

地方における相乗り交通の取組み (北海道天塩町)



日本最大級相乗りマッチングサービス

設立	2015年9月2日
資本金	500万円
代表取締役社長	岡田健太郎
主要株主	株式会社ガイアックス 100% (名証セントレックス上場)
所在地	東京都千代田区平河町2-5-3 Nagatacho GRID
事業内容	相乗りマッチング事業の運営

2007年から約10年間運営

2015年の買収後、会員数は倍増

現在はシェアリングエコノミー協会を運営している
株式会社ガイアックスの100%子会社



2007年	「のってこ！」サービス提供開始 有償サービスとしてスタート
2015年4月	株式会社Costyleへ事業譲渡 サービス名を「notteco」に変更し、サイトの大幅リニューアル 会員数16,000人突破
2015年9月	株式会社ガイアックスが事業譲受、100%子会社化。 株式会社nottecoとして事業開始
2018年9月	会員数45,000人突破

乗せたい人と乗りたい人をマッチング



乗せたい人

ガソリン代・高速代を
節約したい

同じ趣味・目的の人を
乗せたい



マッチング

現在は利用者獲得のため
の先行投資期間



乗りたい人

長距離を格安で
移動したい

同じ趣味・目的の人と
移動したい



費用はフリカン

- ・ガソリン代、高速代等の実費をみんなでフリカンするため、格安で移動することができます。

- ・定期的に長距離移動をするユーザーの中には、年間100万円以上を節約された方もいます。

- ・割勘代のお支払は、自動算出された参考金額を座席数で割った実費の範囲内になります。



相乗りで移動をもっと楽しく

- ・同じ目的地、趣味の人とドライブをシェアします。単なる格安移動手段としてではなく、楽しい時間や新しい出会いを創出します。



安全・安心

- ・本人確認書類の提出、携帯認証やレビュー機能など安全面にも配慮しています

(サービス開始以来、大きな事故及び犯罪等の報告は一切受けておりません。)

会員数

45,000人以上（※2018年9月時点）

年間ドライブ数

約8,000ドライブ

自治体への
提供実績

北海道天塩町（2017年～）

イベントや観光地
での利用実績

マグロック(2016年)
クリエイティブマンプロダクション様
みなかみ町 スキー場連絡協議会
など多数

本人確認の徹底



本人確認

運転免許証など本人確認書類の提出が必須です。

また、携帯電話のSMS認証、メールの開通認証で連絡が取れることを事前確認しております。

条件付きドライブ

禁煙

飲食OK

女性限定ドライブ

ニーズに合ったドライブ

女性限定ドライブ、禁煙、飲食OKなど、ドライバーが同乗者条件を明記することでお互いのニーズに合ったドライブが可能です。

レビュー評価



ドライブ評価

ドライバーと同乗者が、運転技術などドライブの内容を相互評価します。

次回以降の利用者が信頼情報を元に乗車判断します。

通報機能



問題行動への通報機能

問題のある言動を起こしたユーザーは、利用者から運営に通報し、問題が確認されたら会員資格の凍結や強制退会処分に。

人力監視



pixta.jp - 12202230

ドライブの人力監視

掲載されている内容は運営が人力で全て監視し、トラブルに繋がりを白タク目的や出会い目的などを発見し次第削除している。

北海道天塩町での取組み①

町民の実際的な生活圏

⇒ 最も近い「総合病院」「商業施設」などは**70km離れた**「稚内市」



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・困難**

北海道天塩町での取組み②

天塩町 → 稚内市のドライブ		稚内市 → 天塩町のドライブ	
2018-02-09 08:15:00 北海道天塩郡天塩町→北海道稚内市 稚内(平日)に仕事で通勤しています。 とある	一人あたり 600 乗客数/乗車定員 0/2	2018-02-08 17:00:00 北海道稚内市→北海道天塩郡天塩町 稚内(平日)に仕事で通勤しています。 とある	一人あたり 300 乗客数/乗車定員 1/2
2018-02-16 08:00:00 北海道天塩郡天塩町→北海道稚内市 通勤と買い物 ある	一人あたり 300 乗客数/乗車定員 2/2	2018-02-09 16:00:00 北海道稚内市→北海道天塩郡天塩町 稚内(平日)に仕事で通勤しています。 とある	一人あたり 600 乗客数/乗車定員 0/2
2018-02-16 08:00:00 北海道天塩郡天塩町→北海道稚内市 通勤と買い物 ある	一人あたり 400 乗客数/乗車定員 2/2	2018-02-16 12:00:00 北海道稚内市→北海道天塩郡天塩町 通勤と買い物 ある	一人あたり 400 乗客数/乗車定員 2/2
2018-02-16 08:15:00 北海道天塩郡天塩町→北海道稚内市 稚内(平日)に仕事で通勤しています。 とある	一人あたり 300 乗客数/乗車定員 2/2	2018-02-16 12:00:00 北海道稚内市→北海道天塩郡天塩町 稚内(平日)に仕事で通勤しています。 とある	一人あたり 300 乗客数/乗車定員 2/2

可視化されたドライブ予定



【手順】 (1) 同乗希望者がドライブ予定から、相乗りしたい車両を選択 (電話による取次ぎマッチング、配車対応 ※手数料無し)
⇒相乗りで移動し、実費相当分 (ガソリン代) をドライバーにお支払い

【登録条件】 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)

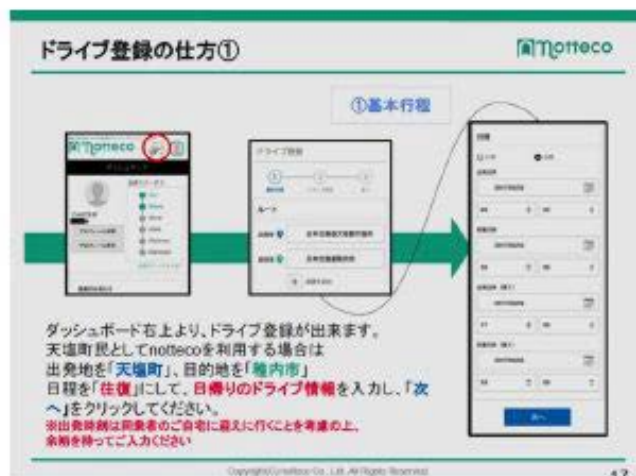
北海道天塩町での取組み③



住民説明会・登録会の実施



専用サイト、窓口の開設

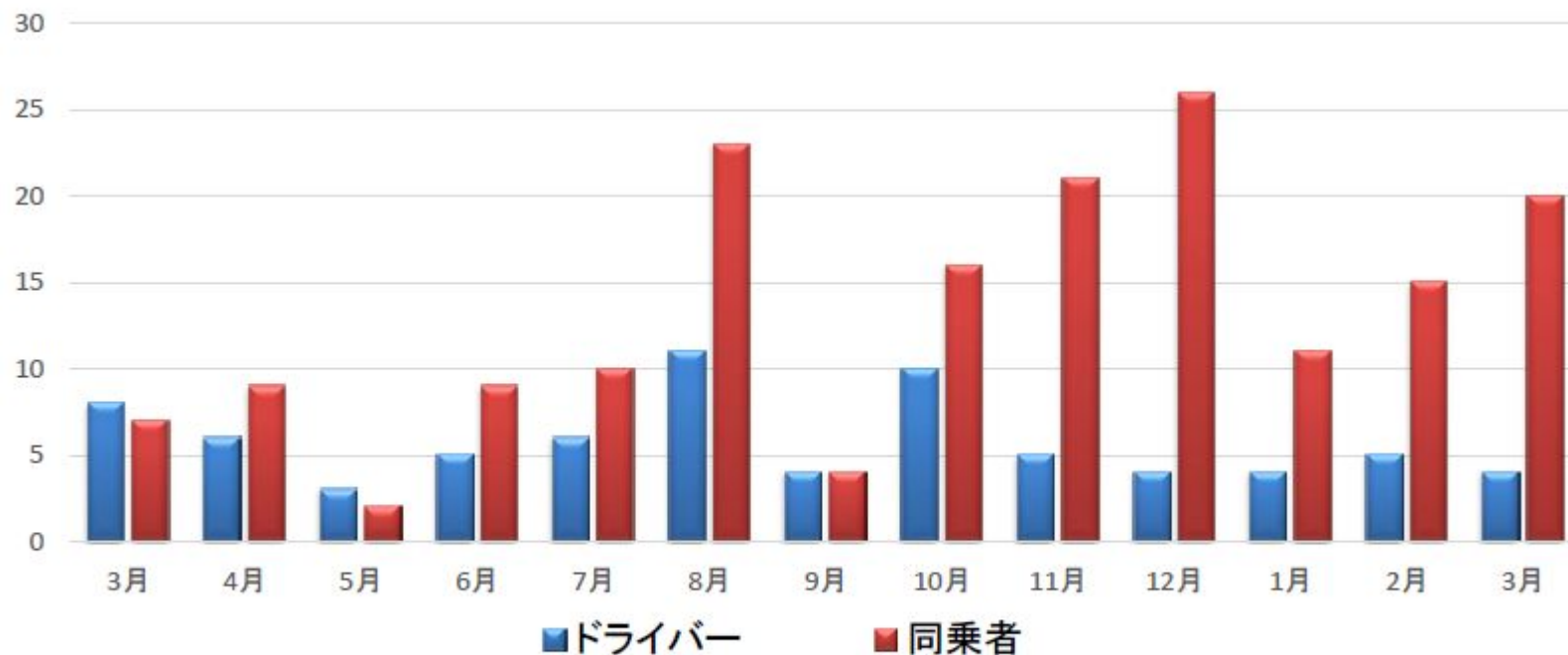


利用マニュアルの作成



実証実験開始2017.3.12～

相乗り利用実績推移(2017.3~2018.3)



- ・ドライブ登録数：28（件）／月（平均） → ほぼ毎日、同乗できるクルマがある
- ★町民ドライバー登録者31名 ★町民同乗者登録者69名
- ※2018.3.31現在

北海道天塩町での取組み⑤

天塩～稚内間 相乗り利用実績 【ドライバー別 集計】 2017.3～2018.3

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 (%)
とおる	369	71.8	108	61.7	29.3
先生	45	8.8	37	21.1	82.2
チーズおじさん	30	5.8	1	0.6	3.3
SUGA	27	5.3	10	5.7	37.0
カワカミ	5	1.0	3	1.7	60.0
u1	5	1.0	5	2.9	100.0
シュガー	4	0.8	1	0.6	25.0
たけちゃん	4	0.8	0	0.0	0.0
じゅんこ	4	0.8	0	0.0	0.0
きょうこ	3	0.6	0	0.0	0.0
よしみつ	3	0.6	3	1.7	100.0
カゴシ	3	0.6	2	1.1	66.7
白くまくん	2	0.4	1	0.6	50.0
ノリ	2	0.4	1	0.6	50.0
くまとん	2	0.4	1	0.6	50.0
天塩町配車アカウント1号	2	0.4	0	0.0	0.0
諒	1	0.2	1	0.6	100.0
かずは	1	0.2	1	0.6	100.0
kumaneko	1	0.2	0	0.0	0.0
かめ	1	0.2	0	0.0	0.0

参加ドライバー
が少数かつ偏在
している。



特定のドライ
バーに負担が集
中している

〔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 → 半数が不参加

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）と誤解された
 - ・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、計画性の低い移動（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）300円～900円（往復600円～1,800円）
クルマの燃費によって料金設定が異なります

(1) 天塩町以外の他の自治体へ取組みを広げるために

⇒交通空白地域について、待ち時間の短縮などデータに基づく議論も含め、明確な線引きが必要ではないか。

⇒天塩町周辺の自治体も参加したいといっている。**広域連合的な取組み**も必要。

(2) 相乗り周知のための人材（自治体職員）の設置が必須

⇒天塩町の場合は、他の業務と兼任という形で対応。

運用状況を考慮すると、新たに人材設置の必要性があり。

自治体によっては人件費の新たな負担の可能性があるため、

「人件費の補助」や「仕組み作りへの補助」があるとベスト。

(3) 永続的に続く住民による「相乗り」の構築

⇒今後、地域によっては高齢化や人口減少や財政縮小が加速し、その他様々な理由で交通弱者の増加の可能性大。

⇒相乗りにおいて、地域に即した持続性が維持できるように例えば、以下のような取り組みが必要ではないか？

- ・ **ドライバーに対するインセンティブの許可。**
- ・ **自治体から報酬を出す仕組み。**
- ・ **任意の報酬の在り方についての議論、謝礼の解釈を柔軟にする。**
- ・ **自動車保険や車検代の自治体負担、登録ドライバーの住民税減税など。**