

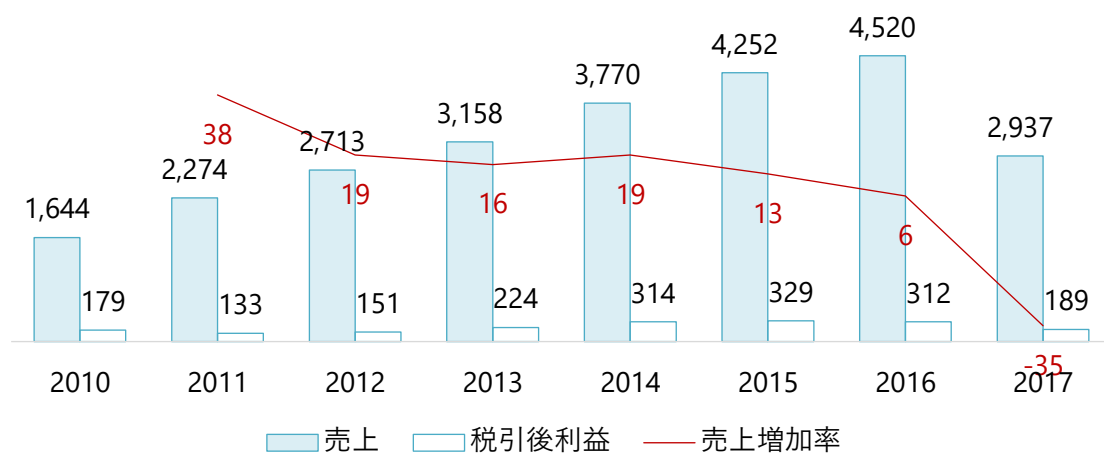
転換期を迎える既存タクシーvs配車アプリタクシーの競争

ベトナムでは近年、従来型のタクシー企業（Vinasun、MaiLinh など）と配車アプリを通じて輸送サービスを提供する企業（Uber、Grab など）の争いが激化している。後者の企業は4年ほど前から事業を展開、ITを活用した使いやすいインターフェースに加え、価格面やドライバーの身元保証、評価制度を通じた安全性などの面で従来型の企業を圧倒、2016年頃からタクシー市場におけるシェアを大きく伸ばしてきた。今年に入り、このような企業間の競争に影響を与え得る動きが3つほど相次いで起きているため紹介したい。

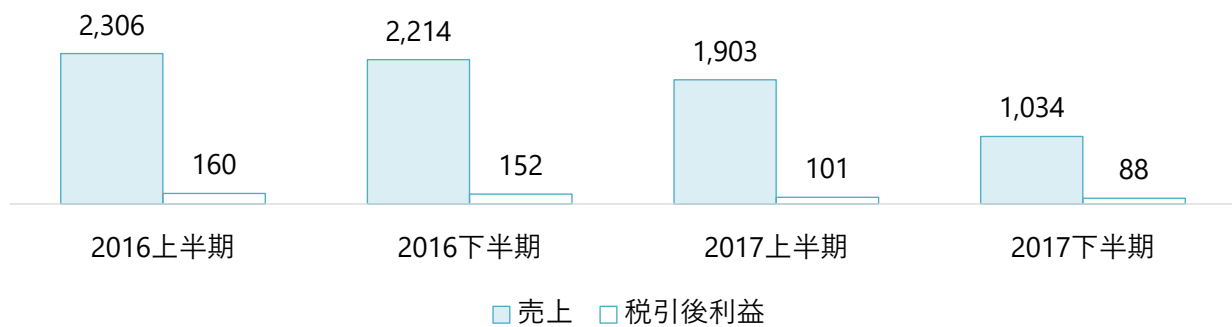
Vinasun vs Grab ついに法廷闘争へ

今年2月、ベトナム南部を中心に展開する従来型大手タクシー企業 Vinasun が、大手配車アプリ企業 Grab に対して不正競争を主張して裁判所に訴えを起こした。Vinasun はベトナム最大手の従来型タクシー企業であり、2010年以降順調に売上、利益を伸ばしてきたが、Uber、Grab が参入した2014年頃からその成長に歯止めがかかり、2016年上半期以降は業績が右肩下がりとなっている。

2010年以降の Vinasun Taxi の売上・利益（十億ドン）



直近の Vinasun Taxi の売上・利益（十億ドン）



一方の Grab は上述の理由で顧客の獲得に成功している。アプリを通じた手数料徴収というビジネスモデルのため数値による単純な比較は出来ないが、今や利用可能な車の台数は Vinasun の 6,300 台をはるかに超える 17,000 台に上るとされていることなどから、その勢いが窺える。Vinasun は Grab に対して、Grab が低価格でサービスを提供し顧客を獲得できるのは、課税負担が少なく車の台数制限も適用されない IT 企業として登録しているからで、本来なら実質的な Grab のビジネス形態に沿って輸送企業として登録すべきであり、現状の是正とこれまでの不正競争により Vinasun に生じた 2 億円余りの損害を賠償すべきだと主張している。これまでもそういった主張をしてきたが、今回裁判に訴えることで公的にも認めさせようとする意図があるのだろう。裁判自体はまだ始まっていないが（2018年3月7日時点）、この裁判の結果は今後の Grab のビジネスモデルの根幹に関わってくるため注目を集めている。

ハノイ中心部道路の Uber、Grab による通行禁止提案

従来型タクシー会社はまた、ロビー活動により Uber や Grab の勢いを止めようともしている。その成果の1つとして、ハノイ市交通運輸局は今年2月、Uber と Grab のハノイ市内の主要道路 11 本における通行を制限することをハノイ市人民委員会に提案した。基本的には混雑緩和を狙ったもので、ラッシュアワーの時間帯のみの通行禁止となるが、もしこれが実現すれば、ラッシュアワーは Uber や Grab にとってもビジネスチャンスであるので大きな打撃となる。

Uber が東南アジア事業を Grab に売却か

さらに今年の2月、CNBC により Uber が東南アジア事業を Grab に売却することを検討しているという報道がなされた。これについては契約がなされている段階ではなく、実現時期等は不明ではあるが、もし実現すれば、ベトナムにおける配車アプリ市場は Grab がほぼ独占することになり、このまま配車アプリが伸び続けると Grab の成長はさらに著しいものとなることが予想される。

以上のように、今年に入ってから従来型タクシー企業と配車アプリ企業との競争、およびそれを取り巻く動きが激しさを増しており、今後の動きが注目される。