

海外における互助による輸送の取組について

(国土交通省 総合政策局 総務課)

当課では今年度、地域のモビリティ確保に向けた取組を支援するため、互助による輸送のあり方を検討しています。この度、検討の一環として、フランス、ドイツの互助による輸送の取組を調査しましたので、その概要を紹介いたします。

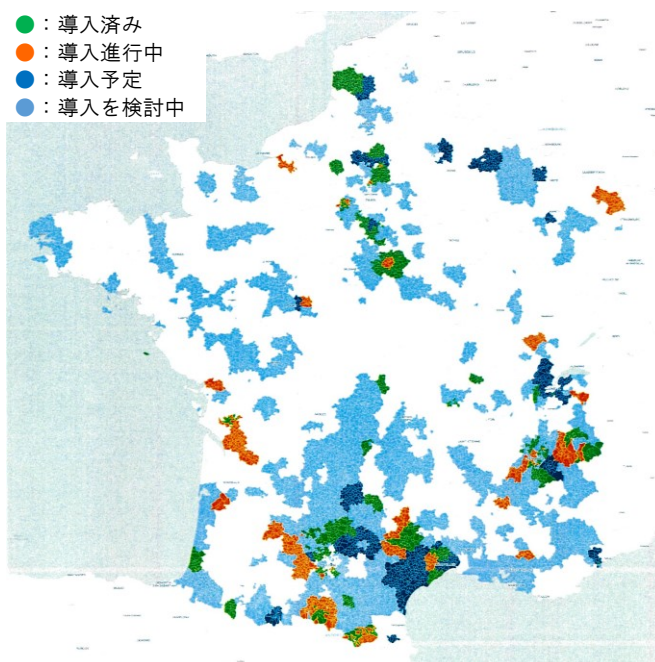
Rezo Pouce (フランス)

■取組の概要

- ・Rezo Pouce は、ヒッチハイクの考え方をベースに、安全性・不確実性等の補った住民同士の相乗りの取組である。
- ・2009年にトゥールーズ北部の自治体のグループによってはじめられ、2012年には、Rezo Pouce 協会が設立された。
- ・Rezo Pouce 協会は SCIC (社会的共通益協同組合) と呼ばれる組織形態で、自治体、企業等が組合員として、加入している。
- ・フランス国内で広く展開され、2019年には、導入の検討も含めると約 2,000 の自治体に広がっている。

<導入地域等>

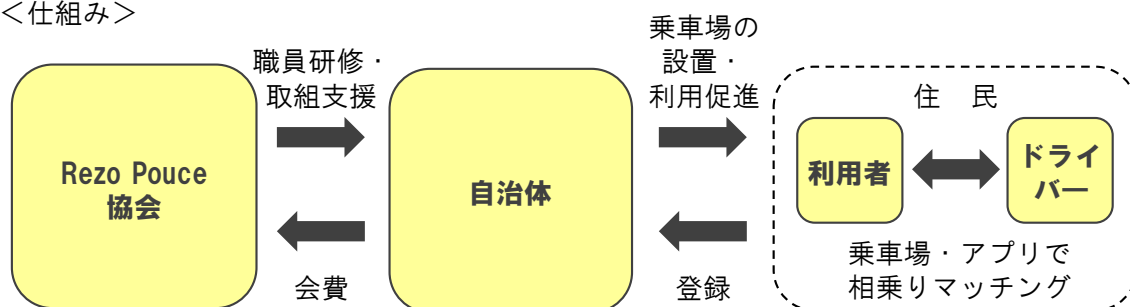
- : 導入済み
- : 導入進行中
- : 導入予定
- : 導入を検討中



○Rezo Pouce 協会・自治体の役割分担

- ・Rezo Pouce 協会は、導入を希望する自治体の職員の研修や取組の支援を行っている。
- ・自治体は、協会に会費を支払い、担当職員を協会の事務所があるモワサックに職員 2 名を派遣し研修を受ける他、取組の段階に応じ、乗車場の設置、利用者・ドライバーの登録、住民への働きかけ等に関するアドバイスや支援を受ける。

<仕組み>



○利用方法

- ・利用者、ドライバーともに、ウェブサイト又は自治体役場で会員登録が必要で、以下の方法で相乗りを行う。いずれも無料である。

①ヴィンテージ

- ・定められた乗車場で行先を表示したカードで提示して、ドライバーを待つ。

②2.0

- ・アプリを利用し、同乗者を探す。以下の方法がある。

- AUTOSTOP INSTANTANE : 利用希望者は相乗り希望を出すことで、半径 15km 以内にいるドライバーに通知される。相乗りが受諾されるとドライバーの位置情報が表示される。
- AUTOSTOP PROGRAMME : 24 時間前までの旅行を登録し、同じ旅行をマッチング。趣味等のハッシュタグをつけ、同じ趣味を持つ人を見つけることができる。

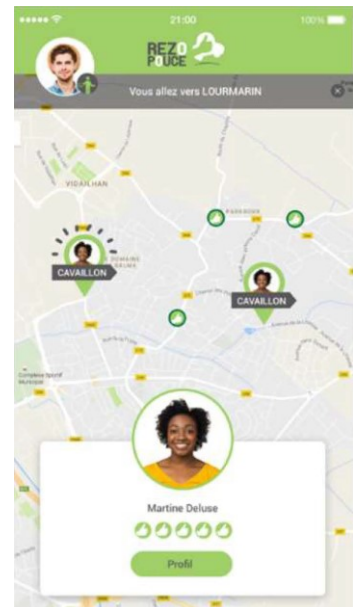
<導入した自治体のモビリティ>



<乗車場>



<アプリの画面>



○その他

- ・以下の取組も行っている。

①Rezo Sinior (実験中)

- ・車を運転できない 65 歳以上の高齢者を対象とした相乗りのサービス。利用者は、自治体に電話で相乗りの希望を伝え、自治体は、ドライバー（対応可能な曜日等を事前に登録）に相乗り希望の SMS・メールで伝え、対応可能なドライバーを探す。

②Rezo Pro (2020 年から実施予定)

- ・企業等を対象とした従業員の相乗りサービス。Rezo Pouce 協会は企業に対して、相乗りを促進するためのアクションプログラムの策定、相乗りによる効果（CO2 策減量等）の情報提供を行う。

■担当者が強調する取組のポイント

✓既存公共交通を補完する交通手段として位置づけ

- ・鉄道、バスを補完する交通手段として位置づけており、鉄道駅、バス停留所の周辺に乗車場を設置し、乗り継ぎに配慮している。導入した自治体のモビリティシート（前頁参照）には、乗車場と当該地域で利用可能な交通手段が記載され、マルチモダリティを促進している。
- ・また、REZO POUCE の利用者は、タクシーに乗らない層であり、導入地域には、タクシーの台数も少なく競争はしない。
- ・バス事業者である Transdev 社は、REZO POUCE をバス停留所からの端末交通手段として期待し、出資している。

✓高齢者等の移動手段の確保に加え、環境保護の観点からも相乗りに取り組む

- ・自動車を利用できない高齢者だけでなく、環境意識の高い若者等にも利用されている。ドライバーも地域貢献だけでなく、環境保護の関心が高い層が担っている。
- ・また、CO₂削減等を目的とした通勤の相乗りサービスである「REZO PRO」の導入も予定しており、幅広い政策的背景から相乗りが導入されている。

※フランスでは、今後の交通政策の指針となるモビリティ法（loi d'orientation des mobilités）が2019年11月19日に可決された。①日常の輸送への投資の加速、②新たな技術の導入促進、③クリーンなモビリティへの移行の促進を法律の柱としている。通勤や地域コミュニティでの相乗り等の促進も明記されている。

✓ドライバーの負担に配慮

- ・ヒッチハイクの考え方をベースにしており、基本的にはドライバーの移動のついでに相乗りする仕組みである。
- ・高齢者向けの「REZO SENIORS」は、ドライバーは協力できる日を登録しておき、利用希望があれば、通知があり、ドライバーの都合も考慮して、調整できる。

✓住民への働きかけを重視

- ・仕組みの導入、乗車場の設置だけでは、住民からは利用されないため、利用促進が重要であり、個々の住民への働きかけも行っている。
- ・モワサックでの担当職員の研修内容でも、コミュニケーションや取組を活気づける活動（会議、イベント等）を重視している。

✓自治体が導入しやすい仕組み・支援体制を構築

- ・取組を開始後9年が経ち、知名度が高く、導入を希望する自治体の意向を受け、取組を支援している。
- ・REZO POUCE 協会では、自治体が自立して運営できるよう、自治体職員に対する研修の実施や取組段階に応じた支援ツールを準備している。
- ・また、REZO POUCE 協会は SCIC（社会的共通益協同組合）という形態の組織で、自治体が持続的に取り組みを実施できるよう、会費を押さえ、自治体の費用負担を軽減している。

BürgerBus (ドイツ、バーデン・ヴュルテンベルク州)

■取組の概要

○BürgerBus について

- ・ BürgerBus (市民バス) は、ドイツ国内の 350 地域で展開されている住民が運転手を務める交通サービスである。
- ・ BürgerBus には、明確な定義はないが、概ね右記の共通点がある。
- ・ 運行形態 (定時定路線型・デマンド型) や関係者の役割 (住民主導・行政主導) は取組によって異なる。

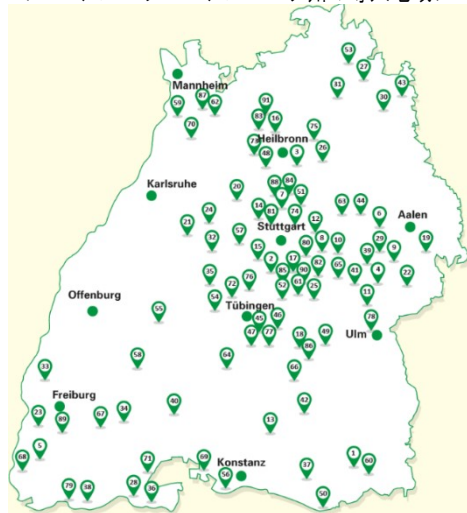
<BürgerBus の特徴>

- ・ 誰もが乗車可能な乗合型の交通サービス
- ・ 運転手はボランティア (無償)
- ・ コミュニティに近い単位で運行
- ・ 通常の運転免許証で運転可能な車両 (乗客 8 人以下)

○バーデン・ヴュルテンベルク州の導入状況

- ・ バーデン・ヴュルテンベルク州では、1986 年に Schlier で導入され、2019 年 11 月現在 91 地域で導入されている。
- ・ 州は、NVBW (下記参照) とともに、BürgerBus の導入支援を行っており、近年、支援体制が確立され、導入が加速している。(2015 年: 33→2017 年: 68→2019 年: 91)
 - 2014 年: NVBW にコンピテンスセンターが設立
 - 2015 年: 基本文書「BürgerBus とコミュニティトランスポート」
 - 2017 年: ガイドライン「BürgerBus の運行ーBürgerBus の実現に向けたステップ」

<バーデン・ヴュルテンベルク州の導入地域>



<ガイドライン>



ガイドラインの構成

- 1 はじめに
- 2 市民バスの役割
- 3 市民バスのルール
- 4 法的な基本モデル
- 5 計画
- 6 リソース
- 7 組織
- 8 その他
- 9 付録

○NVBW について

- ・ バーデン・ヴュルテンベルク州の交通事業者である。
- ・ 1995 年の国鉄再編により、州レベルへの地域鉄道サービスの権限が委譲され、設立された。
- ・ NVBW の中心的活动分野は、鉄道の運行であるが、活動範囲が広がり、公共交通機関、ウォーキング、サイクリングに関連するさまざまな分野で活動している。
- ・ BürgerBus については、バスよりも小さいサイズの交通手段を扱うコンピテンスセンターを中心に、支援を行っている。

○バーデン・ヴュルテンベルク州における BürgerBus のサービスモデル

1.BürgerBus

- 固定ルートのミニバスサービス
- 一般向け

2.Bürgeruffauto

- デマンド型のサービス
- 一般向け

3.Der soziale Bürgerfahrdienst

- 特定の目的、グループ（高齢者、障害者等）のためのサービス

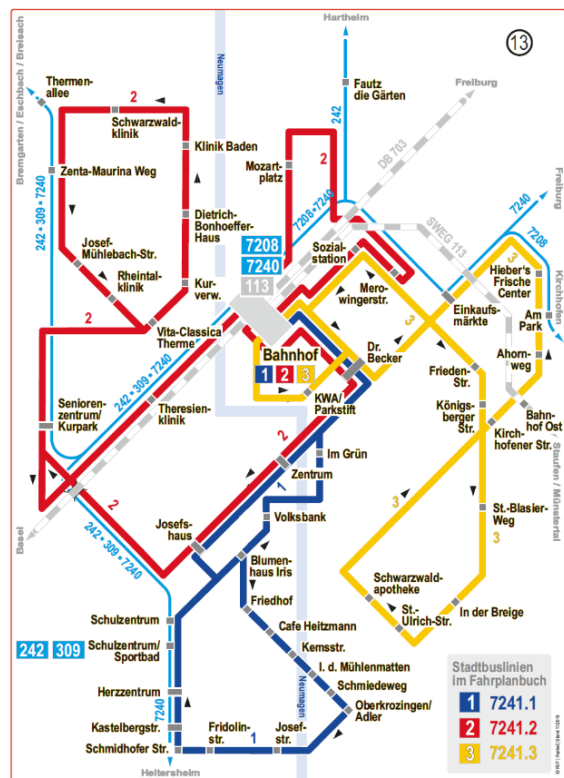
4.Pkw-Bürgerfahrdienst

- 自家用車を利用したサービス
- 近隣援助の範囲で行われる

○BürgerBus の事例

Bad Krozingen の例

- ・ Bad Krozingen は人口 1.8 万人の都市
- ・ BürgerBus Bad Krozingen e.V.により運行
(e.V. : eingetragener Verein、社団法人)
- ・ 2003 年 10 月法人設立、2004 年 7 月運行開始
- ・ 鉄道駅を中心に定時定路線型の循環バス 3 路線
- ・ 運行本数 (L1 : 11 本、L2 : 18 本、L3 : 10 本)
- ・ 1 乗車 1.40€(地域カード利用可、障害者は無料)
- ・ 2018 年 12 月現在、ドライバーは 48 人



Mögglingen の例

- ・ Mögglingen は人口 4 千人の都市
- ・ 1991 年に高齢者の生活などを支援するグループとして設立され、2004 年 10 月に輸送サービスを実施、2009 年に Förderverein-Miteinander leben e.V.として法人化
- ・ Mögglingen 内および半径約 15km 以内の市町村を運行区域とするデマンド型の輸送サービスを提供
- ・ 月曜日から金曜日の 8 時から 17 時
- ・ 月曜日から金曜日の 17~18 時に電話で予約



■担当者が強調する取組のポイント

✓地域の“主体性”や“繋がり”が成功のカギ

- ・市民バスは、実際に動かす人・組織が不可欠であり、地域からのニーズが必要（ボトムアップ）であり、州などが上からやりなさい（トップダウン）ではうまくいかない。
- ・市民が自治体等のサポートを受けて、市民のリソースで実施可能な規模（路線延長、利用者数）のプロジェクトが成功する傾向にある。
- ・地方では、人と人の繋がり、土地に根差した生活、相互に助け合う気持ちが強く残っており、地方部で成功事例が多い要因と考えられる。

✓個々の負担を軽減し、幅広い世代がドライバーとして参加

- ・ドライバーは、リタイア世代だけでなく、現役世代も多い。
- ・ドライバーの一番モチベーションは「社会的な関心」である。社会に何かを返したい、社会貢献したいといった意識が大きい。
- ・週2回の運転という水準は、ドライバーの方にとっては「名誉職」であり、負担にならず、気軽に参加できる水準と考えている。
- ・ドライバーの後継者の確保は必要であり、自治体レベルで広報等を行って対応している。

✓既存公共交通を補完する交通手段として位置づけ

- ・市民バスは、サービスの水準や運行地域などで他の交通機関とは競合しないように配慮され、鉄道、バス等の既存の公共交通を補完するサービスとして、位置付けられている。
- ・他州でのアンケート調査によると、市民バスの代替手段は「親族・隣人の送迎」又は「移動しない」が多く、タクシーとは競合していない。

✓地域主体の取組をノウハウ・資金の面からサポート

- ・NVBWのコンピテンス・センターは、自治体・市民からのニーズに応じて情報提供、コンサルティング、サポートを行えるように設立された。
- ・ガイドライン・フライヤーの作成、イベント、1日セミナー等のいろいろな手法により、市民バスの普及を図っている。
- ・様々な主体、目的、用途の補助金・助成金の活用が可能であり、資金調達のコンサルティングもコンピテンス・センターの役割の1つである。

✓制度も地域主体の取組を後押し

- ・ボランティアによる輸送（無償のドライバーで、8人までの車両）は、ドイツの旅客運送法で例外として認めており、時刻表通りの運行、財務面での安定性等の義務を満たさなくてもよい。