

清野吉光 最先端を欲する国

1/3

特別寄稿



* YOSHIMITSU KIYONO
 1950年長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国語学部ロシア語科入学、1971年中退。その後印刷関係、皮革関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸自動車入社。1979年清水市内の学習塾教師（英語担当）。1980年清水市内の事務機器センター入社。1982年システムオアシスを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年タクシーサイト・ドット・コム常務取締役就任。2003年タクシーサイト代表取締役社長就任。



交通全般を所管する
広東省交通庁

り、会社に分割払い、一定の権利料や領収書の用紙など、必要な経費を除き、営業収入はすべて乗務員のものになる。日本の所謂リース方式の上を行っている。したが



(上) 広州市交通委員会のコールセンター。3,000両の動態を管理するが機能せず
 (下) 広州交通集団のGPS搭載最新車両。シトロエン製でLPG

って乗務員は日報をつけないし、会社側も、売上げも走行キロも実車率も把握していないし、知る必要もない。究極の権利ビジネスと言えなくもない。

実は広州のタクシーの歴史は新しい。一九八一年に初めて香港資本と合弁で外国人向けに二社、二百五十台のタクシー会社が誕生した。その時は香港のタクシー会社の仕組みを取り入れ、基本給+歩合の日本のA B型に近い物のようであった。それが改革、開放の経済発展のお陰で急速に需要が伸び、乗務員の管理ができなくなり、月々乗務員に使用料を払わせるリース方式になり、さらに乗務員の要望もあり、一九八六年ころから車の買取り方式になったようだ。

この究極の方式は公共交通機関の側面を持つタクシー事業と矛盾するところがあるようで、市交通委員会当局もこれで良いと思っっている訳ではない。二〇〇四年一月に第一期、三千両のGPSによる車両管理の仕組みを大々的にスタートさせた。

しかし、今N A S Aのロケット打ち上げセンターのような立派なコールセンターは残念ながら機能せず、閑古鳥が鳴いている。それは何故か？

四月二十三日午後二時。四月十八日（日）から訪問していた広州から空路で上海に移動、市内のホテル（ホリデイ・イン）でパソコンに向かってこのリポートを書いている。

このホテルでは部屋にLANの環境があり、メールはもちろん、静岡の本社のサーバーにアクセスができ、会社の日報も普通に読める。インターネットの環境は仕事の世界とスタイルを随分変えてしまふ。この快適なホテルの部屋にいる限りはここが東京から二千キロ近く離れた中国である事をすっかり忘れてしまふ。

しかし、中国は巨大な国であり、多様・多彩な国である。今回、広州市の交通委員会と国営のタクシー会社で白雲タクシー（二千四百両、市内トップ）と広州交通集団（千六百八十両、市内で二番目）を訪問し、「最先端を欲する国」のタクシー業界の現実を目の当たりにした。

そもそも今回の訪中のきっかけは弊社のパートナーの二社である



提携先ソフトハウスの梅社長に日本のタクシー事情を説明

株式会社セイデン様からお話を頂いたからである。セイデン様の中国の提携先であるソフトハウスの社長（中国の国費留学生で在日八年、日本の大学の講師を勤めていた）が帰国し、事業を創業し、その人脈の中で、タクシーを許可、管理する広州市交通委員会との接点ができ、引き合いを頂いたからである。

現在、広州市内のタクシー台数は一万八千両に及ぶが百社の法人しかない。さらに市当局は小規模会社（百台以下）の合併、再編を推し進めようとしている。しかし、車両は乗務員自身が自分で買取



(上) GPS車載端末。液晶ディスプレイに配車指示が表示される
(下)メータ機。振込み用の乗務員を特定するカード端子がついている

ベースがなく、また電子道路地図はあっても、電子的住宅地図がないので、電話受け→最適配車のスムーズな運用ができていない。

そして何よりも肝心な事は、タクシィ営業が、流し主体で、電話によるタクシィ配車依頼というニーズが殆どないという現実であ

る。したがって、実際のところ、必要性に駆られてのシステムの構築ではなかった事が、システムの甘さにつながったのではないかと思う。どうせつくるなら北京や上海に負けない世界最先端のものをという強い競争意識、意欲の方がシステム構築の推進力になったと思われる。まさに現代の中国のダイナミズムとアンバランスを見る思いだ。
一方で日報も書かず、管理も無い、究極の歩合制の車買取方式、一方で最先端のGPS方式。このアンバランスをどのように受けとめたら良いか悩むところだ。が、急速に変化する中国社会同様、中国のタクシィ業界も刻々と変化し、様々な問題に直面するようになるだろう。
そして中国がタクシィ業界においても成熟した先進国の仲間入りをする上で、日本のタクシィ業界が経験し、作り上げて来た、様々な仕組み、サービス、システムが、案外役に立つのではないかとひそかに期待をしている。

清野吉光 最先端を欲する国

2/3

特別寄稿



* YOSHIMITSU KIYONO
1950年長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国語学部ロシア語科入学、1971年中退。その後印刷関係、皮革関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸自動車入社。1979年清水市内の学習塾教師（英語担当）。1980年清水市内の事務機器センター入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年タクシーサイト・ドット・コム常務取締役就任。2003年タクシーサイト代表取締役社長就任。

何故、折角のシステムが稼動していないのか？
それは一言で言えば中国タクシィ市場の現実とシステムのギャップにある。そもそも広州交通委員会がこのシステムを導入したきっかけは広州市全体で通用する後払いカードシステムをタクシィでも使えるようにしようという事らしい。その場で利用者はカードを使ってタクシィ料金を支払い、乗務員の口座には直接料金が振り込まれるという仕組みである。そのためにも携帯電話のポケット通信網を使いリアルタイムの伝送処理が行われる。
折角そういう環境を作るので、GPSを積み、位置情報を基地局に上げて、最先端の配車システムを構築しようという事になった。まさに広州市内の一万八千車両にGPS車載端末を搭載し、配車指示をコールセンターからデータ伝送する壮大なシステムになった。
しかし、運用上の問題として、電話で注文を受ける時にCTIシステムが無い為に、オペレータが

その都度顧客名と場所を聞きだし、キーボードで入力し、車載端末に伝送している。従って、折角車の場所がわかっても、迅速な配車指示ができないでいる。電話を



広州交通委員会、情報化責任者謝氏をはじめ国営タクシィ会社のメンバー

掛けてくる相手の番号を自動的に把握する所謂ナンバーディスプレイの機能はすでに中国でも実現されているのだが、顧客の電話番号、住所、位置が紐付けされたデータ

清野吉光 最先端を欲する国

3
3

特別寄稿



* YOSHIMITSU KIYONO
1950年長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国語学部ロシア語科入学、1971年中退。その後印刷関係、皮革関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸自動車入社。1979年清水市内の学習塾教師（英語担当）。1980年清水市内の事務機器センター入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年タクシースイト・ドット・コム常務取締役就任。2003年タクシースイト代表取締役社長就任。



(上) 広州交通集団の本社外観
(下) プロパンガスタンを積載した車。ガソリン車もまだ多い

は自分達の能力を外国の人達に置き換えられてしまうような次元から、より高度な付加価値を生むサービスへとレベルアップしていか

ねばならないと思う。地域の移動に関わる様々なニーズを、創意とホスピタリティとそしてITを活用した高効率を持つ

て満たす産業を創造しなければならぬと思う。
日本のタクシー事業はその信頼感やサービスで、すでに充分アジアのタクシー業界に範たるものがあると思うが、しかし、日本の業界が真に果たすべき役割は、新しい生活総合移動産業の創造にあると思われる。
そしてそれができて、はじめて、アジアの人々を生活総合移動産業の一部の業務として旧来のタクシー乗務の仕事に受け入れることができるかも知れない。
実は最先端を欲し、創造しなければいけないのは、むしろ我が日本であり、またその可能性を一番持っているのだと思う。
中国の人々の最先端への思いを、見栄っ張り、ドンキホーテと見るか、あくなき成長への原動力とみるか、見解の分かれるところだが、私は、あえてこれを日本のタクシー業界への応援歌と読み替え、私も日本のタクシー業界再生の為に少しでもお役に立たねばとの思いを新たにしたい次第。

昨年迄、中国経済は日本にとって脅威として語られることが多かった。
しかし、昨今は、中国経済の発展が特需として日本経済復活の大きな要因のひとつとみなされている。鉄鋼、建設機械、そして日本のデジタル製品などが豊かになった中国市場に受け入れられつつある。
ところで日本と中国のタクシー業界との関係は？ と問われれば、とりあえず、タクシーは地域に根ざすサービス故に、何の関係もありそうにない、と応えるだろう。しかし、少し飛躍しすぎるとそしりを恐れずに言えば、EUならぬアジア経済共同体実現の暁には、大きな影響が出てくるだろう。現在は国境の壁があり、労働者の自由な往来と求職が認められていないが、EUの如く、経済的国境の壁が取り払われると、日本のタクシー事情も大きく影響を受けられると思われ。
ちなみに今回広州市第二位の規模の広州交通企業の経営陣と面談

した折、日本のタクシー乗務員の不足と賃金事情について説明し、可能であれば、合弁企業などを設立し、中国の乗務員の中で優秀な人を選抜、教育し、提携する日本の事業者に派遣する気はありますか？ と問うた。先方はひどく乗り気で、その可能性について検討したいと言っていた。
もちろん、現行の入管法の枠組

みでは在留資格の問題で難しい。しかし、時代の流れは少子高齢化の進展もあり、アジア全体の枠組みの中で、労働力の問題を考えようという方向に向かっている。したがって、運輸サービス業だからと言って、一国の枠内で物考える時代ではなくて来ているようだ。
だからこそ、逆に日本の乗務員



(上) 偽造タクシーをチェックするための無線標識
(下) 広州交通集団本社の会議室で役員の人達と面談





上 新宿パークタワー
一屋上よりタクシー
無線集中アンテナ
を見上げる
下 松下電器でシス
テムの説明を受け
た。眼差しは真剣
そのもの

方東京に戻り、ささやかな歓迎会を開かせて頂いた。
今回の視察にあたって、日立自動車様のサロン仕様のマイクローバスを貸切で使わせて頂いた事もあり、朝から夜遅くまで、移動の間もみっちり懇談ができた。と言っても通訳を通しての会話でもあるので、決して十分な意思疎通ができた訳ではないが、全員が初来日の視察団にとって、日本のタクシー事情をある程度理解して頂けたのではないかと思う。
今回の視察にはタクシー日本新聞社はじめ二社のタクシー業界紙記者の方へ同行して頂き、取材をして貰った。すでにタクシージヤパンの八号に、豊富な写真付の取材記事が掲載されている。
今回の中国からの視察が私どものビジネスにつながるかどうかはわからない。しかし、中国のタクシー業界と日本のタクシー業界との交流のきっかけになれば有難いと思う。そしてなによりも私どもの視野が拡大したと思う。何事も積み重ねが大事だと思ふ次第。

清野吉光 最先端を欲する国⁺a

特別寄稿



* YOSHIMITSU KIYONO
1950年長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国語学部ロシア語科入学、1971年中退。その後印刷関係、皮革関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸自動車入社。1979年清水市内の学習塾教師（英語担当）。1980年清水市内の事務機器センター入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年タクシーサイト・ドット・コム常務取締役就任。2003年タクシーサイト代表取締役社長就任。

中国広州からタクシー視察団が来日した。
といってもタクシー事業者ではなく、広州信息化建設有限公司のメンバーで、広州市内の交通全般の情報化を手がける国営ソフト会社のメンバーである。信息化とは情報化という意味らしい。オリジンが四月に訪中し、広州交通委員会や国営タクシー事業者にテレハイやタクコンを説明したおり、常に同席していた。この会社は日本で言うゼネコンのような会社で、元請にあたり、ここから、様々な業者に仕事が発注される。現在の広州市のタクシー電話受注配車システム建設の直接の責任をこの会社が負っている。そしてこのシステムが必ずしもうまく稼働していない事はこの「最先端を欲する国」でレポートしたとおりだが、日本の配車システムの実情を見学し、事態の打開の参考にしようという事で今回の来日となった。
六月十日、午前中、松下電器様の紹介で新宿の移動無線センターを見学し、日本独自のデジタルM

CAの説明を受けた。
そして午後は横浜の平和交通様を見学し、松下電器様のGPS-AVMシステムの配車システムを見学した。ここでは弊社の電話受付システムテレハイがシステムの中に組み込まれていて、一定の役割を果たしている。
視察団は広州信息化建設有限公司の副社長、技術部長、技術主任二名の総勢四名、またオリジン

平和交通の配車システムを見学するタクシー視察団



パートナーである株式会社セイデンとその中国でのパートナーである、華智技研の梅社長が同席、通訳を勤めた。
視察団は非常に熱心で、基地局、カーナビ付の車載端末について見学、質問を繰り返した。さらに松下電器の神奈川支店で行われた説明会でも松下電器の無線グループ責任者の高田マネージャーに突っ込んだ質問を集中させていた。タ



左 「タクシーの未来を考える」シンポジウムの案内
右 システムオリジンのホームページ

「タクシーの近未来」の議論
本年十月五日（火曜日）に六本木ヒルズでタクシー問題懇談会主催で「タクシーの近未来を考える」シンポジウムが開かれることになった。オリジンは東京交通新聞社、タクシーサイトと共にこのシンポジウムを協賛させて頂く事になった。元国土交通省総合政策局情報管理部長で現在日本観光協会の理事長である寺前秀一氏がその著書

そのような産業を創造するためにはコンピュータや無線通信技術を駆使したIT技術とシステムが必要となるだろう。オリジンの役割はこの分野でお役に立つ事だが、しかしIT技術は必ずしも決定的なポイントとはならないと思われる。むしろ経営者、乗務員、そして運行管理者の意識の変革つまり極めてアナログの世界での気持ちの転換こそが、キーとなると思われる。この点でオリジンがお役に立てる事は少ないが、シンポジウムに協賛する事を持って挑戦してみたい。

「モバイル交通革命」に基づいて基調講演を行う。
そして、その講演を聞き台にタクシー事業者、行政、関連業者がタクシーの新しいビジネスモデルを巡ってパネルディスカッションを行う。寺前さんの大胆な提案に、タクシー事業者がどう応えていくのか、活発な議論を期待したい。そして全国のタクシー事業者にも是非このシンポジウムに御参加頂きたいと思う。弊社ホームページ (<http://www.system-origin.jp>) にもご案内が出ているので御覧下さい。

この間のレポートで中国を「最先端を欲する国」と表現したが、まさにわが日本は「最先端を創造する国」にならなければ未来は無いと思われる。そしてまたタクシー業界においても、最先端を創造せねばならないと思う。オリジンはそうした業界の努力に心からお役に立ちたいと思う。五回に渡る連載、御読みいただきまして有難う御座いました。

清野吉光 最先端を欲する国 ⁺β

特別寄稿



* YOSHIMITSU KIYONO
1950年長野県四賀村生まれ、1968年上智大学外国語学部ロシア語科入学、1971年中退。その後印刷関係、皮革関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸自動車入社。1979年清水市内の学習塾教師（英語担当）。1980年清水市内の事務機器センター入社。1982年システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年代表取締役社長就任。2000年タクシーサイト・ドット・コム常務取締役就任。2003年タクシーサイト代表取締役社長就任。

縁あって本誌に四回もの「最先端を欲する国」と題しての、中国のタクシー事情を報告させて頂いた。そしてその中で改めて再認識させて頂いたのは、まさに日本のタクシー事情であった。
日本のタクシーは中国と比べ、そのサービス、安全性、信頼性、乗務員への教育、管理という点で明らかに進んでいると思われる。多分、全世界的なレベルでもトップクラスであると思う。電話受付、配車のシステムの質の高さでも多分トップであると思われる。
そしてだからこそ、日本のタクシー業界は新しい飛躍を求められているような気がする。あのロンドンタクシーでさえ成し得無いような新しい領域に日本の法人タクシーは突きすすまなければならぬ。あるいは逆に日本の法人タクシーこそが、そこに達し得る可能性を持っているのではないかと思う。
問われているのは市場創造
ある意味で今までの法人タクシ

「最先端を欲する国」と表現したが、まさにわが日本は「最先端を創造する国」にならなければ未来は無いと思われる。そしてまたタクシー業界においても、最先端を創造せねばならないと思う。オリジンはそうした業界の努力に心からお役に立ちたいと思う。五回に渡る連載、御読みいただきまして有難う御座いました。

システムオリジンは昨年二十周年を迎え、タクシー業界に育てて頂いてなんとかいわれる成人になる事ができた。そして二十歳の誓いとして、タクシー業界のシステム面の御要望に応えるだけでなく、タクシー業界の新しい市場創造に新しいタクシー産業の創造にお役に立とうと志した。もちろん、それがどのようなものであるかは未だよくわからない。しかし幾つかのキーワードはあるような気がする。
一つは地域の利用者の様々な移動のニーズと結びつくこと。二つは乗務員の能力開発を条件とするが、付加価値の高い仕事として高収入を保証できること。さらに仕事の報酬を賃金や地位だけでなく、やりがい、いきがいとして与えられること。
これらのキーワードを満たす移動サービスの創造は簡単ではないが、おおいに挑戦しがいがある。そしてこうした産業創造への試行錯誤はすでに全国の多くのタクシー会社や他の産業でなされている。