

北米のカーシェアリング現地調査報告（その１）

はじめに

交通エコモ財団は、2003年5月下旬に北米西海岸3都市（カナダのバンクーバー、米国のシアトルとサンフランシスコ）のカーシェアリングを現地調査しました。主なねらいは、カーシェアリングに対してどんな法規制があるのか、そして、おそらく我が国に比べて法規制が少ない中でどんな問題が生じているのかを聴くためです。

2カ国（さらに米国では2州）を訪問でき、カーシェアリング組織も協同組合、公益法人、民間企業と三者三様で、運営面でのIT化の現状もそれぞれ差がありました。

今回から、3回に分けて調査結果を報告させていただきます。

Co-operative Auto Network：略称“CAN”（カナダ バンクーバー市）

先方：スージー・ムーンさん（Acting Executive Director）

バンクーバー市職員のデール・ブレースウェル氏（Transportation Engineer）も同席）

1．CANの概要

CANは1997年に協同組合として設立され、組合員に対するカーシェアリング・サービスを提供しています。英語圏では世界初のカーシェアリング組織で、組合員数は1180人、車両は62台、デポ（駐車ステーション）は60カ所、スタッフは7人です。組合員になるための出資金は500ドル（無利息、無配当。脱退時に返還）登録料は20ドル。



CANが事業を展開するカナダのバンクーバー市

料金体系：

(1) FlexPlan 毎月の利用距離が 225km より多いか少ないかにより、異なる月会費と距離料金が採用されます。

225km/月以上利用した場合

月会費 35 ドル、距離料金 17 セント/ km、時間料金 1.75 ドル/時間 (但し、1 日当たり 21 ドルが上限)

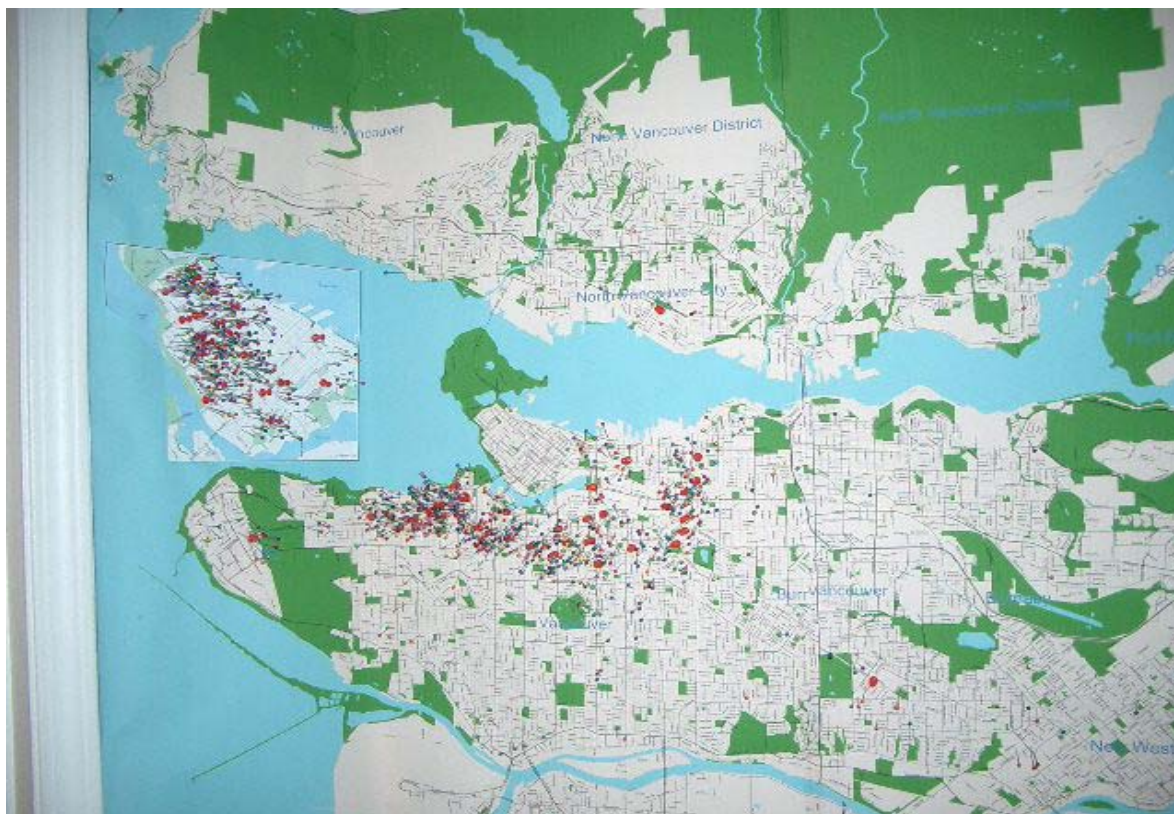
225km/月より少なく利用した場合

月会費 12.50 ドル、距離料金 27 セント/ km、時間料金 1.75 ドル/時間 (但し、1 日当たり 21 ドルが上限)

(2) Lower Usage Plan 毎月の利用距離が 150km 未満の人向け。

年会費 60 ドル、距離料金 32 セント/ km、時間料金 1.75 ドル/時間 (但し、1 日当たり 21 ドルが上限)

(注) 金額はカナダドル表示 (参考：2003 年 6 月現在、1 カナダドル 87 円)



CAN の事務所の壁の地図には組合員 (黒) の住所とデポ (赤) の位置を示すピンが刺してあります。

(中心市街地については左中程の拡大地図に表示。この地図の枠外にあるバンクーバー島にも 3 カ所のデポがあります。)

2. 協同組合にした理由

営利企業、NPO、協同組合という3つの選択肢がありましたが、事業の目的に最も合う組織形態は協同組合だとの結論に達したとのことです。すなわち、レンタカーのように車を借りているのではなく、利用者自らが共同で車を所有して利用しているのだという自覚を期待したものです。事実、利用者は出資をし、年1回の総会で重要事項の決定にも参加できます。ちなみに、例年の総会参加者は80人程度で、車の返還遅延料の引き上げなどを採決したりしています。

NPOは、次年度へ繰り越せる資産の限度があったりしますが、寄付をした法人等が節税メリットを享受できる（従って、寄付を受けやすい）点は協同組合に比べて有利です。

3. 事業開始にあたっての法規制等

協同組合の設立にあたっては、国に登録をします。事業開始に際してはバンクーバー市から事業免許を得る必要がありますが、これはカーシェアリングに限らず、どんな事業にも共通することであり、取得もいたって簡単です。

4. 運営方法

(1) 予約

利用したい日時、デポ、車の予約はインターネットによるオンライン予約システムまたは電話で行います。利用者には前者が使い勝手がいいようで、予約全体の2/3を占めています。

なお、3日以上の利用を希望するメンバーには提携しているレンタカー会社の車を割引料金で利用するように薦めています。

(2) 利用

予約時間になったら、利用者はキーボックスのキーを持って予約したデポに行きます。キーボックスは車の後部ボディのライセンス・プレートに隠れるところにはめ込まれています。プレートはバネ式のちょうつがいに取り付けてあり、手前に倒すとキーボックスが現れます（注：詳細不明）。キーボックスから車のキーを取り出し、車のドアを開け、利用します。

利用を終えたら同じデポに戻り、運転席上のサンバイザーに挟んである走行記録票に到着時の距離計の数字その他を記入し、車をロック後、キーボックスにキーを戻します。



車体にはめ込まれているキーボックスの見本

CAN の走行記録票

(2 枚綴り、白色は CAN 用、黄色は利用者控)

到着時の距離計の数字 (利用者が記入)

出発時の距離計の数字 (直前の利用者が記入済)

利用の前後でみつかったキズ・へこみ等を記入 (重要なものは直ちに CAN 事務所に報告する)

キズ・へこみ等の詳細、直前の利用者のマナー違反等を記入

マナー : 車内清掃、消灯、窓閉め、給油 (1/2 未満での返還は不可)
車のキーのロックボックスへの返却

給油などの費用を立て替えた場合に記入
(裏に組合員番号、氏名等を書いたレシートを添付)

(3) 営業時間外の連絡体制

CANの事務所の営業時間は午前8:30から午後8:30までですが、それ以外の時間の対応はコールセンターに委託しています。難しい対応が必要なときはコールセンターからスタッフの一人に連絡がとれるようにしています。

(4) 車両の点検

運営側の点検頻度について特に規制等はありませんが、整備された車は環境にもいいことから、頻繁に点検を行っています(しかし、日本では1日1回やっていると言ったら驚いていました)。

一方、利用者は利用の前後に簡単な点検をし、重大な問題を発見したら利用前にCANに連絡することになっています。

(5) デポ

デポの2/3は市の駐車場を利用(有料)し、残りが民間の駐車場です。バンクーバー島などにもデポがあり、事務所から200km以上離れているところもあります。遠方にある車の点検は、その近所の組合員に委託してやってもらっています。



中心市街地の西側で、高層マンションとオフィスの混在する地区にあるデポ(一般駐車場の一台分を使用)

一番手前がCANの車(上と同じデポにて)



5. クレーム、トラブル等

小さなクレームは少なくありません。入会時のオリエンテーションで規則を説明するのはもちろんですが、マナーの悪い人には毎月の請求書送付時に注意書きを入れたりしています。

大きなトラブルはほとんどありませんが、この6年間で1度だけ車の盗難がありました。その後、ハンドルロックまたはイモビライザーにより盗難防止を図っています。

CANの場合、利用時に本人確認を行えるシステムではありません。また、予約通り実際に利用されたかどうかについても、最悪1ヶ月間把握できません（CANスタッフによる走行記録票の回収頻度が月1回のため）。キーボックスキーを持っている組合員は予約をしていなくてもやろうと思えば車を利用できますが、故意にやる人はいません。たまたま、予約をした車がデポにないといった連絡がありますが、同時刻に近くで予約した人（予約車の取り違いケース）や直前の予約者（返還遅延ケース）に連絡をするなどして解決します。

6. 保険

Insurance Corporation of British Columbia（"ICBC"：州政府系の保険機関。バンクーバー市では強制保険は皆ここと契約する。）と保険契約を結んでおり、保険料は割引のない個人より若干高い程度です。最初にカーシェアリングの話が持ち込まれたとき、ICBCでは大変な議論があったようです。保険料は保険金請求実績に基づき年々割引されています。事故は小さなものばかりで、年間5～10件程度です。

保険料を抑えるため、CANへの加盟の条件として、3年以上の運転歴を有すること、過去5年間での交通違反が3件以下であることなどを定めています。個人の違反歴や事故歴の記録はICBCが持っており、確認できます。

7. システムの高度化について

オンライン予約システムを導入したのが1年前。ドイツで利用されているようなICカードを使ったシステムの導入を1～2年後に計画しています。

米国西海岸のカーシェアリング組織は公的支援や企業の支援があるためシステムの高度化に積極的ですが、それらに頼れないCANは実に慎重です。

8. 採算性

昨年までは赤字で、金融機関借り入れや出資金で資金繰りを賄ってきましたが、今年は初めて収支が均衡しそうです。事業規模の拡大と、オンライン予約（並びに料金請求）システムの導入による人員削減が赤字解消に寄与しています。

車両別の稼働率（時間料金を徴求しない午後11時から午前6時までを除いた17時間を分母として計算）は20%（バンクーバー島の車両）から100%（中心市街地の車両）までまちまちです。

シアトルの Flexcar が進めているような大手企業や大学への勧誘も始めました。

9 . 公的支援

国、自治体、財団等の支援はありませんが、個別のプロジェクトで寄付や交付金を受けることはあります。例えば、今年9月に始まる TransLink (バンクーバー都市圏交通局) との共同プロジェクト (米国のステーションカーに類似したもの) では TransLink や自治体の資金支援が予定されています。

10 . 不動産開発プロジェクトとの連携

市の中心市街地でカナダ初のカーシェアリングを組み入れた不動産開発プロジェクトが進行中です。Electric Avenue Tower という 24 階建て、456 戸の高層マンションで、今月販売が開始されました (完成は 2 年後)。車庫のスペースを減らすことにより建設コストを下げ、マイカーがなくてもいいという人たちへの販売をねらったものです。最初の約 2 週間で 300 戸余りが売れ、そのうち 25% がカーシェアリングへの参加を選択しました (CAN から 6 月 7 日に入手した追加情報)。

市には駐車場付置率の規制がありますが、ディベロッパーが市と交渉して緩和してもらったようです。



CAN の車であることの表示・・・あまり目立ちません

11 . バンクーバー市職員のデール・ブレースウェル氏の話

Electric Avenue Tower の事例は、駐車場代が高く見つけるのも困難な地区で、セカンドカー・ニーズのある人たちにとってカーシェアリングはマンションの魅力を高める手段だとディベロッパーが判断し、CAN にアプローチしたのでしょうか。今後もこの種のアプロー

チの増加が予想されます。

市自身も市が関わる住宅地開発プロジェクトでカーシェアリングを導入できないか
研究中です。中心市街地から東に3 km ほど離れた地区に新しいコミュニティをつくる
プロジェクトで、市がディベロッパーに土地を分譲し、ディベロッパーが高層・低層の
住宅を建設します。

もちろん、市が人々に変化を強制しようとしているとの印象を持たれるのはよくない
し、ディベロッパーに市場性のない計画を強制する気もありません。一方、同地区には
公共交通の路線の新設も計画しており、交通の選択肢は充実すると思われま
す。カーシェアリングを組み入れ、マイカーに過度に頼らない「持続可能なコミュニティ」のモデル
にできればと思っています。

法規制の観点からの感想

バンクーバー市ではカーシェアリングを始めるにあたっての事業免許の取得はいたって
簡単なようです。

また、日本ではレンタカーと同一扱いされ、カーシェアリングにも要求される 貸渡証
の交付・携行指示、 貸渡し時の本人確認、 貸渡状況・整備状況の把握、 頻繁な車両
点検、 営業所と車庫の間の距離規制（2km 以内）などの規制もありません。

CAN では（貸渡証の交付・携行指示）は行われていませんが、それによる問題が生じ
ているとは考えられません。（貸渡し時の本人確認）についても、組合員なら予約して
いなくても利用しようと思えば利用できるシステムであり、行われていません。これにつ
いては予約車を間違える人がいて次の人が困ったりしているようですが、深刻な問題には
なっていないようです。（貸渡状況・整備状況の把握）のうち貸渡状況については、最
悪1ヶ月後になって予約者が実際に利用したかがわかる運営方法であり、リアルタイムの
把握は行われていません。前の の場合に似た問題が生じたり、無断キャンセルが増える
恐れがあります。無断キャンセルについては2倍の時間料金を徴収することで抑制をはか
っています。（頻繁な車両点検）についても、日本ほど頻繁にやっていたから起
こったといえる問題も思い当たらないとのことでした。（営業所と車庫の間の距離規制）
については200km 以上離れたデポも複数運営しており、2km 規制があったら営業所をたく
さん設置する必要が出てきて経営が成り立たちません。

CAN ヒアリングの結論は、カーシェアリングに日本のような規制がなくても深刻な問題
は生じていない、規制はカーシェアリング運営組織に過度の費用負担を強いることになり、
普及の障害となるというものです。もちろん、より公平な情報を得るには利用者や組合脱
退者へのヒアリング等が必要でしょう。しかしながら、CAN が地道に組合員数を増やして
おり、自治体、公共交通、ディベロッパーからのラブコールも増えてきている事実は、規
制がない中での現在の運営で利用者、そして行政等も満足していることを示唆していると
いってよいのではないのでしょうか。