

解 説**「カーシェアリング Version1」**

制定日 2012 年 6 月 5 日

1 . 商品類型設定の背景

カーシェアリングは、複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムのことで、自動車の適切な利用を促進させ、パーク＆ライドなどの環境に配慮した最適な移動手段へのシフト等により、自動車の走行距離の削減、自動車台数の削減、都市の交通渋滞の緩和などの環境負荷低減効果が見込まれる。カーシェアリングの導入によって、利用者による自動車走行距離が 79%減少し、それによる二酸化炭素排出量の削減量は 1.89t-CO₂/年間・人という調査結果がある(平成 18 年 3 月交通エコロジー・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及び普及方策検討報告書」より)。日本におけるカーシェアリングの普及状況については、交通エコロジー・モビリティ財団による 2012 年 1 月の調査によると、日本での会員数は前年比 2.3 倍の 16 万人以上となっているが、人口あたりの会員数は 0.13%にとどまり、普及が進んでいるスイスの同 1.30%と比べ、まだまだ拡大が期待できると言える。

従って、エコマークとしてカーシェアリングを商品類型化することで、消費者に環境に配慮したライフスタイルを発信することは意義が深く、カーシェアリング自体のさらなる普及・底上げを促進させていく必要がある。具体的には、カーシェアリングをより普及させ、交通手段の 1 つとしての選択肢を提示し、消費者の行動変容を促すことで、過度な自動車利用を抑制し、公共交通機関の適切な利用の促進、最適な移動手段へのシフト等による社会全体での環境負荷低減を目指す。また、より環境負荷の少ない車両等の導入や事業運営等を促進させ、カーシェアリング事業全体に係わる環境負荷低減を図る。

2 . 適用範囲について

レンタカー型カーシェアリング(道路運送法第 80 条第 2 項の許可を受け、会員制による特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸し渡すこと)とした。

3 . 用語の定義について

用語については、国土交通省、経済産業省等のホームページにおいて解説されている内容等を引用した。

4 . 認定の基準と証明方法について

4-1 . 環境に関する基準と証明方法の策定の経緯

1) 基準構成について

カーシェアリングをより普及させることが基準策定の第一義であることより、環境に配慮した自動車の導入や利便性など基本的な要件以外については、多様な仕組みや取り組みを柔軟に評価できる必要がある。そのため、本認定基準においては、最低限、満たすべきと考えられる基準を必須項目とし、異なる仕組みや取り組み、取り組むことが望ましい活動などを推奨項目として評価することで、弾力的かつ実践的な認定基準を目指した。推奨項目については、一定以上の評価点が得られるサービスを認定できるようポイント制とし、一部の項目については達成状況等によってポイントに差を設けた。

2) 基準項目について

従来、基準項目の設定にあたっては、エコマーク事業実施要領に定める「商品ライフステージ環境評価項目選定表」を用いて商品のライフサイクル全体にわたる環境負荷を考慮して認定基準を設定してきたが、この選定表は製品におけるライフサイクルを想定しているものであるため、今回のカーシェアリングのようなサービスを考慮するには適さない。そのため、本検討では下表の通り「カーシェアリング ライフステージ環境評価項目選定表」として新たに選定表を定め、カーシェアリングのシーン別に環境負荷を考慮し、認定基準を設定するに際し必要と考えられる項目、今後取り組みが期待される項目を選定して基準を策定した。

商品類型「カーシェアリング」において考慮された環境評価項目は「カーシェアリング ライフステージ環境評価項目選定表」に示したとおりである。最終的に選定された項目は表中の である。なお、表中の 印の欄は検討対象にならなかった項目または他の項目に合わせて検討された項目を示す。以下に環境に関する基準の策定の経緯を示す。

表 カーシェアリング ライフステージ環境評価項目選定表

環境評価項目	サービスのライフステージ		
	A. 設備	B. 運営	C. 保守・全般
1 省資源と資源循環	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2 地球温暖化の防止	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3 有害物質の制限とコントロール	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4 生物多様性の保全	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
5 その他	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A. 設備 : 自動車、オペレーション機器など

B. 運営 : 台数当りの会員数、IT化による紙削減、エコドライブの推奨、

公共交通機関との連携など

C. 保守・全般： 自動車整備、保険、環境マネジメントなど

A 設備

A-2 (地球温暖化の防止)

本項目では以下の点が検討された。

- (1) 保有自動車の燃費について
- (2) 先進環境対応車（ポスト・エコカー）の導入について
- (3) 電気自動車等の充電設備について
- (4) カーナビゲーションシステム等について
- (5) ステーションについて

(1)については、カーシェアリング事業において燃費の良い自動車を保有して、地球温暖化の防止に努める必要があることより、基準項目として設定した。[認定基準4-1-1(1)の策定]

自動車の燃費基準（自動車のエネルギー消費効率の算定等に関する省令（昭和54年通商産業省・運輸省令第3号に規定する数値・km/L）については、省エネ法のトップランナー基準にて、目標年度が2015年度以降の各年度のものとして、JC08モードの測定方法による数値が定められている（2007年7月2日公布）。検討においては、カーシェアリングでは燃費の良い自動車を利用し、地球温暖化の防止に寄与していくことが必要であるが、カーシェアリング事業を以前から運営している事業者ではその当時の燃費基準に適合している自動車を継続して保有していることなどより、全保有自動車における2015年度燃費基準に適合する自動車および次世代自動車である電気自動車の割合を規定した。さらに継続的にその割合を高めていくことを促進させるために、割合に応じてポイントを加算することとした。なお、従来の測定方法である10・15モード燃費値については、2013年2月末までカタログ等に表示することが認められており、また、カーシェアリング事業者によっては、自動車の使用年数が6年を越える場合や中古車を使用する場合がある。さらに、現在10・15モード燃費値で表示している車種がJC08モードの測定方法で2015年度燃費基準にどれだけ適合するかが不透明であることより、猶予期間として、2014年2月申請分までは、10・15モードの測定方法による2010年度燃費基準相当の自動車も含めることとした。なお、本項は技術進展や法規制の動向等を勘案し、基準制定後1年を目処に見直しを検討するものとする。

(2)については、カーシェアリング事業において特に環境に配慮した自動車を積極的に導入して、地球温暖化の防止、排出ガスの低減等による有害物質の排出抑制に努める必要があることより、基準項目として設定した。[認定基準4-1-1(3)の策定]

特に環境に配慮した自動車として今後開発・普及等を進めていくものとして、先進環境対応車（ポスト・エコカー）の概念（2010年4月12日経済産業省「次世代自動車戦略2010」より）があり、次世代自動車（ハイブリッド自動車（HV）、電気自動車

(EV)、プラグイン・ハイブリッド自動車 (PHV)、燃料電池自動車 (FCV)、クリーンディーゼル車 (CDV)、天然ガス自動車 (CNG) 等) と、技術的議論に立脚した世界トップレベルの燃費規制を前提とする、将来において、その時点の技術水準に照らして環境性能に特に優れた従来車の更なる普及推進が国の施策として掲げられている。環境性能に特に優れた従来車の定義については、今後、燃費基準の見直しにあわせて検討を行うこととされているが、2012年4月1日以降の自動車グリーン税制(エコカー減税)の自動車取得税軽減率100%の対象車である2015年度燃費基準を+20%以上達成している自動車を、本認定基準においては含めるものとした。検討においては、カーシェアリングでは積極的に先進環境対応車(ポスト・エコカー)を導入していくことが期待されることより、直近1年間に配備した自動車における先進環境対応車(ポスト・エコカー)の割合を規定した。さらに、継続的にその割合を高めていくことを促進させるために、割合に応じてポイントを加算することとした。なお、本項は技術進展や法規制の動向等を勘案し、基準制定後1年を目処に見直しを検討するものとする。

(3)については、プラグイン・ハイブリッド自動車、電気自動車の普及を推進していくにあたり、充電インフラの整備も必要なことより、基準項目として設定した。[認定基準 4-1-2(4)の策定]

カーシェアリングでプラグイン・ハイブリッド自動車、電気自動車を配備するにあたっては、自動車販売会社等における充電設備の利用者への情報提供以外にも、ステーションもしくは他事業者と連携した取り組みによる充電インフラの整備が期待されることより、その取り組みを評価する項目を設定した。

(4)については、自動車の利用にあたり、適切な経路、道路交通状況、駐車場などの情報を利用者に提供する環境を整備することが、自動車の走行距離の削減、都市の交通渋滞の緩和などに寄与することより、基準項目として設定した。[認定基準 4-1-2(5)の策定]

適切な経路、道路交通状況、駐車場などの情報については、カーナビゲーションシステムの搭載以外にも、利用者の電子端末の持込なども想定され、基準の趣旨を踏まえた内容を幅広く評価するものとして設定した。

(5)については、ステーションに関する環境配慮として、照明の省エネルギー化を基準項目として設定した。[認定基準 4-1-2(6)の策定]

ステーションの照明については、貸与を受けた駐車場の場合には、カーシェアリング事業者が独自に設置できない点などが指摘されたが、環境に配慮した照明などの設置を組織的に推進していることを評価するものとして設定した。

A-3 (有害物質の制限とコントロール)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 保有自動車の排ガスについて

- (2) 先進環境対応車（ポスト・エコカー）の導入について
 (3) 電気自動車等の充電設備について

(1)については、カーシェアリング事業において排出ガスの少ない自動車を保有して、排出ガスの低減等による有害物質の排出抑制に努める必要があることより、基準項目として設定した。[認定基準4-1-1(2)の策定]

排出ガスについては、国が定める自動車の排出物に含まれる物質（一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質、ホルムアルデヒド/自動車の種類により異なる）に対する数値基準に適合する自動車として、低排出ガス車認定実施要領（平成12年運輸省告示第103号）に基づいた認定制度がある。検討においては、平成17年度排ガス基準75%低減（車体表示としていわゆる4つ星）の低排出ガス認定車を利用することが要件として必要であることが確認された。ただし、カーシェアリング事業を以前から運営している事業者ではその当時の自動車を継続して保有していることなどより、全保有自動車における低排出認定車（平成17年排ガス基準75%低減）および次世代自動車であり、排出ガスが発生しない電気自動車の割合を規定した。さらに、継続的にその割合を高めていくことを促進させるために、割合に応じてポイントを加算することとした。なお、本項は技術進展や法規制の動向等を勘案し、基準制定後1年を目処に見直しを検討するものとする。

(2)(3)については、A-2で一括して検討した。

B 運営

B-1 （省資源と資源循環）

本項目では以下の点が検討された。

- (1) 稼働率について
 (2) 利用予約、会員に対する情報提供について
 (3) 営業活動における紙媒体について

(1)については、カーシェアリングによって自動車台数を削減して省資源に資することも重要であることより、自動車を効率よく利用していることに関する項目を設定した。[認定基準4-1-3(7)の策定]

稼働率については、厳密には保有している自動車の稼働している率ということになるが、算出における分母を24時間にするかどうか、日々流動的な数値となることなどより、その代替指標として、1台あたりの会員数および1台当たりの平均稼働時間の数値を設定した。検討においては、あまり数値を高く設定すると、地域などで比較的少人数で運営しているカーシェアリング事業者の足かせになる懸念より、あまり厳しい数値とならないよう考慮した。

(2)については、手続き等にあたって、必要以上に紙資源を使用しないことが省資源に資することより、基準として設定した。[認定基準4-1-3(8)の策定]

カーシェアリングの利用にあたっては、会員登録、利用予約等の手続きがある。会員登録に関しては、捺印等の関係や、一部の事業者では店頭での書類作成の手続きを実施していることなどより、利用予約に関して電子端末での手続きが可能であることを要件とした。また、会員向けの情報提供は Web でも行い、可能な限り紙媒体を削減することを要件とした。

(3)については、営業活動において、環境に配慮した用紙を使用した冊子を使用することとして基準を設定した。[認定基準 4-1-3(11)の策定]

営業活動における紙媒体についても、上記(2)と同様に、必要以上に紙資源を使用しないことを要件とすべきかどうか検討したが、カーシェアリングを知らない人などに普及し、利用を促進させていくためには、冊子の配布等も必要であることが指摘された。そこで、営業活動に伴う冊子については、環境に配慮した用紙として、エコマーク商品類型 No.107「印刷用紙」で認定を受けたエコマーク認定用紙の使用を要件として設定した。

B-2 (地球温暖化の防止)

本項目では以下の点が検討された。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) 公共交通機関との連携について (2) 環境に配慮した運転方法の普及啓発について (3) 自動車の適切な利用の促進について (4) 先進環境対応車（ポスト・エコカー）の利用促進について |
|--|

(1)については、カーシェアリングを1つの交通手段として位置づけ、より環境負荷の少ない公共交通機関の利用を促すことが重要であることより、基準として設定した。[認定基準4-1-3(12)、4-1-4(20)の策定]

公共交通機関との連携については、パーク＆ライドを推進する取り組み、公共交通機関の IC カードとの提携などを行っているカーシェアリング事業者があり、公共交通機関との連携を図る仕組みに関して評価するものとして設定した。また、公共交通機関の利用を促進させるため、車と公共交通機関との適切な組み合わせ利用に関する情報提供を実施していることを要件とした。

(2)については、自動車の利用にあたっては、環境に配慮した運転方法を実践し、地球温暖化の防止などに努めることが必要であることより、環境に配慮した運転への意識向上に関する項目を設定した。[認定基準 4-1-4(16)(17)の策定]

環境に配慮した運転（エコドライブ）については、「貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸渡し（レンタカー）の取扱いについて」（平成 18 年 3 月 30 日国土交通省自動車交通局長）にて、会員に研修・啓蒙を行う計画を作成・実施することとある。検討においては、エコドライブ普及連絡会が定める「エコドライブ 10 のすすめ」等に従った情報提供を実施していることを要件とした。また、エコドライブの実践については、利用者に実際の燃費等の利用実績をフィードバックし、より向上さ

せることを目的に、利用実績を情報提供することを要件とした。

(3)については、用途に応じた車種の選択を行い、地球温暖化の防止などに努めることが必要であることより、用途に応じた車種の利用を促し、車種の燃費に関する情報提供を実施していることを項目として設定した。[認定基準 4-1-4(18)の策定]

(4)については、先進環境対応車（ポスト・エコカー）の利用促進にあたっては、先進環境対応車（ポスト・エコカー）の導入、インフラの整備とあわせ、情報提供やキャンペーンなどのインセンティブの付与も必要であることより、項目として設定した。[認定基準 4-1-4(19)の策定]

B-3 （有害物質の制限とコントロール）

本項目では以下の点が検討された。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) 公共交通機関との連携について (2) 環境に配慮した運転方法の普及啓発について (3) 自動車の適切な利用の促進について (4) 先進環境対応車（ポスト・エコカー）の利用促進について |
|--|

(1)～(4)については、B-2で一括して検討した。

B-5 （その他）

本項目では以下の点が検討された。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) 利便性について (2) 他事業者との連携について (3) 行政等との連携について |
|--|

(1)については、カーシェアリングを普及していく観点では利用者の利便性の確保は必要であることより、項目として設定した。[認定基準4-1-3(8)(9)(10)、4-1-4(15)の策定]

前述 B-1(2)のとおり、利用予約を電子端末でも手続きが可能であることに加え、カーシェアリングの利用ニーズが短時間・短距離であることより、30分以下での短時間利用が可能であること、一部の例外を除いて24時間ステーションが利用可能であることを要件として設定した。また、将来的には、現状のカーシェアリング事業ごとの利用が相互に利用できる環境が期待されることより、優待料金の設定など相互利用を推進する取り組みを評価できる項目として設定した。

ステーションについては、利用しやすいように、位置を示した地図や公共交通機関からの徒歩での所要時間などの情報が必要であるため、項目として設定した。

(2)(3)については、カーシェアリングの普及において、他事業者、行政等と連携した活動を行っていくことが必要であることより、項目として設定した。[認定基準4-1-3(13)(14)の策定]

他事業者との連携については、ショッピングセンター内にステーションを設

置したカーシェアリングやマンションの入居者を対象としてその駐車場をステーションとして運営するカーシェアリングなどが展開されている。また、行政と協業し、市などの公用車を行政の休日に一般の市民などが利用できるカーシェアリングなどが実施されており、そのような取り組みを評価できる項目として設定した。

C 保守・全般

C-1 (省資源と資源循環)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 自動車整備におけるリサイクル部品の利用について

(1)については、修理の際にリサイクル部品を利用することが省資源・資源循環に資することより、項目として設定した。[認定基準4-1-5(23)の策定]

リサイクル部品の利用状況としては、2005年度における日本国内の補修部品市場の売上1.8兆円(推定)に対し、中古部品市場は全体で1,050億円、6%程度と推計されている。米国では、修理用に供給される補修部品全体に占めるリサイクル部品の割合は40%程度といわれており、これと比べても日本におけるリサイクル部品の普及率は低い(産業構造審議会廃棄物・リサイクル小委員会自動車リサイクルWG、中央環境審議会廃棄物・リサイクル部会自動車リサイクル専門委員会第24回合同会議資料より)。これには、リサイクル部品に対する不安感や、リサイクル部品を扱う全国販売グループが複数存在して異なる品質・保証基準などが用いられているために、整備業者や一般ユーザーからは必ずしも使いやすい状況にないことが一因と考えられる。しかし、リサイクル部品を供給するネットワーク間の用語の統一や整合が図られていく動きもあり、今後、よりリサイクル部品を利用しやすくなるとみられる。カーシェアリング事業においては、保有する自動車が増加すればするほど整備に関する管理が難しくなる課題もあるが、社内方針があり、利用する体制があることを要件とした。

C-2 (地球温暖化の防止)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 自動車整備における環境に配慮した保守・点検について

(2) 自動車整備における環境に配慮したタイヤの使用について

(3) 事業全体の環境保全活動について

(1)については、適正なタイヤの空気圧のチェックやオイル交換等が燃費向上や排ガス低減につながることで項目として設定した。[認定基準4-1-5(22)の策定]

(2)については、タイヤ交換の際に、環境に配慮したタイヤを使用することが燃費向上につながることで項目として設定した。[認定基準4-1-5(24)の策定]

環境に配慮したタイヤについては、2010年1月より開始されている社団法人日本

自動車タイヤ協会「低タイヤ等普及促進に関する表示ガイドライン(ラベリング制度)」で定める低燃費タイヤ統一マーク(転がり抵抗性能の等級がA以上で、ウェットグリップ性能の等級がa~dの範囲内にあるタイヤ)があり、そのマークを表示したタイヤを使用する体制があることを要件として設定した。

(3)については、カーシェアリング事業において、温暖化ガス排出削減につながる取り組みなどを評価する項目を設定した。[認定基準 4-1-5(26)の策定]

C-3 (有害物質の制限とコントロール)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 自動車整備における環境に配慮した保守・点検について

(1)については、C-2で一括して検討した。

C-5 (その他)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 環境に配慮した自動車保険の契約について

(2) 事業全体の環境保全活動について

(1)については、環境に配慮した自動車保険を契約することで、間接的に社会全体の環境負荷低減につながることで、項目として設定した。[認定基準 4-1-5(25)の策定]

環境に配慮した自動車保険として、エコマーク商品類型 No.147「損害保険 分類 A.自動車保険」で認定を受けたエコマーク認定自動車保険の契約を要件として設定した。エコマーク商品類型 No.147「損害保険 分類 A.自動車保険」では、契約者等の環境配慮行動を促進すること、ならびに事故の削減につながる仕組みの2つの観点から考慮し、社会全体の環境負荷低減を図る認定基準が策定されている。カーシェアリングでは通常はレンタカー向けの保険が適用されることなどにより、契約の選択の幅が狭いという実情ではあるが、今後のエコマーク認定自動車保険の普及を期待する観点より、項目として設定した。

(2)については、C-2で一括して検討した。

4-2 . 品質に関する基準と証明方法の策定の経緯

・許認可の有無など

本項目では、カーシェアリングを事業運営するための必要条件を確認し、道路運送法第80条(有償貸渡し)の許可を受けていることを基準項目として策定した。また、カーシェアリングの利用にあたっては、利用料金に燃料、保守点検等の諸費用が含まれていることを基準として設定した。【認定基準4-2(27)の策定】