最終報告書

１．事業の概要

事業名	気仙沼大島被災者支援カーシェアリング構築事業				
開始日	2012 年 4 月 1 日	終了日	2012 年 9 月 30 日	日数	183 日
団体名	特定非営利活動法人 地域再生プロジェクト				

総額（税込）	4,860,686　円	スタッフ人数	運営 10 人　他 15 人

事業目的	震災により車両を失い移動手段が乏しくなった離島大島の島民対象に通院、買い物等の生活の足を確保して生活再建の一助とする為に、2011 年 5 月から自動車を共同利用するカーシェアリング事業を実施してきた。大変高い需要に応え、継続可能な事業実施体制を敷くために、また、地元の雇用創出の一助となるためにも、本事業期間中に地元の事業実施団体を選定し、スムーズな事業移管と新体制の構築を目指す。
事業背景	● 特定非営利活動法人　地域再生プロジェクトとは 広島県神石郡に本部を置く地域再生プロジェクトは行政関係者や地域住民と学識経験者等、意欲のある人材が広く参画し、会員の知見やノウハウを街づくりの推進、災害救援、国際協力、保険・医療又は福祉の増進、環境の保全、社会教育の推進、経済活動の活性化等の活動に生かす民間団体である。また、国、地方自治体や民間事業主体の要請に応じて、地域住民等と連携を図りながら、地域が再生し、魅力ある土地となるように調査・研究を行い、地域社会の活性化と公益の推進に寄与することを目的としている。 ● 背景・これまでの成果 東日本大震災で発生した津波により、約 41 万台もの車両が全壊・流出し使用不能になったとも言われており、現在でも自動車のない不便な生活を送る人が数多くいる。特に離島である気仙沼・大島では、大島と本土側の両岸に複数台の車両を置いていた住民が多く、大島側で約 250 台、本土側で約 300 台の大島島民の車両が流出した。 複数台の車両を失った島民の中には、震災で住居や職を失った者も多く、新たに車両を購入できない島民も依然として多く存在する。現状では車両が残った知人や友人から借用したり、同乗させてもらうことで移動しているが、震災前に比べて極めて不便な生活を強いられている。また、大島は離島であるため本土からの交通手段がフェリーしかなく、生活基盤の再建・復旧に遅れが目立っていた。 このような交通の不便さを訴える住民のニーズに応えるべく、自動車を共同で利用するカーシェアリング事業を開始した。船着場に隣接した気仙沼エースポート市営駐車場に 11 台の車両を駐車し、貸出業務を行なっている。また、現地スタッフ

	として 2 名を気仙沼市内から雇用し、現地スタッフが年中無休で貸出業務に従事している。2011 年 9 月 7 日に車両の貸出を開始し、開始当初は一日平均利用件数が 0.4 件だったものの、住民説明会や利用者からの口コミを通して徐々に知られるようになり、今年 3 月の一日平均利用件数は 5.5 件まで増加した。現在会員数 114 名にまで増えている。 なお、島民の方々に利用してもらうにあたって事前に利用方法・利用規約についてスタッフから説明を行い、説明内容・規約に同意してもらった上で会員登録をしている。開始当初の利用対象者は罹災証明取得者と管理者が特に認める者に限っていたが、利用状況を鑑みて徐々に対象者を拡大し、現在は全島民を対象に事業を行なっている。また、利用者への負担額は使用燃料費・洗車・車輌保険免責修理費のみとなっており、実質車両は無償で利用できる。 ● パートナー協働事業対象事業 これまでのカーシェアリング事業の構築と運営・管理を継続しつつ、更に今夏を目処に地元での継続的な事業展開や地元雇用の創出のため、地元団体への事業移管を目指す。そのため、本協働事業では、以下の 2 コンポーネントを 6 ヶ月で実施する。 ① カーシェアリング事業の継続 当面はこれまで通りカーシェアリング事業の継続を地域再生プロジェクトの管理下で行っていく。これまで行ってきたカーシェアリング事業では、事前に使用規約に同意した大島島民が会員となり、利用希望の日時を予約して車両を使用する形をとってきた。利用時間は朝 8 時半から夕方 5 時半までとし、主な使用目的は買い物や通院などに限定してきた。また、現在カーシェアリング事業の車輌を駐車し、また現地事務所として利用している気仙沼エースポート市営駐車場が取り壊しの予定があるため、今後は新たな駐車スペースと現地事務所スペースを確保することも検討する。 事務・運営に関しては、引き続き現地で採用した 2 名が予約・貸出管理や、車両の管理を行う。車両の整備については、これまで通り気仙沼市内の整備工場を使用する。また、地域再生プロジェクト担当者が現地事務所スタッフを監督し、必要に応じて指導・助言を行う。また、利用者・住民へのアンケート調査や聞き取り調査を実施し、現状のニーズや意見を聞き出すことによって、使途や利用時間の拡大、利用対象者の拡大等の今後の事業展開を検討する。 ② 地元団体への事業移管 地域再生プロジェクトが中心となって、初期のカーシェアリング事業の立ち上げを行い、システムの構築や事業運営を実施してきた。これまでの取り組みにより、カーシェアリングのシステム構築や事業のスムーズな運営が行われるようになり、前期事業の目標は達成されている。そのため、今期の事業ではカ

	ーシェアリングが継続的に運営されていく体制を構築するため、地元団体への事業移管を実施し、新体制の構築を目指す。 具体的な計画としては、シビックフォースのネットワークなどを通じて気仙沼市内でカーシェアリング事業に関心がある候補団体をピックアップし、その中から団体の規模・能力・資金力、更に意欲などを勘案して地域再生プロジェクトが選定する。選定した団体に対して、地域再生プロジェクトが勉強会を実施し、また現場で直接指導を行うことで、事業の主旨、具体的なシステムの運用方法、トラブル・事故時の対応方法、その他の注意点について指導する。7月までに選定を行い、8月以降を引継ぎ期間とする予定である。この引継ぎ期間は地域再生プロジェクトが事業監督を行いながら地元団体への事業移管を行う。加えて、地域再生プロジェクトがカーシェアリングの運営マニュアルを作成し、スムーズな事業移管を目指す。 現時点では燃料費のみを利用者負担としているが、事業移管中に地元団体と相談し、利用会員数を増加させながら、料金設定の増幅や使用目的の拡大などの収益を見込んだ事業設計を行う事を検討する。また、併せて「自家用自動車有償貸渡業」の登録についても検討を行い、必要に応じて運輸局に業の許可申請を行う。更に、移管期間中は地域再生プロジェクトの現地スタッフが継続して勤務し、必要経費については地域再生プロジェクトから拠出する。
事業内容	① コンポーネント　カーシェアリング事業の継続 ・カーシェアリング事業の管理・運営を引き続き実施する。必要に応じて本部担当者から現地スタッフへ助言・指導を行い、また日々の進捗管理を行う。 ・現在利用している気仙沼エースポート駐車場を本年度中に解体することが予定されているため、新たな駐車場の調査・確保を行う。 ・既存会員や住民へのアンケート調査や聞き取り調査を実施することで、ニーズを洗い出し、今後の事業展開の方向性を検討する。
	③ コンポーネント　地元団体の調査・事業移管 ・前期事業の目標にもあった「自尊」「自主」「自立」が実現可能な地元団体を調査し、事業移管に相応しい団体を選定する。 ・選定した地元団体に対して勉強会や現地での直接指導を行い、今夏を目処にした事業移管を目指す。 ・これまでの事業の移管に加えて、持続可能な事業を構築するため、発展的な体制構築のための指導を行う。

２．事業の評価 （評価者：久保田智之／日本ストレスケア研究所）

最終評価実施日：2012 年 10 月 6 日（土）

（a）妥当性：事業開始当時の状況やニーズに合致していたか、事業実施のタイミングは

よかったか

【コンポーネント①】

- 事業継続については会員数の増加や安定した利用がみられたことから、現地ニーズにあった活動が展開されたものと思われる。新規駐車場の選定や利用者アンケートの実施についても、事業継続・移管の観点から今期のタイミングで事前に情報収集をするべき事象であり、その実施タイミングは妥当であったものと思われる。

【コンポーネント②】

- 地元の団体への事業移管は、実施団体も掲げる自尊、自主、自立にも合致しており、事業移管という目的自体は達成できなかったものの、震災から一年半以上が経過した現時点の状況から、その実施タイミングは妥当なものと思われる。

(b) 有効性：目的の達成率

【コンポーネント①】

- 新規会員の微増も含めた事業の安定的な運営により、現地移管に向けた基盤を構築・保持した点は、一つの十分な成果と言えよう。アンケートについても、職員が口頭で求めたものを含め、100 名という利用者の半数以上から声を集めた点は評価できる。

【コンポーネント②】

- 当初目的であった、事業移管が完了できなかった点は大きなマイナスである。しかし、当該地域の自尊、自主、自立の観点から、地元の有力団体が現れなかった（一候補は辞退）ことにより事業移管自体を諦めるに至った決断については、長期的視野に立ち、事業の継続性を熟考した結果である。このように安易に移管先団体の選定のハードルを下げなかった点は評価できよう。

(c) 効率性：インプットに対してアウトプットがどれくらいあったか、手法は正しかったか

【コンポーネント①】

- 157 名の会員の利用により、高い稼働率を維持していた。また、サービスの存在自体については住民説明会などにより、すでに十分な島内告知がなされており、住民に周知されていたものと思われる。自家用車を購入する住民が見られるなどの状況変化もあり、新規会員数は微増にとどまったが、現保有体制において、高い稼働率が見られたことから、十分なアウトプットがあったと言えよう。

【コンポーネント②】

- 綿密な調査、交渉、検討の結果、打ち切りの判断に至ったが、事業移管が実施されなかったことはアウトプットとしては残念な結果と言わざるを得ない。

（d）調整の度合：いかに被災地コミュニティと連携できていたか、終了時のタイミングや方法はどうだったか

【コンポーネント①】

- 一部利用者からのクレームや事故などの問題が見られたが、真摯な対応により、事業期間内に問題が解決されていた。その他、コミュニティと大きな問題もなく、共存運営していた点は、繊細に地元住民のニーズに答えた結果であろう。アンケートからも閉鎖を惜しむ声が多く聞かれたことからも、コミュニティに浸透していたサービスであった様子が伺える。終了タイミングについては、事業移管先が見つからなかった点に加え、閉鎖を決定した背景には一部利用者に依存傾向がみられはじめたこともある。当団体が掲げる、「自尊、自主、自立」の観点からも、現地の支援漬けに歯止めをかける意味で閉鎖を決定した決断は評価できよう。

【コンポーネント②】

- 移管先候補に辞退された点は非常に残念な結果であるが、その他の候補について、意欲面だけでなく、団体の運営能力を長期的な視野に立ち、冷静かつ慎重に検討できた背景には現地コミュニティとの密な関係を構築し、コミュニティに豊富な情報源を有していたことがあると思われる。このことは被災地コミュニティと密な連携が取れていた証と言えよう。

（e）波及効果・インパクト：当初の目的以外に得られた効果、課題

【コンポーネント①】

- カーシェアリング事業の継続を通じて、現地コミュニティとのパイプがつながり、職員の就職支援の結果、現地コミュニティに再就職がつながった。この点は事業がコミュニティに受け入れられ、好印象を持たれていたことが大きかったように思う。

【コンポーネント②】

- 自家用車を所有する島民が増えるなど、ニーズの緊急性は薄れた面もみられるが、移管が中止になったことにより、現利用者の今後の生活の足の確保は依然、残された課題と言えよう。

（f）新規性・独自性：新しいアイデアや工夫が取り入れられているか、他被災地のモデルとなり得る事業か

【コンポーネント①】

- 前期でも言及したが、車所有に関しては、高齢化の問題もあり、今後、各地域で検討されていく課題の一つであり、カーシェアリングの手法はその問題解決の可能性を秘めた方法の一つである。本事業では、新たなシステムを提案したという点から、既存のシステムをそのまま元に戻すのではなく、新たなシステムを提案し、今後のその地域の復興の在り方にヒントを与えた点は他の被災地支援においてもモデルとなりうる事業であったと言えよう。

【コンポーネント②】

- 当初目的の達成は叶わなかったが、持続可能性を十分に吟味した上で移管先を決断せず、慎重に慎重を重ねた姿勢は、支援者が被災地に与える影響を考慮すれば、他被災地においてもモデルとなりうるものであろう。

３．評価者の所感

現地移管を断念せねばならなかった点は事業において大きなマイナスである点は否めない。しかし、結果は残念であったが、それによってこれまで実施してきた事業が被災地に与えた好影響は否定されるわけではない。被災地の今後を真剣に考え、真摯な姿勢で調査・検討した点には好感を抱いた。