

所有する喜び、シェアする利点

点々

私は同じアメ車に24年間乗り続けている。かつて米国勤務の際、フォード・トラスに乗り、スタイルと頑丈さにほれ込んだ。帰国後間もなく日本で新型車が発売されたので、迷うことなく購入したのである。当時、カローラやアコードと販売世界一を競った大衆車。傷や汚れも含めて愛着が深い。

もつとも、近年の大阪勤務時には愛車を東京に置き、カーシェアを使った。スマホで簡単に予約でき、車にカードをタッチしてすぐに運転できる。利便性が非常に高いが、返却後に驚かされた。直ちに返却メールが届き、そこに「急発進○回、急停車×回」という運転データが記されていたのだ。車内の機器でさまざまなデータを取得しているのだろうか。最初は気持ち悪かったが、これがシェアリング×デジタル化の利点なのだと気付いた。運転免許の期限到来後は、新免許の画像を送らないと利用を継続できない。自分が登録したデータもしっかり管理されている。

カーシェアの利用者は多数かつ多様だ。センサーなどのデバイスとネット接続により、大量のデータを取得して分析することで、新たな付加価値を創出できる。例えば、運転履歴の良否によって利用料金に差をつけるようにすれば、安全運転のインセンティブが働く。運転データと燃費や事故率、回遊路などの関係が把握できれば、自動車製造、損害保険の設計、観光案内などさまざまな分野で活用できる。交通事故の減少やCO₂削減など社会全体の厚生向上に資するかもしれない。

もちろん、利用データは個人情報であり、事業者が勝手に使えるわけではない。利用者は約款に「同意する」ことによって、事業者によるデータ利用を事前に了承している。筆者が利用する事業者は、本年5月に約款を改定した。「会員から提供があった個人情報に加え、サービス利用に伴い蓄積された利用情報についても、当社グループ内で利活用することを明文化」したという。筆者は

この改定に「同意する」をクリックしたが、将来利活用の範囲が拡張されるなら、改めて許諾が必要だろう。

ところで、わが愛車はリッター6.5しか走らない。年に数回遠出するだけで通常は土日各30分程度しか乗らないが、維持費は年間約15万円。カーシェアの方が合理的だと思うのだが、6月に車検に出した。整備士に「まだまだ乗れますよ」と言われると誇らしくなる。大きくて丸っこいフォルムはサンダーバード2号のよう。所有する喜びがシェアする利点を凌駕しているのだ。ただ残念なことに、フォードは2016年に日本から撤退してしまった。

米国政府は日本が非関税障壁でアメ車を不利に扱っていると言いが、アメ車ファンの筆者ですら全く同意できない。米国製ガソリン車が日本で売れないのは、大衆車としては燃費が悪い一方、高級ブランドも確立できなかったからだ。日本政府には、日米貿易交渉で車輸入に関し不合理な妥協をしないよう望む。

