石巻における移動支援ケーススタディ報告書

2019 年 3 月

公益社団法人
みらいサポート石巻
Ishinomaki Future Support Association

目 次

1. 石巻における移動支援の概要 1

1.1 対象団体 1

1.2 移動支援 2 団体の活動 2

2. NPO 法人移動支援 Rera 3

2.1 設立経緯 3

2.2 法令上の位置づけ 3

2.3 移動支援の仕組み 3

2.4 対象者 3

2.5 活動成果（利用者数） 4

2.6 利用者の費用負担 5

2.7 活動の必要性（利用者満足度） 6

2.8 見守り、支え合いへの貢献 6

2.9 利用者の声 7

2.10 行政との連携 8

2.11 他団体との連携 8

2.12 保険 9

2.13 事業規模 9

2.14 継続の課題 9

2.15 今後の展望 10

3. 一般社団法人日本カーシェアリング協会 12

3.1 設立経緯 12

3.2 法令上の位置づけ 12

3.3 移動支援の仕組み 12

3.4 対象者 13

3.5 活動成果（利用者数） 13

3.6 利用者の費用負担 15

3.7 活動の必要性（利用者満足度） 15

3.8 見守り、支え合いへの貢献 16

3.9 利用者の声 17

3.10 行政との連携 17

3.11 他団体との連携 17

3.12 保険 19

3.13 事業規模 19

3.14 継続の課題 19
3.15 今後の展望 20
4. 石巻市における被災状況と公共交通 22
4.1 石巻市総合交通戦略 22
4.2 石巻市市民意識調査 23
4.3 石巻市北上地区住民アンケート分析レポート 25
5. 移動支援に関する省庁施策や検討状況 27
5.1 国土交通省 27
5.2 厚生労働省 30
6. 復興・創生期間後の移動支援 31
6.1 移動支援 2 団体の活動財源に占める復興財源 31
6.2 他被災地への展開 31
6.3 復興・創生期間後の移動支援の位置づけ 31

1. 石巻における移動支援の概要

自然災害後の被災者に対する避難所、仮設住宅、災害公営住宅の提供は必須の災害対応として行政により整備されてきた。また、阪神・淡路大震災以降、被災者が移転してゆくそれぞれのフェーズにおけるコミュニティ支援の必要性も認識され、東日本大震災においては、国の施策としてコミュニティ再建支援が推進された。生活支援相談員や復興支援員が配置され、復興事業におけるソフト事業も定着化しつつある。しかし、飲食料や住居同様に、被災時に失われる「移動」への支援の必要性については、これまでほとんど議論されることがなかった。

東日本大震災において最大の犠牲が生じた被災自治体である石巻市では、震災後、津波の襲来により生活の支えであった車が大量に流出し、移動手段を失った被災者への移動支援の活動が生まれた。震災から 8 年を経て震災前からの公共交通不足への対応や、地域コミュニティづくりを通じた移動問題の解決に取り組む移動支援 2 団体の現状を報告する。

本調査は、両団体に対するヒアリング調査及び、両団体から提供資料に基づき、これらの結果を整理して、とりまとめた。特記なき内容は、両団体からの聞き取り事項及び提供資料から作成し、とりまとめ結果について両団体の確認を受けたものである。

1.1 対象団体

(1) NPO 法人移動支援 Rera

特徴：

- 「互助」による（有償にあたらない）輸送
- 利用者が実費のみ負担

(2) 一般社団法人日本カーシェアリング協会

特徴：

- 「互助」による（有償にあたらない）輸送
- コミュニティ・カーシェアリング
- 利用者が会費等を負担し、運送の対価を負担しない

1.2 移動支援 2 団体の活動

対象 2 団体の活動概要についてまとめる。（詳細は次節以降参照）

	移動支援 Rera	日本カーシェアリング協会
設立経緯	移動手段をなくした被災者の送迎 県外団体主導の活動への地元参画	「神戸元気村」元代表からの仮設でのカーシェアリング提案
法令上の位置づけ	許可・登録を要しない輸送 互助による（有償にあたらない）輸送	許可・登録を要しない輸送 互助による（有償にあたらない）輸送
仕組み	NPO 法人のボランティアスタッフが法人所有車で送迎	地域のコミュニティで法人の車をカーシェアリングし、利用者で費用を負担
対象者	移動困難者（約 9 割が通院目的利用） 定期利用者数 400~500 名	復興住宅（過去は仮設住宅）のコミュニティ 市内 9 か所、278 名
利用者数	累計利用者数約 15 万人	年間利用人数約 3,480 人
利用者の費用負担	利用の都度、2 ㎞につき 100 円（実費相当）を回収	車のレンタル代、ガソリン代などの必要経費を利用回数に応じて平等に負担
利用者満足度	Q：日常生活の手助けになった A：「どちらかといえば改善」「改善」が 98.8%	Q：移動困難が改善しましたか？ A：「カーシェアをはじめてから改善した」が 85%
見守り、支え合いへの貢献	利用者への丁寧な声かけと心のケア シニアや引きこもり住民の社会参加 障害者や要介護者、車いすにも対応	自分たちでのルール作りによる役割と生きがいの提供 地域での楽しみながらの支え合い
利用者の声	「レラのお陰で生きられる」「今後もずっと続けられることを願ってます」	「たまにはいいことをしてぇと思って」 「みんなで行く買い物は楽しい」
行政との連携	宮城県からの補助 女川町の透析患者タクシー券利用可	2012～2018 年度に石巻市から業務委託 石巻市との災害協定
他団体連携	岩手・宮城・福島の団体・行政・学識者との連携（フォーラム開催） 地域包括、ケアマネなどと情報共有	他団体へのソーシャル・カーリース 教育機関との連携 企業からの支援
事業規模	約 3,700 万円	約 4,800 万円
保険	任意保険に加え、有償ボランティアスタッフの活動を NPO 活動総合保険でカバー	法人が車両にかける任意保険費用を利用者が負担 法人が保険代理店の免許を取得
継続の課題	移動だけでは解決出来ない問題への対応（制度・家族・生活困窮等） 助成金の継続保証がない中での地元理解、会員が増加し対応しきれない	協力者の負担 安全基準の確立 復興予算による委託や助成金の終了
今後の展望	生活支援、お出かけ送迎等 地域の支え合いの仕組み作り 福祉有償運送など、事業性の向上 ノウハウ移転	収益事業としてのレンタカー、リース、保険事業の拡大 導入サポートによる他地域での展開

表 1－1　移動支援 2 団体の活動比較表

2. NPO 法人移動支援 Rera

2.1 設立経緯

東日本大震災直後の 2011 年 3 月に、札幌市の NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センター、社会福祉法人札幌協働福祉会を中心とした支援団体が石巻市に入り、泥出しなどの支援活動を経て、4 月頃より移動支援を専門とした「災害移動支援ボランティア Rera」として移動手段を失ったすべての住民を対象に送迎を開始した。

当初は北海道や全国から集ったボランティアが活動を担っていたが、地元メンバーを中心に活動の継続を決め、2013 年 2 月に NPO 法人移動支援 Rera が設立された（図 2-1 参照）。

被災者の車の購入、仮設住宅への移動など被災地での生活状況は変化していったが、生活再建の難しい要援護者からの送迎の要望は減少することがなく、現在も継続している。

図 2-1　移動支援 Rera 活動風景

2.2 法令上の位置づけ

<u>許可・登録を要しない「互助」による輸送</u>

2011 年から福祉有償運送に関する議論は行われているが、対象者が限定され、活動に合致しないことから、現在に至るまで、有償とみなされない範囲での移送を実施している。

2.3 移動支援の仕組み

- NPO 法人事務所にて利用者からの電話で申し込みを受け付け、初回利用時に送迎同意書、状況申告書により会員登録
- 利用は予約制で、電話により 2 週間先までの予約を受け付ける。
- 予約受付／活動時間時間：月～金：8：00～16：30、土・祝：8：00～11：30

2.4 対象者

- 障害や高齢、体調不良などの理由で、バス等の公共交通機関での移動が困難な人
- 交通の不便な場所に住んでいて、利用できる交通機関のない人
- 上記にあてはまり、かつ、家族や知人が送迎できない場合

・　週 2 回の利用に限定
　新規利用希望者の問合せや送迎要望は多く、登録や予約を断るケースも多い。

2.5 活動成果（利用者数）

・　送迎人数：毎月平均約 1,800 名を送迎
・　累積送迎人数：15 万人以上
・　対象者年代、性別
　➢　2018 年 1 月に Rera が実施した利用者アンケート（以下、利用者アンケート）による利用者プロフィールは図 2-2 のとおり。
　➢　70 代以上が 70%を超え、50 代以下では精神疾患を持っているケースが多い。また、男性が 30%、女性が 67%で、女性の方が多い。

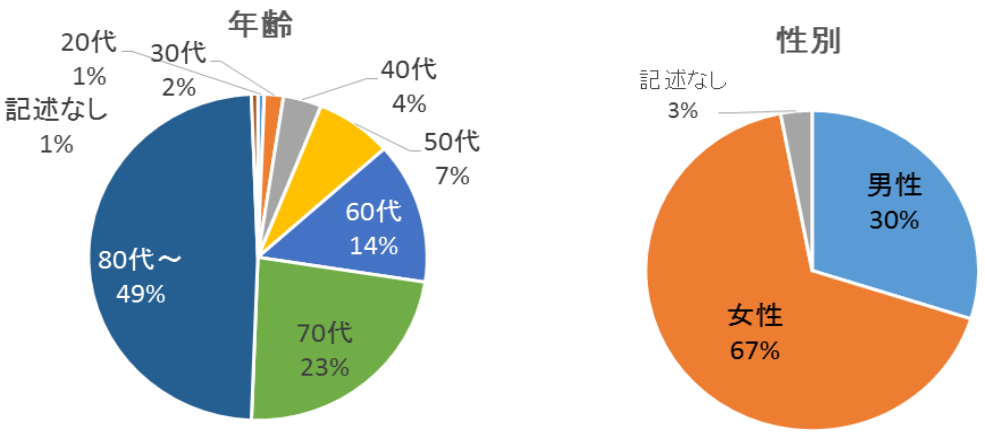


図 2-2　2018 年 1 月実施 利用者アンケート結果

・　利用目的
　➢　2015 年調査（図 2-3）では、病院 88%、買い物 3%、市役所・駅 1%、老人施設等 4%、その他 4%であった。通院目的の利用が約 9 割を占めており、現在も同様の傾向である。
　➢　また、雄勝・牡鹿・北上などの半島部の利用は少なく、仮設住宅がほぼ解消した現在も、旧石巻市内からの利用が多数。半島部は交通不便だが地域・家族による互助機能が市街地よりも強いためと推察される。

送迎のデータ（送迎人数以外は2013年4～6月のデータ）

送迎人数	ひと月あたり延べ1,801人（2014年4月～2015年2月までの平均）
利用者の居住地域 (n=2,017)	【仮設住宅】開成・南境（11%）、稲井（2%）、大橋・大橋中央（8%）、蛇田・青葉・向陽地区（1%）その他市街地（3%）、渡波地区（8%）、河北地区（3%）、河南地区（8%）、桃生地区（1%）、女川町（1%） 【在宅（みなし仮設含む）】市街地（29%）、稲井（5%）、湊・渡波（10%）、河北（3%）、牡鹿（1%）、女川（2%）、東松島（3%）、施設等（1%）

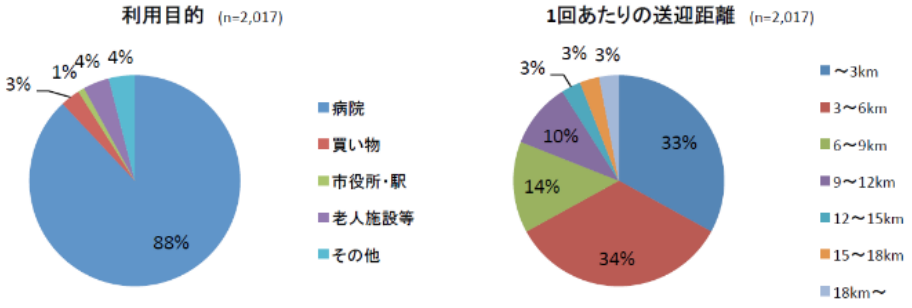


図 2-3　2015 年 3 月実施 利用者アンケート結果

2.6 利用者の費用負担

道路運送法上の「有償にあたらない」範囲として、送迎に係るガソリン代等の実費程度を利用者が負担している。

（2019 年 3 月現在、2 ㎞ごとに 100 円。）

事前に目的地までの最短距離を計測して金額を設定し、利用者はドライバーに渡し、ドライバーは毎日集計し事務所に報告、入金している。

2.7 活動の必要性（利用者満足度）

東日本大震災以降、被災者の抱える課題やニーズに対応しながら、継続して通院等の送迎支援を行ってきており、多くの移動困難者の大切な足として重要な役割を担っている。

「日常生活（通院や買い物等）の手助けになった」という設問に対し、「どちらかといえば改善した」「改善した」を合わせると 98.8%となっており、回答が無かった人を除けば全員が満足する結果となっている（図 2-4 参照）。

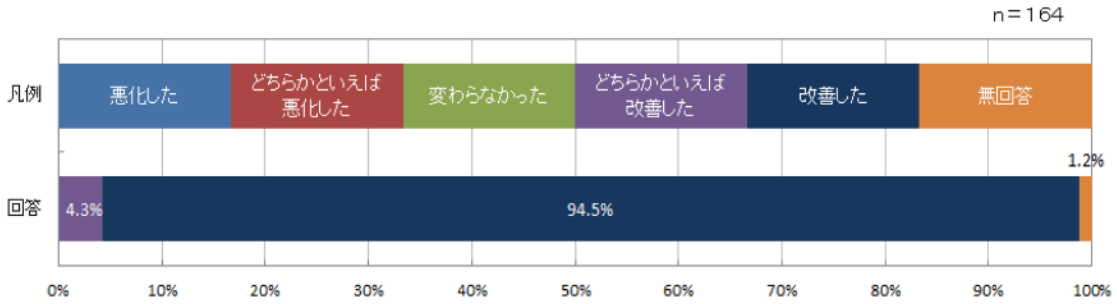


図 2-4　2018 年 1 月実施利用者アンケート結果

2.8 見守り、支え合いへの貢献

送迎スタッフは、送迎の間、利用者に優しく語りかけるとともに、利用者の話に耳を傾け、丁寧にコミュニケーションを取るよう心がけている（車中でのコミュニケーションを楽しみにしている利用者も多い）。また、利用者の会話や乗り降りの様子等から体調や精神面での変化の有無をチェックするなど、心のケアや見守りの役割も果たしている。

運転時には、安全運転や道路状況が悪いルートの回避等、利用者の安心・安全を心がけている。乗降の声がけや介助に気を配り、利用者に寄り添った支援に努めている。スタッフは技術研修を行い車いすや寝たきりの利用者も送迎している。安心して利用できる環境が活動への信頼性を高め、利用者の増加につながっていると考えられる。

ボランティアやスタッフには自らも被災した住民や何らかの理由で自宅に引きこもっていた住民、元気なシニアなどが参加し、やりがいと社会参加の場となっている。

利用者アンケート（図 2-5）においても、不安の軽減や心身の健康維持に関して 95%以上が「とても改善」「やや改善」と回答しており、「心の復興」と呼べる著しい効果が確認できると共に、Rera による移動支援が利用者になくてはならない存在となっていることがわかる。

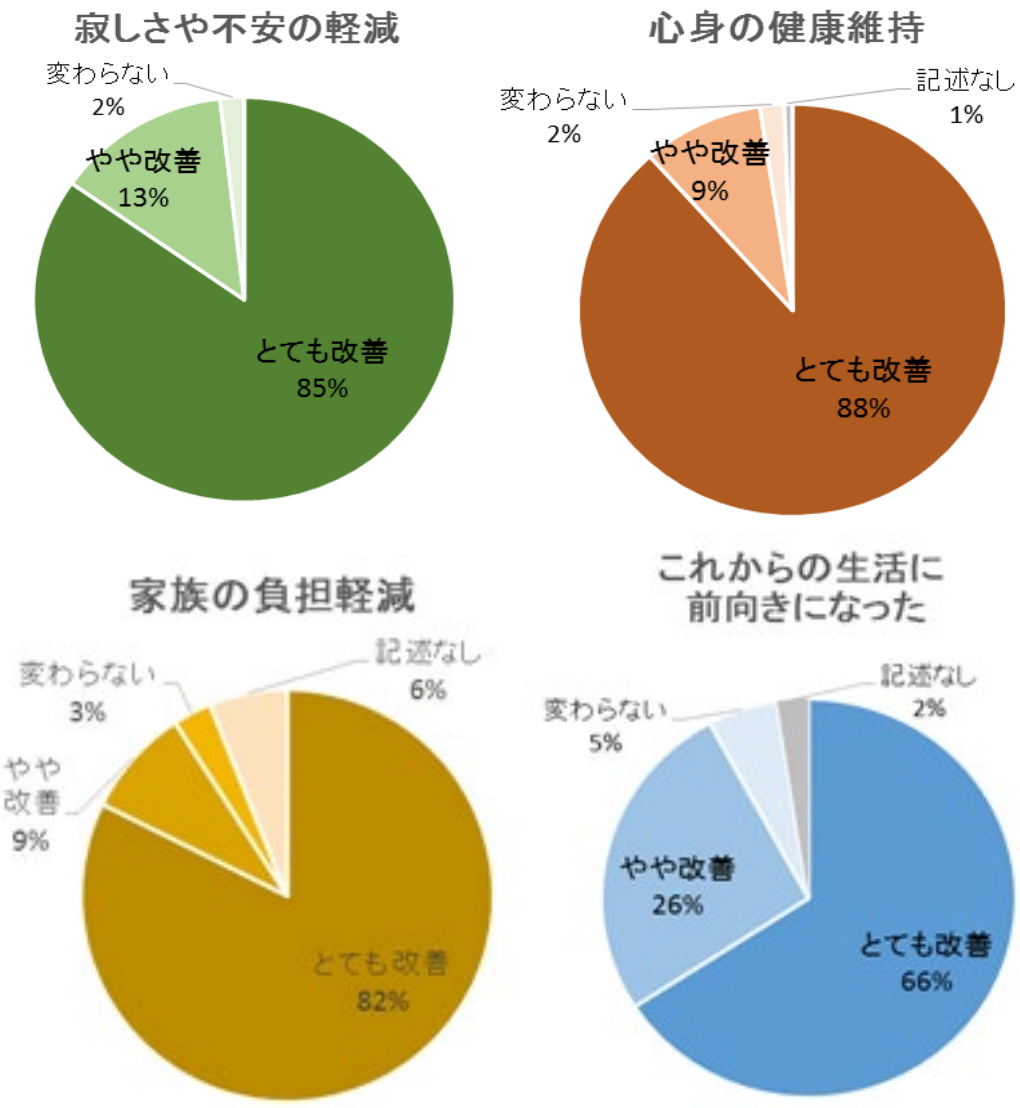


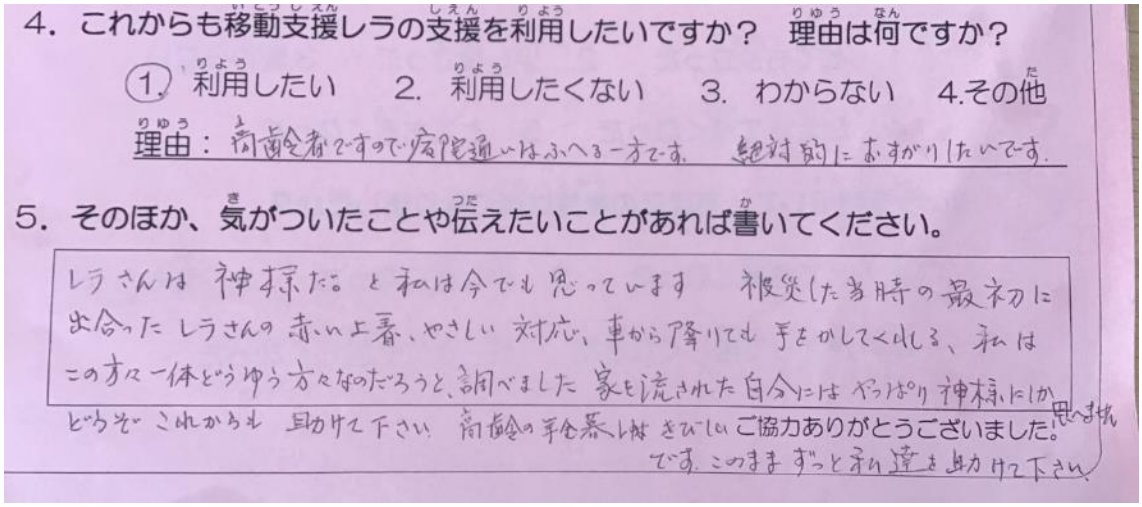
図 2-5　2018 年 1 月実施利用者アンケート結果

2.9 利用者の声

利用者アンケートによる、代表的な利用者意見を幾つか示す（図 2-6 参照）。

- レラさんは神様だ。と私は今でも思っています。被災した当時の最初に出合ったレラさんの赤い上着、やさしい対応、車方降りても手をかしてくれる、私はこの方々一体どういう方々なのだろうと、調べました。家を流された自分にはやっぱり神様にしか思えません。どうぞこれからも助けてください。
- Rera さんのおかげで本当に助かっています。毎日大変な仕事だと思いますが、どうかこれからもよろしくお願いいたします。
- Rera さんのおかげで生活が成り立っています。ありがたく思っています。
- スタッフのみなさんの思いやりと気遣いに感謝です。これからもよろしくお願いします。

・ 目が悪く、週３回の透析も行っており、閉塞性動脈硬化症で歩行も困難になりました。でも、Rera のスタッフの方がみなさん親切に対応してくれるので、大変感謝しています。


4．これからも移動支援レラの支援を利用したいですか？　理由は何ですか？

①利用したい　2. 利用したくない　3. わからない　4.その他

理由：高齢者ですので病院通いはふへる一方です。絶対的におすがりしたいです。

5．そのほか、気がついたことや伝えたいことがあれば書いてください。

レラさんは神様だと私は今でも思っています　被災した当時の最初に出合ったレラさんの赤い上着、やさしい対応、車から降りても手をかしてくれる、私はこの方々一体どうゆう方々なのだろうと、調べました　家も流された自分にはやっぱり神様にしか思えません
どうぞこれからも助けて下さい　高齢の年金暮しはきびしいです。このままずっと私達を助けて下さい。
ご協力ありがとうございました。

図 2-6　2019 年 1 月実施利用者アンケート　利用者の声

2.10 行政との連携

活動開始から現在まで、行政からの業務委託はない。

宮城県の「みやぎ地域復興支援助成金」および「NPO 等の絆力を活かした復興・被災者支援事業」の補助を受けて活動している。

女川町が透析患者に発行しているタクシー券を、移動支援 Rera で活用する制度が提供されている。

2.11 他団体との連携

発足時の NPO 法人ホップ障害者地域生活支援センターとの関わりを契機に、NPO 法人全国移動サービスネットワークなど、移動支援に関わる全国の団体と連携しながら活動している。また、地域包括支援センターやケアマネージャー等と情報共有をしている。

2.11.1 持続可能な暮らしの足を考えるフォーラム

2017 年より、岩手・宮城・福島や他地域において、移動支援という共通の課題に取り組む団体が集うフォーラムを毎年開催し、Rera 代表がフォーラムの実行委員を務めている。

2.11.2 福祉送迎講習

2014 年より、地域の担い手育成を目的として、ボランティア送迎に関心のある人や、送迎に携わる人等を対象とした福祉送迎講習会を行ってきた。障害者や高齢者の乗降の支援方法、運転、介助等について、実践も含めて学べる機会を持つことで、送迎支援に関わるス

タッフのスキル、ノウハウの向上や、福祉送迎に関わる地元の人材の確保が図られた。

2.12 保険

車両の任意保険に加え、有償ボランティアスタッフの車両運転時以外の活動を NPO 活動総合保険でカバーしている。

2.13 事業規模

スタッフ 12 名（うち、雇用 2 名）

2.14 継続の課題

(1) 福祉有償運送を始めるための課題

福祉有償運送制度の活用について、毎年検討が進められている。

活用した場合、利用対象者の幅が狭くなる（要介護度がある程度高い人しか対象にならない等）ことや、利用料がこれまでの無償の範囲（利用者は実費分程度の負担）から、タクシーの半額程度の利用料まで金額を上げることが可能になることで、中には利用が困難な利用者も出てくる懸念があり、当該制度利用に踏み切れない状況にある。

2015 年度より、利用対象者の制限が緩和されることとなったことから、Rera と利用者双方が win-win となるように継続して検討を進めている。

(2) 利用者の移動以外の課題への対応

日々送迎を行う中で、利用者との会話を通じて、健康状態等のチェックを行っている。被災による住環境の変化もある中で、認知症の進行や転倒によるけが、詐欺の被害、家族関係の悪化等が懸念されるような状況が見受けられる場合があることから、利用者が日々抱えている問題は多様であり、移動だけに困っている利用者は少なく、移動支援だけでは生活上の問題解決に対応できていないと感じることが多くなっており、そのような問題が生じた際には、できる限り関係機関等（社会福祉士、社会福祉協議会等の当団体とつながりのある団体や個人）へ紹介し、対応してもらうように努めている。さらに、関係機関とのネットワークの広がりを図ると共に「暮らしのミニお手伝い」「おでかけ送迎」「レラ農園」などの取り組みも開始している。

(3) より地元密着型の団体へ

現在、60～70 名の賛助会員がいるが、県外の会員が多く地元住民の参加が少ない状況である。これまで県外の助成金制度を活用してきたが、これらの助成金が続くという保証がない中で、継続性を高めていくためには、地元からの理解と一層の協力を得ていくことが重要

と考えている。そのため、今後は例えば、利用者やその家族による会員登録等により、地元の理解をより深めていくことで、地元密着度を高めていくことが重要と考えている。

2.15 今後の展望

内閣府「日本大震災の被災地におけるＮＰＯ法人等による復興・被災者支援の推進に関する調査（平成 27 年度報告書）」および、団体代表者への聞き取りによると、移動支援 Rera は、将来の活動について以下の展望を有している。

(1) 利用者の状況に応じたよりきめ細かな対応

現在、週 2 回までに利用を制限しているが、利用者の状態や生活環境、家族の状況等は様々であり、きめ細かな対応が難しいケースもある。今後はより利用者の状態やニーズに合わせた送迎支援を実現するため、温泉などへの「お出かけ送迎」なども取り組みながら、利用者ごとの個別対応（週あたりの回数を調整する等）を行っていくことが検討されている。

(2) 事業性の向上

継続性や送迎サービスの質の維持・向上の観点から、事業性を高めて、より安定した組織基盤を整備していく必要がある。

福祉有償運送の登録に向けた検討を引き続き進めるとともに、現在行っている車いすの利用者の送迎に加え、乗降介助等、送迎の前後に関わる支援にも介護保険事業として関わることで、収益性の向上が検討されている。

(3) 信頼性・寄付金収入の向上

現在でも「赤い羽根みやぎチャレンジプロジェクト」などの寄付呼びかけを行っているが、今後、認定 NPO 法人格を取得することで、信頼性および自己財源の向上を目指している。

(4) 移動支援のノウハウ移転

全国の社会福祉協議会や実際に移動支援を行っている団体等から、先進事例としての視察や講演等を依頼される機会が増加し、2015 年 10 月より、水害の被害を受けた茨城県常総市の支援も行っている。常総市では、通院や買い物等の移動に困っている人のため、移動支援を担う団体の設立につながった。

Rera は、移動支援のモデルをわかりやすく提示するため、災害編、資料編が一体となった「移動支援ハンドブック」（図 2-7）を制作し、今後、他地域で移動支援に取り組む団体に対して、移動支援に関するノウハウを移転していくこととしている。

図 2-7　移動支援ハンドブック

3. 一般社団法人日本カーシェアリング協会

3.1 設立経緯

東日本大震災が起こった翌月の 2011 年 4 月、阪神・淡路大震災の支援団体『神戸元気村』の元代表から「仮設でカーシェアリングをやってみないか」の提案を受け、活動が始まった。何の実績もなく、且つペーパードライバーで車については全くの素人だった代表は上場企業に車の協賛のお願いに回り、時間がかかったが、車両を確保することができた。

2011 年 7 月に一般社団法人化し、最初の車を石巻市内の仮設住宅である仮設万石浦団地に届け、テスト的に導入、その後、自治体、宮城運輸支局、宮城県警等と協議を行い、テスト導入から更に 3 ヵ月後の 10 月に仮設住宅敷地内に車庫証明が発行され、公式に仮設住宅でのカーシェアリングが開始された（図 3-1 参照）。

移動の不便を補いながらコミュニティ形成をしていた取り組みに対して石巻市が必要性を理解し、2012 年 2 月に「カーシェアリング・コミュニティ・サポートセンター」を業務委託することで、被災者支援のための行政サービスの一環としてカーシェアリングによるサポートが行われることになった。

仮設住宅の終息に伴い、2018 年度で石巻市からの委託業務は終了予定だが、復興公営住宅のコミュニティに対してもカーシェアリングを継続している。

図 3-1　日本カーシェアリング協会活動風景

3.2 法令上の位置づけ

許可・登録を要しない「互助」による輸送

地域住民が必要経費を平等に負担しあう、コミュニティ・カーシェアリング。

3.3 移動支援の仕組み

- 地域で楽しく買い物ツアーや旅行に車を活用し、支え合うことを目的とし、結果的に移動、交通の問題も解消することを目指している
- 利用者のグループに車を貸し出し、運営のためのルール（予約、鍵の管理、お金の積立等）を自分たちで決めて活用してもらう仕組み

・　予約の仕方、燃料の補給などのルールを自分たちで決めて修正していくという行為が、その地域に合ったオリジナルな仕組みを作ると同時に、活動自体に愛着と成長の喜びを持つことに繋がっている
・　仮設住宅で支援を始めた当初は、法人が寄付で保険料を賄い、その他の経費実費（燃料代・修理代・車検代・自動車税等）を利用者負担としていたが、その後、2013 年度から保険料も負担するようになった。現在は、導入開始から 1 ヵ月目までは無料、2 か月目から 6 か月目までは経費実費、7 か月目以降はレンタカー代、といったように自立的な運営に向けて経費負担をステップアップしていく方式をとっている
・　日本カーシェアリング協会が、カーシェアリングで使用する車両を集め、地域への導入サポート、利用者による運営サポート、地域連携の橋渡しを担うことで、住民が自分たちで活動してもらう体制とする（図 3-2 参照）

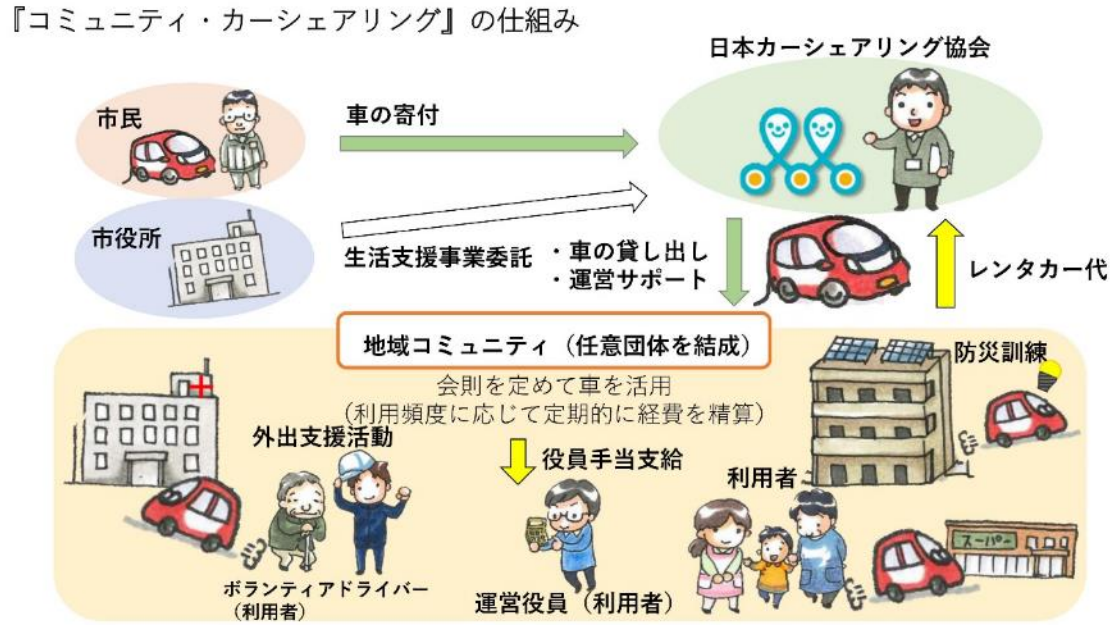


図 3-2　コミュニティ・カーシェアリングの仕組み

3.4 対象者

・　仮設住宅や復興住宅、被災地域の住民
・　ボランティアドライバーや会計担当を引き受けてくれるコミュニティ
（60 歳以上が中心）

3.5 活動成果（利用者数）

・　9 地域（各地域に復興公営住宅が含まれている）での活用
・　会員数 278 名(2019 年 2 月末時点)（図 3-3 参照）

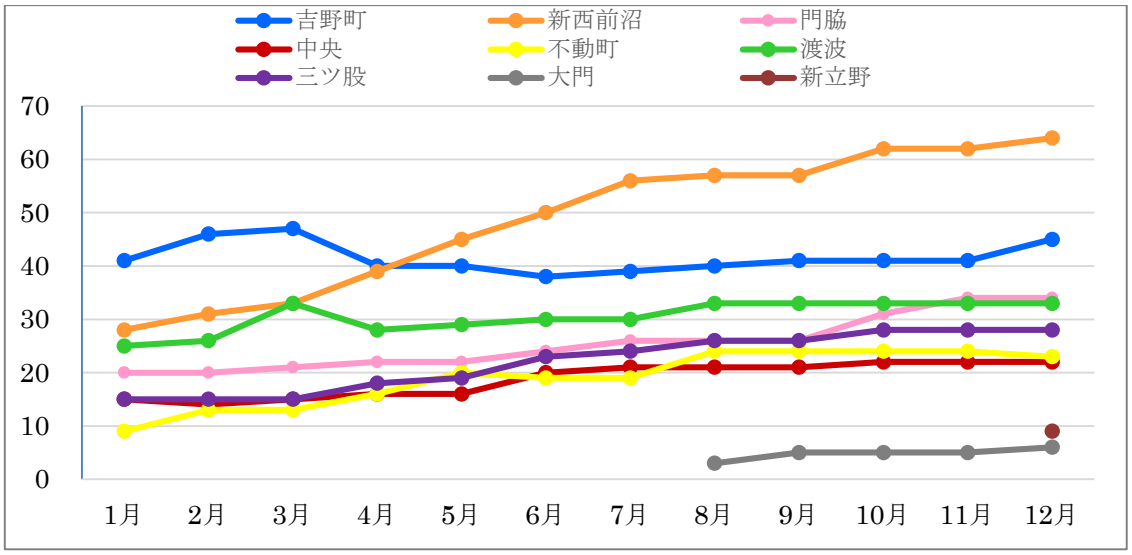


図 3-3　カーシェアリング会員数の推移（2018 年）

・　車の稼働件数　年間 3, 753 回（2018 年実績）

➢　震災後に車両が不足した時期に最大 30～40 か所で車両が稼働していたが、現在は以下の 9 か所で活用されている（図 3-4 参照）。

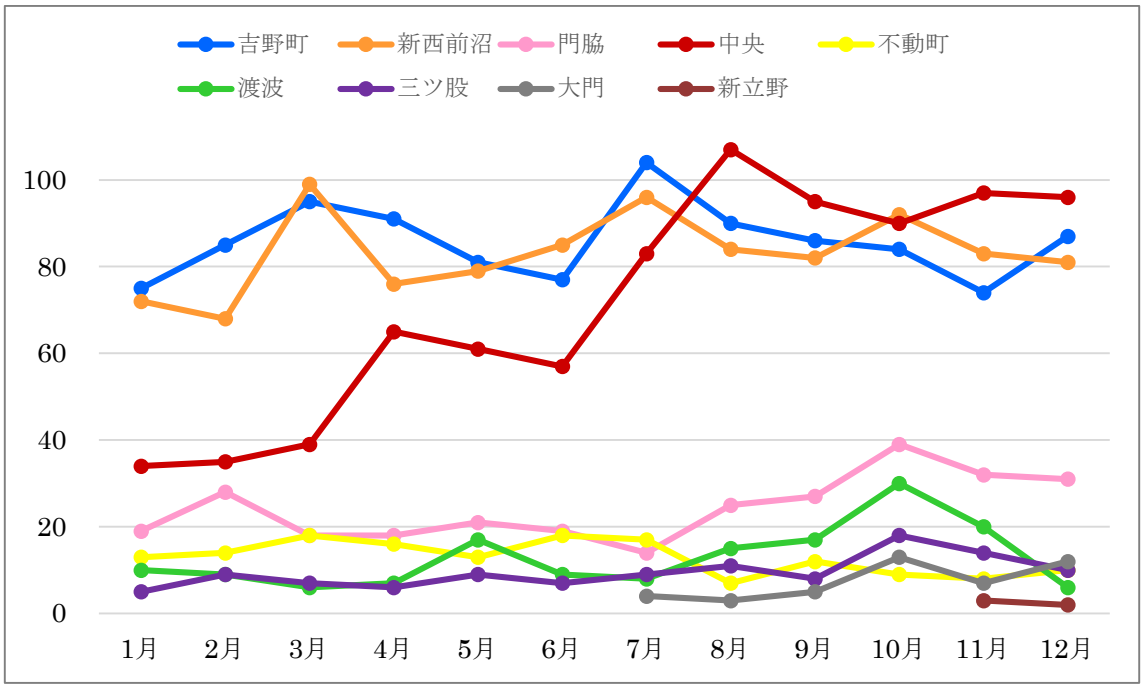


図 3-4　カーシェアリング稼働件数の推移（2018 年）

・　利用延べ人数　年間 4,785 人（2018 年 3 月～2019 年 2 月）

➢　なお、2019 年 1 月と 2 月の利用目的は、病院が 41.7%、買物が 21.6%、残りは多様な用途に使われている（図 3-5 参照）。

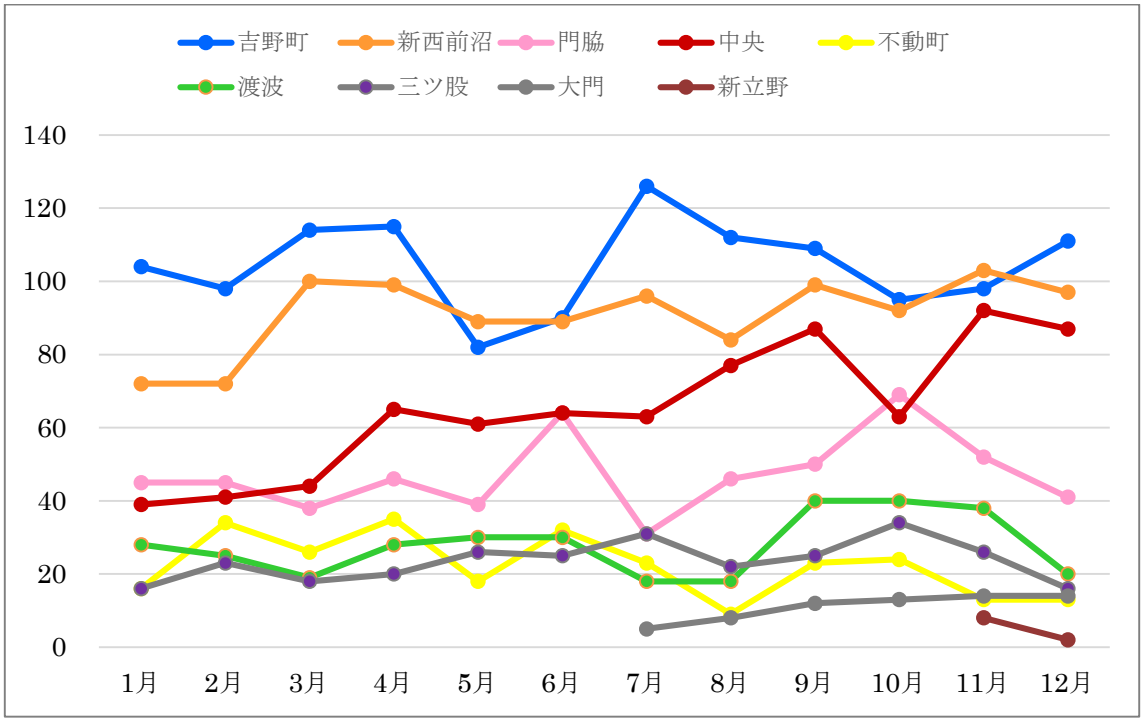


図 3-5　カーシェアリング利用人数の推移（2018 年）

3.6 利用者の費用負担

東北運輸局と協議を行い、道路運送法を順守しながら以下のような整理をしている。

・　車両のレンタカー代、ガソリン代、駐車場代、役員報酬など経費実費を利用頻度に応じて平等に負担

・　外出支援を行うドライバーは送迎対価を受け取らない

・　500 円/5km などのルールで積立金を集め、日々の運営を行い、毎年の総会時に過不足分を精算

・　積立金が不足する場合には、日帰り旅行を実施し、旅行参加代の一部を積み立てに回すなどして、楽しみながら費用を回収

3.7 活動の必要性（利用者満足度）

日本カーシェアリング協会が、2016 年 2 月に復興公営住宅にて実施したアンケート（約 150 世帯中 68 世帯が回答）によれば、カーシェアリングにより「移動困難が改善した」との回答が 86%、「外出頻度が増えた」が 64%となり、利用者の変化が確認できる（図 3-6 参照）。

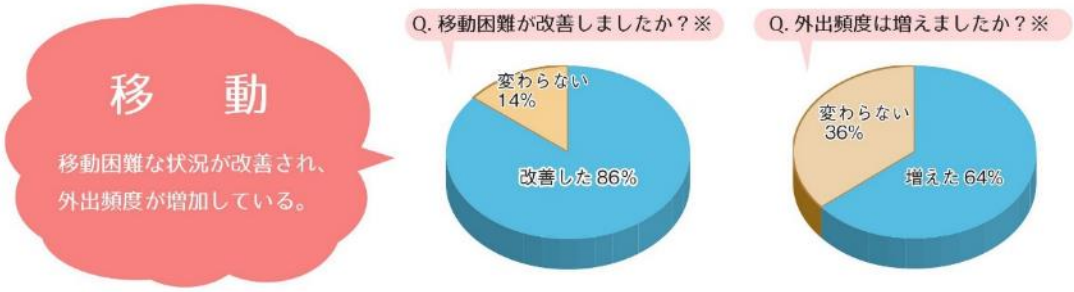


図 3-6　コミュニティ・カーシェアリングアンケート結果

3.8 見守り、支え合いへの貢献

上述の同アンケートによれば、カーシェアリングの活用により「安心感が出来た」が 46%と精神面でのポジティブな変化がみられる。また、「団地内に仲の良い知り合いはいますか」との設問に対し、カーシェアリング非利用者は「沢山いる」「少しいる」の合計が 54%にとどまるが、利用者は当然ながら「沢山いる」「少しいる」の合計が 100%に達し、「沢山いる」の割合が 6 割以上となるなど、コミュニティ・カーシェアリングが支え合いの仕組みとして機能している（図 3-7 参照）。

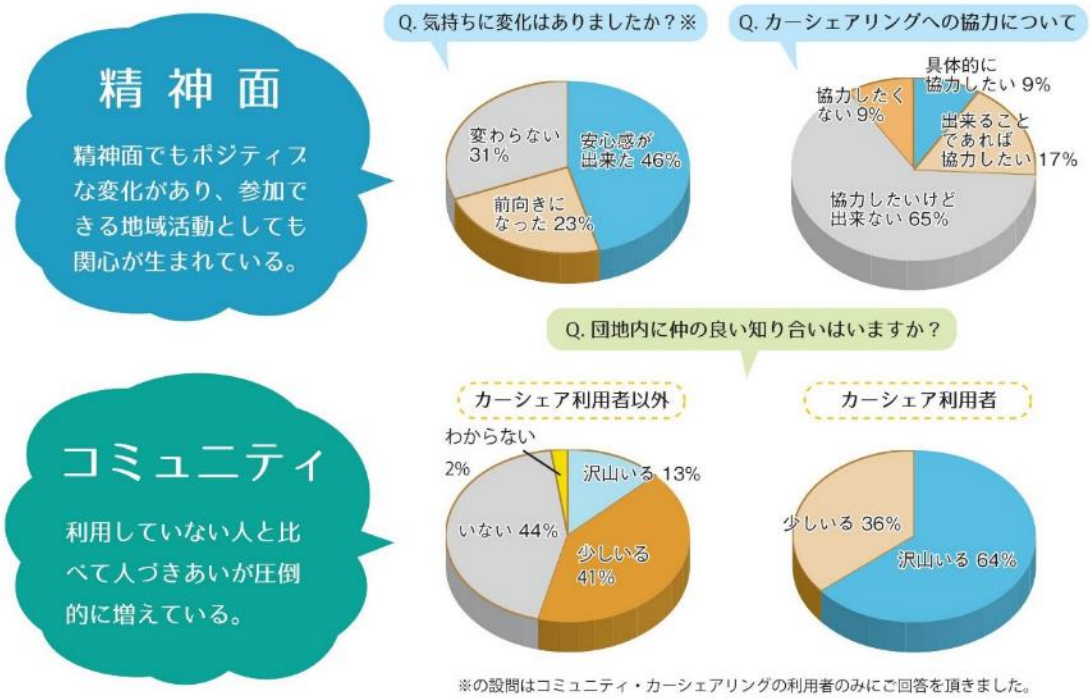


図 3-7　コミュニティ・カーシェアリングアンケート結果

3.9 利用者の声

利用者アンケートによる、代表的な利用者意見を幾つか示す（図 3-8 参照）。

- ちょっといいことしてぇなぁと思ってな。
- みんなで行く買い物は、ピクニックに行くみたいで楽しいです。
- 仕事が忙しくて地域のことを手伝ってこなかったので、仕事を引退した今、私にとっては地域に参加する良い機会になっています。

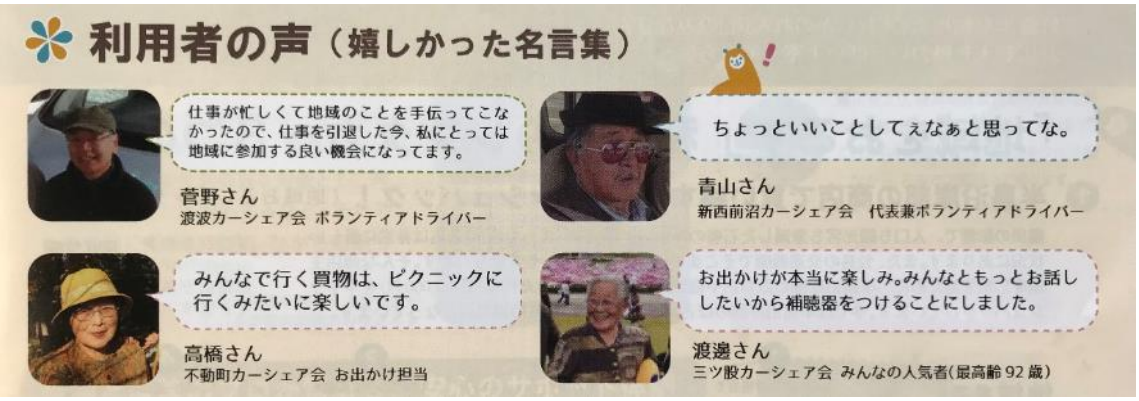


図 3-8　利用者の声

3.10 行政との連携

前述の通り、石巻市から 2012 年 2 月に「カーシェアリング・コミュニティ・サポートセンター」業務を受託し、2018 年度まで継続。また、電気自動車（EV）を非常用電源として活用することを盛り込み、2018 年 8 月に石巻市と災害協定を締結している。

3.11 他団体との連携

(1) 地元大学との連携　学生整備プロジェクト

地元の石巻専修大学理工学部機械課自動車工学コースの学生たちが、毎年春と秋にタイヤ、オイル、ワイパー等の交換を授業の一環で取り組んでいる。また、6 ヵ月点検と 12 ヵ月点検等の法定定期点検への協力も開始され、石巻専修大学が、学生たちの実践の場と大学の地元貢献の一環としてこの連携プロジェクトに参画している。

(2) 石巻エコ EV カーシェアリング検討委員会

2014 年、石巻市に復興公営住宅太陽パネルでの電気自動車カーシェアリングに関する協力依頼要望書を提出し、具体的に推進するための「石巻エコ EV カーシェアリング検討委員会」（以下「検討委員会」）が 11 月に結成された。

石巻市の関係課、地元の大学、電機メーカー、コンサルタント、仮設住宅の自治連合組織といった産官学民連携のメンバーで構成され、3 ヵ月に 1 回定例会議が行われた。2015 年度に 1 年間かけて整理を行い、漫画で構成した「コミュニティ・カーシェアリング　実践ガ

イドブック」に成果がまとめられた（図 3-9 参照）。

検討委員会では、2015 年度に『コミュニティ・カーシェアリング』についてアンケート調査などで一定の効果が確認され、基本となるモデル構築についても整理ができたため、市内約 10 の地域への導入を目指し継続した協議や連携を続けている。また、検討委員会から派生する研究会（公共交通機関との連携模索等）も生まれ、新たな展開をみせている。

図 3-9　コミュニティ・カーシェアリング　実践ガイドブック

3.12 保険

利用者が日本カーシェアリング協会の車両をレンタルする場合、協会で自動車保険加入している。

また、国内の非営利団体では希少な事例として、利用者が安心して車ができるよう、保険代理店の免許を取得している。

3.13 事業規模

スタッフ 11 名（常勤 7 名）、保有車両 128 台（2019 年 2 月時点）

3.14 継続の課題

団体代表から聞き取った、活動継続の課題は以下の通り。

(1) 協力者の負担

利用者が自ら運営することが特徴の取り組みであるが、同時に、利用者がそれぞれ役割を引き受けることになる。特に、利用者グループの代表者や会計担当者、予約管理担当者、ボランティアドライバーを引き受ける方々の負担は大きい。活動の立ち上げと運営のポイントは、この活動に意義や喜びを見出し、役割を分担できる体制をつくれるかどうかである。役割を引き受けてくれる協力者と出会うために、導入候補の地域に事前に対面式のアンケート調査を行い、協力者候補を確認した上で説明会を開催し、活動の立ち上げを行っている。協会のこれまでの経験では 30～40 世帯に 1，2 名は協力者を見つけることができるが、世帯数が少なく関係が希薄な地域は協力者が見つからない場合もあるという。

スムーズな立ち上げと負担なく役割分担を行うために最初はできるだけ負担の掛からないように利用者グループの事務局的な役割を果たしながら流れを作っていき、活動が形になってきたら少しずつ役割を引き継いでいくようにしている。また、活発に活用が進むようになれば、会則で役職手当を定め、運営側の方々に支給しており、活動が継続できるような調整も行っている。

(2) 人間関係の不安定さ

この取り組みの中心にあるのは「人間関係」である。この人間関係を生み、育むことがこの取り組みの醍醐味である一方、ちょっとしたボタンの掛け違いから関係が不安定になり活動に影響を与える場面もある。

これをできる限り未然に防ぐために、利用者一人一人の意見を組み込んだルール設計を行う事と役割分担の際の際にできるだけ地域の中でニュートラルな関係を築ける方を役職についていただくような配役の体制を築く事が大事である。コーディネーターが利用者へのヒアリングの機会を設け、ルール設計や役割分担の際にしっかりサポートを行うことが重要である。

(3) 安全基準の確立

一般的に交通事業者は厳しい基準で安全性の確保と責任を引き受ける体制が求められるが、利用者がコミュニティ・カーシェアリングでメリットを享受できるのは、この仕組みがコストをかけず気軽であるためだが、社会的には高齢者の事故が問題になっており、今後、安全管理の基準を作ることが求められる。

利用者は主に 60 歳以上の高齢者であり、現時点の対応としてはコーディネーターがボランティアドライバー候補の方に実践に入る前に運転チェックを行っている。今後、ボランティアドライバーの年齢制限や、健康状態に関する問診など、なんらかの基準を設けていくことが検討されている。

(4) 経済的な自立

コミュニティ・カーシェアリングを行う上で、日本カーシェアリング協会が果たす役割は大きく、サポートが必要な状態から運営的な自立と経済的な自立を実現することがこの取り組みの最大の課題である。

一方、サポートする日本カーシェアリング協会にとっても経済的な自立が課題である。石巻市からの事業委託は 2019 年 3 月をもって終了し、復興予算に基づく補助金等も、復興庁の閉鎖とともに 2021 年 3 月でなくなる見込みである。上記の課題にあるようにこの仕組みではコーディネーターの役割が重要であるがゆえに、事務局に一定の人件費が必要であるほか、テスト運行の期間等は団体で車両の経費を負担するため、必要なこうした経費（特に導入時期）の確保が課題である。

3.15 今後の展望

(1) 事業性の向上

2016 年から収益事業としてのレンタカー事業が始まり、更に 2017 年からリース事業と保険事業も開始されている。また、先述の石巻専修大学からの協力により年 2 回のタイヤ交換だけでなく、車両の定期点検等経費を削減が図られている。

収益事業をしっかり立てて、様々な協力と創意工夫の下、節約を行い、自立化を実現することが掲げられている。

(2) コミュニティ・カーシェアリングモデルの他地域展開

サポートノウハウを整理した「導入サポートプログラム」の開発を行い、岡山県の 2 地域に実際に導入された。また、昨今特に移動に課題を持つ様々な地域から関心を寄せられ、視察を受ける頻度が増している。2019 年度では、石巻の近隣自治体をはじめ、他県でも導入が決まっている。今後はこの「導入サポートプログラム」を活用してサポートできる「人材育成プログラム」を開発し石巻で培われたノウハウを波及させる体制作りを行う。

(3) その他の活動（災害時におけるモビリティ・レジリエンス）

日本カーシェアリング協会では、「コミュニティ・カーシェアリング」以外にも災害時に寄付車を被災現場に集め、一定期間無料で貸し出し車を被災者の移動手段を確保する災害緊急支援事業（モビリティ・レジリエンス事業）を行っている。東日本大震災以降の大規模災害（関東東北豪雨・熊本地震・九州北部豪雨・平成 30 年 7 月豪雨等）にて石巻での活動で培ったノウハウを活用し展開している。平成 30 年 7 月豪雨では倉敷市が貸し出し拠点を提供し、地元自動車販売店が車を提供する等の地域連携が成功し、約 100 台の車を集め 600 件以上の貸し出しを行った。今後も同じような連携が行えるよう 2019 年 1 月に岡山県・日本自動車販売協会連合会岡山支部・岡山県軽自動車協会と 4 者で災害時における連携協定を締結した。今後、災害が起こる前の備えとしてこうした地域連携作りを進める予定である。

4. 石巻市における被災状況と公共交通

4.1 石巻市総合交通戦略

2016 年に策定された総合交通戦略（10 年間対象）では「運行形態にとらわれない住民が主体となった交通ネットワーク確保について検討を行う。」と記載されており、地域団体による交通ネットワーク確保の取り組みは、これからのまちづくりを考えていく上で、公共の交通機関を補うものとして大きな可能性を秘めている（図 4-1 参照）。

石巻市の担当課である地域振興課からは、住民バスが半数程度しか使われておらず、高齢者等の自動車運転免許の返納も進まない現状（後述の市民意識調査参照）を踏まえ、移動支援 Rera や日本カーシェアリング協会の活動を福祉総務課が取り上げ、交通戦略を進展させてゆく方向の期待が寄せられていた。2019 年度の施政方針として、市長が、ボランティアの活用や地域での支え合いなど、各地域の実情に合った移動手段確保への対応や総合交通戦略の見直す可能性について言及しており、福祉総務課では、今後、NPO 等による小さな交通について、利用者アンケートだけでなく外部調査も含めて検討してゆく方向性が確認された。

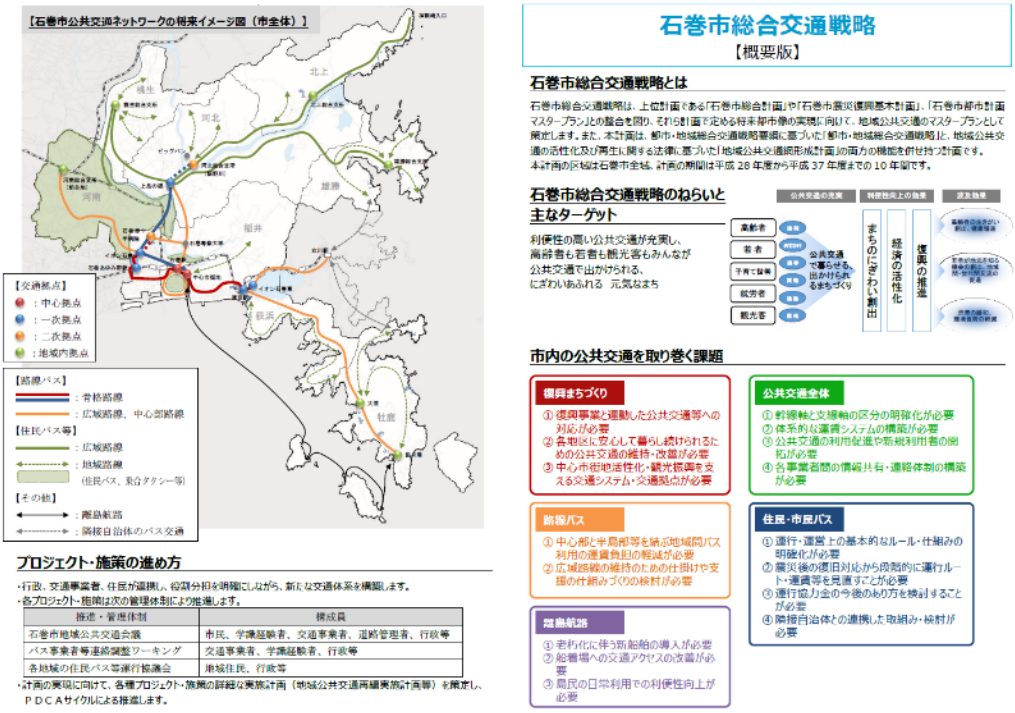
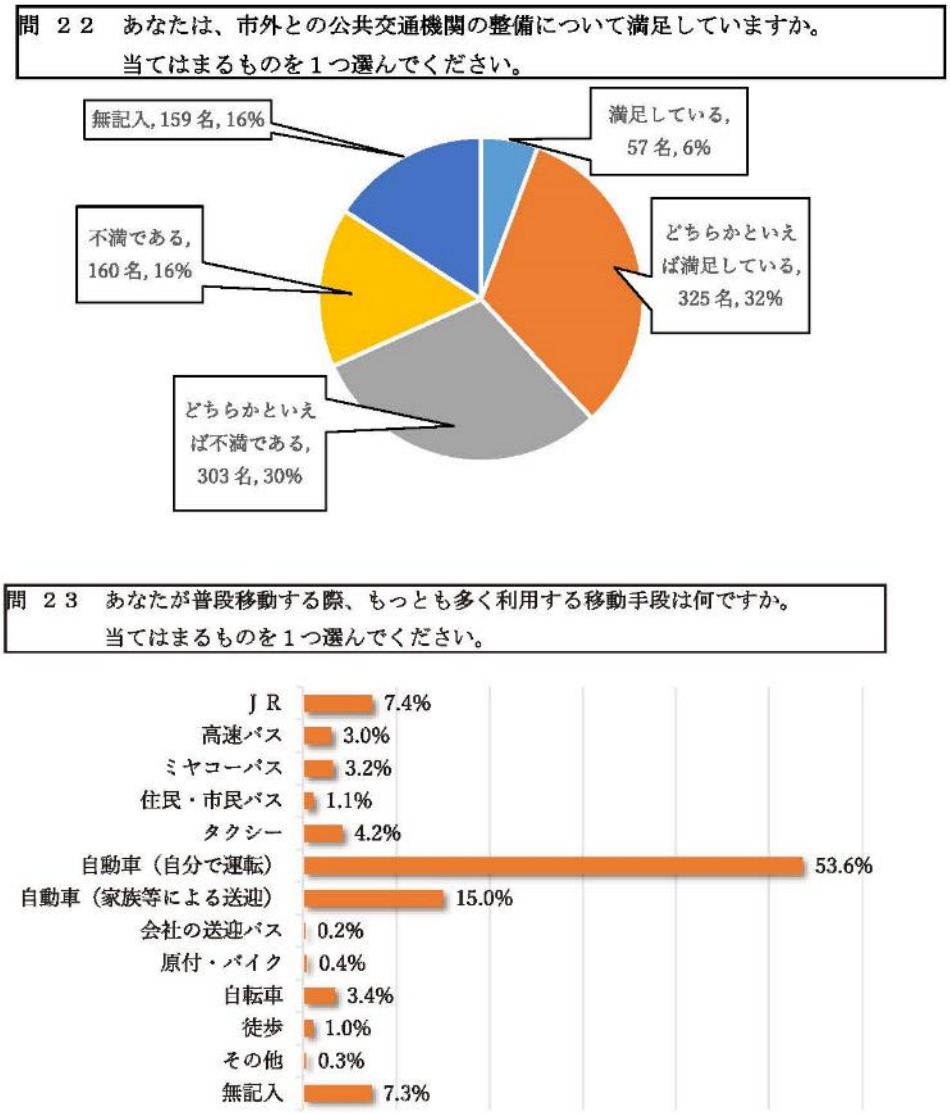


図 4-1　石巻市総合交通戦略概要版

4.2 石巻市市民意識調査

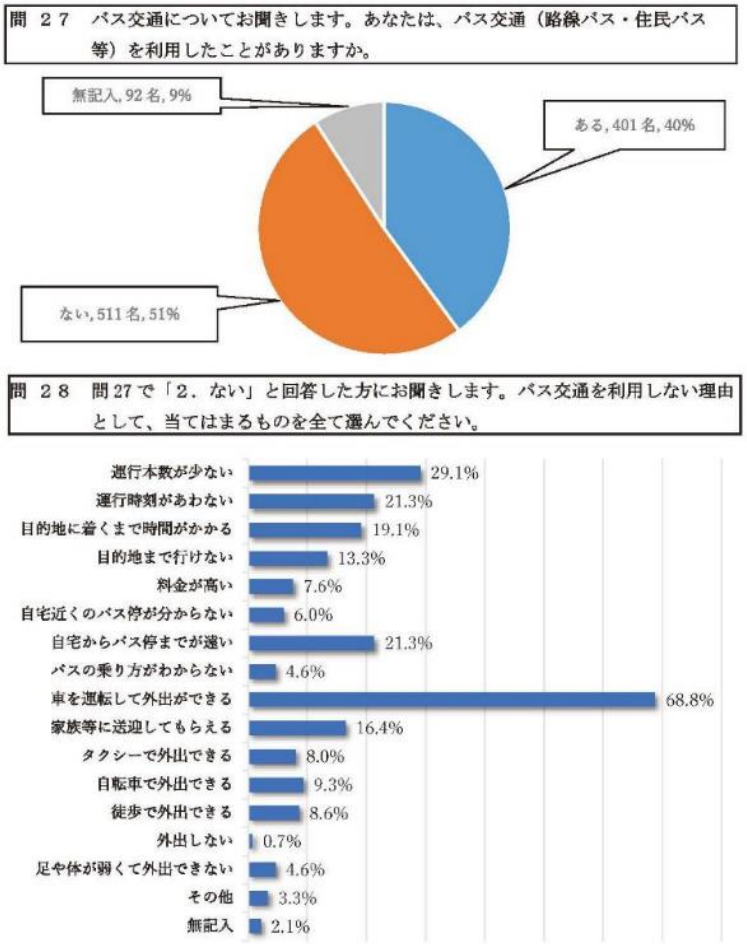
石巻市民は、公共交通機関について、「満足」「どちらかといえば満足」の合計が 38%で半数未満であり、また、もっとも多く利用する交通手段として自動車による移動が大多数を占めることが確認できる（図 4-2 参照）。



出所）「平成 30 年度石巻市市民意識調査」石巻市、2018 年

図 4-2　市民意識調査結果　日常の移動交通手段について

また、住民バスの利用経験者は 4 割にとどまり、利用しない理由として「車を運転して外出ができる」のほか、「運行本数が少ない」「自宅からバス停までが遠い」「運行時刻があわない」「目的地に着くまで時間がかかる」などが挙げられ、課題となっている（図 4-3 参照）。

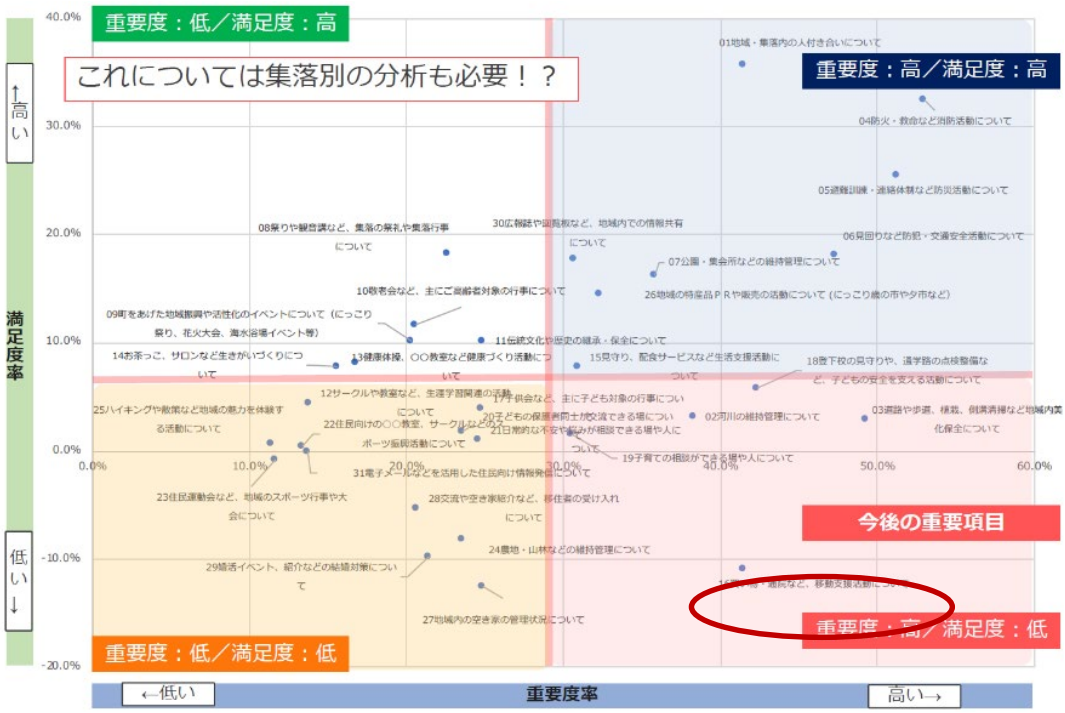


出所）「平成 30 年度石巻市市民意識調査」石巻市、2018 年

図 4-3　市民意識調査結果　バス交通の利用状況について

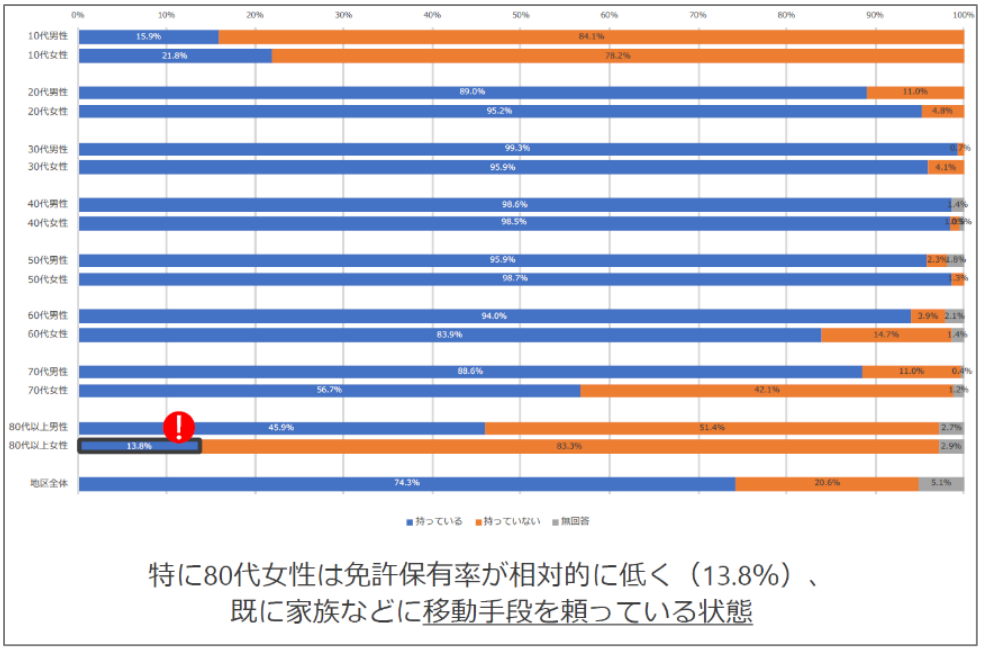
4.3 石巻市北上地区住民アンケート分析レポート

買い物や通院などの移動支援活動については、重要度が最も高い一方で、満足度は低い（図 4-4 参照）。



出所）「石巻市北上地区住民アンケート分析レポート石巻市北上地域まちづくり委員会、2019 年

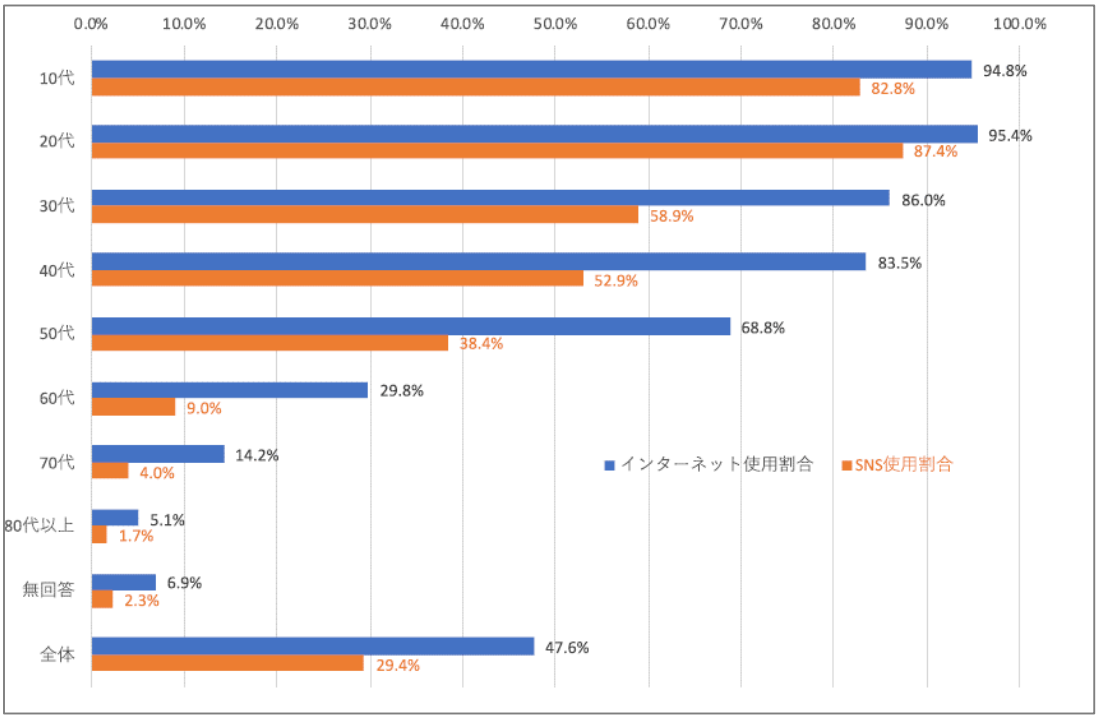
図 4-4　市民意識調査結果　様々な取り組みの地区住民の満足度と重要度



出所）「石巻市北上地区住民アンケート分析レポート石巻市北上地域まちづくり委員会、2019 年

図 4-5　市民意識調査結果　自動車運転免許保有率

インターネットや SNS の使用割合は、高齢者になるほど顕著に低下している。現在の高齢者世代が ICT が必要な移動支援サービスを活用するためには、その前段階として、スマートフォンやタブレットを通した端末操作の習熟を図る一方で、ICT リテラシーが高くない高齢者でも利用可能なサービスの開発がなければ、普及は現実的ではないことが読み取れる（図 4-6 参照）。



出所）「石巻市北上地区住民アンケート分析レポート石巻市北上地域まちづくり委員会、2019 年

図 4-6　市民意識調査結果　インターネット／SNS 使用割合

5. 移動支援に関する省庁施策や検討状況

5.1 国土交通省

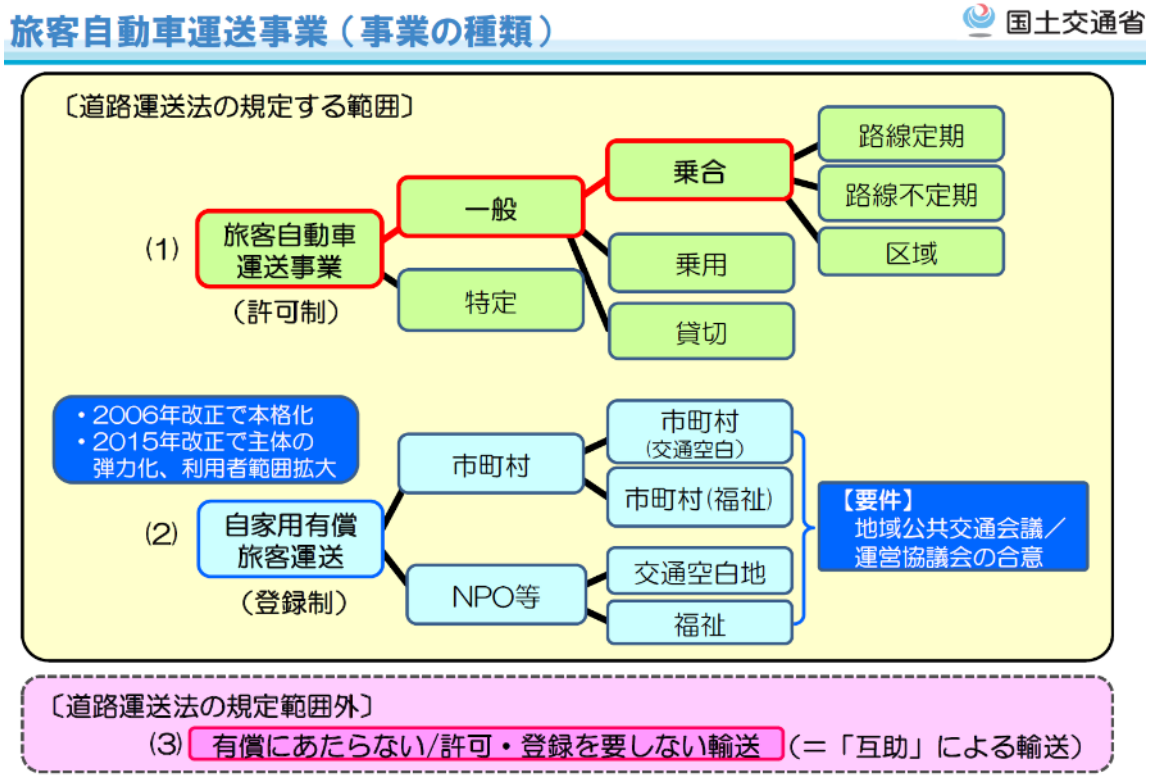
5.1.1 自家用有償旅客運送

事業許可の要らない行政や NPO 等による自家用有償旅客運送として、以下の 2 種類が認められている。

－福祉有償運送

－公共交通空白地有償運送

互助による輸送については、「有償にあたらない／許可・登録を要しない輸送」として、道路運送法の規定範囲外としている。



出所）　高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ、国土交通省、2017 年

図 5-1　旅客自動車運送事業の種類

5.1.2 高齢者の移動手段の確保に関する検討会

高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめを踏まえ、2018 年 3 月、国土交通省が「高齢者の移動手段確保のための『互助』による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～」を公表し、有償とみなされない「互助」の輸送について改めて位置づけを明確にした。

本報告書で報告する 2 団体の移動支援活動は、いずれもこの「互助」による輸送にあたる。今後の災害時や公共交通が不足する地域における移動支援の法的基盤となるため、以下に引用する。

> 地域における高齢者の移動手段の確保について検討するにあたっては、（１）道路運送法（３（２）用語集参照）の許可や登録に際しては輸送の安全や旅客の利便の確保に関する措置が担保されること、（２）利用者からの運賃収入があることでサービスの持続可能性が高まることから、地域の移動手段の確保を図るにあたっては、まずは、利用者が運送の対価（このパンフレットにおける「運送の対価」とは、輸送サービスの提供に対して支払われる金銭等を指しますが、実際の運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車料金は含まれません。）として運賃を負担する有償運送によるサービス提供の検討から始めることが基本となります。
>
> ２．「互助」による（有償にあたらない）輸送の検討
>
> １．のような有償での輸送サービスの利用が困難な場合、地域の移動ニーズに対応するためには、地域における助け合いも今後重要性が増すと考えられます。利用者から運送の対価を得ないで輸送サービスを提供する場合、すなわち道路運送法上の許可・登録を要しない輸送を行おうとする場合には、利用者から受け取ることができる金銭等の額は、運送に要した燃料代、道路通行料及び駐車場代のみです。そのため、そうした実費では賄えない経費は別の方法で賄う必要があります。

ルールの明確化①（本文4.（1）に対応）

○ 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。（平成30年３月通達改正）

(1)規制の趣旨の明確化

- **規制の趣旨**を通達に記載。
- 合わせて、**許可又は登録を要しない運送を行う場合の留意点**を記載。

○ 自家用自動車による有償運送について許可又は登録が必要とされている趣旨は、以下のとおり。
- 自家用自動車については、旅客自動車運送事業のような輸送の安全や利用者の保護のための措置が一般的には行われていない。
- 自家用自動車による旅客運送を有償で行う場合には、輸送の安全や利用者の保護のための措置が確保されているとの期待感を利用者一般が有していることを踏まえ、これらの措置が確実に行われていることについて、許可又は登録の際に確認する必要がある。

○ 許可又は登録を要しない運送を行う場合の留意点は、以下のとおり。
①許可又は登録を要しない運送サービスは、道路運送法上の規制の対象外であることから、以下について当事者が認識した上でサービスの提供及び利用が行われるよう明確に周知すること。
1) 本運送は道路運送法上の規制の対象外であり、同法が定める輸送の安全及び利用者の保護のための措置が担保されていない旨（自主的に輸送の安全及び利用者の保護のための措置を行っている場合にはその旨）
2) 事故が生じた際の責任の所在（仲介者は利用者と運転者を仲介するのみで運送責任を負わないのか、それとも運送責任を負うのか等）
3) 損害保険の加入の有無及び補償内容

②許可又は登録を要しない運送サービスが、多様な移動手段と有機的に連携し、持続可能な地域交通ネットワークの形成に資するよう、自治体が主宰する協議会から参加要請があった場合には、これに積極的に協力すること。

(2)自発的な謝礼の取扱いの明確化

- 通達において、自発的な謝礼の支払について、**利用者から釣り銭は要らない旨言われた場合は収受可能であること**を、例示を加えて明確化。
- 通達において、**自発的な謝礼の支払いは可能であることを改めて明確化**する一方で、**アプリ等で仲介するサービスについては①（謝礼の誘引）、②（謝礼の決定を経由しなければ決済できない仕組み）の場合は問題があり許可又は登録を要すること**を明確化する。

○ 運送の終了後に利用者が釣り銭の返却を求めず、運転者に受け取るよう申し出た場合には、運転者が釣り銭を受け取っても、許可又は登録を要しない。

○ あくまで自発的に謝礼の趣旨の金銭等が支払われた場合は許可又は登録は不要であるが、利用者が運転者に対してガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、以下の場合には、自発的な謝礼の趣旨の支払とはいえず、許可又は登録を要する。
1) 仲介者が、Webサイト等で、謝礼の誘引文言を表示し又は謝礼の有無・金額によって利用者を評価すること等により、謝礼の支払を促す場合
2) 仲介者が、Webサイト等で、利用者に対し謝礼の決定を経由しなければガソリン代、道路通行料の決済ができない仕組みを提供する場合

11

ルールの明確化②（本文4.（1）に対応）

○ 道路運送法上の許可・登録を要しない輸送について、ガソリン代等の他に一定の金額を収受することが可能な範囲を明確化する等の通達改正を行った。（平成30年３月通達改正）

(3)仲介手数料の収受についての取扱いの明確化

- 仲介者が利用者から仲介手数料を収受する場合は、**仲介手数料を運転者に環流させることは道路運送法違反であること**や、仲介者が仲介手数料の**環流防止策を講じること**を通達に明記する。

○ 運転者と利用者がガソリン代、道路通行料の範囲内で相乗りする形態をWebサイト等で仲介するサービスについて、名目のいかんを問わず仲介手数料の一部を運転者に支払うことにより、運転者が特定費用（ガソリン代、道路通行料及び駐車場料金）及び自発的な謝礼を超える金銭等を収受する場合は、道路運送法違反となる。

○ このことを踏まえ、仲介者は、以下の対応等により、道路運送法違反とならない対策を講じること。
1) 運転者に支払われる金銭と仲介者が収受する金銭について、決済代行会社を通じて支払う方法や、入金口座を分ける方法等により、運転者に仲介手数料が環流しないよう分別管理を行う。
2) 運転者や利用者との利用規約やHP等に、運転者に対し仲介手数料を直接又は間接に支払ってはならない旨を明記する。
3) 収受する金銭の内訳について、Webサイトにおける掲載、車内や事務所における掲示等の適切な方法で、利用者へ明確に周知する。

(4)ガソリン代の算出方法の明確化

- ガソリン代の**合理的な算出方法を例示**する。

○ ガソリン代の算出方法は例えば以下の方法によることが可能である。

走行距離(km) ÷ 燃費(km/ℓ) × 1ℓあたりのガソリン価格(円/ℓ)

（それぞれの数値の算出根拠の例）
- 走行距離　：地図情報サイトで計測した距離
- 燃費　：自動車情報サイトで車種ごとに公表されている燃費
- ガソリン価格：ガソリン価格調査機関が公表する価格

※ その他、市町村の取組として実施される実証実験の結果に基づき、1kmあたりの運行に要するガソリン代を算出し、当該算出方法について定期的に実情との乖離が無いか確認し乖離があれば見直すこととしている場合には、許可又は登録を要しない。

※ 利用者が複数の場合でも、負担総額はガソリン代、道路通行料及び駐車場料金の範囲内に限る旨通達に明記した。

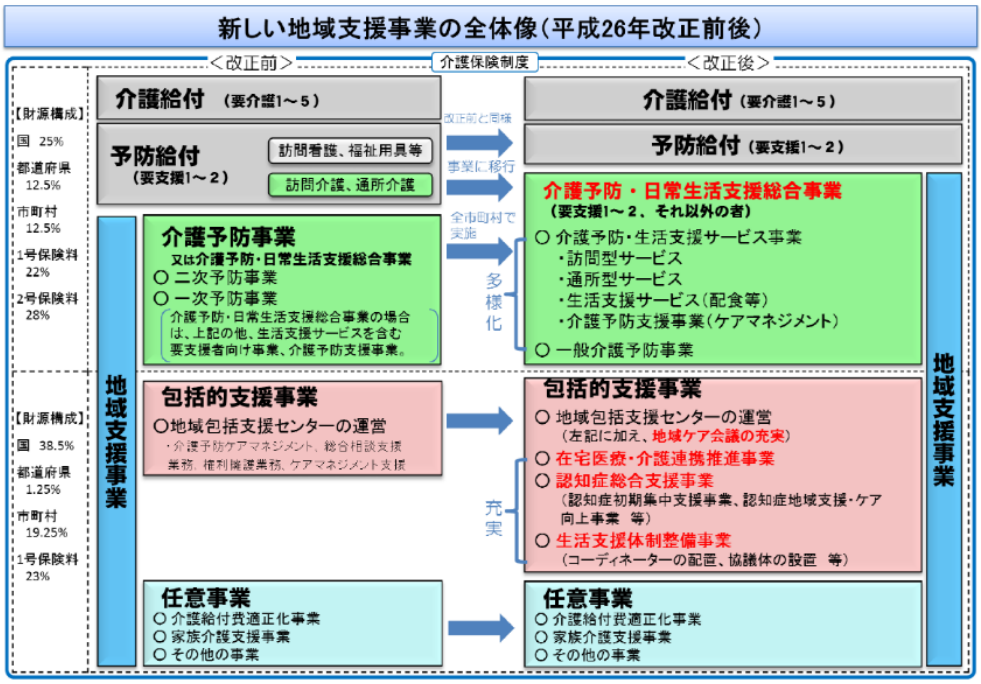
出所）　高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ、国土交通省、2017 年

図 5-2　道路運送法上の許可・登録を要しない輸送のルールの明確化について

5.2 厚生労働省

5.2.1 高齢者支援サービスの提供に際しての交通・福祉制度および事業モデル

高齢者の移動手段の確保に関する検討会において、介護保険制度で創設された移動支援サービスの取り扱いを整理し、情報提供していくべきことがとりまとめられ、国土交通省と厚生労働省の連携のもとで、関係者に制度や代表的な事業モデルが情報提供された（図 5-3 参照）。



サービスの類型（典型的な例）

○ 要支援者等の多様な生活支援のニーズに対して、総合事業で多様なサービスを提供していくため、市町村は、サービスを類型化し、それに併せた基準や単価等を定めることが必要。

訪問型サービス

※ 市町村はこの例を踏まえて、地域の実情に応じた、サービス内容を検討する。

○ 訪問型サービスは、現行の訪問介護に相当するものと、それ以外の多様なサービスからなる。
○ 多様なサービスについては、雇用労働者が行う緩和した基準によるサービスと、住民主体による支援、保健・医療の専門職が短期集中で行うサービス、移動支援を想定。

基準	現行の訪問介護相当	多様なサービス			
サービス種別	①訪問介護	②訪問型サービスA（緩和した基準によるサービス）	③訪問型サービスB（住民主体による支援）	④訪問型サービスC（短期集中予防サービス）	⑤訪問型サービスD（移動支援）
サービス内容	訪問介護員による身体介護、生活援助	生活援助等	住民主体の自主活動として行う生活援助等	保健師等による居宅での相談指導等	移送前後の生活支援
対象者とサービス提供の考え方	○既にサービスを利用しているケースで、サービスの利用の継続が必要なケース ○以下のような訪問介護員によるサービスが必要なケース （例） ・認知機能の低下により日常生活に支障がある症状・行動を伴う者 ・退院直後で状態が変化しやすく、専門的サービスが特に必要な者 等 ※状態等を踏まえながら、多様なサービスの利用を促進していくことが重要。	○状態等を踏まえながら、住民主体による支援等「多様なサービス」の利用を促進		・体力の改善に向けた支援が必要なケース ・ADL・IADLの改善に向けた支援が必要なケース ※3～6ケ月の短期間で行う	訪問型サービスBに準じる
実施方法	事業者指定	事業者指定／委託	補助（助成）	直接実施／委託	
基準	予防給付の基準を基本	人員等を緩和した基準	個人情報の保護等の最低限の基準	内容に応じた独自の基準	
サービス提供者（例）	訪問介護員（訪問介護事業者）	主に雇用労働者	ボランティア主体	保健・医療の専門職（市町村）	

出所)「障害者等の移動の支援について」厚生労働省、2015 年

図 5-3　高齢者の移動支援に関する制度や代表的な事業モデル

6. 復興・創生期間後の移動支援

6.1 移動支援 2 団体の活動財源に占める復興財源

直近の決算において、移動支援 Rera は 40%、日本カーシェアリング協会は 22%を復興財源に頼っている（日本カーシェアリング協会は、車両受贈益を除外して集計）（図 6-1 参照）。

また、その多くが震災 10 年を目途に事業停止を予定する民間助成金も加えると、両者とも財源の 50%以上をこうした助成金に依存している。2 団体はともに、年度ごとに寄付金や自主事業等の割合を増加させる努力をしているが、2 年後の復興・創生期間の終了後には、活動内容や財源構成を変化させざるを得ない現状にある。

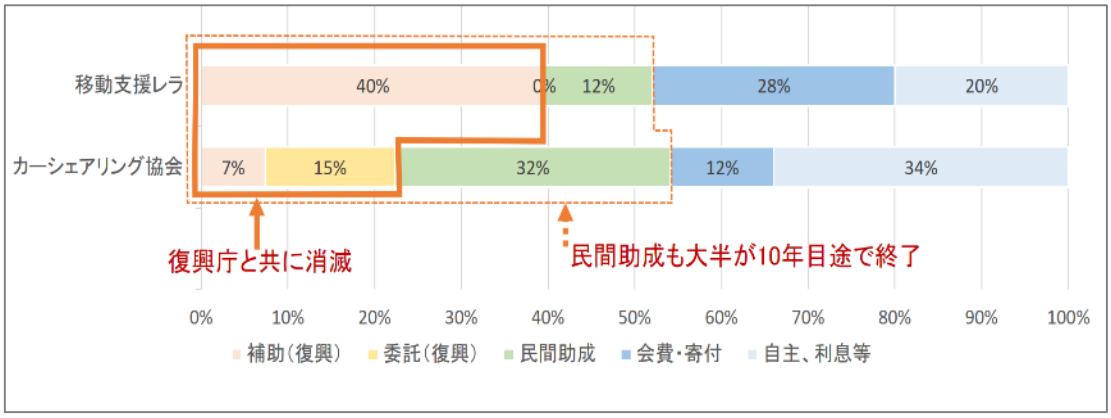


図 6-1　移動支援 2 団体の活動財源

6.2 他被災地への展開

移動支援 Rera、日本カーシェアリング協会ともに、常総水害への支援を実施しており、石巻の 2 団体で実施されている移動支援は、東日本大震災だけでなく、今後の災害においても、被災者に必要とされる活動であることがわかる。日本カーシェアリング協会は熊本地震や西日本豪雨の被災地域でもモデルを展開しており、阪神・淡路大震災などの経験を経て、復興事業に必要な施策としてコミュニティ支援などのソフト支援が位置付けられてきたように、過疎高齢化が進行する石巻の車社会を直撃した東日本大震災の事例から、災害時に必要な支援施策として、被災者の移動支援に総合的に取り組む必要性が示唆される。

6.3 復興・創生期間後の移動支援の位置づけ

石巻で移動支援を展開する 2 団体とも、今後の国土交通省や厚生労働省、石巻市の施策の変更を考慮しながら、今後の活動の持続を模索している。

現在、国の法制度が変化しつつある過渡期であるが、地域のインフラとして俯瞰的な視点を持つ「交通」と、個人の困りごとへのゲリラ的な対応をする「福祉」の、どちらにも対応

を作っていく仕組みが必要とされている。両団体とも「交通」と「福祉」の双方を結びつける取り組みとして東北で実績が積み重ねられつつある。

被災地で必要とされる活動であると共に、今後の地方都市における課題を先取りした取り組みであるが、現状では復興予算に頼る部分が大きく、NPO の自助努力による部分と、公的な支えによる部分との役割分担を見出していくことが必要である。

参考文献

(1) 内閣府：日本大震災の被災地におけるＮＰＯ法人等による復興・被災者支援の推進に関する調査（平成 27 年度報告書）、調査実施日本能率協会総合研究所、2018 年 3 月

(2) 特定非営利活動法人移動支援 Rera：移動支援ハンドブック、2017 年 5 月

(3) NPO 法人移動支援 Rera、NPO 法人いわて地域づくり支援センター、持続可能な暮らしの足を考えるフォーラム報告書、2017 年 7 月

(4) 特定非営利活動法人地星社：宮城県沿岸被災地における移動困難者の状況調査、2015 年 3 月

(5) 内閣府、移動支援 Rera、移動支援 Rera 利用者アンケート、2018 年 1 月

(6) 石巻市北上地域まちづくり委員会：石巻市北上地区住民アンケート分析レポート、一般社団法人ウィアーワン北上、2019 年 3 月

(7) 吉澤武彦：被災地、石巻で生まれた『コミュニティ・カーシェアリング』、国際交通安全学会誌 Vol.42、2017 年 6 月

(8) 一般社団法人日本カーシェアリング協会：石巻カーシェアリング道中記 Vol.2、2018 年 7 月発行

(9) 一般社団法人日本カーシェアリング協会：コミュニティ・カーシェアリング～導入サポートプログラムのご紹介～、2018 年 1 月

(10) 石巻エコ EV カーシェアリング検討委員会：コミュニティ・カーシェアリング実践ガイドブック、2015 年 4 月

(11) 国土交通省総合政策局公共交通政策部：高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめへの対応について、2018 年 4 月

(12) 国土交通省総合政策局公共交通政策部：高齢者の移動手段の確保に関する検討会中間とりまとめ、2017 年 6 月

(13) 国土交通省総合政策局公共交通政策部交通計画課：高齢者の移動手段確保のための「互助」による輸送～道路運送法上の許可・登録を要しない輸送の制度とモデルについて～、2018 年 3 月

(14) 厚生労働省：障害者等の移動の支援について、2015 年 7 月

(15) 石巻市：平成 30 年度石巻市市民意識調査、2018 年 12 月

(16) NPO 法人全国移動サービスネットワーク：地域交通フォローアップ・イノベーション検討会ヒアリング資料、2018 年 11 月

(17) 認定特定非営利活動法人茨城 NPO センター・コモンズ：ぬくもりのバトンプロジェクト 常総市民 9 月 10 日からの思い、2016 年 9 月

震災伝承ケーススタディ報告書

2019 年 3 月

公益社団法人みらいサポート石巻
TEL(0225)98-3691

本調査は㈱三菱総合研究所からの委託で実施しました。