特集

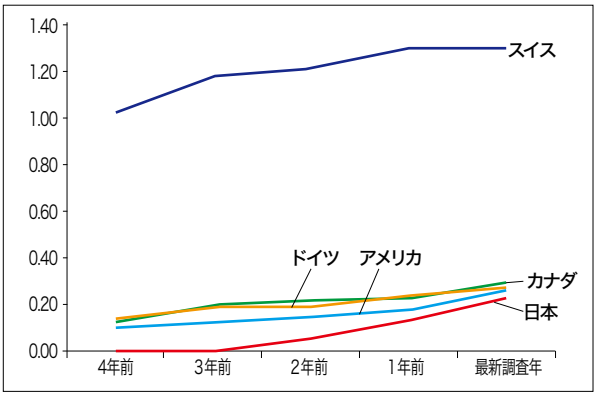
# カーシェアリングと若者のクルマ利用

クルマは、生活やビジネスにおける足として、家族で出かけるための移動手段として幅広い場面で活躍しています。その一方で、近年は若者のクルマに対する関心が薄れ、免許取得率やクルマの購入意欲が減少。「若者のクルマ離れ」が進んでおり、公共交通が発達した都市部では、特にその傾向が強くなっています。このような中で、クルマを持たない若者でも気軽にクルマを利用できるサービスとして注目されているのが、カーシェアリングです。そこで、今回は街中の時間貸駐車場やマンションなどの駐車場などで見かけることが多くなった、このカーシェアリングについて調べてみました。

## 若者のクルマ離れが叫ばれる中 利用者が増え続けるカーシェアリング

クルマは生活に密着した交通手段としてだけでなく、かつては免許を取得して憧れのクルマを購入するのが、若者の目標と言われていました。しかし、近年は若者の関心がクルマ以外に移り、免許取得率の低下、マイカー購入意欲の低下を招くなど、若者のクルマ離れが進んでいます。

図1　主要4カ国と我が国のカーシェアリング普及率の推移（会員数／人口（%））




| | 開始年 | CS組織数 | 車両数 | 会員数 | 人口 | 会員数/人口(%) | 最新調査年月 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| アメリカ | 1998 | 26 | 12,634 | 806,332 | 308,750,000 | 0.26 | 2012.7 |
| カナダ | 1994 | 19 | 3,143 | 101,502 | 34,760,000 | 0.29 | 2012.7 |
| スイス | 1987 | 1 | 2,600 | 102,100 | 7,870,000 | 1.3 | 2011.12 |
| ドイツ | 1988 | 約130 | 5,600 | 220,000 | 81,750,000 | 0.27 | 2012.1 |
| 日本 | 2002 | 32 | 8,831 | 289,497 | 128,057,000 | 0.23 | 2013.1 |
| 5ヵ国計 | | | 32,808 | 1,519,431 | 561,187,000 | 0.27 | |

出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

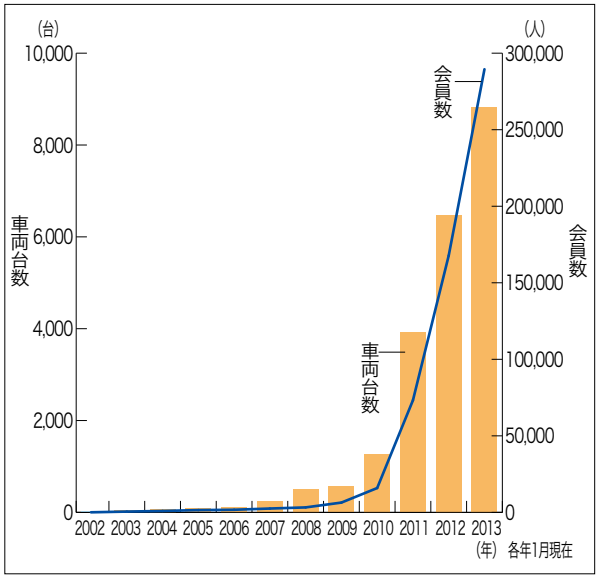
特に、都市部では、電車やバスなどの公共交通が発達しているため、移動ということだけを考えればクルマがなくてもさほど不便を感じないと考える人も増えてきているようです。また、駐車場代や税金、保険などの経済的な負担のため、所有をあきらめているケースもあります。

このような中で、複数の人がクルマをシェアすることで、安価で手軽に利用できる新しいスタイルとして注目を集めているのがカーシェアリングです。

カーシェアリングは、1980年代にスイスでスタートし、その後欧米各国に普及しました。

カーシェアリングの普及率（人口当たりのカーシェアリング

図2　わが国のカーシェアリング普及台数と会員数の推移




出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

表１　わが国の主なカーシェアリング会社

| カーシェアリングの名称 | 実施地域 | ステーション数 | 車両台数 | 会員数 |
|---|---|---|---|---|
| オリックスカーシェア | 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、岐阜県、三重県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、沖縄県 | 1,106 | 1,805 | 78,538 |
| タイムズカープラス | 北海道、宮城県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、岐阜県、静岡県、愛知県、滋賀県、京都府、奈良県、三重県、和歌山県、大阪府、兵庫県、岡山県、広島県、福岡県、長崎県、宮崎県、沖縄県 | 3,302 | 4,652 | 163,644 |
| カテラ | 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、愛知県、京都府、大阪府、兵庫県、福岡県 | 92 | 125 | 4,560 |
| エコロカカーシェアリング | 東京都、埼玉県、横浜市、仙台市、静岡市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市、広島市、福岡市、鹿児島市 | 94 | 246 | 3,840 |
| careco・カーシェアリングクラブ | 東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県、宮城県石巻市、新潟県三条市 | 488 | 571 | 21,000 |
| 名鉄協商カーシェア cariteco(カリテコ) | 愛知県、岐阜県、三重県 | 146 | 173 | 4,800 |
| アースカー | 北海道、宮城県、茨城県、千葉県、東京都、神奈川県、埼玉県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、兵庫県、奈良県、大阪府、徳島県、広島県、福岡県、大分県、熊本県 | 158 | 180 | 4,300 |
| その他 | | 255 | 1,079 | 8,815 |
| | | 5,641 | 8,831 | 289,497 |

※2013年1月現在。オリックスカーシェアは2012年9月現在　　出典：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団

会員数の割合）を見ると、日本は0.23%で最初に導入されたスイス（1.3%）には及びませんが、ドイツやカナダ、アメリカの水準に年々近づいています。（図1）。

日本のカーシェアリングは2002年にスタートしました。ここ2～3年の間に車両台数、会員数ともに急激に増加しており、車両台数は2009年の563台に対し、2013年は8,831台となっています（図2）。会員数も2009年は6,396人でしたが、2013年には289,497人にまで拡大しています。

カーシェアリングには多くの企業が複数の都道府県で事業を展開しており、全国のステーション数は5,641カ所となっています（表1）。このうち最大手のタイムズカープラスは、25の都道府県で事業展開をしており、ステーション数（3,302カ所）、車両台数（4,652台）、会員数（163,644人）ともに全体の半数以上を占めています。

## 会員登録しておけば使いたいときに気軽に利用できるのが魅力

カーシェアリングとは、その名称が示すようにクルマを複数の人がシェアして利用できるシステムのことで、その魅力は使いたい時にすぐに借りられる手軽さと、お得な料金体系にあります。

まず、手軽さについて従来からあるレンタカーと特徴を比較してみましょう（表2）。

カーシェアリングは、レンタカーに比べて①自宅の近くにステーションがある（図3）。②手続きが簡単で、パソコンや携帯電話から予約し、会員カードをクルマにかざすだけで良い。③15分単位で借りることができる。④24時間使いたい時に借りることができるなどのメリットがあります。

図３　東京 23 区内のタイムズ駐車場の分布

タイムズカープラスでは、全国約12,000カ所ある時間貸駐車場「タイムズ」を活用。5台以上停められる駐車場を中心にカーシェアリング車両を配置し、1つのエリアに複数のステーションを展開している

表２　レンタカーとカーシェアリングの比較

| | カーシェア | レンタカー |
|---|---|---|
| 利用時間単位 | 15分～ | 6時間～ |
| 受け渡し時間 | 24時間 | 店舗営業時間内 |
| 貸し出し場所 | ステーション（設置駐車場） | レンタカー店舗 |
| 車種 | 乗用車中心 | 多種多様 |
| 課金体系 | 15分単位 | 6時間、12時間等 |
| 月額料金 | あり | なし |
| 予約 | 出発の3分前まで | 出発の30分前まで |
| 貸し出し手続き対応 | 無人 | 有人 |
| 乗り捨て | 不可 | 可 |
| ガソリン代 | 利用料込 | 別途 |

出典：タイムズ24

次に、経済性についてクルマを所有した場合との比較をしてみましょう。

クルマを所有する場合、当然必要になるのは、クルマの購入資金ですが、それ以外にも税金や保険料だけで1カ月当たり約13,000円、駐車場代が2万円とすると月あたり約33,000円必要となります（表3）。これだけの維持費を毎月支払うのは厳しい、という人は多いのではないでしょうか。

一方のカーシェアリングでは、最低限必要なのは月額基本料金の1,000円のみです（タイムズカープラスの場合）。利用料金は15分単位の時間計算となっており、ガソリン代や保険代なども含まれています。また、お得なパック料金も用意されています（表4）。

このため週末のみ、月8回程度クルマを利用する人であれば、3,900円の6時間パックを8回利用した場合の料金は3,900円×8で31,200円となります。月額基本料金の1,000円は利用料として相殺されるため、1カ月の利用料は31,200円ですみ、駐車場代の高い都内の場合では、カーシェアリングで毎週末クルマを利用しても、クルマの維持費約33,000円よりも安くすみます。

その一方、カーシェアリングは、レンタカーと比較して車種バリエーションが少ないと思われがちです。確かに、カーシェアリングは短時間の利用が中心のため手軽なコンパクトカーが中心になっていますが、トヨタ86やホンダCR-Zなどのスポーツカー、ミニやBMW、アウディなどの輸入車も設置するステーションが増えています。タイムズカープラスでは、若者に特に人気が高い車種は、やはり自分で購入したくてもなかなか手が届かない輸入車だそうです。

つまり、カーシェアリングを利用する若者にとっては、憧れのクルマを自分の生活スタイルに合わせて手軽に利用できるというメリットもあるのです。

まさに、若者に利用したいと思わせる企業努力がなされていることが、近年の利用実績アップに繋がってきていると言えるのではないでしょうか。

表３　東京 23 区内でコンパクトカーを所有した場合の月あたりコスト

| | |
|---|---|
| 自動車税 | 2,875円 |
| 自動車重量税 | 683円 |
| 自賠責保険 | 1,160円 |
| 任意保険料 | 8,333円 |
| 駐車場代（23区内） | 20,000円 |
| | 計33,051円 |

※1.5ℓ、車両重量1t未満のコンパクトカーの場合。
点検費用、消耗品代、クルマの購入費は含まず。
任意保険は10万円（1年）で試算。

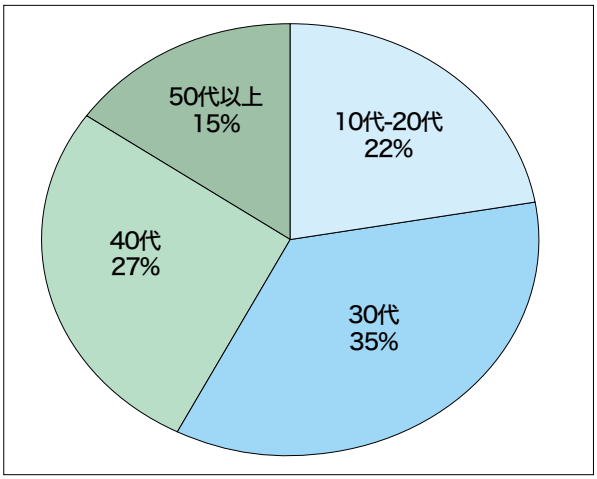
表4　カーシェアリングの利用コスト

| | |
|---|---|
| 月額基本料金 | 1,000円<br>（利用時に利用代金として相殺） |
| 利用料金 | 200円/15分<br>3,900円（6時間パック） |

## 利用者像

カーシェアリング利用者の年代別構成をみると、20代、30代の若者が全体の約6割を占めており、クルマ保有層に比べて若者の利用が多いのが特徴です（図4）。

図4　タイムズカープラス会員の年代別構成比




出典：タイムズ２４

写真①　江東区豊洲にあるタイムズ駐車場「タイムズ豊洲ステーション」には、カーシェアリングのクルマが9台設置されている（写真は平日撮影）

都内のベイエリアでマンション建設が進む豊洲にある「タイムズ豊洲ステーション」で、実際に利用している人の話を聞いてみました（写真①）。

タイムズ豊洲ステーションはカーシェアリングのクルマが9台用意されていますが、取材時は土曜日のためほとんどのクルマが利用中または、予約済みという状態でした。

小さなお子さんを連れた30代の男性は次のように語ってくれました。

「ここのステーションがオープンした時から利用しており、利用頻度は月に2 ～ 3回です。小さな子どもがいるため、買い物へ行く時にクルマがあると便利なので、6時間パックをよく利用しています。できればマイカーを購入したいのですが、子どもも小さくていまは経済的に余裕がないので……。」

また、チャイルドシート持参でクルマを借りに来た若い夫婦は、乳児を連れて遠出をするための足として利用していました（写真②）。

「子どもができるまではクルマの必要性をあまり感じていなかったのですが、子どもが生まれるとクルマがないと出かけるのが大変ということを痛感しています。そのため、子どもを連れて遠出するのに、6時間パックをだいたい月2回利用しています。」

このように利用者の声を聞いてみると、都市部におけるクルマ所有にかかる経済的な理由からマイカーをあきらめている30歳前後の若い子育て世代にとって、安くて気軽に利用できるカーシェアリングは欠かせない存在となっていました。

また、タイムズカープラスを運営するタイムズ24に話を聞くと、20 ～ 30代の若者は、12時間、24時間等の長時間パック、翌朝まで低価格で利用できるナイトパックを利用し、ドライブを楽しんでいる利用者も多いと言います。つまり、カーシェアリングは若者がクルマに触れる機会をアップさせる都市型の新しいビジネスとなっていました。

写真②　子どもが生まれてからカーシェアリングを利用するようになったという若い夫婦は、チャイルドシート持参でクルマを借りに来ていた

## カーシェアリングの今後の課題とは

このように、自分の生活スタイルに合わせてクルマを気軽に利用できるカーシェアリングは、認知度のアップとともに利用率も着実に伸びています。しかし、今後普及を進めるためには、カーシェアリングの利便性をさらにアップさせる必要があるのではないでしょうか。

現在カーシェアリングは、借りたステーションに返却しなくてはなりません。しかし、短距離移動が主な利用目的となっているカーシェアリングの特徴を考えれば、借りたステーションとは別のステーションへの乗り捨てが可能となればカーシェアリングの利用は増えると思います。

例えば、飛行機を利用する際に、自宅近くのステーションでクルマを借りて空港へ行き、空港の駐車場に乗り捨てしたり、旅行先の駅でクルマを借りて、目的地や別の駅で乗り捨てしたり出きれば、利便性はより高まります。

既に、欧米では乗り捨て方式のカーシェアリングが行われていますが、日本では道路運送車両法や自動車の保管場所の確保等に関する法律（車庫法）で保管場所（車庫）を変更した場合には15日以内に届け出をしなければならないと規定されており、乗り捨てはできません。レンタカーでは乗り捨てが認められていますが、これはレンタカー会社の人が登録された元の営業所に戻すという前提があるためで、無人のカーシェアリングでは難しいのです。

カーシェアリングの乗り捨てを実現するためには、保管場所に関する規制の緩和を、国や自治体に働きかけていく必要があるといえます。

乗り捨て以外でも、SUICAやPASMOなど、鉄道やバスで利用されている交通系ICカードの共同利用が実現されているように、異なるカーシェアリングの運営会社で相互利用できるようにすれば、メリットも増加していくはずです。自宅近くにあるステーションの会員になっていれば、出先で見つけた提携する別の会社のカーシェアリングも利用できれば、利便性は確実にアップしていくからです。

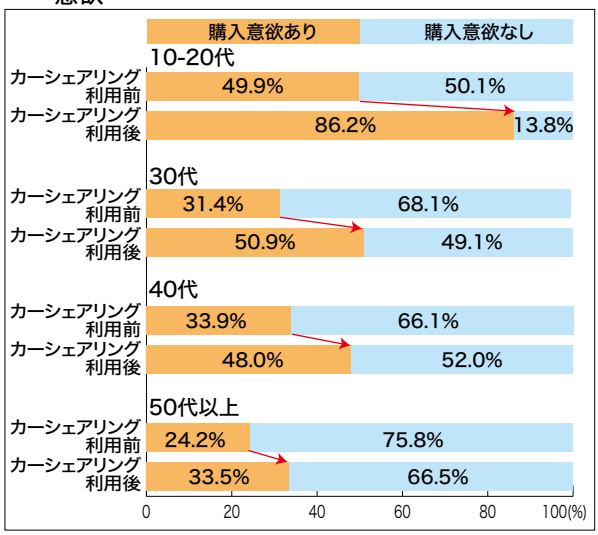
## 環境負荷の低減とともに クルマの魅力を手軽に体験できる

カーシェアリングは、利用に応じて料金がかかるため、出費を抑えるため目的に合わせて公共交通や自転車、徒歩など、別の移動手段の選択を促すという効果もあります。他の交通手段を選択する人が増えると、走行するクルマの台数を抑えられるため、渋滞の緩和により環境負荷を低減することもできます。

また、 カーシェアリングは都市型の新しいビジネスといえ、生活の足としてクルマが必需品となっている地方では成り立ちにくいサービスです。しかし、都市部では、カーシェアリングによってこれまでクルマにあまり関心がなかった若者にクルマに触れる機会を与えることで、クルマの持つ利便性や魅力について改めて考える場を与えているという効果も生まれていました。

タイムズ24の会員向けアンケートを見ると、カーシェアリングを利用したことで会員のクルマ購入意欲は確実にアップしています（図5）。特に10 ～ 20代の若者は、カーシェアリングでクルマの魅力に触れたことで、「購入意欲あり」は利用前の49.9%から86.2%と利用後は大幅にアップしています。このように、クルマを所有していない人に対して、気軽にクルマを利用できる機会を与えることが、クルマ社会の健全な発展に寄与していくのではないでしょうか。

図5　年代別カーシェアリング利用前後のクルマの購入意欲




出典：タイムズ２４　タイムズカープラス会員アンケート

## タイムズ２４に聞く カーシェアリング「タイムズカープラス」

現在、日本のカーシェアリング業界において、規模、収益ともにトップに君臨する「タイムズカープラス」。その運営会社であるタイムズ24に、起ち上げからの流れや改良点、今後の目標などについて話を聞きました。

タイムズ24では、カーシェアリング構想を1998年頃から考えていましたが、実際に事業として具体化させたのは2009年5月になってからです。当時の背景を、タイムズ24広報担当の野澤夢美課長は次のように語ります。

「当時、駐車場のタイムズは全国で約8,600カ所まで増えていたため、それを活用した新しいビジネスを考えていました。そこで、当社では2009年3月、以前から構想のあったカーシェアリング事業に参入する目的で、すでにカーシェアリングを事業展開していたマツダレンタカーをグループ会社に迎え入れました。」

マツダレンタカーは2009年3月時点で “カーシェア24”という名前で車両45台を所有し、17カ所のステーションでカーシェアリング事業を展開していましたが、タイムズ24では本格展開に向けた事業の検証のため、自社が展開する駐車場のタイムズを活用し、2009年7月から8月に、都内24のエリアで100台を置いて、実証実験を行っています。

「当時は、どんなニーズがあるのか正直分からない部分もあったため、ビジネスエリア、商業エリア、複合エリア、と様々なエリアで実験をしました。この結果、ビジネスとして成り立つという手応えを感じ、本格的に展開していくことを決めました。」

事業スタート時点ではカーシェアリングがほとんど知られていなかったため苦労も多かったものの、2011年頃から一挙に利用者が伸びています（図6）。

「実は2010年6月に、名前を“カーシェア24”から“タイムズプラス”へと変更しています（現在は“タイムズカープラス”）。このブランドチェンジに伴い、当社のカーシェアリング事業の拡大を加速させたこともあり、その約1年後には多くの人にカーシェアリングというものが知られるようになりました。ただ、これは首都圏が中心で、関西圏や九州エリアではまだまだという状況でしたが、ここ最近になり認知度はか

なりアップしてきました。」

やはり、地方都市では生活の足としてクルマが利用されているため、カーシェアリングは大都市向けのサービスということになるのでしょうか。

「現在、カーシェアリングは29都道府県で展開しており、全国で約1万2,000カ所ある駐車場のうち約4,000カ所に設置しています（図7）。主に人口が多く、公共交通が発展している都市部がメインになりますが、地方都市に関しては、月極駐車場の料金が高く、出張や旅行などの利用が見込める駅前を中心に展開しています。」

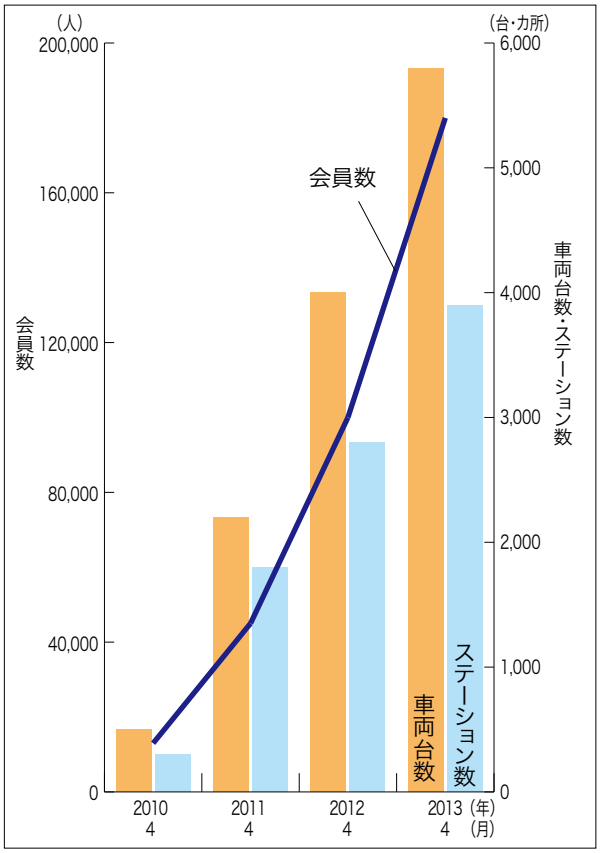
現在、5台以上停められる時間貸駐車場については、基本的にカーシェアリング車両を設置する方針で動いているというタイムズ24。今後、カーシェアリングはどのような方向に進み、どうなっていくと考えているのでしょうか。

「当社は、快適なクルマ社会の実現を目指しており、交通インフラサービス全体を支える集団になることを目指しています。そこで、クルマを停める場所の提供だけでなくて、クルマに乗るということでカーシェアリング事業にも進出したのです。今後は、少子高齢化によりクルマに乗る人は減少傾向にあると考えられるため、クルマに乗るきっかけを作ることで減少の度合いをある程度止められればと思っています。カーシェアリングを利用することで、“クルマがあると便利だよね”“やはりクルマは楽しいよね”などと感じてクルマ購入のきっかけになってくれれば嬉しいですね。実際、タイムズカープラスの会員で退会されている方の約3割は、クルマを購入されたことが退会理由となっています。」

最後に今後の目標について伺った。

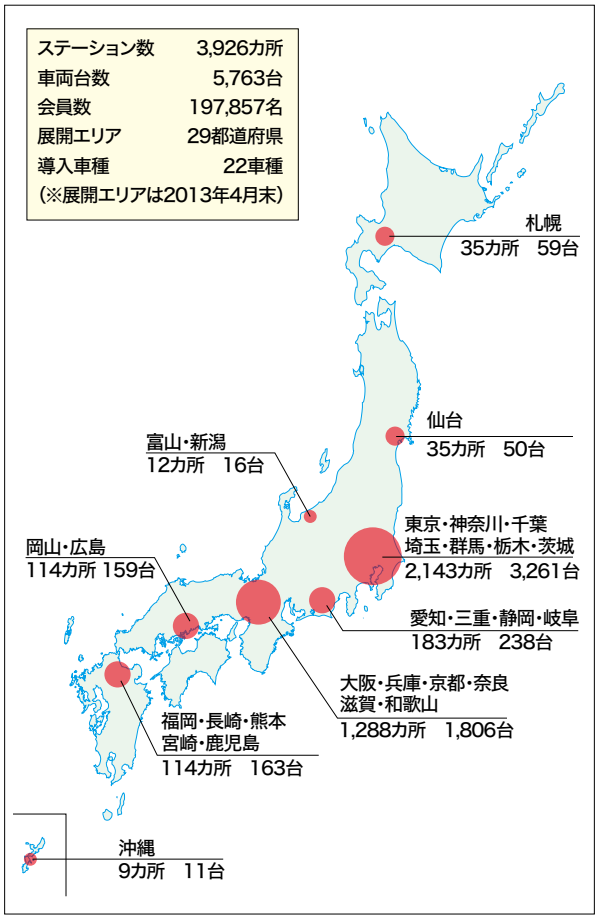
「カーシェアリング用の車両は現在の6,000台を2014年10月末までに1万台にしたいと考えています。そして、利用できる駐車場のエリア密度を濃くしていき、公共交通の一つとして利用されるようにしたいと思っています。」

図6　タイムズカープラスの会員数と設置駐車場数、車両台数の推移




出典：タイムズ24

図7　全国のタイムズカープラスの設置ステーション




出典：タイムズ24