

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017











(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

計画①

多言語タブレットを都内全車両（3万台）に設置。

・多言語対応
（インバウンドの80%（中・韓・台・香・米・タイ））

・スマホ決済
（国内（Origami等）、国外（AliPay/WeChatPay等））

・サイネージ広告

東京都心に出現する、極上のメディア。

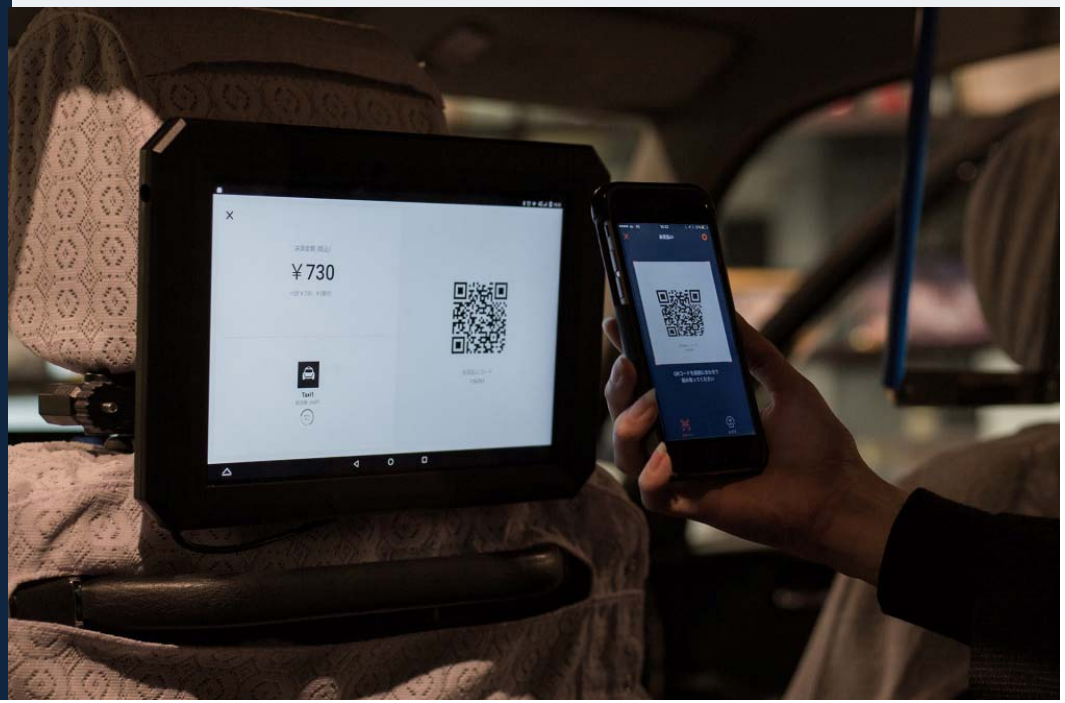
2020年オリンピック開催に向け発展を続ける世界有数の国際都市東京。
その都心部を走行するタクシーに設置される、新世代プレミアムディスプレイです。

大画面・高精細
10インチ HD タッチパネル搭載、高品質サウンド

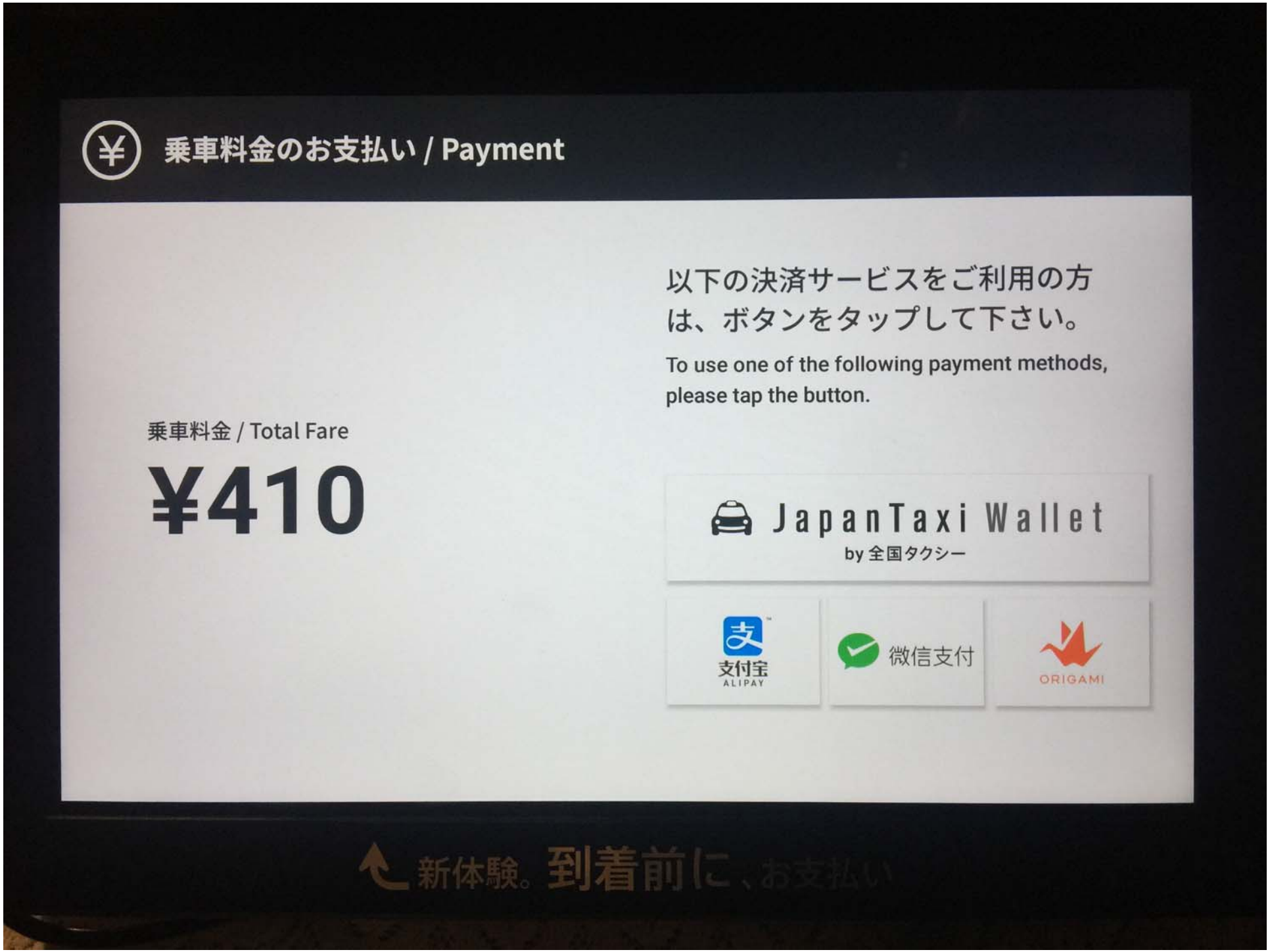
インターネット常時接続
デジタルサイネージに広告テクノロジーを

最新のテクノロジー
ビーコンや位置情報など最新の技術を活かした
高度なコミュニケーションを実現





(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



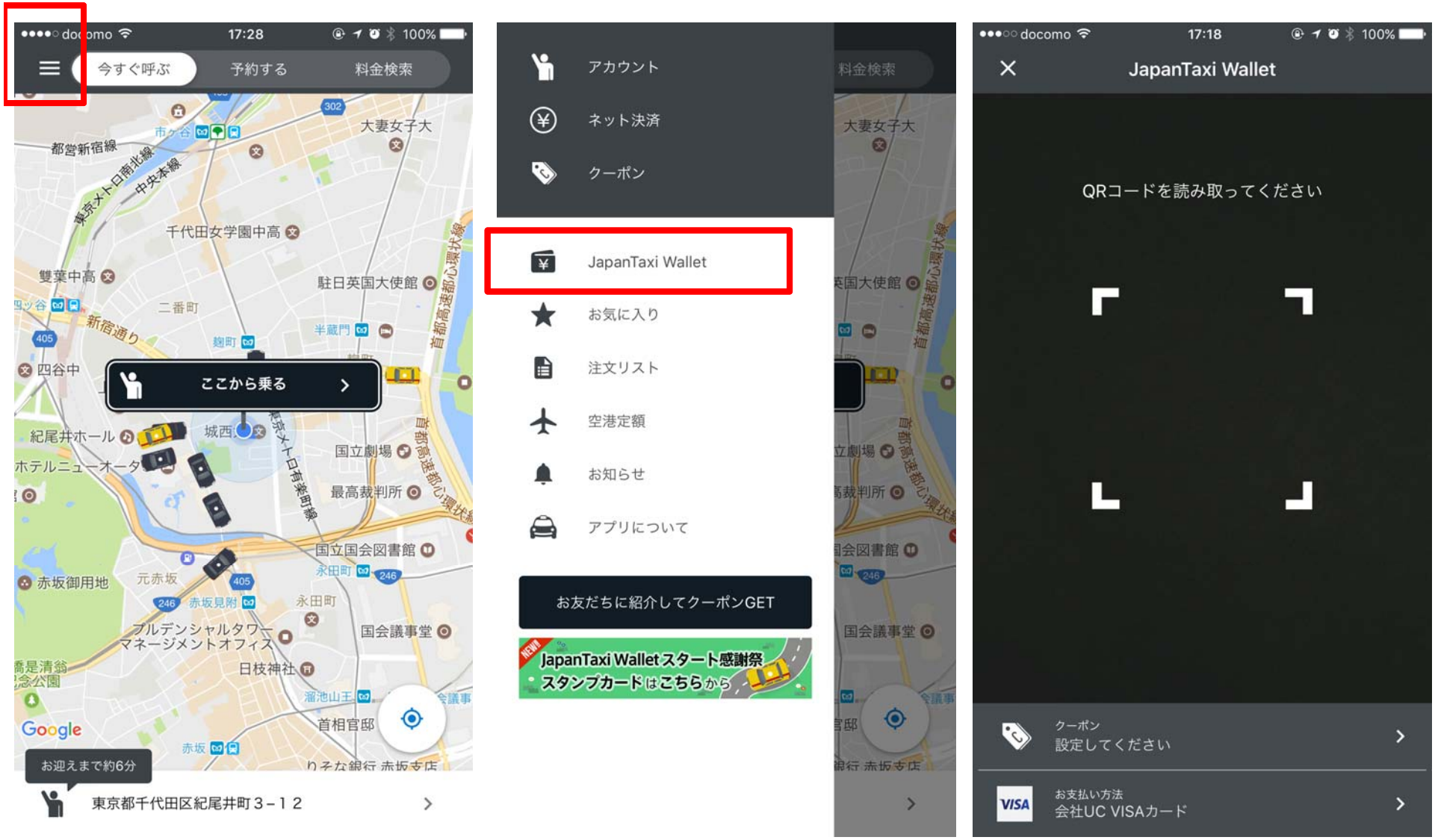
(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

JapanTaxi Wallet



到着前にお支払い手続きができます

日本交通の車両に搭載されたタブレットと「全国タクシー」アプリを利用すれば、到着前にお支払い手続きを行えます。



降車時にはレシートをもらうだけです

到着前にお支払い手続きを完了いただいても降車時には通常通りレシートをお渡しいたします。

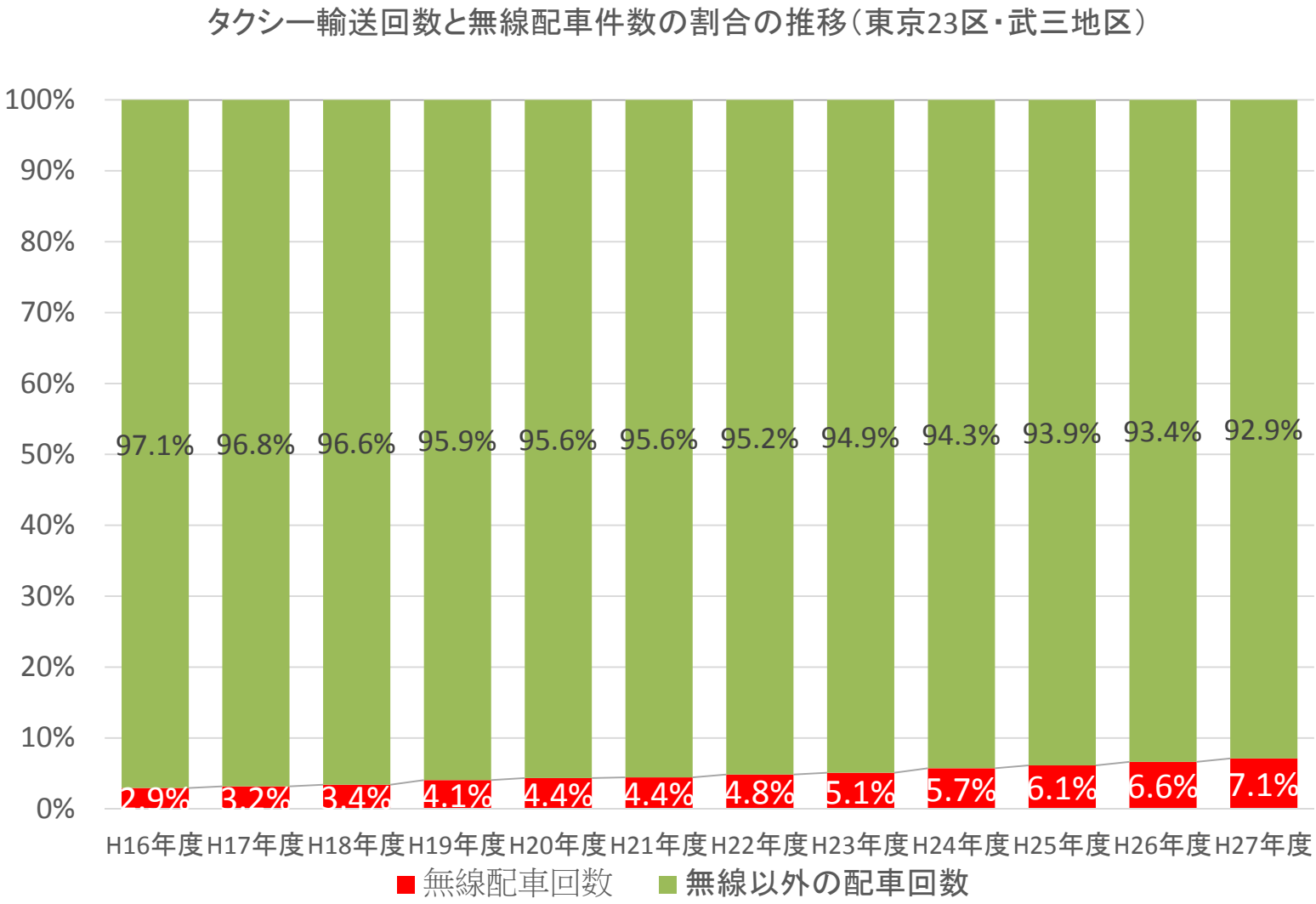


Web上で全ての領収書を管理できます

JapanTaxi Walletでお支払い手続きをしていれば、レシートすら受け取らなくても大丈夫。
「全国タクシー」アプリの領収書発行ページから後で発行可能です。

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

東京では流し・乗り場が9割を占める。



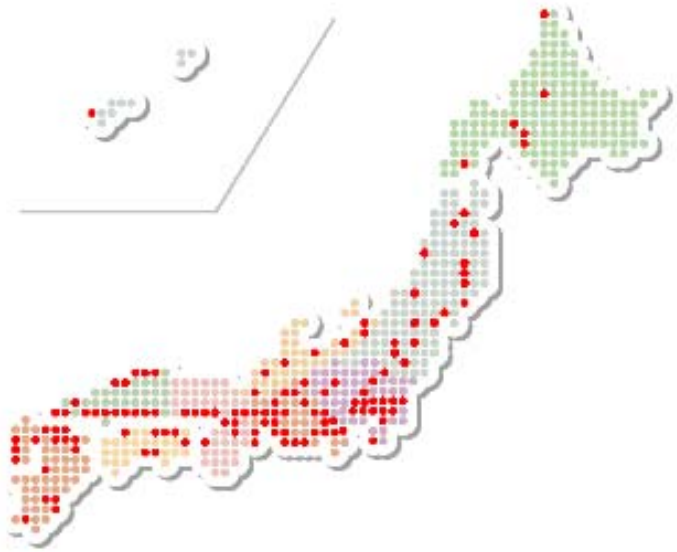
出典：輸送回数：東タク協　　無線配車件数：関無協

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

日本初の、そして日本最大のタクシー配車アプリ。300万ダウンロードのお客様が、全国のタクシーの20%（47都道府県・230社・4.4万台）を呼んでいる。



シリーズ累計
300万
ダウンロード!!



各方面から評価いただいています

- App Store Rewind 2011 iPhoneアプリ　旅行部門ベストセレクション
- R25 Presents 第2回Androidアプリ大賞　ライフスタイル部門大賞
- MM総研大賞2012 話題賞
- モバイルプロジェクト・アワード2012
  モバイルプラットフォーム・ソリューション部門 優秀賞
- 第11回モバイル広告大賞　マーケティング部門
  ベストイフェクティブネス　ベストユーズオブテクノロジー
- Cloud Innovation Award 2013　ITpro賞
- ATTTアワード2013最優秀賞
- 2013年度グッドデザイン賞・ベスト100
- 2014年日経優秀製品・サービス賞　最優秀賞　日本経済新聞電子版賞

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



地図上でタクシーを
呼びたい位置を設定

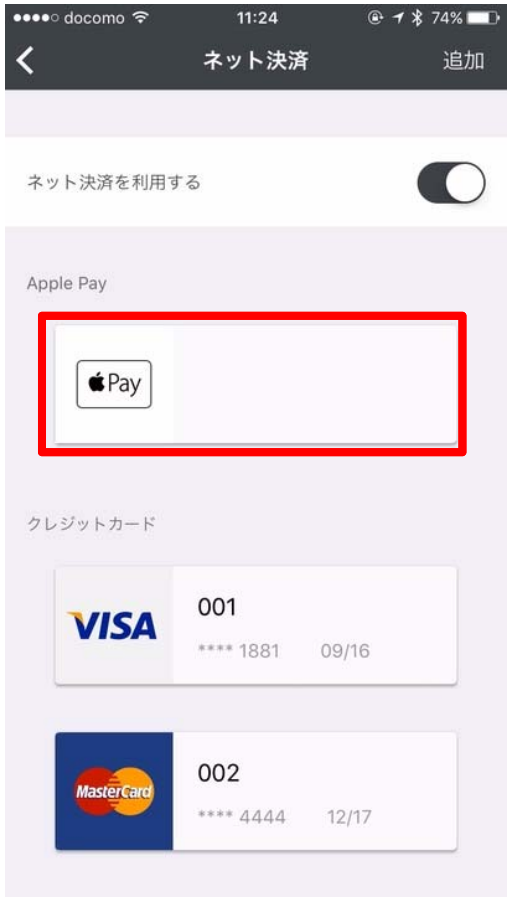


目的地の設置・概算費用
所要時間・会社選択
車種選択・クーポン
などの詳細な機能

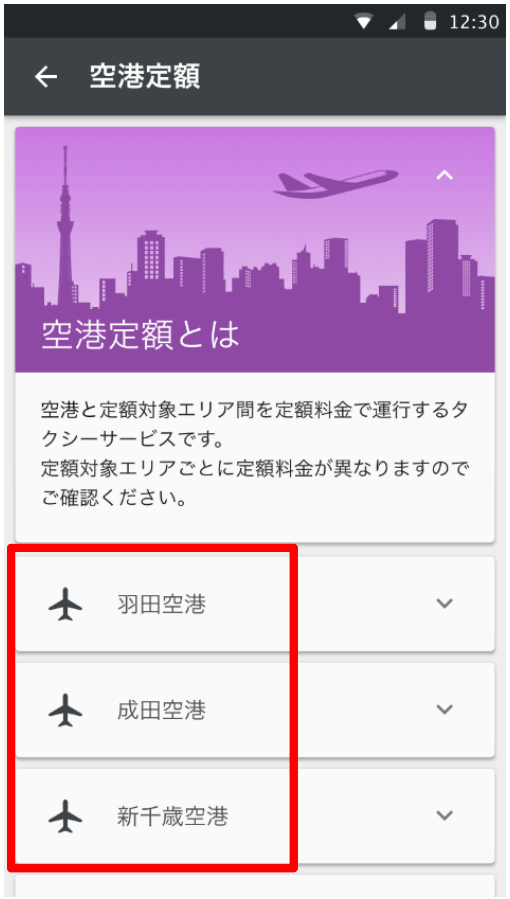


タクシーが向かう様子を
リアルタイムにトラッキング

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



ネット決済機能で降車時
キャッシュレス！
Apple Payにも対応



空港定額の利用が可能

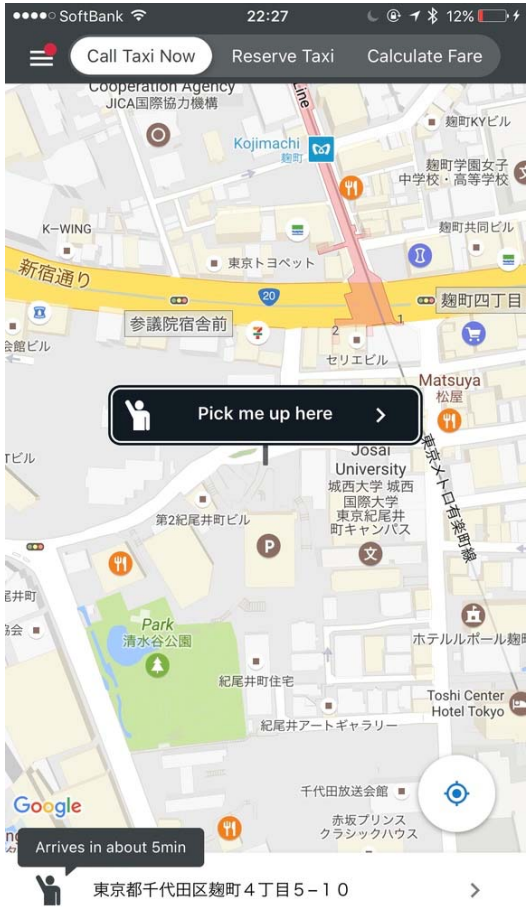


お気に入り・注文リスト
などで繰り返しの注文が
楽々！

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

多言語に対応し、2017年1月現在、英語・中国語・韓国語合わせて5%程度。

英語



中国語



韓国語



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

全国のタクシーを配車できるエンジンとして実質的にデファクトとなっている。

LINE TAXI (2015/1～)

LINEに配車APIを提供。



Yahoo!地図 (2015/12～)

ルート検索機能にタクシー配車機能を提供。



（予定）Google Maps

ルート検索機能にタクシー配車機能を提供。

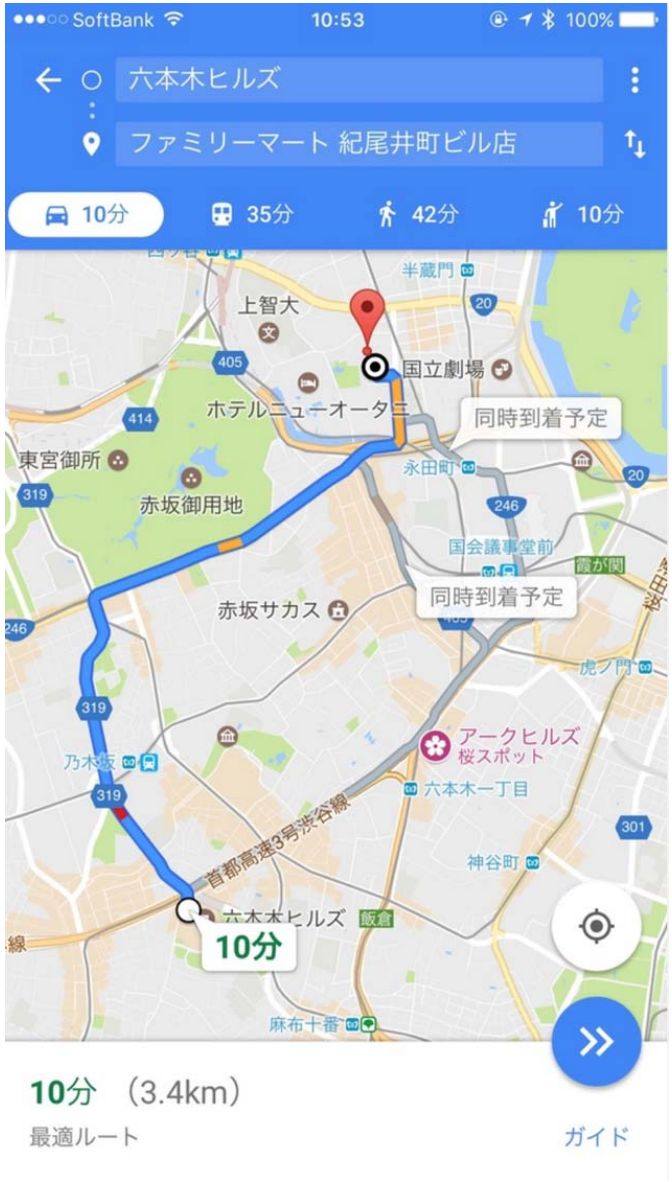


（予定）Apple Maps

ルート検索機能にタクシー配車機能を提供。



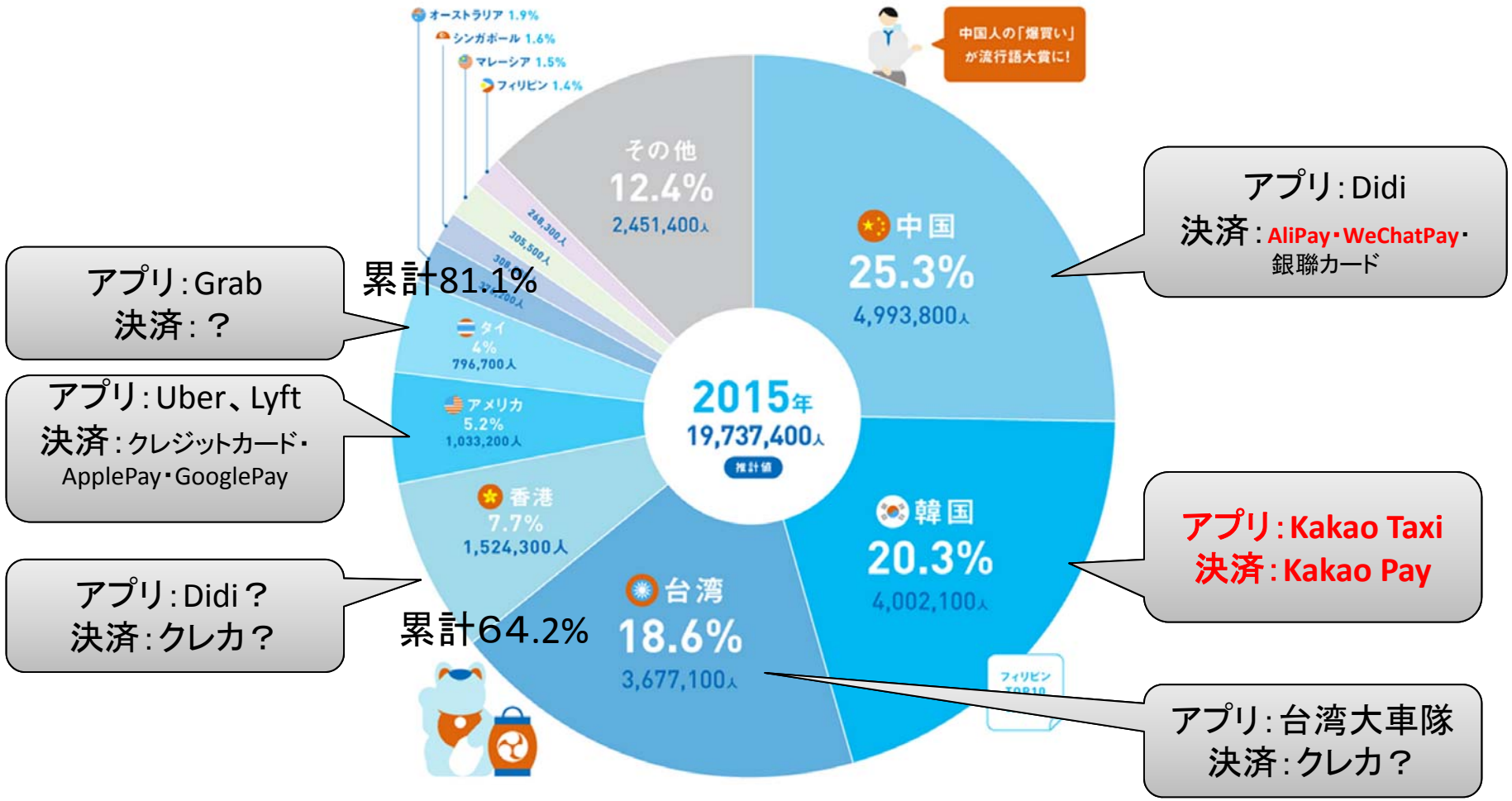
(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017





(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

訪日外国人は中・韓・台で64%、香・米・タイ加えた6か国で81%。
アプリ、多言語デバイス、決済手段でタクシーの利便性を高める。



出典:ANA Travel & Life、当社調査

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

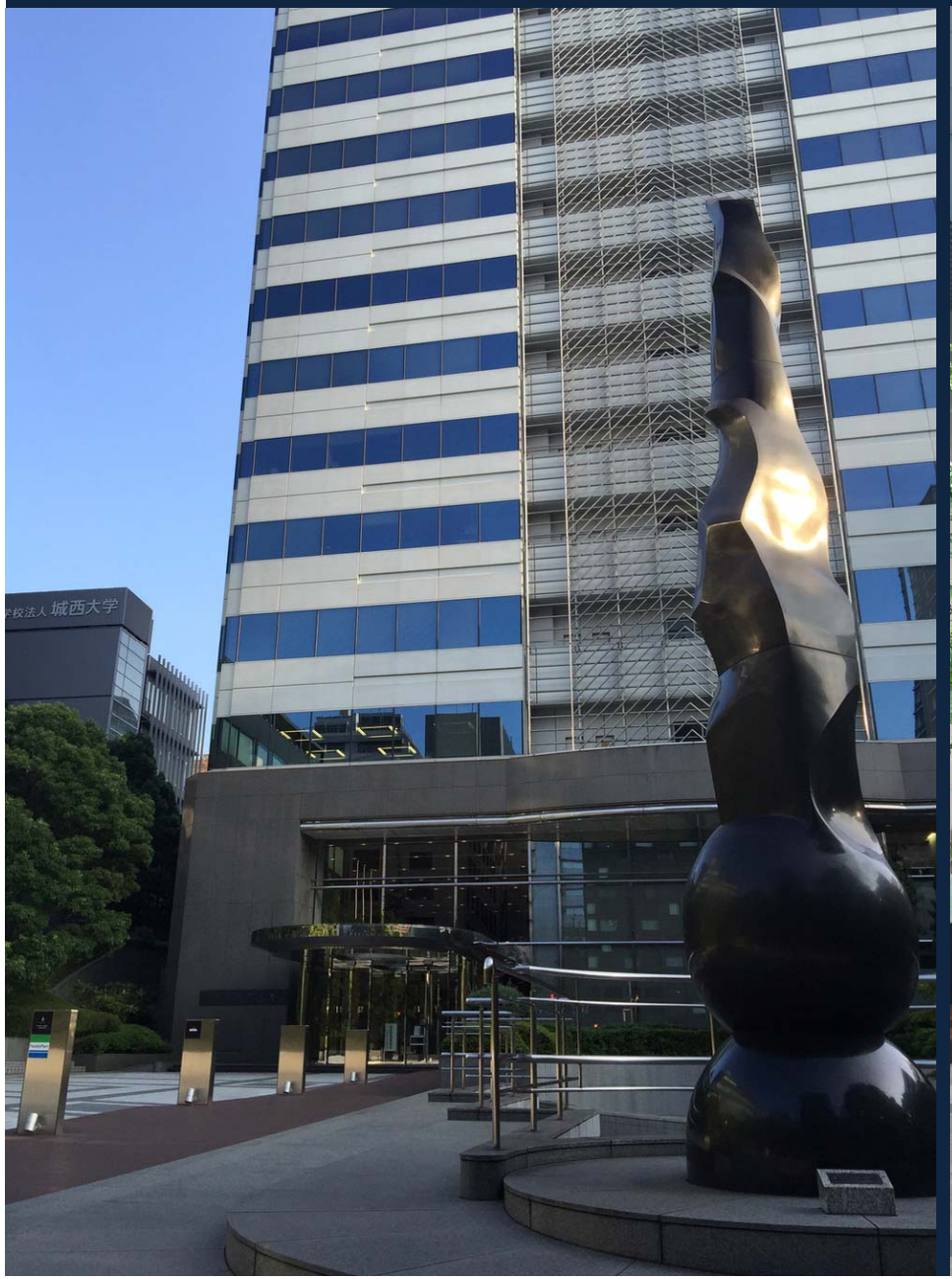


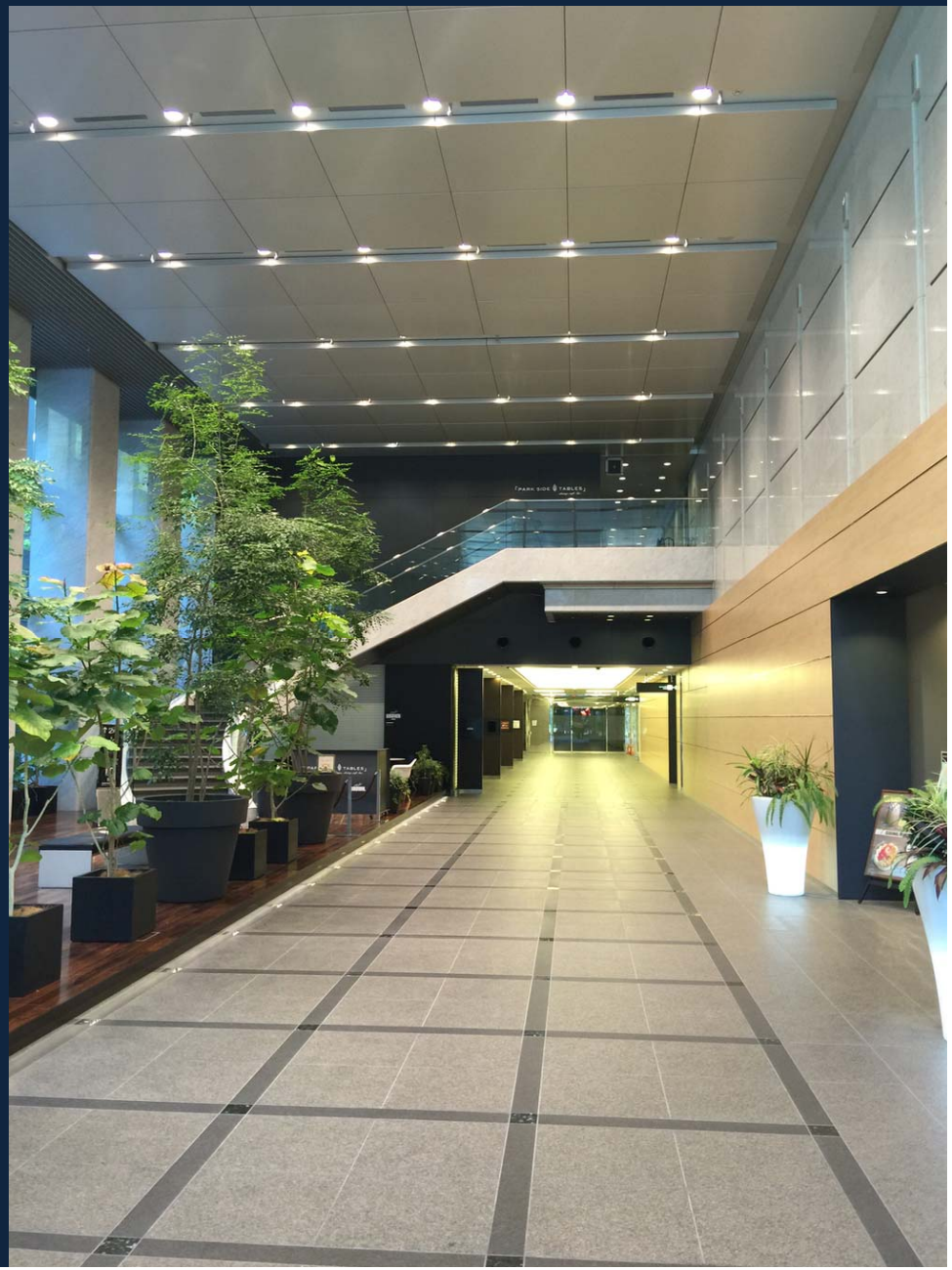
(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017





(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017





(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

日交社長に知識氏

川鍋氏は会長 10月新体制に



川鍋一朗氏



知識賢治氏

元カネボウ化粧品

日本交通（東京都北区、川鍋一朗社長）は8月31日の株主総会で川鍋社長が代表取締役会長に就任、新社長にカネボウ化粧品などの再建で知られる知識賢治氏を選任する人事を承認した。発令は10月1日付。同社は報道発表で知識氏の「豊富な経験と幅広い見識を経営に反映し、事業基盤の強化を目指す」とし、川鍋氏は「グループ全社戦略の実現とタクシー業界全体の発展に力を注ぐ」としている。また川鍋氏は本紙などに「JapanTaxi（旧日交データサービス）など子会社にも力を入れなければ。ウーバーやリフトの件もある」と、外資系ライドシェアに対抗してアプリ配車などシステム関連事業に重点を置く方針を示唆した。

知識氏は社外取締役に就任、10月1日付で代取社長となる。林紀孝副社長が代取副会長に就任し、川鍋、知識、林各氏の3人代表制に。役員交代は持ち株会社の本社のみで、営業所ごとに分社化された各社や関連子会社は、川鍋氏が社長を続ける。

新社長となる知識氏は1963年1月27日生まれの52歳。同志社大学法学部を卒業後、鐘紡株式会社に入社。2004年には産業再生機構の支援のもとカネボウ化粧品の社長となり、09年まで同職。10年から15年6月まで結婚式関連事業大手のテイクアンドギブ・ニーズ社の社長を務めた。

川鍋氏は「詳細は10月1日以降、知識氏と共同会見し説明する」とコメント。

「全タク連会長就任の意向を固めたのか」との業界内の見方は強く否定した。

川鍋氏が社長を続けるJapanTaxiは8月に日交データサービスから社名を変更。現在、配車アプリの運営や、ドライブレコーダーなどタクシー関連機器の開発・販売など業務を広げる。配車アプリ「全国タクシー」も、都内全社での ラッピング広告など拡大に力を入れ、今後はシステム面で〝世界〟を意識した動きも予想される。

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

The Team



CEO / Ichiro Kawanabe

社長として、全プロダクトと全社員に対する最終責任を負っています！
1993年慶應義塾大学経済学部卒、1997年ノースウェスタン大学ケロッグビジネススクールMBA卒、マッキンゼー東京オフィスを経て2000年に日本交通に入社、2005年代表取締役社長、2015年代表取締役会長。2014年より一般社団法人東京ハイヤー・タクシー協会の会長という公職も。



CTO / Kazuhiro Iwata

東京工業大学大学院を卒業後、大手セキュリティ会社で画像センサーの開発、外資系ベンチャー、スマホ系ベンチャー、mixi、ストリートアカデミーCTOを経て、JapanTaxiのCTOに就任。
アプリ関連のサービス全般の開発業務を担当し、技術およびチーム基盤を構築中です。一緒に楽しく、やりがいのあるサービスとチームを作っていきましょう！！



CMO / Goeun Kim

父の仕事で日本に来て20年。Cyberagent、netprice、Yahoo!JAPAN、FashionWalkerで新規事業や会社の立ち上げ、プロデュース業務を担当。
その後、独立して多業種の企業の事業立ち上げをお手伝いさせていただいた後、ファウンダーとして会社を立ち上げ昨年末に一身上の都合で退任。
JapanTaxiにて、プロモーション全般および新規事業の立ち上げを担当。



COO / Nobuhiro Hama

1998年、東北大学工学部卒。
シャープ株式会社入社。J-Phone (現:ソフトバンク)の携帯電話のソフトウェア開発。
AQUOS、電子書籍サービス開発を経て、在職中グロービス経営大学院(MBA)にて川鍋らと出会う。
中途初マネージャとして、2014年1月より現職。LINE TAXI、Yahoo!、Concur等のパートナー企業との協業実績。



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

計画②

都内タクシーの3台に1台（1万台）をUD車両に。

・東京の新しいアイコン
（ジャパンブルーのワゴン車両）

・世界一のタクシー専用車両
（世界初LPGハイブリッド・UD車両・窓もラゲッジも広い）

・世界一の安全性
（衝突防止ブレーキ搭載・自動運転へデータ蓄積）



走れ、ニッポン。

JAPAN-TAXIが、
笑顔をつくる
日本の風景になる。

世界を見渡すと、
魅力ある都市には
その都市を象徴するタクシーが
走っています。

JAPAN-TAXI

深藍（KOIAI）という
ずっと昔に異国のひとの心をつかみ
ジャパンブルーと呼ばれた
伝統の色に包まれたボディ。

乗る人を笑顔にするために
日本の心を細部にまでこめた
誰にでも優しい
ユニバーサルデザイン。

いよいよ始まる
オリンピック・パラリンピック。
そして4年後には
東京にやってきます。
そのとき、
2020年に、
このJAPAN-TAXIが
私たちの
おもてなしの象徴として
日本中を走っているはずです。



TOYOTA

Worldwide Olympic Partner
Worldwide Paralympic Partner

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

(入830円) 東京交通新聞 2016年（平成28年）8月8日（月曜日） （毎週月曜日発行） 第2734号

2016年8月プレス発表

全タク連

4年後に自動運転活用

データ提供 トヨタと協業体制

全国ハイヤー・タクシー連合会（富田昌孝会長）とトヨタ自動車は「タクシーの日」の5日、「未来の日本のタクシー」の実現に向け、協業していくことで合意した。自動運転技術の開発に関し、タクシー業界が走行データを提供するなど双方が連携。東京五輪開催の2020年までに、自動運転技術を活用したタクシーの実験的な営業を東京地区で行う目標を打ち出した。締結した覚書では、次世代タクシーの2017年度内発売を見据え、ユニバーサルデザイン（UD）タクシーの普及▽「ホスピタリティ」「安全・安心」「利便性」を向上させる車両仕様の策定、周辺システムの構築――も盛り込んだ。具体的には先進安全装備の充実や多言語対応を掲げた。

◇

トヨタが手を組んだ相手は、タクシー業界の中でも、自動運転技術の開発に積極的な姿勢を見せてきた日本交通（東京・千代田）。同社の川鍋一朗副会長は記者会見し「タクシーを開発、世界に誇れる公共交通機関にしていく。覚書を交わしたことで、より明確に協業体制を築いた」と意義を強調した。

現段階で想定されるタクシー実験の自動運転については、運転者がいない完全自動運転（レベル4）ではなく、「自動運転技術が乗務員を最大限サポートするような形になるのでは」との見通しを示した。タクシー専用車両に自動運転技術が採用されることで「運転技能レベルが落ちても、安全が担保される。事故が減るだけでなく、業界のボトルネック（障害）となっている乗務員不足の解消につながる」と期待した。

また「東京のタクシーは複雑な交通環境を長距離走行する。車両にカメラや記録装置を搭載、走行データを収集することで自動運転技術の開発に活用する。歴史的には自動運転を鍛えていく」と自信をみせた。

次世代タクシーに関しては「UDタクシーだということが大きい。外国人、子育て家族、高齢者、障害者が利用しやすい、障害や言語などいろいろなものをフリーにした車両にしたい」との考えを示した。

自治体との連携強化を

全国協会長ら臨時会合

全タク連

自家用車ライドシェア（相乗り）問題の認識を業界全体でさらに深めようと、全国ハイヤー・タクシー連合会（富田昌孝会長）は1日、東京・市ヶ谷の自動車会館で、全国の協会長会議と地域交通委員会（委員長＝田中亮一郎・第一交通産業社長）の合同会議を開催。ライドシェア対策の柱となる過疎地や交通空白地の解消に向けた取り組みの一歩として、地方自治体、行政との連携を呼びかけた。

富田会長は「事態は急変している。認識を共有して戦いたい」と臨時会合の意義を強調。「過疎地の移動手段にライドシェアが採用されないよう、それぞれ都道府県の交通空白地を、自治体と相談しながら、しっかりと確定し、対応してほしい」とし「タクシー業界が守られるよう力を借りたい」と繰り返し求めた。

田中委員長は「全国の過疎地4000カ所はバス・タクシーが担っている。残る2000カ所をどう埋めるか。地方自治体が『タクシー業界に頼もう』という雰囲気をつくることが一番大切だ」と強調。具体例として、地元福岡では運輸支局長とともに、ほぼすべての自治体を回ったとした。

第一交通産業グループでは「おでかけ乗合タクシー」を全国110カ所で展開し

「新た
数台の
介。「
は行政
ップし
も打開
エリア
ほしい
冒頭
局の藤
久旅客
長はラ
「『保
いい』
の形は

東京交通新聞

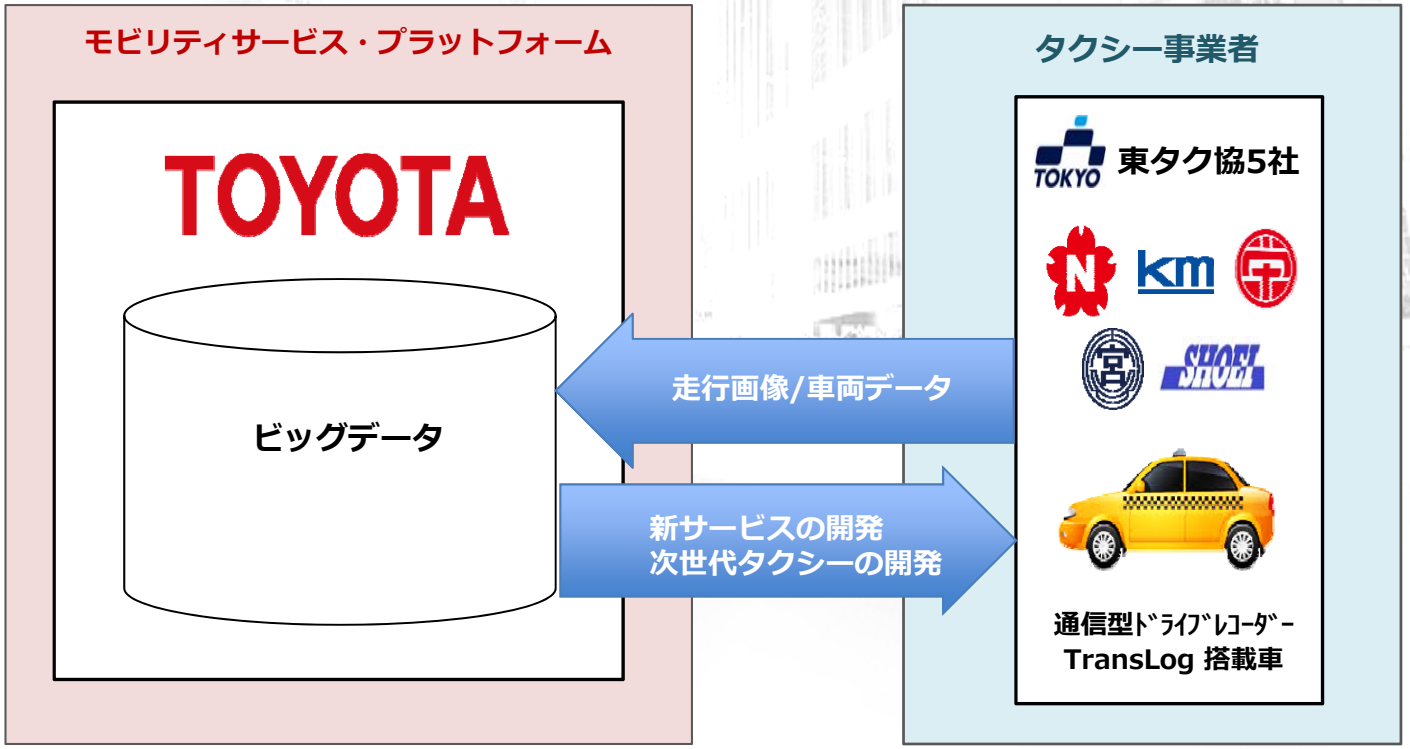
東京交通新聞社
〒160－0022
東京都新宿区新宿2－13－10
電話（代）03・3352・2181
編集 03・3352・2182
出版 03・3352・2183
販売 03・3352・2184
広告 03・3352・2185
FAX03・3352・2186
編集発行人・横山敬一郎
振替口座東京00110－7－52616
©東京交通新聞社 2016

限りない
信頼のマーク
N
28

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

タクシー事業者様との連携強化

・東京ハイヤー・タクシー協会加盟５社と共同で、東京都内、500台の車両に、通信型のドライブレコーダー「TransLog」を搭載、実際の走行画像や車両データを収集
・収集したビッグデータを解析する事で、タクシー事業者向け新サービスの開発や、高度運転支援技術を活用した次世代タクシーの開発に活用



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

計画③「前決め運賃」「相乗りタクシー」を2017年に実証実験、2018年には実現へ！



1）2017/8　実証実験
前決め運賃
（乗る前に運賃が決まって安心）

2）　2017/12　実証実験
相乗りタクシー
（空港や終電後など相乗りで安く）

3）（時期未定）
乗り放題タクシー？

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

計画④ 「ソフトメーター」で タクシー運賃をさらに柔軟に



現行タクシーメーター

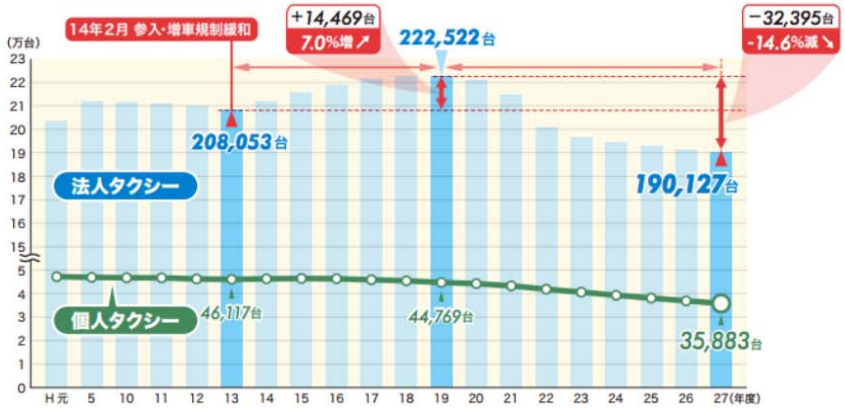
・初期投資20万円
・毎年検定
・運賃変更には1台ごとに手作業+2万円

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

事業者数と車両数

規制緩和以降、長引く需要減少と相まって、タクシー事業は多くの地域で供給過剰が進行し、利用者サービスの低下、道路混雑等の交通問題、運転者の労働条件の悪化等の問題が発生しました。

この問題を解決するため、「特定地域及び準特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」に基づき、法人タクシーは、サービスの活性化、事業経営の効率化等を行うとともに、供給過剰状態の是正に努めています。



タクシー総車両数 **239,163台**

法人タクシー事業者数 **6,300社**

法人タクシー車両数 **190,127台**

福祉輸送限定事業者数 **10,148社**

福祉輸送限定車両数 **13,153台**

個人タクシー車両数 **35,883台**

(平成28年3月末現在　国土交通省調べ)

	事業者数	車両数	福祉輸送限定事業者数	福祉輸送限定車両数	個人タクシー車両数
北海道	337	10,290	607	789	1,777
青森	116	2,615	243	263	106
岩手	140	2,206	74	93	82
秋田	90	1,308	53	60	68
宮城	192	4,085	162	168	649
山形	81	1,253	48	67	80
福島	163	2,425	209	257	62
茨城	232	2,822	247	287	0
栃木	105	1,830	177	246	61
群馬	65	1,599	175	206	2
埼玉	194	5,889	493	618	190
千葉	208	5,963	523	644	736
東京	439	30,911	904	1,279	13,937
神奈川	187	9,931	601	704	2,430
新潟	125	2,857	106	167	364
富山	52	977	54	90	85
石川	76	1,823	65	71	265
福井	53	894	83	122	118
長野	120	2,765	100	144	94
岐阜	58	2,026	53	77	121
静岡	161	8,455	337	547	766
愛知	122	4,816	126	223	247
三重	52	1,334	217	261	4
滋賀	29	1,282	103	142	41
京都	76	6,427	161	242	2,223
大阪	207	15,599	1,160	1,329	3,166
兵庫	223	6,925	636	734	1,205
奈良	61	1,095	251	338	13
和歌山	67	1,535	105	158	66
鳥取	29	706	31	39	0
島根	102	1,218	61	106	0
岡山	155	3,158	163	249	210
広島	248	5,640	376	433	1,143
山口	124	2,376	65	95	93
徳島	106	1,083	154	176	61
香川	87	1,482	72	87	122
愛媛	166	2,149	148	212	233
高知	127	1,148	83	125	164
福岡	289	9,936	218	316	2,145
佐賀	45	1,113	34	43	54
長崎	140	2,702	109	182	478
熊本	169	3,264	117	179	383
大分	81	2,160	78	126	155
宮崎	46	2,083	82	99	73
鹿児島	140	3,541	69	84	321
沖縄	137	3,466	140	174	1,290

凡例

東京 439 / 30,911 / 904 / 1,279 / 13,937

- 法人事業者数
- 法人車両数
- 福祉輸送限定事業者数
- 福祉輸送限定車両数
- 個人タクシー

(注) ①法人タクシー事業者数及び車両数は、一般タクシー（ハイヤー、患者等輸送限定車両を除く）のみ。
②法人タクシー事業者数は、複数の支局に営業区域を有する事業者を単一化して算出した値。
③福祉輸送限定事業とは、運送の引受けを営業所で行い、身体障害者、要介護者、要支援者、その他単独で公共交通機関を利用することが難しい利用者などに旅客を限定して営業するタクシー事業。
④タクシー総車両数は、各指標を単純に合計したものである。

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

世界の流れは「自家用車ライドシェア（白タク）禁止」へ向かっている。

自家用車ライドシェア（※）の制度整備状況の海外比較

（※）自家用車の運転者個人が、自家用車を用いて他人を有償で運送するサービスであって、運転者と乗客をスマートフォンのアプリ等で仲介するもの

国名 人口（万人）／GDP（百万US$）	規制の内容	利用可能地域	備考
アメリカ 人口：32,142 GDP：17,946,998	・シェア事業者：保険加入等、一定の条件による許可制であるが、条件は自治体によって異なる。 ・ドライバー：運転経験等、一定の条件があるが、条件は自治体によって異なる。	カリフォルニア州をはじめとする複数の州	カリフォルニア州においては、13年9月にUber等の自家用車ライドシェアのマッチングを行う事業者に許可制を導入、他の州においても制度化が進められている。シェア事業者については、保険加入、運転者の身元調査、車両の検査等が義務づけられており、ドライバーは、カリフォルニア州の運転免許の保有、1年以上の運転経験、保険加入等が条件となっている。 各自治体ごとの具体的な規制内容については不明。
イギリス 人口：6,514 GDP：2,848,755	禁止	なし	ロンドン交通局は、16年6月からプライベートハイヤーをマッチングする企業に対する規制を施行。これに基づき、ロンドン交通局の認可を受けたプライベートハイヤー（流し営業は不可）については利用可能。ロンドン以外の状況については不明。
フランス 人口：6,681 GDP：2,421,682	禁止	なし	パリでは、法律に基づきVTC（運転手付き観光車両）の免許を有する運転者を用いたサービスが提供されているが、許可を受けていない自家用車ライドシェアは違法とされている。フランス憲法裁判所は、15年9月、自家用車ライドシェアを禁じる法律を違憲とするUberの訴えを棄却した。15年7月にはUber社の幹部2人が逮捕・起訴された。パリ以外の状況については不明。
ドイツ 人口：8,141 GDP：3,355,772	禁止	なし	15年1月、連邦憲法裁判所は、自家用車ライドシェアの禁止処分を違法とするUberの訴えを却下。15年3月、フランクフルト州裁判所はUberの自家用車ライドシェアサービスを違法と判決、ドイツ全土に適用された。
中国 人口：137,122 GDP：10,866,444	・シェア事業者：企業法人資格の保有等、一定の条件による許可制。作業時間やサービス頻度等の特徴に応じて、運転者と労働契約の締結義務。運送請負人としての責任を負う。 ・ドライバー：運転歴等、一定の条件による許可制。	制度的には全国で可能であるが、実際にサービスが提供されている地域は不明	16年7月に「オンライン予約タクシー経営サービス管理暫定弁法」が公布され、ライドシェアのマッチング事業の経営を許可制とする法令を整備（16年11月施行）。 シェア事業者は、企業法人資格、情報処理能力やサービス能力の保有、健全な経営管理、安全生産管理制度の整備等が条件となっており、ドライバーは、3年以上の運転歴、事故や犯歴がないこと、車両へのGPS搭載等が条件となっている。
韓国 人口：5,062 GDP：1,377,873	禁止	なし	旅客自動車運送事業法により、タクシーの営業資格を持たない一般人が運転するライドシェアは違法とされており、国土交通部がソウル市に対し、UberXを旅客自動車運送事業法違反で取締るよう指示。ソウル市警察は、UberKoreaの支社長、同社に協力するレンタカー業者らを同法違反で起訴。UberXは15年3月に撤退。
シンガポール 人口：554 GDP：292,739	禁止	なし	第三者タクシー予約サービス提供者法により、配車ができるのはタクシーの営業資格を持った運転手と車両のみとなっている。シェア事業者は、陸上交通局への20以上の車両登録が義務づけられているほか、運賃体系等について規定されている。なお、陸上交通庁は、17年上半期までに、自家用車ライドシェアについて専用運転免許を設ける等の規制改正を行うことを発表。
日本 人口：12,696 GDP：4,123,258	禁止	なし	自家用車の運転者個人が運送主体となり、有償で運送する形態は認められていない。市町村又はNPO等が運送主体となり、交通空白地等において、道路運送法に基づき運輸支局へ登録を受けて行う「自動車有償旅客運送」によるサービスについては認められている。 また、16年5月の国家戦略特区法改正により、総理大臣の認定を受けた特区において、主として観光客を運送するための「自家用有償観光旅客等運送事業」を創設。なお、従来必要とされていた運営協議会等における既存事業者等の合意に代えて、市町村、事業実施予定者、運送事業者により事前に相互の連携（持続可能な地域公共交通網の形成、輸送の安全、旅客の利便）について協議を行うこととしている。 いずれも、実施主体は市町村又はNPO等に限られており、ドライバーは、第二種運転免許か、第一種運転免許に加えて大臣認定講習の修了が条件となっている。

出典：内閣府

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017

レボリューション（革新）

より

エボリューション（進化）

(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017



(C) Mr. Ichiro KAWANABE , Japan Transport Research Institute, 2017