

第6章

「CASE」は 何処へ向かうのか？



ちよっと
待って、面白い
記事見つけた…

米トランプ政権は
2018年8月2日、
自動車の燃費規制を
緩和する具体案を発表し

2021年モデル
(2020年発売)の
車両から、ZEV
規制の撤廃を提案した

米政府は今冬の決定を
目指すが、反発する
カリフォルニア州
などが提訴した

日系自動車
メーカーにとって
米国は主力市場

オバマ前政権が決めた
方針からの転換が実現
すると、自動車開発への
影響は大きい

GMなどの
デトロイト3、
トヨタやマツダ
などが加わる
米自動車工業会
(AAW)は
トランプ政権の
提案に賛成

自動車メーカーは
かねてから、連邦政府と
カリフォルニア州が
それぞれ環境規制を決める
ダブルスタンダードの
廃止を訴えてきた

米国の国内問題
だけでなく
EVで主導権を
握りたい欧州、中国と
従来路線で行きたい
日米の国家間同士の
戦いでもあるわね

ZEV規制の
クレジット制度による
テスラの利益は毎年
300〜400億円規模

撤廃されると
これが吹き飛び、
経営に大打撃を被る

2018年8月7日、
テスラのイーロン・マスク
CEOはツイッターで
現在の株価を大幅に
上回る、1株420ドルで
株式の非公開化に言及



テスラ・モデル3
Hollis Johnson/Business Insider より

量産車モデル3の生産遅延や、トランプのZEV規制撤廃の提案で空売り筋から攻撃されるのに嫌気がさしたようね…

その結果、テスラ株は前日比11%上昇
長年、テスラ株の暴落を見込んできた空売り筋はテスラとマスクを提訴

複数の現地報道によれば、マスクのツイッターが株価操作だとして株主からの訴訟が次々と起こっている

米国証券取引委員会（SEC）もテスラの調査に乗り出した

米経済専門チャンネルのCNNBCによれば、1株420ドルならテスラの時価総額は710億ドル（約7兆9000億円）

仮に本当にLBOを行うなら資金は莫大なものとなる

同24日、マスクは公式ブログで株式非公開化の計画を撤回すると発表

テスラは既に負債総額が230億ドル（約2兆3700億円）2010年に上場して以来一度も純利益が黒字になったことがない

営業キャッシュフローが黒字になったのも2013年12月期の一期のみ

抑々^{そもそも}テスラの
ような赤字企業が
時価総額で600億ドル
(6兆6000億円)と
GMの時価総額530億
ドルを上回ることが
できているのは
市場から多額の資本を
調達することができた
からであり

投資家が短期的な
利益については、
8年間も大目に
見てきたからに
他ならない



個人投資家の中には
自身のリスク許容度を
過信し、第2のAmazon、
第2のAppleに投資する
つもりでテスラに投資
した人もいるかも
しれないが

そのリスク許容度の
真価が問われている



テスラ株、最近の乱高下 StockCharts.comより

テスラ大迷走…
第5次EVバブルの
「終わりの始まり」!?
地球温暖化はどう
なるのよ?

トランプ米政権は
2018年8月
オバマ前政権下で
定められた自動車の
燃費基準を撤回
すると発表

カリフォルニア州
などが独自に
定めていた燃費
規制も廃止に向けた
交渉を始める

産業界に配慮して
環境規制を撤廃する
公約に沿った決定だが
燃費規制を強化する
世界の流れに逆行
するもので

一部の州や
野党・民主党の
反発は必至だ



米環境保護局(EPA)と米運輸省高速道路交通安全局(NHTSA)は21年以降の基準値を撤回し、新しい基準値を策定すると提案した

一定割合のEVなどの販売を義務付けるカリフォルニア州のZEV規制なども廃止を求めている各州と協議に入る

米運輸省と環境保護庁はZEV規制撤廃後のCO₂排出量増加に伴う地球温暖化への影響は小さいとの試算を発表

トランプ大統領の公約通りになってもドイツと中国は方針を変えないでしょうね

日米の自動車会社はEV、FCV、PHVがある基準以上売らなきゃならない負担がなくなっている喜ぶわ

一番困るのはテスラかしら？

これから「CASE」
※43は何処へ
向かうのかしら？

(※143)C→コネクテッド(接続性)、A→オートノマス(自動運転技術)、S→シェアリング(共有社会)、E→エレクトリック(電動化)。2016年9月に行われた「パリモーターショー2016」で、メルセデス・ベンツはパワートレインの変革を掲げた「EQ」と同時に、「CASE」と名づけた中長期戦略を発表した。



パリモーターショーで「CASE」について語る独ダイムラーのディーター・ツェツェ社長
日経ビジネスオンライン2016年10月19日より
「コネクテッド」「自動運転」「カーシェアリング」「電動化」、これら4つのトレンドが、我々の業界を変えるポテンシャルを秘めている。しかし、本当の革命は、4つのトレンドを知的に結びつけることにある。
(ダイムラーAG CEO : Dieter Zetsche博士)

長い目で見たら、第5次EVブームが洩れどもいずれ第6次が来るだけよ

それより、もしかするとこれから経済のブロック化が進むかも知れない

ドイツ(EU)&中国VS日米英&その他アジア諸国

これが
基軸通貨を
巡る戦いと
重なっている……
トヨタとしては
当面、2正面作戦
(EV&HV)を
取らざるを得ない
でしょうね

いずれも
反グローバリズムの
なせるワザね

ホント、
激動する世界……
毎日、ニュースから
目が離せないね

また面白い
記事見つけた……

菅官房長官は2018年
8月21日の講演で、
携帯電話の利用料に
ついて「4割程度下げる
余地がある」と述べ、
携帯大手3社の利益率が、
海外に比べ高いと指摘し、
「国民の財産である公共
電波を利用して事業を
しており、過度な利益を
上げるべきではない」と
強調

まだある……
全国で老朽化
した水道管が
原因で浸水被害、
断水被害が
年間2万件以上

その修理費用と、
深刻な人口減少の
ダブルパンチで
水道料金の値上げに
踏み切る自治体が続出

水道事業の赤字幅が
広がっており
平均的な1家族3人が、
1ヶ月に使う20立方
メートルの水道料金が
一番高い北海道
張市で6841円
一番低い兵庫県
赤穂市で853円

このままでは
格差は、2040年には
20倍になる試算が
あるらしい

何処に線引き
するかで、日本じゃ
「社会主義者」
呼ばわりされる(笑)

本来、こういう
公共事業的なものは
民間任せ、「神の見え
ざる手(市場原理)」
任せじゃ、マズイよね
電気料金、ガス料金、
ガソリン、灯油代……



アニメテレビドラマ
「ビッグコミックスピリッツ」原作
柏木ハルコ

憲法で「健康で文化的な
最低限度の生活」を謳う
割には地域格差が大き
すぎるね……

対策としては水道事業を
都道府県ごとに拡大

「公設民営」は一種の
「半官半民」よね……

交通関係では
「交通権」、「公設
民営」(※144)なんて
概念があるわ

(※144)交通権は移動に関する権利、交通手段選択の自由、交通に関する情報へのアクセス権などを広く含む概念として提唱されている権利。交通権は他の人権と比較すると新しい考え方だ。英国、米国、フランスなど先進国では1970年代から1980年代にかけて「バリアフリー」を推進する法整備が進んだ。障害者が公共交通機関を利用できる環境を整備し、また障害者という理由で公共交通機関の利用を排除してならないという考え方だ。これは日本でも取り入れられてきた。しかし、これらは障害者が健常者と同じ交通権を得るための法整備だった。交通権という思想は日本では既に1980年代からみられていた

が、国鉄をめぐる裁判の中では全国的に統一された民営原理によらない鉄道網を要求する理論的拠り所として主張され、国鉄分割民営化に対する反対派の理念的象徴と誤解され社会に浸透するものにはならず、

日本ではしばらく交通権の論議が沈滞化した。(2010年3月、福岡市では議員立法による「公共交通空白地等及び移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例」が制定され、「市民の生活交通を確保し、すべての市民に健康で文化的な最低限度の生活を営むために必要な移動を保障する」とし、市だけでなく市民、市民団体、公共交通事業者などがその取り組みにかかわっていくものとしている。)その次の段階として、フランスでは1982年に「国内交通基本法」が施行された。ここで交通権は「すべての人が自由に移動できる最低限の権利」と「交通手段の選択の自由」が再定義された。国や自治体はこの権利を保障するために、公共交通機関を整備したり、経営難で運行維持が難しい交通機関を支援する。その考え方の延長線上に「公設民営」という仕組みがある。線路や施設を国や自治体が責任を持って管理し、鉄道会社は列車の運行に専念する。さらに欧州にはオープンアクセスという考え方がある。同じ線路で複数の鉄道会社が列車を運行できる。日本では「公設民営」のアイデアだけが先に取り入れられた。経営難の地方鉄道を支え、都市部の建設費がかさむ新線を建設するための処方箋だ。しかし、交通権という考え方は希薄だった。民間の鉄道会社に対して、原則として国は介入しない。路線廃止の方針が打ち出されると、それぞれの事業に個別に対応してきた。その結果、鉄道が路線バスに代わったものの、路線バスも赤字、自治体が運行するコミュニティバスに対して「税のムダ遣い」が指摘され廃止されてしまう。

こうしていくつもの村落が近隣都市と遮断され、孤立化する。こうした事態にならないように、人々が自由に移動する権利、交通権について、国や自治体がきちんと責任を持つ。これを明記した法律が「交通政策基本法」。内閣が閣議決定し、2013年11月13日に衆議院国土交通委員会でも可決、即日施行された。

「CASE」はIoT、再生可能エネルギーを動力とするEVで公共交通機関の運営を、実質、限界費用ゼロに近付ける可能性があり

これに、自動運転(AI)による人件費の削減が加わって初めて「交通政策基本法」が実のある法案になると思うの

ロボットタクシーが路線バスコミュニティバスに置き換わってラストワンマイルを解決する

これがBRT (bus rapid transit: バス高速輸送システム) に繋がるんだ!

BRTも再生可能エネルギーを動力とするEVかFCV自動運転で限界費用ゼロに近づく

鉄道網、路線バスの廃線で困っているところはね

既存の鉄道網、路線バス網が有効な場所はその駅に繋がればいい

カーシェアリングの駐車場がロボットタクシーの基地に置き換わる

自動運転だからスマホで呼び出し、乗り捨て可能よ
普段は流しのタクシーみたいに勝手に稼いでくれる...

Our Solution – The Netflix Of Transportation

What if all transportation
was converged...

...and tailored to your need
as monthly packages?



Whim 月額サブスクリプションで移動サービス
画像提供: MaaS Global Ltd, Whim

これら全てが
フィンランドの
Whim(※145)みたい
なプラットフォームに
乗っかる

民営企業はその上で
顧客志向のサービスで
競争すればいい
地域とサービスに
よっては「公設民営」で
やるの



(※145)「シェアリング編」「自動運転・コネクテッド編」参照。MaaS (Mobility as a Service) という概念の生みの親であるフィンランドのSampo Hietanen氏が率いるスタートアップ企業、MaaS Global 社が展開するモビリティサービスの統合スマホアプリがWhim。自動車や電車、バス、タクシーやUberのようなライドシェア、自転車のシェアリングサービスなど様々な移動手段・サービスを連携させ、さらには検索・予約・決済サービスまで一元化して、ワンストップで提供するプラットフォーム。MaaS Global社のWebサイトには、Whim to Go、Whim Urban、Whim Unlimitedの3種類が掲載されており、月額499ユーロを支払うと全ての移動手段が乗り放題(ただしタクシーは5km以内)。また、月額49ユーロのパッケージでは、ヘルシンキ公共交通システムの無制限利用と、1日10ユーロを上限のタクシー利用、1日49ユーロのレンタカー利用が可能(このパッケージは2017年の12月に提供された)。

最新情報よ:
プレスリリースだけ
西日本鉄道株式会
トヨタ自動車株式
交通および店舗・イ
情報おのサービス
協力し

2018年11月1日より
スマホ向けマルチモ
モビリティサービス
「my route(マイルート)」
の実証実験を福岡市で開始

GoogleMapみたい
アプリだけで
GoogleMapより
よく出来たアプリよ

トヨタ自動車の
「未来プロジェクト室」で
作っているの
平均年齢30歳以下の
若いチームよ



- ①交通手段の組合せが可能で、様々な組み合わせが表示される
- ②予約と決済ができる
- ③地域イベント情報を載せることができる
- ④地域のデマンドバスなどと連携できる
- ⑤市内バスなどの遅延情報をリアルタイムで表示できる

GoogleMapに
対する優位性は



MAIさんたちは
クルマの販売店は
関係しないの？



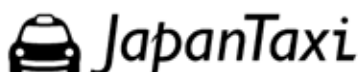
トヨタはレンタカーで
参加するみたい



福岡市とトヨタの他に、
駐車場予約アプリの
「akippa」
シェアサイクルサービスの
「メルチャリ」
タクシー配車・予約・決済の
「JapanTaxi」



タクシーが呼べるアプリ。



自家用車が関係
するとしたら
パーク&ライド
(※146)でしようね



アポ
&



バスや電車など
公共交通に乗り換え
(ride)

駅とか
空港近辺の
駐車場の情報と
予約システムを
連結するのね

そうすれば
自家用車の
ユーザーも
便利よね

(※146)(以下、wikipediaより)パークアンドライド(park and ride)とは、自宅から自家用車で最寄りの駅またはバス停まで行き、自動車を駐車させた後、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して、都心部の目的地に向かうシステムである。

ワタシたち
販売会社も地元で
「my route(マイルート)」を
もつと積極的にお客様に
勧められるよう
載せる情報面で協力
したいと思うわ

伊予鉄道の電車は
「my route
(マイルート)」に
あったけど
路線バスはなぜか
なかった...

せっかくの
システムが
片手落ちよね

クルマの作りも、
手持ちのスマホが
ナビゲーションで
そのまま使えるように
してもらいたいわね!

あと決済の問題がある...
インバウンドを考慮
するならQR決済ね

四国はQRどころか
Suicaが使えないよね(笑)



先日、伊予銀行の
知り合いに聞いたら
SUNOは参加するのに
100億円要るんだって

ヒ、百億ツスカ？
四国新幹線と同じで、
四国の「稼ぎ」じゃ
荷が重いッス…
いっそQRで、逆に
時代の最先端に
躍り出るしかないわ！



中国では電車の改札で
使える高速のQR
読み取り装置が開発
されているらしいわよ

いっそのこと、それ
輸入しちゃえばいい
…(笑)

なんでもそうだけど、
取り扱い側にとっての
設備投資が過大だと
普及しないのよ

QRだったら極端な話、
屋台のラーメン屋さんでも
カウンターにQRシール
貼ったら完了だモンね(笑)



福岡へ行って
思ったんだけど…
街に地下鉄は走って
いるし、高層ビルは
立ってるし

ハッキリ言って、
こういう大都会を
ワタシたちの
四国が参考にしても
意味ないかと

ヒト、モノ、カネの
量が違い過ぎて…
四国には四国の行くべき
別の道があるんじゃないかと思った

日本だって大都会ばかりじゃないわよ
ほとんどは中小の
地方都市だよ

その時、福岡トヨタさんの
イベントも見学したけど
なんとヤフオクドーム
球場を借り切ってたわ！

借りるだけで
何千万円飛んで
いくやら(笑)
それじゃあ、
何の参考にも
ならないね

今はまだ
模索中だけど……
四国はもともと地域の
コミュニティを活用
する方向じゃないかと
思う

大都会ならゼニカネで
解決するんだろうけど
その代わり「隣は何を
する人ぞ」の世界よね

気が付いたら
アパートで孤独死……
ミイラ化して発見
されちゃって(笑)

セチガラ過ぎて、
大都会に住みたい
なんて今どき全然
思わないわよ

どの文明においても
「コミュニケーション／
エネルギー／輸送マトリックス」
プラットフォームが、経済的
権力を構成・分配する方法を
決めるが

ジェレミー・リフキンの
名著「限界費用ゼロ社会」
(※147)によれば

資本主義の原理に
基づいて生産性を
極限まで最適化され
再生可能エネルギーが
主流になるとモノや
サービスにかかる
限界費用(変動費)が
限りなくゼロに近づき

それにともない
資本主義は縮小し
「協働型コモンズ」が
台頭する

(※147) (以下、「限界費用ゼロ社会」より抜粋) 第1次・第2次産業革命(鉄鋼・機械・造船などの重工業、そして石油資源を利用した化学工業という重化学工業部門での技術革新から始まった)について言えば、限界費用を下げて十分な規模の経済を生み出し、投資を回収して利益を上げるためには、「コミュニケーション／エネルギー／輸送マトリックス」の性質上、経済活動の垂直統合が有利だった。ところが、「コミュニケーション／エネルギー／輸送マトリックス」を確立する際の参入コストが著しく低く、それがPeer-to-Peerのネットワークを形成する、何億もの人々によってもに賭われる場合に、そして通信やエネルギー並びに、多くの製品やサービスを生み出し、蓄え、シェアする限界費用がほぼゼロに向かっていく場合に、私たちはどのように経済を構成すればいいのだろうか？ 新たな経済が、資本主義市場の中で垂直統合された企業ではなく、協働型コモンズ上で水平統合されたネットワークを通して、社会全般の幸福を最大化するだろう。

MAIさんの言う地域のコミュニティって「協働型コモンズ」なワケね…

比叡山^{ひえいざん}を焼き討ちして(エネルギ)関所を撤廃して(輸送マトリックス)

城下町に楽市楽座^{らくいちらくざ}を開いた(コミュニケーショ)ン)信長さんみたいなものね…

でも、その先がマルクスだね(笑)階級闘争ではなく、第3次産業革命による資本主義のアウトヘーベン^{しやうふん}(止揚)?



リフキン氏はメルケル首相の政策アドバイザーらしいわ

インダストリー4.0^(※148)絡みかな?当時、オバマ大統領はグリーン・ニューディール政策を打ち出し日本では太陽光発電が注目されたした

(※148) Industry 4.0はドイツ連邦教育科学省が勧奨して、2011年にドイツ工学アカデミーが発表したドイツ政府が推進する製造業のデジタル化、コンピュータ化を目指すコンセプト、国家的戦略的プロジェクトである。IoTの普及についてトップダウンで国家プロジェクトとした世界初の事例となる。

隔世^{かくせい}の感があるわね…

スマートシティ構想、太陽光パブルは何処へ行った?第5次EVブーム…おまえもか?(笑)

「限界費用ゼロ社会」は第3次産業革命(インターネット技術の発達と再生可能エネルギー)でグローバルイズムを推進する考えなのね…

EVシフトの理論的な根拠になるわ



今となつては、
とてもそう
スナナリ行くとは
思えない！

グローバリズム
全盛時代のある意味、
能天気な考え方だね？

世界が反グローバリズム、
すなわち移民問題
(民族大移動?)と
血みどろの覇権の攻防に
巻き込まれないなら
正しい方向性のように
見えるけど

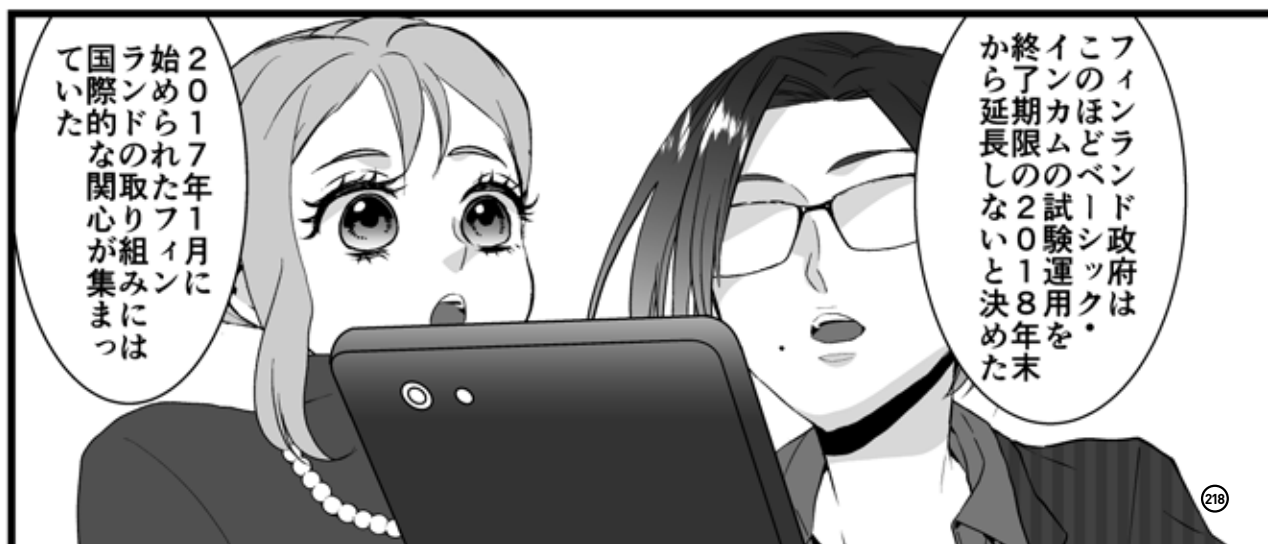


エネルギー政策
をも包含するから
「Well to Wheel」的な
整合性もあるし
本来、再エネは
中央集権的でなく
協働型コモンズと
親和性がある



「限界費用ゼロ
社会」は一種の
ベーシック・
インカム(※149)
みたいね

(※149)就労や資産の有無にかかわらず、すべての個人に対して生活に最低限必要な所得を無条件に給付するという社会政策の構想。社会保険や公的扶助などの従来の所得保障制度が何らかの受給資格を設けているのに対して無条件で給付する点、また生活保護や税制における配偶者控除など世帯単位の給付制度もある中で個人単位を原則とする点が特徴である。すべての人に所得を保障することによる貧困問題の解決に加え、受給資格の審査などが不要なため簡素な制度となり管理コストが削減できると、特定の働き方や家族形態を優遇しないため個人の生活スタイルの選択を拡大できるとなどが、メリットとして指摘されている。一方で、膨大な財政支出の財源をどうするか?導入によって誰も働かなくなるのではないかと?などの批判もあり論争が繰り広げられてきた。80年代以降、働き方の多様化や非正規雇用・失業の増大、家族形態の多様化、経済活動が引き起こす環境問題の顕在化など、これまでの福祉国家が前提としてきた労働や家族のあり方が変わってきたことを背景に、従来とは異なる考え方の所得保障構想として注目を集めている。



2017年1月に
開始されたフィン
ランドの取り組みに
国際的な関心が集まっ
ていた

フィンランド政府は
このほどベーシック・
インカムの試験運用を
終了期限の2018年末
から延長しないと決めた

現在、失職中の
2000人に、
毎月一律560
ユーロ(約7万
4300円)が
ベーシック・
インカムとして
支払われているが

フィンランド政府は、
社会保障制度改革に
ベーシック・インカム
とは別の方法を検討
することに決定



ベーシック・インカム導入案をめぐる
2016年にスイスで行われた国民投票では、
23%が賛成票を投じた
ニュースウィーク日本版2017年1月17日より

Whyもフィンランド
だったよね?
面白い国ね...一種の
ユートピア指向なの
かしら?

知識集約型の
第3次産業革命は
かつての産業革命は
ように投資や雇用を
必要としないかも
知れない

つまり先進国の
労働分配率の低迷と
デジタル経済の進展に
伴う富の集中は
コインの表裏の
関係にある

そのため、取り残された
中間層のいら立ちが
世界中でポピュリズムの
形で政治不安を煽っている

ベーシック・インカムは
富の再分配に対する
1つの答なのね...

でも「CASE」の
向かう方向に
親和性がある
みたい

マリタイムパワー
争奪戦からは
なかなか出て
こない発想だわ

ワタシたちも、自分が
無意識に(地政学的に?)
「思考の枠」を嵌められて
いることを自覚して
せめて、思考の世界では
自由な発想ができれば
いいのにな

今じゃ考えられ
ないけど……
戦国時代の昔は
隣の県と殺し合いを
していたよね?

もし「限界費用ゼロ
社会」が実現すれば
世の中に、命を懸けて
奪い合うほどの
モノがなくなると
世界から戦争が
無くなるかも?

戦国時代の人々が、
江戸以降の日本を
イメージできないように
現代人はそういう時代を
イメージできないだけ
かも知れない

アタシはそれが実現不能な
ユートピアとは思わないな

生命の歴史38億年
じゃないけど……
100年、1000年の
長いスパンで考えれば

それまでに人類が
大へたこいて絶滅
してなければね

ウン、それも
充分考え
られる!(笑)

先日、伊予鉄道(※150)の役員さんと話す機会があったのだけど

地方の場合は、路線バス・電車・タクシーの運転手さんの確保が一番タイヘンとおっしゃっていたわ

(※150)伊予鉄道株式会社は、株式会社伊予鉄グループの主要子会社であり事業会社である。愛媛県松山市に本社を置き、鉄道・軌道事業を行っている。現在の法人は2018年に、伊予鉄グループの持株会社移行に伴い同社(旧伊予鉄道)の会社分割により発足したもので、旧伊予鉄道は1887年に創立された、民営鉄道としては日本で2番目の歴史を持つ老舗企業である。松山の外港である三津と松山を結ぶ三津街道は、平坦ではあるが道路事情が劣悪だったため、これを改善しようと鉄道の建設を決意したのが創業者の小林信近である。小林はイギリス人技師から教えを受け、小資本でも建設できる鉄道として軌間762mmの軽便鉄道を採用、1887年に伊予鉄道を設立し、日本で初めての軽便鉄道および中四国地方で初めての鉄道として、松山〜三津間を1888年に開業させたものである。以後、道後鉄道、南予鉄道、松山電気軌道を買収するなどして路線網を広げ、松山の都市内交通を担っている。なお、1951年からバス事業も行ってきただが、2018年の伊予鉄グループ再編の際に、伊予鉄バスとして事業会社化している。また1976年、伊予鉄道からタクシー事業が分社化され(伊予鉄ハイヤーの名称)、伊予鉄タクシーを設立。

配送業界も同じよね



日本の場合「CASE」はまず人手不足の救世主として期待されるでしょうね

「CASE」には別な方向性もある…

グローバル資本主義のゴリ押しみたいなの(笑)

「自動運転・コネクテッド編」で話したように(Walmart&Waymo)VS(Amazon&Toyota)の顧客争奪戦とか



3Dプリンタを使って作られたボディのパーツは全部で200個ほど ホンダのHPより

EV化と3Dプリンター技術の相乗効果で(※151)DHLMしたいに、自分でクルマ作っちゃう企業も続出する

特にMaas(Mobility as a Service)の世界はね



(※151) 3Dプリントプロダクトマーケットプレイス「Rinkak」などを運営するスタートアップ企業、カブク(2017年から双葉電子工業の連結子会社)は、ホンダと3Dプリント技術を活用した電動カートを共同製作した。具体的には鳩サブレの豊島屋(鎌倉市)が抱える、地域宅配サービスがしやすく、宣伝もできる配送車両という、個別ニーズを反映させたマスカスタマイズ。「Rinkak マス・カスタマイゼーション・ソリューション」により、迅速な3Dデザイン/3Dプリンター適用による、金型レスの開発プロセスと、デジタル製造工場ネットワークの活用が実施され、総工程を約2ヶ月に大幅短縮させ、時間もコストも削減したオリジナル車両を提供することができる。

自家用車の世界は？



第5次EVバブルが弾けなければ...
ヤマダ電機が100万円で作って日本に逆輸入するスズキがインドで似たようなクルマを作った軽自動車にこれらに代替されていく



ヤマダ電機と資本業務提携したEVスタートアップ、FOMMが来年後半にタイに投入する4人乗り小型EV FOMMのフェイスブックより

先日、ダイソンの掃除機が壊れた(2年間保証)のでお客様相談室に電話したら

翌日ヤマトさんが箱を持って取りに来てくれたよ



箱詰めして宅配便に

全部品を箱へ入れ緩衝材を詰め、封をしてヤマトさんへお渡し

到着メール、修理完了メールなどを経て3日後に返却まで回収されたダイソンは72時間以内を目指しているそうよ

完了!



ダイソンがEV
作ったら修理・
メンテナンスは
こんなかな？

積載車でクルマ
取りに来てくれ
るのかしら？
販売はネット？
家電量販店？

新車納車は
ニトリの家具
みたいに積載車
で持ってきて
くれる？

ヤマダ電機も
ダイソンも
地元の自動車
修理工場、
家電量販店と
「水平分業」で
来るでしょうね

引取・納車が
タイヘンだな…
人手不足よ
サッサと自動
運転になつて
くれないかしら？



イチロー選手の特設ジムが車内に？
ウォール・ストリート・ジャーナル
日本版 2013年3月5日より



最初の販売市場は日本に!?
clicccar.com 2018/01/25 by APOLLOニュース・新車より

ダイソン初のEVは
2020年までに
2021年から
量産するらしい

フィットネス・
マシン付き
自家用車みた
い？(笑)

庶民のクルマは
高くてまだ自動運転
にはならないけど
ハリウッド・セレブの
自慢の愛車が自動
運転になる