

一般調査報告書 EVカーシェアリング「オートリブ」体験記

これまで3回にわたって紹介してきたEV「ブルーカー(Blue Car)」によるカーシェアリングサービス「オートリブ」が、いよいよ12月5日から始まりました。

EVを使ったカーシェアリングであるという点、フランス国内で有効な運転免許証を持っていれば誰でも利用できる点、街のあちこちに設置されているステーションのどこで借りてもどこに返却してもOKであるという点など、さまざまな点で画期的なこのサービスは、フランスのみならず世界中の注目を浴びています。パリでも大きな話題になっており、開始後二週間で約6000人が登録したとのこと。今回、お昼休み時を利用して私もさっそく利用者として登録し、後日実際に運転もしてみましたので、報告します。

<利用者登録手続きについて>

利用者登録は、「登録ステーション」で行います。この登録ステーションには2種類あり、「メインステーション」ではオペレータと直接対面でやり取りをしながら手続きを進めますが、残りの大部分はTV電話システムを通してオペレータと会話しながら手続きを進める「無人登録ステーション」です。今回は無人タイプのステーションに行ってきました。

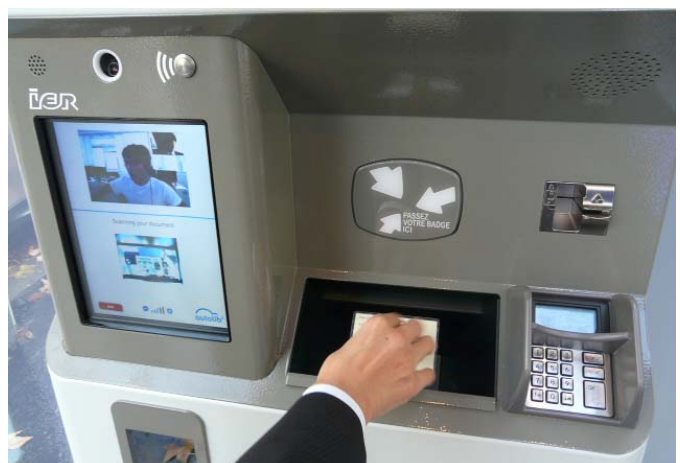
右の写真が無人登録ステーションの外観です。内部には液晶モニター、カメラ、スキャナーとクレジットカード用の差し込み口と同テンキーがあるのみです。

最初にコミュニケーション言語をフランス語と英語から選びます。私は英語を選択しました。すぐに画面にオペレータが現れます。「ボンジュール！」と最初の挨拶をしてからは、すべて英語でやり取りをしました。

最初に尋ねられるのは名前です。口頭で名前のスペルを伝えます。(スキャナやタッチパネルがあるのですが、コミュニケーションのほとんどが口頭で行われます。) 続いて、オペレータに問われるま



無人タイプのステーション外観



ステーション内の端末写っています
(モニターにオペレータが写っています)

まに、携帯電話の番号、E-mail アドレス、誕生日、運転免許証番号、免許の取得地（日本で免許を取った場合は日本の取得地を言います。私は「Aichi-愛知」で申告しました。）を伝えます。これらのやり取りの後、オペレーターが入力した私の申告内容が画面に表示されるので、誤りがないかどうかを確認します。問題がなければ、画面上の「Yes」ボタンを押します。（私の場合は、いくつかのミススペルがあったので、それをまた口頭でオペレーターに伝えて修正してもらいました。）この後、オペレーターの指示に従って、免許証、身分証明書をスキャナーを使って送信します。（「送信」といっても、実際には所定の位置にこれらの書類を置くだけのことで、あとは自動的にカメラが読みとって送信してくれます。）最後に今後オートリブを使う際にいつも入力するためのパスワードを自分で決めて、タッチパネルのバーチャルキーボードを使って入力します。これらの作業をすべて終えた後で、画面上に表示される利用規約を承認するか否かの問いに再度「Yes」と答えれば、基本の登録作業は完了です。

引き続き今回分の契約手続きに入ります。

契約期間の長さによって、1年間(個人)、1年間(家族割引付き)、1週間、1日という4つの契約カテゴリーのなかから一つを選びます。（契約料は下掲のとおり。）私は今回は「お試し」ということで、「1日」を選びました。実際には、タッチパネル上のボタンを押すだけです。

そして支払い手続きに入ります。支払いはクレジットカードのみでの受け付けになっています。オペレーターの指示に従ってクレジットカードを専用差し込み口に入れます。ここで、おや、と思ったのは、私は1日契約

契約カテゴリー	基本契約料	使用料		
		最初の30分間	次の30分間	以降30分ごと
一年間	144€／年	5€	4€	6€
一年間(家族契約)	132€／年	5€	4€	6€
一週間	15€／週	7€	6€	8€
一日	10€／日	7€	6€	8€

を選択したので10ユーロの引き落としになるかと思いきや、保証金を含めて50ユーロが予めブロックされる形での支払いになることです。実際に専用EVを利用した際には、このブロックされた50ユーロから利用料分が引き落とされることになるとのことでした。

※ なお、料金の計算方法は、少々複雑です。最初の30分は7ユーロですが、このうち初めの20分までは最低金額が4.66ユーロで定額になります。その後は、常に分単位で利用料金が計算され、21分から30分までが1分あたり0.23ユーロ、30分から60分までが1分あたり0.20ユーロ、60分以降は再び1分あたり0.23ユーロになります。

以上のような手続きのあと、右のような黄色い利用者カードが取り出し口から出てきました。紙製ですが、光に透かしみると、なかにマイクロチップが入っているのが判ります。この利用者カードとデータベースを組み合わせ、利用者のIDなどを管理しているようです。また利用者カードが出てくると同時に、携帯電話に無事に契約が完了したことを知らせるショートメッセ



利用者カード

ージが送られてきました。

説明が少し長くなりましたが、この間のオペレーターとのやり取りは15分ほどで、全く問題なくスムーズに完了し、利用者カードを手にすることができました。

〈実際の利用について〉

さて、利用者カードを手に入れたら次は実際に運転してみます。週末に自宅近くにあるステーションでさっそく借り出しの手続きをしてみました。

まずは、各ステーションに1基ずつある専用端末に利用者カードをかざします。すると、「Bonjour! *****」と私の名前が表示され、さらにパスワードを入力するように促されます。タッチパネルを操作して先に自分で決めたパスワードを入力すると、画面上に利用可能なブルーカーが繋いである充電器の番号が表示されました。さっそく指定の充電器に向かいます。まずは、その充電機から出ている充電プラグを車体から外して充電器にしまい込みます。

次にEV本体のロック解除です。フロントピラー付近にあるセンサーに利用者カードをかざします。すると、ドアのロックが「カタン」と音をたてて解除されます。

いよいよEV「ブルーカー」に乗り込みます。

乗車すると、ナビゲーション端末の画面に再度「ようこそ*****」と利用者の名前が表示されているのに気が付きます。つまり、ブルーカーは充電器を通して管理センターとコミュニケーションしているのです。また、ナビゲーション機能を使って現在位置情報を管理センターに「報告」しているため、管理センターは利用者の位置を常に把握しています。(この機能は盗難や利用後の放置防止に大きく貢献するものと思われます。)メーター類はすべてデジタル表示です。

次にメーター部分に、「カギを差し込んでください」と表示されているのに気が付きます。そのカギは、ヒモに結び付けられていてハンドルからぶら下がっていました。

(ここまでの過程がハイテク満載だったの



専用端末と充電器



充電ケーブルがつながった状態



運転席周辺

に、この段階に来て何の変哲もない普通のカギがヒモからぶら下がっているのを見て、大いに違和感を覚えました。)そして、このカギを普通の車のようにカギ穴に差し込んで回せば、……もうこれだけでスイッチ・オンです。エンジンは積んでないので、当然、始動音もありません。サイドブレーキを解除してアクセルを踏めば、スーッと動き出します。

駆動音も静かです。当たり前ですが、エンジン音はしません。アクセルを踏み込んだときにモーターの駆動音に気が付く程度です。一方で、外部の音（他の車のエンジン音、タイヤと路面から出る音）がかなり車内に入ってくるので、静粛性は低いと言わざるを得ません。

座席の高さが高いこともあり、視界は良好です。スイッチ類もシンプルですし、シフトレバーのモードは、ニュートラル、ドライブ、リバースしかなく、走行中の操作はほぼ不要です。運転自体は非常に簡単でした。

いわゆる「走り」にも特徴があります。アクセルを踏み込んで加速したのちにアクセルペダルから足を外すだけで、急にブレーキがかかったように減速するのです。普通のエンジン車のように自然に滑らかに前に進むということはなく、軽くブレーキがかかったような感じですか。おそらく、運動エネルギーでモーターを回し、バッテリーに再充電する仕組みが作動しているのだと思います。このため、アクセルペダルから足を外すと、ブレーキを踏まなくても数十メートル進んで自然に停まってしまいます。なので、アクセルを常にある程度踏み込んでおかないと、巡航状態は実現しないくらいです。

ナビゲーションは自動的に起動し、常に現在位置と付近のステーションが表示されています。もちろん、目的地を入力してナビゲーションに誘導させることも可能です。

メーターには速度の他、バッテリー残量が常に表示されています。パリの街中を約30分間、5キロほど走ったところでの残量は95%でした。

途中、雨が降ってきました。普通の車と同じ形態でワイパーのスイッチがハンドルの軸脇に付いているので、これを操作します。が、動きません！ワイパーを動かすためのモーターがうなる音は聞こえるのですが、ワイパー本体は微動だにしません。今回は幸いにして小降りだったので、雨自体は大きな問題にはなりませんでした。

<返却手続き>

さて、試乗を終えて、車を返します。ブルーカーを借り出したステーションに戻ってみると、なんとバイクが「違法駐車」しており、ここには戻せませんでした。仕方がないので、ナビゲーションに表示されている別のステーションに返しに行くことにしました。パリ市内であればステーションはかなりの密度で設置されているので、別のステーションまでであっても、2・3分で行けます。

このステーションは大丈夫。前後のスペースにも余裕がありました。苦手な縦列駐車をなんとかこなし、充電器の前に止めます。車を降りてまずするのは、充電ケーブルの接続です。充電器から引っ張り出して



端末と充電器(充電器に番号が付いています。)

ブルーカーの充電口に接続します。そして忘れ物がないかどうかを再確認してから、本体のフロントピラー付近のセンサーにカードを近づけると、ドアがロックされます。返却手続きもこれだけです。ステーションには誰もいないので、口頭のコミュニケーションはまったくありません。ただ、本来であれば、この時点で再度携帯電話にショートメッセージが入り、利用時間・料金が表示されるとのことでしたが、今回はなぜか送付されてきませんでした。

＜「試乗」の感想＞

初めて運転したEVでしたが、走行感覚に既存車との違い（EVらしさと言ってもいいのかもしれませんが）を感じただけで、操作上は既存のエンジン車とほぼ変わらず、気楽にパリ市内を運転することができました。私の場合は、このEV「ブルーカー」がいったい排気ガスを出さず、またCO₂の直接排出もないという点も、この気楽さに貢献していたように思います。外国人であっても初期登録も含めて15分もあれば車が借りられて自由に運転できる、という点も前宣伝どおりで、オートリブの大きな特徴の一つになっていると思います。

ところで、今回は、「お試し」ということもあって、1日契約で40分程度の利用でしたが、20ユーロ（約2100円）もかかってしまいました。タクシーの利用料金とほとんど変わらないか、あるいは割高かもしれません。ただ、この利用料金は、一日契約を前提としたものであり、年間契約だとぐっとオトクになります。オートリブ契約者の多くが年間契約を選択しているのは、自然な流れであると思われました。

また、今回は、駐車場の管理にも難点を感じました。返却したいステーションが満車でスペースがないリスクとともに、違法駐車の影響でステーションに返却できないというリスクもあることがわかりました。今後、取り締まりが強化されれば解消されていく問題かもしれませんが、しばらくは混乱が起きそうです。

いずれにしても、公約どおりに12月から始まったオートリブ、間もなくその滑り出し状況も報道されることでしょう。成否の行方に注目が集まっています。