

カーシェアリングの国際会議への参加報告

2005年1月、ベルギーのブリュッセルで開催されたカーシェアリングの国際会議「*moses* Final Conference」に参加しました。本稿では会議の概要と、注目すべき情報をご報告いたします。



(1) *moses* (モーゼス)プロジェクトについて

この会議は *moses* (mobility services for urban sustainability) と呼ばれるプロジェクトの最終報告会議であり、20カ国からおおよそ160人が参加して開催されました。*moses* プロジェクトとは、EU (欧州連合) の欧州委員会の支援による研究・実証プログラムで、カーシェアリングを活用した先進的なモビリティ・サービスを開発し、それを都市開発や交通体系の中に組み入れ、欧州各地での普及を図ることにより、都市の効率と魅力の向上に資することを主目的としています。

3年以上にわたる各地でのプロジェクトの総支出額は約450万ユーロ (約6億2500万円) で、このうちの約180万ユーロ (約2億5000万円) を欧州委員会が支援しました。

(2) 各地での取り組み事例

以下に、*moses* プロジェクトの一環として実施された欧州各地での取り組みの一部を紹介します。

(ア) ドイツ ブレーメン

ドイツ北部にある人口54万人の都市ブレーメンでは1990年にカーシェアリングが登場しました。その後、公共交通と連携した普及活動により、カーシェアリングの会員数は2001年時点で2400人を超えました。

そのプレーメンでの *moses* プロジェクトの狙いは、カーシェアリングの更なる普及のための課題の克服です。具体的には、携帯電話による予約の可能化、返却時刻未指定予約の導入実験、予約無し利用の導入実験、公共交通との連携の更なる強化、都市再開発・住宅開発との協力等が実施されました。このうち、返却時刻未指定予約はカーシェアリング車両を数台配備した大きめのステーションで導入されています。予約無し利用についても、車両の存在を確認し、携帯等で予約すれば数秒後には使えるようなシステムになったことから、実現しています。

(イ) ベルギー ワロン地方

ワロン地方は、ベルギーの南半分を占める人口約 330 万人のフランス語圏です。かつては鉄道や路面電車が普及していましたが、モータリゼーションの進展により、バスや自動車への転換が進んでいます。そこで、カーシェアリングの導入により、徒歩、自転車、公共交通、カーシェアリングといった環境負荷の小さい移動手段への転換の促進を目指すことになりました。

当地での *moses* プロジェクト最大の特徴は、事業をゼロから立ち上げるのではなく、地元の自治体、公共交通事業者、企業、団体等がドイツのカーシェアリング事業者 (Cambio) と連携することにより、既存のノウハウを活用し、迅速な立ち上げを図ったことです。この連携が功を奏し、ベルギーでのカーシェアリングはこの 2 年半で順調に拡大し、2005 年 1 月現在、8 市、26 カ所に車両 68 台が配備され、会員およそ 1200 人が利用しています。

**写真 ベルギーで 26 カ所目のカーシェアリングステーション
(ブリュッセル市内の路上駐車場を利用 2005 年 1 月開設)**



(ウ) イタリア トリノ

トリノ市はイタリア北西部に位置し、都市圏人口はおよそ 145 万人です。一人あたりの車保有台数は 0.6 台と高く、近年、マイカー利用の増加と相まって公共交通機関の利用が著しく減少しています。

そこで、トリノ市はイタリア環境省のカーシェアリング導入支援制度 I C S (後述) を活用し、2002 年 12 月にカーシェアリングを導入しました (運営会社名 : Car City Club)。さらに、*moses* プロジェクトの一環として以下のような取り組みを行いました。

- ・ 多機能スマートカードの設計、試行、評価
 - ・ 交通情報システム (名称 : 5 T) へのカーシェアリング・サービスの統合
- また、トリノ市はカーシェアリングの車両ステーションの駐車料金を無料にしたり、交通規制区域や公共交通専用レーンへのカーシェアリング車両の進入を認めるなどの支援を行っています。その結果、2004 年末現在、トリノ市のカーシェアリングは車両ステーション 26 カ所、車両 50 台、会員 760 人に拡大しており、毎月 50 人の新規入会があるとのこと。

これらの地域のほか、英国のロンドン、スウェーデンのストックホルム、ルーマニアのブカレストなどでも *moses* プロジェクトが実施されました。

(3) *moses* プロジェクトからの示唆

moses プロジェクトの結果からどのようなことが示唆されるのでしょうか。以下に、最終報告会議で発表された「結論」の要点を抜粋します。

- (ア)低い認知度がカーシェアリング普及の障害の一つである。地域の交通戦略、駐車場管理政策、都市開発計画、建築基準等にカーシェアリングを盛り込むべきである。
- (イ)カーシェアリングは公共交通を補完するものである。カーシェアリングと公共交通が協力して優遇料金を採用すれば、双方の利用者にとって魅力的なものとなる。
- (ウ)住宅開発でカーシェアリングを導入すれば、建設費が抑えられ、空間の節約にもなる。都市計画において規制(駐車場付置率の上限設定等)を導入することにより、カーシェアリングを都市開発に組み入れることができる。
- (エ)路上駐車場を利用したカーシェアリングの車両ステーションは、都心部でのカーシェアリング普及の鍵となる。
- (オ)カーシェアリングは顧客志向のサービスである。技術は、効率的で顧客にやさしいサービスを提供するための要素の一つに過ぎない。
- (カ)ゼロから始めるのではなく、他の地域で蓄積されたノウハウの活用も検討するべきである。

(f)カーシェアリングの地位を高めるためには、(車両ステーション網や地域間利用の拡充などによる)サービスの充実、公共交通との連携強化、都市開発への組み入れの推進などによる**支援が必要**である。

(g)カーシェアリングは車利用を削減し、環境負荷の小さい交通手段への移行を促進することから、カーシェアリングの普及は**環境への好影響**をもたらす。

(注) *moses* プロジェクトでは、関連のプロジェクト地域(ブレーメン、ベルギー、ストックホルム)の調査に基づく環境影響評価報告書を2005年1月にまとめて、公表しています。

さらに、この「結論」では、地域、国、EUそれぞれのレベルで取り組むべきこととして以下のものを挙げています。

(ア)地域レベル：公共交通との連携の促進、都市開発への組み入れ

(イ)国レベル：支援制度の創設、品質(サービス水準)基準の設定

(ウ)EUレベル：カーシェアリングの認知度を高めるとともに、これまでの経験を(とりわけEU新規加盟国へ)伝承させること。

会議の終わりに、欧州のカーシェアリング事業者の横断的組織である ECS (European CarSharing：欧州カーシェアリング協会)と、UITP (Union Internationale des Transports Public：国際公共交通連合)とが、カーシェアリングのための共同プラットフォームを設置することを表明しました。この組織を通じて、カーシェアリング事業者と公共交通事業者との連携プロジェクトが欧州各地で促進されることが期待されます。

(4) 会議で得られた注目情報

この会議では *moses* プロジェクトに限らず、欧州でのカーシェアリングに関する様々な有益な情報が発表されました。そのいくつかをご紹介します。

イタリアでは環境省によるカーシェアリング支援制度で着実に普及拡大中

一昨年のカーシェアリング・フォーラム 2003(当財団主催)でもご紹介しましたが、イタリアでは環境省がカーシェアリング普及のための制度(ICS: Iniziativa Car Sharing)を2000年に創設し、共通のシステムを開発したり、カーシェアリングの初期投資の半額を上限として補助金を出すなどの支援を行っています。徐々にではありますが、その成果が出てきており、イタリア全体で会員2,970人、車両140台、車両ステーション81カ所にまでなりました。

2007年末には会員数が11,000~12,000人になると予想されています。

英国では住宅開発計画において自治体がカーシェアリング導入を誘導

英国では、地方の行政当局が不動産開発業者に開発許可を与える際に「セクション106 契約」というものを締結するようです。この契約の中で、行政当局は開発後の需要増加に伴って必要となる地域交通等のインフラ改善のための協力を義務づけたりしていたようです。近年、この契約の中で駐車場付置率の上限を設定したり、カーシェアリングの車両ステーションの設置を義務づけたり、さらには既存のカーシェアリング組織への資金的支援を義務づけたりする地方の行政当局も出てきたとのこと。

ドイツの大手事業者における予約充足率、トラブル比率の実績データ

ドイツの大手カーシェアリング事業者 Cambio によれば、

- ・ 同社での会員の予約充足率は 93% (ネット予約では 84%)
- ・ 直前の利用者の返却遅延やデータ通信上のトラブルの割合： 利用件数 20 万件中 0.4%。うち 0.36%は何らかの方法で解決され、残りの 0.04%が利用を断念。
- ・ 利用開始時の車の状態に関する苦情 (技術的問題、汚れ、直前の利用者による損傷) の割合：利用件数 20 万件中 2.03%。うち 1.79%が解決(または情報提供のみ)、0.24%が利用を断念。

スイスの Mobility 社では法人会員が増加中

Mobility の 2004 年の事業規模は会員 60,000 人、車両 1,750 台、車両ステーション 1,000 カ所。常勤社員 113 人、年間売上高 2,700 万ユーロ (約 38 億円)、キャッシュフロー / 売上高 20%、営業利益 / 売上高 3%。法人会員数の伸び率が 25%と高く、売上高も 230 万ユーロと、全体の 1 割に近づきつつあります。

フランスでも会員数 2500 人に

遅れているといわれていたフランスでも、パリ (1,500 人)、ストラスブール (630 人)、マルセイユ (170 人)、リヨン (100 人) などでも会員が増加しており、フランス全土でのカーシェアリングの合計会員数は 2,500 人程度に達した模様です。

ドイツにおけるカーシェアリングの潜在市場規模は 200 万人との予測も

ドイツ連邦交通省が 2004 年に実施した調査研究 (Öko-Institut などに委託) では、ドイツにおけるカーシェアリングの潜在市場規模を 160 万人から 300 万人と予測しています。メインケースは 200 万人であり、内訳は、既にカーシェアリングが実施されている都市 (地域) で 140 万人、その他の地域で 60 万人です。

スイス、ドイツとも 1997 年から 2004 年の間に市場規模がおよそ 3.5 倍に拡大し、会員数はそれぞれ 6~7 万人となりましたが、国の人口に占める割合で見るとスイスの 0.76%に対し、ドイツは 0.12%と格段に低いのが現状です。更なる普及のために重

要なのは認知度の向上です。また事業者は、カーシェアリングは採算性があり、雇用の確保にも貢献するビジネスであることを訴えていくべきであるとしています。

ドイツでは新規参入者のシェルグループが潤沢な宣伝費に物を言わせて急成長

オイルメジャーのシェルグループが Shell Drive というブランドでカーシェアリングを開始。デュッセルドルフで潤沢な広告宣伝費を使いバスや路面電車に広告を掲示し、2003年9月から翌年の2月までの5ヶ月間で1,350人の会員を集めました。同社は2004年に既存の事業者を買収したり、ハンブルクに支店を開設するなどして、着々と事業規模を拡大しています。

(5) 所感

EU各国はカーシェアリングに注目していますが、ベルギーのように隣国のノウハウを活用して迅速な立ち上げを図るところもあれば、イタリアのように国の支援制度を設けて取り組んでいるところもあり、やり方はまちまちです。

わが国ではカーシェアリングの認知度が低いとよく言われますが、会員数の最も多いドイツでさえも、更なる普及のためには認知度の向上が重要としていたのが印象的です。そして、認知度向上のためには、事業者のマーケティングの工夫に加えて、地域の交通戦略、駐車場管理政策、都市開発計画、建築基準等にカーシェアリングを盛り込むことを提案しています。わが国でもこのような動きが出てくることが期待されます。

今回、会議開催都市のブリュッセルで、路上駐車場を利用したカーシェアリング車両ステーションの開所式も視察しました(本稿2ページの写真参照)。わが国では車庫法上、自動車の保管場所は「道路上の場所以外の場所」(車庫法第3条)に確保する必要があり、このような方式は現状では不可能です。欧州ではすでに許可された国(ベルギー、イタリア、英国、オランダ等)とそうでない国があるようであり、今後の動きが注目されます。

以上