

百聞は一見に如かず

「百聞は一見に如かず」とは、ありふれたことわざだが、昨年3月のロンドンセミナー合宿に続き、今年もライドシェアの実態を体感するためにチームネクストの第



14回セミナー合宿を11月1日から7日までニューヨークで行った。

可能ならウーバーの本社所在地であるサンフランシスコに行き、直接ウーバー本社の話を聞くというのも面白い企画だとは思いますが、残念ながらそれを実現する力

がないので、今回は大手旅行会社のJTBを通じて、ニューヨーク市庁の交通行政機関であるTaxi & Limousine Commission(以下TLC)への訪問と、その紹介によるタクシー専門の配車アプリ運営会社「ARRO」と「CURB」、「FLY WHEEL」の3社と個別に話を聞く事ができた。さらにもうひとつの大きな目玉として、ウーバーとリフト

清野吉光氏のコラム 第95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。2016年3月システムオリジン社長退任。チームネクスト事務局長。

チームネクスト
in New York

の現役ドライバー5人へのグループインタビューを実現することができた。

詳細については昨年のロンドンでも同行し、そのレポートが非常に判り易かったと好評だったタクシー日本新聞社の熊澤記者が今回も同行してくれたので、今号の特集記事を是非お読み頂きたい。また今回も昨年ロンドン同様、視察団の団長を勤めて下さった寺前秀一人流観光研究所長がブログで逐一レポートを書かれているので(<http://jinyu.jp/blog/?paged=2>) 参考にして頂きたい。

寺前所長は、国土交通省の官僚時代から海外視察については事前にその視察対象の7割の情報収集が終わっていないければならず、後の3割を実際に現地訪問し、確認、検証すべきとお考えで、今回のニューヨークの訪問に当たっても参加者の為に事前に「ニューヨークのタクシー事情」というレポートを作成してくれた。

過去の寺前所長のニューヨークタクシー事情についてのブログを整理されたも

のだが以下のテーマである。

- 1 ニューヨーク市長のタクシー政策 (2016/08/30)
- 2 ニューヨーク外国人タクシー運転者試験の緩和 (2016/08/29)
- 3 Uber 定額乗り放題タクシーの実施(2016/07/27) (参考) 定額乗り放題航空サービス (2016/04/19)
- 4 Yellow cabの危機から発したタクシーアプリ (2016/04/09)
- 5 米国自治体(シカゴ)が採用した公式タクシーアプリ (2016/04/09)
- 6 NY市民の新たな足BoroTaxis NYのタクシー台数増加 (2016/04/08)
- 7 ライドシェア容認の際のNY市交通委員会委員長のテレビ発言 (2016/4/08)
- 8 『人工知能と21世紀の資本主義』を読んで+人流アプリCONCURの登場 (2016/10/12)
- 9 ニューヨークの独立系カフェで月45ドルの定額コーヒー飲み放題を提供するAppriCups

（人流観光研究所
HP <http://www.jinyu.jp/201608053296.html>
参照）

特に、1のニューヨーク市長のタクシー政策(<http://jinyu.jp/blog/?p=5150>)は、ニューヨーク市におけるイエローキャブ（流し可能）、グリーンキャブ（限定地区でのみ流し可能）、ブラックカー（事前予約）、リバリー（低運賃乗合運送）などの関係が相関図付きで判りやすく説明されている。逆にこうしたことの基本的理解が無いと、折角の視察が却って混乱を呼んでしまう。

ウーバー、リフトといったも、特にアメリカの場合、市にその運輸行政の権限があるので、その内容がまちまちだ。ニューヨーク市では、ウーバー、リフトはブラックカーの範疇であり、その枠組みで制度化されている。ドライバーにはTLCのライセンスが必要であり、イエローキャブと同じくTLC承認の黄色いナンバープレートを付けており、ライセンス料を毎月払っているという。我々

のイメージからするウーバーは白タクというイメージとはまた違った実態が見えてくる。

フォーカスグループインタビュー

チームネクストの事務局として今回のニューヨーク視察の企画を担ってくれた野田タクシーアシスト常務のアイデアと手配でウーバー&リフトの5人のドライバーによる「フォーカスグループインタビュー」が行われた。

実は、野田常務はマーケティングの専門家で、この分野で大きな実績があり、今回「グループダイナミックス」という手法を応用したウーバー&リフトのドライバーの実態の情報把握と解析にチャレンジした。

すべて英語で行われたインタビューを日本語に訳し、その解析作業を進めているところであり、いずれチームネクストの会員の皆さんや業界の方にお披露目する時が来ると思われるので楽しみにしている。

タクシー業界にはマーケティングの観点が少ないとしばしば指摘されるところだが、利用者のみならず、乗務員のニーズを探るマーケティングへのチャレンジも問われているところだ。

タクシー業の周辺システムが劇的変化？

ウーバー&リフトへの危機感から、ニューヨーク市でもイエローキャブやグリーンキャブへのスマホ配車システムの普及が進んでいる。またTLCも積極的に普及を推奨している。

そのうえで我々オリジナルグループや無線機メーカーさらにはメーター器メーカーにとつて大問題になるかもしれない事態がニューヨークで進んでいることが判った。TLCがアレレンジしてくれた「FLY WHEEL」という会社の取り組みだ。この会社はシリコンバレーで創業したベンチャー企業で、タクシー（あるいはもっと広い意味での移動体）の業務とデータをスマホとクラウドで一元化し、それによって、配

車、業務管理、メーター器の一切をカバーしようとするものだ。特にメーター器分野での国際基準である距離測定精度99.99%を実現するために、GPSに加えて車両からのCANデータとの結合、Google mapとの連携により、その基準をクリアし、TLCの仮認可から、本認可になろうとしているとのこと。

今回参加したタクシー事業者からも指摘されたが、オリジングループにとつても事業環境の大きな変化をもたらしそうだ。とりわけ、このFLY WHEELに出資しているのが日本のDEN Aであり、ゲームやプロ野球だけでなく、株式会社ロボットタクシーにも出資し、しかもその創業者である南場智子氏は政府の産業競争力会議の後継組織で、安倍首相の肝いりの「未来投資会議」のメンバーである。ハーバード大、マッキンゼー出身でもあり、この出資が将来の日本の事業展開を射程に入れないとは誰にも言えない。

（2016年11月20日）



タクシー乗務員紹介事業

厚生労働大臣許可 有料職業紹介許可番号 13-ユ-307552

ヒューマンエンジンサポート株式会社

<http://td500.jp>

弊社は、元トップドライバー関隆氏による「流し方教室」受講の受付窓口です

ヒューマンエンジンサポート株式会社

〒101-0047 東京都千代田区内神田 1-12-14 廣瀬ビル1F

TEL: 03-5281-3088

