

公益財団法人JKA 平成24年度東日本大震災復興支援補助事業

被災地における自転車の新たな役割と 可能性を探る実態調査

報 告 書

平成25年6月

社会福祉法人HOP

この事業は、競輪の補助を受けて実施したものです。

はじめに

2011年3月11日午後2時46分、未曾有の大地震が東北地方を襲った。東日本大震災である。マグニチュード9.0の規模は我が国の観測史上最大の地震という。一千年に一度の出来事に自分の人生が関わるとは幸か不幸かわからない。もちろん死者・行方不明者18000余名を前に幸である訳がないが、空気がなくなって初めて空気のありがたさが分かるように、色々な意味で我が国の福祉の在り方を考えさせられる出来事でもあった。あまり公にはされていないが、東日本大震災の犠牲者の過半数は60歳以上の高齢者であった。障害者の比率がどれほどであったかはいま現在も不明である。避難所の多くではアレルギー障害に配慮した食事は用意されなかった。食事や排泄への介助は後回しになった。大人用の紙おむつが必要なことに気付いたのはずっと後になってからだった。障害者にとって、災害時であってもアレルギー食品を口にできるわけではない。介助なしに食事ができるわけではない。車いすの人が突然歩けるわけでもない。避難路はあっても自力で避難できない人たちがいる。すなわち、災害時においても障害者や高齢者への配慮が前提となった災害対策が必要なのだが、はたしてそこに配慮した災害対策を講じていた自治体がどれほどあったのだろうか。

自転車も同様に、災害時に活用しようという発想は忘れられてきた。震災発生直後、ガソリンが不足し自動車が使えなくなって自転車の存在がクローズアップされたけれど、寄贈された千台の自転車を有効活用する体制はなかった。管理する者もおらずそのまま倉庫に保管されたという。自転車とは人が乗るもの、個人が占有するもの、元気な者が漕ぐものという固定概念がその活用を制約し普及を妨げているのではないか。今回の調査事業ではその呪縛を強く感じるとともに、発想を転換することによって自転車の活用範囲が大きく広がることを確信した。すなわち、福祉自転車の開発や自転車の共同管理システム、片道(ワンウェイ)の利用、ノーパンクタイヤ自転車や電動アシスト自転車への期待の大きさなど、調査を通じて知ったことも多い。詳細は本報告書をお読みいただきたい。

さて、災害直後の混乱期において、エネルギーの供給が滞った時、自転車の利用はある意味で必然である。したがって、その利用システムを整えることはそう難しいことではない。しかしながら、災害地での利用に限ったならば自転車の活用に限界があるのも明らかである。自転車は単独で利用するには制約の多い乗り物であるが、各種の乗り物と連動することによって新たな活路が開かれていく可能性が大いにある。われわれは、将来的には日常的な福祉活動全般に自転車が活用されることを希望している。本報告書の読者の忌憚のないご意見を拝聴させていただければ幸いである。

社会福祉法人HOP 竹田 保



目 次

I. 東北3県のボランティアセンターを対象とした東日本大地震における自転車の利用実態に関するアンケート調査の結果

1. 回答者の属性	2
2. 震災直後の自転車の利用	3
3. 震災復興期の自転車の利用	9
4. 震災から現在までの自転車に関する過不足	14
5. 特殊な自転車の需要	16
6. 自転車は災害時に役に立ちますか	18
7. 「災害時の自転車の有用性」の意識構造分析	19
8. 災害時の自転車利用に関する自由意見	21

II. 全国の社会福祉協議会を対象とした福祉における自転車の利用動向と提供可能性に関するアンケート調査の結果

1. 回答団体の内訳	25
2. 災害時に自転車を活用した事例の有無	25
3. 災害時に備えた自転車のストックの有無	27
4. 被災地への自転車の寄付の可能性	28
5. ノーパンクタイヤ自転車や働く自転車の活用検討の有無	29
6. 平常時の福祉活動における自転車の活用の可能性	30

III. 調査結果のまとめとしての座談会

震災および平常時の福祉活動における自転車の活用可能性	34
----------------------------	----

アンケート調査では何を聞いたのか	ボランティアセンター調査から分かったこと
社協調査から分かったこと	いまなぜ自転車か
現地ではもっとたくさんの自転車を必要としていた	自転車のワンウェイサービス
自転車と他の乗り物との連携	4輪電動アシスト自転車という発想
被災地でのシンポジウムの開催	福祉自転車の開発と普及に向けて

IV. 資 料

1. ボランティアセンターを対象とした調査票	49
(東日本大震災における自転車の利用実態に関するアンケート調査)	
2. 全国社会福祉協議会を対象とした調査票	53
(福祉における自転車の利用動向と提供可能性に関するアンケート調査)	

I

東北3県のボランティアセンターを対象とした東日本大地震における
自転車利用実態に関するアンケート調査の結果

1. 回答者の属性

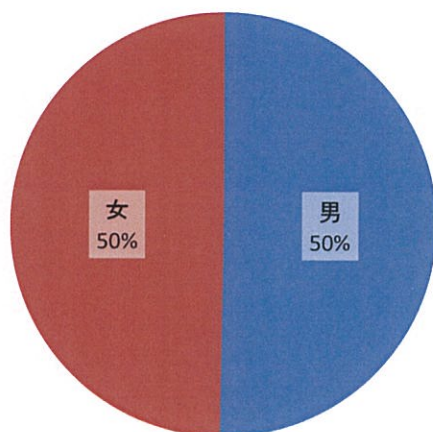
平成24年12月、東日本大震災被災地の実態をもっとも良く知るボランティアセンター職員の方々を対象にアンケート調査を実施した。使用したアンケート調査票は「IV. 資料」を参照いただきたい。

回答総数は202名であった。回答者の属性を表1に示す。男女比はほぼ同数である。年齢的には30～40歳代で過半数を占めている。勤務年数は、災害後に勤務した1～2年がもっとも多く、2年以上の人が約4割を占めている。県別では、福島県かららが最も多く105名、宮城県が54名、岩手県が41名であった。震災時には約7割の回答者が被災地におり、多くが被害者の立場であった。

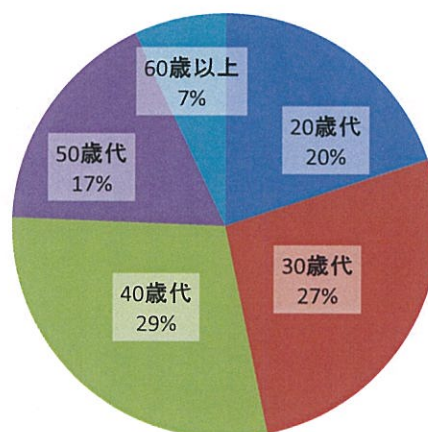
表1 回答者の属性

項目	選択肢	回答人数	%
性別	男	101	50.2%
	女	100	49.8%
年齢	20歳代	40	19.9%
	30歳代	54	26.9%
	40歳代	58	28.9%
	50歳代	35	17.4%
	60歳以上	14	7.0%
勤務年数	1年未満	29	16.1%
	1～2年未満	78	43.3%
	2～10年未満	48	26.7%
	10年以上	25	13.9%
勤務地	岩手県	41	20.5%
	宮城県	54	27.0%
	福島県	105	52.5%
震災時居所	被災地	140	71.1%
	被災地周辺	24	12.2%
	被災地から遠隔地	33	16.8%

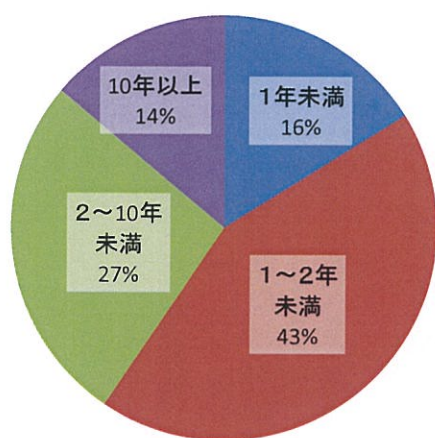
性別



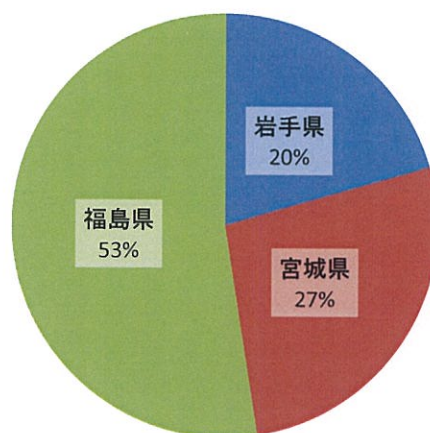
年齢



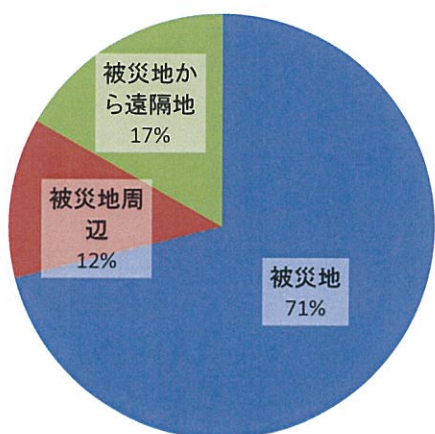
勤務年数



勤務地



震災時居所



2. 震災直後の自転車の利用

(1) 震災直後の回答者の自転車の利用

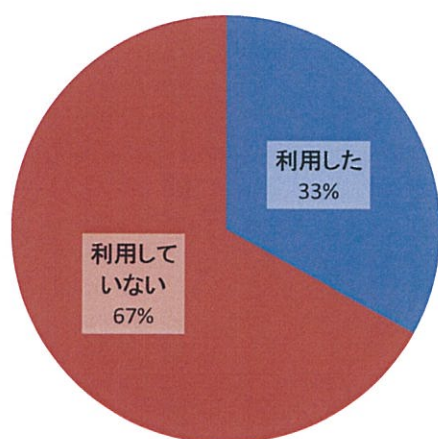
震災直後、回答者の中で自転車を利用した人は約3割である(表2)。利用頻度はまちまちであるが、毎日利用した人が約3割であるので、ボランティアセンター職員全体の中では約1割の人が毎日利用していた計算となる。

表3に主な利用目的を列挙する。宮城県、福島県とも40歳代以上の人の利用が多いようである。人の移動としては自宅―センター―被災地への移動、物の移動としては水や買い物の運搬に利用している。

表2 震災直後の回答者の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用した	66	33.0%	毎日	22	33.3%
			2日に1回	16	24.2%
			1週間に数回	23	34.8%
			その他	5	7.6%
利用していない	134	67.0%			

震災直後、回答者の自転車利用



震災直後、回答者の自転車の利用頻度

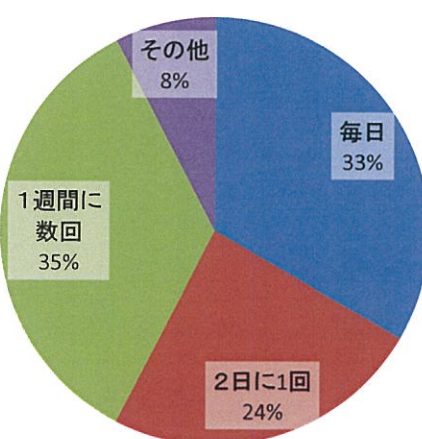


表3-1 震災直後の回答者の自転車の利用目的

県	年齢・性	利用目的
岩手県	20歳代・女	ボランティアセンターから避難所や活動先への移動、通勤
	20歳代・女	ボランティアセンターから関係機関への移動
	20歳代・男	ボランティアセンターから被災現場等への移動
	20歳代・男	センターから依頼者宅あるいは市内への移動
	20歳代・男	ボランティアセンターへの通勤
	20歳代・男	ボランティアセンターから現場までの移動
	20歳代・男	避難所からの通勤、ボラセンからの移動(現場、関係機関)
	20歳代・男	職場への移動や地域住民の安否確認へ
	30歳代・女	センターから依頼現場へ移動
	30歳代・女	ボランティアセンターから被災現場等への移動
	30歳代・女	連絡
	30歳代・女	ボランティアセンターから避難所への移動
	30歳代・女	通勤、ボランティアセンターから避難所、事務所への移動
	30歳代・女	イベントの調整で避難所を回る。
	30歳代・男	関係機関との連絡調整
	30歳代・男	避難していた親戚宅から避難所への往復
	30歳代・男	避難所に避難している知人の所へ行く時
	30歳代・男	関係者の安否確認
	30歳代・男	調査
	40歳代・男	家とセンターへの往復、被災現場への移動
宮城県	40歳代・男	自宅から避難所への移動
	40歳代・男	通勤、災VCと法人本部、現調等々、関係機関との連絡
	20歳代・女	家からボラセンへの移動。家から安否確認したり食物を届けたりしたい知人宅への移動。水の運搬(家で使う分)のため。ニーズがあった現場への調査(近いとき)
	20歳代・女	通勤手段として(家⇄VC)
	20歳代・男	買い物、給水、情報収集
	30歳代・女	避難所から友人の所や被災現場
	30歳代・女	買い出しや情報収集(役所)のため
	30歳代・男	ボランティアセンターから自宅への移動
	30歳代・男	通勤、被災ニーズ調査
	30歳代・男	センターから宿泊地
	30歳代・男	通勤のため
	40歳代・男	要援護者世帯の安否確認、市役所(災害対策本部)等との連絡調整
	40歳代・男	通勤、買い物
	40歳代・男	役場への移動(業務連絡、情報交換のため)
	40歳代・男	通勤
	40歳代・男	通勤、近隣の移動
	50歳代・女	家
	50歳代・女	自宅から被災現場への移動、町内避難所までの移動
	50歳代・女	交通手段全般として。

表3-2 震災直後の回答者の自転車の利用目的

県	年齢・性	利用目的
宮城県	50歳代・女	通勤、ハイキング
	50歳代・女	自宅から現場へ(車のガソリンがなかった為)
	60歳～・男	自宅からボランティアセンターへ
福島県	20歳代・女	ボランティアセンターへの移動、ボランティアセンターから避難所への移動
	20歳代・女	職場からの移動の際に数回程
	20歳代・男	仮設訪問時に利用しました。
	30歳代・男	事務局からボランティアセンターへの移動、ボランティアセンターから被災現場、活動現場への移動、自宅からの通勤
	40歳代・女	まず通勤に利用。ガソリン入手が困難だったため。職場での市内近隣への移動。社用車についてもガソリン不足。
	40歳代・女	近くに食料の配給があったので、近隣の高齢者に配達する為。※原発のことがあるので外を自転車で走ることはなるべくしない
	40歳代・女	ボランティアセンターから避難所までの移動
	40歳代・女	ボランティアセンターから物資集積所までの移動
	40歳代・男	センターから、避難施設への移動
	40歳代・男	センターから現場へ
	40歳代・男	ボランティアセンターから郵便局、商店、銀行などへの移動
	40歳代・男	被災現場への移動や救援物資保管場所への移動など、徒歩圏内にある関係機関・団体への移動手段として使用
	50歳代・女	事務所→避難所
	50歳代・男	自宅から事務所へ
	50歳代・男	事務所から近距離の業務連絡(燃料不足となったため)
	50歳代・男	ボランティアセンターから市内商店街等への移動
	50歳代・男	ボランティア現場への移動
	50歳代・男	ボランティアセンターから避難所及び物資支援センター
	50歳代・男	ボラセンから避難所、役所への移動等
		災害本部(役場)から物資配布施設への移動

(2) 震災直後のボランティアセンター職員の自転車の利用

震災直後、ボランティアセンター職員の中で自転車を利用している人を見かけた割合は約4割であった。利用の有無が分からないという回答者も約3割いたが、自転車の利用が日常的であったことを示している。

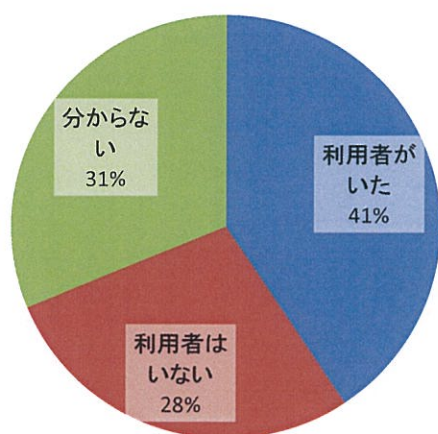
利用頻度では約半数が毎日利用している様子であった。

表5はその主な利用目的である。利用目的は主に通勤利用であるが、一部、見回りや物資の運搬に利用している。

表4 震災直後のボランティアセンター職員の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用者がいた	78	40.6%	毎日	38	48.7%
			2日に1回	7	9.0%
			1週間に数回	19	24.4%
			分からない	14	17.9%
利用者はいない	54	28.1%			
分からない	60	31.3%			

震災直後、VC職員の自転車利用



震災直後、VC職員の自転車利用頻度

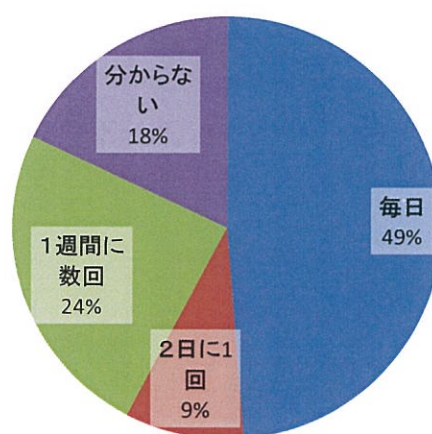


表5-1 震災直後のボランティアセンター職員の自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
岩手県	通勤
	ボランティアセンターから避難所や活動先への移動
	ボランティアセンターから被災現場等への移動
	センターから依頼者宅あるいは市内への移動
	ボランティアセンターへの通勤
	ボランティアセンターから現場までの移動
	利用者の安否確認、避難所巡回
	近隣施設への移動etc
	通勤
	ボランティアセンターから被災現場などへの移動
	ボランティアセンターから避難所への移動
	ボランティアセンターから避難所、事務所への移動
	通勤
	各種移動
	通勤、毎日ではないが、近場の現地調査等には自転車で行くこともありました。
	調査
	通勤
	ボランティア活動先への事前の現地調査への移動
	被災現場への移動
	通勤、災VCと法人本部、現調等々、関係機関との連絡
	ボランティアセンターから被災現場への移動
宮城県	家からボラセンへの移動。
	センター内の移動、通勤
	家からボラセンまで
	通勤のため
	ボラセンへの出勤
	ガソリンは無いので自転車をもっている人は毎日乗っていた。流された人は歩いた。
	通勤
	通勤
	出勤
	ボランティアセンターへの通勤
	センター内(大学敷地内)
	通勤のため
	事務所から災害VC会場まで
	ボランティアセンターへの通勤
	自宅からボランティアセンターまでの通勤
	通所、ニーズ調査、現地調査等
	通勤
	通勤、ボランティア活動への移動、業務に伴う近距離の移動など
	ボランティアセンターには通勤の為、毎日利用していた。

表5-2 震災直後のボランティアセンター職員の自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
宮城県	自宅からボランティアセンターへの移動
	役場やサポートセンター
	自宅からボランティアセンターへ
	通勤
福島県	ボラセンから市内
	職場からボランティアセンターへの移動、ボランティアセンターから避難所への移動
	職場に出勤する際、利用していた。
	自宅からボランティアセンター(勤務先)への移動
	事務所から避難所への移動
	自宅からボランティアセンター
	情報収集
	ボランティアセンターから避難所までの移動、自宅からボランティアセンターまでの移動(ガソリン
	ボランティアセンターの事務連絡で利用。
	仮設住宅への支援。センターから近い仮設住宅へ用事
	通勤
	自宅からセンターまで数日
	センターから現場
	金融機関等への移動のため
	ボランティアセンターから郵便局、商店、銀行などへの移動
	被災現場への移動や救援物資保管場所への移動など、徒歩圏内にある関係機関・団体への移動手段として使用
	通勤
	支援物資会場への移動
	事務所→避難所、事務所→銀行
	近距離のヘルパー業務(登録型ヘルパー)
	ボランティアセンターから市内商店街等への移動
	自宅からの通勤手段、ボランティア現場への移動
	ボランティアセンターから避難所及び物資支援センター
	ボラセンから避難所、役所への移動等
	事務所～ボラセン

（３）震災直後のボランティアの人の自転車の利用

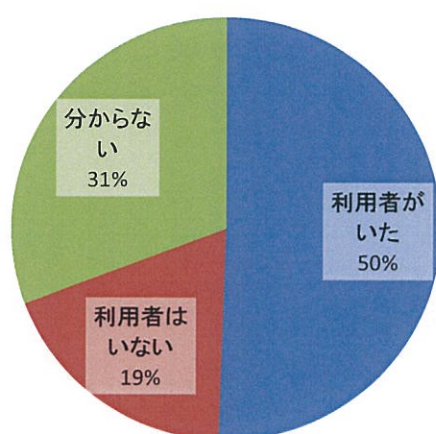
震災直後、ボランティアの人の中で自転車を利用した人の割合は約5割であった。ただし利用の有無が分からないという回答者も約3割いた。利用頻度ではほぼ毎日利用している人が約5割と大きな割合を示している。ボランティアが自らの交通手段として自転車を持ち込んだ状況が考えられる。

表7に主な利用目的を列挙する。3県ともに自宅からボランティアセンターへの利用が多いようであるが、宮城県では宿泊地からの移動も見られる。宮城県では県外から、岩手県、福島県は県内からのボランティアが多かったのではないかと推察される。

表6 震災直後のボランティアの人の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用者がいた	97	50.5%	毎日	50	51.5%
			2日に1回	2	2.1%
			1週間に数回	11	11.3%
			分からない	34	35.1%
利用者はいない	36	18.8%			
分からない	59	30.7%			

震災直後、ボランティアの自転車利用



震災直後、ボランティアの自転車利用頻度

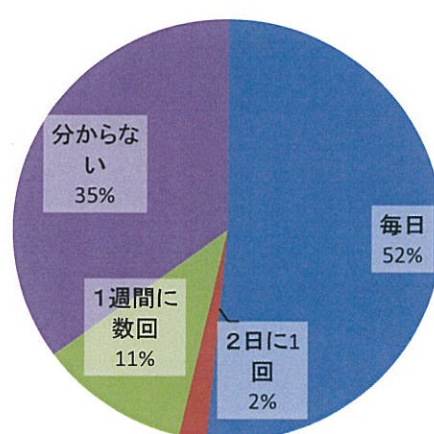


表7-1 震災直後のボランティアの自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
岩手県	家からボランティアセンターまでの移動・ボランティアセンターから活動先までの移動
	ボランティア活動場所までへの移動
	自宅からボランティアセンターまでの移動
	センターより宿泊地あるいは逆
	ボランティアセンターへの移動
	宿泊地からボランティアセンターへの移動
	ボランティアセンターから派遣先への移動
	自宅からボランティアセンターや活動場所への移動
	自宅からボランティアセンターまで、またはボランティアセンターから活動場所まで
	活動現場まで移動
	ボラセンから活動場所への移動、家からボラセンまでの移動
	ボランティア活動終了後に、被災地の見学に自転車を利用していく方がいた。
	ボランティア派遣先への移動
	活動終了後の夕食の買い出し等
	活動場所への移動
	現場への移動
	ボランティア活動先への移動
	宿泊地から店まで
	ボランティアセンターまでの交通手段として、またボランティアセンターからボランティア活動場所までの移動手段として
	センターから支援先への移動
宮城県	ボランティアセンターから活動場所への移動
	災VCから活動場所
	宿泊地から活動場所へ
	ボラセンから活動拠点への移動。
	宿泊地からボラセンまでの移動
	家⇄VC、宿泊地⇄VC
	移動
	最寄り駅からボラセンへの移動、日常の生活の中
	給水、被災地へのドロカき
	宿泊地からボラセンまで
	ボラセンへの移動
	自宅→ボランティアセンターへの移動
	ボランティアセンターまでの交通手段
	買い出し、移動
	買い物
	家から災ボラ
	センターから宿泊地
	自宅等からボランティアセンターまでの移動

表7-2 震災直後のボランティアの自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
宮城県	ボランティアセンターまでの移動、ボランティアセンターから活動場所までの移動
	災害ボランティア活動で活動場所までの移動
	自宅からボランティアセンターまでの移動で
	自宅からボランティアセンターへの移動
	通所
	家から災害VCまでの移動
	具体的には不明ですが、VCまで来ていました。
	ボランティアセンターから宿泊先までの移動手段として(長期活動の人が主である)
	宿泊地からボランティアセンターへの移動
	宿泊地からボランティアセンターへの移動
	自宅からボランティアセンターへの移動、ガソリン不足の為に自転車での移動
	ボランティアセンターより被災場所、又は、食事調達
福島県	日常生活のため(自転車が無くなり)
	自宅から現地ボランティアセンターまで
	自宅から災害ボランティアセンターまで
	ボランティアセンターから避難所への移動
	自宅からボランティアセンターへの移動
	自宅から避難所への移動
	宿泊地からボランティアセンター
	ボランティアセンターから避難所や活動場所への移動
	自宅から避難所までの移動
	支援物資等の搬送
	自宅からボランティアセンターまでの移動。センターから現場までの移動。
	自宅から避難所までの移動
	自宅から、避難所への移動数回
	自宅から避難施設への移動
	主に高校生中心と思うが自宅からボラセンまでの移動
	センターから活動場所
	自宅からVCまでの移動、VCから避難所への移動
	避難所支援ボランティア活動のため、自宅から避難所までの移動。
	自宅から避難所Jへの移動
	自宅とボランティアセンターの移動手段
	自宅からボランティアセンターまでの移動
	宿泊地から避難所、ボランティア現場までの移動
	自宅から災害ボランティアセンターまでの移動
	仮設住宅への訪問
	ボランティアセンターから活動先への移動
	高齢者宅の訪問
	自宅から避難所
	仮設への移動
	自宅からボランティアセンターへ
	自宅からボランティア現場への移動
	自宅からボランティアセンター避難所、物資センターなど
	自宅からボランティア先への移動、買物ボランティアの時に
	自宅から災害ボランティアセンター(でのボランティア活動するため)。主に学生ボランティア

3. 震災復興期の自転車の利用

(1) 震災復興期の回答者の自転車の利用

震災復興期での自転車利用は約2割で、震災直後より若干低下した。利用頻度も震災直後よりは少なめとなっている。

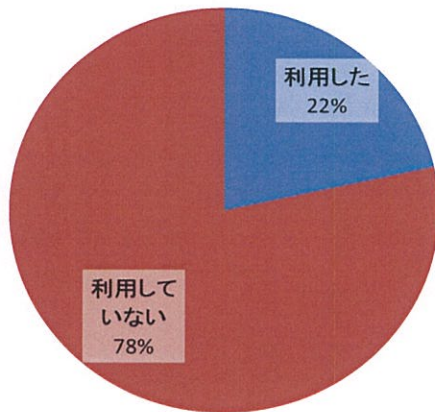
表9に主な利用目的を列挙する。岩手県は20歳代～30歳代の若者がセンターから被災現場への移動が

多く、宮城県は20歳代～30歳代が主に通勤に利用していた。福島県では40歳代～50歳代の男性の利用が多く、業務目的が特徴的である。

表8 震災復興期の回答者の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用した	42	21.5%	毎日	11	26.2%
			2日に1回	6	14.3%
			1週間に数回	17	40.5%
			その他	8	19.0%
利用していない	153	78.5%			

震災復興期、回答者の自転車利用



震災復興期、回答者の自転車利用頻度

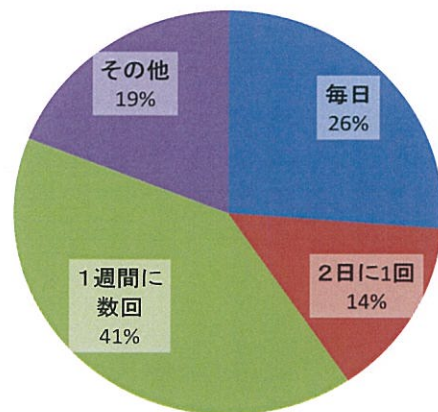


表9-1 震災復興期の回答者の自転車の利用目的

県	年齢・性	利用目的
岩手県	20歳代・女	ボランティアセンターから近い活動場所への移動
	20歳代・男	ボランティアセンターから被災現場等への移動
	20歳代・男	ボランティアセンターへの通勤
	20歳代・男	ボランティアセンターから現場までの移動
	20歳代・男	通勤として
	30歳代・女	ボラセンから依頼現場への移動
	30歳代・男	ボランティア派遣先への移動
	40歳代・男	家とセンターの往復
	40歳代・男	自宅からボランティアセンターへの移動、ボランティアセンターから活動場所への移動
	40歳代・男	通勤、災VCと法人本部、現調等々、関係機関との連絡
宮城県	20歳代・女	家からボラセンへの移動。
	20歳代・女	家⇄VC
	20歳代・男	仮設への移動
	30歳代・女	家からボラセン
	30歳代・女	通勤のため
	30歳代・女	センターから仮設住宅や集会所への移動
	30歳代・女	自宅から職場まで
	30歳代・男	自宅(仮説)からボラセンへの移動
	30歳代・男	自宅からセンター
	30歳代・男	自宅からボランティアセンターへの移動
	40歳代・男	通勤

表9-2 震災復興期の回答者の自転車の利用目的

県	年齢・性	利用目的
宮城県	50歳代・女	自宅からボランティアセンターへの移動、ボランティアセンターから仮設住宅集会所への移動
	50歳代・女	ボランティアセンターから仮設住宅集会所への移動
福島県	20歳代・女	自宅から市内への移動
	20歳代・女	移動(陸橋が地震で壊れたため)
	20歳代・女	通勤
	40歳代・女	市内近隣への移動(ちょっとした買い物など…)
	40歳代・女	となり村への移動、買い物など
	40歳代・女	借上住宅から近所の店へ
	40歳代・男	業務
	40歳代・男	被災現場への移動や関係機関への移動手段として
	50歳代・男	スーパーへの移動
	50歳代・男	震災直後と同じ
	50歳代・男	支援機関への連絡調整
	50歳代・男	通勤
	50歳代・男	ボラセンから避難所、役所への移動等
		災害本部(役場)から物資配布施設の移動

(2) 震災復興期のボランティアセンター職員の自転車の利用

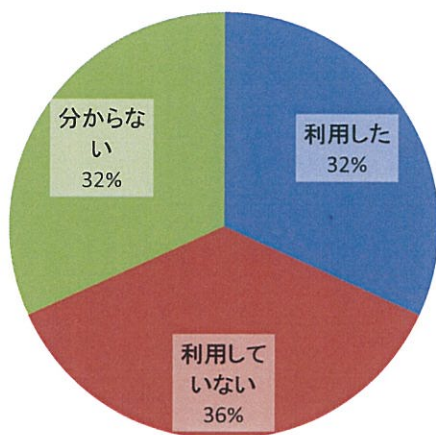
震災復興期、ボランティアセンター職員の中で自転車を利用した人の割合は約3割で、震災直後より若干低下した。利用頻度は変化無く、約半数が毎日利用していた。

表11はその主な利用目的である。利用目的は宮城県では主に通勤に、岩手県、福島県では業務に使われている傾向がある。

表10 震災復興期のボランティアセンター職員の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用者がいた	62	31.8%	毎日	20	33.3%
			2日に1回	5	8.3%
			1週間に数回	14	23.3%
			分からない	21	35.0%
利用者はいない	71	36.4%			
分からない	62	31.8%			

震災復興期、VC職員の自転車利用



震災復興期、VC職員の自転車利用

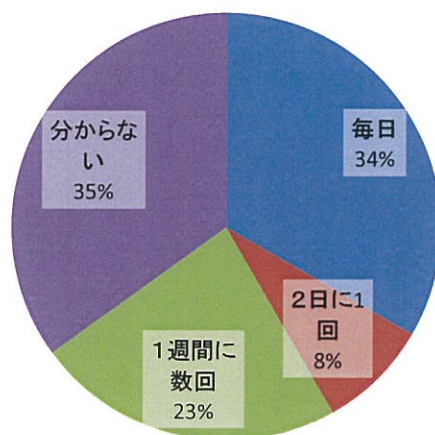


表11 震災復興期のボランティアセンター職員の自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
岩手県	ボランティアセンターから近い活動場所への移動
	ボランティアセンターから被災現場等への移動
	ボランティアセンターへの通勤や買い出し
	ボランティアセンターから現場までの移動
	通勤
	ボランティアセンターから事務所本部などへの移動
	通勤
	ボランティア派遣先への移動、通勤、買い物
	通勤
	自宅からボランティアセンターへの移動
	家とセンターの往復
	通勤、ボランティアセンターから被災現場への移動
宮城県	通勤、災VCと法人本部、現調等々、関係機関との連絡
	家からボラセンへの移動。
	出勤、センター内移動
	家⇄VC
	ボラセンと周辺施設との移動(役場etc)
	通勤
	仮設への移動
	家からボラセン
	通勤のため
	センターから仮設住宅や集会所への移動
	自宅⇄ボランティアセンターへの通勤
	通勤
	出勤
	ボランティアセンターへの通勤
	通所
	通勤の為の利用
	通勤の為
	事務所からボランティアセンターへの移動
	ボランティアセンターから被災現場への移動
	宿泊地からボランティアセンターまで移動
福島県	通勤
	役場やサポートセンター
	通勤等
	ニーズ調査として
	仮設住宅訪問に使用
	センターから仮設へ
	ボランティアセンターから仮設住宅への移動
	市内近隣への移動
	仮設訪問
	ボランティアセンターから避難所までの移動、所用の移動
	センターから金融機関
	仮設住宅への訪問
	出勤のため
	金融機関等への移動のため
	出勤として
	近い現場への移動
	業務連絡(事務所から行政機関)
	震災直後と同じ
	ボラセンから避難所、役所への移動等
	事務連絡用

（３）震災復興期のボランティアの人の自転車の利用

震災復興期は、自転車を利用しているかどうか分からないという回答が約４割と増加している。利用者

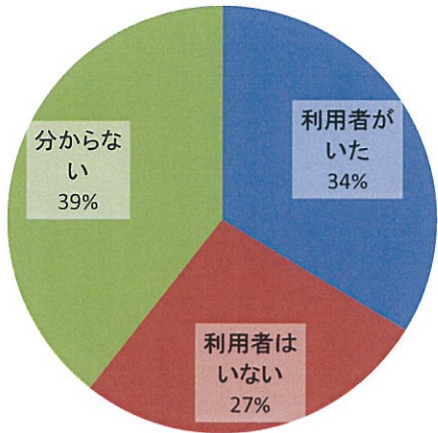
がいたという割合は約3割で、震災直後の約5割と比較すると大きく減少した。ボランティアの人数そのものも減少したことが影響していると考えられる。利用の頻度も分からないがもっとも多いが、利用者はほぼ毎日利用していたようである。

表13に主な利用目的を列挙する。震災復興期においては福島県よりも宮城県の方が利用情報が多く寄せられている。福島県の利用目的はほとんどが自宅から現場への移動となっている。

表12 震災復興期のボランティアの人の自転車利用

利用有無	回答人数	%	利用頻度	回答人数	%
利用者がいた	64	33.7%	毎日	28	44.4%
			2日に1回	3	4.8%
			1週間に数回	11	17.5%
			分からない	21	33.3%
利用者はいない	51	26.8%			
分からない	75	39.5%			

震災復興期、ボランティアの自転車利用



震災復興期、ボランティアの自転車利用

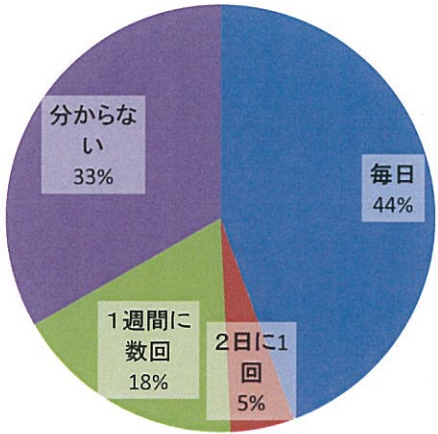


表13-1 震災復興期のボランティアの自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
岩手県	家からボランティアセンターまでの移動
	ボランティア活動場所までの移動
	自宅からボランティアセンターへの移動
	センターより宿泊地あるいは逆
	ボランティアセンターへの移動
	買い物
	宿泊地からボラセンへの移動、村内の移動
	ボランティアセンターから派遣先への移動
	宿泊所からボランティアセンターへの移動
	宿泊地からボランティアセンター、活動場所への移動
	家からボラセンまでの移動
	ボランティア派遣先への移動、買い物
	活動終了後の夕食の買い出し等
	移動手段
	自宅からボランティアセンターへの移動
	現地事務所と支援先との往復
	ボランティアセンターから被災現場への移動
	災VCから活動場所
	移動

表13-2 震災復興期のボランティアの自転車の利用目的（年齢・性別は不明）

県	利用目的
宮城県	町なかでの移動。
	現場までの移動
	移動
	日常生活
	活動現場等
	物資配布
	宿泊地からボラセン
	自宅からボランティアセンター
	自宅→ボランティアセンター
	宿泊地(テント)からボラセンへの移動
	現地回り
	自宅等からボランティアセンターまでの移動
	自宅からボランティアセンターへ(ボランティア活動の集合場所だったため)
	宿泊地からボランティアセンターへの移動
	通所
	活動場所まで来ていた方がいました。
	宿泊場所からボランティアセンターへの移動の為、ボランティアさんが被災された地区を視察する
	宿泊地から町内での買物のための移動、ボランティアセンターから仮設集会所までの移動
	宿泊地からボランティアセンターへの移動
	宿泊地からボランティアセンターまで移動
福島県	自宅から復興支援センターまでの移動
	ボランティアセンターより被災場所、又は食事調達
	自宅から現地ボランティアセンターまで
	自宅から活動先
	ボランティア活動の為、自宅から社会福祉協議会への移動
	宿泊地からボランティアセンター
	仮設住宅への支援ボランティア
	宿泊地(自宅)からボラセンへの移動
	活動場所までの移動
	自宅からボランティアセンターまでの移動手段として
	通勤の為
	仮設住宅への移動に使用
	自宅からボランティア現場への移動
	自宅からボランティア先への移動

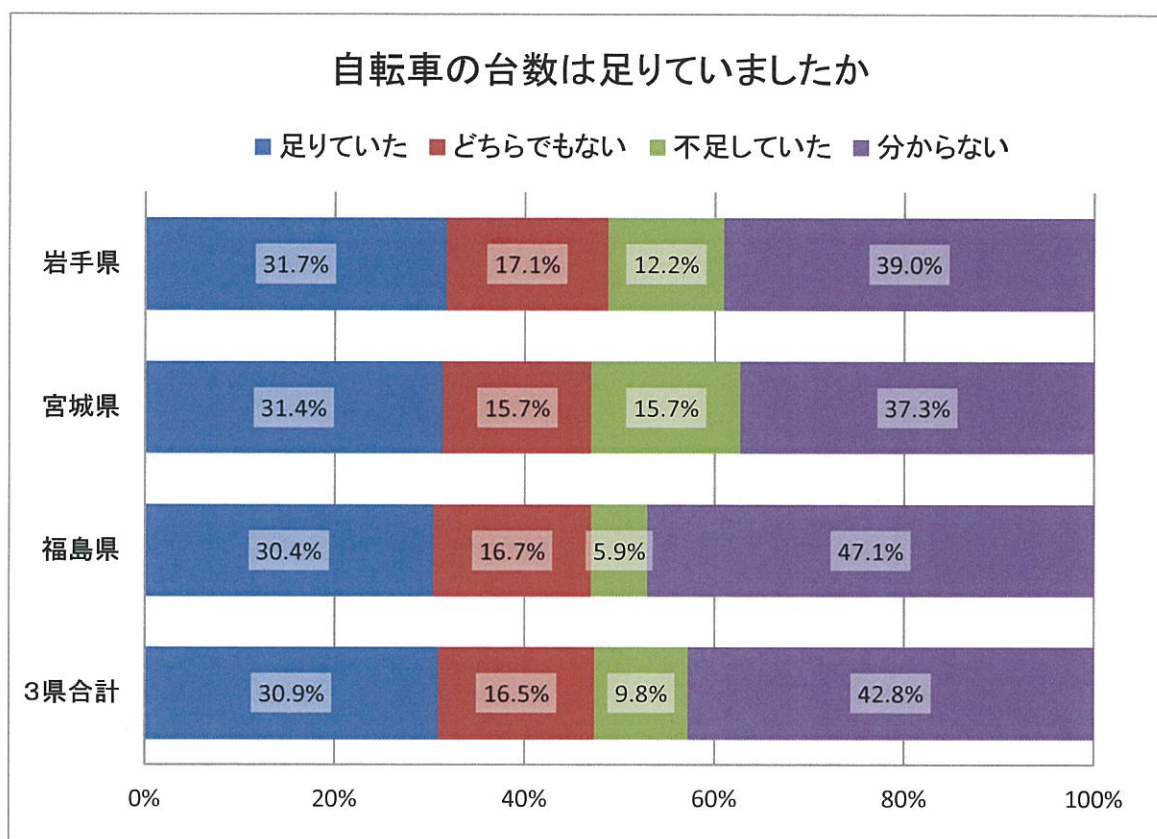
4. 震災から現在までの自転車に関する過不足

(1) 自転車の台数の過不足

3県とも「分からない」の比率がもっとも高く正確な回答には至らなかったが、3県ともに約3割の人が「足りていた」と回答している。一方、宮城県では約16%、岩手県では約12%、福島県では約6%の人が「自転車が「不足していた」と感じていた。

表14 自転車の台数は足りていましたか

自転車の台数	岩手県		宮城県		福島県		3県合計	
	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%
足りていた	13	31.7%	16	31.4%	31	30.4%	60	30.9%
どちらでもない	7	17.1%	8	15.7%	17	16.7%	32	16.5%
不足していた	5	12.2%	8	15.7%	6	5.9%	19	9.8%
分からない	16	39.0%	19	37.3%	48	47.1%	83	42.8%
計	41	100.0%	51	100.0%	102	100.0%	194	100.0%

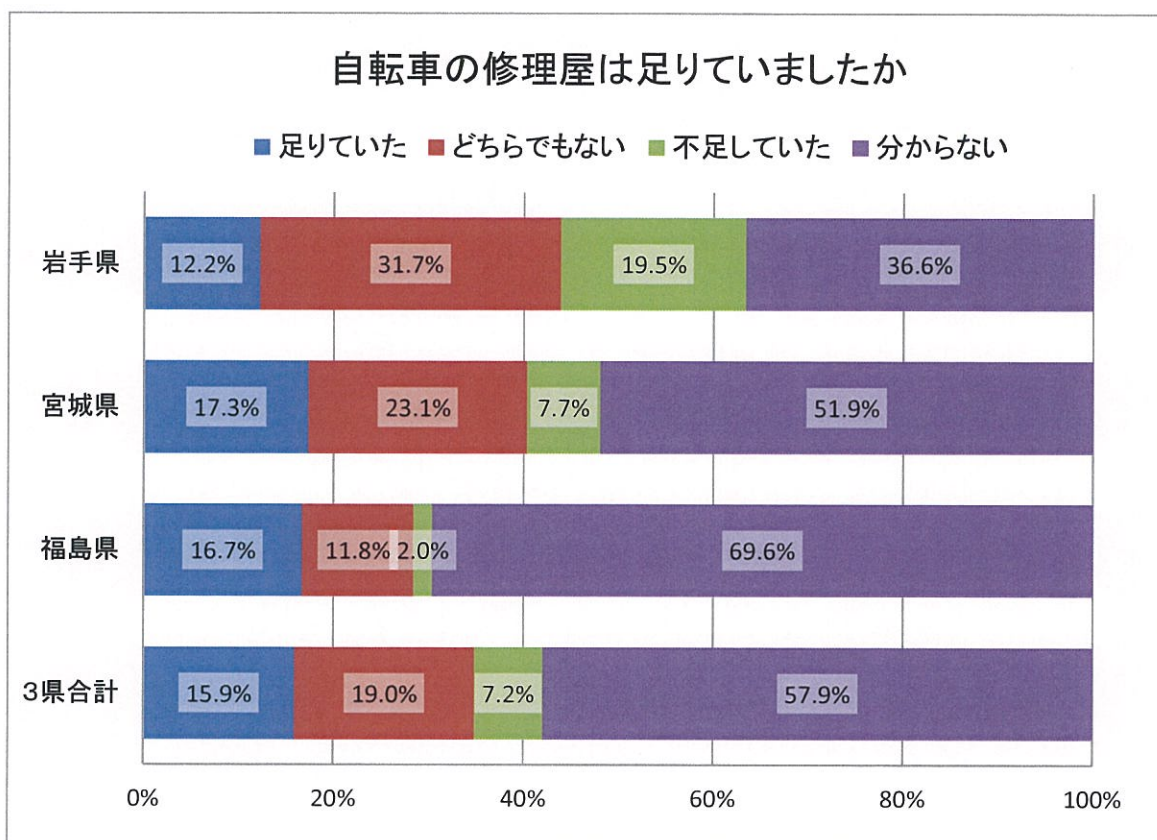


(2) 自転車の修理屋の過不足

この設問に対しては、3県合計では約6割の人が「分からない」と答えていた。中でも福島県では約7割が「分からない」と回答している。パンク等を含め故障しない限りその存在はなかなか知られることはないが、岩手県の人約2割が「不足していた」と感じている。

表15 自転車の修理屋は足りていましたか

自転車の台数	岩手県		宮城県		福島県		3県合計	
	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%
足りていた	5	12.2%	9	17.3%	17	16.7%	31	15.9%
どちらでもない	13	31.7%	12	23.1%	12	11.8%	37	19.0%
不足していた	8	19.5%	4	7.7%	2	2.0%	14	7.2%
分からない	15	36.6%	27	51.9%	71	69.6%	113	57.9%
計	41	100.0%	52	100.0%	102	100.0%	195	100.0%



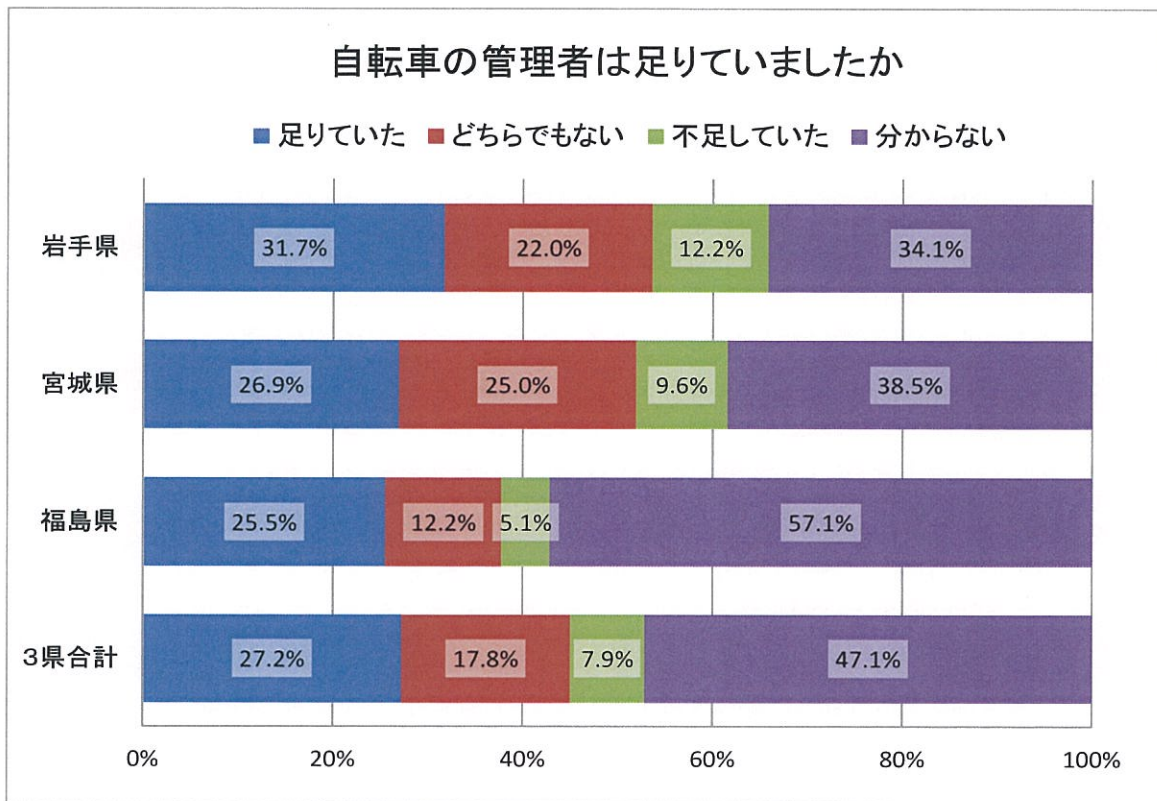
(3) 自転車の管理者の過不足

この設問は、現地ヒアリングの際に、大量の自転車を寄付してもらったがボランティアセンター職員は通常支援業務で忙しく、自転車の管理業務までは手が回らなかったとの回答から設定したものである。

福島県では約6割が「分からない」であったが、岩手県では約12%、宮城県では約10%の人が「不足していた」と回答している。岩手県、宮城県は「分からない」が約3割と少なく、管理者の充足に関する関心は高かったことを伺わせている。

表16 自転車の管理者は足りていましたか

自転車の台数	岩手県		宮城県		福島県		3県合計	
	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%
足りていた	13	31.7%	14	26.9%	25	25.5%	52	27.2%
どちらでもない	9	22.0%	13	25.0%	12	12.2%	34	17.8%
不足していた	5	12.2%	5	9.6%	5	5.1%	15	7.9%
分からない	14	34.1%	20	38.5%	56	57.1%	90	47.1%
計	41	100.0%	52	100.0%	98	100.0%	191	100.0%



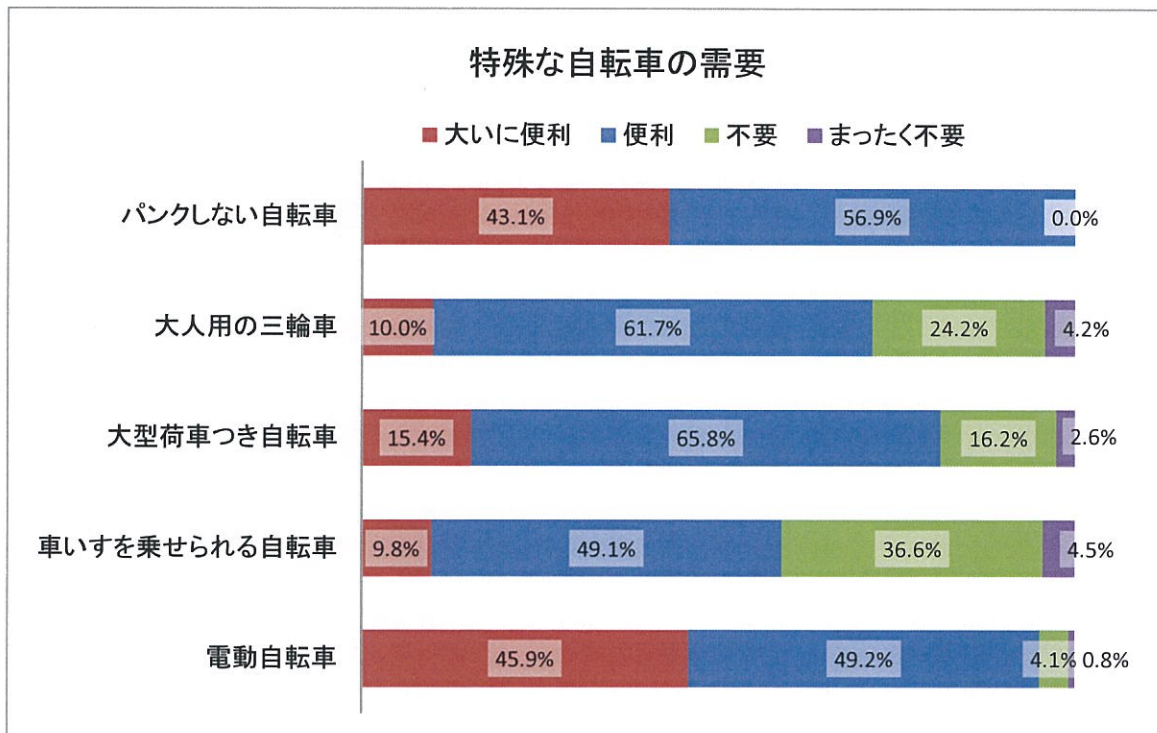
5. 特殊な自転車の需要

この設問では、多目的に使える自転車として、①パンクしない自転車、②大人用の三輪車、③大型荷車つき自転車、④車いすを乗せられる自転車、⑤電動自転車の5種類の自転車を挙げ、その要不要を聞いてみた。

その結果、すべての自転車が「大いに便利」と「便利」を合わせて過半数を超えて評価が高かったが、とりわけ①パンクしない自転車と⑤電動自転車は9割以上の方が便利と評価していた。「不要」あるいは「まったく不要」の比率が高かったのは、④車いすを乗せられる自転車、②大人用の三輪車、③大型荷車つき自転車であった。

表17 特殊な自転車の需要

	大いに便利	便利	不要	まったく不要	計(人)
パンクしない自転車	79 41.4%	111 58.1%	1 0.5%	0 0.0%	191
大人用の三輪車	17 9.2%	119 64.3%	44 23.8%	5 2.7%	185
大型荷車つき自転車	27 14.8%	119 65.4%	33 18.1%	3 1.6%	182
車いすを乗せられる自転車	20 11.4%	91 51.7%	60 34.1%	5 2.8%	176
電動自転車	89 47.1%	93 49.2%	6 3.2%	1 0.5%	189



6. 自転車は災害時に役に立ちますか

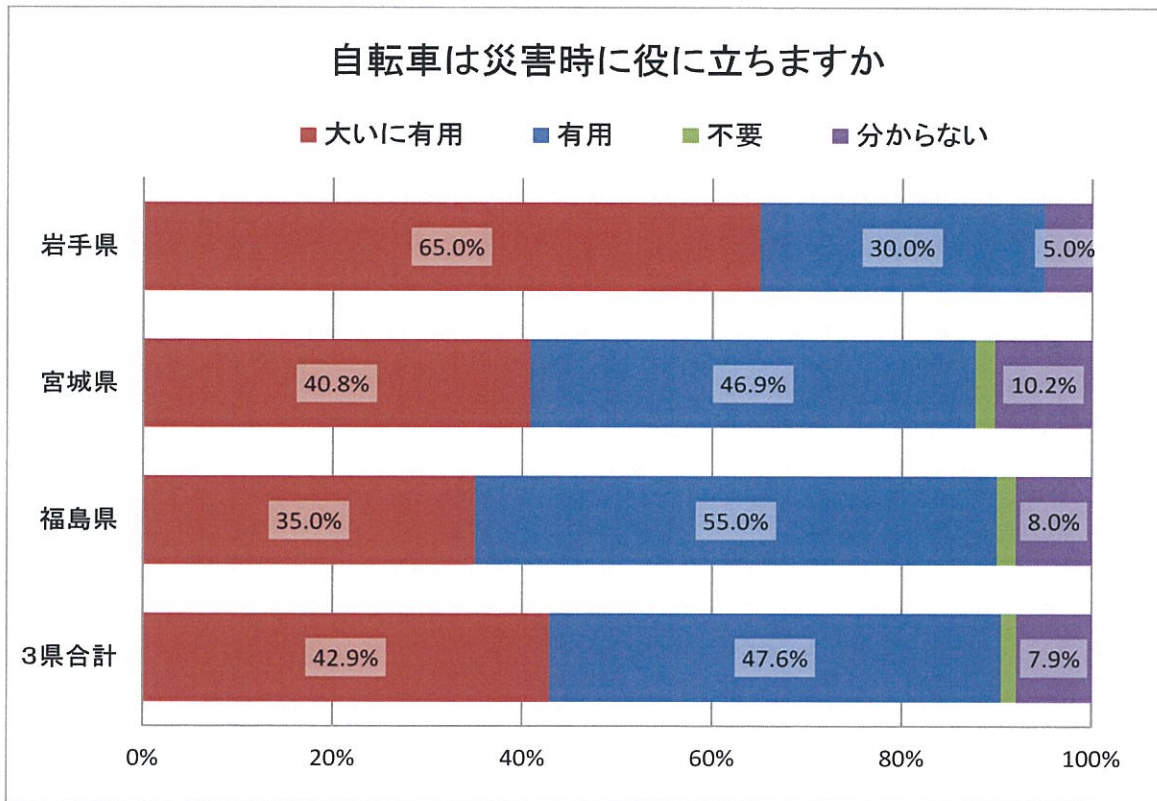
調査票の最後を締めくくる設問として、「総合的に考えて、自転車は災害時に役立つと思いますか」という総合的な質問を投げ掛けた。

その結果、回答者全体では「大いに有用」が約4割、「有用」が約5割で全体の9割が有用という認識であった。「分からない」が約8%、「不要」と明確に回答した人は2%に過ぎなかった。

3県の中では岩手県がもっとも災害時の自転車の有用性を高く評価していた。次いで、宮城県、福島県の順である。とは言え、3県ともに高く評価している傾向に相違は無い。

表18 自転車は災害時に役に立ちますか

自転車の台数	岩手県		宮城県		福島県		3県合計	
	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%	回答人数	%
大いに有用	26	65.0%	20	40.8%	35	35.0%	81	42.9%
有用	12	30.0%	23	46.9%	55	55.0%	90	47.6%
不要	0	0.0%	1	2.0%	2	2.0%	3	1.6%
まったく不要	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
分からない	2	5.0%	5	10.2%	8	8.0%	15	7.9%
計	40	100.0%	49	100.0%	100	100.0%	189	100.0%



7. 「災害時の自転車の有用性」の意識構造分析

前問の「総合的に考えて、自転車は災害時に役立つと思いますか」の回答は、他の設問の回答とどのような関係にあるのであろうか。ここではその関係を分析するために判別分析という特殊な分析法を適用してみた。目的変数は「問6」、説明変数は他の設問項目である。

なお、「問6」の回答は、前項で集計した通り、「大いに有用」が81名、「有用」が90名、「不要」が3名、「まったく不要」が0名、「分からない」が15名と回答に大きな偏りがあった。そこで、問6の回答を「大いに有用」と「有用」の2群に再区分した。他の説明変数に関しても必要に応じて回答を再区分している。

(1)判別結果で示すように、分析精度を示す判別率的中率は75.9%と十分に高かった。問6の回答にどの設問の影響が大きいかは(2)判別関数式で分かる。全11項目の中では判定結果の欄にマークされている4項目の影響が大きい。どのように影響しているのかは判別係数値でも分かるが、ここではより分かりやすくするため、あらためてクロス集計を行った。その結果を表19に示す。

「パンクしない自転車は大いに便利」と考えている人ほど「災害時に自転車は有用」と考えている人は多かった。以下、同様に、「電動自転車は大いに便利」、「岩手県に住む人」、「震災時に自転車を利用した人」ほど「災害時に自転車は有用」と評価する割合が高かった。

(1)判別結果

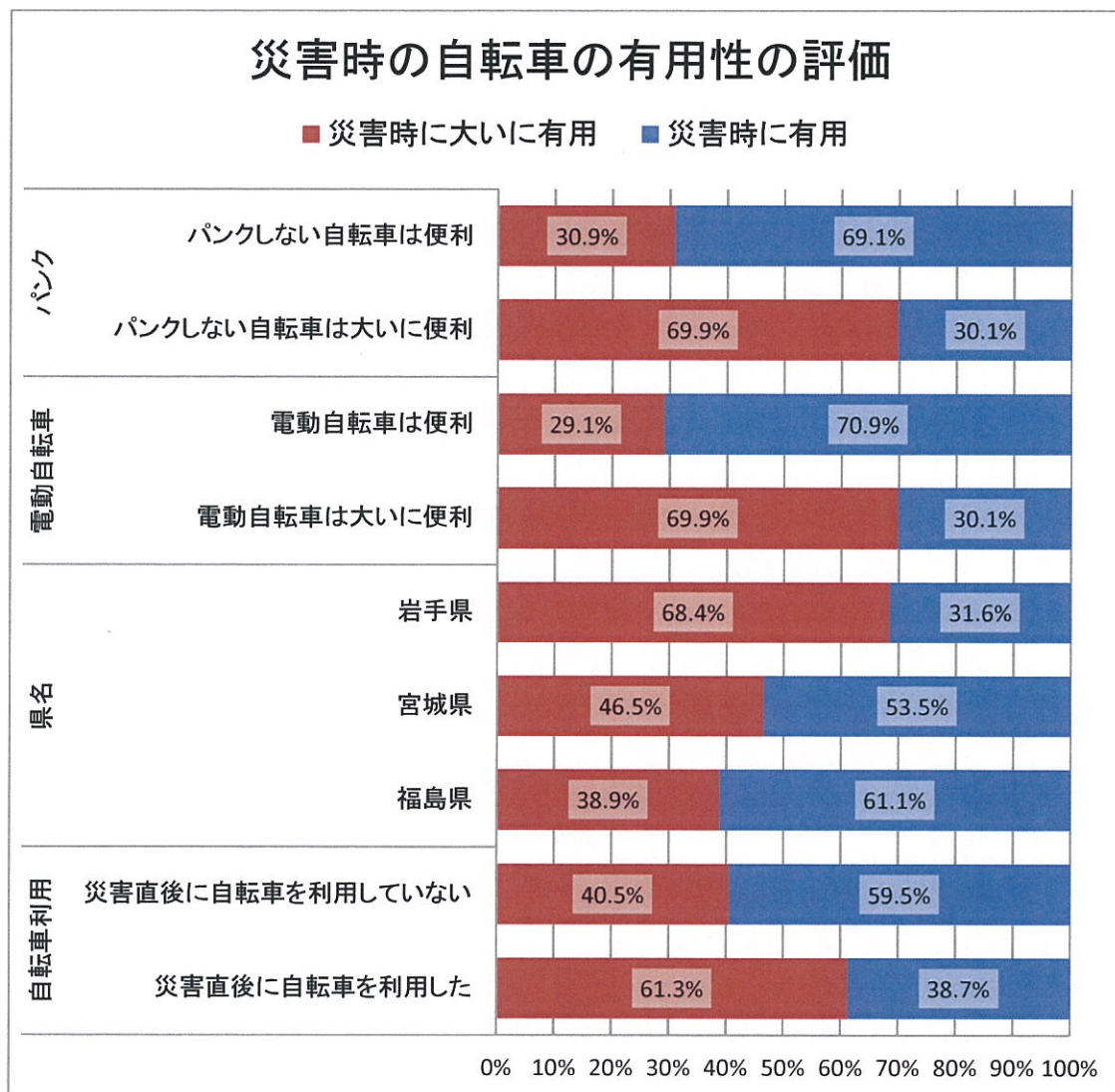
	大いに有用	有用
大いに有用	75.4%	24.6%
有用	23.5%	76.5%
判別率的中率	75.9%	

(2)判別関数式

変数	判別係数	F 値	P 値	判 定
性別	0.1025	0.0510	0.8218	
年齢	-0.0249	0.0156	0.9009	
勤務年数	-0.0446	0.0321	0.8581	
県名	-0.7415	6.4042	0.0126	*
直後利用	1.3118	6.1808	0.0142	*
復興利用	-0.3527	0.3464	0.5572	
パンク	1.4619	9.0253	0.0032	**
三輪車	-0.0704	0.0194	0.8896	
荷車付	0.5110	1.1581	0.2839	
車いす	0.5056	1.1641	0.2827	
電動	1.3805	8.1133	0.0051	**
定数項	-5.6462			

表19 自転車の有用性評価と有意関連項目のクロス集計

		災害時に 大いに有 用	災害時に 有用	計
(1) パンクしない	パンクしない自転車は便利	30	67	97
	パンクしない自転車は大いに便利	51	22	73
(2) 電動自転車	電動自転車は便利	23	56	79
	電動自転車は大いに便利	58	25	83
(3) 県名	岩手県	26	12	38
	宮城県	20	23	43
	福島県	35	55	90
(4) 自転車利用	災害直後に自転車を利用していない	45	66	111
	災害直後に自転車を利用した	38	24	62



8. 災害時の自転車利用に関する自由意見

表20に災害時の自転車利用に関する自由意見を列挙する。54名の方から回答があった（記載率26.7％）。前問の有用性を裏付ける回答が多く見受けられる。

表20-1 災害時の自転車の利用についての自由回答

県	年齢・性別	災害時の自転車利用
岩手県	20歳代・男	ガソリンが手に入りにくい状態で人力で移動のできる自転車は重要。
	30歳代・女	平地が被災し、行動範囲が坂道ばかりだったため、通常の自転車は電気が復旧する時までのほんのわずかな期間は重宝した。電気が復旧したあとは電動でないと大変だった。電動自転車を寄贈してもらい大変助かった。その後たくさん自転車の寄贈申出があったが置き場所の管理が大変だった。
	30歳代・男	災害直後、燃料が手に入らないため自転車が有効となる。燃料が手に入るようになるとどうしても車の移動となってしまうため使い勝手が悪くなる。当センターでは、県外から支援に入った(長期的)学生に貸し出して喜ばれた。
	30歳代・男	自転車が活躍するフェーズは、初動期(～約1ヶ月)と感じます。当センターは、市街地より離れた山間に位置し、長距離の移動を要したため、数ヶ月後には自動車の使用がメインとなりました。
	30歳代・男	震災後の活用を苦慮している。新品であれば活用可能だが中古は利用不可能のものが多く。
	40歳代・男	ガソリンが手に入らない状況での自転車の役割は大きく、場所への移動や荷物運搬などにとっても役に立つと思う。
	40歳代・男	特に初動期は自転車がメインでした。被災者にとっては仮設住宅入居時にニーズが最も高まります。中古品もいけませんが、各家庭に保管場所(屋根つき)がない状況が多く見受けられるので傷みは早いです。なるべくであれば、新品をお願いしたいです。(又は、カバー付だとありがたい)
	40歳代・男	マナーを守る
宮城県	20歳代・女	すぐに使える移動手段として有用だが、各地から集まった自転車の配布方法などどうするのがよいか、考えなければならない。自分は流されずに自転車が残ったので、大いに活用したが、初めてパンクがあった。
	20歳代・男	ガソリンが供給されるまでの情報収集や手続きに対して有用。雪の降る日は使用できない。水・灯油等の運搬には一輪車や台車が使われていた。地形や世代により、電動付きは有効。
	20歳代・男	ガレキが散乱していたり、アップダウンの多い町内では自転車は不便。今も道路状況が悪く、自転車では安全に移動できない(砂利道、段差、トラック・ダンプの往来、粉じん、道中せまい)
	20歳代・男	災害直後には、ガレキ等もあると思うので、移動で使えない可能性もある。また、東北では、雪や凍結等で、自転車が役に立たない。
	30歳代・女	ガソリン、電気がない中、買い出しに行く際などにはとても有効だった。うちの場合、道路が3ヶ月程通れなかったため、バスが来なかった。なので、自転車か徒歩しか移動には使えなかった。
	30歳代・男	ガソリン不足、電車、バスが動かなくなると20kmでも30kmでも毎日自転車に乗れるものです。
	30歳代・男	ガソリン不足の時勢において、自転車は大変な有用物。
	30歳代・男	パンクしないタイヤは有効だが、有効に使われるようにすること自体が難しい(倉庫に眠る的な)
	30歳代・男	災害時に役に立つとは思いますが、マナーが悪い人が多ければ不要と考えてしまう。
	30歳代・男	初動期には有用だが、土地(坂道等)の状況が環境に左右されてしまうため、判断しにくい。
	40歳代・女	ガソリンが買えず、自転車の利用も見直されたと思うが、寒い時期だったので、近くに移動する時等は必要だと思う。
	40歳代・女	津波被害を免れた地域は高台で傾斜が多く、また避難所や住民宅への距離があるため、当町では自転車のニーズは高くない。しかし、地域や被害によっては有用なツールであると考えます。
	50歳代・女	震災当初からVCに関わってきましたが、夢中で自分のことで精一杯だったと思います。支援する方から貸していただいたので役に立ったと思います。そういう支援がなければ当人たちは(私達は)、そこまで配慮できなかった様に思います。

表20-2 災害時の自転車の利用についての自由回答

県	年齢・性別	災害時の自転車利用
宮城県	50歳代・女	未曾有の大災害にて、震災時に多くの車輛も流失しました。お店も被災したところも多く震災直後は自転車の購入もむずかしかったのではないのでしょうか。私自身も車を流出してしまい1ヶ月位は不便な思いをしました。自転車があれば大変良いのですが、個人的には私の家が山の手の方で坂道が多く若い時は問題ないのですが、年齢を重ねると、自転車の利用はきびしいものがあります。
	50歳代・女	自転車が流出してしまいだいぶ不便な方がたくさんいました。直してくれる人もいなく、それに道具もなく大変でした。
	50歳代・女	震災より路面の凹凸があり実際は、なかなか自転車が走りにくい状況があると思う。実際そうであったので、只、歩きを入れて活用する意味はあると思う。
	50歳代・男	ガソリンが手に入らず、通勤先が近距離(片道10km程度)であれば利用していたと思いますが、私の場合、片道50km以上でしたので勤務先へ宿泊したり、乗り合いで通勤したりしていました。また、被災地では、坂道が多く、自転車の利用範囲は限られると思います。しかし、「あると便利」であることは間違いありません。
	60歳～・男	この町の地形は、山坂がハッキリしていて特に、年をとっている人は登坂出来ない。自転車は町の地形により有効と考えられるが、この七ヶ浜町では有効ではない。一様に有効とは言いきれません。平地の多いところはあり。
福島県	20歳代・女	災害時、ボランティアセンター専用の自転車がなかったため使用できなかった。利用できれば大変有用であると考えます。
	20歳代・女	荷車つき自転車は災害時支援物資を運ぶのに大いに役立ったため、各ボランティアセンターに配車いただけると助かります。
	20歳代・女	震災直後はガソリン不足もあって自転車の必要性はあったが、売っている店が開いていなかったり、他の必要な資材も届かず、本当に必要だと思う時になかったことが残念。
	20歳代・女	東日本大震災時は、ガソリンの供給は難しかったため、災害時の自転車は有用だと思います。しかし、福島の場合は東京電力の原発事故もあり、放射能汚染を考えると何とも言い難いです。
	30歳代・女	もともと地域性により、必要な場合とあっても効果的に使用できない場合がある。村部などでは車の利用状況にもよるが自転車では効率が悪い。(移動距離が遠すぎる)
	30歳代・男	・発災直後のガソリン不足時は大変便利である。しかし、この地域は原発事故のため外出ができなかった。そのため。他の地域に比べ自転車は活躍しなかった。 ・震災復興期は、小回りのきく自転車は有効だと思う。
	30歳代・男	東北東の降雪地域において、自転車が便利だとは思えません。被災地では、有効に活用されていたようです。
	30歳代・男	今回の震災のように、ガソリン等の燃料が不足した時には、自転車の重要性は高まると思います。
	40歳代・女	ボランティアセンターや社協の仕事上では移動手段として大いに利用した。通勤では、かなり遠方の職員も自転車通勤していたようだ。有事直後は、皆が利用するので不足するが、落ち付くにしたがって今後は、置き場所に困ったりするようだ。(数が多くなると)以上です。
	40歳代・女	福島県については(今回の震災の場合)原発事故があり自転車でボランティア活動をする事が困難だった状況です。ガソリンも不足する中で自転車での移動等はとても良いと思うし、道路状況を考えても車での移動移動が困難な場所に関しては大変いい移動手段だと思われます。パンクしないタイヤ、発電できる自転車なんかもあったらすごく助か
	40歳代・女	・自転車でないと思う事が出来ないと思われるため、自転車の常備は必要だと思う。 ・ガソリンスタンドで給油できない事も想定し自転車は、必需品です。
	40歳代・女	・震災の影響で道の状況が悪化し、車の移動が難しい時、小回りの利く自転車での移動はとても便利です。
	40歳代・女	住宅の混み合っている地域や災害での交通機関が利用できない時や狭い場所へ移動する場合に役立つと思います。私共の居住する地域は、隣家が離れているため、車やオートバイの方が利用頻度があると思います(ガソリンの確保が問題となりますが。)
	40歳代・女	山間部のため、移動には、自転車より、自動車が必須。 自転車を使用していたのは近所への移動が主であり、ガソリン供給がなくなってからは、自動車を利用。
	40歳代・男	・震災直後のガソリンが流通していなかった時期には通勤の足として大変役に立った。ただし、ガソリンが通常通りに手に入る状況だったら利用することはなかったと思う。
	40歳代・男	本市は被災地ではなく、避難所が設置されたことにより、約400人の方々が避難されてこられました。避難された方々に対して自転車の貸出しを行いました。洗濯や日常の買い物などに活用されました。災害時は、ガソリン等も不足することから、大変有用な乗りものと考えています。

表20-3 災害時の自転車の利用についての自由回答

県	年齢・性別	災害時の自転車利用
福島県	40歳代・男	自分の住む地域では、大きな被害がなく交通に関して特に影響がなかったが、車が使えないような事態に直面した場合、自転車は交通手段として大きな役割を果たすと思
	40歳代・男	都市部においては、自転車の価値は高いと考えられ、今後、必要と思います。本市においても、車も進入が困難、また、駐車スペースがない地域において、活用できると考
	40歳代・男	道路事情によっては有効的に使用可能と思われる。
	40歳代・男	山間部も含む地域でもあるため町内全域を自転車では動く事は困難であるが、災害時を想定しますと自転車は大いに活躍が期待されます。
	50歳代・女	自転車がなかったから利用することもなかったが、あれば大いに役立ったと思います。
	50歳代・女	今回の災害は、原発の事故ということもあり、放射能の心配からなかなか外にも出られず、不自由な思いをしました。ただ、ガソリン不足ということでみんな困っていましたから、放射能の心配がなければ、自転車ということも考えたかもしれません。災害直後は、道路もガタガタ、ライフラインもなかなか使えない状態だったので、あたたかい時期だったら使うかもしれません。
	50歳代・男	ガソリンなどが入手にくい状況などにおいては、大いに有効であると考えます。
	50歳代・男	フレームが丈夫で変速機付の折りたたみ自転車、さらにパンクしない自転車で低価格であれば購入したいと思う。
	60歳～・女	場所によっては必要かと思いますが、この地区、山間地域では必要ないです。
	60歳～・女	ガソリン不足が深刻だったので自転車はとても役に立つと思います。
	60歳～・男	災害時に使用できる自転車が無いので使えない(毎日の通勤に利用(個人所有)している人はいる)
	50歳代・女	折りたたみの自転車もあると便利です

Ⅱ

全国の社会福祉協議会を対象とした福祉における自転車の
利用動向と提供可能性に関するアンケート調査の結果

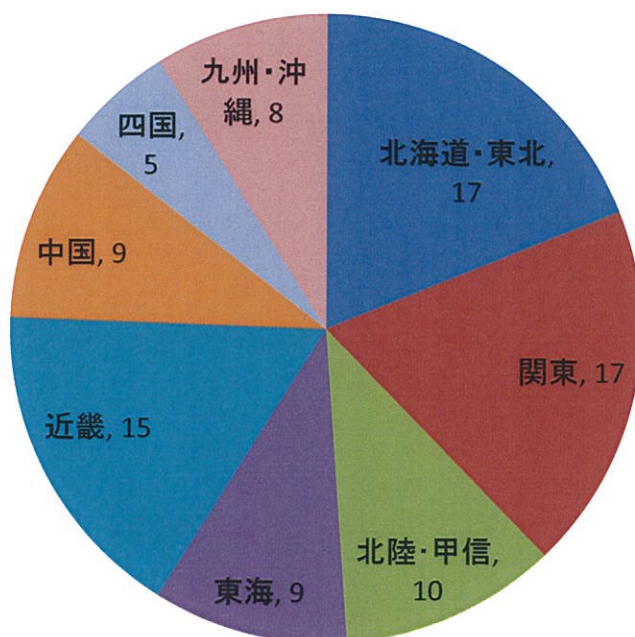
1. 回答団体の内訳

全国の都道府県社協および市町村社協から90件の回答が寄せられた。ブロック別内訳は表の通りである。「北海道・東北」、「関東」、「近畿」からの回答が比較的多い。

都道府県社協と主な市町村社協の比率は約4:6で、若干、市町村社協からの回答が多い。

ブロック	都道府県社協	市町村社協	合計	%
北海道・東北	6	11	17	18.9%
関東	4	13	17	18.9%
北陸・甲信	4	6	10	11.1%
東海	3	6	9	10.0%
近畿	4	11	15	16.7%
中国	3	6	9	10.0%
四国	3	2	5	5.6%
九州・沖縄	5	3	8	8.9%
合計	32	58	90	100.0%
%	35.6%	64.4%		

回答団体のブロック別内訳



2. 災害時に自転車を活用した事例の有無

災害時に自転車を活用した事例があると回答したブロックは、東日本大震災を経験した北海道・東北ブロックがもつとも多かつた。

事例の内容を表23に示す。近畿では阪神淡路大震災の事例が記されている。

表22 災害時に自転車を活用した事例の有無

ブロック	有る	(%)	無い	(%)
北海道・東北	7	41.2%	10	58.8%
関東	2	11.8%	15	88.2%
北陸・甲信	1	10.0%	9	90.0%
東海	0	0.0%	9	100.0%
近畿	3	20.0%	12	80.0%
中国	2	22.2%	7	77.8%
四国	1	20.0%	4	80.0%
九州・沖縄	0	0.0%	8	100.0%
合計	16	17.8%	74	82.2%

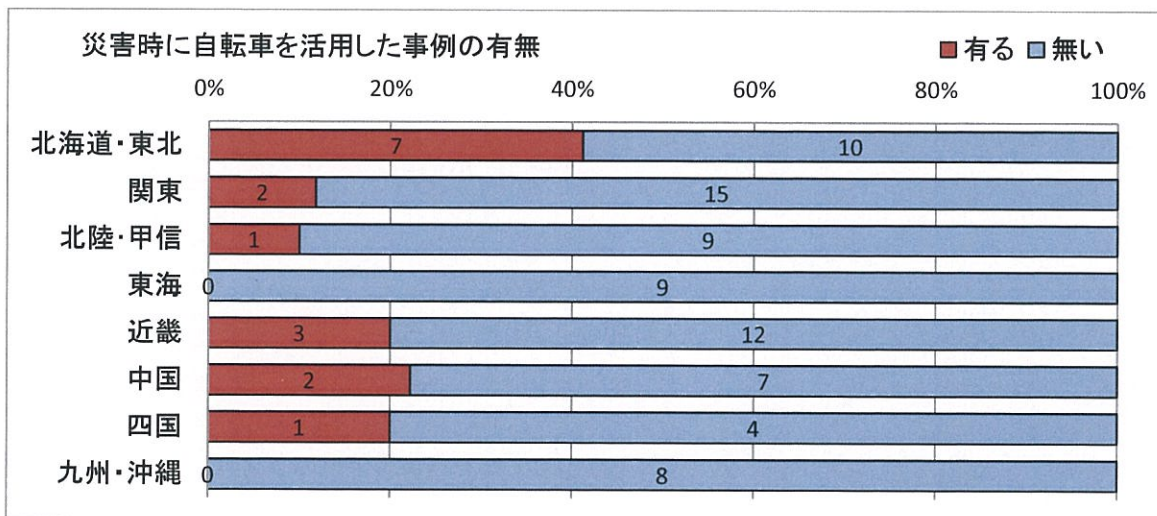


表23 災害時に自転車を活用した事例

ブロック	災害時に自転車を活用した事例
北海道・東北	東日本大震災、被災地での業務用3台
	東日本大震災時に運営した災害VCで使用。150台ぐらい。
	東日本大震災において、ガソリン不足のため、避難所回り(ニーズ調整等)で1台使用。
	3月11日の東大震災の際、自宅の自転車1台利用。ガソリンが買えなく、自転車利用。
	阪神淡路大震災時、宿泊先から支援地域までの移動手段として活用。
	東日本大震災(平成23年3月) 70台
	東日本大震災において近場の事務所との移動手段として、また仮設住宅、避難所での移動手段として10台程度活用した。
関東	東日本大震災 3月11日 7台
	東日本大震災 1台
北陸・甲信	平成16年7月福井豪雨 当市社協で所有している自転車(5台)のほか、県庁経由で周辺自治体の放置自転車の提供を受けて、災害ボランティア用の活動の足として活用した(約20台)
	平成16年10月新潟県中越地震、平成19年3月能登半島地震 各1台 災害ボランティアセンターの運営を応援した職員の活動用として活用した。
近畿	阪神・淡路大震災の際に5台程度を活用した。
	平成7年、阪神淡路大震災の時、利用者宅への訪問等に自転車30台を活用 記録はないが、訪問活動や事務連絡用に使用。(2~3台)
中国	平成23年9月 台風の影響による水害でニーズ調査等、被災者宅や活動場所へ行く手段の1つとして、2台程度活用。
	東日本大震災被災者が広島市内に避難して来られています。その方たちへ、生活用品として再生自転車を計40台ぐらい提供しました。(社協が仲介し、受け取り・受け渡しを行いました)
四国	平成10年9月に発生した'98高知豪雨災害(別紙参照)において、高知県サイクリング教会様より約20台の自転車をご提供いただき、ボランティアが災害ボランティアセンターから被災地の住宅までの移動手段として活用した。

3. 災害時に備えた自転車のストックの有無

近畿ブロックのストックの件数および割合が全国的に高い。表25からその内容を見ると、災害時用としてではなく日常的に活用している様子が見られる。

表24 災害時に備えた自転車のストックの有無

ブロック	有る	(%)	無い	(%)
北海道・東北	4	23.5%	13	76.5%
関東	3	17.6%	14	82.4%
北陸・甲信	1	10.0%	9	90.0%
東海	0	0.0%	9	100.0%
近畿	5	33.3%	10	66.7%
中国	1	11.1%	8	88.9%
四国	0	0.0%	5	100.0%
九州・沖縄	0	0.0%	8	100.0%
合計	14	15.6%	76	84.4%

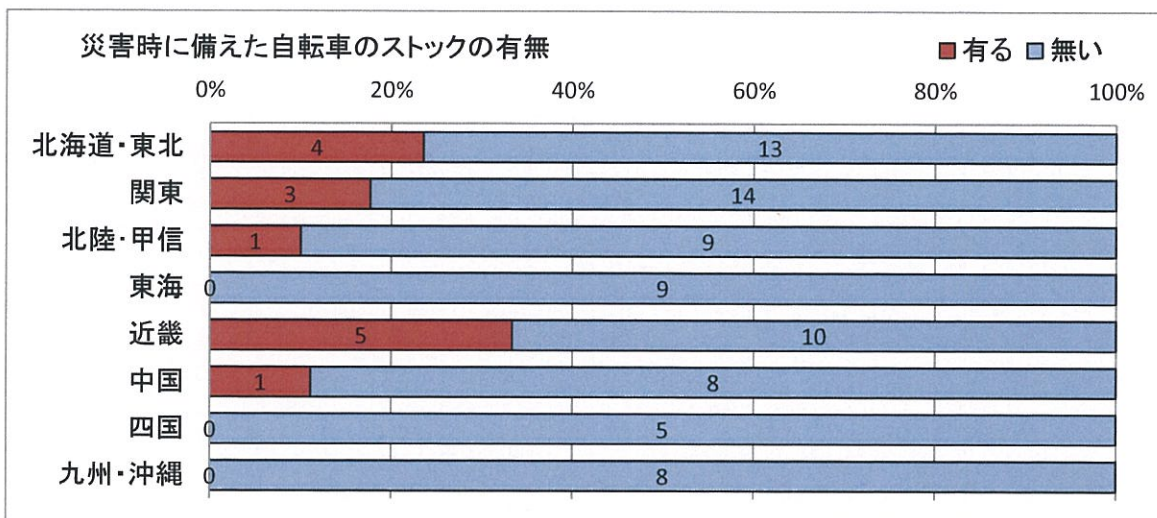


表25 自転車ストックの内容

ブロック	自転車ストックの内容
北海道・東北	普通のタイプ 35台
	1台(小型20インチの普通自転車)
	2～3台、普通自転車
	災害時に寄付された一般的な自転車を1台ストックしています。
関東	現在、折たたみ自転車を1台保有
	7台
	折りたたみ式パンクレス自転車 4台
北陸・甲信	一般的な自転車(軽快車)×1台
	※職員の家族用の不要になった自転車を提供してもらった。能登半島地震の被災地に持ち込み、職員用として使用した。復興支援が収束した後に返却されてきた(およそ2ヶ月後)。
近畿	ノーパンク26型自転車×2台、ノーパンク折りたたみ自転車×2台
	災害時に備えているのではなく、通常業務で使用。 電動自転車×3、通常の自転車×3
	通常業務で利用している自転車 10台
	折りたたみ式ノーパンクタイヤ 2台
	通常業務で利用している自転車を災害時に使用する。
中国	特に災害時用ではなく、日常業務用として一般的な自転車が5台程度あり、災害時に必要な場面は活用。

4. 被災地への自転車の寄付の可能性

回答団体数の約2割にあたる16の社協から提供可能との回答をいただいた。詳細は表27を参照のこと。台数は多くはないが、いずれの社協も特に厳格な条件は設けていない。

表26 災害地への自転車の寄付の可能性

ブロック	提供できる	(%)	提供できない	(%)
北海道・東北	3	17.6%	14	82.4%
関東	3	18.8%	13	81.3%
北陸・甲信	0	0.0%	10	100.0%
東海	3	33.3%	6	66.7%
近畿	4	26.7%	11	73.3%
中国	2	25.0%	6	75.0%
四国	1	20.0%	4	80.0%
九州・沖縄	0	0.0%	8	100.0%
合計	16	18.2%	72	81.8%

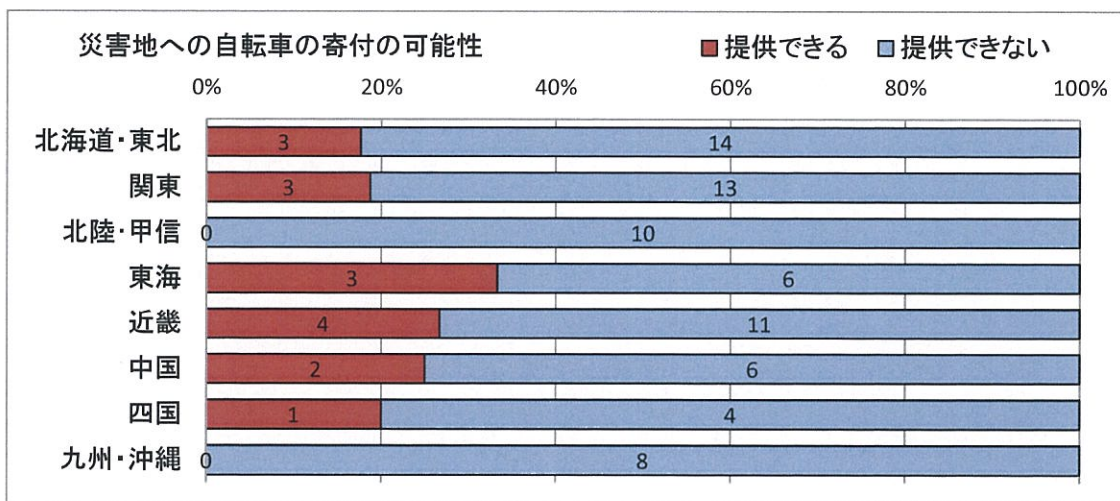


表27-1 調達可能台数、その内訳と提供条件など

ブロック	調達台数	内訳	提供条件など
北海道・東北	不明	予算状況による	
	不明	自転車屋からの寄付	具体的な台数と、提供できる条件については、今のところわかりません。ご容赦ください。
	20～50台	放置自転車20	東日本大震災の際に盛岡市役所から放置自転車の被災地活用の打診があり、整備後の自転車20台を受入れし、被災地の仮設住宅入居者へ10台程度を提供しました。仮設住宅完成後、入居者の移動手段を失った被災者には喜ばれた。ただ、県外へとなると輸送手段の確保が必要となるので、県社協等が各県のとりまとめを行い輸送手段を確保してもらえると良いと思います。
関東	5台	保有5台	輸送方法の提案による
	10台	新規10	
	数十台	保管2+寄付+寄付金	場所希望台数が多い場合は、呼びかけ期間等を要する。場所にもよるが搬送方法は指示による、又は応相談で対応する。
東海	10台		社会福祉協議会の支部や関わりのあるボランティア団体に呼びかける。ただ、台数の確約は出来ない。
	不明		
	不明		豊田市災害復興支援ネットワーク30団体に声をかけて、寄付いただけた場合に提供できる。

表 27-2 調達可能台数、その内訳と提供条件など

ブロック	調達台数	内訳	提供条件など
近畿	不明	市役所を通じて	市役所を通じて企業や組合に働きかけることにより、台数は不明だが、提供可能と考えられる。
	10台	新規10	新規購入した自転車を現地へ運搬してもらえる手段があれば提供可能である。
	不明		自転車の輸送方法等が問題、・現状では、不確定要素が多いため、台数等記入できない
	2台	寄付1+その他1	業務で使用している自転車を廃棄する名目で提供する。
中国	4台		
	20台～50台		社協提供はむずかしいが、市民、企業から寄付を受けることができる。中古車を含め募集する形をとれるが必要台数を明確にする必要がある。
四国	10台+α	新規10	東日本大震災が起こり、高知県へ避難して来られた方へ支援を行っていたが、その寄付金の残金が多少あるので、それを使って購入することは可能だと思う。また、企業や個人からの自転車の寄付があれば、支援出来る台数が増える。

5. ノーパンクタイヤ自転車や働く自転車の活用検討の有無

検討の事例は大変少なかった。件数では関東ブロックが多く、比率では東海ブロックが多かった。表29の検討内容を見ると、積極的に導入を図ったのは2団体のみである。

表28 ノーパンクタイヤ自転車や働く自転車の活用検討の有無

ブロック	有る	(%)	無い	(%)
北海道・東北	1	5.9%	16	94.1%
関東	4	23.5%	13	76.5%
北陸・甲信	0	0.0%	10	100.0%
東海	3	33.3%	6	66.7%
近畿	3	20.0%	12	80.0%
中国	0	0.0%	9	100.0%
四国	1	20.0%	4	80.0%
九州・沖縄	0	0.0%	8	100.0%
合計	12	13.3%	78	86.7%

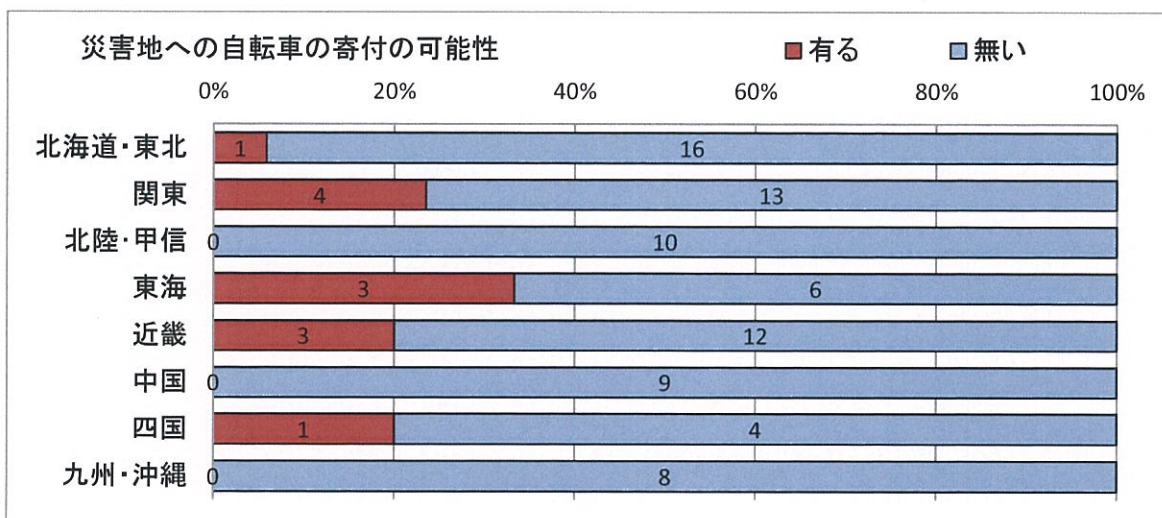


表 2 9 調達可能台数、その内訳と提供条件など

ブロック	ノーパンクタイヤ、働く自転車の活用の検討内容
北海道・東北	ノーパンクタイヤの自転車を使用した。
関東	防災等機材の整備に関する話しの中で、ノーパンクタイヤの自転車の必要性が出た程度 千葉県災害ボランティアセンター立ち上げ中(3/16～4/28)スタッフ間で。しかし、お金が0円のため購入できる状況ではない。 災害備品整備計画として検討し、順次購入し整備をしている。 被災地での支援活動や県内被災の際の行動用として、ノーパンクタイヤの自転車の導入を検討したことがある。
近畿	試験的にノーパンク自転車を購入 初動対応のために、社協もしくは災害VCとして保管しておくのが良い。 災害ボランティアセンター用の備品として検討したことが有る。
四国	災害ボランティアセンターの運営に必要な備蓄品購入の際に検討をした。

6. 平常時の福祉活動における自転車の活用の可能性

大変高い回答率となった。北海道・東北ブロック、北陸・甲信ブロック、東海ブロック、近畿ブロックは8割以上の回答率となっている。

表31にその内容を示す。回答内容から自転車の活用に積極的な意見には○印を、否定的な意見には×印を、どちらでもない意見には△印を記した。その結果は、○(54.7%)、△(17.2%)、×(28.1%)と全体では利用可能性に期待する意見が多かった。自転車利用に期待する主な意見としては、①平地であること、②目的地が近距離であること、③燃料費が掛からないこと、④人口が密集する都市部であること、⑤駐車場の確保が難しい都市部であること、などがあつた。また、既に活用しているという意見も多かった。

表30 自転車の活用可能性への回答率

ブロック	団体数	回答有り	回答率(%)
北海道・東北	17	14	82.4%
関東	17	10	58.8%
北陸・甲信	10	9	90.0%
東海	9	8	88.9%
近畿	15	13	86.7%
中国	9	4	44.4%
四国	5	2	40.0%
九州・沖縄	8	4	50.0%
合計	90	64	

表 3 1 - 1 平常時の福祉活動における自転車の活用可能性に関する意見

ブロック	可能性	平常時の福祉活動における自転車の活用可能性
北海道・東北	△	本会が推進する訪問・見守り活動において、自転車の活用が考えられるが、日常生活の延長で行う活動であるため、基本的には、活動者が自前の自転車を使用することになり、拠点等に保管し共同利用する形の自転車は現在のところ活用の場面を想定できない。ただ、本市において災害が発生した場合の移動手段として、自転車の保有、または、そのような時に確保できる仕組みづくりが必要であると考えている。
	×	自転車の活用により、本会職員の機動力が向上し、地域福祉の推進が見込める可能性は否定いたしません。本会は、公の施設に事務所があり、当然に駐輪場は利用者の用に供するものとなるため、保管場所の確保がネックとなります。また、ヘルパー車ほか公用車の保管に比べ、盗難のリスクも高いものと思われます。●●は冬期間は路面が凍結ないし圧雪、アイスバーン状態となりがちであり、乗務する職員の安全な走行が確保できないことから、現在のところ積極的に活用することにはならないと思います。
	×	県域の社会福祉協議会の場合、福祉活動の視点から見れば、活用は難しいと考えます。
	△	当社協では、通常業務(福祉活動を含む)の移動手段として自転車を使用しています。小地域内であれば非常に自転車が役立つものと考えております。高齢者の安否確認等、様々な場面での活用方法があると思われます。また、災害時では、車両の燃料の供給が、確保できない状況が想定されますのでこちらも活用できるものと考えております。

表 3 1 - 2 平常時の福祉活動における自転車の活用可能性に関する意見

ブロック	可能性	平常時の福祉活動における自転車の活用可能性
北海道・東北	△	車椅子移送用自転車など、自転車にも様々な種類があると思いますが、色々な種類があることを分かっているならば、それを活かした活用法はあるかもしれません。また、中高生の福祉活動は徒歩か自転車が多い印象があります。なお、地域性(自転車の活用に適した気候や地形かどうか)によっても可能性が変わってくると思います。
	○	事業の活動場所が事務所近隣であれば、自転車での移動に有効である。
	×	移動は通常公用車であり、平常時に活用できる場面は少ない。
	×	平常時においては、事務所が傾斜のある場所になるので、ここからの活用は難しい。
	×	大都市での可能性はあると思いますが、本県のような地場的、気候的状况にあるところでは活動が制限されると思います。
	×	活動範囲が県内全域に及ぶため、震災時、平常時どちらもほとんど自動車を使用している支援活動を行っている。
	○	災害の種類によっては、自転車での移動が制限されることがある。その場合、バイクや自転車の活用を考えなければならない。その際は、職員の家庭にある自転車(中学・高校生の際にて使っていた、中古など)を活用することが考えられる。通常の業務で使用している自転車も3台ほどあり、それらの活用も可能となる。
	×	活動場所と活動拠点との関係や、道路状況や地形との関係もあり、活用できる場合は少ないと考える。
	×	自転車での移動は、社協から近い場所に出かけるときや荷物のないとき、一人での移動、駐車スペースのない場所へ出かけるときにメリットがあると考えますが、地域によっては目的地と事務所の距離が離れていたり、複数で同じ場所に行くことが多いので、車を活用するほうがメリットが大きいと考える。
	○	本会には13の地区社協があり、その地区社協が行う高齢者のサロンやその他の地域福祉事業へ行く際の移送手段として活用できると考えています。また、平時活動ではないが、復興支援ボランティアセンターの生活支援相談員による被災者宅訪問活動(特に市街地で駐車スペースがない民間アパート)の際にも活用できると考えています。
関東	○	災害が発生した場合、車での移動ができない場合の手段として自転車の活用は大きいと思う。阪神淡路大震災時の活動の際、移動手段として自転車を利用していた。
	○	狭いエリアの現状把握、調査などのために、動く手段としては有効であると考えている。
	○	活用できる場面がある。
	○	現在8台の自転車を所有していますが、本市は可住地面積で県内5位の広さがあり、市街地近隣は活躍できるが、市街地を外山した所では自動車になってしまうため、現状の活用がベターだと考える。
	×	現状では少ないと考える。自転車を活用しやすいような街づくりをすすめ、ライフスタイルをそれにあわせて転換していくことには難しいと思う。
	○	現在、訪問先までの距離や駐車場の状況によって、自転車と自動車を使い分けている状況である。今後、都市部に訪問ケース等が多くなれば、自転車の活用場面が増えると思う。
	△	本会のような都道府県社会福祉協議会において活用できる場面は少ないが、身近な地域を担当する市町村社会福祉協議会等では、活用の機会は多いと考える。
	○	駐車スペースのない場所への訪問、自動車通行不可な道路の通行など主として活動エリア内の訪問活動等では活用をしているところ。また、●●市内には丘陵地もあり坂の多いエリアでは電動自転車が重宝されています。
	○	在宅福祉サービス提供時やボランティアニーズ調整などで個人宅等に訪問する際、事務局から近い場所や公用車が駐車できない場所への移動時に自転車を活用しており、今後、公用車の維持管理経費など運営費の削減に向け自転車の活用は有効なことと思います。また、東日本大震災による被災地での移動手段として自転車を使用していましたが、ガレキにより数回パンクをいたしました。そのような状況の中、寄贈された自転車はほとんど使用できませんでしたが、ノーパンクタイヤであれば活用の場面が多々あるものと思います。
北陸・甲信	○	現在、日常生活自立支援事業で自転車を4台保有し、大変役立っている。災害時あるいは緊急時にも自転車は活躍できると思われるが、予算の面で確保していくことはなかなか難しい。
	○	若干危険性はあるが、災害ボラセンから近距離の場合、有効な手段だと思う。
	○	現在当会では、訪問活動等における主な移動手段は、自動車となっております。近場への移動における、自転車の小回りができる利便性と駐車場所の確保の容易さを考えると、活用の可能性は十分にあると考えます。
	○	自転車の活用は大いに検討すべきである。社協業務全般において、近距離の用事は自転車を活用した方がよいと思う。

表 3 1 - 3 平常時の福祉活動における自転車の活用可能性に関する意見

ブロック	可能性	平常時の福祉活動における自転車の活用可能性
北陸・甲信	△	平常時の福祉活動範囲が広範囲にわたらなければ、自転車を有効活用することができると思われる。ただ、大雪が多い北陸地方では、活用できる期間が限定されるため、自転車の活用により大幅に福祉活動が促進されるまでには至らないと思われる。
	○	備え付けてあれば、活用できる場面は少なからずあると思います。例えば、道が狭く車が入りづらいような地域であれば、自転車のほうがまわりやすいということもおもいますし、また、自転車の方が細かいところに目を向けることができ、より具体的な地域の課題や特性をみつけることも可能だと思います。
	△	平常時の福祉活動での自転車の活用がいろいろ想定されると思われる。ただ、当市のような地方都市では、自転車よりも自動車の利用が圧倒的に多いのが実態である。また、災害時の支援に自転車が有効なのは理解している。しかし、東日本大震災の被災地の多くは平地が少ないため、原付バイクや軽自動車の方が有効である地域も多く見受けられた。発生が予想されている東海・東南海・南海地震などを考えると自転車だけでなく、原付バイクや軽自動車を素早く提供できる仕組みが構築されることを期待したい。
	×	本会では、県全域を対象として業務を行っているため、自転車の活用は規定しにくいと思います。
	×	都市部においては駐車場の関係もあり、自動車や二輪車の利用は制限される場合があり、場所によっては有効活用出来るが、そうでない地域の場合は移動に時間がかかり、実用的ではないと思われる。
	○	県内でも特に大都市(長野市や松本市等)の市街地での地域福祉活動や訪問等を実施する際には、自転車を活用している事例もある。市街地は特に駐車場確保等の課題もあるため、自動車等よりも効率的に地域巡回を行う点で自転車は効果的な面も考えられる。
東海	○	・環境資源対策、・狭隘な道路対策(自転車のタクシー)、・手軽さ(駐車場がなくても、免許を返上しても交流できる)など
	○	車では入って行けない箇所も入る事が可能であり、介護サービスなど、近隣で何件も利用者がある場所では迅速に対応することが出来、効率が良いと思います。
	○	市街地の駐車場が少ない地域では、自転車が必ず必要になる。
	○	自転車はだれもが気軽に乗り、小回りが利くという利点を生かし、個人宅への個別訪問などに有効に活用することができると思われる。
	△	自転車での福祉活動についてはあまり検討したことがないため活用できる場面については回答ができません。しかし、自転車を活用することによって現行とは違った活動ができる可能性があることも十分考えられるため、今回の調査を機に今後の検討課題にしたい。
	○	災害時だけでなく平常時の福祉活動においても、近距離地での訪問業務や連絡業務などに於いて実際に活用しており、自転車の持つ高い機動性や環境性は、活用できる場面は多いと思っています。
	△	災害時には交通状況・道路状況によっては、オートバイや自転車が必要になってくる場合もあるかと思いますが、平時においては、●●市は広域な為、有効活用が難しいと思われる。
	△	近隣をまわるのには有効だが、本県においては同じ市町内でもけっこう移動距離があるため、自動車を利用することが多い。そのため、活用場面は限られる。
近畿	○	住民による小地域福祉活動(たとえば見守り訪問活動など)には活用できるのではないかと思います。
	○	ノーパンクタイヤなら活用することが出来る。
	×	現時点では、平常時の福祉活動において、改めて専用の自転車を購入する必要性や具体的な活用可能性検討できていない。
	×	都道府県社協の活動では、あまりない。
	○	狭い地域を一人または少人数で周回するとき(訪問など)には機動力を発揮すると考える。
	○	(平時の活動)自宅に訪問、地域を巡回
	○	駐車場の確保が大変なこともあり近隣であれば車よりも便利であると思われます。実際、幣社協でも車、バイク、自転車と必要性に応じて使い分けていますので、場面に応じた活用の仕方はたくさんあると思います。その上、自転車は免許もいらず、誰でも乗れるということから、動きやすく活用しやすいですし、東日本大震災の時にも証明されましたが、災害が起きた際やはり自転車の様な小回りがきき、エネルギーコストのかからない動力源というのはとても重宝されるはずです。
	○	市町域を範囲とした活動においては、日常的な活用可能性は高くないが、小地域(町内会・小学校区)における地域福祉活動においては、活用できる場面は少なくないと思われる。

表 3 1 - 4 平常時の福祉活動における自転車の活用可能性に関する意見

ブロック	可能性	平常時の福祉活動における自転車の活用可能性
近畿	×	日常生活の延長上として、ボランティア活動参加時に自転車で移動する場合はあると思いますが、平常時の福祉活動で、自転車に特化した活用できる場面は、あまりイメージできません。
	○	駐車場やエコの関係から、本市のように平地が多い地域での活動時は、自転車を活用することが適している。
	△	当社協エリアは坂が多く、阪神大震災では、道路の状態も悪かった為、活用できる場面は少ないと考えている。だしガソリンが不足している場面は、移動や連絡手段として伝える。
	×	県域を活動エリアとする県社協が、平常時に自転車を活用する場面を規定しにくい。
	×	和歌山市社会福祉協議会における平常時福祉活動は、市域が広く自動車・単車の活用が有効なため、活用できる場面は少ないと考えます。
中国	△	山間地で事業所から近い距離であれば利用者宅訪問でも、車両が入りにくい地域なら自転車は必需品だと思う。また、小回りが効いて時間短縮になる。駐車スペースを考えることもない。しかし、現実問題として利用者は点在しているため、自転車の活用は少ない。
	×	どのような場面で活用できるかイメージ出来ない
	○	○地域の見守りパトロールなどで活用することで、活動者増、負担軽減につながる。○旧来からの住宅地など自動車が通行できない地区での見守り活動の交通手段になる。○特に坂道等での利用を想定すると電動自転車が有効に感じる。 ※以上のことを含め、社協として、災害時を含めた日々の住民互助活動に自転車の有用性は感じています。今後、各社協で整備をすすめていくべきと考えますが、必要に応じて関係団体からの寄贈も是非とも要望します。
	○	自転車は移動手段のため、介護事業に活用している。災害時等を考えるとき、物を運べる自転車(ハンディキャンパー)の活用が考えられる。当社協では、現在6台所有(アルミ制、折りたたみ式、1台75,000円)
四国	○	通常業務においても近距離の移動は自転車を使用しており、有効な移動手段であると思いますが、災害用としての事前準備は保管場所、経費等の問題から難しいのではないかと感じます。
	○	あえて自転車の活用方法について考えたことはないが、例えば、地域住民による見守り活動や、社協職員等が拠点施設からの地域訪問等には有効に活用できるものと思われる。
九州・沖縄	○	平坦な市街地や住宅密集地では自転車の機動力を活かした訪問活動や見守り巡回等の活用が考えられ、自動車等の移動では普段見落としがちな町(住民)の変化に気づくこともあるのではないのでしょうか。、また近年の社会の状況から、省エネの面でも自転車の活用は期待できますし、こうしたことから、今後、自転車の活用による福祉活動は広がりをみせていくのではないのでしょうか。
	○	※ご近所の支え合い活動(見守り等)での活用、※プレイパークでの活用 など
	×	活用できる場面は少ないと思う。
	○	身近で小回りの効く交通手段としての自転車の活用可能性を考えるのなら、地域の見守り支援や道路バリアフリー点検、安全教育、まちづくりなどで活用が可能と思われる。

意見の傾向

活用派 ○	35	54.7%
中間派 △	11	17.2%
否定派 ×	18	28.1%
計	64	

Ⅲ

調査結果のまとめとしての座談会

震災および平常時の福祉活動における自転車の活用可能性

日 時 平成25年2月16日（土）15:00～18:00

場 所 仙台市太白区 秋保温泉 ホテルニュー水戸屋

座談会参加者

竹田 保 （社会福祉法人HOP 理事長）
中岡 良司 （日本赤十字北海道看護大学 教授）
鳥居 貢 （兵庫県移送サービスネットワーク 代表）
村島 弘子 （宮城県石巻市 移動支援ボランティア r e r a ）



まずは、自己紹介から

【中岡】 皆様こんにちは。これから、財団法人JKA様からご支援いただき実施した「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」に関して、調査結果のご報告とそれに関するご意見および今後の展望に関して座談会形式で話し合いを持ちたいと思います。私、本日の進行係を務めさせていただきます中岡です。どうぞよろしくお願いいたします。まずは、本日の参加者の簡単な自己紹介から始めましょうか。竹田さんからお願いいたします。

【竹田】 社会福祉法人HOPの竹田です。今回、私たちの団体としては地震直後に宮城に入って、支援物資を配るところから今回の震災に関わりを持ちました。ご承知のとおり、地震直後は道路も寸断され、橋があっても通ることが非常に難しい状況でした。私たちは北海道の団体ですから、北海道から来ると陸続きという訳ではないので、現地に入るにしても、支援物資を持って行くにしても、まず海を渡るというところから始めなくてはなりませんでした。過去に阪神大震災や豊岡水害のとき、或いは新潟中越地震のときから関わらせて頂いておりますので、今回も地震直後から何らかの支援を始めなくてはということだったんですが、それでも結果的に結果的に現地に入ったのは15日でしたか。どうしても4日間、北海道から海を渡るということもあってなかなか来ることが出来ませんでしたね。



うちの団体は、もともと福祉活動の中で障がい者の活動支援をするということを、普通の暮らしを何とか地域の中で実現してほしいという思いの中で団体として活動を行ってきましたので、地震直後も、今回はまずは障がいを持った方が適切な支援を受けられているだろうかという心配が前提がありました。例えば自分たちの経験の中から、寒さに震えているのではないかと、或いは流動食の方なんかでしたら、流動食自体がないのではないかと、本当に「障がい」に絞った支援という形で入っていきしました。ただ、車で入ると先程お話したとおり、今回は津波の被害ということもありましたから、瓦礫だけではなくて泥のようなそういう状態の中ですから、なかなか車では回れなかったもので、歩いて一軒一軒、確認をするということをしていました。そういう意味では災害時においては、車だけでは非常に難しい。かといって徒歩では非常に疲れてしまう訳ですから、車でもなく、徒歩でもない、そういう移動手段なり、支援物資を運んだりする事も含めて、そのような移動手段が必要であると考えていましたので、今回の事業の中で自転車の有効活用については、地震発生当初から何らかの形で結びつけられないかと考えておりました。

【鳥居】 兵庫県移送サービスネットワークの鳥居と申します。私たちが活動を始めるきっかけになったのは、阪神淡路大震災からで、約17年立ちますが、その当時、私は西の宮というところにいまして、そこが被災地のちょうど東側にあたりまして、そこに多くの皆さんが救援に来ていただきました。その中で「移送サービス」というものを初めて知って、移動が困難な人に対して行うボランティアだと言っていたんですけれども、当時は、やはり、すべての方々が移動困難者であるということで支援活動を始めました。その後、災害ボランティアセンターが立ち上がって、解散するまでずっとそこの一部門として活動してしました。このときに災害支援というノウハウが一つ出来たと、それで通常時はいわゆる移送サービス、災害時は災害支援ということで活動を続けてきました。それで今回は災害が起きて直ぐに動こうと思ったのですが、ちょっと待てよと、これだけ広い地域に

なったら、必ずどこかに穴が開くというか、どこか支援が入れないところが出てくるんじゃないのかということで、直後は情報収集に努めました。そうこうしているうちに、別に先発していたグループから、実は福島県にはどこも入っていないんだという情報が入りました。これは放射能の影響ですと。大丈夫なんですけれども是非来てくれませんかということで3月19日から2日間にかけて福島県の災害ボランティアセンターに行って打ち合わせをしました。移送サービスでは車を使いますので、一番ネックになったのは燃料です。燃料がなければ仕事になら



ないということで、とにかく燃料を供給できる場所が必要で、災害ボランティアセンターに災害指定をしていただいて福島県田村市というところに派遣となりました。今も田村市の団体を支援しています。

今回のテーマの自転車の活用というところなんですけれども、振り返れば水害地で自転車を使うことは出来なかったんです。それでも思い起こせば、阪神・淡路大震災のときには、公共交通機関が使えなかったところではほとんどの方が自転車を使っていました。燃料もいらないし、瓦礫があったらパッと担いででも行けるということで、そのときに自転車ってこういう使い方が出来るんだなと思っていました。ただ、今回の場合は仮設住宅が山の上にあるんでね、避難されている方が高齢者の方が多くて自転車が使いにくいということもあると思うのですが、ただ、一つの提案としては、その仮設住宅に共用の自転車、坂道を簡単に上がることが出来るような電動付自転車、そんなものがあれば、より有効的に活用できるのかなと思います。

【村島】 宮城県石巻市の移動支援ボランティア *r e r a* の村島と申します。移動支援ボランティア *rera* という名前で活動していますが、最初の一年間は北海道を中心とした全国のボランティア関係者が活動するための現地団体として名づけられたものです。 *r e r a*、アイヌ語で風という意味です。現在は、北海道から少数のボランティアが来る以外は、ほとんど地元の人々で活動を行っています。最初の一年間は、北海道の社会福祉事業者にご支援を頂きながら活動をしていましたが、平成24年度からは宮城県が実施している補助事業を資金源としています。発災直後から活動をしているということで、この震災に対する支援しか実績がない団体なんですけれども、活動内容としては福祉車両やセダン車両を使用して、移動が困難な状態にある被災された方々の送迎というものを行っています。大体8割の利用者が高齢者で、そのうち2/3の方が仮設住宅に住んでおり、残りの



1/3が一般住宅に住んでいます。自転車に関しては、同じ移動手段の一つということで、関わっているところがあったり、なかったりしているのですが、現地で感じたことなどをお話していければと思います。元々は札幌に住んでいたんですが、 *r e r a* の活動とのきっかけは、札幌から支援に行っている奇特的な団体があると聞いて問い合わせのメールをしたところ、活動に関わらせて頂けることになった訳です。所属する団体があるわけではなく、個人ボランティアという形のスタートです。

【中岡】 改めまして、北海道の北見市にある日本赤十字北海道看護大学に勤めている中岡と申します。大学では情報科学を担当していますが、もともとは北見工業大学の土木系の学科に務めていて、**本来の専門は都市計画や交通計画**です。計画学では、調査を企画して分析して各種の計画を練るという仕事が基本となります。竹田さんが主宰しておられるNPO法人ホップや社会福祉法人HOPとの付き合いも10以上になります。今回は、竹田さんから自転車が災害時だとか、普段の福祉活動の中でも使えないものではないか



という相談を受けて、それは良いところに目を付けましたねと気楽に答えていたら、JKAさんの補助金に採択されたので一緒にということになりました。**まずは調査票の設計から**ということになりました。ところが、よく誤解されていることですが、こういう社会調査というのは知らないから行うものではないんです。本来、知らない事って的確に質問することが出来ないんですよ。いい質問ですねというのは良く内容を理解して初めて可能になることです。そこで、何度か現地入りして、**当時のことを知っている人たちからヒアリング**をして調査票を設計しました。結果的に、大変良い調査結果が得られたと思っています。今回の調査は、大きく**社会福祉協議会さん**を対象にした調査と**災害ボランティアセンターの職員の皆さん**を対象として行った調査の2種を実施しました。

アンケート調査では何を聞いたのか

それでは、自由にご発言いただく前に、今回の調査結果を簡単にご報告させていただきたいと思います。まずは、調査の実施に先立ち訪問した現地ヒアリングに関して、今回の事業の事務局を務めていただいた田中さんより報告を受けたいと思います。

【事務局】 今回、現地ヒアリング調査として宮城県、岩手県、福島県を回らせて頂きました。現地の社会福祉協議会、災害復興支援センター、ボランティアセンター、またはボランティア団体の方々を中心に聞き取り行いました。大きいところとしましては、そもそも**自転車を活用した実態や、自転車がほしいという要望があったか**ということに関しては、**3県すべて、実態や必要性がある**ということでした。聞き取りの中では、発災直後にブリジストン株式会社様がかなりの数の自転車を寄付しているということ、その他にも自転車の寄付は全国から多く寄せられているが、その配布先や活用方法については把握していませんでした。また、県ごとに状況は大きく異なり、すべてが同じようなニーズに基づいて自転車を必要としているものではありません。石巻市では寄付された自転車の多くはボランティア団体に配布したという情報もあり、避難所や仮設住宅にも届けられたようですが、被災者が使用している姿はあまり見かけしていないということでした。これは自転車に限った話ではないのですが、支援物資をただ送るだけでは現地では十分に活用できない実態があります。自転車に関しても、物そのものを寄付するだけではなく、それを被災住民に活用していただくための方法を含めて**レクチャーして欲しい、自転車などの資源を活用するためのインストラクターの派遣**なども行っていただければ、より有効に資源を活用できるのではないかと印象を持ちました。

【中岡】 それでは引き続き2種類の調査結果について説明をさせていただきます。

最初に、**ボランティアセンターに勤めている職員の方**を対象に実施した調査票です。問1では回答している方の特性を聞いています。性別、年齢、ボランティアセンターでどのくらい勤続しているのか、

そしてボランティアセンターは何県のボランティアセンターか、震災が発生したとき回答した人はどこにいたのか、被災地にいたのか被災地から離れたところにいたのか等を聞いています。問2は震災発生直後の自転車の利用について、まず、回答者自身が自転車を使っていたのかということが一つ、その次は（9）というところになりますけれども、ボランティアセンターの職員の中で自転車を使用してたかそうか、（12）ではボランティアの人で自転車を使っている人を見かけたかどうか。いたとするのであれば、どのくらいの頻度で何に使っていたのかということ聞いています。3枚目の問3は、問2と同じ内容を震災復興期でどうですかという形で聞いています。復興期というのは、震災から数か月から半年が経過し、仮設住宅や復興住宅、或いはご自宅に戻られた時期としています。4枚目では、問4として震災から現在までで自転車に対する過不足を聞きました。先程事務局からの報告にあったことは、この辺りで聞いています。まず、（24）で自転車の台数そのものは足りていたのか、（25）では自転車の修理屋さんは足りていたのか、（26）では寄付された自転車を配布、管理する人は足りていたのかということ聞いています。問5では、特殊な自転車について、その自転車の必要性を確認しています。（27）ではパンクしない自転車、ノーパンク自転車が全く不要なのか、不要なのか、便利なのか、大いに便利なのかという4段階で、種類を大人用の三輪車、大型の荷車付き自転車、車いすを乗せられる自転車、電動付自転車としました。問6では総合的に考えて自転車は災害時に役に立つかどうか。この辺は、ちょっとした分析上の仕掛けがあって、この問6の回答と他の設問への回答とのつながりを分析する多変量解析という特殊な分析方法を使おうと考えています。

次に、都道府県社協と主な市町村社協に配布した調査票です。主に事実関係の質問内容なので、問1で回答者のお名前、連絡先もお聞きして、更に詳しく聞くことが出来る形式で設計しています。問2は災害時に自転車を活用したことがあるのかないのか、あるのであれば、その内容を記述してもらいます。問3では災害に備えて自転車のストックがあるのかないのか、あるのであれば、どのような種類をどのくらいストックしているのかということをお聞きしています。問4では、もし全国で大規模な災害が発生して、被災地から1,000台規模で自転車がほしいと言われたときに、自転車を提供することが出来るのか。それはどのくらいの台数で、提供するための条件というのはありますかということ聞いています。問5では、現地の聞き取りから、ノーパンクタイヤとか、物を運ぶ自転車、働く自転車という要望があったのですが、社会福祉協議会の中でこのようなことを話し合ったことはありますかという問いかけです。そして問6では、災害時ではなく、平常時に自転車の活躍の可能性は考えられるかを、回答している方の見解で構わないので、お考えがあればということで書いていただいています。

ボランティアセンター調査から分かったこと

続いて、分析結果の報告に進みます。まずはボランティア調査の方から。どのような人が回答してくれたのかと言うと、これは比較的上手にばらけていまして、性別は男女ほぼ半分です。年齢も、60歳以上の方がいると思わなかったのですが、それなりに入っている。20歳、30歳、40歳代が3割で一番多いですね。それで勤務年数については、ボランティアセンターというものがそんなに昔からあるとは私は思っていなかったのですが、個々人の方についてはとても長く10年以上という方が16.5%いたりしています。なお、勤務地については岩手県からの回答がまだ集計されていません。宮城と福島、2つの県からのみの回答です。震災が起きた時に回答者はどこにいたのかという質問については、被災地そのものにいたという回答が7割ですね。3ページ目からが結果です。これは震災直後に回答した本人が自転車を利用したかどうか。「利用した」が32.3%で「利用していない」が67.7%です。それでどの程度利用したのかというと、毎日、2日に一回、一週間に数回程度、その他、というふうに回答が分かれていますけれども、それぞれ、ほぼ均等というか、そんなに違いはないですね。いろいろな頻度で利用しているということです。利用目的が表3-1

ということで次のページにまたがって自由回答で出てきておりますけれども、利用したという人の県と年代と性別で、それぞれの意見をまとめております。40歳代以上の人、この方々の利用が、この段階では多いようですね。そして何に使っていたかといえば、自宅とボランティアセンター、被災地までの移動であるとか、物の運搬についても、水の運搬や買い物に使っているという回答でした。4ページ(2)というのは、震災直後、本人のみではなくてボランティアセンターなどの周りの職員さんはどうでしたかという質問ですね。これは利用していた、利用していない、解らないという回答があって、解らないが1/3ですね。利用した人もそれなりに見かけられています。それで周りの人はほぼ毎日使っているという様子です。それなりにボランティアセンターの中では使用されている様子が伺えます。6ページについては、表は5ページからありますけれども、ボランティアの人たちの自転車利用についてですね。「利用した」が6ページの上の表になりますけれども、約半数。ボランティアさんはよく利用している様子です。それも毎日利用していましたよということが、この表から解ります。

7ページは、これまでとの違いは復興期での話ですね。直後ではなく、復興期において「あなたは利用しましたか」という質問に対して、7ページの下グラフを見ると「利用した」が24%、利用していないが76%で利用者は少し減っています。本人の利用は減って、頻度はバラバラになっています。特に特徴はありません。8ページで「ボランティアセンターの職員さんの利用はどうですか」というと、相変わらず「わからない」は3割を占めていて、「利用していない」の比率が少し増えましたかね。そんなところです。

10ページでは、「ボランティアさんの自転車利用はどうですか」という質問に対して、もう復興期になると「わからない」が約半数ですね。ボランティアさんに関してはこういった移動手段を使っているのかわからないと半分が答えて、残り半分の中で「利用した」と答えてくれた方が約3割ですね。

11ページは自転車の過不足の回答です。震災当時、自転車の台数が足りていたのかどうか、県別に集計しておりますけれども、「足りていた」は宮城県が34%、福島県が31%。「わからない」が福島は多いんですけども、3割は足りていたと。そして宮城が14%、福島は6%、この人たちは「不足していた」と。「不足していた」というところに少し違いが出てきていますね。宮城県の方が不足していたという回答です。福島県はそれほど不足していたとは感じていないようです。12ページの自転車の修理屋さんの過不足はどうですかという、これは「わからない」という意見が圧倒的でした。宮城県で約半数の46%が「わからない」と福島県では7割が「わからない」と。恐らくわからないと思います。必要にならない限りわからないものであるということです。比較してみると宮城県の方が福島県よりも「修理が足りない」という認識はあったようです。13ページの自転車の管理者の過不足については、宮城県の方で不足していたというのが12%ありますので、ここが福島県との大きな違いになっています。福島は4%しか回答がなかったのですが、宮城は少し比率が高いことが解ります。福島は自転車の管理に関しては「わからない」が圧倒的に多いですね。6割が「わからない」と回答しております。14ページの特殊な自転車の需要に関してですが、パンクしない自転車が「不要」、或いは「いらない」と答えた人はいませんでした。「おおいに便利」43%、「あれば便利」というのが57%。その次に電動付自転車が似たような回答結果で「おおいに便利」49%、「あれば便利」というのが約半数で非常に高い比率でパンクしない自転車と電動付自転車の需要は多いことが分かりました。それ以外の3つは、三輪車、荷車付自転車、車いすを運ぶ自転車、これは似たような結果で、その中でも車いすを乗せられる自転車に関しては、これについては需要が一番少なかったですね。「不要」が約4割で「全く不要」というのをいければ4割以上が「いらないんじゃないですか」という意見になっています。

そして6番の「自転車は災害時に役に立ちますか」という総合的な問いかけに対して、全体的には4割が「大いに有用」、「有用」が5割で併せて9割が災害時において自転車は有用である、役に立つという回答をしています。「不要」と答えたのはたった1名です。この中では、「わからない」は5名いますけれども。宮城は「大いに有用」という比率が福島と比べて若干多いですかね。46%で約半数は大

いに活用することが出来る。「有用」を合わせると非常に高い需要があると考えられます。福島県も「わからない」と回答した人を除けば「有用」と回答された方の比率が高いので、ある意味では宮城県以上に自転車は使えますよと答えております。そして、16ページからは自由意見を書いています、内容的には前段の「燃料がいらない」であるとか、「パンクしない自転車があれば良い」とか、そういったことが多いです。「地形が悪く自転車の利用が難しいですよ」とか、バラバラな意見が出ていますが、トータル的にはあると便利ですよと言っています。

先程少し説明をさせて頂いたのですが、6番の15ページの判断をするときに「使えるのか」、「使えないのか」、「有用」か「大いに有用」かを判断するときに、判断をするために一番影響を大きくしているのは、14ページの「特殊な自転車をどう考えるのか」という項目で回答が分かれています。特に電動付自転車とかパンクしない自転車、これらを便利ですね、大いに便利ですねと答えている人は「自転車が役に立つのか」と聞かれたときに「役に立つ」と答えている。そんな結果となっています。これらは最終報告書に記します。

以上の結果を見て、調査票を設計した私としては、そんなに驚くべき結果ではなくて、ある意味で出てほしい結果がストレートに出てくれたと。全く意に反した結果にならず胸を撫で下ろしています。特に自転車があったら便利ですよという当たり前の答えを返してくれたことが大変ありがたかったという話です。そして今後の可能性についても皆さんが期待してくれております。

社協調査から分かったこと

次に、社協さんの調査結果に関してです。取りまとめ方としては、全部の回答をひとまとめにすると傾向が見えないので、まずは都道府県単位に振り分け、さらに北海道・東北、関東、北陸・甲信、東海、近畿、中国、四国、九州・沖縄の8圏域（地方ブロック）単位で集計しています。回答は全国から寄せられました。特に北海道・東北、そして今回は関東からの回答が多くありました。

次のページです。まず災害時に自転車を活用した事例があるかどうか。それぞれのブロック別で表にして、それをグラフにしてあります。グラフを見てもらった方が解りやすいのですが、やはり災害時に事例があるかと聞いたら、今回の東日本大震災の記憶が生々しいのか北海道・東北がかなりの率で4割があるという回答でした。他はそんなに強くはないです。東海は全然そのような事例はないという回答ですね。事例の中身に関しては表2の方に文章での回答となっています。とにかく、今回の報告の中では北海道・東北の事例が多かった。

3ページ目の項目3、災害時に備えた自転車のストックの状況です。ストックしているかどうか。これは意外なところが多くありました。比率としては近畿が、何故かストックしている比率が高かった。割合でみると3割ぐらいの社協さんがストックがあると。それで下の方で、表4の中にその内容が書いてありますけれども、特に災害時に備えているというよりは、普段から使っているということなんですよ。通常業務で使っていて、いざという時にも活用しようという考えのようです。普段の活動から自転車を使っているんですね。

それで4ページ目ですね。先程の説明の中で1,000台規模で自転車を寄付してほしいと言われたときに、協力を頂くことが出来るのかという質問に関して、これは出来ないという回答が圧倒的に多いのですが、出来ると回答した社協さんが18.2%ですから、約2割。出来ませんと回答した社協さんが約8割ということになります。2割の中でどのブロックが提供できるのかというと、数が少ないので比率で考えると難しいのですが、東海が結構多いですね。そして条件はあるのかという内容については表6-1にありますけれども、これは予想に反して無かったです。もっと厳密な条件を想定しているのかなと思っていましたけれども、協定を結んでいるのかとか、指定を受けない限りは出せないとか、そういう話になるかなと思っていたのですが、そういう堅苦しい話は無くて、普段から持っていないので提供はなかなか難しいといったことのようにです。

次は5ページですね。5ページの真ん中、5番のノーパンクタイヤなどの働く自転車、これらの活用

を考えたことがあるのかというところは、「ない」という回答がほとんどです。せいぜい検討したところは合計で1割くらいです。9割がないということです。6ページ、真ん中の6番、平常時の福祉活動における自転車、この活用の可能性はどうでしょうという問いかけですが、まず、回答してくれた数が圧倒的に多くてですね、8割方が皆さん平常時に自転車を使えるかなと回答してくれました。それで、それぞれの意見を大雑把にまとめて、可能性が大いにあるよというものについては○を付けてみました。そして自転車は結局使えないよという意見については×をつけました。そのどちらでもなく判断に難しい場合については△としています。そのように○、△、×で配別すると、○が付いたのが文書中に書いたのですが54.7%、約半数が自転車は平常時でも使えるということです。それで△は17.2%ですが2割弱がどっちつかずな様子、それで平常時の福祉の活動に自転車の活用は難しいですというのが3割ですね。28.1%。これには理由があって、それぞれの地域で、山坂が多いですとか、そんな理由で×が付いている。これらについては、ずっと文章が並ぶんですけども、大雑把に考えると自転車を利用できるという条件は、1. 平地であるということ、2. 目的地が近距離であるということ、3. 燃料費がかからないということ、4. 人口が密集する都市部であるということ、5. 駐車場の確保が難しい都市部であるということ、こういったところでは自転車は使えるのではないのか、ということが大方の意見です。これが、社協さんに関する結果です。文書回答の中には、普段は考えていなかったけれども、今回のようなアンケートが来て改めて検討をしてみますというような前向きな回答もありました。

いなぜ自転車か

長々と調査結果をお聞きいただきありがとうございました。ここからはフリートーキングで結構です。感想やご意見があれば自由にご発言ください。

【鳥居】 大変難しい問題ですね。中岡先生が言われたようにある意味予想通りの結果なんですけれども、我々はそもそも自転車を有効に使うという発想が乏しいというか。主に車を使う活動をしているものからすれば、改めて自転車が有効かどうかということに対して問われたときに、「こういう使い方もあるんだ」と改めて認識しますよね。それはきっと一般の人たちも同じだと思うんですよね。あえて聞かれたら、そう答えるんだけれども、如何にこういうことを常に思い描くことが出来るのかということ、どのような形で継続的に考えていけるのかということが、重要になるのではないかと思いますけれどもね。

【中岡】 現地のヒアリング調査をしてもそんな印象を受けましたよ。「えっ、自転車ですか」って、突然聞かれて驚いたという感じでした。

【竹田】 多分ですね。私がこのような調査を行おうと思った一つの理由として「送迎サービスの限界」というものがあるんですよ。例えば震災直後でいえばガソリンがない、ガソリンがないところに車で走っても動くことが出来ないわけですよ。先程、緊急車両というお話がありましたけれども、私たちが緊急車両という形で行ったんですけども、現地では被災された住民の方がなかなかガソリンが手に入らない。そのような中で優先的に分けていただくと、ある意味では矛盾というか、支援をしているのだけれども、一方で本当に必要な人たちがガソリンを手に入れられていない。そのような矛盾を感じたりしていました。

また、長くこの移送というサービスに関わらせて頂いて感じていることとして、人、モノ、カネという発想で考えたときに、移送サービスというのは人、モノ、カネのすべてが揃わないと行えないサービスであるわけですから、ボランティアとして関わっているうちは良いのですが、ボランティアとしての関わりが難しくなったときに、それではカネをどこから持ってくるのか、人をどこ

から持ってくるのか、モノはどこから持ってくるのかという問題が生じるわけです。その中で何とか人、モノ、カネの3点を軽減することは出来ないだろうか考えます。そこで、**経費の安い自転車**を何とか活用できないかと期待するわけです。先程、中岡先生の方から解らないと仮説が立てられないというお話もあったんですが、まさにこのアンケートを始めるにあたって、私も同じように感じていたんですよね。自分のように車いすで移動する立場で考えたら、車で移動したいという訳ではなくて、単に目的地に行きたいという気持ちだけなので、それは自転車であろうが、車であろうが、乗って行くことが出来ればそれはそれで良いかなと。或いは買い物で考えても、別に車で行くことが出来なければ自転車で行っても良いでしょうし、ましてや運転が出来ない、操作が出来ないということで考えれば、誰かに送ってもらうのであれば、自分で行くことが出来ればその方が良いだろうとか。そのように考えた時に自転車は非常に有効なんじゃないのかという自分なりの仮定があって。ただし、恐らく、そういったアンケートをとったときに100%そのような回答が来るのかと言えば、多分来ないだろうと。そういうことが、いわゆる考え方の「気づき」のようなもので、**実は自転車が有効であるということに気付かない方が大半なのではないかな**という。世の中車いすが乗ることが出来る自転車があるということ自体、知っている人は少ないでしょうし、或いは山の中にある、坂道の上にある仮設住宅と自転車というものをくっつけて考えたときに、普通の回答では「**坂道は自転車では大変じゃないか**」とか、「**人が乗るだけでも大変なのに物を運んだらもっと大変じゃないか**」とか、そういうのがごく普通の意識なんだろうと。僕はそこに**電動アシスト**とか、**荷物を運ぶのに3輪の荷台がついた電動付自転車**ならばどうなんだろうとか、そういうことを考えれば、自転車の普及、知識、活用方法の普及がないと、こういった回答というものはかなり分かれてしまうのかなとか、そんなことを思いながら。その仮説を何とか実証していきたいという想いがある、調査検討を開始したという次第です。

【中岡】 まさに先程最後の方に言いましたけれども、これからの災害時の活動、福祉活動に自転車が役に立つのかどうかという設問に対して、従来の自転車ではないイメージをどこまで持っているのかによって回答が分かれるということが出てきたんですけれども。一番影響が大きいのが電動自転車というもので。電動自転車というものを、これは使い物になるのか、ならないのかと考えることによって、将来的に福祉分野に自転車が役立つかどうかという自分の考えに大きく影響してくる。そしてそれは**年齢も性別も、そして、これまで自転車をどのように利用してきたか**ということ以上に、**新しい自転車の姿をどのように考えていくのか**ということが、**最後の有効利用**ということに影響してくると。それで新しく思えても、実は日本であまり使われていないだけで、自転車発祥の国として、世界で一番自転車が普及していると言われているオランダとかでは、各種の多目的な自転車がたくさん使われているんですよね。電動付自転車だけですかね。これは日本では技術的にはすごく進んでいるようです。

現地ではもっとたくさんの自転車を必要としていた

【村島】 今現在の話でいえば、送迎サービスから自転車に乗り換えた人もいます。一番最初は避難所から、本当に老若男女問わずとにかくみんな移動に困っていたので、すべて送迎をしていたのですが、今は違うので、少しずつ自転車を含めて新たな移動の方法を見つけていったのだと思います。アンケートの調査結果を見て気づいたのは、被災者と支援者という立場の中で、社協の方の場合は支援者としての回答なので立場が違うんだと思うんです。**実際に被災した人たちに話を聞いたら、恐らく全然違う割合が出てくると思うんですよ**。現在のr e r aは現地スタッフが大半なんですけれども、地元スタッフのこととかを考えると、ほぼ全員自転車を活動に使っていますよね。震災直後は被災して流されてきた自転車を、誰のものかも解らない自転車を使って、錆びている自転車をギコギコ言いながら乗っていたりですとか、車が流されてしまったので、自転車でr e r aに通っ

てきて r e r a で車に乗り換えて、送迎を行っていたりだとか、そういうことが具体的にあるので、やはり立場によっていろいろな見解があるんだろうと思いましたね。とても不思議だったのは、災害時に自転車は本当に役に立つとたくさんの人が言っているんだけど、実際はほとんどの人が使えていなかったし、今回の災害では役に立たなかったけれども、今後の災害のときには役に立っていくのであろうという返答の仕方をしているんですね。そこが返答する方のそれぞれの立場の違いなんかが影響しているんじゃないかと思いますね。

私たちが実際に現地にいて、私たちが見てきた限りでは実際には自転車は足りていなかったし、石巻市しか解らないんですけども、修理屋がとにかく足りていなかった。ボランティアでずっと自転車修理を続けている人というのが街のあちこちに実際にいたんですよ。それで、その情報というのをみんなで共有して、「いまだどこに自転車を直してくれる人がいる」といったように。とにかく瓦礫が多くてすぐにパンクしてしまうからということで。そういった情報がとても重宝がられていたということは、自転車を利用していた人も多いし、修理屋も足りていなかった。石巻市に関していえばそのように思いますね。

モノが揃っていて、それを利用して活動するのと、実際に来ているボランティアなんかは、私たちも何処から寄付された自転車を使って活動していましたけれども、車なんかもなく、ボランティアセンターからは体一つで来てくれとも言われましたし、災害当初はボランティアばかり自転車を使っていたという報告も何処かで聞いたことがありましたけれども、確かに体一つで来てくれと言われているボランティアには有効性の高い移動手段であったのではないかと思います。本当にいろいろですね。仮設住宅も山の上もあれば、街中の公園もあるし、坂道で乗ることが出来ない人もいれば、乗れる人もいます。そのあたりの使い分けを考えていくことが出来れば、更に自転車の有効性は高まっていったのだと思う。r e r a の利用者で高齢の方なんですけど、凄いい山の上の仮設住宅が当たってしまったので、自転車を買いたいという送迎の依頼が来たときに、私たち一生懸命止めたことがあったんですよ。絶対に無理だよということで。そしたら、今度は電動付自転車を買おうと。とても費用が掛かってしまう話でしたし、電動付きでも大変な坂道だと思ったので、それも止めたことがあった。そういうこともありましたけれども、実は自分の意思で容易に移動する手段を探していたんだなと。今になって思います。

自転車のワンウェイサービス

【鳥居】 岩手県、宮城県はいわゆる自然災害です。当然、福島も一部海沿いは津波の被害があるけれども、被害者の多くはすべて瞬間に何かを無くしたとか、一瞬で逃げようとすぐに動いた人たちではなくて、何月何日から逃げますから、と言われてみんな用意して、車に荷物を積んで逃げているわけですよ。ですから一部の津波被害を除いて車をみんな持っているわけです。ですから、車の中に積むと考えたら、なかなか自転車はみんな積まないですよ。他のものは積むと思います、衣類とか食品とか。でも自転車は積まない。状況としては仮設住宅に行ったからって、圧倒的に車を保有できている確率が高い。皆さん車で逃げているから。ところがこの車は、昼間は仕事に乗って行ってしまうので、働いていない人は仮設住宅から動くことが出来なくなってしまう。そこで買い物や生活に必要な他のことが出来なくなって、我々が送迎をしたり、しているんですけども。僕も自転車という発想が全然「移動」の中に無かったけれども、ふと考えたらね、今の坂道の話なんだけれども、なんで自転車って「往復」と考えなくてはならないのだろうと思ひまして。別に1ウェイでも良いわけですよ。例えば仮設住宅に自転車がありますよと。そこで行き場所を何ヶ所か決めておいて、仮設住宅のの集会場所に置いておきました。皆さん乗って行ってくださいと。そして帰りは人と荷物を載せて、我々が送迎をしますと。そうすれば行き方は自由になるわけです。送迎しているとどうしても時間というものがネックになりますから、送りの時間、帰りの時間に縛られる必要がない。我々もそんな発想は毛頭なかったから、必ず送った人は連れて帰らなくてはいけないと

いう想いがあったけれども、いまこうして話を聞いていたら、お互いが1ウェイ同士でも、そういう自転車の活用をすることによって、好きな時間帯に仮設住宅の人も外出することが出来る。ただ、一つだけネックなのが、私たちの地元の神戸なんかであれば、ほぼ年中自転車を使えますよね。ただ、今の時期になってしまうと例えば石巻なんかでは仮設住宅の山の上から、細い道を自転車で降りてくることは難しいかなとも思いますけれども。

季節的な問題はあるけれども、これは一つアイディアとしては面白いと思いますね。1ウェイで移動する。10台あったら、10人は片道を自由に移動することが出来るようになる。そして一日が終わったら、その10台を元に戻しておいてあげたら、次の日にまた利用できる。送る人たちは、一日に13:00、14:00、15:00というように定期的な送迎で済むから、それは効率性も費用面からみても良いのではないかなと思う。

【中岡】 みんなで資源を共有するというのを前提として。どここの仮設住宅専用の自転車ではなくて。

【鳥居】 その代り行き先については、この病院と、このスーパーに置いておいてくださいね。そして一日の終わりに10台改修して、仮設住宅に戻しておけば良いのではないかな。我々も車を使うというイメージだけで活動していませんか。自転車のことを考えたら幅が広がってくると思う。

ハワイで山の上から下の街まで移動するツアーがあるんですよ。3,000mくらいの山の中から降りてくるんです。アメリカの人の発想が面白いんですが、山頂に行くときは車で上がっていくわけです。そして上で自転車を借りて降りてくる。そういうツアーがあるんですよ。アメリカの人ならではの合理的な考え方の中で楽しいダウンヒルのみやりましようということなんですけど。そういう発想をすれば自転車も車も上手に活用することが出来て、仮設住宅にいる人たちも一部自由に動けるという環境を作ることが出来そうです。

自転車と他の乗り物との連携

【竹田】 私は、今回の調査ではそこまで難しいと思っているんですけども、自転車の活用については「移動」についての考え方をどこまで変えていくことが出来るのかというのがポイントであると思っているんですよ。たとえばアメリカなんかではバスに自転車を積んで歩くことなんて一般的ですもんね。だけれども日本では自転車は自転車、バスはバスみたいな、いわゆる完結型の移動手段になってしまっている。自転車で完結することが出来る移動手段、バスで完結することが出来る移動手段のような「点」なんですよ。そこを「線」で考えていくことが出来れば、被災地においても自転車はかなり有効的な移動手段になるでしょう。例えば、私なんか普段送迎をしていて思うのが、札幌なんかでしたら、病院まで送って、少し待っていてくださいと、2時間、3時間待っていて、それから違う病院に行きたいとか。その時に気軽に使える電動アシスト自転車なんかがあれば自分で行ってしまうのではないかなとか、そんなことを感じることもある。家から病院までは大変なのかもしれないけれども、病院から買い物に行ったりとか、病院から病院に移動したりですとか、案外、自転車とか電動アシストが使えるのであれば動ける人たちがいるだろうと。要するにそこを繋ぐサービスがないので、どちらかみたいな二者択一のサービスになってしまっている。

【中岡】 かつて、札幌というか北海道のように冬が長いところは、サイクリングロードなんかはいらないうという意見が専門家の中でもありました。でも北海道で本当に自転車を使うことが出来ない期間は3か月から4か月しかなくて、それ以外のときは使えるのだからという意見が大勢を占めて整備が進みました。今では、北海道中にサイクリングロードがあって、全国からツーリングに来たり、郊外型でレースをしたりといろいろ面白い使い方も出てきています。使えない時期

があるから自転車はこの地域には向かないというと簡単に決めつけては新しい利用法が見いだせない。これは発想を変えた方が良いでしょう。使える場面で集中して使うという発想に。

【村島】 そうですね。使える人が、使えるときに、使える場所でという発想をすれば、今回ももっと有効に活用出来たのではないかと思いますし、ブリジストンさんが1,000台寄付していただいたという話がありましたけれども、それでも自転車が全然足りないと言われている状況だったんですよ。

ボランティアに配ったというの、被災者自身が何千台、何万台という自転車を必要としている中で、そんな量を送られてきても困るという話があって、全然足りないの、とりあえずボランティアセンターに預けておこうという話もあったのかなと。そういうところで先程から出ている共有車両にするという使い方を考えていければ、単純に物資としてただ配るのではなくて、もっと有効性は高まったと思いますし、そして本当に共有しながら使っていくというのであれば、自転車だけではなくて、それをコーディネートする人材も配置する必要があります。よくあった話なのですが、被災地に物だけ届いて、これを何とか配ってくれと頼まれたら、とりあえず無差別にものを渡していくということしか出来なくなってしまう、石巻では物を渡す際にはそれらを上手に使うための指導を行う人材がとても重要視されてきています。以前、東京モーターショーで福祉車両の話をする機会があったのですが、そこで上げられた話として、福祉車両もメンテナンスをしてくれる人がいないと、モノだけあっても困ってしまうと。自転車も同様で、先程も修理屋さんが足りているのか、足りていないのかかわからないという返事がありましたけれども、実際に使用していた人たちから意見を聞くと、もっと「足りていない」と回答する比率が高まっていくと思うんですよ。そういったモノだけではない部分というのがとても大切ではないかなと思います。

【中岡】 今回、ヒアリングをしていて、自転車以外の話で聞いたのは、今回の災害でモノだけはたくさん来て、それを捌いていく人たちが足りない。いない。送ってきた方は、送って終わり。これには現地の人たちは悲鳴を上げているという話をよく聞きました。

【鳥居】 それは十七年前からですよ。でも大分良くなってきたよ。阪神・淡路大震災のときは本当に大変だったから。そういうノウハウも少しずつ生まれてきているのではないかな。でも送る人は、良かれとして送るんだけど、受け手がきちんとされていなかったら、モノだけ来ても仕方がないし、今でも田村市の社協の倉庫にはモノがたくさんあります。いまだに送られてきていると思いますよ。

で、自転車の話ですが、今回の話し合いは凄く良い機会になりました。仮設住宅の1ウェイサービスというのは、これは活用できると思います。安全性を高めていくことを考えなくてはならないけれども。

【中岡】 そのときに3輪自転車というのはどうですか。高齢者でも比較的扱いやすいと思いますが。

4輪電動アシスト自転車という発想

【竹田】 4輪の自転車なんかがあっても良いのではないですか。車いすでも3輪があって、やはり事故が多いのと、何故かといえば3輪だとひっくり返ってしまう可能性が高いんですよ。前1輪、後2輪よりは、前2輪、後2輪の方が安定する、ほとんどひっくり返ることはないの。そこに電動アシストを導入することが出来れば、多分、高齢者の方であっても安心して使うことが出来る。

仮設住宅に入っている方に聞いた情報によると、被災者の方の一部が外出しなくなってしまっているという。高齢者の方が動けないと意欲や体力も落ちてしまいうし、何とか外に出て活動をする

いうことを考えれば、4輪の電動アシストを利用して安心して出ていくことが出来るような工夫があっても良いと思う。

【中岡】 4輪の電動アシスト自転車、それを自転車と呼ぶかどうかは別だけれども。自転車は2輪か3輪という固定概念があるから、そういった発想の転換も確かに必要なことかもしれない。

我々には従来から持っている自転車のイメージがあります。一人で漕いで、行って帰って、占有して、そして2輪車でといったイメージでしょうか。こういった固定概念で考えると、その利用はおのずと限界があるのだけれども、その形態に3輪や4輪を加えて、力が足りなければ電動アシストを付けたり、さらに運用形態で1ウェイサービスのような新しい使い方などを工夫していけば、いろんな形の自転車が様々な場面で活用される可能性が広がるのではないかという、明るい展望で意見がまとまりました。次に進みたいと思います。

被災地でのシンポジウムの開催

さて、従来からの自転車に関するイメージの払拭や新しい自転車像の創設に向けて、われわれは今後どのような取り組みを進めていくべきかという課題に関して意見を交換したいと思います。まずは、もっとも関わりが深い竹田さんから刺激的な意見をお聞きたいと思います。

【竹田】 特別に奇抜なアイデアがあるわけではなく、まずは今回の調査事業の成果をもとに、現地でミニシンポジウムを開きたいですね。テーマは、災害時における自転車の役割ということになるでしょうか。日常的な福祉活動における自転車の活用ということでも良いかと思います。同時に、一般的なイメージの自転車のほかに、どんな変わり種の自転車があるのかというような展示会も開催したいですね。

【中岡】 実は、震災の起きた2011年の10月に東京で各種自転車の展示と試乗会が開催されています。ここにその時のパンフレットがありますが、日本自転車普及協会・自転車文化センター主催で「自転車が人にできること～ここまでできる自転車の魅力～」というものです。これもJKAさんの補助事業のようです。約30台の内外の自転車を実物展示しています。こうして見ると、日本にも特殊な自転車を手作りしている小規模な自転車メーカーがたくさんあるんですね。一般にはまったく目にしない自転車ばかりです。

【竹田】 そういう展示会が東京だけで開催されるというのは残念ですね。やはり災害時に活用しようというのであれば被災地で開催して大勢の関係者に見てもらいたいと思いますし、単に展示会だけというのではなくて、どのような場面で活用できるのか、どんな改良が必要なのかという突っ込んだ議論を含んだシンポジウム形式で開催したいですね。一度開催実績があるのであれば、呼びかける会社も把握できて、比較的实现しやすいとも言えます。

さらに、そのシンポジウムの場でも結構ですし、別途調査をかけてもいいんですが、今日の座談会で出たような新しい自転車への要望をとりまとめたり、新型自転車の需要予測といったこともしてみたいですね。メーカーさんもどの程度の需要があるかを事前に把握できなければ本腰が入れないでしょうから。

これら一連の活動を、例えばハートリングプロジェクトとでも名付けて、福祉活動における自転車の活用を被災地から発信できればと思います。

【鳥居】 私は、先ほどから申し上げているとおり、自転車のワンウェイサービスというものにすごく興味が湧いてきました。おそらく実現するには、自転車の持ち主を特定するのではなくて地域だとか施設単位で共有する必要があるように思えるし、利用料金をどうするのかというような課題もあります。また、実現するには絶対に転倒しない自転車も必要です。お年寄りに勧めて怪我でもさ

れたら大変なことになりますから。

また、福祉自転車じゃないけれど、札幌では普通の自転車を使ったサイクルシェアリングというサービスも始まっているという話を聞きました。その運用に関してなど、今後、勉強させてもらおうと思います。

福祉自転車の開発と普及に向けて

【中岡】 シティサイクルを使った多数の利用者の利用という札幌の取り組みに対して、福祉自転車の場合は利用者も少なく用途も限られそうですから、いろいろ独自に工夫する必要も出てきそうです。最新の技術の応用としては、携帯電話などに組み込まれているGPS（位置情報システム）を自転車に埋め込み、いま何処を移動しているかとか何処に放置されているのかなどを把握するというのはどうでしょうね。また、鍵のかわりに携帯電話や電子マネーカードを利用できることも技術的には可能のように思います。高齢者の利用ということを前提にすると、結局、世に普及しているシティサイクルの利用というのは困難で、新型の福祉自転車の開発が必要のようです。

【村島】 自転車というのは省エネというばかりでなく、やはり価格が安いという魅力もあると思うんです。どんなに便利な物であってもやはり価格が高くなかなか手が出ない。ましてや、自動車が気軽に利用できる時代の中で、あえて自分で漕ぐことを基本とする自転車を選ぶ人がどれほどいるか。ここは、やはり行政が仮設住宅住民に無料で配付するとか、例えばJKAさんが寄贈してくださるなど思い切った普及の戦略が必要なんではないでしょうか。街中を日本財団のハンディキャブが走り回り知名度を上げているように、ハンディサイクルの寄贈でJKAさんの知名度を高められれば安い買い物だと思いますが。

【中岡】 今後の活動指針に関して、いろいろなアイデアをいただきました。福祉自転車の開発と普及という課題に関してはまだまだハードルが高いようですが、われわれは今回の大災害を教訓に、新しい福祉の時代の幕開けとすることができれば、亡くなられた方々への何よりの供養と思います。

では、皆さん、これからもそれぞれの仕事の中でご活躍ください。本日はまことにありがとうございました。

IV

アンケート調査票

1. 東日本大震災における自転車利用実態に関するアンケート調査
2. 福祉における自転車利用動向と提供可能性に関するアンケート調査

ボランティアセンター職員の皆様

財団法人JKA 平成24年度東日本大震災復興支援補助事業
「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」

東日本大震災における自転車の利用実態に関するアンケート 調査ご協力のお願い

社会福祉法人HOP理事長 竹田 保

謹啓 寒冷の候、皆様方におかれましてはますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、北海道札幌市を拠点として活動しております社会福祉法人HOPでは、財団法人JKA様の平成24年度東日本大震災復興支援補助事業として「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」を取り進めております。つきましては、現地の状況にもっとも詳しいボランティアセンターの皆様には震災当時の自転車の利用に関してお聞きしたくて調査票を作成いたしました。

ご多忙中まことに恐縮ですが、調査の意義をご理解いただき是非ご協力いただけますようお願い申し上げます。

敬白

- 調査の対象者は、岩手県、宮城県、福島県内のボランティアセンター職員の皆様です。
各センターに10部の調査票を配付しております。不足する場合はコピーしてお使いください。
- ご回答いただいた調査票は、12月28日までに、各ボランティアセンター内で集約し、添付の封筒にてご返信ください。

本調査へのお問い合わせ先

社会福祉法人HOP事務局 JKA調査担当： 田中 耕平（タナカ コウヘイ）
電話：(011)632-7077 FAX：(011)632-7066 E-mail：tanaka@hop.or.jp

問1 最初に、あなたご自身のことについてお聞きします。

- (1) あなたの性別： 1. 男 2. 女
- (2) あなたの年齢： 1. 20歳未満 2. 20歳代 3. 30歳代 4. 40歳代 5. 50歳代 6. 60歳～
- (3) ボランティアセンターでの勤務年数： 約（ ）年（ ）ヶ月
- (4) ボランティアセンターの所在地： 1. 岩手県 2. 宮城県 3. 福島県
- (5) 震災発生時(2011.3.11)、あなたはどちらにいらっしゃいましたか：
1. 被災地 2. 被災地周辺地域 3. 被災地から離れたところ 4. その他（ ）

問2 震災直後の自転車の利用についてお聞きします。震災直後とは地震発生から約1ヶ月程度の期間とお考えください。

(6) あなたご自身 は自転車をご利用になりましたか：

1. 利用していない → 問(9)へ
2. 利用した → 問(7)へ

(7) 「2. 利用した」方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. その他 ()

(8) 主にどのような目的で利用されましたか。直接ご記入ください。

(例：ボランティアセンターから被災現場への移動)

(9) ボランティアセンター職員の中 で自転車をご利用されていた方はいらっしゃいましたか：

1. いない → 問(12)へ
2. いた → 問(10)へ
3. 分からない → 問(12)へ

(10) 「2. いた」とお答えの方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. 分からない

(11) 主にどのような目的で利用されていましたか。直接ご記入ください。

(例：ボランティアセンターから被災現場への移動)

(12) ボランティアの方の中 で自転車をご利用されていた方はいらっしゃいましたか：

1. いない → 問(15)へ
2. いた → 問(13)へ
3. 分からない → 問(15)へ

(13) 「2. いた」とお答えの方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. 分からない

(14) 主にどのような目的で利用されていましたか。直接ご記入ください。

(例：宿泊地から避難所への移動)

問3 震災復興期の自転車の利用についてお聞きします。震災復興期とは、震災から数ヶ月～半年が経過し、仮設住宅や復興住宅あるいはご自宅へ戻られた時期とお考えください。

(15) あなたご自身 は自転車をご利用になりましたか：

1. 利用していない → 問(18)へ
2. 利用した → 問(16)へ

(16) 「2. 利用した」方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. その他 ()

(17) 主にどのような目的で利用されましたか。直接ご記入ください。

(例：ボランティアセンターから被災現場への移動)

(18) ボランティアセンター職員の中 で自転車をご利用されていた方はいらっしゃいましたか：

1. いない → 問(21)へ
2. いた → 問(19)へ
3. 分からない → 問(21)へ

(19) 「2. いた」とお答えの方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. 分からない

(20) 主にどのような目的で利用されていきましたか。直接ご記入ください。

(例：ボランティアセンターから被災現場への移動)

(21) ボランティアの方の中 で自転車をご利用されていた方はいらっしゃいましたか：

1. いない → 問4へ
2. いた → 問(22)へ
3. 分からない → 問4へ

(22) 「2. いた」とお答えの方にお聞きします。利用頻度はどの程度でしたか：

1. 毎日
2. 2日に1回程度
3. 1週間に数回程度
4. 分からない

(23) 主にどのような目的で利用されていきましたか。直接ご記入ください。

(例：宿泊地から避難所への移動)

都道府県社会福祉協議会
市区町村社会福祉協議会 会員の皆様

財団法人JKA 平成24年度東日本大震災復興支援補助事業
「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」

調査ご協力をお願い

社会福祉法人HOP理事長 竹田 保

謹啓 寒冷の候、皆様方におかれましてはますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、北海道札幌市を拠点として活動しております社会福祉法人HOPでは、財団法人JKA様の平成24年度東日本大震災復興支援補助事業として「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」を取り進めております。既に現地でのヒアリング調査を完了し、現在、ボランティアセンターを対象としたアンケート調査を実施中ですが、併せて全国の社会福祉協議会の皆様に自転車の提供可能性に関して伺いたしたく調査票を作成いたしました。

ご多忙中まことに恐縮ですが、調査の意義をご理解いただき是非ご協力いただけますようお願い申し上げます。

敬白

記

1. 調査名 : 福祉における自転車の利用動向と提供可能性に関するアンケート調査
2. 調査対象者 : 都道府県社会福祉協議会および主な市区町村社会福祉協議会
3. 調査期間 : 平成24年12月
4. 調査方法 : 調査票を郵送にて配付させていただきます。回収は当法人へのFAXあるいは電子メールにてご返送ください。(詳細は下記参照)
5. 倫理的配慮 : 後日ご不明な点を問い合わせできるように、ご回答は記名式となっておりますが、集まったデータはすべて統計処理し、公開に際しては個々の協議会名は一切掲載いたしません。また、少数の回答によって協議会名が推測されることも決して無いように配慮いたします。報告書は後日郵送させていただきます。

ご回答いただいた調査票は、12月20日までに下記のFAXあるいは電子メール宛へお送りください。なお、調査票(Wordファイル)は社会福祉法人HOPのホームページ(<http://www.hop.or.jp>)からもダウンロード可能です。

FAX : 011-632-7066 社会福祉法人HOP JKA調査係

電子メール : tanaka@hop.or.jp

本調査へのお問い合わせ先

社会福祉法人HOP事務局 JKA調査担当 : 田中 耕平 (タナカ コウヘイ)

電話 : (011)632-7077 FAX : (011)632-7066 E-mail : tanaka@hop.or.jp

FAX宛先 : 011-632-7066 社会福祉法人HOP JKA調査係

福祉における自転車の利用動向と提供可能性に関するアンケート調査

問 1 最初に貴社会福祉協議会名をご記入下さい。

社会福祉協議会名 : _____

ご回答担当者名 : _____

ご連絡先 : (電話番号) _____

: (E-mail) _____

問 2 これまで貴社会福祉協議会の活動地域において、災害時に自転車を活用した事例はございますか。有る場合は、いつ、どのような災害で、何台ぐらいをご活用になったかご記載ください。紙面が不足する場合は、別に資料を添付していただいても結構です。

1. 無い 2. 有る

「2.有る」場合の具体的内容（いつ、どのような災害で、何台ぐらいを活用しましたか）

問 3 現在、災害時あるいは緊急時に備えて自転車のストック(保管)はございますか。有る場合は、どのような自転車を何台ストックされているかご記載ください。

1. 無い 2. 有る

「2.有る」場合の具体的内容（どのような自転車を何台ストックしていらっしゃいますか）

問4 もし全国で大規模災害が発生し、被災地から1,000台規模の自転車の寄付が要請されたとしたら、貴社協として自転車の提供は可能でしょうか。可能な場合はその内容をご記載ください。

1. 提供できない 2. 提供できる

「2.提供できる」場合の具体的内容（調達方法と台数、提供条件など）

・調達方法と台数：合計（ ）台ぐらい可能と思われる。

その内訳

1. 新規購入（ ）台
2. 関係団体等からの寄付（ ）台
3. その他収集方法（ ）で（ ）台

・提供できる条件：

問5 東日本大震災被災地のボランティア団体からは、ノーパンクタイヤ(パンクしないタイヤ)や働く自転車(物を運べる自転車)の要望がありました。貴社協内でこのような自転車の活用を検討したことはありましたか。

1. 検討したことは無い 2. 検討したことが有る

「2.有る」場合の具体的内容（どのような話し合いの内容でしたか）

問6 ご回答者の個人的ご意見をお聞かせください。

平常時の福祉活動において、自転車の活用可能性をどのようにお考えでしょうか。活用できる場面は少ないとお考えですか、あるいは現在以上に活用できる場面があるとお考えでしょうか。

ご回答ありがとうございました。FAXあるいはE-mailにてご返送下さい。

平成24年度 東日本大震災復興支援補助事業

「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」

調査委員長	竹田 保	(社会福祉法人HOP)
調査委員	中岡 良司	(北海道日本赤十字看護大学)
調査委員	田中 耕平	(社会福祉法人HOP)
事務局	高松 亮	(社会福祉法人HOP)

「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」報告書

平成25年6月

作成：「被災地における自転車の新たな役割と可能性を探る実態調査」調査委員会

〒063-0804 北海道札幌市西区二十四軒4条6丁目3番2号 社会福祉法人HOP内

TEL 011-632-7077/FAX 011-632-7066

印刷：NPO法人 札幌・障害者活動支援センターライフ

〒063-0812 北海道札幌市西区琴似2条5丁目3番5号 マンションMOMO 1F

TEL 011-633-6666/FAX 011-613-9323



この事業は競輪の補助を受けて実施したものです。