

一般調査報告書 E Vによるカーシェアリング「オートリブ」、始まる

パリ市とその周辺を舞台に導入が進められていたE V(電気自動車)によるカーシェアリング「オートリブ」については、過去3回にわたってその進捗状況を報告してきたところです。(平成22年4月・10月・12月。)

これは、パリ市とその周辺の合計46自治体が事業組合を設立して共同で導入を進めているもの

であり、まだ普及が始まったばかりのE Vを使いながら世界に類を見ない大規模さで実施されるカーシェアリングという点で、大きな注目を集めている事業です。これまでの報告書では、パリ市を中心とした事業の実施決定の動きからボローレ社への事業委託が決まったところまで報告してきました。

そして、このたび、本格実施の約2カ月前にあたる10月3日からその一部で試験運用が始まり、その前日に開催された発表会の中ではこれまでなかなか公表されることのなかったオートリブ用E V「ブルーカー」もその姿を現しました。

今回の一般調査報告書では、いよいよ供用が始まったオートリブについて、E V「ブルーカー」のスペックや実際のステーションの様子を交えて報告したいと思います。



1 オートリブの概要

上述のとおり、オートリブについてはこれまでも動きがあるごとに報告してきましたが、ここで念のため、改めてその事業概要についてまとめておきます。

(1) 事業の概要

パリ市とその周辺の45自治体を事業範囲とする一種のカーシェアリング事業です。2016年までにサービスステーション約1100か所が設けられ、E Vも最大で3000台が整備される計画です。自治体による投資総額は約5000万ユーロ、事業を請け負うボローレ社も約5000万ユーロの投資を見込んでいます。

2007年に導入された自転車のシェアリングシステムである「ベリブ」をモデルとしており、サービスステーションのどこから借りても、どこに返却しても自由です。さらに、24時間、365日の利用が可能です。したがって、既存のカーシェアリングに比べてユーザーにとっての自由度がずっと高いのがセールスポイントになっています。また、実際の事業運営が民間事業者に委託される点についてもベリブと同様になっています。また、最初の30分間の利用料は最大7ユーロとなっており、比較的安価なのも特徴と言えます。

(2) これまでの経緯

ベリブの成功を見たパリ市が2008年に構想を開始し、周辺自治体に参加を呼び掛けてきました。この結果、2009年9月にパリ市と周辺自治体が参加する事業組合が設立され、事業の実施方法などを検討してきました。このなかでベリブと同様に民間企業による受託事業方式とすることなどが決定され、さらにこの事業運営者については、2010年12月にボローレ社が選定されました。以降、同社はこのサービスで使用されるEV「ブルーカー」の開発を含め、オートリブの運営に必要な全てのシステムの開発、準備を進めてきました。

(3) オートリブの実施規模について

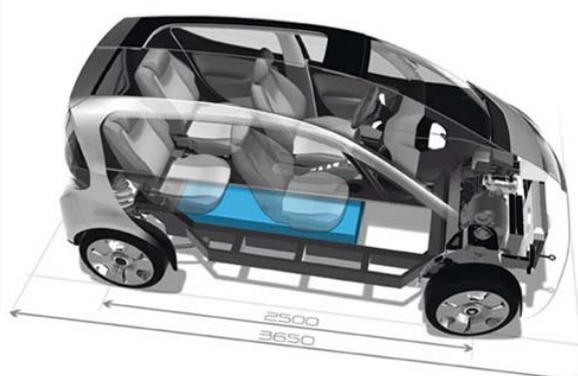
10月3日の供用開始の段階では、66台のEVと33か所のステーションが供用されました。この33か所はいずれもパリ市内にあります。そして、12月の本格的なサービス開始までにステーションを250か所、EVも250台に増やし、さらに2012年6月までに1100所、約2000台まで増やす計画であるとのこと。

(4) 公表されたブルーカーの性能について

今回の事業開始のアナウンスに先だって9月半ばにホームページ上で公開されたブルーカーは、30kWhの容量を持つリチウムポリマー電池を搭載しており、250キロの自律走行が可能とのこと。一方で、フル充電には約4時間が必要とのこと。GPSによるナビゲーション機器も搭載しており、ドライバーに地図情報を提供するほか、車の位置情報を常にコントロールセンターに発信しており、適切な配車を可能にしているそうです。このブルーカーはボローレ・グループが独自に開発したのですが、ボローレ・グループは自動車部品製造企業を傘下に持つものの完成車メーカーではありません。この点でも、必ずしも既存の自動車メーカーが先行しているとは限らないEV開発の現状を反映していると言え、その完成度に注目が集まっています。

〈ブルーカーの主要緒元〉

車体寸法等	
全長	3.65m
全幅	1.70m
全高	1.61m
車両重量	1,120kg
モーター及びバッテリーの性能	
モーター最高出力	50kw
モーター定格出力	35kw
バッテリー総電力量	30kwh
車体構造	
シャシ	鉄及びアルミニウム
車体	アルミニウム及びABS樹脂 2ドア、4人乗り



走行性能	
最高時速	130km/h
0→60km/h加速	6.3秒
自律走行距離	
都市部	250km
都市外部	150km

2 オートリブの使い方

今回の試験供用の開始に伴って、公式ホームページ(<http://www.autolib.eu/>)も一新され、オートリブの具体的な利用方法が明らかにされました。以下ではその手順を紹介します。

(1) 利用者登録

オートリブを利用するためには、予め利用者として登録しておくことが必要です。この登録については、24時間営業しているサービスセンターや約120か所のステーションに併設される「エスパス・オートリブ」が窓口となりますが、手続きの一部はインターネット上で予め済ませておくことが可能です。いずれにしても、登録の際には、①身分証明証(パスポートも可)、②フランス国内で有効とされる運転免許証、③さらに1年間の契約をする場合には銀行口座証明若しくはクレジットカード、1年未満の場合はクレジットカードを持参することが求められています。登録が済んだ段階で、非接触型のICカードが交付されます。

(2) 個別の利用にあたって

利用者としての登録が完了すれば、いつでも好きな時間・好きな場所でオートリブを利用することができます。

利用者はオートリブのサービスステーションに行き、そこにある端末機にICカードをかざし、暗証番号を入力します。そこで充電ケーブルを抜き、状態を外から確認したうえで車に乗り込めば、もう出発です。カーナビも標準装備されていますから、道に迷うこともありません。この際、なんらかの問題があれば「緊急ボタン」を押せば、車内から係員とコンタクトすることができます。

先にも紹介したとおり、専用のステーションであればどこに返却するのも自由です。車を降りて充電ケーブルをつないだ後、読み取り機に再度ICカードをかざせば、車に鍵がかかります。

なお、利用時間の20分前からであれば、予約することも可能です。予約自体は無料です。また、ステーションが既に他の車でいっぱいな場合にはそこに返却することができませんが、利用開始時から90分以内であれば返却する場所も予約することが可能になっています。また、利用履歴もステーションの端末で確認することができます。

なお、利用料金は右表のとおりです。

契約期間	契約料	使用料		
		最初の30分	次の30分	以降30分毎
1年間	12€/月	5€	4€	6€
1週間	15€/週	7€	6€	8€
1日	10€/日	7€	6€	8€

3 現時点で指摘されている問題点

(1) 暴力行為による破損、盗難

路上・屋外を中心に提供されるサービスであり、暴力行為による破損、あるいは盗難は避けようがないかもしれません。事業運営者であるボローレ社も「破損は免れ得ないだろう」と言っています。

(2) サービス開始時に供用されるステーション及びEVの数の少なさ

先にも述べましたが、今年12月のサービス開始時のステーションの数は75か所、EVの数は250台です。2014年までに現段階での構想によるスケールまで徐々に拡大されていくことにはなっていますが、250か所・250台では、期待されているような利便性を発揮することは困難なものと思われる。

(3) 配車作業の効率

限られた数の車を適切にステーションに配置するため、管理者によるEVの移動が必要になります。こうした移動は自走によるとのことですが、そのこと自体によりさらにパリとその周辺交通渋滞を悪化させるなどの環境負担が指摘されています。

(4) タクシー等との競合

ボローレ社がオートリブ事業を実施する中で自治体に支払う額が少なすぎ、同じく都市交通を担っているタクシー等に比べて競争力が高すぎる、という不満が聞かれます。

4 おわりに

オートリブ事業は、2008年にパリ市が計画の検討を開始して以来、わずか3年足らずでスタートにこぎつけました。EVの開発・充電施設の設置などについて自治体の事業組合やボローレ社には具体的な経験がまったくなく、さらに他の先行事例すらないままに事業が進めてきたことを思うと、驚異的なスピードであると言わざるを得ません。

EVを使ったカーシェアリング事業としては世界初・世界最大規模の事業ですので、このオートリブ事業が軌道に乗れば、フランスのみならず世界規模でのEVの普及に大きな弾みとなるはずで

す。もう間もなく一般にサービスが解放されるオートリブ事業、これが成功するのか否かについて、世界中が注目しています。