

ロボタクシーが稼働率を上げる 所有から利用へ

イーロン・マスク氏の「ロボタクシーは空いている時間に稼げる車」という持論は、自家用車の非効率性に対する強い問題意識と、自動運転によるモビリティ革命の方向性を示しています。以下、論点を整理してお答えします。

✔ **結論：先進国では、ロボタクシーと少子化の影響で乗用車の販売は大幅に減少する可能性が高い。**

📊 減少の理由①：自動運転ロボタクシーの普及

▶ 自家用車 vs ロボタクシー

- ・ 従来の車：稼働率約 3%（1 日 24 時間中 50 分程度しか使わない）
- ・ ロボタクシー：24 時間稼働が可能（充電・整備を除く）
- ・ 例：現在 10 台必要なところが、ロボタクシー1～2 台で代替可能
- ・ 所有コスト不要：税金・保険・駐車場代・整備費などが大幅削減

▶ 都市部での効果は特に大きい

- ・ 駐車場が高額・交通渋滞が深刻な東京、ニューヨーク、ロンドン、パリなどでは所有のデメリットが際立つ
- ・ ロボタクシーがライドシェア市場を席巻すれば、個人所有の合理性は薄れる

📊 減少の理由②：少子高齢化と人口減少（先進国の共通課題）

- ・ 日本、ドイツ、韓国、イタリアなどは人口減・高齢化が加速
- ・ 若者が減り、車離れも進行中（免許取得率の低下も含む）
- ・ 高齢者層も自動運転を利用する側（利用者）になり、所有者にはならない

✔ 補足：自動車メーカーへの影響

- ・ 「1 世帯 1 台→地域に数台」の時代へ

- 特に先進国の新車販売台数は頭打ち or 減少が確実
- 代わりに:
 - 稼働率の高いロボタクシー向けの車両製造(法人向け)
 - ソフトウェア／サービス(MaaS)の提供側へシフト
 - EV + 自動運転 + モビリティプラットフォーム(Tesla、Waymo、Amazon Zoox など)

● 注意点: 地方ではすぐには変わらない

- 地方では公共交通が乏しいため、ロボタクシー導入は時間がかかる
- 高齢者の移動手段として移行期は自家用車 + 自動運転支援車が並存

✓ まとめ

要因	影響
ロボタクシーの登場	所有から利用へ、車の数が減る
少子高齢化	新車需要が減少
都市部の変化	カーシェア + 自動運転で所有の必要性が激減
メーカーの対応	「売る→稼働させる」モデルへ転換が必要