肥後の地から

3月は清野は忙しかった。3月1日、日曜日だが、羽田から朝早く、鹿児島空港に飛び、高速バスで熊本県の人吉に行き、昨年に続き肥後タクシーグループのオフサイトミーティングに参加させて頂いた。今回はより広く参加を募りたく、オリジンの御客様すべてに御案内を出し、参加を募った。が、我々の力不足、準備不足の為に、残念ながら40名程の参加者に終わってしまった。肥後グループさんの展開する「班を主体とする小集団活動」は、全国の多くの事業者に非常に参考になる意識、仕組み、運営方法なので、是非共多くの事業者に知って頂き、参考にして貰いたいと強く思う。

今回、とりわけ肥後グループの野々口社長、今村部長が二日目のオフサイトミーティング終了後に、今回のオブザーバー参加者向けに、2時間の質問会の場を設けて下さった。オブザーバーの多岐に渡る質問にも、自社の貴重な経営ノウハウを惜しげも無く、真摯に答えて下さり、参加者にとって、非常に貴重な機会となった。単に肥後グループさんのオフサイトミーティングに参加し、学ぶだけでなく、各社の実践をこうした質問会の場で相互交流できれば、もっと業界に何かが生まれやすいのではないかと思う。明治維新への胎動が薩長土肥から始まったように、タクシー業界の新しい胎動もこの肥後を始め、全国の地方のタクシー会社から始まっているのかも知れない。

肥後とロンドン

清野吉光氏のコラム 第76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㈱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。

ロンドンの地から

もうひとつ3月は、清野にとって大きなイベントがあった。「第9回チームネクストセミナー合宿ｉｎロンドン」であり、3月8日から14日まで7日間に渡る、清野にとっては初めてヨーロッパ、初めてのロンドンの視察研修であった。研修の詳細については、今回の視察団長であった寺前秀一人流・観光研究所所長（帝京平成大学観光経営学科学科長）のブログ（http://jinryu.jp/blog/）に詳しい。また今回の参加者の三ヶ森タクシーの貞包社長のブログ（http://www.ainoritaxi.com/news/）も非常に判り易く、しかもリアルタイムにアップされていた。今回何故唐突にチームネクストの海外研修をロンドン視察という形で行う事になったのか？

寺前先生のブログにあるように、昨年11月に行われた東京ハイヤー・タクシー協会のロンドン視察に、そのキッカケがあった。チームネクストでこのロンドン視察研修に参加したいメンバーがいたが、福岡の事業者という事もあり、結果参加できなかった。ではチームネクストで行きましょうとなり、寺前先生に研修の企画と視察団長をお願いした。結果ヘイロー日本法人の梅澤社長の御尽力もあり、今回、非常に充実した内容の視察研修ができた。とりわけ、ＢＢＣのテレビで良く見るダウニング街10番地の首相官邸の中に入り、首相アドバイザーの方の御話を聞く機会を頂いたり、ウエストミンスター宮殿の国会議事堂に入り、その委員会室で貴族院議員のＢｏｒｗｉｃｋ氏の御話を聞けたりで、通常の観光や研修ではなかなか入れたりお会いできない人達に会えたりして、とても貴重な経験をさせて貰えた。

グローバルなヘイロー

ヘイローについての考察は、寺前先生のブログ「ロンドン配車アプリ調査③ｈａｉｌｏの見学」に詳しい

が、ロンドンにおけるブラックキャブ内での普及、使い勝手の良さは注目すべきものであった。とりわけ18世紀以来のテムズ川沿いの一等地に建つ、古風なサマセットハウス内にあるhailo本社の70人に及ぶ開発室の様子には、同じソフトハウスを営む物として圧倒されるものがあった。また、その所謂人種的多様性にも驚いた。旧イギリス領のアフリカ諸国、アラブ系、フランス人、東洋系の顔立ちの人など、多様な人達がコンピュータに向かって、hailoのシステム作成に携わっていた。全世界20カ国の都市に展開する、グローバルを目指す会社である事がわかる。しかし、ロンドンで成功しているhailoの仕組みも日本での普及は、正直苦戦しているのは何故だろうか？19世紀に書かれたフランスの小説で、ジュール・ヴェルヌの「80日間世界一周」の舞台となった「ザ・プラットフォームクラブ」で開かれたhailoのCEOロナルドさんとの食事会で、その点を率直にお聞きした。清野が思うに、日本でヘイローが普及するためには二つの壁があるような気がする。一つはロンドンのブラックキャブは個人タクシーであり、流しが唯一できるタクシーだが、創業者の一人であるブラックキャブのラッセルさんも行っていたように、「流し」にはどうしても効率の悪さが存在する。それを克服するものとして、利用者のスマホの位置とブラックキャブの車載スマホの位置をつなぐ、ブラックキャブ全体の最適マッチングシステムとして効果的な仕組みである。しかし日本の場合、タクシーは基本的に法人であり、とりわけ、配車の仕組みを持っており、特に車両にはすでにタクシー無線によるAVMシステムを搭載しており、車両の位置情報の把握はすでに実現している。とすればhailoが日本で浸透するには、既存のGPS—AVMシステムとの連動ができ、なおかつ、hailoが持つ世界的ネットワークの活用、すなわち海外の55万にいるというhailoのユーザーが来日した折に、夫々の国のhailoのソフトをそのまま使え、なおかつ決済が可能という利便性を活かす事が一番の貢献であり、切り口ではないでしょうか？と提案（？）した。事実、ロンドンでは日本語のhailoのアプリを使ってブラックキャブを呼び（地図まで日本語だ！）、クレジット決済で済む利便性を実感できた。

グローカルへの挑戦

タクシーは基本的なローカル産業だが、東京オリンピックを始め、海外からの日本への観光客が飛躍的に増えて行く事が予想される局面で、こうした世界的なスマホによるタクシーの配車システムと上手く連携する事は、日本タクシー業界にとっても必要な選択肢ではないだろうか？　もちろんウーバーなどの自家用自動車を持ち込む事については問題だが、一方で利用者の、とりわけ海外の利用者の利便性をあげていく試みは、されねばならないと思う。ホスピタリティで高く評価される日本のタクシー業界が、こうした面でも利便性を提供して行く事ができれば、訪日観光客の増加と共に、タクシー需要への取り込みも十分可能だと思われる。グローバルな需要をローカルな仕組みの中に組み込む。このような試みが今後急速に進むのではないかと予感させる今回のロンドン視察研修であった。

（2015年3月22日記）