

<別添資料>

官民共同 EV カーシェアリング事業の概要

～ 公用車の車両台数最適化から地域の EV カーシェアリング事業定着へのアプローチ ～

【背景・目的】

自治体の公用車両は、各部局や各課で車両を保有しており、組織間での車両融通がされていないケースがみられます。本事業の目的は、これらの公用車両の台数最適化を実施することで「①常備する車両」「②常備する必要のない車両」「③所有する必要のない車両」に分類し、以下の2点を進めることです。

- (1) ②の車両を処分し、地域のカーシェアリング事業者の EV 車両を利用すること
- (2) ②、③の車両処分から得られる削減コスト(車両維持費、車両管理費)により、①の既存ガソリン車両をスムーズに EV 車両に代替していくこと

これにより、自治体の公用車利用の低炭素化だけでなく、地域に EV カーシェアリング事業が根付くことと、カーシェアリング事業者における EV 車両導入促進、が期待できます(図1参照)。

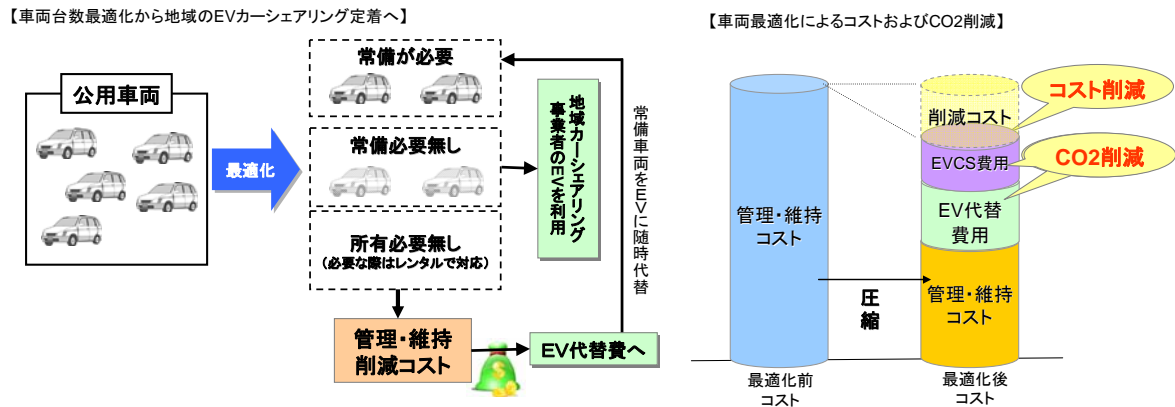


図1. 官民共同 EV カーシェアリング事業の全体概要

【実施内容】

車両台数最適化の分析概要は、図2のような管理簿から車両運行表を作成し、その利用実態を視覚的に明らかにします。

今回は、まず住友三井オートサービスが、さいたま市が保有する公用車両の利用日報から同社の車両管理・分析システムによって利用実態を可視化します。

例) 車両管理簿

車両A (乗用車)				
課名	時間	使用者	人数	目的
〇〇課	9:00~13:30	〇〇	4人	イベント

車両B (乗用車)				
課名	時間	使用者	人数	目的
△△課	8:15~18:00	△△	2人	区長外出

車両H (軽乗用車)				
課名	時間	使用者	人数	目的
□□課	15:00~19:30	□□	1人	支所訪問

車両I (軽乗用車)				
課名	時間	使用者	人数	目的
××課	8:15~16:30	××	1人	支所訪問
□□課	18:00~19:30	▲▲	2人	実地調査

例) 車両運行表

	0	3	6	9	12	15	18	21	24
車両A(乗用車)				イベント					
車両B(乗用車)				区長外出					
車両C(乗用車)									
車両D(乗用車)									
車両E(Sワゴン)									
車両F(バン)									
車両G(バン)									
車両H(軽乗用車)									
車両I(軽乗用車)				支所訪問					
車両J(軽トラック)				支所訪問					

図2. 利用実態可視化のイメージ

その後、図3のように、常備する必要がある車両を「所有エリア」、常備する必要のない車両を「カーシェアリングエリア」、所有する必要のない車両を「廃車エリア」とエリア分けをします。

今回日本総研は、上述の台数最適化の分析をした上で、車両低減によって捻出されるコスト（維持・管理費なども含む）から、市がEV車両にどの程度代替できるのかと、市が地域のEVカーシェアリングを会員利用するための条件整理をし、導入の可能性を探ります。

	0	3	6	9	12	15	18	21	24
車両A(乗用車)									
車両B(乗用車)									
車両C(乗用車)									
車両D(乗用車)									
車両E(Sワゴン)									
車両I(軽乗用車)									
車両J(軽トラック)									
車両D(乗用車)									
車両F(バン)									
車両G(バン)									
車両H(軽乗用車)									

図3. 車両台数最適化のイメージ

本事業で期待した効果が得られれば、さいたま市内全域への普及検討、またEV普及を進めたい自治体への支援モデルの一つとして、その取り組み内容を全国的に発信する予定です。

以上