

自治体職員向け

コミュニティ・カーシェアリング のすすめ

本冊子と同様の内容
を動画でもご確認い
ただけます。合わせて
ご覧ください。



一般社団法人
日本カーシェアリング協会
Japan Car Sharing Association



はじめに

この冊子は、次のような地域を応援したい方
(主に自治体を想定)を対象としています。



- 住民主体の移動支援をやりたいがやり方がわからない。
- 有償運送を行うにはハードルが高い。
- 過去に移動支援に失敗した経験を持つ。
- 法的に心配な活動を行っている。
- デマンド交通等を行っているが利用条件に制限があり
住民の満足度が高くない。

コミュニティ・カーシェアリングは
このような悩みを解決できる仕組みです。



目 次

◆ 一般的な移動支援との違い	4
◆ コミュニティ・カーシェアリングを実践する地域	6
◆ コミュニティ・カーシェアリングの特徴	8
◆ 地域連携	10
◆ 自治体との連携	12
◆ 利用者の声	14
◆ 自治体職員の声	16
◆ コミュニティ・カーシェアリングの効果	18
◆ Q&A コーナー	20
◆ 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案内	22



一般的な移動支援との違い

一般的な移動支援とコミュニティ・カーシェアリングの主な違いをご説明します。

コミュニティ・カーシェアリングは基本的に許可・登録を要しない運送と位置付けられている場合が多いです。しかし、他で行われているそうした取り組みと異なる点が色々あります。

コミュニティ・カーシェアリングの概略

許可・登録	不要 ※運送ではない
運営	ルールの雛形あり。協会が伴走支援。
経費	利用者負担+助成金+企業スポンサー
車	専用車（当協会から提供可）

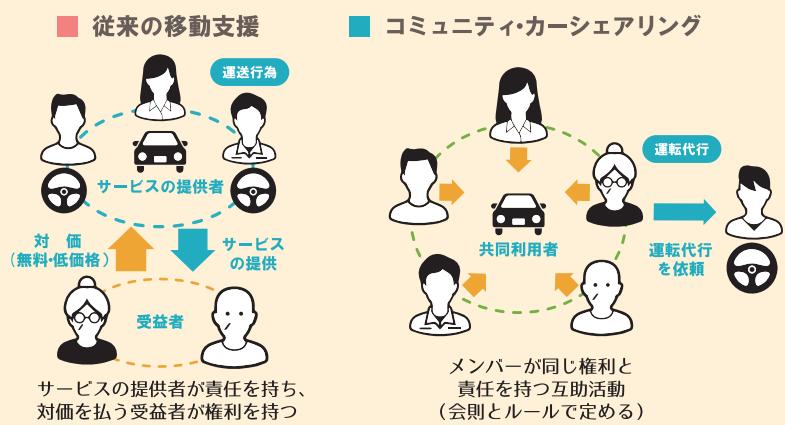
他の移動支援との主な違い



01. 仕組みが違う

一般的な移動支援は提供者と利用者が分かれているのですが、コミュニティ・カーシェアリングは、利用者のみとなります。あくまで車と一緒に使う人たち同士がルールに基づいて車を利用し、経費を分担するだけなのです。車を運転できない方が利用する場合は、運転を代行してくれるボランティアに依頼します。つまり、運送行為ではなく運転代行の形態となっています。サービスの提供者もお客様も存在せず、利益も損失も発生しません。

従来の移動支援（NPO 送迎・ライドシェア）との違い



スタッフもお客様もいない、利益も赤字もない、互助活動

02. 移動以外の効果が大きい

サロンや旅行等を通して交流したり楽しむ機会が増え、外出頻度も多くなり、更に役割を得てやりがいや生きがいを獲得していただきます。実際に行った調査でも、それらがうかがえる結果が確認できました。（詳しい調査結果は p.9, 18, 19）

03. 気軽に始められて、しっかり続けられる（開始後もフォローあり）

許可・登録が不要で、お試しで活動するための車とルールの雛形も協会から提供を受けることができるので、始めようと思ったらすぐにでも始められます。そして、活動を続けていくと色々と疑問点や課題が出てきます。そんな時も必要に応じて当協会からアドバイスを受けることができます。また、積極的にコミュニティ・カーシェアリングを実践する他の地域との交流の機会を作るので、相談し合える仲間を作ることができ、安心して活動を続けていただくことができます。2021年12月時点で、一度設立したカーシェア会で解散した会は一つもなく全て活動を継続しています。





苦手なこと

他の交通機関の代替えまでの「安定したサービス」の提供はできません。

コミュニティ・カーシェアリングはボランティアで運営し、協力いただけるボランティアさんの負担にならない程度で対応いただくため、ボランティアさんの都合が悪く対応できない時もあるからです。バスやタクシーの代わりが欲しい地域には空白地有償運送をお勧めしています。

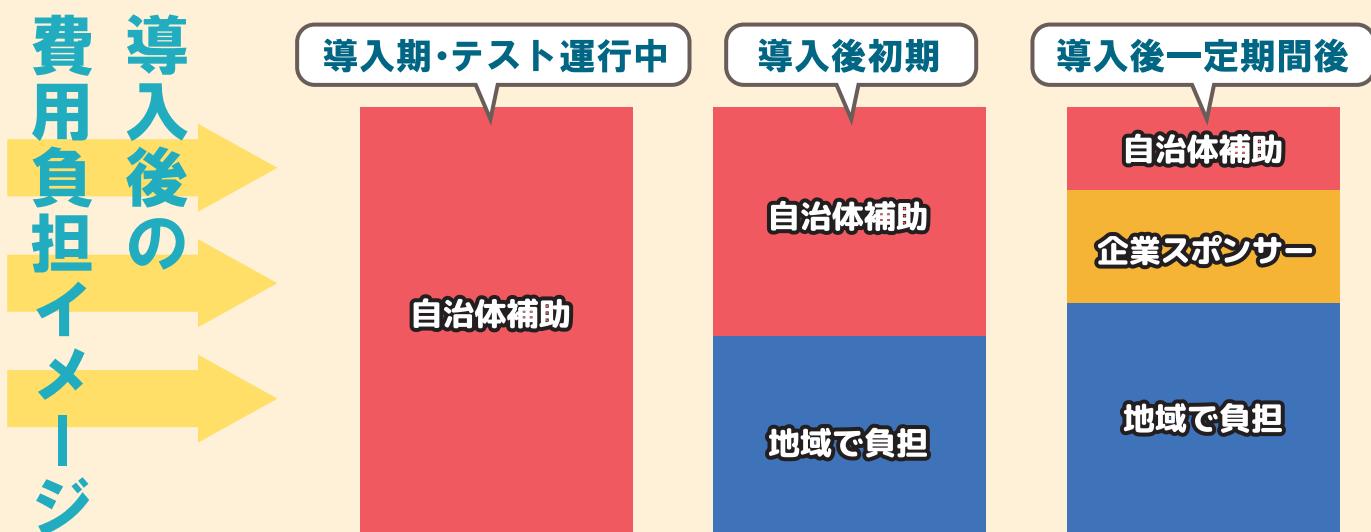
しかし、交通機関の補足ならば、期待以上の役割を果たすことができます。

例えば、片道をバスで行き、帰りを地域のボランティアさんに迎えに来ていただくだけですごくバスが使いやすくなります。また地域コミュニティで行う活動のためタクシー会社等と連携を行えば、地域の方々にとってタクシーがより身近になり利用促進につながることもあります。（連携について詳しくは P.10）空白地有償運送を行うためには、様々な調整や手続きや責任が生まれます。そのようなハードルが高く地域で担えない状況で、もう少し気軽な支え合いを行いたい場合に、非常に有效地に働く仕組みです。有償運送を目指し、そのための最初のステップとしてもよいでしょう。

コミュニティ・カーシェアリングは移動に課題のある地域で、有償運送を取り組むにはハードルが高いが、ちょっとした助け合いなら始められそうという地域にぴったりの仕組みです。

住民主体の活動で財政負担減へ

コミュニティ・カーシェアリングを導入すると自治体の財政負担が軽くなる可能性があります。なぜならこの取組は住民自らが主体となり運営し、運営費は経費実費をルールに基づいて住民自身が負担することを基本としているためです。立上げや運営が軌道に乗るまでに掛かる経費は自治体が負担する必要があります。しかし、活動が活発になったり地元企業との連携が進むことで、その負担を小さくすることができるようになります。



コミュニティ・カーシェアリングを実践する地域

実際にコミュニティ・カーシェアリングに取り組んでいる地域をご紹介します。

コミュニティ・カーシェアリングのはじまり



コミュニティ・カーシェアリングは東日本大震災後の宮城県石巻市で活動が始まりました。当時約6万台の車が被災し、仮設住宅が不便な場所に建設されたことで、交通弱者の方々がたくさんでてしまいました。また、抽選で入居が決まった仮設住宅ではだれもが見ず知らずの方ばかりでコミュニティづくりが必要な状況でした。そんな中、移動とコミュニティの問題を同時に解決するために、当協会が寄付で集めた車を仮設住宅に設置しカーシェアリングによる住民同士の助け合いをサポートすることからこの取組は始まりました。**仮設住宅から始まったこの活動は、仮設住宅がなくなった今も広がり続け、被災地に限らず移動に課題を抱える全国各地に広がっています。**



▲ 2011年7月24日
仮設万石浦団地にてテスト運行を開始した時の様子

石巻市内のかーしゃあ会

コミュニティ・カーシェアリングに取り組むサークルのことを「カーシェア会」と呼びます。

吉野町カーシェア会



あゆみ野カーシェア会



中央カーシェア会



門脇カーシェア会



のぞみ野カーシェア会



貞山運河カーシェア会



不動町カーシェア会



三ツ股カーシェア会



大門町カーシェア会



渡波カーシェア会



山下南カーシェア会



全国に広がるカーシェア会

石巻市内 11 地域

助け田しちゃう会
(岡山県美作市)



小鳥の森カーシェア会
(岡山県岡山市)



林際カーシェア会
(宮城県南三陸町)



ふれあい車会上北条
(鳥取県倉吉市)



永江ささえ愛カーシェア
クラブ (鳥取県米子市)



葛川いきいきサークル
(滋賀県大津市)



やらいや逢坂のってこや
(鳥取県大山町)



浪江カーシェアクラブ
(福島県浪江町)



おがもカーシェアリング
俱楽部 (鳥取県倉吉市)



上浜田アッシーくん
(岩手県陸前高田市)



竹野活性化委員会カーシェア
リング部会 (京都府京丹波町)



大山カーシェアリング会
(鳥取県大山町)



石巻以外 13 地域



計 24 地域、約 900 名、
平均年齢 77 歳 (石巻市内) が実践中!

※2021 年 12 月時点

多様な環境で柔軟に対応して実践

コミュニティ・カーシェアリングを導入する地域は高齢化の進んだ公営住宅や農村部、山間部など様々です。地域の環境に合わせて柔軟に対応しながら活動できるのも魅力の一つです。

01.

公営住宅



▶ 集合団地単位での取り組みです。

コミュニティ・カーシェアリングはもともと仮設住宅で始まった経緯があり、最も得意とする環境です。

例：石巻市内のカーシェア会（山下南・貞山運河・不動町以外）、永江ささえ愛カーシェアクラブ他

02.

住宅街



▶ 1つ以上の町内会にまたがる範囲で行われる取り組みです。

例：山下南カーシェア会、貞山運河カーシェア会、不動町カーシェア会、ふれあい車会上北条、おがもカーシェアリング俱楽部他

03.

農村地域 中山間地域



▶ 1つ以上の集落にまたがる範囲で行われる取り組みです。

移動支援の距離が大きいが人口が少ないため利用頻度はそれほど多くない傾向にあります。

農村地域：大山カーシェアリング会、竹野活性化委員会カーシェアリング部会、上浜田アッシーくん

中山間地域：林際カーシェア会、助け英田しちゃろう会、葛川いきいきサークル

農村地域・中山間地域の運営の特徴

一回の移動距離が大きいが、乗り合いで利用して頻度を少なくしたり、片道限定としたり、バスやデマンド交通と連携することでボランティアドライバーの負担を小さくしています。



カーシェアコラム - 地域の状況に応じて役割が変化 -



「バスからデマンドタクシーに変わっても連携」

～ 葛川いきいきサークル（滋賀県大津市）の場合～

葛川いきいきサークルが立ち上がったころ、地域には本数の少ないバスが運行していました。その時は行きはバスで帰りはカーシェアを利用するようなバスと併用した利用の仕方が中心でした。そうしているうちにバスが廃止され新たにデマンドタクシーが始まりました。料金も安かったためデマンドタクシーを皆さん使われるようになったのですが、デマンドタクシーにはバス停からバス停までしか行けないという制限がありました。そこで今度はバス停から遠い地域に行く場合に主にカーシェアが利用されるようになりました。バスやデマンドタクシーを補足する形で役割を柔軟に変えたのでした。



コミュニティ・カーシェアリングの特徴

コミュニティ・カーシェアリングの主な特徴をご紹介いたします。

その1

支え合う仕組みを作ることが目的

その目的を実現するために、高齢者の通院支援や、乗り合いで買い物に行ったり、車を手放した方が時々用足しに使ったり、旅行に行ったり、車を地域で柔軟に活用していきます。



乗り合いで買い物



旅 行



外出支援



マイカーのように

お出かけ係

お茶っこ係

予約係
(外出支援)



サロンを定期開催

⇒この奥ボランティア
ドライバー係
予約係
(買い物ツアーワーク)

その2

取組む人たちでルールと役割を決めて運営

ドライバーを始め、予約係や会計など地域の方々がボランティアで無理のない範囲で担います。定期的にサロンを行いながら、無理なく続けられるようルールと役割分担を調整していきます。

その3

経費実費を利用割合に応じて平等に分担する仕組み

誰がどれくらい利用したか集計し、定期的にかかった経費実費をその割合に応じて分担します。日々の運営は利用毎に預けるお金をルールで定め、会員から預かったお金で運営します。そして、定期的に経費実費に照らし合わせて精算します。このようにして日々の活動の運営を行なながら、経費実費を分担する仕組みを実現しています。

全体の一割使用したから
費用を一割負担



ポイントは活動の組み合わせ

「サロン活動」と「ツアーアクティビティ」と「外出支援活動」の3つを組み合わせることで、単に困っている人を助けるだけの活動ではなく、楽しく交流できる活動も活発に行われるようになります。そうなることで人とお金が集まり、担い手の問題と活動資金の問題を解決し継続的な活動にしていきます。



参加の理由は「楽しいから」



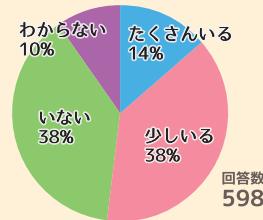
コミュニティ・カーシェアリングに参加する皆さんには「移動改善」だけを目的に参加しているわけではありません。石巻市内のカーシェア会の会員さんを対象にアンケート調査を行ったところ、導入していない地域と比較して「知り合いがたくさんいる」と答えた人の割合は約2倍となり地域の親睦が深まっていることが分かりました。また、活動への参加の理由で最も多かったのは「楽しいから」でした。さらに、移動に困っていない人が半数以上参加していることも分かりました。コミュニティ・カーシェアリングは、地域づくりを楽しみながら、気づけば移動も改善しているという仕組みだと言えるでしょう。

コミュニティ

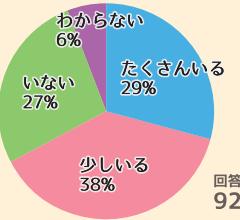
導入によって個人・地域共に人間関係構築に大きな影響を与えていている

Q. 仲のいいお知り合いはいますか？

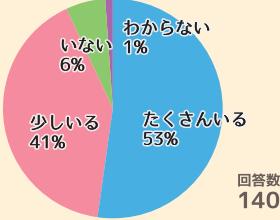
導入していない地域



導入している地域



会員



■石巻の復興公営住宅及びその周辺地域に行ったアンケート結果です。

◆実施時期

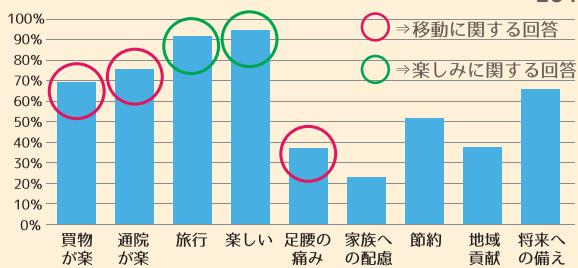
2017年2月～2019年3月

◆実施地域数 12地域

移動

活動を楽しみながら移動も改善している

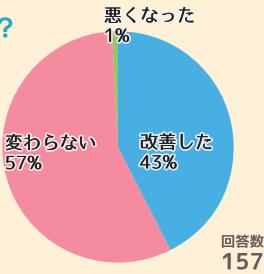
Q. 参加している理由は何ですか？（複数回答可） 回答数 204



Q. 移動は改善しましたか？

↓

元々移動に困っていない方も楽しむために参加している



■石巻で運営されている10地域のカーシェア会の会員に行ったアンケート結果です。

◆実施時期

2019年10月～12月

【道路運送法への対応】

移動支援を実施する場合、忘れてはいけないのは道路運送法への対応です。コミュニティ・カーシェアリングは取り組みを進める中で運輸局等の公的機関と十分な協議を行い仕組みを構築してきました。次の3つの点から適法性を確保しています。

1.ドライバーはボランティア

2.料金設定を行わず、経費実費を分担しているため事業性がない

3.運送行為ではなく、運転代行の形態をとっている

都道府県で初めて取り組む場合には、所轄の運輸支局にも事前に説明を行った上で取り組みを行います。また、実際の運用も実態として白タク行為とならないように利用いただく皆さんに十分にご説明しながら取り組みを進めてまいります。

【事故への対応】

事故の時は保険の範囲内で補償されます。それ以上でもそれ以下でもありません。運転代行を依頼する場合、依頼するのはプロではなく地域のボランティアさんなので、事故があった時に補償以上の賠償を求めたり責任を追及したりしないことを会則で定め、ご本人とご家族に署名をいただいた上で依頼いただきます。ボランティアドライバーさんはそれに同意した方のみお手伝いするので比較的安心して活動いただけるのです。

地域連携

石巻で行われている産官学民の連携の一例をご紹介します。

私たちがこの取り組みで大切にしていることは、「持続可能な仕組みを作ること」です。そのために「カーシェア会」と地域の様々な機関との連携体制の構築を進めています。



石巻の産官学民連携モデル ～地域連携し、持続可能な支え合いをつくる～



企業が支える 「CCSスポンサー制度」

産

行政が支える 「地域力強化推進事業」

1 活動経費の一部をスポンサー企業がサポートする制度です。企業側は地域へ直接的な支援を行うことができ、また地域との関わりを深めることができます。



▲車には応援企業のステッカーを貼っています

官

民

教育機関が支える 「学生整備プロジェクト」

学

地域が支える 「地域サポート制度」

2 毎年春と秋にタイヤやオイルなどの用品交換を授業の一環として実施していただいているいます。

石巻専修大学での
プロジェクトの様子▶



会の運営に積極的な会員に対し、ちらしづくり、ファシリテーション研修などを行い、運営スキルを獲得していただきます。



パソコン講座の様子▶

産 企業との連携

1 企業スポンサー

石巻には資金面で課題を抱えているカーシェア会を地元企業が応援できる「コミュニティ・カーシェアリングスポンサー制度」があります。毎月の車代の一部を企業が負担する仕組みです。現在、石巻市内では 10 の企業がカーシェア会の活動を支えてくださっています。業種は、病院・整備工場・保険・精密機械・金融機関など多種多様です。



〇〇株式会社



地域の足をサポート！ Japan Car Sharing Association - 石巻市人ISO-カーシェア

企業名やロゴを掲載したステッカーを、対象となるカーシェア会の車両に貼り付けます。

タクシー会社との連携

ボランティアで運営するカーシェア会は地域交通に関しては地元交通事業者の補足的な役割です。タクシー会社と連携しパンフレットをカーシェア会の車に設置したり、タクシー会社への会員登録を促す地域もあります。地域の皆さんにとってタクシー会社が身近になり、この活動で補足し合うことでより一層外出しやすくなります。



▲ タクシー会社の会員証



▲ 車に設置されたパンフレット

学 学校との連携

学生整備プロジェクト

車を利用するうえで、古くなった部品を交換するなど整備が必要になります。特に東北では、スタッドレスタイヤが必須なので年に2回のタイヤ交換が必要になります。石巻では、石巻専修大学 理工学部 機械工学科 自動車工学科コースの学生が、毎年2回、授業の一環として用品交換を行ってくれています。交換するタイヤやオイル、バッテリー、ワイパー等は、車の用品メーカーが協賛してくださっています。先生が学生たちと一緒に1台1台チェックをしてくださっているので安心です。



▲石巻専修大とのタイアップ整備プロジェクトの様子

民 利用者との連携（利用者自身のがんばり）

地域サポーター制度

コミュニティ・カーシェアリングを実践する方々に、当協会が提供する研修プログラムにご参加いただき、法律のことや会計についてなど運営についてのノウハウを学んでいただきます。研修は基本的に当協会スタッフが講師となり教材に沿って行われます。研修を修了した方々をコミュニティ・カーシェアリング地域サポーターと呼んでいます。



▲地域サポーター研修の様子

▲研修教材



その他の連携

自動車学校×警察署「安全運転講習」

「交通安全週間」に合わせてボランティア・ドライバーさんを対象とした安全運転講習を実施しています。石巻警察署からは「石巻市内の交通事故」等についての講義を、石巻自動車学校からはドライビング・シミュレーターを使った検査等をご提供いただくなど連携して実施しています。



▲安全運転講習の様子

移動支援NPO・介護タクシーとの連携

車の乗り降りの介助が必要な方から相談が合った時に、石巻市を拠点に福祉送迎を行うNPO法人移動支援Reraと介護タクシーを紹介しています。コミュニティ・カーシェアリングのドライバーは介護資格をもっていないので、介助ができないためです。一方、介助が不要な方からReraに問い合わせがあった時、エリアによってはカーシェア会に紹介があります。連携し役割分担することで無理なく暮らしの足を確保しています。



▲NPOから利用者の紹介をカーシェア会が受けている様子

自治体との連携

石巻で行われている自治体との連携についてご紹介します。

石巻市ではコミュニティ・カーシェアリングを普及促進するための様々な環境が整っています。導入前・後それぞれのステージで必要な支援が行われています。

事例紹介（関心を持つ地域を探す）

地域活動を行う方々の会合（民生委員の会合等）で取り組みを紹介し、コミュニティ・カーシェアリングに興味をもつ地域を探します。石巻以外でも最初のステップとして地域のキーマンが集まる場を設定していただき、取り組みの紹介を行わせていただく場合が多いです。

事例紹介には内閣府「地域活性化伝道師制度」を活用できます。詳しくはp.23をご覧ください。



▲民生委員定例会で説明を行っている様子

立上げサポート（カーシェア会立上げをサポートする）

コミュニティ・カーシェアリングの導入を希望する地域があらわれると当協会スタッフを地域へ派遣し、活動の立ち上げのサポートを行います。地域の主要な方々に説明を行った後、地域でテスト運行を行い、ルール調整の会合などを経て、本格的に会を発足します。

立上げサポートには総務省「地域力創造アドバイザー制度」を活用できます。詳しくはP.23をご覧ください。



▲テスト運行のための説明会を行っている様子

助成金（カーシェア会の運営をサポートする）

カーシェア会設立直後は会員数が少なかったり、稼働数が少なかったりするため、何もなければ利用者の経費負担が大きくなってしまいます。そのため、活動初期の費用負担をサポートすることが、地域が安心して一步踏み出すために非常に重要になります。石巻市では互助活動を支援する助成制度を創設し、カーシェア会設立後に資金的な支援（車両維持費などの経費を年間最大18万円）を受けることができる枠組みを作りました。

石巻以外の場合でもほとんどの自治体でカーシェア会設立後の支援を行っていただいている。コミュニティ・カーシェアリングは交通のみならず、福祉、地域づくりと様々な顔をもっています。それらの分野で活用できる既存の枠組みがあればそれを活用いただき、それがなければ新たに創設いただいています。当協会では、必要に応じて新たな助成金を創設する際のアドバイスなども行っています。



各自治体の補助金例

（令和4年2月時点）

- 宮城県石巻市（担当部署：包括ケア推進室）
地域互助活動促進事業助成金（年間最大18万円）
- 鳥取県倉吉市（担当部署：企画課）
共助交通運行支援事業費補助金（年間最大25万円）
- 鳥取県米子市（担当部署：地域振興課）
まちづくり活動支援交付金（担当部署：年間最大30万円）
- 京都府京丹波町（担当部署：にぎわい創生課）
コミュニティ・カーシェアリング補助金（年間最大30万円）
- 岡山県美作市（担当部署：くらし安全課）
市民活動団体等支援補助金（年間最大10万円）

導入前

導入～会の発足

導入後の運営

協定

当協会と石巻市は2021年7月に包括連携協定を締結しました。その連携項目にコミュニティ・カーシェアリングの普及促進が含まれています。石巻市以外でも滋賀県大津市や佐賀県でもコミュニティ・カーシェアリングの普及促進の内容を含む協定を締結し、円滑な連携を支えています。



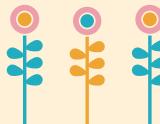
▲石巻市での協定締結の様子

地元企業の紹介



カーシェア会は企業からスポンサー協力を得られるとより活動が安定します。日頃、地元企業と関わりのある担当課から地域貢献に熱心な企業をご紹介いただきます。実際にそのことがきっかけでカーシェア会と企業との接点ができ、スポンサー獲得のきっかけとなりました。

(スポンサーについて詳しくはP.10)



▲企業スポンサーと地域の皆さん

広報

コミュニティ・カーシェアリングの活動を市報等の広報誌で紹介いただいたり、庁舎内にパンフレットを設置いただくことが、活動の認知度アップや協力者の獲得につながります。特に広報誌で好意的な紹介が行われると実践される方々のモチベーションアップにつながります。



カーシェアコラム - 担当課はどこか？ -



交通 or 福祉 or 地域づくりが担当

～ 関係各課が集まり定期的に情報共有（石巻の場合）～

コミュニティ・カーシェアリングは様々な政策分野に関係するため自治体によって担当する課は異なります。傾向としては交通・高齢者福祉・地域づくりの担当課が比較的多いように思います。

石巻市では 2014 年に関係する課で検討委員会を結成し、年に数回集まって情報共有と意見交換を行っています。検討委員会には専門家も加わり、より高度で持続可能な連携のための話し合いが行われ、この検討委員会を通してコミュニティ・カーシェアリングの仕組みも様々な面で改善がなされました。

▶ 石巻の検討委員会に参加いただいている主なセクション

ICT 総合推進課（調整窓口）・地域振興課（交通）・
地域協働課（住民自治）・福祉総務課（高齢者福祉）・
包括ケア推進室（地域包括ケア）・介護保険課（介護）・
SDGs 地域戦略推進室（SDGs）・危機対策課（防災）

※特別な案件があれば他の関係課も参加



▲検討委員会の様子

継続化・持続化するため

利用者の声

コミュニティ・カーシェアリングに関わるきっかけや感じている魅力は人それぞれです。利用者の皆さんの様々な声を紹介します。

利用者

買い物やおでかけが一番の楽しみ



大門町カーシェア会の皆さん

買い物ツアーが一番の楽しみです。みんなの顔も見られるし、車の中で「ワイワイワイワイ」お話しして、あっという間にお店に着いて。「あれも買おう、これも買おう」ってみんな楽しくして。ボランティアドライバーさんはものすごく気配りがよくて、最高だと思っています。感謝、感謝です。集会所に集まってお茶会をして馬鹿話をしています。笑わせることが大好きなんです。後は、困った人を助けたい。逆に助けられることもあります。カーシェア会に入ってすごく助かっています。

ボランティアドライバー



結構面白いよ

山下南カーシェア会
ボランティアドライバー
田中博幸さん

退職して、会社生活と共に第一線から外れますよね。ボランティアドライバーは社会との関わり合いのきっかけとしていいなあと。結構面白いよ。「ありがとう」って言われるとうれしい。今までのようにサラリーはもらってないけど、サラリーに関係なくいいなあとと思う。私はボランティアドライバーをやってよかったと思う。



ボランティアではなく
家族みたい

永江ささえ愛カーシェア俱楽部
ボランティアドライバー／副代表
松本喜男さん

普通に家族の一員のようになるので車の中では「今日はどうするの?」とか会話しています。「ありがとうございます」と言われると、すごく、これやってとってもよかったなって感じます。もう生活の一部になってしまって別にボランティアをやっているっていう意識は、全く頭になくなりましたね。みんなと一緒に楽しめています。

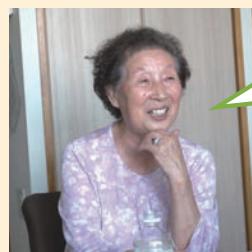
免許返納



カーシェアがあるから
不安はなかった

吉野町カーシェア会
岩井清一さん

カーシェアがあったから免許返納の不安はなかったね。カーシェアを利用して、買い物や病院に行けるから。月に4,5回、多い時はしょっちゅう。自分で車を持って維持するよりも安いし、自分の思ったところに行ってくれるから。石巻の活動が全国に広まってうれしいです。これからも続けていってほしいです。



カーシェアがなかったら
免許を手放してなかった
と思う

三ツ股カーシェア会
浅野よしゑさん

カーシェア会がなかったらやっぱりまだ免許を返納していなかったと思います。54年間運転してきましたが、カーシェア会があったから安心して免許返納できました。カーシェア会に頼めば、どこにでも行けるというのが頭にあるんです。いざ、カーシェア会がないと、免許返納って言ったら不安が大きかったと思います。

利用者座談会

*いつもわいわい楽しそうな三ツ股カーシェア会(宮城県石巻市三ツ股第2復興公営住宅)のサロンにお邪魔して皆さんにお話を伺いました。

今が最高なんです。

みなさんが知り合ったきっかけを教えてください。

藤島さん: カーシェア会がきっかけです。ボランティアの人が「何か困っていることないですか?」って自宅を訪ねてきて、「買い物に困っています」って言ったら、カーシェアの説明会を案内いただいたんです。それで、カーシェア会が設立されて買い物ツアーに参加したり、お茶っこしたり。それがきっかけで、みんなと知り合って仲良くしています。

ももちゃん: 落ち込んでいた時期があって、当時の班長さんが気にかけてくれてお宅に呼んでいただいたことがあったんです。その班長さんもカーシェアの会員で、その時に「ドライバーでもしてみたら?」って言われたのがきっかけでした。カーシェアを始める前は地域のみなさんとの交流はほとんどなかったのですが、今はおかげさまでいろんな繋がりが出来ました。



かね子さん: 復興住宅に来る前は仮設に5年半いたんだけど、ショックで声がでなくなってしまった。でも、復興住宅に来て、カーシェアでみんなと知り合ってから気持ちが安心したのか自然と声ができるようになったね。みんな本当によくしてくれるの。お出かけも、買い物ツアーも楽しみだわ。あとドライバーのモモちゃんが毎日1回は必ず私のところを覗いて見てけるの。気にしてもらってる本当に助かってる。安心よ~。

ももちゃん: かね子さん、昨日は草取りに行って帰ってきて「暑い暑い」というから、家からアイスを持ってきて食べもらつたんです(笑)

藤島さん: 95歳なのに本当に元気でしっかりしていて。料理は上手だし。かね子さんは私の目標なんです。



会で最高齢（95歳）のかね子さんはみんなの人気者

カーシェアができる前は、みなさんどういう風に過ごしていたんですか？

大野さん: こういう付き合いはなんにもないですよ。私も一人暮らしだから不安に思っていました。でも、娘にあまり負担もかけたくないとも思ってました。

藤島さん: みなし仮設から復興住宅に来たときは、知らない土地なので不安に思っていました。息子たちは仙台だし。カーシェアでみんなと知り合ってから普段の付き合いもするようになりました。カーシェアが無かったら、知り合ってなかったと思いますよ。

大野さん: カーシェアが無いとみんな家さ引っこんでいると思うよ。やっぱり会に入ってる限りは楽しくやりたくて。都合が悪い時は仕方ないけど、なるだけ協力するかなと思って。一生懸命やっているわけなんです。

どんなカーシェア会にしていきたいですか？

藤島さん: 今が最高なんです。お茶っこを開くとたくさん人が来るし、お出かけも買い物ツアーも楽しいです。みんなでこうやって集まっておしゃべりしたりするし。なので、このまま楽しいカーシェア会を続けていきたいですね。

自治体職員の声

実際に導入された自治体の職員の皆さんのが紹介します。
交通だけでなく多様な側面をもつコミュニティ・カーシェアリングは自治体の様々なセクションが関わっています。

石巻市



石巻市

復興政策部 ICT 総合推進課
課長 佐藤 宏幸さん

石巻市長からのメッセージ



包括連携協定により複数の担当部署が役割を理解した上でサポート
カーシェア会の持続化に向けて 18 万円の助成金を創設しています

石巻市では、複数の課がコミュニティ・カーシェアリングと連携しています。ICT 総合推進課が調整窓口となり、交通の問題を担当する課、地域コミュニティを担当する課、高齢者福祉を担当する課、地域包括ケアを担当する課がメインになって構成した検討委員会で定例的な情報共有をして役割分担や調整をすすめてきました。

2021年の夏に、従来のこの検討委員会からステップアップして、カーシェアリング協会さんと石巻市で包括連携協定を締結し、担当部署がきちんと役割を理解した上でサポートしていくことによって連携体制がより強固になりました。

コミュニティ・カーシェアリングの普及については、まず地域住民の皆さんのが取り組みへの必要性を認識されて、ニーズがあったところに対して行政がカーシェア会の立ち上

げをお手伝いすることになります。そこで、カーシェアリング協会さんに立ち上げのサポートを業務委託しています。

また、カーシェア会が立ち上がった後に持続できるような形をとらなくてはいけないので、市として最大限お手伝いできるよう、互助活動に活用できる助成金制度を創設しています。送迎で使っていただく車の経費と、楽しくコミュニケーションを図る場づくりの経費に助成金 18 万円を充てていただいている。

カーシェアリング協会さんに立ち上げをサポートしていただけることによって地域住民の方が一歩踏み出せることが重要です。行政としては、カーシェア会を立ち上げていくためのサポートをどうするかということについて、重点的に取り組むことが重要なと思います。

大津市



大津市

建設部地域交通政策課
主査 長谷川 祐介さん

地域の感覚ではありえないスピードと言われていましたが、
あっという間に立ち上りました

2019 年に地域交通政策課に異動してきた際、前任者より引継ぎを受け、早速吉澤代表理事と Zoom でお話させていただきました。吉澤さんのお人柄、数々の事例に裏付けされた説得力のある受け答えを見て、大津市で導入すべきと確信しました。

それからトントン拍子で大津市と「コミュニティ・カーシェアリングの普及促進に関する連携協定」を締結いただき、葛川へ導入すべく、葛川のキーマンの方々と美作のかーシェア会への視察、実装と半年程度のものすごいスピードで実現に至りました。

6 ヶ月で導入という目標は、実は地域住民の皆さんの感覚ではありえないスピードと言われていました。そこがちょっと不安な点でもあったんですけれども、きっちり 6 か月

間で導入ができて安心しています。コミュニティ・カーシェアリングで全てを解決できるとは思わないんですけど、交通課題もされることながら、地域コミュニティが失われている側面もあり、隣に誰が住んでいるか分からないことが当たり前になってきています。地域コミュニティを再生・活性化するという意味でも、コミュニティ・カーシェアリングは、非常によい取り組みだと思っています。

導入して一番うれしいのは、葛川の皆さんに喜んでいただいていることで、何よりの幸せです。楽しそうにカーシェア会に参加されてお買い物に行かれている時の笑顔を見ると、ほんとに頑張って良かったなと思います。



京丹波町

地域に対して色々な角度からご提案いただける
経験値がよかったです

京丹波町では、もともと公共交通が少なく、バスの本数が少なかったり、高齢化でバス停まで歩けないという課題があります。今後は町営バスの見直しも必要かという状況になってきています。そんな中で滋賀県大津市にコミュニティ・カーシェアリングが導入されたとのニュースを京都新聞で見まして、興味をもって石巻市に視察に行きました。視察後に京丹波町内でもどこで普及できないかという話になりました。

導入に向けては、まず各自治振興会の役員さん等に集まっていたとき、カーシェアリング

協会さんに事例を紹介していただきました。そこで希望する地域へ導入することに決めました。

(日本カーシェアリング協会は) 経験値をだいぶ貯めておられます。その地域に合ったサポート、「こうした方がいいです」と色々な角度からご提案いただけることがよかったです。こうした取り組みは、やはり地域の方々がご自身で「やりたい」と思わないと、こちらから押し付けても続かないと思います。そういう地域があれば今後もサポートしていきたいと思っています。



京丹波町
にぎわい創生課
交通対策係
係長 小山 潤さん

鳥取県

合法的に共助交通に取り組めて、導入後もサポートしていただける安心感が助かりました

矢部氏 コミュニティ・カーシェアリングは地域づくりの手法として、会員相互で合意形成を取りながら、仕組み自体を変えていける柔軟な仕組みなので、鳥取県の地域づくりの手法とマッチしました。運輸局にも確認をとられた上で、合法的な無償の共助交通のやり方として確認された仕組みなので、そのまま取り入れれば、間違ったことをしていないんだと思った上で、地域づくりに取り組める、という安心感があります。

導入後に活動が始まった後も、カーシェアリング協会さんが運行履歴を確認して、活動に行き詰っているところには随時、適切にフォローアップをしていただいており、これからも続けてほしいと思っています。単なる移動支援ではなくて、「お出かけツアーや「サロン」を開催しながらサークル活動として、皆さんすごく楽しみながら活動されているなという印象をもっています。コミュニティ・カーシェアリングの取り組みを始めて、住民共助の地域づくりの芽が育ち始めたと、とても感じています。

岩田氏 コミュニティ・カーシェアリングを導入した永江地区では実際にやってみると「支援するドライバー」と「支援される高齢者」に分かれてしまい、あまりしっくりきていない様子でした。しかし、永江のみなさんと一緒に石巻市に視察に行って実際にやっておられる様子を見ると、みんなが分け隔てなく、同じサークルで「何をやろう?」と、楽しみをもってやっていました。実際に活動を見させていただいたことがとても参考になったらしく、大きく永江の活動を良い方向に転換するきっかけとなりました。 コミュニティ・カーシェアリングのメリットは「合わなければすぐ変えられる」という点です。有償運送の場合はルートや停車場が決まっており、ニーズと合わなくても、次の交通会議まで待たなければいけなかったり、交通事業者との調整が必要になってしまいます。「このままでは誰にも使ってもらえないくなる」と思ったら、ニーズがある方にすっと変えられる、その柔軟性は魅力です。住民の皆さんも、柔軟性があるからこそ自分たちで試行錯誤しますし、自分事として積極的に考えるという面で地域づくりにとっても、よい効果があると思います。



鳥取県
地域づくり推進部
県民参画協働課共生社会プロジェクト推進室
課長補佐 岩田 朗さん



中山間・地域交通局
地域づくり推進部
中山間地域政策課
係長 矢部 裕子さん



コミュニティ・カーシェアリングの効果

トヨタ・モビリティ基金の助成を受け実施した2つの調査結果から、コミュニティ・カーシェアリングの効果を紹介します。

心身への効果

コミュニティ・カーシェアリングと健康との関係に関する調査【2019年】

協 力：株式会社日本総合研究所、東北大学大学院歯学研究科、上智大学コミュニティ・キャピタル研究会、NPO法人CRファクトリー

実施時期：2019年10月～12月

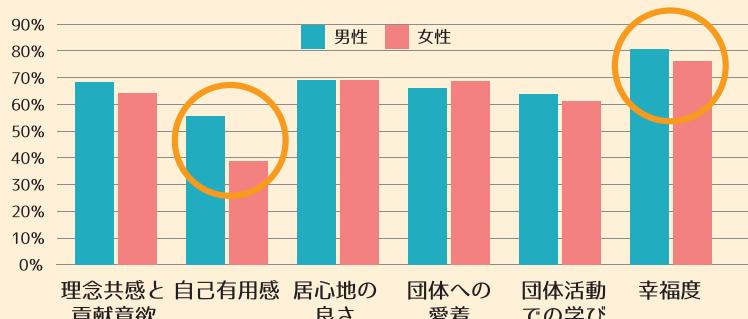
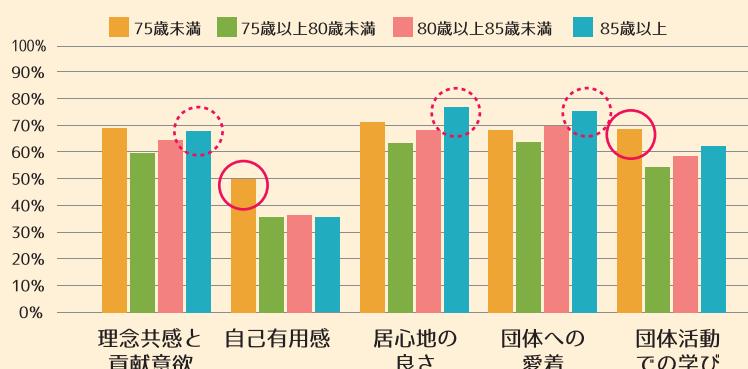
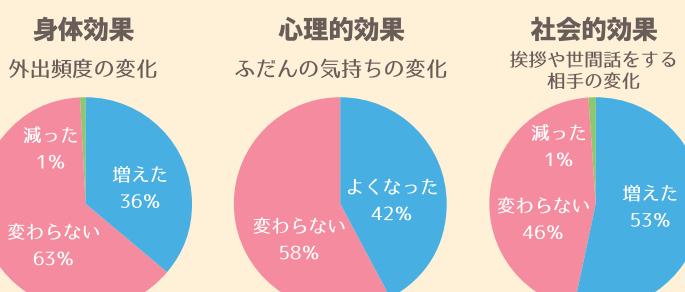
対 象：石巻市で運営されている10地域のカーシェア会の会員（205名から回答を得た）

参加者に表れたプラスの効果

- 身体的な面（外出頻度向上）
- 心理的な面（心の安定）
- 社会的な面（話し相手の増加）

閉じこもり防止につながり、要介護・要支援、軽度認知機能低下、うつ傾向・うつ状態の方にもプラスの効果が確認されている。これらのことから、介護予防にもつながる意義を持つと考えられる。

- 75歳未満の比較的若い層では、自己有用感や学び（世話役として活動する意義）を強く感じている（○）
- 85歳以上の高齢層では、居心地の良さや団体への愛着（カーシェア会の居場所としての価値）を強く感じている（○）
- 社会参加の機会が少なく幸福度が高いとされる男性高齢者に、自己有用感、生きがい、幸福感を提供できているものと考えられる（○）



カーシェアコラム コロナ禍での利用状況



コロナ禍での活動の変化について日本カーシェアリング協会独自で調査を実施しました。おでかけやサロンを自粛していた期間中も安心して利用できたり、助け合い活動が生まれていたことが分かりました。

実施期間：2021年6月～7月

対 象：石巻市内10カーシェア会会員のうち期間中サロンに参加した68名

経済効果

コミュニティ・カーシェアリングの 社会的インパクト評価【2021年】

協 力： 株式会社日本総合研究所

評価期間： 2020年10月～2021年9月

対 象： 山下南カーシェア会（2021年9月時点会員数109名のうち91名）

設立から約2年が経過した石巻のカーシェア会から1年間で 822万円の便益が生まれていると試算頂きました。



▲レポートの詳細は
こちらをご参照下さい

コミュニティ・ カーシェアリング実践

寄付車を活かした
地域の支え合い活動

- 移動支援
- 買物ツアー
- 日帰り旅行
- お茶っこ（会合）
- 予約・会計管理など
会運営のための活動



コミュニティ 心理的效果

- 話し相手の増加
- 心理的安定
- 人と地域の役に立つ実感
- 学びと成長の実感

社会的価値 **324万7245円**

移動の改善効果

コミュニティ・カーシェアリングの
利用による外出増加回数
(推計)

1,512回/年

社会的価値 **276万936円**

健康維持効果

- 地域活動
参加機会
 - 役職を持ち
活動する機会
- 認知症リスク低減への寄与

社会的価値 **131万692円**

家族への効果

コミュニティ・カーシェアリングによる
家族送迎回数削減 (推計)

757回/年

社会的価値 **90万7312円**

総便益
(社会的価値総額)

**822万
9185円**

総費用

**181万
9948円**

SROI
社会的投資收益率
(総便益/総費用)

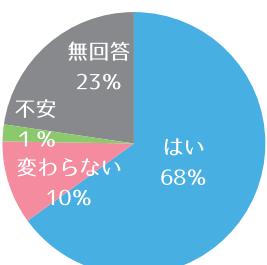
4.52

SROI（社会的投資收益率）とは



社会的インパクト評価の指標の一つで、事業によってもたらされた社会的価値を貨幣換算し、投入した費用に対してどのくらい便益があったかを算出するものです。SROI が 1.0 を上回ると、費用に見合った効果あるとの基準になります。政策評価や企業の CSR 評価に用いられています。

Q. 他の交通手段と比
べて安心でしたか？



Q. コロナ禍でカーシェア
の良さを感じること
がありましたか？



よさを感じた理由

- マスクを譲ってもらった。
- 電話をかけてくれたり、見守りに来てくれるから。
- 久々におちゃっこをした時、みんなの顔を見たら
すごく安心して、この活動の良さを実感しました。



Q & A コーナー



よくいただく述問に対して
ご説明いたします。



よくある質問 BEST3



Q. 事故の時はどうなりますか？

A. 事故の際は、加入している保険の範囲内の補償となります。各地域のカーシェア会の会員の方には、このことについてよく理解していただき、ご家族の同意書をいただいた上で参加いただき、できるだけトラブルに発展しないような仕組みとなっております。また、ボランティアドライバーの方々は、とても丁寧に運転してくださるので、事故率は極めて低いです。

Q. 道路運送法に違反しませんか？（白タク行為となりませんか？）

A. 私たちは道路運送法に抵触しないために、東北運輸局にアドバイスいただきながら取り組みの仕組みを作っていました。
料金を決めて、ドライバーが運送の対価を受け取ると道路運送法に違反している白タク行為とみなされます。その点を踏まえコミュニティ・カーシェアリングでは、かかった経費実費を利用割合に応じて平等に分担する互助の仕組みで行っています。（精算時に各会員の最終的な負担額が決まります）ただし、日々の運営に資金が必要なことと、精算の時にまとめた額の支払いがあると年金で生活されている方々にとって大きな負担となるために『預り金』のルールを決めて、利用の都度お金を預け、定期的に精算するようにしています。また、ドライバーはボランティア（無報酬）で活動していただきます。対価を決めて運営しておらず、ドライバーが送迎の対価を受け取らないことから、道路運送法には抵触していません。



Q. バスやタクシーと競合しませんか？

A. 全くないとは言い切れませんが、私たちが確認する限り、それほど競合している状況ではありません。なぜなら、この仕組みは交通サービスとしては不完全だからです。ボランティアドライバーの都合を最優先しているため、事前に利用について予約が必要であったり、片道だけしか都合がつかない場合も多く、タクシーのように思いのままに使用できません。なので積極的にバスやタクシーと連携する地域もあります。片道をバス、片道をカーシェアで移動するとバスが利用しやすくなり、ボランティアドライバーの負担も往復の外出支援と比べるとぐっと減ります。また、タクシーのパンフレットをカーシェアの車に設置したり、タクシー会社の会員への登録を推奨することで、ボランティアドライバーの都合が良くない時等にスムーズにタクシーを利用いただくことになり、みんなの外出がスムーズに促されることになります。結果、利用者の外出頻度が増えることで、バスやタクシーの利用回数自体が減る人は少ない状況にあるのです。

Q. 一般的なカーシェアリングとの違いは何ですか？

A. 目的と車の使い方が違います。コミュニティ・カーシェアリングは支え合う地域を作ることを目的として外出支援や乗り合いでのお出かけや旅行など車を柔軟に活用する地域のサークル活動です。

Q. どんな効果がありますか？

A. 地域コミュニティの活性化、QOL の向上、移動課題の緩和、地域活動の人材発掘等が確認できています。関連するアンケート結果は P9、P18、P19 で確認いただけます。

Q. 山間地域や農村地域では有効ですか？

A. 私たちが取り組んできたのは、復興公営住宅が多く集合住宅や公営住宅が最も向いている仕組みだと言えます。しかし、この仕組みを応用し若干のアレンジを加えることで山間地域や農村地域での導入も多く成功していることから山間地域や農村地域でもこの仕組みが有効に機能する場合も多いと言えます。
山間地域や農村地域では移動距離や時間が長くなることが特徴です。ドライバーの負担が大きくなりますが、協力いただける方がいれば、コミュニティがしっかりしているためお出かけの企画は盛り上がりやすいですし、預り金のルールをしっかり設定さえできれば、意外と運営しやすい側面もあります。
公共交通との連携を図ればドライバーの負担を軽減させ、公共交通の利用促進につなげることもできると考えられます。

Q. どれくらいの広さの地域で実施するのが適切ですか？

A. 町内会1つ～3つ位の単位で実施する場合が多いです。一番大きい地域で一つの学校区で実施している地域もあります。但し広いエリアはサロンの開催や広報やその他の運営も大変になるので、あまりお勧めしていません。小さな規模で始めて最適な広さを確認しながら進めた方が早く軌道に乗る場合が多いです。

Q. メンバーは何人ぐらい必要ですか？

A. 特に決まりはありませんが、石巻では大抵最初は4、5人位から活動が始まり、それが1年位経つと20人位の活動になっています。最終的には30～40人位になると活動が比較的安定してくる傾向にあります。(100人を超える会員がいる地域もあります)

Q. 町内会で運営するという事でしょうか？

A. 町内会で運営していただいても構いませんが、そうでない場合が多いです。あくまで有志による地域のサークルとして立ち上がり、その立ち上げのサポートを町内会が行ったり、また、活動が立ち上がってからは、連携する等して地域を盛り上げていただいています。

Q. シェアする車はどうしたらいいですか？

A. 当協会で貸し出せます。導入サポートプログラムで導入を進める場合は、活動の立ち上げ期間は無償（車両の運搬経費は別途・期間の定めあり）でご使用いただけます。サークルが立ち上がってからはソーシャル・カーリースとして車を有償で借りていただきます。（一般的なカーリースと比べて借りやすい設定になっていると思います。）

Q. 運転代行を手伝ってくれる方なんて、地域になかなかいないのではないかと思うか？

A. 意外といいます。これまでの経験から言うと、100世帯あれば、丁寧に探すと3、4人ほどは協力してくださる方がいらっしゃいます。そういう方々に安心して活動いただける環境をしっかり作ることが大切だと考えています。



サポートプログラムの概要



1. 立ち上げサポート

当協会スタッフが半年～1年間、現地に赴いたりオンラインでサポートしながら、コミュニティ・カーシェアリングの導入及び活動を軌道に乗せるサポートを行います。

2. 会員サポート

コミュニティ・カーシェアリングを導入した地域には会員登録をしていただき、運営を円滑に行うための相談を随時受けたり、システムやツールを提供したりしています。

コミュニティ・カーシェアリング導入ステップ例

STEP1 仕組みを理解する

- 本冊子やホームページ情報等で仕組みを確認
- 視察・事例紹介プログラムの申し込み



視察の様子

STEP2 導入地域を決める

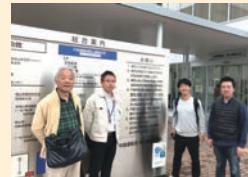
- 対象となりそうな地域の方々を集め勉強会(事例紹介)を実施
- 地域決定後、導入サポートプログラムへのお申込み



導入に向けての打合せ

STEP3 テスト運行を行う

- 地域への説明会とテスト運行開始
※テスト運行はオーソドックスなルールで最大2か月間実施



運輸支局への説明に同行

STEP4 カーシェア会の設立

- カーシェア会の設立と本格運行
- 公認コミュニティ・カーシェアリング会へ加盟

テスト運行を行った結果、本格的に行いたいと地域の意向が固まったらカーシェア会を設立していただきます。このタイミングで設立したカーシェア会には日本カーシェアリング協会公認コミュニティ・カーシェアリング会員制度に入会いただきます。ここから本格的に地域での運行が始まります。



地域での説明会の実施

STEP5 活動を軌道に乗せる

- 利用者への研修提供
- 運営管理システム「まきたろう」の提供

いざ本格的に活動を開始するといろいろな疑問や問題が発生します。それら一つ一つに答えていき、地域の実情に合うようにルールを調整したり、企画を盛り込んだりしながら、カーシェア会の活動を軌道に乗せます。また協力的な利用者には研修を受講いただき、より安心して取組を続けていただくためのノウハウを学んでいただきます。さらに活動の状況を把握したり、利用者ごとの経費の分担が一覧できる当協会で開発したシステム「まきたろう」も運営をサポートするシステムとして提供します。

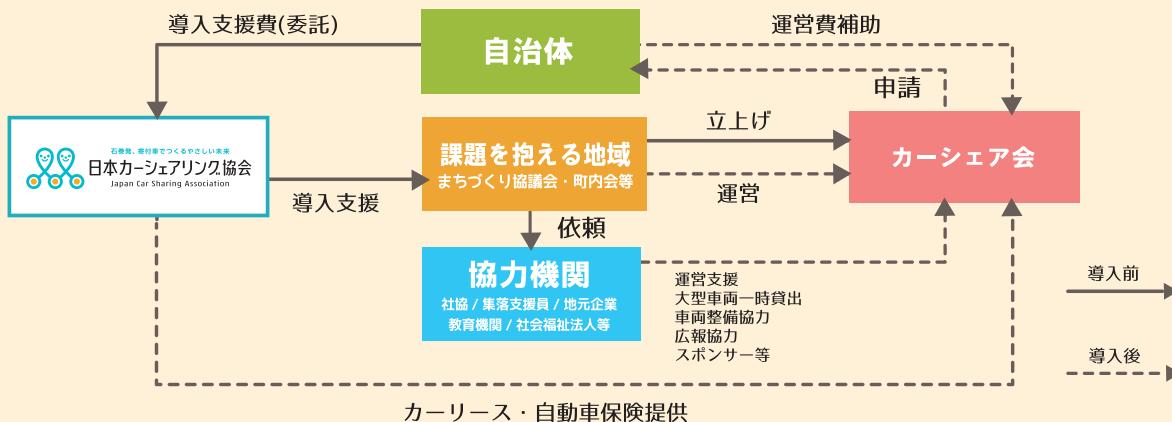
STEP6 持続可能な仕組みを構築する

- 自治体・企業・各種団体との連携を構築

先に紹介したような自治体・企業・各種団体とカーシェア会との連携を築き、持続可能な仕組みを構築します。

基本的な導入体制図

基本的には自治体から導入サポートプログラムにお申込みいただいた上で、委託を受けて専門家として課題を抱える地域を支援しながらカーシェア会の立上げと運営の支援を行います。自治体のほかにも、市町村の依頼を受けたコンサルティング会社、まちづくり協議会、自治体と連携する企業・非営利組織等から依頼を受ける場合もあります。



コミュニティ・カーシェアリング導入を検討したいと思ったら



1. まず事例紹介と視察を！

しっかりとご理解いただくための視察プログラムをご用意しています。実践する地域の方々から実際にお話を伺っていただくだけでなく、自治体や連携を行う石巻専修大学さんのお話を伺うことや連携を行う石巻専修大学さんのお話を伺うことなども調整可能です。

視察基本パッケージプログラム内容

事業説明	・これまでの経緯 ・『コミュニティ・カーシェア』の仕組みについて解説 ・地域連携について(自治体や教育機関等)今後の展開について	60分
現場案内	実際に導入している現場へご案内します。	20分
カーシェア会との交流	利用者の方々の生の声をご確認いただきます。	40分
振り返り	全般的な質疑	30分

視察のお申込み
はこちらから



2. 市町村が利用できるアドバイザー派遣制度

① 内閣府 地域活性化伝道師制度

代表理事・吉澤は「内閣府 地域活性化伝道師」に登録していただいている。単発の講演会の経費を国に負担していただける制度です。詳しくはQRコードからホームページをご覧ください。

内閣府
地域活性化伝道師



② 総務省 地域力創造アドバイザー制度

代表理事・吉澤は「総務省 地域力創造アドバイザー」に登録していただいている。年間5回以上専門家派遣を特別交付税措置で活用可能な制度で、カーシェア会の立ち上げと運営を軌道に乗せるための伴走支援にぴったりです。ただし、利用できる自治体の条件があるため詳細はご確認ください。

総務省
地域力創造アドバイザー



③ その他

コミュニティ・カーシェアリング導入の補助を受けることができる制度がある都道府県自治体もあります。

自治体との協定

● 宮城県石巻市「包括連携協定」締結（2021年7月）

コミュニティ・カーシェアリングの普及促進に関すること、生活困窮者の生活支援に関すること、SDGsの普及啓発に関すること等7項目で連携。



● 滋賀県大津市「コミュニティ・カーシェアリングの普及促進に関する協定」締結（2019年7月）

普及促進地域におけるコミュニティ・カーシェアリングの立ち上げサポート、及び同地域における導入後サポートにおける連携。



● 佐賀県 公益財団法人佐賀未来創造基金

「佐賀県への進出に関する協定締結」（2020年5月）

佐賀県に九州支部を設立し、コミュニティ・カーシェアリングをはじめ様々な事業で連携を行う。佐賀県のふるさと納税寄付先に指定。



自治体広報誌への掲載

● 鳥取県「とっとり県政だより」（2020年4月）

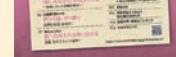
コミュニティ・カーシェアリングの利用者の声を紹介



● 石巻市「市報いしのまき」（2021年7月）

コミュニティ・カーシェアリングの取り組みを紹介

※市政（2019年12月号）に前石巻市長龜山経氏の寄稿文
「カーシェアリングを通じたコミュニティ支援」が掲載されています。



SDGsの取り組み

● 「自治体 SDGs モデル事業」における連携（2020年12月～）

石巻市は「SDGs 未来都市」に選定され、更に先進的な取り組みとして「自治体 SDGs モデル事業」にも選定された事業をおこなっています。日本カーシェアリング協会ではその事業で行われているグリーンスローモビリティをコミュニティ・カーシェアリングの方式で実施する協力を行っています。また、「いしのまき SDGs パートナー」にも登録いただいています。



● 「11 住み続けられるまちづくり」の好事例として書籍で紹介

書籍『小学生からのSDGs』（2021年11月）

SDGs をはじめて学ぶ小学低学年からの入門書で「目標 11 住み続けられる街づくり」のお仕事例としてコミュニティ・カーシェアリングが紹介されています。

(SDGs ジャーナル、深井宣光著、伊藤ハムスターイラスト、KADOKAWA)



書籍『未来をつくる道具 わたしたちのSDGs』（2020年9月）

達成目標 11「住み続けられるまちづくり」の取組事例として紹介されています。

(川延昌弘著、ナツメ社)



一般社団法人
日本カーシェアリンク協会
Japan Car Sharing Association

石巻本部 〒986-0813

宮城県石巻市駅前北通り1丁目5-23

九州支部 〒843-0233

佐賀県武雄市東川登町大字永野6766-1

TEL : 0225-22-1453

FAX : 0225-24-8601

ホームページ

MAIL: info@japan-csa.org

HP: <https://japan-csa.org>

