

北米のカーシェアリング現地調査報告（その3）

今回は米国サンフランシスコ市にある非営利のカーシェアリング組織 City CarShare について報告した後、北米のカーシェアリング現地調査報告のまとめを行います。さらに、わが国での規制緩和に向けた動きとして、先月発表されたカーシェアリング特区制度を紹介します。

City CarShare（米国カリフォルニア州サンフランシスコ市）

先方：ラリー・マギッド氏（Executive Director）

訪問日：2003年5月27日

1. City CarShare の概要

2001年3月創業のカーシェアリング NPO（a California public benefit corporation）、サンフランシスコのほか、オークランド、バークレーなどサンフランシスコ湾岸地域の37か所の車両ステーションに86台の車両を配置。会員数は2550人。

個人会員の場合、入会金30ドル、保証金（退会時に返還）300ドルで、月会費は10ドル。利用料金は、時間料金3.5ドル、距離料金0.37ドル/マイル（注：1マイルは1.6km）。



サンフランシスコの公共駐車場の一角を利用した City CarShare の車両ステーションと、車両。奥の看板に City CarShare 専用と表示してあります。

2. 非営利組織にした理由

カーシェアリングは、人々の車への過度の依存を減らし、車のもたらず数々の弊害を緩和するという点で社会的メリットが大きい半面、あまり利益の上がない事業であると City CarShare は考えています。このため、営利組織で行うと、利益を上げるために会員に車利用を積極的に促したりして、期待されたような社会的メリットを達成できない恐れがあります。一方、非営利組織の場合、営利組織に比べて市民、行政、他の非営利組織などの協力が得やすいという側面もあります。

これらを考慮し、City CarShare は NPO でのカーシェアリング運営を選択しました。

3. 事業開始時の法規制等

事業開始にあたり、法人登録し、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す。

4. 運営方法

(1) 予約

予約は、各会員がパソコン（オンライン予約システムの利用）または電話（自動音声対応サービス）で行います。

(2) 利用

会員は、入会時に渡される「キーフォブ」というキーホルダー型の機器を使って車両のドアと始動スイッチを解錠した後、車内にある始動キーを取り出して運転を開始します。利用後は同じ車両ステーションに車両を返還します。返還後、運行記録は車載機からセンターに無線送信されます。ID番号の入力や走行記録簿への記入等の必要はありません。



フロントガラス左隅のリーダーにキーフォブをかざして解錠します。

(3) 利用料の支払い

毎月、利用明細が会員に郵送され、その約1週間後にクレジットカードにより利用料が自動決済されます。



フォードの電気自動車“Think” 現地調査時にはカーシェアリング車両として使われていましたが、その後、City CarShare ウェブサイトの貸出し車両リストからは削除されています。

5. 日本の法規制との比較

日本でカーシェアリングを運営する際に課される主な規制が当地であるのかどうか、次の6項目について確認しました。

(1) 貸渡証の交付・携行指示

この種の規制はありません。

(2) 運転免許証の確認

確認義務等の規制はありませんが、City CarShare では入会申し込みの際に保険会社が確認をしています。運転違反・事故歴なども調査し、一定の条件を満たさない人は入会を拒否されます。さらに、入会後も、カリフォルニア州の Department of Motor Vehicles が管理する運転・事故データにアクセスすることについて会員の同意を得、違反等の情報を引き続き得られるようにしています。

(3) 貸渡し時の本人確認

規制はありません。予約時には ID 番号とパスワードの入力が必要であり、利用時にはキーフォブが必要です。その車両の予約者の ID とキーフォブの ID が一致しなければドアは解錠しませんので、キーフォブを盗んだ非会員に車両が使われる等の可能性は少ないでしょう。

(4) 利用状況の把握

規制はありません。予約システムで誰がどの車を予約しているかは把握しています。実際の利用状況もトラッキングシステムで把握可能ですが、現状、返還されるまでは実際に使われているかどうかのリアルタイム管理はしていません。返還により、請求のための記録管理が行われます。

(5) 整備状況の把握、一日一回の点検

特に規制はありませんが、自主的に週 1 回程度の点検を行っています。また、会員規約で、会員には利用前に車両に異常がないかどうかを点検する義務を課しています。利用前、または利用中に異常に気づいたら、直ちに管理センター（24 時間対応）に通報し、指示を受けることになっています。

また、利用前の点検で車両の損傷に気づいた会員は、ダッシュボード内の損傷箇所記録簿を確認し、当該損傷が記録簿にない新しい損傷であると分かったら、利用前に管理センターに通報する義務があります。通報を怠った場合、その損傷の責任を問われる恐れがあるわけです。

(6) 保管場所は事業所から 2 km 以内

この種の規制はありません。数多くの無人車両ステーションをサンフランシスコ湾岸地域一帯に配置しています。



サンフランシスコ市内の車両ステーションの配置図

6 . 規制が少ないことによる問題点

日本のような細かな規制がないために生じている問題は特に思い当たりません。

7 . 保険

自動車保険料が高いのが米国のカーシェアリング業界の悩みの種です。

カーシェアリングの車両はマイカーに近いカバー率の自動車保険に加入していますが、その保険料率はマイカーの料率に比べてかなり高くなっています。これは、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。

保険料の削減のために、部分的に自家保険にすることなども検討中です。

6 . 市場開拓

行政、公共交通機関、他のNPO等と協力して会員獲得を行っています。法人会員がまだ少ないので力を入れているところです。大学については、3つの大学(カリフォルニア大学バークレー校、同サンフランシスコ校、スタンフォード大学)のキャンパスに車両ステーションを配置し、大学職員や学生の日中の移動に役立てています。

7 . 採算性

City CarShare はまだ赤字であり、財団等からの助成金や、行政の支援なしには成り立ちません。採算性の改善のために、会員数の拡大努力、車両購入費の削減方法の追求、保険料の引き下げ努力などを行っています。



バークレー市の公共駐車場にある City CarShare の車両ステーション。
入り口に近く、見つけやすい所にあります。

8. カーシェアリングの社会的効果

- カリフォルニア大学バークレー校による City CarShare の調査結果 -

カリフォルニア大学バークレー校の研究者らが City CarShare の会員 数百人を 1 年半以上に亘って追跡調査し、カーシェアリングの社会的効果に関する調査結果をまとめました。(2004 年 1 月 7 日付で City CarShare ウェブサイトに要旨を掲載)

それによると、カーシェアリングは車利用や温暖化ガス排出の削減に大いに貢献しています。調査結果の要旨は次のとおりです。

サンフランシスコの City CarShare 会員の世帯の 30%が、入会後にマイカーを売却した。

67%が新たに車を買うのをやめた。

City CarShare 会員の自動車走行距離が 47%減少した。

City CarShare 会員の公共交通機関、徒歩、自転車による移動が増加した。

City CarShare は毎日、自動車走行距離を 13,000 マイル(約 20,800km)削減し、ガソリン消費を 720 ガロン(約 2,725 ㍓)削減し、二酸化炭素排出を 20,000 ポンド(約 9 トン)削減している。

参照ウェブサイト：<http://www.citycarshare.org/about/news/archives/000014.shtml>



北米のカーシェアリング現地調査のまとめ

1. 現地調査の目的

2003年5月下旬、つぎの2点のヒアリングを主目的として、北米西海岸3都市(カナダのバンクーバー、米国のシアトル及びサンフランシスコ)での現地調査(5カ所)を行いました。

- ・米国・カナダにおけるカーシェアリング関連法規制の現状と問題点
- ・採算性の現状と、改善のための方策

2. 現地調査結果要旨

(1) 関連法規制について

- ・米国やカナダでは、カーシェアリングの事業開始に際して特別の条件等は要求されない。
- ・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(但し、は自動車一般に適用されるもの)などの規制もない。
- ・法規制が少ないことに起因する深刻な問題もないとのことである。訪問したカーシェアリングの3組織とも会員数を順調に増やしていることも、そのことを裏付けているといえる。

(2) 採算性について

- ・3組織のうち最もIT活用の遅れた1組織のみが今年度収支均衡見込みで、他は未だに赤字である。ある程度の技術の導入は収益改善に寄与するが、先端技術の導入は利用者の利便性を増す半面、損益分岐点(または黒字転換可能な事業規模)を押し上げる可能性があることを示唆している。
- ・事業規模拡大ならびに採算性向上のために、取り組みの程度の差はあるが、3組織ともビジネス利用者の獲得のための努力をしている。
- ・公共交通との協力は会員獲得の有力な手段である。

(3) その他

- ・米国ではカーシェアリング用の保険料が高いことが大きな問題となっている。しかし、これはこの事業が新しく、データの蓄積が少ないこと、参入保険会社がまだ少ないことによるものであり、いずれは改善されていくものと思われる。

3. 訪問先別特記事項

- (1) **Co-operative Auto Network**(カナダ ブリティッシュコロンビア州バンクーバー市)

概要：1997年設立のカーシェアリング協同組合。会員1180人、車両62台、デポ60カ所。

- ・車を借りているのではなく、共同で所有して利用しているのだと自覚してもらうのが大事と考え、協同組合形態を選択。参加希望者は組合への出資金を払うとともに、年次総会に出席して重要事項の決定に参画する権利を持つ。
- ・車体にはめ込み式のキーボックス、利用者が手書き記入する走行記録票など、予想外にIT活用が遅れている。このため予約車両の取り違えなどが発生しているが、深刻な問題はない。
- ・事業規模の拡大と、ほどほどのIT活用（1年前にオンライン予約・料金請求システムを導入）が寄与して、今年度は収支均衡見込み。
- ・事業への公的支援はないが、最近、公共交通機関等から共同プロジェクトの話が出てきており、これらのプロジェクトにおいては支援が得られる。
- ・バンクーバー市中心市街地で当組合のカーシェアリング・サービスを組み入れた高層マンション計画が進行中である（カナダで初の試み）。

(2) **バンクーバー市役所**（Transportation Engineer の Bracewell 氏：上記(1)のミーティングに同席）

- ・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を検討中。マイカーに過度に頼らない「持続可能なコミュニティ」のモデルになればと期待している。

(3) **Flexcar**（米国 ワシントン州 シアトル市）

概要：1999年設立の米国最大のカーシェアリング民間企業。シアトルの他、ポートランド、ワシントンDC等米国各地に展開。会員14000人、車両250台。正式社名は Mobility Inc.

- ・米国ホンダなど3企業が大手出資者。その他の出資者は個人投資家。
- ・IT（ICカードによるドア解錠、走行記録の無線送信など）を活用した運営システムへの移行の最終段階にある。
- ・公共交通機関との連携を重視している。特にシアトル都市圏の King County Metro Transit とは、毎年資金支援を受けたり、会員勧誘を協力して行うなど、緊密な協力関係にある。
- ・以前はシアトル地域の利用者の80%が個人だったが、ビジネス利用者の開拓に努力し、今では個人利用対ビジネス利用が半々にまでなった。
- ・中心市街地の高層ビルで無料のデポスペース確保を推進中。ビル所有者側もデポの存在がテナントの確保・維持に有利に働くとして、前向きである。その他、
- ・ワシントン大学の教職員向け特別プラン、スターバックス本社社員向け特別プラン

などを提案し、成約した。

- ・当社全体ではまだ赤字だが、会員 5000 人（うち、活発な利用者は約 2000 人）、車両 95 台、スタッフ 5 人のシアトル地域は今年後半に黒字化すると思われる。
- ・事業開始に際して、カーシェアリング特有の規制はない。運営についても日本のような細かな規制はない。そのために生じている深刻な問題もない。

(4) **King County Metro Transit**

概要：シアトル市のあるキング郡における公共交通運営部門

- ・Flexcar 設立当初から普及に向けて連携している。毎年 20 万ドルの資金支援を実施。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。
- ・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目指し、納得してもらった。
- ・日本のような細かい法規制はないが、深刻な問題はない。入退会は自由であるから、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だ。規制に頼らず、市場メカニズムに任せればいいこと。
- ・米国ではカーシェアリングの保険が高いのが問題点である。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。

(5) **City CarShare** (米国カリフォルニア州サンフランシスコ市)

概要：2001 年創業のカーシェアリング NPO。会員 2550 人、車両 86 台、デポ 37 カ所。

- ・カーシェアリングに期待される社会的メリットを追求するためには営利企業よりも NPO が向いていると考えている。
- ・設立当初から IT (キーフォブ (キーホルダー形態の機器) による本人確認・ドア解錠、走行記録の無線送信など) を活用した運営方法を採用。
- ・事業開始に際して、カーシェアリング特有の規制はない。日本のような運営上の細かい規制もない。
- ・規制が少ないことに起因すると思われる深刻な問題もない。
- ・保険が高いのが悩みの種だが、これも年月が経ち、データが増え、参入保険会社が増えていけば解決されよう。
- ・NPO、公共交通、大企業、大学などと協力して会員獲得に努めている。
- ・現在は赤字であり、自治体や財団などから資金支援等を受けている。
- ・コスト削減のために特に努力しているのは保険料の引き下げで、部分的に自家保険

にすることも検討中。

- ・カリフォルニア大学バークレー校の研究者らが City CarShare の会員 数百人を 1 年半以上に亘って追跡調査した結果、カーシェアリングは車利用や温暖化ガス排出の削減に大いに貢献していることが判った。

別表に、レンタカーやレンタカー型カーシェアリングに関するわが国の法規制、それに対するレンタカー会社やカーシェアリング会社の対応方法を整理するとともに、それらと対比させる形で、北米でのカーシェアリングに対する類似の法規制の有無、および運営実態、さらに（法規制が少ないなかでの）北米のカーシェアリングの課題等を整理しました。

わが国での規制緩和に向けた動き - カーシェアリング特区制度の創設 -

当財団は、北米現地調査の結果を関係機関等に報告したり、昨年 11 月に開催した「カーシェアリング・フォーラム 2003」で報告するなどして、わが国でのカーシェアリング関連の法規制緩和の必要性を説いて来ました。

今年 4 月 28 日、国土交通省は規制緩和に向けた大きな一歩を踏み出しました。環境にやさしいレンタカー型カーシェアリング特区制度の創設です。

1. レンタカー型カーシェアリング特区制度概要

- ・地方公共団体が、環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングの推進が必要であると認め、構造改革特区の認定を申請し、その認定を受けた場合には、特例措置を認め、速やかに許可を行う。
- ・対象となる貸渡自動車には環境に配慮した車両を使用すること。そうでない場合は、エコドライブについて会員に研修等を行う計画を作成・実施すること。

2. 事業者にとってのメリットとデメリット

(1) メリット

- ・個別申請に比べ、許可に要する期間（標準処理期間）が大幅に短縮（1ヶ月2週間程度に）
- ・一定の条件で、無人事務所での貸渡しが許され、また、貸渡証の交付を免除される。
- ・1年ごとの許可更新を義務づけられている既存事業者（例：シーイーブイ）にとっては、更新の手間が省ける。

(2) デメリット

- ・自身では申請できないため、事業実施予定地の地方公共団体を説得しなければならない。

- ・特区申請受付期間に限られる（2004年は5月と10月のみ）ため、スケジュールリングの柔軟性を奪われる。

3. 地方公共団体にとってのメリット

- ・交通対策、環境対策に熱心だということをアピールできる。
- ・地元、および住民がカーシェアリングの恩恵を享受する。
- ・地方公共団体自身がカーシェアリングを運営する場合、上記2（1）と同様のメリットを享受できる。

4. 残された課題

（1）特例措置を認める条件の明確化

「IT等の活用により車両の貸渡し状況、整備状況等車両の状況を適確に把握することが可能と認められる場合」に無人事務所や貸渡証省略という特例措置が認められるとされているが、具体的条件に踏み込んだ記述がない。

ちなみに、シーイーブイシェアリングの場合、管理センターと車両との通信により、貸渡状況、車両位置、車両状況（ドアロックの状態、キースイッチの位置、インストルメントパネルの警告類）などを管理センターで把握可能であること等から、期限付き許可を得ている。同様のシステムが要求されるとすれば、かなりの初期投資負担となる。

この点について国土交通省に確認したところ、カーシェアリング特区制度の趣旨に則り、シーイーブイのケースよりも簡便なシステムを認めていく方針とのことである。特区でのカーシェアリングを計画する事業者は、計画中のシステムが特例措置を受ける条件をクリアーしているかどうか、管轄の運輸支局に相談するとよい。

（2）日常点検義務の緩和

道路運送車両法第47条の2第2項の「一日一回」の日常点検義務には何の言及もない。車両ステーションや車両台数が増えるにつれ、この日常点検義務は多大な負担となろう。

（3）「保管場所は使用の本拠から2km以内」という規制の緩和・・・所轄は警察庁

ITS 車載方式を採用しているシーイーブイシェアリングの場合、同社の車両ステーションは自動車を運行の用に供する拠点として使用し、かつ、自動車を管理するという実態を備えていると見なされ、「無人車両ステーション（保管場所）＝使用の本拠」と認められた結果、管理センターから2km以上離れた所に車両ステーションを設置できた。

しかしながら、警察庁は、自動車の使用の本拠の位置の認定は、各警察署長が個別具体的な事情に照らして判断するものとしているため、計画しているカーシェアリングシステムにおいて「無人車両ステーション（保管場所）＝使用の本拠」が認められるかどうかについては、個々の保管場所証明申請に当たって所轄警察署長と相談するしかない。

このように、カーシェアリング特区にはいくつかの課題が残っていますが、国土交通省がカーシェアリングの社会的メリットに注目し、その推進のために現行法規制の緩和に踏み出したという点で、大きな意義があるといえます。

以上

カーシェアリングに関する法規制と対応状況

	わが国における法令・通達等	管轄	通常レンタカーの対応	シーイーブイシェアリング(注1)の対応方法	北米のカーシェアリングの事例(注2)					
					類似の法規制の有無 / 運営実態	課題等				
有償貸出	道路運送法第80条第2項: 自家用自動車は、国土交通大臣の許可を受けなければ、業として有償で貸し渡してはならない。	国土交通省	営業所ごとに許可	レンタカー事業で申請し、当面は期限付き許可	カーシェアリングに特別の許可等は必要とされない。(通常、法人/組合を州/国に登録し、市から事業免許を得る。これは、他の事業を開始する場合と全く同様で、容易なことである。)	特になし。				
レンタカー	同施行規則 第52条(貸渡の許可申請): 貸渡人を自動車の使用者として行う自家用自動車の貸し渡しの許可を申請しようとする者は、次に掲げる事項を記載した自家用自動車貸渡許可申請書を提出するものとする。(以下略)						貸出時にユーザーに渡す	会員は運転中常時貸渡証を兼ねた会員カードを携帯する。会員カードは契約時に作成し、会員が携帯する。ただし、貸渡車両、貸出時間は車両の画面(ナビのモニター)に表示	類似の法規制はない。	特になし。
	レンタカーに関する基本通達(自旅第138号): (免許証の確認)						貸出時に確認	会員登録時および免許更新時に確認する。有効期限をシステムに登録し、期限を過ぎると貸出不可となる。	類似の法規制はない。入会資格(運転免許証保有、一年以上の運転歴、一定回数以下の事故・違反歴等)を満たしているかを確認するために、保険会社が入会申込者の運転記録(Dept. of Motor Vehicleが維持管理)をチェックする。	特になし。
	レンタカーに関する基本通達(自旅第138号): (貸渡時の本人確認など)						本人に手交時に確認	会員登録時に一人ずつ会員カード(ICカード)を配布。このICカードでドアの解錠、施錠を行う。(予約の場合は、会員番号と暗証番号が必要。)	類似の法規制はない。事例1)会員共通のキーボックス・キーを使う方式。事例2)ICカードと車内端末機(暗証番号を入力)で本人確認。事例3)キーフォブ(キーホルダー形態の機器)で本人確認。	事例1):予約せずに利用する会員はいないが、予約車を取り違える会員がたまにいます。キーを不正に入手した第三者の使用例はない。
	レンタカーに関する基本通達(自旅第138号): (貸渡状況、整備状況等の把握)						営業所ごとに把握	管理センターにて管理。(車両との通信により、貸渡状況、車両位置、車両状況などを把握可能)	貸渡状況の把握:類似の法規制はない。事例1):走行記録票を月1回収するため、予約が実行されたかどうか最悪1ヶ月間わからない。事例2,3):管理事務所リアルタイムより少々遅れて貸出状況を把握できる。	事例1):車両の盗難に気付くのが遅れる等のおそれはあるが、車両の盗難は5年前に1度起こっただけであり、本システムによる深刻な問題は生じていない。
日常点検	道路運送車両法第47条の2第2項: (レンタカーの)使用者又はこれらの自動車を運行する者は、(中略)一日一回、その運行の開始前において、(中略)点検をしなければならない。		貸出ごとに実施	一日一回実施	整備状況の把握 / 日常点検の実施:事業者は一日一回よりかなり低い頻度で点検(事例2)は2週間ごと、事例3)は1週間ごと)。利用者に利用前後の点検を義務づけ、異常があれば直ちに管理事務所に連絡することも義務づけている。	事例2):利用者による点検・連絡義務が履行されず、車両の損傷の責任者を特定できないことがまれにある。[米国の大多数のカーシェアリング組織の保険を引き受けている保険会社(複数)への聞き取り調査では、2001,02年に 重大な 保険金請求はなかったとのこと(注3)。]				
保管場所	自動車保管場所に関する法律施行令第1条: 車両の使用の本拠の位置と保管場所の距離が2キロメートルを超えないものであること。	警察庁	営業所内に保管	警視庁、神奈川県警は、ITS車載機方式の場合、車両が管理されているので、駐車場を使用の本拠として認める。他地域の事業化の際も駐車場を使用の本拠として認める。	類似の法規制はない。広範な地域に駐車場を多数分散配置している。	特になし。				

(注1)わが国初のカーシェアリング事業会社。

(注2)北米事例のうち、事例1)はカナダのバンクーバー、事例2)は米国のシアトル、事例3)は米国のサンフランシスコの事例である。

(注3)Shaheen, Meyn, and Wipewski "U.S. shared-use vehicle survey findings: opportunities and obstacles for carsharing & station car growth", submitted to Transportation Research Board (Apr. 2003)

