〔研究員の視点〕

カーシェアリングの可能性

― ドイツにおける事例から ―

運輸調査局研究員　遠藤　俊太郎

※本記事は、『交通新聞』に執筆したものを転載いたしました

拡大する鉄道系カーシェアリング

2010 年以降、わが国においても急速にカーシェアリングサービスが拡大し、特に大都市圏においてはこれが一般にも広く認知されるようになった。

欧州では、日本よりも早い段階でカーシェアリングが普及・発展してきたが、最近では利便性の高い新たなサービスも展開されており、ドイツをはじめ、フランス、スイスなどでは自動車メーカーや鉄道事業者が積極的にカーシェアリングサービス事業に参入・参画する動きもみられる。

ドイツカーシェアリング協会資料によれば、2015 年 1 月 1 日現在、ドイツ国内でカーシェアリング事業を行う事業者は 150 を超え、会員登録者数はのべ 104 万人、車両台数は 1 万 5400 台にのぼる。

本稿では、ドイツにおいて拡大を続けるドイツ鉄道（DB）グループのカーシェアリング事業を例に、その概要を紹介するとともに我が国における活用可能性に言及する。

DB のカーシェアリング事業

DB グループの DB レント社が運営するフリンクスター（2003 年に DB カーシェアリングから改称）は 2001 年にベルリンで始まり、現在はドイツ国内のほか、スイス、イタリア、オランダ、オーストリアの各国でも事業を展開、会員数は 2014 年 11 月に 30 万人を超えた。

同社は、2015 年 4 月にダイムラー傘下の car2go（カーシェアリングサービス）と提携したことでフリンクスター会員が利用可能な車両は 7500 台となり、ドイツで最大規模のカーシェアリング事業者となった。

これまでに 200 を超える都市に約 1000 のステーション（駐車場兼貸出返却場所）が設置されているが、ベルリンの一部と car2go 車両については固定のステーションがなく市中の一般的な路上駐車スペースが車両の貸出・返却場所となるフリーフローティングシステムが採用され、よりドア to ドアに近いサービスが提供されている。

カーシェアリングを通じた自動車事業への参入

DB はドイツを代表する鉄道事業者であるが、ドイツ国内の旅客輸送に占める自動車の分担率が人キロベースで 8 割に達するなど相当進行した自動車中心社会となっている状況等に鑑み、新たに自動車関連事業に参入することを目的としてカーシェアリング事業を開始した。

このような背景から、当初より鉄道の補完ではなくカーシェアリング単独での利用が中心になると想定して事業を行っており、鉄道との併用による料金割引制度も設けられていない。実際、その約 8 割は鉄道の利用を伴わないカーシェアリング単独での利用であるとみられているが、駅端末輸送機関としての役割もわずかながら果たしている。

一般的な利用シーンとして想定されるのは、自らは自動車を保有せず徒歩・自転車または公共交通で移動し、大きな買物や公共

交通の利用が不便な地域への外出等、必要な場合のみカーシェアリングを利用するという形態で、フリンクスターの予約・利用が金曜午後と土曜日に集中していることがこれを裏付けている。

また、フリンクスター会員はドイツ全国でそのサービスを利用できるため、公共交通のサービスレベルが低い地域への移動の際には目的地に向かう途中の駅から鉄道の二次交通としてこれを利用することも可能である。

新しいライフスタイルとカーシェアの可能性

わが国でカーシェアリングを利用する理由のひとつがコストである。特に大都市圏においては駐車場にかかる費用が大きく、これがカーシェアリング利用増加の一因になっているとみられる一方、地方圏における駐車コストはほとんど考慮する必要がないほど低廉であり、また、発着地からカーシェアリング車両までのアクセスを別途考えなければならないこと等を考慮すれば、地方圏において既存のカーシェアリングシステムが普及する余地は大きくない。

従って、たとえば、自動車の維持コストが高くなりがちな「まちなか居住」と組み合わせ、普段は徒歩・自転車・公共交通で移動し、必要なときだけカーシェアリングを使うというライフスタイルを提案することも考えられる。

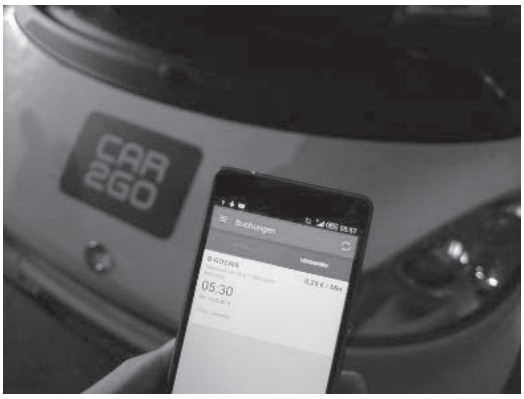
二次交通としての活用可能性

地方圏や大都市圏郊外部においてさらに人口が減少し旅客輸送需要が縮小することが確実な中で、バス等の公共交通のみでネットワークを確保することには限界があり、仮にデマンド輸送等を行うとしてもそれを担う人材の確保が課題となる。

カーシェアリングは、その利用の手軽さや時間・場所の柔軟性の高さといった利用者側の利便性のほか、供給者側にとってもドライバーや店舗を用意する必要がない等の長所があり、さらに、鉄道事業者がカーシェアリングを行う場合には普段鉄道を利用しない層も自社の顧客とすることが可能となるというメリットもある。

わが国においては、地方圏におけるカーシェアリング単独での利用にどの程度のニーズがあるのか未知数であることに加え、フリーフローティング型サービスの実施に必要な路上駐車スペースが少ないなど物理的な課題も存在するが、今後、特に地方圏においては従来型の公共交通でカバーできないエリアが相当発生すると見込まれており、カーシェアリングを総合的な交通ネットワークの一部として位置付け、その活用を検討していくことが期待される。

DB グループのカーシェアリング車両



スマートフォンで予約・開錠する car2go 車両