

超小型モビリティを活用した事業の運営について

2018年4月24日

平成30年度予算 573百万円

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、次世代自動車の普及を促進

- 未来投資戦略2017（平成29年6月9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割とすることを目指す。
- 地球温暖化対策計画（平成28年5月13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自動車普及促進事業

概要	【第Ⅰ段階】	【第Ⅱ段階】	【第Ⅲ段階】
	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1/2～1/3	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	 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	 電気タクシー、電気トラック（バン）、プラグインハイブリッドタクシー	 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

地域の計画と連携した取組みを支援するとともに、段階的に次世代自動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？

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

【事業の収入のうち「利用料収入」を大きくしている】

会員登録なしで利用できるプランや、専用ICカードを複数人で共有できる法人会員制度など、使いやすいサービスを提供することで「利用料収入」を拡大している。

(アプローチⅠ、豊田市「Ha:mo RIDE」)



会員登録なしで利用できるプラン

平成28年7月から、非会員向けの貸出しプラン「ビジタープラン」の提供を開始している。



会員登録していない観光客も利用できるプラン

豊田市の観光ルートが設定されたナビがセットになった「観光プラン」を各種企画・販売している。

【事業の収入のうち「利用料収入」以外の「広告収入」を大きくしている】

協賛している企業への特典として、各種媒体（車体表面・アプリ等）における企業ロゴの掲載を行っている。

(アプローチⅠ・Ⅲ・Ⅴ, 豊田市「Ha:mo RIDE」)



広告サイズは、
A5サイズ程度。



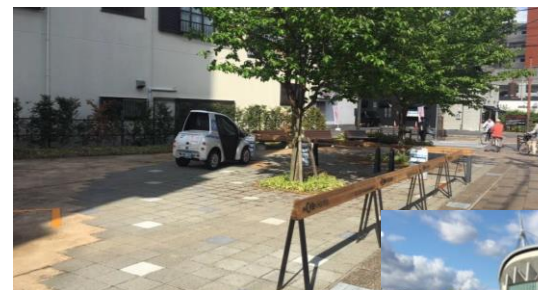
車体表面や、アプリバナーに広告スペースを提供

運用している車両（COMS）の車体表面の広告スペースや、Ha:mo RIDEのサービス利用に必要なスマートフォンアプリ『Ha:mo RIDE』の下方バナーの広告スペースを提供している。

【事業の支出のうち「駐車場費(保管場所)」を小さくしている】【事業のもたらす地域交通への便益を価値評価している】

地元自治体が、共同事業として、ステーション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, 豊田市「Ha:mo RIDE」)



ポケットパークS.T.
5台分/24h営業

豊田スタジアムS.T.
5台分/24h営業
2台分の充電器あり



豊田市から無償で用地提供を受けている

地元の地域公共団体（豊田市）が、共同事業として、ステーションのために公共施設用地を無償で提供している。

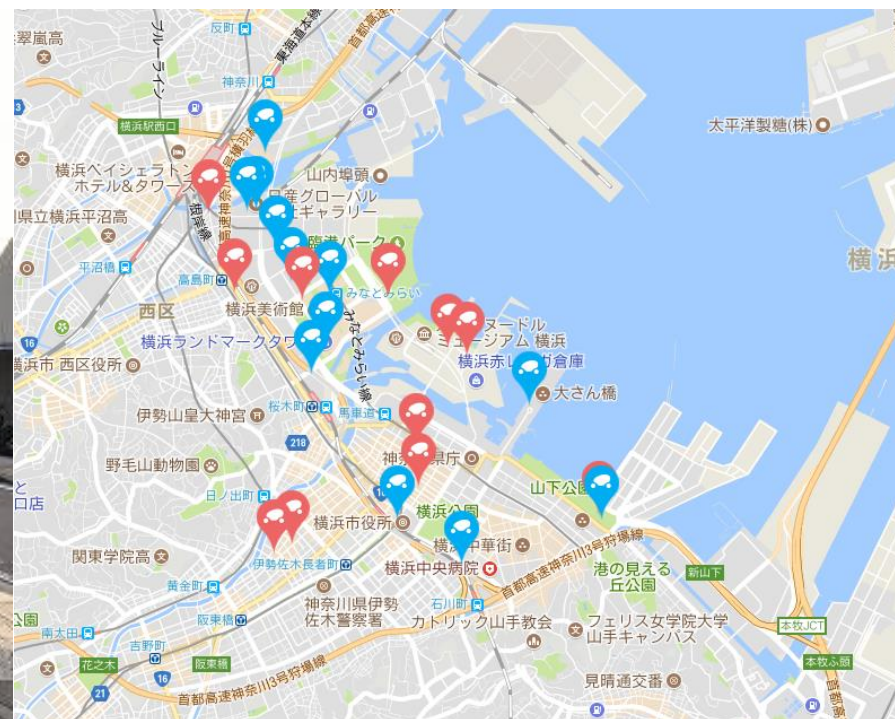
【運営方式を見直しながら、事業を継続している】

横浜市の「チョイモビ ヨコハマ」は、平成25年に国土交通省からの補助金支援を受けてワンウェイ型カーシェアリング方式で実証実験をスタートした。レンタカー方式の運営を経て、現在はラウンドトリップ型カーシェアリング方式で運営している。

ワンウェイ型 カーシェアリング方式	レンタカー方式	ラウンドトリップ型 カーシェアリング方式
期間 平成25年10月から 平成27年9月まで	期間 平成27年10月から 平成29年3月まで	期間 平成29年3月から (2年間を予定)
車両台数 50台 (I期は70台)	車両台数 10台	車両台数 25台
貸渡・返却場所 約60箇所・120台分	貸渡・返却場所 3箇所	貸渡・返却場所 14箇所・24台分
利用料金 30円/1分 (基本プラン)	利用料金 1080円/1時間 (1日最大8640円)	利用料金 200円+250円/15分 (1日最大3000円)
無料一時駐車場 なし	無料一時駐車場 約30箇所・約50台分	無料一時駐車場 12箇所・21台分

【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】

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」)



無料の一時駐車場の例

写真の「三井のリパーク南仲通り3丁目」は、三井不動産リアルティが提供に協力している。

貸渡・返却ステーション: 14か所(24台分)
一時駐車スペース: 12か所(21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、一般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。
- 事業運営を行うにあたって収益性を確保するための好事例等の情報を共有化することを通じて、事業者が適切に運営を努めることができる環境整備をすることが望ましい。
- 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。