

## 企業間EVシェアリング ガイドライン

本ガイドラインは、令和4～5年度に北九州市と株式会社井筒屋が行った「自治体—企業間EVシェアリング実証事業」（以下「本実証」という。）を通じて得られた知見をもとに、EV導入におけるコスト低減策のひとつである企業間EVシェアリングについて、構想・計画段階において参考にすべき事項についてまとめる。

### 1 事前調査

経済性を確保するには、車両削減効果の最大化を図る必要があるため、参加企業の組み合わせが重要である。パートナーとなる企業を選定するにあたって、特に重視すべき観点は以下のとおり。

#### (1) 合理的な位置関係にあること(地理的メリット)

事業所から離れた駐車場を利用しており、より近い位置に他社の社用車駐車場がある、同じビル内に事業所を有している等、社用車をシェアリングすることが合理的な位置関係にあること。

#### (2) 利用時間が重複しないこと(車の最適利用)

社用車を使用する曜日や営業時間が重複していないこと。重複している場合は、現状の社用車の使用状況が把握できており、自社の使用状況と比較して車両を使用する時間帯が重複していないこと。

### 2 運用体制の検討

本実証で検証した運用体制は、以下の2パターンである。

#### (1) 有償貸渡方式(いわゆるレンタカー方式)によるシェアリング

道路運送法上の許可を有する事業者から賃貸借した車両を、同事業者が提供するシェアリングサービスを使用してシェアリングする方法。当該事業者が問合せや事故対応を全て行うため、短期間で容易かつ確実な運用体制を構築することができる。

一方で、後述する「シェアリングシステムのみを利用したシェアリング」と比較して費用が高くなるため、コスト低減を実現するには、台数削減効果の最大化が不可欠である。

## (2) シェアリングシステムのみを利用したシェアリング

参加企業がそれぞれ購入やリース等により調達した車両を、別途導入するシェアリングシステムを使用してシェアリングする方法。従来と同じ方法で車両を調達するため、有償貸渡方式と比較して費用が安くなる。

一方で、シェアリングシステムを提供する事業者が車両管理に介入しないため、車両管理や補償、事故対応等については、参加企業にて体制を構築する必要がある。

### 法令上の取り扱い

#### 道路運送法

(有償貸渡し)

第八十条 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。ただし、その借受人が当該自家用自動車の使用者である場合は、この限りでない。

-----  
企業間の共同使用においては、金銭のやりとりが維持管理費を超えない範囲であれば、「業として(=反復継続して)」には該当するものの、「有償で(=経済的利益を享受する形で)」には該当しないため、許可事業者を介さずに、各企業が購入やリース等により用意した車両を共同使用することも可能であると解される。

## 3 費用負担

企業間EVカーシェアに要する費用としては以下のものが考えられ、参加企業間で費用負担の割合を決定する必要がある。単に等分する方法や、利用可能時間や利用実績時間の割合で按分する方法等が考えられる。

- 車両の調達費用
- システム使用料
- 管理費(鍵の受渡しや清掃等)
- 充電設備の電気料金
- 充電設備の工事費
- PRに要する経費(報道発表や掲示物(車両ステッカー等)など)

## 4 おわりに

本実証の条件や検証の範囲は限定的なものであるため、本ガイドラインをもとに企業間EVシェアリングを検討する場合は、関係機関と十分な協議を行い、参加企業の実情に応じた計画を行う必要がある。