

一般社団法人 日本カーシェアリング協会
2017年10月ヨーロッパ視察 報告書

目次

第1章. 視察概要

第2章. 訪問事業者・都市・WOCOMOCOについて

1.Autodelen

2.Taxistop

3.Cambio

4.Dégage

5.ECO MOBILITEIT GENT

6.Partago

7.Autonapål

8.Mywheels

9.Vaterstettener auto teiler e.V.

Ebersberg 地域のカーシェアリング

10.WOCOMOCO(World Collaborative Mobility Congress)

11.行政のサポートについて

12.都市について

第3章. 考察

第1章 視察概要

今回の視察は当協会のカーシェアリングをより良いものにし、今後も継続して石巻に貢献し続けるために、カーシェアリング発祥の地であり本場であるヨーロッパを訪問し、先進事例を学んでくることを目的とした。そのために今回の視察では大きく分けて二つのことを行った。一つは WOCOMOCO(World Collaborative Mobility Congress)という交通に関する国際会議への参加であり、もう一つは欧州 4 か国のカーシェアリング事業者への視察である。

WOCOMOCO には欧米各国の交通に関する企業や省庁が参加している。詳細は第 2 章で述べるが、そこで各国の先進事例や、将来の交通の在り方についてのプレゼンテーションや議論が行われる。ここでは石巻に活かすことができる事例や海外とのコネクションを作ること、そして翌年以降の同会議への招待を打診することを目標とした。

次に事業者視察では、数あるカーシェアリング事業者の中から、我々のカーシェアリングと比較的似たコンセプト(地域密着・非営利など)を持つ事業者をピックアップした。WOCOMOCO と同様、各国の事例について理解を深め、システムやカーシェアリング普及について、石巻での活動に生かすポイントを見つけることを目標とした。加えて、各事業者へ我々の活動についても共有することで、東日本大震災や災害大国である日本についての理解と共感を深めてもらうよう努めた。また、事業者の中でより我々のコンセプトと通じる点をもつ団体については、次年度開催予定の「第二回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム in 石巻」への参加を打診することも目標とした。以下が今回の視察スケジュールである。

11/15-17 ベルギー

ゲントにて Autodelen(cozycar), Taxistop, Cambio, Dēgage, Ecomobility Ghent, Partago を視察

ゲントの交通政策の担当者 2 名を訪問

ゲント・ブリュッセルの特徴的な交通政策を施行した現場を見学

11/18-20 ドイツ

ベルリンにて 3 日間 WOCOMOCO に参加

ベルリン市内のカーシェアリングやシェア自転車などの活用実態を見学

11/21-22 チェコ

プラハにて Autonapül を視察。プラハの交通事情について見学

11/23-24 オランダ

アムステルダムにて Deelauto, Mywheels を視察。

アムステルダム・ユトレヒトの交通事情について見学

11/25-26 ドイツ

ミュンヘンにてエバースビヤーク地域でのカーシェアリング取り組みについて視察
同地域で Vaterstetten Auto Teiler について視察

次章では各事業者の取り組み・特徴について、上記視察日程の順でまとめていく。

第2章

この章では各事業者の概要・特徴について述べていく。

1. Autodelen (ベルギー・アントワープ市)

団体設立年:2003年(2015年に Autopia から Autodelen に名称変更)

所在地: Maria Hendrikaplein65B, 9000 Gent, Belgium

団体HP : <https://www.autodelen.net/>

視察対応者: Jeffrey Matthijs (代表)



中央の男性が Jeffrey Matthijs 氏 彼の手掛ける Gent Autodelen Stad について説明中

●団体概要

Autodelen はベルギーのフランダース地域において、カーシェアリングのもつ経済的・社会的・環境的な効果を最大化する、ということを目的として活動している非営利団体である。カーシェアリングを普及させることにより、車を「所有すること」の重要性が減り、「使用すること」が当然であると皆が考えるようになることを目指している。その過程で都市のスペースの問題や排気ガスなどの環境問題を解決し、持続可能な社会を実現させようとしていた。彼らは役所・事業者と連携し、上記目的を達成すべく、カーシェアリングのもつ社会

への影響や、有用性、地域の事業者の紹介などを行いながら、カーシェアリングの普及に努めていた。また、彼らは協会としての啓蒙活動にとどまらず、自身でカーシェアリング事業を行っている。

今回の訪問では主に彼ら自身が行っているカーシェアリング・ライドシェアリングに関する2つの事業と、カーシェアリング協会としての活動内容について話を伺った。

●Autodelen が展開するカーシェアリングプロジェクト

・ COZYCAR

前述した Autodelen の前身である Autopia の時代から行っているカーシェアリングプロジェクトである。P2P 型(個人所有の車を共同利用するタイプ)のカーシェアリングで、近所の住人同士で小グループを結成し、ルールをそれぞれのグループで決めて運用するというのが COZYCAR のカーシェアリングである。現在、約 500 組の団体が 550 台の車をシェアしている。4-8 人で 1 台の車をシェアするのが平均的な使われ方だという。

また、利用料金は維持費・税金・燃料代などが賄える分の必要最低限で設定されており、利用者は非常に安い価格で車を利用することができる。利用料金は 25 セント/km が相場価格ということだ。しかし、前述のとおりルールはグループ毎に異なるため、利用料金を少し高め 35 セント/km 程度に設定し、余剰分を事故発生時の修理費や賠償金に充てるためにプールする団体もあるようだ。

COZYCAR が行っているのは地域住民間でのカーシェアリングであり、必要な経費ベースでの料金設定など、当協会の「コミュニティ・カーシェアリング」と似た性質が多く見つけたため、利用者拡大・グループ形成のノウハウについても話を聞いた。COZYCAR における Jeffrey 氏の役割はカーシェアリングに興味がある人達を接近させ、グループを形成させることだ。具体的には以下の通りである。

- ①新聞や市報などを利用して、地域の中でカーシェアリングに興味がある人を集める。
- ②①で興味を持った人を対象にカーシェアリングパーティと題してお茶やケーキを楽しみながら説明会を開く。その中で「カーシェアリングとは」「どうやって始めるのか」「メリットは何か」などあらゆることについて解説し、グループでのカーシェアリング利用を促す。
- ③カーシェアリングの導入が決まった後、メンバーで車の利用ルールを決めるための話し合いが円滑に進むようにコーディネーションを行う。ルールには利用料金や予約締切、禁煙喫煙など多岐にわたるといふ。

我々の場合は地域のアンケート調査から始めることが多いが、お茶会の中でカーシェアリングについて説明すること、導入後のルール決めサポートなど、類似点が見つかり、大変驚いたのと同時に嬉しくなった。

・ AVIRA

福祉車両を利用したライドシェアリング(相乗り)サービスである。福祉車両を所有してい

るボランティアドライバーが障がい者を乗せ、買い物や病院などに送迎する。利用者は年会費として10ユーロと、利用時の数セントのみでこのサービスを使うことができる。

日本も当てはまることではあるが、障がい者にとって公共交通は使いづらく、またタクシーを毎日利用するには経済的負担が大きすぎる。その結果、彼らの外出頻度は減少し、同時に社会との接点が減ってしまう。このプロジェクトを紹介するビデオを見せてもらったのだが、その中で AVIRA の利用者は、「福祉車両のカーシェアリングを、私は首を長くして待っていました。」「AVIRAのおかげで私は社会に参加できるのです!」と答えていた。

外に出ることで社会と交わる機会が生まれる。石巻では仮設住宅内のカーシェアリングを通じて、運転ができない高齢者を病院や買い物に連れて行ってあげようという動きが生まれた。そしてそれが地域のつながりを強くしていった。カーシェアリングの福祉利用というアイデアを実践しているという点で我々と類似しているプロジェクトであった。

参考URL：<https://www.youtube.com/watch?v=fPT8BwBBLiM>

●協会としてのカーシェアリング普及のための活動

- ・Gent Autodelen Stad(ゲントカーシェアリングシティ) キャンペーンの展開

参考URL: <https://autodelen.gent/>

ゲント市内で、2016年時点で6,000人のカーシェアリングユーザーを2020年までに20,000人にすることを目指すプロジェクトを展開している。市内でカーシェアリングを運営するすべての事業者と連携しており、上記WEBページでは各事業者の特徴と公式HPのURLが紹介されている。街中でもカーシェアリングの駐車場がわかるようにキャンペーンのロゴがプリントされた看板が立てられていた。発起人のJeffrey氏は、「ゲントには様々なカーシェアリングがあるが、ユーザーがそれぞれのニーズに合ったカーシェアリングを選ぶことができるというのが理想的だと思う」と述べていた。



街のカーシェアリング用駐車場にはこの看板が立てられている。

- ・Autodelen Salon (カーシェアリングフェスティバル)の開催

Autodelenは、多くの人にカーシェアリングについて知ってもらうため、ベルギー各地でカーシェアリングフェスティバルを開催している。カーシェアリングを選択することが環

境・経済的にもよく、何より格好いい・楽しいものだと思わせるようにポップな内容となっている。カーシェアリングを身近に感じられるようにするための一つの施策である。

参考：2016 年度 Autodelen Salon 動画 URL: <https://youtu.be/-th4-NFrFYA>

・カーシェアリング向け保険の開発交渉

個人の車を利用するカーシェアリングの普及には保険の問題がつきまとう。なぜなら、他のユーザーが他社の車を運転して事故を起こした場合であっても、基本的には車の所有者(保険契約者)の保険で支払いをしなければならず、結果的に所有者の保険料が上がってしまうからである。これらの問題を解決するため、Jeffrey 氏はベルギー国内の損害保険会社に対し、カーシェアリングのもつ影響と今後の展望について伝え、専用の保険の開発を依頼したそうである。その結果開発された保険には次の2つの特徴がある。

①車の所有者以外のユーザーが事故を起こし保険を使用した場合であっても、翌年の所有者の保険料が上がらない。

②カーシェアリンググループのメンバーが自分で車を所有する際、グループの代表者から保険会社宛にグループ在籍中の年数と事故歴(有無)を報告すると、新規加入の自動車保険でも安い保険料でスタートできる。(日本の保険に置き換えるとグループで5年間無事故であったことを報告した場合に、6Sではなく11等級で保険をスタートすることができる)

Jeffrey 氏曰く、カーシェアリングユーザーの事故率は平均的なそれよりも低いという。保険会社にとってもカーシェアリングが広まることは損害率の低下につながるため、決して悪い提案ではないとし、我々にも保険会社へ交渉するよう勧めてくれた。

2. Taxistop (ベルギー・ゲント市)

団体設立年:1975 年

所在地: Maria Hendrikaplein65B, 9000 Gent, Belgium (Autodelen と同じ)

団体HP : <http://www.taxistop.be/en/>

視察対応者: Angelo Meuleman



●団体概要

Taxistop は 1975 年にベルギーのフランダース地方で設立された非営利団体である。「doing more with less(少ないものでより多くのことを)」をモットーに掲げ、カーシェアリングのみならず、社会・環境問題を解決すべく多岐にわたる活動を行っている。元々はヒッチハイクのコーディネーション活動から始まった団体であり、現在でもその発展形にあたるライドシェアリング(相乗り)サービスである Carpool.be を展開している。

この団体の特徴的な点として、国内すべての公共交通機関が出資者となっており、彼らと密な連携が取れていることが挙げられる。また、モバイルサービスの開発による利便性の向上のみならず、携帯電話などが使えない高齢者向けのサービスなど、幅広い人たちを対象にサービスを提供していることも彼らの特徴と言える。

●Taxistop が行っている特徴的なプロジェクト

彼らは単なるカーシェアリング・ライドシェアリングサービスの提供にとどまらず、より大きな影響を与えるため、移動に関する環境を整えようとしている。紹介してもらった特徴的なプロジェクトについて記述する。

・MOBIHUB プロジェクト

家の近くに公共交通の停留所・駐車場・EV の充電ステーション・シェア自転車・シェアスクーター・wifi スポット・充電などすべてがそろった場所を作るというプロジェクトである。MOBIHUB に行けば移動に関する様々な選択肢があり、そこからどこにでも出かけられるような環境を創造するのが目的である。シェアリングモビリティがある街の利点などを説明しながら、カーシェアリング等を都市計画の中に取り入れて、街づくりを進めていくことが大きなポイントであると述べていた。また 11 月からはインターネットやアプリを使いこなせない高齢者をこの MOBIHUB に連れていく実証実験を行うという。偶然だが、石巻の北上地域においても、カーシェアリングで移動困難者を公共交通のハブ地域まで連れていく、という実証実験が始まっている。この事業の進捗については注意深く観察していきたい。

・Minder Mobielen Centrale (移動困難者を対象とした地域での送迎サービス事業)

高齢や低収入などその他の原因で自由に外出できない人を対象とした、送迎支援サービスを運営している。利用者は 37,000 人を超え、彼らの移動を支えるボランティアドライバーは約 3,000 人で、ベルギー国内の 265 箇所で実施されている大規模なプロジェクトである。

利用者の平均年齢は 80 歳で、年間€10 を支払うのみで利用できるが、利用者は高齢やそ

の他の理由で車を運転することができない人に限られている。ボランティアドライバー達の多くは定年退職を迎えた人で、「何か地域の役に立ちたい」「ずっと家にいたくない」などの理由から参加する人が多いそうだ。金銭的報酬はないが、国などから感謝状が届いたり、市役所が開催する BBQ に招待されるなどで皆満足しているとのことである。これはボランティアドライバーが必要不可欠なコミュニティ・カーシェアリングでも参考にできる点ではないだろうか。

この事業はタクシー会社から反発を受けないかと質問をしたのだが、開始前にタクシー事業者と同意を得たうえで行っていること、また収入などで利用者を限定することで、タクシー事業者の顧客層との重複が発生しないため、大きな摩擦は起きていないとの回答であった。

最後に予約方法であるが、利用者が地域の予約管理者に電話をするというアナログな形態がとられている。予約管理者として、その電話を受け、ドライバーと利用者を繋げるのは行政・NPO・ボランティアドライバーだ。Taxistop は 265 箇所の管理者向けに統一のソフトウェアを提供しており、管理者はそのシステムを使って予約管理を行っている。行政の協力も厚く、予約管理のみならず、プロジェクトの広報活動や、前述した感謝状等の作成、また通話料やサーバー維持にかかる費用も行政が負担していくれるという。移動困難者の問題に対し、行政と非営利団体が協働している好事例と言えるのではないだろうか。

・ Social Car (EU の HORIZEN2020 の中の一つの取り組み)プロジェクト

ライドシェアリングを含めた「移動」の可能性をより高めるために行われているヨーロッパ横断のプロジェクトに Taxistop も参画している。目的地へ移動する際、公共交通・車・徒歩のみならずライドシェアリングや自転車シェアリングを組み合わせた最適な移動方法を提案できるシステムの開発とユーザーとの折衝を行っている。

3. Cambio Belgium(ベルギー・ゲント)

団体設立年：2000 年

所在地：Maria Hendrikaplein65B, 9000 Gent, Belgium(Taxistop と同じビルで別フロア)

ブリュッセル・ワロニア地域にもオフィスあり

団体 HP：<http://www.cambio.be/>

視察対応者：Tom



右側の男性が Tom 氏 Cambio の EV カーシェアリングについて説明中

●団体概要

Cambio Belgium は Taxistop が、2000 年にドイツの Cambio Mobilitätsservice gmbh と協定を結び、ベルギーの公共交通機関を出資者として立ち上げカーシェアリングプロジェクトである。現在は Taxistop からは独立しており、ベルギー国内 31 都市で利用でき、700 台を有する最大規模のステーション式カーシェアリング事業者にまで成長している。その規模を活かして、ユーザーに対しては利便性と経済性をアピールしている。年間の走行距離が 3000km の場合、車を保有する場合と比べ年間 2,256 ユーロ(約 30 万)の経済的効果があるそうである。

加えて、公共交通機関が出資者であるため、彼らから駅併設の駐車場や EV 充電施設を提供してもらっており、ユーザーは無料で EV を充電できるようになっている。Cambio のユーザーの 40%が別の町に行くときに公共交通を利用するというデータが出ているようで、公共交通機関がカーシェアリングの支援を積極的に行ってくれているという。

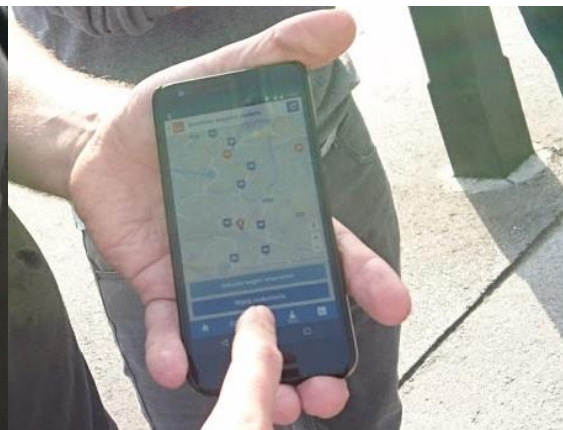
・Cambio の利用の流れ

会員登録しているユーザーはアプリを用い、車種・場所・時間の 3つの軸で予約を行うことができる。小型自動車から 8 人乗りの乗用車まで、また EV や福祉車両など、幅広い車種を自分のニーズに合わせて利用することができる。

利用時間になったら車の場所へ行き、Cambio のライセンスカードを車載機にタッチし、鍵を開錠する。運転を開始する前に車内の車載器の指示に従い、車の傷の有無を確認し、傷がないことを回答すると車載器から鍵を取り外すことができ、運転を開始できるようになる。もし返却時間までに駐車場まで戻れない場合や、事故が発生した場合には 24 時間年中

無休の Cambio のコールセンターに連絡することができる。また、車内に備え付けてある給油カードを使って給油が可能のため、ユーザーはガソリン代を負担する必要もない。

加えて、初めての車種を乗る場合混乱が生じないように車ごとに利用マニュアルを備え付けてあり、ユーザーへの気配りが随所に見られた。



左 車の鍵とセットになっている車載器。これで24時間コールセンターと通話ができる

右 スマートフォンのアプリ画面

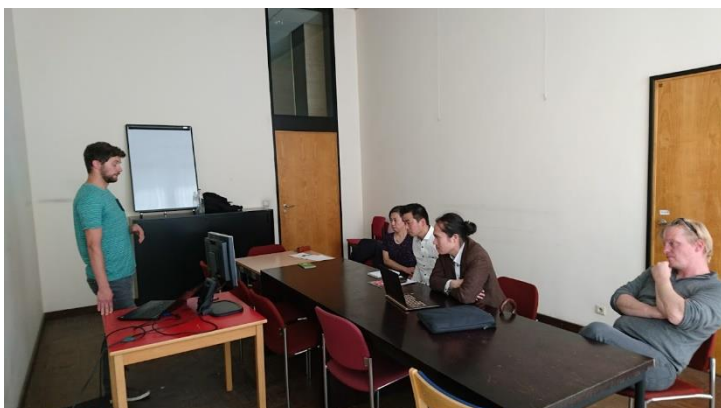
4. Dégage(ベルギー・ゲント)

団体設立年：1998年

所在地：なし(現在は旧ゲント市立図書館に間借りしている)

団体HP：<http://www.degage.be/autodelen/>

視察対応者：Blam



左側の男性が Blam 氏

●団体概要

Dégage は P2P 型のカーシェアリングサービスを提供している非営利団体である。車をシェアすることで車の数を減らし、より安全で、綺麗で、多くのスペースを創造することを目的として活動している。現在 111 台の車がカーシェアリング用の車として登録されており、1241 人のユーザーを有している。また、Dégage には有償のスタッフは一人もおらず、全てがボランティアで運営されていることが彼らの団体としての特徴である。車を団体で所有しているわけでないため、人件費・車両維持費がほぼかからず、後述する会費や利用料の一部はシステム開発に充てられているという。

また、登録されている車両は本体価格が 6,000€ユーロ(約 80 万円)以下でなければならぬと決められており、新車や高級車などは登録されていないという。車は Dégage によって価値の査定を受けた後に登録をされることになっている。後述するが、これは彼らの事故発生時の修理費用捻出方法と関連しているものである。

●Dégage のカーシェアリングの仕組み

彼らのカーシェアリングを利用するためには入会時に会費として 110 ユーロを支払う必要がある。(そのうち 75 ユーロは退会時に返却される)。それ以降にかかる費用は走行距離で計算された利用料金の支払いのみであり、利用料金の請求書が、3 か月毎に利用者あてに届く仕組みになっている。走行距離が 100km 以下の場合は 30 セント/km(約 40 円)、101km-200km の時は 25 セント/km(33 円)、200km 以降は 22 セント(29 円)と沢山使えば使うほどお得になる料金体系となっている。

利用者はオンラインシステムで予約を行う。その後、車の所有者が使用の承認を行い、鍵の受け渡し場所・時間を決め、当日に対面して鍵の受け渡しを行い、出発する。利用者は返却時間までに戻り、最後に走行距離をシステム上に入力し、返却を行う。燃料が半分以下の場合は補給して返却するルールになっている。

事故が発生した場合、第三者への賠償については保険で対応を行う。しかし、運転していた車両の損害について、500 ユーロは運転者の自己負担、500 ユーロは自動車保険から、残りの分については Dégage が会費などでプールしてあるお金から支払うことになっている。(このため、彼らは車両本体価格の上限を 6,000 ユーロと設定している。何があっても最大 5,000 ユーロの支払いで済むからである。)

●ユーザー増加のために行っていること

彼らはシェアリング用の車や利用者を増加させるため、環境やスペースの問題の解消のみならず、車の所有者・利用者に対して明確なメリットを打ち出し、参画を募っている。具

体的には以下の通りである。

・所有者にとってのメリット

他のユーザーが自分の車を利用すると、利用料が所有者に入る

自分の車以外のカーシェアリング用の車も利用できる

事故で車が破損した時に Dégage が大半を支払ってくれる(前述のとおり)

市内すべてのカーシェアリング車専用駐車場に無料で駐車できる

個人で利用するよりも経済的である

・利用者にとってのメリット

手軽に 100 台以上の車が使え。予約も簡単。

車を保有して使うよりも費用が抑えられる。

どの車種の車も同じ値段で利用できる。

当協会ではカーシェアリングの参画を募る際、運転者にとっての経済的なメリットを余り強調していない。ただ、ボランティアドライバーの参加が活動の肝である以上、彼らをどう巻き込んでいくかは非常に大きな課題でもある。そういった観点からも、コストをかけない団体運営という点でも非常に参考となる団体であった。

5. ECO MOBILITEIT GENT(ベルギー・アントワープ)

団体設立年：不明(最近)

所在地：なし(現在は旧アントワープ市立図書館に間借りしている)

団体HP：<http://www.degage.be/autodelen/>

視察対応者：Chris



一番左の男性が Chris 氏 ステーションにて説明を受けている様子。右後方に写っているのは一人用 EV

●団体概要

ECO MOBILITEIT GENT は自動車の EV シフトとカーシェアリングの普及を目指してカーシェアリング事業を行っている非営利団体である。一人乗りの EV や電動スクーター、小型車からテスラのモデル X まで多種多様な EV を取り揃えている。車両の稼働率は 90% と非常に高いため、通常の業者が行っているレンタカーのおよそ 1/3 の価格で貸出ができている。

・特徴

会員制度は Founder(ヘビーユーザー用)/Supporter(一般)/Fun(お試し)の 3 段階に区分けされており、Founder・Supporter は月会費を支払う必要があるが、その分一回ごとの使用料金を安く抑えることができる。Founder 会員は 20 日分を無料で利用できる権利が得られる。利用料金について、ルノーの小型自動車の場合、Founder 会員は 19.3 ユーロ/日、Supporter 会員は 28,95 ユーロ/日、Fan48.25 ユーロ/日となっている。

また、彼らの会員になると Cambio などの他のカーシェアリングも使えるようになり、かつ請求書も ECO MOBILITEIT GENT から一括で請求いくようになっているという。同業他社でありながら、カーシェアリングを普及させるために各事業者がいがみ合うのではなく連携をとっているのは珍しいケースであり、非営利団体が多い Gent ならではの事例と言えるのではないだろうか。

6. Partago(ベルギー・Gent)

団体設立年：2015 年

所在地：Ajuinlei 1,9000 Gent Belgium

団体HP：<https://www.partago.be/>

視察対応者：Joachim



左から3番目の男性が Joachim 氏 奥のスクリーンでアプリ画面を見せてもらうことができた

●団体概要

Partago は電気自動車のみを利用したステーション式のカーシェアリング事業者である。電気自動車のカーシェアリングを普及させることにより、静かで空気もきれい、かつ市民のためのスペースがより確保されている街づくりを目指している。ビジョンに賛同する組合員とともに団体を経営していく Co-operative enterprise(協同組合)という形態をとっている。現在、293 人の組合員で 17 台の車をシェアしている。組合員は参加時に最低 250 ユーロ/1 株を支払うことになっており(最大 5,000 ユーロ/20 株が限度)、そのお金と車の利用料が彼らの活動財源となっている。

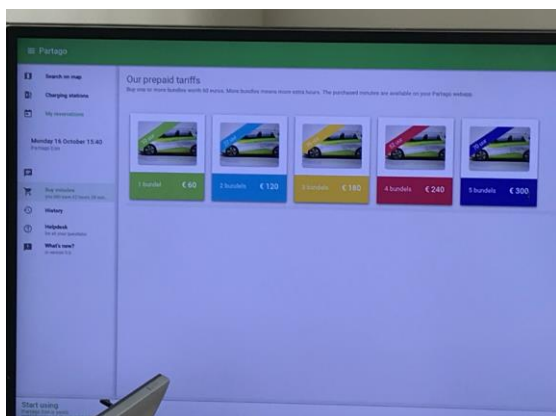
組合員は 1 人 1 票、総会での投票権を持っており、協同組合の方針について舵を取る権利を持っている。Joachim は全てのユーザーが事業者の一員であることが最大の特徴であるとしたうえで、共通の目的を遂行するために組合員にも積極的に事業に参画していくことを求めていると述べていた。Partago は EU のエネルギー関係の連盟に参加しており、ゲント市内のみならずヨーロッパの他地域へ彼らのビジョンを共有し、システムを普及させようとしており、スペインで彼らのシステムを利用してカーシェアリングを運用している団体がいるそうである。

また、彼らもソーラーパネルで発電した電気で EV の充電を行う施設を開発中と言っており、石巻の吉野町で我々が行っている仕組みとの類似性を発見することができた。

●利用方法

会員登録後、インターネットやアプリでプリペイドカードを買い、その時間分運転することができる仕組みを取っている。料金は 10 時間 60 ユーロ(約 780 円/時間)、22 時間 120 ユーロ(約 710 円/時間)、36 時間 180 ユーロ(650 円/時間)、52 時間 240 ユーロ(約 600 円/時間)、70 時間 300 ユーロ(約 560 円/時間)と長い時間のカードを買うと得をする体系にな

っている。予約はスマートフォンのアプリで車を予約することができるが、システム上で充電残量が確認できるのは彼らの特徴と言えるだろう。また、利用者は充電残量が70%以下になった場合は、返却時充電施設に繋いでいかなければならないルールになっている。もし、利用している車の充電残量が少なくなってしまった場合は、別の車と交換することができる。



WEBでのプリペイドカード購入の選択画面

7. Autonapul(チェコ・ブルーノ/プラハ)

団体設立年：2012年(個人グループとしてカーシェアリングを始めたのは2003年)

所在地：Údolní 33, 602 00 Brno

団体HP：<https://www.autonapul.org/en#page-home>

視察対応者：Stanislav Kutáček



中央左側が stanislav 氏、右側が今回の視察の後半アテンドしてくれた Christian

●団体概要

Autonapùl はチェコで一番最初に設立され、国内全 9 都市に展開している、フリーフローティング型のカーシェアリング事業者である。現在約 800 人のユーザーが登録されており、65 台の車が活用されている。ブルーノ・プラハの規模が大きい 2 都市ではカーシェアリング推進役が 1 人、車両管理者が 1 人、パートスタッフが 2 人（面談用、車両清掃用）の 4 人で、他 7 都市ではボランティアスタッフで運用しているという。また、創業者の Stanislav 氏は国内のカーシェアリング事業者を支援するための協会も組織している。

車の購入やシステム開発などの資金調達、会員登録費・車の利用料と富裕層のユーザーからの融資の 3 つの方法で行われている。会員登録費は 5,000 コルナ（約 26,000 円）であり、退会時には会員登録費は返却される。ユーザーからの融資について、Autonapùl は銀行よりも低金利でお金を借りることができる。また、融資したユーザーは貸主という立場になり、利子を受け取れる他、一定の時間分無料で車を利用できたり、割引料金で使用できるようになるというメリットがあり、双方に Win-Win の仕組みであると述べていた。

●利用方法

彼らの最大の特徴は、入会時にユーザーと必ず面談を行うという点である。そこで会費や、利用のルールやプライバシーについて説明するとともに、車を大切に使うよう伝えるという。面談の後に車を開錠するためのカードが手交され、入会金の 5000 コルナを入金するとカードが利用できるようになる。車の予約はスマートフォンのアプリで行う。利用料金はおよそ 1.5 ユーロ/km（約 200 円/km）だが、ひと月 40 ユーロ以上利用するユーザーに対しては割引が行われるようになっている。車が汚い状態で返却された場合などについてはスタッフが利用者へ連絡し、注意をするという。

●システムについて

彼らはオーストリアの CARUSO carsharing・ZEMUTU が開発したカーシェアリングシステムを導入し、大きな発展を遂げた。システムを導入する前は車の鍵を Autonapùl のスタッフが管理していたため、管理できる車の数や場所にも限りがあった。Stanislav 氏曰く、100 人のユーザーを対応するのが限界であったという。また、利用者は車を利用するために最後に使ったユーザーに連絡し、鍵を手渡しで受け取らなければならない、利便性もいまいちであった。しかし、2014 年にシステムを導入し、車の鍵をカードやスマートフォンで開錠できるようになった結果、スタッフは鍵の管理から解放され、利用者も車のもとに直接行けばすぐに車を使えるようになった。ユーザーは 800 人にまで増加し、現在も月に約 30 人と新規会員との面談を行っているという。当協会においてもより良いサービスの提供という観点からカーシェアリングシステムの導入を検討していかなければならないであろう。



左 実際のアプリ。赤が現在地で青が利用できる車の位置を示している。

右 Autonapul の車と識別できるためのステッカー。Bruno にはもっと目立つようになっている車もあるそう

●チェコカーシェアリング協会(ASOCIACE ČESKÉHO CARSHARINGU)について

Autonapul の創業者 Stanislav 氏は国内のカーシェアリングを普及させるための協会を 2015 年に設立した。(HP: <http://ceskysharing.cz/>) そこでは各事業者の抱える問題を共有し解決を図ったり、役所への協力要請を行ったりしている。交渉の結果、プラハやブルノという都市ではカーシェアリング用の無料駐車場を設置する政策の施行が決定した。

彼らは 14 の要素からカーシェアリングとは何かを厳密に定義しており、それに当てはまらない業態のカーシェアリングを認めていない。一例として、P2P 型のカーシェアリングは彼らの定義に含まれておらず、仮に P2P 型のカーシェアリング事業者がプラハで活動を開始したとしても、無料駐車場などは利用できないことになっているそうである。

7. Mywheels

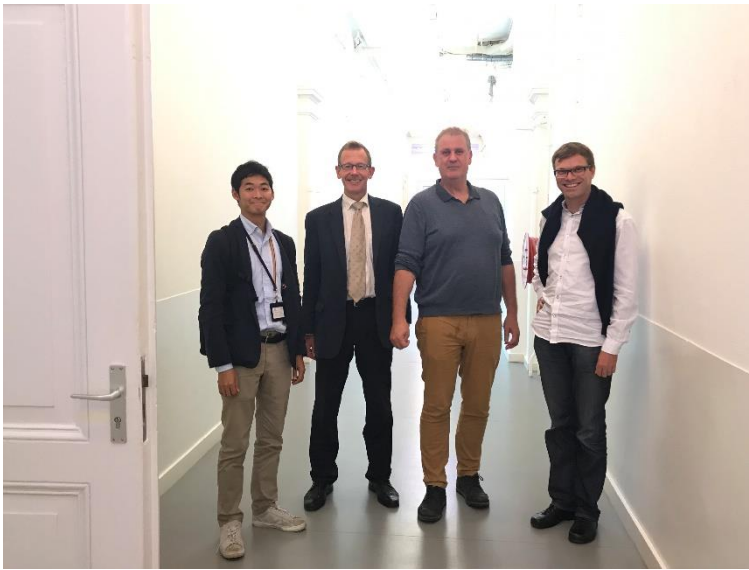
団体設立年：2003 年(2011 年に Wheels4all から Mywheels に名称変更)

所在地：Keizersgracht 264, 1016 EV, Amsterdam

団体 HP：https://mywheels.nl/

視察対応者：J.G. Theunissen、Clemens van Soest

(元 Wheels4all の従業員で、現在オランダのカーシェアリング協会 Deelauto のスタッフ)



左から 2 番目が J.G. Theunissen 氏、3 番目が Clemens van Soest 氏

●団体概要

Mywheels は P2P 型と団体保有の車をシェアする 2 種類のカーシェアリングを展開する非営利団体である。カーシェアリングの普及により、車の数を減少させ、CO2 の削減・街のスペースの確保、社会参加の促進を目指している。元々は団体で車を保有するステーション式のカーシェアリングを運営していたが、国内市場の飽和に伴い P2P 型に移行した。彼らはオランダ国内の地方部でも積極的に展開しており、現在約 45,000 人の会員が登録されており、127 台の団体保有車と約 2500 台の個人の車が約 500 箇所に登録されている。地域に 5 台程度の車が配備されていることが多いそうである。

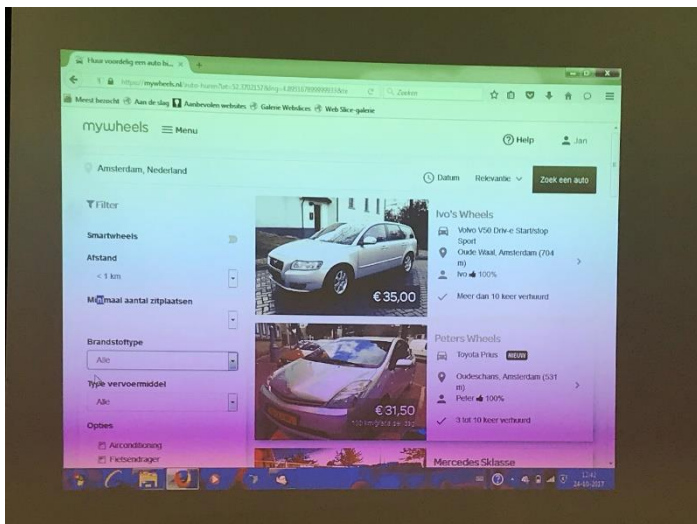
P2P 型で利用されている車は、車に車載器が取り付けられているものとそうでないものの 2 種類あり、前者についてはスマートフォンで鍵を開錠(スマートキーシステム)し利用開始をするが、後者については所有者から鍵を直接受け取る必要がある。車の所有者は月 16 ユーロ(約 2,000 円)を支払うことで車載器を取り付けることが可能である。車載器付きの車は、予約システム上で SMARTWHEELS という表記があり、一目でわかるようになっている。

●利用方法

利用するには会員登録をする必要がある。お試し(Mywheels Go)、通常(MyWheels member)、プレミアム(Mywheels premium)に分かれており、通常・プレミアム会員については入会時に 250 ユーロ(30,000 円強)を支払う必要があるが、お試し会員よりも安い料金で車を利用することができる。彼らは営利企業でないため、他のカーシェアリング事業者と比べ安価な料金設定となっている。

ユーザーはインターネットやスマートフォンのアプリで希望の車や時間を選び予約を行

う。予約申請をすると、車の所有者にメールが届き、所有者が承認すると正式に予約が完了する(所有者によっては予約度の承認を必要としない場合もあり、その場合、オーナーは自分の車を使う際もシステムに入力しているそうである)。利用頻度は、月に3回以上10回未満利用するユーザーが全体の約50%、10回以上23回未満のユーザーが25%、それ以外が25%ということである。



予約システムの画面

8. Vaterstettener auto teiler e.V. (ドイツ エバースビャーグ)

団体設立年：1992年

所在地：Zugspitzstraße 73A, 85591 Vaterstetten

団体 HP：<https://www.carsharing-vaterstetten.de/>

視察対応者：Klaus Breindl



左から二番目が Klaus 氏

●団体概要

V.A.T は環境保全や街のスペース確保を目的として設立されたステーション型カーシェア

アリングを運営する非営利団体である。ミュンヘンから電車で約1時間程度の Vaterstetten という郊外の地域で活動しており、田舎の地域密着型のカーシェアリング団体としては最も成功した組織のうちの一つである。現在700人の会員が登録されており、19台の車がシェアされている。当初より理念に賛同するボランティアが多く団体に関わっており、システムの開発などもボランティアによって行われているのは大きな特徴である。規模の拡大に伴い現在はボランティアのみならず3人のパートタイムスタッフを雇い、車の管理や会員との対話などの業務にあたってもらっているという。車の利用料は必要な経費を賄える最低限の価格帯で設定しているため利益はほぼ出ず、財源の大半は会員登録費であるという。

代表の Klaus 氏はカーシェアリングの普及をさせるため、2002年に開発した予約システムをカーシェアリング事業者に月々5ユーロで提供しており、現在ドイツ国内で35のカーシェアリング組織が利用しているという。システムのみならず、カーシェアリングを始めたいという人がいると、仕組みから会員の呼びかけ方法など1から10まで相談に乗り、カーシェアリングの発展に寄与している。

●利用方法

V.A.Tのカーシェアリングに利用するには650ユーロ(約85,000円)を支払い会員登録する必要がある(うち600ユーロは退会時に返却される)。会員はインターネットのシステムを使って予約を行うことができる。鍵は駐車場に鍵BOXを設置してある場合と、独自の鍵開錠システムを使う場合の2通りある。前者の場合はあらかじめ会員に伝えられている暗証番号を入力し、BOXから鍵を取り出す。後者の場合は車内に鍵が置かれているようだ。

利用料金は時間と距離から計算される。時間料金を設定しているのは車を占有されてしまうことを防ぐためだという。料金は車種ごとに異なるが、小型車の場合、25セント/km(約30円)と90セント/時間(約120円)の合計を支払う。非営利団体らしく、非常に低価格であることがお分かりいただけると思う。

●Klaus氏のカーシェアリング啓蒙活動

前述のとおり、Klaus氏はカーシェアリングを普及させるために様々な活動をしている。具体的には新聞などに取り上げてもらい、記事を見た人から連絡があった場合はその地域に出向き、カーシェアリングの知識・法律・仕組み・事例の説明について解説を行い、導入までのルールを説明する。細かなルールについてはその地域ごとに決めるというルールを取っている。実際にKlaus氏が活動するVaterstettenが位置するEbersberg地域では、彼らを除き7つのカーシェアリング組織がKlaus氏の協力のもと設立された。

ドイツにはBCSという国内で130以上の事業者が加盟しているカーシェアリング協会が存在しているが、彼らは設立当初、規模が大きく、利益を上げる事業者のみが重要であり、地方でボランティアに行われている小規模団体はカーシェアリングのイメージを下げるものであると言っていたそうである。Klaus氏はその状態を変えるため、7年間BCSの役員を

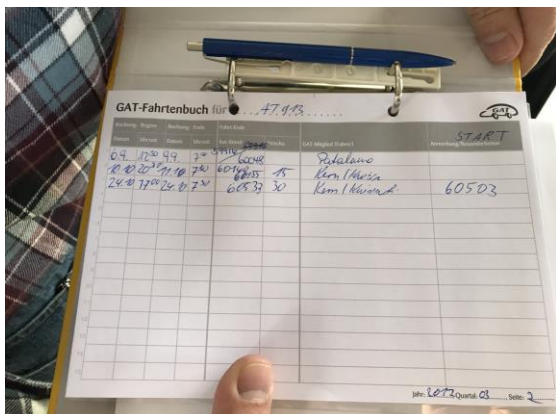
務め、田舎におけるカーシェアリングの意義を伝えていった。その結果、現在 BCS は、規模の大小に関係なく等しく重要であると表明しており、彼の熱意と努力がドイツ全土へのカーシェアリング普及に一役買ったのである。

●Ebersberg 地域でのカーシェアリングの取り組みについて

Klaus の計らいで、彼を中心となって動いている Ebersberg 地域でのカーシェアリング取り組みについて話を伺うことができた。Ebersberg はミュンヘンに隣接する人口 137,421 人 (2015 年)ほどの地域で、Klaus 氏の活動する Vaterstetten もこのエリアの中の一つの地区である。この地域は 8 つの地区で地域住民同士でカーシェアリング団体が組織されている。Ebersberg 地域全体で、52 台、47 ステーション、1,219 人のユーザーが登録されている。Ebersberg 地域では 8 つのカーシェアリング団体と、コンサルタント、MVV というミュンヘン地域をカバーする観光関連の企業、役所でプロジェクトチームを組織し、カーシェアリングを推進している。そのプロジェクトではカーシェアリングの地域モデルを作ることを目的としており、具体的には 2030 年までに、Ebersberg 地域の 1,000 人以上の全ての町村でカーシェアリングを導入し、1km 以内に 2 台のカーシェアリング用の車が置かれ、地域の 10%の人が使用している状況を目指している。現在 3 つの自治体にアプローチをしているということである。

アプローチ方法は COZYCAR と類似している。まず、地域でカーシェアリングパーティを開催し、カーシェアリングとは何か、メリットは、どうやったらできるのかを説明する。その後興味をもった住人を再度集めて 2 度目の説明会を開催し、順調に事が進めば 3 度目の打合せで導入が決まるという。

彼らは自身のカーシェアリングについて、地域のキーマンを中心とした自立的な活動であり、地域ごとに組織され、住民間でカーシェアリングを普及させるための議論を重ねていくため、住民間の結束が強まると話していた。ただし、この活動はボランティアの協力に強く依存しているため、他でも同様のシステムが広まっていけるかが課題であるとも述べていた。住民が自立してカーシェアリングを運営しており、それを通じて地域のつながりが強まっていくという意味では我々のコミュニティ・カーシェアリングがさらに発展した形と言えるかもしれない。最後に、彼らは「私たちは 25 年も田舎でのカーシェアリング運営を行ってきた。だから日本だって絶対にできるはずだ」と激励してくれた。



左上 ある地域で使っている走行距離・日時・運転者を記録するための運転チェックシート 日本で使っているものとそっくりだった。 右上・左下 仕組みと鍵 BOX について説明を受けている様子 右下 Ebersberg 地域の皆さんと記念撮影

9. WOCOMOCO

プログラム：

10/18-20、第5回 World Collaborative Mobility Congress(WOCOMOCO)に参加してきました。電車・バス・カーシェアリング・バイクシェアリングなど様々な交通手段を組み合わせ、さらなる移動の可能性を探るための会議である。今年で5回目の開催で、ドイツのベルリンで開催された。



左 主催者 Joerg 氏との談笑シーン 右オープニングセッションの様子

欧州各国の交通関連省庁やモビリティシェアリング(カーシェアリング・バイクシェアリングなど)関連事業者の計 208 名が参加しており、各事業者の最先端事例のプレゼンテーションや様々なテーマでのディスカッションが行われた。この中で印象的だったのは、「カーシェアリング単体では問題を解決させることはできないが、最も重要な要素の一つである」という言葉であった。また会議を通じて語られていたのはシェアリングモビリティの可能性と、持続可能な社会をいかに実現させていくか、ということであった。



左 Autodelen Jeffrey と Christian 二人を繋げることができた 右 セッション中の様子

ここでは数あるセッションの中から、ドイツの連邦カーシェアリング協会 (Bundesverband CarSharing e.v)の「田舎部でのカーシェアリングについて」、というテーマのプレゼンテーションについて紹介する。

CARSHARING IN RURAL AREAS - EXAMPLES & LEARNINGS

BERLIN 20.10.2017

Gunnar Nehrke
Bundesverband CarSharing e.V.



【田舎地域でのカーシェアリング 事例と学び】

彼らは田舎におけるカーシェアリング普及について①公共交通の利便性が低い、②車への高い依存度、③駐車場の問題がない、④住宅の密度が低いという4つの阻害要因があると述べた。そのため田舎の地域では、カーシェアリングへの需要が低く、またカーシェアリング用の車がカバーする地域の割合が低く、利用するメリットが低い、もしくはないのだと述べた。これは日本においても同じ状況と言えるであろう。

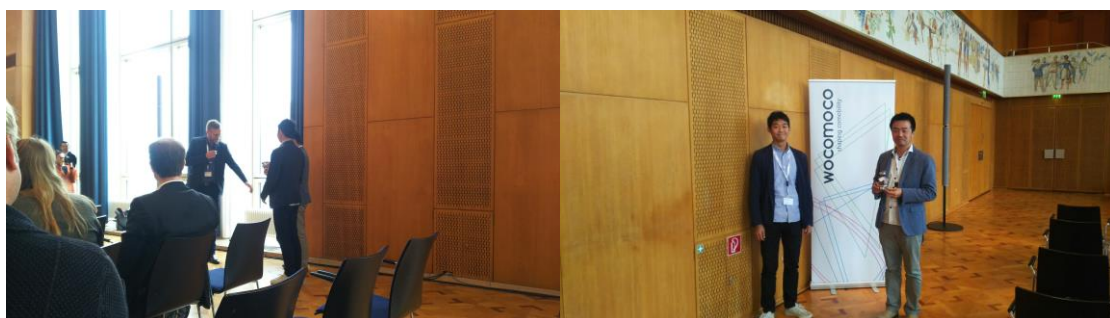
プレゼンテーション内では Stadmobil 社の田舎への展開事例、産官民が連携した EV カーシェアリング導入事例、地域の自動車販売店主導のカーシェアリング事例、我々が訪問した Vaterstetten でのカーシェアリング(非営利組織のカーシェアリング)の4つの事例が紹介された。その中でも Vaterstetten の事例で住民のうち 22.2%が車を持たないで生活していると触れ、仕組み次第では田舎でもカーシェアリングを普及させることは可能なのだと話してくれた。

日本と同じように、海外でも田舎でカーシェアリング事業を行うことは難しいのである。新しい交通の在り方として、いつの日か、我々の仕組みを全世界に紹介できるようにしたいと思う。

WOCOMOCO の主催者である Joerg Beckmann 氏に、ランチタイムに時間をいただき、我々の活動について簡単なプレゼンテーションを行う機会を作ることができた。そこで我々のコミュニティ・カーシェアリングが生まれた背景や、特徴などを説明し、次年度の同会議への招待を打診した。その場で回答をもらうことはできなかったものの、閉会のスピーチで「3日間の会議で最も興味深いプレゼンテーションだった」という賛辞をいただくことができた。以下、Joerg 氏の我々の活動を紹介してくれたスピーチである(一部抜粋 日本語訳)。

「3日間の中で最も興味深かったプレゼンは、登壇した人たちのプレゼンテーションやパネルディスカッションではなく、ランチタイムに聞いた日本での活動についてでした。彼らは2011年に発生した津波の被災地で、災害に対処するための非常時の交通システムとしてカーシェアリングの仕組みを作り上げました。なんと柔軟な仕組みでしょうか。この活動はコスタリカのような災害が発生するような地域でも人々を救う可能性があるのではないのでしょうか。」

石巻で続けてきた仕組みが海外から認められた瞬間であり、今以上に社会に貢献する仕組みを創出し、次はプレゼンターとして WOCOMOCO に参加したいと強く感じる事ができた瞬間であった。



左 チョコレート授与の瞬間 右 チョコレートと記念撮影

10. 行政のサポートまとめ

この視察では訪問に際して、行政とカーシェアリング事業者との関係性についてもヒアリングを行ったので、ここでは行政のサポートについて触れたい。特にゲントでは市の交通政策の立案者と話す機会に恵まれたため、同都市の情報を多く紹介する。

・ゲント（ベルギー） Filip 氏よりヒアリング

ゲントは車の増加により、交通渋滞・駐車場のスペース確保・環境悪化などの問題に取り組み、成果を挙げている自治体であった。ゲントは、人口は増えている一方で、車の台数が減少している唯一の自治体である。彼らはその中でカーシェアリングが重要な役割をもっているとしてカーシェアリング事業者への支援を行っている。詳細は以下の通りである。

- ・カーシェアリング普及のための広報をカーシェアリングの協会に委託(50,000 ユーロ)。プロモーション活動の結果 1 年でカーシェアリングユーザーが 4,000 人から 8,000 人に、市としては手ごたえを感じている。
- ・カーシェアリング専用の無料駐車場を市内の 500 箇所に設置
- ・市民がカーシェアリング会員になるための会費を一定期間全額助成。
- ・広報への協力(市報への掲載など)

また、彼らは街の一番の観光名所である中心部を、車で横断できないようにする政策を作った。当初は街で飲食店や小売店の経営者などから観光客が減り、売上げが減るのではという理由から猛烈に反対されたそうである。だが、ゲント市では実際に施行に踏み切った。もともと車が往来していた道はタクシーや公的な車両以外の立ち入りは禁止の準歩行者天国となり、沢山の歩行者が車を気にすることなく、街を見て歩くことができるようになった。多くの経営者が危惧した事態にはならず、現在着実に売上げが伸びているという。また、Filip 氏曰く、迂回路含めて周辺の交通事故の件数も減少したといい、街の魅力を増すことができたと誇らしげであった。



一番左の女性が Ann 氏、その右側の男性が Filip 氏(ともにゲントの交通政策責任者)

・ベルギー全土

Taxistop という事業者の運営する地域のボランティアドライバーによる高齢者用送迎サービスの予約調整（一部の自治体で実施）、システム運営費の助成

・プラハ(チェコ)

カーシェアリング用の駐車場を設置。一定期間無料で提供する

・アムステルダム(オランダ)

公用車をカーシェアリング用の車として市民に開放（平日の定時時間は職員が利用。定時外・休日は市民が利用可能になる）

電気自動車の充電施設を街に設置

市民がカーシェアリンググループであることを役所に申請すると、街の中心部の駐車スペースを無料で使えるようになる

・ミュンヘン近郊のエバースビャーグ地域(ドイツ)

役所の駐車場の一部をカーシェアリング用駐車場として無料開放

カーシェアリング用の鍵 BOX を役所内に設置
市長が自家用車を手放しカーシェアリングを利用（表明している）
広報への協力(市報への掲載など)

11. 各国の交通事情視察

この章の最後に、交通政策として特徴的な場所をウィーン工科大学の柴山先生にご紹介いただき、視察中に実際に訪れた。ここでは写真を使って現地の様子を紹介する。

ゲント(ベルギー)



右上 ゲント市内の一般車両立ち入り禁止を示す看板 カメラでナンバーをチェックしている 右下 車両立ち入り禁止ゾーン ここを通る車両はタクシー・トラム(路面電車)・商業車のみで、安心して街を歩くことができる 左上 交差点奥が車両立ち入り禁止 手前は通常道路 左下 交差点を左折した際の景色

ブリュッセル(ベルギー)



左 街の中心部に位置する道路を歩行者天国にするための大規模工事の様子。

右 左の写真のより手前の工事が進捗している道。歩行者天国にすると通りのお店の売り上げは平均して 1-2 割伸びる傾向にあるとのこと。実際多くの人が飲食や買い物を楽しんでいた。当然ながら車がないため、安心して反対の通りのお店を見に行くこともできた。

・ベルリン(ドイツ)



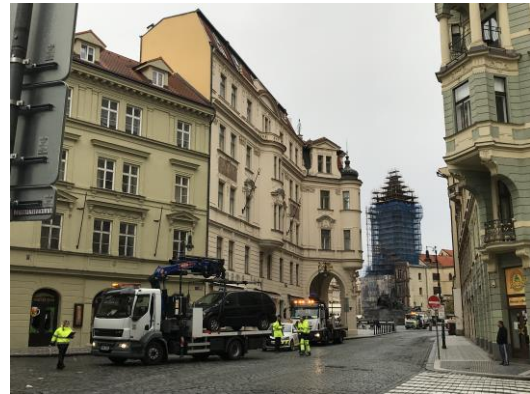
左上 multicity の EV カーシェアリング 右上 世界最大規模の CAR2GO のカーシェアリング 下段 BMW が出資している DriveNow のカーシェアリング
 ベルリンでは街のいたるところにフリーフローティング型のカーシェアリング用の車が駐車されていた。



また、ベルリンではカーシェアリングのみならず、自転車やスクーターのシェアリングも盛んであった。柴山先生曰く、ベルリンは新しいシェアリングモビリティ事業者の栄枯盛衰が激しいそう。また、駅の看板にカーシェアリングの文字が書かれており、生活に密着している様子が見て取れた。

プラハ (チェコ)





Stanislav 氏の言う通り、チェコにおけるカーシェアリングの普及は、ベルリンやゲントと比べ少なく、路上でカーシェアリング用の車を見ることはなかった。しかし、自転車シェアリングは2業者を見つけることができた。また、街の中心部は歩行者天国となり、ブリュッセル・ゲントと同じく観光客でにぎわっていた。移動手段はトラム(路面電車)と地下鉄があり本数も多いため、不便なく移動ができた。右下の写真は違法駐車のを強制撤去している様子である。

・アムステルダム(オランダ)



アムステルダムで見つけたシェアリングモビリティなど(左上 EV カーシェアリング、右上 フリーフローティングカーシェアリング 右下 レンタサイクル、左下 シェアリングスクーター)

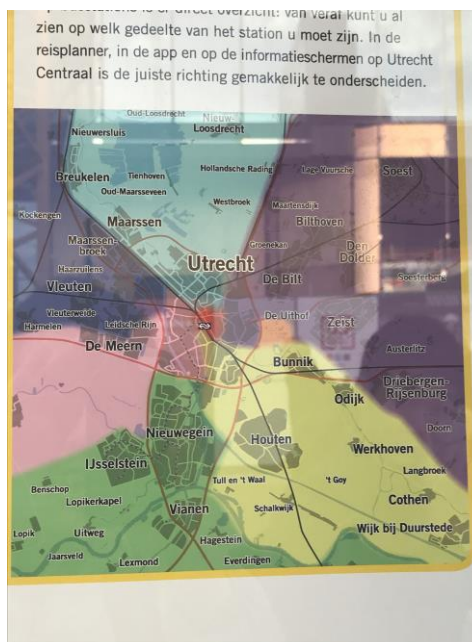
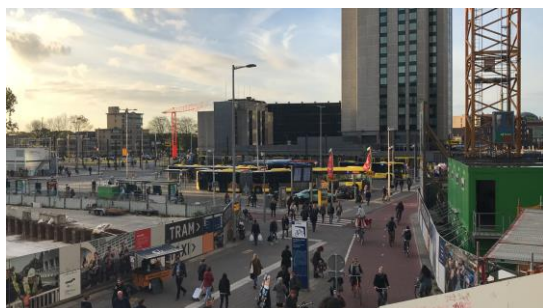
アムステルダムでは複数のカーシェアリングやスクーターシェアリングを確認することができた。しかし、アムステルダムで特筆すべき点は、自転車の量と公共交通の使いやすさである。



アムステルダム駅前の自転車置き場。ものすごい数の自転車が駐車されている。

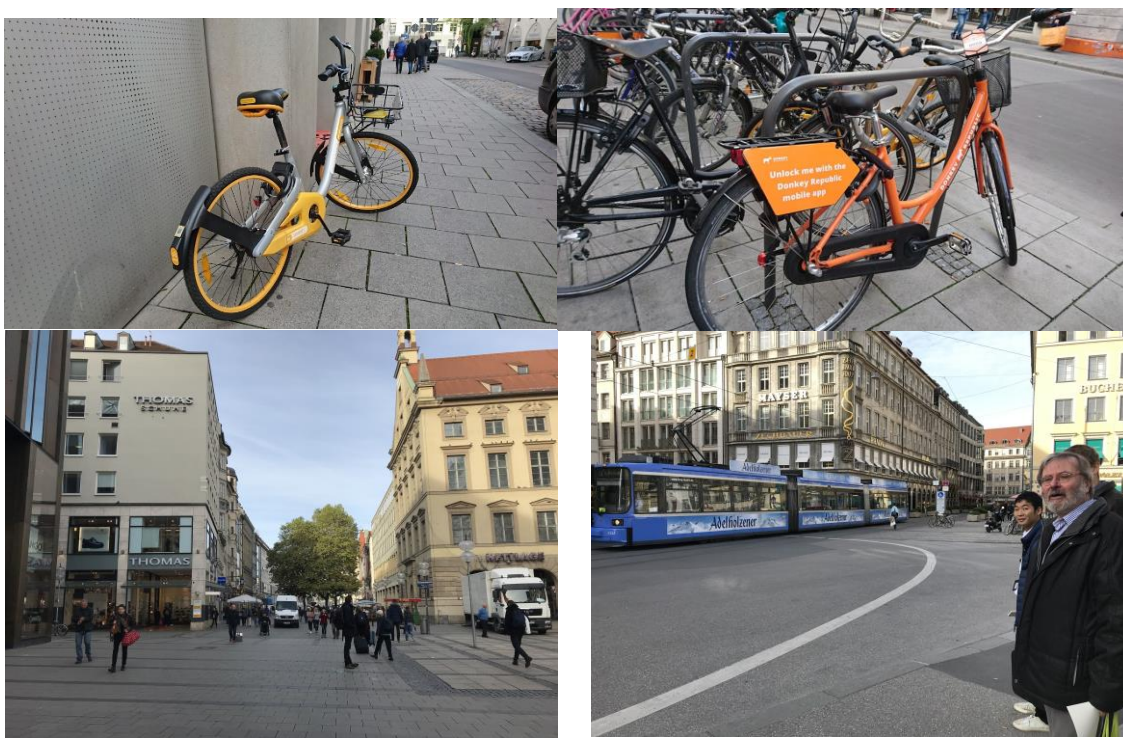


地下鉄から降りて、ホームのこの機械で操作をすると、都市鉄道に乗り換えが可能。スムーズに行けば10秒程度で別の路線に乗り換えることができる。



左上の写真はアムステルダム南東、ユトレヒト駅前の様子。駅を出るとすぐ大規模なバス停があり、ユトレヒトから各方面に行くことができる。1分間に最大5本バスが発車しており、非常に利便性が高い。バスに右の写真の色が表示されており、どの方面に行くかが一目でわかる仕組みになっていた。また、アムステルダムと同様、自転車の利用者が非常に多く、自転車と公共交通で不自由なく移動できそうな印象があった。ちなみにユトレヒトはミッフィー発祥の地ということでミッフィー信号機が設置されていた。(写真左下)

ミュンヘン



上部はミュンヘンで見つけた自転車シェアリングの様子で、街の至る所に乗り捨てされており、アプリで登録していれば自由に利用することができる。左下はドイツで最大級の歩行者天国道路(写真は9時前だったため商業車が出入りしている)の写真である。芸商人などが常にパフォーマンスを行っており、活気のある通りであった。アントワープ同様、歩行者天国化は当初猛烈な批判を受けたが、この地域での成功を目の当たりにし、ドイツ全土で歩行者天国を増やそうという流れができつつあるという。



左 DriveNow のカーシェアリング用の車 右 CAR2GO のプロモーション看板

第三章 考察

今回4カ国、計9事業者を訪問し、第二章で紹介したような事業者と対話し、石巻にはない多くの知見を得ることができた。システム面、資金面、環境など様々な要因からすぐにまねをすることはできないが、石巻の状況に合わせてカスタマイズし、よりよいサービスを提供していきたいと考えている。

また、事業者訪問の際、石巻で行っている我々の事例を紹介する時間を設けることができた。その中で、コミュニティ・カーシェアリングで行っている社会的側面を強調した我々の事例について海外事業者も興味深く聞いてくれていた。他国においても過疎地の交通や、高齢者の社会的孤立にどう立ち向かうか、ということに課題意識をもっており、カーシェアリングを利用してその課題を解決しようという我々のアプローチは非常に面白い視点であると言ってくれた。利便性などの点で、まだまだ至らない点が多いが、車の集め方や災害支援を行うなど、特色あるカーシェアリングとして認めてもらえたのではないだろうか。

次に、欧州の事業者と我々の仕組みの違いについて触れたい。まず海外事業者の特徴であるが、

- ①持続可能な社会の実現のため、車を減らさなければならないというところからスタートしている。また、その考えをもった行政・交通関連事業者が多数いるためカーシェアリングを普及させやすい環境がある。
- ②行政側の支援として上記のスタンスの下、訪問したほぼすべての国で利用する際の会費の一定期間の補助、駐車場の確保及び無料開放、啓発的な発信などの広報面のサポート等が行われている。
- ③非営利団体の場合は、入会時にある程度まとまった金額のお金を支払い、それを運営費に充てている。また、自社所有の車が少なく、団体として負担しなければならないコストが少ないため、それ以降は安い利用料金でも組織が維持できるようになっている。
- ④ユーザー層は生産年齢人口であり、スマートフォンのアプリで予約が利用可能。そのためシステムを活用し、利便性を高めている。
- ⑤カーシェアリング＝おしゃれ・合理的というイメージを作り出している。

一方、我々は

- ①'石巻では震災により多くの車・公共交通機関が流され、移動手段がなかったため、車を全国から集めるところから始まった。カーシェアリングへのなじみが薄く、交通事業者と競合するものとの見方が根深く、連携が進みにくい。また、交通としての役割よりもコミュニティの再生や支え合いの地域づくりのための福祉的な役割を取り組みの最も優先する目的としている。
- ②'生活再建事業として事業を委託し、結果仮設住宅・復興公営住宅に限り一定期間低コストで開始できる。役所内でのポスター掲示や市報での車両確保等広報面でもサポートしている。一方公営住宅敷地内での駐車場の確保は、他の駐車場利用者との平等性の観点から特別な確保が難しい状況にある。
- ③'入会金なく、利用料金も安い。100 台超の車を保有しており、維持管理にコストがかかる。そのため、助成金のみならず、レンタカーやリースなどの営利事業を行い、非営利事業を維持させるための費用を捻出している
- ④'コミュニティ・カーシェアリング利用者の大半が高齢者であり、スマートフォンのアプリやWEB システムを使えない。そのため、電話・カレンダーを使った極めてアナログな方法で運営されている。
- ⑤'カーシェアリングを地域のつながりを強めるために使っており、合理性・利便性よりも社会性を重んじたカーシェアリングである。

下記は今回訪問した事業者と我々の特徴を比較するための表である。

組織名	国・都市	始まった年	台数	利用者数	車の所有者	車の駐車方法	予約方法	収入源	行政からの支援	備考
Autodelen(Cozycar)	ベルギー・ゲント	2003年	550台	550組	個人	ステーション式(所有者宅)	WEB	助成金・利用料	金・駐・広	シンポジウム招待
Taxistop	ベルギー・ゲント	1975年	3,000台	30,000人	個人	送迎	電話	助成金	金・駐・広	シンポジウム招待
Cambio	ベルギー・ゲント	2000年	700台	不明	法人	ステーション式	アプリ	利用料	駐・広	
Degage	ベルギー・ゲント	1998年	111台	1,241人	個人	ステーション式	WEB	会費・利用料	金・駐・広	
Ecomobility.Ghent	ベルギー・ゲント	不明	不明	不明	法人	フリーフローティング	WEB	会費・利用料	金・駐・広	
Partago	ベルギー・ゲント	2015年	17台	293人	法人(組合員)	フリーフローティング	アプリ	出資金・利用料	金・駐・広	
Autonapul	チェコ・プラハ	2012年	65台	800人	法人	フリーフローティング	アプリ	会費・借入金・利用料	駐	
Mywheels	オランダ・地方部強い	2003年	2,627台	45,000人	法人/個人	ステーション式	WEB	会費・利用料	駐	
VAT	ドイツ・ミュンヘン	1992年	19台	700人	法人	ステーション式	WEB	会費・利用料	駐・広	シンポジウム招待
JCSA	日本・石巻	2011年	109台(9台)	145人	法人	ステーション式	電話	委託・助成金・営利事業	委託・広	

カーシェアリングの普及がスムーズに進んでいる地域は、ゲントを筆頭に、行政・公共交通とカーシェアリング事業者がうまく連携が取れていた印象がある。それぞれが人々の生活を支えるための必要な要素であるという意識を持っており、カーシェアリングは公共交通を補完するものであるという立ち位置がはっきりしていることが要因であると思う。事実、

カーシェアリング利用者は、公共交通の利用率が高いというデータがあり、公共交通・カーシェアリング・利用者が Win-Win-Win の仕組みを作ることは可能なのであることは欧州の事例が証明している。

しかし、石巻ではカーシェアリングはバスやタクシー事業者と競合するという考えが根強く、実際我々がカーシェアリングを進めるということに対し、特別な協力体制を築くことは今までなかった。石巻でも欧州のようにどのような社会を残していくのか、そしてそのためには何をしなければならないのかを議論し、皆で歩みを進めていかなければならないのではないかと考える。

そして、我々が推進するにあたっては、カーシェアリングのそもそもメリットである金銭面や環境面に加え、社会的な側面についても今以上に伝えていきたい。少子高齢化に伴い、過疎化が進んでいくことが避けられない石巻において、この仕組みは一つの対処案になるのではないだろうか。次に、交通事業者とは欧州の事例やデータなどを紹介しながら、どのような街を作っていくのかというビジョンを共有して、協働の方法を模索していく必要があるだろう。当然ながら、行政との協力も不可欠である。地域が抱える問題の解決策の一つにカーシェアリングを位置づける。そのために事業者は課題を吸い上げ、解決策を見出し、行政はそのための政策作りを行う。гентやエバースビヤグでの事例のように、行政からカーシェアリングについてのポジティブな発信が行われることが理想的だと考える。

将来的には私たちがノウハウを蓄え、このモデルを他の地域でも展開していきたい。それは V.A.T が行っているように、各地域でのカーシェアリングが始められるような役割を果たしていけたらと考えているそのために中長期計画を立て、実現へむけて着実に進めていく必要があるだろう。そういった大きな視野を得ることができたという観点でも、今回の視察は大きな実りがあったと言える。

2016年に開催したコミュニティ・カーシェアリングシンポジウム in 石巻ではオーストリアのカーシェアリング事業者である CARUSO Carsharing を招待し、互いの知見について報告し合い、大きな収穫を得ることができた。そこで、2018年に今回訪問した中で特にわれわれと近いコンセプトを持った複数の事業者を石巻に招待し、カーシェアリングや福祉の面から考えた新しい車の利用方法を話し合い、考えるための機会として「第二回『コミュニティ・カーシェアリング』シンポジウム in 石巻」を開催したいと考えている。

その中ではカーシェアリングの情報共有のみならず、彼らを被災地へ案内するプログラムを組み込むことを考えている。東日本大震災から7年経った被災地の現状について欧州の人々に知ってもらうことは大きな意義があるはずだ。

今後も世界中のカーシェアリング事業者と情報共有と意見交換をしながら、よりよいモデルを創出し、石巻に暮らす人々の生活をより良いものにするための活動を続けていきたい。

最後に、今回の視察に協力していただいた元 CARUSO Carsharin eGen の Christian

Steger-Vonmetz 氏、WOCOMOCO 内での事例の解説や、欧州各国の見るべき箇所を紹介していただいたウィーン工科大の柴山先生、並びに本視察に助成いただいた営利活動法人ジャパン・プラットフォーム様（宮城基盤強化支援事業）、石巻市様に心からの感謝を申し上げます。

2017 年 11 月 27 日
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
地域おこし協力隊員 石渡賢大