

解説**「シェアリングサービス Version1」**

制定日 2020 年 2 月 1 日

1. 商品類型設定の背景

製品の「所有」から「利用」への意識転換が消費者の中で徐々に浸透し、シェアリングエコノミーと呼ばれる経済活動が拡大している。「平成30年版 情報通信白書」によると、日本のシェアリングエコノミーの経済規模は、2015年度に約398億円であったものが、2021年までに約1,071億円まで伸長すると予測されている。また、製品を販売した時点で完結する従来の商取引に加えて、製品とサービスを組み合わせたシステム(PSS: Product/Service-Systems)を提供するビジネスが広がりを見せており、IoT (Internet of Things)技術を活用することによって、PSSが提供するサービスの利便性は飛躍的に高められることとなった。

エコマークでは、2012年に商品類型No.502「カーシェアリング」の認定基準を制定しているが、今回新たに、シェアリングサービスの中でも、「移動のシェア」に着目して、現在急速に普及が進んでいる「自転車シェアリング」を採り上げて分類Aとし、現行の「カーシェアリング」の認定基準を見直して分類Bとし、認定基準を制定した。今後、社会的な動向等を踏まえ、必要に応じて、他のシェアリングサービスも適用範囲として検討するものとする。

2. 適用範囲について

自転車シェアリングについては、業としての法令等による定めがないため、分類 A 「自転車シェアリング」認定基準に適合する自転車シェアリング事業を適用範囲とした。分類 B 「カーシェアリング」については、レンタカー型カーシェアリングとして、道路運送法第 80 条第 2 項の許可を受け、会員制による特定の借受人に対して、自家用自動車を業として貸し渡すことに合致する事業を適用範囲とした。

なお、分類 A、B ともに、本商品類型の申込者は、車両を用いてシェアリング事業を運営する事業者とし、インターネット上のプラットフォームを介して不特定多数の個人が車両を提供し、シェアする事業は対象には含まない。

3. 用語の定義について

用語は、国土交通省、経済産業省等のウェブサイトにおいて解説されている内容等を引用し、認定基準の脚注に記載した。

4. 認定の基準と証明方法について

4-1. 環境に関する基準と証明方法の策定の経緯

1) 基準構成について

エコマークの小売店舗、ホテル・旅館、飲食店などのサービス分野の商品類型においては、多様な仕組みや取り組みを柔軟に評価するため、最低限、満たすべきと考えられる基準を必須項目とし、異なる仕組みや取り組み、取り組むことが望ましい活動などを推奨項目として設定し、すべての必須項目への適合と複数設定された推奨項目のうち一定ポイント以上の適合が求める、いわゆるポイント制を導入している。一方、本認定基準においては、エコマーク認定のシェアリング事業の特徴的な環境負荷低減の取り組みを利用者に分かりやすく伝える目的で、特に重要な要求事項を必須項目として設定し、ポイント制は採用しなかった。また、分類B「カーシェアリング」認定基準については、カーシェアリング事業は国内でも普及が進んでいる状況にあるため、2030年に向けて次世代型（環境負荷が少ない）のカーシェアリング事業を認定する目的で、電動車の積極的な導入など先進的な基準項目を設定した。

2) 基準項目について

従来、基準項目の設定にあたっては、エコマーク事業実施要領に定める「商品ライフステージ環境評価項目選定表」を用いて商品のライフサイクル全体にわたる環境負荷を考慮して認定基準を設定してきたが、この選定表は製品におけるライフサイクルを想定しているものであるため、今回のシェアリングサービスを考慮するには適さない。そのため、本検討では下表の通り「シェアリングサービス ライフステージ環境評価項目選定表」として新たに選定表を定め、サービスのライフステージごとに環境負荷を考慮し、認定基準を設定するに際し必要と考えられる項目、今後取り組みが期待される項目を選定して基準を策定した。

商品類型「シェアリングサービス」において考慮された環境評価項目は「シェアリングサービス ライフステージ環境評価項目選定表」に示したとおりである。最終的に選定された項目は表中の◎である。なお、表中の□印の欄は検討対象にならなかった項目または他の項目に合わせて検討された項目を示す。以下に環境に関する基準の策定の経緯を示す。

表 シェアリングサービス ライフステージ環境評価項目選定表

環境評価項目	サービスのライフステージ		
	A.運営	B.シェアする 製品	C.保守・全般
1 省資源と資源循環	◎	◎	◎
2 地球温暖化の防止	◎	◎	◎
3 有害物質の制限とコントロール	◎	◎	◎
4 生物多様性の保全	□	□	□
5 その他	◎	◎	◎

- A. 運営 : IoT 技術を活用した走行データ等の活用、運営設備、他業種との連携した取り組みなど
- B. シェアする製品 : 環境に配慮した自転車/自動車の配備、使用後のリサイクルなど
- C. 保守・全般 : 保守・メンテナンスなど

A 運営

A-1 (省資源と資源循環)

本項目では以下の点が検討された。

(1) IoT 技術を用いて収集した走行データの活用について (カーシェアリング)

(1)については、IoT技術を用いて収集した走行データより、適切な保守・メンテナンスを実施することが配備した自動車の長期使用につながることで、基準項目として設定した。[認定基準4-1(1)の策定]

また、カーシェアリングは、利用者の車の使い方が重要であることから、環境負荷低減につながるような燃費や燃料の使用量などの情報を利用者が入手できることもあわせて認定の要件とした。

A-2 (地球温暖化の防止)

本項目では以下の点が検討された。

- (1) IoT 技術を用いて収集した走行データの活用について (自転車シェアリング)
- (2) 再配置や運営・保守に使用する車両について (自転車シェアリング)
- (3) 電気自動車の充電インフラの整備等について (カーシェアリング)
- (4) カーナビゲーション等の活用による公共交通機関などの情報提供について (カーシェアリング)
- (5) パーク&ライドの推進、他業種との連携について (カーシェアリング)

(1)については、IoT技術を用いて収集した走行データより、最適な自転車の配置による再配置の抑制や再配置を実施する際の搬送ルート効率化が温室効果ガスの削減に寄与することより、基準として設定した。[認定基準4-1(1)の策定]

自転車シェアリングでは、利用者は基本的に同じ運営事業者が展開するポートに自由に自転車を返却できる。そのため、利用状況によって、ポートに配置されている自転車の偏りが出てくる。自転車の偏りを解消するために、運営事業者では、トラック等の車両で自転車を搬送し、適切な配置数となるように調整している。走行データの収集により、自転車の配置数の見直しや再配置の際の効率的な搬送ルートを設定することで、車両使用による温室効果ガスの削減につながるため、認定の要件とした。

(2)については、再配置や運営・保守に使用する車両を最新の燃費基準に適合

することが温室効果ガスの削減に寄与することより、基準として設定した。[認定基準4-1(3)の策定]

(3)については、電気自動車などの電動車の配備を進める上で、充電インフラの整備を計画的に実施することが重要であるため、基準化を検討した。

国内の2017年販売台数における電気自動車の割合は0.4%となっている（(一社)次世代自動車振興センター、(一社)日本自動車販売協会連合会の公表データより）。電気自動車の普及を進めていくためには、充電インフラ設備の整備も不可欠であるが、2016年度の(一社)次世代自動車振興センターによる「クリーンエネルギー自動車普及に関する調査報告書」では、2016年12月末現在のクリーンエネルギー自動車関連の充電インフラの全国の施設数は、73,448（稼働停止中含む）となっている。また、燃料電池自動車に関しても、その普及を進めていくためには、水素ステーションの整備が必要である。電動車に関しては、一般にマイカーとして販売するより、カーシェアリングとして、計画的に配備を進めていくほうが導入は進みやすいと考えられる側面もあるが、インフラ整備は、行政やショッピングセンターの運営事業者が実施することが多く、要件とすることは厳しいことから、配慮事項として設定した。[配慮事項5(1)の策定]

(4)(5)については、カーシェアリングを1つの交通手段として位置づけ、より環境負荷の少ない公共交通機関の利用を促すことが重要であることより、基準として設定した。[認定基準4-1(2)(3)の策定]

公共交通機関との連携については、パーク&ライドを推進する取り組み、公共交通機関のICカードとの提携などを行っているカーシェアリング事業者があり、公共交通機関との連携を図る仕組みに関して評価するものとして設定した。また、観光協会や観光組合等、自治体における災害時の活動など地域に根差した取り組みも評価するものとした。他業種との連携については、ショッピングセンター内にステーションを設置したカーシェアリングやマンションの入居者を対象としてその駐車場をステーションとして運営するカーシェアリングなどが展開されている。また、行政と協業し、市などの公用車を行政の休日に一般の市民などが利用できるカーシェアリングなどが実施されており、そのような取り組みを評価できる項目として設定した。

A-3 (有害物質の制限とコントロール)

本項目では以下の点が検討された。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> (1) 公共交通機関との連携について (2) 自動車の適切な利用の促進について |
|--|

(1)(2)については、A-2で一括して検討した。

A-5 (その他)

本項目では以下の点が検討された。

- (1) シェアリングの利便性について
- (2) 自転車運転時の安全について（自転車シェアリング）
- (3) 車内の禁煙について（カーシェアリング）
- (4) 個人情報保護について

(1)については、自転車／カーシェアリングをさらに普及させていく観点では利用者の利便性の確保は必要であることより、項目として設定した。[自転車シェアリング：認定基準4-1(2)、カーシェアリング：4-1(2)の策定]

交通手段の1つとして、自転車／カーシェアリングを普及していくために、30分以下での短時間利用が可能であることを要件として設定した。特に、カーシェアリングの利用においては、短時間での利用が可能なのは、利用者に適切な車の利用を促進するために有用である。

(2)については、自転車と歩行者などとの事故が社会問題化していることより、項目として設定した。[認定基準4-1(4)(5)の策定]

自転車は、道路交通法では軽車両に該当し、自転車道が設定されている場合には、自転車道を原則通行しなければならないことなどが定められている。自転車を安全に利用するために、警視庁では、2007年7月10日交通対策本部決定として、下記の自転車安全利用五則を公表している。

【自転車安全利用五則】

- 1：自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2：車道は左側を通行（車道の右側通行禁止）
- 3：歩道は歩行者優先で、自転車は車道寄りを徐行
- 4：安全ルールを守る
 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 夜間はライトを点灯
 信号遵守と交差点での一時停止・安全確認
- 5：子どもはヘルメットを着用

一部の事業者では、利用規約や自転車への啓発表示として自転車安全利用五則の順守を盛り込んでいるため、要件として設定した。

また、自転車と歩行者などとの事故が社会問題化していることを受け、自転車保険（自転車損害賠償責任保険）への加入を条例で義務化する自治体が増えている。エコマークの認定を受けた自転車シェアリングにおいて、利用者に安心して利用してもらうためにも、運営事業者が利用者の個人賠償責任保険に加入していることを要件として設定した。

(3)については、受動喫煙、喫煙が社会問題化していることより、項目として設定した。[認定基準4-1(4)の策定]

日本では、受動喫煙を防止するために、2018年7月に、健康増進法の一部を改

正する法律が成立し、2020年4月1日より全面施行されることになっており、各所において対策が講じられている。また、持続可能な開発目標（SDGs）においても、ターゲット3.aで「たばこの規制を強化する」ことが設定されている。喫煙に関しては、A-3における人への健康被害にも関連する内容であり、要件として設定した。

(4)については、自転車／カーシェアリング事業が、利用者が個人情報を登録して会員となった上で利用するため、項目として設定した。[自転車シェアリング：認定基準4-1(5)、カーシェアリング：4-1(5)の策定]

個人情報保護法（個人情報の保護に関する法律、以下法律）は、2003年5月に成立し、2005年4月1日より全面施行されている。法律では、事業者などに個人情報を適切に取り扱うように義務づけるもので、個人情報保護方針（プライバシーポリシー）を定めて公表し、社内外に適切に個人情報を取り扱うことを示すことが重要であることから、要件として設定した。

B シェアする製品

B-1 （省資源と資源循環）

本項目では以下の点が検討された。

(1) 自転車安全基準（BAA）に適合した自転車の配備について（自転車シェアリング）

(1)については、自転車安全基準（BAA）に適合した自転車の配備は、自動車の長期使用につながると考えられることより、基準項目として設定した。[認定基準4-2(6)の策定]

自転車安全基準（BAA）は、自転車業界の自主基準であり、その自転車安全基準に適合した自転車に、BAA（BICYCLE ASSOCIATION（JAPAN）APPROVEDマーク）が貼付される。BAA制度における自転車安全基準は、「安全で長持ちし、環境にやさしい自転車」を目標に、（一社）自転車協会が制定している。JIS規格をベースにした基準であるが、加えて、JISにない要件やJISより厳しい基準値を定める等、安全性を高めている。（（一社）自転車協会ウェブサイトより）検査項目として、フレームの耐久性などもあり、C 保守・全般における適切なメンテナンスを実施することで、長期使用に資するものとして要件として設定した。

シェアリングに用いられる自転車の環境配慮については、軽量化についても検討したが、耐久性とのトレードオフが議論となった。公共交通手段の1つとして、自転車シェアリングが利用されていくためには、様々な使用環境や高い使用頻度などでも安心して使用でき、適切なメンテナンスと修理によって、できる限り長期間使用されることが望ましい。このため認定基準の策定にあたっては、BAA基準を採用した。

B-2 (地球温暖化の防止)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 次世代自動車としての電動車の配備について (カーシェアリング)

(1)については、2030年に向けた次世代型のカーシェアリング事業を推進していくために、基準項目として設定した。[認定基準4-2(6)の策定]

2018年8月31日自動車新時代戦略会議では、次世代自動車として、電動車(xEV: 電気自動車 (BEV)、プラグイン・ハイブリッド自動車 (PHEV)、ハイブリッド自動車 (HEV)、燃料電池自動車 (FCEV))の更なる普及推進を国の施策として掲げられている。電動車に関しては、国内の2017年販売台数における割合は27% (うち、ハイブリッド自動車が26%) になっており、認定基準では、過半を超える割合を基準値として設定した。なお、カーシェアリング事業では、おおむね3年程度で車両を入れ替えていくことが多い実態を踏まえ、直近1年間で配備した自動車を対象とし、かつ、事業として明確に電動車の配備を推進していく方針があることを要件として設定した。

B-3 (有害物質の制限とコントロール)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 配備する自動車の排ガスについて (カーシェアリング)

(2) 電動アシスト自転車に使用するバッテリーの重金属類について (自転車シェアリング)

(1)については、カーシェアリング事業において排出ガスの少ない自動車を保有して、排出ガスの低減等による有害物質の排出抑制に努める必要があることより、基準項目として設定した。[認定基準4-2(7)の策定]

排出ガスについては、国が定める自動車の排出物に含まれる物質 (一酸化炭素、非メタン炭化水素、窒素酸化物、粒子状物質、ホルムアルデヒド) / 自動車の種類により異なる) に対する数値基準に適合する自動車として、低排出ガス車認定実施要領 (平成12年運輸省告示第103号) に基づいた認定制度があり、最新の低排出認定車 (平成30年排ガス基準50%低減)、クリーンディーゼル車および電動車の割合を規定した。

(2)については、電動アシスト自転車に使用するバッテリーの重金属類について、基準項目として設定した。[認定基準4-2(7)の策定]

電動アシスト自転車には、バッテリー (二次電池) が使用されており、鉛などの重金属類が含有されているものも一部あるため、EUでの規制値を引用し、要件として設定した。

B-5 (その他)

本項目では以下の点が検討された。

(1) 衝突被害軽減（自動）ブレーキ搭載車の配備について（カーシェアリング）

(1)については、アクセルとブレーキの踏み間違いなどの事故が社会問題化していることより、項目として設定した。[認定基準4-2(8)の策定]

持続可能な開発目標（SDGs）において、ターゲット3.6で「道路交通事故死傷者を半減させる」ことが設定されている。日本においても、自動ブレーキを搭載した自動車をサーフティ・サポートカー（略称：サポカー、サポカーS）を愛称として、全ての運転者に対する普及啓発を進め、交通事故防止の対策を強化していることより要件として設定した。なお、2017年の衝突被害軽減（自動）ブレーキの新車搭載率は77%である。

C 保守・全般

C-1 （省資源と資源循環）

本項目では以下の点が検討された。

- (1) 適切なメンテナンス等による自転車／自動車の長期使用について
- (2) 自転車／自動車の廃棄・リサイクルについて
- (3) バッテリーの廃棄・リサイクルについて（自転車シェアリング）

(1)については、適切なメンテナンス等は、自転車／自動車の長期使用につながるため、項目として設定した。[自転車シェアリング：認定基準4-3(10)(11)(12)、カーシェアリング：4-1(1)の策定]

自転車シェアリングについては、安全性の観点からも定期的な保守・点検が求められる。使用される頻度等は展開するシェアリング事業によって異なるため、メンテナンスに関する画一的な内容は設定せず、結果的に、平均使用年数が5年以上、もしくは5年以上の使用計画があることを要件とした。

カーシェアリングについては、前述のとおり、3年程度で車両の入れ替えを実施することが多いが、IoT技術を用いて収集した走行データを基に、最適な保守・メンテナンス（タイヤの空気圧の適正化やオイル交換等）を実施することで、燃費向上や排ガス削減につながることで要件として設定した。

(2)については、自転車シェアリングでは、修理不能で廃棄せざるを得ない自転車の廃棄、リサイクルに関する項目を設定した。[自転車シェアリング：認定基準4-2(8)]

自転車については、国内で年間600万台程度が廃棄されていると言われており、中古自転車として再販売されるか、金属部品は有価で引き取られているとされている。自転車シェアリングに関しては、保有する自転車を適切にメンテナンスし、できる限り長期使用することが望ましい。中古品と称して、再利用できない状態の製品等が輸出され、廃棄物として現地の環境を汚染するケースがあ

るとの指摘がある。修理不能等の理由により廃棄せざるを得ない自転車については、廃棄物処理法に基づいて国内で適正に処理することを要件として設定した。

カーシェアリングでは、カーシェアリング事業で使用される自動車は、おおむね3年程度でリース契約されており、契約が終了すると、新しい自動車に入れ替えていることが多いため、基準として設定しなかった。

(3)については、電動アシスト自転車に使用されるバッテリーの廃棄、リサイクルに関する項目を設定した。【認定基準4-2(9)】

電動アシスト自転車は、資源有効利用促進法の指定再利用促進製品における小型二次電池使用機器に指定されており、電動アシスト自転車に使用されるバッテリー（二次電池）は、回収・リサイクルすることが法律で規定されているため、要件として設定した。

C-2 （地球温暖化の防止）

本項目では以下の点が検討された。

(1) 環境配慮につながる保守・点検について（カーシェアリング）

(1)については、C-1で一括して検討した。

C-3 （有害物質の制限とコントロール）

本項目では以下の点が検討された。

(1) 環境配慮につながる保守・点検について（カーシェアリング）

(1)については、C-1で一括して検討した。

C-5 （その他）

本項目では以下の点が検討された。

(1) 許認可の有無について（カーシェアリング）

(2) 利用料金について（カーシェアリング）

(1)については、Version1では、道路運送法第80条(有償貸渡し)の許可を受けていることを基準項目として策定していたが、Version2では、適用範囲として規定しているため、基準項目としては設定しなかった。

(2)については、利用料金に燃料、保守点検等の諸費用が含まれていることを基準として設定した。【認定基準 4-1(5)の策定】

以上