

Ⅲ. 運営編

1. 課題への対応

手作りカーシェアリングを運営していると、さまざまな課題が出てくると思われる。
表 1 3 に予想される課題（例）と対応策を示す。

表 1 3 手作りカーシェアリング運営における課題（例）と対応策

課題（例）	対応策
マナー違反 （予約なし利用、返却遅延など）	・ 会合、会報等でのマナー向上の呼びかけ ・ 個別注意 ・ ペナルティの設定
バッティングの多発	・ 放任（個々のメンバーがピーク時利用を避けるか、早期予約を行う等で対応。） ・ ピーク時料金の引き上げ ・ ピーク時用レンタカーサービスの導入可能性検討 ・ 増車
収支計画と実績の乖離	・ 会費、利用料金の見直し ・ メンバーの追加募集 ・ コスト削減策の検討

2. メンバー等の変更と行政手続き

メンバーを変更する場合、自家用自動車共同使用許可申請を改めて行い、許可を取得する必要がある。

例えば、メンバーを追加する場合には次のような手続きが必要になる。

(ア)追加メンバーを含む全メンバーが署名捺印した共同使用契約書を作成する。

(イ)追加メンバーを含む全メンバーが署名捺印した自家用自動車共同使用許可申請書を管轄の運輸支局輸送課または企画輸送課に提出（上記(ア)の写しも添付）し、許可を取得する。

(ウ)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、自動車検査証の記載事項の変更手続きを行う（車庫証明、現メンバーの住民票の提出は不要）。

代表者、車両、保管場所のいずれかが変更になる場合には車庫証明の再取得も必要になる。

以上のような手続きの必要性を考慮し、メンバーの追加等は例えば半年に 1 回等、時期を決めてまとめて行うとよい。

IV. 事例編

<概要・特徴>

埼玉県志木市の志木ニュータウンで、「カーシェアリングをやろう」という活動が起こり、約2年の検討後、2004年5月に住民同士のシンプルな「手作りカーシェアリング」を5人で開始した。同10月に増員し、11名（9世帯）となった。現在、'05年3月に第2回増員を準備中。一名休会される方も有るが、今のところ13名（10世帯）になる予定。

当街は駅前ニュータウンで買い物等生活には大変便利なところであり、自家用車の利用頻度は高くない人も多い。車の共同使用が有れば、比較的「車を手放し易い生活環境に有ると言える。」「自家用車はほとんど使っていないが、手放すのは不安。カーシェアリ



ングが有ったら便利かも、、、」という人にとって、「自家用車がなくても、車を使える」という保険の様なものと考えている。それゆえ一般に考えるカーシェアリングよりも、「利用頻度が特に低い」という特徴がある。この特性から現状の利用率のまま会員が増えたとすると、30人に1台程度が適切との予測を立てている。

1. 手作りカーシェアリング 初年度の実施内容

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。

<共有車> メンバーの所有車1台を使用。

志木四小職員駐車場にて保管・運用

<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（各自利用者にて管理）

<会費、利用料金> 入会金2000円（合鍵実費含む）（月会費無し）
1時間：600円 距離：100円／5km

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

<料金支払い方法> 2ヶ月に一度精算・集金（ミーティング開催）

<その他> 車両に関する固定費用はそのまま所有者が負担。

<注；次年度からは月会費有りで会費は2プランに分けることとした。詳細は後記>

2. 初年度運営実績

(1) 集計期間 平成16年 5月16日 ～ 12月31日

(2) まとめ; 参加人数が少なく、全ての使い勝手を検証できたとは言えず。

①会員数 11名(9世帯)(10月8日までは5名、5世帯)

②簡便なシステムで実用可能

小人数の手作りカーシェアリングにおいて、簡易インターネット予約、合鍵、走行記録ノート記帳、2ヶ月に1回の集金ミーティングによる運営で十分実用に足ることが確認できた。また、車両管理についても1週間に1回、管理者がチェックを行うことで実用上の問題はなかった。

③費用のシェアリングは今後の課題

運営費用については、今回ランニングコストのみ負担という設定で、月会費無し、時間600円、走行距離5km100円の利用料金を設定した。目標設定に対しては、十分であったが、今後車両維持管理費(駐車場代、保険、税金)他等の負担のシェアリングについては、参加者間で今後も確認検討していく項目である。

(3) 利用実績と参加者の特性

5月16日 ～ 10月8日; 実利用者 2名 (会員5名)

10月9日 ～ 12月31日; 実利用者 4名 (会員11名)

車両点検利用は除く

	参加月数	利用回数	利用時間	走行距離(km)
Aさん	8ヶ月	23	21時間55分	510
Bさん	8ヶ月	2	2時間33分	27
Cさん	3ヶ月	1	4時間	80
Dさん	3ヶ月	1	3時間55分	21
合計		27	32時間23分	638

	金額	摘要
収入	¥44,150	利用料金
支出	¥33,196	ガソリン代、12ヶ月点検他
合計	¥12,954	

志木ニュータウンの特性から、会員は「自家用車をほとんど使わないので手放した人」「もともと車をもっていない人」「取りあえずセカンドカーとして会員になった人」である為、やはり個人個人の利用率はかなり低いということが確認された。最も多く利用したのは、免許取りたてで会員になった学生のAさんであった。(練習としての動機もあった様である。) 別の学生さんは研究で忙しくてまだ利用しておらず、当面車に乗る用事は無いらしい。

2回目の増員で参加予定の新規参加者の1名はお車をお持ちで、「CSに参加して車を手放すか、CSに車を提供するかのどちらでも可」ということである。別の1名も車をお持ちで、車が大きくて運転がおっくうであまり使っておらず、まずはセカンドカー用としてCSに参加。また、その方に誘われて打合せに参加された方は、全く運転していないペーパードライバーだそうで、CS参加を検討されているが、「乗るなら教習所なりで練習する必要がある」とのこと。ある既会員の息子さんも次回から参加されるという申し出があった。

3. カーシェアリングの動機・目的

きっかけは駐車場不足。 目的は「地域の環境を守りながらの駐車場不足問題の緩和」である。



志木ニュータウンは緑が大変豊富で、その緑が気に入って住まわれている方も多い。ただ、駐車場が不足しており、迷惑駐車が増加している。駐車場増設は緑地の削減に直結する状況であるが、「駐車場は増やしたいが、木も切りたくない」という具合で、意見の調整は困難であり、増設は簡単ではない。(区分所有者の3/4の賛成を必要とする)

以前から駐車場増設の議論が起こっては消え、起こっては消えしている街区も多い。

また、志木ニュータウンは駅前の団地であり、車を持っていても利用頻度が少ない人が多い為、そういう人が共同で車を使用すれば、駐車場が少なくてすむということでカーシェアリングが提案された。(開始の約2年前のことである。) カーシェアリングは駐車場問題改善の一つの手段ととらえている。

<補足>駐車場増設

8つ有る街区の内ひとつは、「2階建て駐車場を設置しても居住環境に影響がほとんどない」という場所がたまたま有った為、唯一大幅に増設できた。地下駐車場を作るという選択肢も有るが、初期費用、ランニングコストが、その価値に比較して高すぎる為、実現に至っていない。

4. 志木ニュータウンはどんなところか

池袋駅から川越方面へ東武東上線の準急で23分の柳瀬川駅の南側に隣接するエリアが志木ニュータウンである。全部で8街区（500世帯前後の8つの管理組合がある）、3300世帯、約1万人が居住。駅から一番遠いところでも徒歩約10分であり、生活は非

常に便利。駅の近くにショッピングモールや、医療機関等もあり、車がなくても、あまり不便を感じない。当然、比較的車の利用頻度の少ない人が多いになっている。ある会員の例でも、ここに引っ越してきてから車の利用が激減し、月に1、2回利用する程度になり、「車の所有がもったいない」と感じていた。

車関連の環境をアンケートデータから紹介すると、車の所有率は約7割。賃貸居住者の比率は1割ぐらい。全7街区中、駐車場が一番不足している街区の‘03年のデータでは、借りている駐車場の場所は、敷地内に駐車場を借りている人が74%、街区外に借りている人が26%、59人である。（この率は当然街区によって異なり、立体駐車場を増設して足りているところもある）。



5. 開始までの取り組み

(1) 認知の始まりと研究会の立ち上げ

2002年の2月に駐車場問題の最も深刻な街区で駐車場の増設に関するアンケートが行われた。その中で、「カーシェアリングに興味はありますか?」という質問が追加されていたことからカーシェアリングへの認知が始まっている。同年5月に第1回のカーシェアリング勉強会を全8街区に呼びかけ、CEVシェアリング社の高山氏を講師として招いて行われた。この時のビラを見たり、この勉強会に参加してさらに興味を持った人が、7月の第2回勉強会で「志木カーシェアリング研究会」を数名で立ち上げた。同街区では、当時管理組合の下部組織として、駐車場問題専門委員会が作られ、そのメンバー3名が研究会立ち上げにかかわった。

(2) ニーズ、実態把握 (アンケートの実施)

研究会ではまず、住んでいる人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た。前述の街区（約500世帯）にて、管理組合と駐車場問題専門委員会連名のアンケートとして配布し、203枚の回答が集まった（回答率約40%）。

また、配布したアンケートを本書付録のCD-ROMに収録している。

<結果>

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」が3名、「前向きに参加を検討したい」「参加を検討したい」と答えた方と合計すると46名が参加検討への意思を表明した。（但し、その後実際に参加されているのは2名！！ この2名も実施1年後、退会、休会している。アンケート結果と、実際にカーシェアリングに参加するかどうかは、予想以上にギャップがあった。）

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あった。参加検討者に対する「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」という回答が一番多くあった。土日の利用集中の懸案に関しては、「現在どのくらい土日の利用がありますか」という質問で調べ、平日の3.8倍ぐらいであろうということ把握した。その他、カーシェアリングにした場合の予想時間、1回あたりの利用時間（現在の状況と、カーシェアリングに参加した場合の予想）、利用したい車種等も聞き、大体の傾向をつかんだ。

料金プランのイメージも聞き、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円の方がやや人気が高いという結果を得た。（この会費についても、アンケートと実際にカーシェアリングに参加する時の損得勘定とはまったく違っていて、その後集まって議論したときには、「月会費2000円でも高い」という雰囲気だった。車を持っていないかったり、いつ手放しても良いほど利用頻度が低い為である。今普通に車を持っている人から見ると「安い会費」のようだが、そう思うタイプの人は、未だ本格的には参加していない。時間をかけて実績を積み重ねれば、そういう人も参加することを期待している。）

予約についても聞いた。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まかなえない。予約手段がインターネット、パソコン、携帯だけでも実施可能かどうかを見極める為、そういったインフラを持っているかどうかの質問をし、「どちらかを持っている、インターネットで可」という人が9割という結果で見通しをたてた。

又このころレンタカー会社に協力をお願いに訪問している。当時は「できればカーシェアリングを志木でやってもらえないか」という依頼もしたが、良い返事は無かった。

（3）開始までの主な課題と対応

<課題①>；カーシェアリング用駐車場確保が困難→市の協力で解決

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確保したい」と言っても難しい状況だということである。管理組合が管理する敷地内駐車場をレンタカー型カーシェアリングの車が利用することについては、管理組合規約の変更をする必要があり、とてつもなく困難。そこで近隣の市有地を賃貸利用させて頂く協力を志木市にお願いした。特定の市民に便益を与えているのではなく、公益のための実験という観点で理解を頂き、志木4小の職員駐車場の一部を最大一年間無償貸与で協力頂けることになった。

なお志木では、実際にはレンタカー型ではなく、手作りカーシェアリングでの実施となった為、車検証使用者欄に会員の名前が記載されている。その為、敷地内駐車場の抽選の時期を待って、メンバーの誰かが抽選に当たりさえすれば、駐車場は敷地内に確保できる状態である。

<課題②> ; 土日の利用集中→「近隣のレンタカー会社と連携」

志木ニュータウンは完全な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ある。そこで共有車不足時には、近隣のレンタカー会社によるカーシェアリング会員向け特別レンタカーサービスで補完対応することとした。これにより共有車を最小台数にできる体制に有る。通常レンタカーは6時間が最短であるが、カーシェアリング会員向けにもっと短時間の料金も設定してくださり、また電話をかければ配送、引き取りも可能。ただ現状は会員数が少ない為、まだ必要になった事はない。また、若い会員の中には、自分で別のレンタカーをネット予約して使っている者も有る。電話して持って来てもらうよりも、気軽な方、安い方を選ぶようである。

(4) 会員募集範囲の決定と予想会員数

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た。それまでは、一つの街区での活動にとどまっていたが、駐車場の確保が困難で、市に市有地の提供をお願いしようということになったが、公共性が無いとお願いできないということもあり、また、一街区だけでは規模が望めないことも有って、「全街区に」ということを決定したのである。それから2月にかけて、先のアンケートで参加検討意思を表明した46名に、改めて電話で意思確認をしたところ、12名の積極的参加の意思を確認できた。(しかし、その一年後の開始時に実際参加したのはわずか2名である。このギャップは今後他地域で企画される方々も要注意である) 全街区に呼びかければ、単純計算で約8倍の人数が集まる見通しを立てていた。

(5) 運営形態の選択

またその頃「やはり車を持つにはNPOを申請して法人格を取ることが必要」と考え、NPO申請を決定した。(はるか後日に、手作りカーシェアリングという志木に適したカーシェアリングを実施するのであれば、NPO法人格を

取る必要は無かったことがわかった。逆に法人格を取って車を所有すると、どうしてもレンタカー型カーシェアリングと見なされてしまう様である。）

一時期は、「NPOでレンタカー許可をとるのはそんなに難しくなく、レンタカー型カーシェアリングをNPOでやれば良い」とも考えていた。しかし、「運営側による毎日の点検」、「貸し渡し毎の点検と免許証確認」という運営側の義務があることが分かり、我々メンバーが勤めの片手間で管理運営できるものではないことが分かってきた。また、「国土交通省や警察サイドから要求される「運営側の管理責任」を全うするためには、相当なシステム費用、人件費がかかってしまい、志木ニュータウン程度の市場規模では全く収支が成立し無い」ということも分かり、「レンタカー型を実施するのは無理」という認識がカーシェアリング研究会で共有されたのは‘03年8月のことである。

自分たちの車を自分たちで共有したいだけなのに、仲間に対して「レンタカーと同じようなサービスを保証しなければならない」のはおかしいし、できない。皆がそれぞれの責任でやる「共同使用許可申請型」が基本ではないか？という議論がなされた。（但し、当時は「自家用車での共同使用許可は前例が無く、不可能」と言われていた為、本当にできないかどうか運輸支局に問い合わせ、説明にも行き、検討頂いた結果「可能」との回答を頂いたという経緯をたどった。）それで「手続きが面倒だが共同使用許可申請をして、手作りカーシェアリングを実施するしかない」という結論に至ったのである。

<補足>NPO所有車を共同使用する方法について

運輸支局に共同使用の問い合わせをした時、別の一案として、「NPOの構成員によるNPO所有車の共同使用はできないか」ということも問い合わせている。これに関しては「お金さえとらなければ全然問題ない。例えば会社の営業車と同じで、何の申請も許可も必要ない」といわれた。ただ、お金をとらないとカーシェアリングは維持でない。「お金を取る場合」については、その後の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、やはりダメであった。

<NPO関連補足>

NPO法人の設立認証には約3ヶ月かかる。また、市税、地方税で年間6万円かかる（後日知った）。これは、公共性の有る活動をしているということで減免措置申請をして免れているものの、手作りカーシェアリングを実施するだけであれば、手間をかけてNPO法人格を取る必要はない。

手作りカーシェアリングに対するNPO志木の輪の役割は、「カーシェアリング企画、運行のインフラ整備」として活動を続けている。カーシェアリングの運営主体は使用者自体である。

(6) 小規模試行実施・運営形態決定経緯

一気に全街区3300世帯に呼びかけるという案もあったが、「まずは電話で意思確認した12名に声をかけ、小規模で試行しよう」ということになった。ただ、当時数名の熱心な活動メンバーが、みな仕事や家庭の制約でカーシェアリング企画に割く時間が限られて来ており、打合せの時間調整も困難で、推進がなかなか苦しくなっていた。日程は無理せず、規模の拡大は急がないことにした。また、サラリーマンNPOゆえ何かあっても決め細やかには対応できない為、「何かCSでトラぶって使えないリスクが有り得るが、それでもいいからやってみたい。」という人を着実にふやしていくしかないという認識で有った。このまま少人数試行を呼びかけても、本当に推進していけるのか？という疑問の声も有ったが、「折角ここまでカーシェアリングの形を作ってきたので、結果はどうあれCS参加に興味ある方に少人数試行を提案し、それに対するご意見を聞いたら如何か。その後のことはそれから考えよう」というスタンスで、2月15日に集まって頂いた。（'04年）

その集まり前日にNPOメンバーの一人から、所有車両（セカンドカー）提供の提案があり、「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いた（今実施中の）月会費ゼロの手作りカーシェアリングの形が提案された。

12名の内、4名がその集まりに出席されたが、意思確認から1年経過していたこともあり、「仕事で使うようになった」、「娘に“車を使いたいので持っておいて欲しい”と言われた」などで、実際カーシェアリングに参加できるのは1名だった。（ただ、参加出来なかった人も、状況変われば参加したい等、前向きで、情報は欲しいということで、カーシェアリングのメール仲間に入って下さった。）あとNPO側でもともと参加意志の固かった1名と合わせて「2名でスタートするか」ということになった。内1名が車を所有していたが、「車が古過ぎるので提供は遠慮したい」との御意見。「それでも良いからやろう」という話になりかけたが、「せっかく提案が有ったのだから、そのNPOメンバーの所有車両提供の案でやってみよう」という話に決まった。そうすると、別のNPOメンバーが「息子が免許を取るので参加させたい」、「月会費タダなら、今は車をもっているが、将来の参加を見据えて今からセカンドカー的に参加したい」と2人が増え、所有者含めて5名でのカーシェアリングスタートが決定した。

(7) 開始決定の打合せで見えてきたニーズ

開始決定の打合せに集まれた参加意欲の高い人のニーズのお話を聞いていると

- ・近距離、短時間利用のニーズは余り高くない。（車を手放しても必要を感じた事がない）
- ・車を手放していたが、子供が大きくなり、免許を取って乗りたいというニーズが有りそう。

・電車で遠く行った先でレンタカーを借りることの方が多そう。その時の割引が有ると、参加者にとってかなり魅力が増す。

＜当時の筆者の感想＞

今回集まった参加意欲の高い人の中で見ても、「数千円の月会費を払ってまで参加する」という人はいなかった。提案の「月会費無し」というのは的を得ていた。20～30人で月会費をなくしても収支赤にせずやっていくには、割り切って、下取り価格のつかない中古車を購入し、C Sを進める以外ない気がした。筆者自身もそういうC Sの方が「より参加したい」という感覚を持った。この提案で一気に前進した。この日の打合せでは、「志木ニュータウンでは、利用頻度がかかなり低い人がカーシェアリングに興味を示しているので、“毎月数千円出し合って共有車を維持する”という形のカーシェアリングは当分無理ではないか」と感じられた。

（８）開始決定の打合せ時に出た懸案と対応

- ・保険 特に自損。事故が有ると割引率が下がるが、どうするか？
→ 等級プロテクト特約で年1回までなら回避できる。
 - ・保険 35歳未満不担保； → 「年齢制限無し」に変更要かと思われたが、保険会社と相談したところ、「臨時運転者特約」でよいということで、費用アップは最小限ですんだ。（詳しくは本書第Ⅱ章準備編参照）
 - ・自然故障の修理； → 一万円を超える修理はしない。（その時はC S中止）
 - ・ぶつけた時の修理；その時考えよう。
- 上記の懸案は、実施10ヶ月たった現在ではまだ問題になってはいない。

（９）許可申請・登録作業

共同使用契約書、共同使用許可申請書を2部用意し、全員の署名後、車検証の写しを添付し、返信用封筒2部に簡易書留分の切手を貼って同封、書留で郵送した。（申請書、契約書例は別ページに掲載）。返信用が2部必要なのは、受理印を押された申請書がすぐ返信されるものと、許可書の返信用である。初めて共同使用許可を申請した時は、3月18日郵送、翌日着、4月15日許可連絡（電話）、17日郵送受け取りと約1ヶ月かかった。（ちなみに初めての増員時は；9月10日郵送、翌労働日着、9月30日許可連絡、2日郵送受け取りであった）

次に登録であるが、車庫証明申請し、約一週間後に車庫証明が発行され、それをもって連名で共同使用の登録をすれば晴れて共同使用できるようになる。

車庫証明申請には、保管場所使用承諾書が必要である。志木の場合は市有地を借用するので、市に頂いたが、一般の駐車場を借りる場合は、不動産屋さんで複数名の契約を結ぶのは聞いたことが無く、「複数名の使用承諾書を不動産屋さんに行き発行してもらおう」のは困難が予想される。不動産屋さんに行き聞いてみたが、どうやら良いか分からないということだった。ただこの問題も後日（9月に初の増員申請時）、「使用の本拠の位置」が変わらなければ「車庫証明は不要」という整理がされた為、「車を購入した場合や、車庫を変える場合はまず、所有者一人で車庫証明取得し

て登録し、そののち、共同使用登録をする」という手法も考えられる。

さて、志木の例では、当初5人分の車庫証明5枚が必要かどうか、運輸支局や警察署で情報混乱有って、警察と国交省で1ヶ月調整に時間がかかり、4月27日に回答があったが、それまで車庫証明手続きに進めず、10日間止まっていた。回答は「車庫証明は（印紙も）一枚で、連名の別紙添付することで良い」ことになった。4月30日に車庫証明申請、5月連休を挟んだ為、5月11日の発行予定であった。車庫証明を受け取りに行って、その足で運輸支局登録課に出向き、5月13日に初めての共同使用登録が完了した。

5月16日（日）、カーシェアリング開始ミーティングを行って合鍵を渡し、利用方法ならびに使用車の取扱い説明を行った。使用者にはその場に入会金2000円と当該運転免許証とそのコピーを持参いただいた。

6. 開始後

運営実績は、前述参照。

（1）現在の課題＜4月以降の駐車場、及び費用分担（月会費）＞

現在の志木4小での駐車場無償貸与が3月までで終了する公算が高いため、それ以降、駐車場利用の費用が発生することになる。また、今年12月には車検を受けることが必要となり、費用が発生。昨年5月より、「ひとまず、1年間カーシェアリングの使い勝手を検証しよう」ということで、月会費無しでやってきた。しかしながら、これから先、駐車場費用や車検費用が発生するのであれば、月額で1000～2000円位（参加人数10数名の場合）の会費負担の必要がある。この件について、まず現在参加の会員がどう考えるか、意見を確認しておく必要があり、2月6日に打合せを行った。

結果、皆「月会費は有って当然」という声が多く、月会費発生に反対はなかった。遅かれ早かれ車検も来るし、「4月より月会費発生とする」ことに決まった。金額を話し合った結果、

	月会費	1 時間	5 k m
プラン A ;	1500～2000 円	600 円	100 円
プラン B ;	500～1000 円	1200 円	100 円

（月会費の「 ～ 」の印は、所有者がさらに検討し、最終的に決定。）

基本はAプランがよいのではという意見が大勢であったが、現状、半年間全く使わない会員がいるのを考えると、Bプランのようなものも用意する方が良いだろうとの意見もあり、そういう会員からは「月1000円以上だと考えてしまうのでは」との声も出た。「本音では500円以上だと考えてしまうのだが、1000円ぐらいまでならCS維持の為にはやむを得ない」という声もあった。また、月会費は鍵1ヶにつき1口とした。

(2) その他の声

- ・今の会費は、「車を持っていて、ほとんど使わない」というCS参加検討者からすると大変安い。
- ・車を持っていない人で、「使わないかも知れないが、CSに参加してみようか」という人にとっては、月1000円を越えると、敷居が高いかも知れない。
- ・今のところ、1、2時間の利用をする機会がなく、平日は家族のほとんどが仕事等なので志木周辺での利用はあまりない。また、休日も活動範囲がどうしても都心へ行くので、短時間の利用は特別な事情がない限り、使用しない。特別な事情・・・病院への通院。怪我をして毎日通院するような場合（志木ニュータウンには外科医が無い）
- ・レンタカーは、CS利用に比べ「あらかじめ電話したり、待ち合わせたりするのが面倒」。「4小（今の車置き場）ぐらいだったら、歩いて5分なので、CSの方がレンタカーより使いやすい。」との声（2名）
- ・車種について；特に女性参加者、めったに運転しない方から見ると、「もっと小さい車の方が乗りやすい」という声があった。（現共有車は2000cc）

(3) 広報活動（注；本年度の広報活動費用他は交通エコモ財団殿の援助を頂いた） 開始後、志木ニュータウン内で行った広報活動。

①ビラ掲示

○1回目（9月）「モニター募集」（シンプルなもの。まずは「カーシェアリング」と聞いてピンと来る意識の高い人から食いついてもらう。）

○2回目（10月）「講演会やります」

○3回目（11月）「志木ケーブルテレビで放送されます」

・掲示場所

各棟階段下掲示板（全約220カ所）

市の掲示板（2回目のみ）

・ビラに書く連絡先電話

プリペイド携帯を購入して対応。（結果として電話は1件のみ。）

＜ビラの結果＞後日打合せに集まった新規参加者検討者に聞くと、「掲示ビラには気が付かなかったという声が多く、「ビラをよく見る人はごく一部」ということが分かった。

志木ニュータウンは投げ込みビラがかなり多く、CSの投げ込みビラをしても捨てられることがほとんどと考えて、投げ込みビラのトライは先送りしてきたが、今後一部の街区でも良いのでトライしてみようという機運になっている。

②講演会（10月30日（日））

講演者；枝廣淳子さん 会場；ニュータウン内の市立図書館

参加者35名

（内志木ニュータウン15名、一部NPOメンバー、既参加者含む）

③理事会経由広報

12月1日（水）全街区理事長の月1回の会議へ出席、CS説明最後に「カーシェアリング普及に対して各管理組合からのバックアップをお願いした。具体案としては「時期未定だが、アンケートを理事会協力という形でやりたい。」「理事会回覧にカーシェアリング普及の為のビラを時々付加させて頂きたい。」の2点。その場で可否の議論は無かったが、感触は悪くなく、今後具体案を持ち込む下地は出来た。理事会経由で広報する目的は、見た人に「志木ニュータウン全体の為の活動」という位置づけを伝える為。また、継続的に、安価に、カーシェアリング向きの人に訴求する為。理事会協力でのアンケートを次の月例理事長会議に提案する案をNPO内で議論中。

（４）興味のある人からの連絡

6月の市の広報誌、6月の東京新聞、階段下ビラを見て、少数ずつ、ホームページからの登録が12名。メールはゼロ。ビラを見ての電話が1件。

結果を見ると、電話やメールはホームページ登録に比べて敷居が高いようである。講演会で「情報欲しい」とした住民は6名。

7. その他所感

- ・カーシェアリングに参加しない人で「カーシェアリングをやったら良い」という人はけっこう存在するが、「自分が参加したい」という人はそれよりもかなり少ない。志木の輪のメンバーも、自分でCSに参加するという人は少数派で、ユーザーの意識を把握するのは容易ではない。

- ・「参加検討したい」と言う人があっても、カーシェアリングの実態が無いうちは、なかなかユーザーの本音が見えてこない。実動を始めないと、わからないということで、このような形で開始しているが、まさに実動して見て分かることが多々あった。

◆参考文献

- (1) 太田勝敏「マイカーに代わる新しい交通手段-カーシェアリングの意義-」交通工学, vol. 36, No2, 2001, p. 3-4
- (2) ドイツ連邦カーシェアリング連盟ホームページ (ニュースリリース)
http://www.carsharing.de/seiten/start.html?seiten/presse_3_.ph
- (3) CarSharing - the key to combined mobility (Summary of the Synthesis), 1998
- (4) 交通エコロジー・モビリティ財団 (2004)「カーシェアリング・フォーラム2003 報告書」
- (5) 交通エコロジー・モビリティ財団 (2002)「自動車共同利用 (カーシェアリング) 社会実験報告書」
- (6) 早稲田大学交通計画研究室 (2002)「自動車共同利用 (カーシェアリング) 社会実験調査報告書〜三鷹市をケーススタディとして〜」
- (7) 村上敦 (2004)「カーシェアリングが地球を救う」(洋泉社)

◆カーシェアリング関連連絡先一覧

1. 行政機関

(1) 国土交通省自動車交通局旅客課新輸送サービス対策室

(共同使用、レンタカー型カーシェアリング等を本省において所管する部署)

電話番号 03-5253-8111 (代表)

ホームページ <http://www.mlit.go.jp/>

(2) 運輸支局、自動車検査登録事務所

(共同使用、レンタカー型カーシェアリング等の許可申請、車両の登録手続き等を実際に行う窓口 (注) 共同使用許可申請は運輸支局輸送課または企画輸送課で、登録手続きは運輸支局登録部門または検査登録事務所で行う。)

各地方運輸局のホームページ(※)に管内運輸支局・自動車検査登録事務所所在地一覧が掲載されている。

(※) <http://www.mlit.go.jp/annai/chiho/chihounyu.html> よりリンク

(3) 軽自動車検査協会

(共同使用車両として軽自動車を使う場合、自動車検査証記入申請を軽自動車検査協会の管轄の事務所または支所で行う。)

ホームページ <http://www.keikenkyo.or.jp/> (事務所・支所一覧がある。)

(4) 警察庁交通局交通規制課

(車庫証明を本庁において所管する部署)

電話番号 03-3581-0141 (代表)

ホームページ <http://www.npa.go.jp/>

車庫証明を実際に提出する管轄警察署は「全国警察署名称位置管轄区域」(※)で確認できる。

(※) <http://www.npa.go.jp/syokai/index.htm>

2. カーシェアリング推進団体等

(1) 交通エコロジー・モビリティ財団

電話番号 03-3221-7636 (交通環境対策部)

メールアドレス ecom@ecom.or.jp

ホームページ <http://www.ecom.or.jp/index.htm>

(2) (有限責任中間法人) カーシェアリング普及推進協議会

メールアドレス info@carsharen.net

ホームページ <http://www.carsharen.net/org/index.html>

3. 手作りカーシェアリング(道路運送法第79条第1項共同使用許可によるカーシェアリング)事例

(1) 志木「手作りカーシェアリング」

メールアドレス shikicar@yahoo.co.jp

ホームページ <http://shikicar.s11.xrea.com/>

4. レンタカー型カーシェアリング事業および実験事例(カッコ内は運営組織、関連団体等)

(1) ITS/CEV シティカーシステム(シーイーブイシェアリング㈱)

電話番号 03-5419-5594

メールアドレス webmaster@cev-sharing.com

ホームページ <http://www.cev-sharing.com/>

(2) 豊田市小型電気自動車等共同利用実験(豊田市都市整備部交通政策課)

電話番号 0565-34-6603

- メールアドレス koutsu@city.toyota.aichi.jp
 ホームページ <http://www.its.toyota.aichi.jp/>
- (3) 厚木エコ・パークアンドライドプロジェクト (エコ・パークアンドライド推進協議会)
 電話番号 045-210-1111
 (内線6185: 神奈川県県土整備部都市計画課交通企画班)
 ホームページ <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosikeikaku/koutsu/eco/>
- (4) カーシェアリングネットワーク (特定非営利活動法人カーシェアリングネットワーク)
 電話番号 092-752-7722
 メールアドレス csn@kurukuru.net
 ホームページ <http://www.kurukuru.net/>
- (5) カーシェアリング (㈲移動サポート、早稲田大学交通計画浅野研究室)
 電話番号 0422-70-6441 (移動サポート)
 03-5286-3408 (早稲田大学交通計画研究室)
 メールアドレス info@ido-support.com (移動サポート)
kaji-n-0525@suou.waseda.jp (早稲田大学交通計画研究室)
 ホームページ <http://www.ido-support.com/> (移動サポート)
<http://carsharing.vis.ne.jp/> (早稲田大学交通計画研究室)
- (6) 彩都カーシェアリングシステム (阪急彩都開発㈱)
 メールアドレス info@e3110.com
 ホームページ <http://www.e3110.com/02/hankyu02.html>
- (7) カーシェアリング「ちょいのりクラブ」 (㈱駅レンタカー関西、JR西日本)
 電話番号 0088-24-4190
 メールアドレス yoyaku@ekiren.com
 ホームページ <http://www.ekiren.com/carshare/index.html>
- (8) 京都大学キャンパスカー実用化実験 (京都大学キャンパスカー (C-Car) 運用管理委員会)
 電話番号 075-383-7118 (内線15-7118)
 メールアドレス ccar@urbanfac.kuciv.kyoto-u.ac.jp
 ホームページ <http://ccar.kogaku.kyoto-u.ac.jp/>
- (9) りんくるカーシェアリング (東海求人サービス㈱)
 電話番号 052-453-1311
 メールアドレス info@labc.jp
 ホームページ <http://linkul.jp/index.htm>
- (10) Windcar (須賀原自動車工業㈱)
 電話番号 011-611-0025
 メールアドレス info@windcar.jp
 ホームページ <http://windcar.jp/index.html>

◆手作りカーシェアリング関連新聞記事

(以下の記事3件は各々の新聞社の許諾を得て転載しています。)

【東京新聞 2004 年 6 月 4 日付】

東京新聞

2004年

車両の利用を終えると、車内の掲示板に料金が表示される。横浜市のマークスプリングスで



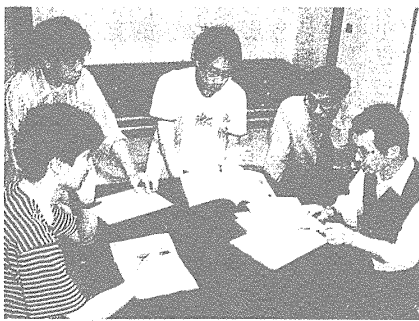
集合住宅で広がる

自動車を複数の人で組織的に共同利用する「カーシェアリング」の取り組みが、各地の集合住宅などで広がっている。規制緩和の後押しも受け、普及に向けた動きが加速してきた。

カーシェアリング

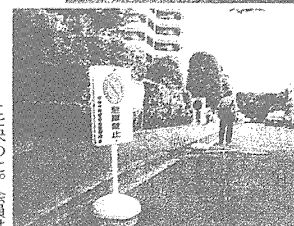
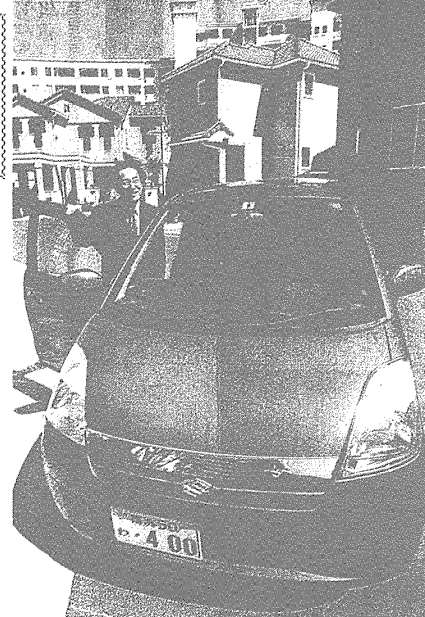


カーシェアリング 車を複数の世帯や会社で共有し、必要なときだけ低コストで利用するシステム。渋滞緩和や排ガス削減などの環境対策に効果があり、欧米で普及が進んでいる。レンタカーは6時間以上が目安の長時間使用が前提だが、カーシェアリングはマイカー感覚で短時間利用できる。利用が集中する週末にはレンタカー会社と連携する例が多い。



打ち合わせをする「志木の輪」のメンバーら＝埼玉県志木市の志木ニュータウンで

維持費おトク 環境にもやさしく
横浜市瀬谷区でオリックが分譲中のコミュニティ「クス・リアルエステート」タウン「マークスプリングス」(七百三十四戸。こでも三月、乗用車二台を使ったカーシェアリングが始まった。月額費二千円のコースだと、十五分あたり二百五十円から利用できる。タウン内の自宅でフラダンス教室を開いている樋口慶子さんは週二、三回、講師の送迎や買い物に利用している。「バスに乗りやすい。非常に便利に使っています」同タウンは「世帯一台分の駐車場を備えているが、セカンドカー用に駐車場の要望があり、導入を決めた。会員は個人六人と法人二社。利用者が増えれば増車する予定。ここは国内で唯一のカーシェアリング事業会社「シーイーブイエアリア」が運営中。同社執行役員・高山光正さんは「自家用車は駐車場代や保険料などの維持費が大きい。カーシェアリングは費用を安くできる」とメリットを強調する。国内のカーシェアリングは一九九九年ごろから、行政の補助金を受け、試行が各地で始まった。だが、一般への浸透はまだまだだ。



緑豊かな志木ニュータウン。駐車場不足で敷地外に借りる住民が多く、違法駐車も問題だ

カーシェアリング車両を前にする「シーイーブイエアリア」の高山さん。「ビジネスとして機が熟してきた」横浜市マークスプリングスで

エコロジー・モビリティ財団(東京都千代田区)の市丸新平・交通環境対策担当課長は「欧米に比べ、日本ではまだ認知度が低い。採算が合うように会員数を増やすまでが大変だ。国の規制も厳しかった」と指摘する。このうち、国の規制は緩和の流れが見えてきた。国土交通省は四月末、「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区制度」の創設を発表。無人事務所での車の貸し出しを、条件付きで容認した。志木ニュータウンの場合も、企業の乗り合いバスなどに限られていた道路運送法上の「共同使用許可」が、初めてカーシェアリングに認められた。事業所などの設備投資が不要で、少人数での運用がやりやすくなった。市丸課長は「合理的な考えでカーシェアリングを受け入れる人は増えている。国が規制緩和の一步を踏み出したので、普及に弾みをつけたい」と期待している。文・石井敏/写真・石井裕之/紙面構成・三島彰



無人貸し出しを可能にしたICカード。カーシェアリング車両の窓にかざすとドアロックが解除される。横浜市のマークスプリングスで

みんなの1台

埼玉県志木市の東武東上線柳瀬川駅前に広がる志木ニュータウン。三千三百世帯の集合住宅からなるこの街で五月中旬、一台の乗用車を住民五人が共有するカーシェアリングの試みが始まった。

入会金は二千円。利用料は一時六百日で、走行距離五キロごとに百円プラスされる。ホームページで先着順に予約を受け付け、各自で持っている合鍵を使って運転できる。

運営するのは、NPO(特定非営利活動)法人「志木の輪」(http://shikicar.sil-xrea.co.jp/)。事務局を務める会社員、吉田直樹さん(33)は「緑豊かな地域の環境を守りながら、駐車不足問題を解決することが目的です。認知度を高め、早く会員を増やしたい」と話す。

「車社会」となる前に法人化した。趣旨は賛同見込んでいる。開発された各地のニュータウンは、敷地内の駐車場不足に悩むところが多い。志木ニュータウンでも二年前、植栽や緑地を削って駐車場を造るかどうか議論が起きたのを機に、カーシェアリングの需要は増加している。潜在的なニーズはかなりの数に達している。昨年夏に

TOKYO発

TEL 03(5461)8030・FAX 03(5461)8033

集合住宅で導入の動き

乗用車を共同で利用するカーシェアリングを、集合住宅に導入する動きがこの春から、都市部で始まった。子どもの送り迎えなどをするセカンドカーとして需要が高まっているようだ。古いマンションなどで問題になっている駐車場不足の緩和策としても期待されている。(西内 高志)

カーシェアリング

分譲マンションと一戸建て住宅からなる横浜市の複合住宅「マークス・プリングス」(七百二十四戸)。先月、住民の一人、主婦の船越さえ美さん(41)が幼稚園に通う長女の綱堀ちゃん(3)と軽自動車に乗り込むところだった。

この車はマイカーではなく、三月から住民が共同で使っているカーシェアリングの車。分譲会社のオリックス・リアルエステート(東京)は「昨年六月に入居が始まったが、住民の間にセカンドカーとして使える車を求める声があったためこのサービスを

カーシェアリング車を共同使用すること。1980年代後半にスイスで始まった。車の所有コストが少なくなるほか、渋滞や駐車場不足の緩和や、環境への負担を減らすことにつながる。日本でも5年ほど前に実験的な取り組みが始まり、現在、横浜市や福岡市など数か所の市街地でも、会社やNPO(非営利組織)法人が会員を集めて行っている。

導入した」と話す。

船越さんも「マイカーは夫が通勤で使っているの、雨の日に娘を英会話教室へ送り迎えする時に車が必要」



がばかにならない。

と話す。しかし、二台目の車を買ったと、維持費や駐車場代がかかる。タクシーでは料金六人いる。

料金は、二タイプある。船越さんは、最初月会費5250円(税込み、以下同)で十五分ごとの利用料が157円を

このサービスは、カーシェアリング専門の会社シーアイ・プリングス(東京)が運営。近くの駐車場に軽自動車二台を置いておき、会員になった住民が共同で利用する。鍵の代わりにICカードを使い、予約はインターネットで行う。現在、個人会員は六人いる。



カーシェアリング用の軽自動車に乗り込む船越さん(左)。ICカードを車の後部に近付けると、ドアが開く横浜市内のマークス・プリングスで。

セカンドカーを求める住民に好評

越さんは、最初月会費5250円(税込み、以下同)で十五分ごとの利用料が157円を、選んでおり、六月は計四時間半使い、合わせて8076円を払った。利用回数が増えれば、より多く利用するため、七月から月会費2100円で利用料が同262円のタイプに変えた。

同様の動きは、三月から入居が始まった千葉県浦安市の「パークシティ東京ベイ新浦安」(七百一戸)や、十二月に入居が始まる東京・有明の「オリオン マーレ」(三百九十六戸)など、都市部の集合住宅で目立っている。カーシェアリングの導入をうたって販売する分譲マンションもある。この二か所にシステムを提供しているオリックス・レンタカー(東京)では「マンションに付加価値を付けるため、導入を検討する分譲会社は増えている」と話す。

本来、カーシェアリングは渋滞緩和や環境問題の対策として始まったが、集合住宅に導入される場合は、住民の駐車場対策の意味合いが強い。

ほとんどのマンションでは、駐車スペースは多くても一戸に一台しかない。二台目用の駐車場は敷地外に借りなくてはならないが、駐車場代が月数万円かかることもある。すでに分譲された集合住宅で駐車場問題を解決するため、住民が自分たちでカーシェアリングを運営するケースも出てきた。埼玉県志木市の「志木ニュータウン」(約三千三百戸)では、五月から有志五人が道路運送法に定められた自家用車の共同使用の許可を取って、市の協力で駐車スペースを当面無料で借り乗用車一台を共同で利用し始めた。合鍵代を含む入会金2000円と、一時間につき600円、五時間につき1000円を集め、ガソリン代などに充てている。

カーシェアリングの普及を図る交通エコロジー・モビリティ財団の担当課長・市丸新平さんは「都市部や築年数の多いマンションでは、一戸に一台分の駐車スペースすらない場合もあり、カーシェアリングが問題解決の選択肢の一つになるのでは」と話す。

駐車場不足の緩和期待



カーシェアリングに詳しい共立女子大学助教授(都市デザイン)の青木英明さん(写真)に、集合住宅に導入する際のポイントや課題を聞いた。

①サービス提供会社に頼

む場合
市街地でのカーシェアリングに比べると、集合住宅では平日の利用が少なくなくなり、しかも子どもの送り迎えなど短時間になるので、サービス会社側にとっては採算が取りにくい。このため、会員数を多く確保する必要はある。

②住民が自ら運営する場合
道路運送法の規定で、国土交通大臣の許可が必要。



共同使用者の間で使用方法などを決めた共同使用契約書を添え、運輸支局で申請する。許可されれば、車検証に車の所有者のほか、共同使用者全員の名前を登録する。

ただし、その後、共同使用者が増えたり減ったりするたびに、改めて手続きする必要がある。カーシェアリングのニーズは高まりつつあるため、国が手続きの簡略化など、柔軟な対応を取ることを求められている。

また、共通の課題として、カーシェアリング用の車の駐車スペースの確保がある。マンション内の駐車場を利用しようとしても、利用者の数が限られるため、管理組合の合意を得るのは難しい。敷地外

採算性や手続きに課題

乗用車を所有する場合と、カーシェアリングを利用する場合の費用の差を「シーイーアイシェアリング」が試算している。

例えば、軽自動車を月に24時間運転して240km走るとして、3年間を比べると、所有する場合は計約226万円。平均的な車両の本体価格が約100万円に加え、自動車税や自賠責保険料、燃料代、駐車場代などが必要だからだ。

これに対して、同社でカーシェアリングをすれば、料金のタイプにより月会費と利用料などで約75万円か99万円と、ほぼ半分か3分の1で済む。同社執行役員の高山光正さんは「使用年数が増えると、この差は少し縮まるが、それでもカーシェアリングの方がかなりお得」と話す。

3年間で費用半分以上 対マイカー比

で駐車場を見つけてるのが現実的だ。

harenet.org)が相談を受け付けているほか、交通工

コロジー・モビリティ財団

(http://www.ecomo.or.jp)は今年度中に、共同使用のマニュアル作りを目指している。

こうした方法については、カーシェアリング普及推進協議会 (http://www.cars

埼玉県志木市・志木ニュータウン

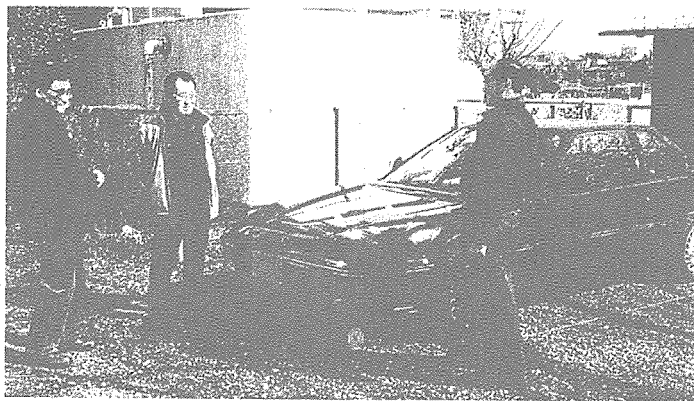
埼玉県志木市の志木ニュータウンで、住民が車一台を共同利用している。「カーシェアリング(CS)」と呼ばれる試みで、昨年5月から始まった。ニュータウンの住民が、このために設立したNPO法人「志木の輪」が運営する。

CSは、1980年代に、スイスやドイツで事業化された。日本でも駐車場不足や環境問題を背景に、90年代後半に自動車メーカーなどが試験導入し、徐々に広がりを見せている。「志木でも、駐車場不足が導入のきっかけでした」と、代表の高野勇元さん(58)は振り返る。

駐車場不足きっかけ

挑戦新話

守れ地域の足



共用車を前に活動の展望を話し合う「志木の輪」の高野代表(左)らメンバー

コミュニティ車出発

約3200世帯の同ニュータウンでは、自家用車の駐車スペースが慢性的に不足している。2001年には、植栽をつぶして駐車場を増設する案が浮上したが、反対と賛成派の間で激論となり、実現しなかった。

その時、「車を減らせれば、駐車場問題が解決する」と考えた高野さんが、02年7月に知人らとCS研究会を設立した。

約500世帯を対象にしたアンケートでは、46世帯が「すぐにでも参加したい」「検討したい」と回答。研究会は、潜在的な需要があると受け止め、実施に踏み切った。車は会員の1人が提供し、予約システムも整えた。市にも働きかけ、二

ユータウン内の小学校の駐車場を、1年間無償貸与してもらった。

利用方法は簡単。2000円の入会金を払って会員登録し合鍵をもらう。その後は、インターネットなどで利用日時などを予約すれば、駐車場に置いてある共用車を使える。料金は、1時間600円を基本とし、走行距離5キロごとに100円を加算する。高野さんは「車の購入費や駐車場、ガソリン代を考えると、月数万円のコストダウンになる」と言う。

当初5人だった会員も11人に増えた。昨年10月に入会した会社員並木和夫さん(58)は、成人式に出席する娘の送り迎えなどで利用した。「予約も簡単で、短時間でも利用が出来るのが魅力」と話す。

CSに関する調査を行っている財団法人「交通エコロジー・モビリティ財団」の市丸新平・交通環境対策部担当課長は「市民だけのカーシェアリングは初めて。他地域に広がる刺激剤だ」と評価するが、課題も多い。駐車場の貸与期間は3月末で終了し、4月以降は、有料駐車場を借りなければならず、数千円の費用がかかる。使用者を限定しないため割高な保険料提供者が負担している共用車の車検料をどうするか―など。

志木の輪では、月会費の設定などの対応を検討しているという。高野さんは行政や一部会員に頼っている現状から自立し、さらにニュータウン内での利用者を増やしたい」と意気込んでいる。(菅野 薫)