

先月当財団では、フランスの交通分野における脱炭素への取り組みをテーマに現地取材を行いました。

同国で電動車両の普及、自転車の利用拡大と共に推進されているのが、クルマの“相乗り”です。

“相乗り”と似た言葉に、“ライドシェア”があります。

“ライドシェア”は、一般ドライバーが自分のクルマを使って、専用アプリを通じサービス利用者（同乗者）の希望の場所まで運ぶ意味で使われています。

日本でも昨今のタクシーのドライバー不足問題で、注目されているサービスです。

一方“相乗り”は、一般ドライバーが自身の目的地まで行くあたり、他者を同乗させるものです。

専用アプリを通じ、同じ目的地まで、或いは同じ経路を移動するサービス利用者をマッチングさせる仕組みです。

同国の輸送部門で排出される二酸化炭素の内 50%は、自家用車が原因となっています。一日あたり 1 億回のクルマ移動があり、その内 75%がドライバーひとりで運転しているとのこと。

通勤・通学など定期的で決まったルートの移動に、この“相乗り”を活用し、交通量を低減しようとするものです。

現在の“相乗り”利用は、クルマ利用全体の 1%程度の 90 万回/日ですが、これを 300 万回/日に増やすことを目標とし、利用促進に向けた各施策が展開されています。

フランスの法律では、この仕組みで一般ドライバーが他者を搬送することが認められていますが、これによる収入は職業に相当しないよう低く抑えられています。

この仕組みのプラットフォーム事業者 Karos 社に登録しているドライバーの平均収入は、月額 87 ユーロ（約 14 千円）と、ほぼボランティア活動と言えます。

ちなみに当サービス利用者の支払額は、無料から数百円程度です（利用距離、各自治体による支援額等により異なります）。

日本では今、政府・当局が上述のドライバー不足問題の対策を講じようとしています。

一部地域・ケースを除き禁止されている“ライドシェア”だけでなく、このような仕組みも旭上に載せてもよいのではないのでしょうか。

尚、今回一部紹介した“相乗り”に関する取り組みなど、フランスでの調査結果の詳細について動画にまとめて後日公開する予定です。

---

日本自動車教育振興財団 メルマガ事務局

【読者の皆さまへ】

私どもは、先生方や高校生の皆さんにより有益なご支援を提供してまいりたいと考えております。

つきましては、当財団の事業やご支援メニューについて、ご意見やご要望等をお寄せください（以下のいずれかの方法にてお願いします）。

1. 当メルマガに返信
2. SNS でのコメント、返信

X（旧ツイッター） <https://twitter.com/jidousyakyoku>

フェイスブック

<https://www.facebook.com/jaef2019/>