図表 3 相乗り交通のスキームと登録されたドライブ予定（例）

nottecoを活用した相乗り交通のスキーム図



ドライブ予定の一例（2024/9/30時点）

とろろ 2024/09/30 - 14:00 天塩町 → 稚内市 車種: TOYOTA (トヨタ) 型式: 5.0 - 60km/h 1人乗り ¥900 満席
nagase 2024/10/01 - 08:00 天塩町 → 稚内市 車種: BMW (BMW) 型式: 5.0 - 200km/h 1人乗り ¥1,000 満席
nagase 2024/10/01 - 11:00 天塩町 → 稚内市 車種: BMW (BMW) 型式: 5.0 - 200km/h 1人乗り ¥1,000 満席

出所：notteco ホームページ「天塩-稚内 相乗り交通事業」及び国土交通省「ICT 活用による新しい地域モビリティ「天塩-稚内間 相乗り交通事業」取り組み概要」より当機構作成

利用料金は、運送に対する対価ではなく、移動に要したガソリン代の実費額を同乗者で折半してドライバーに支払うことにすることで、いわゆる「白タク行為」に該当しない形態をとっている。また、ドライブ予定は往復での登録に限ることで、利用者が行先から帰れなくなることを防いでいる。

（2）創意工夫の取組

事業を運営する上での創意工夫の取組として、ア 町役場担当者によるマッチング支援、イ 顔の見えるコミュニケーションによる事業に対する理解促進、ウ ドライバーの負担軽減が挙げられる。

ア 町役場担当者によるマッチング支援

相乗り交通の利用者のほとんどが、マイカーを保有もしくは運転できない高齢者である。彼らはインターネットやスマートフォンなどの通信デバイス機器の使用には疎く、notteco に登録されたドライブ予定を参照し、マッチング手続きを進めることが不可能であった。こうした問題を解決するために、町役場の担当者によるマッチング支援体制を整備している。利用希望者は、町役場に電話し、日時・行先などの希望条件を伝えることで、町役場の担当者に代わりにマッチングをしてもらうことができる。

イ 顔の見えるコミュニケーションによる事業に対する理解促進

天塩町が相乗り交通事業を始めた当初、全国的にみても前例がない取組であった。利用者が事業の主旨を誤解するなど、事業に対する認知と理解の不足や利用に対する心理的な不安感があった。取組内容を印刷したチラシを配布するなどして周知を図っていたが、なかなか成果があがっていなかった。こうした問題を解決するために、天塩町では、住民と顔の見えるコミュニケーション機会を作った。

事業に対する認知と理解の不足を解決するための具体的な取組として、老人クラブなどの高齢者の集まりに実際に役場担当者が出向き直接説明を行ったり、「相乗りツアー」を企画したりすることで、双方向のコミュニケーションのもと事業目的・内容を詳細に周知することに努めた。

心理的な不安感の要因は、「知らない人」が運転する車に乗車することにあった。そこで、ドライバーとの「相乗り交通 交流会」を開催し、顔の見えるコミュニケーション機会を作ることで心理的な不安感の軽減に努めた。なお、事業開始当初のみ当該取組を実施している。現在は需要者に事業が周知されたと考えられるため実施していない。

図表 4 顔の見えるコミュニケーションの実施例

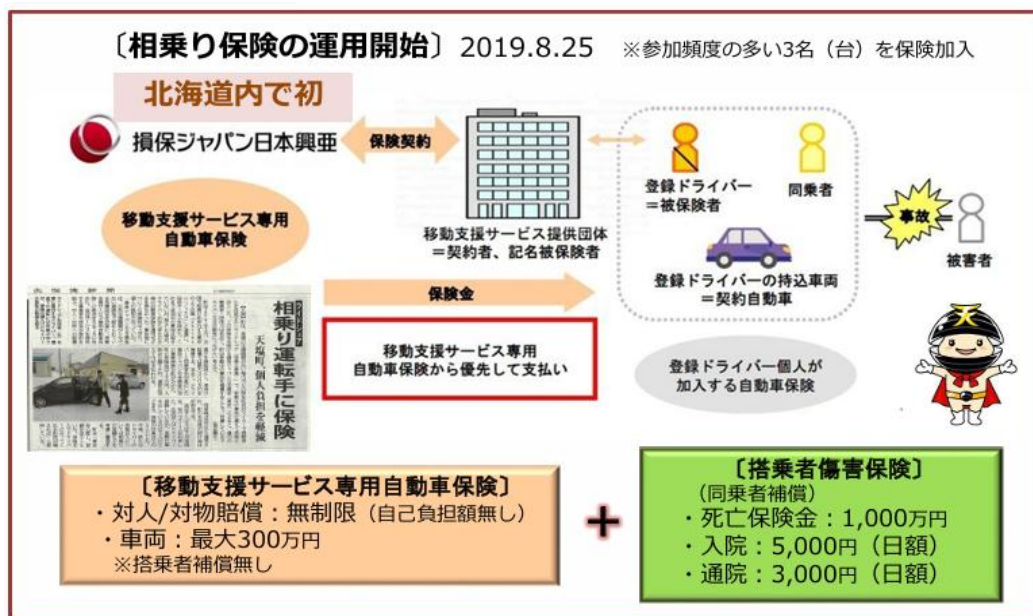


出所：国土交通省「ICT 活用による新しい地域モビリティ「天塩-稚内間 相乗り交通事業」取り組み概要」

ウ ドライバーの負担軽減

相乗り交通事業は、ドライバーに対し実費分のガソリン代のみしか支払われないため、ドライバーに対するインセンティブは無く、ドライバー側はボランティアで利用者を乗せることとなり、精神的負担が大きい。そのため、ドライバーの負担軽減を目的として 2019 年 8 月から相乗り保険を運用している（図表 5）。

図表 5 相乗り保険の仕組み



出所：天塩町

4 成果・課題

（1）取組の成果

本取組の成果として、ア 移動制約者の利便性の向上、イ 費用を抑えた実施体制による持続可能性、ウ 関係機関との連携による地域活性化への機運醸成が挙げられる。

ア 移動制約者の利便性向上

2017年3月の運用開始後、2024年9月末時点で延べ同乗者利用が960人、運行ドライブ数は680件に達している。利用者のうちおよそ8割が65歳以上の高齢者で利用目的の95%が病院への通院であり、移動制約者等の移動手段の確保に大きく貢献していると言える。利用者やドライバーを対象に天塩町が実施したアンケート調査³によると、利用者の8割以上が相乗り交通が無くなったら「困る」と回答している。

イ 費用を抑えた実施体制による持続可能性

本取組は、nottecoのプラットフォームを無償で利用している。新規で専用機器や通信デバイスの購入設置等の設備投資が不要であったことから、初期投資やランニングコストが大幅に抑えられている。天塩町の試算によると、公共交通機関（バス）を借り上げて、費用を町が賄う従来型のやり方では年間で約2,600万円相当の費用がかかる見込みであった。一方で、本取組に係る費用は、年間でわずか120万円程度（広報周知や説明登録会開催等の経費）であり、試算上、約2,500万円もの費用削減効果があった。財政支出を抑えた実施体制の実現から、事業の持続可能性が示唆される。

ウ 外部の関係機関との連携による地域活性化に向けた機運醸成

本取組は全国的に前例のない取組であった。そのため全国の多くの市町村からの問い合わせや視察、大学の調査研究の対象となったことがきっかけとなり、さまざまな交流やかわりが生まれている。一例として、天塩高校と筑波大学の連携事業である「高大連携による政策提言ワークショップ」（以下、政策提言ワークショップ）が挙げられる。政策提言ワークショップは、相乗り交通事業の視察で筑波大学の教授が町を訪れたことがきっかけで2017年度から始まった。若い世代が外部の知見とつながることで地域の抱える問題をじぶんごととして捉えるきっかけとなっている。地域活性化に向けた機運醸成に資する点も本取組の成果である。

³ 天塩町「天塩－稚内 相乗り交通 同乗利用／登録者アンケート調査結果」（調査期間：2019年12月6日～30日）

（2）今後の課題

ア ドライバーの課題

ドライバーの登録者は 31 人いるものの、実際にマッチングし、稼働しているのは 3～4 人であり、特定少数のドライバーに負担が集中している状況にある。また、ドライバー登録者を増やすことも難航している。ドライバー登録者が増えない理由として、以下が挙げられる。

① 往復での対応が困難

利用者の復路を確保するため、同じドライバーによる往復対応を基本としている。そのため、ドライバーと相乗り同乗者の復路の時間帯を合わせることが負担となっている。

② 空席がある場合も他人を乗せたくない

家族や知人と移動する場合など、空席があっても他人を乗せたくないという意見が多い。

③ 計画性の低い移動が多い

マッチングには事前登録が必須だが、ドライバー・相乗り同乗者ともに計画性のある移動が多いわけではない。

④ ドライバーの心理的負担

相乗り保険運用開始（2019 年 8 月～）による軽減措置はあるものの、事故が起きた場合、ドライバー個人の責任となる。

⑤ ドライブ対価としてのインセンティブが低い

ドライブ対価は実費相当分（ガソリン代）のみであるため、インセンティブが低い。天塩町が実施したアンケート調査においても、相乗り料金（片道）の同乗者の内的参照価格は 1,389 円であり、現行の相乗り料（ガソリン代約 900 円程度）よりも高くなっている。なお、天塩町において、住民税の減税、商品券の発行、タイヤ等の運行に係る消耗品の実費支給等の支援策等を国に照会したものの、有償とみなされ、インセンティブの拡充につながっていない。

イ 相乗り同乗者（需要側）の課題

相乗り交通の利用者の大半は、運転が困難な高齢者であり、インターネットやスマートフォンなどの通信デバイス機器の使用が難しく、自ら notteco に登録されたドライブ予定を参照し、マッチング手続きを進めることが困難である。利用する高齢者は、天塩町役場の支援を利用し、町役場担当者に電話連絡しマッチングを代行してもらう状況となっている。アナログ的な運行形態となっており、町役場担当者の負担増の要因となっている。

関連・参考資料

notteco ホームページ「天塩-稚内 相乗り交通事業」

<http://lp.notteco.jp/teshio/>

国土交通省「ICT 活用による新しい地域モビリティ「天塩-稚内間 相乗り交通事業」取り組み概要」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/soukou/soukou-magazine/1806teshio.pdf>

全国町村会「北海道天塩町／マイカー空席のシェア 互助による新たな地域モビリティ～相乗り交通の取組～」

<https://www.zck.or.jp/site/forum/21342.html>

総務省「高大連携による政策提言ワークショップ」

https://www.soumu.go.jp/main_content/000936349.pdf