

被災地、石巻で生まれた 『コミュニティ・カーシェアリング』

吉澤武彦*

東日本大震災で最大規模の被害を受けた宮城県石巻市で、全国から寄付された車を活用して、利用者自身が運営管理を行う『コミュニティ・カーシェアリング』が行われている。石巻の取り組みの経緯・概要・効果・課題等について現場で推進する筆者の立場から紹介する。

‘Community Car Sharing’ Born in Ishinomaki, the Disaster Area from the Great East Japan Earthquake

Takehiko YOSHIZAWA*

The city of Ishinomaki in Miyagi prefecture suffered the most extensive damage from the Great East Japan Earthquake. We have been supporting the municipality through car sharing, which is operated by users themselves with cars donated from across Japan. We call this “Community Car Sharing.” In this article, I would like to introduce the circumstances, scope, effects and challenges of our project in Ishinomaki, from the viewpoint of a leader at the site.

1. はじめに

6万台。東日本大震災で自治体としては最大規模の被害を受けた宮城県石巻市で、被災したといわれている車の台数である。その結果、車が圧倒的に足りなかった石巻に全国からたくさんの車が寄付として届けられた。筆者らはそうした車を活用して、利用者自身が運営管理を行うカーシェアリングによるサポートを始め、今もなお続けている。筆者らのカーシェアリングは地域の活動として展開していることから、国内外で展開されているカーシェアリング型レンタカーと区別して『コミュニティ・カーシェアリング』と呼んでいる。本稿では、石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』を現場で推進する筆者の立場から、その取り組みの経緯・概要・効果・課題を紹介する。筆者自身は学術的な執筆に関する経

験が乏しく、また、あくまで現場での実体験を基にした報告である。そのため、表現が適切ではない部分があること、参考文献が少ないこと、データに基づいた分析が少ないことをあらかじめご容赦願いたい。

2. 経緯

「仮設住宅でカーシェアリングをやってみたらどうや？」

東日本大震災が起こった翌月の2011年4月、阪神・淡路大震災の支援団体「神戸元気村」の元代表、故山田和尚氏からの提案を受け、この活動は始まった。筆者は『会社四季報』を片手に東証1部上場企業に車の協賛の依頼に回ることから動き始めた。何の実績もなく、かつペーパードライバーで車についてはまったくの素人だった筆者は車両の確保等の準備に時間がかかった。そして3カ月後の7月に法人化(一般社団法人)し、ようやく最初の車を石巻市内の仮設住宅である仮設^{まんごくやうら}方石浦浦地に届け、テスト的に導入を開始することができた。その後、自治体、宮城

*一般社団法人日本カーシェアリング協会代表理事
Representative Director, Japan Car Sharing Association
原稿受付日 2017年2月8日
掲載決定日 2017年3月14日

運輸支局、宮城県警等と協議を行い、テスト導入からさらに3カ月後の10月に車庫証明が仮設住宅敷地内に発行され、公式に仮設住宅でのカーシェアリングが始まった。被災者は当時、車が不足している状況にありながらも、車を共同で利用することについて、さまざまな不安が頭をよぎったようで、消極的な人も多かった。しかし、数カ所で導入が進むにつれて口コミで広がっていき、車の供給が追いつかないほど、要請されるようになった。そんな中、IDOM(旧ガリバーインターナショナル)から、31台の車の提供を受け、活動に拍車がかかった。

こうして活動が進む中で、筆者らがカーシェアリングを導入した仮設住宅で、利用者が中心となって生まれたコミュニティが自治会を形成する事例が現れた。石巻の特に市街地に関しては、仮設住宅の入居が抽選で決められていた。そのため、見ず知らずの人々がさまざまな地域から集まっていたこともあり、仮設住宅内でのコミュニティづくりが大きな課題であった。しかし、震災前まで地域の役員をしていた人々も被災したため、自分の生活で手いっぱいである他の人の面倒を見る余裕がなく、自治会の役員を引き受けられなかった。そのため、仮設住宅の自治会づくりは非常に苦戦していた。

そんな中、移動の不便を補いながら、極めてスムーズにコミュニティをつくっていった取り組みについて、石巻市側が移動支援とコミュニティ形成支援の観点においてその必要性を理解し、2012年2月に「カーシェアリング・コミュニティ・サポートセンター」を設置し、その委託を筆者らが受けることになった。これにより、被災者支援のための行政サービスの一環としてカーシェアリングによるサポートが行われることになった。

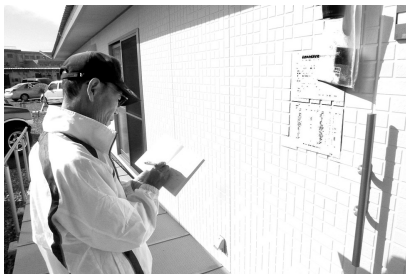


Fig. 1 集会所についたカレンダーに予約を書き込む様子

3. 石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』の仕組み

石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』とは具体的にどのようなものであるのか、その仕組みについて紹介する。

3-1 ルールを決めてオリジナルに

『コミュニティ・カーシェアリング』は、利用者がグループを結成し、そのグループに筆者らが車を貸し出し、運営のためのルール(予約、鍵の管理、お金の積み立て等)を自分たちで決めて活用するといった極めてシンプルな仕組みである。

ポイントは、「自分たちでルールを決める」という点である。例えば、予約の仕方一つにおいても、集会所に設置したカレンダーに書き込んでいくケースもあれば(Fig. 1)、予約担当者が一元管理し、利用者がその都度担当者に確認するケースもある。燃料代も、ガソリンスタンドが近いところは満タン返しとしているケースもあれば、気付いた人が給油して後日精算するケースもあった。

実際には、それぞれのルールがスマートではない場合もある。しかし、筆者らは一通りのガイダンスを伝えた後は、求められればアドバイスをするが、あえて内容にはあまり口を挟まないようにしている。この自分たちで決めて修正していくという行為が、その地域にぴったり合ったオリジナルな仕組みをつくると同時に、活動自体に愛着と成長の喜びを持つことにつながるのである。

3-2 変化する仕組み

後述する産官学民連携で取り組んでいる検討委員会での協議などを通して、筆者らは、基本的な方針は崩さないまま持続可能な形を目指して少しずつ形を整えていった(Fig. 2)。現在では、グループごと



Fig. 2 『コミュニティ・カーシェアリング』の仕組み

に会則を定め、数カ月に1度精算を行い、うまく運営できているグループでは、会を運営する役員（代表・会計等）に手当も支給している。また、車両維持費においても、仮設住宅で始めた当初は、保険料は筆者らが集めた寄付で賄い、その他の経費実費（燃料代・修理代・車検代・自動車税等）を負担するようにしていた。その後、2013年度から保険料も負担するようになった。今は、導入開始から1カ月目までは無料、2カ月目から6カ月目までは経費実費、7カ月目以降はレンタカー代、といったように自立的な運営に向けて経費負担をステップアップしていく方式にしている。

3-3 車の活用

『コミュニティ・カーシェアリング』の車は、主に次の五つに活用されている。

1) 個人での利用

車を持っていない人、足りていない世帯が個人的な用足しとして活用する一般的なカーシェアリングの使い方。

2) 乗り合い

買い物やイベントへの参加等、友人や知人と一緒に出掛ける使い方。複数人で使用することで一人当たりの負担が小さくて済む。

3) 旅行

グループで企画した旅行での使用。大人数で行く場合は、大型の車を無料で貸し出すようにしている。参加費を徴収し、グループの運営経費に充てることで定期的な収入源としている場合が多い。

4) 防災訓練

電気自動車での利用の場合、非常用の電源として活用するための訓練を防災訓練で実施している。花見等のイベントへ出掛けるような場合にも、車の電気でお湯を沸かしてお茶を入れるなど、普段から電気自動車を電源として使うことに慣れる機会を設けている。

5) 外出支援活動

共同で車を活用する人たちがルール作りなどの話し合いを行っているときに「あそこのおばあさんが病院までのタクシー代の負担で生活が大変らしいよ」といった話題から、高齢者の外出支援活動が自然発生的に生まれるケースがある。仮設住宅は不便な場所に建設された場合も多く、石巻ではこの外出支援活動が高齢者の足として非常に重宝された。

震災から6年が経とうとしている今、必要な人は車を買戻し、車の不足はほとんど感じられない状

態にあるが、移動に困っている高齢者が依然として多いため、外出支援活動は以前にも増して期待を寄せられている。石巻市が2016年3月に策定した「石巻市総合交通戦略」の中で、この取り組みを背景に「運行形態にとらわれない住民が主体となった交通ネットワーク確保について検討を行う」と明言している。これからの町づくりを考えていく上で、公共交通機関を補うものとして大きな可能性を秘めている。

ただし、この仕組みの中で注意が必要なことが2点ある。1点目は、ボランティアドライバーの負担への配慮である。あくまでボランティアな活動なので、利用者側がそれを理解して、ドライバーに用事があるとき等は断れるような雰囲気やルールづくりが必要である。

2点目は、道路運送法を順守するという点である。道路運送法では、送迎の対価として金銭のやりとりが発生することは、いわゆる「白タク行為」として禁じられている。筆者らは東北運輸局と集中的な協議を行い、次のように仕組みを整理した。

- ①外出支援を行うドライバーは送迎の対価を受け取らない。
- ②経費は実費のみを会員同士で分担する仕組みとする。
- ③送迎行為に特化せずに、地域づくりを目的とした幅広い活動を行う。

外出支援が行われる際、利用者これらの点をきちんと説明し、法にのっとった形で取り組みが行われていくための監督役を担うことも筆者らの役割の一つである。

4. 『コミュニティ・カーシェアリング』の利用者の状況

2017年2月時点において『コミュニティ・カーシェアリング』として取り組みを進めているのは、石巻市内7カ所（8台活用）で、約90人が利用している。仮設住宅1カ所、復興公営住宅3カ所、町内会管理1カ所、離島1カ所、その他1カ所となっている。利用者は60歳以上の人が中心となっている。

震災後の車が不足していた時期、多い時は30～40カ所で実施していたこともあった。ただ、利用者が車を購入したり、引っ越したり等の理由により、車の不足を補うだけのカーシェアリングは役割を終えていった。一方、外出支援や旅行をはじめとするさまざまな活動をコミュニティとして実施していた

グループはその役割や存在感を増していき、現在も残っているのはそういうグループになる。筆者らが今進めている『コミュニティ・カーシェアリング』は災害支援としてではなく、石巻でこれまで培ったノウハウを整理して、平時に継続的に発展させていくものとして、産官学民連携の下、復興公営住宅を中心に導入を進めているのである。

なお、筆者らは現在約120台の車を活用している。現場でさまざまな車に関する相談に対応していくうちに、多岐にわたる貸し方をするようになった。個人の生活困窮者への貸し出し、支援団体やNPO（民間非営利団体）への貸し出し、昨年熊本地震や台風10号被害のような石巻以外の被災地へ急場をしのぐための臨時車両としての貸し出し等である。ただ、本稿のテーマは筆者らが中心に据えて取り組んでいる『コミュニティ・カーシェアリング』であり、他の活用に関して本稿では割愛する。

5. サポーターの役割

『コミュニティ・カーシェアリング』を石巻で実施するために筆者らが担っている役割について、石巻市から委託を受けている「カーシェアリング・コミュニティ・サポートセンター」で、筆者らのスタッフがサポーターとして実施している業務を中心に紹介する。

5-1 車集め

カーシェアリングで活用する車両をホームページ、SNS、チラシ、報道等で呼び掛け、集める。石巻市では行政サービスとして実施しているため、市報でも車両提供の呼び掛けを行っている。

5-2 導入サポート

自治体・社会福祉協議会・行政区等へのあいさつとヒアリング調査を行った上で導入候補地域へのアンケート調査を実施する。ニーズを確認した後に中心のある人を集め、説明会を開催する。他の地域での事例を紹介しながら『コミュニティ・カーシェアリング』について詳しく説明し、経済的・リスクの伴わないお試してから導入を始めていく。

5-3 運営サポート

利用者への個別のインタビューを通して、ルールや雰囲気の問題がないか確認し、利用者が集まる機会に細かい修正や調整の提案などを行う。また、旅行企画や精算の際の資料作りのフォローを行ったり、活用頻度を高めるための方法を利用者と共に考えたりしながら、自立的に運営できるような体制づくり

を二人三脚で行っていく。

運営をサポートしていきながら、利用者のコミュニティを育むサポートを行うが、その際に筆者らが最も大事にしているのは、そのグループの中心を担う人の「人柄」だ。「人柄」のいい人に「動き」が加わるとたちまちコミュニティが生まれていくのである。そのポイントだけを押さえながら、後は裏方に回って利用者に伸び伸びと活動してもらう。

5-4 さまざまな連携（タイアップ）のコーディネート

より大きな貢献をするために、地域でのさまざまな連携（タイアップ）を実施している。主だったものを以下に紹介する。

1) 学生整備プロジェクト

地元の石巻専修大学理工学部機械工学科自動車工学コースの学生たちが、毎年春と秋にタイヤ、オイル、ワイパー等の交換を授業の一環で取り組んでいる（Fig. 3）。各用品はメーカーの協賛である。また、日ごろ協力している自動車メーカーや用品メーカーに石巻専修大学を訪れてもらい、時には講義をする等の交流の機会をつくっている。そして、今年からはさらに6カ月点検と12カ月点検等の法定定期点検にも協力してもらうことになっている。石巻専修大学は、学生たちの実践の場と大学の地元貢献の一環としてこの連携プロジェクトに参画している。

2) 石巻エコEVカーシェアリング検討委員会

2014年5月、三菱自動車工業からの電気自動車寄贈セレモニーの際、出席した亀山絨市長に「復興公営住宅に設置される太陽光パネルで発電した電気を使い電気自動車カーシェアリングを実施してはどうか」と相談したことから始まり、後日協力を依頼する要望書を提出し、具体的に推進するための「石巻エコEVカーシェアリング検討委員会」（以下、「検討委員会」とする）が11月に結成された。



Fig. 3 石巻専修大学の学生たちによる整備風景

石巻市の関係課、地元の大学、電機メーカー、コンサルタント、仮設住宅の自治連合組織といった産官学民連携のメンバーで構成され、3カ月に1回定例会議が行われた。この検討委員会では石巻で電気自動車を活用した『コミュニティ・カーシェアリング』を復興公営住宅に実験的に導入し、その効果の検証と、石巻で継続的にこの取り組みを推進するためのモデル構築に向けて協議と検討を行うことを目的としている。

定例会議では筆者らが現場の状況を伝え、その上でさまざまな立場から意見を出し、それを現場に反映させながら、時には専門家や公的機関へのインタビューを行い、モデル化を進めていった。2015年度に1年間かけて整理を行い、漫画で構成した「実践ガイドブック」¹⁾にまとめ上げた。

検討委員会では、2015年度に『コミュニティ・カーシェアリング』について実施したアンケート調査(Fig. 4)などで一定の効果が確認され、基本となるモデル構築についても整理ができたため、石巻市内約10の地域への導入を目指し協議や連携を続けている。また、検討委員会から派生する研究会(公共交通機関との連携模索等)も生まれ、新たな展開を見せている。

3) 地域連携

筆者らが『コミュニティ・カーシェアリング』を導入する際、自治体の地域コミュニティ担当課、社会福祉協議会の地域担当者などから事前に対象地域に関する情報を集め、その上で、行政区の区長やキーマンへ事前に話を通した上で導入を進めていく。

また、筆者らは地域の生活困窮者支援を行う団体が集まる会にもメンバー登録しており、車や移動に関する相談は筆者らが引き受け、それ以外の福祉課題を抱えている人と出会った場合はそうした連携組織に対応を依頼する。地域サポート全体の一部として、筆者らの活動が最大限の効果を生み出せるように、常にこうした連携を行っている。

6. 『コミュニティ・カーシェアリング』の効果

『コミュニティ・カーシェアリング』の効果は多岐にわたる。それは外出支援や旅行や防災訓練などさまざまな活動がその中に含まれるためと推察されるが、『コミュニティ・カーシェアリング』を導入して8カ月後の復興公営住宅で行ったアンケート結果(約150世帯中68世帯が回答)を交えながら代表的なものをいくつか紹介する(Fig. 4)。

6-1 移動困難の改善

震災から6年を迎えようとしている今、多くの人々は車を買戻し、車の不足はほぼ解消された状況にある。ただ、さまざまな事情で節約が必要な人やそもそも車の使用頻度の少ない人等は車を持たずカーシェアリングを利用している。しかし、本当に移動に困っているのは、車を運転できない一人暮らしの高齢者である。『コミュニティ・カーシェアリング』は近所の有志がそういった人の運転代行を行うため、引きこもりがちになる高齢者が外に出る機会をつくる。

また交通費に要していた経費を節約することができるため、年金生活を安心して過ごせるようになる。アンケートでは、利用者の86%が「移動困難が改善した」、64%が「外出頻度が増えた」と回答している。

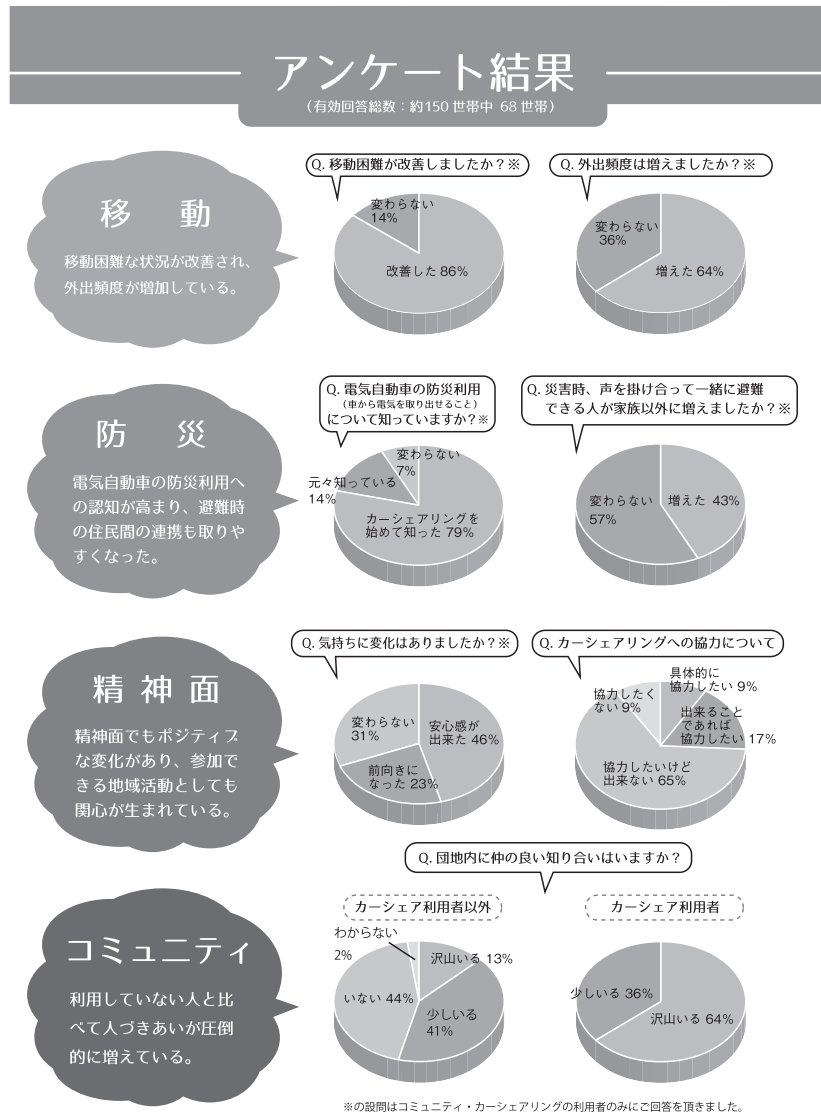
6-2 見守り効果

外出支援の行き先で最も多いのは病院である。すると、近所のボランティアドライバーが高齢者を送っているうちに、その人がどこの病院に何の治療で通っているか等の情報が自然と得られ、気が付けば健康状態をある程度把握できるようになる。また、車の中ではさまざまな会話がなされ、日ごろ抱えている不安も当然話に出るために、気が付けばドライバーが最も身近な相談相手になっている。

実際にあった例を二つ紹介する。一つは、体調が急変したおばあさんが、いつも送り迎えしてくれているドライバーにまず連絡し、ドライバーが救急車を呼んだことで事なきを得たケースがあった。もう一つは、高齢者から外出支援を頼まれていたドライバーが約束の時間に自宅に迎えに行ったときに、体調が急変していることを発見し、救急車を呼んで一命を取り留めたケースで、このケースは私の知る限り2件あった。

6-3 運転に不安のある高齢者が無理に運転しなくてよくなる

カーシェアリングを導入する前に復興公営住宅にアンケート調査に行くと、車を持っていてカーシェアリングを利用する必要がない人であっても「ぜひ導入してほしい」と言われることがよくある。特に高齢のドライバーである。それは、今は大丈夫だが、間もなく自分もお世話になるので、こういうシステムが地域にあると安心だというのだ。実際、外出支援を受けている人の中には、免許を持っている人もいる。ただ、高齢なので、車での移動が必要な場合は、カーシェアリングを利用し、自分では極力運転



※の設問はコミュニティ・カーシェアリングの利用者のみにご回答頂きました。

Fig. 4 アンケート結果 (『コミュニティ・カーシェアリング』実践ガイドブック)¹⁾ p.29)

しないようにしているという。今、高齢者の事故が問題になっているのは、車を運転しないと生活できない地域的な実情があることも大きな理由の一つであり、筆者らの取り組みは、その実情を少し緩和するのに寄与しているといえる。

6-4 生きがいがづくり

この点に関しては、さまざまな側面で、効果が現場で確認されている。車がない、車を運転できない人が行くことを諦めていた所に行けるということがその人にとってとても大きな価値がある。また、定期的に旅行に行くグループでは、利用者らがその旅行を心待ちにしている、人生に喜びの彩りを添える

ものになっていることは間違いがない。アンケートでは「気持ちに変化はありましたか？」という設問に対して、利用者の23%が「前向きになった」と回答している点が、その表れだと思われる。

しかし、面白いのは、車で個人的な用を足したり、外出支援を受けている高齢者の人々だけでなく、ボランティアドライバーとして活動する人々にとっても良い効果が生まれているということである。例えば、たまたまカーシェアリングの車を使い始めたことをきっかけに外出支援の活動を始め、それがその人のライフワークようになっていくことで、次第に地域の中での存在感が高まっていくのである。震

災前まで近所付き合いがあまり得意ではなかったり、町内会の役員などやったことのなかったボランティアドライバーの人が、気が付けば自治会長に選ばれていたというケースがこれまでに3例あった。

外出支援活動を行う人々は仕事を引退したばかりの60代の人々が最も多く、震災前は日中からお酒を飲んだり、遊技場等に繰り出したりなどの生活をしてきた人もいて、当時の区長が今のとあるボランティアドライバーの人の立ち居振る舞いを見て、「あいつは、まるっきり変わった」と言って驚いていた。

筆者らはカーシェアリングを導入する前にその地域でアンケート調査を行うが、100世帯くらいを調査すると必ず2、3人くらいは協力してもよいという人が現れる。車での送り迎えという行為自体が、社会的でない人にとっても参加しやすい社会参加の方法であり、それがボランティアドライバーの人々の生活の質を高めたり、地域の中の人材発掘に資する活動になっている。地域の主役が生まれていく現場に立ち会えることこそ、筆者らにとって、この活動の最も大きな喜びの一つでもある。

6-5 コミュニティ活性化

車の中で会話したり、旅行に一緒に行ったり、ルール決めや精算のために集まったりしていくうちに利用者同士の関係が生まれてくる。この取り組みの最も大きな効果は、ずばり「コミュニティ活性化」であり、この効果がこの活動の中心にあり、それ以外の効果を副次的に生み出していると言っても過言ではない。アンケートでは「団地内に仲の良い知り合いはいますか?」という問いに対して、カーシェアリングを利用していない人は「いない」が4割を超えているのに対して、カーシェアリングを利用している人は「いない」が0人で、逆に「たくさんいる」と回答した人が6割を超えていた。カーシェアリングの利用者には、外出支援を受けている高齢者も多い。つまり、近隣のサポートが必要な人々が、入居後1年に満たない復興公営住宅でカーシェアリングという活動を通して友達に囲まれた生活をしているということである。

6-6 防災機能強化

災害時に具体的に命を助ける最も大きな力となるのは、地域コミュニティの助け合いの力である。先述のコミュニティ活性化に関係してくるが、アンケートでは「災害時、声を掛け合って一緒に避難できる人が家族以外に増えましたか?」という設問に対し、「増えた」という回答が43%あった。

また、電気自動車をカーシェアリングに活用している場合、車から電気を取り出す機能を積極的に活用するように筆者らは促している。震災後、石巻では電気のない不便な生活を長期にわたり経験している。そんな中、非常時に蓄電池として電気を供給できる電気自動車は特別な安心感を石巻の人々にもたらした。

石巻市が毎年実施している総合防災訓練では、各地域で車から電気を取り出す訓練を行っているが*1、それ以外の場面、例えば花見に行ったときにお湯を沸かすことや、地域の夏祭りの照明用の電源で活用するといったことにも使っている。日常の中で使用することでいざというときにスムーズに防災利用できるようになるのである。アンケートでは「電気自動車の防災利用について知っていますか?」という質問に対して、「カーシェアリングを始めて知った」という回答が79%にも上り、この取り組みを通して、地域の防災機能は強化されているといえる。

7. 『コミュニティ・カーシェアリング』の課題

『コミュニティ・カーシェアリング』は、さまざまな素晴らしい効果がある一方、まだまだ課題の多い仕組みであると筆者らは考えている。筆者らが向き合っている課題を紹介する。

7-1 協力者の負担

この取り組みのミソは、利用者が自ら運営することである。しかし言い換えれば、利用者がそれぞれ負荷を引き受けるということになる。特に、利用者グループの代表者や会計担当者、ボランティアドライバーを引き受ける人々の負担は大きい。利用者として便益を享受しながらも、この活動に意義を見だし、負担を引き受けてくれる人と出会えるかどうか最大の課題である。このような協力者と出会うために、筆者らは、導入候補の地域で事前に対面式のアンケート調査や、説明会を行い、「この人は」と思う人がいたら、きっちり背中を押すようにしている。しかし、やはり協力者と出会えない現場もあり、そういうところでは実施を断念している。

筆者らは、最初はできるだけ負担のかからないように利用者グループの事務局的な役割を果たしながら活動の流れをつくっていき、流れができてきたら少しずつ役割を引き継いでいくようにしている。また、活発に活用が進むようになれば、会則で役職手

*1 2016年10月に行われた防災訓練では市内16カ所の地域で、電気自動車からの給電訓練が行われた。

当を定め、運営側の人々に支給するように提案し、できる限り活動が継続できるような調整も行う。

7-2 人間関係の不安定さ

この取り組みの中心にあるのは「人間関係」である。この人間関係を育むことがこの取り組みの最も大きな効果である一方、人間関係の持つ不安定さが常に付きまとう取り組みでもある。分かりやすい一言で言うと「あの人嫌い」のリスクである。これが生まれると、本来生み出せる可能性が著しくそがれて、場合によってはそこで活動が終わる場合も出てくる。筆者らは、それをできる限り未然に防ぐために、利用者に個別にインタビューを行い、本音を聞き出し、不満が募る前にできるだけ解消されるように努めている。

例えば、車を利用したいときに事前予約をせず当日の朝早くに連絡する人がいるとすると、時間を定めて予約の連絡は前日までにを行うといったルールを提案したり、外出支援の場合は、ボランティアドライバーと利用者の相性を確認しながら担当を定めるような提案をしたりする。それぞれが直接言いづらいことを筆者らが第三者としてしれっと提案し、全体が調和するような形へ促すようにしている。実際、人間関係が原因で活動を終えた事例はほとんどなく、きっちりサポートさえ行えばある程度は未然に防ぐことができると考えている。

7-3 法的位置づけの明確化

後述する『『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム in 石巻』で政策研究大学院大学の家田仁教授から私たちの取り組みについて次のような分析があり、一定の評価の上で課題を明確にされた。

「利用者がこの活動でメリットを享受できるのは、この仕組みが軽装備（コストをかけない気軽さ）であることにある。例えば、一般的に交通事業者は厳しい基準で安全性の確保と責任を引き受ける重装備が強いられているためにコストがかかってしまう。言い換えれば安全管理と責任を住民同士で負担し合い軽装備のまま進めることが仕組みとしての持ち味である。しかし、今のままでは法的な位置づけがあまりないので、安全性の担保という点では、やはり不安要素が高い。何か起こってからだと全部潰されてしまう。そのために法的な位置づけをきっちり作らなければならないだろう。」

この仕組みを導入している地域では、移動に問題を抱える高齢者にとっては欠かせない活動となっており、これからの高齢化社会にとって大きな役割を

果たす可能性がある」と筆者は考えている。筆者らは事故を未然に防ぐためにボランティアドライバーの健康状態に関するヒアリングを必ず活動前に行うようにしており、幸いなことに今のところ大きな事故は発生していない。しかし、この活動を社会の仕組みの一つとして定着させていくためには、安全確保のためのより明確な基準作りや家田教授から指摘を受けた法的位置づけの確保が不可欠であろう。今後そのための働きかけをさまざまな協力を仰ぎながら行っていきたい。

7-4 自立

これまで述べてきたことである程度明らかになったと思うが、この取り組みを行う上で、筆者らサポーターの果たす役割は大きい。言い換えると、サポートが必要な取り組みであるといえる。サポートが必要な状態から運営的な自立と経済的な自立を実現することが、この取り組みの最大の課題である。

一方、サポートする筆者ら自身にとっても経済的な自立が課題である。筆者らは石巻市からの事業委託や助成金等で活動の財源の多くを得ている。これは東日本大震災に対する復興予算や寄付が財源となっており、あと1～2年程度で終了する予定のものである。ただ、丁寧さや人手を要する活動であるが故に、一定の人件費が事務局に必要なようになってくる。お試し運行の期間等はこちらで車両の経費を負担するため、そうした費用も必要となる。この対策として、3年前から収益事業としてのレンタカー事業を開始し、さらに昨年末からリース事業と保険事業も開始した。また、先述の石巻専修大学とのプロジェクトで年2回のタイヤ交換だけでなく、車両の定期点検等も今年から協力してもらえるようになり、点検に係る経費を削減できるようになった。

収益事業をしっかりと立てて、さまざまな協力と創意工夫の下、節約を行い、筆者ら自身の自立化をしっかりと実現し、持続可能でかつ他の地域で転用可能な体制を築いていきたい。

8. 海外の『コミュニティ・カーシェアリング』

2016年2月にオーストリアのウィーン工科大学交通学研究所の柴山多佳児氏より調査依頼のメールが届いた。柴山氏が以前、世界的に見てもまれなケースとしてコミュニティ運営型のカーシェアリングの事例ということで同国のCARUSO Carsharing 協同組合（以下、「CARUSO」という）の調査を行っており²⁾、そことの比較を行いたいとのことだった。

そして、何より面白いのが、柴山氏が石巻出身の研究者だったことだ。3月と4月に石巻を訪れてのヒアリング調査が行われ、筆者らも6月にCARUSOの視察に行くことになった。

CARUSOはブレゲンツ市と同市が位置するフォアアールベルク州という地域を中心にコミュニティ運営型のカーシェアリングを推進する事業者であるが、筆者らとの大きな違いは、車を所有しておらず、カーシェアリングを行うITシステムを提供しているという点だ。予約システムとGPSを搭載した車載システムを利用して車の使用状況を利用者ごとに整理し、費用負担を明確にすることで、カーシェアリングを行いやすくしている。つまり、利用者がカレンダーに記入しながら予約し、運転する毎に運転日誌をつけているところを、見事にICTを活用したシステムにしているのだ。

システムの違いに表れているように、利用者層も異なっている。筆者らの利用者は先に述べたように高齢者が大半を占める。一方、CARUSOユーザーは、調査によると30～50代の割合が高く、利用者の教育水準もオーストリア平均より高い傾向にあるとの結果が出ている。CARUSOでは先進技術やソーシャルビジネスに関心の高い利用者がインターネットやスマートフォンを活用しながら、環境に優しく合理的な新しいライフスタイルをけん引しているようなイメージである。

また、自治体の環境意識も高い。筆者が訪れた自治体は人口2,000人程度の小さな村であったが、「2025年までに、現状の1世帯に2台以上の自動車がある状況から脱して1世帯に1台の車を目指し、『2台目の車』の役割はカーシェアリングが担うようにする」という計画を掲げ、その実現のためにCARUSOを力強くバックアップしていた。CARUSOの毎月の使用料10ユーロ(1,200円程度)を自治体が1年間負担したり、市報や公共交通機関の広告でCARUSOのPRを行っていた。州全体の公共交通機関の調整や管理を行っている運輸連合という組織も、そうした自治体が支援を行うための財政的なバックアップとCARUSO自体にも直接出資を行っていた。

オーストリアで学んだことを石巻に生かすために、復興庁の協力の下(地域自立支援事業)、CARUSO創業者のクリスティアン・シュテーター＝フォンメッツ氏やウィーン工科大学の柴山氏を招き、「第1回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム in 石巻」を石巻市役所内にて2016年10月に開

催した。ここで石巻とオーストリアの事例を紹介し、先述の家田教授をはじめとする専門家に分析を行ってもらい、その実情と可能性と課題について大いに意見交換を行った。シンポジウムの中で、CARUSOとの継続した連携と『コミュニティ・カーシェアリング』のコンセプトの普及を目指し、「コミュニティ・カーシェアリング・ネットワーク」の設立調印式を行った。

シンポジウム終了後、シュテーター＝フォンメッツ氏や柴山氏の協力の下、ベルギーやドイツでも同様のコンセプトを持つ取り組みが行われているといった情報を得られ、2017年10月にドイツで第2回シンポジウムを開催する計画も具体的に進み始めている。カーシェアリングの本場である欧州でネットワークを構築しながら、石巻の実践事例を発表し、世界に還元する機会をしっかりとつくりたい。

9. これから

筆者らは、震災で最大規模の被害を受けた石巻で、国内外から集まるたくさんの心のこもった支援のもと、活動を積み重ねることができた。筆者らが目指すのは石巻にしっかりとした一つの『ひな型』をつくることである。そして、これまで支援を受けた地域へ恩返し of 気持ちを込めて、貢献していくことこそ『復興』だと考えている。本稿で述べたように、まだまだ課題はあるが、夢を描きながら、石巻で一歩ずつ歩みを進めていきたい。

参考文献

- 1) 石巻エコEVカーシェアリング検討委員会「コミュニティ・カーシェアリング実践ガイドブック『よし、やってみよう!』」2016年
(日本カーシェアリング協会ホームページ)
▶<http://www.japan-csa.org/>よりダウンロード可)
- 2) Shibayama, T., Lemmerer, H., Winder, M., Pfaffenbichler, P.: "Cooperative car sharing in small cities and scarcely populated rural area - an experiment in Austria"; 13th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport (Thredbo13), St Anne's College, University of Oxford; 15-19 Sep. 2013; in: "Manuscripts: Workshop 7 - Innovative Finance for Innovative Public Transport", pp.185-198, 2013