

## 過去2回の 静岡TaaSの 「振り返り」

実は「静岡TaaSは何処まで来たか」というテーマでこのコラムで振り返るのは3回目になる。

初回は丁度3年前、2022年の11月でコラム143回であった。

共同配車については、ようやく駿河交通と静岡平和タクシーの2社で、静岡市葵区沓谷の新事務所の配車センターにおいて9月からその業務を開始したところであった。

また、同年7月には、ようやく開始に漕ぎ付けた実証実験でのサブスクリプションサービス「タク放題」が、利用者には好評がありながらも会員数が伸びず、周知と営業活動の不足を感じたことから、12月までと予定していた実験を翌年の6月まで延長することにした。

さらに配車センターの夜間スタッフの退職があり、我々事務・営業スタッフも電話受付、配車業務に係わるようになり、四苦八苦のオペレーシ

ョンが続いた。

「地域全体最適配車プラットフォーム」の運用による需要と供給の最適化、そして、その実現による実車時間率と実働時間率というタクシー業界の生産性向上のためのプラン実現の、はるか以前の段階での振り返りであった。

そして2回目の「振り返り」は、昨年2024年6月。

共同配車の進展については、静岡TaaSの業務受託は依然として2社に留まっていたが、静岡県タクシー協会の静岡・清水の両支部で静岡市内における地域共通アプリの導入提案をしたことで、一気に静岡市全体の地域全体最適プラットフォームの形成が進むのでは、と大いに期待した。しかし、その地域共通アプリの選定を巡り、山口市で実績のある株式会社REAのアプリと静岡TaaSが運営していた「タク呼び」との間で各社の選択が割れ、結果的にこの折角の業界全体の地域共通での共同アプリの導入は頓挫してしまっ

た。とりわけ課題となったのは、清水支部のタクシー事業者のこの地域共通アプリ自体への

## 清野吉光氏のコラム 第179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



## 静岡TaaSは 何処まで来たかⅢ



清野吉光のコラム  
団塊耕志録  
ブログ (過去記事)

参加が少なかったことである。地域のタクシー事業全体の生産性を向上することを目指す地域全体最適配車プラットフォームは、静岡市内全域のタクシー事業者が参加することによってその効果を発揮する。清水地域においてはGPS-IVMの配車システムの導入が進んでおらず、タクシー無線による音声配車が主体。静岡市全域のより効率的な最適配車のためには、清水地域の配車のデジタル化を目指す必要があると感じたところだ。幸い、この点においては、今回の静岡TaaSが実施主体となる共創プロジェクトで清水地域のタクシー事業者にタブレット端末が多数導入されたので、デジタル化のきつかけになるのでは、と期待している。

一方で、2回目の振り返りでは、タクシーの暇な時間帯での需要創出に関して、清水港でのクルーズ船向けチャータータクシーの堅調ぶりが述べられている。コロナ禍明けの2023年、2024年と、清水港への大型クルーズ船の寄港が増え、インバウンド客をチャータータクシーに誘導

し、配車する仕組みも出来て、タクシー需要としてかなりの手応えを感じていた。

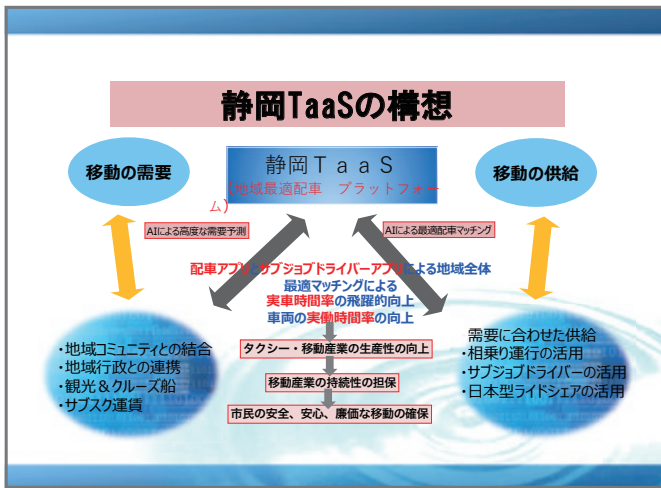
### そして3回目の 現時点での振り返り

さて、前回の2回目の振り返りから1年半が経過したが、静岡TaaSは、その目指すところに向かって前進できたのだろうか？

まずは共同配車、そして、その目指すところの地域全体最適配車プラットフォームの構築、さらには、それを通じたタクシー業界の実車時間率と実働時間率の向上とそれによる生産性の向上についてはどうだろうか？

確かに、昨年の11月には新たに第一タクシーが配車業務を委託してくれたので、それまでの2社から3社へ、70台を超える相互配車の体制が出来たものの、従来からのタクシー会社の配車業務をこなすという枠組みの域を出ていない。

IVRの仕組みに加え、配車アプリ、LINEアプリ、「サウナしきじ」などへの据置型アプリの設置、さらにはQRコードを活用したタクシー



呼出アプリなどの新しい仕組みを導入して来ているが、本格的な運用にまでは至っていない。市内タクシー事業者が配車業務を委託し、さらには共同配車への参画へと発展するためには、単に配車コストの削減のみならず、実際に時間当たりの营收をアップさせ、顧客拡大を実現する、現実的な実績が必要である。

配車業務の中で日々生まれている膨大な貴重なデータを活かし、需要予想に応じて勤務シフトをフレキシブルにコントロールすることで、無駄な

時間を排除するなど実車時間率を向上させるための現実的な解を、いまだ出せずにいる。さらに静岡市の地域公共交通計画とリンクし、静岡市全体の移動の問題を解決する動きとの連動にも貢献も出来ない。

我々静岡TaaSは、他の交通機関も含む静岡市全体の移動の最適プラットフォームへと成長することを目指さなければならぬ。幸いAIを軸とする技術の発展は凄まじく、我々はその技術的發展と現場の解を結び付けるノウハウと人材を獲得することを問われている。それは必ずや成し遂げなくてはならない事であり、我々の原点でもあり、存在理由でもある。

幸いなことに、我々には解決すべき課題を抱える現場があり、その上で、それを解決しうる生成AIなどの技術の飛躍的発展がある。さらに、そのために活用し

うる人的ネットワークもある。本当の挑戦はこれからであり、ある意味で、この4年間の静岡TaaSの活動はその前哨戦に過ぎない。そしてこの戦いの帰趨は、この数年で決着するだろう。我々が出来なければ、多分、他の誰かがAIの力を使って遅かれ早かれ成し遂げるだろう。

### 株式会社静岡TaaS トラブル

一方、静岡TaaSでは、今年2月に株式会社静岡TaaSトラベルを設立した。新たに共同代表として、アルコー検知器製造大手の株式会社東海電子社長の杉本哲也氏を迎え、4月に第二種旅行業の資格を取得し、旅行会社としての歩みをスタートした。

もちろんこの会社の設立の経緯は、クルーズ船インバウンド客への営業、決済、タクシーへのチャーター手配を行ってきた静岡TaaSが、現場での手配旅行から箱根や新倉山、河口湖などへの企画旅行を行うためだ。しかし、杉本社長の参加もあり、より広い視野と経営スタイルで運営

されつつある。単にタクシーの観光需要を創出するだけでなく、静岡市全体の観光需要の開拓も目指している。

次の文章は、2020年の12月に書いたコラム121回「実はタクシーの未来は明るい」の抜粋である。5年前に目指したことが実現はされてはいないが、なんらかの形で着手されていることが感慨深い。

### 隗からはじめよ

実際のタクシー経営に携わりながら、こうしたプラットフォームの実現にチャレンジしたいと思う。そのプラットフォームで目指したいのは、①電話&スマホアプリの共同受注と多機能配車タブレットの運用、②高度な需要予測と配車(交番)供給計画、③サブスクリプション(月極め定額運賃)の普及、④副業ドライバープラットフォームによるスポット乗務員の構造的かつフレキシブルな供給、⑤タクシー事業者による協力型自家用運送の需給マッチングへの活用。

(2025年11月23日)