

構造改革特別区域計画

1 構造改革特別区域計画の作成主体の名称
札幌市

2 構造改革特別区域の名称
風を感じる北のまちづくり・札幌カーシェアリング特区

3 構造改革特別区域の範囲
札幌市の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 地球温暖化対策の推進

札幌市では、新たなまちづくり計画において、“世界に誇れる環境の街さっぽろ”を目指している。その中で特に重点に置いているのが、地球温暖化対策であり、本市におけるCO₂排出量の約9割が、家庭やオフィスなどの民生部門と自動車などの運輸部門からの燃料消費によることから、市民に地球温暖化問題を正しく周知し、危機感を持って自発的に行動を起こしてもらうことが必須であると考えている。

このような観点から、本市では、地球温暖化対策を実効性のあるものとして進めるために、『CO₂削減アクションプログラム』を策定し、約40の個別プログラムを展開している。

(2) 自動車環境対策の推進

札幌市におけるCO₂の排出量の約3割が自動車由来である。また、この割合は増加傾向にあることから、上記『CO₂削減アクションプログラム』の中でも、公用車への低公害車率先導入や市民、企業向けの低公害車購入資金あっせん制度などの低公害車導入を推進するための事業を展開している。さらに、アイドリングストップの推進、環境負荷低減に配慮した運転走法であるエコドライブの普及を目指し、市民、企業に対する研修会の開催やハンドブックの配布等を進めている。

(3) 地球温暖化問題と自動車排出ガス等の削減対策のための環境整備

札幌市では、事業活動や日常生活に伴って生ずる環境への負荷を低減することにより、現在及び将来の市民が健康で文化的な生活を営む上で必要

とする生活環境を確保することを目的として、「札幌市生活環境の確保に関する条例」を制定している。

この中で、自動車による環境負荷に関わる事項として、自動車を使用する者の責務及び自動車を販売する者の責務を明記した他、自動車の駐停車時におけるアイドリングストップや、一定以上の自動車を使用する事業者に対する自動車使用管理計画の策定・提出について規定している。

(4) 適切な自動車利用への誘導

札幌市では、毎年、自動車保有台数が増え続け、平成 16 年 3 月末で 99 万台を超えているが、その一方で、公共交通機関の利用者数が減少する傾向にある。自動車への過度な依存は、交通混雑を招き、CO₂ 排出量の増大等にもつながる。

こうしたことから本市では、平成 6 年度から、毎月 5 日と 20 日を「さわやかノーカーデー」と定め、市民・事業者に過度な自動車利用の自粛や、マイカーから公共交通への利用転換を促すため、市営地下鉄・路面電車等で利用できる 1 日乗車券「エコキップ」の販売や市民意識の転換に向けた普及啓発事業を実施している。

(5) 情報関連産業の振興

札幌市は、首都圏等の大消費地から遠く離れているというハンディキャップを抱え、本州企業と競合していけるような地場産業が乏しく、地理的デメリットを克服できるような産業基盤の確立が大きな課題となっている。こうした中、札幌市は、1980 年代から急速に始まった全国的な「情報化」の流れを積極的に取り込み、情報関連産業振興を経済活性化の重点項目とした取り組みを始めた。

札幌は、製造業などの集積が極めて薄く、商業・サービス業などの第 3 次産業に大きく傾斜した産業構造を持っている。札幌は全国的にも屈指の IT 産業の集積地になりつつあるが、札幌の経済全体の活性化を図っていくためには、ひとり IT 産業のみが成長していくだけではなく、地域に集積した情報技術が他の分野における企業活動に波及し、その合理化、高度化を進めていくことが必要である。

こうした観点から、札幌市では、2002 年度から、IT 産業振興の役割を担ってきた「財団法人札幌エレクトロニクスセンター」の組織体制を強化し、IT を基軸としながら札幌の産業全体の振興という役割を担う財団として「さっぽろ産業振興財団」を設立している。

同時に、その拠点として、2002 年 10 月に、産業振興センターを開設し、

ITの集積を武器に、地域全体のIT化を進めていきたいと考えている。

こうした状況の中でカーシェアリングは、利用者の多様なライフスタイルに応えるサービスとして、札幌のIT技術を十分に活用し得る事業として位置づけることができる。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 環境対策

低公害車利用やエコドライブ走行を取り入れたカーシェアリング事業が展開されることにより、自動車使用におけるCO₂排出量削減、大気汚染防止等の環境への負荷低減を図ることができる。また、カーシェアリング利用者は、自家用車利用に比して、目的地、走行ルート、運行時間等を計画的、効率的に調整し、走行すると考えられることから、走行時間・距離、消費燃料の削減を図ることができる。

(2) 新しいライフスタイルの形成

車を所有することから共有することへの移行により、車に要していたコスト（維持費、保険、税金、駐車スペース）を削減し、自動車に依存しない新しいライフスタイルが提案される。また車を「みんなで分かち合って使用する」カーシェアリングはステーションの利用エリア内（町内会レベルの範囲）における利用者相互間の新しいコミュニケーション形成を促すことにもつながる。

(3) 地域コミュニティの活性化

カーシェアリング事業の実施にあたっては、カーシェアリングステーションの設置をはじめ、地域の商店街との協働による事業展開が一つの特徴となっている。商店街にステーションを設置し、商店街利用者の利便性向上を図ると同時に、商店街の側が商用として利用することも可能になることで、商店街活性化のための方策としても位置づけられる。

さらに、今後の事業展開を考えていく中で、商店街のみならずマンション・アパート等の集合住宅を核とした展開など、シェアリングステーションの配置を地域コミュニティ活性化の一手段として位置づけられる。

(4) 都市交通問題の解消

カーシェアリングの普及は、自動車の絶対台数の減少とともに、目的に基づいた自動車の効率的利用が図られることにより、走行車両数の減少、あわせて公共交通機関を利用する頻度も高まることが期待できる。こう

した一連の流れによって、交通渋滞の緩和や交通事故の減少など、都市交通問題の解消に資する効果が期待できる。

(5) 新産業の創出と既存産業の高度化

カーシェアリング事業の実施にはIT技術の活用が不可欠であるが、そこにIT産業の集積が進んだ札幌市にある企業の技術を活用できる新たな分野が創出される。また、カーシェアリングで利用するICカード等の活用により地域住民の生活に密着した新たなビジネス展開が期待できる。

6 構造改革特別区域計画の目標

低公害車利用やエコドライブ走行を取り入れたカーシェアリングを多くの市民が利用するにより、低公害かつ効率的な自動車利用を促進し、CO₂排出量削減、大気汚染防止につなげる。

カーシェアリングの普及を推進していくにあたって最大の障害になると考えられることは、利用者の快適性である。利用者の好きな時間に好きなだけ利用できるという個人所有の自動車を持つ快適性をカーシェアリング事業はIT技術等の活用により追求していく。自動車を利用する我々が得ている快適性の裏には、コスト面、環境面で大きな損失があるということを広く市民に認識してもらうことを含めて、カーシェアリングの持つ可能性を市民に伝えていく。

また、カーシェアリング事業のより効果的な実施にあたり本市の先端企業がもつIT技術を活用し、新規雇用の創出効果とともに地域経済の活性化につなげていく。

7 構造改革特別区域計画が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

(1) エコドライブの普及

低公害車利用やエコドライブ走行を取り入れたカーシェアリング事業の展開を、広く市民に周知することにより、利用者のみならず本市全体として低公害車導入、エコドライブ普及を推進することができる。

(2) 環境に対する効果

カーシェアリングが普及しているスイスにおける調査では、カーシェアリング加入前と加入後では自動車の平均走行距離が年間9300kmから2600kmへと大幅に減少し、一方で公共交通機関の平均使用距離が加入前に5700kmであったものが、加入後に7700kmへと増加したとの結果がでている。このことは一人当たりのCO₂排出量が2753kgから661kgに約2.1トンも

減少させたことを示しているものであり、スイスと札幌の交通環境に差があるとはいえ、札幌市ではCO₂排出量の約3割が自動車に起因しているという現状において、カーシェアリングはCO₂排出量削減に大きな効果が期待される。

(3) 公共交通機関の利用促進

(2)のスイスにおける調査結果は、自動車走行距離の減少とともに、公共交通機関の使用が平均 2000 km増加することを示している。このことから、カーシェアリングの普及により、過度な自動車利用の抑制や公共交通機関の利用促進の効果が期待できるものと考えられる。

(4) 自動車の所有に関する市民意識の転換

本市を含めた地方都市においては自動車が移動手段として大きな比重を占めている。さらに、自動車はかつての「一家に一台」から「一家に数台」という状況が出現している。メインの車両を一気にシェアリングに変えていくことは容易ではないが、カーシェアリング事業の普及によりまず2台目、3台目の所有の抑制と効率的な自動車利用を通じて、渋滞の緩和や複数所有の費用軽減を図り、過剰な自動車利用の抑制を含め、自動車を所有することに伴う様々なコストについての見直し意識を浸透させていくことが期待される。

(5) 雇用の増加

カーシェアリング事業の実施にあたっては様々な段階において新規の雇用が発生する。会員の勧誘、巡回メンテナンス、カークリーニング、電話予約センターの開設などで雇用の創出が期待される。札幌市はコールセンター機能の誘致を積極的に進めており、そうした政策にも合致したものとして人材の確保も可能である。

(6) IT技術の積極展開

カーシェアリング事業の実施にあたり必要となる車両の無人貸し渡し、個人認証には高度なIT技術が必要になる。現在様々な分野においてICチップ内臓カードの活用による事業の発展、連携が盛んに進められているが、公共交通機関との連携が求められるカーシェアリング事業体にとっても重要な課題である。そこで、これらの研究・開発にあたり札幌の先端企業が有するIT技術が利用・応用でき、業界のみならず、地域経済の活性化につながるものと期待される。

8 特定事業の名称

- ・環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングのための無人貸渡しシステム可能化事業（1217）

9 構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業に関連する事業その他構造改革特別区域計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

特になし

(別紙)

構造改革特別区域において実施し又はその実施を促進しようとする特定事業の内容、実施主体及び開始の日並びに特定事業ごとの規制の特例措置の内容

- 1 特定事業の名称
環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングのための無人貸渡しシステム可能化事業(1217)
- 2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者
ウインド・カー株式会社
代表取締役 須賀原信広
住所：札幌市西区八軒1条東4丁目1番79号
- 3 当該規制の特例措置の適用の開始の日
認定を受けた日
- 4 特定事業の内容
＜事業関与主体＞
ウインド・カー株式会社
＜事業が行われる区域＞
札幌市の全域
＜事業の開始時期＞
平成17年3月～
＜事業により実現される行為＞
特区内において、環境への影響の低減を図ることを目的として、ハイブリット車等の環境に配慮した車両を使用したレンタカー型カーシェアリングを推進する。なお、本事業を実施するにあたり、車両の受渡しは無人の事務所で行われるものであり、IT等を活用することによって車両の整備・管理に支障が生じないような代替措置を講じる。
 - ・対象
会員登録した個人、法人
 - ・利用車両
低燃費かつ低排出認定車を利用

- ・受け渡し
IT技術を活用した無人システムを構築
会員はICカードを所持し、これによって会員認証、ドアロック、イグニッション、メンテナンス等の管理を行う。
予約はインターネット及び電話により行う。
- ・ステーション配置
事業化当初は商店街を中心に配置し、各ステーションに車両1台
- ・料金
1時間700円程度(ガソリン、保険等込み)
- ・車両整備
ウインド・カー(株)が担当し、利用状況に応じて各ステーションの巡回点検を行う。

5 当該規制の特例措置の内容

本事業はIT技術を活用し、無人による車の貸し渡しを可能にすることによって利用者の利便性を高め、さらに環境に配慮した車を使うことにより、低公害車やエコドライブの普及促進を図るものである。

また、本事業が広く市民に認識されることにより、環境面における効果のみにとどまらず、自動車の所有から共有という発想の変化を通じて、交通環境の改善、新しいライフスタイルの形成、地域コミュニティの活性化、公共交通機関の利用促進、地域産業の活性化及び新規雇用の創出など、新たな北のまちづくりへの一つの試みが広がることを期待するものである。

本市におけるカーシェアリング事業は、昨年11月から商店街を核とした実証実験を実施しており、事業化後も当初は地域の商店街を中心に事業展開を行う。今後については、商店街と類似の展開が期待できるコンビニエンスストアとの連携について検討を進めていくと同時に、都心部での展開、公共交通機関との連携、マンションディベロッパーとの連携による集合住宅での活用などについて順次展開を図っていくものである。