

北米のカーシェアリング現地調査報告（その２）

今回は米国シアトル市にある北米最大のカーシェアリング組織 Flexcar を取り上げます。同社創設時から協調関係にある King County Metro Transit（シアトル市の属するキング郡の公共交通部門）での話もご報告します。

Flexcar（米国ワシントン州シアトル市）

先方：ブレット・アレン氏（Director of Sales Operations）

（そのほか、デービッド・レオンハート氏（Chief Operating Officer）とメールで質疑応答）

1 . Flexcar の概要

1999 年設立のカーシェアリング民間企業。正式社名は Mobility Inc. 2000 年初頭からシアトルで事業を開始し、2001 年に米国初のカーシェアリング組織 CarSharing Portland Inc. を買収、同年ワシントン D.C. に進出、その後もロサンゼルス、サンディエゴ等米国各地に進出し、今では会員数 14000 人、車両数 250 台を誇る北米最大のカーシェアリング組織。本社スタッフ約 15 人。各地区スタッフ数不明。

入会金は 25 ドルで、保証金などは不要。

利用料金：（シアトル地区の標準プランの例）

月料金無し。時間料金 8 ドル。距離料金は 1 時間当たり 10 マイルまではゼロ、それを超えたら 0.35 ドル/マイル（ 2 時間 30 マイルの場合、19.5 ドル）



ガソリンスタンド敷地内のデポに駐車している Flexcar 車両

2. 企業形態、事業開始時の法規制等

当社は民間企業であり、出資者には企業や個人がおり、アメリカン・ホンダモーターや Persons（交通関係の大手エンジニアリング会社）などが大口の出資者です。

事業開始にあたり、州に法人登録し、市から事業免許を取得しましたが、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手続きであり、取得も至って簡単です。

3. 運営方法

(1) 予約

従来、タッチトーン（注）による電話予約システムのみでしたが、現在、インターネットによるオンライン予約システムも併用できる地域を拡大中です。シアトルでも 2003 年 6 月からオンライン予約もできるようになります。

（注）日本のテレホンバンキングなどで採用されているプッシュボタンと自動音声サービスによるシステムに類するものと思われます。

(2) 利用

こちらも新旧 2 つのシステムが併存しています。

新システム

IC カードと端末機を利用したシステムで、大半の車両がこのシステムです。会員は入会時に与えられた IC カードを使って車両のドアを解錠し、ダッシュボード内の端末機に個人認証番号を入力し、同じくダッシュボード内の始動キーを取り出して運転を開始します。運行記録はセンターに無線送信されます。



IC カードをかざして車のドアを開錠します。



ダッシュボード内の端末に個人認証番号を入力します。



ダッシュボード内の始動キーを取り出し、運転を開始します。

旧システム

キーボックスと走行記録票を使うシステムで、一部の車両（1割未満）は未だこのシステムです。キーボックスはデポの壁などに設置されており、会員は予約時に知らされたキーボックス・コードを入力してキーボックスを開き、始動キーを取り出します。利用ごとに走行記録票に手書き記入します。走行記録票は月に数回の頻度で回収されます。

（3）車両の点検

日本（一日一回）ほど頻繁ではありませんが、定期的に点検を行っています。会員にも利用の前後の点検を義務づけており、車体の損傷や故障を発見したら直ちにセンターに連絡することになっています。

(4) 日本の法規制との比較

(日本のカーシェアリングにはレンタカーと同様の法規制が原則として適用されますが)当地では類似の細かな法規制は特にありません。また、(日本では、事業所と保管場所とは 2km を超えてはならないという規制がありますが)当地では事業所とデポとの距離に関する規制などはありません。そのような規制があったら、事業所を何カ所も設けなければならなくなり、大変なコスト高になります。

4. クレーム、トラブル等

車体の損傷を見つけたら直ちにセンターに報告するという義務を怠る会員が時々居ます。この場合、損傷の当事者を特定することが難しくなり、結果的に当社の修理費用負担が増えることとなります。

(注)利用者の過失による損傷については、車両保険免責金額 1000 ドルの半分をその利用者が負担することとしていますが、過失者を特定できなければ当社の負担となります。

車両の盗難防止のため、イモビライザーと GPS を装備しています。GPS は普段は使わず、車両の所在が分からなくなったときのみ活用します。車両の盗難は滅多に起きません。

5. 保険

保険会社との契約により、入会資格として、21 歳以上、運転歴 5 年以上、過去 3 年間の事故歴 2 件以内などを定めています。保険会社は州の自動車局の事故・違反歴データを利用して、入会申込者の事故・違反歴の申告が正しいかどうかを審査します。

カーシェアリングはレンタカーより保険のカバー率が高いため、両者の保険料率を単純に比較することはできません。一方、カーシェアリングの保険料率は付保内容の近いマイカーの料率に比べて高くなっていますが、これは 1 日の利用時間が一般にマイカーより長いこと、さらに、カーシェアリングが新しいビジネスでありデータの蓄積が不十分なため、参入する保険会社がまだ少ないことによるものと思われます。法規制が少ないこととは関係ありません。

6. 市場開拓

かつてはカーシェアリング車両利用の 8 割が私用でしたが、業務用利用の開拓に力を入れているため、今では私用と業務用が同程度になりました。中心市街地の高層ビル、大手企業、大学などに Flexcar の導入を薦めています。

(1) 中心市街地の高層ビル

ビルの管理会社と交渉し、Flexcar 用の駐車場の無償提供を要請しています。Flexcar があることはテナント確保上有利だと判断して受け入れるところも少なくありません。シアトルの高層ビル Bank of America Tower は、3 台分の駐車スペースを無償提供し

ており、テナントの入会勧誘にも協力的です。高級高層マンションの Harbor Steps(720 戸) も 2 台分の駐車スペースを無償提供しています。この 2 台は平日日中は業務用に、それ以外の時間帯は私用に使われることが多く、一日平均 9 時間も稼働しています。



シアトル中心市街地にある高級高層マンション Harbor Steps





Harbor Steps 内駐車場の Flexcar 車両

(2) 大学

ワシントン大学は、キャンパスでの駐車場不足の緩和とラッシュ時の交通量の削減のために、教職員や学生に費用補助をするなどして公共交通、バンプール、自転車等による通勤・通学を奨励していますが、2001年3月から Flexcar をキャンパスに導入し、通常よりも低料金で利用できるようにしました。車で通勤・通学していない人の日中の移動の選択肢を増やすのがねらいです。現在、キャンパスおよびその周辺には車両9台が配置されています。一般の Flexcar 会員も通常料金でこの車両を利用できます。

(3) 大手企業事業所内

シアトルにあるスターバックス・コーヒー本社（従業員数 2200 人）は、環境にやさしい交通手段での通勤を奨励するために従業員への費用補助等を行っています。同社は、車通勤していない従業員の日中の移動手段を増やすべく Flexcar の法人会員になりました。社用車と違って、予約受付、運営管理、点検・整備等をすべて Flexcar が行うため、同社はモビリティ・マネジメントの負担を軽減できます。同社敷地内に配置された3台の車両は同社従業員専用であり、一般会員は利用できません。

7. 採算性

1日1台当たり5~6時間の稼働が損益分岐点です。シアトル地区ではこのところ約6時間の稼働実績を上げており、今年後半には黒字になりそうです。シアトル地区の会員数は5000人（このうち活発な利用者は2000人程度）車両は95台、スタッフはわずか5人です。

8. 公的支援

King County Metro Transit には、創業以来、毎年資金支援をしてもらっているだけでなく、従業員数50人以上の事業所に対する法人会員勧誘活動で協力してもらって

います。当社のシアトル地区スタッフは King County Metro Transit のオフィスに同居しています。ワシントン D.C.やロサンゼルスでも、公共交通機関と協力関係にあります。

9 . その他

国内に専念する方針であり、デンバー、マイアミ、ヒューストンなどが次の候補地です。海外進出計画はありませんが、当社が開発した技術に関心を示す海外の企業やマンションなどに何らかの方法でこれらの技術の使用を認め、対価を受け取ることには興味があります。すでに国内では、マイアミの個人事業者が対価を支払って当社の技術とオペレーション機能を活用したいと言ってきています。

10 . King County Metro Transit (シアトル市の属するキング郡の公共交通部門)の話 先方：マット・ハンセン氏、クリスティーン・アンダーソン氏、レフ・リンドマーク氏



King County Metro Transit の Service Development Section の 3 氏

(1) Flexcar との協力

- ・ King County Metro Transit はシアトル市の属するキング郡における公共交通運営部門です。
- ・カーシェアリングの普及に向けて、Flexcar 設立当初から連携しています。毎年、郡のカウンセルの承認を得てシアトルを含む郡内活動に対し 20 万ドルの資金支援を実施しています。これは、カーシェアリングは公共交通を補完し、車利用を抑制するものだとの考えに基づくものです。利用者サーベイでも、バスと Flexcar との接続の強化を多くの人が望んでいます。
- ・ 2006 年にはカーシェアリングと公共交通定期に共通の IC カードを導入する計画です。

(2) レンタカーとの区別

- ・ レンタカーには追加的な課税があったり、中心市街地での営業禁止規定があったりしたので、我々は州及び市にカーシェアリングはレンタカーとは違うのだということを主張し、納得してもらいました。
- ・ その際、違いとして強調したのは、カーシェアリングは特定の人々にサービスを提供すること、デポが分散配置されていること、単なるビジネスではなく、公共交通機関と組んで地域のモビリティの改善をもたらすものだということです。

(3) カーシェアリングへの法規制

- ・ 運営方法について、日本のような細かい法規制などありませんが、深刻な問題は発生していません。入退会は自由ですから、問題があれば退会者が増え、事業が成り立たなくなるか、事業者が改善をするかのどちらかです。規制に頼らず、市場メカニズムに任せればよいことだと思われまます。
- ・ 事業所と保管場所の距離規制（日本では 2km 以内）など聞いたことがありません。カーシェアリングは車所有を減らし、駐車場問題にはプラスの効果が期待できることを評価すべきです。

(4) その他

- ・ 米国ではカーシェアリングの保険が高いのが問題となっています。これは、法規制とは無関係で、カーシェアリングが新しいためデータが少ないこと、そのため、取り扱う保険会社が今のところ少ないことなどによるものです。

感想

スイスやドイツとは異なり、導入当初から公共交通と緊密に連携してきた事例として注目されます。また、業務用利用の開拓のため、高層ビル、大学、大手企業等に果敢にアプローチしている点にも驚かされました。

会員数のわりには黒字転換が遅れています（シアトル地区でも 5000 人規模で漸く黒字転換見込み）が、保証金がないこと、月会費のない料金体系も選択できることなどから、利用頻度の極めて低い会員も多いためと推測されます。

法規制が少ないにもかかわらず、大きな問題は生じていないようです。唯一、車体の損傷の通報義務がルールになっている点が気になります。事業規模が拡大し、共同利用意識が低下したり、入会（オリエンテーション実施）後年月が経つと、起こりうる問題です。それによる損害との兼ね合いで、改善のための方策（会員再教育、免責金額縮小など）に工夫を凝らすのもカーシェアリングの運営の一部です。1 回貸出ごとの点検でこれを未然に防いでいるレンタカーとは全く異なるサービスだということです。

高い保険料への対処策として事故・違反歴等で会員を絞っていますが、運転免許保持者の事故・違反歴の州によるデータベース管理がこれを可能にしている点も見逃せません。