

クルマとの新しい付き合い方

◆ネットで車を買うか借りるか？ BMWの電気自動車アマゾンで買える時代

2016年1月、世界最大級のIT・家電の展示会「CES 2016」でフォルクスワーゲン、日産、BMWなどが電気自動車（EV）を出展、EVは巨大な家電となった。15年4月にはBMWのEV、BMW i3がアマゾンで販売開始されている。アマゾンではこれまでも中古車は販売されていたが、新車の販売は初めてということもあり、ニュースは世界中を駆け巡った。日用品や家電と同様に、画面上でカートに入ればよく、BMWによれば実際に購入に至るケースもあるという。

変わりゆくクルマを取り巻く環境について、社会環境の変化とともにみる。

◆インターネットとシェアリングエコノミーが変える車とのかかわり方

アメリカで09年に誕生したUber（ウーバー）は、従来の“タクシー”の概念を変えた。スマートフォン（スマホ）を介してマッチングされることにより、効率よく配車させるというものだ。費用決済はクレジットカード払いなので、透明性も高く現金強盗の心配もない。双方の事後評価システムもあるので、評価の低い運転手は排除されていく仕組みにもなっている。Uberは16年2月時点で世界の375都市に展開している。日本ではタクシー会社との提携で利用が始まったが、本来は一般人が所有し運転する車が対象で、シェアリングエコノミーの代表のひとつとして取り上げられることが多い。

カーシェアリングは、スイスで80年代から始まっており、こちらの方が歴史は長い。元々は高価な車の共同購入から始まり、環境問題対策や都市部への車の流入制限に自治体が乗り出すなかで、浸透していった。いまでは、スマホで簡単に空き情報検索や予約手続きができ、細かな利便性の向上も進んでいる。欧州の他の大都市でも、環境、渋滞対策で行政が積極的に導入を進めるケースがみられる。大気汚染に悩むフランスのパリ市やリヨン市などでは自治体が主導し、11年からEVのカーシェアリングシステム「オートリブ」を導入、充電ステーションはパリ首都圏だけで約1,100カ所設置されている。日本でもカーシェアリングの利用者は増加し、車両ステーション数も約1万カ所にまで増加した。

◆世界で進む都市化ではシェアリング、過疎化地域では高齢交通弱者救済策も

国連の「世界都市化予測 2014年版」によると、世界で都市に住む人の割合は平均で54%。1950年には30%だったが、2050年には66%に達する。日本をはじめ先進国では、既にこの水準を上回って都市化が進んでいる。

都市化は公共交通網の発達を促す。「東京では自家用車がいない」という言葉も耳にするが、電車やバスなどの公共交通機関までは徒歩圏で、タクシーを利用すれば多くのケースで事足りる。渋滞や車の維持費や駐車場不足などを考えると、コスト面のメリットもある。東京都では、自転車シェアリングも始まっている。千代田区、中央区、港区、江東区は東京都と協力し、これまで各区で個別に運営中だった電動アシスト自転車シェアリングの相互利用に向けた実験を、16年2月1日に開始した。サイクルポートは100カ所以上、SuicaなどのICカードやおサイフケータイが鍵代わりになる。さらに20年に向けて、五輪の競技場や主な観光地周辺7地区で自転車レーンなどが整備される予定だ。

都心で環境整備が進む一方で懸念されるのが、過疎化が進む地方や都市でも公共交通網から外れた地域の移動手段だ。特に高齢化が進む地域では、運転する若い人がいなかったり、高齢ドライバーが免許を手放すなどで、通院や日用品の買い物でさえも自家用車ではなくタクシーなどに頼らざるを得ないケースが顕在化している。このため、高齢者を対象にタクシー会社が割引サービスを行ったり、タクシー利用への助成制度を設けている自治体も全国各地に広まっている。

そうしたなか、神奈川県藤沢市でタクシーを自動運転させるロボットタクシーの公道走行実験が、16年2月に開始された。黒岩県知事は、「ロボットタクシーは超高齢社会を支える大きな武器となり、高齢者には力強いパートナーとなるだろう」と期待を述べている。また、先述のUberも、日本の地方自治体との連携を検討しているという。

◆高齢者や若者のクルマ離れ

全国の交通事故件数そのものは減少傾向にあるものの、高齢者による交通事故の発生割合は増加している。認知症高齢者の逆走やブレーキやアクセルの踏み間違いなどの事故が発生しており、運転免許の自主返納制度が98年に始まった。当初は毎年数千人程度だった自主返納者数は年々増加し、14年には20万人に達した。

免許の代わりに身分証明となる「運転経歴証明書」の有効期限が半年から無期限に変更されたり、高齢者運転免許自主返納サポート協議会加盟企業・団体による自主返納者への優待制度が充実したことが背景にある。優待には、自転車購入費やタクシー料金の割引、自動車学校への新規の紹介者に5,000円の謝礼を払う、百貨店で自宅への配送料無料サービスなどがある。

高齢者が免許を手放す一方で、若者のクルマ離れもいわれている。その理由としては、お金と時間をスマホゲームなどネットに取られているというのが、定説だ。メールやLINEなどコミュニケーションツールの発達で、わざわざ車で出かけるなくてもいつも繋がってられる。一方で、スマホしながらの運転は交通違反になるのでできない。スマホが使えない状況は、若者にはストレスだ。

日本の免許取得率（警察庁統計）をみると若年層の取得率が激減しているわけではないが、「車の所有意欲」は低下している。若年層は、必要な時だけレンタカーやカーシェアリングなどを利用すればよいと考えている。パーク24の15年の調査結果によると、約4割の人が「レンタカーやカーシェアリングでのデートをしたことがある」と回答し、20代以下では51%だった。バブル時代のように、車を所有することが男性のステイタスになったり、デートの必須アイテムというわけではない。免許と車の所有は必ずしもリンクしないという意味では、今後もクルマ離れは進むだろう。

ちなみに、免許保有者の男女構成比をみると84年の66.3:33.7から、90年62.4:37.6、00年58.7:41.3、14年55.4:44.6へと、女性ドライバーの増加という変化もみられる。また、自家用車の保有形態は、個人専用から家族との共有にシフトしている（個人専用99年81.4%→10年66.8%、国土交通省）。

◆環境負荷の低減が世界の課題、シェアリングはその解決策のひとつ

シェアリングエコノミーが注目されるのは、環境にもやさしいからだ。個人個人でモノを所有していても、使われていない時間が多い。みんなでモノを共有すれば、使われていない無駄なモノを減らすことができる。

15年12月にパリで開催された気候変動枠組み条約第21回締約国会議（COP21）で196ヵ国・地域が、資源やエネルギーの持続的な利用に関する協定に合意し、地球の気温上昇を産業革命以前に比べて2度未満に抑える目標を掲げた。

スイス連邦工科大学チューリヒ校（ETHZ）が98年に考案、開発したモデルによると、世界における持続的かつ公平なエネルギー供給を確保するためには、1人当たりの年間CO₂排出量を1トン未満に抑えなければならない。これは一次エネルギーの需要を1人当たり2,000ワットに抑えるのと同じと試算する。現在の世界平均は約2,500ワットだが、スイスや日本では約5,500ワット、アメリカでは10,000ワットを越えている。大幅な削減が必要だ。

スイスでは「2,000ワット社会」をキーワードに、住宅から交通網までも省エネルギーに配慮した街の開発が既に進んでいる。関連する法規やエネルギー戦略に、この目標基準値を取り入れた地方自治体は100を超える。連邦エネルギー庁が奨励する「2,000ワットエリア」認証制度もあり、ベルンの「シュテックアッカー・ジュート」やルツェルンの「レスリマット・ドルフ」など9件が認証を受けている。公共交通機関の近くのエリアに住宅地やオフィスなどを設け、個人の駐車場は障がい者用を除いては制限し、自転車やカーシェアリングは使いやすい設計にするなどの工夫がされている。

◆電気自動車と自動運転など技術の進展が新しいクルマ社会をつくる

環境配慮の観点から、世界の自動車メーカーは、電気自動車、ハイブリッド車、燃料電池車の開発でしのぎを削っている。欧州を中心にディーゼル車も人気が高かったが、フォルクスワーゲンの排出ガス不正プログラム問題で、陰りが見えてきた。電気自動車は複雑な内燃機関がないことから参入障壁も低く、テスラなど新興企業の参入もあり競争は激化し、技術も進展している。

さらに注目すべきは自動運転化だ。自動ブレーキなど運転支援レベルのものが普及しつつあるが、加速・操舵・制動の全てでドライバーが全く関与しない完全自動運転化を目指した研究開発も進んでいる。オランダでは無人シャトルバスの公道実験が16年1月から始まった。自動パーキングや、手を振るジェスチャーで車が駐車場へ向かうシステムも開発中である。異業種からの参入では、グーグルは20年に完全自動運転車の市場投入を掲げている。

自分で運転する必要がなければ、誰もがスマホやパソコンなど車中で好きなことができる。居眠り運転の危険もない。高齢者をはじめ、免許を持たない人の移動手段としても期待がかかっている。

【赤山英子】