

(5) パネルディスカッション

—— カーシェアリングを日本でいかにして普及させるか ——

① パネルディスカッション・メンバーのプロフィール

コーディネーター

★ 青木 英明（共立女子大学家政学部 助教授）

東京大学工学部博士課程卒、工博。専門：環境デザイン、都市交通ほか。メーリングリスト「カーシェアリング・フォーラム」幹事長。交通エコモ財団の王子実験や、同財団主催の「車の共同利用に関する報告書作りに参加。」「海外におけるカーシェアリングの展開」運輸と経済、第61巻 第10号 '01.10 ほかの著作がある。

パネリスト

● 岩渕 篤（国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室 室長）

1968年運輸省入省、1996年運輸省自動車交通局旅客課補佐官、2001年国土交通省自動車交通局保障課課長補佐、2003年6月より現職。貸切バス、福祉輸送、レンタカー・リース、自家用自動車管理等の事業を所掌。

● 高山 光正（シーイーブイシェアリング株式会社 執行役員）

日産自動車㈱、(財)自動車走行電子技術協会（JSK）を経て2002年から現職。日産ハイパーミニの企画、JSK による日本初のカーシェアリング社会実験に参加。日本初のカーシェアリング会社（CEV シェアリング）の執行役員。メーリングリスト「カーシェアリング・フォーラム」幹事。「自動車の効率的な運用を図るカーシェアリング」JAMAGAZINE vol.37 2月号、ほかの著作がある。

● 松本 利典（阪急彩都開発株式会社 企画部長）

1989年京都大学大学院交通土木工学専攻修了、阪急電鉄㈱入社。企画室等を経て1999年阪急彩都開発㈱設立とともに同社出向、現在に至る。関西 ITS 推進協議会（KIPA）内の部会に参画、郊外開発型ワーキングでの検討が発端となり、まちづくりにビルトインしたカーシェアリングを新都市『彩都』で計画。現在準備を進めている。

● 小池 寿文（特定非営利活動法人カーシェアリングネットワーク 専務理事）

グリーンコープ生協を経て、93年環境NGO西日本リサイクル運動市民の会を設立。グリーンコンシューマー運動を柱に様々な市民事業を展開。99年再生可能エネルギー推進市民フォーラム西日本を設立し、九州電力とのコラボレーション（協働）で太

陽光発電等の普及にも取り組む。2002 年福岡市・九州電力と協働しカーシェアリングネットワークを設立。

● 吉田 直樹（特定非営利活動法人志木の輪 理事・事務局長）

埼玉県志木市の志木ニュータウン在住のサラリーマン（職種は二輪の車体設計であり、カーシェアリングは仕事とは全く関係の無いプライベートな地域活動）志木ニュータウンでは住民同士が長年の課題である駐車場不足問題の改善の為にカーシェアリングの導入を検討中であるが、様々な経緯を経てレンタカー事業ではなく共同使用許可申請を準備中。自身は2002年5月に当地で開催された「第一回カーシェアリング勉強会」のビラを見てカーシェアリングを知り、勉強会に参加。「これはおもしろい、是非カーシェアリングに参加したい」ということで以後積極的に活動し、有志と共にNPO認可取得（本年9月）。自分が参加したいと思えるカーシェアリングを実現することに夢を抱き、仕事や子守りと両立できる範囲で活動中。

● 平石 浩之（株式会社日本能率協会総合研究所社会環境研究本部 研究員）

東京都立大学工学部卒、博士（工学）。専門：都市交通計画、TDMを始めとする交通社会実験や交通政策評価制度。メーリングリスト「カーシェアリング・フォーラム」幹事。神奈川県エコ・パーク&ライド社会実験事務局、国土交通省社会実験事務局などを支援。「渋滞緩和の知恵袋 TDM モデル都市・ベストプラクティス集」、「成功するパークアンドライド失敗するパークアンドライド」（社）交通工学研究会、ほかの著作がある。

②パネルディスカッション内容

青木氏：まず、パネリストの方々から活動内容等のご紹介をしていただきましょう。高山氏、小池氏は先ほどご報告されましたので、他の方々、お願いいたします。

平石氏：私は神奈川県さん等のエコ・パークアンドライド・プロジェクトに5年前から関わり、調査等を行ってきました。一方で、個人的な関心として、今日、会場後方に手製のポスターを展示していますが、各国のカーシェアリングを視察し、日本に導入するとしたらどうかな、というところを確認してきました。

それらを踏まえて、敢えて今の日本の状況を言うとしたら、数十年前、銀座にマクドナルドができたときのファーストフードといっしょかなと思います。これを言って分かる方と分からない方が混ざってしまうのは悲しいのですが、要は以前日本では食文化と

してスローフードといいますか、ゆっくり食べることが主でした。片手で持って、街中でモノを食べるという発想自体がおしゃれでないし、いけないのではないかという考え方がありました。しかし、今では老若男女皆さんがマクドナルドの味に慣れてしまって、いろいろなパターンのハンバーガーを食べる文化ができてしまったと思います。

カーシェアリングもまだまだこれから始まる訳ですから、今後5年、10年経って、あのマクドナルドのように、みんなが分かって、気づいたら自分もよぼよぼになったときもハンバーガーを食べている、つまりハンバーガーが好きな人はハンバーガーを、カーシェアリングが好きな人はカーシェアリングを、車を持つことを選ぶ人は車を持つ、ステーキが好きな人はステーキを食べる、ということだと思います。

そうなるためのやり方一つではないと思います。その一つのヒントとして、ユーザー側の立場に立った、吉田氏のご意見が今日聞けると思います。もう一つ、地域のため、環境のため、政府とはまた違った立場で取り組まれている小池氏のお話が聞けると思います。事業者による地域開発という視点では、阪急彩都の松本氏のお話が聞けると思います。そして、事業者の立場から、いかに事業展開するか、また、どのようにシステムを普及させていくかという点で高山氏のお話が聞けると思います。それらすべてに関わる立場として、国土交通省の岩渕氏のお話が聞けると思います。それらを含めてどういう結果になるのかというのが今日のパネルディスカッションだと思います。

松本氏：阪急彩都開発は、阪急電鉄の100%子会社で、大阪の北摂で地方の行政さんや都市公団さんと連携して進めている大規模ニュータウン「彩都」のまちづくり専属の子会社として設立されました。

彩都の認知度は関西圏の方には高まってきましたが、東京始め全国の方々にはまだ馴染みがないかと思います。三浦りさ子さんをまちづくりのイメージキャラクターとしてフィーチャーし、まちづくりを展開しています。【阪急－1】大阪の都心部から20kmの範囲にすっぽりと入るエリアです。地図の北側の黄色いところが開発地域で、大阪の北摂地域、茨木市、箕面市にまたがる700haの大規模なまちづくりであります。【阪急－2】

皆様のお手元に資料としてお配りしていますパンフレットの1, 2ページにも地図があります。万博公園から真北に4, 5kmほど上がったエリアです。西部地区、中部地区、東部地区と3地区あるうちの西部地区の一部がいよいよ来年の春、まちびらきをするということで、現在、猛ピッチでまちづくりが進んでいます。【阪急－3】

これが今年9月の状況です。【阪急－4】将来、ここにモノレールの駅ができます。そのメインの幹線道路となるのがこの辺り。この一帯で30から40haあります。来年の春から実際にお住まいになる方の入居が始まり、新しい小学校も開校します。一方、こちらにはライフサイエンス系の研究拠点がいくつか来年の春から稼働し始めます。

実際に現地では、マンションもこのように立ち上がってきており、このマンションの

敷地内にカーシェアリングのポートを置きます。【阪急－５】将来的にはモノレールの駅もできますが、完成は３年後のまちが成熟した時期になりますので、それまでの住民の足の便の補完機能としても今回のカーシェアリングを検討したという経緯があります。

最初のまちびらきの際、４５０戸の皆様が住まわれるマンションがまずできます。周辺にも一戸建てが１００戸、２００戸と徐々に整備されていきますので、マンションの住民だけでなく、彩都にお住まいの住民の方のセカンドカーとして共用してもらおうと思っています。ポートはマンションの中に設置します。【阪急－６】

いわずもがな、皆さんおっしゃっていたとおり、無駄をなくした環境にやさしい生活、あるいは、先ほど申し上げましたように、どうしてもモノレールがない３年間はバスで千里中央などへのシャトルバスはありますが、なかなか移動の自由度が制約されてしまうという弱点もありますので、それを克服するための仕組みとも考えています。将来的には、単なるベッドタウンではなく、研究拠点等も整備される複合機能都市ですので、法人の利用にまでサービスが展開できればと考えています。

具体的サービスの内容ですが、まずは車を３台設置します。インターネットで予約し、ＩＣカードを使って無人貸渡しができるシステムです。【阪急－７】一般の方にご理解いただくのに大変苦労しました。マンションの販売をするときに、こういったライフスタイルもあるんですよ、ということをこういう形でご説明しました。マンションは既に全戸完売し、契約者は決まっていますが、カーシェアリングについてある程度ご理解いただいた方もありますが、まだカーシェアリングがそのマンションにあるということを十分ご理解いただけているかという点、まだ努力不足のところがあります。さらに努力して認知度を高めていきたいと思っています。

実際の予約システムは他の先駆的事例と同様のものであり、私どもの場合、ダイハツ工業さんに多大なるご協力をいただき、東京の稲城での実験の成果とノウハウをお持ちのスタッフの方にサポートいただいてシステムを開発していただきました。予約のシステムや管理のシステム等も彩都バージョンにリファインしていただいているところです。【阪急－８，９，１０】

新しいまちをつくる場所に当初からこうしたシェアリングの仕組みを導入するというのが弊社の取り組みのおもしろいところだと思っています。同時に、住民の皆様の参加型で、さらに、環境共生あるいはコミュニティづくりということも重視したまちづくりをしようということで、いろいろなところで住民の方の参加の仕掛けをつくっています。入居は来春になるため、皆様、まだそれぞれのお住まいにおられる訳ですが、将来の住民の方々のウェブ上でのコミュニケーションが随分活発になってきています。我々のほうでそうしたホームページを既につくっており、そのなかでいろいろなコミュニケーションが図られています。例えば、我々のほうから将来住民になる方に、カーシェアリングとはこんなものですよ、興味ありますか？というアンケートを行いましたら、たまに利用してみようかなという人が最も多かったのですが、まだよくわからないという方

もいました。【阪急－１１】車を３台入れようかと思います。どんな色がいいですか、ラベンダーですか、ローズですか、という投票をネット上で実施し、その結果、色はローズに決まりました。この種のことを行い、自分たちの車だということをだんだんと認知いただけたらと思っています。

当初考えていた仕組み案がこちらです。【阪急－１２】中心の黄色いところが住民組織です。住民が中心となって運営していくという漠然としたイメージを持っていまして、その周りに我々ディベロッパー、あるいは阪急グループのレンタカー会社、そして技術面ではダイハツさんの支援を受けてというような形を想定していました。しかし、運輸支局さんにご相談した結果、法人としてどこかが責任を持って事業を運営するのが望ましいということになり、ディベロッパーがレンタカー事業の申請を出すというのは不思議ではあるのですが、現地に事務所もある我々ディベロッパーが主体となり、クラブ会員を募集してシステムを動かしていくという仕組みでやることになっています。【阪急－１３】

最後になりますが、阪急電鉄グループは本来の公共輸送という仕組みも持っています。関西では「スルッと KANSAI」というプリペイドのネットワークを随分前からやっています。いよいよ来年には、私鉄ネットワークのなかでポストペイ型のＩＣカードで乗車利用していただく「PiTaPa」というシステムがスタートします。ＩＣカードで電車、バス等もご利用いただくなかで、カーシェアリングの個人認証で使うＩＣカードも一緒に使えるようになれば、より輪が広がります。「PiTaPa」は少額決済ということでお店での買い物にも使えるようになります。さらに、まちづくりのなかでのセキュリティ問題、例えば、ＩＣカードで電子錠をつないだり、厳しいセキュリティチェックの必要な企業さんの研究所やライフサイエンスの研究所などで、指紋認証や血流での認証とこうしたＩＣカードのデータをうまく組み合わせたセキュリティ管理をやろうかという話も進んでいます。まだ夢の世界ですが、将来的にはそれがコミュニティマネーになったら、というようなことも考えてまちづくりをしています。【阪急－１４】

吉田氏：埼玉県志木市の志木ニュータウンでは住民同士でカーシェアリングをやろうと活動をしています。私自身もこの街に住むサラリーマンでありまして、仕事もカーシェアリングとは全く関係のない機械設計の仕事をしています。私自身が参加したくなるようなカーシェアリングの実現を夢見て、趣味として日々取り組んでいる次第です。

我々のカーシェアリングの目的は駐車場問題の改善であります。志木ニュータウンは日本有数の緑豊かなマンションタウンといわれていますが、駐車場が大幅に足りないので、以前から駐車場増設の議論が起こっては消え、起こっては消えています。増設しようといっても、この街の特色である豊かな緑と景観を壊すことになるので、相反する意見が出て、その調整が難しく、解決には至っていません。

そこで、車の利用頻度の少ない人が車を手放して共同利用したらいいのではないかと、

そして、その分駐車場を空けようではないかというアイデアが検討されてきました。私はカーシェアリングが志木で成立しやすいと思っています。その説明のために志木ニュータウンの紹介をします。

地図の黄色い丸の辺りが志木ニュータウンです。【志木ー2】池袋駅から川越方面へ電車で23分のところにあります。こちらが志木ニュータウンの全体図です。【志木ー3】柳瀬川駅に隣接するこのエリアが志木ニュータウンと呼ばれています。全部で7街区、7つの管理組合という意味ですが、3300世帯、約1万人が住んでいます。一番遠いところでも駅から徒歩約10分であり、生活は非常に便利であります。駅の近くにショッピングモール等もあり、車がなくても、あまり不便を感じません。車の利用頻度の少ない人が多いということになります。私もここに引っ越してきてから車の利用が激減し、月に1、2回利用する程度で落ち着いて、もったいないなと思っています。

先ほど豊かな緑といいましたが、木が茂っているところでは5階建てのマンションが隠れてしまうほどです。【志木ー4、5】

木の向こうにはマンションがあるのですが、ほとんど見えない状態です。【志木ー6】歩きやすい歩道が整備されていますので、歩いていて非常に気持ちがよく、私は大変気に入っています。【志木ー7、8】

アンケート結果をご紹介します。車の所有率は約7割です。賃貸の比率は1割ぐらいです。借りている駐車場の場所ですが、街区内に駐車場を借りている人は74%、これは全7街区中、駐車場が一番不足している街区のデータなので、街区によっては立体駐車場を増設して足りているところもありますが、一番ひどいこの街区では26%、59人が街区の外に駐車場を借りているという状態です。【志木ー9】地図の丸で囲った所がアンケートを実施した、最も駐車場の不足している街区です。【志木ー10】駐車場が不足しているということは不便ですが、駐車場増設のために緑を削りたくない、車を持っている人も持っていない人もいて、立場も意見もさまざま調整が全く困難というのが実情です。こうした状況ですので、カーシェアリングが有力な手段となるということがお判りいただけたと思います。

この街におけるカーシェアリングの独特の課題は、カーシェアリング用の駐車場の確保も極めて困難だということ、つまり、カーシェアリングをやるからカーシェアリング用に駐車場をくれといっても難しい状況だということです。それから、ベッドタウンであるため、土日に利用が集中してしまうことが課題です。このうち、駐車場の問題につきましては、公共に役立つ取り組みということで志木市にお願いして、期間限定ではありますが、最長1年間、小学校の駐車場の一部をカーシェアリングの立ち上げ支援として貸していただくことで話がついています。

これまでの取り組みを紹介します。【志木ー11】2002年の2月に駐車場問題の深刻なある街区で駐車場の増設に関するアンケートを行いました。その中で、カーシェアリングに興味はありますか？ という質問を追加することからカーシェアリングへの認

知が始まっています。5月に第1回のカーシェアリング勉強会を全7街区に呼びかけ、シーイーブイシェアリングの高山氏を講師として招いて行いました。私もこのとき初めてビラをみてカーシェアリングを知り、勉強会に参加してこれはおもしろい、私も参加したいと思い、以来活動に参加しています。7月にカーシェアリング研究会を有志数名で立ち上げました。

住んでいる皆さんが車をどれくらい使っているのだろうか、カーシェアリングに参加してみたいと思っている人がどのくらいいるのだろうか、ということを知りたいと思い、アンケートを実施しました。一つの街区（約500世帯）にアンケートを配布し、203枚の回答が集まりました。【志木-12】カーシェアリングが実施された場合、参加したいですか？という質問に対し、是非参加したい、前向きに参加を検討したい、参加を検討したい、という3グループを合わせた46名が参加検討への意思を表明されました。

参加を検討するという意思を表明された人のなかで車を持っている人の割合は約四分の三でした。【志木-13】参加検討者が参加しないことに決めるとしたらどんな理由がありますか？という質問に対し、不便そうだなという回答が一番多くありました。【志木-14】利用したい車種を聞いたり、【志木-15】土日の利用率が高いということに関しては、現在どのくらい土日の利用がありますかということ調べて、平日の3.8倍ぐらいであろうということを把握しています。【志木-16】カーシェアリングにした場合の予想時間も聞いています。【志木-17】1回あたりの利用時間も、現在の状況と、カーシェアリングに参加した場合の予想も聞いて、大体の傾向をつかんでいます。【志木-18】

料金プランのイメージも聞きまして、例えば月会費2000円で1時間あたり800円、もう一つは月会費5000円で、1時間あたり400円としたら、どちらのプランに入りたいですかという質問をし、月会費2000円のほうがちょっと人気があるかなという結果を得ました。【志木-19】

予約についても聞きました。我々は資金がないので、予約を電話で受けるオペレーターを雇う人件費は払えません。インターネット、パソコン、携帯で予約をやりたいのですが、そういうインフラは持っていますかとの質問をし、どちらかを持っている、インターネットで可というのが9割という結果を得て安心しています。【志木-20】

2003年1月に志木ニュータウン全街区に呼びかけようという方向性を決めまして、やはり車を持つにはNPOを申請して法人格をとりたいということで決定しました。志木市に駐車場の支援を要請したのもこの頃です。先ほどアンケートで46名が参加意思を表明されたと申しましたが、電話で意思確認をしまして、12名の方が積極的参加の意思を表明されています。それから、NPO立ち上げ総会を開催し、インターネット、携帯電話からの予約システムをつくったりして大体完成しています。

このころ、メーリングリスト「カーシェアリング・フォーラム」での情報のやりとり

などで法律の背景等も判ってきました、それまで簡単にできるのではないかと思っていたのが、どうも難しいということが明らかになってきました。法律としては共同使用という許可枠組みがあり、レンタカーでなくてもできるというのがあったのですが、そういうのは、企業が工業団地の乗り合いバスなどで利用する場合が一般的で、個人の自家用車の共同利用はないし、不可能だというふうに言われていたので諦めていたのですが、メーリングリストで議論があり、やってみようということになり、運輸支局に問い合わせしたりしています。

一時期は、NPOなんだからレンタカー許可をとるのはそんなに難しくないよというところがあったのですが、我々メンバーはそれぞれ自分の仕事を持っており、考えてみたら、とてもサラリーマンの片手間ではできないという共通認識ができてきたのが、やっこのごろであります。自分たちの車を自分たちで共有するだけなのに、何でレンタカーと同じように、仲間に対してレンタカーサービスを保証しなければならないのか何かおかしいし、できない。みんなそれぞれの責任でやってくれる共同使用が基本ではないかという議論がなされまして、本格的に運輸支局さんに共同使用の問い合わせを開始した訳です。

一案として、NPOの構成員によるNPO所有車の共同使用、これに関してはお金さえとらなければ全然問題ないよ、何の申請も許可も必要ないよといわれました。ただ、お金をとらないと利用がどっと増え、カーシェアリングは成立しません。

二案として、企業間では事例があるという共同使用の枠組みで自家用車を共同使用できないのですか？という問い合わせを開始しています。【志木ー21】

そうこうしているうちに、NPO法人の設立認証が取れました。また、近隣のレンタカー会社さんのなかで協力的なところがありまして、カーシェアリング会員向けに特別レンタカーのサービスをしてくださるということです。通常は6時間が最短ですが、もっと短時間の料金も設定してくださり、あるいは電話をかければ家まで持ってきてくださるとのことであり、その会社とは既に基本的に合意ができています。これが志木ニュータウンのカーシェアリングの成立性の味噌でありまして、共同所有車は最小限にして、土日は利用が集中しそうですが、利用が集中して共有車がパンパンであれば、レンタカーを借りてもらえばいいではないか。休日のために共有車両をたくさん持つ必要はないということでは非常に有利な条件が見えてきました。

運輸支局からの回答では、NPO構成員による共同利用ということではたとえ非営利だとしても利用に応じた料金を徴収するとなるとレンタカーとみなされるだろうということで、見通しはなくなりました。その後、第2案の共同使用に注力しましたが、関東近辺では例がないようなので慎重に調べさせてくださいと運輸支局がおっしゃられ、回答がかなり遅れましたが、10月によりやく、自家用車で共同使用許可申請可能という回答をいただきました。我々にできることはこれしかないとの結論から、この方法での実施を目指しています。共同使用契約書に全員で署名しなければならないので、現在、

それを準備中であります。一気に全街区に呼びかけるという案もありましたが、まずは電話で意思確認した12名の中から有志数名で試行する方向で調整を始めたところです。

共同使用についてさらに補足しますと、許可申請に際して共同使用契約書の提出が必要なのですが、さらに、車検証の備考欄には全員の名前を記載することになります。事業としてカーシェアリングをやろうとすると、これは全く話にならないことですが、我々のように住民同士で車を持ち合おうという者としてはやれないレベルではないかなというところで、やろうとしています。手続きに手間がかかるので困ったなというところがありますが、ほかに方法がないということでやってみましょうということで進んでいます。

とりあえずの申請はいいとしても、我々には駐車場を空けて行こうという目的がありますので、例えば5人で始めても、追加で入りたい人が出てきた場合はまた申請してくださいといわれて困っています。この点は、仲間を増やして駐車場をどんどん空けていき、みんなのためにスペースを有効に使いたいということに対してネックになっています。半年か1年に1回、会員をためて一挙に例えば10人ずつ増やしていけばいいなと、夢のように考えているところであります。

コーディネーター：ここからは、会場の皆さんからいただいた質問票をもとに進めていきます。

質問1. 高山氏へ：カーシェアリングに対するニーズについて、どのような事前調査、予測を行っていますか。

高山氏回答：事業開始時のマーケティング調査をどうやっているのかという質問と理解しました。マーケティング調査と、その後の会員確保のための営業活動がカーシェアリング事業を実施するうえでの最大のポイントです。

まず、マーケティングですが、地域ごとの交通ニーズを把握しなければならないこともあり、地域の大まかな実態を掴みつつ、お客様の候補となりそうなところについては、昔ながらの方法であるアンケート調査等を行い、お客様を発掘していきます。その後、その地域に拠点を設け、展示会・試乗会等を実施し、カーシェアリングとはどういうものかをご理解いただいて入会していただくというのが、現状とらざるを得ない手順です。

レンタカーと違って、カーシェアリングはまだ理解してもらえていません。地道な方法ですが、ベーシックなニーズ把握、アンケート、そして実際にやってみせるということを実際にやりながら増やしていくしかないと思っています。

質問2. 小池氏へ：ガソリン車でカーシェアリングを行う場合、どのようなことに気をつけなければならないでしょうか。

小池氏回答：ガソリン車だから気をつけなければならないことというのは、あまりないと思います。むしろ、電気自動車のほうが気をつけるべきことが多いでしょう。例えばハ

イパーミニの場合、60km程度しか走れませんので、バッテリー切れで高速で止まったことが2度ほどありました。

ガソリン車の場合、給油をどうするかについて立ち上げ時に悩みました。ヨーロッパの例を参考にして、ゲージが1／3以下になったときに運転していた会員の方は車内備え付けの給油カードを使って給油して下さいというルールにしました。その分の時間のロスを考慮し、15分間の時間料金の割引を行います。このやり方でうまく具合に回っています。

質問3. 岩渕氏へ：無人ステーションでの貸渡しはICカードで十分でしょうか。免許証を忘れてきても分からないし、盗難カードの悪用も考えられるのではないのでしょうか。本人認証という点で、既存の法令等の条件を充たせるのでしょうか。

逆に、レンタカーについては規制緩和の余地はないのでしょうか。

岩渕氏回答：現在のレンタカーの法規制のなかでいくつか問題点があります。無人の貸し出しの規制緩和を行っているかという点ですが、現行の通達では、レンタカーの許可にあたり条件を付けています。一つ目は、借受人には通達に基づく必要事項を記載した貸渡証を交付するということです。貸渡しの自動車の運転者本人にこれを携行させるという義務になっています。その際に、レンタカーですと、営業所で貸し渡す本人を運転免許証で確認したり、酒気帯びの確認、これは規制上は入っていませんが、実際上はバスなどの運行などと同じで、運行管理ということで、点呼のような形で相手を確認することと、酒気帯びの確認をするということ。それから、使用目的と貸渡しの日時や場所を記載する貸渡証を交付する形になっています。カーシェアリングの場合、無人だということで、相手の健康状態なり、お酒が入っているかどうかを全然把握できないということがあり、その点をどうするのかなというのはあります。先ほどの外国の事例もあり、その辺を私としては質問したかったのですが。

2つ目ですが、これは警察庁の関係ですが、車庫、すなわち自動車の保管場所の確保ということで、使用の本拠の位置から2km以内ということで車庫が定められています。無人のデポのところから自由に借りられるということで、その点は警察庁さんの理解を得られている部分も、実証実験をしたところについてはあるかと思います。

以上の2点がカーシェアリングについての規制緩和の問題点です。

それと合わせて、現在進めておりますレンタカーの規制緩和について申し上げます。今年5月に全国レンタカー協会のなかでレンタカー事業関係諸制度等検討会というものが開催され、そのなかで、今後のレンタカー事業の活性化に向けた事業法の改正はどうあるべきかという見直しの意見書をいただきまして、規制緩和の内容を今後どうしようかということで、あくまでも、マイクロバスを除いて、1点目として、現行は車両数ごとに許可をしているのですが、これを事業者ごとの包括的な許可制度にして欲しいというものです。2点目として、増車許可について、現行は増減の都度許可を取っています

が、これを簡略化して事前届け出制にして欲しいというものです。3点目は、届け出事項の緩和、具体的には、貸渡証などの様式を簡略化して欲しいというものです。

この意見書を受け、国土交通省では、今年度中を目途に省令改正等運用通達の見直しを進めているところであります。

質問4．松本氏へ：交通事業者の立場からの質問です。関連企業の不動産、ホテル、商店とカーシェアリング利用あるいは駐車場の利用を関連づけることを具体的に検討できるでしょうか。彩都での反響と、カーシェアリングと連動した展開の可能性も含めてコメントをお願いします。

松本氏回答：カーシェアリングの認知度を高めることは社内でも重要な問題です。阪急グループでは、鉄道駅と連動したシェアリングについては興味を持っており、いつかは実現できればと考えてはいるようですが、まだ具体的計画はなく、彩都がうまく行けば考えようかなと、鉄道本部の者が様子見しているのかもしれません。百貨店やホテル等との連携についても、それぞれの事業部門に理解をしてもらうためには、まずは我々ディベロッパー部門においてまちづくりのなかで成功事例をつくるのが使命だと思っています。

質問5：NPOで維持管理を進める場合、カーシェアリング事業のみでなく、公共駐車場や公共施設の管理業務、コミュニティ・サロンの休憩・飲食などのサービス業務などと統合して、マルチ的にコミュニティ・ビジネスとして運営することはできないでしょうか。

小池氏回答：できないことはないでしょう。当初考えていたのは、車両ステーションが離れたところにあるので、車の清掃・点検等を委託するようなことはあるかと思っていますので、あながち難しいことではなかろうかと思います。ただ、いくつも手を出すと分散化していくので、限られた資源をカーシェアリング事業に集中させているのが現状です。

本日の参加者のなかには市民団体関係の方々も多いでしょうから、一つ付け加えます。我々が株式会社や有限会社等ではなく、なぜNPO法人というスキームを選んだのかということについてよく聞かれます。私は生活協同組合にいて、環境NGO活動を20年ほどやってきましたので、ごく自然にNPOあるいは生活協同組合というところで福岡市と九州電力を巻き込んで、やりましょうという話をしました。そういう意味では、メリットとしては社会貢献などということで新聞などでは取り上げてもらいやすいことです。デメリットは資金が集まらないことです。NPOには資本金という概念がありませんので、次の事業展開をしていこうというときに資金が集まらないという問題があります。志木ニュータウンのようなコミュニティで車を共同使用する取り組みの場合、NPOのほうが通りがいい、行政としてもかみやすいと思われます。シーイーブイさんや阪急さんのように大規模な展開を計画される場合は、資金を集めるためにも株式会社でな

いと厳しいのではないかと思います。我々はNPOとしてスタートしましたが、先ほどの事例報告で触れましたとおり、運転資金が不足しており、次の事業展開の手が打てない状況です。銀行もなかなか貸してくれませんので、ちょっと大変です。感覚的には、中規模のところでは、協同組合のほうがいいのではと思っています。協同組合の場合、組合員が出資すれば資本金になります。利用が増え、利益が上がれば組合員に還元できます。そうすれば、もっと利用しようかという忠誠心のようなものも芽生えます。我々の規模では、むしろ協同組合のほうが良かったのかもしれないという気がしています。カーシェアリングの展開であまり議論されませんが、どういう組織形態で進めるかという注意も必要と思われます。

質問6：カーシェアリング利用者による自動車事故の報告がなされなかった場合、どのように対応されますか。

高山氏回答：車関連の事業では自動車事故は付き物です。事業をやる方にとって安全確認は最低限必要なことです。万一事故が起きてしまった場合、カーシェアリングでは保険で対応するようにしています。レンタカーの場合も保険はありますが、通常の自家用車の1.55倍と、保険料が割高です。レンタカーと違って会員制のカーシェアリングの場合、事故率が2オーダーぐらい低いので、カーシェアリング専用の保険をあいおい損害保険とともに開発しました。それを使っていただくと通常の自動車保険と同じ位の料金です。会員制でやり、いいコミュニティをつくれれば事故は減ります。擦り傷などは保険で修理するから自己申告してくれと会員にお願いしています。中には擦り傷を起こしても隠そうとする会員もいますが、大体誰がやったかは判るので、その方には「擦りませんでしたか？」というお話をします。事業者側と利用者の間でそういう話をダイレクトに行っています。変なことをされると困るので、モラルを維持するために事業者側も厳しく対応していくことが必要だと思います。いいモラルのコミュニティをつくるのがシェアリング事業のポイントでしょう。レンタカー業の場合は一見さんなので、そのようなことが難しいと思われます。つまり、カーシェアリングとレンタカーはビジネスモデルが違ふと私は思います。

質問7：日本人の国民性からみても、市民の意識向上や市民運動の広がりだけに期待してはなかなか進まないのは明らかで、それらとともに、政策による経済的インセンティブの付与なども絶対必要と考えます。そのような協力体制の事例等がありましたら、お教え下さい。

平石氏回答：協力体制というよりもアメとムチだと思います。まず、イタリアなどでは、午前の市丸氏報告で紹介されましたが、実はイタリアではこの制度導入の前に車の燃料の改質の問題があり、車を買換えなければならないという問題がありました。加えて、イタリアは歴史都市が多く、交通規制が厳しいので使い勝手が悪くなってきましたし、

車も買い換えなければならないタイミングになりました。いじめてばかりでは市民が文句をいうからカーシェアリングも推進してやろうとの考えがなかったわけでもありません。

同様に、午前の太田先生のお話のなかでご紹介いただきましたが、ロンドンで導入され、東京でも検討しているロードプライシングという方式では、都心で車を使うときにお金がかかる。ロンドンにしろ、東京にしろ、公共交通がとても便利です。もともとアメがちゃんとあったところにムチをいれたことでやりたくなるというのが都心型だと思います。同じような話を郊外ではできない部分がありまして、駐車場も安い、道路も混んでいるが深刻ではない。一番の問題は、実は自宅の駐車場がちょっと足りないことだったりします。あるいは、奥さんが駅までキスアンドライドで送ってくれていたのが、だんだん子供のめんどうをみるので忙しくなりました。そういうときに、子育て支援でエコ・パークアンドライドを使いませんか、ステーションカーを使いませんかといった方法もあるのではないかと思います。今後、NPO／NGOや小規模の団体、企業でやる場所があるかと思いますが、行政機関でこういったノウハウを持っていることがありますので、できれば地元の自治体等にご相談されるのがいいのではないのでしょうか。

法規制については、先ほどの吉田氏の話にありましたように、どこに聞きに行けばいいのか分からないというのが一番の問題だと思います。そこについてはエコモ財団が徐々にまとめて、市民や企業が入りやすいシステムをまとめていく、そういうこと自体がいろいろな制度を進めていくとか、所有から利用へという感覚をちょっとでも進める方式になるのではないかと思います。

高山氏：カーシェアリングが本当に環境対応になるのかについて、日本ではカーシェアリング車両の数が少ないので、実証された調査結果やデータがないのが実情です。海外のものをもとにやっているのが実態です。例えば、本当にTDMになるのかというような意見もあります。

私どもの例でいいます。先日、川崎の車両ステーションをオープンしましたが、横浜の会員が車で川崎に行こうとされて、時間がなかったので、うちのスタッフが機転を利かせて、川崎のステーションから借り出したらどうかと提案、結果、川崎までは鉄道を使い、その後カーシェアリングを使うことによって時間が節約できました。この会員はカーシェアリングはこんなにも便利なものかと気づいたとのこと。カーシェアリングの本当の効果はネットワークをつくりあげて、皆さんお互いに理解してもらうことが大事。それによって普及していくのかなと思います。

これまで、いろいろな事業者さんの間で競争していたので、交通全体の最適化の話にはなりにくかったと思います。そこで、鉄道やタクシーなどいろいろな業界を超えた人たちが集まってもらって、こういった新しい交通について…カーシェアリングだけで問題が解決されるわけではありませんが、…カーシェアリングが一つの媒介となって今

の交通問題を解決できればいいと考えています。そうした研究会のようなものを自動車関係の学会の中に共同研究センターのような形で造っていきたいと思っています。ご賛同ないし、参加の意思のある方は当方までご連絡ください。こういうネットワークが日本全国に広がることによって小池氏のところのシステムを使っている人がこちらに来て横浜のシステムを使うことも可能になってくるので、非常に便利な仕組みになっていくのではないかと考えています。

まとめ（青木コーディネーター）

たくさん話題が出ましたが、いずれにせよ、カーシェアリングは都市に新しいモビリティを提供するものであり、また、少数派ではありますが、持続可能で将来性のある交通手段だと私は思っています。もっと普及して欲しいと願うものであります。今回のフォーラムは市民に開かれた大きなカーシェアリング会議としてはわが国で最初のものだと思います。皆さんご参加いただきまして、ありがとうございました。

【阪急－１】

彩都における試みについて
～まちづくりにビルトインしたカーシェアリング～



彩都 2004年 まちびらき

阪急彩都開発株式会社
松本 利典

【阪急－２】

『彩都』の位置

大阪府心斎橋から20km圏内

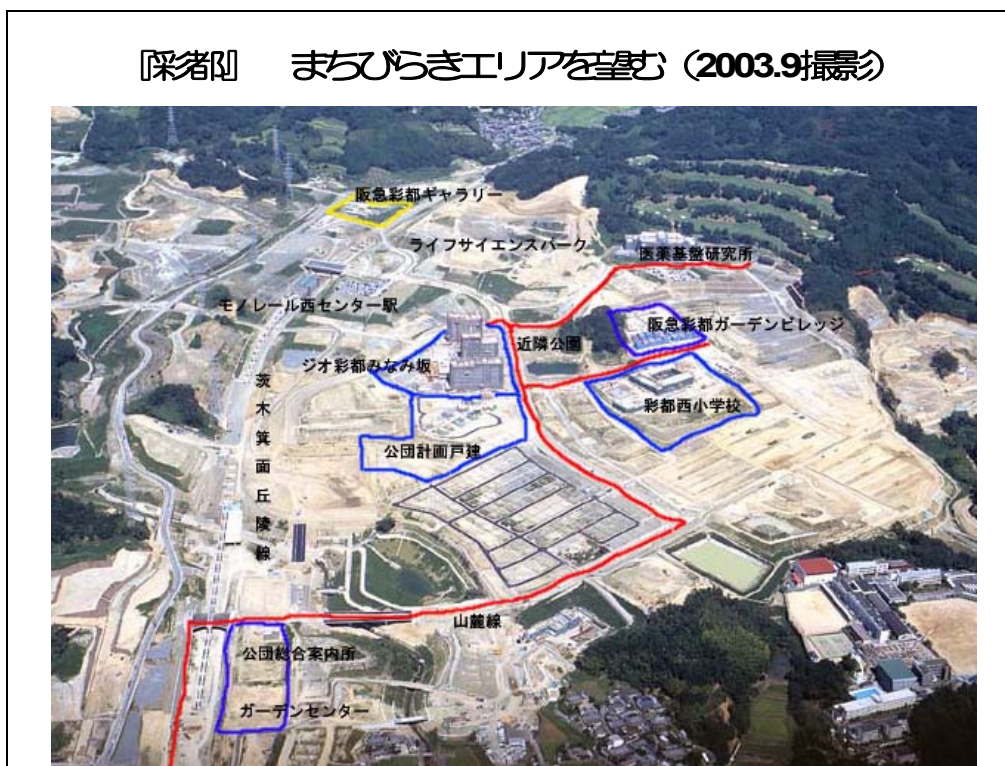
茨木市北摂防ら箕面市東部にかけての丘陵地



【阪急－３】



【阪急－４】



【阪急－５】

『採掘』 区域内の建設状況



シオ彩都みなみ坂マンション



モノレール (西センター駅)

【阪急－６】

彩都 カーシェアリング サービス

阪急マンション445戸を初めとした
彩都住民でセカンドカーを共用

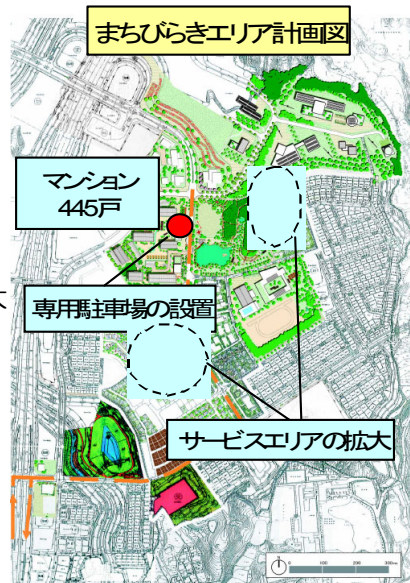
- ・新しいライフスタイルの提案
無運転をなくし 環境やさしい生活
- ・住民の生活利便性の向上
まちびらき期に未成熟な交通手段の補完

⇒サービスの発展形

- ・まち全体でのサービス運用 業務施設にも拡大

サービス内容

- マンション内の専用駐車場に車を3台設置 (軽自動車)
- インターネットで予約
- ICカードによる無人貸渡し
- 料金は30分ごとに計算

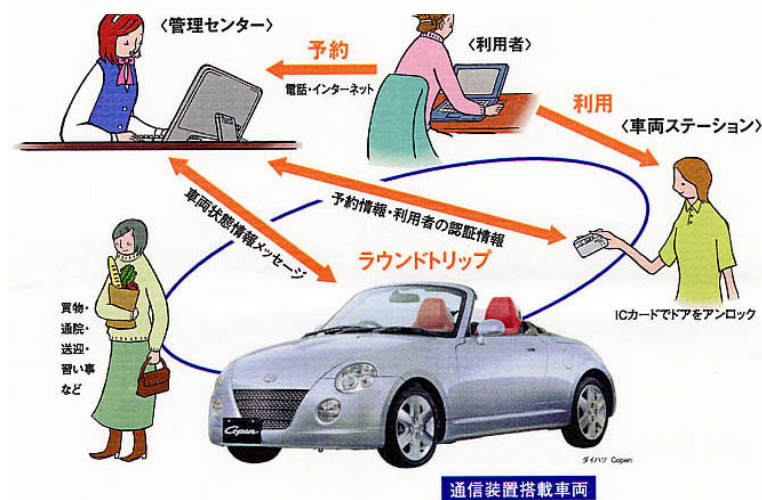


【阪急－ 7】

彩都カーシェアリングシステム

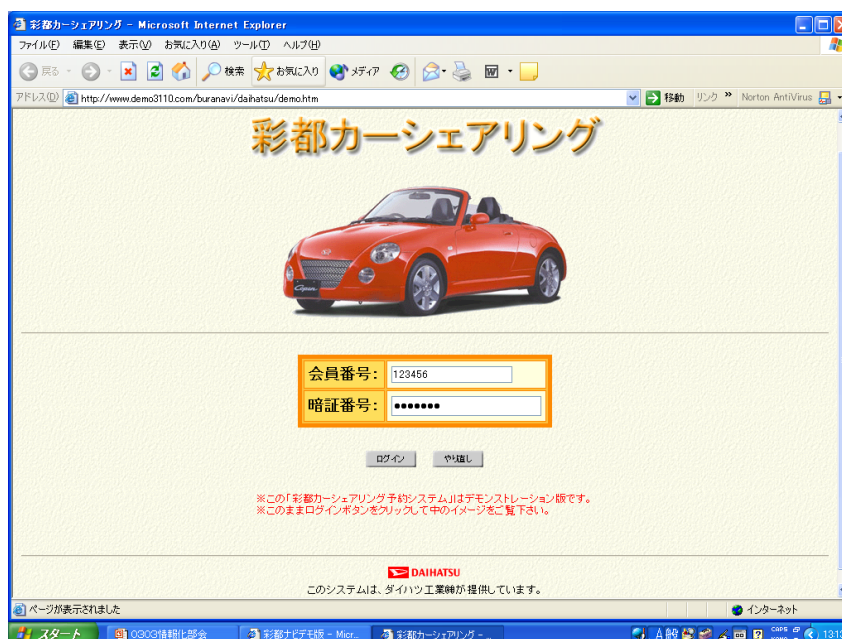
わが家に2台目の車は、必要ですか？

どうしても必要だと思える方にお聞きします。2台目の車を使う頻度は、1週間に何回ぐらい、必要な時間は何時間ぐらいでしょう？ カーシェアリングシステムは、「彩都」の住民同士で車をシェアすることで、環境負荷を低減しようという彩都スタイルの実践提案です。



【阪急－ 8】

Webによる予約システム



【阪急－ 9】

Webによる予約システム

※この「彩都カーシェアリング予約システム」はデモンストレーション版です。
※上記メニューからは「車両予約」「車両予約状況」のみご覧いただけます。

車両予約状況一覧

3月度 車両予約状況へ

日 時	午 前											午 後											車 輛		
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9		10	11
2003/02/07(金)																									ダイハツCopen
2003/02/08(土)																									ダイハツMOVE
2003/02/09(日)																									ダイハツCopen
2003/02/10(月)																									ダイハツMOVE
2003/02/11(火)																									ダイハツCopen
2003/02/12(水)																									ダイハツMOVE
2003/02/13(木)																									ダイハツCopen
2003/02/14(金)																									ダイハツMOVE
2003/02/15(土)																									ダイハツCopen

【阪急－ 10】

Webによる予約システム

※この「彩都カーシェアリング予約システム」はデモンストレーション版です。
※上記メニューからは「車両予約」「車両予約状況」のみご覧いただけます。
※「登録」「やり直し」ボタンをクリックしてもシステムは動作しません。

車両貸出 予約【新規】

彩都太郎さんの予約処理です。

利用予定日: 2003年03月01日(土)

利用予定時間: 午後 04 時 30 分 ~ 午後 06 時 30 分

車両: 大阪6033110

登録 やり直し

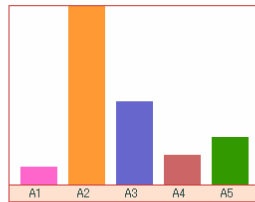
【阪急－１１】

参加型まちづくりの実践 ～WEB上で将来の住民とコミュニケーション～ カーシェアリングの認知度・関心度UPに向けて

Q あなたは彩都カーシェアリングをご利用しますか？

彩都では住民同士で車をシェアし、入居者の暮らしを快適にするとともに、環境負荷を低減しようとする「彩都カーシェアリング」サービス導入を予定しております。

特に、2台目の車があれば便利だけれど、頻繁に乗らない、維持管理にコストがかかるし面倒という方にお勧めのサービスであります。
詳しくは<http://www.e3110.com/02/hankyu02.html>をご覧ください。
あなたはこのサービスを利用しますか？

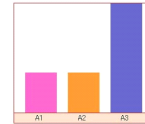


答え

A1	よく利用したい	4人
A2	たまに利用したい	47人
A3	あまり利用しない	22人
A4	利用しない	8人
A5	わからない	13人

Q 彩都ではどの車種が利用可能ですか？

彩都カーシェアリングで利用可能な車種はダイハツのミラエを予定していますが、「ミラエ」以外の車種も利用可能としたいです。

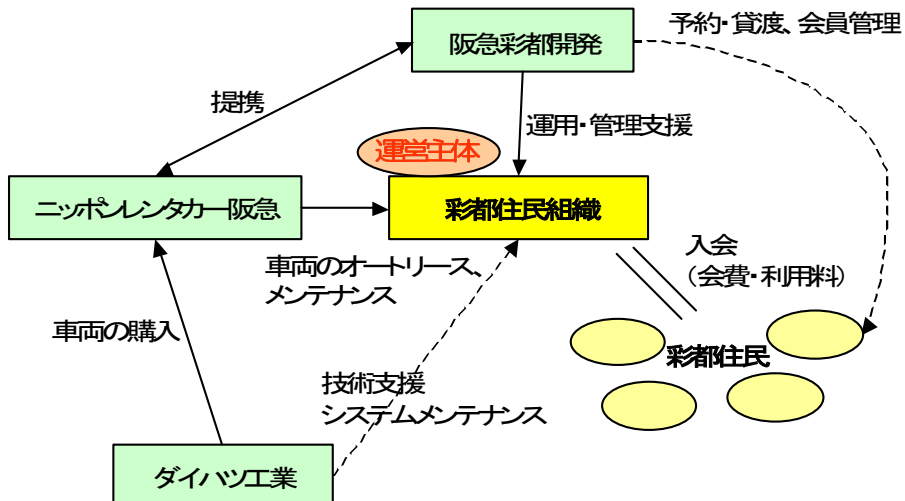


答え

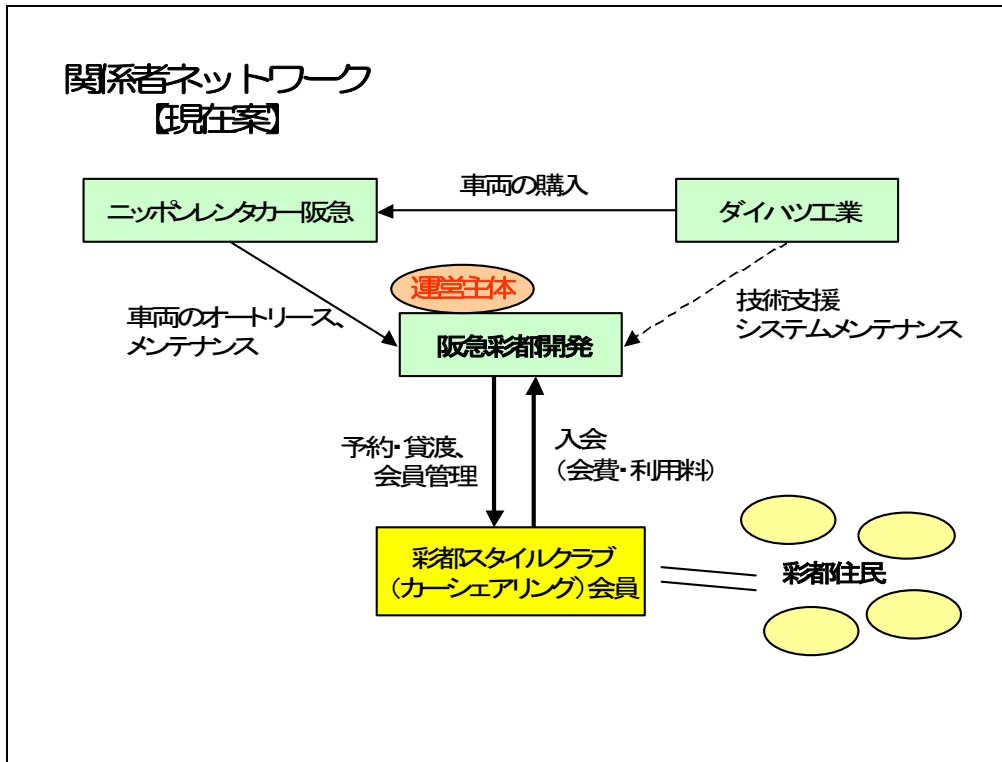
A1	ミラエ	18人
A2	ミラエ	17人
A3	ミラエ	40人

【阪急－１２】

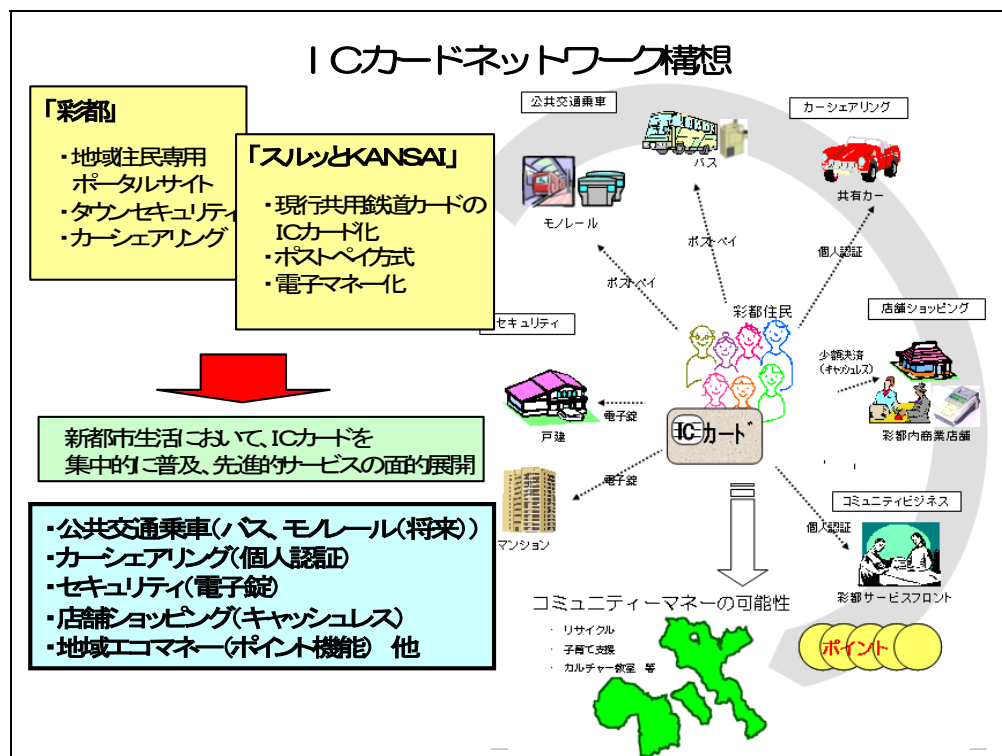
関係者ネットワーク 【当初案】



【阪急－１３】



【阪急－１４】



2004年春 彩都 まちびらき



志木での取り組みの紹介

駐車場不足問題の改善を目的とした
住民同士のカーシェアリング導入活動

埼玉県志木市 NPO志木の輪

志木市の場所



【志木－3】



【志木－4】



【志木－5】



【志木－6】



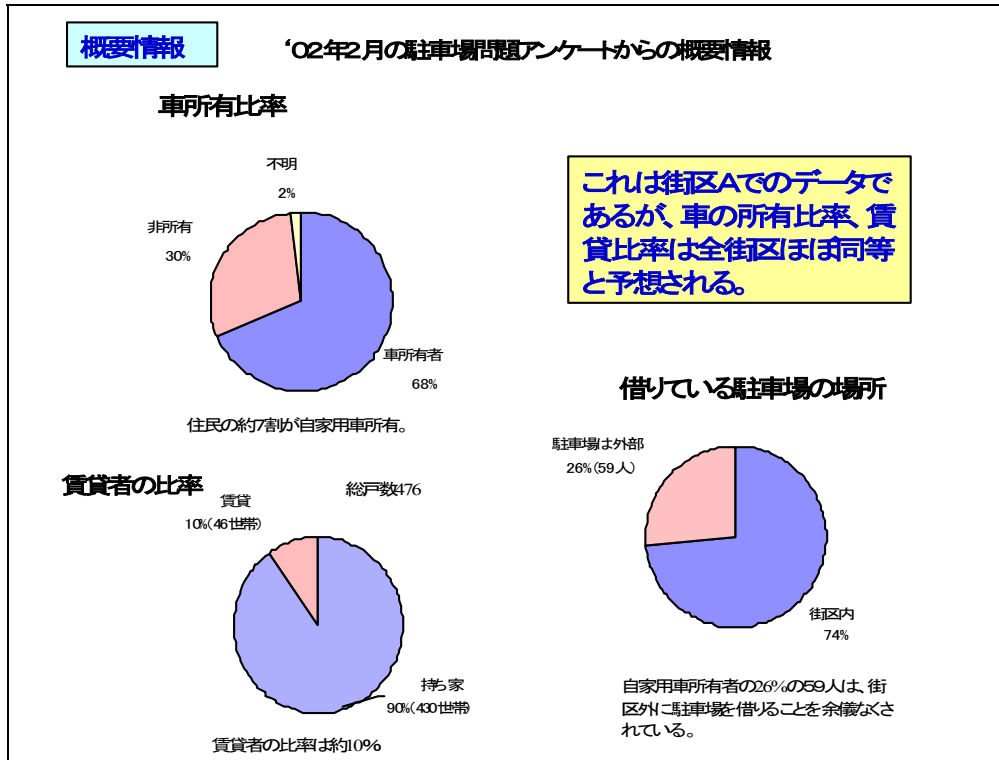
【志木－ 7】



【志木－ 8】



【志木－ 9】



【志木－ 1 0】



これまでの取り組み

- ‘02年・ 2月 駐車場問題の深刻な街区Aでの駐車場問題に関するアンケートの中に「カーシェアリングに興味有るか？」の設問を付加。
- ・ 5月 第1回カーシェアリング勉強会(全街区より参加。講師CEV社高山氏)
 - ・ 7月 志木カーシェアリング研究会発足。
 - ・ 8月 一つの街区(約500世帯)にてアンケート実施。
-
- ‘03年・ 1月 全街区呼びかけの方向性決定。
CS立ち上げ支援として志木構駐車場貸与支援を要請(4月にOKの回答)。
- ・ 2月 アンケートで「参加を検討する」と答えた方に電話で感謝の言葉を伝わり、12名の積極参加意思を確認。
 - ・ 3月 NPO立ち上げ総会。(翌月申請)
 - ・ 7月 運輸支局へ「自家用車の共同利用」の問い合わせを開始。
1案: NPO構成員によるNPO所有車の共同利用。
2案: 自家用車の個人間での共同使用。
 - ・ 9月初旬 NPO志木の輪として設立認証。
 - ・ 9月中旬 1案に対する支局回答:「非営利でも、利用に合わせた料金を収集するとなると、レンタカーとみなされるだろう」
 - ・ 10月 2案に対する支局回答:「自家用車で共同使用許可申請は可能」。
 - ・ 現在2案での実施を目指し「共同使用契約書」準備中。全街区で中間を呼びかけるに先立ち、先の12名のなかで先ず小人数で試行する方向で調整中

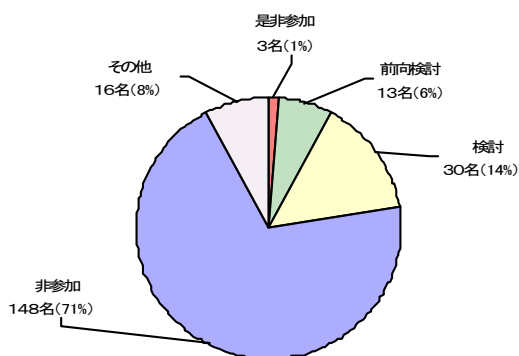
‘02年夏 カーシェアリングアンケートまとめ抜粋

(1-1) 参加意思質問

一つの街区(約500世帯)にて実施、回答203枚

Q5 カーシェアリングが実施されれば、参加したいと思いませんか？

ア・是非参加したい、イ・前向きに参加を検討したい、ウ・参加を検討したい、エ・参加しない、オ・その他

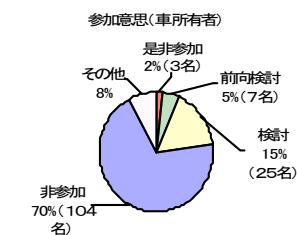


「是非参加したい、前向きに参加を検討したい、参加を検討したい」を合計した「参加を検討者」は46名。

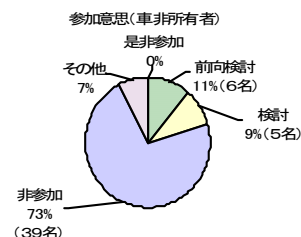
「是非参加したい」という人も3名。

「前向きに参加を検討したい」人は13名

「参加を検討したい」人は30名



車所有者だけで見ると、「参加を検討者」は35名。



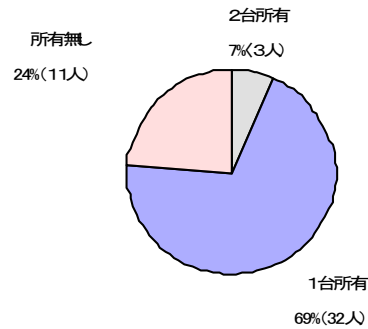
車非所有者だけで見ると、「参加を検討者」は11名。

【志木－13】

(2) 概要情報

Q1 参加検討者の自家用車所有の有無

「参加を検討する」と答えた回答者の分析クラス以下全で



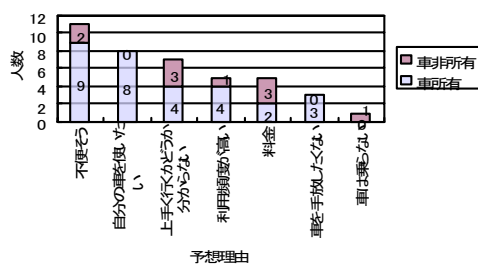
参加を検討者の内、7割(35名)が自家用車所有。
3名は2台所有。

【志木－14】

(3) 不参加理由 (参加検討者のデータのまとめ)

Q6 参加検討者が「参加しないこと」を決める場合はどんな理由か？

Q6 参加しないことと決める場合の予想理由(複数回答)



参加検討者が「不便さ」を心配している人が最も多い。

ただし、一口に「不便」と言っても、予約の面倒とか利用時間制限がいやなど色々考えられる。

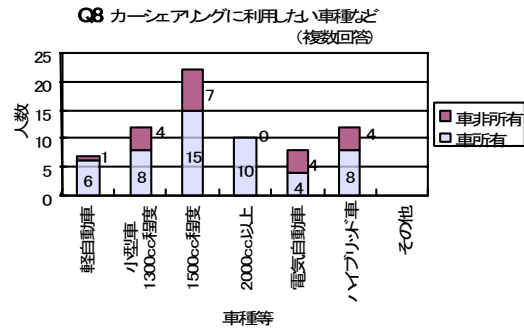
「利用したいときに利用できるかどうか」を気にして質問コメントを書いた人も4名あった。

数百会員の規模であれば「利用したいときに利用できる」体制はコスト的に無理なく実現できるが、20人規模だと一会員あたりの保有車を増やす必要があり、会費に跳ね返ってくる。たまたま予約できない頻度と会費のバランスが問題となる。そのバランスの設定に当たっては、参加者数を極大にする様、参加検討者の声を良く調べる必要があると思われる。

「料金」を上げると、車所有者に持てこたえが少なかった。しかし、「いくらぐらいなら料金が安いかなんか」の不明。さらなる調査必要。

【志木－15】

(4) 利用した車種



参加希望者の希望をまとめたもの。

1500cc程度が最も多く希望された。

軽自動車は、利用時間の短い人からの希望が多かった。

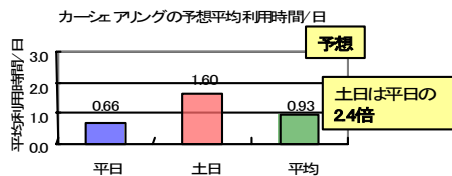
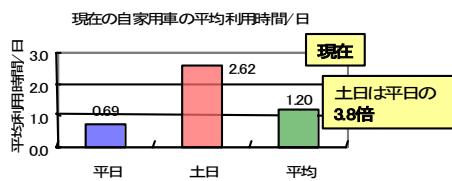
休日の選出が中心の人になると、排気量が多くなって来る。ハイブリッド車が比較的健闘したが、特に利用時間の長い人からの希望が多かった。

【志木－16】

(5) 利用率-1

Q9,Q11

土日利用率の高さ、及びカーシェアリング参加による車利用削減予想



回答者に現在の自家用車の利用時間、及びカーシェアリングに参加した場合の利用時間予想を答えてもらった。(無回答の人を除くので、対象は35人。また、自家用車非所有者は利用時間が予測できないようだったので、このグラフからは除外した。)

先ず上のグラフは、「一日当りの、現在の平均利用時間」を見たものである。平均すると、土日は平日の3.8倍の利用時間であつた。

下のグラフは「カーシェアリングに参加した場合の予想の利用時間」を一日当りの平均として見たものである。平均すると、土日は平日の2.4倍の利用時間であつた。

上下のグラフで比較すると、土日の変化が大きい。カーシェアリングに参加すると一回一回コストを考えると車の利用を選択するようになるが、休日の方がその影響を受けやすいようである。

また、予想してもらった利用時間は現在の利用の77%(平均)であつた。

海外の例では「一般に約半分になる」と言われており、実際はこの予想77%よりも下がると思われる。もし、現在の半分にするとすると、0.68時間/日/人と見積もれる。

ちなみに一日当りの平均利用時間は交通公社東団の王子での実験で30.98時間であつた。つまり志木ニュータウンでは王子実験以下の利用になりそうである。

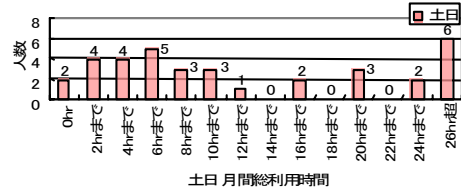
<やはり、かならずしも全員が想像を詳細に考えてアンケートに答えているわけではないので、アンケートの解釈に注意が必要と思われる>

【志木－17】

(6) 利用率-2

Q8,Q11

カーシェアリングの予想利用時間



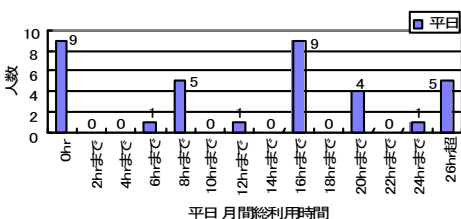
カーシェアリングに参加した場合の利用時間予想を整理する。
(同じ無回答の人を除くので、対象は35人。また、自家用車所有者は利用時間「予想」に4.1より少ないのでこのグラフからは除いた。)

先ず左のグラフは、土日の月間利用時間を見ただけのものである。

10時間まででひとつの山め終わっている(21人)。

特に大きな山は、「月6時間まで」で、15人。言い換えると休日には月に2～3回、2～3時間ずつ使うという人である。ここまでの人はカーシェアリングによる経済的メリットが非常に大きいと思われる。

次に平日の月間利用時間であるが、0時間(平日は使わない)の人が9人。平日は使わない人は使わないが、使う人は結構使う」と言える。



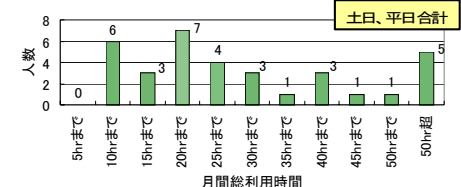
次に、上記を合計し、月間の総利用時間としてグラフにした。

利用が月間20時間までで約50%の人が入る。

30時間までで約70%。50時間を超える利用者は5名有った。

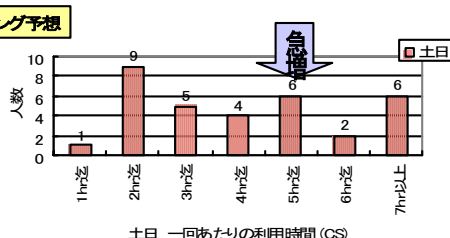
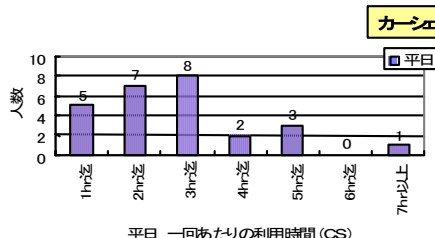
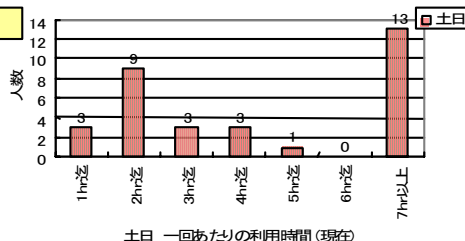
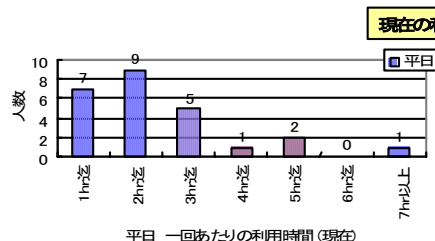
ちなみに50時間利用をアンケートで仮に提示した利用料金で計算すると、25,000円/月(会費含む)となる。たしかに自家用車所有よりは安いが、半額ほどな程度である。

<やはり、必ずしも全員が最新鋭詳細を考えてアンケートに答えているわけではないのでアンケートの解釈に注意が必要と思われる>



【志木－18】

(6-2) 一回当たりの利用時間の分布



現在の一回当たりの利用(右上)を見るとほとんど4時間までと、休日の7時間以上の長時間利用に分かれる。カーシェアリングに参加した場合の土日は4～6時間も増加しているが、7時間以上の利用が半減を気にして下がってきているイメージである。前ページの「5時間超はレンタカー料金体系扱い」とすることで、長時間利用は6時間単位と割り切ってもらい、この図のような「5時間利用の急増」はある程度避けられると思われる。

【志木－１９】

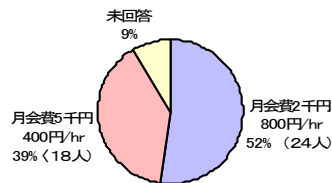
(7)料金プラン

Q10 月会費と利用料金を仮りに下記のような場合、どちらのプランで入会したいと思いますか？

ア：月会費2000円 利用料金800円/時間(ガリンノ代込み)

イ：月会費5000円 利用料金400円/時間(ガリンノ代込み)

Q10 仮の希望プラン

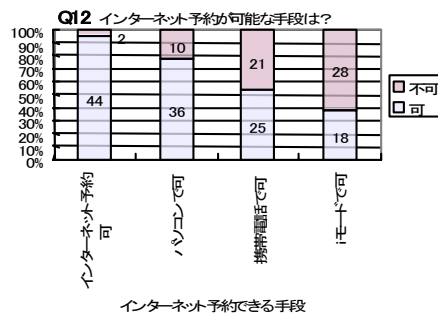


月会費2000円のプランの方が、人気が有った。しかし、この2プランを計算比較すると、月会費2,000円のプランの方が安くなるのは利用時間が7.5時間までである。

<つまり24人中 2人以外は割高なプランを希望していることになる。かならずしも全員が割得を詳細に考えてアンケートに答えているわけではないので、アンケートの解釈に注意は必要と思われる>

【志木－２０】

(8)インターネット予約



参加者に対して「カーシェアリングのインターネット予約として利用可能な手段を聞いた。」

2人以外の44人が、何らかの方法でインターネット予約が可能であった。

「パソコンで可能」が約80%で36人。「携帯電話で可能」が約55%で25人。「iモードで可能」が約40%。

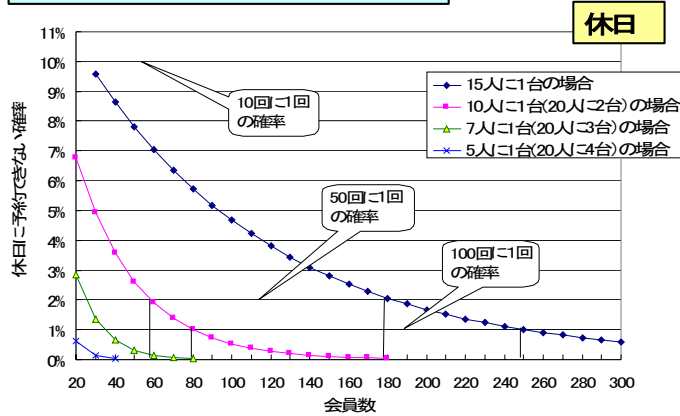
これを見ると、例えばインターネット予約のみとして電話オペレーター人件費を無くし、その分会費を押えらう選択も検討の余地があるかもしれない。

これまでの取り組み

- ‘02年・ 2月 駐車場問題の深刻な街区Aでの駐車場問題に関するアンケートの中「カーシェアリングに興味有るか？」の設問を付加。
- 5月 第1回カーシェアリング勉強会(全街区より呼びかけ。講師CEV/社高山氏)
 - 7月 志木カーシェアリング研究会発足。
 - 8月 一つの街区(約500世帯)にてアンケート実施。
-
- ‘03年・ 1月 全街区呼びかけの方向性決定。NPO設立決定。
CS立ち上げ支援として志木市駐車場貸与支援を要請(4月に原則OKの回答)。
- 2月 アンケートで「参加希望する」と答えた方に電話で感謝状を送り、12名の積極参加意思を確認。
 - 3月 NPO立ち上げ総会。(翌月申請)
 - 5月 インターネット・携帯電話予約システムほぼ完成
 - 7月 運輸支局へ「自家用車の共同利用」の問い合わせを開始。
- 1案 NPO構成員によるNPO所有車の共同利用。
2案 自家用車の個人間での共同使用。
- 9月初旬・NPO志木の輪として設立認証。
・近隣のレンタカー会社と「CS会員向け特別レンタカー」の基本部分合意。
(これにより共同使用車を最小限にして会費を極限まで下げられる見通し)
 - 9月中旬 第1案に対する支局回答:「非常利でも、利用に必要料金を収集するとなると、レンタカーとみなされるだろう」
 - 10月 第2案に対する支局回答:「自家用車での共同使用許可申請は可能」。
 - 現在第2案での実施を目指し、「共同使用契約書」準備中。全街区ご中問を呼びかけるに先立ち、先の12名のなかで先ず小人数で試行する方向で調整中



(補足) 予約できない確率と会員規模



左は、「会員数」と「休日に予約できない確率」の関係のグラフで、カーシェアリングは「規模が大きくなればなるほど、安く運営できる」ことを示している。

上から2本目の曲線が「10人に1台の割合で車を保有」した場合で、会員数が増えるに従い、予約できない確率がどんどん下がり、会員80人で1%の確率、180人で0.1%の確率となる。つまり会員180人であれば10人一台の割合で保有しても、集中が懸念されている土日の「予約が取れない確率」は0.1%との試算。

また、250人規模であれば5人に1台の割合で保有しても、1%にできる。開始当初は会員が20人程度と考えられるが、その予約できない確率は、20人に2台保有の場合は7%、3台の場合は3%、4台の場合0.7%程度。

(注)この確率は、アンケートでカーシェアリングに参加の意向が高いと見られた人の予想利用率(平均)をもとに計算した確率。(別紙アンケート回答一覧で、「利用時間が少ない×カーシェアリング向き」という判断で〇印をつけた人である。)
 具体的にはカーシェアリングの利用予想が「休日の月合計利用が8時間までの人(平均6.1時間/月)」を対象とし、一日の利用枠を58時間として仮定し、「ある人が予約しようとした時、全車予約されてしまっている確率は？」との見方で計算。(今回のアンケートでは利用時間帯の集中度を調べていないので、このやり方で概算し、次ページの「月に何日利用するか？」との見方で補強する。) もっと範囲を広げて、〇印までの人だと平均で6.7時間であるが、その人たちが参加した場合でも、せいぜいこの程度と見積もっている。というのは「一時間で400円払う」のを実際と考えると利用は予想以上に減り、現状の自家用車利用時間に対し半分から1/3まで減少すると思う。他の実績があるからである(交通エコモビルバンクの実験や海外の例)。その6.7時間の人たちの現在の利用の半分が、およそ〇印の平均の6.1時間に相当するので、無難な無難な予測と考える。