

最近、世界のソフトウェア市場や先端テック界を激しく揺るがしている不穏な言葉がある。

「SaaS (Software as a Service) の死 (Death of SaaS)」というフレーズだ。

これまで、インターネット上のクラウドを通じて定型的な業務ソフトを月額課金で利用できる「SaaS」は、デジタル変革 (DX) の主役ともてはやされてきた。しかし、今、AIによるプログラム作成能力が飛躍的に発展し、非エンジニアであっても自然言語 (普通の話し言葉) を使って、自社の課題に合わせた高度なシステムを自作できる時代が到来した。これにより、「既存のありふれたソフトウェアをただ借りて使う」という、これまでのビジネスモデルそのものの付加価値が、根底から崩壊し始めているのだ。これは、従来のソフトウェアハウスにとっては、まさにパラダイムシフトであり、存亡の危機を意味する。

だが、目を転じて、我が国の、とりわけ地方における中小企業の現場を見渡した時

現実にはAI活用の普及など全く進んでいない。この圧倒的なギャップはなぜ生まれるのか。

原因は明白である。汎用的なAIツールを、個々の企業の泥臭い現場の課題に適合させる「作り込み」が全くなされておらず、それを担うエンジニアが、企業側にも、あるいはITベンダー側にも圧倒的に不足しているからだ。

### ソフトウェア企業の役割の根本的な変化

単に、インターネットを経由したクラウド上に定型アプリを置き、その廉価さや部分的な代行業務のみで勝負する新興のSaaS会社に、もはや将来はない。

これからは、「FDE (Forward Deployed Engineer (現場実装型エンジニア))」と呼ばれる、企業の経営と現場の深部にまで入り込み、AIを駆使して「その会社、その地域独自の付加価値」を生み出す仕組みを創出できる存在こそが問われる時代となったのだ。タクシー業界の世界に、この

## 清野吉光氏のコラム 第185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



## 「SaaSの死」と フィジカルAIの 衝撃



清野吉光のコラム  
団塊耕志録  
ブログ (過去記事)

構造を当てはめてみれば、未  
来の勝者と敗者の輪郭がはつ  
きりと見えてくる。

現在、一部の時間帯の配車  
業務のみをクラウドで外注・  
代行し、「効率化」を謳う新  
興ベンダーのモデルが注目を  
集めている。しかし、これは  
「流し営業」や都市型の需要  
に特化した部分最適に過ぎず、  
地方のタクシー会社が真に苦  
しんでいる労務管理と事務処  
理、そして24時間365日の  
地域全体最適という経営の深  
部には踏み込んでいない。

一方で、長年レガシーと擲  
揄されながらも、各地域・各  
会社の実情に合わせてシステ  
ムを作り込み、運行管理・経  
営管理・配車管理における全  
般の「事務と現場」に伴走し  
てきた、いわば「疑似FDE」  
的なスタンスを貫いてきた老  
舗ソフトウェアが存在する。

このAI革命という大波は、  
彼らにとってこそ、最大の追  
い風となるはずだ。なぜなら、  
彼らには新興ベンダーが逆立  
ちしても持つことが出来ない  
「40年分の泥臭い経営データ  
と現場への深い理解」という  
最大の武器があるからだ。

ただし、それには条件があ

る。ベンダー側が単なる「言  
われた通りの仕様書をこなす  
ソフト屋」の殻を破り、「AI  
活用によってタクシー業界と  
タクシー会社の付加価値・収  
益性の向上に責任を持つ」と  
いう大きな志を持てるか否か  
である。

受託のリスクを恐れ、短期  
的な安定に安住すれば、5年  
後、10年後の存続が難しくな  
るのは火を見るより明らかだ。

### 「フィジカルAI」の衝撃

経営学者である田中道昭氏  
の著書『フィジカルAIの衝  
撃』でも指摘されている通り、  
AIは今、画面の中(サイバ  
ー空間)を飛び出し、現実の  
物理世界(フィジカル空間)  
を自ら認識し、制御するフェ  
ーズへと突入している。その  
最たる例が「自動運転車」で  
ある。自動運転車とは、単な  
る移動手段ではなく、「公道  
を走る巨大なロボットそのも  
の」だ。

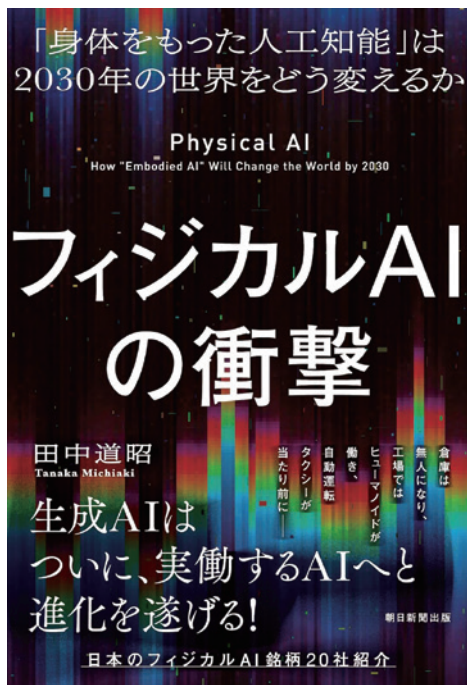
現在、半導体世界大手のN  
VIDIAなどは、ロボット  
が現実世界を理解するための  
「世界基盤モデル(WFM・W  
orld Foundation

on Model)」の開発を急速に進めている。

— 地方タクシーが握る、次世代ロボット社会の「主導権」

一方で、高度なAIや半導体があればロボットが自動運転車として勝手に街を走れるわけではない。ここで決定的な重みを持つのが、「現実の物理世界における、極めて解像度の高い生データの収集」である。

ロボット(自動運転車)はどうかやって現実を学ぶのか。それは、一見アナログでカオスに満ちた、地方の道路、天候の変化、人の動き、そしてベテラン乗務員の卓越した運転技術をデータとして吸収する以外にない。つまり、タクシー業界の今と将来は、この「フィジカルAI」の最前線と完全に直結しているのである。そうであるならば、地方のタクシー事業者が目



「身体をもった人工知能」は2030年の世界をどう変えるか  
Physical AI  
How "Embodied AI" Will Change the World by 2030  
フィジカルAIの衝撃  
田中道昭  
生成AIはついに、実働するAIへと進化を遂げる!  
日本のフィジカルAI 総括20社紹介

「答え」は最初から用意されているわけではないが、しかし、レガシーな事務システムと配車システムを共に持つ老舗ベンダーの技術(エンジン)と、地方事業者の現場、そしてAIという「知能」を、経営者が強い意志で繋ぎ合わせ、試行錯誤を始めることは出来る。

今、私自身の言動が、激変期を迎える業界や、過渡期にある組織に対してどのような影響を与えるべきか、深く自省を繰り返す日々である。組織の変革には高い敷居があり、それぞれの難しい局面があることも痛感している。しかし、このまま立ち止まっていれば、我々が愛したソフトウェアの未来も、地域交通の未来も、静かに沈み込んでいってしまう。それは私の本意ではない。

「SaaSの死」が告げるソフトウェアの民主化を、地方交通の、そして老舗ベンダーの「大逆転の狼煙(のろし)」に変える。その覚悟を持った優秀なFDEたちが、次世代の「スーパータクシーシステム」を担って立ち上がること、私は信じてやまない。

(2026年5月24日記)

指すべき「真の知能化」のロードマップが見えてくる。クラウド化によって配車・労務・経理に至るすべての業務を一元的に把握・データ化し、ダッシュボード(全体状況を一目で把握するための機能および画面)によって経営の現状を迅速に「見える化」すること。これこそが、未来のロボット社会に向けた最高の兵站(ラインフラ)作りとなる。

例えば、高価な時系列メーター器を持たない中小事業者であっても、車載端末への簡易的な營收入力とGPSの走行軌跡をクラウド上のAIで突合せれば、大手事業者並みの「仮想・自動日報」や「需要予測」が一瞬で生成できる。

月間売上100万円を叩き出すエース乗務員の「暗黙知(ヒット率の高い走行経路)」をデータとして解剖し、それを安全な労働時間の範囲内で全乗務員が再現できるような「安全と營收のAIスコアリング」の実装も可能だ。

こうした取り組みは、単なる目先の人手不足や労務監査対策ではない。向こう10年の間に地方にも確実に押し寄せる自動運転時代に対する、中小事業者の唯一にして最強の防衛策である。

今のうちに人間が運転するタクシー車両群をクラウドとAIで最適化する「地域の移動OS(プラットフォーム)」を自社、あるいは地域連合の手で握っておくこと。それこそが、将来に自動運転車という「フィジカルAI」のハードウェアが市場に回った瞬間、外部の巨大資本に支配されることなく、その地域の「運行管理権」を死守するための唯一の鍵となる。

指すべき「真の知能化」のロードマップが見えてくる。クラウド化によって配車・労務・経理に至るすべての業務を一元的に把握・データ化し、ダッシュボード(全体状況を一目で把握するための機能および画面)によって経営の現状を迅速に「見える化」すること。これこそが、未来のロボット社会に向けた最高の兵站(ラインフラ)作りとなる。

例えば、高価な時系列メーター器を持たない中小事業者であっても、車載端末への簡易的な營收入力とGPSの走行軌跡をクラウド上のAIで突合せれば、大手事業者並みの「仮想・自動日報」や「需要予測」が一瞬で生成できる。

月間売上100万円を叩き出すエース乗務員の「暗黙知(ヒット率の高い走行経路)」をデータとして解剖し、それを安全な労働時間の範囲内で全乗務員が再現できるような「安全と營收のAIスコアリング」の実装も可能だ。

こうした取り組みは、単なる目先の人手不足や労務監査対策ではない。向こう10年の間に地方にも確実に押し寄せる自動運転時代に対する、中小事業者の唯一にして最強の防衛策である。

今のうちに人間が運転するタクシー車両群をクラウドとAIで最適化する「地域の移動OS(プラットフォーム)」を自社、あるいは地域連合の手で握っておくこと。それこそが、将来に自動運転車という「フィジカルAI」のハードウェアが市場に回った瞬間、外部の巨大資本に支配されることなく、その地域の「運行管理権」を死守するための唯一の鍵となる。

「答え」は最初から用意されているわけではないが、しかし、レガシーな事務システムと配車システムを共に持つ老舗ベンダーの技術(エンジン)と、地方事業者の現場、そしてAIという「知能」を、経営者が強い意志で繋ぎ合わせ、試行錯誤を始めることは出来る。

今、私自身の言動が、激変期を迎える業界や、過渡期にある組織に対してどのような影響を与えるべきか、深く自省を繰り返す日々である。組織の変革には高い敷居があり、それぞれの難しい局面があることも痛感している。しかし、このまま立ち止まっていれば、我々が愛したソフトウェアの未来も、地域交通の未来も、静かに沈み込んでいってしまう。それは私の本意ではない。

「SaaSの死」が告げるソフトウェアの民主化を、地方交通の、そして老舗ベンダーの「大逆転の狼煙(のろし)」に変える。その覚悟を持った優秀なFDEたちが、次世代の「スーパータクシーシステム」を担って立ち上がること、私は信じてやまない。

(2026年5月24日記)