

# 「みんなで使う車」の時代

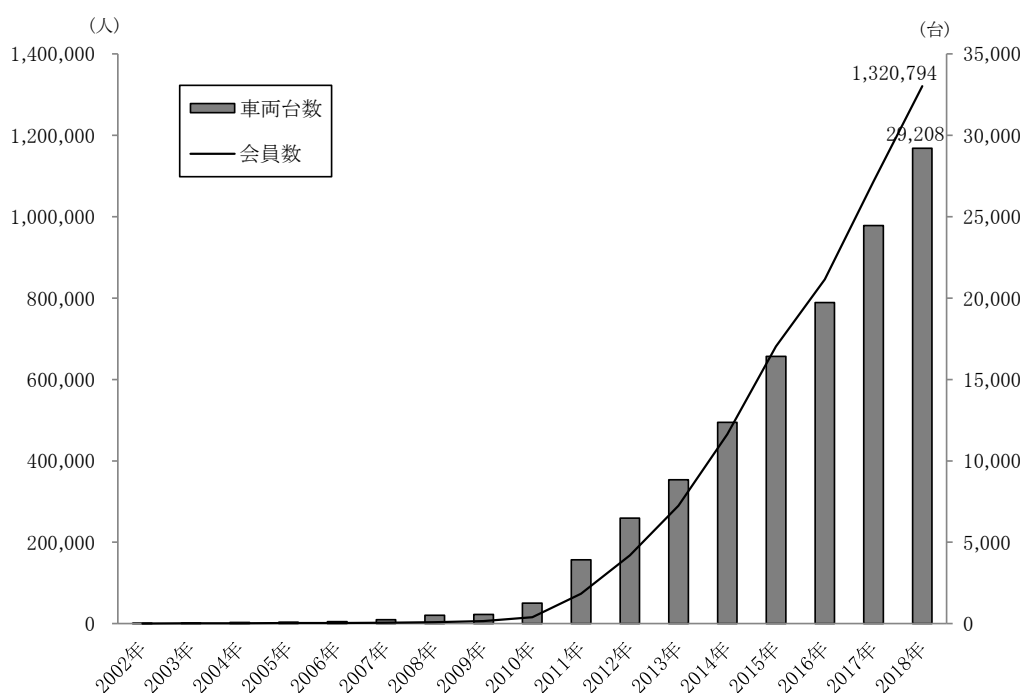
— 車によって装備や操作が異なるのが不安な消費者も —

主席研究員 宮木 由貴子

## ＜所有せずに自動車を運転する人の増加＞

近年、1台の自動車を複数の会員が共同で利用する「カーシェアリング」を利用する人が増加している。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団によれば、組織的なカーシェアリングは、1980年代後半に欧州で開始され、90年代になって北米などにも広まったという。2012年10月時点で欧米を中心に世界27カ国で運営されており、利用者人口は1,788,000人、車両数は43,550台とされる。日本においても近年急速にその普及が進み、利用者が増加している（図表1）。

図表1 わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移



資料：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団資料より作成

## ＜カーシェアリングの利点＞

カーシェアリングのステーションの分布をみると、首都圏、大阪中心部や神戸、名古屋等で多く、主に都市部での利用が進んでいることがわかる。駐車スペースを見つけ難い都市部で、車を所有せずに気軽に車を使えることで、ビジネス利用にも便利で

ある。また、プライベートな利用としては、買い物や子どもの塾の送迎等、ちょっとした用事や短時間での利用などが多いようだ。利用シーンとコストを考え、タクシー、レンタカー、カーシェアを使い分けている人もいる。さらに、用途に合わせて、必要な大きさ・スペックの車をその都度選べるのも利点である。何より大きな利点は、車両取得に関わるコストがないだけでなく、駐車場や保険、車検などといった車両の維持・メンテナンスにかかる手間隙やコストが不要なことであるといえよう。

利用方法も非常に簡単である。事業者ごとに方法やサービスの違いはあるものの、今日のカーシェアリングの使い方としては、入会登録をした後、車の空き状況の確認や予約はスマートフォンやパソコン等で簡単に行うことができ、予約した時間にステーションに赴いてスマホで利用手続きをするか専用カードをかざすなどして車を開錠することで、利用が可能となる。給油や洗車に協力するとポイント付与や料金割引があるなど、維持にかかわる作業も利用者で分担することができ、貢献した分が還元される仕組みとなっていることが多い。内部の清掃用具や消臭スプレー等をトランクに積んである車両もある。料金は入会時に設定したクレジットカードで引き落とされるので、現金の授受もなく、全く人を介せずに利用できる。トラブルがあった場合はセンターに連絡をして処理してもらうこととなる。

また、カーシェアリングの普及による社会的な効果としては、環境負荷や駐車スペースの削減といった点があげられており、2015年9月の国連サミットで採択されたSDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）を意識した社会作りが進められる中、時代に合ったビジネスモデルとしても受容されているとあってよいだろう。

### <カーシェアリングに対する不安>

一方で、不安もある。第一生命経済研究所が2018年に実施した「自動車・自動運転に関する意識調査」から、レンタカーやカーシェアリングを「まったく利用しない」と回答した人を除いた対象者に対して、利用における具体的な不安の内容をたずねた結果をみる（図表2）。

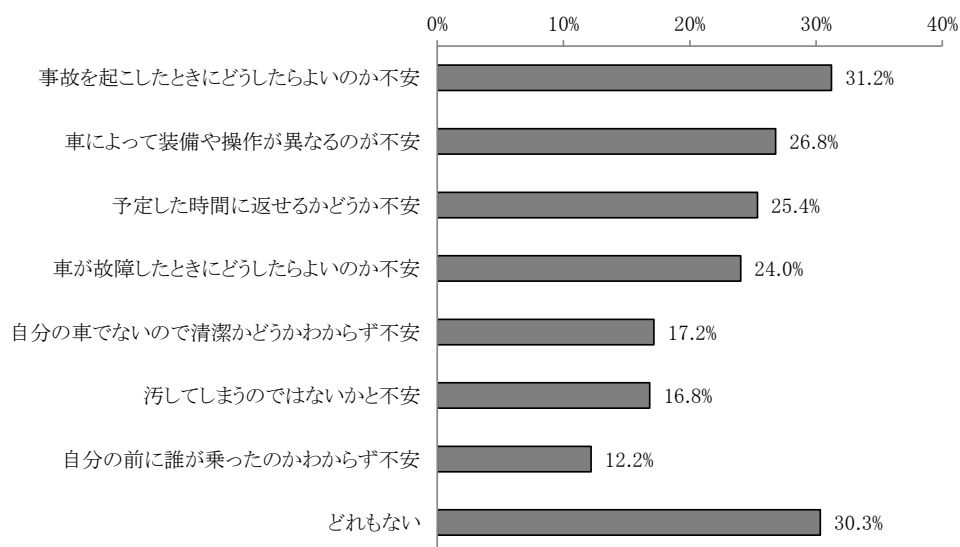
最も多かった回答は、「事故を起こしたときにどうしたらよいか不安」であり、31.2%を占めた。これに「車によって装備や操作が異なるのが不安」が26.8%で続いている。以下、「予約した時間に返せるかどうか不安」（25.4%）、「車が故障したときにどうしたらよいか不安」（24.0%）と続く。

この中で特に今後課題となるのは、「車によって装備や操作が異なるのが不安」であると考えられる。同一メーカーの車両であっても、車種によって仕様や操作方法が異なっているケースは少なくない。個人が車を所有している場合は、自分や家族の車の仕様を理解していればよいが、カーシェア利用などで車に乗る場合は「慣れていない車に乗る」というケースも多々ある。いつも使っているステーションの車が他人に

貸し出されていて使えない場合や、用途に応じていつもと異なる車を選ぶ場合など、「シェア」の時代は不慣れな車を運転する必然性が高くなると考えられる。いつもと仕様が異なる不慣れな車を運転することで、従来はあまりなかった交通安全上のリスクが発生する可能性は否めない。

なお、「車によって装備や操作が異なるのが不安」とする割合は、男性（24.7%）に比べて女性（29.5%）の方が多くも明らかになっている（図表省略）。

図表2 レンタカーやカーシェアの利用における不安



注：レンタカーやカーシェアを「まったく利用しない」とする人を除いた人 903 人の回答  
資料：第一生命経済研究所「自動車・自動運転に関する意識調査」2018年 n=3,000

### <「みんなで使う車」の時代に必要なこと>

今、次世代交通のあり方として、「MaaS（マース）」という考え方が浸透しつつある。これは、「Mobility-as-a-Service」の略であり、このシステムの構築に向けて、既に官民が積極的に動いており、少子高齢化、都市への人口集中と地方の過疎化等、課題先進国としての日本におけるモビリティのあり方が検討されている。MaaS の考え方において、車は「モノ」として所有するのではなく、移動のために対価を払って利用する「サービス」ととらえられる。その方法も、カーシェアリングやレンタカーのみでなく、ライドシェア（自動車の相乗り）や自動運転バスなど、様々な種類の移動サービスの選択肢が消費者の前に登場することとなるだろう。

SDGs に向けた活動推進と、所有から共有へのシフトの中、MaaS は時代に則した動きである。ただし、その推進において、官民は「便利であるはず」という思い込みを前提としたサービス創出ではなく、事前にきめ細かい消費者の意識やニーズを汲み取る必要があると考えられる。例えば、カーシェアにおいて「車によって装備や操作が異

なるのが不安」と考える人がいることに加え、車を人と共有したくない人もいる。「無人の自動運転バスで知らない人と2人きりになるのが怖い」とする人も既出の調査で確認されている。個人の移動環境等の要因だけでなく、消費者は嗜好や感覚の面でも非常に多様なのである。

こうした状況を踏まえ、まずは消費者が次世代のモビリティについてどのような期待・ニーズと不安を持っているのかについて、実態を明らかにする必要があるようだ。

(ライフデザイン研究部 みやき ゆきこ)