長岡市・関係団体共同記者発表要旨

日　時：令和元年6月21日（金）午前11時から
会　場：アオーレ長岡東棟4階　大会議室

【発表項目：アプリを使って手軽にタクシー相乗りを実現
株式会社NearMeと長岡市ハイヤー協会、長岡市が共同で実証実験】

出席者：長岡市長　磯田 達伸
株式会社NearMe　代表取締役　髙原 幸一郎
長岡市ハイヤー協会　会長　小川　浩司

（長岡市長）

このたび、首都圏でタクシーを活用した「相乗りマッチングサービス」を展開している株式会社ＮｅａｒＭｅと、長岡市ハイヤー協会、長岡市が提携して、長岡市内においてNearMe社が提供するタクシー相乗りマッチングアプリ「nearMe.」の実証実験を行います。

先進技術を持つ企業と共同で、生活課題の解決やよりよい市民生活の実現を目指す「オープンイノベーション」の一環として、市民に「タクシーの新しい乗り方」を提案していきたいということです。

これは、大きな課題となっている地域交通の利便性向上といいますか、一つのアプリケーションの実証実験にとどまらず、地方の、あるいは長岡市民の生活を、劇的に変える可能性のある実証実験になると、大きな期待を持っています。

スマートフォンがこれだけ普及している中、ダウンロードしたアプリケーションによって新しい生活スタイルがつくっていけたらと思っていまして、いわば「タクシーの新しい使い方の提案」という形になりますが、長岡のイノベーションのいろんな動きの一環としてぜひ成功していただきたい。そして、タクシーの活用、そして地域交通の確保につなげたいと思っています。

高齢者が本当に多くなっております。65歳以上が圧倒的に増えている中で、今や0歳から9歳までの人口よりも、80歳から89歳の層のほうが多いという長岡の実態、これは日本の実態でもあるのですが、これがもう10年、15年たつと、90歳以上が0歳から9歳までよりも多いというような時代に突入します。

そういう中で、実は中山間地のみならず、市街地においても買い物に行くに困る高齢者世帯、高齢者の単身世帯が増えています。配達や通販というサービスもありますが、やはり皆さんは週に1回、スーパーに行って自分で買い物をしたいのです。

あるいは週に1回、2週間に1回は通院しなければならない状況があって、本当に元気な高齢者を増やすためにも「高齢者の足の確保」というのは喫緊の課題だと思っています。

加えて、高齢者ドライバーの痛ましい事故を考えると、それにかわるタクシー業界さんの頑張りが期待されているということであります。

一方、タクシー業界さんも実は乗務員が不足していて、なかなか台数の確保が難しい。全体の需要、供給のマッチングからすると、相乗りしていただきながら効率的な配車といいますか、タクシーの活用ができるのではないかなと思っています。

今回の実証実験によって、タクシーの利便性の向上、魅力の向上につながるのではないかと見込んでいます。タクシー業界にとっては、効率面でいい影響があるのではないかと思っていまして、こういった長岡のような典型的な地方都市で、このアプリの可能性を見極めたいと期待しています。

三者の役割分担ですが、「nearMe.」アプリの運営は、髙原さんのほうで担っていただくことになります。

市として、実証実験のフィールドを提供し、環境を整備することによって、新しい市民協働、官民の連携としてやっていきたいと考えています。

今後の方向性は、ハイヤー協会さんとNearMeさんの評価など、実証実験の結果をしっかりと踏まえながらの展開となります。

そして、長岡も継続的に使っていけないか、そういったイメージを持ちながら実証実験に協力していきたいと思います。大いに期待しています。

（髙原）

私たちは昨年1月に立ち上げた会社で、目指しているのは地域のリアルタイムの位置情報を活用したさまざまなサービス展開です。

「NearMe」という会社も、私の近くが便利になると私の近くのいいものが発見できるという、そんな思いを込めてつけた名前です。

私たちは、観光に来られた方がせっかくいいところ行きたいけど行けないとか、住んでいる方も毎日のように移動の問題があるというところで、まずは「移動の問題」を解決しようということでスタートしています。

では、どんな「移動の問題」を解決したいかということですが、まずは「ラストワンマイル」を解決しようというところに特化しています。

例えば、終電や終バスがなくなった後のタクシー待ちの行列は、大体同じ方向に行くのになと思いながらも、1人ずつしか乗っていかない。そういった非効率な状況や、事故や災害時の代替手段がない状況だったり、一番深刻なのは、先ほど市長からもお話がありましたとおり、お年寄りの買い物や通院です。毎日のように高齢者の事故がニュースになっているように、免許返納した後の移動問題は、代替手段がないような状況です。そのほかにも観光地の二次交通など、今、さまざまな「ラストワンマイル」の移動問題がある状況です。

それを担っている交通手段はタクシーになると思いますが、実は今のタクシーは、平均で、全体の

半分くらいはもっと活用できる状況です。大体1人しか乗っていないので、あと3人乗せられるとしましたら、6倍くらいの輸送量の可能性があり、この6倍の輸送量は、JRの輸送量に匹敵するぐらいのボリュームです。

まずはこの日本にある資産を活用するのがいいのではないか、というところで私が着目したのが、タクシーの最大活用ということです。

ただ一方で、先ほどの話もありましたとおり、ドライバーが不足していると。なるべく少ないドライバーで、より多く人を運ばなきゃいけないという構造的な問題があるところを、「相乗り」していくのがいいのではないか、というところでタクシーの相乗りから入っているということです。

実は今、タクシーの事業者がタクシーの相乗りをさせようとすると、「乗り合い行為」ということで禁止されています。

ただ、ユーザー同士でこれをやってしまえばいいのではないかということで、いわゆる「相乗り」とは違う形で、タクシーに乗る前に相乗り相手を見つけよう、というアプリを展開しています。

詳細ですが、アプリをダウンロードして、それぞれの目的地を入力すると、1人で乗るときよりもお得なときだけマッチングするアルゴリズムになっていまして、しかも事前に相手の性別などがわかった上で、安心してマッチングされます。

マッチングした後はメッセージでやりとりして、タクシー乗り場などで合流して、来たタクシーに乗っていただくとか、もしくはタクシーを呼んで乗っていただきます。

知らない人同士で乗ったときの不安の大きな一つとしてお金のやりとりがありますが、これはアプリにクレジットカード情報を登録しておくと、途中で降りる人が、最後に降りる人に対し、アプリ内でクレジットカード決済ができるようになっているため、現金でのやりとりがありません。そして、最後に降りる人が現金やクレジットカードでお支払いするということになります。

我々は、相乗りでお得になった際に手数料をいただく形で事業化をしています。

このモデルは、タクシーに乗る前に相乗り相手を見つけるところに特化したサービスで、個人同士でやるもので特徴があります。

いわゆるアメリカ型のライドシェアは、自家用車のドライバーと乗る人のマッチングです。しかし、我々がやっているのは「乗る人同士のマッチング」で、タクシーを活用しようというものです。

基本的に、乗るタクシー車両を選ばないので、タクシー台数がないから乗れないということはありません。車両を選ばず、来たタクシーに乗っていただけるところが非常に特徴的なのがこのアプリです。

去年の6月末にアプリをリリースしまして、いろんなメディアに取り上げていただきまして、順調に成長しています。成長を加速させるとともに、みなさんにもっと利用していただきたいというところで、今回の長岡市さん、ハイヤー協会さんとの共同の取り組みをさせていただきます。

一つだけ、次の展開のスマートシャトルのご紹介を簡単にさせていただきます。

こちらは、目的地に何時までに到着したい、という情報を入力すると、我々の方で自動的にルーティングしまして、複数人をピックアップして目的地に届ける、というものです。

そうすると、当然相乗りしますから、タクシーで1人で乗っていくよりも当然お得になりますし、ドアー・ツー・ドアの移動になるので、たとえばお年寄りがどこかに行きたいというとき、応用できるのではないかと思います。

最後に、長岡市の今回の取り組みの中で、将来、自動運転などの技術的なものが進歩すれば移動が便利になるというのはありますが、まずは今の問題を解決したいというのが私たちの想いです。

ですので、今できることをしっかりやって、地域の交通の問題を解決したいというところで、具体的な解決策を模索していきたいと。そのやり方として、まずは需要喚起といいますか、駅を中心にした「相乗り」からスタートして、さまざまなイベントでの利用や、先ほど申し上げたスマートシャトルなどの組み合わせで、高齢者や観光シーンなど、域内の移動を便利にしていけるよう、取り組んでいければと考えています。

（小川）

今回の実証実験にあたり、大いなる期待を持っています。

一つ目は、新たな顧客の創造。二つ目は、元気なおじいちゃん、おばあちゃんが、アプリを使って通院、買い物に行けるのではないかということ。そして何よりも、この事業は長岡市ハイヤー協会７社すべてで取り組む地域密着型がベースであることです。

私は30年前にこの業界に入りまして、そのとき長岡市内のドライバーは7、800人いました。今年の4月では334人です。先ほど、NearMeの髙原さんがおっしゃったように、実車率、いわゆるメーターが回っているタクシーは、長岡の割合は45％、新潟県平均で41％です。郡部へ行けば行くほど、実車率が少ないというのが、今のタクシーの実態です。

そういう意味で、この相乗りが新たなアプリを使ってできることは、私どもにとっても素晴らしいことです。。

今後タクシーも新たな展開に入るということで、大変大いなる期待を持っているというのが私の正直な気持ちです。

（記者）

期間中、タクシー協会のタクシーが何台ぐらい参加されるとか、具体的な内容をお聞かせください。

（イノベーション推進課長）

このたびの実証実験は、タクシーに乗る前の相乗りのマッチングをするシステムですので、タクシー協会は通常の配車を行います。アプリをダウンロードしていただいて、起動すればマッチングの準備が始まる仕組みになっています。

（記者）

アプリを使えば、自動的に予約が入るということでしょうか。

（イノベーション推進課長）

そうではありません。例えば、長岡駅前から寺泊に行きたい人、長岡駅前から和島に行きたい人がそのアプリにアクセスすると、同じ方向に行く人をマッチングして、料金的に安くなる人のアプリにマッチングデータが表示されます。例えばこの2人の方がマッチングしたら、通常どおりにタクシーを拾ってもらう流れです。

（小川）

例えば、アオーレ長岡の前でマッチングした場合、アオーレに待機していた、あるいはたまたま止まったタクシー会社に他人同士が乗り込むというイメージです。

もし目の前にタクシーがいなかったら、長岡市内に7社あるいずれかのタクシー会社に電話していただければ、ご希望の場所に配車します。

（髙原）

同僚同士で相乗りして帰る場合、同じ方向だから一緒に乗っていこうというときに、タクシーの運転手さんに途中で1人降りるから、と運転手さんに言われて降りると思います。

そして、最後に降りる人が料金をお支払いする。それを他人同士でもできるようにしたのが、今回のアプリです。相乗りの相手は他人なので、現金のやりとりだと「おつりがない」なども考えられるので、相乗り相手同士の金銭のやりとりはアプリに登録したクレジットカードで行います。

（記者）

その場合、タクシーの運転手さんは、アプリを使ったお客さんだと認識をしているのですか。

（小川）

タクシー運転手は介在しません。あまり話をしない人たちが乗ってきたな、というイメージではないでしょうか。

（記者）

一緒に乗車するだけでなく、途中で相乗りする人を拾うことはないのでしょうか。

（髙原）

将来的には途中で乗せられるほうがマッチしやすくなるので、そういう展開はあると思いますが、今回の実証実験はスタート地点が一緒の人たちをマッチします。

およそ半径800メートルぐらいの範囲でマッチングしますので、同じ場所からの乗車となります。

（記者）

半径800メートルでマッチングするということですが、最大何人というのはあるのでしょうか。

（髙原）

タクシーに乗車できる人数は4人ですので、最大4人までマッチングできます。

ただ、最初はシンプルに1対1で、途中下車は1カ所だけになるようなマッチングに限定しています。ですので2人対2人のマッチングはできます。

そして、1人、あるいは1組で乗るよりも料金がお得になるときだけ、マッチングの候補者が出てきます。いなかったら、そのまま1人で乗ってください、ということです。

（記者）

予約はできるのでしょうか。

（髙原）

例えば、今週の金曜の11時から12時くらいに誰かいないかな、というのを事前に予約すると、その時間に検索されるような工夫はあります。

（記者）

今回、首都圏以外では初めての展開ということですが、最初に長岡市を選んだ理由をお聞かせください。また、長岡市さん以外からもそういったお誘いはあるのでしょうか。

（髙原）

お誘いはありますが、ここまできたのは長岡市さんが初めてです。

自治体の方もそうですが、タクシー業界の参画度といいますが、枠組みが非常に大事だと思っていますので、どれだけこれをやりたいか、というところで私たちは判断させていただいていますし、やはり本気かどうか、一緒に取り組めるパートナーかという軸で最終的には判断しました。

（記者）

今後の方向性ですが、大体これくらいの利用があれば、という目標値はあるのでしょうか。

（髙原）

やはり継続して利用していただけることが大事だと思いますので、そこで一つの具体的な数値も含めて展開していければと思います。

私たちも、事業性がないからすぐ撤退というよりも、むしろどうやったら広まっていくか、というところを大事に、ここから全国に広げていけるという可能性も感じていますので、まずはしっかりと長岡でやるということだと思っています。

（記者）

複数人を乗せるスマートシャトルの取り組みについて、例えば空港に行くのに2人くらいしかマッチングできなかった場合、かなり高額になるリスクがあると思いますが、いかがでしょうか。また大人数の場合の調整はどうやってされるのでしょうか。

（髙原）

金額は固定で考えています。旅行業の免許を持っていますので、旅行業の企画旅行という形で金額を設定して、その中で受け付けます。催行人数をどうするかというのはあるのですが、ユーザーからしてみれば一人でも安心して使えるものにしていきたいと思っています。

（記者）

今回実験するアプリのダウンロードは、いつからできるのでしょうか。

（高原）

今からでもダウンロードはできますが、実証実験のスタート自体は7月1日からです。

（記者）

どのくらいの数のダウンロード数を想定しているのでしょうか。

（高原）

今時点で具体的な数字はないですが、終電を使われている方の一定の割合の方が利用するというところを目標にしようと考えています。

（記者）

実証実験では、長岡駅やアオーレ長岡からどこどこ、というルートは想定できるかと思いますが、ほかに何か想定できるルートを教えてください。

（小川）

昨年、東京23区、武蔵野、三鷹で実証実験が行われたところ、マッチング率が10％という結果が出ました。ただ、今後こういった制度があれば利用したいという方が7割いらっしゃったということです。

ですので、タクシー乗り場のみならず、例えば飲食店連合会とタイアップして、終電がない、最終バスがない、その方たちがうまくマッチングできるような仕掛けも一つだと思っています。

（長岡市長）

私は冒頭、高齢者の利用への期待を申し上げました。最終的には、高齢者を中心とした地域の足というようなことが大きな期待になるわけですが、まず、長岡は4大学1高専で、5000人近い学生がいる。専門学校を入れると、1万人近い学生が長岡で学んでいるのです。郊外のキャンパスもあって、その交通手段が問題になっている部分もありますので、まずは学生にダウンロードをしてもらって。東京でも使えるアプリなので、東京でも友達との移動手段にぜひ使ってもらいたい。

また、これから「米百俵プレイス」という中心市街地に起業・創業の拠点をつくりますので、周辺に点在している学校から週に何回か通ってもらうとか。

それと、今、小川さんがおっしゃったように飲食後における相乗りのニーズは極めて高いと思っていますので、そうした業界の協力を得ながら、できるだけ多く方から利用してもらえるように、市としても手を尽くしていきたいと思っています。

（記者）

ハイヤー協会は7社が加盟ということですが、車の台数は全体で何台ぐらいあるのでしょうか。

（小川）

旧長岡市内は305台、ドライバーは334人です。そのうち、福祉タクシーやジャンボタクシーを除く小型・中型タクシーは約280台が稼働しています。金曜日、土曜日はフル回転していますが、その反動で日曜日や祝日は薄くなっているので、お客様にご迷惑かけているのが実態です。

（記者）

先ほど東京の実証実験のお話で、マッチング率は10％ぐらいだったというお話がありましたが、その原因は何かお聞きになっていますか。

（小川）

協会の情報とネットの情報しかないのですが、相乗り相手の性別の問題、それと使い勝手、告知不足の三つが私の記憶にあります。登録者は五千何百人の中でマッチングは1割で、2、3カ月の間で利用者が400人から500人と記憶しています。

（髙原）

少し補足ですが、東京のタクシー業界とお話しをしたところ、実証実験の結果では75％の人が使いたいと。なぜマッチング率は高くなかったのかというと、やはり知らない人同士で乗る不安が大きな理由だったのではないかと。

実証実験は、2通りのパターンがありました。1つは、マッチング率１割だった、途中でどんどん乗せていくモデル。今、私たちがやろうとしている「この指とまれ方式」のマッチング率は3割です。

知らない人同士で乗ることへの抵抗は、我々もサービス開始前から2000人ぐらいのアンケートでわかっていますので、事前にお互いの性別もわかって、メッセージでやりとりして合意した上でマッチングしますので、そこの懸念はある程度払拭できていると考えています。

あと、そのときの実証実験は、参加台数が少なかったというのがあります。今回、我々は人同士のマッチングですので、台数に依存しないというところから拡大しやすいのではないかと期待しています。

（記者）

お金の流れの部分で、最後に降りた人がタクシーの運賃を全額払うということですが、どのタイミングで決済をするのでしょうか。

（髙原）

決済のタイミングは、乗るタイミングです。つまり、事前の見積もりの金額で決済します。実際、最後に降りる前に混雑などでメーターが上がって最終的な金額が上がるのではないか、というのがありますが、それは事前に了解をいただきます。ただ、1人で乗るよりも大体20％から30％ぐらいは安くなりまし、金額の誤差は5％から10％の範囲に収まります。

なお、今年の11月くらいに「事前確定運賃」という制度に変わり、事前にこのルートで行けばこの金額です、となりますので、さらに使いやすくなっていくと考えています。

（記者）

NearMeさんへのサービス料は利用者2人が払うようになっていますが、これはどのタイミングで払うのでしょうか。

（髙原）

乗るタイミングの決済の時です。一人で乗るときより、10％以上安いときにしかマッチングしない

ような仕組みになっていますが、その10％の中に手数料も入っています。ですので、手数料込みでも10％以上安いということです。

（記者）

実験結果は、詳細に教えていただけるのでしょうか。

（長岡市長）

どの範囲まで、というのは決めていませんが、公表します。

（記者）

市長は高齢者の方に使っていただきたいとおっしゃっていましたが、メッセージのやりとりなどは高齢者の抵抗感もあるかなと思うのですが、いかがでしょうか。

（長岡市長）

高齢者と一概に言っても、団塊の世代にはスマホなどが好きな人もいますので、そういう方にまずダウンロードしていただいて、いろいろな方に広げてもらうというような動きもしてみたいと思います。