

カーシェアリングによる環境負荷低減効果の検証 報告書

平成 25 年 2 月

公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団

目 次

要 約	1
1. 調査の概要	1
1－1. 調査目的	1
1－2. 調査体制と調査工程	2
(1) 調査体制	2
(2) 調査工程	3
1－3. 調査設計と配布回収状況	4
(1) 調査把握項目	4
(2) 環境負荷低減量の算定方法	6
(3) 配布回収状況	7
2. 回答者属性と利用特性	8
2－1. 個人加入者の属性	8
(1) 加入者の世代と性別	8
(2) 加入者の居住エリアと住居形態	9
(3) 自宅から最寄り駅	9
(4) カーシェアリングへの加入口数	10
(5) 借出し返却場所までの徒歩時間	10
(6) 加入のきっかけ	10
2－2. 個人加入者のカーシェアリング利用の特性	11
(1) カーシェアリングの利用距離	11
(2) カーシェアリング利用時の車両	11
(3) 利用曜日などの傾向	12
(4) カーシェアリング利用の頻度	12
(5) カーシェアリングの主な用途	13
(6) カーシェアリング借出し時の場所	14
(7) 改善希望点	15
2－3. 法人加入者の属性	16
(1) 加入法人の所在と従業員規模	16
(2) 加入法人の立地と業務用車両の駐車環境	17
(3) 加入形態・加入口数と業務での車利用者数	18
(4) 借出し返却場所の状況やパーク＆ライド実績	19
(5) 加入のきっかけ	21
2－4. 法人加入者のカーシェアリング利用の特性	22
(1) カーシェアリング利用の距離	22
(2) 利用曜日などの傾向	22

(3) カーシェアリング利用の頻度	22
(4) カーシェアリング利用時の車両	23
(5) 改善希望点	24
3. 個人の加入による効果	25
3-1. カーシェアリング加入者の増車・減車変化（世帯あたり）	25
(1) 増車・減車の効果	25
(2) 保有車の年式	29
3-2. カーシェアリング加入者の年間走行距離変化	30
(1) 加入前保有台数との関係	30
(2) 加入前後における保有増減との関係	32
(3) 居住環境との関係	33
3-3. カーシェアリング加入者の年間自動車燃料消費量と CO2 排出変化	34
(1) 燃料消費量と CO2 排出量の変化	34
(2) 加入前後における保有増減との関係	35
(3) 居住環境との関係	36
(4) 駅までの徒歩時間との関係	37
(5) 加入前保有台数との関係	38
3-4. カーシェアリング加入者の公共交通などの利用の変化	41
3-5. カーシェアリング加入者の買物場所などの変化	43
4. 法人の加入による効果	44
4-1. カーシェアリング加入法人の増車・減車変化	44
(1) 増車と減車の状況	44
(2) 保有車の年式	46
4-2. カーシェアリング加入法人の年間走行距離変化	47
4-3. カーシェアリング加入法人の年間自動車燃料消費量と CO2 排出変化	48
4-4. カーシェアリング加入法人の公共交通などの利用の変化	49
5. むすび	50
5-1. 検証結果のまとめ	50
(1) 個人加入者	50
(2) 法人加入者	58
5-2. 提言	60
参考. 内外のカーシェアリング状況	62
(1) カーシェアリング普及状況	62
(2) 国内での普及状況	64
(3) 海外や国内での新たな動向	67
巻末参考 調査票（個人用）	71
巻末参考 調査票（法人用）	79

図 表 目 次（掲載順）

図1－1	調査実施体制	2
表1－1	調査工程	3
図1－2	自家用車の有無によるカーシェアリング加入後の行動などの 変化イメージ	4
表1－2	カーシェアリングへの加入による直接・間接効果の把握指標候補	4
表1－3	カーシェアリング利用の環境負荷低減効果イメージ	5
表1－4	排出量の算定方法	6
表1－5	配布地域	7
表1－6	個人加入者向け調査	7
表1－7	法人加入者向け調査	7
図2－1－1	年代	8
図2－1－2	性別	8
図2－1－3	カーシェアリングへの加入時期	8
図2－1－4	加入者の居住地	9
図2－1－5	加入者の住居形態	9
図2－1－6	最寄り駅までの徒歩時間	9
図2－1－7	世帯あたりの加入口数	10
図2－1－8	借出し返却場所までの徒歩時間	10
図2－1－9	加入のきっかけ	10
図2－2－1	カーシェアリング利用距離（世帯全体）	11
図2－2－2	カーシェアリング利用距離（回答者個人のみ）	11
図2－2－3	カーシェアリング利用時の主な車両（世帯全体）	11
図2－2－4	カーシェアリング利用時の主な車両（回答者個人のみ）	11
図2－2－5	主な利用の曜日	12
図2－2－6	カーシェアリング利用の頻度（世帯全体）	12
図2－2－7	カーシェアリング利用の頻度（回答者個人のみ）	12
表2－2－1	英国カーシェアリング利用の傾向（サービス別）	12
図2－2－8	カーシェアリング利用の主要な用途（世帯全体）	13
図2－2－9	カーシェアリング利用の主要な用途（回答者個人のみ）	13
図2－2－10	前回調査時の利用用途（平成17年度、設問方法は異なる）	13
図2－2－11	カーシェアリング利用時の選択要因（世帯全体）	14
図2－2－12	カーシェアリング利用時の場所の立地（世帯全体）	14
図2－2－13	改善要望点	15
図2－3－1	加入法人の所在	16

図2-3-2	社員数または事業所の従業員数	16
図2-3-3	同社員のうち業務で車を使う社員数	16
図2-3-4	加入法人から最寄り駅までの徒歩時間	17
図2-3-5	事業所の入居形態	17
図2-3-6	業務車用駐車場の状況	17
図2-3-7	加入形態	18
図2-3-8	加入口数	18
図2-3-9	カーシェアリング車両利用経験のある従業員数	18
図2-3-10	カーシェアリングへの加入時期	18
図2-3-11	借出し返却場所までの徒歩時間	19
図2-3-12	最もよく利用する借出し返却場所の種類	19
図2-3-13	利用経験のある借出し返却場所の種類（複数回答）	19
図2-3-14	カーシェアリング利用時のパーク＆ライド経験	20
図2-3-15	カーシェアリング利用時にパーク＆ライド経験がない理由	20
図2-3-16	加入のきっかけ（3つまでの複数回答）	21
図2-4-1	加入法人全体の1カ月あたりカーシェアリング利用距離	22
図2-4-2	主な利用の曜日	22
図2-4-3	カーシェアリング利用の頻度	22
図2-4-4	カーシェアリング利用時の主な車両（車種）	23
図2-4-5	カーシェアリング利用時の主な車両（エンジン種類）	23
図2-4-6	改善要望点	24
図3-1-1	一般世帯とカーシェアリング加入世帯の自動車保有台数	25
表3-1-1	世帯あたりの自動車保有台数	25
表3-1-3	加入前後における増減車状況の件数（N=491）	27
表3-1-4	加入前後における増減車状況の全回答に占める割合（N=491）	27
図3-1-2	英国カーシェアリング会員世帯における保有車変化	28
図3-1-3	現在の保有車の年式	29
図3-1-4	加入直前の保有車の年式	29
図3-2-1	前回調査時の回答 分布	30
図3-1-6	前回調査時の保有台数と 距離変化	30
図3-2-2	走行距離の変化	31
表3-2-2	英国カーシェアリング利用世帯の自動車走行距離	31
表3-2-3	保有変化に着目した加入前後における合計走行距離 ^{注1)} （N=491）	32
図3-2-3	保有変化に着目した年間走行距離の変化	32
表3-2-4	居住地に着目した加入前後における合計走行距離 ^{注1)} （N=491）	33

表3-3-1	世帯の加入前後における年間自動車燃料消費量 ^{注1)} とCO2排出量 (N=491)	34
表3-3-2	保有変化に着目した加入前後における世帯の年間自動車燃料消費量 ^{注1)} とCO2排出量 (N=491)	35
表3-3-3	居住地に着目した加入前後の世帯における年間自動車燃料消費量 ^{注1)} とCO2排出量 (N=491)	36
表3-3-4	駅までの徒歩時間に着目した加入前後の世帯における年間自動車燃料消費量 ^{注1)} とCO2排出量 (N=491)	37
表3-3-5	保有台数別の世帯における加入前後の年間自動車燃料消費量 ^{注1)} (N=491)	38
図3-3-1	英国カーシェアリング保有車と国内登録車の排出原単位	39
表3-3-6	ロンドンでのカーシェアリング会員と一般ドライバーとのCO2排出量比較	39
図3-3-2	北米における加入前後における年間CO2排出量の変化分布	40
図3-4-1	カーシェアリング加入後の他の交通手段の利用の変化	41
図3-4-2	加入前の保有台数別の鉄道利用頻度の変化	42
図3-4-3	カーシェアリング加入による意識変化(2つまで)	42
図3-4-4	加入後の買い物場所などの変化	43
図3-4-5	回答地域別の鉄道利用頻度の変化(首都圏と首都圏以外)	43
表4-1-1	会社あたりの保有台数(リース含む)	44
図4-1-1	現在の保有車の年式(複数回答)	46
図4-1-2	加入前の保有車の年式(複数回答)	46
表4-2-1	法人加入者における加入前後での合計走行距離 ^{注1)} (N=21)	47
表4-3-1	法人会員における加入前後の年間自動車燃料消費量 ^{注1)} とCO2排出量 (N=21)	48
図4-4-1	カーシェアリング加入後の他の交通手段の利用変動	49
図4-4-2	交通手段の利用変動把握の方法	49
図5-1	加入者属性(居住地)	50
図5-2	加入者属性(世代と同居人数)	50
図5-3	加入者属性(居住地から駅までの徒歩時間および住居と車庫形態)	50
表5-1	個人加入者の属性と利用特性	51
図5-4	一般世帯とカーシェアリング加入世帯の自動車保有台数	52
図5-5	加入前後の世帯における自動車保有台数別構成比	52
図5-6	加入前後の世帯における加入前保有台数別走行距離(km/(年間・世帯))	52
表5-2	カーシェアリング加入による環境負荷低減効果	53

図5－7	保有変化に着目した年間走行距離の変化.....	53
図5－8	加入前の保有台数別の鉄道利用頻度の変化.....	54
図5－9	加入前後の保有変化による鉄道利用頻度の変化.....	54
図5－10	駅までの徒歩時間別の鉄道利用頻度の変化.....	55
図5－11	加入者の居住地による鉄道利用頻度の変化.....	55
図5－12	加入前後における車利用による世帯あたり年間CO2排出量.....	56
図5－13	加入前後における車利用による年間CO2排出の削減率(居住地別)	56
図5－14	加入法人の社員数と立地場所から駅までの徒歩時間.....	58
図5－15	加入前保有台数と会社所在地.....	58
図5－16	パーク&ライド手段としてのカーシェアリング利用.....	58
図参考－1	2010年までの各国地域別でのカーシェアリング会員数の推移	62
図参考－2	2010年までの各国地域別カーシェアリング台数の推移.....	62
図参考－3	国別会員数の変化.....	63
図参考－4	東京都内のカーシェアリング展開状況の例.....	64
図参考－5	駅近隣部では設置が少ないカーシェアリング展開状況の例.....	64
図参考－6	東京都外のカーシェアリング展開の例.....	65
表参考－1	国内の主要なカーシェアリング事業者とサービス展開状況.....	66
表参考－2	国内の主な事業者の会員数.....	66
表参考－3	海外の主要なカーシェアリング事業者とサービス展開状況.....	67
表参考－4	国内外におけるレンタカーとカーシェアリングの違い.....	68

要 約

○調査の目的と概要

- ・わが国でもこの数年、カーシェアリングの利用者数が急増している。当財団では平成17年度に京浜地域の少数の利用者を対象とした調査を行い、カーシェアリングに環境負荷低減効果のあることを検証した。その後、利用者数は当時の100倍を超え、環境が大きく変わりつつあることから、今回は複数の地域で規模を拡大して調査を行うことにより、カーシェアリングの環境負荷低減効果を詳細に検証するとともに、今後のカーシェアリングの普及促進のあり方を検討することとした。
- ・平成24年秋、カーシェアリング事業者5社の協力を得て、これらの個人加入者、法人加入者それぞれを対象に調査を実施し、個人加入者については配布5065件、回収491件、回収率9.7%、法人加入者については配布329件、回収73件、回収率22.2%という結果を得た。

○調査結果

〔個人加入者〕

- ・回答者の居住地は15都府県に及ぶが、首都圏とその周辺の居住者が大半を占めている。30～40歳代の割合が7割と高いが、20歳代を含め、幅広い世代が加入していることがうかがえる。車庫付き集合住宅に住んでいる者が過半数を占め、駅まで10分以内の居住者が8割を超えている。
- ・カーシェアリングの利用は土日を中心に低頻度・非定常なものが多い。6時間パック料金などの定額料金が一般化したこともあり、長距離レジャー利用も少なくない。
- ・カーシェアリング加入により約3割の世帯が減車したため、自動車非保有世帯が59.3%から86.4%に増え、平均自動車保有台数は0.45台/世帯から0.17台/世帯へと6割強減少している。非保有に移行した世帯は、駅まで徒歩10分圏内で多い。
- ・自動車総走行距離は、加入前の4,048km/(年間・世帯)から加入後は2,563km/(年間・世帯)へと36.7%減少している。自動車保有に変化のなかった世帯や増車した世帯では走行距離が増えるが、減車した世帯の走行距離の減少分が大きいいため、これが加入者全体での減少をもたらしている。地域別では、公共交通網の充実している都心部において走行距離減少効果が大きくみられる。
- ・自動車走行距離の減少に加え、保有車の小型化や利用する車の燃費向上効果により、CO₂排出量は平均0.34t/(年間・世帯)、率にして44.9%削減される。
- ・鉄道利便性の高い都心部では、鉄道利用頻度がさらに増加している。

〔法人加入者〕

- ・経費節減のため、減車をしたり増車を見送って加入する例が多い。平日利用が中心であるが、利用頻度は様々である。
- ・加入後の自動車保有台数は微減しているが、走行距離や CO₂ 排出量については明確な変化は把握できなかった。
- ・自社周辺からのカーシェアリング利用だけでなく、業務先など着地側でパーク＆ライド利用とみられる実態がある。他方、これら利用ニーズがあるものの、郊外部のサービス提供が不十分なため、鉄道への転換機会が失われていることもうかがえた。

○課題と提言

- ・本調査により、カーシェアリング加入者全体として環境負荷低減効果の一つである CO₂ 排出削減効果が生じることや、用地制約の多い都心部での空間創出効果も大きいことが明らかになった。今後、このようなカーシェアリングが広く普及することが望まれるが、現状の事業者主体の普及では、鉄道との連携不足、サービス提供箇所の偏在、個人・法人の加入割合の不均衡、加入前マイカー保有世帯と非保有世帯の加入割合の不均衡などの課題がある。
- ・今後のカーシェアリングの普及促進方策として、第一に、加入後の環境負荷低減効果の高い場所でのサービス提供拡大を提案する。都心部や駅近接地区でのカーシェアリング提供は環境負荷低減効果が相対的に高まることが期待されるが、駐車場確保にはコスト面で困難を伴うため、電気自動車の公共充電設備の設置とも連動するような「路上駐車場の活用」、「駅近接ビルにおける付置義務規模の減免と連動したカーシェアリング設置の推奨」や「カーシェアリングへの低料金での駐車場提供」などの制度や誘導策の確立、さらにカーシェアリング事業者自身による「入会金や利用料金の割引」が必要である。
- ・第二に、パーク＆ライド喚起型での郊外部サービス提供の促進を提案する。事業採算性の低い郊外部での展開を促進するためには、事業採算性の高い都心部や駅周辺部での駐車場確保を優遇することとの相互条件として、郊外部で一定割合以上の事業展開を条件とすることや、鉄道利用促進に貢献するなど、公共交通網と連動した包括的な条件付帯による方策が望ましい。
- ・第三に、法人需要のさらなる喚起を提案する。個人・法人の両者にバランスよく普及をすすめれば、平均稼働率が向上し自律的・持続的な事業の実現に寄与することが期待される。住商近接地域などで、「事業所の専用駐車場へのカーシェアリングの導入などを容易にするような方策」の具体化が必要である。
- ・第四に、マイカー保有世帯への重点的な加入促進を提案する。マイカー 1 台を保有する世帯がカーシェアリングに加入した場合、減車を伴うとともに自動車走行距離が大幅に減少し環境負荷低減効果が高まる傾向が強い。これらの層の加入を優遇するような取組をカーシェアリング事業者・自治体の双方で進める必要がある。

1. 調査の概要

1-1. 調査目的

わが国でもこの数年、カーシェアリングの利用者数が急増している。

交通エコロジー・モビリティ財団では平成17年度、京浜地域の少数の利用者を対象とした調査を行い、カーシェアリングに環境負荷低減効果があることを検証したが、その後、利用者数が当時の100倍を超え、導入地域も大都市圏都市部だけでなく、周辺市街地や地方都市にも広がりつつあるなど、大きく環境が変わりつつある。

このような状況のもと、さらに詳細な調査を行い、より環境負荷を低減させる条件を把握するとともに、環境負荷に並列して発生する各種効果を把握し、社会的により望ましい効果をもたらすようなカーシェアリングの普及が期待されている。

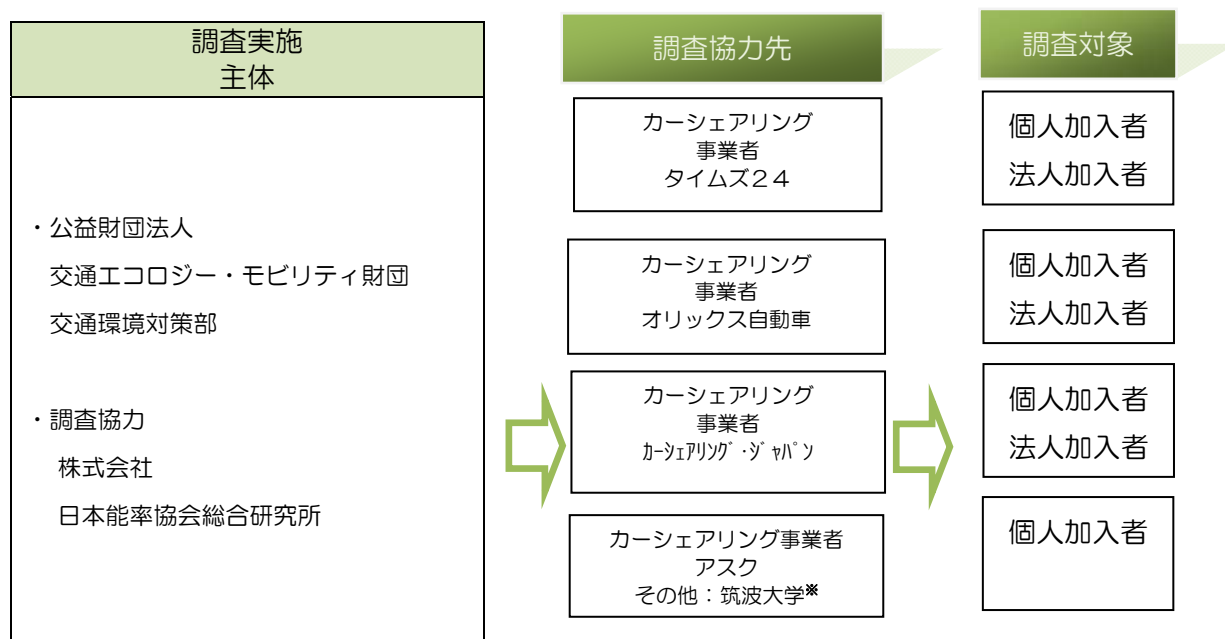
そこで平成24年度は、複数の地域で規模を拡大して調査を行うことにより、カーシェアリングの効果のうち、環境負荷低減効果を地域別、属性別等に検証するとともに、今後のカーシェアリングの普及促進のあり方を検討することとした。

本調査は、国内において先導的にカーシェアリングの普及に取り組んでおられる事業者各社のご協力のもと、同サービスの温室効果ガス排出削減効果、自動車保有への影響などについて、客観的かつ広域に把握し、その効果を推計した上で、第三者組織である交通エコロジー・モビリティ財団が公開することで、今後の普及促進に貢献することを目的に実施したものである。

1-2. 調査体制と調査工程

(1) 調査体制

国内のカーシェアリング事業者のご協力により、次の体制で実施した。



オブザーバー

国土交通省	環境省
総合政策局 環境政策課	水・大気環境局 自動車環境対策課

アドバイザー

外部有識者
太田 勝敏 東大名誉教授 他 公共交通や自動車交通政策に係る 学識経験者 数名

図1-1 調査実施体制

※ユーピーアールのカーシェアリング加入者について協力いただいた。

(2) 調査工程

次の調査工程で実施した。

利用者に対する調査は、平成24年9月から11月までの間で実施している。

表1-1 調査工程

年 月	平成24 7	8	9	10	11	12	平成25 1
内外事例の整理	■						
利用者 調査票設計	■						
調査票他準備 発送情報調整			■				
発送・回収			第1群 ■	第2群 ■			
データ化				第1群 ■	第2群 ■		
集計・分析					■		
とりまとめ (普及方策など)						■	

1-3. 調査設計と配布回収状況

(1) 調査把握項目

カーシェアリングの効果として、自動車保有の変化や、交通行動の変化などが見込まれる。例えば自動車の保有に着目すると、下図のような変化が想定される。

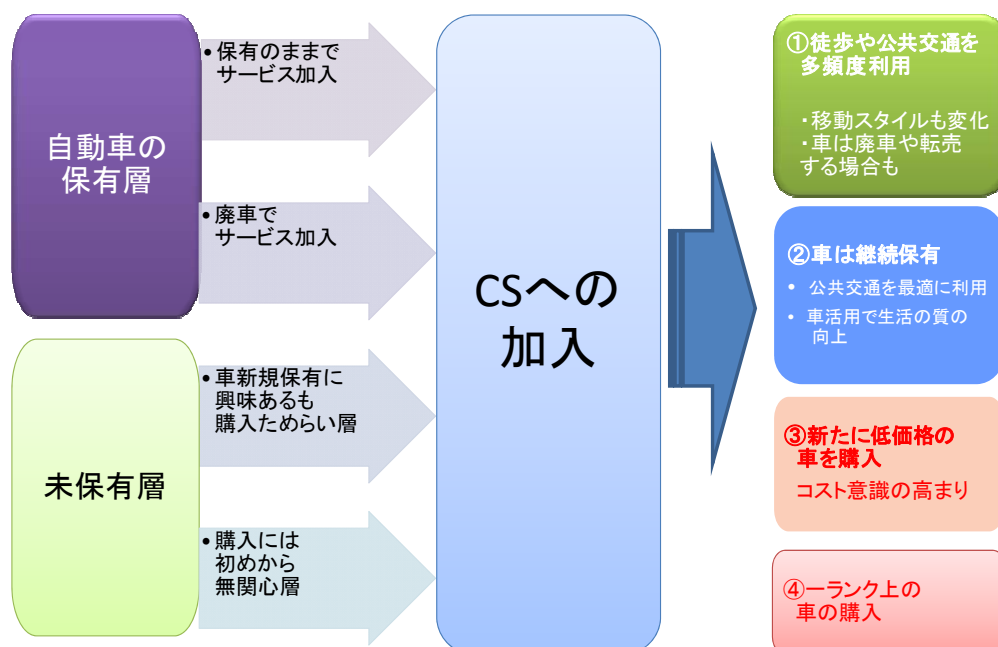


図1-2 自家用車の有無によるカーシェアリング加入後の行動などの変化イメージ

出典) 株式会社日本能率協会総合研究所 資料

そのような中、カーシェアリング利用の開始という交通条件の変化により、様々な環境変化や生活変化も期待される。

表1-2 カーシェアリングへの加入による直接・間接効果の把握指標候補

対象		カーシェアリング加入者	間接効果受益者
想定される効果			
・環境負荷低減効果	・交通や自動車保有に係る効果	・交通行動の変化 ・自動車保有の変化 ・CO ₂ 排出量などの変化 ・消費行動圏域や施設の変化	
その他副次的効果	・コンパクトシティ化促進効果	・居住家屋種類 ・居住地選択の変化	・カーシェアリング導入施設の多様性
	・地域活性化効果	・消費行動範囲 ・外出頻度	・新車購入への移行率など
	・ . . .	・ . . .	・ . . .

※ 太線枠 主たる効果の把握対象

この中で、本調査では特に環境効果の把握を重視し調査設計を行うこととした。
ただし調査協力事業者との調整により、元加入者については追跡調査が困難であることから、現在のカーシェアリング加入者のみを対象に把握を行うこととした。

表1-3 カーシェアリング利用の環境負荷低減効果イメージ

カーシェアリングの利用区分		効果項目（比較指標候補）				
		環境負荷低減効果 （主検証対象）			その他効果 （副次的把握対象）	
		自動車の 利用	公共交通や 自転車、 徒歩の利用	自動車 保有 行動	生活 行動 範囲	居住地 選択
		・ 利用比率 や頻度 ・ 利用距離	・ 利用比率 や頻度 ・ 利用距離	・ 保有台数 ・ 保有期間	・ 外出頻度 ・ 外出範囲	・ 地域性 ・ 戸建集合
カー シェ アリン グ 加入者	ファーストカー型 （マイカー処分型）	◎	◎	◎	○	◎
	ファーストカー型 （非保有から加入型）	○	○	○	○	○
	セカンドカー型 （既保有＋カーシェア）	○	○	▲	○	×
元加入 者	マイカー新保有の元加入者 （退会後に新規保有）	▲	×	×	▲	▲
	その他の 元会員	?	?	?	?	?
一般的な 自動車保有者		▲	▲	▲	▲	▲
カーシェアリング加入効果の 補足		総走行距離の 削減が期待さ れる	車以外の利用 の増加が期待 される。	保有しない事 でLCAでの貢 献が期待され る	身近な場所への 外出頻度等が増 え、コンパクト な移動が期待さ れる。	都心居住志向が 高まり長期的に 環境負荷低減効 果が期待され る。保有者は郊 外志向高い。

凡例：自動車保有のみの状態と比較した場合の環境負荷低減効果の見込み

◎非常に高い ○高い ▲同等 ×低い ?不明

(2) 環境負荷低減量の算定方法

加入による自動車利用の総距離変化および車両燃費の変化について把握し、環境負荷低減量の算定を行うこととした。

表1-4 排出量の算定方法

自動車利用総量に基づく CO2 排出量の変化を 「保有車」、「カーシェアリング (CS)」、「レンタカー」 の3種による総量と仮定し、以下で算出する。
CO2 排出量の変化 (t-CO2/年間)
$= \Sigma (\text{加入後排出量}) - \Sigma (\text{加入前排出量})$
$= \Sigma \{ \text{現在の保有車による排出量 (年間利用距離} \div \text{個別車両燃費} \times \text{排出原単位})$ $+ \text{CS 分排出量 (年間利用距離} \div \text{事業者平均車両燃費} \times \text{排出原単位})$ $+ \text{レンタカー分排出量 (年間利用距離} \div \text{平均車両燃費} \times \text{排出原単位}) \}$
$- \Sigma \{ \text{加入前保有車による排出量 (年間利用距離} \div \text{個別車両燃費} \times \text{排出原単位})$ $+ \text{レンタカー分排出量 (年間利用距離} \div \text{平均車両燃費} \times \text{排出原単位}) \}$

(3) 配布回収状況

個人加入者、法人加入者それぞれを対象として調査を実施した。配布した調査票は巻末に掲載する。

配布・回収状況は、個人向けが配布5065件、回収491件、回収率9.7%。法人向けは配布329件、回収73件、回収率22.2%であった。

表1-5 配布地域

東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、 愛知県、滋賀県、奈良県、京都府、大阪府、 兵庫県、岡山県、広島県、香川県、沖縄県
--

表1-6 個人加入者向け調査

サービス名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	合計
調査方式	個別配布 /窓口回収	郵送配布/ WEB 回答	郵送配布 /郵送回収	郵送配布/ 郵送回収	郵送配布/ 郵送回収	
配布数	200	2,500	300	2,000	65	5,065
回収数	59	284	82	54	12	491
回収率	29.5%	11.4%	27.3%	2.7%	18.5%	9.7%
備考	回答者には先 着順で薄謝	回答者には人 数限定で薄謝	回答者には人 数限定で薄謝		回答者には人 数限定で薄謝	

表1-7 法人加入者向け調査

サービス名	A 社	B 社	C 社	D 社	E 社	合計
調査方式	法人無し	郵送配布/ 郵送回収	郵送配布/ 郵送回収	訪問配布/ Eメール回収	法人無し	
配布数		79	100	150		329
回収数		17	25	31		73
回収率		21.5%	25.0%	20.7%		22.2%
備考						

2. 回答者属性と利用特性

2-1. 個人加入者の属性

(1) 加入者の世代と性別

- 年代では30歳代41.1%、40歳代29.1%、20歳代14.1%となっている。
- 性別では男性81.5%、女性17.3%である。
- 加入期間は3年以内の割合が高いが、5年以上の加入者もいる。

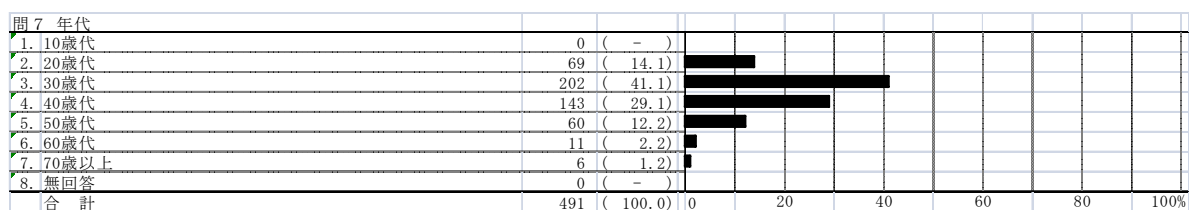


図2-1-1 年代

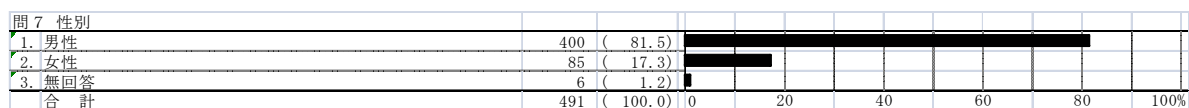


図2-1-2 性別

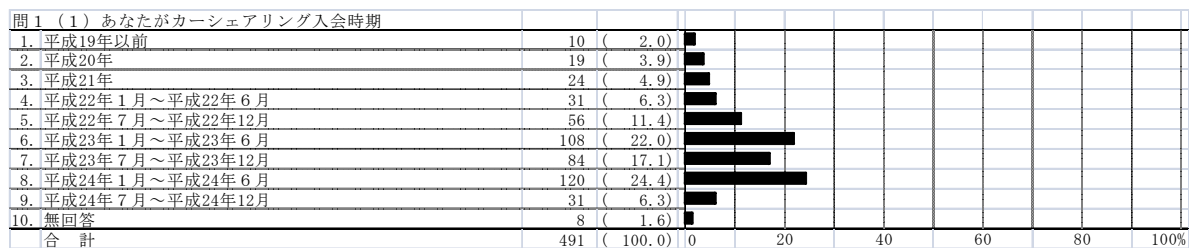


図2-1-3 カーシェアリングへの加入時期

(2) 加入者の居住エリアと住居形態

- 首都圏およびその周辺での回答者割合が高い。
- 住居形態では、集合住宅かつ敷地内に車庫あり56.8%、集合住宅で車庫無し24.0%、一戸建てで車庫あり10.4%などとなっている。

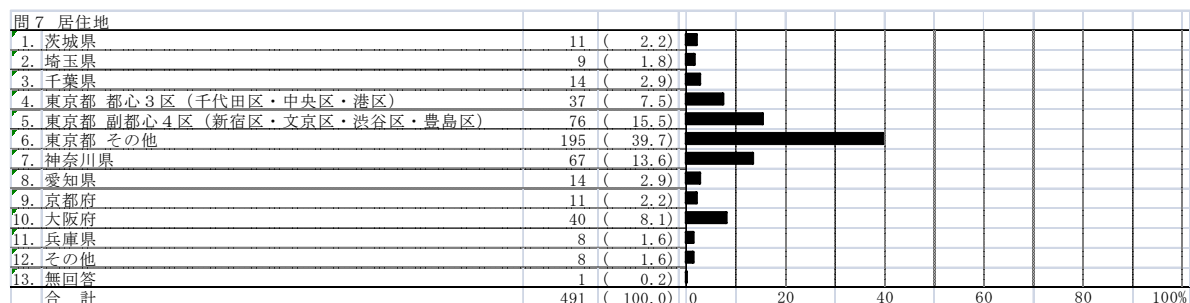


図2-1-4 加入者の居住地

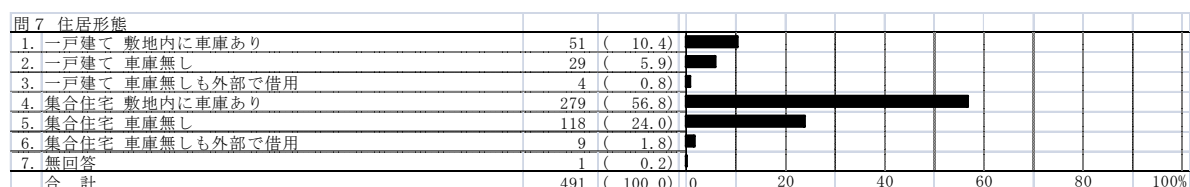


図2-1-5 加入者の住居形態

(3) 自宅から最寄り駅

- 最寄り駅までは徒歩10分以内での居住者が81.7%で大半となっており、うち駅まで5分以内の居住者が46.3%、徒歩6～10分が35.4%となる。
- 最寄り駅まで10分を超えるような居住地の世帯も18.0%ある。

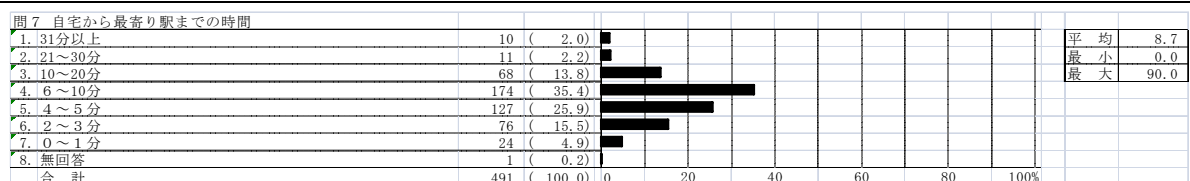


図2-1-6 最寄り駅までの徒歩時間

(4) カーシェアリングへの加入口数

- 1口のみは71.7%、2口が22.4%、3口が3.9%、4口が0.6%となっており、複数の口数加入世帯が26.9%ある。
- 個人世帯での2口以上の加入においては、半数程度において複数の事業者のカーシェアリングに加入しているとの回答であった。

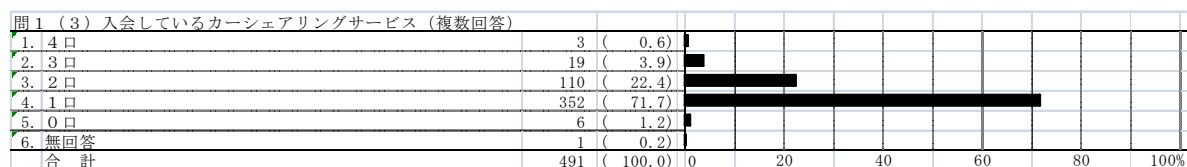


図2-1-7 世帯あたりの加入口数

(5) 借出し返却場所までの徒歩時間

- 借出し返却場所までの徒歩時間では5分以内が56.9%だが、6～10分15.9%、11分以上9.0%など必ずしも近接でない場所まで行って利用している利用者が24.9%いる。

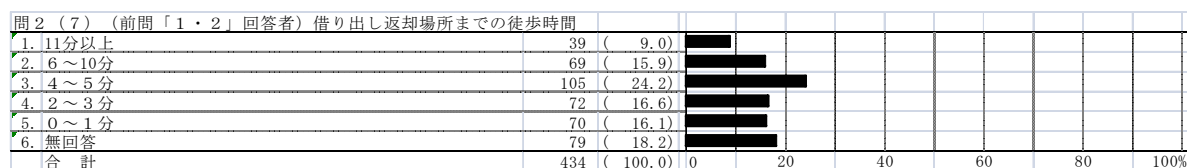


図2-1-8 借出し返却場所までの徒歩時間

(6) 加入のきっかけ

- 自宅周辺で利用できるから80.2%、新規に車を買うより安上がりだから(車を買う予定を見送った)37.7%、加入に伴い廃車または転売したが24.0%、公共交通が便利な場所に引っ越したからが21.4%などとなっている。

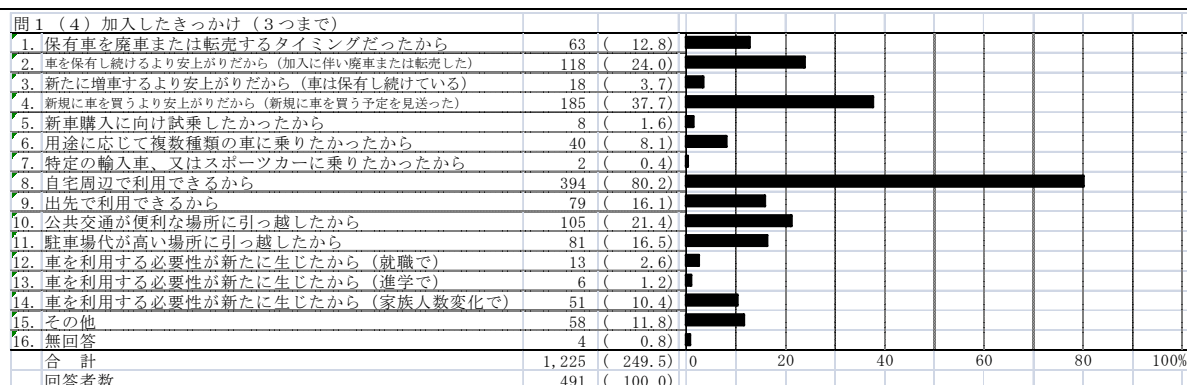


図2-1-9 加入のきっかけ

2-2. 個人加入者のカーシェアリング利用の特性

(1) カーシェアリングの利用距離

- カーシェアリングの年間利用距離は世帯あたり645km/（年間・世帯）であり、年間250km/（年間・世帯）未満が35.4%を占める。

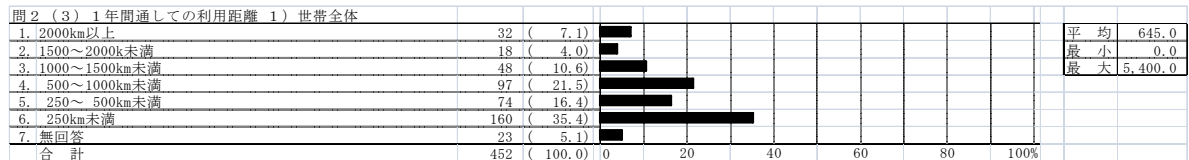


図2-2-1 カーシェアリング利用距離（世帯全体）

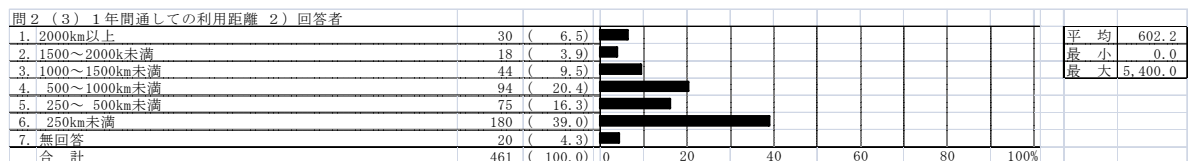


図2-2-2 カーシェアリング利用距離（回答者個人のみ）

(2) カーシェアリング利用時の車両

- カーシェアリングで最も利用する車両の種類は世帯全体で国産小型乗用車70.4%、国産普通乗用車23.0%、軽自動車4.4%となっている。

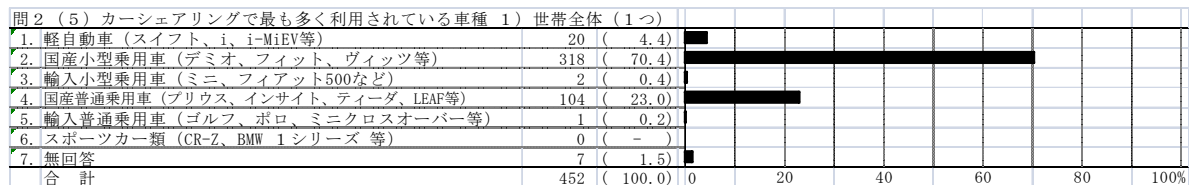


図2-2-3 カーシェアリング利用時の主な車両（世帯全体）

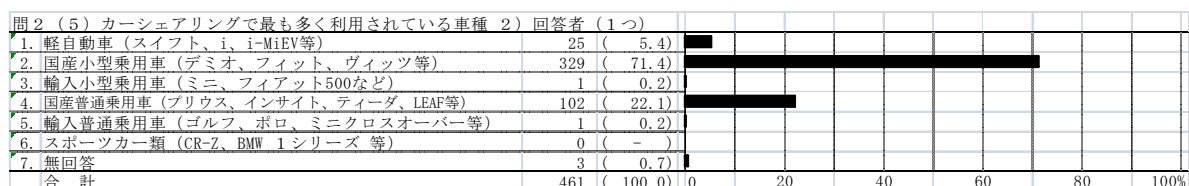


図2-2-4 カーシェアリング利用時の主な車両（回答者個人のみ）

(3) 利用曜日などの傾向

- 土日休日中心59.2%、平日と土日休日が混在24.7%となっている。
- 個人利用においては平日利用の喚起が課題である。

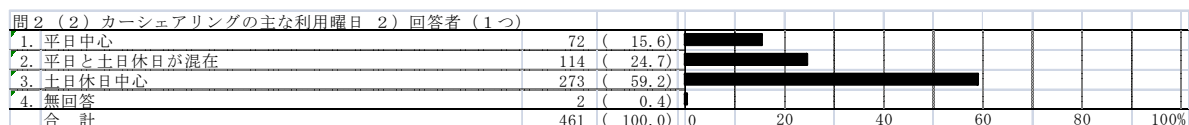


図2-2-5 主な利用の曜日

(4) カーシェアリング利用の頻度

- カーシェアリングの利用頻度は1カ月に1~2回未満が世帯全体で28.3%、回答者個人でも30.8%となっており、低頻度利用が中心である。
- 但し、1週間に1回以上の利用も世帯全体では10.2%、回答者個人では9.2%ある。

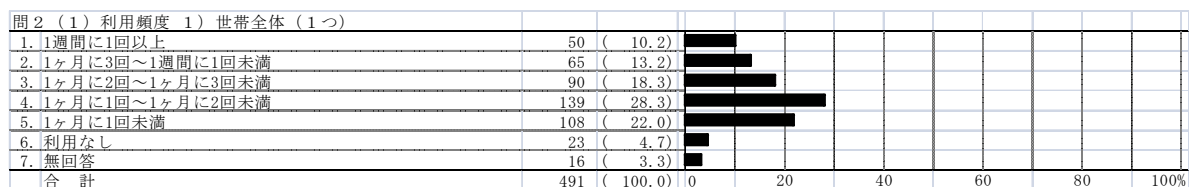


図2-2-6 カーシェアリング利用の頻度(世帯全体)

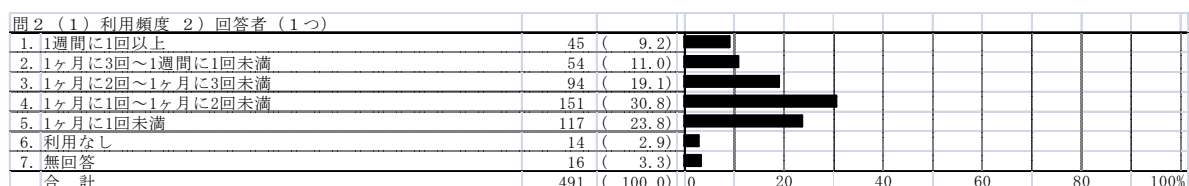


図2-2-7 カーシェアリング利用の頻度(回答者個人のみ)

参考 海外でのカーシェアリングの利用距離と利用頻度

表2-2-1 英国カーシェアリング利用の傾向(サービス別)

項目	A社	B社	C社	D社	E社	加重平均
平均利用距離(km/回)	71.0	43.5	59.7	81.1	48.5	
年間平均利用回数(回/人)	8.4	14.4	15	9.7	4.8	
平均利用時間(時間/回)	9.03	4.72	6.8	10	5.43	
会員あたり年間走行距離(km/人)	596.8	626.7	895.2	786.9	232.6	722.2
会員あたり年間走行距離(km/人)	834.6	1117.1		1072.0	358.1	1017.4
※過去1年間での未利用者除く						

注) Carplus ロンドンにおけるカーシェアリング排出ガス調査より

(5) カーシェアリングの主な用途

- カーシェアリングの主な用途は世帯全体で買物34.3%、片道20kmを超える場所へのレジャー28.3%、片道20km未満のレジャー14.2%、送迎13.5%となっている。
- 個人では買物32.8%、片道20kmを超える場所へのレジャー29.3%、片道20km未満のレジャー14.1%、送迎12.6%となっている。
- カーシェアリング事業者により6時間パック料金、12時間パック料金などの定額料金制または類似した料金制が導入されている影響もうかがえる。

問2(4) カーシェアリングで最も多く利用されている用途 1) 世帯全体 (1つ)												
1. 通勤・通学	7	(1.5)										
2. 送迎	61	(13.5)										
3. 買物	155	(34.3)										
4. 業務	19	(4.2)										
5. 片道20km未満※のレジャー	64	(14.2)										
6. 片道20kmを超える場所へのレジャー	128	(28.3)										
7. 通院	7	(1.5)										
8. 試乗	4	(0.9)										
9. 無回答	7	(1.5)										
合 計	452	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図2-2-8 カーシェアリング利用の主要な用途（世帯全体）

問2(4) カーシェアリングで最も多く利用されている用途 2) 回答者 (1つ)												
1. 通勤・通学	7	(1.5)										
2. 送迎	58	(12.6)										
3. 買物	151	(32.8)										
4. 業務	32	(6.9)										
5. 片道20km未満※のレジャー	65	(14.1)										
6. 片道20kmを超える場所へのレジャー	135	(29.3)										
7. 通院	5	(1.1)										
8. 試乗	3	(0.7)										
9. 無回答	5	(1.1)										
合 計	461	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図2-2-9 カーシェアリング利用の主要な用途（回答者個人のみ）

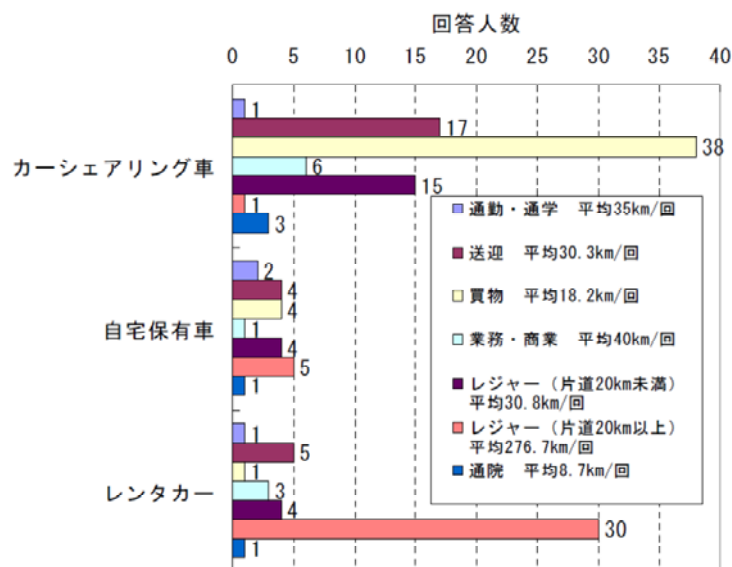


図2-2-10 前回調査時の利用用途（平成17年度、設問方法は異なる）

（６）カーシェアリング借出し時の場所

- 概ね最寄りの場所が９１．８％、空車がある場所４．９％、特定の車種が使える場所が３．１％となっている。
- 最もよく利用する場所としても自宅周辺９１．８％が筆頭だが、勤め先周辺４．２％、業務出張等の出先２．０％、レジャー等での出先１．８％などもあり、一部の利用者の間では定期的にパーク＆ライド的な利用がされている可能性が伺える。

問２（６）カーシェアリング利用時、選択する借り出し場所 １）世帯全体（１つ）												
1. 概ね最寄りの場所	415	(91.8)										
2. 特定の車種が使える場所	14	(3.1)										
3. 利用したい日時に空車がある場所（車種、場所には拘らない）	22	(4.9)										
4. 無回答	1	(0.2)										
合 計	452	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図２－２－１１ カーシェアリング利用時の選択要因（世帯全体）

問２（７）カーシェアリングを最もよく利用する借り出し返却場所 １）世帯全体（１つ）												
1. 自宅周辺	415	(91.8)										
2. 勤め先周辺	19	(4.2)										
3. レジャー等での出先	8	(1.8)										
4. 業務・出張等の出先	9	(2.0)										
5. 無回答	1	(0.2)										
合 計	452	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図２－２－１２ カーシェアリング利用時の場所の立地（世帯全体）

(7) 改善希望点

- 乗捨て方式（片道利用制度）の導入 32.4%、カーシェアリング会社間での相互利用制度 20.8%と、単独会社のみでは解決困難な点での要望が上位となっている。
- 次いで、都市部での箇所数増設 19.1%、1箇所あたりの台数の増加 16.9%、郊外部での貸出箇所増設 11.0%、8人乗り SUV 車などの導入 15.3%となっている。
- 箇所数増加、台数増加などについては、休日の利用集中も勘案すると、借出し困難機会が増加している可能性も示唆されている。

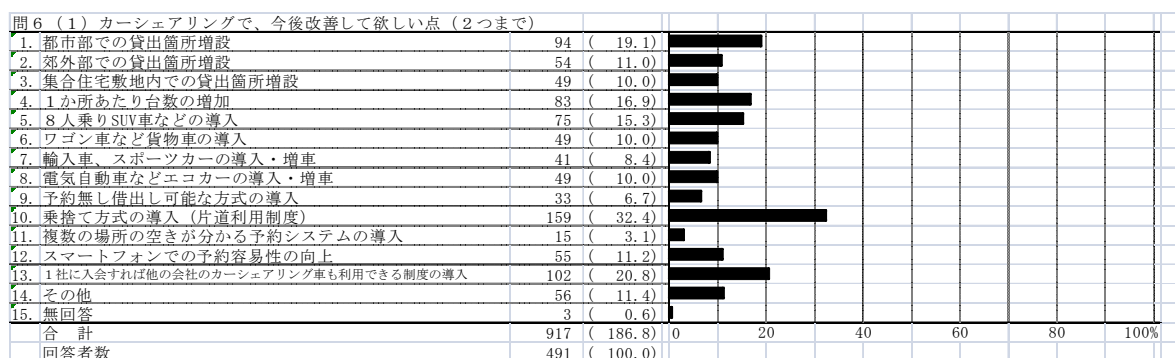


図2-2-13改善要望点

2-3. 法人加入者の属性

(1) 加入法人の所在と従業員規模

- 東京都区部、特に都心3区や新宿区、渋谷区での回答法人割合が高い。
- 従業員規模では100人以下の事業所が中心となっているが、平均では156人／法人であり、業務で車を使う従業員数も10人以下の割合が高いが、平均では51.9人／法人となっている。

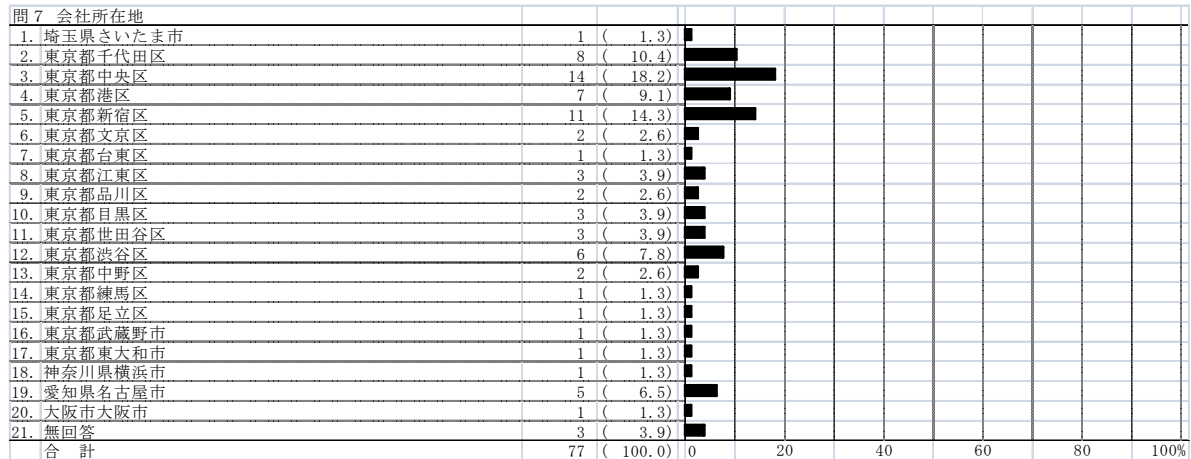


図2-3-1 加入法人の所在

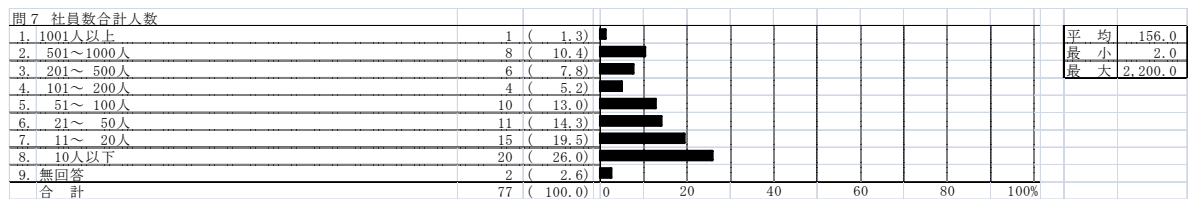


図2-3-2 社員数または事業所の従業員数

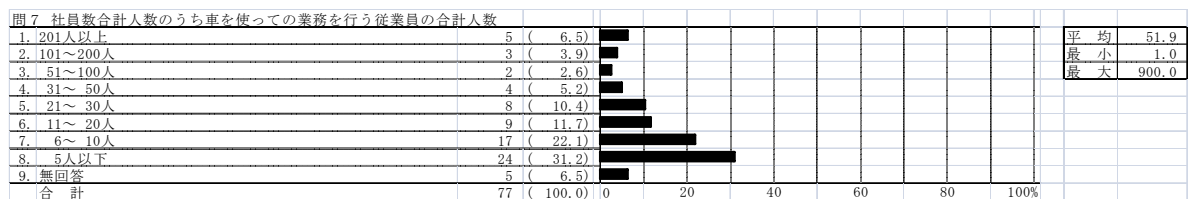


図2-3-3 同社員のうち業務で車を使う社員数

(2) 加入法人の立地と業務用車両の駐車環境

- 最寄り駅から5分以内が74.1%を占め、6分～10分18.2%、11分以上5.2%となっており、駅に近い立地の事業所が大半である。
- 事業所の入居形態では、他社保有ビルにテナントとして入居が75.3%であり、自社敷地、自社ビルまたは自社グループ内敷地は19.5%である。
- 業務用車両の駐車場は、敷地内または建物内にあり37.7%、駐車場は付帯していないが外部で借用18.2%、駐車場は付帯していないが外部で借用18.2%となっている。

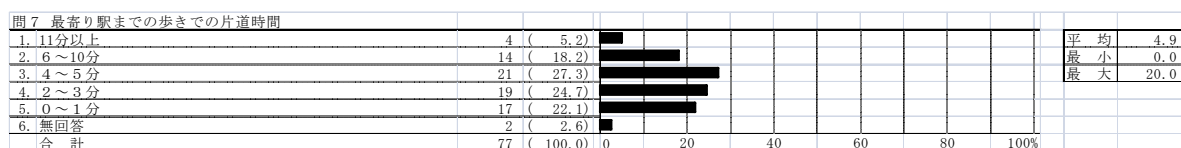


図2-3-4 加入法人から最寄り駅までの徒歩時間

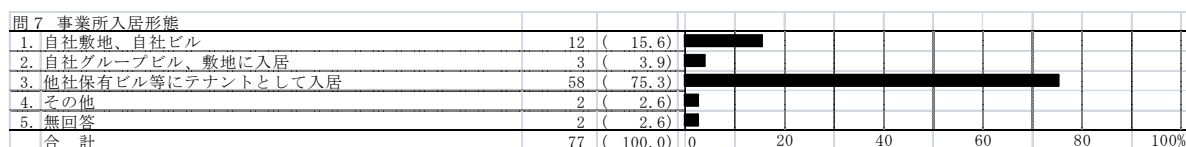


図2-3-5 事業所の入居形態

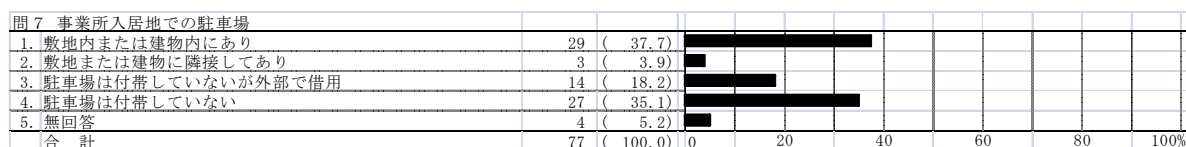


図2-3-6 業務車用駐車場の状況

(3) 加入形態・加入口数と業務での車利用者数

- 加入形態では、会社として49.4%、支社や事業所として27.3%、部署として7.8%、クルマを使う担当個人として13.0%となっている。
- 加入口数では、5口以下が33.8%、6～10口が26.0%などと少数口数での加入割合が高い。
- カーシェアリング車両利用経験のある従業員数では、1～2名22.1%、3～4名15.6%、5～6名18.2%などとなっている。
- 加入期間は3年以内が大半である。

問 1 (3) カーシェアリング加入単位 (1つ)								
1.	会社として	38 (49.4)						
2.	支社や事業所として	21 (27.3)						
3.	部署として	6 (7.8)						
4.	クルマを使う担当個人として	10 (13.0)						
5.	無回答	2 (2.6)						
合 計		77 (100.0)						

加入単位	割合 (%)
1. 会社として	49.4
2. 支社や事業所として	27.3
3. 部署として	7.8
4. クルマを使う担当個人として	13.0
5. 無回答	2.6

圖2-3-7 加入形態

問1 (2) カーシェアリング加入口数												
1.	101口以上	4 (5.2)										
2.	51～100口	2 (2.6)										
3.	31～ 50口	6 (7.8)										
4.	21～ 30口	5 (6.5)										
5.	11～ 20口	13 (16.9)										
6.	6～ 10口	20 (26.0)										
7.	1～ 5口	26 (33.8)										
8.	無回答	1 (1.3)										
合 計		77 (100.0)	0	100%								

图2-3-8 加入□数

問 1 (6) カーシェアリング車両利用経験者人数									
1. 21名以上	7	(9.1)							
2. 11～20名	7	(9.1)							
3. 9～10名	11	(14.3)							
4. 7～ 8名	5	(6.5)							
5. 5～ 6名	14	(18.2)							
6. 3～ 4名	12	(15.6)							
7. 1～ 2名	17	(22.1)							
8. 利用経験者なし	1	(1.3)							
9. 無回答	3	(3.9)							
合 計	77	(100.0)	0	20	40	60	80	100%	

図2-3-9 カーシェアリング車両利用経験のある従業員数

[illegible]

図2-3-10 カーシェアリングへの加入時期

(4) 借出し返却場所の状況やパーク&ライド実績

- 借出し返却場所までの徒歩時間では5分以内が74.6%、6～10分 15.9%、11分以上1.6%で、平均5.0分と、加入法人の所在地から近接した借出し返却場所での利用が中心のようである。
- 結果として最もよく利用する借出し返却場所は、自社周辺84.0%であるが、顧客や協力会社周辺も8.0%ある。

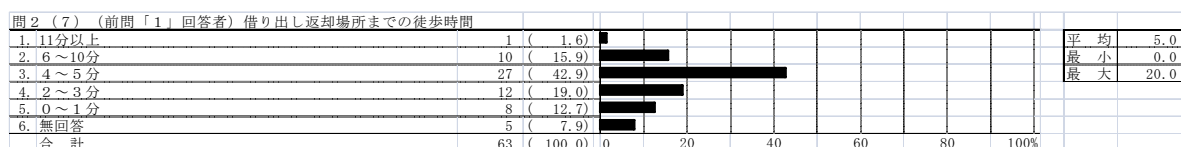


図2-3-11 借出し返却場所までの徒歩時間



図2-3-12 最もよく利用する借出し返却場所の種類

- 他方で、複数回答で借出し経験がある場所まで広げると、自社周辺(5分以内) 78.7%、自社周辺(徒歩5分超) 28.0%、出張などの出先 20.0%、顧客や協力会社周辺 18.7%となっており、業務先でも一定の利用がされている点が伺える。

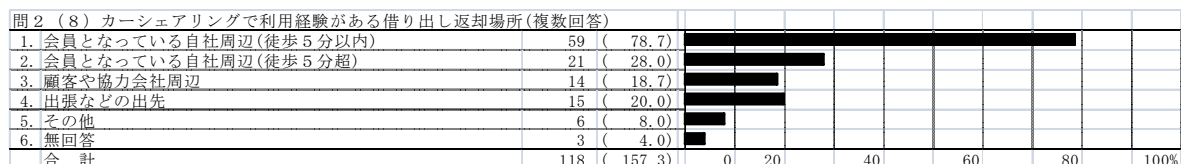


図2-3-13 利用経験のある借出し返却場所の種類(複数回答)

(5) 加入のきっかけ

- 会社周辺で利用できるから77.9%、車の保有を継続するより安上がりだから41.6%、業務先で利用できるから36.4%、車を利用する業務の必要性が新たに生じたから27.3%、新たに増車するより安上がりだから26.0%などとなっている。
- コスト低減、業務利便性ととも、増車検討時に新規購入を見送りカーシェアリングに加入していることが伺え、結果として加入事業所周辺での業務用の路外駐車必要スペースの増加を抑制している可能性がある。

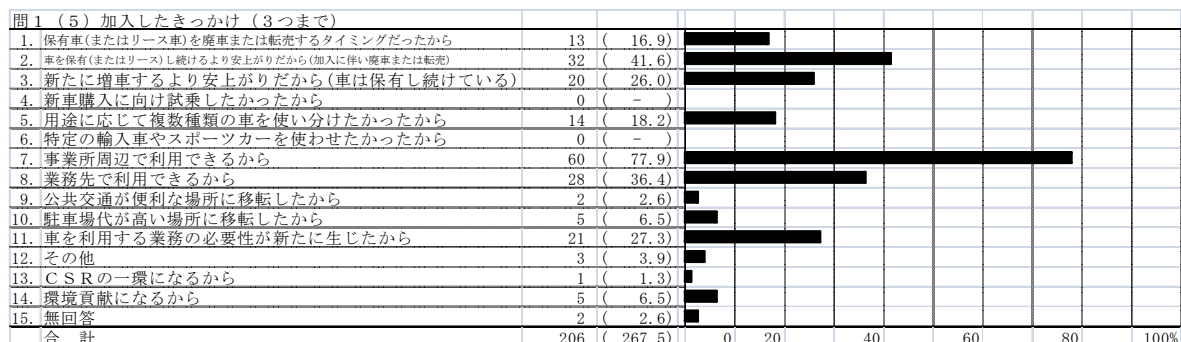


図2-3-16 加入のきっかけ (3つまでの複数回答)

(1) カーシェアリング利用の距離

- [illegible]

図2-4-1 加入法人全体の1カ月あたりカーシェアリング利用距離

- 72. 0%が平日中心となっており、平日と土日休日混在の25. 3%も加えると平日を中心とした利用が97. 3%となっている。

問 2 (2) カーシェアリングの主な利用曜日 (1つ)		利用曜日 (%)					
1. 平日中心	54 (72.0)						
2. 平日と土日休日が混在	19 (25.3)						
3. 土日休日中心	2 (2.7)						
4. 無回答	0 (-)						
合 計	75 (100.0)	0	20	40	60	80	100%

図2-4-2 主な利用の曜日

- カーシェアリングの利用頻度は1週間に1～3回未満が32.5%、次いで1週間に3～5回未満19.5%、1カ月に1回～1週間に1回未満18.2%、1日に1回以上13.0%など様々である。

1. 1日に1回以上	10	(13.0)	
2. 1週間に5回～1日に1回未満	7	(9.1)	
3. 1週間に3回～1週間に5回未満	15	(19.5)	
4. 1週間に1回～1週間に3回未満	25	(32.5)	
5. 1ヶ月に1回～1週間に1回未満	14	(18.2)	
6. 1ヶ月に1回未満	4	(5.2)	
7. 利用なし	1	(1.3)	
8. 無回答	1	(1.3)	
合 計	77	(100.0)	

図2-4-3 カーシェアリング利用の頻度

(4) カーシェアリング利用時の車両

- カーシェアリングで最も利用する車両の種類は国産小型乗用車 78.7%、国産普通乗用車 16.0%、軽自動車 2.7%となっている。
- エンジン種類ではガソリン車 77.3%、ハイブリッド車 9.3%となっている。

問2 (6) カーシェアリングで最も多く利用されている車種 (1つ)												
1. 軽自動車(スイフト、i、i-MiEV等)	2	(2.7)										
2. 国産小型乗用車(デミオ、フィット、ヴィッツ等)	59	(78.7)										
3. 輸入小型乗用車(ミニ、フィアット500など)	1	(1.3)										
4. 国産普通乗用車(プリウス、インサイト、ティーダ、LEAFなど)	12	(16.0)										
5. 輸入普通乗用車(ゴルフ、ポロ、ミニクロスオーバーなど)	0	(-)										
6. スポーツカー類(CR-Z、BMWなど)	0	(-)										
7. 無回答	1	(1.3)										
合 計	75	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図2-4-4 カーシェアリング利用時の主な車両(車種)

問2 (6) カーシェアリングで最も多く利用されている車種のエンジン種類 (1つ)												
1. ガソリン車	58	(77.3)										
2. ハイブリッド車	7	(9.3)										
3. 電気自動車	0	(-)										
4. 無回答	10	(13.3)										
合 計	75	(100.0)	0	20	40	60	80	100				

図2-4-5 カーシェアリング利用時の主な車両(エンジン種類)

(5) 改善希望点

- 乗捨て方式（片道利用制度）の導入 33.8%、次いで都市部での貸出箇所増設 28.6%、郊外部での貸出箇所増設 28.6%、1箇所あたりの台数の増加 16.9%。1社に入会すれば他の会社のカーシェアリングサービスも利用可能 14.3%となっており、全般的にカーシェアリング配置ネットワークの増加や貸出返却可能要件の充実を希望する指摘が多い。
- また、ワゴン車など貨物車の導入 26.0%、8人乗り SUV 車などの導入 13.0%の指摘もあり、業務用として荷物運搬や複数人移動のニーズがうかがえる。

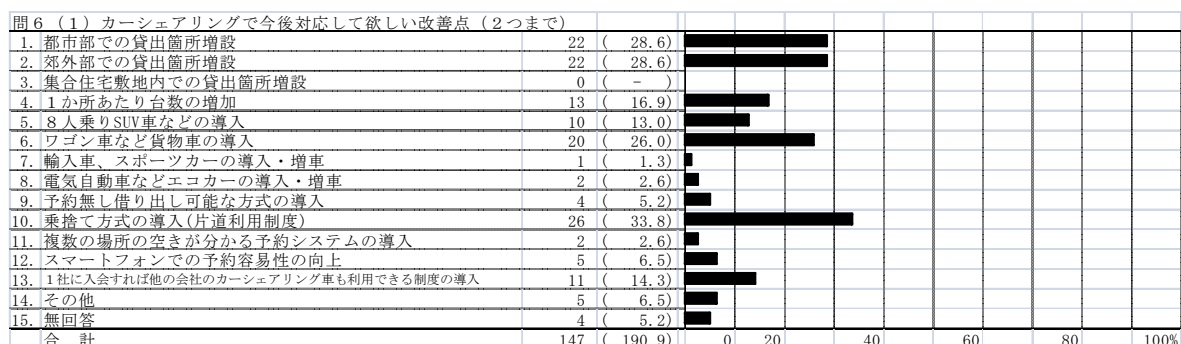


図2-4-6 改善要望点

3. 個人の加入による効果

3-1. カーシェアリング加入者の増車・減車変化(世帯あたり)

(1) 増車・減車の効果

- カーシェアリングに加入した世帯における現在の自動車保有台数は0.17台／世帯であり、加入前の0.45台／世帯から大きく減少している。
- なお、保有台数の回答不明を除いた世帯のみでは、現在の保有台数が0.16台／世帯に対して、加入前は0.45台／世帯となっている。

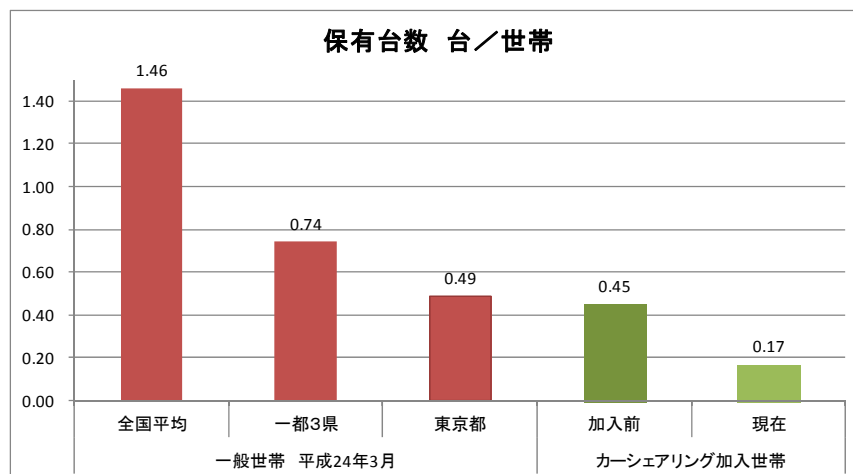


図3-1-1 一般世帯とカーシェアリング加入世帯の自動車保有台数

注) 一般世帯の値は自動車検査登録情報協会資料と総務省統計局住民基本台帳人口に基づき算定

表3-1-1 世帯あたりの自動車保有台数

調査種類	台／世帯	現在	加入前
本調査	世帯あたり保有台数 (有効回答のみ) (N=491)	0.17 台／世帯	0.45 台／世帯
	世帯あたり保有台数 (回答不明除く) (N=489)	0.16 台／世帯	0.45 台／世帯
海外調査	英国 注1)	——	——
	北米 注2) (N=3554)	0.24 台／世帯	0.47 台／世帯

注1) Carplus2010/2011 年次調査より

注2) NORTH AMERICAN SHARED-USE VEHICLE SURVEY, 2010 年より

表3-1-2 自動車保有変化の割合

調査種類		増車	変化無し	廃車・転売 (減車)	不明
本調査	世帯あたり保有台数 (N=491)	1. 6%	67. 7%	29. 9%	0.8%
海外	英国 (既存会員) 注1)	4. 0%	63. 2%	32. 8%	—
	英国 (新規会員) 注1)	2. 6%	70. 8%	26. 6%	—
	北米 (N=3554) 注2)	6. 9%	35. 5%	57. 6%	—

注1) Carplus2010/2011 年次調査より

注2) NORTH AMERICAN SHARED-USE VEHICLE SURVEY, 2010 年より

- 現在、自動車の非保有世帯が86.4%を占め、次いで1台保有10.4%、2台以上保有2.8%、不明0.4%である。
- 一方、加入前は非保有58.7%、1台保有36.3%、2台以上保有4.3%、不明0.8%であった。
- カーシェアリング加入者のうち、加入後に増車となった世帯は全体の1.6%であり、減車となったのは29.9%ある。
- 残りの世帯では保有台数に変化は無い。

表3-1-3 加入前後における増減車状況の件数 (N=491)

加入前 \ 現在	0台	1台	2台	3台	不明	総計 (加入前)
0台	283	5				288
1台	136	39	3			178
2台	4	6	8			18
3台			1	2		3
不明	1	1			2	2
総計 (現在)	424	51	12	2	4	491

凡例) ■増車 □変化無し ■減車

表3-1-4 加入前後における増減車状況の全回答に占める割合 (N=491)

加入前 \ 現在	0台	1台	2台	3台	不明	総計 (加入前)
0台	57.6%	1.0%				58.7%
1台	27.7%	7.9%	0.6%			36.3%
2台	0.8%	1.2%	1.6%			3.7%
3台			0.2%	0.4%		0.6%
不明	0.2%	0.2%	0.0%		0.4%	0.8%
総計 (現在)	86.4%	10.4%	2.4%	0.4%	0.4%	100%

凡例) ■増車 □変化無し ■減車

参考 海外での増車・減車効果

- ・ 相関が見込まれる公共交通サービス条件は異なるが、英国、米加ともに加入後に廃車・転売を行うユーザー層が一定規模ある。
- ・ 北米の調査では、カーシェアリングへの加入世帯あたりの保有台数が加入前の0.47 台／世帯から 0.24 台／世帯に減少。
- ・ 特に 1 台保有であった世帯で無保有状態になる割合が高い。

表 3-1-5 カーシェアリング加入世帯における自動車保有台数の増減

世帯における 加入前保有台数	0	1	2	3	4	5以上	合計
廃車（転売）：A	0	1437	486	70	37	16	2047
継続保有	0	480	340	68	15	19	921
増車：B	219	21	5	1	0	0	246
買換え：C	0	187	122	19	10	1	340
小計（B+C-A）	219	-1229	-359	-50	-27	-15	-1461

注）NORTH AMERICAN SHARED-USE VEHICLE SURVEY, 2010 年より

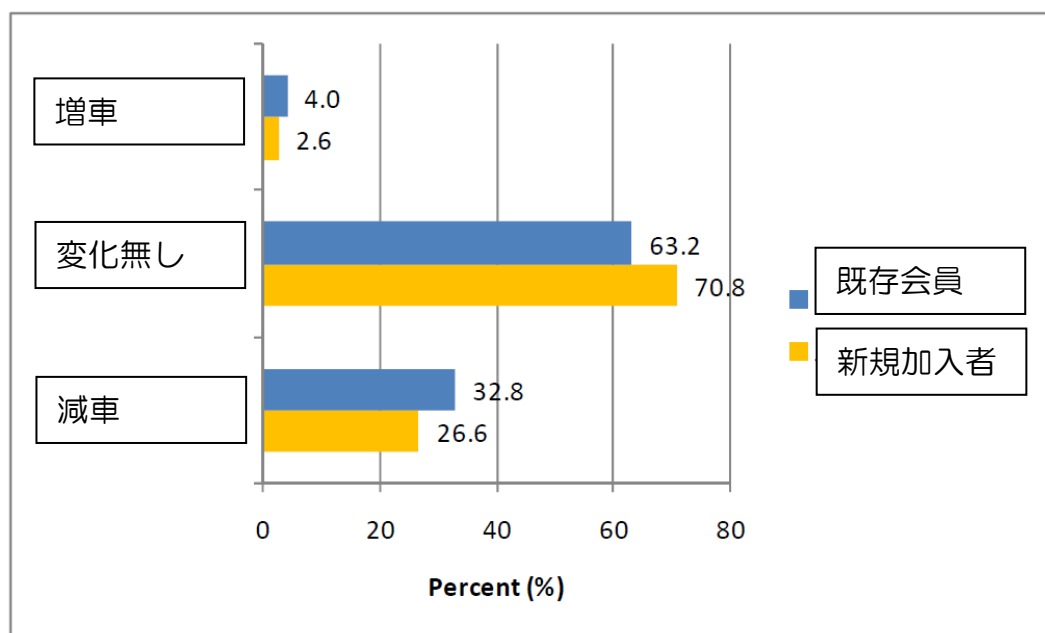


図 3-1-2 英国カーシェアリング会員世帯における保有車変化

注）Carplus2010/2011 年次調査より

(2) 保有車の年式

- 現在の保有車では、車齢6年以内（平成19年以降の年式車）が44.6%と高い割合を占めているが、加入前の年式では車齢6年以内（平成19年以降の年式車）は25.0%となっている。
- 加入時期により廃車や転売したタイミングが異なる点には注意が必要である。

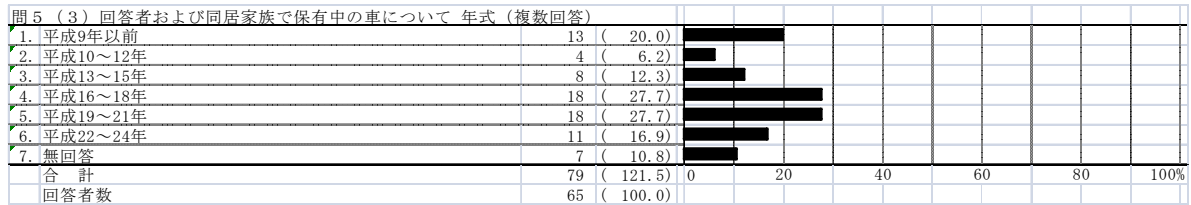


図3-1-3 現在の保有車の年式

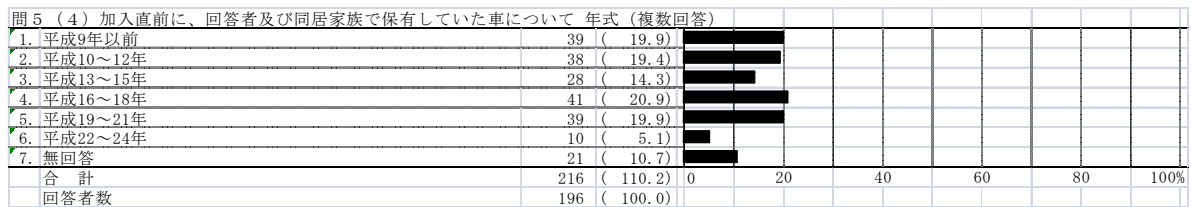


図3-1-4 加入直前の保有車の年式

3-2. カーシェアリング加入者の年間走行距離変化

- 加入前の世帯による累積走行距離は198.74万km/年間で、1世帯あたり4,048km/(年間・世帯)となっている。
- 現在は、累積走行距離125.86万km/年間で、世帯あたりでは2,563km/(年間・世帯)となっている。
- 結果として、回答世帯全体での車での累積走行距離は72.87万km/年間の減少、1世帯あたりでは1,484km/(年間・世帯)の減少となっている。
- 年間走行距離の削減率は、全体で36.7%(100%-63.3%)である。

(1) 加入前保有台数との関係

表3-2-1 世帯の加入前後における合計走行距離^{注1)}(N=491)

加入前保有台数		0台	1台	2台	3台	不明	総計
合計走行距離							
加入前	該当世帯数(件)	288	178	18	3	4	491
	年走行距離: 回答総計(万km/年間)	20.59	153.44	19.34	5.37	0.00	198.74
	平均(km/(年間・世帯)) ^{注2)}	715	8,620	10,742	17,913	0	4,048
現在	年走行距離: 回答総計(万km/年間)	45.89	64.05	14.98	5.33	1.71	125.86
	平均(km/(年間・世帯))	1,593	3,598	8,324	17,766	4,280	2,563
(現在) - (加入前)	年走行距離: 回答総計(万km/年間)	25.30	▲ 89.39	▲ 4.35	▲ 0.04	1.71	▲ 72.87
	平均(km/(年間・世帯))	878	▲ 5,022	▲ 2,418	▲ 147	4,280	▲ 1,484
	*: p < 0.05 **: p < 0.01 ***: p < 0.001	*	***				***
現在/加入前	年走行距離	222.8%	41.7%	77.5%	99.2%	—	63.3%
	平均	222.8%	41.7%	77.5%	99.2%	—	63.3%

注1) 合計走行距離(保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 平均は(各年間走行距離) / (加入前保有台数の回答数)

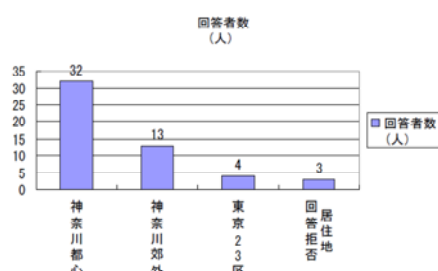


図3-2-1 前回調査時の回答分布

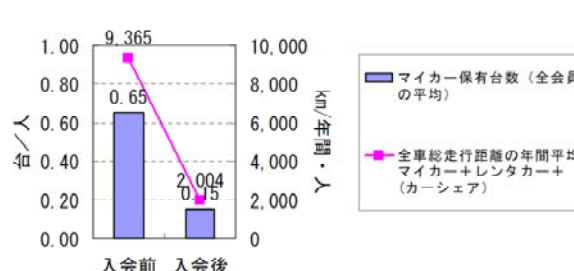


図3-1-6 前回調査時の保有台数と距離変化

注) 前回調査(平成17年度)は横浜都心中心に52件の有効回答で集計

- 全国調査での旅客乗用車の日当たり累積走行距離は23.0km/（日・台）であり、世帯あたりの平均保有台数と併せて年換算すると1.2万km/（年間・世帯）程度となる。

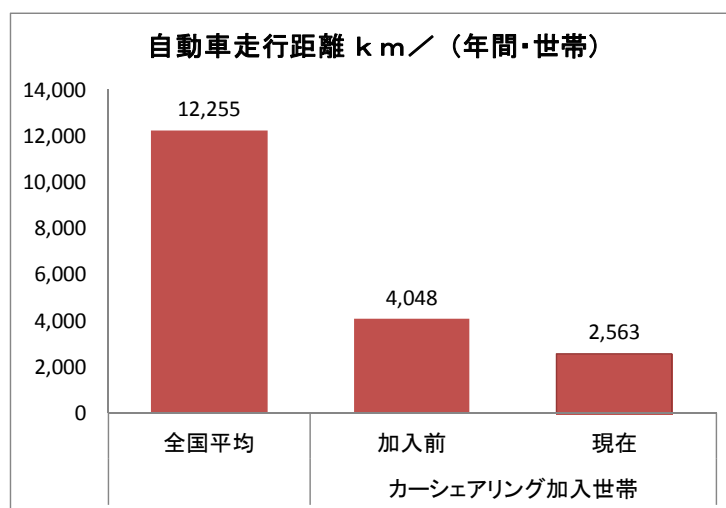


図3-2-2 走行距離の変化

注）全国平均：国交省調査に基づき推計

参考 海外でのカーシェアリングや保有車の利用距離

- ・英国では加入者の年間自動車走行距離は世帯全体でも3844kmとなっている。

表3-2-2 英国カーシェアリング利用世帯の自動車走行距離

項 目	カーシェアリング	保有車	世帯計
自動車走行距離 （km/（年・世帯））：全回答者	1521.6	2323.2	3844.8
自動車走行距離 （km/（年・世帯））：95%回答者	1339.2	1108.8	2449.6

注1）世帯計は、有効回答の平均値

注2）Carplus ロンドンにおけるカーシェアリング排出ガス調査より

(2) 加入前後における保有増減との関係

表3-2-3 保有変化に着目した加入前後における合計走行距離^{注1)} (N=491)

加入前後での保有の変化		増加	変化無し		減車	総計
合計走行距離			(非保有)	(事前保有)		
加入前	該当世帯数（件）	9	283	47	147	491
	年走行距離：回答総計（万km/年間）	0.29	19.95	41.57	134.27	198.74
	平均（km/（年間・世帯））注2）	3,278	705	8,348	9133	4,048
現在	年走行距離：回答総計（万km/年間）	1.53	31.51	53.90	26.31	125.86
	年平均（km/（年間・世帯））	20,592	1,113	10,431	1,789	2,563
（現在）	年走行距離：回答総計（万km/年間）	1.24	11.56	12.34	▲107.96	▲72.87
－（加入前）	平均（km/（年間・世帯））	17,314	408	2,082	▲7,344	▲1,484
	*：p＜0.05 **：p＜0.01	*	***		***	***
	***：p＜0.001					
現在/加入前	年走行距離	2104.8%	157.9%	124.9%	19.6%	63.3%
	平均	2104.8%	157.9%	124.9%	19.6%	63.3%

注1) 合計走行距離 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 平均は (各年間走行距離) / (有効回答数)

注3) 保有台数変化の不明は除く

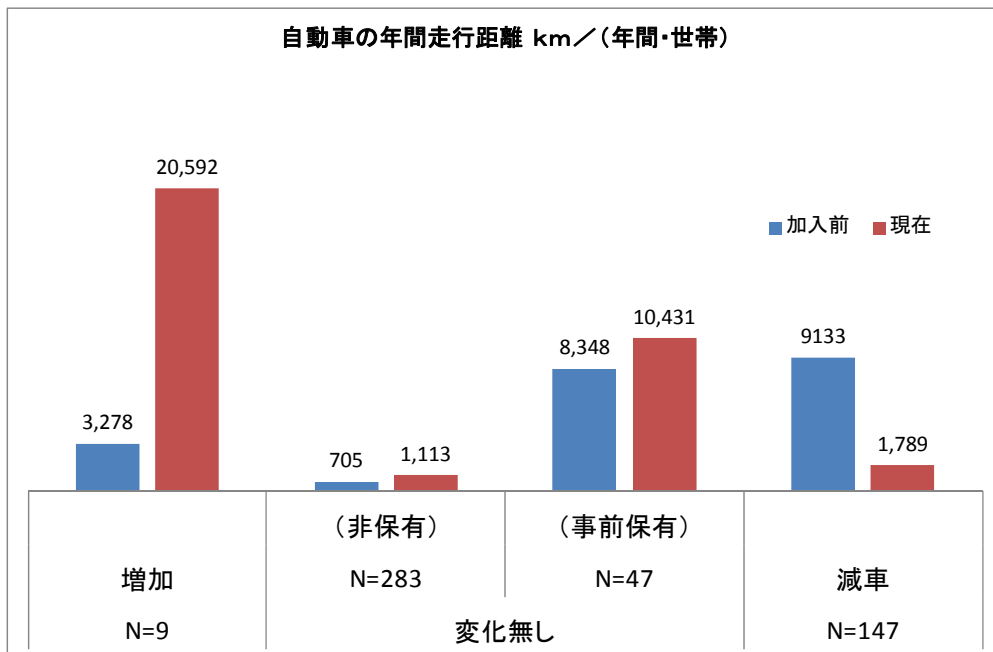


図3-2-3 保有変化に着目した年間走行距離の変化

(3) 居住環境との関係

表3-2-4 居住地に着目した加入前後における合計走行距離^{注1)} (N=491)

居住地		東京都心 注3)	東京都心 以外の 東京都	大阪・兵庫・京 都・愛知・神奈 川のみ	左記以外 (不明除く)	総計 (不明含む)
合計走行距離						
加入前	該当世帯数 (件)	112	195	140	42	491
	年走行距離：回答総計 (万km/年間)	52.36	74.94	48.96	21.16	198.74
	平均 (km/ (年間・世帯)) 注2)	4,674	3,843	3,497	5,037	4,048
現在	年走行距離：回答総計 (万km/年間)	30.79	43.40	33.89	23.77	125.86
	平均 (km/ (年間・世帯))	2,749	2,225	2,421	5,659	2,563
(現在) -	年走行距離：回答総計 (万km/年間)	▲21.56	▲31.54	▲15.07	2.61	▲72.87
(加入前)	平均 (km/ (年間・世帯))	▲1,925	▲1,617	▲1,076	622	▲1,484
	* : p < 0.05 ** : p < 0.01 *** : p < 0.001	**	***	***		***
現在/加入前	年走行距離	58.8%	57.9%	69.2%	112.4%	63.3%
	平均	58.8%	57.9%	69.2%	112.4%	63.3%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング：現在のみ)

注2) 平均は (各年間走行距離) / (加入前保有台数の回答数)

注3) 東京都心 千代田区、港区、中央区、渋谷区、新宿区、文京区、豊島区

3-3. カーシェアリング加入者の年間自動車燃料消費量とCO2 排出変化

(1) 燃料消費量とCO2 排出量の変化

燃料消費量

- 加入前の世帯による累積燃料消費量は 16.03 万L/年間で、1 世帯あたり 326.6L/(年間・世帯) となっている。
- 現在は、累積燃料消費量 8.84 万L/(年間・世帯) で、世帯あたりでは 180.0L/(年間・世帯) となっている。
- 結果として、回答世帯全体での車利用による燃料消費量は 7.19 万L/年間の減少、1 世帯あたりでは 146.6L/(年間・世帯) の減少となっている。
- 年間消費量の削減率は全体で 44.9%(100%-55.1%) である。

CO2 排出量

- 回答世帯全体で車からの CO2 排出量は 166.95 t-CO2/年間の減少、1 世帯あたりでは 0.34 t-CO2/(年間・世帯) の減少となっている。

※燃料消費量の算定方法

保有していた車の年式、車種、排気量の情報から、国土交通省公表の 10・15モード燃費または JC08 モード燃費を割り当て年走行距離を基に算定した。なお、カーシェアリング車、レンタカー車については利用車両の回答を踏まえリッターカー相当で統一して算定した。

表3-3-1 世帯の加入前後における年間自動車燃料消費量^{注1)}とCO2 排出量 (N=491)

燃料消費量とCO2 排出量		総計
加入前	該当世帯数 (件)	491
	年消費量: 回答総計 (L/年間)	160,363
	平均 (L/世帯) ^{注2)}	326.6
	平均 (t-CO2/(年間・世帯))	0.76
現在	年消費量: 回答総計 (L/年間)	88,402
	平均 (L/世帯) ^{注2)}	180.0
	平均 (t-CO2/(年間・世帯))	0.42
(現在)	年消費量: 回答総計 (L/年間)	▲ 71,961
－ (加入前)	平均 (L/(年間・世帯))	▲ 146.6
CO2 排出	年排出: 回答総計 (t-CO2/年間)	▲ 166.95
	平均 (t-CO2/(年間・世帯))	▲ 0.34
	*: p < 0.05 ** : p < 0.01 *** : p < 0.001)	***
現在/加入前	年排出: 回答総計	55.1%
	平均	55.1%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 平均は (各年間消費量) / (有効回答数)

(2) 加入前後における保有増減との関係

CO2 排出量

- 保有台数の増減に伴う CO2 排出量の変化では、減車の場合で 1.53 t-CO2/(年間・世帯) の減少、事前に保有から台数増減の無しの場合で 1 世帯あたりで 0.09 t-CO2/(年間・世帯) の増加、事前に非保有の世帯で増車も無しの場合 0.001 t-CO2/(年間・世帯) の増加となっている。

表 3-3-2 保有変化に着目した加入前後における世帯の
年間自動車燃料消費量^{注1)}とCO2排出量(N=491)

保有状況の変化 燃料消費量とCO2排出量		増加	変化無し		減車	総計
			(非保有)	(事前保有)		
加入前	該当世帯数(件)	9	284	49	147	491
	年消費量: 回答総計(L/年間)	2,889	13,127	32,218	112,129	160,363
	平均(L/世帯 ^{注2)})	321.0	46.22	657.5	762.8	326.6
	平均(t-CO2/(年間・世帯))	0.74	0.02	0.28	1.77	0.76
現在	年消費量: 回答総計(L/年間)	15,260	14,009	42,535	15,479	88,402
	平均(L/世帯 ^{注2)})	1,695.5	49.33	868.1	105.3	180.0
	平均(t-CO2/(年間・世帯))	3.93	0.02	0.37	0.24	0.42
(現在)	年消費量: 回答総計(L/年間)	12,371	882	10,317	▲ 96,650	▲ 71,961
— (加入前)	平均(L/(年間・世帯))	1,374.5	3.11	210.6	▲ 657.5	▲ 146.6
CO2排出	年排出: 回答総計(t-CO2/年間)	28.70	0.38	4.45	▲ 224.23	▲ 166.95
	平均(t-CO2/(年間・世帯))	3.19	0.00	0.09	▲ 1.53	▲ 0.34
	*: p < 0.05 **: p < 0.01 ***: p < 0.001)		*	*	***	***
現在/加入前	年排出: 回答総計	528.2%	106.7%	132.0%	13.8%	55.1%
	平均	528.2%	106.7%	132.0%	13.8%	55.1%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 平均は(各年間消費量)/(有効回答数)

(3) 居住環境との関係

CO2 排出量

- 居住環境別で最も削減効果が大いのが、東京都心の加入世帯で0.52 t-CO₂/（年間・世帯）の減少だが、東京都心以外の東京都では0.39 t-CO₂/（年間・世帯）の減少と、減少効果はやや低下する。
- なお、東京以外でも都市部の範囲が広い大阪、兵庫、京都、愛知、神奈川では0.27 t-CO₂/（年間・世帯）の減少となっている。

表3-3-3 居住地に着目した加入前後の世帯における
年間自動車燃料消費量^{注1)}とCO₂排出量（N=491）

消費量・排出量		居住地	東京都心 ^{注3)}	東京都心 以外の 東京都	大阪・兵庫・京 都・愛知・神奈 川のみ	左記以外 (不明除く)	総計 (不明含む)
加入前	該当世帯数(件)		112	194	140	42	491
	平均 (L/世帯) ^{注2)}		421.3	317.4	263.3	337.0	326.6
	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))		0.98	0.74	0.61	0.78	0.76
現在	平均 (L/世帯) ^{注2)}		198.9	149.6	147.3	391.4	180.0
	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))		0.46	0.35	0.34	0.91	0.42
(現在) - (加入前)	平均 (L/ (年間・世帯))		▲222.4	▲167.8	▲116.0	54.4	▲146.6
CO ₂ 排出	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))		▲0.52	▲0.39	▲0.27	0.13	▲0.34
	*: p < 0.05 ** : p < 0.01 *** : p < 0.001		**	***	***		***
現在/加入前	年排出 : 回答総計		47.2%	47.1%	55.9%	116.1%	55.1%
	平均		47.2%	47.1%	55.9%	116.1%	55.1%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング : 現在のみ)

注2) 平均は (各年間消費量) / (有効回答数)

注3) 東京都心 千代田区、港区、中央区、渋谷区、新宿区、文京区、豊島区

（４）駅までの徒歩時間との関係

CO2 排出量

- 自宅から駅までの徒歩時間別では、駅に近いほど削減効果が大きく、遠くなるほど削減効果が低下している。

表3－3－4 駅までの徒歩時間に着目した加入前後の世帯における
年間自動車燃料消費量^{注1)}とCO2排出量（N=491）

消費量・排出量		駅までの徒歩時間		5分以内		6～	10分	総計 (不明含む)
				(都内)	(都外)	10分	超	
加入前	該当世帯数（件）	154	74	174	89	491		
	平均（L/世帯） 注2）	344.8	330.6	316.2	312.2	326.6		
	平均（t-CO2/（年間・世帯））	0.80	0.77	0.73	0.72	0.76		
現在	平均（L/世帯） 注2）	178.7	177.7	183.0	178.5	180.0		
	平均（t-CO2/（年間・世帯））	0.42	0.41	0.42	0.41	0.42		
（現在）－ （加入前）	平均（L/（年間・世帯））	▲ 166.1	▲ 152.9	▲ 133.2	▲ 133.6	▲ 146.6		
CO2 排出	平均（t-CO2/（年間・世帯））	▲0.39	▲0.35	▲0.31	▲0.31	▲ 0.34		
	* : p < 0.05 ** : p < 0.01 *** : p < 0.001	***		*	*	***		
現在/加入前	年排出：回答総計	51.8%	53.7%	57.9%	57.2%	55.1%		
	平均	51.8%	53.7%	57.9%	57.2%	55.1%		

注1）年消費量（保有車）＋（レンタカー）＋（カーシェアリング：現在のみ）

注2）平均は（各年間消費量）／（有効回答数）

(5) 加入前保有台数との関係

表3-3-5 保有台数別の世帯における加入前後の
年間自動車燃料消費量^{注1)} (N=491)

加入前保有台数		0台	1台	2台	3台	不明	総計
消費量・排出量							
加入前	該当世帯数 (件)	288	178	18	3	4	491
	年消費量: 回答総計 (L/年間)	13,548	127,267	15,540	4,008	0	160,363
	平均 (L/世帯) ^{注2)}	47.0	715.0	863.3	1,336.1	0.0	326.6
	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))	0.11	1.66	2.00	3.10	0.00	0.76
現在	年消費量: 回答総計 (L/年間)	25,465	46,780	11,106	3,928	1,124	88,402
	平均 (L/世帯) ^{注2)}	88.4	262.8	617.0	1,309.2	280.9	180.0
	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))	0.21	0.61	1.43	3.04	0.65	0.42
(現在) - (加入前)	年消費量: 回答総計 (L/年間)	11,917	▲ 80,488	▲ 4,433	▲ 81	1,124	▲ 71,961
	平均 (L/ (年間・世帯))	41.4	▲ 452.2	▲ 246.3	▲ 26.9	280.9	▲ 146.6
CO ₂ 排出	年排出: 回答総計 (t-CO ₂ /年間)	27.65	▲ 186.73	▲ 10.29	▲ 0.19	2.61	▲ 166.95
	平均 (t-CO ₂ / (年間・世帯))	0.10	▲ 1.05	▲ 0.57	▲ 0.06	0.65	▲ 0.34
	*: p < 0.05 **: p < 0.01 ***: p < 0.001)		***				***
現在/加入前	年排出: 回答総計	188.0%	36.8%	71.5%	98.0%	—	55.1%
	年平均	188.0%	36.8%	71.5%	98.0%	—	55.1%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 平均は (各年間消費量) / (加入前保有台数の回答数)

参考 海外での CO2 排出量の変化

- ・英国内登録車両の単位あたり CO2 排出量分布に比して、カーシェアリングにおいて利用されている車両では、CO2 排出量の少ない車両の割合が高い。

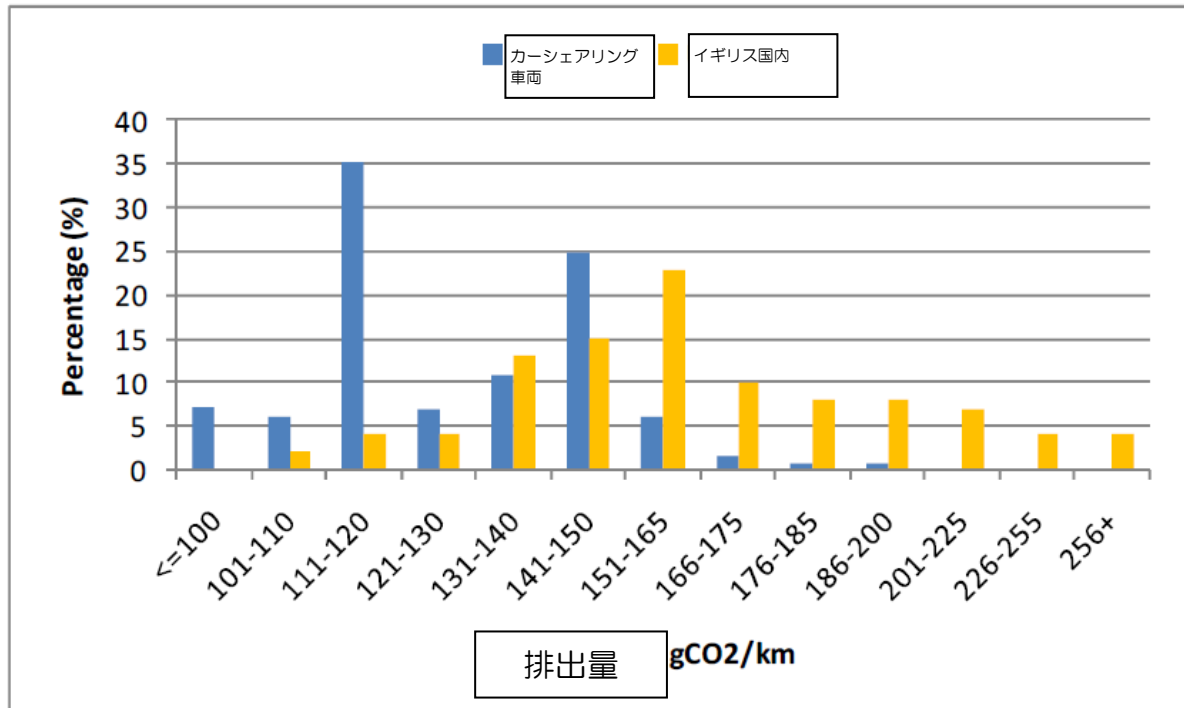


図3-3-1 英国カーシェアリング保有車と国内登録車の排出原単位
注) Carplus2010/2011 年次調査より

表3-3-6 ロンドンでのカーシェアリング会員と一般ドライバーとの
CO2 排出量比較

種類	世帯での自動車利用距離 (km/年間)	年間排出量 t-CO2/年間
既存会員	2450～3845	0.40～0.66
新規入会者	6337～9195	1.3～1.8
ロンドン 運転免許保有者	8046	1.5

注) Carplus ロンドンにおけるカーシェアリング排出ガス調査より

- ・北米のカーシェアリングでは、推計された CO2 排出量の増加よりも減少量の方が多い結果、直接効果で 0.58t-CO₂/（年間・世帯）、拡張効果で 0.84 t-CO₂/（年間・世帯）の削減効果があるとされている。

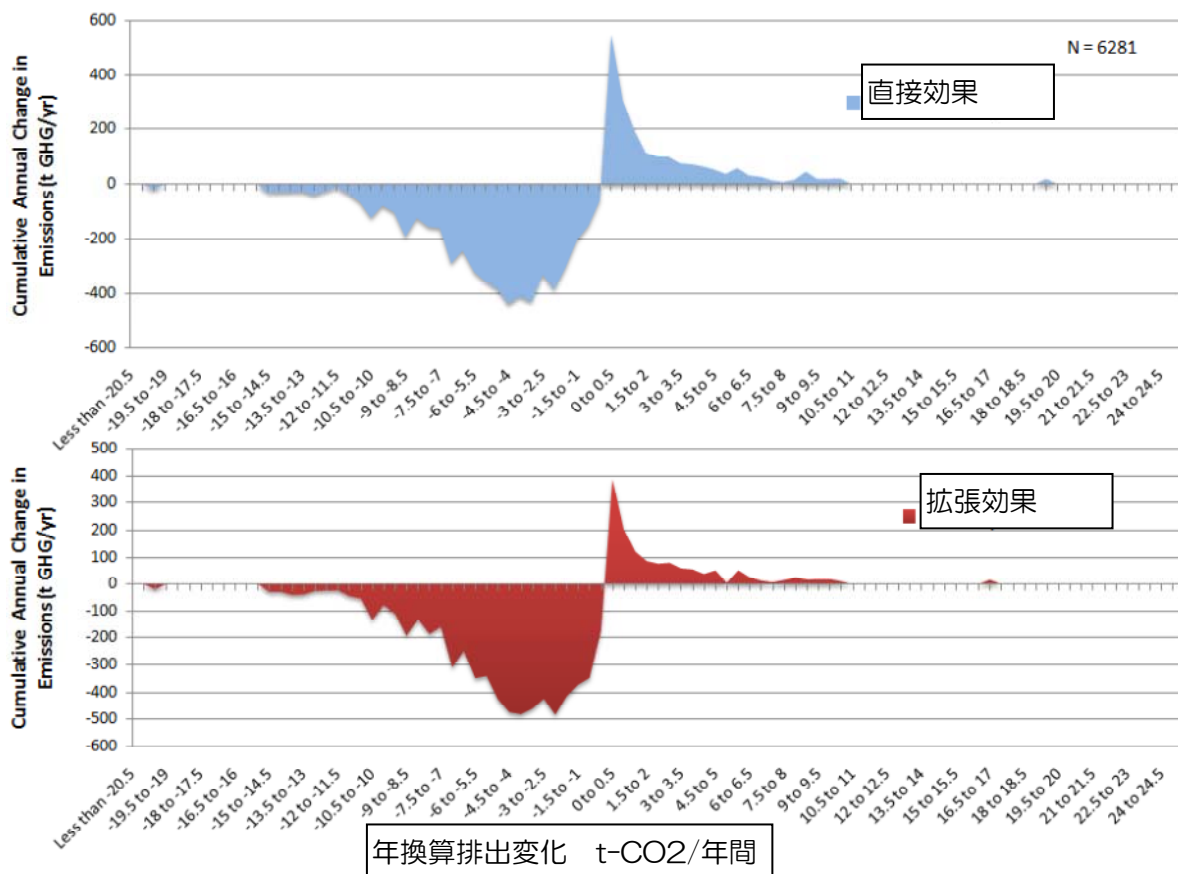


図3-3-2 北米における加入前後における年間 CO₂ 排出量の変化分布

注1) Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America, MTI Report 09-11 より

注2) 直接効果：実際の走行距離の変化に基づくもの

拡張効果：直接効果に加えて、カーシェアリングに未加入だった場合に購入したであろう車により見込まれた走行距離分の効果を加えたものの

3-4. カーシェアリング加入者の公共交通などの利用の変化

- 「徒歩」「自転車」では利用頻度の増加が減少を上回っているが、「バス」「鉄道」「タクシー」では利用頻度の減少がやや上回っている。

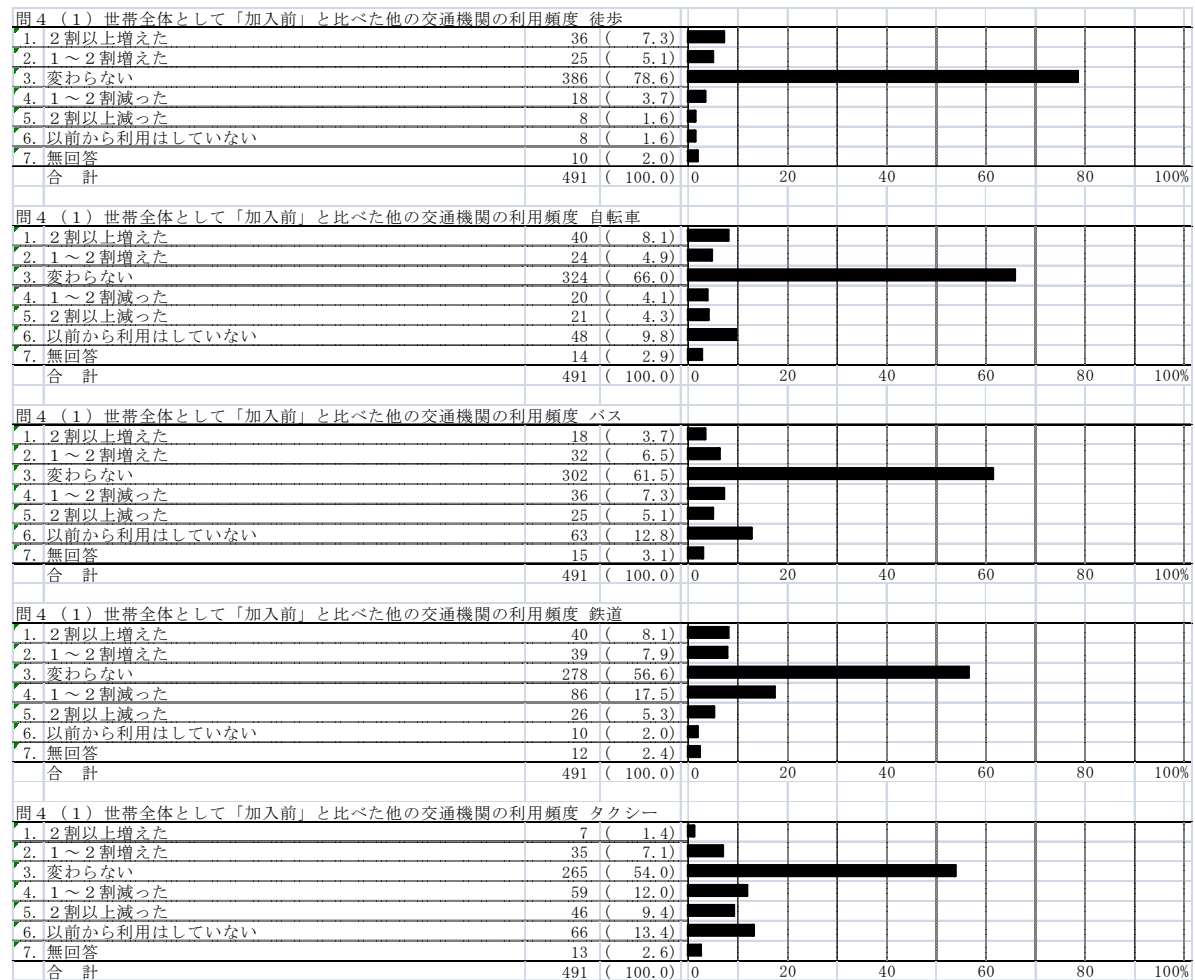


図3-4-1 カーシェアリング加入後の他の交通手段の利用の変化

- 加入前の保有台数が1台以上であった世帯では、鉄道の利用頻度が2割以上増加しているが17.6%、1～2割増えた16.6%、合わせて増加が34.2%となっている。
- 一方で、0台だった世帯では1～2割減ったが23.3%となっている。
- 加入前の保有状況により、鉄道利用頻度の変化は大きく異なる。

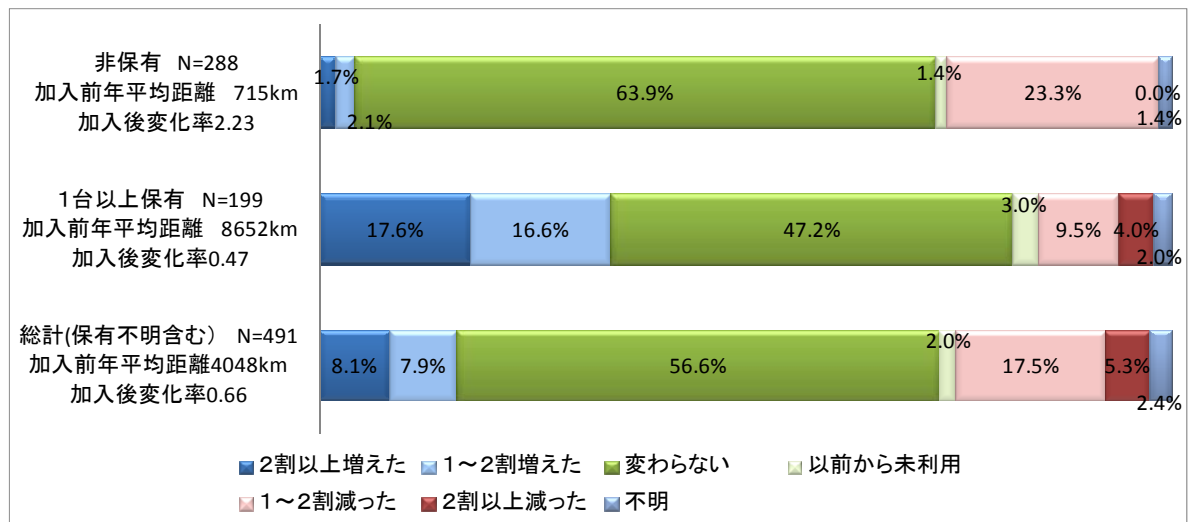


図3-4-2 加入前の保有台数別の鉄道利用頻度の変化

- より定性的な回答であるが、カーシェアリングに加入したことによる意識変化として、車を必要な時だけ使う83.9%、公共交通を使う17.3%、用途に応じた小さめな車を使う14.7%などの回答となっている。

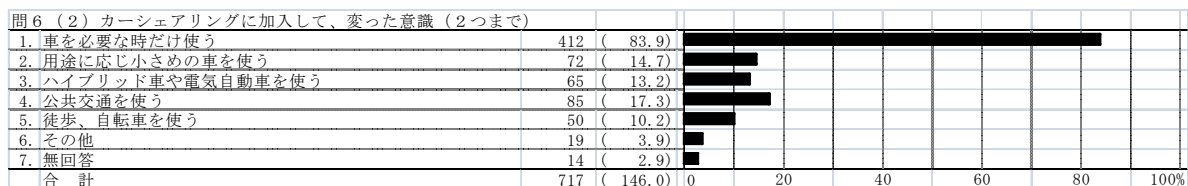


図3-4-3 カーシェアリング加入による意識変化(2つまで)

3-5. カーシェアリング加入者の買物場所などの変化

- 以前より遠くに行っている37.4%に対して、近所に行っている4.0%、変わらない58.6%となっている。
- 車が使える事で行動範囲が広がっているようである。

問2（8）カーシェアリング利用開始後の休日の買い物場所などの変化 1）世帯全体（1つ）			
1. 以前より遠くに行っている	169	(37.4)	
2. 変わらない	265	(58.6)	
3. 以前より近所に行っている	18	(4.0)	
4. 無回答	0	(-)	
合 計	452	(100.0)	

図3-4-4 加入後の買い物場所などの変化

- 加入会員数の割合が高い「東京都都心」では鉄道利用頻度が増えている割合が高い一方、その他地域では鉄道の利用が減る場合もある。

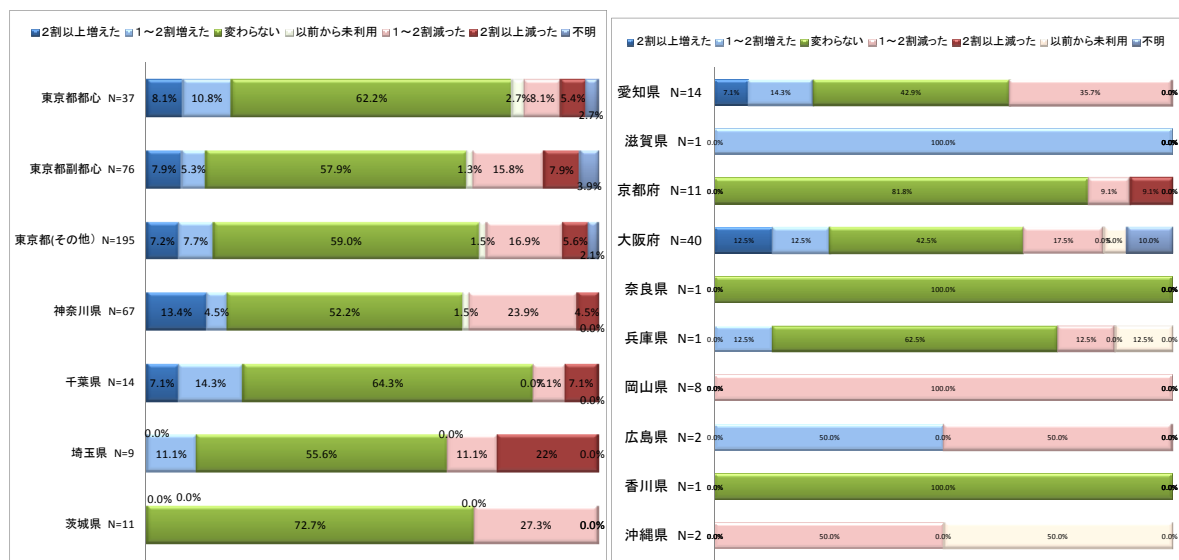


図3-4-5 回答地域別の鉄道利用頻度の変化（首都圏と首都圏以外）

注1）東京都都心 千代田区、港区、中央区

注2）東京都副都心 渋谷区、新宿区、文京区、豊島区

4. 法人の加入による効果

4-1. カーシェアリング加入法人の増車・減車変化

(1) 増車と減車の状況

- カーシェアリングに加入した法人（事業所）における自動車保有台数は、現在 29.7 台／法人であり、加入前の 31.2 台／法人から微減している。
- なお、加入前後の保有変化状況は、増車 7.8%、変化無し 62.3%、減車 27.3%となっている。

表 4-1-1 会社あたりの保有台数（リース含む）

調査種類	台／世帯	現在	加入前
本調査	法人あたり保有台数 (N=77)	29.7 台／法人 (N=76)	31.2 台／法人 (N=75)
	うち保有 0 台の法人数	30 社	28 社
	法人あたり保有台数 (保有 0 台除く)	49.1 台／法人 (N=46)	49.8 台／法人 (N=37)
海外調査	該当無し	——	——

表 4-1-2 保有変化の割合

調査種類	増車	変化無し	廃車・転 売・リース 解約 (減車)	不明
本調査 (N=77)	7.8%	62.3%	27.3%	2.6%
海外 (該当無し)	——	——	——	——

- 加入前に非保有で、現在も非保有の法人は全体の32.5%（25件／77件）となっている。
- 増車しているのは全体の7.8%（6件／77件）だが、このうち半数の法人が非保有だった法人である。
- 減車した法人は、加入前に1～10台の保有だった法人のグループに多い。

表4-1-3 加入前後の増減車状況の件数（N=77）

加入前 増減結果	0台 (非保有)	1～5台	6～ 10台	11～ 50台	51～ 100台	100台超	不明	総計
減車		10	4	2	3	2		21
変化無し	25	11	2	6	1	3		48
増車	3		1	1	1			6
不明							2	2
合計	28	21	7	9	5	5	2	77

凡例) ■増車 □変化無し ■減車

表4-1-4 加入前後の増減車状況の構成比（N=77）

加入前 増減結果	0台 (非保有)	1～5台	6～ 10台	11～ 50台	51～ 100台	100台超	不明	総計
減車		47.6%	57.1%	22.2%	60.0%	40.0%		27.3%
変化無し	89.3%	52.4%	28.6%	66.7%	20.0%	60.0%		62.3%
増車	10.7%		14.3%	11.1%	20.0%			7.8%
不明							100%	2.6%
合計	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

凡例) ■増車 □変化無し ■減車 注) 比率は各属性に対する割合

(2) 保有車の年式

- 現在の保有車では車齢6年以内（平成19年以降の年式車）の割合が高い。
- 加入時期により廃車や転売したタイミングが異なる点には注意が必要である。

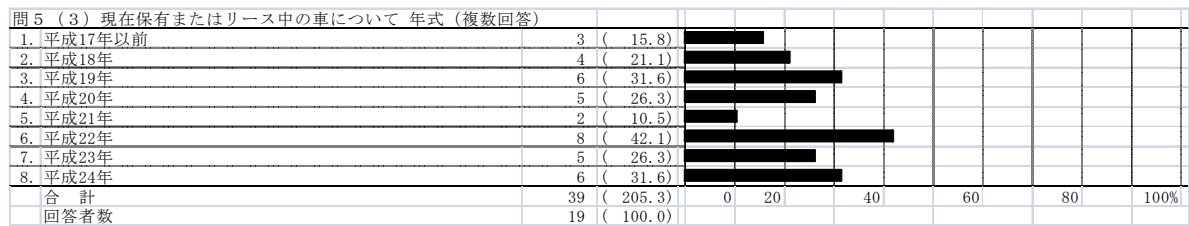


図4－1－1 現在の保有車の年式（複数回答）

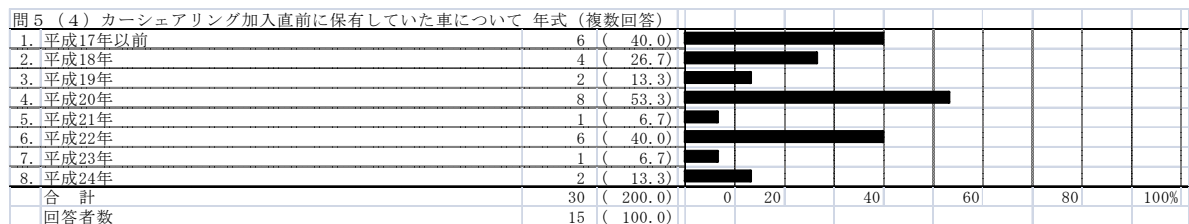


図4－1－2 加入前の保有車の年式（複数回答）

4-2. カーシェアリング加入法人の年間走行距離変化

法人の走行距離回答については、未回答率が高い上、特に加入前に業務車の保有がありながら年間走行距離の記載が無い場合が多い。

このため、加入前・現在の両方に記載がある法人のみ有効回答として集計した。

- 加入前の累積走行距離は54.0万km/年間で、1法人あたり25,738km/（年間・法人）となっており、現在は、累積走行距離59.3万km/年間で、法人あたりでは28,252km/（年間・法人）となっている。
- 結果として、有効回答法人全体の累積走行距離は5.2万km/年間の増加、1法人あたりでは2,515km/（年間・法人）の増加となっている。
- 年間走行距離の増加率は9.8%である。
- 本集計は法人回答73件中の有効回答21件に基づく参考集計となる。

表4-2-1 法人加入者における加入前後での合計走行距離^{注1)} (N=21)

合計走行距離		項目	加入前、現在とも 距離記載有効のみ
加入前	該当会社数（件）		21
	年走行距離：回答総計（万km/年間）		54.0
	平均（km/（年間・法人）） ^{注2)}		25,738
現在	年走行距離：回答総計（万km/年間）		59.3
	平均（km/（年間・法人））		28,252
（現在） －（加入前）	年走行距離：回答総計（万km/年間）		5.2
	平均（km/（年間・法人））		2,515
	*：p < 0.05 **：p < 0.01 ***：p < 0.001		
現在/加入前	年走行距離		109.8%
	年平均		109.8%

注1) 合計走行距離（保有車）＋（レンタカー）＋（カーシェアリング：現在のみ）

注2) 平均は（各年間走行距離）／（有効回答数）

4-3. カーシェアリング加入法人の年間自動車燃料消費量とCO2 排出変化

法人の走行距離回答については、未回答率が高い上、特に加入前に業務車の保有がありながら年間走行距離の記載が無い場合が多い。

このため、加入前・現在の両方に記載がある法人のみ有効回答として集計した。

燃料消費量

- 加入前の法人による累積燃料消費量は3.30万L/年間で、1 法人あたり1,573L/(年間・法人)となっている。
- 現在は、累積燃料消費量2,73万L/年間で、法人あたりでは1,298L/(年間・法人)となっている。
- 結果として、有効回答法人全体の年間自動車燃料消費量は0.58万L/年間の減少、1法人あたりでは275L/(年間・法人)の減少となっている。
- 年間消費量の減少率は全体で17.5%(100%-82.5%)である。
- 本集計は法人回答73件中の有効回答21件に基づく参考集計となる。

CO2 排出量

- 回答法人全体で車からのCO2排出量は2,489t-CO2/年間の減少、1法人あたりでは0.64t-CO2/(年間・法人)の減少となっている。

※燃料消費量の算定方法

保有していた車の年式、車種、排気量の情報から、国土交通省公表の10・15モード燃費またはJC08モード燃費を割り当て年走行距離を基に算定した。なお、カーシェアリング車、レンタカー車については利用車両の回答を踏まえリッターカー相当で統一して算定した。

表4-3-1 法人会員における加入前後の年間自動車燃料消費量^{注1)}とCO2排出量(N=21)

加入前保有台数		加入前、現在とも 距離記載有効のみ
合計消費・排出		
加入前	回答法人数(件)	21
	年消費量: 回答総計(L/年間)	33,030
	平均 (L/(年間・法人)) ^{注2)}	1,573
	平均 (t-CO2/(年間・法人))	3.65
現在	年消費量: 回答総計(L/年間)	27,253
	平均 (L/(年間・法人)) ^{注2)}	1,298
	平均 (t-CO2/(年間・法人))	3.01
(現在) - (加入前)	年消費量: 回答総計(L/年間)	▲5,777
	平均 (L/(年間・法人))	▲275
CO2 排出	年排出: 回答総計(t-CO2/年間)	▲2,489
	年平均 (t-CO2/(年間・法人))	▲0.64
	*: p < 0.05 **: p < 0.01 ***: p < 0.001)	
現在/加入前	年排出: 回答総計	82.5%
	平均	82.5%

注1) 年消費量 (保有車) + (レンタカー) + (カーシェアリング: 現在のみ)

注2) 年平均は (各年間走行距離) / (有効回答数)

4-4. カーシェアリング加入法人の公共交通などの利用の変化

- 「自転車」では利用頻度の増加と減少が同比率程度となっている。
- 「バス」「鉄道」「タクシー」では利用頻度の減少が上回っている。
- なお、これらの把握方法は、精度が高いと思われるものから回答者の感覚的なものまで混在している。

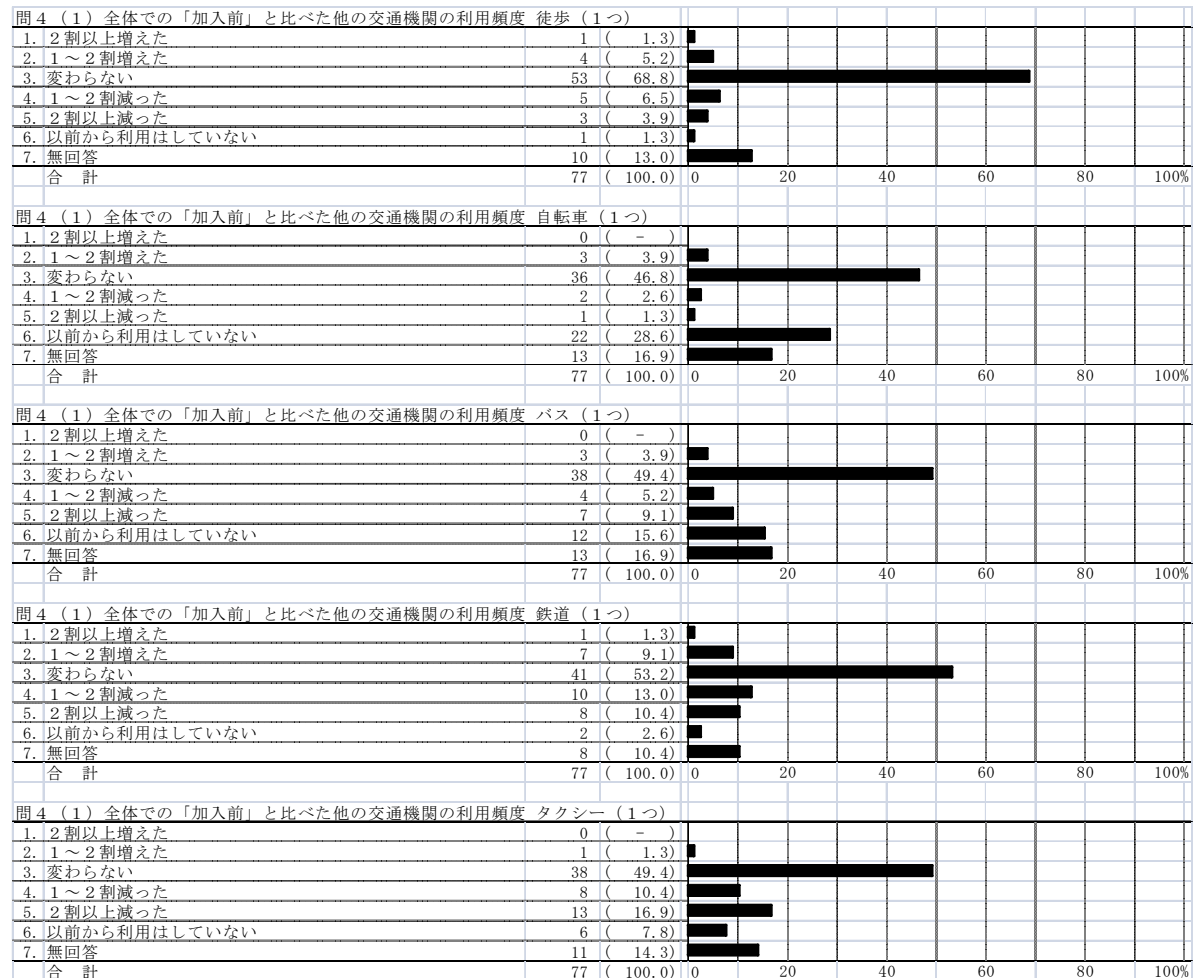


図4-4-1 カーシェアリング加入後の他の交通手段の利用変動

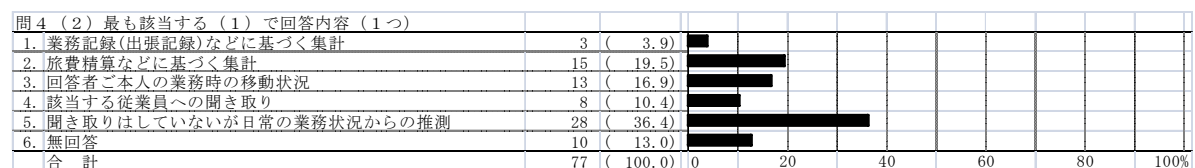


図4-4-2 交通手段の利用変動把握の方法

5. むすび

5-1. 検証結果のまとめ

(1) 個人加入者

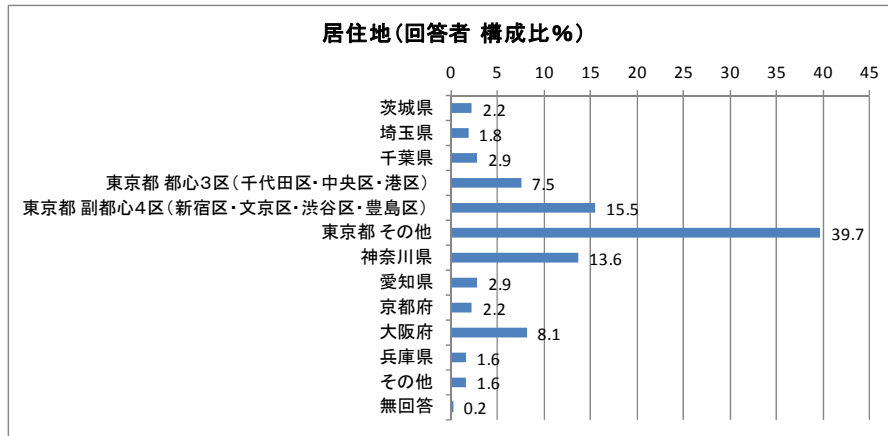


図5-1 加入者属性(居住地)

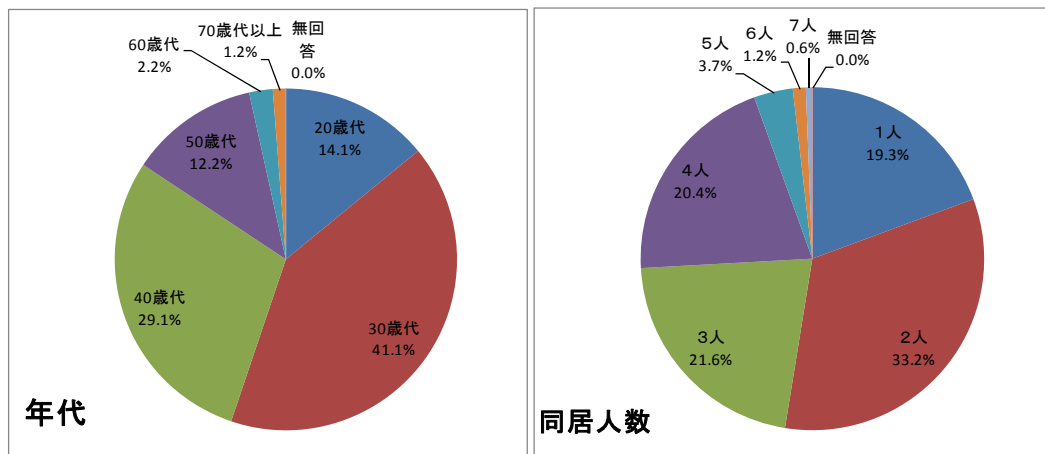


図5-2 加入者属性(世代と同居人数)

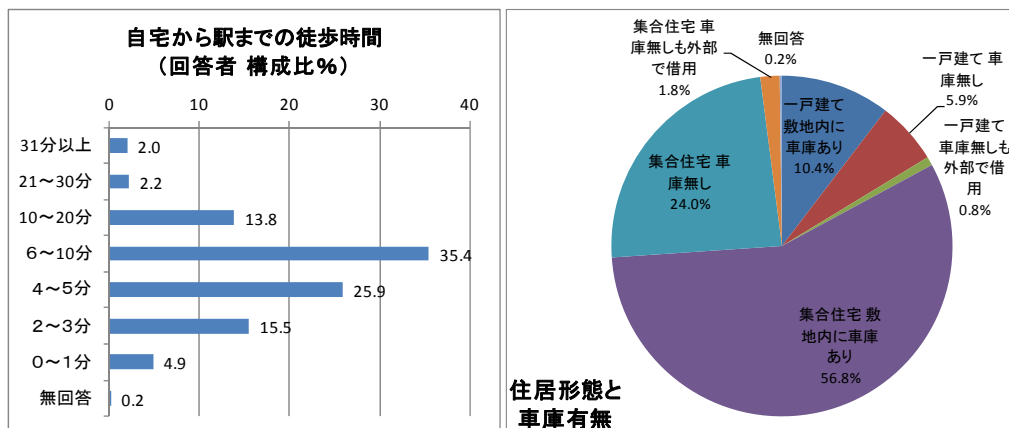


図5-3 加入者属性(居住地から駅までの徒歩時間および住居と車庫形態)

表5-1 個人加入者の属性と利用特性

検証項目 (対応する記載部分)	検証結果	特性や課題など
加入者属性 (2-1、2-2、3-1)	30歳～40歳代の割合が高いが、20歳代、50歳代も一定割合いる。 - 男性の割合が高いが、女性会員も17.3%いる。 - 車庫付きの集合住宅に住んでいる層が多い。 - 駅まで徒歩10分以内の居住者の割合が多いが、10分を超えるような地区の加入者も一定割合いる。 - 加入前に自動車を保有していた世帯は約40%である。	- 一般的な車離れが指摘されている20歳代を含め、幅広い世代が加入している。 - 子育て、レジャーなど車依存度が高まると見込まれる30～40歳代の加入割合が高い。 - 駐車場確保の困難性が高いと見込まれる駅近くだけでなく、駅から徒歩10分を超えた地区居住者の加入もある。 - この点から、カーシェアリングのサービス提供があれば、駅からやや遠くても一定の加入が見込まれるが、現状のサービス提供は、このような地域において十分でない。
	- 加入前の保有車、レンタカー利用を合わせた自動車年間走行距離は4,048km/(年間・世帯)である。 - このうち1台以上保有していた世帯では8,952km/(年間・世帯)、非保有だった世帯は715km/(年間・世帯)である。 - 非保有だった世帯でも、レンタカー利用を行っていた世帯が大半である。	非保有世帯でも、レンタカーなどにより自動車の利用を定期的に行っていた世帯となっている。
カーシェアリング利用の特性 (2-2)	- 土日を中心とした低頻度、非定常な利用が行われている。 6時間、12時間などパッケージ料金の提供が一般化したこともあり、長距離のレジャー利用も一定割合ある。 - 大都市都市部の加入割合が高いものの、都市周辺部でも貸出返却箇所の設置に応じて加入がある。 - 加入により、より遠くに行動範囲が広がったとの指摘もあり、移動自由度を増すことに貢献している。	- 個人の多くで利用曜日が土日に集中している点から、利用の分散が望まれる状況にある。 - ただし、個人利用者のみで利用集中の問題を緩和することは困難である。 - 都心部および周辺の職住混在地域におけるサービス提供や加入が中心であり、大都市郊外部におけるサービス提供、加入の両方とも十分でない。

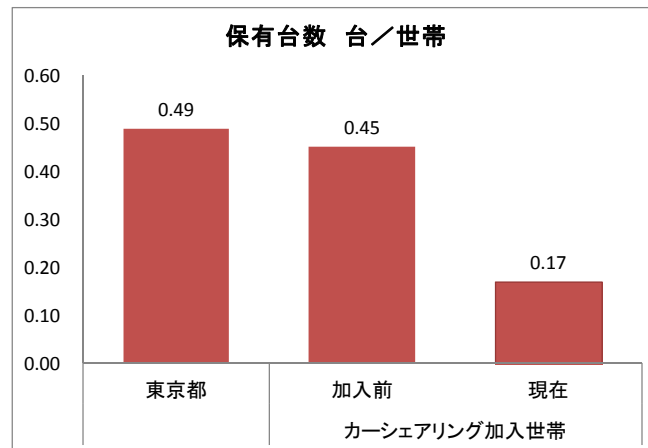


図5-4 一般世帯とカーシェアリング加入世帯の自動車保有台数
 注) 東京都の値は平成24年3月末の自動車検査登録情報協会資料と総務省統計局住民基本台帳人口に基づき算定

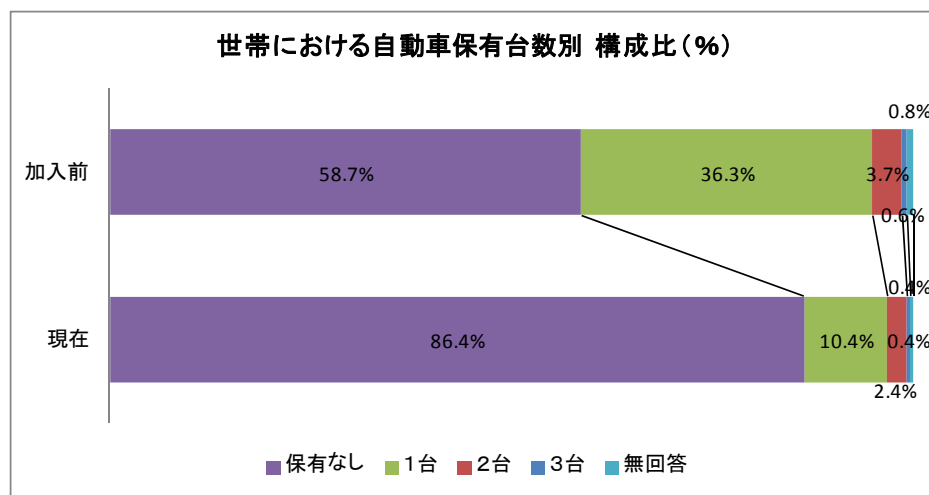


図5-5 加入前後の世帯における自動車保有台数別構成比

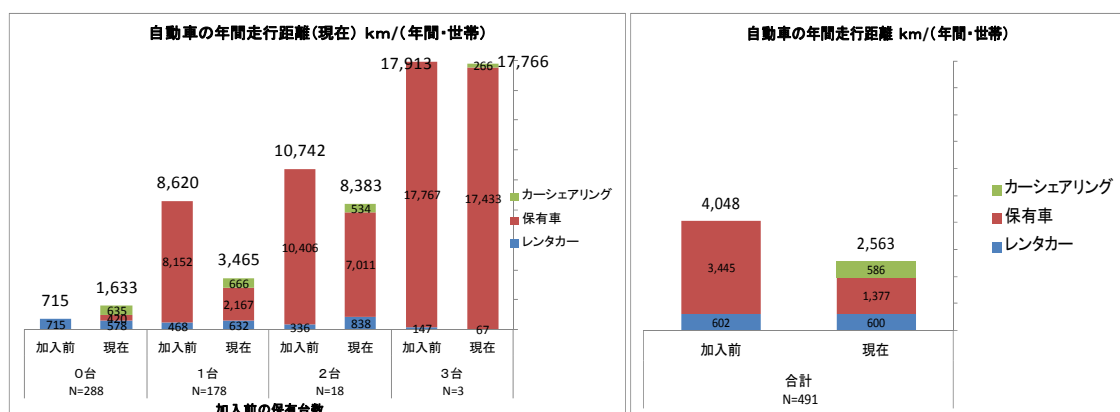


図5-6 加入前後の世帯における加入前保有台数別走行距離 (km/(年間・世帯))

表5-2 カーシェアリング加入による環境負荷低減効果

検証項目 (対応する記載部分)	検証結果	特性や課題など
自動車保有の減少効果 (3-1)	- 自動車保有は、カーシェアリング加入前 0.45台/世帯だったものが、加入後に0.17台/世帯と6割程度の減少となっている。 - 減車した世帯は加入者の29.9%であり、大半が1台保有から非保有に移行したものである。 - 非保有だった状態からカーシェアリングに加入した世帯は58.7%を占める。 - マイカー保有から非保有に移行した世帯は鉄道駅から徒歩10分圏内で多い。	- カーシェアリングが都市部や、鉄道利便性が高い駅近隣で提供されることで、利用頻度の低いマイカー保有世帯での減車や、非保有世帯の新規購入に伴う大幅な走行距離増加の抑止効果が期待できる。 - ただし、民間事業として自由な会員勧誘が行われている状況では、加入促進が容易なマイカー非保有者の加入割合が高くなる傾向がある。 - また、カーシェアリングへの加入潜在性が高い駅近くでは、コスト面で駐車場確保が困難であり、サービスの提供が十分にされていない。
自動車走行距離の減少効果 (マイカー、レンタカー、カーシェアリングの総和) (3-2) (3-4)	- 都市部の一般的な自動車保有世帯の走行距離と比較して、カーシェアリングの年間平均利用距離は58.6km/(年間・世帯)と非常に短い。 - 加入後の世帯における自動車走行距離は平均で36.7%減少している。 - 車非保有だった世帯に限れば、年間走行距離は平均0.9千km/世帯増加している。 - 他方で、加入前の自家用車保有世帯では、年間で平均5千km/世帯の減少となっている。 - 加入により減車した世帯の年間走行距離の減少分は、非保有だった世帯の車利用距離の増加分を大きく上回る。 - 公共交通網が充実している東京都では、加入後における走行距離減少効果がさらに大きくみられる。	- カーシェアリングに加入することで、全ての世帯において年間自動車利用距離が減少するわけではない。 - 非保有だった世帯では車の年間利用距離が増加するが、一般的なマイカー保有世帯に比べて年間利用距離は極めて短い。 - 加入前から保有していた世帯では、減車をする場合が大半で、かつ走行距離の大幅な削減がみられる。 - 加入によるマイカーからの転換効果は、単独の世帯で捉えるのではなく、加入前の非保有者、保有者併せてカーシェアリング加入者全体として把握する必要がある。

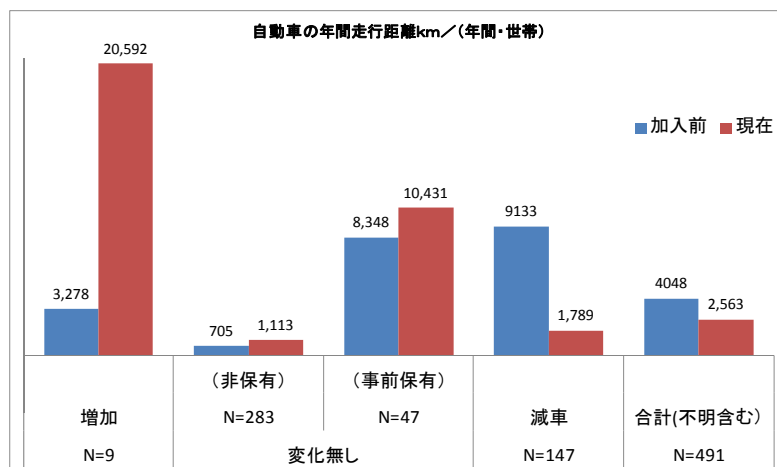


図5-7 保有変化に着目した年間走行距離の変化

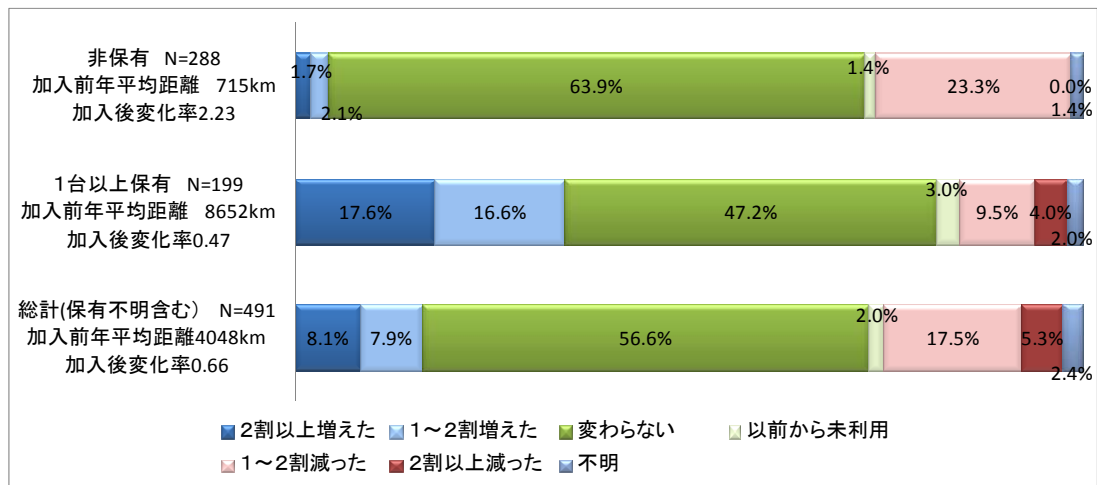


図5－8 加入前の保有台数別の鉄道利用頻度の変化

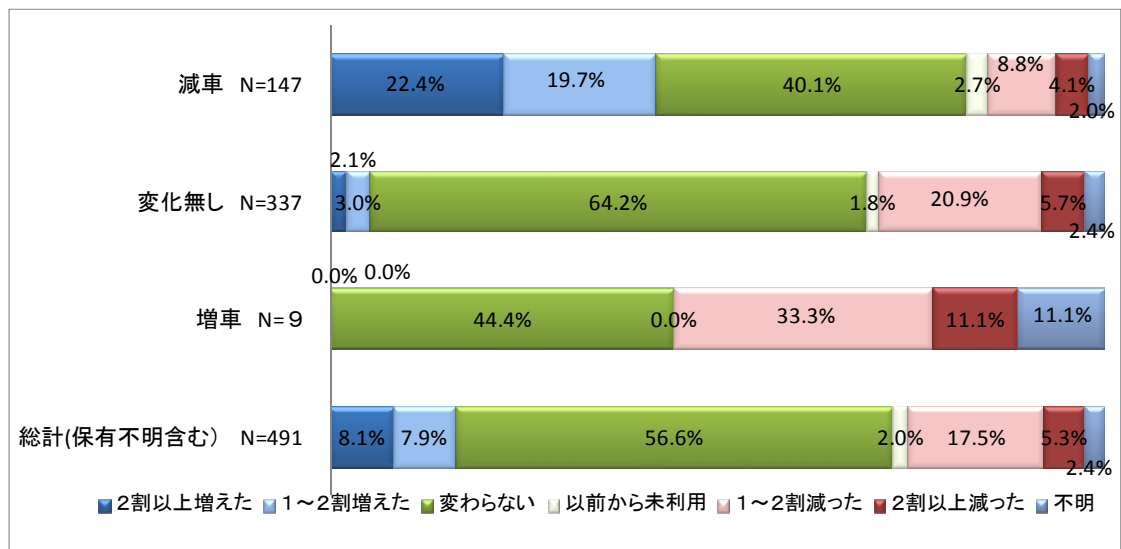


図5－9 加入前後の保有変化による鉄道利用頻度の変化

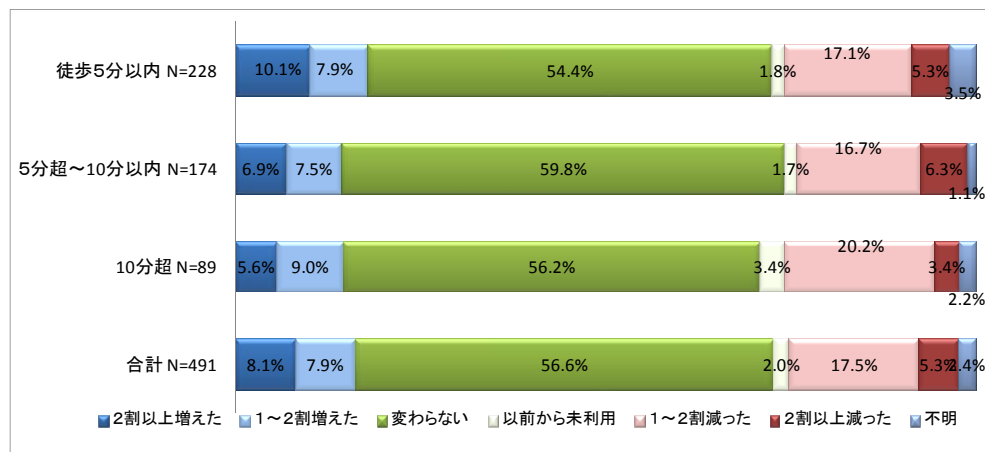


図5－10 駅までの徒歩時間別の鉄道利用頻度の変化

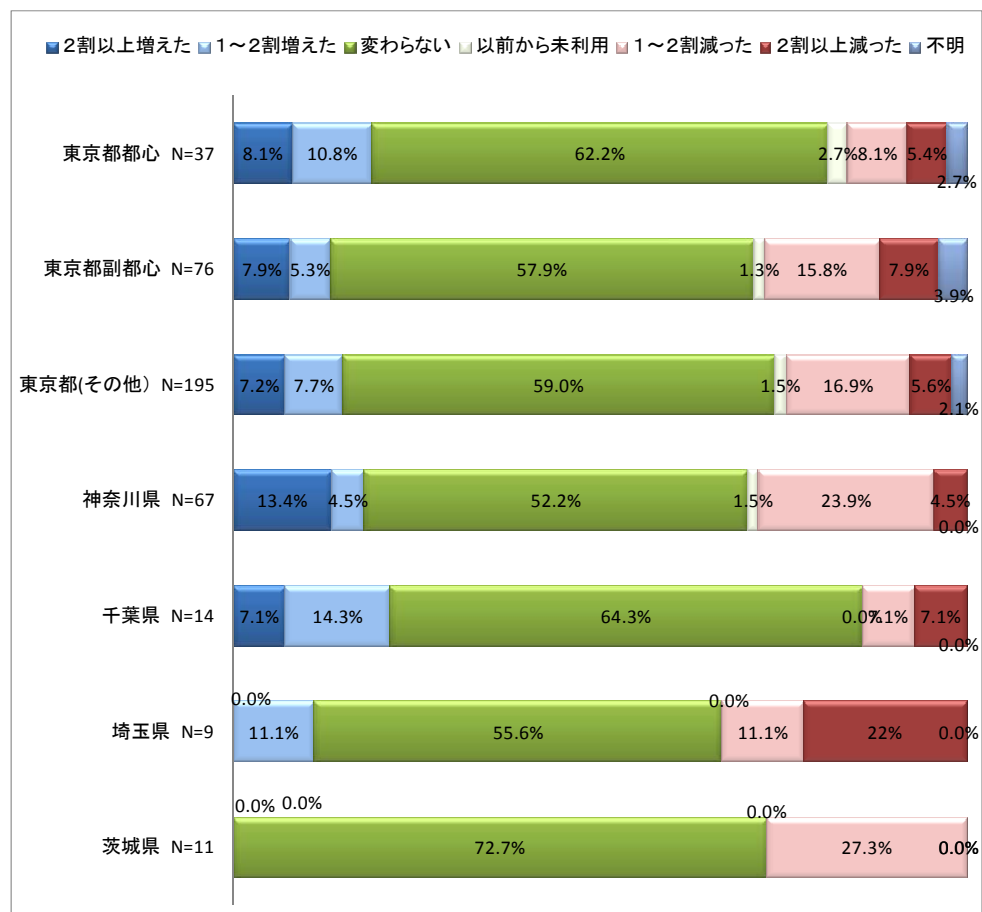


図5－11 加入者の居住地による鉄道利用頻度の変化

注1) 東京都心 千代田区、港区、中央区

注2) 東京都副都心 渋谷区、新宿区、文京区、豊島区

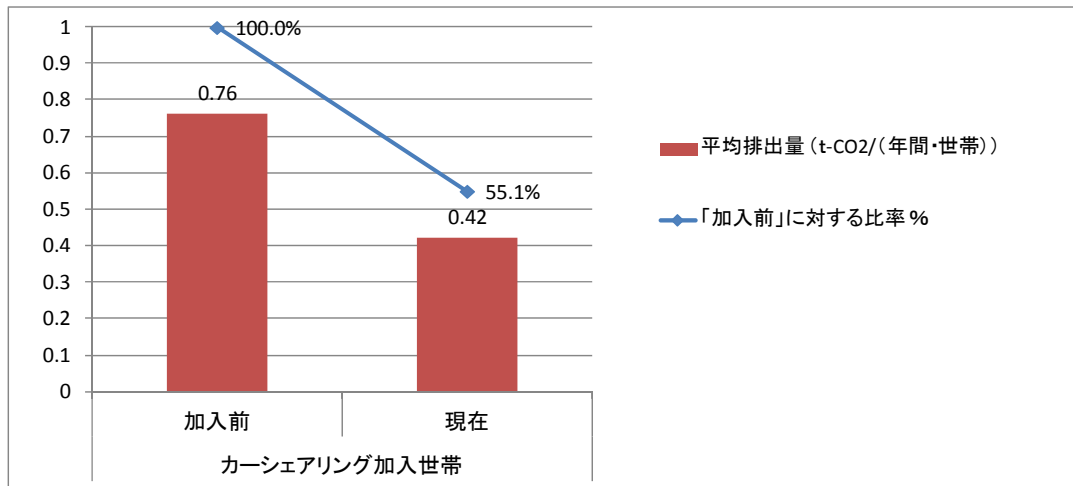


図5－12 加入前後における車利用による世帯あたり年間CO₂排出量

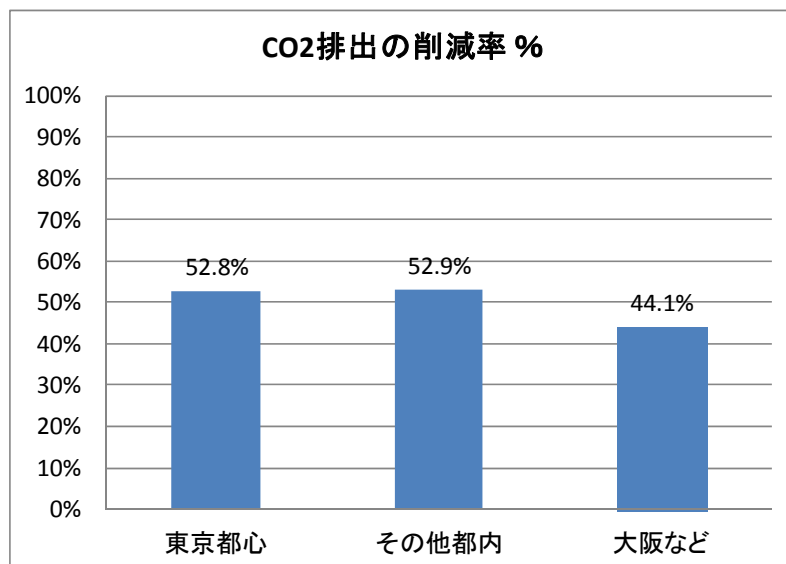


図5－13 加入前後における車利用による年間CO₂排出の削減率（居住地別）

注1）東京都心 千代田区、港区、中央区、渋谷区、新宿区、文京区、豊島区

注2）大阪など：大阪府、兵庫県、京都府、愛知県、神奈川県

表5-3 カーシェアリング加入による環境負荷低減効果（続き）

検証項目 (対応する記載部分)	検証結果	特性や課題など
CO2 排出削減効果 (3-3)	走行距離削減に加え、保有車の小型化や利用する車の車齢の若返り、燃費向上による効果により、CO2 排出量は平均<u>44.9%</u>削減される。	カーシェアリングへの加入により、過度な自動車依存の見直しや、燃費効率の高い車へのシフトや小型車両志向などの複合要素により、CO2 排出の削減効果が発揮される。
低環境負荷モードへのシフト効果 (3-4)	- 鉄道利便性が高い都心部では鉄道利用頻度がさらに増加している。 - 一方で、これら以外の世帯では、鉄道利用頻度がやや低下する場合もある。 - 但し、相対的には自動車走行距離の大幅減少、増加する世帯の場合でも微増である点からは、公共交通との連携による相乗効果が高いとみられる。	- 鉄道利便地域では、鉄道利用頻度がさらに向上する一方で、利便性が不十分な地域では、鉄道利用頻度が下がる場合もある。 - カーシェアリングの事業展開、鉄道を含めた公共交通サービスの展開が各々独立している状況では、相互の良さを引き出せていない可能性がある。
	他方、東京都以外、その他県などで公共交通網が不十分な地域では、走行距離削減効果やCO2 排出削減効果があるものの低い。	結果として、公共交通への転換効果が十分発揮されていないと見られる地域もある。

(2) 法人加入者

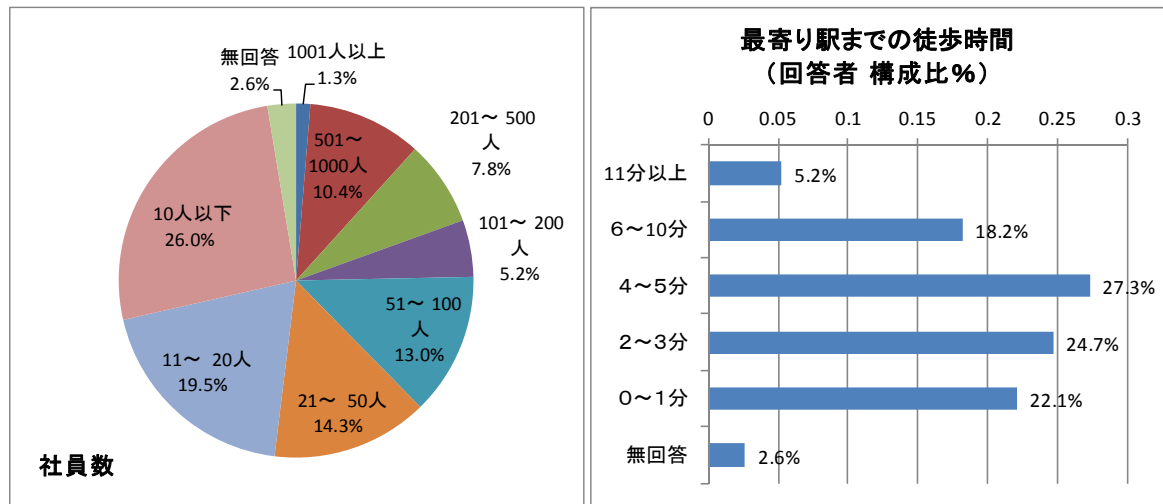


図5－14 加入法人の社員数と立地場所から駅までの徒歩時間

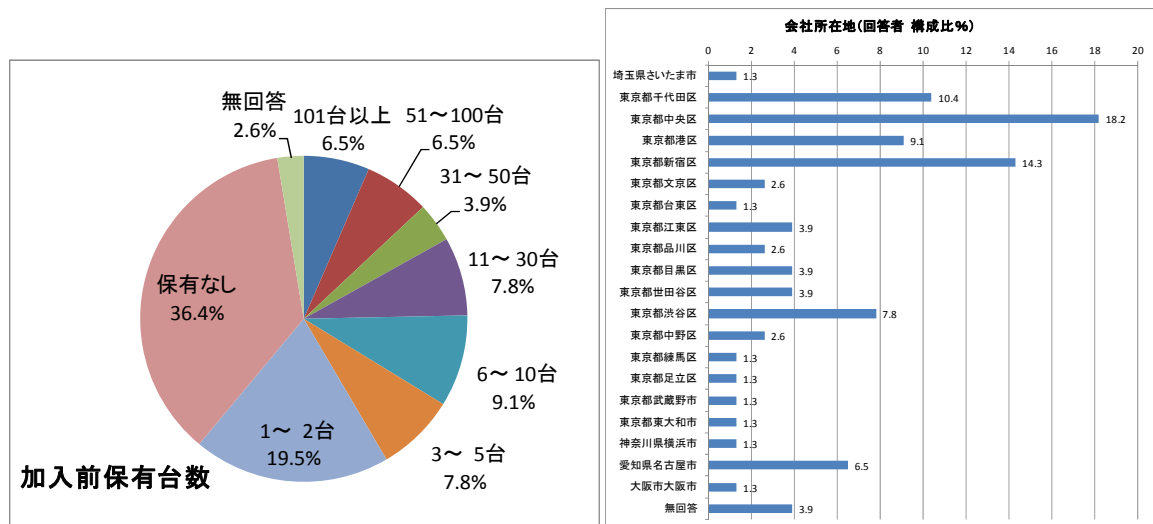


図5－15 加入前保有台数と会社所在地

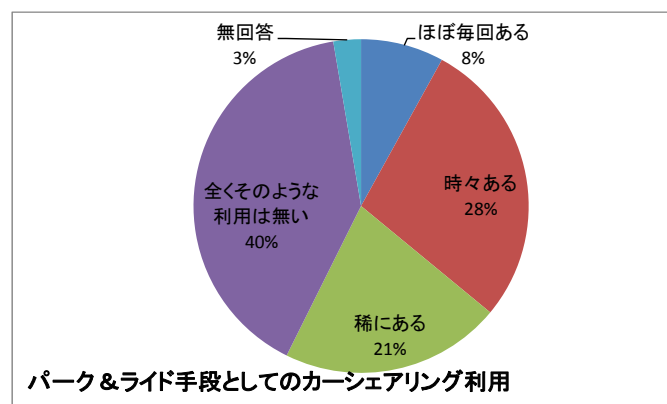


図5－16 パーク＆ライド手段としてのカーシェアリング利用

表5-4 法人加入者の属性・特性など

検証項目 (対応する記載部分)	検討結果	課題など
法人加入者属性 (2-3)	- 従業員数50人未満の事業所の割合が高い。 - 駅から5分以内の立地が大半である。 - 加入前に自動車保有があった法人は70%である。 - 経費節減のため、減車をしたり、増車を見送って加入する例が多い。	- 都市部の低利用業務車の効率保有に寄与しているとみられる。 - 都市部での路外駐車必要スペースの抑制に貢献している可能性がある。
	加入の大半が東京都区部となっており、都市郊外部の加入は本調査の範囲ではほとんどない。	- 加入は都心部中心であり、特に都市外縁部の加入が十分でない。 - 個人に加え法人利用も喚起されることで、利用時間帯や曜日の相互補完効果により事業健全性の高い普及が期待される
カーシェアリング利用の特性 (2-4)	平日利用が中心であるが、利用頻度は様々である。	法人は利用の大半が平日であるため、法人だけを前提としたサービス提供は利用曜日の偏りを招く可能性がある。
業務用自動車の保有や利用距離の減少 (4-1, 4-2, 4-3)	- 平均保有台数の大きな変化はみられないが、10台以下を保有していた会社の減車効果が見えてくる。 - 走行距離の明確な変化は把握できなかった。 - CO2排出量についても、明確な変化は把握できなかった。	カーシェアリング配置のネットワーク化が不十分な中で、法人加入者単独の走行距離削減効果は見込みにくい。
鉄道との組み合わせ利用 (4-4)	自社周辺からのカーシェアリング利用だけでなく、業務先や出張先など着地側でパーク＆ライド利用とみられる実態がある。	- 現在はカーシェアリング単独での事業展開が中心である結果、公共交通網との連動が不十分な可能性がある。 - パーク＆ライドの利用実態はあるものの、大都市近郊でも郊外部に行くほどカーシェアリングのサービスが提供されていない。
	これら利用ニーズがあるものの郊外部のサービス提供が不十分なため、鉄道への転換の機会を失っている。	結果として、公共交通への転換効果が十分発揮されていない地域が複数と思われる。
鉄道との組み合わせ利用の多い属性・地域特性があるか	今回の調査では十分に把握できなかった。	

5-2. 提言

カーシェアリング加入の効果と普及の在り方

カーシェアリング加入者全体として、環境負荷低減効果の一つである
CO₂の削減効果を有することが明らかになった。
また、用地制約の多い都心部で空間創出効果も大きいことが明らかになった。
↓
今後、カーシェアリングを広く普及していくことが望ましい

普及促進上の問題・課題

民間事業主体型の普及により、次のような問題・課題が明らかになっている。

鉄道、都市間バスとの連携や、事業者間での連携の不足

- ・ パーク&ライド、バスライドの利用可能性が個人、法人ともあるが、郊外部でのサービス提供が不十分、鉄道、バスとの連携不足の両面から、交通手段全体としての利用喚起が不十分である。
- ・ 都心部を中心に複数の事業者が展開しているが、事業者間での会員利用の連携システムが未確立のためネットワーク効果も不十分である。

サービス提供箇所の偏在

- ・ 駅近くでのカーシェアリング設置は潜在需要も多く、加入後の環境負荷低減効果も高いが、民間単独では駐車場確保コストの面から困難が多く、提供箇所が限定的となっている。
- ・ 採算性が低い都市郊外部でのサービス提供も不十分である。

個人加入者と法人加入者の加入割合の不均衡

- ・ 法人加入者は東京都心などに偏在しており、個人に比べると加入促進余地がまだ大きい。
- ・ 個人加入者主体の会員構成は、週末への利用集中などによるサービス満足度の低下を招き、それを緩和するためには過度な配車増加などにもつながり、結果として事業性を低下させかねない。

加入前マイカー保有世帯とマイカー非保有世帯の加入割合の不均衡

- ・ 非保有世帯の加入後の年間車利用距離はマイカーを新規に保有する場合に比べて極めて短い。加入促進を民間事業者独自に委ねたままでは、相対的に加入容易なマイカー非保有世帯の割合が高まり、環境負荷低減効果のより高いマイカー保有世帯の加入が十分に促進されない懸念もある。

定額料金による長距離利用増

- ・ 民間事業者間の競争から一定時間内は定額となる定額料金制が一般化している結果、特に個人利用において長距離利用が増える懸念がある。

環境負荷の低い車両の導入が限定的

- ・ ガソリン車に比較して環境負荷がさらに低いと期待されるEV、PHV、PHEVなどは、導入コストや管理コストの増加、充電等に伴う可能稼働率の低さなどの複合的な面から、極めて限られた場所での導入となっており、民間独自での導入率向上は困難である。

限られた認知状況

- ・ 利用者数は飛躍的に増加しているものの、カーシェアリングに関する認知は都市部の一部居住者などを中心としたものである。また、欧米に比べると路外の専用駐車場での設置が多いため、存在自体が日常的に認知されていない場合も多い。
- ・ 法人においてもレンタカーなどに比べると交通手段としての認知が限定的になっている。

環境負荷低減効果をより発揮するような普及促進方策(案)

加入後の環境負荷低減効果の高い場所でのサービス提供拡大 公 事 民

- ・ 都心部や駅近接地区でのカーシェアリング提供では、郊外での導入よりも加入者あたりの環境負荷の低減効果がより高まると期待される。しかし、カーシェアリング配置用の駐車場確保にはコスト面で困難を伴うため、これら地区でのサービス提供がより容易になるような方策を行うことが望ましい
- ・ 特に駅に隣接する業務住居一体型の中高層ビル、業務ビルなどでは付置義務駐車場の余剰感も指摘されており、活用の余地が大きい。よって、電気自動車の公共充電設備の設置とも連動するような「路上駐車場の活用 公」、「付置義務規模の減免と連動したカーシェアリング設置の推奨 公」や「カーシェアリングへの低料金での駐車場提供 民」「駐車場の配置場所の優遇や優先 公 民」などの制度や誘導策の確立と、カーシェアリング事業者自らは「入会金や利用料金の割引 事」により、加入潜在性の高いこれら地区でサービス提供が促進される必要がある。
 - ◇ 市場原理のみでは、駅近くや都心部の駐車場でのカーシェアリングのサービス提供が限定的となる。これら地区でより容易に設置できるような方策（例えば「公営駐車場での優先的な導入 公」、「民営の駅近隣駐車場へのカーシェアリング導入関心の喚起 事 民」など）が望ましい。
 - ◇ 駅においては、地域交通施設の一つと位置づけ、カーシェアリング設置場所への案内表示を、バス、タクシー乗場への案内と同様に行うことも望まれる。 公 民

パーク＆ライド喚起型での郊外部サービス提供の促進 公 事 民

- ・ 郊外部の駅においては、駅周辺の個人、法人需要だけを前提とした場合、事業採算性が低いことが見込まれる。一方で、都心部に立地し郊外での事業活動も活発な法人などにおいては、郊外でのカーシェアリング提供が進みネットワーク化されることでパーク＆ライド利用を喚起する潜在性を持つため、公共交通の新たな利用を喚起する方策として郊外での設置についても普及の促進が望まれる。
- ・ 現在利用者ニーズからも短期的には「貸出返却場所の都市内、郊外双方での増加 事」、長期的には「ワンウェイの導入 公 事」といったパーク＆ライド利用の増加につながることが期待される要望が上位にあり、これらを可能なものから実現してネットワーク化していくことが望ましい。
 - ◇ 短期策としては、「複数事業者間で会員の相互利用可能システム構築 事」が望まれる。
- ・ 事業採算性の低い郊外部での展開を促進するためには、事業採算性の高い都心部や駅周辺部での駐車場確保を優遇することとの相互条件として、郊外部で一定割合以上の事業展開を条件とすることや、鉄道利用促進に貢献するなど、公共交通網と連動した包括的な条件付帯による方策が望ましい。
 - ◇ 都心部に比べ郊外部では相対的にカーシェアリング利用距離が延びると見込まれることから、これら地区での配車はEV、PHV、PHEV など「環境負荷低減効果の高い車両をより重点的に配車 事」することが望まれる。

法人需要のさらなる喚起 事 民

- ・ 個人加入者と法人加入者の間では、利用の曜日が相互補完関係にあるため、職住近接のコンパクトシティ化と親和性が高く、個人、法人の両者にバランスよく普及をすすめていくことが望ましい。
- ・ 特に住商近接地域などでは、「事業所の専用駐車場へのカーシェアリングの導入などを容易にするような方策 事 民」の具体化が必要。
 - ◇ カーシェアリング事業者にとっては、平均稼働率の向上となることで自律的、持続的な事業の実現となることも期待される。

マイカー保有世帯への重点的な加入促進 公 事

- ・ マイカー1台を保有する世帯がカーシェアリングに加入する場合、減車を伴うとともに自動車利用距離が大幅に減少し環境負荷低減効果が高い。これら層の加入の促進をさらに優遇するような取組をカーシェアリング事業者・自治体の双方で進める必要がある。
- ・ 減車意識が働きやすい都心部集合住宅の居住者に対しては、より加入や鉄道利用促進となるよう優遇感のある方策が望ましい。
 - ◇ 集合住宅などがあり人口が密集する地区であっても、駅からやや遠い場合にはカーシェアリングの提供が限定的である。「利便性の高い公共交通の沿線（例えば BRT や LRT 沿線）などでは優先的に配置 公 事」が進むような枠組みを具体化していくことが望ましい。

公：主に公共団体に係るもの 事：主にカーシェアリング事業者に係るもの

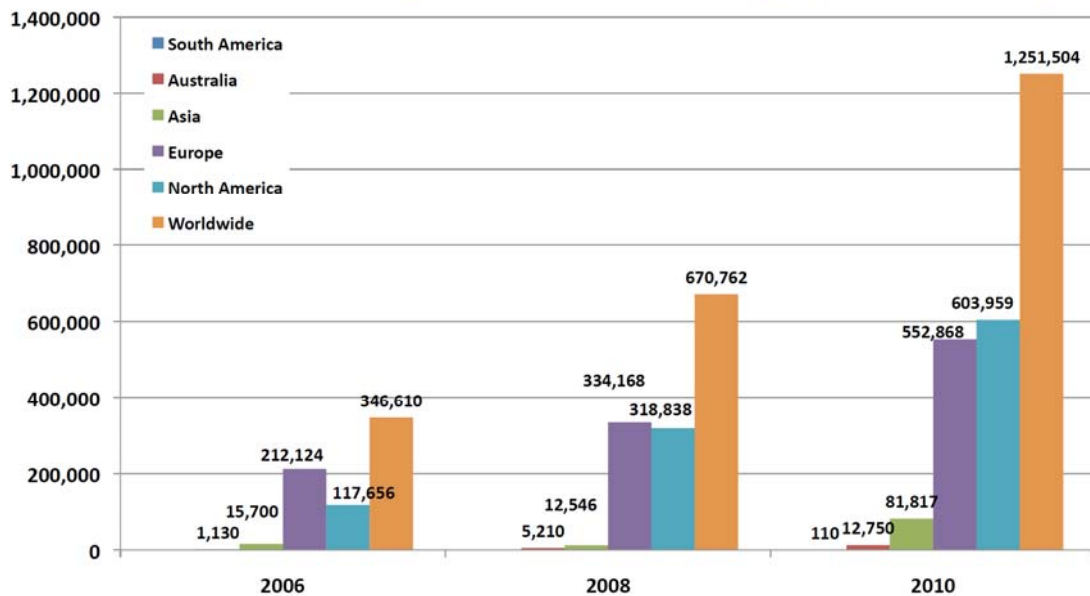
民：主にカーシェアリング事業者以外の民間事業者・一般市民に係るもの

参考. 内外のカーシェアリング状況

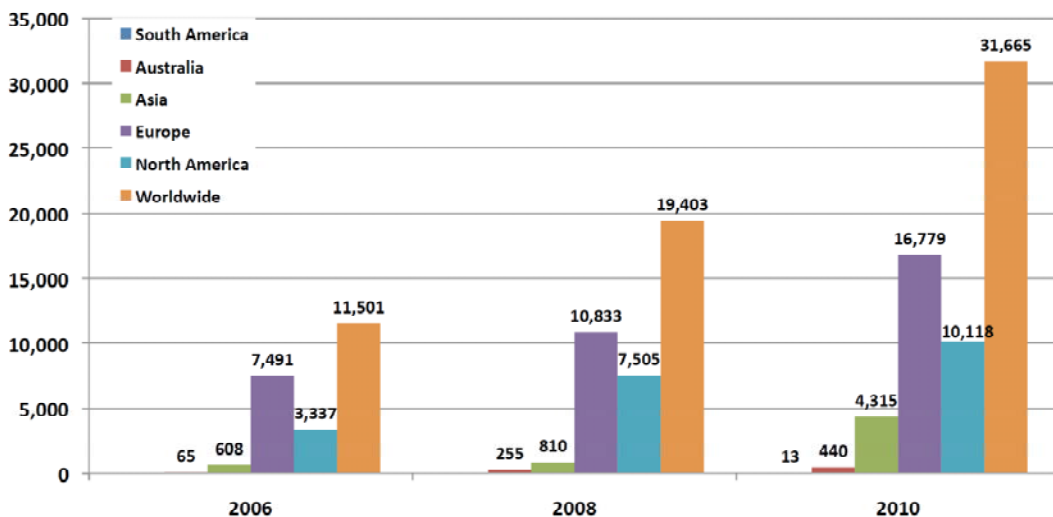
(1) カーシェアリング普及状況

事業としてのカーシェアリングは内外ともに順調な拡大をしている。

アメリカの研究者によれば、2012年秋時点で、27カ国で実施がされており、会員数は178万人、車両台数で4万3千台との報告もされている。



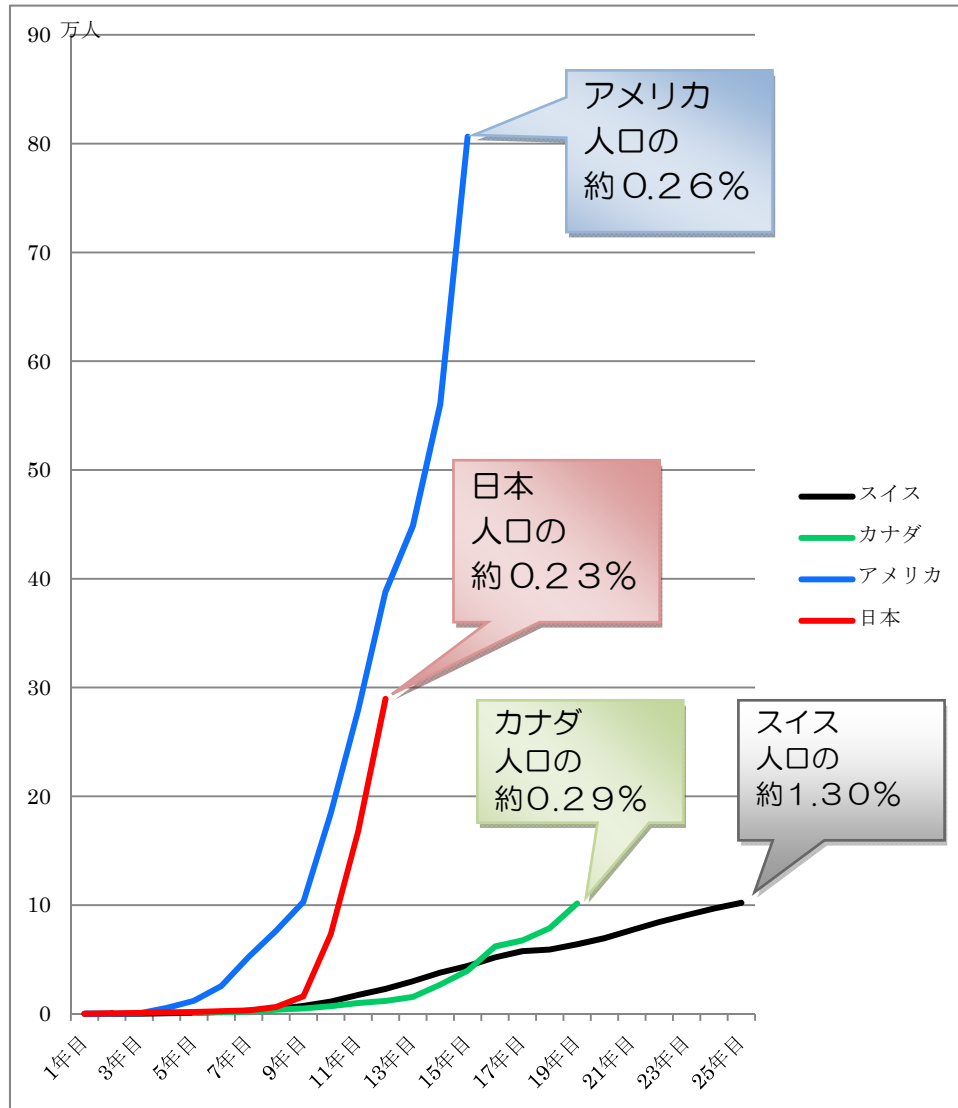
図参考ー1 2010年までの各国地域別でのカーシェアリング会員数の推移
出典) Understanding from Shared--Use Mobility Research,Susan S,2012.



図参考ー2 2010年までの各国地域別カーシェアリング台数の推移
出典) Understanding from Shared--Use Mobility Research,Susan S,2012.

開業期からの推移でみると、カーシェアリングは世界的に急速な普及段階にあり、特にアメリカや日本においては普及加速期に入っているといえる。

サービスが提供されてからの歴史の長いスイスでは、既に人口の1%を超える加入状況となっている。一方、我が国人口に対する加入率は0.23%である。



図参考—3 国別会員数の変化

出典)交通エコロジー・モビリティ財団調べ

(2) 国内での普及状況

我が国において、普及が最も顕著なのは大都市圏の都心部およびその周辺地域であり、特に都心では複数の事業者により展開がされつつある。

しかし、都心部やその周辺地域でも鉄道駅近隣では、設置ができていない場合がみられる。



図参考一４ 東京都内のカーシェアリング展開状況の例

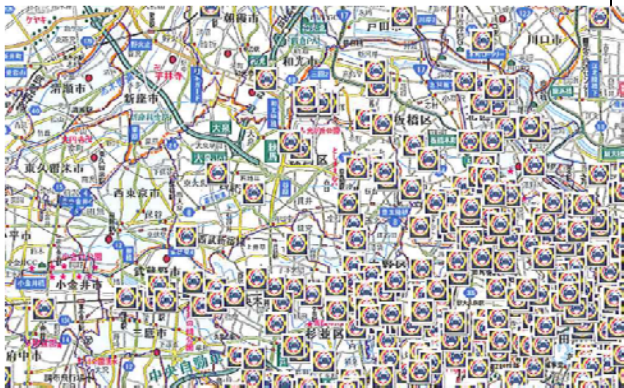
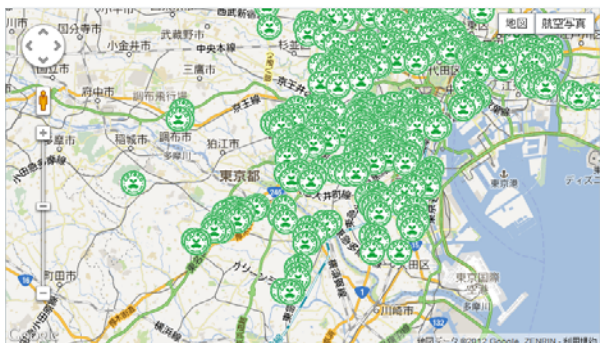
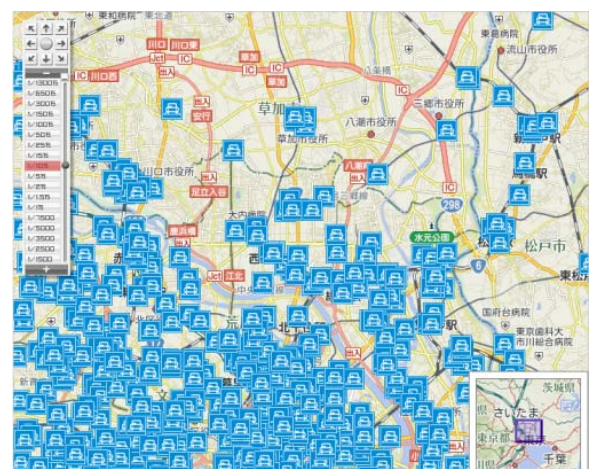


図参考一５ 駅近隣部では設置が少ないカーシェアリング展開状況の例

出典 ２図とも) カーシェアリング比較 360°カーステーション MAP

<http://www.carsharing360.com/>

郊外部では、大手事業者でも設置が限られている、または全く設置されていない状況にある。

オリックス自動車 ステーション位置の例 同社資料より抜粋	
カレコ ステーション 位置の例 www.careco.jp/stationsearch/area/	
タイムズプラス ステーション位置の例 timesplus.jp/	

図参考—6 東京都外のカーシェアリング展開の例

また事業主体としては、駐車場事業などと併せてカーシェアリングに取り組む事業者、レンタカー事業や自動車リース事業から発展的に実施する事業者、商社などからの100%出資により事業進出した事業者、その他事業からの参入者などがある。全国的には、地下鉄や路面電車網などを持つ都市での配置が中心である。

表参考一1 国内の主要なカーシェアリング事業者とサービス展開状況

基幹事業分類	カーシェアリングブランド名 (事業者)	大都市部				地方部			
		首都圏 都心	中京	近畿	その他 広島、 福岡など	仙台、 札幌など	金沢 高松など	さいたま市、 福生市など	その他
駐 車 場 系 電 鉄 系	タイムズプラス (タイムズ24株式会社)	○	○	○	○	○	○	○	○
	エコロカ (日本駐車場開発株式会社 ／日本自動車サービス株式会社)	○		○					○
	カリテコ (名鉄協商株式会社)		○						
レ ン タ カ ー な ど 系	オリックスカーシェア (オリックス自動車株式会社)	○	○	○				○	○
総 合 商 社 系	カレコ (カーシェアリング・ジャパン株式会社)	○	○					○	
そ の 他 系	カシエリ 他 (ユーピーアール株式会社)	—							○
	カテラ (株式会社アスク)	○		○	○				○
	その他 (関西や長崎、熊本など地域系)								○

注) 各公開資料より株式会社日本能率協会総合研究所作成、平成24年12月時点

表参考一2 国内の主な事業者の会員数

事業者(サービス名)	会員数
タイムズプラス	16.4万人
オリックスカーシェア	7.9万人
カレコ	2.1万人
アスク	0.5万人
カリテコ	0.5万人
小計	27.4万人

注1) 会員数は、平成25年1月交通エコロジー・モビリティ財団調べ。

(3) 海外や国内での新たな動向

海外では、1990年代より事業を開始した欧米の独立系のカーシェアリング事業者を中心に普及が進んできた。一方で近年は自動車メーカーや、電池などのメーカーが自治体と連携してワンウェイ型を導入するなどの事例もみられる。

表参考—3 海外の主要なカーシェアリング事業者とサービス展開状況

基幹事業分類	カーシェアリングブランド名 (事業者)	ワンウェイ ^{注2)}	概 要
独立系	Zipcar (Zipcar)	--	英米加3カ国中心のカーシェアリング大手。大都市16箇所を含む50都市。並行して250箇所の大学で展開。 貸出駐車スペースは都市部内の路上や、路外の駐車場など混在。 会員数 約70万人、9千台
	Autoshare	--	カナダ国内中心のカーシェアリング。 協同組合的な事業として発足。 会員数 約1.2万人
	Mobility	--	住民協業から発展したスイスの大手カーシェアリング。一部ドイツ、オーストリアなどにも進出している。 スイス鉄道と提携し、鉄道駅やその近傍で借出しできる場所も多い。 スイス国内 会員数 約10万人、2.6千台、
総合メーカー系 (電池など)	Autolib (Bollere Group)	○	新たに開発した4人乗り電気自動車 Bluecar を用いたパリ市内のカーシェアリング。 貸出駐車スペースは市が確保した路上専用スペース。 1.5千台、1.1千箇所、8万人以上の会員。 (2012年中に3千台、1.5千箇所)
自動車メーカー系	Car2go (ダイムラー・アーゲー (Daimler AG))	○	2人乗りスマート(フォーツ)を用いた、借り出し返却地自由型カーシェアリング。 ドイツのベルリン、米国ワシントンDC、オランダアムステルダムなど7カ国、16都市。一部都市で電気自動車も展開。 貸出駐車スペースは都市部指定エリア内の路上各所。 10万人以上、4千台(うち電気自動車600台)。
	DriveNow (BMW とカーレンタル会社 Sixt)	○	4人乗り Mini シリーズ、BMW1、BMW X1 による借り出し返却地自由型カーシェアリング。1都市で最大500台。 ドイツ国内ミュンヘン、ベルリン、デュセルドル、米国サンフランシスコ。一部都市で電気自動車も展開。 貸出駐車スペースは都市部指定エリア内の路上各所。 ドイツ国内で1.3万人の会員など。

注1) 各公開資料より株式会社日本能率協会総合研究所作成

注2) 「ワンウェイ」マルチポート型で、貸出場所と返却場所が同一で無くても良い方式

国内におけるレンタカーは、一般的に海外に比して街中などにおいても借出し返却可能場所が市街地内に複数あるとともに、近年は営業時間も長くなっている。ただし標準的には朝8時から夜8時までの営業時間となっており、有人の事務所にて都度手続きを行い借出し返却を行う方式となっている。また、乗捨てについても追加料金を負担することで可能となっている。このため、異なる貸出返却箇所間で利用が可能な擬似的なマルチポート型の運用となっている。

他方で国内のカーシェアリングは、同一の貸出返却場所に返却することが必要なシングルポート型の運用となっており、利用者の行動についてはやや制約が生じる部分がある。一方で、海外でのワンウェイ型カーシェアリング、例えばパリ市やベルリン市などでのワンウェイ・マルチポート型カーシェアリングでは、異なる貸出返却箇所間で利用が可能であるとともに、課金も分単位などが多くなっている。

表参考—4 国内外におけるレンタカーとカーシェアリングの違い

内外		国内		海外	
種類		レンタカー	カーシェアリング (シングルポート型)	カーシェアリング (シングルポート型)	カーシェアリング (ワンウェイ型)
会員登録		必要無し	必須	必須	必須
主なサービス提供地	都市部	○	○	○	○
	地方部	○	▲	○	×
	離島など	○	×	—	—
	主要な駅	○	▲	○	○
	空港	○	▲	▲	—
配車数	(1箇所あたり)	十数台	1～数台	1～数台	1～数台
車両種類	小型乗用車	○	○	○	○
	普通乗用車	○	○	○	▲
	貨物車など	○	×	▲	×
貸出駐車場位置	路外駐車場	○	○	○	○
	公道上駐車空間	×	×	○	○
貸出返却時間	日中	○	○	○	○
	深夜・早朝	▲	○	○	○
無人貸出		×	○	○	○
		原則無い			
ワンウェイ	利用の可否	▲	×	×	○
	回送運行	必須	—	—	通常行わない
料金設定	(従量部分)	時間設定	15分単位	15分単位	分単位
備考		ワンウェイは乗捨て料金を負担することで可能	大半が無人貸出	貨物車はワゴン車などを採用している場合がある	ワンウェイは指定された連続する市街地内

凡例) ○：該当あり・可能 ▲：部分的にあり・条件付で可能

×：該当しない、無し — 不明

注) 各種資料を基に株式会社日本能率協会総合研究所作成

国内におけるカーシェアリング開業時期においては、月極めの会費を定め、さらに従量制の利用時間と利用距離に応じた課金が一般的であった。

しかし近年では、加入者獲得競争の影響もあり、入会金を取らないコース、月極め会費を無料にする代わりに従量料金をやや高くするコース、距離料金を課さないコースなども出てきている。

また従量課金型に加えて、一定時間までであれば定額料金とする方式により短時間、短距離利用を促す効果が低い料金体系も出つつある。

一方、海外では分単位の課金を行う事業者も出てきている。

表参考一5 カーシェアリングでの個人向け料金コースの例（従量課金の場合）

料金コース 種類	国内α社			国内β社		海外γ社
	学生向け	低頻度利用 者向け	多頻度利用 者向け	通常車 利用	一部高級車 など利用	完全時間 従量制
入会金	0円	0円	0円	1500円	1500円	3,200円
月極め会費	0円	0円	2,000円	1,000円	1,000円	0円
時間料金	200円/15分	300円/15分	200円/15分	200円/15分	400円/15分	35円/分
距離料金	15円/km	15円/km	15円/km	0円	0円	0円
ワンウェイ利用	—	—	—	—	—	可能
備考			月極め料金は時間 料金に充当さ れる	長時間の定額料 金の場合は 15円/kmで課金	長時間の定額料 金の場合は 15円/kmで課金	1\$=90円で 換算

注1) 平成24年末時点での例、料金コース種類の名称は本調査で任意に記載

注2) 国内社において、入会金の有無、料金設定などが頻度高く見直されているため参考値

表参考一6 カーシェアリングでの課金種類例

適用例		料金体系			
		従来の国内カー シェアリング	近年の国内カーシェアリング大手で の料金体系の一つ		海外のワンウェ イ型カーシェア リング
課金方式	単位区分	時間 +距離	定額+距離	完全定額	完全時間 従量
利用時間従量課金	15分単位、30 分単位など	○			
	分単位				○
距離課金	km単位	○	○		
特定時間までは 定額課金	3時間、6時間、 12時間など		○	○	

凡例) ○：課金方式として適用

●●●・カーシェアリングご利用会員の皆さま

カーシェアリング利用者調査ご協力をお願い

時下、ますます御健勝のこととお慶び申し上げます。平素はカーシェアリングシステムをご利用いただき、誠にありがとうございます。

このたび、交通エコロジー・モビリティ財団では、カーシェアリングの環境効果を把握することを目的とするアンケート調査を実施することとなりました。

ぜひ、当社会員の皆様にも、ご協力を賜れますようお願いいたします。

なお、個々の回答結果の情報管理は交通エコロジー・モビリティ財団（調査実施主体）と株式会社日本能率協会総合研究所（調査受託会社）が責任を持って行います。

本調査は、カーシェアリングに加入されている方の世帯における

- ・ ご同居の家族を含めた「世帯全体」としての車やその他の交通機関のご利用
 - ・ ご回答いただく「回答者ご自身」の車やその他の交通機関のご利用
- の2種についてご回答いただくものです。

次の回答欄の場合には、上記2種各々についてご利用状況を回答ください。

質問対象	選択肢 または 回答欄
1) 世帯全体	交通手段の利用状況などについて、ご同居の方を含めた「世帯全体」としての状況について回答願います。
2) 回答者ご自身	カーシェアリング会員として加入され、本調査に回答いただいているご自身について、交通手段の利用状況などについて回答願います。

回答いただいた結果は同封の返信用封筒にて平成24年 10月1日（月） 迄にご投函ください。切手は必要ありません。

【問い合わせ】

アンケート調査の実施・ 受託会社 (記入方法等について)	株式会社 日本能率協会総合研究所 「カーシェアリング利用者調査」担当 TEL 03-●●●●-●●●● 平日 10時～17時
------------------------------------	--

問1 「カーシェアリング」の加入状況について

(1) あなたがカーシェアリングに入会したのはいつ頃ですか。

(複数のサービスに加入している方は、**最も早く加入した時期**を記載してください。)

平成 年 月頃に加入

(2) あなた、およびご同居の家族全体で、カーシェアリング会員の加入口数は**合計何口**ですか。

合計 口 (または利用登録人数)

※ A社で1口、B社で1口の場合2口と記載ください。

(3) あなたが入会している**カーシェアリングサービスと料金プラン(カッコ内の種類)**について、それぞれ教えてください。(該当する**全て**)

☐ オリックスカーシェア：オリックス自動車 (→☐ 個人Aプラン ☐ 個人Bプラン ☐ 学生プラン)
☐ カテラ：アスク (→☐ 個人プラン)
☐ カレコ：カーシェアリング・ジャパン
(→ ☐ ライトプラン ☐ 平日プラン ☐ 学生プラン ☐ バリュープラン
☐ バリュー80 ☐ バリュー150 ☐ 年会費プラン)
☐ タイムズプラス：タイムズ24 (→☐ 個人プラン ☐ 家族プラン ☐ 学生プラン)
☐ その他 () 注) サービス名別の五十音順、

(4) 加入された**きっかけ**は何でしょうか。(最も該当する**3つ**)

・車の保有 関連	☐ 保有車を廃車または転売するタイミングだったから ☐ 車を保有し続けるより安上がりだから(加入に伴い廃車または転売した) ☐ 新たに増車するより安上がりだから(車は保有し続けている) ☐ 新規に車を買うより安上がりだから(新規に車を買う予定を見送った)
・複数車 利用や 試乗など	☐ 新車購入に向け試乗したかったから ☐ 用途に応じて複数種類の車に乗りたかったから ☐ 特定の輸入車、又はスポーツカーに乗りたかったから
・利用可能な場 所	☐ 自宅周辺で利用できるから ☐ 出先で利用できるから
・生活環境の 変化	☐ 公共交通が便利な場所に引っ越したから ☐ 駐車場代が高い場所に引っ越したから ☐ 車を利用する必要性が新たに生じたから(就職で) ☐ 車を利用する必要性が新たに生じたから(進学で) ☐ 車を利用する必要性が新たに生じたから(家族人数変化で) ☐ その他 ()

問2 最近1年の間での「カーシェアリング」の利用状況について

(1) 利用の頻度について教えてください。(該当する**1つ**)

1) 世帯 全体	☐ 年に ☐ 月に ☐ 週に	} → 回程度利用	※過去1年以内のご利用が0回の場合は、左記欄に“0回”と記載願います。
2) 回答者 ご自身	☐ 年に ☐ 月に ☐ 週に	} → 回程度利用	※過去1年以内のご利用が0回の場合は、左記欄に“0回”と記載願います。

(2) カーシェアリングを利用される**主な曜日**について教えてください。(該当する**1つ**)

1) 世帯全体	☐ 平日中心 ☐ 平日と土日休日が混在 ☐ 土日休日中心
2) 回答者ご自身	☐ 平日中心 ☐ 平日と土日休日が混在 ☐ 土日休日中心

(3) 1年間通しての利用距離について教えてください。(該当する**全て**)

1) 世帯全体	1年で 合計 約					km	・請求書またはWEB明細など利用実績にて、ご確認願います。 (加入1年未満の方は今までの合計を記載ください)
2) 回答者ご自身	1年で 合計 約					km	

(4) カーシェアリングで最も多く利用されている用途は何ですか。(最も該当する1つ)

1) 世帯全体	☐ 通勤・通学 ☐ 送迎 ☐ 買物 ☐ 業務 ☐ 片道20km未満*のレジャー ☐ 片道20kmを超える場所へのレジャー ☐ 通院 ☐ 試乗
2) 回答者 ご自身	☐ 通勤・通学 ☐ 送迎 ☐ 買物 ☐ 業務 ☐ 片道20km未満*のレジャー ☐ 片道20kmを超える場所へのレジャー ☐ 通院 ☐ 試乗

※概ね30分以内の近い場所

(5) カーシェアリングで**最も多く**利用されている車種は何ですか。(各々最も該当する**1つ**)

	エンジン種類	主な車種
1) 世帯全体	☐ ガソリン車 ☐ ハイブリッド車 ☐ 電気自動車	☐ 軽自動車（スイフト、i、i-MiEV 等） ☐ 国産小型乗用車（デミオ、フィット、ヴィッツ等） ☐ 輸入小型乗用車（ミニ、フィアット 500 など） ☐ 国産普通乗用車（プリウス、インサイト、ティーダ、LEAF 等） ☐ 輸入普通乗用車（ゴルフ、ポロ、ミニクロスオーバー等） ☐ スポーツカー類（CR-Z、BMW 1 シリーズ 等）
2) 回答者 ご自身	☐ ガソリン車 ☐ ハイブリッド車 ☐ 電気自動車	☐ 軽自動車（スイフト、i-MiEV 等） ☐ 国産小型乗用車（デミオ、フィット、ヴィッツ等） ☐ 輸入小型乗用車（ミニ、フィアット 500 等） ☐ 国産普通乗用車（プリウス、インサイト、ティーダ、LEAF 等） ☐ 輸入普通乗用車（ゴルフ、ポロ、ミニクロスオーバ等） ☐ スポーツカー類（CR-Z、BMW 1 シリーズ 等）

(6) カーシェアリング利用時、どのような借り出し場所を選択していますか。(最も該当する1つ)

1) 世帯全体	☐ 概ね最寄りの場所 ☐ 特定の車種が使える場所 ☐ 利用したい日時に空車がある場所（車種、場所には拘らない）
---------	--

(7) カーシェアリングを最もよく利用する借り出し返却場所はどちらでしょうか。(該当する1つ)

1) 世帯全体	☐ 自宅周辺 ☐ 勤め先周辺	} (→徒歩____分程度)	☐ レジャー等での出先 ☐ 業務・出張等での出先
---------	---	-------------------	---

(8) カーシェアリング利用開始後、休日の買い物場所などは変わりましたか。(該当する1つ)

1) 世帯全体	☐ 以前より遠くに行っている ☐ 変わらない ☐ 以前より近所に行っている
---------	--

問3 「レンタカー又は知人から借用の車」の利用状況について

●現況（概ね過去1年）において

(1) 「レンタカー又は知人から借用の車」の利用の頻度について教えてください。（該当する**1つ**）

世帯 全体	☐ 年に	} → _____ 回程度利用	※過去1年以内のご利用が0回の場合は、左記欄に“0回”と記載願います。
	☐ 月に		
	☐ 週に		

(2) **1回あたりの利用距離**について教えてください。（過去1年間で、**一番最近**のご利用について）

世帯全体	1回あたり 約					km	・お手数ですが、記憶されている範囲で回答願います。
------	---------	--	--	--	--	----	---------------------------

●カーシェアリング加入以前での「レンタカー又は知人から借用の車」の利用はどうだったでしょうか

(3) **加入以前**のレンタカー等の利用の頻度について教えてください。（該当する**1つ**）

世帯 全体	☐ 年に	} → _____ 回程度利用	※実質的に利用が無い場合は、左記欄に“0回”と記載願います。
	☐ 月に		
	☐ 週に		

(4) 当時の利用距離について教えてください。

世帯全体	1回あたり 約					km	・お手数ですが、記憶されている範囲で回答願います。
------	---------	--	--	--	--	----	---------------------------

問4 「現況」とカーシェアリング「加入前」での、「他の交通機関」の利用状況

(1) 「**世帯全体として**」カーシェアリング「加入前」と比べてどの程度の**利用頻度**でしょうか。

	2割以上増えた	1～2割増えた	変わらない	1～2割減った	2割以上減った	以前から利用はしていない
記入例	☐	☐	☒	☐	☐	☐
徒歩	☐	☐	☐	☐	☐	☐
自転車	☐	☐	☐	☐	☐	☐
バス	☐	☐	☐	☐	☐	☐
鉄道	☐	☐	☐	☐	☐	☐
タクシー	☐	☐	☐	☐	☐	☐

問5 車の保有状況と利用状況について

(1) **現在**、あなた、およびご同居の家族では、合計で車を**何台保有**されていますか。

合計_____台 保有	※保有が無い場合には、左記欄に“0”台と記入願います。
-------------	-----------------------------

(2) では、**カーシェアリングに加入される直前**では、合計で車を何台保有されていましたか。

合計_____台 保有していた	※保有していなかった場合は、左記欄に“0”台と記入願います。
-----------------	--------------------------------

(3) あなた及びご同居の家族で保有中の車について。

(保有中の方にのみお聞きします。それ以外の方は問5 (4) にお進みください。)

	メーカー名と車名 年式	エンジン種類と 排気量	現 在 の 年走行距離
見 本	●メーカー名 トヨタ自動車 ●車名 (プリウス) ●年式 平成 20 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☒ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 180 c c (電気自動車以外)	●年走行距離 約 45 〇 〇 Km
1 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 c c (電気自動車以外)	●年走行距離 約 〇 〇 Km
2 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 c c (電気自動車以外)	●年走行距離 約 〇 〇 Km
3 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 c c (電気自動車以外)	●年走行距離 約 〇 〇 Km

3台以上保有の方においては、利用頻度が高い車を優先して記載ください。

(4) カーシェアリングに**加入直前**に、あなた及びご同居の家族で、保有していた車について。
(保有が無かった方は、問6にお進みください。)

	メーカー名と車名 年式	エンジン種類と排気量	加入直前の年走行距離
見 本	●メーカー名 ダイハツ ●車名 (ミラ) ●年式 平成 1 8 年型	●エンジン種類 ☒ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 6 5 O c c (電気自動車以外)	●加入直前の年走行距離 約 8 5 O O km
1 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●加入直前の年走行距離 約 O O km
2 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●加入直前の年走行距離 約 O O km
3 台 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●加入直前の年走行距離 約 O O km

3台以上保有されていた方においては、利用頻度が高かった車を優先して記載ください。

問6 その他

(1) カーシェアリングで、今後どのような点を改善して欲しいですか。(該当する**2つまで**)

- ☐都市部での貸出箇所増設 ☐郊外部での貸出箇所増設 ☐集合住宅敷地内での貸出箇所増設
☐1か所あたり台数の増加 ☐8人乗り SUV 車などの導入 ☐ワゴン車など貨物車の導入
☐輸入車、スポーツカーの導入・増車 ☐電気自動車などエコカーの導入・増車
☐予約無し借出し可能な方式の導入 ☐乗捨て方式の導入(片道利用制度)
☐複数の場所の空きが分かる予約システムの導入 ☐スマートフォンでの予約容易性の向上
☐1社に入会すれば他の会社のカーシェアリング車も利用できる制度の導入
☐その他()

(2) カーシェアリングに加入して、次のような**意識で変わったもの**はありますか。

(該当する**2つまで**)

- ☐車を必要な時だけ使う ☐用途に応じ小さめの車を使う ☐HV※や電気自動車を使う
☐公共交通を使う ☐徒歩、自転車を使う ☐その他()

※ハイブリッド車

問7 ご回答いただいた方について

職業	☐ 会社員・公務員 ☐ 自営業 ☐ 大学生・専門学校生 ☐ 主夫・主婦 ☐ その他					
年代	☐ 10 歳代	☐ 20 歳代	☐ 30 歳代	☐ 40 歳代	☐ 50 歳代	☐ 60 歳代
性別	☐ 男性	☐ 女性				☐ 70 歳以上
同居人数	回答の方含め 合計____人		このうち 運転免許保有 合計____人			
世帯合計の年収	☐ ～150万円未満	☐ ～300万円未満	☐ ～500万円未満	☐ ～750万円未満	☐ ～1000万円未満	☐ ～1500万円未満
ご住所	都道府県			市区町村	区	☐ 1500万円以上
住居形態	☐ 一戸建て敷地内に車庫あり	☐ 一戸建て車庫無し	☐ 一戸建て車庫無しも外部で借用	☐ 集合住宅敷地内に車庫あり	☐ 集合住宅車庫無し	☐ 集合住宅車庫無しも外部で借用
駅までの時間	ご自宅から最寄り駅までの歩きでの時間 片道 約____分 程度					
お仕事先所在地	都道府県			市区町村	区	

問8 その他、ご意見、ご要望がありましたら、ご記入ください。

--

ご協力ありがとうございました。添付の返信用封筒にて提出をお願いします。

法人用

●●●●株式会社
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
株式会社日本能率協会総合研究所

●●●●・カーシェアリングご利用会員の皆さま

カーシェアリング利用者調査ご協力のお願い

時下、ますます御健勝のこととお慶び申し上げます。平素はカーシェアリングシステムをご利用いただき、誠にありがとうございます。

このたび、交通エコロジー・モビリティ財団では、カーシェアリングの環境効果を把握することを目的とするアンケート調査を実施することとなりました。

ぜひ、当社会員の皆様にも、ご協力を賜れますようお願いいたします。

なお、個々の回答結果の情報管理は交通エコロジー・モビリティ財団（調査実施主体）と株式会社日本能率協会総合研究所（調査受託会社）が責任を持っています。

本調査は、カーシェアリングに加入されている法人における、業務でのカーシェアリングおよびその他の交通機関の利用状況などについてご回答いただくものです。

複数の口数で加入されている場合には、それらについて総括して回答をお願いします。

回答いただいた結果は同封の返信用封筒にて平成24年10月5日（金）迄にご投函ください。切手は必要ありません。

【問い合わせ】

アンケート調査の実施・ 受託会社 (記入方法等について)	株式会社 日本能率協会総合研究所 「カーシェアリング利用者調査」担当 TEL 03-●●●●-●●●● 平日10時~17時
------------------------------------	---

問1 「カーシェアリング」の加入状況について

- (1) 貴社（または事業所、部署）がカーシェアリングに入会したのはいつ頃ですか。
（複数のサービスに加入している場合は最も早く加入した時期を記載してください。）

平成 年 月頃に加入

- (2) 貴社（または事業所、部署）全体で、カーシェアリング会員の加入口数は**合計何口**ですか。

合計 口（または利用登録人数）

カーシェアリングサービスの利用を可能として登録している人数について記載ください。

- (3) 貴社での加入単位は、次のどちらに該当しますか。（該当する**1つ**）

☐会社として ☐支社や事業所として ☐部署として ☐クルマを使う担当個人として

- (4) 貴社（または事業所、部署）が入会している**カーシェアリングサービス**について、それぞれ教えてください。（該当する**全て**）

☐オリックスカーシェア：オリックス自動車（→法人プラン）
☐カレコ：カーシェアリングジャパン（→法人プラン）
☐タイムズプラス：タイムズ24（→法人プラン）
☐その他（） 注）サービス名別の五十音順、

- (5) 加入された**きっかけ**は何でしょうか。（最も該当する**3つ**）

・車の保有 関連	☐ 保有車（またはリース車）を廃車または転売するタイミングだったから ☐ 車を保有（またはリース）し続けるより安上がりだから（加入に伴い廃車または転売） ☐ 新たに増車するより安上がりだから（車は保有し続けている）
・複数車 利用や 試乗など	☐ 新車購入に向け試乗したかったから ☐ 用途に応じて複数種類の車を使い分けたかったから ☐ 特定の輸入車やスポーツカーを使わせたかったから
・利用可能な 場所	☐ 事業所周辺で利用できるから ☐ 業務先で利用できるから
・事業所 環境の 変化	☐ 公共交通が便利な場所に移転したから ☐ 駐車場代が高い場所に移転したから ☐ 車を利用する業務の必要性が新たに生じたから ☐ その他（ ）
・その他	☐ CSRの一環になるから ☐ 環境貢献になるから

- (6) 貴社（または事業所、部署）全体で、カーシェアリングの車両を**実際に利用経験がある方**は何人でしょうか。

合計 人

- (9) 貴社のカーシェアリングのご利用において、訪問先最寄り駅までは鉄道で向かい、そこから訪問先までの交通手段としてカーシェアリングを利用される場合は、どの程度ありますか。
(パーク＆ライドと呼ばれる移動方法です。)(該当する1つ)

☐ ほぼ毎回ある ☐ 時々ある ☐ 稀にある
☐ 全くそのような利用は無い(→問2(10)も回答ください)

- (10) 「全くそのような利用は無い」理由はどうのようなものでしょうか。(最も該当する1つ)

☐ 鉄道で向かうような業務先が無い
☐ 鉄道で向かうような業務先はあるが、駅からの徒歩、バス、タクシーで十分である
☐ 鉄道で向かうような業務先はあり、カーシェアリングも使いたい但当該駅での設置が無い
☐ 鉄道でも向かえるような業務先はあるが、時間やコストの面で車で直行している
☐ 鉄道で向かうような業務先はあるが、その他理由で利用していない
(理由→)

問3 「レンタカー」の利用状況について

●現況(概ね過去1年)において

- (1) カーシェアリングに加入されている、貴社(または事業所、部署)全体での「レンタカー」の利用の頻度について教えてください。(該当する1つ)

☐ 年に }
☐ 月に } → ____ 回程度利用 ※過去1年以内のご利用が0回の場合は、左記
☐ 週に } 欄に“0回”と記載願います。

- (2) 1回あたりの利用距離について教えてください。

1回あたり 約 km ・お手数ですが、記憶されている範囲で回答願います。

●カーシェアリングへの加入以前は、どうだったでしょうか

- (3) 加入以前のレンタカーの利用の頻度について教えてください。(該当する1つ)

☐ 年に }
☐ 月に } → ____ 回程度利用 ※過去1年以内のご利用が0回の場合は、左
☐ 週に } 記欄に“0回”と記載願います。

- (4) 当時の利用距離について教えてください。

1回あたり 約 km ・お手数ですが、記憶されている範囲で回答願います。

問4 カーシェアリング利用従業員の方の業務での「他の交通機関」の利用状況について

(1)「貴社（または事業所、部署）のカーシェアリング利用従業員の方」**全体として**、カーシェアリング「加入前」と比べてどの程度の**利用頻度**でしょうか。

	2割以上増えた	1～2割増えた	変わらない	1～2割減った	2割以上減った	以前から利用はしていない
記入例	☐	☐	☒	☐	☐	☐
徒歩	☐	☐	☐	☐	☐	☐
自転車	☐	☐	☐	☐	☐	☐
バス	☐	☐	☐	☐	☐	☐
鉄道	☐	☐	☐	☐	☐	☐
タクシー	☐	☐	☐	☐	☐	☐

(2) 上記で回答いただいた内容は、次のどれに最も該当するものでしょうか。（該当する**1つ**）

- ☐ 業務記録（出張記録）などに基づく集計

☐ 旅費精算などに基づく集計

☐ 回答者ご本人の業務時の移動状況

☐ 該当する従業員への聞き取り

☐ 聞き取りはしていないが日常の業務状況からの推測

問5 車の保有状況と利用状況について

(1) 現在、貴社（または事業所、部署）は、合計で車を何台保有（リースも含む）されていますか。

合計_____台 保有

※保有が無い場合には、左記欄に“0”台と記入願います。

(2) では、**カーシェアリングに加入される直前**では、合計で車を何台保有（リースも含む）されていましたか。

合計_____台 保有していた

※保有していなかった場合は、左記欄に“0”台と記入願います。

※ここでの保有とは、リースも含みます

(3) **現在**、貴社（または事業所、部署）で保有またはリース中の車について。

（保有・リース中の場合のみお聞きします。それ以外の方は問5（4）にお進みください。）

	メーカー名と車名 年式、台数	エンジン種類と 排気量	現 在 の 合計年走行距離
見本 (保有中の場合)	●メーカー名 トヨタ自動車 ●車名 (プリウス) ●年式 平成 2 0 年型 ●保有・リース台数 合計 1 5 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☒ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 1 8 0 O c c (電気自動車以外)	●合計年走行距離 約 7 4 5 O O km
1車種目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●合計年走行距離 約 O O km
2車種目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●合計年走行距離 約 O O km
3車種目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c (電気自動車以外)	●合計年走行距離 約 O O km

3車種以上保有の方においては、利用頻度が高い車を優先して記載ください。

※年式は、同車種内で最も多い年式について回答ください。

(4) **カーシェアリングに加入直前に**、貴社（または事業所、部署）で保有していた車について。
 （保有が無かった方は、問6にお進みください。）

	メーカー名と車名 年式、台数	エンジン種類と排気量	加入直前の 合計年走行距離
見 本	●メーカー名 ダイハツ ●車名 (ミラ) ●年式 平成 1 8 年型 ●保有・リース台数 合計 1 0 台	●エンジン種類 ☒ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 6 5 O c c （電気自動車以外）	●加入直前の合計年走行距離 約 2 5 5 O O km
1 車 種 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c （電気自動車以外）	●加入直前の合計年走行距離 約 O O km
2 車 種 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c （電気自動車以外）	●加入直前の合計年走行距離 約 O O km
3 車 種 目	●メーカー名 ●車名 () ●年式 平成 年型 ●保有・リース台数 合計 台	●エンジン種類 ☐ ガソリン ☐ ディーゼル ☐ ハイブリッド ☐ 電気 ●エンジン排気量 O c c （電気自動車以外）	●加入直前の合計年走行距離 約 O O km

3車種以上保有していた場合は、利用頻度が高かった車を優先して記載ください。
 ※年式は、同車種内で最も多い年式について回答ください。

(1) カーシェアリングで、今後どのような点を改善して欲しいですか。(該当する**2つまで**)

- ☐都市部での貸出箇所増設 ☐郊外部での貸出箇所増設 ☐集合住宅敷地内での貸出箇所増設
- ☐1か所あたり台数の増加 ☐8人乗り SUV 車などの導入 ☐ワゴン車など貨物車の導入
- ☐輸入車、スポーツカーの導入・増車 ☐電気自動車などエコカーの導入・増車
- ☐予約無し借り出し可能な方式の導入 ☐乗捨て方式の導入（片道利用制度）
- ☐複数の場所の空きが分かる予約システムの導入 ☐スマートフォンでの予約容易性の向上
- ☐1社に入会すれば他の会社のカーシェアリング車も利用できる制度の導入
- ☐その他（　　　　　　　　　）

問7 ご回答いただいた会社（または事業所、部署）

社員数	社員数 合計_____人	このうち 車を使っの 業務を行う従業員 合計_____人
会社 所在地	都道 府県	市区 町村
事業所 入居 形態	☐ 自社敷地、自 社ビル ☐ 自社グルー プビル、敷地 に入居 ☐ 他社保有ビ ル等にテナ ントとして 入居 ☐ その他	
事業所 入居地 での駐 車場	☐ 敷地内また は建物内に あり ☐ 敷地または 建物に隣接 してあり ☐ 駐車場は付 帯していな いが 外部で借用 ☐ 駐車場は付 帯していな い	
駅まで の時間	最寄り駅までの 歩きでの時間 片道 約_____分 程度	

問8 その他、ご意見、ご要望がありましたら、ご記入ください。

--

ご協力ありがとうございました。添付の返信用封筒にて提出をお願いします。