

超小型モビリティを活用した事業の運営について

2017年12月5日

これまでの補助の実績

- 地域特性を生かした魅力あるまちづくりを通じて、地域振興・観光振興を図る観点や成功事例の創出、国民理解の醸成を目的に補助を実施。
- 先導導入や試行導入の優れた取組みに対して導入費用の1 / 2を補助。
(平成25年度から42事例(945台に補助)を創出)

超小型モビリティ導入促進事業 (H25~H27) ・ 地域交通グリーン化事業 (H28~)

<中部> ● 6件

- 5-(愛知県)豊田市低炭素社会システム実証推進協議会
- 21-(三重県)電気自動車等を活用した伊勢市低炭素社会創造協議会
- 22-(福井県)福井県
- 23-(福井県)坂井市三国超小型モビリティ推進協議会
- 24-(福井県)福井県大飯郡高浜町車両導入
- 42-(愛知県)安城市創着省エネルギー・プロジェクト推進協議会

<近畿> ⊗ 2件

- 6-(兵庫県)六甲産業株式会社
- 37-(奈良県)飛鳥情報交通協議会

<全国> ● 1件

- 3, 20, 29-(全国)株式会社セブン-イレブン・ジャパン

<中国> ⊗ 6件

- 7-(広島県)広島県大崎上島町
- 32-(広島県)広島市
- 33-(鳥取県)智頭町超小型モビリティ導入促進協議会
- 34-(鳥取県)鹿野町超小型モビリティ導入促進協議会
- 35-(鳥取県)よなご超小型モビリティ導入促進協議会
- 36-(島根県)海士町観光協会

<北陸信越> ⊗ 2件

- 16-(長野県)長野トヨタ自動車株式会社
- 43-(石川県)かがEV推進協会

<東北> ⊗ 3件

- 1-(宮城県)宮城県遠田郡美里町
- 2-(福島県)福島県警察本部
- 15-(岩手県)岩手県西磐井郡平泉町

<関東> ● 5件

- 4-(神奈川県)コボット株式会社
- 17-(埼玉県)さいたま市小型電動モビリティ利活用推進協議会
- 18-(茨城県)茨城県つくば市
- 19, 41-(神奈川県)横浜市・日産自動車株式会社
- 31, 40-(神奈川県)厚木市

<九州> ⊗ 10件

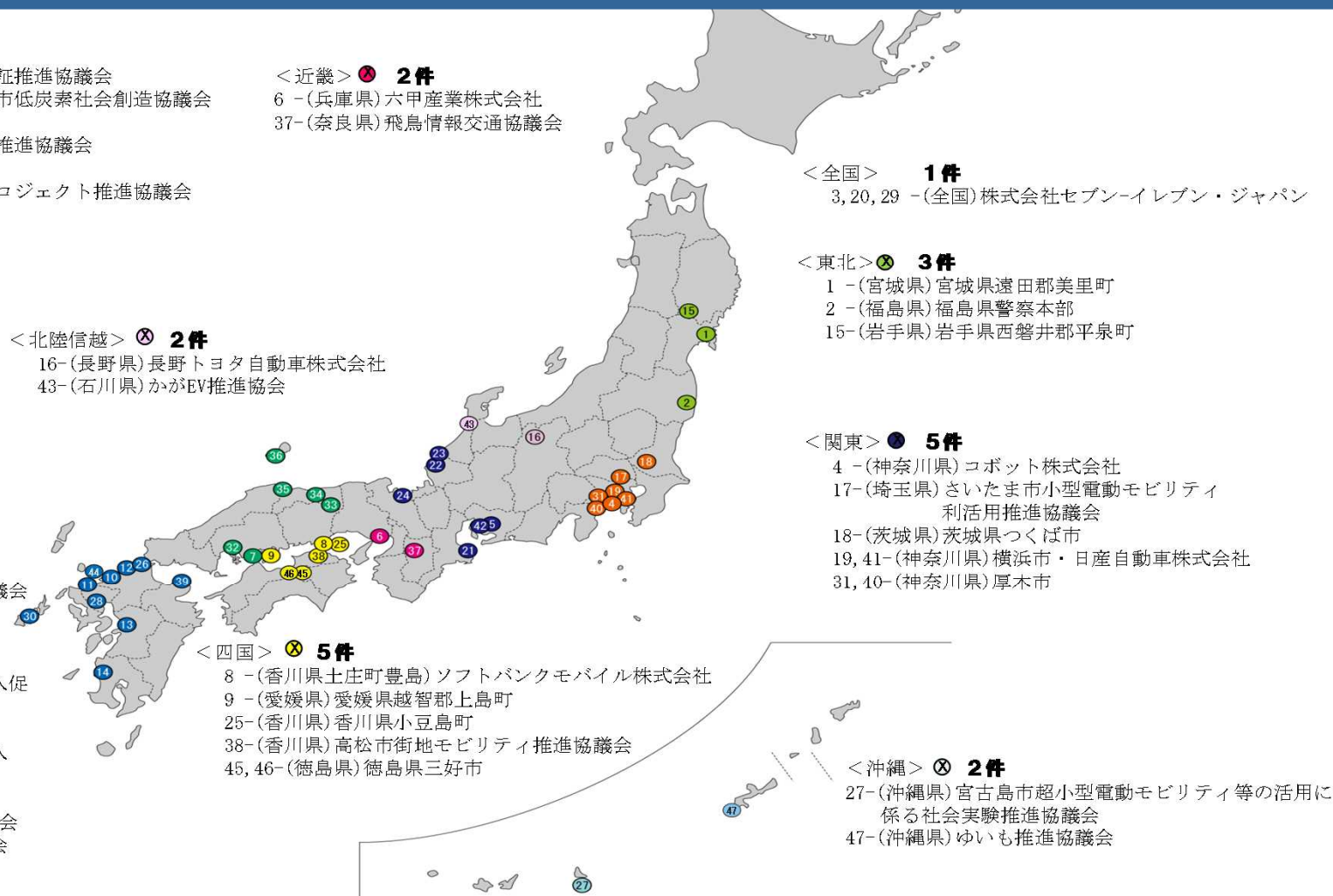
- 10-(福岡県)福岡超小型モビリティ推進協議会
- 11-(福岡県)超小型モビリティ等観光活用推進協議会/糸島市観光協会
- 12-(福岡県)福岡県宗像市
- 13-(熊本県)熊本県小型電動モビリティ導入促進協議会
- 14-(鹿児島県)鹿児島県薩摩川内市
- 26-(福岡県)北九州市超小型モビリティ導入促進協議会
- 28-(佐賀県)大町買い物サービス協議会
- 30-(長崎県)五島市EV・ITS実配備促進協議会
- 39-(大分県)姫島エコツーリズム推進協議会
- 44-(佐賀県)株式会社平岡石油店

<四国> ⊗ 5件

- 8-(香川県)土庄町豊島ソフトバンクモバイル株式会社
- 9-(愛媛県)愛媛県越智郡上島町
- 25-(香川県)香川県小豆島町
- 38-(香川県)高松市街地モビリティ推進協議会
- 45, 46-(徳島県)徳島県三好市

<沖縄> ⊗ 2件

- 27-(沖縄県)宮古島市超小型電動モビリティ等の活用に係る社会実験推進協議会
- 47-(沖縄県)ゆいも推進協議会



平成29年度予算額 644百万円

政府は省エネルギー、温室効果ガス（CO₂）排出削減等政府方針実現のため、次世代環境対応車の普及を促進

日本再興戦略 改訂2016（平成28年6月2日閣議決定）

運輸部門における省エネの推進 → 2030年に新車販売に占める次世代自動車の割合を5～7割とすることを旨とする。

地球温暖化対策計画（平成28年5月16日閣議決定）

運輸部門におけるエネルギー起源CO₂削減 → 2030年度に2013年度比約28%減。

交通政策基本計画（平成27年2月13日閣議決定）

持続可能で安心・安全な交通に向けた基盤づくり → さらなる低炭素化、省エネ化等の環境対策を進める

地域の計画と連携して、環境に優しい自動車の集中的導入や、買い替えの促進を図る事業を対象として支援を実施。車両価格低減及び普及率向上の実現により、段階的に補助額を低減。

地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業

	【 第 I 段 階 】	【 第 II 段 階 】	【 第 III 段 階 】
概要	市場に導入された初期段階で、価格高騰期にあり、積極的な支援が必要	車種ラインナップが充実し競争が生まれ、通常車両との価格差が低減	通常車両との価格差がさらに低減し、本格的普及の初期段階に到達（支援の最終段階）
補助上限	車両・充電設備等価格の1/3	車両・充電設備等価格の1/4～1/5	通常車両との差額の1/3
対象車両	 <p>燃料電池バス、燃料電池タクシー、電気バス、プラグインハイブリッドバス、超小型モビリティ等</p>	 <p>電気タクシー、電気トラック、プラグインハイブリッドタクシー</p>	 <p>ハイブリッドバス、CNGバス、ハイブリッドトラック、CNGトラック</p>

地域の計画と連携した取組みを支援するとともに、段階的に次世代環境対応車の本格的普及を実現

- 超小型モビリティを活用した事業では、カーシェアリングやレンタカーを運営するケースが多い。
- これらの事業を継続的に行うにあたっては、事業の営利/非営利の別を問わず、収入面や支出面について考慮する必要がある。

(イメージ)

収入

支出

事業便益

環境負荷低減、集客効果、
イメージUP効果、ほか

事業収入

利用料収入、広告収入、
企業協賛金、補助金ほか

事業支出

車両費、充電インフラや
システムの導入経費、
電気代、保険料、人件費、
維持費ほか

収入よりも
支出が多い状況

具体例：

- 効果環境負荷低減による社会的な便益
- 集客がもたらす観光地への便益

→ 事業を運営するにあたって、参考となるような事例を紹介できないか？

「便益」「収入」「支出」の具体例

①事業便益

- 1) 環境負荷の低減 : 炭素排出量の削減、エネルギー使用量の削減、大気汚染物質排出量の削減
- 2) 交通への好影響 : (カーシェアリングの場合) 新しい交通手段の提供
自動車利用の抑制と徒歩・自転車・公共交通機関の利用促進
- 3) 道路等への好影響 : (舗装にとって) 交通荷重の軽減、面積当たり駐車効率の向上
- 4) 広告・宣伝効果 : 超小型モビリティ自体の知名度向上、事業に関係している主体のイメージ向上、
事業の行われているエリアのイメージ向上・集客効果
- 5) 利用者利便の向上 : 運転しやすい、駐停車しやすい

②事業収入

- 1) 利用料収入 : 登録料 (初めてユーザーになるために支払う費用)
基本料金 (ユーザー資格を維持するために年次/月次に支払う費用)
使用料 (ユーザーが車両使用に応じて支払う使用料)
- 2) 広告・宣伝収入 : 車両設備や駐車場施設等を活用した広告宣伝のほか、
事業を通じた広告宣伝の機会を販売することで得られる収入
- 3) 補助金収入 : 事業に対する行政部門からの補助金
- 4) 寄付金収入 : 事業に対する寄付による収入

③事業支出

- 1) 事業の立ち上げにかかる支出 : 車両導入費、車両取得に課される税金、充電インフラの導入費、
(イニシャルコスト) 管理用システムの導入費
- 2) 事業運営にかかる支出 : 燃料費 (電気費)、リース/レンタル費、駐車場費 (保管場所)
(ランニングコスト) 駐車場費 (ポート等)、車両保有に課される税金、車両のメンテナンス費用、
車両保険、ユーザー教育にかかる費用、人件費、システム運営費、
マーケティング費、一般管理費

事業の成立・継続に向けたアプローチ

事業の成立・継続のためのアプローチとしては、

- I. 事業の収入を大きくする
- II. 事業の支出を小さくする
- III. 事業収入を安定化させる
- IV. 突発的な事業支出リスクを小さくする

が考えられる。事業が成立するには主に I と II のアプローチが、また事業が継続するには主に III と IV のアプローチが、それぞれ重要である。

上記アプローチのほかに、V. 事業のもたらす便益を価値評価する という視点も考えられる。

事業の収入

事業の支出

事業の成立

I. 事業の収入を大きくする

II. 事業の支出を小さくする

事業の継続

III. 事業収入を安定化させる

IV. 突発的な事業支出リスクを
小さくする

ほかの視点

V. 事業のもたらす便益を価値評価する

【事業の支出のうち「駐車場費(保管場所)」「駐車場費(ポート)」を、小さくしている例】

○協賛企業が駐車場（保管場所・ポート）の用地を無償提供することで、ランニングコストを削減している。
（アプローチII・V, 横浜市「チョイモビ ヨコハマ」）

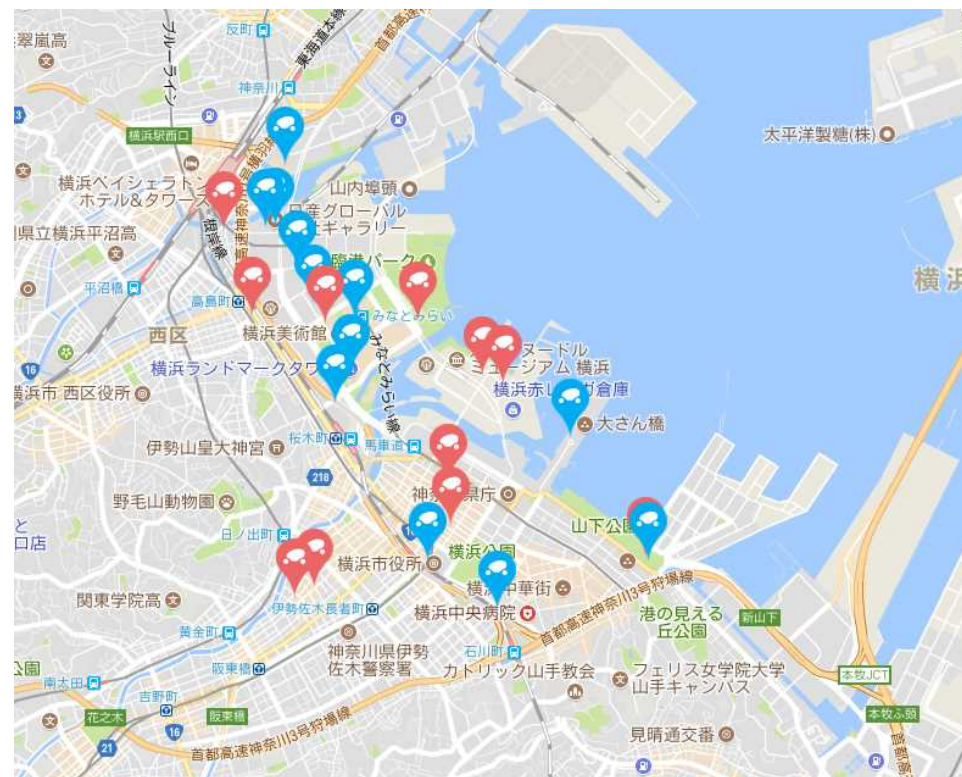
横浜市・日産自動車株式会社(神奈川県横浜市)

事業主体： 横浜市、日産自動車(株)
 運営主体： (株)日産カーレンタルソリューション

横浜市は、日産自動車と協働で、平成25年から、超小型モビリティを活用した実証実験「チョイモビ ヨコハマ」を実施。

ワンウェイ型カーシェアリング、レンタカー方式による実験を経て、平成29年3月からは、みなとみらい地区を中心とした、14か所を貸出拠点とする「ラウンドトリップ方式」によるカーシェア実験を開始した。

貸渡・返却ステーション： 14か所(25台分)
一時駐車スペース： 12か所(23台分)



- 超小型モビリティを活用した事業を継続していくことは、国民に対する認知度の向上などを通じて、ひいてはその普及促進に貢献する。
- 事業継続にあたっては、事業の営利/非営利の別を問わず、収入面（最大化、安定化）及び支出面（最小化、リスクマネジメント）について考慮することが重要。
- 加えて、直接的に金銭価値化されない事業を適切に評価することも重要。
- 運営事業者においては、事例の共有化を通じて、適切な運営に努めることが重要。