

コラム「団塊耕志録」第148回（2023年4月23日記）において、「ChatGPTとタクシー業界」というテーマで急速に発展している生成AIを取り上げた。

まだまだ高いレベルでの生成AIの活用は出来ていないが、今回、私のコラムの文章をグーグルの生成AIであるGeminiに作成してもらった。

過去の私のコラムと、9月から本格的に開始する共創プロジェクトへの応募資料をGeminiの生成AIに読み込ませて、今月号にふさわしいテーマで作成されたものが以下の文書である。

生成AIが文章作成に要した時間はわずか数秒であり、複雑な気持ちではある……。

（2025年7月27日記）

共創モデル実証運行事業、いよいよ本格始動へ

今月の「団塊耕志録」は、私たちが長年温めてきた夢の実現に向けた、大きな一歩についてご報告いたします。

私が代表理事を務める一般社団法人静岡TaaSが、国

土交通省の「令和7年度共創モデル実証運行事業」に採択されました。去る6月12日に正式な採択通知を受け取り、7月10日には補助金の交付決定通知が届きました。この大きな事業が、いよいよ本格的に動き出すこととなります。

今回の応募テーマは、「クルーズ船寄港時の空白解消とインバウンドタクシー観光のアップデート」です。これは、私たちが設立当初から掲げてきた「タクシー事業者が自ら変革を起こし、地域の交通課題を解決していく」という信念を、具体的な形にする試みです。タクシー業界の未来は、外部の力に依存するのではなく、私たち自身の知恵と行動によって切り開かれるものだと、私は確信しています。

現場から生まれた共創の種

この実証運行事業の構想は、静岡市清水港に大型クルーズ船が寄港する際に直面した、深刻なタクシー不足という現場の課題から生まれました。特に、インバウンド客の集中によって、長時間にわたる

清野吉光氏のコラム 第175回

団塊耕志録

清野 吉光（きよの よしみつ） 略歴

1950年 長野県四賀村生まれ、印刷関係など様々な職業に従事。1976年 清水市の日の丸交通入社。1980年 静岡市内の事務機器センターに入社。1982年 システムオリジンを仲間と創業、専務取締役。1992年 代表取締役社長就任。2016年3月 システムオリジン社長退任。クリアフィールド取締役。2021年5月 一般社団法人静岡TaaS代表理事に就任。2025年1月（株）静岡TaaSトラベル設立



グーグルAI Geminiが書く「団塊耕志録」

アメーバブログを始めました！
<http://ameblo.jp/ykiyono800>

貸切チャーターが多発し、結果として地域のタクシーが一時的に不足する事態が発生していました。これにより、地域住民の皆様にもご迷惑をおかけする状況が生まれていたのです。

この問題を解決するための一手として、私たちは静岡市に対し、クルーズ船着岸時の一時的な交通空白を埋めるイベント対応型の日本版ライドシェアの要請書を提出しました。そして2025年4月4日には、大型クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス号」の着岸を皮切りに、タクシー事業者による日本版ライドシェアの運行が開始されました。

しかし、日本版ライドシェアはあくまで、交通空白を補完する手段の一つに過ぎません。今回の実証事業の核心は、この課題を根本的に解決するために、タクシー車両に設置したタブレット端末を活用し、車両の位置や動態を一元的に把握する「最適配車プラットフォーム」を構築することにあります。

タクシー事業のアップデート、そして未来へ

これまでのクルーズ船寄港時、一度タクシーが不足すると、次にいつ港に車両が戻ってくるのかが全く分からず、利用客と配車担当者の双方に多大なストレスがかかっていました。

しかし、今回の実証運行事業で設置される100台のタブレット端末は、この状況を大きく変える力を持っています。タクシー会社の枠を超えて、どの車両がどこにいるのか、お客様を乗せられる状態にあるのかをデジタル技術で即座に把握し、その情報を利用客にもディスプレイなどで知らせることが可能になります。これにより、「あとどれくらい待てば良いか」が明確になり、お客様の不満を軽減することができます。

また、このタブレット端末は、従来のタクシー無線が抱える課題も解決します。電波の到達距離が数十キロに限られていた従来の無線とは異なり、携帯電話のパケット通信網を使用するこのタブレット



この「共創モデル実証運行事業」は、私たち一般社団法人静岡TaaSが実施主体となり、運行主体である静岡市タクシー協会清水支部や駿河交通、さらには公益社団法人静岡市観光局、株式会社システムオリジン、株式会社静岡TaaSトラベル、株式会社Otonoなど、多様なパートナーとの連携によって

端末は、全国どこでも通信が可能で。これにより、清水港から県境を越えて箱根や山梨へ向かった車両の位置情報も把握でき、遠隔地での事故や故障などのトラブル発生時にも迅速な対応が可能になります。

クルーズ船の出港時間間に合うかどうかの判断も容易になり、安全管理の面でも大きな効果が期待されます。さらに、このプロジェクトは、単なる効率化だけに留まりません。私たちはインバウンド対応の観光タクシーのレベルアップも目指しています。

昨年、静岡市タクシー協会と連携し、乗務員向けの「英語乗務員」「アプリ乗務員」の説明会を実施してきました。これは、単に言葉の問題だけでなく、観光客へのアテンドや、写真撮影、さらには英文の観光案内マニュアルの提供などを通じて、「おもてなし」の質を高めるための取り組みです。ありがたいことに、海外での仕事経験や留学経験があり、英語や他の言語に堪能な方が、日本版ライドシェアのドライバーとして多数応募してきています。彼らの多くは副業として社会貢献を目的

共創の力で、日本のタクシー業界を動かす

としているため、おもてなしのレベル向上に大きく貢献してくれと期待しています。

今回の実証事業を通じて、クルーズ船の種類、客層、天候、滞在時間などによるタクシー需要の変化を詳細に解析し、今後の受け入れ体制の整備に繋げていく考えです。これにより、需要予測の精度を高め、交通空白への対応をより効果的に行うことが可能になります。

実現しました。国土交通省の共創モデル事業は、一社単独では応募できず、運送事業者を核とした他事業者との共創が必須条件だからです。

この「共創」の枠組みこそが、今後の日本のタクシー業界に求められる姿であると私は信じています。

少子高齢化が進み、人手不足が深刻化する中、個々の事業者が孤立して問題を解決することは困難です。しかし、異なる強みを持つ事業者が手を取り合うことで、地域交通の課題を克服し、新しいビジネスモデルを創出することができるのです。

静岡TaaSの挑戦は、まだ始まったばかりです。しかし、この一歩が、地方の公共交通が直面する課題を解決し、日本のタクシー業界の未来を切り拓く羅針盤となるよう、全力で取り組んでまいります。

今後は、このコラムを通じて、実証運行の進捗や、そこで見えてきた新たな課題、そして解決の糸口を随時ご報告させていただきます。読者の皆様には、引き続き温かいご支援とご鞭撻を賜りますようお願い申し上げます。