

かゆいところに手が届く！

公用車へのカーシェアリング導入について

1. はじめに

私たち自治体職員は、日頃の業務で公用車を運転する機会があります。公用車は住民宅への訪問、現場確認、庁舎間の行き来、荷物の運搬など様々な用途で利用される利便性が非常に高いものですが、利用されるのは業務時間内に限られます。また車両を所有することで、利用頻度に関わらず維持管理に一定の手間（「ヒト」の負担）や支出（「カネ」の負担）が発生します。

このような事情から、近年公用車に車両を共有（シェア）するサービスである「カーシェアリング」を導入する自治体の取組があります。こうした取組は公用車の利便性（「モノ」の利便性）を維持しつつ、車両の維持管理をカーシェアリングのサービスを提供する事業者（以下「事業者」）が行い¹、利用頻度に応じて支出額が決まることから、公用車の利用にかかる「ヒト」・「カネ」の負担を軽減する効果が期待されます。

さらにカーシェアリングの普及は、自動車の絶対数の削減や環境負荷の低減につながる²とされており、カーシェアリングを公用車に導入することをきっかけに、カーシェアリングを地域全体に広げ、自治体における環境負荷の低減に向けた取組の糸口になることも期待できるのではないのでしょうか。

本稿では、このカーシェアリングを公用車に導入する取組について紹介します。

調査部研究員 古川 聡（国分寺市派遣）

2. カーシェアリングとは

カーシェアリングとは、特定の自動車を会員間で共有し、それぞれが利用したい時間に借りることができるサービスで、日本ではレンタカー事業として扱われます³。「車を借りる」という点ではレンタカーと似ているため、それぞれの違いを図表1にて整理します。

▼図表1 カーシェアリングとレンタカーの比較

項目	カーシェアリング	レンタカー
会員登録	必要	不要
貸出場所	無人ステーション	有人の事業所
車種	小型車が中心	小型車～大型車の選択可
利用可能時間	短時間（15～30分単位）から 時間と走行距離等に比例	長時間（6時間以上）から 時間に比例
課金方法	ガソリン代・保険料は含まれる	ガソリンは満タン返し 保険料は別料金
その他		

<出典>筆者作成

カーシェアリングの特徴としては、会員制であること、短時間（15分単位等）で利用できることなどが挙げられます。

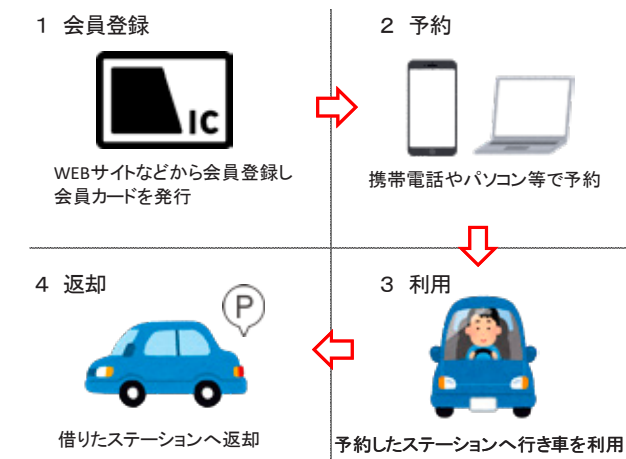
利用にあたっては、まず事業者のWEBサイトなどから会員登録をする必要があります。会員登録後、会員カードが手元に届きます。

また、車両の利用予約にあたっては、事業者のWEBサイトにアクセスし、利用する車両や利用時間等を登録し予約します。その後、予約した車両が設置されているステーション⁴に行き、会員カードで車両の鍵を開けて利用すると

ともに、車両を借りたステーションに返却⁵します。

料金は利用時間や利用距離に比例して利用後に支払います。

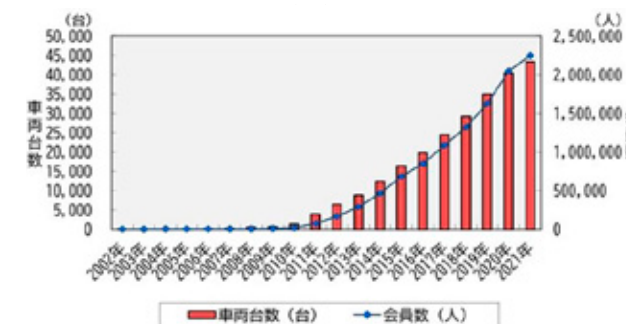
▼図表2 カーシェアリング利用方法



<出典>各種資料より筆者作成

2021年3月時点で、わが国のカーシェアリング車両ステーション数は19,346か所（前年比1.2%増）、車両台数は43,460台（同7.9%増）、会員数は2,245,156人（同9.7%増）となっています⁶。

▼図表3 わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

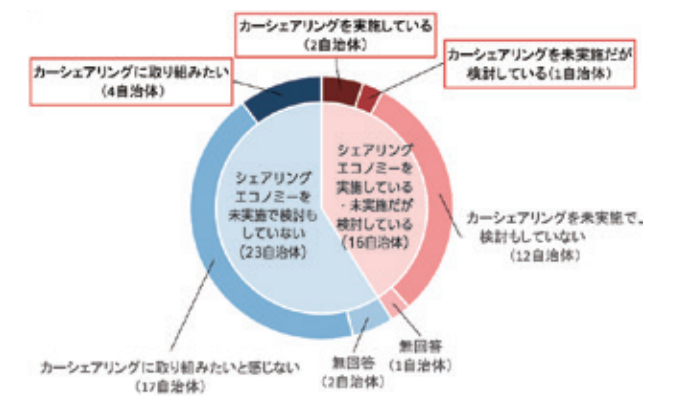


<出典>公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2021.3.html
(2021年9月17日確認)

3. 多摩・島しょ地域におけるカーシェアリングの現状

多摩・島しょ地域におけるカーシェアリングの現状については、当調査会が2019年度に実施した「シェアリングエコノミーで解決する自治体課題に関する調査研究」で触れています。調査研究の中では、2019年6月末時点の自治体のシェアリングエコノミー⁷の検討状況を把握するためアンケート調査を行っており、自治体でのカーシェアリング⁸実施・検討状況等⁹を聞き取っています。図表4のとおり、「シェアリングエコノミーを実施している・未実施だが検討している」と回答した自治体のうち、2自治体がカーシェアリング活用を「実施している」、1自治体が「検討している」と回答しています。また、「シェアリングエコノミーを未実施で検討もしていない」と回答した自治体のうち、4自治体がカーシェアリングに「取り組みたい」と回答しています。以上から多摩・島しょ地域自治体でカーシェアリングを活用した取組は、あまり進んでいる状況ではないことが分かりました。

▼図表4 カーシェアリングの実施・検討状況、今後の取組意向（単一回答、n=39）



<出典>「シェアリングエコノミーで解決する自治体課題に関する調査研究報告書」より筆者作成

1 カーシェアリングには、事業者（Business）が保有する車両を会員（Customer）で共有するBtoC（Business to Customer）型カーシェアリングと利用者（Customer）が直接貸し借りする「CtoC型カーシェアリング」という形態がある。本稿では、「BtoC型カーシェアリング」を扱う。

2 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団「カーシェアリングによる環境負荷低減効果の検証報告書」参照（2013年2月）http://

www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_20130222.html（2021年10月11日確認）

3 レンタカー事業（自家用自動車有償貸渡事業）に関する根拠法である道路運送法第80条第2項の許可を受け、運用される。

4 カーシェアリング専用の車両が設置されている駐車場。

5 このようにステーションが固定されており、返却時、車両をもとのステーションに戻す方式を「ラウンド・トリップ方式」という。これに対し、所定のステーションで車両を借り、利用後は別のステーションに返却できる方式として「ワンウェイ方式」（乗り捨て方式）がある。ワンウェイ方式は、2014年に国土交通省の規制緩和が行われ、認められるようになったが、本稿ではラウンド・トリップ方式を扱う。

6 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調査。

7 「シェアリングエコノミーで解決する自治体課題に関する調査研究」では、「シェアリングエコノミー」を内閣官房シェアリングエコノミー促進室の定義と同様「個人等が保有する活用可能な資産等（スキル

や時間等の無形のものを含む。）を、インターネット上のマッチングプラットフォームを介して他の個人等も利用可能とする経済活性化活動」と定義している。

8 この設問ではカーシェアリングを、「会員間で自動車を共有し、利用できるサービス」と定義しており、サービス例としてAnyca等の個人間カーシェアリングをあげていることから、CtoC型カーシェアリングを前提とした設問となっている。

9 ここでの「自治体のカーシェアリング実施・検討状況等」は必ずしも公用車としての活用には限定していない。