EVカーシェアリング実証実験「EGシェア」最終報告書

2026/9/30

Strictly Confidential

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

目次 / 全体構成

第1章：実証事業の背景・目的と全体スキーム ・・・ p.3
第2章：脱炭素化と普及啓発の実績 ・・・ p.19
第3章：平日公用車利用の実績と評価（公務への定着） ・・・ p.27
第4章：休日カーシェアの実績と「需要の壁」 ・・・ p.45
第5章：コスト最適化実証の厳しい現実 ・・・ p.61
第6章：DXによる公用車運用の最適化（システム有効性の実証） ・・・ p.66
第7章：現場のリアルな声とEV運用上の課題 ・・・ p.90
第8章：実証事業の総括と今後の方向性（出口戦略） ・・・ p.95
資料編（Appendix） ・・・ p.98

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第1章：実証事業の背景･目的と全体スキーム

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

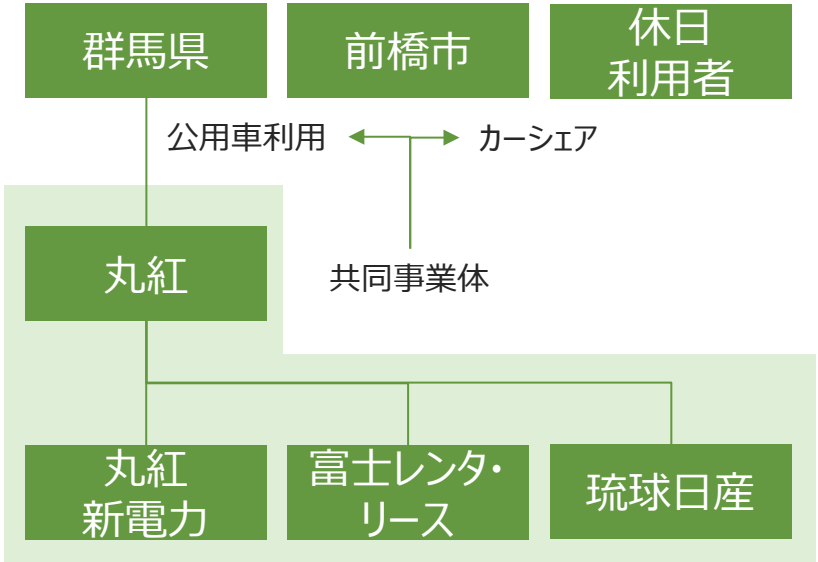
Marubeni

実証実験の概要

EV・充電設備・駐車場設備・太陽光設備を事業者で保有しリースで群馬県に提供、運用を行いながら、休日には一般利用者向けに、平日には前橋市向けに公用車をシェアできるような仕組みを構築。

実証目的：

「ぐんま５つのゼロ宣言」の宣言２「温室効果ガス排出量ゼロ」実現に向けた取組を加速させるため、電気自動車や再生可能エネルギーを活用して公用車利用を前提としたカーシェアリングを行う。EVの公用車としての導入・平日・休日様々なカーシェアを通じて、公用車の今後の在り方を探るもの。



実証期間：

車両リース期間：2023/8/1～2026/6/30
公用利用期間：2023/8/1～2026/6/30
休日カーシェア期間：2023/9/2～2026/6/30

実証場所：

群馬県庁大手町駐車場・利根沼田振興局・太田合同庁舎・富岡合同庁舎・中之条合同庁舎

各事業者の役割

丸紅：実証とりまとめ・コンサルティング・公用車管理システム提供・充電器等の設備サービス提供
丸紅新電力：実証拠点への電力供給
富士レンタ・リース：車両の有償貸渡（平日は群馬県および前橋市・休日は一般利用者向け）
琉球日産：休日カーシェアシステム提供・休日カーシェア運営（清掃・広告）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

丸紅等 実証実験参加の背景

群馬県の脱炭素・公用車管理最適化（保有台数の削減や管理業務の効率化など）のニーズに、丸紅がEV・再エネの知見と「おまかせEV」の仕組みを持ち寄り、産官連携の実証事業として開始。

① 背景・課題

「ぐんま5つのゼロ宣言」

・脱炭素／再エネの地産地消
・公用車の利用効率と管理負荷
（予約・点検・実績の煩雑さ）

② 参加目的

EV・再エネ事業の推進

・EV普及促進への貢献
・リユースパネル等の再エネ活用
・「おまかせEV」の実装検証

③ 実証で提供した仕組み

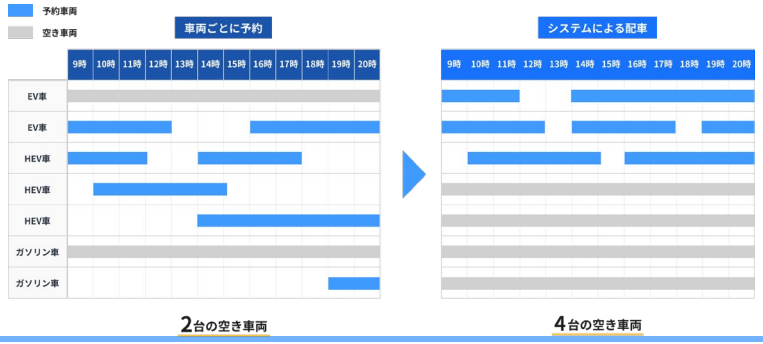
カーシェア＋DX＋再エネ

・EVカーシェア車両（5拠点）
・おまかせEV（予約/配車/実績）
・ソーラーカーポート+蓄電池

▼ 実証で導入した「おまかせEV for Biz」― 公用車の予約・配車最適化を実現

おまかせEV for Biz

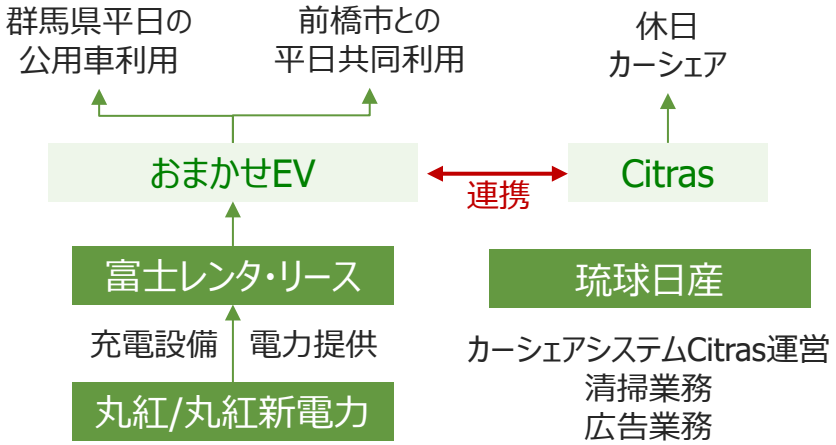
- 公用車の予約、配車最適化
- 実績管理
  （日報作成・管理、運転前後点検の記録、アルコールチェック）
- 予約のWeb承認
- 車両・車検・免許証・点検記録管理



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

カーシェアの運営および休日利用促進のための業務等

カーシェアの運営にあたっては、丸紅および琉球日産のシステムを連携し、平日は群馬県および前橋市で公用車利用、休日は一般市民向けに開放できるような仕組みを構築し、キャンペーンや広告・回覧等を通じて利用促進を実施。



平日公用車としての利用は、
公用車管理システム「おまかせEV for Biz」を利用
一般利用者向けのシステムが必要となるため
琉球日産の運営する「Citras」を利用

両システムで免許証期限等連携を実施

- カーシェア用のHPを作成（上図）
- 適宜キャンペーン実施し利用促進（左図）
- Google広告や、回覧板等による周知を実施
- 大手町駐車場近隣自治体との平日共同利用

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

2023年2月～2026年7月までの主な出来事

実証は3年間行い、主な出来事は以下のとおり。

事業組成関連

2023/2/3	群馬県⇔共同事業体間で、EV等賃貸借契約の締結
2023/7/25	EV等賃貸借契約　変更契約書の締結
2023/8/1	駐車場設備（充電器・ソーラーカーポート）の引き渡し
2023/9/20	大手町駐車場での入口追加拡張工事の実施
2023/10/2	前橋市と公用車賃貸借契約を締結
2024/3/29	EV等賃貸借契約　変更契約書（2）の締結

事業運営関連

2023/8/1	群馬県職員向けに実証EVの平日公用車利用を開始
2023/9/2	一般利用者向けの公用車カーシェアを開始
2023/10/2	前橋市との平日共同利用・自治体間カーシェアを開始（専有1台・共有3台）
2023/12月	Google広告を開始
2024/1月	拠点周辺でのポスティングおよび回覧板でのPRを実施
2024/4/1	前橋市との共有台数を変更（共有2台）
2024/4/20	休日カーシェア・358キャンペーンを実施（～2024/7/19）
2024/10/26	休日カーシェア・体験キャンペーンを実施（～2024/11/24）
2025/2/22	休日カーシェア・222キャンペーンを実施（～2025/3/30）
2025/4/1	前橋市との共有台数を変更（共有1台）
2025/5/10	休日カーシェア・母の日・父の日キャンペーンを実施（～2025/6/15）
2025/7/19	休日カーシェア・夏のキャンペーンを実施（～2025/8/31）
2025/12月	休日カーシェア・利用料金値下げ、各拠点1台を平日にも一般開放
2026/5/21	休日カーシェア・終了キャンペーンを実施（～2026/6/30）
2026/6/30	カーシェアおよび各種車両・設備リースの終了
2026/7/31	実証実験の終了

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所

実施場所は5拠点/ステーションとなり、いずれも県の庁舎駐車場（大手町のみ県庁舎、他は合同庁舎等）。車両20台をそれぞれの拠点に設置。

1	大手町駐車場 〒371-0026 前橋市大手町2-13-7
2	富岡合同庁舎 〒370-2454 富岡市田島343-1
3	中之条合同庁舎 〒377-0424 吾妻郡中之条町大字中之条町664
4	利根沼田振興局庁舎 〒378-0031 沼田市薄根町4412
5	太田合同庁舎 〒373-0033 太田市西本町60-27

本実証実験でソーラーカーポート設置

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜ 大手町駐車場ステーション

1

県都・前橋市中心部（中毛エリア） ／ 〒371-0026 前橋市大手町2-13-7

配置車両

6台

スバル ソルテラ
(EV SUV／5人乗り)

立地の特徴

群馬県庁・前橋市役所に隣接する県都の中心拠点。
EGシェアの最大ステーションで、ビジネス利用や市内移動の起点として高い利便性を持つ。JR前橋駅から徒歩約20分。

近隣の主な観光地・特徴

・群馬県庁(展望ホール)・前橋公園
・敷島公園（ばら園・陸上競技場）
・赤城山（県を代表する観光地への玄関口）
・前橋市街地・広瀬川河畔の散策路

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜ 富岡合同庁舎ステーション

2

甘楽富岡エリア（県西部） ／ 〒370-2454 富岡市田島343-1

配置車両

3台

スバル ソルテラ
(EV SUV／5人乗り)

立地の特徴

世界遺産・富岡製糸場のお膝元に立地。
歴史観光や西毛地域の周遊の起点として活用できる。上信越自動車道 富岡ICからのアクセスも良好。
上信電鉄 上州一ノ宮駅から徒歩約8分。

近隣の主な観光地・特徴

・富岡製糸場（世界文化遺産）
・群馬サファリパーク
・妙義山（日本三大奇景・紅葉の名所）
・こんにゃくパーク・貫前神社

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜ 中之条合同庁舎ステーション

3

吾妻エリア（県北西部） ／ 〒377-0424 吾妻郡中之条町大字中之条町664

配置車両

3台

スバル ソルテラ
(EV SUV／5人乗り)

立地の特徴

四万温泉・草津温泉など名湯が集まる吾妻地域の拠点。温泉地や高原リゾートへの周遊拠点として、観光・行楽利用に適した立地。
JR中之条駅から徒歩約10分。

近隣の主な観光地・特徴

・四万温泉（四万ブルーの清流）
・草津温泉（日本有数の名湯／近隣）
・八ッ場ダム・道の駅 八ッ場ふるさと館
・中之条ガーデンズ・暮坂高原

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜ 利根沼田振興局庁舎ステーション

4

利根沼田エリア（県北部） ／ 〒378-0031 沼田市薄根町4412

配置車両

5台

スバル ソルテラ
(EV SUV／5人乗り)

立地の特徴

尾瀬や水上・みなかみ高原など県北の自然観光地への玄関口で、広域な利根沼田エリアの移動需要に対応する。河岸段丘の街・沼田に立地。
JR沼田駅から徒歩約10分。

近隣の主な観光地・特徴

・尾瀬国立公園（ハイキング・湿原）
・吹割の滝（東洋のナイアガラ）
・水上温泉・みなかみ高原（アウトドア）
・沼田城址公園・道の駅 月夜野矢瀬親水公園

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜ 太田合同庁舎ステーション

5

東毛エリア（県東部） ／ 〒373-0033 太田市西本町60-27

配置車両

3台

スバル ソルテラ
(EV SUV／5人乗り)

立地の特徴

スバル本拠地として知られる県内有数の産業都市・太田市に立地。東毛地域の業務移動や近隣の歴史・観光スポットへのアクセス拠点となる。
東武鉄道 太田駅から徒歩約30分。

近隣の主な観光地・特徴

・金山城跡（日本100名城・国指定史跡）
・新田神社・大光院（呑龍さま）
・ジャパンスネークセンター（近隣）
・太田市美術館・図書館

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実施場所 ｜駐車場・充電環境の提供・整備

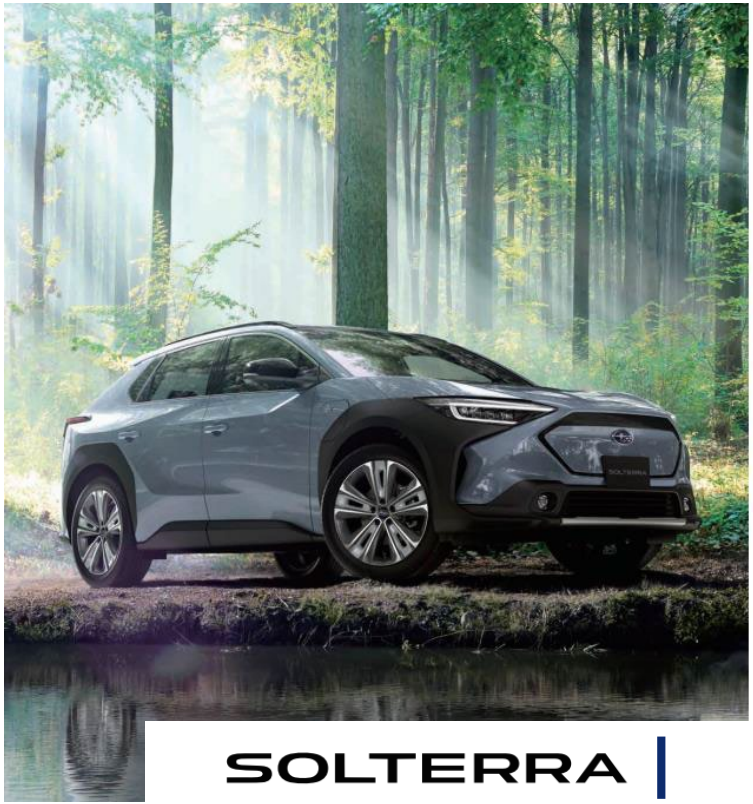
拠点ごとに下記内容の整備を実施。

		大手町	富岡	中之条	利根沼田	太田
充電設備	6kWEV充電器	●（6台）	●（3台）	●（3台）	●（5台）	●（3台）
	ポール	●（6台）	●（3台）	●（3台）	●（5台）	●（3台）
	分電盤	●	●	●	●（充電制御対応）	●
駐車場設備	ソーラー充電式ライト	●（6式）	●（3式）	●（3式）	●（6式）	●（3式）
	ソーラー充電式照明	–		●（1式）	●（3式）	–
	ウェブカメラ	●	●	●	●	●
	看板	●	●	–	●	●
	サインコーン	●（6式）	●（4式）	●（4式）	●（5式）	●（3式）
	バリカー	–	●（9式）	–	–	–
	カーブミラー	–	●	–	–	–
太陽光設備	ソーラーカーポート	–	–	–	●（5台分）	–
	蓄電システム	–	–	–	●	–
	スマートメーター	–	–	–	●	–
	IoTゲートウェイ	–	–	–	●	–
	自動電源切替付分電盤	–	–	–	●	–

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

提供車両

EVカーシェアリングとして初、群馬県内を縦横無尽に走り切れるバッテリー容量、冬期・山間部でも走行可能な走破性、走る悦びの全てを備えもったスバル“ソルテラ”を用意。



グレード			ET-SS	
			2WD	4WD
台数			11台	9台
配備先	大手町駐車場		6台	–
	富岡合庁		1台	2台
	中之条合庁		1台	2台
	利根沼田振興局		–	5台
	太田合庁		3台	–
タイヤサイズ			235/60R18	
ドライブモードセレクト			2モード	3モード
総電力量		[kWh]	71.4	
電費　WLTCモード		[Wh/km]	126	133
市街地モード		[Wh/km]	110	119
郊外モード		[Wh/km]	119	125
高速道路モード		[Wh/km]	139	146
一充電走行距離		[km]	567	542

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

提供車両｜車両選定の考え方

群馬県特有の走行環境（山間部・積雪・広域移動）と、平日は公用車・休日は一般カーシェアという兼用要件を満たす車両として、走破性・航続距離・実用性を備えたスバル「ソルテラ」を選定。

選定理由①　走破性・航続距離

群馬県は北部・西部に山間部が広がり、冬期は積雪も多い。県内を縦横に走り切る航続距離と、四輪駆動による走破性が必須要件。
・一充電走行距離 最大567km（WLTC）
・4WD設定・SUVの最低地上高で積雪／山道に対応

選定理由②　地場企業との連携・保守体制

ソルテラの生産拠点スバルは県内・太田市に本拠。県内の富士スバル各店で点検・整備・代車対応が可能で、地場密着の保守体制を構築できる。
・富士スバル各店（新前橋・太田・富岡・渋川・沼田）
・地域産業（スバル）との連携という政策的意義

選定理由③　公用車＋一般兼用の実用性

平日は職員の公用車、休日は一般市民のカーシェアという二役を担うため、5人乗り・積載性を備えた実用的なEV SUVが適する。
・5人乗りEV SUV（ET-SS）／20台を5拠点に配備
・ビジネス利用から家族での行楽まで対応可能

■ 選定にあたり期待した効果

① 「群馬県内の広域移動にも対応可能であること」を公用車運用で実証し、EV導入の不安（航続・冬期性能）を払拭する。
② 話題性・体験価値の高い先進EV SUVを一般開放することで、休日カーシェアでのEV普及・県民のEV選好向上を狙う。
③ 県内産業（スバル）と連携し「ぐんま5つのゼロ宣言」への貢献と地域経済への還元を両立する。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

提供車両｜提供形態

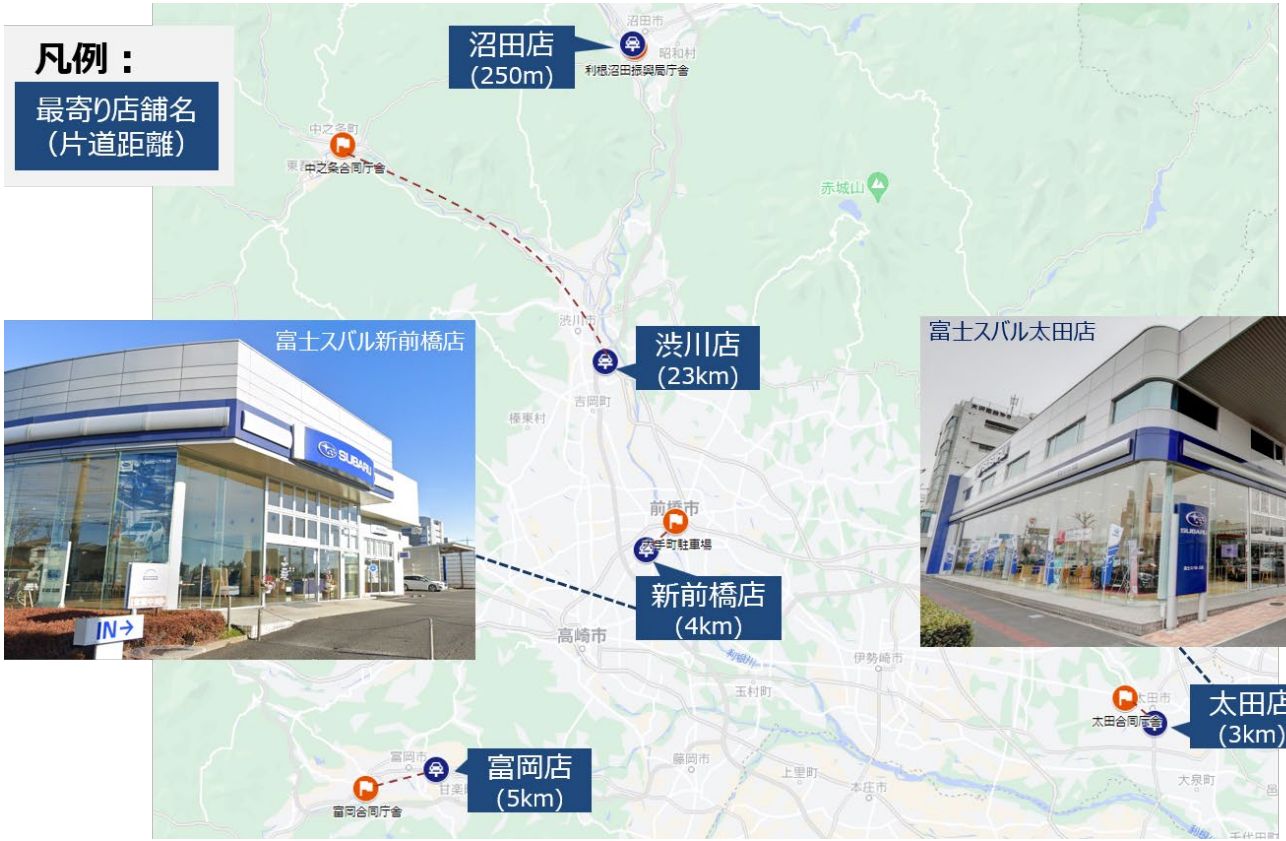
車両はリースの形で提供。一部車両を群馬県と前橋市で共有利用。

取扱拠点	車名	車両登録番号	車両利用形態 2023/10/1~2024/3/31	車両利用形態 2024/4/1~2025/3/31	車両利用形態 2025/4/1~2026/6/30	備考
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ804	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	2024年7月接触事故あり（平日）
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ805	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	2024年2月接触事故あり（平日）
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ806	共有車両	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ807	共有車両	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ808	共有車両	共有車両	群馬県専有	
富士スバル新前橋店	スバル・ソルテラ	前橋300わ809	前橋市専有	共有車両	共有車両	
富士スバル太田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3640	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル太田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3639	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル太田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3638	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル富岡店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3651	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	2024年7月、804および805の代車として活用
富士スバル富岡店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3652	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル富岡店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3653	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル渋川店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3641	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル渋川店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3643	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル渋川店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3644	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル沼田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3645	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル沼田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3646	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル沼田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3647	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル沼田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3648	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	
富士スバル沼田店	スバル・ソルテラ	群馬300わ3650	群馬県専有	群馬県専有	群馬県専有	2023年9月接触事故あり（休日）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

車両定期点検・整備での地場企業連携

車両点検時は富士スバル（株）が引き取り各拠点の近隣店舗で対応。地場密着での体制を構築。



実証実験場所	対応店舗
(1)大手町駐車場	新前橋店
(2)富岡合庁	富岡店
(3)中之条合庁	渋川店
(4)利根沼田振興局	沼田店
(5)太田合庁	太田店

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第2章：脱炭素化と普及啓発の実績

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実証拠点での再エネ電力供給

非化石証書（再エネ指定あり）を活用して実証拠点5か所に100%再エネ電力を供給し、今回導入するEV20台は100%再エネで走るゼロカーボンドライブを実現。
再エネ価値は、可能な限り群馬県産を優先して割り当て、地産地消の電源を利用し、5拠点のうち1箇所にはソーラーカーポートを設置。

群馬県含む全国の発電所

非化石証書（再エネ指定あり）等 ※1

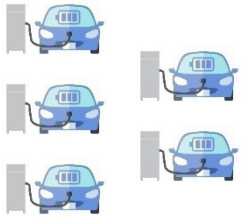
電力買取

丸紅新電力

群馬県産を優先的に割当 ※2

電力小売

実証拠点5か所



ゼロカーボンドライブ

※1『**非化石証書（再エネ指定あり）**』とは、環境価値の証明書で、「CO_2を排出しない方法で発電された電気であると証明する」もの
※2 群馬県企業局様所有のFIT発電等があれば、特定して割当した

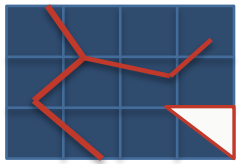
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

ソーラーカーポートでのリユースパネル活用

丸紅グループにて運営する太陽光パネルのリユースプラットフォームを通じて、新品と同等のリユースパネルを選定・設置（性能検査によりパネルを選定）、パネル廃棄量の削減及びCO2排出量の削減に貢献。

STEP 1

被災パネルを回収



破損・被災による廃棄予定パネル

大規模災害に巻き込まれたパネルを回収し、丸紅のリユースPFに集約

STEP 2

3つの性能検査で選定

1. **外観検査**
   セル割れ・変色・破損の目視確認
2. **絶縁検査**
   絶縁抵抗を測定し漏電品を排除
3. **I-Vカーブ測定検査**
   発電出力を実測し性能を数値判定

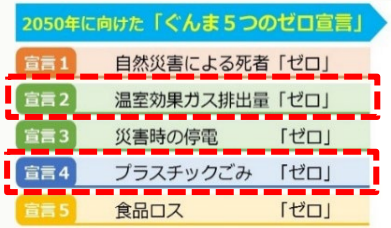
✓ 全検査合格品のみリユース

STEP 3 **ソーラーカーポートとして再設置**

2015年購入・2020年設置／設置後の使用年数1年以下のパネルを活用

検査合格パネルを架台に設置し、駐車場を発電設備として活用

ごみ削減の観点でも「ぐんま5つのゼロ宣言」に貢献

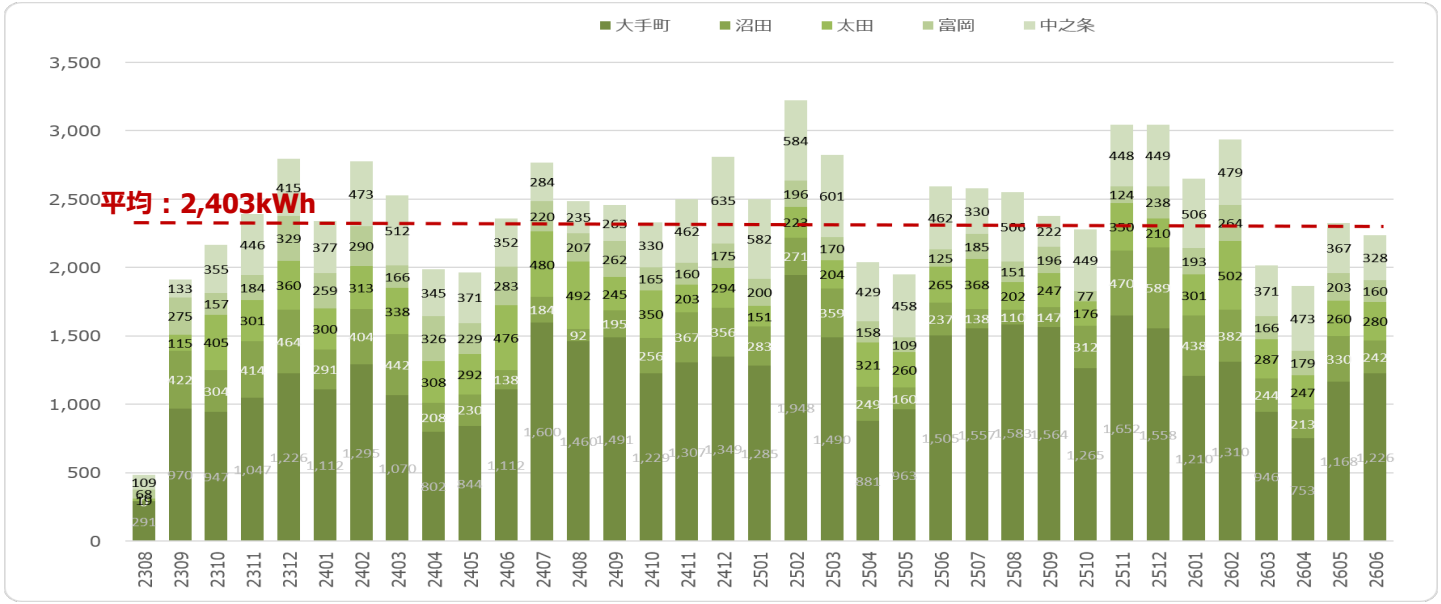


© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

再生可能電力の使用状況と脱炭素効果

公用車の利用にかかる充電はすべて再生可能エネルギーで供給されているため、電力消費分はそのままガソリンの利用からゼロカーボン電力に置き換え。

電力使用量の推移



kWh	2308	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606
大手町	291	970	947	1,047	1,226	1,112	1,295	1,070	802	844	1,112	1,600	1,460	1,491	1,229	1,307	1,342	1,286	1,948	1,490	881	963	1,505	1,557	1,583	1,564	1,265	1,652	1,558	1,210	1,310	946	753	1,168	1,226
沼田	0	422	304	414	464	291	404	442	208	230	138	184	92	195	256	367	356	283	271	359	249	160	237	138	110	147	312	470	589	438	382	244	213	330	242
太田	19	115	405	301	360	300	313	338	308	292	476	480	492	245	350	203	294	151	223	204	321	260	265	368	202	247	176	350	210	301	502	287	247	260	280
富岡	68	275	157	184	329	259	290	166	326	229	283	220	207	262	165	160	175	200	196	170	158	109	125	185	151	196	77	124	238	193	264	166	179	203	160
中之条	109	133	355	446	415	377	473	512	345	371	352	284	235	263	330	462	635	582	584	601	429	458	462	330	506	222	449	448	449	506	479	371	473	367	328

平均2,403kWhの電力使用量

電費：126Wh/km～133Wh/km（平均129.5Wh/km）
同等車両の燃費16.6km/L
ガソリン車排出係数：2.29kg/L
（環境省・経済産業省 温対法 排出係数一覧「揮発油」）

↓

1kWhの利用＝1.065kg-CO2の効果
（1kWh÷0.1295[kWh/km]÷16.6[km/L]×2.29[kg/L]）
月平均 2,403kWh × 1.065kg-CO2 ≒ 2,559kg-CO2

再エネで走行する公用車の導入により平均月あたり2,559kg-CO2の脱炭素効果

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

EGシェアの利用促進と認知拡大｜県内から全国へ

EGシェアの普及・啓発をめざした、県内利用促進・知識普及と啓発・全国への波及と横展開を一体的に進める総合的な取り組みを実施。

1. 集客目的｜県内の利用促進

継続的な情報発信

・実証専用の公式Webサイトを開設し、料金改定・平日一般開放などの節目ごとに告知。

・実利用者320名に、実際にEVを運転する機会を提供。

県民が触れる機会づくり

・県庁舎等5拠点に配置し、休日は誰でも借りられる一般カーシェアとして開放、EV未経験者が「まず乗ってみる」入口をつくった。

・実証終盤には平日も一般開放し、平日の生活需要にも対応。

2. 広報目的｜知識・啓発

災害対応の実証で啓発活動

・国道啓開訓練への参加に加え、県主催イベントにおいて電源として活用するなど、非常用電源機能を活かした運用を実施した。

・「平日は公用車、休日はカーシェア、非常時は電源」という三役の資産活用モデルを提示。

3. 広報目的｜仕組みの発信

全国への波及・横展開

・内閣府「デジタル田園都市国家構想 デジ田メニューブック」に先進事例として掲載。

・複数の媒体・自治体向け事例集に取り上げられ、他自治体からの照会につながった。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

休日カーシェア事例の横展開

群馬県企業局が2026年４月より、本県板倉町内において、ソルテラ・Citrasを活用したEVカーシェア事業を開始。

名称	板倉ニュータウン EVカーシェアリング
実施場所	邑楽郡板倉町朝日野1丁目4191-42
使用車両	スバルソルテラ(EV) 1台
実施主体	群馬県企業局
運営	大日本印刷株式会社
期間	2026年4月1日～2027年3月31日
料金体系	ショート料金：220円（税込）/15分 パック料金： 550円（税込）/1時間、 1,100円（税込）/2時間 距離料金：＋18円/km

※ 2026年4月時点の情報です
最新情報はCitrasホームページをご確認ください：https://citras.jp/11734/

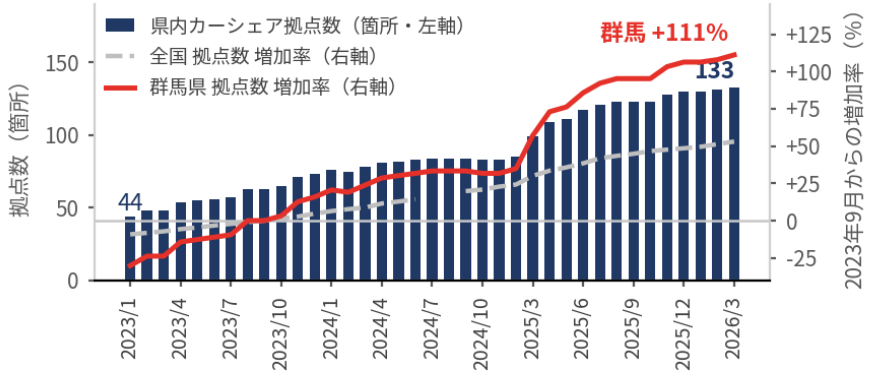
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

事業環境｜県内のカーシェア・EV普及は全国を上回るペースで拡大

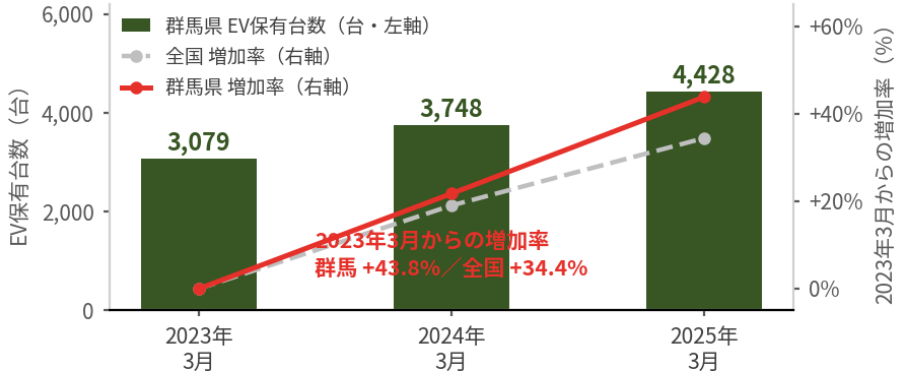
実証と同じ時期に、県内のカーシェア拠点は63→133箇所（＋111%／全国＋53%）、EV保有台数は2年で＋43.8%（全国＋34.4%）と、いずれも全国平均を上回るペースで拡大。
両者は県のカーボンニュートラル方針と国のEV導入支援という同じ政策的な追い風の下にあり、本実証はその環境の中で実施。

県内カーシェア拠点数	同 拠点数の増加率	県内EV保有台数	同 EV保有の増加率
133 箇所	**+111** %	**4,428** 台	**+43.8** %
2023/9 63箇所 → 2026/3	全国は同期間 +53%	2023/3 3,079台 → 2025/3	全国は同期間 +34.4%

① 県内カーシェア拠点数の推移｜増加率 群馬 +111% / 全国 +53%



② 県内EV保有台数の推移｜2023年3月からの増加率で全国と比較



※ 出典
① 株式会社ジェイティップス「カーシェアリング市場動向｜カーシェアリング比較360°（https://www.carsharing360.com/market/）」。
民間主要カーシェア事業者のデータ集計（2025年12月までは主要5社、2026年1月以降は主要4社［ホンダ エブリゴー除外］。群馬県の値は両基準で同一）であり、EGシェアは除く。
②一般財団法人 自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向（https://www.airia.or.jp/publish/statistics/trend.html）」のうち「低公害燃料車の車種別保有台数」（各年3月末）。EV保有台数は登録自動車のみで軽自動車（サクラ等）を含まない。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

本実証の位置づけ｜県内供給に占める規模感

本実証の5拠点・EV20台は2023年9月の開始時から全期間稼働し、県内供給に占める割合は拠点3.6%・車両5.2%。
民間カーシェア主要事業者4者の集計に含まれない5拠点・20台を、実証期間を通じて県内に供給。320名に、延べ503回のEV体験を提供（休日469件＋平日一般開放34件）。

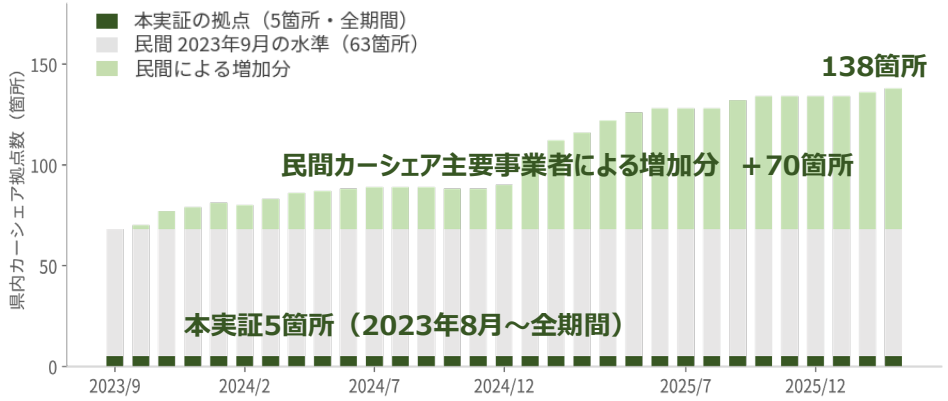
本実証の純増供給
5拠点/20台
県内計138拠点の3.6%・382台の5.2% ※

一般向けカーシェア 延べ利用
503 回
EV体験を提供した実利用者320名

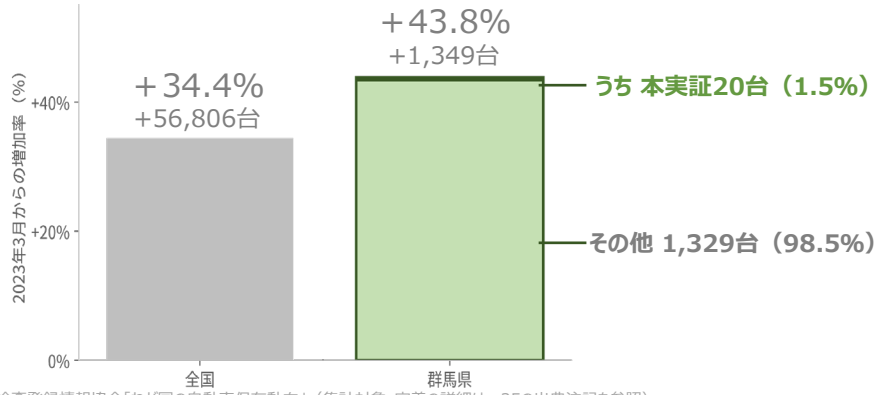
県内EV増加分に占める割合
1.5 %
20台／増加1,349台

※ 割合＝本実証 ÷（民間主要事業者の集計＋本実証）。拠点：5 ÷（133＋5＝138）＝3.6%、車両：20 ÷（362＋20＝382）＝5.2%（民間は2026年3月末時点。民間の集計に本実証分は含まれない）

① 県内カーシェア拠点の「増えた分」とその内訳



② EV保有台数｜全国との比較と、増えた分の内訳



出典：拠点数・車両台数＝株式会社ジェイティップス「カーシェアリング比較360°」／EV保有台数＝自動車検査登録情報協会「わが国の自動車保有動向」（集計対象・定義の詳細はp.25の出典注記を参照）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第3章：平日公用車利用の実績と評価（公務への定着）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

拠点別の利用構成

平日はソルテラ20台を群馬県・前橋市職員が利用。大手町拠点が平日利用の中核。

平日予約数 合計

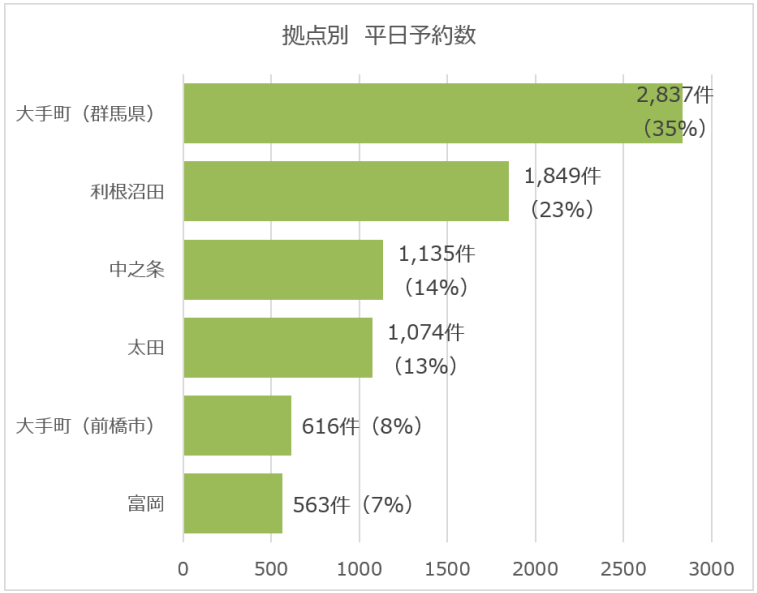
8,074 件

平日予約数における大手町の予約割合

約4 割

大手町拠点内、県:市 構成比

8：2

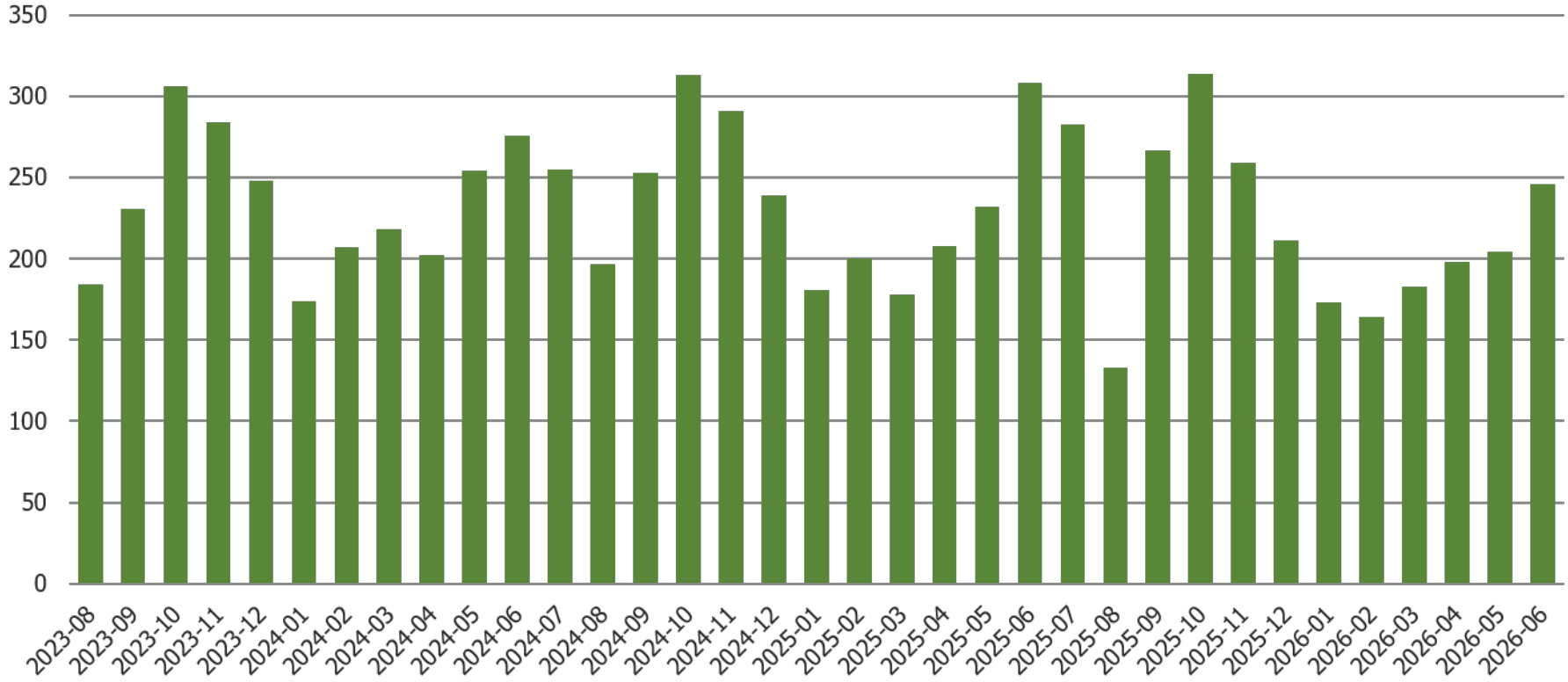


- 大手町（県＋市）で平日予約数の約4割
- 群馬県2,837件 / 前橋市616件
- 利根沼田・中之条が続く主要拠点

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

月次平日利用件数（全拠点）

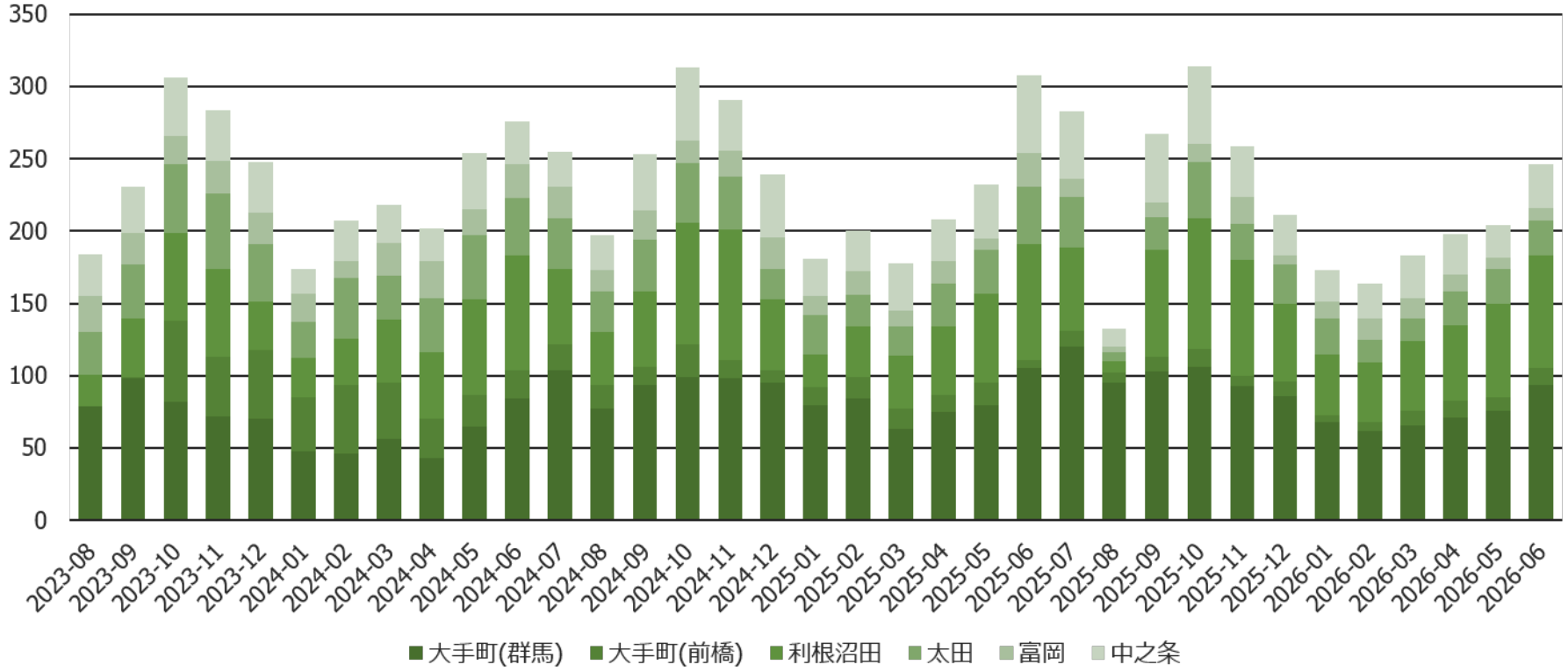
件数は継続的に積み上がり、平日の公用車利用が定着している。
明確な季節性あり：毎年 6～7月・10月が山、1月・8月が谷。特に 2025年8月は全期間最少（夏季・お盆で公務利用減）。



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

月次平日利用件数（拠点別）

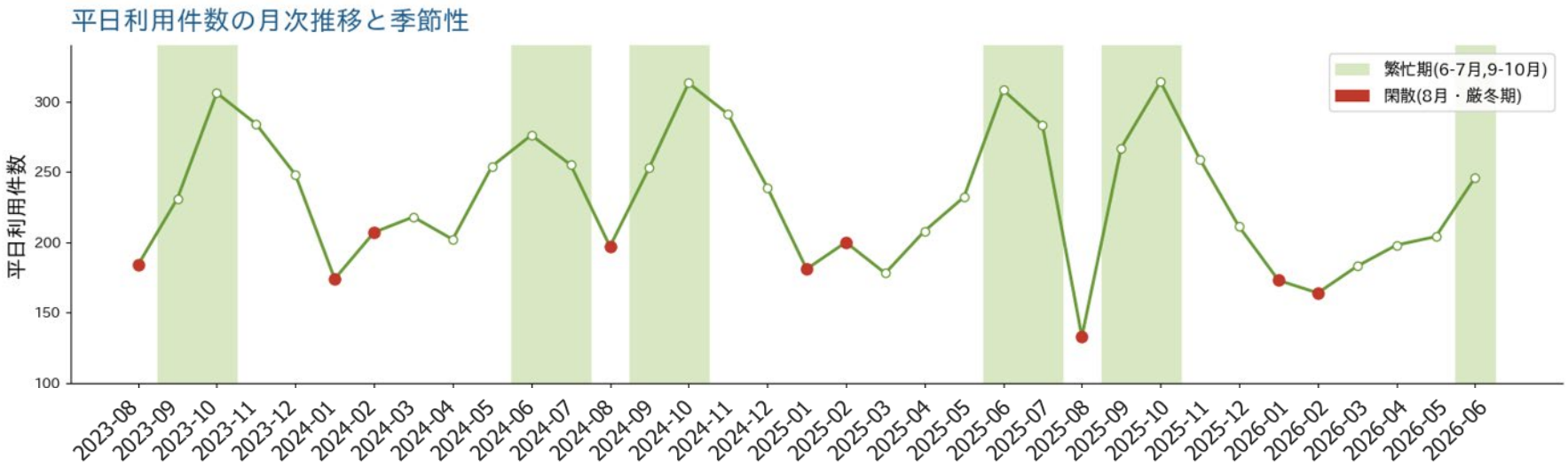
どの月も大手町が最大の塊。次いで利根沼田が伸び、太田・中之条が中位、前橋・富岡が薄い。利根沼田の振れ幅が大きい（2025/1=23 → 2025/6=80 → 2025/8=8）。前橋市は2023/10にいったん56件まで伸びた後、月一桁～十数件で低位安定（利用可能台数減）。



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

利用の季節性

平日利用は6～7月・9～10月が繁忙、8月・厳冬期(1～2月)に減少する季節パターン。



繁忙期：6～7月 / 9～10月

年度の活動量増加に連動し、月300件超の月も。

閑散期：8月・厳冬期

夏季休暇や降雪・寒冷で外出が減少し利用が落ち込む。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜サマリ

稼働日台当たり走行距離で性格が分かれる。大手町64.3km・中之条55.7kmは長距離型、利根沼田42.4km・太田36.5km・富岡44.3kmは短距離型。
平均予約時間は大手町5.3h・中之条5.1hが長く、富岡4.4hが短い。
平均稼働率は、大手町76.4%・中之条51.4%が高く、富岡25.5%が突出して低い。

拠点	平日予約数	総走行距離(km)	稼働日台当走行(km)	平均予約時間(h)	平均稼働率(%)
大手町(群馬県利用分)	2,837	190,994	64.3	5.3	76.4
大手町(前橋市利用分)	616	12,612			
利根沼田	1,849	74,803	42.4	4.4	49.2
太田	1,074	37,370	36.5	4.9	47.8
富岡	563	24,096	44.3	4.4	25.5
中之条	1,135	60,498	55.7	5.1	51.4

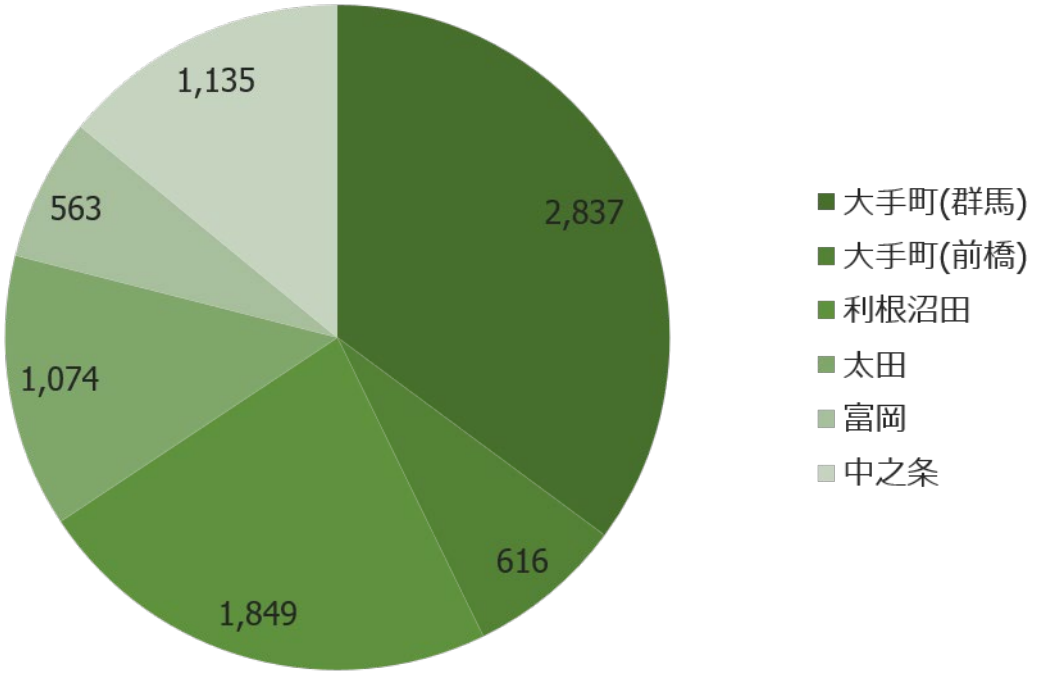
※ 大手町は群馬県と前橋市が同一車両を共有するため、稼働日・稼働時間・稼働率は両者を合算した拠点全体の値（予約数・総走行距離のみ内訳を表示）を表示。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜予約数割合

需要は大手町に集中し、富岡7%は供給過多の状態。
構成比：大手町(群馬)35%＋前橋7.6%＝大手町計43% が圧倒的。利根沼田23%、中之条14%、太田13%、富岡7%。

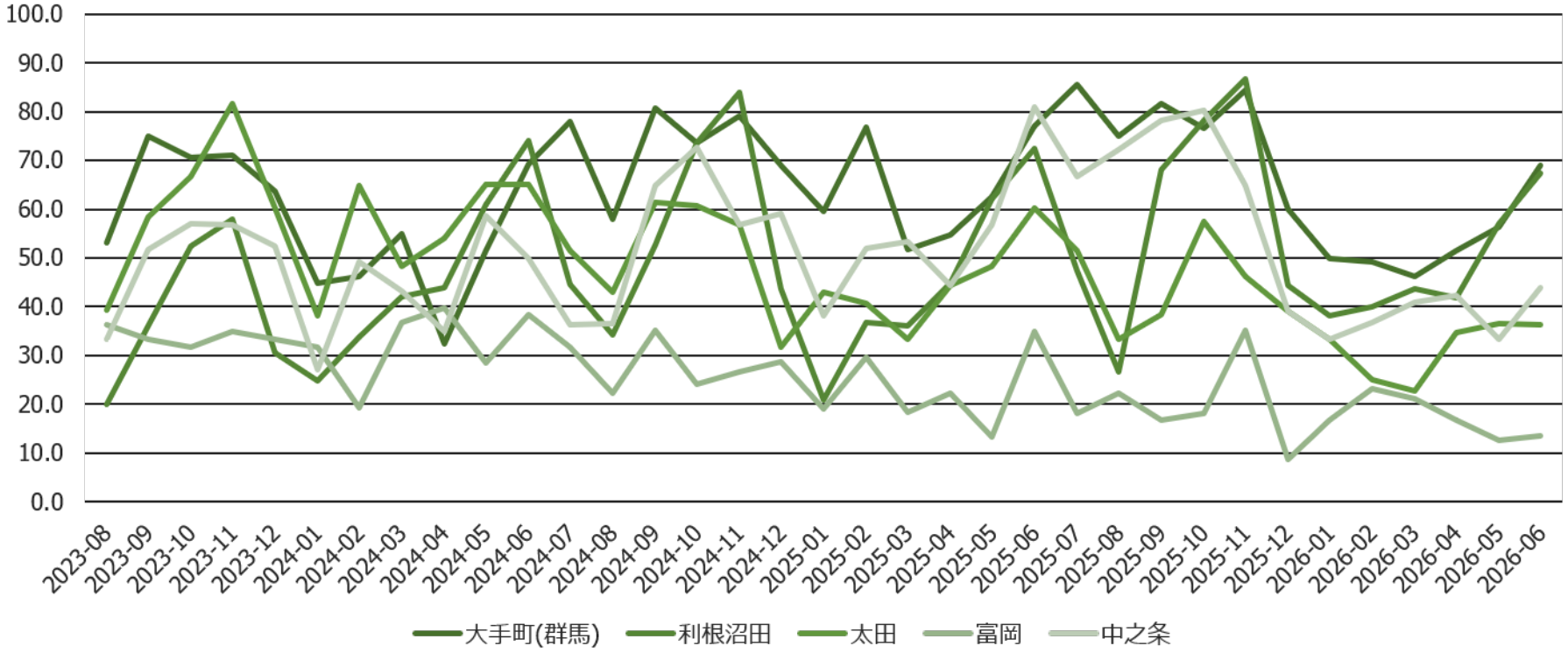
拠点	平日予約数
大手町(群馬県利用分)	2,837
大手町(前橋市利用分)	616
利根沼田	1,849
太田	1,074
富岡	563
中之条	1,135



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜稼働率

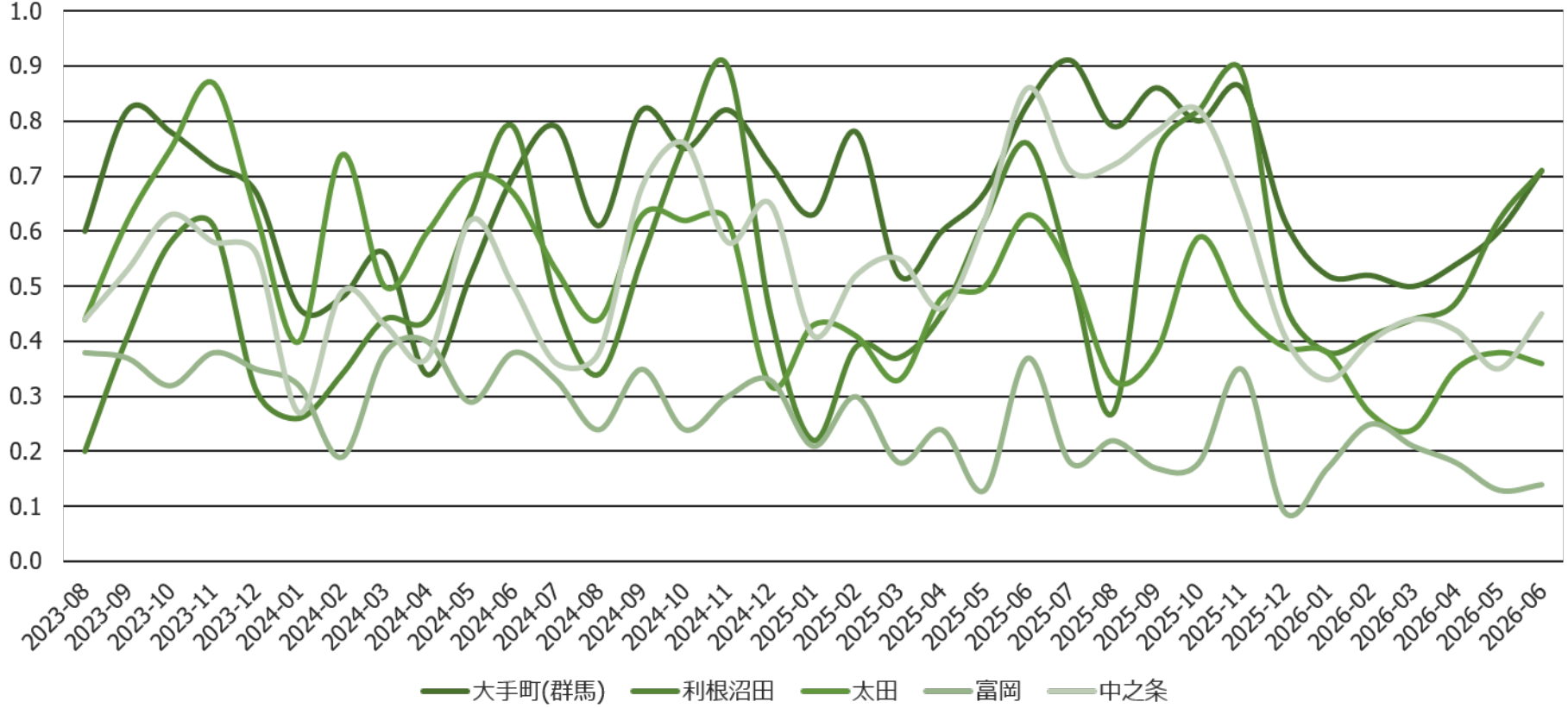
大手町(群馬県利用分)が通年で高位（概ね50～85%）。2025/7=85.6%、2024/9=80.7%などピーク。
中之条が後半に改善傾向（2025/6=81%、2025/10=80.3%）で大手町に迫る
富岡は一貫して低い水準で慢性的な低稼働。全拠点とも冬（1～3月）に落ち込む共通パターン。



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜1日あたり利用回数

稼働率と同じ序列。大手町(群馬県利用分)は0.5～0.9回/日で最も高い。富岡は0.1～0.4回/日と低く、台数に対し需要が不足。利根沼田・中之条は0.2～0.9と季節変動が大きい

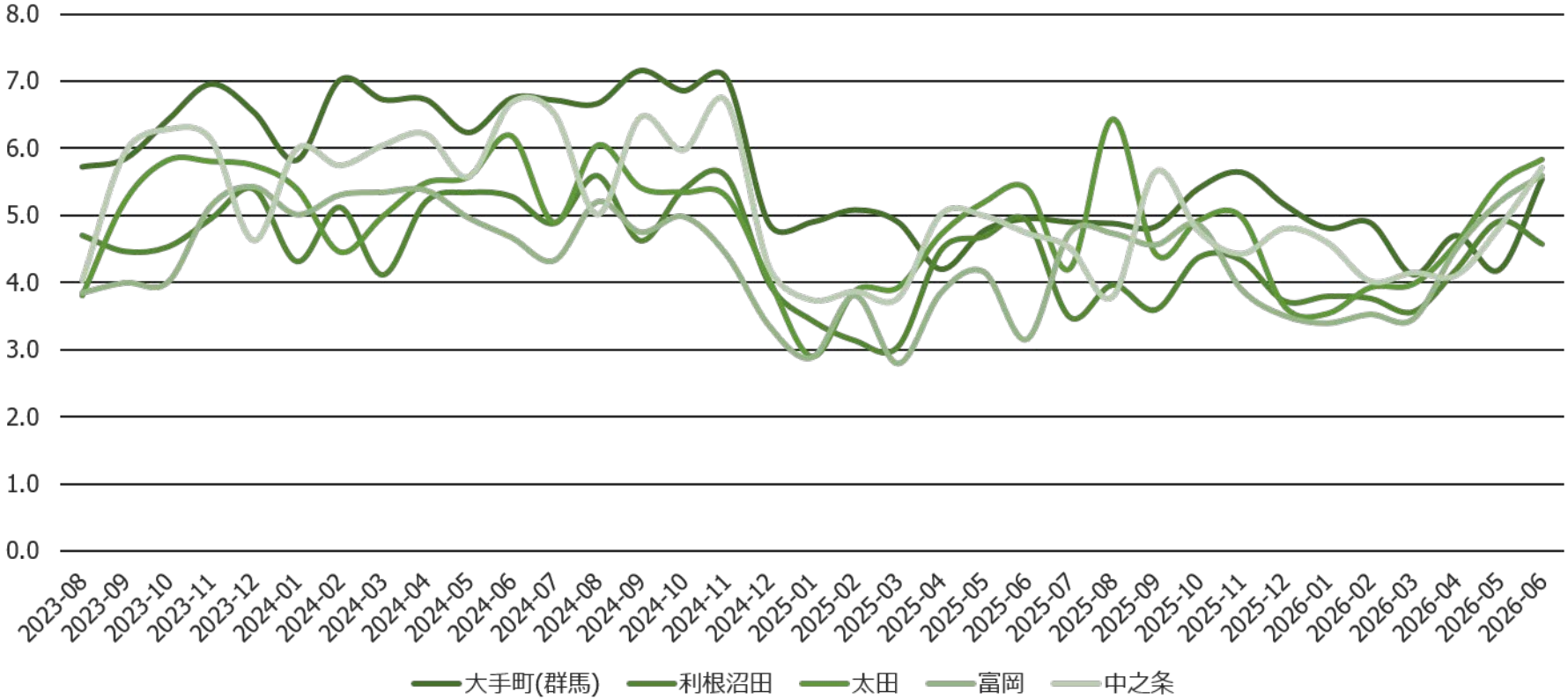


© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜平均予約時間の推移

2024年11月→12月で全拠点が一段下落（大手町7.0h→4.9h、中之条6.7h→4.2hなど）。それ以降は4～5h台で定着

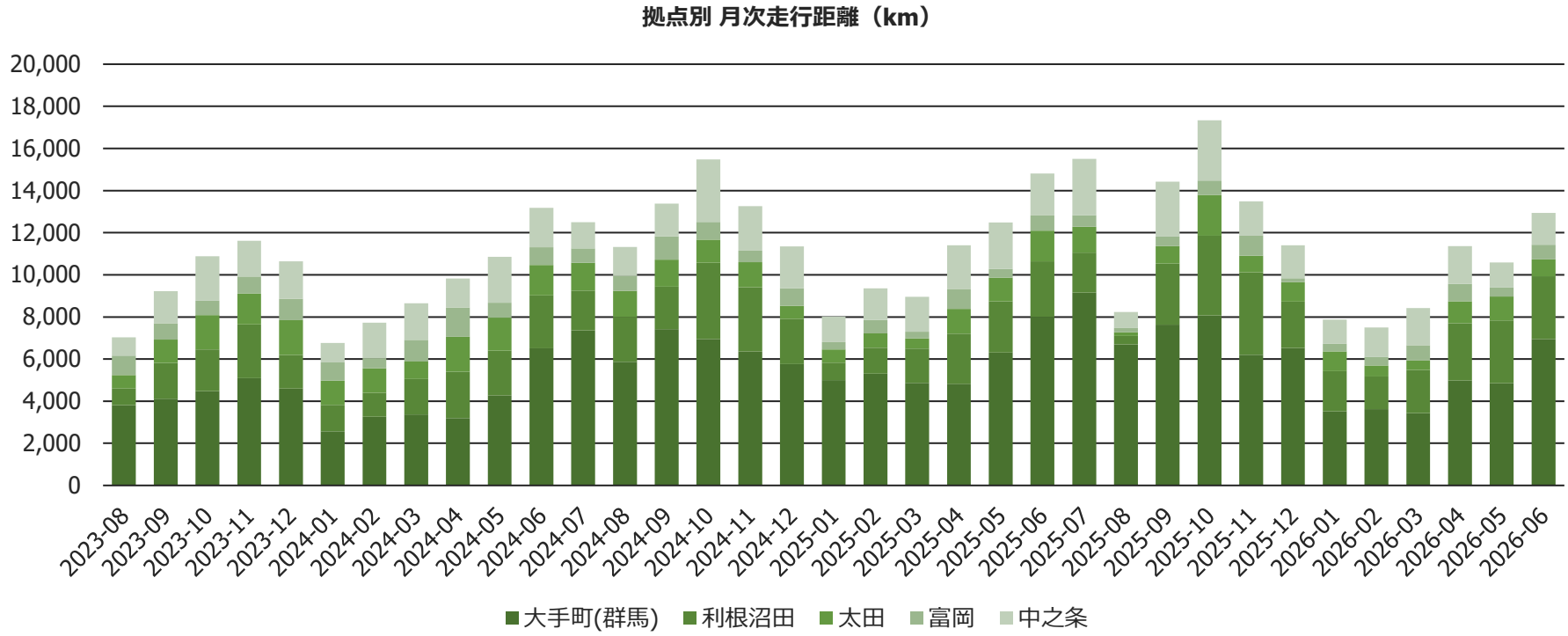
期間を通じて大手町が最長、富岡が最短の傾向は一貫



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜月次走行距離

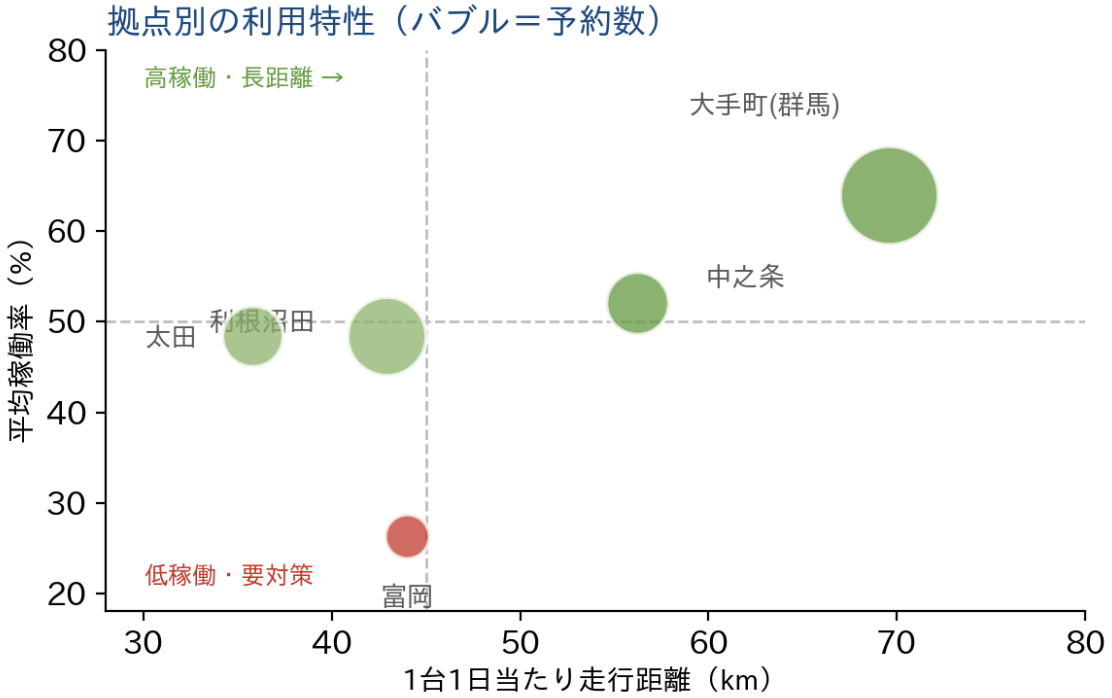
大手町が突出（月2,600～9,200km）、2025/7=9,161kmが最大。
件数の季節性と連動し、夏（2025/8）に各拠点とも激減（利根沼田411km、太田171km）。
利根沼田は距離の伸びが大きい月があり（2025/11=3,914km）、1回あたり長距離の出張利用が混在。



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別｜利用特性

稼働率と走行距離から、拠点を「長距離・広域型」「近距離・短時間型」「要対策」に類型化。
富岡拠点の稼働率が突出して低い要因として、他拠点（太田等）と異なり「管内巡回を行う教育事務所が存在しないこと」が大きく影響している。



■ 長距離・広域移動型

大手町(群馬)70.5km・中之条55.7km
稼働率も高く広域移動の中核拠点

※「大手町(群馬)」は県利用分のみであり、前橋市利用分は除く

■ 近距離・短時間型

太田36.5km・利根沼田42.4km・富岡44.3km
近距離中心。予約数は利根沼田が多い

■ 低稼働で要対策

富岡 稼働率25.5%と突出して低い
将来的には、立地・業務量に応じた配置見直しも視野

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

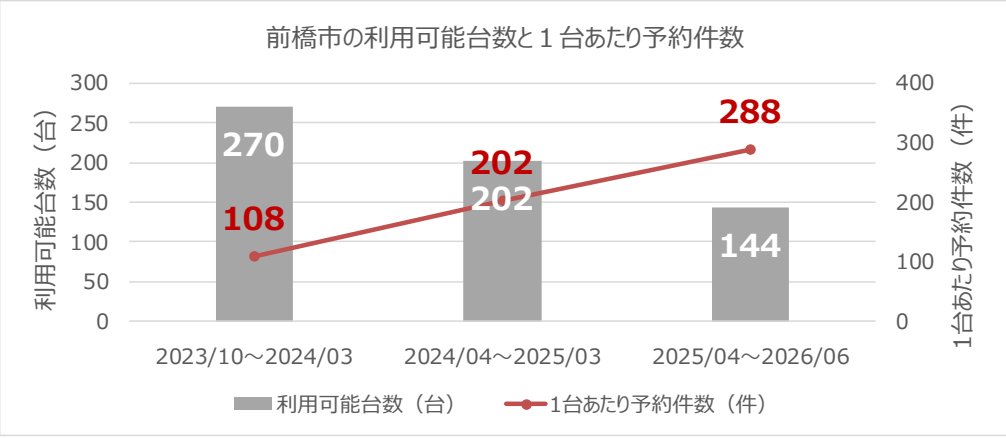
【全国初】自治体間シェア｜大手町拠点における利用台数と予約件数

群馬県と前橋市が同一車両を平日に共同利用する「全国初の自治体間シェア」を実証。

前橋市が使える台数は2.5台→0.5台に縮小したが予約は270→144件にとどまり、1台あたりでは108→288件（約2.7倍）に上昇。県利用の空き枠に短時間・近距離の利用が入り込み、稼働率を平均+8.9%底上げ。

期間	群馬県専有	共有車両	前橋市専有	前橋市利用可能台数	前橋市予約数(件)	群馬県予約数(件)
2023/10～2024/3	2	3	1	2.5	270	374
2024/4～2025/3	4	2	0	1	202	986
2025/4～2026/6	5	1	0	0.5	144	1,300

① 利用可能台数は 2.5→0.5台、1台あたり予約件数は 約2.7倍に



② 台数縮小でも「1台あたり」と「稼働」は伸びた

前橋市の予約割合（大手町）

17.8 %

616件／大手町 平日3,453件

1台あたり予約件数の伸び

約2.7 倍

108件→288件（台数2.5→0.5台）

稼働率の底上げ（全期間平均）

+8.9 %

前橋利用のあった月では平均+9.2%

前橋市の稼働（新たな稼働台日）

455 台日

全稼働3,167台日の14.4%に相当

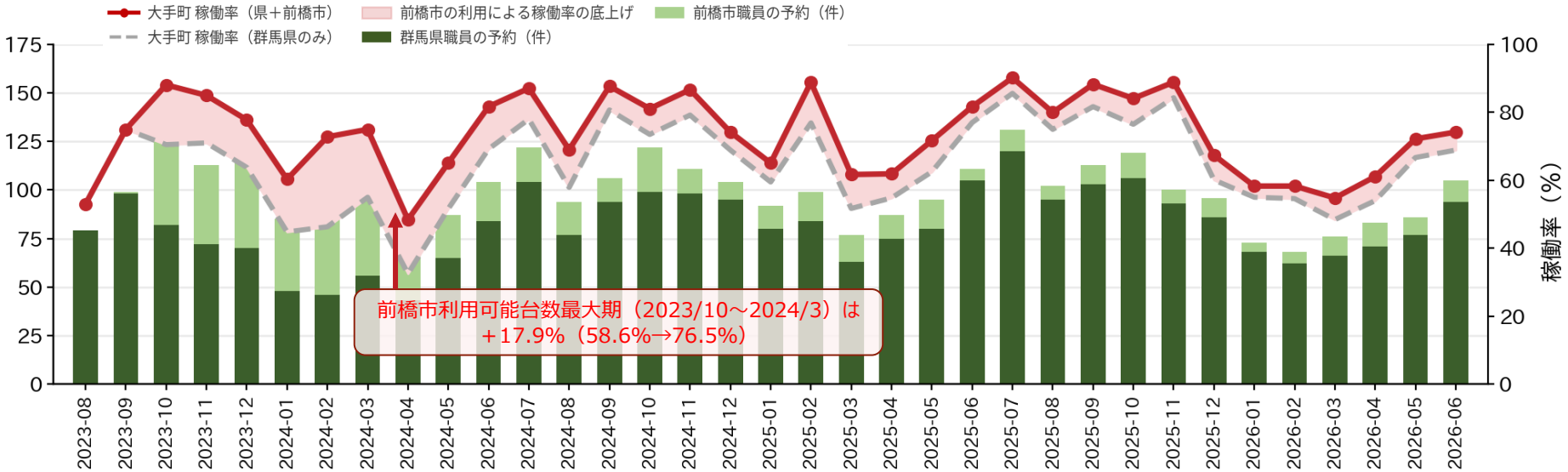
台数が減っても予約は落ちなかった：前橋市が使える台数は2.5→0.5台に縮小したが予約は270→144件にとどまり、1台あたりは2.7倍。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

【全国初】自治体間シェア｜前橋市利用による稼働率の底上げ

大手町の平日予約3,453件のうち前橋市職員が616件（17.8%）。前橋市の利用を加えると稼働率は全期間平均で+8.9%、低稼働期（2023/10～2024/3）では17.9%上昇。

大手町　平日予約数（県／市）と稼働率の底上げ（全期間平均＋8.9%）



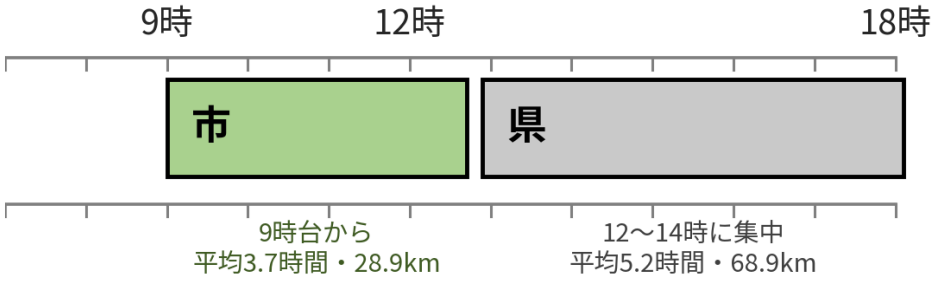
稼働率の底上げ（全期間平均）	低稼働期の底上げ幅	前橋市の予約割合（大手町）
+8.9 %	**+17.9** %	**17.8** %
64.7%（県のみ）→ 73.6%	2023/10～2024/3：58.6%→76.5%	616件／平日3,453件

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

【全国初】自治体間シェア｜利用が落ちない理由＝「使い方の相性」

前橋市は午前から短時間・近距離、県は昼～午後に長時間・広域。使う時間帯と使い方が重ならないため同じ車両を取り合わず、県だけでは空いていた枠が埋まった。

① 使う時間帯が重ならない（予約開始時刻と1回の利用の長さ）



② 1回の使い方が異なる

	群馬県	前橋市
平均予約時間	5.2時間	**3.7時間**
平均走行距離	68.9km	**28.9km**
	遠出型	**近場型**

③ 使い方が重ならない相手と時間を分け合うことで稼働率向上に繋がった

空いていた午前の枠が埋まった
県だけでは埋まらない時間帯が埋まり、稼働率は全期間平均+8.9%、低稼働期は+17.9%（58.6%→76.5%）の底上げ。

短時間利用が細切れの空きを拾う
前橋市の1回は3.7時間・28.9km。県の長時間・広域移動の合間に入るため、車両が空く細切れの時間を活用できた。

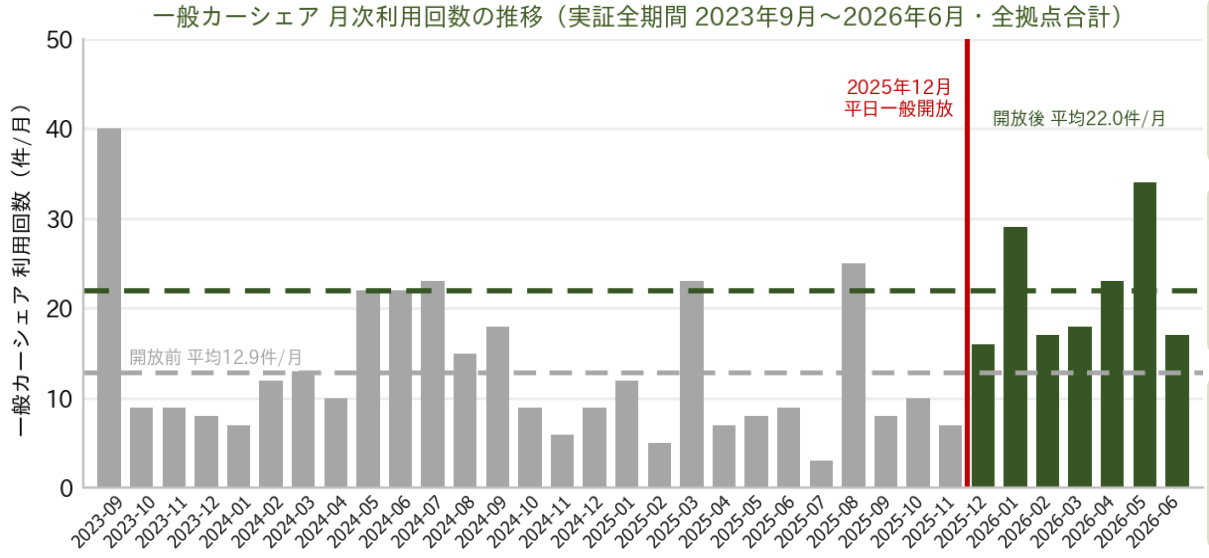
使う時間帯が重ならない ＝ 同じ車両を取り合わない
使い方の相性がよいと言える

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

平日一般開放の効果検証｜利用実績・効果

2025年12月から、各拠点1台を平日にも一般開放（休日カーシェアと同じ一般利用を平日にも開始）。
実証全期間（2023年9月～2026年6月）で見ると、一般カーシェアの月平均利用は12.9件から22.0件（+70.2%）へ。

月平均 利用回数	導入前比（12.9件→）	利用回数（開放後7か月計）	売上（開放後7か月計）
22.0 件/月	+70.2 %	154 件	86.4 千円



平日一般開放で利用が約1.7倍に

実証全期間34か月のうち、開放前27か月の月平均12.9件に対し、開放後7か月は月平均22.0件（+70.2%）。平日の一般開放が新たな需要を確実に生んでいる。

実証終盤に過去最高水準を更新

全期間で見ると開始直後（2023年9月40件）を除き最高水準は2026年5月の34件。開放後7か月は全て開放前平均を上回り、右肩上がりで推移している。

新規・県内利用の増加

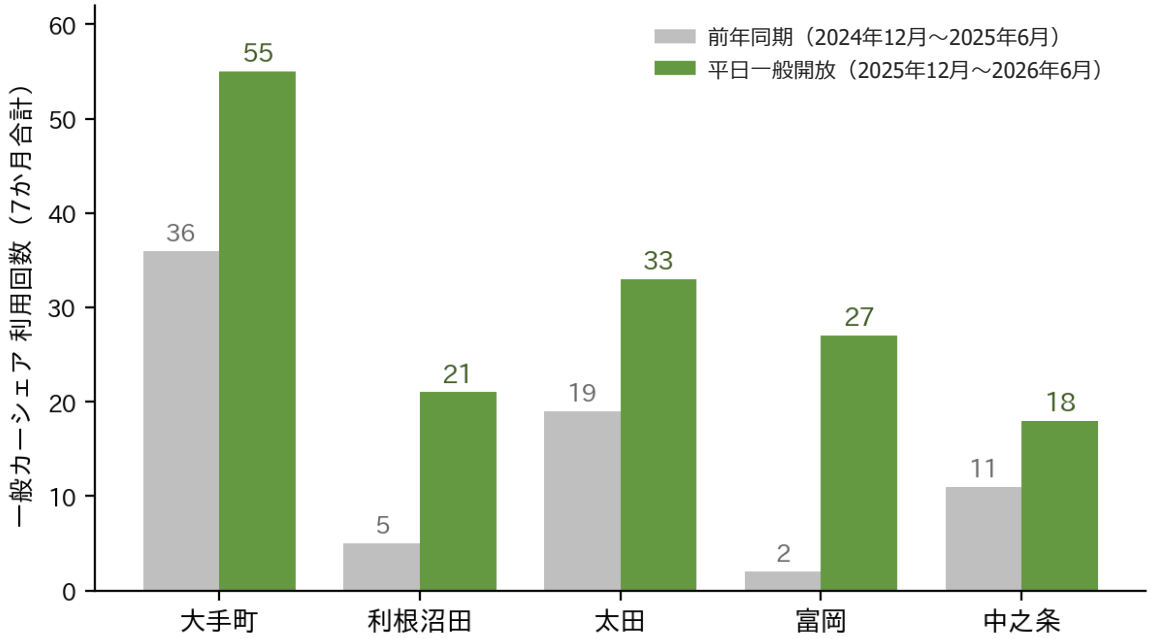
開放後の平日利用のうち約77%が、料金改定後に初めて利用した会員による利用
また、開放後の平日利用のうち県内（群馬県）の住民が約66%。平日利用は県内住民が中心。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

平日一般開放の効果検証｜利用傾向（拠点別）

平日一般開放の効果は全5拠点で表れ、一般カーシェア利用回数は7か月合計で前年同期73件→154件。特に従来ほとんど利用のなかった富岡・利根沼田で大きく伸び、拠点間の利用が平準化してきた。

拠点別 一般カーシェア利用回数（平日一般開放7か月 vs 前年同期）



全拠点で増加

5拠点すべてで前年同期を上回る。合計は73件→154件と倍増し、平日一般開放が全県的に効いている。

富岡・利根沼田が急伸

富岡2→27件、利根沼田5→21件。これまで休日利用の少なかった拠点で、平日の一般開放が新規需要を掘り起こした。

中核の大手町も着実に増加

大手町36→55件。もともと利用の多い拠点でも平日一般開放で上積みし、引き続き最多。

利用の平準化が進む

特定拠点への偏りが和らぎ、各拠点で一般利用が根づきつつあった。

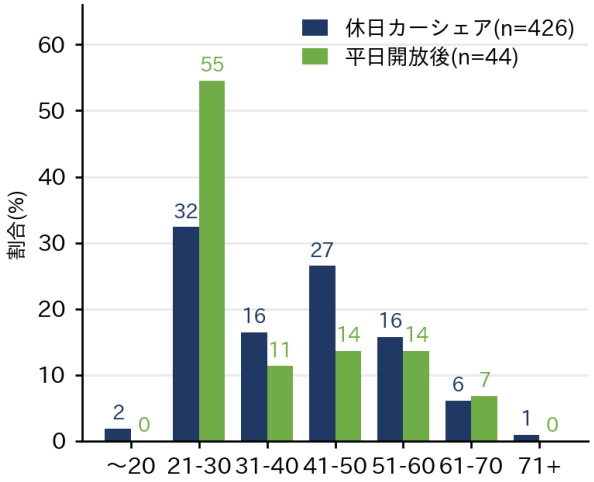
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

平日一般開放の効果検証｜利用者属性（休日との比較）

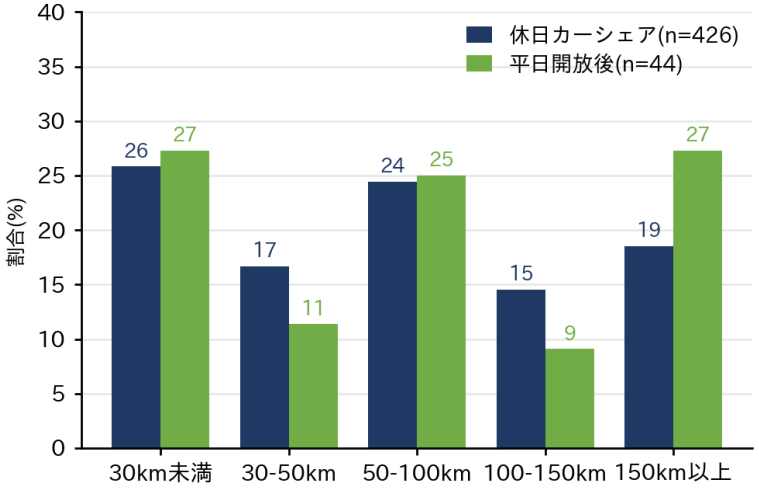
平日一般開放後の利用者属性を休日カーシェアと比較。走行距離・県内利用率は同水準で「休日と同じ利用スタイル」が確認できる一方、年齢層は平日でより若年層（21～30歳）に偏る傾向がある。

休日カーシェア（土日）と平日一般開放後（2025/12～）の利用者属性比較

年齢層別 利用者割合



走行距離帯別 利用割合



走行距離は同水準

平均走行距離は休日88.9km／平日94.4km、中央値も62.7km／67.8kmとほぼ一致。移動の距離感は休日と同じ。

県民利用が中心という点も共通

県内住民が利用者となる割合は休日76.1%・平日65.9%。ともに県内住民が主体で、傾向は概ね一致。

年齢層はやや異なる：平日は若年層が中心

21～30歳の割合が休日32%→平日55%に上昇。平日は20代の利用がより中心的な層になっている。

総じて「休日と同じ利用スタイル」が平日にも存在

距離・居住地は共通、年齢層のみ差異あり。休日層の一部（20代）が平日にも流入していると考えられる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第4章：休日カーシェアの実績と「需要の壁」

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

キャンペーン・価格設定について｜価格設定の考え方・根拠

通常料金はソルテラの車格（プレミアムEV SUV）に見合う相場を基準に設定。平日公用車の空き時間を活かすコスト構造を踏まえた段階的な料金最適化を実施。

① 車格に見合った通常料金の設定

ソルテラは車両価格約600万円クラスのプレミアムEV SUV。コンパクト車中心の一般カーシェアより上位の車格に相当し、通常料金（15分350円・6時間6,950円）はこのクラスのレンタカー相場に見合う水準として設定した。

② 車格を踏まえた「お試し価格」

高価格帯EVは初回利用の心理的ハードルが高い。まず体験してもらうため、通常350円に対し初年度は290円のお試し価格を設定し、上級車を身近な価格で試せる設計とした。

③ 平日公用車の空き時間を使う低コスト構造

車両は平日は公用車、休日はカーシェアとして兼用する。休日利用は「空き時間の活用」のため追加コストが小さく、その分値下げの余地があり、需要を見ながら価格を調整できる。

主な料金水準の推移（15分単価）

区分	15分単価
通常料金（県民向け）	**350円**
① お試し（2023/9～）	**290円**
②～③⑤ 220円台の検証	**220-222円**
⑥⑦ 333円で再調整	**333円**
⑧ 料金改定（2025/12～）	**220円**

段階的な料金最適化として位置づけ
当初は車格相応の妥当な価格を設定。以降は「いくらなら使われるか」を確かめる複数のキャンペーンを実施し、最も反応の良かった水準（15分220円）を本格導入の改定料金として採用した。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

キャンペーン・価格設定について

実施したキャンペーンの概要は下記の通り。

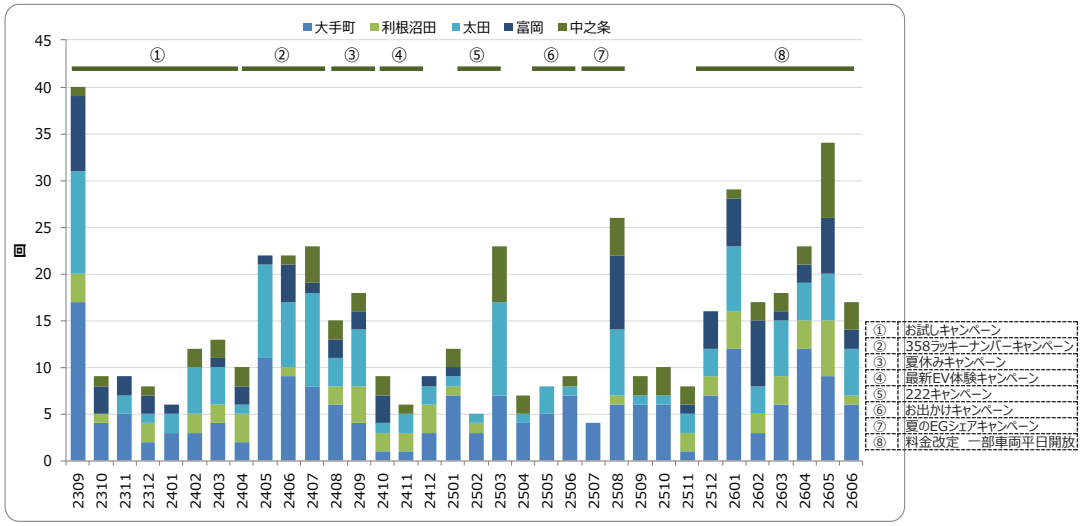
	キャンペーン	内容	15分ごと	6時間パック	12時間パック	24時間パック	距離料金
①	2023/9/16 ~2024/3/31	お試しキャンペーン	290円	6,600円	8,800円	13,200円	18円
②	2024/4/20 ~2024/7/19	358ラッキーナンバー キャンペーン	220円	3,300円	5,500円	8,800円	10円
③	2024/8/11 ~2024/9/23	夏休みキャンペーン	220円	3,300円	5,500円	8,800円	10円
④	2024/10/26 ~2024/11/24	最新EV体験 キャンペーン	1時間 500円 2時間 1,000円	（通常）	（通常）	（通常）	（通常）
⑤	2025/2/22 ~2025/3/30	222キャンペーン	222円	2,220円	4,440円	8,880円	10円
⑥	2025/5/10 ~2025/6/15	お出かけキャンペーン	333円	3,330円	5,550円	8,880円	10円
⑦	2025/7/19 ~2025/8/31	夏のEGシェア キャンペーン	333円	3,330円	5,550円	8,880円	10円
⑧	2025/12/1 ~2026/6/30	料金改定 一部車両平日一般開放	220円	3,300円	5,500円	8,800円	10円
	その他	通常料金 （群馬県民向け）	350円	6,950円	10,380円	14,080円	18円

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

休日カーシェアの利用状況（回数）

ハイシーズン（子供の長期休みとなる8月・3月・1月）のキャンペーンについては、大きく利用が伸びる状況を確認。
一方で、通常期は「利用なし」の車両が多数発生しており、需要が供給に追いついていないのが実態。立地要因と需要の壁が利用伸び悩みの根本課題であり、次のアクションの根拠となる事実として直視する必要がある。

休日利用回数の推移



利用分布

日当たり利用台数	大手町	利根沼田	太田	富岡	中之条
6台	0				
5台	0	0			
4台	1	0			
3台	6	0	7	1	1
2台	26	3	15	5	7
1台	102	42	67	50	38
利用なし	105	195	151	184	194
必要台数	2	1	1	1	1
現配置台数	6	5	3	3	3
余剰台数	4	4	2	2	2

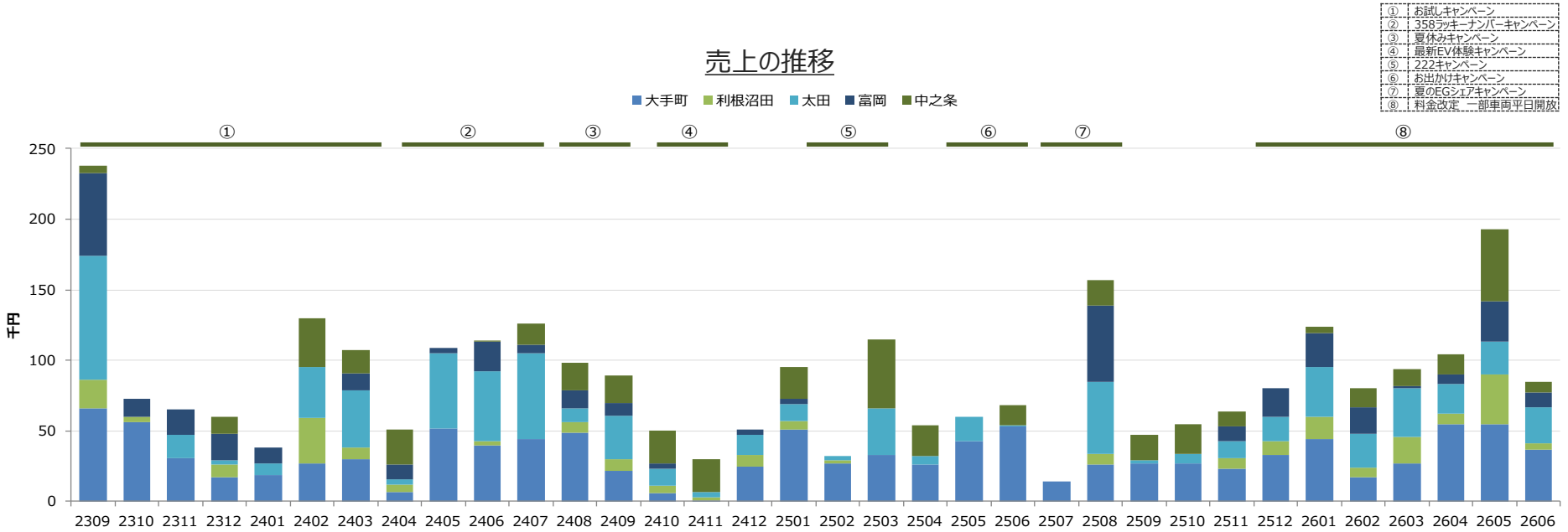
※利用分布は対象休日240日・休日利用469件が母数。
※下段の回数表は平日一般開放34件を含む全503件。
※必要台数＝需要の約90%をカバーできる台数。
※余剰台数＝現配置台数−必要台数。網掛けは灰＝該当なし、緑＝発生0日。

回数	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606
大手町	18	4	5	2	3	3	4	2	11	9	8	6	4	1	1	3	7	3	7	4	5	7	3	6	5	6	1	7	12	3	6	12	9	6
利根沼田	3	1	0	2	0	2	2	3	0	1	0	2	4	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	4	2	3	3	6	1
太田	11	0	2	1	3	5	4	1	10	7	10	3	6	1	2	2	1	1	10	1	3	1	0	6	1	1	2	3	7	3	6	4	5	5
富岡	7	3	2	2	1	0	1	2	1	4	1	2	2	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	1	4	5	7	1	2	6	2
中之条	1	1	0	1	0	2	2	2	0	1	4	2	2	2	1	0	2	0	6	2	0	1	0	4	2	3	1	0	1	2	2	2	8	3

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

休日カーシェアの利用状況（売上金額）

金額でも利用回数と同様の傾向を見せるが、拠点別にみれば太田・富岡・中之条の拠点でキャンペーンの効果が大きく出ている。



① お試しキャンペーン
② 358ラッキーナンバーキャンペーン
③ 夏休みキャンペーン
④ 最新EV体験キャンペーン
⑤ 222キャンペーン
⑥ お出かけキャンペーン
⑦ 夏のEGシェアキャンペーン
⑧ 料金改定 一部車両平日開放

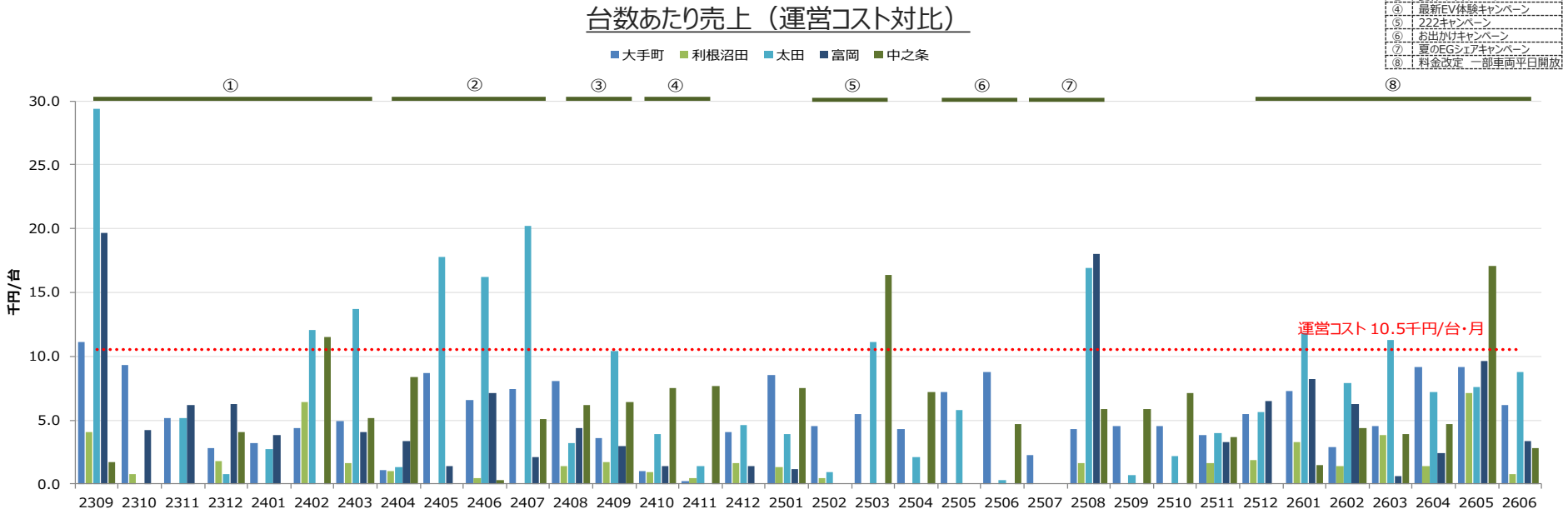
千円	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606
大手町	66	56	31	17	19	27	30	7	52	40	44	49	22	6	1	25	51	27	33	26	43	53	14	26	27	27	23	33	44	17	27	55	55	37
利根沼田	20	4	0	9	0	32	8	5	0	3	0	7	8	5	2	8	6	2	0	0	0	0	0	8	0	0	8	10	16	7	19	7	35	4
太田	88	0	16	3	8	36	41	4	53	49	61	10	31	12	4	14	12	3	33	6	17	1	0	51	2	7	12	17	35	24	34	21	23	26
富岡	59	13	18	19	11	0	12	10	4	21	6	13	9	4	0	4	4	0	0	0	0	0	0	54	0	0	10	20	24	19	2	7	29	10
中之条	5	0	0	12	0	35	16	25	0	1	15	19	19	23	23	0	22	0	49	22	0	14	0	18	18	21	11	0	5	13	12	14	51	8

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

休日カーシェアの利用状況（台数あたり売上）

特に、⑤のキャンペーンにおいては、価格を大きく下げたにも関わらず、太田と中之条で台当たり売上が大きく向上している。

① お試しキャンペーン
② 358ラッキーナンバーキャンペーン
③ 夏休みキャンペーン
④ 最新EV体験キャンペーン
⑤ 222キャンペーン
⑥ お出かけキャンペーン
⑦ 夏のEGシェアキャンペーン
⑧ 料金改定 一部車両平日開放



千円/台	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606
大手町	11.1	9.3	5.2	2.8	3.2	4.4	4.9	1.1	8.7	6.6	7.4	8.1	3.6	1.0	0.2	4.1	8.5	4.5	5.5	4.3	7.2	8.8	2.3	4.3	4.5	4.5	3.8	5.5	7.3	2.9	4.5	9.2	9.2	6.2
利根沼田	4.1	0.8	0.0	1.8	0.0	6.4	1.6	1.0	0.0	0.5	0.0	1.4	1.7	0.9	0.5	1.6	1.3	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6	1.9	3.3	1.4	3.8	1.4	7.1	0.8
太田	29.4	0.0	5.2	0.8	2.7	12.1	13.7	1.3	17.8	16.2	20.2	3.2	10.4	3.9	1.4	4.6	3.9	0.9	11.1	2.1	5.8	0.3	0.0	16.9	0.7	2.2	4.0	5.6	11.8	7.9	11.3	7.2	7.7	8.8
富岡	19.7	4.2	6.2	6.3	3.8	0.0	4.1	3.4	1.4	7.1	2.1	4.4	3.0	1.4	0.0	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.0	0.0	0.0	3.3	6.5	8.2	6.3	0.6	2.4	9.6	3.4
中之条	1.7	0.0	0.0	4.1	0.0	11.5	5.2	8.4	0.0	0.3	5.1	6.2	6.4	7.5	7.7	0.0	7.5	0.0	16.4	7.2	0.0	4.7	0.0	5.9	5.9	7.1	3.7	0.0	1.5	4.4	3.9	4.7	17.1	2.8

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

キャンペーン効果の検証

過去のキャンペーンの効果を、1. 需要増の効果、2. 新規利用促進の効果、3. 県内利用促進の効果の観点から整理

・**キャンペーンは利用の押上げ効果**があり、特に6-12時間のボリューム利用を増加させる可能性が高い

・新規利用の促進を主な狙いとする④のキャンペーンで**15分料金の値下げの効果は確認できなかった**
　また、その他のキャンペーンでも、値下げの需要増への効果は、6時間以上の予約に強く働く可能性が高い

・平日の一般向けの公開は、サンプルは少ないが、**新規・県内利用増加の効果が見込める可能性**がある（→**次ページで検証**）

キャンペーン分類	15分料金	6時間料金	日あたり利用回数	日利用料金 千円	新規登録率	需要増効果	新規利用促進効果	県内利用促進効果	対象日数	利用料金 千円	全利用回数	新規登録利用回数
通常価格	350	6,950	0.8	5	79%	—	—	—	60	322	47	37
③夏休みキャンペーン	220	3,300	1.7	10	78%	◎	○	—	16	162	27	21
④最新EV体験キャンペーン	**125**	6,950	0.6	3	57%	—	—	—	11	32	7	4
⑤222キャンペーン	222	**2,220**	1.9	10	59%	◎	—	—	14	142	27	16
⑥お出かけキャンペーン	333	3,330	1.1	7	92%	○	○	○	12	84	13	12
⑦夏のEGシェアキャンペーン （休日）	333	3,330	1.6	10	73%	◎	—	—	16	161	26	19
⑦夏のEGシェアキャンペーン （平日）	333	3,330	0.1	1	100%	—	◎	○	14	8	2	2

キャンペーン分類	15分料金	6時間料金	日利用回数 ショート利用	日利用回数 6~12時間	日利用回数 24時間~
通常価格	350	6,950	0.5	0.3	0.0
③夏休みキャンペーン	220	3,300	0.3	1.3	0.2
④最新EV体験キャンペーン	**125**	6,950	0.5	0.0	0.1
⑤222キャンペーン	222	**2,220**	0.1	1.5	0.3
⑥お出かけキャンペーン	333	3,330	0.2	0.8	0.1
⑦夏のEGシェアキャンペーン （休日）	333	3,330	0.1	1.4	0.1
⑦夏のEGシェアキャンペーン （平日）	333	3,330	0.0	0.1	0.0

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

料金改定効果の検証

料金改定（⑧：15分220円・6時間3,300円／一部車両の平日一般開放）の効果を 1.需要増、2.新規利用促進、3.県内利用促進の観点から整理（2025年12月1日～2026年6月30日／212日）。

・改定後7か月で全利用154回・日平均0.73回と実証期間を通じ高水準を維持（改定前7か月70回の約2.2倍）。

・期間中に初めて利用した「初回利用者」による利用が77.3%を占め、新規顧客の取り込みに寄与。

・①～⑧の比較から、値下げの需要増効果は6時間以上のボリューム利用に強く働く傾向。

キャンペーン名	15分料金（円）	6時間料金（円）	日平均利用回数	対象日数（日）	全利用回数（回）	初回利用者数	初回利用回数	初回利用比率（%）
①お試し	290	6,600	0.46	213	98	86	98	100.0%
②358ラッキーナンバー	220	3,300	0.71	91	65	41	46	70.8%
③夏休み	220	3,300	0.61	44	27	20	20	74.1%
④最新EV体験	—	—	0.23	30	7	3	3	42.9%
⑤222	222	2,220	0.73	37	27	20	20	74.1%
⑥お出かけ	333	3,330	0.35	37	13	8	11	84.6%
⑦夏のEGシェア	333	3,330	0.64	44	28	17	18	64.3%
⑧料金改定	220	3,300	0.73	212	154	85	119	77.3%

※全数値は予約データ（終了予約503件）から集計。初回利用者数＝各期間に初めて利用した会員数、初回利用回数＝その会員による同期間中の利用回数、初回利用比率＝初回利用回数÷全利用回数。

※初回利用者数の合計280名＋キャンペーン期間外（通常料金期）40名＝全期間の実利用者320名と一致。⑧料金改定は2025/12/1～2026/6/30（212日・全利用154回）で集計。①お試しは月単位（2023/9/1～2024/3/31／213日）で集計。

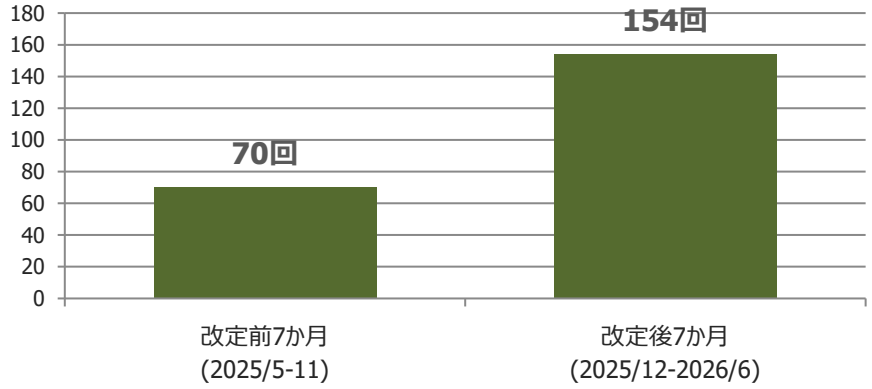
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

キャンペーン・価格設定について｜「⑧料金改定」の効果

2025年12月の料金改定（15分220円／6時間3,300円）以降、休日カーシェアの利用が大きく伸長。改定前7か月（2025/5～11）の70回に対し、改定後7か月（2025/12～2026/6）は154回と約2.2倍に増加。

154回	0.73回/日	77.3%	762,760円
全利用回数（改定後7か月）	日平均利用回数	初回利用者の利用比率	確定後料金合計

料金改定 前後7か月の利用回数比較



項目	内容
対象期間	2025/12/1～2026/6/30（212日）
料金設定	15分 220円 ／ 6時間 3,300円
全利用回数	154回（日平均 0.73回）
初回利用者数	85名
初回利用回数	119回（全154回中 77.3%）
確定後料金合計	762,760円

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

参考データ（2024/8/1~2025/8/31）

値	キャンペーン名	利用分類	大手町	利根沼田	太田	富岡	中之条	総計
利用件数	通常価格	休日カーシェア	21	6	9	5	6	47
	③夏休みキャンペーン	休日カーシェア	9	5	5	4	4	27
	④最新EV体験キャンペーン	休日カーシェア	1	3	2		1	7
	⑤222キャンペーン	休日カーシェア	9	1	11		6	27
	⑥お出かけキャンペーン	休日カーシェア	8		4		1	13
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	休日カーシェア	9	1	5	7	4	26
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	平日カーシェア			1	1		2
走行距離小計	通常価格	休日カーシェア	1,339	98	679	111	523	2,751
	③夏休みキャンペーン	休日カーシェア	1,381	133	389	645	207	2,755
	④最新EV体験キャンペーン	休日カーシェア	14	18	95		49	176
	⑤222キャンペーン	休日カーシェア	1,313	23	921		484	2,741
	⑥お出かけキャンペーン	休日カーシェア	1,095		473		110	1,678
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	休日カーシェア	573	222	1,065	1,046	264	3,169
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	平日カーシェア			62	79		142
料金小計	通常価格	休日カーシェア	164,398	20,923	58,337	11,920	66,721	322,299
	③夏休みキャンペーン	休日カーシェア	63,270	12,530	26,090	22,040	37,690	161,620
	④最新EV体験キャンペーン	休日カーシェア	1,352	3,606	4,179		23,200	32,337
	⑤222キャンペーン	休日カーシェア	54,140	2,450	36,032		49,130	141,752
	⑥お出かけキャンペーン	休日カーシェア	51,974		18,010		13,966	83,950
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	休日カーシェア	39,323	7,760	46,816	49,936	17,615	161,450
	⑦夏のEGシェアキャンペーン	平日カーシェア			3,950	4,120		8,070

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

キャンペーンのイメージ

キャンペーンにて以下のようなチラシ、バナーを作成。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

キャンペーンのイメージ

キャンペーンにて以下のようなチラシ、バナーを作成。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

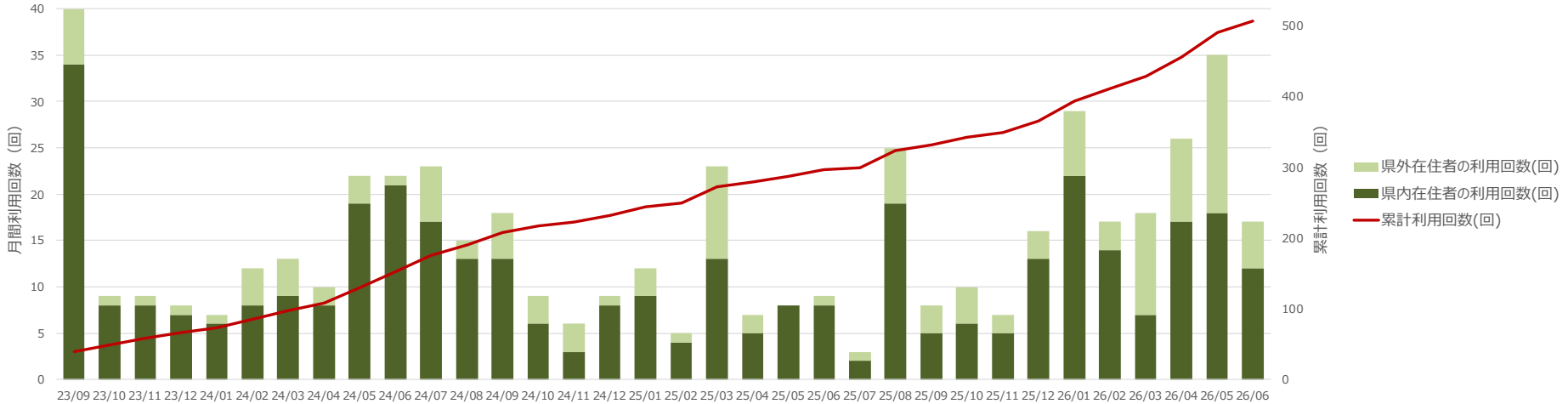
キャンペーンのイメージ

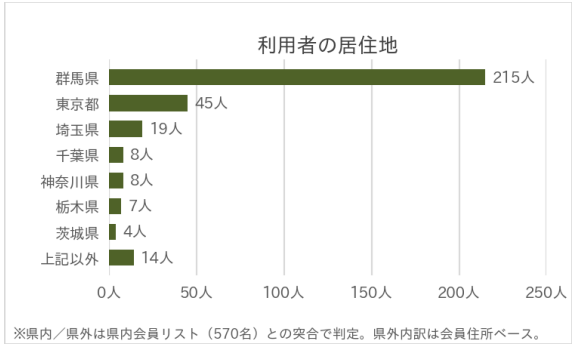
キャンペーンにて以下のようなチラシ、バナーを作成。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

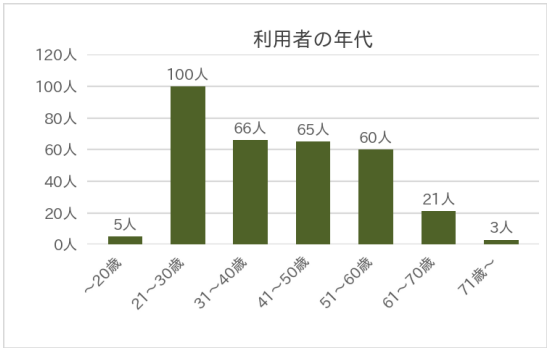
休日カーシェアのユーザーについて

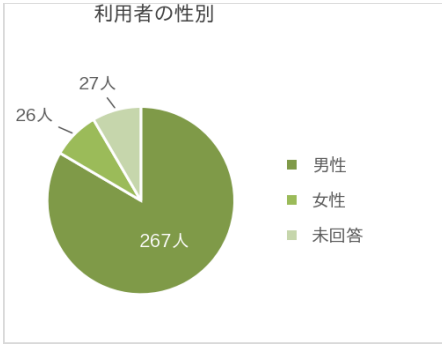
実利用者は320名（群馬県内215名･県外105名）、20～50代が中心。県外利用者は東京･埼玉･千葉など近県が多い傾向。





※県内／県外は県内会員リスト（570名）との突合で判定。県外内訳は会員住所ベース。





© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別必要台数の検証

日あたり利用台数の分布を、実証全期間（平日2023.8～2026.6／休日2023.9～2026.6）で拠点別・平日/休日別に集計。需要の約90%をカバーする台数は平日合計18台に対し、休日は大手町2台・他4拠点1台の計6台。

日あたり利用台数	大手町				利根沼田				太田				富岡				中之条				日あたり利用台数
	平日	(%)	休日	(%)	平日	(%)	休日	(%)	平日	(%)	休日	(%)	平日	(%)	休日	(%)	平日	(%)	休日	(%)	
6台	188	(26)	0	(0)			—				—				—				—		6台
5台	200	(28)	0	(0)	69	(10)	0	(0)			—				—				—		5台
4台	162	(23)	1	(0)	129	(18)	0	(0)			—				—				—		4台
3台	91	(13)	6	(2)	142	(20)	0	(0)	110	(15)	7	(3)	17	(2)	1	(0)	127	(18)	1	(0)	3台
2台	39	(5)	26	(11)	169	(24)	3	(1)	232	(32)	15	(6)	109	(15)	5	(2)	247	(34)	7	(3)	2台
1台	15	(2)	102	(42)	119	(17)	42	(18)	220	(31)	67	(28)	275	(38)	50	(21)	200	(28)	38	(16)	1台
利用なし	23	(3)	105	(44)	90	(13)	195	(81)	156	(22)	151	(63)	317	(44)	184	(77)	144	(20)	194	(81)	利用なし
合計	718	(100)	240	(100)	718	(100)	240	(100)	718	(100)	240	(100)	718	(100)	240	(100)	718	(100)	240	(100)	合計
需要約90%カバー台数①	6	(100)	2	(97)	4	(90)	1	(99)	3	(100)	1	(91)	2	(98)	1	(98)	3	(100)	1	(97)	需要約90%カバー台数①
現配置台数②	6		6		5		5		3		3		3		3		3		3		現配置台数②
余剰台数②−①	0		4		1		4		0		2		1		2		0		2		余剰台数②−①

休日は大手町2台・他は1台で約90%を満たす
必要台数は5拠点合計6台。現配置20台に対し14台が過剰。

平日と休日で必要台数が全く違う
大手町は平日6台・休日2台。平日基準の配置が休日の過剰を生む

「利用なし」の日が休日に集中
富岡は休日184日/240日（77%）が非稼働。1台で足りる。

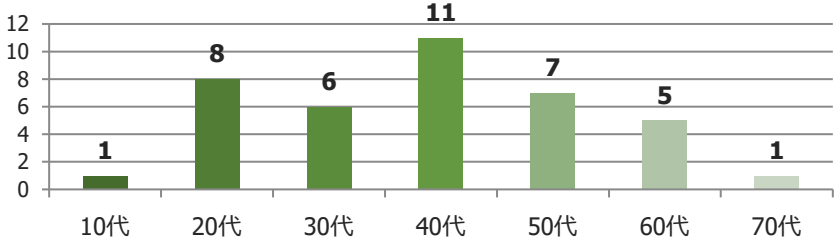
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

休日カーシェアのアンケート結果

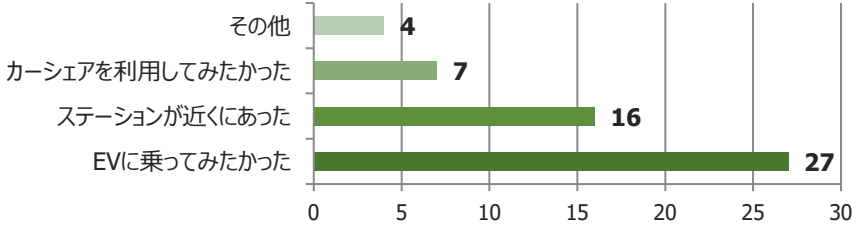
40代を中心に幅広い年代が利用。利用動機は「EVに乗ってみたかった」が69%と突出。
利用後の評価は前向きで、カーシェア継続意向92%、EV購入を選択肢とする層は82%に到達。

有効回答 n=39

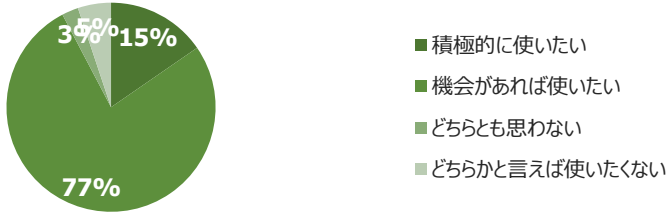
① 利用者の年齢層（人）



② 利用経緯（複数回答・人）



③ 今後のカーシェア利用意向



④ EV購入時の選択意向

ポイント
- **EV体験そのものが主目的**（動機トップ＝EV、目的もドライブ・観光が中心）で、「ステーションが近い」立地要因が次点。実証事業の狙い（EV普及）に沿った利用層が集まった。
- 利用後の**EV／カーシェアへの態度が非常に前向き**（継続意向92%・EV検討82%）で、体験機会の提供が選好を後押ししている示唆。
- 一方、自由記述では**予約アプリの使いづらさ・料金の高さ・車両サイズ（ソルテラが大きい）・ステーションの不便さ**への指摘が複数あり、満足度評価でも「予約アプリ」だけ「使いづらい」が8件と他項目より高めだった。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第5章：コスト最適化実証の厳しい現実

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

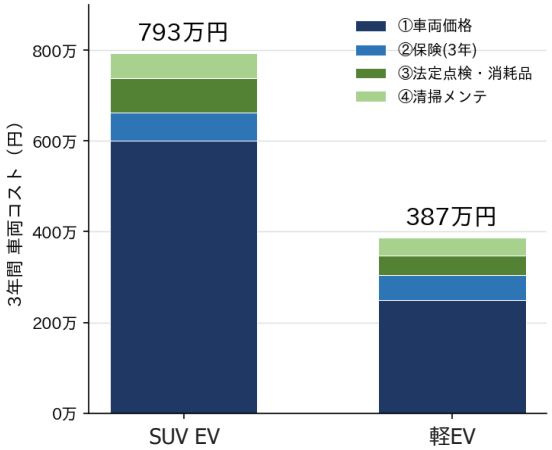
車両コスト最適化｜損益分岐に関する考察

車両コストの「7分の2」を土日で回収する考え方が出発点。ただし回収に必要な貸出回数はSUV EV（実証使用）12.7回／軽EV6.2回（台・月）。

実績は1.10回/台・月、半額の軽EVでも回収率17.7%。本実証条件下では黒字化が困難。

■ 3年間の車両コスト比較

	SUV EV	軽EV
①車両価格（本体）	6,000,000	2,500,000
②保険（年額×3年） 自動車保険＋車両保険	630,000	540,000
③法定点検・消耗品等 （タイヤ・補機バッテリー交換含）	756,000	432,000
④清掃メンテナンス等	540,000	396,000
3年間合計	7,926,000	3,868,000
1年あたり	2,642,000	1,289,000
1月あたり	220,167	107,444
平日公用車分担（7分の5）	157,262	76,746
休日一般分担（7分の2）	62,905	30,698



SUV EVは軽EVの **約2.05倍**（+406万円）のコスト

■ 「7分の2」回収モデル

月 火 水 木 金 土 日

平日5日＝公用車　　**土日2日＝カーシェア**

車両コストの **7分の2**（土・日）を
カーシェアで回収できれば、遊休時間 **100%活用**

休日分の月額コストと 回収に必要な貸出回数

SUV EV
62,900円/月
必要 12.7回/台・月

軽EV
30,700円/月
必要 6.2回/台・月

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

当初のねらい

平日は公用車、土日はカーシェア、狙いは遊休時間のゼロ化だった。

公用車は平日5日しか使われず、土日2日は遊休資産になる。そこで「車両コストの7分の2（土日分）を休日カーシェアの売上で回収できれば、遊休時間をゼロにできる」という前提で設計した。1台あたりの休日分コストはSUV EVで62,905円/月、軽EVで30,698円/月。

公用車の稼働日（平日）	遊休となる土日	休日分コスト｜SUV EV	休日分コスト｜軽EV
5 日/週	2 日/週	62,905 円/月	30,698 円/月
月〜金は公務で使用（稼働率62〜85%）	この2日分＝コストの7分の2を回収対象に	3年総額793万円 ÷ 36か月 × 2/7	3年総額387万円 ÷ 36か月 × 2/7

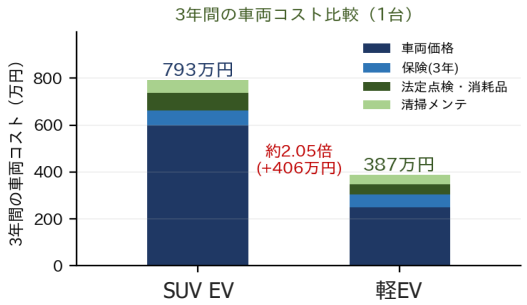
① 1週間の使い方（平日5日＝公用車／土日2日＝カーシェア）

月 火 水 木 金 土 日

平日5日＝公用車（7分の5）　　土日2日＝カーシェア（7分の2）

車両コストの 7分の2（土・日）をカーシェアで回収できれば、
遊休時間 100%活用が成立する —— これが当初のねらい。

② 3年間の車両コスト（1台）



● 車格でコストが2倍違う

・SUV EV 793万円 vs 軽EV 387万円（約2.05倍・+406万円／3年・1台）。

・大型SUVは「普段使いされにくい」という現場の声もあり、車格・用途に応じた車種選びが事業性の前提になる。

● 次ページ以降で検証すること：この「7分の2」は実績で本当に回収できたのか

・回収に必要な貸出回数は、休日分コスト ÷ 実績単価4,953円/回 で決まる。SUV EVで12.7回／軽EVで6.2回（1台・月）。

・実績はどうだったか、コストを半分の軽EVに置き換えれば届くのか、次スライド以降で検証。

※前提については以降のスライドを参照

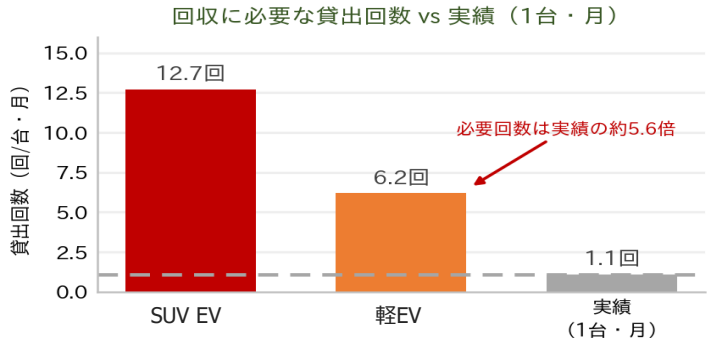
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実績売上と回収ライン

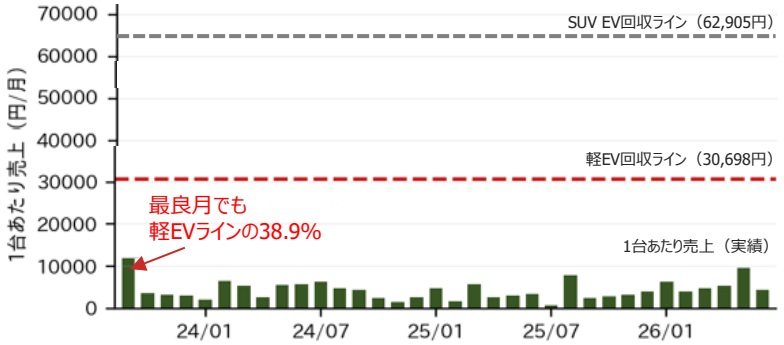
回収に必要な貸出回数は、休日分コスト ÷ 実績単価4,953円/回で決まる。軽EVでも6.2回/台・月が必要だが、実績は1.1回。軽EVに置き換えても回収率は17.7%にとどまり、実証34か月のうち回収ラインに達した月は一度もなかった。

実績 貸出回数（改定後7か月）	回収に必要な貸出回数｜軽EV	回収率｜軽EVに置換した場合	回収ラインに達した月
1.1 回/台・月	**6.2** 回/台・月	**17.7** %	**0** ／34か月
154回 ÷ 20台 ÷ 7か月	必要回数は実績の約5.6倍	SUV EVのままなら8.7%	最良月でも軽EVラインの38.9%

① 回収に必要な貸出回数 vs 実績（1台・月）



② 月次 1台あたり売上 と 回収ライン（実証全期間34か月）



● コスト半減では届かない：必要回数が12.7回→6.2回に下がるだけで、実績1.1回との差は埋まらない

・実績売上は 5,448円/台・月。軽EVの休日分コスト30,698円に対し 25,255円/台・月の不足。20台では年間約606万円の不足になる。
・黒字化には20台計で月124回の貸出が必要（実績22.0回）。料金改定・平日一般開放で需要は約2.2倍に伸びたが、必要水準にはなお約5.6倍の開きがある。
・つまり車両コスト削減は必要条件だが十分条件ではない。地方都市の休日需要では、カーシェア単独の黒字化は極めて困難と判断される。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

損益分岐シミュレーション

「車両コストを下げれば成り立つのでは」という問いに答えるため、SUV EVの実績利用回数をそのまま軽EVに置き換えて試算した。結論はコストを半分にしても必要貸出回数が12.7回→6.2回に下がるだけで、実績1.1回との差は埋まらない。

① 試算の考え方（3ステップ）

STEP 1　実績を固定する

SUV EV 20台・7か月の実績利用回数154回（1.1回/台・月）と実績単価4,953円/回をそのまま使う。需要は増えない前提。

STEP 2　車両コストだけ置換

車両コストのみを軽EV相当に置き換える。休日分コストは62,905円→30,698円/台・月（約半分）。

STEP 3　必要回数と収支を比較

必要貸出回数＝休日分コスト÷単価。12.7回→6.2回に下がるが、実績1.1回との差は約5.6倍のまま残る。

② 休日カーシェア 単独収支（1台・月／料金改定後7か月ベース）

項目	ソルテラ SUV EV（実証車両）	サクラ 軽EV（コスト半分）	差
休日分コスト（7分の2）	62,905円	30,698円	▲32,207円
実績売上（1.1回/台・月）	5,448円	5,448円	同額
収支（回収率）	**▲57,462円（8.7%）**	**▲25,255円（17.7%）**	**—**
回収に必要な貸出回数	12.7回/台・月	6.2回/台・月	▲6.5回

③ 結論

安い車種への置換だけでは事業性は成立しない

・回収率は 8.7% → 17.7% に改善するが、不足は月25,255円/台（20台で年約606万円）残る。

・黒字化には20台計で月124回の貸出が必要（実績22.0回）。実証34か月すべて回収ライン未達（最良月38.9%）。

→ 車両コスト削減は必要条件だが十分条件ではない。公用車の稼働最適化による保有台数削減（コスト回避）とのセットで評価すべき（p.85）。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第6章：DXによる公用車運用の最適化（システム有効性の実証）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

本章の位置づけ｜なぜ公用車運用の最適化を検証するのか

第5章のとおり、休日カーシェアによる車両コストの回収（コスト最適化実証）は、本実証条件下では未達。
そこで本章では、公用車の財政負担を抑えながらEV化を進めるための「別のアプローチ」を検証。

第5章の結果	課題の再設定	本章のアプローチ
休日カーシェアによるコスト最適化は未達	**EV化と財政負担抑制の両立という課題**	**DXで公用車運用を最適化し浮いた費用でEV化**
車両コストの「7分の2」を土日で回収する想定に対し、実績の回収率は17.7%。本実証条件下での黒字化は困難。	EVは車両価格が高く、単純な置き換えでは財政負担が増える。 「台数」を見直さない限りEV化は進みにくい。	「おまかせEV」の配車最適化で必要台数を圧縮し、削減で浮いた費用をEV導入に充てる手法を検証する。

■ 本章で検証すること

① 県が集中管理する一般公用車105台の運行データを分析し、EVカーシェアの実績（ソルテラ）と稼働状況を比較する
② 「おまかせEV」の配車最適化により、必要台数をどこまで圧縮でき、そこに何台のEVを入れられるかを試算する
③ その結果、CO2排出量と公用車に係る財政負担がどれだけ変わるかを金額で示す

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

群馬県 公用車 稼働状況の比較

群馬県が実際にEVカーシェアで利用した大手町6台（ソルテラ）と、本庁で共用化されている一般公用車103台（保有105台。廃車2台を除く）の稼働状況を、両データが揃う共通期間 2024年12月～2026年5月（18か月）の実績ベースで比較。

大手町のEV6台は1台あたり**月13.5日／985km稼働**し、一般公用車（月10.0日／651km）を**稼働日数1.35倍・走行距離1.51倍で上回る**。
1回あたりでも69.4km／5.2時間と、公用車の46.1km／4.2時間より**長距離・長時間の移動を担う**。
利用回数は月14.2回対14.1回とほぼ同等で、**EVは「同じ回数でより長く遠くへ」使われている**。
公用車は月20回超が16台ある一方で下位25%は月9.0回と稼働ムラが大きいが、EV6台は車両別の月平均で10.3～17.7回に収まる。

※ 一般公用車の各指標は「合計÷103台÷18か月」で算出し計算。なお、期間中、実稼働が確認できた台数は89台。

EV(ソルテラ) 大手町6台	
台数	6台
台あたり月間稼働日数	13.5日
台あたり月間走行距離km	985km
1回あたり走行距離km	69.4km
月次 1台あたり利用回数	14.2回

※前橋市利用を除き、群馬県利用のみを集計

一般公用車	
台数	103台
台あたり月間稼働日数	10.0日
台あたり月間走行距離km	651km
1回あたり走行距離km	46.1km
月次 1台あたり利用回数	14.1回

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

対象車種一覧

廃車2台を含む105台・全33車種のうち、EVは2台（サクラ、リーフ）。軽からワゴンまで多様な車種構成。

No.	メーカー	車種	保有台数	燃費 (km/L)
1	スズキ	アルト	16	25.2
2	スズキ	アルトHV	10	27.7
3	スバル	インプレッサ	11	14.0
4	スバル	クロストレック	1	16.4
5	スバル	ステラ	3	25.0
6	スバル	フォレスター	1	14.0
7	スバル	プレオ	1	21.0
8	スバル	レガシィ	2	13.0
9	ダイハツ	エッセ	4	24.0
10	ダイハツ	ストーリア	1	19.0
11	ダイハツ	ビーゴ	1	14.4
12	トヨタ	エスティマ	1	11.4
13	トヨタ	カローラバン	1	14.0
14	トヨタ	ノアHV	1	23.0
15	トヨタ	ハイラックスサーフ	1	9.0
16	トヨタ	プリウス	10	28.0
17	トヨタ	プロボックス	4	17.1
18	トヨタ	ヤリス	2	21.6

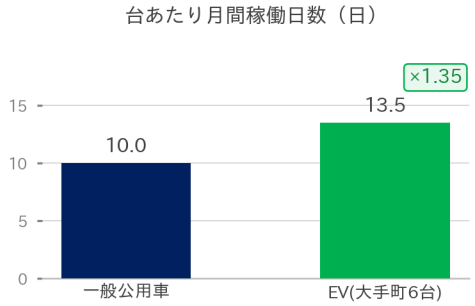
No.	メーカー	車種	保有台数	燃費 (km/L)
19	ニッサン	ADバン	11	18.8
20	ニッサン	アベニール	1	13.0
21	ニッサン	ウィングロード	1	18.0
22	ニッサン	サクラ	1	EV
23	ニッサン	セドリック	1	9.5
24	ニッサン	セレナHV	1	18.0
25	ニッサン	ノート	1	28.4
26	ニッサン	バネット	1	11.4
27	ニッサン	リーフ	1	EV
28	ホンダ	インサイト	8	25.6
29	ホンダ	シビックHV	1	24.2
30	ホンダ	シャトルHV	1	25.0
31	ホンダ	フィット	1	20.4
32	ホンダ	フィットHV	3	29.4
33	マツダ	CX5	1	14.6

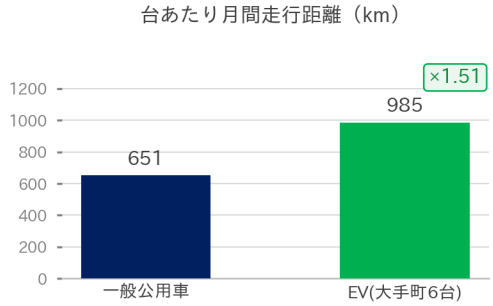
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

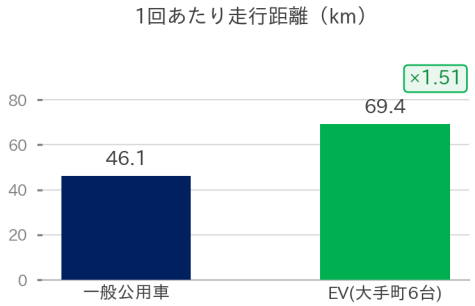
主要指標比較

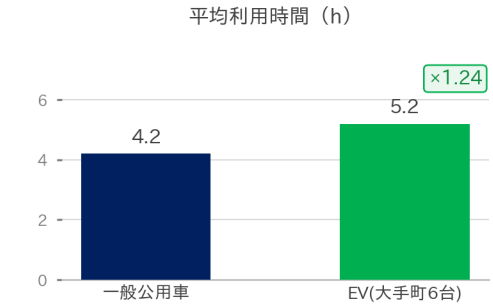
主要指標を一般公用車（÷103台）とEV（ソルテラ／大手町6台）で対比。
EVは稼働日数1.35倍・走行距離1.51倍・1回あたり距離1.51倍・利用時間1.24倍と、全指標で公用車を上回る。

区分	台あたり月間稼働日数（日）	台あたり月間走行距離（km）	1回あたり走行距離（km）	平均利用時間（h）
一般公用車	10.0	651	46.1	4.2
EV(大手町6台)	13.5	985	69.4	5.2







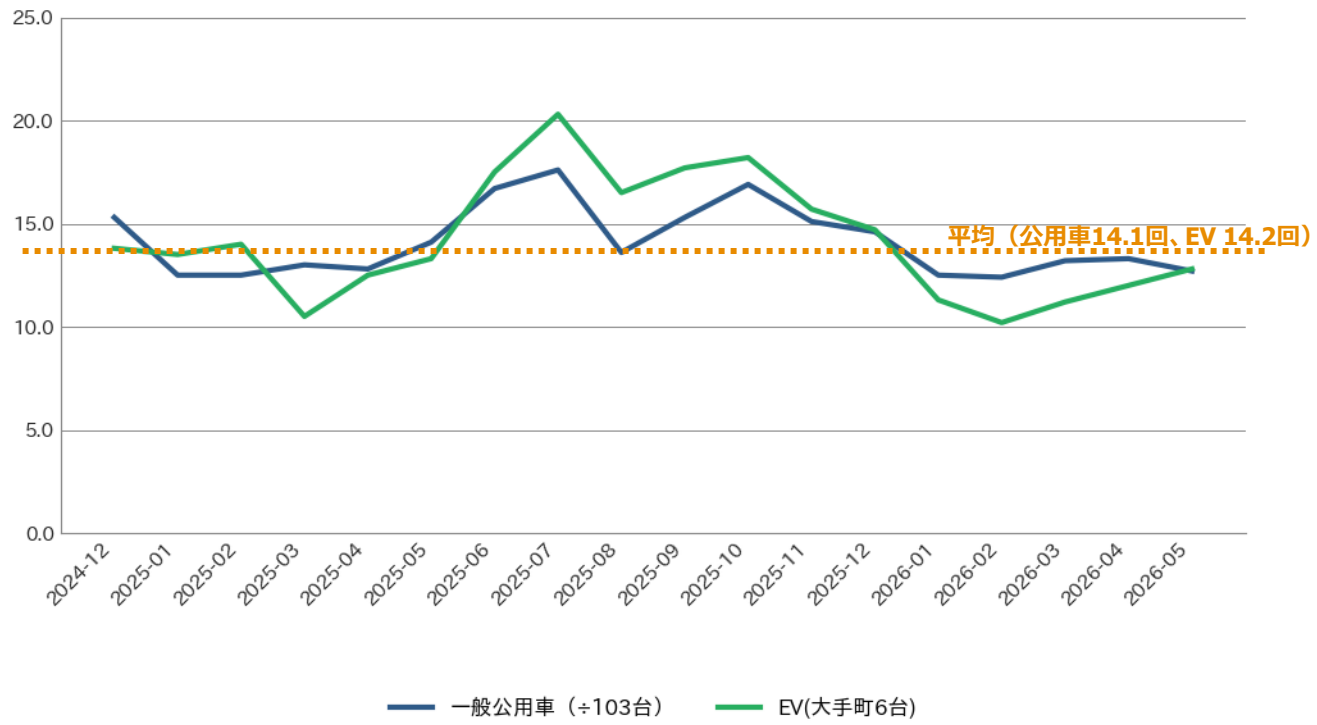


© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

月次 1台あたり利用回数の比較

1台あたり月間利用回数は 一般公用車14.1回（総利用回数÷103台÷18か月）vs EV（大手町6台）14.2回でほぼ同等。
EVは18か月のうち10か月で公用車を上回り、6台平均では月10.3～20.3回で推移。回数がほぼ互角である一方、1回あたりの走行距離・利用時間ではEVが上回っており（次頁以降）、EVは「同じ回数でより長く遠くへ」使われている。

年月	一般公用車	EV(大手町6台)
2024-12	15.3	13.8
2025-01	12.5	13.5
2025-02	12.5	14.0
2025-03	13.0	10.5
2025-04	12.8	12.5
2025-05	14.1	13.3
2025-06	16.7	17.5
2025-07	17.6	20.3
2025-08	13.6	16.5
2025-09	15.3	17.7
2025-10	16.9	18.2
2025-11	15.1	15.7
2025-12	14.6	14.7
2026-01	12.5	11.3
2026-02	12.4	10.3
2026-03	13.2	11.2
2026-04	13.3	12.0
2026-05	12.7	12.8



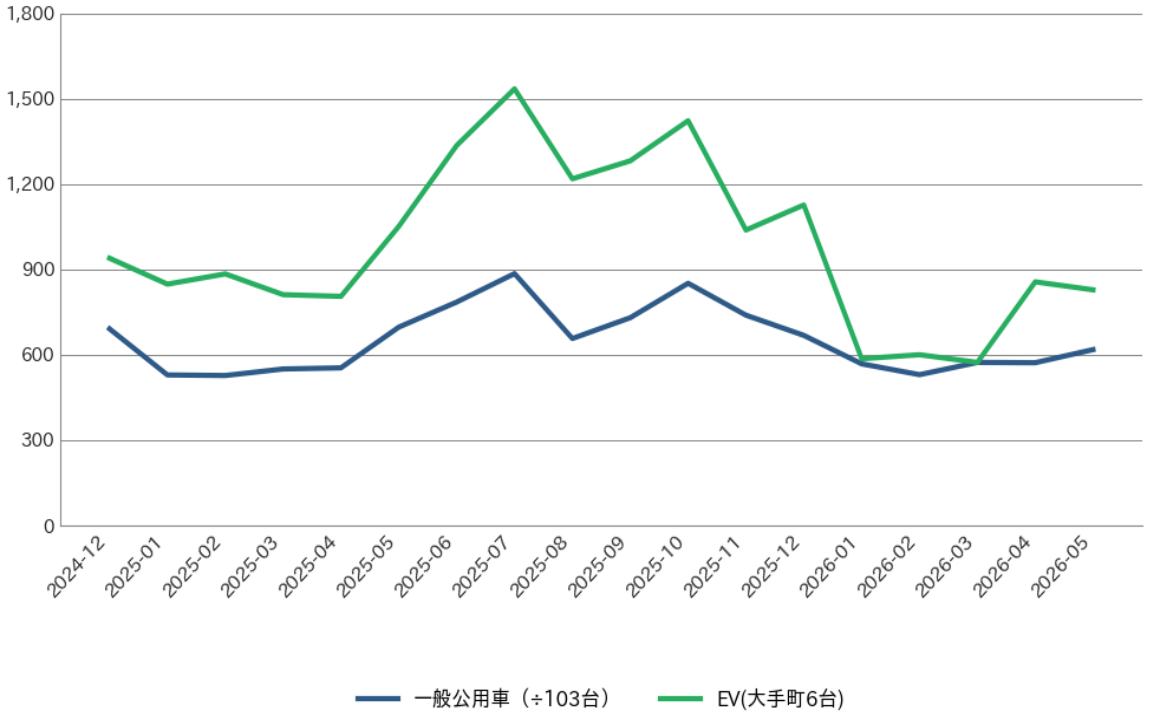
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

月次 1台あたり走行距離の比較（km）

EVは中距離移動で活躍。台あたり月間走行距離はEV985km＞公用車651km（1.51倍）、1回あたりもEV69.4km＞公用車46.1km（1.51倍）。

18か月のうち17か月でEVが上回り、50km以上の中～長距離が全利用の55.0%（公用車32.9%）を占める。

年月	一般公用車	EV(大手町6台)
2024-12	691	939
2025-01	529	848
2025-02	527	884
2025-03	550	811
2025-04	554	805
2025-05	697	1,051
2025-06	785	1,335
2025-07	885	1,534
2025-08	657	1,218
2025-09	730	1,281
2025-10	851	1,422
2025-11	739	1,038
2025-12	668	1,126
2026-01	568	586
2026-02	530	600
2026-03	573	573
2026-04	572	856
2026-05	618	828

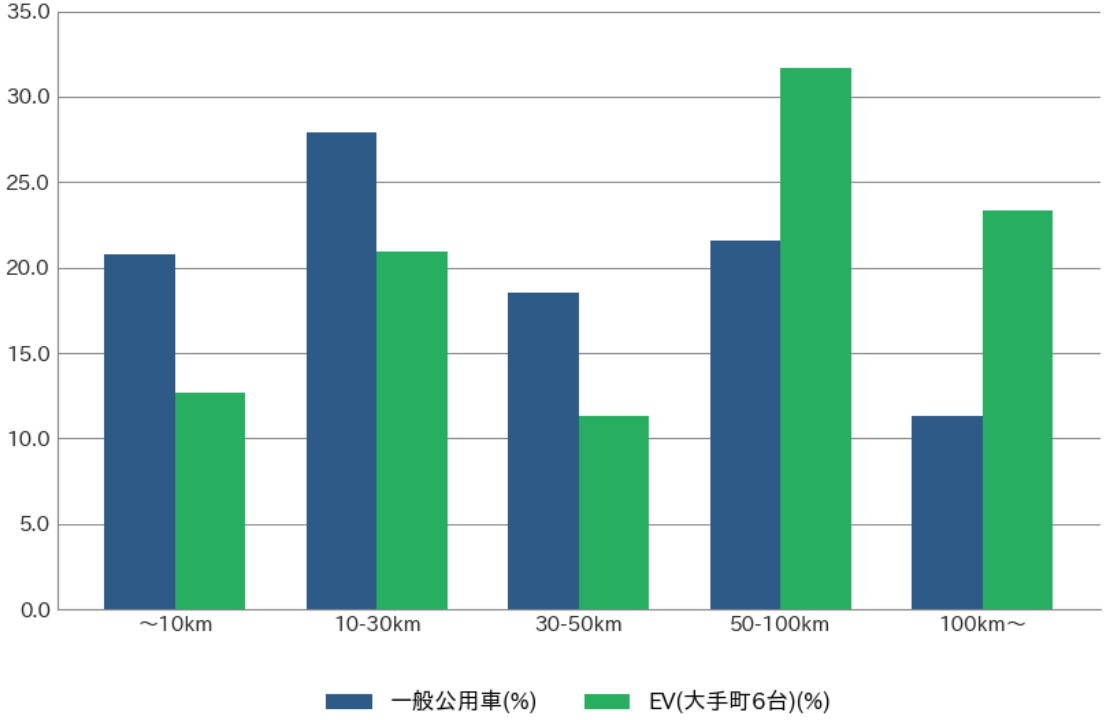


© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

距離別の分布

走行距離帯別の利用構成を一般公用車とEV（大手町6台）で比較。EVは50～100kmや100km超の中～長距離帯に厚く（50km以上が55.0%）、短距離は公用車に偏る（公用車の50km以上は32.9%）。
将来的に、距離帯別に最適車種を割当て、全体の燃費・コストを最適化することも視野。

距離帯	一般公用車(%)	EV(大手町6台)(%)
～10km	20.8	12.7
10-30km	27.9	20.9
30-50km	18.5	11.3
50-100km	21.6	31.7
100km～	11.3	23.3



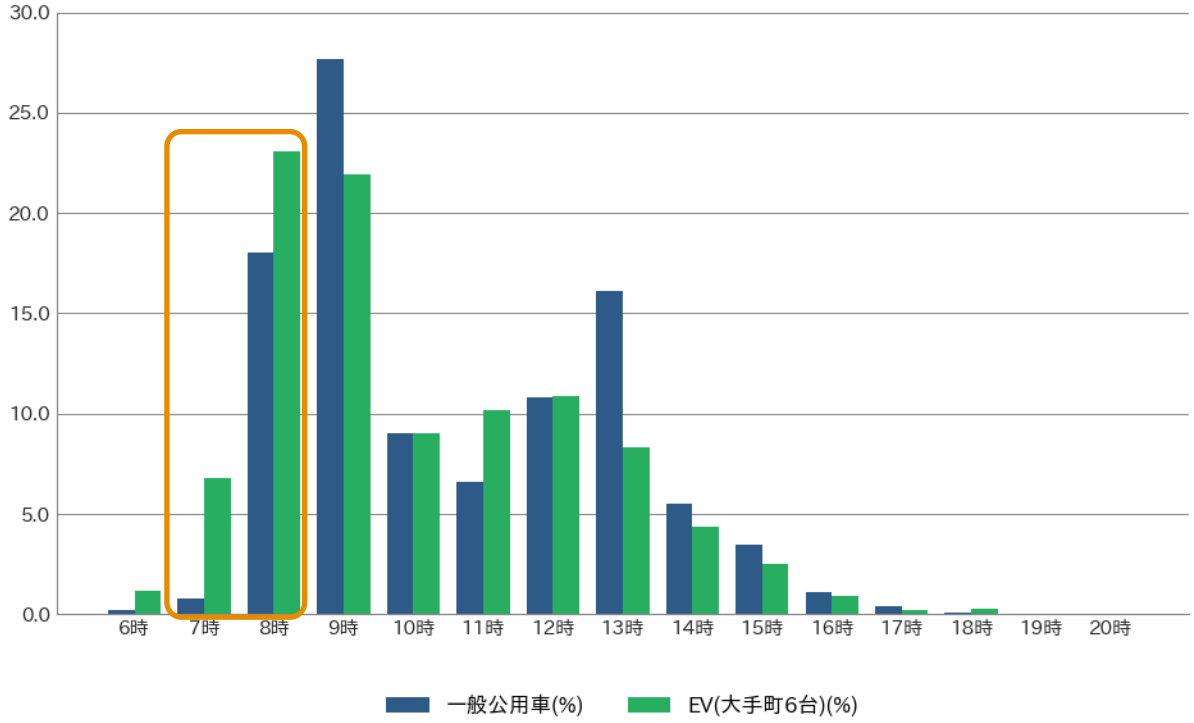
© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

時間帯の分布

EVは7～8時台の朝早い予約利用が多く（7時台6.8% vs 公用車0.8%、6～8時台計 EV31.1%／公用車19.0%）、公用車は9時台・13時台中心。

利用時間帯の性格が異なり、EVは早朝からの広域移動に活用。1回あたり利用時間もEV5.2時間＞公用車4.2時間。

出発時刻	一般公用車(%)	EV(大手町6台)(%)
6時	0.2	1.2
7時	0.8	6.8
8時	18.0	23.1
9時	27.7	21.9
10時	9.0	9.0
11時	6.6	10.2
12時	10.8	10.9
13時	16.1	8.3
14時	5.5	4.4
15時	3.5	2.5
16時	1.1	0.9
17時	0.4	0.2
18時	0.1	0.3
19時	0.0	0.0
20時	0.0	0.0



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

公用車ランキング　vs EV（ソルテラ）

一般公用車89台（共通期間に運行記録のある車両）の月平均利用回数 上位15台と、EV（大手町6台）の実績を比較。

公用車は上位に月20回超が集まるが、89台の43%はEV平均14.2回を下回り、103台平均では月14.1回。EV6台は車両別の月平均で10.3～17.7回で均等。

車種	月平均回数	総距離km
1. トヨタ カローラバン	85.0	47,290
2. スバル ステラ	58.7	21,049
3. ホンダ シャトルHV	52.0	55,994
4. ホンダ シビックHV	37.2	36,837
5. トヨタ プリウス	34.7	38,200
6. スバル ステラ	32.2	11,885
7. ホンダ フィットHV	31.9	31,973
8. ニッサン セレナHV	29.2	38,251
9. ニッサン セドリック	26.2	15,813
10. スズキ アルト	21.4	9,179
11. ニッサン サクラ(EV)	21.2	11,474
12. スズキ アルト	21.1	9,417
13. スズキ アルトHV	21.1	15,549
14. スズキ アルト	20.7	17,676
15. スズキ アルト	20.2	14,842

車番	拠点	月平均回数	総距離km
前橋300わ804	大手町	17.7	29,174
前橋300わ806	大手町	16.7	14,025
前橋300わ807	大手町	15.9	14,700
前橋300わ805	大手町	14.2	22,303
前橋300わ808	大手町	10.4	10,474
前橋300わ809	大手町	10.3	15,736

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション

一般公用車の運行実績データに基づくシミュレーション結果。
「おまかせEV」の配車最適化により、稼働の重複を解消して必要台数を圧縮し、低稼働・短距離用途を中心にEVへ置き換え可能。

現状の利用車両	適正化後	EV 導入可能
105 台	77 台	25 台
グループ1 実績	配車最適化による必要台数	適正化後のうち EV 置換可

▲28台	▲26.7%	32.5%
保有台数の削減	台数削減率（105→77台）	適正化後のEV化率（25/77台）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション｜前提｜置き換え先車種

本実証で利用した車両は大型のSUV EVであるソルテラ。
以降のシミュレーションは、公用車を軽EV（日産サクラ相当）、普通EV（日産リーフ相当）に置き換える前提で試算。

軽EV　置換先①

日産サクラ 相当

バッテリー容量	**20 kWh**
航続距離（カタログ）	**180 km**
本試算の実効航続	**96 km**
全長×全幅×全高	**3,395×1,475×1,655 mm**
乗車定員	**4 名**
車両区分	**軽自動車**

普通EV　置換先②

日産リーフ 相当

バッテリー容量	**40 kWh**
航続距離（カタログ）	**322 km**
本試算の実効航続	**143 km**
全長×全幅×全高	**4,480×1,790×1,560 mm**
乗車定員	**5 名**
車両区分	**普通乗用車**

参考：ソルテラ（大型 SUV EV）　実証使用

スバル ソルテラ（本実証車両）

バッテリー容量	**71.4 kWh**
航続距離（カタログ）	**567 km**
4WD設定	**あり（本実証で導入）**
全長×全幅×全高	**4,690×1,860×1,650 mm**
乗車定員	**5 名**
車両区分	**普通乗用車（SUV）**

「実効航続」の置き方

カタログ航続はエアコン未使用・定速走行での測定値。実務では冬季の暖房・高速走行・充電残量の余裕を見込む必要があるため、本シミュレーションでは軽EV 96km（カタログ比53%）・普通EV 143km（同44%）を1日に走れる距離の上限として設定した。安全側に置いた前提であり、実際にはこれより長く走れるケースが多い。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション｜前提｜単位を分けて2段階で判定

車両単位の判定では、1件でも長距離があればその車両は容量の大きなEVでしか置換できない。利用実績を1件ずつ組み替え、短距離を容量の小さなEVへ寄せることで、必要最低限のEVで運用できる。

Step1｜配車最適化が「ない」場合＝車両1台ずつ判定

車両ごとに「その車両の使い方」を分析し、EVへ切り替えられるかを判断

車両A	12km	18km	9km	→ 軽EVで可
車両B	15km	11km	210km	→ 不可
車両C	10km	190km	180km	→ 不可
車両D	120km	15km	9km	→ 普通EVで可

普段は短距離でも、一件でも長距離があるとEV切替不可
容量の小さなEVでは往復できず、その1件のために容量の大きなEVを充てる必要がある。

判定の単位を変更

Step2｜配車最適化＝利用実績1件ずつを組み替えて判定

車両の枠を外し、利用実績1件単位で最適な車種へ割り当て直す

軽EV	9km	9km	10km	11km
軽EV	12km	15km	15km	
普通EV	18km	120km		
ガソリン車	190km	210km	180km	

短距離の利用を容量の小さなEVに寄せる

長距離だけ担当

効率的な配車＝必要最低限のEVで運用できる
長距離を担う車両を絞り込めるため、EVを増やさずにEV化を進められる。

短距離の利用　長距離の利用

※ 帯は利用実績（トリップ）1件を表す模式図。実データは37,596トリップ

① 車両単位の判定＝実態を過小評価
現状の車両ごとの使い方をそのまま前提にすると、最大走行距離だけで可否が決まる。105台中99台が144km超のため、EV化はほぼ不可能と判定されてしまう。

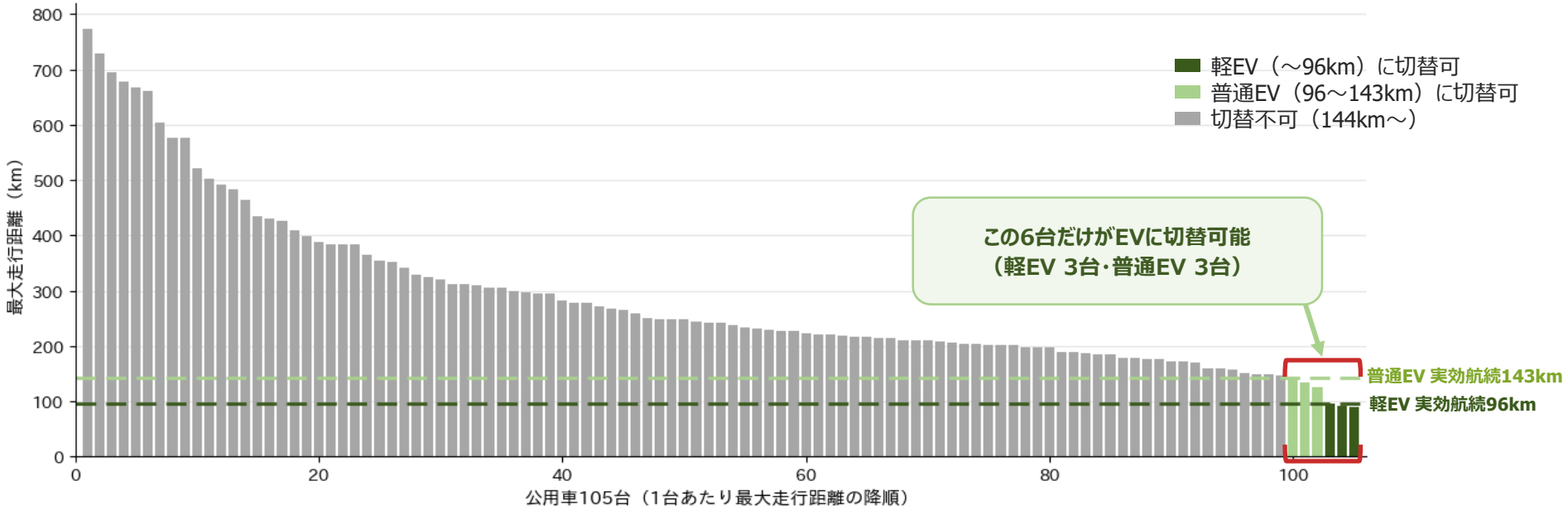
② 長距離は「稀にしか起きない」
37,596トリップの87%が96km以内、95.7%が143km以内。長距離車両でも“長い走行”は稀で、日々の大半は短距離利用。この実態が組み替えの余地になる。

③ 組み替えでEVの台数を最小化
短距離を軽EV、中距離を普通EV、長距離をガソリン車に割り当てると、車両単位では不可能だったEV化が成立し、必要最低限のEVで運用できる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション｜Step1 1台あたり最大走行距離とEV切替可否

105台を1台ずつ「最大走行距離」で判定すると、EVに切替可能なのは6台（5.7%）のみ。残る99台は144km超。



残る99台（94.3%）は最大走行距離が144km超

1台ずつの単純置換ではEV化できない（切替可は6台のみ）

● 単純置換アプローチの限界

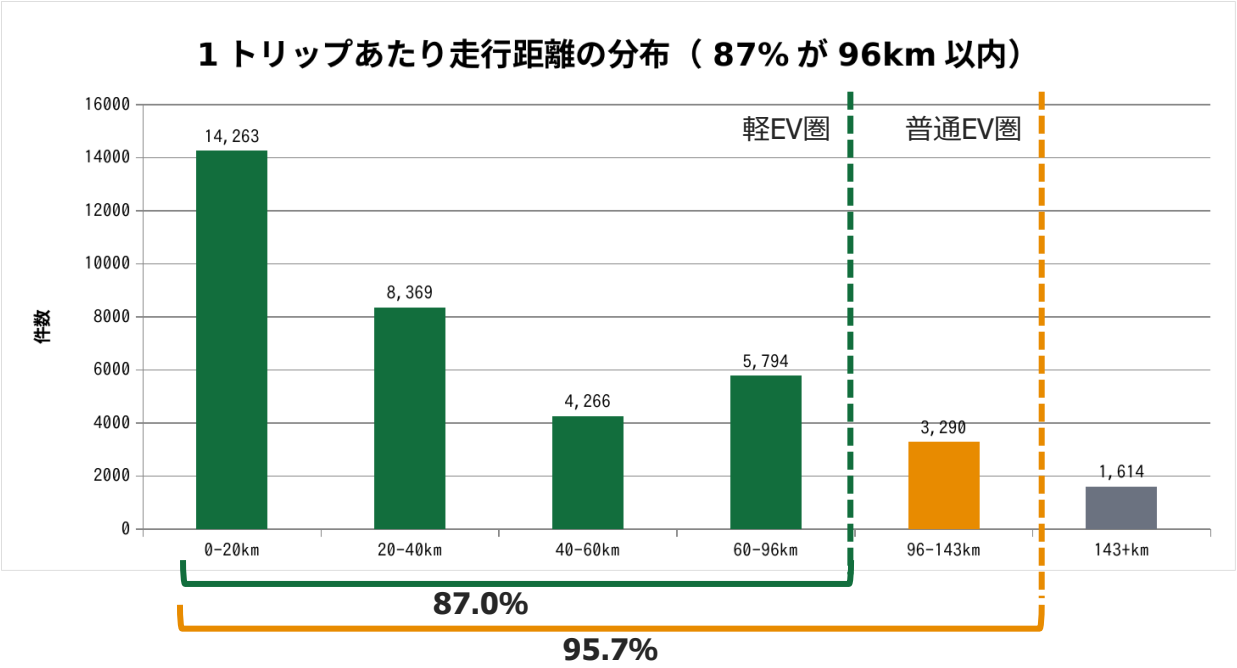
・現状の保有車種をそのままEVに置き換える前提では、軽EVの実効航続(96km)内は3台、普通EVの実効航続(143km)内でも計6台のみ（5.7%）。残る99台は最大走行距離が144km超。

・「1台ずつ単純置換」では大半がEV化できない。EV化の鍵は次ページ以降の“配車最適化（トリップの再配分）”にある。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション｜Step2 EV化余地

判定単位を「車両」から「1トリップ」へ変えると、走行の大半が短距離。ここにEV化余地がある。



87.0%
96km以内トリップ（軽EV圏）

95.7%
143km以内トリップ（普通EV圏）

46.1km
1トリップ平均走行距離

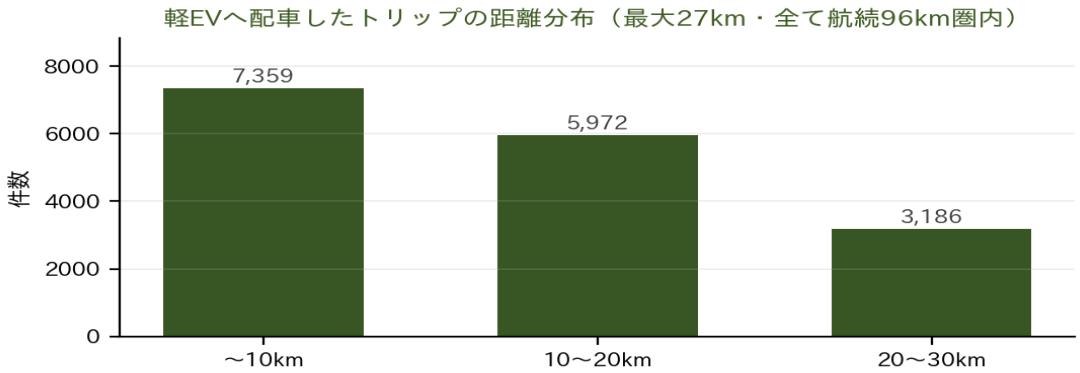
※走行距離がマイナス、欠損している等の異常値は台当たり平均走行距離にて修正・補完

● **なぜ配車最適化でEV化できるのか**
・37,596トリップ中87%が96km以内。長距離車両でも“長い走行”は稀で、日々の大半は短距離利用。
・「短距離トリップをEVへ・長距離だけガソリン車へ」割り当てれば、車両単位では不可能なEV化が成立する。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜Step2 EV化余地｜軽EV

軽EV22台には"最も短いトリップ"だけを束ねて割り当て。全件が航続96km圏内に収まる。



軽EV（日産サクラ相当）のスペック

バッテリー容量 20kWh ／ カタログ航続 180km ／ 本試算の実効航続 96km。20kWhは普通充電(2.9kW)で約7時間で満充電。1台あたり日中の空き時間は中央値17.5hあり、日次最大66kmの走行でも待機中の充電で十分回復できる。

16,517件
軽EVへ配車したトリップ

最大27km
軽EV配車の最長トリップ

約66km/日
1台あたり最大日次走行（航続96km内）

● なぜ軽EVに切替できるのか

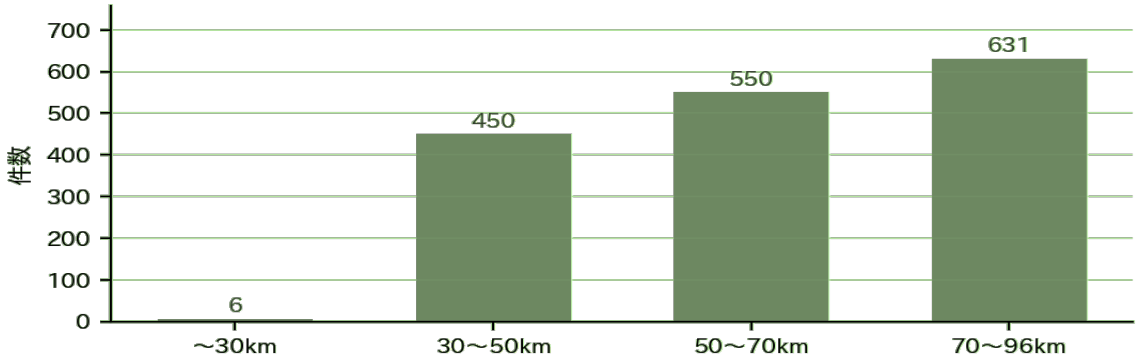
・軽EVに割り当てたのは全て30km未満の短距離トリップ。最長でも27kmで、航続96km・1日最大66kmに対し十分な余裕。
・1台あたり日中の空き時間（中央値17.5h）に普通充電(2.9kWh/h)で回復可能なため、運用上も無理なく22台を切替できる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜Step2 EV化余地｜普通EV

軽EV圏（～30km）を超える中距離トリップは普通EV（航続143km）が吸収。ガソリン車をさらに3台削減。

普通EVへ配車したトリップの距離分布（平均53km・中距離をカバー）



普通EV（日産リーフ相当）のスペック

バッテリー容量 40kWh ／ カタログ航続 322km ／ 本試算の実効航続 143km。軽EVの2倍の容量で、40～96kmの中距離トリップ（平均53km・最大75km）を1回の充電で複数回こなせる。急速充電にも対応し連続運用の柔軟性が高い。

平均53km
普通EV配車トリップの平均距離

最大75km
普通EV配車の最長トリップ

ガソリン車 ▲3台
普通EV追加による更なる削減

● **なぜ普通EVを追加投入できるのか**

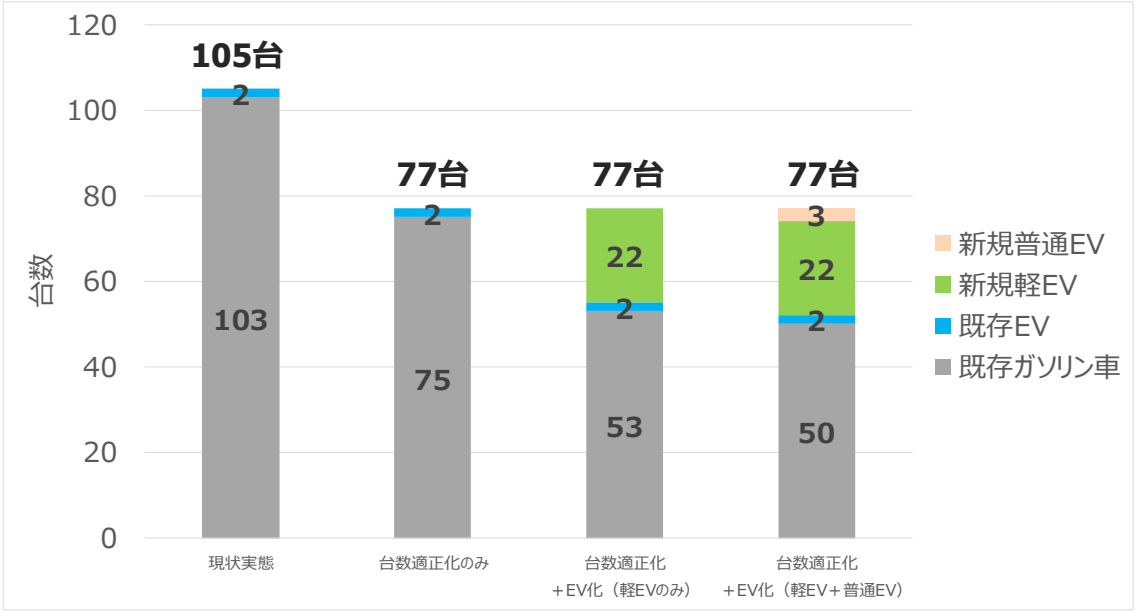
・普通EVには40～96kmの中距離トリップが集中（平均53km）。軽EVでは航続が不安な帯を普通EVがカバーする。
・軽EVと普通EVの役割分担で、EV化トリップの距離レンジを拡大。ガソリン車をさらに3台（53→50台）減らせる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション｜Step2 台数適正化とEV化

原データ105台→適正化77台→軽EV/普通EV投入でEV25台。段階的にEV比率を引き上げることが可能。

車両分類	現状実態	台数適正化のみ	台数適正化＋EV(軽EVのみ)	台数適正化＋EV(軽EV+普通EV)
既存ガソリン車	103台	75台	53台	50台
既存EV	2台	2台	2台	2台
新規軽EV	-	-	22台	22台
新規普通EV	-	-	-	3台
合計	105台	77台	77台	77台



● 適正化とEV化の両立

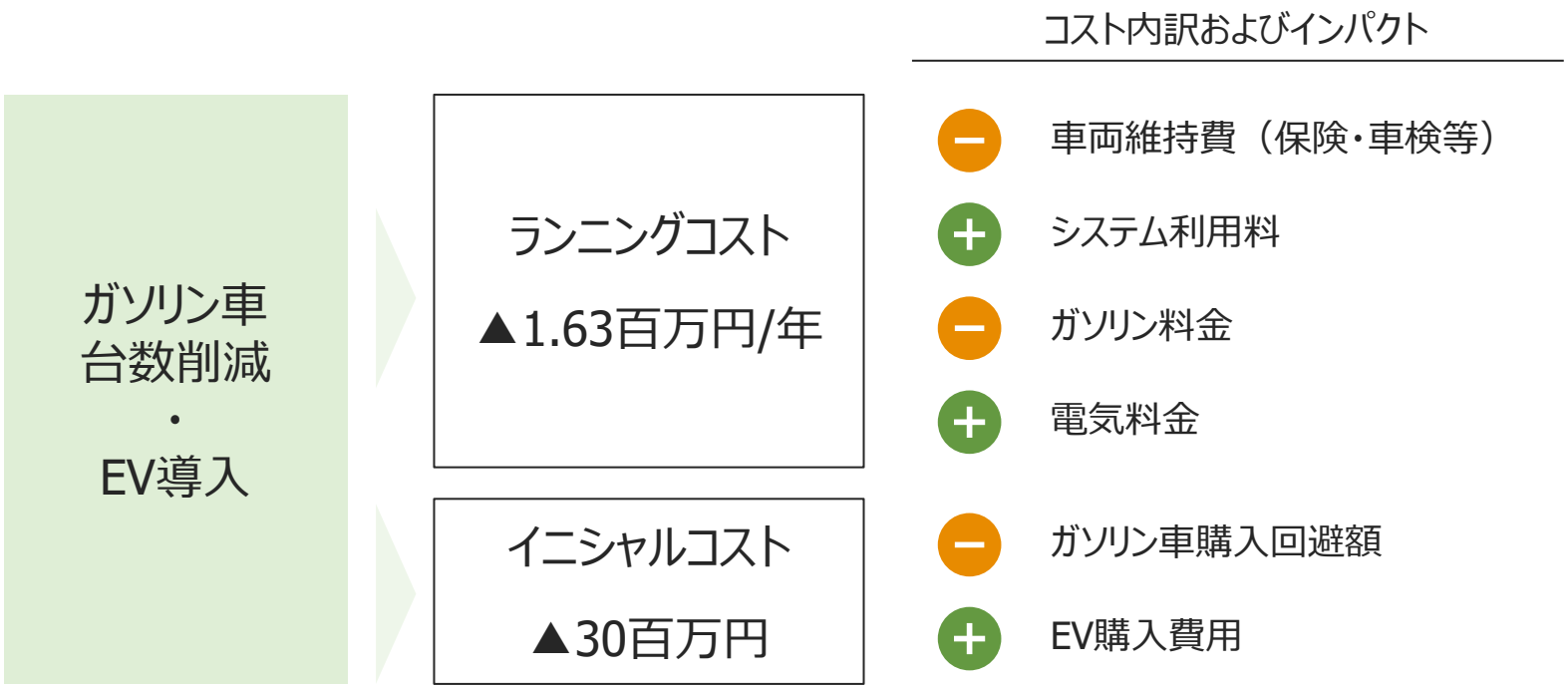
・配車最適化で105→77台（▲28台）。さらに軽EV22台・普通EV3台を投入し、ガソリン車を75→50台まで圧縮。EV化率32.5%（25/77台）。

・「台数削減（コスト・管理負荷減）」と「EV化（脱炭素）」を同時に実現するのが本シミュレーションの狙い。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ コスト削減のサマリー

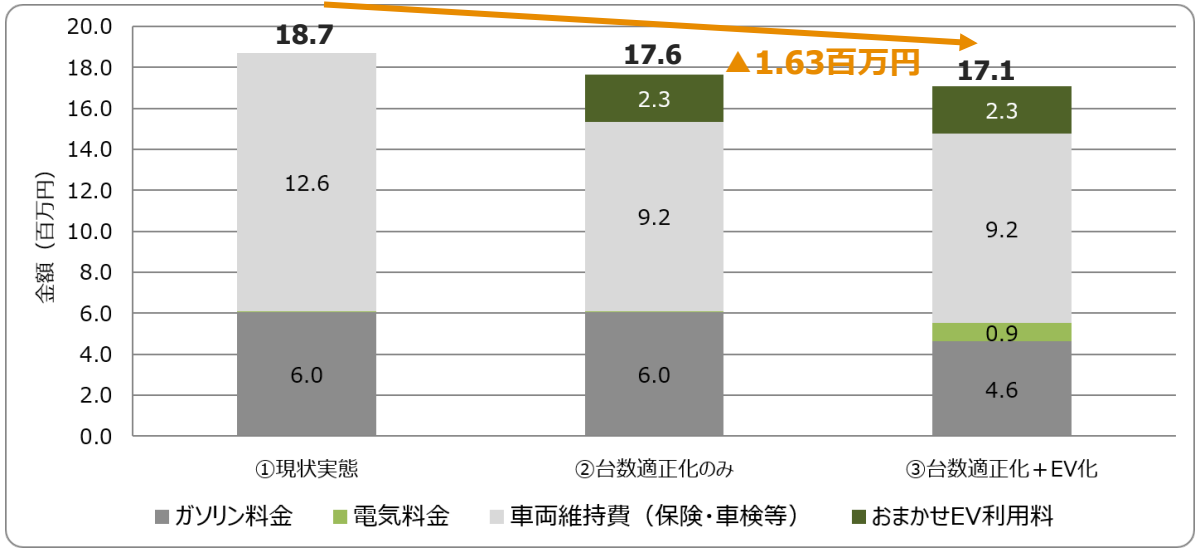
県の公用車は購入が大半であるため、前述の台数適正化およびEV導入化により、ランニングコストとイニシャルコストで増減が発生。
ガソリン車台数削減とEV導入はそれぞれのコスト内訳にプラスとマイナスのインパクトがあるが、台数適正化およびEV導入化の結果、トータルでコスト削減を実現可能。



© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ ランニングコストの増減

台数適正化で▲1.05百万円/年、EV化で▲0.58百万円/年、合計▲1.63百万円/年（▲8.7%）。



① → ② 台数適正化の効果

▲1.05 百万円/年

=維持費削減（▲3.36）+システム料（+2.31）

＋

② → ③ EV化の効果

▲0.58 百万円/年

=ガソリン料金削減（▲1.42）＋電気料金（+0.83）

▼

① → ③ 合計

▲1.63 百万円/年

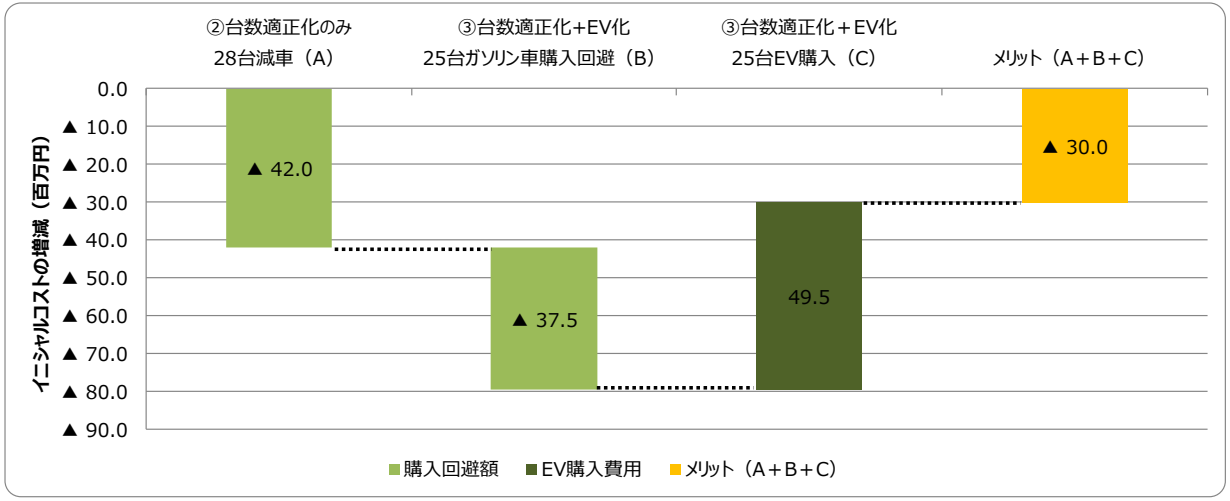
18.7→17.1百万円（▲8.7%）

・削減額▲1.63百万円/年のうち▲1.05百万円（64%）は台数適正化による効果であり、EV化単独の効果は▲0.58百万円/年。
・②→③のEV化によるCO2排出量削減効果は、(A)一般電力（0.452kg-CO2/kWh）で▲6.9t-CO2/年（82.1→75.2t-CO2/年）、(B)実質再エネ電力（排出係数ゼロ）で▲19.8t-CO2/年（82.1→62.4t-CO2/年）と約2.9倍。①→②では走行距離が変わらず排出量は不変。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ イニシャルコスト（車両取得費）の増減

減車とガソリン車の購入回避で79.5百万円が削減され、EV購入費用49.5百万円を差し引いてもネット▲30.0百万円。



②台数適正化のみで28台減車（A）
▲42.0 百万円
28台 × 150万円

③台数適正化+EV化で25台ガソリン車購入回避（B）
▲37.5 百万円
EV置換対象25台 × 150万円

③台数適正化＋EV化で25台EV購入（C）
+49.5 百万円
軽EV22台×187万＋普通EV3台×279万

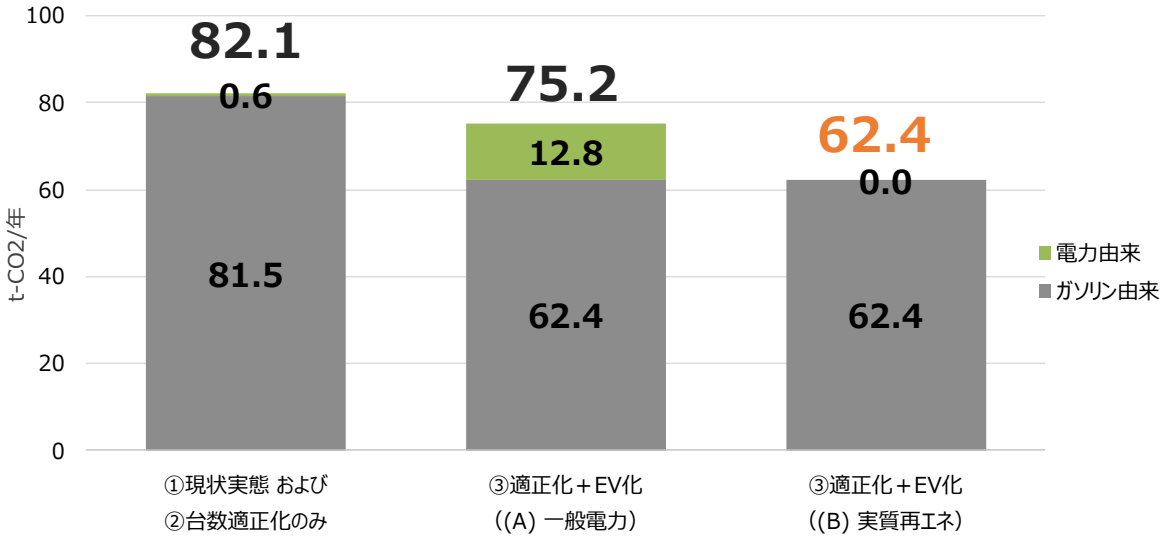
メリット（ネット）
▲30.0 百万円
台数適正化による減車・購入回避 － EV購入費用

・現状維持（105台を更新）との差分のみを表示。対象は減車28台とEV置換25台の計53台で、残る52台はどちらの場合も同額のため省略。
・本図は同一年度に一括更新する前提で単純化している。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ 再エネ運用による削減効果の拡大

EVを実質再エネ電力で運用すると、EV化によるCO2削減効果は▲6.9t-CO2/年から▲19.8t-CO2/年へ、約2.9倍に高まる。



(A) 一般電力で充電（0.452kg-CO2/kWh）

▲6.9 t-CO2/年

現状82.1t → 75.2t（▲8.4%）

(B) 実質再エネ電力で充電（排出係数ゼロ）

▲19.8 t-CO2/年

現状82.1t → 62.4t（▲24.1%）

再エネ運用による効果の上積み

＋12.8t（約2.9倍）

電力由来の排出12.8t-CO2/年がゼロに

・実証拠点と同じく非化石証書（再エネ指定）による実質再エネ電力で充電する場合、電力由来の排出はゼロとなるため、ガソリン削減分に既存EV2台分が加わって▲19.8tの削減となる。
・「①現状実態」および「②台数適正化のみ」は、同じトリップを少ない台数で運用するだけで総走行距離は変わらないため、CO2排出量は同じとなる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ 試算前提条件

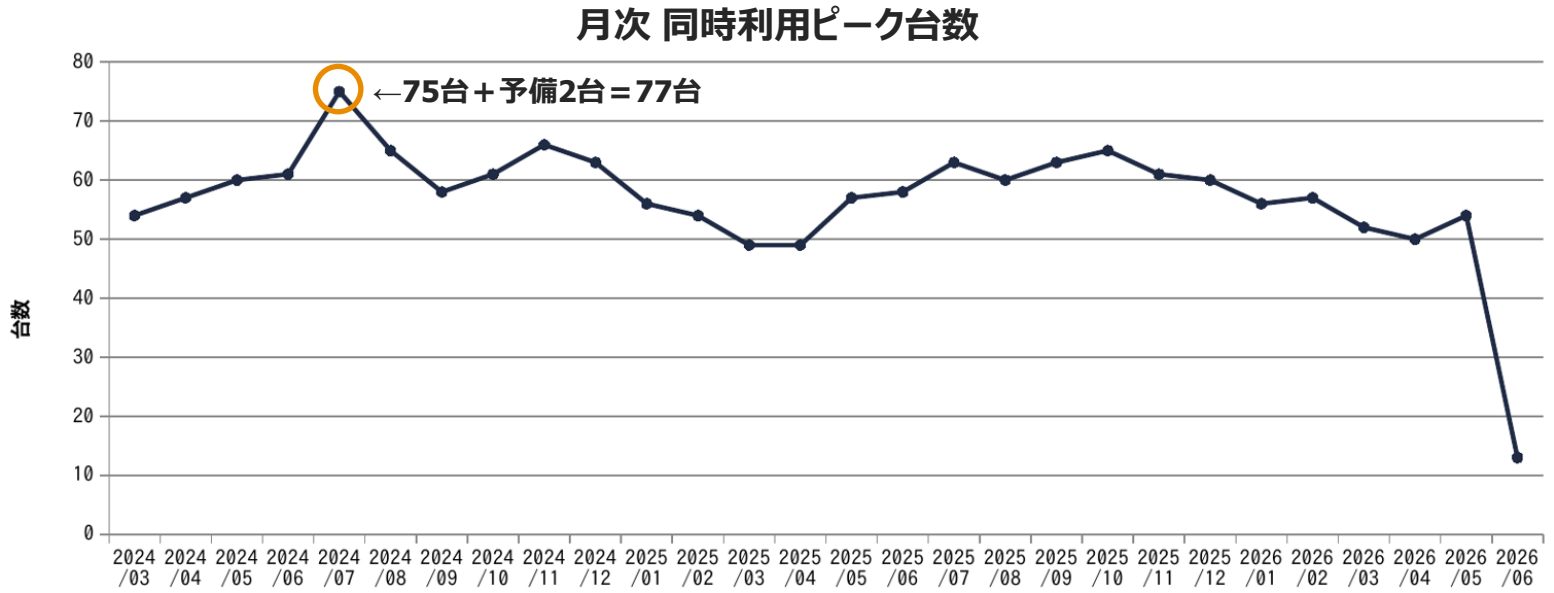
公表統計・カタログ値をもとに設定。

項目	値	単位	内容・考え方／出典	出典URL
■ 単価・排出係数				
燃料単価-ガソリン	169.9	円/L	2026年8月24日時点のレギュラー全国平均水準／資源エネルギー庁 給油所小売価格調査	https://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/results.html
燃料単価-電力	31	円/kWh	東京エリア 低圧（電力・動力）平均単価（再エネ賦課金・燃料費調整・託送料含む、直近12ヶ月平均）／新電力ネット	https://pps-net.org/unit/u_tokyo
CO2排出係数-ガソリン	2.29	kg-CO2/L	環境省・経済産業省 温対法 算定・報告・公表制度／算定方法及び排出係数一覧（R5年度実績以降の排出量算定用）「揮発油」	https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/calc.html
CO2排出係数-電気(A) 一般電力	0.452	kg-CO2/kWh	東京電力エナジーパートナー R6年度実績 調整後排出係数（メニューL・残差）／電気事業者別排出係数（令和8年提出用）	https://policies.env.go.jp/earth/ghg-santeikohyo/files/calc/r08_denki_coefficient_rev4.xlsx
CO2排出係数-電気(B) 実質再エネ	0	kg-CO2/kWh	非化石証書（再エネ指定）等による実質再エネ電力（実証拠点5か所への供給と同方式）。調整後排出係数ゼロとして算定	
台当たり維持費	120,000	円/年・台	重量税・保険・法定点検等（駐車場代を除く。EVも同等と想定）	
おまかせEVシステム利用料	30,000	円/年・台	配車最適化を行う公用車管理システムの利用料	
■ 車両取得価格（参考値・補助金後）				
一般公用車（軽・小型HV）	150	万円	更新時の想定取得価格	
軽EV（日産サクラ相当）	187	万円	令和7年度補正予算のCEV補助金適用後	
普通EV（日産リーフ40kWh相当）	279	万円	令和7年度補正予算のCEV補助金適用後	
車両取得費の扱い	一括購入	–	車両はリースではなく一括購入とし、取得費は購入時に全額発生	

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

配車最適化シミュレーション ｜ 必要台数の考え方

「必要77台」の根拠は月次の同時利用ピーク台数。期間中の最大同時稼働は75台であり、予備台数を加えている。



● 必要台数算定の根拠

・全期間で同時に使われた車両の最大は75台（2024年7月）。日次平均稼働は約47台で、保有105台に対し▲28台の適正化可能性がある。

・予約の重複ピークを賄える台数＝必要台数。ピーク75台＋予備を見て77台と算定。

・上記はあくまでシミュレーション上の数値であり全台削減行うものではない。私用車での出張ケースもあるため、**現場の運用を鑑みた適正台数を判断することが重要。**

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第7章：現場のリアルな声とEV運用上の課題

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

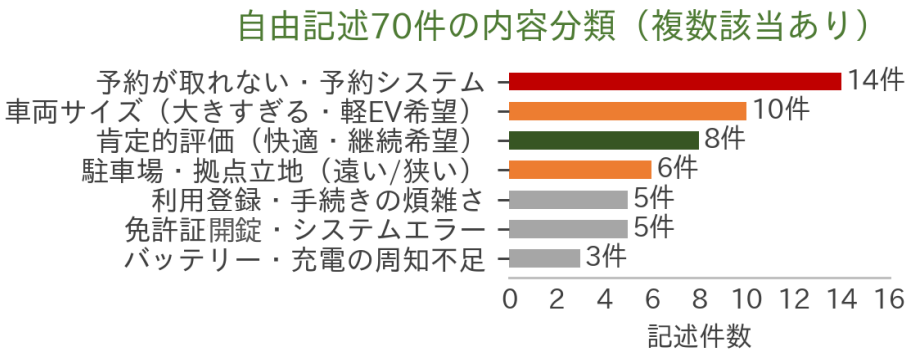
現場の声①｜平日アンケートの結果

職員アンケート（回答107名）では平日利用経験者が70名（65.4%）。自由記述70件のうち肯定的評価は8件で、走行性能・車内の快適性・静粛性への評価が中心。「使ってみると良い」という実感が得られている。

EVの走行性能・快適性は高く評価され、継続利用の意向も強い。

アンケート回答者数	平日にEVで出張した	EGシェアを優先して選ぶ	自由記述のうち肯定的評価
107 名	70 名	26 名	8 件
県庁舎55・利根沼田31 他	回答者の65.4%が利用経験あり	通常公用車24名・どちらでも20名	快適・継続希望が中心

① 自由記述70件の内容分類（肯定的評価は8件）



② ポジティブな評価：走行性能・快適性・静粛性

走行性能（パワー・登坂）

「パワーがある車両なので、長距離や登り坂の運転がラクで助かっている」（中之条・30代）

車内の快適性・装備

「車内も広く快適で装備も充実。関係者を乗せたが大変好評だった」（県庁舎）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

現場の声②｜ネガティブな評価

自由記述70件のうち最多は予約が取れない・予約システム14件。次に車両サイズへの不満・要望10件、駐車場・拠点立地6件が続く。
EVの性能ではなく「借りるまでの手間」と「車格の合わなさ」が利用の障壁。
不満は「予約の取りにくさ」と「車両サイズのミスマッチ」に集中。

予約が取れない・予約システム
14 件
自由記述70件のうち最多

車両サイズへの不満・要望
10 件
大型SUVが管内道路に合わない

駐車場・拠点立地（遠い/狭い）
6 件
進入路が狭い・拠点が遠い

利用登録・手続きの煩雑さ
5 件
免許証開錠エラーも5件

① 予約の取りにくさ・予約システムの分断（最多14件）

「使うかもしれない予約」で全車両が埋まる

「使いたいときには全車両が予約済。県庁は特に“使うかもしれない予約”が多すぎる」（県庁舎・50代）
「EGシェアの予約も埋まっていることが多く、予約しづらくなってきた」（県庁舎・30代）

② 車両サイズのミスマッチ・使いにくさ

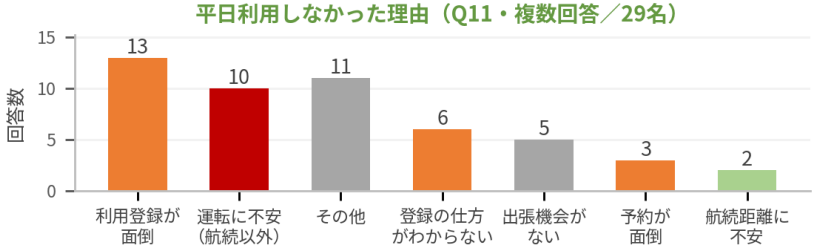
大型SUVは管内の道路事情に合わない

「南牧村や下仁田町など道が細いところでは軽の公用車を使う。車格的にEVでは行きにくい場所も管内に多い」（富岡・30代）

登録・開錠・拠点の手間

利用登録の煩雑さ5件、免許証開錠・システムエラー5件、駐車場・拠点立地6件。

③ 平日利用に至らなかった理由（29名・複数回答）



● ネガティブ評価の本質
・EVの性能そのものへの不満は少数（航続距離への不安は2件）。
・障壁は「借りるまでが面倒」「車格が用務に合わない」という運用設計と車両選定の問題であり、いずれも次期設計で解消できる。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

課題まとめ｜「車両選定・運用設計」と「EV特有の維持管理」の2系統

課題はアンケートから見えるもの（車両サイズ・使いにくさ）と、運営して初めて分かったもの（補機バッテリー上がりの管理）に分かれる。いずれも次期事業では設計段階で織り込むことで回避可能。

A｜アンケートから分かる課題

① 予約が取れない・システムが分かれている（14件）
「使うかもしれない予約」が枠を占有し、既存の公用車予約と二重管理。
→ 予約の保持ルール（自動キャンセル等）と既存システムとの統合が必要。

② 車両サイズが用務に合わない（10件）
大型SUV中心の配置では、道の細い山間部や進入路の狭い駐車場に入れない。
→ 次期調達は軽EVを主軸に、用務に応じた車格の組み合わせで設計する。

③ 利用登録・開錠の手間（各5件）
登録が面倒・免許証開錠のエラーが利用開始の障壁。
→ 登録の簡素化と、免許証情報の登録漏れを検知する仕組みで解消できる。

B｜運営して分かった課題：バッテリー上がりの管理が大変

駆動用ではなく「補機バッテリー（12V）」の枯渇。EV×カーシェアの組み合わせ特有で、公用車専用運用なら起きにくい事象。

なぜバッテリー上がりが発生するのか

1	**車載端末が常時通電**	カーシェア用の通信・認証端末が24時間稼働し、駐車中も少量ずつ放電が続く
2	**補機バッテリーは小容量**	12Vの補機バッテリーは端末の常時給電を前提にした容量ではない
3	**走行しない日が続く**	休日需要は拠点あたり0.39回/日。走行による充電機会が乏しい
4	**自走不能→専門対応**	ジャンプスタートにディーラー手配が必要で、復旧まで車両が使えない

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

【参考】トラブルへの対処｜職員の利用を止めない運営体制

前ページのトラブルは「起きる前提」で運用を設計。通報→修理手配→システムによる車両振替を役割分担で仕組み化し、「職員が使えない」時間を最小化。

▼ 発生した2大トラブル（発生要因は前ページ参照）　補機バッテリー上がり ／ 免許証開錠システムのエラー
いずれも「EVであること」と「カーシェア運用であること」が重なって生じる事象で、ゼロにはできない。重要なのは「起きた後、職員の業務を止めないこと」。

① 職員

その場でコールセンターへ通報

・車内・ステーションに掲示のCitrasコールセンターへ、その場で電話して通報。
・状況を伝えるだけでよく、原因の切り分けや業者手配は職員側で不要。
・窓口を一本化し「誰に連絡すればよいか分からない」状態を防止。

② Citrasコールセンター／富士レンタ・リース

窓口が受けて車両修理を手配

・コールセンターが受電し、車両を保有する富士レンタ・リースへ連携。
・地元ディーラー等を通じて現地対応・車両修理を実施。
・県職員が業者と直接やり取りする必要がなく、庁内の管理負荷が増えない。

③ おまかせEV

利用禁止設定＋別車両を自動割当

・対象車両に利用禁止設定を入れ、新規予約が入らないようにする。
・当該職員には空いている別車両を自動で割当（当日の利用を止めない）。
・すでに入っている将来の予約も、自動的に別車両へ振り替え。

● 「トラブルは起きる」前提の運用体制が、公用車としての信頼性を担保した

・コールセンター（受付）／富士レンタ・リース・地元ディーラー（修理）／おまかせEV（予約制御・自動振替）の三位一体で、職員は電話1本で以降を任せられる。
・車両単位で利用を止めつつ予約は他車両へ自動で流すため、車両の不具合が「公用車が使えない」に直結しない。実証中もこの流れで解決できた。
・他自治体への示唆：EVは車両流通・整備網が発展途上。車両調達と同時に「通報窓口・修理体制・利用停止／自動振替」をセットで設計すべき。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

第8章：実証事業の総括と今後の方向性（出口戦略）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

まとめ

約3年間の実証を通じて、EVカーシェアが公用車の平日利用として定着し、休日の住民利用や再エネ活用、拠点ごとの需要特性まで、多面的な知見が得られた。

1 平日カーシェア

累計 **8,074件** と定着。
大手町（県＋前橋）が約43%を占める中核拠点。
平日一般開放後も月平均197件で安定利用を確認。

2 休日カーシェア

料金改定で利用 **約2.2倍**に伸長。
改定前7か月70回→改定後7か月154回。
価格次第で住民の休日利用が大きく伸びることが判明。

3 コスト最適化実証

単独黒字化は**未達**（理論上の回収率17.7%）。
休日カーシェアによる車両コスト削減だけでは成立せず、代替として、配車最適化での台数削減によるランニングコスト削減（18.7百万円→17.1百万円）に現実解を確認。

①②の走行はすべて100%再エネ電力で充電
ガソリン車比**年30.7t-CO2**の削減効果（月平均2,403kWh×1.065kg-CO2/kWh）

平日・休日の利用は定着し、コスト最適化については「シェア収入による回収」ではなく「DXによる台数削減」に現実的な道筋を確認できた

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

実証事業の結果を踏まえた現実的な公用車EV化手法の示唆

まずは、稼働の大半を占める、平日公務でのEV利用をDXにより効率化。その上で、自治体間カーシェア検討も選択肢の1つ。
様々なハードルはあるが、周辺住民向けに公用車EVを休日カーシェアにより、一定のコスト最適化効果が見込める。
そして、上記実現のためには、必要な機能を有する事業者との密な連携が必要。

最優先対応

平日公務での EV利用の 効率化

6章 DXによるEVを含む公用車運用の最適化

→「おまかせEV」の配車最適化により、台数削減・EV化を実現

＋ **3章** 近隣自治体間カーシェアによる稼働率底上げ

→ それぞれの自治体における車両利用が重複しないほど、底上げ効果が大きい（実証事業実績：+8.9%）

×

7章 EVでの休日カーシェアによる補機バッテリー課題対応

→ システムおよび事業者間での連携体制により、公用車利用の信頼性を担保

条件次第で検討

休日 カーシェア

4章 拠点ごとのニーズや特徴に合わせた適正台数での実施

5章 軽EV採用等でコスト削減余地あるが本実証下での単独黒字化は難易度高い

→ EV自体のコストにより、どの程度の休日カーシェア稼働が必要かは異なる

前提条件

事業者からの機能提供、自治体・事業者間連携

- 全体取りまとめ
- 公用車管理システム
- 休日カーシェア システム
- 車両提供・管理
- 充電設備等設置
- 再エネ電力供給
- 普及啓発活動（自治体と協働実施）

※ 上記全て必須ではなく、必要な機能のみ選択・採用いただけます。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

資料編（Appendix）

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni

用語集

用語	定義・説明
EVカーシェア	電気自動車（EV）を複数の利用者で共同利用するカーシェアリング。本実証では公用車として平日利用し、休日は住民向けに貸し出す。
公用車利用（平日）	平日に県・市の職員が業務で使用する利用形態。本実証の中心的な利用パート。
休日カーシェア	土日祝に住民・一般向けに貸し出す利用形態。事業性（損益分岐）の検討対象。
稼働率	対象期間の稼働可能時間に対して、実際に予約・利用された時間の割合。
台あたり月間利用回数	車両1台あたり、1か月に予約・利用された回数の平均。
損益分岐	事業の収入と費用が等しくなる点。ここでは車両コストの回収可否の目安として使用。
CAPEX	Capital Expenditure。車両購入費など初期投資的な設備投資額。
7分の2回収モデル	1週間（7日）のうち土日2日分の車両コストを休日カーシェアで回収する考え方。
おまかせEV／配車平準化	特定車両に利用が偏らないよう配車を自動平準化する運用支援機能。
必要台数	日あたり利用台数の分布で需要の約90%をカバーできる台数（P59）。
余剰台数	現配置台数－必要台数。P48では休日基準の値を記載。

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

月次平日利用件数　データ

拠点×月の平日利用件数を実数で一覧化。

年月	平日利用件数	累積利用件数
2023/08	184	184
2023/09	231	415
2023/10	306	721
2023/11	284	1,005
2023/12	248	1,253
2024/01	174	1,427
2024/02	207	1,634
2024/03	218	1,852
2024/04	202	2,054
2024/05	254	2,308
2024/06	276	2,584
2024/07	255	2,839
2024/08	197	3,036
2024/09	253	3,289
2024/10	313	3,602
2024/11	291	3,893
2024/12	239	4,132
2025/01	181	4,313
2025/02	200	4,513
2025/03	178	4,691
2025/04	208	4,899
2025/05	232	5,131
2025/06	308	5,439
2025/07	283	5,722
2025/08	133	5,855
2025/09	267	6,122
2025/10	314	6,436
2025/11	259	6,695
2025/12	211	6,906
2026/01	173	7,079
2026/02	164	7,243
2026/03	183	7,426
2026/04	198	7,624
2026/05	204	7,828
2026/06	246	8,074

年月	大手町(群馬)	大手町(前橋)	利根沼田	太田	富岡	中之条
2023/08	79	0	22	29	25	29
2023/09	98	1	41	37	22	32
2023/10	82	56	61	47	20	40
2023/11	72	41	61	52	23	35
2023/12	70	48	33	40	22	35
2024/01	48	37	27	25	20	17
2024/02	46	48	32	42	11	28
2024/03	56	39	44	30	23	26
2024/04	43	27	46	38	25	23
2024/05	65	22	66	44	18	39
2024/06	84	20	79	40	23	30
2024/07	104	18	52	35	22	24
2024/08	77	17	36	28	15	24
2024/09	94	12	52	36	20	39
2024/10	99	23	84	41	16	50
2024/11	98	13	90	37	18	35
2024/12	95	9	49	21	22	43
2025/01	80	12	23	27	13	26
2025/02	84	15	35	22	16	28
2025/03	63	14	37	20	11	33
2025/04	75	12	47	30	15	29
2025/05	80	15	62	30	8	37
2025/06	105	6	80	40	23	54
2025/07	120	11	58	35	12	47
2025/08	95	7	8	6	4	13
2025/09	103	10	74	23	10	47
2025/10	106	13	90	39	12	54
2025/11	93	7	80	25	19	35
2025/12	86	10	54	27	6	28
2026/01	68	5	42	25	11	22
2026/02	62	6	41	16	15	24
2026/03	66	10	48	16	14	29
2026/04	71	12	52	23	12	28
2026/05	76	9	65	24	8	22
2026/06	94	11	78	24	9	30

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

稼働率データ

月別・拠点別の稼働率を実数で一覧化

年月	大手町(群馬)	利根沼田	太田	富岡	中之条
2023/08	53.0	20.0	39.4	36.4	33.3
2023/09	75.0	36.0	58.3	33.3	51.7
2023/10	70.5	52.4	66.7	31.7	57.1
2023/11	71.0	58.0	81.7	35.0	56.7
2023/12	63.8	30.5	60.3	33.3	52.4
2024/01	44.8	24.8	38.1	31.7	27.0
2024/02	46.3	33.7	64.9	19.3	49.1
2024/03	55.0	42.0	48.3	36.7	43.3
2024/04	32.5	43.8	54.0	39.7	34.9
2024/05	51.6	61.0	65.1	28.6	58.7
2024/06	69.2	74.0	65.0	38.3	50.0
2024/07	78.0	44.5	51.5	31.8	36.4
2024/08	57.9	34.3	42.9	22.2	36.5
2024/09	80.7	52.6	61.4	35.1	64.9
2024/10	73.5	73.6	60.6	24.2	72.7
2024/11	79.2	84.0	56.7	26.7	56.7
2024/12	68.9	43.6	31.8	28.8	59.1
2025/01	59.5	21.0	42.9	19.0	38.1
2025/02	76.9	36.7	40.7	29.6	51.9
2025/03	51.7	36.0	33.3	18.3	53.3
2025/04	54.8	44.8	44.4	22.2	44.4
2025/05	62.5	62.0	48.3	13.3	56.7
2025/06	77.0	72.4	60.3	34.9	81.0
2025/07	85.6	47.3	51.5	18.2	66.7
2025/08	75.0	26.7	33.3	22.2	72.2
2025/09	81.7	68.0	38.3	16.7	78.3
2025/10	76.5	78.2	57.6	18.2	80.3
2025/11	84.3	86.7	46.3	35.2	64.8
2025/12	60.1	44.3	39.1	8.7	39.1
2026/01	50.0	38.2	33.3	16.7	33.3
2026/02	49.2	40.0	25.0	23.3	36.7
2026/03	46.2	43.6	22.7	21.2	40.9
2026/04	51.5	41.8	34.8	16.7	42.4
2026/05	56.3	57.1	36.5	12.7	33.3
2026/06	68.9	67.3	36.4	13.6	43.9

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　1日あたり利用回数　データ

年月	大手町(群馬)	利根沼田	太田	富岡	中之条
2023/08	0.6	0.2	0.4	0.4	0.4
2023/09	0.8	0.4	0.6	0.4	0.5
2023/10	0.8	0.6	0.8	0.3	0.6
2023/11	0.7	0.6	0.9	0.4	0.6
2023/12	0.7	0.3	0.6	0.3	0.6
2024/01	0.5	0.3	0.4	0.3	0.3
2024/02	0.5	0.3	0.7	0.2	0.5
2024/03	0.6	0.4	0.5	0.4	0.4
2024/04	0.3	0.4	0.6	0.4	0.4
2024/05	0.5	0.6	0.7	0.3	0.6
2024/06	0.7	0.8	0.7	0.4	0.5
2024/07	0.8	0.5	0.5	0.3	0.4
2024/08	0.6	0.3	0.4	0.2	0.4
2024/09	0.8	0.6	0.6	0.3	0.7
2024/10	0.8	0.8	0.6	0.2	0.8
2024/11	0.8	0.9	0.6	0.3	0.6
2024/12	0.7	0.5	0.3	0.3	0.7
2025/01	0.6	0.2	0.4	0.2	0.4
2025/02	0.8	0.4	0.4	0.3	0.5
2025/03	0.5	0.4	0.3	0.2	0.6
2025/04	0.6	0.5	0.5	0.2	0.5
2025/05	0.7	0.6	0.5	0.1	0.6
2025/06	0.8	0.8	0.6	0.4	0.9
2025/07	0.9	0.5	0.5	0.2	0.7
2025/08	0.8	0.3	0.3	0.2	0.7
2025/09	0.9	0.7	0.4	0.2	0.8
2025/10	0.8	0.8	0.6	0.2	0.8
2025/11	0.9	0.9	0.5	0.3	0.7
2025/12	0.6	0.5	0.4	0.1	0.4
2026/01	0.5	0.4	0.4	0.2	0.3
2026/02	0.5	0.4	0.3	0.2	0.4
2026/03	0.5	0.4	0.2	0.2	0.4
2026/04	0.5	0.5	0.3	0.2	0.4
2026/05	0.6	0.6	0.4	0.1	0.3
2026/06	0.7	0.7	0.4	0.1	0.5

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　平均予約時間の推移データ

年月	大手町(群馬)	利根沼田	太田	富岡	中之条
2023/08	5.7	4.7	3.8	3.9	4.0
2023/09	5.8	4.5	5.2	4.0	5.9
2023/10	6.4	4.5	5.8	4.0	6.3
2023/11	7.0	5.0	5.8	5.1	6.1
2023/12	6.5	5.4	5.7	5.4	4.6
2024/01	5.8	4.3	5.4	5.0	6.0
2024/02	7.0	5.1	4.5	5.3	5.7
2024/03	6.7	4.1	5.0	5.3	6.0
2024/04	6.7	5.2	5.5	5.4	6.2
2024/05	6.2	5.3	5.6	5.0	5.6
2024/06	6.7	5.3	6.2	4.7	6.7
2024/07	6.7	4.9	4.9	4.3	6.5
2024/08	6.7	5.6	6.0	5.2	5.0
2024/09	7.2	4.6	5.4	4.8	6.5
2024/10	6.8	5.4	5.3	5.0	6.0
2024/11	7.0	5.6	5.3	4.4	6.7
2024/12	4.9	4.0	4.0	3.4	4.2
2025/01	4.9	3.4	2.9	2.9	3.7
2025/02	5.1	3.1	3.9	3.8	3.9
2025/03	4.9	3.0	3.9	2.8	3.8
2025/04	4.2	4.5	4.7	3.9	5.0
2025/05	4.8	4.7	5.2	4.2	5.0
2025/06	5.0	4.9	5.4	3.2	4.7
2025/07	4.9	3.5	4.2	4.7	4.5
2025/08	4.9	4.0	6.4	4.7	3.8
2025/09	4.8	3.6	4.4	4.6	5.7
2025/10	5.4	4.4	4.9	4.9	4.8
2025/11	5.6	4.3	5.0	3.9	4.4
2025/12	5.2	3.7	3.6	3.5	4.8
2026/01	4.8	3.8	3.5	3.4	4.6
2026/02	4.9	3.8	3.9	3.5	4.0
2026/03	4.1	3.6	4.0	3.5	4.1
2026/04	4.7	4.2	4.6	4.5	4.1
2026/05	4.2	4.9	5.5	5.2	4.8
2026/06	5.5	4.6	5.8	5.6	5.7

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　月次走行距離データ

年月	大手町(群馬)	利根沼田	太田	富岡	中之条
2023/08	3813	791	640	917	866
2023/09	4113	1703	1105	781	1519
2023/10	4483	1977	1630	677	2117
2023/11	5099	2542	1475	799	1703
2023/12	4602	1594	1657	1016	1774
2024/01	2567	1263	1145	873	911
2024/02	3269	1129	1157	493	1684
2024/03	3365	1687	835	1022	1739
2024/04	3198	2204	1650	1391	1386
2024/05	4282	2115	1566	718	2174
2024/06	6510	2517	1434	844	1873
2024/07	7368	1883	1317	693	1233
2024/08	5874	2134	1225	726	1356
2024/09	7424	2013	1287	1110	1549
2024/10	6956	3616	1102	842	2957
2024/11	6364	3046	1196	537	2123
2024/12	5755	2161	607	828	1995
2025/01	4994	835	634	341	1218
2025/02	5306	1225	686	639	1504
2025/03	4866	1625	488	319	1660
2025/04	4830	2376	1169	958	2063
2025/05	6304	2432	1129	409	2210
2025/06	8008	2634	1451	726	1986
2025/07	9161	1893	1231	550	2665
2025/08	6693	411	171	201	756
2025/09	7631	2898	833	455	2607
2025/10	8068	3786	1945	679	2859
2025/11	6209	3914	787	948	1634
2025/12	6518	2208	922	184	1569
2026/01	3516	1917	935	356	1146
2026/02	3618	1551	522	409	1393
2026/03	3437	2047	453	715	1774
2026/04	4991	2705	1048	832	1780
2026/05	4851	2988	1136	423	1190
2026/06	6950	2982	803	687	1523

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　休日 月次利用回数･売上　データ

■ 月次利用回数（回）

回数	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	合計
大手町	18	4	5	2	3	3	4	2	11	9	8	6	4	1	1	3	7	3	7	4	5	7	3	6	5	6	1	7	12	3	6	12	9	6	193
利根沼田	3	1	0	2	0	2	2	3	0	1	0	2	4	2	2	3	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	4	2	3	3	6	1	53
太田	11	0	2	1	3	5	4	1	10	7	10	3	6	1	2	2	1	1	10	1	3	1	0	6	1	1	2	3	7	3	6	4	5	5	128
富岡	7	3	2	2	1	0	1	2	1	4	1	2	2	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	8	0	0	1	4	5	7	1	2	6	2	69
中之条	1	1	0	1	0	2	2	2	0	1	4	2	2	2	1	0	2	0	6	2	0	1	0	4	2	3	1	0	1	2	2	2	8	3	60
合計	40	9	9	8	7	12	13	10	22	22	23	15	18	9	6	9	12	5	23	7	8	9	3	25	8	10	7	16	29	17	18	23	34	17	503

■ 月次売上（千円）

千円	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	合計
大手町	66	56	31	17	19	27	30	7	52	40	44	49	22	6	1	25	51	27	33	26	43	53	14	26	27	27	23	33	44	17	27	55	55	37	1109
利根沼田	20	4	0	9	0	32	8	5	0	3	0	7	8	5	2	8	6	2	0	0	0	0	0	8	0	0	8	10	17	7	19	7	35	4	235
太田	88	0	16	3	8	36	41	4	53	49	61	10	31	12	4	14	12	3	33	6	17	1	0	51	2	7	12	17	35	24	34	21	23	27	754
富岡	59	13	18	19	11	0	12	10	4	21	6	13	9	4	0	4	4	0	0	0	0	0	0	54	0	0	10	20	24	19	2	7	29	10	384
中之条	5	1	0	12	0	35	16	25	0	1	15	19	19	23	23	0	22	0	49	22	0	14	0	18	18	21	11	0	5	13	12	14	51	8	472
合計	239	74	66	60	39	129	107	51	109	114	126	97	89	49	31	51	95	32	115	54	60	68	14	156	47	55	64	79	125	80	94	105	193	86	2954
固定費	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	190	
売上控除対象金額	30	-116	-124	-149	-173	-80	-102	-158	-100	-95	-83	-112	-120	-160	-178	-158	-114	-177	-94	-155	-149	-141	-195	-53	-162	-154	-128	-130	-84	-129	-115	-104	-7	-123	
県への還元額	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　休日 台数あたり売上・休日／平日内訳　データ

■ 台数あたり売上（千円/台）　※全体＝5拠点の売上合計÷20台

千円/台	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	月平均
大手町	11.1	9.3	5.2	2.8	3.2	4.4	4.9	1.1	8.7	6.6	7.4	8.1	3.6	1.0	0.2	4.1	8.5	4.5	5.5	4.3	7.2	8.8	2.3	4.3	4.5	4.5	3.8	5.5	7.3	2.9	4.5	9.2	9.2	6.2	**5.4**
利根沼田	4.1	0.8	0.0	1.8	0.0	6.4	1.6	1.0	0.0	0.5	0.0	1.4	1.7	0.9	0.5	1.6	1.3	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	1.6	0.0	0.0	1.6	1.9	3.3	1.4	3.8	1.4	7.1	0.8	**1.4**
太田	29.4	0.0	5.2	0.8	2.7	12.1	13.7	1.3	17.8	16.2	20.2	3.2	10.4	3.9	1.4	4.6	3.9	0.9	11.1	2.1	5.8	0.3	0.0	16.9	0.7	2.2	4.0	5.6	11.8	7.9	11.3	7.2	7.7	8.8	**7.4**
富岡	19.7	4.2	6.2	6.3	3.8	0.0	4.1	3.4	1.4	7.1	2.1	4.4	3.0	1.4	0.0	1.4	1.2	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	18.0	0.0	0.0	3.3	6.5	8.2	6.3	0.6	2.4	9.6	3.4	**3.8**
中之条	1.7	0.0	0.0	4.1	0.0	11.5	5.2	8.4	0.0	0.3	5.1	6.2	6.4	7.5	7.7	0.0	7.5	0.0	16.4	7.2	0.0	4.7	0.0	5.9	5.9	7.1	3.7	0.0	1.5	4.4	3.9	4.7	17.1	2.8	**4.6**
全体	12.0	3.6	3.3	3.0	2.0	6.5	5.3	2.6	5.5	5.7	6.3	4.9	4.5	2.4	1.6	2.5	4.8	1.6	5.8	2.7	3.0	3.4	0.7	7.8	2.3	2.7	3.2	4.0	6.2	4.0	4.7	5.2	9.7	4.3	**4.3**

■ 休日／平日一般開放の内訳（件）

件	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	合計
休日	40	9	9	8	7	12	13	10	22	22	23	15	18	9	6	9	12	5	23	7	8	9	3	25	8	10	7	12	21	17	16	14	28	12	**469**
平日一般開放	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	8	0	2	9	6	5	**34**
合計	40	9	9	8	7	12	13	10	22	22	23	15	18	9	6	9	12	5	23	7	8	9	3	25	8	10	7	16	29	17	18	23	34	17	**503**

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

拠点別　休日 月次走行距離・利用時間　データ

■ 月次走行距離（km）

km	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	合計
大手町	1,060	475	147	118	208	223	177	157	933	633	926	1,124	427	8	14	157	237	370	955	380	792	679	232	341	417	306	112	531	830	374	394	1,034	780	570	16,120
利根沼田	179	41	0	77	0	301	63	45	0	74	0	87	51	19	13	40	39	23	0	0	0	0	0	222	0	0	131	136	178	56	465	129	561	55	2,984
太田	1,324	0	142	45	69	470	424	67	1,269	1,264	1,368	162	598	109	95	95	66	55	866	38	462	11	0	1,127	44	56	133	316	755	536	611	347	405	497	13,825
富岡	989	115	172	256	150	0	194	85	36	424	85	438	207	27	0	41	43	0	0	0	0	0	0	1,125	0	0	106	333	644	258	13	68	547	210	6,564
中之条	79	17	0	193	0	148	141	342	0	13	226	81	126	178	49	0	200	0	484	144	0	110	0	264	116	96	101	0	131	95	67	152	618	87	4,258
合計	3,630	647	460	688	426	1,142	999	696	2,238	2,408	2,605	1,892	1,408	342	170	333	586	448	2,305	562	1,254	800	232	3,079	577	458	583	1,316	2,537	1,319	1,550	1,730	2,911	1,418	43,750

■ 月次利用時間（時間）

時間	2309	2310	2311	2312	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2601	2602	2603	2604	2605	2606	合計
大手町	56	70	26	12	14	25	23	7	71	53	62	72	32	3	2	18	40	49	43	25	52	68	22	34	18	26	33	51	54	20	34	73	93	62	1,345
利根沼田	11	3	0	6	0	34	5	4	0	2	0	8	9	4	4	6	4	2	0	0	0	0	0	10	0	0	4	11	26	10	28	8	60	5	267
太田	60	0	10	2	4	22	26	6	77	60	88	12	43	7	4	10	11	6	54	3	18	1	0	82	2	2	11	22	59	31	35	27	33	39	866
富岡	50	10	15	13	12	0	12	16	4	28	11	13	11	2	0	3	2	0	0	0	0	0	0	81	0	0	9	31	29	21	2	9	36	13	432
中之条	3	1	0	11	0	48	12	51	0	1	20	38	39	16	25	0	11	0	99	17	0	26	0	19	31	14	6	0	4	28	25	31	95	10	680
合計	180	83	51	44	30	129	77	85	152	144	182	143	135	33	34	37	68	57	196	45	70	95	22	226	51	42	63	116	172	110	125	148	318	128	3,591

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

EOF

© Marubeni Corporation All Rights Reserved.

Marubeni