

シェアリングエコノミー、欧米メーカーの参入拡大、

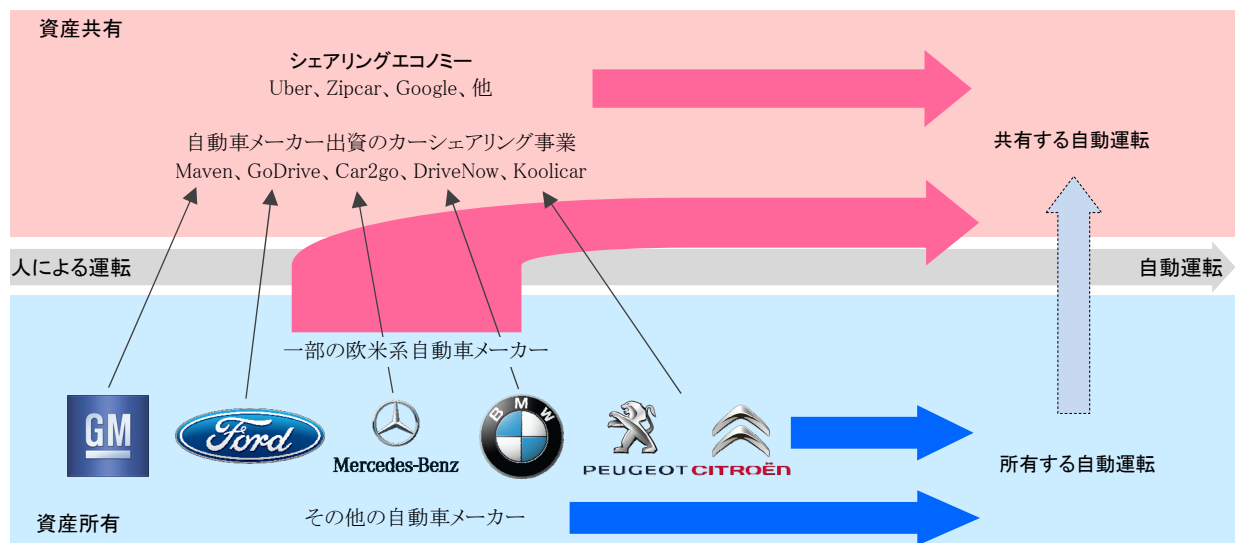
自動運転/IT

欧米自動車メーカーを中心に、カーシェアリングや乗合タクシーなどのシェアリングエコノミー事案への参入が相次いでいる。若年層を中心にソーシャルメディアの活用が増加していることや、コスト意識・環境意識の高まり、都市部での自家用車乗り入れ規制などが背景にある。カーシェアリングの登録ユーザー数は世界的に増加の一途をたどっており2016年は約500万人、2020年には約2,500万人に達すると試算もある。一部の欧米メーカーはこうした新しいビジネスモデルを自社内に取り込み、次世代スマートモビリティ実現に向けた一つの足

がかりとすることを試みている。

2016年1月、GMは新しい事業ブランドMavenの立ち上げを発表した。同月、配車サービス会社のLyftに出資し、破綻した同業のSlidecarも取り込んだ。目的は、配車サービス、カーシェアリングサービスによる収益増加にとどまるものではない。GMは、「所有する車」としてのパーソナルモビリティを見直し、都市環境に配慮した全く新しいモビリティを提案し、将来的にオンデマンド自動運転ネットワークを構築することを目指すとしている。米国では、Fordも、カーシェアリングやライドシェアリングな

【一部の欧米系自動車メーカー、シェアリングエコノミーに本格参入(概略図)】



(FOURIN)

【シェアリングエコノミーの拡大と次世代スマートモビリティ社会】

▽シェアリングエコノミー

- ・シェアリングエコノミーとは、一般に、資産の共有(貸し借り)を仲介するサービスを指す。貸し借りの担保として、ソーシャルメディアによる緩やかなコミュニティ機能が活用されることに特徴がある。
- ・2000年代後半から、米国 Silicon Valley を起点として発展し、民泊ビジネスなど、欧米を中心にグローバルに拡大している。

▽カーシェアリングビジネスの拡大

- ・スマートフォンを通じてソーシャルメディアが生活に浸透している若年層を中心に、カーシェアリングの登録ユーザーが増加傾向にある。2016年時点で、世界で約500万人がカーシェアリングサービスに登録しており、2020年にはこの数は2,500万人に達すると見られる(GMの試算)。
- PSAは、2020年に1,000万人~4,000万人と試算している。
- 日本でもタイムズ24が運営するタイムズカープラスの登録会員数が2015年に50万人を超えた。

▽配車サービスUberの台頭

- ・シェアリングエコノミーで自動車業界にインパクトを与えつつあるのが、米国の配車サービス会社Uberである。
- Uberは、2009年に米国で、スマートフォンやGPSを活用して、利用者とタクシードライバーをマッチングさせる事業を開始した。

▽自動車メーカーのビジネスモデルに変化

- ・世界的なシェアリングエコノミーの隆盛を受けて、一部の欧米系自動車メーカーはカーシェアリング、ライドシェアリングをビジネスモデルの新たな柱に位置づけることを検討し始めている。
- ・2015年以降、GMやFordがシェアリングエコノミーへの参入を発表し、以前からカーシェアリング事業を展開していたM-BenzやBMWもIT化などによる事業内容の強化を打ち出した。また、2016年4

月には PSA がシェアリングビジネスを新たな収益の柱に据える方針を明らかにした(詳細右頁)。

▽自動運転との親和性

- ・カーシェアリング・ライドシェアリングの行き着く先は、共有する自動運転(オンデマンド完全自動運転)である。ユーザーは乗りたい場所に車を呼び出し、目的地まで自動で走行して乗り捨てる。
- GMは、2016年1月にライドシェアリング事業会社Lyftへの出資を発表した際に、将来的にオンデマンド自動運転ネットワークを構築するための戦略的提携であることを明言した。
- ・都市部を中心に展開されてきたカーシェアリングは、これまでは自動車メーカーがEVなどの電動車を普及する手段として活用するという側面があったが、今後は、自動運転・コネクテッド技術の普及を後押しする場とみなされることも想定される。
- ドイツのコンサル会社Deteconが2016年3月に発表したアンケート調査(18才から70才までの約700人のドイツ人を対象)によれば、自動運転車を購入して所有したいと考える消費者は全体の34.8%に過ぎなかったが、カーシェアリングを通じて自動運転車を日常的な場面で試してみたいと考える消費者はその2倍の67.5%にのぼった。

▽シェアードカーに求められる技術的要素

- ・カーシェアリングに用いられる車両では、従来の車と同じように走行性能や環境性能が要求される一方で、ソーシャルメディアに親しむユーザーが多いことを念頭に、車内での快適性やエンターテインメント性、通信性がより重視される。
- GMのMavenで用いられる車両は全てApple CarPlayとAndroid Autoに対応しており、ユーザーは好みのデジタルライフを享受できる。

(各社資料、各種報道より FOURIN 作成)

次世代スマートモビリティ戦略の新たな柱として浮上

シェアリングエコノミー

どの新しいビジネスモデルを複数提案している。

欧州では、2016年4月に新しい中期経営計画を発表したPSAが、カーシェアリングのKoolicarを傘下に収めたことを明らかにし、新しいモビリティソリューションの提供者になると宣言した。以前から、カーシェアリング事業を積極的に展開していたDaimlerやBMWは、サプライヤーやIT企業と提携し、自動バレットパーキングシステムやコネクテッド化などの新機能を取り込み、さらなる事業拡大を進めている。

日系自動車メーカーには今のところ大きな動きはない

が、日本でもシェアリングエコノミーが若年層を中心に広がりつつあり、今後の展開が注目される。

配車サービスUberの台頭により、自動車業界には将来的な生産台数減少を危惧する声は少なからずある。シェアリングエコノミーへの参入は、自動車メーカーが引き続き主導権を維持するための動きと捉えることもできる。他方で、カーシェアリングなどのフリート運用は、自動化・コネクテッド化・ビッグデータ化といった次世代モビリティの実証実験に活用しやすい側面があり、参入メーカーは今後も増える可能性がある。(東)

【欧米メーカー、カーシェアリング・ライドシェアリング関連の動向】

メーカー	概要	カーシェアリング・ライドシェアリングと自動運転関連の動向
GM	新ブランド Maven	<ul style="list-style-type: none"> 2016年1月、新しいカーシェアリング事業Mavenを立ち上げ、米国Michigan州でサービスを開始。早い段階で全米の主要都市に拡大予定。 -自動車の開錠から始動、決済までをスマートフォンアプリで操作可能。 -GMはMavenブランドにより、所有する車としてのパーソナルモビリティを見直し、都市環境に配慮した全く新しいモビリティを提案するとしている。
	配車事業	<ul style="list-style-type: none"> 2016年1月、米国でライドシェアリング事業を提供するLyftに5億ドルを出資し、オンデマンド自動運転ネットワークを構築するための戦略的提携を発表。 -同年3月には、この提携をベースとしたExpress Drive Programを発表。米国Chicagoでスマートフォンアプリを利用したレンタカー・配車サービスを開始した。 2015年12月、破綻した配車サービス企業Slidecarの人材と資産を取り込んだ。 -Slidecarは配車ビジネスモデルを2011年に考案し事業を始めたが、Lyft、Uberにシェアを奪われ2015年末に破綻、GMが資産を引き継いだ。
Ford	GoDrive	<ul style="list-style-type: none"> 2015年5月、英国Londonで新しいカーシェアリング事業GoDriveを開始。 -使用車両はFiesta 1.0-litre EcoBoost およびFocus Electric(EV)。 -登録駐車場までの1Wayシェアも可能。 -Fordは、世界のカーシェアリング事業が2020年までに60億ドル市場に拡大すると予測。カーシェアリング事業を通じて、コネクティビティ、自動運転開発に必要なデータや、ビッグデータを蓄積し、次世代スマートモビリティに向けた開発に役立てる。
	Ford Credit Link	<ul style="list-style-type: none"> 2016年1月、小規模グループ向けリース事業Ford Credit Linkを発表し、同年2月から米国Texas州でサービスを開始した。 -系列の金融会社Ford Motor Credit Companyの提供するリースパイロットプログラムにより、Ford車をリースした顧客は、家族や友人など自ら選んだ3~6人の小規模グループで車をシェアすることが可能。 -車のリース状況、メンテナンス状況、支払い状況の確認や、グループ内でのコミュニケーションなどは全てスマートフォンアプリを通じて行うことができる。
	その他の事業	<ul style="list-style-type: none"> 2013年にドイツで鉄道会社の運営するカーシェアリング事業Flinksterに車両を提供。2015年からはスマートフォンアプリによる車両の開錠を可能とした。 2015年1月、インドBangaloreで、Zoomcarと提携し、会社従業員やアパート共同生活者などの小規模グループ向けのカーシェアリングのパイロットプロジェクトを開始すると発表した。
Daimler	Car2go	<ul style="list-style-type: none"> レンタカー会社Europcarなどと提携して進めるDaimlerのカーシェアリング事業。2012年から本格化。 -ドイツ国内だけで16万人以上、世界で120万人以上(2015年現在)が登録する世界最大のカーシェアリング会社であり、約14,500台の車両がシェアされている。 -Berlin、Hamburg、Münchenなどドイツ主要都市の他、スペイン、オランダ、イタリア、デンマーク、米国、カナダなど世界約30都市でサービスを展開。 -主な使用車両はsmart fortwoやsmart fortwo electric drive(EV)。
	自動駐車	<ul style="list-style-type: none"> Boschと提携し、Car2go車両の自動バレットパーキングシステムを開発中。ユーザーはスマートフォンアプリの操作により車両の入出庫を自動化できる。ドイツStuttgartで2017年内に実用化する計画。
BMW	DriveNow	<ul style="list-style-type: none"> レンタカー会社Sixtと提携し、ドイツ、オーストリア、英国、デンマーク、スウェーデンでカーシェアリングDriveNowを展開。主な使用車両は、Mini、1 Series、i3(EV)。
	RideCell	<ul style="list-style-type: none"> 2016年4月、BMWは、グループの投資会社BMW i Venturesを通じて、ITソフトウェア企業のRideCell(米国)に出資すると発表。RideCellのフリート管理ソフトウェアautonomous fleet operationsを用いて、カーシェアリング、ライドシェアリングを含む新しいモビリティソリューションを提供する計画。
PSA	Koolicar	<ul style="list-style-type: none"> 2016年4月、新しい中期経営戦略Push to Passを発表。カーシェアリングを新たな収益の柱として位置づけ、カーシェアリングベンチャー企業Koolicarを1,800万ユーロで傘下に収めたと発表した。 -Koolicarは2012年にカーシェアリング事業を開始し、フランスの約40都市でサービスを展開、60,000人を超える登録ユーザーがいる。 -PSAはシェアリングエコノミーの隆盛により、カーシェアリングの登録ユーザーが欧州で今後爆発的に増えると予測。新しいモビリティソリューションの提供者となることを目指すとしている。

(各社広報資料、各種報道を基に FOURIN 作成)