

## 内外交差点

# Grab Bikeに感じた 地域公共交通の原点

岩村 龍一氏 (コミタクモビリティサービス会長) 第3/12回

今、ベトナムのハノイでこの原稿を書いている。ホーチミンからダナンを経由して北上した来たが、どの街も大都会でカオスと大喧騒の中、活気に満ち溢れている。人口約1億人、国民の平均年齢が30歳そこそこという若さで、今後の大きな経済成長は想像に難くない。未だにこの国を発展途上国など考えている日本人がいるとしたら豆腐の角でなんちゃらである。特に、ライドシェアにおいては先進国である。

Grab (Grab) という配車アプリをご存じの方も多いと思うが、2012年に開始したマレーシアのタクシー配車サービスを皮切りに、今やシンガポールやタイをはじめ東南アジア8カ国でライドシェアサービスを展開している。今や企業価値は5000億円を超えるとされる大企業だ。自家用自動車の配車はもちろん、相乗りサービス、出前配送サービスを提供しているが、特筆すべきはベトナムならではのGrab Bikeである。なんと125ccバイクの後部席にお客様を乗つけるサービスなのである。転ばないのか？と聞かれば、もちろん転ぶ。危ないだろ？と言われれば、そりゃその通り、危ない。日本なら営業許可がどうのというより、誰が乗るかそんなもん、である。

ところが現にベトナムの都市部ではGrab Bikeが、第一の公共交通機関として市民の足を担っている。そもそも地下鉄、路線バスほぼなしの大都会にあって、自動車など高く買って買えないし、運よく乗れたとしても、どこも渋滞の列である。そこでバイクが爆発的に普及した。考えてみれば利便性やコスパからいったら都会ではダントツにバイクである。雨の日はどうするんだなんていう次元ではない。その普及の数は凄まじく、初めてこの国を訪れた人は、その光景に度肝を抜かれるだろう。大げさに言うつもりはないが、朝夕の通勤ラッシュ時、日本では山手線の満員電車のあの映像であるが、あの全員がバイクに乗っている、そういうイメージなのである。

Grab CarがあるならGrab Bikeがあっても何が悪い、いや、当然あるべきだというお国柄なのである。かくして私もチャレンジしてみた。Grabのアプリは日本でも容易にダウンロード可能で日本のクレジットカードも登録OKである。あとは乗る場所と下りる場所を入力

さえできれば、孫悟空のキントンウンよろしくあつという間に目の前にコールされたBikeがやって来る。ホイとヘルメットを渡され、被ると同時に後部座席にしがみ付くことになる。「どこ持つの」と聞く方が野暮、どこでもいい、とにかく落ちるなよである。危険度MAX！ジェットコースターなど子供の遊び、こちらはシャレにならない命を懸けたアトラクションである。だが、これも数回乗ると慣れるから恐ろしい。市内のどこでも100円程度で、あつという間に移動でき、風を切る気持ちよさが中毒になりそう。いやこれ、日本でもいいんじゃないか？とか思えてくる——いやいや、無理無理、いくらなんでもビジネスモデルになりようがないとすんでのところで正気に戻った私である。

ただし…見習うべき点は大きい。Grabの経営戦略は「ハイパーローカル戦略」だという。つまり、徹底した地域密着、顧客目線によるサービス提供である。所変われば品変わる、売上は地域社会への貢献度バロメーター、元々、地域公共交通はそういう商売である。我々は、交通事業者として原点に戻り、地域の皆さんが何を求めているか真摯に向き合い、新たなビジネスモデルにチャレンジしなければならない時期に来ている。ベトナムのGrab Bikeは典型的な好適事例であると私は考える。バイクは無理でも考えようではないか、それが我々の使命であり喜びのはずなのである。

さて余談だが、Grabの大株主にはソフトバンク、トヨタ自動車、本田、三菱UFJ——と並ぶ。つまり、日本の会社と言っても過言ではない。数年前、GrabはUberの東南アジア事業を買取り、Uberは東南アジアから全面撤退した。今のところ、Grabの日本進出計画は一切ないという。

