

海南タイムズ

旬刊(毎月5・15・25日発行)
第17巻 第5号(通巻618号)
www.kainanweb.com
info@kainanweb.com

道後石手で「REGULUS」14区画を分譲

東亜ホーム 耐震と開放空間のSE構法を本格展開……………(2)

ハピ 四国初の女性専用24時間フィットネスを開設……………(3)

愛媛県の「新事業創出支援資金」の利用が拡大……………(4)

ニューウェイブ&ネット瀬戸内カーシェアリングの実証実験……………(5)

ドン・キホーテ「今治店」を22日にオープン……………(6)

エフエム愛媛 資本金を8000万円に減資……………(11)



インタビュー 平松 龍一

ネットヨタ瀬戸内(松山)社長……………(9)

寄稿 酒菜への恋文⁽⁷⁾ 「風が光を食べる朝」第2部……………(13)

「積み立てが苦手な人の心理」……………(14)

IRレポート BCCPに関するアンケート結果……………(15)

異見卓見 野田 裕久 「大東亜戦争」勃発過程論①……………(16)

モビリティサービスへの

想い、語っています★

初の試み、

取り上げられました!

ニューウェイブ ネット瀬戸内

カーシェアリングの実証実験を開始 市内初の新田ステーションを開設

ニューウェイブ(新居浜市新田町1-6-25、日野美江子社長)は、ネットヨタ瀬戸内(松山市、平松龍一社長)と協働でカーシェアリングを通じたまちづくりの実現に向けた実証実験を開始した。2月1日付で同社本社駐車場に「Hello!NEW新居浜新田ステーション」を設置し、今後3カ月間を期間に、第1弾として旧若宮小学校区で民間主導の行政補完型モデル事業を目指す。

同社は昭和59年設立の総合IT企業。システム、医療、モバイル(ソフトバンクショップ)、事業等を開し、特に産婦人科専用電子カルテ「エフ・カルテット」は全国の医療機関から高い支持を得ている。また、複合商業ビル(二ハ新居浜)や飲食事業(二店舗)に続き電子出版事業に参入。さらに平成28年から地域密着型ポータルサイトの運営にも乗り出し、現在「ま



ぶれ新居浜」・「まいぶれ西条」を運営するなど精力的な事業展開を推進している。

ネットヨタ瀬戸内では、Maas(マーズ)事業を展開するなか、昨年10月からは愛南町でカーシェアリングの実証実験をスタートしたほか、県内において特定少数向けのクロスドモデル事業を推進中。そうしたなか今回、カーシェアリングをまちづくりの実現に向けた実証実験を協働で開始した。

ニューウェイブ本社駐車場に「Hello!NEW新居浜 新田ステーション」を2月1日付で開設。対象車両はヴィッツ、1300CC。利用促進ツールにはのぼり、バリアポップに新居浜市が推進する「Hello!NEW新居浜」のロゴを使用するなど、民間主導の官民補完型プロジェクト

inter-view

平松 龍一 さん

(ネットヨタ瀬戸内㈱ 社長)



モビリティサービスを先駆け生き残る

カーシェアリングの実証実験を愛南町で進めている。さらに配車アプリと自動運転のシステムをカーディーラーとして提供するためモビリティサービス事業に単独で取り組んでいる。「Maas(マーズ)が世の中を変える。その時、企業として生き残るためだ」。自動車業界の「100年に一度」の大変革期に正面から向き合う。

——カーシェアリングの実証実験に取り組む理由は

カーシェアリングには2つタイプがあります。オープンタイプとクローズドタイプで、オープンタイプは全国大手(タイムズ24)が各県の駅や市街地で展開しています。その一方でトヨタのディーラー店舗は全国に約5000ありますが、立地はほぼ郊外です。カー

シェアは拠点のステーションベースまで歩いて来ることができる距離(200〜300m)が重要ですから、我々地方のディーラーはクローズド戦略しかありません。

——愛南町での実証実験開始は

それは偶然でした。カーシェアリング、配車アプリ、自動運転の3点セットで県内の自治体にアプローチするなかで、愛南町が興味を示してくれたのです。公用車の活用が町議会で議事上がり、ちょうど町の職員が検討していたのです。それで交渉が進み昨年10月から3カ月間、シェアリングのシステムと車、メンテナンスの提供で実証実験を開始しました。

——その実証実験の評価は

ビジネスとして成立するかどうかは稼働率にかかっています。一般的には稼働率20%(1日4・8時間)といわれています。その稼働率を満たしていて、私は今回のモデルでペイするという結論です。また町は、車の購入費用と同程度なうえに町民に貸すことができるというメリットが出ています。

——カーシェアリングの利点は

家計のなかでも車を所有する場合とシェアリングに切り替えた場合は当然異なります。所有した場合車両代や整備費、ガソリン代、税金など全ての費用を足して年割りとすると普通車で70万円、軽自動車

せん。1台目を通勤で使い、2台目3台目のチョイ乗りの車をカーシェアリングで費用を減らせれば家計にとっても良いでしょ、という提案なのです。

——ディーラーのメリットは

メンテナンスが継続して生きてきます。当社には整備サービスマシンの約60人いますから、雇用を守らなければなりません。カーシェアリングは仕事を取り続けることに繋がるのです。世の中がMaasで変わっていくとき、地方ディーラーのいくつかが消えていくと思っています。その流れになった時企業として乗り遅れないためです。(カーシェアリング事業は)希望に満ちた話ではないのです。

——愛南町モデルの展開は

3月まで実証実験を延長し、その間に議会で予算が通れば春から本格的にスタートすることになります。その後は、愛南町内には地区ごとに集会場があります。そこで展開しようと思っています。

——配車アプリと自動運転についての展開は

配車アプリは、ウーバー方式のモビリティサービスです。昨年11月から当社の中央店で実験を開始しています。試乗車と配車アプリを使って社員の通勤に使って

るのです。さらには全店舗に展開しようと思っています。課題はありますが、良いものができたら地元企業にアプローチできます。車も一緒に売れます。また自動運転は松山市にアプローチしていますが、観光面でも面白いとなれば他市の観光施設でもサービス提供の可能性が出てきます。

——カーディーラーの将来像は

トヨタ自動車はe-Palette(自動運転機能を備えた箱型EV)を販売しようとしています。結局はカーシェアリング、配車アプリ、自動運転のシステムが合体したものが世の中を変えてしまいます。その時、ディーラーの仕事として車の販売は依然残りますが、Maasに対応する足掛かりを作っておかないと、企業として生き延びることはできないだろうなと思っています。

ひらまつ りゅういち 松山市出身。慶応義塾大学文学部卒。平成22年5月に社長就任。今回のモビリティサービスの開始に先立ち昨年10月、漫画版「これからどうなるクルマ業界」(シェアリング編)(A4版・100頁)を執筆した。「商売のためでもあります、世の中の便利のためにもやっている」という。