

国交省共創モデル事業の完遂

2026年2月9日、一般社団法人静岡TaaSが取り組んで来た、令和7年度国土交通省共創モデル実証運行事業「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グレード」が、七カ月に渡る実証期間を無事に終えることが出来た。

正直なところ、昨年3月にこの共創モデル事業に応募することを決断した時点では、果たして、この企画が採択され、そして実施され、最後まで完遂が出来るかどうか、についての目算は無かった。

過去に、観光庁などの補助金のプロジェクトに応募し、静岡市役所の担当部署の承認を得て提出した企画が、市の担当者も首をかしげる落選を繰り返して来たので、補助金事業には縁がないのでは、と思う境地にもなっていた。

特に今回は、タクシー車載のタブレット100台の導入など金額的にもそれなりのものであり、また共創パートナー会社も必要であり、応募要項

もかなり詳細な資料提出を必須とする厳しいものであった。こうした補助金事業の申請

には特有のノウハウが必要であり、専門家のサポートが必要と聞いていたが、そうした余裕もないので、パートナー会社である静岡TaaS（トラベルの杉本哲也社長（東海電子社長）に事務処理全般を業務委託する形で進めることになった。

今回、この共創プロジェクトが採択され、成功裏に実施され、無事に終了できたのは杉本社長のお陰だと思う。

もちろん、すべての最終責任は幹事会社としての一般社団法人静岡TaaSの代表者である私に有ることは承知している。

共創モデル事業の厳しさ

当然に、こうした国の補助金を使った事業は、その精緻な成果報告を求められる。

また、パートナー会社等への先行した消費税込みの支払いを求められ、そうした支払いの領収書を含む様々な証拠を提出し、その審査を経て、初めて補助金が支給される。

清野吉光氏のコラム 第183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



清水港「共創」が拓いた地平

～実証の完遂と2030年への助走～



清野吉光のコラム
団塊耕志録
ブログ (過去記事)

今回のプロジェクトの補助率は三分の二なので、三分の一は幹事会社の自己負担となる。さらに主催者は利益をあげてはならず、消費税も計上してはならないということで、プロジェクトへの社会的意義への強い意志がないと、補助金事業への安易な取り組みは出来ないと感じている。

今回の共創モデル事業の成果

とは言え、やはり今回の共創モデル事業を担って良かった、と強く思っている。

2022年の7月から2023年の6月にかけて実施したタクシーの月極め乗り放題のサブスクモデル「タク放題」と同様に、財務的には厳しいが、利用者とはタクシー業界には一定の貢献が出来たと思っ

ている。
まず、インバウンドのチャータータクシーの利用者にとっては、地域のタクシーに109端末ものGPSタブレットが設置されたことにより、混雑時における待ち時間が把握できるようになったほか、クルーズ船のインバウンド客

にとつて出航時間に間に合うことは必須だが、旧来のタクシー無線では把握できなかった箱根や河口湖などの静岡県外での位置を把握できることで、清水港への帰着時間の管理が同港に設置されたサテライト配車センターから可能になった。また、観光地での位置情報に連動した英語ガイドを聞けるなど、タクシー観光のアップグレードが実現することにもなった。

特に今回は、イベント対応型の日本版ライドシェアの仕組みが組み込まれたことで、長時間のチャータータクシーの顧客体験の向上にも繋がった。というのは、クルーズ船寄港時におけるイベント対応型の日本版ライドシェアに応募して来たドライバーは、海外での就業経験や留学体験をした人が多く、インバウンド客の観光の質のレベルアップに貢献している。

一方で、地元のタクシー業界にとつては、タブレット端末を設置したことによる車両の位置情報で、清水港での待機の順番を管理できるようになった。

このことは、清水港前の広

大な空地を活用した待機場が静岡市による海洋地球総合ミュージアムの建設地に予定されており、昨年の7月から工事に入ることになっていた。

そうすると、時に数十台並ぶタクシー待機車両の順番が把握できなくなり、配車業務が混乱するという懸念が出ていた。この問題に対処するために、タブレット端末による順番の管理が必須となり、今回のプロジェクトの目玉のシステムとして導入された。

しかし、結果として、同ミュージアムの建設着手は静岡市の事情で延期となったものの、いつでも対応可能な状態にはなっていない。

さらに、今回のプロジェクトの大きなテーマとしては、インバウンド乗船客の動線の把握に加え、チャータータクシー、ワンウェイタクシー、日本版ライドシェアの詳細な乗車実績のデータ収集と解析がある。こうしたデータは、今後の需要の予測と、それに基づく供給体制の整備に役立つものである。既に、静岡市や静岡県、静岡運輸支局に逐一データを提供しているが、今回のプロジェクトの終了にあ

たり、広くこの情報を公開することで、AIの活用などによる解析資料として役立てて行きたい。

清水港での白タク行為

一方で、昨年の11月頃から清水港でのインバウンド客への白タク行為が横行している。旅行会社の資格を保有しないにもかかわらず、世界的SNSのFacebookや大手オンライン旅行会社（OTA）のViatorなどで観光客を募集し、その上で清水港において白ナンバー車両でインバウンド客の貸切ツアーを行っている。確かに、全国通訳案内士や地域限定通訳案内士の公的資格を持つガイドが自家用車でガイドをすることは合法とされているが、公的資格を持たず、またガイドのみならず、ツアーの運行を謳って募集している実態は明らかに違法ではないかと思われる。

こうした実態は、現場での証拠写真付きで、静岡運輸支局には既に報告させて頂いている。利用者の安全性の確保と法に準じて業務を行っている

る事業者との間での公平性の担保のためにも、厳正な対応をお願いしたい。

クルーズ船だけではない清水！

静岡市の難波喬司市長が進める清水庁舎のJＲ清水駅前移転と、ホテルやオフィスなどの複合施設化、地元プロサッカーチームである清水エスパルスの新スタジアム構想、そして活気づく清水港。

2030年には、清水駅周辺は行政と観光とビジネスが高度に凝縮された、日本でも稀有なエリアになる。

その時、どちらかというの後進的と思われる清水区のタクシ業界はどうなっているであろうか？

今回の共創プロジェクトで車載タブレット端末の搭載が進み、クルーズ船による一時的な交通空白への対処のみならず、図らずも地域全体のDX化が進んだともいえる。

2030年、この環境を活かし、地域全体の共同配車化と地域全体最適プラットフォーム化が進んでいたら、クルーズ船のインバウンド客だけ

でなく、地域の住民、さらには新スタジアムやホテル、オフィスなどを利用する交流人口の拡大に対処する活気あるタクシ業界になっているのではないだろうか？

急速に進化する最新のAIに支えられながら、人の温もりが通い合う、移動のインフラが実現し、清水のタクシー業界もまったく違った景色になっているのではないかと思う。

団塊世代の一人として、四十年に渡りこの業界に関わってきた私の最後の役割は、次世代を担うリーダーたちが、新しい世界にチャレンジするための地ならしに徹して行くことも知れない。

今回の共創プロジェクトに参加、協力してくれたパートナー会社、行政の方々、タクシー会社と乗務員、日本版ライドシェアドライバーの皆さん、そしてタクシを利用してくれたインバウンドのお客様たちに、本当に感謝をしたい。

実証事業は終わったが、地域の未来を拓く挑戦は、今、ようやくスタートラインに立つばかりだ。

(2026年3月23日記)



サイトへGO!

9:00 から 21:00 お問い合わせ受付中 ▶▶



0120-84-8284

タクシー専門求人サイト!

運転のおしごと

運転の仕事.jp





80%以上が未経験者からの応募! タクシー経験のない人にも分かりやすくサイトで紹介!