

ワンウェイ方式のカーシェアリング「smaco」 コインパーキングが成功の一翼を担う

ゲスト メルセデス・ベンツ日本株式会社
技術コンプライアンス部
コンセプト製品課 マネージャー
村上 茂泰

JPB（日本パーキングビジネス協会）メンバーのアマノとオリックス自動車、そしてメルセデス・ベンツ日本（MBJ）が横浜市内8拠点で共同運営する、ワンウェイ（乗り捨て）方式のカーシェアリング「smaco（スマコ）」が話題だ。来年3月31日までのサービスとなっているが、利用状況等によって、その後延長、拡充していくという。コインパーキング運営管理者に、将来、協働の可能性はあるのか。smacoに車両を提供し、進行管理も担っているMBJの村上茂泰氏に聞いた。（収録：2014年9月8日）

DAIMLER

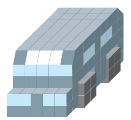
森井博

『自転車・バイク・自動車駐車場 パーキングプレス』誌 発行人

村上茂泰

メルセデス・ベンツ日本株式会社
コンセプト製品課 マネージャー
技術コンプライアンス部





規制緩和の適用と同時に稼働国内初の乗り捨て方式

森井 さっそくですが、9月1日から始まったsmaco (スマコ)について、その内容をご説明いただけますでしょうか。

村上 まずは名前の由来からお話し致します。「smaco」というのは愛称で、正称名称はスマートワンウェイカーシェアリングです。「sma」は私達メルセデス・ベンツ日本 (MBJ) が提供している車両「smart電気自動車」の「sma」です。次の「co」は、「co-driver」のように「一緒に〇〇する」という意味の接頭辞です。ですから本来の「co」の用法なら「cosma」とするべきだったかもしれませんが、それだと語呂が悪いので、ひっくり返してsmacoと名付けました。

森井 携わっている会社は、御社を含めてオリックス自動車さん、アマノさんの3社です。会社を立ち上げているのですか？

村上 いえ、共同事業という形で進めています。まず私達はクルマの提供とプロジェクトの進行管理を担当しています。提供車両は、先ほども少し申し上げましたが、メルセデス・ベンツのクルマ作りのノウハウを凝縮したマイクロコンパクトカー「smart電気自動車」。これを20台投入しています。次に拠点となる駐車場は、アマノグループのアマノマネジメントサービス様が管理する横浜市内のコインパーキング「@park」8カ所です。実際のカーシェアリングサービスの運用、管理部門は、オリックス自動車様に担当していただいております。利用の際には会員登録をしていただき、出発ステーションと返却ステーションをあらかじめ指定していただきますが、オリックスカーシェアの会員なら、新しい手続きは不要でそのままsmacoをご利用いただけます。

森井 ワンウェイ、乗り捨て方式のカー

シェアリングは、これまでも複数の社会実験はありました。smacoはそれらとどう違うのでしょうか。

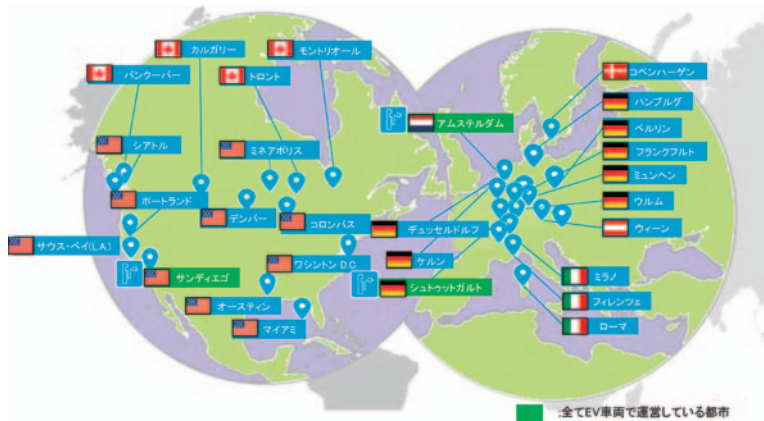
村上 今年の3月27日付けで国土交通省が通達した「いわゆるワンウェイ方式のレンタカー型カーシェアリングの実施に係る取り扱いについて」に基づいている点が大きく違います。この通達は9月1日から適用されるということでしたので、ならば、その規制緩和を活用する第1号の事例として取り組んでみようじゃないかということでスタート致しました。これまでのワンウェイ方式は法的な後ろ盾がなく、いわばグレーゾーンで運営されていたわけですが、smacoは「ここまでならOKです」と明確にされた環境で始められたのです。

森井 「ここまでならOK」の「ここまで」について、具体的に教えていただけますか。

村上 これまでは、とにかく借りた場所と返す場所が同じでなければなりません



smacoの拠点となるアマノマネジメントサービスの@parkの分布図。公共交通機関とクルマ利用を組み合わせる「パーク&レールライド」を推進する狙いもある。smacoではsmart電気自動車を使用。上は通常車両。右は稼働に先駆けて、横浜市の子も達にラッピングデザインを募集し、最優秀賞(写真左)優秀賞(同中・右)に輝いた3作品を実際に車両にラッピングして貸し出したもの



car2goは現在、北米、ヨーロッパの28の都市で展開されている。2008年、ドイツのウルム市でサービスを開始して以来の総走行距離は地球約4,500周に相当する約1億8千万km。現在の稼働台数は約11,000台で会員数は約85万人。利用回数合計は約2,500万回で、およそ2秒ごとにレンタルが始められている計算だという

した。ところが、この9月1日からはその範囲が広がったわけです。例えば4カ所の拠点が設けられた場合、借りる場所、返す場所はその4カ所内のいずれかであればOKですよ、ということです。

森井 借りた場所に返すことが原則であるレンタカーとは決定的に違いますね。

村上 はい。それに加えて、わかりやすい違いが、有人事務所がないことです。ご存じのとおり、レンタカーは有人の事務所のそばにレンタカーを停めるスペースがあって、そこで借りる・返す仕組みです。カーシェアリングはレンタカーの発展系で、貸し出し・返却業務をすべてITでマネジメントできますよね。つまり、クルマを停めるスペースが有人の事務所の機能を兼ね備えているわけです。ただし原則的に、借りる場所、返す場所はレンタカー同様に同じです。その点、複数の場所でクルマを借りる・返すことができるsmacoは、従来のカーシェアリングからさらに発展したものといえます。

森井 なるほど。

村上 MJBの母体であるダイムラーグループは、環境技術、安全技術、モビリティといった自動車に関わる様々な分野

で常に先進的な取り組みをしている企業です。今回、日本で規制が緩和され、ワンウェイ方式のカーシェアリングという新しいモビリティが実現できることを受け、都市交通に最適な形を目指して開発したsmart電気自動車で参画することは、私達にとって自然な決断でした。また、モビリティの新しい選択肢に対する需要や発展可能性、さらにそこから見えてくる課題は、自動車インポーターとしても非常に価値のある情報になることにも期待できます。

森井 ではsmacoと、昨年末に村上さんに取材し、2013年12月号で既報させていただいた「car2go(カーツゴー)」との関わりについて教えていただけませんか。

村上 car2goはダイムラーグループのmoovel社(旧社名DMS)が、北米、ヨーロッパの28の都市で提供している乗り捨て型のカーシェアリングサービスです。しかし、moovel社はsmacoには関知していません。あくまで私達がオリックス自動車様、アマノ様と協業して進めています。

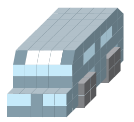
森井 直接的な関係はないということ

ですね。では、将来の話という前提でできる範囲で教えていただきたいのですが、car2goでは、たくさんの路上駐車スペースにsmartが停めてあり、路上から路上へ移動して乗り捨てできる仕組みですよ。smacoもcar2go同様に、将来的に路上から路上へ移動して乗り捨てられるような仕組みづくりを模索しておられるのでしょうか。

村上 そうなればユーザーの利便性は格段に上がるわけですが、しかしながら今の日本の道路事情、法整備の状況を考えると、それを実現するのはそう簡単なことではないという認識を持っています。car2goのようなシステムを日本で稼働させるためには、理想的な環境の確保に向けて一歩一歩間合いを詰めていくしかないのかな、と考えています。

全国のコインパーキング 40万車室がsmacoに 活用されるインパクト

森井 実はこの10月、駐車場、駐輪場、シェアサイクルなどの計4団体でヨーロッパ各都市の交通システム、カーシェ



アリングなどの視察旅行に行くことになっています。そこでこの機会に、百聞は一見に如かずということで、ぜひcar2goを見ておきたいということになりまして、御社の担当者にドイツのシュツットガルトでのアレンジなど諸々お世話になっているところなんです。

村上 ええ、その件は少し聞いております。できるだけお手伝いさせていただき、快適なcar2go体験をしていただければ幸いです。

森井 視察に参加するメンバーには、コインパーキング運営管理会社も多く含まれています。car2goを体験することで、カーシェアリングの将来性に改めて気が付き、コインパーキングをカーシェアの拠点として活用しようと前向きに検討する業者が増えるのではないかと期待しています。日本国内には現在、コインパーキングが約40万車室もあるといわれていますので、それらをカーシェアリングのスペースとしても使えば、路上駐車ができなくても拠点数としては十分なのではないでしょうか。

村上 40万車室というのはすごい数字ですね。それだけ膨大な数にのぼるコインパーキングをsmacoに活用するためには、一括契約したコインパーキング運営管理会社の車室であればいつでもどこでも駐車でき、駐車時間に基づいて従量制でカーシェアの代金を決済できる仕組みが必要になります。ただ、先ほど申し上げたとおり、現在はまだそこまでの規制緩和はされていないのですが。

森井 仮に将来、法体系が変更されて、村上さんが今おっしゃったことが実現したら…?

村上 それはもう、利便性は飛躍的にアップして、car2goに近づくでしょうね。smacoは現在、借りる駐車場、返す駐車場をあらかじめ決めておく必要がありますが、car2goではその必要はありません。ビジネスエリアという一定のエリア内であれば、借りる場所・返す場所はフリー

なんです。smacoが、契約したコインパーキング業者が管理する駐車場ならどこに停めてもOKとなれば、契約業者の数に比例してユーザーがクルマを止められる場所が増えることになります。おそらく今のようにあらかじめ返却する駐車場を決めておかなくても、目的地に近い場所に空き駐車場を見つけられるはずですよ。

森井 その場合、空き駐車場はITを活用して見つければいいですね。

村上 はい。駐車場の満空情報をカーナビやスマホでチェックすることは既に一般的ですから、その仕組みを利用すれば決して難しくはないでしょう。

地域事情に精通する コインパーキング業者が 大きな役割を担う

森井 smacoを利用することで、エンドユーザーはどんなメリットを享受できるのでしょうか。

村上 それを考えるにあたり、私達は、このような乗り捨て方式のカーシェアリングサービスがあった場合、お客様はそれをどのように使うだろうかとイメージするところから始めました。まずは、ター

ミナル駅をつなぐ公共交通を補完するように使う人がいるのではないかと。二番目に観光の足として使われるのではないかと。三番目が住宅地等で、保護者たちがお子さんの送り迎えや買い物などで使うニーズがあるのではないかと。といったシーンを想定しました。

森井 いずれも大いにあり得るシチュエーションですね。

村上 四番目は、実はこれが真っ先に挙がっていたのですが、デートに使うのではないかとというものでした。例えば、大学の近くにステーションがあった場合、大学生がデートで観光地に向かう手段に活用するのではないかと。以上、これら4パターンの使われ方を想定したのです。

森井 なるほど。

村上 こうした想定に則って8カ所のステーションを選定しました。まず、たまプラーザ、センター南、あざみ野のあたりは住宅街、あるいは住宅街とショッピングゾーンをミックスしたエリアであり、保護者たちが使うニーズをふまえたロケーションです。そして、日吉はご存じのとおり慶應大学の日吉校舎があり、大学生達が利用しやすい場所です。続い



対談を行った場所はメルセデス・ベンツ日本の本社オフィスがある六本木の高層ビル。窓の外には、都心部の高層建築物が集中する東京らしい風景が広がっていた



「smacoは公共交通である」と定義づけよ

森井 ところで先ほど、ステーションのある場所のひとつとして慶應大学のそばを選んだという話がありましたが、今後のプランとして、横浜市緑区の長津田町にある東京工業大学のそばにもステーションを設けることをお勧めしたいと思います。

村上 といいますと？

森井 東工大の大学院には屋井鉄雄さんという先生がいらっしゃいまして、今年1月号の対談企画にもご登場いただいております。国土や都市のモビリティ、交通を取り巻く環境や安全、さらに、都市計画プロセスや交通政策などを研究テーマにされている方なんですね。まあ、smacoのステーションを東工大キャンパスの近くに設けるとするのは措いておくとしても(笑)、今後のsmacoの展開、拡充に際して屋井先生にご協力いただければ非常に心強いのは確かです。ちなみに、2020年の東京五輪開催までの交通計画などでも尽力されておられます。

村上 それは良い情報をいただきました。後で連絡先を教えてください。smacoも、その屋井先生の専門であるという都市の交通システム、都市のモビリティになれば理想的なのですが。

森井 そのとおりですね。それと、もうひとつ私からアドバイスさせていただきたいのがsmacoの位置づけです。先ほど、smacoのシステムを立ち上げる際に「どんな使われ方が想定できるか」というところからコンセプトを詰めていったという話がありました。その中で「公共交通を補完する存在」との考えがありましたが、できれば「公共交通の一部」と定義してしまうほうがいいと思います。

村上 その理由は何でしょうか。

森井 都市交通システムの拡充には、行政との折衝が欠かせませんよね。その際、「smacoは公共交通のひとつである」と位置付けておけば、公共性のある移動手

段ということで、道路管理者が便宜を図ることを検討する可能性もある。行政として受け入れやすくなります。しかし、公共交通を補完するものとなると、既存の公共交通の既得権に影響があるのではないかといった懸念が生まれ、及び腰になることも考えられます。

村上 なるほど。その流れでお話しますと、北米、ヨーロッパのcar2goは、地域の自治体からはまさに公共交通を担うひとつのシステムと認識されています。一部では、公共のバスや電車などと同じチケットで乗れるようにしましょう、といった取り組みもあるくらいです。

森井 共通チケットというのは、car2goがれっきとした公共交通とみなされていることを象徴していますね。

村上 はい。また、car2goが稼働したことで、既存の公共バスや電車の利用率も上がったというデータも少なくありません。ほとんどの場合、新たな移動手段が入ってくることに地域の方は抵抗感を示されたのですが、しばらくすると既存の公共交通の利用率がアップし、その事実が広まったので「car2goは新たな人の流れを生む存在なのだ」と認識されるようになりました。今では「私達の街にも来てほしい」とオファーを受けるまでになっています。

森井 それは素晴らしい。そういえば、話は自転車になってしまうのですが、シェアサイクル、レンタサイクルを導入する際にも、必ず「自転車が売れなくなる」という理由で地元の自転車販売店を中心に反対の声があがります。しかし、実際に稼働し始めると自転車の快適さに多くのユーザーが気が付き、今度は自分個人の自転車を所有したいと考えて、結果自転車の売れ行きが伸びるケースが多いのです。これもcar2goと同様の共存共栄の形ですね。

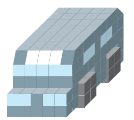
村上 なるほど。

森井 それと、これは私の個人的な話なのですが、これまでミニクーパー、キャデ

て新横浜駅、横浜駅近くのステーションは、ターミナル間を結ぶニーズが見込めます。最後に赤レンガ倉庫の隣りと山下町の2カ所は、元町、中華街という観光名所の間に位置しています。このように、住宅街、ターミナル駅、大学、観光地を結ぶようにステーションを配した場合、どのようなモビリティのニーズが発生するのか。私達の意図どおりにワンウェイでsmartを利用してくださるか。それをつぶさに検証したいわけです。

森井 アマノマネジメントサービスさんの@parkは、村上さん達が意図したとおりの場所にあったわけですね。だから、このプロジェクトで協働するパートナーになったわけですか。

村上 それも理由のひとつですが、アマノマネジメントサービスさんが、横浜市を拠点としており、地域に精通している業者さんであることが大きな理由ですね。私達がユーザーが利用する環境として想定した、住宅地、ターミナル駅、買い物、観光地、大学、すべてが横浜市にはそろっているのです。ならば、横浜市の地理に通じていて強みを持っているコインパーキング業者はどこかと探して、アマノさんをお願いしたという経緯です。やはりこうしたビジネスはローカルに展開したほうがいいと思いますし、事実、ローカルに使われるものですからね。



ラック、ジャガー、ボルシェ、レクサスなどいろいろなクルマに乗ってきましたがメルセデスはまだ縁がないんです。ですからsmacoを近いうちに一人のユーザーとして利用して、smartに乗りたいと考えています。

村上 ありがとうございます。何でしたらsmacoを利用される前に、この後、別室で商談していただいても(笑)。ともあれ、私達としてはsmart電気自動車を通じてメルセデスをより多くの方に知っていただきたいという思いはもちろん持っています。横浜市内を走るsmart電気自動車のユニークなカタチ、デザインを目撃して、森井会長のように「乗ってみたい」と思ってくださる方が一人でも多く増えることに期待しています。

森井 では最後に、smacoの取り組みに注目している多くのコインパーキングの運営管理業者の皆さんに対して、改めてメッセージをお願いできますか。

村上 smacoは、今のところは来年3月末日までの時限的なものとしておりますが、私達は、これは社会実験ではなく、あくまでビジネスであると位置付けています。持っているリソースや情報の面で、コインパーキングとカーシェアリング、特にsmacoのような乗り捨て型は、親和性が高いといえます。ダイムラーグループは、モビリティサービスを将来の有望な成長分野と考えています。今のところ、日本ではコストや法規制の面においてハードルが存在していますが、様々な枠組みで協業を行い、足並みをそろえて行動することで、モビリティの未来を一緒に切り拓ければ幸いです。

森井 現在、コインパーキング運営管理業者の間では、Wi-Fiステーション化、一部車室の駐輪場化、EV充電スタンドの設置など、車室の多機能化、多用途化が重要な課題になっています。「カーシェアリング拠点としての活用」もその



ひとつとして、これから多くの業者が前向きに検討することになるでしょう。先ほども申し上げましたが、来月のドイツでのcar2go体験が、この流れを後押ししていただけるような視察になればと思っております。本日は誠にありがとうございました。 PP

【パーキングプレス 発行人】森井 博のプロフィール

- 一般社団法人 日本パーキングビジネス協会 理事長 (業界最年長?のため)
- 一般社団法人 自転車駐車場工業会 会長 (実質設立者の一人のため)
- 一般社団法人 日本シェアサイクル協会 専務理事 (設立発起人、2020年東京オリンピック・パラリンピックで3万台走らせたい)
- 東京八重洲ライオンズクラブ 会員 (欠席が多く熱心ではない)
- 六本木男性合唱団 団員 (下手の横好き、団長三枝成彰氏の弱者救済精神に共感、来年1月14日15日、東京渋谷オーチャードホールでミュージカルウエスト・サイズ・ストーリーに出演予定)
- サイカパーキング(株)、日本駐車場救急サービス(株)、モリスコーポレーション(株) 夫々代表取締役会長 (信条は健康一番、仕事は二番)

【略歴】 1938年(昭和13年) 宮崎県延岡市の港町に生れる(小学生になる前から泳げた)76才。
 1957年(昭和32年) 石川県立金沢泉丘高校卒(陸上競技部、やり投げ、短距離、インターハイ2回出場)
 1961年(昭和36年) 東京商船大学(現東京海洋大学)卒(遠洋航海は当時珍しいハワイ航海)
 1961~1979年 石川島播磨重工業(現:IHI)(パーキング営業部他)
 1979~1991年 東芝(エレベーター事業部他)
 1991年 脱サラ、現職

【趣味】 ゴルフ(週一、80才までにエージシュートを目指す)、自転車(片山右京氏監修インターマックス車他数台所有するも、あまり乗らない)、自動車(レクサス他数台所有、やはり国産車がベスト。スピードは160km/hr以上は出さない)

【遍歴】 野球(中学生までは本気でプロ選手になるつもりであった。元西鉄ライオンズ 故・鉄腕 稲生和久投手、完全試合男 田中勉投手、元巨人 長島一茂の先生 淡河弘捕手は友人。原辰徳監督の父 故・貢氏からはボクサー犬を買った仲。少年野球コーチ6年間)、陸上競技(大学生まで)、テニス(元テ杯選手本井満氏のコーチでかなりの腕前になるも、45才時アキレス腱断裂で引退)、ゴルフ(熱心に勉強するも、なかなかシングルにはなれない。これをヘタの横好きという)

過去の対談ゲストの方は、WEBでご紹介しています

パーキングプレス 対談 で検索

または <http://www.parkingpress.jp/taidan/> にアクセス

対談記事のバックナンバーもご覧いただけます。

