



自動運転車

Autonomous Vehicles

自動運転が実現する移動革命と
コスト低減

Tasha Keeney, CFA
(ターシャ・キーニー)
投資分析ディレクター
兼リサーチ・ディレクター
自動化テクノロジー&ロボティクス
分野担当

Daniel Maguire, ACA
(ダニエル・マグワイア)
リサーチ・アナリスト
自動化テクノロジー&ロボティクス
分野担当

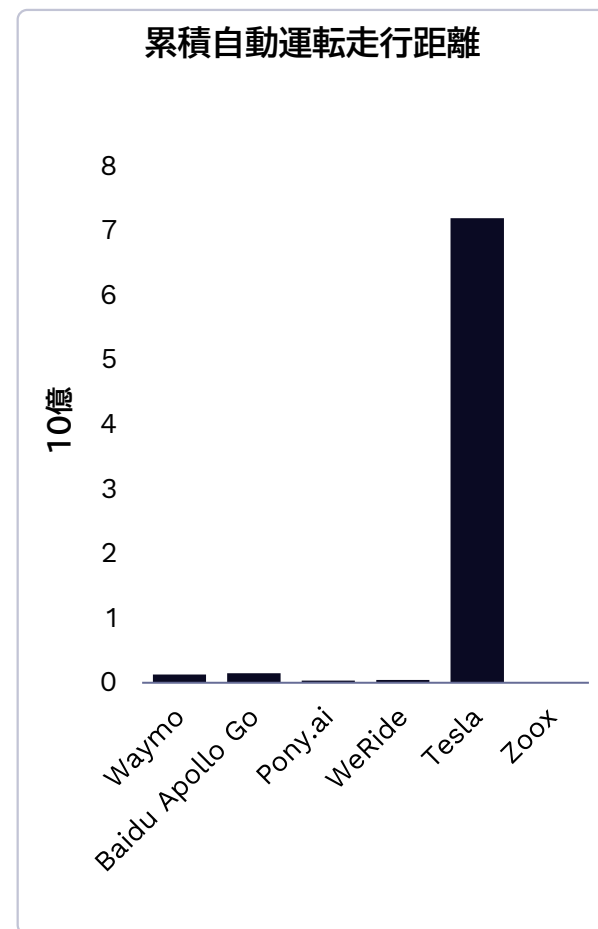
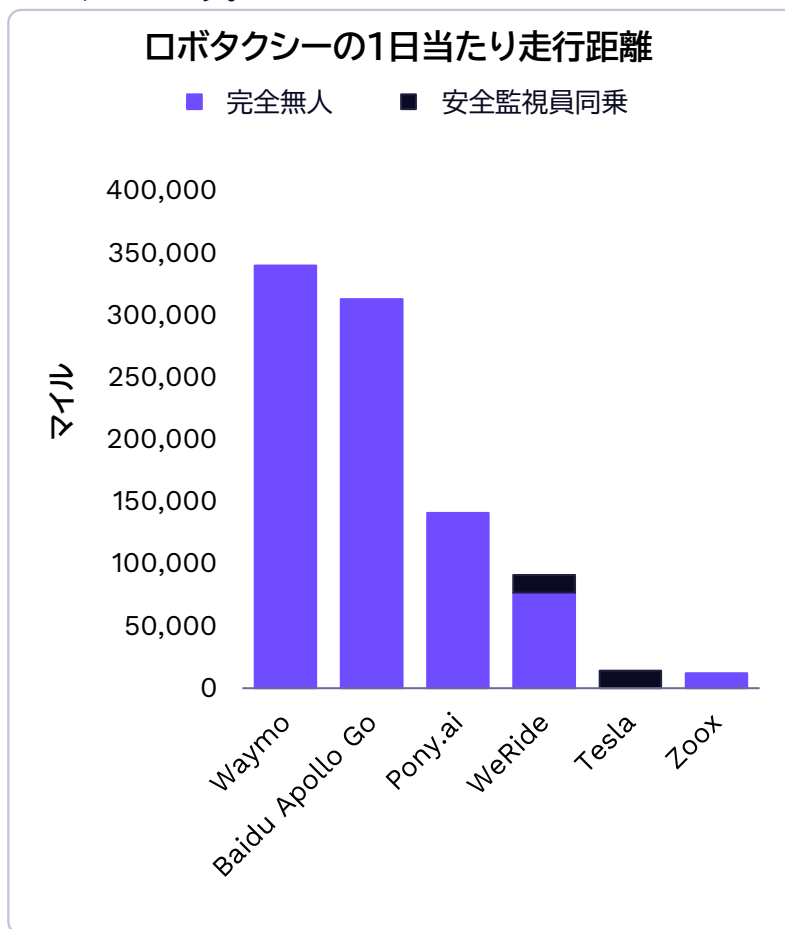
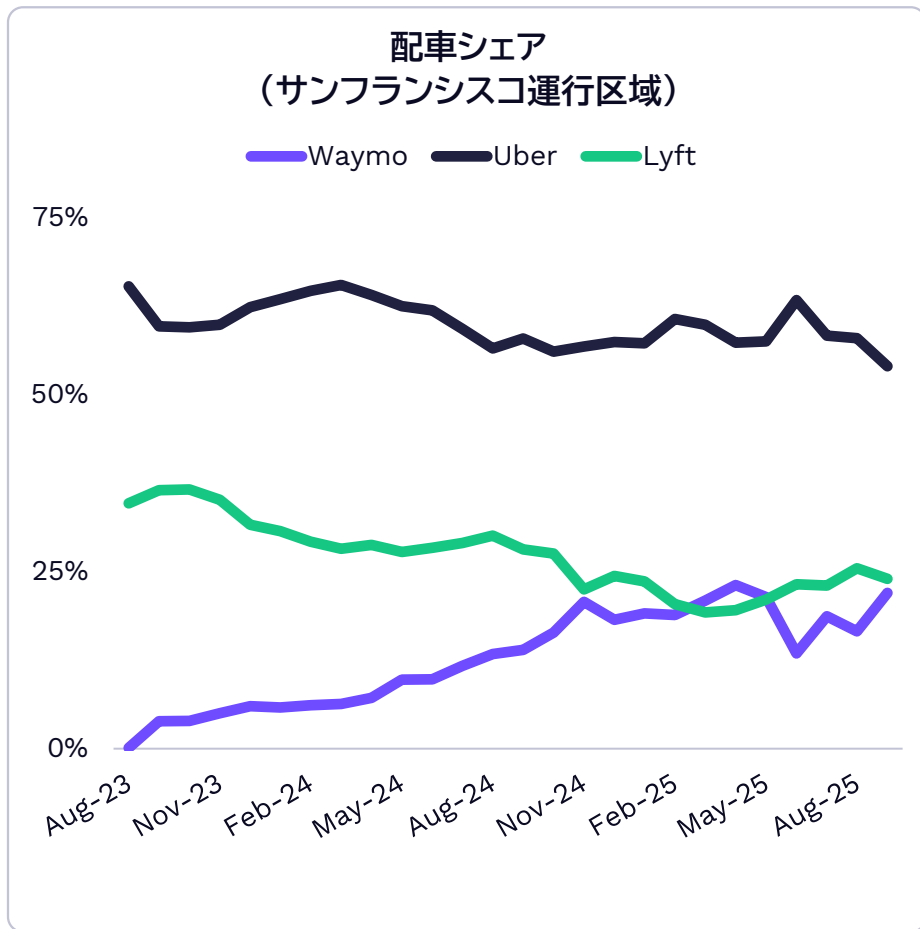




配車サービス市場でシェア拡大が始まるロボタクシー

Waymoはサンフランシスコにおいて、UberおよびLyftの市場シェアに圧力をかけています。

ロボタクシーの普及が進む中で、優れたデータとアルゴリズムに支えられた車両が最も有利な立場でスケールしていくと考えられます。Full Self-Driving(FSD)は、Teslaをそのポジションに押し上げています。

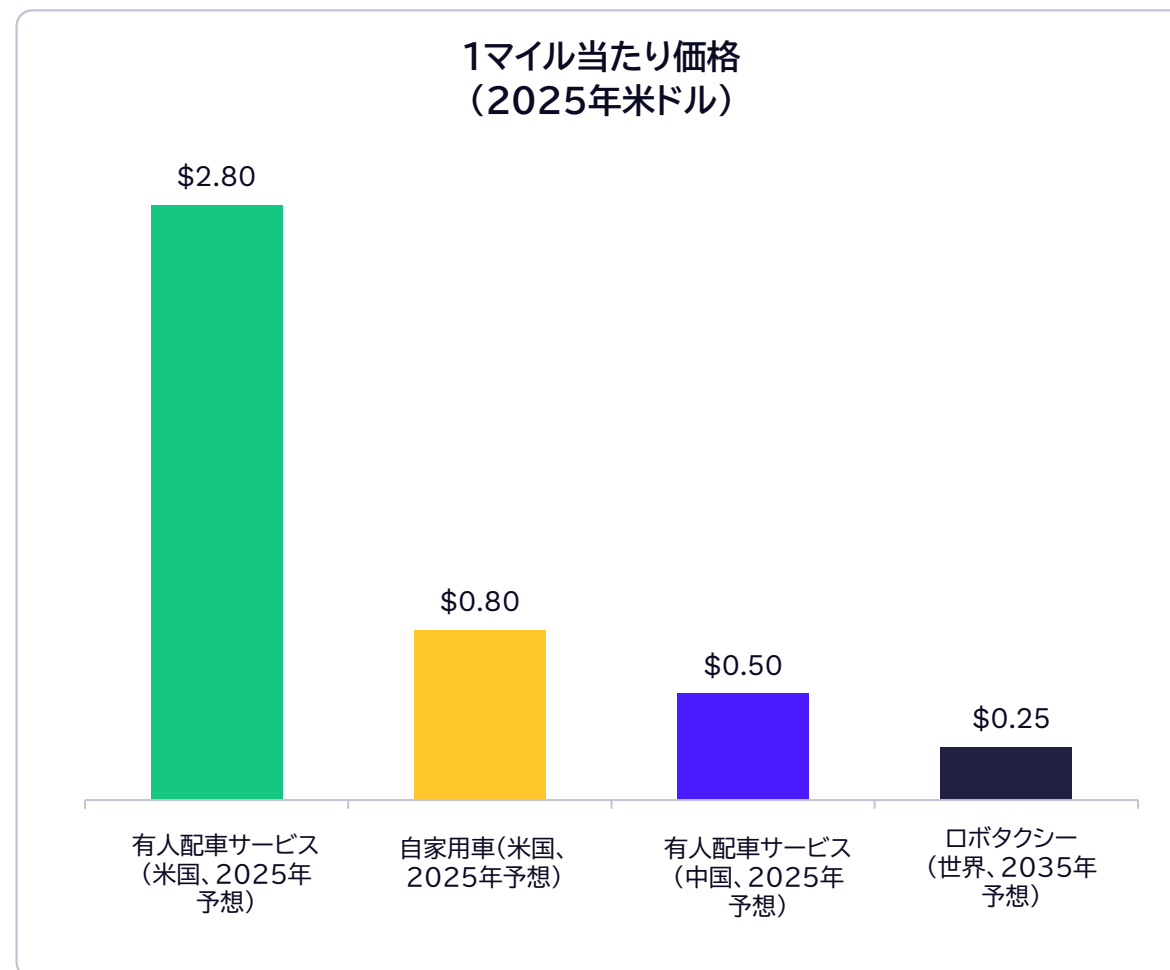
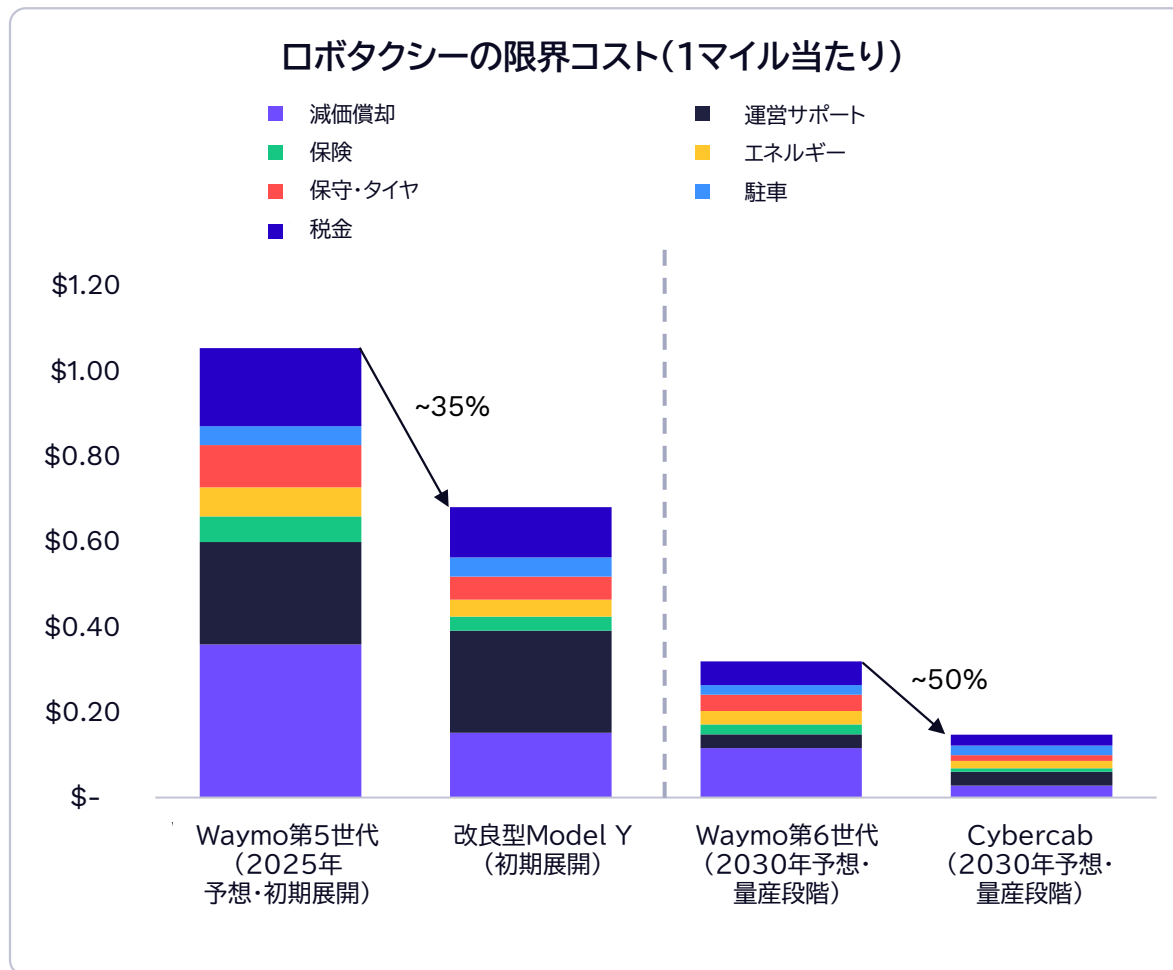


出所: ARK Investment Management LLC, 2026年。Tesla(2025年)、Waymo(2025年)、Baidu(2025年)のデータに基づいています。なお、一部の情報はARKの内部分析に基づくものであり、追加の情報源を参照しています(2026年1月12日時点)。本資料は情報提供のみを目的としており、特定の証券の購入、売却、もしくは保有を推奨するものではありません。過去の実績は将来の成果を示唆するものではありません。予測には本質的な制約があり、依拠できるものではありません。



コスト低下と価格下落が牽引するロボタクシー需要

初期の商業化段階では、車両コストがユニットエコノミクスを大きく左右します。規模が拡大するにつれて、車両の稼働率向上が1マイル当たりコストを押し下げていくと見込まれます。

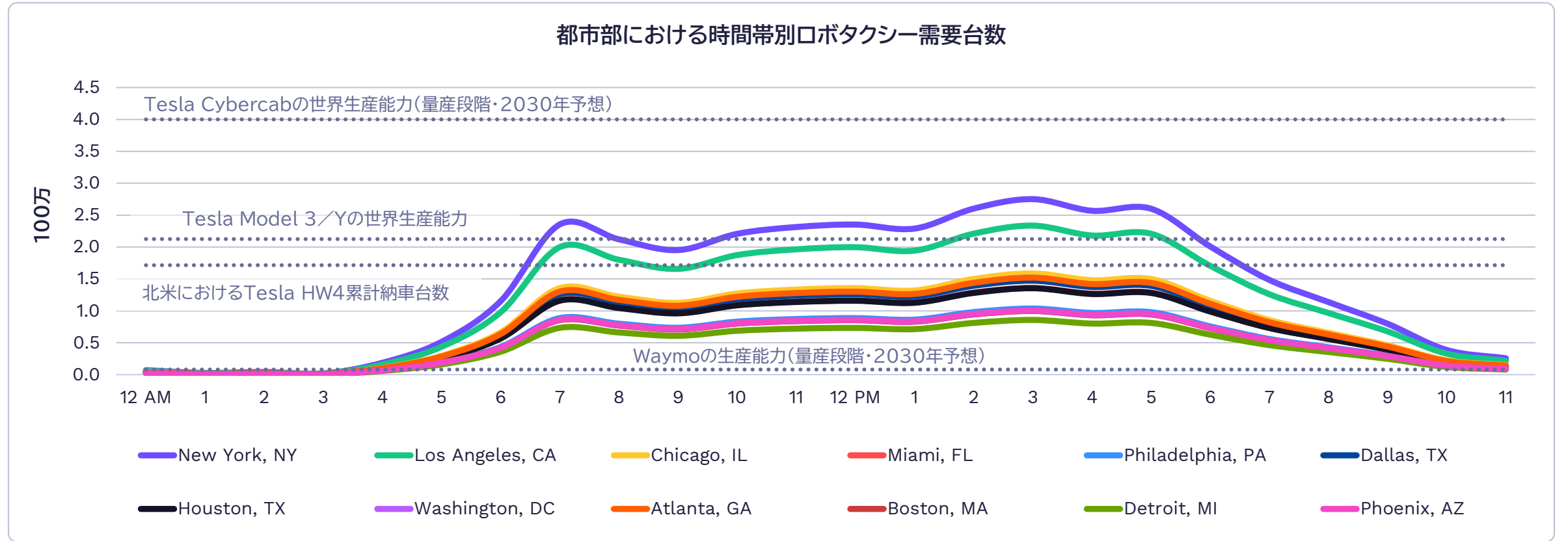


注記:数値は四捨五入しています。出所:ARK Investment Management LLC, 2026年。Yipit(2025年)、AAA(2025年)、GetTransfer(2025年)のデータに基づいています。なお、一部の情報はARKの内部分析に基づくものであり、追加の情報源を参照しています。本資料は情報提供のみを目的としており、特定の証券の購入、売却、もしくは保有を推奨するものではありません。過去の実績は将来の成果を示唆するものではありません。予測には本質的な制約があり、依拠できるものではありません。



都市交通を席卷する可能性のある自動運転配車サービス

現在、Uberが占める米国の都市部走行距離は1%未満にとどまっています。高い稼働率で運行すれば、約14万台のロボタクシーで現在の配車サービス需要を賄うことが可能です。さらに踏み込めば、米国の都市部走行距離の大半をカバーするには、約2,400万台のロボタクシーが必要となりますが、これは現在登録されている米国車両台数の10%未満に相当します。現在、Teslaは主要配車サービス都市における都市部走行距離のすべてをカバーできる規模の車両を生産可能な能力を有しています。



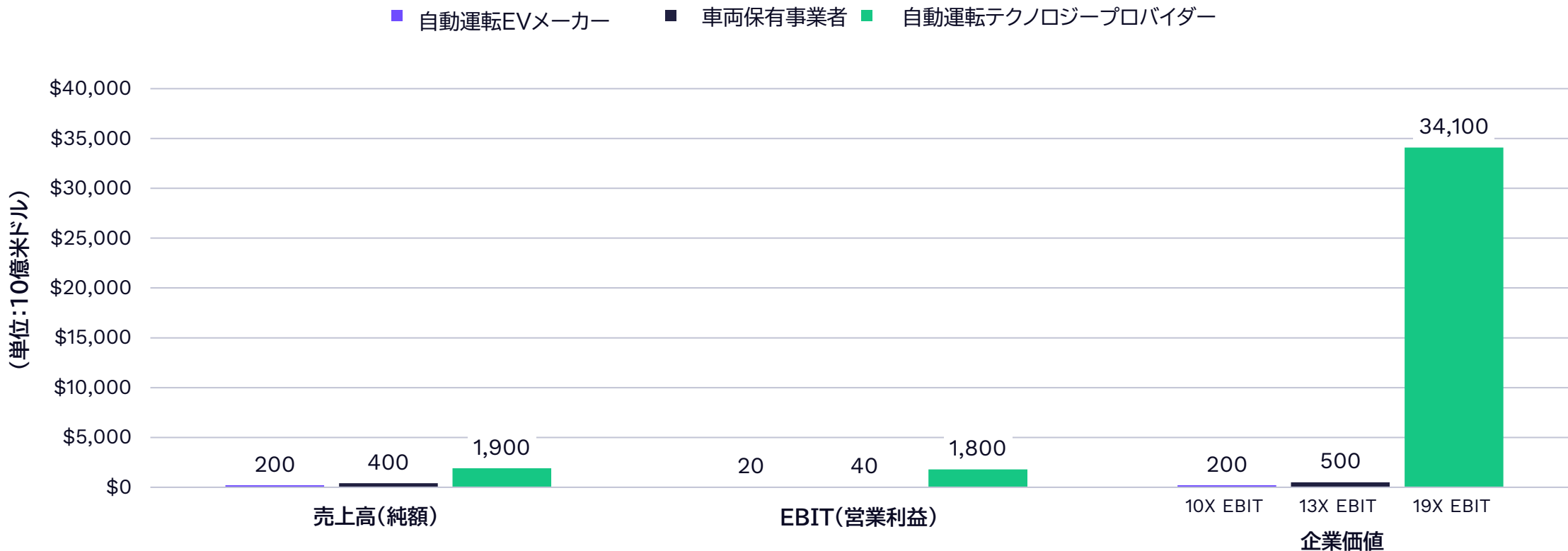
注記:「都市部(Urban Region)」とは、人口5万人以上の地域であり、少なくとも米国国勢調査局が定義する都市化地域の土地面積を含むエリアを指します。本資料に含まれる都市部は、米国における都市部の総走行距離(VMT:Vehicle Miles Traveled)の約33%を占めています。出所:ARK Investment Management LLC, 2026年。GetTransfer(2025年)、Uber(2022年)、U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration(2022年)、U.S. Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics(2025年)、Hedges & Company(2025年)のデータに基づいています。本資料は情報提供のみを目的としており、特定の証券の購入、売却、もしくは保有を推奨するものではありません。過去の実績は将来の成果を示唆するものではありません。予測には本質的な制約があり、依拠できるものではありません。



2030年までに約34兆米ドルの企業価値を生むロボタクシー

ARKの予測に対する主なリスクは、Tesla以外の自動車メーカーがロボタクシーの車両台数をどれだけ早く拡大できるかという点です。

2030年予想売上高・利益・企業価値



注記: 数値は四捨五入しています。ARKは最新の入手可能な情報および技術・業界動向に基づき、継続的に予測を調整しています。本年の更新には、車両保有事業者カテゴリーにより高い倍率を適用したこと、および市場リーダーの最新予測を踏まえて自動運転の普及曲線を調整したことが含まれます。「EBIT」はEarnings Before Interest and Tax(利払前・税引前利益)を指します。「Autonomous Technology Providers」は、Waymoのように自動運転ソフトウェアを開発・提供する企業を指します。出所: ARK Investment Management LLC, 2026年。AAA(2025年)、Capital IQ(2025年)、New York City Taxi & Limousine Commission(2014年)のデータに基づいています。本資料は情報提供のみを目的としており、特定の証券の購入、売却、もしくは保有を推奨するものではありません。過去の実績は将来の成果を示唆するものではありません。予測には本質的な制約があり、依拠できるものではありません。



ロボタクシー市場ではテクノロジープラットフォームが経済価値の大半を獲得

自動運転テクノロジープラットフォーム	自動車メーカー	車両運行事業者／顧客獲得プラットフォーム
Tesla 自動車メーカー オペレーター		
Baidu Apollo Go オペレーター	Jiangling Motors	Uber Lyft
Waymo オペレーター	Hyundai Geely Toyota	Uber Lyft Moove Avis
WeRide オペレーター	Geely Renault Chery Automobile	Uber Grab
Pony.ai オペレーター	BAIC GAC Toyota	Uber Bolt
Zoox 自動車メーカー オペレーター		
May Mobility	Toyota	Uber Lyft Grab
Wayve	Nissan	Uber
DiDi オペレーター	GAC	
Nuro	Lucid	Uber
Avride	Hyundai	Uber

エコシステム経済価値の構成比

	自動運転テクノロジープラットフォーム	自動車メーカー	車両運行事業者／顧客獲得プラットフォーム	合計
売上高	76%	8%	16%	100%
営業利益	97%	1%	2%	100%
企業価値	98%	1%	1%	100%

注記: 数値は四捨五入しています。ARKは最新の入手可能な情報および技術・業界動向に基づき、継続的に予測を調整しています。本年の更新には、車両保有事業者カテゴリーにより高い倍率を適用したこと、および市場リーダーの最新予測を踏まえて自動運転の普及曲線を調整したことが含まれます。「EBIT」はEarnings Before Interest and Tax(利払前・税引前利益)を指します。「Autonomous Technology Providers」は、Waymoのように自動運転ソフトウェアを開発・提供する企業を指します。出所: ARK Investment Management LLC, 2026年。AAA(2025年)、Capital IQ(2025年)、New York City Taxi & Limousine Commission(2014年)のデータに基づいています。本資料は情報提供のみを目的としており、特定の証券の購入、売却、もしくは保有を推奨するものではありません。過去の実績は将来の成果を示唆するものではありません。予測には本質的な制約があり、依拠できるものではありません。