

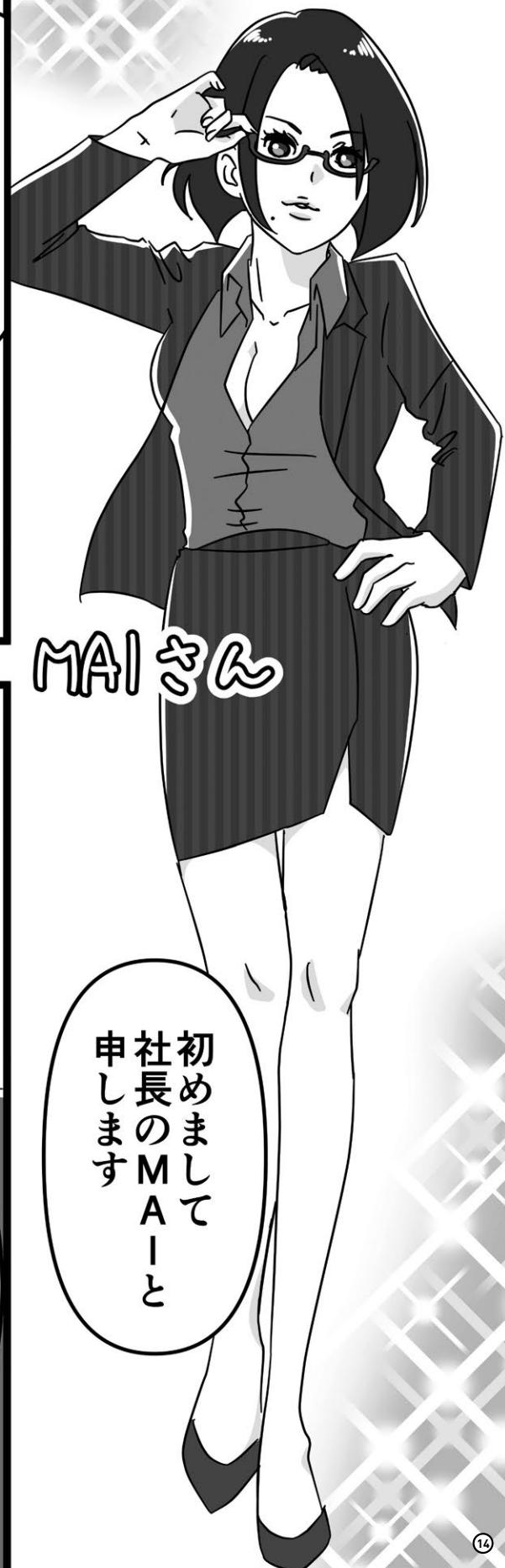
第2章
ライドシェアリング
(ウーバー症候群)



NANAちゃん



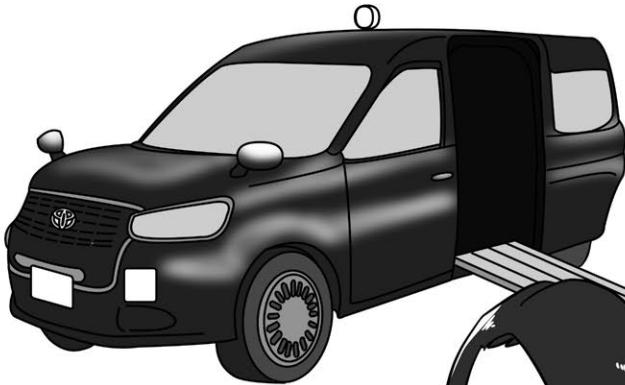
西川史子
女医キャラ?
西川史子?



MAIさん



Kuniちゃん



JPN TAXI
ユニバーサルデザインタクシー



日本では自家用車による有償旅客送迎が「白タク」として法律で禁じられているし、タクシー業界が対抗策を講じたから事業を拡大できないうわ(★6)

(★6)

日本では、現行法律上(白タク禁止)、国内での普及は見込めない。トヨタ自動車がUberとの協業と出資を発表し、全タク連の猛抗議を受けたことは記憶に新しい。トヨタ自動車はタクシー業界に、タクシー仕様のセダン型商用車「コンフォート」を大量に納めている。また後継車の2017年発売「JPN TAXI」の納入先である。Uber上陸に危機感を募らせた日本交通の川鍋一朗会長は、タクシー配車アプリ「全国タクシー」(全国47都道府県の提携タクシー会社163社/登録タクシーホーム数約3万台)を開発し、それと法規制によってUberをほぼ封じ込めた。



Airbnb : スマホで民泊

エアビーアンドビー(★8)は札幌市では違法になつたわよ

(★8)

Airbnb : 民泊仲介サイト。世界191カ国、6万5,000都市で300万件以上の物件を掲載。Uberと並んで世界を席巻するシェアリングエコノミー企業の双璧。

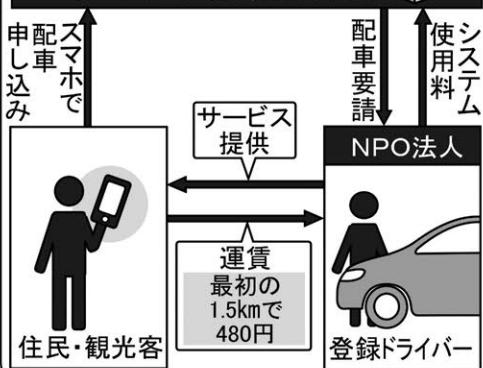


(★7)

民泊には従来の旅館業法に則って旅館業申請する方法と、国家戦略特区(大田区・大阪府・大阪市)で、条例に定められた基準を満たして民泊申請を出す方法がある。

京丹後市の「ささえ合い交通」のイメージ

ウーバーの配車システム



(★10)

2017年3月、Uberがライドシェアリングの実証実験を行ったところ、「白タク」と判断され、運輸局から中止命令を受けた。そこでUberは、タクシー事業者が多数いる都市部での展開が難しいと判断し、公共交通空白地の地方に狙いを定め、そこを突破口にライドシェアリングに対する認知と理解を広げる作戦に転換した。京丹後市の丹後町と、北海道中頓別町の2カ所でこの作戦を行っている。

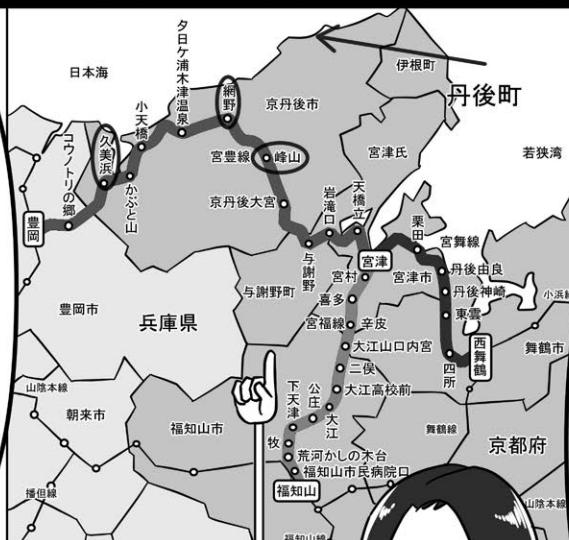
だからウーバーは過疎地有償運送特区(★9)の京丹後市丹後町(人口5500人)で地元のNPO法人「気張る! ふるさと丹後町」と組んで

自家用有償運送を展開する「ささえあい交通」を始めたわ(★10)

(★9)

自家用車(白ナンバー)による有償運送、いわゆる「白タク」は道路運送法で禁じられているが、バスやタクシーが十分に走っていない交通空白地では、2006年から特例制度として認められている。公共交通機関の撤退が相次ぐ中、全国の約3割の自治体で白ナンバーが合法的に運行されている。

タクシーの営業所はなく
網野駅までタクシーで
片道4060円、片道1944円
なら片道4060円、ウーバー



京丹後鉄道、
宮豊線(濃い灰色)の
久美浜駅、網野駅、
峰山駅(左から)と
丹後町

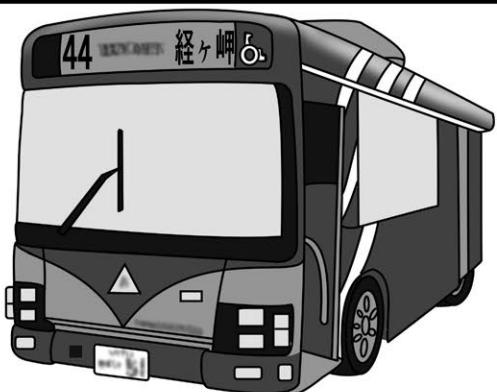
丹後町は丹後市
バスで40分→50分
中心部の峰山町まで
最寄りの網野駅まで
バスで30分(いずれも
複数路線で1時間以上)

1本以上

丹タクEV乗り合いタクシー

一方でバス運営会社
阪急阪神東宝グループの
丹後海陸交通（株）は
新規許可を取って市の
財政補助を元に網野町と
隣の久美浜町で「丹タク
EV乗り合いタクシー」
を始めたわ

地元タクシー会社が
撤退した8年前から
公共交通空白地にな
つてるわ



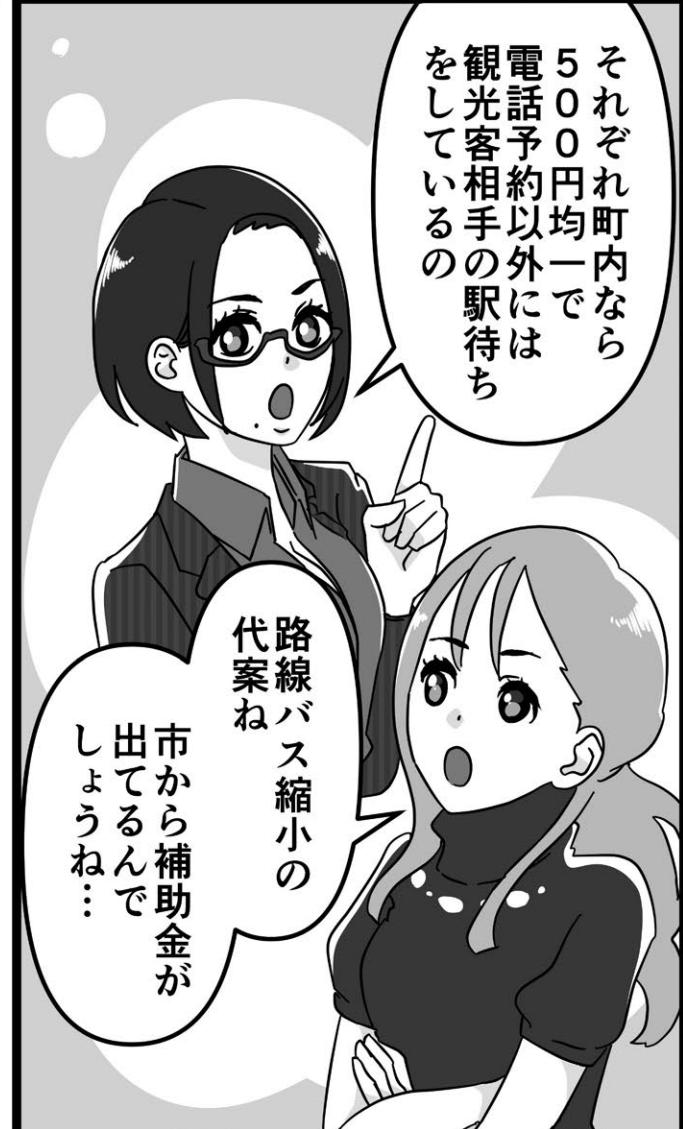
200円均一バス

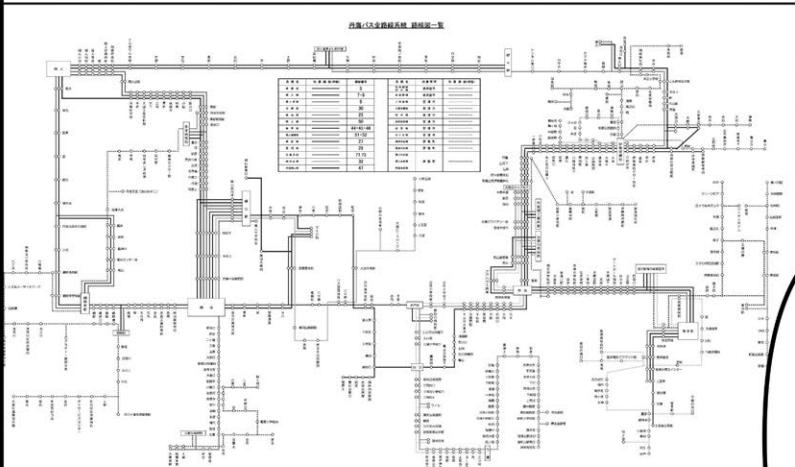
「市内200円均一バス」
を実現しちゃったの
それだけじゃなく
京丹後市は
丹後海陸交通（株）を
1年掛けて説得して

路線バス縮小の
代案ね

市から補助金が
出てるんで
しょうね！

それぞれ町内なら
500円均一で
電話予約以外には
観光客相手の駅待ち
をしているの





京丹後市全線 中学生以上200円／
小学生100円／6歳未満無料

利用者は倍増
収益は25%増に
なつたらしいわ
利用者は
4割が高校生
割が高齢者で
いわゆる交通弱者

おかげで年間
1億円近い市の
補助金に縮小したわの

やるわね
京丹後市！
どんな説得を
したのだろう？
丹後海陸交通(株)も
「清水の舞台から
飛び降りる」気持ち
だつたでしょ
うね



デマンドバス 10人乗り

その中には同じ
NPOの運営する
デマンドバス(★11)
もあるわ

京丹後市は
運営していく



デマンドバス路線図／料金表

(★11)

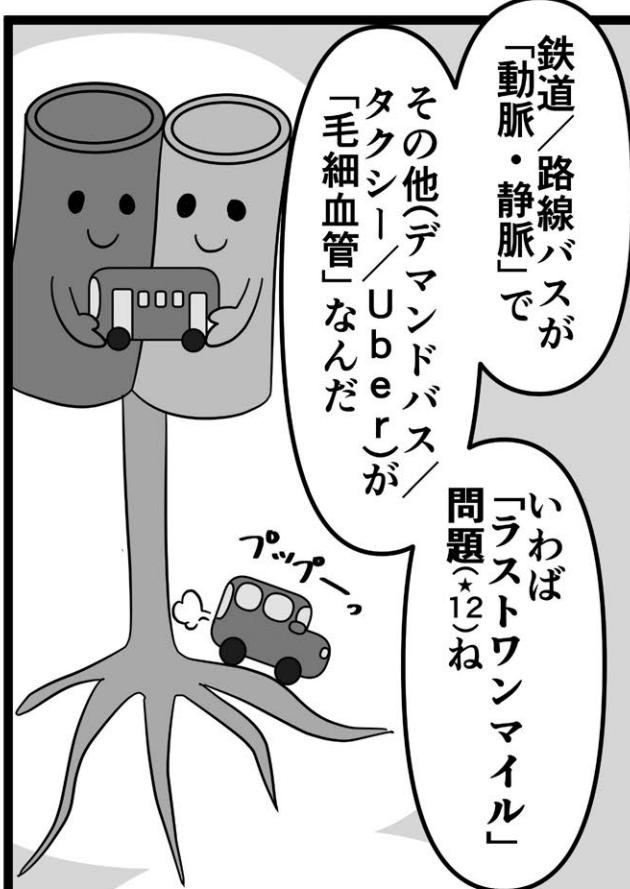
住民の移動手段の確保のために、地方自治体が運行するコミュニティバスは、路線バスの廃止に呼応する形で徐々に増加し、全市町村の9割が運行するに至っている。しかし、コミュニティバスの拡大は、自治体の財政負担の増大を招くこととなり、コミュニティバスを確保・維持していくことが困難な地域も出てきた。このような状況の中、ここ数年、財政負担の軽減や公共交通空白地域の解消に向け、路線定期型交通に替えて、デマンド型交通を導入する自治体が急増している。デマンドバスとは、例えば京丹後市の豊栄竹野線の場合、火・木・土曜日の8:30～17:00のみ運行、利用希望前日の17:00までに予約があれば運行する。フリー乗降制で料金は100～200円。市が運行委託しているのは、特定非営利活動法人の「気張る！ふるさと丹後町」。



モビリティサービス全体のイメージを見逃すと「ラストワンマイル」を巡る攻防も局所的な最適化の話題に

この現状をふまえ、近年はUber方式による過疎地の「足」の解決が脚光を浴びている。

しかしデマンドバスの運行は自治体の財政負担軽減と人手不足の解消では全くつながらないのが現状。

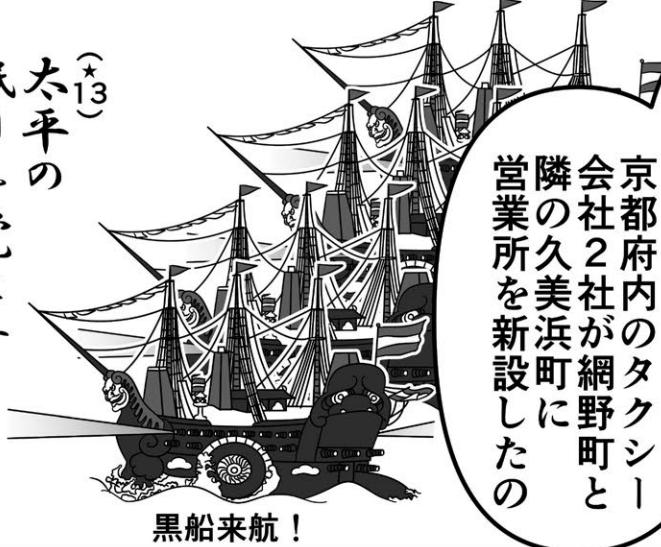
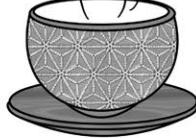


(★12)

ラストワンマイルとは主に通信業界で使われている言葉で、通信事業者と利用者を結ぶ最後の区間という意味である。通信業界だけではなく、物流業界においてもこのラストワンマイルをめぐる攻防がある。このラストワンマイルを含む流通構造の革新は、社会全体の利益になるが、各社の利害関係の調整などで時間が掛かる。しかし、このラストワンマイルを制するものが業界を制する。同じことがモビリティサービスについても言えるかもしれない。

「黒船Uber」
上陸に神経を尖らせた
タクシー業界が
過剰反応し(*13)

太平の
眠りを覚ます
上喜撰
たつた4杯で
夜も眠れず



京都府内のタクシー
会社2社が網野町と
隣の久美浜町に
営業所を新設したの

京丹後市の
全体構想は…
「大動脈」として
京丹後鉄道

「中動脈?」として
丹後海陸交通(株)の
200円均一バス

「毛細血管」
(ラストワンマイル)
として

丹後町には
「ささえ合い交通」
(Uber&NPO)&
デマンドバス

網野町と久美浜町には
丹後海陸交通(株)の
「丹タクEV乗り合い
タクシー」

京丹後市内公共交通マップ



くみはま
EV乗合タクシー
H27.10~

京丹後市の構想(久美浜町、網野町、丹後町)

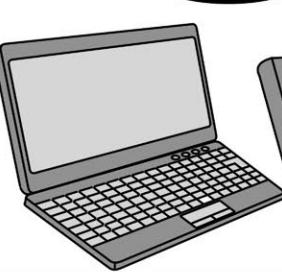


そこに
「ウーバー症候群」
の従来タクシーが
乗り込んできたわけね

そもそも
そんなに
お客様
いるのかな？

ワタシも出版物と
ネットが情報源で
あまり無責任なことは
言えないけど：

当初は物珍しさも
手伝つて利用者は
いたけど
今はどこも
閑古鳥らしいわ



従来タクシーの
ドライバーは

「それでなくとも
お客様がいないのに
税金まで使つて困つた
ことだ」つて
嘆いてるらしいわ

でもこの
ドライバーさん
顧客日線が
無さ過ぎよね？

日常の「足」に
タクシー使う人が
どれだけいるの？
バブル時代の
TOKYOじゃ
あるまいし！



引くわー。

市内の移動で
「ラストワンマイル」
(自宅→最寄りのバス停)
+200円均一バスで
往復の合計が
1000円超えたら
…庶民は引くわよ

所詮、日常の
「足」だモンね…

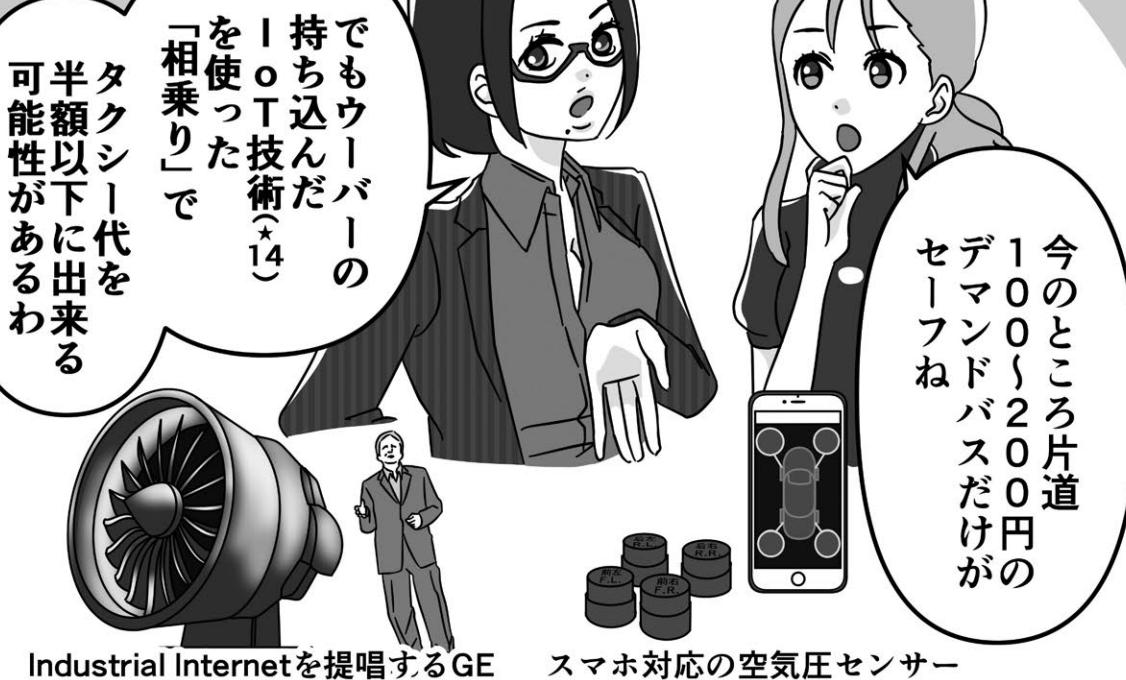
京丹後市で市民
8000人に
アンケート調査を
したの
「バスの運賃が
幾らだつたらもつと
利用するか?」

で、その答えが
200円だつた

…全部アウト
じゃん!

均町内500円
初乗り615円の
従来タクシーも
タクシーも
だつたら
初乗480円の
ウーバーも

「ラストワンマイル」
は片道200円
くらいじゃないと
誰も利用しないかも
知れない



Industrial Internetを提唱するGE

スマホ対応の空気圧センサー

(*14)

IoT (Internet of Things)：モノのインターネットとは、様々なモノがインターネットに接続され、情報交換することにより、相互を制御する仕組みである。それによる社会の実現も指す。その一般的なプロセスは①センサーでモノから情報を取得する②インターネットを経由してクラウドにデータを蓄積する③クラウドに蓄積されたデータを分析する、必要であればAIが使われる④分析結果に応じてヒトにフィードバックする。「相乗り」を実現するには、同乗候補者の選択、最適コースの選択をし、各搭乗者の料金・到着時刻などを、オンデマンドで利用者にフィードバックしなければならない。またこの技術によって、従来のクルマ業界のビジネスモデルが崩れる可能性がある。GE、ロールスロイスはIoT技術を応用して、航空機のエンジンに多数のセンサーを配置し、膨大な量のデータをリアルタイムで収集する。これにより、異常な兆候を早期に検知したり、エンジンの点検や修理を効率化したりできる。クルマ業界でも従来の定期点検、車検という概念がなくなるかも知れない。自動ブレーキの技術は板金塗装修理を劇的に減らしたが、整備業界はこれに続き、車検という大きな収入源を失うかも知れない。加えて言えば、自動運転技術は中古車業界のビジネスモデルを崩す可能性がある。自動運転技術が多用されるのは、おそらくシェアリングの分野で、そのクルマの稼働率は極めて高く再販が難しいと思われる。タイヤの空気圧センサーなどは、もう既にクルマに適用されたIoT技術といえる。



だから「相乗り」
(UberPool)を
導入するのよ

過疎地の
交通空白地に限って
相乗りタクシーは
認められているから
法律的には問題ないわ

過疎地だから
人口密集地と違つて
マッチングが上手く
いかないかも！

Uber
Pool

現金決済の要望には
ウーバーは対応した
らしいわ

ウーバーは
カスタマイズに
応じてくれるの？

何か運用に
工夫がいる
わね：

それがネットに
なるんじやない
かな？

よく、
スマホが使えない
って言うよね

お年寄りは
クレジット決済も
スマホ決済も苦手な
方が多いから：



そこはNPOが工夫して「代理サポート制度」を作ったそ

うよ
電話で受け付けて代わりにスマートで配車するボランティアを募ったの

それで利用率が上がったそうよ

ホント
「たすけあい」
だね…

過疎地はボランティアやNPO法人のサポートも必要ね



NPOが
「代理サポート制度」

を作ったそ

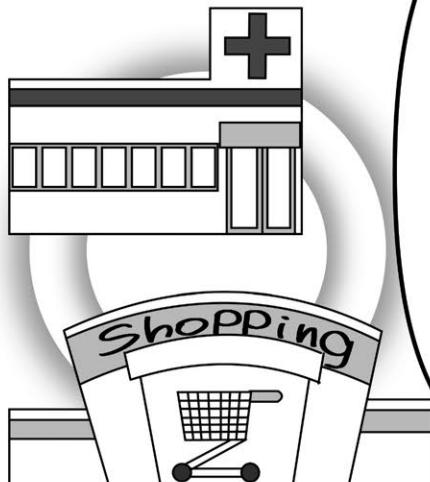
うよ
電話で受け付けて代わりにスマートで配車するボランティアを募ったの

それで利用率が
上がったそうよ

ホント
「たすけあい」
だね…

過疎地はボランティアやNPO法人のサポートも必要ね

お客様はお内から京丹後市内の総合病院やショッピングセンターに出掛けることが多いのよ



ウーバー利用はあくまで
「ラストワンマイル」
って見切れないの？

行きはヨイヨイ♪

もう一つ問題点があつて…
それは
「行きはヨイヨイ
帰りはコワイ」

丹後町外には行けても
ウーバーは拾えないわよね？

町外は過疎地有償
運送特区じゃないから

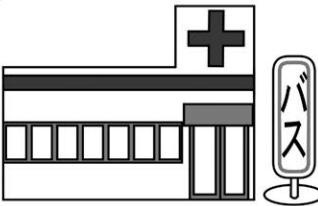
帰りは

コワイへ♪

自宅と最寄りの
路線バス停間にだけに
使うつてことよ

市内のバス停は
多分病院前とか
ショッピングモール前
にあるでしょ？

「そんな近距離では
申し訳ない」とか
「そんな近距離にしては
高過ぎる（初乗り480円）」
とかでしょ…



相乗りで料金が
下がって、しかも
利用者増で收支が
合えば「ラストワン
マイル」200円？
問題が解決する！

また逆にビッグデータの
分析から最適な路線バスの
ダイヤを見つければいいの

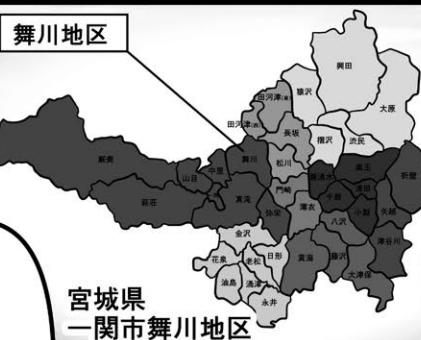
バス停別、時間別の
乗降者数のビック
データがあれば
需要予測が立つわ

乗る場所（自宅 or
バス停）と時刻
(路線バスのダイヤ)
が限定されれば
マッチングは難しく
ないでしょ？

このビジネスモデルを実現できるなら：EVタクシーだろうが、従来タクシーだろうが、実はどうだつていよいのよ



デマンド型乗合タクシーで面白い事例を見つけたわ



宮城県一関市
舞川地区の事例

一関市駅から
舞川地区まで10km
(クルマで20分)
コミュニティバスが
運行してるけど
年々、利用者が減少…

なんだろう？

検索…



デマンド型乗合タクシー

なら解決
じやないの？

それで
地元のタクシー業者に
業務委託して週2回
1日3往復／片道
300円のデマンド型
乗合タクシーの運行を
始めたら利用者は倍増
民家が点在しており
バス停まで歩行困難な
高齢者が増加
「自宅前まで迎えに
来てほしい」



他の地域からも導入要望があるけど市の財政負担が増加するから保留なんだって

補助金頼りじゃ「持続可能性」に欠けるね…

市はインセンティブ契約の導入を検討しているらしいけど多分、根本的な解決にはならないね

「相乗り」に対応しないからコスト高だしそもそも、配車はタクシー会社の事務員が対応しているらしい

「もっと便数を増やしてほしい」とか「予約は前日だけじゃなく、当日にも対応してほしい」って要望があるらしい…

それじゃ人件費が掛かって仕方ないね…

要望

¥

基本的には丹後町と同じ問題ね

高くていいならなんでも出来るけど…利用者がない安くて補助金頼りでは…持続可能性がない

もっとガンガンテクノロジーを活用する運用に工夫をする

タクシー大手日本交通グループ（全国60000台）のIT関連会社ジヤパンタクシーにトヨタが出資（75億円）してAIを使つたが配車アプリを2018年内に共同開発するらしいわ（★15）

（★15）

「相乗りタクシー」実証実験は、国土交通省が、東京23区と三鷹市、武蔵野市で行っている。参加グループは日本交通グループ11社と、大和自動車交通グループ4社。大和自動車交通のシステムを作っているのはデンソーテン（旧富士通テクノシステム）。日本交通など大手2社と国交省が、2018年1月、相乗りの実証実験を都内で行った。「相乗りタクシー」は従来のタクシーの最大4割安くなる仕組みで、スマホ決済。日本交通グループの実証実験1ヵ月後の結果は、申し込み3000件の約1割のマッチング率。申し込みは夜が中心で、渋谷・六本木から千葉・川崎など帰宅に使うケースが多かった。一方、大和自動車交通グループの配車アプリは、利用者を募集者と応募者に分ける仕組み。募集者が決められた乗り場の中から選んだ場所と時間を入力し、応募者が申し込むと相乗りが成立する。マッチング率は3割だが、認知度が低いため申込数は公表しないとのこと。申込数が増えれば加速度的にマッチング率が増えるのだろうか？日本交通グループは、マッチング率を表示する機能と、需給に応じて料金が変わる「ダイナミックプライシング」を導入予定。

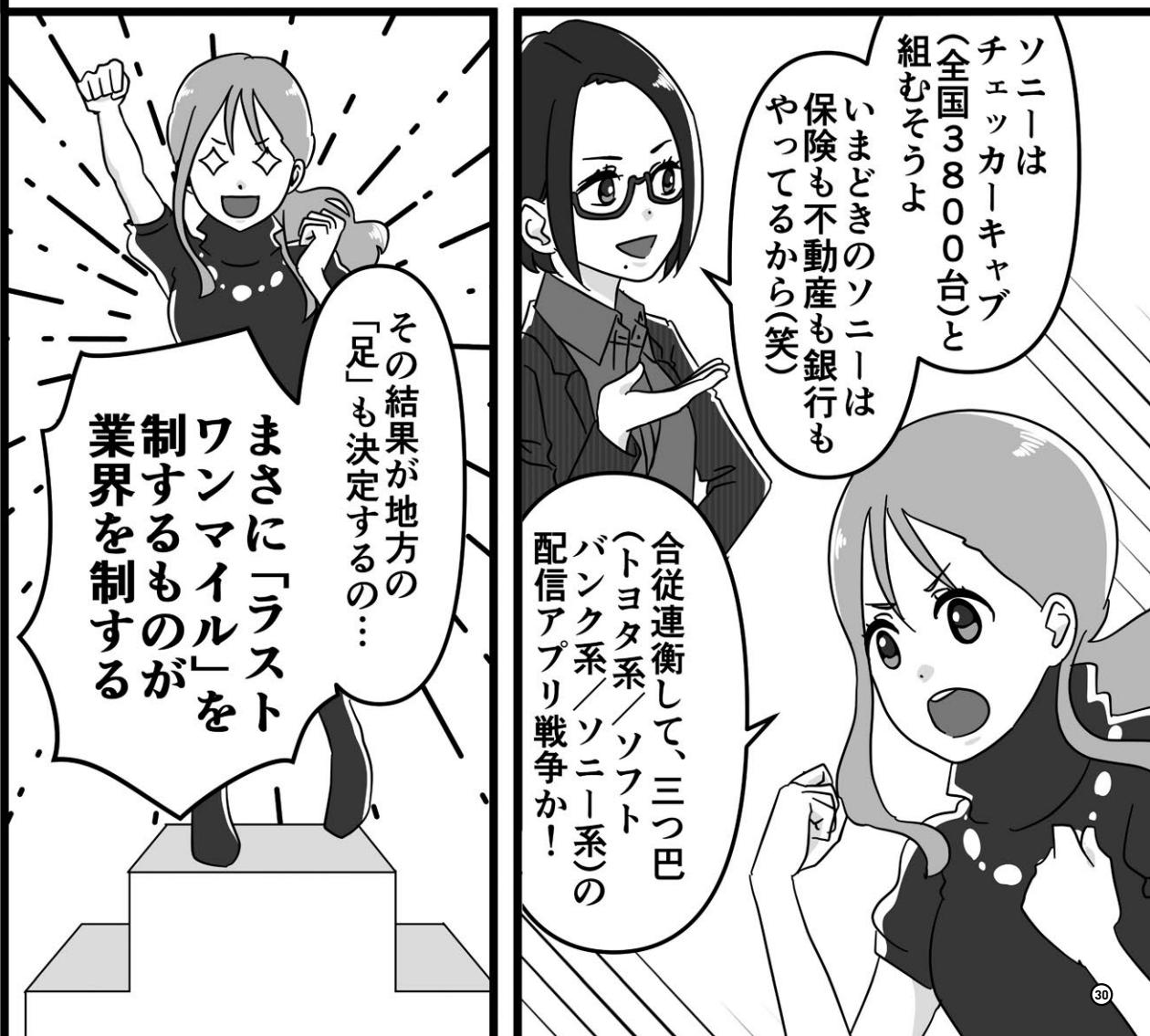
日本じゃウーバーは過疎地以外は滴滴出行（Di-di）（★16）
ソフトバンク（★17）
第一交通産業グループ（全国9000台）と組んで
日本で配車アプリを始める計画らしいわ

（★16）

中国最大のライドシェアリング配車アプリ大手。電子商取引大手のアリババ・テンセント社・米アップル社が大株主。

(★17)

2018年1月、ソフトバンク・グループがウーバーに8000億円超の大型出資を完了、筆頭株主になった(持ち株: 15%)。2018年3月、ウーバーはシンガポール、インドネシア、マレーシアなど東南アジア8カ国の事業を、地場のライドシェア最大手: グラブに売却。ウーバーにとっては2016年の中国事業売却に次ぐ、大規模な撤退になる(持ち株: 27.5%)。グラブの筆頭株主はソフトバンク。ソフトバンクはウーバーとグラブ両方の筆頭株主になった。
グローバルなルールを理解して事業展開しているのは、日本ではソフトバンクだけなのかも知れない。世界のライドシェア市場を支配しようする、孫正義会長兼社長の野望は実現するかもしれない。競合に出資しているからとソフトバンクからの申し出を断れば、その巨大な資金が競合に回るとほのめかされる。ソフトバンクは出資を受け入れざるを得ない状況を作るのに長けている。次のターゲットはインド市場。ここでは、地場最大手: オラとウーバーとが激戦を続けている。ここでも近い将来、再編が起きる可能性がある。ウーバーは、東南アジア撤退で明らかのように欧州、米国など強みのある地域に集中する戦略をとっている。しかもソフトバンクはオラにも2014年に出資している。東南アジア市場と同様に棲み分けを促すシナリオは想定できるだろう。既に中国では一昨年、ソフトバンクを大株主とする同国最大手、滴滴出行(Didi)がウーバーの中国事業を買収している。中国、東南アジアに続き、インドでも棲み分けが進めば、ソフトバンク連合に相乗りする各社は隣の競合に怯えることなく市場の深掘りに集中できるようになる。一方、盟主であるソフトバンクには世界各地から利用者の移動状況や決済情報といった大量のビッグデータが集まる。それは自動運転やフィンテックなど新しい技術の進化と普及にとっても有益なデータであり、自動車から金融、小売りまで様々な産業のプレーヤーにとっても喉から手が出るほど欲しい宝の山だ。ソフトバンクを頂点とする巨大ライドシェア連合は近い将来、こうした領域にも多大な影響を及ぼす存在になるのかもしれない。



(*18)

トヨタ生産方式用語。もともと、製造現場で故障工程が分かる赤ランプを皆が見える表示盤に即時点灯させる運動からはじまり、営業、経営といった企業活動において、データから得られる問題を客観的に把握しやすい指標、数表、グラフなどにして組織に共通認識させることをいうようになった。



時間、料金と評判が
分かりカカクコム、
ぐるナビみたいに
選択ができる

最終的にはスマホの
アドバイスにあらゆる
モビリティサービスと
宿泊サービスを組み込み
「見える化」(*18)する

スマホ1個あれば
キヤッショレスで
何処でも行ける

日本中いや世界中
予約もキャンセルも
決済も思いのままに

地下鉄、バスなどの
公共交通機関を組み
合わせた新しい
スタイルのモビリティ
サービス(Whim..ウイム)
が2016年6月から
実験的に導入されて
いるわよ(*19)

これぞ究極の
モビリティ
サービス！

雪が降らない夏の間は
オプションとして
自転車やバイクも選択
できて移動コストを
抑えることができる
らしいわ

(*19)

鶴原吉郎氏著の「自動運転で伸びる業界
消える業界」に詳しい。これからのクル
マ業界について示唆に富む必読書。

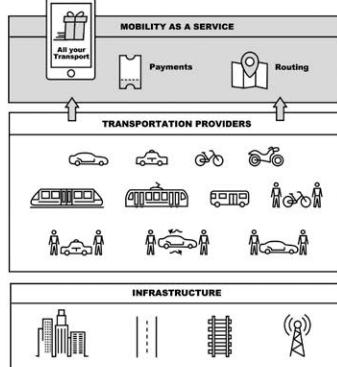
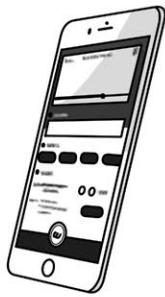
自動運転で
伸びる業界
消える業界

自動運転ビジネスと
マーケットの概要・全体像
を瞬時に掴める!

鶴原吉郎
Yoshio Tsurumi

whim

Whimのアプリ
画像提供：MaaS Global Ltd, Whim



Whim (Mobility As A Service)
画像提供：MaaS Global Ltd, Whim

様々な交通が
組み合わせられるし
選択できる
ことができるわ
だけでも移動

専用アプリ(Whim)
で最適な移動手段を
探せるまでによくある
経路検索アプリと同じ
けれど

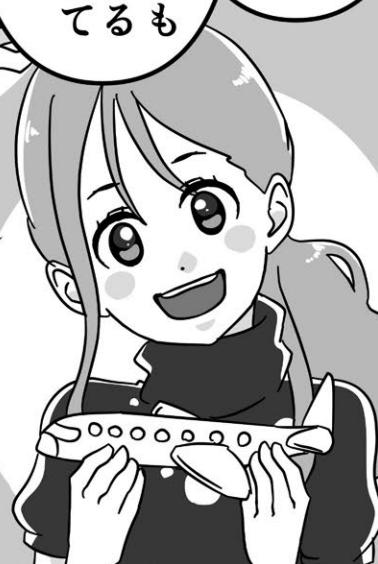


例えば
ジヤパンタクシー
の配車アプリは
連動しているよね？
どう違うの？



航空機まで
完繕げたら
成ね！

今後はアプリ利用の
ビッグデータとともに
バスの運用経路を
見直したり
鉄道や長距離バスでも
利用できるようにする
など活用範囲を広げて
いくらしいわ



あらゆる交通手段に
共通のポイントを
月ごとに購入するの
旅行者や短期利用者の
ためにその都度支払う
方法らしい

全てスマホで
決済できるのね



さらにカナダや
イギリス、アメリカの
都市部での運用も進めて
いくそうよ

バーチャル(AI)
アシスタント^(★20)と
組み合わせれば
お年寄りも使えるね！
組み合わせれば
翻訳アプリを
海外旅行も
ラクチン！

(★20)

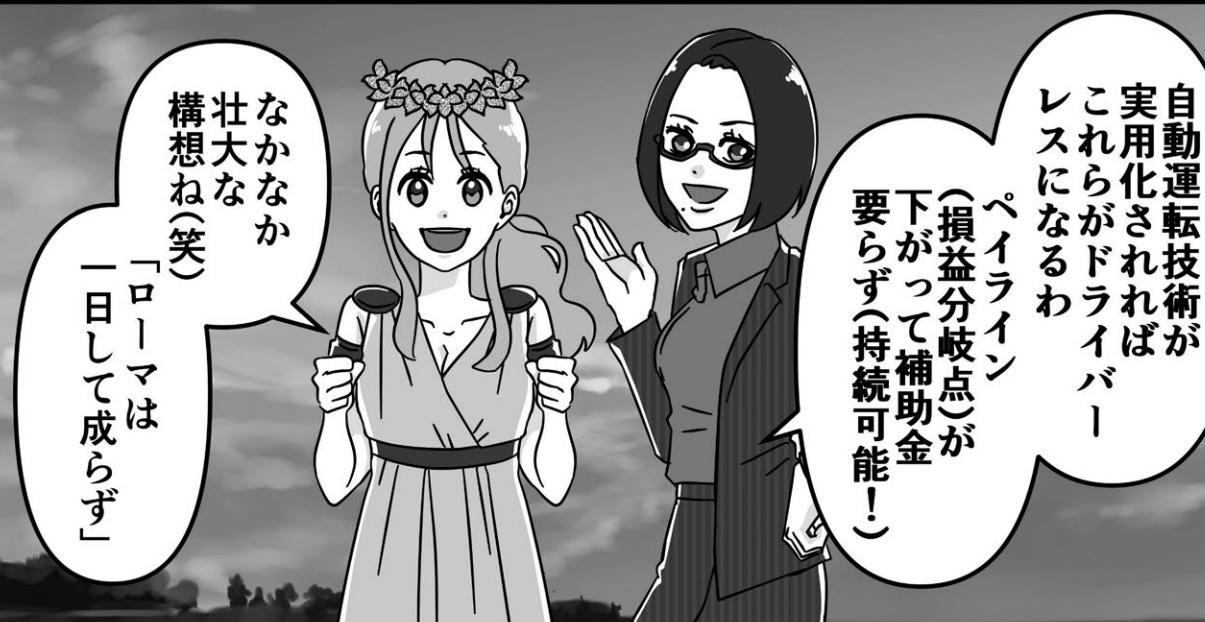
アップルが開発したヴァーチャルアシスタントSiriは2011年の登場時、大きな脚光を浴びた。そのままSiriは市場を独占するかと思われたが、いまやアマゾンのAlexaやグーグルのGoogleアシスタントに遅れをとってしまっているようだ。もちろん、どのヴァーチャルアシスタントも完璧から程遠いことは、それを使ったことのある人なら誰でも知っている。機械はまだ人間の言葉の多くを理解できない。カリフォルニア大学サンタバーバラ校教授のウィリアム・ワンは、相手の発言への応答の繰り返しである「会話」についていけるソフトウェアの開発が、当面の大きな研究テーマだと話す。もうひとつの課題は、さまざまな事象とその関係性についての幅広い知識を、「ナレッジグラフ」と呼ばれる形式のデータベースでシステムに覚えさせることだ。ワンやほかの研究者たちは、例えばオンラインで得られるデータなどから、こうしたデータベースを自動的に作成する方法の構築に取り組んでいる。グーグルは検索エンジンの一部として開発してきたこの種のテクノロジーで優位に立っている。デジタルマーケティング会社ストーン・テンプルが4月に実施したテストでは、ヴァーチャルアシスタント5,000問の一般教養の質問をしたところ、Googleアシスタントの正答率が91パーセントであったのに対し、Alexaは87パーセント、Siriは62パーセントにとどまった。そして、クルマと家、そして街までもシームレスに「コネクト」するという点では、「中国のグーグル」バイドゥ(百度)のDuerOSが第4勢力として浮上している。つまり「つながるクルマ」の中核技術に、音声AIアシスタントが据えられているということだ。こういうアプローチは完成車メーカーには手が届かないが、一番重要なユーザーインターフェースになるだろう。

自動運転技術が
実用化されれば
これらがドライブ
レスになるわ

ペイライン
(損益分岐点)が
下がつて補助金
要らず(持続可能！)

なかなか
壮大な
構想ね(笑)

「ローマは
一日して成らズ」



ワタシたちの仕事は究極そこに向かっていると思う

ワタシたち
ディーラーの扱っている
自動車はモビリティ
サービス全体という
「ジグソーパズル」の
1ピースに過ぎないわ

誰が絵を描き
求心力を得るか？

四国は高速
交通網に注力した
方が賢いかも！

もうこうなつたら
この状況逆手にとつて

遠四塩40年間
慮がけらし
の人はち？

全国新幹線鉄道網の整備状況

—・ 営業区間

—・ 建設中



新幹線は全国で当たり前のインフラ？

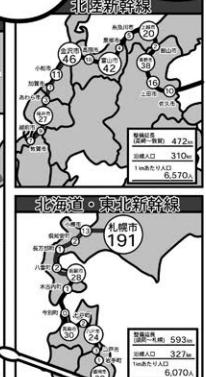
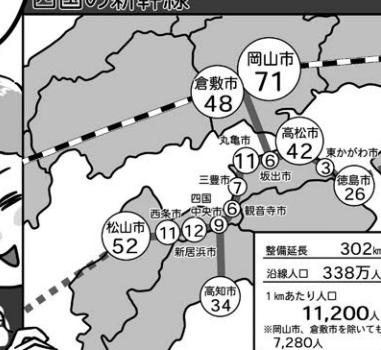
ところで
四国新幹線
つて
どうなつてる？

まず新幹線規格で
作つてあるらしいから
瀬戸大橋からよね

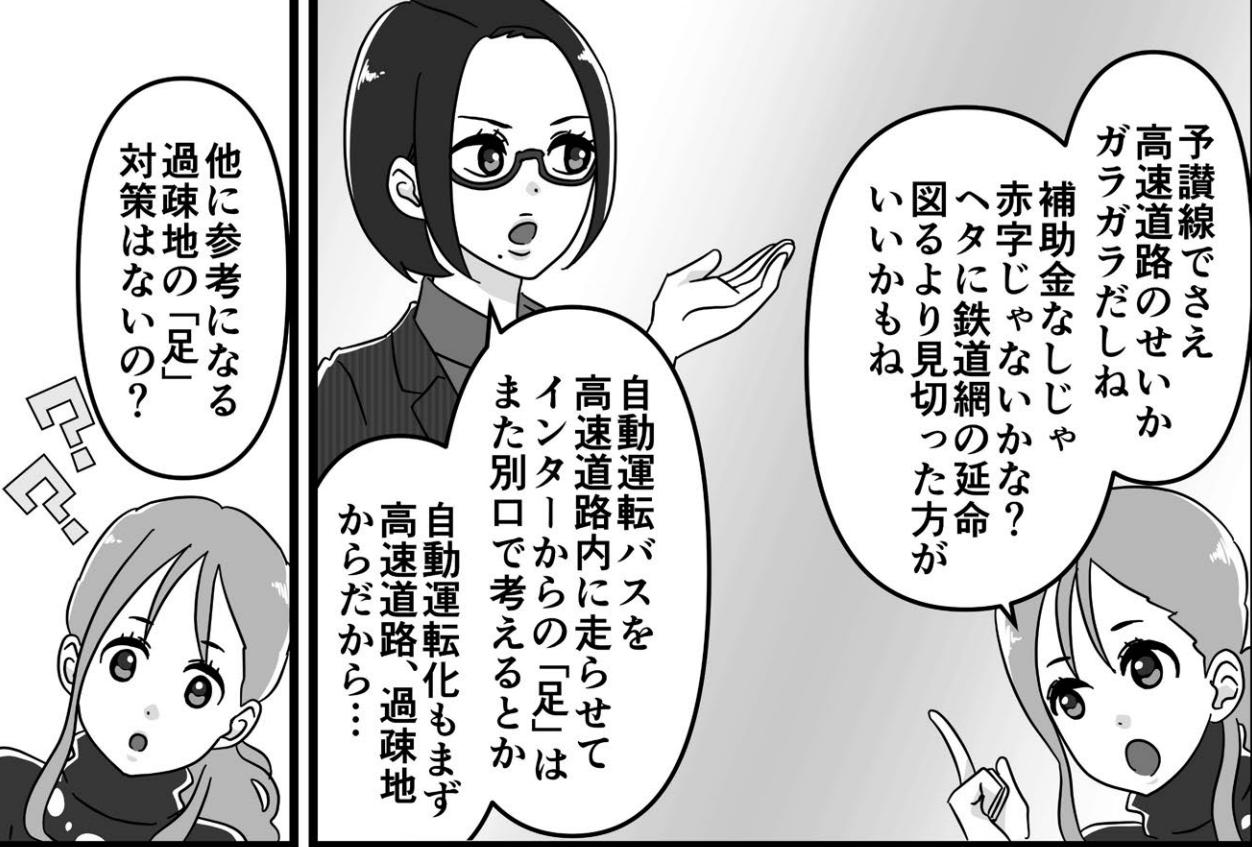
大阪、大分への
海底トンネルより

籠池さん、加計さん
みたいな強力な
ロビイスト？がいれば
即決なんだけどな…
ヘタしたら政権
ヒックり返るけど（笑）

四国の新幹線



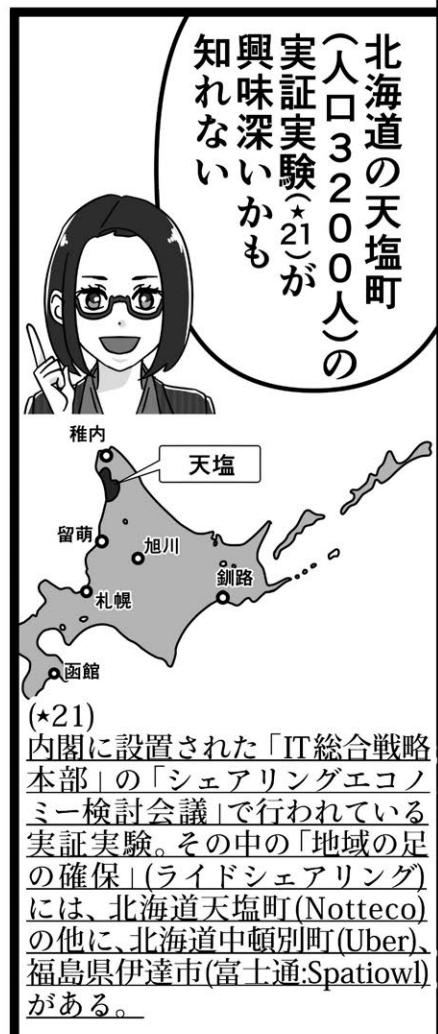
瀬戸大橋は新幹線規格



(*22)

自家用車の、相乗りによる長距離ドライブを目的として、自家用車で移動するドライバーと、それに同乗したい者をマッチングするウェブサイト。現在は33,000人のユーザーを有し、年間3,000件から4,000件が実施されている。利用目的としては、盆正月の帰省、レジャー(スキー・スノボ・フェス・ライブ)、公共交通の便の悪い観光地への行楽、また過疎地の交通手段などがあげられる。ドライバー側は、ガソリン代や道路通行料を同乗者から、実費として徴収することができる。同乗者側はドライバーとの交渉次第で、公共交通手段よりも安く移動できたり、発着場所や時間を柔軟に変更してもらえるというメリットがある。

⑤



(*21)

内閣に設置された「IT総合戦略本部」の「シェアリングエコノミー検討会議」で行われている実証実験。その中の「地域の足の確保」(ライドシェアリング)には、北海道天塩町(Notteco)の他に、北海道中頓別町(Uber)、福島県伊達市(富士通:Spatiowl)がある。

Uber P.O.O.
みたいなものかな?
「白タク」になら
ないの?

そこは「旅客自動車
運送業に該当
しない」と
国土交通省に
経済産業省に
「グレーゾーン
解消制度」^(★23)で
会済みらしいわ

(★23)

事業者が新規事業を計画する際、関係する規制の有無や、適用範囲が明確でないことが多いので、規制適用の有無を規制所管大臣に照会することができる制度。事業者自ら、規制改革を推進するための制度として注目を集めている。2014年から施行。

片道2・5時間
バス/鉄道を乗り継ぐと
クルマだと片道1時間、

天塩町は70km離れた
稚内市に総合病院、
商業施設があつて

不交通弱者に
クルマのない
にとって
町ね



だから営利目的じゃなくて
あくまで自分がドライブ
する「ついで」ってカンジ
元ネタは欧洲発祥の
ブラブラカー^(★24)って
ヒッチハイク派生の
ライドシェアリングなの

(★24)

BlaBlaCar：マイカーで旅行を計画している人が、自車の空席に価格をつけて、同社のWebサイトに投稿。同乗を希望する旅行者がそれに応募する仕組みで、まさにインターネットを活用したヒッチハイク。フランスをはじめ、イタリア、ドイツなど欧洲のほかインドやメキシコなど19カ国でライドシェアリングのサービスを展開し、会員数は2,000万人にのぼる。3つの特徴：①運転手は運転を商売としていない。②都市をまたがる中長距離が多い。BlaBlaCarの平均的な一回の走行距離は300km。③コストシェアモデル。30kmならBlaBlaCarの平均的な同乗者一人あたりの負担額は20ユーロ(約2,300円)ほど。Uberのモデルをタクシーとしたら、BlaBlaCarのモデルはヒッチハイクで、本来のシェアリングの主旨に則っていると言える。Uberは、2015年からUberCommuteとして、このタイプのサービスを試験的に始めたが、ネット上に2015年以降の記述がないので、現在行われているかどうか不明。もしできれば、ドライバーは通勤途中に、ガソリン代などが節約でき、利用者はUberX(1人乗り)、UberPool(相乗り)より安くUberが利用できることになる。

長距離だと「相乗り」と「非営利」ついでにしないとコスト高でアウト！理に適つてるわ

同じ過疎地の「足」でもこれは「ラストワンマイル（毛細血管）」問題ではないわね

公共交通機関を補うパターンじゃない
70kmじや松山市から西予市くらいあるわよ

で、実験結果はどうなったの？

結果を副町長さんがネットにUPしてるみたいちゃんとしてるね…チヨット待つて

この報告書によると半年実証実験した結果本格導入するそよう

必要性は大いにあるけど問題も見つかった：

ドライバー登録者が29名で同乗者登録が48名
同乗者のドライブ単価は片道200円~900円
(クルマの燃費で計算)
利用目的で一番多いのは通院



①登録ドライバー
29名のうち
ドライブ予定を
入れたのが15名で
約半数

②ドライブ予定を
入れた中の9名(60%)の
マッチングが1~2回

③ドライブ予定を入れた
中の2名にマッチング数が
集中している(68・2%)

天塩町「相乗り交通」 住民説明会

ドライブ予約を
入れてくれる登録者は
半数と見切つてもつと
ドライバー登録者の
母数を上げる

住民説明会を行
配車アプリ利用
マニュアルを作つ
この状態だから
仕方ないかも?

①は何時も予定なしに
思い立った時出掛ける
習慣なので予約を入れる
のを忘れる、あるいは
面倒臭い

あるいは他人との
同乗が気を遣うから
何となくイヤ

①の対策は?

さすが
「プラプラカー型」
(相乗り&非営利)!
コスパがいいわ

で、①~③は何を
表しているのかな?

あくまでワタシの
仮説だけど…

②は1、2回やった
けど何らかの理由で
辞めてしまった

仮説は：往路／復路
現状だと

セット予約のみの
ドライバーの稚内市での
行動が制限されるからいや
で、①②の結果③になる：



②の対策は：
これも「行きはヨイヨイ
帰りはコワイ」だね

運用の工夫で
マッチング率を
高められないかな？

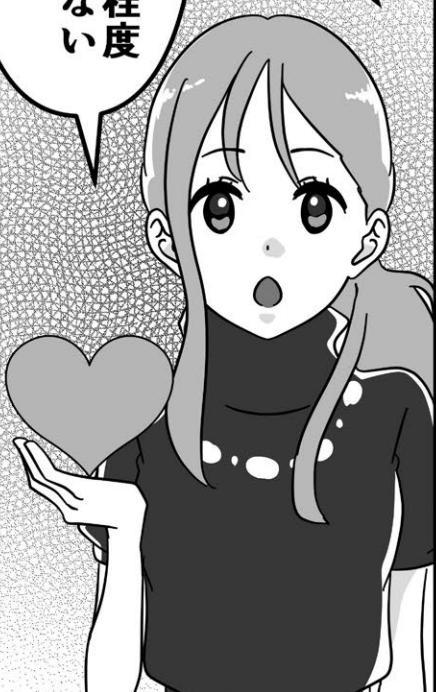
やっぱ過疎地はある程度
ボランティア精神がない
と難しいね

あと丹後町みたいに
「代理サポート制度」
で電話受付に対応する

大和自動車交通の大和自動車交通の
利用者を募集者とし
応募者に分ける

「行き」はドライバーが
募集者になり
「帰り」は同乗者が
募集者になる

募集→応募にある程度
時間の余裕を持たせて
マッチングとか



②でもう一つ考えられるのは事故時の心理的負担

事故時はまず自賠責で3000万まで補償
足りなきや
任意保険だけど

対策は：ドライバーが
対人／対物を無制限
人身傷害を3000万にする

その他

ライド
シェアリング

区別

米国ベンチャーエンターテイメント
マイクロマイル(*25)
みたいにライド
シェアリングと
それ以外を区別する

丹後町のNPOはクルマの乗降時の事故(運行に起因しない賠償責任)も補償する保険に重ねて入っているそうよ

現状日本ではそのくらいだけど：
またまた革命児
ウーバー絡みで
米国に面白い
保険があるの

(*25)

Metromile：メトロマイルは、走行距離に応じた自動車保険というビジネスモデルを掲げ、市場規模2,000億ドルとも言われる自動車保険業界に参入。1億9,200万ドル(約204億円)の資金を調達し、フォーブスの「世界のフィンテック50社」にも選出された。メトロマイルは、車載デバイスが収集したデータを、モバイル通信で自社サーバに送信している。つまりメトロマイルの強みは、ビッグデータ解析に基づく保険リスクの評価。

つまりドライバーが
Uberアプリをオン
ラインにしてる場合は
ウーバーが加入している
保険が適用される

Uberアプリを
オンラインにしていない
場合はドライバー
自身が加入している
自動車保険が
適用される

米国つてどんどん
ベンチャー企業が
新しいサービスを
立ち上げちゃうんだ
スゴイね！

日本は何かと
まだまだ
「護送船団方式」
よね～

米国、中国の
スタートアップ
(ベンチャー企業)
投資額は10兆円レベル

アタシが
オトコだつたら
そうする！(笑)

ホントに優秀な
人材なら大企業や
官公庁務めは
20代までにして
30代からは
スタートアップ
すべきよ

織やスケーラル現代が所の違
田さんには付けるね！
孫さんは信長かうね！

やるわね
ソフトバンク

日本はそれまで
2000億円レベル
がサウジアラビアと組んで
2017年に10兆円
レベルのファンドを立ち上げたわ(★26)

(★26)

ソフトバンク・ビジョン・ファンド：2017年12月末時点でAIを軸に20社、合計投資額2兆2千億円。エヌビディアなど。英半導体設計大手アーム・ホールディングス(3兆3千億円)、ウーバー・テクノロジーズ(8000億円)の株式も今後、同ファンドに移す。

(★28)

1998年に経営破綻し、特別公的管理銀行として預金保険機構の管理下に置かれた日本債券信用銀行が、2000年(平成12年)9月にソフトバンクグループ・オリックス・東京海上火災保険が組成した投資ファンドへ売却され、商号を変更。商号変更以来、新興企業やノンバンク、不動産投資信託各社や、地方銀行などと提携した上で中小企業への融資および、合計150億円のベンチャー向けファンドを設立した。しかし、ITバブル崩壊により資金繰りに窮したソフトバンクは、2003年、米国の投資ファンドサーベラスへ持株を売却した。ソフトバンクは旧日債銀の譲渡時において、総額493億円の出資を行っており、あおぞら銀行の株式の約49%を保有していた。報道によると買収戦での提示額は1000億円。ソフトバンクの売却益は500億円。このあおぞら銀行、旧日債銀時代も含めて、今まで約5兆円の公的資金が使われてきたことを考えれば、ソフトバンクはこれをわずか2年で海外の投資会社に売り渡し、500億円儲けたことになる。これは当時の参議院通常国会でも問題にされた。2006年に東京証券取引所第1部に上場したあおぞら銀行だが、サーベラスグループによるTOBが成立。サーベラスは上場時にあおぞら銀行株を高値で大量売却し多額の利益を得ており、モラルハザードではないかとの声が上がっている。国民の預金を預かり、(金融恐慌を恐れるあまり)税金まで投入された銀行が、一部の投資(ハゲタカ?)ファンドによって「土地転がし」の対象になっているのが現実だ。

ソフトバンクつて
会社は半分投資
ファンドだから：

あぢヤパラン(★27)
の頃からスタート
アップ育成には並々
ならぬ執念があるのよ
彼はNASDAQ。
あおぞら銀行(★28)

(★27)

全米証券業協会 NASDとソフトバンクが共同で日本に設立した証券市場。2000年6月、大阪証券取引所で取引を開始。NASDはアメリカ合衆国で店頭株式市場NASDAQを運営する。NASDAQは市場と証券会社をコンピュータ・ネットワークでつなぐ電子証券市場で、マイクロソフトやインテル、ヤフーといったハイテク産業を代表する企業など3000社以上が株式を公開、世界最大の市場に成長した。NASDAQ・ジャパンはこれをモデルとし、NASDAQ登録銘柄を円建てで売買できるようにした。しかしわゆるITバブル崩壊や株安が逆風となり、NASDAQ・ジャパンへの新規上場は伸び悩み、収益は低迷。NASDAQは2002年10月、開設から2年あまりで日本市場から撤退。業務は大阪証券取引所が単独で継続し、2002年12月に市場名をヘラクレスに改称した。

ウーバーは北海道の中頓別町にも進出しているよ

役場から最寄りのバスターミナルまで20km
役場からJR北海道の音威子府駅まで40km

それぞれ片道1010円、
1860円でライド
シェアリングする

いずれどちらも自動運転に置き換わっていくんだろうな！

天塩町もそうだけど
こういう場所は「ウーバー型」と
「ブラブラカー型」が
両方あるといいね

近距離は「ウーバー型」
長距離は「ブラブラカー型」
つて使い分けできればベストよ

過疎地の「足」問題

そういうえば由良半島の路線バス（宇和島自動車本網代線）が2018年5月で廃止されるらしいわよ

Uber型
バスあり(動脈あり/コストワンマイル)
例:京丹後市丹後町

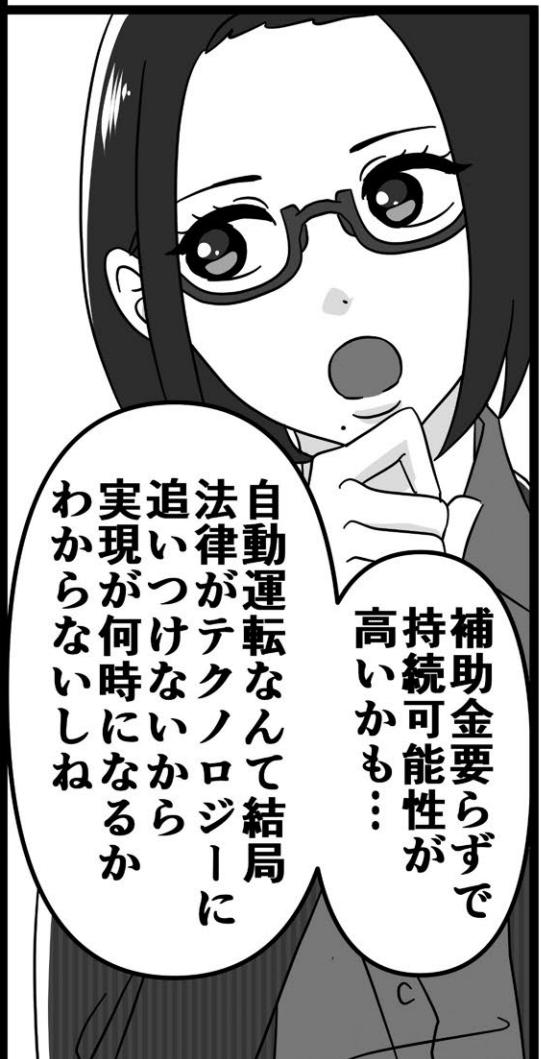
Uber型+BlablaCar型
ベスト

BlablaCar型
バスなし(動脈なし)
例:北海道天塩町

自動運転

補助金いらず

ボランティアあるいはNPO法人が必要



ところで他の国ではウーバーはどんな状況なの？

ロンドンでは今(2018年2月)まさに裁判中…

ロンドン交通局がウーバーの営業免許を更新しないと発表したの4万人のタクシードライバーが活動を求める署名を始めているわ

英國の場合、日本と違つて「白タク」は禁止されてないしウーバーは外国人労働者の受け皿として一定の受容はされきてけど…

タクシー業界が市長を動かしたがかも？

米国も同じ構図なんでしょう？

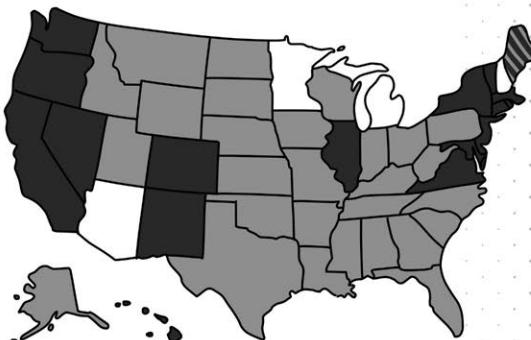
EU離脱問題でもブラックキャブは離脱派でウーバーは残留派よ

移民問題とナショナリズムが絡んでるんだ：複雑ね

ウーバーのドライバーは非白人系移民が多くてブラックキャブのドライバーは白人系が多いのよ

イギリスEU離脱派(濃いグレー)
VS EU残留派(薄いグレー)

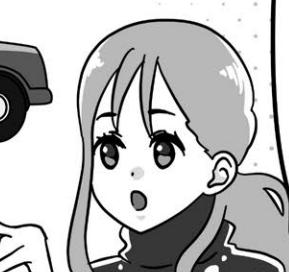
ロンドン名物ブラックキャブ



アメリカ大統領選(2016年11月)
クリントン(濃いグレー)VSトランプ(薄いグレー)



NY名物イエローキャブ



まさに「**分断国家**」
英國と同じ…

トランプ派
(**反グローバリゼーション**)
がイエローキャブで
反トランプ派
(**グローバリゼーション**)
ウーバー(★29)

(★29)
2015年以後は、「グローバル資本主義への嫌悪」を掲げる勢力が世界で躍進している。グローバリゼーションと「無規制資本主義=新自由主義」の総本山であるアメリカ合衆国で、保護主義を掲げるドナルド・トランプがアメリカ大統領選挙で勝利したことが、その象徴的出来事である。資源を持たず、輸出入が生命線の日本にとって、反グローバリゼーション(ナショナリズム)は「逆風」以外の何者でもない。

日本の非正規雇用問題みたい：

ウーバーって黒船
っていうより時代の
トリックスター(★30)
なんだね



また英國では
2016年には
雇用審判所から
ウーバーの
ドライバーは
従業員として
英國での最低賃金、
有給休暇の権利を
有する判断が出た
ドライバーは
独立事業者とい
う見解で控訴を検討
しているらしい
ウーバー側は

(Continued from previous page)

トランプ派
(**反グローバリゼーション**)
がイエローキャブで
反トランプ派
(**グローバリゼーション**)
ウーバー(★29)

まさに「**分断国家**」
英國と同じ…

トランプ派
(**反グローバリゼーション**)
がイエローキャブで
反トランプ派
(**グローバリゼーション**)
ウーバー(★29)

(★30)
trickster：神話や物語の中で、神や自然界の秩序を破り、物語を展開する者である。往々にしていたずら好きとして描かれる。善と悪、破壊と生産、賢者と愚者など、異なる二面性を持つのが特徴である。タロットでいえば「愚者」。「愚者」は混沌とした「無意識の世界」と、秩序ある「意識の世界」との世界の間をつなぐ架け橋を表す。ユングのいう「原型」の1つ。

欧洲では苦戦してゐる…
日本と似てる
かも



ドイツではベルリンと
ハンブルグで禁止
その他の市では
自治体の判断に
任されていいるそよ
フランスでは係争中
スペイン、オランダは
禁止

欧洲最大の配車
アプリ運営会社
になつたわ

その後、英国の配車
アプリ・ベンチャーア
企業Hailoも吸収
合併して

ドイツでは
ダイムラー・
(ダイムラー・
モビリティー・
サービス)が
ドライバー・
完全子会社化

ダイムラー社
展開が早ッ！

自らのカーシェアリング
事業(car2go)との
相乗効果を狙いつつ
欧州市場で
ウーバーに
対抗している…
もう「川下」を
押さえて
しまつた…

宇宙の真理を解き明かしたい

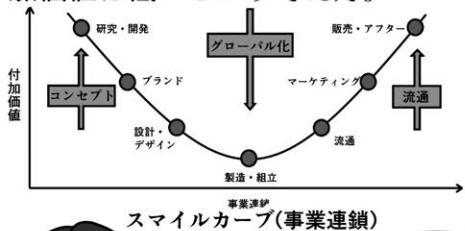
対応性とは「変化に
なんだつて



先日亡くなった
ホーキング博士の
名言に「対応性と
知能指数（IQ）は違う」
っていうのがあるの

(★31)

スマイルカーブは、電子産業に見られる収益構造を表すモデルで、バリューチェーンの上流工程(商品企画や部品製造)と、下流工程(流通・サービス・保守)の付加価値が高く、中間工程(組立・製造工程)の付加価値は低いという考え方。



従来、自動車メーカーは
「川下」を押さえるために
「販売チャネル」^(★32)
という方法を使うの
だけど

ダイムラー社は
将来を見据えて
そこに
「シェアリング」
を
加えたのよ

スマイルカーブ^(★31)
ってグラフがあつてね

ダイムラー社は
自動車メーカーの
高中でも「対応性」
が高いんだ

クニちゃんは…
IQ^(=お勉強)は
「対応性」は高い
タイプか?(笑)

(★32)

自動車やオートバイの販売チャネルには、複数のメーカーの製品を取り扱う独立系販売店と特定のメーカーの製品だけを扱うメーカー系販売店がある。またメーカーによっては複数のメーカー系販売チャネルを擁する場合もあり、同じ設計の車種をメーカー系販売チャネルで流通させる場合にはバッジエンジニアリング(兄弟車/姉妹車)という手法で細部を差別化して販売されることが多い。現在、トヨタ自動車のみ販売チャネルごとに取扱車種が異なるが、他のメーカーは一部車種を除き全店舗で全車種を取り扱っている。

IQ^(=お勉強がデキる)
高くて使えないヤツ
つて幾らでもいるわよね：



配車アプリ・
ベンチャーを巡っては
VWがGett(本拠地
イスラエル)に3億ドル
の出資を決め

G MがLyftに
5億ドル出資
したわ

トヨタファイナンシャル
サービスとトヨタ自動車
三井住友銀行が出資する
未来創生ファンドは
ウーバーに出資したけど

それは
ウーバー
自動車リース
プログラムに
使われたの

VW、GMも
やつてることは
同じよ…

いわば
サブライム
ローンよね?
それって
バカね?

収入保証して
リースでトヨタ車を
買わせるわけ?

インドでライバルの
地場配車アプリ・
ベンチャーオーラまで
対抗上同じこと
始めたおかげで

ドライバーが増えすぎて
収入はガタ落ち
インドでも不毛な
消耗戦:

当然ローンが
返せなくなつて
ニューデリーでは
起ストライキが
こつた



私はOlaとUberのせいですべてを
失いました ニューデリー

ウーバーは
リース事業を売却
または規模縮小予定
と発表しているわ



実はウーバーが
一番成功した国は
インドなの
計29都市で約24万人の
ドライバーがいるわ
インドの次は米国、中国の順

でもデリーで
ウーバーの
ドライバーが
乗客をレイプ
した事件を機に

創設者トラバビス・
カラニックCEOは
有力投資家に会社
から追放されちゃった

アップルが
ステイアブ・ジヨブズ
を解雇したみたい
？ 本能寺の変？
シリコンバレーは
戦国時代？

で、中国は
どうなったの？



中国では2016年
滴滴出行(Didi)が
ウーバーの中国事業
を買収し

ウーバーは
中国から
撤退したわ
ブランチはわ
残したけど

2015年Didiは
ウーバーとドライバー
&シェアを奪い合う
コミッショニングを巡る
不毛な消耗戦に
100億元(1600
億円)以上を費やし
ウーバーは10憶ドル
以上の赤字を出した
といわれているわ

また不毛な消耗戦?
ウーバー絡みで
このフレーズ聞くの
もう4度目だわ:

当然、買収は中国
政府の意向を反映
した動きでしうね
大株主にアップルを
持つてくるなんて
心憎い演出ね

EV販売は政府の
補助金頼りで売るのが
タイヘンだから

さらにDidiは
最近自動車メーカー
12社^(*)と組んだわ

こちらは2019年
から中国で施行される
一定比率のEV(電気
自動車)などの販売を
義務付ける規制
(NEV規制)向けらしい

まるで血を流さない
アヘン戦争:
植民地獲得戦争?
ウーバーはその
テクノロジーと
冒険心はスゴイけど
ヤンチャよね:



(*)
ルノー・日産・三菱連合、韓国の現代・起亜連合、中国の
BYD、長安汽車集団、奇瑞汽車など

アヘン戦争(1840年~42年)

自動車メーカーに
してみれば
シェアリング業者に
まとめてEV売つたろ
かいってワケね(笑)

豪州
ニューサウス
ウェールズ州^{(*)34}
州内タクシー &
ウーバーなどに
15年間利用ごとに
課税するらしいわ
(豪ドル)
88円

(*)34)

ニューサウスウェールズ州は、オーストラリア連邦東南部に位置する州で、同国最初の英國入植地である。州都は最大都市のシドニー。2年前にウーバーを合法化したことからタクシー業界への補償として2億5,000万豪ドル(220億円)を計上している。

それを原資に
ウーバー合法化に
ついての補償として
タクシー業界に
対するライセンス料
を下げるそようよ

「文句があるなら
交通相を提訴しろ」

ウーバーは課税分を
料金に上乗せする
らしいわ

結局、新しい
テクノロジーが
世の中を変えていく

その間
いろいろな糺余曲折が
あるつてことよね：

ちょっと
待つて！
気になることが
あるの