



ライドシェアリングのジレンマ

執筆者

KDDI総研 特別研究員 高橋陽一

🕒 記事のポイント

「シェア」が社会現象になっている。さまざまなものがシェアされている。インターネット、スマートフォン、ソーシャルメディアなどの発達に伴い、シェアを容易にする技術やサービスが開発され、急速に発展している。これをビジネスチャンスと捉えて起業するベンチャーも相次いで登場している。車の空席をシェアする「ライドシェアリング」はその典型的な一例だ。従来のタクシーやカープールの問題点を解決し、楽しくて便利な交通手段を提供する画期的なサービスとして、注目と期待が集まっている。

サマリー

一方、ライドシェアリングは交通サービスという公共の安全に密接に関わる分野であるため、州や都市によっては規制上の扱いが問題となる。カープールとみなされるのかタクシー・ハイヤーと同等とみなされるのかによっても扱いが違ってくる。現状ではサービス内容に関する共通の理解や定義がないこともあり、サンフランシスコを始めいくつかの都市で問題を引き起こしており、規制当局が業務停止命令を出したり、調査に乗り出したりするなどの事態に至っている。

ライドシェアリングを非営利で行うことは特に問題視されておらず、費用やエネルギーの節約にもなり、交通混雑の緩和にもつながることから、交通行政上もむしろ奨励されているほどであるが、これが営利目的のビジネスとなると話は違ってくる。規制上の問題、同様のサービスを提供している既存の事業者との公平性、乗客やドライバーの安全確保など、さまざまな問題をクリアすることが求められる。今後規制上の扱いがどうなるのかに加え、この新しいサービスがこれからどう発展していくのが注目される。

主な登場者 Uber Lyft SideCar Tickengo CPUC SFMTA SFO

キーワード NOETS ライドシェアリング カープール 交通サービス タクシー ハイヤー

地域 米国

Title	A Dilemma For Ridesharing
Author	TAKAHASHI, Yoichi Research Fellow, KDDI Research Institute
Abstract	<p>“Sharing” is now a social phenomenon, and an enormous variety of things are being shared. With the progress of the Internet, smartphones and social media, among others, services and technologies that facilitate such sharing have been developed and are growing rapidly. Seeing this as a business opportunity, ventures in related businesses are springing up one after another. “Ridesharing,” to share vacant seats of vehicles, is a typical example of such a business. It is drawing increased attention and expectation as an innovative service to deliver a fun and convenient way of transportation, while resolving problems associated with conventional taxis and carpooling.</p> <p>On the other hand, because ridesharing is a transportation service and is closely tied to public safety, it faces regulatory issues that depend on the states and cities where they operate. Whether the service is regarded as carpooling or an equivalent of a taxi/livery-car service will affect its regulatory treatment. Since the service itself has not yet given a definition, nor gained any common understanding on its description, it is actually causing controversial issues in San Francisco and some other cities, leading to regulatory actions such as issuing cease-and-desist orders and prompting investigations.</p> <p>Arranging ridesharing on a non-profit basis is not an issue. On the contrary, it is encouraged by the traffic administrations, as it can save costs and energy and can ease traffic congestion. However, ridesharing on a for-profit basis is a different matter, and requires settling various issues including regulatory treatment, fairness in relation with the existing operators of similar services, and ensuring the safety of drivers and passengers. It would be worthwhile to watch how such services will be treated in the regulatory framework, as well as how they will make further progress in the future.</p>
Keyplayers	Uber Lyft SideCar Tickengo CPUC SFMTA SFO
Keywords	NOETS ridesharing carpool transportation service taxi livery car
Region	U.S.

1 はじめに

サンフランシスコの市街をピンクのヒゲをつけた車が最近よく走っている。鮮やかなピンク色はよく目立つ。これは「Lyft」というライドシェアリングのコミュニティに参加しているメンバーの車だ。同じ方角に行く人同士が車に相乗りする、いわゆるカープールが発展したものだ。同様のサービスを提供している会社が他にもいくつもあり、たとえばUberやSideCarなどが有名だが、Lyftのヒゲのような目印が車には特に付いていないので、外見からはわからない。

【図表1】 Lyftのメンバーの車（エンバカデロストリートにて）



（筆者撮影）

インターネットやソーシャルメディアなどの発達とともに、「シェア」は今や社会現象になっている。写真や動画や情報はもちろん、空間、体験、仕事、料金プランのデータ上限など、幅広い分野でシェアの動きが広がっている。コスト意識やエコ意識の高まりもその動きを後押ししている。「シェア」をビジネスチャンスと捉え起業するベンチャービジネスなども増えている。

車の空いている座席をシェアする「ライドシェアリング」もその典型的な一例だ。ライドシェアリングのためのアプリやシステムを提供するサービスが急成長している。ただ州や都市によっては交通サービスとしての規制の問題が出てくる。サンフランシスコではこれまで紆余曲折はあったものの、この種のサービスについては今のところ規制の方針が定まっていないため、暫定的ではあるが許可を受けずに運行することが許容されている。これに対して既存のタクシー業界は反感と危機感を強

めており、集団訴訟を起こすなどの動きも出ている。

2013年3月、サンフランシスコ国際空港（SFO）が、ライドシェアリングのシステムを運営しているベンチャービジネス6社に対して業務停止命令を出し、同空港への出入りを禁止した。サンフランシスコ市内のタクシーを管轄する市営交通局（SFMTA）はこの種のサービスをタクシーと同様に規制しようとしている。カリフォルニア州のハイヤーを管轄する州公益事業委員会（CPUC）も、このような新ビジネスの規制に関して新たなルールを策定すべく、調査・検討に乗り出した。

カープールは費用やエネルギーの節約にもなり、交通混雑の緩和にもなる。フリーウェイにはカープール専用の車線が設定されているところもあり、交通行政上も優遇され奨励されているほどだ。ライドシェアリングはそのカープールの仕組みをもっとシステム化して乗る人にも乗せる人にも便利で使いやすいものにしたものだ。ライドシェアリングの利用が増えるとタクシーの利用が減ることは充分予想できることから、タクシー業界が反対するのは仕方がないとしても、空港や規制当局までもが禁止措置や調査・検討を行っているということは、何か大きな問題を抱えている可能性がある。

本稿では、このライドシェアリングに関連するサービスの現状と動向を紹介し、それが抱える問題点をできるだけ明らかにしたい。

2 問題の所在

実は今問題になっている新しい形のサービスを「ライドシェアリング」と呼ぶのは適切ではない。タクシー業界などの反対派からは、こんなサービスはライドシェアリングではないとの主張もあるからだ。つまり、「ライドシェアリング」と言ってしまうと合法的で問題のないサービスになってしまうことになる。CPUCも当初は「ライドシェアリングサービス」と呼んでいたものの、最近はこのことを「NOETS (New Online-Enabled Transportation Services)」と呼ぶようになった。これも実態を十分に表現しているとは言い難いが、今のところ他に適切な言葉が見当たらないようだ。

ちなみにTechCrunchもこの種のサービスをこれまで「ライドシェアリング」と呼んでいたが、無免許のタクシー・ハイヤーに過ぎないとの批判もあることを考慮し、3単語以下（できれば1単語か2単語）の適切な呼称があれば提案してほしいと、読者に呼びかけている^④（脚注）。

ともあれ、CPUCが「NOETS」と呼んでいることからわかるように、問題のサー



^④（脚注）

<http://techcrunch.com/2013/05/12/crowdsourcing-an-alternate-name-for-ride-sharing/>

ビスはオンラインを活用していることが不可欠の要素になっている。具体的にはスマートフォン、インターネット、ソーシャルメディア、GPSなどの新技術を活用して便利で効率的な「相乗り」を実現するサービスと考えられるが、「NOETS」についてもまだ確立した定義はない。

問題はこのNOETSを規制すべきか否か、そして規制するとしたらどのような規制を適用すべきかということになる。現在規制されている同種の交通サービスとしてはタクシーとハイヤー（リムジンを含む）がある。これと同様に規制すべきか、規制すべきでないとしたらどこが違うのかということが着目点となる。

さらにNOETSが最近急速に成長している社会的背景にも留意する必要がある。サンフランシスコでタクシーを運転するには、タクシー会社がタクシー事業の許可を取得するほかに、ドライバー自身が「メダリオン」と呼ばれる許可証を取得する必要がある。SFMTAは市街地の交通混雑を防ぐなどの理由からタクシーの数や許可証の発行数を制限している。許可証の取得には現在長いウエイティングリストができており、15年待ちという状況だ。この許可証は譲渡することができるが、譲渡価格は20万ドルもする。すなわちこれからサンフランシスコでタクシー運転手になろうとする人は20万ドルを支払うか、15年待つしかない。

【図表2】 サンフランシスコ市街のタクシー（エンバカデロストリートにて）



(筆者撮影)

では現在タクシーの数は十分なのかといえば、決してそうではない。街にはタクシーが結構走っているが空車は少ない。特に金曜の夜などはタクシーがなかなかつかまらず、帰宅できずに苦勞することが多い。そんなときに役に立つのがNOETSだ。NOETSが登場したことで金曜の夜の帰宅が随分楽になった。利用者にとっては

ありがたいことだ。

NOETSが登場して利用者の支持を得て急成長しているということは、タクシーやハイヤーなどの既存の交通サービスには問題や満たせない需要があったということであり、また従来のカープールにも不十分なところがあったと考えられる。そのニッチを埋めるべく最新技術を引っ下げて登場したNOETSだが、今サンフランシスコを始めとしていくつかの都市で規制の問題に直面している。今後規制上どのように扱われ、サービスがどう発展していくのかが興味深い。

3 NOETSの現状

NOETSと呼ばれているサービスにはいくつかあるが、その内容は必ずしも同じではない。それをひとくくりにして規制すべきか否かなどを議論しても意味がない。どのようなサービスが問題になっているのかという点を理解する上でも、まずは具体的に主要なサービスの内容を見てみることにしたい。

3-1 Uber



NOETSの中でも代表的な存在で、それゆえに規制当局にも目をつけられ叩かれたりもしているので、名前をよく耳にするのが、サンフランシスコに本社のある「Uber」^①（脚注）だ。当初は気軽に使えるハイヤーサービスという位置付けでスタートし、社名とサービス名を「UberCab」としていた。2010年にサービスを開始して間もなく名称を「Uber」に変更した。

これまでに4回の投資ラウンドを経て約5,000万ドルの資金調達に成功している。共同創業者でCEOを務めるのは起業家でこれまで数々のベンチャービジネスや投資を手がけているTravis Kalanick氏。同じく共同創業者で会長のGarret Camp氏はWebの発見エンジンを提供する「StumbleUpon」の創業者だ。

Uberで当初から使用している車両は黒塗りのハイヤーだ。料金はタクシーよりは高く、通常のハイヤーよりは安く設定した。タクシーより高級感があり、かつタクシーのように気軽に使えるハイヤーサービスといったコンセプトだ。その後、サービスメニューを拡大して、タクシー版の「UberTaxi」、最大6人まで乗れる「UberSUV」、低料金のカープール型の「UberX」を追加したが、依然としてハイヤーが主要なメニューであり、同社のWebサイトのトップページには黒塗りのリンカーン・タウンカーが登場する。ライドシェアリング市場の比較的高いエンドの利用者層をターゲット



^①（脚注） <https://www.uber.com>

ットにしているといえる。

【図表3】Uberのトップページ



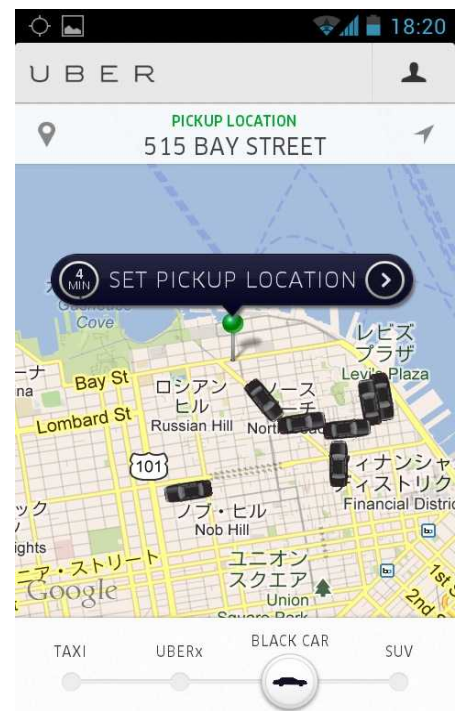
利用者がUberの車を呼ぶためには主としてスマートフォン用の専用アプリを使用するが、SMSやWebも利用できる。アプリはiPhone用とAndroid用がある。事前にアカウントを作成しておく。その際に支払いに使用するクレジットカードも登録する。アカウント作成後にアプリを開くと、地図上にGPSで認識した現在地が表示され、乗車場所が緑色のピンで示される。近くにいるUberの車がリアルタイムで表示され、蟻のように動いている。一番近くにいる車が何分でピックアップに来られるかも表示される【図表4】。

デフォルトでは現在地と乗車場所が同一になっているが、現在地以外で拾ってほしい場合は、地図上のピンが乗車場所に重なるように地図を指で動かすか住所を入力する。車種はハイヤー（Black Car）がデフォルトになっているが、画面の一番下のボタンで変更することができる。

ピンの上に表示される「Set Pickup Location」ボタンを押すと乗車場所が確定され、画面下に現れる「Request」ボタンを押すと車がやってくる。料金は事前に登録したクレジットカードにチップを含めてチャージされるので、降車の際には表示された料金を確認するだけで、その場で支払いをする必要はない。財布を忘れてもハイヤーに乗れるという安心のサービスだ。

これはカープールやライドシェアリングというよりは、ハイヤー・タクシーサービスに近いが、後述するように、Uber自身がハイヤー・タクシーサービスを提供し

【図表4】Uber アプリ起動画面



ているのではなく、Uberはハイヤーやタクシーを紹介しているだけとの位置付けだ。よってドライバーはUberの従業員ではなく、車両はUberが所有しているものではない。Uberはハイヤー・タクシーと乗客をマッチングさせるアプリやソフトウェアを提供しているにすぎないと主張している。これはハイヤー・タクシー会社にとっても顧客獲得という点でメリットがある。Uberはハイヤー・タクシー会社との共存共栄の道を選んだといえる。

ところが、2013年3月、Uberのハイヤードライバー約30人がサンフランシスコの本社前でストライキを行った^④（脚注1）。その理由は待遇が悪いことや会社とドライバーの間のコミュニケーションが悪いことなどだ。たとえば乗客から徴収したチップがドライバーには渡っていないことが不満のひとつだ。また業務用の自動車保険は会社では付けてくれないのでドライバー自身の負担で加入する必要がある。業務用は個人用の保険に比べて保険料が5-6倍高い。さらに評価が悪いと即解雇される。ドライバーの目から見ると事実上はUberの従業員であるのに、会社は社会保険などの負担を避けるために従業員ではないように装っているとのコメントもある。会社の言っていることと、実態またはドライバーの受け止め方には隔たりがあるようだ。

ただし、ストライキを行った30人という人数は全体からすればわずかであり、大部分のドライバーは満足しているという意見もある^⑤（脚注2）。Uberは最近、Lyftに対抗して「ヒゲを剃ろう」というドライバー募集のトラック広告を打っている。それによればUberのドライバーの報酬は最大1時間50ドル。業界内では高めのようなのだ。

【図表5】Uberのドライバー募集広告（サードストリートにて）



（筆者撮影）



④（脚注1）

<http://thenextweb.com/insider/2013/03/16/uber-black-towncar-drivers-strike-in-san-francisco-over-compensation-terms-and-treatment/>

⑤（脚注2）

たとえば、脚注1の記事に対するコメント中の、Jeff Martens氏のコメントなど。

3-2 Lyft



Uberはハイヤーサービスに近いビジネスでスタートし、後にカープール型のメニューも追加したという経緯を辿ったが、もともとカープールからスタートしたビジネスがZimrideだ。あのピンクのヒゲで有名な「Lyft」^(脚注1)を運営する、サンフランシスコに本社のあるベンチャービジネスだ。

Zimrideの共同創業者でCEOのLogan Green氏は、カリフォルニア大学サンタバーバラ校の学生だったときに、毎週末にロサンゼルスに彼女に会いに行くためにカープールを利用していた。掲示板サイトの「クレイグズリスト」でドライバーや他の同乗者を募ったが、一緒に乗る人の素性がわからないということが毎回大きな不安だった。これを解決しない限りカープールの将来はないと思っていた。そんな折、FacebookがAPIを公開したのを知り、「これだ!」とひらめいた。Facebookと連動させて、安全で安心のライドシェアリングシステムを作ることにした。

もう1人の共同創業者でCOOのJohn Zimmer氏は、2006年にコーネル大学を卒業し、リーマンブラザーズに入社した。アナリストとして2年間の訓練を受けたが、肌が合わず2008年夏に退職。ニューヨークからカリフォルニアに移り住み、ライドシェアリングビジネスに取り組む。退職時に同僚から、リーマンのような安定企業を辞めてわけのわからないカープールのスタートアップに手を染めるとは、と嘲笑されたが、その3か月後にリーマンは倒産し、従業員のほとんどが路頭に迷うこととなる。

Zimmerはリーマン在職中にFacebookの共通の友人を通じてGreenとつながった。Greenがライドシェアリングのビジネスを計画しているのを知り、同じようなことを考えている奴がいると思った。Zimmerはコーネル大学でホテル経営を学んでいたときに、全米のハイウェイ上の座席の80%が空席との事実衝撃を受ける。この遊休空間を活用して効率的な交通システムが作れないものかと考えていたところだった。Facebookでつながった2人がFacebookを活用した効率的で安全で楽しいライドシェアリングシステムの構築を目指して動き始めた。

カープールのコミュニティとしての「Zimride」^(脚注2)は、Web上で乗りたい人と乗せたい人を結びつけるシステムとして、数年前から主に大学や企業で利用されていた。これをスマートフォンのアプリを使って誰でも簡単、便利で安全に利用できるようにしたのが「Lyft」だ。2か月間のベータテストを経て、2012年8月にサンフランシスコで正式に開始し、2013年1月にはロサンゼルスに、4月にはシアトルに、



^(脚注1) <http://www.lyft.me>

^(脚注2) <http://www.zimride.com>

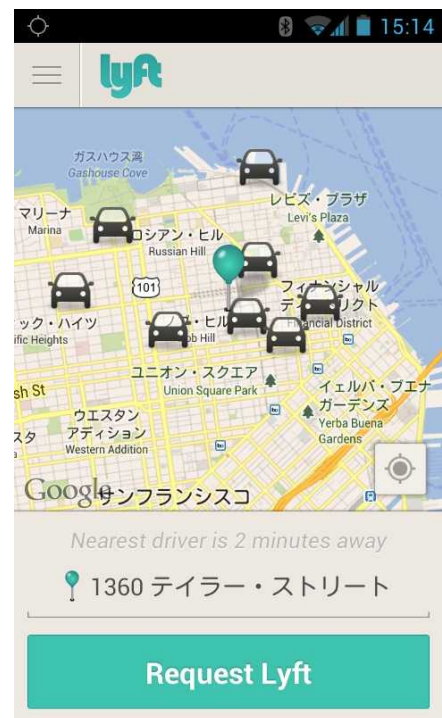
5月にはシカゴに拡大した。

アプリはiPhoneとAndroidに対応している。ドライバー用も同乗者用もアプリは共通だが、ドライバーモードを「ON」にすることにより、ドライバー用のメニューが表示される。同乗希望者は事前にスマートフォンにアプリをインストールしてアカウントを作成しておくことが必要だ。ログイン情報はFacebookのものを使用する。すなわちFacebookのアカウントを持っていない人はLyftのメンバーにはなれない。アカウント作成時に、支払いに使用するクレジットカードを登録する。

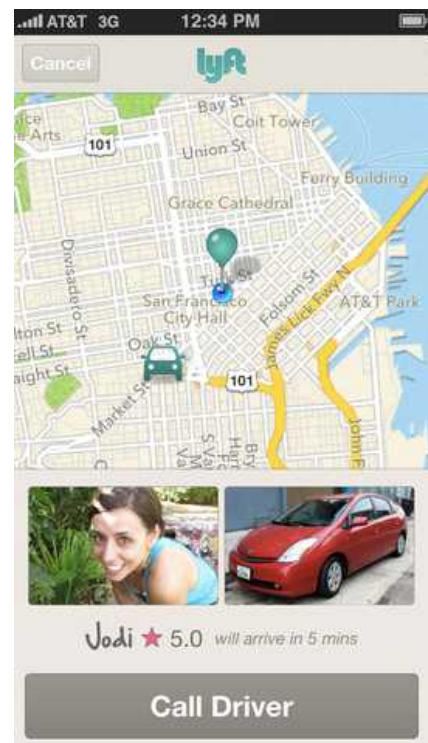
アカウント作成後、アプリを起動すると、Uberと同様、地図上に現在地が青い丸印で、乗車場所が緑色の風船で示され、近くにいるLyftのメンバーの車の位置と何分で到着できるかの情報が表示される【図表6】。乗車場所を現在地以外に指定したい場合は地図上の風船がその指定したい場所に来るように地図を指で動かすか住所を入力する。乗車場所を変えるたびに、近くにいるLyftのメンバーの車の位置がアップデートされ、何分で到着できるかの表示も変わる。乗車時刻を指定することはできない。すなわち、1時間後に乗りたいとか、明日の何時にどこで乗りたいなどといった「予約」をすることはできない。あくまでも今すぐにでも乗りたいというときに使うサービスだ。乗車場所が決まったら、「Request Lyft」ボタンを押すとドライバーに同乗希望者の情報が送られる。

リクエストを受け取ったドライバーは、これに応じるかどうかを選ぶことができる。同乗希望者の評価などを確認して、嫌なら拒否することもできる。ドライバーが承諾すると、今度はドライバーの名前、写真、評価の情報が車の写真とともに同乗希望者に送られる【図表7】。同乗希望者はここで、そのドライバーを呼ぶかどうかを最終的に決断することができる。ドライバーと同乗者の双方が事前に互いに相手の素性を確認してから乗車できるようになっている。

【図表6】 Lyft アプリ 起動画面



【図表7】 Lyft のドライバー情報確認画面



(iTunes アプリ説明ページより)

Lyftのメンバーの車に同乗する際は、他に同乗者がいなければ助手席に座るのが通例で、ドライバーとの挨拶は握手ではなく拳をぶつけ合う「fist bump」が習わしになっている。親しい友人の車に乗せてもらうような感覚だ。

降車後、同乗者はLyftアプリで支払いとドライバーの評価をする。アプリには「寄付金のお勧め金額」が表示される。あくまでも自発的な「寄付金」なので、支払うのはそれよりも高くても安くてもいい。降車後支払いを忘れてたりして、何もしなければ、24時間後にお勧め金額が登録したクレジットカードにチャージされる。

評価はドライバーと同乗者の双方が行い、評価の悪いメンバーは自然淘汰される仕組みになっている。評価は5段階で、特に問題がなければ5を付けることが求められる。ドライバーは平均4.8以上の評価を維持することが求められ、4.5以下になると除籍される可能性があるため、一度でも4以下がつくと大きな痛手となる。

ドライバーを募集するLyftのWebサイト^(脚注)によると、ドライバーは最大で1時間35ドルを稼いでいるとのことだが、平均的には20-30ドルのようだ。同乗者から徴収した「寄付金」の80%がドライバーに行く。勤務時間はLyftの営業時間内で自由に選べるが、勤務する日時をあらかじめ申告しておかなければならない。「シフト」勤務体制に近い。気が向いた時に他人を乗せるというわけにはいかないようだ。

【図表8】 Lyftの街角広告（ブランストリートにて）



(筆者撮影)



^(脚注) <http://www.lyft.me/drivers>

なお、**Zimride**という社名は、共同創業者の1人、**Zimmer**の名前からとったもののように見えるが、実はそうではなく偶然似たような名前になったということだ。**Green**は**Zimmer**と知り合う前からライドシェアリングサービスに**Zimride**という名前を付けていた。その由来は**Green**が2005年にジンバブエに旅行して、現地でインフラが整っていない中で非常にうまく運用されているミニバスに感化を受けたことにちなんだものだ⁴（脚注）。

3-3 SideCar



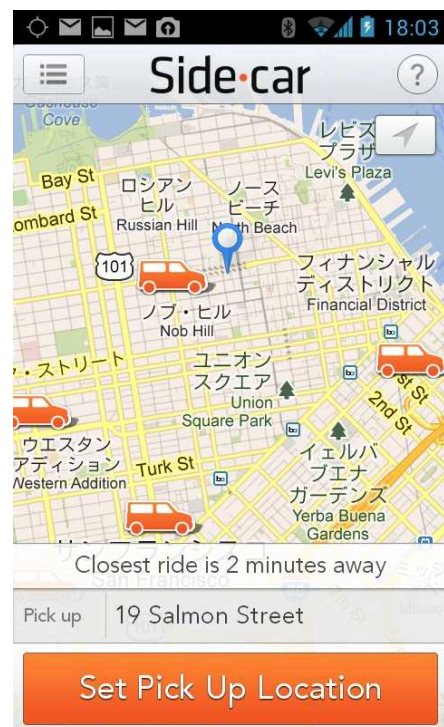
2012年2月にスタートしたライドシェアリングのためのコミュニティ「**SideCar**」は、起業家で投資家でもある**Sunil Paul**氏が2012年に設立したベンチャービジネスの**Side.Cr, LLC**が運営する。**Lyft**と同様、カープールの車に乗りたい人と乗せたい人を結びつけるマッチングサービスだ。

4か月間のベータテストを経て、2012年6月にサンフランシスコで本格サービスを開始した。その後提供地域を拡大し、2013年5月時点でシアトル、ロサンゼルス、オースチン、フィラデルフィア、シカゴ、ボストン、ニューヨーク、ワシントンD.C.で利用できる。

アプリはiPhone用とAndroid用があり、それぞれドライバー用の「**SideCar: Drive**」と同乗者用の「**SideCar: Ride**」がある。アプリをインストールしてアカウントを作成する。その際に支払いに使用するクレジットカードを登録する。アカウント作成後、アプリを起動すると、地図上に乗車場所を示す青いピンマークと近くにいる**SideCar**のメンバーの車が表示され、一番近くにいるメンバーの車が来るまでに何分かかかるかが表示される【図表9】。

アプリの作りや使い勝手は**Lyft**とほとんど同じだが、**Lyft**はあらかじめ乗車場所だけ指定して車に乗り込むのに対し、**SideCar**は事前に乗車場所と降車場所を指定して、「寄付金」の金額もあらかじめ確認できるところが違う。事前に乗車の時刻や場所を指定して「予

【図表 9】 SideCar アプリ起動画面



⁴（脚注） <http://www.universityofcalifornia.edu/news/article/23808>

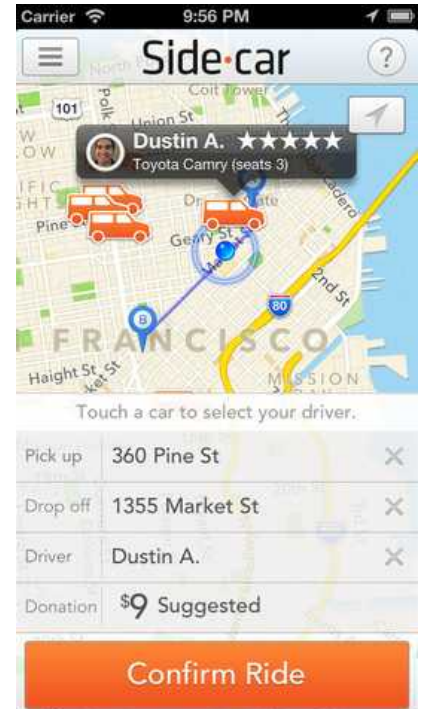
約」することができず、あくまでも乗りたいときに使うサービスである点はLyftと同様だ。乗車場所と降車場所を指定すると、近くにいるメンバーの車が表示され、車をタップするとドライバーの名前と車種と評価が表示される。ドライバーを選んで、「Choose [ドライバー名]」ボタンを押すと、乗車場所、降車場所、ドライバー名、寄付金の金額が表示される【図表10】。「Confirm Ride」ボタンを押すとドライバーが呼ばれる。呼ばれた方のドライバーにもこれに応じるかどうかを決める余地があるのはLyftと同様だ。

ドライバーはプロの運転手ではなく「普通の人」だが、ドライバーとして登録する際に免許証、車の登録証、保険はもちろん、犯罪歴もチェックする。乗せる方と乗る方の両方が5段階で評価し合い、点数が悪い人については会社が調査・指導したり参加できなくしたりすることで、参加者の質と信頼性の確保を図る。ただし車両の点検は会社側は行わず、ドライバーに任せているようだ。この点、Lyftはドライバーの採用時に運転歴や犯罪歴をチェックするほか、車両の点検も会社が行うので、Lyftの方がチェックは厳しいようだ。

SideCarもLyftと同様、降車時に支払うのは料金ではなく、あくまでも「寄付金」だ。支払うかどうか、いくら支払うかは乗った人の自由意志に委ねられている。アプリで車を呼ぶと、同様の路程を利用した他の人がそのドライバーに支払った「寄付金の平均額」が表示される。これを参考にして、支払い額を自発的に決める。それよりも多く支払ってもいいし、少なく支払ってもいいし、支払わなくてもいい。ただし理由もなく支払わなかったり支払額が少なかったりすると当然評価が下がる。

SideCarはLyftと非常によく似ているが、車の外見やアプリの作りのわずかな違いが、サービスの使い勝手の違いも生み出しており、それによってユーザーの好き嫌いも分かれる。それぞれの特徴に応じて使い分けることも可能だ。たとえばLyftのピンクのヒゲは野暮だという人もいるが、よく目立つので街なかで見つけやすいというメリットがある。SideCarは事前に目的地まで指定し、寄付金の平均額も表示されるので、同乗者は金額を見てからキャンセルすることもできるが、一方、ドライバーの方も目的地を見てから（危ない場所だから行きたくないなど）リクエストに応じないことも可能だ。Lyftは乗ってから目的地を告げるので、途中で目的地を変更したり、どこかを経由して友人を拾ったり降ろしたり、柔軟な対応やルート選定が可能だ。SideCarは事前にアプリ上で目的地までの最短のルートが設定され、金額も決まってしまうことから、途中でルートを変更するのは困難なようだ。もちろん実際に走行するルートを変えることは可能だが、アプリ上に表示されたルートと金額は変えられない。この特徴を利用して、最初に少し手前の目的地を設定して、安

【図表 10】 SideCar 乗車確認画面



(iTunes アプリ説明ページより)

い金額で確定してから、降車時に「もう少し先まで行ってくれ」と要求する悪賢い同乗者もいるようだ。

SideCarのドライバーの「勤務体制」はLyftほど組織的ではないようだ。SideCarはカジュアルでカープールに近く、ドライバーは好きな時にアプリを開いて同乗者を受け入れることができる。一旦アプリで車を呼んだ後、5分以上経ってからキャンセルすると、Lyftの場合はキャンセル料が5ドルかかるが、SideCarの場合はキャンセル料がかからないので、同乗者の側も気楽に車を呼べる。ただしせっかく指定された場所に行ったのに突然キャンセルされたら、ドライバーにとっては痛手だ。SideCarのドライバーは報酬を当てにせず、「人助けで乗せている」という意識でないとやってられないかもしれない。

3-4 その他の類似サービス

上記以外にも同様のサービスがいくつかある。たとえば上記3社と一緒にSFOから出入りを禁じられたNOETSには、タクシー型とカープール型の両方を提供するInstantCab (<http://instantcab.com>)、カープール型のTickengo (<https://tickengo.com>)、空港のパーキングで預かった車をレンタルするFlightCar (<https://flightcar.com>)の3社がある。また、たとえばTaxi Magic (https://taximagic.com/en_US)やFlywheel (<http://flywheel.com/rider-faqs>)などのようにタクシーと乗客をマッチングさせるサービスもあるが、これはタクシー会社のために作られたサービスなので、特に問題視されていない。また、カリフォルニア州政府が運営するライドシェアリングのためのマッチングサイト「511.org」というものもあるが、これは営利事業ではないので当然ながら問題にはなっていない。

【図表11】 サンフランシスコ市街のハイヤー（エンバカデロストリートにて）



(筆者撮影)

4 規制当局が動き出した

NOETSの活動が活発になるにつれ、規制当局も動き出した。まず、UberCab（現Uber）がハイヤー型サービスを開始して間もない2010年10月に、SFMTAとCPUCが同社に対して業務停止命令を出した^①（脚注1）。SFMTAはタクシーを規制し、CPUCはハイヤーを規制する。その両規制当局がUberCabのビジネスに待ったをかけた。

その背景にある規制当局の懸念は、TechCrunchのまとめ^②（脚注2）によれば、以下のようなものだ。

- UberCabはタクシー会社と同じような事業を行っているにもかかわらず、タクシー事業の許可を得ていない。
- UberCabの車両にはタクシーと同等の保険がかけられていない。
- UberCabはタクシー運転手の生計を脅かす可能性がある。
- 米国各都市では通常、ハイヤーは1時間以上前に事前の予約が必要とされる。路上で乗客を拾うことができるのは許可を受けたタクシーのみである。UberCabは路上で乗客を拾っている。（だからタクシー事業に該当するが、その許可は得ていない。）

TechCrunchの同記事によれば、当局がこのような動きに出たということは、Uberのビジネスが今後伸びる可能性があり、タクシー業界を脅かす存在になることを裏付けていると見ることができる。もしUberのビジネスが成長の見込みがないものなら、当局は最初から相手にしないだろうし、そもそも当局の目に留まらないだろうという理由だ。そういう意味では、Uberのビジネスは「いいところを突いている」というのがTechCrunchの見方だ。これはタクシー業界の反発にもいえる。タクシー業界は、Uberのビジネスを脅威と感じている。それはすなわち、Uberのビジネスの方がタクシーより優れていて、このままにしておくとタクシーの顧客がUberに奪われてしまうことを認めているといえる。

ただし法律に基づいて規制するためには、タクシーの顧客を奪うとか、タクシー運転手の生計を脅かすというような主観的、感情的な理由ではなく、きちんとした法的な根拠を示す必要がある。当局の業務停止命令によると、「UberCab」という名称の使用が大きく問題視されている。

SFMTAの業務停止命令によれば、「UberCab」という名称は、タクシー会社かタクシー関連の会社であることを示しているので、SFMTAの管轄下となり、許可なくタクシー事業を行ってはならないという法律に違反している。また車体の色に関する



①（脚注1） <http://blog.uber.com/2010/10/25/ubers-cease-desist/>

②（脚注2） <http://techcrunch.com/2010/10/24/ubercab/>

る許可を受けてから事業を行わなければならないという法律にも違反している。さらに「UberCab」という名称を使用しながら、実際に使っている車両にはタクシーは1台もなくすべてハイヤーやリムジンばかりであるとして、「Cab」や「Taxi」などタクシーであると誤認させるような名称を使用してはならないとしている。

この市当局の論理は少々強引で、かつ矛盾している。まず名称からはタクシー事業であると判断されるので、タクシー事業者としての許可を受けなければならないと言いつつ、実態はハイヤーなのでタクシーと誤認するような名称を付けてはならないとも述べている。本当にタクシー事業に該当すると判断しているのか否かが曖昧だが、一応タクシー事業に該当することにしなないとSFMTAの管轄権が及ばないことになるので、強引に論理を展開したのかもしれない。

またCPUCの業務停止命令の理屈も少々強引だ。UberCabのWebサイトによればUberCabは乗客から料金を徴収してリムジン会社に送料を支払っている。これは典型的な運送事業者と下請運送事業者の関係であり、このような役割をする会社はCPUCが発行するチャーター・パーティ・キャリア（ハイヤー事業者）としての許可を取得しなければならないと法律で決まっている。さらに、チャーター・パーティ・キャリアはタクシーと誤認されるような名称を使用してはならないという法律もある。このどちらの法律にも違反している、というものだ。

市当局は名称だけで、州当局はWebサイトの情報だけで判断して、既存の規制の枠組みにあてはめて業務停止命令を出した。どちらの規制にも罰則があり、タクシーの無許可営業は1日につき5,000ドルの罰金、ハイヤーの無許可営業は1日につき1,000ドルの罰金と最大3か月の禁固のどちらか一方か両方が適用される。

これに対して、Uberは動じなかった。法律上問題はないとの信念を貫き、規制当局と粘り強く話し合いを続ける一方で、罰則の恐怖をもともせず事業を続けた。ただし名称はすぐに「UberCab」から「Uber」に変更した。これだけでも両当局の主張の根拠の大部分が崩れたはずだ。さらに許可を取得しているハイヤー会社と提携することで、無許可営業との批判をかわした。その後、当局の業務停止命令が撤回されたとの正式発表はないままUberは事業を継続し、他の都市にも拡大するという状況が続く。

次に、SideCarとLyftがライドシェアリング型のサービスを開始して間もない2012年8月、CPUCが両社に業務停止命令を出した^(脚注)。その理由は、両社の事業はハイヤーサービスに該当し、チャーター・パーティ・キャリアとしての許可が必要のところ、両社は無許可で事業を行っているというものだ。

その後、2012年11月、同委員会はZimride (Lyft)、SideCar、Uberの3社に対し違



(脚注)

<http://www.cpuc.ca.gov/NR/rdonlyres/03851232-DD84-47C1-B134-D90C8D15D3B7/0/CeaseandDesistLetters.pdf>

反切符を切り、それぞれ2万ドルの罰金を科した。チャーター・パーティ・キャリアとしての許可が必要なところ、3社とも無許可で事業を行い、宣伝を行っているというものだ。ただしLyftとSideCarの2社とUberとでは違反内容が少し違っている[☞]([脚注](#))。

LyftとSideCarに対して切られた違反切符の違反項目は以下のようなものだ

- (1) 許可なくチャーター・パーティ・キャリアとして事業を行った。
- (2) 州に届け出た有効な自動車保険の証書なしにチャーター・パーティ・キャリアとして事業を4日以上行った。
- (3) 州に届け出た有効な労働保険の証書なしに4人の従業員を雇った。
- (4) 4人のドライバーを自動車管理局 (DMV) の違反歴管理システムに加入させることを怠った。
- (5) 4人以上のドライバーを雇う前に、薬物・アルコール検査制度に加入させて検査を受けさせることを怠った。
- (6) 運送状の保管義務を怠った。
- (7) 記録の作成・保管義務を怠った。
- (8) 運送状に必要な情報を記載することを怠った。
- (9) 許可なくチャーター・パーティ・キャリアとして宣伝を行った。

なお、上記の違反のうち、Lyftについてはすべてが記載されているが、SideCarについては(8)の記載がないことから、SideCarは少なくとも運送状に必要な情報を記載する義務は果たしていたと見られる。

これに対しUberの違反内容はもっと簡単だ。

- (1) 許可なくチャーター・パーティ・キャリアとして事業を行った。



[☞]([脚注](#)) 各社の違反切符は以下のサイトで閲覧できる。

(Lyft)

<http://www.cpuc.ca.gov/NR/rdonlyres/70624FD1-0D98-4D02-A88A-5CD1FF8734C8/0/Lyft.pdf>

(SideCar)

<http://www.cpuc.ca.gov/NR/rdonlyres/5B80F325-CDC3-46CB-B37A-59266E251242/0/SideCar.pdf>

(Uber)

<http://www.cpuc.ca.gov/NR/rdonlyres/0C171044-B50D-4470-9BAE-6670AB085661/0/Ubercitation.pdf>

(2) 許可なくチャーター・パーティ・キャリアとして宣伝を行った。

これだけで、Uberは許可を受けたハイヤー会社と提携したことにより、それ以外の要件は満たしていたとみなされたことになるが、Uber自身の活動についてチャーター・パーティ・キャリアとしての許可を受けることが必要というところは見逃してもらえなかったことになる。

2012年12月にCPUCは、3社から事情を聴取した結果、これまでとは違う新たな局面に直面したとして、ライドシェアリングサービスに関して新たなルールを策定するための審議を開始することを決めた^④ (脚注1)。

2013年1月、CPUCは、新たなルールが策定されるまでは事業の継続を認めるとの合意をUberおよびLyftと結んだ^⑤ (脚注2)。これにより両社は業務停止命令を解かれ、両社に科された2万ドルの罰金も撤回された。なおCPUCがSideCarと同様の合意を結んだとの発表は今のところ特になされていないが、SideCarもサービスを継続している。

さらに2013年3月、SFOが、NOETSを提供している6社に対して業務停止命令を出した^⑥ (脚注3)。顧客の送迎のために空港に出入りすることを禁止するというもので、空港で乗客を拾うことはもちろん、降ろすことも認めないという内容だ。「乗客の安全性を確保する必要と全事業者を公平に扱う必要から」と空港担当者は説明している。

同空港はサンフランシスコ市／郡と空港委員会が管理運営している。同空港で顧客を送迎する営業車は空港施設内で事業を行うための許可を得なければならない。許可を得た営業車は空港に出入りするたびに空港使用料を支払う義務も負う。その許可はタクシー・ハイヤー事業に関するSFMTAかCPUCの許可を得ていることが前提となっている。よってその許可を得ていないNOETSは営業目的で空港施設内に立ち入ってはならないというわけだ。

ただし、出入り禁止となったのはドライバーが「普通の人」の場合だけで、タク



^④ (脚注1)

http://www.cpuc.ca.gov/PUC/transportation/Passengers/CarrierInvestigations/Ridesharing_Proceeding.htm

^⑤ (脚注2) (Uber)

<http://www.cpuc.ca.gov/NR/rdonlyres/F013B3B9-ED4E-4554-9C34-E468C9DAED88/0/CPUCEntersIntoOperatingAgreementwithUber.pdf>

(Lyft)

<http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Published/G000/M047/K132/47132286.PDF>

^⑥ (脚注3)

http://www.huffingtonpost.com/2013/04/05/san-francisco-airport-ride-sharing-ban_n_3024967.html

シー・ハイヤー会社と提携してタクシーやハイヤーの運転手が空港に乗り入れる場合には禁止の対象ではない。Uberの場合はUberXだけが禁止の対象だ。もっともUberのハイヤーは普通のハイヤーとは見分けがつかないので禁止したとしても実行上は難しい。同様に他のNOETSも、Lyft以外は特に目印がないので、一般の車とは見分けがつかない。そしてNOETSに含まれない従来のカープールやライドシェアリングは禁止の対象ではない。

5 ライドシェアリングのジレンマ

2013年4月、CPUCは、「ワークショップ」と称して関係者のヒアリングを実施した^④(脚注)。参加した関係者はタクシー事業者、ハイヤー事業者、NOETS (Uber、Lyft、SideCar、Tickengoなど)、SFMTA、保険会社など。NOETSに対してどのような規制が最適かということにつき、関係者の意見を聞くことにより、新たなルールの策定に資することを目的とする。CPUCが交通サービスを規制する大きな目的は公共の安全を守ることにあるが、そのために技術革新が妨げられてはならないという命題もあり、公共の安全と技術革新のバランスをどう図るかが主要な論点だ。NOETSの規制方法として考えられるオプションは以下の4つ。

- (1) NOETSをタクシーとして規制する。
- (2) NOETSをチャーター・パーティ・キャリア (ハイヤー) として規制する。
- (3) NOETSは新しい交通サービスなので、第3の規制制度を創設する。
- (4) NOETSはCPUCの管轄下に置かない、または規制を適用除外する。

このうち(1)と(2)を分けているのは、タクシーは市や郡の管轄、ハイヤーは州の管轄という管轄の違いだけでなく、規制の強さも違ってくるからだ。一般的にタクシーの方が公共の安全に与える影響が大きいことから、ハイヤーよりも規制が厳しい。ではタクシーとハイヤーの区別の基準は何かということになると、これはCPUCのワークショップの中でも議論されているほどで、まだ議論の余地があるようではあるが、これまで一般的に用いられてきた基準は以下のようなものだ。

- タクシーは時間と距離で料金が決まり、そのためのメーターが車に装備されている。ハイヤーにはメーターがなく、料金は事前の交渉で決まるが、通常は拘束時間に応じた料金が適用される。



^④(脚注) ヒアリングの様子は以下のサイトで映像が公開されている。
<http://www.californiaadmin.com/cpuc.shtml>

- ハイヤーは事前予約が必要。タクシーのように道端で手を挙げた乗客を拾うことはできない。タクシーも事前に電話で呼び、配車してもらう方法もあり、タクシーが来るまでにはある程度時間を要するが、これは「事前」とはみなされない。「事前」は通常30分から1時間程度との理解が一般的だが、法律で明確に定義されているわけではない。

NOETSの規制に関しては、タクシー業界は(1)の、タクシーとして規制することを支持している。タクシー業界の主張によれば、NOETSはライドシェアリングを装ったタクシーサービスに他ならない。実態は違法なジプシーキャブだ。スマートフォンのアプリで時間と距離を計って料金を計算している。事前にアプリで予約のような手続きが必要とは言っても、タクシーを電話で呼ぶのと変わりはない。

さらにタクシー運転手を35年間やっていたというLuxor Cabのアシスタントマネージャがしみじみと語る。タクシーサービスというのは厳しい任務だ。タクシー運転手が犯罪の犠牲者になることも少なくない。タクシーには乗客と運転手の安全を守り、犯罪を防ぐためにセキュリティカメラやその他の防犯装置も常備している。運転手はそのための訓練も受けている。そのような装備もない車で、訓練も受けていない無垢の若者が、軽々しくタクシーのまねごとをしてはいけないと。

また保険会社の関係者は、個人用の自動車保険で同乗者を乗せて事故を起こした場合、ビジネスに使用していたとみなされると同乗者に関する保険金がおりにない可能性があるとして、利用者保護の観点からのNOETSの危険性を指摘する。ビジネスとはみなされないライドシェアリングであれば、個人用の保険でカバーされる場合もあるが、各自の保険の契約内容によるので、あらかじめ保険会社に確認しておく必要があると注意を喚起している。

これに対してNOETS側は、提供しているのは交通サービスではなく、ソフトウェア・プラットフォームだと反論する。Uberは必要な許可を受けているハイヤー・タクシー会社と乗客を結びつけるサービスをしているだけだと主張する。たとえばTravelocity、Kayak、Hotels.comなどはホテルを紹介しているが、ホテルの施設を所有・運営しているわけではないのと同じだ。その証拠にUberはドライバーを直接雇ってはいないし、車両を所有してもしない。Uberはソフトウェア会社なので、従業員はほとんどがエンジニアだという主張だ。

確かにUberのWebサイトの提供条件には、同社は交通サービスを提供していない、交通サービスのキャリアではない、第三者の交通サービスを紹介するだけ、第三者の交通サービスの品質や信頼性等については保証しないし、何かあっても一切責任を負わない、などと明記されている⁷ (脚注)。第三者の交通サービスだけでなく自社のアプリや情報についても信頼性や正確性については保証せず、何かあっても一切責任を負わないとある。他社も同様の規定を置いている。万一の訴訟沙汰に備えて



⁷ (脚注) <https://www.uber.com/legal/usa/terms>

の規定であるにしても、営業トークとは正反対で、ことごとく責任を回避しようとする規定だ。

しかしタクシー業界側も納得はせず、さらに反論する。**Napstar**は音楽サービスのプラットフォームを提供していたが、著作権上の責任を負っていたではないか。プラットフォームを提供しているという説明で責任を逃れることができると思ったら大間違いだ。誰が料金を設定し、誰が収納しているのか、と追及の手を緩めない。**Uber**の場合、サンフランシスコから空港までなど一定の路程の料金は都市毎にあらかじめ決まっていて、**Uber**のWebサイトに掲示されている。アプリ上で支払い処理が行われるため、ドライバーは料金を収納しない。利用者のカード明細には「**Uber**」と表示される。

もし**Uber**が交通サービスであるとされた場合、ハイヤーなのかタクシーなのかと問われれば、車両の外観上はハイヤーだが、料金や事前予約の点ではタクシーとみなされる確率が高そうだ。すなわちハイヤーの衣を借りたタクシーとみなされても仕方がなさそうな状況だ。

Uber自身はタクシーを所有・運用していないにしても、タクシーを配車することを事業として行っていると見ることもできる。サンフランシスコのルールでは、タクシーを所有・運用する事業者は「**Taxicab Permit**」という許可が必要だが、タクシーを所有・運用しなくても、配車サービスを提供する事業を所有・運用する事業者は「**Taxicab Dispatch Service Permit**」という許可を取得しなければいけないことになっている。これに該当するとの見方もできる。

アプリを使ってタクシーの配車を依頼できるサービスは、既存のタクシー会社も提供している。しかも**NOETS**が登場するずっと以前からやっているところもある。既存のタクシー業界から見れば、**NOETS**は後からのこのこやって来て既存のタクシー会社とまったく同じことを許可なくやって秩序を乱しているように見えている。もしこんなことが認められるとすれば極めて不公平だと感じている。既存のタクシーの規制が意味をなさなくなる。15年も待って、または20万ドルも支払ってやっとメダリオンを獲得したタクシードライバーはさぞ悔しい思いをするに違いない。

一方、**Uber**側はあくまでもタクシー事業ではないと言い張る。許可を受けたタクシー・ハイヤー会社が交通サービスを提供しているので規制上も問題ないと主張する。カープール型の**UberX**についてはどうかと追及されると、現在**CPUC**が暫定的に許可しているが、新たなルールが確立すればそれに従うとして、掘り下げた議論は避けている。

カープール型のコミュニティを運営する**SideCar**も、自社のサービスはあくまでも交通サービスではなく、ライドシェアリングだと主張する。ライドシェアリングは、カリフォルニア州の規定によれば、営利を目的としないことが要件になっている。**SideCar**では、利用者が支払うのは料金ではなく自発的な「寄付金」であり、その金額はガソリン代等のコストを賄うだけのものなので、営利を目的としていないと反論する。

同様の主張はカープール型のサービスを提供するTickengoも展開している。同社は2012年10月に、元サンフランシスコ市長のWillie Brown氏を顧問弁護士として雇った。同氏は2013年1月、新たなルール策定に乗り出したCPUCに対し、ライドシェアリングかどうかの基準として「営利」の定義をすることを提案するコメントを提出した⁷（脚注）。その内容は、ライドシェアリングとして分類されたコミュニティに対しては、ドライバーが1年間に受け取ることのできる「寄付金」の額の上限を設けるというもので、その上限は自動車連盟（AAA）が発表する自動車所有年間平均コスト（現行では8,776ドル）を採用するというものだ。それ以上稼ぎたいドライバーや運営会社は、タクシー・ハイヤー、または新たなカテゴリーのビジネスとして一定の規制に服することとなる。

この提案はまだ採用されたわけではないが、元市長の意見なのでかなり重みがありそうだ。もし採用された場合、ライドシェアリングでドライバーに支払われる「寄付金」の額は年間9,000ドル弱程度までに制限される可能性がある。これではドライバーにとっては本当に「人助け」でしかなく、これで生計を立てることは難しくなるが、ライドシェアリングのそもそもの目的からすれば、それほど的外れな意見とも思えない。

ここにライドシェアリングのビジネスとしての限界がある。つまり、現行の制度上、ライドシェアリングとして分類されるためには営利を目的とすることはできないということだ。SideCarやTickengoは既に、営利を目的としないライドシェアリングとしての道を選んだようだ。ただ、ほとんどのベンチャービジネスや投資家にとっては、これは大きなマイナス要素ではないだろうか。サービスがいくら発展・普及しても儲からないということだ。儲かるビジネスにしたければライドシェアリングの域を出なければならなくなる。ライドシェアリングの域を出ると、タクシー・ハイヤーと同じかまたは第3の新たなカテゴリーのビジネスとなる可能性があり、いずれにしても公共の安全などに必要な一定の規制が待ち受けることとなる。

6 おわりに

世の中に新しい技術やアイデアが現れ、それを使った新しいサービスが出現し、それが既存の制度の枠組みにうまく当てはまらずに摩擦や問題を引き起こすという状況は、これまで様々な業界で起こってきたことだ。本稿で取り上げたライドシェアリングを巡る問題は、それが今米国の交通サービスでも起こっているという一例だ。今後、規制制度の側も見直しが求められることだろうし、新しいサービスの側も軌道修正が必要になる可能性がある。双方がどのように整理されるのか、まずはCPUCの検討状況を見守ることとしたい。

新しい技術やアイデアを使ったビジネスに対して既存業界が反発するというパタ



⁷（脚注） <http://docs.cpuc.ca.gov/PublishedDocs/Efile/G000/M042/K158/42158035.PDF>

ーンは特に目新しいことではない。CPUCは公共の安全と技術革新のバランスを図ることに苦慮している。これは既存事業者を立てるか新規事業者を立てるかという側面もあり、CPUCにとってのジレンマでもある。公共の安全という大義名分が、実は既存事業者の既得権益を守るための手段になったりはしていないか、注意して見守る必要がある。

また既存業界の反発の中には既得権益を守ろうという意図や若者のベンチャービジネスの手法に対する反感や偏見からなされるものもあるかもしれないが、長年その道に携わってきた経験者からの貴重な忠告や提言である可能性もあるので、そのような意見には真摯に耳を傾ける姿勢を忘れてはならない。さらに当然ながら、技術革新をビジネスに応用するにあたっては、功利や利便性を追求するあまり社会のルールを無視したり、単に規制や責任を逃れることばかりを考えたりするようなことがあってはならない。

本稿の執筆中、折しもサンフランシスコ近郊で痛ましいショッキングな事故が起こった。5月4日の夜、独身さよならパーティーに向かう花嫁とその看護師仲間8人を乗せたリンカーン・タウンカーのリムジンが炎上し、花嫁を含む5人の女性が焼死した。リムジンはLimo Stop Inc.というれっきとしたハイヤー事業の許可を受けた会社の車両だった。

事故原因等はまだ明らかにされていないが、このような事故があると、交通サービス関連のビジネスにはもっと厳しい規制が必要だという見方もできる一方、許可を受けた事業者でさえこんな事故を起こしているのだから、許可を受けているから安全、受けていないから危険と決めつけてはいけないという見方もできる。いずれにしても、規制に服するか否かに関わらず、特に交通サービスに関連するビジネスには安全性確保のために最大限の配慮が求められることを改めて考えさせられる。

【執筆者プロフィール】

氏名：高橋 陽一（たかはし よういち）

経歴：KDD（現KDDI）にて海外通信事情の調査、サービス企画、海外の通信事業者との交渉、法人営業等を担当した後、1995年よりカリフォルニア支社（ロサンゼルス、サンフランシスコ）勤務。1999年より外資系通信事業者の日本オフィスに勤務。2006年より日本のIT企業にて米国現地法人の設立、運営等を担当。2010年4月よりKDDI総研にて特別研究員として、海外の通信市場・政策動向の調査分析に従事。2011年9月よりサンフランシスコ在住。