

新たなカーシェアリングの仕組みで、 コミュニティを再生

——石巻での取材から見えてきたもの

前コーナーの「交通まちづくり」の考え方も軌を一にするカーシェアリング。車は「所有する」ものではなく、「共有する」ものであるという意識変革はもとより、住民が主体となった仕組みづくりを徹底することで、「コミュニティ再生も目指す。」「コミュニティ・カーシェアリングシンポジウムin石巻」に参加し、当事者への幅広い取材を通して、日本全国のまちづくりのヒントを探る。

大山直美 取材・執筆

奥山淳志 撮影

一般社団法人

日本カーシェアリング協会 写真提供

カーシェアリングと聞くと、大都市の駐車場に配備された車を、会員がネットで予約して時間制で共同利用するという、大手企業が提供するサービスを思い浮かべる人が大半だろう。

しかし、東日本大震災の直後、これらとは一線を画した独自の仕組み「コミュニティ・カーシェアリング」を生み出し、宮城県石巻市でいち早く活動を始めた非営利団体がある。吉澤武彦氏率いる一般社団法人日本カーシェアリング協会だ。

同協会では、全国に車の寄付を呼びかけ、集まった車を被災地に届けるだけでなく、仮設住宅などに暮らす住民が車を共同利用するためのルールづくりなどのサポートを行っ

てきた。カーシェアリングの導入によって、移動交通手段が乏しい不便さが解消されただけでなく、乗り合いで外出する機会が増えたことで、自然と各地域のコミュニティが醸成されていったという。

人口減少や高齢化によって、交通弱者や孤立する高齢者が増え、コミュニティの弱体化が進む現象は、被災地だけでなくどまらず、全国共通の社会問題だ。石巻の取り組みには、こうした問題を解くヒントがあるに違いない。

このような仮説のもと、7月14・15日に開催された『コミュニティ・カーシェアリングシンポジウムin石巻』の取材に赴いた。

カーシェアの先進国 ベルギーなどの実例を報告

今回のシンポジウムには、カーシェアリング先進国のベルギーからふたつの非営利団体の事業者が来日し、吉澤氏や専門家を交えて、事例報告とパネルディスカッションが行われた。

ベルギーから参加した2団体は、Autodelen.netとTaxistop。それぞれを代表して、ジェフリー・マティス氏とアンジェロ・メウレマン氏が発表を行った。

Autodelen.netはゲント市を本拠とする団体で、事業者や自治体と協力してカーシェアリングの振興を図

るさまざまな活動を行っている。代

表のマティス氏によると、ベルギーには、事業者が多数の車両を所有して貸し出すタイプと、個人が自家用車を使わない時間帯に近所に貸し出すといった私用車ベースのふたつがあり、むしろ後者の方が発達しているようだ。近隣同士の小規模なグループによるカーシェアリングの複数の事例をはじめ、車椅子対応の福祉車両を近隣のボランティアドライバーが支えながら共有するという先進例が紹介された。

一方、Taxistopは1975年にヒッチハイクのコーディネートから活動をスタートさせた非営利団体で、現在は広くシェアリングモビリティに関する事業を行っている。メウレ

マン氏が多様な事業の一端を紹介した。

ふたりの発表で印象的だったのは、ベルギーではサステナビリティの観点に立った都市計画の一環としてカーシェアリングが進められているという点である。たとえば、メウレマン氏は「車を1台シェアすることで自家用車15台が削減でき、それ

に伴って、市内に設置する駐車場の費用も大幅に削減される」「カーシェアリングの導入が進むと、電車やバスを利用する頻度は減るどころか増え、徒歩や自転車という選択肢も増える」と説く。このような視点は、日本ではまだまだ注目されていない点だろう。また、ベルギーのカーシェアリングが若者から高齢者

まで、幅広い年齢層に受け入れられていることも、日本との違いが際立った点だった。

これに対し、次の吉澤氏の発表は「コミュニティ再生の一環としてのカーシェアリング」という石巻スタイルの特異性を改めて浮き彫りにする内容となった。

6万台もの車が津波で流され、辺

鄙な場所に建設された仮設住宅では、移動手段に困っている住民が多いだけでなく、抽選による入居で、見ず知らずの同土が寄り集まって住みはじめたため、コミュニティをどうやってつくるかが大きな課題だった。吉澤氏が石巻でカーシェアリングを始めた経緯については後述するが、そんな現地に持ち込まれたカーシェ



上/7月15日に行われた現場視察で訪れた不動町のコミュニティハウス「ふどう」前で記念撮影をするカーシェア会の皆さん。カーシェアにより、日常の買い物だけでなく旅行など活動の範囲が広がっている。
下/日本カーシェアリング協会が所有する電気自動車や寄付で集められた車約100台が常時稼働している。



7月14日、震災後石巻市役所隣に新設された防災センターで開催されたシンポジウム。関係者だけでなく一般の参加者も入り、会場はほぼ満員の状態。関心の高さがうかがわれた。



「Autodelen.net」(ベルギー・ゲント)の代表ジェフリー・マティス氏。カーシェアリングの持つ環境的・社会的・経済的な利益を最大化することをミッションに活動を行っている。



「Taxistop」(ベルギー・フランダース)のイノベーション・ポリシーディレクターを務めるアンジェロ・メウレマン氏。国際的なシェアリングモビリティのコンサルタントなども行っている。



日本カーシェアリング協会代表理事の吉澤武彦氏。「コミュニティ・カーシェアリング」の導入と運営のサポートを行い、活動が地域に根付き、発展していくための体制づくりを目指している。

アライングの仕組みは、こうした課題の解決に大きく寄与した。ルールや役割分担を決めるために定期的に開催する寄り合い「おちゃっっ」、集団で出かける買い物や旅行などを通じて、楽しみながらお互いが支え合うコミュニティが自然と形成されていったのだ。ボランテアでドライバーを務める男性陣も、定年退職後の新たな生きがいにつながったと満げに話す。

現在では7カ所でカーシェアア会が結成され、会員数は205名。平均年齢は73歳、男女比は3対7。5kmごとに500円の利用料をそのつど預かって積み立て、年1〜2回、かかった総経費を計算して精算しているという。

カーシェアから公共交通整備への発展も

午後のパネルディスカッションでは、午前中に参加者から回収した質問に回答する形で、専門家も含めた登壇者6名が意見を交換した。

地域交通全体においてカーシェアリングをどう考えるべきかについては、「カーシェアリングが公共交通の利用促進につながる」という見解で一致した。「Taxistop」のメウレマン氏によれば、「車を所有しなくなっで初めて、どれだけのコストを要していたのかを理解する。カーシェアリングはひとつの選択肢であり、普及するにつれて、公共交通を含めたいろいろな組み合わせが広がってく

る」とのこと。カーシェアリング、鉄道、バス、タクシー、自転車など、あらゆる交通手段がともに発展していく関係の構築が重要といえる。

話題は、近年潮流となっている自動運転にも及んだ。Autodelen.netのマティス氏が「車の台数が減り、1台あたりの稼働率が向上する」と経済効率の観点から評価したのに対し、吉澤氏は「事故のリスクが減るのはいいことですが、地域のなかでひとりひとりの役割や生きがいなくなってしまうのは少し寂しい」と回答。取り組みの発端の違いを反映した発言となった。

最後に、パネル討論前に基調講演を行ったウィーン工科大学交通研究所の研究者、柴山多佳児氏は、イタリア北部の山間部で廃線になった鉄

道が十数年後に再開した例を挙げた。本数を増やし、車両の快適性を高め、バスや車や自転車など、いろいろな交通機関が各駅でスムーズにつながるように全体のシステムを見直し、サービスの質を上げること、廃線前は10万人だった年間利用者数が250万人になるという奇跡的な復活を遂げたそうだ。基本を徹底すれば人は公共交通を利用するようにになると柴山氏は言う。同氏は基調講演においても、コミュニティ・カーシェアリングの成否は、「車がないと生きていけない社会」からの脱却を図るとともに、公共交通との補完関係を築けるかどうかにかかっていると述べていたが、それを裏付けるような成功例といえるだろう。

シンポジウム終了後、前コーナーの執筆者・宇都宮浄人教授のオーストリアでの鉄道調査にも参画している柴山氏にインタビューを行った。「ヨーロッパでは、電車やバスだけでなく、カーシェアリングや乗り合いタクシー、さらには自家用車での交通まで含めて、地域交通を一元的に考える部署が行政内にある点が日本とは大きく違う」と柴山氏は語る。また、電車やバスの整備が市街地開発許可の条件になるなど、都市計画と交通が連動している点も重要なポイントとのこと。

「現状では石巻のカーシェアリング

が公共交通と補完関係にあるとはいえない。石巻の例は、震災で人々が移転を余儀なくされたことを契機とする特殊なカーシェアリングであり、今後、他の地域で発展させるには、先進国からいろいろなノウハウを学ぶことが重要です。また、カーシェアリングだけでなく、鉄道やバスなどの公共交通、ひいてはまちづくりまで含めた総合的な取り組みが不可欠です」

さらに、柴山氏は「異分野の人材も交え、オープンな議論を通じて、粘り強く共通理解をつくっていくことが大切でしょう」と締めくくった。

カーシェア会参加者の実状と世界との温度差

そういう意味では、今回のシンポジウムもまさに官・民・学を交えたオープンな議論の場といえる。「日本は遅れている」と嘆き続けるのではなく、先進国に学び、理解者を増やすことで、少しずつでも前進する——そのための布石として、吉澤氏はシンポジウムを仕掛け、柴山氏も協力しているのだと今さらながら気づかされる思いだった。

翌日は朝からシンポジウムの登壇

者や出席者も多く参加して、「不動町カーシェア会」の現場視察が同町内の集会所で行われた。同会は石巻の7つの会のなかではまだ新しく、会員20名ほどのこぢんまりした会だ。会場には十余名の会員が集まり、吉澤氏から概要の説明があった後、参加者の質問に答える形で、ひとりひとりが活動の一端を披露してくれた。5人からスタートしたという初期メンバーのひとりはいこう語る。

「病院に行きづらいのでカーシェアリングを始めたかと思って市に相談したら、さっそく吉澤さんが来てくださり、試しに始めたところ、だんだん輪が広がりました。お買い物とか日帰りの旅行とか、みんな和気藹々とすごく楽しいです」

また、会員のなかでは唯一まだ自家用車を運転しているという女性は、ひとり暮らししゆえ将来のことも考え、買い物や旅行のみに参加しており、現在はドライバー3名と個人利用者との折衝役を担当しているという。参加者からの「個人利用が増えるかどうか」という質問に対し、「予約は前日から1週間前までというルールで、月14〜15回の利用なので、今



上/第3部では、登壇者によるパネルディスカッションが行われた。参加者からの質問を募り、それに答える形で行われたが、軽いテーマから専門的なテーマまで多様な議論が交わされた。

右下/シンポジウムの最後、外国人登壇者と日本カーシェアリング協会との間で「コミュニティ・カーシェアリング」の価値の発信と相互の協力を約束した基本合意書への調印式も執り行われた。

左下/希望者限定のランチ交流会。名物の石巻焼きそばなどを味わいつつ、登壇者、参加者が個々に自由に話し合える時間も設けられた。



シンポジウム終了後にお話をうかがったウィーン工科大学交通研究所の研究者・柴山多佳児氏。オーストリアのカーシェアリングの研究調査のほか、各地で持続可能な都市交通計画の策定支援に従事。世界交通会議WCTRの分科会「国・地域の交通政策・計画」の国際研究グループメンバーとしても活動している。

のところはそんなに大変だとは思っていません。ただ、年を取って忘れやすくなっているのも、あまり前の予約は忘れないか責任を感じる。いつも本人への連絡済みのチェックなど、ノートへの記帳が欠かせません」と答えた。以前は買い物ツアーの予約もこの女性が引き受けていたが、負担が大きすぎるため、みんなが話し合い、別の人が担当することになったそうだ。

質疑の際、外国人参加者から「会員には男性もいるのに、なぜこの場にはドライバー1名のみで、残りは全員女性なのか」「ヨーロッパではカーシェアリングの利用者は若者が多いが、なぜこの会が高齢者ばかりなのか」といった素朴な疑問が寄せられた。メンバーのひとり、男性会員は体調を崩している人が多く、ここまで歩いてくるのも大変な人が大半であることを説明。また、若者の不参加については、「若い人は、平日は仕事があって忙しいし、自家用車を持っており、外出や旅行は家族で行きます。この会の活動に協力してもらおうのはむずかしい」と回答した。今後の課題の一端が見え隠れする質疑応答となった。

被災した石巻は特殊な状況とはいえ、急速な高齢化と過疎化が進み、公共交通の空白地域が拡大する一方で、中心市街地はシャッター通りと

化し、郊外のスーパーへ自家用車で行かなければ日々の食料の確保すらおぼつかないという状況は、日本の津々浦々で起きている。離れて暮らす子世帯が多く、共働きも増えているため、多忙な子どもたちには頼れないという高齢の親の実状への対応は待たない。また、男性や若年層の地域社会への参画拡大が望まれている点も同様である。

シンポジウム同様、ヨーロッパと石巻のカーシェアリング、ひいては世界と日本の社会事情の温度差を実感する内容だった。

吉澤氏に聞く、カーシェアリング始動の経緯

2日目には吉澤氏にも取材を行い、シンポジウムでは十分語りきれなかったことを補足してもらった。そもそも、兵庫県姫路市生まれで、大学も就職先も関西だったという吉澤氏が、なぜ縁もゆかりもない東北でこのような活動を始めたのか。

聞けば、被災地でのカーシェアリングを提案したのは、阪神・淡路大震災時にボランティアで活躍し、社会貢献活動のさまざまなノウハウを教えてくれた恩師で、3年前に他界したという。吉澤氏は彼のもとで学んだ愛弟子のひとりだったのだ。

2011年4月、東日本大震災

コミュニティから自治会が結成されたのだ。移動手段の確保とコミュニティ形成を支援するうえで、カーシェアリングが果たす役割の重要性に着目した石巻市は、2012年2月、「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。これにより、日本カーシェアリング協会の取り組みは市の委託事業としてさらに発展していくことになる。

成功の要因について、吉澤氏は次のように語る。

「恩師がプロジェクトを進めるうえで大切にしていただいたのは、一緒に組むメンバーの人柄でした。やっぱり中心になる人が、人柄がよく大らかで

あれば、いろんなものが前に進んでいくんですね。そういう人が動きはじめたら、周りにコミュニティができる。前向きな人たちが集まって、自分たちで一軒一軒呼びかけていくと、さほど問題は起こらないんです。人柄のいい人を選んで、その人を動かす。それが僕のコミュニティのつくり方の基本です」

また、コーディネートはしっかりと行うが、ある程度活動が軌道に乗ってきたら縁の下の力持ちに徹し、地元住民が主体的に運営していけるよう促すことも大切だと語る。

「いつまでも頼られると、『石巻のことは石巻の人でやってください』とさっぱり言うこともあります。ある

の被災地で地震の直後から約1カ月、ボランティア活動を続けていた吉澤氏はその恩師から、これから避難所から仮設住宅に移る人たちのために、カーシェアリングという仕組みを導入する準備をしておいたらどうかという提案を受けた。実は車の運転は大の苦手なドライバーだった。大の苦手でペーパードライバーだったので、車1台にどれほど経費がかかるかや、車庫証明が必要なことから、まるで知らなかったと苦笑する吉澤氏。しかし、これは自分にしかできないオリジナルな仕事だと直感したという。

まずはとにかく車の寄付を募らうとチラシをつくり、『会社四季報』を片手に自転車での元勤務先周辺の企業回りを開始。最初は難航したが、人のつながりで何とか1台目を獲得。

とき、それで場が一瞬シーンとなったところ、ひとりが『じゃあ、私やるわ』と言い出した。そしたら、『なんか悪いね』『じゃあ、これなら〇〇さんができるんじゃない?』と場の空気がガラッと変わっていったんですね。僕はそれをじっと待っています。地域の人が自分たちで運営していけることが、この活動がもたらす最大の成果ですから」

最後に今後の抱負について問うと、こんな答えが返ってきた。「それなりの雛形はできたと思うので、このノウハウを生かして、石巻以外でもそれぞれの地域特性に応じた手法をつくり出していくことが次のフェーズです。最終的には僕の役

3カ月後には仮設住宅のひとつである団地でテスト的な導入をスタート。その後、自治体や運輸支局、宮城県警などと協議を重ね、10月には車庫証明が発行され、カーシェアリングが本格始動した。

独自の仕組みを、さらに全国へ

数カ所で導入が進むなかで興味深い現象が起こった。当時、石巻市では仮設住宅の自治会づくりに苦慮していた。自分の生活で手いっぱいだからと役員の手がなかなか現れず、130ほどある仮設住宅のうちで2011年中に自治会ができたのはたった9カ所だったという。そんななか、カーシェアリングを導入した仮設住宅で、利用者が中心の

割がなくなるのが、いちばんいいことかなと思っています。用が終わったらさっさと退く。それが人を育てるということです。僕は僕にしかできない次の新しいことを見つけてやっていきたいですね」

たったひとりで見知らぬ土地に飛び込み、コミュニティ・カーシェアリングという新しい仕組みを草の根運動から自治体も一目置く活動にまで高め、地域に根づかせた吉澤氏。その主体性と行動力は、日本の未来に希望を与えてくれる。吉澤氏が育てた苗が全国で花開くことを期待したい。



シンポジウムと現場視察で忙しい合間を縫い、インタビューに答えていただいた吉澤氏。立命館大学政策科学部を卒業後、6年間広告代理店に勤務。退社し本格的に社会活動を始め、平和や環境に関わるさまざまなプロジェクトに取り組む。東日本大震災後、現在の協会を設立。



カーシェア会の会員たちは、自分たちで運営していくため、毎月集まり「おちゃっこ」しながら、運営状況を確認したり、ルールを決めたり、次の旅行の予定を立てていく。ちなみに「おちゃっこ」はお茶を飲み、お菓子や漬物などを食べながらおしゃべりする東北独自の文化であり、方言なのだそう。



7月15日の現場視察では、「不動町カーシェア会」と参加者との意見交換会が行われた。会員からはコミュニティのなかでの自分の役割などもユーモアを交えつつ語られた。交換会后、事前予約のランチ懇親会では、電気自動車の給電システムで入れたコーヒーターが振る舞われるなど、おもてなしの時間も設けられた。