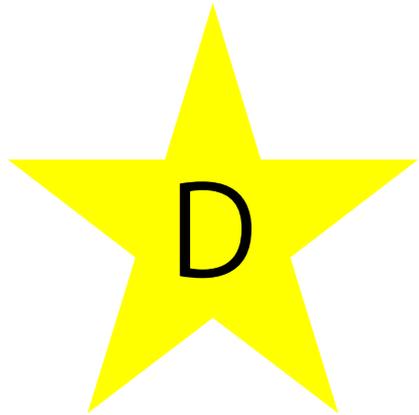


バス補完計画



チーム: D-☆ (ディースター)

代表: 妹尾 賢 (SENOO, Ken)

2019-01-24

テーマ2: 新たな価値をつくるまち「新たなまちの移動ビジネス企画」

ヨコスカ×スマートモビリティ・チャレンジ

ビジネスアイデアコンテスト2019

公開二次審査

<https://www.sukamobi.com/idea/>



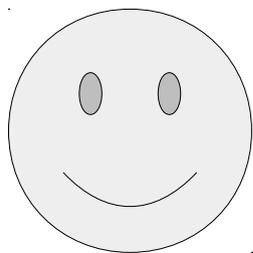
概要

バス停を軸とした新たな移動ビジネス企画

1. バス停にタクシー配車装置を設置
2. バス停に近隣タクシーを配車

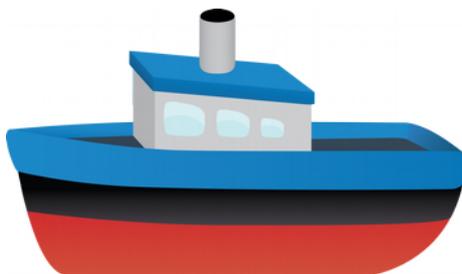
- バス停からの24時間の車移動を実現
- 配車の手間の省略

ユーザー



配車の手間省略

横須賀市



移動の活性化

タクシー会社



顧客の拡大

社会課題

人口減少

高齢社会

都市の魅力・活力低下

解決策

公共交通を軸とした
拠点集中型コンパクトシティ

富山市が進める公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり
<http://www.tb.mlit.go.jp/chugoku/kousei/seminor/2014020304.pdf>

交通課題

山間部のためバス必須

- 休日バス1時間本数 (土:4本, 日:1本)
- 終電 (土: 21:09, 日: 20:02)

時刻表: 光の丘5番 系統: 野4・5・9 (YRP経由) YRP野比駅 ゆき
<https://timetablenavi.keikyu-bus.co.jp/dia/timetable/web/51680/8050107012/02/>

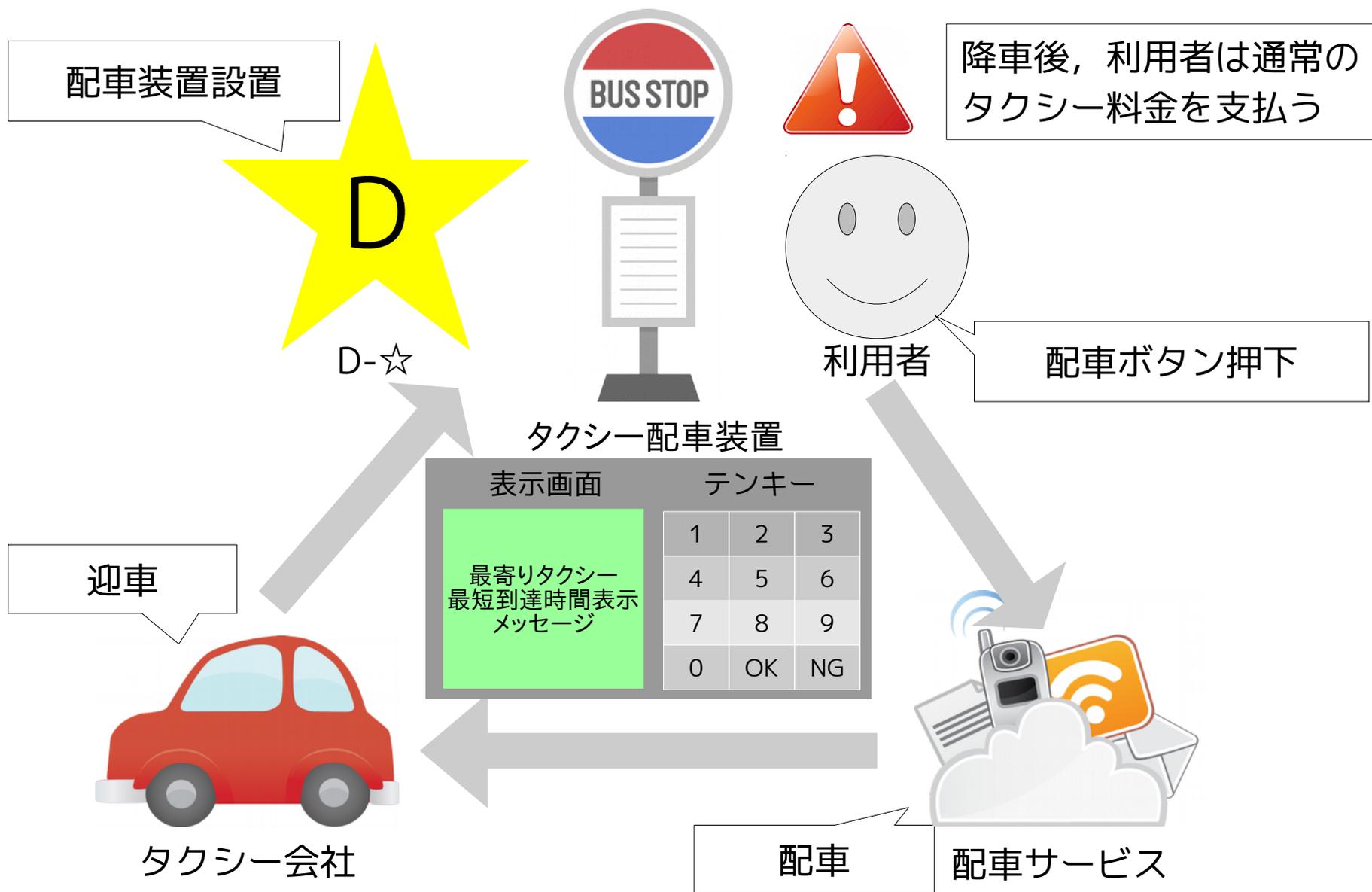
乱立するタクシー会社

- 横須賀地区のタクシー会社17社
- 運営時間・連絡先バラバラ

タクシー会社一覧 横須賀地区 神奈川県タクシー協会
<http://www.taxi-kanagawa.or.jp/relations/index/3>

バス停を軸とした移動手段の拡充が必要

方法



特徴

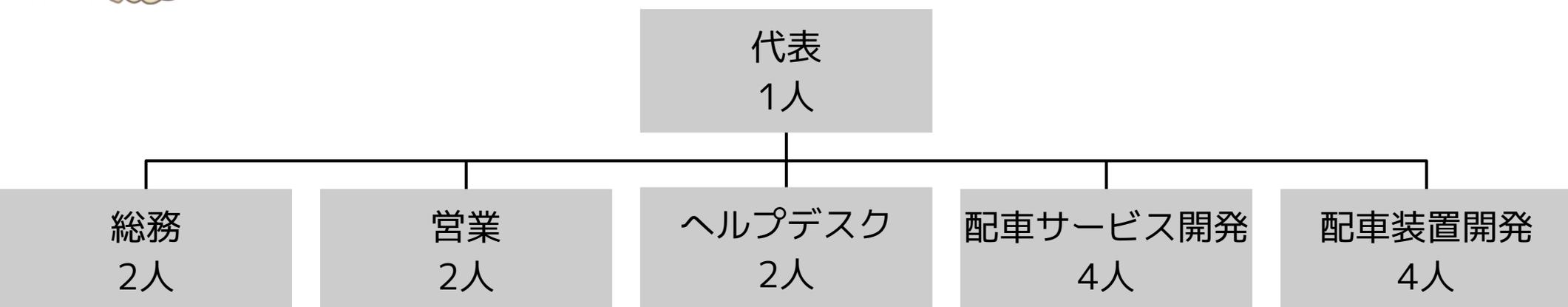
- 1. IoT, 既存インフラ (バス停) を活用 → **省力化**
- 2. バス・タクシー業者それぞれに利益あり → 既存事業と**協働**

他配車サービスへの優位性

- 1. スマホアプリなど利用者の**事前準備不要** → **高齢者も対応可能**
- 2. 配車時に**電話番号入力+SMS**などで簡易認証 → いたずら防止
- 3. タクシー会社への請求で**利用者の手数料なし** → 初乗り規制回避



体制



実現へのプロセス



1. 配車装置・配車サービスの開発
2. バス会社へ配車装置設置交渉
3. パートナータクシー会社へ営業
4. 配車装置設置
5. 運用開始

技術
開発

- ・ タクシー配車装置のIoT機器
- ・ 配車Webサービス

資金

バス停340箇所*×配車装置3万円/台
+ 配車サービス開発1000万円
+ 初年度人件費15人×500万円/人
+ 営業・その他経費1500万円
= **約1億円**

期間

運用開始まで**1年**

ビジネスモデル

料金

手数料**100円**を配車ごとに**タクシー会社**に請求

料金内訳

D-☆: 90%, 京浜急行バス株式会社 (バス停利用代): 10%

目標売上

年間合計乗車人員4千万* ×5%×手数料取り分90円
= **1.8億円**

ランニング
コスト

人件費15人×500万円/人
+ 配車装置340台×保守1万円/台 + 配車サービス保守500万円
+ IoT機器通信費100万円 + 営業・その他経費1000万円
= **約1億円**