

【東日本大震災関連共同研究 研究会報告録②】

カーシェアリング・ボランティアを通じた
被災地コミュニティの再生

報告者 社団法人日本カーシェアリング協会代表理事 吉澤武彦

3月11日の東日本大震災以前は、僕はカーシェアリングという言葉も知りませんでしたし、クルマも持っておらず、ペーパードライバーでした。そんな自分が本当に裸一貫で飛び込み、これまで色々な人と会話しながら石巻を中心にカーシェアリングをボランティア活動として立ち上げました。最初は仮設住宅からカーシェアリングを展開していきました。秋ごろから仮設住宅地区へクルマを持っていき、それが徐々に広まり、寄付でお金を募って一台ずつクルマを提供していきながら、現在、22台のクルマが動いています。今では、カーシェアリングは利用者の方々から口コミで広がっています。たとえば、自転車で走っていても風が強くて自転車が前に進まない、足が痛くて動けないという方々から、クルマをお願いできないでしょうか、といった声が出てきています。そこで今日は、現場で生まれた会話を一つ一つ取り上げながら、僕たちの活動を紹介させていただきます。

「やってみたらどうや？」

まず、カーシェアリングを始めた経緯からお話しします。阪神淡路大震災の時に神戸で被災者支援をされていた「神戸元気村」という団体が活動されていた方から、神戸の時はやらなかったけれど、今思えばやったらよかったなと思っている「カーシェアリング」をやってみないかと言われて、僕が「やってみます」と言ったことからこの活動が始まりました。そして次の日からクルマ集めを始めました。まず、会社四季報を買ってきました。僕は大阪に住んでいましたので、大阪の会社を訪ね、受付から秘書課に電話してもらって社長につないでもらおうとしましたが、最初はなかなか会ってもらえませんでした。他にも、いろいろな資料を作って企業に郵送したり、クルマがたくさん停まっている会社を見かけたら声をかけたり

していくうちに、僕の出身校である立命館大学の先輩がおられる京都のある会社から、ちょうど営業車を買替えようと思っていたということで、1台いただけることになりました。

そんな地道な活動をするうちに、中古車販売のガリバーとの出会いがありました。インターネットで被災地での活用方法を募り、中古車をプレゼントしてくれるというガリバーの企画があって、被災地でカーシェアリングをやっていきたくて投稿したところ、実際に会って話を聞いていただき、全面的に協力していただけることになりました。これによってクルマの心配はほぼなくなり、安心して被災地・石巻に入りました。僕たちが石巻で活動を始めようと思った理由は、石巻で活動している「ボランティア支援ベース絆」が、カーシェアリングを始めるきっかけをいただいた「神戸元気村」の方を中心に活動していたこと、それに何よりも、石巻の津波被害の規模がとて大きかったからです。石巻には多くのボランティア団体が入っており、仮設住宅も132か所あります。石巻の地形も、街中や山中、比較的海に近い場所など多様で、ひとつの雛形を作るには良い場所であるということで、石巻に的を絞ってカーシェアリングのモデル作りをしようということになりました。

現地でカーシェアリングができるかどうか、実際にクルマを置いていただける場所を探すために、6月の半ばくらいに現地調査に行きました。まずは被災者の方にアンケートを実施し、カーシェアリングをやってみないかと声をかけていきました。その中でよい反応もあったので、クルマを持って行く準備のために大阪に戻り、法人化（一般社団法人）しました。そして、7月24日にクルマを石巻市の万石浦公園仮設住宅に持って行きました。

まずはテストという形で始めてみました。しかし皆さんはクルマを共同で使うという経験がない。僕ももちろんありませんでした。そこで、地元のテレビや新聞、タウン誌などで報道してもらい、一つずつテストする場所を増やしていきながら、宮城県警、石巻警察、国土交通省などに報告しながら進めていったのですが、とても細かな部分までチェックが入りました。とくに県警とは、電話やファックスで契約内容や管理体制など細かいところまでチェックしてもらい、一緒に作っていきました。一か月以上にわたってこのようなやりとりをして、まずはテストでやってみようとなったのが2011年8月、そして10月には本格的に展開していきました。

まず、1台の車庫証明をとって、仮設住宅に石巻市の協力の元専用駐車場を1台確保しました。カーシェアリングのクルマを待っていてくれた仮設住宅に届ける日々が続いていましたが、ある日たまたま避難所を訪問した際、湊町のほうで、仮設住宅には入らずに近所の人と家を直して助け合いながら住んでいる人がいるが車がなくて困っている、ということをお聞きして、11月上旬にクルマを持って行ったことで、個人家庭でのカーシェアリングも始まりました。このような貴重な出会いと同時に、協賛やお問い合わせもいただきながら、必要とされている方との出会いも増えていきました。提供するクルマが足りなくなった頃、年末年始にかけてガリバーさんから25台の提供がありました。そして、こうやって活動を進めているうちに、この動きについて石巻市が評価して下さり、2012年の春からは、石巻市内の仮設住宅の一室を貸していただいてやっていく準備をしております。

今、確保しているクルマは約50台。そのうち22台のクルマが稼働しており、提供先が決まっているのが34台です。とくに調整が必要だったのは、管理体制と車庫証明の取り方です。ヨーロッパでは「キーボックスシステム」といって、金庫にあるキーをみんなで共有するシステムからカーシェアリングが始まったと聞いていましたので、仮設住宅の集会所にキーボックスを置いて、運転する人がクルマのキーをとっていくシステムを考えたのですが、無人管理はだめだということでした。

有人で管理する、もしくは企業で用いられているような、鍵を管理するシステムを搭載してくださいという指導がありましたので、人がクルマのキーを管理するシステムにしました。当初は、共同で利用するのだから一人の方に責任を押し付けるのはどうかと思っていましたので、責任者をぼやかしていましたが、誰が責任を持って管理するのが必要であるとのことでした。

もうひとつは車庫証明です。最初はグループの中の一人に名義人になってもらえば、被災者の方には税金（重量税と自動車税）がかからないのでその方が良いと思っていましたが、複数人が使う名義にするというのはハードルが高かった。そこで、カーシェアリング協会が引き受けるということで、クルマを使う地域の車庫証明を協会名義でとることにしました。県警と相談して、代表者に協会の正会員（社員）になってもらい、その方の仮設住宅の1室がカーシェアリング協会の事務所（使用の本拠地）になり、はじめてその土地で車庫証明が取れるという仕組みをつくり、その調整に1か月くらいかかりました。

「使い方は基本的に皆さんに決めてもらいます。」

カーシェアリングシステムの説明会のときにお話ししているのは、「使い方は基本的に皆さんに決めてもらいます」ということです。カーシェアリング協会の名義で車庫証明をとり、クルマを貸し出す。各車に寄付で集まったお金で年齢無制限の保険をかけて貸し出す。利用者の一人を代表者（協会の正会員）として任命していただいて、その方の居住を協会の事務所という形で車庫証明をとる。クルマのキーの管理は基本的には代表者が管理責任者で、その人に任命された3人くらいの方がスペアキーを持っています。カーシェアリングでは頻繁にクルマを使う人と使わない人が出てくるので、よく使う人が、喜んでクルマのキーを管理してくれています。そして、その他の人が鍵の管理者に借りに行くというシステムで、現在のところ問題や不満は出ていません。約款を作っていますので、申し込みと退会については代表者が窓口になり、やめたいときはいつでもやめられます。

カーシェアリング協会の経済的サポートはクルマを提供するまでです。ガソリン代、オイル代、

保険の更新料、自動車税や車検等は利用者に話し合っ
て決めてもらっています。積立やカンパとい
った形でやってみてはどうかと提案はしてい
ますが、基本的にはやり方も含めて、皆さんに決
めていただいています。ある仮設住宅では、ガソ
リン満タン返しのルールを徹底しているところ
もあります。ほかにも、ガソリン代は10キロ走
たらいくら決めていたり、全部カンパでやっ
ていたり、利用グループによってさまざまです。
また、「運行日誌」として、いつ誰が何キロ乗
っているのかという管理帳をつけてもらって
います。あくまでも提案ですが、予約ノート
は仮設住宅の集会所や代表者の自宅にぶら下
げておいて、日付と名前を記入してもらうよ
うにしています。人数が少ない3人くらいの
グループや、お互いよく知っている人ばか
りのコミュニティの場合は予約ノートなども
なく、電話1本でやってもらったりしてい
ます。

平均して、1台のクルマを5人くらいの方が
利用しています。100世帯ほどある仮設住宅
でも、実際に利用しているのは5人前後で
す。意外と皆さん、なんとかして自分でク
ルマを手に入れていらっしゃるんですね。た
だ、そのクルマが古すぎて仙台までは行け
ないとか、壊れた、足りない（ドライバー
が3人いるが車が1台しかない）とい
ったことがあるので利用されていたりもし
ます。稼働率は多い所でも一地域あたり
2台くらいで、ほぼ毎日使われています。
利用目的としては、多くは基本的に個人
の用足しに使っていただいています。もし
クルマが足りない、バッテリーして使
いたい時に使えないということがあれば、
「もう一台持ってきますから安心してくだ
さい」と言っています。よく使う人と、た
まにしか使わない人が混在していて、使
う時にバッテリーして困るということは
今のところ出ていません。僕も、バッテ
リするのではないかと思ったのですが、
不思議にうまくいっています。乗り合い
での利用もよくされていますので、協
力しあう体制ができており、それによ
ってコミュニケーションも深まっている
ようです。

揉め事の原因になるから必要ないとい
われたこともありますが、今はまだ問題
は出ておりません。牡鹿半島が壊滅的
な打撃をうけたので、8月

に自治会長さんに会いに行きました。その
時は、「揉め事になるものはいらん」と
言われましたが、その後仮設自治連合
会の話し合いがあり、久々に牡鹿半
島の自治会長さんにお会いすると、「あ
の時あんなふうには断ったけど、や
はりあった方が良かったと思
った。クルマを持っていない人が大勢
いるから、再度カーシェアリングを
検討したい、話をしに来てくれた時
はいっぱいいっぱい、余計な事は考
えられなかった。ずっと後悔してい
たが、また来てくれてありがとう」と
言われたこともあり、被災者の方にと
しても新しい試みですので、受け入れ
られる心境になるには時間が必要
なのだと思います。もちろん、テレ
ビや新聞で紹介いただき、カーシェ
アリングの実績ができたことあり
ます。少しずつ前を向いて歩み始め
たというのが今の石巻の状況という
感じです。一度断られた地域にも、も
う一度回ったほうが良いなと思
っています。

部品交換や修理などが出てきた場合
は、コミュニティ内で解決してもら
うようになっています。先日、気
になる部分があつて診てもらったら、
修理に3万円くらいかかると言われ
ましたが、問題なく乗れるからこの
まま乗っておこうということにな
ってたりもします。大きな修理は
今のところありません。これから
1年、2年と乗っていると何かあ
るかもしれませんが、契約書の中
で、何かあったら自分たちで修理
することを明記しています。

クルマの全体的なサポートは僕ら
でやっています。スタッドレス
タイヤをミシュランさんとダン
ロップさんから約40台分もら
っています。また地元の自動車販
売店さんは、部品にかかる実費
は無理ですが、工賃くらいなら
無料でやりますよとい
ってくれています。

**「寄付が集まるまでもうちょっと待
ってください。」**

次に問題点です。「寄付が集まる
までもうちょっと待つて」。抱
えている問題はこれです。カー
シェアリングによる揉め事は、
僕が聞いているかぎりでは0
件です。「一人の人が独占して
しまわないか」という点につ
いては、クルマを頻繁に利用
する人としらない人がいて、
その結果うまくバランスが
とれており、今のところ不
満はありま

せん。「カーシェアを活用してもらえるか」という点についてですが、カーシェアリング導入時にはあまり活用されていなくても、次第に活用頻度は増えていきます。一度利用したら便利なことを分かっていただけというようです。また、「予約が重なるのでは」ということについても、うまくバランスがとれているという印象です。送迎をやるという人も現れているところがあと3か所あり、そういうところは送迎をやりだすと忙しくなると、クルマがもう一台必要だという要望があります。「マナーが守られない」という問題ですが、これまで、たばこの吸殻があったという報告が1件ありました。これは当事者の方に説明しました。また、ガソリンが満タンでなかったという報告が2、3件。しかしどれも大きな問題にはなりませんでした。

今は問題としては抱えていないものとして、クルマの故障による修理代、車検や保険といった多額の費用が必要となる段階です。ここでひとつの大きな壁が予想されますが、まだその時期になっていないので分かりません。今年の夏頃にはそういった問題が出始めるかもしれません。

カンパで積立もやっています。ここで僕らが頑張らないといけないのは、免税の問題です。クルマの保障などについて税務署に相談しても、特例は難しいと言われる。しかし、税金がかからないだけでもずいぶん楽になりますので、改めて相談したいと思っています。

事故が起こればせつかくの助け合いが嫌な感じになりますので、クルマのメンテナンス、安全管理を地元の企業、修理工場など、色々と申し出をいただいているところがあるので、協力を仰ぎながらこまめにチェックしてもらえよう体制にしたいと思っています。姫路の整備の専門学校から15人が来てくれて、タイヤ交換などのメンテナンスをしてくれました。整備や自動車工科学科がある学校といったところも積極的に協力してくれています。

「カーシェアリングの仲間ができてうれしいです。」

次に、この活動を通じて「コミュニティ」ができたというお話をさせていただきます。万石浦仮設住宅に住む2人の方と、最初はカーシェアリン

グ用のクルマが届いたがどう運用するかという話をしていました。しかしそれよりも仮設住宅でのゴミのほうが大変だとか、ここの仮設住宅にはいろいろな所から避難してきており、知らない人ばかりで、あいさつも返してくれないし、居心地があまり良くない、といった話をしているうちに、それじゃあ仮設住宅内のゴミ拾いをしようかという話になり、「ゴミを拾おう会」を開催しました。すると20人くらいの方が参加してくれました。参加してくれた方たちと次は“お茶会”を企画し、翌週に開催してみたら、新たな参加者も加わりました。当初から色々な企画をしていた2人が中心になってやっていくうちに、万石浦公園仮設住宅の中で2人は有名人になり、仮設住宅でのコミュニケーションも深まってきました。そんな中で、カーシェアリングの話もさせていただくことができました。しばらくすると、石巻市からの依頼で仮設住宅に自治会を作ることになり、その2人が自治会長と副会長になりました。万石浦仮設住宅の中でメインで車を使っているのは4人ですが、とても仲良しで、皆さん仮設住宅の自治会役員になっています。市役所も驚くほど良い雰囲気自治会ができました。市も協力してくれるくらい、カーシェアリングの活動を認めていただいたということだと思っています。

クルマがきっかけということではありませんが、クルマを置いていただいているところで、自治会ができていくところが多くあります。阪神大震災の仮設住宅で、懇親会の場を設けて自治会長が交流する機会を作り、自治会連合として話し合いをする場があったこととお話すると、石巻もやることになり、座長として万石浦仮設住宅の自治会長さんが選ばれました。先日、2回目の自治会議をりましたが、事務局長は自治会長さんの相棒がすることが決まりました。そして、石巻市長に石巻仮設自治連合会として面談して、これから緊急通報システムなどを確立し、仮設住宅で自分たちでやっていきたい、という話をしています。全てクルマがきっかけではないのですが、クルマが縁で動き出した2人の方が石巻市で活躍しています。

「1年か2年後、皆さんにとって必要な存在になっていれば、継続するために会費をお願いしま

す。]

そして、「カーシェアリングは根付くか」ということについてですが、ボランティアとして根付くためのポイントとして、ひとつはやはり費用です。免税ができるかどうか、そこが重要なポイントです。運行日誌をつけていただいて、きちんと実績を蓄積し、それをもって国土交通省なり県税事務所に持って行こうと思っています。保険を年齢無制限にしようとするのが高いです。台数が多いのでフリート契約で安くしてもらっても8~9万円。定価でいうと30万円くらいです。保険会社と新しい保険を開発するというのを挑戦したいと思っています。保険が安くなれば、カーシェアリングという仕組みが、復興してからも続けていけるのではないかと考えています。この春から、行政が場所を貸してくれて、業務委託という形になる予定ですが、場所を貸してもらおうとか業務委託料とかよりも、行政が活動に参画してくれることが大きいと思います。今後の行政の交通プランを考える時に、これが一つの事例になるのではないかと考えていますので、丁寧にやっていきたいです。

クルマ一台でいろいろと広がっていきます。先日、福祉車両の申し出が一台あり、シートを改造した車両を一つ贈りました。車椅子の方が運転できる車両の申し込みもありますので、福祉関係の人脈を作って、提供に向けて活動中です。また、てんぷら油の廃油をガソリン代わりに使えるクルマの提供を考えています。さつま揚げを魚でつくったりして、天ぷら油を使った特産品が石巻にはたくさんあります。もうすぐハイエースが1台届きますので、震災時は、ガソリンがなくて大変だったこともありますし、少しお金がかかりますが、天ぷら油で走るクルマに改造する準備も進めています。

さらには、石巻専修大学の学生が立ち上がってくれて、送迎をしてくれています。授業の合間を縫ってのことなので彼らは大忙しですが、喜んでやってくれています。地元の若い人が助け合いに参加してくれることは嬉しいので応援していきたいです。あとは、地元の車屋さん、学生の整備士、自動車教習所には、クルマの運転が不安という人に対して講習してもらっています。学生もそこで

練習してから送迎しています。

クルマというキーワードから、多くの方に関わっていただきながら、コミュニティの中でカーシェアリングを普及させる。石巻市で最初のモデルが作れたら、それが石巻に対する僕なりの貢献だと思っています。

【質疑応答】

〈質問〉「利用記録」を見ると、朝から晩まで使っている割には20~30kmの利用で、ずっと走っているわけではなく、どこかに行って過ごして帰ってきているということが多いですね。それが通勤のように毎日使うのが目的であると、カーシェアリングを使うという意味が違ってくる気がします。5人で使うなら自分が使えるのは週1度くらいだなというふうになっていくのでしょうか。事前の説明がきちんとなされているから問題にならないのでしょうか。

吉澤氏：喧嘩になっている姿は、これまでに22台置いていますが見ていません。あの人が乗った後、ガソリンが入っていなかったなどという小言が聞こえたりはしますが、皆さん、割とマナーよく乗っているようです。数が増えていったらわかりませんが。

〈質問〉利用者がいつも同じなので、利用パターンができあがってくる。自分がいつも月、火に使えるから自分の用事は月、火にしようと、使う曜日をそれに合わせているのでしょうか。全然知らない人同士だったらいつ使えるかわからないけれども、そういう効果もあるのでしょうか。

吉澤氏：メンバーによっても違います。時間単位で一日に何人も借りているところもあれば、そうでないところも。皆さん、オリジナルな使い方をされています

〈質問〉修理工場の人が、それくらいなら無料で直してあげると言ってくれていますね。値段も安くしてくれるのかもしれないが、それは仮設住宅の方がシェアして乗っている、という背景があって、公共交通機関に代わるものだという意味合いで、修理工場の人もボランティア活動や地元の復興に貢献したいという、いわば弱者をサポートする気持ちでされていると思いますが、それが今後、在宅（自立）したときにこういう形が残って

いくのかどうか。逆にクルマを持っている人が意外と多いという話もありましたし、このシステムが今回のような「非常事態」だからこそ成り立っているとも思います。

吉澤氏：それもあると思いますが、いろいろなやりかたがあります。整備の面等は台数が増えてくると、ある特定の所ときちっと提携しても良いのではないかと思っています。きっちりと経済もまわすような展開ができれば良いのではないかと思っています。確かに今、いろいろと助けてくれる方は支援活動としてサポートいただいているのは事実です。

〈質問〉 カーシェアリングというのは、自治会形成やコミュニティ形成に対して、方法論的に非常に有用なケースであったということですね。資料を見ていると、一般的なカーシェアリングはビジネスケースであるけれど、見かけはレンタカーと変わらない。クルマが近くに置いてあるかないかの違いでしょうか。利用者教育が大変なのではないかと思うのですが、今回はこれが近所の人とシェアするのがミソだと思います。

カーシェアリングは近所の人とシェアすることになるから、コミュニティの形成という観点からは面白いですね。今は寄付からスタートしているけれど、それはあくまでも仮設住宅という、津波の被害を受けた人の集まりであって、寄付のお金の流れがはっきりしているので出しやすいですね。かなり復興もし、カーシェアリングの効率が良いじゃないかということで公共機関に成り代わるシステムになってくると、お金の出どころが変わってきて、意味合いが変わってくるかもしれません。今後、どういうふうの流れでいくのでしょうか。

もうひとつは、自立して継続的にやっていく、つまりある種のビジネスモデルを構築していくということであると思いますが、それがレンタカーとどう違うのかということになります。自治会がクルマを持つというのはまさにインフラです。お金を負担し始めると不公平感が出てくる。初期投資を持っているだけだったら、自治体がインフラを整備したみたいになってくる。ビジネスにすると、インフラじゃなくて受給者ベースの何かになるのでしょうか。

吉澤氏：もちろん、持続させていくには収益を得る形に転換していかないと続かないし、成り立たない。今は非常に良い条件に恵まれていて、カーシェアリングがまさに共同体的なコミュニティを作っていくきっかけにもなっているようです。そういう意味では、ある条件のもとで成立しているわけで、それを継続していくとなると利用料金もとったうえで、自立した運営を行っていかないといけないと思います。

〈質問〉 震災モデルとしての自動車の保険は考えられるけれども、一般に応用したときに、カーシェアリングをしているから保険を安くしろというのはなかなか難しいかもしれませんね。震災の復興ボランティアとして学生が参加するとか、そのような積み重ねによってボランティアの幅は広がる。それがインフラとなって生活のクオリティが向上します。そこにカーシェアリングを位置づけないと、ビジネスにしていくのは問題が多く難しいのではないのでしょうか。車のメンテナンスも、今はボランティアでやっていますが、やはり相当の費用がかかります。そのメンテナンスのレベルが低いと事故のきっかけになるかもしれません。震災が起こったときのボランティアのひとつのモデルとしてならば良いのかもしれません。

吉澤氏：説明会でいつもお話ししているのは、今は助成金や寄付をもらってなんとかやっていますが、1年後、2年後もそうやって持続できるかどうかはわからないということです。皆さんがどうしても必要であれば、その時には一度会費をいただく形で、1年後か2年後かわかりませんが、そのときに相談させてください、と。その結果、使っていない、役に立っていないということであれば、僕たちは支援活動としては幕を下ろします、というお話をしています。そういうターニングポイントがありますので、よろしくお願いますと説明したら、継続していくためには、そういうことが必要だな、と皆さん全員納得して下さい。それはその時に相談させていただいて、台数が増えていったらクルマを維持するために利益を追求してやるつもりはないので、なんらかの方法で車を共同で使える社会への糸口や選択肢があっても良いと思います。クルマを持っているけれど、2～3人の仲間内で使いたいというような

ときにすぐに使えるようなシステムを提供できればと思っています。僕らも、そういうときにクルマを提供できるようになればと思っています。

【報告後の議論での意見】

■ボランティア団体からクルマを提供されているという、使い方に公共性が求められているという意識が働く部分と、自分がお金を払って何かしているというものではなく、無償で提供されているものであるという、私有力がわくような使い方ではない。利用者が近所の人同士であり、普段からコミュニケーションをとりあっている仲間であるということが、うまく組み合わせたり、今回のような結果が出来上がっているのではないのでしょうか。

■たとえば、各自が20万円ずつ出して100万円の車を買っていたら、もっとぶつかっていたのかも

しれない。買ったのではなく、ボランティアで貰ったから、うまく運用されているのかなと思います。

■日ごとに使う人が決まっていて、予約している。カーシェアリングというと、時間単位で1日に何人かがシェアして使うのかと思っていましたが、どなたかが1日予約すると、誰かが我慢するという、そのあたりがうまく回っているようです。本当はこの日に使いたかったけれども、予約が入っているから別の日にしようかなという、そのあたりのカーシェアリングの概念と違いますか、その条件が、関西や関東でやろうとするのとは違う気もします。

(本報告録は、2012年1月29日に関西学院大学上ヶ原キャンパスにおいて開催された研究会での報告を採録したものである)