

町田市電気自動車 社会実験検証業務 報告書

2012 年 3 月

株式会社 矢野経済研究所

目 次

第1章 町田市の概況

1. 概況	
1-1. 地勢	3
1-2. 人口・世帯	4
1-3. 産業	
1-3-1. 事業所数・従業者数（経済センサス）	5
1-3-2. 卸売業・小売業（商業統計調査）	5
1-4. 交通	
1-4-1. 交通網の状況	7
1-4-2. バスの運行状況	7
2. 自動車環境の状況	
2-1. 町田市の大気環境	
2-1-1. 二酸化炭素の排出状況	9
2-1-2. 大気汚染物質の排出状況	9
2-2. 自動車保有状況	
2-2-1. 自動車保有台数推移	11
2-2-2. 低公害車保有台数推移	12
2-2-3. 1世帯当たり自家用乗用車保有台数推移	14
2-2-4. 自動車交通の状況	15
2-3. 自動車環境への取組	16

第2章 「町田市電気自動車社会実験事業」実証実験結果

1. 事業概要	
1-1. 事業目的	19
1-2. 実施概要	19
1-3. 実施方法	
1-3-1. 一般会員	
(1) 会員募集・登録方法	20
(2) レクチャー	20
(3) 利用料金・利用方法	20
1-3-2. 市職員	

(1) 登録・レクチャー	21
(2) 利用方法	21
1-3-3. 安全管理体制	21
1-3-4. 広報活動	
(1) 町田ごみフェスタ 2010	22
(2) 町田エコフェスタ 2011	22
2. 実施結果	
2-1. 利用結果概要（利用実績および二酸化炭排出量削減効果）	
2-1-1. 一般会員	23
2-1-2. 市職員	23
2-2. 一般会員利用結果（利用実績および利用時アンケート調査結果）	
2-2-1. 登録者属性	25
2-2-2. 利用者属性	
(1) 年代別利用者数	25
(2) 年代別利用回数	25
(3) 自家用車保有および利用状況	26
(4) 本事業以外での電気自動車利用経験	27
2-2-3. EV カーシェアリング利用状況	
(1) 走行実績にみる利用状況	
①曜日別利用状況（車両別）	28
②1 回当たり走行距離（車両別／平日・休日別）	28
③1 回当たり利用時間（車両別／平日・休日別）	29
④利用開始時間（車両別／平日・休日別）	29
(2) アンケート調査結果にみる利用状況	
①利用目的（平日・休日別）	30
②同乗者数（平日・休日別）	31
③ステーションまでの移動手段（平日・休日別）	31
④利用に関する評価（初回利用時／最終利用時）	31
⑤利用料金に関する評価（初回利用時／最終利用時、利用時間別）	32
⑥利用終了後の充電時における過ごし方（平日・休日別）	33
⑦利用時における外出先での充電実施の有無（平日・休日別、走行距離別）	33
⑧充電器の設置が望ましい場所	34
(3) 今後の利用意向	
①今後のカーシェアリング利用意向（初回利用時／最終利用時）	35
②今後利用する場合の利用目的 （自家用車保有状況別、今後の利用意向で「利用したい」回答者のみ）	35
③今後利用する場合の希望車種	36

(4) 本事業に対する自由意見	
①利用感想・改善要望（選択式回答）	36
②利用感想・改善要望（自由回答）	37
2-2-4. EV カーシェアリング利用状況・まとめ	38
3. 電気自動車・EV カーシェアリングに関するアンケート調査結果	
3-1. 会員登録時アンケート調査結果	
3-1-1. 回答者属性	40
3-1-2. 本事業を認知した媒体	40
3-1-3. 申込動機	41
3-1-4. カーシェアリングへの興味（車種別）	41
3-1-5. ステーション設置が望ましい場所（自由回答）	42
3-1-6. 自由意見	42
3-2. 広報活動時アンケート調査結果	
3-2-1. 回答者属性	
(1) 年代別	45
(2) 職業別	45
(3) 同居家族構成	46
3-2-2. 自家用車について	
(1) 保有状況	46
(2) 運転免許保有者（同居家族内）	46
(3) 利用状況（週単位）	47
(4) 利用目的	47
3-2-3. 電気自動車について	
(1) 認知状況	47
(2) 乗車経験の有無	48
3-2-4. 一般的なカーシェアリングについて	
(1) 認知状況	48
(2) 利用状況	49
(3) 今後の利用意向	49
(4) 今後利用する場合の利用目的	
（今後の利用意向で「利用したい」「利用を検討したい」回答者のみ）	50
3-2-5. 電気自動車・EV カーシェアリングに対する自由意見	50
3-2-6. 電気自動車試乗会への参加感想	
(1) 参加者属性	52
(2) 試乗した感想	52
(3) 試乗後の電気自動車への関心度・購入意欲	53
(4) EV カーシェアリングへの参加意向	54

(5) 試乗会開催の必要性	55
3-2-7. 電気自動車・EV カーシェアリングに関するアンケート調査結果・まとめ	55
4. 町田市による庁用利用結果（走行実績）	
4-1. 曜日別利用状況	57
4-2. 1 回当たり走行距離	57
4-3. 1 回当たり利用時間	58
4-4. 利用開始時間	58
5. 町田市が所有する電気自動車および充電器活用に向けた今後の方向性	
5-1. 本事業からみた効果・課題	
5-1-1. 一般会員による利用	
(1) 会員登録時	60
(2) 利用時	60
5-1-2. 啓発活動	61
5-2. 活用効果の最大化を図るための今後の方向性	
5-2-1. EV カーシェアリング	
(1) 会員登録時	62
(2) 利用時	62
5-2-2. 展示会・試乗会	63

第3章 電気自動車およびEV カーシェアリングに対する

市民・地域コミュニティの利用意向

1. 電気自動車およびEV カーシェアリングに関するアンケート調査結果	
1-1. 町田市民（インターネットアンケート）	
1-1-1. アンケート調査概要	67
1-1-2. アンケート調査結果	
(1) 属性	
①職業	69
②居住形態	69
③同居家族構成	69
(2) 自家用車保有状況について	
①世帯保有台数	70
②保有 1 台目および 2 台目における保有車両	70
③利用目的（台数ベース）	70
④利用頻度（台数ベース）	71
⑤1 日当たり平均走行距離（台数ベース）	71

⑥利用頻度別 1 日当たり平均走行距離	71
⑦自家用車購入時における選定理由	72
(3) 電気自動車について	
①認知状況	73
②電気自動車に対するイメージ	73
③電気自動車購入意向	74
④購入意向あり回答者：購入時の不安材料	74
⑤購入意向あり回答者：購入を検討する上での条件	75
⑥購入意向なし回答者：購入を検討しない理由	76
⑦購入意向なし回答者：購入を検討するに当たっての条件	77
(4) EV カーシェアリングについて	
①「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況	78
②認知した媒体	78
③EV カーシェアリング利用意向	79
④利用意向あり回答者：利用したい理由	79
⑤利用意向あり回答者：想定する主な利用目的	80
⑥利用意向あり回答者：望ましいステーション設置場所	81
⑦利用意向なし回答者：利用したいと思わない理由	81
(5) 電気自動車試乗会について	
①参加意向	82
②参加意向あり回答者：望ましい開催場所	83
(6) 電気自動車の「蓄電池」としての役割について	
①電気自動車の「蓄電池」活用に対する認知状況	83
②購入検討材料としての「蓄電池」活用の位置付け	84
1-2. 地域コミュニティ（町内会・自治会、商店会）	
1-2-1. アンケート調査概要	85
1-2-2. アンケート調査結果	
(1) 回答者属性	
①会員数（加入世帯数・加盟店舗数）	86
②会員における電気自動車保有状況に対する認知	86
③地域内における充電器の一般開放状況に対する認知	86
④地域内におけるステーション設置状況に対する認知	87
⑤地域内で管理する駐車場の有無	87
⑥地域内・地域周辺での自動車に起因する問題の発生状況	87
(2) 電気自動車について	
①電気自動車に対するイメージ	88
②地域内における電気自動車普及の必要性	88

③必要性を感じる回答者：地域内での普及による会員のメリット等（自由回答）	89
④必要性を感じる回答者：会員が電気自動車購入を検討する上での条件	89
⑤必要性を感じる回答者：電気自動車を普及させていく上での必要条件	90
⑥必要性を感じない回答者：必要性が低いと思う理由（自由回答）	91
⑦必要性を感じない回答者：電気自動車購入における阻害要因	92
(3) 電気自動車の展示会・試乗会の開催協力について	
①開催への協力意向	92
②協力意向あり回答者：協力する上で必要なサポート・条件、要望等（自由回答）	93
③協力が難しい回答者：協力する場合に生じる問題点、要望等（自由回答）	94
(4) EV カーシェアリングについて	
①「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況	95
②認知した媒体	95
③会員を対象とした EV カーシェアリング利用への関心度	95
④関心あり回答者：関心を持った理由	96
⑤関心あり回答者：EV カーシェアリング利用によって会員が得られるメリット	96
⑥関心を持ってない回答者：関心がない理由（自由回答）	97
⑦地域コミュニティによる EV カーシェアリング運営への関心度	97
⑧運営意向あり回答者：地域内におけるステーション候補場所の有無	98
⑨運営意向あり回答者：ステーション設置における問題点、知りたい事等（自由回答）	98
⑩運営意向あり回答者：カーシェアリング車両採用についての見解	99
⑪運営意向あり回答者：ステーション充電器設置の問題点、知りたい事等（自由回答）	100
⑫運営意向あり回答者：カーシェアリング運営を検討する上で必要な情報（自由回答）	100
(5) 電気自動車の「蓄電池」としての役割について	
①電気自動車の「蓄電池」活用に対する認知状況	102
②地域内における「蓄電池」自体の設置の必要性（据置型含む）	102
③必要性を感じる回答者：地域内での蓄電池活用方法（据置型含む、自由回答）	102
④必要性が感じられない回答者：判断できない理由等（据置型含む、自由回答）	103
2. 電気自動車の普及拡大・活用促進に向けた今後の方向性	
2-1. アンケート調査結果からみた課題	
2-1-1. 電気自動車の普及拡大における課題	
(1) 市民による認知	105
(2) 市民による購入意向	105
(3) 地域コミュニティからみた普及の必要性	105
(4) 蓄電池活用の可能性（市民・地域コミュニティ）	106
2-1-2. 電気自動車の活用促進における課題	
(1) EV カーシェアリング	
①本事業に対する認知（市民・地域コミュニティ）	106

②市民による利用意向	106
③地域コミュニティによる会員利用・運営への関心度	107
(2) 展示会・試乗会	
①市民による参加意向	107
②地域コミュニティによる協力意向	107
2-2. 電気自動車の普及拡大を図る上での今後の方向性	107
2-3. 電気自動車の活用効果の最大化を図る上での今後の方向性	
2-3-1. EV カーシェアリング	109
2-3-2. 展示会・試乗会	110

第4章 電気自動車の普及拡大および活用効果の最大化に向けて

1. 町田市の電気自動車普及拡大および活用効果の最大化への提言	
1-1. 町田市による先行した取組の継続について	115
1-2. 電気自動車の普及拡大に向けて	116
1-3. EV カーシェアリングの利用拡大に向けて	117
1-4. 展示会・試乗会への参加者増加に向けて	119
2. ロードマップ（2012年度～2014年度）	121

第 1 章

町 田 市 の 概 況

第1章 町田市の概況

1. 概況

1-1. 地勢

町田市は、東西 22.3km、南北 13.2km、面積 71.63km²に及ぶ市域の大部分が多摩丘陵の西部から中央部を占める位置に立地する、緑豊かな自然が残された都市である。

1958 年 2 月に東京都で 9 番目の市として市制が施行され、現在の地域が形成された。都心から西南 30～40km に位置し、東京都の南端にあつて神奈川県と接する。

また、広域幹線道路や鉄道網が広く発達する町田市は、古くからも交通の要所であり、多摩地域や神奈川県央地域等との周辺地域と地理的に深いつながりを有している。

【町田市域の状況】



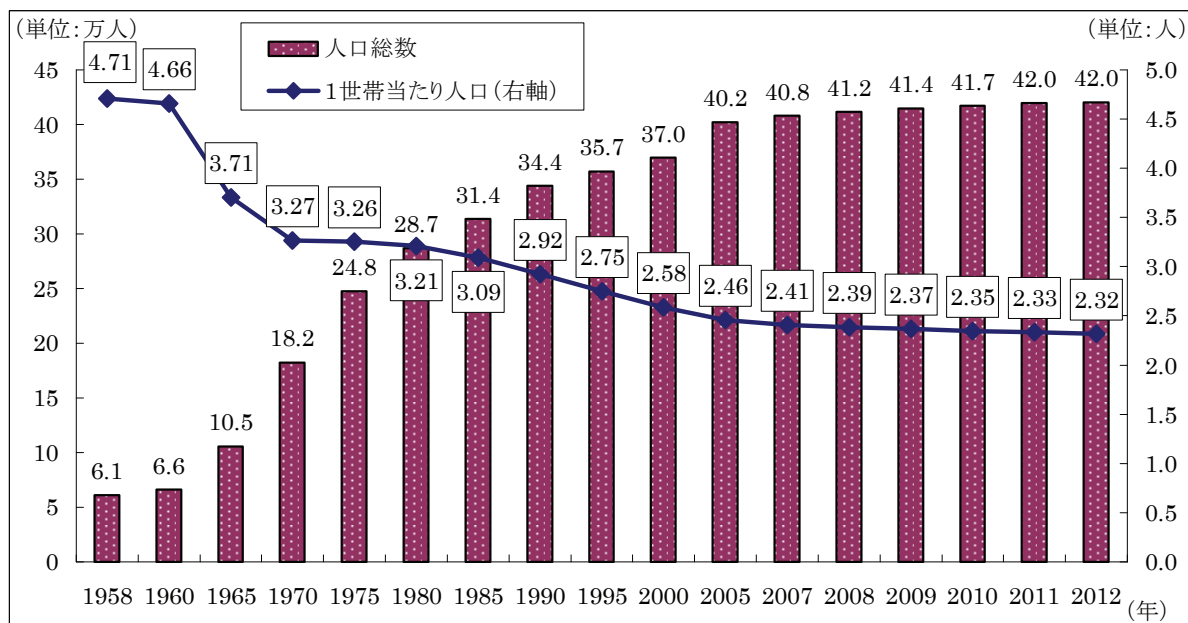
出典：町田市ホームページ

1-2. 人口・世帯

右肩上がり増加してきた人口は2012年1月現在で42万人に達しており、同じく増加傾向にある世帯も18万世帯を超えている。1960年代から東京都のベッドタウンとして人口が急激に増加しており、市制が施行された1958年当初に比べて、約7倍の規模となっている。

1世帯当たり人口の推移をみると年々減少傾向にあり、1990年には2.92人と3人を下回った。その後も緩やかな減少が続き、2012年には2.32人となっている。

【人口総数、1世帯当たり人口の推移】



注：各年とも1月1日現在。数値は住民基本台帳人口に基づく。

出典：町田市市民部市民課

【世帯数、人口総数、1世帯当たり人口の推移】

各年 1月1日現在	世帯数 (世帯)	人 口 (人)			1世帯当たり 人口(人)
		総数	男	女	
1958年	12,942	60,957	30,540	30,417	4.71
1960年	14,211	66,228	33,194	33,034	4.66
1965年	28,468	105,484	53,053	52,431	3.71
1970年	55,813	182,411	92,392	90,019	3.27
1975年	76,030	247,506	124,599	122,907	3.26
1980年	89,430	286,857	144,083	142,774	3.21
1985年	101,460	313,698	157,719	155,979	3.09
1990年	117,623	343,787	172,992	170,795	2.92
1995年	129,944	357,303	179,114	178,189	2.75
2000年	143,010	369,587	184,307	185,280	2.58
2005年	163,490	402,075	199,195	202,880	2.46
2007年	169,384	408,238	202,224	206,014	2.41
2008年	172,449	411,721	203,735	207,986	2.39
2009年	175,068	414,406	204,994	209,412	2.37
2010年	177,844	417,358	206,328	211,030	2.35
2011年	179,850	419,525	207,106	212,419	2.33
2012年	181,489	420,304	207,290	213,014	2.32

出典：町田市市民部市民課

注：数値は住民基本台帳人口に基づく

1-3. 産業

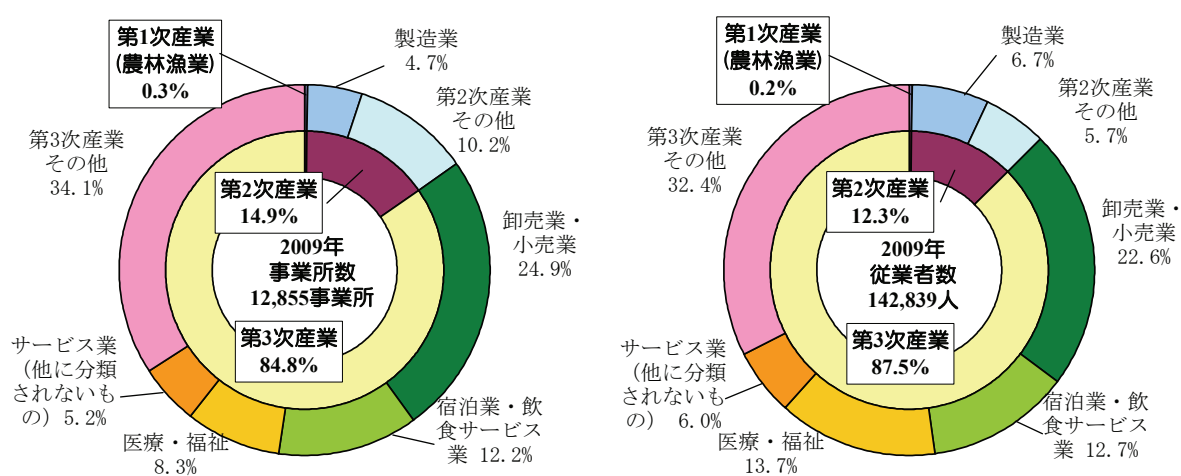
鉄道網や幹線道路が発達し、交通の便に恵まれる町田市は古くから商業が発達し、現在では商圏人口 200 万人を有する商業都市へと発展している。

1-3-1. 事業所数・従業者数（経済センサス）

2009 年の経済センサスによれば、事業所数、従業者数ともに第 3 次産業の割合が最も高く、町田市は都市型の産業構造となっている。

第 3 次産業の内訳をみると、事業所数、従業者数ともに「卸売業・小売業」の比率がいずれも 2 割を超えて高く、このことから町田市は商業都市であることが確認できる。

【産業（大分類）別事業所数、従業者数の構成比（2009 年）】



出典:総務省「2009年経済センサス(2009年10月1日現在)」

1-3-2. 卸売業・小売業（商業統計調査）

＜卸売業＞

2007 年の商業統計調査によると、2004 年調査時に比べ、事業所数、従業者数ともに減少に転じる一方、年間販売額は 3,048 億 1,600 万円と 41.2%増の伸びを示しており、増加推移が続いている。

【卸売業：事業所数、従業者数、および年間販売額の推移】

	2002年	2004年		2007年	
			前回比		前回比
事業所数(単位:店)	469	498	106.2%	392	78.7%
対前回増減	—	29		▲ 106	
従業者数(単位:人)	3,879	4,029	103.9%	3,271	81.2%
対前回増減	—	150		▲ 758	
年間販売額(単位:百万円)	169,241	215,869	127.6%	304,816	141.2%
対前回増減	—	46,628		88,947	

出典:経済産業省「商業統計」

＜小売業＞

2007 年の商業統計調査によると、2004 年調査時に比べ、事業所数、従業者数、年間販売額のいずれも減少となっているが、減少幅はそれぞれ 5%程度に留まっている。

【小売業：事業所数、従業者数、および年間販売額の推移】

	2002年	2004年		2007年	
			前回比		前回比
事業所数(単位:店)	2,483	2,605	104.9%	2,450	94.0%
対前回増減	—	122		▲ 155	
従業者数(単位:人)	24,458	24,536	100.3%	23,626	96.3%
対前回増減	—	78		▲ 910	
年間販売額(単位:百万円)	520,597	534,270	102.6%	504,840	94.5%
対前回増減	—	13,673		▲ 29,430	

出典:経済産業省「商業統計」

＜他都市との比較＞

近郊の他都市（八王子市・相模原市・厚木市・大和市）と比較してみると、1 店舗当たりの年間販売額や売場面積の値が他市よりも高いことから、近郊の他都市よりも事業性の高い地域であることが確認できる。

【町田市：商業統計にみる他市との比較（2007 年）】

	人口	商店数	従業者数 (人)	年間販売額 (百万円)	売場面積 (平方メートル)	1店舗当たり 年間販売額 (百万円)	1店舗当たり 売場面積 (平方メートル)
町田市	409,614	2,450	23,626	504,840	438,488	206	179
八王子市	542,844	3,344	30,556	568,574	540,863	170	162
相模原市	705,141	4,076	37,676	613,230	651,180	150	160
厚木市	224,619	1,549	14,159	280,082	246,681	181	159
大和市	222,940	1,434	13,785	229,482	252,458	160	176

※「2007年商業統計調査」、町田市ホームページを基に矢野経済研究所作成

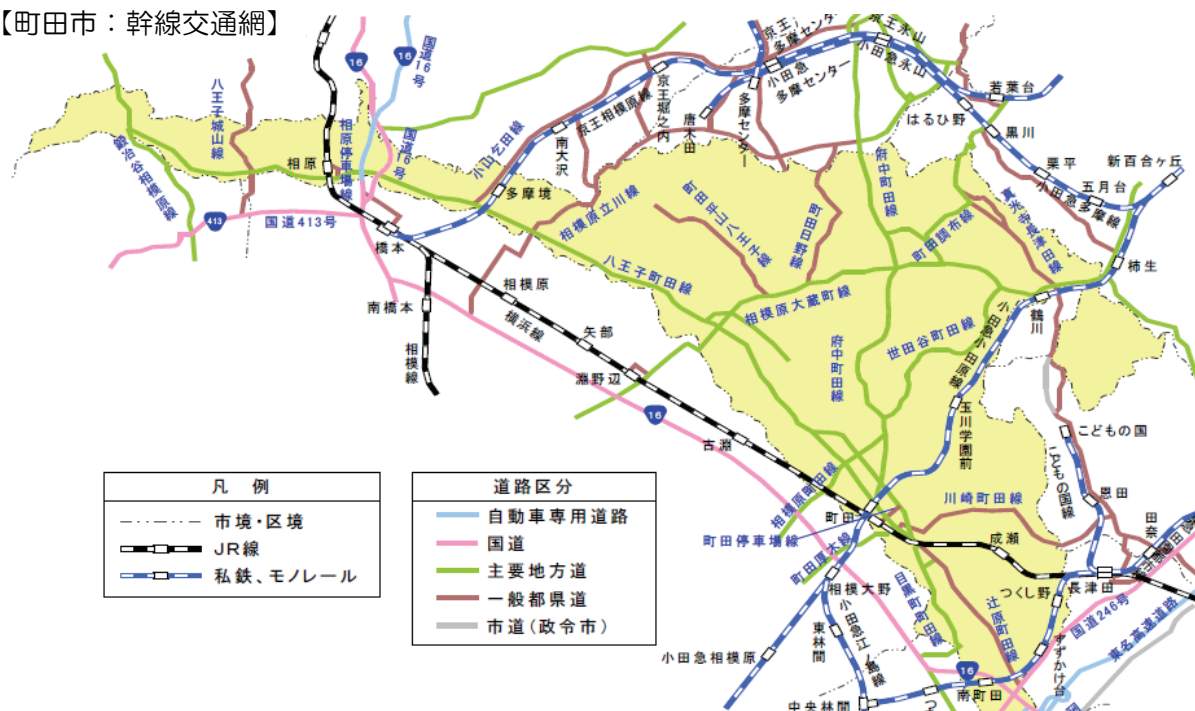
1-4. 交通

1-4-1. 交通網の状況

町田市の交通網は、JR 横浜線や小田急小田原線等の鉄道と、国道 16 号や町田街道、鎌倉街道、東名高速道路等の幹線道路により、首都圏の環状方向、放射方向を形成する幹線交通網が交差した構造となっており、交通の要所ともなっている。そのため、町田市は、都区部方面のほか、横浜市・川崎市方面等、周辺地域へアクセスしやすい立地にある。

一方、市域内をみると、鉄道駅が市域の外縁部を沿うように設置されているため、鉄道利用が不便な地帯があり、路線バスが市域内の主要公共交通として欠かせない状況にある。

【町田市：幹線交通網】



出典：町田市ホームページ

1-4-2. バスの運行状況

路線バスは、鉄道利用が不便な地域の市民のほか、自動車を使わない市民にとって、欠くことのできない公共交通手段である。町田市では、神奈川中央交通や小田急バスのほか、町田市民バス「まちっこ」や町田市地域コミュニティバスが地域の足として重要な役割を担っている。

【コミュニティバス概要】

町田市民バス 「まちっこ」	・ルート：相原ルート、公共施設巡回ルート ・運行目的：市の東西に長い地形に起因する交通不便地域の解消や市民の交通利便性の向上、また公共施設の利便性の向上
町田市地域 コミュニティバス	・ルート：金森地区・成瀬駅ルート、玉川学園・東ルート、北ルート ・町田市および地域住民と民間事業者との三者協働のもとで事業化 ・事業目的：公共交通不便地域の解消と、誰もが利用可能な公共交通サービスの拡大を目指す

※町田市ホームページを基に矢野経済研究所作成

事業者別のバス運行状況は以下のとおりである。町田市統計書によれば、2010 年度はバス事業者 2 社によって、162 系統のバスが運行され、年間利用者（輸送人員）は約 3,680 万人となっている。

事業者別バス運行状況を基に、バスの年間利用者数の推移をみると、年間利用者数は 2005 年度をピークに減少トレンドにあることから、市民利用も年々減少している可能性があると推察される。

【事業者別：バス運行状況】

(単位：延キロ数・千km、人員・千人)

		2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度	2010年度
神奈川中央交通(株)	系統数	167	164	165	165	164	163	151
	延キロ数	10,810	10,718	10,738	10,793	10,758	10,766	10,669
	輸送人員	35,108	35,645	34,944	35,536	35,126	34,244	33,663
小田急バス(株)	系統数	10	11	11	11	11	11	11
	延キロ数	900	982	982	982	982	982	982
	輸送人員	2,519	3,252	3,206	3,135	3,103	3,142	3,141
総 数	系統数	177	175	176	176	175	174	162
	延キロ数	11,710	11,700	11,720	11,775	11,740	11,748	11,651
	輸送人員	37,627	38,897	38,150	38,671	38,229	37,386	36,804

出典：町田市統計書

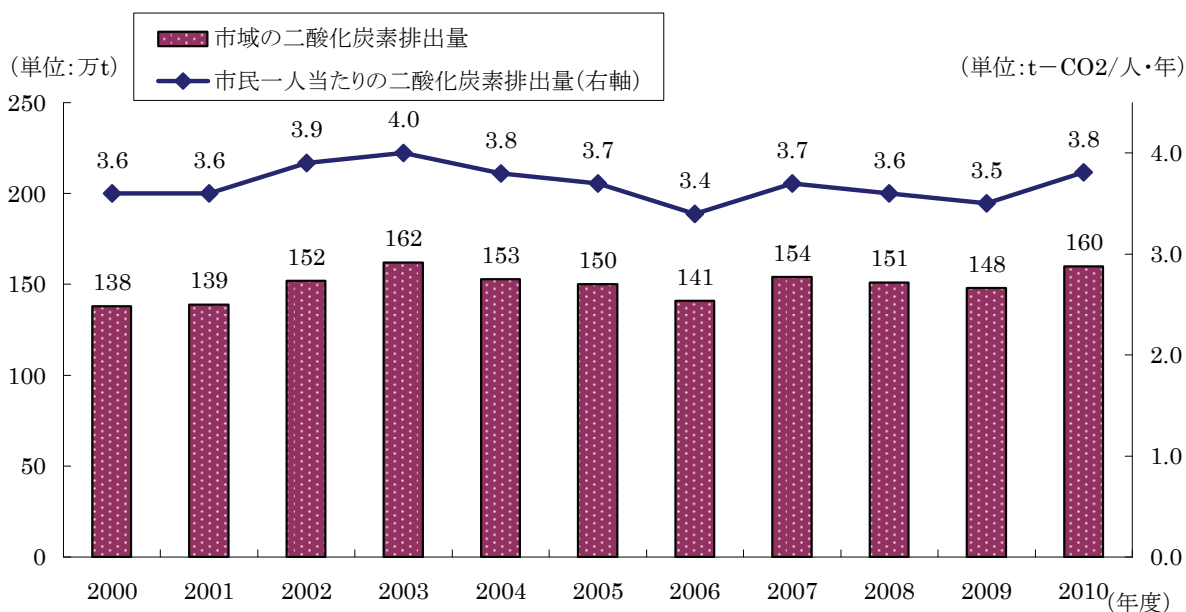
2. 自動車環境の状況

2-1. 町田市の大気環境

2-1-1. 二酸化炭素の排出状況

2010 年度における町田市全体からの二酸化炭素排出量は、159 万 7,716 t- CO_2 となり、前年度より約 12 万 t- CO_2 増加している。また、2002 年 3 月に策定された「町田市環境マスタープラン」において基準年度と定めた 2000 年度と比べて約 16%増加しており、目標達成には更なる削減が必要とされている。排出源別では、自動車利用に伴うものが約 41%、電力利用によるものが 40%とされており、自動車利用に伴う排出量が全体の半数近くを占める状況となっている。

【市域の二酸化炭素排出量、市民 1 人当たりの二酸化炭素排出量の推移】



出典: 町田市ホームページ、「町田市環境白書」

※二酸化炭素排出量は、電気、都市ガス、自動車の利用及び一般廃棄物の焼却に伴うものが対象。

2-1-2. 大気汚染物質の排出状況

大気汚染につながる物質として、二酸化窒素(NO_2)、二酸化硫黄(SO_2)、浮遊粒子状物質(SPM)、光化学オキシダント(Ox)が挙げられる。こうした大気汚染物質は、主に物や燃料等の燃焼に伴い発生するもので、主な発生源には工場や事務所のほか、自動車が挙げられる。

NO_2 と SO_2 はいずれも改善傾向にあり、東京都全体の平均値をいずれも下回っている。しかしながら、 NO_2 は全国平均(2010年度: 一般局 0.011ppm)を上回る状況が続く。

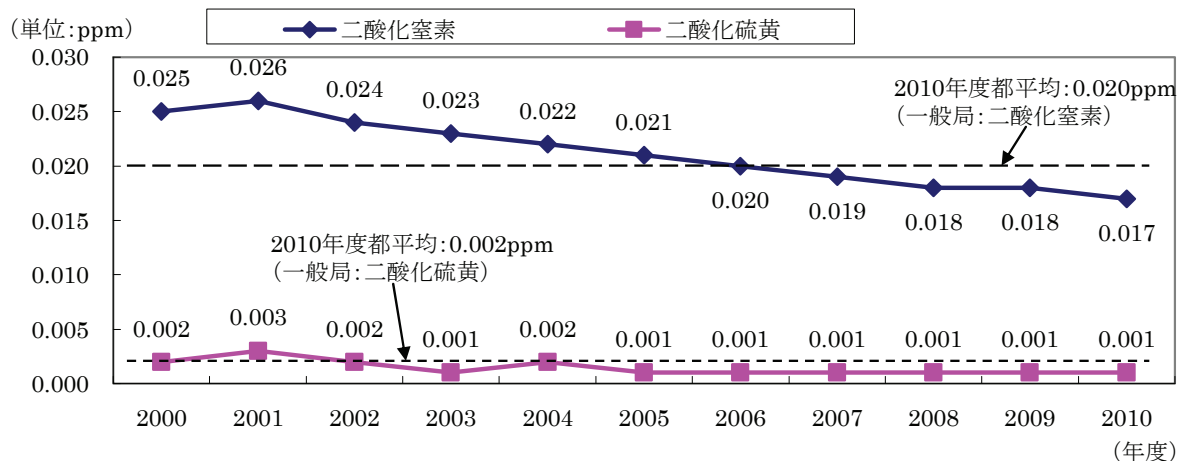
SPMはここ数年改善傾向にあり、2010年度は 0.020ppm と、都平均と全国平均(いずれも 0.021ppm)を下回った。東京都では、環境確保条例に基づき、2003年10月からディーゼル車排出ガス規制が行われており、条例に定められた PM 排出基準に適合しないディーゼル車は都内走行が不可となっている。これにより、町田市においても、窒素酸化物(NOx)や粒子状物質(PM)

の発生抑制につながっている。

O_x は年々増加傾向にあり、2010 年度の年平均濃度は 0.036ppm であった。また、多摩地域の年平均濃度は 0.034ppm であり、東京都平均（0.032ppm）よりも高いといった特徴が見られる。O_x は窒素酸化物（NO_x）や揮発性有機化合物（VOC）によって発生するため、こうした原因物質の排出削減による改善が必要となっている。

【大気汚染物質排出量の推移】

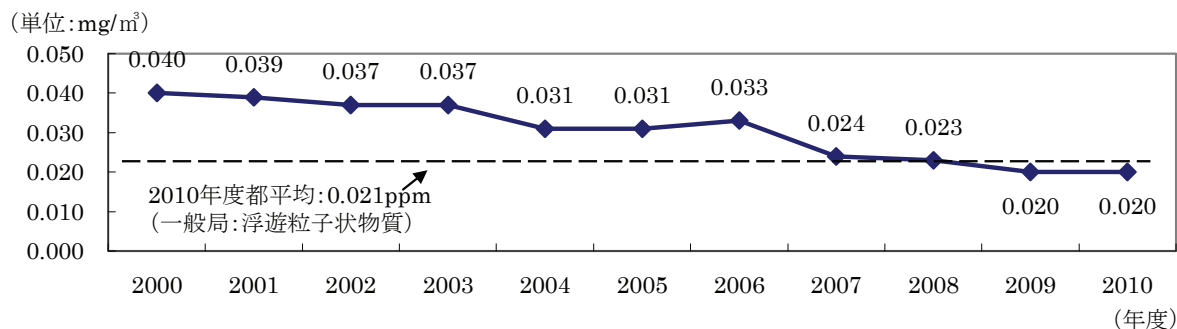
◇二酸化窒素（NO₂）、二酸化硫黄（SO₂）



※一般環境大気測定局(町田市中町)での測定値

出典:町田市「町田市統計書」

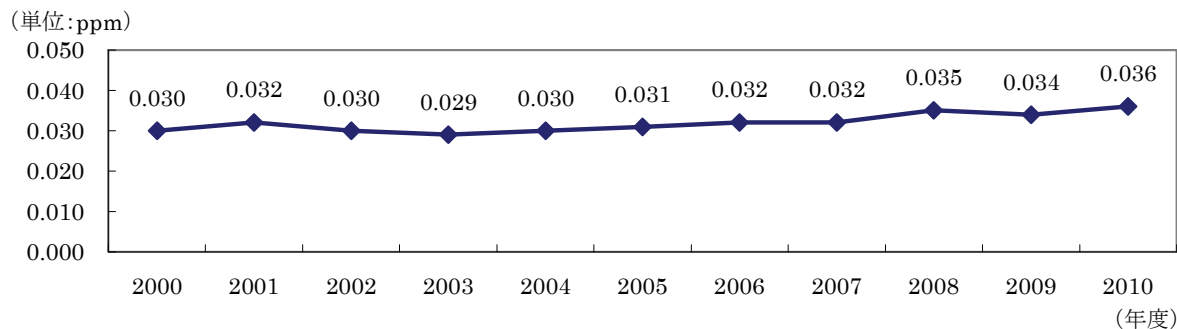
◇浮遊粒子状物質（SPM）



※一般環境大気測定局(町田市中町)での測定値

出典:町田市「町田市統計書」

◇光化学オキシダント（O_x）



※一般環境大気測定局(町田市中町)での測定値

出典:町田市「町田市統計書」

2-2. 自動車保有状況

2-2-1. 自動車保有台数推移

町田市における自動車保有状況であるが、総数でみると2000年以降増加トレンドにあり、2011年3月末は168,045台と、2000年3月末に比べ、約1.2万台（8.1%）の増加となっている。

また、登録車の貨物車が減少トレンドにある一方、普通乗用車と軽乗用車が増加トレンドにあることが確認できる。これは人口や世帯が年々増加していることに起因すると推察されるが、特に軽乗用車は増加幅が大きく、2011年3月末（24,440台）は2000年3月末（10,654台）に比べ、約1.4万台の増加となっている（増加率129.4%）。この増加率は、全国（増加率96.7%）よりも大きくなっている。

【自動車保有台数推移】

■町田市

(単位:台)

(単位: 台)

各年 3月末 現在	登録車								軽自動車				合 計	前年比
	乗用車			貨物車			乗合 (バス)	特種 (殊)	総 数	乗 用	貨 物	特 種		
	総 数	普 通	小 型	総 数	普 通	小 型								
2000年	117,815	42,045	75,770	11,961	3,274	8,687	507	3,203	22,003	10,654	11,246	103	155,489	—
2001年	119,117	44,980	74,137	11,547	3,134	8,413	508	3,324	23,143	11,786	11,233	124	157,639	101.4%
2002年	120,200	47,708	72,492	11,274	3,054	8,220	477	3,262	24,061	12,856	11,071	134	159,274	101.0%
2003年	121,830	49,872	71,958	10,916	2,986	7,930	485	3,064	25,489	14,129	11,196	164	161,784	101.6%
2004年	122,854	52,038	70,816	10,241	2,801	7,440	493	2,838	27,033	15,512	11,332	189	163,459	101.0%
2005年	124,071	53,618	70,453	10,003	2,740	7,263	539	2,703	28,328	16,683	11,446	199	165,644	101.3%
2006年	124,566	54,474	70,092	9,719	2,631	7,088	556	2,591	29,910	18,055	11,643	212	167,342	101.0%
2007年	123,377	54,287	69,090	9,432	2,546	6,886	561	2,508	31,452	19,587	11,641	224	167,330	100.0%
2008年	122,394	54,866	67,528	9,475	2,540	6,935	598	2,479	33,071	21,086	11,749	236	168,017	100.4%
2009年	120,591	54,521	66,070	9,056	2,476	6,580	618	2,301	34,357	22,406	11,688	263	166,923	99.3%
2010年	120,391	55,058	65,333	8,990	2,552	6,438	623	2,311	35,581	23,580	11,719	282	167,896	100.6%
2011年	119,707	55,279	64,428	8,983	2,542	6,441	680	2,311	36,364	24,440	11,634	290	168,045	100.1%
11/00 増減率 (%)	1.6	31.5	▲ 15.0	▲ 24.9	▲ 22.4	▲ 25.9	34.1	▲ 27.8	65.3	129.4	3.5	181.6	8.1	

出典: (財)自動車検査登録情報協会「市町村別 自動車保有台数統計」、(社)全国軽自動車協会連合会「市区町村別 軽自動車車両数」より作成
※登録車: いずれも自家用+営業用の合計値(なお、貨物車は被けん引車を除く)。

■全国

(単位:千台)

(単位: 台)

各年 3月末 現在	登録車								軽自動車				合 計	前年比
	乗用車			貨物車			乗合 (バス)	特種 (殊)	総 数	乗 用	貨 物	特 種		
	総 数	普 通	小 型	総 数	普 通	小 型								
2000年	42,056	13,234	28,822	8,135	2,595	5,540	236	1,707	19,299	9,155	10,071	73	71,432	—
2001年	42,365	14,163	28,202	7,972	2,582	5,391	236	1,754	20,014	10,071	9,880	63	72,341	101.3%
2002年	42,528	14,939	27,589	7,772	2,554	5,218	234	1,754	20,750	10,946	9,711	93	73,038	101.0%
2003年	42,655	15,434	27,221	7,530	2,513	5,017	233	1,720	21,464	11,803	9,560	101	73,602	100.8%
2004年	42,624	15,953	26,671	7,276	2,471	4,805	232	1,674	22,235	12,651	9,475	110	74,042	100.6%
2005年	42,776	16,396	26,380	7,137	2,472	4,665	232	1,643	23,011	13,484	9,409	117	74,799	101.0%
2006年	42,747	16,637	26,111	7,011	2,468	4,543	232	1,619	23,843	14,335	9,382	125	75,451	100.9%
2007年	42,229	16,713	25,516	6,862	2,464	4,398	232	1,600	24,687	15,258	9,297	131	75,610	100.2%
2008年	41,469	16,758	24,711	6,729	2,445	4,283	231	1,578	25,404	16,066	9,201	137	75,411	99.7%
2009年	40,799	16,659	24,140	6,412	2,360	4,052	230	1,528	26,116	16,868	9,097	151	75,085	99.6%
2010年	40,419	16,699	23,720	6,210	2,304	3,907	228	1,512	26,597	17,469	8,972	156	74,966	99.8%
2011年	40,135	16,839	23,297	6,062	2,272	3,790	227	1,498	27,074	18,004	8,922	148	74,996	100.0%
11/00 増減率 (%)	▲ 4.6	27.2	▲ 19.2	▲ 25.5	▲ 12.4	▲ 31.6	▲ 3.8	▲ 12.2	40.3	96.7	▲ 11.4	101.6	5.0	

出典: (財)自動車検査登録情報協会「市町村別 自動車保有台数統計」、(社)全国軽自動車協会連合会「市区町村別 軽自動車車両数」より作成
※登録車: いずれも自家用+営業用の合計値(なお、貨物車は被けん引車を除く)。

注: 表記上の都合により、単位を千台に変更。

2-2-2. 低公害車保有台数推移

低公害車（いわゆるエコカー）とは、環境省・国土交通省・経済産業省が公表する「低公害車ガイドブック 2010」によると、「窒素酸化物（NOx）や粒子状物質（PM）等の大気汚染物質の排出が少ない、または全く排出しない、燃費性能が優れている等の環境にやさしい自動車」と定義されており、次の一覧に示した自動車が低公害車に該当するとされている。

【低公害車一覧】

- | | | | |
|---------------------|-----------------------|---------------|------------|
| ・燃料電池自動車 | ・電気自動車 | ・天然ガス自動車 | ・ハイブリッド自動車 |
| ・プラグインハイブリッド自動車 | ・水素自動車 | ・クリーンディーゼル自動車 | |
| ・大型ディーゼル貨物自動車代替自動車等 | ・低排出ガス認定自動車（ディーゼル重量車） | | |
| ・低燃費かつ低排出ガス認定車 | | | |

出典：「低公害車ガイドブック 2010」

低公害車の普及状況であるが、現在、わが国では「低燃費かつ低排出ガス認定車」「ハイブリッド自動車」を中心に普及が進んでいる。

ハイブリッド自動車においては、1997年、トヨタ自動車が世界で始めてエンジンとモーターを組み合わせたバイブリッド自動車「プリウス」の市販を開始した。ハイブリッド自動車は、2003年頃から普及が加速し始め、一般社団法人次世代自動車振興センターによれば、2010年度末のハイブリッド自動車総保有台数は141万8,400台にまで達している。

電気自動車においては、三菱自動車が2009年6月から「i-MiEV」の量産を開始し、同年7月から販売を開始した。その後、日産自動車が2010年12月に「リーフ」の販売を開始している。一般社団法人次世代自動車振興センターによれば、2010年度末の電気自動車総保有台数は9,030台となっている。

また2012年1月にはトヨタ自動車がプラグインハイブリッド自動車「プリウス PHV」の発売を開始しており、今後これらをはじめとした低公害車の普及が見込まれている。

町田市での2011年3月末における低公害車保有台数は、天然ガス自動車38台、ハイブリッド自動車4,623台、電気自動車10台となっている。

【低公害車保有台数推移】

■町田市

(単位:台)			
	天然ガス車	ハイブリッド車	電気自動車
2009年	37	2,786	—
2010年	38	4,296	—
2011年	38	4,623	10

出典: (財)自動車検査登録情報協会

※各年とも3月末現在

■全国（低公害車保有台数推移：1990 年度～2009 年度）

（単位：台）

各年度末	電気 (1)	天然ガス (2)	メタノール (3)	ハイブリッド (4)	小 計	低燃費かつ 低排出ガス車 (5)	合 計
1990年度	1,037	21	139	0	1,197	—	1,197
1991年度	1,285	49	147	8	1,489	—	1,489
1992年度	1,541	123	185	38	1,887	—	1,887
1993年度	1,946	243	301	72	2,562	—	2,562
1994年度	2,300	421	309	128	3,158	—	3,158
1995年度	2,500	759	336	176	3,771	—	3,771
1996年度	2,600	1,211	327	228	4,366	—	4,366
1997年度	2,500	2,093	313	3,728	8,634	—	8,634
1998年度	2,400	3,640	289	22,528	28,857	—	28,857
1999年度	2,600	5,252	224	37,719	45,795	—	45,795
2000年度	3,830	7,811	157	50,282	62,080	569,170	631,250
2001年度	4,725	12,012	135	75,216	92,088	2,081,379	2,173,467
2002年度	5,600	16,561	114	91,200	113,475	4,472,323	4,585,798
2003年度	7,677	20,638	62	132,516	160,893	6,962,491	7,123,384
2004年度	8,468	24,263	60	196,770	229,561	9,466,721	9,696,282
2005年度	9,928	27,605	26	256,644	294,203	11,916,351	12,210,554
2006年度	9,421	31,462	26	342,379	383,288	14,032,865	14,416,153
2007年度	9,358	34,203	20	427,912	471,493	16,018,282	16,489,775
2008年度	8,850	37,117	*6 17	*7 536,473	582,457	17,649,597	18,232,054
2009年度	8,473	38,861	10	983,831	1,031,175	19,522,602	20,553,777

※環境省「平成23年版環境統計集」を基に矢野経済研究所作成

注1) 集計は、各年度末

2) 「小計」は電気、天然ガス、メタノール、ハイブリッドの合計値。「合計」は全車種の合計値。

出典：1) (社) 次世代自動車振興センター

2) (社) 日本ガス協会

3) (財) 運輸低公害車普及機構

4) (財) 日本自動車研究所

5) 国土交通省資料（低排出ガス認定制度は2000年度から実施。軽自動車等は含まない。）

6) (財) 自動車検査登録情報協会

7) (社) 次世代自動車振興センター

■全国（電気自動車等保有台数推計：2010 年度末）

（単位：台）

	ハイブリッド自動車	プラグインハイブリ ッド自動車	電気自動車	合計
保有台数	1,418,400	379	9,030	1,427,809

出典：一般社団法人 次世代自動車振興センター

※電気自動車には原付自転車含まず

2-2-3. 1世帯当たり自家用乗用車保有台数推移

2011年3月末における1世帯当たりの自家用乗用車の保有状況は、町田市では0.797台と1台を下回っており、全国平均（1.076台、1世帯で約1台保有）よりも低い結果となった。

1世帯当たり台数は、全国では2005年をピークとして減少トレンドに移行しているが、町田市では2000年から既に減少トレンドが続いており、1台当たり人口も全国平均より高い状況を維持している。

町田市では、人口や世帯の増加に伴って普通乗用車や軽乗用車におけるマイカー所有は増加トレンドにあるものの、1世帯当たり台数が減少トレンドにあることからマイカーを所有しない世帯も増えつつあると推察される。

【自家用乗用車：1世帯当たり台数・1台当たり人口推移】

(単位: 台数・台、世帯数・世帯、人口数・人)

各年 3月末 現在	町田市								東京都特別区(参考)		全国計	
	自家用乗用車			世帯数	人口総数	1世帯 当たり 台数	1台 当たり 人口		1世帯 当たり 台数	1台 当たり 人口	1世帯 当たり 台数	1台 当たり 人口
	登録車	軽自動車	合計									
2000年	117,345	10,654	127,999	143,606	370,155	0.891	2.89		—	—	1.075	2.47
2001年	118,650	11,786	130,436	147,932	376,853	0.882	2.89		—	—	1.087	2.42
2002年	119,769	12,856	132,625	152,464	384,572	0.870	2.90		—	—	1.094	2.38
2003年	121,378	14,129	135,507	157,041	392,466	0.863	2.90		—	—	1.100	2.34
2004年	122,381	15,512	137,893	160,594	397,746	0.859	2.88		0.451	4.44	1.104	2.31
2005年	123,577	16,683	140,260	163,685	401,855	0.857	2.87		0.446	4.46	1.112	2.26
2006年	124,055	18,055	142,110	166,510	405,142	0.853	2.85		0.439	4.49	1.110	2.24
2007年	122,886	19,587	142,473	169,890	408,535	0.839	2.87		0.449	4.40	1.106	2.22
2008年	121,886	21,086	142,972	173,077	412,337	0.826	2.88		0.418	4.64	1.095	2.22
2009年	120,081	22,406	142,487	175,905	415,289	0.810	2.91		0.405	4.75	1.086	2.21
2010年	119,895	23,580	143,475	178,396	417,919	0.804	2.91		0.398	4.82	1.080	2.20
2011年	119,237	24,440	143,677	180,243	419,695	0.797	2.92		0.391	4.89	1.076	2.19

出典: (財)自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」

2-2-4. 自動車交通の状況

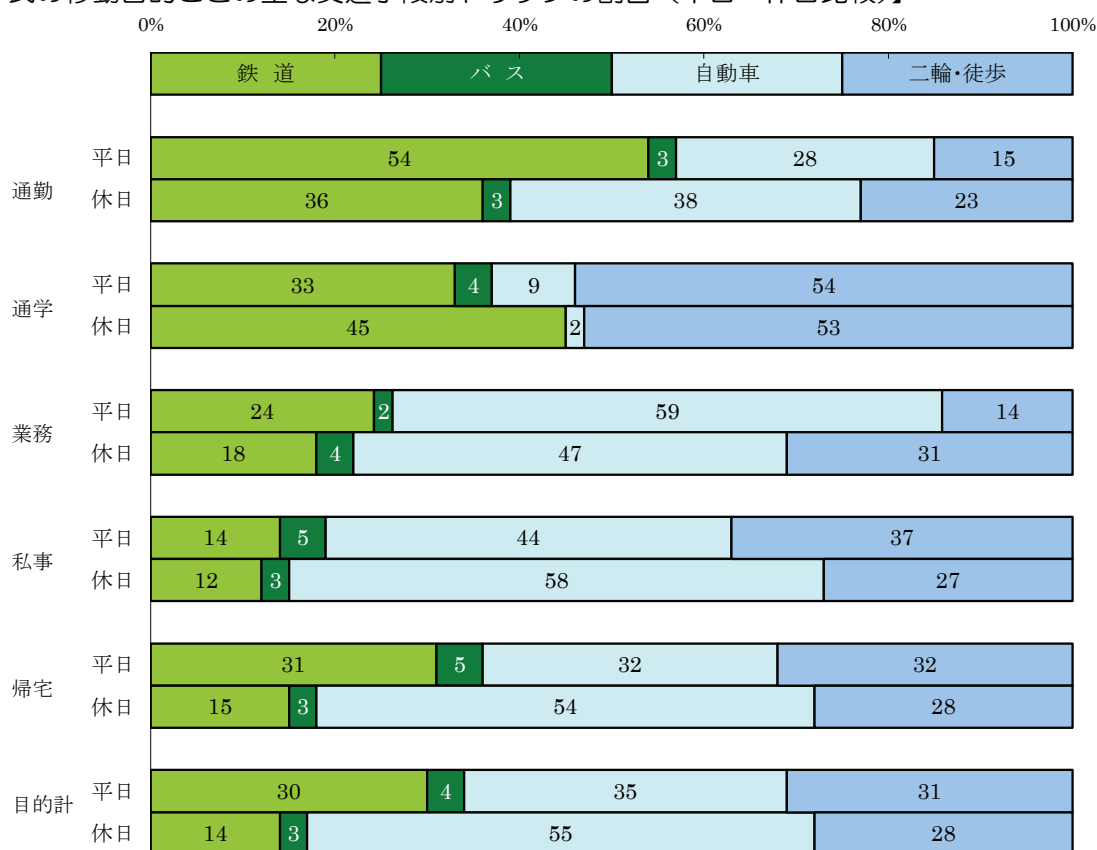
町田市民が移動時に利用する主な交通手段は以下のとおりである。

自動車利用の状況をみてみると、全体（目的計）では、平日に比べ、休日での自動車利用の割合が増えており、市民全体の休日移動の半数は自動車が利用される結果となった。

また、移動目的別でみると、「通学」以外はいずれも自動車がよく利用されていることが確認でき、特に「業務」「私事」での利用率が高くなっている。

「業務」における自動車利用では、平日が 59%と約 6 割近くまで達しており、休日も 47%とほぼ半数を占める。また、買い物等の「私事」においては、平日が 4 割強となり、休日は約 6 割にまで達している。

【市民の移動目的ごとの主な交通手段別トリップの割合（平日・休日比較）】



出典：町田市「交通実態調査」（2004年）

※通勤とは「自宅→勤務先」、通学とは「自宅→通学先」、業務とは「自宅→業務先、勤務先又は業務先→勤務先又は業務先」、帰宅とは「自宅へ戻る全ての移動（通勤・通学の帰宅も含む）」、私事とは「その他の移動」。

※主な交通手段とは、移動における最も代表的な交通手段のことで、例えば、「徒歩→バス→鉄道」又は「自動車→鉄道」で利用した場合の主な交通手段は「鉄道」、「二輪車→バス→徒歩」の場合は「バス」などのように設定。

※町田市民のみのトリップ

2-3. 自動車環境への取組

町田市では、2002 年 3 月に「町田市環境マスタープラン」を策定し、環境施策を進めている。そうしたなか、近年において地球温暖化を始めとする環境問題の深刻化や関係法令の改定の動き等、新たな対応が必要になってきたとして、町田市は 2012 年 4 月に「第二次環境マスタープラン」の改定を行う予定である。このなかで、大気汚染防止策として、自動車関連では、「公共交通利用の促進」「低公害車等の普及促進」が施策として盛り込まれている。

そのうち、「公共交通利用の促進」においては、大気汚染物質を排出する自動車利用や自動車交通量の減少を図るべく、「町田市交通マスタープラン」（2006 年 2 月策定）に基づいて進めることとしている。

【町田市交通マスタープラン：「基本的な視点と基本目標」】

基本的な視点		基 本 目 標
・「暮らしの安全・安心」の実現		・だれもが公共交通を使って不便なく移動できるまちにする ＜公共交通施策＞
・「持続可能な都市の活力」の実現		・だれもが中心市街地に訪れやすく、回遊して楽しめるようにする ＜中心市街地交通施策＞
・「環境の保全」への配慮		・人やモノが早く、正確に、信頼性高く移動できるまちにする ＜道路ネットワーク施策＞
		・交通による環境負荷や交通事故の少ないまちにする ＜TDM 施策等＞

出典：町田市「町田市交通マスタープラン（概要版）」を基に矢野経済研究所作成

※TDM 施策：自動車利用者など移動主体の交通行動の変更を促すことにより、交通渋滞の緩和を図る交通施策のこと

「町田市交通マスタープラン」に基づき、路線バスや鉄道といった、公共交通機関への移動手段の転換を促進し自動車利用を減らすことは、環境負荷低減を図る上で有効な取組であり、公共交通機関の利便性が向上することによって、自動車利用の減少も進んでいくものと考えられる。

こうした自動車利用を減らす対策のほか、町田市では、「低公害車等の普及促進」により、大気汚染物質をできる限り排出しない自動車への転換を促す等、自動車を起因とする汚染物質の排出を防止する総合的な対策を進めていこうとしている。

そうしたなか、低公害車の一種である電気自動車の普及拡大に向けた取組の一環として、2010 年度から 2 ヶ年に亘り、電気自動車を活用したカーシェアリングの実証実験となる「町田市電気自動車社会実験」が実施された。

第 2 章

「町田市電気自動車社会実験事業」 実証実験結果

第2章 「町田市電気自動車社会実験事業」実証実験結果

1. 事業概要

1-1. 事業目的

町田市では、地球温暖化対策として更なる環境負荷の低減を推進するため、市民が「実感」し、「見える」施策として、走行時に二酸化炭素を排出しない電気自動車を活用したカーシェアリング（以下、EVカーシェアリング）の社会実験事業を2011年1月30日より開始した。これは、町田市が庁用車として保有する電気自動車を用いて、広く市民に電気自動車に乗車する機会を提供するものである。

本事業で収集したデータや運営実績を基に、今後の電気自動車の普及拡大や、町田市が保有する電気自動車活用の効果の最大化を図るために必要な基本条件の抽出ならびに整理を行うことを事業目的としている。また、庁用車としての電気自動車の有用性の確認や、町田市でのカーシェアリング普及の可能性について検証することも事業目的に含められている。

1-2. 実施概要

町田市が庁用車として用いる電気自動車「リーフ」2台（車体カラー「青」「白」各1台ずつ、以下青リーフ、白リーフ）を活用し、中町第3庁舎内駐車場を同車両の貸出場所（以下、ステーション）として、2011年1月30日より本事業が開始された。

2台のうち、青リーフは一般会員が終日利用可能とし、白リーフは平日8時～19時は庁用車としての利用を優先し、それ以外の時間帯は一般会員と共同利用するものである。

一般会員は、21歳以上の町田市内在住・在勤者を対象としている。

【事業実施概要】

事業名称	町田市電気自動車社会実験
事業期間	実施予定期間：2011年1月30日～2012年3月31日 ※事業運営事業者の都合により、2011年12月22日を持って事業終了
利用車両	日産自動車株式会社「リーフ」2台 青リーフ：終日一般会員利用可能 白リーフ：平日8時から19時まで庁用利用優先 その他の時間帯は一般市民と町田市との共同利用
ステーション設置場所	町田市市役所中町第3庁舎内駐車場（町田市中町1-4-2） 中町第3庁舎内駐車場（急速充電器1基、普通充電器2基） 町田リサイクル文化センター（急速充電器1基）
事業運営事業者	ウインド・カー株式会社

充電設備においては、ステーションとする中町第3庁舎内駐車場に普通充電器2基と急速充電器1基を設置するほか、充電スポットの拡充を目的として、町田市リサイクル文化センターにも

急速充電器 1 基を本事業開始前に設置している。

本事業を利用する一般会員には、利用実績とともに事業の今後の方向性を考察する際の資料とすることを目的に、会員登録時、および利用毎にアンケートへの回答協力を依頼している。

1-3. 実施方法

1-3-1. 一般会員

(1) 会員募集・登録方法

2010 年 11 月 10 日より、町田市広報ならびにカーシェアリング運営事業者ホームページにて、本事業の告知が実施され、同年 12 月 1 日よりインターネット、もしくは電話による会員仮登録の受付が開始された（募集人数 60 名）。

登録希望者には、カーシェアリング運営事業者から本事業のパンフレットと必要書類を発送された。登録希望者は、事業内容を確認した上で、利用契約書、アンケート、および運転免許証の両面コピーを返送することで仮登録完了としている。

この募集において、申込関連資料の発送人数は 96 名、そのうち返信された登録希望者は 72 名となった。その結果、登録希望者が募集人数を超えたため、申込開始日の申込時間順、または返送書類の到着順により、60 名の一般会員が選抜された。

その後、2011 年 6 月 23 日より 2 次募集が開始され、40 名の一般会員が追加され、本事業に参加した一般会員は総勢 100 名となった。

(2) レクチャー

本事業の利用方法に関しては、利用開始前にカーシェアリング運営事業者がレクチャーを実施し、レクチャーを受講することで本登録完了となっている。

レクチャーの実施に当たっては、実施期間および開催会場を設定し、利用サービスについて 1 時間程度会場内で説明した後、実車を用いて車両並びに充電器の利用体験を 30 分程度行うことで、実利用時に円滑な利用ができるよう配慮された。なお、その期間中に都合が合わなかった一般会員に対しては、別日程で対応する形が採られた。

(3) 利用料金・利用方法

料金体系であるが、初期費用として、入会金 1,000 円と IC カード発行手数料 2,000 円が設定された。また、利用料金は「1 時間利用 500 円（ワンコイン・シェアリング）」を前面に打ち出しているが、15 分単位で予約可能となっている。また、時間料金以外に、実走行距離に応じて変動する距離料金が別途課金される。

利用料金の設定においては、短時間利用の場合レンタカー料金よりも割安となるが、長時間利用の場合はレンタカー料金よりも割高となるように設定された。これは、本事業によるカーシェアリングとレンタカーの差別化を図り、利用者がより利用しやすくすることで、カーシェアリングを普及させていくことを目的としたためである。

【料金プラン】

初期費用	入会金	: 1,000円
	ICカード発行手数料	: 2,000円
利用料金	時間料金	: 15分ごとに125円
	距離料金	: 1kmごとに15円

【利用方法】

①予約	インターネットや電話で予約 (2週間先まで予約可能)
②当日	車両のカードリーダー部分に会員ICカードをかざし開錠
③利用終了後	ステーションへの車両返却 充電作業 走行チェック表・アンケート記入
④支払い	1か月分をまとめて支払い (クレジットカードによる自動引落)

なお、利用終了後には、15分間もしくは残量80%以上まで急速充電にて充電し、その後、普通充電に接続して帰宅することがルール化された。これにより、次の利用者が利用開始時に充電残量不足とならないよう配慮されている。

また、充電を実施した一般会員に対するインセンティブとして、15分の利用料金（125円）が割引されている。

1-3-2. 市職員

(1) 登録・レクチャー

登録対象となる課は、環境総務課、ごみ減量課、清掃工場、清掃事務所、環境保全課、管財課車両管理係の6つの課である。

事前に登録希望者のデータと免許証のコピーを提出することで、本登録としている。また、2011年1月25日から27日まで合同レクチャーが計3回実施された。合同レクチャーに都合が合わなかった職員や、以降の追加登録者については、各課の職員から教わることでレクチャーと同等の知識を得たものと見做されている。

(2) 利用方法

庁用利用は白リーフのみとし、庁用優先の利用時間を平日8時から19時までと限定することで、一般会員がより利用しやすいよう考慮している。ただし、利用日の15日前までの予約であれば、イベント等での公用利用のための2台同時予約も可能としている（この場合土日利用を含む）。

利用方法においては、予約方法や電気自動車の運転方法を浸透させることを優先し、個別予約は実施せず、課ごとに設定する方法が用いられた。

1-3-3. 安全管理体制

本事業では、無人で車両貸出を行うため、利用中と利用終了時（駐車時）における車両の安全

管理体制に万全を期した体制となっている。

カーシェアリング運営事業者では、カーシェアリング車載システムを通じて位置情報の把握が行われた。また、貸出時間中において車載電池の残容量把握を行うことで、電池不足等で移動困難とならないよう備えられた。オペレーション面では、利用者が不慣れな電気自動車の操作方法や充電場所での充電等に関するレクチャー、事故等の緊急時対応に備えた電話オペレーターによる 24 時間対応等が行われた。

さらに、ステーションへの一般車両の駐車防止策として専用コーンやのぼりが配置され、常時駐車スペースを確保することで、本事業の利用車両による路上駐車が発生しないよう工夫された。

1-3-4. 広報活動

(1) 町田ごみフェスタ 2010

2010 年 10 月 3 日（日）に町田リサイクル文化センターで行われた「町田ごみフェスタ 2010」において、カーシェアリング運営事業者がブース出展を行った。

ブースにおいて、本事業の事業概要とカーシェアリングに関するパネルを展示するとともに、ハイブリッド車（トヨタ自動車「プリウス」）のカーシェアリング車両を展示し、予約方法から利用までの流れについて、広く市民に広報活動を行った。また、広報活動の際、本事業のチラシや風船の配布とともに、来場者へ EV カーシェアリングに関するアンケートも実施されている。

(2) 町田エコフェスタ 2011

2011 年 10 月 2 日（日）に町田リサイクル文化センターで行われた「町田エコフェスタ 2011」においても、カーシェアリング運営事業者がブース出展を行った。

2010 年と同様、本事業の内容やカーシェアリングの仕組みに関するパネルを展示するとともに、電気自動車の試乗会が行われた。希望者に対しては、運転免許書の提示および安全運転等に関する誓約書への署名を行うことで試乗可能とし、試乗は 1 組 15 分程度で運営事業者のスタッフ 1 名が同乗する形で行われた。なお、当日の試乗会参加者は 10 名であった。

また、2010 年と同様に来場者への EV カーシェアリングに関するアンケートを実施するとともに、電気自動車の試乗者に対して電気自動車に関するアンケートも行われた。

2. 実施結果

2-1. 利用結果概要（利用実績および二酸化炭排出量削減効果）

2-1-1. 一般会員

2011年1月30日から同年12月22日までの利用回数は144回となり、電気自動車2台合計での延べ利用走行距離6,744kmとなった（1回当たりの平均走行距離は46.8km）。

これは、仮に燃費10km/ℓのガソリン車で走行した場合、674.4ℓのガソリンを消費することとなる。ガソリンは1ℓ当たり2.321kgの二酸化炭素を排出するため（環境省「家庭からの二酸化炭素排出量算定用排出係数一覧（2004年6月）」に基づく）、走行時において1.57tの二酸化炭素排出量削減効果があったと推計された（消費電力量不明のため、発電時の二酸化炭素排出量は含まない）。

【一般会員利用結果：概要（1月30日～12月22日）】

	延べ利用回数 (回)	延べ利用者数		延べ走行距離 (km)	1回当たり 平均走行距離 (km)
		延べ利用会員数 (人)	延べ同乗者数※1 (人)		
1月	8	8	11	397	49.6
2月	28	28	25	1501	53.6
3月※2	7	7	14	351	50.1
4月	5	5	5	416	83.2
5月	11	11	11	870	79.1
6月	10	10	17	294	29.4
7月	18	18	17	655	36.4
8月	18	18	20	780	43.3
9月	10	10	10	577	57.7
10月	12	12	10	397	33.1
11月	12	12	12	506	42.2
12月	5	5	1	240	48.0
1月～12月 合計	144	144	153	6,744	46.8

※1:同乗者数はアンケート結果から集計。

アンケートでの回答がなかった回答者文は同乗者0人と仮定して算出。

※2:3月15日～3月31日の間は、震災の影響により、一般会員への貸出を停止。

2-1-2. 市職員

2011年1月30日から同年12月22日までの利用回数は516回であり、市職員による庁用利用での延べ利用走行距離6,124kmとなった（1回当たりの平均走行距離は30.3km）。

これは、仮に燃費10km/ℓのガソリン車で走行した場合、612.4ℓのガソリンを消費することとなる。ガソリンは1ℓ当たり2.321kgの二酸化炭素を排出するため（環境省「家庭からの二酸化炭素排出量算定用排出係数一覧（2004年6月）」に基づく）、走行時において1.42tの二酸化炭素排出量削減効果があったと推計された（消費電力量不明のため、発電時の二酸化炭素排出量は含まない）。

ない)。

【市職員利用結果：概要（1月30日～12月22日）】

	延べ利用回数(回)※			延べ走行距離 (km)	1回当たり 平均走行距離 (km)
	内訳				
	環境資源部ほか	管財課			
1月	1	1	0	46	46.0
2月	17	12	5	651	38.3
3月	42	32	10	444	37.0
4月	48	30	18	425	21.3
5月	37	15	22	378	25.2
6月	51	38	13	560	25.5
7月	43	37	6	506	25.3
8月	62	52	10	552	24.0
9月	56	49	7	679	34.0
10月	51	46	5	682	40.1
11月	59	53	6	644	32.2
12月	49	49	0	557	37.1
1月～12月 合計	516	414	102	6,124	30.3

※1月・2月のみ日単位での利用回数。

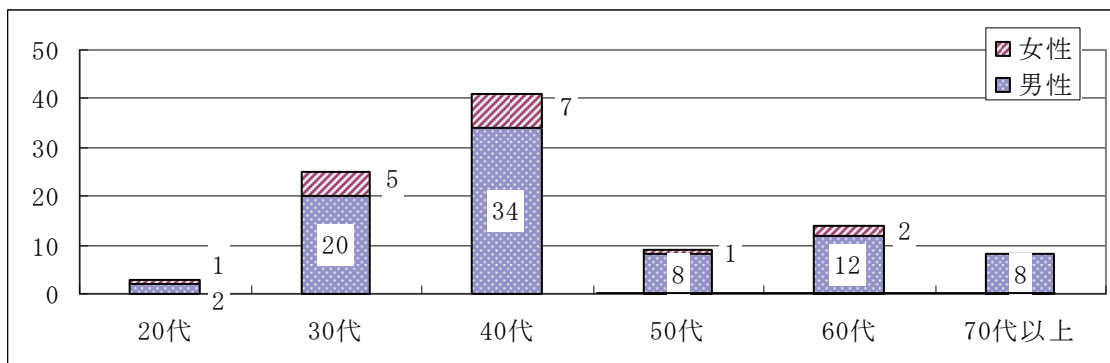
以上により、本事業の実証期間中における電気自動車 2 台導入による二酸化炭素排出量削減効果は、一般会員による利用、および市職員による庁用利用を通じて、合計 2.99 t の二酸化炭素排出量削減効果があったと推計された（車両走行時のみでの推計）。

2-2. 一般会員利用結果（利用実績および利用時アンケート調査結果）

2-2-1. 登録者属性

会員登録者は初回募集・2次募集合わせて100人であり、年代別では40代が最も多く（41人）、次いで30代となった（25人）。男女別では女性が16人にとどまり、会員登録の大半が男性となった。

【登録者数：年代別・男女別】

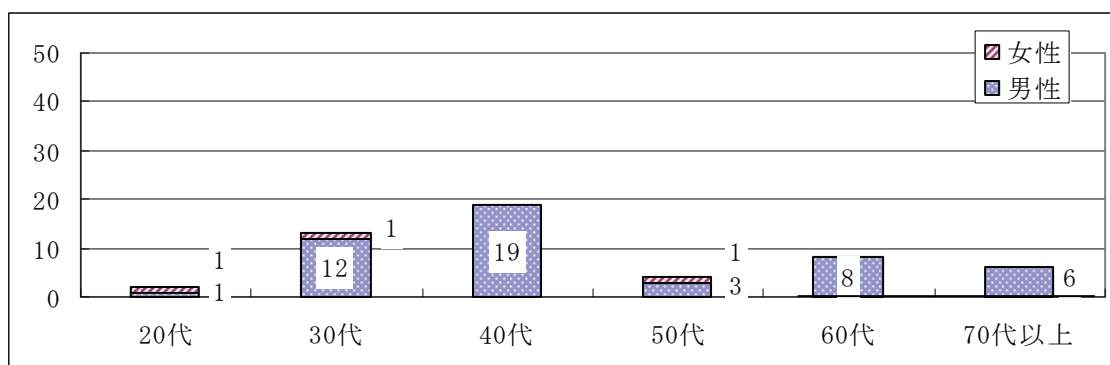


2-2-2. 利用者属性

(1) 年代別利用者数

会員登録者のうち、実際の利用に至った一般会員は52人と、会員登録者の約半数にとどまった。実際に利用した会員について年代別でみると40代と30代の利用が多く、男女別では女性が3人にとどまり、男性の利用が大半を占めた。

【利用者数：年代別・男女別】



(2) 年代別利用回数

実際に利用した一般会員の利用状況を年代別でみると、延べ利用回数は30代が最も多く（63回）、1人当たり平均利用回数は4.8回となった。これは10回以上利用した30代男性会員が3人いたことも一因に挙げられる。また、60代の会員をみると、実際の利用人数は8人にとどまるも

の、1人当たり平均利用回数は2.5回と30代に次いで2番目に多くなった。

2回以上利用したリピーター会員は29人となり、年代別にみると40代が41.4%と最も高く、次いで30代と60代がともに24.1%で続く。60代といった高齢層においてもリピート利用しやすい傾向にあることが確認された。

【年代別利用回数】

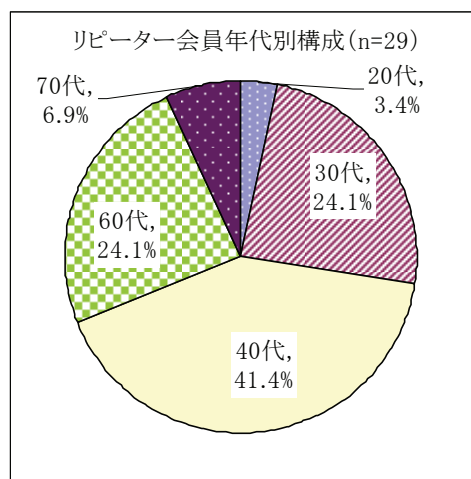
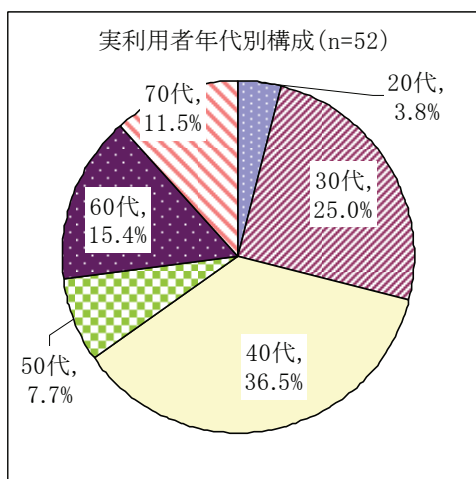
年代	利用回数(人)					延べ利用回数 (回)	平均利用回数 (回/人)
	1回	2回	3回	4回以上※	合計		
20代	1	1			2	3	1.5
30代	6	2		5	13	63	4.8
40代	7	7	4	1	19	46	2.4
50代	4				4	4	1.0
60代	1	4	2	1	8	20	2.5
70代	4	2			6	8	1.3
合計	23	16	6	7	52	144	2.8

※4回以上利用:内訳

30代:6回利用1名、9回利用1名、10回利用1名、13回利用1名、15回利用1名(いずれも男性)

40代:13回利用1名(男性)

60代:5回利用1名(男性)



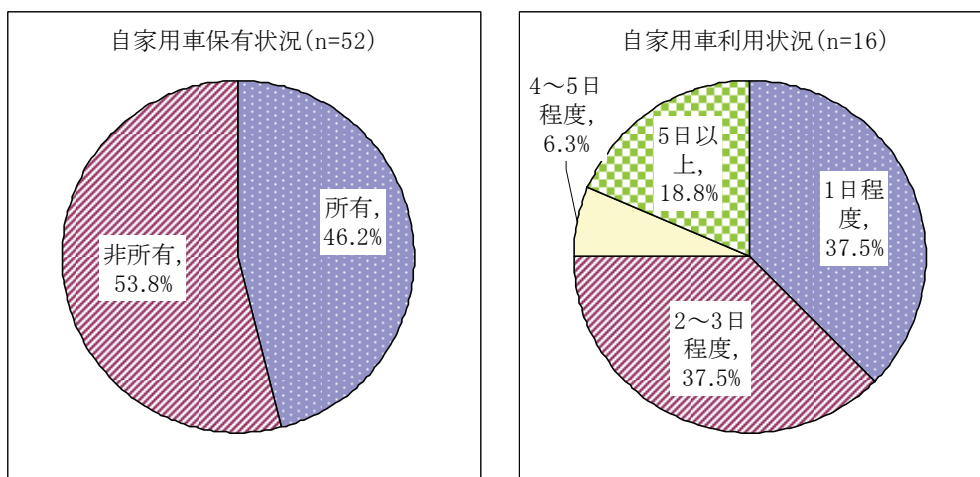
(3) 自家用車保有および利用状況

本事業を実際に利用した一般会員52人のうち、自家用車保有者は46.2%と半数に満たない(24人)。

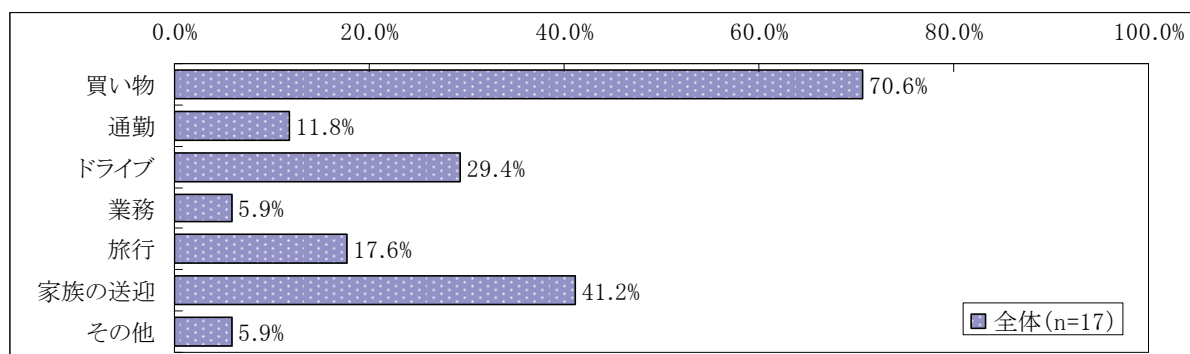
自家用車の利用状況(1週間当たり利用日数)をみると、「1日程度」と「2～3日程度」がともに37.5%と最も高く、週に3日以内の利用にとどまる一般会員が全体の3/4を占めた。

また、自家用車の利用目的においては「買い物」が70.6%と最も高く、次いで「家族の送迎」41.2%、「ドライブ」29.4%と続く。

【本事業利用の一般会員における自家用車保有・利用の状況】

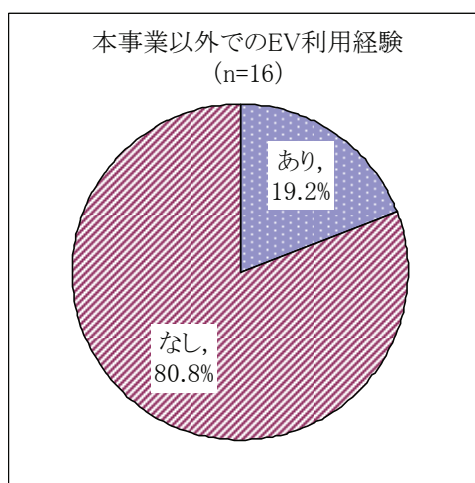


【本事業利用の一般会員における自家用車の利用目的（複数回答）】



(4) 本事業以外での電気自動車利用経験

本事業以外での電気自動車利用経験の有無について、アンケートでは 8 割が「なし」と回答する結果となった (80.8%)。このことから、本事業は、電気自動車に触れる体験機会の創出につながっていることが確認された。



2-2-3. EV カーシェアリング利用状況

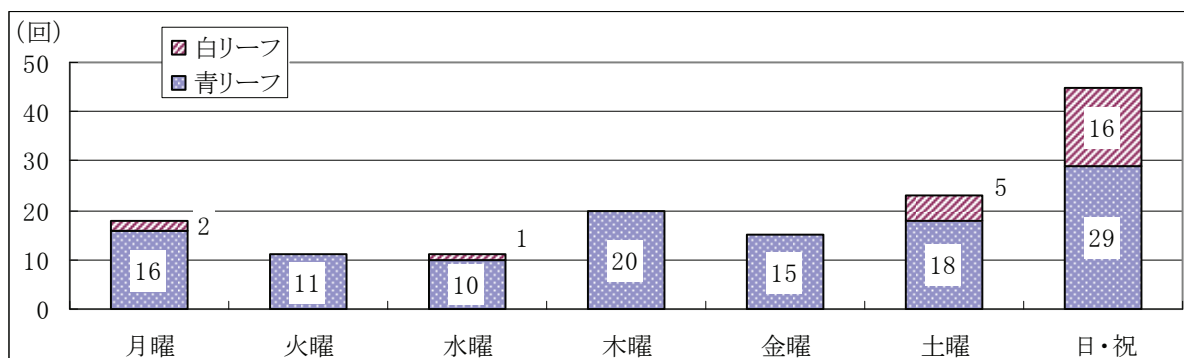
(1) 走行実績にみる利用状況

①曜日別利用状況（車両別）

一般会員と市職員の共同利用とした白リーフの平日利用があまり多くない結果となった。

一方、一般会員が終日利用できる青リーフにおいては、「日曜日・祝日」利用が最も多いものの、曜日を問わず一定の利用があったことが確認できる。なお、白リーフにおいても「日曜日・祝日」利用が最も多くなった。

【曜日別利用状況：車両別】

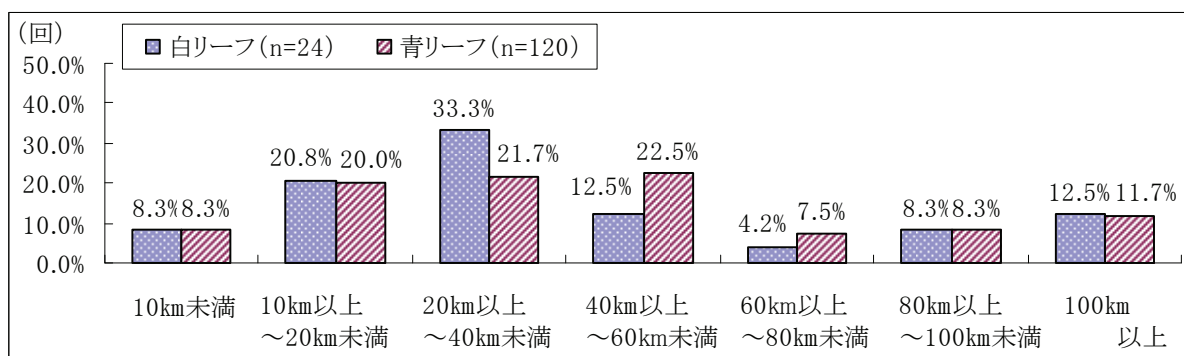


②1 回当たり走行距離（車両別／平日・休日別）

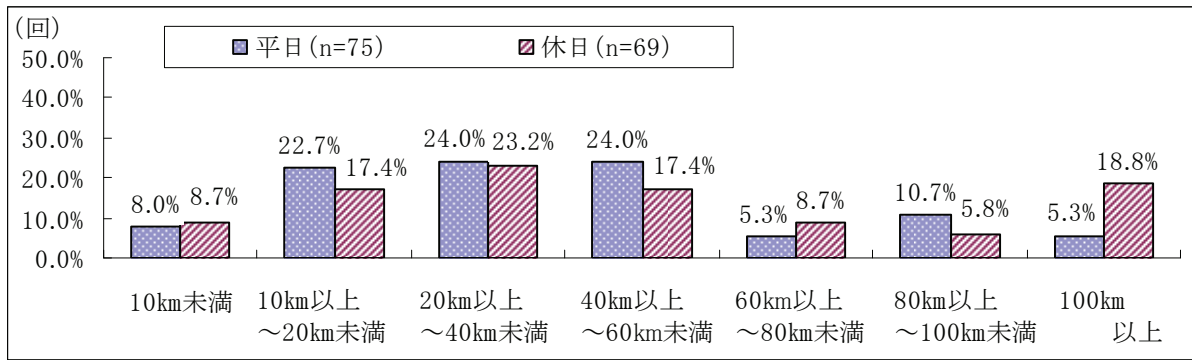
利用 1 回当たりの走行距離を車両別でみると、白リーフ・青リーフともにおよそ 10km～60km の範囲で利用されやすい傾向にあることが確認できる。

これは平日休日別でみても同様の結果となっており、利用する曜日や車両の貸出条件の違いに関わらず、近距離移動に利用されやすい傾向にあることが確認できる。

【1 回当たり走行距離：車両別】



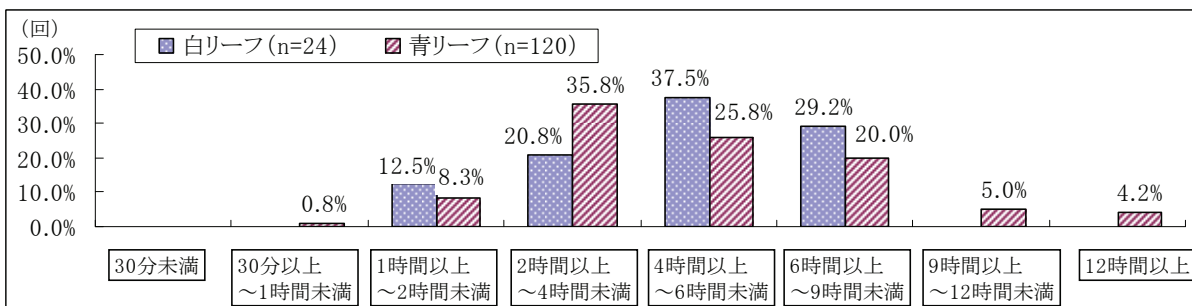
【1 回当たり走行距離：平日・休日別】



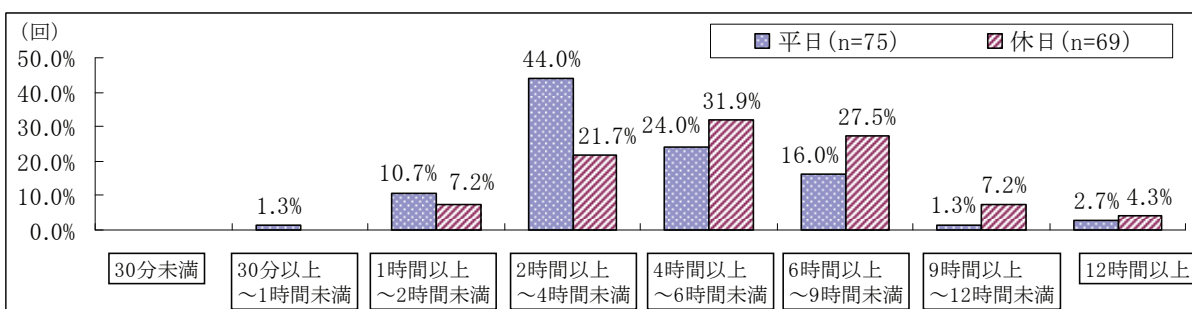
③1 回当たり利用時間（車両別／平日・休日別）

利用 1 回当たりの利用時間をみると、白リーフは「4 時間以上～6 時間未満」が 37.5%と最も高く、青リーフは「2 時間以上～4 時間未満」が 35.8%と最も多い。平日休日別でみると平日利用では「2 時間以上～4 時間未満」が 44.0%と最も高く、休日利用は「4 時間以上～6 時間未満」が 31.9%で最も高くなった。

【1 回当たり利用時間：車両別】



【1 回当たり利用時間：平日・休日別】



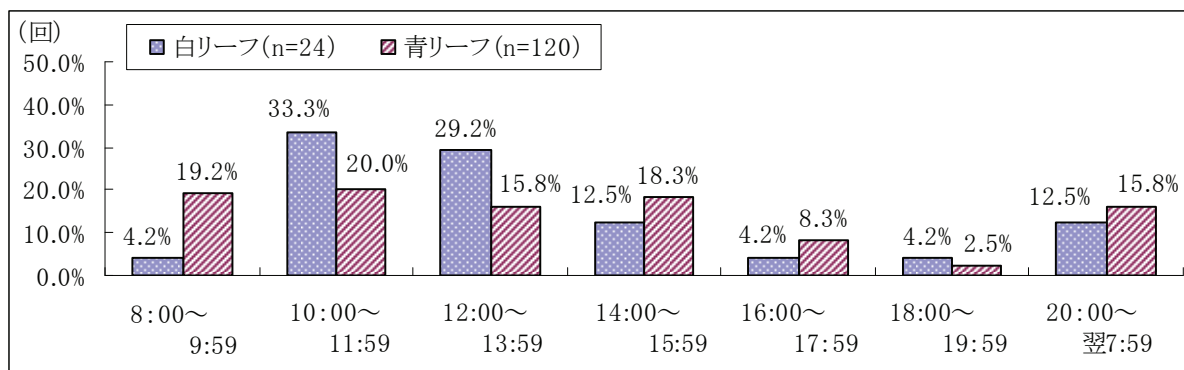
④利用開始時間（車両別／平日・休日別）

車両別でみると、白リーフは 10 時から 14 時までの間で利用開始が多くなっているが、平日は庁用利用優先時間帯であるため、これらの利用は休日での利用開始時間となっている。また、青リーフの利用開始は 8 時から 16 時の間で行われやすい傾向にあることが確認された。平日休日別でみると、休日では 11 時から 13 時までの間での利用開始が 31.9%と最も高い。

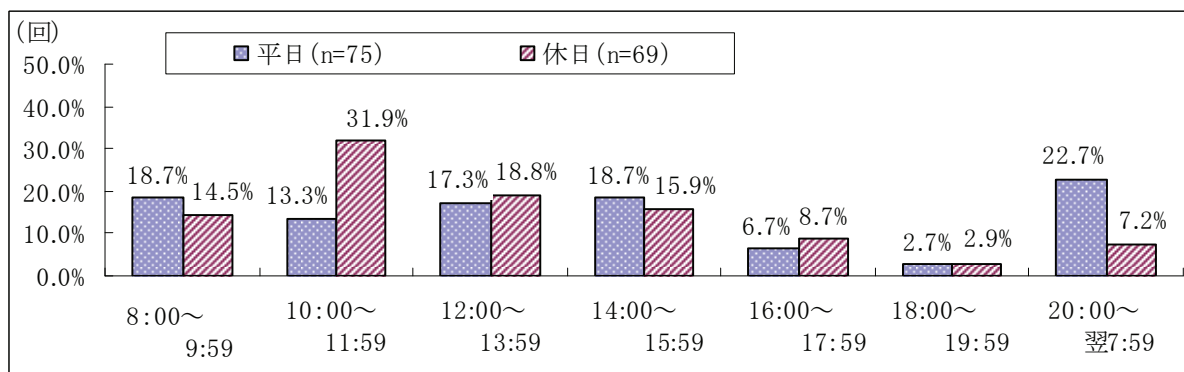
一方、車両別、平日休日別ともに、16 時から 20 時までの間で利用開始される割合が低くなっ

ていることも確認された。

【利用開始時間：車両別】



【利用開始時間：平日・休日別】

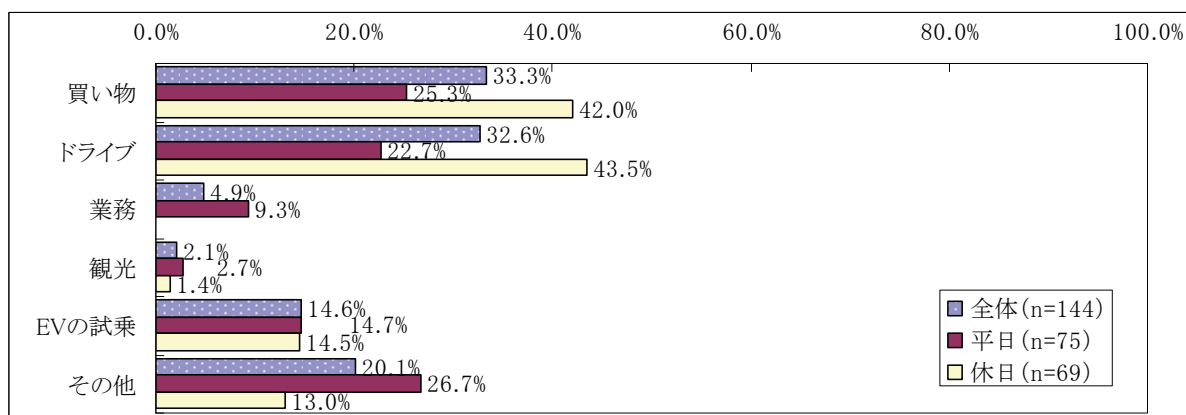


(2) アンケート調査結果にみる利用状況

①利用目的（平日・休日別）

平日、休日ともに「買い物」や「ドライブ」を主目的とする回答の比率が高くなっており、「EV（電気自動車）の試乗」を主目的とする回答は15%程度にとどまった。

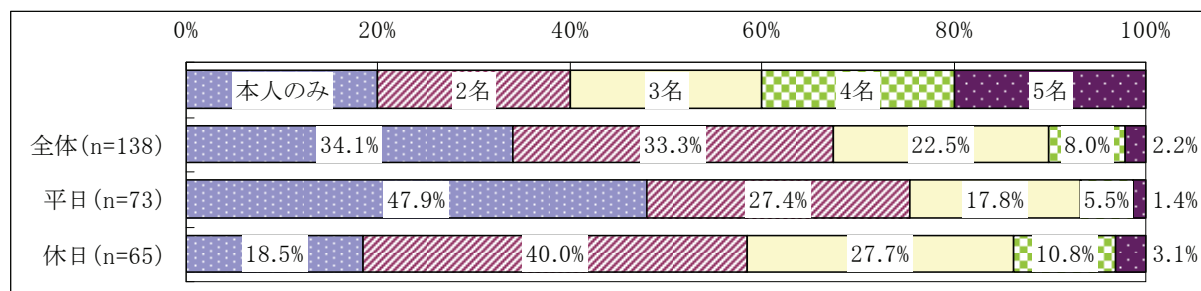
【利用目的：平日・休日別（複数回答）】



②同乗者数（平日・休日別）

平日・休日別では、平日は「本人（一般会員）のみ」が 47.9%と最も高く、「休日」では「2 名（一般会員+1 名）」が 40.0%で最も高くなった。また、平日と休日それぞれの構成比をみると、平日よりも休日の方が同乗者人数が増えやすい傾向にあることが確認された。

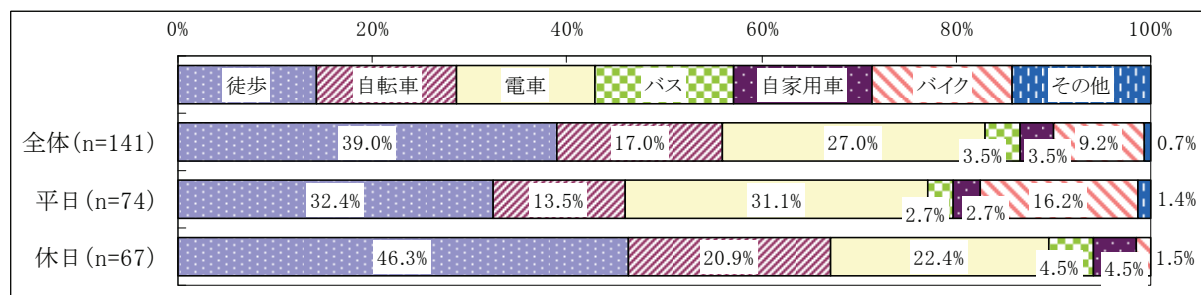
【同乗者数：平日・休日別】



③ステーションまでの移動手段（平日・休日別）

平日、休日ともに「徒歩」が最も多く、次いで「電車」となり、「自転車」や「バイク」が続く結果となった。本事業でのステーションは JR 町田駅、小田急町田駅といった駅に近い立地であったため、「電車」利用も増えたものと推察される。

【ステーションまでの移動手段：平日・休日別】



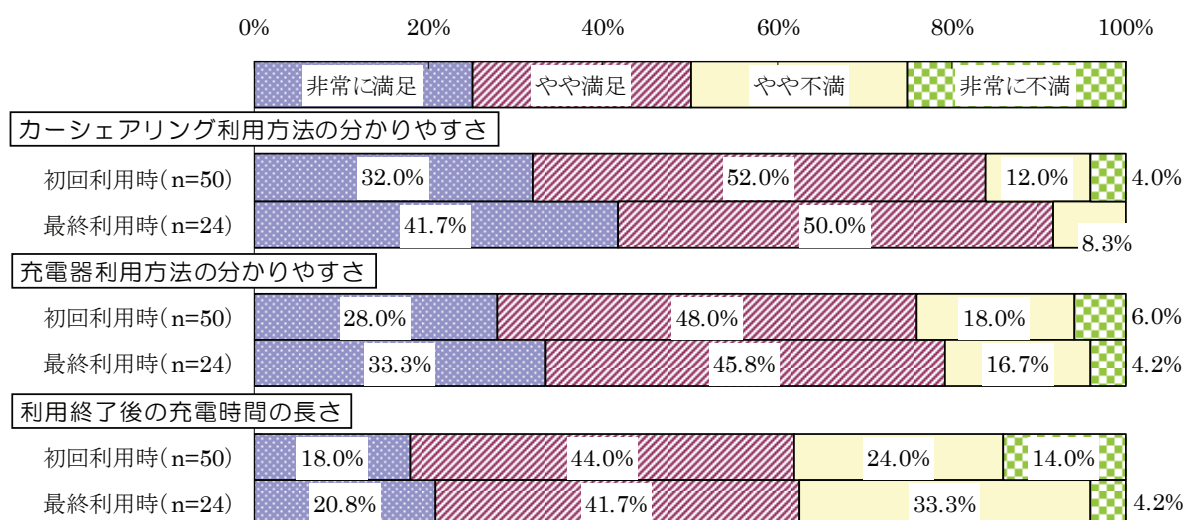
④利用に関する評価（初回利用時／最終利用時）

本事業において複数回利用した会員が回答したアンケートの中から、「初回利用時」と本事業実施期間内での「最終利用時」の各アンケートでの評価のみを抽出し比較を行った結果は、次のとおりとなった（1 回のみの利用の場合、「初回利用時」で集計）。

「カーシェアリング利用方法の分かりやすさ」と「充電器利用方法の分かりやすさ」においては、初回利用時よりも最終利用時の方が評価が良くなりやすい傾向にあることが確認された。

一方、「利用終了後における充電時間の長さ」では、最終利用時において、満足（「非常に満足」と「やや満足」の合計）とする回答が 6 割を超え、「非常に不満」も初回利用時に比べて構成比は低くなっているものの（14.0%から 4.2%にまで減少）、「やや不満」が 3 割を超える結果となっている。

【利用に関する評価（初回利用時と最終利用時との評価比較）】



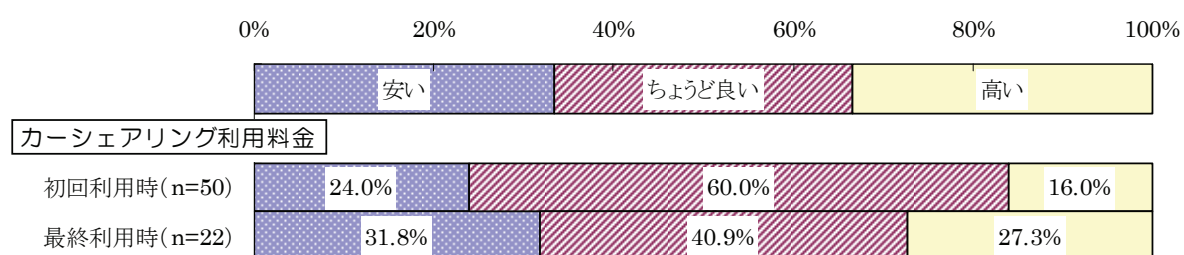
⑤利用料金に関する評価（初回利用時／最終利用時、利用時間別）

初回利用時には「ちょうど良い」が60.0%と最も高いが、「最終利用時」においては、「ちょうど良い」が40.9%まで減少し、「安い」と「高い」がそれぞれ30%前後にまで高まった。

1回当たり利用時間別でみると、「高い」との回答比率が36.7%で最も高かった「2時間以上4時間未満」では「安い」における回答比率も最も高くなった（43.8%）。本事業においては、長時間利用の場合レンタカーよりも割高となる料金設定であったが、利用時間が長くなるにつれて「高い」とする評価がやや高まる傾向にあるものの、9時間以上の利用であっても、「安い」や「ちょうど良い」との評価も得られている。

利用料金に対する評価は、利用自体に関する満足度に比例するとも考えられるため、「安い（良い）」との回答は、利用面で何かしらの満足が得られたことに起因している可能性も考えられる。

【利用料金に関する評価（初回利用時と最終利用時との評価比較）】



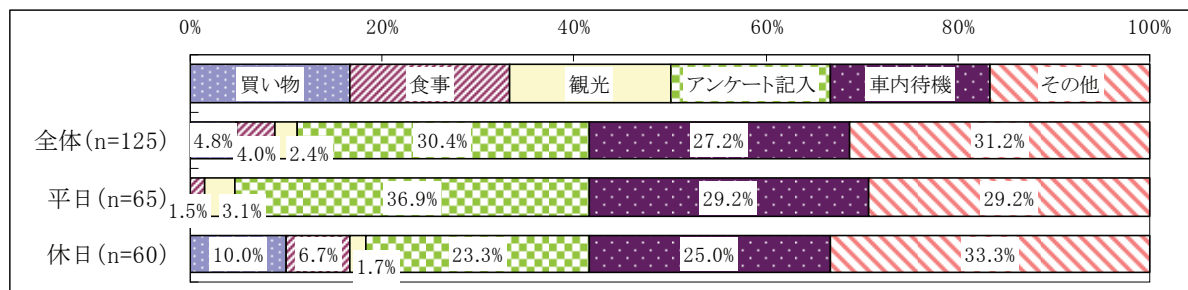
【利用料金に関する評価：1回当たり利用時間別】

	30分未満	30分以上 1時間未満	1時間以上 2時間未満	2時間以上 4時間未満	4時間以上 6時間未満	6時間以上 9時間未満	9時間以上 12時間未満	12時間以上	合計
安い	0	0	3	14	8	5	1	1	32
構成比	0.0%	0.0%	9.4%	43.8%	25.0%	15.6%	3.1%	3.1%	100.0%
ちょうど良い	0	0	6	11	11	5	3	4	40
構成比	0.0%	0.0%	15.0%	27.5%	27.5%	12.5%	7.5%	10.0%	100.0%
高い	0	1	5	22	14	16	2	0	60
構成比	0.0%	1.7%	8.3%	36.7%	23.3%	26.7%	3.3%	0.0%	100.0%

⑥利用終了後の充電時における過ごし方（平日・休日別）

その他を除くと、平日休日とも「アンケート記入」や「車内待機」の回答が高い結果となった。

【利用終了後の充電時における過ごし方（平日・休日別）】

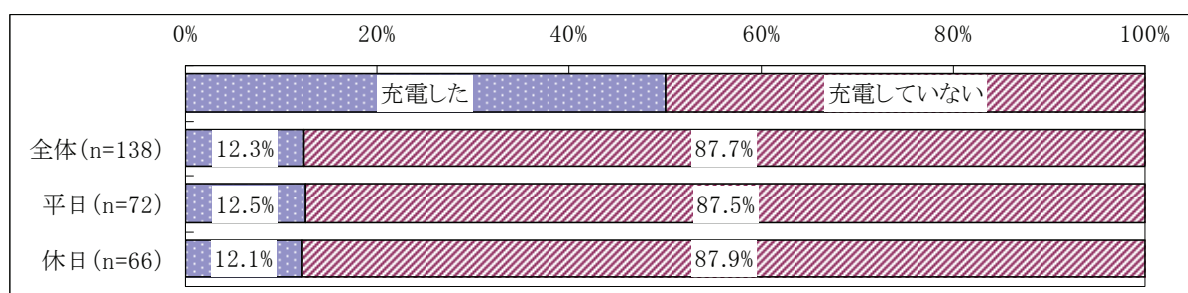


⑦利用時における外出先での充電実施の有無（平日・休日別、走行距離別）

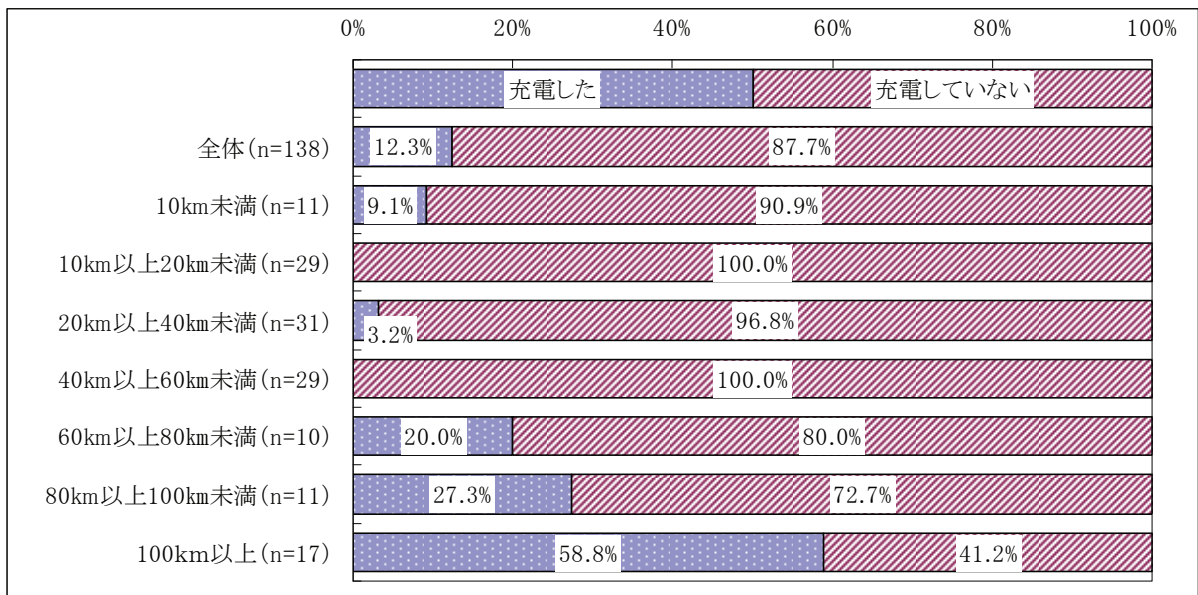
外出先での充電は、平日、休日ともに 1 割程度にとどまり、ほとんどの利用において実施されていない結果となった。

1 回当たりの走行距離別でみると、「充電した」においては、60km 以上の走行で行われやすい傾向が確認され、100km 以上の走行での「充電した」の回答比率は 58.8% となり、「充電していない」の 41.2% を上回った。しかしながら、100km 未満においては、いずれも「充電しなかった」の回答比率が「充電した」を上回る結果となり、100km 未満での走行においては、外出先での充電を行わずに利用されやすい傾向にあることが確認された。

【利用時における外出先での充電実施の有無（平日・休日別）】



【利用時における外出先での充電実施の有無（1回当たり走行距離別）】



⑧充電器の設置が望ましい場所

自由回答を集計した結果、「自宅／自宅周辺」が最も多く、次いで「買い物」先である「スーパー／ショッピングセンター」となった。

そのほかの意見をみると、「コインパーキング」や「レストラン、喫茶店」等、一定時間駐車する場所を挙げる意見や、「サービスエリア」といった長距離移動の中間点を挙げる声も出ている。

【充電器の設置が望ましい場所（自由回答）】

便利と思われる場所	回答数	内訳	
		外出先で「充電した」	「充電していない」
自宅／自宅周辺	20	2	18
スーパー／ショッピングセンター	15	0	15
ガソリンスタンド	11	1	10
コンビニ	10	1	9
サービスエリア	4	1	3
コインパーキング	4	0	4
成瀬市民センター・成瀬周辺	4	0	4
レストラン、喫茶店	4	0	4
金森周辺	2	0	2
ディーラー	2	1	1
ホテル	1	0	1
町田市の近隣の市(八王子、横浜など)	1	0	1

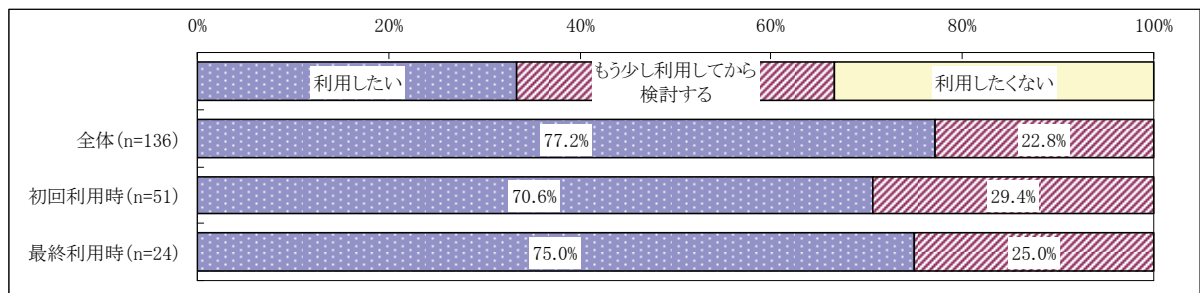
(3) 今後の利用意向

①今後のカーシェアリング利用意向（初回利用時／最終利用時）

アンケート全体では「利用したい」が 77.2%と 8 割近くに達しており、本事業の利用を通じて、カーシェアリングへの興味が高まった一般会員が多くなったことが確認できた。

初回利用時と最終利用時を比較すると、初回利用時に比べ、最終利用時の方が「利用したい」とする回答比率が高くなりやすい傾向にあることが確認された。

【今後の利用意向（全回答結果、ならびに初回利用時と最終利用時との比較）】

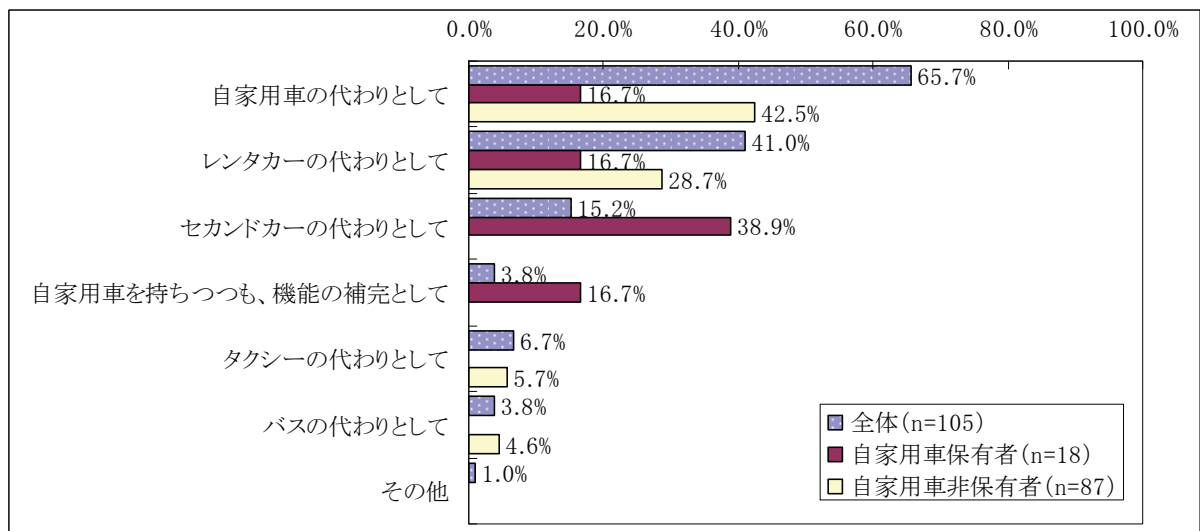


②今後利用する場合の利用目的（自家用車保有状況別、今後の利用意向で「利用したい」回答者のみ）

全体では「自家用車の代わりとして」が 65.7%と最も高く、次いで「レンタカーの代わりとして」41.0%、「セカンドカーの代わりとして」15.2%となった。

自家用車保有状況別でみると、自家用車保有者においては「セカンドカーの代わりとして」が 38.9%で最も高く、自家用車非保有者では「自家用車の代わりとして」が 42.5%で最も高い結果となった。カーシェアリングの利用が広く一般的に進めば、自動車保有台数削減につながる可能性を感じられる結果となっている。

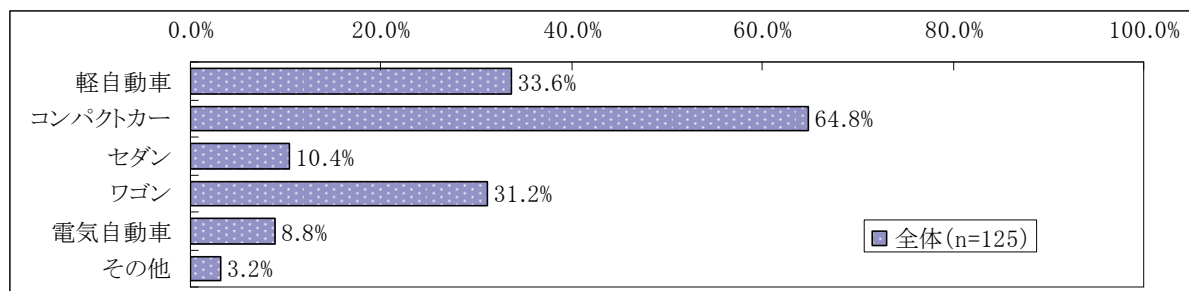
【今後利用する場合の利用目的（複数回答）】



③今後利用する場合の希望車種

「コンパクトカー」が 64.8%と最も高く、次いで「軽自動車」33.6%、「ワゴン」31.2%となった。また、「その他」での自由回答において「電気自動車」と記入されるケースも多く、「車種を問わず電気自動車に乗りたい」とする回答比率は 8.8%となっている。

【今後利用する場合の希望車種（複数回答）】



（４）本事業に対する自由意見

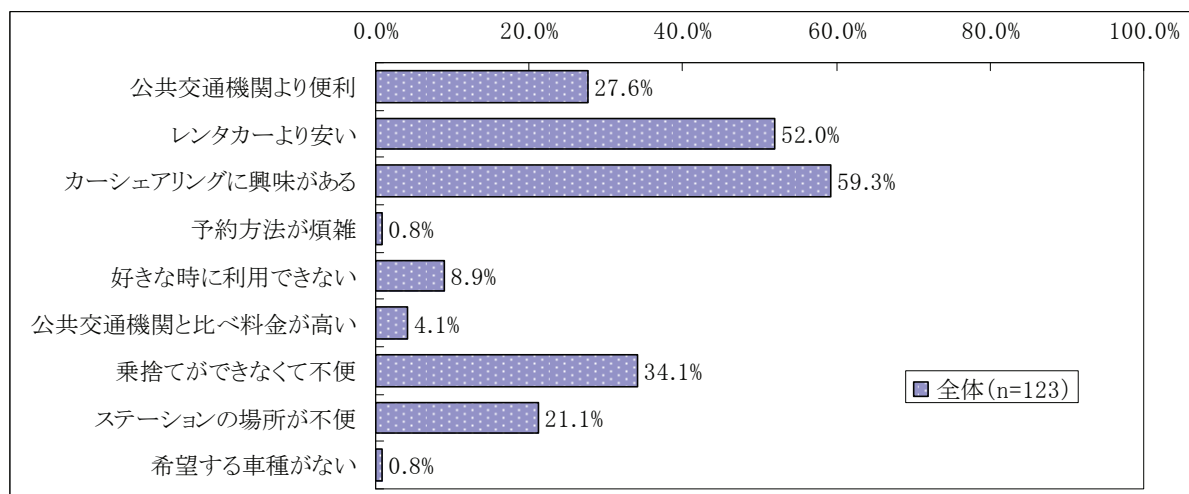
①利用感想・改善要望（選択式回答）

本事業を利用した感想や改善要望点等について、選択式で回答を求めた結果は以下のとおりとなった。

「カーシェアリングに興味がある」が 59.3%と 6 割近くを占め最も高く、次いで「レンタカーよりも安い」52.0%、「公共交通機関よりも便利」27.6%となった。

一方、「乗捨てができなくて不便」が 34.1%と 3 割を超え、「ステーションが不便」も 21.1%と約 2 割に達する等、利用場所が限られるカーシェアリング利用に関する不満も確認された。

【利用感想・改善要望（複数回答）】



②利用感想・改善要望（自由回答）

前述の選択式の他に、自由記入で求めた意見を年代別で並べると、以下のとおりとなった。

充電操作等の説明補足や夜間充電時の照明設置等、改善を求める声もあがっている。今回利用毎のアンケートであり、カーシェアリング運営事業者が定期的に回収していたことを踏まえれば、マニュアルの修正等即座に対応することで不満解消につながられる可能性のある意見もあがっている。

また、70代男性からは、本事業での利用経験を通じて「電気自動車購入を考える」といった回答も出ている。

【利用感想・改善要望（自由回答）】

- | |
|--|
| <p>20代男性：km 当たりの距離料金が他のカーシェアリングよりも高い。</p> <p>20代女性：ステーションがもう少し駅に近いと助かる。</p> <p>30代男性：一度車の電源を OFF にしないと充電が始まらないのに気付かず、充電開始まで 10 分程ロスした（マニュアルに明記なし）。</p> <p>30代男性：長時間利用に対して料金割引をして欲しい。</p> <p>30代男性：長時間利用の場合、レンタカーより割高になる。</p> <p>30代男性：とても快適な時間を過ごすことが出来て良かった。</p> <p>30代男性：成瀬にステーションが欲しい。</p> <p>30代男性：利用料金は安い、ペナルティ（無断延長）が他社と比べて非常に高い。</p> <p>40代男性：「リーフ」は乗り心地は良いが、レンタカーと違って短時間・近距離利用が多いカーシェアリングでは取り回しが良い「i-MiEV」の方が使いやすくて良いと思う。</p> <p>40代男性：基本的には家から歩いていける距離にカーシェアがないと利用しなくなっていくと思う。</p> <p>40代男性：急速充電（15 分）を待ち、倍速充電に切り替えてから車を離れる仕組みが不便。</p> <p>40代男性：今後も利用します。</p> <p>40代男性：ステーションに自転車やバイク、自家用車を置いても可、として欲しい。</p> <p>40代男性：駐車場でのパイロンを入れたり出したりが面倒。</p> <p>40代男性：ナビの示す充電器（海老名 SA 等）は会員以外利用できないが、そういう説明が説明会でも案内のファイルにもなかった。</p> <p>40代男性：パイロンの移動が面倒。</p> <p>40代男性：普段車を使わない人向けに 16 号線や町田街道の渋滞目安や、ステーション近辺の一方通行の状況等をどこかに掲載して欲しい。</p> <p>50代男性：電気自動車を利用してみたかった。</p> <p>50代男性：利用時間の予測が難しい（道路の混雑状況がわからないため）。</p> <p>60代男性：急速充電がやりにくい。カチッとうまくはまらない。</p> <p>60代男性：車の始動、駐車等の説明が今一つ分かりにくい。</p> <p>60代男性：充電操作をもっと簡単にしたい。</p> <p>60代男性：充電方法をもっと簡単にしてもらいたい。</p> |
|--|

70代男性：電気自動車の加速の良さが判った。車の購入を考える。

70代男性：夜間照明が暗いため、充電しづらい。

2-2-4. EVカーシェアリング利用状況・まとめ

本事業に対する一般会員の利用結果について、以下にまとめた。

電気自動車の乗車体験の場となった本事業では、その利用状況から電気自動車もカーシェアリング車両として十分に活用できることが確認された。また、高齢者のリピーター利用も確認されたことから、高齢者でも利用しやすい事業であるとも考えられる。

利用実績やアンケート結果から、外出先で充電しなくても1回の利用を十分に終わらせることや、カーシェアリングが自家用車の保有台数削減につながる可能性が窺える等、電気自動車やカーシェアリングを普及させていく上で、アピール材料となるデータも得られたと考えられる。

一方、外出先での充電実施が少なかったため、「充電器設置が望ましい場所」について、実際の利用を通じた意見が得られにくい結果となった。電気自動車普及の阻害要因の一つである「外出先での充電場所確保」について、主に日常生活利用でどこまで必要となるのか、EVカーシェアリング事業を通じて今後の方向性を考えていくことが、電気自動車普及拡大を図る上で望ましいと考えられる。

【一般会員の利用結果】

年齢別利用者	・利用者は40代男性が最も多く、60代・70代の男性利用も確認された ⇒リピーター率は30代、40代、60代で高くなっており、高齢層も複数回利用することが確認された。
本事業以外での電気自動車利用体験	・事業で始めて経験したとする回答も確認された。 ⇒目的の一つである「電気自動車の乗車体験の提供」につながった。
車両別利用状況	・終日利用できる青リーフでは、平日利用も行われやすいことが確認された。
1回当たり走行距離	・10km～60kmの範囲内で利用されやすい傾向に。 ⇒現状の1充電当たりの航続距離でも十分対応可能な範囲となった。
利用時間	・2時間～9時間未満の間で利用されやすい傾向に。 ⇒利用がやや長時間となりやすい傾向にあることから、短時間利用を促進し、より多くの会員が利用できる仕組みを作ることが、「乗車体験の提供」の観点からも望ましいと考えられる。
利用開始時間	・16時～20時の間での稼働が伸びにくくなる結果に。 ⇒一般会員による利用が少ない時間帯では、商店会での店舗や事業者の活用に転換する等、市民のみならず、町田市内の事業者利用に繋げていくことも、電気自動車利用拡大を図る上で望ましいと考えられる。

利用目的	・ 平日、休日ともに「買い物」「ドライブ」で利用されやすい傾向に。
外出先での充電の有無	・ 外出先での充電実施は利用全体の 1 割程度にとどまった。1 回当たり走行距離が 60km 以上 100km 未満の場合でも充電されない割合の方が高い結果となった。 ⇒ 「1 充電当たりの航続距離の短さ」や「外出先での充電設備不足」が電気自動車普及の阻害要因ともなっているが、こうした実際の利用に基づく情報発信を行うことは、普及拡大を図る上で望ましい取組と考えられる。
今後利用する場合の利用目的	・ 自家用車保有者は「セカンドカーの代わりとして」、自家用車非保有者は「自家用車の代わりとして」とする回答が多くなる結果に。 ⇒ カーシェアリングが普及することで、自動車保有台数の削減につながる可能性が感じられる結果となった。

3. 電気自動車・EV カーシェアリングに関するアンケート調査結果

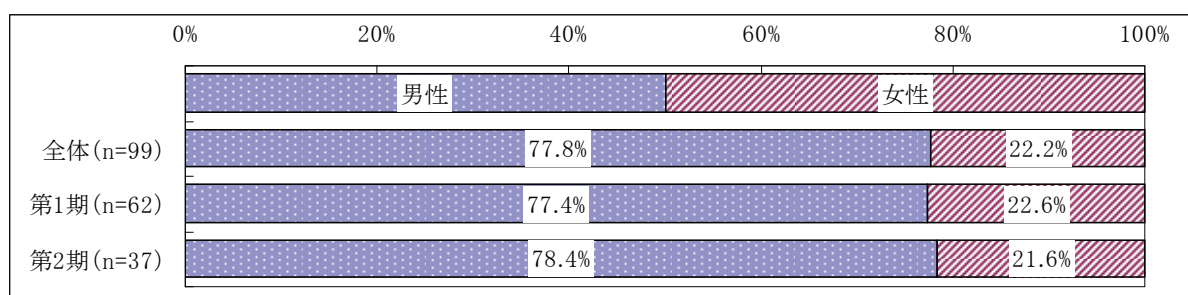
3-1. 会員登録時アンケート調査結果

本事業での会員登録時に協力を依頼したアンケートであり、初回募集時（以下、第1期）の一般会員60名と、2次募集時（以下、第2期）の一般会員40名の計100名を対象として実施し、うち99名から回収した結果を以下に掲載する。

3-1-1. 回答者属性

初回募集時第1期、第2期ともに、男女比が約8：2となっている。

【回答者属性：男女別】

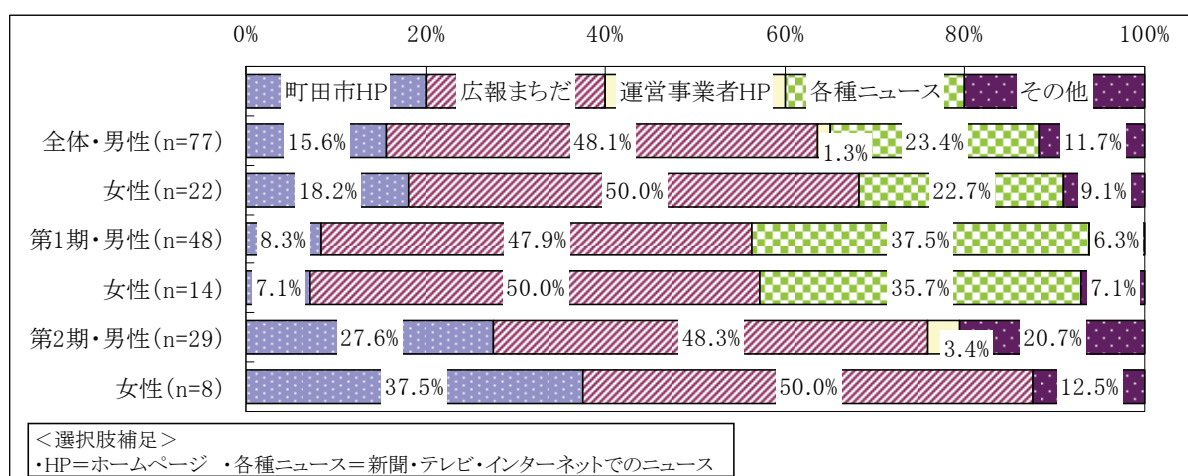


3-1-2. 本事業を認知した媒体

本事業実施を知った媒体について、男女ともに「広報まちだ」が約半数を占めた。これは、第1期と第2期を比較しても同様であった。

また、第1期と第2期を比較した場合、第1期では新聞・テレビ・インターネット等の「各種ニュース」が男女とも4割近くを占めており、本事業開始時における広報活動が奏功したことが窺える。

【回答者属性：男女別・会員登録時期別】

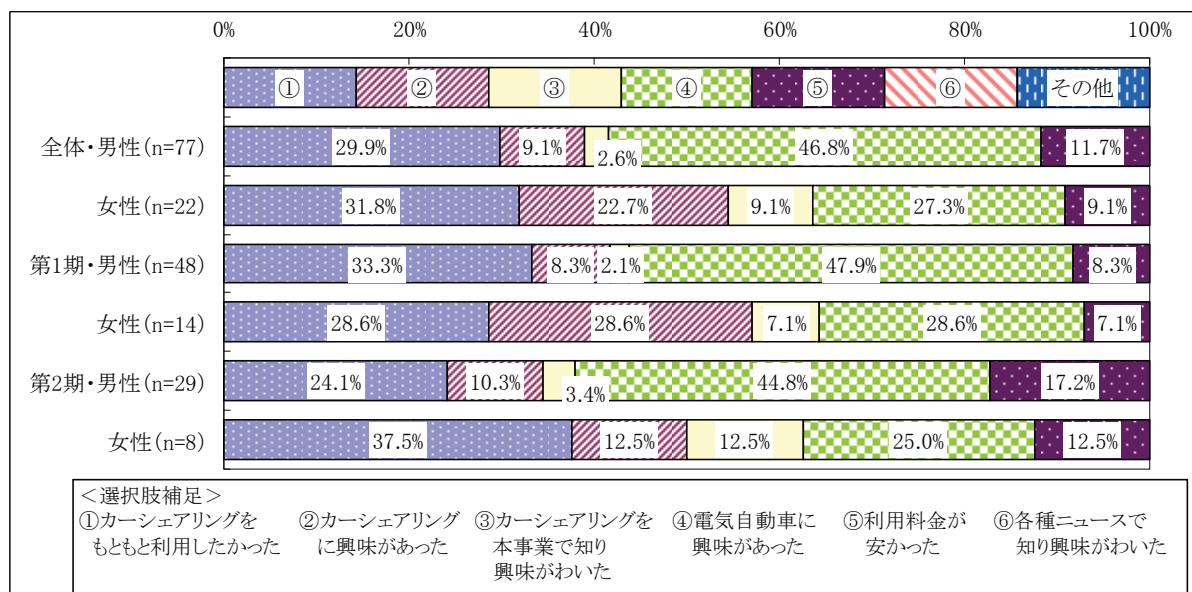


3-1-3. 申込動機

男女とも「カーシェアリング」や「電気自動車」に対する利用意向や興味を申込動機として挙げる回答が多くなったが、女性に比べて、男性の方が「電気自動車に興味があった」への回答比率が高い。これは第1期・第2期ともに同様である。

その他の理由としては、「利用料金が安かった」となっており、「各種ニュースで知り興味がわいた」の回答は0であった。

【申込動機：男女別・会員登録時期別】

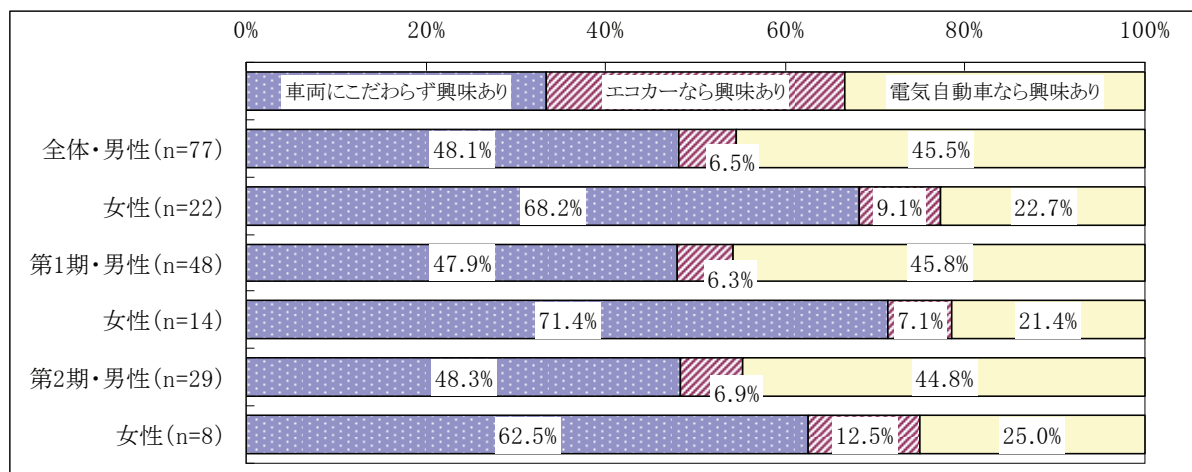


3-1-4. カーシェアリングへの興味（車種別）

申込動機と同様、男性の方がより「電気自動車」に興味を示す結果となった。

一方、女性は「車両にこだわらず興味あり」が最も高くなっており、カーシェアリング自体に興味を持っていることが窺える。

【車種別でみたカーシェアリングへの興味】



3-1-5. ステーション設置が望ましい場所（自由回答）

ステーション設置を希望する場所に対する自由回答を集計した結果は、以下のとおりとなった。

「駅周辺」でのステーション設置を望む声が最も多く、中でも「成瀬駅」周辺と「町田駅」周辺での設置を望む声が多くなっている。

【ステーション設置が望ましい場所】

駅周辺・主要幹線沿い	57	商業施設・駐車場	14
成瀬駅周辺	17	スーパー・大型スーパー	6
町田駅周辺	12	町田駅周辺駐車場	2
玉川学園前駅周辺	9	コンビニ	2
鶴川駅周辺	6	ガソリンスタンド	1
南町田駅周辺	3	ファミリーレストラン	1
小田急・横浜線各駅	2	スポーツ施設	1
多摩境駅	2	自動車講習所周辺	1
相原駅周辺	2	地域	33
古淵駅周辺	1	原町田	5
鶴川街道沿い	1	金森	4
町田街道沿い	1	中町	4
246号線沿い	1	成瀬台	3
公共施設・団地	27	本町田	3
市役所、市役所周辺	5	野津田	2
小学校・中学校周辺	4	木曽	2
各市民センター	3	野津田	2
団地周辺	3	南大谷	1
市民ホール	2	三輪緑山	1
総合体育館	2	三輪町	1
南支所	1	日向台	1
鶴川支所	1	つくし野	1
成瀬センター	1	能ヶ谷	1
リサイクルセンター	1	図師	1
市立図書館	1	忠生	1
金森図書館	1		
市民病院	1		
公民館	1		

3-1-6. 自由意見

本事業に対する意見や要望点等について、会員登録時における意見は以下のとおりとなった。
会員登録時であるため、まだ実際に利用していない段階での記述内容である。

男性、女性ともに、「電気自動車でカーシェアリングを行う」といった本事業の内容に対して好意的な意見が多い。そのほか、車両数やステーション数の増加を望む声も多くあがっている。

【本事業に対して】

■期待・興味

- ・男性（第1期）：カーシェアリングはとても良いと思います。電気自動車で環境にも優しく、求めているものがずばりカタチとなった感じで、とても感謝です。
- ・男性（第1期）：今回の事業に関する情報が広報等でフィードバックされることを期待している。

- ・男性（第１期）：職場の社用車を減らしているので、職場がある南町田駅周辺にステーションがあると魅力的と感じます。個人的にも来月マイカーを手放して、カーシェアリング&レンタカー利用に切り替える予定です。
- ・男性（第１期）：是非利用させていただきたく存じます。宜しくお願い致します。
- ・女性（第１期）：今後、台数とステーションが増えていったら利用しやすくなると思います。必ずカーシェアリングが主流になる時が来るはず。応援しています。
- ・女性（第１期）：知恵を使っていろいろな問題が解決され、より良くなる仕組み作りには大賛成です。応援しております。
- ・女性（第１期）：ステーションとして駐車スペースを確保できれば利用できるカーシェアリング自体について興味を持っています。
- ・女性（第１期）：電気自動車はまだまだ金額が高く購入は現実的ではないので、カーシェアリングが広く普及されるようになると、環境にも良いと思う。
- ・女性（第２期）：ずっとカーシェアリング事業を続けてほしい。
- ・女性（第２期）：カーシェアリングはとても良い制度と思います。実験後の運用も期待しています。

■要望

- ・男性（第１期）：社会実験ではなく、通常のビジネスとして提供して欲しい。
- ・男性（第１期）：充電時間を利用時間から引いて欲しい。
- ・男性（第１期）：日産のサポートサービスは利用可能ですか。
- ・男性（第１期）：スマートフォンの予約アプリ等で予約できるようになると、さらに使いやすくなるのではないのでしょうか。
- ・男性（第１期）：利用者選びは郵送着順のようだが、公平性を持たせるには抽選が好ましいと思う。
- ・男性（第２期）：2012年の実験終了とともに事業は完全に終了するのですか。入会金もったいなく感じます。
- ・男性（第２期）：もっとPRを積極的に行うべきと思う。
- ・女性（第１期）：申込方法が変わりメール便がいつ来るか分からず苦勞しました。もう少し工夫がして欲しいです。
- ・女性（第１期）：夜間、実家（藤沢）に戻るために使うことがあるかも知れないので、夜間料金があればいいなと思います。
- ・女性（第２期）：長時間利用プランを作って欲しい。

【ステーション拠点、充電設備について】

■ステーション拠点

- ・男性（第１期）：再開発中でもある相模大野駅周辺にもステーションが欲しい。
- ・男性（第２期）：町田駅近辺には24時間営業のレンタカー店があり、短時間利用でも低価格のプランがあるため、今後オープンするステーションの場所は、町田駅から離れた団地近辺にして欲しい。
- ・女性（第１期）：「必要な時に一つの車を皆で利用する」って良いことです。ステーションとなる駐車場がたくさんあるといいのですが。

■充電設備

- ・男性（第１期）：充電器を増やして欲しい。
- ・男性（第１期）：充電設備の設置数を増やして欲しい。

■その他

- ・男性（第２期）：車庫をステーションになるように賃貸したいです。

【カーシェアリング車両について】

- ・男性（第１期）：２台だけではなく、さらに台数を増やして欲しい。
- ・男性（第１期）：カーシェアリング事業の車両数を多くしてもらいたい。
- ・男性（第１期）：電気自動車だけでなく、ハイブリット車もカーシェアリング車両に含めて欲しい。
- ・男性（第１期）：カーシェアリングの台数を増やして欲しい。
- ・男性（第２期）：カーシェアリングの車両数が増えるとよい。
- ・男性（第２期）：台数を多くして欲しい、２台では少ない。
- ・女性（第１期）：カーシェアリングがもっと普及すると良いです。今回、町田市の車両数が増える
と良いです。
- ・女性（第１期）：電気自動車の台数を増やして欲しい。

3-2. 広報活動時アンケート調査結果

「町田ごみフェスタ 2010」（以下、ごみフェスタ）と「町田エコフェスタ 2011」（以下、エコフェスタ）において、電気自動車およびカーシェアリングの広報活動の一環としてブース出展を行い、来場者に協力を得る形で実施されたアンケートの集計結果は以下のとおりとなった。

なお、「町田エコフェスタ 2011」では電気自動車の試乗会も実施しており、試乗体験に関するアンケートも合わせて実施している。

【アンケート回収数】

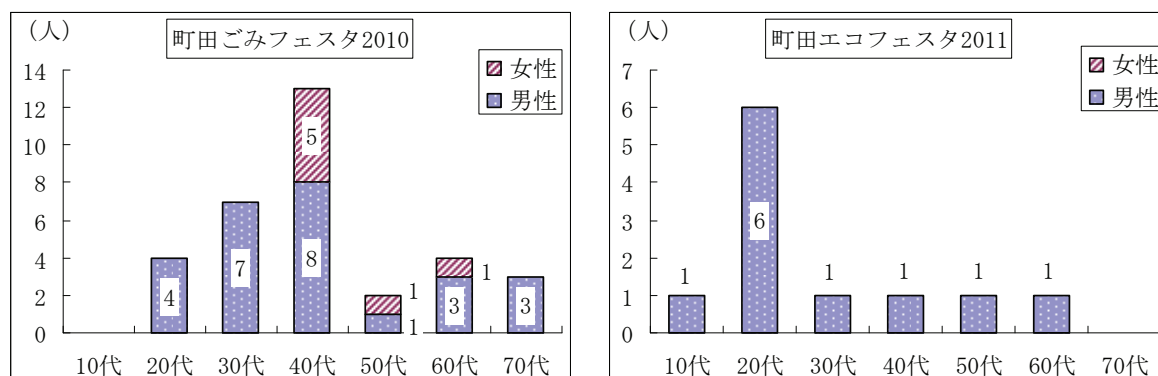
町田ごみフェスタ 2010	来場者アンケート：回収数 33（男性 26、女性 7）
町田エコフェスタ 2011	来場者アンケート：回収数 11（男性 11、女性 0） 電気自動車試乗体験アンケート：回収数 10（男性 10、女性 0）

3-2-1. 回答者属性

(1) 年代別

ごみフェスタ 2010 では男女ともに 40 代が最も多い。一方、エコフェスタ 2011 では男性のみとなり、20 代が 6 人と過半数を占めた。

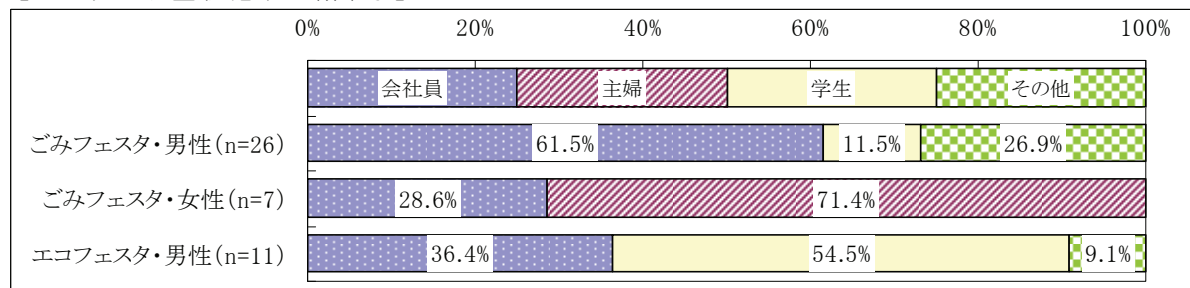
【アンケート回収結果：男女別・年代別】



(2) 職業別

職業別での回収結果は以下のとおりとなった。20 代が過半数を占めるエコフェスタでは、「学生」が過半数を占めた。

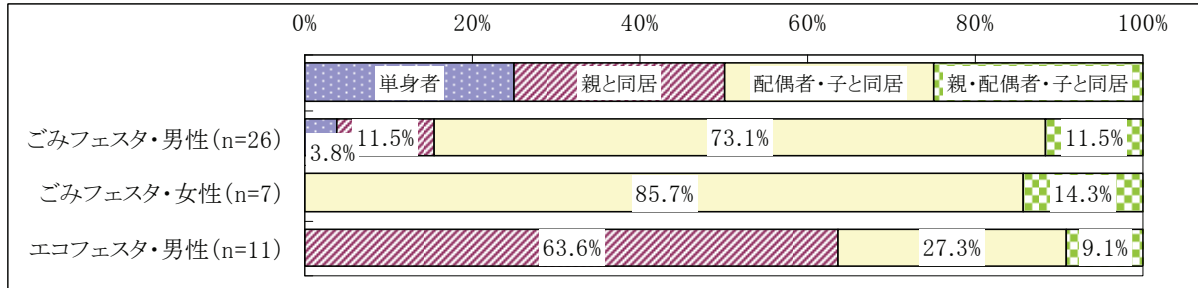
【アンケート回収結果：職業別】



(3) 同居家族構成

ごみフェスタではファミリー世帯が多く、エコフェスタでは親と同居する「子世代」が多くなった。

【同居家族構成】

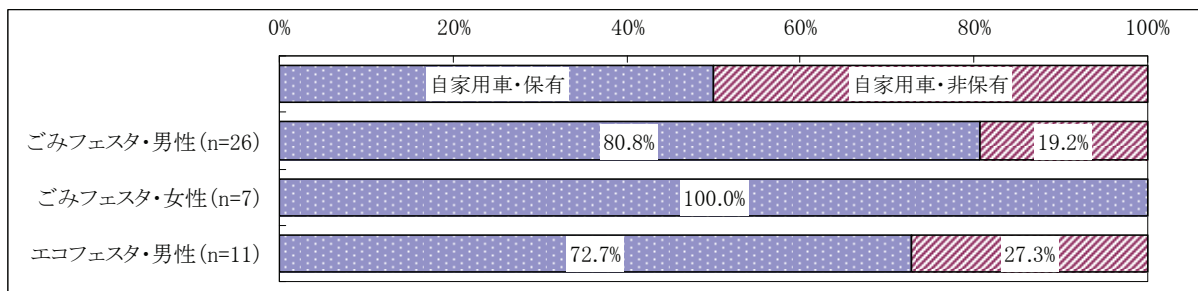


3-2-2. 自家用車について

(1) 保有状況

ごみフェスタ、エコフェスタともに自家用車を保有する回答者が多く、ごみフェスタの女性回答者はすべて自家用車保有者となった。

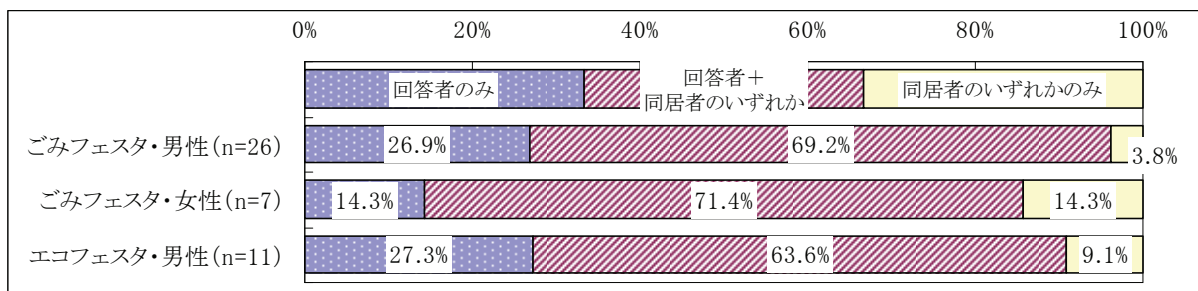
【自家用車保有状況】



(2) 運転免許保有者（同居家族内）

ごみフェスタ、エコフェスタともに「回答者本人と同居者のいずれか」といった回答が最も多く、同居世帯の中で運転免許保有者が複数名いるケースが多くなった。

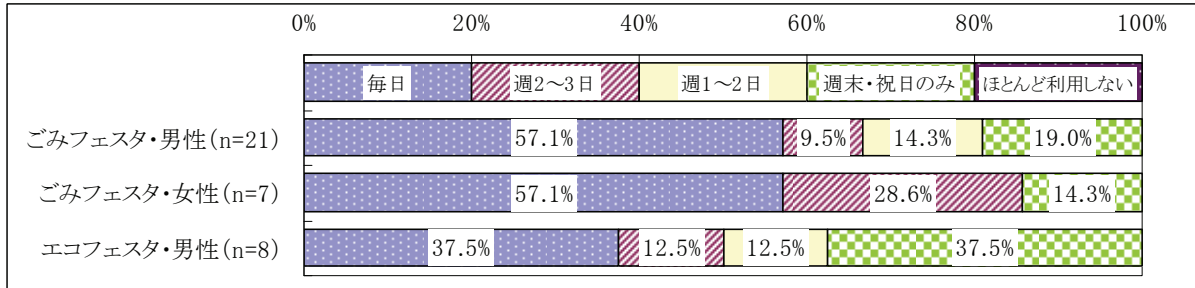
【運転免許保有者（同居家族内）】



(3) 利用状況（週単位）

ごみフェスタでは男性・女性ともに「毎日」利用する人がおよそ 6 割を占めた。一方、エコフェスタでは「毎日」と「週末・祝日のみ」がともに 37.5%と最も高い。

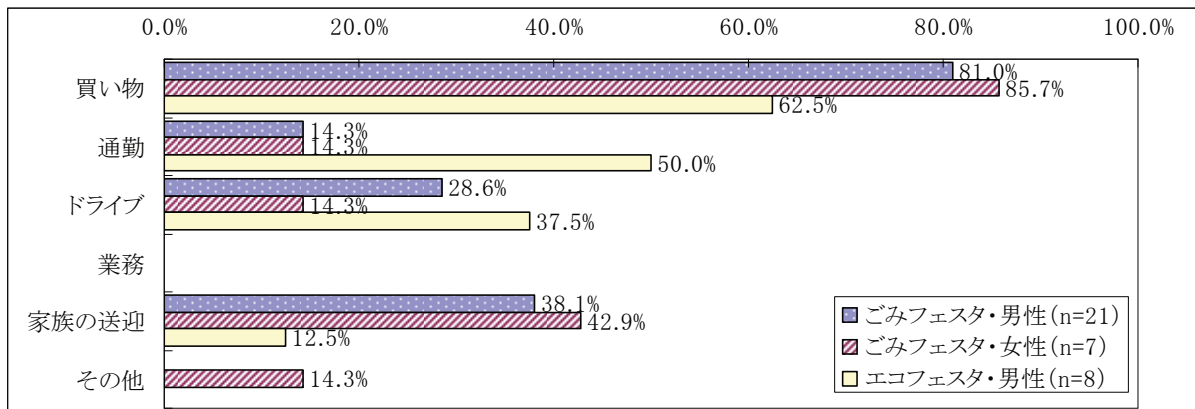
【自家用車利用状況（週単位）】



(4) 利用目的

ファミリー世帯の多いごみフェスタをみると、男性・女性ともに「買い物」が 8 割を超え最も高く、次いで「家族の送迎」が 2 番目に高い結果となった。エコフェスタの男性をみると、ごみフェスタ同様「買い物」が最も高く（62.5%）、次いで「通勤」「ドライブ」となっている。

【自家用車利用目的】

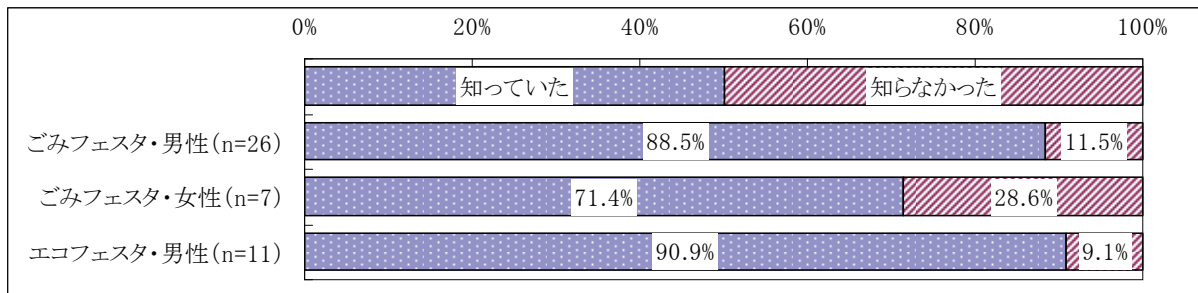


3-2-3. 電気自動車について

(1) 認知状況

男性では、ごみフェスタ・エコフェスタともに「知っていた」が 9 割前後を占め、広く認知されている様子が窺える。一方、女性においても、男性に比べてやや低いものの、「知っている」が 71.4%と 7 割を超えた。

【電気自動車に対する認知状況】

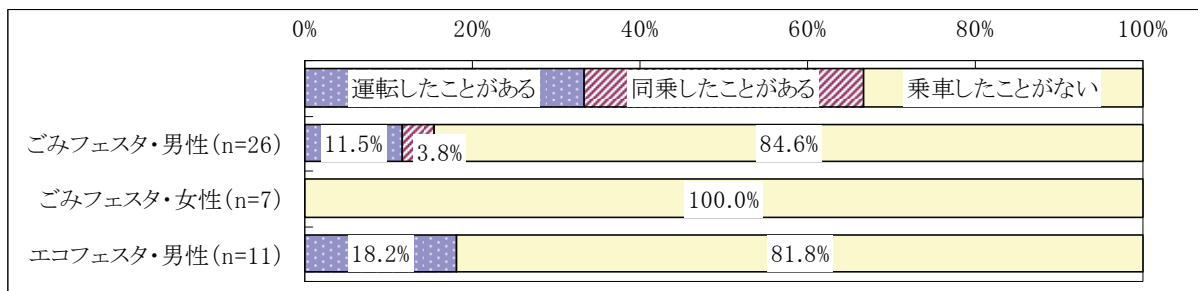


(2) 乗車経験の有無

「乗車したことがない」の回答が男性で8割を超え、女性では7人全員となった。

前述のとおり電気自動車に対する認知は進んでいるものの、体験する機会を持ち合わせていない様子が窺える。

【電気自動車への乗車体験の有無】



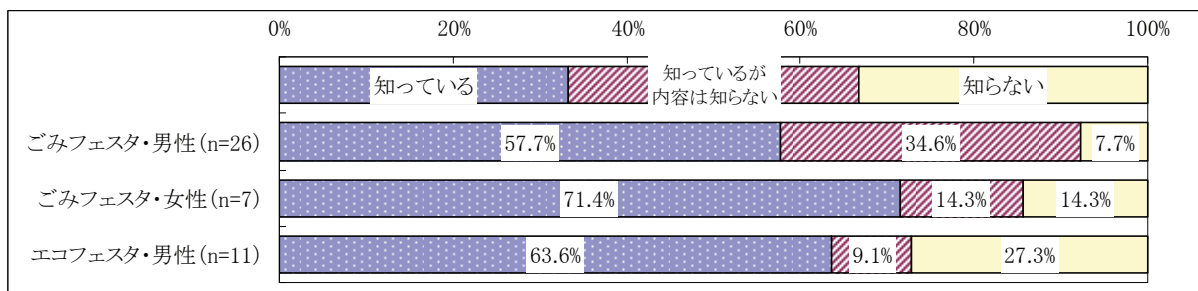
3-2-4. 一般的なカーシェアリングについて

(1) 認知状況

電気自動車以外の車両を含めた、一般的なカーシェアリングに対する認知状況であるが、「知っている」がいずれも6〜7割程度を占め最も多く、認知が進みつつある様子が確認された。

一方、「知っているが内容は知らない」との回答も1〜3割程度あったが、そうした回答を行った市民がブースに立ち寄っていることから、ブース出展はカーシェアリングの広報活動につながっているものと考えられる。

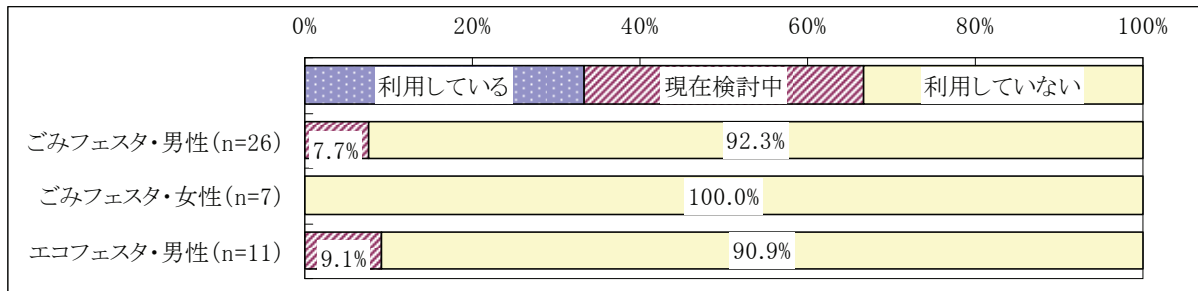
【カーシェアリングに対する認知状況】



(2) 利用状況

ごみフェスタ、エコフェスタともに「利用している」との回答は0であり、「利用を現在検討している」への回答は男性で8%前後あったものの、女性は「利用していない」への回答にとどまった。アンケート回答者においては、まだ利用が進んでいない結果となった。

【カーシェアリング利用状況】



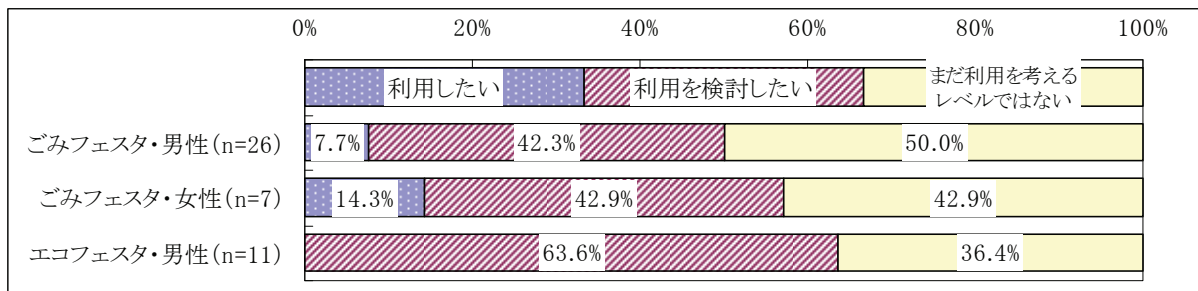
(3) 今後の利用意向

ごみフェスタでは「利用したい」と「利用を検討したい」の合算値が半数以上を占めており、エコフェスタでは「利用を検討したい」が6割を超えた。今後の利用意向に関しては、やや積極的な姿勢が確認された。

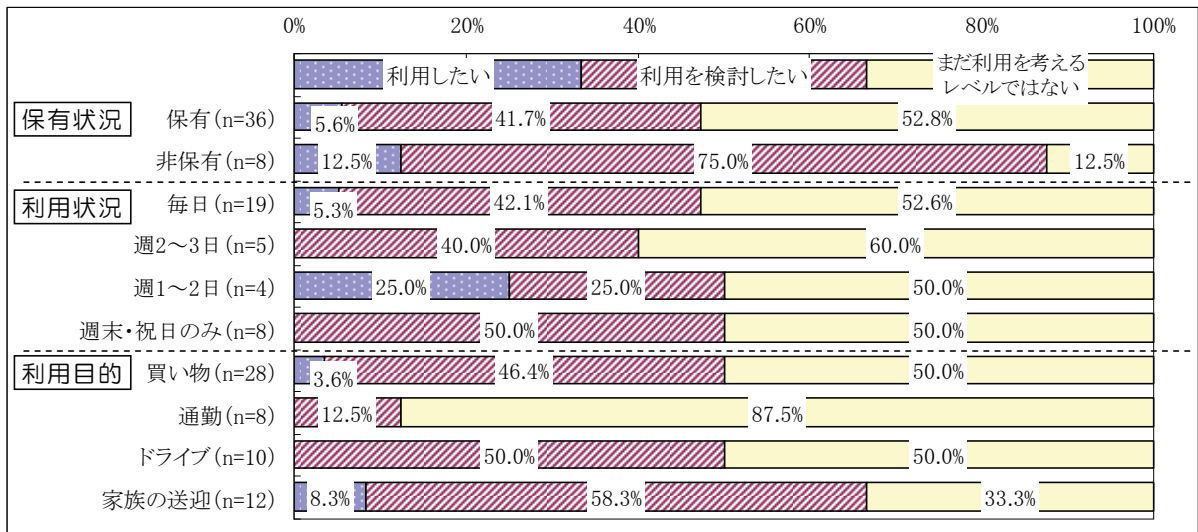
自家用車保有状況別でみると、自家用車保有者よりも非保有者の方が利用に積極的な姿勢が窺える。

自家用車の利用状況別では、利用頻度が低い回答者の方がやや利用に積極的となりやすい傾向が確認された。また利用目的別では、「通勤」以外はいずれもやや積極的となりやすい傾向が窺え、特に「家族の送迎」といった比較的短時間での利用において、利用意向が高まりやすい傾向にあることも確認された。

【今後のカーシェアリング利用意向】



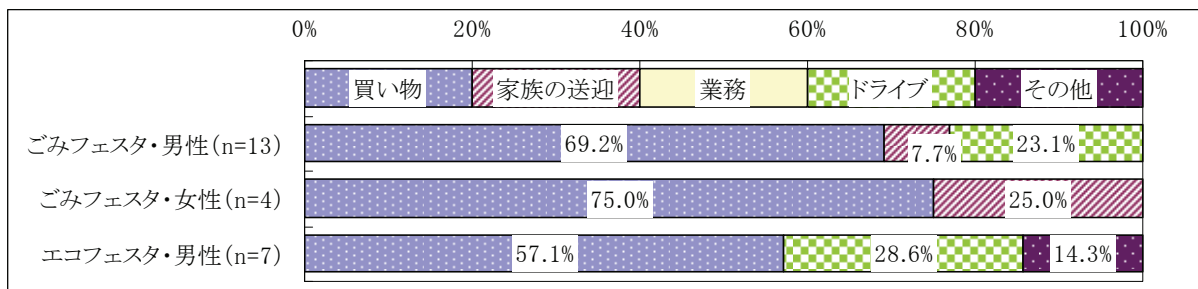
【今後のカーシェアリング利用意向：自家用車保有状況別】



(4) 今後利用する場合の利用目的（今後の利用意向で「利用したい」「利用を検討したい」回答者のみ）

男性では「買い物」や「ドライブ」での利用意向が高く、女性では「買い物」と「家族の送迎」での利用意向が高い。

【今後カーシェアリングを利用する場合の利用目的】



3-2-5. 電気自動車・EVカーシェアリングに対する自由意見

本事業のほか、電気自動車やEVカーシェアリングに対する意見、要望等に対する自由意見の回収結果は以下のとおりとなった。

男女ともに、自宅近くやよく利用する場所でのステーション増加を求める声が多い。実際に利用するに当たって、まず行きやすい場所にステーションが設置されているが第一条件となっているものと推察される。

【「町田ごみフェスタ 2010」来場者：男性】

■今後のEVカーシェアリング利用意向「利用を検討したい」回答者

- ・20代：玉川大学前にステーションがあると良い。
- ・30代：リサイクル文化センターにステーションがあると良い。
- ・30代：家の近所にステーションがあると良い（自治会館とか、大きなマンション等）。

- ・ 40 代：車を手放したので、カーシェアリングの利用を検討したい。
 - ・ 40 代：駅の近くにあると使いやすい（玉川学園前駅近くにタイムズプラスがあり、興味を持っている）。駅の近くであれば、最寄駅まで電車で行き、そこからカーシェアリングが利用できるから便利だと思う。
 - ・ 60 代：ステーションが家の近くにあれば利用を検討したい。
 - ・ 70 代：家の近くにステーションがあったら利用しやすい（つくし野 4 丁目）。
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「まだ利用を考えるべきではない」回答者
- ・ 30 代：下小山田町にステーションがあると良い。
 - ・ 30 代：ワンボックスサイズの大きな車種でカーシェアリングを利用したい。
 - ・ 40 代：コンビニ等にステーションがあると良い。
 - ・ 40 代：借りる場所や返す場所が増えないと不便だと思う。
 - ・ 40 代：行政による積極的な推進を期待している。
 - ・ 40 代：充電場所が限定されるため、遠出の際、充電場所の確認をしておかないといけないのが不便。エアコンや TV 等を使用すると走行距離が短くなるのも不安。充電切れの対応は充実していますか。
 - ・ 70 代：市民病院の近くにステーションがあると良い。

【「町田ごみフェスタ 2010」来場者：女性】

- 今後の EV カーシェアリング利用意向「利用したい」回答者
- ・ 40 代：玉川学園前にステーションがあると良い。
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「利用を検討したい」回答者
- ・ 40 代：家の近所のコンビニやスーパーにステーションがあると良い（上小山田町）。
 - ・ 50 代：電気自動車が低価格で販売され充電場所も増えたり、自宅でも気軽に充電できると良い。
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「まだ利用を考えるべきではない」回答者
- ・ 40 代：鶴川駅にステーションがあると良い。
 - ・ 40 代：能ヶ谷町にステーションがあると良い。
 - ・ 60 代：自家用車を利用する事が少なくなったら考えても良い。

【「町田エコフェスタ 2011」来場者：男性】

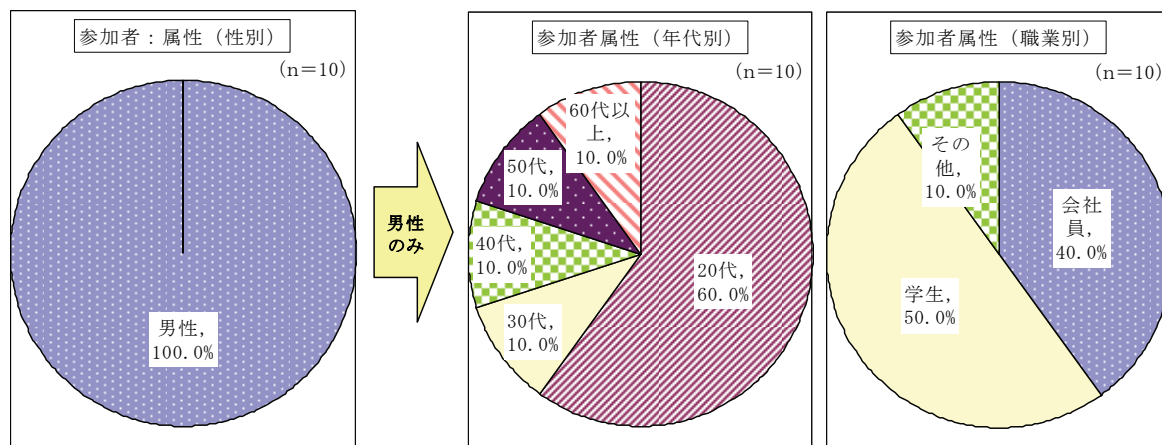
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「利用したい」回答者
- ・ 10 代：今回試乗会があるのを見て、免許を取ろうと思いました。
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「利用を検討したい」回答者
- ・ 20 代：ガソリンスタンドへの充電器設置を増やして欲しい。EV 自体はワンボックス等の荷物を載せられる車種が出て欲しい。
 - ・ 30 代：市内でもステーションが増えると使いやすい（駅の近く等）。
- 今後の EV カーシェアリング利用意向「まだ利用を考えるべきではない」回答者
- ・ 20 代：カーシェアリングを利用するには、ステーション数の増加が必要。

3-2-6. 電気自動車試乗会への参加感想

(1) 参加者属性

「町田エコフェスタ 2011」でのブース出展とともに、電気自動車の試乗会も実施された。この試乗会には 10 名が参加したが、参加者はいずれも男性となった。うち 8 名は、試乗会で電気自動車に初めて乗車する参加者であった。

【電気自動車試乗会：参加者属性】



【電気自動車乗車経験】

初めて	8人
2～4回目	1人
5回目以上	1人
合 計	10人

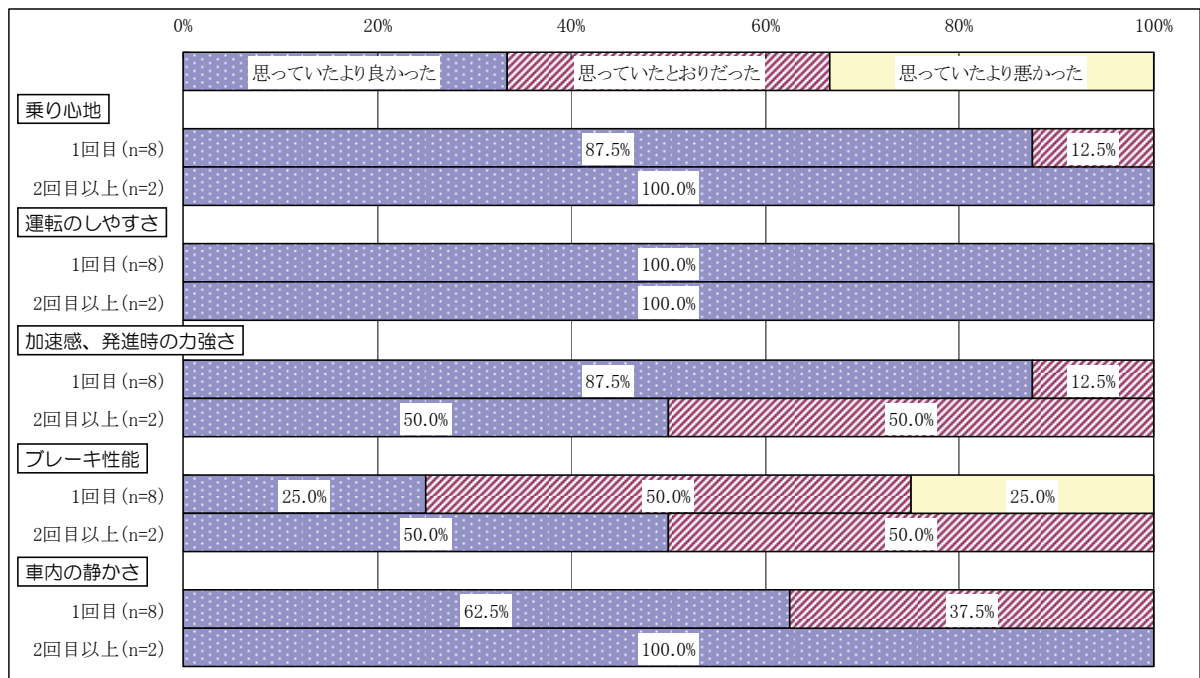
(2) 試乗した感想

「乗り心地」や「車内の静かさ」等 5 つの項目での試乗した感想に対する回答は次のとおりとなった。「ブレーキ性能」以外の項目では、「思っていたより良かった」と高評価が得られやすい傾向が確認された。

車内の静けさや乗り心地の良さ、加速感の良さは電気自動車の長所であるが、こうした点は実際に乗ってみないと分かりづらい点でもある。アンケート結果から、試乗会を通じて、試乗者が電気自動車の長所を気付くことができることが確認された。

また、試乗した感想に対する自由回答においては、試乗会への参加が有意義だった様子が窺える結果となった。

【試乗した感想（項目別評価）】



【試乗した感想（自由回答）】

<今回初めて乗車>

- ・ 20 代男性：楽しかったです。
- ・ 20 代男性：なかなか乗ることができないので良い機会でした。
- ・ 20 代男性：予想以上の乗り心地で良かった。
- ・ 20 代男性：とても新鮮な経験をしました。電気自動車に関心の集まる試乗会はどんどんやって欲しいです。
- ・ 30 代男性：電気自動車に乗ったことはなかったが興味はあったので、乗れて良かった。こんなに静かなものだ改めて認識しました。
- ・ 60 代男性：同乗したスタッフの人が親切で嬉しかった。

<乗車経験 2 回以上>

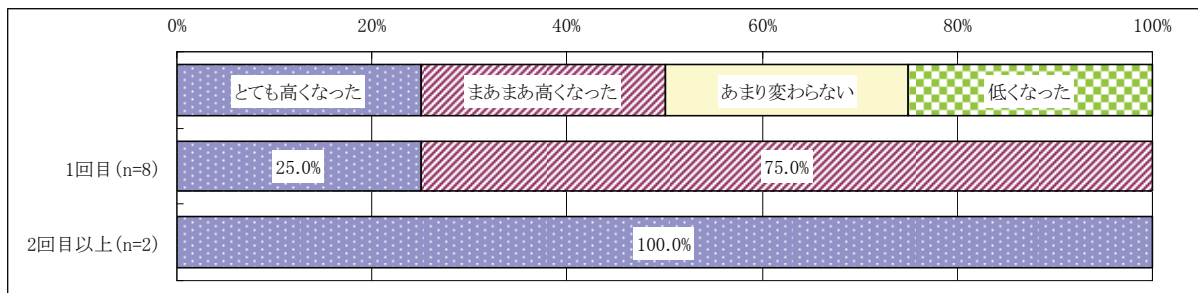
- ・ 20 代男性：電気自動車に乗れたことがとても良かった。

（3）試乗後の電気自動車への関心度・購入意欲

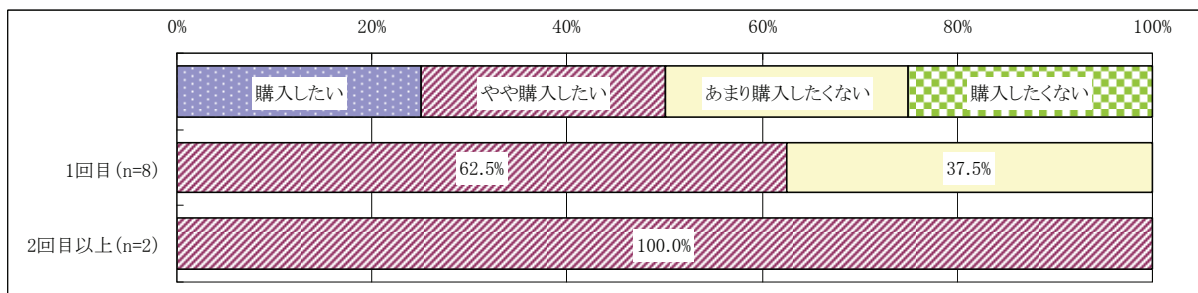
電気自動車へ関心度の変化であるが、試乗を通じて関心が高まりやすい傾向が確認された。また、購入意欲の変化については、「購入したい」との回答は得られなかったものの、「やや購入したい」への回答が多いことから、試乗を通じて購入意欲もやや高まりやすい傾向が確認された。

購入については、「航続距離の長距離化」や「充電設備の増加等が進むこと」、「電気自動車の普及が一般的となってから」等といった条件を挙げる回答もあったことから、電気自動車に対する関心は高まったものの、実際に購入するのはもう少し先と考えられていると推察される。

【試乗後の電気自動車への関心度】



【試乗後の電気自動車への購入意欲】



【試乗後の電気自動車への購入意欲（自由回答）】

<今回初めて乗車>

- ・ 20 代男性（やや購入したい）：想像していたより良かったから。
- ・ 20 代男性（やや購入したい）：加速がスムーズで気持ち良かった。
- ・ 20 代男性（やや購入したい）：ガソリン代が高いから。
- ・ 30 代男性（やや購入したい）：ガソリン車と比較しても遜色ないから。
- ・ 60 代男性（やや購入したい）：電気自動車が一般的となり、メンテナンス等が整備されれば購入したい。
- ・ 20 代男性（あまり購入したくない）：エンジン車の方が好きだから。
- ・ 20 代男性（あまり購入したくない）：航続距離がまだ短い。500km は走って欲しい。今の航続距離であれば、カーシェアリングや街乗り用には向いていると思う。

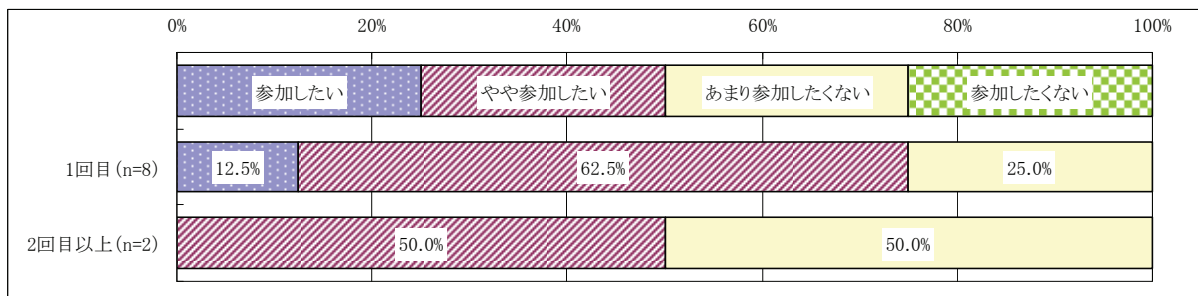
<乗車経験 2 回以上>

- ・ 20 代男性（やや購入したい）：距離やインフラ面での向上を求めたい。

(4) EV カーシェアリングへの参加意向

試乗会では、EV カーシェアリングの事業説明も同時に行われ、カーシェアリング車両に電気自動車を用いることで、EV カーシェアリングが電気自動車体験の場となることも説明されている。そうしたなか、アンケート結果では「やや参加したい」の回答が最も多いことから、試乗会および事業説明を通じて EV カーシェアリングへの参加意向はやや高まりやすい傾向にあることが確認された。

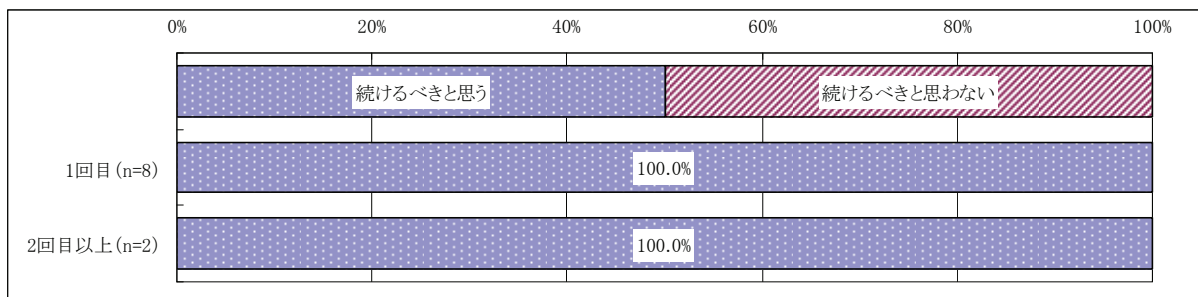
【EV カーシェアリングへの参加意向】



(5) 試乗会開催の必要性

回答者全員から「続けるべきと思う」との回答が得られた。今回の試乗会参加者においては、参加を通じて、試乗会開催の必要性を感じられたことが確認された。

【電気自動車試乗会開催の必要性】



3-2-7. 電気自動車・EV カーシェアリングに関するアンケート調査結果・まとめ

電気自動車や EV カーシェアリングを知るきっかけとなり得る広報活動や展示会・試乗会に対するアンケート結果について、以下にまとめた。

会員登録時のアンケートにおいては、男性は「電気自動車」への興味を示しやすい傾向にあることが確認されたが、試乗会参加者が男性のみとなったことからその傾向が確認できる。一方、女性では「カーシェアリング」自体への興味を示しやすい傾向にあることから、男性には電気自動車、女性にはカーシェアリングを協調した広報活動を行うことも認知を高める上で有効であると考えられる。

また、展示会では、自家用車を所有しない回答者において、今後のカーシェアリング利用意向が高くなりやすい傾向にあることが確認された。自家用車を所有しなくとも、カーシェアリングを活用することによって、「好きな時に自動車を使える」といった意識を持たせることができれば、カーシェアリングが「自動車保有」に代わる選択肢として、自動車保有台数削減につながる可能性が考えられる。そのため、自家用車保有者のカーシェアリングへの利用転換を促すとともに、非保有者に対しても「所有しない選択肢」としてのアピールを行っていくことが望ましいと考える。試乗会においては、参加したことを有意義と捉える意見も多く、今後も開催を継続すべきとの回答が得られた。電気自動車に対しては男性が興味を示しやすい傾向にあるが、家族での参加を促す等、女性による電気自動車体験も増えるような仕組み作りが望ましいと考えられる。

【アンケート調査結果・まとめ】

■会員登録時

本事業を認知した媒体	・「広報まちだ」が半数を占めた。 ⇒今後の事業展開についても、「広報まちだ」での積極的な情報発信は重要と考えられる。
申込時におけるカーシェアリングへの興味（車種別）	・男性は「電気自動車」に興味を示しやすく、女性はカーシェアリング自体に興味を示しやすい傾向に。 ⇒女性会員を増やす上で、カーシェアリング自体のPRも積極的に行うことが望ましいと考えられる。

■展示会

今後のカーシェアリング利用意向	・利用意向ありとする回答（「利用したい」と「利用を検討したい」の合算値）が半数以上を占めた。 ⇒展示会への参加がEVカーシェアリングに関心を持つきっかけとなり得ることが確認された。 ・自家用車保有状況でみると、非保有者での利用意向が高くなりやすい傾向に。 ⇒自動車非保有者の自動車利用において、カーシェアリングが「自動車保有」に代わる選択肢となる可能性が感じられる結果に。
-----------------	---

■試乗会

試乗会以外での電気自動車体験の有無	・試乗会で始めて電気自動車を体験したとする回答も。 ⇒試乗会が「電気自動車の体験の場」となることが確認された。
試乗した感想	・「乗り心地」や「車内の静かさ」等、電気自動車の長所について高評価が得られやすい傾向に。 ⇒試乗会を通じて、試乗者が電気自動車の長所に気付くきっかけになり得ることが確認された。
電気自動車への関心度・購入意欲	・関心度が高まりやすいことが確認されたが、購入意欲はやや高まる程度に。 ⇒試乗会においては、実際の体験だけでなく、電気自動車の保有や利用に関しての情報提供も同時に行うことが望ましいと考えられる。
EVカーシェアリングへの参加意向	・試乗会を通じて、やや高まりやすい傾向にあることが確認された。 ⇒EVカーシェアリングに興味を持つきっかけとなり得ることが確認された。
試乗会開催の必要性	・参加者全員が「続けるべきと思う」と回答する結果に。 ⇒電気自動車普及の啓発活動の一つとして、試乗会の開催は有効な手段であるが、その必要性を参加者にも感じられていることが確認された。

4. 町田市による庁用利用結果（走行実績）

本事業実施期間における庁用での利用結果を以下に示す。なお、走行実績は、実利用回数、実利用時間、および利用開始時間が確認できる 2011 年 3 月 1 日～2011 年 12 月 22 日までのデータに基づき集計している。

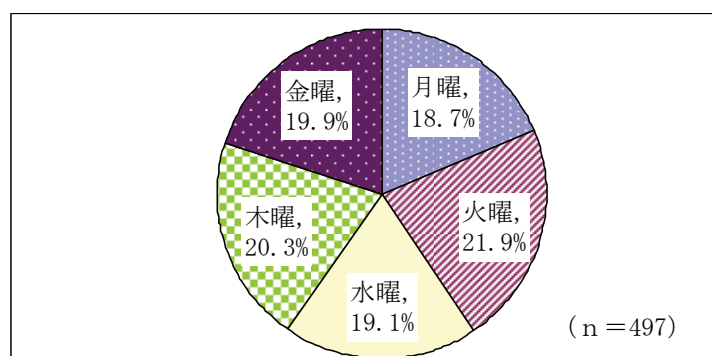
4-1. 曜日別利用状況

庁用利用が行われた平日（月曜日～金曜日）における曜日別利用結果は以下のとおりとなった。いずれの曜日も、1 日当たり平均利用回数は 2～3 回となっている。

【曜日別利用状況】

	月曜	火曜	水曜	木曜	金曜	合計
利用回数(回)	93	109	95	101	99	497
構成比	18.7%	21.9%	19.1%	20.3%	19.9%	100.0%
利用日数(日)	32	41	36	38	37	184
1日当たり平均 利用回数(回)	2.9	2.7	2.6	2.7	2.7	2.7

※日曜利用1回を除く。



4-2. 1 回当たり走行距離

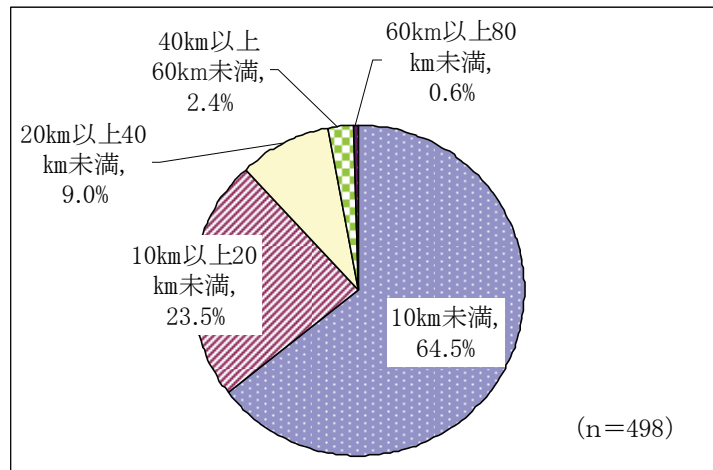
「10km 未満」での利用が全体の 64.5%を占め、最も高くなった。次いで「10km 以上 20km 未満」の 23.5%となっており、20km 未満といった近距離移動での利用が、庁用利用全体の 88.0%と 9 割近くを占める結果となった。

また、80km 以上での利用は一度も行われなかった。

【1 回当たり走行距離】

	10km未満	10km以上 20km未満	20km以上 40km未満	40km以上 60km未満	60km以上 80km未満	80km以上 100km未満	100km以上	合計
利用回数(回)	321	117	45	12	3	0	0	498
構成比	64.5%	23.5%	9.0%	2.4%	0.6%	0.0%	0.0%	100.0%

【1 回当たり走行距離】



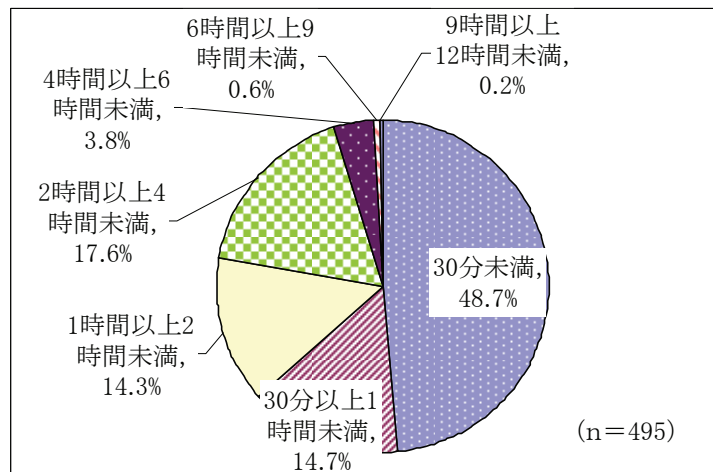
4-3. 1 回当たり利用時間

「30 分未満」での利用が 48.7%と最も高く、全体のおよそ半数を占めた。4 時間以上の利用は全体の 4.6%にしか過ぎない結果となった。

【1 回当たり利用時間】

	30分未満	30分以上 1時間未満	1時間以上 2時間未満	2時間以上 4時間未満	4時間以上 6時間未満	6時間以上 9時間未満	9時間以上 12時間未満	12時間以上	合計
利用回数(回)	241	73	71	87	19	3	1	0	495
構成比	48.7%	14.7%	14.3%	17.6%	3.8%	0.6%	0.2%	0.0%	100.0%

※利用時間不明分(3回)を除く。



4-4. 利用開始時間

「8:00～9:59」に利用開始するケースが全体の 39.4%を占め最も高くなった。次いで「16:00～17:59」の 15.4%、「12:00～13:59」の 14.5%となった。

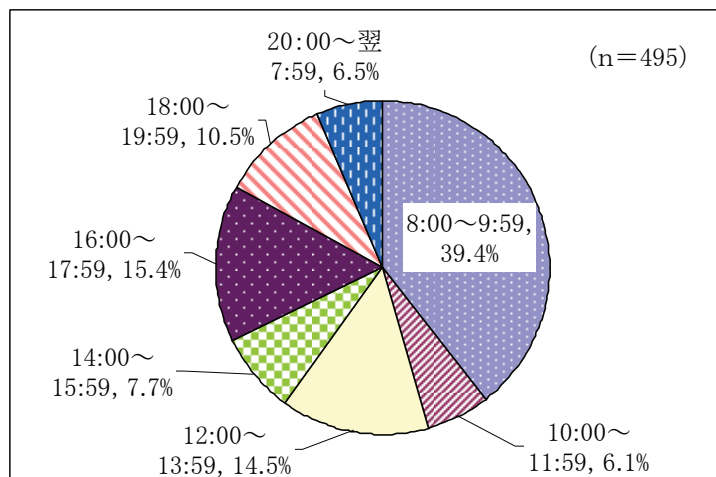
また、1 回当たりの利用時間と利用開始時間の関係性をみてみると、「8:00～9:59」での利用開始では 30 分未満での利用が 46.9%と半数近くを占めた。また、8 時から開始される庁用優先時間

は 19 時までとなっているため、利用開始時間が 19 時に近づくにつれ、当然ながら短時間での利用が中心となっている。

【利用開始時間】

	8:00～ 9:59	10:00～ 11:59	12:00～ 13:59	14:00～ 15:59	16:00～ 17:59	18:00～ 19:59	20:00～ 翌7:59	合計
利用回数(回)	195	30	72	38	76	52	32	495
構成比	39.4%	6.1%	14.5%	7.7%	15.4%	10.5%	6.5%	100.0%

※利用時間不明分(3回)を除く。



【利用開始時間：1回当たり利用時間別内訳】

	8:00～ 9:59	10:00～ 11:59	12:00～ 13:59	14:00～ 15:59	16:00～ 17:59	18:00～ 19:59	20:00～ 翌7:59	合計
利用回数(回)	195	30	72	38	76	52	32	495
構成比	39.4%	6.1%	14.5%	7.7%	15.4%	10.5%	6.5%	100.0%
30分未満	115	2	7	11	47	32	31	245
構成比	46.9%	0.8%	2.9%	4.5%	19.2%	13.1%	12.7%	100.0%
30分以上1時間未満	14	5	4	5	21	20	0	69
構成比	20.3%	7.2%	5.8%	7.2%	30.4%	29.0%	0.0%	100.0%
1時間以上2時間未満	26	11	20	11	4	0	0	72
構成比	36.1%	15.3%	27.8%	15.3%	5.6%	0.0%	0.0%	100.0%
2時間以上4時間未満	32	7	33	10	4	0	0	86
構成比	37.2%	8.1%	38.4%	11.6%	4.7%	0.0%	0.0%	100.0%
4時間以上6時間未満	6	4	8	1	0	0	0	19
構成比	31.6%	21.1%	42.1%	5.3%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
6時間以上9時間未満	2	1	0	0	0	0	0	3
構成比	66.7%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%
9時間以上12時間未満	0	0	0	0	0	0	1	1
構成比	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	100.0%	100.0%
12時間以上	0	0	0	0	0	0	0	0
構成比	—	—	—	—	—	—	—	—

※利用時間不明分(3回)を除く。

5. 町田市が所有する電気自動車および充電器活用に向けた今後の方向性

5-1. 本事業からみた効果・課題

本事業を通じて「EV カーシェアリング」やイベント開催時の展示会・試乗会を行った結果からみた、町田市が所有する電気自動車および充電器を活用した効果および課題について、以下にまとめる。

5-1-1. 一般会員による利用

一般会員の利用における効果・課題は次のとおりである。

本事業では女性利用が少なく、実際の利用は男性に偏る結果となった。登録時のアンケートをみるとカーシェアリングに興味を持つ女性の割合が高かったことから、女性も利用しやすい仕組み作りを再検討することが望ましいと考えられる。女性の利用を促進し、より多くの意見を収集することで、さらなる利用拡大に向けた取組は行いやすくなるものと考えられる。

(1) 会員登録時

【効果】

- ・初回登録時においては 60 名の会員枠を超える応募があり、本事業に対する関心や期待が多く寄せられた。

【課題】

- ・女性会員の登録の少なさ。
⇒初回募集・2 次募集で合計 100 名の会員登録が行われたが、うち女性会員は 16 名のみとなった。

(2) 利用時

【効果】

- ・本事業で初めて電気自動車を経験したとする回答があった。
⇒電気自動車に触れる体験機会の創出につながった。
- ・今後の利用意向に関して、「今後も利用したい」とする意見は 77.2%。初回利用時での意見よりも最終利用時での意見の方が利用意向が高まりやすい傾向に。
⇒今後利用する場合の希望車種として、「コンパクトカー」（回答比率 64.8%）や「軽自動車」（同 33.6%）、「ワゴン」（同 31.2%）となっており、カーシェアリング車両の多様化が進めば、より利用意向が高まる可能性も考えられる。
- ・今後利用する場合の利用目的では、自家用車保有状況別でみると、自家用車保有者においては「セカンドカーの代わりとして」が 38.9%で最も高く、自家用車非保有者では「自家用車の代わりとして」が 42.5%で最も高い結果となった。
⇒カーシェアリングの利用が広く一般的に進めば、保有台数の削減につながるユーザーの意識変化のきっかけとなり得る可能性がある。

【課題】

- ・実利用会員数が会員登録数の約半数（52 人）にとどまった。また、女性の実利用会員は 3 名のみ。
⇒会員登録時には「カーシェアリングそのものに興味がある」とする意見が女性会員全体の 7 割程度を占めていたものの、実際の利用に至らなかった女性会員は 13 名となった。そのため、本事業の利用結果は男性の利用実績や意見に偏っている。
- ・外出先での充電体験の少なさ。
⇒一般会員利用時の約 1 割程度でしか外出先での充電につながっておらず、利用実態がつかめない結果となった。1 回当たりの平均走行距離も 10～60km の範囲内にとどまる傾向となっており、外出先で充電を行う必要性が低い利用が多かった。そうしたなか、今後の充電器整備網を検討する上で実際の利用における課題の把握も重要と考えられることから、充電器利用につながる仕組み作りを検討することが望ましいと考えられる。

5-1-2. 啓発活動

本事業実施期間中において、展示会や試乗会を通じたカーシェアリングの説明や電気自動車の体験を行う機会が設けられた。そうした機会において、カーシェアリングの説明を受けることや実際に電気自動車に触れることで、関心や利用意向は高まりやすい傾向にあることが確認された。

しかしながら、アンケート回収数があまり多くないことから（ごみフェスタ時回収数 33、エコフェスタ時回収数 11）、ブースへの訪問者もあまり多くなかった可能性も考えられ、より多くの市民の目に触れるためには、積極的な啓発活動を今後行うことが望ましいと考えられる。

【効果】

- ・参加を通じて、電気自動車への関心やカーシェアリング利用意向が高まった可能性が考えられる。
⇒試乗会参加後に電気自動車への関心が高まりやすい傾向にあり、カーシェアリングの利用意向においても、興味を持つきっかけとなり得る可能性があることがアンケート結果から確認された。

【課題】

- ・アンケート回収数があまり多くなく、収集結果は参考程度にとどまる。
⇒電気自動車普及拡大を図る上で、より多くの市民が電気自動車やカーシェアリングについて理解を深められる機会を提供する必要性は高いと考えられる。

5-2. 活用効果の最大化を図るための今後の方向性

本事業の実施結果を基に、民間事業者による町田市内での EV カーシェアリング事業に対する支援や、町田市が所有する電気自動車 2 台を活用した展示会・試乗会の開催を通じて、市民の電気自動車に対する認知や利用意欲の向上を高めるべく普及啓発を行う上で、その効果の最大化を図るために取組むことが望ましいと考えられる項目は以下のとおりである。

5-2-1. EV カーシェアリング

(1) 会員登録時

■実際の利用につながる仕組み作り

- ・ 会員登録された 100 名のうち、実際の利用に至った一般会員は 52 名と半数程度であった。本事業では、実際の利用に至っていない一般会員に対して、利用しなかった理由を確認する手段がなかったため、利用しなかった理由が不明のままである。
- ・ 今後、民間事業者による EV カーシェアリング事業によって市民の電気自動車利用を促進させるには、登録会員数の増加ではなく、実際の利用者数の増加を図っていくことが望ましいと考えられる。
- ・ 一定期間が経過しても利用していない会員に対しては、民間事業者がメールや電話等による利用意向の確認を定期的に行うことで理由を把握し、町田市と民間事業者が共同で利用環境の改善を図ることによって、利用体験者を増やしていくことが望ましいと考えられる。

(2) 利用時

■外出先での充電器利用を高める仕組み作り

- ・ 一般会員利用の約 1 割程度しか外出先での充電につながっておらず、利用実態がつかみにくい結果となった。1 回当たりの平均走行距離も 10～60km の範囲内にとどまりやすく、外出先で充電を行う必要性が低い利用が多くなった。そのため、EV カーシェアリングの実際の利用状況を通じて、外出先での充電器利用における課題を抽出することができておらず、充電器の効果的な配置を検討する上での検討材料が得られない状況となっている。
- ・ 一般会員の利用目的をみると、「買い物」と「ドライブ」がそれぞれ全体の 3 割程度を占めた。民間事業者による EV カーシェアリングでの利用実績を通じて、目的地となりやすい場所を把握していき、そうした場所となるショッピングセンターやスーパー、サービスエリア等の協力を得ながら、買い物や休憩での停車中に充電しやすい仕組みを構築していくことも望ましいと考えられる。

■利用状況発表等による定期的な広報活動

- ・ 利用状況に関する情報発信は、町田市の取組を広く市民に浸透させる上で重要な役割を担うと考えられるものの、本事業が実施されるなかでそうした情報発信はあまり行なわれていなかった。
- ・ 本事業への会員登録時におけるアンケートでは、「広報まちだ」を通じて EV カーシェアリ

ングが行われることを知ったとする回答が男女とも半数近くを占めており、「広報まちだ」による情報発信は市民へ伝わりやすいと考えられる。

- ・ 月 3 回発行される「広報まちだ」において、少なくとも月 1 回は電気自動車の普及に関わる情報を発信し、町田市が所有する電気自動車の庁用利用や展示会・試乗会での活用を進めている点や、民間事業者の EV カーシェアリング事業を通じて同じ市民による一般利用が進んでいる点等を伝えることによって、関心や利用意向を高めていくことが望ましいと考えられる。
- ・ 発信する情報の内容については、電気自動車や EV カーシェアリングがどういったものなのかイメージしやすいよう、実際の利用に基づく内容である「利用実績」を広く発信することが望ましいと考えられる。
- ・ 電気自動車の乗車体験の場となった本事業では、その利用状況から電気自動車もカーシェアリング車両として十分に活用できることが確認された。また、高齢者のリピーター利用も確認されたことから、高齢者でも利用しやすい事業であるとも考えられる。そのほか、利用実績やアンケート結果から、外出先で充電しなくても 1 回の利用を十分に終わらせることも確認された。
- ・ 電気自動車および EV カーシェアリングの利用実態を示す「利用実績」の継続的な公表を通じて、実際に電気自動車がどのように利用されているのか伝えていくことが望ましいと考えられる。

5-2-2. 展示会・試乗会

■試乗会での体験機会の創出

- ・ 「町田エコフェスタ 2011」では 10 名と少ない参加者ではあったが、試乗によって電気自動車や EV カーシェアリングに対する興味を持つきっかけとなり得ることが確認された。また、本事業を通じて EV カーシェアリングを実際に利用した一般会員においても、今後の利用意向が高まりやすい傾向にある等、実際に体験することが利用意欲の向上につながりやすい傾向にあることが確認された。
- ・ 今後電気自動車の普及拡大を図る上で、まず関心を持たせることが重要であると考えられるため、試乗会を定期的 to 実施し、電気自動車や EV カーシェアリングへの関心を高めていくことが望ましいと考えられる。

第 3 章

電気自動車および EV カーシェアリングに対する 市民・地域コミュニティの利用意向

第3章 電気自動車およびEVカーシェアリングに対する 市民・地域コミュニティの利用意向

1. 電気自動車およびEVカーシェアリングに関するアンケート調査結果

町田市内における電気自動車およびEVカーシェアリングに対する潜在需要について把握するべく、アンケート調査を行った。

調査対象は、個人ユーザーとなる町田市民と、町田市内の地域コミュニティ（町内会・自治会、商店会）の2つとしている。

1-1. 町田市民（インターネットアンケート）

町田市内に居住する個人ユーザーにおける電気自動車やEVカーシェアリングに対する購入意向や利用意向を把握すべく、インターネットアンケート調査を行った。

1-1-1. アンケート調査概要

個人ユーザー向けアンケートはインターネットリサーチ会社へ登録されている管理モニター（回答者）に対してインターネットを使用することで調査を行った。

【アンケート調査：実施概要】

調 査 内 容：電気自動車およびEVカーシェアリングに関するアンケート

調 査 対 象：町田市に居住する18歳以上の男女で、世帯で自動車を保有する市民

調 査 方 法：インターネットアンケート調査

実 施 期 間：2011年11月18日～11月22日

アンケート有効回答ユーザー数：500サンプル（男性250サンプル、女性250サンプル）

町田市内に居住する男女計500サンプルの回答を回収したが、集計を行うに当たっては、町田市における年代別・性別での人口比率に合わせる形での拡大集計（ウエイトバック集計）を行っている（次頁参照）。

【拡大集計（ウェイトバック集計）について】

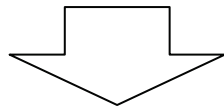
①住民基本台帳人口（2012年1月現在）

（単位：人）

		20代以下 18－29歳	30代 30－39歳	40代 40－49歳	50代 50－59歳	60代以上 60－74歳	合計
男性	人口	26,765	31,063	33,414	23,594	39,570	154,406
	%	8.6	10.0	10.8	7.6	12.8	49.9
女性	人口	25,404	29,745	31,167	24,201	44,783	155,300
	%	8.2	9.6	10.1	7.8	14.5	50.1
合計	人口	52,169	60,808	64,581	47,795	84,353	309,706
	%	16.8	19.6	20.9	15.4	27.2	100.0

②サンプル回収数

		20代以下 18－29歳	30代 30－39歳	40代 40－49歳	50代 50－59歳	60代以上 60－74歳	合計
男性	n数	44	56	50	50	50	250
	%	8.8	11.2	10.0	10.0	10.0	50.0
女性	n数	50	50	50	51	49	250
	%	10.0	10.0	10.0	10.2	9.8	50.0
合計	n数	94	106	100	101	99	500
	%	18.8	21.2	20.0	20.2	19.8	100.0



①の人口比率に合わせて、
②に③を掛け合わせて拡大集計を実施

③補正值（ウェイトバック値）

		20代以下 18－29歳	30代 30－39歳	40代 40－49歳	50代 50－59歳	60代以上 60－74歳	合計
男性		0.9821	0.8955	1.0789	0.7618	1.2777	0.9971
女性		0.8203	0.9604	1.0063	0.7661	1.4755	1.0029
合計		0.8960	0.9261	1.0426	0.7640	1.3756	1.0000

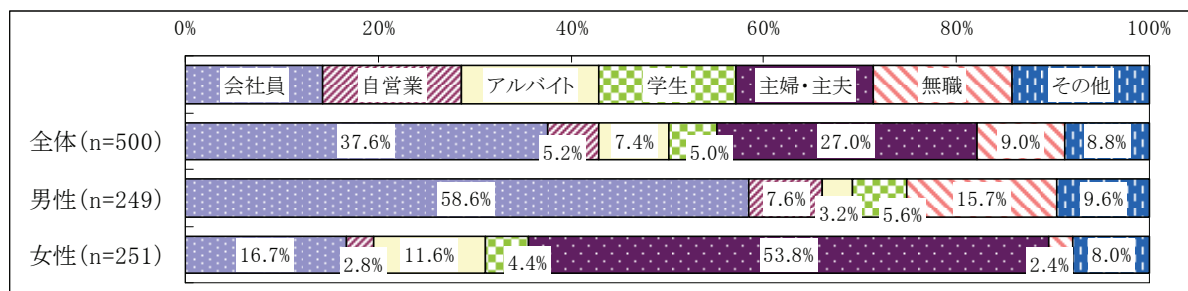
1-1-2. アンケート調査結果

(1) 属性

①職業

男性は「会社員」が最も高く（58.6%）、次いで「無職」15.7%、「その他」9.6%と続く。一方、女性では「主婦」が最も高く（53.8%）、次いで「会社員」16.7%、「アルバイト」11.6%となった。

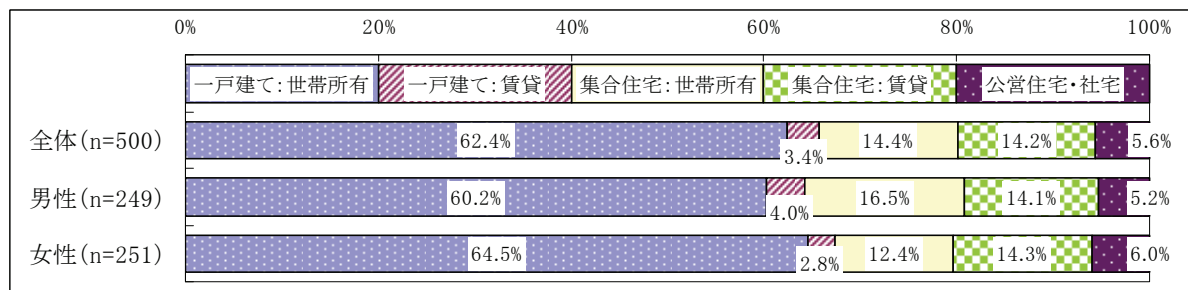
【職業】



②居住形態

全体では「一戸建て：世帯所有」が最も高く（62.4%）、次いで「集合住宅：世帯所有」14.4%、「集合住宅：賃貸」14.2%となり、所有・賃貸別では全体の約 3/4 が世帯所有となった（76.6%）。

【居住形態】

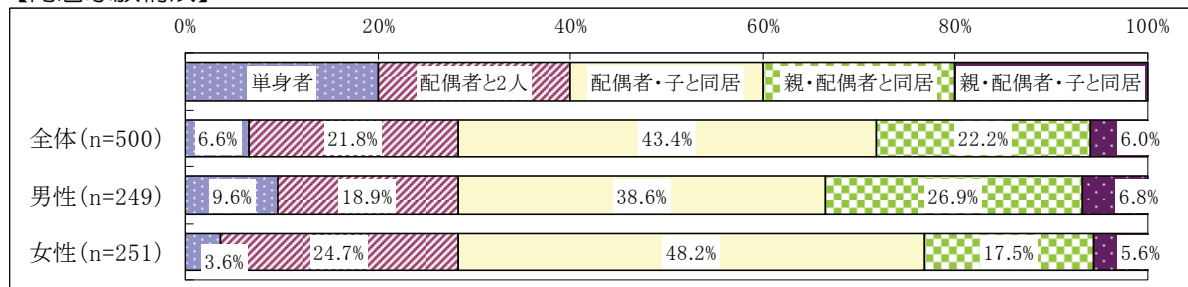


③同居家族構成

全体では「配偶者・子と同居」（いわゆるファミリー層）が 43.4%と最も多く、次いで「親・配偶者と同居」（3人以上の世帯）22.2%、「配偶者と2人」（2人世帯）21.8%と続く。

「単身者」（1人暮らし）は全体で 6.6%にとどまっている。

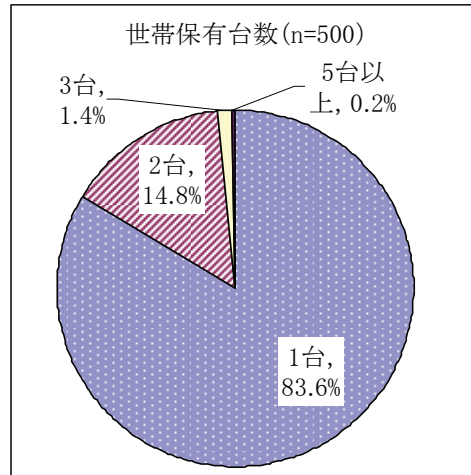
【同居家族構成】



(2) 自家用車保有状況について

①世帯保有台数

「1 台」のみの保有が 83.6%と最も高く 8 割強を占め、「2 台」保有は 14.8%、「3 台」保有は 1.4%となった。

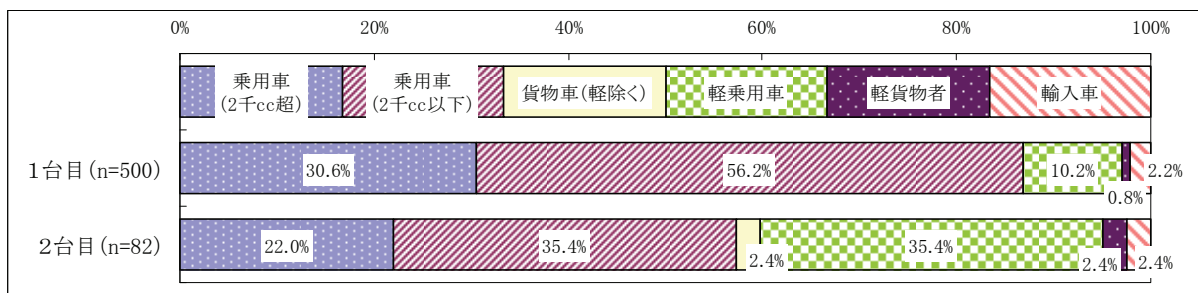


②保有 1 台目および 2 台目における保有車両

保有する車両の 1 台目（1 台のみ保有含む）と 2 台目（いわゆるセカンドカー）における車両タイプは以下のとおりとなった。

1 台目は「乗用車（排気量 2,000cc 以下、軽自動車除く）」が 56.2%と最も高く、2 台目では「軽乗用車」が 35.4%で最も高い。

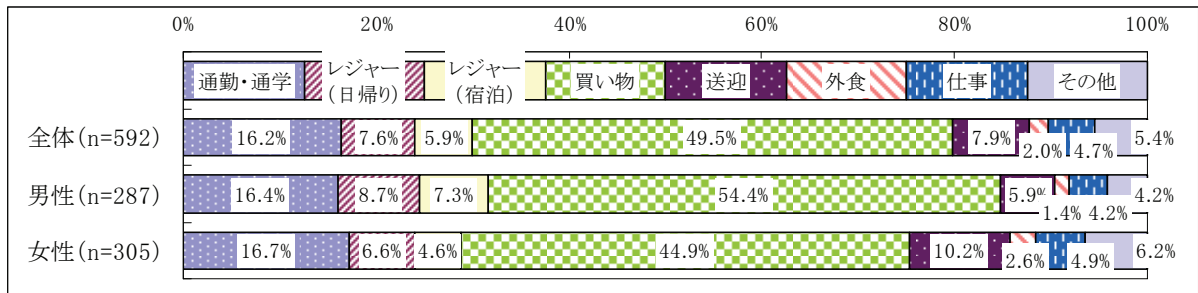
【保有 1 台目・2 台目における保有車両（車種）】



③利用目的（台数ベース）

男性は「買い物」が 54.4%と最も高く、次いで「通勤・通学」16.4%、「レジャー（日帰り）」8.7%と続く。女性も、男性と同様に「買い物」が 44.9%と最も高く、次いで「通勤・通学」16.7%となったが、3 番目に高いのは「送迎」となった（10.2%）。

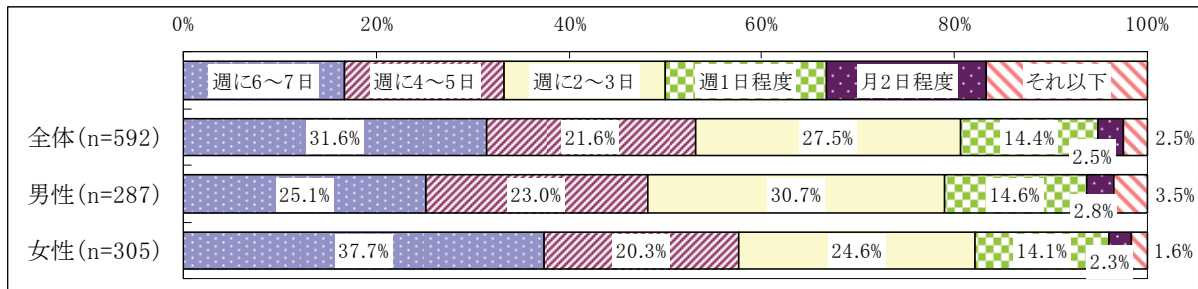
【保有車両ごとの利用目的（台数ベース）】



④利用頻度（台数ベース）

男性では「週に 2～3 日」が 30.7%と最も高く、次いで「週に 6～7 日」25.1%、「週に 4～5 日」23.0%と続く。一方、女性は「週に 6～7 日」が 37.7%と最も高く、「週に 2～3 日」24.6%、「週に 4～5 日」20.3%となり、男性よりも「週に 6～7 日」の回答比率が高い結果となった。

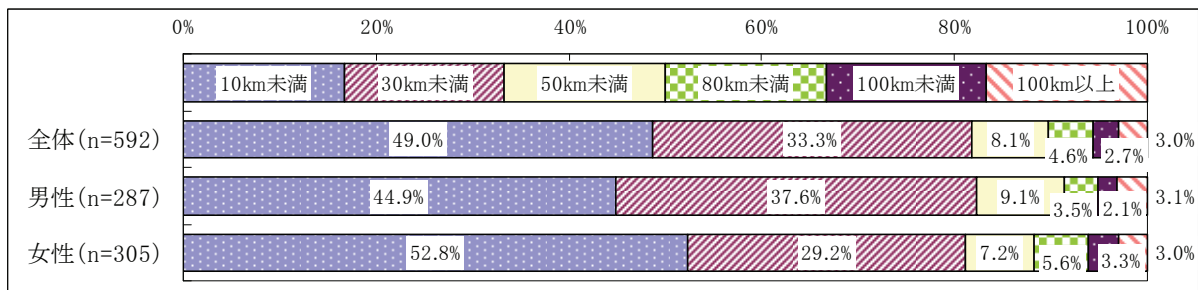
【保有車両ごとの利用頻度（台数ベース）】



⑤1 日あたり平均走行距離（台数ベース）

男性、女性ともに「10km 未満」の回答比率が最も高く（男性 44.9%、女性 52.8%）、さらに「10km 以上 30km 未満」の回答比率がいずれも 2 番目に高くなった。1 日当たりの平均走行距離が 30km に満たないとする回答が男女とも約 8 割を占めた。

【保有車両別 1 日あたり平均走行距離（台数ベース）】



⑥利用頻度別 1 日あたり平均走行距離

利用頻度別にみた自家用車の 1 日当たりの平均走行距離は次のとおりとなった。

「週に 6～7 日」では「10km 以上 30km 未満」（42.8%）と「10km 未満」（40.8%）がともに

約 4 割を占め、1 日当たりの平均走行距離が 30km に満たないとする回答が約 8 割を占める結果となった。

その他の利用頻度においては、いずれも「10km 未満」の回答比率が最も高く、「10km 以上 30km 未満」が 2 番目に高くなっており、1 日当たりの平均走行距離が 30km に満たないとする回答がいずれも約 7～9 割前後を占めた。

以上により、利用頻度に関わらず、1 日当たりの走行距離は 30km 以内にとどまりやすい傾向にあることが確認された。

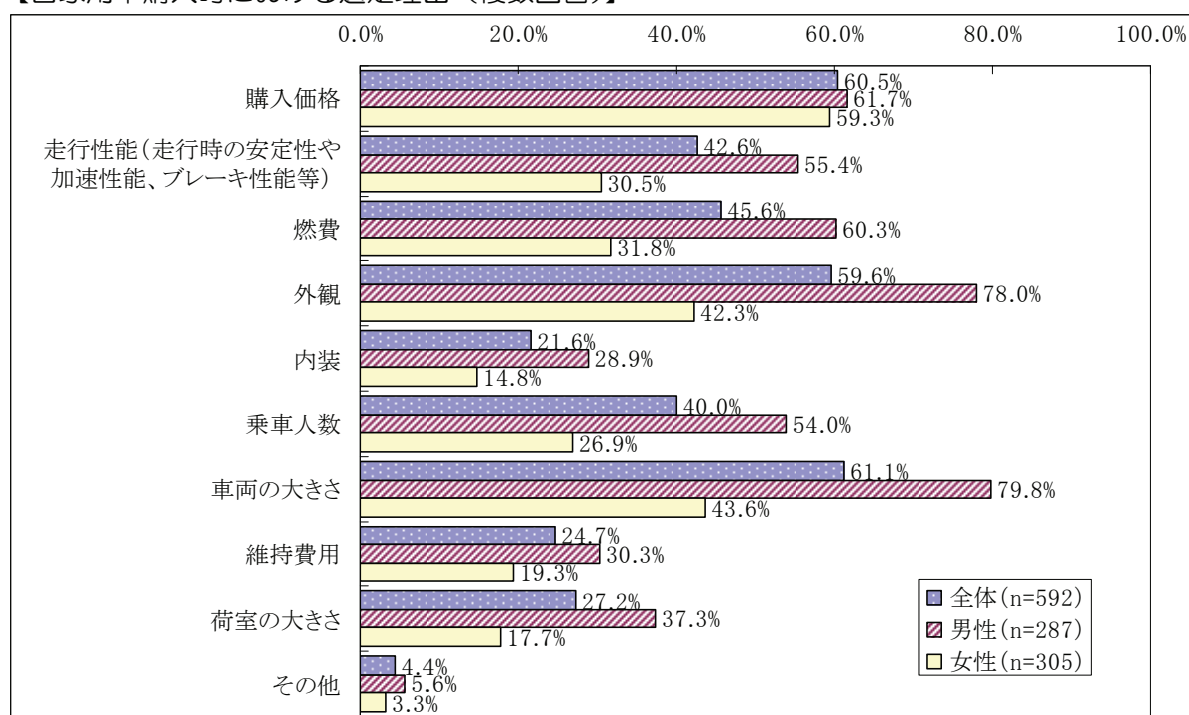
【利用頻度別 1 日当たり平均走行距離】

	10km未満	30km未満	50km未満	80km未満	100km未満	100km以上	合計
全体 (n=500)	49.6%	35.0%	8.0%	3.8%	1.8%	1.8%	100.0%
週に6～7日 (n=152)	40.8%	42.8%	7.9%	4.6%	2.0%	2.0%	100.0%
週に4～5日 (n=108)	61.1%	28.7%	8.3%	1.9%	0.0%	0.0%	100.0%
週に2～3日 (n=147)	54.4%	31.3%	9.5%	3.4%	1.4%	0.0%	100.0%
週1日程度 (n=72)	41.7%	34.7%	8.3%	5.6%	5.6%	4.2%	100.0%
月2日程度 (n=13)	46.2%	38.5%	0.0%	0.0%	7.7%	7.7%	100.0%
それ以下 (n=9)	44.4%	22.2%	0.0%	11.1%	0.0%	22.2%	100.0%

⑦自家用車購入時における選定理由

男性は「車両の大きさ」(79.8%)と「外観」(78.0%)が 8 割近くを占め、次いで「購入価格 (61.7%)」と「燃費」(60.3%)といった経済性に関する回答が続く。一方、女性は「購入価格」が 59.3%と 6 割近くを占め最も高いが、それ以外の項目はいずれも 4 割程度までにとどまる結果となった。

【自家用車購入時における選定理由（複数回答）】



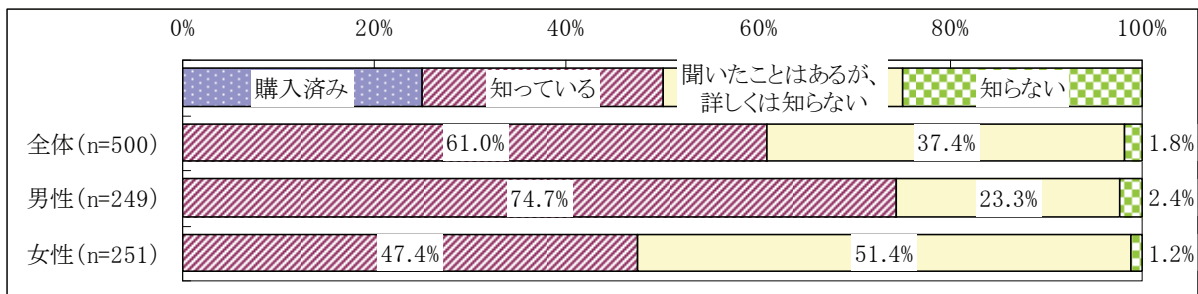
(3) 電気自動車について

①認知状況

男性では「知っている」が 74.7%と最も高く、次いで「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」が 23.3%となり、「知らない」は 2.4%にとどまった。一方、女性は「聞いたことはあるが詳しくは知らない」が 51.4%と過半数を占め、次いで「知っている」が 47.4%となり、「知らない」は 1.2%にとどまった。

「購入済み」については、今回のアンケートでは男性・女性ともに回答を得られなかった。

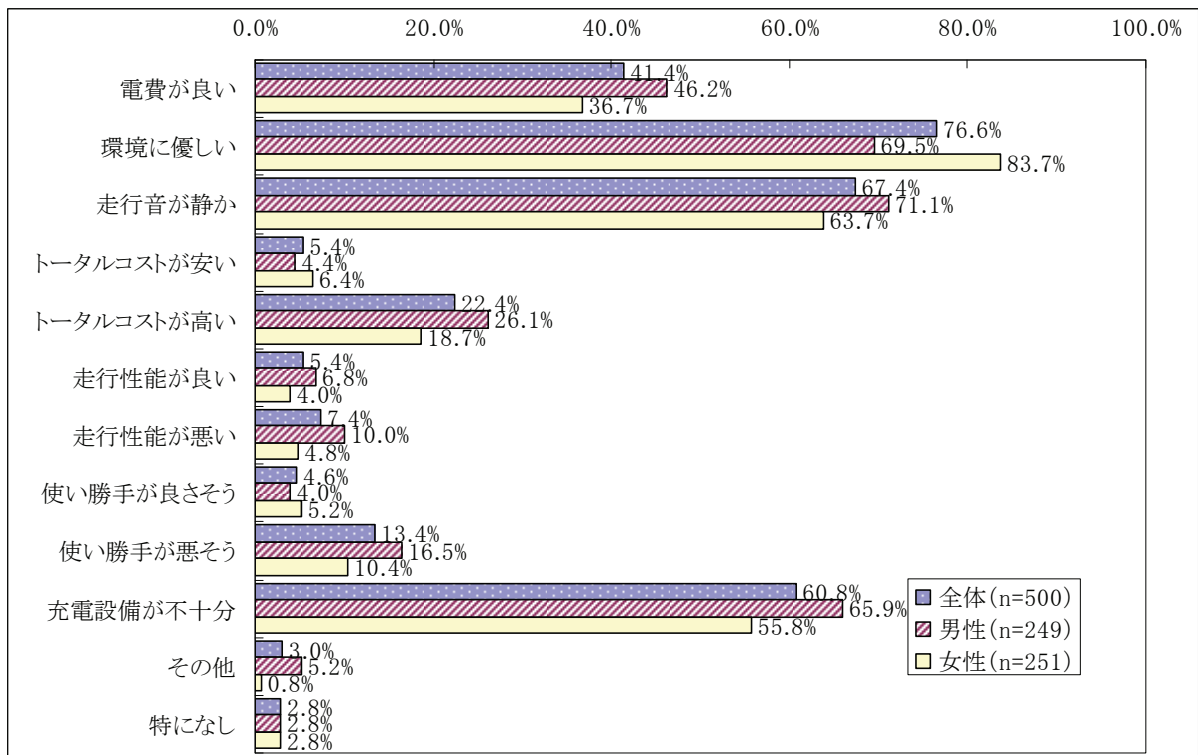
【電気自動車に対する認知状況】



②電気自動車に対するイメージ

全体では「環境に優しい」が 76.6%で最も高く、次いで「走行音が静か」 67.4%、「充電設備が不十分」 60.8%となり、男女別でも同様の結果となった。

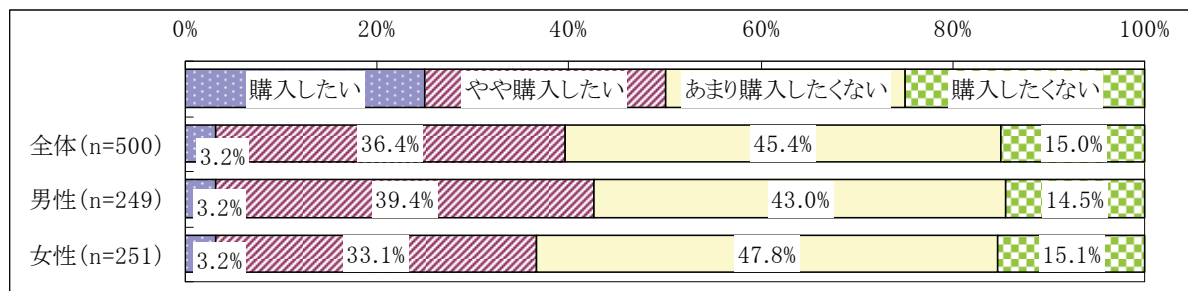
【電気自動車に対するイメージ（複数回答）】



③電気自動車購入意向

購入意向のある回答（「購入したい」と「やや購入したい」の合算値）は、男性は約 4 割（42.6%）、女性では 36.3%となった。また、「あまり購入したくない」においては、男性が 43.0%、女性 47.8%となり、男女とも最も高い回答比率となっている。

【電気自動車購入意向】

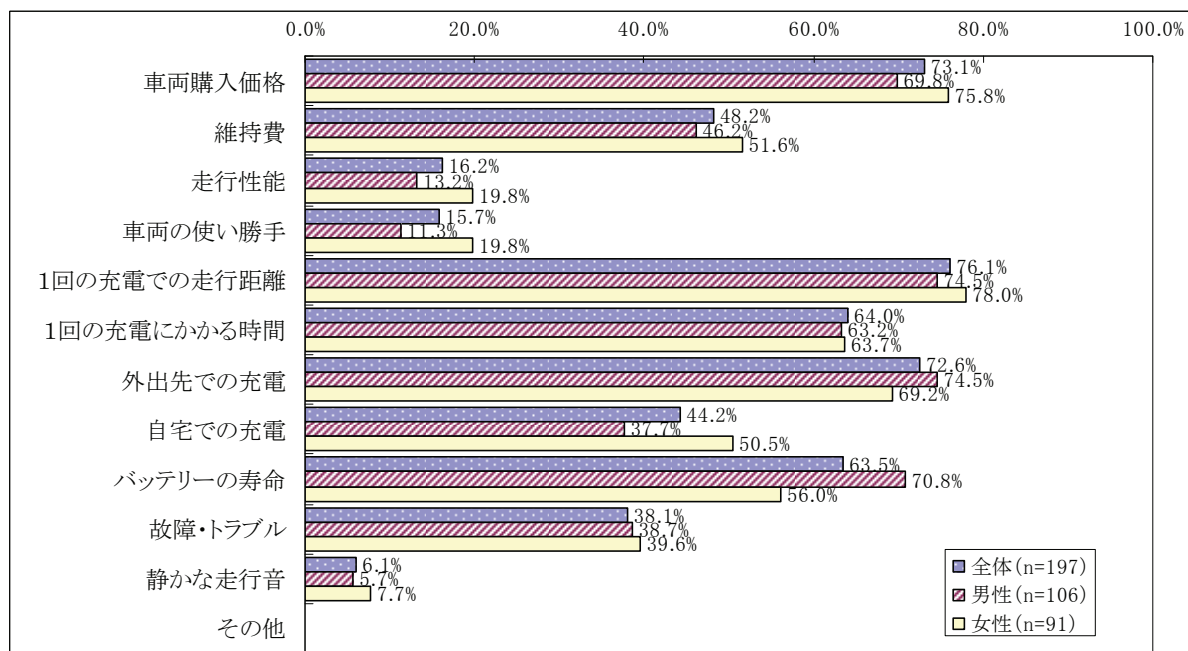


④購入意向あり回答者：購入時の不安材料

男性では「1 回の充電での走行距離」と「外出先での充電」がともに 74.5%で最も高く、次いで「バッテリーの寿命」70.8%、「車両購入価格」69.8%と続く。

一方、女性は「1 回の充電での走行距離」が 78.0%で最も高く、次いで「購入価格」75.8%、「外出先での充電」69.2%と続く結果となった。

【購入意向あり回答者：購入時の不安材料（複数回答）】



「1回の充電での走行距離」と「外出先での充電」を不安材料として挙げた回答者の属性として、保有する自家用車の 1 日当たり走行距離でみると、次のとおりとなった。

「一回の充電での走行距離」、「外出先での充電」とともに「10km 未満」での回答比率が最も高く、半数を超えている、次いで「30km 未満」が 3 割前後で続いており、これらを不安材料として挙げた回答者のうち、およそ 8 割は 1 日当たりの走行距離が 30km 未満であることが確認された。

【「1 回の充電での走行距離」「外出先での充電」回答者内訳：保有車両 1 日当たり走行距離別】

		n	10km未満	30km未満	50km未満	80km未満	100km未満	100km以上
1回の充電での走行距離	全体	150	54.0%	32.0%	9.3%	2.0%	0.7%	2.0%
	男性	78	50.0%	35.9%	9.0%	2.6%	1.3%	1.3%
	女性	72	58.3%	27.8%	9.7%	1.4%	0.0%	2.8%
外出先での充電	全体	142	54.9%	31.0%	7.7%	2.1%	1.4%	2.8%
	男性	79	53.2%	32.9%	6.3%	2.5%	2.5%	2.5%
	女性	63	57.1%	28.6%	9.5%	1.6%	0.0%	3.2%

また、「自宅での充電」を不安材料として挙げた回答者の属性として、居住形態別でみると、男女ともに「一戸建て」が約 6 割を占め、「集合住宅」に居住する回答者よりも不安材料と考えやすい傾向にあることが確認された。

【「自宅での充電」回答者内訳：居住形態別】

	n	一戸建て	集合住宅
全体	87	65.5%	34.5%
男性	41	65.9%	34.1%
女性	46	65.2%	34.8%

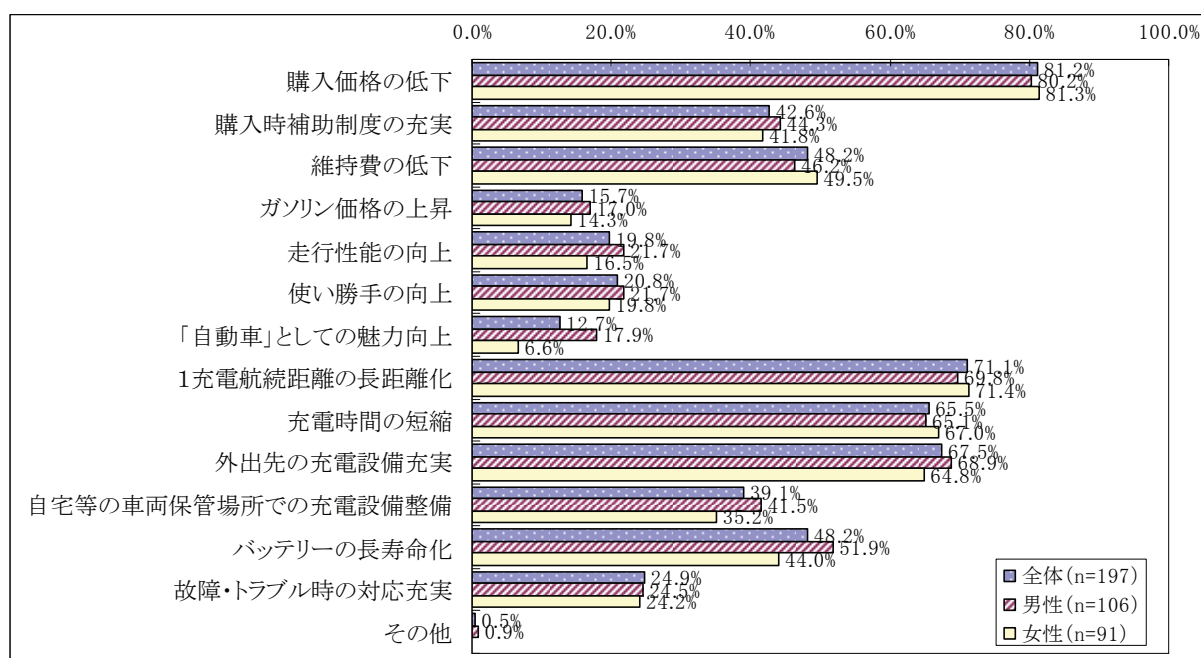
⑤購入意向あり回答者：購入を検討する上での条件

男性では「購入価格の低下」が 80.2%と最も高く 8 割を占め、次いで「1 充電航続距離の長距離化」69.8%、「外出先の充電設備充実」68.9%と続く。

一方、女性も男性とほぼ同様の結果となり、「購入価格の低下」が 81.3%と最も高く、次いで「1 充電航続距離の長距離化」71.4%、「充電時間の短縮」67.0%と続く結果となった。

また、「自宅等での車両保管場所での充電設備整備」を不安材料として挙げた回答者の属性として、居住形態別でみると、男女ともに「一戸建て」が約 7 割前後を占め、「集合住宅」に居住する回答者よりも不安材料と考えやすい傾向にあることが確認された。

【購入意向あり回答者：購入を検討する上での条件（複数回答）】



【「自宅等での車両保管場所での充電設備整備」回答者内訳：居住形態別】

	n	一戸建て	集合住宅
全体	77	71.4%	28.6%
男性	45	73.3%	26.7%
女性	32	68.8%	31.3%

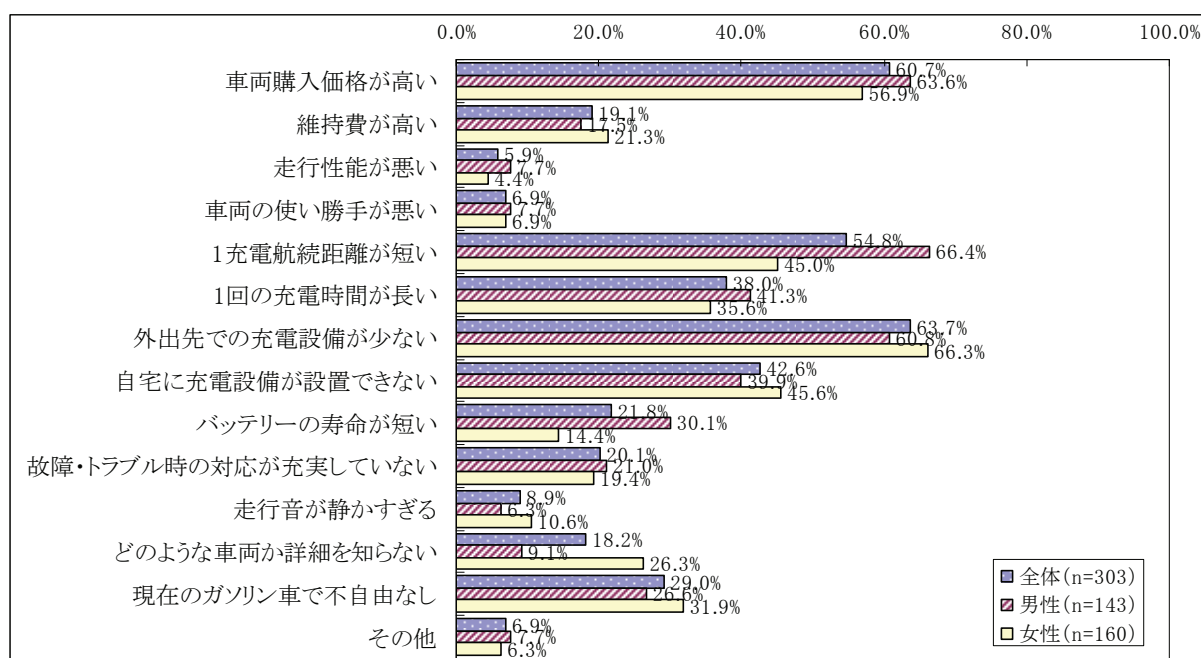
⑥購入意向なし回答者：購入を検討しない理由

男性では「1 充電航続距離が短い」が 66.4%で最も高く、次いで「車両購入価格が高い」63.6%、「外出先での充電設備が少ない」60.8%と続く。

一方、女性は「外出先での充電設備が少ない」が 66.3%で最も高く、次いで「車両購入価格が高い」56.9%、「自宅に充電設備が設置できない」45.6%と続く結果となった。

また、「自宅に充電設備が設置できない」を不安材料として挙げた回答者の属性として、居住形態別でみると、男性では「集合住宅」が 60.7%で「一戸建て」よりも高かったのに対し、女性では「一戸建て」の方が 62.5%と高くなった。

【購入意向なし回答者：購入を検討しない理由（複数回答）】



【「自宅に充電設備が設置できない」回答者内訳：居住形態別】

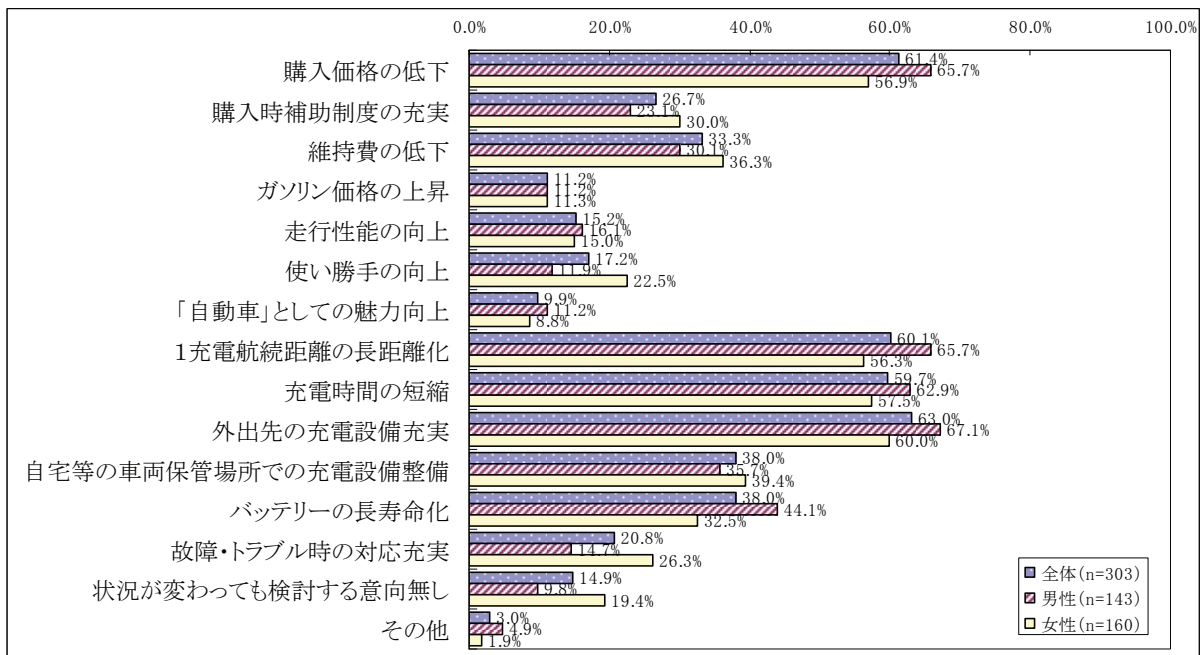
	n	一戸建て	集合住宅
全体	129	51.9%	47.3%
男性	56	39.3%	60.7%
女性	72	62.5%	37.5%

⑦購入意向なし回答者：購入を検討するに当たっての条件

男性では「外出先での充電設備充実」が 67.1%で最も高く、次いで「購入価格の低下」と「1充電航続距離の長距離化」がともに 65.7%と続いた。

一方、女性も男性と同様に「外出先での充電設備充実」が 60.0%で最も高く、次いで「充電時間の短縮」 57.5%、「購入価格の低下」 56.9%と続く結果となった。

【購入意向なし回答者：購入を検討するに当たっての条件（複数回答）】

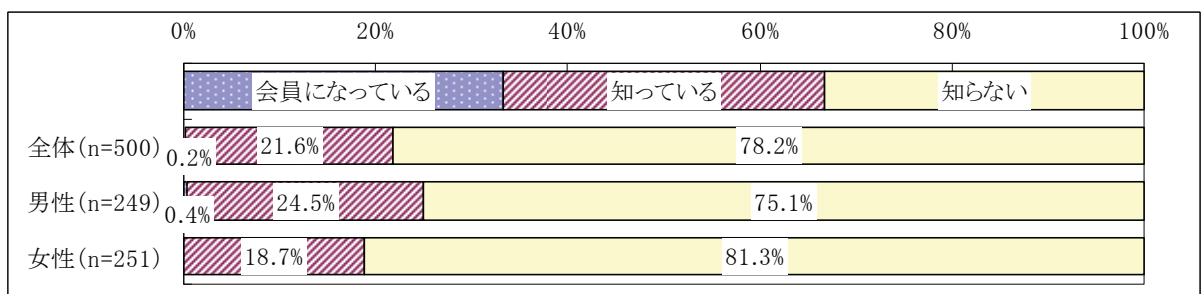


(4) EV カーシェアリングについて

①「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況

男女とも「知らない」の回答比率が最も高く、「知っている」は2割程度となった。

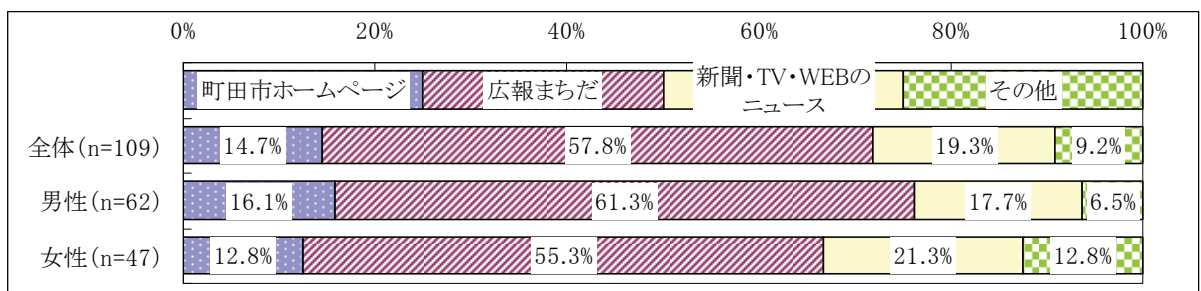
【「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況】



②認知した媒体

本事業を認知している回答者では、男女とも「広報まちだ」の回答比率が過半数を占めた。

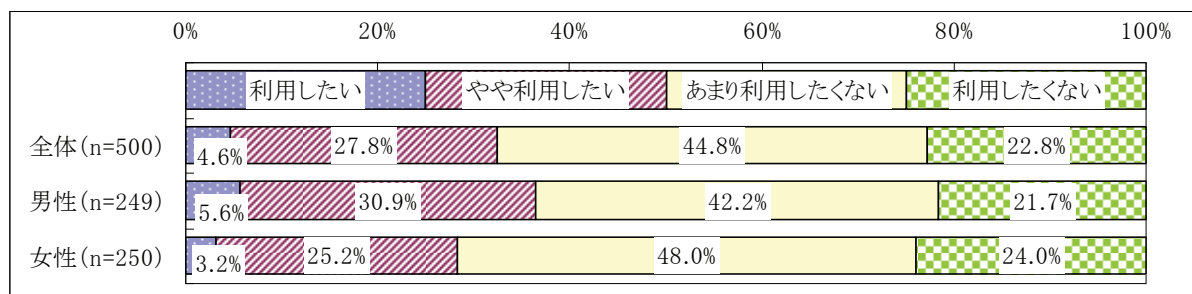
【「町田市電気自動車社会実験事業」を認知した媒体】



③EV カーシェアリング利用意向

「利用意向あり」とする回答（「利用したい」と「やや利用したい」の合算値）は男性 36.5%、女性 28.4%と、ともに3割前後を占める程度にとどまった。「あまり利用したくない」は男性 42.2%、女性 48.0%といずれも4割を超えた。

【EV カーシェアリング利用意向】



利用意向のある回答者の属性を、保有する自家用車の利用頻度別でみると、男性では「週に2～3日」が27.2%で最も高く、女性は「週に6～7日」が44.3%と最も高い。また、男女とも「週に2日～3日」から「週に6～7日」の間において、利用意向が高まりやすい傾向が確認された。

【「利用意向あり」回答者内訳：保有車両利用頻度別】

	n	週に6～7日	週に4～5日	週に2～3日	週に1日	月に2日程度	それ以下
男性	92	23.9%	25.0%	27.2%	17.4%	4.3%	2.2%
女性	70	44.3%	20.0%	21.4%	8.6%	5.7%	0.0%

利用意向のある回答者の属性を、保有する自家用車の1日当たりの走行距離別でみると、男女とも「10km未満」が最も高く、次いで「30km未満」が3割を超えて続く結果となった。利用意向のある回答者において、およそ8割は1日当たりの走行距離が30km未満であることが確認された。

【「利用意向あり」回答者内訳：保有車両1日当たり走行距離別】

	n	10km未満	10km以上 30km未満	30km以上 50km未満	50km以上 80km未満	80km以上 100km未満	100km以上
男性	92	46.7%	37.0%	9.8%	3.3%	1.1%	2.2%
女性	70	51.4%	35.7%	8.6%	2.9%	0.0%	1.4%

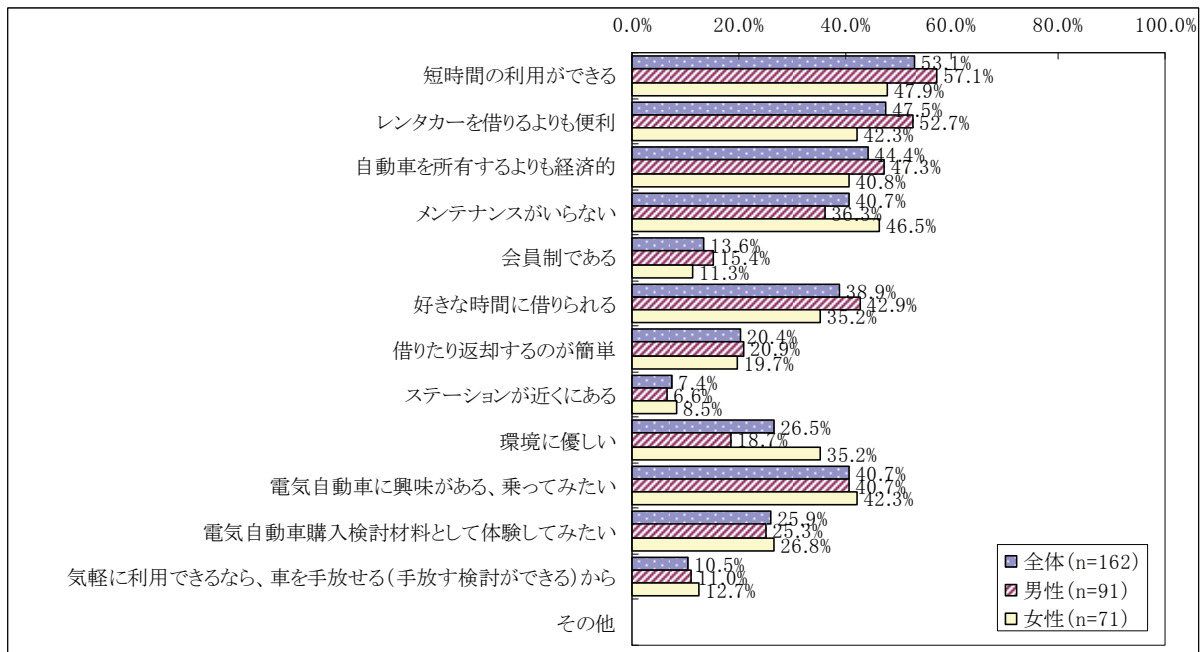
④利用意向あり回答者：利用したい理由

男性では「短時間の利用ができる」が57.1%で最も高く、次いで「レンタカーを借りるよりも便利」52.7%、「自動車を所有するよりも便利」47.3%となった。

女性においても「短時間の利用ができる」が47.9%と、男性と同様に最も高くなった。次いで

「メンテナンスがいらない」46.5%、「レンタカーを借りるよりも便利」と「電気自動車に興味がある、乗ってみたい」がともに42.3%で続く。

【利用意向あり回答者：利用したい理由（複数回答）】

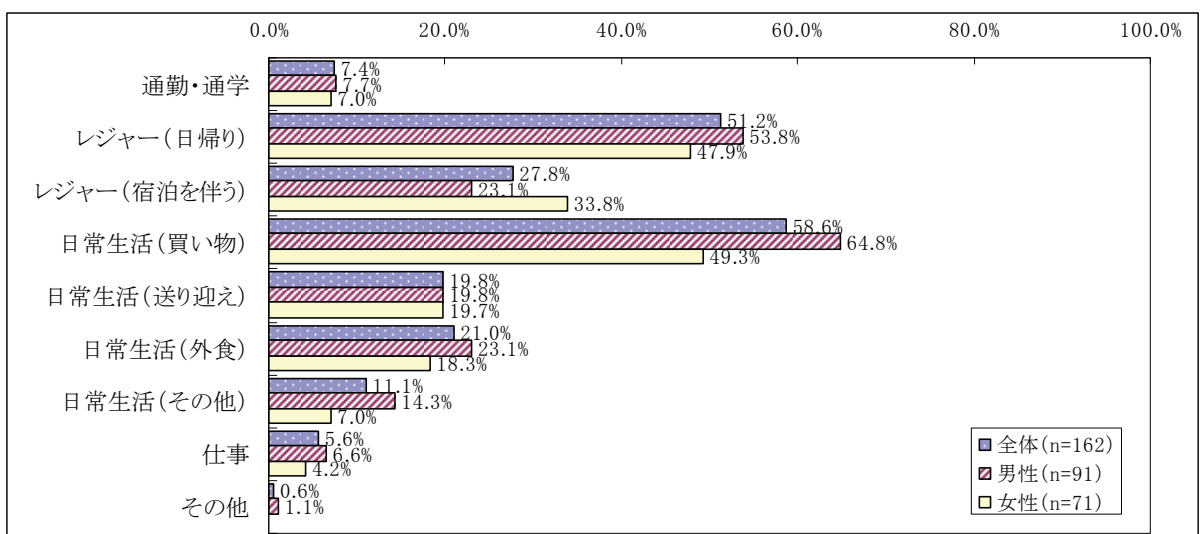


⑤利用意向あり回答者：想定する主な利用目的

男性では「日常生活（買い物）」が64.8%で最も高く、次いで「レジャー（日帰り）」53.8%、「レジャー（宿泊を伴う）」と「日常生活（外食）」がともに23.1%で続く。

一方、女性も「日常生活（買い物）」が49.3%で最も高く、次いで「レジャー（日帰り）」47.9%、「レジャー（宿泊を伴う）」33.8%となった。

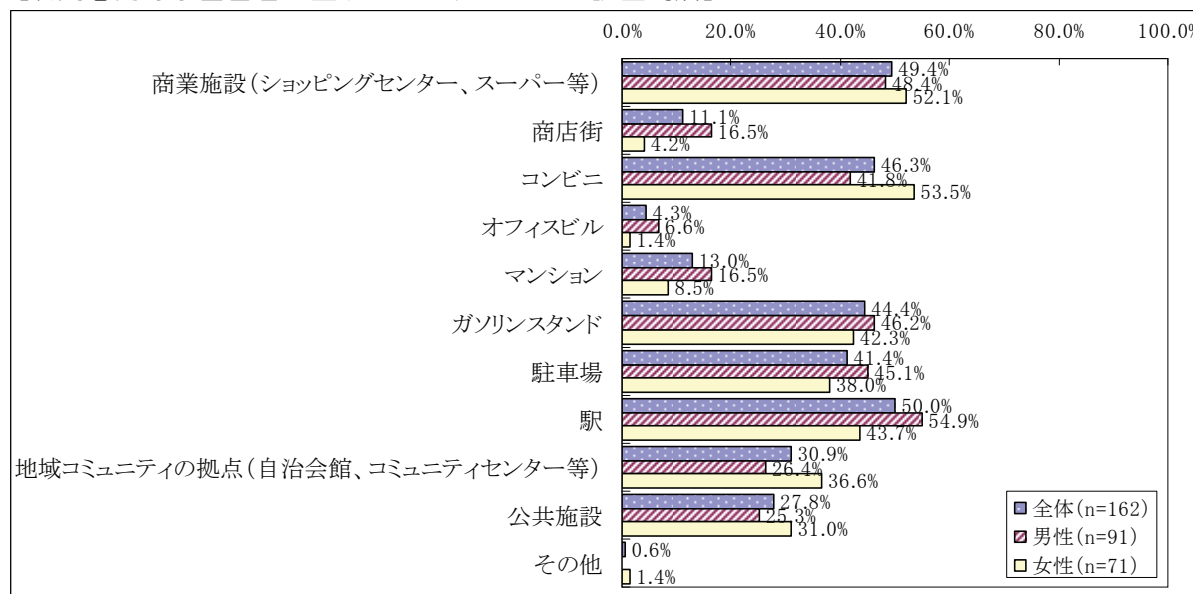
【利用意向あり回答者：想定する主な利用目的（複数回答）】



⑥利用意向あり回答者：望ましいステーション設置場所

男性では「駅」が 54.9%で最も高く、次いで「商業施設（ショッピングセンター、スーパー等）」48.4%、「ガソリンスタンド」46.2%となった。一方、女性は「コンビニ」が 53.5%で最も高く、次いで「商業施設」52.1%、「駅」43.7%となった。

【利用意向あり回答者：望ましいステーション設置場所】



⑦利用意向なし回答者：利用したいと思わない理由

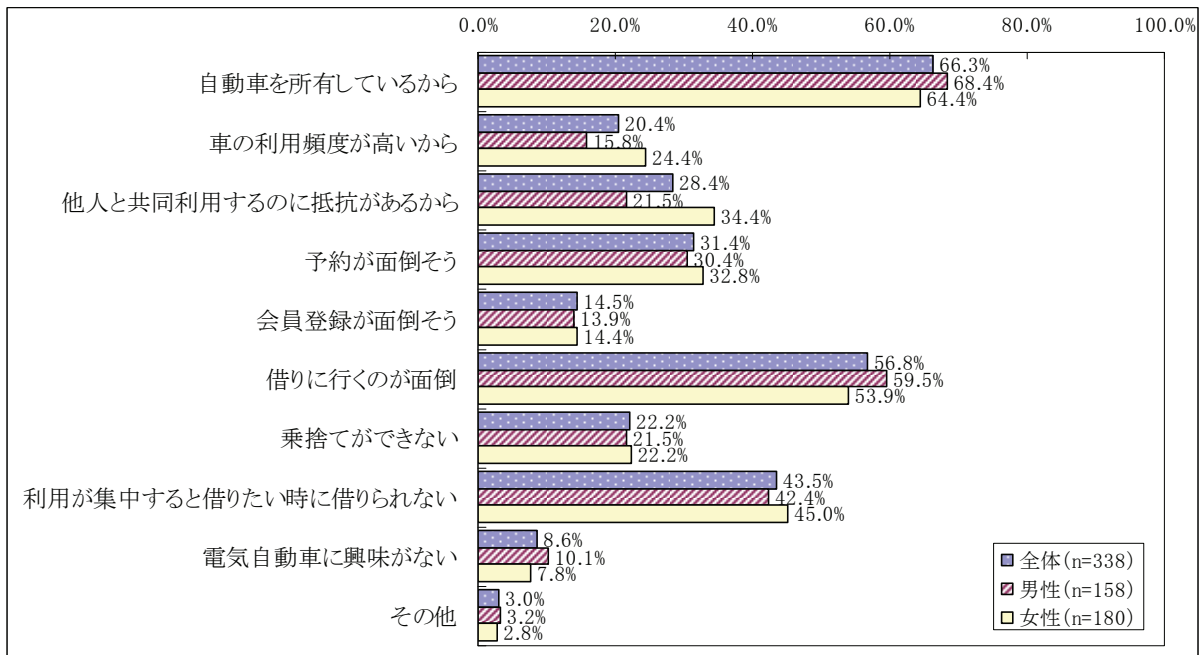
EV カーシェアリングに対して利用意向のない回答者（「あまり利用したくない」と「利用したくない」）における、利用したいと思わない理由は次のとおりとなった。

全体では「自動車を所有しているから」が 66.3%で最も高く、次いで「借りに行くのが面倒」56.8%、「利用が集中すると借りたいときに借りられない」43.5%となった。男女別でも、全体と同様の結果となっている。

「自動車を所有しているから」を理由として挙げた回答者の属性として、保有する自家用車の利用頻度別でみると、男性では「週に 2～3 日」が 31.8%で最も高く、女性は「週に 6～7 日」が 32.8%と最も高い。また、男女とも「自動車を所有しているから」を理由とする回答者は「週に 2 日～3 日」から「週に 6～7 日」の間でおよそ 8 割を占めた。

同様に保有する自家用車の 1 日当たりの走行距離別でみると、男女とも「10km 未満」が最も高く、次いで「30km 未満」が 3 割前後で続く結果となった。「自動車を所有しているから」を理由とする回答者のおよそ 8 割は 1 日当たりの走行距離が 30km 未満であることが確認された。

【利用意向なし回答者：利用したいと思わない理由（複数回答）】



【「自動車を所有しているから」回答者内訳：保有車両利用頻度別】

	n	週に6～7日	週に4～5日	週に2～3日	週に1日	月に2日程度	それ以下
男性	107	26.2%	23.4%	31.8%	15.0%	1.9%	1.9%
女性	116	32.8%	23.3%	29.3%	12.1%	1.7%	0.9%

【「自動車を所有しているから」回答者内訳：保有車両1日当たり走行距離別】

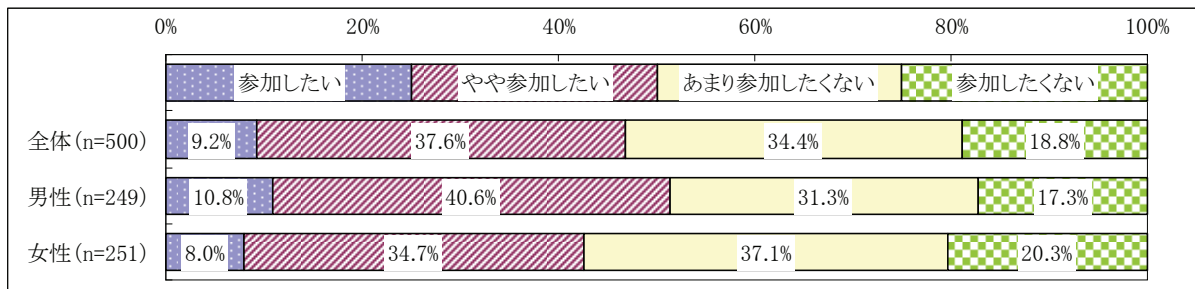
	n	10km未満	10km以上 30km未満	30km以上 50km未満	50km以上 80km未満	80km以上 100km未満	100km以上
男性	107	47.7%	38.3%	8.4%	0.9%	1.9%	2.8%
女性	116	59.5%	25.0%	6.9%	3.4%	3.4%	1.7%

(5) 電気自動車試乗会について

①参加意向

男性において、参加意向のある回答（「参加したい」と「やや参加したい」の合算値）は51.4%と5割程度となった。一方、女性で参加意向のある回答は、42.7%と半数に満たなかった。

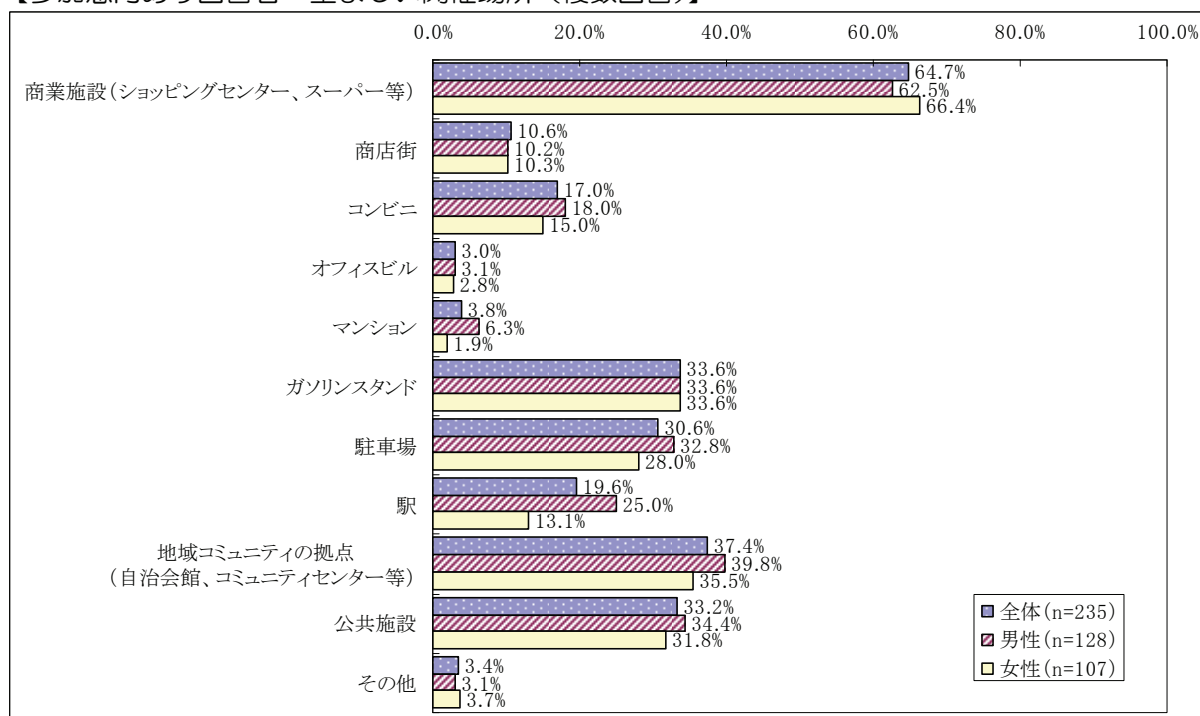
【試乗会参加意向】



②参加意向あり回答者：望ましい開催場所

男女とも「商業施設」が最も高くなった（男性 62.5%、女性 66.4%）。以降においては、男性では「地域コミュニティの拠点（自治会館、コミュニティセンター等）」が 39.8%で 2 番目に高く、次いで「公共施設」の 34.4%となった。また、女性も「地域コミュニティの拠点」が 35.5%で 2 番目に高く、次いで「ガソリンスタンド」の 33.6%となった。

【参加意向あり回答者：望ましい開催場所（複数回答）】

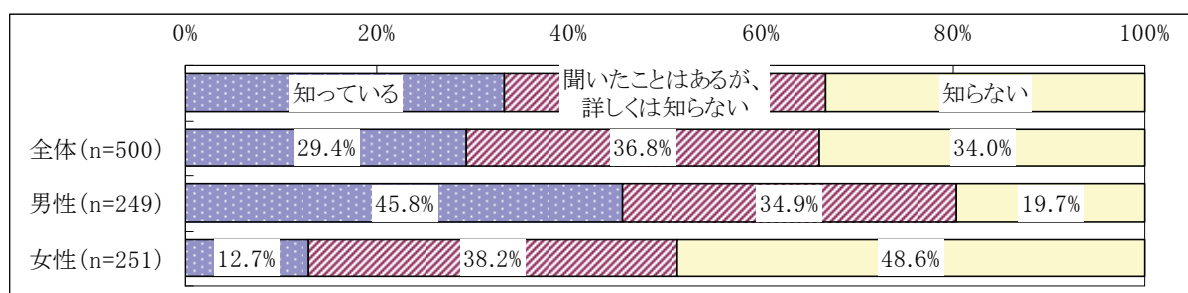


(6) 電気自動車の「蓄電池」としての役割について

①電気自動車の「蓄電池」活用に対する認知状況

男性では「知っている」が 45.8%とおおよそ半数を占め、「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」(34.9%)を含めると約 8 割が電気自動車を蓄電池として活用できること自体について認知していることが確認された。一方、女性は「知っている」が 12.7%と 1 割程度となり、「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」(38.2%) と合わせて過半数程度を占めた。

【電気自動車の「蓄電池」活用に対する認知状況】



②購入検討材料としての「蓄電池」活用の位置付け

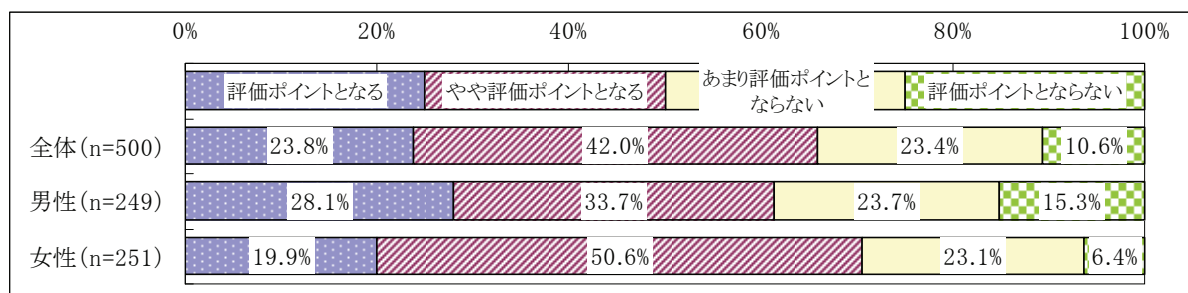
■男女別

電気自動車の購入を検討する際、蓄電池としての活用が評価ポイントとなるかについての回答結果は次のとおりとなった。

男性では「やや評価ポイントとなる」が 33.7%で最も高く、次いで「評価ポイントとなる」が 28.1%となり、合算で約 6 割（61.8%）がプラス要素として捉えていることが確認された。

一方、女性は「やや評価ポイントとなる」が 50.6%と半数を超え、「評価ポイントとなる」(19.9%)と合わせると、合算で約 7 割（70.5%）がプラス要素として捉えていることが確認された。

【購入検討材料としての「蓄電池」活用の位置付け：男女別】

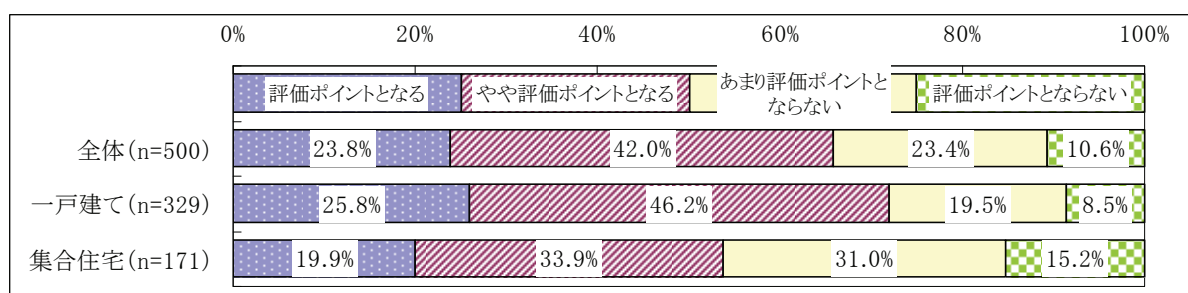


■居住形態別

一戸建てでは「やや評価ポイントとなる」が 46.2%で最も高く、次いで「評価ポイントとなる」が 25.8%となり、合算で約 7 割（72.0%）がプラス要素として捉えていることが確認された。

一方、集合は「やや評価ポイントとなる」が 33.9%で最も高かったが、「評価ポイントとなる」(19.9%)と合わせても 53.8%と半数を占める程度となっている。

【購入検討材料としての「蓄電池」活用の位置付け：居住形態別】



1-2. 地域コミュニティ（町内会・自治会、商店会）

町田市内で地域ごとに市民や事業者が集う形で形成される地域コミュニティにおいて、電気自動車や EV カーシェアリングに対する利用意向を把握すべく、アンケート調査を行った。

今回、地域コミュニティとして、町田市町内会・自治会連合会に加入する各町内会・自治会、および町田市商店会連合会に加盟する各商店会を対象とし、町田市からのアンケート郵送によって調査を実施した。

1-2-1. アンケート調査概要

今回の郵送によるアンケート調査の実施概要は以下のとおりである。

およそ 1 ヶ月で実施し、回収数は町内会・自治会が 151 団体、商店会が 24 団体となった。

【アンケート調査：実施概要】

調 査 内 容：電気自動車および EV カーシェアリングに関するアンケート

調 査 対 象：町田市町内会・自治会連合会に加盟する町内会・自治会 219 団体

町田市商店会連合会に加盟する商店会 51 団体

調 査 方 法：町田市からの郵送によるアンケート調査

実 施 期 間：2011 年 11 月 21 日～12 月 22 日

回 収 数：町内会・自治会 151 団体（回収率 68.9%）

商店会 24 団体（回収率 47.1%）

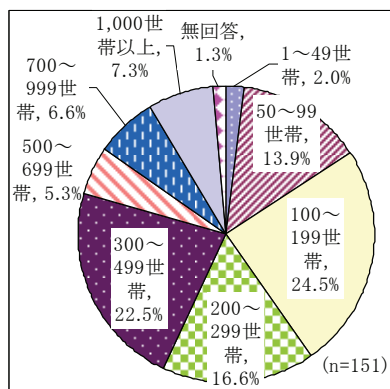
1-2-2. アンケート調査結果

(1) 回答者属性

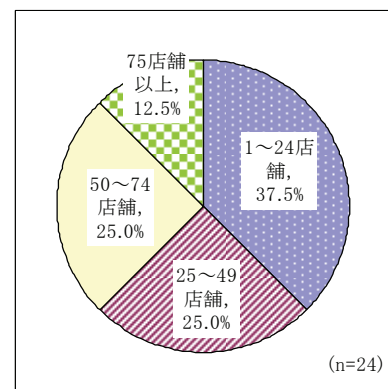
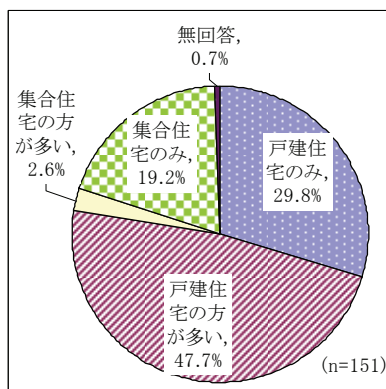
①会員数（加入世帯数・加盟店舗数）

町内会・自治会、および商店会がそれぞれ抱える会員数（加入世帯数、加盟店舗数）は以下のとおりとなった。町内会・自治会においては、加入世帯の居住形態も合わせて調査したが、戸建住宅の方が多い結果となっている。

【町内会・自治会】



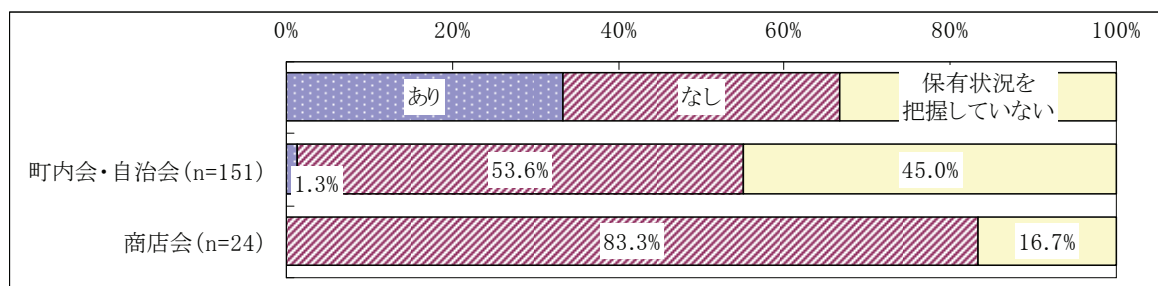
【商店会】



②会員における電気自動車保有状況に対する認知

電気自動車を保有する会員の有無については、町内会・自治会で 1.3%（回答数 2）の確認のみにとどまった。また、町内会・自治会の 45.0%、商店会の 16.7%が「保有状況を把握していない」状況であることも確認された。

【会員における電気自動車保有状況に対する認知】

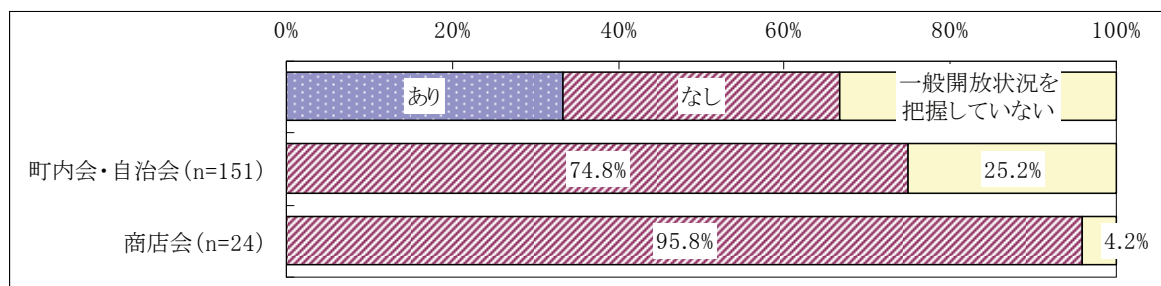


③地域内における充電器の一般開放状況に対する認知

地域内での充電器の一般開放状況については、「あり」の回答は確認されなかった。

また、町内会・自治会の 25.2%、商店会の 4.2%が「保有状況を把握していない」状況にあることも確認された。

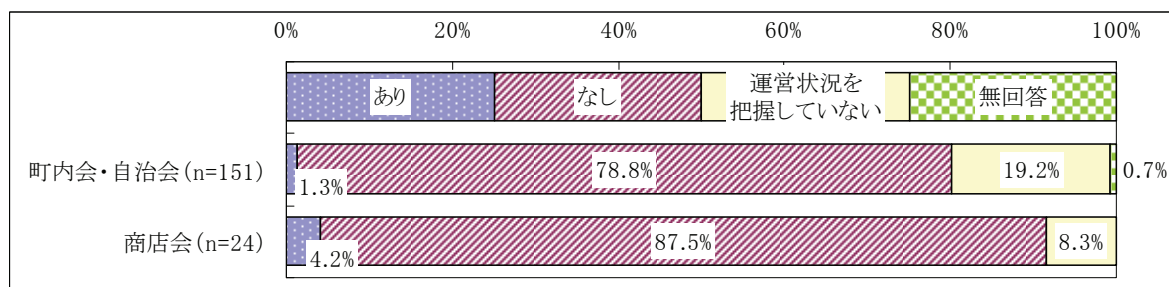
【地域内における充電器の一般開放状況に対する認知】



④地域内におけるステーション設置状況に対する認知

地域内での民間企業によるカーシェアリングのステーション設置の有無についてであるが、町内会・自治会で 1.3%（回答数 2）、商店会で 4.2%（回答数 1）の確認のみにとどまった。また、町内会・自治会の 19.2%、商店会の 8.3%が「保有状況を把握していない」状況にあることも確認された。

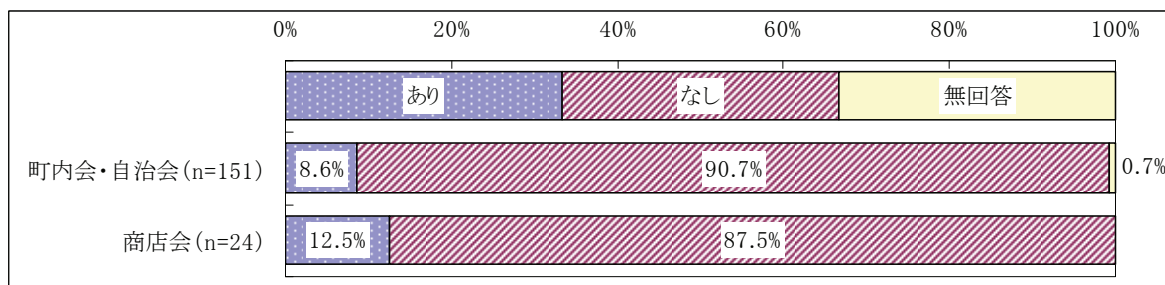
【地域内におけるステーション設置状況に対する認知】



⑤地域内で管理する駐車場の有無

町内会・自治会や商店会が管理する駐車場の有無についてであるが、「あり」との回答は町内会・自治会で 8.6%、商店会の 12.5%となった。

【地域内で管理する駐車場の有無】

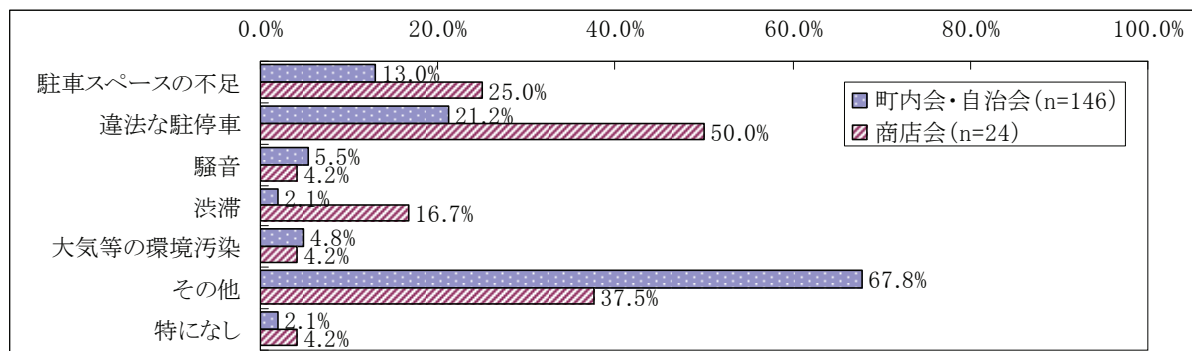


⑥地域内・地域周辺での自動車に起因する問題の発生状況

「その他」を除くと、町内会・自治会では「違法な駐停車」が 21.2%で最も高く、次いで「駐車スペースの不足」13.0%、「騒音」5.5%となった。一方、商店会でも「違法な駐停車」が 50.0%

で最も高く、次いで「駐車スペースの不足」25.0%、「渋滞」16.7%となった。

【地域内・地域周辺での自動車に起因する問題の発生状況（複数回答）】

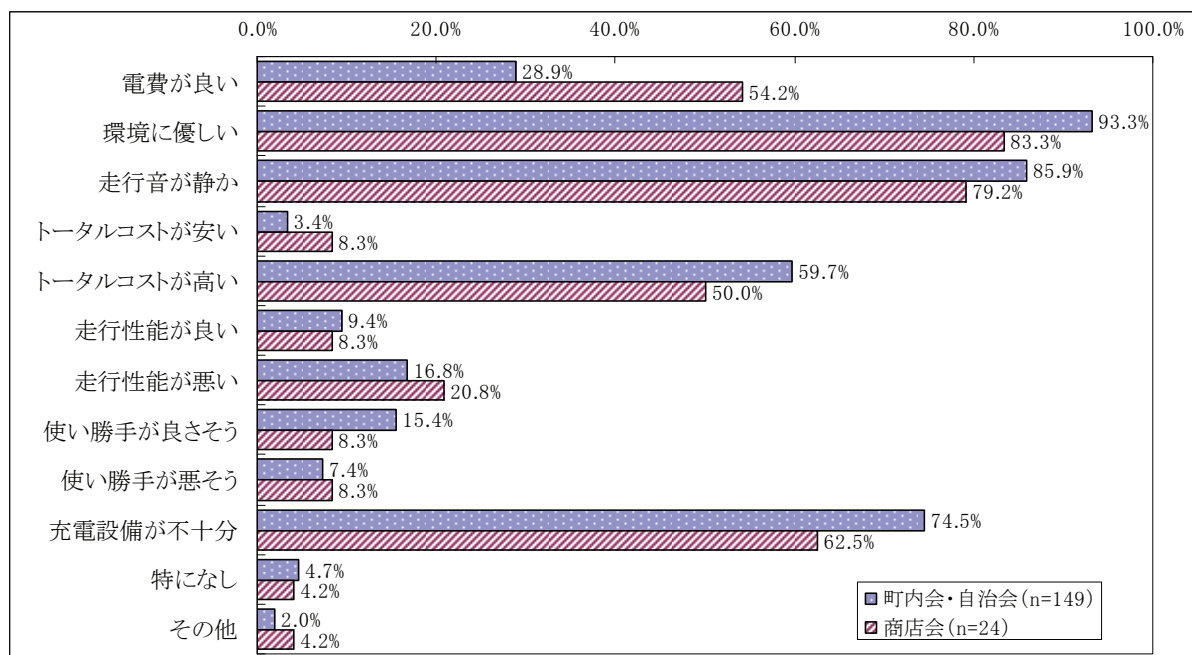


(2) 電気自動車について

①電気自動車に対するイメージ

町内会・自治会、商店会ともに「環境に優しい」が最も高く（町内会・自治会 93.3%、商店会 83.3%）、次いで「走行音が静か」、「充電設備が不十分」と続く結果となった。

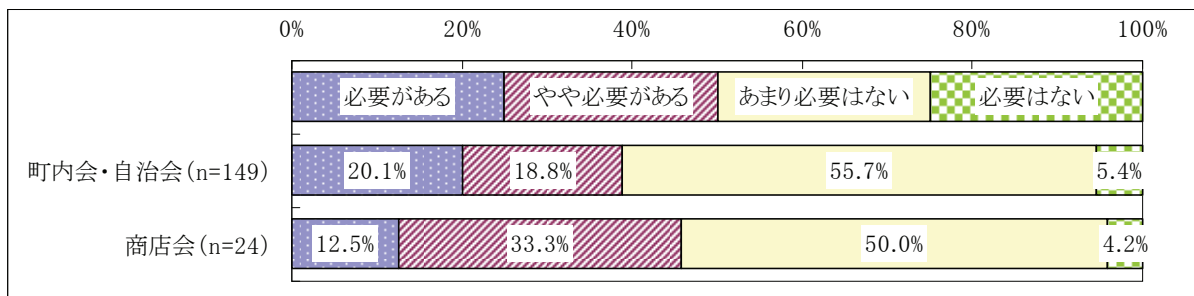
【電気自動車に対するイメージ（複数回答）】



②地域内における電気自動車普及の必要性

必要ありとする回答（「必要がある」と「やや必要がある」の合算値）は、町内会・自治会 38.9%、商店会 45.8%と、いずれも半数に満たなかった。

【地域内における電気自動車普及の必要性】

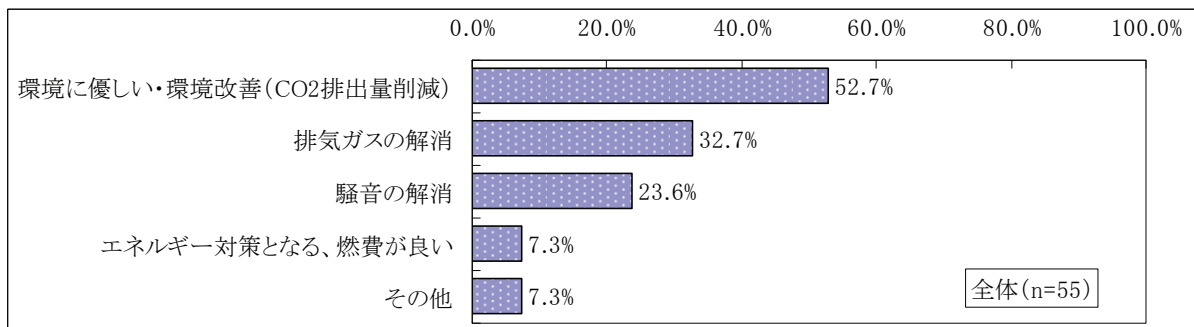


③必要性あり回答者：地域内での普及による会員のメリット等（自由回答）

町内会・自治会においては、「環境に優しい・環境改善（二酸化炭素排出量削減）」が 52.7%と最も多く、次いで「排気ガスの解消」32.7%、「騒音の解消」23.6%となり、既存のガソリン車に起因する問題解消につながる点がメリットとして挙げられやすい傾向にあることが確認された。

商店会では、商店会のイメージ向上を図る 1 つの手段として期待する声もあがっている。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由意見】

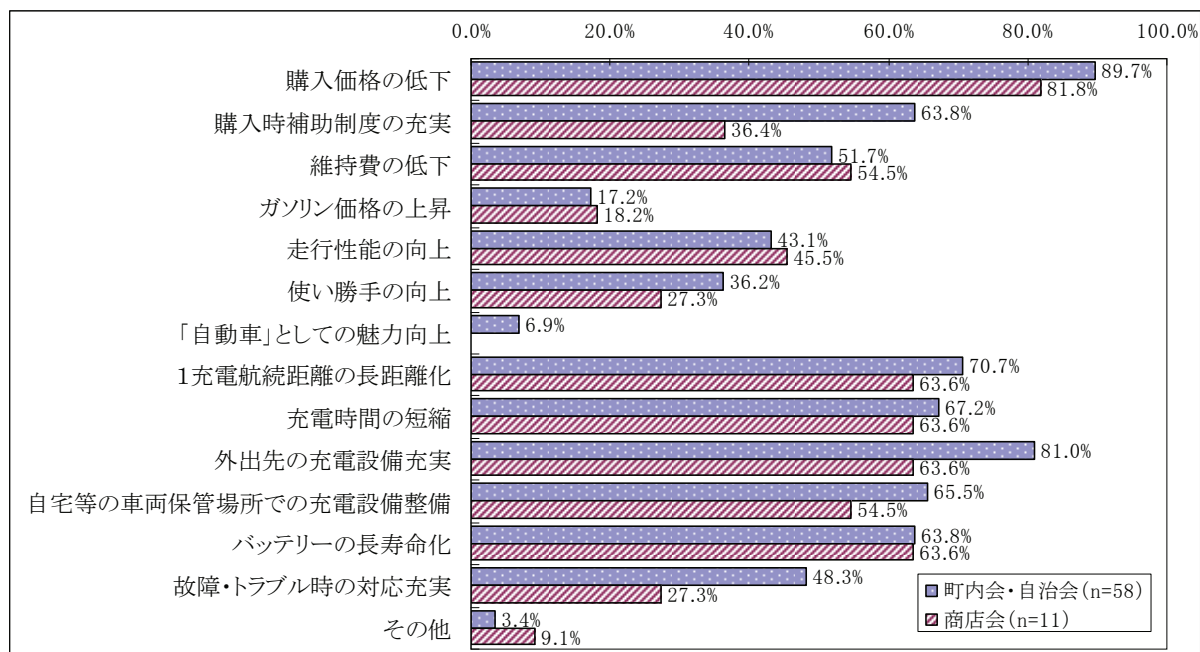
- ・加盟数「25～49 店舗」（必要がある）：当商店会に対して、地域の方々に「安心・安全で環境に優しい取組をしている商店会」というイメージを持ってもらうため。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや必要がある）：あくまでも個店の判断だと思う。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや必要がある）：良いとは思いますが、充電設備が整っていない。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや必要がある）：ガソリン代が安くなり、経費の負担が軽減される。
- ・加盟数「50～74 店舗」（やや必要がある）：商店会内で共同荷捌き場を作り、電気自動車をシェアリングするのが望ましい。
- ・加盟数「75 店舗以上」（やや必要がある）：環境に優しい。
- ・加盟数「75 店舗以上」（やや必要がある）：先進的な取組で消費者へのエコ・環境訴求ができる。普及すれば街も静かになる。

④必要性を感じる回答者：会員が電気自動車購入を検討する上での条件

町内会・自治会では「購入価格の低下」が 89.7%と最も高く、次いで「外出先での充電設備の充実」81.0%、「1 充電航続距離の長距離化」70.7%となった。

一方、商店会でも「購入価格の低下」が81.8%で最も高かったが、2番目としては「1充電航続距離の長距離化」「充電時間の短縮」「外出先での充電設備充実」「バッテリーの長寿命化」の4項目がいずれも63.6%を占める結果となった。

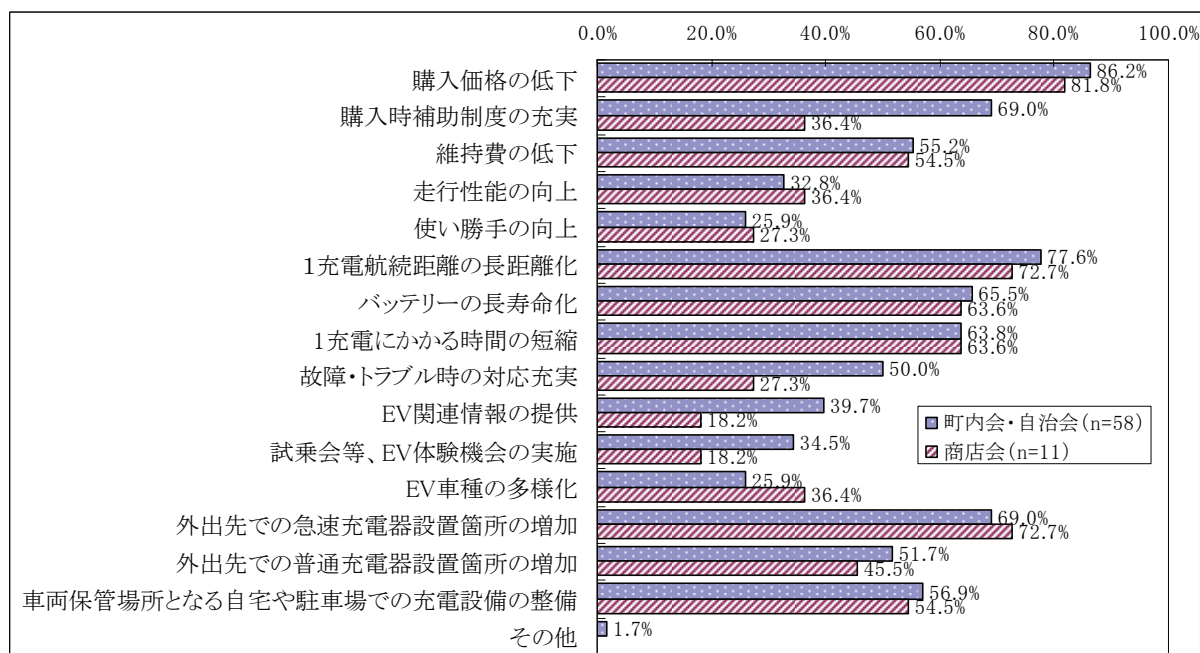
【必要性を感じる回答者：会員が電気自動車購入を検討する上での条件（複数回答）】



⑤必要性を感じる回答者：電気自動車を普及させていく上での必要条件

それぞれに加入・加盟する各会員に対して、電気自動車を普及させていく側が普及を図る上で行すべき条件（必要条件）に対する回答結果は、以下のとおりとなった。

【必要性を感じる回答者：電気自動車を普及させていく上での必要条件（複数回答）】



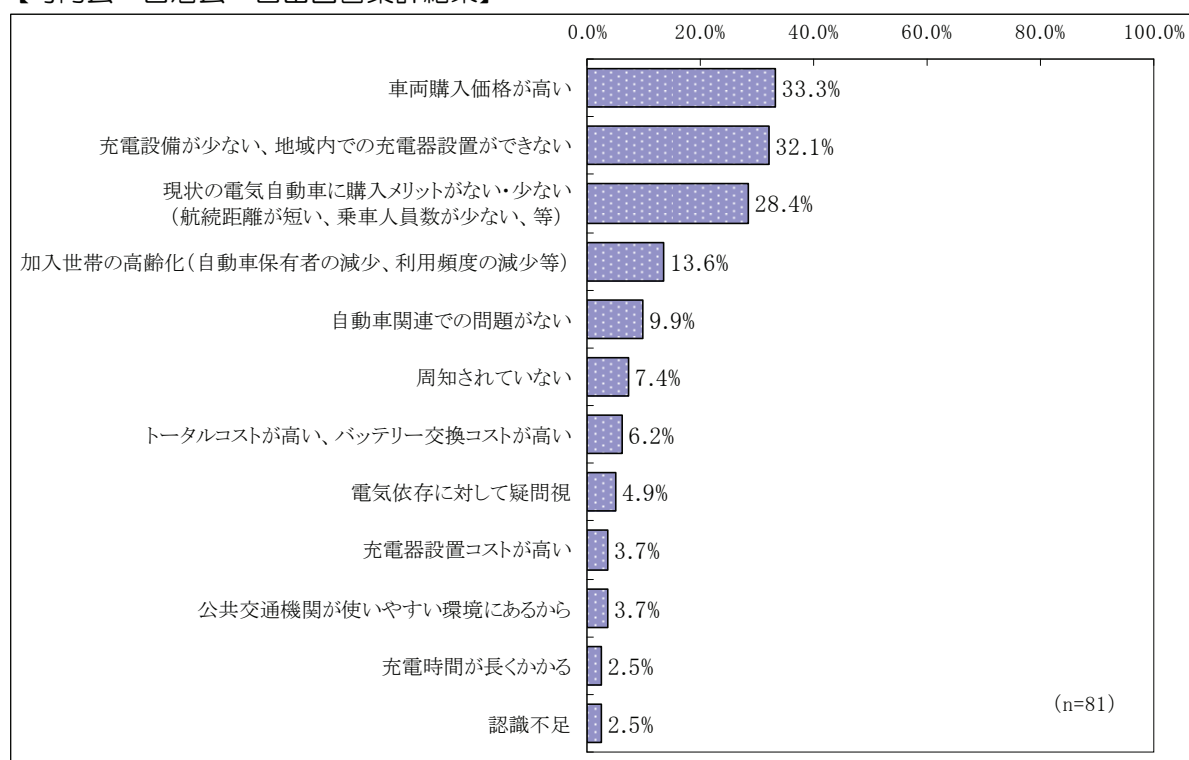
町内会・自治会では「購入価格の低下」が 86.2%と最も高く、次いで「1 充電航続距離の長距離化」77.6%、「購入時補助制度の充実」と「外出先での急速充電期設置箇所の増加」がともに 69.0%となった。一方、商店会でも「購入価格の低下」が 81.8%と最も多く、次いで「1 充電航続距離の長距離化」と「外出先での急速充電期設置箇所の増加」がともに 72.7%で続く結果となった。

⑥必要性を感じない回答者：必要性が低いと思う理由（自由回答）

町内会・自治会では「車両購入価格が高い」（33.3%）と「充電設備が少ない、地域内での充電器設置ができない」（32.1%）がともに 3 割を超えた。

商店会においては、加盟する各商店の実情から考慮した結果、電気自動車の必要性が低いと判断したとする意見があげられやすい傾向が確認された。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由回答】

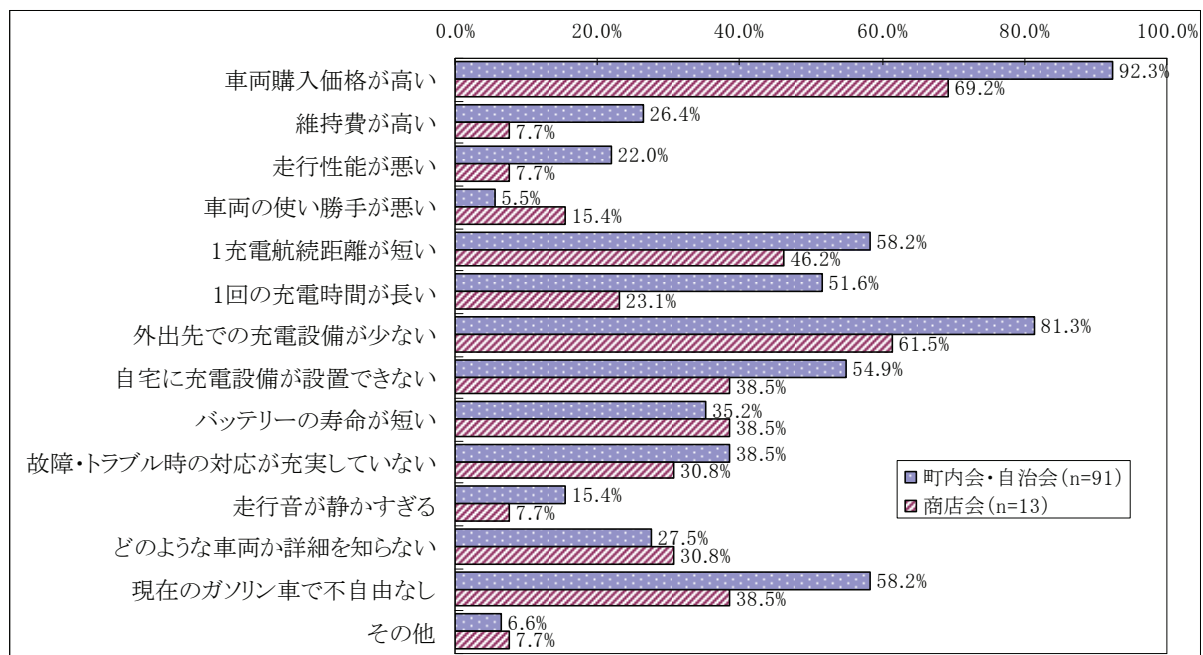
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり必要はない）：業種的に、コンビニエンスストアの配達車を省き、業務に自動車を利用する店舗が少ないから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり必要はない）：駅前立地であり、電車やバス利用者が多いから。
- ・加盟数「25～49 店舗」（あまり必要はない）：価格や利便性等が合わないから。
- ・加盟数「25～49 店舗」（あまり必要はない）：電気に変えるだけがすべての解決方法だとは思えないから。個人的には目の見えない電気に命を乗せるのが怖い。
- ・加盟数「50～74 店舗」（あまり必要はない）：店舗で車両を必要とする業種が少ないから。
- ・加盟数「50～74 店舗」（あまり必要はない）：駐車場がないから。

⑦必要性を感じない回答者：電気自動車購入における阻害要因

町内会・自治会では「車両購入価格が高い」が 92.3%と最も高く、次いで「外出先での充電設備が少ない」81.3%、「1 充電航続距離が短い」と「現在のガソリン車で不自由なし」がともに 58.2%で続く。

一方、商店会も「車両購入価格が高い」が 69.2%で最も高く、次いで「外出先での充電設備が少ない」61.5%、「1 充電航続距離が短い」46.2%となった。

【必要性を感じない回答者：電気自動車購入における阻害要因（複数回答）】



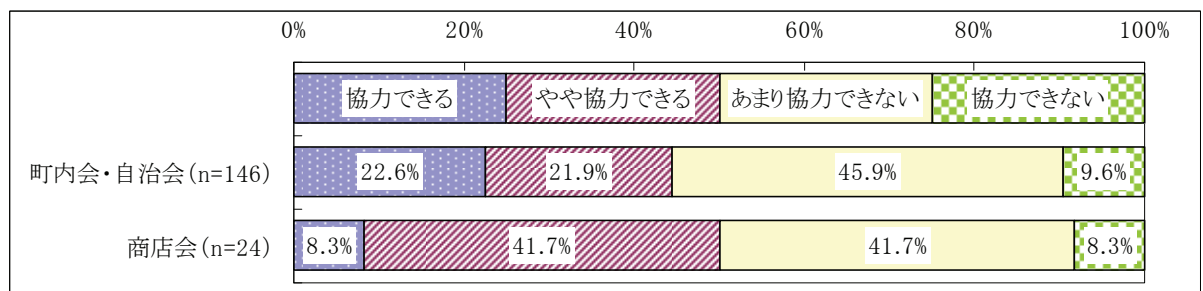
(3) 電気自動車の展示会・試乗会の開催協力について

①開催への協力意向

町内会・自治会では「協力できる」が 22.6%と 2 割を超え、「やや協力できる」と合わせると 44.5%が協力意向のある回答となった。

一方、商店会では「協力できる」が 8.3%と 1 割に満たなかったが、「やや協力できる」と合わせると 50.0%となり、協力意向のある回答は半数を占めた。

【電気自動車の展示会・試乗会開催への協力意向】

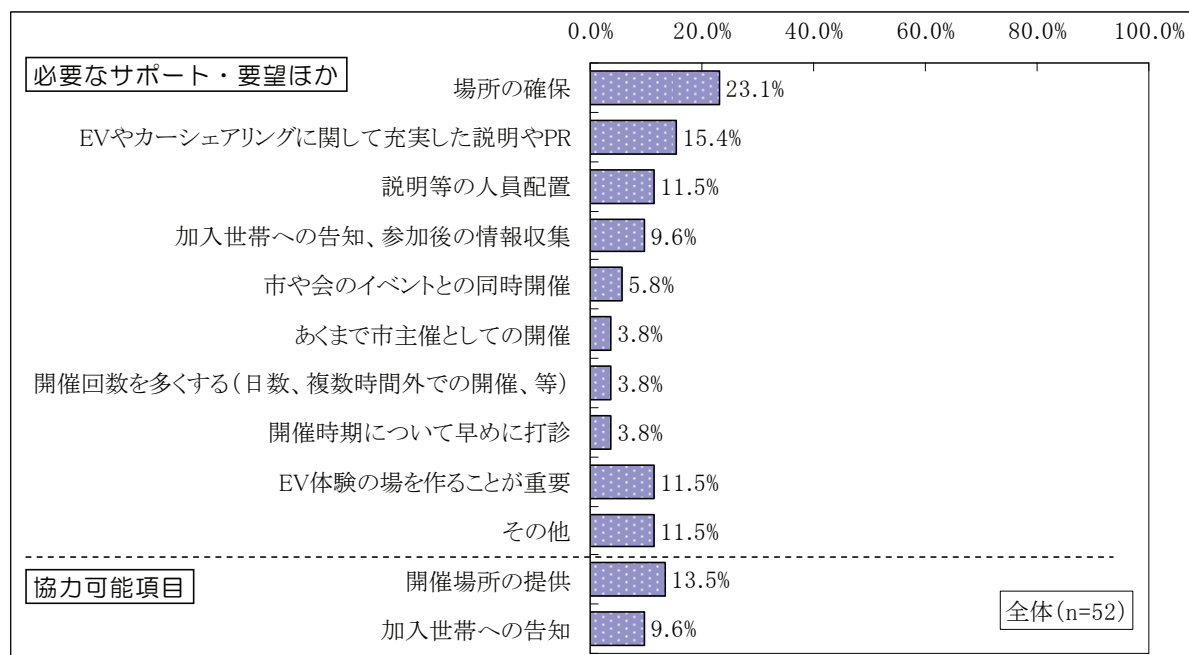


②協力意向あり回答者：協力する上で必要なサポート・条件、要望等（自由回答）

町内会・自治会では、「開催場所の確保」や「電気自動車やカーシェアリングを詳しく説明して欲しい」等協力条件となるサポートを求める声や、同時イベントとしての開催や市が主体となった開催等の要望があがった。また、協力できる内容としては、場所の提供や加入世帯への回覧板等での告知が可能であるといった声もあった。

一方、商店会においても、町内会・自治会と同様の要望が確認されたが、「商店会としての電気自動車購入方法や理由を明確にする必要がある」といった、実際に購入するに当たっての購入理由の明確化を訴える意見もあった。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由回答】

- ・加盟数「25～49 店舗」（協力できる）：場所と人手があまりないので、そのあたりをクリアしてもらえれば協力できると思う。
- ・加盟数「75 店舗以上」（協力できる）：試乗会はすぐにでも実施して欲しい。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや協力できる）：商店会単独で行うとなると、人員の問題、スペースの問題等が発生すると思う。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや協力できる）：中元・歳末福引セール期間中に展示会をして頂ければと思う（歳末は 2011 年 12 月 17 日～18 日が抽選会。中元は 2012 年度 7 月中旬）。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや協力できる）：電気自動車に精通した人を置いて欲しい。
- ・加盟数「25～49 店舗」（やや協力できる）：協力したいが、試乗会や展示会等を行う場所が無く、資金不足でもある。
- ・加盟数「50～74 店舗」（やや協力できる）：商店会としての電気自動車購入方法や理由を明確にする必要がある。

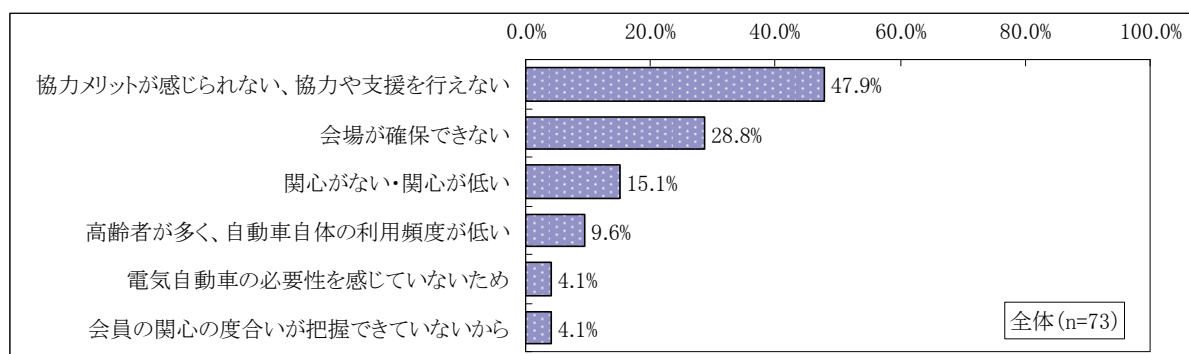
- ・加盟数「50～74 店舗」（やや協力できる）：単独での協力は難しい。中心商店会と合同であれば可能と思う。
- ・加盟数「75 店舗以上」（やや協力できる）：場所の提供だけで良いなら、大いにやって頂いて結構。ただ、メーカーの宣伝と思われるといけけないので市が推奨という名目は必要。

③協力が難しい回答者：協力する場合に生じる問題点、要望等（自由回答）

町内会・自治会では「協力メリットを感じられない、協力や支援を行えない」とする意見が 47.9%と 5 割弱を占めた。次いで、「会場が確保できない」が 28.8%、「関心がない・関心が低い」が 15.1%で続く結果となった。

一方、商店会では、協力する上での問題点として、スペースの狭さや会員が点在している点を挙げる回答が複数確認された。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由回答】

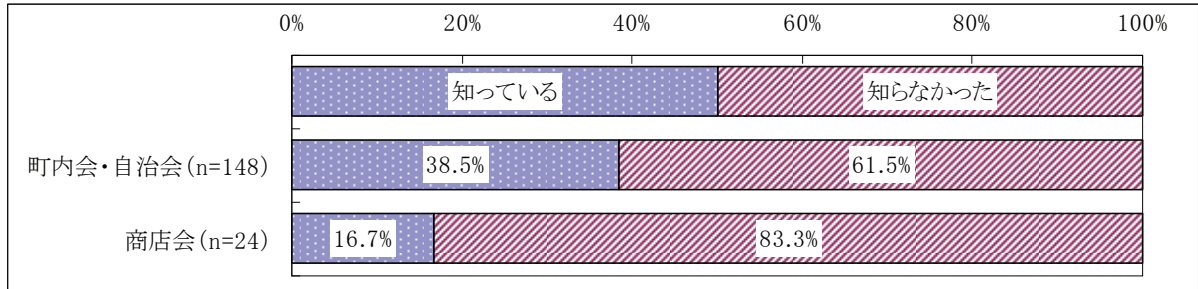
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり協力できない）：各事業所の店頭スペースが狭く、展示会等は現実的に難しい。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり協力できない）：あまり必要がないと思うから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり協力できない）：加盟店が点在しているため。
- ・加盟数「25～49 店舗」（あまり協力できない）：商店街が点々としているため。
- ・加盟数「25～49 店舗」（あまり協力できない）：商店会内に駐車スペースがない。
- ・加盟数「50～74 店舗」（あまり協力できない）：皆に告知する手間が大変であるのに対して、おそらく興味を示されないと思うから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（協力できない）：駐車スペースがない。ただ、会員の中に自動車販売、修理店はある。
- ・加盟数「25～49 店舗」（協力できない）：提供場所がないから。

(4) EV カーシェアリングについて

①「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況

「知っている」は町内会・自治会で 38.5%と 4 割近くとなり、商店会では 16.7%と 2 割を下回った。

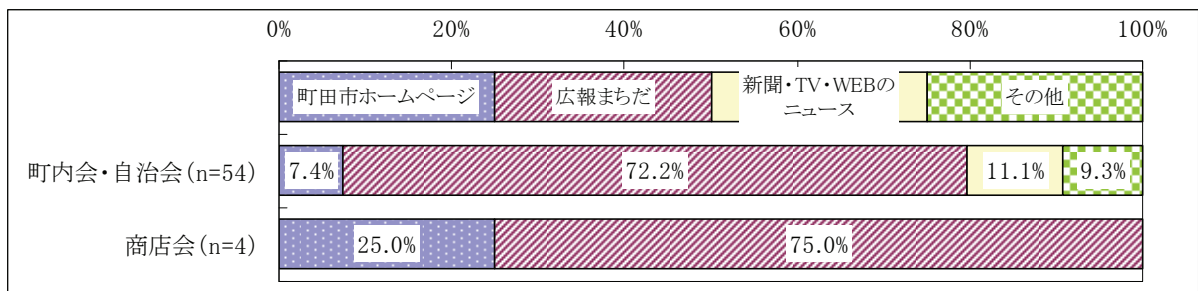
【「町田市電気自動車社会実験事業」に対する認知状況】



②認知した媒体

本事業を認知した媒体については、町内会・自治会、商店会ともに「広報まちだ」とする回答が多く、いずれも 7 割を超えた。

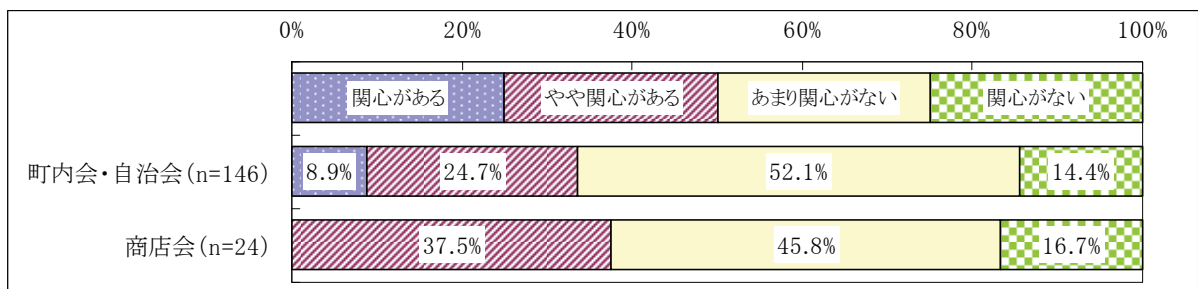
【「町田市電気自動車社会実験事業」を認知した媒体】



③会員を対象とした EV カーシェアリング利用への関心度

関心ありとする回答（「関心がある」と「やや関心がある」の合算値）は、町内会・自治会で 33.6%、町内会で 37.5%（「関心がある」は回答なし、そのため「やや関心がある」のみ）と、いずれも 4 割に満たなかった。

【会員を対象とした EV カーシェアリング利用への関心度】

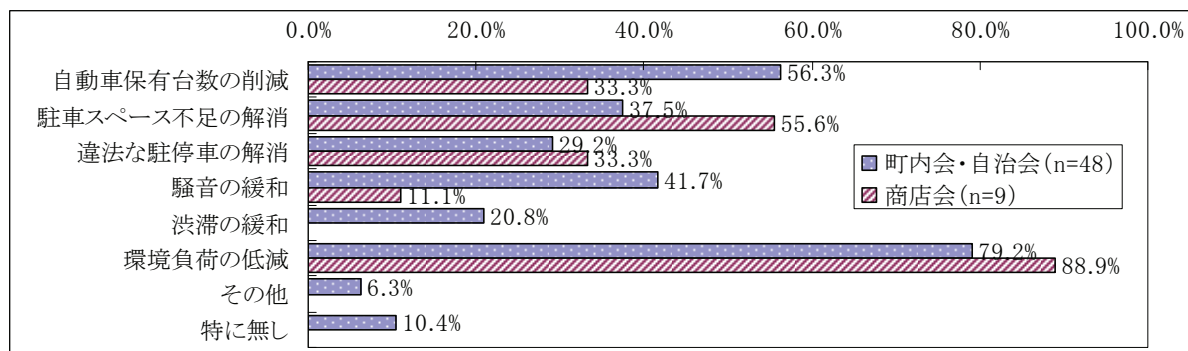


④関心あり回答者：関心を持った理由

町内会・自治会、商店会ともに「環境負荷の低減」が最も高くなった（町内会・自治会 79.2%、商店会 88.9%）。

2 番目、3 番目に回答比率が高い項目をみると、町内会・自治会では「自動車保有台数の削減」56.3%と「騒音の緩和」41.7%となり、商店会では「駐車スペースの解消」55.6%、「自動車保有台数の削減」と「違法な駐停車の解消」がともに 33.3%で続く結果となった。

【関心あり回答者：関心を持った理由（複数回答）】

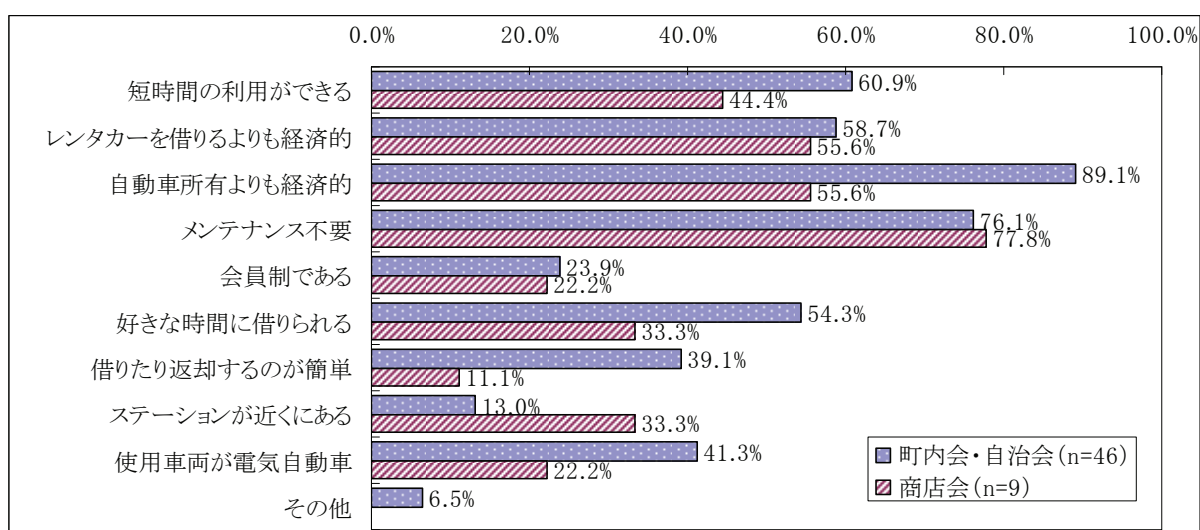


⑤関心あり回答者：EV カーシェアリング利用によって会員が得られるメリット

町内会・自治会では「自動車所有よりも経済的」が 89.1%で最も高く、次いで「メンテナンス不要」76.1%、「短時間の利用ができる」60.9%と続く。

一方、商店会では「メンテナンス不要」が 77.8%で最も高く、次いで「レンタカーを借りるよりも経済的」と「自動車所有よりも経済的」がともに 55.6%で続く結果となった。なお、4 番目に回答比率が高いのは「短時間の利用ができる」（44.4%）であった。

【関心あり回答者：EV カーシェアリング利用によって会員が得られるメリット（複数回答）】

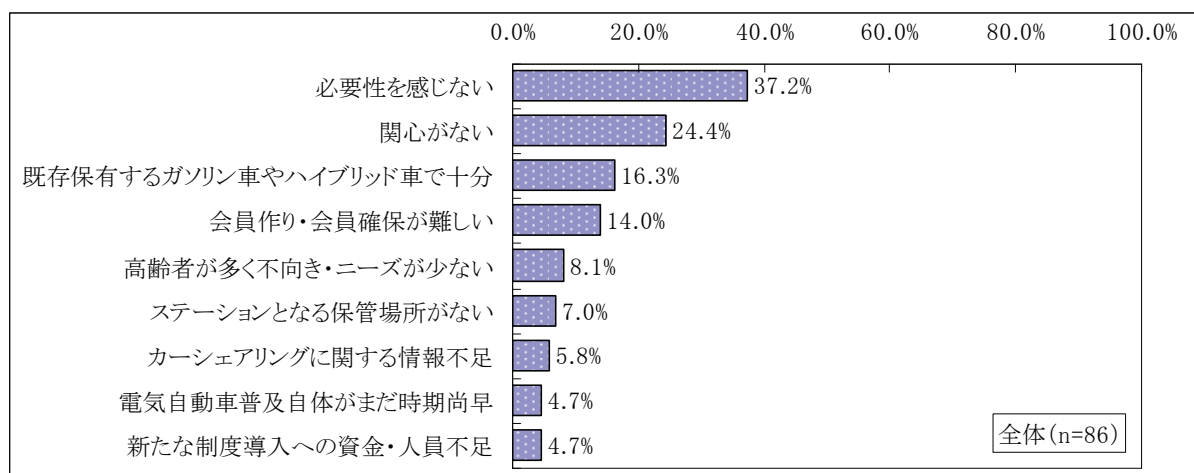


⑥関心を持てない回答者：関心がない理由（自由回答）

町内会・自治会では「必要性を感じない」が 37.2%、「関心がない」が 24.4%となった。また、既に保有しているガソリン車やハイブリッド車で十分とする意見（16.3%）のほか、「会員確保が難しい」「高齢者が多く不向き」等、カーシェアリング利用が地域内の会員に合わないとする意見も出ている。

一方、商店会では必要性やニーズをあまり感じないとする意見や、車両は会員の利用意向に沿うものであるため各会員に任せているという意見もあった。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由回答】

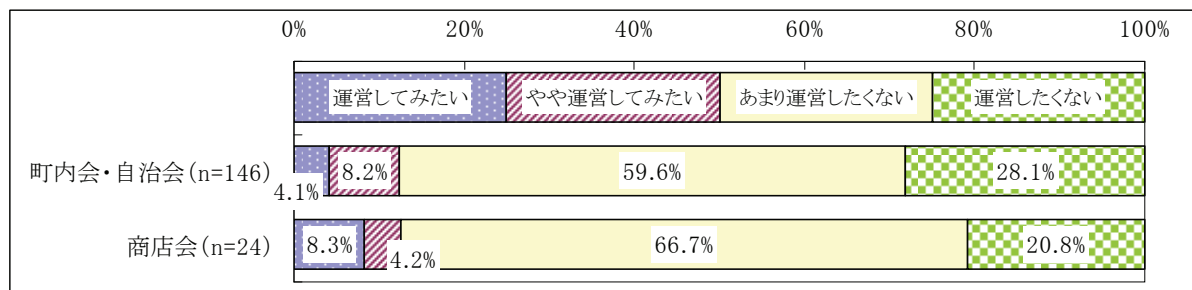
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり関心がない）：個店によって利用に差が生じると考えられるため、共同しづらいと思う。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり関心がない）：ほとんどの事業所において車を利用する業務が少ないから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり関心がない）：店舗が点在しているため。
- ・加盟数「1～24 店舗」（あまり関心がない）：同じ時間帯に車を使うことが多いため、交代で使うことができないと思うから。
- ・加盟数「25～49 店舗」（あまり関心がない）：レンタカーでさえあまり必要性を感じていない。車の利用に関しては、業種によってそれぞれ仕事しやすいよう、既に工夫していることが多いと思う。
- ・加盟数「1～24 店舗」（関心がない）：加盟する各会員のニーズがつかめない。まだまだ時期尚早の感が否めない。
- ・加盟数「1～24 店舗」（関心がない）：各店舗で車両を保有しているから。

⑦地域コミュニティによる EV カーシェアリング運営への関心度

町内会・自治会、商店会ともに「あまり運営したくない」が最も高く、次いで「運営したくない」が 2 番目に高くなっており、全体としては、運営に消極的な回答が多くなりやすい傾向にあることが確認された。一方、運営意向のある回答（「運営してみたい」と「やや運営してみたい」

の合算値) は町内会・自治会 12.3%、商店会 12.5%と、それぞれ 1 割程度となった。

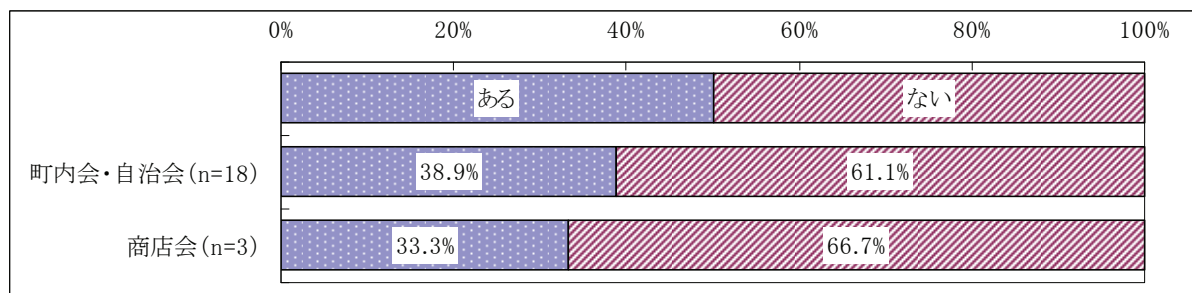
【地域コミュニティによる EV カーシェアリング運営への関心度】



⑧運営意向あり回答者：地域内におけるステーション候補場所の有無

ステーションの候補となる場所が「ある」との回答は、町内会・自治会が 38.9% (回答数 7)、商店会は 33.3% (回答数 1) となった。

【運営意向あり回答者：地域内におけるステーション候補場所の有無】



⑨運営意向あり回答者：ステーション設置における問題点、知りたい事等（自由回答）

町内会・自治会、商店会ともに、ステーションの設置や運営に関する情報提供を求める声があった。そのほか、町内会・自治会では、設置において、地権者や集合住宅所有者となる都や公団等との協議が必要であるとする意見も出ている。

【町内会・自治会：自由回答】

- ・加入数「1～49 世帯」(運営してみたい)：スーパーマーケットの駐車場に設置し、買い物帰りに利用できたら良い。
- ・加入数「50～99 世帯」(運営してみたい)：都営アパートであるため、都の許可があればスペース確保は可能。
- ・加入数「700～999 世帯」(運営してみたい)：設置方法のほか、何から何まで全て知りたい。
- ・加入数「1,000 世帯以上」(運営してみたい)：団地集会所が自治体管理の駐車場。但し UR 都市機構の所有地であるため、設置許可をもらえるかどうかが問題。
- ・加入数「100～199 世帯」(やや運営してみたい)：市街地は地価が高いため、コストがかかる。町内会の運営基盤が良くできていないので、合意形成が難しい。

- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：現状で運営するなら、市と協議したい。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：管理・運営方法について知りたい。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：会員の人数と必要台数の関係、運営ルール、管理者の仕事内容について知りたい。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：ステーション候補地が見つかるかが問題。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：私有地であれば地権者との交渉が必要。また運営に当たっては、カーシェアリング事業の住民への一層の浸透が前提となる。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：①どの程度のスペースが必要か知りたい。②どのような設備が必要か知りたい。③保管方法が知りたい（風雨が当たらないようにするにはコストがかかる）。④行政の空き地利用は可能か。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：公団住宅のため、公団の協力が必要であり、公団の協力が得られるかが問題である。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：空き地がほとんど無く、ステーション設置場所の確保に問題がある。
- ・加入数「1,000 世帯以上」（やや運営してみたい）：①電気自動車購入希望者の不安として一番の問題点は自宅以外での充電場所の充実と思うので、ステーションには必ず充電器設置が必要である。②夜間は管理者不在となるため、防犯・防火等の問題がある。

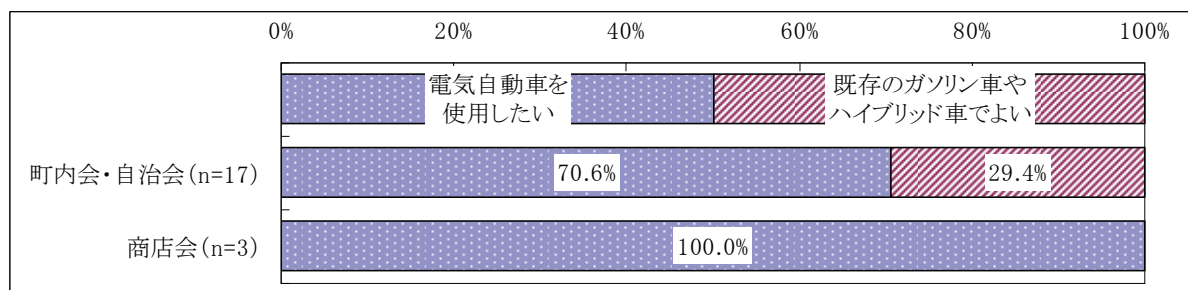
【商店会：自由回答】

- ・加盟数「75 店舗以上」（運営してみたい）：費用や運営方法について知りたい。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや運営してみたい）：管理方法について知りたい（商店会会員が管理をするのか）。

⑩運営意向あり回答者：カーシェアリング車両採用についての見解

「電気自動車を使用したい」とする回答は、町内会・自治会が 70.6%、商店会は 100%となり、既存のガソリン車やハイブリッド車よりも電気自動車を利用したいとする回答の方が多くなりやすい傾向が確認された。

【運営意向あり回答者：カーシェアリング車両採用についての見解】



⑪運営意向あり回答者：ステーション充電器設置の問題点、知りたい事等（自由回答）

町内会・自治会、商店会ともに、設置に必要なスペースや設置費用等、実際に設置するに当たっての情報提供を求める声があがっている。

また、町内会・自治会の中から、ステーションでの充電器設置が地域会員の電気自動車購入につながると考える意見もあった。

【町内会・自治会：自由回答】

- ・加盟数「1～49 世帯」（運営してみたい）：有料駐車場（コインパーキング）等の場所に設置する。
- ・加盟数「30～99 世帯」（運営してみたい）：スペースはどれくらい必要なのか知りたい。
- ・加盟数「300～499 世帯」（運営してみたい）：公費で設置して欲しい。
- ・加盟数「300～499 世帯」（運営してみたい）：ステーションがあまり高額では問題。
- ・加盟数「700～999 世帯」（運営してみたい）：設置費用の負担額等について知りたい。
- ・加盟数「1,000 世帯以上」（運営してみたい）：将来的には二酸化炭素削減のため電気自動車にしたい。しかしながら、充電器設置のための初期コストが工面できないので、運営をしても当面はハイブリッド車になると思う。
- ・加盟数「100～199 世帯」（やや運営してみたい）：東京都との折衝により、現在空いている駐車場をまとめてステーションのスペースを作る事は不可能ではないと考える。
- ・加盟数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：電源は 100V が望ましい。車輛のメンテナンス体制や事故対応（交通事故）について知りたい（責任は当事者だけで限定できるか、会員間の責任の所在について問題となる点はないか等）。
- ・加盟数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：設置スペースがどれくらい必要なのか知りたい。
- ・加盟数「1,000 世帯以上」（やや運営してみたい）：町内会の会館ステーションとして、充電器を設置すれば、将来的にも会館利用者が電気自動車を選択する確率が上がると思う。

【商店会：自由回答】

- ・加盟数「25～49 店舗」（運営してみたい）：充電器等の設置費用、設置場所の面積等について知りたい。
- ・加盟数「75 店舗以上」（運営してみたい）：費用面が問題。

⑫運営意向あり回答者：カーシェアリング運営を検討する上で必要な情報（自由回答）

運営体制や費用（イニシャルコスト、ランニングコスト）、規約等のほか、運営に必要な会員数や車両保管に関する情報提供を求める声があがった。また、事故や災害時の対応方法や、利用会員にとってのメリット・デメリットを知りたいとする意見も出ている。

【町内会・自治会：自由回答】

- ・加入数「1～49 世帯」（運営してみたい）：車両管理できる人材をどのように集めるか、教育するかが大変である。

- ・加入数「50～99 世帯」（運営してみたい）：すべて。
- ・加入数「300～499 世帯」（運営してみたい）：運営体制や方法、車輛管理（メンテナンス、保管場所等）や各種費用（初期導入時、ランニングコスト等）。
- ・加入数「700～999 世帯」（運営してみたい）：すべて。
- ・加入数「50～99 世帯」（やや運営してみたい）：会員間での連絡や調整の必要性の有無。事故時対応の詳細や災害時の諸問題について。
- ・加入数「100～199 世帯」（やや運営してみたい）：基本的な情報を始めとして、情報を会員で共有することが必要と思う。
- ・加入数「100～199 世帯」（やや運営してみたい）：最終的には国の方針で進むべきと考える。いずれにしても共有に向けて前へ進むべきと思う。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：運営すべてを町内会が行うと労力が多大となる（ホームページの立ち上げやそのメンテナンスだけでも大変だと思う）。すべてを町内会で行うのなら、専任者が数名は必要と思う。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：カーシェアリングを利用する人達は未だ車を購入していない若い人達であると思われる。回覧でアンケートを取るのも良いかと思う。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：運営規約の内容を知りたい。
- ・加入数「200～299 世帯」（やや運営してみたい）：事業運営について知りたい。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：毎日車両を利用する人、週 1 回利用する人等、利用頻度でニーズも変わってくると思われる。メリット・デメリットの情報が必要。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：①会員は何名ぐらいが良いのか。②どのような設備が必要なのか。
- ・加入数「300～499 世帯」（やや運営してみたい）：各種費用について知りたい。
- ・加入数「1,000 世帯以上」（運営してみたい）：①環境負荷低減の理念と同時に、経済効果の厳格なシミュレーション（共有人数との関係で）。②啓蒙、広報活動の実施方法。
- ・加入数「1,000 世帯以上」（やや運営してみたい）：各町内会では、車輛による防犯パトロール（青灯を廻してパトロールする）の必要性を認めているが、車輛の確保が困難な状態である。利用者がいない空き時間に、町内会がカーシェアリング車両をその目的で使用できたら良いと思う。

【商店会：自由回答】

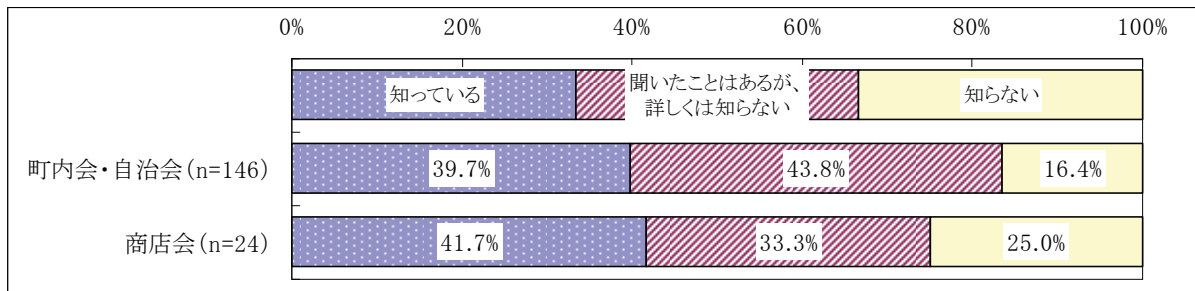
- ・加盟数「75 店舗以上」（運営してみたい）：まだ詳しくは知らない。
- ・加盟数「1～24 店舗」（やや運営してみたい）：全て知りたいです。
- ・加盟数「25～49 店舗」（運営してみたい）：全て知りたい。

(5) 電気自動車の「蓄電池」としての役割について

①電気自動車の「蓄電池」活用に対する認知状況

町内会・自治会、商店会ともに「知っている」が4割前後を占め、「聞いたことがあるが、詳しくは知らない」を含めると、町内会・自治会は83.5%、商店会では75.0%と8割前後を占める結果となった。

【電気自動車の「蓄電池」としての活用に対する認知状況】

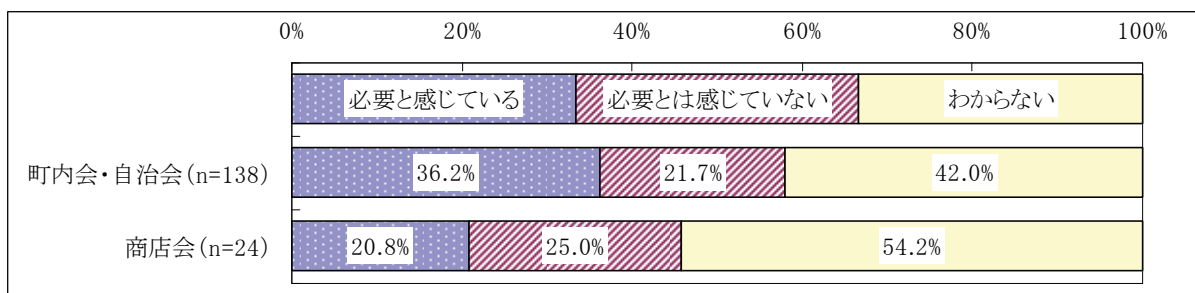


②地域内における「蓄電池」自体の設置の必要性（据置型含む）

町内会・自治会、商店会ともに「わからない」が最も多くなった。

「必要性を感じている」と「必要とは感じていない」との回答比率を比較すると、町内会・自治会では、「必要と感じている」が36.2%で「必要とは感じていない」(21.7%)を上回ったが、商店会では「必要と感じている」は20.8%と「必要とは感じていない」(25.0%)をやや下回る結果となった。

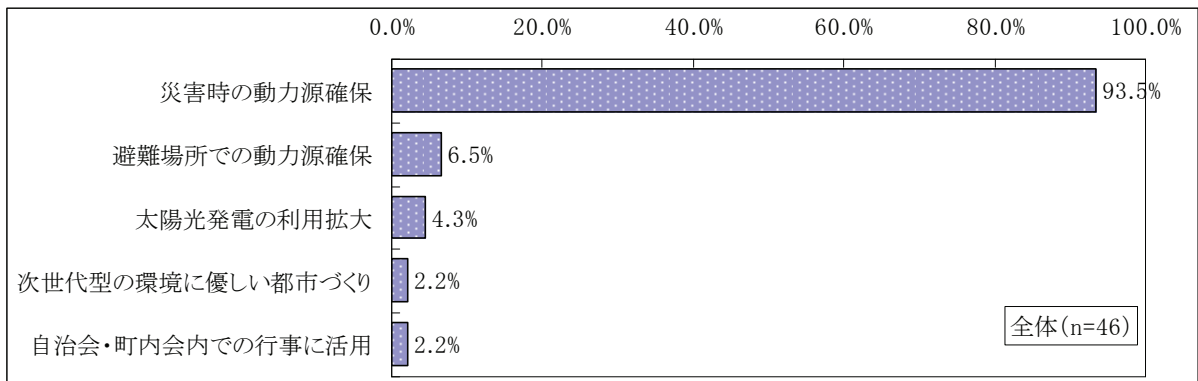
【地域内における「蓄電池」自体の設置の必要性】



③必要性を感じる回答者：地域内での蓄電池活用方法（据置型含む、自由回答）

町内会・自治会では「災害時の動力源確保」が93.5%となり、こうした意見は商店会でも確認された。そのほか、太陽光発電の利用拡大や環境に優しい都市づくりにつながるといった環境に関する意見や、地域行事での活用、商店街の活気につながると考える意見もあった。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



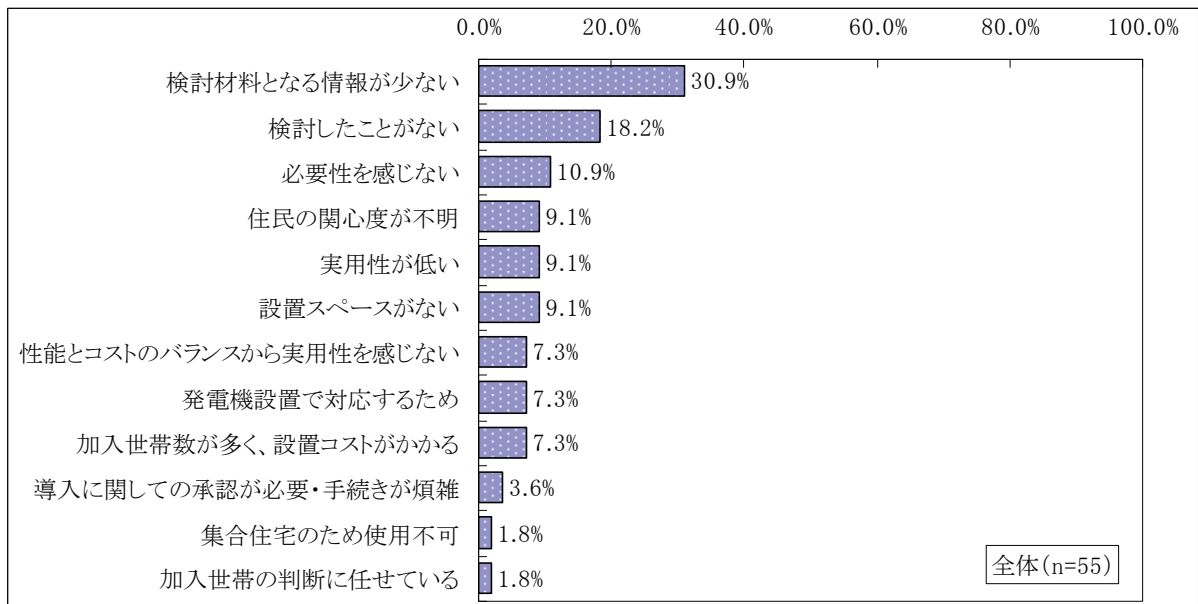
【商店会：自由回答】

- ・加盟数「1～24 店舗」（必要性を感じる）：今年は2度停電しているから。
- ・加盟数「25～49 店舗」（必要性を感じる）：街路灯が少なく、夜間の安心や安全、商店街の活気にも、もう少し明るさが必要だと感じています。そのために何か活用できる方法があると思う。
- ・加盟数「25～49 店舗」（必要性を感じる）：災害時に必要であるから。
- ・加盟数「75 店舗以上」（必要性を感じる）：停電になった時活用できるから。

④必要性が感じられない回答者：判断できない理由等（据置型含む、自由回答）

町内会・自治会、商店会ともに「必要性を感じない」や「ニーズがない」とする意見もあったが、「検討材料となる情報が少ない」といった蓄電池に関する情報不足のため判断できないとする声の方がより多くあがる結果となった。

【町内会・自治会：自由回答集計結果】



【商店会：自由回答】

- ・加盟数「1～24 店舗」（必要性を感じない）：商店会の立地上、道路が狭く、現実的には難しいから。
- ・加盟数「50～74 店舗」（必要性を感じない）：まだまだ電気自動車台数が少ないから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（わからない）：加盟する事業所各会員のニーズがつかめない。蓄電池活用もまだまだ時期尚早の感が否めない。
- ・加盟数「1～24 店舗」（わからない）：駐車場も少なく、場所がないから。
- ・加盟数「1～24 店舗」（わからない）：蓄電池自体をよく知らないから。
- ・加盟数「25～49 店舗」（わからない）：この先 30 年以内で蓄電池の必要性はすごく少ないと考えているから。
- ・加盟数「50～74 店舗」（わからない）：各会員、事業所への配電方法、可能性が不明瞭。
- ・加盟数「50～74 店舗」（わからない）：よくわからないので、説明会等開いてもらいたい。
- ・加盟数「75 店舗以上」（わからない）：電源については特に困っていないから。

2. 電気自動車の普及拡大・活用促進に向けた今後の方向性

2-1. アンケート調査結果からみた課題

市民および地域コミュニティ（町内会・自治会、商店会）を対象に行ったアンケート調査結果からみた、町田市内における電気自動車の普及拡大・活用促進を図る上での課題について、以下にまとめる。

2-1-1. 電気自動車の普及拡大における課題

アンケート調査結果からみた課題は以下のとおりである。課題抽出に当たっては、電気自動車に対する「市民による認知」、「市民による購入意向」、「地域コミュニティからみた普及の必要性」、「蓄電池活用の可能性」の4つの観点からまとめている。

(1) 市民による認知

- ・聞いたことがあっても「詳しく知らない」が男性で2割強、女性では過半数を占める。
⇒回答者全体でみると、電気自動車を「知らない」は1.8%にとどまったが、「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」が37.4%となった。「聞いたことはあるが、詳しくは知らない」とする回答者において、男女別でみると、男性が23.3%、女性では51.4%と過半数を占めており、理解促進を図る必要性が高い。

(2) 市民による購入意向

- ・男女別では、男性・女性ともに「あまり購入したくない」が40%を超え、最も高い。
⇒男性43.0%、女性47.8%となり、「購入したくない」と合わせると、いずれも6割前後を占める。
- ・購入意向あり回答者、購入意向なし回答者ともに「1 充電航続距離」や「外出先での充電」に対して不安視しやすい傾向にある。
⇒回答者属性をみると、回答者の大半が1日当たりの走行距離が30km未満にとどまっているにも関わらず、航続距離の短さや充電設備不足を不安視しやすい傾向にある。現状での日常使用において、電気自動車も十分に活用できることについて、広く情報発信する必要があると考えられる。
- ・購入意向あり回答者のうち、「自宅での充電整備」を不安材料や検討材料として挙げる回答者の約7割は「一戸建て」居住者となった。
⇒不安材料としての回答比率：男性65.9%、女性65.2%（いずれも一戸建て居住者）。検討する上での条件としての回答比率：男性73.3%、女性68.8%（いずれも一戸建て居住者）。一戸建て住宅での普通充電器設置について、設置方法に関する情報提供や設置補助等を行うことで、購入意向を高められる可能性が考えられる。

(3) 地域コミュニティからみた普及の必要性

- ・地域コミュニティでは、必要性があまり感じられない傾向にある。
⇒必要ありとする回答は、町内会・自治会38.9%、商店会45.8%といずれも半数に満たない状況。

- ・地域コミュニティにおいても、市民と同様、「外出先での充電器設置の充実」が電気自動車の普及を図る上で必要視しやすい傾向にある。
⇒電気自動車普及の必要性を感じる地域コミュニティにおいては、特に急速充電器設置の必要性を感じるという回答が多くなりやすい傾向に（町内会・自治会 69.0%、商店会 72.7%）。
- ・町内会・自治会では、「加入世帯の高齢化」を理由に必要性を感じないという回答も。
⇒加入世帯の高齢化により、自動車保有者の減少や自動車利用頻度の減少が起こっており、自動車に対するニーズ自体がないとする意見もあがっている。

（４）蓄電池活用の可能性（市民・地域コミュニティ）

＜市民＞

- ・男女別でみると男性は認知が進みつつある一方、女性は「知らない」が約半数を占める（48.6%）。
⇒一方、男性では「知っている」が 45.8%まで高まっており、女性にも受け取りやすい情報発信が必要と考えられる。

＜地域コミュニティ＞

- ・認知は進みつつあるものの、地域での蓄電池設置の必要性を感じる回答は「町内会・自治会」で 36.2%、「商店会」は 20.8%にとどまる。
⇒設置の必要性に関しては、「わからない」とする回答が最も多く、「町内会・自治会」で 42.0%、「商店会」では 54.2%と過半数を占めた。また、判断できない理由としては、町内会・自治会では「検討材料となる情報が少ない」とする回答が 30.9%となり、情報不足を指摘する声が確認された。

2-1-2. 電気自動車の活用促進における課題

（１）EV カーシェアリング

①本事業に対する認知（市民・地域コミュニティ）

＜市民＞

- ・男女ともに本事業を「知っている」は 2 割程度にとどまった（男性 24.8%、女性 18.7%）。
⇒認知している回答者のおよそ 6 割は「広報まちだ」を通じて認知している。一方、「知らない」との回答は、男性が 75.1%、女性では 81.3%と 8 割を超えており、今後の情報発信の方法については注意を払う必要があると考えられる。

＜地域コミュニティ＞

- ・「知っている」との回答は町内会・自治会が 38.5%、商店会では 16.7%となり、ともに「知らない」の回答比率の方が高くなっている。
⇒認知している回答者の 7 割強は「広報まちだ」を通じた認知となっている。一方、「知らない」との回答は、町内会・自治会で 61.5%、商店会では 83.3%となった。市民と同様、地域コミュニティへの情報発信についても注意が必要であると考えられる。

②市民による利用意向

- ・男性、女性ともに利用意向は3割にとどまる。
⇒利用意向ありとの回答は、男性36.5%、女性28.4%にとどまる結果となった。また、利用意向のない回答者における、その主な理由は「自動車を所有しているから」(66.3%)、「借りに行くのが面倒」(56.8%)となっている。
- ・利用意向のある回答者における自家用車の利用状況は、1日当たり平均30km以内での走行が8割。また、週の利用頻度は、「週に2〜3日以上」から「週に6〜7日」の間が8割を占めた。
⇒電気自動車でも十分に対応できる走行距離であり、また、週の利用頻度が高いことから、カーシェアリングの利用を促進できれば、環境負荷低減に繋がる可能性が高いと考えられる。

③地域コミュニティによる会員利用・運営への関心度

＜会員を対象としたカーシェアリング利用への関心度＞

- ・関心のない回答については、町内会・自治会66.5%、商店会62.5%となっており、やや関心が低い傾向にあることが確認された。
⇒関心を持っていない理由として、「必要性を感じない」37.2%、「関心がない」24.4%、「既存のガソリン車やハイブリッド車で十分」16.3%といった意見が主な理由となっている（町内会・自治会）。

＜地域コミュニティによる運営への関心度＞

- ・運営意向ありとする回答は、町内会・自治会で12.3%、商店会で12.5%が存在。
⇒運営意向なしとする回答が8割を超える結果となったが、まず運営意向ありとする地域コミュニティとの連携を図り、ステーション設置拠点の拡大を図っていくことが望ましいと考える。

(2) 展示会・試乗会

①市民による参加意向

- ・男女別では、参加意向のある回答は男性51.4%、女性42.7%となり、参加意向は約半数を占めた。
⇒男性の方がより参加意向が高くなりやすい傾向にある。

②地域コミュニティによる協力意向

- ・協力意向のある回答が、町内会・自治会が44.5%、商店会では50%と半数を占めた。
⇒展示会・試乗会を積極的に展開していく上で、まず協力意向のある地域コミュニティの協力を得ながら、協力する上での条件や阻害要因を抽出し、より多くの地域コミュニティから協力を得られるよう、開催方法について検討していく必要があると考えられる。

2-2. 電気自動車の普及拡大を図る上での今後の方向性

町田市における電気自動車の普及拡大を図る上で取り組むことが望ましいと考えられる項目は、次のとおりである。

電気自動車普及の初期段階にあたる現段階では、普及啓発活動を積極的に行い、市民の電気自

動車に対する興味や関心を高めていく必要がある。そのためにも適切な情報を常に発信していくことが重要であると考えられる。また、市民だけでなく、地域コミュニティに対して、地域住民による購入や利用が地域の環境改善につながる点を訴求し、地域住民の興味や関心を高める取組を連携して行っていくことは、環境の面だけでなく、地域の密着性を高める上でも大きな役割を果たすものと考えられる。

■ユーザーの自家用車利用状況に照らし合わせた不安材料の払拭

- ・ インターネットアンケート調査においては、電気自動車に対して「詳しく知らない」とする回答もあるなか、購入にあたっては、「車両価格」「1 充電航続距離」「外出先での充電場所」を不安材料や購入条件に挙げる回答が多かった。
- ・ しかしながら、ユーザーの自家用車利用状況は、利用頻度に関わらず、1 日当たりの走行距離は 30km にとどまりやすい傾向にある。そのため、普段の利用に関しては、現状の電気自動車でも十分使用に耐え得ると考えられる。
- ・ 電気自動車に関しては、ユーザーにおいてマイナス要素につながる情報が先行している可能性が考えられるが、電気自動車の理解を深める上で自家用車での利用状況をイメージさせることによって、「電気自動車は日常生活で十分に利用できる車両である」といった情報を提示し、購入に対する不安材料を払拭するとともに、認知を深めていくことが望ましいと考えられる。

■心理的な不安の軽減に繋がる「外出先充電場所」の配置

- ・ 外出先充電場所については、実際に利用したことがない状況で「外出先での充電場所が少ない」との考えが先行している状況にある。
- ・ 外出先での充電は、本事業での一般会員の利用結果から、日常的な利用（買い物や送迎等での短距離移動）では行われにくい傾向にあることが確認されている。
- ・ 実際に電気自動車に乗ったことがない市民に対しては、日常的な近距離移動（およそ 30km）では外出先での充電がなくても支障がない点を伝え、不安の軽減を図ることが望ましいと考えられる。
- ・ その一方で、外出先での充電器設置が望ましい場所として挙げられているスーパーやショッピングセンター、駐車場等の設置希望場所で設置が増えることは市民の安心感につながると考えられる。

■普及メリットの提示を通じた、地域コミュニティに対する電気自動車普及促進への協力要請

- ・ 地域コミュニティにおいては、電気自動車普及の必要性を感じられにくい傾向にあることが確認される結果となった。しかしながら、必要性を感じる地域コミュニティでは、電気自動車の普及によって、環境改善のみならず、「排気ガスの解消」や「騒音の解消」といった既存のガソリン車による問題の軽減につながることをメリットと捉えていることも確認されており、普及拡大を図る上での訴求ポイントとなる可能性を有している。

- ・ そのため、地域コミュニティに対しては、電気自動車普及が地域にもたらすメリットを提示し、地域内での電気自動車普及につながる取組への協力意向を高めることが望ましいと考えられる。メリットにおいては、環境面だけでなく、災害時の備えとしての電気自動車の蓄電池活用についても訴求していくことで、電気自動車への認知を深めることにもつなげられると考えられる。
- ・ 電気自動車普及促進に対する協力要請としては、地域での電気自動車普及や EV カーシェアリングでの活用拡大のほか、充電場所の提供や一般開放、展示会・試乗会への協力等、様々な形が考えられる。そのため、地域コミュニティそれぞれが持つ地域特性に合わせながら、その地域に適した協力要請を行うことで、より地域に適した電気自動車普及促進を行っていくことが望ましいと考えられる。

2-3. 電気自動車の活用効果の最大化を図る上での今後の方向性

電気自動車の普及拡大を図る上で、実際に電気自動車を用いた取組を行うことによって、電気自動車の有用性を伝えることが重要であると考えられる。そうした電気自動車を活用した効果が最大限に発揮されるよう、取組むことが望ましいと考えられる事項について、「EV カーシェアリング」と「展示会・試乗会」の2つの観点からまとめている。この2つにおいては、ステーション設置場所や開催場所といった「実施場所」が必要となるものであり、地域コミュニティに協力を求めて連携することで、よりスムーズな取組が行えるものと考えられる。

2-3-1. EV カーシェアリング

■事業実施に関する情報発信を増やし、認知を高める

- ・ インターネットアンケート、地域コミュニティへのアンケートともに本事業が行われていたことを「知らない」とする回答が多い結果となった。一方、認知している回答者では、「広報まちだ」を通じて認知したケースが多くなりやすい傾向にある。
- ・ 本事業での会員登録時アンケート結果をみると、初回登録時はテレビ等のニュースも認知した媒体として挙げられている。
- ・ 「広報まちだ」での情報発信を進めるとともに、電気自動車普及に協力意向のある地域コミュニティを経由して地域ごとでの情報発信や、本事業のように取組を開始するタイミングでのマスコミ等を通じた情報発信を積極的に行う等、市民の目に触れる機会を増やしていくことが望ましいと考えられる。

■ステーション設置が望ましいとされる場所での実証実験の開催

- ・ 本事業の利用結果、インターネットアンケートでの自家用車の利用目的ともに、「買い物」での自動車利用が行われやすい傾向にあることが確認されている。
- ・ そうした近距離移動での利用に適した場所で、かつアンケートでステーション設置が望ましいとされた場所において EV カーシェアリングを行っていくことが望ましいと考えられる。

- ・ ただし、「ステーションまでの移動が不便」「借りに行くのが面倒」といった意見もあることから、1ヵ所で継続して実施した場合、利用者が増えない可能性も考えられる。そのため、期間を設定して、複数の場所を定期的に移動させながら運営を行うことで、各地域での利用者を増やしていくことが望ましい。さらに、利用実績や利用者のアンケートを通じて、ステーション設置場所としてふさわしい場所となる条件を抽出していき、民間事業者も含め、今後のステーション数の増加につなげていくことが重要であると考えられる。なお、EVカーシェアリング用車両を増台することができれば、複数拠点での同時運営や、1ステーション当たりの利用台数を増やすことができるため、利用者にとって利便性が高まるものと考えられる。

■運営意向のある地域コミュニティとの共同運営を通じて、運営を行う上での課題を把握する

- ・ 地域コミュニティへのアンケート結果から、地域コミュニティが主体となるカーシェアリングの運営に対して「運営意向あり」とする回答が2割存在する状況である。
- ・ 会員制のカーシェアリングは会員間でのコミュニケーション創出の場でもあり、同じ地域コミュニティ内での住民や事業者同士の交流を深める契機ともなり得るため、地域コミュニティが運営にかかわることは意義が大きいものと考えられる。
- ・ そのため、まず運営意向のある地域コミュニティの中から協力意向のある地域コミュニティとともに、カーシェアリング運営事業者や駐車場経営者等との連携によって、地域会員を対象としたEVカーシェアリングを実証実験として行うことが望ましい。そして、利用実績等から運営する上での課題（運営方法、会員確保、充電器設置等における課題）を抽出し、地域コミュニティにおけるEVカーシェアリング事業の効果的な運営方法を検討していくことが望ましいと考えられる。

2-3-2. 展示会・試乗会

■開催回数を増やし、認知を高める

- ・ 本事業を通じて試乗会や展示会を実施しているが、参加者に対するアンケート結果からみれば、参加を通じて電気自動車の関心やEVカーシェアリング利用意向が高まった可能性が考えられるものとなっている。
- ・ インターネットアンケートでは、参加意向はおよそ半数を占める状況である。実際の参加に結びつけることができれば、電気自動車やEVカーシェアリングへの関心を高められる可能性が高いことから、開催回数を増やして市民の目に触れやすくすることで、参加意向を高めることが望ましいと考えられる。また、開催結果の公表や、複数箇所での開催（同一箇所だけでなく、市内の様々な場所での開催）を行うことも、より多くの市民の目に触れやすくする上で有効であると考えられる。

■協力意向のある地域コミュニティとの共同開催を通じて、協力を得る上での課題を把握する

- ・ 地域コミュニティへのアンケート結果から、開催協力に対して「協力できる」とする回答がおよそ半数を占めることが確認された。

- ・ しかしながら、協力に当たっては、「場所の確保」や「説明等の人員配置」等のサポートを求める意見も確認され、実際に協力を得る上での条件も多いと考えられる。
- ・ そのため、まず協力意向のある地域コミュニティとともに開催し、開催結果から共同開催における課題（開催場所、告知方法、試乗ルート設定等における課題）を抽出し、地域コミュニティからの協力を得やすい仕組み作りを検討していくことが望ましいと考えられる。

第 4 章

電気自動車の普及拡大 および活用効果の最大化に向けて

第4章 電気自動車の普及拡大および活用効果の最大化に向けて

町田市は、更なる環境負荷低減を推進させる取組の一環として、2010年度と2011年度の2カ年度に亘り、EVカーシェアリングの社会実験「町田市電気自動車社会実験事業」を行った。

本事業は、市民に対して電気自動車の乗車機会を提供すると同時に、町田市が所有する2台の電気自動車を共同利用するといった、EVカーシェアリングの理解を深める取組ともなっている。

乗車機会の提供によって体験することでの電気自動車への転換促進や、EVカーシェアリングを通じて自動車利用の共有化を浸透させることで自家用車等の保有台数を削減することは、運輸部門での二酸化炭素排出量削減を図る上で重要な取組である。そのため、町田市では電気自動車普及拡大に向けた施策を今後も継続して実施していく必要性が高い。

第2章および第3章では、本事業での運営実績や各種アンケートによる収集データを基に、2012年度以降、町田市による電気自動車の普及拡大、および電気自動車の活用効果の最大化を図る上での課題を抽出し、対策としての具体案を提示した。本章では、その具体案を基に、町田市が今後取組むことが望ましいと考えられる施策、および施策実施におけるロードマップについてとりまとめている。

1. 町田市の電気自動車普及拡大および活用効果の最大化への提言

1-1. 町田市による先行した取組の継続について

町田市では庁用車として電気自動車2台を導入し、中町第3庁舎および町田リサイクル文化センターにて計2基の急速充電器を設置する等、電気自動車普及拡大に向けて、率先導入を行っている。また、本事業においても、平日8時から19時の間での庁用利用優先時間帯にて電気自動車の利用を積極的に行い（総利用回数512回）、実施期間中では、走行時においておよそ1.57tの二酸化炭素排出量削減効果があったと推計された。

町田市内における電気自動車の普及拡大を図る上で、町田市が今後も率先して取組み、取組状況について広く情報を発信していくことが、市民や地域コミュニティの関心を高めることや施策への参加・協力の意向を高めていく上で重要であると考えられる。

2012年度以降も引き続き庁用利用を増やしつつ、展示会・試乗会を通じて普及啓発活動を積極的に行っていく上で、庁用電気自動車の増台を検討することが望ましいと考えられる。

増台に当たっては、各課が利用しやすいよう利用目的を考慮しながら、導入する電気自動車の車種の多様化を検討することが望ましいと考えられる。また、導入車両の多様化は展示会や試乗会で市民が触れる電気自動車のバリエーション化にもつながる。本事業を利用した一般会員へのアンケ

ート結果からも利用車種が増えることを望んでいることが窺えており、展示会や試乗会での車種のバラエティ化は、市民の関心や利用意向を高めることにつながる可能性があると考えられる。

1-2. 電気自動車の普及拡大に向けて

電気自動車の普及拡大を図る上で、車両購入価格の負担軽減を図る購入補助も重要な取組の一つであるが、アンケート結果からみると、保有自家用車の実際の利用状況を踏まえたでの電気自動車への理解に至っていないと推察される現段階では、まず実際に自動車利用する上での電気自動車の有用性について適切な情報発信を行い、不要な不安を払拭する必要性が高いと考えられる。

そのため、町田市による庁用利用状況や展示会・試乗会での開催結果、民間事業者による町田市内での EV カーシェアリング事業の運営状況等、電気自動車の実際の利用に基づいた情報発信を積極的に行い、市民に伝えていくことが望ましいと考えられる。

【普及拡大を図る上での今後の方向性（具体案）とその対策（施策）】

今後の方向性（具体案）	町田市が取組むことが望ましい施策（例）
■ユーザーの自家用車利用状況に照らし合わせた不安材料の払拭	○自家用車保有者の利用状況に照らし合わせた、電気自動車利用メリットに関する情報発信
■心理的な不安の軽減に繋がる「外出先充電場所」の配置	○町田市内外での外出先充電設備の配置に関する情報発信
■普及メリットの提示を通じた、地域コミュニティに対する電気自動車普及促進への協力要請	○既存ガソリン車から電気自動車への転換が進んだ「環境に優しい地域づくり」のイメージ発信

外出先での充電については日常的な近距離移動では必要性が低く、長距離移動を行う場合を考えた上で不安と感じている可能性が高い。

そのため、町田市だけでなく、近郊の市も含め、一般開放されている充電器の設置状況をマップ等で随時更新しながら公表していくことで、設置不足と考える不安をある程度軽減することは可能であると考えられる。また、民間事業者が運営する EV カーシェアリングにおいて、今後長距離移動での利用があった場合、そのルートと充電状況を公開し、長距離移動にも十分に利用可能である点を訴求していくことも効果的であると考えられる。

展示会・試乗会や EV カーシェアリングが広く行われる上で、より多くのステーション拠点や開催場所を確保するためには、地域コミュニティとの連携も重要であると思われる。

そのため、地域コミュニティの協力意向を高めることが必要と考えられるが、アンケート結果によれば、EV カーシェアリングや展示会・試乗会に対する協力を消極的な回答もあった。

こうしたなかで、既存ガソリン車から電気自動車への転換が進んだ「環境に優しい地域づくり」（将来像）のイメージを発信し、地域にもたらすメリットを提示することで、地域コミュニティの協力意向を高めていくことが望ましいと考えられる。

しかしながら、2011 年 3 月に発生した東日本大震災の影響を受け、わが国では現在、原子力発電に依らない電力供給を望む声が非常に大きくなっている。そうした状況の下、電気自動車の普及拡大を図っていくには、充電における夜間電力の活用促進や外出時充電場所における設置台数の適正化等、電気自動車関連による電力消費が過剰とならないよう、電力供給状況とのバランスを考慮しながら進めていくことが望ましいと考えられる。

1-3. EV カーシェアリングの利用拡大に向けて

EV カーシェアリングは、電気自動車体験の場であり、かつ共同利用への理解を深める場でもあることから、自家用車等での既存ガソリン車に対する保有意識に変化を与えられる事業である。

そのため、町田市内において広く EV カーシェアリングを普及させていくことは、既存ガソリン車の利用や保有の抑制につながり、自動車利用に起因する二酸化炭素排出量の削減において直接的な効果をもたらすものと考えられる。

より多くの市民が EV カーシェアリングを利用するようになるためには、会員登録したいと思う動機づくりを行うとともに、「借りやすい」状況を作ることが必要である。

そうしたなかで、町田市が取り組むことが望ましいと考えられる施策は次のとおりである。

【利用拡大を図る上での今後の方向性（具体案）とその対策（施策）】

今後の方向性（具体案）	町田市が取り組むことが望ましい施策（例）
■事業実施に関する情報発信を増やし、認知を高める ■利用状況発表等による定期的な広報活動	○EV カーシェアリングに関する情報発信 ⇒電気自動車のみにスポットを当てるのではなく、カーシェアリング自体についての情報も広く発信することが重要（コストメリット等）
■実際の利用につながる仕組み作り ■外出先での充電器利用を高める仕組み作り ■ステーション設置が望ましいとされる場所での実証実験の開催	○民間事業者による町田市内での EV カーシェアリングの利用環境の改善 ○EV カーシェアリング利用者に対する実証実験の民間事業者との共同実施
■運営意向、利用意向のある地域コミュニティと民間事業者との共同運営を行う上での課題を把握	○地域コミュニティ、EV カーシェアリング運営事業者との実証実験の共同実施 ○地域コミュニティでの EV カーシェアリング事業運営の可能性に関する実証実験の実施

まず、市民や地域コミュニティの関心を惹く上で、EV カーシェアリング事業に関する情報発信を積極的に行っていくことが望ましいと考えられる。

情報発信を行うに当たっては、EV カーシェアリングがもたらす効果のほか、カーシェアリング自体の利用メリットや利用方法について分かりやすく説明することも必要と考えられる。

また、民間事業者による町田市内での EV カーシェアリング事業を今後支援していく上で、「実

際の利用につながる仕組み作り」「外出先での充電器利用を高める仕組み作り」「ステーションの設置要件の把握」といった3つの観点での支援を行っていく必要性が高いと考えられる。

まず、「実際の利用につながる仕組み作り」であるが、今後EVカーシェアリングを広く進めていく上でその効果を最大限にするには、稼働率を高める必要があるため、登録した会員が実際の利用を積極的に行いやすい利用環境を構築することが望ましいと考えられる。そのため、民間事業者が稼働率を高めるために克服すべき課題を抽出し、町田市が民間事業者と共同で利用環境の改善を行い、市民がEVカーシェアリングを利用しやすい環境を構築していくことが望ましいと考えられる。

外出先での充電においては、本事業では短距離移動での利用も多く、実施までには至らないケースが多かった。外出先での充電設置箇所がまだそう多くない現段階では、実際の利用も少ないため、現在の配置状況が今後電気自動車が増えた場合に役立つ配置なのかどうか把握できない状況となっている。そのため、意図的に利用させることによって、現在の配置における課題を抽出し、今後の効果的な配置に向けて検証を行っていくことが望ましいと考えられる。そこで、町田市が民間事業者とともに実証実験として、会員によるEVカーシェアリング利用時に、「月1回必ず外出先で充電を体験」し、その「所感をアンケートに記入する」こと等の協力を求め、充電器の効果的な配置を図る上で条件を整理することが望ましいと考えられる。このように実際の利用に基づいて外出先での充電可能場所を整備していき、過剰な充電インフラ整備を抑制することは、電力供給が不安定な状況にあるなか電気自動車を普及させていく上で、重要な取組であると考えられる。

EVカーシェアリングの実際の利用を増やしていく上で、ステーション拠点数の増加が最も重要であると考えられる。

まだ拠点数が少ない現段階では、そうした状況であっても多くの市民が利用しやすいよう効果的な配置を行っていく必要があるため、ステーションの設置要件について、民間事業者との共同での実証実験を通じて把握していくことが望ましいと考えられる。

成瀬駅周辺や町田駅周辺等、本事業を通じて設置が望ましいとされた場所の中から候補地を選定してステーションを設置し、民間事業者と共同で実証実験を行うことで会員の利用状況や利用実績、アンケート結果等から、市民利用を促進する上で必要となるステーションの設置要件について把握していくことが望ましいと考えられる。

また、ステーション拠点数の増加を図る上で、より多くの拠点を確保するには地域コミュニティと連携することも必要と考えられる。

しかしながら、アンケート結果からみると、地域コミュニティでは、電気自動車やEVカーシェアリングについて理解不足である現状が窺えたほか、関心がないとする意見も多かった。そのため、より多くの地域コミュニティと連携を図っていく上で、EVカーシェアリングに対する地

域コミュニティの理解や関心を高めていくことが望ましい。

そのため、EV カーシェアリング利用や運営に興味のある地域コミュニティと民間事業者とともに EV カーシェアリングの共同実施をする実証実験を行い、地域コミュニティ内での共同運営を通じて、地域住民が利用する上での課題を把握し、より多くの地域で EV カーシェアリングが行われるための要件を把握することが望ましいと考えられる。要件の把握においては、地域コミュニティの実情に沿う必要があるため、町内会・自治会では加入する世帯の居住形態（一戸建て、集合住宅）や、商店会では加盟する店舗・事業者の状況（業種や自動車の利用状況、商店会の形成状況（店舗が点在等）等を考慮することが望ましいと考えられる。

さらに、共同実施による実証実験の結果を踏まえ、「地域コミュニティでの EV カーシェアリング事業運営の可能性に関する実証実験」を実施し、地域コミュニティに EV カーシェアリングを根ざすことに繋げていくことも、電気自動車利用を進める上で有用な取組になると考えられる。

町田市が主体となって、地域コミュニティと民間事業者との連携（共同運営）の可能性を検討していくことは、カーシェアリングの運営サポートとして民間事業者が地域コミュニティと連携するなかで、地域経済（EV カーシェアリング運営に伴う雇用人員の増加等）の活性化にもつながる可能性も考えられる。

1-4. 展示会・試乗会への参加者増加に向けて

展示会や試乗会の開催は、電気自動車の性能や乗り心地を体験する場を提供するだけでなく、EV カーシェアリングの仕組みについて理解を深められる機会の創出に当たり、電気自動車普及の初期段階である現段階での普及啓発において、重要な役割を担う取組である。

より多くの市民が参加しやすくなるためには、開催回数をより多くするほか、開催場所も色々な地域や場所で行うことで、立ち寄りやすい状況を作ることが必要である。

そうした中で、町田市が取組むことが望ましいと考えられる施策は次のとおりである。

【参加者の増加を図る上での今後の方向性（具体案）とその対策（施策）】

今後の方向性（具体案）	町田市が取組むことが望ましい施策（例）
■試乗会での体験機会の創出	○庁用電気自動車を用いた展示会・試乗会の実施
■開催回数を増やし、認知を高める	
■協力意向のある地域コミュニティとの共同開催を通じて、協力を得る上での課題を把握する	○庁用電気自動車を用いた展示会・試乗会の共同開催 ○地域コミュニティと自動車販売ディーラー、カーシェアリング運営事業者とによる展示会・試乗会の共同開催へのサポート

展示会・試乗会の開催に当たっては、まず庁用電気自動車を用いて、町田市が主催として率先して取組み、その実施結果について広く情報発信を行うことで、市民の興味を惹くことが重要であると考えられる。また、地域コミュニティでは「市が主催するのであれば協力してもよい」と考

える回答もあったことから、市の主催として率先して取組んでいくことは、地域コミュニティの協力や賛同を得ていく上でも望ましいと考えられる。地域コミュニティとの共同開催は、開催場所の多様化だけでなく、地域コミュニティに加入する住民や加盟する事業者への参加を促す上で効果もあると考えられる。

また、市の主催として地域コミュニティとの共同開催を進めていく中で、展示会や試乗会開催における地域コミュニティと民間企業との連携（共同開催）の可能性を検討することが望ましいと考えられる。EV カーシェアリングでも触れたが、市主催から地域コミュニティと民間企業の共同主催へと移行していくことで、電気自動車の普及促進策を通じて、地域交流や地域経済（地元での電気自動車販売や EV カーシェアリング運営）の活性化も図っていくことが、環境にやさしいまちづくりに繋がるものとするからである。

3. ロードマップ（2012 年度～2014 年度）

町田市が取り組むことが望ましいと考えられる施策を実施するに当たっての参考として、ロードマップを掲載する。ロードマップの作成は、町田市民と地域コミュニティに対する電気自動車の浸透、および理解を深めていく上で効果的な施策の実施となることを目的としている。なお、2012 年度からの 3 ヶ年度で作成した。

【電気自動車普及拡大策および活用策実施におけるロードマップ（2012 年度～2014 年度）】

	2012年度	2013年度	2014年度以降
市の率先した取組の継続	■ 庁用電気自動車の率先導入の検討（導入時期や車種の検討含む） ■ 庁用利用状況の公表（二酸化炭素排出量の削減効果）	■ 一般利用可能の充電器設置検討 ⇒前年度の実施事業結果を踏まえ、市が率先して設置することが望ましいと思われる場所への設置を検討	  
町田市が電気自動車普及拡大に対して積極的な取組を行い、都度公表することで、市民や地域コミュニティの理解や関心を高めていく。			
電気自動車の普及拡大に向けて	■ 電気自動車への転換が進んだ、「環境にやさしいまち・町田市」のイメージ発信 ■ 2010年度・2011年度における本事業の結果公表 ⇒市民の自動車利用状況と電気自動車利用の有用性について ■ 2012年度からの取組予定の公表 ■ 外出先充電場所の公表（市内外）	■ 2012年度に実施した各事業の結果公表 ⇒各事業に参加した市民や地域コミュニティによる利用結果の公表 ■ 2013年度からの取組予定の公表	■ 2013年度に実施した各事業の結果公表 ⇒各事業に参加した市民や地域コミュニティによる利用結果の公表 ■ 2014年度以降の取組予定の公表 
市民や地域コミュニティに対して、庁用利用も含め、今後取組む事業での実際の利用結果等を通じて、電気自動車への関心を高め、利用に関する不安感を取り除いていく。			
EVカーシェアリングの利用拡大に向けて	■ 事業の展開状況や予定に関する情報発信（広報まちだや市のHPの他、マスメディアも活用） ■ 地域コミュニティ、民間事業者との連携 ⇒協力意向のある地域コミュニティの選定、並びに共同実施に向けた準備（課題の抽出と解決策の検討）	■ 協力意向のある地域コミュニティ、民間事業者との共同実施 ⇒地域コミュニティとの連携による事業実施における課題を抽出し、次年度以降の改善を検討。また、地域コミュニティが主体となって実施する場合の検討も合わせて行う	■ 協力意向のある地域コミュニティが主体となったEVカーシェアリング事業実施   地域コミュニティの協力や主体的な参加を促進していく。
展示会・試乗会への参加者増加に向けて	■ 市主催による積極開催 ■ 地域コミュニティとの共同開催 ⇒協力意向のある地域コミュニティの選定、および共同実施を行い、今後共同開催を継続する上での課題の抽出と解決策を検討	■ 協力意向のある地域コミュニティと民間企業による共同開催 ⇒協力意向のある地域コミュニティ、および民間企業の選定、および共同実施を行い、民間主体での開催を継続する上での課題の抽出と解決策の検討	   地域コミュニティや民間企業を主体とした、市民の目に触れやすい、参加しやすい展示会・試乗会の開催を促す。

■：実施項目 →：事業の継続性を示す

町田市電気自動車社会実験
検証業務報告書

2012 年 3 月

請負先：株式会社 矢野経済研究所
〒164-8620 東京都中野区本町 2-46-2
TEL(03)5371-6938 FAX(03)5371-6966

