

『高度人流社会を迎える配車サービスの今後の動向』

物流はアマゾンに代表されるように完全に「お届けする」時代になったが、人流も「お迎えが来る」時代がそこまで来ている。レストランに予約を入れると、指定の場所に迎えるの車が来る時代になるだろう。

海外旅行をすると、空港出口で名前を書いた紙を持った人が大勢待ち構えているが、いずれなくなる。ウェアラブル・デバイスが誘導してくれるからだ。今でもスマホで、フライト変更から、ホテルのチェックインの申し込みまで瞬時にやり取りができ、地図情報もほぼ完璧である。しかし、二次交通は外国人にはまだまだ暗黒大陸だ。金額未定のタクシー運賃は、両替の必要もあり面倒である。

外国人に限らず、配車アプリが、ニューヨーク、ロンドンでは大歓迎されている。タクシー台数が規制され、特に郊外部の利用者は不便を感じていた。ニューヨーク市長はGPSによる調査までして、2万台を増加させた。ロンドンは個人タクシーのブラックキャブしか流し営業ができない。そこで、車庫待ちのミニキャブ（自家用車）が普及した。スマホで事前決済できる。都市の魅力を訪問客数で競う時代だから、市長は移動客の足の確保にも敏感になっている。

配車アプリは、目的地を入力するとたちどころに経路と時間が表示される。高精度GPSが装備され、Wi-Fiにより、地下・高層ビル等でも使えるから、世界中の大都市が「どこからでも車が呼び出せる環境」になってきた。その武器を活用するUber等が話題になるのは必然である。当然在来型サービスとの摩擦が発生する。自家用車を活用した場合は「白タク」行為だとして大騒動になる。利用者は便利な配車サービスを支持する。自治体でタクシー政策を行う主要先進国では、市長や議会は政治的に様子を見てしまうから、既存のタクシー会社が倒産するところもあれば、厳しく白タク行為が取り締まられるところもある。

配車アプリにより交通サービスの形態が大きく変動する背景には、運送機能の分化がある。従来、運送人は自ら施設管理、集荷・集客、従業員管理をしなければならなかった。今では、飛行機はリースで調達し、乗員は派遣会社に依頼し、顧客もネットで集客できる。この運送機能の分化現象の残された分野が流し営業のタクシーなのだ。

海外と日本の大都市タクシーの大きな違いは「流し営業」と「車庫待ち営業」の在り方である。ロンドンでは、「車庫待ち」は公共交通機関とは認められず、自家用車(PHV)の扱いである。この車庫待ち営業は事前に顧客情報が入手でき、サービス内容も事前に確定できることから、スマホ配車の普及が進展しやすい。PHV (Private Hired Vehicle) が普及する理由もそこにある。

日本は事情が違う。「流し営業」と「車庫待ち営業」の区分が法律上はなく、東京のタクシーは数が多すぎると問題されるくらいであるから、流しで十分に対応でき、スマホ

で配車を頼むのが面倒なくらいだ。配車アプリが普及しない。しかし、配車アプリの普及した海外からの利用者にとって、自国でダウンロードした使い慣れたアプリによる配車サービスは、キャッシュレス化や言葉の障害を乗り越えた利点があり、東京オリンピック後のビザ緩和時代にはそのニーズも高まる。世界最大の人流大国・中国では、スマホ配車が当たり前であるから、東京でもスマホ配車ができない会社は生き残れないかもしれない。

では、なぜ海外投資家はこの配車アプリに巨額の投資をするのだろうか。それはお迎えに行く時代を見越しているからだ。人流のビッグデータを握るものは、正確な予測のもと、先回りしてお迎えに行ける。それどころか、料理の注文まで先にしてしまっているかもしれない。現代版「木下藤吉郎」の出現なのである。