

2017年春 (第41回)

研 究 報 告 会

開催日：2017年5月23日(火) 12時30分開場, 13時00分開会
場 所：海運クラブ 国際会議場 (千代田区平河町)

開 会 挨 拶

山内弘隆 運輸総合研究所所長

来 賓 挨 拶

藤田耕三 国土交通省総合政策局長

研 究 報 告

1. 「新たな視点に立った都市鉄道整備手法の検討
ーサービス改善と費用負担のあり方ー」 五十嵐達哉 研究員
2. 「鉄道事業における風水害リスク・ファイナンスの実証分析」 大堀勝正 研究員
3. 「我が国の鉄道と高速バスとの連携によるシームレスな乗継ぎの実態と改善効果の分析」 野城良祐 研究員



五十嵐達哉



大堀勝正



野城良祐

特 別 講 演

「Japan Taxi 2020」

川鍋一郎 日本交通株式会社代表取締役会長



研 究 報 告

4. 「長距離貨物輸送の物流労働生産性
ー長距離フェリーを利用する複合一貫輸送に焦点をあててー」 加藤博敏 主任研究員
5. 「わが国における観光統計の現状と課題」 栗原 剛 客員研究員, 東海大学観光学部講師
6. 「東京オリンピック・パラリンピックに向けた
交通機関へのサイバーテロ対策に関する調査研究」 町山友和 研究員



加藤博敏



栗原 剛



町山友和

閉 会 挨 拶

春成 誠 運輸総合研究所理事長

Japan Taxi 2020

川鍋 一郎
KAWANABE, Ichiro

日本交通株式会社代表取締役会長

皆様、こんにちは。ただいまご紹介にあずかりました日本交通の川鍋と申します。本日はお招きいただきましてまことにありがとうございます。タクシーという分野に関して、特にオリンピックに向けて、必ずこういうふうにタクシーが変わっていくということを皆様にお約束する意味も込めて、ちょっとお話をさせていただきます。

当社のタクシー、今、都内に4,000台走っているんです。このタクシーの側面に「アプリで呼べる。」とちょっと仰々しく書いてあります。これが今のタクシー、特に日本のタクシーの置かれた現状をそのまま表していると思っております。タクシーというこのリアルなものとアプリというIT、この掛け算でどうやって乗っていただき、「ああ、タクシー乗ってよかった」、といい体験をしていただくかということを追求する。これが、今、我々に求められていることだと思います。

私、今、ご紹介いただいたとおり、創業家の三代目でございます。川鍋自動車商会というのが今日の日本交通の前身でございます。今年89年。私は、祖父から、「おまえが継ぐんだ」とずっと言われておりまして、タクシー、タクシー、タクシーと、物心ついたときから考えてまいりました。ちょうど30歳のときに、入社いたしまして、自分でも1カ月ぐらいタクシーに乗って、「タクシー乗務員の気持ちもわかるぞ」みたいなこともやりながら、今日までタクシー会社を経営しております。

初乗りが410円になりました。ちょっと乗りやすくなった感と

いうのが出たんじゃないかなと思っております。タクシーの初乗りが下がったというのは初めてだと思うんです。今日まで、もう2カ月以上たちますが、「これ、どうなってるの」と言われたことないので、おそらくタクシー業界的にはうまくいったんじゃないかと思います。

タクシーに乗るときって、基本的に大事なものは2つなんです。一つは行き先を伝える。もう一つは支払い。この2つが簡単になれば、日本人はもちろんですが、諸外国の方々にもご乗車が非常にスムーズになります。

今、タブレットを既に都内4,000台の当社のタクシーに積んでおりますが、オリンピックまでにはこれを東京の法人タクシーに多く普及させたいです。何がいいかというと、多言語対応ですね。自動翻訳のような最新のテクノロジーをこのタブレットで表現したい。

実は既に支払いの方はできています。410円で降りると、もちろん現金を払ってもいいですし、カードでもいいです。これが、このタブレット1個で全部できるようになるというのがこの向こうにある姿だと思います。

今日は日本交通の会長と、その子会社でこのタクシーアプリ及びこういうタクシーの備品のIT化を行っているJapanTaxiの社長という両方の立場で来ております。JapanTaxiでは、タクシー内のタブレットでの動画広告を販売して、そのお金で、例えば、日本交通以外の他の地域のタクシー会社はこのタブレットを無料でお届けする。外からお金をいただいて、タクシーの備品を充実させる、こういう戦法を考えております。

そうするともう決済端末は全部無料という未来になります。今、地方のタクシー会社ですと色々な決済端末は高額で、全車に入れられません。それがこれで入れられるようになります。さらには、このタブレットに、今度、クレジットカードに対応したバージョンを今新しく開発しております。

東京のタクシーは「流し」がいまだに9割を占めます。アプリはアプリで大事なんですけども、やっぱりインバウンドで来られた外国人の方にはその辺に乗ったタクシーでいかに多言語対応するか。いかに決済を楽にするか。ここが非常に大事で



して、これが日本に合った仕組みだと思っています。

『全国タクシー』というアプリは実はJapanTaxiが運営しているんですけども、基本的には今、全国の2割、約5万台のタクシーが対応しています。日本の中では一番使われているタクシー配車アプリかなと思います。ただ、海外から3日間日本に来るためにこのアプリをインストールするという方、あまりいらいらない。どうやってインバウンドで来られる海外の方に知っていただくかというのは結構難しいところでして、それで、世界の人が持っているアプリとの連携です。

例えば、LINEというのはご承知のとおり日本発ですけども、基本的にタイやインドネシアなど東南アジアで結構強い。そういう方に対しては、LINEでぴっとタクシーを配車すればLINE TAXIとして使えます。少なくともタクシー会社のことをいっぱい考えて、タクシー会社以外と連携するシステムをつくって、皆さんにお裾分けというのをやっている。Yahoo!地図とか、最近では実はGoogle Mapsとも連携して、非常にたくさんお客様に利用していただいています。

実は、きのう発表したんですが、韓国のカカオタクシーと連携しました。このカカオタクシーというアプリは日本語と英語対応がされていない。今は韓国の方のためのアプリなんです。来年2月のピョンチャンオリンピックまでには、当社のこの『全国タクシー』というアプリをそのまま持って行って、それを使うと、現地のタクシーが来るようになる予定です。その逆もまた真なりで、韓国の方がカカオタクシーのアプリを持って日本に来ると、日本のタクシーが来る。そうして、各地のナンバーワンアプリが結びついて、グローバルローミングと称して、携帯電話の海外ローミングと同じようにする。そうやって、一つ一つ国をこうやってカバーしていく。少なくとも東京オリンピックの時に、海外の主要な国の方の利便性は本国とほぼ同じにできると思います。アプリですね。ですから、オリンピックを迎えるまでに各国と結びつく。第1弾は韓国とっております。

次に、ペイメントですね。カカオペイとか、銀聯カードとか、Apple Pay、Google Pay、こういったものに全部対応して、とにかく何でもいいからお客様が現地で使っている決済方法でやる。現金とか一切持たなくてもいい。この流れで全力で持っていきたいと思っています。

実はそもそも、こんなにIT会社をやるという日が来るとは全く思ってもいませんでした。ライドシェアとかそういうのが出てきて、よく考えるとなるほどなと思うようになりました。

やっぱり、スティーブ・ジョブズ、iPhoneなんですよ。iPhoneにGPSがついて、お客様の位置も分かるようになった。車の位置がばっと見えたのみならず、お客様の位置も分かった。この瞬間にやっぱりタクシーという業界のコアコンピタンス

というか、格好よく言えばですね、肝が変わったんですね。

もちろん乗務員が行って、ちゃんと挨拶して、運転するというのも大事なんですけれども、今まではランダムに出会っていたものが、車の履歴、お客様の履歴というのが全部データとして残るようになった。それによって、今までランダム、偶然マッチングだったものが全部意図的にマッチングできるようになって、その確率を高められるようになった。これがやっぱりITがタクシー業界にもたらしたもののすごい大きなインパクトでした。

ところが、意外とタクシーを本当にIT化しようと思っている人たちってあんまりいないんですね。アプリでやっちゃえというだけの人はいらんですけれど、タクシーを持ちながらアプリと連携して両方よくしていこうぜみたいなものっていないんですよ。そういう中で、移動ってもう少し進化できるはずだよという思いでみんな集まってくれて、意外とコアなメンバーは技術もそこそこだし、情熱があって、しゃべっている言語は違うんですけども、それなりにこの会社に来てくれた熱い思いがあって、これから非常に楽しみです。

今後、トヨタが今年の10月頃に、ジャパントクシーという車両をリリースします。これは世界一のタクシー専用車両。ロンドンのブラックキャブと似ていますが、中身は格段に新しくいいです。トヨタとタクシー協会と一緒に一生懸命やらせていただいています。

実はトヨタさんってもう自動運転で首都高ぐらいまで全部行けるんですね。でもやっぱりいろいろ規制もあるし、どちらかというと社会的認知とか、人間の運転と自動運転が出会ったときにどういう行動変容が起きるか、そういうところが難しい。

我々はトヨタに対して、「そこ、我々ができます」と言っています。ぜひ自動運転車、どんどんタクシーが買いますから。もちろん、当初は乗務員が座っていると思うんですけど、あまり運転しない。きっと乗っているお客様は「へえ、運転手さん、これ、自動運転なの」とか言いながら、「そうですよ、お客様、見てください。ほら、運転していないですよ」と言いながら、そういう自動運転というのが世の中に浸透していく広告塔としての役割をタクシーは担えると思っています。

今後、少なくとも東京のタクシーは、必ず2020年オリンピックまでに3台に1台、ジャパントクシーを走らせます。絶対にタクシーが自動運転を普及させる役割を担うんだという意図のもとにこういうことをやる。

そこに至るまでには、今、タクシー協会、当社含む5社がトヨタさんの情報収集装置を500台につけていまして、これ、全部クラウドに上がって、全部、今、分析されています。

トヨタは車の挙動の情報はいっぱいお持ちなんですよ。ただ、挙動の理由までは推測だった。タクシーの場合、その車

両の情報と、あと画像の情報が連動していますので、こういう挙動があった場合はこういう状況なんだというのがわかるという、これがタクシーの価値です。今、都内に約4万台走っていますが、これを1台1台情報収集端末と捉えると、もう24時間、都内をくまなく走り回っているんです。画像収集カメラの値段が安くなり、当社のタクシー都内4,000台につければ、まさにトヨタが自動運転で欲しいリアルタイム3D地図というのが全部生成できる。

そこまで行かなくても、今、警察、警視庁から車のカメラの情報を探してくれと言われるんです、それは動く防犯カメラという価値もある。要は街中をくまなく走る情報収集端末という捉え方をすればすごくいろいろな伸び代があると考えています。

今後の展開として、前決め運賃と称して、ここから例えば配車アプリに丸の内って入れていただき、1,230円で同意すると、遠回りしようが、渋滞しようが、何しようがもう1,230円しかいただきます。こういう新しい運賃が8月からできます。まず実証実験です。

そして12月からは、相乗りタクシー。例えば、LCCの夜中便というのができ、航空会社と一緒に、行き先を大体マッチングして、3人ぐらいでお乗りいただければ値段は3分の1で済むとか、そういう相乗りというタクシーの使い方。これを早ければ12月頃から実証実験をいたします。これもアプリがあるからできるようになることです。

そうやっていくと、実はいろいろ運賃が変わっていくと、従来型のタクシーメーターでは対応できない。それで、今、経産省と国交省にはこれのソフトウェア化をお願いしました。

そして『乗務員専用アプリ』も導入します。これを使うと、顧

客の位置を予測でき、営業効率が本当に1割ぐらい上がるんです。乗務員も何か漫然と運転するよりは、「こっち」って言うてくれたほうが実は楽。これは確率論ですから、確実に売上が上がるんですね。また、運転の荒さや燃費などもデータで把握できる。乗務員に指摘をするだけでなく、良い運転をした人にインセンティブを与えられないか考えています。

1970年、タクシーが移動手段に占めるシェアは10%もあったが、今は2%しかない。どこが増えたかという、自家用車が、ここ40年発達していった、特に最近の5年ぐらいでも、人が移動する人口というのは増えている。

アプリで、例えば相乗りができたり、自動運転になったりして、コスト構造が大きく変わるのは、やっぱりタクシーです。もし、自宅に帰られるまで電車と同じ料金であれば、絶対、やっぱりタクシー使いますよね。その辺まで下がればいいですよ。

だから、このタクシーを徹底的にIT化して効率化するとともに、来たるべき自動運転タクシーの時代も我々がやっぱりタクシー事業者としていいサービスを提供できるように生き延びていきたいと思っています。

私のテーマは、レボリューションも格好よくていいんですけど、やっぱり今ある我々タクシーというものが正常な進化を遂げて、レボリューションよりエボリューションというのを目指して頑張っていきたいと思いますので、ぜひ2020年までのタクシーにご期待ください。

(とりまとめ：坪井史憲、新倉淳史)