

「ホワイトカラー消滅」という最後通牒

経営共創基盤（IGPI）を設立した富山和彦氏（日本共創プラットフォーム代表）が、2024年10月に上梓した『ホワイトカラー消滅』（NHK出版）という刺激的なタイトルの著作は、私に強い衝撃を与えた。

かつて、私たちが「エリート」と呼び、憧れの対象であったはずのホワイトカラー。大企業で複雑な調整や管理、分析を担ってきた彼らの仕事の多くが、生成AIという巨大な波によって「消滅」するのではないか。これは単なる予測ではなく、私たちが今まさに直面している現実だ。

しかし、本書を深く読み解けば、そこには絶望ではなく、ひとつの確信に満ちた希望が描かれている。それは、私がこの十年間、このコラムでも繰り返し触れてきた「ローカル経済（L型経済）」の再評価である。

2015年2月の第75回コラム「ローカル経済としてのタクシー産業」において、私

は富山氏の提唱する「GとL」の経済戦略を紹介した。グローバル（GLOBAL）競争を迎える一方で、日本経済における8割の雇用を占めるローカル（LOCAL）の「L」の世界こそが、日本再生の鍵を握る、という視点だ。

タクシー産業は、まさに、この「L」の最前線にある。たとえば大都市・東京といえども、タクシーはこのL（ローカル）産業なのだ。

AIが「魔法の杖」から「成長戦略」へ

あれから十年。富山氏は、2026年1月に刊行されたばかりの『日本経済AI成長戦略』（松尾豊・東京大学教授との共著、PHP研究所）において、その論理をさらに昇華させている。

かつて、2019年9月の第105回コラムで、私は、富山氏の著作『AI経営で会社は甦る』を手に、タクシーが「ローカル産業としての強みを発揮できる時代」の到来を確信した。しかし、当時の私にとつてのAIは、どこか「魔

清野吉光氏のコラム 第182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



「ホワイトカラー消滅」の衝撃と、ローカル経済再生の「新・統合モデル」



清野吉光のコラム
団塊耕志録
ブログ (過去記事)

法の杖」のよ
うなスロー
ガンに過ぎ
なかった。
それに対
して、氏の
最新の著作
が説く結論
は、極めて
冷徹かつ現
实的だ。もはや、個別のタク
シー会社が単独でデジタル化
し、生産性を上げるには限界
がある。必要なのは、AIとい
う最新の「武器」を使いこな
すための、地域の産業構造そ
のものの「集約化」と「再定
義」である。これまでは、零
細な事業者が乱立し、過当競
争の中で生産性を落としてき
た。これを、志を同じくする者
たちが統合し、合体していく
ことで「規模の経済」を働か
せる。そこにAIによる高度
な需要予測と最適配車を流し
込む。この「集約化」と「A
I活用」をセットにしたビジ
ネスモデルこそが、崩壊の危
機にある地方の交通インフラ
を「稼げる産業」に変える唯
一の道なのだ、この4年間
の試行の中で確信するよう
になった。



静岡TaaSが
目指してきた構想
「OS」の完成

振り返れば、私が2021年5月に設立した一般社団法人静岡TaaSの試行錯誤も、すべてはこの一点に集約されていた。

2021年4月の第125回コラム「静岡TaaSとAI」において、私は「AIがすべての産業を再定義する」時代を見据え、地域全体最適のプラットフォームを構築することを標榜した。

当時は、共同配車センターの設置やサブスクモデル「タク放題」など、手探りの挑戦ではあったが、そこでの苦闘と失敗こそが、現在の「構造改革」への確かな足掛かりとなった。

今、私はシステムオリジン（SO）という日本最大の配車システムベンダーと戦略的に提携し、配車・事務機能を同社に全面委託（BPO）するという、決断を下すことにした。

これは、2020年11月の第120回コラムで論じた「DX（デジタルトランスフォーメーション）はCX（コーポレートトランスフォーメーション）まで突き進まない」と成功しない」という富山氏の教えの実践である。

自前の配車室や管理コストという重荷を捨て、デジタル開発元と直結した「アセットライトな経営モデル」へと、組織を完全に作り替えることに挑んでいる。

2030年、清水・江尻地区から始まる「移動革命」

この「集約化とAI活用」のモデルを実装する最大のフイルドが、私の地元である静岡・清水の地である。

静岡市の難波喬司市長は、清水庁舎の駅前移転を決定した。2031年度までにオー

ブンするこの新庁舎は、ホテルやオフィスを併設した高層複合施設となる。さらに隣接する清水エスパルスの新スタジアム構想、そして年間100隻を超える清水港のクルーズ船寄港。2030年に向け、JR清水駅周辺の江尻・東口エリアは、行政・ビジネス・観光が半径数百メートルの圏内に凝縮された、日本屈指の「高密度な人流スポット」に変貌する。この巨大な需要を支えるべき既存のタクシー業界は、今、まさに瓦解の縁にある。地域における主力の一つであったタクシー事業者の思わぬ退場。さらに人手不足による供給の空白。この「真

空地帯」を埋めることができず、もはや従来のタクシー会社ではない。私が夢想し、今まさに構築しつつあるのは、最新の配車システム（SO）という「OS」を基盤に、日本版ライドシェア（自家用車活用事業）という「新しい労働力」を組み合わせ、インバウンドという「高付加価値な商流」を取り込む、全く新しい移動プラットフォームである。地域の交通・観光・福祉・製造業の移動を、一つのデジタルプラットフォームで繋ぎ、効率化し、その利益を地域内に還流させる。この統合的な仕組みこそが、富山氏が説く「ローカル産業の生産性向

上」の具現化そのものなのだ。

志の継承と、新しいリーダーの時代

私は団塊世代の真只中で生きてきた。かつてタクシー乗務員としてハンドルを握り、その後はシステム開発でタクシー業界に関わってきた。その半生の集大成として、今、地域の移動を守るという「志」を、次世代のリーダーたちへ託そうと思う。

地元のタクシー業界からも新しい若い世代のリーダーは登場しつつある。彼らのような次世代が、AIやライドシェアといった新時代のツールを使いこなし、地域の「足」を再定義していく。かつてのホワイトカラーが消滅するほどの激変期にあつて、私たちは自らの足を地に付け、地域のリアリティと向き合い続ける。

2030年の清水、そこには誰もがいつでも安価に、そして誇りを持って移動できる新しい「移動の風景」が広がっているはずだ。挑戦は、まだ始まったばかりである。

（2026年2月23日記）

