

## 4. 事例

現在、公用車にカーシェアリングを導入している3自治体に、導入後の状況についてヒアリングを行いましたので紹介します。

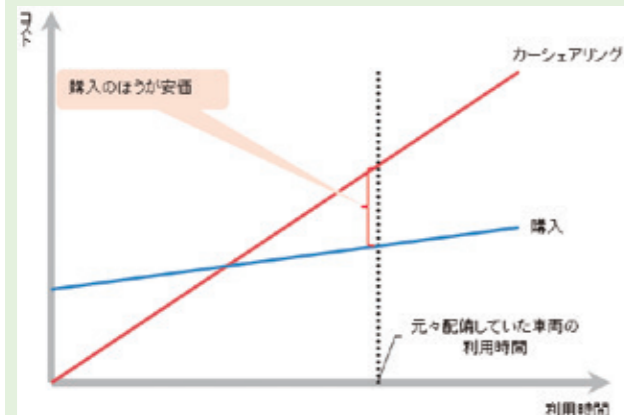
### (1) 多摩地域自治体の事例

多摩地域で公用車にカーシェアリングを導入しているある自治体では、駅前に位置する出先機関に配備していた公用車2台のうち1台を本庁舎に配備し、その代わりに駅周辺に複数あるカーシェアリング車両を公用車として利用しています。

利用の際は、職員が庁内のパソコン又は業務用スマートフォンで事業者の予約フォームに課共通のID等を入力し予約を行っています。

購入車両の場合、初期費用として取得費用が発生するほか、維持管理費用としてガソリン代、定期点検代、保険料、修繕料等のコストが発生しますが、カーシェアリング車両の場合、利用時間に比例したカーシェアリング利用料金が発生します。お話を伺った自治体では、出先機関に元々配備していた車両の利用時間を踏まえると、図表5のとおり、コスト比較の面ではカーシェアリングの優位性が低い状況でした。

▼図表5 購入車両とカーシェアリング車両のコスト比較イメージ



<出典>筆者作成

その他、利用したい日時に予約がとれない、車内が清潔でないことがある、タイヤがスタッドレス対応しておらず、雪の日に利用できない等の様々な課題がありました。

### (2) 板橋区の実例

#### ①取組の経緯・目的・概要

板橋区では、タイムズモビリティ（株）が運営するカーシェアリングのサービス「タイムズカー」のEV<sup>10</sup>を環境政策課の公用車に導入しています。

区はスマートシティを推進しており、「区有の遊休地の有効活用」と「温室効果ガス削減」に資する取組として、2020年12月1日～2023年11月30日の3年間を実証実験期間とし事業者が区有地を貸し出して事業化しています。区民にEVを利用するきっかけを提供することも「タイムズカー」導入の一つの目的としています。

また「タイムズカー」の導入タイミングで、環境政策課がリース契約で確保していた3台のPHV<sup>11</sup>のうち1台の契約期間が満了となったことから、その代替車両として区が「タイムズカー」の法人会員になり「タイムズカー」のEVを活用することとなりました（図表6）。

▼図表6 区有地に設置されているカーシェアリング車両



<出典>板橋区提供（赤枠は筆者追記。公用車として使用しているのは、赤枠「日産リーフ」のみ）

#### ②利用について

リース契約で確保している車両（以下「リース車両」）の場合、庁内の共有フォルダに格納されているExcel形式の予約簿に入力し予約を行っています。他方、「タイムズカー」のEVの場合、一般的なカーシェアリングを利用する

ときと同様、インターネットで予約を行います。予約のしやすさについては大きな差はありませんが、「タイムズカー」のEVに区の優先利用枠を設けているわけではないため、使いたいときに使えない場合があることが課題として挙げられます。

#### ③車両管理業務について

リース車両の場合、清掃、定期点検・故障時の業者の手配、月々のリース料の支払い、ガソリン代の支払い<sup>12</sup>等の業務が発生します。一方で、「タイムズカー」のEVの場合、月々のカーシェアリング利用料の支払いや人事異動等で「タイムズカー」のEVを利用する職員に変更があった際の会員登録、後述する利用頻度の調整などが業務として発生していますが、車内清掃、定期点検・故障時の対応は、すべて事業者の対応となります。また、利用状況についてもシステム上で詳細に把握できることから、車両管理業務全体に係る手間は大きく軽減していると言えます。

#### ④コストについて

区では、リース契約期間が満了する車両を3年間再リースする場合と「タイムズカー」のEVを公用車に3年間導入する場合でコスト比較を行い、図表7のとおり「タイムズカー」のEV導入による優位性が高いと判断しました。

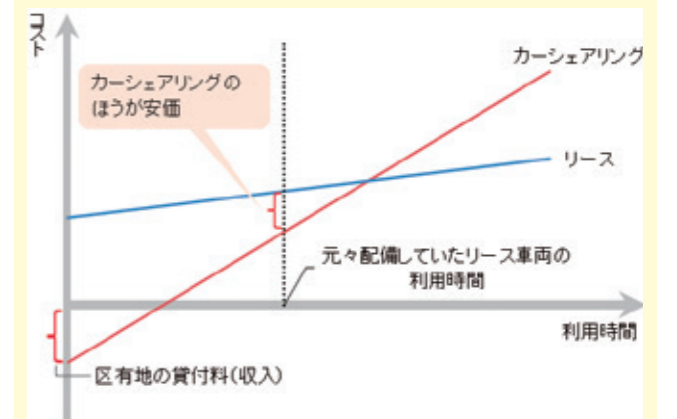
リース車両の場合、定額のリース料金とガソリン代が支出として発生します。

他方で、「タイムズカー」のEVの場合、利用時間に比例したカーシェアリング利用料金が支出として発生するほか、区有地の貸付料が収入として発生します。

現状は「タイムズカー」のEVのほうが安価ですが、利用時間で料金変動するため、短時間で済む用事（現場確認や軽い荷物運搬等）のみで「タイムズカー」のEVを利用するよう職員に呼びかけ、利用時間が増えすぎないように調

整をしています。このように利用用途を限定していますが、今のところ区では順調に運用できています。

▼図表7 リース車両とカーシェアリング車両のコスト比較<sup>13</sup>イメージ



<出典>筆者作成

#### ⑤課題・今後の展望について

区有地に設置されている「タイムズカー」のEVについて、区以外の会員による利用は増加傾向にあり、区民にEVを利用するきっかけを提供する事業として順調に進んでいることから、実証実験終了後の本格導入を前向きに検討しています。

今後、さらにEVカーシェアリング車両を区有地に設置し公用車としての利用を見据え取り組んでいきたいところですが、事業者を誘致できていないことが課題となっています。事業者を誘致するためには、一定程度の利用が確保できる事業者側の採算性を担保できる場所を用意する必要があります。現在カーシェアリング車両を設置している区有地は、地下鉄の出入り口からすぐの場所にあるため立地的に一定の利用が確保できる場所として運用できていますが、同様の条件の区有地は少なく、今後の検討課題としています。

10 Electric Vehicleの略で、電気自動車。

11 Plug-in Hybrid Vehicleの略で、プラグインハイブリッド自動車。

12 板橋区の場合、ガソリン代の請求は一括して車両管理担当が処理するため、主管課の業務としては発生しない。

13 カーシェアリングのコストについては利用時間（15分毎）に応じて

加算される料金体系のほか、長時間の利用の場合、「最大利用料金」が適用される料金体系もあるが、板橋区の場合、カーシェア車両の利用を短時間に限定しているため、ここでは考慮していない。