

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

5月31日付（481号）掲載の本コラムで、国土交通省の共創モデル実証運行事業プロジェクトに『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』というテーマで応募し、5月12日に採択されたことを書いた。

しかしながら、こうしたプロジェクトは、採択の後、実際の着手が許可されるまでの間に、実施に必要な業者の見積書提出など様々な手続きが必要となる。そして、それら提出書類等の審査を経て初めて実施許可が出される。最終的な許可が出るまでは正直、不安な日々が続くことになったが、幸いなことに、7月12日付でプロジェクトに対する補助金の交付決定書が出て、このプロジェクトの実施に向けた実際の活動を開始することが出来た。

その後は、関係するタクシ

ィエクト（共創プラットフォーム）における眼目である車載タブレット設置の目的の説明、設置希望事業者の募集と所属タクシ乗務員への説明会の実施、タブレット端末の業者への発注とタクシ車両や日本版ライドシェア車両へのタブレット設置工事の段取りなど、やるべきことは沢山あった。

また、今回の共創プラットフォームでは、構成メンバーによる運営会議の創設とそのキックオフミーティング、LINEワークスによる連絡網を作成など、スムーズなコミュニケーションの場を準備した。こうした実務的な業務の推進は、株式会社静岡TaaSトラベルに業務委託をしている。そして、静岡TaaSトラベルの共同代表である杉本哲也・東海電子社長はこのような実務の推進に非常に長けており、今回の共創プロジェクトが採択され、実施の許可にまで辿り着けたのも、この分野での経験豊富な杉本社長の手腕に追うところが大きい。タクシ車両と日本版ライドシェア車両へのタブレット端末の設置と共に、今回の共

清野吉光氏のコラム 第176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



いよいよ国土交通省 共創モデル実証 事業実施に着手！

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

始動！

10月3日、
清水港クルーズ船
ドライバー最適配車
プラットフォームの

創プロジェクトの大きな課題の一つであるクルーズ船寄港時における清水港の現場でのインバウンド客に関する情報の収集と解析、それらのデータを活用しての需要予測については、プロジェクトの実施主体である一般社団法人静岡TaaSから株式会社静岡TaaSトラベルに業務委託を行っている。これらの情報は、タクシ業界、静岡市や静岡県などの地域行政、運輸局などの監督機関に広く公開、共有を図って行く予定である。

今回の共創プロジェクトの目的は、大型のクルーズ船が清水港に寄港することで発生する一時的な交通空白を解消すること、そして清水港で下船するインバウンド客の観光体験の質を改善することにある。その大きな柱が、クルーズ船客の利用を望むタクシ車両および日本版ライドシェア車両にタブレット端末を設

置し、一元的に効率の良い最適配車のプラットフォームを用意することである。設置されるタブレットの役割は四つある。

①現在、清水港においてタクシや日本版ライドシェアなどの車両が待機している広大な駐車場が、同場所に静岡市海洋地球総合ミュージアムが建設される関係で使えなくなり、待機する場所のみならず、乗り場に向かう待機の順番が分からなくなるので、新たに設置する車載タブレット端末によつて順番を確定し、スムーズに運用できるようシステムを組む。

②タクシや日本版ライドシェアなどの車両が枯渇した時、乗車を待つインバウンド客らに、いつ出発できるかの判断材料を、車載タブレット端末による車両の位置や動態によつて情報提供をする。

③インバウンド客らを乗せた車両がタクシ無線の届かない遠隔地に行った場合の車両位置の把握、さらには事故や故障時の対処、帰還時間のコントロール。

④車載タブレット端末のGPS位置情報をトリガーにして、観光地の情報を外国語音声にて提供。インバウンド客の観光体験のレベルアップを図る。

こうした四つの役割を持った車載タブレット端末は、9月中にかけて共創プラットフォームに参加する各タクシー会社の車両に設置され、10月3日のノルウェー・スプリット号の寄港時から本格稼働をする予定で準備を進めている。

車載タブレット端末の設置台数は、地元である静岡市清水地区のタクシー事業者を中心に100台を超え、また、既に静岡TaaSの配車センターに配車業務を委託しており、かつ、システムオリジナル社製の「みちびき」というタブレット端末を設置している車両についても、同等の機能を持つことができる。従って、合計で150台ほどがこの清水港クルーズ船最適配車プラットフォームに加わることになる。果たして、この実験のプラットフォームがどれほどクルーズ船寄港による清水港での一時的な交通空白の解消に役

立つのか、データをもとに慎重に検証して行きたい。

そして、こうした試行錯誤を通じて改善を積み重ね、3年後には、富士山という日本を代表する観光資産を背負う清水港におけるクルーズ船寄港体験が量、質ともに日本一となるよう頑張っている。

全国自治体ライドシェア 連絡協議会（全自連） のこと

8月4日、風格のある静岡県庁本館特別会議室において「静岡県と全自連との地域公共交通活性化に係る連携協定締結式」が行われた。

その後の専門部会で講演会が行われ、大分県別府市の公共ライドシェア「湯けむりラ



イドシェア」を運行する別府市の担当者、および運行主体である一般社団法人別府市産業共同プラットフォームBIBIZLINKから、この公共ライドシェアの設立経緯と現状についての報告があった。私がこの会合に参加させてもらった経緯については、実は、それに先立つ7月28日に全自連の池上明子・事務局長が清水港における静岡TaaSの活動の現場を視察、高い評価を下され、この県庁での会合の参加の途を開いてくれたことによる。

別府市でもクルーズ船の寄港時に二次交通の不足という交通空白問題が生じており、清水港での取組が参考になる。このことで、この専門部会でも静岡TaaSの名前を挙げて紹介してくれた。また、質疑応答の際、「なぜ別府市では日本版ライドシェアではなく、公共ライドシェアが採用されたのか」と質問したところ、タクシー業界側の動きが遅く、結果的に行政主導の公共ライドシェアで対応することになった、との返答だった。実際の経緯の詳細は分からないが、少なくともタクシー

業界が主導する日本版ライドシェアなどの形で地域公共交通を引っ張ることが出来なかったのは、タクシー業界に身を置く者としては残念なことであり、様々な事情はあると思うが、地域の交通空白問題に對し、タクシー業界が及び腰でいると、特に地域の行政が積極的であればあるほど、タクシー業界が関わらない世界で物事が進んでしまうのではないかと、と危惧するところだ。

現在、静岡県でも、クルーズ船の寄港による一時的な交通空白問題の発生を機に、都市型ハイヤーの採用、他の営業区域との相互乗入などが話題になっていると聞くが、とりあえず反対という姿勢から、むしろそれをタクシー事業における営業領域の拡大のチャンスと捉えて、前向きに取り組む必要があると思う。

何故なら、いま目の前にある交通空白の解消だけでなく、新たな潜在需要の開拓につながるかもしれないからだ。私が代表者を務める静岡TaaSグループでは、そうした前向きな試みに是非お役に立って行きたいと思う。

（2025年8月24日）