

レンタカー事業におけるカーボンニュートラルの対応について

2021年 4月16日



レンタカー事業の概要

○主にインバウンド需要の増加を背景に事業者数、車両数ともに増加（ただし、足下では新型コロナウイルスの影響により減少の見込み）。他方、5両以下の小規模事業者が大半を占めている。

➤ これまで順調に増加してきた背景

- ① 所有から利用への消費行動の変化
- ② 景気の持続的拡大 → 観光需要の増大、出張需要の増大、建機レンタルも順調
- ③ インバウンドの増加 → 外国人のレンタカー利用の増加
- ④ 災害が多発し、災害時のレンタカー利用が増加（地方公共団体等と災害協定の締結など）

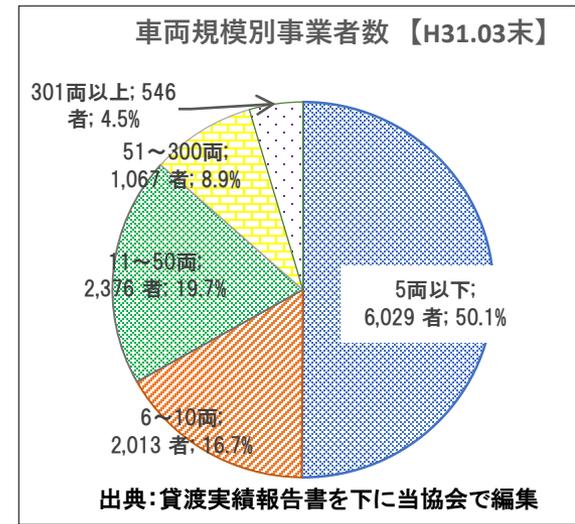
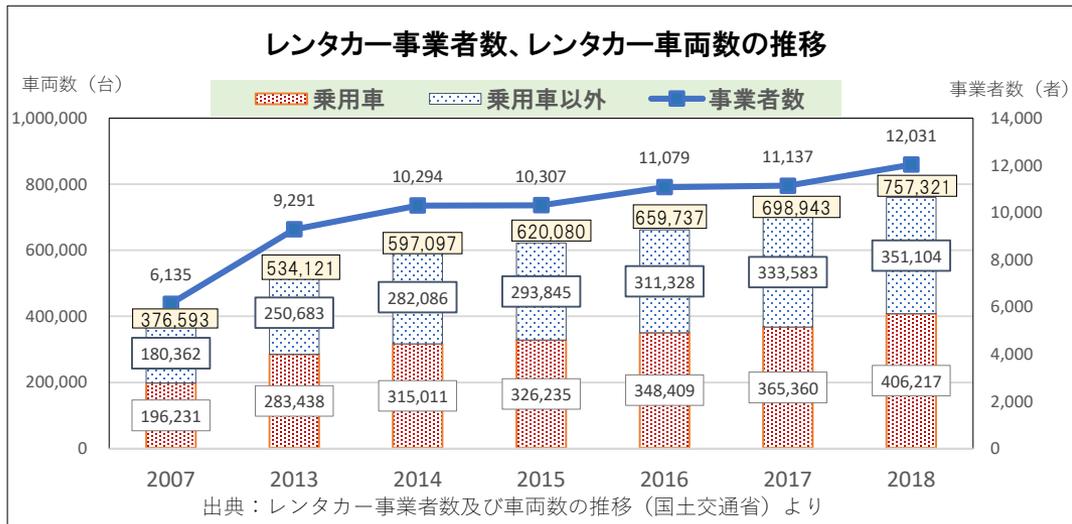
➤ 主なレンタカーの利用目的

- ①観光、レジャー、②ビジネス利用、③ドライブ、④帰省・帰郷、⑤物の運搬 など
- 【その他の利用形態】

・カーシェアリング、・車検時、事故時の代車、・マイクロバス等団体利用、・建設機械のレンタルなど等

➤ 主な大手レンタカー事業者

トヨタレンタカー、ニッポンレンタカー、オリックスレンタカー、日産レンタカー、タイムスモビリティ、三菱自動車ファイナンス、ジャパンレンタカー など



- 乗用車では、ハイブリッド車を中心に導入が行われている（乗用車に占める割合：23.4%）
- 商用車では、ハイブリッド車のみが導入されている（貨物車に占める割合：0.1%）
 - ⇒ レンタカーの貸渡料金は、車両価格を基準に設定される。ハイブリッド車を含む電動車の価格は、ガソリン車に比べて一般的に高いため、その価格差が貸渡料金に反映されることが多い。
 - ※ レンタカー事業者では、ハイブリッド乗用車について別料率で設定している事業者と、特に区別せず他の乗用車と同じ料率で貸渡している事業者がある。
 - ⇒ 商用車については、貸渡料金に反映されるためハイブリッド車の導入が進んでいない。

【レンタカー燃料別保有台数（軽自動車を除く）】

2020.3.31現在

電動車の種類	乗用車	商用車 (トラック・バン)	その他 (マイクロバス、特種車ほか)	合計
全車両数 (内燃機関を含む)	383,688	280,974	61,719	726,381
ハイブリッド車	88,544	382	39	88,965
電気自動車	997	0	0	997
燃料電池車 (FCV)	82	0	0	82

注：MOTAS（自動車登録検査電子情報処理システム）に登録された登録自動車のデータである。

電動車の運用状況

	ハイブリッド車・PHV車	電気自動車 (EV)	燃料電池車 (FCV)
貸渡料金 (24h 料金の場合)	9.3(千円)~ ※ ガソリン車より一般に2割程度割高 ※ 事業者によってはガソリン車と同価格で提供される場合がある。	13.2(千円)~	31.9(千円) ※ キャンペーンの適用で、より安価に提供される場合がある (例)「東京都ゼロエミレンタカー」 7.15(千円)
車両自体の航続距離	— (ロングドライブ可)	約 320km (公称) ※ 貸渡時は概ね 8 割の充電量	約 750km~850km (公称) ※ 1 充てん当たりの走行距離
燃料代等の負担	ユーザー負担	事業者負担 ※貸渡中の継ぎ足し充電を除く	ユーザー負担 ※ 水素を充てんして返却 ※ 燃料残量に応じ水素燃料単価を計算して精算
燃料単価	130円/ℓ~150円/ℓ	急速充電利用: 約250円~600円/30分 普通充電利用: 約70円~150円/1時間	約1,000円/kg~1,200円/kg ※水素タンク容量 約5.6kg
主な利用用途	ビジネス、レジャーなど (用途は特に限定されない)	・ ビジネス(法人)利用 ・ 車検時の代車 等 ※ 代車利用にあつては、電気自動車オーナーの利用が多く、自宅や近所に充電設備が設置されているなどの条件が必要	(用途について正確に把握していないが、ビジネス用途、試乗目的等と考えられる)

電動車の運用状況

	ハイブリッド・PHV	電気自動車（EV）	燃料電池車（FCV）
ワンウェイ （乗り捨て） サービスの適用	有	有、無 混在 「有」＝全国で貸渡を実施している事業者 「無」＝一部の店舗での限定運用の事業者	無
その他	<ul style="list-style-type: none"> ガソリン車に比べ車両価格が高く、貸渡料金に反映される傾向がある。（事業者による取扱いの違いあり。） 	<ul style="list-style-type: none"> ビジネス(法人)利用の場合1日以内の貸渡しが多く、走行距離も100km～150km程度の利用が多い。 夏季や冬季は、航続距離が短くなる。 急速充電設備を備えた店舗は少ない。全国展開中の事業者でも旗艦店のみに設置。 事業者自身による所要充電時間は、5h～10h程度。 初めて利用するお客様には、EV特性、充電場所、高速道路利用時やエアコン利用時の注意事項を念入りに説明。 	<ul style="list-style-type: none"> 水素スタンドの設置数が少なく、レンタカーで提供可能な店舗は限定的。 ※スタンドが近隣にあるところでしか提供されにくい 貸渡時にスタンド設置場所等を説明している。

2050年までに温室効果ガス排出をゼロにするとの目標には、賛成。



- 当面は、ハイブリッド自動車の導入を行いつつ、
- 今後の電気自動車、燃料電池自動車など電動車市場の成熟状況や燃料インフラの整備状況、利用者ニーズなどを踏まえ、電動車の導入を推進していく。
- 利用者ニーズを的確にとらえ「所有」から「使用」への転換を推進

そのためには、**①種々の課題の解決**、**②国等による施策の支援**が必要

電動車の導入に向けた課題

- レンタカー事業は、車両自体が商品であり、ユーザーは自分の使いたい時に、使いたいだけ利用することのできるサービス。利用者は、各レンタカー事業者が提供するラインナップの中から、利用目的に適した車両を選択することになる。
- 電動車の普及促進を図るには、利用者に電動車を積極的に選択してもらうことが必要であり、そのためには以下の課題を解決することが必要。

課題

➤ 車両価格が高価

レンタカーの貸渡料金は、車両価格を基準として設定されている。現在、ハイブリッド車を含め電動車の価格は依然として高いため、ガソリン車等に比べ価格競争力が弱い。

※ レンタカーの顧客満足度は、「料金」が最も重視されるとのレポートがある。

➤ 電気自動車は走行距離が短い、また充電設備の設置数が少ないうえ充電時間も長い

ガソリン車などに比べ走行距離が短いため、レンタカーの利用割合が最も多い観光やレジャーなどの用途には利用しづらい。相応の走行距離を確保するには、貸渡中に利用できる充電スポットの大幅な拡大が必要。（訪れた先や滞在中に利用できるよう公共施設や観光地、宿泊施設などへの設置拡充が必要。）

また、急速充電設備を利用した場合であっても充電時間が長い。レンタカーの貸渡料金は時間制料金で、充電時間も貸渡料金に含まれることから、充電時間の短縮、1充電当たりの走行距離の改善は是非とも必要。

※ 急速充電設備(出力50kw)を30分利用して約25kwhの充電量。実電費が6kmとすると約150km程度の走行。これをどのように評価するか。

➤ 水素スタンド設置数の拡充、水素燃料の価格の引下げ

水素スタンドの近隣の地域でしか燃料電池車は提供できないため、水素スタンドの設置範囲を大幅に拡大するとともに、大型車の電動化は燃料電池車が有力視されているが、ガソリンと水素燃料の価格はほぼ同価格帯にあることから、燃料電池車の利用促進を図るには、さらなる水素燃料の価格引下げが必要。

➤ **レンタカー事業における車両の電動化を促進するためには、利用者が積極的に電動車両を選択しうるような政策的な支援が必要。**

➤ **車両価格の引き下げ**

ハイブリッド自動車（乗用車、商用車とも）も含めた車両価格を引き下げるための措置を講じること

- ⇒ 車両購入時における国・地方公共団体の補助(商用車を含む)
- ⇒ 取得・保有等に係る税制上の特例措置 など

➤ **充電設備、水素スタンドの設置数の拡大、設置情報の提供**

利用者が電池切れや燃料切れを起こさないような環境整備を図ること

- ⇒ 充電設備、水素スタンドの設置および更新時の補助、税制上の特例措置の創設（特に急速充電スポットの大幅な拡充）
- ⇒ 設置場所の情報の範囲の拡大（公共施設、観光施設、宿泊施設等）
- ⇒ 設置場所の情報提供（混雑情報や多言語対応等） など

➤ **充電時間の短縮、走行距離の増大、水素燃料の価格低減**

電気自動車の走行距離を伸ばし、充電時間の短縮化を図るための政策全般。大型車や商用車にあっては、燃料コストの低減が図れるかどうかも重要な課題

- ⇒ バッテリーや給電システムを含む技術開発、イノベーションの促進に向けた各種支援
- ⇒ 水素燃料に対する税制上の特例措置の創設 など

➤ **大型の電動車両（建設機械等の大型自動車を含む）の開発促進**