

一般調査報告書

EVによるカーシェアリング「オートリブ」、ボローレ社が事業を受託

EVによるカーシェアリング「オートリブ」計画については、今年度、2度にわたって進捗状況を報告してきたところです。(平成22年4月及び10月。)

パリ市とその周辺の40の自治体が事業組合を設立して導入を進めているこの事業は、2011年9月からの実施が既に決定されており、約1000か所のステーションと少なくとも3000台のEVを使って運営されることになっています。そして、実際の事業運営が民間事業者へ委託されることも大きな特徴の一つです。



もともと2008年7月に事業構想が発表されて以来、6つの企業あるいは共同事業体(コンソーシアム)がこの事業受託に立候補し、その後の審査により3つにまで絞られていきましたが(このなかには、三菱自動車のi-MiEVのOEM版を利用する予定のプジョー・シトロエングループによるコンソーシアムも含まれていました。)、今回、この3つのうちの1つであるボローレ社が受託事業者に選ばれました。

今回の一般調査報告書では、このボローレ社による事業受託提案の内容と、それに対する評価について報告したいと思います。

1 ボローレ社の提案の内容

(1) 使用するEVについて

ボローレ社は、このオートリブに使用するEVを新たに自社開発するとしています。もともとイタリアのピニンファリーナ社と共同でEV「ブルーカー」を開発した経験もあり、一定の技術の蓄積もあるようです。(その後、ピニンファリーナ社は参画を取りやめています。また、ブルーカーは、2010年12月現在、先行予約を受付中ではありますが、正式な販売は始まっていません。)

このボローレ社による新たなEVはオートリブ向けの専用車種となる予定で、4人乗りになるそうです。GPSによるカーナビゲーションも搭載され、各サービスステーションの情報などを得ることができます。バッテリーには自社開発したリチウム金属ポリマー二



次電池を使い、これはフランスのブルターニュで生産されることになっていますが、車体そのものについてはイタリア・トリノでの生産が予定されているようです。なお、このブルーカーはフル充電で250kmの自律走行が可能で、充電には平均4時間が見込まれているとのことです。

(2) ボローレ社が提案する事業規模について

ボローレ社はこのオートリブ事業を受託するにあたって、少なくとも6000万ユーロの投資を約束しています。(記者会見では1億ユーロを投資する準備がある旨の発言もあったようです。) この投資規模の大きさが、ボローレ社の受託決定に大きなインパクトを与えたことは間違いありません。また、ボローレ社は事業運営にあたって手厚い顧客サービスを提供するために800人態勢で臨むことも約束しており、この点も自治体の事業組合によるボローレ社選択の大きな決め手になったようです。

なお、オートリブ事業全体では2億ユーロの事業が見込まれており、これについては参加自治体が共同で負担することとなっています。

(3) オートリブのサービス契約料・使用料について

ボローレ社が提案したサービスの利用者向けの契約料・使用料は、自治体の共同組合が見込んだよりも低額なものでした。もちろん、このこともボローレ社が選定された理由の一つになっています。

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€

そのボローレ社の提案による月額契約料は、一年契約の場合で12ユーロ/月、最初の30分間の使用料は5ユーロ、次の30分は4ユーロ、さらにその後は30分ごとに6ユーロだそうです。その他に、一週間、一日単位の契約もあり、契約料・使用料もそれぞれに設定されています。

2 オートリブ計画に対する評価について

(1) サービスの品質確保について

オートリブは、参加する40自治体エリア内に1000か所設置されるサービスステーションであれば、どこから乗っても、どこに返却しても自由です。そのため、通勤・通学などによる地区別・時間別の人の動きがそのままサービスステーション間の「利用頻度」の偏りに反映されます。朝・昼間は周辺都市からパリ市街への、夕方はパリ市街から周辺都市への動きが大きくなるはずですが、さらに特定地区でイベント等があれば、そこへの移動が集中します。この偏りに対応するためにはステーションの受け入れ余力を予め大きくしておかなければなりませんし、計画的な配車作業も重要になります。これがどれくらいスムーズに実施できるのかに注目が集まっています。

また、仮に目的地最寄りのステーションが満車状態で新たな返却の受け入れが不可能な場合、ナビゲーションシステムが最寄りの別のステーションを案内してくれることになっていますが、仮になんらかの事情でその地域全体に交通が集中した際には、目的地から遠く離れたステーションに返却せざるを得なくなります。このことは使い勝手の良し悪しに大きな影響を与える可能性があります。さらに、時間による従量加算性の料金体系になっているため、渋滞などに巻き込まれると使用料金が思わず高く

つくこともあり得ます。目的地のステーションの返却スペースを予め予約可能にするなどの工夫もされていますが、これら解決策がうまく機能するかどうかはまだ未知数です。

(2) 採算の問題

マスコミ等が疑問を表しているさまざまな問題のうち、最大のものは、何といても採算の問題です。

もともと維持管理経費としての年間8000万ユーロの支出と、契約料・使用料の収入で9500万ユーロの収入が見込まれています。契約料・使用料については、現在の案からさらに金額を上げると、タクシー料金と変わらない金額になってしまうため、ギリギリの金額設定になっていると言えます。一方で、そもそもEVそのものが特に高価なうえに、さらに車両及び施設の維持管理にも大きな金額が必要となります。

このため、9500万ユーロ程度の収入で健全な運営が続けていけるのかどうかについて、大きな疑問符が付けられているのです。(ただし、サービスステーションの設置に要する莫大な投資については、各自治体からの負担金(1か所あたり5万ユーロ)で賄われることになっています。この負担金として総額5000万ユーロが計上されていますが、特に700か所のサービスステーションが設置される予定のパリ市は3500万ユーロを負担する予定になっています。)

なお、採算を合わせるためには、3000台のEVに対して22万件の契約数(EV1台に対して75件の契約数)が必要であると言われていますが、他の都市で実施されているカーシェアリングでは1台に対して平均10件の契約がある程度であり、75件/1台というのは非常に困難な数字と言わざるを得ません。もともと立候補していた他の2つのコンソーシアムの提案では、毎年大きな赤字を生じることが最初から明白であり、これら2つのコンソーシアムはこのことが原因で落選したとも言えますが、同時にオートリブ事業の採算性の難しさをも明らかにしています。

(3) サービス開始までの時間的余裕がないこと

上述のように、このオートリブは2011年10月からサービスが開始されることになっており、さらに、ボローレ社自身は2012年3月までに当初予定の規模を完成させると明言しています。しかしながら、ボローレ社はまだこのオートリブのためのEVを完成させていませんし、サービスステーションの設置も未だ手つかずなままです。あと9カ月でEV「ブルーカー」の開発及びサービスステーションの整備がどこまで進むのか、まだ見当もついていないのが現状です。

(4) 盗難・破壊の危険性

オートリブ用のブルーカーは街のあちこちに配置されるため、盗難や破壊のような被害に遭うのではないかと心配されています。特にリチウムバッテリーはそれ自体が高価である一方で汎用性も高いので、盗難されたうえで闇取引されるのではないかと危惧する向きもあります。(ちなみに、ブルーカーに搭載されるバッテリーの値段は約1万ユーロであるとされています。)

また、パリ市ではすでに2007年から「ベリブ」という自転車を使った同様のサービスが導入されていますが、この自転車の破壊や不適切な乗り捨てが最大の問題になっています。同様の問題がずっと高価なEVで起きた場合には損害が大きすぎるた

め、予め防止策を充実させることが重要ですが、その防止策の内容も明らかになっていない状況です。(なお、運転中の事故等により車を破損した場合についての運転者の負担金は、最大500ユーロになるそうです。)

3 おわりに

2010年6月から始まったオートリブ事業の受託業者選定作業については、実はかなり早い時期からボローレ社を本命視した報道がありました。これは他の2つのグループがオートリブ共同組合の意向に沿った形に提案書を修正するのを拒んでいたことによるのですが、それはつまり、共同組合の意向どおりに事業を進めたのでは採算がとれなくなることを危ぶんだことによるものと見られています。

オートリブは、未だ世界のどこにも前例のない、EVを使ったカーシェアリングです。同時に、3000台のEVと1000か所のサービスステーションで構成される莫大な投資を伴う事業です。それ自体が画期的な取り組みであると言えますが、この事業受託を本気でめざしたボローレ社はまた特に野心的であるといえ、この取り組みの行方に広く人々の注目が集まっています。今回の契約は12年間の一貫契約であり、ボローレ社は7年目に収支バランスがとれるとっていますが、同時に、EVに搭載する自社開発のリチウム金属ポリマー二次電池のPRも視野に入れつつ、グループのイメージへの投資的な意味が最も大きいことも認めています。

同時に、国を挙げてEVの開発・普及に力を入れているフランスでのオートリブ事業の成否は、世界的なEVの普及そのものに大きな影響を与えるものと予想されています。

次世代パワートレインをめぐって世界中で様々な取り組みが進められており、その一角であるEVは特に都市内交通に適したパワートレインの一つであると考えられています。それを世界的大都市の一つであるパリに導入しようとするこの事業の成否の行方に、熱い視線が集まっています。