

パブリックコメントへの対応内容

通し No.	該当箇所	御意見・御提案内容（概要）	対応内容
1	全般	本認定基準は、全国（の主要都市に）展開している一部の大手事業者が適合できるレベルで、地方の小規模事業者には極めて困難な内容である。認定基準制定の目的の一つである「カーシェアリング自体のさらなる普及・底上げ」を促進するのであれば、人口＝潜在ユーザーの多い大都市だけでなく交通過疎地域にも普及を後押しするような基準内容として貰いたい。カーシェアリングの理念自体がエコ指向であるので、もっと多くの事業者がエコマーク認定を取得できるよう、認定基準を変更（緩和）いただきたい。	本認定基準では、基準内容とその難易度を勘案し、すべて適合を要件とする「必須項目」と、各事業者の異なる取り組みや取り組むことが望ましい活動などをポイント制で評価する「推奨項目」を設定し、トータルで評価する内容としています。必須項目のうち、特に燃費基準については、現状を考慮し、従前の 10・15 モード/2010 年燃費基準相当も含めるなど現実的な設定を行っています。また推奨項目については、各事業者の多様な取り組みを評価できる内容としています。カーシェアリングのさらなる普及を促進すると共に、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ことも認定基準制定の目的としています。よって、原案どおりとします。
2	認定基準 4-1-1(1)燃費に関する基準、(2)排出ガスに関する基準、(3)先進環境対応車に関する基準、4-1-4(19)先進環境対応車の利用に関する基準	4-1-1(1)～(3)保有自動車に関する基準、および 4-1-4(19)先進環境対応車の利用に関する基準について、地方の小規模事業者では事業コストを抑えるため、保有している社有車や中古車を使ってカーシェアリングを行うケースが多く見受けられる。そうした事業者では、ポイントの加算どころか、4-1-4(1)(2)の必須項目を満たす事も難しい状況である。	検討にあたっては中古車の利用等についても考慮しました。特に 4-1-1(1)では、従前の 10・15 モード/2010 年燃費基準相当も含めることとし、国土交通省における燃費一覧（排出ガス適合状況含む）等を基に全保有車における割合を 60%以上として、現実的な設定を行いました。なお、認定基準 4-1-1(1)(2)(3)については、技術発展や法規制の動向等を勘案し、制定後 1 年を目処に見直しを検討することになっています。よって、原案どおりとします。
3	認定基準 4-1-2(4)電気自動車等の充電設備に関する基準	自治体を中心に、電気自動車（EV）を使ったカーシェアリングが増えているが、次の理由から事業者にとって（現時点の）EV は非常に厄介な車である。 航続距離が短く、充電ステーションが少ない。遠出や渋滞多発エリアを通過する場合は、安心して利用できない。充電時間が掛かり過ぎ。充電時間は「Out of Service」状態になるので、稼働率を上げることが出来ない。 車自体が高価。事業の観点からするとコストパフォーマンスは極めて低い。特に、地方では充電ステーションの普及が進んでおらず、現状では EV の配備は無理がある。	電気自動車（EV）の普及については課題もありますが、国の施策として、先進環境対応車にも定義され、取り組みが進められています。本認定基準では現状を勘案し、必須ではなく推奨項目として取り上げることにしました。よって、原案どおりとします。
4	認定基準 4-1-2(6)ステーションに関する基準	解説にも述べられているが、現状では殆どの事業者が駐車場を借りて活動している。本基準項目は駐車場も経営している一部の事業者を優遇することにならないか。	エコマークでは、製品やサービスのライフステージ全体を考慮のうえ、環境負荷低減に資する項目を検討することとしています。本認定基準の検討にあたっては、環境評価項目として設備を選定し、地球温暖化の防止の観点から、ステーションに関する項目を設定しました。本基準項目は現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。
5	認定基準 4-1-3(10)利便性に関する基準	相互利用を推進するためには、カーシェアリング用システムにおける連携が必須であるが、中小事業者は独自のシステムを有しておらず、提携（相互利用）をしたくても出来ないのが現状である。	本基準項目は利用者の利便性を考慮し、相互利用の取り組みを評価するものです。本基準項目は現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。
6	認定基準 4-1-3(12)公共交通機関との連携に関する基準	事業者が如何ともしがたい基準である。公共交通機関で IC カードを発行していない地域の事業者にはポイント加算は無理である。	本基準項目は利用者の利便性を考慮し、公共交通との連携を評価するものです。本基準項目は現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。

通し No.	該当箇所	御意見・御提案内容（概要）	対応内容
7	認定基準 4-1-5(21)自動車の廃棄・リサイクルに関する基準、(22)(23)自動車整備に関する基準	初期投資を抑えるためにリース車を用いて事業を行っている事業者、また、整備等をメンテナンス・リース契約で対応している事業者が多く活動している。そうした事業者にとっては、本基準への適合は極めて厳しく、明らかに不利である。	使用済自動車として廃車処理する場合には、自動車リサイクル法の適用を受けることとなりますが、処理を委託する業者（引取業者等）が自治体に登録されていることが法律で定められています。よって、処理を委託する側の事業者においても、委託先の業者が登録されている事業者であり適法に処理を行えることの確認について、きちんと管理・チェックすることを社内文書（マニュアル）等で定め、それを実施するような体制があることが求められます。外部に委託されている場合においても、カーシェアリング運営事業者として、委託先の体制を確認することは重要であることから、基準項目 4-1-5(21)、(22)は必須としました。また、基準項目 4-1-5(23)リサイクル部品の利用については現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。
8	認定基準 4-1-5(24) 自動車整備に関する基準	本基準に従えば、結果としてコストアップに繋がり、事業を圧迫することになる。	タイヤ交換の際に環境に配慮したタイヤを使用していることを評価する項目として設定しています。本基準項目は現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。
9	認定基準 4-1-5(25)自動車保険に関する基準	カーシェアリング事業を行う場合、レンタカーとほぼ同一内容の道路運送法第 80 条（有償貸渡し）の許認可を取得する必要がある。この許認可で提示されている保険の（最低限の）条件に対応したカーシェア保険を扱っている保険会社はまだ 2 社しかなく、いずれもエコマーク認定の自動車保険となっていない現状では、この基準は時期尚早である。	ご意見のとおり、現状では選択肢が少ない状況ですが、今後、対応する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ています。本基準項目は現状を勘案し、必須ではなく推奨項目としています。よって、原案どおりとします。
10	認定基準 4-1-5(26)環境保全活動に関する基準	本基準への適合について、「具体的にはカーボンオフセットなどの取組み」と記されているが、もっと具体的な例を記してほしい。	ご意見を踏まえ、具体的な例として、本基準項目に、「カーシェアリング事業における利用者の燃料消費や走行距離に対する（カーボンオフセット）」を追記します。

意見総数 10、意見者 1