

## カーシェアリング市場動向 (2012年総括版：主要9社)

### ステーション数・車両数は、2012年も堅調に伸長！ サービスの多様化により、2013年は利用者が“選択する”時代へ！

カーシェアの情報比較サイト「カーシェアリング比較 360°」(<http://www.carsharing360.com>)が、カーシェアリング市場を独自に集計したデータ(主要9社)によると、2012年12月時点のステーション数は2011年12月時点に比べ30.1%増加、ステーション車両台数は38.5%増加していることがわかった。

2011年の大幅伸長(対前年ステーション数：約1.5倍、同車両台数：約1.7倍)に比べると若干伸び率は鈍化したものの、まだまだ順調に拡大がつづいている。

2012年においては、「レオガリバー」(株式会社レオパレス21、株式会社ガリバーインターナショナル運営)、「まちのりくん」(昭和シェル石油運営)、「ガリバーカーシェアメイト」(株式会社ガリバーインターナショナル運営)の3社の事業撤退によるステーション数・車両台数の減少もあったが、ステーション数は合計で5,000箇所、車両台数は7000台を突破し、今後もステーション、及び車両の増強はまだまだ続くものと思われる。

2012年のカーシェアリング市場動向を振り返ってみると、2012年は業界パイオニアの「オリックスカーシェア」がカーシェアリングサービス開始から10周年を迎え、2011年までの急激な市場の成長も一段落し、カーシェアリングが世間からの一定の認知を得るなど、カーシェアリング市場において転換点に差し掛かった年であるといえる。上記と重複する内容もあるが、ここで主要なトピックスに注目しながら2012年を総括してみよう。

#### 【2012年主要トピックス】

- 1、ステーション数は約30%、車両台数は約40%伸長！市場は急激成長から安定成長へ！
- 2、ガリバーらが事業撤退！サービス提供会社が淘汰されるも、サービス品質は向上へ！
- 3、10周年を迎えたオリックスカーシェアが月額基本料無料プランの提供を開始！入会ハードルが低下！
- 4、各サービス提供会社が独自の車種を導入！各社とも新たな利用者層の開拓へ！
- 5、各サービス提供会社が他業界と業務提携！2013年に向けてカーシェアリングの可能性が広がる！

#### 1、ステーション数は約30%、車両台数は約40%伸長！市場は急激成長から安定成長へ！

2012年は、ステーション数と車両台数の伸長率で、2011年ほどの急激な成長は見られなかったものの、ステーション数が前年比30.1%増加、車両台数が前年比38.5%増加と着実に伸長していることが伺えた。

伸長率の鈍化に関して言えば、これはマイナス要素でなく、2011年までに、特に主要都市部において一定数以上のステーションと車両が配備され、サービス提供に必要なインフラが整ったことを意味している。つまり2012年になって、日本人の生活にカーシェアリングが確実に根づきはじめ、カーシェアリング市場自体が安定成長期に入ったとみることもできる。

2013年以降、カーシェアリング市場は、利用ニーズの高い地域における新規ステーション開設や既存ステーションの車両台数増加と、利用ニーズの低い地域におけるステーションの改廃を繰り返しながら、さらなる利用者を獲得することで、安定的かつ着実に拡大していくものと推測される。

## 2、ガリバーらが事業撤退！サービス提供会社が淘汰されるも、サービス品質は向上へ！

2012年は、市場が安定成長へと移行する一方で、カーシェアリング事業から撤退するサービス提供会社が頻発した年でもあった。「カーシェアリング比較 360°」の掲載事業者では、「レオガリバー」（株式会社レオパレス21、株式会社ガリバーインターナショナル運営）、「まちのりくん」（昭和シェル石油運営）、「ガリバーカーシェアメイト」（株式会社ガリバーインターナショナル運営）の3社が事業撤退した。カーシェアリング事業ではインフラ整備や管理・維持にコストがかかるため、ある程度の会員数を確保できないと事業採算が取れない。しかし、会員を獲得するためには、ある程度の規模でステーションを展開している必要がある。当初は初期費用や利用料等を高めに設定して、事業展開を試みていた3社であったが、このジレンマから脱することができず、事業撤退に至ったと考えられる。

また、2012年は大手サービス提供各社による料金体系の改定などサービス品質向上への取り組みが顕著に見られた年であったが、これにより新規利用者の多くが大手サービス提供会社へと流れたことも、少なからず3社の事業撤退に影響を与えたものと考えられる。

カーシェアリング市場が安定成長期に入り、初期費用や利用料が安価で、しかも数多くのステーションを展開している優良なサービス提供会社、つまり利用者に対して付加価値の高い有益なサービスを提供できるサービス提供会社だけが勝ち残る状況へと移行したといえるが、入会と利用のハードルが下がったことで、今後ますます新たなカーシェアリング利用者の増加につながっていくのではないだろうか。

## 3、10周年を迎えたオリックスカーシェアが月額基本料無料プランの提供を開始！入会ハードルが低下！

各社とも一定の基盤整備を終えた2012年は、初期費用や月額基本料の値下げ・割引など費用面のサービスで飛躍的な向上が見られた年でもあった。特に象徴的なのは、カーシェアリングサービスの開始から10周年を迎えた業界のパイオニアである「オリックスカーシェア」の月額基本料無料プラン（Bプラン）だろう。4月から開始されたこのプランは、カーシェアリングの利用を検討している方にとって、実際の利用までのあと一步を後押しする画期的なプランであった。これにより利用者の増加だけでなく、ライトユーザーを獲得するなど、「オリックスカーシェア」はカーシェアリング利用活性化にも貢献したといえる。

また、その他のサービス提供会社の中にも、初期費用を無料（あるいはICカード発行手数料1,000円のみ）にするなど料金体系を改定し、これまでよりも安価な料金でサービス提供をはじめた事業者がいく

つかみられた。この流れは今年に入っても続いており、例えば「カレコ」は、2月より業界最安値クラスの3時間パック（2,000円）のサービスを開始している。

こうした企業努力により、各サービス提供会社のサービスが1時間あたり実質1,000円未満で利用できるようになったため、サービス利用のハードルも低くなり、2013年はさらに利用者が増加すると思われる。また、長時間利用した場合の料金では、各社長時間パックの充実化により、これまでさほど違いがみられなかったレンタカーとも差別化されたため、今後はレンタカーユーザーがカーシェアリングユーザーに転身することもあるのではないだろうか。

#### **4、各サービス提供会社が独自の車種を導入！各社とも新たな利用者層の開拓へ！**

2012年、サービスの品質向上は、料金体系以外にも見られた。各社独自の車種の導入である。

例えば「カレコ」は、主要サービス提供会社で初となる「トヨタ 86（ハチロク）」を導入。「タイムズプラス」は有楽町イトシア他2ステーションでBMWブランド初のコンセプトEVとなる「Active E」を、「オリックスカーシェア」はカーシェアリングサービス提供会社として国内初となる日産自動車との協業により、30歳前後のヤングファミリー層をターゲットにしたエコスーパーチャージャー搭載の「新型ノート」を導入した。

他にも、「アース・カー」が秋葉原UDX駐車場にステーションをオープンし、「ポルシェ 911 カレラ」と「ポルシェ ボクスター」を導入するなど、数々の高級車導入で独自路線を展開している。

「タイムズプラス」や「カレコ」は、特定ステーションでの試験的導入にとどまってはいるものの、カーマニアの注目を集めるなどインパクトは大きく、これまでの「カーシェアリング＝コンパクトカー」という常識を見事に裏切ることに成功したといえる。

各社とも、「手軽な利用」に新たな付加価値を加えたサービス提供を開始し、これまでとは異なる新たな利用者層の開拓に着手しはじめた。

#### **5、各サービス提供会社が他業界と業務提携！2013年に向けてカーシェアリングの可能性が広がる！**

2012年は、カーシェアリングサービス提供会社と他業界との業務提携の話題がメディアに多く露出した年でもあった。

特に業務提携やタイアップに積極的であった「カレコ」は、東京メトロや首都高速道路株式会社、その他マンションディベロッパーなどと提携を行い、利用者の開拓に努めた。

また、名鉄協商が運営する「カリテコ」は、同業種ではあるがJR西日本レンタカー&リース株式会社が運営する「エコ乗りくらぶ」と業務提携を行い、それぞれの会員が相互に利用できるサービスを開始した。

業務提携の話題でとりわけ注目を集めたのは、「オリックスカーシェア」を運営するオリックス自動車と日産自動車のカーシェアリング事業での提携だろう。これまでもBMW ジャパンが「Active E」を「タイムズプラス」に提供するなど、自動車メーカーとの連携は見られたが、国内大手自動車メーカーとカーシェアリングサービス提供会社との業務提携は「オリックスカーシェア」が国内初であった。新車の

販売を阻害すると考えられてきたカーシェアリングであったが、今回の提携に対して日産自動車は、国内の販売市場が冷え込む中、新たな購買者層を開拓する販促施策として期待を寄せている。また「オリックスカーシェア」は、サービス向上と他事業者との差別化に有益であるとしている。こうしたメーカーとの業務提携は双方にメリットがあるため、今後も増えていくものと考えられる。

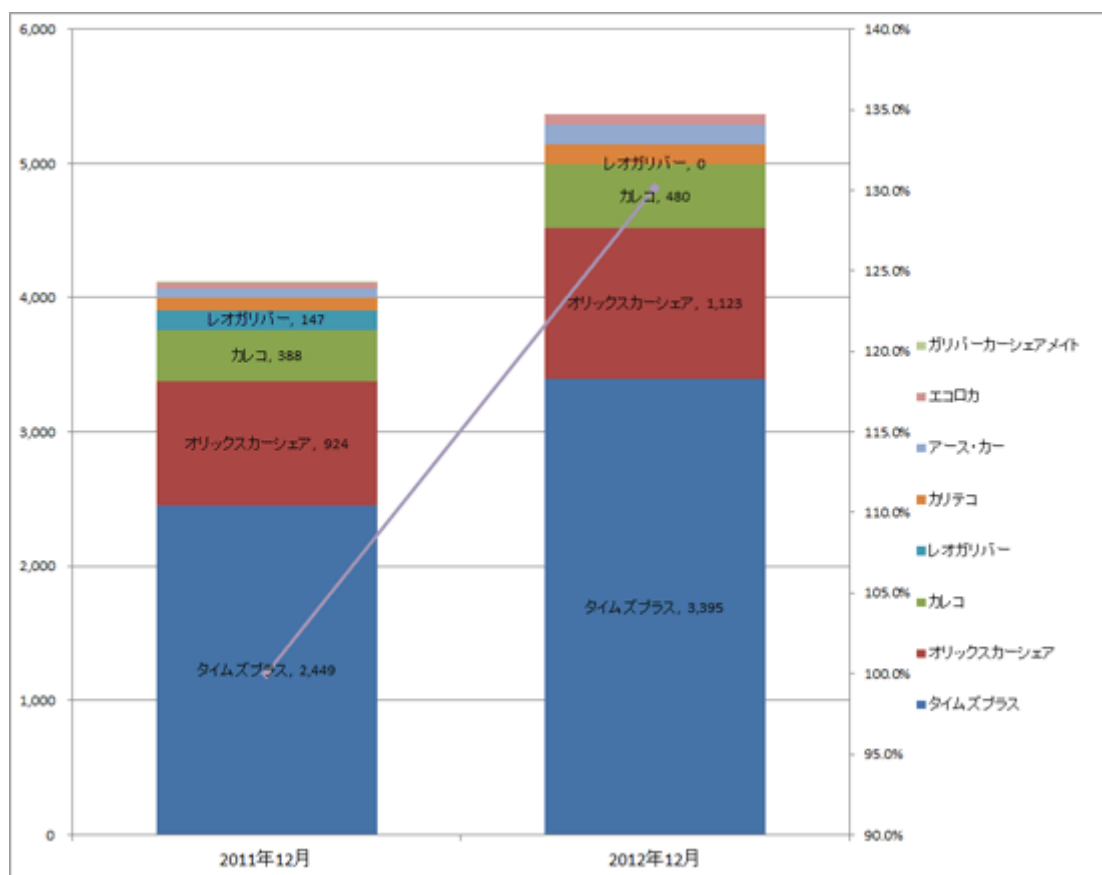
2013 年は、各社ともサービスの多様化と差別化を図るために、ますます他業界との業務提携を強化していくものと推測される。今年もカーシェアリング利用者はますます増大していくことが予測されるが、各社のサービス多様化に伴い、カーシェアリングの知識を得た利用者が、自身の経験と知識を元に、「どこが自分に適合したサービス提供会社であるか」をしっかりと見極め、選択する段階に入ってきたと言えるだろう。

## 2012年カーシェアリング市場動向

主要9社のステーション数、車両台数の推移は以下の通り。

### 1) サービス提供会社別 ステーション数推移（主要9社 2011.12～.2012.12）

サービス名	2011年12月	2012年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
タイムズプラス	2,449	3,395	946	38.6%
オリックスカーシェア	924	1,123	199	21.5%
カレコ	388	480	92	23.7%
レオガリバー	147	0	-147	-100.0%
カリテコ	88	141	53	60.2%
アース・カー	70	154	84	120.0%
エコロカ	44	73	29	65.9%
まちのりくん	10	0	-10	-100.0%
ガリバーカーシェアメイト	4	0	-4	-100.0%
合計	4124	5366	1242	30.1%
増減（対前年比）	-	1242		
伸長率	100.0%	130.1%		



業界第1位「タイムズプラス」と第2位「オリックスカーシェア」は、三桁代の増加で変わらず業界を牽引している。

第3位の「カレコ」は、三桁代には届かないものの、92箇所のステーションを増設し、確かな存在感を

示している。

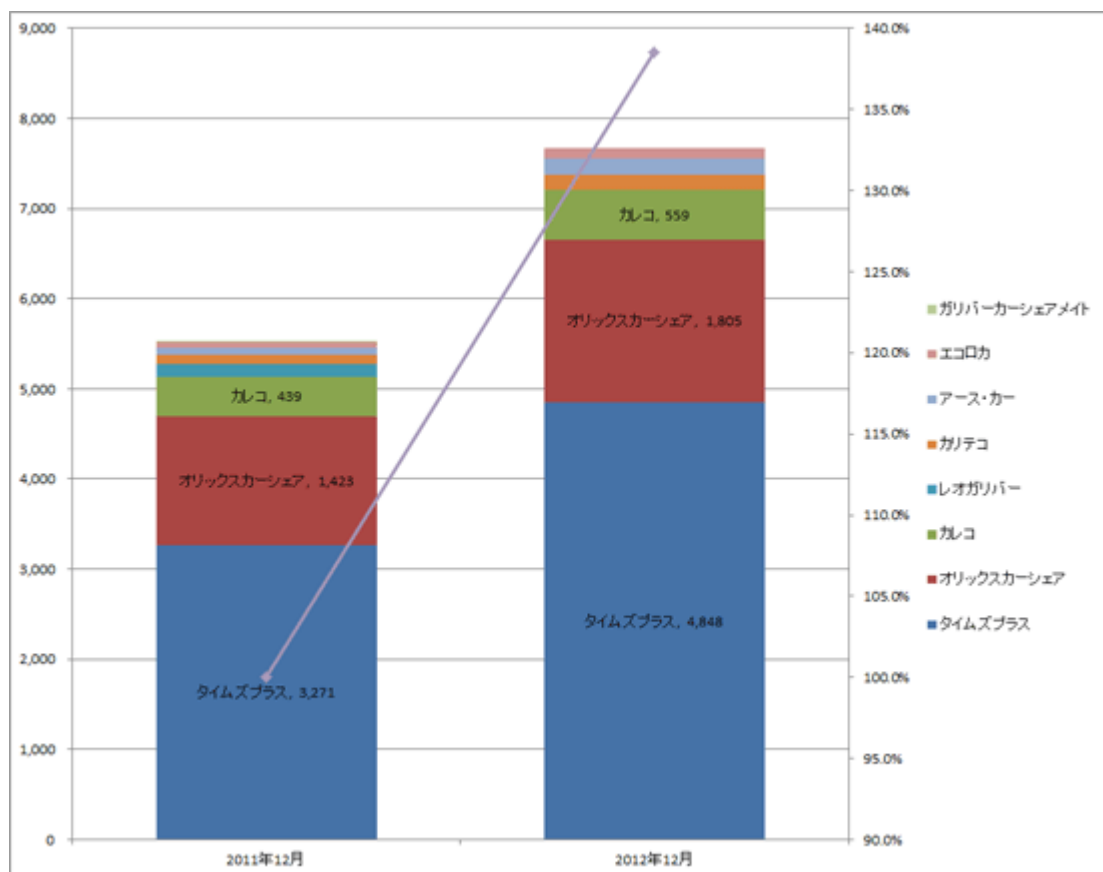
カーシェアリングは、利用者の近隣 500 メートル圏内にカーステーションが有るか否かがサービス会社選定の最初の要素になるともいわれていることから、2013 年以降も上位 3 社のステーション開設状況がカーシェアリング利用者の拡大と、市場におけるシェア争いの大きな鍵になりそう。

4 位以降の B グループでは、「レオガリバー」、「まちのりくん」、「ガリバーカーシェアメイト」がサービスを終了してしまったものの、「エコロカ」、「カリテコ」、「アース・カー」の 3 社の伸び率は 60% を超えており、上位 3 社との差をじりじりと縮めつつある。

市場影響力のある既存サービス会社は、2012 年 1 月時点では 9 社だったものが、3 社がサービス終了となり 6 社になったが、2013 年からはこの 6 社に、大和リース (D-Share)、イチネンカーシェアリング (カーシェアリング・ワン) を加えた計 8 社を調査対象とし、今後の各社の動向に注目していきたい。

## 2) サービス提供会社別 車両台数推移 (主要 9 社 2011. 12～. 2012. 12)

サービス名	2011年12月	2012年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
タイムズプラス	3,271	4,848	1,577	48.2%
オリックスカーシェア	1,423	1,805	382	26.8%
カレコ	439	559	120	27.3%
レオガリバー	147	0	-147	-100.0%
カリテコ	100	162	62	62.0%
アース・カー	76	179	103	135.5%
エコロカ	64	121	57	89.1%
まちのりくん	17	0	-17	-100.0%
ガリバーカーシェアメイト	4	0	-4	-100.0%
合計	5541	7674	2133	38.5%
増減 (対前年比)	-	2133		
伸長率	100.0%	138.5%		



「タイムズプラス」が、車両台数 5,000 台を目前とする伸長となり、第 1 位の座を不動のものとしている。

第 2 位の「オリックスカーシェア」は車両台数 2,000 台まで間近となる伸長を見せており、料金体系の大幅改定や日産自動車との連携による人気車種の導入など様々なサービス展開などを武器に、今後の追い上げに期待したい。

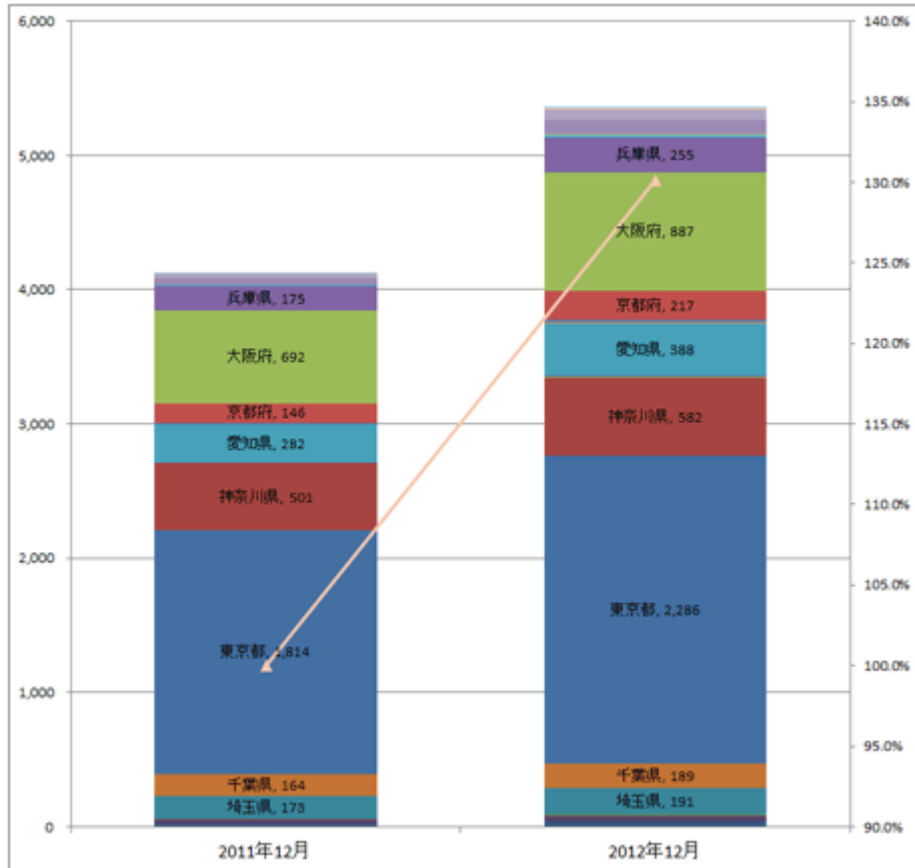
B グループでは、2011 年 1 月時点では 76 台だった「アース・カー」の車両台数が 135.5%の大幅伸長で

「カリテコ」の車両台数を追い抜くなどの活発な動きが見られた。その「カリテコ」も 62.0%、さらに「エコロカ」は 89.1%と、各社堅調な伸び率となっており、2013 年も各社の動きから目が離せない。



3) 都道府県別 ステーション数推移 (主要 9 社 2011. 12~. 2012. 12)

都道府県名	2011年12月	2012年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
北海道	22	37	15	68.2%
青森県	0	0	0	0.0%
岩手県	0	0	0	0.0%
宮城県	27	40	13	48.1%
秋田県	0	0	0	0.0%
山形県	0	0	0	0.0%
福島県	0	0	0	0.0%
茨城県	2	8	6	300.0%
栃木県	5	6	1	20.0%
群馬県	0	3	3	-
埼玉県	173	191	18	10.4%
千葉県	164	189	25	15.2%
東京都	1,814	2,286	472	26.0%
神奈川県	501	582	81	16.2%
新潟県	0	1	1	-
富山県	0	0	0	0.0%
石川県	1	0	-1	-100.0%
福井県	0	0	0	0.0%
山梨県	0	0	0	0.0%
長野県	1	0	-1	-100.0%
岐阜県	2	10	8	400.0%
静岡県	3	8	5	166.7%
愛知県	282	388	106	37.6%
三重県	3	9	6	200.0%
滋賀県	9	16	7	77.8%
京都府	146	217	71	48.6%
大阪府	692	887	195	28.2%
兵庫県	175	255	80	45.7%
奈良県	11	17	6	54.5%
和歌山県	3	4	1	33.3%
鳥取県	0	0	0	0.0%
島根県	0	0	0	0.0%
岡山県	0	6	6	-
広島県	49	101	52	106.1%
山口県	0	0	0	0.0%
徳島県	1	1	0	0.0%
香川県	0	0	0	0.0%
愛媛県	0	0	0	0.0%
高知県	0	0	0	0.0%
福岡県	31	80	49	158.1%
佐賀県	0	0	0	0.0%
長崎県	0	4	4	-
熊本県	0	2	2	-
大分県	0	2	2	-
宮崎県	0	1	1	-
鹿児島県	0	1	1	-
沖縄県	7	14	7	100.0%
合計	4124	5366	1242	30.1%
増減(対前年比)	-	1242		
伸長率	100.0%	130.1%		

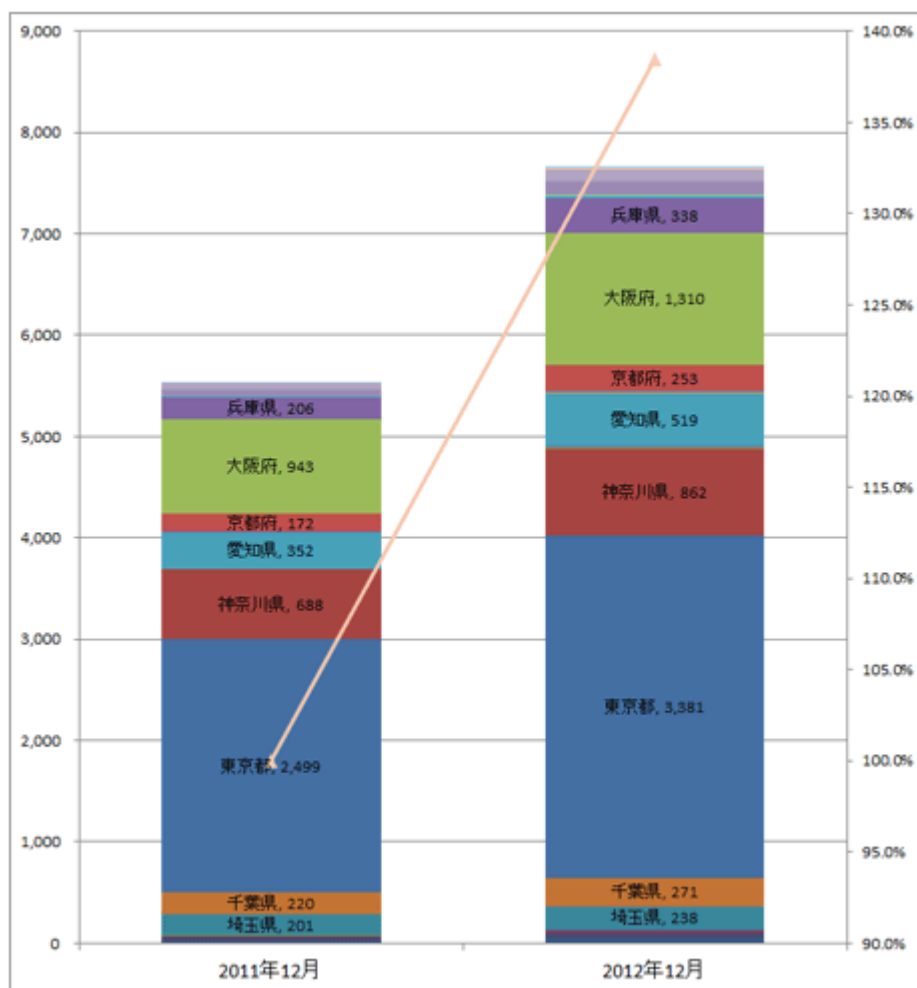


都道府県別のステーション数は、首都圏、京阪神地区でのステーション開設偏重の傾向は変わらずだが、2011年12月時点でステーションのない都道府県は22県だったが、2012年12月時点では5県減少し17県になっている。

今後更なる空白県へのステーション設置を期待していきたい。

4) 都道府県別 車両台数推移 (主要9社 2011.12~.2012.12)

都道府県名	2011年12月	2012年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
北海道	32	52	20	62.5%
青森県	0	0	0	0.0%
岩手県	0	0	0	0.0%
宮城県	40	58	18	45.0%
秋田県	0	0	0	0.0%
山形県	0	0	0	0.0%
福島県	0	0	0	0.0%
茨城県	2	9	7	350.0%
栃木県	5	6	1	20.0%
群馬県	0	3	3	-
埼玉県	201	238	37	18.4%
千葉県	220	271	51	23.2%
東京都	2,499	3,381	882	35.3%
神奈川県	688	862	174	25.3%
新潟県	0	3	3	-
富山県	0	0	0	0.0%
石川県	2	0	-2	-100.0%
福井県	0	0	0	0.0%
山梨県	0	0	0	0.0%
長野県	1	0	-1	-100.0%
岐阜県	3	11	8	266.7%
静岡県	3	8	5	166.7%
愛知県	352	519	167	47.4%
三重県	4	12	8	200.0%
滋賀県	10	17	7	70.0%
京都府	172	253	81	47.1%
大阪府	943	1,310	367	38.9%
兵庫県	206	338	132	64.1%
奈良県	14	21	7	50.0%
和歌山県	3	5	2	66.7%
鳥取県	0	0	0	0.0%
島根県	0	0	0	0.0%
岡山県	0	9	9	-
広島県	66	135	69	104.5%
山口県	0	0	0	0.0%
徳島県	1	1	0	0.0%
香川県	0	0	0	0.0%
愛媛県	0	0	0	0.0%
高知県	0	0	0	0.0%
福岡県	60	117	57	95.0%
佐賀県	0	0	0	0.0%
長崎県	0	5	5	-
熊本県	0	2	2	-
大分県	0	2	2	-
宮崎県	0	2	2	-
鹿児島県	0	1	1	-
沖縄県	14	23	9	64.3%
合計	5541	7674	2133	38.5%
増減(対前年比)	-	2133		
伸長率	100.0%	138.5%		



都道府県別の車両台数の推移については、ステーション数推移と同傾向。

東京都内では、3,000台、大阪府においては、1,000台を突破。全国計で7,674台となった。

2013年には8000台突破することが必至であり、車両数の増加に伴う利便性の向上が、さらなる「カーシェアリング」ユーザーの増加につながるものと考えられる。

#### <免責事項>

※このデータは、「カーシェアリング比較 360°」(株式会社ジェイティップス運営)が独自に収集したデータをもとに構成されています。

※各カーシェアリング提供会社の公式発表データではありませんのでご了承ください。

#### 【当資料の取扱いについて】

メディア・報道関係者の方で、データ素材(Excel形式)をご希望の方は、[「お問い合わせ」](#)よりご連絡ください。

当資料の転載、引用は自由に行っていただくことができます。その際にはクレジット表記として「出典：カーシェアリング比較 360°」の記載と当サイトへのリンク設定をお願いいたします。

## 2013年カーシェアリング市場動向予測

急激成長期を終えて安定成長期へ入った2012年に続き、2013年もステーション数、車両台数ともにまだまだ堅実に伸長することが予想される。また、各サービス提供会社による新サービスの積極的な展開などにより、カーシェアリング利用者も安定的に増加していくことが予測される。

以下では、2012年の市場動向と主要トピックスをもとに、2013年カーシェアリング市場動向を予測してみる。

- 1、「平日フル稼働」を目指して、各サービス提供会社が独自プランを展開！法人会員獲得にも注力！
- 2、利用者のニーズにマッチしたサービスラインナップの多様化！新たな利用者層の開拓へ！
- 3、自動車メーカーなど他業界との業務提携が加速！シナジー効果により、利用者にもメリットが！

### 1、「平日フル稼働」を目指して、各サービス提供会社が独自プランを展開！法人会員獲得にも注力！

2012年までに一定のインフラ基盤の整備を終え、2013年は各社とも新たな利用者獲得を目指してサービス強化に注力していくことが予測されるが、中でも課題となるのが平日の未稼働車両の運用であろう。これまでのカーシェアリングのメインユーザーは30代～40代の世代で、主に土日祝日に利用することが多い層であった。そのため土日祝日は車両が高回転で稼働するものの、平日は未稼働というステーションが少なくない。こうした状況を打開するために、各社とも平日稼働を目指して、新たな利用者層を開拓していくものと予測される。

その施策の一つが、「平日プラン」の設定であろう。「平日プラン」は既に「カレコ」が展開しているが、サービス提供会社でも子供の送迎や買い物に利用する主婦層をターゲットに「平日プラン」を新設する可能性があると思われる。

また、個人会員の獲得以上に、各社とも積極的な施策を打ってくると予測されるのが、法人会員の獲得である。日本経済が低迷し続ける中、コスト削減を模索する企業に対して、これまで利用していたカーリースなどの社用車に代わる安価な代替手段としてカーシェアリングを提案し、法人会員獲得に益々強く乗り出していくと思われる。

### 2、利用者のニーズにマッチしたサービスラインナップの多様化！新たな利用者層の開拓へ！

「1」でも述べたように、2013年は各社ともあらたな利用者獲得のためのサービス強化に注力していくことと思われる。「平日プラン」や「法人プラン」の他にも、新たなプランの設定などサービスラインナップの拡充によって、これまでカバーしきれなかった新たな利用者層の開拓に着手してくるのではない

だろうか。

その一例が、2013 年に入って新設された「カレコ」の「3 時間パック」である。これまでカーシェアリングの利用方法としては、10～15 分単位で借りる短時間利用か 6 時間パックなどで借りる長時間利用しかなかった。しかし、買い物などで利用する場合、1～2 時間の予約では短すぎるし、6 時間パックの予約では長すぎるため、中時間（2～3 時間）利用したいという利用者のニーズがあった。「カレコ」の「3 時間パック」は、こうした利用者のニーズに応えたものと考えられる。この「3 時間パック」の登場により、これまで入会を見送っていた主婦などが新たな利用者層となることに期待がもたれている。

また、新たな利用者層の開拓と既存ヘビーユーザーの誘引の施策として、料金プランの改訂だけでなく、各社とも様々な世代のライフスタイルやニーズにマッチしたサービスラインナップの整備に乗り出していくことが予測される。

例えば、2012 年に見られたハイエンド車種の導入もその一例であるが、その他にも独自サービスの展開などにより、今後各社のサービスラインナップはますます多様化していくと考えられ、入会希望者は自身にもっとも適合したサービス提供会社をしっかりと吟味して入会していくものと予想される。

### **3、自動車メーカーなど他業界との業務提携が加速！シナジー効果により、利用者にもメリットが！**

2012 年に引き続き、2013 年もカーシェアリングサービス提供会社と他業界の業務提携は積極的に行われていくであろう。

既に 2013 年に入って、業界第 1 位の「タイムズプラス」の運営会社タイムズが、西日本旅客鉄道及び JR 西日本レンタカー&リースとカーシェアリング事業での業務提携を発表し、今春をめぐりに関西主要駅 10 カ所程度でカーシェアリングを展開することを予定しているが、こうした流れは今後さらに加速していくと思われる。

また、2012 年に見られた国内自動車メーカーとの業務提携関連では、自動車メーカーがカーシェアリングをこれまでディーラーへ足を運んだことのない消費者に訴求できる絶好の「試乗車」と考え、販売促進につながると期待しているようだ。これはカーシェアリング市場にとって好材料となりそうである。カーシェアリングサービス提携会社にとっても車両調達にかかるコストの削減とサービスラインナップの多様化というメリットを期待できるため、双方にとってメリットがあるこの業務提携は、2013 年もますます広がっていくことが予想される。

その他、マンションディベロッパーとの業務提携の話題も、2012 年と同様に定番化しそうだ。

こうした業務提携の相乗効果によって生み出されるメリットは、提携事業者双方にだけでなく、利用者側にもある。旅行先や自宅マンションの駐車場で手軽にクルマを利用できたり、自家用車購入の前の検討手段として利用できたりするため、業務提供は利用者にとっても嬉しい話題であろう。

これらの流れは 2013 年に入ってますます加速していくと考えられるが、

「とりあえず一番近いステーションのある会社に入会する」から  
利用者が自身にとって最もマッチしたサービス提供会社をしっかりと見極め、選択する段階に入っていくものと予測される。