

ビジネスフォーカス

【カーシェアリング】
【拡大する市場】

近年、国内の自動車保有台数は横ばい状態が続いている。景気動向もあるが、若年層を中心に車離れが起きており、今後は保有台数の減少が見込まれている。その要因の一つに自動車維持費の高さが指摘される。

そうした状況の中、自分で車を保有せず、必要に応じて共同利用する「カーシェアリング」が拡大している。カーシェアリングは1999年に財団法人自動車走行電子技術協会が実施した「電気自動車共同利用実験」を起源とし、これに参画した企

業がカーシェアリングの事業化に乗り出した。その後、レンタカー、駐車場、マンション関連事業者などが市場に注目し、参入が相次いだ。

交通エコロジー・モビリティ財団によると、09年から車両台数以上に会員数が増えている状況で、1台当たり会員数は41.5人に達した。30人を超えることが収益性を判断する一つの指標とされる。

カーシェアリングは車台、駐車場、管理システムなど、多くの初期投資を求められる一方で、収益確保には時間がかかる。既に撤退した事業者もいる。その中、最大手のタイムズカーパスが事業を開始して10年目にして初めて営業黒字を計上した。

下位事業者は、利用環境が整っている大手ほど十分な会員数やステーション数を獲得できず、車両の稼働率が伸び悩んでいる。今後は大手による寡占化が進み、下位事業者との業務提

携やM&Aが起こる可能性もある。各事業者は利用頻度の低いユーザーの需要を掘り起こし、車両稼働率を高めていくとともに「予約が取れない」などのクレームが生じないように、適正な車両配置を行う必要がある。また乗用車以外の車種を用意したり、経費削減から社有車を減らしている法人の困り込みなどの差別化も重要である。

今後も、維持費を嫌い、保有に固執しない層が広がっていることから、カーシェアリングの会員数は増えていくと考えられる。同時に駐車場の空きが増えることが想定されるので、ステーションを設置する余地も高まっていく。ステーションができれば、周辺住民の関心が高まり、さらに会員数が増えるという好循環も期待できる。

カーシェアリングは市街地の渋滞解消や排出ガス削減など環境保護につながる側面がある。実証実験では

電気自動車も用いられている。自動車の利用を促すだけでなく、公共交通機関の一形態として社会的なインフラにもなりうるサービスだ。

各社が収益を確保するため、今後のステーション、車両の増加ペースは緩やかになると予測される。だがカーシェアリングの普及は、自動車社会が新たなステージに入ったともいえる。今後も注目すべき市場だろう。

(矢野経済研究所
自動車産業グループ
主席研究員 関口 太一)

国内のカーシェアリングの車両台数と会員数

