

(2) 内外のカーシェアリングの動向

交通エコロジー・モビリティ財団 担当課長 市丸新平

私の本日の役割は、後に控えておられる米国の事例や、日本の先駆的事例発表の前座として、世界の動向を概観するというものです。

○ヨーロッパの動向

はじめに、カーシェアリングが最も普及しているヨーロッパの動向からみていきます。

【エコモー 2】組織的カーシェアリングは 1987 年にスイスで始まりました。92 年には連邦機関の支援も始まりました。いくつかの団体が併存していましたが、96 年、97 年の合併で **Mobility** という団体に一本化され、全国展開が促進されるようになりました。チューリッヒ等一部の都市で公共交通との連携が奏功し、98 年にはスイス連邦鉄道との連携も始まりました。2002 年末現在、会員数 52,000 人、車両数 1,750 台、980 のデポを 400 自治体に配置するまでに普及しました。【エコモー 3】はスイスでのカーシェアリング事業規模の推移を、【エコモー 4】は **Mobility** の現在の事業実施地域を表しています。

【エコモー 5】**Mobility** の年間売上高は日本円で約 26 億円であり、常勤の職員数は 108 人です。営業利益の対売上高比率は、99 年は 0.2%、2000 年はマイナス 4%、2001 年は 1% でした。【エコモー 6】の写真のような非接触型 IC カードを使ったシステムを導入しています。

【エコモー 7】**Mobility** 成功の要因として、同社の **Managing Director** は 4 つを挙げています。一つ目は、協同組合組織であるため、会員の約半数が出資者でもあり、組織への忠誠心がある点です。二つ目は、公共交通等との連携による全国展開です。三つ目は、先ほどの写真にあったような IT を活用した運営方法の導入です。そして最後は、当初は会員参加（車両清掃等）型運営形態であったものを、プロによるサービスへ移行した点です。

【エコモー 8】ドイツでは 88 年にベルリンで組織的カーシェアリングが始まりました。その後、各地で多くの組織が設立され、それらの組織の合併、連携等も進みました。現在、広域で展開する大手が 5 事業者程度、地方の中堅・中小が 75 事業者程度あるといわれており、合わせて約 55,000 人の利用者が約 2,100 台の車両を利用しています。IT の利用や、公共交通との連携はスイス同様進展していますが、全国規模での標準化は遅れています。

【エコモー 9】公共交通との連携について、ブレーメンの例を紹介します。ブレーメンでは 1998 年に公共交通の年（月）間フリーパス（**Bremer Karte**）とカーシェアリングの IC カードを統合したカードを発行しました。通常、カーシェアリングの会員になるには数万円のデポジットを納める必要がありますが、この統合カードを購入すれば年間 4,000 円程度の追加支払いでカーシェアリングに参加できます。一方、公共交通機関も、駅や車内でのカーシェアリングの広報活動に協力しました。この結果、車利用が減少し、公共交通へのシフトがみられたということです。

【エコモー 10】2002 年 12 月にこの統合カードがさらに進化し、1 枚の IC カードで

乗車券の購入、カーシェアリングの利用、買い物、駐車場代金支払いなどが可能になりました。【エコモー 1 1】はそのイメージ・キャラクターです。

【エコモー 1 2】先ほど、ドイツでは全国規模での標準化が遅れているといましたが、これに関連して、ドイツ鉄道の新しい動きが注目されます。2001 年、ドイツ鉄道は 2003 年中頃までに人口 25 万人以上の都市全てにおいて DB（ドイツ鉄道）ロゴのカーシェアリングを導入すると発表しました。これは、フランチャイズ方式によるカーシェアリングの全国的な展開計画であり、ドイツ鉄道の孫会社である DB Rent が全国一律の料金体系を定め、マーケティング、パンフレット作成・配布、予約受付、請求書発行なども行います。一方、各地の事業者は法的に独立した組織として運営し、DB Rent にフランチャイズ料を支払います。【エコモー 1 3】時間料金のみシンプルな料金体系であり、写真にあるような車両アクセスのシステムを導入しています。【エコモー 1 4】2001 年にベルリンとフランクフルトで試行開始され、2003 年現在、55 都市で 35,000 人が利用しています。同計画関係者によれば、ドイツの主要都市を合わせたカーシェアリングの潜在市場規模を 40 万人程度とみているとのことでした。

【エコモー 1 5】オーストリアでは DENZELDRIVE というカーシェアリングの民間企業が急成長しており、会員数 11,000 人、車両数 450 台に達しています。スウェーデンは、会員数約 2,000 人、車両数 200 台です。他方、フランスはカーシェアリングの普及が進んでいません。これについては後で触れます。

【エコモー 1 6】イタリアでは、カーシェアリングのプロジェクトがいくつかありましたが、標準化が進みそうになく、発展性も見られないということから、最近、イタリア環境省主導でカーシェアリングを推進する制度が導入されました。これは、カーシェアリングの立ち上げを国レベルで支援し、都市部での持続可能なモビリティ政策を推進しようというもので、予算規模は 12 億円です。【エコモー 1 7】環境省はカーシェアリングの統一基準を設けたり、必要な初期投資額の 1/2 を補助したりします。【エコモー 1 8】一方、自治体は事業者を自ら選ぶことができます。事業者は、料金やマーケティング戦略、投資計画の策定などを自分自身で行えるという点で、先ほどのドイツ鉄道の例よりはかなり分権的な制度です。【エコモー 1 9】2002 年 12 月現在、同制度によって 4 都市でカーシェアリングが行われており、同省では、順調にいけば 2006 年には会員数 10 万人に達するかもしれないとしています。

○北米の動向

ヨーロッパで 80 年代末期に始まった組織的カーシェアリングですが、その後北米にも広まり、94 年にカナダのケベックシティで北米初のカーシェアリング組織が誕生しました。2002 年現在、カナダには協同組合と民間会社を合わせて 10 のカーシェアリング組織があり、5,065 人の利用者が 311 台の車両を使っています。公的支援が少ないこともあり、後発の米国に比べてシステムの近代化が遅れており、市場規模の拡大スピードも緩やかです。【エコモー 2 0】の右上にあるのは、カナダのカーシェアリング事業者団体のロゴです。

【エコモー 2 1】米国のカーシェアリングは 98 年、オレゴン州ポートランドで始まり
ました。2003 年現在、13 組織（他に計画中 9 組織）、25,615 会員、693 車両という規模に達
しており、高成長を持続しています。最近の傾向として、Flexcar、Zipcar、City CarShare
という大手 3 事業者への集中が進んでいる点が挙げられます。3 事業者のシェアは、会員
数で 94%、車両数では 79%を占めています。【エコモー 2 2】【エコモー 2 3】

【エコモー 2 4】は、City CarShare の写真です。車へのアクセスにはキーフォブと呼ば
れるキーホルダー型の機器を使用します。車両には緑色のニュービートルを多く用いてお
り、公共駐車場の一番いい場所を確保して運営しています。

○わが国のカーシェアリング

カーシェアリングは欧米のほか、アジアのシンガポールでも数千人規模の利用者がおり、
世界全体では 15 万人とも 20 万人ともいわれています。

次に、わが国の状況を紹介します。

わが国では、99 年ごろから主に電気自動車を利用した実験が各地で始まりました。【エコ
モー 2 5】がその一覧表であり、このうち、太字（網掛け）の 6 件のみが継続中です。そ
のうちの 3 件の関係者に本日、ご報告いただきます。

【エコモー 2 6】の表は、私どもで把握している計画中の事例です。このうちの 3 件の
関係者に本日、報告者またはパネリストとしてご登場いただきます。ご覧のとおり、目的
を異にする様々な助成制度による計画が多いのが特徴です。

○わが国での普及のための課題

ここで、午後のパネルディスカッションに向けた玉だしとして、わが国でのカーシェア
リング普及のための課題をいくつか挙げます。

一番目は、日本人のマイカーへの愛着です。日本人は所有への執着が強く、殊に車はス
テータスと考える人が多いため、カーシェアリングは根付かないという意見をよく聞きます。
これらを裏付ける、あるいは否定する客観的データが少ないので、なかなか議論がか
み合いません。【エコモー 2 7】のグラフは主要国の一人あたりの自動車保有台数の推移を
みたものです。これによると、日本での車の普及は近年急速に欧米に追いついてきており、
すでに英・仏を凌駕しています。従来車の所有観に変化があってもいいのではないのでし
ょうか。【エコモー 2 8】その証左とまでは言えませんが、東京モーターショーの入場者数
は 91 年をピークに減少の一途を辿ってきました。（今年はこの傾向をくい止めるため、小
学生料金を只にしたので、反転したそうです。） 車以外のものも含めたレンタル・リース
市場の規模はこの 10 年で数倍に拡大したといわれています。【エコモー 2 9】のグラフは、
レンタルやリースをよく利用する人の割合を世代別に表したものです。所有から利用への
シフトは特に若い世代で多く見られます。年月を経て、このシフトがさらに幅広い世代に
広がっていくことを予感させます。

人口に対するカーシェアリング普及率の最も高いと思われるスイスでも普及率は 1%未
満です（700 万人中 5 万 2000 人）。この数字から言えるのは、平均的な市民の価値観を理

由にカーシェアリングを悲観視するのはどうかということです。特殊な状況によりカーシェアリングを必要とする人、あるいは特別な嗜好によりカーシェアリングを好む人が1%でも居れば、大変な潜在市場規模になります。

そこで引っ掛かるのが、カーシェアリングの普及しているスイスやドイツの隣国であるフランスでのカーシェアリングの不振です。その理由について、フランスで交通政策の研究やコンサルティングを長年やっている人に尋ねたところ、その人の個人的意見として、フランス人は交通に関しては国がやってくれるのを待つ傾向があること、フランスではこれまで電気自動車による実験が行われ、国や研究機関の関心と資金が不適当な方面に使われたが、それらが十分な成果を生まなかったという失敗の歴史がカーシェアリングの普及を難しくしていることなどを挙げてくれました。

○関連法規制の見直しの必要性

【エコモー30】わが国でのカーシェアリング普及のための課題の二つ目は、関連法規制の見直しの必要性です。わが国で有料でのカーシェアリングを行う場合、道路運送法第80条第2項に基づき、レンタカー許可を取得する必要があります。（もう一つの方法として、同法79条の共同使用の許可を取得する方法もありますが、この条項は、高価な建設車両を共同購入して共同使用する場合や、工場団地で複数の事業所が従業員送迎マイクロバスを共同購入して共同使用する場合に適用されており、乗用車での適用事例は確認されていません。この79条での許可取得に果敢に挑戦されている埼玉県志木ニュータウンのNPOの方が午後のパネルディスカッションのパネリストとして登場されます。）

そして、レンタカー許可を取得して運営するとなると、レンタカーに関する基本通達に従う必要があります。詳細は【エコモー31】に記載していますが、要するに無人運営（セルフサービス）が難しくなり、マイカーに近い感覚で気軽に利用できるカーシェアリング本来の良さを発揮しにくくなります。

【エコモー32】シーイーブイシェアリングさんの場合、ハイテク・システムでこれらの規制を克服されています。一般に先進技術というのは、運営の効率化や利用者の利便性向上のために導入され、運営費用の削減や売上高増加に寄与しますが、このように規制克服のために過大な先進技術を導入することは、初期投資の負担を増大させ、普及を難しくします。しかも、この方法であっても1年更新の期限付き許可しか得られていないというのが現状です。

海外ではどうなっているのだろうかと思い、北米の3事業者（カナダバンクーバーのCo-operative Auto Network、米国シアトルのFlexcar、米国サンフランシスコのCity CarShare）にヒアリング調査しました。詳細は【エコモー33】に記載していますが、結論は、北米ではカーシェアリングに対する細かな法規制はない。代わりに、事業者と会員との契約に多くが委ねられている。そうした状況下でも、深刻な問題は生じていないというものです。わが国での関連法規制の見直しが望まれます。

○公的支援の必要性

わが国でのカーシェアリング普及のための課題の三つ目は、公的支援の必要性です。【エコモー34】に事例を列記したとおり、カーシェアリングはハイリターンのビジネスではなく、また、ある程度の規模に達しないと黒字になりません。他方、カーシェアリングには都市空間の節約、交通流の円滑化、環境負荷の低減など、様々な社会的効果があり、ヨーロッパでの複数の調査結果からそれらが明らかになっています。【エコモー35】【エコモー36】 カーシェアリングのこのような社会的効果に注目すれば、例えば、立ち上がり段階での公的支援等をもっと検討してもいいのではないのでしょうか。

以上、カーシェアリングに関する世界の動向を概観するとともに、わが国における課題を指摘させていただきました。午後の討論の参考にしていただければ幸いです。

【エコモ－１】

内外のカーシェアリングの動向

2003年11月22日 カーシェアリング・フォーラム2003
交通エコロジー・モビリティ財団
市丸 新平

【エコモ－２】

(1) スイス

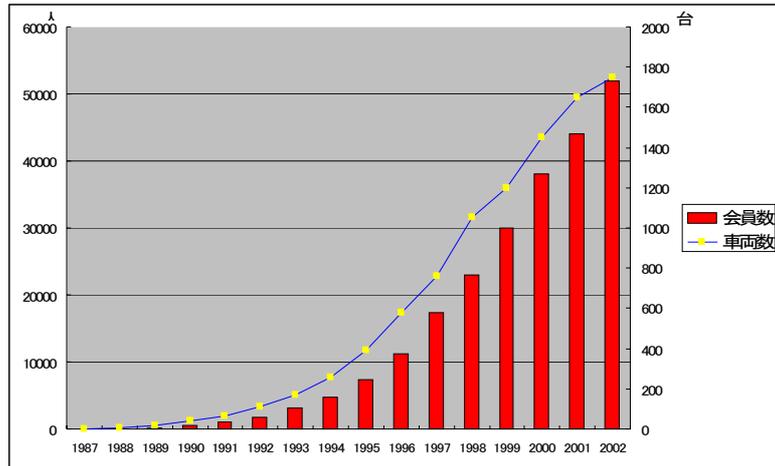
- 1987年、組織的カーシェアリングが始まる（シュタス、チューリッヒ）
- 1992年、連邦機関であるEnergy 2000が支援開始
- 1996年、97年の合併で3団体併存からMobilityに一本化、全国展開へ
- チューリッヒ等で公共交通との連携が奏功
- 1998年、スイス連邦鉄道との連携開始

2002年末現在、会員数52000人、車両1750台
980デポを400自治体に配置

参考文献: CarSharing - the key to combined mobility. Energie 2000, 1998

【エコモ－ 3】

スイスにおけるカーシェアリング事業規模の推移



出所: <http://www.l.mobility.ch/de/index.htm>

【エコモ－ 4】

Mobilityの事業実施地域



出所: <http://www.l.mobility.ch/de/index.htm>

【エコモ－５】

Mobilityの収益

	1998	1999	2000	2001
売上高 (千スイスフラン)	14,747	24,419	27,110	33,230
常勤職員数	61	85	110	108
キャッシュフロー ／売上高	24%	21%	15%	18%
営業利益 ／売上高		0.2%	-4%	1%

出所: Karl Heusi. Car-Sharing at a National Level: the Case of Switzerland. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－６】

Mobilityの利用方法関連の写真



出所: <http://www1.mobility.ch/de/index.htm> 及び Karl Heusi. Car-Sharing at a National Level: the Case of Switzerland on UITP CD-ROM (Public Transport and Car-Sharing: Together for the better)

【エコモ－ 7】

Mobility成功の要因

- **協同組合組織**: 会員の約半数が出資者であり、組織への忠誠心がある。
出資者は年会費免除、利用料20%割引
- **公共交通等との連携による全国展開**: スイス連邦鉄道、十数カ所の公共交通事業者、大手小売業者などと連携
- **ITを活用した運営方法**
- **会員参加(車両清掃等)型運営形態からプロによるサービスへ**

出所: Karl Heusi. Car-Sharing at a National Level: the Case of Switzerland. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－ 8】

(2)ドイツ

- 1988年、組織的カーシェアリングがベルリンで開始
- 以後、各地で多くの組織が設立され、合併、連携等も進展
- 現在、広域で展開する大手が5事業者程度、地方の中堅・中小が75事業者程度
大手事業者の例: StattAuto Car Sharing AG,
stadtmobil CarSharing GmbH, cambio
- 55,000人の利用者が2,100台の車両を利用
- ITの利用、公共交通との連携はスイス同様進展
・ブレーメンの事例
- 全国規模での標準化は遅れている。
cf. ドイツ鉄道の計画

参考文献: Public Transport International 06/2002, UITP

【エコモ－ 9】

ブレーメンにおける公共交通との連携

■ Bremer Karte plus AutoCard (1998年)

- ・公共交通の年(月)間フリーパス (Bremer Karte) とカーシェアリングのICカードを統合したカードを発行
- ・カーシェアリングの参加費用が安価に (年間30ユーロの追加で可能)
- ・公共交通施設での広報活動協力
- ・車利用が減少し、公共交通へシフト

パス保有者中の年間パス保有者の割合が増加 (55%から72%へ)

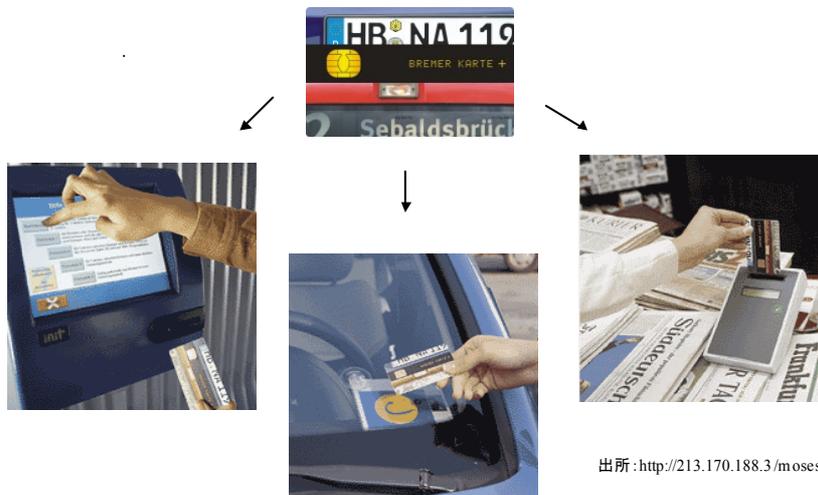


出所: Public Transport International 06/2002, UITP, 及び Dipl. Kfm. Rainer Counen. Public Transport and Carsharing, The Bremen Project. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－ 10】

■ Bremer Karte PLUS (2002年12月～)

- ・1枚のICカードで乗車券の購入、カーシェアリングの利用、買い物、駐車場代金支払などが可能に。



出所: <http://213.170.188.3/poses/>

【エコモ－ 1 1】

Bremer Karte PLUSのイメージ



出所: <http://213.170.188.3/moses/>

【エコモ－ 1 2】

ドイツ鉄道のカーシェアリング全国展開計画

■ 2003年中頃までに人口25万人以上の都市全てにおいてDB(ドイツ鉄道)ロゴのカーシェアリングを導入すると発表 (Public Transport International 06/2002)

■ DB Rentの役割:

- ・全国一律の料金体系、マーケティング、パンフレット類
- ・予約受付、請求書発行
- ・車両アクセスシステムの導入支援等

■ 各地の事業者の役割:

- ・法的に独立した組織として運営
- ・DB Rentへのフランチャイズ料の支払い

出所: Christian Maertins. Ein Jahr DB Carsharing. Building up a national offer: DB Carsharing. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－13】

■料金体系

- ・デポジット、月会費、距離料金無し。
- ・時間料金のみ

■車両アクセス



出所: Christian Maertins. Ein Jahr DB Carsharing, Building up a national offer: DB Carsharing. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－14】

■経緯

- ・2001年12月:ベルリンとフランクフルトで試行開始
- ・2002年12月:45市、500デポ、1000台、30000人

■潜在市場規模

主要都市合計で40万人

出所: Christian Maertins. Ein Jahr DB Carsharing, Building up a national offer: DB Carsharing. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－15】

(3) オーストリア

DENZELDRIVE(民間企業) 会員11,000人、車両450台

3年前は3000人 ★レンタカー事業も兼営

(4) スウェーデン

会員約2000人、車両200台 *

(5) フランス

2001年9月時点で会員600人、車両50台

【沿革】1998年組合組織として設立。99年、交通省、ADEM(環境事業団及びエネルギー省)とルノー社のサポートで会社化。99年7月から約8ヶ月間、国とパリ市の支援を得て、社会実験を実施。その後事業化。 **

出所: * Make space for Car-Sharing! Vagverket, July 2003

**「自動車共同利用(カーシェアリング)社会実験報告書」交通エコロジー・モビリティ財団、平成14年3月

【エコモ－16】

(6) イタリア

■環境省によるICS(Iniziativa Car Sharing)制度

イタリア主要都市でのカーシェアリング普及のために環境省が推進しているプログラム。運営は地場の運営者に任せるが、運営方法等の統一を図る。予算規模は900万ユーロ。

ICSの目的:

- ・カーシェアリングの立ち上げを国レベルで支援
- ・都市部での「持続可能なモビリティ政策」の改善
- ・交通サービス、特にカーシェアリングに関するマーケティング政策の構築
- ・公共交通とカーシェアリングの連携を促進
- ・利用者のために最低水準のサービスを保証

出所: Gianni Dilvestrini. The launch of car sharing in Italy. on UITP CD-ROM(International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－ 1 7】

■ICSの概要

統一基準の設定： 排出ガス、安全性、サービス等について

資金的支援： カーシェアリングに必要な初期投資額の1/2を補助

その他の支援： 運営システム、マーケティング・啓発、法律上の助言、
国のコールセンター利用

推進と調整： ・ICSに賛同する自治体数を増やす。
・カーシェアリングというライフスタイルの普及
・地域の経験を国レベルで活用

出所：Gianni Dilvestrini.The launch of car sharing in Italy . on UITP CD-ROM(International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－ 1 8】

■ICS参加の自治体メンバー

事業者を自ら選べる。

■事業者

- ・価格やマーケティング戦略を決定
- ・車両の整備、清掃
- ・投資計画の策定
- ・会員の募集
- ・地域の交通事業者との協力、連携
- ・会員サービス
- ・スタッフ管理



出所：Gianni Dilvestrini.The launch of car sharing in Italy . on UITP CD-ROM(International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－１９】

■ 2002年12月現在

	車両	会員	デポ
トリノ	16台	59人	7カ所
ベネチア	14	292	4
ボローニャ	13	118	3
リミニ	8		6

■ 将来

順調にいけば、2006年に会員10万人に

出所: Gianni Dilvestrini. The launch of car sharing in Italy. on UITP CD-ROM (International Workshop, Public Transport and Car-Sharing: Together for the better, Bremen, Germany, December 2002.)

【エコモ－２０】

2. 北米のカーシェアリング



<http://www.carsharing.ca/>

(1) カナダ

- ・1994年 ケベックシティで北米初のカーシェアリングが始まる。
- ・2002年現在、10組織、5,065人、311車両
- ・協同組合と民間会社の混在
- ・少ない公的支援
- ・後発の米国に比べ、遅れたシステム
- ・後発の米国に比べ、緩やかな市場規模拡大

出所: Susan A. Shaheen, Mollyanne M. Meyn, "Shared-use Vehicle Services: A Survey of North American Market Developments." Oct. 2002.

【エコモ－２１】

(2) 米国

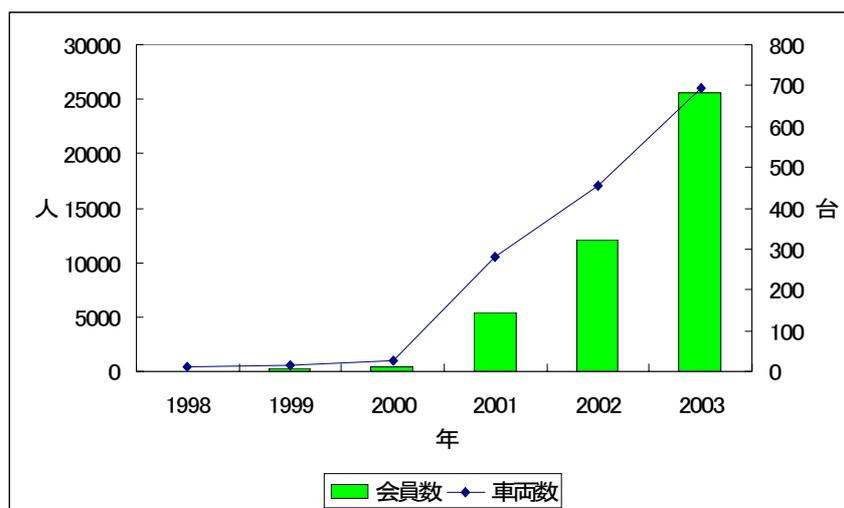
■カーシェアリング

- ・1998年、オレゴン州ポートランドで始まる。
- ・2003年現在、13組織(他に計画中9組織)、25,615会員、693車両
- ・高成長持続
- ・ビッグ3のシェアが会員数の94%、車両数の79%を占める。

出所: Susan A. Shaheen, Andrew Schwartz, and Kamill Wipiewski. "U.S. Carsharing & Station Car Policy Considerations." Aug.2003.

【エコモ－２２】

米国のカーシェアリングの事業規模の推移



出所: Susan A. Shaheen, Andrew Schwartz, and Kamill Wipiewski. "U.S. Carsharing & Station Car Policy Considerations." Aug.2003.

【エコモ－２３】

米国のカーシェアリング ビッグ3

組織名	Flexcar	Zipcar	City CarShare
組織の性格	民間会社	民間会社	公益法人
設立時期	1999年	2000年	2001年
会員数	14000人	8350人	2550人
車両数	250台	234台	86台
操業中の都市	シアトル、ポートランド、ワシントンD.C.、ロサンゼルス、サンディエゴなど	ボストン、ワシントンD.C.、ニューヨークなど	サンフランシスコ、パークレー、オークランドなど

出所：http://www.carsharing.net/ほか。統計時点が異なるため、Susan 論文の数字と整合しない。

【エコモ－２４】

City CarShare



写真提供：City CarShare



写真撮影：市丸

【エコモ－２５】

3. わが国のカーシェアリング

(1)これまでの主な実験とその後－(下表太字が継続中のもの)

名称	時期	実施場所	運営組織
IOIS	1998年3月～2000年6月	栃木県 ツルカモてぎ	ホンダ
Crayon	1999年6月～	愛知県 トヨタ社内	トヨタ
ITS/EVシティーカーシステム	1999年9月～	横浜市	(財)自動車走行電子技術協会
ITS/EV住居地セカンドカーシステム	1999年9月～2002年2月	稲城市	(財)自動車走行電子技術協会
ITSモデル地区実験in豊田	1999年10月～	豊田市	豊田市、パシフィックコカカク
電気貨物自動車共同利用システムモデル実験	1999年12月～2002年3月	大阪市	(財)都市交通問題調査会
海老名エコ・パーク&ライド社会実験	2000年1月～2001年3月	海老名市	神奈川県
京都のバブルカーシステム実証実験	2000年12月～2002年11月	京都市	(財)日本電動庫車協会、林最直也研究所
自動車交通社会実験 ふじさわ2001	2001年10月～2002年3月	藤沢市	神奈川県
コスモ王子ガーデンズ・カーシェアリング社会実験	2001年9月～12月	東京都港区(王子)	交通エコ・・ゼ'19/財団
シティーコート下巻カーシェアリング	2001年10月～2002年1月	三鷹市	交通エコ・・ゼ'19/財団、早稲田大学
ITS/CEV共同利用実証運用実験	2002年3月～2003年3月	浜松市、浜北市、富士市	浜松ITS研究会、スズキ
厚木エコ・パーク&ライド社会実験	2002年8月～2004年3月(予定)	厚木市	神奈川県
NPO法人カーシェアリング・ネットワーク	2002年10月～	福岡市	西日本身体運動市民の会、福岡市、九州電力
けい・はななITS	2002年11月～	関西文化学術院都市	(財)関西文化学術院都市推進機構

注:ITS/EVシティーカーシステムは2002年4月からCEVシェアリング株が継承。

【エコモ－２６】

(2)計画中の事例

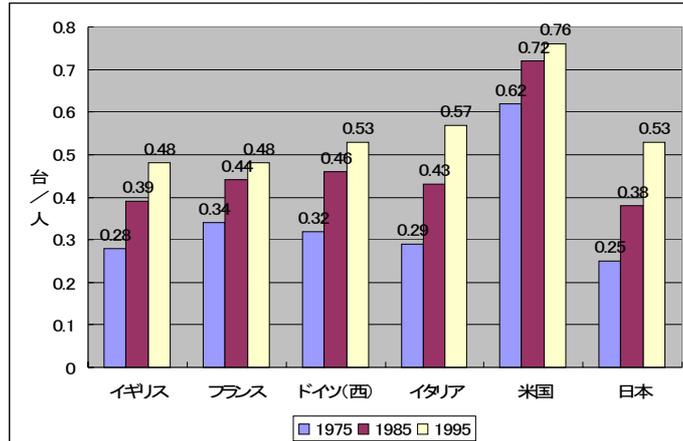
名称	実施場所	実施主体	備考
業務用車両共同運用システム mobi-system	東京	西尾レントオール(株) サコス(株)	
彩都カーシェアリングシステム	大阪 彩都(国際文化公園都市)	阪急彩都開発株	
.....	株PSD	中小企業庁「中小商業ビジネスモデル支援事業」に選定*
.....	札幌	須賀原自動車工業株	中小企業庁「中小商業ビジネスモデル支援事業」に選定*
.....	埼玉県 志木ニュータウン	NPO法人「志木の輪」	
.....	横浜市 汐見台団地	汐見台自治会連合 (まちづくり特別委員会)	内閣官房都市再生本部「全国都市再生モデル調査」に選定*
若葉台グリーンカーシェアリング	鳥取市 若葉台	NPO法人 鳥取発エコタウン2020	経済産業省「環境コミュニティ・ビジネス事業」に選定*
名古屋交通エコポイントプロジェクト	名古屋市	名古屋市ほか (産学官民連携)	2006年以降の第3段階でエコカーの共同利用を計画**

出所: *各官庁のホームページ **2003年9月6日付中日新聞夕刊

4. わが国での普及のための課題

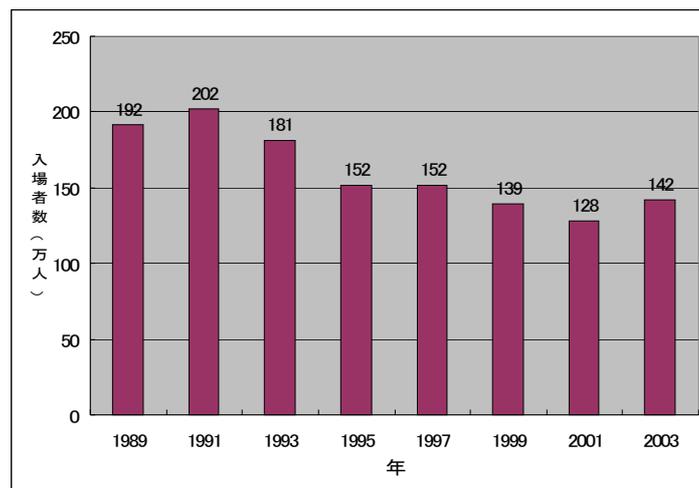
(1) 日本人のマイカーへの愛着

主要国の一人あたり自動車保有台数の推移



出所：(財)計量計画研究所「データでみる国際比較～交通関連データ集」

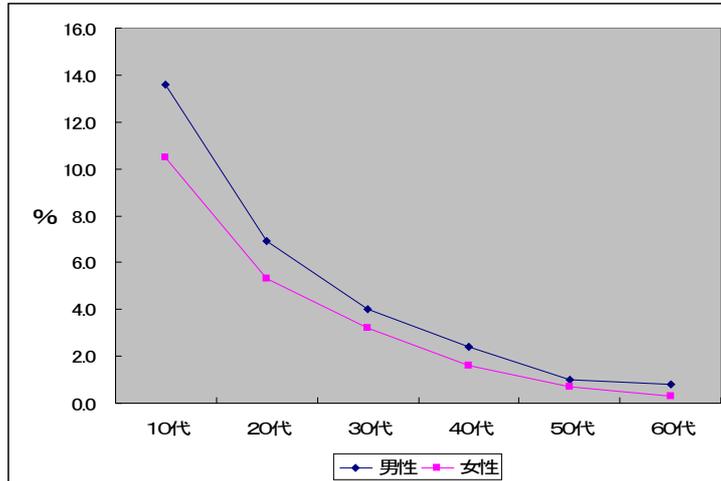
東京モーターショーの入場者数の推移



出所：<http://www.tokyo-motorshow.com/show/data/>

【エコモ－２９】

レンタルやリースをよく利用する人の割合



出所：日戸浩之、塩崎潤「続・変わりゆく日本人－生活者－万人にみる日本人の価値観・消費行動」野村総合研究所、2001年

【エコモ－３０】

(2) 関連法規制の見直しの必要性

■ 道路運送法第79条 共同使用の許可

乗用車での適用事例はない？

■ 道路運送法第80条第2項 業としての有償貸渡

→ レンタカー許可が必要

→ レンタカーに関する基本通達に従う必要

【エコモ－ 3 1】

カーシェアリング運営上問題となる、主なレンタカー関連法規制

- ① レンタカー許可の申請、取得（道路運送法施行規則第52条）
- ② 貸渡証の交付、携行指示（レンタカー基本通達）
- ③ 免許証の確認（レンタカー基本通達）
- ④ 貸渡時の本人確認（レンタカー基本通達）
- ⑤ 貸渡状況、整備状況等の把握（レンタカー基本通達）
- ⑥ 一日一回の点検（道路運送車両法第47条の2第2項）

- ⑦ 使用の本拠と保管場所は2km以内に
（自動車保管場所に関する法律施行令第1条）

【エコモ－ 3 2】

CEVシェアリングの場合

	法規制	CEVシェアリングの対応
①	レンタカー許可の取得	当面は 期限付き 許可
②	貸渡証交付、携行指示	・会員は貸渡証を兼ねた会員カードを携行。 ・貸渡車両、貸出時間は車両の 画面に表示 する。
③	免許証確認	・会員登録時および免許更新時に確認。 ・有効期限をシステムに登録、期限を過ぎると貸出不可に
④	本人確認	・会員登録時に一人ずつ会員カード(ICカード)を配布。このカードでドアを解錠、施錠。(予約時、暗証番号も必要)
⑤	貸渡・整備状況把握	管理センターにて管理(車両との通信により、貸渡状況、車両位置、車両状況などを把握可能)
⑥	1日1回点検	1日1回実施
⑦	保管場所2km以内	ITS車載方式 の場合、車両が管理されているので、デポ＝使用の本拠とされ、管理センターから2km以上離れたデポも認められた。

【エコモ－３３】

北米のカーシェアリングの場合

	法規制	類似の法規制の有無／運営実態
①	レンタカー許可の取得	カーシェアリングに特別の許可等は必要とされない。(通常、法人／組合を州／国に登録し、市から事業免許を得る。これは、他の事業を開始する場合と全く同様で、容易なことである。)
②	貸渡証交付、携行指示	類似の法規制はない。
③	免許証確認	類似の法規制はない。入会資格(運転免許証保有、〇年以上の運転歴、一定回数以下の事故・違反歴等)を満たしているかを確認するために、保険会社が入会申込者の運転記録(Dept. of Motor Vehicleが維持管理)をチェックする。
④	本人確認	類似の法規制はない。事例1) 会員共通のキーボックス・キーを使う方式。事例2) ICカードと車内端末機(暗証番号を入力)で本人確認。事例3) キーフオブで本人確認。
⑤	貸渡・整備状況把握	貸渡状況の把握: 類似の法規制はない。事例1): 走行記録票を月1回回収するため、予約が実行されたかどうか最悪1ヶ月間わからない。事例2,3): 管理事務所でリアルタイムより少々遅れて貸出状況を把握できる。 整備状況の把握／日常点検の実施: 事業者は一日一回よりかなり低い頻度で点検。利用者に利用前後の点検を義務づけ、異常があれば直ちに管理事務所に連絡することも義務づけている。
⑥	1日1回点検	
⑦	保管場所2km以内	類似の法規制はない。広範な地域に駐車場を多数分散配置している。

(注): 事例1はバンクーバー、事例2はシアトル、事例3はサンフランシスコにそれぞれ本拠を置くカーシェアリング組織

【エコモ－３４】

(3) 公的支援の必要性

① カーシェアリングの採算性について

- ・スイス Mobility (会員52000人) : 黒字 (既述)
- ・米国 Flexcar (会員14000人) : 今年度後半黒字転換見込み
- ・米国 Zipcar (会員8350人) : (2001年4月の同社作成資料では、2001年夏－すなわち、会員1000人程度－には収支均衡の見込みと記述。)
- ・米国 City CarShare (会員2550人) : 赤字
- ・カナダ Co-operative Auto Network (会員1180人)
: 今年度黒字転換見込み

★交通エコモ財団2001年度報告書での試算＊

運営形態により250人、または1600人で黒字に

*「自動車共同利用(カーシェアリング)社会実験報告書」交通エコロジー・モビリティ財団、平成14年3月

【エコモ－ 3 5】

② カーシェアリングの社会的効果

- 都市空間の節約
- 交通流の円滑化
- 環境負荷の低減
- 低廉で自由度の高い個人交通手段の提供

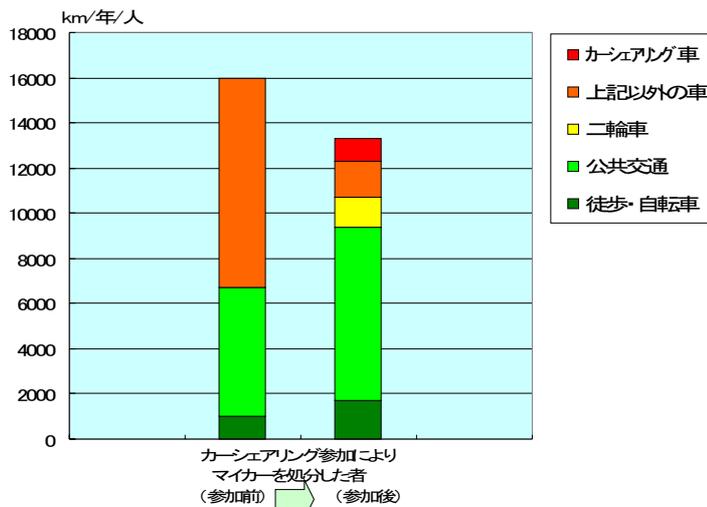
< 欧州での複数の調査結果から * >

- ★ カーシェアリングへの参加による年間自動車走行距離の減少・・・30～70%
- ★ 自動車走行距離減少の大半は、移動手段の公共交通、自転車、徒歩へのシフトによるもの
- ★ カーシェアリングに参加後、車を処分した者・・・10～60%

* 出所: Susan A. Shaheen, Andrew Schwartz, and Kamill Wiprywski. "U.S. Carsharing & Station Car Policy Considerations." Aug. 2003.

【エコモ－ 3 6】

カーシェアリング参加前後での交通手段別移動量の変化
[スイスの調査事例]



出所: CarSharing—the key to combined mobility, Energie 2000