

【中国深センでは「ライドシェアのバス」が実用化されそう？】

(路線フリーのバス)

2019年11月10日メルマガより

⇒編集後記で

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

【年収6億・山之内さんから

週刊相場解説動画（11月11日～）が届きました！】

<http://yamanouchi-school.com/?p=254>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

どうもゆうです！

さて、この前

【シンガポールで「空中タクシー」の有人のリアル飛行実験が開始！】

っていう号を扱いましたが、

そこでちょっと「ライドシェアバス」のことを

書きました。

これは最近マレーシアなんかでも

「ライドシェアバスを普及させたらどうか」みたいな

議論が出てきてるんですが

もうすでに・・・

これからシリコンバレーに取って代わりそうな

中国の深センでは普通に

このライドシェアバスがテストで走ってるようです。

動画これ。

自分の家の近くの停留所から

自由に行きたい停留所にいけるんでしょう。

これはシンセンでテスト的に2018年から

走り出したものだそうですが

こんな感じでライドシェアバスを利用できるようです。

★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆

【動画】 深センで実験されてるライドシェアバス

<https://youtu.be/Z7g9fG6auWU>

★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆★☆☆

この前は空中タクシーも扱いましたが

まあすごい交通が便利な時代に

これからアジアがなっていきそうですね～

編集後記で！



【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について



さてさて、今日は今行っている、

年収6億4000万円をたたき出した山之内さんの

「山之内FX講座」ですが

今まで初級編をお送りしましたが

今日は「中級編」の動画をお送りします。

ずばり今号は・・・

【中級編・FX 動画！！】山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

という動画ですね～

こちら原理原則の大事な動画ですので

是非ご覧くださいね～

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

それで今日はこちらの山之内さんから

あなたにメッセージです！

=====

【グランビルの法則とダウ理論について】

■山之内流グランビル/ダウについて。

あなた、こんにちは

今回は、グランビルの法則とダウ理論について
お話をしていきたいなと思います。

※以下は動画上のチャートを指摘しながらの解説となります。
理解を深めていただくため是非、動画をご参照の上お読みください。

**NEW！【中級編・FX 動画！！】山之内流のグランビルの法則とダウ理論に
ついて**

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>



グランビルの法則とは？

アメリカはウォール街の著名な株式アナリスト、

ジョセフ・グランビル(Joseph E. Granville)があみだした、

株価と移動平均線の位置関係を利用した手法です。



基本的には移動平均線に対して、

買いのポイントや売りのポイントが突き抜け買いや、

押し目買い、自律反発の買い、乖離してるので買い。

などいろんな話がありますが、

何が正しいのかというのは正直私の中では無い。と思っています。

と言ってしまうとこのお話が終わってしまうのですが、

検証の結果によって、

自分が一番信じられるものが良いのかなと思います。

私の中ではこの動画にある、

買い3を一番信用して取引をしています。

私の場合は移動平均線を 20,50,100 と並べておりますが、

ローソクが移動平均線に寄って来たタイミングで買う。

といういわゆる押し目買いを繰り返しています。

一説によると、ジョセフ・E・グランビルが

200日の移動平均線を使っていたというお話があるのですが、

200が絶対数値かと言われると私はそうではないと思っております。

1時間足の200（200時間）なのか、

日足の200（200日）なのか、

15分足の200なのか、5分足の200なのか、

というのもまた変わってくると思うのです。

なので、ご自身のトレードスタイル、スタンス、

見られる時間帯もあると思いますし、

それに応じてどの数値設定が良いというのも正直わかりません。

ただ、私が信用しているのは、

現在 20,50,100 でやっているということです。

例えば、100 の数値設定としましては、

一目均衡表を入れたときに雲の中を 100 の移動平均線が

ほぼほぼ綺麗に通っており、

この雲を表すと個人的にはチャートが

ゴチャゴチャとして見てるので、

100 の移動平均線に代行していただいているというところです。

100の移動平均線よりも上にあれば、基本的には上目線、

かつ20と50の移動平均線が上を向いていれば、

上昇パーフェクトオーダーとして、

上向きでトレードを考えるという風に見ております。

それぞれのチャート設定があると思いますが、

私の中で今一番信用を置けるチャート設定というのは、

この移動平均線3本のみになります。

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

=====

以上です！！

それで、

今回は「グランビルの法則」と「ダウ理論」という

かなりメルマガではよく扱うものなのですが

ここでそれぞれ大事なのですが

ダウ理論では山之内さんの考え方として

「高値安値の推移だけではダウ理論とはいえない。

通貨の相関を見るのがダウ理論だ」

という話がされているわけですが

これ以前も書いたことがあるのですが

大変大事なダウ理論の考え方なんですね～

一応復習ですが、

私のメルマガでもよく相関について書いてますが

これは実はダウ理論の考え方なんです。

「平均は相互に確認されないといけない」

という有名なダウ理論の考え方があるってそれなんですね。

19世紀のアメリカってのは

工業生産が盛んになると

その製品を輸送するために鉄道が整備された時代だったんです。

そのため、鉄道などの運輸関係も盛んになっていたのだけど

一方工業生産が不調になるとそれに関わる

鉄道業も同様に不調になるわけです。

だから当時 ダウ理論のチャールズダウは

工業と運輸業って切っても切り離せない関係だから

「運輸株平均」

「工業平均株価」

の両方を見ていたんです。

2つは密接な関係だったので

この2つの平均株価を見て、

好調か不調かを判断していたわけでした

だからチャールズダウは

関係性のある2つを見て、

両方で同じ動きをして初めて好不調が判断できると

言ったわけで

それが大雑把に言うと

チャールズダウの

「平均は相互に確認されなければならない」

なのだけど

この当時鉄道や工業で構成されていた

チャールズダウのダウ理論の考え方を

為替トレードに落とし込むと、

実は「相関性分析」ってのが出てくるわけですね。

だから相関性分析っていうと何か発展なのか？

と思う人もいらっしゃるだろうけど

そうじゃなくて「あくまでもダウ理論に忠実に従って、

相関性分析ってのが出てくる」

わけですね！

ダウ理論って高値安値の推移っていうのだけ

注目されがちですが

まだまだ他にもあるんだよ～っていうことで

山之内さんはそれらを活用してるから年間6億いったのだな～

って分かって面白いですね！

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

相関性は具体的にはダウ理論を使うのだけど、

例えばユーロ買いが進んでる場合は

ユーロドル ユーロ円 ユーロオージー

全部ロング目線になるわけですけど

逆にそこで 一番売られてる通貨を探さないといけないわけです。

というのはあくまでトレンドを取りにいっていうのを

目的とするからですね。

(その際もやはりダウ理論のトレンド3期の
トレンド先行期～追隨期を狙います。)

ただそんなときに

すごいユーロ買いが起きていてポンド買いがおきていたら

レンジになりやすい。

「ぶつかりあってバッティング」しちゃうわけです。

だからレンジになりやすい。

これってトレンドフォローでトレンド取りたい人には

どうでしょうか??

レンジになってしまう可能性があるので結局

利益伸ばせない、もしくは損きりになってしまう可能性は

あるわけです。

だから山之内さんはそういう通貨ペアは捨てる。

そこで

一番買われて、

一番売られてる通貨を探すわけですね～

それでそういう最強と最弱のペアなら

どこで入っても本来は含み損関係なしで言えば

負けずに勝てるのだ、とおっしゃってます。

だから実のところ山之内さんの場合は

大変ダウ理論に忠実、と言えるのですが

そこで「平均は相互に確認されなければいけない」

っていうところから相関分析が出るのだ

つてのが分かってくると思いますので

(その平均の確認のためにパーフェクトオーダーとか

使うわけですね)

大変この動画、分かりやすいと思います！

「あくまで基本に忠実に」でありまして

山之内さんはダウ理論、グランビル法則に沿って

トレードを仕掛けてるわけで

特にダウ理論の中の平均は相互確認されなければいけない

が大変重要なのですが

その辺が分かると一気に成績も変わるわけですね～

今までたぶん

「なんで俺はなかなか利益出ないで負けてしまうのだ〜」

みたいな人もいらっしたかもしれませんが

そういう場合はこのダウ理論の

「平均は相互で確認されなければいけない」が

抜けてる可能性はあるわけです。

逆に「全体を見てしっかり森を見て、

そして仕掛ける」

ということをする

やはりトレンドがしっかり狙ったとおり、高い確率で

取れるようになってきますので

結果として大変負けづらく、儲かるトレードが

構築できるわけです！！

山之内さんなんかはこの辺押さえて一気に

超富裕層になった人でもありますので

是非学んでみてくださいね！

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

=====**編集後記**=====

さてさて、ここ最近アジアの技術の進化具合がとにかく

すごいですよね。

この前扱った「空中タクシー」なんかもすごかったですが

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

【シンガポールで「空中タクシー」のリアル飛行実験が開始！】

動画 1

⇒ <https://youtu.be/QhNJUyT3HI8>

動画 2

⇒ <https://youtu.be/IyjcY-gynQk>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

この空中タクシーは実運用が大体2024年前後？と

言われてるわけですが

そこでもう それよりも早い段階で

アジアで利用されるようになりそうなのが

この「ライドシェア バス」ですね。

もう中国の近未来都市である深センを普通に

テスト走行で走ってるようです。

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

【動画】 深センで実験されてるライドシェアバス

<https://youtu.be/Z7g9fG6auWU>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

それで私はこの「ライドシェアバス」という考え方は

すごいな、なんて思っていたわけですが

これも実は、マレーシアの新聞で知った考え方なんです

この前マレーシアでも

交通省の人が

「ライドシェア・バスを考えていけばどうか」

ということを発言してニュースになっていたんです。

これ10月24日のマレーシアの記事です。

Transport Ministry to consider e-hailing bus proposal

<https://www.thestar.com.my/news/nation/2019/10/24/transport-ministry-to-consider-e-hailing-bus-proposal>

ちなみに e-hailing (イーヘイリング) っていうのはライドシェアのとき

よく使われる単語なんです

いわゆるシェアリングエコノミーの車とかライドシェアの

UBER とか GRAB とかそういうサービスに使われる単語でして

ここで「もうライドシェアのバスとかも面白いんじゃない？」

みたいな記事なわけですね。

ちなみにマレーシア人たちとよく話していると、

日本の話も出てきて

「日本は公共交通機関が整ってるんだらう？」

だから、みんな車に乗らなくていいんだらう？

うらやましいかぎりだ」

なんて私に言うわけですが

マレーシアの人ってのはほぼみんな車移動なんですね。

電車とかは最近が発達してきたけどまだまだ

ですから

みんな車移動なんです。

それはそれで毎日車移動は私はうらやましいと思いつつも、

マレーシアの人からしたらそれはそれで

だるいそうで、隣の芝生は青く見える現象でしょう。

それで最近はこの公共交通機関を先進国並みに

みたいところでマレーシアも動き出してるのですが

この交通省の方いわく

「地方とかはやっぱり公共交通機関でカバーできないから

だったら ライドシェアバスでカバーすればよい」

という発想なわけですね。

マレーシアの場合は車から発展した社会なので

道路とかはしっかりしておりますが

もうその道路を使ったバスをシェアリングしてしまつて

それで活用してしまえばよい、という発想ですね。

それでもうそれをいち早くやってきたのが

中国で深センでは実験も始まつてるわけです。

たぶんマレーシアの交通省もこれに影響されたんでしょう。

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

【動画】 深センで実験されてるライドシェアバス

<https://youtu.be/Z7g9fG6auWU>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

それでこの深センのバスはU+BUSっていつて

私は「すごい発想だな～」とか思いましたが

これって「路線」がないわけですね。

たぶん私たち日本人の常識で言うと

バス停なんかが駅にあって

そこで「路線」があって

自分の目的地の家だとかに近い停留所に

止まる路線バスに乗るってのが普通なんです

このライドシェア、シェアリングバスってのは

ちょっと違まして

運行路線がないんですね。

例えばあなたの家の近くにバス停が

あると思うんですが

そのバス停の前に行くんですが

そこでスマホアプリがあって、そのスマホアプリで

「〇〇のバス停留所に行きたい」みたいに打つわけですが

そうすると大体5分～10分もしたら

バスがやってきて、

そのバスに乗って座ってでもいたら

その目的地のバス停留所まで向かってくれるわけです。

例えばですが、学校に向かう学生さんなんか

今だとバス停留所に行ってバスに乗って、

それで電車に乗って、それでまた最寄駅から

バスにのって、学校に到着、なんて感じだと

思うんですが

これがあれば、

自分の家の停留所に行ってスマホで呼べば

そのまま学校前の停留所までバスが直行する

みたいな感じです。

これ便利だと思いませんか？

だから場合によっては電車がいらなくなる、とも

いえます。

バスの座席に座って寝ていたら、

もう目的前の停留所につくのですから

タクシーとあまり変わりませんね。

それでこれが面白いところで、他にも当然乗客は

いるのですが

この乗客は「大体同じ方向の乗客」なんですね。

それでここで「どのようなルートで停留所を回ってバスが走行すれば

全員の移動が効率的に早くできるか？」

っていうところがあるんですが

これはクラウド上で AI なんかがルート計算する、んです。

それで AI のルート計算に基づいて、

そのバスは運行していくわけですね。

ちなみに私なんかもマレーシアではライドシェアのタクシーを

良く使いますが

これも私とドライバーのマッチングはいつも AI が

やってくれてるんだけど

もう既にマレーなんかだと GRAB でそんなのが日常なので

技術的には余裕、というか実用段階といえると思います。

それでたぶん運転手さんは国によっては

基本給+歩合制みたいになるかもしれない。

それでこのライドシェアバスはとりあえず現状

深センでは 5キロ以内としてるのですが

滴滴優点科技っていう会社がそれを開発して

運行は深圳バス集団っていう会社がやっています。

それで去年100人の市民にテストしてもらったらしいですが

そこで1ヶ月間試験運行してみたら

大体80%の乗車が乗り換えなしで

直行でその場にいけるってことが

分かったらしいです。

だから面白くて

「直行率」 みたいな考え方がおそらく出てきていて

「なるべくシステム AI を強固なものにして

乗客が自分の最寄の停留所から

目的地の停留所まで 直行で 1 本でいけるように」

みたいなところの競争になりそうです。

だからこれからの バスの未来ってのは見えていて

たぶん多くの会社がこのライドシェアバス事業に

民間として乗り出すんですが

そこで

「直行率が高くて、待ち時間が短くて

値段が安い ライドシェアバス会社」

が勝って行く時代になるんでしょう。

もう未来すぎて訳分からない人もいるかもだけど

とりあえずこれからアジアでは

バスなんかで 直行で、タクシーみたいに

目的地につける時代になるってことですね。

それでこれ、意外に重要なことだと思うんですが

このU BUSって「必ず座れる」のだそうです。

どのバス停でも大体このU BUSは5分以内に

到着してくれるけど

そこで必ず座れると。

それで乗り込んだらスマホをタッチパネルに

かざして決済するんですが

地下鉄みたいに使えるわけですね。

それで今研究されてるのが配車アルゴリズムでして

この辺を深センでは研究してるようです。

5分以内到着、とか必ず座れるとか

直行率が高くなるように

みたいなアルゴリズムを今組んでるようで

これはたぶんもうライドシェアのアジアの状況見ると

2～3年もしないで普通に実用化されていくのでしょう。

それでマレーシアなんかは

中国と仲良しですから

それもあって、最近交通省のトップが

「ライドシェアバスの研究するぞ」とか言い出してまして

かなり速く実現化されそうです。

それでこのライドシェアバスって

いまいち 利便性が想像できないかもしれませんが

私は実はこれに近い状況は韓国で

経験してまして、

というのがやはりアジアで一番バスが発展してるのは

これやはり韓国ですね。

走行時間で40分~50分くらいの距離だったら

韓国語分かるのが必須だけど

もうソウルなんかは大体バスで直行で

移動できてしまうわけです。

運賃は120円くらいです、40分とか50分

乗っても。

それでこれは大変便利で、私が韓国にいるときも

よくバスを使いますが

その停留所が沢山ありますが

その停留所前で待ってたら

結構離れた40分～50分離れた場所でも

バスで直行で行けてしまうのですね。

そして大体座れる。

これは思った以上に快適でした

ほとんど大型バスって事以外はタクシーと

変わりませんから

移動ストレスが極めて少ないのですね。

それでこんな感じでバスが発展すると

地下鉄に乗る人も少なくなりますから

だから結構それらのバス路線が充実してるところは

地下鉄が空いてるのですが

あまり日本ほどは電車が混雑しないで

大体座れるみたいな状況になるわけです。

それでこの究極系がライドシェアバスでして

これがあると

もう近くの停留所まで行けば

目的地まで大体直行できてしまうわけですから

大変便利なわけですね。

それでおそらく安くなると思われれます。

だから プライベートに移動したい場合だと

タクシーで、

特にバスの中に他の乗客いても気にならない

っていうのだと ライドシェアバス

みたいな位置づけになりそうです。

それで、2019年はこのライドシェアバス普及を

踏まえて、

中国なんかでは5Gネットワークも利用して

「バス運転手の無人化」を進めようとしてまして

すでに完全自動運転の一步手前のレベル4の自動運転

が進んでいます。

一応監視員が乗車してるんだけど

特に運転するわけではなくて

何か緊急対応が必要な場合だけ操作する

っていうだけですね。

ちなみにこれも私は韓国でそれっぽい電車に

乗ったことあるけど

もう最近のアジアの電車は人が運転してなかったりして

運転手がないんだけど

なんかアルバイトの学生みたいな人が

黄色いベストを被って

それで一番前の車両にいたりするんだけど

ただ座ってるだけです。

ただこんな感じで、もう大体自動運転だけど

一応人が監視するなんてのが

これからの公共交通機関のあり方のようです。

それでももう深センではこの「人の監視」も

はずそうとしていて

5 G ネットワークを使ってリモート監視が

できるようになるので

突発時の場合は管制オフィスみたいなところから

リモートで自動車を操作して 回避操作を行う

みたいのも実験してみてるようです。

ちなみに台湾の高雄なんかでも路上電車は

既に無人が主流でしたよね。

これは台湾の高雄の新しい路上電車ですが

こんな感じです。

(写真) 台湾高雄の路上電車。デザインが近未来的

http://fxgod.net/gazou/picture/taiwan/2019/takao_densha3.J

PG



それで中の感じはかなり綺麗ですが

(写真) 中は綺麗

http://fxgod.net/gazou/picture/taiwan/2019/takao_densha1.J

PG



そこでタッチパネルで乗る形になっていて

運転手がないわけです。

(写真) タッチパネルで乗る。運転手いない

http://fxgod.net/gazou/picture/taiwan/2019/takao_densha2.J

PG



これも似たような制御システムだろうと思いますが

最近のアジアの公共交通機関は基本的に無人が普通になっておりますよね。

それでおそらく上のライドシェアバスも最終的には

もう無人自動運転で5Gで管制オフィスなどから監視しつつの

運用になってくると思うんですが

そうなると台数も増やせるわけなので

ほんとライドシェアバスで「ここ行きたい」みたいに

停留所の前で打ったら数分でバスが迎えに来て

それでそこに座って、自動的に目的地に到着

みたいな時代になってくるわけですね。

これからアジアを中心に、移動に関しては

大変便利になってくるわけです。

それで思ったのが日本では地獄の満員電車ってのが

あって以前に小池都知事が「満員電車の解消」とか

言っていました

結局それはできていないのでしょうか

あれも 電車っていうインフラだけでなんとかしよう

というところに問題があるんでしょう。

それよりは国土交通省の官僚たちは反対するだろうけど

それこそ中国の深センやマレーシアがやろうとしてるように

もうライドシェア事業をどんどん進めてしまえば

満員電車問題なんかは解決が早そうです。

これは鉄道会社が儲からなくなるとか、株価が下がっちゃう

とか色々問題は日本でありそうですが、

それこそ日本なんかは交通インフラは比較的良いほうなので

(が、韓国のようなバス専用道とかはなかったりする)

それを活用するライドシェアバス構想なんかをやっていけば

満員電車問題も解決が早そうです。

たぶん現在の AI とか 5 G とかの技術具合を見ると

日本の民間技術者なら普通に官僚が文句言ってこなければ

できそうですよね。

政治的に既得権益の官僚利権が

バスなんかでも許認可なんかの話で

絡むから難しいだろうけど

日本もこういう

ライドシェアバスとかそういうのを研究したら

満員電車問題も解決されて多くの民衆が喜ぶのにな～

なんてのは私が考えていたところです。

一方、最近はもう規制とかがあまり強くない国から

どんどんこういうライドシェアバスなんか普及してきそうです。

なので読者でも海外に住んでる人は多いですが

こういうライドシェアをうまく活用していくと

より質の高い生活になりそうで

これはこれで楽しみですよ。

それでこんな世界の流れを見ていると

もう最新技術、なんかはどんどん中国の深センから来ているな

ということです。

中国政府も香港の役割を深センに移そうとしている

なんてのは以前書きましたが

これから 深センである程度何かしら

既存常識を破壊するサービスがローンチされて

それが各アジア国に導入されていくという流れになっていきそうです。

それでこれはなんだか私たちの生活を

未来に一步進める技術だったりしますから

注目ですね！

それでは！

ゆう

追伸・・・それでこのライドシェアバスの話を知って思ったのが

「既存の常識を破壊する」っていうところから

新サービスって生まれますね。

私たちは常識として「バスは路線が決まってるもの」と

思い込んでいて、それを疑いもしないんだけど

ここで「バスは路線にこだわらず

自分の行きたい、好きな方向に向かってくれたほうが便利」

っていう自由な考え方があって

それがライドシェアバスです。

だから私たちが当たり前と思ってることを、

疑うと、イノベーションって生まれるのだな〜と勉強になります。

それこそ上の東京の満員電車問題が解決しないのは

「電車」にこだわってるからであるわけです。

けどみんな電車に乗る目的は目的地に

速く正確に行きたいから、です。

そこで「ライドシェアバス」であつたらその需要って

満たせるんですね。

このライドシェアバス構想は都知事から出ていないでしょうが

そんな解決方法も実はあつたりするんでしょう。

東京大学の教授が

「満員電車を解決するなら

電車を2階立てにすればよい」

とアドバイスしてそれに小池都知事なんかも

乗っかっているようですが

それってやっぱり公務員的発想はある気が私はしてまして

まずコストが超高いんですね。

投資額がすごい高いので実現できていない。

満員電車 = 満員御礼 = 鉄道会社はぼろもうけの

構造があって、それは競争がない鉄道事業における

寡占化での競争状態で

起こっているものですが、

鉄道会社も寡占競争の中の満員電車で儲かっているのに、

それを積極推進したがないという政治はあることでしょう。

ここで問題は「電車の問題は電車で解決する」という

思考の罫にはまってることですが

実際は東京全体の輸送力上げればよいのですから

ライドシェアバスとかの開発をやればよいんでしょう。

マレーシアができるって言ってるんだから

東京ができないはずがない。

実際は路線バス事業のためには国交省官僚の

天下り下の局などに許認可が必要で

路線は道路運送法という官僚の既得権益法で縛られますので

この既得権益に切り込む必要がありますけども。

それでできれば特定区間には韓国や台湾がやってるみたいに

バス専用道路を敷設も費用の面で大丈夫であれば

進めていけば

そこで一気にレベル4での自動運転も、

無人化も、

AIの時間計算もアルゴリズム作成も簡単になるし

故にバスの台数も大幅に増やせる。

(そこでライドシェア事業の競争環境が作れば

民間企業たちが勝手に極限まで台数を増やす。)

だから私は2階立ての電車とかよりは

そっちのほうが技術的には、投資効率的には

手っ取り早い気がするわけです。

このバスをライドシェアするっていう発想は

今までなかった発想ですが

技術的にはもう AI のルート計算と

あとは（健康問題は問題になるけど）5 G 技術、

あとは自動運転技術

の3つ合わせればなんとかなりますから

それをできる起業家なり国産の

主要株主が日本人の民間企業を集めて

競争環境を作るほうが満員電車問題は

本来解決は早いでしょうね。

(ここで日本の自国産業を守るために

グーグルなどの外資ではなく自前で作るという考え方が

必要でしょう)

その代わり、乗客が既存の

まったく満員電車を何十年も解消しようとしな

鉄道会社に愛想をつかせて

それらの若い起業家のライドシェアバスに乗り換えるため

既存の鉄道会社は大打撃を受けますが

となると、鉄道協会なんかに天下ってる

国土交通省の官僚たちも利権が脅かされるわけですので

この辺の既得権益がどうしても

技術発展を邪魔して

日本の満員電車はいつまでも解消されなそう。

だから満員電車問題なんかは技術的には

このライドシェアバスなんかが大変面白いと私は思いますが

が、やはりライドシェアバスなどダメだ、という

官僚側の意見やプロパガンダが出てきて結局日本では

あまり進まないことが想定される。

ただいずれ日本でも政治的に政治家主導の政治がいずれ
在日米軍撤退議論が出てきて官僚が打撃を受けて弱体化して

官僚機構が今までみたいに威張れなくなったところに

議題になりそうです。

それでこれからアジアではこのライドシェアバスの技術も

どんどん進歩するでしょうからその辺は

注目ですね～

深センの会社は色々自由に競争できて

面白そうだなとも思った次第です。

表向き共産主義の中国は実質は

よほど日本より資本主義ですよ。

資本主義の前提は公的部門（役人）と私的企業が

100%分離されてる体制。

実際に深センのライドシェア事業を行う会社は

民間会社ですね。

マレーシアもきっと民間会社に競争させてライドシェアバスを

させていくでしょう。

それで

日本人は自分の国を資本主義だと勘違いしてますが

実のところ日本にあるのは公的部門+私的企業の癒着状態にして

それは社会主義の体制でしかないため

（許認可、という発想は資本主義のものではない。）

今まで一度も日本に資本主義は誕生していないというのが

資本主義の定義上正しい見方ですが

その辺をこれから私たち日本人は考えていく必要があるのでしょうか。

日本人が資本主義と勘違いしてるのは

私的企業と公的部門が癒着してる新自由主義のことですが

この新自由主義を資本主義を勘違いしてる人は知識がないだけで

この新自由主義ってのは共産主義の亜種の経済体制ですが

それに気づく人が増えれば満員電車も自然と新技術の競争が生まれて

解消されていくんでしょう。

そして深センを見れば、

やはり資本主義要素が強い社会（地域）は結局

どんどん便利に発展していく、というのが分かります。

では！

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆

NEW！【中級編・FX動画！！】

山之内流のグランビルの法則とダウ理論について

⇒ <http://yamanouchi-school.com/?p=233>

☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆☆