

# 自動車シェアリングの動向

LEAD THE VALUE

2017年10月

株式会社 三井住友銀行

コーポレート・アドバイザー本部 企業調査部

- 本資料は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。
- 本資料は、作成日時点で弊行が一般に信頼できると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行で保証する性格のものではありません。また、本資料の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。
- ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取扱いただきますようお願い致します。本資料の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。



三井住友銀行

# 目次

---

1. サービスが進む自動車業界	2
2. カーシェアリングの動向	6
3. ライドシェアリングの動向	12
4. 想定される自動車シェアリング普及の影響	17

# 1. サービス化が進む自動車業界

---

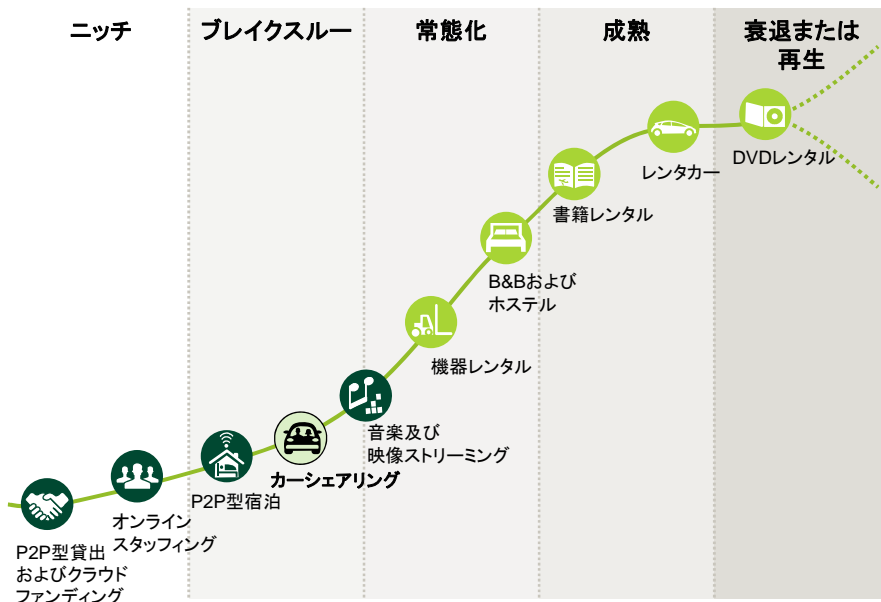
# (1) シェアリングエコノミーの概要

✓ 近年、世界的にシェアリングエコノミーが広がりを見せてつつあり、自動車分野でもカーシェアリングやライドシェアリングの普及が注目されています。

## シェアリングエコノミーの概要

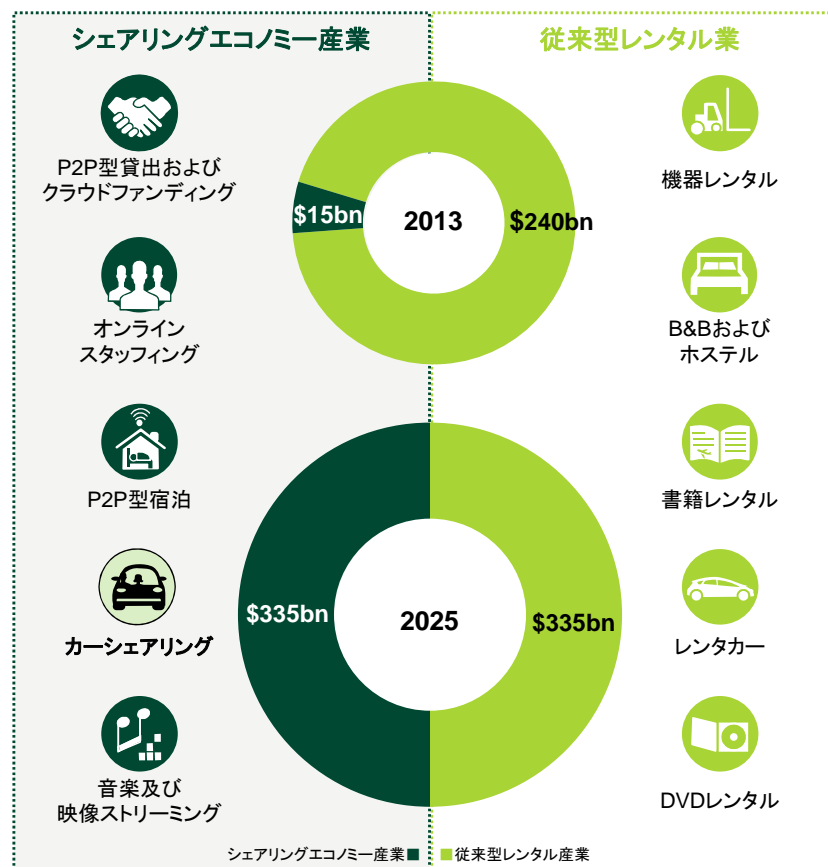
- ・個人・企業が保有する遊休資産等を貸し出し、**他者と交換・共有すること。**
- ・「**所有**」から「**共有**」へという大きな転換期にあり、**若年層を中心に普及が進んでいる。**
- ・**余剰供給能力と需要をリアルタイムで把握し、結びつけるデジタルプラットフォーム技術がビジネスモデルの鍵となる。**

## 各サービスの成長段階



## シェアリングエコノミー市場(世界)の動向

・シェアリングエコノミー産業と従来型レンタル業の想定売上増加額



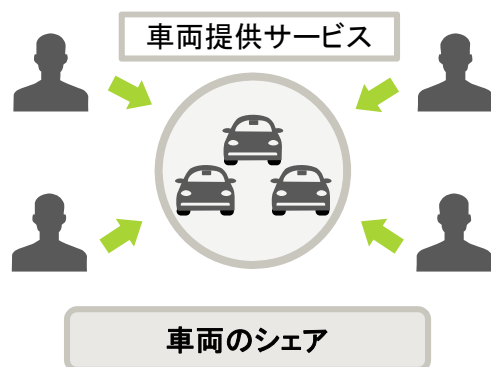
(出所)PwC「シェアリングエコノミー」を基に弊行作成

## (2) 自動車シェアリングの概要

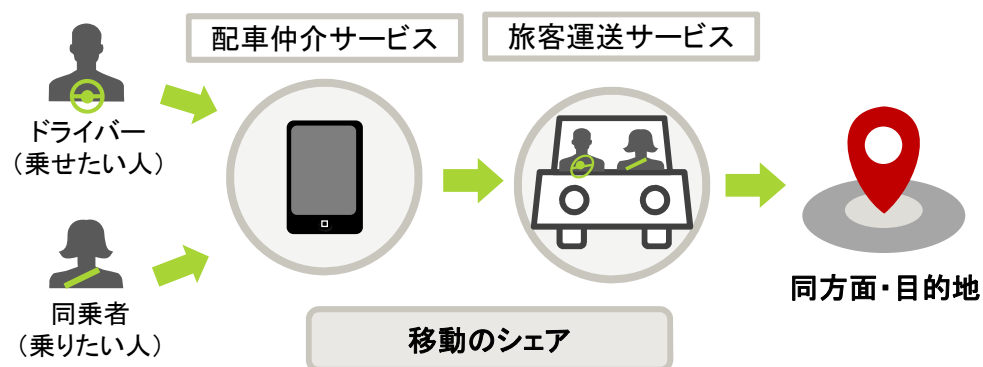
- ✓ カーシェアリングは事業者が会員に車を貸し出す仕組みで、「車両のシェア」を指します。
- ✓ 一方、ライドシェアリングは運転手のいる車に会員が同乗する仕組みで、「移動のシェア」と言えます。

### カーシェアリングとライドシェアリングの概要

#### • カーシェアリング



#### • ライドシェアリング



		カーシェアリング	ライドシェアリング
サービス内容		車両提供	配車仲介/旅客運送 (提供可能なサービスの範囲・方法は国毎に異なる)
車両所有者		主に事業者	主に個人
ドライバー		車両の借り手(利用者)	車両の所有者
競合相手		レンタカー	タクシー
競合対比の	メリット	短時間利用も可	低価格
	デメリット	車両状態(燃料量・清掃・車齢等)	事故等のトラブル対応

### (3) 欧米完成車メーカーの自動車シェアリングへの取組状況

- ✓ 欧米完成車メーカー各社は、自動車シェアリングと共に駐車場検索・予約や公共交通機関を含めたルート検索等、幅広いサービスを展開しています。

#### 主要メーカーの自動車シェアリング・関連サービスの展開状況

◎開始済み、●試験導入中、○計画中

	GM (米)	Ford (米)	VW (独)	Daimler (独)	BMW (独)	PSA (仏)	Renault (仏)	FCA (伊・米)
カーシェアリング	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎	◎
ライドシェアリング	◎	◎	○	○	●	-	-	○
関連サービス	駐車場検索・予約	○	◎	-	-	◎	-	N.A.
	充電・給油スポット検索	○	-	-	-	◎	◎	
	ルート検索(注1)	-	-	-	◎	-	-	
	ディーラーの予約(注2)	-	◎	-	◎	-	◎	
	配送物の受取(注3)	-	-	○	-	-	-	

(注1) 自動車シェアリングや公共交通機関等を組み合わせた最適ルートを検索するサービス。

(注2) アフターサービスの通知や予約を行うサービス。

(注3) 駐車車両の荷室に配達を行わせるサービス。

(出所) FOURINを基に弊行作成

## 2. カーシェアリングの動向

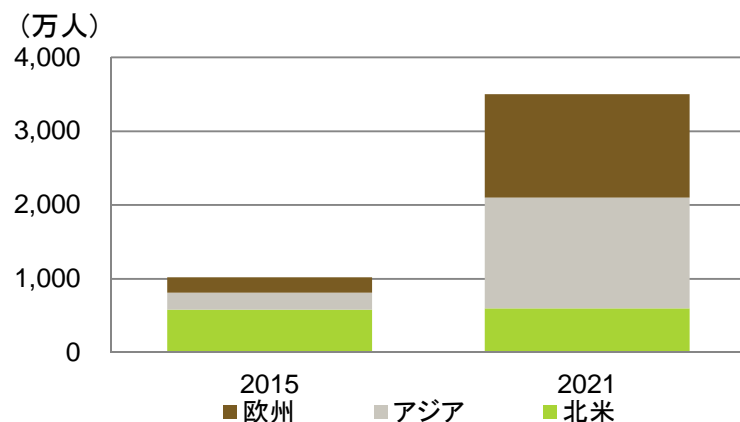
---

# (1) 世界におけるカーシェアリングの動向

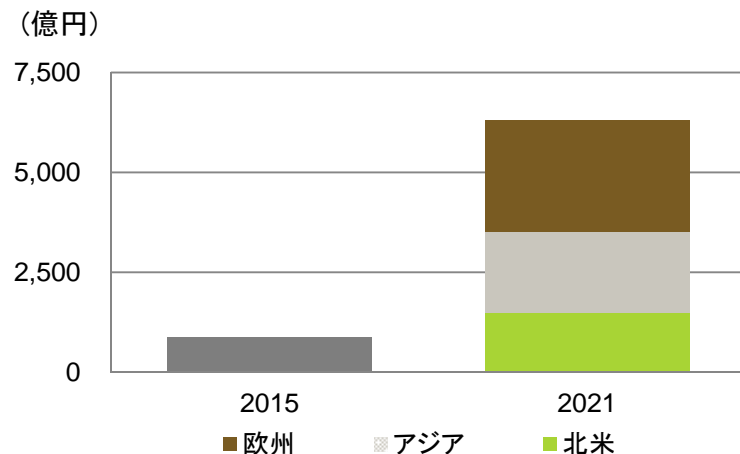
- ✓ カーシェアリングの利用者は足下の1,000万人から21年には3,500万人まで増加するとの見方があります。
- ✓ 地域別にみれば、欧州とアジアで利用者が大幅に増加する見通しです。

## カーシェアリングの市場動向

### ● 利用者数



### ● 市場規模

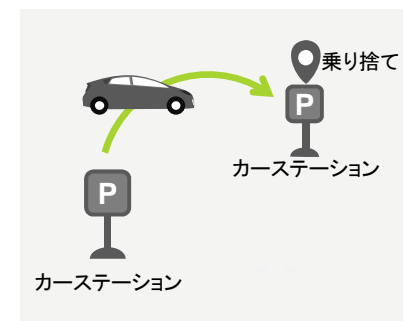


## (参考)カーシェアリングの分類

### ● Peer to Peer



### ● Free Floating



	サービス概要	特徴
Peer to Peer	ラウンドトリップ方式 (借りた場所に返却)	○: 事業者は車両が同一地点に返却されるため、車両管理が簡易。 ×: ユーザーは同一地点への返却が必要。
Free Floating	ワンウェイ方式 (乗捨て可能)	○: ユーザーの利便性が高い。 ×: (法制度次第で) 事業者は車両台数以上の駐車場確保や回送費用が必要。

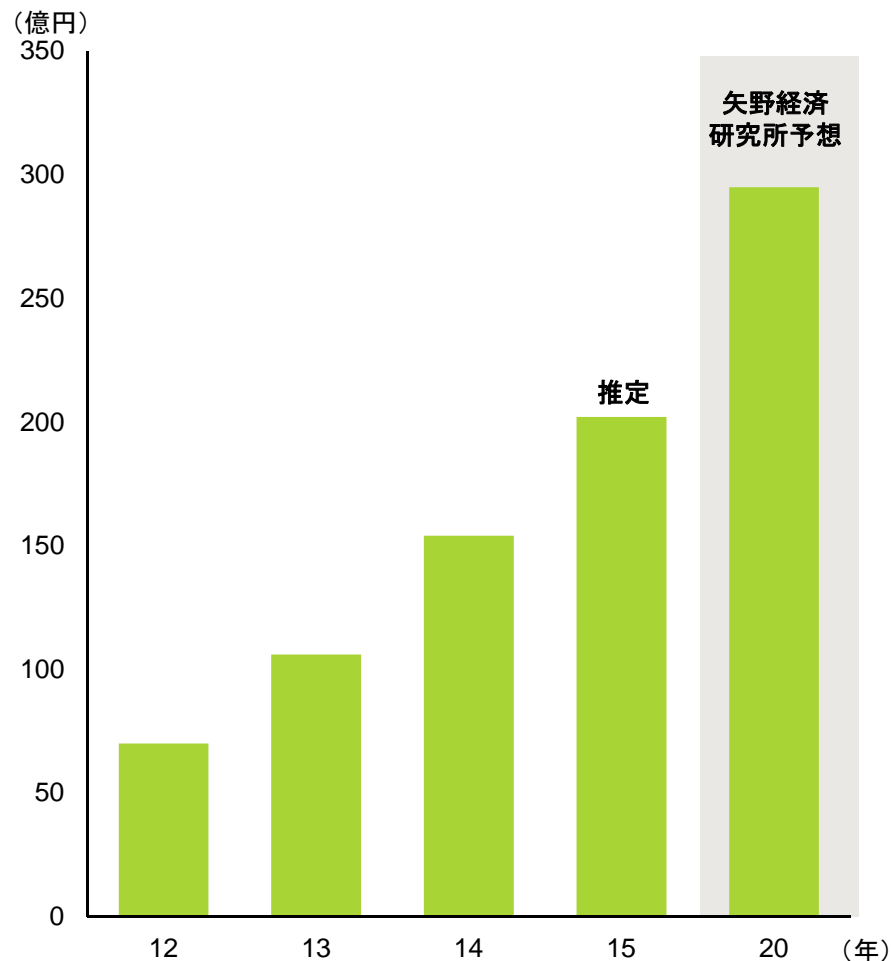
(出所) Boston Consulting Group プレスリリースを基に弊社作成



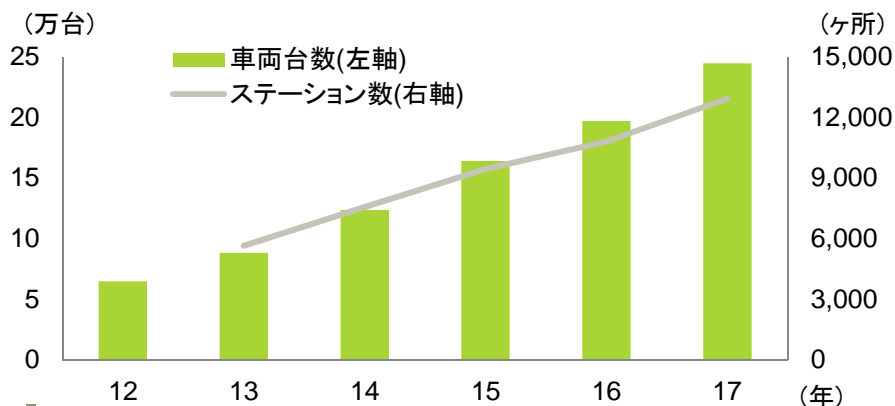
## (2) 日本におけるカーシェアリングの動向

- ✓ 日本においては、提供車両台数や拠点数の増加に伴う利便性拡大や認知度向上により、カーシェアリング市場は都市部を中心に拡大基調にあり、20年には12年比5倍に拡大するとみられています。

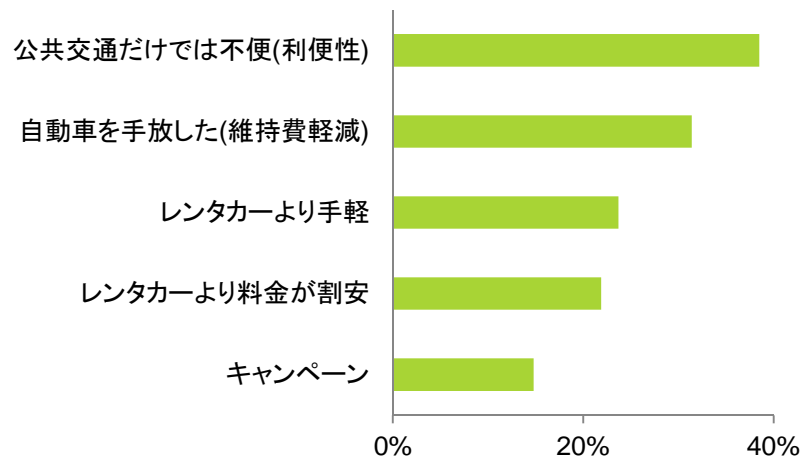
カーシェアリング市場規模の推移(ユーザー支払金額ベース)



車両台数・ステーション(拠点)数の動向



カーシェアリングの利用開始理由(大都市圏)



(出所) 矢野経済研究所「レンタカー&カーシェアリング市場に関する調査結果2015」(15年8月31日発表)、交通エコロジー・モビリティ財団資料を基に弊社作成

### (3) 欧米完成車メーカーのカーシェアリングへの取組状況①

- ✓ 欧米完成車メーカーのカーシェアリング事業は、①自社単独での展開、②レンタカー事業者等との共同展開に大別されます。

#### 欧米完成車メーカーのカーシェアリングへの取組状況

	サービス名 (開始時期)	主な提携先	展開地域	会員数	内容
<b>GM (米)</b>	Maven (16/1月)	-	米国 (ミシガン州)	4万人	車両の開錠からエンジン始動、決済までスマホアプリで操作可能。 ミシガン州でサービスを開始し、早期に全米主要都市に拡大予定。
<b>Ford (米)</b>	Share-Car (15/1月)	 出資	インド	N.A.	インドのレンタカー事業者Zoomcarと提携し試行。 自動車を購入し難い低所得層を主対象とし、会社の同僚やアパートの 住人間など小規模グループでの共有がコンセプト。
	Ford Credit Link (16/1月)	-	米国 (テキサス州)	N.A.	ユーザーが選んだ家族・友人等のグループ(3~6人)で車をシェアする 仕組み。 支払状況の確認やグループ内でのコミュニケーションはスマホアプリで 操作可能。
<b>VW (独)</b>	Green wheels (95/6月)	 出資	ドイツ (22都市) オランダ (100都市)	N.A.	VWが60%出資するオランダのレンタカー事業者Greenwheelsが運営。 個人向けと法人向けの2タイプがあり、利用料は6ユーロ~/時、80ユー ロ~/日。距離単位の支払も可能。
<b>Daimler (独)</b>	Car2go (08/10月)	 提携	欧州(6ヶ国 14都市) 北米、中国	220万人	フランスのレンタカー事業者Europcarとの合併で、欧州のほか北米と中 国でも事業展開。 車両の10%がEV。

(出所) 各社プレスリリースを基に弊行作成

### (3) 欧米完成車メーカーのカーシェアリングへの取組状況②

#### 欧米完成車メーカーのカーシェアリングへの取組状況(続き)

	主要サービス名 (開始時期)	主な提携先	展開地域	会員数	内容
<b>BMW (独)</b>	Drive Now (11/6月)	 提携	欧州(7ヶ国 11都市)	60万人	ドイツのレンタカー事業者Sixtとの合弁。会員数60万人のうち50万人がドイツで登録しており、ドイツでのシェアは39%。車両の20%がEV。
<b>PSA (仏)</b>	Citroen Multicity (12/9月)	 提携	欧州	N.A.	16/3月からフランスのカーシェアリング事業者Tripndriveと提携。フランスの空港や駅でサービスを展開。
<b>Renault (仏)</b>	Renault MOBILITY (16/3月)	-	欧州	N.A.	13/9月からカーシェアリングサービス「Twizy Way」を展開していたが、14年秋に終了。16年秋に事業を再開。
<b>FCA (伊・米)</b>	ENJOY (13/12月)	  提携	イタリア	10万人	イタリアの石油・ガス会社ENI、鉄道事業者Trenitaliaと提携しミラノ等で事業を展開。 自動車だけでなく、スクーターも貸し出し。
<b>(参考) トヨタ</b>	-	 出資	-	-	16/11月にサンフランシスコに拠点を置く個人間カーシェアリングサービス事業者Getaroundへの出資を発表。 トヨタは車両を提供するほか、車両購入代金の一部を所有者のカーシェアリング収益から回収する計画(金融サービス部門と連携)。

(出所) 各社プレスリリースを基に弊社作成

## (4) 日本におけるカーシェアリングへの取組状況

- ✓ 国内では上位7社が市場の90%以上(ステーション数・提供車両台数・会員数)を占めています。
- ✓ 近年はカーシェアリングの浸透等を背景に、完成車メーカーでも地域限定で試行する動きが見られます。

国内カーシェアリング事業者の概要(17/3月時点)

	サービス名	ステーション数(ヶ所)	貸出台数(台)	会員数(万人)
タイムズ24	タイムズカープラス	9,091	17,492	78
オリックス自動車	オリックスカーシェア	1,531	2,600	17
カーシェアリングジャパン	careco	1,159	1,761	6
名鉄協商	cariteco	304	386	2
アース・カー	アースカー	257	257	3
アスク	カテラ	110	140	1
日本自動車サービス開発	ecoloca	105	200	5

日系完成車メーカーの取組事例

	名称	地域	開始時期	形式	車種
トヨタ	Smart Melit	愛知県豊田市	12/10月	Free Floating	2人乗り小型EV
日産	チョイモビヨコハマ	神奈川県横浜市	13/10月	Free Floating (13/10~15/9月) Peer to Peer (15/10月~)	
ホンダ	スムーズレンタカー	東京都	13/11月	Peer to Peer	軽~ミニバン

(出所)交通エコロジー・モビリティ財団資料を基に弊行作成

### 3. ライドシェアリングの動向

---

# (1) 世界におけるライドシェアリングの動向

✓ ライドシェアリングは各国の法制度に応じて旅客運送サービスの形態等が異なりますが、市場規模が2020年に2015年比2倍(65億ドル)へ拡大すると予想されています。

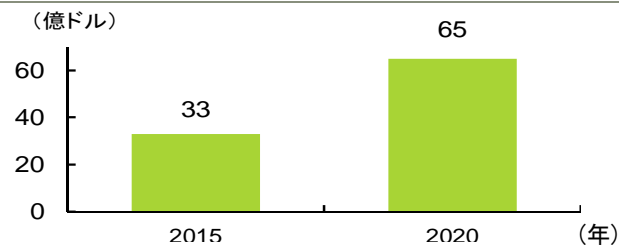
## 旅客運送サービスの分類とサービス例

- ・依頼方法や料金体系の違い等に応じて複数のサービスが存在。
- ・相乗り型は欧州を中心に普及。日本では法規制により支払金額に制限あり(実費以上の徴収は不可)。

車両	旅客運送サービスの分類		サービス例
自家用車	独占型 (単独の依頼に基づき運行)	料金は実費以上	UberX(米) Lyft(米) Sidecar(米) 滴滴(中)
	相乗り型 (複数の依頼に基づき運行)	料金は実費以上	UberPool(米) Lyft Line(米) BlaBlaCar(欧) 滴滴(中)
		料金は実費以下	Notteco(日)
タクシーの営業資格保有車	独占型	料金は実費以上	UberTAXI(米) Blacklane(欧米) Hailo(欧) 滴滴(中)
	相乗り型		-

日本の「白タク行為」に該当

## ライドシェアリング市場の推移



## 米国・中国における法制度の概要

	概要
米国	<p>州レベルで対応。 カリフォルニア州はライドシェア事業者をTNC(Transportation Network Company)と法的に位置付け、事業者とドライバーを規制。</p> <p>【カリフォルニア州のライドシェア規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 事業者に対する規制: ライドシェア保険への加入、ドライバー向け研修プログラム実施、ドライバーの身元調査 等</li> <li>✓ ドライバーに対する規制: 運転免許を有すること、最低1年以上の運転歴があること 等</li> </ul>
中国	<p>中国政府は、16/11月にライドシェア事業に関する法律を施行。ライドシェアを「網約車」と法的に位置付け、事業者とドライバーを規制。</p> <p>【中国のライドシェア規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ ライドシェア事業者に対する規制: 経営区域での網約車経営許可、無資格運転手の排除、サーバーを国内に置く 等</li> <li>✓ ドライバーに対する規制: ライドシェア用のドライバー証を有すること、3年以上の運転歴を有すること 等</li> </ul>

(出所) 国立国会図書館(山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」『レファレンス』787号、2016.8、pp103,107-120)、Juniper Researchプレスリリースを基に弊社作成

## (2) 日本におけるライドシェアリングの動向

- ✓ 日本では、利用者の安全確保等の観点から自家用車を用いるライドシェアリングは「白タク行為」として禁止されています。
- ✓ 規制緩和要請に対し、政府は交通不便な過疎地域等に限り自家用車による旅客運送を認めています。

### 日本でのライドシェアリングの位置付け

#### 自家用車を用いたライドシェアリングは 道交法により「白タク行為」として禁止(注)

(注)Nottecoが提供するサービスのように、利用者から運転手への支払額が実費(燃料代や高速料金等)に収まっていれば、合法。

- ライドシェアリングの安全等に関する問題(国交省)
  - ①運転手に安全に運送するための資格(第二種免許)がない
  - ②安全確保や法令遵守のための運行管理が行われない
  - ③車両の整備・点検の徹底が確保されない
  - ④事故発生時の責任を自家用車の運転手が負う  
(配車仲介業者は責任を問われない)
  - ⑤事故時に自家用車の保険で補償が賅えるか不明確

### ライドシェアリングの規制緩和を巡る動向

- 民間からの規制緩和要請

	概要
新経済 連盟	16/11月にライドシェアリング推進のための提言「ライドシェア実現に向けて」を経産省、国交省等に提出。

- 政府の対応

	概要
規制改革 会議	自家用車ライドシェアリングについて、事業者の意向・方針をヒアリング。→基本的には容認しない姿勢。

- (参考) 過疎地域での自家用車の活用拡大

	概要
道路 運送法	06/10月の一部改正により、運送対象を <u>地域住民</u> 、運送主体を市町村・非営利団体に限定したうえで、自家用有償輸送を許可。
国家戦略 特区法	17/6月の一部改正により、運送対象を訪日外国人をはじめとする <u>観光客</u> とし、国家戦略特別区域会議による計画策定等を条件に、自家用有償輸送を許可。

(出所) 国立国会図書館(山崎治「ライドシェアを取り巻く状況」『レファレンス』78号、2016.8、pp104,121-125)を基に弊社作成



### (3) 欧米完成車メーカーのライドシェアリングへの取組状況

✓ 欧米完成車メーカーによるライドシェアリングへの取組みは計画段階のところが多くありませんが、一部では既にサービスの提供が始まっています。

#### ライドシェアリングへの取組状況

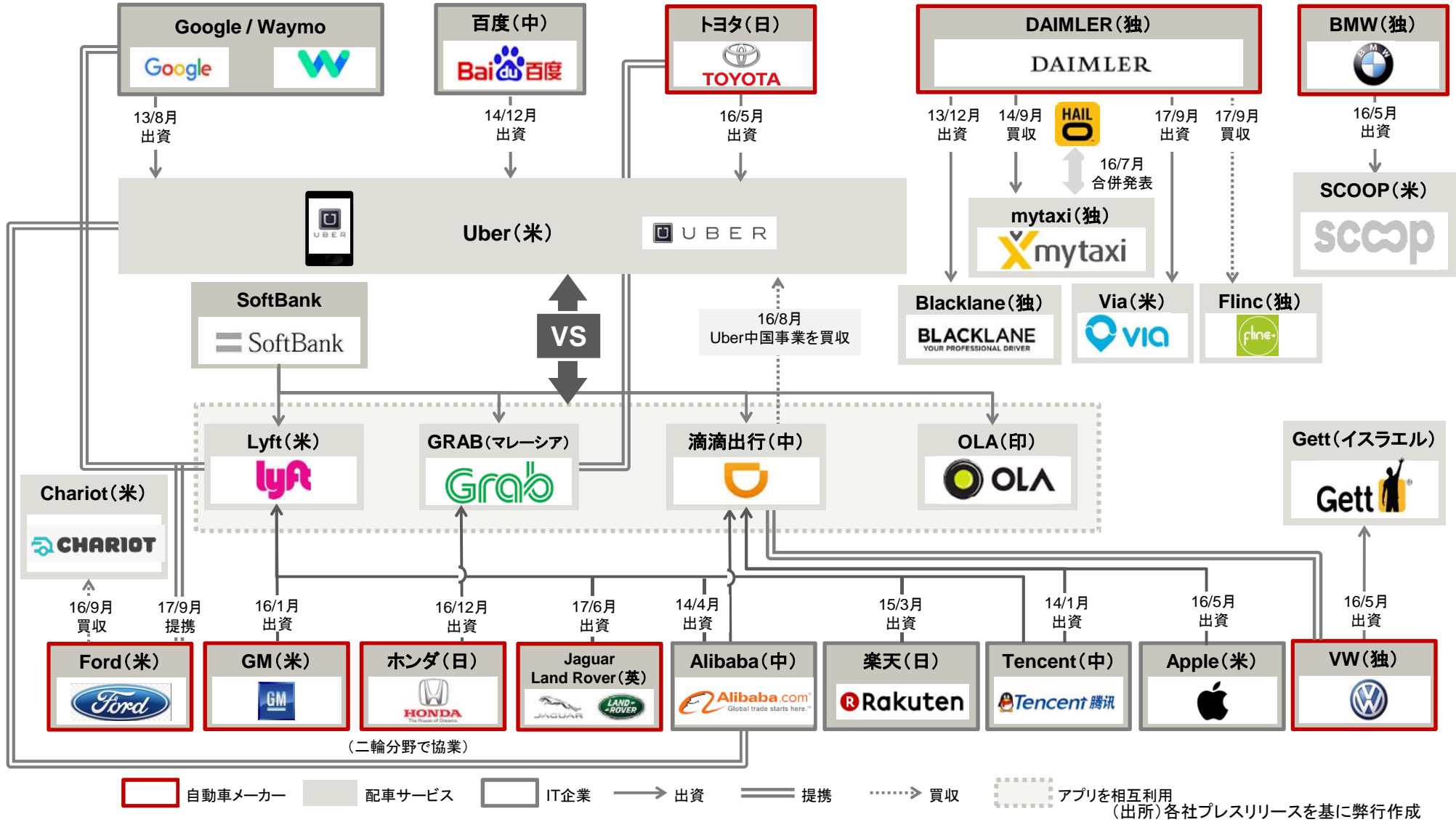
	事業 ステータス	サービス名 (開始時期)	主な提携先	内容
GM (米)	サービス開始	Express Drive (16/3月)	 出資	米のライドシェアリング事業者Lyftに出資し(5億ドル)、Lyftドライバーに対し車両を短期レンタルするExpress Driveサービスをスタート。 将来的には自動運転車を用いたライドシェアサービスの導入を目指す。
	サービス開始	Fliinc (11年)	 買収	17/9月に短距離のライドシェアサービスを手掛ける独Fliincを買収。
Ford (米)	サービス開始	Dynamic Shuttle (15/10月)	 買収	16/9月にサンフランシスコで通勤者向けライドシェアリングサービスを手掛けるChariotを買収。米ミシガン州でFord社員向けのライドシェアリングサービスを提供し、18/2月までにサービスを5都市に広げる予定。
	計画中	-	 提携	17/9月に提携を発表し、スマホアプリを利用できるようにシステム連携を開始。運行データを共有し、都市毎の需要調査を行う計画。 21年までに自動運転車を配車する事業に取り組む方針。
BMW (独)	試験導入中	-	 出資	16/9月に米カリフォルニア州でライドシェアリング事業を手掛けるScoopに出資。
VW (独)	計画中	-	 出資	16/5月にニューヨークを拠点に世界でライドシェアリングサービスを展開するGettに出資(3億ドル)。 配車アプリや自動運転車を用いたシャトルサービスを手掛ける計画。
Daimler (独)	計画中	-	 出資	17/9月に米Via Transportationと合弁会社設立を発表。 17年内にロンドンでライドシェアリング事業を開始し、欧州主要都市に広げる計画。
FCA (伊・米)	計画中	-	 提携	16/5月にGoogleの持株会社Alphabetと提携。 北米でライドシェアリングの事業化を模索。

(出所) 各社プレスリリースを基に弊社作成



# (4)ライドシェアリング業界の相関図

✓ライドシェアリング業界では事業者と完成車メーカーの提携が相次いで発表されています。



## 4. 想定される自動車シェアリング普及の影響

---

- 自動車の保有コストが嵩む大都市部を中心にカーシェアリング需要は拡大。ライドシェアリングも各国の法制度に応じ形態は異なるものの拡大する方向。
  - 自動車シェアリングは保有層の車離れを招き得るものの、
    - (1) 車両稼働率の上昇、
    - (2) 非保有層の運転機会拡大(カーシェアリング)、等から、販売・保有台数はさほど変わらない可能性。
  - 但し、自動車メーカーやディーラー等においては、販売先の一部が個人からシェアリング事業者にシフト。
- ⇒ 自動車関連企業にとっては、営業体制の見直し、サービスラインナップ拡充、異業種とのアライアンス等、自動車シェアリング普及への対応が求められる。