

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

株式会社アルメック 取締役 大沼 安秀
株式会社アルメック 主任研究員 ○五十嵐 淳
株式会社アルメック 主任研究員 内山 征

1. はじめに

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。

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ことから、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、そ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ことの意義は大きいと考えられる。

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。

2. 研究の方法

研究は大きく3つの内容で構成する。

カーシェアリングの現状を把握するため、既存のデータ整理にあわせて、運営会社（3社）、法人会員（3団体）、都民（1,000人）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、課題を整理した。

次に、カーシェアリングのイメージ・効果として、アンケートで把握した都民意識、地域特性、都の政策等を踏まえて、東京都におけるカーシェアリングの望ましい導入のあり方を検討するとともに、効果を分析した。

最後に、カーシェアリングの推進方策として、主体別にカーシェアリングへの参加方法の整理、モデル地域での事業成立に関する分析、今後期待される新サービスの実現方策の検討を行った。

《カーシェアリングの現状》

- (1) カーシェアリングの現状・動向
- (2) カーシェアリングに関するニーズ
- (3) 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》

- (1) 東京都におけるカーシェアリングの活用イメージ
- (2) カーシェアリングの効果

《カーシェアリングの推進方策》

- (1) 関係主体の参加推進方策
- (2) 駐車場の活用方策
- (3) 新たなカーシェアリングサービスの実現方策

図-1 研究の構成

3. カーシェアリングの現状

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効率性の向上などが挙げられる。

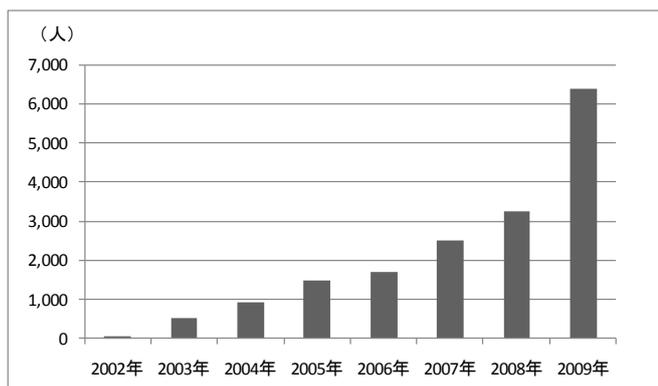


図-2 カーシェアリングの会員数の推移

資料：交通エコロジー・モビリティ財団調べ

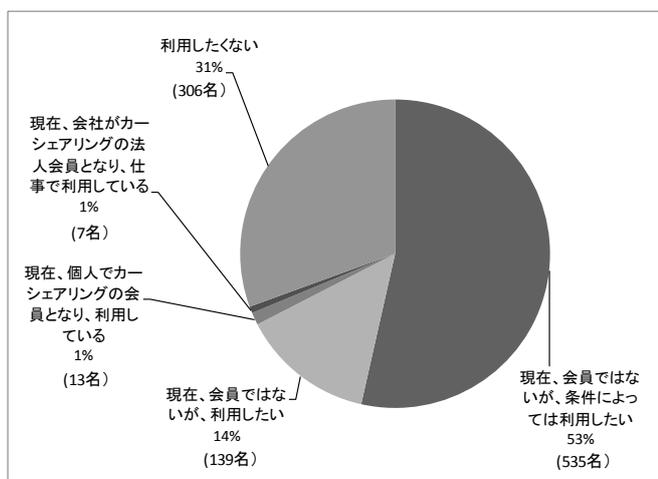


図-3 カーシェアリングの利用意向

資料：都民意向アンケート調査

4. カーシェアリングのイメージ・効果

東京都の特性としては、都区部を中心に人口密度が高い地域や事業所が集積する地域が広がっていること、都の政策として環境対策、渋滞対策を進めていること等を踏まえて、カーシェアリングの導入イメージを検討した。

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、カーシェアリングの会員になることにより、自動車の利用回数が減少する。このことから、カーシェアリングの推進により、運輸部門の環境負荷の軽減、道路交通混雑の緩和に一定の効果が期待される。さらに、電気自動車（EV）の導入により、環境負荷の軽減効果が向上すると想定される。

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考えられる。

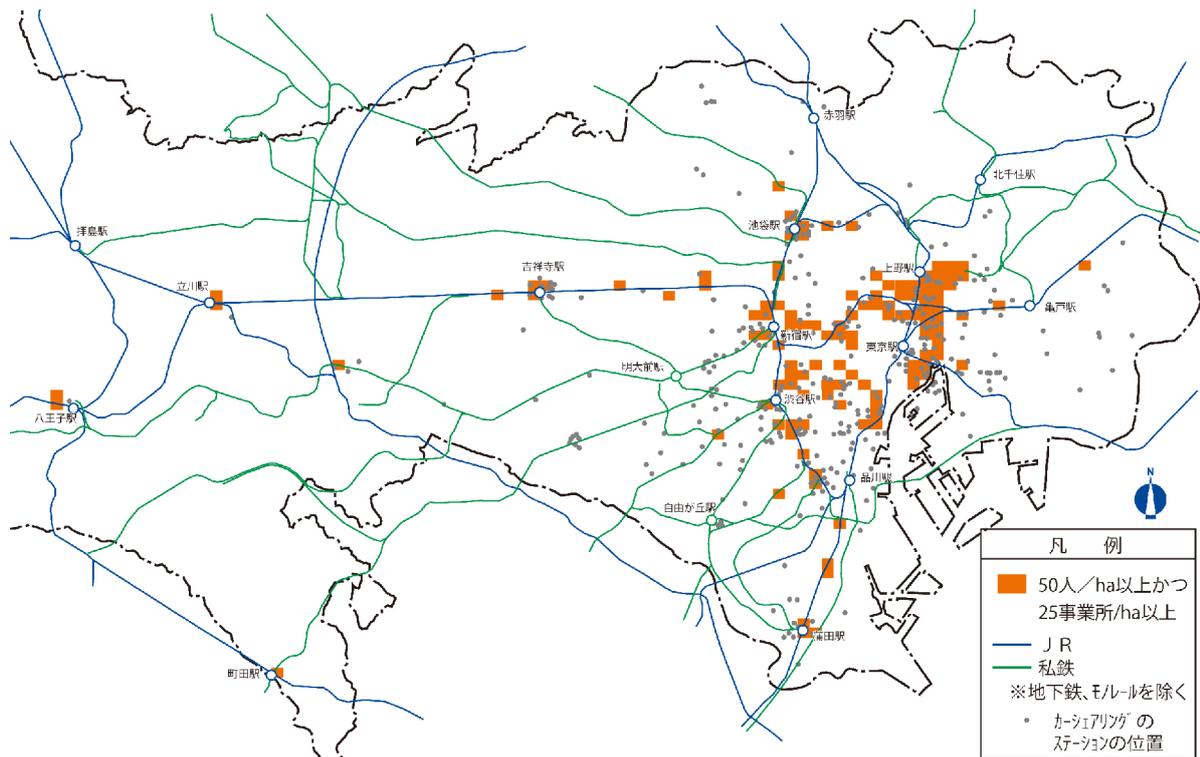


図-4 カーシェアリングが成立しやすい地域

5. カーシェアリングの推進方策

5-1 関係主体の参加推進方策

カーシェアリングの関係主体は、利用者、運営会社、駐車場提供者に区分できる。状況にあわせて、カーシェアリングへの参加方法が確保されている。

表-1 関係主体の参加方法

関係主体	参画方法
利用者	<ul style="list-style-type: none"> 一般的には、近接するステーションを調べ、当該運営会社の会員となる。 マンション等、会員を限定した事業形態も可能。 近隣にステーションが存在しない場合でも、一定の会員数を条件に、ステーションを新設する運営会社がある。
運営会社	<ul style="list-style-type: none"> システム構築、設備の確保等の初期投資、センター系業務と車両の管理などの運用業務により事業が構成される。 システムの販売・レンタル、センター系業務のアウトソーシング、フランチャイズなど、状況に応じた参加方法がある。
駐車場提供者	<ul style="list-style-type: none"> 月極契約により、運営会社へ駐車場や土地を貸し出す。 大規模駐車場の一部の活用、複数駐車場の活用などが考えられる。 25 m²程度の土地でステーション設置が可能であることから、小規模宅地の活用方法としても有効である。 業務ビル・集客施設の付帯駐車場へのステーション設置により、資産価値の向上につながる可能性もある。

5-2 駐車場の活用方策

都心型、業務地型、住宅地型、郊外拠点型の4つの種別でモデル地域を設定し、現状の月極駐車場の相場と、カーシェアリングの利用時間から、事業採算性を試算した。

その結果、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。このことから、カーシェアリングは成立可能性があるが、無条件に成立する事業ではないことが把握できた。

運営会社には、利用を促進し利用料金収入を高める取り組みが求められる。一方で、余剰する駐車場や土地を運用する側には、利用が少ない地域では、月極駐車場の相場よりも低額とすることが条件になる可能性がある。

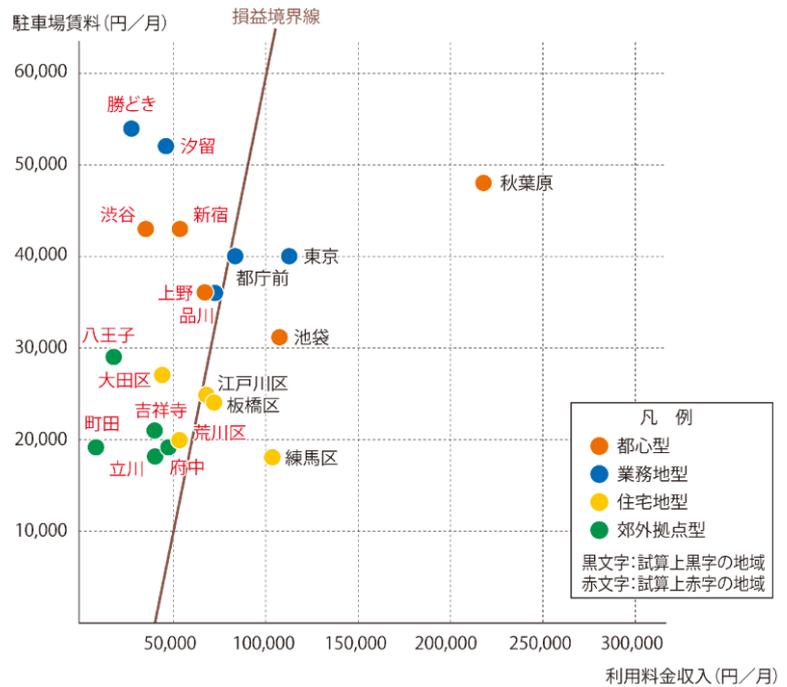


図-5 賃料・利用料金と事業採算性の関係

5-3 新たなカーシェアリングサービスの実現方策

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について、今後、実現に向けた取り組みが求められる。

カーシェアリングのステーションにおいて、一般の電気自動車と充電器の併用を図ることとし、電気自動車自体を普及させることが有効である。今後、充電器の設置可能な駐車場の把握や、運用ルールの検討などを進める必要がある。

借りたステーションとは別のステーションで車両を返却できるマルチステーションシステムについては、需要の偏りなどの問題を解消できるよう実験的な取り組みから段階的に進めることが望まれる。

また、カーシェアリングの政策的な効果を踏まえて、駅前広場の一部や役所のオープンスペースの一部を、ステーションとして活用することが考えられる。

6. まとめ

本研究により、カーシェアリングは、都民等の交通手段の新しい選択肢として、可能性を持っていることが把握できた。

今後、運営会社、利用者、駐車場提供者の関係主体に加えて、運営会社と行政等がPRや利用促進を図ることや、運営会社と鉄道事業者が協力し、鉄道とカーシェアリングの連携を図ることなど、多様な主体が協力してカーシェアリングを推進することが望まれる。