

## カーシェアリングとEV

電力・新エネルギーユニット

電力グループ

主任研究員 太田 充亮

近年、カーシェアリング（以下、カーシェア）のサービスが拡大している。現在提供される車両の多くは、ガソリン車やハイブリッド車となっているが、電気自動車（以下、EV）の導入も徐々に始まっている。カーシェアは、利用されていない時間帯に充電が可能のため、EVの課題である走行距離や長時間の充電などは問題になりにくい。また、高額な購入コストが生じないため、気軽に利用することができる。EVを利用していない時間帯は、蓄電池としてエネルギーマネジメントや災害時のBCP<sup>1</sup>対策としての利用も期待される。

### 1. カーシェアとは

カーシェアとは、登録した会員同士で複数の車をシェアするサービスのことを指す。車両を貸し出すという点ではレンタカーと同様であるが、料金や手続きの面で異なる（表 1）。

表 1 カーシェアとレンタカーの比較

	カーシェア	レンタカー	
料金	月額基本料金	あり（ない場合もあり）	なし
	料金単位	分単位	時間単位
	距離料金	あり（6時間以降）	なし
	ガソリン代	なし	あり ※満タン返却
	補償・保険	含む	オプション
手続き	会員登録	あり	なし
	店頭手続き	なし	あり
	貸出時間	24時間	営業時間内のみ
	キャンセル料	開始時刻前なら無料	数日前から発生
	乗り捨てサービス	できない	できる

出所:各種ホームページより作成

料金面では、カーシェアは、15分単位から貸し出しが可能であり、ガソリン代、補償・保険が含まれているのに対し、レンタカーは6時間などの長時間から貸し出し可能であり、ガソリン代や補償・保険代が別途発生する。そのため、短時間の利用や長時間でも走行距離が短い利用であればカーシェアの方が安くなり、長時間の利用で走行距離が長い場合には、

<sup>1</sup> Business Continuity Plan の略。災害などの緊急事態における企業や団体の事業継続計画を指す。

レンタカーのほうが安くなる傾向になる。ただし、長距離であっても、ガソリン代や補償・保険代が発生しないため、カーシェアの方が安くなる場合も想定される。手続き面では、カーシェアは一度会員登録を済ませば、ウェブ上で貸し出しの手続きを行うことができる。貸し出しは 24 時間可能であり、キャンセル料も開始時刻前まで発生しない。レンタカーは、会員登録が不要の代わりに、店頭での手続きが必要であり、貸出返却時間が営業時間内に限られ、数日前からキャンセル料が発生する。一方で、カーシェアは借りた場所に必ず返却する必要のあるのに対し、レンタカーは他の営業所に返却可能な乗り捨てサービスがある。

以上の点から、カーシェアは、短時間の利用、走行距離の短い利用、手続きの手軽さという点ではメリットがあるのに対し、レンタカーは、長時間の利用や往復の行程が異なる場合にはメリットがあると考えられる。

## 2. 国内カーシェアの市場動向

交通エコロジー・モビリティ財団によれば、2022 年 3 月時点で日本のカーシェアの会員数は約 263.6 万人、車両台数約 5.2 万台となっている。カーシェアに比べて歴史の深いレンタカーの車両台数（乗用車<sup>2</sup>）は、2022 年 3 月時点で約 49 万台となっており、既に大きな市場となっている。市場の成長率では、2011 年から 2022 年の間にカーシェアの会員数は約 36 倍、車両台数は約 13.2 倍と飛躍的に増加している一方で、レンタカーの車両台数は 2009 年から 2022 年の間に約 2.3 倍と緩やかな伸びになっている。カーシェアが急速に普及する背景には、2010 年代からインターネットを用いて人・企業が保有する遊休資産等を貸し出し、他者と交換・共有する「シェアリングエコノミー」が世界的に普及し、自動車の分野でも注目されてきたためと思われる。

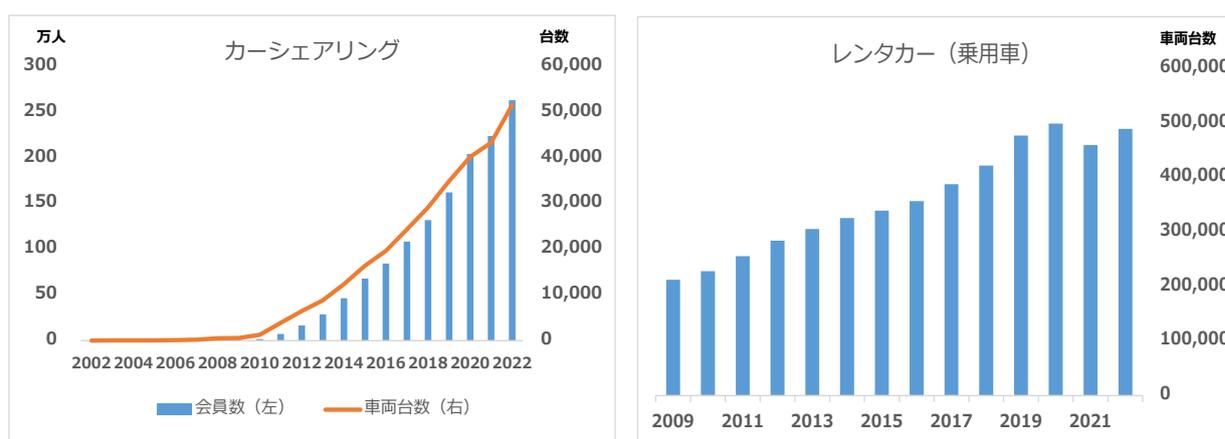


図 1 (左) 日本のカーシェア会員数と車両台数の推移、(右)日本のレンタカー車両台数の推移  
出所: (左) 交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」、

<sup>2</sup> レンタカーには、乗用車以外に、トラック、マイクロバスなどの区分があるが、カーシェアは乗用車での利用が主であるため、ここでは乗用車のみを参照する。

(右) 全国日本レンタカー協会「レンタカー車種別車両数の推移」より作成

カーシェアの市場は今後も拡大することが予測され、富士経済の2020年の調査によれば、カーシェアの車両台数は2030年には32万台に増加する。現状のカーシェア市場は、個人利用が7割近くを占めるが、カーシェア事業者は法人会員の獲得に向けた積極的な営業活動を進め、2030年には法人会員が4割を超えるとされる。また、カーシェアは通勤、通学、買い物など日常的に必要な移動手段としての需要が多く、主要駅周辺や住宅密集地周辺の駐車場にステーションが多く設置されている。コンビニエンスストアも、人が多く集まるため設置スペースとして注目されている。

では具体的にどのような需要家が活用しているのか、ここでは、主要事業者のカレコ・カーシェアリングが2017年に発表した会員向けのアンケート結果<sup>3</sup>を参照したい。本アンケートでは、当時の会員数5,959人に対し、①性別と年齢②住居形態③家族構成④世帯年収のヒアリングを実施している。その結果、利用者の①性別と年齢構成は、男性30代27.0%、男性40代21.8%、男性20代15.9%、男性60代9.6%、女性30代8.0%、女性40代7.2%、女性20代3.8%の順に多く、男性の20代～40代に多く活用されている。②住居形態は、マンション(賃貸)46.7%、マンション(所有)35.6%、戸建て(所有)13.0%、戸建て(賃貸)3.0%の順に多く、マンション利用者に多く活用されている。③家族構成は、子と同居41.9%、単身24.9%、夫婦のみ21.4%、親と同居8.1%の順に多く、単身や夫婦だけでなく、親子で同居している場合にも多く利用されている。④世帯年収は、500万以上750万未満:24.9%、750万以上1,000万未満:21.8%、500万未満:20.4%、1,000万以上1,500万未満:16.9%、1,500万以上:8.4%の順に多く、1,000万円以上の高収入層にも利用されている。また、どのような地域で活用されているかについて、主要5社(タイムズカー、カレコ、オリックスカーシェア、カリテコ、ホンダエブリゴー)の都道府県別の車両台数<sup>4</sup>を参照すると、2022年12月時点の車両台数の割合は、東京都40.7%、大阪府12.4%、神奈川県11.5%、兵庫県4.7%、埼玉県4.6%、千葉県4.4%、愛知県4.2%の順に多く、大都市圏において多く活用されていることが分かる。

### 3. 国内カーシェア事業者の動向

ここからは、カーシェア事業者の動向についてみていきたい。国内カーシェアの車両台数及び会員数は、2000年代にサービスを開始した事業者が上位を占める(表-1)。2000年代に開始したタイムズモビリティ、オリックス自動車、三井不動産リアルティの上位3社において、会員数約94%、車両台数約87%を占める。これらの事業者は、一部EVを提供して

<sup>3</sup> カレコ「会員アンケート 2016 調査結果のお知らせ」

<https://www.careco.jp/wp/wp-content/themes/careco/images/page/news170612.pdf>

<sup>4</sup> カーシェアリング比較 360°C「カーシェアリング市場動向 2022 年第四四半期：主要5社」

<https://www.carsharing360.com/market/quarter/>

いるものの、多くは既存のガソリン車やハイブリッド車を提供している。例えば、車両台数1位のタイムズモビリティのEVの導入台数は、2021年10月時点で99台とされており<sup>5</sup>、EVが十分普及する前の段階での投資には慎重になっている状況にある。

2010年代後半に入ると、日産カーレンタルソリューションのE-シェアモビ（2018年開始）、トヨタ自動車のTOYOTA SHARE（2019年開始）のように自動車会社によるサービスが拡大している。これらの事業者は、自社の車両（EV含む）を提供している点で、既存のカーシェア事業者のサービスとは大きく異なる。

トヨタ自動車は元々Ha:mo RIDEと呼ばれる、自社の超小型EV COMSを活用するシェアリングサービスを展開していた。本サービスは、2012年に実証事業を開始し、2016年より事業化された。豊田市内のラストワンマイルをカバーする手段として、駅、イベント施設、コンビニなど市内の至るところにステーション置き、公共交通を補完する役割を担っていたとされる。本サービスは、2021年末で終了し、現在はTOYOTA SHAREに統合されている。TOYOTA SHAREは、2019年よりサービスを開始し全国でガソリン車やハイブリッド車を提供してきたが、近年は量産型EVのbZ4Xや2人乗り超小型EVのC+podがラインナップに名を連ねている。また、豊田市では2023年2月より1年間、C+podを活用するシェアリングの実証事業を行っており、Ha:mo RIDEのようにラストワンマイルをカバーするサービスとしても期待される。

日産カーレンタルソリューションのE-シェアモビは、2018年よりサービスを開始し、日産リーフやノート e-power など日産自動車のEVのみを提供している。当初は神奈川県内や東京都内のみで展開していたが、利用料金が他社と同等に設定されており、EVの乗車を気軽に体験できることなどから注目を集め、現在は全国にサービスを拡大している。2021年11月にはNTTドコモが提供する複数のカーシェア・レンタカーが利用可能なサービス「dカーシェア®」に加わることが発表された。これにより、dカーシェア®の中でE-シェアモビのステーションを検索することが可能となり、一層会員数の増加が期待される。

---

<sup>5</sup> Bloomberg 「タイムズ」 駐車場やカーシェア、EV対応緩やか普及ネックに  
<https://www.bloomberg.co.jp/news/articles/2022-03-15/R8I410DWX2PS01>

表-2 主なカーシェア事業者の概要（2022年3月時点）

No.	運営組織	サービス名	開始時期	実施地域	車両台数	会員数（万人）
1	タイムズモビリティ	タイムズカー	2005/2	全国	36,855	181.3
2	オリックス自動車	オリックスカーシェア	2002/4	29都道府県	2,591	34.6
3	三井不動産リアルティ	カレコ・カーシェアリング	2009/1	15都道府県	5,735	32.2
4	トヨタ自動車	TOYOTA SHARE	2019/11	42都道府県	713	4.7
5	名鉄協商（株）	名鉄協商カーシェア cariteco(カリテコ)	2009/11	7都道府県	492	3.9
6	日産カーレンタルソリューション	E-シェアモビ	2018/4	全国	270	2.5
7	アースカー	earthcar	2011/3	全国	192	2.2
8	西尾レントオール	モビシステム	2008/10	全国	4,200	0.9
9	日本自動車サービス開発	エコロカーシェアリング	2008/7	東京、大阪等	400	0.6
10	アダチ産業(株)	カーシェアTOP24	2012/9	長崎市	13	0.2

出所:交通エコロジー・モビリティ財団「全国のカーシェアリング事例一覧」より作成

#### 4. エネルギー事業者によるカーシェアへの参入

車両メーカーに続いて、近年は石油会社や電力会社のようなエネルギー事業者がカーシェアに参入しており、EVを提供しているのが特徴である。また、現在は特定エリアで展開するものが多いが、既存のカーシェア事業者とのサービスの違いが明らかになってきている。

石油会社のサービスの特徴は主に2つ挙げられる(表-2)。1点目は、小型EVに着目している点である。出光興産は、低スペックの超小型EVを自社で生産し、自動車メーカーが開拓できなかった山間部など公共交通機関の脆弱な地域で実証を行っている。実際に岐阜県高山市と千葉県館山市での実証から、高齢者や運転経験の浅い個人と、近隣への営業を行う法人に手軽で小回りのきく小型EVのニーズがあることが分かったという。本実証を基に同社は2021年4月に、タジマモーターと超小型EVなどの次世代モビリティおよびサービスの開発を行う「株式会社出光タジマEV」の設立を発表した。2022年から自社のサービスステーション(SS)で小型EVを販売する他、シェアリングサービスに活用することとしている。ENEOSは、大宮駅、さいたま新都心駅、新横浜駅周辺のように都市部において、小型EVのシェアリングを開始している。採用するEVは、自社生産ではなく、小型EV開発企業のFOMM社による世界最小クラスのEV「FOMM ONE」をカーシェアとして国内初導入している。さいたま市の取り組みでは、小型EVだけでなく、電動アシスト自転車と電動スクーターのシェアリングも併せて提供している。

2点目の特徴は、既存のサービスステーション(以下、SS)を活用している点である。コスモ石油は、2021年4月より新宿区のSSにおいて、EVカーシェアと急速充電器の運用のサービスを開始している。同社は2020年6月に東京電力と中部電力の共同出資で設立されたe-Mobility Powerと連携協定を結んでおり、ここではe-Mobility Powerの急速充電器

が利用されている。また、子会社のコスモエコパワーの風力発電由来のCO<sub>2</sub>フリー電力をこれらのサービスに供給している。ENEOSは、2021年5月にNECと共同で全国約13,000カ所のSSネットワークを活用し、電動車両充電ネットワークを通じた新たなサービスの創出（カーシェア含む）、電動車両充電ネットワークの拡充を行うとしており、2022年6月には、NECが運営するEV充電ネットワークの運営権を取得する契約を締結した。このように石油会社がEVのカーシェアに参入する背景には、全国の給油所数の減少があると考えられる。資源エネルギー庁によれば、全国の給油所数は1994年のピーク60,421箇所から2021年には28,475箇所と半数以下となっている。各社はSSの成長事業や新規事業として、EVシェアリングや関連サービスに参入していると思われる。

表-3 石油会社によるEVシェアリングの参入状況

No.	会社名	開始時期	地域	サービス内容	顧客
1	出光興産	2019/8 -2022/3	岐阜県高山市	・ 小型EVのシェアリング	・ 一般 ・ 法人
		2020/4	千葉県館山市		
		2021/4	千葉縣市原市		
2	ENEOS	2021/3	埼玉県大宮駅 埼玉県さいたま新都心	・ 小型EVのシェアリング ・ 電動自転車、スクーターシェアリング	・ 一般
		2021/5	全国	SSを中心とする ・ EV充電ネットワークの拡充 ・ EV充電ネットワークを通じた新たなサービスの創出	・ 法人 ・ 一般
		2021/12	神奈川県横浜市港北区	・ 小型EVシェアリング	・ 一般
3	コスモ石油	2021/4	東京都新宿区	・ SSでのEVシェアリング ・ SSでの急速充電器による充電サービス	・ 一般

出所:各社プレスリリースを基に作成

他方で、電力会社等のサービスの特徴は、法人向け（自治体含む）と一般向けで異なる。法人向けサービスの特徴としては、EVのカーシェア単独ではなく、顧客のニーズに合わせて様々なサービスを組み合わせていることが特徴である。具体的には、主に3点挙げられる（表-3）。

特徴の1点目は、エネルギーマネジメント（以下、エネマネ）を提供している点である。REXEV、関西電力、四国電力、中国電力の4社は、EVのシェアリングに加えて、EV導入施設の電力需要のピークを回避する充電制御、太陽光発電の余剰電力をEV充電に有効利用すること、EV電池の余力を需要抑制に活用すること、停電時に電力供給を行うBCP対策など、エネルギーの効率的な利用を促進するサービスを提供している。

2点目は、EV車両・充放電気等のリース事業を展開している点である。関西電力では、EV・充放電気のリースに加えて、EV充放電管理システムを提供し、停電時のBCP対策や事業所のエネマネに活用するサービスを提供している。四国電力では、EVのリースに加えて、顧客の要望に応じてEV充電分相当の電力としてCO<sub>2</sub>フリー電力を提供するサービス

を提供している。

3点目は、普通充電器及び急速充電器のシェアリングを提供している点である。東京電力は、2021年11月から2022年1月末にかけて沼津市内の法人顧客向けに急速充電器のシェアリングの実証を行っている。本実証では、再エネ由来の100%カーボンフリー電力を提供しており、また、卸電力価格が低廉な時間帯や利用者の少ない夜間・土日の料金を相対的に安く設定するダイナミック・プライシングを適用していることが特徴である。関西電力では、2023年2月から3月下旬にかけて、大阪府内のパートナー企業を中心に普通充電器及び急速充電器のシェアリングサービスの実証を行っている。

その他、再エネの地産地消やEV導入のためのサポートサービスを提供している企業もある。E-mobilityに特化する会社として2019年に設立されたREXEVは、小田原市と箱根町において、小田原市と地域新電力の湘南電力と協力し、地元で発電した再エネ電力を最大限EVに活用するシェアリングサービスを提供している。中国電力は、社用車の予約、運転日報の作成・管理を見える化し、車両管理を効率化することや、車両の稼働状況をデータ分析することで最適な車両台数を提案するサービスを提供している。

表-4 電力会社等によるEVシェアリングの参入状況（法人向け）

No.	会社名	開始時期	地域	サービス内容	顧客
1	REXEV	2020/6	神奈川県小田原市 神奈川県箱根町	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>①エネルギーマネージメント</li> <li>再エネの地産地消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法人</li> <li>自治体</li> <li>一般</li> </ul>
2	関西電力	2020/7	関西地方	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>①エネルギーマネージメント</li> <li>②EV車両・充放電等リース</li> </ul>	法人
		2022/2	大阪府内	<ul style="list-style-type: none"> <li>③急速及び普通充電器のシェアリング</li> </ul>	法人
3	四国電力	2020/10	四国地方	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>①エネルギーマネージメント</li> <li>②EV車両・充電器のリース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法人</li> <li>自治体</li> </ul>
		2022/9	四国地方	<ul style="list-style-type: none"> <li>③普通充電器のシェアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法人</li> <li>自治体</li> <li>一般(マンション)</li> </ul>
5	REXEV 住友商事 日本瓦斯	2021/3- 2022/2	鹿児島県鹿児島市	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>①エネルギーマネージメント</li> </ul>	法人
7	中国電力	2021/8	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>①エネルギーマネージメント</li> <li>EV導入サポート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>法人</li> <li>自治体</li> <li>一般(マンション)</li> </ul>
8	東京電力	2020/10	静岡県沼津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> </ul>	法人
		2021/1	静岡県沼津市	<ul style="list-style-type: none"> <li>③急速充電器のシェアリング</li> </ul>	法人

出所:各社プレスリリースを基に作成

一般向けサービスの特徴としては、先述の再エネの地産地消やEV導入サポートに加えて、マンション入居者向けにサービスを提供している点である。戸建て住宅と比べ駐車場代の負担に伴う車の保有コストが高く、利用ニーズはより強いと考えられる。九州電力のサービス「weev」は、当初九州エリアと東京のみで展開していたが、2022年5月に出張自動車

整備・修理サービスを手掛ける Seibii と業務提携したことで全国展開を開始するようになった。また、本サービスでは、テスラのモデル 3 や現代自動車のアイオニック 5 といった海外の車両を提供している点も特徴である。四国電力は、集合住宅における充電設備の整備遅れを背景に、普通充電器のシェアリングを四国地域で初めて導入している。

表-5 電力会社等による EV シェアリングの参入状況（一般向け）

No.	会社名	開始時期	地域	サービス内容	顧客
1	REXEV	2020/6	神奈川県小田原市 神奈川県箱根町	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>再エネの地産地消</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般</li> <li>法人</li> <li>自治体</li> </ul>
2	九州電力	2020/12	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般(マンション)</li> </ul>
3	中国電力	2021/8	全国	<ul style="list-style-type: none"> <li>EVシェアリング</li> <li>EV導入サポート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般(マンション)</li> <li>法人</li> <li>自治体</li> </ul>
4	四国電力	2022/9	四国地方	<ul style="list-style-type: none"> <li>普通充電器のシェアリング</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般(マンション)</li> <li>法人</li> <li>自治体</li> </ul>

出所:各社プレスリリースを基に作成

## 5. EV 普及の課題とシェアリング

EV の普及にあたっては、従来より様々な課題が挙げられている。ここでは主に 4 点を挙げたい。1 点目は、EV の車体価格が一般的なガソリン車やハイブリッド車に比べて高額な点である。ガソリン車のコンパクトカーは 150 万円前後、ハイブリッド車は 200 万円前後からラインナップされている一方で、EV 車は軽自動車で 240 万円前後、乗用車で 370 万円前後からと依然として高額になっている。2 点目は、航続距離（一回の満充電で走れる距離）の短さである。現状 EV の平均航続距離は、300km～500km と言われており、ガソリン車の平均航続距離 600～1,500km には及ばない。3 点目は、充電時間の長さである。EV の普通充電器では満充電に 10 時間以上、急速充電器でも満充電に 30 分程度かかり、ガソリン車のように数分では燃料を補給できない。4 点目は、充電スタンドが少ない点である。2022 年 3 月末時点の日本のガソリンスタンドの数 28,475 カ所（経済産業省調べ）に対して、2022 年 3 月末時点の普通充電のスポット数 21,198 カ所（ゼンリン調べ）、急速充電のスタンド数 8,265 基（ゼンリン調べ）と特に急速充電器のスタンド数は少なくなっている。

これらの課題に対して、シェアリングによって需要家の理解を深めていくことは EV 普及の上で有効と思われる。1 点目の車体価格に関して、シェアリングでは当然ながら車両の購入費用は生じない。必要な経費は、主として月会費、時間料金、距離料金となる。時間料金は、主に 15 分毎に設定されている料金であり、200 円程度から利用できる。距離料金は、1km 走行する毎に発生する費用である。月会費と距離料金に関しては、現在では必要としないプランも多くある。また、多くのサービスはウェブ上で予約等の手続きをすることができるため、必要な時に手軽に利用することができる。2 点目の航続距離の短さに関して、カ

ーシェアを遠方への異動ではなく、日常生活に活用するのであれば問題にはなりにくい。タイムズ社がコロナ前の 2018 年に利用者に行ったアンケートによれば<sup>6</sup>、カーシェアの利用用途は、買い物、ドライブ、送迎、荷物の運搬の順になっており、レジャーや旅行のような長距離の移動よりも多い。3 点目の充電時間の長さに関して、カーシェアは充電されている段階で利用できるため問題となりにくい。また、長距離の移動などで利用中に充電が必要となった場合、例えば NISSAN e-シェアモビでは、急速充電スポットを全国に配置している。その際、充電料金はプランの中に含まれており費用面の負担も少ない。4 点目の充電スポット数の問題に関して、カーシェア利用の利用用途が近距離で充電が必要とならなければ問題とはならない。ただし、近距離の移動で充電が必要となる場合、カーシェアで必要となるのは急速充電であると考えられる。前述の通り急速充電器の整備は普通充電器に比べて遅れている。2021 年 6 月に政府は 2030 年までに現在のガソリンスタンドと同等の 3 万基にする目標を掲げており、今後インフラの整備が期待される。

## 6. おわりに

2050 年カーボンニュートラル実現に向けて、今後も EV 化の流れが加速することが予想される。国内自動車メーカーでは、トヨタ自動車は 2030 年までに年間 350 万台の EV 導入、日産自動車は 2030 年代早期に世界の主要市場で販売する新車を EV や HV に転換、本田自動車は 2040 年までに世界の新車販売全てを EV と FCV に転換するなど野心的な戦略を発表している。しかし、日本自動車販売協会連合会の統計によれば、日本の EV の新車販売台数に占める割合は、2022 年に初めて 1%を超えたものの、約 1.4%に過ぎない。

その背景には販売価格の高さ、航続距離の短さ、充電時間の長さ、充電スタンドの不足などの課題が挙げられる。他方で、本文で見たようにカーシェアリングの会員数は右肩上がりに伸びており、その中で EV に特化したサービスが自動車メーカーやエネルギー事業者によって開始されている。今後 EV の普及を加速する上では、シェアリングによって需要家の理解を深めていくことは有効と思われる。

お問い合わせ：[report@tky.ieej.or.jp](mailto:report@tky.ieej.or.jp)

◇ 参考文献（アクセス日 2023 年 3 月 28 日）

- 交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」  
[http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare\\_graph2022.3.html](http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2022.3.html)
- 交通エコロジー・モビリティ財団「全国のカーシェアリング事例一覧」  
[http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/data/carshare\\_jirei\\_2022.3.pdf](http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/data/carshare_jirei_2022.3.pdf)
- 富士経済プレスリリース

<sup>6</sup> <http://times24.co.jp/news/2018/07/20180703-2.html>

[https://www.fuji-keizai.co.jp/press/detail.html?cid=20123&view\\_type=1](https://www.fuji-keizai.co.jp/press/detail.html?cid=20123&view_type=1)

[https://www.fuji-keizai.co.jp/press/detail.html?cid=20022&view\\_type=1](https://www.fuji-keizai.co.jp/press/detail.html?cid=20022&view_type=1)

- 出光興産プレスリリース

<https://www.idemitsu.com/jp/news/2019/190731.html>

[https://www.idemitsu.com/jp/news/2020/200521\\_2.html](https://www.idemitsu.com/jp/news/2020/200521_2.html)

- ENEOS プレスリリース

[https://www.hd.eneos.co.jp/newsrelease/20210322\\_01\\_1170836.pdf](https://www.hd.eneos.co.jp/newsrelease/20210322_01_1170836.pdf)

[https://www.eneos.co.jp/newsrelease/20210520\\_01\\_01\\_2008117.pdf](https://www.eneos.co.jp/newsrelease/20210520_01_01_2008117.pdf)

[https://www.eneos.co.jp/newsrelease/upload\\_pdf/20220606\\_01\\_01\\_2006437.pdf](https://www.eneos.co.jp/newsrelease/upload_pdf/20220606_01_01_2006437.pdf)

- コスモ石油プレスリリース

[https://com.cosmo-oil.co.jp/press/p\\_210407/index.html](https://com.cosmo-oil.co.jp/press/p_210407/index.html)

[https://com.cosmo-oil.co.jp/press/p\\_200617/index.html](https://com.cosmo-oil.co.jp/press/p_200617/index.html)

- REXEV プレスリリース

[https://rexev.co.jp/content/wp-content/uploads/2020/05/REXEV\\_2020601.pdf](https://rexev.co.jp/content/wp-content/uploads/2020/05/REXEV_2020601.pdf)

- 関西電力プレスリリース

[https://www.kepco.co.jp/corporate/pr/2020/pdf/0710\\_1j\\_01.pdf](https://www.kepco.co.jp/corporate/pr/2020/pdf/0710_1j_01.pdf)

[https://www.kepco.co.jp/corporate/pr/2023/pdf/20230201\\_1j.pdf](https://www.kepco.co.jp/corporate/pr/2023/pdf/20230201_1j.pdf)

- 四国電力プレスリリース

[https://www.yonden.co.jp/press/2020/\\_icsFiles/afieldfile/2020/10/29/pr007.pdf](https://www.yonden.co.jp/press/2020/_icsFiles/afieldfile/2020/10/29/pr007.pdf)

[https://www.yonden.co.jp/press/2021/\\_icsFiles/afieldfile/2022/01/20/pr004.pdf](https://www.yonden.co.jp/press/2021/_icsFiles/afieldfile/2022/01/20/pr004.pdf)

- 九州電力プレスリリース

[https://www.kyuden.co.jp/press\\_h200422-1.html](https://www.kyuden.co.jp/press_h200422-1.html)

[https://www.kyuden.co.jp/press\\_h220516-1.html](https://www.kyuden.co.jp/press_h220516-1.html)

- 住友商事プレスリリース

<https://www.sumitomocorp.com/ja/jp/news/release/2021/group/14590>

- 中国電力プレスリリース

<https://www.energia.co.jp/assets/press/2021/p20210816-1a.pdf>

- 東京電力プレスリリース

[https://www.tepco.co.jp/press/release/2021/1653275\\_8711.html](https://www.tepco.co.jp/press/release/2021/1653275_8711.html)

お問い合わせ: [report@tky.ieej.or.jp](mailto:report@tky.ieej.or.jp)

All Rights reserved IEEJ