「 コミュニテイ・カーシェアリング 」

コンセプトブック

「コミュニテイ・カーシェアリング」シンポジウム実行委員会

人と地域を元気にする『コミュニティ・カーシェアリング』がもたらすものとは？

カーシェアリング。この言葉も、「コミュニティ」がつくと、だいぶ意味合いが変わります。

『コミュニティ・カーシェアリング』は、事業者が行う一般的なカーシェアリングとは異なり、地域の人々が自分達で主体的に運営して、助け合いや関係を育むカーシェアリング。東日本大震災後、宮城県石巻市の仮設住宅で小さく生まれました。

石巻とは背景が異なるながらも、世界各国で住民主体のカーシェアリングが生まれていました。この新しいクルマの活かし方は、人々にどんなメリットをもたらし、地域にどんな明日が作られるのでしょう。

ベルギーのヘント、ドイツのエバースベルグ、そして石巻市。この３都市でそれぞれ個性的なカーシェアリングを運営する団体と、石巻市の利用者、地域モビリティの研究者が出会い、語り合い、交流しました。

この冊子は、３日間に渡った第2回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウムと人々の交流の記録であり、次の地域社会の担い手達に手渡すアイデア集でもあります。

contents 目次

イントロダクション ―― 2

登壇者紹介 ―― 3

講演報告

「石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』」
日本カーシェアリング協会　吉澤 武彦 ―― 4

「エバースベルグ地域の公共カーシェアリング」
Carsharing im Landkreis Ebersberg Wilma Östreicher ―― 5

「マイカーのご近所シェアリングとインクルーシブで革新的なカーシェアリング」
Autodelen.net Jeffrey Matthijs ―― 6

「タクシーストップの社会的・持続可能なシェアリングモビリティ」
Taxistop Angelo Meuleman ―― 7

「『コミュニティ・カーシェアリング』の特徴と位置づけ」
ウィーン工科大学　交通研究所　柴山 多佳児 ―― 8

「わが国の地域公共交通の実状と共助型モビリティの課題」
長岡技術科学大学　産学融合トップランナー養成センター　鳩山 紀一郎 ―― 9

パネルディスカッション　『コミュニティ・カーシェアリング』の役割と未来
モデレーター　東北大学　未来科学技術共同研究センター　鈴木 高宏 ―10

車で煎れるコーヒーはいかが？（『コミュニティ・カーシェアリング』的防災） ―― 14

現場へGO!（1,3日目の現場訪問の様子） ―― 15

参加者VOICE&ACTION（シンポジウム参加者の声） ―― 16

コラム シンポジウムの翌日から始まった西日本災害支援 ―― 18

『コミュニティ・カーシェアリング』導入サポートプログラムのご案内 ―― 19

第２回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム in 石巻

DAY 1. 7月 13日 (金)：吉野町カーシェア会訪問＆交流会、意見交換会
DAY 2. 7月 14日 (土)：シンポジウム@石巻市防災センター
DAY 3. 7月 15日 (日)：不動町カーシェア会訪問＆ランチ交流会

実際に行われた講演やパネルディスカッションの様子は以下ホームページにて映像でご覧いただけます。
https://community-carsharing.com/

シンポジウム登壇者のみなさん

Autodelen.net
Jeffrey Matthijsさん

AUTODELEN.NET CARSHARE BELGIUM

Autodelen.netの代表として、カーシェアリングのもつ利益を最大化することをミッションに活動している。自身も様々なカーシェアリングのプロジェクトを行いながら、ヘントの行政と連携してカーシェアリングの普及を図っている。

Taxistop
Angelo Meulemanさん

Taxistop

Taxistopのイノベーションディレクター。EU横断のプロジェクトにおけるモビリティシェアリングのコンサルタントやパートナーとして活動。ジェフリーとともにモビリティシェアリングを交えた都市デザインのプロジェクトに着手している。

カーシェアを通して地域にコミュニティが育っています

一般社団法人
日本カーシェアリング協会
吉澤武彦さん

日本カーシェアリング協会
Japan Car Sharing Association

6年間務めた会社を退職した後、本格的に社会活動に従事し始め、平和や環境に関する様々プロジェクトに取り組む。東日本大震災の後、一般社団法人日本カーシェアリング協会を設立し、石巻で取り組みを続ける。

Carsharing im
Landkreis Ebersberg
Wilma Östreicherさん

...weniger Autos, dennoch mobil...
EBE
Carsharing im Landkreis Ebersberg

ドイツ、ミュンヘンの郊外、エバースベルグ地域で展開されている8つのカーシェアリンググループのうちの１つ、Carsharing-Union Markt Schwaben e.V.の代表。(本シンポジウムは録画した講演と調印式で参加)

地域社会のモビリティの未来が、ここから見えていると思う。

ウィーン工科大学
交通研究所 研究員
柴山　多佳児さん

石巻生まれ。東京大学工学部・大学院工学系研究科社会基盤学専攻を修了。現在は各地での持続可能な都市交通計画の策定支援に従事するほか、世界交通会議の分科会で次世代のモビリティサービスを交通計画へ統合する国際研究グループでも研究を行う。

長岡技術科学大学
産学融合トップランナー
養成センター特任准教授
鳩山　紀一郎さん

モスクワ大学ビジネススクール招待講師、東京大学大学院工学系研究科講師を経て、2017年4月より現職。東日本大震災の被災地である岩手県釜石市の地域公共交通体系の再構築に関わり続けている。

東北大学
未来科学技術
共同研究センター教授
鈴木　高宏さん

東京大学生産技術研究所准教授、長崎県政策監などを経て2014年より現職。学際的にロボット・次世代交通などの先進技術の社会実装に取り組み、長崎・五島におけるEVプロジェクトに従事。自動走行等の近未来の実証を推進している。

「石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』」

一般社団法人日本カーシェアリング協会　代表理事　吉澤武彦

日本カーシェアリング協会
Japan Car Sharing Association

講演概要

東日本大震災の後、宮城県石巻市では圧倒的に車が足りない状況でした。そんな中寄付で車を集め仮設住宅で『コミュニティ・カーシェアリング』を開始した日本カーシェアリング協会の吉澤武彦氏がその特徴や効果、現場の状況等を紹介しました。最後に課題や展望にも触れ、「石巻で培ったノウハウをプログラム化して、他の地域に役立たせていくことを目指す」と語りました。

「カーシェアリングを通してコミュニティをつくる」

楽しく便利なサークル活動を通して、交流の促進と移動問題の改善と住民主体で自立的な地域づくりを実現。

巷のカーシェアとココが違う!石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』の３つの特徴。

❶「支え合う地域づくり」を目的としている

目的を実現するために、乗り合いで買い物に行ったり、高齢者の外出支援を地域の方々同士で行ったり、旅行に行ったり等柔軟に車を活用する。

❷ 経費実費を平等に精算する

年１回の総会の時期に、利用状況を一覧にしてかかった経費を利用頻度に応じて平等に精算する。

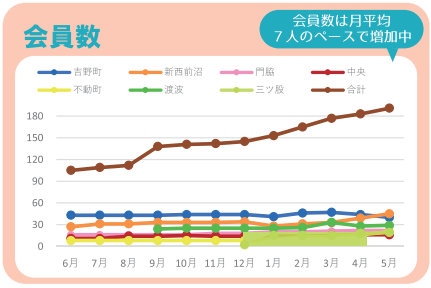
❸ ルールと役割を決めて自分たちで運営する

定期的に「おちゃっこ」というサロンを開催し、そこで日頃の活用についてや外出の予定を話し合う中で、ルールや役割等を決めていく。

POINT　モットーは「できる人ができる範囲で」。完璧さを求めず、活動を楽しむことを大切にしている。

活動の立ち上げと、自立的な運営に向けたサポートをコーディネーターが行う。

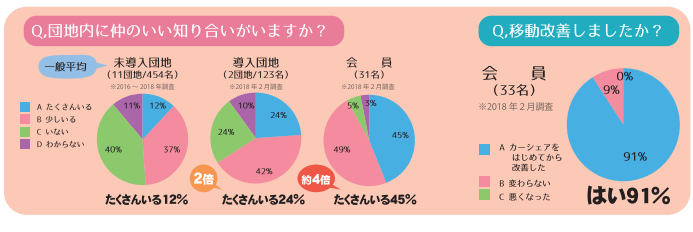
２０１８年７月現在、石巻市内の７つの地域に２００名以上の方々（平均年齢７３歳）が実践して、毎月平均７名のペースで会員が増加している。協会はこの取り組みの地域への導入、導入後の運営や地域連携作りのサポートを行っている。



『コミュニティ・カーシェアリング』推移（2017 年 6 月～ 2018 年 5 月）

地域の関係が育まれた時、移動の問題も解決していた。

協会が独自に行ったアンケート結果では地域の関係づくりと移動問題の改善に明らかな効果が確認された。また、これまであまり地域の活動に参加されてこなかった方が活動を通して地域の中での存在感が増して、気が付けば自治会や団地会の会長になるなど地域の人材発掘に貢献している。更に活動の連絡を取り合う中で会員の体調不良にご近所さんが気づいて大事を回避できた等の見守り効果も現場で数件確認されている。



「エバースベルグ地域の公共カーシェアリング」

Carsharing im Landkreis Ebersberg　　Wilma Östreicher

講演概要

ドイツ、ミュンヘン郊外のエバースベルグ地域で産官民協働のカーシェアリングプロジェクトを推進するEBE。今回は8つのカーシェアリンググループのうちの1つ、EMSの代表Wilma Östreicher氏がビデオ講演。プロジェクトの概要、新しい地域への導入プロセスや利用方法、利用者のコストなど極めて詳細に彼らの活動を紹介してくれました。

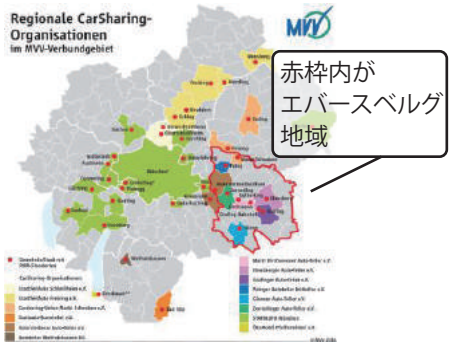
「カーシェアリングを通して住みたくなる街をつくる」

産官民協働で田舎のカーシェアリングモデルを確立し、街の魅力を高めていく。

目的を共有した産官民が連携してカーシェアリングプロジェクトを展開。

2030年までのプロジェクトのゴール

エバースベルグは経済的に成功し、かつ地域をカバーする魅力的なカーシェアリングタウンの地位を確立する。



プロジェクトチームの構成

具体目標

①1,000人以上の人口がある村/町全てにカーシェアリングの仕組みを導入。

②導入地域の全住宅から1km以内に2台のシェアカーを配備。

③同地域の免許保有者の95%が利用できる状態を整え、その10%が実際に利用。

行政にとってのメリット

・マイカー増による渋滞と大気汚染の防止。
・ボランティアベースで実施(特別な法律や公的規則が不要)。
・元駐車スペースの利活用。
・貧困層も車にアクセスでき住民満足度が向上。

公共交通機関のメリット

・ステーション型カーシェアリングの普及により公共交通利用促進につながる。

市民のメリット

・気軽に安価に、クルマを利用。
・住民同士がフラットな立場で運営することで地域の絆が強まる。

導入はプロジェクトチームで、運営は地域住民で。

■プロジェクトチームの実務＝スタートアップのサポート

①プロジェクトメンバーがターゲットエリアの首長に連絡。
　導入へむけた動きの同意を得る。
②地域でカーシェアに関心がある人達と会議を2−3回開催。
　行政は会議開催のアナウンスを地域住民へ行う。
③関心のある地域住民で団体を設立。
　そのための各種法令や、価格案、予約システムの構築などをサポート。
④スタートアップ期に、宣伝と第一号車購入をサポート。

■地域のカーシェア団体(地域住民)の主要実務

代表　利用促進イベント企画、問題解決、車の管理者探し
会計　会員の利用実績把握、請求書の発行、税金の支払い
書記　会員名簿更新、HP管理、利用規約更新

地域の皆で役割を担い、購入車や今後の方針を話し合いながらボランタリーに活動することで住民同士に信頼関係が醸成。

POINT

ドイツの連邦カーシェアリング協会が地域を支援

協会が低価格での車の購入や保険、割安給油カードなど各業界団体と交渉し、カーシェアリングを始めやすい環境を整備。

商用のステーション型カーシェアリングとほぼ同じ体系のサービスを非営利価格で実施。

会員専用のオンライン予約システムで予約。
↓
鍵はキーボックスに保管。
キーボックスの番号はメンバーのみが知り、定期的に変更。
↓
運転の前に車に傷や汚れがないか確認。
↓
出発時と帰着時に、備え付けの運転チェックシートに予約日時、走行距離を記入、終了時は同じ場所に車を返却。

料金体系

利用料：45セント(約60円)/km＋60セント(約80円)/時間。
夜間の場合は時間料金が20セントに減額。車の大小による価格差はなし。

会費

月額は6ユーロ(約800円)。入会時に375ユーロ(約50,000円)をデポジットとして支払うが、退会時に返却される。

「マイカーのご近所シェアリングとインクルーシブで革新的なカーシェアリング』」

Autodelen.net　Coordinator　Jeffery Matthijs

講演概要

ベルギー、ヘント市で自らもカーシェアリングのプロジェクトを推進しながら、他の事業者や行政との連携し、カーシェアリング全体の普及へ向けて活動するAutodelen.netのJeffrey Matthijs氏が講演。「カーシェアリングの恩恵を全ての人が受けられるように」をモットーに、従来の商業的なカーシェアリングとは一味違うご近所シェアリングや福祉車両のシェアリング、農村部での革新事例を紹介。最後に新たにカーシェアリングにチャレンジしたい人向けのアドバイスもいただきました。

「カーシェアリングの恩恵を全ての人に」

大都市でも田舎でも、高齢者でもハンディがあっても。地域のつながりで広がるカーシェアリングの可能性。

ご近所カーシェアリングでおトクに車を使って、地域も仲良く。

特徴

- 利益を追求せず、車の経費をグループの皆で分担する。
- ルールは参加者みんなで話し合って決める。
- 大都市圏以外でもできる。

ご近所カーシェアリングの始め方(COZYCARの場合)

1 パートナーを見つける
カーシェアパーティー(お茶会)でカーシェアについて話し合い、グループを結成。

2 車を決める
個人の車を使うか、みんなで出資して車を買うか。

3 お金の規定を決める
1kmあたり30－35セント(約40円)。
車の維持管理にかかる費用をメンバーで分担する。

4 自動車保険に加入する
(特別な自動車保険をAutodelen.netが用意)

5 グループ独自のルールを決める
例)ペットを乗せてもいいか、国境を越えてもよいか、等。

COZYCAR－Autodelen.netが運営するご近所の住民4~8人で車を共同利用する非営利のカーシェアリングサービス。現在5,000世帯、475のグループが参加。

POINT

みんなで話し合ってルールを決め、書面に残す。

この過程をしっかりと行うことで友情関係が長続きする。コミュニティベースのカーシェアリングはこの(ルールを話し合う)過程がとても重要だ。

MESEN HILL COUNTRY(人口約1000人の農村)のAutodelen.net、カーシェア事業者、ケアセンター、自治体による革新的な共同プロジェクト

田舎でもカーシェアリングはできる!

運転手付きの電気自動車(EV)カーシェアリングのサービス。
運転手がいることにより免許証がない人・高齢者が外にお出かけできる。週1回買い物を頼むこともできるのも特徴の一つ。Autodelen.netがパートナー探しとノウハウを提供し、ケアセンターはドライバーを手配、業務で利用しない日中の時間帯に車と運転手を提供する。Partagoは予約システムなどのプラットフォームを提供。自治体はEV充電設備と広報を担当する。

福祉車両のシェアリングで、車いす利用者に自由な移動と社会との接点を創出する。

AVIRA—Autodelen.netが運営する福祉車両のカーシェアリング・送迎サービス。

福祉車両の所有者がボランティアドライバーになり、車いす利用者を病院や買い物・友人宅まで送迎する非営利のサービス。車いす利用者以外にも大きな車が必要な方も利用できる。利用料は1回の乗車につき数セント。(約10円)ご近所さんがドライバーなので利用者も気軽に頼みやすいというメリットも。

自治体の公用車を市民とシェア

役所の業務時間外(夕方や土日)に、公用車を市民が使えるシェアリング車両として活用。現在35の自治体で実施されている。まずCOZYCARなどのサービスを導入し、地域にカーシェアリング利用の土壌をつくってから始めることも多い。

これからカーシェアリングを始める人へのヒント。Tips and tricks for carsharing beginners

1. Key player: Local authority　キープレイヤーは地方自治体
2. Plan it!　プランを練ろう!
3. Start with sharing own fleet　自分たちの車をシェアするところからはじめよう
4. Promote car sharing in general　カーシェアリングを広く推奨しよう
5. Permanent promotion on every level　全てのレベルで永続的なプロモーションを
6. Don't focus on the first car　1台めの車にこだわらないで
7. Cooperate! Find the right partners協働!いいパートナーを見つける
8. Be creative!　クリエイティブに!
9. Be patient!　我慢強く!

「タクシーストップによる社会的・持続可能なモビリティシェアリング」

Taxistop　innovation/policy director　Angelo Meuleman

講演概要

ベルギーでヒッチハイクのコーディネートサービスから活動が始まった非営利団体Taxistop。広くシェアリングモビリティの事業にたずさわるAngelo Meuleman氏がSolution(解決策)、Innovation(革新),Awareness(意識改革)の３つの観点からTaxistopの活動を紹介しました。講演ではカーシェアリングがもつ実利的なメリットにも触れ、モビリティシェアリングと他の交通事業者の親和性を明らかにしました。

「より少ない車の使用回数と台数でより多くの移動を」

オンライン・オフラインの両面からシェアリングモビリティのインパクトを拡大する。

Solution(解決策)　Taxistopのライドシェアリング(相乗り)、カーシェアリングのプロジェクト。

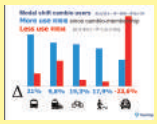
carpool.be「ライドシェアリング(相乗り)で移動を効率的に・より楽しく。」

carpool.be-企業の従業員同士で、通勤時に相乗りできるサービス。より効率的な移動を実現。

サッカー観戦などのイベントでも相乗りはさかんに行われている。

「カーシェアリングの社会的インパクト」

Cambio-ベルギーの40の都市で、1,100台、33,000人のユーザーを有する同国最大のステーション型カーシェアリングサービス。



■インパクト１

モーダルシフト(自家用車利用から公共交通機関利用へのシフト)の進展。

・Cambioユーザーは車の利用頻度が減りその他すべての移動手段の利用頻度が増えた。

■インパクト２

車の台数減・土地のスペース確保・経済効果。

・1台のシェアカーは15台の自家用車に置き代わるカーシェアリングの普及によりベルギーでは、17250台の車が削減された。

→ それにより駐車場として使われていた172,500㎡の街のスペースが生まれた。

→ 駐車場の建設維持費、517,500,000ユーロ(660億円)ものお金が節約できた。

「地域住民による送迎サービスで高齢者にも移動の自由を」

Minder Mobielen Centrale-高齢者のボランティアな送迎サービスの仕組み。ベルギーの225箇所で実施され、ボランティアドライバーは3,000人、利用者は37,000人を超える。

それぞれの役割

・利用者：平均年齢は80歳で、運転ができず移動手段がない方々。そのなかでも最低賃金の半分しか得ていない方のみが対象。一回利用は数セント。

・ボランティアドライバー：利用者と同じ地域に住む定年退職者が主で、余暇時間を使って運転を行う。無償。

・自治体：ドライバーと利用者をつなげるパイプ役としての予約管理や、ボランティアを表彰し労う。

・Taxistop：予約・会員管理システムの提供とそれを必要としている地域への展開。

Innovation(革新)

今までにない利便性と切り口でより価値のある移動を。

Olympus Mobility (MaaS プラットフォームアプリ)を提供し移動を便利に

電車・地下鉄・バス・トラム・自転車・相乗りなどをコネクトした最適な交通経路のチケットを一括に手配することができる企業向けのアプリケーション。領収証も一つにまとめることができる。

AaaS(Accessibility as a service)で移民の就職難問題を解決

面接に行ったり、通勤するための車がなく、多くの移民が就職できないという社会問題が発生。カーシェアリング利用のための予算を渡して移動手段を確保するとともに専門機関による職業訓練を積むことができるサービスを提供。

Awareness(意識改革)

バラバラだった交通手段を組み合わせて最適化すれば人々の意識が変わりモーダルシフトは進んでいく。Taxistopはオフライン/オンライン両側面のプロジェクトを推進。

Mobihubs

バス停留所、タクシー乗り場、自転車置き場、EV充電設備、駐車場などを一カ所に集め、文字通りモビリティのハブを創るプロジェクト。現在ベルギー・オランダで展開。

マルチモーダルな道案内アプリ

公共交通機関とライドシェアリング(相乗り)をベストミックスした目的地への経路を案内するアプリを開発・提供。

「『コミュニティ・カーシェアリング』の特徴と位置づけ」

ウィーン工科大学 交通研究所 研究員　柴山 多佳児

カーシェアリングの類型

■ステーション固定型　(出発場所に戻ってくる)
多数の車を所有している法人が運営。
主に都市部で発展。

■フリーフローティング型
自動車メーカーなどが運営。
大都市で発展。

■P2P型　(出発場所に戻ってくる)
個人所有の車を登録し、個人から個人へ貸出。
都市部・地方部問わず実施可能。

■コミュニティ型　(出発場所に戻ってくる)
個人、共同、NPOが所有の車を少人数（～30人程度）のグループで共同利用する。
大都市・地方部問わず実施可能。
「相乗り」と「乗せていってあげる」要素が加わる。
⇒　公共交通にかなり近い要素がある。

石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』が発展するためには

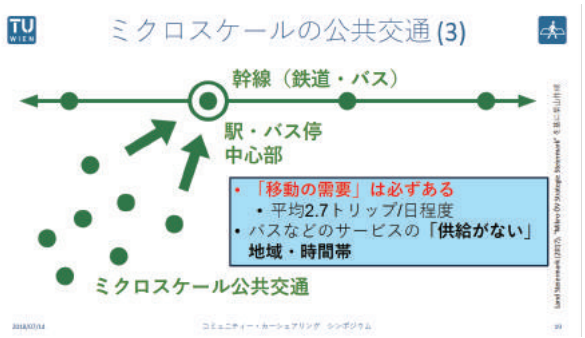
●ミクロスケールの公共交通の事例を参考に公共交通との補完関係を築くこと。

●高齢者以外の利用者開拓　若者、帰省客、ビジター（観光・ビジネス）がねらい目。

そのために、公共交通のモーダルシェア向上(車依存社会からの脱却)を地域自身が指向し、実際に使いやすい幹線公共交通路線の整備が急務!

ミクロスケールの公共交通

バスなどのサービスの供給がない地域・時間帯の交通サービス。基幹路線を補完するためのもの。
主な利用者は高齢者、若者、車を持たない住民、移動制約者、免許非保有者、通勤利用者。自治体や民間会社、非営利団体等が運営することが多い。



コミュニティ・カーシェアリングはミクロスケールの公共交通の一種でもある。

コラム

『コミュニティ・カーシェアリング』を生かせる公共交通のアップデートが課題。

震災を契機としてスタートした石巻における『コミュニティ・カーシェアリング』は、震災から７年以上を経て、運営方法が確立し、複数の「カーシェア会」としてのグループがカーシェアリングを実施するなど、カーシェアリングそれ自体としては一つの完成の域に達しているように思われます。

今回のシンポジウムにおいてはベルギーを中心に欧州の事例を取り上げましたが、欧州の事例いずれにも共通するのは、カーシェアリングを一つの選択肢として、多様な交通手段の中から市民（利用者）が選択できるよう設計されていることです。翻って、シンポジウムにおける利用者との対話での質疑応答からは、他の交通手段と組み合わせてマルチモーダルな交通行動を採るものは少なく、「カーシェアカーかタクシーしか選択肢がない」利用者が多いように見受けられました。

一方、意見交換会におけるワークショップや利用者との質疑応答から課題として挙げられた点を振り返るに、「非常に利便性の高い道路交通と決して利便性が高くはない公共交通」という対照的な現状が浮かび上がりました。特に吉野町カーシェア会では、近隣に日中30 分に1本程度の頻度のサービス水準のバス停があるにもかかわらず、でした。利用者との質疑の中で「一番行きたい目的地にバスが行かず、駅で終点になってしまう」という点は特に印象的でした。

現在は高齢者中心の利用者層ですが、将来的に『コミュニティ・カーシェアリング』を持続・発展させるためには、「多様な選択肢の中の一つ」としてカーシェアを位置づけられるかどうかが、今後の展開の鍵を握っているように思われます。そのためには、ICT を活用した予約システムなどカーシェアリングそれ自体の展開はもちろんのこと、バスサービスのニーズに合った路線の再編や、停留所の質的向上（シェルター、いすなど）といった、公共交通側のレベルアップが必要だと思われます。

そうすることで「1 家に複数台」自家用車を保有する様々な世代において「2 台目の車の代わり」としてカーシェアの魅力を増すことにもなるでしょうし、自動車関連以外へ割り当て可能な可処分所得が増えることで、結果的に地域経済に貢献するものと考えられます。特に人口 1000人あたり733 台の自家用車保有率と、震災後にかなりの車社会化が進んでしまった石巻においてカーシェアリングを持続・発展させるためには、この点がきわめて重要だと思われます。

「わが国の地域公共交通の実状と共助型モビリティの課題」

長岡技術科学大学 産学融合トップランナー養成センター 特任准教授　鳩山 紀一郎

地域公共交通の現状

■運転免許非保有の高齢者が増加し公共交通の潜在需要は増えているはずなのに赤字が増加。

■タクシーの運転手の継続的減少と乗り合いタクシー運行ルートの増加。

■過疎がもたらす不効率と低サービス水準　ドライバーの慢性的な不足。

共助型モビリティの課題

■既存交通事業者のシェアリングエコノミーへ忌避感をもっている。

■行政はコストの観点から減便が基本方針になってしまう。

■公共交通の利用促進につながる可能性があるにもかかわらず議論が始まらない。

帯広市のあいのりタクシー

共助型モビリティ運営者への提案

■公共交通の財政的効率性を測る指標を収支率*からCPP**(Cost per Person　乗客一人当たりにかかる費用)にし、運営者はCPP改善の努力をするべき!

収支率で図るのが一般的だが、無料バス乗車券の配布をしている自治体などでは、いくら沢山の乗客が乗り、沢山の移動ができていたとしても収支率としては反映されないケースもあり、必ずしも適切とは言えない。

$$*\text{収支率} = \frac{\text{運賃収入}}{\text{運行経費}}$$

$$**\text{CPP} = \frac{\text{赤字補てん額(=③運行経費}-\text{②運賃収入)}}{\text{①利用者数}}$$

CPPをKPIにして以下の改善の努力を行っていくことが重要!

共助型モビリティの運営者がすべきCPP改善のための3つの努力

①利用者の動機付けの努力	⇒	利用者が乗りたいと思う工夫を重ねていく
②収入源の確保の努力	⇒	他の事業と組み合わせる工夫も必要
③運行経費の合理化	⇒	事業者間で運行管理システムを共有化する

『コミュニテイ・カーシェアリング』はこれらを具体化する有用なソリューション!

コラム

「持ちたくはないけど、クルマは使いたい。理にかなった若者のニーズを満たすサービスへ。」

今回のシンポジウムでは西欧の事例を中心に伺いました。西欧では自動車を保有せずに効率的に移動をしたいという若者のニーズと、モビリティ・マネジメント(以下 MM)により環境負荷を減らし、空間の効率的利用も行いたいという行政のニーズがマッチしているからこそ、若者中心に『コミュニティ・カーシェアリング』が広まっているように思います。そういう意味では、従来の「人の正義感に頼らないといけなかった」MM に 対して、「車を持たない・使わない」ではない新たなソリューションを与えています。しかも、その根底にあるのは「移動は権利である」という、わが国にはない考え方です。

わが国の『コミュニティ・カーシェアリング』は文脈が異なります。暮らしの足がない(この時点で西欧ではあり得ない)過疎地の人たちの健康 (「健幸」とも言われていますね)を守ろうという行政のニーズだけが存在し、足のない状態に慣れてしまっている市民に明確なニーズはありません。従って、市民のニーズを発掘しない限り、何をやっても公共交通は使われない。そのニーズ発掘のツールとして、石巻の『コミュニティ・カーシェアリング』が有効、ということなのだと思います。しかしながら、西欧のような効率化が目指されているわけではないので、どうしてもコスト はかかってしまっています。

このような観点に立てば、今後の『コミュニティ・カーシェアリング』に必要なものは、以下の 2 点かと思います。

■『コミュニティ・カーシェアリング』の価値を評価すること

カーシェア会のある自治体とそうでない自治体、カーシェア を利用している人とそうでない人の地域経済への貢献度や医療費に差があるかなどを調べて、自治体が「オカネを出すに 見合う効果がある」ことを示すことです。自治体が率先して進める必要がある分野なので、その根拠をはっきり示せれば、例えばもう少しドライバーさんに人件費を支払う可能性も出てくるかもしれませんし、行政も西欧のごとく「心置きなく 楽しんで」関われるようになるかもしれません。

■ 若者の参加できるような活動にすること

現状ではボランティアドライバーさんもお年寄りだけです。長期的な運営 を考えると、どうしても若い人たちにも関わってもらう必要があります。実は、地域に貢献したいと考える層には、リタイアされた方々以外に若い人たちもいます。例えば、主夫・主婦の方たちは子供たちが学校にいる間は仕事ができたり、学生なら土日は時間があったりするかもしれません。そういう人たちをうまく発掘して、お茶っこに家族で参加してもらったり学生たちに遊びに来てもらう機会を作るなどすれば、若者もその便利さに気づいて、「家族の数だけ車を持つ」こと を止めるかもしれません。「若者は車を持っているからねぇ」と諦める必要はありません。

パネルデスカッション

『コミュニティ・カーシェアリング』の役割と未来

モデレーター： 鈴木 高宏　東北大学 未来科学技術共同研究センター
パネラー： Jeffrey Matthijs, Angelo Meuleman,鳩山 紀一郎, 柴山 多佳児, 吉澤 武彦

登壇者によるプレゼンテーションのあとは、同じメンバーによるパネルディスカッションが行われました。あらかじめ参加者から質問をもらい、パネラーが回答や意見を披露するという方法。モデレーターの鈴木高宏氏のリードで活発な意見交換が交わされました。コミュニティの再生、モビリティ・マネジメント、地域をとりまく様々な社会課題の解決手段として『コミュニティ・カーシェアリング』がますます求められるだろうということが、議論の中から見えてきました。過疎化・高齢化が進む地域の足として、自動運転車などさまざまなソリューションが模索される中、シェアすることで生まれる支え合いの意識そのものが、実はこれからの地域社会の大事なインフラなのかもしれません。

カーシェアリングの使い方

Q カーシェアリングは２、3日ほどの小旅行にも使える？

ジェフリー：ベルギーには様々なタイプのカーシェアがありますが、質問のような２～3日の利用であれば、事前に料金を把握できるP2P型のカーシェアを使うのがいいでしょう。短い距離・時間であればCambioのようなステーション固定型がいい。ベルギーでは色々なタイプのカーシェアを賢く使い分けましょうと話しています。

Q 車を既に持っている人はカーシェアのターゲットになる？

柴山：なります。私は2社のカーシェアサービスに登録していますが、様々なサイズの車を準備してくれており、自分の用途に合わせて車を使うことができます。

アンジェロ：事実私は1台車を所有していますが、沢山荷物を積みたいときなどにカーシェアを利用しています。そのように2台目のニーズにこたえることは可能だと言えるでしょう。

吉澤：石巻の活動でも、実際に車を所有しているが参加している方がいます。それは皆でお出かけすることが楽しいから、という理由

です。また、石巻では普段軽自動車がシェアされていますが、町内会行事等の地域が元気になる活動には大きな車や軽トラックなど様々な車種を無償で貸出しています。

他の交通事業者とのかかわり

Q レスモバイルサービスや『コミュニティ・カーシェアリング』の実施に当たってタクシー業界からの反発はなかった？

アンジェロ：なかったわけではないですが、サービスの利用に条件を設けるなどし、合意を得ました。地域のニーズに応えるために力を合わせることが重要で、謙虚な姿勢が大事です。

吉澤：直接何か言われたことは今のところありません。『コミュニティ・カーシェアリング』は事前に予約が必要であり、乗りたいときにすぐ来てくれるタクシーとは用途が違うと考えています。また、我々のユーザーの多くは元々タクシーを使っていなかった方々であり、タクシーを使っていた方は今でもカーシェアとタクシーを使い分けています。また、**『コミュニティ・カーシェアリング』参加後、外出頻度が増えたという利用者が4割**もいることから、タクシーを利用する機会自体はあまり減少していないと感じています。

鳩山：元々交通事業者はモビリティシェアリングに対する忌避感があるところが多いですが、経験上地道な議論や自治体の努力によって解消できると感じています。**『コミュニティ・カーシェアリング』等の取組が、本来公共交通の利用促進につながることをデータで示していくことが重要でしょう。**また、釜石での調査で、外出することに躊躇する高齢の方がいました。こういった取組を通じてそのような方々の外出頻度向上に貢献できると良いですね。

Q 『コミュニティ・カーシェアリング』の実施にあたりどのように法整理を行っていったのか。お金の精算方式は運輸支局から特認をうけているのか？

吉澤：石巻では石巻市の協力のもと、検討委員会という場を設けて『コミュニティ・カーシェアリング』について定期的に話し合っています。そのメンバーと東北運輸局に行き、意見交換を行いながらルールを整理していきました。『コミュニティ・カーシェアリング』ではドライバーは無償で運転しており、5km/500円という風に積み立てのルールを決めますが、運賃ではなく、最終的に経費を精算する時に使用する預り金という整理。東北運輸局からは**かかった経費を皆で定期的に分担する地域の互助活動の仕組み**ということで了解をいただいています。

柴山：オーストリアでは運賃の設定で営利か非営利かという国の統一基準があります。42セント/km以上のお金が発生した場合は営利事業、それ未満であれば非営利事業としてみなされます。

Q カーシェアがモーダルシフト（自家用車の利用から公共交通機関の利用へのシフト）を促進するという因果関係を教えてほしい。

アンジェロ：心理的な要因が大きいと考えています。自家用車があれば無条件にその車を使ってしまう。車を手放すことにより、車での移動が公共交通・自転車も含めた移動の選択肢の一つに代わります。目的地までの経路をどういった手段で行くか考えるようになるのです。また、**カーシェアをするようになると公共交通を使うことにつながるため、モーダルシフトを進めるにはカーシェアの普及キャンペーンを行うことが効果的です。**

柴山：カーシェアリングを利用するようになると車にかかるコストを考えるようになるという調査はよく見られますね。

鈴木：とはいえ車を手放す選択は多くの人にとって難しい一歩だと思いますが、ベルギーではどう乗り越えさせているのですか？

ジェフリー：**私たちが伝えるメリットは「カーシェアはお得、楽である」ということです。**やはり1番大きい訴求点は財政的な面です。自家用車からカーシェアにすると年間3,000ユーロ（約40万円）の節約に加え、車の保険代や駐車場代など様々な支出が節約できます。また、車の整備などの管理を全て任せることができるようになるためとても楽です。またCOZYCARで車のシェアを通じた仲間ができるというのも大変素晴らしい点だと考えています。

柴山：カーシェアの導入や公共交通を使うようにするにあたって引っ越しは良いタイミングです。欧州では引っ越しの時に暮らしの情報がまとまった冊子を配布する自治体がありますが、その中にカーシェアも含めた移動手段の一覧を掲載しているところもあります。

鳩山：ここまでの議論をふりかえると、欧州ではカーシェアが移動手段の一つの選択肢に入ってきているということですね。これはいいかえると車以外の選択肢もそれなりに便利であるということです。つまり公共交通も頑張らないとこの議論にならないということを考えておかないといけないでしょう。

Q 石巻では公共交通とどう連携していますか？

吉澤：私たちのユーザーはバスや自転車、徒歩を使い、それらで行けない場所に『コミュニティ・カーシェアリング』を使っています。会員６０人位に確認したことがありましたが、カーシェアを利用し始めてバスを使うのをやめた人はひとりもいませんでした。かしこまった連携ではありませんが、行きはカーシェアで乗せてもらい、帰りはバスで帰ってくるということは自然に起こっています。ただ、中山間地での『コミュニティ・カーシェアリング』は送迎の距離・時間が長いため、ボランティアドライバーの負担を考えると連携を考えたルールづくりがあった方がスムーズでしょう。アンジェロからあったようなハブまでを『コミュニティ・カーシェアリング』で、そこからをバスなどで行ってもらうようにできたらいいと思います。

Q （会場の石巻市・亀山市長へ）石巻市として『コミュニティ・カーシェアリング』に期待していることを是非お聞かせください。

亀山市長：**市内の半島沿岸部においては津波後住宅が高台に造成され、そこはバスが入りにくい地域です。そういう意味で『コミュニティ・カーシェアリング』へ大きな期待を寄せています。**また、欧州の発表であったようなインクルーシブなカーシェアリングは石巻でもやっていくべき点だと思っています。そして、公共交通とは競合ではなくむしろ連携していけるものではないかと考えています。

柴山：イタリアの地方部に利用者がほとんどおらず廃線した鉄道がありましたが、2005年に復活したところ年間250万人が利用するようになりました。その路線の全ての駅をアンジェロからあったような交通のハブにしたのです。そのためにバスの路線も調整しました。ユーザーにとって使いやすければ公共交通は使われるのだということを覚えておいてもらえればと思います。

鈴木：**公共交通の利用促進にはオンライン・オフライン両面で接続性を高めていくこと、そして行政機関が各事業者や方針をコーディネートしていくことがキーになってくるでしょう。**

『コミュニティ・カーシェアリング』の良いところとこれから

Q: 高齢者が運転することへの安全面の問題はあるか？

アンジェロ：高齢者は年齢に応じて事故が多くなります。そのためにソリューションを提供することはとても大切です。自由に移動するというのは人の権利ですよね。そのようななかで、高齢者が運転しなくても移動できる仕組みを構築している日本カーシェアリング協会は素晴らしいと感じています。

ジェフリー：COZYCARには特別な自動車保険をかけていますが、実は昨年保険料が下がりました。なぜかというと事故が少なかったからです。近所の人の車を借りているからこそ、綺麗な状態のまま返却することを考えます。そうやって安全運転を意識した結果、事故が減ったのだと考えています。

吉澤：幸い石巻でも事故は少ないです。私たちとしても事故のリスクを減らすための努力をしていくことが必要だと感じています。また、**ボランティアドライバーさんは住民さんを乗せているからこそ、とても丁寧に運転してくれています。**利用者やその家族にも、この取り組みのドライバーは地域のボランティアであり、プロではないことを説明し、理解してくれた人のみが利用できるようになっています。そうやって地域の理解を育み、ドライバーさんの心理的な負担を減らすようには心がけています。

Q: カーシェアリングを利用することによる健康へのポジティブな効果はあるか？

アンジェロ：カーシェアを利用することで自転車や徒歩で移動する距離が増えます。また車の台数減により排気ガスが減ります。明確なデータをとってはいないですが、ポジティブな効果はあると思います。

鳩山：カーシェアではないですが、三重県のデマンドバスの利用者と非利用者の医療費の差を調べ、バス利用者は非利用者と比べて医療費が少ないという結果が出ていた調査がありました。

柴山：ヨーロッパのある調査で、自転車や徒歩で通勤している人は車で通勤している人より病気で休む日数が1－2日少ないという結果が出ていました。それをもとに自転車や徒歩通勤している人に1日有給休暇を追加で付与している企業もあります。

鈴木：ジェフリーがいうような特別な保険制度で安心を担保するとともに、ポジティブな効果をデータとして収集していくことが必要ですね。

Q: 自動運転によりミクロスケールの公共交通は進展するのか？

柴山：公共交通の人件費が圧縮できる分やりやすくなると思います。一方で運転がしやすくなることで車の台数増につながり、渋滞を発生させてしまう可能性があります。そうならないようにシェアの仕組みを活用していく必要があるでしょう。

ジェフリー：**車1台あたりの稼働率が進み、より効率的に車を使えるようになるでしょう。その中で私たちはシェアリングの使い方をより啓蒙していくことが大切だと感じています。**

吉澤：完全に自動化でなくても事故のリスクを減らしてくれるようになれば、それだけでも大きな意義があると考えています。ボランティアドライバーの心配事は交通事故。車の進歩によりそれが解消されれば助け合いの輪はぐっと広がると思います。一方で、地域の中でドライバーという役割を担うことがその人の生きがいになり、日々の活力につながっているのを現場で目にしているので、自動運転の普及によりそういった役割がなくなってしまうのは寂しいと思う部分があります。

Q: カーシェアからコミュニティが生まれるのか、その逆か？

鳩山：どちらもあるでしょう。前者は欧州のように移動をもっと便利に効率化しようというもの。後者は災害時の復興復旧などコミュニティが壊れてしまったところなどにニーズがあります。

柴山：カーシェアによってコミュニティを生むというのは他の交通手段にはない面白いポイントだと思います。**欧州ではマンションのコミュニティづくりに活用している事例もあります。**

吉澤：利用者さんが急に体調を崩した時がありました。その時に最初に連絡したのは、いつも送り迎えをしてくれるボランティアドライバーさんだったのです。送り迎えの最中、車内で沢山のことを話します。そんな**カーシェアの活動を経て、心を許せる、何でも相談できる人間関係のコミュニティができています。**

Q: 若者がカーシェアに参加するにはどうすればいいか？

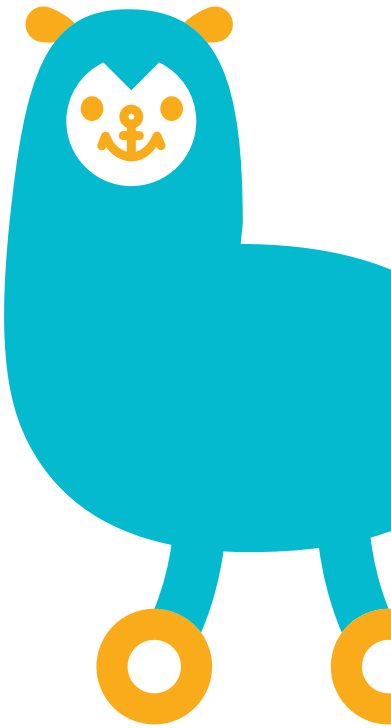
ジェフリー：今日の若者は所有することへの関心が薄れています。彼らのニーズやライフスタイルをしっかり把握することが大切です。そのうえで、スマートフォンを使った予約など接続性の高いサービスを提供しています。若者の特性は日本もそう変わらないと思うので工夫してみるとよいのではないでしょうか。

柴山：石巻には大学がありますが、学生はスクールバスで学校に通学し、スクールバスで下校してしまい、石巻の街に出てきていないように感じます。彼らが石巻の街中に出てくるようなきっかけをつくれたらいいですよね。大学と一緒に研究するというのも一つ有効な手ではないかと思います。また、ジェフリーのプレゼンテーションにあったとおり、1台目の車をターゲットにする必要はありません。石巻には一家に2台車をもつ夫婦なども多いと思います。そこをターゲットにするのもいいのではないでしょうか。

吉澤：今のところ手つかずですが、シェアハウスや大学の寮で実施できないかとの話は出ています。ただ、従来の高齢なユーザーとコミュニケーションの取り方が違うので工夫が必要だと感じています。そんな中でジェフリーのシステムは本当に参考になりました。この出会いを機に、彼らのシステムを触らせてもらったりして、私たちなりに若者にも受け入れてもらえる仕組みをつくっていけたらと思います。

最後に

鈴木：本日の議論以外にも、実は経済的な自立などといった課題がまだ残っています。ただ、これは本日でてきたような話をしっかり進めていくことで、解決につなげていくことができると考えています。是非会場の皆さんも考えてみてほしいと思います。最後になりますが、会場の皆さまの質問のおかげで非常に刺激のある、いいディスカッションにすることができました。登壇者の皆さま、質問をくれた皆さまありがとうございました。



車で煎れるコーヒーはいかが？

お昼休憩中にふるまわれたコーヒーは、車からとりだした電気を使って煎れたコーヒー。
そこには『コミュニティ・カーシェアリング的防災な秘密が隠されていたのでした・・・

もしもの時の迅速な復旧のために。石巻から新しい防災・減災モデルをつくる。

シンポジウムの翌月（2018年8月17日）、**日本カーシェアリング協会は石巻市と「災害時の相互応援に関する協定」を締結**しました。これにより有事の際、協会が所有している電気自動車(EV)を非常時の電源として市内の避難所で活用したり、ガソリン車を移動用の車として一定期間無償で貸し出すことで迅速な市民生活の復旧に貢献できるようになりました。

協会はこれまで『コミュニティ・カーシェアリング』の導入を通じて、顔が見え、もしもの時にも助け合いが生まれるコミュニティ作りを行ってきました。また、防災訓練の際には日頃使用している電気自動車の防災活用方法についての啓蒙を行ってきました。これからは今まで以上に石巻市と密に連携をとり、寄付車を活用した新しい防災・減災モデルの構築に尽力していく予定です。

現場へGO!

シンポジウム１日目と３日目は『コミュニティ・カーシェアリング』を実践する「吉野町カーシェア会」と「不動町カーシェア会」の現場を訪ね、実際の利用の様子や生の感想をお聞きしました。

ユーザーの声

一人暮らしをしているが、お友達もできることと、節約できることが何よりもうれしい。

旅行だけ参加させていただいています。いずれ外出支援もお世話になる時が来ると思います。

車を持っていて運転もするけど、買い物ツアーはなるべく参加しています。

旅行担当なので、参加するかしないか1件1件訪ねて出欠確認しています。

私は、片道はカーシェアで送ってもらって、帰りはタクシーで帰ってくる場合が多いのですが、我々年金者にとって大変助かっています。

予約担当として各ドライバーの状況を把握していています。それほど大変ではないです。当日の利用は、申し出があっても遠慮していただいています。
（前日までに予約するルール）

実は３年前からいつ運転するのを辞めようか考えていました。次の更新でやめて、フルでカーシェアリングの外出支援を利用したいと思っています。

参加者VOICE&ACTION!

一人ひとりを元気にして、共助の力になる。そこに『コミュニティ・カーシェアリング』の本当の価値。

株式会社日本総合研究所
佐藤 善太

私はとあるご縁で、日本カーシェアリング協会の事業をサポートしています。石巻で行われている**『コミュニティ・カーシェアリング』を他の地域にいかに広げていくかをテーマに、協会のみなさんと 取組を進めているところです。**シンポジウムでは改めて『コミュニティ・カーシェアリング』の持つ様々な魅力に触れることができました。それらの魅力をうまく伝え、多くの方に価値を感じてもらうことが、『コミュニティ・カーシェアリング』の普及の足がかりになるのではないかと考えています。

その魅力の一つが、「一人ひとりを元気にする力」です。カーシェアリングという言葉から想像されるのは、移動の利便性を高め、車に要する経済的負担を軽減するといったメリットでしょう。私もはじめはそう捉えていました。しかし、カーシェア会を訪問し、会員のみなさんのお話をうかがうと、自分が『コミュニティ・ カーシェアリング』の大きな魅力を見逃していたことに気付きました。

あるご高齢の女性は、ご主人を亡くされ自分ひとりでは遠くに移動するのが難しいなか、カーシェア会の仲間に助けられ外出できることを本当に感謝している、と涙ながらに語られていました。別の女性は、みんなとカーシェアリングで次にどこにお出かけしようか考えるのが楽しい、と笑顔で語られました。またある男性ドライバーは、寡黙で地域の集まりに積極的に出るタイプの方ではなかったのですが、ドライバーになってから真面目で聞き上手の男性として人気者になっているといいます。**地域の支えあいの中で行うカーシェリングは、こんなにも優しく、一人ひとりを元気付けているのだな、と驚きを覚えました。**移動や経済性といった機能的側面は確かに重要ですが、その裏にある一人ひとりの笑顔とストーリーを、もっと多くの方に知ってもらうことも、『コミュニティ・カーシェアリング』に対する共感と支援を集めていくために大切だと思います。

また、これと関連しあう魅力として、「豊かな関係性を築く力」があります。カーシェア会のお茶っこ(会合) の場は、本当に楽しく、賑やかです。これは協会のコーディネーターの力も大きいのですが、笑いあい、支え合い、カーシェア会を持続的に運営するために工夫しあえる関係性が確かに築かれています。これは地域福祉を支える大きな力であり、もし仮に再び大きな災害に直面してもそれを乗り越えるための共助の力にもなるでしょう。**日常的なカーシェア会の営みは、有事における“レジリエンス”を高めることにもつながっていると考えます。**こうした「関係性」がもたらす価値についても、より多くの方に知ってもらうべきだろうと思います。

こうして考えると、『コミュニティ・カーシェアリング』は、移動や交通といった枠組みを超え、福祉や防災などの面でのポテンシャルも秘めています。カーシェアリングという言葉からは想像しにくい多面的魅力と価値を伝え、高めながら、今後も『コミュニティ・カーシェアリング』の普及に微力ではありますがご協力できればと思います。

石巻モデルを参考に、地元でできるカーシェアリングのカタチを模索する。

陸前高田市復興支援連絡会
代表　島倉 友也

岩手県陸前高田市も東日本大震災からの復興工事が進む中、整備された高台移転地や災害公営住宅など、新たな居住地におけるコミュニティ作りの活動も様々行われております。その中で、被災者の新たな問題として「移動手段が困難な事によるコミュニティからの孤立化」が考えられ、**公共交通手段では賄えない部分の対応を見つけなくてはなりませんでした。**

そんな中、移動手段を主とせずコミュニティ形成を中心に捉えた『コミュニティ・カーシェアリング』の存在を知り、この度のシンポジウムに参加させて頂きました。

車 1 台を通した住民の新たなコミュニティ作りに対して強い関心を抱きましたが、発表の中にあった**「役割（ドライバー）が出来たことによる自分の存在意義」や「外出機会が出来たことによる生きがいの創出」の効果は大変共感できる**ものであり、その役目を担う事が可能である『コミュニティ・カーシェアリング』を陸前高田市内でも実現できないかと考えるようになりました。

コミュニティ形成に対する取り組みの中に、『コミュニティ・カーシェアリング』を導入することは新たな挑戦となり、様々解決しなければならないこともありますが、まずは事例に習って「お茶会」によって生まれた小さなコミュニティ単位の中から、『コミュニティ・カーシェアリング』を住民の方々の取り組みとして拡げていけたらと思っております。

地域が納得しながら解決策を導いていくことが、地域の力になる。

丸森町役場総務課
伊藤 友美

今回は海外の NPO の方の話も聞けるということで、滅多にない機会でしたので個人的な興味から参加させていただきました。今回のシンポジウムでは、ベルギー・ドイツの NPO、研究者、石巻市で実際にカーシェアリングを 実施している日本カーシェアリング協会それぞれの話を聞くことができ、「カーシェアリング」には 目的や地域の実情により多様なかたちがあることを知ることができました。

中でも、日本カーシェアリング協会は「支えあう地域づくり」を目的に実施しており、過疎化が進む地域では受け入れやすい考え方だと感じました。人口減少により中山間部では公共交通を維持することが難しく、移動や買い物のために車が必須である一方、高齢化が進み今後車を運転できる住民は減ってきます。石巻市での事例 をみると、「できる人ができる範囲で」をモットーとしており、完璧さを求めないなど、**支えあう仕組みだけではなく持続性の観点からも今後多くの地域で活用できるのではないかと思いました。**

石巻市でもベルギーでもお茶を飲みながら地域の人達が話し合いを進め、問題の解決を探る手法が取られています。

行政が準備した仕組みではなく、地域が納得しながら解決策を導きだしていくことが今後さらに重要になっていくのだと思います。

コラム

シンポジウム翌日から始まった西日本豪雨支援

日本カーシェアリング協会
Japan Car Sharing Association

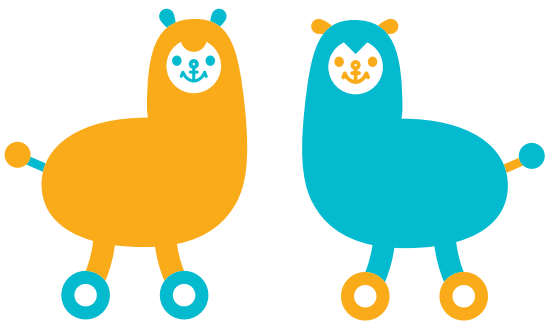
支援を通して見えた産官民連携での支援の姿
岡山でも始まった『コミュニティ・カーシェアリング』

2018年7月初旬、岡山県や愛媛県、広島県など西日本の広範囲で過去に例を見ない降水量の豪雨が襲いました。私たちは直後から情報を収集し、本シンポジウムの翌日、7月16日から岡山県倉敷市真備町の現場に入りました。シンポジウムの準備と同時並行で車の寄付や、運搬ボランティアさんを募集していたため、7月18日から車の無償貸出支援を開始することができました。10月31日時点で98台の車を岡山県・愛媛県の現場で活用し、延べ521件の貸出を行っています。**短期間にこれだけの規模で支援を展開することができた大きな要因は、企業・行政との連携です。**株式会社オートバックスセブンさまは石巻から岡山・愛媛への車の運送にご協力いただきました。岡山では岡山県・倉敷市の協力により貸出拠点を確保することができ、県内の自動車販売協会連合会(自販連)へ車の提供の要請をしていただきました。そして、自販連加盟店の皆さまもそれに応える形で計43台の車をご提供していただきました。一方、愛媛県西予市では自身も大きな被害を被った西予市社会福祉協議会が、車の貸出窓口として協力していただけることになり、住民さんにとっても安心して使えるカーシェアリングの仕組みをつくることができました。**全国のモビリティレジリエンス=災害時の移動手段の回復力=を高めるために、岡山・愛媛で生まれた産官民連携のモデルをより洗練したものにしていきたいと思います。**

そしてもう一つ、私たちにとって大きな一歩がありました。岡山県美作市上山町、岡山市東区南古都で『コミュニティ・カーシェアリング』の試験的導入がはじまったのです。石巻で生まれたカーシェア会のように素敵なコミュニティができるようにサポートしていきます。

発災直後に迅速に車を届ける仕組みと、住民間で車を共同利用する『コミュニティ・カーシェアリング』は、災害時にどちらが欠けてもいけない両輪です。私たちはどちらにも携わってきたパイオニアとして、この仕組みを必要としている地域へ最大限の協力をしていきたいと考えています。

人口約140人の中山間地域の集落で始まった『コミュニティ・カーシェアリング』（岡山県美作市）



『コミュニティ・カーシェアリング』の導入サポートプログラムのご案内

『コミュニティ・カーシェアリング』に関心をお寄せいただいた方へ導入サポートプログラムをご用意しております。詳しくはサポートプログラムを提供している日本カーシェアリング協会（実行委員会事務局）までお問い合わせください。

①活動紹介プログラム

現地に伺い、詳しくご説明するプログラム

②現場紹介プログラム

石巻にお越しいただき、現場視察・詳細説明を実施するプログラム

③立ち上げサポートプログラム

『コミュニティ・カーシェアリング』の立ち上げに向けた事前調整・調査・テスト運行等を伴走支援

Special Thanks
シンポジウムにご協力いただいたみなさま

共催：石巻市

特別協力：一般社団法人日本カーシェアリング協会、Autodelen.net、Taxistop、Carsharing in Landkreis Ebersberg

後援：国土交通省東北運輸局、社会福祉法人石巻市社会福祉協議会、ドイツ大使館、復興庁、ベルギー大使館、社会福祉法人宮城県社会福祉協議会

協賛：株式会社イトオン、株式会社DOM、株式会社NTTデータ東北、MS&ADゆにぞんスマイルクラブ、大阪ガス株式会社エネルギー・文化研究所、株式会社ジェイティップス、株式会社CDS経営戦略研究所、三菱電機株式会社、横浜ゴム株式会社

協力：特定非営利活動法人ITS Japan、石巻エコEVカーシェアリング検討委員会、石巻コミュニティ交通コンソーシアム、石巻専修大学、ウィーン工科大学交通研究所、公益財団法人国際交通安全学会(IATSS)、特定非営利活動法人ジャパン・プラットフォーム、一般社団法人電気自動車普及協会(APEV)、東北大学、長岡技術科学大学、一般社団法人みやぎ連携復興センター

（五十音順）

See you next

左から　吉澤武彦,Jeffrey Matthijs,Angelo Meuleman

Klaus Breidl(Carsharing im Landkreis Ebersberg の代表), Wilma Östreicher

私たちは『コミュニティ・カーシェアリング』を通じて
より多くの人が社会とつながる
持続可能な世界の創造を目指します。
世界的に数少ない
『コミュニティ・カーシェアリング』の運営者として
そのコンセプトを発信するとともに
互いに信頼し、友好関係を深めながら 協力していきます。

第2回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム
in石巻　基本合意書

Autodelen.net
Taxistop
Carsharing im Landkreis Ebersberg
一般社団法人日本カーシェアリング協会

※シンポジウムの調印式で取り交わされた基本合意書の内容です。

＜発行元・お問い合わせ先＞
『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム実行委員会
事務局　一般社団法人日本カーシェアリング協会
〒986-0813　宮城県石巻市駅前北通り一丁目5番23号
HP https://community-carsharing.com/
MAIL sympo@japan-csa.org　**TEL** 0225-22-1453　**FAX** 0225-24-8601

実際に行われた講演やパネルディスカッションの様子は上記ホームページにて映像でご覧いただけます。

この報告書は、復興庁被災者支援コーディネート事業の協力を得て作成しました。