

平成 2 1 年度提案公募型研究

カーシェアリングにおける駐車場活用方策に関する研究
報 告 書

平成 2 2 年 2 月

財団法人 東京都道路整備保全公社
株式会社 アルメック

目次

1. 研究の概要.....	1
1.1 研究の意義.....	1
1.2 研究の目的.....	1
1.3 研究の方法.....	2
2. カーシェアリングの現状・動向.....	3
2.1 カーシェアリングの現状.....	3
2.2 カーシェアリングの動向.....	11
3. カーシェアリングに関するニーズ.....	15
3.1 調査の構成.....	15
3.2 利用面のニーズ.....	19
3.3 事業運営面のニーズ.....	36
4. カーシェアリングの課題.....	37
5. 東京都におけるカーシェアリングの活用イメージ.....	40
5.1 カーシェアリングの利用者像.....	40
5.2 カーシェアリングが成立しやすい地域.....	42
5.3 ステーション・車両の配置.....	47
5.4 カーシェアリングの運営規模.....	47
5.5 カーシェアリングの車両.....	48
5.6 推進すべき利用パターン.....	48
6. カーシェアリングの効果.....	50
6.1 環境負荷低減効果の分析.....	50
6.2 電気自動車（EV）の導入による環境負荷低減効果の分析.....	52
6.3 交通混雑緩和効果の分析.....	55

7. カーシェアリングの推進方策	58
7.1 カーシェアリングの関係主体の整理	58
7.2 利用者の参加推進方策	59
7.3 運営会社の参加推進方策	62
7.4 駐車場提供者（ステーション用地の提供者）の参加推進方策.....	64
8. 駐車場の活用方策.....	67
8.1 モデル地域の設定	67
8.2 ステーションとしての事業採算性の分析	69
8.3 駐車場の立地条件等に関する分析	73
8.4 ステーションとしての駐車場活用についての考察.....	75
9. 新しいカーシェアリングサービスの実現方策	79
9.1 電気自動車（EV）の導入	79
9.2 マルチステーションシステム	81
9.3 公共空間等のステーションとしての活用	83
10. 研究のまとめ	84
参考資料 ヒアリング・アンケートの集計結果	86
参.1 都民意向アンケート調査の集計結果	86
参.2 運営会社ヒアリング調査の集計結果	121
参.3 法人会員ヒアリング調査の集計結果	126

1. 研究の概要

1.1 研究の意義

今日、自動車は、その利便性の高さから家庭や企業等へ普及している。一方で、交通渋滞や排出ガスによる環境負荷が問題となっており、公共交通などの他の手段との使い分けや効率的利用などの工夫による“賢いくるまの使い方”が求められている。

このような背景をうけて、東京都においても、TDM東京行動プラン（平成12年2月策定）等に基づき、地域にあった自動車使用と交通のあり方を検討し、総合的な施策展開を行っている。

近年、自動車を複数の人や企業で組織的に共同利用するカーシェアリングの利用者（会員数）は増加傾向にあり、新たな交通システムとしての期待が高まっている。

このカーシェアリングは効率的な自動車利用につながるシステムであり、交通混雑緩和や環境負荷軽減の効果が期待されている。

東京都のまちづくりや交通体系づくりを模索するうえで、カーシェアリングの有効性の確認及び普及のための推進方策等を分析する本研究の意義は大きいと考えられる。

1.2 研究の目的

これまで、個人においても企業においても“自動車は保有するもの”という意識が高かったが、近年の若年層を中心とした車離れなど、意識の変化が起こっているとのことが様々なメディアで報道されている。

一方、IT技術等の進歩や法制度の充実による無人貸し出しシステムの確立など、カーシェアリングを取り巻く環境は整いつつある。

現状では、アメリカ、ドイツ、スイスなどの海外のカーシェアリング先進国に比べ、我が国の普及率は低いものの、このような背景から、今後、カーシェアリングが大幅に普及する可能性を持っていると考えられる。

本研究は、東京都を対象区域として、カーシェアリングの現状と動向、効果、課題等を把握し、カーシェアリングのあり方・推進方策を分析するとともに、カーシェアリングにおける駐車場の活用方策を研究成果として導き出すことを目的とする。

1.3 研究の方法

研究の概要（本章）に示すとおり、研究を実施するにあたって、研究方法等を設定した。

研究の基礎的情報として、カーシェアリングの現状・動向、ニーズ等、課題を収集・整理した。ニーズ等に関しては、運営会社、法人会員、都民を対象にしたヒアリング調査、アンケート調査を実施し、多様な視点からカーシェアリングに対する意向を把握した。

基礎的情報を踏まえ、東京都の都市の状況・交通状況等の特性に照らし合わせて、カーシェアリングの活用イメージを検討するとともに、その効果を分析した。

さらに、カーシェアリングの推進の観点から、関係主体ごとの取り組み方向を示すカーシェアリングの推進方策、駐車場の活用方策、新たなカーシェアリングサービスの実現方策を検討した。

上記の結果を踏まえて、最後に研究を整理し、まとめとした。

本報告書は、これらの研究結果を掲載するものである。

《研究方法等の設定》

1. 研究の概要

《基礎的情報の収集》

2. カーシェアリングの現状・動向

3. カーシェアリングに関するニーズ等

調査①：運営会社ヒアリング調査

調査②：法人会員ヒアリング調査

調査③：都民意向アンケート調査

4. カーシェアリングの課題

《カーシェアリングのイメージ・効果の検討》

5. 東京都におけるカーシェアリングの活用イメージ

6. カーシェアリングの効果

《方策の検討》

7. カーシェアリングの推進方策

8. 駐車場の活用方策

9. 新たなカーシェアリングサービスの実現方策

10. 研究のまとめ

図 1-1 研究の方法

2. カーシェアリングの現状・動向

2.1 カーシェアリングの現状

(1) カーシェアリングの種別

カーシェアリングは、会員の種類や利用者の制限を視点とすると、大きく3種類に区分できる。

1) 個人会員カーシェアリング

個人を会員とし、不特定多数のステーション及び車両を利用することができるカーシェアリングである。

2) 法人会員カーシェアリング

企業や団体等を会員とし、事前登録した社員等が、不特定多数のステーション及び車両を利用することができるカーシェアリングである。

3) マンションカーシェアリング

マンションの居住者など、利用者（会員）を限定し、かつ車両を当該会員に占有化して行うカーシェアリングである。

これらの事業のうち、個人会員カーシェアリングと法人会員カーシェアリングは、一体的に運用されており、特定多数の人が利用できる交通システムとなっている。

本研究では、主に個人会員カーシェアリングと法人会員カーシェアリングを対象にすることとする。

(2) カーシェアリングの事業の状況

我が国では、2009年9月現在で、25のカーシェアリング事業が実施されている。

事業の実施地域をみると、首都圏、関西圏、愛知県などの大都市圏が多く、特に、東京都は事業数、ステーション数が多い。

表 2-1 国内のカーシェアリング事業（2009 年 9 月現在）

開始年次	事業名	運営会社	実施地域
2002 年	オリックスカーシェアリング 「プチレンタ」	オリックス自動車(株)	東京都、神奈川県、千葉県、 愛知県、京都府、大阪府
2003 年	OUR CAR	(有)移動サポート 早稲田大学交通計画浅野研究室	東京都（三鷹市）
2003 年	業務用車両共同運用システム Mobi-system	西尾レントオール（株）	大阪府、兵庫県、愛知県、千 葉県
2004 年	彩都カーシェアリングシステム	阪急電鉄（株）(社)コミュニティ彩都	大阪府（茨木市）
2004 年	エコ乗りくらぶ	(株)駅レンタカー関西	大阪府、京都府、兵庫県
2004 年	志木「手作りカーシェアリング」	NPO法人「志木の輪」	埼玉県（志木市）
2004 年	UPRカーシェアリングシステム	ユーピーアール(株)	東京都、茨城県
2005 年	カーシェアリング・レンタサイクル Chocomo	タウンモビルネットワーク北九州	福岡県（北九州市）
2005 年	カーシェア 24	(株)マツダレンタカー	東京都、北海道、大阪府、兵 庫県、広島県、福岡県
2005 年	Windcar（ウインドカー）	ウインド・カー(株)	北海道、埼玉県、大阪府、兵 庫県、広島県、山口県
2005 年	マンションカーシェアリング	(株)アスク	東京都、神奈川県、大阪府、 千葉県、埼玉県
2006 年	カーシェア金沢	北星産業、辻商事	石川県
2007 年	マンションカーシェアリング	ブライアント・パワーズ	大阪府（大阪市）
2007 年	きのかの家VSクラブ	エコヴィレッジ鶴川「きのかの家」 乗物部会	東京都（町田市）
2007 年	エブリカ・カーシェアリング	(株)エブリカ	大阪府（大阪市）
2007 年	トヨタカーシェアクラブ	トヨタ自動車(株)、(株)トヨタレンタリース東 京、愛知、新大阪	東京都、愛知県、大阪府
2008 年	カーシェア四国	(株) 駅レンタカー四国	香川県（高松市）
2008 年	エコロカカーシェアリング	日本駐車場開発（株）	東京都、神奈川県、愛知県、 大阪府
2008 年	QuiCar	(株) ディズム	東京都
2009 年	Careco（カレコ）・カーシェアリングクラブ	カーシェアリング・ジャパン（株）	東京都
2009 年	WILCA（ウィルカ）	(株) ビーアール	大阪府（大阪市）
2009 年	Gulliver カーシェアメイト	(株)ガリバーインターナショナル	千葉県
2009 年	comuca（コミュニカ）	コミュニカ(株)	東京都
2009 年	泉ガーデン カーシェアリング	住友不動産・アウディ	東京都
2009 年	eco レン太	J R東日本レンタリース(株)	東京都、神奈川県

資料：カーシェアリング普及推進協議会ホームページ、交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ、各事業のホームページ

注：平成 21 年 9 月現在

表 2-2 都道府県別のステーション数・車両台数（2009 年 9 月現在）

都道府県	事業数 (企業数)	ステーション数	主要都市
東京都	10	350	区部、武蔵野市、調布市、府中市、立川市、三鷹市、八王子市
神奈川県	4	43	横浜市、川崎市、大和市、相模原市、厚木市、藤沢市
埼玉県	2	4	川口市
千葉県	3	17	千葉市、浦安市、市川市、習志野市
茨城県	1	1	つくば市
北海道	2	20	札幌市、留萌市
愛知県	4	40	名古屋市、安城市、豊田市
石川県	1	8	金沢市、野々市町、能美市
京都府	2	28	京都市
大阪府	10	34	大阪市、寝屋川市、茨木市、東大阪市、箕面市、池田市、豊中市
兵庫県	3	3	神戸市
広島県	2	13	広島市、府中市
香川県	1	5	高松市
福岡県	2	7	福岡市、北九州市
全国	47	573	

注：マンション型（居住者専用）を除く。平成21年9月現在

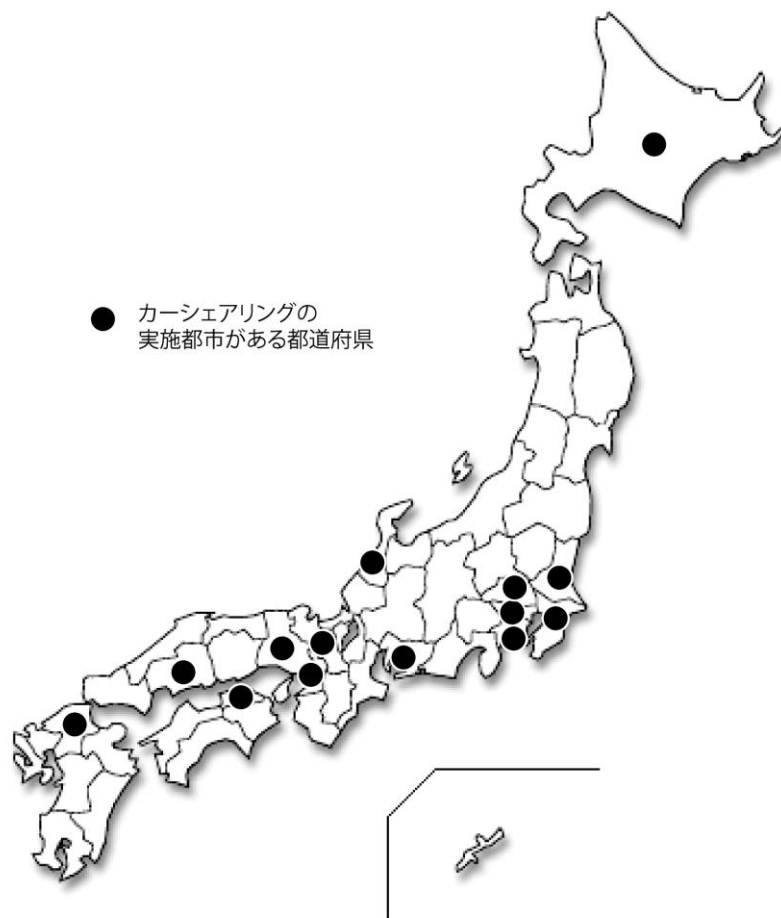


図 2-1 カーシェアリングの実施都市がある都道府県

（３）基本的なビジネスモデル

我が国のカーシェアリングの基本的なビジネスモデルは、会員より得られる初期登録手数料等と月額基本料と、利用料金を収入として、駐車場賃料等の経費を賄うものである。

表 2-3 主な収入と支出

収入	支出
○会員数にあわせて得られる収入 ・ 初期登録料等（一時的な収入） ・ 月額基本料（固定的な収入） ○利用量にあわせて得られる収入 ・ 利用料金（利用時間や走行距離など利用量に応じた収入）	○事業全体に係る支出 ・ 予約システムなどのセンター系の経費 ・ 通信費等 ○ステーション・車両毎に係る支出 ・ 車両購入費・ステーション整備費 ・ 車両・設備等の維持費 ・ 車両等の点検・清掃に係る人件費 ・ 車両保険料 ・ 燃料費 ・ 駐車場（ステーション）の賃料等

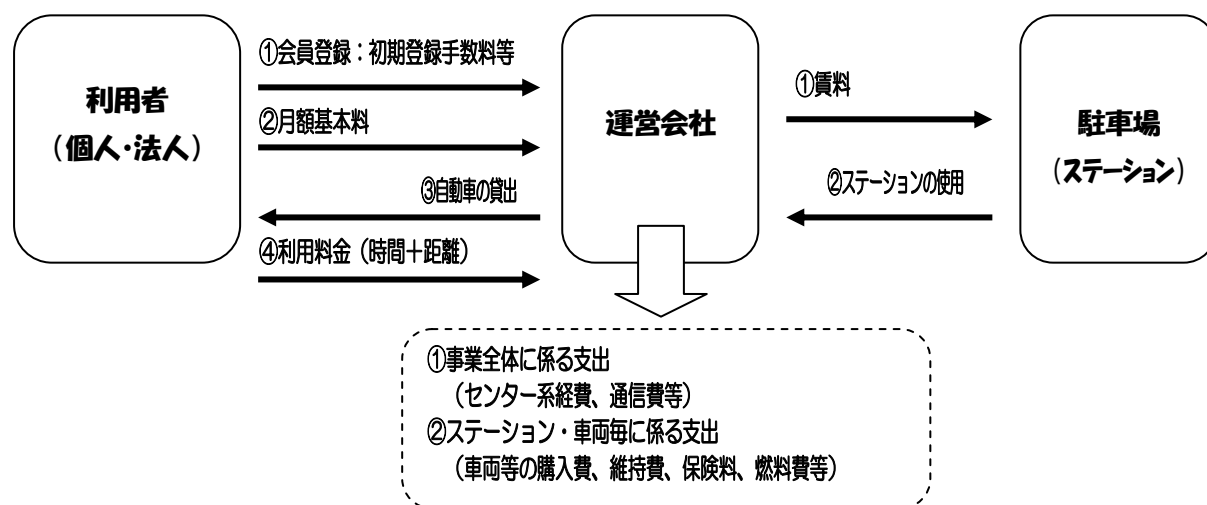


図 2-2 カーシェアリングのビジネスモデル

(4) カーシェアリングの法制度

カーシェアリング事業は、道路運送法上、レンタカー事業の一種として位置づけられている。カーシェアリング事業は、道路運送法第 80 条の 2 に基づき事業が認可される。

レンタカー事業では、国土交通省の通達により、貸出事務所において利用者と面談する必要性が示され、無人貸し出しが認められていない。一方で、カーシェアリング事業は、国土交通省の通達での特例により、IT 化等の活用による貸し出し状況や整備状況等の車両状況を把握することを条件に、無人化が認められている。

また、自動車の保管場所の確保等に関する法律（通称、車庫法）では、保管場所の確保について規定しており、自動車の使用の本拠と保管場所との間の距離が政令で 2 km と定められているが、カーシェアリング事業では、所轄の警察署長の判断による特例措置として、事務所から離れた位置を保管場所とすることも認められている。このことから、有人の営業所から離れた地点に、無人化したステーションを設置することが可能となる。

このように、一般のレンタカー事業とは異なり、カーシェアリング事業では無人化が認められている。

道路運送法第 80 条の条文

(有償貸渡し)

第 80 条 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。

2 国土交通大臣は、自家用自動車の貸渡し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を除くほか、前項の許可をしなければならない。

「国土交通省通達：貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱について（平成 7 年 6 月）」でのレンタカー利用者への直接的な説明（無人貸し出しの禁止）に関する条文

2. (6) 「レンタカー事業者が行う運転者に係る情報提供のあり方について」（平成 16 年 3 月 16 日付け国自旅第 234 号）により運転者に係る情報提供を行うほか、貸渡しに付随した運転者の労務供給（運転者の紹介及びあっせんを含む。）を行ってはならず、その旨を事務所において公衆の見やすいように掲示しなければならない。

(8) 貸渡料金及び貸渡約款は、事務所において公衆の見やすいように掲示しなければならない。

「国土交通省通達：構造改革特別区域方に係る環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングを行うための道路運送法第 80 条第 2 項による申請の取扱について（平成 16 年 4 月）」での無人化に関する条文

2 「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」の特例措置について

IT 等の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を適確に把握することが可能と認められる場合には、「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」2. (6) 及び (8) の定めにかかわらず、無人の事務所において貸渡しを行ってもよいこととするとともに、借受人に対して貸渡証の交付を行わなくてもよいこととする。

（５）カーシェアリングの利用方法

現在、多くの企業等によりカーシェアリング事業が運営されており、各事業において利用方法が設定されている。

I T技術の活用等により、無人貸し出しや手続きの簡素化が行われており、利用者にとっても利用しやすいシステムとなっている。

利用にあたっては、一般的に会員登録を行う。

会員になれば、下図のとおり利用方法に従い、①インターネットや電話を用いた利用時間・車両の予約、②ステーションでのＩＣカード等での認証による車両の貸し出し、③利用、④借り受けたステーションへの車両の返却、⑤後日利用量に応じた精算という流れで利用することとなる。

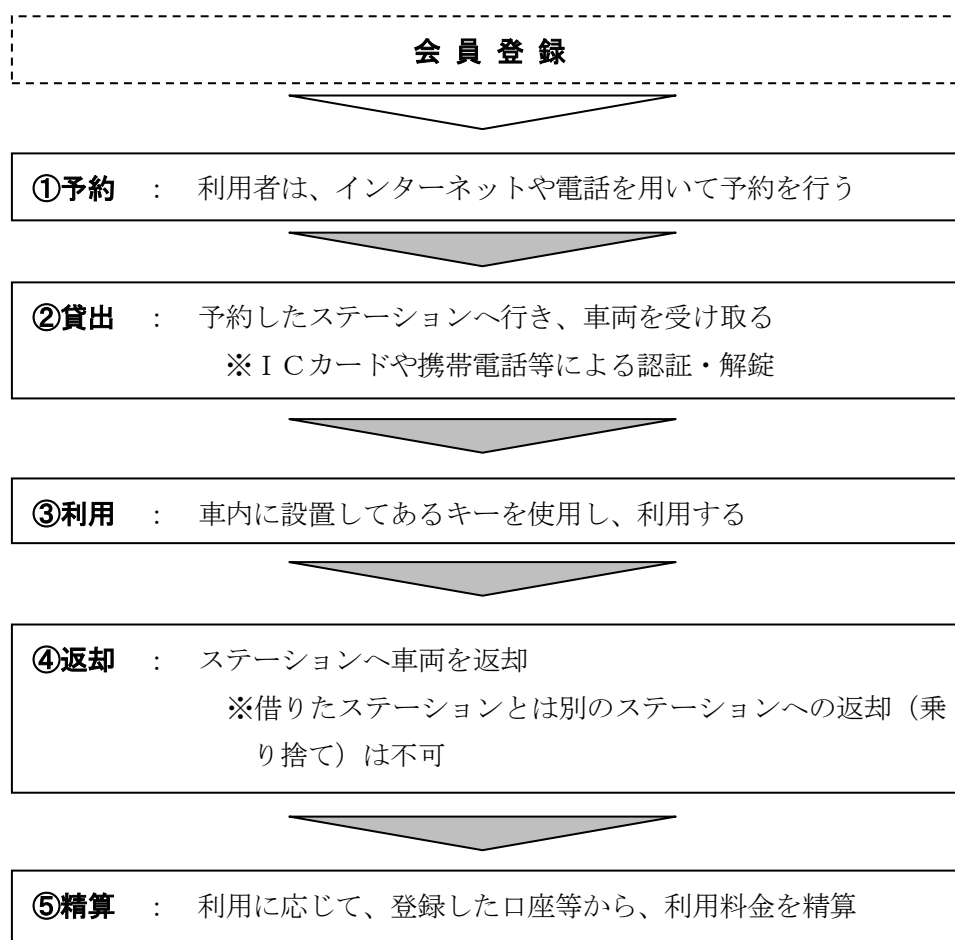


図 2-3 基本的な利用方法

（６）東京都のステーションの分布・規模

東京都内のステーション（マンションカーシェアリングを除く）の分布を整理すると、次ページの図のとおりとなる。

特徴としては、東京駅、五反田駅、渋谷駅、新宿駅、池袋駅、市ヶ谷駅等の山手線内の主要な駅に近接する地点にステーションが集積している。一方で、多摩地域や23区外縁部は、比較的ステーションが少ない。

また、山手線の外側の地域でも、吉祥寺駅、府中駅、成城学園前駅、蒲田駅などの郊外駅に近接してステーションが集積しているところもある。

さらには、都内の各地にステーションを設置している会社や、地域を限定して密度高くステーションを設置している会社がある。

大手5事業のステーションあたりの平均配車台数は1～2台程度であり、小規模なステーションが多い。

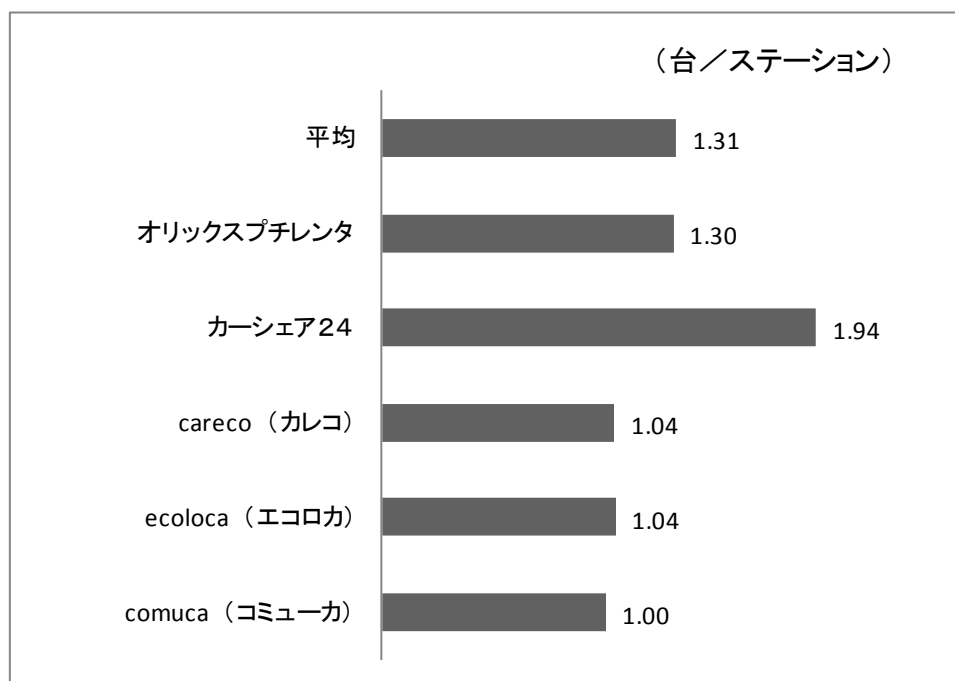


図 2-4 ステーションあたりの平均配車台数（大手5事業者を対象）

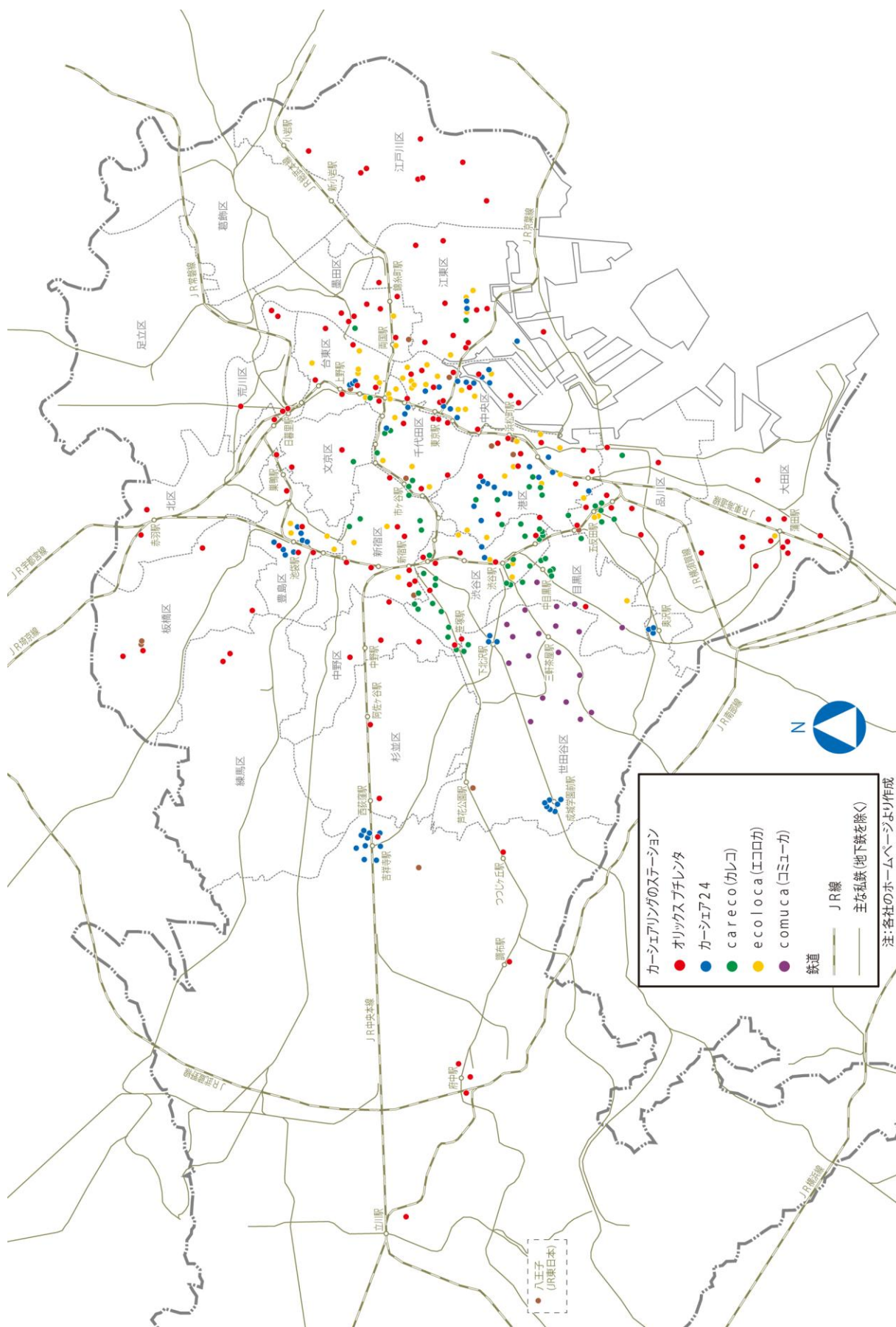


図 2-5 ステーションの立地状況 (2009 年 9 月現在、一部ステーションの設置予定地を含む)

2.2 カーシェアリングの動向

(1) カーシェアリングの普及の経緯

我が国では、1999 年より全国各地でカーシェアリングの実証実験が進められてきた。

当初は I T S や電気自動車の普及の一環として、カーシェアリングの実証実験が行われてきたが、その後、集合住宅でのカーシェアリング、貨物車のカーシェアリングなど、様々な実証実験が行われるようになった。

2002 年には、我が国初のカーシェアリング事業会社が誕生し、徐々に本格事業としてのカーシェアリングが普及してきた。同時期に、実証実験は本格事業への移行、または終了していった。

表 2-4 国内のカーシェアリングの実証実験の推移

開始年次	実証実験	実施地域
1999 年	豊田市小型電機自動車共同利用システム (Crayon)	豊田市、刈谷市、安城市等
1999 年	I T S / E V シティーカーシステム	横浜市 (MM21)
1999 年	I T S / E V 住宅地セカンドカーシステム	稲城市
1999 年	電機貨物自動車共同利用システムモデル実験	大阪市
2000 年	海老名エコ・パークアンドライド社会実験	海老名市
2000 年	京都パブリックカーシステム	京都市
2001 年	コスモ王子ガーデンズ・カーシェアリング社会実験	東京都北区
2001 年	シティーコート下連雀カーシェアリング	三鷹市
2001 年	自動車交通社会実験 ふじさわ 2001	藤沢市
2002 年	大川端・リバーシティ 21 超小型電気自動車共同利用実証実験 (リバーシティ・カーシェアリングクラブ)	東京都中央区
2002 年	「けいはんな I T S」実用化研究開発社会実験	奈良県 (関西文化学術研究都市)
2003 年	N P O 法人鳥取エコタウン 2020 若葉台グリーンカーシェアリング	鳥取市
2003 年	横浜汐見台団地カーシェアリング	横浜市

資料：カーシェアリング普及推進協議会ホームページ、交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ、各事業のホームページ

（２）カーシェアリングの普及状況

2002 年のカーシェアリング事業（オリックスカーシェアリング）の本格実施以降、年々、車両台数、会員数、運営会社数が増加している。

特に、車両台数では 2007 年から 2008 年にかけて、会員数では 2008 年から 2009 年にかけて大幅に増加している。

表 2-5 我が国のカーシェアリング事業の推移

	2002 年	2003 年	2004 年	2005 年	2006 年	2007 年	2008 年	2009 年
車両台数（台）	21	42	68	86	118	237	510	563
会員数（人）	50	515	924	1,483	1,712	2,512	3,245	6,396
運営会社数（社）	1	3	7	11	12	16	19	25

資料：車両台数、会員数は、交通エコロジー・モビリティ財団調べ

（2002 年から 2005 年までは 4～6 月調べ。2006 年以降は 1 月調べ。実験は含まず。）

運営会社数は、各社ホームページから事業開始年次を調査

（2002 年から 2008 年までは年末の値。2009 年は 8 月時点の値）

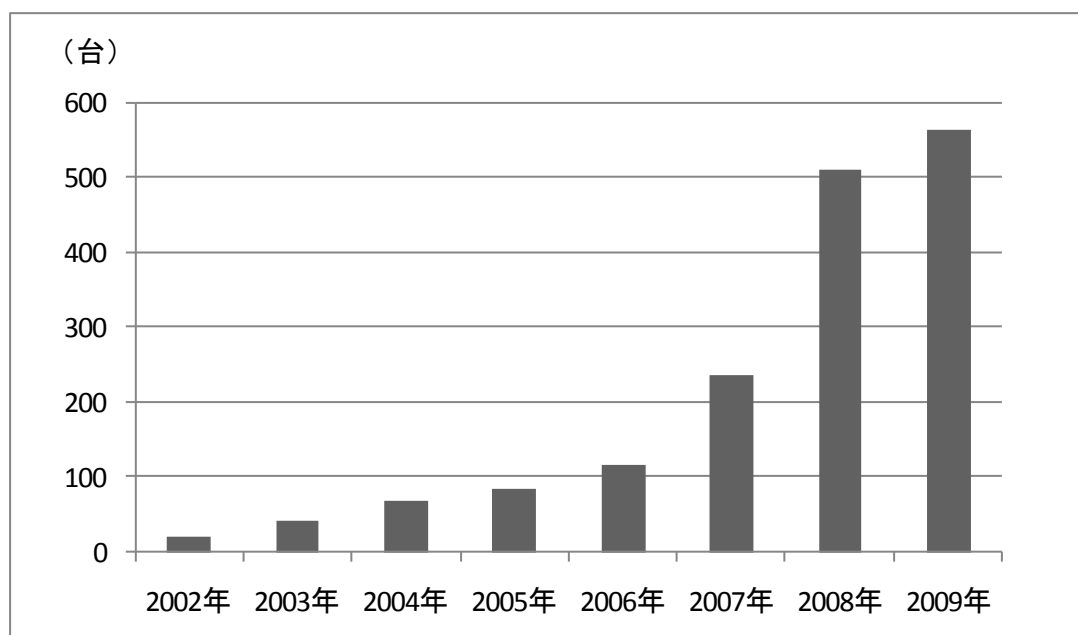


図 2-6 カーシェアリングの車両台数の推移

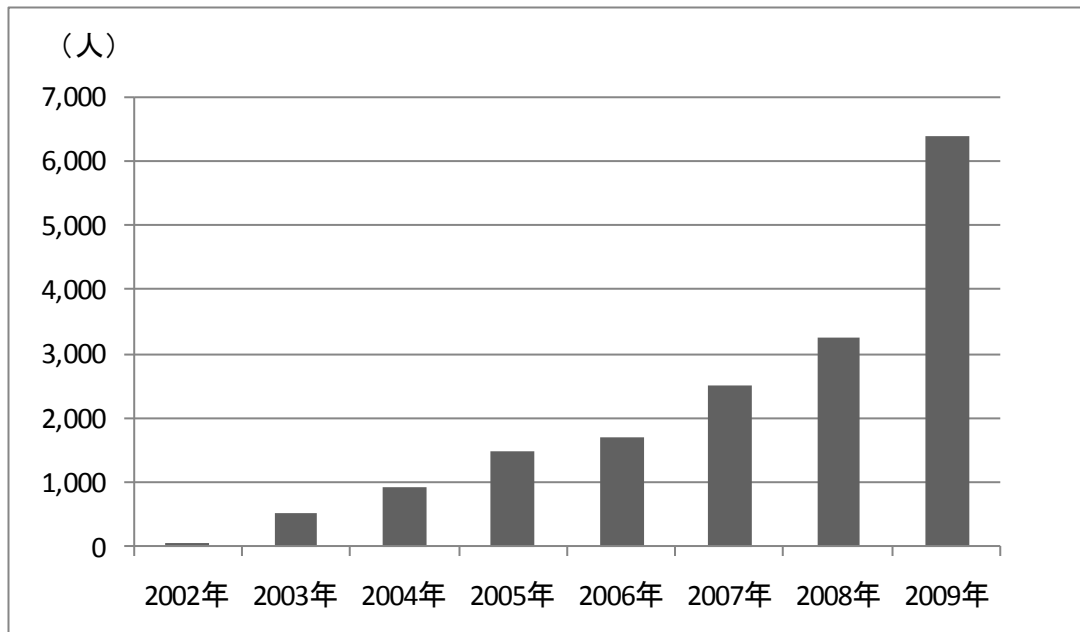


図 2-7 カーシェアリングの会員数の推移

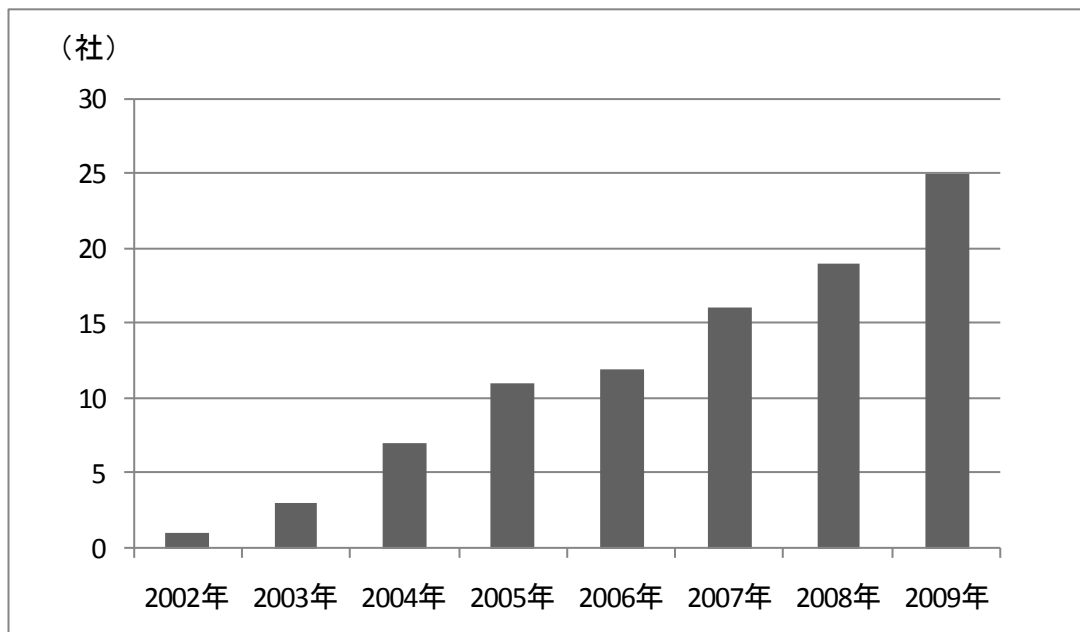


図 2-8 カーシェアリングの運営会社の推移

海外では、1997 年からスイスでカーシェアリング事業が開始された。その後、ドイツをはじめ、欧州、アメリカ、カナダ等へ波及し、我が国でもカーシェアリング事業が展開されている。

主要 5 カ国と比較すると、事業が開始された年次が遅いこともあり、我が国のカーシェアリングの普及率（会員数／総人口）は低い。

表 2-6 主要 5 カ国と我が国のカーシェアリングの普及状況

	開始年	組織数	車両数	会員数	普及率	調査年月
日本	2002 年	20	563	6,396	0.01	2009.1
スイス	1987 年	1	1,950	77,100	1.03	2007
ドイツ	1988 年	75	3,200	116,000	0.14	2008.1
カナダ	1994 年	14	1,667	39,664	0.13	2008.7
アメリカ	1998 年	18	5,838	279,174	0.10	2008.7
イギリス	不詳	42	1,500	45,000	0.07	2008.12
6 カ国計		170	14,718	563,334	0.10	

資料：交通エコロジー・モビリティ財団ホームページ

注：普及率は、総人口に対する会員数の割合（％）

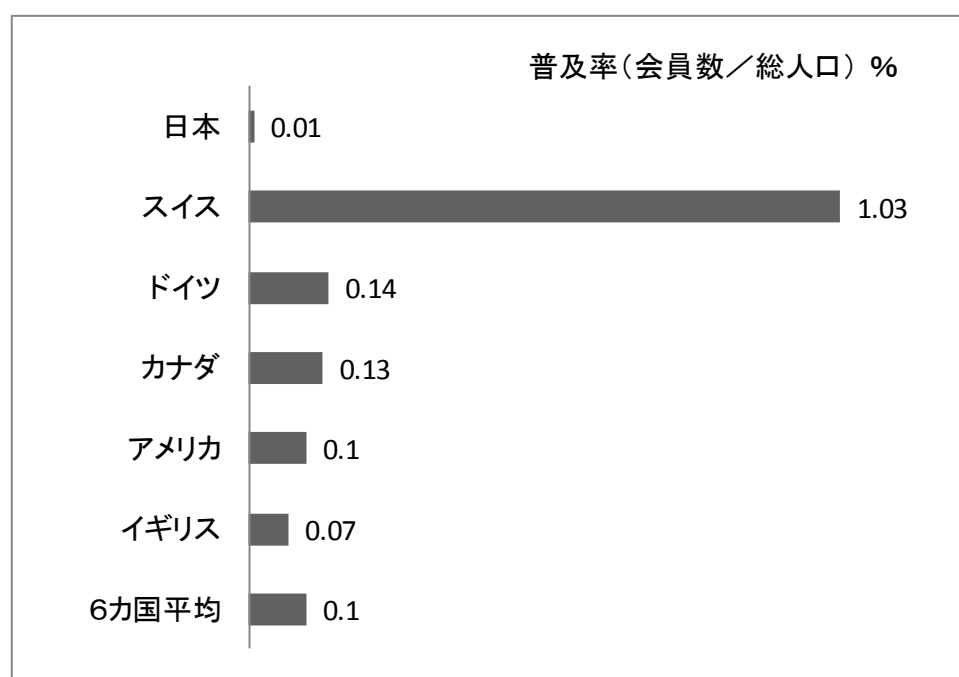


図 2-9 普及率の比較

3. カーシェアリングに関するニーズ

3.1 調査の構成

カーシェアリングのニーズを様々な視点から把握するため、都民、カーシェアリングの運営会社、法人会員を対象に、以下に示す3つの調査を実施した。

都民意向アンケート調査では、日常の自動車の利用状況、カーシェアリングの利用意向、利用条件等を把握した。

運営会社ヒアリング調査では、カーシェアリングの事業や会員の動向、事業運営面のニーズ、電気自動車の導入などの新しいカーシェアリングサービスの実現可能性等を把握した。

法人会員ヒアリング調査では、カーシェアリングのメリット、利用状況、カーシェアリングのサービスに対するニーズ等を把握した。

表 3-1 都民意向アンケート調査の概要

項目	内容
実施時期	9月28日～30日
対象者	インターネットリサーチ会社のモニターのうち18歳以上の都民15,000人を対象に、スクリーニング調査（事前調査）を実施 スクリーニング調査により、以下の条件に当てはまる1,000人を抽出し、本格調査の対象者とする。 ・自動車の運転免許を持っている方 ・自動車の利用意向がある方 ・カーシェアリングを知っている方 本格調査の対象者1,000人の属性は以下の通りである。 ・性別は、男性、女性が半数ずつ ・年齢階層は、20歳代から60歳代まで約20%ずつである。10歳代、70歳以上の回答者の割合は低い。 ・居住地は、東京都内の各地に分散しているが、区部が約7割、市郡部が3割。 ・同居人数は、回答者も含めて、1人から4人が多い。 ・職業は、会社員が約4割と多く、専業主婦、自営業、無職と続いている。
方法	インターネットアンケート会社を通じて、ホームページを活用したアンケート調査
質問項目	(1) スクリーニング調査 問1 性別 問2 年齢階層 問3 自動車の運転免許の有無 問4 日常生活における自動車利用の状況 問5 カーシェアリングの認知度

	(2) 本格調査 1) 回答者の属性 問1 性別 問2 年齢階層 問3 自動車の運転免許の有無 問4 日常生活における自動車利用の状況 問5 カーシェアリングの認知度 問6 居住地 問7 同居人数 問8 婚姻状況 問9 職業 問10 世帯年収 2) 自動車の利用状況 問11 自動車の保有状況 問12 日常生活における自動車の利用頻度 問13 自動車の利用目的と利用時間 3) カーシェアリングについての意向 問14 カーシェアリングの利用意向 問15 カーシェアリングの利用条件 問16 カーシェアリングの利用形態 問17 カーシェアリングの利用目的 問18 カーシェアリングの利用パターン 問19 ステーションを設置すべき地域(駅) 問20 近接してステーションを設置すべき施設 問21 ステーションまでの徒歩距離の条件 問22 カーシェアリングを利用しない理由 問23 マルチステーションシステムの利用可能性
--	--

表 3-2 運営会社ヒアリング調査の概要

項目	内容
実施時期	10 月上旬～10 月中旬
対象企業数	3 社
質問内容	(1) カーシェアリング事業の状況について 1) 会員・利用者数の動向（一般会員・法人会員の特性） 2) カーシェアリングの利用パターン 3) ステーションの動向 4) カーシェアリングの事業コスト 5) ステーション集約のメリット 6) 当該会社の事業の特性 (2) 事業展開の考え方について 7) 増員のターゲットとする会員（一般会員 or 法人会員）と理由 8) 拡大したい地域と理由 (3) ステーション（駐車場）の確保について 9) カーシェアリングに適する駐車場の条件（賃料、立地、形態等） 10) ステーション・車両あたりの望ましい会員数 11) 駐車場確保上の問題 (4) マルチステーションシステムの導入について 12) マルチステーションシステムのニーズと実現上の課題 (5) 電気自動車の導入について 13) 電気自動車の導入方針 14) 充電器の種類・充電方法 15) 充電器の設置位置 16) 充電に対する課金方法 17) 電池切れの対応方法 18) 無人ステーションでの対応 19) その他の電気自動車導入に関する課題 (6) その他 20) 道路運送法等の法制度の改正が必要だと考える事項 21) 公的機関に望む事項 22) レンタカーシステムとの違い

表 3-3 法人会員ヒアリング調査の概要

項目	内容
実施時期	10 月下旬～11 月中旬
対象企業	3 団体（企業 2 社、地方公共団体 1 市）
方法	研究者が訪問し、質問内容について聞き取り調査を行う。
質問内容	（1）日常業務の概要 （2）カーシェアリングのメリット 1）カーシェアリングを開始した経緯 2）カーシェアリングの効果 （3）利用状況 3）カーシェアリングと保有車両の使い分け 4）利用パターン （4）カーシェアリングに対するニーズ 5）ステーションを新設してもらいたいエリア 6）車両に対するニーズ 7）料金や利用システムなどに関するニーズ 8）駐車場の形態に関するニーズ 9）その他のカーシェアリングサービスへの要望 （5）マルチステーションシステムについて 10）マルチステーションシステムの必要性 （6）今後の展開 11）カーシェアリングの継続意向 12）今後のカーシェアリングの展開意向 （7）その他の意見

3.2 利用面のニーズ

先に示した3つの調査結果より、カーシェアリングの利用者の立場からのニーズを分析する。

(1) カーシェアリングの認知度と利用状況

都民においてカーシェアリングの認知度は高く、既に利用している方、知っている方の双方で約76%である。また、認知度の高さは特定の世代に限られたものではなく、全ての世代で認知度が5割を超えている。

しかしながら、認知度が高い一方で、会員となりカーシェアリングを利用している方は約1%と少ない。

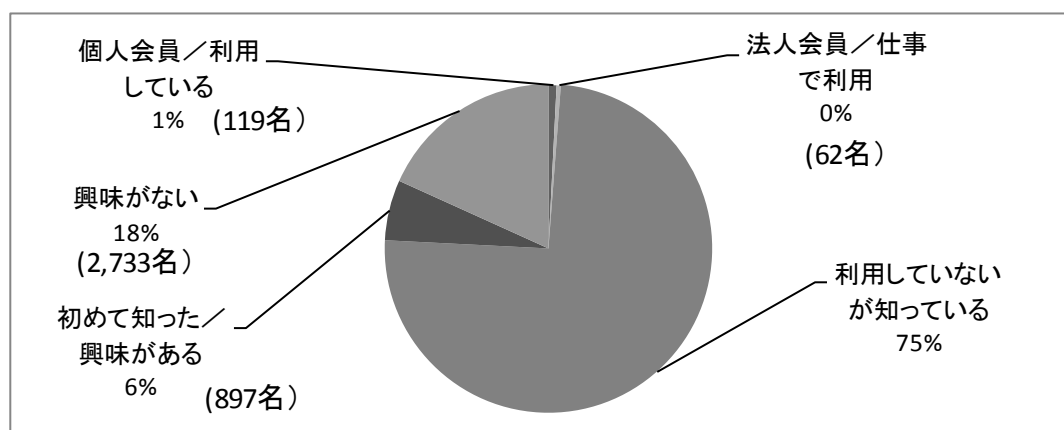


図 3-1 カーシェアリングの認知度（都民意向アンケート調査／スクリーニング調査）

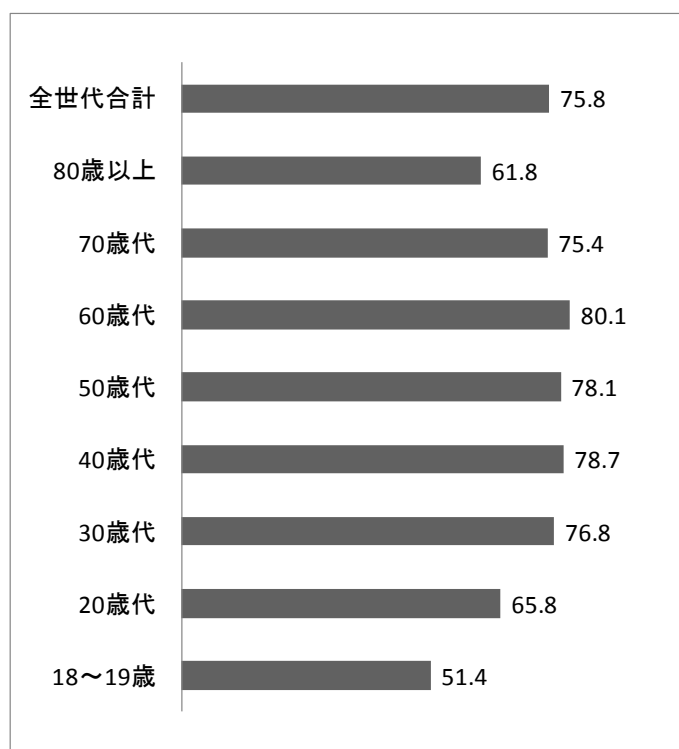


図 3-2 カーシェアリングの年齢階層別の認知度（都民意向アンケート調査／スクリーニング調査）

注：個人会員として利用している方、法人会員として利用している方、利用していないが知っている方を含む割合

(2) 利用意向の状況

都民意向アンケート調査結果によると、現在、会員ではないが利用したいと考えている方が約14%、現在、会員ではないが条件によっては利用したいと考えている方が約53%であり、全体で利用意向がある方の割合は約7割と多い。

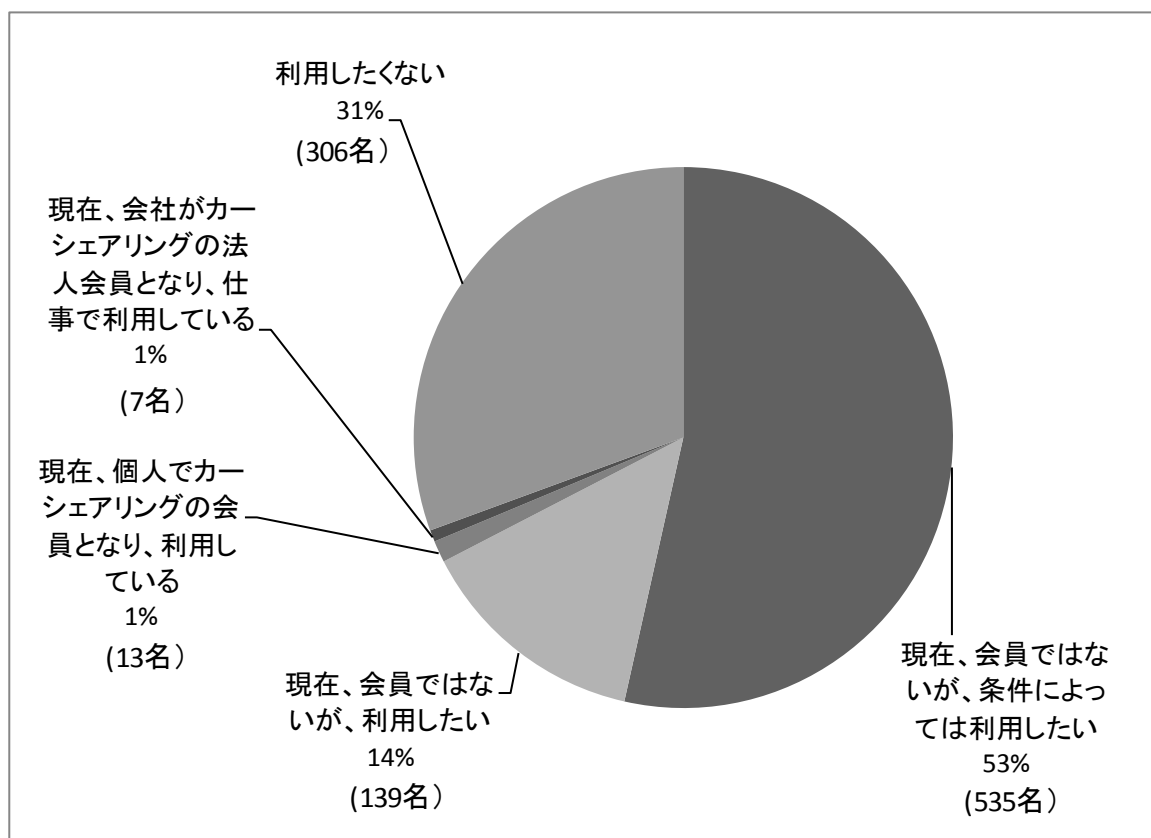


図 3-3 カーシェアリングの利用意向（都民意向アンケート調査／本格調査）

(3) カーシェアリングの利用目的

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方を対象に、利用目的を回答してもらった結果、旅行・ドライブ、買物などが多かった。一方で、通勤、通学、通院などが少ない。

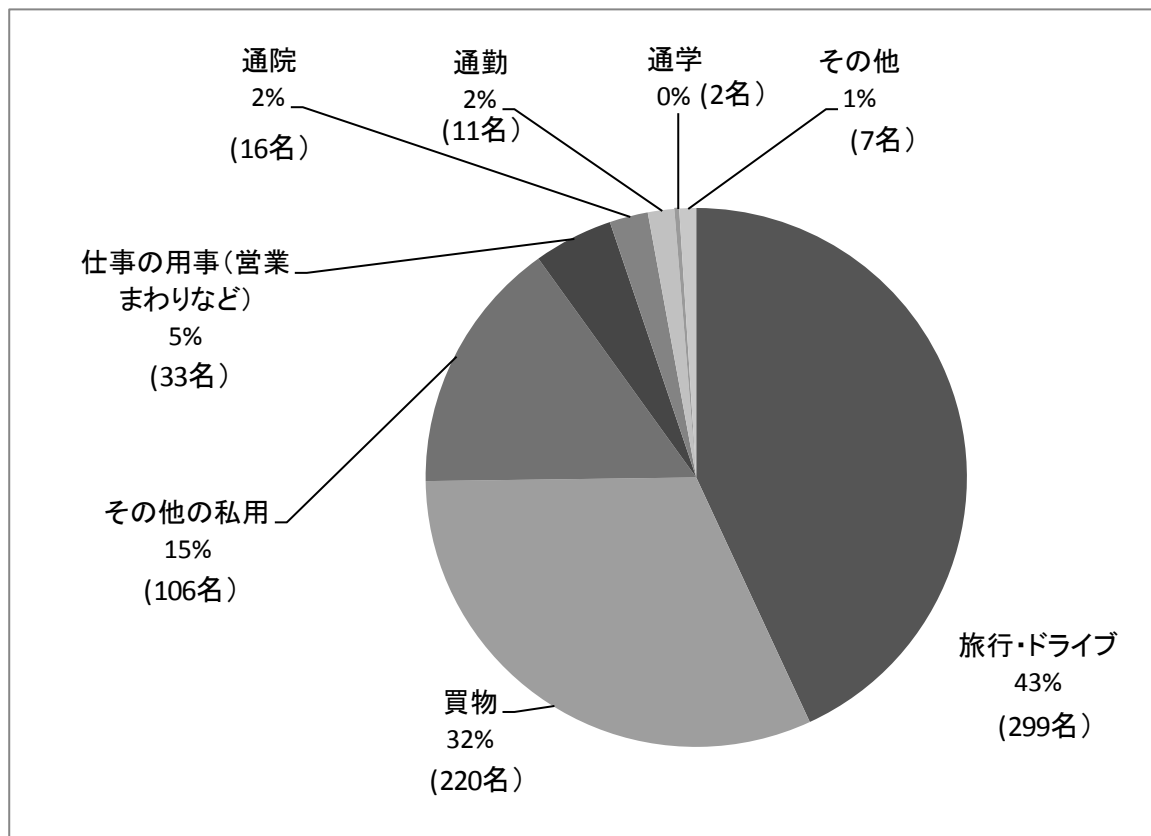


図 3-4 カーシェアリングの利用目的（都民意向アンケート調査／本格調査）

注：「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

(4) 利用パターン

都民意向アンケート調査で、現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方を対象に、最も利用が多いと想定される利用パターンを回答してもらった結果、①自宅の近隣でのプライベート利用、③地域間移動での利用が多かった。

法人会員ヒアリングによると、②会社の仕事での利用が多いと回答する会社等が多かったが、④鉄道＋目的地周辺での利用のパターンも行っている会社もあった。カーシェアリングの効果として、電車との組合せによる移動の定時性が確保できると指摘している。

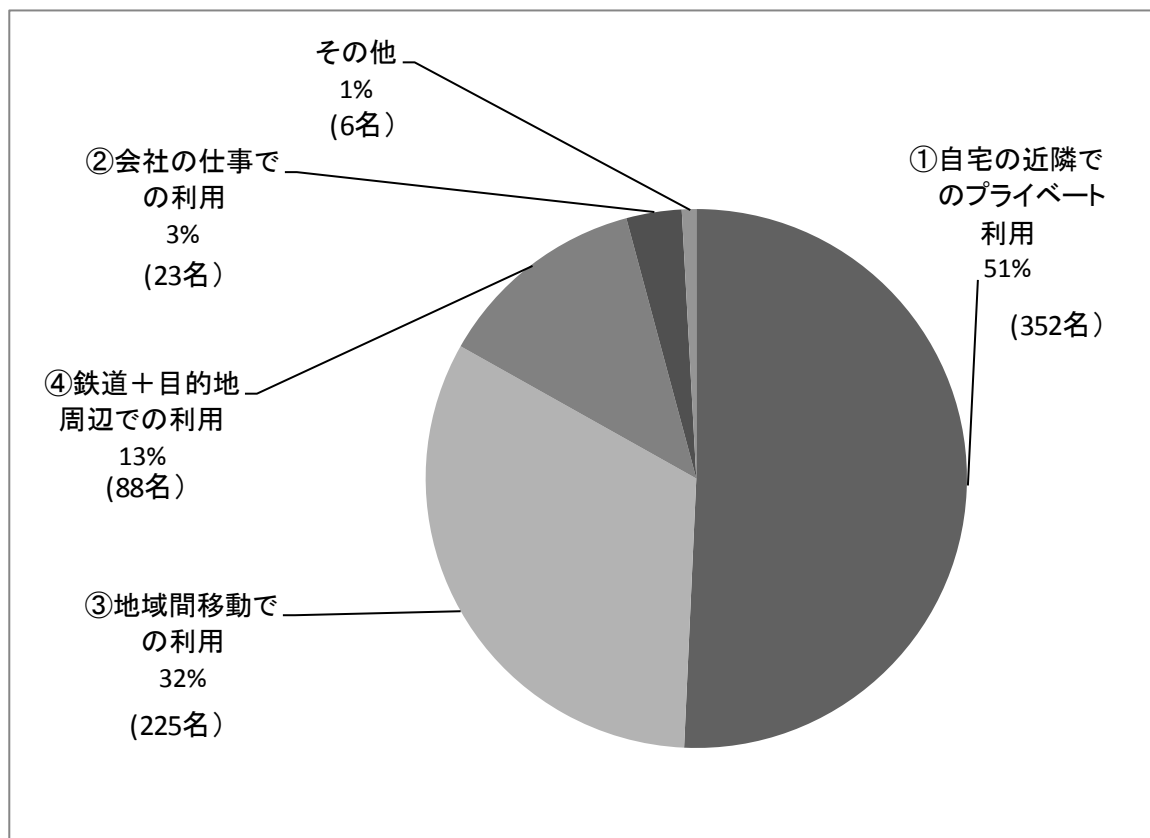


図 3-5 カーシェアリングの利用パターン（都民意向アンケート調査／本格調査）

注：「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

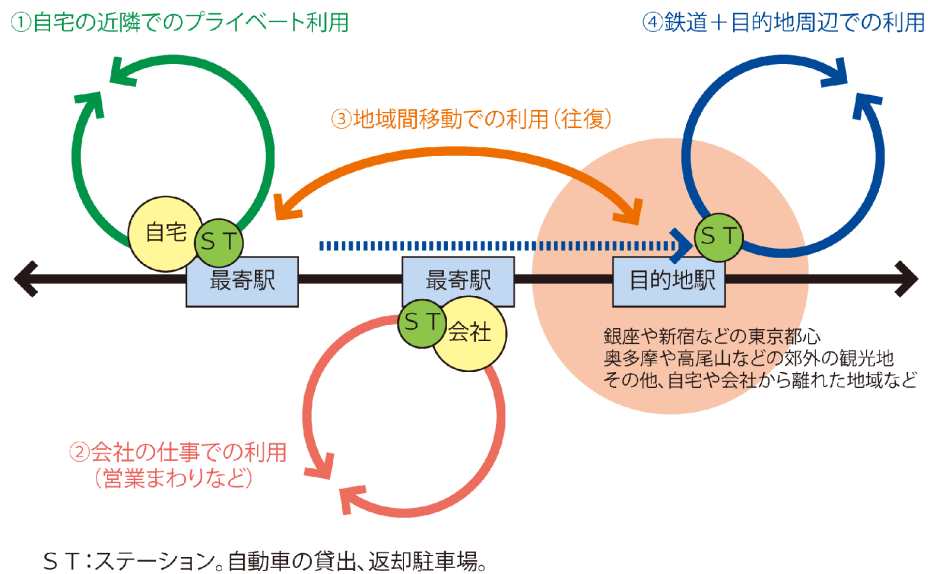


図 3-6 利用パターンのイメージ

鉄道との組合せによるカーシェアリングの効果（法人会員ヒアリング調査での意見（１社の意見））

○電車との組合せによる移動の定時性確保

電車と組み合わせることにより、渋滞を避けることができること、渋滞による遅れがないので移動時間に確実性があること、電車での移動時に運転しなくて良いので別のことができるなどが挙げられる。

（５）利用時間

先に示したとおり、カーシェアリングの利用目的は、旅行・ドライブ、買物と回答する方が多かった。日常生活における自動車の利用時間をみると、旅行・ドライブ、買物ともに、自動車の利用時間は１時間未満と１～２時間の割合が高い。これらのことを踏まえると、都民のカーシェアリングの利用は、短時間利用が多いと想定される。

一方で、法人会員ヒアリングによると、短時間利用、１日利用など、業務によって意見はことなつた。また、カーシェアリングは利用時間を予約する必要があることから、利用時間が予め想定される場合のみカーシェアリングを利用するとの意見もあった。

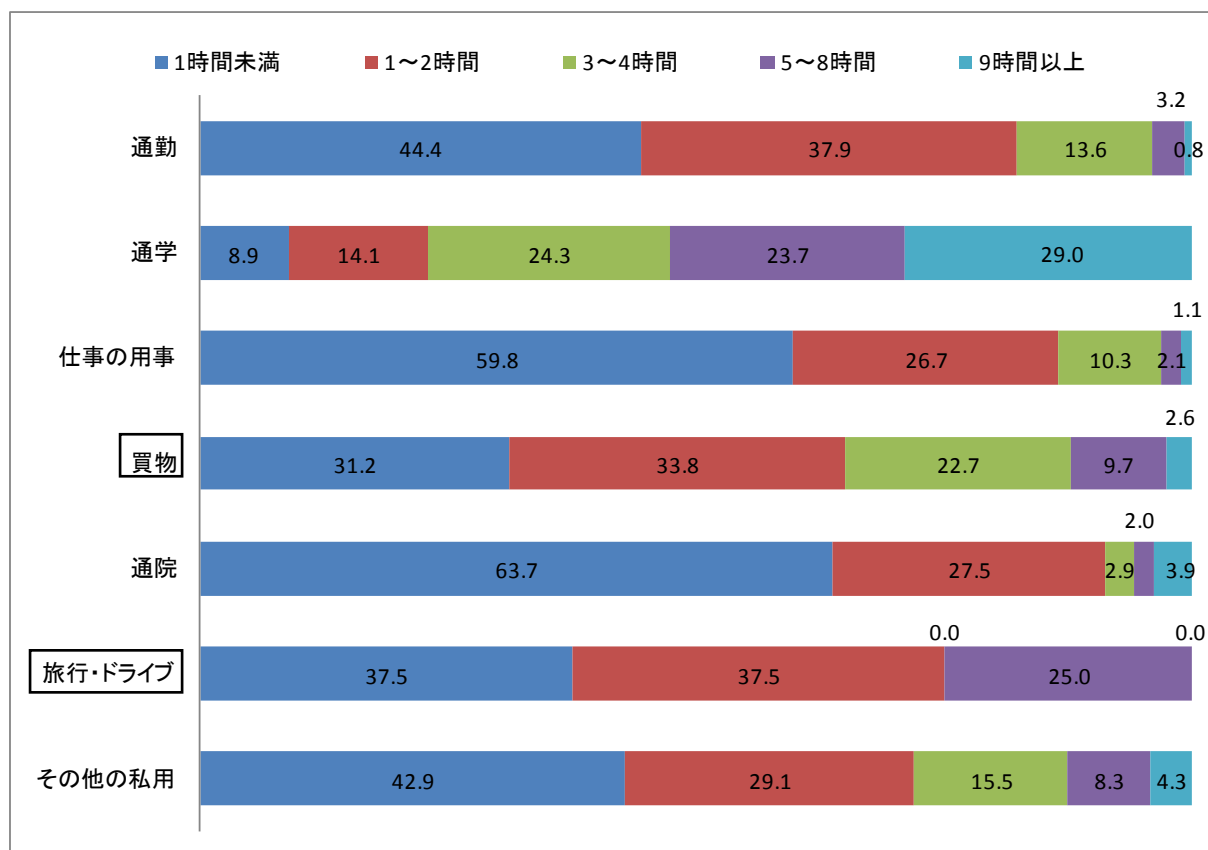


図 3-7 日常生活における自動車の利用目的別の利用時間の割合 (%)

表 3-4 日常生活における自動車の利用目的別の利用時間 (回答者数)

利用目的	1 時間未満	1～2 時間	3～4 時間	5～8 時間	9 時間以上	この目的では 利用しない	合計
通勤	65	28	3	2	4	898	1, 000
通学	6	6	0	4	0	984	1, 000
仕事の用事	48	52	35	15	4	846	1, 000
買物	329	281	101	24	6	259	1, 000
通院	168	75	29	6	3	719	1, 000
旅行・ドライブ	64	102	175	171	209	279	1, 000
その他	171	116	62	33	17	601	1, 000

(6) 自動車の所有とカーシェアリング利用の関係

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方を対象に、利用形態を回答してもらった結果、車を所有せず、カーシェアリングを利用すると回答した方が多く、約7割であった。車を1台所有し、2台目としてカーシェアリングを利用すると回答した方は約2割であった。

一方で、法人会員ヒアリング調査結果によると、各会社等ともに、保有車両を優先して利用し、カーシェアリングは保有車両を補うサービスとして活用する意向が強かった。

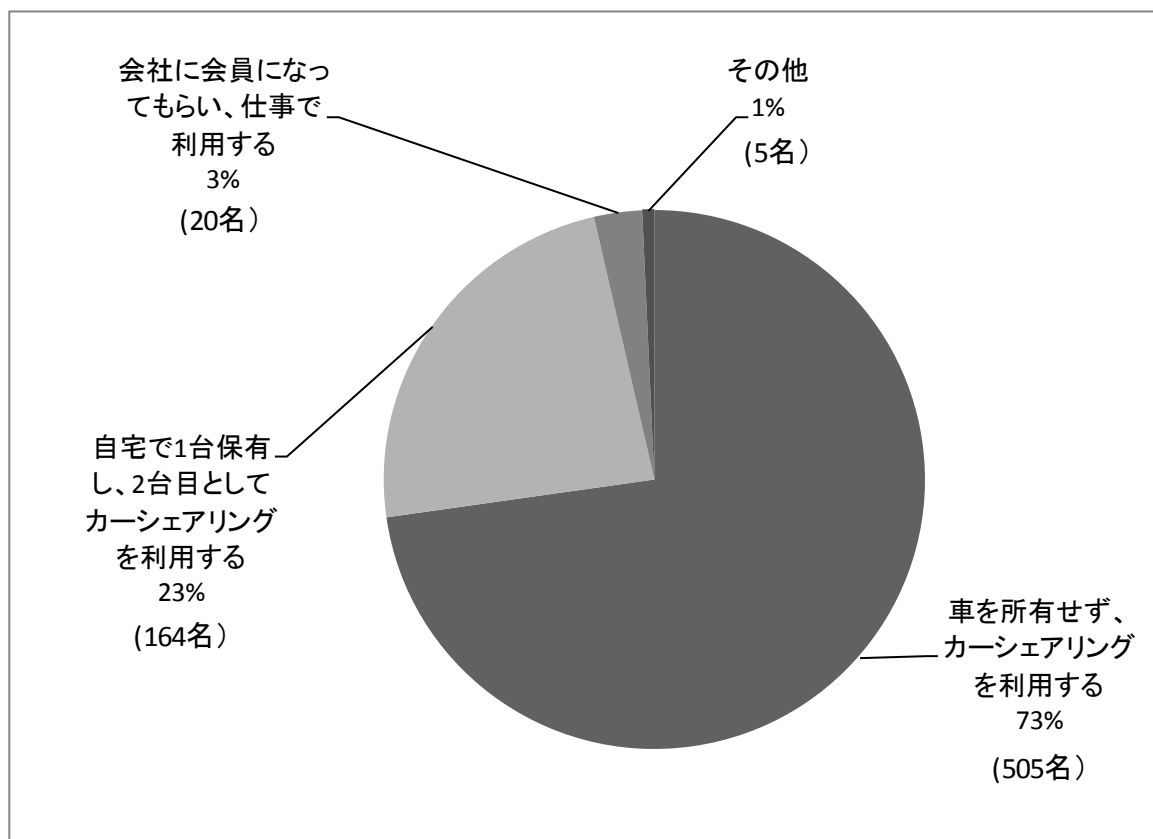


図 3-8 カーシェアリングの利用形態（都民意向アンケート調査／本格調査）

注：「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

(7) カーシェアリングの利用条件

カーシェアリングを利用していないが、今後、利用意向がある方の 674 人から、ステーションの近接性、適切な利用料金、予約の確実性などの利用条件が多数出されており、それらがカーシェアリングの普及の条件となると考えられる。

一方で、カーシェアリングの利用意向がない方に、利用しない理由を回答してもらったが、以下のようなカーシェアリングのシステム改善では対応することが難しい理由が挙げられているため、カーシェアリングがあらゆる車利用へ対応できるわけではないと判断できる。

- ・急な用事するときなど、自分の都合で車を使用できないから
- ・自分専用の車を保有したい、好みの車を保有したい
- ・現在、車を保有しているので
- ・予約などの手続きが面倒だから
- ・他人の車だと運転や利用に気をつかうので（キズ、汚れなど）

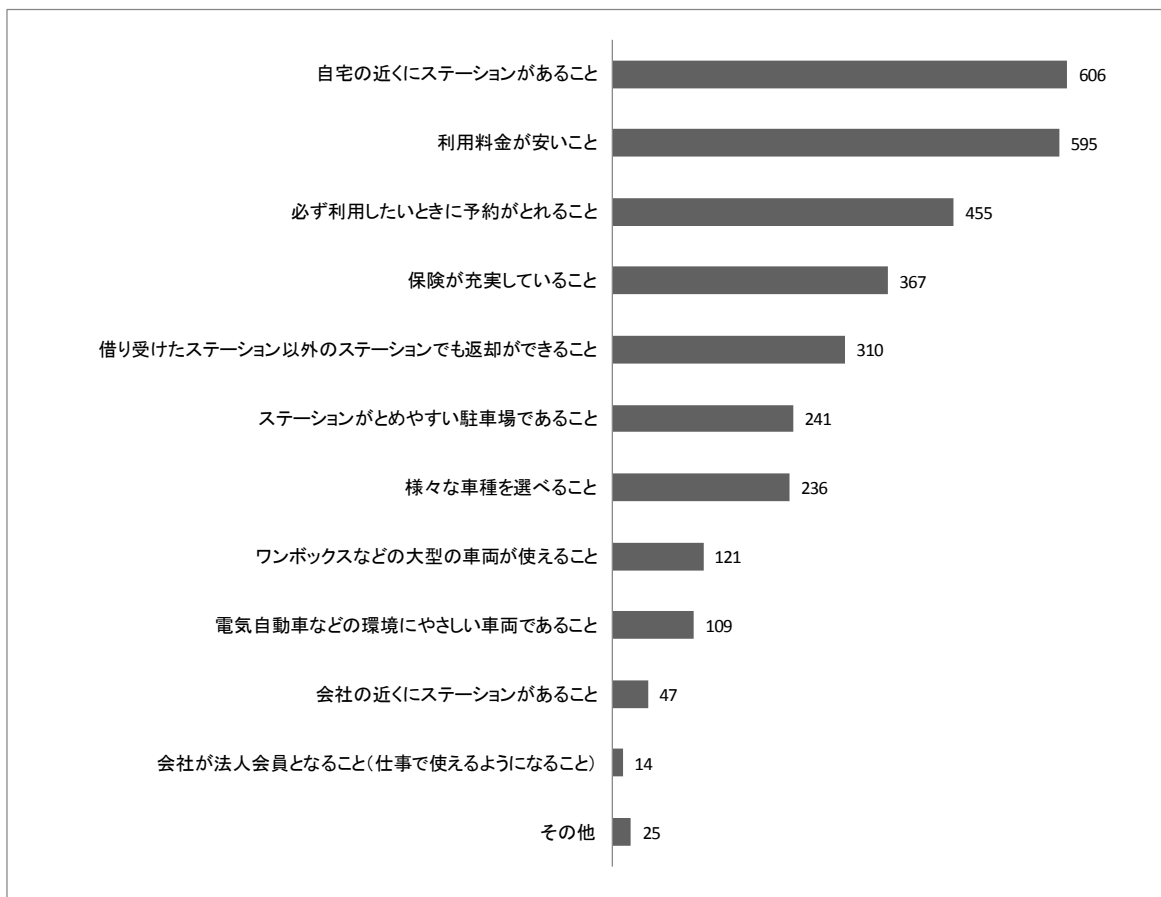


図 3-9 カーシェアリングの利用条件(複数回答有り) (都民意向アンケート調査／本格調査)

注：「現在、会員ではないが、利用したい」若しくは、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 674 人を対象

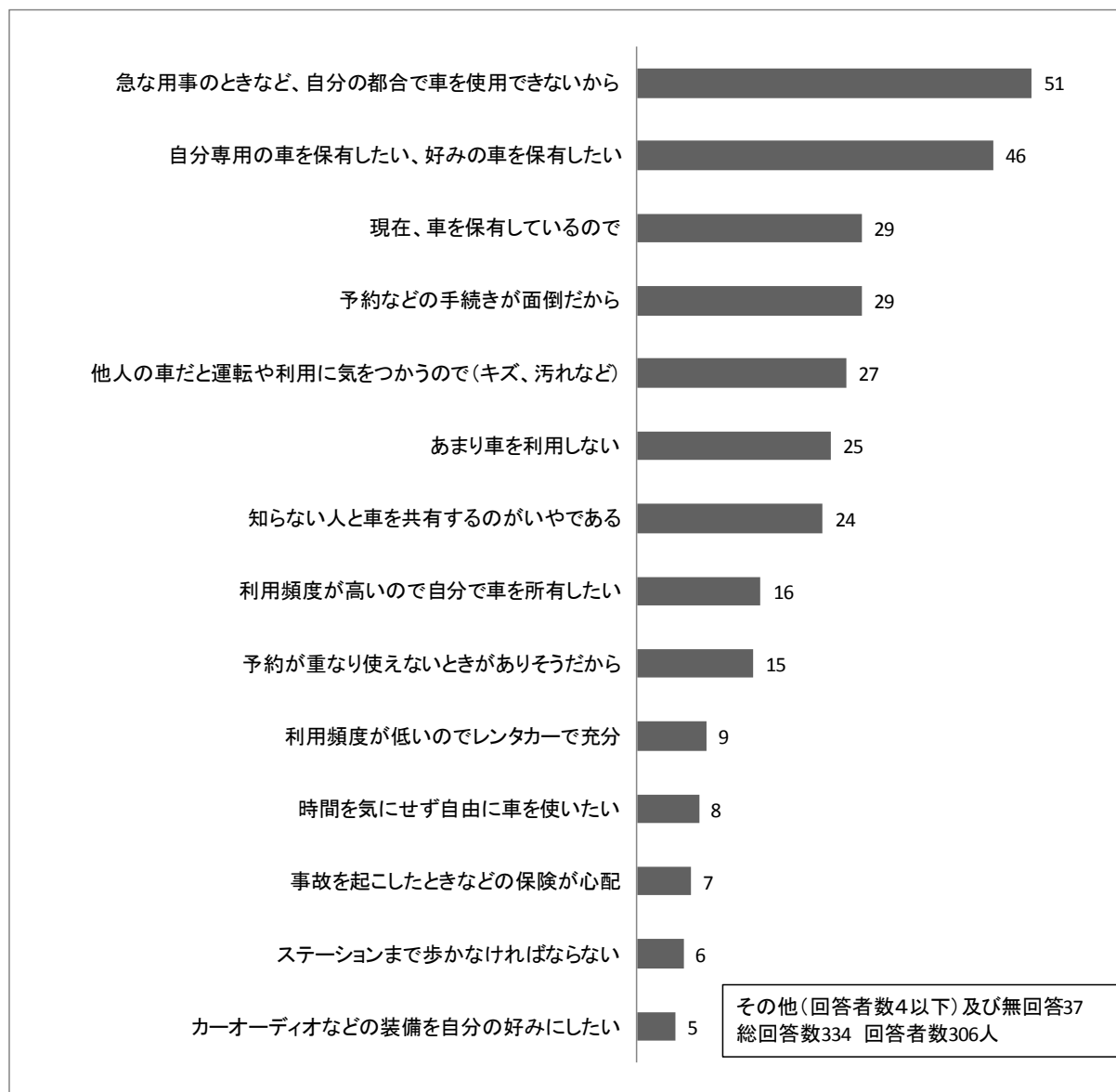


図 3-10 カーシェアリングを利用しない理由（都民意向アンケート調査／本格調査）

注：自由回答を集計した。複数回答ありとした。

(8) ステーションを設置すべき地域

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、ステーションの設置が望まれる地域を駅名で回答してもらった。最も回答が多かった池袋でも回答割合は約 4 %であり、全体的にステーションを設置すべき地域のニーズは分散した。そのなかでも、池袋、新宿、渋谷、東京などの山手線沿線の駅の回答が多かった。また、立川、中野、荻窪、蒲田、吉祥寺などの山手線の外側の駅の回答も多かった。

ステーションを設置すべき地域を、地域別にみると、区部の居住者の回答数が多いこともあり、市郡部に比べて区部の駅の回答が 7 割と多かった。また、居住する市区町村内の駅を回答した方の割合は 7 割と多かった。

カーシェアリングの利用パターンの回答別に、ステーションを設置すべき地域（駅）の特性をみると、利用パターン①：自宅近隣でのプライベート利用では、都内各地に要望があるなかで、比較的、山手線沿線の西側の地域や中央線沿線の地域で要望が多かった。利用パターン②：会社の仕事での利用では、選択した回答者が少ないこともあり、一定数（3 以上）の回答があったのは東京駅のみであった。利用パターン③：地域間移動での利用では、利用パターン①に傾向が近く、比較的、池袋や新宿の回答数が多かった。利用パターン④：鉄道＋目的地周辺での利用では、新宿、八王子、池袋、中野が多かった。なお、複数の利用パターンで一定の要望があるのは、新宿、池袋、立川、渋谷、中野、吉祥寺、自由が丘であった。

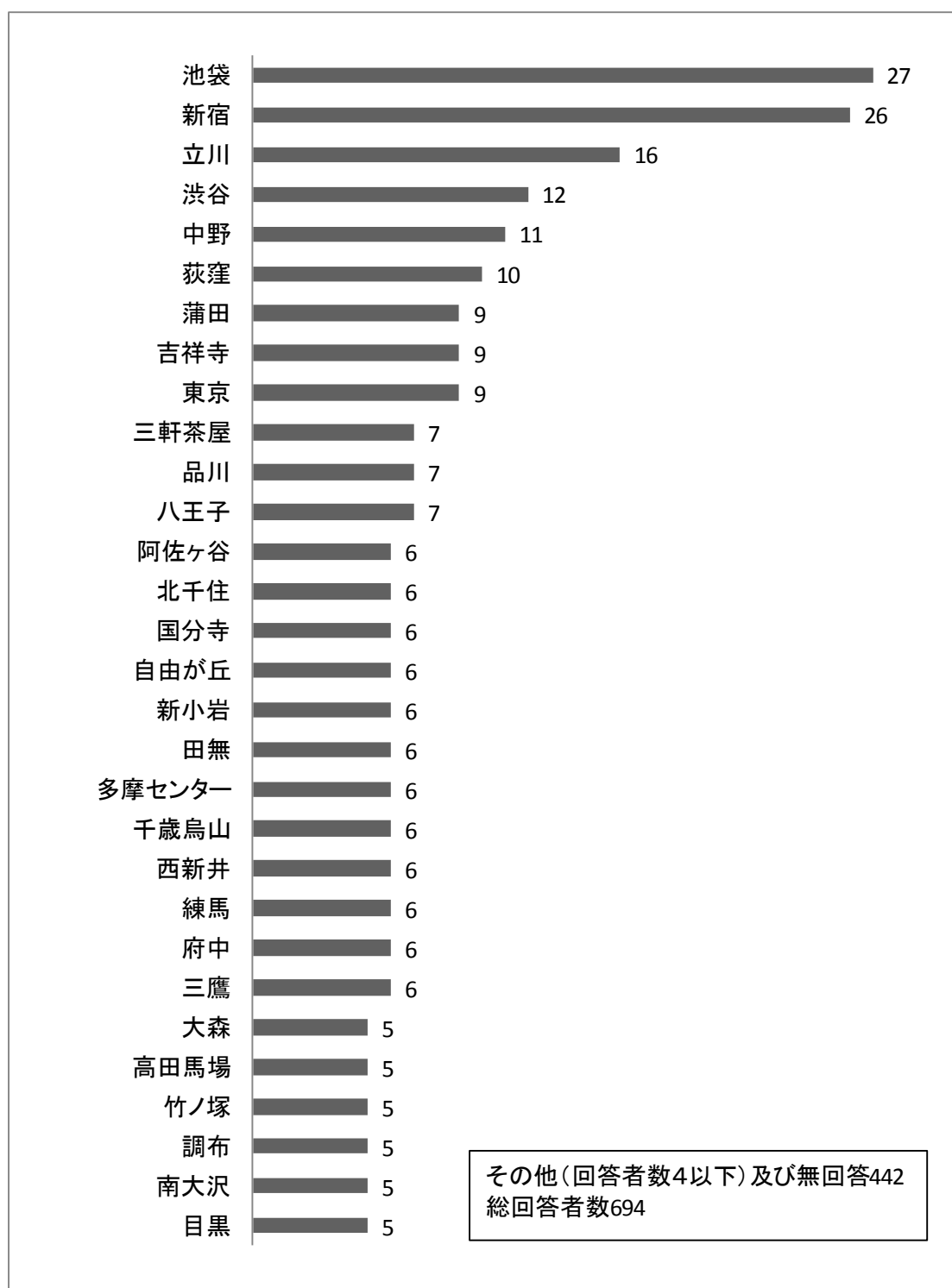


図 3-11 ステーションを設置すべき地域（駅）

注：「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象。その他には、5未満の回答があった駅名の票数、複数回答を行った票数、抽象的な表現を回答した票数を含む。

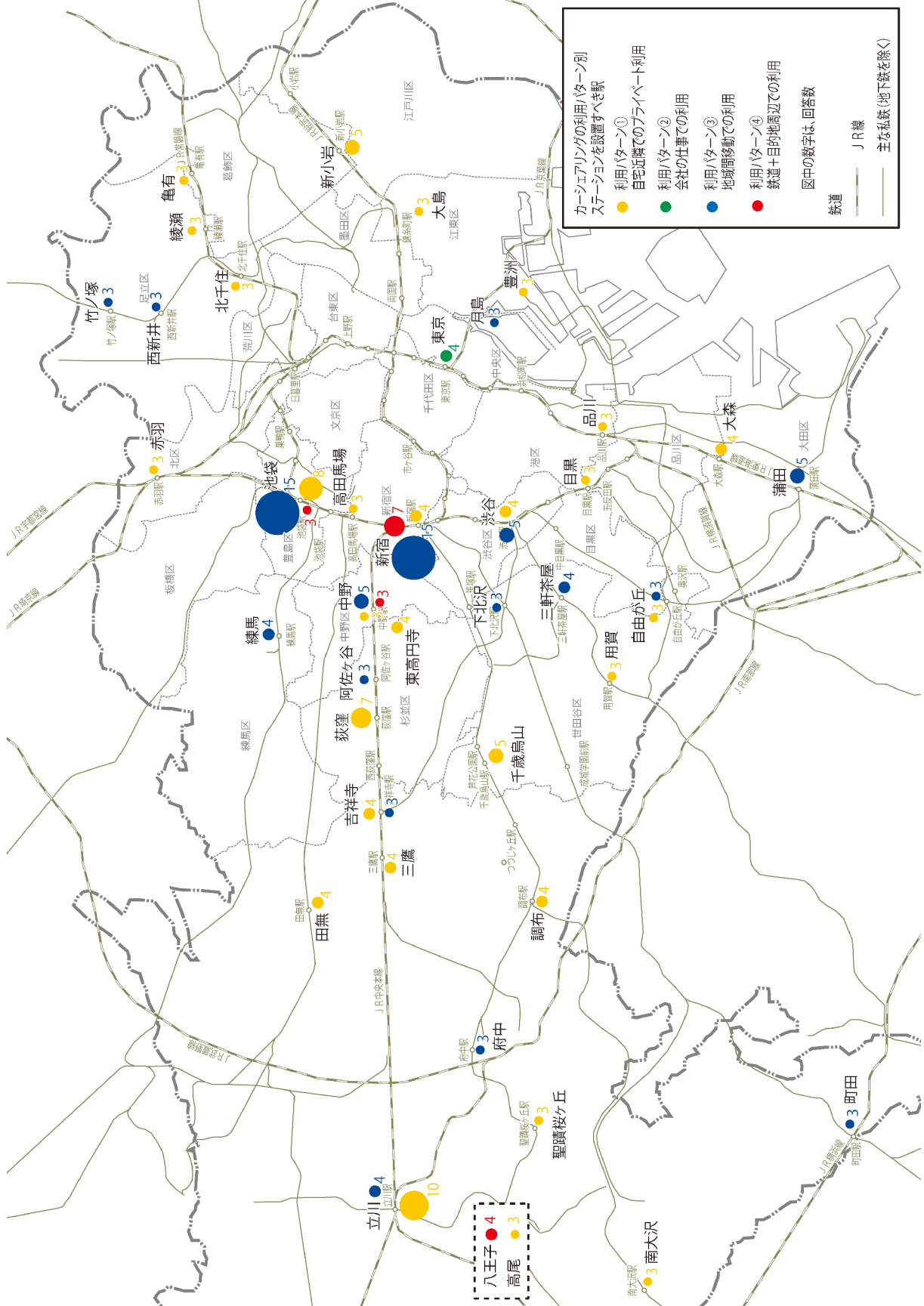


図 3-12 利用パターンとステーション要望駅との関係

(9) ステーションまでの徒歩時間

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方の 694 人を対象に、自宅若しくは会社からステーションまでの距離の限界を徒歩時間で回答してもらい、ステーションまでの徒歩時間別の許容率を算出した。

徒歩時間 5 分では許容率が 9 割を超えている。徒歩時間 10 分では許容率が約 7 割となっている。一方で、徒歩時間 15 分では許容率が約 3 割となり、半数以上の方の徒歩時間の限界を超える。

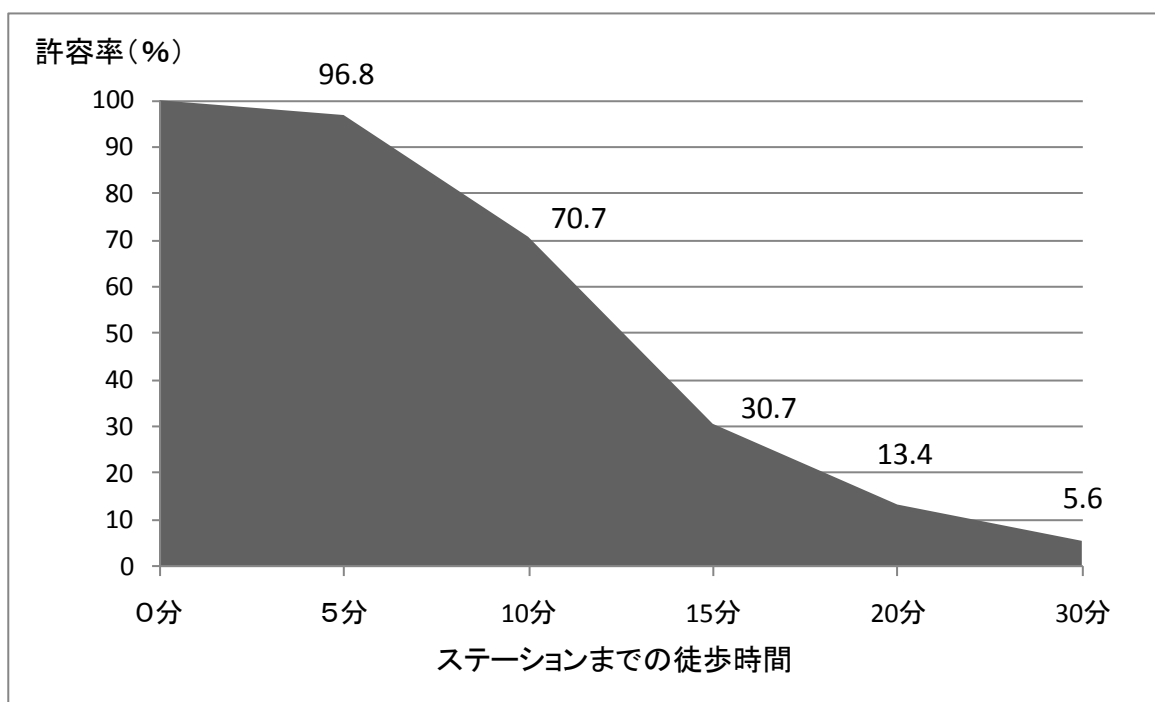


図 3-13 自宅若しくは会社からステーションまでの距離と許容率

注：都民意向アンケート調査において、自宅若しくは会社からステーションまでの距離の限界を徒歩時間で回答してもらった結果をもとに集計した。

許容者数を、各ステーションまでの徒歩時間の水準よりも大きい値を最低限の水準と答えた回答者数とし、
許容率＝許容者数／総回答者数で算出した。

(10) ステーションの駐車場形態

ステーションの駐車場形態については、運営会社ヒアリング調査、法人会員ヒアリング調査ともに、多くのヒアリング対象から、機械式駐車場はカーシェアリングに適さないことが指摘された。一方で、コインパーキングとゲート式では、特に大きな差はないという結果であった。

(11) ステーションへの車両配置台数

法人会員ヒアリング調査において、各ステーションともに複数の台数を配置すべきであるとの意見が出された。これは他の会員の使用時に、自社が利用できないというリスクを回避するためである。もし複数台数の設置が難しい場合には、近接するステーションを設置することが望まれるとのことである。

(12) カーシェアリングの車両

法人会員ヒアリング調査において、カーシェアリングの車両については、一部、ワゴン車のような荷物の運搬に適する車両を要望する声があった。

また、カーシェアリングの環境への効果を重視し、ハイブリットや電気自動車などのエコカーの導入を推進すべきとの意見が多かった。

(13) マルチステーションシステムについて

都民意向アンケート調査において、現在は実施されていないが、借りたステーションとは別のステーションへ車両を返却、つまり、ワンウェイの利用ができるマルチステーションシステムについて、利用ニーズを質問した。

「マルチステーションを積極的に利用したい」と回答した方が約3割、「マルチステーションシステムと現行システムを適宜選択して利用したい」と回答した方が約4割であった。これらのことから、マルチステーションシステムのニーズは大きいと判断できる。

一方で、法人会員ヒアリング調査では、業務形態によりマルチステーションシステムが有効な会社と、利用が少ないと想定される会社に分かれた。

また、運営会社ヒアリング調査結果によると、マルチステーションシステムの利用は見込まれるものの、実現は難しいとのことである。ステーション・駐車マスの確保、需要の偏りによる配送のコストがかかること、タクシーとの競合が起こることが、制約条件として挙げられる。

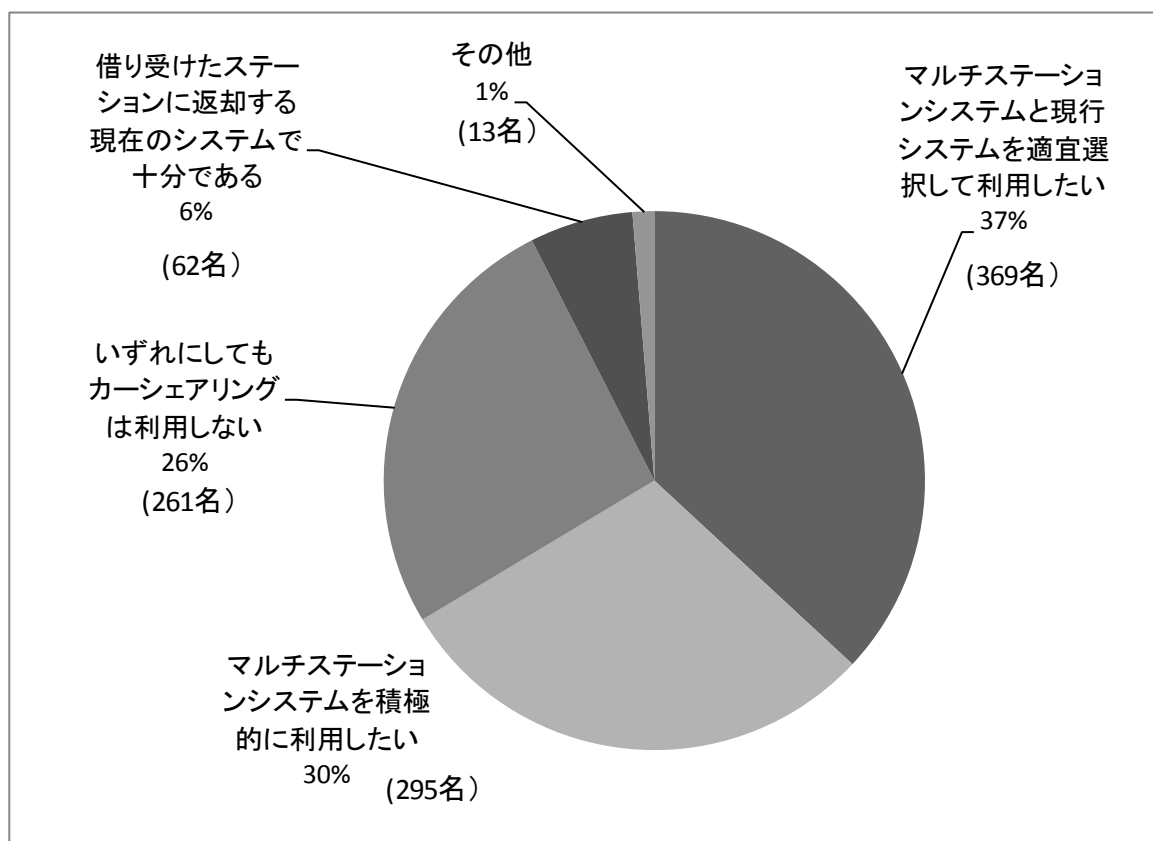


図 3-14 マルチステーションシステムのニーズ（都民意向アンケート調査／本格調査）

マルチステーションシステムの制約条件（運営会社ヒアリング調査で意見が出された制約条件）

ステーション・駐車マスの確保

マルチステーションシステムを導入するためには、ステーション数を増やすことと、1つのステーションで余裕を持って駐車マスを用意しておく必要があり、コストが大きくなる。

需要の偏りによる配送

片方向の需要に偏りがあると、車両をもとのステーションに戻すための配送が必要になり、コストが大きくなる。

タクシーとの競合

マルチステーションシステムは、タクシー利用との競合が起こる可能性があり、社会的な合意を得る必要がある。

マルチステーションシステムの可能性（運営会社ヒアリング調査で出されたアイデア）

双方向で需要が均衡するステーションのペアでの限定的な運用

双方向で同様の需要が見込まれるステーションを把握し、そのペアで限定して運用することにより、駐車マス確保や、需要の偏りによる配送コストが軽減できる。

返却ステーション・返却時間の予約システム

車両を借り受けるときに、返却するステーションと返却時間を予約するシステムで運用することにより、運営会社が事前に配車・駐車マスの確保等を図ることが考えられる。

(14) 電気自動車の導入について

現在、カーシェアリングを利用していないが、今後、利用意向がある方を対象に、カーシェアリングを利用する条件を回答してもらったところ、「電気自動車などの環境にやさしい車両であること」を選択した方は少なかった。

一方で、法人会員ヒアリング調査では、車両に関するニーズとして、電気自動車などのエコカーの導入を要望した会社が複数あった。

運営会社ヒアリング調査によると、実験的な取り組みであるが、既にカーシェアリングで電気自動車の車両を導入している会社があった。電気自動車の普及のためには、車両・充電器等の設備のコストの軽減や、駐車場での充電器設置方法の工夫、車両の走行性能アップなどが必要になる。

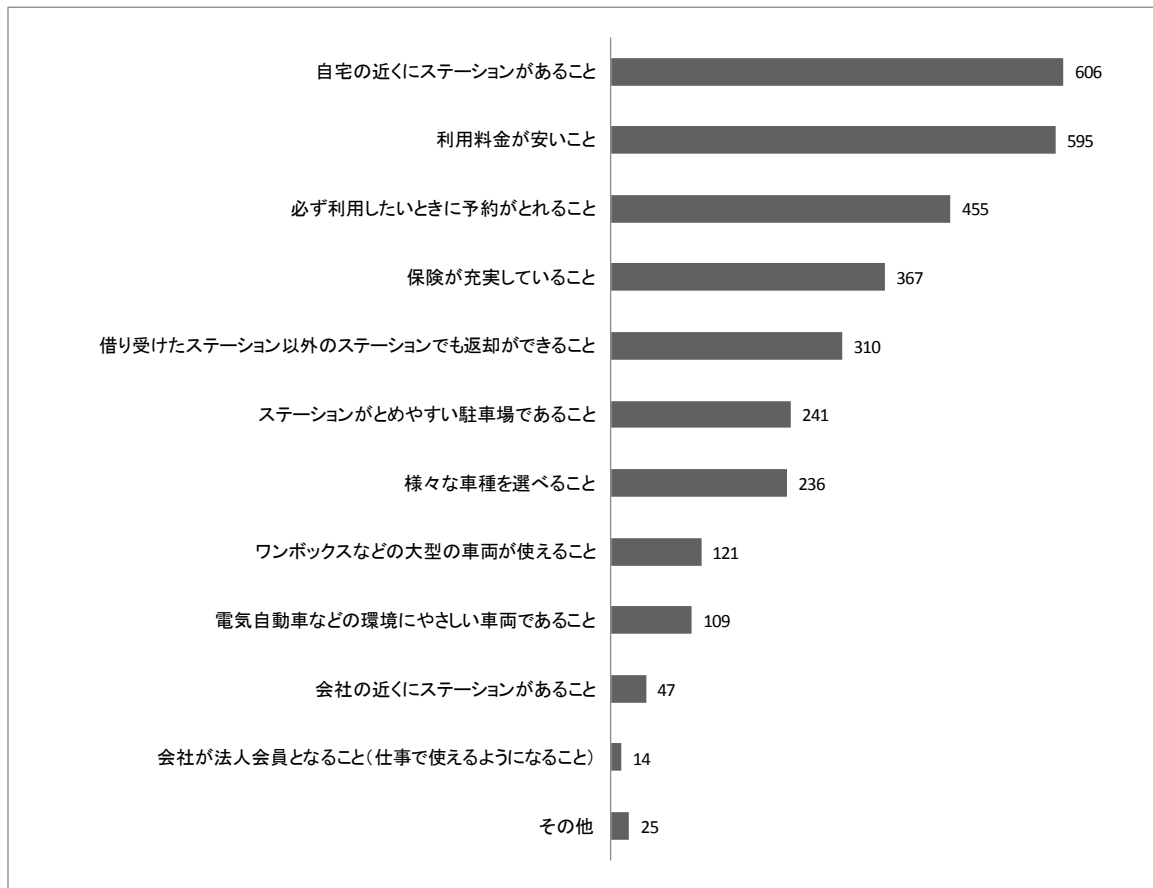


図 3-15 カーシェアリングの利用条件(複数回答有り) (都民意向アンケート調査／本格調査)

注：「現在、会員ではないが、利用したい」若しくは、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 674 人を対象

電気自動車導入の制約条件 (運営会社ヒアリング調査、法人会員ヒアリング調査で意見が出された制約条件)

○車両・充電器コスト

現状では電気自動車や充電器のコストが大きい。

○充電器の設置条件

現状では、充電器の設置が難しい駐車場が多い。

○車両の走行性能

現状では、電気自動車の走行距離が短いため、電池切れトラブル等の解消のために、走行性能を向上させることが必要である。

○利用方法の周知

現在、実験的運用が行われているカーシェアリングにおいて、車両の利用後、利用者が充電を行うこととなっている。(車両に充電ケーブルを設置する)

法人会員ヒアリング調査で出された意見として、充電の方法等が不慣れで戸惑ったため、周知が必要であるとのことである。

3.3 事業運営面のニーズ

主に、運営会社ヒアリング調査の結果をもとに、事業運営面のニーズを分析する。

(1) カーシェアリングのステーションの供給状況

運営会社ヒアリング調査によると、各社ともにステーションの設置数を増やしている段階にあり、今後も増やしていく意向があるとのことである。

一方で、東京都においては総じて駐車場賃料が高いことから、ステーションの確保が難しいという課題が挙げられた。

(2) カーシェアリング事業の成立条件

運営会社ヒアリング調査によると、1台あたり10万円の収入が損益の目安となるとのことであった。

カーシェアリング事業としては、ステーションとしての駐車場賃料を除く経費として約6万円程度必要になるとのことであるので、事業を成立させるためには駐車場賃料を低くすることが必要であり、約2万円以内に抑えたいとの意見があった。

また、各社ともに車両の効率的な利用のためには、平日需要と休日需要を平準化することが必要であり、休日利用が主な個人会員の増加が見込まれる状況下では、平日利用が多い法人会員を増やすことが必要であるとの意見が出された。

また、運営会社ヒアリングでの意見をまとめると、車両1台あたりの会員数としては、10～30会員が適当であるとのことである。

(3) ステーション設置に関する法制度的対応ニーズ

運営会社ヒアリング調査や法人会員ヒアリング調査において、さらなるカーシェアリングの普及のために、多くの会社から道路上のパーキングメーター、駅前広場、市役所等のオープンスペース等の駐車場以外の公共空間のステーションとしての要望が出された。カーシェアリングの効果等を踏まえて、法制度の緩和により、ステーション設置についての特例措置が望まれるとのことである。

また、公共的駐車場は、不特定多数の利用を目的として、時間貸しに限られていることが多いが、特定多数の利用が見込まれるカーシェアリングについては制限を緩和し、ステーションとして月極利用を認めてもらえるよう、制度の運用が望まれるとのことである。

(4) 公的機関へ対するニーズ

運営会社ヒアリング調査によると、カーシェアリングに関して、公的機関に望むこととしては、先に示したとおり、ステーション設置に関する法制度的な対応の他に、カーシェアリングの利用促進・PRを要望する意見が多かった。

一方で、法人会員ヒアリング調査において、法人会員となっている地方自治体にヒアリングを行ったところ、地域の新しい交通システムの普及・定着を目指して、実験的な運用を行っているとのことであった。

このように、カーシェアリングの普及においては、公的機関の役割も大きいと考えられる。

4. カーシェアリングの課題

カーシェアリングに関するニーズ等把握の結果を踏まえて、カーシェアリングに関する課題を整理する。

(1) カーシェアリングビジネスの需給バランスに関する課題

1) 現状

近年、カーシェアリングの会員が増加傾向にあるとともに、運営会社、ステーション、車両も増加している。

また、都民意向アンケート調査によると、カーシェアリングの利用意向がある人の割合が高い。法人会員においても保有車両のサポート的な利用が多いと考えられるが、コスト削減などの一定の効果が見込まれることから、カーシェアリングへの期待度は高いとの意向が見られた。

今後、カーシェアリングは、発展していく可能性が高いと考えられる。

2) 課題

①カーシェアリングの利用促進

都民意向アンケート調査によると、カーシェアリングの認知度は約76%と高い。一方で、実際に利用している方の割合は約1%であった。カーシェアリングの先進国等を踏まえると、潜在需要は大きいと考えられる。潜在需要から、実際の利用につなげるための利用促進策が課題となる。

②平日と休日の利用需要の平準化

車両の効率的な利用のためには、平日需要と休日需要を平準化することが必要である。そのため、休日利用が多い個人会員を増やすとともに、平日利用が多い法人会員を増やすことが課題となる。

(2) ステーション（駐車場）の確保に関する課題

1) 現状

近年、カーシェアリングの運営会社は増加傾向にあり、また、個々の運営会社がステーションを増やしているため、全体としてステーションが増えている。特に、東京都内では山手線周辺のエリアにステーションが多い。

2) 課題

①需要とコストがバランスするステーションの確保

ステーションの確保に関しては、採算性を踏まえた適正な賃料や一定の需要がある地域でのステーション確保が必要となる。

利用の平準化のためには、企業が立地し、かつ複合的な利用ニーズがあることが望まれる。都民意向アンケート調査によると、複合的な利用ニーズのある地域として、新宿、池袋、立川

などが挙げられる。また立地条件としては、駅や居住地との近接性などのニーズへの対応が挙げられる。

需要とコストのバランスを考慮し、ステーションを確保することが課題となる。

（３）駐車場管理等に関する技術的課題

１）現状

通信技術の活用により、予約システムや車両の受け渡しシステムが充実している。また、車両の安全確認などを通信によりモニタリングしている会社もある。定期的な車両の清掃や点検等の人的な作業は必要になるが、カーシェアリングの無人化の管理システムは確立しており、技術的な課題はクリアされていると考えられる。

（４）カーシェアリングの法制度的な課題

１）現状

無人貸し出しについては、道路運送法の特区の運用や、通信技術を活用したモニタリングによりクリアされている。また、営業所等から離れたところでのステーション設置についても車庫法の特例でクリアされている。現状のカーシェアリングの運営においては、法制度的な制約はない。

２）課題

①公共的駐車場の活用に関する規制緩和

運営会社から公共的駐車場をステーションとして活用するニーズは多いが、公共的駐車場は不特定多数の利用を目的として時間貸しを原則としているため月極契約が難しい。カーシェアリングのステーションとする場合には月極契約が必要となるが、車庫の利用ではなく特定多数が利用するシステムであるので、月極契約を可能とする制度緩和を求める声大きい。

カーシェアリングでの公共的駐車場の活用のあり方について検討する必要がある。

②公共スペースの活用に関する規制緩和

運営会社からカーシェアリングの公共性を重視して、路上パーキングメーター、駅前広場、市役所等の公共施設内のオープンスペース等をステーションとして活用するための法制度緩和を求める声大きい。

カーシェアリングでの公共スペースの活用のあり方について検討する必要がある。

（５）カーシェアリングの運営体制に関する課題

１）現状

我が国においてカーシェアリングは初動期であるが、運営会社と会員の契約により、企業活動として成立していると判断できる。

2) 課題

①普及のための公的支援・連携体制の構築

交通政策、環境政策として、カーシェアリングへの期待は高い。さらなるカーシェアリングの普及を進めるためには、効果を見極めたうえで、公的機関による利用促進やPRが望まれている。

公的機関の役割を明確化し、カーシェアリングの運営会社、会員との連携のあり方を検討することが必要である。

(6) 政策的な観点からの課題

1) 現状

環境負荷の軽減、道路交通混雑への対応等の政策的な視点から、カーシェアリングは有効な交通システムであると考えられている。特に、鉄道と組合せたカーシェアリング、マルチステーションシステム、電気自動車等のエコカーの導入は有効な取り組みとなると想定される。

2) 課題

①鉄道との組合せによるカーシェアリングの普及

都民意向アンケート調査によると、鉄道との組合せによるカーシェアリングの利用意向は、一定割合あった。交通渋滞が問題となっており、かつ鉄道網が充実している東京都の特性を踏まえて、鉄道との組合せによるカーシェアリングの利用を促進することが有効である。

現在のカーシェアリングのシステムでも鉄道との組合せによる利用が行われており、技術的な制約はないことから、効果や利便性の周知などのPRが課題となる。

②新たなカーシェアリングサービスの実現

実験的な運用ではあるが、カーシェアリングにおける電気自動車の導入が始まっている。環境負荷の小さい電気自動車を活用して、カーシェアリングを拡大することは政策的な意義がある。今後、カーシェアリングにおいて電気自動車を普及させる取り組みが望まれる。

また、都民意向アンケート調査によると、借りたステーションとは異なるステーションでの返却を可能とするマルチステーションシステムの導入に関するニーズが大きい。現状では運用面、コスト面の課題があり実現されていないが、今後、このマルチステーションシステムの実現化が望まれる。

さらに、カーシェアリングの法制度的な課題で示したが、カーシェアリングの効果と公共性を踏まえて、積極的に公共スペースを活用したステーションの配置を行い、公共的な交通システムとして育成していくことが望まれる。

5. 東京都におけるカーシェアリングの活用イメージ

本章では、東京都の政策や特性と照らし合わせて、東京都に適合するカーシェアリングのイメージ（望ましい導入の仕方）を検討する。

東京都では、都区部を中心に人口や事業所が集積し、一方で、慢性的な交通渋滞が発生している地域特性を有している。

また、東京都では、TDM東京行動プラン等を策定し、都民、行政、関係主体の協働のもと、環境対策、渋滞対策を進めている。

このような東京都の地域特性や政策に加えて、本研究で実施した都民意向アンケート調査で把握した都民のニーズを踏まえて、東京都におけるカーシェアリングのイメージを検討する。

《活用イメージとして検討する事項》

- ・ 会員のイメージ
- ・ カーシェアリングが成立しやすい地域イメージ
- ・ ステーションの配置
- ・ カーシェアリングの運営規模
- ・ カーシェアリングの車両
- ・ 推進すべき利用パターン

5.1 会員のイメージ

個人会員と法人会員に区分し、都民意向アンケート調査、法人会員ヒアリング調査等の分析結果をもとに、東京都におけるカーシェアリングの会員イメージを検討する。

（１）個人会員

都民意向アンケート結果によると、現在、会員となりカーシェアリングを利用している方の割合は約１％と低い、カーシェアリングの利用意向がある方の割合は約７割と高い。

性別別に利用意向をみると、性別では若干、男性の方の利用意向が高いが、ほぼ同様の割合である。一方で、自動車の保有状況では、保有者のカーシェアリング利用意向が約６割であるのに対し、非保有者の利用意向は約８割と高い。また、年齢階層で見ると、２０歳代、３０歳代の利用意向が高い。さらに、居住地域で見ると市郡部居住者の利用意向が約６割であるのに対し、区部居住者の利用意向は約７割と高い。これらのことを踏まえると、東京都のカーシェアリングでは、現在、自動車を保有していない、区部居住者の２０歳代、３０歳代が中心的な利用者となることが期待できる。

また、カーシェアリングの利用形態としては、自動車を所有せずカーシェアリングを利用するという意向の割合が高い。利用目的としては、旅行・ドライブ、買物、その他の私用といった目的での利用意向が高い。

個人会員のイメージ

特に、２０～３０歳代、自動車の非保有者、区部居住者の利用が期待できる
自動車を保有せず、非日常的な利用としてカーシェアリングを活用

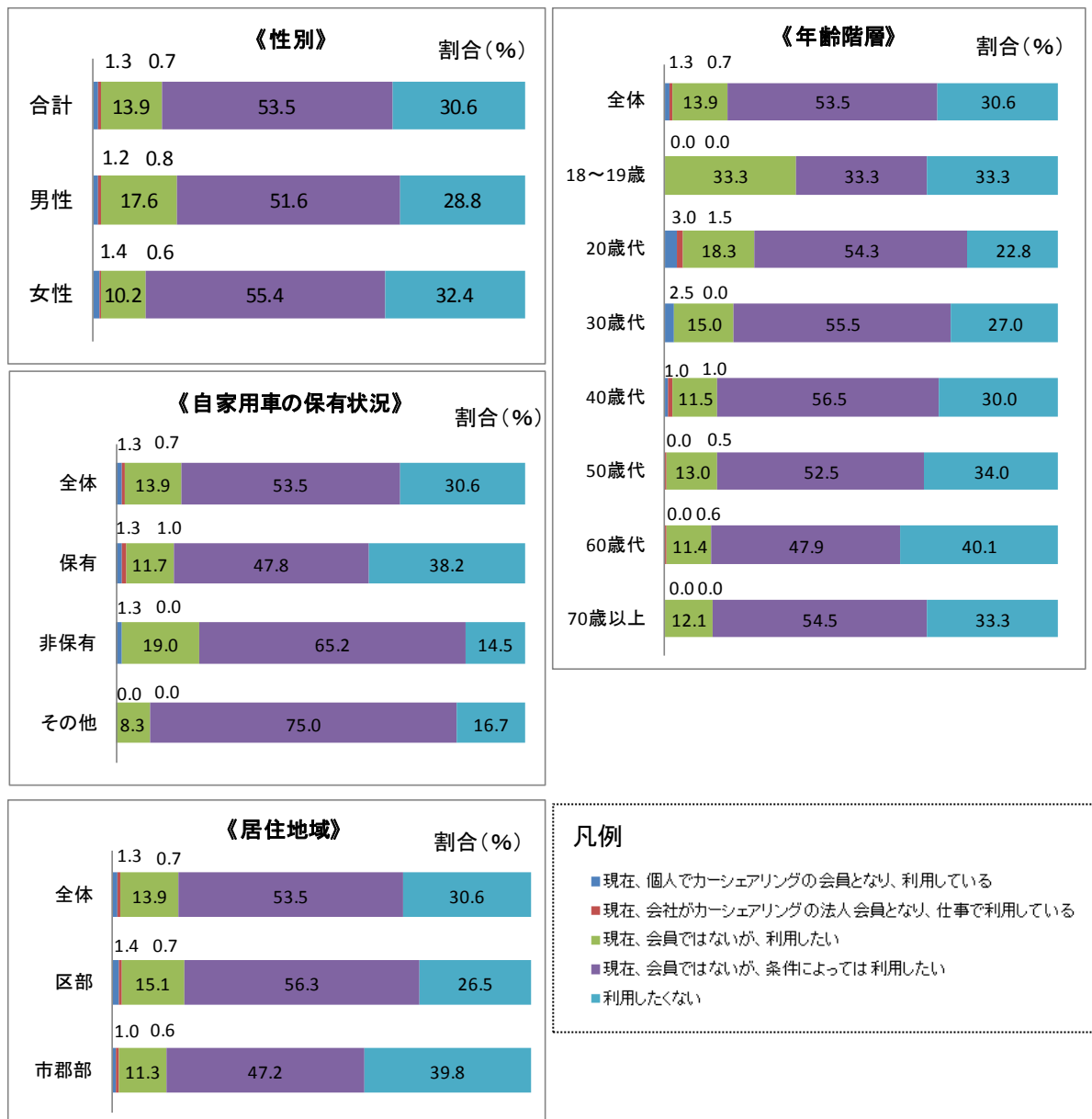


図 5-1 利用意向の特性（都民意向アンケート調査／本格調査）

（２）法人会員

法人会員ヒアリング調査によると、日常業務で自動車を利用する業態であれば、幅広い業種においてカーシェアリングが有効であるとの意見があった。

一方で、利用形態としては社有車を保有し、その社有車の補完車両としてカーシェアリングを活用する意向が強い。

法人会員のイメージ

日常業務で自動車を利用する業態であれば、幅広い業種で有効
社有車の補完車両としてカーシェアリングを活用

(3) 望ましい会員体系

複数の主体で車両を共有し、利用を効率的にシェアリングするというカーシェアリングの主旨を考慮すると、休日の利用が中心になる個人会員と、平日の利用が中心になる法人会員の双方の参加により、利用の平準化、車両の稼働率を高めることが望まれる。

望ましい会員体系のイメージ

休日利用の個人会員と、平日利用の法人会員の組合せが有効

5.2 カーシェアリングが成立しやすい地域イメージ

カーシェアリングは、会員が集まりやすい地域で、事業が成立しやすいと考えられる。

そこで、人口密度、事業所密度を指標（個人会員は人口密度 100 人/ha、法人会員は事業所密度 50 事業所/ha を基準）として、カーシェアリングが成立しやすい地域を分析する。

個人会員では、東京駅周辺を除く 23 区内の広い範囲と市郡部の鉄道沿線地域が、カーシェアリングの成立しやすい地域と言える。特に、山手線の外側のドーナツ状の地域では、基準の 2 倍の人口密度があり、より成立しやすい条件を備えている。

一方で、法人会員では、基準を満たす地域は山手線東側沿線、新宿駅、渋谷駅、池袋駅等の都心部と、郊外の町田駅周辺が抽出される。

カーシェアリングでは、個人会員と法人会員の双方を確保することが有効であるが、双方ともに基準の半数を満たす地域を分析すると、山手線沿線等の都心部及び、吉祥寺、立川、八王子、町田などの郊外の拠点地区であることが分かる。

カーシェアリングが成立しやすい地域のイメージ

個人会員では、区部及び鉄道沿線を中心とした広い地域

法人会員では、山手線沿線等の都心部及び郊外の町田駅の周辺等

個人会員と法人会員の組合せでは、山手線沿線等の都心部及び郊外の拠点地区

《カーシェアリングが成立しやすい地域の基準の設定》

1) 個人会員

運営会社ヒアリング調査では、望ましい車両 1 台あたりの会員数は 10~30 人とのことであった。そこで、車両 1 台あたりの会員数を 20 人と仮定する。

人口あたりのカーシェアリング会員割合を先進 6 カ国の平均値と想定し 0.1% と設定する。

都民意向アンケート調査では、ステーションまでの徒歩時間の限界を質問したところ、10 分で許容率約 7 割となった。そこで、10 分を徒歩時間の限界とし、歩行速度 80m/分として、歩行距離の限界を 800m と設定する。

上記の条件をもとにすると、半径 800m の円の約 200ha に、会員数 20 人、会員割合 0.1% として逆算すると 20,000 人の人口が必要となる。つまり、カーシェアリングが成立しやすい条件としては、人口密度 100 人/ha 以上という基準が挙げられる。

会員数 20 人／会員割合 0.1%＝人口 20,000 人

徒歩距離限界 800mを半径とした円の面積＝ステーション圏域約 200ha

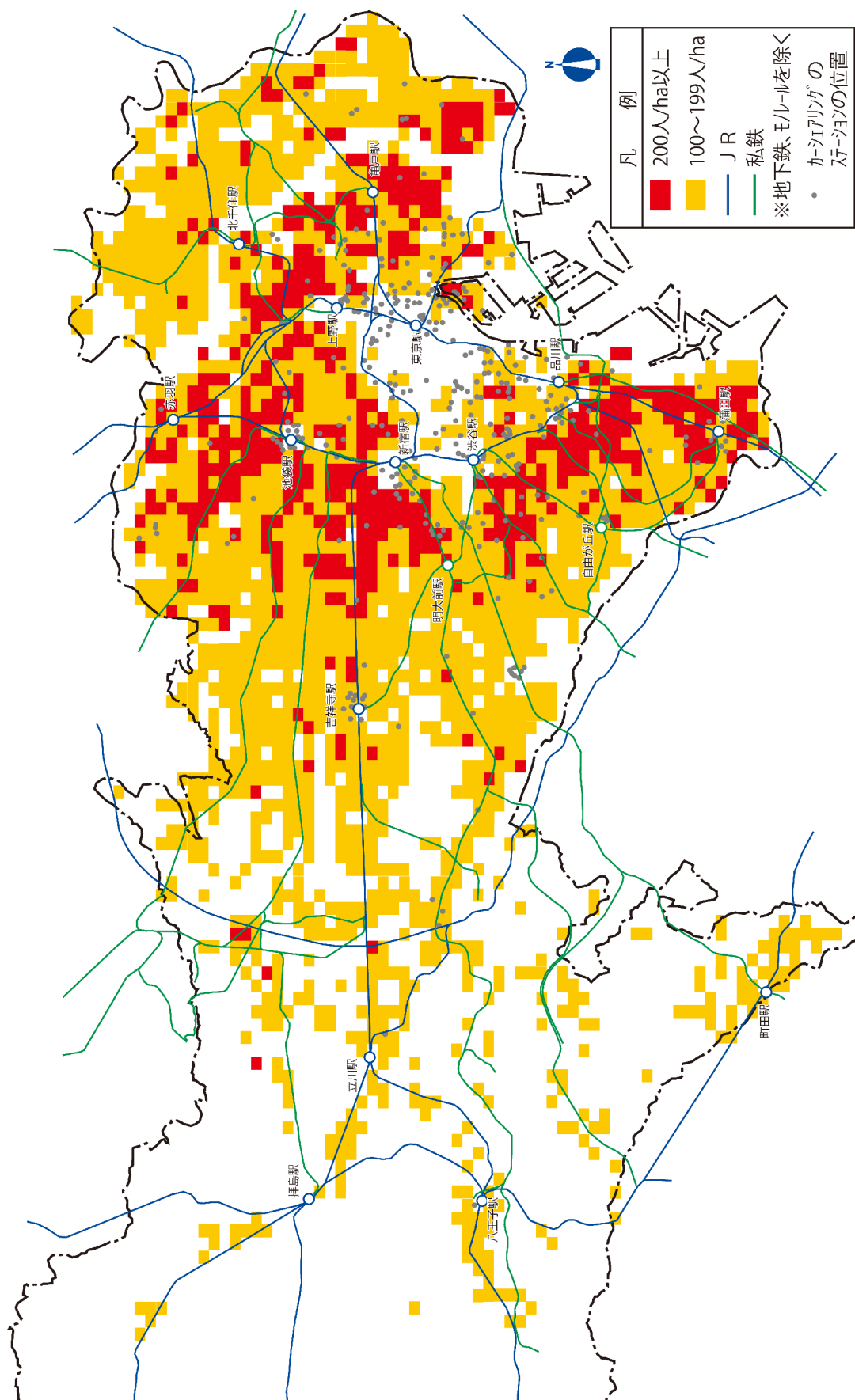
人口密度＝20,000 人／200ha＝100 人／ha

2) 法人会員

運営会社ヒアリング調査によると、個人会員に比べて法人会員の方の利用率が高いという傾向が把握できた。また、個人会員の 2 倍の利用である運営会社があった。

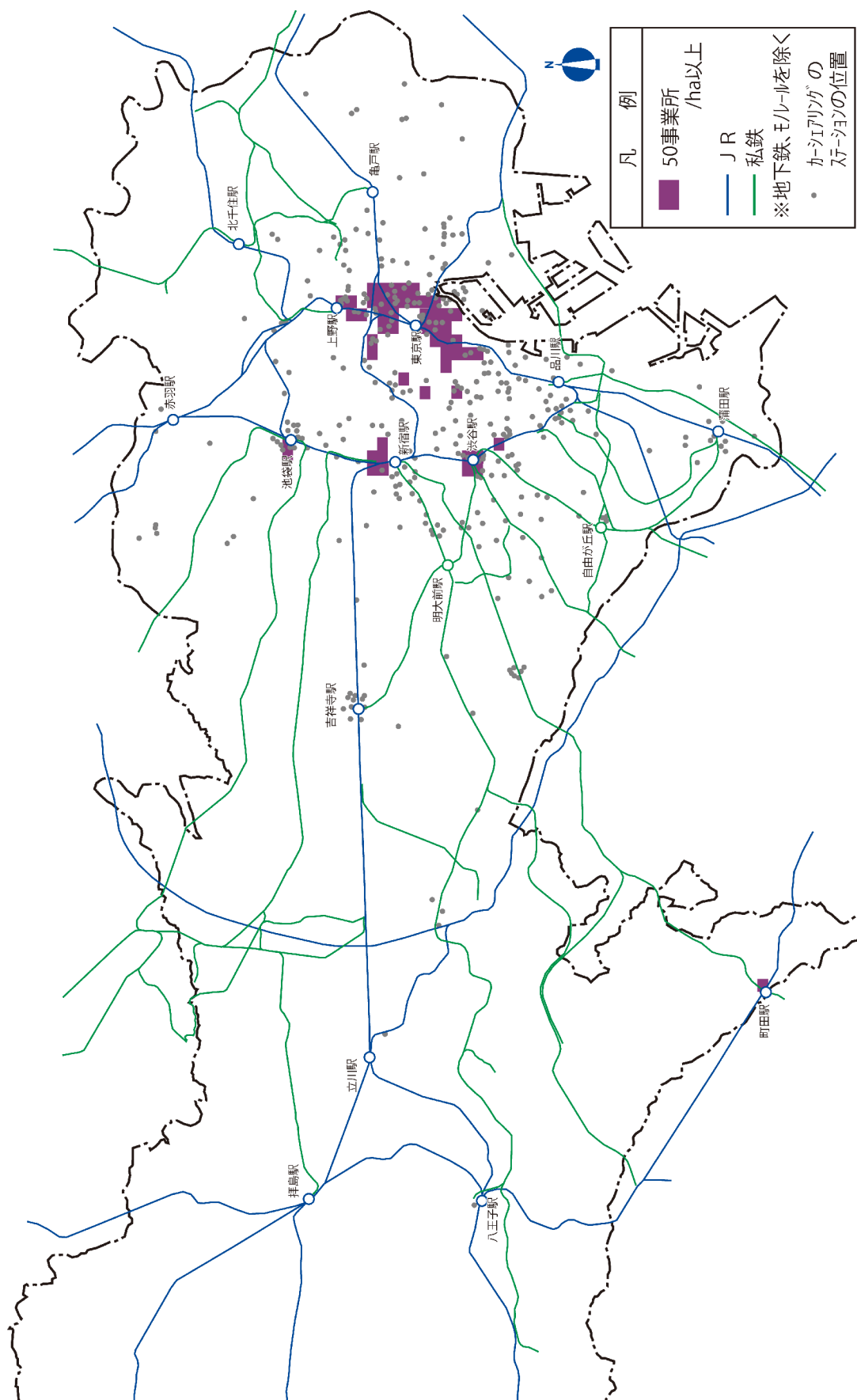
そこで法人会員の成立しやすい地域の基準を、個人会員の 1／2 として分析する。

事業所密度＝50 事業所／ha



資料：人口は、平成17年国勢調査に関する地域メッシュ統計（メッシュは約26ha）
カーシェアリングのステーションの位置は、各社のホームページより作成
（平成21年9月現在、一部ステーションの設置予定地を含む）

図5-2 カーシェアリングの成立しやすい地域（個人会員）



資料：事業所数は、平成18年事業所統計に関する地域メッシュ統計（メッシュは約26ha）
 カーシェアリングのステーションの位置は、各社のホームページより作成
 （平成21年9月現在、一部ステーションの設置予定地を含む）

図 5-3 カーシェアリングの成立しやすい地域（法人会員）

5.3 ステーション・車両の配置

都民意向アンケート調査によると、別の会員の予約により自分が利用できないケースが懸念されている。都内のステーションあたりの平均配置車両台数は1～2台であり、予約の重複が懸念される。

ステーションの分布状況をみると、近隣に複数のステーションを配置する運営会社が多く、ステーションあたりの配置車両台数は少なくとも、近隣のステーションで代替性を確保する工夫を行っている。

カーシェアリングを推進するうえでは、ステーションへの複数の車両を配置することや、複数のステーションを近隣に配置する工夫が望まれる。

ステーション・車両の配置のイメージ

予約の重複を軽減するため、複数の車両を近接して配置

5.4 カーシェアリングの運営規模

東京、新宿、池袋など、都内の各地に分散してステーションを配置し、都内の各地において同一のサービスが提供出来るよう、広域的なカーシェアリング事業モデルが考えられる。

一方で、都民意向アンケート調査では、カーシェアリングの利用パターンとして、近隣での利用意向が高いことから、地域を限定した事業モデルも成立すると考えられる。

現状においても、広域的に事業を展開している運営会社と、地域限定で事業を実施している運営会社の双方が存在している。

カーシェアリングの運営規模のイメージ

広域的に展開する事業と、地域を限定した事業の双方が考えられる

表 5-1 運営規模によるメリット・デメリット

	メリット	デメリット
広域的な事業	・ 鉄道との組合せ等により、居住地以外等、様々な地域で利用が可能	・ ステーションの分散化により、車両管理等のコストが大きい
地域限定の事業	・ 事業規模が小さいため新規参入がしやすい ・ 地域に限定したPRが可能 ・ 同数のステーションを配置する場合、密度を高めることが可能（利便性、管理面の効率化）	・ 近隣での利用に限られる

5.5 カーシェアリングの車両

近年、都市における環境対策が大きな課題となっている。

東京都では、TDM東京行動プラン、東京都環境基本計画等を策定し、環境負荷の軽減を進めている。運輸部門の対策としては、公共交通や自転車等の利用促進、自動車交通量・交通流の適正化とともに、環境負荷の少ない自動車使用への転換・誘導も位置づけられている。

このような全都的な取り組みにあわせて、カーシェアリングにおいてもエコカーを導入し、環境対策を講じることが有効である。特に、電気自動車（EV）は、走行中にCO₂を発生しない自動車であり、環境面での効果が高い。

カーシェアリングの車両のイメージ

電気自動車（EV）などのエコカーの導入が有効

5.6 推進すべき利用パターン

都民意向アンケート調査結果では、カーシェアリングの利用パターンとして、近隣での利用や地域間移動での利用の意向が多かった。一方で、鉄道とカーシェアリングの組合せの意向も多かった。これは、鉄道で目的地付近の駅まで移動し、そこからカーシェアリングを利用するというパターンである。また、法人会員ヒアリング調査では、鉄道とカーシェアリングの組合せにより、より利便性の高い移動を行っている企業もあった。

東京都では、環境対策、渋滞対策の双方から、公共交通の利用促進と賢い自動車の使い方が求められており、このような鉄道とカーシェアリングを組合せた利用パターンの推進が有効である。

都内の交通の状況としては、都心に近い山手線断面や府中清瀬線断面に比べて、環状7号や環状8号の断面の混雑が激しい。一方で、これらの環状7号線や環状8号線の周辺地域では、郊外と都心を結ぶ放射方向の鉄道が充実している。

このようなことから、東京都においては、特に、市郡部と区部の移動など、環状7号や環状8号のエリアを跨ぐ移動に関して、鉄道とカーシェアリングを組合せた利用パターンを推進することが有効である。

推進すべき利用パターン

渋滞区間を鉄道で移動し目的地で自動車を利用するカーシェアリングを推進
市郡部と区部の移動など、渋滞区間を跨ぐ移動に有効

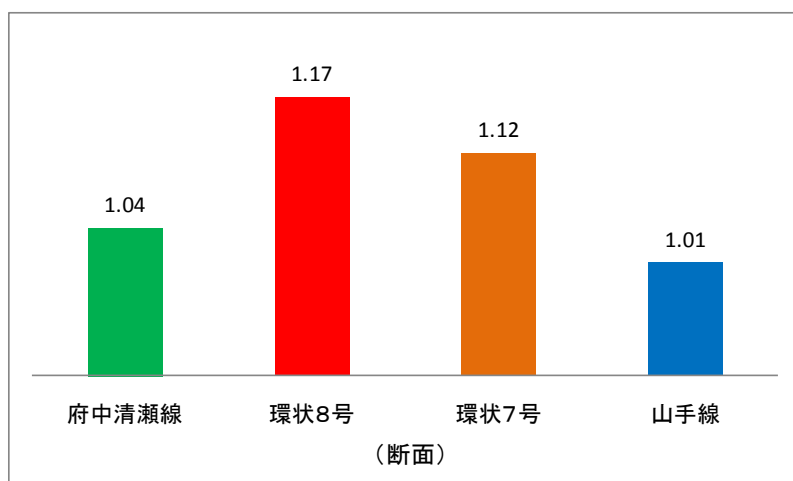


図 5-5 断面混雑度 (平日)

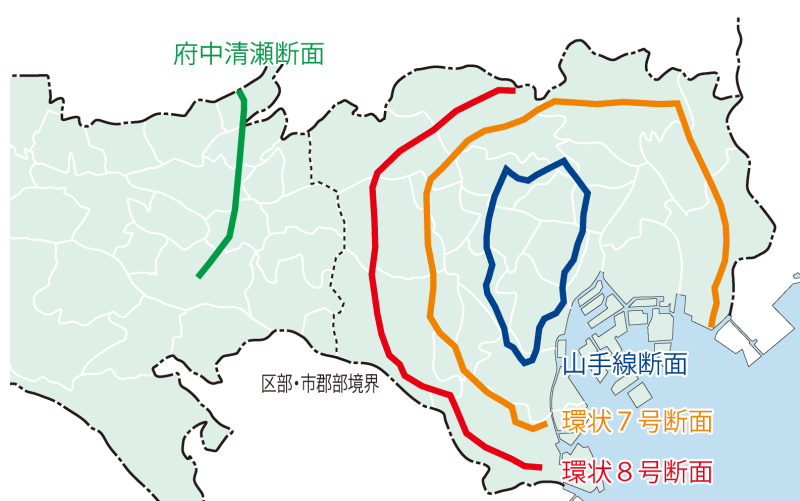


図 5-6 断面の位置

《断面混雑度》

- ・平成 17 年度道路交通センサスの調査結果をもとに、各断面の交通量と道路容量を集計し、混雑度を算出した。

$$\text{断面混雑度} = \text{断面交通量} / \text{断面道路容量}$$

- ・断面混雑度が高いほど、混雑が激しいことを表す値。

表 5-2 断面混雑度

断面	断面交通量 (台/日)		断面道路容量 (台/日)	断面混雑度	
	平日	休日		平日	休日
山手線	1,349,600	932,200	1,335,500	1.01	0.70
環状7号	1,256,900	1,057,300	1,124,500	1.12	0.94
環状8号	852,500	745,900	727,300	1.17	1.03
府中清瀬線	279,700	249,200	267,800	1.04	0.93

資料：平成 17 年度道路交通センサス

注：百台単位で四捨五入した値。

6. カーシェアリングの効果

TDM東京行動プランでは、改善策の1つとして「自動車に過度に依存した社会の見直し」を設定しているが、カーシェアリングはその効果が期待できる施策である。

そこで、環境負荷低減効果、交通混雑緩和効果に着目して、東京都におけるカーシェアリングの効果进行分析する。

6.1 環境負荷低減効果の分析

カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書(平成18年3月 交通エコロジー・モビリティ財団)では、実験参加者へのアンケート調査により、カーシェアリングの会員になることで自動車の利用量が低下する効果を把握している。

その自動車の利用量(交通量)の減少効果を、東京都の交通量(総走行台キロ)に当てはめ、かつカーシェアリングの先進国であるスイスと同様の普及率(1.0%)を前提条件としてCO₂の排出削減量を試算すると年間約2.1万トンとなる。

東京都の運輸部門でのCO₂の排出量は、年間1,930万トン(2005年度暫定値、資料：東京都気候変動対策方針)と算出されている。今回の試算結果によると、カーシェアリングの推進により、東京都の運輸部門で排出するCO₂の約0.1%の削減効果が期待される。

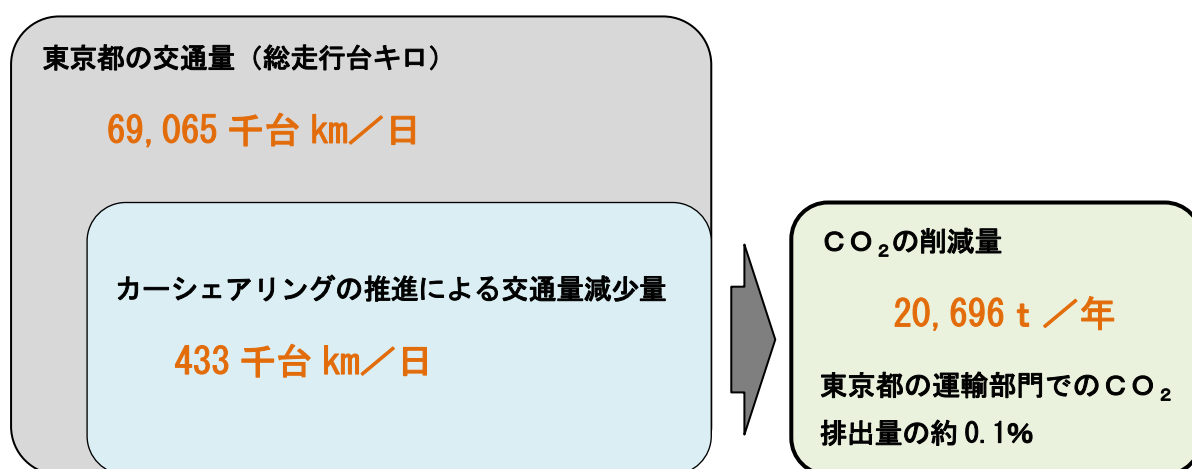


図 6-1 環境負荷低減効果

表 6-1 カーシェアリングによる交通量の試算

項目	値	備考
①東京都内の総走行台キロ	69,065 千台 km/日	平成 17 年道路交通センサス
②利用区分別の割合		平成 20 年度パーソントリップ調査結果(集計結果記者発表資料)より、目的種類構成比、交通手段構成比をもとに集計
個人利用	76.4%	個人利用の目的は通勤、通学、私事、法人利用の目的は業務とした
法人利用	23.6%	
合計	100.0%	
③カーシェアリングの普及率	1.0%	スイスと同様の普及率を想定
④交通量の削減率		カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書(平成 18 年 3 月 交通エコロジー・モビリティ財団)において、アンケート調査から把握した交通量の削減率
個人会員	約 79%	①の値に、②、③、④の値を乗じて算出した値
法人会員	約 10%	
⑤交通量減少量		
個人会員	417 千台 km/日	
法人会員	16 千台 km/日	
合計	433 千台 km/日	

表 6-2 CO₂排出量の削減効果の試算

項目	値	備考
①交通量減少量	433 千台 km/日	
②CO ₂ 排出係数	131 g-CO ₂ /km・台	自動車排出係数の算定根拠(平成 15 年 12 月国土技術政策総合研究所資料)より設定 CO ₂ 排出係数は、小型車類・速度 50km(東京都の混雑時平均旅行速度 49.2km/h:平成 17 年度道路交通センサスを参考に設定)の値とした
③CO ₂ 排出削減量	56.7 t/日	①の値に、②の値を乗じて算出した値
④年あたりCO ₂ 排出削減量	20,696 t/年	③の値に 365(日)を乗じて算出した値

参考：東京都運輸部門のCO₂排出量(2005 年の値)

19,300,000 t/年 (資料：東京都気候変動対策方針)

カーシェアリングの推進によるCO₂排出削減量の東京都運輸部門のCO₂排出量に占める割合

$$20,696(t/年) \div 19,300,000(t/年) = 0.1\%$$

6.2 電気自動車（EV）の導入による環境負荷低減効果の分析

カーシェアリングにおいて、環境にやさしい車両である電気自動車（EV）を導入した場合、さらなる環境負荷の低減効果が期待できる。

先に試算した交通量の減少によるCO₂の削減に加えて、電気自動車は走行時にCO₂を排出しないことから、その分のCO₂排出量の削減効果がある。一方で、消費電力に関して発電所でのCO₂発生がある。

これらのことを踏まえて、電気自動車を導入した場合のCO₂削減効果を試算すると、約2.82万トン／年となり、先に試算した通常のカーシェアリングを推進した場合の2.07万トンに比べて、約4割の削減量が見込まれる。

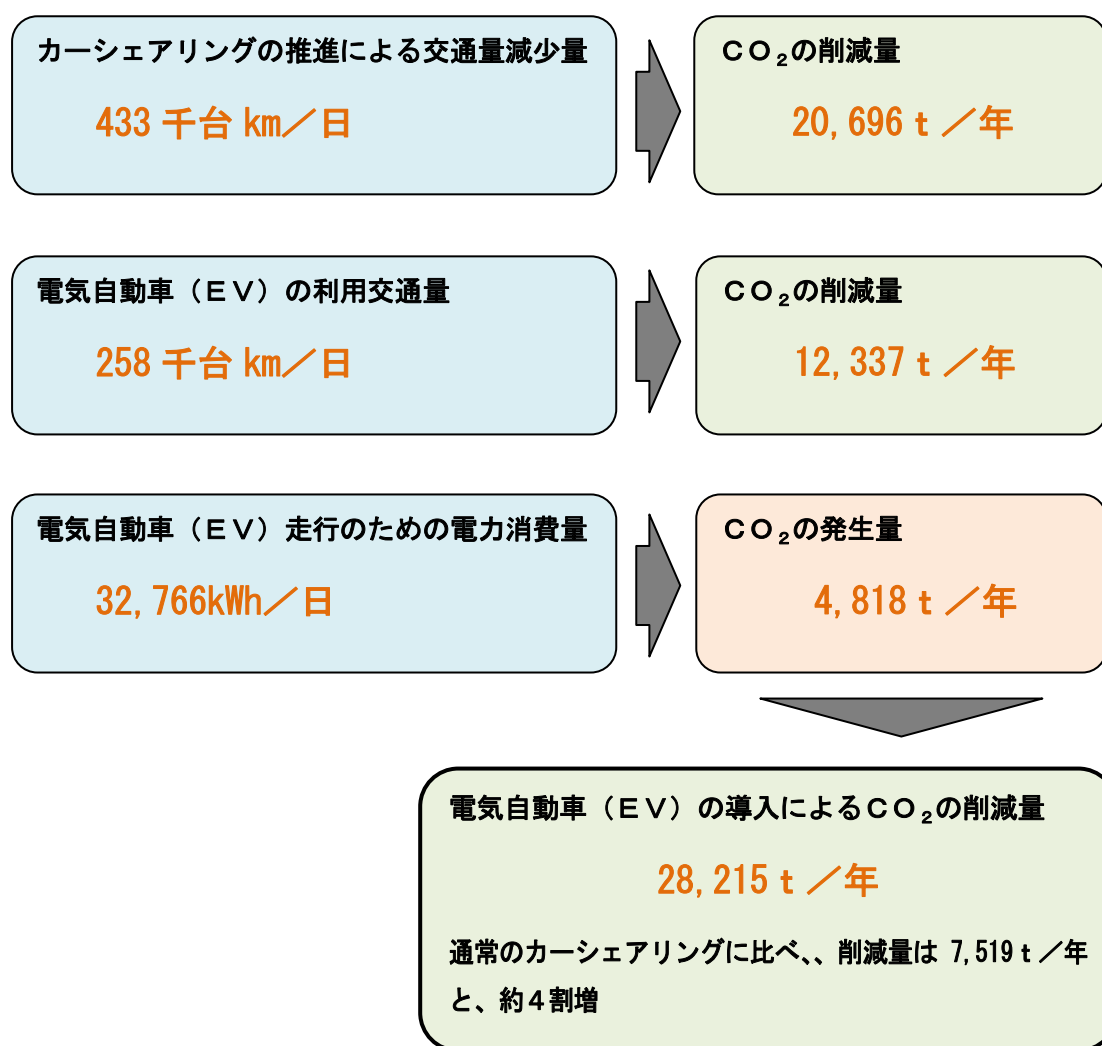


図 6-2 電気自動車（EV）の導入による環境負荷低減効果

表 6-3 電気自動車（EV）の走行時のCO₂排出削減量の試算

項目	値	備考
①東京都内の総走行台キロ	69,065 千台 km/日	平成 17 年道路交通センサス
②利用区分別の割合		平成 20 年度パーソントリップ調査結果(集計結果記者発表資料)より、目的種類構成比、交通手段構成比をもとに集計 個人利用の目的は通勤、通学、私事、法人利用の目的は業務とした
個人利用	76.4%	
法人利用	23.6%	
合計	100.0%	
③カーシェアリングの普及率	1.0%	スイスと同様の普及率を想定
④カーシェアリング交通量		①の値に、②、③の値を乗じて算出した値
個人会員	528 千台 km/日	
法人会員	163 千台 km/日	
合計	691 千台 km/日	
⑤カーシェアリングの交通量率		先に設定した交通量の削減率をもとに設定 EV交通量率=100%-削減率
個人会員	約 21%	
法人会員	約 90%	
⑥EVの利用交通量		④の値に、⑤の値を乗じて算出した値
個人会員	111 千台 km/日	
法人会員	147 千台 km/日	
合計	258 千台 km/日	
⑦CO ₂ 排出係数	131 g-CO ₂ /km・台	
⑧走行時のCO ₂ 排出削減量	33.8 t/日	⑥の値に、⑦を乗じて算出した値 電気自動車は、走行時にCO ₂ を排出しないため、ガソリン車を用いた場合の交通量分のCO ₂ が削減される
⑨年あたりCO ₂ 排出削減量	12,337 t/年	⑧の値に 365（日）を乗じて算出した値

表 6-4 電気自動車（EV）走行の電力消費に係るCO₂排出量の試算

項目	値	備考
①EV交通量	258 千台 km／日	
②EVの燃費	127Wh／km	カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書(平成 18 年 3 月 交通エコロジー・モビリティ財団)において、設定されている値
③電力消費量	32,766kWh／日	①の値に、②の値を乗じて算出した値
④発電時のCO ₂ 発生係数	403 g／kWh	カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書(平成 18 年 3 月 交通エコロジー・モビリティ財団)において、設定されている値(中部電力の 2000 年土の実績値)
⑤CO ₂ 排出量	13.2 t／日	③の値に、④の値を乗じて算出した値
⑥年あたりCO ₂ 排出量	4,818 t／年	⑤の値に 365（日）を乗じて算出した値

表 6-5 電気自動車（EV）の導入によるCO₂排出量の削減効果の試算

項目	値	備考
①交通量の減少によるCO ₂ 排出削減量	20,696 t／年	(1) 環境負荷低減効果の分析で試算した値
②EVの走行時のCO ₂ 排出削減量	12,337 t／年	
③EV走行の電力消費に係るCO ₂ 排出量	4,818 t／年	
④EVの導入によるCO ₂ の削減量	28,215 t／年	①+②-③の値

参考：通常のカーシェアリングでのCO₂排出量

20,696 t／年 (1) 環境負荷低減効果の分析で試算した値

電気自動車（EV）の導入と、通常のカーシェアリングのCO₂排出削減量の比較

電気自動車導入時 / 通常のカーシェアリング

= 28,215 (t／年) / 20,696 (t／年) = 1.36

6.3 交通混雑緩和効果の分析

カーシェアリングの推進による交通量減少効果とともに、鉄道とカーシェアリングの組合せ（道路の混雑区間を鉄道で移動し、目的地周辺でカーシェアリングを利用するパターン）の推進により、混雑区間の交通量の削減が期待される。

それらの交通量の削減効果を環状7号、環状8号の断面に当てはめ、かつカーシェアリングの先進国であるスイスと同様の普及率（1.0%）を前提条件として試算すると、環状7号断面で約8,500台／日、環状8号断面で5,700台／日の交通量が減少する。これらの交通量減少量は、概ね2車線道路1路線分の道路交通容量に近い値である。

カーシェアリングの推進により、混雑区間等の交通混雑の緩和につながると想定される。

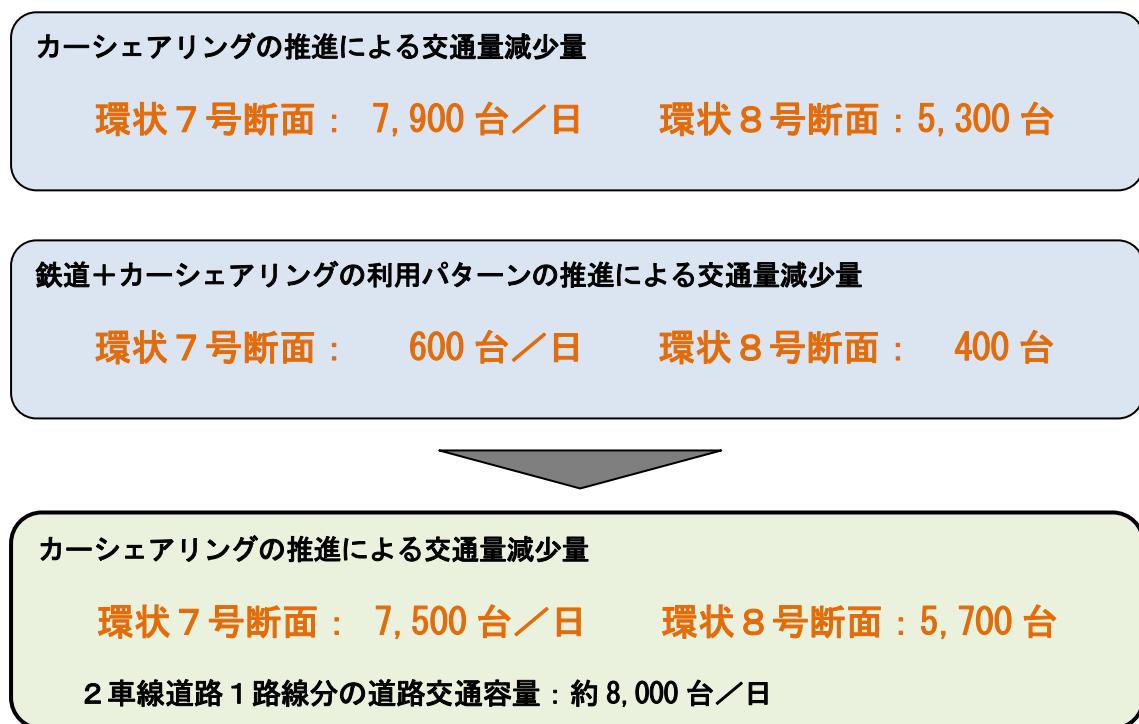


図 6-3 交通混雑緩和効果

表 6-6 カーシェアリングの推進による断面交通量の減少量の試算（平日）

	環状 7 号線断面	環状 8 号線断面	備考
①現況交通量	1, 256, 900 台／日	852, 500 台／日	平成 17 年度道路交通センサス
②利用区分別の割合			平成 20 年度パーソントリップ調査結果（集計結果記者発表資料）より、目的種類構成比、交通手段構成比をもとに集計 個人利用の目的は通勤、通学、私事、法人利用の目的は業務とした スイスと同様の普及率を想定
個人利用	76.4%		
法人利用	23.6%		
合計	100.0%		
③カーシェアリングの普及率	1.0%		
④交通量の削減率			カーシェアリングによる環境負荷低減効果及び普及方策検討報告書（平成 18 年 3 月 交通エコロジー・モビリティ財団）において、アンケート調査から把握した交通量の削減率
個人会員	約 79%		
法人会員	約 10%		
⑤カーシェアリングの推進による交通量減少量			①の値に、②・③・④の値を乗じて算出した値
個人会員	7, 586 台／日	5, 145 台／日	
法人会員	297 台／日	201 台／日	
合計	7, 883 台／日	5, 346 台／日	

表 6-7 鉄道＋カーシェアリングの利用パターンの推進による交通量の減少量の試算（平日）

	環状 7 号線断面	環状 8 号線断面	備考
①現況交通量	1, 256, 900 台／日	852, 500 台／日	平成 17 年度道路交通センサス
②利用区分別の割合			平成 20 年度パーソントリップ調査結果（集計結果記者発表資料）より、目的種類構成比、交通手段構成比をもとに集計 個人利用の目的は通勤、通学、私事、法人利用の目的は業務とした スイスと同様の普及率を想定
個人利用	76.4%		
法人利用	23.6%		
合計	100.0%		
③カーシェアリングの普及率	1.0%		
④カーシェアリングの交通量率			先に設定した交通量の削減率をもとに設定 E V 交通量率＝100%－削減率
個人会員	約 21%		
法人会員	約 90%		
⑤カーシェアリングの交通量			①の値に、②・③・④の値を乗じて算出した値
個人会員	2, 017 台／日	1, 368 台／日	
法人会員	2, 670 台／日	1, 811 台／日	
合計	4, 687 台／日	3, 179 台／日	
⑥鉄道＋カーシェアリングの利用率	12.7%		都民意向アンケート調査により、主に鉄道＋カーシェアリングの利用パターンを利用すると回答した方の割合。
⑦鉄道＋カーシェアリングの利用パターンの推進による交通量減少量	595 台／日	404 台／日	⑥の値に、⑦の値を乗じて算出した値

表 6-8 カーシェアリングの推進による断面混雑度の低減効果の試算（平日）

	環状 7 号線断面	環状 8 号線断面	備考
①カーシェアリングの推進による交通量減少量	7,900 台／日	5,300 台／日	
②鉄道＋カーシェアリングの利用パターンの推進による交通量減少量	600 台／日	400 台／日	
③カーシェアリングの推進による交通量減少量	8,500 台／日	5,700 台／日	①と②の値を足した値

注：100 台単位で四捨五入した値

参考：2 車線道路の道路交通容量（設計基準交通量）

4 種 2 級の交差点の多い道路の設計基準交通量は 8,000 台／日
（道路構造令で規定される値）

7. カーシェアリングの推進方策

都民アンケート調査等から、カーシェアリングの利用意向があることが把握できた。

また、人口や事業所が集積する東京都においては、広い範囲でカーシェアリングが成立しやすい地域があることが分かった。

さらには、カーシェアリングは、東京都が政策として進めている環境対策や渋滞対策に一定の効果が期待できることが把握できた。

これらのことを踏まえると、カーシェアリングは、東京都における有効な交通システムであることと判断できる。そこで、より一層の普及を目指して、カーシェアリングの推進方策を検討する。

7.1 カーシェアリングの関係主体の整理

カーシェアリングの関係主体は以下に示すとおり、大まかには利用者、カーシェアリングの運営会社、駐車場提供者に区分できる。

利用者は、カーシェアリング運営会社への会員登録を行い、その運営会社のルールに従いカーシェアリングの車両を利用する。

カーシェアリング運営会社は、駐車場提供者との間で駐車場の賃貸借を行い、ステーションを設置する。また、自らが駐車場を保有する運営会社もあると考えられる。

カーシェアリング運営会社は、事業を行うために、利用予約などのシステム構築や、車両や機器などの設備の確保等を行う。また、運営に際しては、予約受付等のセンター系業務、定期的な点検・清掃などの車両の管理等の業務を実施する。

上記の役割を踏まえて、カーシェアリングへの参加推進の観点から、各関係主体の取組みについて整理を行う。



図 7-1 カーシェアリングの関係主体

7.2 利用者の参加推進方策

(1) カーシェアリングの有効性

利用者の立場から、カーシェアリングを利用する場合と自らが車両を保有する場合のコストの比較を行うと下表のとおりとなる。

駐車場賃料が掛からない場合や、通勤等で毎日長時間の車両の占有が必要な場合には、自らが車両を保有する方がコストが低い。一方で、駐車場を借りる方で短時間の利用の場合や、ドライブなどの非日常的な利用の場合には、カーシェアリングの方がコスト面で有利となる。

当然、車両保有ニーズは、コストだけでは判断できないことである。例えば、都民意向アンケート調査では、カーシェアリングを利用しない理由として、急な用事への利用が困難であること、自分専用の好みの車両を持ちたいなどが挙げられた。

都民等は、自動車の保有だけではなく、カーシェアリングも選択肢として比較検討し、自分のライフスタイルや指向にあった方を選択することが望まれる。

表 7-1 カーシェアリングと車両保有のコストの比較

駐車場賃料	利用パターン			
	A	B	C	D
無料				
20,000 円				
40,000 円	カーシェアリングの方が有利なケース			
60,000 円				

《利用パターンの想定》

A：週 2 日 10km、近隣での私用に 2 時間ずつ利用

B：毎日 5 km、買物等に 1 時間ずつ利用

C：週 1 日 100km、ドライブ等に 8 時間ずつ利用

D：平日約 30km、通勤等に 10 時間ずつ利用

《試算の条件》

カーシェアリングのコスト：月額基本料金 1,000 円／月、利用料金 300 円／15 分

車両保有のコスト：以下のコストを合算

- ・ 駐車場賃料
- ・ 車両費
- ・ 保険料
- ・ 燃費

詳しくは、次ページの《カーシェアリングと車両保有のコストの試算》を参照

《カーシェアリングと車両保有のコストの試算》

1) 自動車の利用パターンの設定

以下の4つのパターンで、カーシェアリングと車両保有のコストの比較を行う。

表 7-2 利用パターンの設定

	利用パターン	月あたり自動車利用量	
		利用距離 (km/月)	利用時間 (h/月)
A	週 2 日 10km、近隣での私用に 2 時間ずつ利用	80	32
B	毎日 5 km、買物等に 1 時間ずつ利用	155	31
C	週 1 日 100km、ドライブ等に 8 時間ずつ利用	400	32
D	平日約 30km、通勤等に 10 時間ずつ利用	690	230

注：週単位の利用では4週間で設定、毎日利用は 31 日、平日は 23 日で設定

2) カーシェアリングの場合のコスト

月額基本料金を 1,000 円/月、利用料金 300 円/15 分（某運営会社のプランを参考に設定）とした場合のコストを試算する。

表 7-3 カーシェアリングの場合のコスト

	利用パターン別コスト (円/月)			
	A	B	C	D
コスト	39,000	38,000	39,000	277,000

注：千円単位で四捨五入

3) 車両保有の場合のコスト

以下のようなコストを設定し、車両保有の場合のコストを試算する。

駐車場賃料：無料、20,000 円/月、40,000 円/月、60,000 円/月の 4 ケース

車両費：33,000 円（200 万円の車両を 5 年間利用した場合の月額）

保険料：3,300 円（35 歳以上、レジャー利用、16～20 等級の相場約 4 万円/年の場合の月額）

燃費：12 円/km

表 7-4 車両保有の場合のコスト

駐車場賃料	利用パターン別コスト (円/月)			
	A	B	C	D
無料	37,000	38,000	41,000	45,000
20,000 円	57,000	58,000	61,000	65,000
40,000 円	77,000	78,000	81,000	85,000
60,000 円	97,000	98,000	101,000	105,000

注：千円単位で四捨五入

（２）カーシェアリングへの参加方法

利用者がカーシェアリングを利用するためには、会員登録が必要である。会員には、個人会員と法人会員の区分がある場合が多い。個人会員は、当該個人に利用が限られるのに対し、法人会員は、当該法人の複数の職員の利用が可能となる。なかには、１口の法人会員登録により、同時に複数の職員が複数車両を利用できるルールにしている運営会社もある。

会員登録においては、ステーションの立地状況を調べ、利便性の高い地点にステーションを設置している運営会社を選択することが有効である。なお、複数の運営会社のステーションが近接している場合には、自らの利用特性と料金やサービス内容を照らし合わせ、望ましい運営会社を選択することが有効である。料金やサービス内容は、各社ともにホームページ等にて案内しているので、それらを情報源にすることが考えられる。

また、特殊なケースについて、下記にカーシェアリングの参加方法を示す。

《マンション等でのカーシェアリング事業》

マンションなど、特定の集団で必要な会員数を集められ、カーシェアリング事業が成立する場合には、会員を限定した事業の実施が考えられる。

例えば、マンションカーシェアリングを実施するメリットとしては、以下のような事項が挙げられる。

マンションカーシェアリングのメリット

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○戸数分の駐車場が確保できない場合に、共同利用のカーシェアリングが有効である。○駐車場を効率的に建設することにより（必要最低限の駐車場数に抑えること）、建設コストやメンテナンスコストを抑えることができる。○カーシェアリングのニーズが高まれば、不動産の価値が上がる可能性がある。 |
|--|

複数の運営会社において、マンション等の敷地内のスペースを活用してステーションを設置するカーシェアリングの参加を募集している。これらの運営会社と協力して、マンションや近隣住民を限定会員とするカーシェアリングを実施することが考えられる。

《近隣にステーションが存在しない場合の参加方法》

利便性の高い地点にステーションが立地していないため、カーシェアリングを利用できない方もいると想定される。

一定の会員数の確保を条件に、新たにステーションの設置を検討する運営会社が存在する。予めステーションの候補地を選定している運営会社もある。

カーシェアリングを利用したいが、ステーションが立地していない場合には、そのような運営会社へ確認し、ステーション新設の可能性を把握することが有効である。

7.3 運営会社の参加推進方策

新たにカーシェアリングの事業を立ち上げる運営会社があると考えられる。例えば、東京都内において、ステーションが設置されていない地域で、カーシェアリングのサービスを提供するために、新たなカーシェアリング事業を展開することが考えられる。

運営会社は、以下のような準備や業務を実施しカーシェアリングの事業を立ち上げることとなる。

カーシェアリング事業を立ち上げるために必要な主な事項

(1) システムの構築

1) 予約システムの構築

利用者からの予約受付・情報管理、利用履歴の記録等を行うシステム

2) 課金システムの構築

利用履歴から料金を請求・徴収するシステム

3) 車両管理システムの構築

ＩＣカードや携帯電話などでの認証により、予約者が車両を解錠・利用するシステム

車両との通信（位置確認やメンテナンス状況の把握等）、

(2) 設備の確保

4) ステーションの確保

ステーションの土地を確保する

5) 車両・設備の確保

ステーションでの車両・設備の設置、センター系機能を配置する本部の設置

カーシェアリング事業の運用時の主な業務

(1) センター系業務

予約の受付や料金の請求・徴収などの管理業務

(2) 車両の管理

定期的な車両の点検や清掃の業務

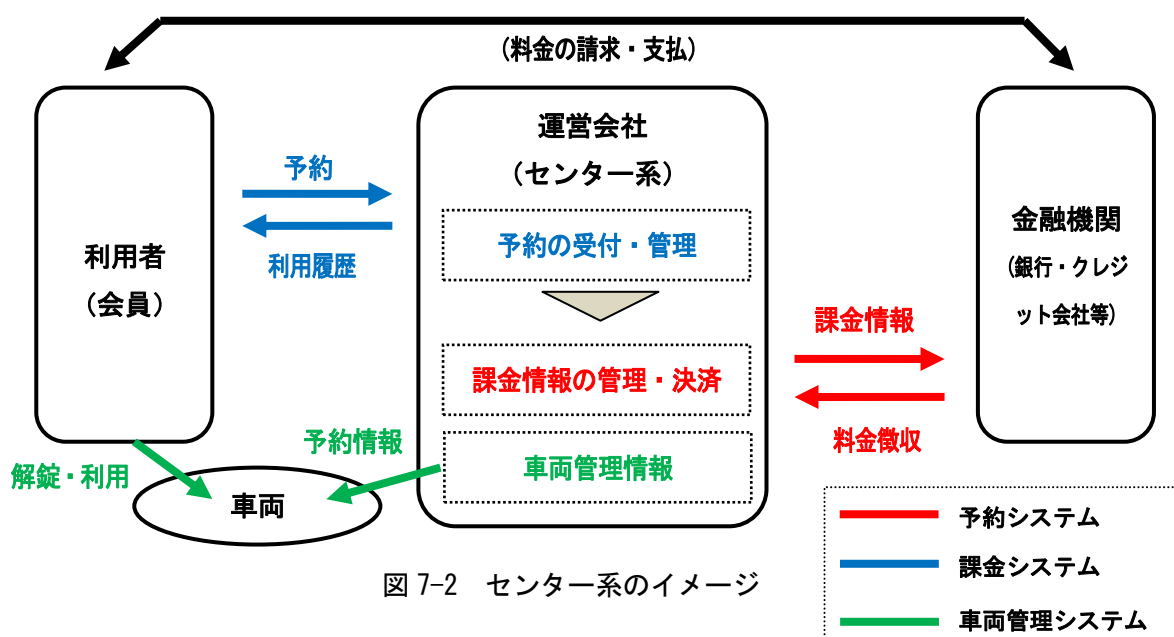


図 7-2 センター系のイメージ

なお、システム構築や設備の確保が難しい場合には、以下に示すような工夫が考えられる。

《システム開発が難しい場合》

カーシェアリングの運営は行うが、独自のシステム開発が難しい場合があると考えられる。

そのような場合には、システムの販売・レンタルを行う会社がある。管理システム、課金システム、車両利用システムなど、個々のシステムごとに販売・レンタルが可能となっている。

そのような会社から、必要なシステムを受け入れ、カーシェアリング事業を立ち上げることが可能である。

《センター系業務が難しい場合》

カーシェアリングの事業を立ち上げたいが、予約の受付や料金の請求・徴収などのセンター系業務を行うことが難しい場合が考えられる。

そのようなセンター系業務を請け負う会社があるので、センター系業務をアウトソーシングし、カーシェアリング事業を立ち上げることが可能である。

《車両を有効活用したい運営会社》

現在、活用されていない車両を保有しており、その車両の有効活用の観点から、カーシェアリング事業を実施しようとする場合が考えられる。

所有する車庫を活用してステーションを設置し車両の活用を図り、一方で、センター系業務等を委託する、フランチャイズ化したカーシェアリングを実施している会社がある。

そのような会社と契約し、カーシェアリング事業を立ち上げることが可能である。

7.4 駐車場提供者（ステーション用地の提供者）の参加推進方策

既存の駐車場や土地等の有効活用のために、カーシェアリングのステーションとして提供することが考えられる。

カーシェアリングのステーションは、基本的に月極契約となる。そのため、安定的な収入を得られる資産の運用方法として考えられる。

駐車場提供者（ステーション用地の提供者）のパターンを設定し、カーシェアリングへの参加方法を整理する。

（１）駐車場事業者

所有している駐車場若しくはその一部をカーシェアリングのステーションへ賃貸することが考えられる。賃貸する駐車場を募集している運営会社があるので、そのような運営会社へ問い合わせを行い、契約内容の取り決めを行うこととなる。

大規模な立体駐車場などでは、出入口にゲートを設置し、運転者が入庫時に駐車券を取り、出庫時に駐車券を精算機に投入し料金精算を行う無人対応の仕組みにしている駐車場がある。そのような駐車場にステーションを設置する場合、カーシェアリングの車両については駐車料金を課金しない仕組みにする必要がある。

カーシェアリングの車両に、課金対象外を認識する券等を搭載し、利用者が入出庫時に利用することが考えられるが、その券の管理方法や利用者の利便性の低下が懸念される。できれば、車両とゲート機器の通信や、ナンバープレートの画像認識の技術により、カーシェアリングの車両の通行時に自動でゲートが開閉するシステムとすることが望ましい。

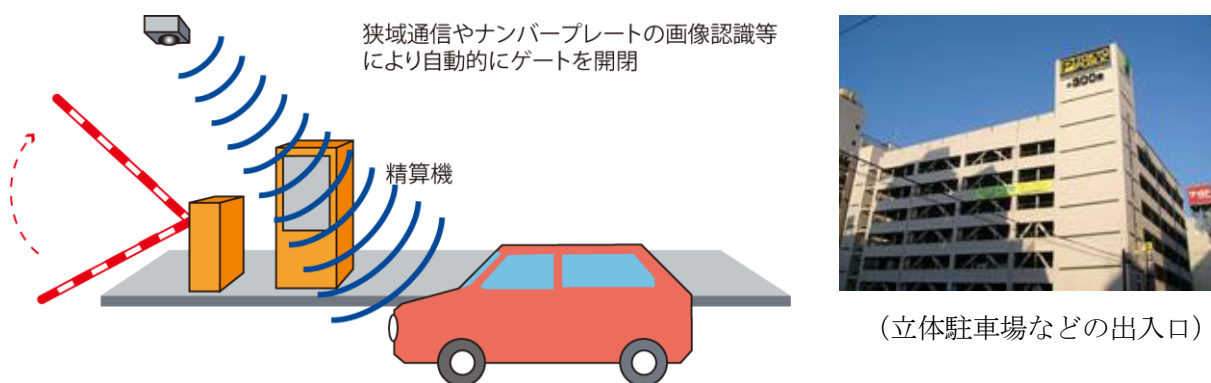


図 7-3 駐車場出入口ゲートでの工夫のイメージ

(2) 複数の駐車場を所有する駐車場事業者

複数の駐車場を所有している駐車場事業者は、複数の駐車場をまとめて、カーシェアリングのステーションへ提供することが考えられる。

また、所有する複数の駐車場を活用し、自らがカーシェアリング事業を運営することも考えられる。

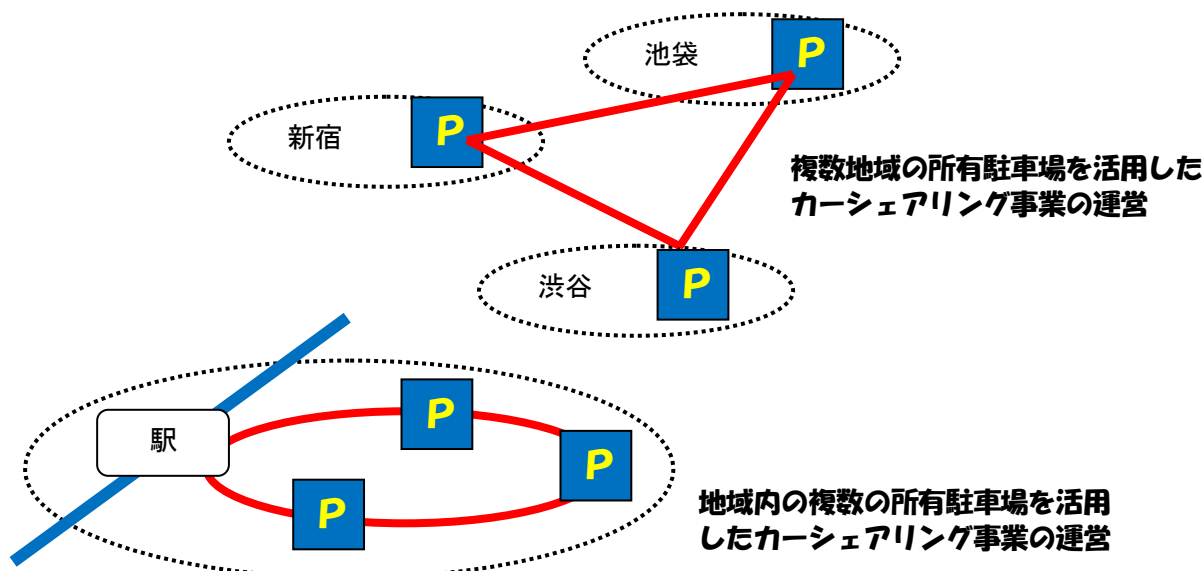


図 7-4 複数の所有駐車場の活用イメージ

(3) 車庫や土地の運用を行いたい事業者等

現在、車庫や土地等を所有する事業者等が、それらの活用手段として、カーシェアリングのステーションへ提供し、賃貸料を得ることが考えられる。

ステーションあたりの平均車両配置台数は1台～2台と少ない。また、大規模な設備を必要としない。

例えば、車両2台分のステーションの規模としては、1台あたりのスペース (2.5m×5m) の2台分として25㎡程度のスペースが想定される。

大規模な土地を所有する場合には、その一部をステーションとすることも考えられる。

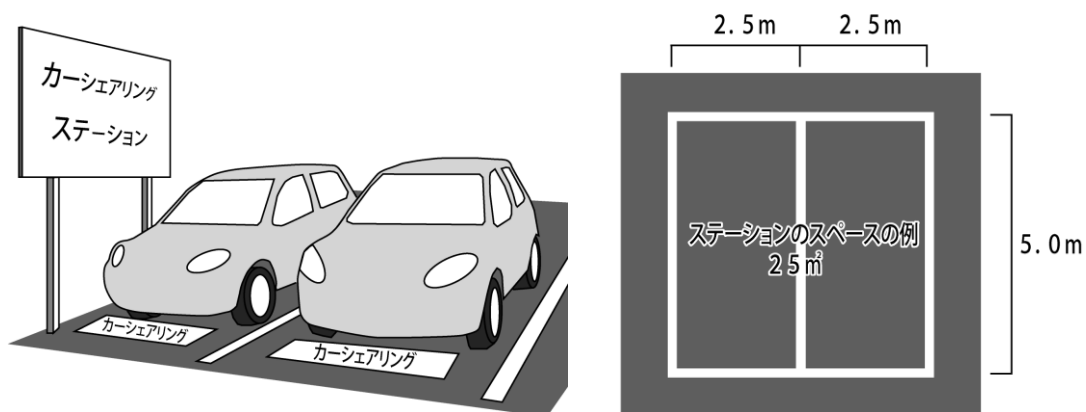


図 7-5 カーシェアリングのステーションの規模

(4) ビルを所有する事業者

既存の商業・業務ビル等を所有する事業者、又は、新規に商業・業務ビル等を建設する事業者においては、ビルに付帯する駐車場やオープンスペースの一部をカーシェアリングのステーションへ提供することが考えられる。

日常業務で自動車を利用する事業者がビルのテナントに入る場合、通常、当該ビルの駐車場を賃貸し保有車両を置くことになり、駐車場賃料や車両保有のコストが生じる。

ビルにステーションを設置すれば、そのようなテナント事業者は車両を保有せずに、カーシェアリングで対応することができる。

また、事業者ごとに車両を保有することに比べ、ビル全体で保有する車両数を縮減することができるため、ビルの付帯駐車場の台数を縮小することができる。

一方で、ステーションには、テナント以外の一般のカーシェアリング会員が出入りすることから、ビルのセキュリティへの配慮が必要となる。

特に、新規にビルを建設する場合には、設計・企画段階から、カーシェアリングの運営会社と調整を行い、実現を図ることが考えられる。

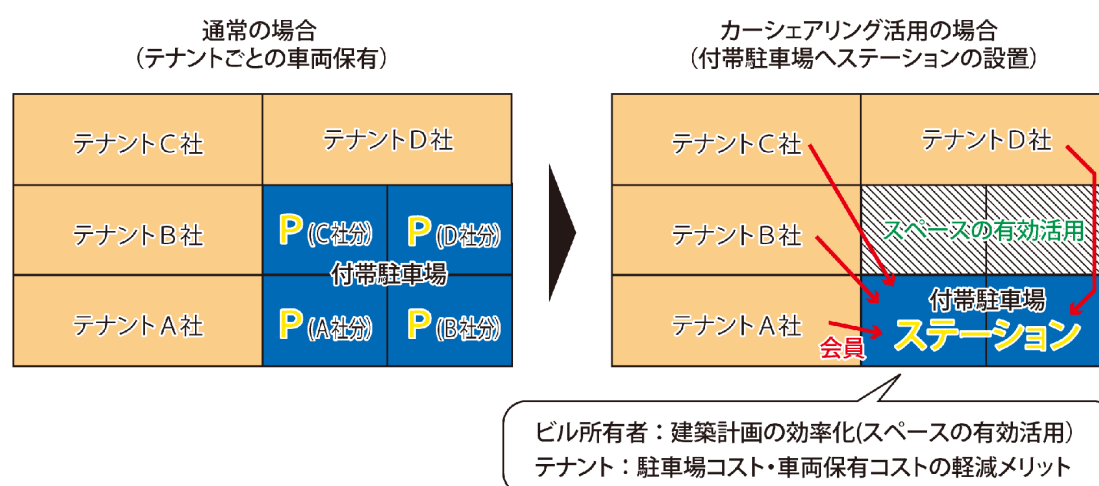


図 7-6 ビルへのカーシェアリング導入のメリット

(5) 集客施設等を経営する事業者

コンビニエンスストアやショッピングセンターなどの商業施設や、区役所などの公共施設、鉄道駅など、人が集まりやすい施設において、カーシェアリングのステーションを設置することにより、会員の利便性が高まると想定される。

一方、集客施設等を経営する事業者にとっても、賃貸料収入があることや、カーシェアリングを利用した際に当該店舗等で購入する会員も期待できるといったメリットが生じる。

既に、複数のコンビニエンスストアチェーンで、カーシェアリングの運営会社と組んで、ステーションを設置する動きがある。

独立駐車場に限らず、店舗駐車場や様々なスペースを活用して、まちなかにステーションを配置することにより、カーシェアリングが身近なシステムとなり、利用が促進されることが考えられる。

8. 駐車場の活用方策

8.1 モデル地域の設定

本章では、駐車場の活用方策として、既存駐車場を活用したカーシェアリング事業の成立可能性を検証する。

都内でも地域特性に応じて、事業の成立条件が異なると想定されることから、以下に示す通り、モデル地域を設定し分析を行う。

（１）都心型カーシェアリング

周辺に一定の居住者があるとともに事業所が集積する地域であり、かつ商業施設等の集積により来街者も多いことから、個人会員、法人会員の双方の確保が期待できる。また、鉄道とカーシェアリングの組合せによる利用パターンの需要も見込まれる。

都心型のモデル地域として、山手線沿線のターミナル駅周辺の新宿駅周辺、池袋駅周辺、渋谷駅周辺、秋葉原駅周辺、上野駅周辺を設定する。

（２）業務地型カーシェアリング

事業所が集積しているが、周辺居住者等が少ない業務地地域を想定する。

業務地型のモデル地域として、東京駅周辺、汐留駅周辺、都庁前駅周辺、品川駅周辺、勝どき駅周辺を設定する。

（３）住宅地型カーシェアリング

周辺に居住者が多いが、一方で、事業所が少ない住宅地地域を想定する。そのような地域は、都内には多数の地域が存在するが、現状においてカーシェアリングのステーションが設置されており、利用状況を把握することができる地域とする。

住宅地型のモデル地域は都区部の区単位とし、山手線の外側にあり、ターミナル駅等を有する拠点地区が少ない大田区、練馬区、江戸川区、荒川区、板橋区を設定する。

（４）郊外拠点型カーシェアリング

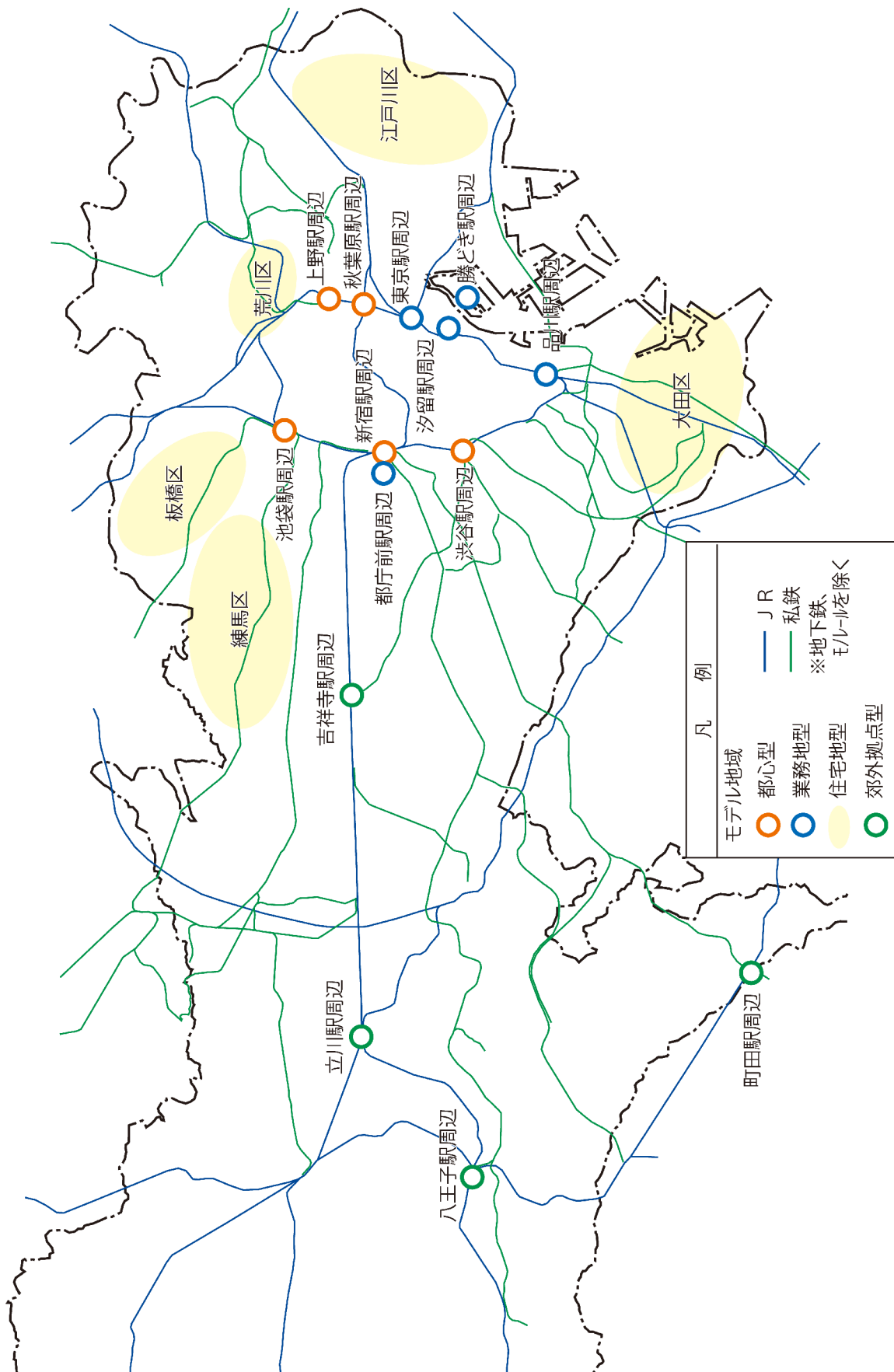
東京都の市郡部（都区部外）で、鉄道の結節点となっており、周辺に一定の居住者や事業所が立地する郊外の拠点地域を想定する。

郊外拠点型のモデル地域として、立川駅周辺、町田駅周辺、八王子駅周辺、府中駅周辺、吉祥寺駅周辺を設定する。

表 8-1 モデル地域の設定

種別	モデル地域
都心型	新宿駅周辺、池袋駅周辺、渋谷駅周辺、秋葉原駅周辺、上野駅周辺
業務地型	東京駅周辺、汐留駅周辺、都庁前駅周辺、品川駅周辺、勝どき駅周辺
住宅地型	大田区、練馬区、江戸川区、荒川区、板橋区
郊外拠点型	立川駅周辺、町田駅周辺、八王子駅周辺、府中駅周辺、吉祥寺駅周辺

図 8-1 モデル地域の位置



8.2 ステーションとしての事業採算性の分析

モデル地域を対象に、既存駐車場（月極駐車場）を活用して、カーシェアリングのステーションを設置する場合の事業採算性を分析する。

（１）支出

支出は、大きくセンター系経費、通信費、車両や設備の維持費、保険料、燃料費、ステーションとしての駐車場賃料等のランニングコストが必要になる。

運営会社ヒアリング調査結果によると、駐車場賃料以外のランニングコストは概ね6万円程度であるとのことである。これらのコストは地域差がないと考えられることから、モデル地域で一律の支出額と設定する。

一方、駐車場賃料は地域によって価格が異なる。インターネットサイトの月極駐車場の利用者募集サイトより、月極駐車場の平均賃料(平成22年2月現在)を整理すると下表のとおりとなる。

カーシェアリングの支出は、駐車場賃料とその他の諸経費6万円を合算した値とする。

支出 = 駐車場賃料（地域ごとの平均賃料） + その他の諸経費6万円

表 8-2 月極駐車場の平均賃料（平成22年2月現在）

種別	モデル地域	平均賃料（円）	サンプル数
都心型	新宿駅周辺	43,000	3
	池袋駅周辺	31,000	10
	渋谷駅周辺	43,000	5
	秋葉原駅周辺	48,000	13
	上野駅周辺	36,000	7
業務地型	東京駅周辺	40,000	1
	汐留駅周辺	52,000	2
	都庁前駅周辺	40,000	4
	品川駅周辺	36,000	9
	勝どき駅周辺	54,000	2
住宅地型	大田区（池上駅）	27,000	29
	練馬区（平和台駅）	18,000	2
	江戸川区（一之江駅）	25,000	1
	荒川区（熊野前駅）	20,000	4
	板橋区（板橋本町駅）	24,000	11
郊外拠点型	立川駅周辺	18,000	1
	町田駅周辺	19,000	3
	八王子駅周辺	29,000	1
	府中駅周辺	19,000	3
	吉祥寺駅周辺	21,000	28

注：駅から1km以内の距離にあり、利用者の募集を行っている月極駐車場を対象とした。

住宅地型は、商業業務施設の集積が少ない駅を設定して、月極駐車場を抽出した。

インターネットサイトで把握できるサンプルの平均値を1,000円単位で四捨五入した値。

(2) 収入

カーシェアリングの料金設定は、運営会社や加入するプランなどによって異なるが、月額基本料金と利用料金（利用時間・距離に応じて課金される料金）とするものが多い。

そこで、月額基本料金と利用料金について、既存の運営会社の料金設定を参考に、下表のとおりと仮定する。

表 8-3 料金の仮定

月額基本料金	1,000 円／月
利用料金	300 円／15 分

運営会社ヒアリング調査結果によると、予約の重複等を避けるなどを考慮すると、車両 1 台あたりの望ましい会員数は 10～30 であるとのことであった。そこで、本試算においては、車両 1 台あたりの会員数を 20 人と仮定し、月額基本料金の収入を 20,000 円とする。

一方、利用料金は、利用時間ごとの課金となるが、モデル地域によって利用状況が異なると想定される。そこで、既存の運営会社の利用状況をもとに、各モデル地域の平均的な 1 日あたりの利用時間を設定し、利用料金収入を試算する。

各地域の利用時間は、次ページのとおりとなる。都心型の地域は、総じて平日、休日ともに一定の利用が見込まれる。業務地型の地域は、休日よりも平日の利用が多い。逆に、住宅地型の地域では、平日よりも休日の利用が多い。郊外拠点型の地域では、現状では利用が少ない。

上記のことを踏まえて、カーシェアリングの収入は、月額基本料金 2 万円と利用時間に応じた利用料金を合算した値とする。

収入 ＝

月額基本料金 2 万円 ＋ 利用時間（h／日） × 利用料金単価 300 円／15 分 × 30 日／月

表 8-4 カーシェアリング車両の利用時間

種別	モデル地域	利用時間（h／日）	
		平日	休日
都心型	新宿駅周辺	1.7	1.0
	池袋駅周辺	2.3	4.5
	渋谷駅周辺	1.1	0.7
	秋葉原駅周辺	7.1	3.5
	上野駅周辺	2.0	1.5
業務地型	東京駅周辺	3.6	2.1
	汐留駅周辺	1.7	0.3
	都庁前駅周辺	2.5	1.9
	品川駅周辺	1.4	3.3
	勝どき駅周辺	0.2	1.9
住宅地型	大田区	0.5	2.8
	練馬区	2.1	4.7
	江戸川区	1.3	3.3
	荒川区	1.1	2.4
	板橋区	1.8	2.4
郊外拠点型	立川駅周辺	1.0	2.2
	町田駅周辺	0.2	0.3
	八王子駅周辺	0.3	1.0
	府中駅周辺	1.3	1.3
	吉祥寺駅周辺	0.3	3.0

注：既存のカーシェアリング運営会社の対象地域周辺のカーシェアリング車両（複数ある場合は平均値）の予約状況から設定した値である。

なお、住宅地型は、対象区内の全車両の平均値から設定した値である。

(3) 事業採算性

先に示したとおり支出と収入を試算すると下表のとおりとなる。

都心型、業務地型、住宅地型は、事業収支が黒字と試算される地域、赤字と試算される地域の双方があった。一方、郊外拠点型では全ての地域で赤字の試算となった。

表 8-5 事業採算性

種別	モデル地域	支出(円)			収入(円)			事業収支 (円)
		駐車場賃料	その他諸経費	計	月額基本料金	利用料金	計	
都心型	新宿駅周辺	43,000	60,000	103,000	20,000	54,000	74,000	▲29,000
	池袋駅周辺	31,000		91,000		107,000	127,000	36,000
	渋谷駅周辺	43,000		103,000		35,000	55,000	▲48,000
	秋葉原駅周辺	48,000		108,000		217,000	237,000	129,000
	上野駅周辺	36,000		96,000		67,000	87,000	▲9,000
業務地型	東京駅周辺	40,000	60,000	100,000	20,000	113,000	133,000	33,000
	汐留駅周辺	52,000		112,000		46,000	66,000	▲46,000
	都庁前駅周辺	40,000		100,000		84,000	104,000	4,000
	品川駅周辺	36,000		96,000		71,000	91,000	▲5,000
	勝どき駅周辺	54,000		114,000		26,000	46,000	▲68,000
住宅地型	大田区	27,000	60,000	87,000	20,000	43,000	63,000	▲24,000
	練馬区	18,000		78,000		104,000	124,000	46,000
	江戸川区	25,000		85,000		68,000	88,000	3,000
	荒川区	20,000		80,000		54,000	74,000	▲6,000
	板橋区	24,000		84,000		71,000	91,000	7,000
郊外拠点型	立川駅周辺	18,000	60,000	78,000	20,000	49,000	69,000	▲9,000
	町田駅周辺	19,000		79,000		8,000	28,000	▲51,000
	八王子駅周辺	29,000		89,000		18,000	38,000	▲51,000
	府中駅周辺	19,000		79,000		47,000	67,000	▲12,000
	吉祥寺駅周辺	21,000		81,000		40,000	60,000	▲21,000

注：算出した結果を 1,000 円単位で四捨五入した値。

1 ヶ月あたり平日は 21 日、休日は 9 日で算出した。

8.3 駐車場の立地条件等に関する分析

モデル地域を対象に、駐車場の立地条件、構造、規模を分析する。なお、契約形態からステーションの候補としては月極駐車場が妥当であると想定し、利用者の募集を行っている月極駐車場（インターネットで公表しているもの）を抽出し、分析対象とした。

（１）駐車場の立地条件

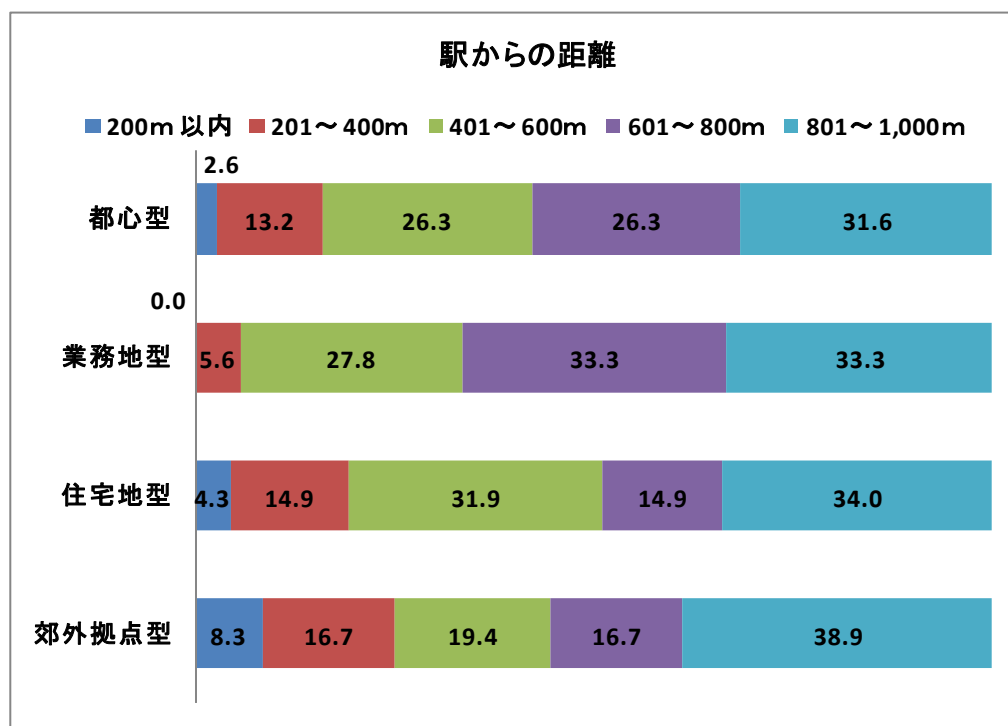
都民意向アンケート調査等からも分かるとおり、駅への近接性のニーズは高い。

都民意向アンケート調査から分析すると、出発地からステーションまでの徒歩距離の許容率は、徒歩時間 5 分（分速 80m で換算すると 400m）で 9 割以上、徒歩時間 10 分（分速 80m で換算すると 800m）で約 7 割となっている。それ以上の距離になると許容率が 5 割を下回る。

駅からの距離帯別に、駐車場の箇所数を整理すると下図のとおりとなる。

駅から 400m 以内に立地する駐車場は 1 割以下と少ないが、駅から 800m 以内に立地する駐車場では全体の 6～7 割となっている。

図 8-2 利用者を募集している月極駐車場の駅からの距離帯別割合（％）



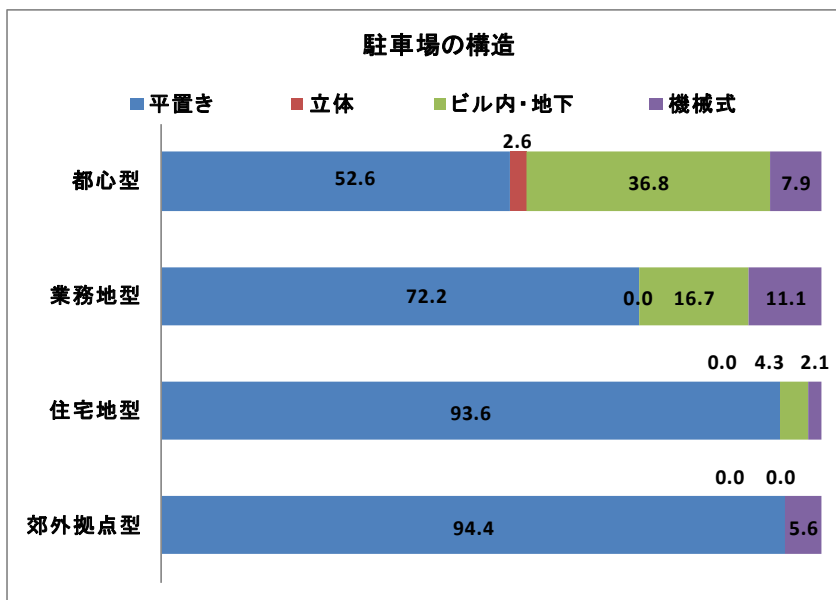
注：インターネットサイトで把握した利用者の募集を行っている月極駐車場を対象とした。

サンプル数 都心型 38 箇所、業務地型 18 箇所、住宅地型 47 箇所、郊外拠点型 36 箇所。

(2) 駐車場の構造

カーシェアリングのステーションとしては、機械式の駐車場は適さない。できれば、利用者が自由に出入りのできる平置き駐車場が望まれる。駐車場の構造種別を整理すると下図のとおりとなるが、比較的、平置き駐車場の割合が高い。

図 8-3 利用者を募集している月極駐車場の構造種別の割合（％）

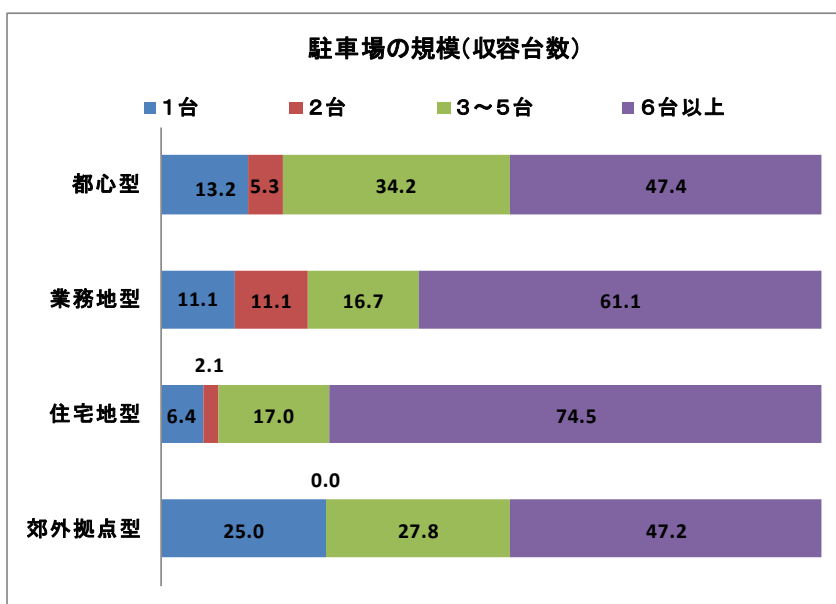


注：インターネットサイトで把握した利用者の募集を行っている月極駐車場を対象とした。

(3) 駐車場の規模

予約が重なることを考えた場合、1つのステーションに複数車両を配置することが望まれる。駐車場の収容台数を整理すると下図のとおりとなるが、収容台数1台の駐車場の割合は少ない。

図 8-4 利用者を募集している月極駐車場の規模（収容台数）の割合（％）



注：インターネットサイトで把握した利用者の募集を行っている月極駐車場を対象とした。

8.4 ステーションとしての駐車場活用についての考察

先の分析結果より、事業運営の視点からの成立条件、駐車場提供の視点からの駐車場活用方策を考察する。加えて、駐車場の立地、構造、規模等についても考察する。

(1) 事業運営の視点からの成立条件

先の試算では、都心型、業務地型、住宅地型において、事業採算性が低い地域、事業採算性が確保される地域の双方があった。また、郊外拠点型においては、全てのモデル地域で事業採算性の確保が難しい結果となった。

この結果により、事業成立の可能性が確認された一方で、必ずしも無条件に成り立つ事業ではないことも把握できた。

事業採算性には、駐車場（ステーション）賃料と利用料金収入が大きく影響する。そのため、事業成立のためには、駐車場賃料に適合する利用を確保する取り組みが重要となる。

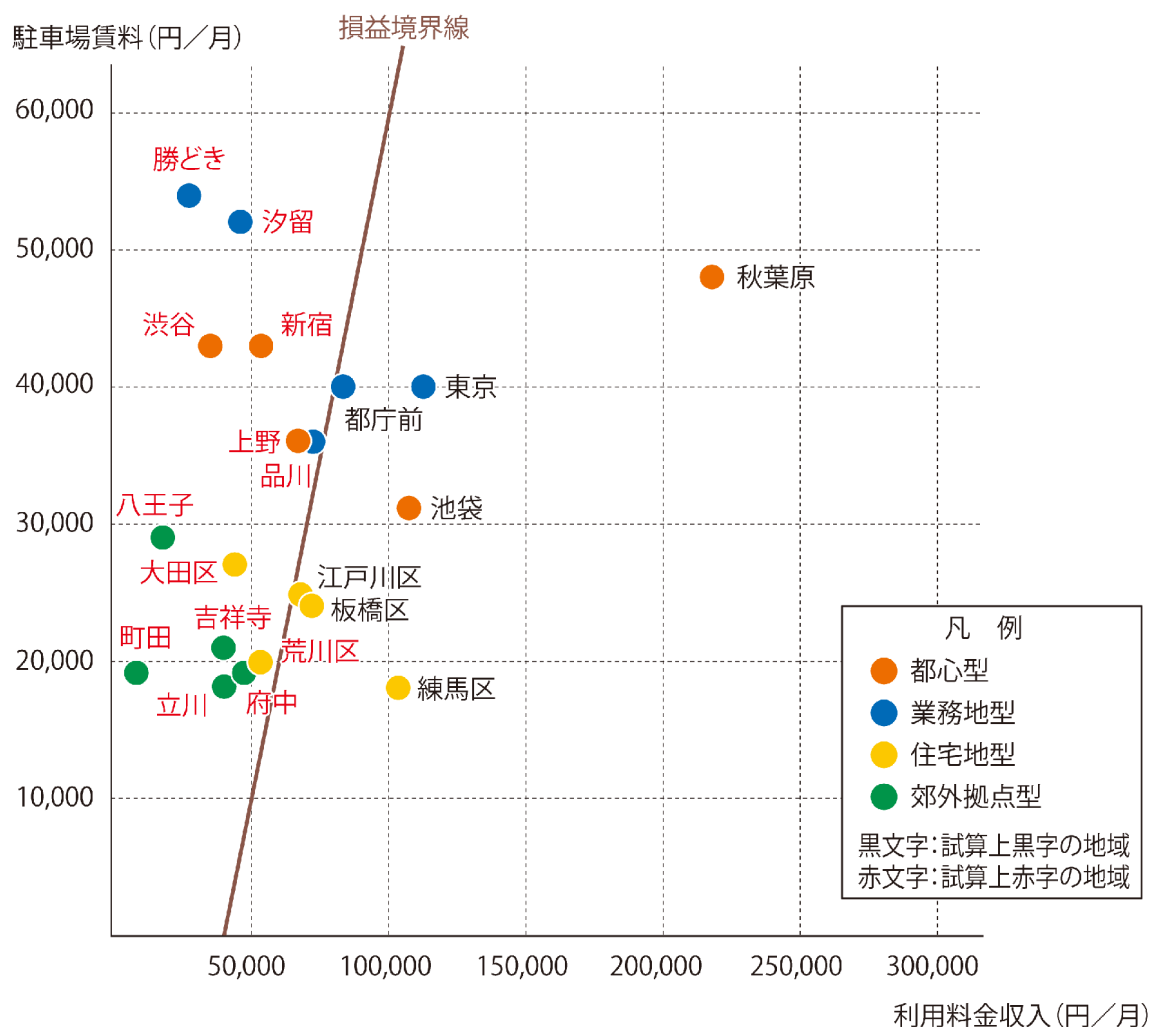


図 8-5 駐車場賃料・利用料金収入と事業採算性の関係

先の試算と同様の方法で概算すると、駐車場賃料を4万円（都心型のモデル地域の駐車場賃料の平均）と仮定した場合に、他の支出とあわせて10万円の支出額となる。これを賄うためには、月額基本料2万円にあわせて8万円の利用料金収入が必要となる。その8万円の利用料金収入を得るためには、1日平均約2.2時間の利用が必要となる。

この1日平均2.2時間の利用時間は必ずしも大きな値ではないと判断できるが、平日、休日に偏った利用となると、1日あたりの利用時間を長くする必要が出てくる。このようなことから、平日、休日の平均的な利用を促進することが有効であると考えられる。

表 8-6 利用料金収入8万円／月を確保するための利用時間

ケース	収入確保のために必要な利用時間 (h／日)
平日・休日の利用が平準化している場合	2.2
平日に利用が偏る場合	3.2
休日に利用が偏る場合	7.4

注：300円／15分の利用料金で試算

月あたりの平日を21日、休日を9日で試算

以下に、地域別の特性を示す。

1) 都心型カーシェアリング

試算の結果、秋葉原駅周辺、池袋駅周辺では黒字となり、上野駅周辺、新宿駅周辺、渋谷駅周辺では赤字となった。

赤字の要因としては、都心型の地域は比較的駐車場の賃料が高い（平均約40,000円）一方で、その支出を賄えるほどの利用に達してしないことが挙げられる。

都心型の地域では、全体的に平日、休日ともに利用が多いことを踏まえて、個人会員、法人会員の双方に、利用を高める取り組みを行うことが有効である。

2) 業務地型

試算の結果、東京駅周辺、都庁前駅周辺では黒字となり、品川駅周辺、汐留駅周辺、勝どき駅周辺では赤字となった。

赤字の要因としては、業務地型の地域は都心型と同様に比較的駐車場の賃料が高い（平均約44,000円）ことと、その支出を賄えるほどの利用に達していないことが挙げられる。

特に、汐留駅周辺や勝どき駅周辺は駐車場の賃料が高く、かつ他地域に比べ利用時間も少ないことから、赤字が大きいと試算された。

業務地型の地域では、平日に利用が見込まれることから、事業所をターゲットに利用を高める取り組みが有効である。また、駐車場賃料を低減することも有効である。

3) 住宅地型

試算の結果、練馬区、江戸川区、板橋区では黒字となり、大田区、荒川区では赤字となった。

赤字の要因としては、住宅地型の地域は比較的駐車場の賃料が低い（平均約 23,000 円）が、利用も少ないことが挙げられる。

住宅地型の地域では、休日に多くの利用が見込まれる。しかし、平日に比べて、休日の日数は少ない。少ない日数で利用時間を稼ぐためには、各時間帯に利用を分散させ車両の効率的な利用を推進する工夫が望まれる。

4) 郊外拠点型

試算の結果、全ての地域で赤字となった。

郊外拠点型の地域は、比較的駐車場の賃料が安い（平均 21,000 円）というメリットがある一方で、現状では利用が少ない状況である。

例えば、事業採算性を確保するためには、駐車場賃料が 1 万円であった場合であっても、5 万円以上の利用料金収入が必要である。しかしながら、郊外拠点型の 5 地域ともに利用料金収入が 5 万円未満である。

郊外拠点型の地域は、都区部に比べて周辺に戸建て住宅地等が多く、自動車を保有しやすい住宅環境がある。また、郊外の商業施設等もあり駅周辺を経由しないライフスタイルも想定される。

郊外拠点型の地域では、駅周辺のマンション等の居住者、駐車場の確保が難しい事業者等、2 台目としてカーシェアリングを活用する可能性がある世帯など、ターゲットを明確にし、利用を高める取り組みが有効であると考えられる。

(2) 駐車場提供の視点からの駐車場活用方策

都内には余剰する駐車場をカーシェアリングのステーション用地として賃貸したいと考える事業者もあると考えられる。

先の試算の収入から逆算し駐車場賃料に充てられる限度額を算出すると次ページの表のとおりとなる。なお、利用が多い地域ではその限度額は、地域の月極駐車場の相場よりも上回るが、実際には相場程度に落ち着くと考え、表のとおりステーションとしての駐車場賃料の想定額が整理できる。

都心型、業務地型、住宅地型のいくつかの地域では、相場程度の額での賃貸が可能であると考えられる。一方で、相場よりも賃料を低減させることが必要となる地域もある。

そのようななか、利用が少なく、駐車料賃料の充てる分の収入が見込めず、賃貸が難しい地域もある。

ステーション用地として駐車場を提供する事業者は、カーシェアリングの利用の可能性を踏まえて、場合によっては、賃料を低額に設定し貸し出すことも考えられる。

表 8-7 収入から試算するステーションとしての駐車場賃料の想定額

 相場程度の額での賃賃が可能 相場よりも賃料の低減が必要 賃賃が難しい						
種別	モデル地域	収入(円)	支出 (円)		駐車場相場 (円)	駐車場賃料 想定額 (円)
			その他諸経費	駐車場賃料に充てられる限度額 (収入-その他諸経費)		
都心型	新宿駅周辺	74,000	60,000	14,000	43,000	14,000
	池袋駅周辺	127,000		67,000	31,000	31,000
	渋谷駅周辺	55,000		-5,000	43,000	—
	秋葉原駅周辺	237,000		17,7000	48,000	48,000
	上野駅周辺	87,000		27,000	36,000	27,000
業務地型	東京駅周辺	133,000	60,000	73,000	40,000	40,000
	汐留駅周辺	66,000		6,000	52,000	6,000
	都庁前駅周辺	104,000		44,000	40,000	40,000
	品川駅周辺	91,000		31,000	36,000	31,000
	勝どき駅周辺	46,000		-14,000	54,000	—
住宅地型	大田区	63,000	60,000	3,000	27,000	3,000
	練馬区	124,000		64,000	18,000	18,000
	江戸川区	88,000		28,000	25,000	25,000
	荒川区	74,000		14,000	20,000	14,000
	板橋区	91,000		31,000	24,000	24,000
郊外拠点型	立川駅周辺	69,000	60,000	9,000	18,000	9,000
	町田駅周辺	28,000		-32,000	19,000	—
	八王子駅周辺	38,000		-22,000	29,000	—
	府中駅周辺	67,000		7,000	19,000	7,000
	吉祥寺駅周辺	60,000		0	21,000	—

注：収入は、先の試算で算出した結果（月額基本料金＋利用料金）

算出した結果を 1,000 円単位で四捨五入した値。

（３）駐車場の立地、構造、規模等

カーシェアリングのステーションとしては、駅等からの近接性、平置き等の駐車場構造、複数台以上の収容台数など、駐車場の立地、構造、規模等に留意する必要がある。

先の分析では、多くの地域において、それらの条件を満たす月極駐車場が存在することから、適正な駐車場を選択し、ステーションを設置することが重要である。

また、月極駐車場の他に、時間貸し駐車場もあると考えられるので、時間貸し駐車場の月極化により、適切な駐車場を確保することも考えられる。

9. 新しいカーシェアリングサービスの実現方策

カーシェアリングの新たな展開として、電気自動車の導入、マルチステーションシステム、公共空間のステーションとしての活用が挙げられる。

これらの新しいカーシェアリングサービスを対象に実現方策を検討する。

9.1 電気自動車（EV）の導入

近年、環境問題への意識の高まりから、エコカーの普及が進んでいる。中でも電気自動車（EV）は、CO₂の排出量の低さ等から着目されている。その電気自動車は、既に複数自動車メーカーから販売されているとともに、カーシェアリングでの活用も始まっている。このような電気自動車が普及されれば、東京都の環境負荷の小さい交通体系づくりにつながる。

電気自動車の走行には充電が必要となるが、ガソリン車がGASスタンドで給油する程度の時間で、充電を完了するのは難しい状況となっている。そのため、電気自動車には、一定時間駐車し充電を行うステーションが必要となる。

財団法人東京都駐車場整備保全公社が管理駐車場の一部で充電ステーションを設置するなど、徐々に充電ステーションは増えつつあるが、東京都内に十分な量が確保されているとは言い難い。

そのため走行中の電池切れが懸念される。法人会員ヒアリング調査結果によると、カーシェアリングにおいて、電気自動車を利用したときに、電池切れが心配であったという意見が出された。

表 9-1 急速充電器の充電機能の例

会社	充電機能
A社	15分で市販車両（ステラ）の約80%の充電（約60kmの走行） 30分で市販車両（アイミーブ）の約80%の充電（約120kmの走行）
B社	15分で市販車両の約80%の充電
C社	高容量タイプなら15分程度で長距離走行可能な容量の充電 中容量タイプなら30～60分程度で長距離走行可能な容量の充電

注：各社のホームページに記載されている充電機能

カーシェアリングに電気自動車を導入する場合には、通常、ステーションに充電器を設置することになる。このような電気自動車対応のステーションを増やすとともに、充電器を一般の電気自動車へも開放することにより、一般の電気自動車の充電ステーションが増えることになる。

このように、カーシェアリングの推進にあわせて、電気自動車の利用しやすい環境づくりを行うことが期待される。

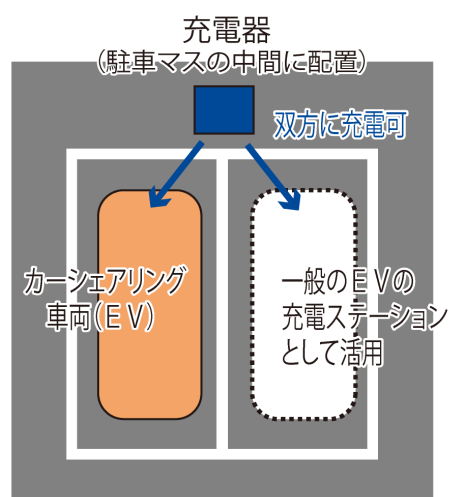
しかしながら、カーシェアリングにおける電気自動車の導入においては、一般の電気自動車との充電器の併用方法、駐車場への充電器の設置、運用方法、導入に関する事業者の負担などの課題も多い。そこで、それらの課題に対応して、電気自動車の導入に関する提案を示す。

(1) カーシェアリングと一般の電気自動車との充電器の併用方法

カーシェアリングのステーションを、一般の電気自動車でも利用できる充電ステーションとして活用するためには、工夫が必要である。

利用者がいない場合には、カーシェアリング車両は駐車されており、一般車両が充電しようとしても駐車スペースがないことが考えられる。

そこで、2つの駐車マスの間に充電器を設置し、カーシェアリング車両の隣の駐車マスで、一般車両が充電できるような駐車場及び充電器の配置が考えられる。



(2) 電気自動車の配置が可能なステーションの確保

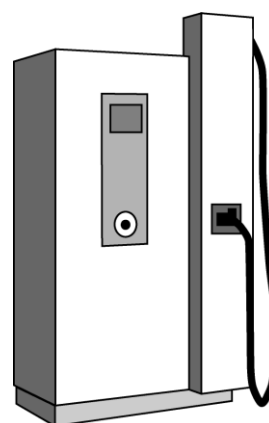
電気自動車の充電のための充電器を設置するためには、駐車マスの他に、充電器を設置するスペースが必要となる。したがって、必ずしも全ての駐車場に充電器の配置が可能ではない。そこで、駐車場の構造等について調査を行い、その結果を踏まえて、電気自動車を配置するステーション検討し、増加させることが考えられる。

さらには、東京都内で電気自動車の充電ステーションが均衡して配置されるよう、戦略的に電気自動車を導入するステーションを検討することが望まれる。

(3) 運用ルールを検討

電気自動車の充電には、一定の時間が必要となる。無人貸し出しを基本とするカーシェアリングにおいて、だれが充電を行うのか、充電時間は課金対象とするのか、一般の電気自動車との充電器の利用の仕方など、運用のルールを検討する必要がある。

図 9-1 充電器の併用方法のイメージ



《急速充電器の大きさの例》

1000mm(W) × 600mm(D) × 1900mm(H)

600mm(W) × 600mm(D) × 1600mm(H)

図 9-2 急速充電器のイメージ

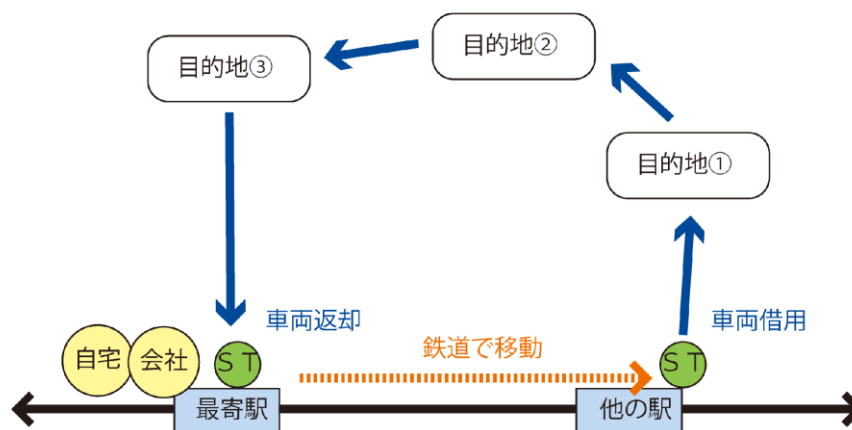
(4) 電気自動車の普及に関する支援

現状では、電気自動車の車両費や充電設備が高額なものである。

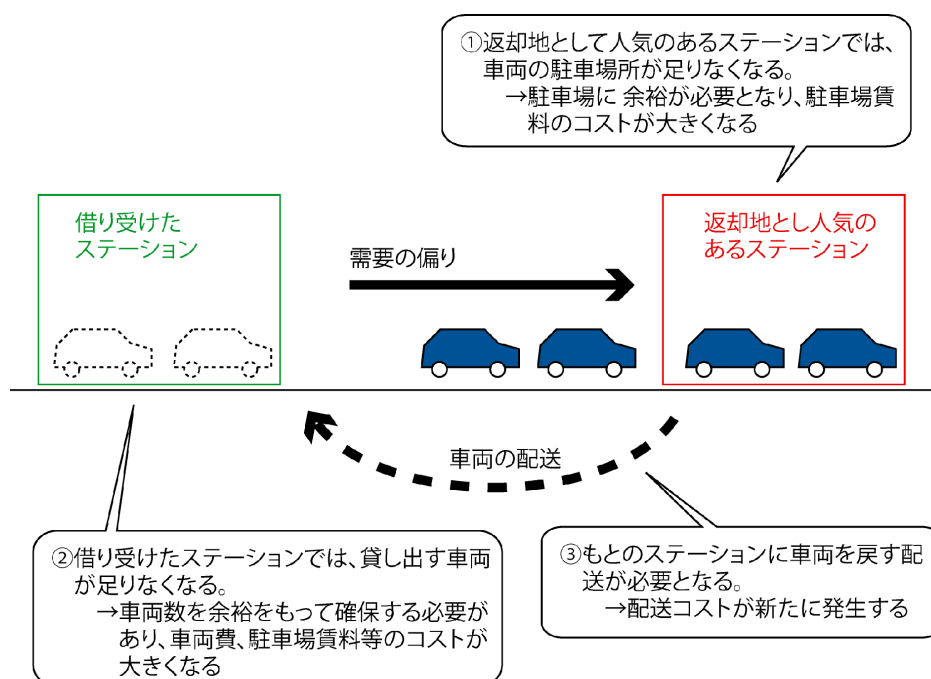
カーシェアリングにおいて電気自動車を導入する場合には、通常のガソリン車に比べて採算性が低いという課題がある。

既に、電気自動車等のエコカーに対して、公的な支援が実施されているが、カーシェアリングの公益性や、カーシェアリングへの電気自動車の導入による波及効果を踏まえて、公的な支援や優遇措置の拡充を図ることが望まれる。

例えば下図のように、渋滞する区間は鉄道で移動し、目的地周辺のステーションで車両を借り受け、複数の目的地を巡り、会社等の近隣のステーションに車両を返却するような利用が可能となる。



都民意向アンケート調査では、マルチステーションシステムのニーズが高いことが把握できた。しかしながら、マルチステーションシステムでは、需要に偏りがある場合、特定のステーションに車両が集積し多くの駐車スペースが必要になること、一方で車両が少なくなるステーションが発生し車両をもとのステーションに戻すための配送が必要になることなどの問題が生じる。



81

マルチステーションシステムを導入するためには、以下に示す取り組みが有効である。

(1) 需要が均衡するステーションペアでのパイロット的な導入

需要が偏らないように、双方の需要が均衡するようなステーションのペアを選定する。

1日単位で需要が均衡することとともに、利用時間帯に車両が存在しないステーションが発生することや、逆に駐車場所が足りなくなるステーションが発生することがないように、時間帯の需要特性を見極めながらステーションペアを検討する必要がある。

先行的に、特定の会員を対象とした実証実験を実施し、実現可能性を検証しながら本格運用を行うことが有効である。

(2) 返却ステーション・返却時刻の予約システム

利用者にとっては、返却するステーションや返却時刻を決めずに、状況に応じて選択できることが望ましい。しかしながら、そのようなシステムで運用する場合には、より需要の偏りが起こりやすい。

そこで、利用者は事前に返却するステーションと返却時刻を予約し、それらの情報を運営会社が管理し、対応するシステムとすることが有効である。

まずは、返却ステーション・返却時刻の予約を条件として、マルチステーションシステムの運用を開始することが考えられる。

(3) 料金設定

車両の配送など、通常のカーシェアリングのシステムとは別のコストが必要になることが想定される。

そこで、マルチステーションシステムの利用に関しては、別途、料金を設定することが考えられる。

例えば、レンタカーにおいても「乗り捨て料金」が加算される料金体系となっているので、カーシェアリングにおいても、通常料金にマルチステーションシステムの利用料金を上乗せすることが考えられる。

9.3 公共空間等のステーションとしての活用

運営会社ヒアリング調査や法人会員ヒアリング調査において、駐車場以外の公共空間のステーションとしての活用について提案があった。

利用者が身近にカーシェアリングを活用できるよう、道路上、駅前広場、市役所などの公共施設の敷地内のスペースをステーションとして活用する工夫である。

既に、車両の遠隔モニタリングや無人貸し出しシステムが運用されている。また、車両内にキーが格納されているため緊急時の移動が可能であると考えられる。

このように、セキュリティや運用面では、公共空間を活用したステーションの設置は可能であると考えられる。

道路上には、路上駐車場やパーキングメーターを設置することが可能となっているが、それらは不特定多数の利用を前提としたものであり、カーシェアリングのステーションを設置するためには、法制度的な対応が必要となる。

路上駐車場の説明

路上駐車場は駐車場で規定される施設であり、地方公共団体が駐車場整備計画に基づき、都道府県公安委員会の意見を聴き、設置する駐車場である。（駐車場法第5条）

パーキングメーターの説明

パーキングメーターとは、「時間を限って同一車両が引き続き駐車することができる道路の区間であることが道路標識等により指定されている道路の区間について、当該時間制限駐車区間における駐車の実正を確保するため」（道路交通法第49条）に設置される設備である。

上記のことを踏まえて、公共空間等のステーションとしての活用についての取り組みを示す。

（１）法制度の改正に向けた取り組み

道路空間をカーシェアリングステーションに活用するためには、法制度の改正が必要である。

カーシェアリングの都市交通や環境に対する効果、都民等の生活利便性の向上、及び道路空間を活用したステーションの配置を行うことによる有効性を検証し、関係機関へアピールしていくことが有効である。

（２）駅前広場の駐車スペースや公共施設等の敷地内の活用

先に示したとおり、道路上をステーションとして活用するにはハードルが高い。

そこで現状でも、駐車が認められている駅前広場内の駐車スペースや、市役所等の公共施設の敷地内のオープンスペースをステーションとして活用することが考えられる。

特に、不特定多数の時間貸し駐車場として運用されている公共的駐車場について、カーシェアリングに対しては月極契約を認め、ステーションとして活用することが望まれる。

10. 研究のまとめ

本研究により、以下に示す事項が把握できた。

（１）カーシェアリングの状況

我が国では、主に大都市圏においてカーシェアリング事業が実施されており、特に東京都は事業数、ステーション数が多い。ライフスタイルや車の保有に関する意識の変化や、無人貸し出し等に関する関係法制度が対応されたことを受け、近年、カーシェアリングの会員数や運営会社数は急増している。

本調査で実施したアンケート調査やヒアリング調査においても、旅行・ドライブ、買物などの私用目的での利用を中心に、都民のカーシェアリングの潜在的なニーズが高いことが把握できた。一方で、ステーションの近接性や利用料金の低額性などの利用条件も出されている。

カーシェアリング推進上の課題としては、特に、ステーション用地としての駐車場の確保や、平日と休日の平均的な利用による車両稼働率の向上などが挙げられる。

（２）東京都におけるカーシェアリングの活用イメージ

都内では、都区部を中心に広い範囲でカーシェアリング事業の成立可能性があり、特に、法人会員の平日利用、個人会員の休日利用の双方が見込まれる地域は、山手線沿線地域や郊外の拠点地域などが挙げられる。

また、推計結果によると、カーシェアリングの推進により、環境負荷の軽減、道路交通混雑の緩和に関する一定の効果が期待される。

このように、成立可能性、効果の双方が見込まれることから、東京都においてカーシェアリングは有効な施策であると言える。

（３）カーシェアリングの活用方策

利用者、運営会社、駐車場提供者等の関係主体があるが、カーシェアリング事業には多様な参画方法があることから、情報提供を行い広くカーシェアリングの普及を図ることが望まれる。

また、モデル地域での事業採算性を試算したが、事業採算性が確保される地域と、難しい地域の双方があった。事業採算性の確保には、ステーション用地としての駐車場賃料と、利用量に応じた利用料金収入が大きく影響する。そのため、駐車場賃料を低額化する取り組みと、利用を高める取り組みの双方が求められる。

さらに、電気自動車の導入、マルチステーションシステム、公共空間等のステーションとしての活用など、カーシェアリングの新しいサービスの展開が期待される。

(4) カーシェアリングの推進に向けて

カーシェアリングは、交通の新しい選択肢として、都民のライフスタイルの一部となりうる可能性を持っている。また、交通、環境などの都市政策面からも有効な交通システムと期待される。

カーシェアリングの推進においては、運営会社の努力だけではなく、その有効性を認識したうえで、都民や行政、他の関係機関の協力のもとで進めることが有効である。

運営会社、利用者、駐車場提供者が、カーシェアリング事業のコアとなり、充実を図るとともに、運営会社と行政・関係団体が協力して、利用者（会員）の増加、駐車場提供の推進を図ることが望まれる。また、鉄道とカーシェアリングの組合せの推進においては、運営会社と鉄道事業者が連携を図ることが考えられる。

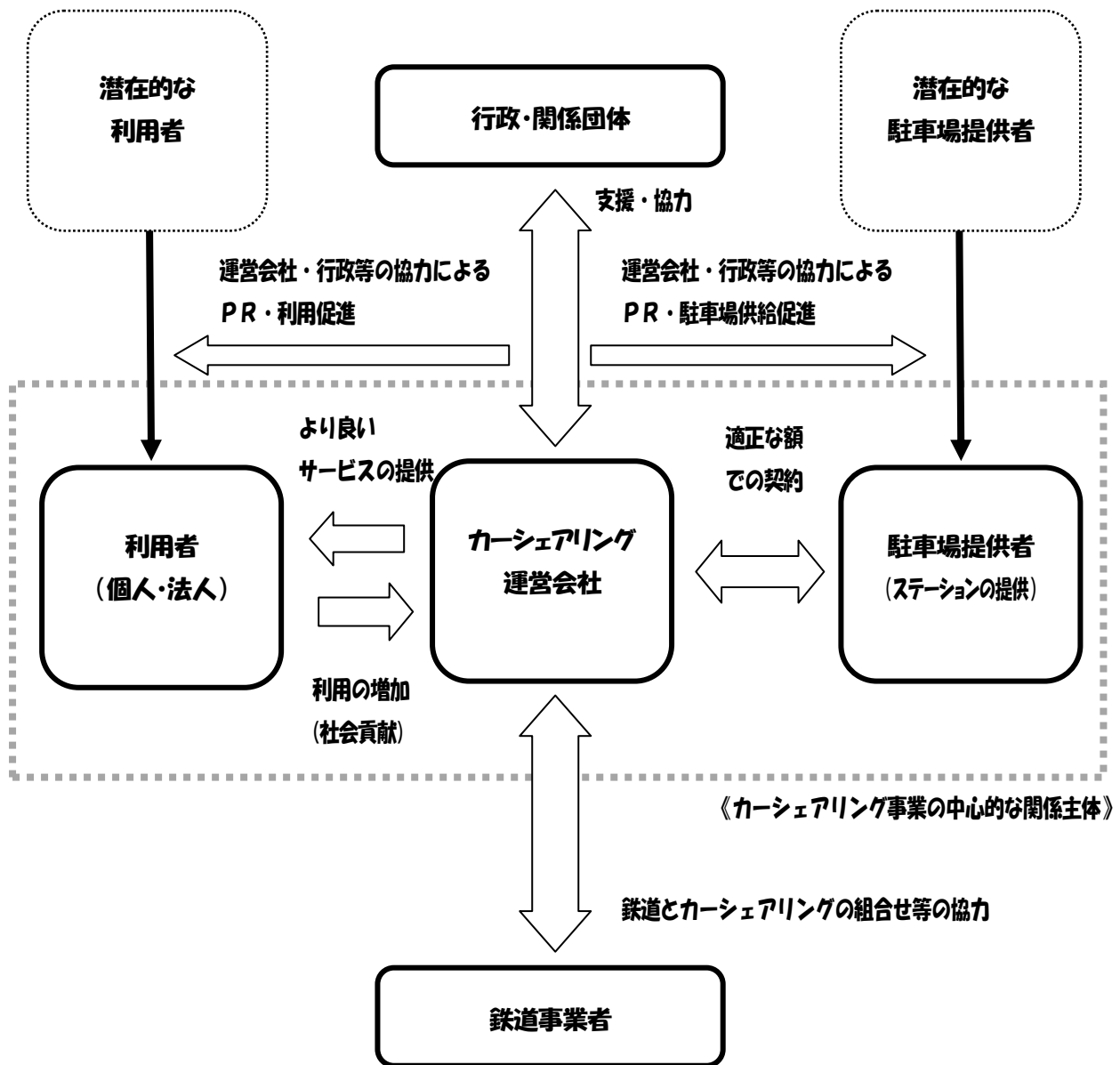


図 10-1 カーシェアリングの推進体制のイメージ

参考資料 ヒアリング・アンケートの集計結果

参.1 都民意向アンケート調査の集計結果

(1) アンケート調査の概要

項目	内容
実施時期	9月28日～30日
対象者	インターネットリサーチ会社のモニターのうち18歳以上の15,000人を対象に、スクリーニング調査（事前調査）を実施 スクリーニング調査により、以下の条件に当てはまる1,000人を抽出し、本格調査の対象者とする。 ①自動車の運転免許を持っている方 ②自動車の利用意向がある方 ③カーシェアリングを知っている方
方法	インターネットアンケート会社を通じて、ホームページを活用したアンケート調査

(2) スクリーニング調査の結果

《スクリーニング調査の質問内容》

問1	性別
問2	年齢階層
問3	自動車の運転免許の有無
問4	日常生活における自動車利用の状況
問5	カーシェアリングの認知度

問 1 性別

回答者の性別は、概ね半数ずつであり、若干、男性の方が多い。

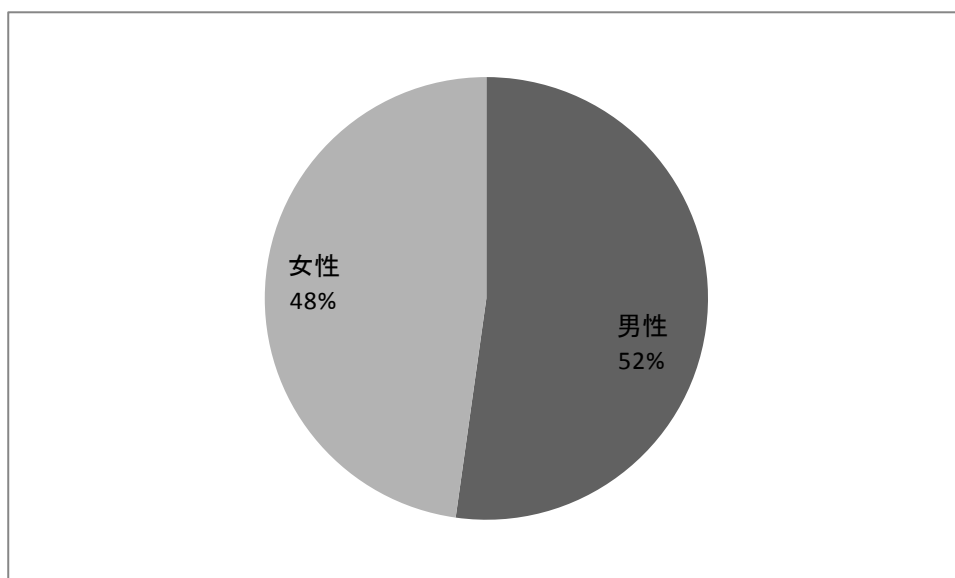


図 参-1 回答者の性別

表 参-1 回答者の性別

	男性	女性	合計
回答者数	7, 832	7, 168	15, 000
割合 (%)	52. 2	47. 8	100. 0

問2 年齢階層

回答者の年齢階層は、20 歳代から 60 歳代まで一定の割合の回答者数がある。

一方で、10 歳代、70 歳代、80 歳以上の年齢階層は、回答数が少ない。

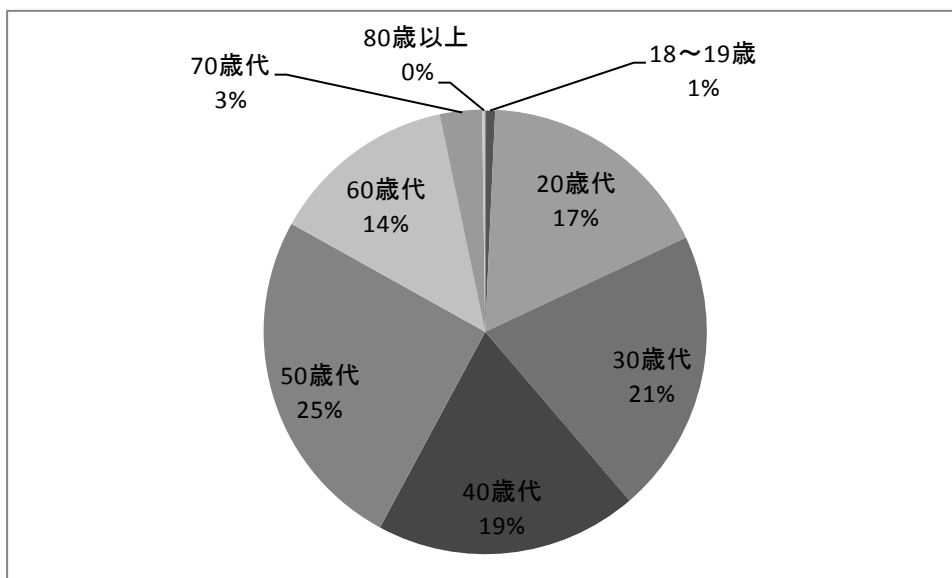


図 参-2 回答者の年齢階層

表 参-2 回答者の年齢階層

選択肢	回答者数	割合 (%)
18～19 歳	107	0.7
20 歳代	2,594	17.3
30 歳代	3,111	20.7
40 歳代	2,865	19.1
50 歳代	3,789	25.3
60 歳代	2,040	13.6
70 歳代	460	3.1
80 歳以上	34	0.2
合計	15,000	100.0

問3 自動車の運転免許の有無

自動車の運転免許を保有している方は、全体の約8割である。

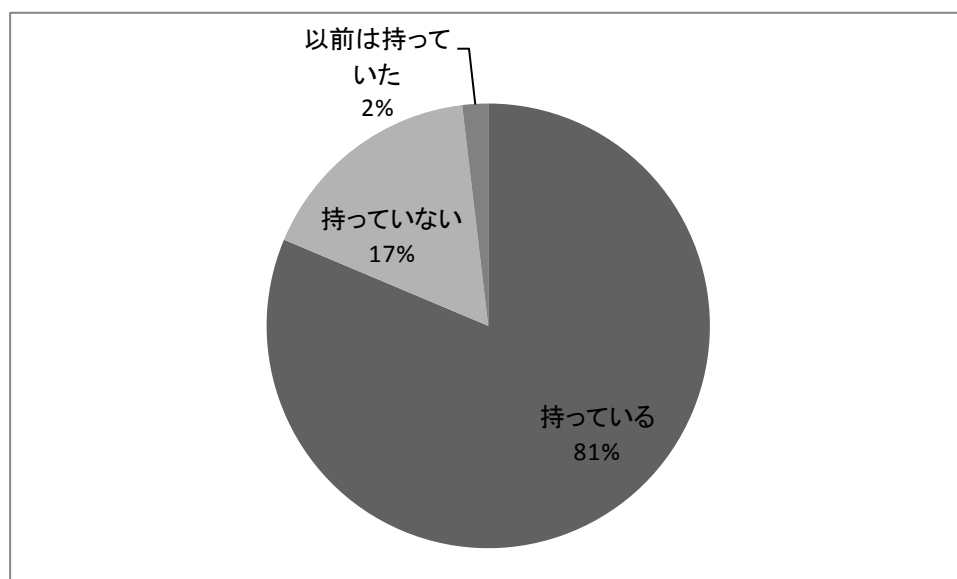


図 参-3 自動車の運転免許の有無

表 参-3 自動車の運転免許の有無

	持っている	持っていない	以前は持っていた	合計
回答者数	12,204	2,515	281	15,000
割合 (%)	81.4	16.8	1.9	100.0

問4 日常生活における自動車利用の状況

日常的に自動車を利用している方が約3割、たまに利用する方が2割と、全体の5割が自動車を利用している。

また、自動車があれば利用したいという潜在需要も約2割ある。

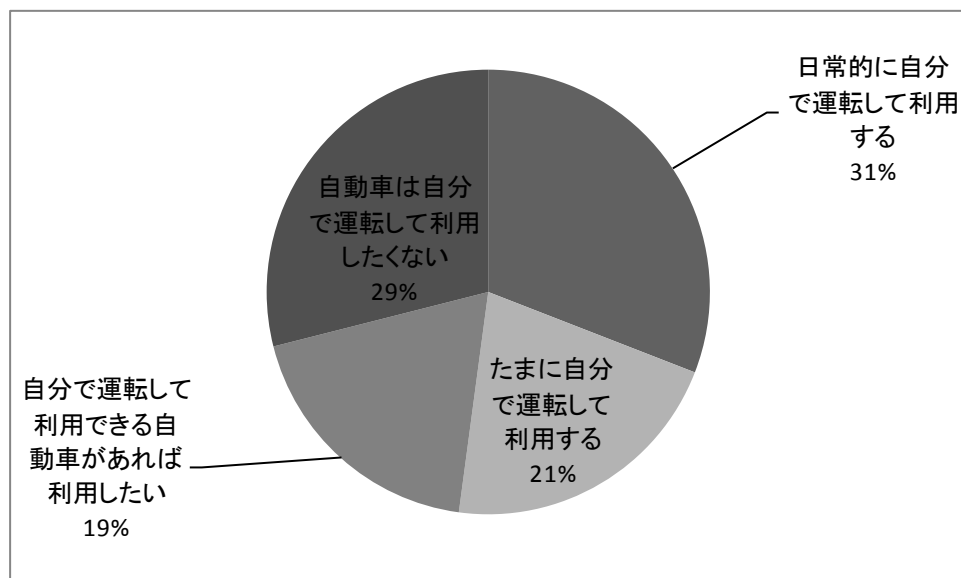


図 参-4 日常生活における自動車利用の状況

表 参-4 日常生活における自動車利用の状況

選択肢	回答者数	割合 (%)
日常的に自分で運転して利用する	4,637	30.9
たまに自分で運転して利用する	3,180	21.2
自分で運転して利用できる自動車があれば利用したい	2,839	18.9
自動車は自分で運転して利用したくない	4,344	29.0
合計	15,000	100.0

問5 カーシェアリングの認知度

カーシェアリングの認知度は約76%である。

一方で、カーシェアリングを利用している人は、全体の約1%となっている。

年齢階層別に、カーシェアリングの認知度をみると、全世代平均の57.8%よりも高い認知度の年代は、30歳代から60歳代である。

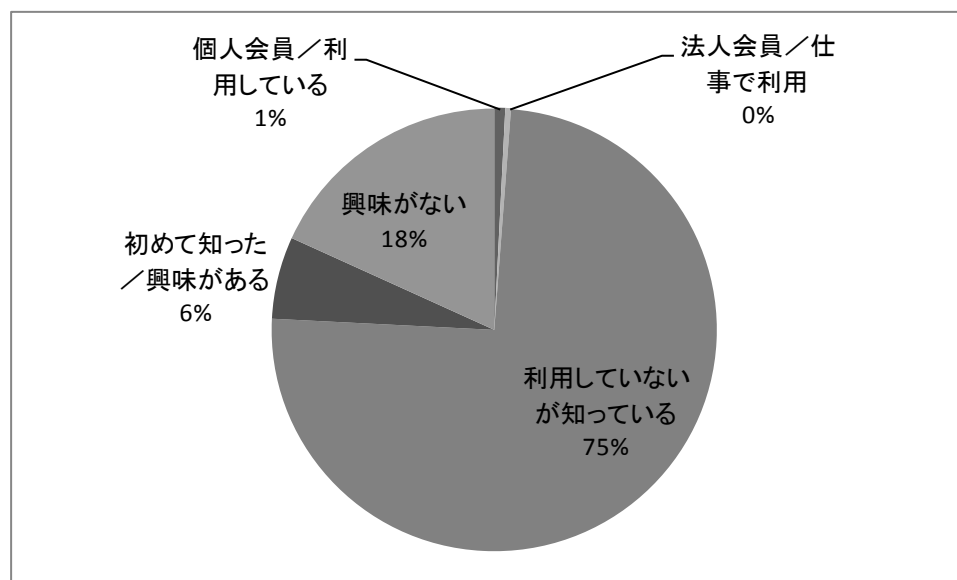


図 参-5 カーシェアリングの認知度

表 参-5 カーシェアリングの認知度

	回答者数	割合 (%)
個人でカーシェアリングの会員になり、利用している	119	0.8
会社がカーシェアリングの法人会員となっており、仕事で利用している	62	0.4
利用していないが、知っている	11,189	74.6
今回初めてカーシェアリングを知った／興味がある	897	6.0
知らない／興味がない	2,733	18.2
合計	15,000	100.0

(3) 本格調査の結果

《本格調査の質問内容》

①回答者の属性

- 問1 性別
- 問2 年齢階層
- 問3 自動車の運転免許の有無
- 問4 日常生活における自動車利用の状況
- 問5 カーシェアリングの認知度
- 問6 居住地
- 問7 同居人数
- 問8 婚姻状況
- 問9 職業
- 問10 世帯年収

②自動車の利用状況

- 問11 自動車の保有状況
- 問12 日常生活における自動車の利用頻度
- 問13 自動車の利用目的と利用時間

③カーシェアリングについての意向

- 問14 カーシェアリングの利用意向
- 問15 カーシェアリングの利用条件
- 問16 カーシェアリングの利用形態
- 問17 カーシェアリングの利用目的
- 問18 カーシェアリングの利用パターン
- 問19 ステーションを設置すべき地域（駅）
- 問20 近接してステーションを設置すべき施設
- 問21 ステーションまでの徒歩距離の条件
- 問22 カーシェアリングを利用しない理由
- 問23 マルチステーションシステムの利用可能性

①回答者の属性

問 1 性別

回答者 1,000 人は、男性 500 人、女性 500 人の半数ずつで抽出した。

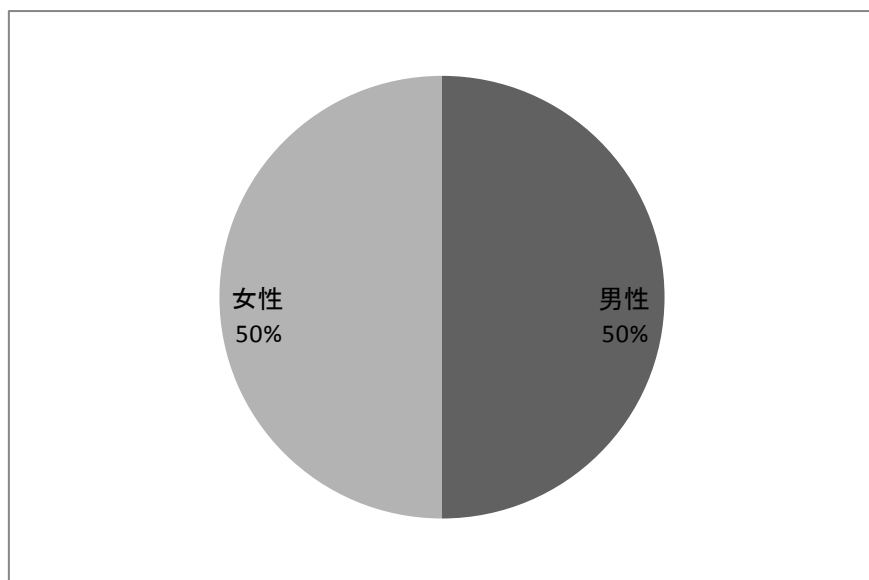


図 参-6 回答者の性別

表 参-6 回答者の性別

	男性	女性	合計
回答者数	500	500	1,000
割合 (%)	50.0	50.0	100.0

問2 年齢階層

回答者の年齢階層は、20 歳代から 60 歳代まで、それぞれ 20%程度の回答者数である。
10 歳代、70 歳代、80 歳以上の年齢階層の回答者数は少ない。

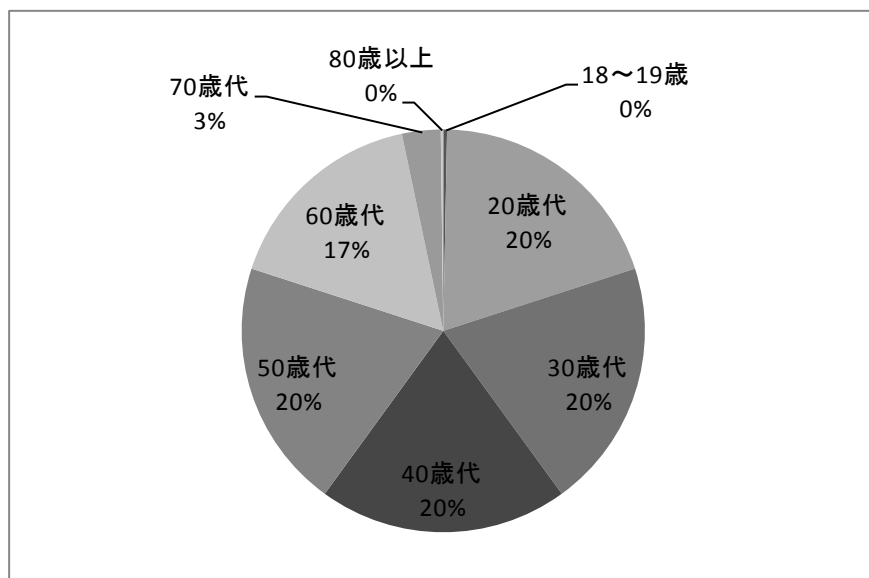


図 参-7 回答者の年齢階層

表 参-7 回答者の年齢階層

選択肢	回答者数	割合 (%)
18～19 歳	3	0.3
20 歳代	197	19.7
30 歳代	200	20.0
40 歳代	200	20.0
50 歳代	200	20.0
60 歳代	167	16.7
70 歳代	31	3.1
80 歳以上	2	0.2
合計	1,000	100.0

問3 自動車の運転免許の有無

自動車の運転免許を有する方を対象としたため、全回答者が運転免許保有者である。

問4 日常生活における自動車利用の状況

日常的に自動車を利用している方が約3割、たまに利用する方が2割と、全体の5割が自動車を利用している。

また、自動車があれば利用したいという潜在的利用意向も約2割ある。

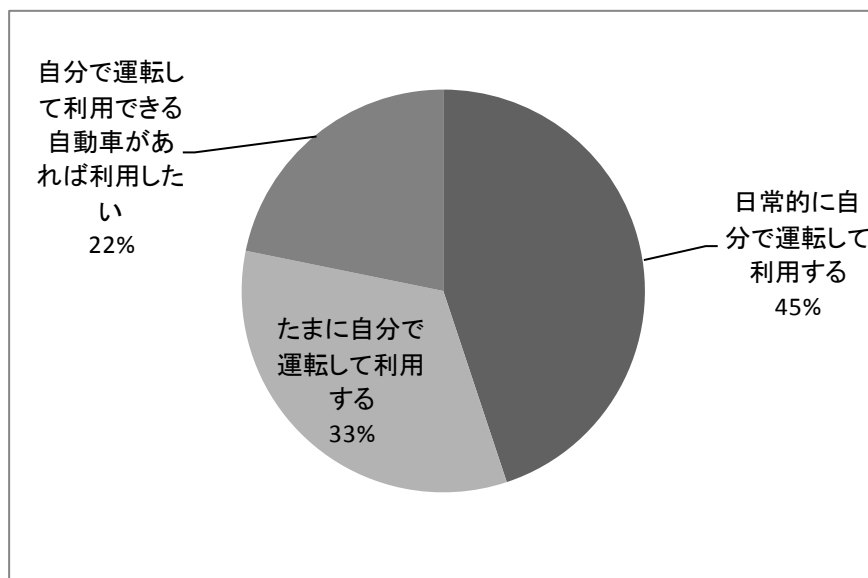


図 参-8 日常生活における自動車利用の状況

表 参-8 日常生活における自動車利用の状況

選択肢	回答者数	割合 (%)
日常的に自分で運転して利用する	449	44.9
たまに自分で運転して利用する	333	33.3
自分で運転して利用できる自動車があれば利用したい	218	21.8
合計	1,000	100.0

問5 カーシェアリングの認知度

カーシェアリングを利用している、若しくは、知っている方を回答者として抽出したが、回答者のうち、カーシェアリングを利用している方は、一般会員1%、法人会員1%である。

残りの98%の方は、カーシェアリングを知っているが、利用していない方である。

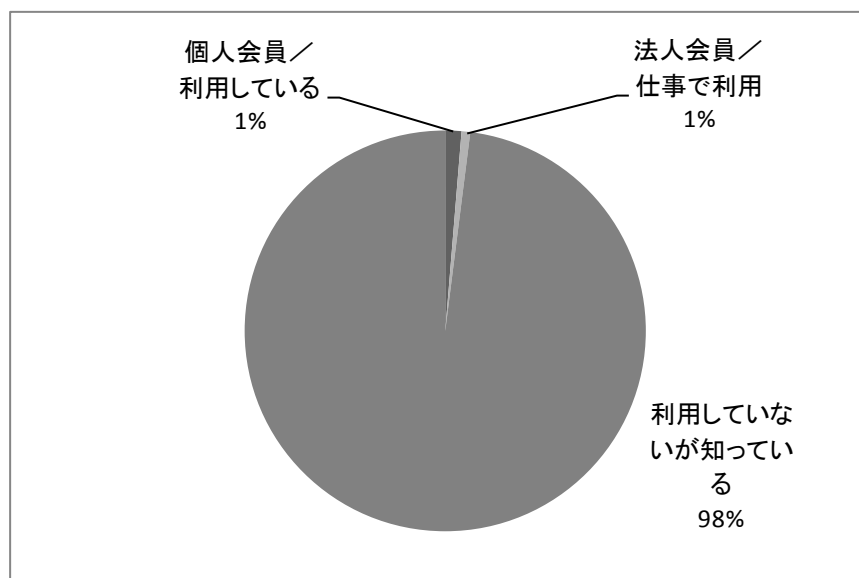


図 参-9 カーシェアリングの認知度

表 参-9 カーシェアリングの認知度

選択肢	回答者数	割合 (%)
個人でカーシェアリングの会員になり、利用している	13	1.3
会社がカーシェアリングの法人会員となっており、仕事で利用している	7	0.7
利用していないが、知っている	980	98.0
合計	1,000	100.0

問6 居住地

回答者の居住地をみると、23 区内が全体の約 7 割、市郡部が約 3 割である。

表 参-10 居住地（上段：回答者数 下段：割合（%））

千代田区	中央区	港区	新宿区	文京区	台東区	墨田区	江東区	品川区	目黒区
9	12	22	25	17	12	9	35	31	21
0.9	1.2	2.2	2.5	1.7	1.2	0.9	3.5	3.1	2.1

大田区	世田谷区	渋谷区	中野区	杉並区	豊島区	北区	荒川区	板橋区	練馬区
62	83	17	24	64	32	16	12	23	55
6.2	8.3	1.7	2.4	6.4	3.2	1.6	1.2	2.3	5.5

足立区	葛飾区	江戸川区	八王子市	立川市	武蔵野市	三鷹市	府中市	昭島市	調布市
40	27	43	47	16	9	19	10	7	21
4.0	2.7	4.3	4.7	1.6	0.9	1.9	1.0	0.7	2.1

町田市	小金井市	日野市	国分寺市	国立市	狛江市	東大和市	武蔵村山市	多摩市	稲城市
35	10	15	15	3	10	7	2	12	4
3.5	1.0	1.5	1.5	3.0	1.0	0.7	0.2	1.2	0.4

小平市	東村山市	西東京市	清瀬市	東久留米市	青梅市	福生市	羽村市	あきる野市	瑞穂町
14	7	21	8	6	3	2	2	1	1
1.4	0.7	2.1	0.8	0.6	0.3	0.2	0.2	0.1	0.1

大島町	三宅村	23 区	市郡部	合計
1	1	691	309	1,000
0.1	0.1	69.1	30.9	100.0

問7 同居人数（回答者を含む）

回答者の同居人数は、単身世帯から4人までの世帯が多い。

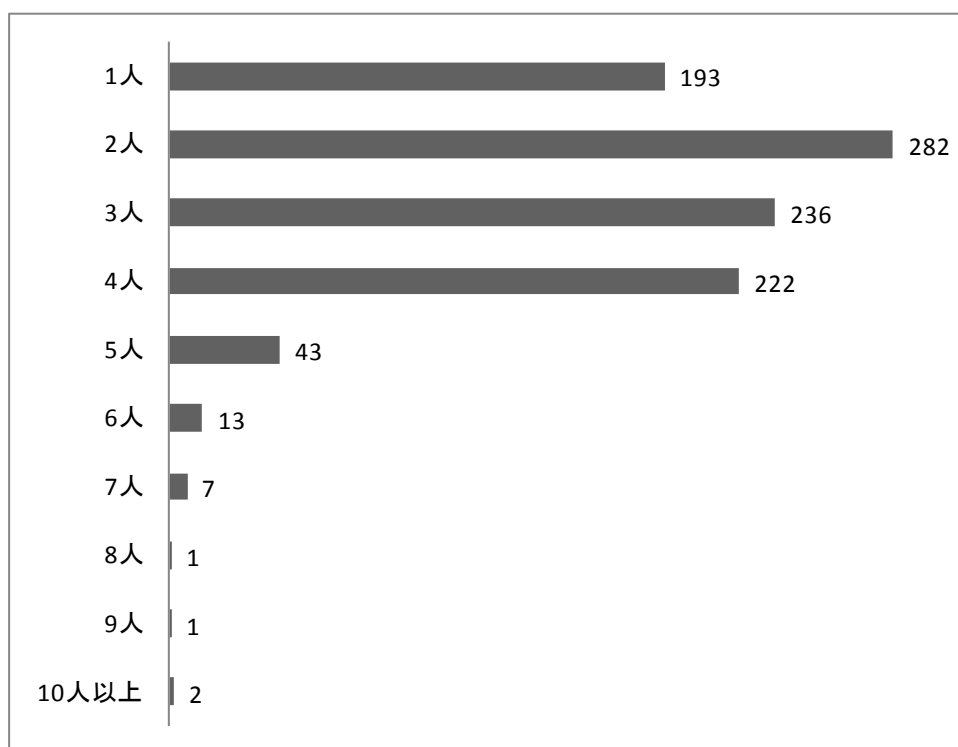


図 参-10 同居人数（回答者を含む）

表 参-11 同居人数（回答者を含む）（上段：回答者数 下段：割合（%））

1 人	2 人	3 人	4 人	5 人
193	282	236	222	43
19.3	28.2	23.6	22.2	4.3

6 人	7 人	8 人	9 人	10 人以上	合計
13	7	1	1	2	1,000
1.3	0.7	0.1	0.1	0.2	100.0

問 8 婚姻状況

回答者の約 7 割が既婚者で、残りの約 3 割が結婚していない方である。

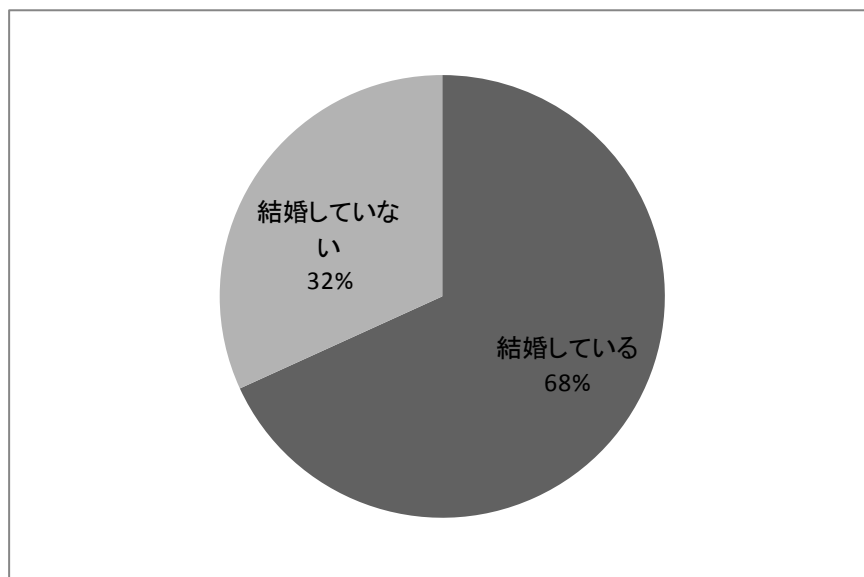


図 参-11 婚姻状況

表 参-12 婚姻状況（上段：回答者数 下段：割合（%））

結婚している	結婚していない	合計
682	318	1,000
68.2	31.8	100.0

問9 職業

回答者は、会社員等、専業主婦の方が多い。

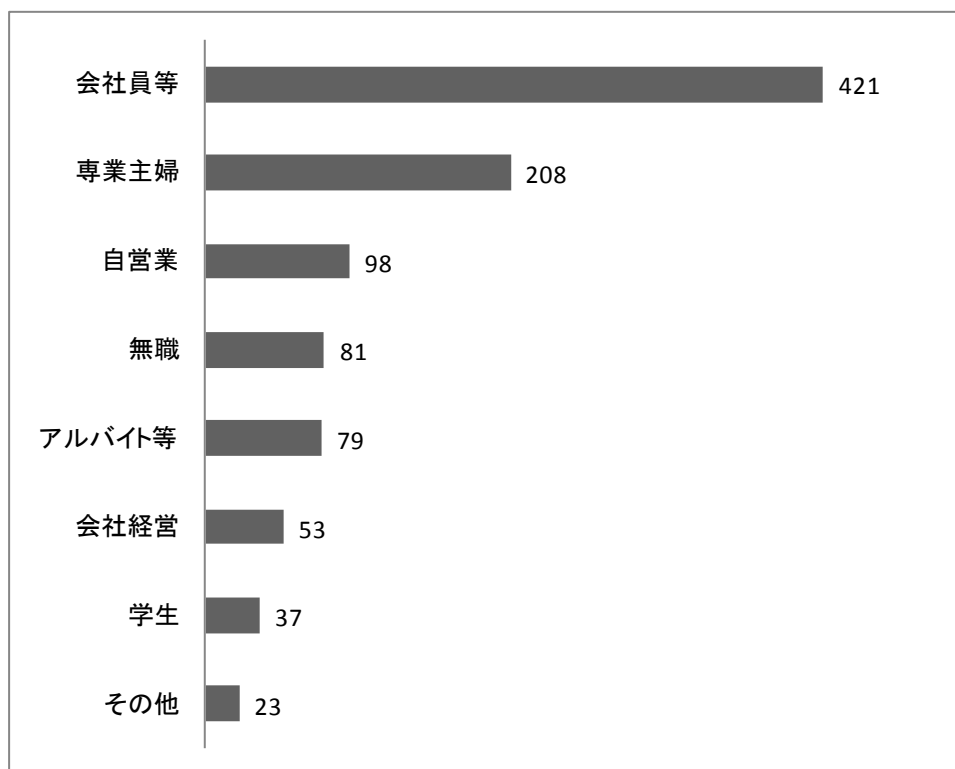


図 参-12 職業

表 参-13 職業（上段：回答者数 下段：割合（％））

学生	会社経営	会社員等	自営業	アルバイト等	その他	専業主婦	無職	合計
37	53	421	98	79	23	208	81	1,000
3.7	5.3	42.1	9.8	7.9	2.3	20.8	8.1	100.0

問 10 世帯年収

世帯年収の各階層に、回答者数が分散している。

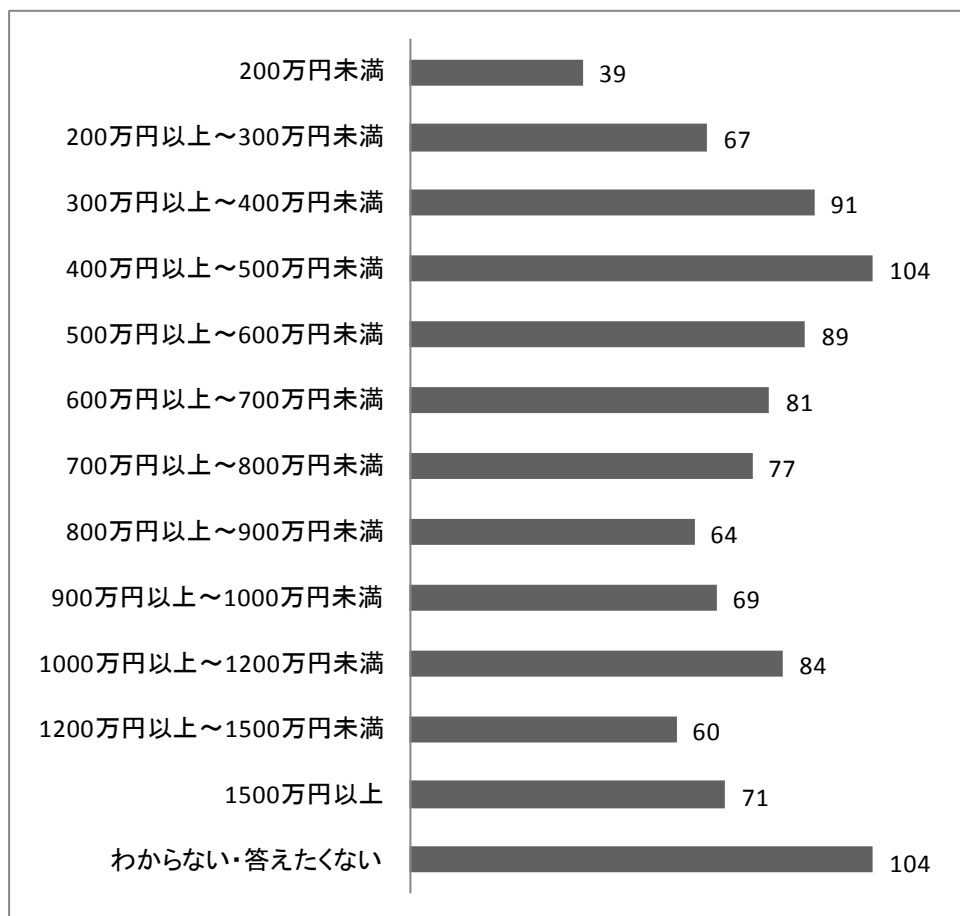


図 参-13 世帯年収

表 参-14 世帯年収

選択肢	回答者数	割合 (%)
200 万円未満	39	3.9
200 万円以上～300 万円未満	67	6.7
300 万円以上～400 万円未満	91	9.1
400 万円以上～500 万円未満	104	10.4
500 万円以上～600 万円未満	89	8.9
600 万円以上～700 万円未満	81	8.1
700 万円以上～800 万円未満	77	7.7
800 万円以上～900 万円未満	64	6.4
900 万円以上～1000 万円未満	69	6.9
1000 万円以上～1200 万円未満	84	8.4
1200 万円以上～1500 万円未満	60	6.0
1500 万円以上	71	7.1
わからない・答えたくない	104	10.4
合計	1,000	100.0

②自動車の利用状況

問 11 自動車の保有状況

回答者の約 7 割が自動車を保有している。

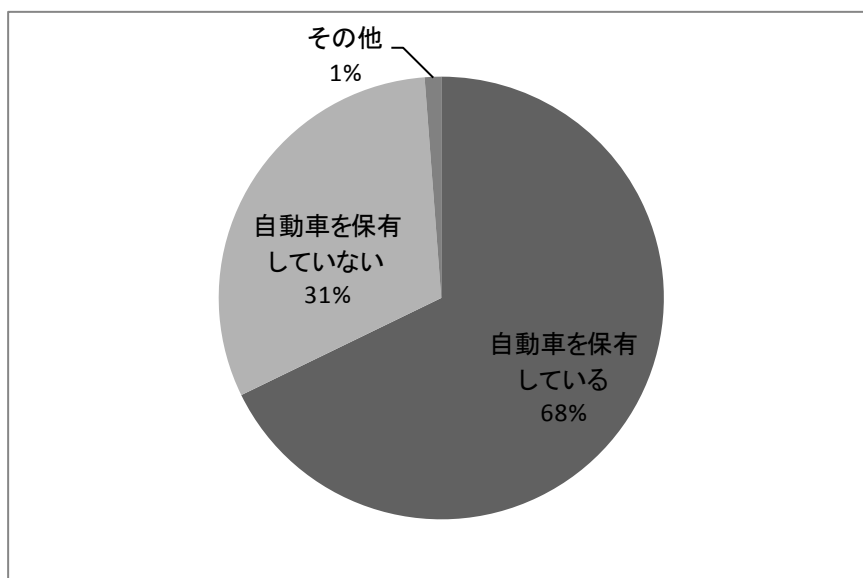


図 参-14 自動車の保有状況

表 参-15 自動車の保有状況（上段：回答者数 下段：割合（%））

自動車を保有している	自動車を保有していない	その他	合計
678	310	12	1,000
67.8	31.0	1.2	100.0

問 12 日常生活における自動車の利用頻度

ほぼ毎日（平日ほぼ毎日）から年数回まで、各利用頻度で、回答者数が分散している。そのようななか、最も多いのが月数回であり、約3割となっている。
また、ほとんど利用しない回答者も約1割ある。

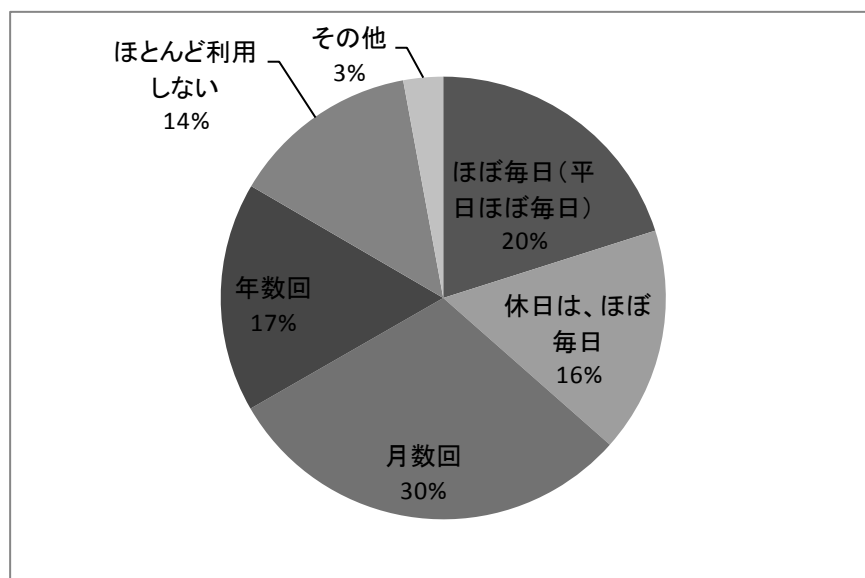


図 参-15 日常生活における自動車の利用頻度

表 参-16 日常生活における自動車の利用頻度

利用頻度	回答者数	割合 (%)
ほぼ毎日（平日ほぼ毎日）	201	20.1
休日は、ほぼ毎日	164	16.4
月数回	302	30.2
年数回	167	16.7
ほとんど利用しない	137	13.7
その他	29	2.9
合計	1,000	100.0

問 13 自動車の利用目的と利用時間

1) 利用目的別の利用状況

利用目的別に、日常生活での自動車の利用時間を聞いたところ、利用がある方の割合（この目的では利用しないと回答しなかった方の割合）は、下図の通りである。

利用目的別にみると、買物や旅行・ドライブでの自動車の利用が多い。

一方で、通勤、通学での利用が少ない。

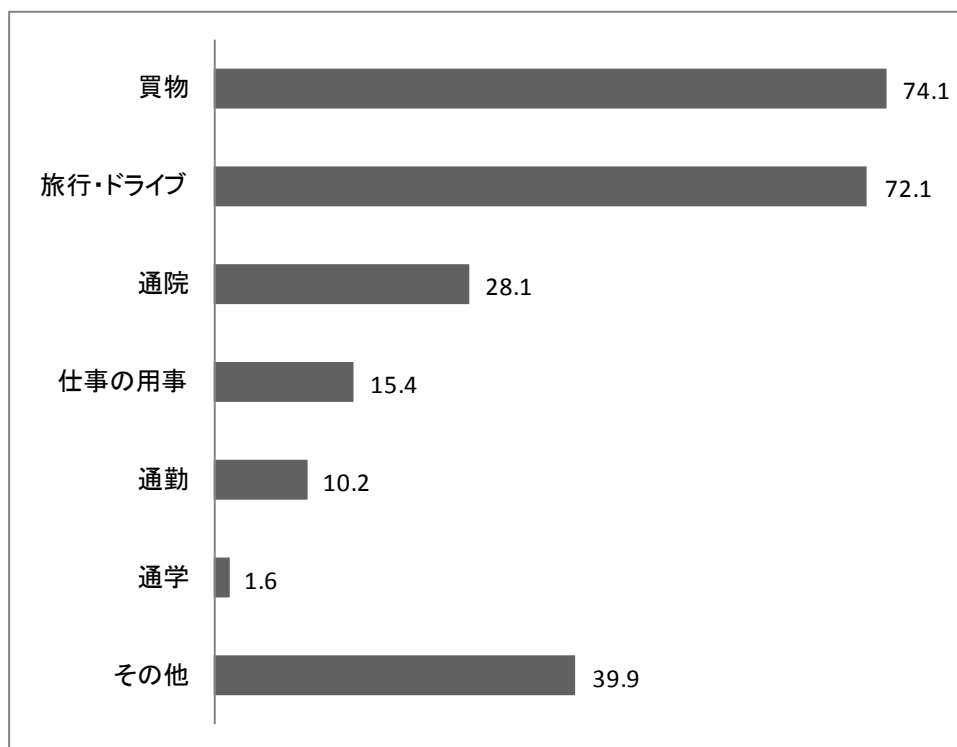


図 参-16 利用目的別自動車の利用割合 (%)

2) 利用目的別の利用時間

利用目的別に、利用時間をみると、多くの目的で1時間未満、若しくは1～2時間の短時間利用が多い。

このような中、旅行・ドライブでは、長時間の利用が多い。

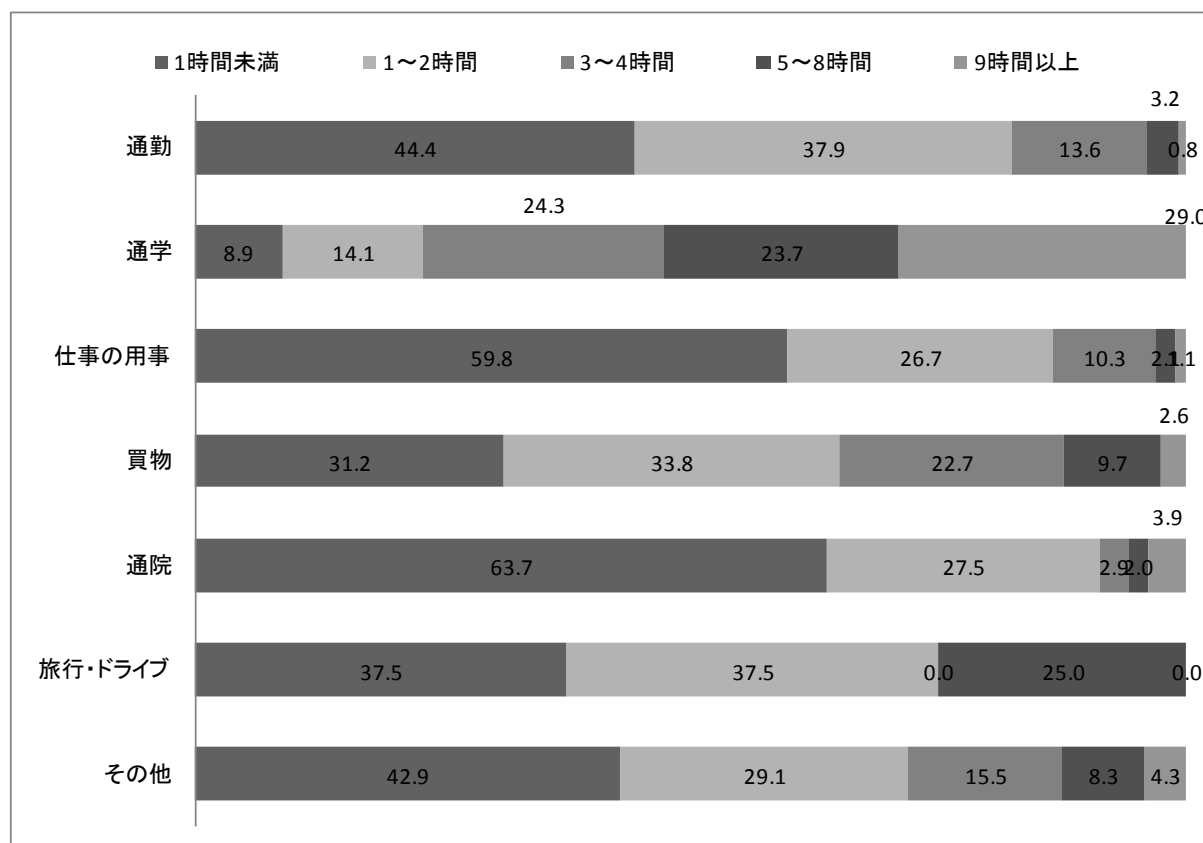


図 参-17 利用目的別の利用時間の割合 (%)

表 参-17 利用目的別利用時間 (回答者数)

利用目的	1時間未満	1～2時間	3～4時間	5～8時間	9時間以上	この目的では利用しない	合計
通勤	65	28	3	2	4	898	1,000
通学	6	6	0	4	0	984	1,000
仕事の用事	48	52	35	15	4	846	1,000
買物	329	281	101	24	6	259	1,000
通院	168	75	29	6	3	719	1,000
旅行・ドライブ	64	102	175	171	209	279	1,000
その他	171	116	62	33	17	601	1,000

③カーシェアリングについての意向

問 14 カーシェアリングの利用意向

現在、カーシェアリングを利用している方は、全体の約 2 %である。

利用したいと考えている方は約 14%、条件によっては利用したいと考えている方は約 54%となっている。

一方で、利用したくないと回答している方は約 31%である。

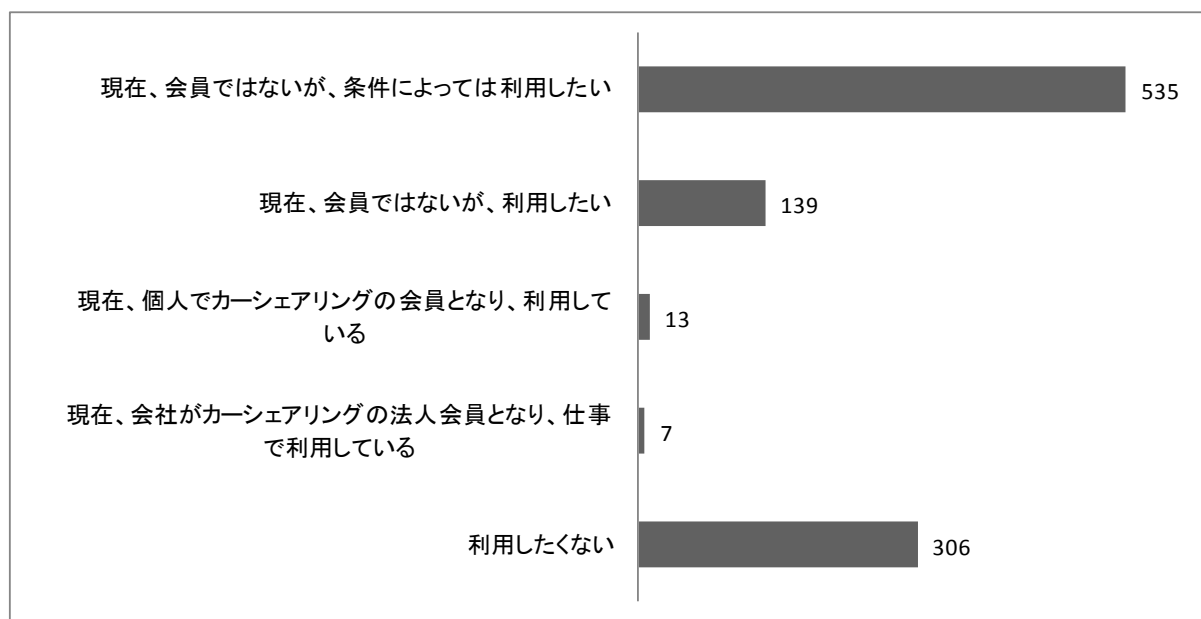


図 参-18 カーシェアリングの利用意向

表 参-18 カーシェアリングの利用意向

選択肢	回答数	割合 (%)
現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している	13	1.3
現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している	7	0.7
現在、会員ではないが、利用したい	139	13.9
現在、会員ではないが、条件によっては利用したい	535	53.5
利用したくない	306	30.6
合計	1000	100

問 15 カーシェアリングを利用するための条件

現在、カーシェアリングを利用していないが、今後、利用意向がある方 674 人を対象に、カーシェアリングを利用する条件を回答してもらった。

自宅の近くにステーションがあること、利用料金が安いこと、必ず利用したいときに予約がとれることなどの条件が上位に挙げられた。

特に、自宅の近くにステーションがあること、利用料金が安いことの条件は、回答者の約 9 割の方が条件として挙げているので、カーシェアリング普及の重要な条件となる。

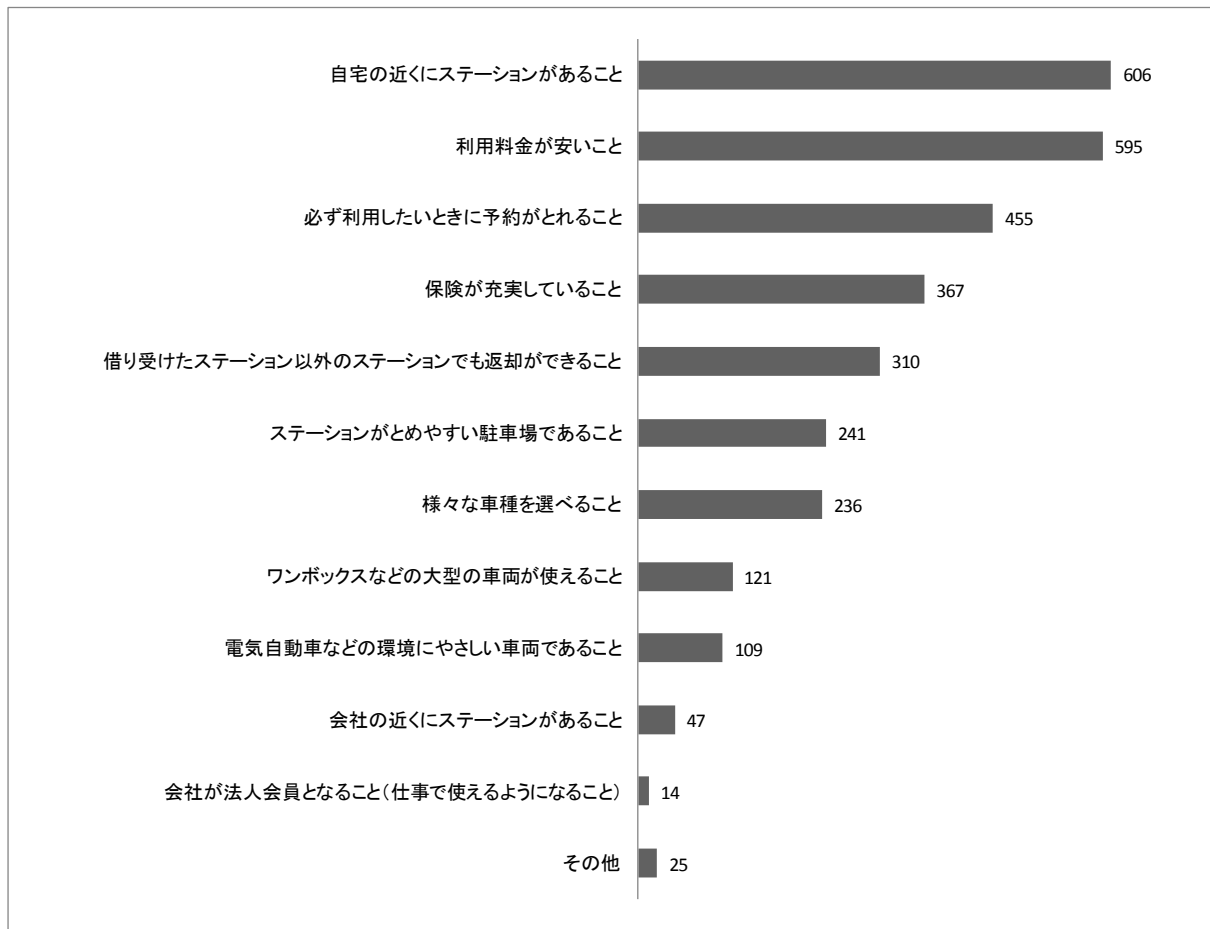


図 参-19 カーシェアリングの利用条件(複数回答有り)

注：問 12 で、「現在、会員ではないが、利用したい」若しくは、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 674 人を対象

表 参-19 カーシェアリングの利用条件

選択肢	回答数	割合 (%)
利用料金が安いこと	595	88.3
保険が充実していること	367	54.5
自宅の近くにステーションがあること	606	89.9
会社の近くにステーションがあること	47	7.0
ステーションがとめやすい駐車場であること	241	35.8
必ず利用したいときに予約がとれること	455	67.5
ワンボックスなどの大型の車両が使えること	121	18.0
電気自動車などの環境にやさしい車両であること	109	16.2
様々な車種を選べること	236	35.0
借り受けたステーション以外のステーションでも返却ができること	310	46.0
会社が法人会員となること（仕事で使えるようになること）	14	2.1
その他	25	3.7

注：割合は、回答数／回答者数（674）

総回答数	3,126
回答者数	674
回答者1人あたり回答数	4.6

注：問12で、「現在、会員ではないが、利用したい」若しくは、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した674人を対象

問 16 カーシェアリングの利用形態

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、利用形態を回答してもらった。

車を所有せず、カーシェアリングを利用すると回答した方が多く、約 7 割であった。

一方、車を 1 台所有し、2 台目としてカーシェアリングを利用すると回答した方は約 2 割であった。

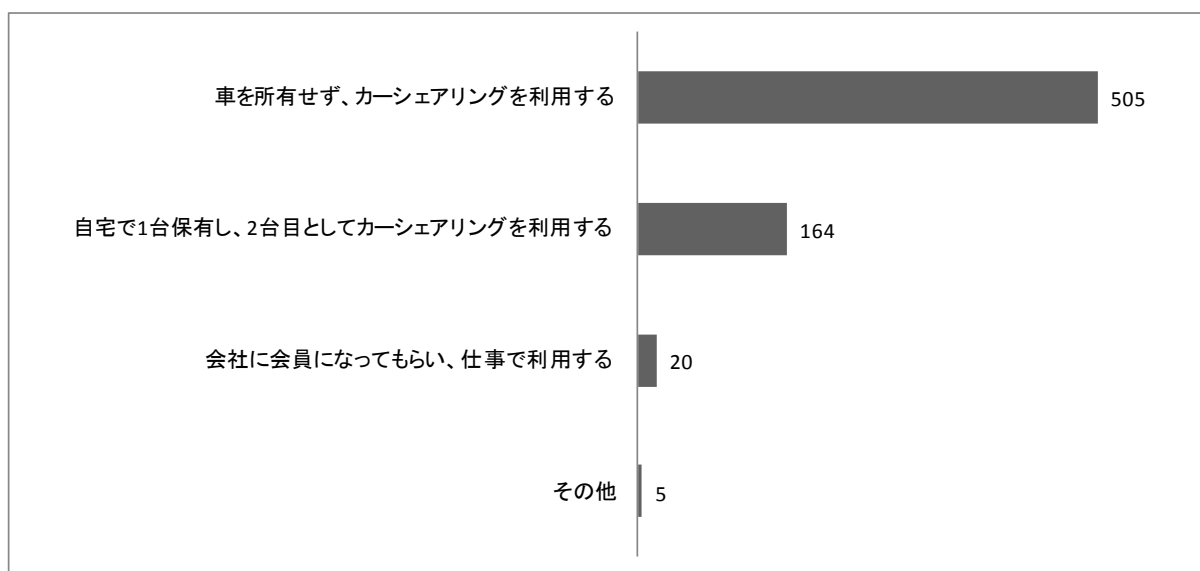


図 参-20 カーシェアリングの利用形態

表 参-20 カーシェアリングの利用形態

選択肢	回答数	割合 (%)
車を所有せず、カーシェアリングを利用する	505	72.8
自宅で1台保有し、2台目としてカーシェアリングを利用する	164	23.6
会社に会員になってもらい、仕事で利用する	20	2.9
その他	5	0.7
合計	694	100.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

問 17 カーシェアリングの利用目的

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、利用目的を回答してもらった。

旅行・ドライブ、買物、その他の私用などの目的が多い。

一方で、通勤、通学、通院などが少ない。

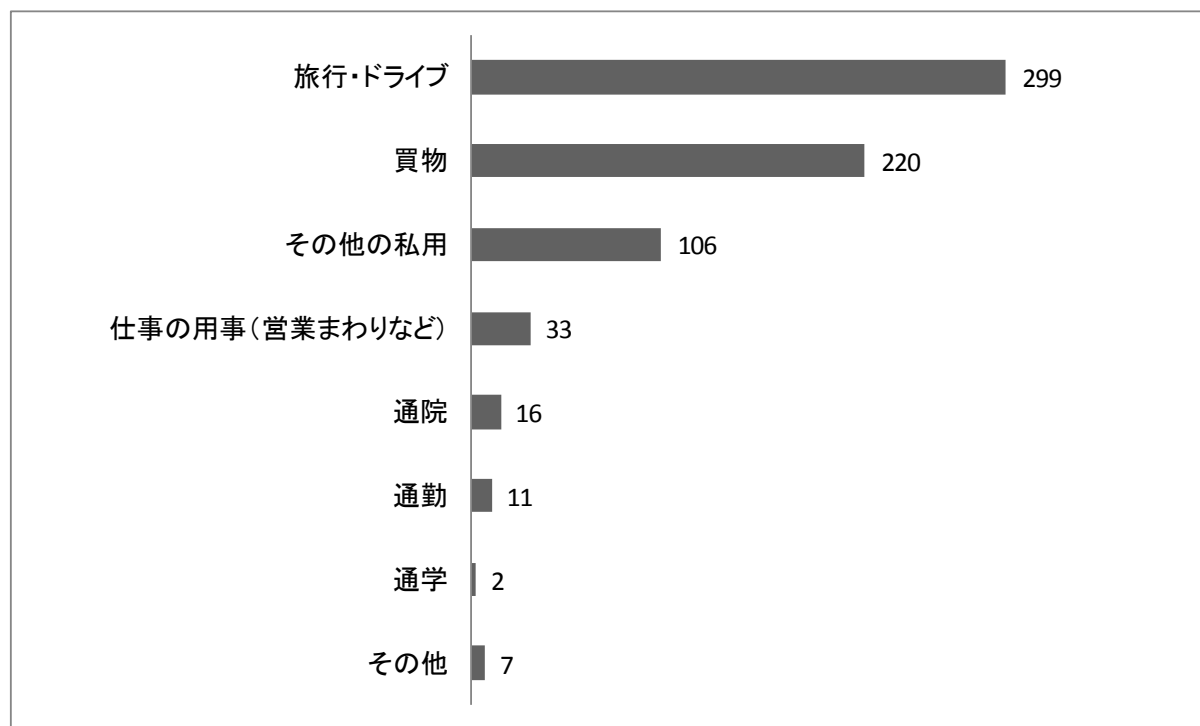


図 参-21 カーシェアリングの利用目的

表 参-21 カーシェアリングの利用目的

選択肢	回答数	割合 (%)
通勤	11	1.6
通学	2	0.3
仕事の用事 (営業まわりなど)	33	4.8
買物	220	31.7
通院	16	2.3
旅行・ドライブ	299	43.1
その他の私用	106	15.3
その他	7	1.0
合計	694	100.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

問 18 カーシェアリングの利用パターン

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、最も利用が多いと想定される利用パターンを回答してもらった。

- ①自宅の近隣でのプライベート利用、③地域間移動での利用が多い。
- ②仕事での利用や、④鉄道との組合せによる利用は少ない。

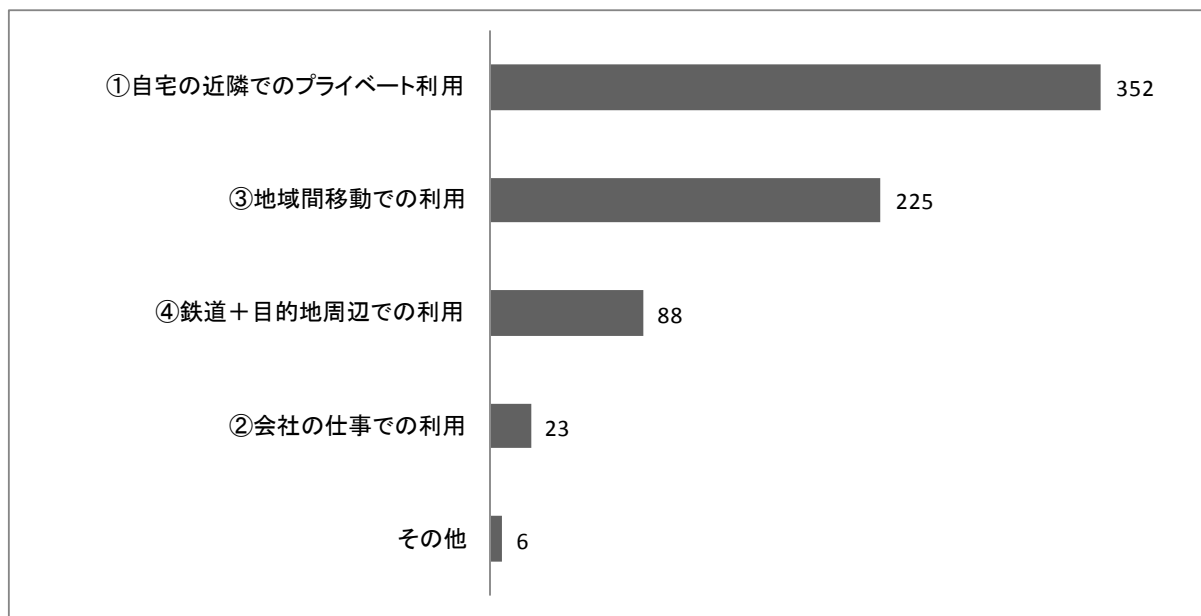
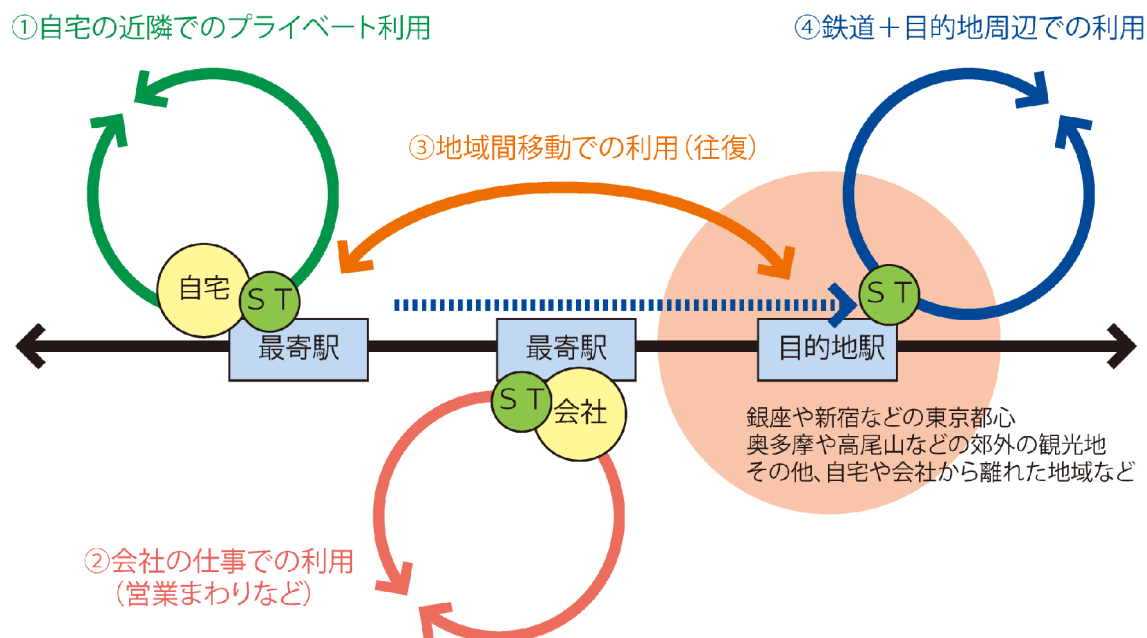


図 参-22 カーシェアリングの利用パターン



S T : ステーション。自動車の貸出、返却駐車場。

図 参-23 利用パターンのイメージ

表 参-22 カーシェアリングの利用パターン

選択肢	回答数	割合 (%)
①自宅の近隣でのプライベート利用	352	50.7
②会社の仕事での利用	23	3.3
③地域間移動での利用	225	32.4
④鉄道＋目的地周辺での利用	88	12.7
その他	6	0.9
合計	694	100.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

問 19 ステーションを設置すべき地域（駅）

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、問 18 で回答した利用パターンを想定し、ステーションの設置が望まれる地域を駅名で回答してもらった。

最も回答が多かった池袋でも回答割合は約 4 % であり、全体的にステーションを設置すべき地域のニーズは分散している。

池袋、新宿、渋谷、東京などの山手線沿線の駅の回答が多い。

また、立川、中野、荻窪、蒲田、吉祥寺などの山手線の外側の駅の回答も多い。

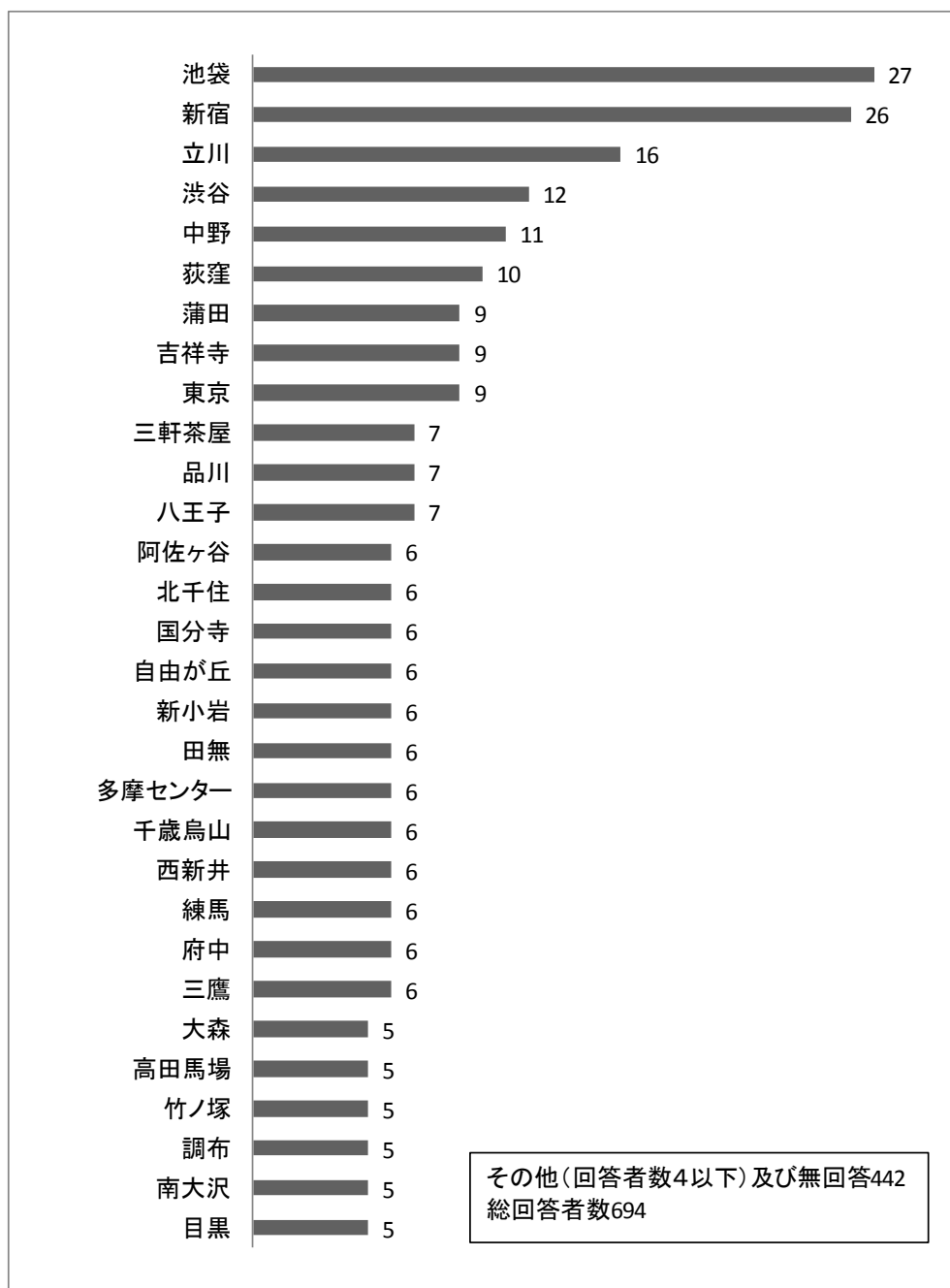


図 参-24 ステーションを設置すべき地域（駅）

表 参-23 ステーションを設置すべき地域（駅）（上段：回答者数 下段：割合（％））

池袋	新宿	立川	渋谷	中野	荻窪
27	26	16	12	11	10
3.9	3.7	2.3	1.7	1.6	1.4

蒲田	吉祥寺	東京	三軒茶屋	品川	八王子
9	9	9	7	7	7
1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0

阿佐ヶ谷	北千住	国分寺	自由が丘	新小岩	田無
6	6	6	6	6	6
0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9

多摩センター	千歳烏山	西新井	練馬	府中	三鷹
6	6	6	6	6	6
0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9

大森	高田馬場	竹ノ塚	調布	南大沢	目黒
5	5	5	5	5	5
0.7	0.7	0.7	0.7	0.7	0.7

その他・無回答	合計
442	694
63.7	100.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象
5以上の回答があった駅名を掲載

問 20 近接してステーションを設置すべき施設

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、どのような施設の近くにあるべきかを回答してもらった。

駅と回答する方が多い。また、とにかく自宅又は会社に近いことが望まれると回答した方も多い。

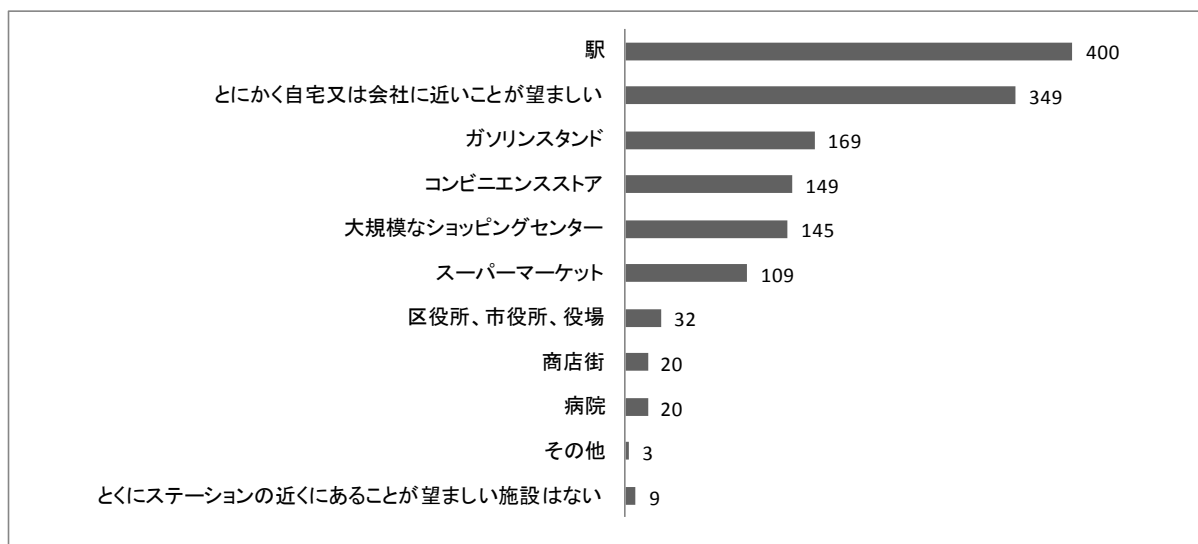


図 参-25 近接してステーションを設置すべき施設

表 参-24 近接してステーションを設置すべき施設

選択肢	回答数	割合 (%)
コンビニエンスストア	149	21.5
スーパーマーケット	109	15.7
大規模なショッピングセンター	145	20.9
商店街	20	2.9
ガソリンスタンド	169	24.4
病院	20	2.9
区役所、市役所、役場	32	4.6
駅	400	57.6
とにかく自宅又は会社に近いことが望ましい	349	50.3
その他	3	0.4
とくにステーションの近くにあることが望ましい施設はない	9	1.3

注：割合は、回答数／回答者数（694）

総回答数	1,405
回答者数	694
回答者 1 人あたり回答数	2.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

問 21 ステーションまでの徒歩距離の条件

現在、カーシェアリングを利用している方、利用していないが、今後、利用意向がある方 694 人を対象に、自宅若しくは会社からステーションまでの距離の限界を徒歩時間で回答してもらった。

10 分、5 分、15 分の順で回答が多い。

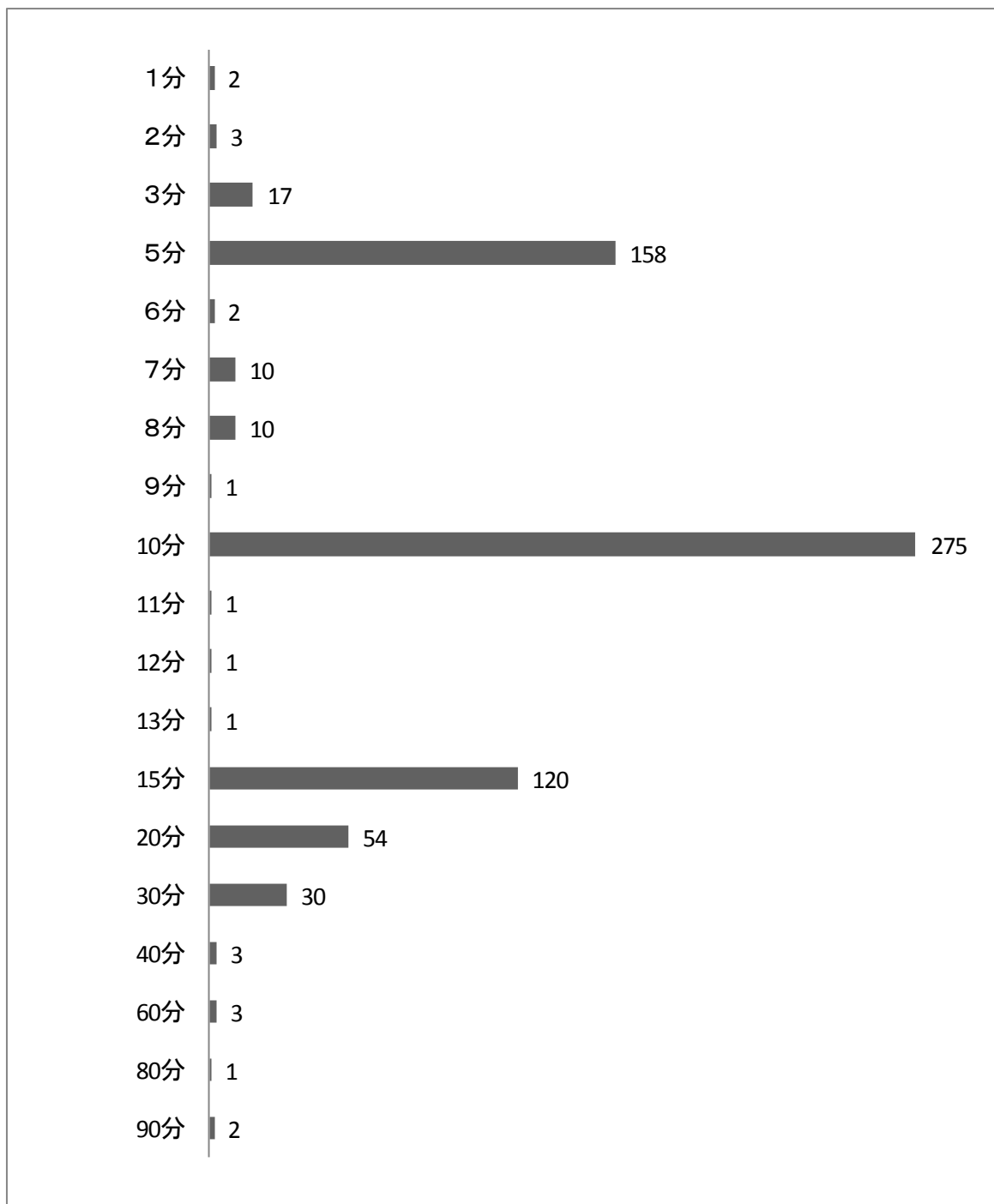


図 参-26 自宅若しくは会社からステーションまでの距離の条件（徒歩時間の限界）

表 参-25 自宅若しくは会社からステーションまでの距離の条件（徒歩時間の限界）

徒歩時間	回答者数	割合 (%)
1 分	2	0.3
2 分	3	0.4
3 分	17	2.4
5 分	158	22.8
6 分	2	0.3
7 分	10	1.4
8 分	10	1.4
9 分	1	0.1
10 分	275	39.6
11 分	1	0.1
12 分	1	0.1
13 分	1	0.1
15 分	120	17.3
20 分	54	7.8
30 分	30	4.3
40 分	3	0.4
60 分	3	0.4
80 分	1	0.1
90 分	2	0.3
合計	694	100.0

注：問 12 で、「現在、個人でカーシェアリングの会員となり、利用している」、「現在、会社がカーシェアリングの法人会員となり、仕事で利用している」、「現在、会員ではないが、利用したい」、「現在、会員ではないが、条件によっては利用したい」と回答した 694 人を対象

問 22 カーシェアリングを利用しない理由

カーシェアリングの利用意向がない方に、利用しない理由を回答してもらった。

「急な用地のときなど、自分の都合で車を使用できないから」、「自分専用の車を保有したい、好みの車を保有したい」、「現在、車を保有しているので」、「予約などの手続きが面倒だから」、「他人の車だと運転や利用に気をつかうので（キズ、汚れなど）」といった意見が多かった。

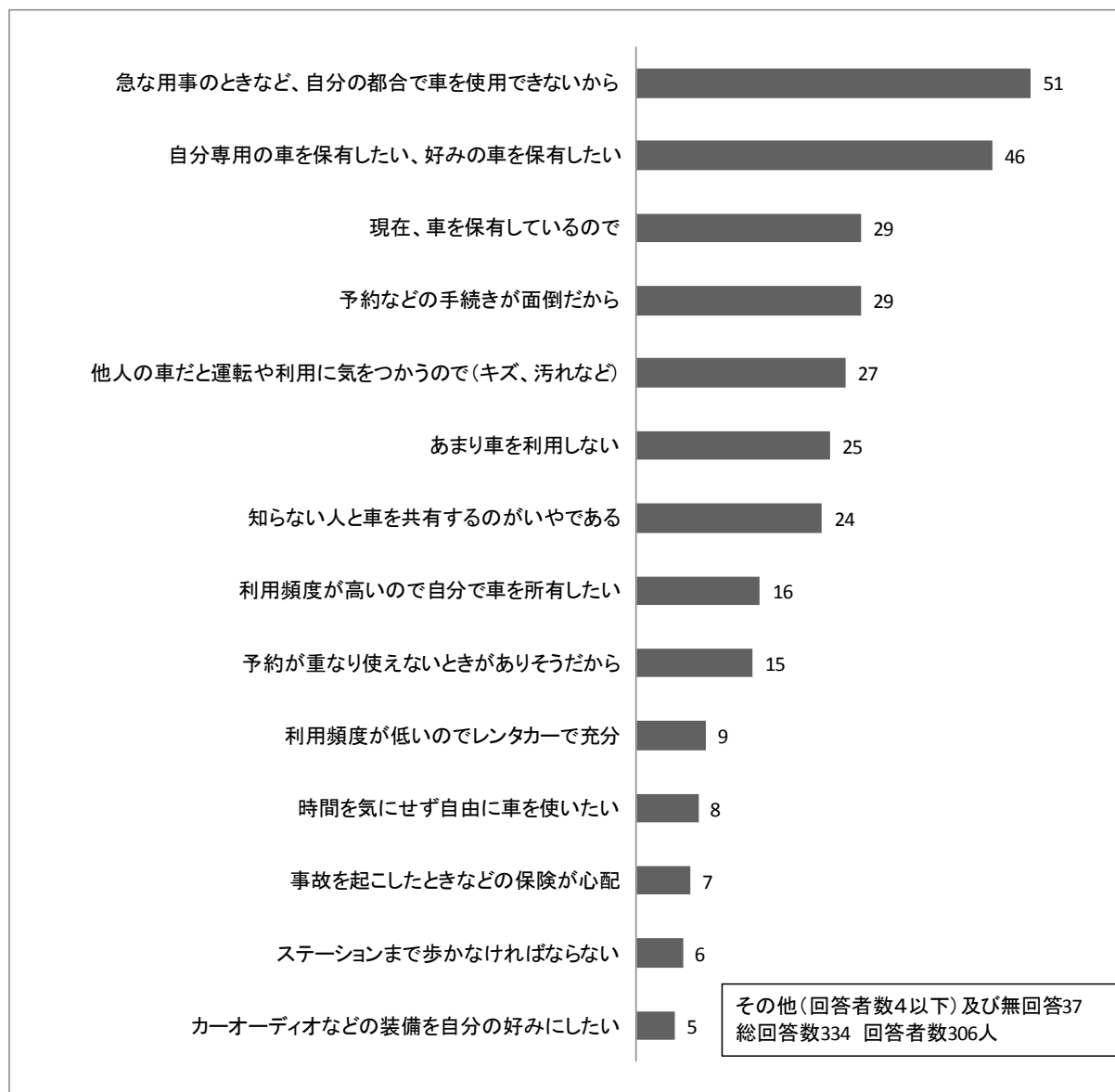


図 参-27 カーシェアリングを利用しない理由

注：自由回答を集計した。複数回答ありとした。

表 参-26 カーシェアリングを利用しない理由

回答	回答数	割合 (%)
急な用事するときなど、自分の都合で車を使用できないから	51	16.7
自分専用の車を保有したい、好みの車を保有したい	46	15.0
現在、車を保有している	29	9.5
予約などの手続きが面倒だから	29	9.5
他人の車だと運転や利用に気をつかうので（キズ、汚れなど）	27	8.8
あまり車を利用しない	25	8.2
知らない人と車を共有するのがいやである	24	7.8
利用頻度が高いので自分で車を所有したい	16	5.2
予約が重なり使えないときがありそうだから	15	4.9
利用頻度が低いのでレンタカーで充分	9	2.9
時間を気にせず自由に車を使いたい	8	2.6
事故を起こしたときなどの保険が心配	7	2.3
ステーションまで歩かなければならない	6	2.0
カーオーディオなどの装備を自分の好みにしたい	5	1.6
その他	37	12.1

注：割合は、回答数／回答者数（306）

総回答数	334
回答者数	306
回答者 1 人あたり回答数	1.1

注：問 12 で、「利用したくない」と回答した 306 人を対象

問 23 マルチステーションシステムのニーズ

現在は実施されていないが、将来を想定して、借りたステーションとは別のステーションへ車両を返却、つまり、ワンウェイの利用ができるマルチステーションシステムについて、利用ニーズを質問した。

「マルチステーションを積極的に利用したい」と回答した方が約3割、「マルチステーションシステムと現行システムを適宜選択して利用したい」と回答した方が約4割である。

これらのことから、マルチステーションシステムのニーズは大きいと判断できる。

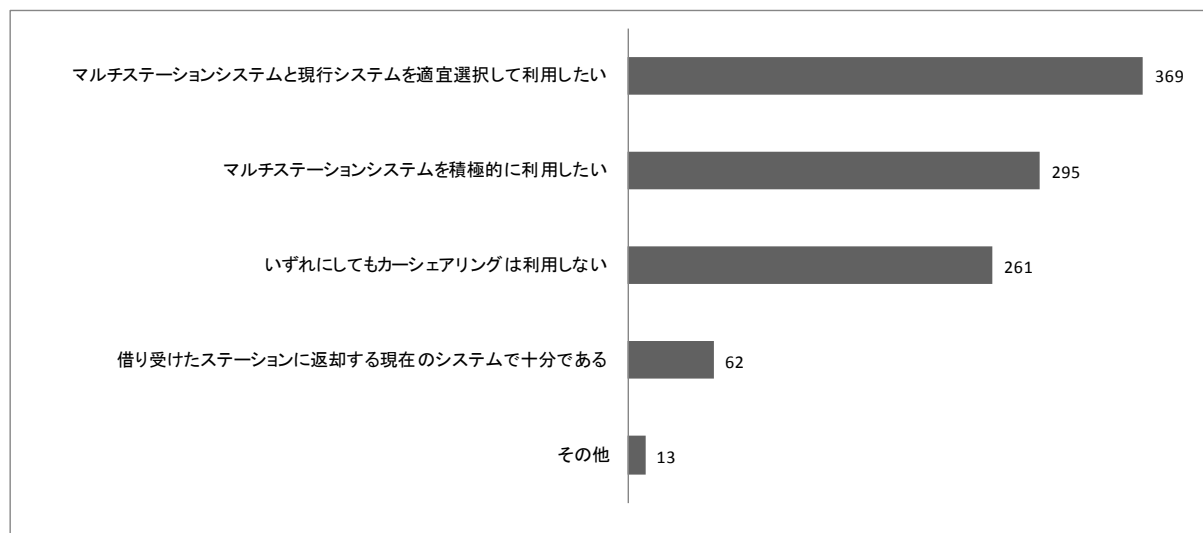


図 参-28 マルチステーションシステムのニーズ

表 参-27 マルチステーションシステムのニーズ

選択肢	回答数	割合 (%)
マルチステーションシステムを積極的に利用したい	295	29.5
借り受けたステーションに返却する現在のシステムで十分である	62	6.2
マルチステーションシステムと現行システムを適宜選択して利用したい	369	36.9
いずれにしてもカーシェアリングは利用しない	261	26.1
その他	13	1.3
合計	1,000	100.0

参.2 運営会社ヒアリング調査の集計結果

(1) ヒアリング調査の概要

項目	内容
実施時期	10月上旬～10月中旬
対象企業	3社

(2) ヒアリング項目

①カーシェアリング事業の状況について 1) 会員・利用者数の動向（一般会員・法人会員の特性） 2) カーシェアリングの利用パターン 3) ステーションの動向 4) カーシェアリングの事業コスト 5) ステーション集約のメリット 6) 当該会社の事業の特性 ②事業展開の考え方について 7) 増員のターゲットとする会員（一般会員 or 法人会員）と理由 8) 拡大したい地域と理由 ③ステーション（駐車場）の確保について 9) カーシェアリングに適する駐車場の条件（賃料、立地、形態等） 10) ステーション・車両あたりの望ましい会員数 11) 駐車場確保上の問題 ④マルチステーションシステムの導入について 12) マルチステーションシステムのニーズと実現上の課題 ⑤電気自動車の導入について 13) 電気自動車の導入方針 14) 充電器の種類・充電方法 15) 充電器の設置位置 16) 充電に対する課金方法 17) 電池切れの対応方法 18) 無人ステーションでの対応 19) その他の電気自動車導入に関する課題 ⑥ その他 20) 道路運送法等の法制度の改正が必要だと考える事項 21) 公的機関に望む事項 22) レンタカーシステムとの違い
--

(3) ヒアリング結果

ヒアリング結果は、3社の意見をまとめたかたちで整理する。

①カーシェアリング事業の状況について

質問事項	回答のまとめ
1) 会員・利用者数の動向 (一般会員・法人会員の特性)	・会員数は、近年、増加傾向にある。 ・法人会員数に比べ、一般会員数の方が多い。 ・一方で、一般会員の利用率に比べ、法人会員の利用率の方が高い。 (一般会員と法人会員の利用量の比の例 1 : 2 など)
2) カーシェアリングの 利用パターン	・パターン①、②、③の利用が多い。(次ページの図を参照) ・環境面の効果等を考えるとパターン②の利用促進が望まれる。
3) ステーションの動向	・ステーションを増やしている地域は、東京都内が挙げられる。 ・一方で、ステーションを減らしている地域はない。 ・公共交通との連携が図れるので、駅周辺が有利であると考えられる。 ・今後は、各地の駅周辺にステーションを設置して広範囲に経営するカーシェアリング事業と、地域内で複数のステーションを展開するカーシェアリング事業の2極化が進むことも考えられる。
4) カーシェアリングの 事業コスト	・事業コストに占める駐車場賃料の割合は高い。 ・また、コールセンター等のセンター系業務、車両の定期的な点検・清掃等の人件費も高い。 ・1台あたりの概ねの収入は10万円程度であるので、駐車場賃料は安く抑えたい。駐車場賃料以外に6万円程度のコストが係るとすると、駐車場賃料は2万円程度が限界であると考えられる。
5) ステーション集約の メリット	・地域内に複数のステーションを集約的に配置することにより、車両の定期的な点検・清掃の業務の効率化が図られる。 ・ステーションを配置する地域を絞ることにより、地域を限定したプロモーションが可能となる。また、マーケティングも効率的である。 ・複数のステーションが近くにあると、利用者にとって、予約重複時に代替性が確保される。
6) 当該会社の事業の特性	・各社、会社の特性を活かした独自のカーシェアリング事業を展開している。

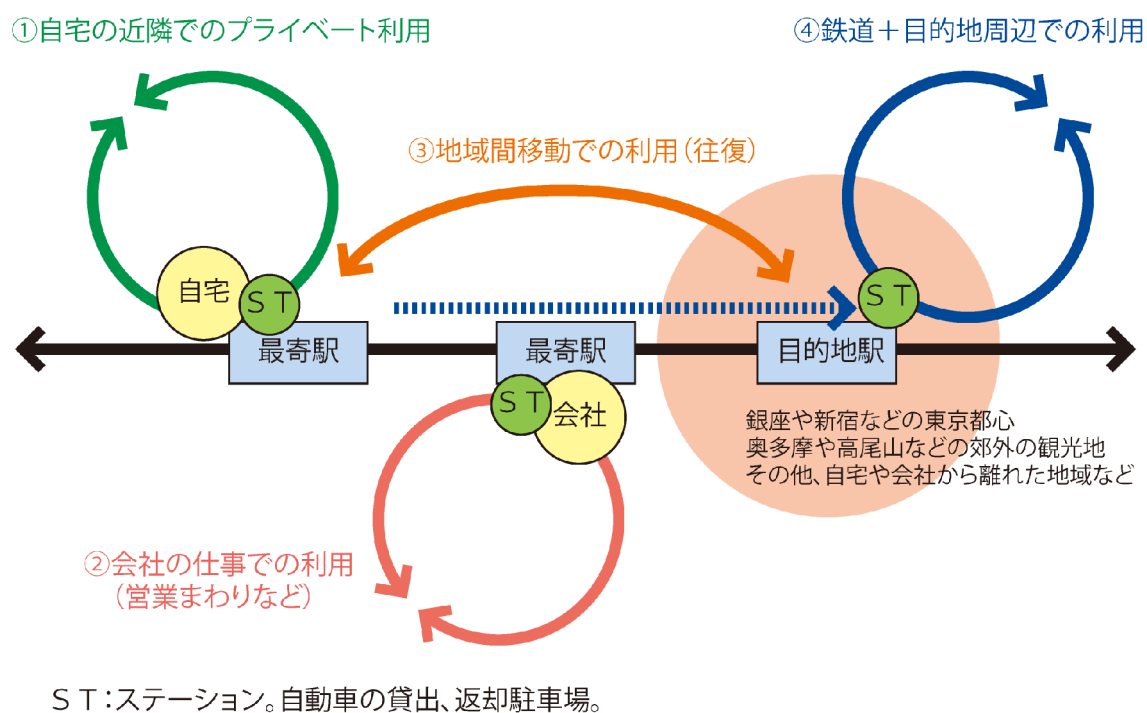


図 参-29 利用パターンのイメージ

②事業展開の考え方について

質問事項	回答のまとめ
7) 増員のターゲットとする会員（一般会員 or 法人会員）と理由	・ 平日と休日の利用を平準化して、車両の稼働率を上げることが必要である。 ・ 現在は、休日利用が多い個人会員が多いことから、平日利用が多い法人会員を増員することが課題となっている。
8) 拡大したい地域と理由	・ 各社ともに、拡大したい地域がある。

③ ステーション（駐車場）の確保について

質問事項	回答のまとめ
9) カーシェアリングに適する駐車場の条件（賃料、立地、形態等）	・ 駐車場賃料は、できるだけ安い方がよい。2万円前後が上限である。 ・ 平日休日ともに平均的な需要がある地域、特に、公共交通との連携が可能な駅に近接する地域が当面の立地条件となる。 ・ 駐車場の構造としては、機械式は望ましくない。 ・ 携帯電話を活用したシステムの場合には、電波の届く駐車場が条件となる。そのため、地下駐車場は適さないところが多い。 ・ 不特定多数の利用を前提に公共駐車場は整備される。そのため、時間貸しが原則となっているが、カーシェアリングの公共性を踏まえて、月極契約でカーシェアリングに解放してほしい。
10) ステーション・車両あたりの望ましい会員数	・ 1台あたりの望ましい会員数は、3社が異なる回答で、10人、20人、30人であった。
11) 駐車場確保上の問題	・ 駐車場賃料が高い。 ・ 駐車場の地権者との合意形成がたいへんである。 ・ 公共駐車場の月極契約が難しいので、制度を改正してほしい。

④ マルチステーションシステムの導入について

質問事項	回答のまとめ
12) マルチステーションシステムのニーズと実現上の課題	・ マルチステーションシステム実現に関する利用者のニーズは高いと想定される。 ・ 設備・システム等の技術面はクリアされていると考えられる。 ・ 集中するステーションでの駐車場所の確保や、車両の配送など、通常のカーシェアリングに比べてコストが掛かるという運用面の課題が大きい。 ・ また、片側（ワンウェイ）の利用となるので、タクシーとの競合が懸念される。 ・ 需要が均衡するステーションペアで実験的に実施することや、返却ステーションや返却時刻を事前に予約するルールとして実施することが考えられる。

⑤電気自動車の導入について

質問事項	回答のまとめ
13) 電気自動車の導入方針	・既に電気自動車を導入している会社、導入していない会社、導入を検討している会社がある。
14) 充電器の種類・充電方法	・ステーションに急速充電器を設置し、利用者が充電するルールとしている。
15) 充電器の設置位置	・2つの駐車マスの間か、駐車マスごとに設置が望ましい。
16) 充電に対する課金方法	・ガソリン車と同様に、利用距離・利用時間に応じて課金する。 ・別途、充電に対する課金は行わない。
17) 電池切れの対応方法	・車両内で警告するシステムになっているので、基本的には電池切れにはならない。
18) 無人ステーションでの対応	・電気自動車での、無人ステーションでの運用は可能である。
19) その他の電気自動車導入に関する課題	・車両や充電器のコストが高い。 ・まだ、走行距離に関する性能が高くない。 ・充電器の設置が難しい駐車場がある。

⑥その他

質問事項	回答のまとめ
20) 道路運送法等の法制度の改正が必要だと考える事項	・カーシェアリングにおいては、車両の無人化し出しは、法的にクリアされている。 ・パーキングメーター、道路上、公共駐車場など、ステーションの設置が難しい箇所があるが、法制度の改正により、それを可能にしてほしい。
21) 公的機関に望む事項	・パーキングメーター、道路上、公共駐車場のカーシェアリングステーション設置に関する優遇 ・事業や駐車場確保に対する補助金や優遇措置 ・カーシェアリングの利用促進・PR
22) レンタカーシステムとの違い	・会員制、小型車、短時間利用、24時間利用がカーシェアリングの利用特性として挙げられる。 ・システムとしては、カーシェアリングは無人貸しだし・無人管理が可能であるが、レンタカーは無人貸しだしはできない。

参.3 法人会員ヒアリング調査の集計結果

(1) ヒアリング調査の概要

項目	内容
実施時期	10月下旬～11月中旬
対象企業	一般企業2社 地方自治体1団体

(2) ヒアリング項目

①日常業務の概要
1) 日常業務の概要
②カーシェアリングのメリット
2) カーシェアリングを開始した経緯
3) カーシェアリングの効果
③利用状況
4) カーシェアリングと保有車両の使い分け
5) 利用パターン
④カーシェアリングに対するニーズ
6) ステーションを新設してもらいたいエリア
7) 車両に対するニーズ
8) 料金や利用システムなどに関するニーズ
9) 駐車場の形態に関するニーズ
10) その他のカーシェアリングサービスへの要望
⑤マルチステーションシステムについて
11) マルチステーションシステムの必要性
⑥今後の展開
12) カーシェアリングの継続意向
13) 今後のカーシェアリングの展開意向
⑦その他の意見
14) その他の意見

(3) ヒアリング結果

①日常業務の概要

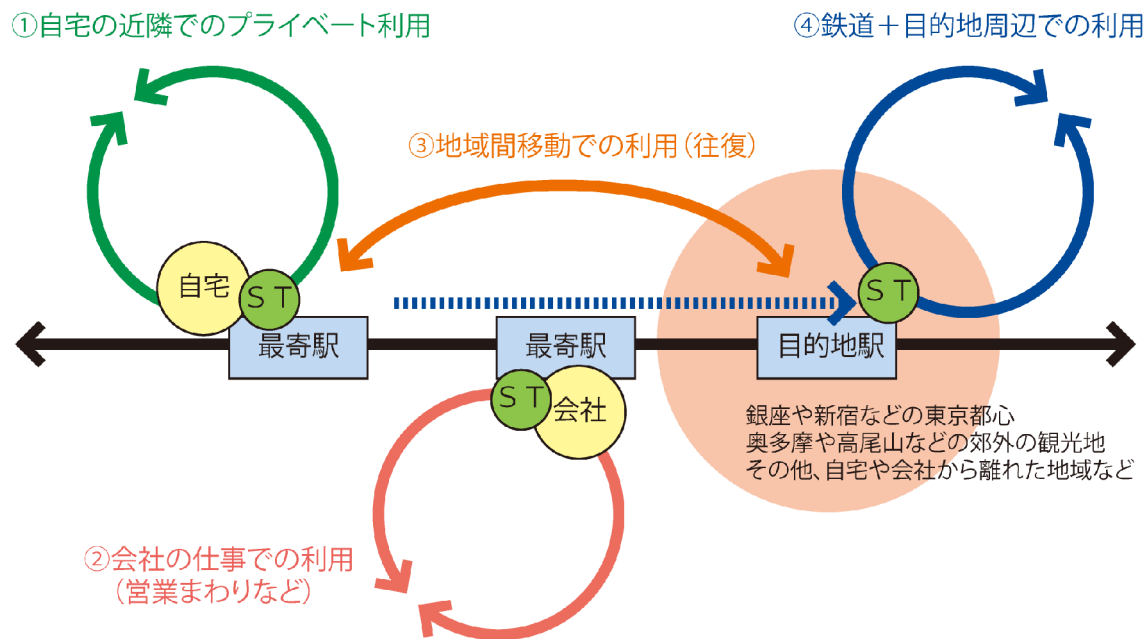
質問事項	回答のまとめ
1) 日常業務の概要	・調査・打合せに関する外出、荷物の運搬など、日常的に自動車での移動がある。

②カーシェアリングのメリット

質問事項	回答のまとめ
2) カーシェアリングを開始した経緯	・社有車を増やす必要性が高まった機会にコストの低さを考慮してカーシェアリングを開始した、近隣にステーションが設置されたため、環境面効果をPRするためなど、公用車保有の効率化など、各社・団体ともに開始した経費は異なる。
3) カーシェアリングの効果	・コスト削減、電車との組合せによる移動の定時性確保、環境への貢献などの効果が挙げられる。

③利用状況

質問事項	回答のまとめ
4) カーシェアリングと保有車両の使い分け	・保有車両を優先的に利用し、保有車両が使われているときに、カーシェアリングを利用する。 ・事前に利用時間の予約が必要となるため、予め利用時間を確定できる場合に、カーシェアリングを利用する。
5) 利用パターン	・利用パターン②が多い。(次ページの図を参照) ・1社・団体であるが、利用パターン③が多く、利用パターン④の利用もあると回答したところもある。



S T:ステーション。自動車の貸出、返却駐車場。

図 参-30 利用パターンのイメージ

④カーシェアリングに対するニーズ

質問事項	回答のまとめ
6) ステーションを新設してもらいたいエリア	・現状で、ステーションが少ない東京都西部の郊外拠点地区が挙げられる。
7) 車両に対するニーズ	・環境の面から、ハイブリットや電気自動車などのエコカーを増やしてほしい。 ・バンタイプの車両を配置してほしい。
8) 料金や利用システムなどに関するニーズ	・利用にあわせてきめ細かく料金設定をしてほしい。 ・法人会員の利用者登録を簡便化してほしい。
9) 駐車場の形態に関するニーズ	・駐車場形態については、大きな要望はない。 ・市役所などの公共施設のスペースを活用して、ステーションを設置する取り組みが望まれる。
10) その他のカーシェアリングサービスへの要望	・予約の重複に配慮して、ステーションに複数の車両を配置してほしい。 ・ステーションに貸しロッカーを設置してほしい。 ・マルチステーションシステムを実現してほしい。 ・車内モニターの返却時間表示を分かりやすくしてほしい。 ・スタットレスタイヤなどの積雪対策が必要である。

⑤マルチステーションシステムについて

質問事項	回答のまとめ
11) マルチステーションシステムの必要性	・是非、マルチステーションシステムを実現してほしい。 ・返却場所、返却時間の予約制にする場合には、渋滞等で遅れが生じる場合を想定して、幅をもった返却時間としてほしい。 ・一方で、マルチステーションシステムは、利用機会が少ないとの意見もあった。

⑥今後の展開

質問事項	回答のまとめ
12) カーシェアリングの継続意向	・しばらくは、カーシェアリングを継続する、検証を行い、継続の有無を判断するといった意見であった。
13) 今後のカーシェアリングの展開意向	・ステーションの立地状況においては、別の事務所でも利用する、他の運営会社のシステムや、レンタカーと比較して、有効性を検証する、他の部所への展開は考えていないといった意見であった。

⑦その他の意見

質問事項	回答のまとめ
14) その他の意見	・若い世代や、日常業務で自動車を利用する多くの企業において、カーシェアリングは有効である。 ・カーシェアリングの推進においては、ステーションの近接性が需要である。 ・商工会議所等の半公的機関から、法人会員を増やすアプローチを行うことが有効である。

