

最終報告書

1. 事業の概要

事業名	東日本大震災気仙沼大島被災者支援カーシェアリング運営事業				
開始日	2011年5月15日	終了日	2012年3月31日	日数	322日
団体名	地域再生プロジェクト				

総額(税込)	9,987,605 円	スタッフ人数	運営 10 人
--------	-------------	--------	---------

事業目的	<p>東日本大震災の被災者の多くは車を失っている。都会と違って、どこに行くにも車が必要な沿岸地方の被災である。避難所生活が始まり、被災者証明も取れ、失くした自動車免許所が特例で再発行されても、車が無い。車が無い避難所の方々は、車が流失しなかった人をお願いし借りる、又は相乗りで用足しに出かけている状況であり、特に離島の被災者の状況は深刻である。</p> <p>そこで、通院、買い物等、被災者の生活の足を確保して生活再建に踏み出せる一助になるカーシェアリングを実施する。本事業は被災地コミュニティと当該地域の行政機関が中核となって運営するものであり、復興期を迎える被災地で事業運営を通じた連携を強化することも目的とする。また、津波による浸水や破壊により港近くの駐車場が減少していること、支援関係車両で近日渋滞がひどくなっていることから、カーシェアリングの導入により、交通状態の緩和に貢献できるものとする。</p>
事業全体の概要	<p>気仙沼市内の本土側、離島の大島の両側で車両 15 台を被災者が共有して活用できるサービスを提供する。災害対策本部等と協議し、本事業運営に必要な現地担当者、使用規約、運用規約、車両整備会社、給油所、駐車場等を決定する。被災者等に使用規約等の説明会を行った後、被災者等を利用会員として登録する。具体的には、島内では災害復旧事業のための使用とし、本土側では、利用会員が常駐車両を通院、買い物等に共有使用する事を目的に、独自の管理システムで運営を行う。</p>
事業内容	<p>1. コンポーネント①</p> <ul style="list-style-type: none"> ・カーシェアリング用自動車の管理運営システム構築と運営 ・現地調査及び他支援団体からの情報提供に基づき、現地災害対策本部等と協議の上、また、車両整備会社、給油所、駐車場等を決定する。 ・当団体が当該地域で雇用する担当者を現地担当者とし、公平・公正・利便性の高い使用規約、運用規約を作成する。 ・約款、車両整備会社、給油所、駐車場等の説明会を被災者等に対して行う。 ・「被災証明取得者」と「管理者が特に認める者」等を利用会員として登録し会員カードを発行する。 ・利用者の負担は、使用燃料費、洗車料金、車両保険免責修理費とする。 ・現地に 15 台のカーシェアリング車両を移送し、内 4 台の軽トラック等は島内で災害復旧等に使用し、残り 11 台を本土に常駐させて通院、買い物等に共有使用する。

	<ul style="list-style-type: none"> ・本土側 11 台中 2 台については、緊急用として予備車とする。 ・本土側に事務所を設け、現地担当者が受付・車両運用管理や入会説明・会員カード発行・会員管理や鍵の管理、洗車等が出来る様に説明、指導を行う。 ・毎日、担当者が利用状況等をメールや電話等で本部に「報告」「連絡」「相談」を行い、本部管理者は、定期的に事業地を訪問し助言、指導等を行う。 ・整備は、本土側の整備工場にて行う。 ・ニーズや状況変化に対応して、使用規約、運用規約等、随時改定を行う。 ・運営当初は、大島地区被災者 225 人に限定し通院と買い物等に限定し、その後状況を見ながら利用者と使用目的を随時、拡大させる。 ・本事業は、期間を 2 年間とし、「自尊」「自主」「自立」の精神で、2 年後の出口戦略は事業期間内に策定する。 <p style="margin-left: 40px;">・その他のニーズを汲み上げて、検討する。・協力機関：広島県神石郡神石高原町、地域サポート人ネットワーク全国協議会等</p>
--	--

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 研究員）

最終評価実施日：2012 年 5 月 21 日

(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

大島住民の多くは、震災以前、島内と島外にある気仙沼港に自家用車を各 1 台ずつ、計 2 台を所有していたが、その多くは津波被害によってその双方を失った。そのため、島内交通、および島外交通に不便が生じ、日常生活に支障をきたしていた。発災から数週間経ったハネムーン期には住民同士の団結心から、限られた交通手段を分かち合う姿も見られた。経済面の問題から車を購入することが困難な住民も少なくなかったが、発災から数か月は避難所生活であり、配給物資も多く、自家用車による移動の必要性も発災以前の生活と比べ低かったと思われる。しかし、発災から数か月経ち、仮設住居への移住により、家庭ごとに日用品を自力で購入する生活スタイルが戻り、生活の足としての島内交通、および島外交通の整備の必要性が高まった。この背景の一つとして、発災から数か月後の幻滅期に差し掛かるころには、被災地特有の団結心は当時の勢いは失われつつあったことも考えられる。本事業のカーシェアリングサービスは 8 月に開始されている。この時期は仮設住宅への移行による交通網の整備のニーズが顕在化してきた時期であり、実施のタイミングは妥当であったと思われる。また、島内では様々な団体のボランティア活動が盛んに行われており、災害対策本部での交通手段の提供のニーズもあったため、各種ボランティア活動を活性化および効率化させる意味において、介入は妥当であったと思われる。

(b) 有効性：目的の達成率

目標とした大島地区の被災者 225 名に対し、121 名（3 月 31 日）の会員数であった。目標の被災者数 225 名には満たなかったものの、家族成員と同乗することも多く、買い物などの実益が家族成員にもたらされる点から、実際の受益者は会員数以上となると考えられる。1 世帯成員を 2 名と仮定した場合、また、近隣住民と乗り合いによって利用する住民も多くみられたと言う利用状況からも、被災地に対して十分なインパクトを残したと言えよう。事業終了時モニタリング時点（2012 年 5 月）においても着実に会員数が伸びていることが確認されたため、今後も被災地のニーズに合わせた活動が期待される。

(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

モニタリング時（2012 年 5 月）には、導入台数が効率的に活用されており、十分なアウトプットが確認された。しかし、一方でサービス開始当初（2011 年 9 月）の会員数に関しては、20 名と受益者の側面から物足りない結果であった。また、サービス開始時期に関しても、事業開始時期から、少々時間がかかった印象であった。要因としては、住民の理解や他の島内交通機関との調整に時間を要したことや新しいものに対する慎重な地域特性もあり、サービスの広がりや主に通コミによるものであったことが挙げられよう。この点に関して、地域特性の問題から慎重に調整を重ねる必要性もあったことは事実であり、闇雲に介入を急ぎ、積極的な集客を行うことが吉と出たかについては、もちろん疑問が残る。本事業では、特に島内交通への配慮がなされており、タクシーやバスといった既存の交通サービスとのバッティングを控え、復興の妨げとならずサービスを展開した点は評価できる。よって、事業効率性の面については、事業開始当初の物足りなさは残るものの、目標の会員数にも達し、稼働率も順調な推移を見せている現状および今後の展開を想像するに、その手法は間違ったものではなかったと思われる。

(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か

前述のようにバスやタクシーなど島内の公共交通機関に事前説明を行い、現状を確認し、合意を得た上で事業を実施した点は、バッティングによる弱体化を回避した点から評価されるべき姿勢と思われる。また、各仮設住宅へ出向き、説明会を行うなど、丁寧かつ慎重な介入方針により、コミュニティとの連携は図られていたものと思われる。終了時のタイミングに関しては、本申請書による事業期間は終了となるが今後も事業自体は継続されていく予定である（2012 年 5 月現在）。フェリー料金負担の問題はあるにせよ、大島住民が車を購入する、または気仙沼の交通機関が整備されるなど、環境改善が進めば、現体制での必要性は徐々に低くなるものと思われる。今後の出口戦略として、当面は 2013 年 2 月を目途に移行する目標は立てられているが、地元の団体に引き継ぐのか、終了するのか、別の形で継続されるのか、いずれにせよ、適切なタイミングと形を模索し、方針を決定することが課題であろう。

(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

近隣住民同士の乗り合いで利用する者が多くみられ、当初想定していたよりも、一台当たりの受益者が多く見られた。これは受益者側の工夫であろうが、結果的に住民同士のつながりや助け合いの風土をより強めるきっかけとして寄与していると言えるであろう。一方、課題としては、収支の問題が挙げられる。現在の利用料金は燃料代のみであり、カンパが想定よりも集まりが悪く、事業の運営を補助金に依存せざるえない状況である。今後の展開を考える上で補助金確保や新規収益事業の立ち上げなど本事業を支える施策が必要であると言える。現地移管を考える上でも、この点は大きな課題となるであろう。

(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

震災により、復興するものもあれば、新たに構築されていくものもある。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事業であった。利用者の中には、乗り合いで利用する者も見られ、地域社会のコミュニケーションづくりにも役立つなどの副次的効果がみられたことから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。

3. 評価者の所感

説明会などを通じて住民に対して寄り添う姿勢や島内交通に配慮した事業計画など、地域の自助力を損なわないよう慎重に介入していった姿勢が印象的であった。介入時期の遅れなど初動のペースの遅い印象もあったにせよ、住民への理解を優先し、地域への影響を最小限にし、かつ利益を最大化しようとする配慮が細かな部分まで行き届いていたことは評価できる。今後の出口戦略においては、現行の体制のまま、今後の交通網の整備の点からも継続という選択肢はあまり有力ではないという印象である。今後の展開に関しては、初動時の丁寧かつ地元住民の利益を一番に考えた姿勢を維持したまま、出口戦略の見極めがなされることを望みたい。