「行革甲子園 2018」エントリーシート

【取組の内容】

１　取組事例名
ICT を活用による新たな地域モビリティ（天塩-稚内　相乗り交通プロジェクト）

２　取組期間
平成 29（2017）年 3 月から取組み開始（現在も継続中）

３　取組概要
既存の公共交通が脆弱である過疎地域において、マイカーが生活の足となっているが、高齢者など自力でマイカー利用が出来ない住民にとってモビリティを確保することが求められる。通常、このような場合、事業者や国に対して既存の路線網の存続維持、不便性を解消するための要望、陳情といった活動に終始することが少なくない。また、自治体が直行バスなどを自前で運行する場合も散見されるが、財政力の限られた小規模自治体にとって巨費を投じることは負担が大きく、継続性の懸念がある。そこで個人の保有する有形無形の資産を利活用するシェアリングエコノミーの枠組みで、既に住民の生活の足として日常的に移動している自家用車の空席を ICT 活用により「見える化」、相乗りによる移動により新たな交通インフラの仕組みを構築した。

４　背景・目的
天塩町は日本最北に至近の人口約 3,200 人の町で最も近い総合病院や大型商業施設があり、実際的な生活圏である稚内市まで約 70ｋｍ。しかし、直行する公共交通機関は無く、路線バスと鉄道を乗り継ぐと片道約 3 時間を要し、日帰りも不可。マイカーを運転・保有できない高齢者等にとって通院など移動の足に困っていた。そこで、持続可能な生活の足を確保することが喫緊の課題であり、初期投資や維持に費用負担の少ない新たな地域モビリティを構築することが求められていた。

５　取組の具体的内容

直行する公共交通機関が無い生活インフラ（総合病院・商業施設）のある 70km 離れた稚内市までマイカーを利用できない高齢者等の交通弱者に対してＩＣＴ活用よる移動マイカーの「見える化」での相乗りにより公共交通機関を補完する新たなモビリティを構築し運用を行っている。（以下の手順）

（１）　株式会社 notteco が運営する相乗りマッチングプラットフォームを活用し、予めドライブ登録し移動車両をオンライン上にて「見える化」。

（２）　通院などのため相乗りで移動したい方（住民）がオンライン上にアップされているドライブ予定から選択しドライバーとマッチング（電話による取次ぎマッチング・配車対応）。

（３）　マッチングした車両に同乗者が相乗りし実費相当（ガソリン代）をドライバーに支払う（適法）

６　特徴（独自性・新規性・工夫した点）

・高齢者など、同乗の必要性が高い方はスマートフォンやインターネット利用が不可能である場合が多く、電話での取り次ぎによるマッチング配車を可能とした。（デジタルデバイドへの対応）

・全国的にも前例の無い新しい取組みであったことからサービス内容の認知が難しく、「通院にしか使用できない」「専用タクシー・バス」などの誤って認識されることが散見したことから、老人クラブなど高齢者の集まるところで直接説明や相乗りツアーを実施することで認知・普及につとめた。

・「相乗り交流会」を実施し、知らない人どうしが相乗りする不安感を払拭することにつとめた。

・町で一番来場者のあるイベント（しじみまつり）で「相乗りキャンペーン」を行い、相乗りで来場した方には優先駐車場の利用権を特典として付与するなどの取組みを実施した。

・ドライバーの参加を増やすため、輸入販売大手の㈱ヤナセグローバルモーターズの支援を受け、相乗り専用車を無償で貸し出す取組みを行い、自分の車で他人を乗せることでの抵抗感を低減させた。

・国（経済産業省）の産業競争力効果法による「グレーゾーン解消制度」を活用し、本取組みの運用モデルが適法であることを公的に照会、確認した。

７　取組の効果・費用

・取組み運用開始から約１年間で延べ 173 名の同乗利用があった（町内 65 歳以上の約 19%が同乗利用）
・従来、マイカーを利用不可（公共交通のみ）片道３時間で日帰り不可の移動が片道１時間で日帰り可能になった。（高齢者など移動に困っている住民の負担軽減と利便性の向上）
・マイカー利用不可であった高齢者等において通院を主とする生活不安を解消することができた。
・従来型の追加輸送（町営直行バス運行）を行なった場合に比べ年間約 2,500 万円の費用削減効果（推計）（本取組みにおける実費用は、広報周知等の諸経費で年間約 120 万円程度）
・全国初の取組みであったことに起因し、新聞・テレビ等メディア露出（計 40 回）による広告効果は年間約３億円あった。
・横展開の先駆的事例として政府（内閣府）シェアリングエコノミー先例モデルとして事例集に記載。
・相乗りによるエコロジー効用という観点で環境白書（平成 30 年度・環境省）に記載予定。

８　取組を進めていく中での課題・問題点（苦労した点）

・全国的にも前例の無い取り組みだったことから、移動に困っている高齢者等に認知、理解してもらうのが困難であり、時間を要した。（チラシなど書面での説明は困難⇒高齢者が集まる場で直接、説明）（専用のバスやタクシーである、病院に行く時しか利用できない等の誤認される場合が多かった。）
・取り組みに賛同しボランティアで参加してもらうドライバーを確保することに苦慮した。
・地域全体の賛成を得ること（新しい取組みには常に反対の声がある）
・地域における誤解や事実誤認、視野狭窄を払拭すること（白タク行為、民業圧迫、町内消費減少など）
・参加ドライバーが少数かつ偏在していることでの特定のドライバーに負担が集中している課題がある。

９　今後の予定・構想

・別手法（視座）による移動マイカーの「見える化」による利用可能車両及びドライバーの掘り起こし。
・本取組みを別分野へのヨコ展開と応用（ICT 活用による「見える化」を基にした共助マッチングによる課題解決スキームの構築と地域内ＣtoＣビジネスモデル創出）する。
・地域内における相互扶助（助け合い）の精神文化を再興、醸成していくための啓蒙、教育的取り組みを行いたい。
・所管官庁、行政府へ既存法規制、制度の見直しや特例措置を促すためのアプローチが求められる。

１０　他団体へのアドバイス

・前例の無い取組みに対して起こる反対への論理的・マクロ視点での反証を準備想定すること。
・目先の利害や視点でなく中長期的な視点にたった地域のグランドデザインを描くこと。
・地域内外での賛同者、理解者、応援団をつくり、増やしていくこと。
・初期投資、費用を可能な限り抑えて取組みを行うこと。
・住民主体、主導で自立自走できる仕組みを念頭に置き目指すこと。

１１　取組について記載したホームページ

シェア・ニッポン 100 ～未来へつなぐ地域の活力～（政府 CIO ポータル）
https://cio.go.jp/sites/default/files/uploads/documents/share_nippon_100_H29.pdf

首相官邸ホームページ（内閣官房 IT 推進室・第８回 シェアリングエコノミー検討会議）
https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/senmon_bunka/shiearingu/dai8/shiryou8-7.pdf

総務省平成 29 年度第１回 地方公共団体のシェアリングエコノミー活用に係るタスクフォース
http://www.soumu.go.jp/main_sosiki/kenkyu/sharing_economy/118526.html