

利用者のニーズは？

本誌『タクシージャパン』の先号でも紹介して頂いたが、『都市問題』という月刊誌がその12月号でタクシー問題を特集し、何故か、清野が一文を載せるよう依頼された。何故自分なのかよくわからなかったが、折角の機会なので「ライドシェアという業界の今後」という題で、文章を書かせて頂いた。趣旨は、ライドシェアという、言わばタクシー業界にとつての黒船を「尊王攘夷」から「尊王開国」、明治維新へと切り開いた日本の先達にあやかり、タクシー業界のイノベーションのきっかけにしよう！という事であった。しかし問題は、どのように具体的に明治維新Ⅱ業界のイノベーションを推し進め、新自由主義とグローバルリズムによる植民地化(?)を克服するか？という事だと思ふ。スローガンと決意表明をして、それに満足してしまい、具体策を出せないのが、昔から私と

野党的発想の人の悪い癖だ。そして具体策を考える上で、全ての原点は結局利用者のニーズだ！業界の活性化は利用者のニーズに応え、タクシーによる移動に利便性と満足を感じて貰う事によって実現する。もちろん、東京オリンピックの招致プレゼンテーションで滝川クリステルさんが語ったように、日本のタクシー(残念ながら全てではないが)のおもてなし水準は高く、その安全性、清潔性、ホスピタリティーは定評のあるところである。しかし、その中で利用者にとって、大きな不満が存在する。それは何だろうか？

タクシー運賃の

先決めのニーズ

弊社の子会社である株式会社タクシーサイトがタクシー利用者に対し、どのような不満点を持っているかアンケートを実施した事がある。その不満点には乗務員さんの接遇の問題や地理不案内なども、もちろん挙るが、意外にもトップに挙

清野吉光氏のコラム 第84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。



「明治維新」への 突破口は何？

げられたのが「降りてみないとタクシーの運賃がわからない」という事であった。確かに交通機関であらかじめ運賃がわからないのは、タクシーだけである。残念ながら日本では(世界のタクシー業界もそうだが)メーターによらない先決め運賃は違法である。まさに利用者のニーズと法律に齟齬がある。そしてこの齟齬に食い込んでいるのが、運賃先決めのライドシェアである。

オリジングループではこの利用者の不満に応え、かつ現在の法的な制約をクリアするために株式会社タクシーアシストという旅行会社を設立し、手配旅行として、この先決めニーズに応える「たくあしくん」サービスを2008年に開始した。そしてインターネット上で指定した2地点の最短距離の運賃計算を行い、時間係数をかけ、その金額でタクシー事業者に手配を行い、事業者には時間制貸切として運行して貰

い、手配金額との差額については販売手数料としてB to Bの関係で精算するという形を取り、行政の了解も頂き、このサービスを実施してきた。しかしこのスキームは旅行業者の運用の仕方によっては、結果的に割引運賃として運用できる余地があり、メーター制度を壊す仕組みとして、タクシー事業者の警戒感を呼び、折角の利用者への不満に広えようとする仕組みが広がりきれていない。利用者の要望に応え、なおかつタクシー事業者の危惧を失くし、広範なタクシー事業者の参加を得るためには、どうし

The screenshot shows the 'TAXI ASSIST' website. It features a navigation menu with 'HOME', 'SERVICE', and 'USER'. The main content area is titled 'タクシーと空席をつなぐ新サービス' (New service connecting taxis and empty seats). Below this, there is a 'News Release' section with three entries:

- 2015/04/01: タクシー一定額料金サービス「たくあしくん」のサービスをリニューアルしました。
- 2015/07/09: タムホリネット(株)と提携し、ホームページを開発しました。
- 2016/04/18: タクシーアシスト、信頼感ある割引サービス「たくあしくん」を開始しました。

 At the bottom, there is a footer with copyright information: 'Copyright © 2015 TAXI ASSIST Co., Ltd. All rights reserved.'

たら良いのだろうか？

電子的計算による 先決め定額運賃

スマホの時代である！

任意の2地点間の距離計算を行い、その距離を基に認可された運賃に基づき運賃を試算する事は、造作も無い事である。またビックデータの基づき時間距離併用の時間部分の係数を出す事も容易であるし、もしかしたら渋滞状況に対応した変動する時間係数も、可能かもしれない。運賃が先決めされる事のメリットは大きい。直接の利用者の安心感だけでなく、旅行会社はパッケージ旅行にタクシー運賃をあらかじめ組み込める。



ホテルも宿泊代にセットで組み込める。さらに事前に運賃が決まっていれば、クレジットなどで事前のネット決済が可能である。またタクシー乗務員さんにとっても、遠回りや降車直前でのメータ跳ね上がりなどへのクレームも心配する必要がない。何よりも車内でメータ器をはさんで乗客と一種敵対的(?)な緊張関係を解消でき、ストレスの無い車内環境ができる。つまり現在のタクシーメータ器によるもの、時間貸切、そして地域を限定して認められている定額運賃の他に、電子的方法による事前の運賃計算を国土交通省の通達に一行(かどうかかわからないが)書きくわえて貰え

ば、このサービスが実現する事になる。逆に旅行会社を力借りなくても、タクシー事業者自身がこの運賃先決めサービスを提供する事ができ、割引などへの対処もできる(ちなみにたくあしくんは地域の上限運賃で運賃計算を行っている)。利用者の為にも、タクシー事業者の為にも、また乗務員のためにも、そしてインバウンド顧客の利便性の為にも、是非この「電子的事前運賃決定」の仕組みを行政に認めて頂きたいと思つ。まさに活性化の為の「規制緩和?」として、ライドシェア云々以前に先行して実現して貰いたいものだ。

「スマホdeタクくん」の全国化のお手伝い

東京では、東タク協の主導の下に、利用者利便の為に事業者がスマホの共同配車を行っている。ウーバーやリフトなどが地方の戦略特区などで、家用自動車への配車の仕組みを立ち上げ、ライドシェア普及の突破口としようとしている時、

タクシー業界も利用者利便の為の仕組み作りを少しでも進める必要がある。全タク連で、スマホdeタクの全国化が難しいようであれば、タクシースイトを含むオリジナルの総力を挙げて、そのインフラとネットワーク作りのお手伝いをしたいと思つている。そして単にスマホの地域の共同配車の仕組みのみならず、先の「電子的運賃先決め」、さらにクレジット決済の機能を組み込み、ライドシェアに対抗できるマッチングのインフラ作りの第一歩としたい。

スマホの機能(アプリ)はまだまだ成長し、高齢者にも使いやすいくなり、かつ様々な移動のニーズに細やかに、柔軟に対応できる可能性を持っている。ライドシェアという黒船来襲を機に、タクシ業界の明治維新IIビジネスモデルのイノベーションII総合生活移動産業創造のお手伝いとして、ここを突破口にオリジナルのアプリは是非チャレンジしていきたい。

(2015年12月20日記)

タクシー買取専門店だから出来る高価買取

LPG、ガソリン、過走行、低年式等でも大丈夫!

株式会社ジェット

東京都公安委員会 第 305561207814 号

本社: 〒174-0041 東京都板橋区舟渡 1-15-9 プロープ浮間舟渡 101 ☎ 03-6454-9896