

### (3) 神奈川県小田原市の事例

#### ①取組の経緯・目的・概要

小田原市では、2019年度から（株）REXEV、湘南電力（株）と連携し、環境省補助事業として「小田原市EVを活用した地域エネルギーマネジメントモデル事業」を行っています。この事業は、EVに特化したカーシェアリングサービス「eemo」を行うとともに、EVを「動く蓄電池」ととらえ、地域においてエネルギーを無駄なく利用する地域エネルギーマネジメントを実施する事業です。

「eemo」のステーションは市内外に全部で27か所あり、そのうち市役所に設置されたステーションの2台の車両（図表8）を公用車として利用するため、市は「eemo」の法人会員となっています。

市では全職員が利用できる共有車を管財課が一括管理していますが、それとは別にカーシェアリング車両を2台導入していることとなります。

▼図表8 市役所に設置されているカーシェアリング車両



<出典>小田原市提供

#### ②利用について

市役所ステーションに設置された2台のEVは平日8:00~18:00は公用車として利用し、それ以外の時間は一般の会員が利用できるようにしています。

共有車の場合、庁内の予約システムで使用する2週間前から予約可能となっています。また、その予約とは別に当日枠という予約後のキャンセル等で使用されなくなった車両を利用できる

枠があります。当日枠で共有車を利用するには利用当日の朝、予約のために管財課の窓口にも並ぶ必要があり、多くの職員が並んでいることもあります。予約を確保し使用する場合は、管財課の元に鍵を取りに行き駐車場に行くという流れとなります。

「eemo」の場合、直前のキャンセル状況や空き状況もスマートフォンで確認でき、突然の外出にも対応しやすいという特長があります。

また、共有車を利用するには管財課の元に鍵を取りに行く必要がありますが、「eemo」であれば専用アプリ（図表9）で鍵を開けられ、その手間を省けることの利便性も大きいと考えられます。

現在、100人程度の職員が「eemo」を公用車として利用していますが、「eemo」の便利さが口コミで庁内に広がっており利用者数は増加傾向にあります。

▼図表9 専用アプリの画面



<出典>（株）REXEV提供

#### ③車両管理業務について

共有車の場合、職員が定期的に清掃、鍵の管理等を行っていますが、「eemo」の場合、清掃は事業者が対応し、予約・解錠・施錠・返却を専用アプリで一括管理でき、鍵の受け渡し業務が簡略化され業務負担が軽減されています。

#### ④課題・今後の展望について

現在は実証実験中のため、コスト面が大きな障壁になってはいませんが、実証実験終了後に本格実施をする場合、ガソリン車に比べ高額なEVのコストが課題となります。

公用車としての利用にあたり、現在はより多くの職員に「eemo」の便利さを感じてもらい、運用していく上で生じる課題を一つ一つ整理していく段階と考えています。

### (4) 小括

#### ①「モノ」の利便性の視点

一般会員と車両を共用する仕組みの場合、使いたいときに使えない等の課題があることがわかりました。

この点は、公用車として独占利用できる時間を設けることで解消されますが、「カネ」の負担の増加が懸念され、利用実態に応じた事業の検討が必要と考えられます。

その他、利用者が予約をインターネットで簡単に行え、鍵の受け渡しにかかる手間を省けることが大きなメリットであると考えられます。

#### ②「ヒト」の負担の視点

車両を管理する職員側の視点では、予約・利用にあたっての管理をすべてインターネット上で処理できること、また、定期点検や修繕等も事業者が対応することから、負担が概ね軽減されることがわかりました。

#### ③「カネ」の負担の視点

##### ・購入の場合

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、修繕料等が発生します。

##### ・リース契約の場合

定額のリース料とガソリン代が維持管理費用として発生します。

##### ・カーシェアリングの場合

お話を伺った自治体では法人会員として利用しており、料金体系の中では固定の維持管理費用は発生せず、利用時間に比例したカーシェアリング料金が発生するとのことでした。

カーシェアリング代替前の車両の利用頻度を踏まえると、カーシェアリングの優位性は低いとする自治体がある一方で、利用頻度を調整しながら優位性を維持している自治体もあります。

### 5. おわりに

以上、「公用車へのカーシェアリング導入」をテーマに、カーシェアリングの概要から各自治体の取組に触れ、「モノ」、「ヒト」、「カネ」の視点で整理しました。

「カネ」の負担の視点からは必ずしもカーシェアリングに優位性があるとはいえませんが、「モノ」の利便性の向上、「ヒト」の負担軽減につながる可能性があることがわかりました。

また、上記の視点だけではなく世界的な脱炭素化の流れを汲んで、カーシェアリングにEVを取り入れることで住民にEVを利用する機会を提供し、環境負荷の低減につなげていくことを意図した取組が特徴的でした。

近年の新型コロナウイルス感染症の流行を受け、「モノ」をシェア（共有）することに対する抵抗感も懸念されますが、一方で、公共交通機関の移動を避けプライベート空間を確保できるカーシェアリングでの移動を選択する人も一定数存在しています。

公用車へのカーシェアリング導入にあたっては、地域特性や現在の公用車の運用状況に応じた検討が必要と考えられます。

他方、自治体として住民も巻き込んだ脱炭素に向けた取組<sup>14</sup>を進める視点を踏まえ、公用車のあり方を考えた際、カーシェアリングの導入も一つの選択肢にはなり得ると考えます。

本稿が、今後の公用車のあり方を検討する際の参考となれば幸いです。

14 「地球温暖化対策計画」（2021年10月22日閣議決定）では温室効果ガス排出削減に向け脱炭素型ライフスタイルへの転換を進めることとしており、同計画の別表6-11にその具体的な対策として「カーシェアリング」を挙げ、脱炭素に向けた取組とカーシェアリング普及促進を連動させている。https://www.env.go.jp/earth/ondanka/keikaku/211022.html（2021年10月25日確認）