

**自動車の非所有は
エコノミーとエコロジーを両立
できるのか**

2022年度 明治大学 政治経済学部

大森正之・環境経済学ゼミナール3年

齋藤伸哉・中川武蔵

目次

1. はじめに
2. 自動車の非所有傾向の進展
 - 2.1 自動車所有者の減少
 - 2.2 企業の自動車の非所有化
3. 自動車非所有を促す3業態
 - 3.1 従来型のレンタカーについて
 - 3.2 カーリースについて
 - 3.3 カーシェアリングについて
4. 所有と非所有3業態の比較
 - 4.1 所有と非所有3業態における経済面での比較
 - 4.2 所有と非所有3業態における環境面での比較
5. 都心と地方における自動車非所有の差異
 - 5.1 都心における自動車非所有
 - 5.2 地方における自動車非所有
6. 海外の自動車非所有の現状
7. 総括
参考文献
参考URL

1. はじめに：テーマ設定の背景

(1)政府目標は2030年までに温室効果ガス46.0%削減、持続可能な開発を達成するためにC02排出量抑制が必要

パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略(2021)より

(2)日本のC02排出量のうち、運輸部門からの排出量は全体の約17.7%

国土交通省(2020)調べ

(3)輸送機関別に見ると自家用車に起因するC02排出量が全体の約46.0%

国土交通省(2020)調べ

以上より、自動車の非所有の利用によりC02排出量の抑制が可能と考え、自動車利用仲介ビジネスに着目

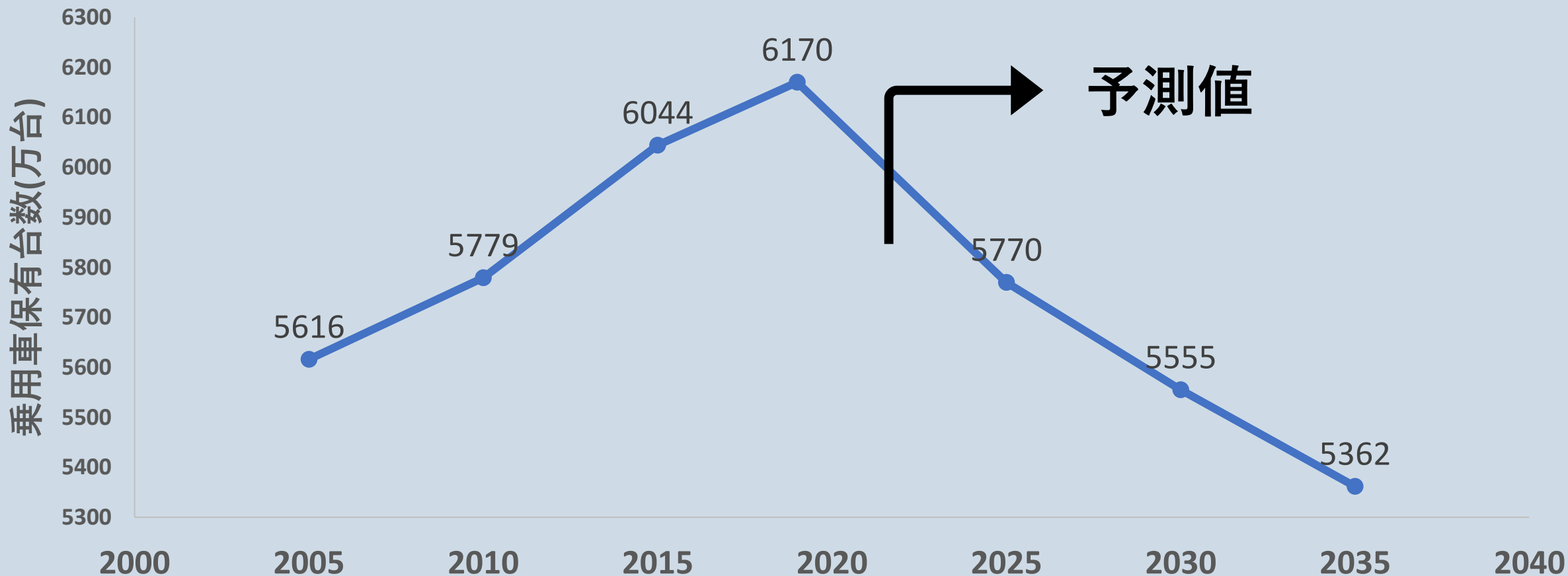
2. 自動車の非所有傾向の進展

2.1 自動車所有者の減少

2.2 企業の自動車の非所有化

2.1 自動車所有者の減少：保有台数の減少予測

日本の乗用車保有台数の推移と予測



2.1 自動車所有者の減少

(1) 2035年にかけて各地域で自動車保有台数は**緩やかに減少**

出典：株式会社現代文化研究所（2020） 自主研究レポート

(2) 2021年度リース乗用車台数 約200万台、10年間**増加傾向**

一般財団法人日本自動車リース協会連合会（2022）調べ

以上より、自動車所有者は
減少すると考えられる

2.2 企業の自動車の非所有化

(1)2022年度法人契約リース車両台数**345万台**、2012年度法人契約リース車両台数**290万台**、10年間で**約16%増加**

一般財団法人日本自動車リース協会連合会(2022)より

(2)みずほ銀行では「コスモ My カーリース (コスモ石油マーケティング)」より、日産リーフ (EV車) を導入

日経テレコンニュースアーカイブ(2022)より

(3)外回り営業用で経費削減のため、カーシェアリングサービスを法人契約する企業も存在

日本経済新聞(2016)より

3.自動車非所有を促す3業態

3.1 レンタカーについて

3.2 カーリースについて

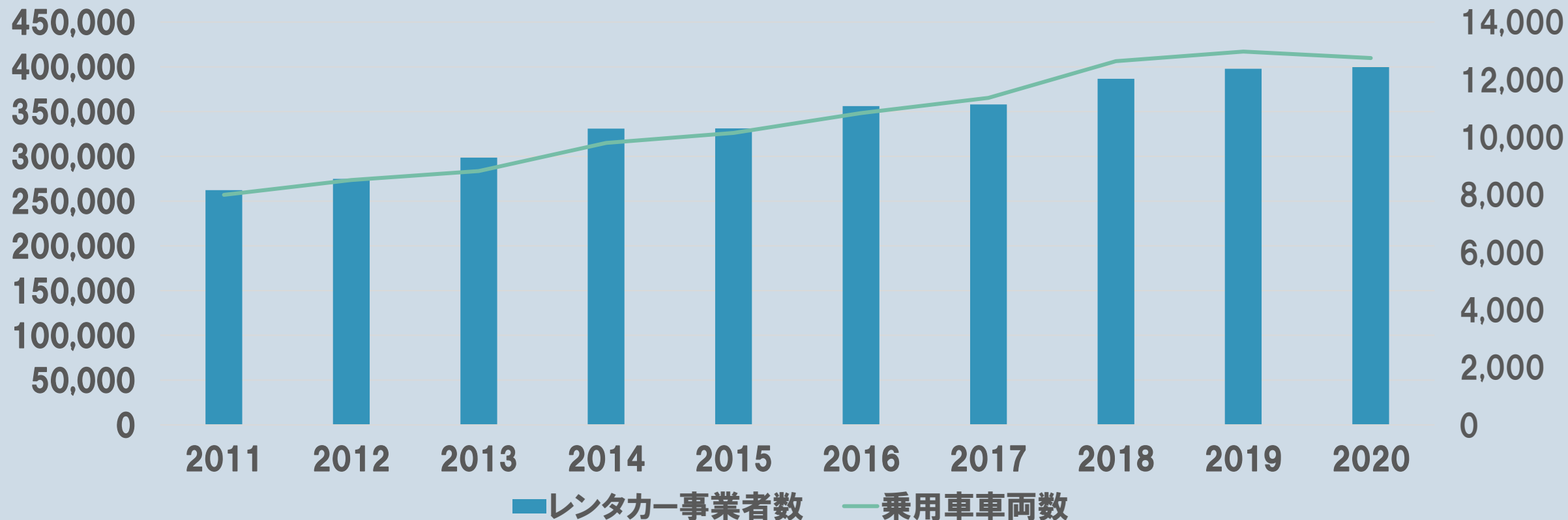
3.3 カーシェアリングについて

3.自動車非所有を促す3業態

業態	レンタカー	カーリース	カーシェアリング
基本的な仕組み	店舗営業所で時間貸しを行う	一定期間リース会社から自動車を借用	ステーションに設置されている自動車を短時間から利用可能
特徴	<ul style="list-style-type: none">・店舗営業所に利用者が出向く必要あり・営業所の営業時間内に返却する必要あり	<ul style="list-style-type: none">・契約期間は月々定額を支払い自由に利用可能・走行距離制限が設定、中途解約が原則不可能	<ul style="list-style-type: none">・最短15分から利用可能・オンライン上で予約可能、会員カードで利用開始

3.1 レンタカーについて：所有から利用の先駆け

レンタカー事業者数および乗用車車両数の推移



出展：国土交通省（2020）レンタカー事業者数及び車両数の推移より著者作成

3.2 カーリースについて：所有に最も近い形態

- (1) 購入ではなく、一定期間リース会社から自動車を借りること
- (2) 契約期間内は月々定額を支払うことで自家用車のように自動車を利用することが可能
- (3) 走行距離制限が設けられている、中途解約が原則不可能
- (4) 2021年度新車販売台数に占める、リース車の割合**約15%**

一般財団法人日本自動車リース協会連合会(2022)調べ

3.3 カーシェアリングについて: 3業態で最も自由度が高い

- (1) ステーションに設置されている自動車を短時間から利用できる会員制サービス
- (2) 2020年度カーシェアリング車両台数は約40,000台
会員数は約220万人

公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団(2021)調べ

4. 業態間の比較

- 4.1 所有と非所有 3 業態における経済面での比較**
- 4.2 所有と非所有 3 業態における環境面での比較**

4.1 所有と非所有3業態における経済面での比較

	レンタカー	カーリース	カーシェアリング
費用負担	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 基本的には6時間から利用 ▪ ガソリン代は契約者負担 <p>→ 1日単位での利用に最適</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 必要な時のみ利用は不可 ▪ ガソリン代、駐車場代は契約者負担 <p>→ 乗車頻度が低い場合、無駄な費用が生じる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 15分単位で利用可能 ▪ 6時間以上利用で距離料金発生 <p>→ 6時間未満の利用は可能だが長時間の利用はレンタカーより高価格</p>
利用の利便性	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 営業所まで行く必要 ▪ 営業時間内のみ ▪ 借りる度手続き必要 <p>→ 車の利用には1番手間がかかる</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 納車すれば好きな場所に駐車可能 <p>→ 所有している場合とほとんど変わらない</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 各地のステーションから利用可能 ▪ 会員カードやアプリで利用 <p>→ レンタカーより使い勝手がいい</p>

4.1 所有と非所有3業態における経済面での比較

自動車を所有しないことで支出の抑制が可能

新車の「HONDA FIT BASIC〈FF〉」で
年間3000km走行を想定



HONDA FIT BASIC〈FF〉(HONDAのHPより引用)

自動車購入で同車を利用の場合、**786,828円** (維持費＋燃料費)

レンタカーで同車を利用の場合、**487,668円** (60km×50回) + 燃料費

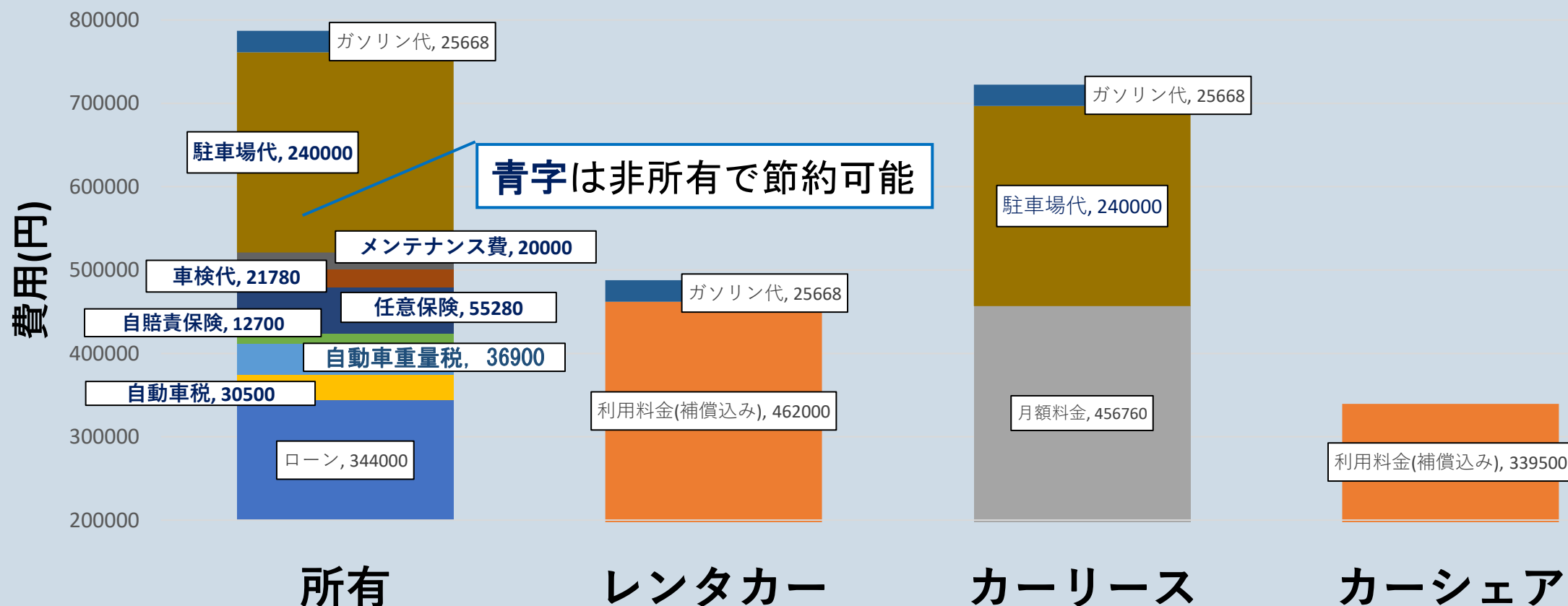
カーリースで同車を利用の場合、**722,428円** (リース代＋燃料費)

カーシェアで同車を利用の場合、**339,500円** (60km×50回)

※レンタカー：ニッポンレンタカーを参照，カーリース：オリックスカーリースを参照，カーシェア：タイムズカーシェアを参照

4.1 所有と非所有3業態における経済面での比較

自動車を所有および利用した際にかかる年間の費用の内訳



【出典】ローン：トヨタHPより算出，自動車税：東京都主税局(2022)より引用，自動車重量税：国土交通省(2022)より引用，自賠責保険：三井住友海上HP(2022)より引用，任意保険：ソニー損保HP(2022)より引用，車検代：イエローハット練馬店HPより引用，月額料金：オリックスカーリースHP(2022)より算出 ※駐車場代は月2万円で算出、メンテナンス費は年2万円で設定

4.2 所有と非所有3業態における環境面での比較

(1) 自動車を所有しないことで不要不急の自動車使用が減少

(2) 環境への取り組み、EV化への姿勢はカーシェアの企業が秀でている

(3) 生産台数の減少

→ シェアカーが総車両数の1~4%で**5~7億台**減少

大瀬(2021)参照

(4) 生産・廃棄時のCO2削減

→ シェアカーが総車両数の1~4%で**16%~25%**削減

大瀬(2021)参照

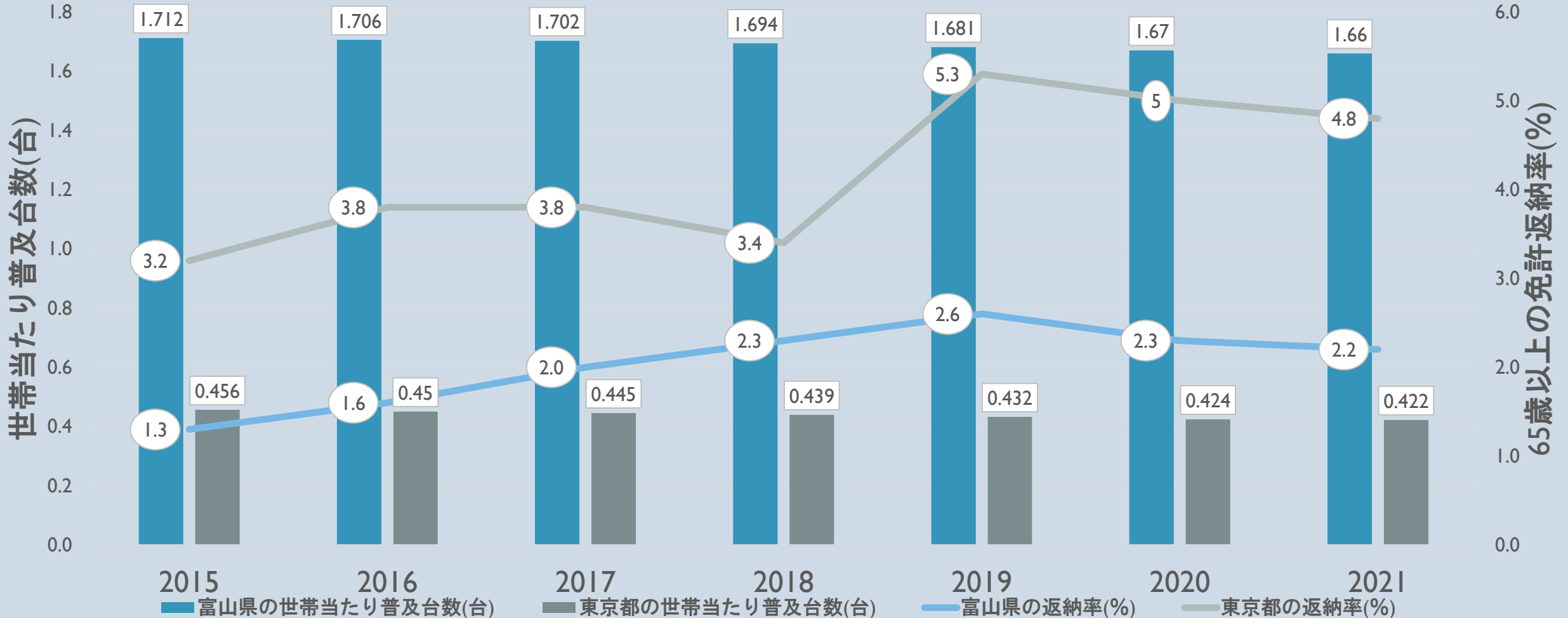
5. 都心と地方における自動車非所有 の在り方

5.1 都心における自動車非所有

5.2 地方における自動車非所有

5. 都心と地方における自動車非所有の在り方 ：公共交通機関との関連性

東京都と富山県の世帯当たり普及台数および65歳以上の免許返納率の推移



出典：世帯当たり普及台数は自動車検査登録情報協会(2022)より作成；65歳以上免許返納率の推移は(警視庁(2022)より作成

5.1 都心における自動車非所有

前表の分析

- ・ 世帯当たり普及台数は低い
- ・ 免許返納率は高い

要因

- ・ 公共交通機関の充実
- ・ 自動車利用仲介ビジネスの普及

今後の展望

- ・ 自動車の非所有を進め、公共交通機関利用の推進
- ・ 自動車利用が必要な場合、仲介ビジネスを利用

5.2 地方における自動車非所有

前表の分析

- ・ 世帯当たり普及台数は高い
- ・ 免許返納率は低い

要因

- ・ 自動車利用仲介ビジネスの普及度の低さ
- ・ 公共交通機関廃止の潮流

今後の展望

- ・ 自動車の非所有を進めるのは難しい
- ・ 企業側、消費者側ともにエコカーを積極的に導入

6. 海外の自動車非所有の現状

- (1)カーシェアリング会員は非会員に比べ、所有する自動車の台数が大幅に少ない
- (2)自動車保有台数が少ないのは都市部に住む世帯
- (3)都市部のカーシェアリング利用者は、より環境負荷の小さい車を保有する傾向
- (4)海外の都市部では所有から利用への行動変容が進行

Regina R. Clewlow (2016) による

7. 総括・提言

- (1)自動車の非所有はエコノミーとエコロジーの両立が可能**
- (2)自動車利用仲介ビジネスのうちカーシェアが最も有望**
- (3)都会では非所有化が可能、地方では難しい**
- (4)世界的にも非所有化は進行中、日本もその潮流に乗りたい**

参考文献

- ・ 経済産業省HP (2021) 「パリ協定に基づく成長戦略としての長期戦略」 [900440767.pdf \(env.go.jp\)](#)
- ・ 国土交通省HP (2020) 「運輸部門における二酸化炭素排出量」 [環境：運輸部門における二酸化炭素排出量 - 国土交通省 \(mlit.go.jp\)](#) https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/environment/sosei_environment_tk_000007.html
- ・ 株式会社現代文化研究所 (2020) 「自主研究レポート」 [全市区町村のうち半分弱で、2030年に乗用車保有台数が20%以上減少 ~2025年、30年、35年の乗用車保有台数を市区町村別に予測~ | 株式会社現代文化研究所 \(gendai.co.jp\)](#) <https://www.gendai.co.jp/report/post-1623/>
- ・ 日本自動車リース協会連合会HP (2022) 「新車販売に占めるリース車比率」 [データライブラリ：新車販売に占めるリース車比率 \(jala.or.jp\)](#) <https://jala.or.jp/library/lease03.html>
- ・ 日経テレコン(日本経済新聞社), 「コスモ石油マーケティングとみずほ銀行、みずほ銀行千住支店で再エネ電力と電気自動車の導入を開始」, 2022/11/22
- ・ 日経新聞(日本経済新聞社), 「パーク24、2期ぶり最高益、前期営業1割増」, 2018/12/4

参考文献

- ・国土交通省HP (2020), 「レンタカー事業者数及び車両数推移」
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001477103.pdf>
- ・公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団 (2021), 「わが国のカーシェアリング車両台数と会員数の推移」, http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_graph2021.3.html
- ・自動車検査登録情報協会 (2022), 「自家用乗用車の世帯当たり普及台数」, <https://www.airia.or.jp/publish/file/r5c6pv00000104ju-att/kenbetsu2022.pdf>
- ・警察庁 (2022) 「運転免許統計」, https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo/r03/r03_sub2.pdf
- ・ Regina R. Clewlow (2016), “Carsharing and sustainable travel behavior: Results from the San Francisco Bay Area”, Transport Policy, Vol.51, Pages 158–164

参考URL

- ・ニッポンレンタカーHP, 「車種・料金」,
https://www.nipponrentacar.co.jp/car_price/standard.html (2022/12/06アクセス)
- ・オリックスカーリースHP, 「新車オンライン見積り」
https://www.carlease-online.jp/lineup/simple_estimate.html?car=32225 (2022/12/06アクセス)
- ・タイムズカーHP, 「利用料金」,
<https://share.timescar.jp/fare/use.html>
(2022/12/06アクセス)
- ・HONDA HP, 「クルマTOP」,
https://www.honda.co.jp/Fit/webcatalog/type/type/?utm_source=gl_kw_shimei&utm_medium=cpc&utm_content=sitelink-type&utm_campaign=kscp_2210fit_fit_2210_pcsp&gclid=Cj0KCQjwnP-ZBhDiARIsAH3FSRfYGTVfx4Xt0jtQuIcQScJSgTZTugonGTT1g7XP83tMRic5ZiMhXxgaAtrTEALw_wcB
(2022/12/06アクセス)

参考URL

- ・ 東京都主税局, 「自動車種税別割」, https://www.tax.metro.tokyo.lg.jp/kazei/car_shubetsu.html#j_7 (2022/12/06アクセス)
- ・ 国土交通省, 「自動車重量税額について」 <https://www.mlit.go.jp/common/001403200.pdf> (2022/12/06アクセス)
- ・ ソニー損保HP, 「ホンダ フィットの保険料っていくら？」
https://www.sonysonpo.co.jp/auto/guide_b/agde206.html?adobe_mc_sdid=SDID%3D0AF8BBDBA0B13560-6F69192DEA70F383%7CMCORGID%3D68CB153D565F77227F000101%40AdobeOrg%7CTS%3D1665125323&adobe_mc_ref=https%3A%2F%2Fwww.sonysonpo.co.jp%2Fauto%2Fguide%2Fagde200.html (2022/12/06アクセス)
- ・ 三井住友海上HP 自賠償保険料例 <https://www.ms-ins.com/personal/car/jibaiseki/example.html> (2022/12/06アクセス)
- ・ イエローハット練馬店HP 車検価格表
https://www.yellowhat.jp/yellowhat/store/inspection?store_code=0202 (2022/12/06アクセス)