

事例レポート ②

都市環境への負荷を減らす カーシェアリング事業

ウインド・カー株式会社
代表取締役 須賀原 信広 氏



TPOに合わせた車種の用意、使いたいときに使いたいだけの利用（最短で15分）が可能、Webでの予約システムなど、利便性・経済性・楽しさといった顧客の視点に着目した車利用の新しい形を提示。カーシェアリング事業の先駆的挑戦で、都市環境、地域交通問題の改善効果が期待されています。

昔の風の音と路面電車の音が懐かしい

私は札幌生まれで、街の真ん中で育ったのですが、子供のころは夕方になると、風の音と路面電車の音が聴こえてきました。今は、夜中でも車の音しか聴こえてきません。私は30年間、自動車整備業をやってきましたが、環境問題は他人事に思っていました。しかし、50歳を超えて、昔の札幌のように、風の音や電車の音が聞こえる街を取り戻せたらいいなと思うようになってきました。「みんなで風の吹くまちにしよう」。社名の「ウインド・カー」は、そこから来ているのです。

私が車の業界に就いた1970年は日本の自動車台数が3000万台になろうとしていたときです。今は、7800万台です。どう考えても車の数が多過ぎるという気持ちが強くなりました。

カーシェアリングの先進地に風の音が聞こえた

7年前にフランスのリヨンに出かけたとき、カーシェアリングをやっているのを知りました。そして、3年前に国の補助を得て欧米の先進地に企業調査に出かけました。スイス、ドイツ、オーストリア、アメリカ、カナダです。そのとき、カーシェアリングをやっている街は車が少なく、路面電車が走っていること

が分かりました。どの街でも子供の声が弾んでいて、街に活気があり、路面電車の音と風の音が聞こえてくるのです。車は狭苦しい街をゆっくり走っています。

ドイツのカールスルーエという都市では、大規模な交通規制をやっていました。1980年代に路面電車が廃止され、車が都心部に流入した結果、人は街を歩かなくなり、商店街がシャッター街と化していきました。アメリカのダウタウンのようになりかけていたのを、'90年代になって、車の流入規制をし、路面電車の乗り入れを進めたのです。商店街や周辺住民は車の乗り入れができなくて、何人かが集まってカーシェアリングをするようになったのです。

マーケットは1000万人のライトユーザー

私たちのカーシェアリングは、土日にはしか車を利用しないようなライトユーザーを対象にしています。全国に車が7800万台あって、7800万人の所有者がいるわけですが、そのうち1000万人がライトユーザ、いわゆる車を所有しなくてもいい人たちです。ライトユーザーは、カーシェアリングによって、車を本当に必要な時にだけ利用できて、しかも車の所有コストを節約できます。そして、街には人が戻り、都市環境も交通問題も改善できるため、メリットが大きいのです。

ライトユーザーは、レンタカーがあっても手続きが面倒くさくて借りに行きません。カーシェアリングは、住居から歩いて2～3分のところに車が4～5台置いてあるステーションがあります。私たちの開発したシステムでは、利用者が予約画面を立ち上げると利用者の住居に近いところから表示されます。利用者はそのなかから空いている車を選ぶことができます。車の予約がバッティングする心配もありません。一日に8回も使い回しをされる車もありました。

実験してみて分かったことは、利用者は車を10時から10時30分まで使いたいと考えるのではなく、10時前後に空いている車はないかというふうを探すんです。私たちは利用者の選択肢を多くして、お客さんが自由に選択できるシステムを開発したのです。システムは日本ではウインド・カーが最高だと自負しています。

カーシェアリング特区で初めてシステムが稼働

日本のカーシェアリングは、レンタカーサービスの特例でやっています。これまでは法規制で無人のステーションは置けなかった。しかし、構造改革特別区域基本方針（2003年1月24日閣議決定）に「環境にやさしいレンタカー型カーシェアリングのための無人の貸渡し可能化事業」が盛り込まれたことで可能になり

ました。

レンタカーは非特定会員制で、カーシェアリングは特定会員制です。したがって、レンタカーはその都度賃貸契約書を交すなど煩雑な手続きが必要です。それに対し、私たちのカーシェアリングシステムでは、会員申込時に免許証を拝見し、毎年運転記録証明書を取らせていただき、後は利用者にID認証カードを渡して終わりです。あとは、このカードでID認証を行ってドアロックが空くという装置を使用して、いつでも車を借りることができるのです。これで、無人ステーションでの貸渡しが可能になりました。

保険や事故対応のシステムづくりなど、大手損保会社などにも相談しましたが、なにせ初めてのケースです。言葉もないくらい苦労しました。幸い、一番大変なアフターメンテナンスについては、私たちの本業の自動車整備業が役立っています。

スポンサー方式で日本をネットワーク

私たちはこの2年、システムの構築と全国展開を平行してやってきました。本業であった須賀原自動車工業は、整備工場ロータスという全国ネットワークでつながっていましたので、それを母体にして、みんなにお金を出してもらって「日本カーシェアリングネットワーク」という有限責任の事業組合を作りました。各整備工場が、ウインド・カーのシステムを同じようにやっています。これで、ほぼ全国のネットワークが出来上がりました。

今年の3月からサービスを本格稼働させましたが、既に会員数が120人くらいになっています。今後、利用者は確実に増えていきます。現在、札幌で11ステーション持っていますが、中央区の札幌駅南口・北口、狸小路周辺にも早くステーションを置きたいと思っています。また、都市部にマンションが立地していますから、そういう方々がカーシェアリングを利用できるようにしたいと思っています。

「もったいない」の感覚が180度変わる

マイカーからカーシェアリングに移行すると、「もったいない」という感覚が180度変わります。マイカーはローンも税金も先払いするため、「走らなきゃもったいない」とどんどん走らなくなり、その結果、地下鉄やJRで地元の商店街には行かないで、郊外のスーパーに車を走らせるようになったのです。

1500ccの車の購入費は170万円くらいで保険料・税金などの管理経費を加えると月額6万円ほどかかって

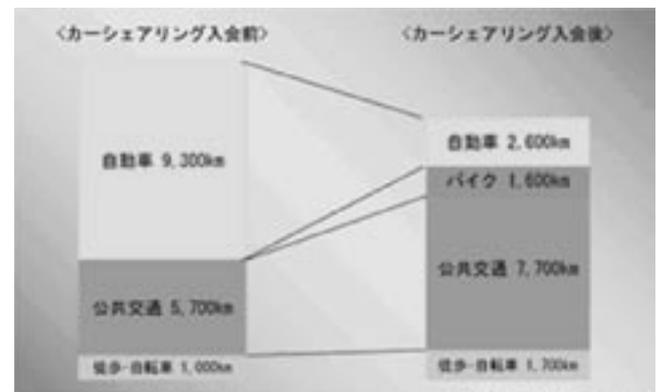
います。月に15時間くらいしか乗らないライトユーザーは、1時間に4000円かかっている計算になります。しかし、誰も2時間半の車の利用に1万円かかっているとは思わないわけです。ところが、カーシェアリングでは、2時間半使えば1時間約1000円で2500円かかると分かります。「もったいないから使わない」となります。事業提供者としては、売上は上がらないから困るのですが、結局、車の利用を控え、公共交通を使うようになり、地元の商店街に人が戻ってくるようになります。

カーシェアリングで有名なスイスのMobility社の試算では、会員の自動車の走行距離は入会後に6,700km減少し、公共交通の利用距離が2,000kmも増加しています。カーシェアリング会員1人につきCO₂を年間1.85トン削減し、会員約65,000人で、約12万トンのCO₂削減になったのです。これを札幌市に当てはめると、札幌の免許保有者95万人のうちの5%がカーシェアリングに参加した場合、約9万トンのCO₂削減になります。

今後は行政や公共交通機関とも連携して、利用者の理解を深めて会員を増やしながら、公共交通機関にお客さんが戻っていくようにしたいと思っています。

ウインド・カー株式会社

<http://windcar.jp>



スイスのMobility社の会員の入会前後の移動手段の変化



ID認証カードと認証システム

ID認証によって有効になる車の鍵