

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

神奈川県

2 構造改革特別区域の名称

神奈川カーシェアリング利用促進特区

3 構造改革特別区域の範囲

神奈川県の全域

4 構造改革特別区域の特性

(1) 神奈川県の特性

本県は、関東平野の南西部に位置し、面積は約2400km²(全国43番目)と小さい県土であるが、現在、人口は約878万人(全国3番目)であり、非常に人口密度の高い県である。

(2) 神奈川県の交通現況

県内の自動車交通量をパーソントリップ調査で調べると、昭和63年から平成10年までの10年間で自動車交通量は、26%増加し、道路整備の進捗率を越える自動車交通量の増加により、依然として県内の交通渋滞は解消されていない。

また、平成16年の交通事故による負傷者数は、全国で3番目に多いという状況となっている。

一方で、鉄道・バスなど公共交通の利用者数の推移を見ると、バス利用者数は、平成4年以後減少し、鉄道利用者数は、横ばいになっている。

(3) 神奈川県の交通に係る環境の現況

県内の二酸化炭素排出量を見ると、運輸部門による排出量の占める割合は2割弱であるが、そのほとんどは自動車からの排出によるものであり、京都議定書の目標を達成するためにも、運輸部門からの二酸化炭素排出量の削減が急務となっている。

また、県内の沿道大気環境についての環境基準達成率は、向上しているものの、依然として改善が必要な状況となっている。

(4) 「かながわ交通計画」による交通施策の推進

「かながわ交通計画」は、県内及び県外におよぶ鉄道網、主要な幹線道路網など交通網のあるべき姿を検討し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示したものである。

この計画では、交通施策の基本方針として、「環境に配慮した都市交通の実現」を掲げ、その中で、「交通需要マネジメントの推進」を促進している。

また、平成17年3月には、高齢化の進展、環境問題の顕在化、財政制約などの社会状況に対応するために、既存の交通施設を最大限に活用し、地域の特性に応じて、柔軟な交通施策を展開することが必要であり、本計画を補完し、交通需要マネジメントなどのソフ

ト施策の充実強化を図る「かながわ交通計画（追録版）」を策定したところである。

この追録版では、ソフト施策の充実強化を実現していくための県の役割りとして、次の点を掲げている。

- (ア) 交通需要マネジメントなどのソフト施策の推進
- (イ) 公共交通への積極的な関わり
- (ウ) 関係機関との連携強化 など

(5) 神奈川県による自動車環境施策の推進

本県では、県内全域において、窒素酸化物と粒子状物質の総量を削減する各種の対策を国、県、市町村、事業者および県民の緊密な協力の下で総合的かつ計画的に推進していくため、平成15年7月に「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」を策定している。

計画の目標として、平成22年度までに、二酸化窒素、浮遊粒子状物質それぞれの環境基準達成局率を100%とするように努めることとしており、計画達成の方途として、次の施策を推進している。

- (ア) 自動車からの排出ガス抑制のための直接的な施策
 - ・ 低公害車の普及促進 等
- (イ) 自動車からの排出ガス抑制のための間接的な施策
 - ・ 自動車交通需要の調整・低減 等
- (ウ) 局地汚染対策の推進
 - ・ 地域の実情に応じた局地汚染対策の推進 等
- (エ) 各種対策の効果を高めるための施策
 - ・ 普及啓発活動の推進（エコドライブ等） 等

(6) 神奈川県内で実施されたカーシェアリング社会実験

交通需要マネジメントのモデル施策として、神奈川県は、平成11年度より、国、関連市等と協議会を組織し、エコ・パークアンドライドプロジェクトに取り組んできた。

エコ・パークアンドライドプロジェクトとは、交通需要マネジメント（TDM）等のソフト施策の1つであり、通勤利用者と業務利用者が低公害車両を共同利用（カーシェアリング）することにより、自動車の効率的な利用を図るものである。

平成16年度には、民間カーシェアリング事業者と連携し、駅から離れた目的地等への移動の際、自動車にて移動していた県民が、双方の最寄り駅にカーシェアリング車両を配置することにより、途中区間の交通手段を自動車から鉄道へ変更する可能性があるのかどうか、カーシェアリングと鉄道を組み合わせた移動の検証を行い、その可能性を確認した。

平成16年度まで、プロジェクトの実験・試行を通じたカーシェアリング事業の普及啓発を実施し、県の交通施策としてカーシェアリングを位置付けてきており、この間に、全国初の民間カーシェアリング事業者が県内で事業を開始するなど、カーシェアリングが徐々に広がりを見せ始めている。

5 構造改革特別区域計画の意義

(1) 交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進

カーシェアリングは、1台の自動車を複数の会員が共同で利用する自動車の新しい利用形態であり、利用者は、自動車を所有せず管理団体の会員となり、必要なときにその団体

の自動車を借りるといふ、会員制レンタカーのようなものである。

このカーシェアリング車両が県内主要鉄道駅に配置された場合、拠点内の短距離移動はカーシェアリング、拠点間の中長距離移動は、鉄道等の公共交通を利用するというカーシェアリングと公共交通を組み合わせた新しい移動モデルが構築され、これにより、公共交通の利用が促進されるとともに、自動車利用に関する経済性を意識することにより、その都度自動車で行くべきか、公共交通、徒歩、自転車でも良いのではないかとことを考える習慣が付き、自動車の使用量が減少し、公共交通の利用促進及び自動車総走行距離の削減による交通渋滞の緩和が図られる。

(2) 環境負荷の軽減

自動車単体の直接的な環境効果として、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、自動車利用におけるCO₂排出量削減、大気汚染防止等の環境負荷軽減が図られる。

また、間接的な効果として、交通渋滞緩和やカーシェアリングと鉄道とを組み合わせた移動による自動車総走行距離の削減により環境負荷軽減が図られる。

6 構造改革特別区域計画の目標

本県では、「かながわ交通計画（追録版）」において、交通需要マネジメントや既存施設の有効活用等のソフト施策の推進を掲げている。

また、平成11年度より、県内にてカーシェアリングに関する社会実験を実施するなど、日本におけるカーシェアリング導入の先駆団体として、カーシェアリングに関する各種の運営方法や課題に取組み、運用経験を通じて、カーシェアリングの普及啓発に努めてきた。

本県としては、事業者の参入を期待しつつ、新たな地域への事業展開により、県内全域へのカーシェアリング普及を展望している。

この実現のため、公務にカーシェアリング車両を利用するという環境負荷軽減に繋がる先導的取組を自ら行い、カーシェアリング事業普及への支援をしていきたいと考えている。

将来的には、カーシェアリングの展開により、カーシェアリングと公共交通を組み合わせ、環境負荷が小さく、利便性の高い移動モデルが形成された県土の構築を目指していきたいと考えている。

7 構造改革特別区域計画の実施が構造改革特別区域に及ぼす経済的社会的効果

(1) 交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進

鉄道駅にカーシェアリング車両を配置した場合、拠点間の中長距離トリップは、公共交通を利用し、拠点内の短距離トリップは、カーシェアリングが利用されると想定される。

県内には、平成17年4月時点で、JR・民鉄・公営鉄道、合わせて37路線、379駅、総延長約650kmあり、これらの公共交通とカーシェアリングが連携することにより、公共交通の利用促進が図られると考えられる。

また、カーシェアリングは、県民自らが、自動車利用に関する経済性を意識することにより、交通手段を自動車から徒歩、自転車、公共交通等に主体的に変化させることになり、自動車の総走行距離減少による交通渋滞の緩和や公共交通の利用促進が図られる。

スイスのカーシェアリング事業者によると、カーシェアリングの利用開始後は、利用前と比較して、自動車交通が減少し、環境負荷の少ない公共交通等の利用が増加するとのデータが示されている。

このように、カーシェアリングの普及は、自動車の総走行距離削減による交通渋滞の緩和、公共交通利用促進等、様々な経済的社会的効果が期待される。

(2) 環境負荷の軽減

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が県民や事業者を対象に展開されることにより、低公害車利用の利便性が大きく向上するほか、低公害車の利用者やエコドライブの実践者が増加し、低公害車の導入促進やエコドライブ実践の促進・定着に大きく貢献することになる。

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 国土交通省)

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の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

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

(別紙)

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 国土交通省)

2 当該規制の特例措置の適用を受けようとする者

神奈川県内でレンタカー型カーシェアリング事業を実施する者

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

(1) 事業に関与する主体

神奈川県内でレンタカー型カーシェアリング事業を実施する者

(2) 事業が行われる区域

神奈川県の全域

(3) 事業の実施期間

平成17年12月(予定)

(4) 事業により実現される行為

特区内において、カーシェアリング事業者が低公害車、電気自動車など環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングを実施する。

なお、本事業は、IT等の活用により、車両の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を適確に把握することを条件として、車両の貸渡しを無人の事務所にて行うとともに、車両の整備・管理についても支障がないような代替措置を講じるものである。

利用者

会員登録を行った個人、法人

利用車両

- ・ 天然ガス自動車
- ・ 電気自動車
- ・ ハイブリット車
- ・ メタノール自動車
- ・ 低燃費かつ低排出認定車
- ・ アイドリング・ストップ車 等

車両管理

ITを活用し、無人での車両貸渡し・返却、予約管理、車両の運行状況管理、車両状態管理、利用者管理を行う。

利用者は、インターネット、携帯電話、電話により車両利用予約を行う。

利用料金には、燃料代、保険料を含む。

5 当該規制の特例措置の内容

本事業は、IT等を活用し、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ことを条件に、無人車両ステーションでの車両の貸渡し・返却手続きを可能にすることで、利用者の利便性の向上及び事業者の事務の簡素化を図るものである。この特例措置により、カーシェアリング事業の展開が促進され、交通渋滞の緩和、自動車の総走行距離の削減による環境負荷軽減、公共交通の利用が促進されることが期待できる。

また、カーシェアリング車両に低公害車を指定することやエコドライブを推進することにより、低公害車の利用者やエコドライブの実践者が増加し、低公害車の導入促進やエコドライブの実践の促進・定着に大きく貢献することになると考えられる。

本県においては、全国初の民間カーシェアリング事業者が平成13年度に横浜市内でカーシェアリング事業を開始し、現在、横浜市内や川崎市内の駅周辺や中心市街地において、期限付き許可によるカーシェアリング事業を行っており、特例措置の適用により、カーシェアリングの普及促進が図られる。