

カーシェアリング市場動向

(2013 年総括版: 主要 8 社)

ステーション数・車両数の伸長率は、前年よりも堅調！
会員数 50 万人突破で、いよいよ日本のカーシェアリング定着期へ！

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 8 社)によると、2013 年 12 月時点のステーション数は 2012 年 12 月時点に比べ 34.8%増加、ステーション車両台数は 43.4%増加していることがわかった。

2012 年は前年に比べてそれまでの伸びが若干鈍化したが、2013 年はステーション数・車両台数共に再び引き上がった。特に車両台数の伸長率が大きく、エリア単位での利用者数や利用頻度は着実に増加しているものと思われる。

タイムズカープラス、オリックスカーシェアの TOP2 社はそれぞれ会員数 30 万人、10 万人到達を発表しており、おそらくカーシェア市場全体の利用者数は 50 万人に到達したものとみられる。

(2013 年 2 月の公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団調べ会員数: 289,497 人)

2014 年は消費税増税による消費者の節約気運の高まりも後押しし、マイカーやレンタカーからの移行者だけでも会員増への寄与は大きいはず。

これまでは、事業会社の先行投資によるステーション整備が続いてきたが、これからは会員増に対応するための堅実なステーション・車両の増強へと徐々に移行していくものと思われる。

各サービス提供会社状況としては、株式会社イチネンカーシェアリングが「カーシェアリング・ワン」を株式会社 JoyCa(本社: 大阪市)へ事業譲渡するなど事業撤退もみられ、カーシェアリング事業の継続性の厳しさも依然あるものの、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 11 年目へと突入し会員数 10 万人突破、全国 31 都道府県で 7,000 台以上の車両体制を築いた王者「タイムズカープラス」が初の営業黒字化見通し、と次のステージへ向けた土台が整ってきた。

利用者を一定数確保し採算面の見通しの立ってきたサービス提供会社が、他社に先んじたサービスの充実化や料金体系・車種の多様化を図る流れが生まれることで、消費者にとってますますカーシェアリングを積極利用しやすい環境が整っていきそうだ。

2013 年は市場の供給先行期がひと段落を終え、次のサイクルへの準備完了の年であったといえる。

上記と重複する内容もあるが、ここで 2013 年を総括してみよう。

【2013 年主要トピックス】

- 1、ステーション数は約 34.8%、車両台数は約 43.4%伸長！昨年同様、市場は安定成長を継続！
- 2、タイムズ カー プラスの会員数が約 30 万人に！オリックスカーシェアは 10 万人突破！業界全体では 50 万人超え！？
- 3、各社で導入車種がさらに多様化！オリックスはエコカー路線、カレコは“クルマを楽しむ”へ！
- 4、業界に新たな流れ！？乗り捨てできる新しいカーシェアリング “チョイモビ”が横浜で誕生！
- 5、昨年に引き続き、各サービス提供会社が独自路線で他業界と積極的に業務提携！

1、ステーション数は約 34.8%、車両台数は約 43.4%伸長！昨年同様、市場は安定成長を継続！

2013 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、2012 年の伸長率に比べると再び伸び率が上がり、ステーション数が前年比 34.8%増加、車両台数が前年比 43.4%増加と着実に伸長していることが伺えた。

2011 年までの急激な成長期に、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で、2012 年以降はカーシェアリング市場自体が安定成長期に入った。2013 年は利用ニーズの高いエリア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が見られたが、こうした傾向は 2014 年以降も変わらず続いていくことと思われる。

2、タイムズ カー プラスの会員数が約 30 万人に！オリックスカーシェアは 10 万人突破！業界全体では 50 万人超え！？

2012 年 12 月末に、ステーション数・車両台数共に業界トップを走る「タイムズ カー プラス」は、2014 年早々に会員数が 30 万に達すると発表した。また業界のパイオニアである「オリックスカーシェア」は、2013 年 12 月末で会員数が 10 万人を突破。業界全体では、会員数が 50 万人に達しているものと思われる。

これにより日本の人口に占める会員数の割合が 0.39%となり、カナダ(0.29%、2012 年時点)やアメリカ(0.26%、2012 年時点)を抜いて、カーシェアリング先進国のスイス(1.3%、2012 年時点)に次ぐ世界第 2 位となる模様(※注)。

人口に占める会員数の伸長率でも、日本は他国と比べると右肩上がりであり、これは日本にカーシェアリングが着実に根つき始めたことの証左であると考えられる。

こうした会員数増加の背景には、各サービス提供会社によるインフラ整備や「オリックスカーシェア」の月額基本料無料プランに代表されるような、料金体系の改定を含むサービス品質向上への取り組みがある。

入会と利用のハードルが下がったことにより、会員数増加の傾向は 2014 年も継続することが予測され、カーシェアリングに対する一般の認知度の向上はもちろんのこと、とりわけ主要都市部に居住する人々の生活にますますカーシェアリングが浸透していくものと考えられる。

※参考：交通エコロジー・モビリティ財団「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」

3、各社で導入車種がさらに多様化！オリックスはエコカー路線、カレコは“クルマを楽しむ”へ！

カーシェアリングと言えば、これまで安価なコンパクトカータイプが主流であったが、2013 年は各サービス提供会社とも独自の車種を導入した年であった。

多様な車種の導入は、これまでとは異なる新たな利用者層の開拓を目指して各社とも 2012 年から着手しはじめていたが、あくまで特定ステーションでの試験的な導入にとどまるものであった。対して、2013 年は本格的な導入が見られ、特に「タイムズ カー プラス」、「オリックスカーシェア」、「カレコ」の上位 3 サービスでは、ハイブリッド車、SUV、外車の導入など、バリエーション展開に積極的であり、利用者を選択肢の幅が広がったといえる。

なかでも業界パイオニアの「オリックスカーシェア」は、2014 年 3 月末までに、「トヨタ アクア」、「トヨタ プリウス」、「ホンダ フィット・ハイブリッド」といった「ハイブリッド車の比率を 20%以上」にすることを発表し、業界内で注目を集めた。「オリックスカーシェア」は、今後エコカー路線で、環境意識の高い利用者層を開拓していくものと思われる。

また、「カレコ」は「アウディ A3 Sportback」「フォルクスワーゲン ザ・ビートル」「メルセデス・ベンツ A180」といった輸入車や、「日産 エクストレイル」をはじめとする SUV 配車の拡充など、他社以上に導入車種の多様化に注力。カーシェアリングを単なる移動の手段ではなく、“楽しむ”ものと位置づけ、クルマ離れが指摘されている若者層に訴求していく狙いだ。

こうした各社の車種の多様化の動きにより、潜在的な利用者層が今後ますますカーシェアリングの会員になっていくことと考えられる。

4、業界に新たな流れ！？乗り捨てできる新しいカーシェアリング“ちょいモビ”が横浜で誕生！

2013 年 10 月から神奈川県横浜市で超小型 EV(日産ニューモビリティコンセプト)を使ったワンウェイ型カーシェアリング「ちょいモビ」が稼働した。

「ちょいモビ」は、日産と横浜市の「環境と共存できる未来をつくる」コンセプトから生まれた新しいカーシェアリングサービスであり、「ちょこっと借りて、さくっと好きな場所で返せる」ワンウェイ型カーシェアリングという点に、注目と期待が集まっている。なお 2014 年 1 月 21 日現在の会員数は、サービス開始からわずか 4 カ月足らずであるにも関わらず 5,100 人を数えるまでに至っており、その注目度の高さが見てとれる。

今後、市内に約 50 か所のステーションが整備されていく模様であるが、約 1 年間の市民参加型実証実験がカーシェアリング業界の将来に何を示唆するかを注目していきたい。

道路交通法やオペレーション面で多くの課題はあるものの、「超小型 EV カー」こそ日本の交通事情に即したカーシェアリングにつながるのではないだろうか。

サービス提供各社もなんらかしら情報収集をし注視しているはずである。

5、昨年に引き続き、各サービス提供会社が他業界と積極的に業務提携！

2012 年は、各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露出はじめた年であったが、2013 年も引き続き各社の積極的な業務提携の話題がメディアを賑わした。

これまで東京メトロや首都高速道路株式会社、マンションディベロッパーとの業務提携やタイアップに積極的であった「カレコ」は、富士重工業株式会社の協力を得て、運転支援システム「アイサイト(ver.2)」を搭載した「フォレスター」、「SUBARU XV」の二車種を導入し、「スバル専用特設コースにおけるアイサイト(ver.2)特別体験試乗会」

を実施した。会員限定の試乗会であったものの、「カレコ」はこうした「クルマを楽しむ」機会を提供することで、クルマへの興味・関心を誘起し、現会員の利用頻度の増加や新たな会員獲得につなげていく狙いがあると思われる。

また、「タイムズ カー プラス」はマツダ株式会社とタイアップし、会員を対象に 11 月から発売の新型「マツダ アクセラ」を無料で体験試乗できるキャンペーンを実施している。これも「カレコ」と同様、現会員の利用頻度の増加や新たな会員獲得への仕掛けではあるが、自動車メーカーからするとカーシェアリングとの連携は購入潜在層に対して興味と関心を惹きつけ、購入意欲を刺激する絶好の手段でもあるため、双方にメリットのあるこうした連携は 2014 年も続いていくものと考えられる。

「オリックスカーシェア」は、東京急行電鉄株式会社と提携し、同社が運営するレンタル収納スペース「クラモニ子玉川」においてカーシェアリングサービスの提供を開始した。またオークハウスとも業務提携を行い、オークハウスが展開するシェアハウスにオリックスカーシェアを導入すると発表した。

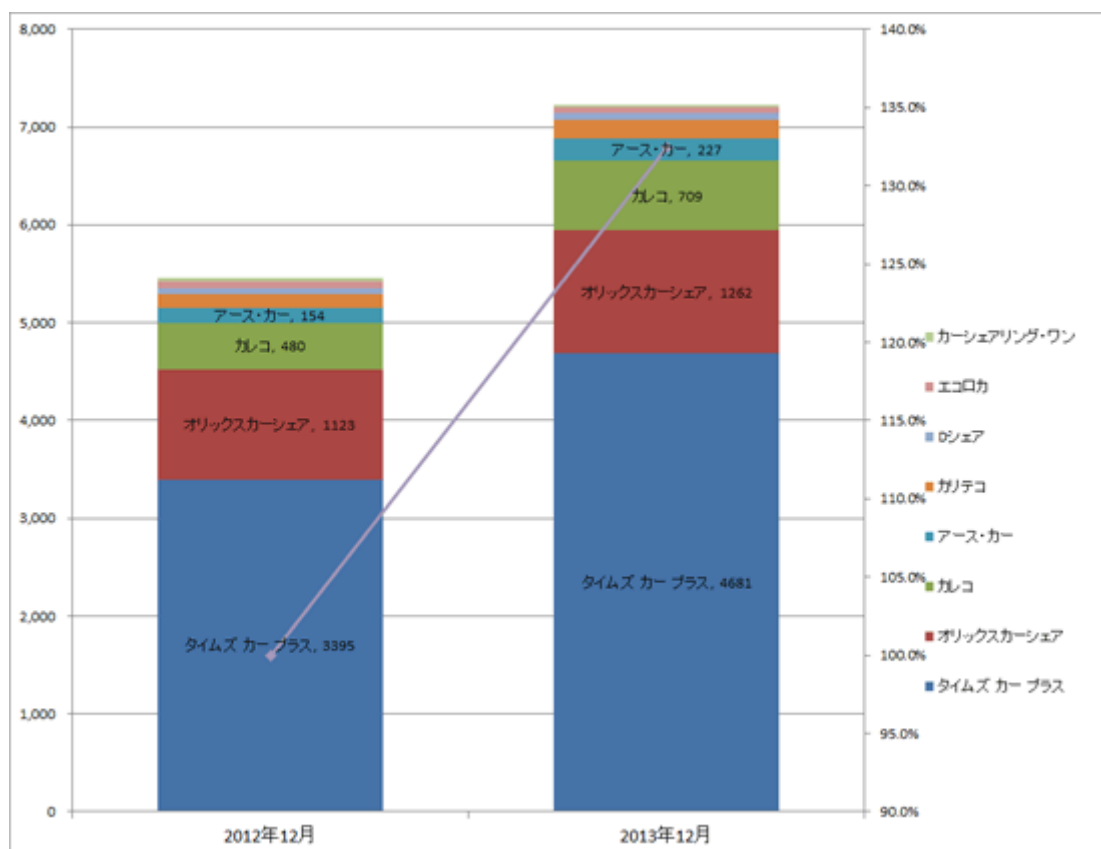
こうしたカーシェアリングと親和性の高いシーンへの接触やお試し機会の提供は、カーシェア・デビューの入り口につながり、今後も各社の創意工夫が続くものと思われる。

2013年カーシェアリング市場動向

主要8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8社 2012.12～.2013.12）

サービス名	2012年12月	2013年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
タイムズ カー プラス	3395	4681	1286	37.9%
オリックスカーシェア	1123	1262	139	12.4%
カレコ	480	709	229	47.7%
アース・カー	154	227	73	47.4%
カリテコ	141	190	49	34.8%
エコロカ	73	61	-12	-16.4%
Dシェア	54	70	16	29.6%
カーシェアリング・ワン	41	32	-9	-22.0%
合計	5461	7232	1771	32.4%
増減（対前年比）	-	1771		
伸長率	100.0%	132.4%		



業界第1位「タイムズ カー プラス」は2011年から2012年にかけて三桁代の増加であったが、2013年は「カーシェアリング比較 360°」(<http://www.carsharing360.com>)が集計を開始して以来、はじめて四桁台代の大増設となった。

第2位「オリックスカーシェア」と第3位の「カレコ」は、三桁代の増加で変わらず業界を牽引している。特に「カレコ」は47.7%と過去最大の伸び率で、4位以降を大きく引き離れた。

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、2014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。

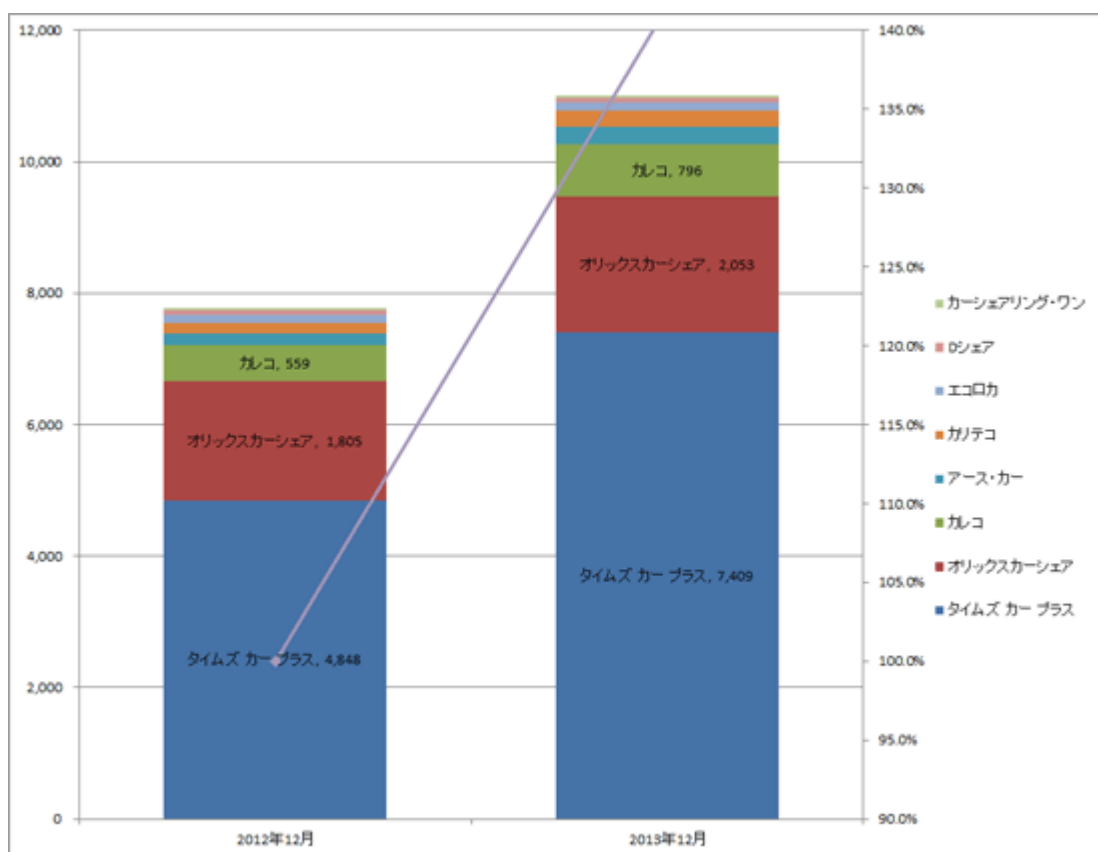
4位以降のBグループでは、「アース・カー」が約47%、「カリテコ」が約35%の伸び率を見せており、まだまだインフラ整備に余念がない。

逆に「エコロカ」と「カーシェアリング・ワン」は集計以来、はじめて減少した。「カーシェアリング・ワン」においては、事業譲渡により運営会社が株式会社イチネンカーシェアリングから株式会社JoyCaに変更している。

市場影響力のある既存サービス会社は、2013年1月から8社と変わらず。2014年も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 8 社 2012. 12～. 2013. 12)

サービス名	2012年12月	2013年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
タイムズ カー プラス	4,848	7,409	2,561	52.8%
オリックスカーシェア	1,805	2,053	248	13.7%
カレコ	559	796	237	42.4%
アース・カー	179	280	101	56.4%
カリテコ	162	240	78	48.1%
エコロカ	121	119	-2	-1.7%
Dシェア	58	79	21	36.2%
カーシェアリング・ワン	44	34	-10	-22.7%
合計	7776	11010	3234	41.6%
増減 (対前年比)	-	3234		
伸長率	100.0%	141.6%		



「タイムズ カー プラス」が、52.8%の伸び率で車両台数 7,000 台を突破し、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「タイムズ カー プラス」に水をあけられてしまったものの、車両台数 2,000 台を超えており、ハイブリッド車比率 20%以上を目指した導入車種のエコカー展開など独自のサービスを武器とした今後の追い上げに期待したい。

第 3 位の「カレコ」は 42.4%の伸び率で、2012 年第 2 位の「オリックスカーシェア」をしっかりと追随している。

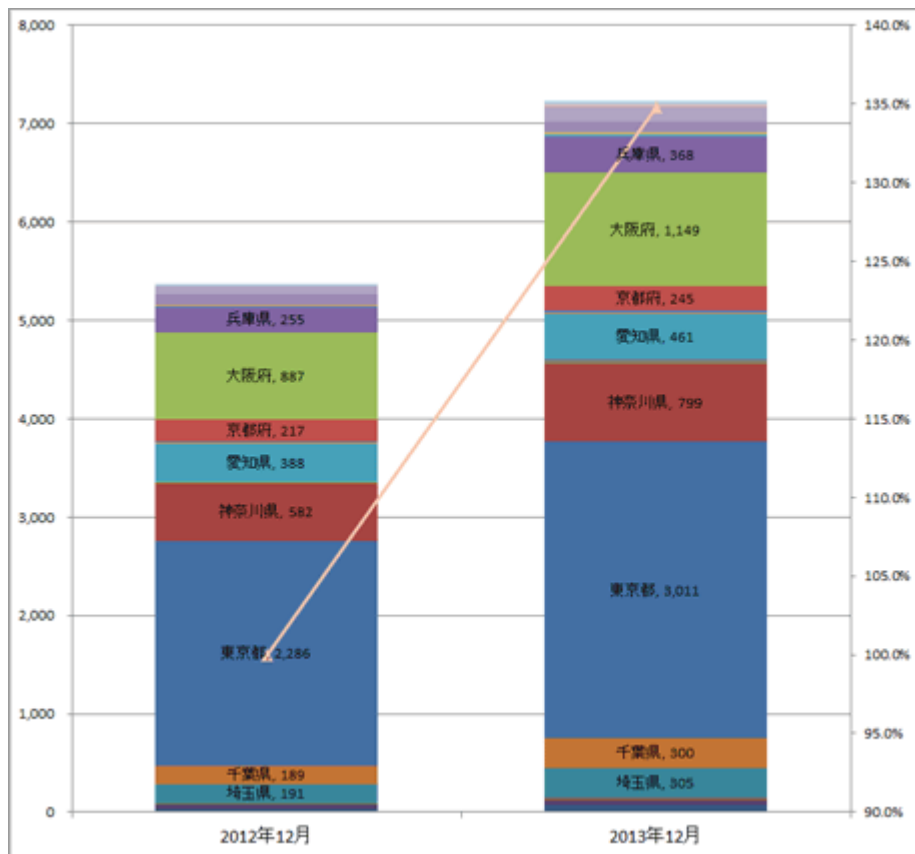
Bグループでは、「アース・カー」、「カリテコ」、「Dシェア」の3社が堅調に増加。2011年から2012年にかけて135.5%の伸び率を見せた「アース・カー」の勢いは2013年は若干鈍化したものの、車両台数300台を目前としている。

2011年から2012年にかけて89.1%の伸び率を見せた「エコロカ」は、2013年にサービスを一時停止していた17箇所のステーションを閉鎖したため、2013年は減少に転じたが、それでも伸び率は-1.7%にとどめており、今後の巻き返しに期待。2014年も各社の動きからまだ目が離せない。

3) 都道府県別 ステーション数推移 (主要8社 2012.12～.2013.12)

都道府県名	2012年12月	2013年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減率
北海道	37	67	30	81.1%
青森県	0	0	0	0.0%
岩手県	0	0	0	0.0%
宮城県	40	52	12	30.0%
秋田県	0	0	0	0.0%
山形県	0	0	0	0.0%
福島県	0	1	1	100.0%
茨城県	8	13	5	62.5%
栃木県	6	10	4	66.7%
群馬県	3	4	1	33.3%
埼玉県	191	305	114	59.7%
千葉県	189	300	111	58.7%
東京都	2,286	3,011	725	31.7%
神奈川県	582	799	217	37.3%
新潟県	1	9	8	800.0%
富山県	0	5	5	500.0%
石川県	0	0	0	0.0%
福井県	0	0	0	0.0%
山梨県	0	0	0	0.0%
長野県	0	2	2	200.0%
岐阜県	10	12	2	20.0%
静岡県	8	15	7	87.5%
愛知県	388	461	73	18.8%
三重県	9	10	1	11.1%
滋賀県	16	26	10	62.5%
京都府	217	245	28	12.9%
大阪府	887	1,149	262	29.5%
兵庫県	255	368	113	44.3%
奈良県	17	29	12	70.6%
和歌山県	4	4	0	0.0%
鳥取県	0	0	0	0.0%
島根県	0	0	0	0.0%
岡山県	6	16	10	166.7%
広島県	101	105	4	4.0%
山口県	0	2	2	200.0%
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	80	156	76	95.0%
佐賀県	0	0	0	0.0%
長崎県	4	7	3	75.0%
熊本県	2	10	8	400.0%
大分県	2	6	4	200.0%
宮崎県	1	2	1	100.0%
鹿児島県	1	9	8	800.0%
沖縄県	14	21	7	50.0%
合計	5366	7232	1866	34.8%
増減(対前年比)	-	1866		
伸長率	100.0%	134.8%		

3)



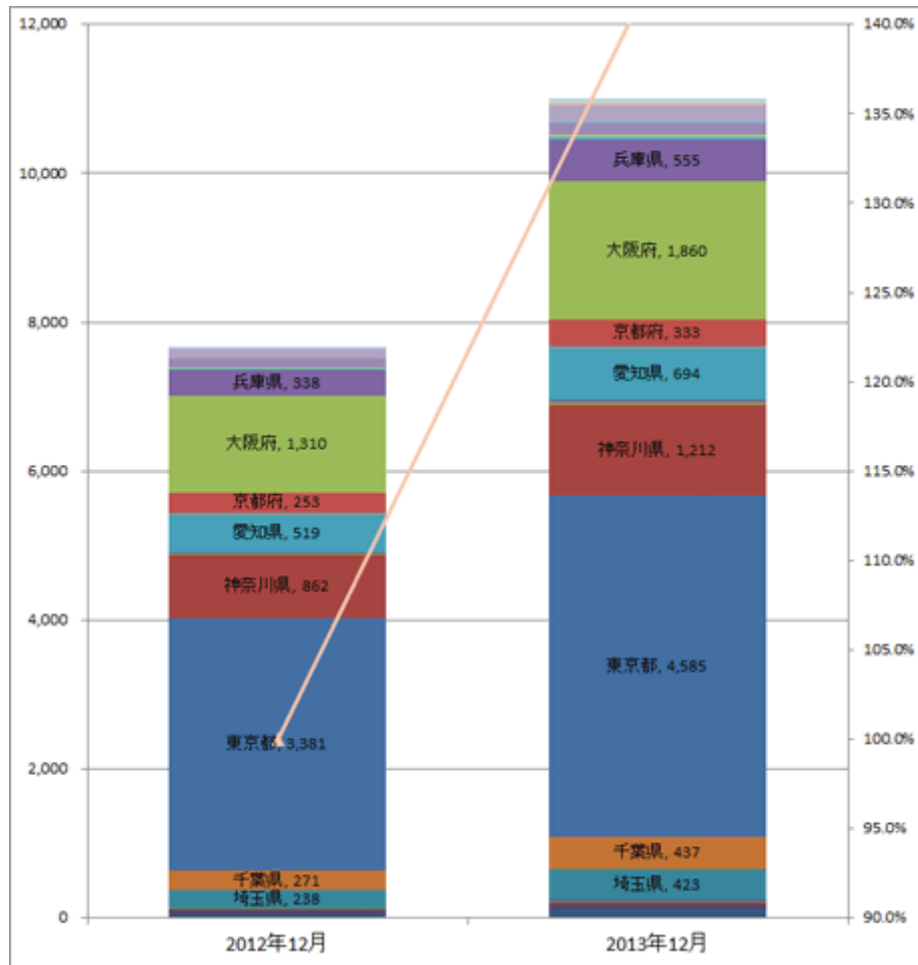
都道府県別のステーション数は、首都圏、京阪神地区でのステーション開設偏重の傾向は変わらずだが、福岡県で100箇所を超えるなど地方都市においても徐々に増加してきている。

また、2012年12月時点でステーションのない都道府県は17県だったが、2013年12月時点では4県減少し13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たい。

4) 都道府県別 車両台数推移 (主要 8 社 2012. 12～. 2013. 12)

都道府県名	2012年12月	2013年12月	対前年比 増減数	対前年比 増減%
北海道	52	107	55	105.8%
青森県	0	0	0	0.0%
岩手県	0	0	0	0.0%
宮城県	58	82	24	41.4%
秋田県	0	0	0	0.0%
山形県	0	0	0	0.0%
福島県	0	1	1	100.0%
茨城県	9	17	8	88.9%
栃木県	6	18	12	200.0%
群馬県	3	9	6	200.0%
埼玉県	238	423	185	77.7%
千葉県	271	437	166	61.3%
東京都	3,381	4,585	1,204	35.6%
神奈川県	862	1,212	350	40.6%
新潟県	3	11	8	266.7%
富山県	0	7	7	700.0%
石川県	0	0	0	0.0%
福井県	0	0	0	0.0%
山梨県	0	0	0	0.0%
長野県	0	3	3	300.0%
岐阜県	11	19	8	72.7%
静岡県	8	24	16	200.0%
愛知県	519	694	175	33.7%
三重県	12	14	2	16.7%
滋賀県	17	32	15	88.2%
京都府	253	333	80	31.6%
大阪府	1,310	1,860	550	42.0%
兵庫県	338	555	217	64.2%
奈良県	21	44	23	109.5%
和歌山県	5	5	0	500.0%
鳥取県	0	0	0	0.0%
島根県	0	0	0	0.0%
岡山県	9	20	11	122.2%
広島県	135	170	35	25.9%
山口県	0	4	4	400.0%
徳島県	1	1	0	100.0%
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	117	239	122	104.3%
佐賀県	0	0	0	0.0%
長崎県	5	11	6	120.0%
熊本県	2	16	14	700.0%
大分県	2	7	5	250.0%
宮崎県	2	4	2	100.0%
鹿児島県	1	14	13	1300.0%
沖縄県	23	32	9	39.1%
合計	7674	11010	3336	43.5%
増減(対前年比)	-	3336		
伸長率	100.0%	143.5%		



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5,000台、大阪府においては2,000台まであと一歩と迫り、全国計で10,000台突破を記録した。

2014年には15,000台に近づくことは確実であり、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。

2014 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、2013 年に続き、2014 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、導入車種や料金体系等、各社サービスの多様化により、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、2013 年の市場動向と主要トピックスをもとに、2014 年カーシェアリング市場動向を予測してみる。

- 1、会員数が 70 万人を突破する！？ 真の意味でのカーシェアリング定着期へ！
- 2、新たな利用者層の開拓へ向けて、利用者ニーズにマッチしたサービスの多様化は今年も続く！
- 3、導入車種の多様化により、“乗る”から“楽しむ”へ！カーシェアリングは新たなステージに移行！

1、会員数が 70 万人を突破する！？ 真の意味でのカーシェアリング定着期へ！

2013 年に業界全体で、カーシェアリングの会員数は 50 万人に到達確実だが、2014 年には少なくとも 60 万人を超え、70 万人にも迫ることが予想される。

昨今は「シェア」という考え方の普及からシェアハウスなどが注目を集めているが、こうした日本人の消費スタイルの変化にカーシェアリングはマッチしているため、決して節約という観点だけでなく、賢いライフスタイルを選択したいと望む都市部の居住者層を中心にカーシェアリングはさらに一般化し、消費者の生活の一部として定着することになるはずである。

車両台数 1,000 台、会員数 15,000 人を超えた 2010 年は日本における「カーシェアリング元年」と呼ばれ飛躍的な市場の成長を経験し、サービス提供に必要なインフラが整った 2012 年は「カーシェアリング認知拡大期」ともいえ、2013 年はついに車両台数が 10,000 台に到達。こうした背景を踏まえ、会員数が 50 万に達し、一般の人々の生活にカーシェアリングがさらに浸透すると予想される 2014 年は、まさしく「カーシェアリング定着期」と呼ぶにふさわしい年になると思われる。

2、新たな利用者層の開拓へ向けて、利用者ニーズにマッチしたサービスの多様化は今年も続く！

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た年であったが、こうした傾向は 2014 年も続くことが予測される。

昨年の市場動向予測でも取り上げた通り、各サービス提供会社にとって 2014 年も引き続き課題となるのが、平日の未稼働車両の運用である。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ため、週末には車両が高回転で稼働するものの、平日はそれほど稼働しないというステーションも少なくなかった。こうした現状を打破すべく、「カレコ」は主婦層をターゲットに「平日プラン」や「3 時間パック」を新設。また各社とも法人をターゲットに、カーリース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の提案を積極的に行った。

「オリックスカーシェア」、「タイムズ カー プラス」も平日利用頻度が高い法人契約の獲得に余念がないようだ。2014 年はこうした動きにプラスして、各社とも料金プランの改定以外に様々な世代の利用者ニーズにマッチしたサービスラインナップの多様化と充実化を図っていくことが予測される。昨年顕著に見られたハイエンド車種を含

む多様な車種の導入などもその一例であろう。特に車種ニーズは世代や個々のライフスタイルによって異なるため、多くの潜在的な利用者層に訴求し、会員獲得につなげていくためにも、各社はこれまで以上にスポーツカーや SUV、外国車やハイブリッドカー、エリアによってはワンボックスカーや軽自動車など車種ラインナップの充実化に力を入れていくものと思われる。

また、「オリックスカーシェア」は、今年に入り「2 月中に 3 万円以上利用した会員に対して翌月夜間パックを何度使っても無料」という利用者に嬉しい利益還元型サービスの提供を開始している。このようなユーザー便益の高いサービスは、利用者心理に訴えかけるところが大きいだけに、今後も様々な形で提供されていくことになると思われる。

こうしたサービスの多様化により、これまで重視されてきた「家や会社からのステーションの近さ」と「利用料金の安さ」といった入会の選択肢に加えて、今後は導入車種や会員への利益還元も含めたサービスの充実度も重要な選択肢の一つとなり、入会希望者は自身のライフスタイルやニーズに合ったサービス提供会社を選択する時代になっていくことと予想される。

3、導入車種の多様化により、“乗る”から“楽しむ”へ！カーシェアリングは新たなステージに移行！

上述のように導入車種の多様化により、利用者にとってカーシェアリングの価値が変化を遂げる年になると予測される。それは単なる“乗り物”から、生活を“楽しむ”ことへのシフトである。

これまでカーシェアリングは移動の代替手段として遡及されてきたが、昨年見られた自動車メーカーとのタイアップによる「カレコ」の「体験試乗会」、「タイムズ カー プラス」の「無料体感キャンペーン」、「オリックスカーシェア」のマイクロコンパクトカー「スマート導入」は、クルマへの興味や関心を惹くことに主眼を置いたものであった。

これは、これまでクルマと接触点を持たなかった潜在的な購買層に対して購入意欲を刺激するといった自動車メーカーの意図もあったが、利用者に対して、クルマが乗るためのものだけではなく、楽しいものだということを実感させるひとつのきっかけになった。これまでコンパクトカーにしか乗ったことがなかった利用者が、SUV やスポーツカーに乗った場合にも、同様にいえることである。

このようなクルマに対する意識の変化は、2014 年以降、利用者の新たな行動を誘発することに繋がるかもしれない。「あの車に乗れるなら、こっちの会員にもなっておこう」という複数のサービスへ入会し、IC カードを 2 枚以上持つ利用者ももっと出てくるはず。

各社サービスのさらなる充実と消費者への PR の強化に期待するところが大きいですが、カーシェアリングが人々の生活にしっかりと定着し、賢くかつ充実したライフスタイルの実現に寄与することは間違いないだろう。

このように 2014 年は、これまでのカーシェアリングが新たなステージへと移行を遂げる年になる。