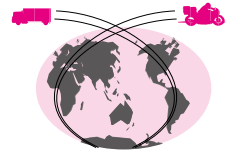


新たな公共交通：カーシェアリング(2) ドイツの 乗り捨て方式カーシェアリング



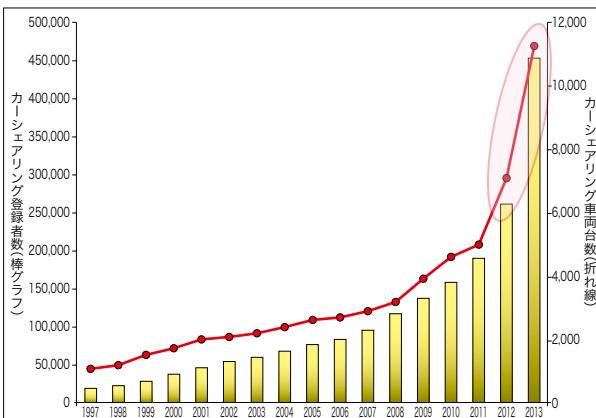
ドイツでのカーシェアリング

カーシェアリングは1987年にスイスで始まったと言われています。ドイツでの開始はその翌年の1988年で、20年以上の歴史があります。ドイツ全国カーシェアリング協会(Bundesverband CarSharing: bcs)の調査によると、カーシェアリング登録者数は、2013年1月時点で45万人(対前年19万人増)、登録台数は1万2千台(対前年5千台増)と2012年1月からわずか1年間で2倍近く増加しています(図表1)。この急増の背景には、ダイムラー、BMW、フォルクスワーゲンのドイツ三大自動車メーカーがカーシェアリングに参入したことがあります。

3社が参入する以前は、ドイツ国内200以上の都市でカーシェアリングが行われており、約20万人の会員を抱えていました。決められた場所(ステーション)でクルマを借りて、借りたステーションに返却するという「伝統的カーシェアリング」が行なわれていたのです。

2009年3月、ダイムラーがドイツ南部ウルムでカーシェアリ

図表1 ドイツにおけるカーシェアリング登録者数、登録台数推移



出典：bcs (各年1月時点)

ングCar2Goを開始しました。さらに2011年に2都市、2012年には3都市で新たに事業開始しました。ダイムラーに追随し、2011年にBMWとフォルクスワーゲンがカーシェアリングを開始しました。この3社のカーシェアリング登録者数は、2013年1月時点で18万人に達しています。3社がここまで会員数を増やしたのは、クルマを借りた場所以外の他のステーションや道路脇、公営駐車場などに返却できる、「乗り捨て方式」という新しい利用形態がユーザーに受け入れられた結果と考えられます。

ダイムラーのカーシェアリング「Car2Go」

ダイムラーのカーシェアリング「Car2Go」については、前号で米国サンディエゴの事例を紹介しましたが、改めて本国ドイツでの展開状況を見てみましょう。

ドイツ国内においては、現在、6都市で事業展開しています(図表2)。サンディエゴではスマートという2人乗り車両で、全車電気自動車でしたが、ドイツではガソリン車(ベルリンでは一部電気自動車を使用)が使われています。決まったステーションはなく、パソコンやスマートフォンで近くにある車を探し出して利用し、使った後は市内の路上駐車帯(無料、有料とも)に乗り捨てることができます。有料の駐車帯でも自治体と連携し、ユーザーがパーキングチケットを買わなくても駐車することが可能です(写真①)。シュトゥットガルトなどでは、公営駐車場にも乗り捨て可能です。



写真① ハンブルク：市庁舎近くの有料駐車帯に停めてあるCar2Go

図表2 ダイムラーの「Car2Go」導入状況

都市	サービス開始時期	車両台数 (13/8月時点)
ウルム	2009年 3月	約300台
ハンブルク	2011年 4月	約500台
ベルリン	2011年11月	約1,200台
デュッセルドルフ	2012年 2月	約300台
ケルン	2012年 9月	約350台
シュトゥットガルト	2012年12月	約400台



写真③ ハノーファー：スーパーEdekaの駐車場にあるQuicarステーション

BMW、VWのカーシェアリング

BMWはリース会社と提携してカーシェアリング「DriveNow」を2011年4月に開始しました。現在、ベルリン、ミュンヘンなど4都市で事業展開しています(図表3)。シェアリング車両は、5ドアのBMW 1シリーズ、SUV、MINI(クーパー、コンバーチブルなど4車種)と様々なタイプのクルマが用意されており、用途に応じてクルマを選択できるのが特徴です。利用方法は「Car2Go」と同様で路上駐車帯に乗り捨て可能です(写真②)。

図表3 BMWの「DriveNow」導入状況

都市	サービス開始時期	車両台数 (13/8月時点)
ベルリン	2011年 4月	約700台
ミュンヘン	2011年 6月	約300台
デュッセルドルフ	2012年 1月	約200台
ケルン	2012年 9月	約250台

フォルクスワーゲンのカーシェアリング「Quicar」はハノーファー(2011年11月開始)の1都市のみで



写真② デュッセルドルフ：DriveNowの車でレストランに来た男性

す。小型車ゴルフをベースとした車両200台で市内62ヵ所のステーションを使って事業展開しています。ダイムラー、BMWと異なるのは、定まったステーションで借りる点ですが、借りたところ以外のステーションにも返却することができます。また、スーパーのEdekaと連携しEdekaの駐車場の一角にもQuicarステーションを設けています(写真③)。場所が制約されていますが、伝統的カーシェアリングに比べワンウェイでの乗り捨てができる利点があります。

ドイツのカーシェアリングから学ぶこと

ドイツでカーシェアリング登録者数が急速に増加したのは、乗り捨てできる仕組みが出来上がり、利用者の利便性が向上したことが最も大きい理由と考えられます。中でもダイムラーとBMWのカーシェアリングは、自治体と連携することで路上駐車帯や公営駐車場に乗り捨てできるようになっており(会社側が一括して駐車代金を支払っているため利用者の直接負担はなし)、このことは、自治体が環境問題を意識し市内の自動車走行台数を減らすための一手段としてカーシェアリングを活用していると考えられます。カーシェアリングが公共政策の一翼を担っており、カーシェアリングがまさに「公共交通」の一形態になってきているのではないのでしょうか。

では、我が国が学ぶべき点は何でしょうか?最も大きなのは自治体の姿勢ではないのでしょうか。環境意識の高いドイツでは自治体がカーシェアリングを交通政策の一環として位置づけ、路上駐車帯や公営駐車場の利用を認めています。日本の自治体でもカーシェアリングを「新たな公共交通」と認識し、カーシェアリング会社との協働を考えてはどうでしょうか。

また、借りたステーション以外の場所にも返却できるようにして利用者の利便性を高めることもカーシェアリング普及には必要ではないのでしょうか。

ただし、カーシェアリングの車を路上駐車帯に駐車したり、乗り捨て方式を採用するには法律の壁を乗り越える必要があります。「自動車の保管場所の確保等に関する法律」(通称「車庫法」)により道路を保管場所として使用することが禁止されており、また2週間を超えて登録した保管場所以外の場所に駐車することができないためです。車庫法の適用除外となっている輸送用トラックのように、カーシェアリング車両についても車庫法の適用除外が認められれば、私たちのよりエコなクルマ生活が広がることでしょう。