

なかとんべつライドシェア

——9年目に入った自助・共助の移動を支える「担い手」——

えんどう しゅんたろう
遠藤 俊太郎

交通経済研究所主任研究員

1 道路運送法上の許可または登録を要しない運送をシステム化

人口約 1,500 人の北海道えさしぐんなかとんべつちよう
旭川から車で約 3 時間、稚内から約 1 時間半の距離にある。この町では、2016 年から役場が事務局となり町民が担い手となる共助の仕組み「なかとんべつライドシェア」を実施し、自家用車やハイヤー（タクシー）、デマンドバスを利用しにくい地域の移動ニーズに込えている。国内における同様の事例は国土交通省においても今のところ確認されておらず、2024 年 7 月時点で国内唯一の事例と考えられる。本稿では、道路運送法上の許可または登録を要しない「なかとんべつライドシェア」について、その概要と課題を整理する。

2 地域の足を担う自助のシステム

「なかとんべつライドシェア」は、担い手として登録されたドライバーが自家用車で他人の移動ニーズに応じた輸送サービスを提供するもので、道路運送法に基づき利用者から運賃を収受する自家用有償旅客運送とは異なり、登録ドライバーがボランティアで輸送を担う¹⁾ 点が特徴である。世界的に配車サービスを展開している Uber のシステムを活用することから誤解を招きやすいが、他国でみられるように個人が自由に運賃収受を伴って運送を行うタイプの「ライドシェア」では

表1 なかとんべつライドシェア利用料

項目	円	単位	支払先
システム利用料	100	/回	Uber
燃料費	暖気・迎車分	30	/配車
	実車分	17.53	/km
	回送（帰路）分	17.53	/km
	停車時	4.2	/分
決済・会計手数料	上記金額の 20%		Uber

※いったん Uber で決済後、Uber からドライバーに支払われる

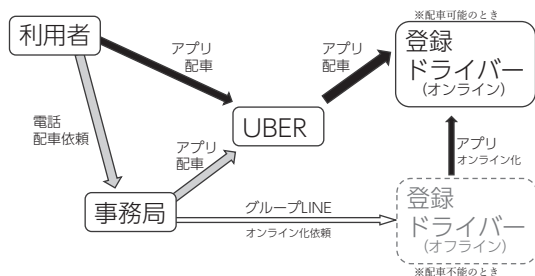
ない。当初は無料の実証実験としてスタートしたものの、「無料で乗せていただくのは申し訳ない」との利用者の声を受けて 2017 年 4 月より道路運送法に抵触しない範囲でガソリン代等の実費収受を行うこととした。このため、利用料は実費相当分のみ（表 1）にとどまり、中頓別～おと いねつぶ音威子府間約 41km の利用で 1,900 円程度である。2019 年には実証運行を終了し、現在はデマンドバスや既存のハイヤー（タクシー）等とともに町の交通体系のひとつとして本格運行を開始している。担い手は町民であり、町民に限らず誰でも利用可能な自助・共助の交通システムである（図 1）。

3 ボランティアドライバーを安定確保

輸送サービスの提供にはドライバーの存在が不可欠であるが、なかとんべつライドシェアでは安定的にボランティアドライバーを確保しており、

1) 国土交通省の通達により、利用者からの好意による任意の謝礼、ガソリン代等の実費負担に関しては許可または登録なしで金銭の収受を伴うことが可能とされている。

図1 なかんとんべつライドシェア利用イメージ



出典：図表は全て中頓別町資料をもとに筆者作成

ドライバー数は2019年の本格運行以降、数名の入れ代わりも含めて毎年安定的に16~20名が登録されている（図2）。

登録ドライバーとなるためには、任意保険・自賠責保険の加入確認、運転記録証明書の取得（過去の運転事故・違反歴の確認）、免許証・車検証の確認が必要で、月に1回、事務局とボランティアドライバーが集まり「交通グループ会議」を実施して情報交換や議論を行っている。また、安全確保のため、町営自動車学校と連携した教育プログラムの実施、ヒヤリ・ハットマップの作成等を継続的に実施している。

これまでは事務局や登録ドライバーからの声掛けによるドライバー登録が多かったが、最近では地域の人たちの役に立ちたいと自薦する人も出てきている。

4 利用の定着とタクシーとの共存

実証実験期間中を含めた利用実績はコロナ禍の影響を受けて落ち込んだものの回復しつつあり、路線バスの廃止・デマンド化等、地域における既存の輸送モードが変化の中で、地域住民の足として定着しているといえる。

町内には以前からハイヤー会社があるが、実証実験当時から現在まで1台での営業であり、なかんとんべつライドシェアに理解を示している。なかんとんべつライドシェアがハイヤーの需要に与えた影響はほとんどなくハイヤーの売上に大きな変化がないことから、自家用車からの転換や新規の

図2 ボランティアドライバー数の推移（本格運行後）

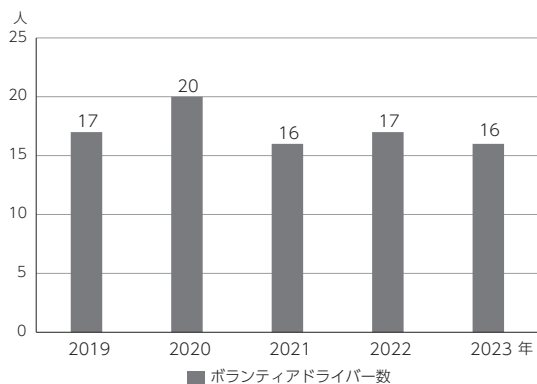
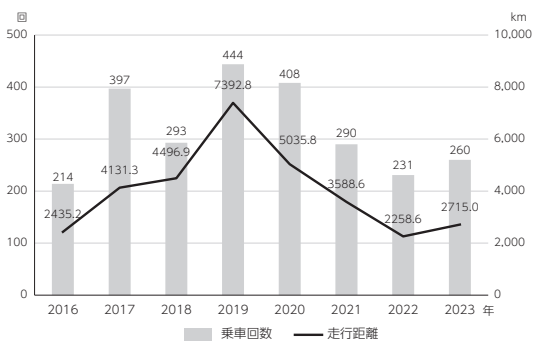


図3 利用実績の推移



おでかけを誘発しているものとみられる。これまでのべ2,500回超・約3万kmの利用について無事故を継続しているという安全性のほか、人口1,500人で町民がほぼ全て顔見知りであることも利用者に安心感をもたらしていると考えられる。利用実績はコロナ禍をきっかけにいったん落ち込んだが、回復基調に転じつつある（図3）。

バスやハイヤーが業として経営を継続することが困難な市場環境にある地域において、ライドシェアが新たな輸送の担い手になり得るかといえば、必ずしもそうではない。中頓別の場合は道路運送法の枠外でボランティアベースでの輸送の提供となっており、担い手である住民の善意に依存している状況にある。これは、地域における住民同士の結びつきが強く、役場を中心とした地域のコミュニティを基盤として、以前から地域内で行われていた支え合い行動が高度化したものであるといえる。大きなトラブルなく9年目に入った

なかとんべつライドシェアはこういった地域特性・素地の上に成り立っているものである。

5 「シェア」の難しさと事務局の役割

なかとんべつライドシェアにも課題はある。中頓別に限らず、ライドシェアは基本的に専業ドライバーが担うものではなく、他の業務や用務の合間にその労働力を「シェア」するものであることから、平日の日中等、移動のニーズがあってもその時間に対応可能なドライバーがいなければ移動ができない。中頓別では予約・配車にUberのシステムを利用しており、移動希望時間・場所に対応可能な担い手がない「全員オフライン状態」の場合、マッチングは成立せず、移動そのものができる。

その欠点を補っているのが事務局（役場）である。なかとんべつライドシェアはUberのシステムを利用しているものの、利用者に高齢者が多いことから受付を携帯電話のアプリのみとせず役場での電話受付も行っている。ここがポイントで、担い手がない時間帯にユーザがアプリで利用申請をしても「マッチングなし」となるのみだが電話受付であれば事務局が「移動したい」というニーズを把握できる。移動ニーズがあるのに担い手がない場合には、事務局からドライバーのグループLINEに移動ニーズがあることを通知し、登録ドライバーに対応を要請する。対応可能なドライバーがいれば、事務局に連絡のうえUberのドライバーアプリをオンラインに切り替え、アプリ上でマッチングをさせる。対応可能なドライバーがない場合、やむを得ず役場の職員が輸送を担うケースもある。しかし、役場の担当部局はライドシェアのみならず財政や企画業務を担っており、役場が常にバックアップできるわけではない。

6 課題は「担い手」の確保

ボランティアベースではなく自家用有償運送の形態をとるとしても、ドライバーが輸送を専業としない場合、移動したいときに移動できるシステ

写真1 移り変わる輸送モード



需要の変化により鉄道からバス、そしてデマンド交通へと移り変わった地域の交通をライドシェアが補完する（2024年6月・中頓別バスターミナルにて筆者撮影）

ムとするにはその担い手をどう確保するのが大きな課題となる。乗合型のバスやオンデマンド輸送がまとまった輸送需要に対応し、ハイヤー・タクシーが柔軟な個別輸送の担い手となり、ライドシェアがこれらを補完する、という使い分けが必要になることは言うまでもないが、それぞれの担い手をどう確保するのかという課題はいずれの手段を考える場合にも避けて通れない。「バス・タクシーがなくてもライドシェアがあれば良い」という論調も見かけるが、ライドシェアの担い手をそう簡単に確保できるとは考えにくい。

ここでいう「担い手」はドライバーだけではない。バスやハイヤー・タクシーであれば、それを業とする「企業」や「団体」が必要であり、ライドシェアの場合にはこれを運営する事務局の存在が不可欠である。なかとんべつライドシェアでは、人件費を含む役場の事務局経費は利用者負担となっておらず、ドライバーも車両の維持費や運行にかかる拘束時間に対する報酬を得られない。なかとんべつライドシェアはドライバーや町職員といった「担い手」の献身的な活動により維持されている仕組みであることを強調したい。

※本稿の執筆にあたり、公務ご多用の折、2024年6月24日に中頓別町役場にてヒアリングに応じていただきました。中頓別町政策経営課の笹原様、立花様、石井様に御礼申し上げます。