

福岡市における「エコカーシェアリング」の取組について

福岡市環境局 津留 美由紀

(1) はじめに

福岡市の都心部は、都市機能の集中を反映して自動車交通が集中し、慢性的な交通渋滞や大気環境の悪化を招いている。このため、迂回道路の整備など諸施策を実施しているところであるが、このような施策を実施していくとしても、今日のように増え続ける自動車を抑制するためには、市民・事業者のライフスタイルやビジネススタイルを見直し、転換を図っていくことが必要と思われる。

近年、欧米においては、1台の自動車を複数の会員で共有したり、共同で利用するカーシェアリングの取組みが広がりをみせ、スイスでは、約300の地域で4000人以上の会員が利用しているといわれている。また、このシステムを利用することにより、自動車の使用量が72%近く減少したとの報告もある*。

日本においても、横浜市や京都市などで、電気自動車とIT技術を活用したカーシェアリングの取組みが行われるようになり、関心ももたれているところである。

ここに紹介する福岡市における「エコカーシェアリング」(低公害車を用いたカーシェアリング)の取組みは、低公害車の普及促進と自動車使用の抑制を目的に、市民団体・行政・企業の協働の取組みとして実施されているものである。

(*出典：交通工学研究会「クルマの共同保有・共同利用」(1998年))

(2) 事業の経緯

グリーンコンシューマー活動やフリーマーケット等に取り組んでいる環境市民団体「西日本リサイクル運動市民の会」(以下、「市民の会」という。)が、ヨーロッパ等におけるカーシェアリングの取組みを参考に、交通渋滞の緩和や地球温暖化の防止のために、「エコカーシェアリング」の事業提案と協力要請を、福岡市と九州電力(株)に対し行い、その後約1年間の三者による検討、協議を経て、事業化が実現したものである。

支援決定後に、市民の会が中心となり、運営主体となる「NPO法人カーシェアリングネットワーク」(以下、「NPO法人」という。)を設立し、平成14年10月から平成17年9月までの3年間に期間として事業を実施している。

現在までの経緯は以下のとおり。

- | | |
|---------|--|
| 平成13年2月 | 市民の会がカーシェアリング事業を実施する意向を表明 |
| 3月 | 福岡市と九州電力(株)に対し、事業化の提案と支援の要請を行う。 |
| 4月 | 三者により事業化の検討を開始 |
| 8月～10月 | 事業化調査(アンケート等)の実施 |
| 平成14年5月 | 福岡市と九州電力(株)が自動車の提供等について支援を表明
運営主体となる市民団体(カーシェアリングネットワーク)を設立 |
| 8月 | NPO法人認証取得 |
| 9月 | レンタカー事業許可、会員の募集開始 |

- 10月 箱崎宮前ステーション（東区）開設、事業開始
風力発電業務委託契約締結、「グリーン電力証書」の交付
- 12月 箱崎駅前ステーション（東区）開設
- 平成15年2月 貸出管理システムの稼働
- 4月 塩原ステーション（南区）開設、車両貸出装置（キーボックス）を用いた無人貸し出しを開始

* NPO法人では、今後、市内及びその周辺に2～3箇所のステーションを設置予定

（3）事業の運営及び評価

運営にあたるNPO法人は、理事会や総会の構成員となって事業運営に係わる正会員とカーシェアリングのシステムを利用する利用会員で構成されている。

また、事業の評価を行うため、NPO法人とは別に評価委員会*を設置している。



写真 - 1 箱崎宮前ステーション

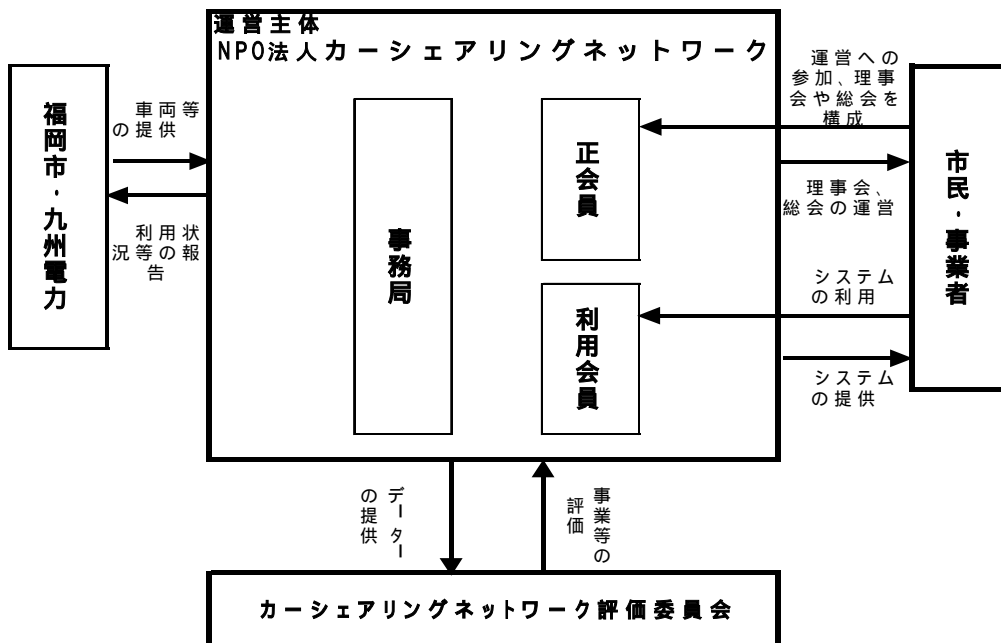


図 - 1 事業運営方式

* カーシェアリングネットワーク評価委員会（平成14年8月設置）

学識経験者、環境市民団体代表等から構成され、NPO法人が実施するカーシェアリング事業について、事業採算性、環境及び交通問題への貢献、地域社会への影響等の面から評価を行う。

(4) 行政・企業の支援等

福岡市の支援

事業に使用する電気自動車等低公害車 10 台を無償貸与する。(14年度予算額46,800 千円)

九州電力(株)の支援

事業に使用する電気自動車等低公害車 20 台分のリース料金(3年間分)及びシステム開発経費等の一部を寄付する。(3年間の寄付総額予定 約80,000千円)

その他民間企業等の寄付

平成14年度実績 合計 10社・団体 約3,000千円

(5) 事業の実施方法

会費等(平成15年4月26日現在)

- 1)会費: 1人 1,000円/月
- 2)利用料金: 電気自動車(1人乗) 400円/時間
電気自動車(2人乗) 600円/時間
ハイブリッド車(5人乗) 600円/時間(燃料代 8円/kmが必要)
ハイブリッド車(8人乗) 1,000円/時間(燃料代15円/kmが必要)

車両の利用方法

- 1)会員は、インターネットや電話により車両の予約を行う。
- 2)会員は、利用当日ステーションを訪れ、ステーションに設置されている「キーボックス」とよばれる車両貸出装置を用い、車両の鍵と貸渡証を受け取り、車両を利用する。



図 - 2 車両貸出システムの概要

- 3)利用後は、同様に「キーボックス」を用い、鍵の返却を行うとともに、利用時間、走行距離、環境貢献度(二酸化炭素削減量)等が記入されている利用明細書を受け取る。
- 4)利用料金及び月会費は、月締めで指定の口座等から引き落とされる。
なお、ステーションに設置されている「キーボックス」からも、車両の予約は可能。



写真 - 2 ステーションに設置されている車両貸出装置(キーボックス)

(6) 事業の実績等 (平成14年4月26日現在)

会員数 115名 (うち法人会員4名)

ステーション所在地及び配車数

表-1 ステーション所在地及び配車数

ステーション名	所在地	配車数 (台)				
		合計	EV 1人乗	EV 2人乗	HV 5人乗	HV 8人乗
箱崎宮前	東区箱崎1丁目43-17	6	2	3	1	
箱崎駅前	東区筥松2丁目2071-9	4		2	1	1
塩原	南区塩原2丁目1-47	5	1	2	1	1
合計 (構成割合%)		15 (100)	3 (20)	7 (47)	3 (20)	2 (13)

* EV : 電気自動車、HV : ハイブリッド車 (同じ以下)

利用実績 (平成14年10月~15年3月)

事業開始から6ヶ月間の利用実績を図-3に示す。

この期間のステーション数は2箇所であったが、車両貸出システムの開発の遅れ等もあり、1日1台あたりの利用は1.02時間と少ない状況であった。

また、車種別の利用では、ハイブリッド車(5人乗)の利用が2.91時間と多く、電気自動車(1人乗)、ハイブリッド車(8人乗)は0.3~0.36時間と少なかった。

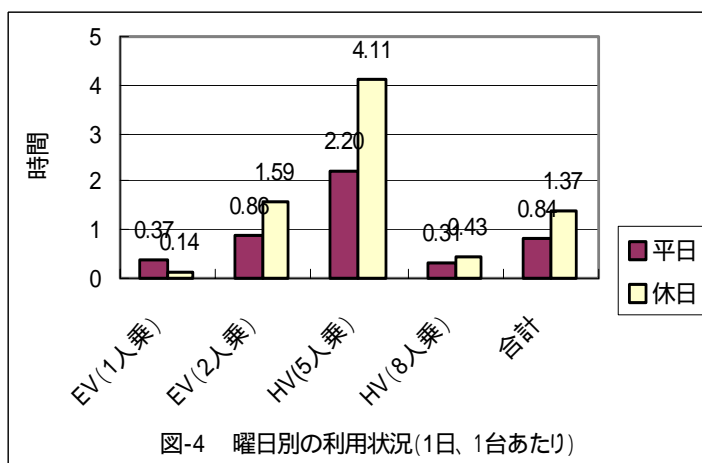
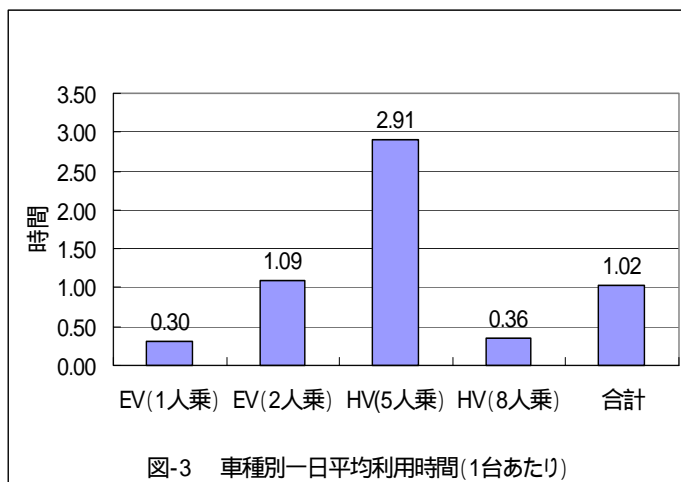
曜日別の利用については、図-4に示すとおり、電気自動車(1人乗)を除き、休日(土、日、祭日)の利用が平日に比べ1.4~1.9倍多かった。

(7) 今後の課題

事業採算性

貸し出しを行う車両については、福岡市及び九州電力(株)の提供を受けているが、この他に、駐車場代や自動車

保険料、車両のメンテナンス代、システムの保守管理料などの固定経費が高額となる。これらの経費を考慮すると、車両1台あたり1日に3~4時間の稼働が必要となり、今後、いかに会員を増やし、利用時間を増やしていくかが最大の課題となっている。



新規ステーションの開拓

現在、市内の東区に2箇所と南区に1箇所の3ステーションを設置しているが、なじみのないカーシェアリングのシステムを多くの市民に知っていただき、利用していただくためには、市内に広くステーションを配置する必要がある。

このため、NPO法人では、博多区、西区等でステーション候補地を探しているところであるが、借地料が安価で、会員の利用しやすい土地（駐車場）を見つけるのに苦心している。

また、ステーションの設置にあたっては、周辺の住居等の設置状況や、利用者のニーズ等の把握も必要であり、今後、地下鉄などの公共交通機関とのネットワークも考えていく必要があると思われる。

ビジネスモデルの構築

事業開始当初は、デザイン等が人目を引く電気自動車の1人乗や2人乗といった車両が多く使われると考えていたが、実際によく利用されているのは、実用的なハイブリッド車（5人乗）であった。これは、電気自動車に対する不安感（走行距離が短い、運転したことがないなど）が原因の1つとも考えられる。

また、電気自動車は、使用後の充電時間を考慮し、利用時間の前後2時間ずつの貸し出しを中止しているが、このことが効率的な運用の妨げともなっている。これに対し、ハイブリッド車などのガソリン車では、返却が行われれば、すぐに貸し出しが可能となるため、シェアリング（共同利用）に向いているように思われる。

また、当初は、セカンドカーとして利用する主婦や自動車を持たない学生等の利用が多いと考えていたが、実際の利用者（平成14年10月～平成15年1月集計）では、73%が男性であり、また、職業別では、学生の利用は21%と会社員（32%）に比べ少ない状況であった。

今後は、企業等における事業用の利用などで、平日利用の向上を図るとともに、事業展開を検討し、カーシェアリングに適したビジネスモデルを構築していく必要があると思われる。

（8）おわりに

福岡市における「エコカーシェアリング」の取り組みは、福岡市と九州電力(株)の支援を得てNPO法人により始まったばかりである。前述のとおり、現在も多くの課題を抱え、試行錯誤により実施されている。事業に対する評価は、3年間の事業結果とともに、評価委員会の評価結果を待ちたいと考えている。