

I. 予備知識編

1. 見直してみませんか？ 車の使い方

2004年9月末で日本における自動車の保有台数は7,800万台となった。この内、乗用車の保有台数が約5,600万台で、1995年の約4,500万台から、ここ十年で1,000万台以上増えたことになる。自動車台数の増加は、渋滞の発生、空気の汚染、駐車場増設による植栽の減少など、我々の住む都市環境を悪化させていく原因となる。

一方、地球温暖化を食い止めるための国際協定として、京都議定書がロシア国会の批准法案可決を経て、ようやく平成17年2月16日に発効した。日本は議定書で1990年比マイナス6%という温室効果ガス排出量の削減目標が課されているが、削減どころか2002年には同7.6%も上回っている。特に運輸関係は2002年総排出量の21%を占め、1990年に比べ20%も増加しているのが現状である。

こうした状況の中で、「自分たちでクルマに係る問題を解決していくことはできないのか？」という命題に突き当たる。その解決策の一つとして登場するのが、欧米で普及している「カーシェアリング」というしくみである。

このコンセプトはいたって簡単で、1台のクルマを複数の利用者と利用するというものである。やり方については種々のシステム、方法があり、詳細は後述する。

さて、実際のところ私たちはどのくらい自動車（マイカー）を使っているのだろうか？公共交通が不便な地域では、当然生活の足として使用しており、利用時間も多と思う。しかし、都会地域では公共交通も発達しており、実際にマイカーを使っているのは、週末2～3時間、年間でも走行距離が3,000km位という方も多いのではないかと。

マイカーを所有するためにかかる費用は、車両の購入費用だけでなく、ランニングコストとして保険料、車検費用、駐車場費用などがある。前述の週末利用しかないのであれば、クルマを置いておくためにランニングコストを支払っているようなものである。こうした無駄を排除することによって、環境対策と車維持費用の削減ができれば———これを実現するのがカーシェアリングである。自分たちが自ら行動することで、これからの子供たちに残してあげなければいけない地球環境を改善していきたいものである。

本章では、地域住民でカーシェアリングを行う場合のメリット、また実際にどのようにすればカーシェアリング組織を立ち上げていけるのかにポイントを置いて述べる。



ちょっとそこまで。カーシェアリングで

2. カーシェアリングとは

東洋大学の太田教授は、自動車の共同利用をパブリックカーと組織的カーシェアリングの2つのコンセプトに分類している(1)。前者は公共機関や企業が車を所有して一般に貸し出すもので、公共レンタカー、シティカーなどと呼ばれる。エネルギー消費低減、CO₂低減など地球環境保全の観点から、EVなどの低公害車を用いて、都心部など限定された地域の短距離移動に対して、マイカーに代わる新しいモビリティ手段を提供することを狙いとしているものが多い。

後者の組織的カーシェアリングは、複数の個人によるマイカーの共同所有と利用を行う会員制の組織そのものである。欧州でみられる組織的カーシェアリングは、80年代後半、裕福でない学生・若者が資金を出し合って自動車を買って共同使用するといった自然発生的、インフォーマルな工夫から始まったとされる。

最近では、共同体的な性格だけでなく、公共的な性格も期待され、両者の区別が次第になくなってきている。パブリックカーと組織的カーシェアリングのコンセプトを包含し、カーシェアリングと呼ばれることが多い。(英国など一部の国では、カーシェアリングを相乗りの意味合いで使用している場合もあるので、要注意)

カーシェアリングは会員制のレンタカーシステムと考えるとわかりやすいが、表1に示すように既存のレンタカー事業とは利便性、運営のしかたにおいて大きな差異がある。カーシェアリングは一種の共済制度的なしくみで、燃料代、保険費用が全て利用料金に含まれるのが特徴である。即ち、使った分に応じて費用を払い、マイカーに近い感覚で利用できるシステムだといえる。

表1 カーシェアリングとレンタカーの比較

	カーシェアリング	レンタカー
利用者	会員制	不特定の顧客
貸出時間	24時間利用可能	営業時間内
借用期間	短時間	数時間、1日単位
貸渡し場所	近隣駐車場	営業所
支払い	後払い	前払い
貸渡し契約	会員登録時	毎回契約
貸出手続き時間	3分以内	10~20分
貸渡し	無人	有人
燃料・保険	燃料代・保険料込み	燃料代別、保険料追加徴収
燃料補給	電気自動車：補給不要 ガソリン車：1/3以下で給油（給油カード）	満タン返し

今、この新しいクルマの使い方「カーシェアリング」が注目されているのは、集約型の交通機関とパーソナルな交通機関を組合わせて使うことによって、複合的な環境問題、交通問題へ対応していける可能性を秘めているからである。

3. 欧米では

カーシェアリングは、1980年代後半に、スイスで開始されたしくみである。現在、スイスではいくつかの会社が合併し、Mobility CarSharing Switzerland に一本化され、全国展開している。2003年現在、400地域、950ヵ所のステーションで約1700台の車が利用可能で、会員は57,700人、年約10%のペースで増加中である。

その後、カーシェアリングはドイツなど欧州各地に広がり、1991年には巨大連合組織ecs(European CarSharing)が設立された。各団体間の相互利用などを目的とした組織で、共通の指針を持ち、共通の広告活動などを行っている。2000年現在の加盟は、デンマーク、ドイツ、イタリア、ノルウェー、スイス、スウェーデン、オランダ、アイルランド、オーストリアなどの40団体、550都市となっている。

最近では、レンタカーシステムの発達しているアメリカの都市でもカーシェアリング事業が展開されている。その中でも飛躍的に業績を伸ばしているのがZipcarである。2000年にボストンで開業し、現在はニューヨーク、ワシントン、デンバーにも展開している。カードと無線通信網を使って無人の貸出・返却を行うしくみを導入し、中心市街地に300~400m毎に車両1台を分散配置しているのが特徴である。ちょっと離れたステーション(複数台を配置)まで行き、車を借り出すような欧州型カーシェアリングと違って、自分の事務所あるいは自宅からすぐの所に車があるので、よりマイカーに近い感覚で便利に使えるのが好評のようである。

ドイツではマイカーに依存しない新しい住宅地づくり「カーフリーシティ」が進められている。駐車場の付置義務を定めた車庫法を回避するための方策として、トライアルされたのが発端ではあるが、バスや路面電車が日常の移動手段として確保され、車が必要な時はカーシェアリングがサポートすることによって、実際にマイカーに依存しない街づくりが可能となった。いくつかの試行錯誤の結果、フライブルクのヴォバーン地区では、「安心して子供たちを道路で遊ばすことができる」「地球環境に良い新しいライフスタイル」など、居住者の評判も上々のようである。

一方で、車に依存した生活スタイルを見直そうと、欧州を中心に「カーフリーデー」という運動が起きている。毎年9月22日前後に開催され、この日、街の中心部では、公共交通機関の増便や運賃の特別割引・無料化、乗用車やタクシー相乗り、自転車道・駐輪場の整備や自転車のレンタルなどのキャンペーンを行い、人々はマイカーを使う代わりに公共交通機関・徒歩・自転車などによって移動する。さらに、都市の交通や環境問題に関するシンポジウムや展示会が開催され、市民が交通や環境について考える一日となっている。

この社会イベントは、1998年フランスの小さな都市に始まり、2000年からは欧州連合(EU)の取り組みとしても行われている新しい試みである。2003年は1,035都市(EU内参加767都市)が参加して開催された。

こうして、マイカーに頼らなくても移動を制約されることなく街を往来できることを

体験し、渋滞の解消や騒音の減少といった環境の変化を実感することで、環境に良い街づくり、新しい交通施策や交通システム（カーシェアリング）導入への意識を高めている。

4. カーシェアリングのメリット

カーシェアリングのメリットは、①利用者の個人的メリットと②社会全体に対するメリットの2つに分けられる。

（1） 個人的メリット

カーシェアリングの基本目的は、車を個人所有した場合の利便性を損なわずに、共有することによって車に関わる費用を軽減することである。実際に車を購入し、保有した場合とカーシェアリングを利用した場合の費用比較を図1に示す。比較条件として、都市部に在住しあまり車を利用されない世帯を想定し、車の利用頻度を月24時間、走行距離240km/月（年間走行距離2,880km）とした。軽自動車（100万円）を購入し1.5万円/月の駐車場を利用し、ガソリン代10円/kmで、3年間車を保有すると、226万円必要となる。

カーシェアリングの費用は、CEVシェアリングの料金を基に試算した。Aプラン（利用頻度の高い人向け、月会費5,000円、利用料600円/h、税抜き）とBプラン（利用頻度の低い人向け、月会費2,000円、利用料1,000円/h、税抜き）で3年間利用した2つのケースを示す。

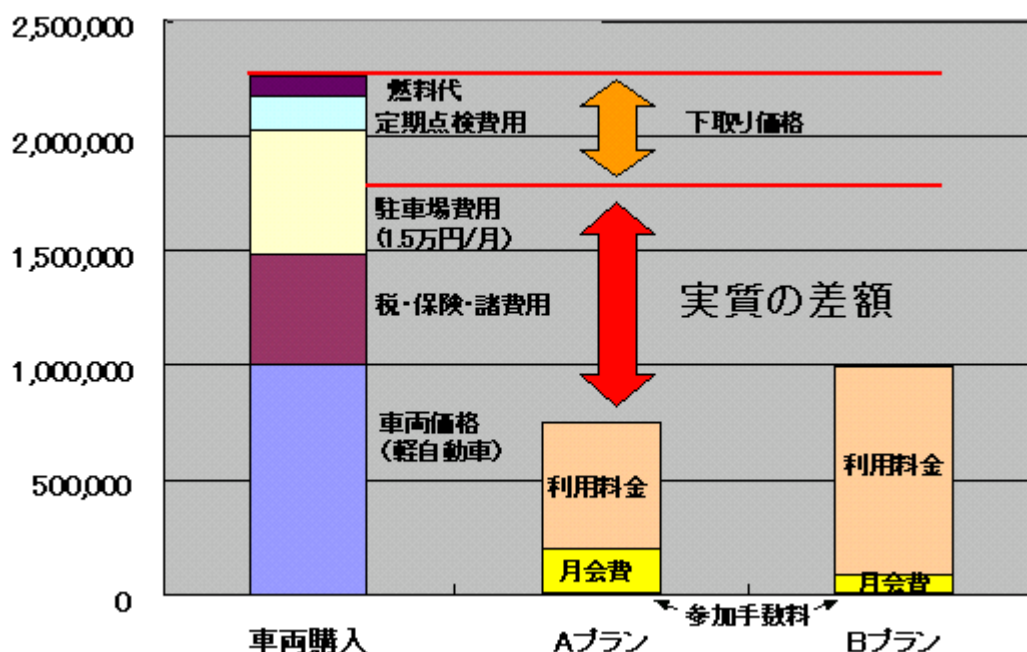


図1 車両購入とカーシェアリング、3年間の費用比較
(CEVシェアリングの料金に基づく試算)

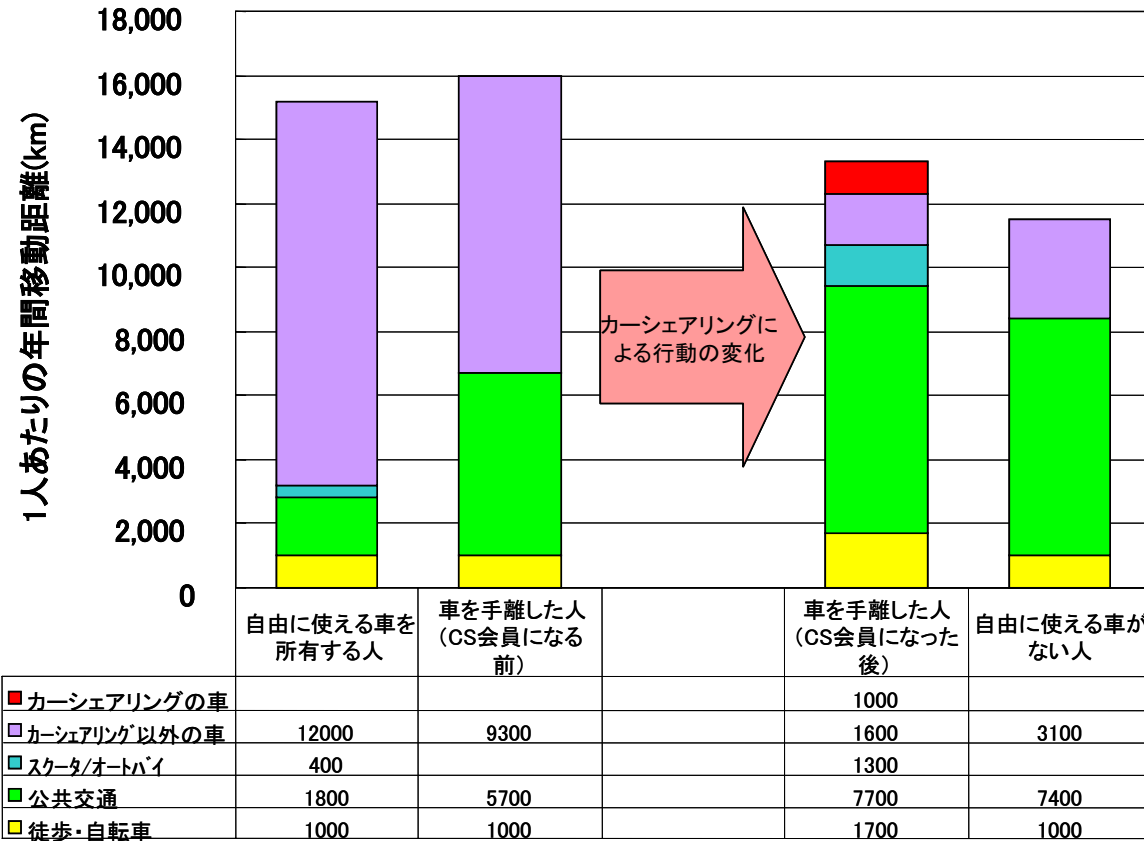
その結果、Aプランで75万円、Bプランで99万円となった。車両購入と比較すると、下取り価格を50万円と想定しても、Aプランで101万円、Bプランで76万円の差額がでる。カーシェアリングを利用して、その差額を旅行や趣味、学習に有効活用し、新しいライフスタイルに変えていくということも可能である。

逆に、年間の走行距離が多い場合、車両購入の方がコスト面で有利となるが、そのブレークイーブン（等価）・ポイントの走行距離を試算すると、Aプランの場合、年間走行距離が11,400km以下であれば、カーシェアリングの方が有利である。

（２） 社会的メリット

近年、カーシェアリングは個人的な費用軽減に加え、その社会的効果も重要性を増している。その主なものは、①都市の交通渋滞の緩和、②公共交通機関の活性化、③空質改善など都市環境問題への対策、④都市の駐車場問題の解消、⑤地球温暖化の防止などである。

スイスやドイツの会員への調査によれば、カーシェアリングにより、これまで車を持っていなかった人の車の利用は増加するが、個人所有からカーシェアリングに転換した人の走行距離が大幅に減少し、全体としては走行距離が減少すると効果を認めている。



出典：Energie 2000/ Muheim 1998(2)

図2 カーシェアリング入会前後の移動手段の変化（スイスの調査事例）

利用料金を払うことにより、車を使うたびに費用を意識するので、自動車を本当に必要とする時だけ使うようになり（たとえばすぐ近くの店まで車で行くというような行動

が減る。)、カーシェアリング入会後は自動車による年間移動距離が入会前の約 1/4 に減少したとの報告もある。

ドイツ連邦カーシェアリング連盟の調査では、7 万人の会員に対し 2,500 台のカーシェアリング車両を利用することによって、15,000~20,000 台のマイカーを代替し、年間 21,500 万 km の走行距離を削減、年間 55,000 トンの CO₂ を削減したと報告されている(3)。

現在、地球温暖化防止のため、CO₂ の削減が緊急の課題となっている。カーシェアリングをこの視点で整理すると、具体的に次の 4 つの効果が挙げられる。

i) 車両の利用が減少

マイカーを所有する場合、クルマを購入する時には、コストを意識するが、一旦購入してしまうと、使わなければ損すると言う意識から、たとえばすぐ近くの店までの買い物など、使わなくても良いのにクルマででかけることが多くなる。(使わないとエンジンがダメになるという理由から、無理して使うこともある。)しかし、カーシェアリングは、その都度利用料金を払うことにより、車を使うたびに費用を意識するので、自動車を本当に必要とする時だけ使うようになり、無駄な利用が減る。

ii) 車両のダウンサイジング

カーシェアリングの車両は、小さいクルマから大きなクルマまでラインナップを組むことも可能であるが、大きなクルマほど利用料金が高くなるため、利用者は用途に応じて最適なクルマのサイズを選択するようになる。この結果、利用されるクルマのサイズが相対的に小さくなる。

iii) 交通手段選択の変化

カーシェアリングのステーションが、都市内の各駅に配備されると、クルマで移動せずに鉄道で移動し、目的地側のステーションからカーシェアリング車両を借り出し、目的地に向かうという行動が可能となる。いわばクルマを利用した新しい都市交通システムとなる。(従来、公共レンタカー、パブリックカー、シティカーと呼ばれたもの) こうしたシステムが構築されると、カーシェアリング車両での移動と費用比較が行われるようになるため、結果的にコストの安い鉄道などの公共交通機関がよく利用されるようになる。

iv) 低燃費車両の有効活用

カーシェアリング車両は、単独で見れば利用頻度が高くなるため、こうした車両に低燃費車両を使うことによって、CO₂ の増大が押さえられることになる。

また、マイカーを放棄する場合、高年式車両が多いため、より良い低排出ガス車に若返りさせる効果もある。

5. カーシェアリングの2つの方式

カーシェアリングは、許認可制度によってレンタカー型カーシェアリングと、手作りカーシェアリングの2つの方式に分けられる。レンタカー型カーシェアリングとは道路運送法第80条第2項によりレンタカーの事業として許可されたものである。これに対して手作りカーシェアリングは道路運送法第79条による車の共同使用の許可の適用を受けたものである。

(1) レンタカー型カーシェアリング

これまで実施されているわが国のカーシェアリングは道路運送法第80条第2項の許可を受け、会員制により特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸渡すものである。カーシェアリングでもレンタカーと同じ法の範囲で扱われるため以下の条件を満たす必要がある。実際にはカーシェアリングを実施するには適さない部分があるため、行政の解釈により段階的に緩和がなされてきている。

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">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) 整備管理者の選任(車両が10台以上の場合)(道路運送車両法第50条)7) 一日一回の点検(道路運送法第47条の2第2項)8) 車両の使用の本拠(=営業所)と保管場所の距離が2kmを超えてはならない
(レンタカーに限らず)(自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第1条) |
|---|

(「カーシェアリング・フォーラム2003報告書」等による)

(2) 手作りカーシェアリング

これは道路運送法第79条の規定内で実施するカーシェアリングである。第79条は古くからある自家用自動車の共同使用の法律であり、高価な建設車輛を共同購入して共同利用する場合や、複数の事業所が従業員用マイクロバスを共同購入して共同利用する場合などに限られて適用されてきた。つまり本来カーシェアリングを想定してつくられた法律ではない。この法に基づいてカーシェアリングを実行する場合には、以下の条件を満たす必要がある。

- | |
|--|
| <ol style="list-style-type: none">1) 自家用自動車を共同で利用しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。2) 国土交通大臣は、自家用自動車の共同利用の態様が自動車運送事業の経営に類似していると認める場合は除いて、前項の許可をしなければならない。 |
|--|

また、関連して共同使用の許可については道路運送法施行規則第 49 条に従う必要がある。

(共同使用の許可申請)

1. 当事者の氏名または名称および住所ならびに法人にあっては、その代表者の氏名
2. 各当事者が経営する事業の概要
3. 自動車の乗車定員または最大積載量ごとの数
4. 期間を定めたときは、その期間
5. 共同使用の理由

「自動車運送事業の経営に類似していると認める」かどうかは今後議論が残されている。いわゆる業としてのカーシェアリングでない「手作りカーシェアリング」であれば、この解釈に抵触することはないと考えられるが、今後、手作りカーシェアリングの規模が拡大して運営方法を変更したり、当初想定しない目的で共同使用の需要が生まれたり、運営の合理化のために外部法人に運営委託するようになると、「自動車運送事業の経営」の解釈自体が問題となる可能性がある。本来不正な運送業務(白タクなど)を排除する目的で策定した法規であるとすれば、早急にカーシェアリングを排除しない明快な解釈なり法文の改訂が求められる。

手作りカーシェアリングの特徴

土地利用において手作りカーシェアリングに向いているのは、商業地域よりむしろ集合住宅、団地等を拠点とする居住地域と考えられる。手作りとは、仲間内ですべての責任を共有しあえることを条件に細かな規約他を一切省き、最も簡便な少人数でのカーシェアリングを意味する。以下にその特徴を整理する。レンタカー型カーシェアリングとの違いを太線で示した。また()で志木の場合を付記した。

＜契約形態＞ **住民同士が車両の共同使用契約を締結** (11 名、8 世帯)

(共同使用者は車両の使用及び管理に対し権限と責任を有し、車両保有費や維持費も利用に応じて分担するという契約。)

＜共有車＞ メンバーの所有車を使用。

(市の支援で志木四小職員駐車場を使用中)

＜利用方法＞ パソコン、又は携帯電話でインターネット予約。(NPO 自作システム)
車載ノートに利用時間、距離を記入。

＜かぎ管理＞ 合鍵(各利用者にて管理)

＜点検＞ **始業点検の他、所有者や有志がボランティアで点検や給油を週一実施。**
洗車は随時。

＜料金支払い方法＞ **年に何度か(2 ヶ月に 1 度)ミーティングを開催**し精算・集金

＜その他＞ (車両に関する固定費用はそのまま所有者が負担。)

手作りカーシェアリングの理解のために、レンタカー型カーシェアリングとの違いを下表に示す。

表2 手作りカーシェアリングとレンタカー型カーシェアリングの比較

比較項目	手作りカーシェアリング		レンタカー型カーシェアリング	
使用者の定例ミーティング	ミーティングあり	○	なし	×
使用者間の共同使用契約	契約あり	○	なし（貸渡契約有り）	×
予約の譲り合い	譲り合いあり	○	なし	×
自分以外の予約・利用状況が分かる	分かる	○	分かる	○
自分以外の使用者の名前・連絡先	公開(会員間)	○	非公開	×
規模が大きくなりすぎたときは？	グループ分割も可能	-	グループ分割不要	-
運営	共同利用者自身	-	外部事業者	-
ボランティア(洗浄・点検等)	あり	○	なし	×
法的な扱いの証明	共同使用許可書	○	貸し渡し証	○

(吉田氏作成の表に加筆)

手作りカーシェアリングのイメージ

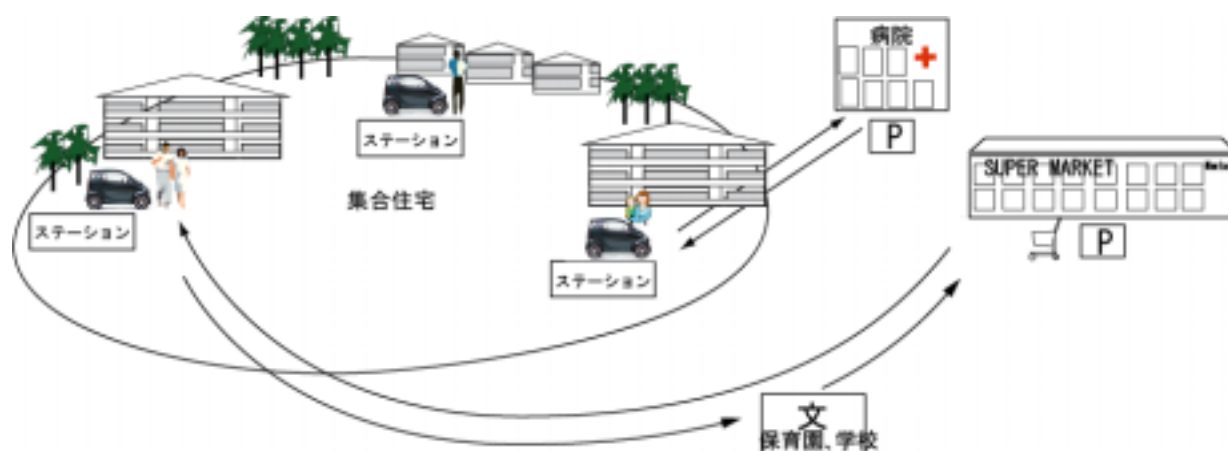


図3 手作りカーシェアリングのイメージ

図のように起終点が居住区域にあり、基本的にラウンドトリップを原則とするカーシェアリングである。マイカーの保有にかかわる総費用を削減するだけでなく、居住区域の駐車場も共同利用することができれば、駐車場需要が高く駐車場不足が際立つ場所や駐車場コストの高い場所ではきわめて有効な選択肢となる。駐車場が削減されると間接的な効果として、駐車場料金や賃貸料が低減される可能性が生まれたり、外部空間としての緑地やオープンスペースの確保も可能となる。二つ目の駐車場が確保しにくいことから生まれたセカンドカーの需要にも応じることが可能である。

既成市街地(既存団地、大規模マンション、大規模開発居住区域)において実施する場

合は難しく、新市街地(新規集合住宅、ニュータウン)に対して実施する場合はカーシェアリングを企画段階から採用しておけば比較的容易である。残念ながらカーシェアリングの導入では駐車場供給不足が著しい既成市街地のほうが実現の難度が高くなっている。その理由として居住地区の管理組合の了解が容易に得られないことが挙げられる。

6. 手作りカーシェアリングのすすめ

手作りカーシェアリングは、居住区域に生活する人々の最も日常的な移動を車でサポートする。会員は地域に密着した住民であり、ほぼ限られた属性の人で構成されることから利用者層が把握しやすい。特定の居住者であれば問題にも対処しやすく、会員が大きなトラブルを起こすことも少ない。しかも集合住宅であればステーション(駐車場)からの徒歩圏に多くの潜在的会員が居住している。口コミやチラシなどによる広報や講演会ができるのも居住区域ならではの特徴であろう。

手作りのカーシェアリングはマイカーを保有する場合に比べると多くの長所を持っている。とりわけマイカー保有で大きな負担となる駐車場確保の手間、費用と車の総合的な費用(車両価格、税、保険、定期点検費用など)が軽減される。郊外型ニュータウンでは、1戸に1つの車庫を実現しているところもあるが、セカンドカーの駐車場を担保している例は少ない。妻が子供の送り迎えや買い物目的でセカンドカーを保有したくても、駐車場の確保やマイカーの費用負担ができずにいる場合、手作りカーシェアリングの利用が有効である。

マイカーの保有者には、車の年間走行距離が少ない人や利用頻度が少ない人が多い。アメリカでは、一日23時間は車がガレージに眠っているという統計もある。このような場合、マイカーのために無駄な駐車場を用意し、維持費を支払うよりは、手放して手作りカーシェアリングを利用するほうが個人負担は少なくて済む。

カーシェアリング一般に共通する事として、比較的小型の車両が選択されることと、入会後に車の利用距離が少なくなることから環境負荷を減らす効果がある。

表3 手作りカーシェアリングとマイカー保有の比較

	手作りカーシェアリング	マイカー保有
駐車場の利用方法	少ない数の共同駐車場でも有効利用がはかれる	マイカー1台に1駐車場を確保する必要がある
駐車場需要について	駐車場需要を少なくできる。駐車場不足にも有効	駐車場需要が大きい。供給が不足すると周辺の有料駐車場を借りる場合が多い
セカンドカーの要望	車保有の負担は相対的に少ない	駐車場確保、車保有の負担をするか、保有をあきらめる
個人負担(総合的な費用)	相対的に小さい	相対的に大きい

車に対する考え方の傾向	使い方や利用中心の乗り物(足がわり)と見る	所有を意識した乗り物(嗜好的、排他的)と見る
車種	小中型が中心、組織が拡大すれば選べる	一度購入すると選べない
環境負荷	比較的少ない	-
車両維持、車検、保険	共同で管理	個人で全て管理
コミュニティ活動	積極的に関与できる	個人の範囲に限定される
行政の規制・制度への働きかけ	カーシェアリング維持、拡大のための主張が有効	-
法的な扱いの証明	共同使用許可書	-

手作りカーシェアリングは、市民参加のコミュニティ活動の一つとして見ることも出来る。「自家用車の共同使用」は一般になじみがなく、参加には慎重な人が多い。この障害を克服しながら「車の共同使用」によって駐車場不足問題を解決していくためには、実績を示しながら理解を広めることで普及を計り、より多くの人にマイカーを手放して乗り換えてもらう必要がある。

また、住民の転入転出にも対応しながら継続的に同じ趣旨で共同使用をする必要がある。今のところ、共同使用許可申請は「メンバー変更時や車両更新時は新たに申請し直し」等の必要があり、その度に参加者全員がかかわる手続きが発生し、手間がかかる。本来環境に負荷が少なく、駐車場不足問題の解決にもなり、マイカーの利用を抑制する意図が、行政の複雑な手続きと規制によって阻害されていることも事実である。こういった規制緩和が地域には不可欠であることを訴える活動としての側面もありうる。

経済的社会的効果も期待できる。例えば、駐車場不足の改善と緑地確保が両立する。特に駐車場が不足している住宅地において、「住民同士の自家用車の共同使用」を促進し、駐車場に必要なスペースを削減することで、植栽や緑地を減らして駐車場を作ることがなくなる。間接的な効果として迷惑駐車も減少するであろう。カーシェアリングに入会した人は、車の年間走行距離が相対的に減少し、交通量が減ることから地域の交通渋滞緩和も期待できる。環境共生型の団地や、自然エネルギーを利用する集合住宅との組み合わせで、環境意識の高い居住者を中心とした高付加価値の宅地開発のビジネスモデルの一要素に手作りカーシェアリングが採用されることも今後考えることである。

Ⅱ．準備編

1. 幹事グループの結成

手作りカーシェアリングを始めるには、実際に運用を行う取組みを行う幹事グループが必要となる。

そのようなグループとしては、住民有志、管理組合理事、自治会役員、地域で活動のNPO、その他のあわせて5種が考えられる。

理想的には、お互いに汗をかきながらカーシェアリングに取り組むメンバー5～10人ほどでグループを組み、顔の見える範囲で導入に向けた取組みを始めることが推薦される。

表4 幹事グループの種類

事業区分	グループ種類	解 説
住民主体 (手作り)	住民有志	路上駐車問題でお困りの住民の方々や、日中のバス便が少ないなどでお困りの方々など。 実際の運営を、レンタカー型で行う場合は、事前に NPO など法人格をとる必要があります。
	管理組合理事	お住まいのマンション、団地、集合住宅地などで既にある場合、組合理事により進める場合。 組合の方と協議の上、約款などの変更が必要になる場合があります。
	自治会役員	地域の自治会での自治会役員の方を中心として。
	NPO（地域型）	地域で多様な活動を行っている NPO がある場合、それらの方が中心になって。 介護 NPO や、路面電車保存 NPO など
レンタカー型		
その他 両方の 可能性	その他	学校などでのサークル、学内グループ活動 社内サークル、共済組合での運用など レンタカー型での運用を行う場合は、法人格を取る必要がある。
【参考】 事業者主体	商工会議所	商工会議所内での交通問題対策の一環として
	工場団地組合	工場団地での日中交通対策の一環として
	商店街組合	商店街での駐車場不足対策や車両費の節約対策として
	TMO (タウンマネジメント協会)	まちづくり、地域振興の一環として。

2. ニーズの把握

幹事グループを結成できたら、声を出し集まった幹事グループの方々だけでなく、カーシェアリングを開始時に利用してもらいたい、地域にお住まいの方、地域で事業活動を行っている方などを対象とし、対処したい問題への意見や必要なサービス内容などニーズについて把握しておくことが必要となる。

また、このような地域の意見を把握する取組み自体が、本格的に導入された時に向けた広報となることも見逃せない。

そこで、何を知りたいか、誰を対象にするか、どんな方法で行うか、ニーズを把握した後どのように整理するか、整理結果をどう使っていくか、といった点を想定しつつ、具体的に調査やインタビューなどを行ってみると良い。

ニーズの把握としては次のようなものが考えられる。

把握する方法の種類としては

聞く	・まずは聞いてみる 話し合いを持ちながら反応や、皆さんの必要性を探り、把握する
調べる	・過去の会議録などを確認する、調べる 同様の問題意識から色々検討されてきたことを振り返ってみる
アンケート する	・アンケートをする（紙やホームページなどで調査する） ある程度の人数の方のニーズを把握するために、紙やホームページ、メールを活用してアンケートを行う

方法などがある。

また、聞く、アンケートするとは別に

路上駐車や駐車場の空き待ち状況などから、事前に使ってくれそうな方々の車の台数を把握する方法もある。

表5 ニーズ把握の方法（その1）

視 点	対 象	調査方法例	解 説
カーシェアリングが必要となる、そもそもの問題を把握する	お住まいの地域の道路	【調べる】 ・路上駐車台数の直接カウント	・団地内などでの路上駐車対策として考える場合、路上駐車台数自体を把握しておく必要がある。
	お住まいの地域の契約駐車場	【調べる】 ・月極め駐車場や団地内駐車場の空き待ち人数	・団地外などに別途有料の駐車場を借りている人は、有望な利用候補。管理組合登録台帳などにより確認可能であれば事前活用が望ましい。
	定期会合の出席者	【調べる】 ・理事会、自治会などでの議事録	・過去に遡り、路上駐車対策などとして、どの程度取り上げられているか。 解決策としてどんな検討がされてきたか。
	お住まいの地域の住民の方々 ・団地の棟単位 ・町会単位 など	【聞く】 ・理事会、自治会集まりなどでの話題提供と反応	・実際に話題や議題として挙げ、理事や自治会役員内での反応や興味、ニーズを把握する
		【調査する】 アンケート	・駐車問題に対するアンケートを実施する。
	お住まいの地域の事業所の方々 ・商店 ・オフィス ・その他	【調査する】 アンケート	・事業上、駐車場探して困っている点、遠いと思っている点などについて調査する

表6 ニーズ把握の方法（その2）

視 点	対 象	調査方法例	解 説
希望する サービス内容を把握 する	実際に利用 しそうな方々	【聞く】 止む無く路上駐車して いる方々を対象に インタビュー	・自分の車で無くても便 利なら使いそうか、3 0秒で借りられるレ ンタカーならどうか など、具体のサービス を前提に聞いてみる。
		【聞く】 団地外などに駐車場を 借りている方々を対象 にインタビュー	・有料で、自分の車で無 くても歩く距離が3 分以内になれば使っ ても良いか。
		【調査する】 アンケート	・いつ使う車が欲しい か、どんな場所にある 車なら借り出したい か。
必要な導入規模の 見込みを立てたい	団地内駐車場の 空き待ちの方々 敷地外駐車場を借り ている方々	【調べる】 自治会管理駐車場の空 き待ち人数 団地周辺の駐車場の 台数	・正確な数字では無いで すが、数台程度～100 台規模まで概ねの見 込みが立ちます。

【簡易アンケート票例】

問1 これから5年間、あなたのご自宅で車の保有台数はどう変わると思いますか。

1. 今ある台数と変わらない
2. できれば、もう1台増やしたい
3. 台数は変わらないが、車は大型に買い換えたい
4. 台数は変わらないが、車は小型に買い換えたい
5. 車は手放したい

問2 現在保有されている車を使うために、1年間通してかかっている費用の総額（ローン代、駐車場代、洗車代、ガソリン代など合計で）は、今後節約したいですか。

1. 今程度の支払い総額なら気にならない
2. 1割ぐらい減らしたい（お金を節約したい）
3. 2割ぐらい減らしたい（お金を節約したい）
4. 3割ぐらい減らしたい（お金を節約したい）
5. 5割ぐらい減らしたい（お金をかなり節約したい）
5. 7割以上減らしたい（ほとんど車にお金をかけたくない）

問3 現在、私達の団地（住戸棟）では、敷地内の駐車場の利用空待ちをしている方々が_____台分あります。

このような空き駐車場待ちの方々の解消策として、あなただったら、次のうち、どちらの方法を使ってみたいと思いますか。

新しい解決方法	新しいサービスを使いたい	どちらでもない	今までの解決方法使いたい	今までの解決方法
団地の敷地内に 共通駐車場を作り、 30分200円から借りられる 軽自動車のレンタカー	1	2	3	団地のお住まいの棟から 徒歩5分ぐらいの 駐車場を借り、自分で購 入のマイカーを使い続け る
団地の敷地内に 共通駐車場を作り、 30分300円から借りられる 5人乗り乗用車の レンタカー	1	2	3	敷地内の緑地を削り 新しく立体駐車場を 作って、敷地内駐車場費 用も値上げする
団地から歩いて2分の民間 駐車場に 共通駐車場を作り、 30分300円から借りられる 5人乗り乗用車の レンタカー	1	2	3	2年に一度のくじ引きで 当たるまで車の購入も、 マイカーの利用も待つ

3.運営方法の決定

(1) 車両台数・車種

① 車両台数

車両台数を決定する際は、Ⅱ章２節の**ニーズの把握**を参考にし、初期会員数とその後の増員見込みを試算して決定すべきである。留意事項として、採算性に無理が無く、かつ会員の利用の重複の発生を抑えるようにしなければならない。

車両１台に対する会員数は、これまでの実施事例を参考にするとよい。以下にくつかの参考事例を記す。

埼玉県志木市で手作りカーシェアリングを行っているNPO法人「志木の輪」では、運営開始から平成16年10月8日までは5名、平成16年10月9日から平成17年2月8日までは11名の会員で、それぞれ1台の車をシェアしてきたが、利用の重複はなかった。

また、交通エコロジー・モビリティ財団と早稲田大学の交通計画研究室（浅野光行教授）が2001年に行なったカーシェアリング社会実験では、1台あたり20名の会員で運行が可能であるという結果を得ている。また、交通エコロジー・モビリティ財団が王子で行った社会実験でも、1台につき10名から20名程度の会員が適切であると推測されている。

海外の事例でも、ドイツ全体では1台につき26人、スイス全体では1台につき30人で運営可能だというデータがある。村上敦氏は著書『カーシェアリングが地球を救う』の中で、「規模や料金設定によってばらつきはあるが、初期は1台につき15人程度とし、予約の重複具合を見ながら増員するのがよい」と書いている。国内の事例からもこれは適切だと考えられる。

② 車種

国内のカーシェアリング事例では、環境への配慮から、電気自動車やハイブリッドカーなどの低公害車を導入する事例が多く見られる。しかし、これら低公害車は車両価格、維持費が高くなる。また、一般の利用者にとっては、不慣れな車両への不安もありうる。

カーシェアリングの性格から、ガソリン自動車であっても駐車場スペースの削減や、環境負荷の低減などの効果は期待できる。

ガソリン車では、どのような車種が望ましいのであろうか。車両が複数台あれば、数種類の車両を用意すれば、荷物の多さや利用の目的に応じて車種を選んだり、いろいろな車に乗ることができたりと様々なメリットがある。しかし、はじめに導入する車両の台数が少ないうちは、会員みんなが納得できる車種を導入すべきである。可能であれば、事前に会員にアンケートをとって多数決で決めるのが望ましい。

その他に、カーシェアリングに参加する人は、自動車の運転に慣れていない人も多いと考えられるので、コンパクトカーなどの運転しやすい車を選ぶことも重要である。また、できるだけ安く運営するためにはガソリン代を考慮して燃費の高い車種を選ぶとよい。

(2) 車両調達法

車両は初期コストで最も高額なものである。購入する以外にもいくつかの選択肢があるので、以下のケースを参考に検討するとよい。

① 持ち寄り

会員の中で、メンバーの一人が、自分の保有していた車を共有車として持ち寄ることが考えられる。前述の「志木の輪」の例では、会員の1人がそれまで個人で所有していた車を共有車として提供している。

② 購入

中古車の購入か、新車の購入かの2通りが考えられる。複数の会員で共同使用するわけであるから中古車の購入で十分かと思われるが、会員の同意を得られることが前提である。また、環境に配慮したイメージから、中古車であっても低燃費の車両を選ぶなどの工夫があるとよい。

③ リース

初期投資をなるべく抑えたい場合には、車両をリースする方法もある。1500ccクラスのセダンをリースした場合、月々の支払いは35000円程度となっている。

(3) ピーク時用のレンタカーの確保

予約が重なって車両が使用できなかったときなどの保険にレンタカー会社と提携している事例がある。これは、カーシェアリング車両が使用できなかった代わりにレンタカーを割引料金にて利用できるサービスである。

志木の輪では、近隣のレンタカー会社と提携し、会員向けの補完サービスを設定している。具体的には、レンタカーの6時間以内の短時間利用の設定、車両の配送・引取のサービスなどが挙げられる。

(4) 駐車場の確保

① 確保の方法

なるべく安く駐車場を確保するため、次のような方法が考えられる。地域の実情に合わせて参考にするとよい。

1)会員の所有する（借りている）駐車場を提供してもらう。

団地内等で、メンバーが借り上げていたり所有したりしている駐車場が他のメンバーにとっても十分利用可能な距離であれば、提供をお願いする。

2)行政の賛同を得て提供していただく

市役所などに、カーシェアリングを行うことがその地域にとって有益であることを訴え、行政の管理する駐車場を提供していただくか、安く借りられるように交渉する。志木の輪では、志木市の協力により、近隣の小学校の駐車場を無料で提供いただいている。

3)商店等地元の組織と交渉して低価格で借りる

上の例と同様に、地域にとって、又はお願いする組織にとって交通問題の解消などのメリットがあることを強調し、廉価で借りられるようお願いする。

以上1)～3)の方法で無理な場合は、一般の駐車場を有料で借りることになる

が、その際は以下の②、③を考慮して場所を決定すべきである。

② 会員の住居と駐車場の距離

会員の住んでいる場所と駐車場があまり離れているようだと、せっかくカーシェアリング参加の意思があっても、利用回数が減ってしまったり、やめてしまったりすることが考えられる。適切な距離について、早稲田大学の交通計画研究室が行ったアンケートがあるので参考にするとよい。

概ね徒歩3分圏内であれば、カーシェアリングの使用に不備をきたさないようである。

図4 駐車場までの許容距離

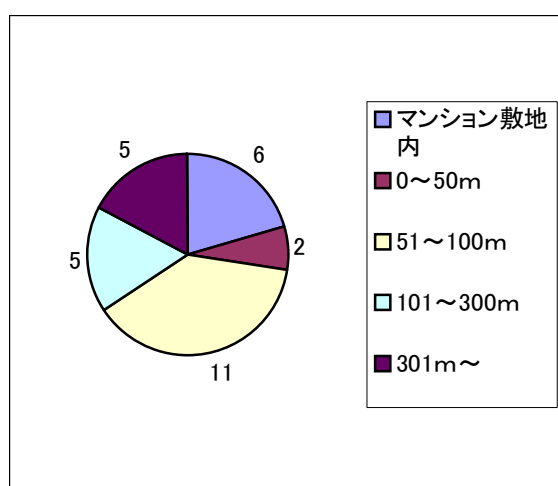
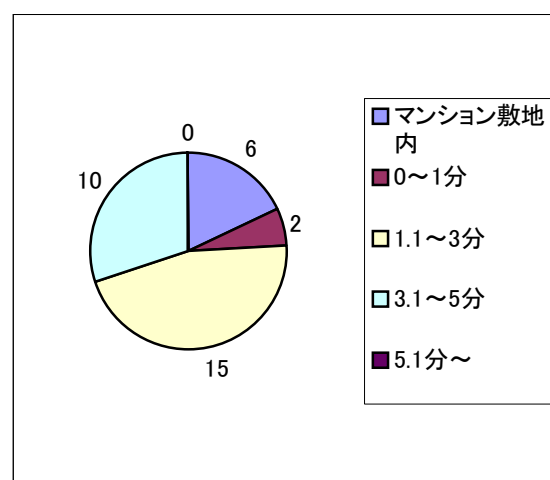


図5 駐車場までの許容時間



③ 駐車場に関する規定

車両を保有するときには、駐車場の位置について法律で定められている。具体的には、車両の場所（車両の保管場所という。）と、管理する人の居住地（車両の使用の本拠の位置という。）の間隔が2km以内でなければならない。参考に関係する法律を記載する。

自動車の保管場所の確保等に関する法律

第三条 自動車の保有者は、道路上の場所以外の場所において、当該自動車の保管場所（自動車の使用の本拠の位置との間の距離その他の事項について政令で定める要件を備えるものに限る。（中略））を確保しなければならない。

自動車の保管場所の確保等に関する法律施行令第一条（保管場所の要件）

第一条 自動車の保管場所の確保等に関する法律第三条の政令で定める要件は、次の各号のすべてに該当することとする。

- 一 当該自動車の使用の本拠の位置との間の距離が、二キロメートル（中略）を超えないものであること

（5）予約

志木の輪では、パソコンまたは携帯電話からインターネット予約が可能なツールを

自前で開発して使っている。本書の購入者で手作りカーシェアリングを本格実施されるグループには、このツールを志木の輪が無料で貸すこともあり得るので、相談するとよい。このツールでは、ツールの管理者が会員にIDを発行し、会員は自分のID番号を使ってシステムにログインし、車両の予約状況を確認、希望の時間帯が空いていれば予約をすることができる。図を見ながら手順を説明すると以下の通りである。

- ① インターネット上の予約ページを開き、自分の会員IDを使ってログインする。
- ② 希望する日にちの予約状況を確認する。
- ③ 志望する時間帯が空いていれば、日にち、利用開始時間、終了時間を選択し、決定を押す。

図6 予約ツール (①)

図8 予約ツール (③)

図7 予約ツール (②)

(6) 利用記録方法

料金を精算したり、使用状況を把握したりするため、利用時間や走行距離を記録する必要がある。車両の中に記録ノートなどを備え付け、記載内容を決めておく。

記載内容は、会員番号、氏名、日付、利用の開始時間・終了時間、利用開始時の走行メーター、利用終了時の走行メーター、利用の目的、同乗した人数などがある。利用者は利用開始時の走行メーターが、前利用者の終了時の走行メーターと一致していることを確認し、一致していないときは代表者や緊急連絡先にすぐ連絡するようにする。

(7) 精算・請求・集金・会計管理方法

① 精算・請求

毎月の走行記録をもとに料金計算をする。料金の精算方法についてのルールづくりが必要になる。

② 集金

志木の輪では、2ヶ月に1度ミーティングを開催し、その際に利用記録をもとに

2ヶ月分の料金を精算し、その場で集金している。

③ 会計管理

会計係を決め、会計係が走行記録、インターネットの予約履歴をもとに各会員の請求書を作成し、現金を回収する。専用の銀行口座があれば振込みも便利である。

また、保険代や点検費用等の維持費用が、利用料金で補えなかったときの出資のルール作りも必要である。

(8) 料金体系

毎月の収支を概算し、なんとか採算性のとれるように（営利的にならないように）料金を設定する。ここでは支出と収入に分けて、どのような料金体系があるのか、いくらぐらいの料金が妥当なのかについて記す。

① 支出の計算

・ 初期費用

（購入の場合）車両代、利用記録簿印刷代、チラシなど広告費用等

・ 運営コスト

駐車料金、保険料、予約サーバーレンタル料、（リースの場合は）車両リース代、ガソリン代、広告費等

② 収入の計算

・ 会費（月 or 年）

利用の有無に関わらず、会員であることに対して課金される料金である。会費をあまり高く設定すると、入会に抵抗を感じさせてしまう。また、会費を無料にして利用者の裾野を広げることもできるが、ほとんど利用のない幽霊会員を増やしてしまうおそれもある。月々2,000円～5,000円くらいが適当である。

・ 時間料金

利用時間に応じて課金される料金である。レンタカーと違い短時間の利用、きめ細かい利用ができるように最少使用単位を30分ないしは1時間に設定する。料金は30分単位で150円から300円くらいが適当である。

・ 距離料金

走行距離に応じて課金される料金である。時間料金のみ課金している事例もあるが、距離料金を設定することで、無駄な走行を少なくさせる効果が期待できる。料金は、1kmあたり20円から30円が適当である。距離料金で燃料費を賄えるようにするとよい。

③ 料金の決定

運営方法が決定した後、支出の計算を行い、それを賄えるように料金を設定する。付録のカーシェアリング収支計算表を参照して、試算してみるとよい。

図9 収支の計算例

条件

基本条件		1人1ヶ月あたりの利用	
車両台数	会員数	利用時間	走行距離
1台	20人	3:00	50km

収入条件			
入会金(円/人)	月会費	時間料金単価(円/30分)	距離料金単価(円/km)
¥ 1,000	¥ 3,000	¥ 150	¥ 25

支出条件				
車両リース代	駐車場代	保険代	メンテナンス代	人件費
¥ 30,000	¥ 15,000	¥ 10,000	¥ 10,000	¥ -

収入

初期収入	
入会金	¥ 20,000
合計	¥ 20,000

月間収入	
月会費	¥ 60,000
時間料金収入	¥ 18,000
距離料金収入	¥ 25,000
合計	¥ 103,000

支出

初期経費	
サーバー契約料	¥ 5,000
走行記録簿印刷代	¥ 30,000
会員証作成	¥ 3,000
ビラ作成	¥ 10,000
雑費	¥ 5,000
合計	¥53,000

月間支出	
車両リース代	¥ 30,000
駐車場代	¥ 15,000
保険	¥ 10,000
メンテナンス代	¥ 10,000
人件費	¥ -
ガソリン代	¥ 10,000
雑費	¥ -
合計	¥ 75,000

※1・・・1km10円で計算

収支

初期収支	月間収支
¥ -33,000	¥ 28,000

収支推移		
6ヶ月	12ヶ月	24ヶ月
¥ 135,000	¥ 303,000	¥ 639,000

※2・・・には数値を入力

(9) 参加者間のコミュニケーション手段

会員間でコミュニケーションをとることは、カーシェアリングに興味を持ってもらうだけでなく、環境意識の高まりや口コミによる宣伝効果を考えても重要である。例えば、志木の輪では、2ヶ月に1度、会合を開き、2か月分の会計と、ミーティングを行なっている。また、ゲストを招いた講演会を行い、会員以外の人にも興味を持ってもらうような活動もしている。また、会員同士が顔を合わせない例として、早稲田大学交通計画研究室と(有)移動サポートが行なっている三鷹市のカーシェアリングでは、月に1度請求書を送付する際に、「カーシェアリングだより」という会報を同封し、国内外のカーシェアリングのニュースや事例、近隣のドライブ情報などを紹介している。

(10) 車両の維持・管理

① 車両のメンテナンス

車両のメンテナンスは法律に定められている事項を会員全員の責任で行なわなければならない。といっても、整備・点検については普通に自家用車を所有する場合と変わらない。詳細を確認すると以下のことが定められている。この際の費用負担と、点検の責任者、代車の有無などのルール作りが必要になる。

- ・ 定期点検

12ヶ月点検、24ヶ月点検がそれぞれ課せられている。

- ・ 車検

新車初回3年、以降2年毎の車検が課せられている。

② 給油

短距離の利用のたびに燃料を満タンにして返すようでは、気軽に使用できるというカーシェアリングのメリットが半減してしまう。例えば、三鷹市（早稲田大学・移動サポート）の事例では、燃料が4分の1以下になったとき（それ以上でも構わない）には、会員があらかじめ契約してあるガソリンスタンドにて給油カードを提示して給油し、後に運営側が支払うようにしている。会員が遠出した先で給油した時は、領収書を取っていただき、後で精算するようにしている。

(11) 事故等の対応

緊急時、トラブルが発生したときの連絡先をあらかじめ決めておく必要がある。代表者の連絡先を常に車の中の分かりやすい場所に明示しておき、それぞれのケースの対応方法をあらかじめ決定しておくべきである。基本的には、自家用車を運転しているときと同じ対応になる。

・ 事故を起こしたとき

速やかに警察（110番）に連絡する。ケガをした人がいる場合は救急車（119番）を呼ぶ。その後代表者に連絡する。

・ 運転者が急病で運転不能となった場合

速やかに安全な場所に車を止め、必要に応じ救急車（119番）を呼ぶ。
その後代表者へ連絡する。

・ 車が盗難に遭った場合

速やかに警察（110番）へ連絡する。
その後代表者に連絡する。

(12) 自動車保険

最後に、自動車保険について述べる。

○留意すべき点

道路運送法第79条に基づいて複数の個人が組織的に共同使用する事例は志木で初めて実現したものであり、保険会社による解釈や対応の相違も予想される。実施に先立ち、保険会社に運営方法等を十分説明したうえで、想定されるリスクが保険でカバーされるのかどうかを十分に理解することが重要である。

任意保険について、ポイントとなる点および一般的な考え方は次のとおりである。

①「記名被保険者」の決定

任意保険を契約する際、申込書の被保険者欄に記載する被保険者（＝記名被保険者）を決める必要がある。記名被保険者は1名に限られ、法人の場合は法人、個人の場合は当該自動車を日常主として運転する者とし、一般的には車検証の使用者欄に記載された者とする。

記名被保険者を基準として、賠償責任やその他の各補償の範囲が決まる。

手作りカーシェアリングの場合、車検証の所有者または使用者は複数となるが、任意保険の記名被保険者としては主に使用する1名を設定することが必要となる。

②ノンフリート等級（無事故実績）の継承

ノンフリート等級は、記名被保険者とその一定範囲の家族にしか引き継げない。したがって、記名被保険者を他のメンバーに変更する場合には、ノンフリート等級を引き継げないことに留意が必要である。

③「記名被保険者」と他の共同使用者との補償範囲の違い

対人賠償責任保険・対物賠償責任保険では、記名被保険者自身が被害者となった場合は補償対象外となっている（これは、手作りカーシェアリングに限った問題ではない）。したがって、非常にまれなケースではあろうが、メンバー間の事故で記名被保険者自身が被害者となった場合は補償対象外となる。

一方、記名被保険者とその家族については、臨時に借りた自動車で事故を起こした場合や歩行中に自動車事故にあった場合に補償対象となるなど、補償範囲が広がっていることが多い。

④リスク細分型自動車保険について

近年、記名被保険者の属性（免許証の色や自動車の使用目的）がよりきめ細かに保険料に反映される、いわゆるリスク細分型自動車保険が発売されている。記名被保険者の属性によっては保険料が非常に安くなるが、正確に申告していないと保険金が支払われない場合もある。手作りカーシェアリングの場合は、リスク

細分型保険での引受の可否、属性の判断方法等について保険会社によって判断が分かれると考えられ、留意が必要である。

以下、具体的なケースに即して述べる。

①持ち寄り（メンバーの一人が所有する車両を共同使用する）ケース

(a)自賠責保険

自賠責保険は、所有者以外のメンバーによる運転中の事故も補償の対象としているため、手作りカーシェアリングの車両として使うにあたって、特に変更の必要はないと考えられる。

(b)任意保険

個人向け自動車保険（ノンフリート契約）は通常、記名被保険者とその家族のほか、臨時の運転者（記名被保険者が使用を認めた者）なども補償の対象としているため、車両を共同使用する場合も変更の必要はない。

但し、補償の対象となる運転者の範囲を制限している場合（以下のようなオプション・特約を付けている場合）は、契約内容の変更が必要になる。

- ・ 運転者家族限定特約（割引）
- ・ 運転者本人（・配偶者）限定特約（割引）
- ・ 運転者年齢〇〇歳未満不担保特約

②その他のケース

メンバー全員で車両を共同購入して共同使用するケースでは、車両の所有者は複数であるが、記名被保険者には一人しかねない。

メンバー全員またはメンバーの一人がリースを受けた車両を共同使用するケースでは、車両の所有者はリース会社であり、使用者は（後述の通り、車検証上はメンバー全員であるが、）保険契約上はリース契約上の借り主1名のみである。

これらの点を除けば、上記①のケースとほぼ同様である。

○補足

最近では、保険契約車両に対して一定距離以内のレッカーけん引サービスや故障時緊急修理サービス等のロードサービスを無料で提供する保険会社も増えていることから、活用するとよい。

なお、車両修理の間に代車（レンタカー）を借りる費用等が補償される代車特約を付けることもできるが、レンタカーの共同利用の可否を事前に確認したほうがよい。

4 収支計画の作成

導入時の運営方法が決まったら、車両の維持および関連施設の維持、運営に関わる人件費などを含めた支出と、会員登録や利用により見込まれる収入とを予測し、収支計画の作成を行い、採算性を評価しておくことが望ましい。

(1) 支出

カーシェアリングの支出としては、次のようなものがある。

大きくは、実際に利用する車両の維持および管理、駐車場代に必要な“車両関連費用”、カーシェアリングを管理する本部の維持関連の“予約本部費用”、毎月の会員募集などに関わる“会員募集・広報費用”がかかる。

目安の例として表を示すが、自動車は幹事グループのメンバーの車を転用したり、格安の中古車を用いる、駐車場も行政機関などと交渉して低額で借用するなどであれば、コストとして掛からないこととなる。

また運用管理本部についても、受付対応の専用携帯電話のみ確保し、占有型の事務所で対応し、定期会合などの場合のみ地域の集会場などを借用すればほとんど費用が掛かることはない。(なお、志木の輪では、電話受付も無く、表7に記載の運用管理本部費用は全くかけていない。)

手作りカーシェアリングの場合は、このような費用を如何に節約し、必要な水準のサービスを提供できるかが重要な点となる。

表7 カーシェアリングの支出

分 類	種 類	費 目	単価例 (円/月/台)	備 考
車両関連	固定費	車両費 (購入費などのローン)	0～50,000 円	3年保有として 36 ヶ月ローン想定
		自動車取得税	1500 円	取得時税 50000 円 として、36 ヶ月割り
		自動車税(軽自動車税)	29,500 円	毎年
		自動車重量税	12600 円	3年分を年割り
		自賠責保険	12750 円	3年分を年割り
		自動車任意保険	5,000～12,500 円	年間保険料 70,000 ～150,000 円を 12 ヶ月割り
		駐車場代	5000～20000 円	
		清掃費	3000～10000 円	
運用管理本部	変動費	ガソリン代	5000～	
		事務所賃料	100,000 円～	
		電話維持費	5000 円～	
		光熱費	5,000～20,000 円	
		受付人件費	150,000 円～	
		諸事務費	3,000～10,000 円	
会員募集・広報	変動費	ポスター、チラシ類作成費	5000～100,000 円	
		新聞折込など	20,000～100,000 円	

注) 車両は 1000cc 未満の小型乗用車(通称 リッターカー)を想定。

支出のモデル試算の例では、カーシェアリングのために、新車を購入し、専用の受付事務所を構え、日中の電話対応者を平日雇うような場合には、下の表のように年間 500 万円近く掛かることになる。

手作りカーシェアリングのように 1～数台の少台数を、小規模のグループの方で利用する場合には、お奨めの運用体制とはいえない。

他方、仮に 50 万円程度の中古車を購入し、占有の管理本部はおかず、幹事メンバーが交代で専用の携帯電話で対応するなど行える場合は、年間 130 万円程度の支出で抑えることが出来る。

理論的には以上であるが、そういった資金を共同で確保する合意形成には時間を要する。未だ一般的ではない（その地区では未だ実施されていない）カーシェアリングに対して大金を出そうという人を必要な数だけ集めるには、何らかのしかけが必要であろう。志木の輪の場合も、車の所有者が車やその維持費はそのまま所有者の負担でという条件で開始、この状況はしばらく続く見込みである。

表8 支出のモデル計算例

			車両保有と管理運営の体制				
種類	費目	単位	ケースA 新車 1500CC 3年間利用を想定 本部も設置 専業バイト雇い	ケースB 新車 1500CC 4年間利用を想定 本部も設置 人件費は0	ケースC 新車 1500CC 4年間利用を想定 本部は電話のみ 人件費は0	ケースD 中古 1500CC 3年間利用を想定 本部は電話 人件費は0	ケースE 中古転用 1500CC 3年間利用を想定 本部は電話 人件費は0
自動車費用	車両単価	円/3年	1,500,000	1,500,000	1,500,000	500,000	0
	自動車取得税	円/3年	67,500	67,500	67,500	22,500	0
	自動車税	円/3年	34,500	34,500	34,500	34,500	34,500
	自動車重量税	円/3年	56,700	56,700	56,700	56,700	56,700
	自賠責	円/年	39,260	39,260	39,260	39,260	39,260
	任意保険	円/年	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000
駐車場	駐車場借用費	円/月	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000
車両維持	維持・メンテナンス費	円/月	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
走行費	燃費	km/ℓ	15	15	15	15	15
	平均走行距離	km/月/台	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
	ガソリン単価	円/ℓ	120	120	120	120	120
	月数		12	12	12	12	12
	月ガソリン代	円/月/台	8,000	8,000	8,000	8,000	8,000
事務所維持費	賃料	円/月	100,000	100,000	0	0	0
	受付電話	円/月	9,000	9,000	9,000	9,000	9,000
	光熱費	円/月	7,000	7,000	0	0	0
	諸事務費	円/月	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000
	受付代理人件費	円/月	150,000	0	0	0	0
広報宣伝費	ポスター類作成	円/月	30,000	30,000	30,000	30,000	30,000
	新聞折込など	円/回	20,000	20,000	20,000	20,000	20,000
年間費用 自動車維持	車の取得	円/年	692,160	692,160	692,160	343,827	169,660
	駐車場代	円/年	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
	維持メンテナンス	円/年	120,000	120,000	120,000	120,000	120,000
	燃料費	円/年	96,000	96,000	96,000	96,000	96,000
	車維持の小計	円/年	1,028,160	1,028,160	1,028,160	679,827	505,660
年間費用 管理本部維持	管理本部関連	円/年	3,252,000	1,452,000	168,000	168,000	168,000
	広報宣伝	円/年	360,000	360,000	360,000	360,000	360,000
	新聞折込など	円/3回	60000	60000	60000	60000	60000
	管理本部維持	円/年	3,672,000	1,872,000	588,000	588,000	588,000
総費用(年間支出)			4,700,160	2,900,160	1,616,160	1,267,827	1,093,660

(2) 収入

収入は、運用ルールの設置にもよるが次のようなものとなる。

支出の場合は、車1台あたりで想定されるが、収入の場合は参加者（又は会員）1人あたりの利用から収入を想定するものとなる。

表9 カーシェアリングの収入

種別	費目		目安収入 (円／月／人)
会員収入	年会費		5,000～50,000 円
	月会費		3,000～30,000 円
	利用料金	利用時間の収入	3,000～50,000 円
		利用距離での収入	1,000～50,000 円
その他収入	広告料収入		1000～10,000 円

注) 利用時間での収入、利用距離での収入は、運営方法によりどちらか一方、または両方同時に行う場合がある。

次の表は、会員数が8人～18人、1人月あたりの利用時間が4～18時間、月会費が10,000円、5000円、3,000円にした場合での収入計算例となる。

月会費を10,000円にすれば、8人のメンバーで最低127万円の収入を見込むこととなる。また、6000円にした場合でも、1人あたり月3日間程度の利用があれば同じ程度の収入が期待できる。

なお、“参考 稼働率”が100%を超えているものに対しては、実質的にメンバー総数と、各個人が月当たり利用したい延べ時間に対し、場合により車の台数が足りなくなる、または利用したい時に予約が出来なく、不満がたまる可能性がある場合を示している。

表10 モデル収入計算例

		単位	ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE	ケースF	ケースG	ケースH	ケースI
設定条件	利用の 平均利用者像 目安		土、日 4時間 ×1日／月	平日 3時間 ×1日／月 各4時間 ×2日／月	平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日	土、日 4時間 ×1日／月	平日 3時間 ×1日／月 各4時間 ×2日／月	平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日	土、日 4時間 ×1日／月	平日 3時間 ×1日／月 各4時間 ×2日／月	平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日
会員規模	月平均利用時間	時間／人／月	4	11	24	4	11	24	4	11	24
	会員数	人	8	8	8	12	12	12	18	18	18
	月延べ利用時間	時間／月	32	88	192	48	132	288	72	198	432
	参考 稼働率 ※日あたり10時間 (AM9時～PM7時 まで可能として試)	%	11%	29%	64%	16%	44%	96%	24%	66%	144%
収入原単位	初期会費	円／人	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	5,000	5,000	5,000
	月会費	円／月	10,000	6,000	3,000	10,000	6,000	3,000	10,000	6,000	3,000
	時間料金	円／時間	600	600	600	600	600	600	600	600	600
1人あたり 収入原単位	固定収入小計	円／回	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	5,000	5,000	5,000
	月固定収入 小計	円／月	10,000	6,000	3,000	10,000	6,000	3,000	10,000	6,000	3,000
	月利用料金収入	円／月	2,400	6,600	14,400	2,400	6,600	14,400	2,400	6,600	14,400
総収入	月数	ヶ月	12	12	12	12	12	12	12	12	12
	年1人あたり収入	円	158,800	161,200	218,800	158,800	161,200	218,800	153,800	156,200	213,800
	年収入合計	円	1,270,400	1,289,600	1,750,400	1,905,600	1,934,400	2,625,600	2,768,400	2,811,600	3,848,400

注) 時間制料金として試算

(3) 収支計画

(1) の支出と、(2) の収入のモデル試算例を参考に収支状況を見てみると次のようになる。

中古車を活用し、コストダウンを図った場合には、メンバー 8 人程度でも単年度で黒字になる可能性はある。しかし、実際の使い勝手は限定されたものとなる。

メンバー 12 名程度で運用できれば、一定の収入が上がり、黒字額も 80 万円程度見込め、実際には運用管理に回せる資金が賄えるといえる。

ここでは単年度の収支例だけ示したが、車の購入の有無や、利用者の増加想定も踏まえて、収支計画を建ててみる必要がある。

なお中古車を活用した場合でも、定期的な車検時に費用が発生することは注意する必要がある。

表 1.1 モデル年間収支の計算例 (単位 円/年)

			車両保有と管理運営の体制				
			ケースA	ケースB	ケースC	ケースD	ケースE
			新車 1500CC 3年間利用を想定 本部も設置 専業バイト雇い	新車 1500CC 4年間利用を想定 本部も設置 人件費は0	新車 1500CC 4年間利用を想定 本部は電話のみ 人件費は0	中古 1500CC 3年間利用を想定 本部は電話 人件費は0	中古軽用 1500CC 3年間利用を想定 本部は電話 人件費は0
単位 円			支出				
会員 規模	利用1人あたり 想定利用時間	収入					
ケースA	8 土、日 4時間 ×1日/月	1,270,400	▲ 3,429,760	▲ 1,629,760	▲ 345,760	2,573	176,740
ケースB	8 平日 3時間 ×1日/月 土、日 各4時間 ×2日/月	1,289,600	▲ 3,410,560	▲ 1,610,560	▲ 326,560	21,773	195,940
ケースC	8 平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日	1,750,400	▲ 2,949,760	▲ 1,149,760	134,240	482,573	656,740
ケースD	12 土、日 4時間 ×1日/月	1,905,600	▲ 2,794,560	▲ 994,560	289,440	637,773	811,940
ケースE	12 平日 3時間 ×1日/月 土、日 各4時間 ×2日/月	1,934,400	▲ 2,765,760	▲ 965,760	318,240	666,573	840,740
ケースF	12 平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日	2,625,600	▲ 2,074,560	▲ 274,560	1,009,440	1,357,773	1,531,940
ケースG	18 土、日 4時間 ×1日/月	2,768,400	▲ 1,931,760	▲ 131,760	1,152,240	1,500,573	1,674,740
ケースH	18 平日 3時間 ×1日/月 土、日 各4時間 ×2日/月	2,811,600	▲ 1,888,560	▲ 88,560	1,195,440	1,543,773	1,717,940
ケースI	18 平日 2時間 ×4日間 土、日 各4時間 ×4日	3,848,400	▲ 851,760	948,240	2,232,240	2,580,573	2,754,740

5 運営開始スケジュールの作成

運営開始までには、複数のステップを同時にこなしながら準備を行い、手続きなどを進め、必要な車両の手配や駐車場の確保を行うことが必要となる。

幹事グループ内など身近な仲間だけで開始する場合は良いが、採算などを考え、初めから外部の会員を募集し行いたい場合、幹事グループ以外の参加者集めのステップも同時に進めておく必要がある。

参加者募集の広報については、さらに前倒しで開始する考えもあるが、システムとしての周知が低い段階では、広報効果は高くない。このため、実際に運用が始まり、利用されている車が周りの方の目に触れるようになってから広報を開始した方が、効果が上がり易い。

表12 運営開始スケジュール

時期	市場調査	コアグループ結成	運用ルール確定	駐車場確保	車両確保	車両名義手続き	事業手続き	参加者募集
1年前	着手 資料収集	開始						
半年前			作成に 着手					
3ヶ月前				候補探し	候補探し		手続き 書類取り 寄せ	
1ヶ月前	直前調査 広報も 兼ね			契約	購入、 契約	新規購入 時 or 名義変更	手続き	広報
2週間前							確定	直前広報
開始								

6 参加者募集

運営開始に向けて集まっていた仲間や、組合員などのみでは、4の収支計画作成でも示したとおり、継続的に運営していくには収入は十分でない。

また地域の共同駐車場などを有利な条件で借用したい場合でも、特定のグループのメンバーのみで利用されている場合には、協力を受け難い。

このため、小規模なグループ間での運営が軌道に乗ったら、採算を良好にし、地域の駐車問題を緩和するためにも、初期のグループ以外の参加者を募集し、利用者を増やすことが必要となる。

参加者の募集にはいくつかの方法がある。

まずは地域で趣味のサークルを開いているつもりで取り組んでみるのも良い。しかし、手づくりカーシェアリングとはいえ、ある程度の規模の参加者を求めるなら、労を惜しまずに次のような方法を複数用いながら、着実に取り組んでいくことが会員を増やすことに繋がる。

(1) 地域チラシの作成と配布

カーシェアリングを良く使われる利用者は、せいぜい自宅から200m程度と想定される。このため、カーシェアリングの車両を借り出せる駐車場を中心として、この範囲に入る住宅や、店舗、事業所を対象にチラシを配布し、住戸棟の1階掲示板などへ掲示することが良い。

また安価に一定量のチラシが作成できている場合には、各戸の郵便受けに挿入する、いわゆるポスティングを行うことも考えられる。

チラシ作成する場合、最低限、電話番号などの連絡先や連絡の方法などについて記載しておく、また並行してホームページなどを開設できている場合にはそのアドレスを掲載するのも良い。

志木ニュータウン
手作りカーシェアリング

モニター募集

「カーシェアリング」(車の共同利用)

をはじめました。

あなたも試してみませんか。

入会金: 2000円(月会費無し)

時 間: 600円/1時間

距 離: 100円/5km

詳しくは <http://shikicar.s11.xrea.com/>

お問合せは shikicar@yahoo.co.jp

または 080-3177-3926 (NPO 法人「志木の輪」) まで

志木市も応援しています。

手作りカーシェアリング
(車の共同利用)



志木ニュータウンでは、以前から
駐車場不足の問題がありました。こ
の問題の「環境にやさしい解決策」
の一つとして、NPO法人「志木の輪」
が「カーシェアリング」を企画し、
市の支援も得て開始しました。
(連絡先: <http://shikicar.s11.xrea.com/>)

ま

ち

の

で

き

こ

と

手作りカーシェアリング

詳細: <http://shikicar.s11.xrea.com/>

問合せ: shikicar@yahoo.co.jp

080-3177-3926 (NPO「志木の輪」)

<ご自由にお切り取りください>

手作りカーシェアリング

詳細: <http://shikicar.s11.xrea.com/>

問合せ: shikicar@yahoo.co.jp

080-3177-3926 (NPO「志木の輪」)

手作りカーシェアリング

詳細: <http://shikicar.s11.xrea.com/>

問合せ: shikicar@yahoo.co.jp

080-3177-3926 (NPO「志木の輪」)

<ご自由にお切り取りください>

手作りカーシェアリング

詳細: <http://shikicar.s11.xrea.com/>

問合せ: shikicar@yahoo.co.jp

080-3177-3926 (NPO「志木の輪」)

図10 志木の輪 チラシ例

(2) 説明会、体験試乗会の開催

カーシェアリングという取組みが目新しいため、チラシのみ配っても、内容が分かり難く、会員の増加は見込み難い。チラシ配りなどと並行して、説明会や体験試乗会を開いてみるとより効果が上がりやすい。

特に説明会や体験試乗会を開く場合でも、集会場などの屋内施設で開くよりも、出来ればカーシェアリング用の車を駐車してある駐車場で、実際に利用できる車両の前で開いたほうが良い。



図 1 1 試乗会の案内板と試乗会の例

出所) 福岡カーシェアリング, 横浜国立大学交通研究室所蔵写真

(3) インターネットの活用

手作りカーシェアリングの場合、専門のカーシェアリングに比べ、会員希望者の問合せや手続きなどにいつでも対応できるよう体制を組むことは特に採算面から難しい。

このため、基本的な情報となるカーシェアリングのシステムについて、料金、入会方法などについては、出来れば常設のホームページを作成し、公開しておく、簡易な問合せ対応などの手間が省ける。会員希望の方にとっても時間の制約がなく内容が確認できるインターネットホームページでの情報提供は有効なものとなる。

(4) マスコミの間接利用

先進的な取り組みとして地域にカーシェアリングが導入されると、地域のミニコミ誌やニューズペーパー、地方新聞、全国紙などに取り上げられることが多い。このようなマスコミからの取材は、時間を何とか調整して積極的に受け、是非取り上げてもらえるよう努力して欲しい。

また取材を受けた後の掲載記事については、各掲載基に了解をとった上で、掲示チラシやポスターへの引用として使うと、より会員募集の効果をあげやすくなる。

(5) 車両への広報

最寄りでする車に各種の広報が入るのは1利用者として抵抗があるかもしれないが、駐車中の車の近くで、特に実際に参加して欲しい方々の近くを通りすぎる時の広報効果は多大となる。このため出来れば、車両自体に問合せ先の電話番号や、ホームページアドレスを掲載し、何のサービス名称だろうと思わせるマークやサービス名を記載するなど広報をすることが望ましい。



図12 車体にマーク等を表示した例

出所) 福岡カーシェアリング, 横浜国立大学交通研究室所蔵写真

（６）借り出し駐車場への常設看板

普段メンバーが借り出す駐車場についても、極力カーシェアリングサービスの専用駐車場であること、出来れば問合せ先の電話番号やホームページアドレスを掲載したりし、近くを通りかかったり、同じ駐車場にマイカーで駐車している方々に広報するようにしよう。



図 1 3 駐車場常設の看板の例

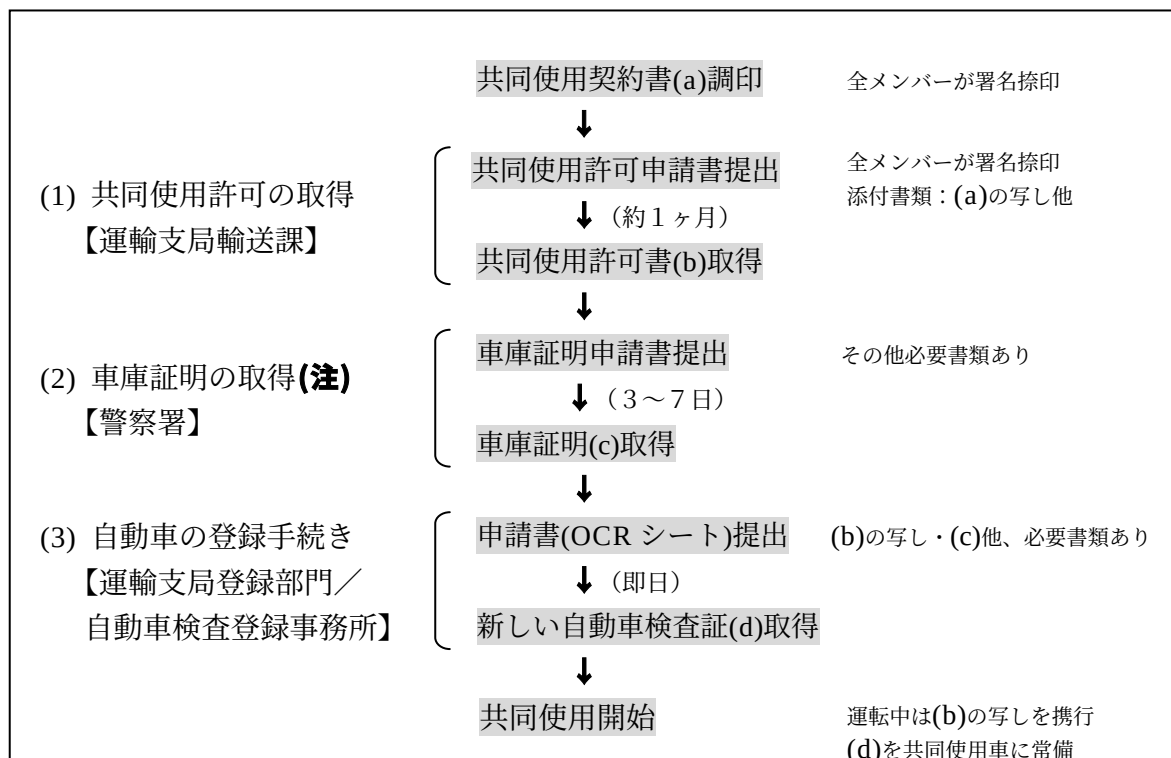
出所) 福岡カーシェアリング, 横浜国立大学交通研究室所蔵写真

7. 行政上の手続き

手作りカーシェアリングを始める場合、事前にいくつかの行政手続きを済ませる必要がある。一般的なケースでその概要を図示する。

図14 手作りカーシェアリング開始時の行政上の手続き等概要

(メンバーの一人が所有する車両を共同使用する場合)



(注) 次の場合は省略可：登録済みの車両で、車庫（保管場所）が不変で、使用の本拠の位置（後述）が不変で、かつ手続き(3)で使用者の変更申請（即ち、共同使用者の追加）のみを行うケース。

以下、上図の（１）（２）（３）について解説する。

(1) 共同使用許可の取得

① 自家用自動車共同使用許可申請

本書で扱っている手作りカーシェアリングは道路運送法上の自家用自動車の共同使用に該当する。このため、その実施にあたっては管轄の運輸支局輸送課または企画輸送課（注）に申請して許可を受けなければならない（道路運送法第79条第1項、同施行令第4条）。

（注）下記（２）で出てくる「使用の本拠の位置」を管轄する運輸支局となる。「使用の本拠の位置」とは、通常は使用者の住所をいい、共同使用の場合はメンバーの代表者の住所である。

この申請のための書類を「自家用自動車共同使用許可申請書」という。所定の様式はないが、共同使用の当事者全員が申請者として署名捺印し、かつ、次の事

項を記載することになっている（道路運送法施行規則第49条）。

- ・ 当事者の氏名及び住所（法人の場合は、所在地、名称、代表者氏名）
- ・ 各当事者が経営する事業の概要
- ・ 自動車の乗車定員又は最大積載量ごとの数
- ・ 期間を定めたときは、その期間
- ・ 共同使用の理由

その他に、以下の書類の添付が必要である。

- ・ 「自動車共同使用計画の概要」（車庫の位置と収容能力などを記載）
- ・ 共同使用契約書の写し（但し、原本との照合のため、契約書原本を持参・提示すること）
- ・ 自動車検査証の写し（新車の場合は売買契約書等）

資料1に、志木のグループが2004年3月に提出した自家用自動車共同使用許可申請書および添付書類一式を掲載した。

②審査

共同使用許可に際しては、営業類似行為防止の観点から主に次の3点が審査される（平成14年1月31日付け国自旅第165号の3（通達））。

- ・ 共同使用者が具体的に特定していること。
- ・ 共同使用者間に自動車の使用及び管理に関する合意が存在すること。
- ・ 共同使用者間の合意から判断して、共同使用者のそれぞれが自動車の使用及び管理に関する実質的な権限と責任を有すると認められること。

③許可書

申請書の提出からおおよそ1ヶ月後に運輸支局長の許可書（**資料2**の志木の例参照）が発行される。許可書にはいくつかの条件が付される。ちなみに、志木に対する許可書には次のような条件が付されている。

- ・ 使用車両は、申請者名義で共同物として登録すること。
- ・ 運転者には、運転中常時本許可書の写しを携行させること。
- ・ 車両は、申請書記載の自動車車庫に収容すること。
- ・ 共同使用者のうち、1名を特に車両の運用及び管理並びに保安にあたる間接の責任者として定め、その者は関係法令の遵守義務を励行し、他の共同使用者は責任者の法令遵守に協力すること。
- ・ 道路運送法、貨物自動車運送事業法及び道路運送車両法並びに本許可に付した条件に違反したときには、この許可を取り消すことがある。

④メンバー等変更時の留意点

なお、この自家用自動車共同使用はメンバー（共同使用の当事者）や車両の変更の都度、許可申請が必要となる点に注意する必要がある（→第Ⅲ章運営編参照）。

(2) 車庫証明(自動車保管場所証明書)の取得

登録済みの車両で、車庫(保管場所)が不変で、使用の本拠の位置が不変で、かつ次項「(3) 自動車の登録手続き」で使用者の変更申請(即ち、共同使用者の追加)のみを行うのであれば、改めて車庫証明(自動車保管場所証明書)を取得する必要はない。それ以外の場合、車庫証明は登録手続きの際の必要書類であるため、その前に申請して取得する必要がある。申請は保管場所(車庫)を管轄する警察署で行う。

申請には、通常的車庫(自動車保管場所)証明申請時と同様、次の書類が必要である。なお、()内は共同使用の場合の留意点である。

(7)自動車保管場所証明申請書※

(イ)保管場所標章交付申請書※

(7)(イ)とも、「自動車の使用の本拠の位置」欄には代表者1名の住所を記載する。なお、申請者欄の署名捺印は代表者1名でよく、他の使用者は別紙に「氏名とフリガナ」、「住所」、「電話番号」を記載して添付(代表者以外の署名捺印は不要)

(ウ)保管場所の所在図・配置図※

(エ)保管場所が使用できることを明らかにする書面

○申請者の土地又は建物を保管場所とする場合・・・自認書※

○他人の土地又は建物を保管場所として使用する場合・・・保管場所使用承諾証明書※またはそれに代わる書面

(管轄の警察署に状況を説明し、必要な書面、記載方法などを確認したほうがよい。)

このうち、※印の付された様式は警察署にある。

自動車保管場所証明書(及び保管場所標章番号通知書、保管場所標章)の交付には、申請の日から3～7日かかる。また、この証明書の有効期限は証明日から1ヶ月である。

(3) 自動車の登録手続き

①登録対象自動車の場合

普通自動車、小型自動車など、登録が義務づけられている自動車を共同使用車両(=手作りカーシェアリングで用いる車両)とする場合、その車両は共同使用許可申請者名義で共同物として登録しなければならない(共同使用許可書の付帯条件)。

(a) メンバーの一人が所有する車両を共同使用するケース

メンバーの一人が所有する車両を共同使用する場合、管轄の運輸支局登録部門または自動車検査登録事務所で自動車検査証記載変更の申請をする必要がある(道路運送車両法第67条第1項)。

申請には、以下の書類が必要である。

(7) 申請書:OCRシート 第2号様式及び第9号様式(氏名等補助シート)

(運輸支局または自動車検査登録事務所近くの売店にて購入。)

(イ) 手数料納付書 (運輸支局または自動車検査登録事務所で配布。)

(ウ) メンバーの住民票 (増員時は新規メンバーの住民票のみ)

(エ) 自動車保管場所証明書 (上記 (2) で取得したもの。車両、保管場所、使用の本拠の位置に変更がない場合は不要。)

(オ) 委任状 (代理人申請の場合)

(他のメンバー全員の委任状を持参し、代表者一名で手続き可能。)

(カ) 自動車検査証 (現在持っているもの。)

(キ) 自動車損害賠償責任保険証明書 (提示)

(ク) 自動車共同使用許可書の写し

(ケ) 自動車税申告書 (運輸支局または自動車検査登録事務所で配布。)

手続きは通常、30分から1時間程度で完了し、申請者に新しい自動車検査証 (**資料3**の志木の例参照) が交付される。

(注) (a)の一連の手続きで使用する印鑑は実印でなく、認め印でよい。実印が必要なのは、所有者の変更を伴う場合のみである。

(b) その他のケース

(ア) メンバーの一人が購入する車両を共同使用するケース

新車の場合は新規登録、中古の場合は移転登録が必要であるが、その他は上記(a)のケースと同様である。

(イ) メンバー全員で共同購入する車両を共同使用するケース

共同所有者全員を連名で所有者として登録する。その他は上記(b) (ア) のケースと同様である。

②登録対象外の自動車 (軽自動車など) の場合

軽自動車の場合も、自動車検査証記載事項の変更申請をする必要がある (道路運送車両法施行規則第38条第1項)。申請手続きは登録対象自動車の場合と異なり、管轄の**軽自動車検査協会**または支所で行う。

メンバーの一人が所有する軽自動車を共同使用するケースでは、次の書類が必要となる。

(ア) 自動車検査証記入申請書 (OCR シート)

(軽自動車検査協会の事務所または支所近くの売店にて購入。)

(イ) 自動車検査証 (現在もっているもの。)

(ウ) 住民票 (増員時は新規メンバーの住民票のみ)

(エ) 自動車損害賠償責任保険証明書

なお、軽自動車の場合、自動車保管場所証明申請は不要であるため、自動車保管場所証明書が交付されない。これに代わるもの (例えば、保管場所標章番号通知書) が必要かどうか、管轄の軽自動車検査協会または支所に事前に問い合わせたほうがよい。(これも、車両、保管場所に変更がない場合は不要のはずである。)

本節の行政上の手続きは平成17年2月現在の法令等に基づくものであり、変更される可能性もあるので、実際に手続きをする際に、管轄の運輸支局輸送課または企画

輸送課（共同使用許可の場合）、運輸支局登録部門または自動車検査登録事務所（登録手続きの場合）、あるいは管轄の警察署（車庫証明の場合）に問い合わせることをお薦めする。また、手続きによっては手数料がかかることに留意されたい。

資料1 自家用自動車共同使用許可申請書（志木の例）～1ページ目

埼玉運輸支局長殿	平成16年 月 日
申請者（50音順）	
住所（	）
氏名（	） ㊟
住所（	）
氏名（	） ㊟
住所（	）
氏名（	） ㊟
住所（	）
氏名（	） ㊟
住所（	）
氏名（	） ㊟

自家用自動車共同使用許可申請書

この度、自家用自動車の共同使用を致したく、道路運送法第79条第1項及び同法施行規則第49条の規定により、関係書類を添えて申請いたします。

記

1. 当事者の氏名及び住所

住所（		）	氏名（		）
住所（		）	氏名（		）
住所（		）	氏名（		）
住所（		）	氏名（		）
住所（		）	氏名（		）

（注）住所、氏名、車台番号等、本書掲載用に抹消した部分がある。

自家用自動車共同使用許可申請書（志木の例）～2ページ目

2. 各当事者が経営する事業の概要
な し

3. 自動車の乗車定員又は最大積載量ごとの数

種別	登録番号もしくは車体番号	定員
小型	〇〇〇-XXXXXXXX	5人
小型	△△△-XXXXXXXX	4人

4. 期間を定めた時はその期間
な し

5. 共同使用の理由
共同使用の実施により当地域の自家用車保有数を削減することを通して、地域の長年の問題である駐車場不足を緩和し、住環境及び緑地環境を維持・改善する為。

自家用自動車共同使用許可申請書（志木の例）～3ページ目

自動車共同使用計画の概要

1. 車庫の位置と収容能力

車庫の位置	収容能力	収容車両車台番号
埼玉県〇〇市・・・・・・・・	10.5㎡	〇〇〇-xxxxxxxxx
埼玉県志木市館一丁目500番地1 (志木第四小学校内)	15㎡ (内志木市が指定する場所)	△△△-xxxxxxxxx

2. 車両数

乗用	2 両
----	-----

添付書類

- ・ 共同使用契約書の写し
- ・ 自動車車検証の写し（新車の場合は、売買契約書等）

自家用自動車共同使用許可申請書（志木の例）～添付書類 「自家用自動車共同使用契約書」

自家用自動車共同使用契約書		046306en
下記「共同使用者」は相互において、自家用自動車(以下車両という)の共同使用について以下の通り契約を締結する。		
第1条（共同使用の目的） 共同使用の実施により志木市館地区の自家用車保有数を削減することを通して、館地区の長年の問題である駐車場不足を緩和し、住環境及び緑地環境を維持・改善することを目的とする。		
第2条（共同使用車両） 共同使用者は、本契約書を添付し当事者が連署した共同使用許可申請書に記した車両を共同で使用するものとする。		
第3条（使用目的） 車両の使用権は共同使用者が同等に有するものとする。車両の使用は共同使用者による私的使用あるいは公務に限り、営業目的に使用してはならない。		
第4条（管理責任） 共同使用者は共同使用車両の使用及び管理に対し、権限と責任を持つ。		
第5条（維持費用） 車両を維持するために発生する費用については、使用者は車両の使用1時間毎に600円、走行距離5Km毎に100円を負担するものとする。負担額、分担方法について変更する場合は、共同使用者が合意し、文書にて取り交わす。		
第6条（使用权の譲渡の禁止） 共同使用者は、車両を第三者に使用させ、又は本契約に基づく権利を第三者に譲渡してはならない。		
第7条（事故） 共同使用者が車輛を使用中に事故が発生した時には、事故の大小に係わらず直ちに法会上必要な措置を取る。		
第8条（その他） 本契約に関して紛争が生じた場合、共同使用者は関係法規、慣習に基づき誠意をもって協議し、円満に解決するものとする。		
平成16年 月 日		
<共同使用者>		
署名_____	捺印_____	
署名_____	捺印_____	
署名_____	捺印_____	
署名_____	捺印_____	
署名_____	捺印_____	
署名_____	捺印_____	

（注）その後、共同使用許可書の付帯条件4に基づき、次の文言が第5条として追加された。

第5条（関連法令の遵守）：共同使用車の所有者をとくに車両の運用及び管理ならびに保安に当たる間接の責任者として定め、その者は関連法令の遵守義務を励行し、他の共同使用者は責任者の法令遵守に協力する。

資料2 自家用自動車共同使用の許可書（志木の例）

資料2 自家用自動車共同使用の許可書（志木の例）



埼運輸第1161号

許 可 書

殿
殿
殿
殿
殿
殿

平成16年9月13日付けで申請のあった自家用自動車の共同使用許可については、次の条件を付し、下記のとおり許可する。

条 件

1. 使用車両は、申請者名義で共同物として登録すること。
2. 運転者には、運転中当時本許可書の写しを携帯させること。
3. 車両は、申請書記載の自動車庫に収容すること。
4. 共同使用者のうち、1名を特に車両の運用及び管理並びに保安にあたる間接の責任者として定め、その者は関係法令の遵守義務を履行し、他の共同使用者は責任者の法令遵守に協力すること。
5. 道路運送法、貨物自動車運送事業法及び道路運送車両法並びに本許可に付した条件に違反したときには、この許可を取り消すことがある。

記

使用車両は次のとおりとする。

種 別	車 名	年 式	車 体 番 号	乗車定員
小 型	ホンダ	昭和63年	B 15-11 4 05	4人

平成16年9月30日

関東運輸局埼玉運輸支局長

小宮山 幸和



（注1）本許可書は当初申請に対する許可書（平成16年4月発行）ではなく、平成16年9月のメンバー増員に伴う共同使用許可申請に対する許可書である。

（注2）本書への掲載にあたり、共同使用メンバー氏名と車体番号を抹消した。

資料3 共同使用車両の自動車検査証（志木の例）

資料3 共同使用車両の自動車検査証(志木の例)

[illegible]

(注1) 本車検証は平成16年5月に5名で開始した時のものではなく、平成16年10月のメンバー増員後のものである。

(注2) 住所、氏名、自動車登録番号等、本書掲載用に抹消した部分がある。

