

第5回チームネクスト

11月29日、北九州市小倉にて、第5回目のチームネクストのセミナーが行われた。講師は、多分タクシー業界で一番のアクセス数が多いブログを運営される三ヶ森タクシーの貞包社長と、九州（もしかしたら全国）で一番の地域公共交通の研究と交流の場であるQサポネットを主催する大分大学の大井准教授の、御二人であった。今回は従来の事例紹介とは趣向を変え、「総合生活移動産業創造の論点整理」という趣旨で、「タクシー学」創造の試みに挑戦する事になった。詳細についてはタクシージャパンの224号（12月10日号）及び、チームネクストホームページの会員用交流サイトを御覧頂くと、動画及び資料が掲載されている（但し、交流サイトは会員登録が必要になるが…）

「タクシー学」と言う事で言えば、「モバイル交通革命」を2001年に東京交通新聞から出版された寺



前秀一前加賀市長が今回のチームネクストに参加され、冒頭挨拶をしてくださった。この10月の加賀市長選で再選の暁には、加賀市でいよいよ総合生活移動産業の実現に着手されると表明され、我々も期待をさせて頂いていたが、残念ながら再選ならず、これからは学究の道の中で、その志を果たして下さるとの事。また「ITで総合生活移動産業創造のお役に立つ」を経営ビジョンとするオリジンも、ビジョンの実現のお手伝いをして頂きたく、顧問となる事をお願いし、快く引き受けて頂いた。

清野吉光氏のコラム 第61回

団塊 耕 志 録

清野 吉光(きよの よしみつ) 略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、松本深志高校卒業。1968年上智大学外国学部ロシア語科入学、1971年 中退。その後印刷関係など様々な職業に従事。1976年清水市の日の丸交通入社。1980年静岡市内の事務機器センターに入社。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年株タクシーサイト創立、現取締役会長。2007年タクシーアシスト代表取締役社長に新任。現在に至る。



「ウーバー」って？

「くらしの足を
みんなで考える
全国フォーラム2013」

第5回チームネクスト開催のほぼ一週間前、昨年

に続き2回目となる「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム2013」が11月24日、東京大学で開催された。後援をした東京交通新聞でも大きく報じられたように、昨年を大きく上回る200名以上の人々が集まり、「暮らしの足」についての行政、学会、住民、業者の広い関心と熱気を感じる事ができた。たまたま清野が事務局の方と面識があったという事で、昨年から声が掛かり、今年も「名ばかり」実行委員を務めさせて頂いた。オリジンが目指す「総合生活移動産業」というビジョンも畢竟、「くらしの足」と言う事であり、このようなフォーラムで語られる「くらしの足の問題」と切り結ぶ事が出来ずして、空論に終わってしまう。タクシー業専門のコンピュータ事業者という立

場と、「くらしの足の現実」と、どう結び付けて行くのか、右往左往の刺激的な、良い意味での脳内迷走の一日であった。

ウーバー上陸！

「タクシー業界の破壊者ひっそりと日本上陸 ドライバーを持たない異色の配車サービスとは？」（週刊東洋経済2013年11月25日号）という刺激的な見出しで、週刊誌に登場したサンフランシスコ発のウーバーは、果たして本当にタクシー業界の破壊者になるのだろうか？ 行政はどうするのだろうか？ 業界はどうするのだろうか？

ただひとつ自分に言える事は、先の「くらしの足をみんなで考える全国フォーラム」などで問われた地域、とりわけ地方の「くらしの足の問題」を解決するスキームとはなり得ないだろう、と思う。スマホの駆使や旅行業という新しい装いをまとったとしても、基本的に都市部を中心とした、すでにあるニーズのクリームス



キミング（良いとこ取り）にしかならない気がする。いわゆる「良いお客」をスマホの利便性と乗務員のランク付けによる選択制を保証し、決済を簡便化する事により（価格は決して安くはない）取り込もうとするモデルで、新たな需要や新たな雇用、新たなサービスを創造するものではないと思われる。ある意味典型的な新自由主義的規制緩和モデルと言えるのではないか？

総合生活移動産業との違い？

総合生活移動産業のビジョンにおいても、旅行業は重要なキーコンセプトではあるが、その目的は「クリームスキミング」や「ピンハネ」ではなく、とりわけ地方で疲弊している現在のタクシーを始めとした移動産業を持続可能な、かつより活性化された産業として再生するためのテコとして、旅行業を活用しようという趣旨である。それはこの4月から施行された「地域限定旅行業」の活用（一説にはこの資格はタクシー事業者の為にこそ施行されたとも聞く）はもとより、幅広く多様な移動ニーズと、これまた幅広く多様な移動供給主体とを、柔軟にかつ効率的にマッチングする事によって、存在するにもかかわらず顕在化しきれない移動ニーズと、現在の移動産業の持つ極端な効率の悪さを払拭する決定的なインフラとして、旅行業を活用したい。つまり様々な移動の地域全体最適

総合生活移動産業のビジョンにおいても、旅行業は重要なキーコンセプトではあるが、その目的は「クリームスキミング」や「ピンハネ」ではなく、とりわけ地方で疲弊している現在のタクシーを始めとした移動産業を持続可能な、かつより活性化された産業として再生するためのテコとして、旅行業を活用しようという趣旨である。それはこの4月から施行された「地域限定旅行業」の活用（一説にはこの資格はタクシー事業者の為にこそ施行されたとも聞く）はもとより、幅広く多様な移動ニーズと、これまた幅広く多様な移動供給主体とを、柔軟にかつ効率的にマッチングする事によって、存在するにもかかわらず顕在化しきれない移動ニーズと、現在の移動産業の持つ極端な効率の悪さを払拭する決定的なインフラとして、旅行業を活用したい。つまり様々な移動の地域全体最適

マッチングの仕組みを、現行の法的制約の中で作り上げ、利用者、事業者、行政、乗務員全体がウィンウィンとなるような仕組みの構築である。もちろん、各地域の全体最適マッチングシステムの運営組織が、相互に連携し、全国化する事は、より広域的に移動する場合の利便性を保証するだろうし、それが全世界の移動運営組織と結び付いて行くのは、グローバル世界とIT化の中で自然な事だろう、また移動は当然、ドアツードアから始まって、バス、鉄道、船、飛行機などあらゆる移動手段を包括した物になるだろう。だからこそそれは旅行業（移動+宿泊+アレンジ業）という形式をとる事になる。

ウーバー・ジャパンもヘイロー・ジャパンも旅行業という形をとっており、彼らのビジネスモデル自体を否定する事は不可能であろう。また彼らの提供するサービスに対し、一定の需要が存在する事も確かだ。しかし、社会的に見れば、彼らのビジネスモデルが35億ドルの

価値があると評価されたとしても（アメリカの格付け会社がサブプライムローンを組み込んだ証券をトリプルAと評価したリーマンショックをつい思い起こしてしまう）、社会的疲弊しか生み出さなかった新自由主義的規制緩和——ビジネスモデルを想起させ、ひそかに警戒感を抱かざるを得ない。が、大事な事は彼らへの反対ではなく、我々のソリューションを推し進める事である。

日本のバス、タクシーの移動産業もまた、今までの様にはやっていけない。そして大事な事は、事業者の事情から問題をたてるのではなく、利用者のニーズから改革を考える事だと思っでなければ、TPP、規制緩和という大きな流れの中で、巨大資本（一説にグループがウーバーに2500億円出資したという話があるが、未確認）を駆使したクリームスキミングに抗していく事はできないと思われる。

（2013年12月23日記）

スマホでタクシー呼んだらタクチャージで充電

docomo, au, SoftBankの各種携帯電話・スマートフォン・タブレットに対応

iPhone 3G・4S・5, iPad mini, iPad, iPod touch・nano

03-3834-8352