

地域コミュニティ再生へEVカーシェア



日本総合研究所 創発戦略センター
主任研究員 武藤 一浩

存在価値の周知が 利用者拡大の鍵

EVカーシェアリングは、廉価で
パーソナル・モビリティを利用できる
経済的メリットだけでなく、エネ
ルギーや災害対策問題に対応できる
地域コミュニティの機能の一つとし
て評価されることによっても、地域
住民から受け入れられる可能性があ
ることも分かってきた。

は地上に架設可能であるからで、今
後の分散型電源が普及すれば、一層
供給安定性が高まる。

東日本大震災がわが国に与えた大
きな影響の一つは、地域コミュニティ
の重要性が再認識されたことであ
ろう。地域コミュニティは、震災直後
の治安維持や支援物資の供給におい
て大きな役割を果たし、また、停電や
半ば強制的な節電によって系統電源
の信頼性が損なわれ、再生可能エネ
ルギー等を利用した地域主体の分散
型電源の整備が進められるようにな
ったからだ。

一方で、各地の地域コミュニティ
は、崩壊あるいは衰退してきている
ところが多いのが実情である。要因
は様々だが、豊かになるにつれて隣
近所で助け合う「必然性」が薄れてき
てきた。もちろん多くの人は地域に
関心を持つべきと漠然とは感じて
いるが、そのための活動に積極的
に携わろうとする人々の数は限られ
ている。

地域コミュニティの再生には、
人々が集まる「必然性」が欠かせな
い。地域コミュニティが組成されて
きた背景を想像してみると、例えば
昔は水を得るために井戸を共同利用
することで人が集まった。井戸端会
議と言われるように、人が井戸に集
まることでコミュニティが生まれ、
コミュニティが形成されてい
たのである。現在、昔の井戸のよう
に地域コミュニティが組成されるき
っかけとなる物の一つのアプローチ

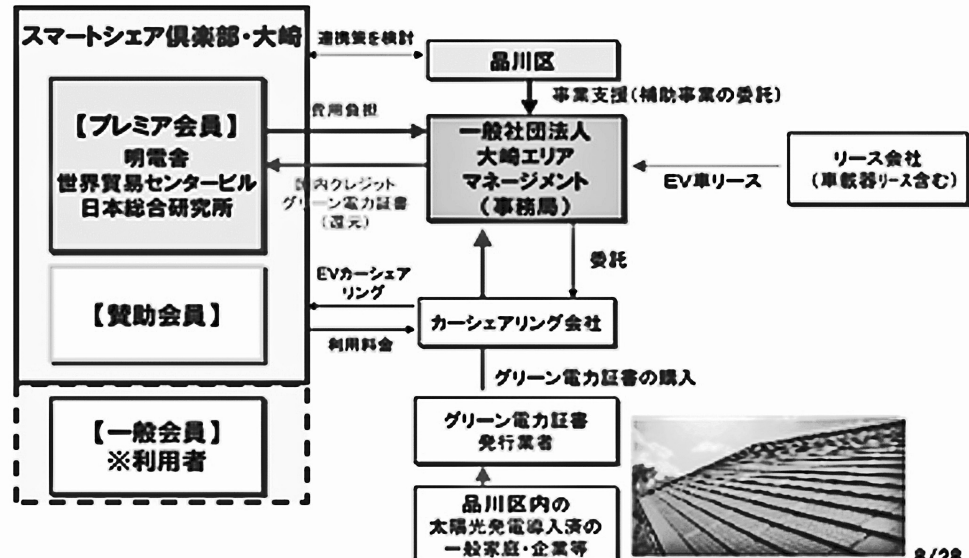


図1. スマートシェア倶楽部・大崎のスキーム

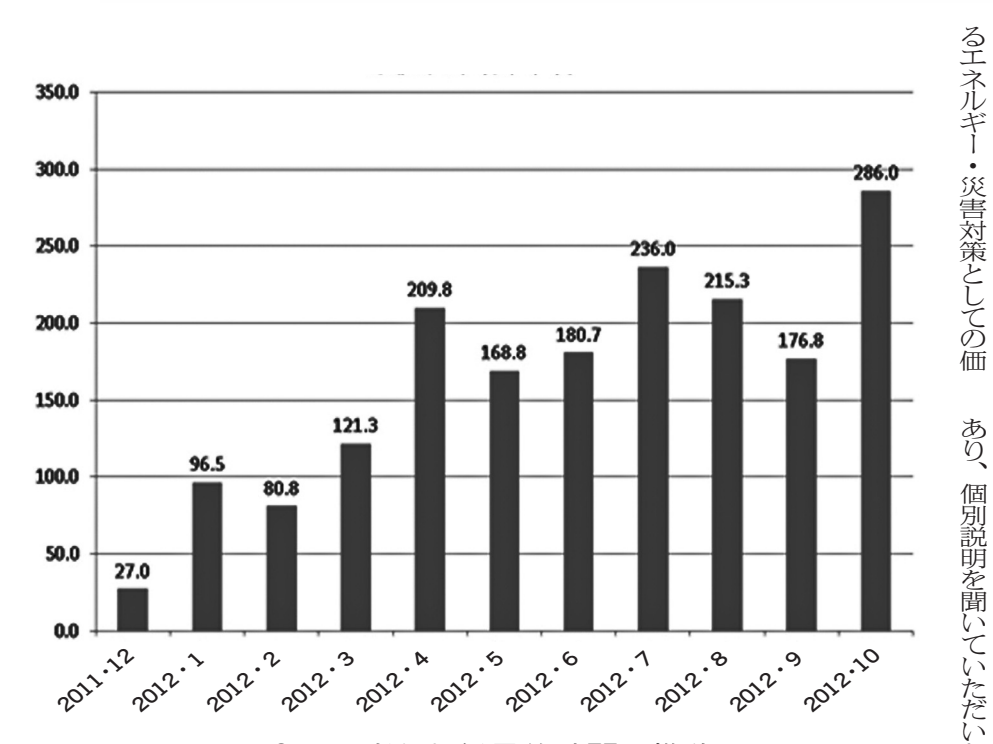
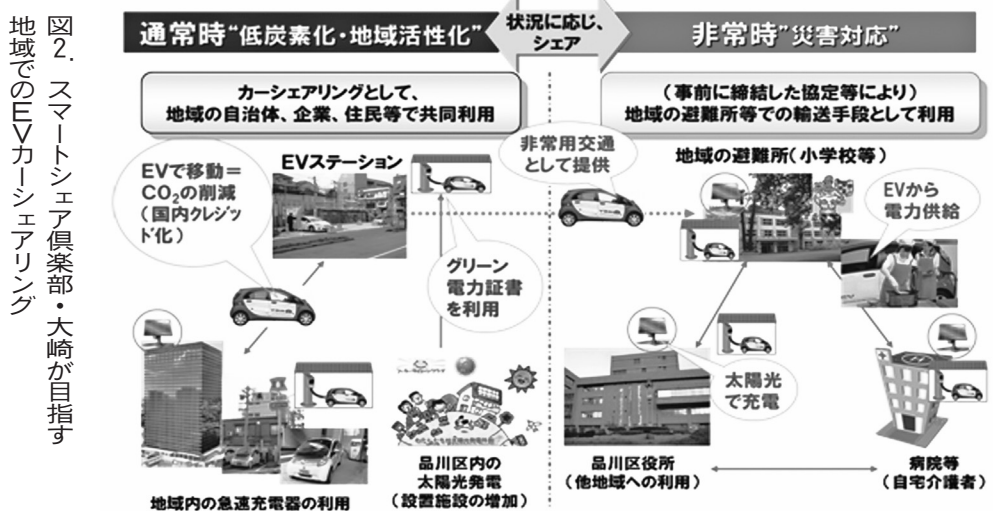


図3. 月当たり総予約時間の推移

エネルギー、災害対策に寄与 「スマートシェア倶楽部・大崎」展開

ーシェアリングを展開している。ク
リーンな車両への代替と、車両の
ものを減らしていくEVカーシェア
リングは、自治体の環境および交通

力は2日、済んだが、水道では約15
日かかると、ガスに至っては2週間
も4割程度の復旧にとどまった。こ
れは、水道管やガス管と異なり、電線

だ。10月初旬の2日間、駅から周辺ビ
ルまで続く桟橋で、景品付きのアン
ケートを実施する形で住民を説明プ
ースに引き入れ、アンケートをしな
がらサービスの仕組みや地域におけ
るエネルギー・災害対策としての備

を使ったカーシェアの提供や、イルミ
ネーション用電源としての活用など
のイベントを繰り返すことで、蓄電
池としてのEVを体感してもらいな
がら認知度向上を図ってきたことも
あり、個別説明を聞いていただいた

車両を使うニーズは、地域住民で
みると平日の利用が中心となる。稼
働が空いている平日の利用として、
地域企業の業務利用が進むことが必
要だ(図参照)。
また、EVカーシェアリング事業
には、車両・車載器や充電器・土地の
確保などの初期投資がかかる。運営
でも車両の保険料、システム維持費
など、必要資金や労力の負担は決して
小さくはない。また、事業者として
の運営ノウハウも欠かせない。この
利用者となる地域の個人や企業が主
体的に集まってそれを負担してい
くことは、現実的でない。つまり、利
用者としても運営者としても地域主
体のEVカーシェアリング事業を行
う場合には、地域企業の参加が欠か
せない。例えば、スマートシェア倶楽
部・大崎の場合、日本総研も含めた地
域企業3社が活動をけん引するコア

メンバーである「プレミアム会員」とし
て参加することで、設立と運営が可
能となる。
企業にも参加するメリットは存在
する。主要なメリットはやはり自ら
の車両維持管理費やタクシーなどの
交通費の削減に繋がることだ。また、
都心ではなれど、地方となれば、通勤
の車と社用車としてカーシェアリン
グを活用すれば、駐車場代や従業員
の交通費を削減できるメリットも期
待できる。さらに、地域の小売業であ
れば、地域住民の移動経路や行動心
理がより見やすくなるので、消費
行動を予測するマーケティング
での利用も考えられるなど、交通関
連の情報を収集するチャネルとして
も活用できるはずである。

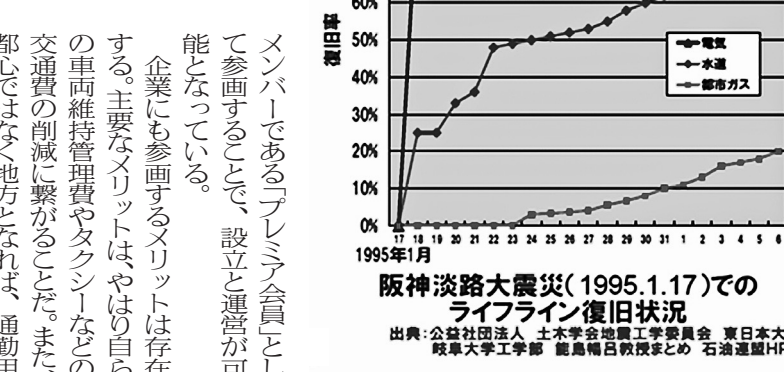
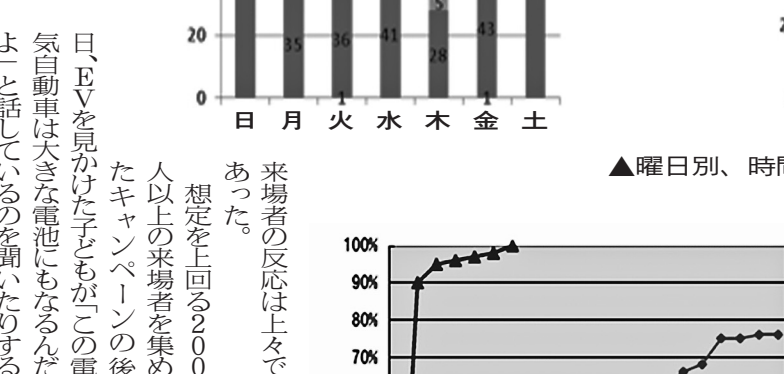
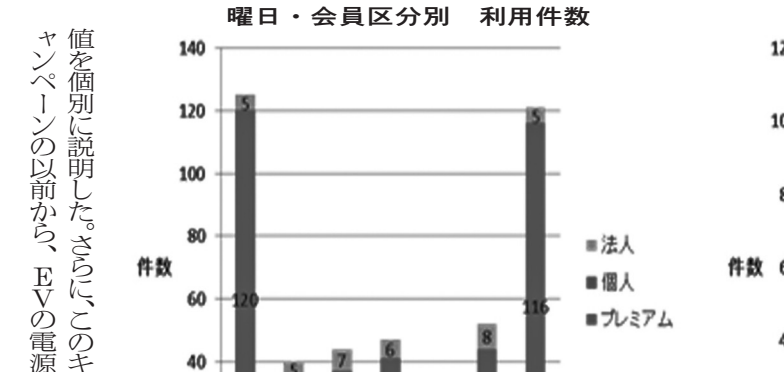
これからの地域の
企業のあり方として

EVカーシェアリングを運営する
中で、EVを使った災害訓練をはじめ
め、地域の祭りなどにおける電源と
しての提供など、様々なイベントを
実施することにより、参加企業や地
域住民が接する機会が発生する。
そして、そのなかで発生するお互いの
コミュニケーションの繰り返しの
によって、つながりが強化されてい
き、今求められている地域コミュニティ
への発展が期待できる。
スマートシェア倶楽部・大崎は、そ
れを検証する長期的な実験だ。今後、
各種イベントへの積極的な参加、地
域企業のメリットに繋がるEVカー
シェアリングの提供手法を検討・実
践しながら、地域の賛同を増やして
繋がりやより強固にしていくこと
で、目指す地域コミュニティの組
成に取り組みたい。また、大崎以外
の地域においても、EVカーシェアリ
ングを核とした地域コミュニティの
再生に取り組むことで、多様な事例
を整理し、全国で活用できるモデル
として展開していくことが目標だ。

して、前述のエネルギーおよび災害
対策として所有コストの高いパー
ソナル・モビリティの問題に同時に
対応できる。地域所有の「EVカー
シェアリング」がある。
公共交通機関が発達する都内に居
住する場合でも、大きな荷物も運ん
だり、郊外に遊びに出かけたりとマ
イカーが必要となる場面は存在する
が、利用時間はそれほど長くないた
め、所有するよりも金食い虫になりか
ねない。カーシェアリングによって
車両を共有することでコストパフォ
ーマンスは高まるうえ、会員制のカ
ーシェアリングはレンタカーを毎回
借り直すよりも手続きが簡素で、利
用感覚はマイカーに近づく。
フランスでは、「オートリブ」が
2,000台近くのEVを整備し、カ

また、移動する蓄電池として、電力
が切断された避難所や病院での活用
が期待されるEVは、実際災害に強
い車両である。カーシェアリングが
断られ供給が滞るが、EVの動
力源である電力は災害後の復旧が早
いインフラだ。例えば、東日本大震災
後、復旧率が7割に達するまでに電

EVカーシェアリングは、廉価で
パーソナル・モビリティを利用でき
る経済的メリットだけでなく、エネ
ルギーや災害対策問題に対応できる
地域コミュニティの機能の一つとし
て評価されることによっても、地域
住民から受け入れられる可能性があ
ることも分かってきた。



東日本大震災(2011.3.11)でのライフライン復旧状況。電線、水道、都市ガスなどの復旧率推移グラフ。