

タクシートの生産性

本コラムの第89回で「シンギュラリティ」について書かせて頂いた。あまり聞き慣れない言葉だが、加速度的な人口知能の発達で、人類の知的能力を超える時点(技術的特異点。2045年が想定されている)を言うらしい。が、自分自身も未消化で、中途半端な内容でコラムの読者を混乱させてしまったのかな



と後悔している。今回はそうした次元の話では無く、現実のタクシー事業の中で、今までのタクシー業の事務処理や配車業務から一歩進んだコンピュータの活用の世界があるのではないかとという試論である。

タクシー乗務員さんの給料が一般の業界と比べて安いのはよく指摘される事ではある。長時間労働、低賃金では、労働人口が減少する中で確かに乗務員不足も

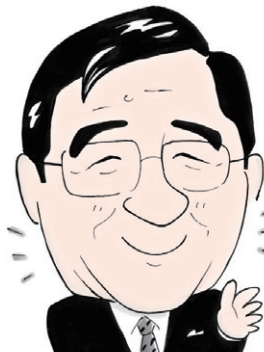
大きな問題にならないを得ない。つまり、時間当たりの生産額(輸送サービス生産額)が低いと言う事になる。タクシー業界では、通常、収益状況を見るのに実働当たり日車営収を見る場合が多い。また需給の状況を見るのに実車率(実車キロ÷走行キロ)をみる。しかし、こうしたデータからは「生産性」|| 「時間当たり生産額」を推し量る事は難しい。

清野吉光氏のコラム 第92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。



タクシーと人工知能

伝統的にタクシーの賃金は売上に対する歩合で給与が決まるケース多く、その売上を何時間かけて上げたかはあまり問われる事はなかった。しかし2002年の道路運送法の改正で行われた「経済的規制の緩和」に伴う「社会的規制の強化」で、総拘束時間や労働時間の規制強化とその順守が求められ、時間当たりの生産性について真剣に改善しなくては乗務員も経営者も立ちゆかない時代になってきている。しかしこうした転換について、経営の側、とりわけ長時間労働によってその生産性の低さを補ってきた地方のタクシー事業者は上手く対応できず、その苦境は深まっている。

実車率と実車時間率

タクシー事業者が所属する協会を通じ、運輸支局に提出する書類として輸送実績表がある。その表の中には実働日数や営収のデータだけでなく実車率がある。

一方で、お客様から運賃を頂ける実車時間を総労働時

間で割った率、これをとりあえず実車時間率とすれば、この指標こそが労働全体の効率を表すのではないかと思う。流しが多い都市部は空車キロ部分が実車率として生産性に反映されるが、駅待ち、辻待ち、車庫待ちが多い地方のタクシーでは、実車率は時間当たりの生産性を反映せず、実車率は低下していないのに経営は成り立たないという事が現実ではないだろうか？確かに昔のメーター器では難しかったかもしれないが、時系列メーターや自動日報対応型のメーターが普及してきた今日では、もつと経営実態を反映し経営改善の役に立つデータ収集が可能なのではないだろうか？

時間帯別、地域別営業収入

タクシー業は、地域産業である。また同じ地域にあっても、各社の営業地盤の特性、会社の規模やサービスメニューによって、その会社の売上、収益構造は多様である。よく言われる事だが、東京23

区内タクシー事業者と地方の都市部、さらに地方の郡部のタクシー事業者は同じタクシー事業者と言っても、そのビジネスモデルは異国のように違う。

例えば、ある地方の30台規模のタクシー事業者はその本社の所在地域の特性もあり、午前中から午後5時くらいまでに仕事が集中し、ピーク時のお客様数は車両台数を超え、それ以上の対応は不可能である。しかし夕方以降は殆ど利用が無い。しかし、別のタクシー会社では夜のお客様が主要な利用客である。規模が大きく、地域、時間帯を全体的にカバーできる会社と、規模が小さく、地域とサービスを特化せざるを得ない会社と様々である。こうした状況は、経営者が直感的に把握し、自然発生的に対処しているが、しかし、地方経済の疲弊や少子高齢化の急速な進展と人口減少といった経営環境全体の大きな変化の中で、地方の事業者ほど、その変化に対処する経営資源を持たず、疲弊しているのが現実である。まず自社の、そして地域全体

の時間帯別、場所別の売上(需要)をつかみ、見える化し、自社と地域全体の供給を最適化する試みに挑戦していかないと、地域の移動Ⅱくらしの足そのものが崩壊、消滅して行く事は避けられないのではないかと思う。

地域毎の処方箋

しかし、この地域の移動サービスメニューと需給の最適化の仕組みは、各地域の特性、事情によって多様にならざるを得ないと思われる。ある地域では、資本力あるタクシー事業者が大多数のタクシー事業者を吸収、合併し、単一のタクシー会社としてこの任を果たすかもしれない。ある地域では、リーダーシップのあるタクシー事業者の下に、地域のタクシー事業者やNPOなど移動サービスの提供者が行政や地域住民とも連携し、地域の最適移動システムを作り上げるかもしれない。ある地域では、とりあえず、スマホの地域共同配車システムを立ち上げ、地域のタクシー事業者の緩い連携で、地域の移動二

ーズに対応する第一歩を踏み出そうとするかも知れない。

名古屋大学の加藤准教授によれば、法的には地域公共交通会議や地域協議会等を通じ、あらゆる多様な移動の仕組みが可能になっているので、それを推進しようとする人達の熱意があれば実現できるとの事だ。新自由主義的な海外資本のライドシェアに日本の移動のプラットフォームを席巻されないためには、地域の移動に関わる事業者、行政、住民、NPOが連携して、地域の移動をマッチングするプラットフォームを作り、さらにその全国的な連携とインバウンド客をもそのプラットフォームに包摂していくことが必要ではないか。それには、地域の移動を中軸で担うタクシー事業者の移動の質とサービスメニュー、その持続可能を担保する時間当たりの生産性を上げるためのマネージメントの確立が必要だと思われる。

ビッグデータと

人工知能

そのためのシステム的な武器として、タクシー業界が持つプローブ情報(タクシーの緯度、経度、時間付き移動情報)の活用とそのリアルタイムな解析、配車マッチングへの反映があり、特に移動の供給の要となるタクシーの交番表の需要実態にあわせたフレキシブルな作成、運用が必要である。さらに時間的、地域的な需給のミスマッチ、とりわけ荒天や事故等による一時的な需要過多、あるいは特異なサービス需要に対し、家用自動車の活用などもスマホなどのIT(さらには人工知能も)を駆使すれば十分可能である。

ITによって、乗合の活用も含め、タクシー事業者を核に利用者の利便性や安全、安心を担保した移動サービスのプラットフォームⅡ総合生活移動産業は可能となる。その意味でITシステム事業者の役割は重い。オリジングループも含め、日本のIT業者はオールジャパンの連携でこの移動分野での社会的役割を果たしていくべきだろう。

(2016年8月22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 プローブ浮間舟渡 101 ☎03-6454-9896