**『人流・観光とスマホ配車』**

**2016年11月**

**チームネクスト・セミナー合宿**

**In・New York用**

**文責　人流観光研究所長　寺前秀一**

**注　人流観光研究所HPに掲載しておきます**

目次

**Ⅰ　ニューヨークのタクシー事情**

**１ ニューヨーク市長のタクシー政策　　　　　　　　　　　　　　　ブログ2016/08/30**

**２ ニューヨーク外国人タクシー運転者試験の緩和　　　　　　　　　ブログ2016/08/29**

**３ Uber定額乗り放題タクシーの実施　　　　　　　　　　　　　　　ブログ2016/07/27**

**（参考）定額乗り放題航空サービス　　　　　　　　　　　　　　　　ブログ2016/04/19**

**４ Yellow cabの危機から発したタクシーアプリ　　　　　　　　　　ブログ 2016/04/09**

**５　米国自治体（シカゴ）が採用した公式タクシーアプリ　　　　　　ブログ 2016/04/09**

**６　NY市民の新たな足Boro Taxis　NYのタクシー台数増加　　　　　ブログ2016/04/08**

**７ ライドシェア容認の際のNY市交通委員会委員長のテレビ発言　　　ブログ2016/4/08**

**８『人工知能と21世紀の資本主義』を読んで+人流アプリCONCURの登場　ブログ2106/10/12**

**９ニューヨークの独立系カフェで月45ドル～の定額コーヒー飲み放題を提供するアプリ Cups**（人流観光研究所　HP <http://www.jinryu.jp/201608053296.html>参照）

Ⅱ　**世界と日米中等の人流・観光状況**

**１　米国の人流・観光事情**

**２　2014年米国旅行事情**

**３　国際観光と国内観光の比較**

**４　世界の人流・観光状況**

**５　日本を取り巻く国際人流・観光**

**➀　現在の訪日旅行客（二千万）は極東地域からの急増（千四百万）の結果**

**②　日本を上回る中国・東南アジア諸国間の活発な人流状況**

**③　欧米先進国のアジア訪問状況**

Ⅰ　**ニューヨークタクシー事情**

タクシーを含む地域交通行政は市長、知事の権限である。そのため、議会で議題になるところから、データ等も極めて具体的にＨＰ等に掲載されている。

貸切運送であるタクシーは流しを行う場合に公共交通機関として位置づけられる。車庫待ちの貸切運送は別のものとして取り扱われ、運賃も定額先決め（逆に言うとタクシー・メーターが使わせてもらえない）である。Uber、Lyftもこの分類のもとして合法であることが**当局**（~~東京~~）によって確認されている。

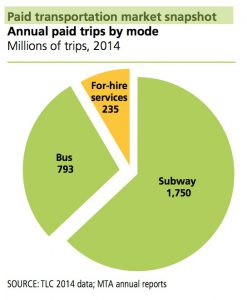
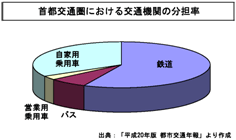
市当局は、スマホアプリの導入に積極的であり、外国人運転手の英語試験も緩和する予定である。

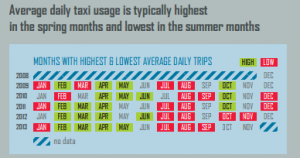
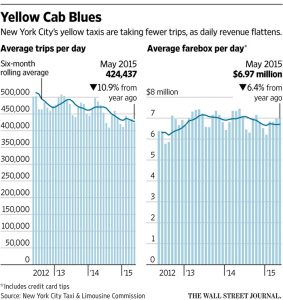
**１　ニューヨーク市長のタクシー政策**（ブログ2016/08/30参照）

「**For-Hire Vehicle Transportation Study January, 2016**」というレポートが市長室から発表されている。当該レポートは、市内の交通混雑回避のためには、**E-DISPATCH” SERVICES**　の活用が必須との認識に立っている。データも含めて何時でもネットで閲覧できる。やはり市長がタクシーの免許権等交通政策の権限を保有するからであろう。東京都や国土交通省のＨＰと比較してみるとその差がわかる。

<http://www1.nyc.gov/assets/operations/downloads/pdf/For-Hire-Vehicle-Transportation-Study.pdf>　for-Hire Vehicle Transportation Study January, 2016  
<http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/factbook.shtml　factbook2016>

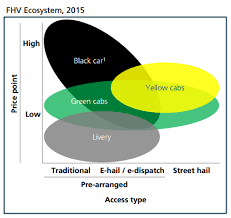
まず、市内の交通は下記のとおりである。For-hire　serviceの定義は日本と異なるので注意が必要である。

[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/%E3%83%8B%E3%83%A5%E3%83%BC%E3%83%A8%E3%83%BC%E3%82%AF%E4%BA%A4%E9%80%9A%E4%BA%8B%E6%83%85fhv-1.jpg)

タクシーの利用状況の季節変化や一日のスピードの変化もわかる。  
[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/CMor4WMUwAA7aDV.png)  
[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/NY-DR463_NYTAXI_9U_20150723170028.jpg)  
[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/Taxi-graphs-final-03-1200.jpg)

交通混雑の解消が重要政策となっており、スマホ・アプリの導入にも熱心である。

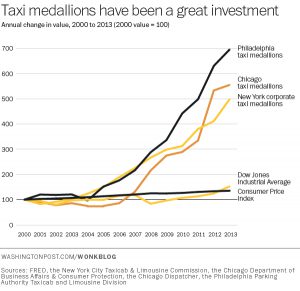
**下記図はニューヨークの制度を的確に表現しており、極めて有用である**

[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/%E3%83%80%E3%82%A6%E3%83%B3%E3%83%AD%E3%83%BC%E3%83%89.png)

黄色のYellowcabは流し（street　hall）中心にスマホ配車への参画も位置づけられている。緑のグリーンキャブはスマホ配車（e-dispatch）や在来型の電話、無線による車庫待ちに加えて、流し営業（ボロー・タクシーとしてマンハッタン以外を営業区域とする）も位置づけられている。黒色と灰色はPre-arrenged（流しではなく、事前予約）に位置付けられている。黒のブラックタクシーは企業等専用の高運賃営業から普通のスマホ配車営業まで位置づけられている。UBER、Lyftはここに位置付けられている。灰色のliveryは、低運賃の乗合運送も行う準公共営業に位置付けられている。  
　このニューヨーク市の作成した表の中に「In NYC, Uber and Lyft are categorized as black cars, not as a separate category」と記述（画面には出ていない）されているように、Uber、LyftはＦＨＶのブラックカー扱いとなっていることは重要であろう。合法と認められているのである。

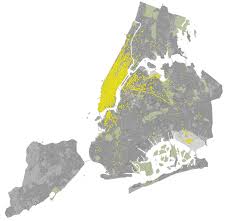
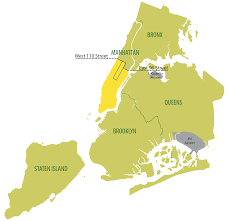
Yellowcabのメダリオン（免許権）の取引価格が1億円を超えていることがわかる。



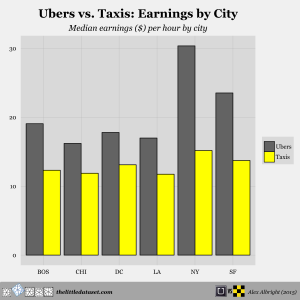
[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/washington-post-medallions-graphic.jpg)

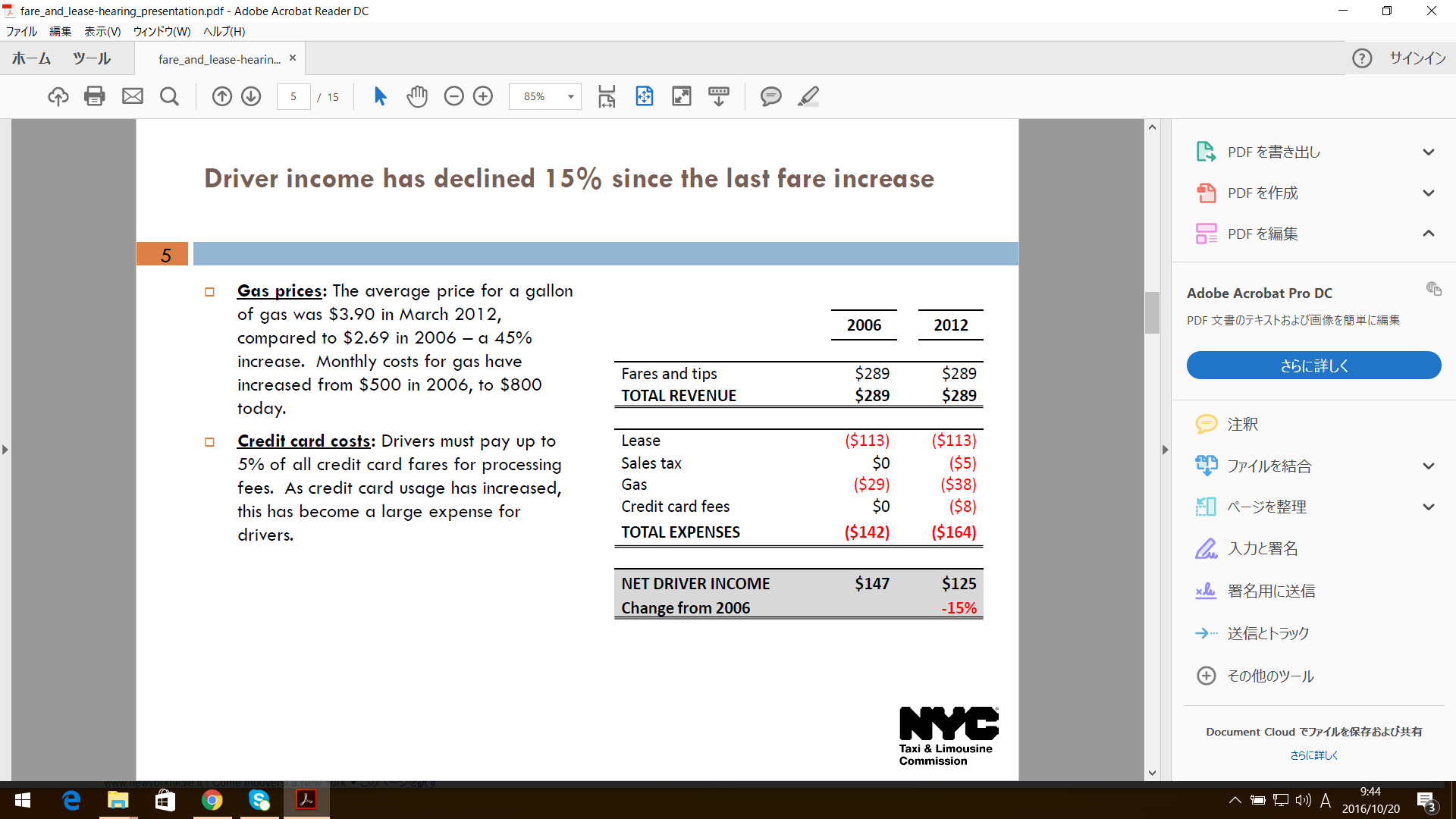
全米各地のタクシー免許権の価格変化を見ると、伸び率ではフィラデルフィア等の他の都市がうわまわっている。この辺りの事情はタクシー台数が過剰（東京都は5万台）と認識されているに日本と大きく異なるところであり、Uberが歓迎される理由の一つである。

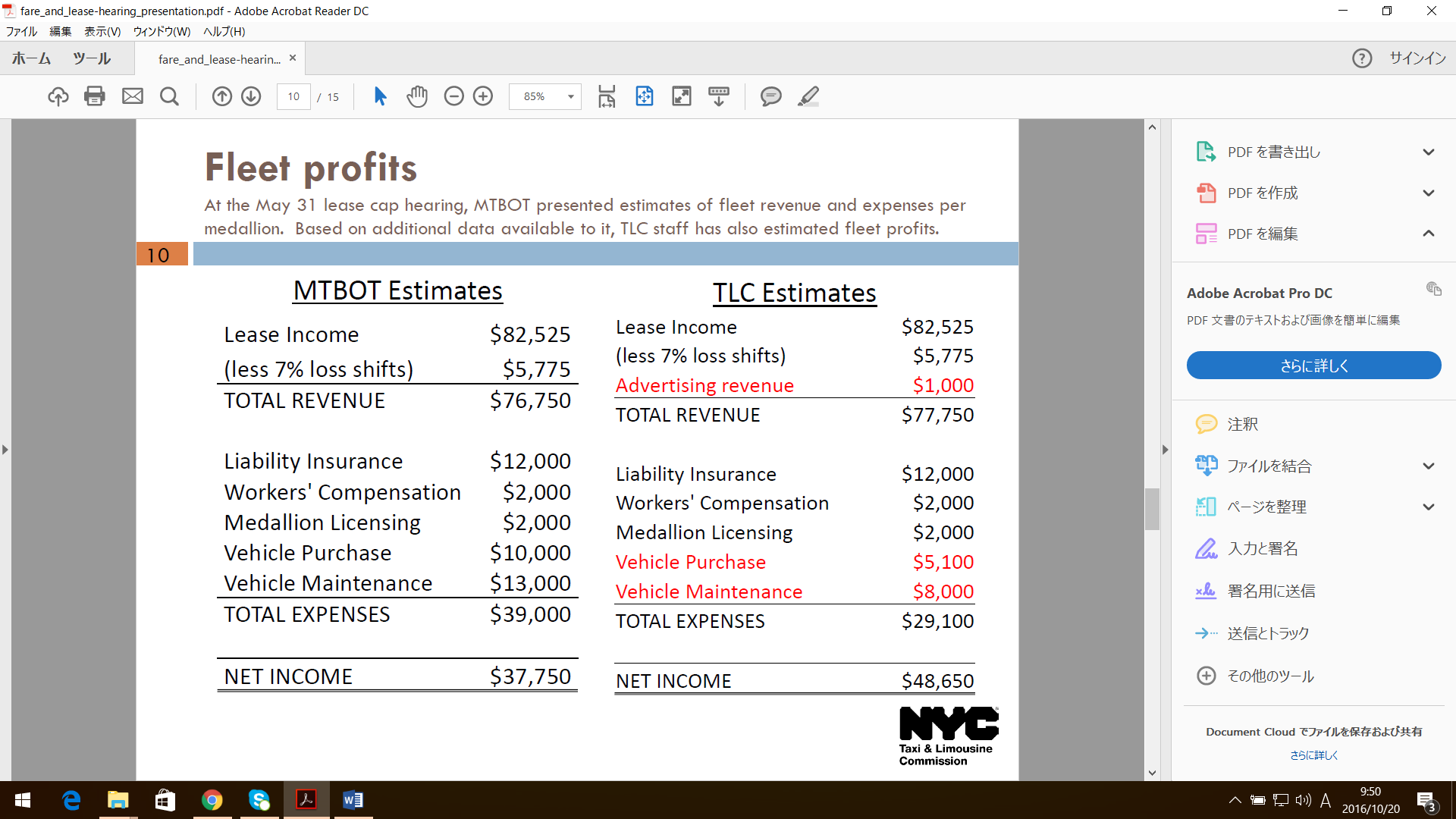
ニューヨーク市はそこで過去にイェロー・キャブの乗車地点の調査を行っている。黄色く光っているところが乗車地点である。ほとんどマンハッタンである。従って周辺地区（ボローと呼ばれている）の住民の不満が大きかったのである。そこで2011年18000台のグリーンキャブと2000台の車いす対応タクシーの導入を決定した。

[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/boro%E3%82%BF%E3%82%AF%E3%82%B7%E3%83%BC%E3%82%A8%E3%83%AA%E3%82%A2images.jpg)[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/images-1.png)

factbook等にはタクシー事情が分かる資料が掲載されている。運転手の収入も出ていおり、Uber運転手の収入が上回っていることが交通局の資料で比較できる。

[](http://jinryu.jp/blog/wp-content/uploads/2016/08/earnings2.png)





**Uber等の位置づけ**

**ロンドンと同じくニューヨークでもタクシーとは流し営業を行うものを言う**。ロンドンでは個人タクシー形態が多いブラックキャブがタクシーであるが、ニューヨークではタクシーはイェロー・キャブと呼ばれている。これに対して流しを行わないもの（Prearranged Service）は料金が定額先決めである。ロンドンではPHVと呼ばれ自家用車扱いであるが、ニューヨークではFHVと呼ばれており、自家用扱いではない。

**For-Hire Vehicles (FHVs)** provide **prearranged service** through TLC-licensed bases, allowing passengers to contact companies that have networks of licensed drivers and vehicles that can pick them up. There are three classes of FHV service in New York City: **Community Cars** (aka Liveries), **Black Cars**, and **Luxury Limousines**. All for-hire service must be arranged through a TLC-licensed base or a TLC-licensed Dispatch Service Provider (DSP) **working with a licensed base**, and performed by TLC-licensed drivers in TLC-licensed vehicles. Information about the current TLC-licensed bases can be found in the appropriate link below.

2015年末の統計

運転手免許は全部で148,168件　うち　**Medallion Drivers が55,390　For-Hire Vehicle Drivers が 90,284** paratransit Drivers（相乗りが認められる準公共のもの、身障者設備つき？）が2,206、Commuter Van Driversが288件である。

車の免許数は全部で89,686件うち**Street Hail Service 用**は、**Medallion Taxis 13,587**standby Vehicles 112 　Street Hail Liveries (SHLs　流しができるグリーンキャブのこと？) 7,676（グリーンキャブ） である。**Prearranged Service用**は、**For-Hire Vehicles (non-SHL　流しができない) 66,604** 、**Black Car 38,791**、Livery 21,932、Luxury Limousine 5,881 、Paratransit Vehicles (non-SHL　流しができない) 1,123 、Commuter Vans 584 となっている。

　参考　東京は車両数5万台

Why do Uber, Lyft operate in NYC?

The companies have struck an agreement with the New York City’s Taxi & Limousine Commission that allows them to operate in that jurisdiction as for-hire cars. It’s not exactly ridesharing – but it does allow Uber and Lyft to legally provide rides within New York City.

Liveries (also known as Car Services or Community Cars) Provide for-hire service by pre-arrangement. 　Around **500 base stations** located **throughout the five boroughs**. 　About 25,000 vehicles must be affiliated with a base.　 Average age of vehicles is about 7 years.

Passengers: about **500,000 per day**Fare: set by base and varies by neighborhood Regulations Trip must be prearranged via bases**Street hailing not permitted**.　 Wide variety of vehicle types (TLC inspection once every 2 years) Open entry Black Cars Provide service mostly for corporate clients, **setting fares by contracts with clients**.　 Around 80 base stations located throughout the five boroughs.　 About 10,000 vehicles must be affiliated with a base.　 Average age of vehicles is about 5.5 years.

Regulations　　　Prearranged contracted service, 90% non-cash basis.　 Wide variety of vehicle types (TLC inspection once every 2 years).　 Open entry Other Industries Paratransit Provide transportation for healthcare facilites About 2,000 vehicles Over 200 paratransit providers Luxury Limousines Provide chartered service About 7,000 vehicles Over 200 companies Commuter Vans Provide service for passengers along fixed routes About 500 vehicles Around 50 van authorizations

２　ニューヨーク外国人タクシー運転者試験の緩和（ブログ2016/08/29参照）

VOAのニュースは、2016年4月の市議会で、外国語で与えられるべきタクシーライセンスを取得するために必要なテストを可能にする法案が承認され、8月26日に施行されたと報道した。自動運転は技術以前に社会制度が必要で、コンセンサス作りに時間がかかるから、そんなに簡単にはできないであろう。その前に日本社会はドライバー不足に陥るから、タクシー経営者はその方が心配である。運転者不足を考える意味ではこのニューヨークの新しい規則には興味がもたれる。

<http://learningenglish.voanews.com/a/english-no-longer-requirement-for-new-york-city-taxi-drivers/3482284.html>

VOAはニューヨーク市のタクシー業界は何十年も外国生まれのドライバーによって支配されていると報道している。VOAはアメリカ生まれのドライバーは４％であり、その統計はタクシーとリムジン委員会から発表されているとしているが、統計で確認をしたところイェロー・キャブで６％となっていた。パングラディッシュ、パキスタン生まれで４０％、中国生まれも２％となっていた。これまでNYCでは外国人ドライバーは英語が話せないとライセンスがもらえなかった。

しかし、スマホ配車アプリの普及は英語会話能力の必要性を低下させた。ＧＰＳ、ナビゲーションアプリの増加により、ドライバーと乗客の間のコミュニケーションが減少しているからである。乗客も安全に運送してくれれば、会話は必要ないと思っている。アプリを使い、手を挙げれば、タクシーは来てくれるから話をする必要もない。今日、ほとんどのタクシー運転手は自動支払いシステムを利用している。クレジットカード、デビットカードで運賃を支払い、マシンを使用すればチップを使いすることもできるから、簡単であると報道する。NYC交通員会の資料ではクレジット払いの比率は2013年時点で５０％であった。

翻って日本、東京のタクシーの配車アプリの使用率が低い。データも行政から公表されていない（未確認）。日本語の理解できない外国人運転者が採用される余地はまずない。免許制度そのものが成り立たなくなるからである。経営者はどう考えるのであろう。このあたりから、地域によっては自家用自動車のライドシェアの必要性が高まる。

NYCの交通員会は、タクシーのHAILデータをきちんと分析して公表し、運賃等の政策に反映させている。自治体ならではのきめの細やかさである。データは

<http://www.nyc.gov/html/tlc/html/about/statistics.shtml>にアップされているが、人流観光研究所のＨＰにも掲載しておいた。

NEWYORK　TIMESの報道抜粋<http://www.nytimes.com/2016/08/20/nyregion/new-york-taxi-drivers-english-exam.html?_r=0>

The change, one of several significant revisions to taxi regulations in New York, was approved by the Council in April and signed by Mayor Bill de Blasio. The shift comes as drivers-for-hire in London are facing the opposite demand: a new English test requirement for drivers from non-English-speaking countries, prompting a rebuke by the private car service Uber.

In New York City, Uber drivers have not been required to take the English exam, a disparity officials were seeking to remedy as many yellow taxi drivers have left to work for the app-based service.

The elimination of the provision follows another major change in the requirements for becoming a New York City cabdriver: Last year, the city’s Taxi and Limousine Commission eliminated most geography questions from the license exam, alarming some veteran riders, who complained that drivers already seemed less familiar with the streets than they once did.

FOXNEWSの報道抜粋<http://www.foxnews.com/us/2016/08/20/new-york-city-scraps-english-test-for-taxi-drivers.html>

NEW YORK – New York City taxi drivers will no longer have to pass an English test under new rules designed to make it easier for immigrants to get behind the wheel of a yellow cab.

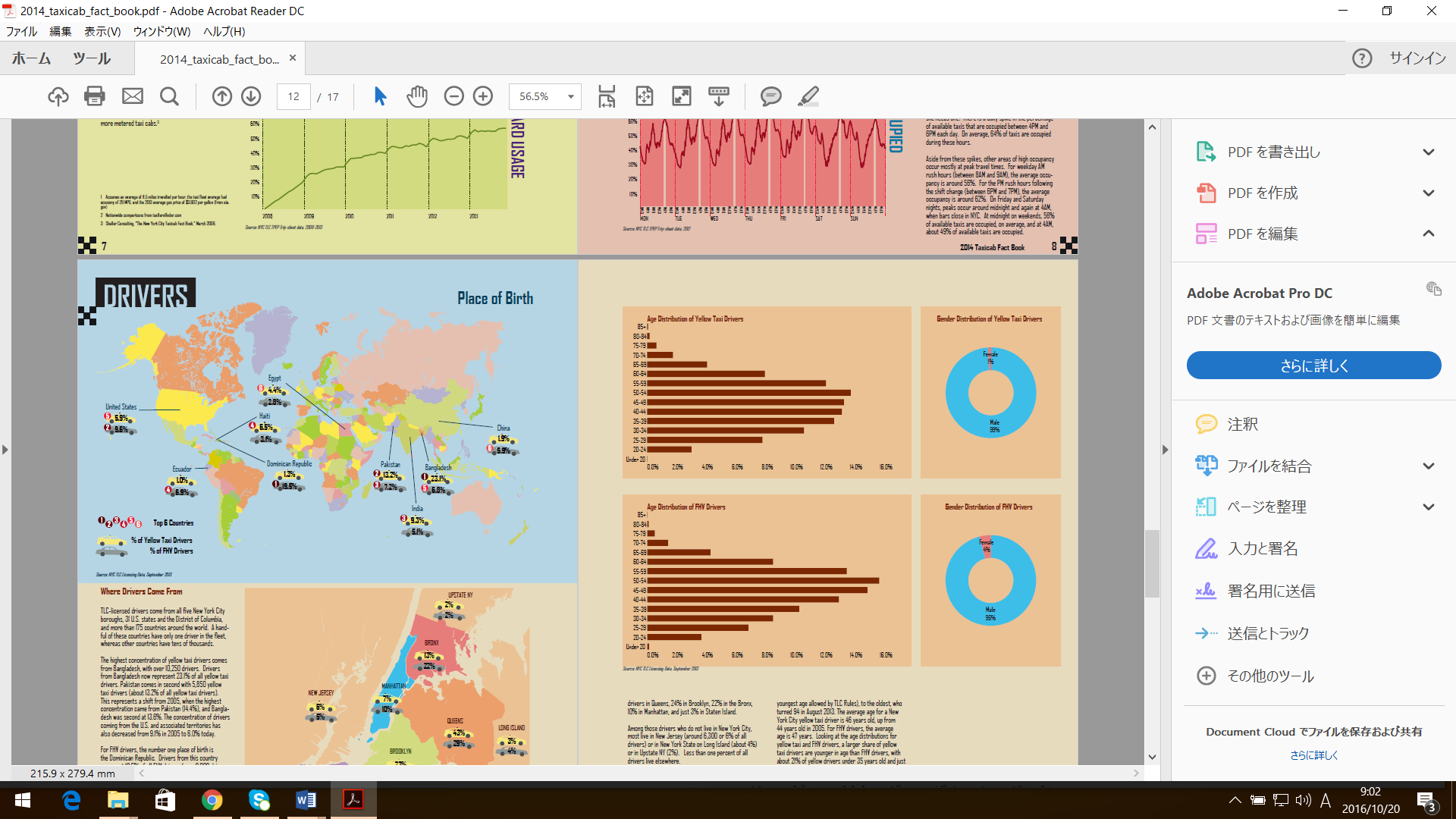
The test for a taxi license will be available in several languages under regulations that went into effect Friday.

The change was approved by the City Council in April and signed into law by Mayor Bill de Blasio.

The New York Times reports that city officials sought parity with app-based ride services such as Uber, which don’t require an English test.

The city’s taxi drivers have been overwhelmingly foreign-born for decades.

According to the Taxi and Limousine Commission, just 4 percent of current drivers were born in the United States.



**３　Uber定額乗り放題タクシーの実施　（ブログ2016/07/27参照）**

Uberが一種の高級会員制クラブであるGILT CITYの提供するサービスの中で、タクシー通勤が可能なサービスを7月及び8月に限定販売した。相乗りであるからUber　POOLを活用している。日本ではＪＴＢがJERONタクシーの販売を開始している。ニューヨークのその後の結果等を含めて今回の調査で情報が入手できればと思う。

<http://qz.com/728871/commuting-with-uber-in-new-york-is-cheaper-than-taking-the-subway-this-summer/>  
　かいつまんで紹介すると、「Uberが7月と8月限定で導入するのが「通勤時間帯のUber　POOL乗り放題プラン」。である。このプランを購入するとマンハッタン内は125丁目より以南であれば乗り放題。つまり汚くていつも遅れるニューヨークの地下鉄に乗らずに会社に行き来ができるわけである。利用できるのが通勤時間帯（月曜〜金曜／午前7時〜10時・午後5時〜8時）だけなので、どこに行くにもタクシーとまでは行かないが、夢のタクシー通勤ができるなんて贅沢すぎ。プランが実施されるのはUberの相乗りサービス、Uber　POOLだが、電車も相乗りなので1人や2人、他の会社員とタクシーに乗るくらいたいしたことは無いのではないでしょうか。気になる値段は２週間のパスでなんと49ドル、 たった5,000円ちょっとである。4週間パスだとさらに安く79ドル（約8,300円）。8週間だと159ドル（約1万6500円）。Quartzはニューヨーク市の地下鉄定期券と価格を比較して、その安さに驚いている。比較してみると、ニューヨーク市の地下鉄の7日間乗り放題パスは31ドル（約3,200円）となっている。30日間のパスは116.50ドル（約1万2000円）である。（2週間、もしくは2カ月のパスは地下鉄にはないが、計算することはできる）。1日2回、通勤と帰宅のため地下鉄に乗るとする。それを1週間に5日。そうすると30日間乗り放題パスを購入すると、1回電車に乗るのに約2.91ドル（約300円）のコストがかかる。それに比べて、今回のUberの4週間乗り放題プランだと1回の乗車がたった1.98ドル（約200円）のコストしかかからない。

地下鉄に定期で乗るよりも遥かに安くタクシーで通勤できる。Quartzも「どう考えてもこのプランはUberに利益が出るようなシステムじゃない」と推測している。このプラン、ニューヨーク市のレストランやファッション、アトラクションについての情報やディスカウントを届けるサービスGilt Cityのメンバー限定のものである。しかしGilt Cityは入会無料で誰でも入れる。競合他社と差を付けたいUberと、自社のサービスを宣伝したいGilt CityのコラボPR作戦といったところであろうか。」総合生活移動産業として見る目が、この解説者にもあるようだ。

**（参考）定額乗り放題航空サービス　ブログ2016/04/19**

乗り放題航空サービスがonegoにより始まった。スマホアプリによるものは初めてであり、ブルームバーグに掲載されていた。<https://www.onego.com/>  
<http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-02-01/get-ready-to-binge-fly-with-unlimited-flight-subscriptions>

**４　Yellow Cabの危機から発したタクシーアプリ　参照**ブログ 2016/04/09

配車アプリを搭載したUber等の出現に影響されてNY市がE-Dispatchを奨励していることもあり、Curb Arro等各種配車アプリが出現し,下記記事にもあるようにその統合が構想されている。その後の動向把握が今回のニューヨーク調査目的の一つでもある。なお、Curbは決済システムのVerifone、Arroは同じくCTMの開発した配車アプリであり、下記記事のよれば、その決済システムはニューヨークのイェローキャブの約半数をそれそれカバーしているようである。

Technology NEWS › TECHNOLOGY　March 23, 2016 Updated 03/23/2016

<http://www.crainsnewyork.com/article/20160323/TECHNOLOGY/160329946>

After being caught like a deer in Uber’s headlights for the past five years, the taxi industry appears to be waking up.　VeriFone Taxi Systems announced Wednesday that its recently acquired cab-hailing app Curb will soon launch in New York with an advance-booking feature—the first of its kind among the city’s myriad ride-hailing apps.

Verifone operates payment systems and backseat TVs in about **14,000 New York City taxis**—including about **half of all yellow cabs**—and already has a cab-hailing app, Way2Ride.

Curb, which it bought in October, operates in **60 cities** and gives the company a national footprint. Verifone is integrating the two apps and will “sunset” Way2Ride by the end of the year, said Amos Tamam, the company’s senior vice president, in an interview.　Curb—and **i**ts advance-booking feature—will roll out on a limited trial basis during the next few weeks and become available across the city in April.

In addition to Verifone’s apps, competitor **Creative Mobile Technologies**, or **CMT**—which has its TVs and payment systems in the other half of all city yellow cabs—launched e-hailing app **Arro**last September. And another app,**Karhoo**, will launch next month in partnership with Verifone’s cabs and a slew of **livery-car services**.

Verifone is working on integrating Curb with rival CMT’s system so that the app will hail rides from all 22,000 yellow and green cabs in the city. 　**Tamam said he expected the integration to be done by mid-summer.**He added that in addition to its advance-booking feature, Curb has the advantage of consistent, metered rates: unlike Uber, cabs don’t have surge pricing.　“It doesn’t matter about the time of day, or if it’s raining,” Tamam said.　 “And when we integrate with CMT, that’s double the number of cabs. When the user can hit a button and get a cab in two minutes, that’s a better service.”

＊Curbのホームページでは　65 Cities | 50,000 Cabs | 100,000 Drivers　と宣伝している。

下記動画

<https://www.youtube.com/watch?v=uW52SxBnSvs>

＊Verifoneはクレジット端末の販売実績2,600万台以上を誇るグローバルスタンダード。世界150カ国以上での導入実績があり、アメリカではモバイル決済に対応している小売店の80％以上が選択

＊Creative Mobile Technologies　 CMT Group operates in 170 cities worldwide.  It is comprised of Creative Mobile Technologies, LLC and its affiliates. It represents the largest and most experienced combined network of taxi and for-hire integrated technology in the world.  Its goal is to provide world class technology to operators, drivers, regulators and passengers worldwide.

**５　米国自治体（シカゴ）が公式タクシーアプリ（Curb and Arro）を採用**（ブログ 2016/04/09参照）

<http://chicagoinno.streetwise.co/2016/01/04/chicago-officially-selects-two-taxi-apps-to-help-cabs-take-on-uber/>

The City of Chicago is providing local taxi drivers with the technology to take on popular ridesharing options like Uber and Lyft with the launch of a new city-sponsored taxi dispatch program.　The City quietly announced the launch of**CHICABS** last week, which will give Chicagoans a way to hail and pay for a cab via their smartphone, and will give taxi drivers a more level playing field in the fight against ridesharing. Chicago selected two apps–**Curb and Arro**—**as official options for passengers to electronically hail a cab.**

**６　Boro Taxis（Green　Cab）　ニューヨーク市民の新たな足「ファイブボロー・タクシー」ニューヨークのタクシー台数増加**（ブログ2016/04/08参照）

かつては、車体を独特の黄色に塗装した”メダリオン・タクシー” (medallion taxicabs) のみが通りでの乗客の呼び止め (street hail) に応じて拾うことが許可されていた。Taxi and Limousine CommissionによるGPSを用いたタクシーの運行状況の解析結果、乗客のピックアップの95%はマンハッタンの96丁目以南およびJFK空港とラガーディア空港で行われていることが判明した。つまり、アウター・ボロウ（クイーンズ、ブルックリン、ブロンクス、スタテン・アイランド）では乗客がほとんど正規のタクシーにアクセスできていないことが鮮明になった。”ボロ・タクシー”がこのタクシーの過疎地域で乗客を拾うことで、この不都合を解消することを目指して、Five Borough Taxi PlanがStreet Hail Liveryプログラムとともに開始された。2011年1月、マイケル・ブルームバーグ市長はこの計画をニューヨーク市演説の宣言の中で発表した。  
　2011年12月、アンドリュー・クオモ知事はFive Borough Taxi Planを認可する州法に署名した。これには18,000台の新しいボロ・タクシーの導入と車いす対応の2,000台の新しいイェロー・メダリオンの販売が盛り込まれていた。これらは全てとなっている。この法律はリヴァリー・キャブ（個人または会社が、許可されたルールに則り、車体の色を統一して行う輸送サービス）の流しで乗客を拾うことを合法にしたが、オークションを通じて一台当たり平均$700,000で販売されたイェロー・タクシー・メダリオンに見られたように高コストになるであろうことから、リヴァリー・キャブのドライバーと政治家の一部はこの法律に好意的でなかった。Taxi and Limousine Commissionはボロ・タクシーの認可は$1,500のコストがかかり、三年間は良好であろうと明示した。  
　2012年4月、ブルームバーグ市長はボロ・タクシーに関する法律を採択した10日後に、車体の色の選択を公表した。公式カラーは青リンゴ色 (“apple green”) と呼ばれる薄緑色 (light green) である。この色は、伝統的なイェロー・タクシーおよび市の緊急車両と区別できるようデザイン・ファームと協議の結果選ばれた。市長は、このタクシーの色の名前をニューヨーク市のニックネームであるビッグ・アップルと合わせるように指示した。またグリーンはニューヨーク市の環境配慮の取り組みを表す色でもある。

green cab はマンハッタンのハーレム以北を念頭に定められたタクシー。ウエストサイドは110ストリート、イーストサイドは96ストリートよりも北側の地域でなければ green cab をつかまえて乗ることはできない。つまり、それよりも南側ではこのタクシーに乗車することはできない。ただし、ハーレムで乗車してタイムズスクエアやウォール街などまで乗って行き降りることはできる。なぜこのようなタクシーができたかというと、普通のyellow cab が110ストリート以北、ハーレムやブロンクス地域に行かず、その地域の住民が不便な思いをしていたからである。

ボロ・タクシーは、空港以外のマンハッタンの東96丁目と西110丁目以北、およびアウター・ボロー（ブロンクス、ブルックリン、クイーンズ、およびスタテン・アイランド）で乗客を乗せることができる。乗客を降ろすのはどこでも許可されているが、新しく乗客を乗せるのは”イェロー・ゾーン”（マンハッタンの東96丁目と西110丁目以南および空港）では許可されていない。対するイェロー・キャブは、ニューヨーク市のどこでも乗客を拾い、降ろすことができる。

ボロ・タクシーは様々な車種が存在するが、車体の色はアップル・グリーンで統一されており、拾う際はすぐにわかるようになっている。各車体は、イェロー・キャブと同様、GPS、デビット・クレジットカード決済、メーター、天井の採光窓、カメラ、パーティションが備わっている。また、料金メーターはイェロー・キャブと同じに設定されている。装備されているGPSはイェロー・ゾーンでの乗客のピックアップを行っていないか追跡するためにも用いられる。

ボロ・タクシーはリヴァリー・サービス（個人または会社が、許可されたルールに則り、車体の色を統一して行う輸送サービス）の一部であるため、各車は会社（または車両基地）に登録されている。基地局名と電話番号のステッカーが車体後部のパネルに貼付けられている。乗客は電話呼び出しでピックアップ場所と目的地を予約することができるが、ピックアップ場所は空港を除くイェロー・ゾーン以外が許可されている。空港は通常はイェロー・ゾーンに含まれるが、事前予約の場合はピックアップ場所として許可されている料金は交渉することができる。事前予約の場合は料金は交渉可能である。

<http://www.nyc.gov/html/tlc/html/passenger/shl_passenger.shtml>

 The yellow taxi is an iconic symbol of New York City. But since the summer of 2013, New Yorkers can now spot a different color cab cruising city streets. The Taxi & Limousine Commission’s new **Boro Taxi program (also known as the Street Hail Livery program)** has licensed thousands of green Boro Taxis to serve areas of New York not commonly served by yellow medallion cabs. The goal of the Boro Taxi program is to improve access to street-hail transportation throughout the five boroughs – especially for persons with disabilities and people who live or spend time in areas of New York City historically underserved by the yellow taxi industry.   
  
Boro Taxi drivers can pick up passengers from the street in northern Manhattan (north of West 110th street and East 96th street), the Bronx, Queens (excluding the airports), Brooklyn and Staten Island and they may drop you off anywhere. Each vehicle is associated with a local car service that has been affiliated with the Boro Taxi program and can still participate in pre-arranged trips. Boro Taxi drivers can be dispatched to pick you up in northern Manhattan, the Bronx, Queens, Brooklyn and Staten Island and at the airports, but may not pick up any trips – pre-arranged or street hail – in the Manhattan exclusionary zone.

<https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=4v031rvFrcE>  
Boro Taxis can pick up passengers by street hail or prearranged trip outside the Manhattan exclusionary zone and by prearranged trip only at the airports. (Source:  TLC)  
 Boro Taxis have a number of features that ensure that they are easy to identify. Much like yellow taxis, Boro Taxis are uniform in color (apple green), have a debit/credit card reader, a meter, a roof light and a camera or a partition. The metered fare in a Boro Taxi is the same rate as for yellow taxis. Boro Taxis are equipped with GPS trackers to make it easier to find lost property and enforce our rules. These vehicles are inspected for safety and proper taxi equipment by the TLC twice every year.

**７　ライドシェア（Lyft）容認の際のニューヨーク市交通委員会委員長のテレビ発言**（ブログ2016/4/08 参照）

Lyftがニューヨークで認められた際のニューヨーク市交通員会委員長（女性）のＣＮＢＣのテレビ出演での発言がネットに出ていたので、記録のため掲載する。<http://www.cnbc.com/2014/07/29/lyfts-sacrifice-for-the-sake-of-its-nyc-launch.html>

<http://chicagoinno.streetwise.co/2016/01/04/chicago-officially-selects-two-taxi-apps-to-help-cabs-take-on-uber/>  
The City of Chicago is providing local taxi drivers with the technology to take on popular ridesharing options like Uber and Lyft with the launch of a new city-sponsored taxi dispatch program.  
The City quietly announced the launch of**CHICABS** last week, which will give Chicagoans a way to hail and pay for a cab via their smartphone, and will give taxi drivers a more level playing field in the fight against ridesharing. Chicago selected two apps–**Curb** and **Arro**–as official options for passengers to electronically hail a cab.

　ネットでは、ニューヨークのタクシー、ライドシェアデータ11億トリップを分析した結果まで公表されている。ニューヨーク市交通局のオープンデータをもとにしており、グリーンキャブが認められた根拠も、ニューヨーク市交通局が詳細なデータ分析をもとに判断していることがわかる。我が国のタクシー行政も、配車アプリが普及すれば、運転日報といったアナログで時代遅れのシステムを維持することの意味がなくなるのであろう。  
<http://toddwschneider.com/posts/analyzing-1-1-billion-nyc-taxi-and-uber-trips-with-a-vengeance/>

仲良くUberとLyftの両方に登録しているニューヨークの運転手の動画がある。<http://newyork.cbslocal.com/2015/10/08/work-for-uber-new-york/>

**８　本山美彦著『人工知能と21世紀の資本主義』を読んで　+　人流アプリCONCURの登場　（ブログ2106/10/12参照）**

　スマホが普及すると、スマホ情報で人流がある程度左右できる。そのことに気が付いたのも結局日本人ではない。蓮舫さんは全く評価しないが、最初でなければ意味がないのである。流石、日本タクシー、ぐるなびは声をかけてもらっておるようである。このページを見るといいと思う。  
https://www.concur.co.jp/動画もあったが削除されてしまった。

https://youtu.be/rzf08Xv4j4o　これも最後は決済システムは支配するかもしれない。  
人流アプリで考えれば、このCONCURが考えているようにタクシーのレベルではなく、航空、鉄道はもとより、レストラン、ホテル、駐車場、ドライバー派遣、レンタカー等も親指一つで手配ができ、決済も済ませられるようになるのである。いま日本はインバウンドに浮かれているが、アプリの普及は本質的にアウトバウンドの力である。世界各地のHOP ON&OFFのバスで日本語イヤホーンが使えるのは、日本人海外旅行者の数の力であった。スマホアプリはこのHOP ON&OFFのバスのイヤホーンに相当するものであるから、インバウンドの増大により、海外アプリの支配下に日本の観光産業が繰り込まれるのである。しかし、いずれCONCURも、Googleが一蹴してしまうであろう。私が自分で海外旅行をみずから手配していると、最後はGoogleを活用しているのである。ここに、決済機能が加われば、他には目が向かないであろう。**ビットコイン**は日本では、マウントゴックス事件で有名になった。しかし、今使用できるUber、Airbnbのみならず、いずれ英国ヴァージンアトランティック航空やエクスペディアまでビットコインが使えるようになると言われている。海外旅行に出かけるときは、為替レートを気にせずに支払うことのできるビットコインのほうが、為替リスクがなく、安心できるかもしれないからである。本書は、珍しく、このアナーキーなシステムを評価するが、観光は本質的にアナーキーなのである。  
　なお、2009年創業のUberは2015年6月5日時点の時価評価額412兆ドルと、JR東2015年時価総額4.5兆円400億ドル弱を上回ることをあげている。

９　**ニューヨークの独立系カフェで月45ドル～の定額コーヒー飲み放題を提供するアプリ Cups**

（人流観光研究所　HP <http://www.jinryu.jp/201608053296.html>参照）

Cupsは、ニューヨークの独立系カフェ31店で、スマートフォンアプリを使ってデジタルな回数券や飲み放題でコーヒーを楽しめる。普通コーヒー月額45ドル、エスプレッソ系コーヒー月額85ドルの固定料金で、参加のどのカフェでも飲み放題。制限は一つ。一杯頼んだら、次の注文は少なくても30分おいた後でなければいけない。

なお、CUPSは現在も販売中であり、ニューヨーク滞在中にホテル付近のコーヒー店で確認してみたい。http://www.jinryu.jp/201608053296.html

Ⅱ　**世界と日米中等の人流・観光状況**

**１　米国の人流・観光事情**

2014年　日米中インバウンド旅行比較

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | 米国 | 日本 | 中国 |
| A | 人口（万人） | 39047 | 12706 | 136072 |
| B | GDP（10億ドル） | 17419 | 4616 | 10431 |
| C | 訪問外客(万人) | 7476 | 1341 | \*12850 |
| D | 外客消費額 | $177bn | $19bn | $57bn |
|  | D/C | $2,371 | $1,409 | $444 |
|  | D/A | $454 | $149 | $42 |
|  | \*　中国外客のうち宿泊客は5569万人 | | |  |

**２　2014年米国旅行事情**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | インバウンド（訪問） | | アウトバウンド（渡航） | |
|  | 客数（万人） | 外客消費額 | 客数（万人） | 海外消費額 |
|  | 7476 | $2208億 | 6770 | $1457億 |
| うちOversea | 3442 |  | 3078 |  |
| 北米 | 4034 |  | 3740 |  |
| カナダ | **①2300** | **①$263億** | 1151 |  |
| メキシコ | **②1707** | **③$187億** | 2588 |  |
| カリブ | 1339 |  | 717 |  |
| 南米 | 5481 |  | 228 |  |
| ブラジル | ⑤226 | ⑥$134億 |  |  |
| 中米 | 933 |  | 237 |  |
| 中国 | ⑥219 | **②$240億** | 222 |  |
| 日本 | **＊④362** | **④$177億** | 89 |  |
| インド |  | ⑦$98億 |  |  |
| 韓国 | ⑨146 | ⑧$78億 | 77 |  |
| 英国 | ③415 | ⑤$135億 |  |  |
| ドイツ | ⑦206 | ⑨$74億 |  |  |
| 豪州 | ⑩130 | ⑩$62億 |  |  |

＊なお、訪米旅行客の数においては、日本が他の極東地域を抑えて第一位ではあるものの、その内訳は　ハワイ、グアムのウェイトが異様に高く、本土との往来においては中国を下回っている。

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | ①　米国 | ②ハワイ | ③グアム | ①－②－③ | 北マリアナ諸島 |
| 日本 | **3580** | **1512** | **806** | **1262** | **142** |
| 韓国 | 1450 | 178 | 308 | 967 | NA |
| 中国本土 | 219 | 160 | 16 | 2012 | NA |
| 香港 | 122 | NA | 82 | 114 | NA |
| 台湾 | 413 | 20 | 49 | 343 | NA |

３　**国際観光と国内観光の比較**

　日本が貿易立国と認識されながら、実は国際的に貿易比率が低く、日本経済が巨大な内需に支えられていたことは公知の事実である。観光においても、インバウンドに代表される国際観光がマスコミで取り上げられるが、経済活動として国内観光を正確に認識しておかなければならない。

しかしながら、国内観光の国際比較は、「観光」概念の不明確さをはじめとする統計手法的な限界があり、極めて困難な問題である。現にアメリカの国際観光統計をインターネットで見つけることは困難であり、国内航空輸送量を日本と比較しておおよその規模の違いを認識することとした。

表にある通り、米国の国内航空の規模は日本より一桁大きい規模である。日本の鉄道輸送量が平成27年度において231百万人マイルであることから、JR私鉄等を合わせた規模のさらに2.7倍の輸送量を、米国国内航空だけで保有している。道路輸送に至ってはさらにそれを上回る規模であることは容易に理解されるであろう。オープンスカイ政策といっても、国内航空はカボタージュ規制により、外国籍航空機の輸送は規制されているところから、米国は巨大な国内航空市場を武器に国際展開が可能であり、米国国空企業はコードシェア（共同運航）によりネットワークを拡大している。このことはいずれ中国においても拡大するはずであり、日本の国内航空市場も巨大な中国航空企業との連携を考えざるを得ないはずである。その場合に、人流的観点から、中国航空企業との連携ができない日本の陸上旅客運送企業は大きく立ち遅れる可能性がある。これから国際展開が予測される中国系人流スマホとの連携は不可欠であろう

航空有償旅客輸送人マイル数　millions

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 米国 | | 日本 | | 中国国内 | |
| 暦年 | 国内 | 国際 | 国内 | 国際 | 国内 | 国際 |
| 2013 | 579 | 588 | 45 | 36 | 244 | 62 |
| 2014 | 596 | 622 | 47 | 41 | 271 | 71 |
| 2015 | 631 | 666 | 47 | 46 | NA | ＮＡ |

**４　世界の人流・観光状況**

世界の人流観光状況を概観する。まず国境を越えて移動する人は約11億人とされている。この場合、24時間以上自宅を離れ（日帰り客を排除）、1年以内に戻ってくることを条件に統計を取っている。国際統計を取る以上、統一基準が必要であり、妥当な条件であろう。

　しかし、観光活動を把握するためには、日帰りも重要と判断する国もあり、統計を見る場合に注意しなければならない。さらに、移動する人数だけでは活動状況の正確な比較は困難であり、延べ宿泊数をとる国も存在する。経済活動としてとらえるのであれば、人数よりも消費金額を重視する考え方もあり、統計で公表されている。

　国際統計であり、国単位での統計となるが、中国のように、一国二制度を採用している場合、実態として他国と同様の取扱になるところから、統計を取り扱う場合にも注意しておかなければならない。また、米国のように、陸続きのカナダ、メキシコの数字を特別扱いし、二国を除いた数字を文字通りOverseaとして取り扱う場合もある。シェンゲン条約加盟国内の場合も実質移動人数の重要性が薄れつつあるところもでてきている。

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 国際観光収入 | | 到着外国人旅客数 | | 国際観光支出 | | 出国数 | |
|  | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 | 2015 | 2014 |
|  | **米国** | **米国** | 仏 | 仏 | 中国 | 中国 |  | 中国 |
|  | **中国** | **中国** | 米 | 米 | 米国 | 米国 |  | 香港 |
|  | **西国** | **西国** | 西 | 西 | ドイツ | ドイツ |  | 独国 |
|  | **仏国** | **仏国** | 中国 | 中国 | 英国 | 英国 |  | 米国 |
|  | **英国** | **英国** | 伊国 | 伊国 | 仏国 | 露国 |  | 英国 |
|  | タイ | **伊国** | トルコ | トルコ | 露国 | 仏国 |  | 露国 |
|  | **伊国** | **ドイツ** | 独国 | 独国 | カナダ | カナダ |  | カナダ |
|  | **ドイツ** | マカオ | 英国 | 英国 | 韓国 | 伊国 |  | 伊国 |
|  | 香港 | タイ | 墨国 | 露国 | 伊国 | 豪州 |  | 仏国 |
|  | マカオ | 香港 | 露国 | 墨国 | 豪州 | 伯国 |  | ウクライナ |

世界の観光政策においては、訪問客数よりも取引額が重要視されており、世界中が中国に関心を抱いている。日本は数も取引額も中位である。

中国人旅行客用に世界の市場は、中国語による対応に力を入れる。支払い手段における銀嶺カード等はもとより、WeChatのインストールから始まり、中国人の多用する配車プリが利用可能な訪問国のタクシー等を利用するに違いないのである。

訪日外国人が使用するアプリも出発国でインストールしたものを利用するはずである。日本語スマホアプリの将来は、アウトバウンドが重要であろう。HOP on & off　の観光バスに、日本語イヤホーンが常備されているのもアウトバウンドの力であった。

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  | 2008 | 2012 | 2014 |
|  | 日本 | **旅行収支（受取）** | | 億円 | 14 254 | 12 920 | **22 067** |
| **旅行収支（支払）** | |  | 40 273 | 32 661 | **30 237** |
| 欧州 | フランス | **旅行収支（受取）** | | € | 46 185 | 50 446 | 57668 |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | 34 338 | 37 918 | 48733 |
| ドイツ | **旅行収支（受取）** | | €, | 36 606 | 40 547 | **43269** |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | 71 927 | 75 526 | **③93252** |
| イギリス | **旅行収支（受取）** | | € | 24 908 | 29 775 | **38 112** |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | 47 313 | 45 202 | **④48 445** |
| イタリア | **旅行収支（受取）** | | € | 32 819 | 33 678 | 35 963 |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | 25 588 | 25 624 | 26 781 |
| スペイン | **旅行収支（受取）** | | € | *54305* | 57877 | 65100 |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | *16930* | 15401 | 17969 |
| ギリシャ | **旅行収支（受取）** | | € | 11 75１ | 11 218 | 17812 |
| **旅行収支（支払）** | | Millions | 2 690 | 1 885 | 2754 |
| スイス | **旅行収支（受取）** | | ,Millions | 18 973 | 18 409 | 19 205 |
| **旅行収支（支払）** | | スイス₣ | 14 342 | 16 885 | 18 528 |
| BRICS | ブラジル | **旅行収支（受取）** | | US$ | 6109 | 6890 | **7404** |
| **旅行収支（支払）** | | millions | 13270 | 26201 | **29998** |
| ロシア | **旅行収支（受取）** | | US$ | 15821 | 17875 | **19451** |
| **旅行収支（支払）** | | millions | 26401 | 48096 | **⑤55383** |
| インド | **旅行収支（受取）** | | US$ | *14490* | 17972 | 19700 |
| **旅行収支（支払）** | | millions | *10490* | 12342 | 14596 |
| 中国 | **旅行収支（受取）** | | US$ | *45814* | 50028 | **56913** |
| **旅行収支（支払）** | | millions | *54880* | 101977 | ①164 000 |
| 南アフリカ | **旅行収支（受取）** | | US$ | 9179 | 11202 | 10484 |
| **旅行収支（支払）** | | millions | 6905 | 7145 | 6313 |
|  | アメリカ | **旅行収支（受取）** | | US$ | 164718 | 200996 | **220757** |
| **旅行収支（支払）** | | millions | 119837 | 129903 | **②145677** |
|  | 注　斜線は2010 | |  |  |  |  |  |

**５　日本を取り巻く国際人流・観光**

**①　現在の訪日旅行客（二千万）は極東地域からの急増（千四百万）の結果**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2015年　極東各地域間の人流数　　　　　　　千人** | | | | | | | | |
| 出発国 | | 日本 | 韓国 | 中国 | 香港 | 台湾 |  | |
| 訪 | 人口 | 127083 | 50629 | 1346200 | 7311 | 23992 |  | |
| 問 | アウトバウンド | 16213 | 19310 | 117000 | 10442 | 13183 |  | |
| 国 | インバウンド | 19737 | 14201 | 55622 | 27770 | 9910 |  | |
|  | GDP/人 | 34871 | 27195 | 7990 | 42390 | 22288 | 日本着合計 | |
| 日本 |  | ーー | **4002** | **4994** | **1524** | **3677** | **14197** |
| 韓国 |  | **1838** | ーー | 5984 | NA | 518 |  | |
| 中国本土 | | **2498** | 4444 | ーー | \*\*76132 | 5498 |  | |
| 香港 |  | **1049** | 1243 | \*40303 | ーー | 2016 |  | |
| 台湾 |  | **1634** | 659 | 4184 | 1514 | ーー |  | |
|  | 日本発合計 | **7019** |  |  |  |  |  | |
| \*　　2013年の日帰り客含む数字 | | | |  |  |  |  | |
| \*\*　宿泊客は20640千人 | | |  |  |  |  |  | |

日本への外国人観光客が増加した状況を把握すると、極東地区からの来訪者の増加が大きく寄与している。しかも、この五年間で中国、香港、台湾、韓国といずれも日本人旅行者数を上回るように変化していることがわかる。これらの国の経済力の向上と、旅行費用の低廉化が大きく寄与している。残念ながら双方向での増加ではなく、台湾を除き、日本人観光客数は全体数で減少している。欧州主要先進国間の人流状況を観察すると双方の人流が全体として、バランスが取れている。なお、中国人は世帯所得が約３万５０００ドル（約３９６万円）になると海外旅行を始める傾向がみられる。２００３〜１３年の間にこの所得規模を超えた世帯数は約２１００万で、２３年までには新たに６１００万世帯が加わる見通し。

**欧州主要国間の旅行状況**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2014年　来訪者数　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　（千人）** | | | | | | | | | | |
|  | 英国 | | ドイツ | | フランス | | イタリア | | スペイン | |
|  | 仏国 | 4 114 | 蘭国 | 4 238 | 独国 | 12 684 | 瑞西 | 13 412 | 英国 | 15 007 |
| 来 | 独国 | 3 220 | 瑞西 | 2 778 | 英国 | 11 808 | 仏国 | 11 260 | 仏国 | 10 616 |
|  | **米国** | 2 976 | 英国 | 2 415 | 白耳義 | 9 297 | 独国 | 10 675 | 独国 | 10 422 |
| 訪 | 愛蘭 | 2 486 | **米国** | 2 371 | 伊国 | 7 504 | 墺太利 | 6 584 | 北欧諸国 | 5 045 |
|  | 西国 | 1 986 | 伊国 | 1 642 | 蘭国 | 5 548 | 英国 | 3 972 | 伊国 | 3 698 |
| 国 | 蘭国 | 1 972 |  | | | | | | | |

**②　日本を上回る中国・東南アジア諸国間の活発な人流状況**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2014年 | | | 2013年 | |
| 渡航先 | 中国本土到着順位 | 訪中（本土）者数（万人） | 訪日客数（万人） | 日本人訪問数 | 中国人（本土）訪問数 |
| ベトナム | 5 | 170.94 | 12.43 | 60.40 | ＮＡ |
| マレーシア | 6 | 112.96 | 24.95 | 51.31 | ＮＡ |
| モンゴル | 7 | 108.27 | ＮＡ | ＮＡ | ＮＡ |
| シンガポール | 8 | 97.14 | 22.8 | 83.28 | 96.60 |
| フィリピン | 9 | 96.79 | 18.42 | 43.37 | 99.67 |
| インド | 10 | 70.99 | 8.80 | *22.00* | *16.90* |
| タイ | 14 | 61.31 | **65.76** | **153.64** | 65.17 |
| インドネシア | 16 | 56.69 | 15.87 | 49.16 | ＮＡ |
| カザフスタン | 18 | 34.36 | ＮＡ | ＮＡ | NA |

インド斜線は2012年

タイ以外は、日本より中国との交流が多い。しかも日本の場合はアウトバウンドが多いのに対して、中国は2013年時点ではインバウンドが多い。おそらく2014年以降の数字ではアウトバウンドにおいても、中国人観光客数が日本を上回ってきていると推測される。南沙諸島問題等が国際問題化しているにもかかわらず、周辺諸国は中国との関係では、日本以上に活発な人流活動が行われている。今後の訪日観光客の増加は、アセアン諸国の訪日がこれら極東地区に続くことが大きなカギとなる。

**③　欧米先進国のアジア訪問国**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2015年欧米先進国からのアジア各国訪問者数の推移 | | | | | | | | |
|  | 独国 | 英国 | 仏国 | 伊国 | 西国 | 米国 | カナダ | 豪州 |
| 日本 | 162580 | 258488 | 214228 | 103198 | 77186 | 1033258 | 231390 | 376075 |
| 中国 | **623400** | **579600** | **486900** | **246100** | **136300** | **2085800** | **679800** | **637300** |
| 香港 | **213802** | **529505** | **486900** |  |  | **1181024** | **358448** | **574270** |
| タイ | **760604** | 258488 | **681097** | **246066** | **150940** | 867520 | 227306 | **805946** |
| シンガポール | **286732** | **473810** | 157483 | 69350 | 48074 |  |  | **1043568** |
| 韓国 |  |  |  | 46147 |  | 767613 | 145547 |  |

欧州主要国からの訪問客は日本よりも中国は２～３倍多い。