

シェアライドの雄、滴滴と中国の配車サービスの実態

執筆者 アジア中国 IT ライター 山谷剛史

▼記事のポイント

<サマリー>

今、中国の都市部では配車サービスは、「知ると得するサービス」というよりは「知らないと生活が不便なサービス」と言えるほど普及していて、特に中国のインターネット世代（20代～40代）にとっては切っても切れない存在となっている。

中国の配車サービスの代表的な企業が「滴滴出行（DiDi Chuxing）」だ。非公開企業ではあるが、滴滴出行の限りある情報から配車サービスのこれまでを振り返る。

振り返れば、業界最大手の滴滴は 2012 年 9 月に北京でサービスを開始した。2013 年に中国全土の大都市で、「滴滴」と「快的」の二大配車サービスの競争により話題をよく聞くようになり、2014 年にはアントフィナンシャルの「支付宝（Alipay）」とテンセントの「微信支付（WeChatPay）」の 2 大キャッシュレスを巻き込んで一気に利用者を増やした。滴滴と快的は 2015 年に合併し、新生「滴滴打車」としてスタート、その後「滴滴出行」に名前を変える。トヨタ自動車やソフトバンクと提携し、Didi モビリティジャパンを設立するなど、日本にも影響がある世界企業となっていく。

そうした滴滴がどうやって成長し普及したか、突然登場した配車サービスを、乗客として誰が利用して、ドライバーとして誰が利用したかを紹介する。また成長に伴い発生した社会問題に対してどうサービスをアップデートし対処していったかを紹介していく。

<主な登場人物>

滴滴打車 滴滴出行 Uber 程維 CEO

<キーワード>

配車 シェアライド

<地域>

中国

1 配車サービスの普及状況

1-1 中国地方都市の交通状況

まず配車サービスの状況を知る前段として、中国の都市の交通状況がどのようなものかを書いていく。執筆者は内陸雲南省の省都昆明市を拠点としていたため、その状況となる。

【図表1】中国雲南省と昆明市の位置



(出典) chinahighlights.com ホームページ

昆明市は市街地の面積で札幌市や福岡市よりやや広い程度であるが、高層マンションが建ち並び、人口密度は非常に高いものとなっている。執筆時点で最新となる2015年の政府統計市街地人口は397万人である。近年では繁華街ほか、郊外にもショッピングモールが続々と建設されている。ショッピングモールにはスーパーやアパレルブランドや各種教室やレストランがあるため、多くの人が向かう。その時の移動手段は、徒歩、路線バス、電動自転車、自家用車、シェアサイクルを利用する。近いモールに行く際は、路線バスの移動もせいぜい2、3駅なので混んでいようと苦にはならない。

【図表2】 昆明の中心部の様子



(著者撮影)

配車サービスを利用したくなる時は、より遠くに行かなければならないときだ。市内のどこかに行くにしても、市外のどこかに行くにしても、何度も乗り換えが発生し、車で直接行くよりは遠回りになり時間がかかりがちだ。後述のとおりバスも地下鉄もタクシーも使い勝手が悪いので、配車サービスを利用したいという状況がしばしば発生する。

大通り沿いにバス停は点在している一方で、地下鉄路線は東西を結ぶ路線と、南北を結ぶ路線、空港アクセス線の3路線しかなく、市街地をカバーしているとはいえない。新路線を建設しているが、建設後も地下鉄だけで間に合うということはないだろう。また、北京や上海も確かに都心であれば、地下鉄網は発達しているため、地下鉄と徒歩、あるいはシェアサイクルの移動でどうにかなるが、郊外になると路線バス利用の必要が出てくる。

路線バスについては、街の中心部ほか様々な方面に向かうバスが発着しており、何回か乗り換えをすれば市街地のどこでも到達できる。しかし時間がかかるというデメリットがある。例えば渋滞があまりない時間帯において、中心繁華街から10kmも離れていない執筆者宅から繁華街まででも、バスでは40分程度はかかる。人口密度は高いからなかなか車内で座ることは難しい。ほかの省都クラスも似たような交通状況だ。

また、市街地の外に行くのはバス便が発達しておらず、車を利用しないと行けない場所もある。昆明を例にとっても、バス便が発達していないにもかかわらず、役所や大学や会議場や展示館などの機能を郊外に移転している。また大型の公園やアウトレットモールを郊外に建設している。こうした場所に行くバスがなかったりバス路線数が少なかったりすることもある。公共交通が必要な場所にも関わらず、公共交通が不足している。

ではタクシーなら要求を満たせるのか。タクシーを使えば市街地の外へ行くにも高速道を活用して、スピーディーに目的地に到着することができる。とはいえタクシーは頻繁に見かけるものの、日中でも利用率は高く、空車を捕まえることは難しい。

一方で配車サービスはタクシーよりもすぐに捕まるので速達性がある。多数ドライバーが登録していることから、配車アプリで出発地と目的地を入力して乗車を宣言すれば、すぐに近くのドライバーが名乗りをあげ、車は数分で来てくれる。支払いに関しても明朗会計で、キャッシュレスに自動で支払えるため、タクシー以上に便利だ。

しかも現在、滴滴はサービスメニューの中で、安価な「快車(Express)」という配車サービスから、サービスを重視した「専車(Premier)」、さらに豪華な「豪華車(Luxe)」、それ加えてタクシーの配車「出租車(Taxi)」まで様々なグレードを選択できる。競合他社についても、いくつかのグレードの配車サービスを用意している。

配車サービスは安価な「快車(Express)」でもタクシーの車両以上に車内が快適であるというのが筆者の印象だ。特に専車(Premier)以上のクラスでは専属のドライバーがサービスを提供していて、そのサービスはかつての中国の状況からは想像できないほど素晴らしい。滴滴は圧倒的シェアを占めているが¹、他の配車サービスも滴滴同様に素晴らしいものである。

配車サービスのアプリは、アプリストアから専用のアプリをインストールして利用者登録を行うという方法はもちろんのこと、微信(WeChat)や支付宝(Alipay)といったアプリから起動するアプリ内アプリ「ミニプログラム(小程序)」から配車アプリを立ち上げてサービスを利用することができる。また「高德地図」などの地図アプリからも配車サービスを利用することが可能であり、利用ハードルが下がっている。

配車サービスを利用する際、具体的にどこで待ち、どこで乗客を載せていくかについてはアプリの地図上にプロットはされるが、電話やチャットでの確認が必要となる機会が多い。ドライバーやサービスの質が一気に改善しているが、外国人などの非中国語話者への対応はシステムではフォローされていない。上海や北京など大都市では外国人慣れしているドライバーはいるが、地方都市ではそうはいかない。おまけに目的地としてアルファベット表記された場所(例えばチェーン店など)が極めて少ないため、外国人が利用するにはハードルが高い。例を出すと同じアジアでもベトナムやインドネシアなどではアルファベット表記のチェーン店や銀行があるため、それを待ち合わせ場所として文字で伝えることは容易である。ただこうした言葉が通じない問題については、中国で翻訳系サービスが発展してきており、今後導入が進めばスムーズに利用できるようになる可能性がある。

一度使えば、そしてアプリの利用方法がわかれば、配車サービスを利用がやめら

¹ 利用者シェアは後述の1章2節を参照

れなくなる。その便利さの背景には、日本に比べて不十分な公共交通網、高い利用率による流しを捕まえにくいタクシー事情がある。配車サービスの登録ドライバーは大変多く、アプリで呼べばすぐやってくることも普及した背景にある。

【図表3】滴滴出行アプリの利用イメージ



(著者撮影)

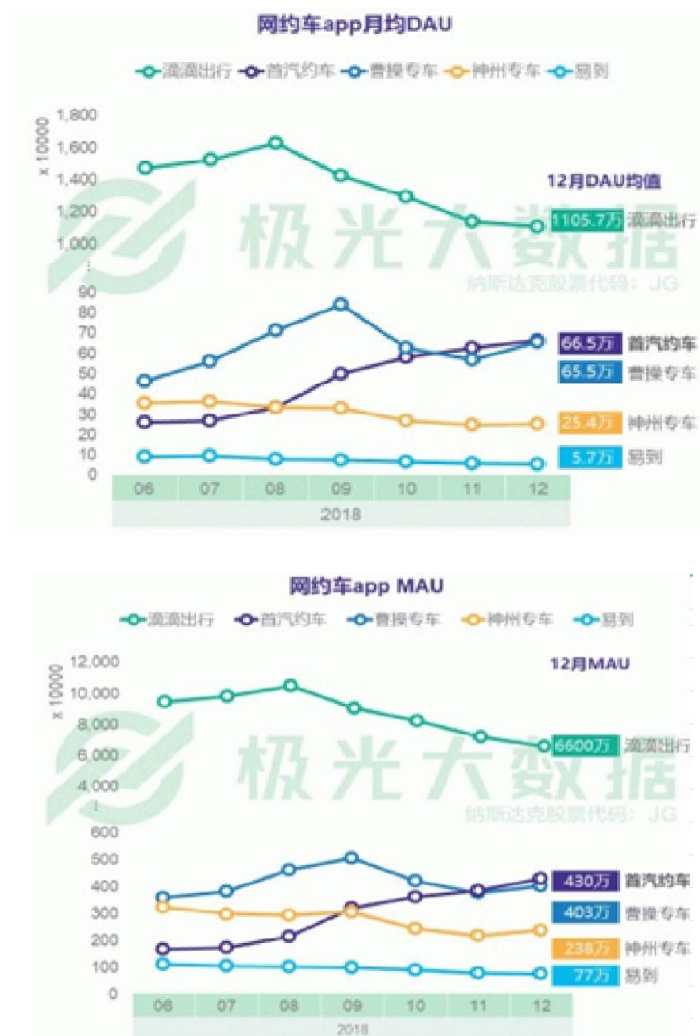
1-2 中国における配車アプリの利用状況

中国の配車サービスの普及状況について紹介する。滴滴のプレスリリースによると、1日のオーダー数は1,600万（2016年）となった¹。ただしそれでは情報が古いので、現地調査会社レポートを紹介する。

データ分析会社の極光大数据が発表した配車業界についてまとめたレポート「2019年1月網約車行業研究報告」によると、2018年12月時点での各配車アプリのDAU（1日あたりのアクティブユーザー数）は、滴滴出行が1,105万人で圧倒的に多く、2位以下は2桁少ない利用数となっている。2位は首汽约车と曹操专车で共に66.5万、続いて神州专车が25.4万、易到が5.7万であった。ただし、MAU（1ヶ月あたりのアクティブユーザー数）では、滴滴出行は6,600万とDAUの6倍程度だったが、2位以下の首汽约车が430万、曹操专车が403万、神州专车が238万、易到が77万となり、それぞれDAUの10倍程度の数字である。つまり滴滴ユーザーは他社よりも利用頻度が高そうだ。

¹ 滴滴出行のプレスリリース：<http://hk.didiglobal.com/zh-hk/driver/about.html>

【図表4】 中国各配車サービスのDAUとMAU（2018年6月～12月）



（出典）極光大データ

1日あたりのアプリ利用回数はどのアプリも2～3回程度、利用時間は概ねどのアプリも5分～7分程度となっている。

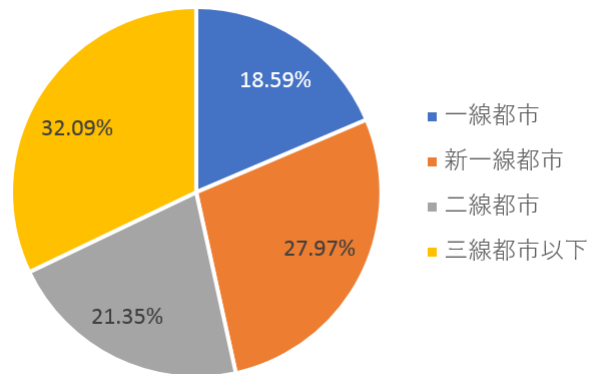
実は滴滴出行は2018年8月以降、急速に利用者を減らしており、MAUでは1億超から6,600万に、DAUでは1,600万から1,100万に減少している。減少した原因としてはその頃発生したドライバーによる乗客の殺人事件¹により、一部サービスが停止したこと、事件が大々的に報じられたことによる心理的ハードルの影響があるだろう。

同レポートの地域別利用状況によると、滴滴出行の利用者は省都クラス以上の大都市に集中している。中国で一線都市と呼ばれる北京・上海・広州・深圳合計の利用者数が全体の18.59%、それに続く大都市の新一線都市で27.97%、冒頭で紹介した昆明をはじめとした二線都市と呼ばれる新一線都市よりも規模が小さな省都クラスで21.35%とここまでで約3分の2を占めている。そして、それ以外の三線都市以下で

¹ 詳細は「2-2 配車サービスを揺るがす事件の発生」を参照

32.09%となっている。

【図表5】 滴滴利用者の都市クラス別構成比

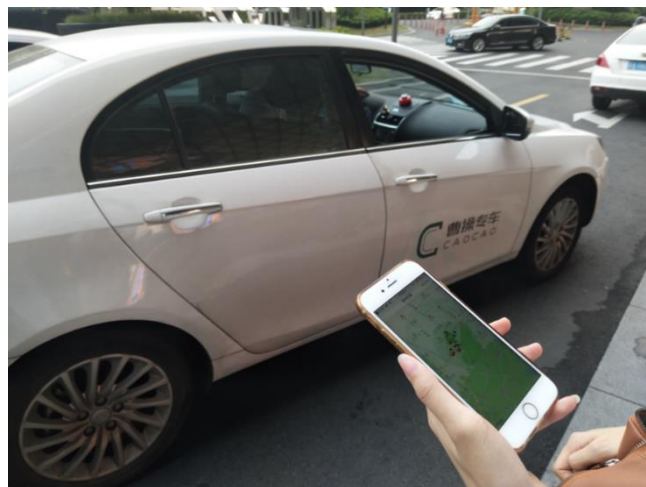


(出典) 極光大データレポートをもとに筆者作成

都市別利用者数では、北京が8.00%と2位の上海の4.68%を大きく凌ぎ利用されている。3位以下は成都(4.19%)、深セン(3.00%)、広州(2.91%)と続く。中国全人口に占める各都市の人口構成比は、北京(1.42%)、上海(1.66%)、成都(1.02%)、深セン(0.75%)、広州(0.92%)となっており、配車サービスの利用者は大都市に偏重していることが分かる。また、一般的なインターネット利用者の都市別利用者構成比は、三線都市以下の利用者が全体の半数以上を占めていることと比較しても、配車サービス利用者は大都市に集中している。

配車サービスの利用状況については、その他様々な調査会社レポートがあるが、いずれのレポートからも滴滴出行が圧倒的に利用されているのは同じである。

【図表6】 曹操専車の配車サービスを呼んでみたところ



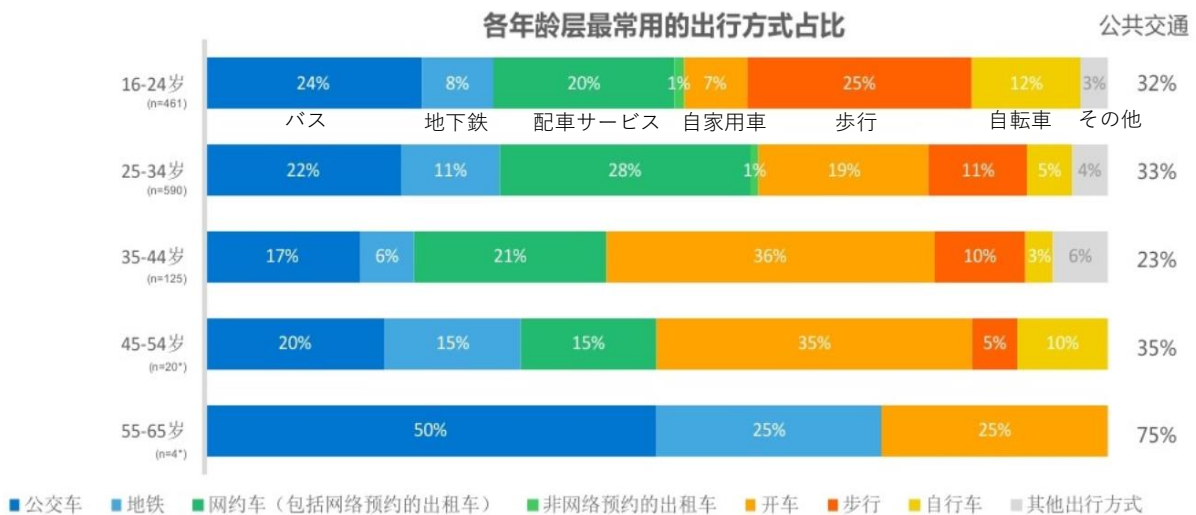
(著者撮影)

1-3 配車サービスの乗客の実態

配車サービスを利用するユーザーの実態はどうか。2018年3月、36kr研究院が発表した配車サービスのユーザー実態レポート「2018網約車ユーザー調研報告」を引用して紹介する。

同レポートによると、出かける際の移動手段において、配車サービスを利用する年齢は16歳から44歳が多い。これは中国のインターネット世代と合致する。この中でも新しいネットサービス利用に積極的な25歳から34歳の層が、最も配車サービスを利用する世代となっている。16～24歳に関してはバスや歩きが多く、35～54歳に関しては、自家用車の所有率が高まり自家用車での移動の割合が高くなる。55歳以上ではバスや地下鉄など公共交通の利用率が高く、ほぼ配車サービスは利用されていない。これはそもそもインターネットの利用率が低い世代だからというのがある。

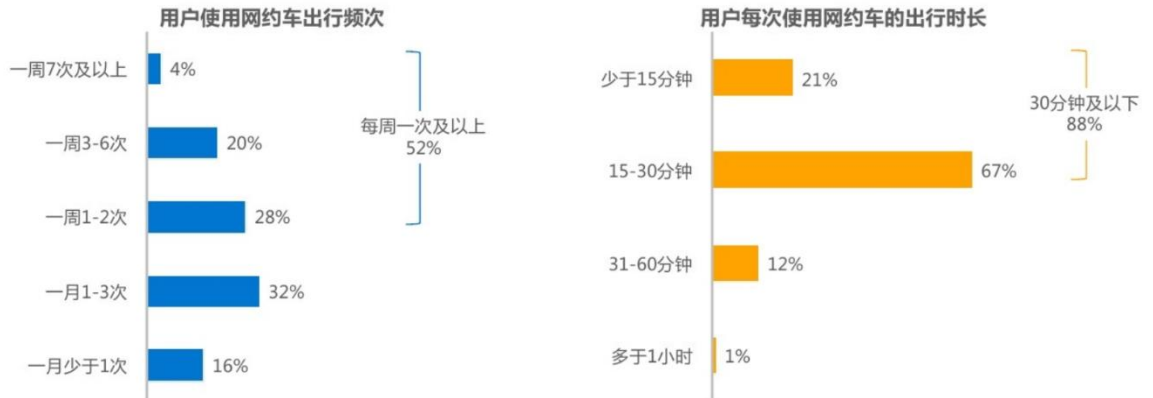
【図表7】年齢別の主な移動手段



（出典）36kr研究院レポート「2018網約車ユーザー調研報告」

配車サービス利用者の利用頻度については、週に7回以上が4%、週に3～6回が20%、週に1、2回が28%、1か月に1～3回が32%、1か月に1回未満が16%となった。52%が週に1度以上利用するということになる。平均乗車時間については、15分未満が21%、15～30分が67%、31～60分間では12%、それ以上は1%となった。すなわち30分以内の移動が88%を占めるといった結果となった。

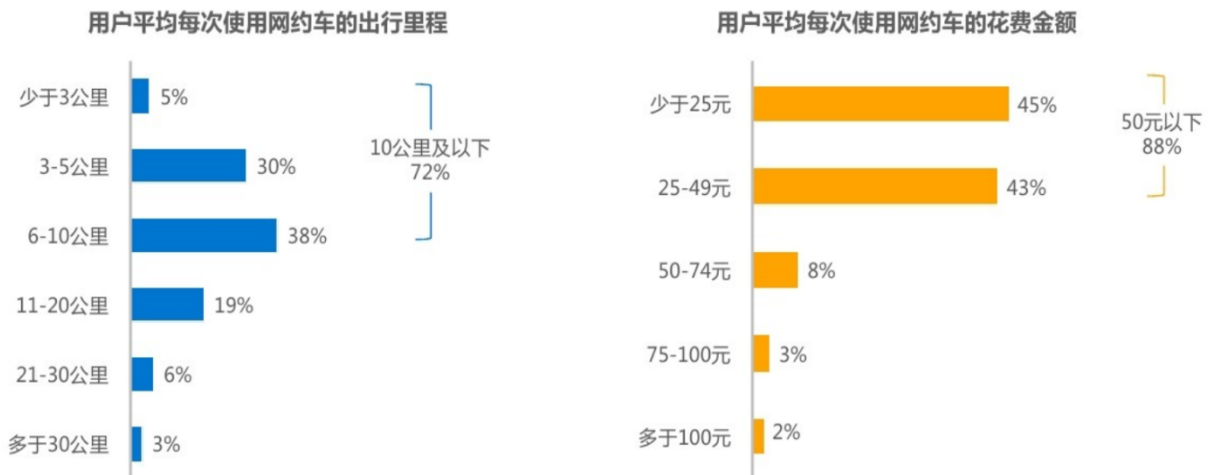
【図表8】 利用頻度と利用回数



(出典) 36kr研究院レポート「2018网约车ユーザー調研報告」

移動距離については3km未満が5%、3~5kmが30%、6~10kmが38%、11~20kmが19%、21~30kmが6%、30km以上が3%となった。すなわち10km以内の移動が72%を占めた。1回の平均利用額は、25元以下が45%、25~49元が43%、50~74元が8%、75~100元が3%、100元以上が2%となった。すなわち50元未満が88%となった。

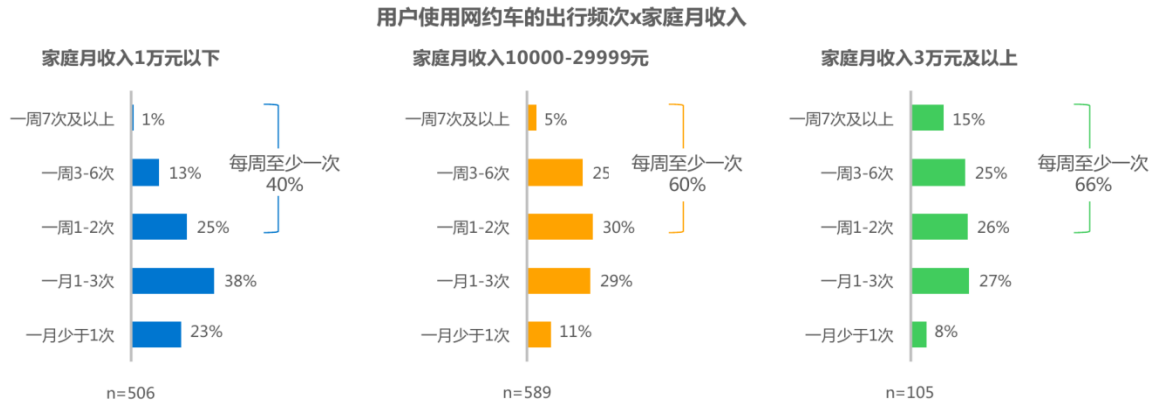
【図表9】 利用距離と利用額



(出典) 36kr研究院レポート「2018网约车ユーザー調研報告」

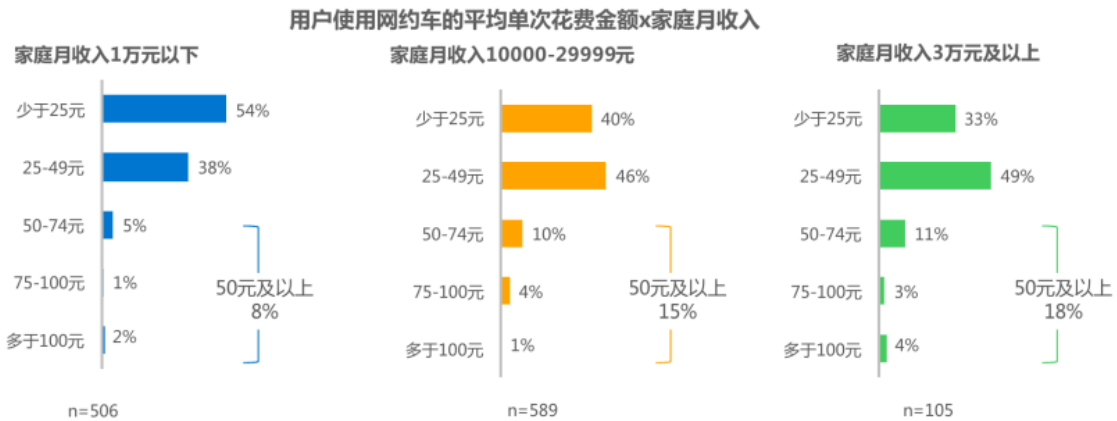
また世帯所得との関係では、【図表10】のように世帯所得が高いほど配車サービスの利用頻度が高く、【図表11】のように世帯所得が高いほど1回当たりの利用額も高い（すなわち移動距離が長い）という傾向が出ている。

【図表10】 乗客の世帯収入と配車サービス利用頻度（回／週）



(出典) 36kr研究院レポート「2018網約車ユーザー調査報告」

【図表11】 乗客の世帯収入別の1回乗車当たりの配車サービス利用額



(出典) 36kr研究院レポート「2018網約車ユーザー調査報告」

1-4 配車サービスのドライバーの実態

2017年に発表された滴滴発展研究院が発表した「滴滴平台（プラットフォーム）就業報告」によると、2,107万8千人が滴滴を通じて収入を得ている。

転職者の職業別では金属産業やセメントや練炭などのエネルギー業からのドライバーへの転職者が特に多く、393万1千人となった。これはエネルギー産業の規模が縮小し、人員が余剰となっている中で転職先として滴滴のドライバーになったと解釈できる。また軍事関係者も178万8千人がドライバーになったとしている。滴滴の登場により133万人の失業者を就業させることができたという。その就業したドライバーの12%が1年以上失業していた。以上から、エネルギー業退職者や退役軍人に再就職の機会を与え、社会の安定化に貢献したとも解釈できる。

また滴滴ドライバーの本業における雇用形態は「サラリーマン（25.34%）」「アルバイト（20.01%）」「フリーランス（18.05%）」「店舗などの個人事業主（15.09%）」

「ドライバーになる際に企業を立ち上げた (6.15%)」となっている。

学歴では大学卒未満が9割弱となる。職業別では多い順に「製造業 (25.69%)」「サービス業 (18.36%)」「交通運輸業 (16.55%)」「金融・仲介・コンサル・電子ビジネス業 (10.82%)」「衛生・教育・公共管理組織 (5.69%)」「農牧業 (3.29%)」「鉄鋼、石炭業 (3.13%)」となった。

働く理由 (複数回答) としては、「本職の賃金が低すぎる (62.34%)」「仕事が暇 (47.04%)」「辞めさせられる危険がある (16.36%)」「仕事が尊重されない (11.11%)」「職場の雰囲気がよくない (6.31%)」となっている。

また、滴滴での働く時間は、下図のように1日当たり「0~2時間 (50.67%)」が最も多く、「2~4時間 (19.66%)」「4~6時間 (12.91%)」「6~8時間 (8.74%)」「8時間以上 (8.02%)」となっている。

【図表12】滴滴ドライバーの1日平均労働時間分布

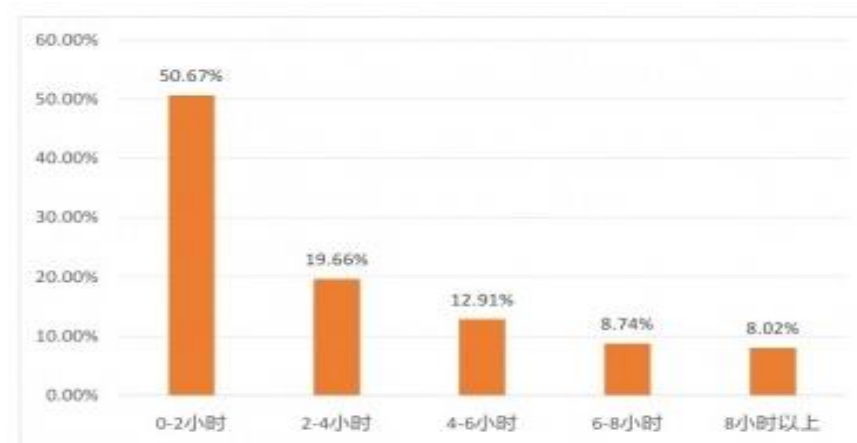


图20. 司机日均在线时长 (小时)

(出典) 滴滴平台就業報告

次いで月平均所得の分布については「3,000元以下 (23.54%)」「3,000~5,000元 (39.69%)」「5,000~7,000元 (20.38%)」残りはそれ以上となる。

【図表13】 滴滴ドライバーの収入分布

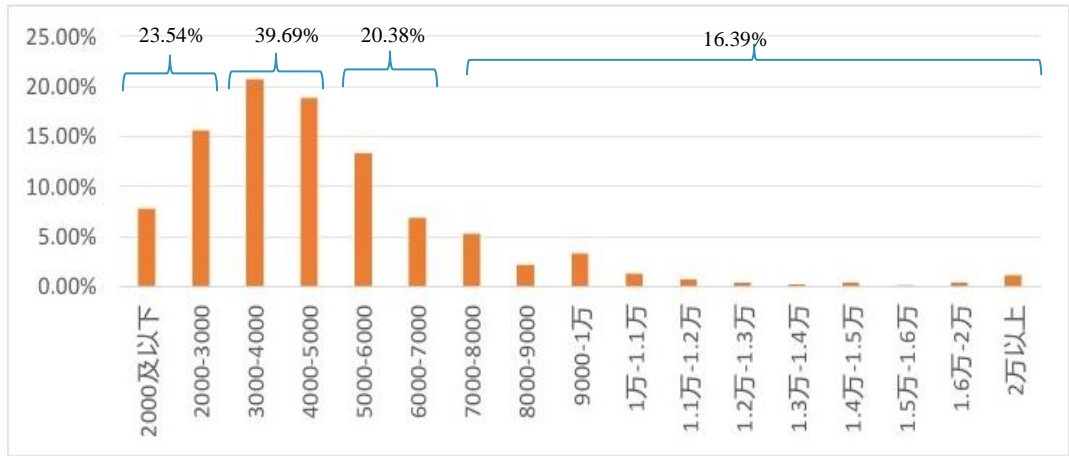


图18. 网约车司机个人月均总收入

(出典) 滴滴平台就業報告

ドライバーの年齢については、24歳以下が2.96%、25～34歳が43.09%、35～44歳が38.25%、45～54歳が14.49%、55歳以上が1.21%となっている。

【図表14】 滴滴ドライバーの年齢分布

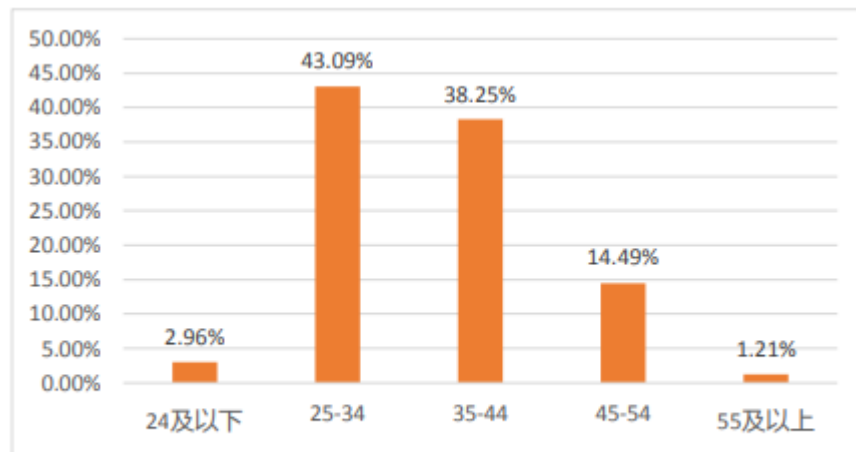


图11. 网约车司机年龄分布

(出典) 滴滴平台就業報告

また、ドライバーの性別は、男性が92.2%、女性が7.8%である。既婚者は83.3%であり、既婚者の子供の人数は【図表15】のように、いない(0人)が13.3%に対し、1人が51.22%、2人は31.65%となっている。

【図表15】滴滴ドライバーの扶養する子供の人数

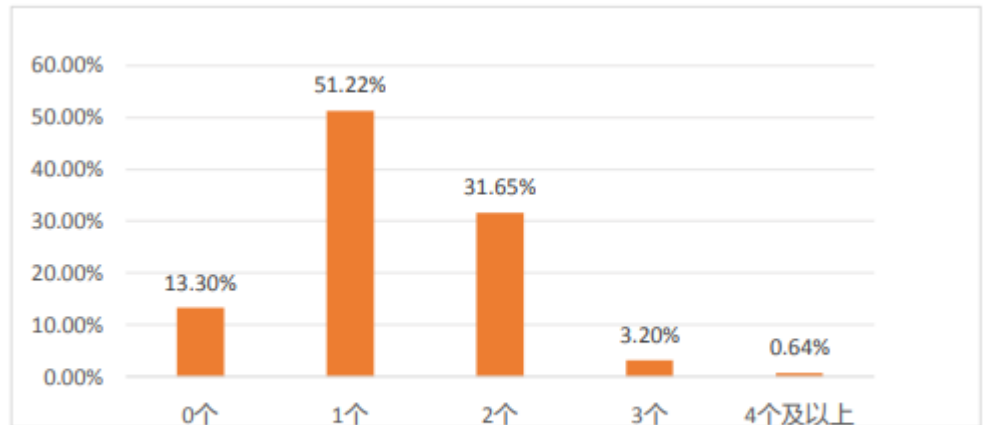


图15. 网约车司机的未成年子女数

(出典) 滴滴平台就業報告

家庭内の人数は、「5人(31.12%)」や、「6人(21.8%)」が多く、続いて「4人(21.8%)」、「3人(11.56%)」、「8人以上(8.28%)」、「7人(7.33%)」と続いた。「1人住まい(0.42%)」や「2人(1.91%)」は少数派となった。家庭内就業者数は「2人(49.11%)」が最も多く、「3人(20.29%)」「1人(17.79%)」「4人以上(10.32%)」となった。

【図表16】滴滴ドライバーの家族人員数

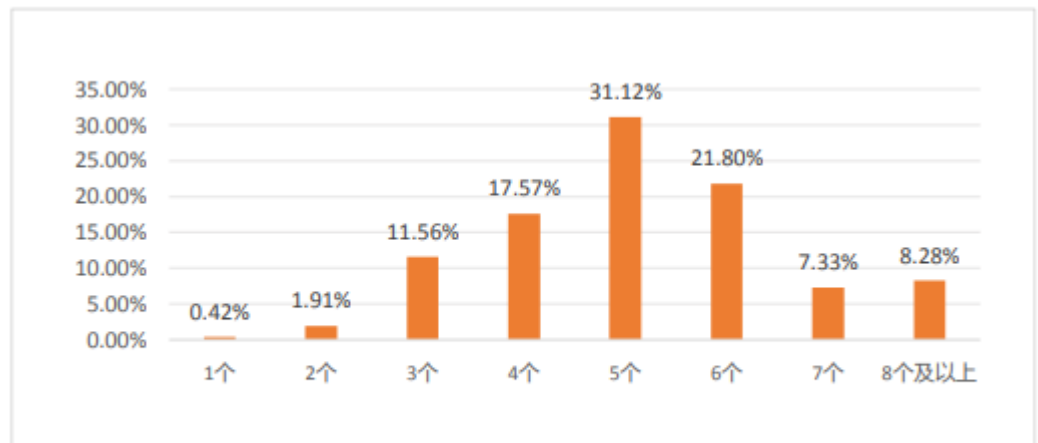


图16. 网约车司机的家庭人口数

(出典) 滴滴平台就業報告

同じく滴滴發展研究院が発表した「滴滴平台(プラットフォーム)女性新就業報告」によると、中国の滴滴に登録する女性運転手の詳細が分かる。

同レポートによると、女性運転手の約10%が当初から専業主婦であったり、約15%が長く仕事をしていなかったりすることから、社会復帰の手段としてシェアライドの運転手を選択する女性が一定程度存在するようだ。そうした中で女性運転手の86%がこの仕事に満足しているという。

また、収入面では女性運転手の半数以上が月収1,000元（約1万6千円以下）だが、1割の運転手が8,000元以上（約12万8千円）になっている（【図表17】参照）。

【図表17】女性配車ドライバーの平均月収

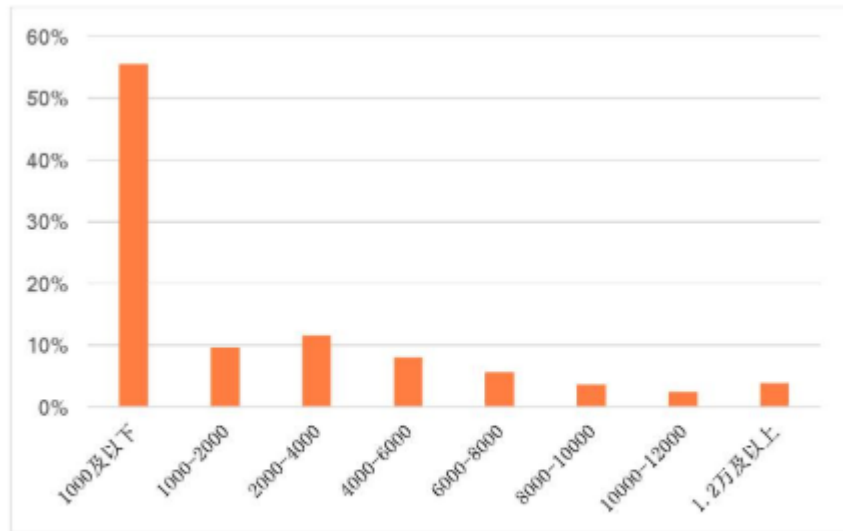


图 16 女性网约车司机月均收入分布（中国，2018.12，单位人民币）²²

（出典：滴滴平台女性新就業報告）

これは9割を超える女性運転手が既婚者であり、運転手の8割弱に子どもがいて、11.3%がシングルマザーという背景が要因の一つにあるとしている。中国では子どもの世話を家政婦に頼むことも可能だが、それは金銭に余裕がある場合だ。子どもが学校に行くようになれば、宿題の面倒なども見なければならぬ。子どもがいればおのずと働く時間は短くなる。74.8%の女性運転手の平均勤務時間が4時間以下となっており、同職業の男性に比べて勤務時間は短い。

なお、乗客が評価する女性運転手の評価は男性運転手よりも高い。コミュニケーションがうまく、乗客の話を良く聞き、優しいと評価されているようだ。

2 滴滴の成長と頓挫

2-1 成長の軌跡

実は滴滴出行はブランド名であり、提供する企業は北京小桔科技有限公司 (Beijing Xiaoju Technology, 略称小桔) である。同社は2012年に程維氏と王剛氏が立ち上げた。

目新しいサービスであったが、当初は誰も投資せず、誰も利用しなかったという。変化があったのは2012年冬の大雪の日だった。タクシーに乗るのが難しいこの日、注目されて1日あたり1,000件のオーダーがあった。このとき北京の企業から滴滴に300万ドルを投資があり、ここから成長していく。

2013年に現在の滴滴の前身の一社「嘀嗒打車」へ騰訊 (Tencent) が投資を行い、競合する「快的打車」を展開した「快智科技」へ阿里巴巴 (Alibaba) が投資をした。2014年当時は嘀嗒打車と快的打車はライバル関係にあり、配車サービスとキャッシュレスを普及させるために、利用すればするほどボーナスポイントがもらえるキャンペーンを打った。具体的には、嘀嗒打車を利用すると、ドライバーと乗客それぞれに騰訊の微信支付 (WeChatPay) で5元分ずつの紅包 (支払いに利用できるポイント) が、対して快的打車を利用すると、同じくドライバーと乗客に阿里巴巴系の支付宝 (Alipay) で5元分ずつの紅包 (おこづかい) がもらえるというキャンペーンである。総配布額は2014年の上半期で24億元 (約380億円) とも算出されている。「紅包大戦」と言われる巨額のバラマキにより中国でキャッシュレスと配車サービスが一気に普及した。

嘀嗒打車と快的打車が紅包大戦を行う最中の2014年5月に嘀嗒打車は滴滴打車と名称を変更し、8月には滴滴打車はグレードアップしたサービスが特徴の「専車」サービスを開始した。

この後2015年2月、滴滴打車と快的打車は合併し、新たな「滴滴打車」となる。中国市場の配車サービスで圧倒的シェアを握るとともに、阿里巴巴と騰訊の中国2大インターネット企業から融資を受ける企業となる。なお、この合併の背景には2014年よりUberが本格進出しようとしたことがあると言われているが、結果として滴滴出行は2016年8月に3,500万ドルでUber中国を買収した。

紅包大戦以降のユーザー獲得についてはいくつかある。寒い冬場や春節の帰郷シーズンを狙い、「滴滴打車を利用し快適に移動」を訴えた若者向けスマホ広告を展開したこと、それに2015年9月に「滴滴打車」というブランド名を「滴滴出行」に変更し、その際に中国版twitterの微博 (Weibo) などを活用し「滴滴打車再見」という、サービス終了をほのめかす情報を拡散し、認知度を高めたことなどが挙げられる。

他にも滴滴サービス拡充により利用者を増やした注目事例では、2015年6月の「順風車」サービスの投入がある。順風車には2つの特徴があり、ひとつは異なる個人、グループによる相乗りにより、それまでで最も安かったサービス「快車」よりもさらに安く利用ができるということがある。2つめに中国全土での都市を跨いだ移動が

可能となっていることである¹。

2016年には同社独自の信用スコア「服務分(サービススコア)」を採用した。受注、利用者がある場所までの到達、送客、行程の4つの視点からドライバーがスコアリングされるので、ドライバーへより高いサービス意識を促した。報道によれば、利用者からすれば、良いドライバーを選べると好評だが、ドライバー側は「要求が厳しすぎる」と悪評価であった。また「信用付(クレジット払い)」という翌月の利用費の前借サービスを開始した。初期には500元まで前借できる。返金を送れた場合は、中央銀行である中国人民銀行の征信系統²に情報が送られる。

また2016年9月よりシェアサイクル「ofo」に出資をし、シェアサイクル事業を強化した。2017年7月には出資比率が25%を超えた。さらに2018年1月にシェアサイクル「小藍單車」を買収し、加えて新たに自社ブランドのシェアサイクル「青桔單車」を投入した。滴滴自体からコメント発表はないが、青桔單車を投入した際の各社記事においては、滴滴が1~10km以内の移動について全てカバーする計画があると報じている。結果的にはofoは資金難もありサービス継続が危ぶまれているため、滴滴は小藍單車の車両を置き換える形で、青桔單車の普及を進めた。

滴滴出行は海外でも影響力を増している。2017年には東南アジアの配車サービス「Grab」に融資、また同年8月には欧州の「Taxify」や中東の「Careem」と戦略的提携をした。2018年1月にはブラジルの配車サービス「99」を買収。2月にはソフトバンクと提携を発表し、2018年6月にDiDiモビリティジャパンが設立された。

2-2 配車サービスを揺るがす事件の発生

こうした中、2018年5月同社や中国の配車サービスを揺るがす事件が発生する。順風車ドライバーによる乗客への暴行殺人事件³がおきた。大きくメディアで取り上げられ話題となり、順風車サービスは一旦サービス停止となった。

この事件に対して、滴滴出行は対策として「ドライバーの顔認識や身分証確認など本人確認を厳格化」「22時から6時出発の順風車の予約に対して、アプリで注意をうながす安全のメッセージをドライバーと乗客双方送信」「UIを修正し、警察や滴滴安全コールセンターへの連絡ボタンを目立つ場所に配置」「乗客とドライバーは性別が同じ場合のみ利用可能」などを講じた。

しかしそれでも2018年8月に再度、順風車のドライバーによる殺人事件が発生し、8月27日にサービス停止となる。翌9月に中国政府交通運輸部ら10部門が、最大手の

¹ 順風車以外の配車型の場合は、営業する各都市の事業許可証が必要であるが、順風車はこの規制の対象外であるため、結果として都市間移動にも活用できる。

² 中国人民銀行版の信用情報データベース。

³ 2018年5月6日、河南省鄭州で、滴滴の順風車サービスを利用した航空会社の客室乗務員の女性が、暴行を受け殺害された事件。その後容疑者も川に飛び込み逃亡したが死亡した。

滴滴をはじめ、首汽、神州、曹操、易到、美团、嘀嗒、高德ら配車サービス会社に対して行政検査を行った。ただし順風車自体は禁止されているわけではなく、一部会社ではサービスを提供し続けている。

滴滴は2018年9月には、警察（公安）と連絡を行う部署「警察連絡グループ」を設立した。また滴滴の快車、専車などのサービスにおいて、乗客が警察と動画チャットなどで連絡できる機能、乗車中に録音をする機能を加えた。10月末にはショートメールによる警察連絡機能を追加した。2019年3月には、目的地までのルートを乗客がアプリで選択できるようにしたほか、夜間に停車時間が長い場合などに、安全を促すメッセージを送る機能を追加した。警察連絡機能の利用と同時にあらかじめ設定した家族や友人などに自動で現在位置、車両情報、運転手情報が送信される緊急連絡先機能が追加され、1億人以上が緊急連絡先として登録された。今後は最大で120万円の保険を乗客とドライバーの双方にかける計画だ。これらの機能は順風車にももちろん応用可能である。

2019年7月滴滴は車内の運転手と乗客を巡るトラブルに関する調査の発表会において、事件後12回バージョンアップを行い、226の機能を追加したとしている。偽の各種許可証を所有するドライバーをサービス登録時にチェックして排除し、また発車や乗車など、様々なタイミングで顔認証を行うようにした。

政府の方針は、限られた車両リソースを活用し、交通事情を改善しようとしていることから、順風車を推進しようとしている。だが滴滴の女性総裁の柳青氏は「また発生してしまうのではないか、こわい」と語っており、同社の順風車サービスは再び開始する可能性があるにせよ、もう少し時間がかかりそうだ¹。

なお、この2つの事件後の利用者動向だが、「1-2 中国における配車アプリの利用状況」で紹介のとおり、滴滴出行のDAU、MAUの利用者数が伸び悩むことになる。

ちなみに最高裁判所旗下である中国司法大数据研究院が2018年9月に発表した、タクシーと配車サービスに関する犯罪についてまとめた「ネットワーク車と伝統出租车服務過程中犯罪情況」によれば、2017年の1年間で中国全土の裁判所が裁いた配車サービスのドライバーは20件に満たず、1万人あたりの発生数は0.048、つまり100万人に5人程度であった。同年に裁判所が裁いたタクシードライバーが関与する犯罪件数は170万件であり、1万人あたりの発生数は0.627、つまり10万人に6件程度であり、タクシーと比べると配車サービスは10分の1以下の事件発生率であることがわかった。

2-3 今後に向けた取組み

滴滴出行の経営状況は良くないようだ。オフィシャルな情報ではないものの、滴滴は2018年には108億元の赤字になったと報じられている。また同年2月には15%の

¹ 2019年9月1日時点で、サービス再開時期は未定となっている。

人員カットを発表した。また社員への各種福利厚生が減るという報道もある。黒字化は難しいが、表に出ている取り組みとして順風車対策のような事件を起こさせないシステム化を目指す動きを見せている。数多くの対策を滴滴のシステムに導入するも柳青総裁は「それでもシステムが破られて問題が発生するのではないか」と後ろ向きなコメントを発しており、同社の順風車は2018年8月の事件から1年が経過しても再開されていない。

2018年4月には、滴滴出行と自動車関連企業31社が、共同で「洪流聯盟」設立を発表した。これは共同でオープンプラットフォームを開発していき、新エネルギー化や、スマート化や、シェア化について進めていくというものである。これに伴い、2019年6月には滴滴出行とEVメーカー南網電動が戦略的提携を発表した。これは双方のプラットフォームを相互利用できるようにすることで、電気自動車について、自動車製造から、充電スタンド関連まで一体化したソリューションを提供することを目的としたものである。

また2019年8月には、金融企業の平安集団傘下の平安銀行や平安財産保険や平安基礎産業投資基金などと提携した。具体的には電気自動車関連の共同開発や、車両運営や自動車保険のオンライン管理などで提携していく方針を示している。また同月、イギリスの石油企業BPとの合資企業の設立を発表した。同社は中国で電気自動車の充電インフラを整えていくとしている。

その他にも、滴滴出行は音声識別や自然言語処理などの人工知能を研究する部門として、2018年1月に人工知能実験室 (DiDi AI Labs) の設置を発表した。その後しばらく同実験室についての報道はなかったが、2019年8月に上海で開催された「2019世界人工知能大会」において、上海で自動運転車での走行ライセンスを取得し、テスト走行を重ねていると程維CEOは発表した。

2019年7月には、滴滴出行は配車オープンプラットフォーム（網約車開放平台）を発表した。これにより、他社も滴滴のプラットフォームを利用でき、ユーザーは滴滴から提携他社の配車サービスを利用することが可能になる。この結果、2019年8月には、広東省広州で展開している如祺出行という配車サービスがこの滴滴アプリから利用できるようになった。如祺出行は同年6月に開始されたサービスで、広州汽車と騰訊（テンセント）と広州公共交通集団が共同で立ち上げたサービスだ。

またこの発表に先立ち、滴滴は広州汽車ほか、東風汽車、第一汽車などの中国自動車メーカーと協議しており、新興の自動車メーカー系の配車サービスがこのオープンプラットフォームを利用するだろうと中国メディアが報じている。

最後に滴滴出行の研究開発になるが、同社はこれまでの経験を活かしスマート車載システムや安全応急指揮システムや需要予測ほか、スマートシティや自動運転車などの研究を行い、それらをオープンプラットフォームとして提供している。またスマートシティについても中国20数都市とスマートシティ（スマート交通）プロジ

ェクトを進めている¹。またスマートシティのノウハウをメキシコやブラジルにも輸出しようとしている。

3 配車サービスに関する法整備

配車サービスに関する法整備をまとめたい。中国ではネット系新業種や新産業はまず民間企業がサービスを普及させてから法整備をする傾向があるが、配車サービスについても同様である。普及が進んだ2016年に配車サービスに関する法整備が一気に進んだ。

2016年7月には、中国互連網協会分享經濟工作委員会らが、配車サービスのドライバー条件を記した「移動出行駕駛人員禁入标准（移動出行駕駛人員禁入標準）」を発表した。これは道路交通法を含む各種犯罪者は、配車サービスのドライバーになることはできないというルールである。

同月、交通運輸部や公安部など7部門が連合で「关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见（关于深化改革推进出租汽车行业健康发展的指导意见）」を交付した。これは配車サービス提供者もタクシーと同様の社会的責任を伴うというものである。つまり車両やドライバーや運賃について政府が指導すること、また収集した個人情報漏洩してはならないことや、相乗りの推進などが記されている。

同じく7部門は「网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法（網絡預約出租汽車經營服務管理暫行弁法）」も発布した。主な内容は、1. ドライバーは3年以上の運転経験が必要で、違反をしていないこと。2. サービス提供者は、提供プラットフォーム上のドライバーと乗客の会話やユーザーデータやログなどを記録しておくこと。3. 関連当局は違反等の信用記録を2年間は保存し、「全国信用信息共享平台」（中国全国信用情報シェアプラットフォーム）²に収めること、などが記されている。

また車両の走行距離は60万キロ以内、使用年数8年以内とされた。ドライバーではなく、サービス提供者が各種事故の責任を負うということと明文化された。タクシー経営会社はその権利を転売してはならず、その他のドライバーや車両についての条件は各地方政府が決定するとした。これを受けて2016年11月以降、大都市を中心に、営業運転を行う都市の戸籍を持ち、かつその都市で得たナンバープレートの車両でないと配車サービス提供ができなくなった。

翌2016年8月には、国務院がタクシー運転手についての規定、「出租汽车驾驶员从

¹ 「Didi スマート交通ブレーン（滴滴交通大腦）」として、政府やその他自治体等の協力相手からデータを得て、AIとクラウド技術を駆使し、交通渋滞の解消など都市交通のマネジメントの高度化を目標に掲げている。2018年1月に発表された。

² 中国全国信用情報シェアプラットフォームには、各地方政府が、行政処罰、司法判決、社会保険量納入情報、交通違反情報などを集めている。

業資格管理規定（出租汽车駕駛員從業資格管理規定）」の改訂版を交付した。この規定により、配車サービスのドライバーもタクシー運転手と同様の資格取得が必要となった。すなわち滴滴のドライバーについてもタクシー運転手同様のテストを受験し、合格しなくてはならなくなった。

これにあわせて2016年10月以降、中国の大都市から続々とルール設定が行われた。配車サービスに提供する車両には当地ナンバーを必要となった。加えて北京、天津、上海ではドライバーは当地戸籍が必要となった。また配車サービスについて、車両サイズや排気量（ガソリン車の場合）や免許について定義した。これについては【図表18】にまとめている。地域により差はあるが、車両についてはあまりに小さい車や、高齢者の運転や、運転歴の短いドライバーを篩に掛けるものである。

【図表18】配車サービスに関する国・各都市の定義や免許基準

	北京	上海	深圳	政府交通部
戸籍	北京戸籍	上海戸籍	深圳戸籍または深圳居住証	要求なし
免許証	配車ライセンスが必須。加えて車を所有	上海発行の免許証、配車ライセンス。ほか配車用の車を所有	配車ライセンスが必須。加えて車を所有	要求なし
その他ドライバーへの要求	運転歴が3年以上。男性は60歳以下、女性は55歳以下など	1年内で交通違反が5回以内など	運転歴が3年以上	要求なし
ナンバープレート	北京	上海	深圳	要求なし
車齢	要求なし	要求なし	車齢2年以下	要求なし
車のサイズ	軸距がガソリン車は2700mm以上、新エネルギー車は2650mm以上	軸距がガソリン車は2700mm以上、新エネルギー車は2650mm以上	軸距がガソリン車は2700mm以上、新エネルギー車は2650mm以上	要求なし
排気量	ガソリン車は2.0L以上、または1.8L。北京の排出量ルールに準じる	上海の排出量ルールに準じる	ガソリン車は2.0L以上、または1.8L。深圳の排出量ルールに準じる	要求なし
保険	営業車両向け保険に加入	営業車両向け保険に加入	営業車両向け保険に加入	乗客のために、営業車両向け保険に加入

(出典) 各種リリース等より筆者作成

とはいえ営業運転する当地の戸籍とナンバーを要求している北京や上海において、筆者が滴滴利用時にドライバーにヒアリングすると、他地域の戸籍のドライバーが運転をしているケースをよく聞く。2019年8月の上海市交通委員会の発表によれば、滴滴でルール違反をしている車両は82%を超えているとの発表があった。

2018年2月、交通運輸部は「网络预约出租汽车监管信息交互平台运行管理办法（網絡預約出租汽車監管信息交互平台運行管理弁法）」を発表。これは配車プラットフォームが得るデータについて、少なくとも6ヶ月は保存する必要があることなどが定められており、2018年3月1日から施行された。

2018年5月に前述の滴滴出行・順風車ドライバーによる殺人事件が発生したため、2018年5月24日には、交通運輸部が改訂版の「出租车服务质量信誉考核办法（出租車服務質量信譽考核弁法）」を発表した。これにより配車サービスのドライバーについても、タクシードライバー同様のテストを乗務にあたり受けなければならなくなった。また、テストの点数が低い場合は講義を受けなければならなくなり、テスト結果でドライバーがランク付けされることになった。

2018年6月5日には、交通運輸部、中央網信方、工業和信息化部、公安部、中国人民銀行、税務双極、国家市場監督管理総局が「关于加强网络预约出租汽车行业事中事后联合监管有关工作的通知（關於加強網絡預約出租汽車行業事中事後聯合監管有關工作的通知）」を発表した。その内容は、配車サービスの許可未取得での運営、オンライン登録と実際のドライバーの情報不一致、情報漏えい、脱税、不正競争などが発覚した場合に政府機関が事情聴取をすることができ、6ヶ月以内のサービスの停止をすることができるというものである。

■執筆者コメント

今でこそ中国では当たり前になり市民の足となっている滴滴ブランドの配車サービスも、リリース当初はまるで利用されなかった。

タクシーが不足する悪天候ではずみをつけ、その後、サービス利用時のボーナスのバラマキで一気に利用者（乗客とドライバー）を拡大した。これは阿里巴巴系の支付宝や騰訊がキャッシュレスを普及させたいという思惑もあったことも大きい。

中国だけでなく、インドネシアやベトナムなど他国でも、シェアライドを介してキャッシュレスも普及するという動きがある。つまりキャッシュレスを利用すると安くなるという仕掛けがある。

中国式のネットサービス普及モデルというべきか、配車サービスでも中国政府は最初に普及させるだけ普及させ、その後に法整備を行って優良なドライバーだけ残し、サービスの品質向上を目指した。

滴滴が様々な安全対策を講じる中、ドライバーによる殺人事件が起きて、滴滴は迅速に出来る限りの対策を次々と導入した。人であるドライバーがサービスを提供する以上、システムの抜け道を利用される可能性があり、性善説でのシステム運用は危険である。そうした滴滴の個々の対応策や法制度を関係者は学び、国や地域にあった形にアレンジして導入を検討すべきだ。

【執筆者プロフィール】

山谷剛史

フリーランスライター。中国などアジア地域を中心とした海外IT事情を2002年より調査・執筆を行っている。統計だけに頼らず現地人の目線で取材する手法で、一般ユーザーにもわかりやすいルポが好評。書籍では「中国S級B級論」（さくら舎）「中国のインターネット史 ワールドワイドウェブからの独立」（星海社新書）、「新しい中国人～ネットで団結する若者たち」（ソフトバンク新書）などを執筆。「ニーハオ！中国デジモノ」「中国トレンド通信」（以上日経トレンディネット）、「ミライチャイナ」（ITMedia）、「アジアIT小話」（ASCII.jp）、「中国ビジネス四方山話」（ZDNET）など連載多数。