

## 北海道におけるカーシェアリングの新たな展開について

New development of a car sharing in Hokkaido

加藤由紀子\*

Yukiko KATO

キーワード：カーシェアリング、ライドシェア、地域内交通

面積が広く、地域内の公共交通機関が不便なところが多い北海道では、カーシェアリングよりレンタカーの需要のほうが大きい。しかし、高齢化や過疎化で域内交通の維持が難しくなっている現状解決と、観光客などのロングステイ誘致には、短中距離を走るためのカーシェアリングの展開は欠かせない。そのためには、地域交通手段としてレンタカーやカーシェアリングを交通インフラと位置づけ、「ライドシェア（相乗り）」の拡大も必要であると考えられる。

### 1. はじめに

北海道新幹線は、東北新幹線の新青森駅から札幌駅に至る、延長約 360 km に及ぶ路線である。既に新幹線規格で完成していた青函トンネル及びその前後約 82 km を含む新青森駅から新函館北斗駅の約 148 km の区間は、2005 年に認可・着工され、2016 年 3 月 26 日に開業した。残りの新函館北斗駅から札幌駅の約 212 km については、平成 42 年度末（2030 年度末）開業に向け工事が進んでいる。

北海道新幹線の駅は、青森県今別町の奥津軽いまべつ駅、北海道木古内町に位置する木古内駅、北斗市の新函館北斗駅までが開業し、八雲町春日に新設する新八雲（仮称）駅、函館線長万部駅の西側に併設する長万部駅、同じく倶知安駅に併設する倶知安駅、小樽市天神に新設する新小樽（仮称）駅、同じく札幌駅に併設する札幌駅の 5 駅が予定されている。

JR 北海道と東日本の運行計画では、東京＝新函館北斗の直通電車『はやぶさ』は 1 日 10 往復、新青森発、盛岡発、仙発の区間運転列車『はやて』それぞれ 1 往復、全体で 1 日 13 往復 最大 9503 席（片側）となった。当初の試算では、北海道新幹線の輸送力は約 12,500 人／日（片側）で、青函トンネルでの貨物列車との共用などの問題で当初より減少したが、それでも函館－羽田間の航空座席供給量（2014 年度）が一日平均約 4456 席（搭乗率 67.17% 1,092,719 人/1,626,796 席）であるので、その二倍強が新函館北斗に入ってくると考えられている。それに対応するため JR は在来線に函館ライナーを投入、さらにバス会社も 100 本近くのバスが、新函館北斗駅を利用するように路線の組み替えが行われたが、しかし、函館や近郊までの二次交通は数だけは確保されたものの、期待された道南から道央につながる日高胆振地区やニセコへの人流は、伸びていない。

二次交通は新幹線が開業する道南地区だけでなく、オーストラリアと同等の広大な面積を持つ北海道全体の大きな問題である。一般的に二次交通は、空港や港、鉄道駅と観光地や都心部を結ぶ交通機関を指す。北海道内と道外は、航空機、フェリーなどの船舶、鉄道で結ばれており、北海道運輸局の 2014 年北海道の交通の現況をみると、JR が 145.8 万人、船舶が 172.9 万人、航空が 1911.2 万人で、航空機での来道者が 85% を占めている。1) そのうち新千歳空港での旅客数が 8

\*北海商科大学商学部 教授

割を占める。そのため、新千歳空港を中心に二次交通が整備されている。

新千歳空港の二次交通は、JR 北海道の千歳線が乗り入れており、快速電車が札幌方面へ、函館方面（室蘭本線）、および帯広、釧路方面（石勝線）は隣の南千歳駅で特急に乗換となる。快速電車は、午前7時前後から午後10時台まで運行している。また、空港連絡バスは、午前8時台から最終便に接続し、札幌市内方面として都心行だけでなく、周辺の基幹地下鉄駅に運行されている。そのほかに、近隣の定山溪温泉や支笏湖温泉などにも路線があり、一部の都市間バスも経由する。また、レンタカー会社も12社利用できる。しかし、新千歳空港の二次交通は、主要都市にはネットワークができてきているものの、そこから先の三次交通といえるものが脆弱である。

道内の交通機関といえば、2013年に台湾からの訪日客の貸切バスが逼迫したため、臨時営業区域を北海道全域に設定し、北海道外からも貸切バスを投入して事態の収拾を図ったことがある。貸切バスの逼迫は訪日外国人だけでなく、国内旅行や地域のバス旅行にも影響を及ぼした。そこで、観光入込客のオン・オフの差が激しく、さらに少子高齢化に瀕している北海道の地域内交通を支えるための方策を、カーシェアリングの視点を用いて提案する。

## 2. カーシェアリングの現状

カーシェアリングは、1987年スイスで本格的に始まった自動車の保有スタイルで、日本では2002年に始まった。公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団による2016年3月の調査では、車両ステーション数10,810カ所（前年比14%増）、車両台数は19,717台（同20%増）、会員数は846,240人（同24%増）となった。2002年に、わずか21台の車両と50人の会員で始まったカーシェアリングは、翌年には台数は42台と2倍、会員は515人と10倍になった。2010年ごろから急速に伸び始め、開始100年後の2012年には6,744車両と会員数167,745人となっている（図1）。

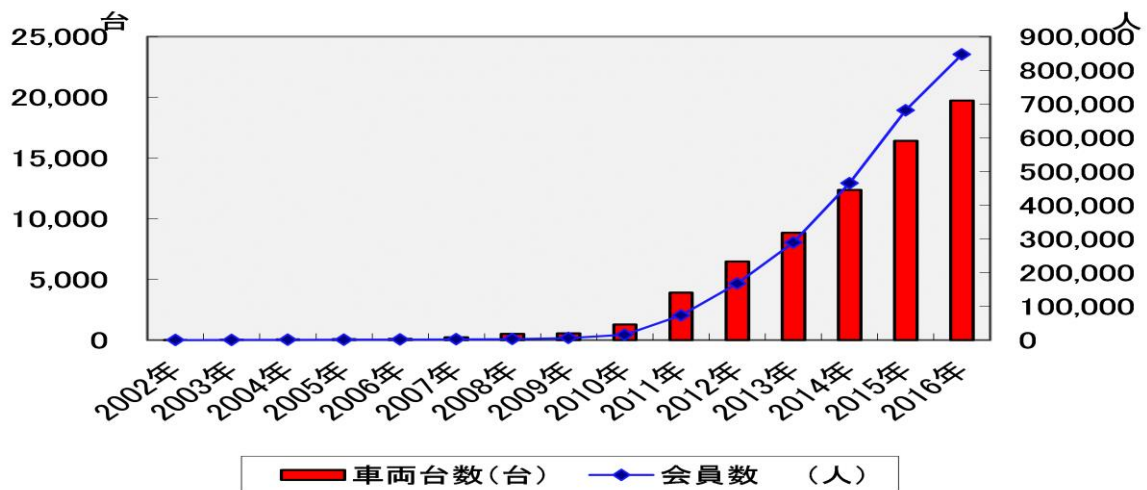


図1 わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移

出所) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

カーシェアリングは、複数の人が自動車を共同で所有・利用する自動車の共同利用システムで、必要なときに必要なだけ利用する自動車の使い方である。1980年代後半からスイスを中心に始まった取り組みで、当初は小規模な仲間同士などで自然発生的に行われていたものが、組織的に

運営されるようになった。1990年代には北米などにも広まり、2012年10月時点では欧米を中心に世界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台ともいわれている。

先進地ドイツは、スイスの翌年に導入されたが、2013年で、車両数12,000台、約45万人の会員数がある。特に2013年度からは驚異的に伸びており、その背景として2009年ごろからダイムラー、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ていることが考えられている。2) また、ダイムラーのカーシェアリング「Car2Go」はアメリカにも進出している(図2)。

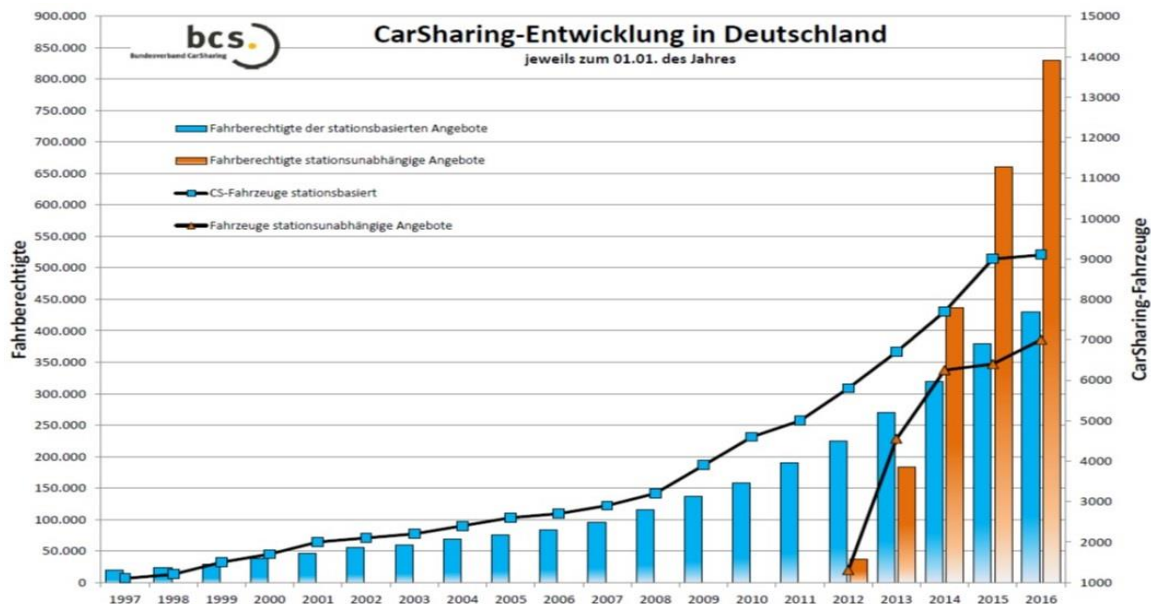


図2 ドイツにおけるカーシェアリング登録者数、登録台数の推移

出展) ドイツ全国カーシェアリング協会(Bundesverband CarSharing : bcs)

日本では、全国に展開しているタイムズカープラス、オリックスカーシェア、アースカーのほか、東京首都圏のカレコ・カーシェアリングクラブ(careco)や名鉄協商カーシェア cariteco(カリテコ)中京圏などの地方が中心になっているものも多い。カーシェアリングに参入している企業は、タイムズのような駐車場会社、オリックスカーシェアのようにレンタカーやリース会社、鳥取県鳥取市のCAL(キャル)カーシェアリングのようにガソリンスタントなど自動車関連企業などがある。

カーシェアリングの利用法は、概ね次のような手続きを経る。まず、カーシェアリングの会社に会員登録をおこなう。WEBで基本情報を申し込んだ後、店舗に会員カードを受取りに行くか、会員カードの郵送を待つ。そして、ステーションとよばれる集合住宅やある一定のエリア内の住宅地などに設置された駐車場を検索し、電話やインターネットで予約を行なう。ステーションは、各社で拡大方向にあり、近年はコンビニと提携しコンビニの駐車場をステーションにしている企業もある。次に、会員ICカードなどを用いて、予約したステーションの置いてある指定された自動車のロックを解除して利用する。給油や洗車は必要はないが、車内に設置している専用の給油カードで給油をする。給油・水洗い洗車を行なうと料金割引制度もある。利用がすんだら、元のステーションに戻って駐車後会員ICカードで施錠する。支払いについては、月々まとめて清算をする。3)

レンタカーとの違いは、まず、15分から数時間単位など短時間利用が可能であること、貸出の手続きも一度会員になれば簡単に行うことが出来ることがあげられる。だが、一番大きな違いは、貸し出しや返却場所が、コインパーキングの一角や町中の駐車場であり、予約すれば、24時間いつでも出発返却が可能なことであろう（表1）。

表1 レンタカーとカーシェアの比較

	カーシェアリング	レンタカー
利用時間	15分単位で利用可能 短時間が中心	半日～数日間
手続き	会員制 一度登録すると、利用時は無人のステーションで24時間利用可能	対面 その都度免許証提示等の手続きが必要。
利用	出発・返却は24時間いつでもできる。	出発・返却は、各店舗の営業時間内に限られる。
車種	小型車が中心 近年は、電気自動車や輸入車など選択可能	小型車～大型車で選択可能 さらにHV・EVタイプやRV・ミニバン・ワゴンなども可能
拠点	住宅近隣や街中の駐車場など	空港近隣や主要駅前の店舗
課金方法	時間と走行距離（両方または一方）に比例 ガソリン代・保険料は含まれる 延長はカーナビで操作	時間に応じて課金 ガソリンは満タン返し、保険料は別徴収 延長の連絡は電話連絡

出所) 各社のHPから筆者作成

### 3. 北海道における移動手段としてのレンタカーとカーシェアリング

観光客の北海道の域内移動は、道内客が自家用車、道外客は鉄道・観光バス・レンタカー、外国人は観光バスが圧倒的に多い。また、最近では外国人のレンタカーの利用も増えている。そのため、特に夏場に慢性的な貸切バスとレンタカー不足が生じていた。反対に、閑散期には利用台数が減るため、夏場は料金を上げて収益を保つケースが多々見られる。例えばトヨタアクアだと通常期は、1日税込み9,180円であるが、夏場は11,880円と約3割り増しとなる。

レンタカーでの観光は、旅行形態が変化し、旅行者は個々の目的に応じた様々な場所を訪れていくことにつれて、盛んになってきた。さらに、公共交通機関ではアクセスが困難なところも目的地として選択するようになったこと、公共交通機関でアクセスできたとしても本数が少なく、容易に到達できない場所も多くなっていること、他の交通機関（バス、タクシー等）を利用するよりも、安く利用できる状況となっていること、特に子ども連れ家族については、荷物の多さや子どもの「眠る」「飲食」などへの対応が可能であることから、需要を大きく伸ばしている。

一般的にカーシェアリングは、首都圏のように駐車料金の負担が大きく、また、人口が多く公

公共交通機関もあり車が無くても生活ができるが、より豊かで便利に過ごすためのシステムとして需要が高まった。そして、最近ではワンウェイ方式のレンタカー型カーシェアリングにおいては、他のステーションでの返却ができるようになったり、長めの利用も格安料金の導入でできるようになり、レンタカーとの差が縮まってきている。

しかし、北海道では、住民の駐車場が逼迫していないこともあり、まだ札幌市、江別市、旭川市、函館市でしかカーシェアリングは展開されていない。北海道の各都市は、短時間で観光するには広すぎ、都市間移動も時間がかかることもあって、レンタカーの需要のほうが大きいからと思われる。だが、ロングステイ誘致には、こうした短中距離を走るためのカーシェアリングの展開は欠かせないと考える。その理由としては、地域内の公共交通機関の便がよくないこと、リゾート地から市街地までの距離が長いことがあげられる。短期間であればレンタカーでカバーできるが、ロングステイのような長期間になるとレンタカーでは高額になってしまう。

#### 4. 今後の北海道におけるカーシェアリングやレンタカーのありかた

では、快適なドライブ環境を整えるためにはどうしたらよいか。それには、まず、レンタカーやカーシェアリングを交通インフラの位置づけることが必要になる。

公共交通機関の機能は 一般的に、公共交通機関とは「不特定多数の人々が利用する交通機関」を指し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法) では以下の事業者が公共交通事業者として位置付けられている。

- ・鉄道事業法に基づく鉄道事業者：鉄道（JR、民間鉄道、地下鉄等）
- ・軌道法に基づく軌道事業者：路面電車、モノレール等
- ・道路運送法に基づく一般旅客自動車営業者：路線バス、コミュニティバス、タクシー等
- ・自動車ターミナル法により、事業を営む者
- ・海上運送法による航路運行事業者：フェリー、高速艇、旅客船、渡し船
- ・航空法による旅客輸送を行う者：飛行機（国際線、国内線）

ところで、「不特定多数の人々が利用する交通機関」という基準からは外れるが、地域交通手段としてレンタカーやカーシェアリング自動車などを「地域公共交通機関」として位置づけて、現行の公共交通機関を補完する、または組み合わせによって増強し、地域全体だけでなく地域外への効率的な交通ネットワークを形成するということがこれからは重要と考える。位置づけができて、そのために必要な法律改正や規制緩和を順次おこなっていくことで実現にむかうのではないだろうか。

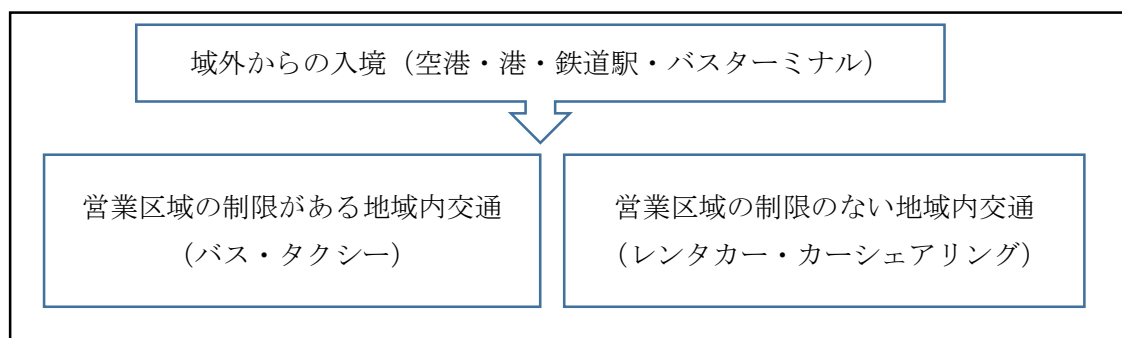


図3 これからの地域の交通を支える交通機関イメージ図

そして連携や公的資金の投入がしやすくなる。さらに、道の駅や SA・PA での情報インフラの拡充やコンビニエンスストアでの情報提供などが加速する。また、繁忙期・閑散期対策などが、制度面で容易になる。例えば空きがない場合の補充（レンタカーとカーシェアの相互利用・他地域からの補充など）の許認可が早くなる、閑散期対策として地元のコミュニティバスなどへの利用がしやすくなる、カーシェアリングのステーションに公用地が使えるなど、業界単独では難しいが、公共交通機関というインフラとしてであれば考えられよう。さらに、ドイツのように、クルマを借りた場所以外の他のステーションや、公営駐車場や路上駐車帯などに返却できるなど、「乗り捨て方式」の一般化も、法律改正が必要であるが、公共交通機関としてであれば進みやすくなる。

レンタカーやカーシェアリングがインフラと位置付けられると、公共インフラとまた、北海道でも高齢化や過疎化が急速に進み、域内交通の維持が難しくなっている。カーシェアリングとともに、「ライドシェア（相乗り）」についても一考すべきであろう。

デマンド型交通（DRT(Demand Responsive Transport:需要応答型交通システム)は、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関で、事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、さらには発着地などの決定において自由度が高い。平成 18 年の道路運送法の改正により、デマンド型交通も道路運送法に基づく乗合事業に位置づけられ、一般的には地域公共交通会議で協議が調うことが運行許可の条件となっている。

各地でデマンドバスやデマンドタクシー制度が実施されているが、少子高齢化や過疎化で、地域の公共交通機関を地方自治体で運営することが難しくなっている反面、利用者が高齢者などを中心に自家用車の運転が困難になり、かつ一人暮らしなど、公共に頼らざるを得ないことが背景にある。公費が投入されるため、目的地については地域内の特定場所などに限られており、登録制の中には年齢や住民であるという制限がついていることもある。もちろん地域交通は住民のためであるので、そのような背景は重々理解できるものの、域内交通は長期滞在の観光客には必要な交通機関であり、デマンドバスの一般客への普及が望まれる。ただ、こうしたデマンド交通は補助金が大きな資金源となっており、それを圧縮するためにも公費によるカーシェアリングや現在福祉だけに適用されている自家用有償旅客運送の拡大が必要であると考え。また、高齢者の遊休車両の活用や、高齢者で車を保有している人の代行運転、福祉車両の有効活用なども期待できる。

現在、トラック運送の福井車両輸送の貸切バス部門では、2009 年から短時間や近距離に特化した貸切バス「ちょいバス」の事業を展開している。2014 年にはちょいバスを利用した乗り合いタクシーを中部・関西・小松空港に運行させた。一般の貸切りバスより短い時間から利用可能で、予約はインターネットか、コールセンターが電話で受け付ける。例えば 14 人乗りの小型バスなら、最短 20 分から借りられる。カーシェアの短時間利用とライドシェアをうまく組み合わせた有効な事例といえよう。

2015 年 2 月に福岡でウーバーテクノロジーズによる「ライドシェア（相乗り）」の実証実験が中止になったが、シェアエコノミーのうち、観光振興にも利用できるシェアリングは、まだまだ法規制の壁が高い。こうしたシェアリングが地方都市に定着するにはまだまだ時間と思い切った規制緩和が必要であるが、北海道が戦略的に特区などで進めていくことで可能性を示すことができると考える。

注1) 細かいデータについては、参考文献の『北海道の交通の状況 2014』を参照されたい。

注2) ドイツの事例・アメリカの事例は情報誌「Traffi-Cation」によるものである。

注3) 事例はカーシェアリングの大手企業「タイムズ」社のものであるが、概ねどのカーシェアリングの会社も同じようなシステムを採用している。

参考文献：

1) 北海道・国土交通省北海道運輸局 (2014) 『北海道の交通の状況 2014』 北海道交通ネットワーク総合ビジョンデータ p 1~2 p 4~8 p 11~14 p 19~21 p 28~31

2) 情報誌「Traffi-Cation」

2-1. 2013 秋号 (No.34) 『特集「カーシェアリングと若者のクルマ利用」』公益財団法人 日本自動車教育振興財団 p 2~7

2-2. 2013 秋号 (No.34) 『海外交通事情報告カーシェアリング(2)ドイツの乗り捨て方式カーシェアリング』公益財団法人 日本自動車教育振興財団 p 8~9

2-3. 2013 夏号 (No.33) 『特集「地方都市における公共交通のあり方」』公益財団法人 日本自動車教育振興財団 p 2~7

2-4. 2013 夏号 (No.33) 『海外交通事情報告 カーシェアリング(1)米国における電気自動車シェアリング Car2Go』公益財団法人 日本自動車教育振興財団 p 8~9

3) 遠藤俊太郎 (2015) 『[研究員の視点] カーシェアリングの可能性ードイツにおける事例から』一般財団法人運輸調査局 p 1~2

4) 工学研究所 (2015 年 2 月) 『平成 26 年度我が国経済社会の情報化・サービス化に係る基盤整備 (サービス分野におけるルール形成に関する調査研究事業) 報告書』

引用サイト：

5) 北海道総合政策部交通政策局新幹線推進室 HP

(<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/skt/> 2015 年 09 月 25 日参照)。

6) 公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 HP

([http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare\\_top.html](http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_top.html) 2015 年 9 月 25 日参照)。

7) タイムズカープラス HP

(<https://plus.timescar.jp/> 2015 年 9 月 25 日参照)。

(2016年7月31日受理)