

地方都市におけるカーシェアリング・ ステーションの立地と導入可能性 — 富山県を事例として —

12110160 山口和音

カーシェアリングサービス

- 自動車をシェアする会員制サービス
- レンタカーとは異なり短時間から利用可能
- 24時間利用可能



自家用車を所有するより安価に自動車を利用できる
既存の公共交通機関の補完
自動車利用の抑制

先行研究①

- 河尻ら（2014）
愛知県のカーシェアリングサービス「カリテコ」の運営管理
データを用い利用目的の推定，潜在需要を分析
→利用者の居住地以外に就業地や業務活動と密接な関係
- 石村ら（2011）
コストの比較からカーシェアによるセカンドカー削減の可能性
を検討
→都市部を中心にカーシェアが経済的に有利となる世帯が存在し，
セカンドカーの代替手段として有効

先行研究②

- 田口ら（2009）
秋田市を事例に地方都市におけるカーシェアリングの利用意識
や選好に影響する要因を検討
- 費用・予約利便性・ステーションへのアクセス性など、システム
の評価が最も強い影響
- 自家用車への依存度や環境意識も次いで影響

問題の所在

- ・これらの研究は行動や選択，経済的合理性など”利用者”に重点
- ・一方，カーシェアの立地やその特性といった空間的側面を扱った研究は多くない
- ・特に自家用車への依存度の高い地方都市を扱ったものは限定的



地方都市におけるカーシェアの立地要因を明らかにし，
市民生活での利用可能性を検討

研究対象と方法

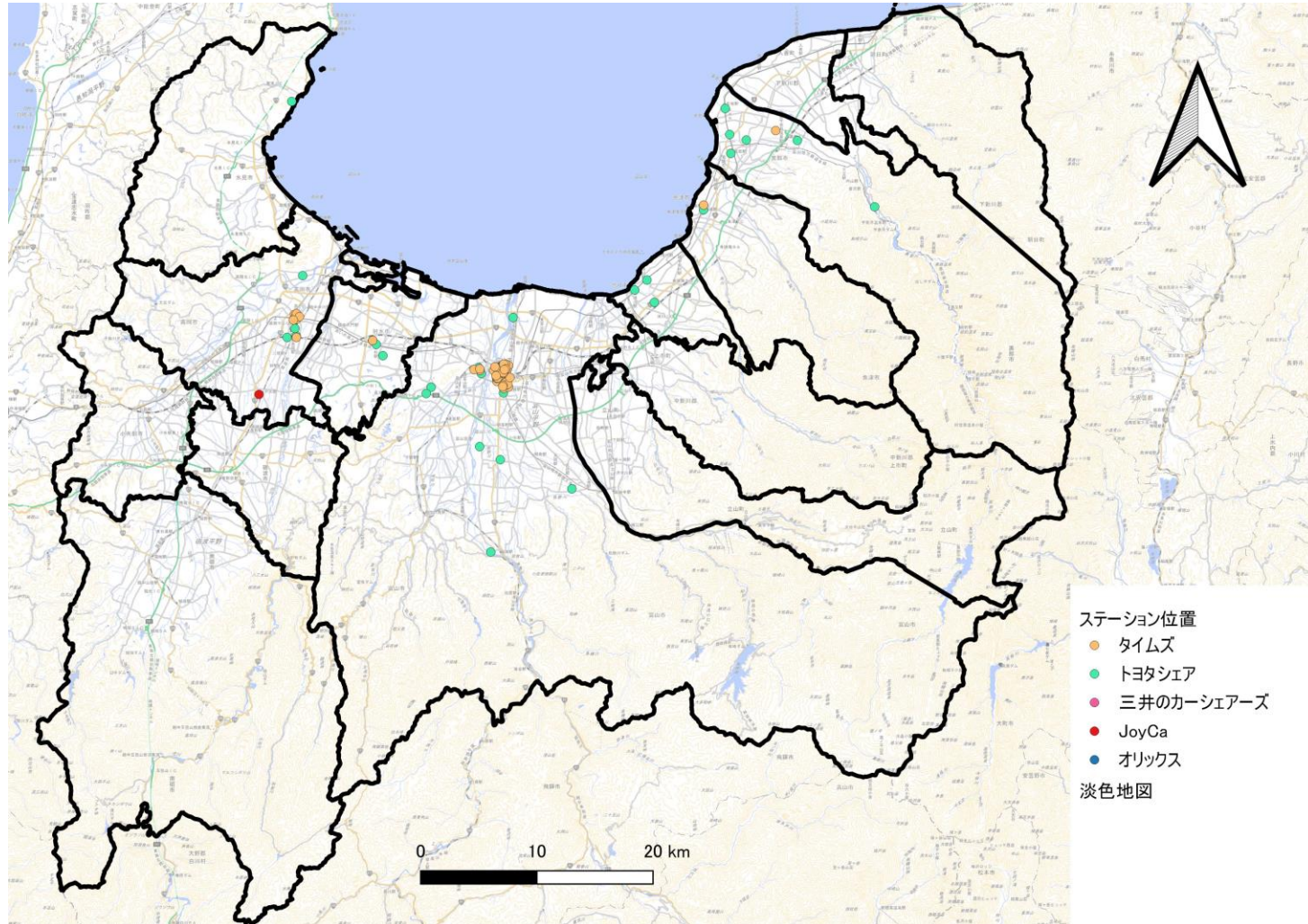
- 対象

富山県内のカーシェアステーションが対象
富山県は自家用車への依存度の高い典型的な車社会

- 方法

ステーションの密度を被説明変数とする重回帰分析
地区特性，世帯特性，居住者特性の3つの観点

富山県内のカーシェアステーション



分析

被説明変数			
ステーション密度（個/km ² ）	標準化係数	t 値	
自由度調整済み R ²	1.21927		
（定数）		4.915	***
地区特性			
昼間人口密度（人/km ² ）	0.00004	4.512	***
駅密度（個/km ² ）	0.15885	3.611	**
世帯特性			
1 世帯あたり乗用自家用車 保有台数（台）	-0.05145	-2.193	
単独世帯割合（%）	0.0001	0.107	
子持ち世帯割合（%）	-0.00674	-4.839	***
個人特性			
20～39 歳人口割合（%）	-0.00752	-1.97	
40～59 歳人口割合（%）	-0.01649	-5.265	***
60 歳～人口割合（%）	-0.01015	-4.459	***

***は1%, **は5%の水準で係数が有意であることを示す

分析①

- 地域特性

昼間人口密度， 駅密度のいずれも正の影響

→業務利用や私事利用の需要の高さ， 公共交通の補完

- 世帯特性

子持ち世帯割合が負の影響

→子持ち世帯割合が高い地区では自家用車の保有率も高い可能性

分析②

- 居住者特性

40～59歳， 60歳以上人口割合が負の影響

→自家用車の利用率の高さ

若年層から高齢層に至るまで自家用車の保有・利用が一般的で，
年齢による交通行動の差はそれほど大きくない

考察①

①自家用車の代替としてのカーシェア

- ・富山県では恒常的に自動車が必要な場面が多く，カーシェアでは不十分な場合が多い

→カーシェアを自家用車の代替にできるのは「公共交通機関へのアクセスが良い地域の居住者」「自動車を恒常的に利用する必要のない層」(例：学生)

あくまで限定的な需要

考察②

②業務利用としてのカーシェア

- 利用時間が不定期，突発的な利用も

→カーシェアが有効に見えるが，車両在庫の不安定性と相性×

車両保有の代替として利用できないわけではない
しかし場面が限定的

考察③

③公共交通機関の補完

- 駅密度が立地に影響
- 富山県は路線範囲，本数の面で公共交通が充実していると言
い難い

→その補完としてカーシェアが有効
観光客の需要も

総括

- 富山県内においてカーシェアは特定の層，特定の場面での需要は発生し得るが，限定的と言わざるを得ない
- 現状では自動車利用の代替とはなりにくい



都市的機能が集積する空間で，公共交通と補完的に機能することで自動車依存軽減に寄与し得る存在

課題

- 分析単位の大きさ

市区町村単位では分析に限界

メッシュデータや町丁目などミクロなスケールの必要性

- 質的データの不足

利用実態を考慮できていない

実態の反映×

参考文献

- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団, 交通環境対策事業, カーシェアリング, わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移.
https://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2025.3.html (2026/2/20参照)
- 一般財団法人自動車検査登録情報協会. 統計情報.
<https://www.airia.or.jp/randi/v19mrm0000002t41.html> (2026/2/20参照)
- 石村龍則・倉内慎也・萩尾龍彦 2011. 自動車保有・利用コストに着目した松山都市圏におけるカーシェアリングの潜在需要分析. 土木学会論文集D3. 67-(5). 665-671.
- 河尻陽子・金森亮・山本俊行・森川高行 2014. 運営データに基づくカーシェアリングの利用目的推定と潜在需要に関する分析. 土木学会論文集D3. 70-(5). 487-500.
- 公益財団法人 交通エコロジー・モビリティ財団, カーシェアリングによる環境負荷低減効果の検証報告書, 2013
- 田口秀男・木村一裕・日野智・木内瞳 2009. 地方都市におけるカーシェアリング利用の影響要因と導入可能性に関する研究ー秋田市を事例としてー. 都市計画論文集. 44-(3). 517-522.