



新たな公共交通：カーシェアリング(3) フランス・パリの 官民共同カーシェアリング

パリの道路事情

パリ市の面積は105km²で、山手線の内側ほどの広さです。そこに220万人が住んでおり、慢性的な交通渋滞と駐車場不足の状態にあります。中世の建物が多く残り、建築基準の厳しいパリでは、建物を潰して駐車場にするといいわけにはいきません。このため、パリ市内の道路は商業地であろうと住宅地であろうと多くが一方通行化されており、道路の片側もしくは両サイドを有料駐車帯にしています(写真①②)。この駐車帯ですが、隙間もないくらいクルマが停まっているのには驚かされます。



写真①凱旋門近くの商業地区。道路両サイドに隙間なく駐車されている。



写真②パリ16区住宅地の路上駐車帯。

自転車シェアリング velib

渋滞の激しい市内の移動を容易にするため、パリ市では2007年に自転車シェアリング velib (ヴェリブ) がスタートしました。現在、約20万人が年間パスに登録し、1,800のステーション(写真③)と2万台の自転車を抱える世界最大の自転車シェアリングに成長しています。会員登録をしておれば、24時間いつでも利用したいときに使え、借りた場所と異なるステーションに返却できる利便性が評価されているようです。市内を歩いていると、実に多く



写真③velibステーション

のvelib利用者に遭遇します(写真④)。

velibの料金体系で特徴的なのは、30分以内であれば無料にして、時間が経つほど割高にしているところ(図表①)。これにより利用者は自転車をすぐにステーションに返却するように、次に借りたい人がすぐに利用できる環境ができています。



写真④自転車レーンを走行しているvelib利用者

図表① velib の登録料と利用料

登録料	利用料
1日(24時間):1.70€	30分以内:無料
7日:8€	31~60分:+1€
1年間:29€	61~90分:+2€
	91分以降:30分ごとに4€加算

電気自動車シェアリング autolib

velibの成功により、この仕組みをクルマにも応用し道路混雑の更なる低減をめざそうとスタート(2011年12月)したのがautolib (オートリブ) です。官民共同会社を設立し、使用する車両には環境に配慮して電気自動車を専用開発しました。現在、パリ市および周辺市町村に約1,200ステーションが設置され、約3,000台の車両が配備されています。ステーションは従来の路上駐車帯の一部を改修してautolib専用ステーションにしています(写真⑤⑥)。パリ市がautolibの運営に関与しているため、このような道路利用形態の変更が容易にできるのでしょう。一般の路上駐車帯は隙間なく



写真⑤autolibステーション。各区画に充電用のポールが設置されている。



写真⑥一般車両が駐車しないように、autolibのロゴ・表示がなされている。

駐車されており、クルマを停めたいときに空きスペースを探すのに苦労しますが、autolibは専用区画化されており、しかも周辺にステーションの場所を案内する標識が設置されているために駐車場所を探すストレスは全くありません(写真⑦)。



写真⑦ autolibステーションの案内標識

図表② パソコン・スマホでステーションの場所、利用可能なオートリブの台数を確認できる



autolib は、これまでの2回の記事で紹介した米国、ドイツのカーシェアリング同様にパソコンやスマホで利用可能なクルマの場所を検索でき、しかも借りた場所と異なるステーションにも返却できる「乗り捨て方式」を採用していることで(図表②)。また、1日、1週間、1か月、1年と多彩なコースを設定し、パスポートとフランスで有効な免許証(国際免許証など)があれば、観光客も利用できるのは、さすが国際観光都市パリです(図表③)。

図表③ autolib の登録料と利用料

	登録料	利用料
1日(24時間)	0 €	9 €/30分
7日	10 €	7 €/30分
1か月間	25 €	6.5€/30分
1年間	120 €	5.5€/30分

ただ、便利なautolibですが、パリ市内の移動は自転車シェアリングのvelibで用が足りることが多いように感じます。

図表④ 日米欧のカーシェアリング比較

		日本 (タイムズカープラス)	米国 (Car2Go)	ドイツ (Car2Go)	フランス (autolib)
登録料		¥1,000/月	\$35(¥3,605) 初度登録時のみ	19€ (¥2,660)	25€ (¥3,500)
利用料	30分	¥400	\$12.3 (¥1,267)	8.7€ (¥1,218)	6.5€ (¥910)
	1時間	¥800	\$14.99 (¥1,544)	14.9€ (¥2,086)	13.0€ (¥1,820)
ステーション		固定ステーション	不定(道路脇駐車帯)	不定(道路脇駐車帯)	固定ステーション
返却場所		借りたステーション	乗り捨て方式	乗り捨て方式	乗り捨て方式

なお()内の料金は\$=¥103、€=¥140で換算。

また、velibとautolibでは登録料や利用料の差が非常に大きくなっています。このためか、市内の交通状況を観察しているとvelibの利用者はよく見かけますが、autolibの利用者はさほど見かけませんでした。autolibはタクシーを利用するよりは割安かもしれませんが、天候が悪いとか、荷物がある、長時間利用したいなど、余程のニーズがないと利用に結びつかない印象を受けました。米国やドイツのカーシェアリングCar2Goと比較して利用料が極端に高いわけではありませんが、道路脇であればどこでも乗り捨てが可能な米国・ドイツに比べて街中で見かけることが少ないのは、やはり返却するステーションが決められているからでしょうか(図表④)。カーシェアリングが広がりを見せるには、クルマの持つ「ドア・ツー・ドア」の利便性をどこまで担保できるかにかかっていると言えるのではないのでしょうか。

公共交通としてのカーシェアリング

これまで3回にわたり米国、ドイツ、フランスでのカーシェアリング事情を紹介してきました。これらに共通するのは、クルマを借りた場所以外のところに返却できる「乗り捨て方式」を採用している点です。その中でも米国・ドイツでは道路脇の駐車帯のどこにでも乗り捨てできる利便性から利用が広がっていました。まさに「自ら運転するタクシー」ともいえる地位を築いています。都市部の交通量削減のため自治体も協力しており、カーシェアリングが新たな公共交通となっています。

東京では2020年の東京オリンピック・パラリンピックに向け、環境に配慮した利便性の高い交通システムが求められています。米国やドイツで急拡大している新たなカーシェアリングの仕組みは大いに参考になるのではないのでしょうか。