

エコマーク商品類型 No.508

「シェアリングサービス Version 1.0」
認定基準書（公開案）

—適用範囲—

分類 A. 自転車シェアリング

制定予定日 2020年 2月 1日

有効期限 2027年 1月 31日

(公財)日本環境協会
エコマーク事務局

エコマーク商品類型 No.508 「シェアリングサービス Version1.0」 認定基準書 (案)

分類 A. 自転車シェアリング

(公財)日本環境協会
エコマーク事務局

1. 認定基準制定の目的

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いる。また、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現在急速に普及が進んでいる「自転車¹シェアリング」を採り上げた。国では、自転車は利用時に二酸化炭素等を発生せず、災害時において機動的であり、自動車依存の低減による健康増進、交通混雑の緩和等の経済的・社会的な効果があるとして、2017 年に自転車活用推進法を施行し、同法の重点施策の 1 つとして、シェアサイクル施設の整備を掲げている。このように、自転車シェアリングは環境負荷低減効果が期待できるものであるが、エコマークでは、この普及拡大を推進するにとどまらず、自転車シェアリングの中でもより環境負荷が低いものを評価する基準を設定することで、環境に配慮して生活したいと願う消費者の選択に資することを目的に基準を策定した。

2. 適用範囲

自転車シェアリングサービスとする。

3. 用語の定義

本基準書で使用される用語は、脚注、解説書に考え方を示す。

4. 認定の基準と証明方法

基準への適合状況および実施している取組内容を「付属証明書」へ記載し、同「添付証明書」欄に記載された必要書類を添付すること。なお、基準項目への適合/不適合は、本基準書に特に記載がない限り、要求されている取組が実施されているか否かで判断する。

¹ 道路交通法で定める自転車

4-1. 運営に関する基準

- (1) IoT 技術を用いて収集した走行データ（使用回数、走行距離など）を、最適な自転車の配置や再配置時の搬送ルートの効率化等に活用することで、シェアリングサービスの高い利便性と最適化を実現していること。
- (2) 短時間（30 分以下）での料金設定があること。また、最寄りのポートなどの情報が入手できること。
- (3) 自転車の再配置やメンテナンスなどの運営・保守に車両を使用する場合は、2015 年度燃費基準に適合する車両を使用し、かつ、エコドライブ²を推進するための措置が講じられていること。
- (4) 自転車安全利用五則等の安全に係る利用者への情報提供をウェブサイト等で実施していること。
- (5) 運営事業者は、利用者の個人賠償責任保険に加入していること。また、利用者の個人情報保護方針（プライバシーポリシー）を定め、ウェブサイト等で公開していること。

4-2. 自転車に関する基準

- (6) 配備している全ての自転車は、(一社)自転車協会の自転車安全基準(BAA)に適合していること。
- (7) 電動アシスト自転車³の場合は、使用するバッテリーの水銀、カドミウムおよび鉛が表 1 の含有率以下であることを確認していること。

表 1. バッテリーの重金属の基準値

	水銀[wt%]*	カドミウム[wt%]*	鉛[wt%]**
含有率	≤ 0.0005	≤ 0.002	≤ 0.004

* EU 指令 2013/56/EU で規定された数値

** EU 指令 2006/66/EC の表示要件で規定された数値

- (8) 修理不能な自転車を産業廃棄物として適正に処理していること。
- (9) 電動アシスト自転車を配備している場合、使用できなくなったバッテリーは資源有効利用促進法に基づいてリサイクルされていること。

4-3. 保守・全般に関する基準

- (10) 使用する自転車は、平均 5 年以上の使用実績があること。もしくは、5 年以上の使用計画があること。
- (11) 定期的にメンテナンスを実施し、自転車の長期使用化に努めていること。
- (12) 故障時のトラブル等に関する問い合わせ窓口が設置されていること。

² エコドライブ普及連絡会が制定している環境に配慮した運転方法「エコドライブ 10 のすすめ」（1 ふんわりアクセル「e スタート」、2 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転、3 減速時に早めにアクセルを離そう、4 エアコンの使用は適切に、5 ムダなアイドリングはやめよう、6 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう、7 タイヤの空気圧から始める点検・整備、8 不要な荷物はおろそう、9 走行の妨げとなる駐車はやめよう、10 自分の燃費を把握しよう）などを参照したもの。

³ 道路交通法施行規則に定める人の力を補うため原動機を用いる自転車の基準に合致する自転車。

5. 配慮事項

認定の要件ではないが、サービスの提供にあたっては以下に配慮することが望ましい。
なお、各項目の対応状況を付属証明書に記載すること。

- (1) 他業種との連携を図り、車などに代わる移動手段として自転車シェアリングの設置を進め、地域に根差した取り組みなどを実施していること。(例示 小売事業者、マンション管理事業者、自治体、観光協会、観光組合等と連携した取り組み、自治体における災害時の活用など)
- (2) 自転車の再配置やメンテナンスなどの運営・保守に使用する車両は、国が定める最新の排出ガス規制に適合していること。
- (3) 利用者への情報提供やポイント付与などによる誘導によって、最適な自転車の配置となる仕組みを構築し、自転車の再配置を減らすように努めていること。
- (4) 自転車シェアリング事業に使用する電力（電動アシスト自転車の充電、ポートの運営などに使用する電力）は、ポートに設置された太陽光発電システムなどの再生可能エネルギー⁴による電力を使用していること。
- (5) 電動アシスト自転車の場合は、回生充電⁵が利用できること。
- (6) 耐久性を高めたカゴ、チェーン、タイヤ、フレームなどの部品を装備するなど長期使用に配慮した自転車を配備していること。
- (7) 環境に配慮した自転車やポートの導入等の調達方針を定め、その内容および実績を公表していること。

⁴ 「エネルギー供給事業者による非化石エネルギー源の利用及び化石エネルギー原料の有効な利用の促進に関する法律(エネルギー供給構造高度化法)」第二条第三項の「再生可能エネルギー源」をいう。具体的には、同法の政令で定める、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマスをいう。

⁵ 走行中の運動エネルギーをバッテリーに戻して充電すること。

6. 商品区分、表示など

(1) 商品区分（申込単位）は自転車シェアリングのサービス毎とし、特定商取引法上の運営事業者が申込を行うこととする。ただし、特定商取引法上の運営事業者が共通の運営方式で複数のサービスを実施している場合には、複数のサービスを一括して申込ができるものとする。なお、他の自転車シェアリング事業者と提携している場合には、他の自転車シェアリング事業者が主体的に運営している部分は含まない。

(2) 原則として、認定されたサービスを紹介する媒体に下記のロゴマークを表示すること。

SDGs との関連と絡めた
表示例



〇〇は、エコマーク認定の自転車
シェアリングです



IoT 技術を用い、持続可能かつ強靱
(レジリエント)なインフラ構築を進
めています



公共交通機関からのラスト 1 マイル
の交通手段としてサービスを提供し
ています



利用時に二酸化炭素等を発生しない
自転車の活用を推進しています

(表示方法に関する注記)

* ログマークの表示においては、エコマーク認定番号(8桁の数字)または使用契約者名を表記すること。

* 「エコマーク使用の手引」2.(2)項に準じて、「エコマーク」などを表記してもよい。

「#エコマーク」、「www.ecomark.jp」、「Eco Mark Certificate」

*環境省「環境表示ガイドライン

(<https://www.env.go.jp/policy/hozen/green/ecolabel/guideline/>)などに準拠して、ロゴマークと関連付けて認定商品の環境主張を表記してもよい。

* その他、上記に記載のない事項は「エコマーク使用の手引」に従うこと。

(<https://www.ecomark.jp/office/guideline/guide/>)

2020年2月1日 制定予定 (Version1.0)

2027年1月31日 有効期限

本商品類型の認定基準書は、必要に応じて改定を行うものとする。