

2020年6月24日

シリーズ企画「コロナ後のイノベーション動向」

## 【10】ライドシェア系、アジアに VC の関心シフト

### —米国はマイクロモビリティに軸足

主任研究員 上原正詩

(要旨)

- ▶ ライドシェア分野はアジア系の存在感が大きい。中国の滴滴出行、シンガポールのGrab・ホールディングス、インドネシアのゴジェック、インドのオラ・キャブズのアジア4社だ。
- ▶ Grab、ゴジェック、オラはライドシェアから決済サービス、電子商取引まであらゆるサービスを手掛ける「スーパーアプリ」を志向している。
- ▶ 米国では電動キックボードを使うマイクロモビリティが注目され、コロナ禍で需要が激減する中、業界再編の動きも出ている。

「ライドシェア」分野のスタートアップは12産業分類中で企業数は教育系よりも少ない最下位だったが、評価額合計ではハード系に次ぐ6位に浮上する。評価額の比較的大きなスタートアップが多く、中国の滴滴出行、シンガポールのGrab・ホールディングス、インドネシアのゴジェック、インドのオラ・キャブズの4社の存在感が大きい。特にGrab、ゴジェック、オラはライドシェアから決済サービス、電子商取引まであらゆるサービスを手掛ける「スーパーアプリ」を志向している。ライドシェア大手がすでに上場しスタートアップ生態系から“卒業”してしまった米国では、電動スクーターを使うマイクロモビリティが注目されており、コロナ禍で需要が激減する中、業界再編の動きがみられる。米国ではカーシェア、レンタカー関連のスタートアップも浮上している。

#### ■アジア4社で評価額の4分の3

ライドシェア系<sup>1</sup>は25社で、12産業分類中で教育系の27社よりも少なく、最下位に甘んじた(【2】「浮上するヘルス系スタートアップ」図表3参照)。評価額合計は1216億ドルで、ハード系の1353億ドルに次ぐ6位に浮上する。デカコン、ユニコンがほとんどで、ユニコン候補は少ない(【2】「浮上するヘルス系スタートアップ」図表2参照)。

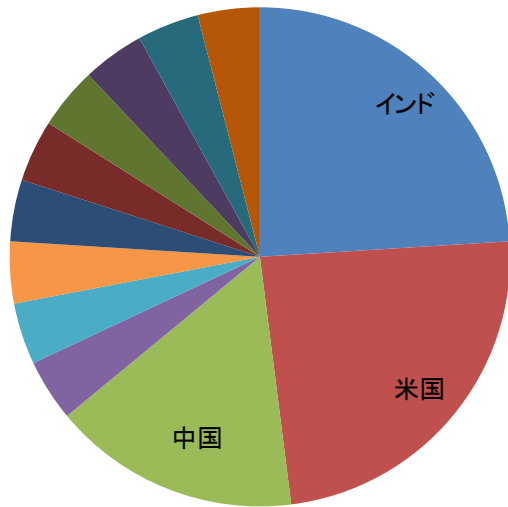
国分布では企業数ではインドが米国と同率1位で、中国が3位となった(図表1)。評価額合計で見ると様相は一変し、中国が過半数を占め、シンガポール、インドネシア、米国が続いた。中国ライドシェア最大手の滴滴出行(ディディチューション)の評価額576億ドルが突出して大きく、中国の存在感が高まっている形だ。スタートアップ全体と比べると、企業数でも評価額合計でも米国の割合がかなり小さく、米国以外の国の比率が比較的高い(図表2)。

<sup>1</sup> ピッチブックの産業分類(Verticals)がCar-Sharing、Micro-Mobility、Ridesharingをライドシェア系と分類した。

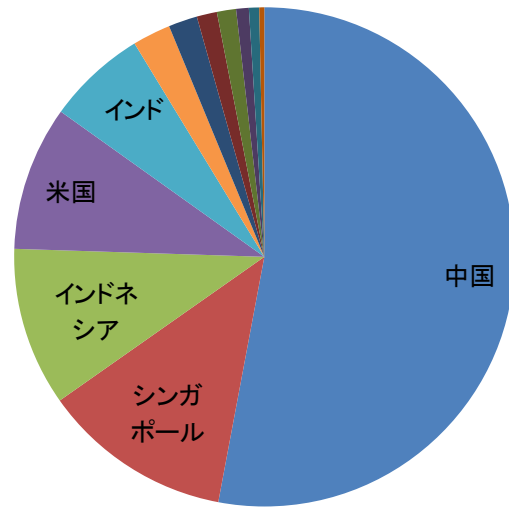
図表 1 ライドシェア系スタートアップの国分布

(企業数)

(評価額合計)



(資料)PitchBook(4月30日時点)

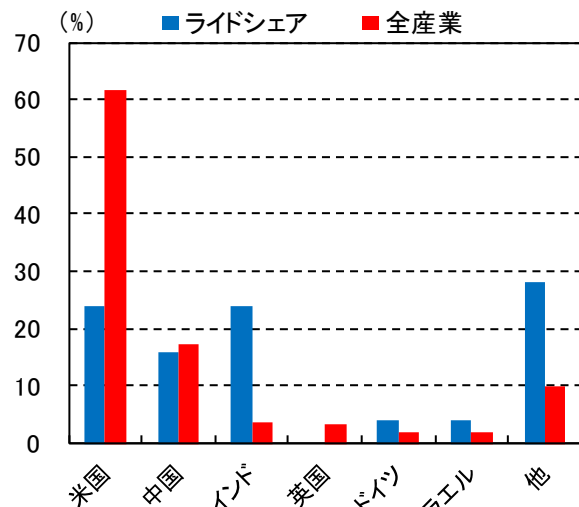


(資料)PitchBook(4月30日時点)

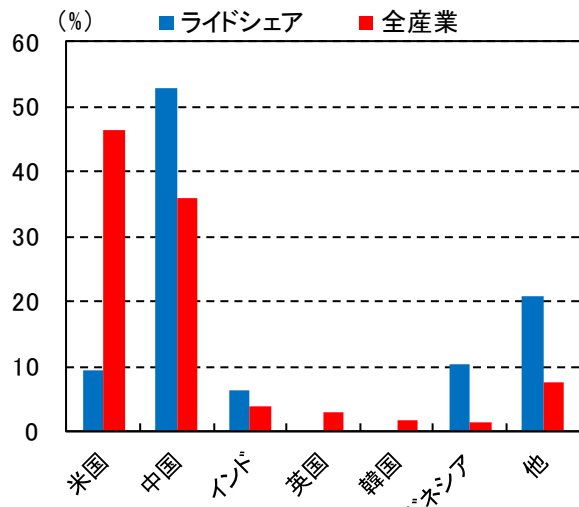
図表 2 ライドシェア分野と全産業の国分布比較

(企業数)

(評価額合計)



(資料)PitchBook(4月30日時点)



(資料)PitchBook(4月30日時点)

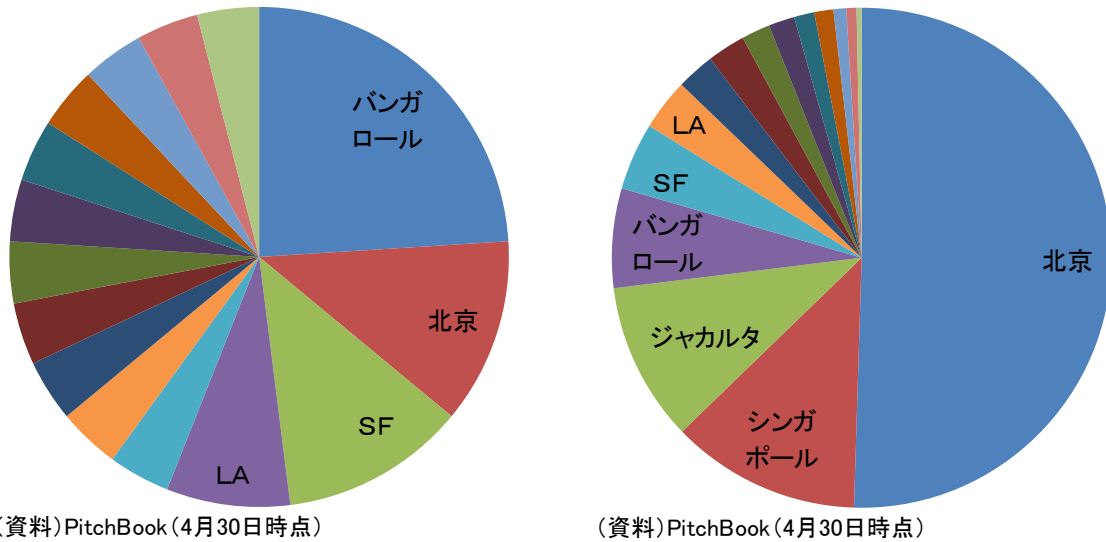
都市分布で見ると企業数はバンガロール、北京、サンフランシスコ、ロサンゼルス (図表 3)。評価額合計は北京がほぼ半分をしめ、シンガポール、ジャカルタ、バンガロールの順だった。シンガポール、ジャカルタにはそれぞれGrab・ホールディングスとゴジェットのデカコーン 2 社が、バンガロールにはユニコーンのオラ・キャブズがある。ディディとこの 3 社で評価額合計のほぼ 4 分の 3 を占める。

図表 4 に、横軸に評価額、縦軸に出資している VC の数 (投資 VC 数) をとってライドシェア系 25 社の分布を示した。

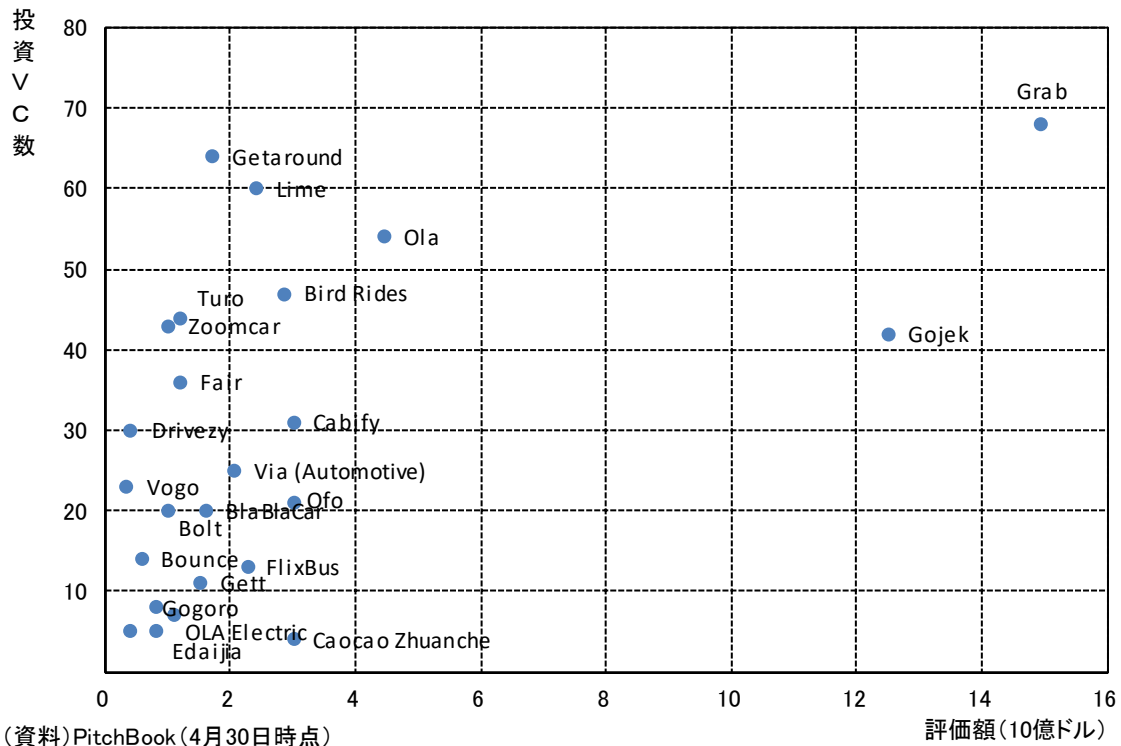
米国の存在感が小さいのは米ウーバー・テクノロジーズ (サンフランシスコ) と米リフト (サンフランシスコ) という米 2 大ライドシェア企業がそれぞれ、2019 年 5 月にニューヨーク証券取引

所に、2019年3月にナスダックに上場したため、VCが支援するスタートアップのリストから外れたからだ。そのためVCの関心は中国、東南アジア、インドにシフトしている。今後、アジアでのライドシェア業界の国境を越えて事業展開、業界再編が加速する可能性がある。

図表3 ライドシェア系スタートアップの都市分布  
(企業数) (評価額合計)



図表4 ライドシェア系スタートアップの評価額と投資VC数の散布図



(注) 滴滴出行 (ディディチューション) (評価額 576 億ドル、投資 VC 数 88)、は枠外。

一方、米国ではより規模の小さいマイクロモビリティの分野でスタートアップが多く生まれており、VCの投資先がこの分野に移っている。コロナ禍で都市封鎖が実施され、都市内の移動需要が激減する中、ライドシェア、マイクロモビリティ関連の企業は収益が悪化しており、今後は業界再編の動きが活発化していくと予想される。

### ■ディディはウーバーの中国事業を統合

ウーバーなどはライドシェア(相乗り)サービスもメニューにあるが、一般人が運転する車を送迎に呼ぶライドヘイリング(配車サービス)サービスの方が中心となっている。ウーバーは当初、高級車を呼べるハイヤーサービスとして2009年にスタートしたが、次第にヘイリング、シェアへと事業を拡大していった。2007年にアップルがスマートフォン「iPhone」を投入し、スマホを多くの人々が持ち歩き、自分の位置情報を他社に知らせることが簡単にできるようになったことから、ライドヘイリングも簡単にできるようになった。

米国発のライドシェアサービスはほとんど間を置かずに世界に広がった。ゴジェックは2009年、滴滴出行とグラブは2012年の設立である。中国のライドシェアのトップ企業、**滴滴出行(ディディチューション)**(北京)は騰訊控股(テンセント)が出資する滴滴打車(ディディダーチャー)と阿里巴巴集団(アリババ集団)が出資する快的打車(クアイダダーチャー)が2015年に合併して誕生した。滴滴打車はアリババ出身の程維(チョン・ウェイ)氏が2012年に創業した。ウーバーも中国市場に参入し、滴滴出行と激しいシェア争いを演じた。しかし滴滴出行が2016年にウーバーの中国事業を買収し、ウーバーを撃退した。ディディには現在、ウーバーが少額出資するのに加え、騰訊控股(テンセント)、アリババ、百度(バイドゥ)、ソフトバンクグループ、セコイア・キャピタル・チャイナ、GGVキャピタル、アップル、トヨタ自動車など88社もの投資家が出資している。

中国にはディディ以外のライドシェア関連企業もある。評価額6位の**曹操専車(ツァオツァオチュアンチュウ)**(杭州)は吉利汽車(ジーリー)が支援する。ジーリーの電気自動車を配車サービスに利用している。評価額8億ドルのユニコーン目前の**e代駕(eダイチア)**(北京)は運転代行サービスを提供する。ディディよりも早い2011年創業で、中国のクラシフィード広告の58ドット・コム(58同城)やマトリクス・パートナーズなど5社が出資する。ツァオツァオとeダイチアは2020年2月に業務提携し、ツァオツァオのアプリを通じて、利用者がeダイチアの50万人のドライバーにアクセスできるようになった。

### ■グラブとゴジェック、東南アジアのスーパーアプリへ

東南アジアでは**グラブ・ホールディングス**(シンガポール)と**ゴジェック**(ジャカルタ)がライドシェア市場で競っている。グラブにはディディ、アリババに加えて、GGV、ゴールドマン・サックス、ホンダ、トヨタ、現代自動車、三菱UFJフィナンシャル・グループ、ソフトバンク、セコイアなど68社が出資する。2012年にマレーシア出身のアンソニー・タン氏がハーバード・ビジネス・スクールの同級生タン・フーイリン氏と創業した。アンソニー・タン氏はマレーシアの自動車組み立て会社タンチョン・モーターの創業家出身だ。

一方、ゴジェックにはテンセント、京東集団(JDドット・コム)、中国フードデリバリー大手の美团点评(メイチュアン・ディエンピン)に加え、シンガポール政府投資会社(GIC)、テマセク・ホールディングス、三菱商事、セコイア・キャピタル・インドニア、グーグルなど42社が支援する。ウーバー創業の1年後、2010年にハーバード・ビジネス・スクールを卒業したナディム・

マカリム氏が創業した。マカリム氏はGrab創業者の2人とはハーバードの同級生で、現在はジョコ・ウィドド政権で教育文化相に就任している。ゴジェックは当初、電話でバイクタクシーを呼ぶサービスだったが、インドネシアでもスマホが普及し2015年からウーバーのようなスマホアプリでバイクを呼ぶサービスを提供している。

Grabはマレーシアから周辺国へとじわじわと勢力を拡大していく。最初はフィリピン、そしてタイ、シンガポール。2014年にはベトナム、そして東南アジア1位の人口を擁する、ゴジェックの本拠地インドネシアに進出した。2018年3月にはウーバーの東南アジア事業を買収し、インドネシアやタイ、さらにカンボジア、ミャンマーなどでの事業を強化した。

一方、ゴジェックは2018年8月の東南アジア2位の人口を誇るベトナムへの進出(「ゴヴェット」ブランド)を皮切りに海外展開を加速している。18年12月にGrabの本拠地シンガポールに進出し、19年にはタイにも「ゲット」ブランドで出ている。フィリピン、マレーシア進出も検討中とされる。

サービスメニューの拡大でも、両社は似たような戦略を取りつつある。移動手段というラストワンマイルを握る両社は、その輸送インフラを使って様々な電子商取引サービスに展開する。クレジットカードの普及が遅れている東南アジアでは、電子マネーによる決済サービスも提供し、決済インフラと輸送インフラをベースにあらゆるサービスがアプリで購入できる「スーパーアプリ」戦略を取る。

インターネットの初期は情報が検索できるポータルサイトがネットの入口だったが、スマホ時代は「スーパーアプリ」が入口になりつつある。中国では電子商取引から発展したアリペイと、チャットサービスから始まったウィーチャットがその典型だが、東南アジアではライドシェアが起点となったGrabとゴジェックだ。コロナ禍でライドシェアの需要が落ちる中、Grabやゴジェックは苦境に立つドライバーの支援などを表明している。自らの経営も苦しいと見られるが、Grabは19年10月の48億ドルに続き、20年2月に三菱UFJフィナンシャル・グループなどから8億8600万ドルを調達。ゴジェックは3月にテンセント、JDドット・コム、グーグルなどから30億ドルを調達している。両社とも当面の手元流動性は確保している模様だ。投資家からは両社の合併を望む声も出ており、コロナ禍の影響が長期化すれば、それが実現する可能性も高まるかもしれない<sup>2</sup>。

## ■オラはインドで電気自動車プロジェクトも

インドのライドシェアを2分しているのが地元のオラ・キャブズ(ANIテクノロジーズ)(バンガロール)と米ウーバーだ。オラは2010年、インド工科大学ボンベイ校でコンピューターサイエンスを学んだバビッシュ・アガルワル氏が同級生のアンキット・バーティ氏と共同で創業した。アクセル、ディディ、ソフトバンク、セコイア・キャピタル・インド、タイガー・グローバル・マネジメントなど54社・個人が投資する。インドだけでなく、オーストラリア、ニュージーランド、英国といったコモンウェルス諸国にも展開している。

オラもGrabやゴジェックと同様に「スーパーアプリ」を指向している。2017年に独デリバリー・ヒーローからフードパンダのインド事業を買収して、フード宅配ビジネスに参入した。フードパンダはスウィギー、ゾマト・メディアと並ぶ業界3位のデリバリー業者。オラは2015年に電

<sup>2</sup> The Straits Times “Gojek denies report on merger talks with Grab” February 25, 2020  
<https://www.straitstimes.com/business/companies-markets/grab-gojek-in-talks-on-potential-merger-report>

子マネー発行免許を持つ印ジップキャッシュ(ムンバイ)を買収し、ジップの技術を導入して「オラ・マネー」のサービスを開始した。タクシー、フードパンダの支払いのほか、レストランやホテルの支払いもできる。ちなみにウーバーのインド法人は支払いではペイティーエムとの連携を強化している。

オラがほかのライドシェアと最も異なるのは電気自動車の普及に積極的に取り組んでいることだ。2017年から政府などと共同で電気自動車プロジェクトを主導しており、2018年4月には「目的:電気」を掲げて、社是としてEVを推進し、1年間で1万台を走らせると約束した。2019年3月には印**オラ・エレクトリック**(バンガロール)を分社化し、外部からの資本も受け入れ始めた。同社には現代自動車、マトリクス・パートナーズ、タイガー、ソフトバンクなどが出資し、現在、評価額11億ドルのユニコーンになっている。19年6月にはサンフランシスコに電気自動車やコネクティッドカーの研究開発拠点を設け、150人規模のAIなどの専門家を雇うと発表している。

インドネシアやベトナムではスクーターやバイクといった自動二輪車が普及しており、ゴジックやグラブはバイクの配車サービスを展開する。インドも同様でオラは2016年から「オラバイク」サービスをグルガオン、ファリダバード(いずれもニューデリー近郊)、ジャイプールなどで手掛けてきた。2019年にはこれを一気に150都市に拡大し、バイクタクシー事業を本格展開すると発表した。2018年には運転手なしの、バイク・レンタルサービス会社の印**ボゴ**(バンガロール)(2016年設立、評価額3億ドルのミニコーン)にも出資するなど、マイクロモビリティ分野も強化している。

## ■マイクロモビリティ、米国で電動キックボード

マイクロモビリティは交通渋滞の激しい都市や自動車が走れない大学のキャンパスなどで、歩くには少し遠い距離の移動に使われる。スマホでスクーターや自転車に付いたQRコードを読み取って解錠し、乗った後は決められたエリア内ならどこにでも放置できるサービスが主で、充電ステーションなどのドックに戻さなくてよいことから、「ドックレス」のバイクシェアサービスと呼ばれる。

マイクロモビリティは国によってハードウェアが異なっている。インドは大型スクーターが主体で、オラやマトリクス・パートナーズなど出資するボゴのほか、アクセルやセコイアが支援するデミコーンの印**バウンス**(バンガロール)などが乗り捨て自由なレンタルバイク、あるいはシェアバイク事業を展開している。ウーバーもバイク・自転車シェア、印**ユル**(バンガロール)と19年5月に提携し、ウーバーのアプリでバイク・自転車の予約ができるようになった。

中国では自転車シェアサービスが一時ブームになった。代表的なスタートアップが評価額7位の**オフオ(小黄車)**(北京)だ。2014年創業で、アリババ、螞蟻金融服務集団(アント・フィナンシャル)、ディディ、小米科技、DSTグローバル、マトリクスなど21の投資家を抱える。オフオは業界をリードしてきたが、自転車シェアビジネスが過当競争に陥り、各都市で放置自転車のゴミの山が問題となった。オフオも自転車メーカーへの支払いが滞ったり、利用者の保証金の返却にも応じなかったりと経営が行き詰まっている。アリババなどが買収すると噂も出たが、実現しておらず、事実上、破綻状態にあると見られている。ライバルのモバイク(摩拜單車)も2015年設立のユニコーンだったが、美团点評が買収。2018年4月に「美团單車(メイトゥアンバイク)」に名称を変えている。

オフオ、モバイクに続く大手、中国・哈羅單車(ハローバイク)(上海)(永安行科技傘

下)は地方都市を中心に事業を拡大中。同社は19年、リチウムイオン電池最大手の寧徳時代新能源科技(CATL)とアント・フィナンシャルと共同で、充電済みバッテリーの交換サービスを手掛ける新会社を設立。コロナウイルスによる都市封鎖が終わった後に電動自転車が市民の乗り物として普及すると見ている。ディディは2018年1月に小藍單車(ブルーゴーゴー)(北京)の一部を買収。現在は青桔單車(ディディバイク)の名称で展開している。ディディバイクは20年4月に聯想集団(レノボ)とソフトバンクなどから10億ドルを調達している。

米国ではマイクロモビリティは中国よりも遅れて始まったが、車体は電動キックボードが主流だ。キックボードにハンドルが付いたL字型の電動スクーターで、ボードに両足を揃えて載せ、ハンドルにあるアクセルを手で操作して動かす仕組み。評価額8位の米バード・ライズ(ロサンゼルス近郊のサンタモニカ)が電動キックボードのシェアサービスの代表的なスタートアップだ。リフトのCTO(最高財務責任者)やウーバーの副社長を務めたトラビス・バンデルザンデン氏が2017年4月に創業した。セコイア・キャピタル、アクセル、アップフロント・ベンチャーズなど47社が支援する。バードは2019年6月に同業のスクート・ネットワークス(サンフランシスコ)を買収、20年1月には欧州のライバル、サーク(ルクセンブルク)を買収するなど拡大路線を歩んでいる。しかしコロナウイルス感染拡大の悪影響は同社も例外ではなく、20年3月、従業員の30%に当たる400人強を解雇した。

ライバルで評価額9位の米ライム(サンフランシスコ)は武漢大学とカリフォルニア大学バークレー校を出たブラッド・パオ氏と中山大学(広州市)とバークレー校を卒業したトビー・スン氏が2017年1月に創業した。当初は中国の自転車シェアサービスをコピーしたサービスだったが、電動アシスト自転車、電動キックボードに次第に車両を切り替えている。アンドリーセン・ホロウィッツ、バークレー校のアクセラレーターのスカイデック、GGV、スタンフォード大のアクセラレーターのスタートX(エックス)など60の投資家が支援する。2018年にはウーバーが出資し、同社のアプリからライムのスクーター・自転車を予約できるようにした。

ライムもコロナ禍の影響を受けて、4月30日に全従業員の13%に相当する約80人を解雇した。さらに20年5月7日にはウーバーがライムに追加出資し、ウーバーが18年4月に傘下に収めたバイクシェア会社ジャンプ・バイクス(ニューヨーク)をライムに統合した。このラウンドでライムの評価額は5億ドルに低下し、ユニコーンの地位を失った。ウーバーだけでなく、リフトもマイクロモビリティ市場に参入し、ライドシェアの垂直統合戦略を取っている。リフトは2018年7月、モティベート・インターナショナル(ニューヨーク)を買収し、ニューヨークの「シティバイク」、ワシントンDCの「キャピタル・バイクシェア」、サンフランシスコの「フォード・ゴーバイク」といったマイクロモビリティ・サービスを手に入れている。

## ■カーシェア、レンタカーサービスも注目

図表6にライドシェア系を支援するVC上位14社(4社以上に出資)のリストを示した。ディディが投資する側としても上位にある。モビリティ関連に積極投資するソフトバンクとともに今後の業界再編の鍵を握るかもしれない。

図表7はこのトップ14VCと、出資するスタートアップの出資関係を描いたグラフである。ディディ、グラブ、オラの距離の近さと、この3社とゴジエックの距離の遠さが目立つ。グラブはシンガポールに本社を置くが、シンガポールの政府系投資会社が支援するのはゴジエックの方だ。

米国では個人間で自動車の貸し借りを仲介するカーシェアのスタートアップもトップVCから出資を受けている。ライドシェアと異なり、ドライバーは不在なので自ら運転する必要がある。レンタカーサービスの一種だが、個人所有の自動車を借りられるのが特徴だ。評価額12位の米**ゲットアラウンド**(サンフランシスコ)には137ベンチャーズ、Gスクエアード、ソフトバンクなど64社が、同15位の**トゥーロ**(サンフランシスコ)にも137ベンチャーズ、Gスクエアードなど44社が出資している。インドには**ドライブジー**(バンガロール)というデミコーンがある。

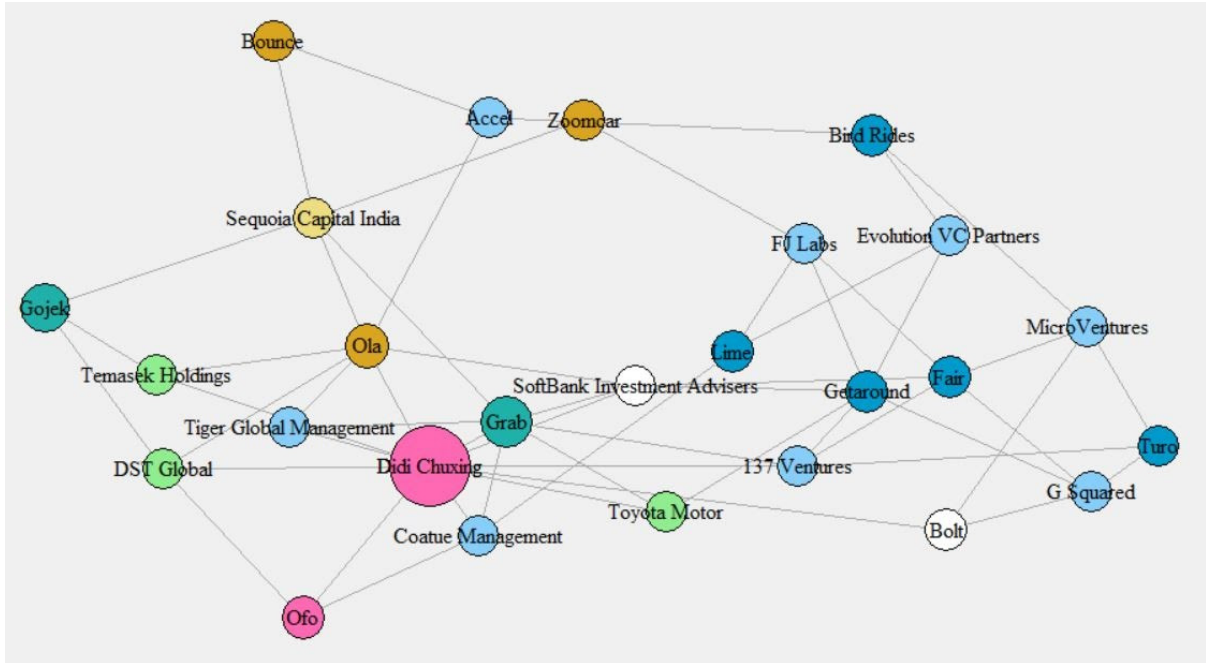
米**フェア・フィナンシャル**(ロサンゼルス)は中古車の定額制レンタカーサービス。こちらも137ベンチャーズ、Gスクエアード、ソフトバンクなどが出資する。インドのユニコーン、**ズームカー**(バンガロール)もレンタカーサービスのスタートアップだ。

図表6 ライドシェア系を支援するVC上位13社(カッコ内は出資スタートアップ数)

- 1 米137ベンチャーズ(5)
- 2 印セコイア・キャピタル・インディア(5)
- 3 英ソフトバンク・インベストメント・アドバイザーズ(5)
- 4 米アクセル(4)
- 5 米コートウー・マネジメント(4)
- 6 中国・滴滴出行(ディディチューション)(4)
- 7 香港・DSTグローバル(4)
- 8 米エボリューションVCパートナーズ(4)
- 9 米FJラボズ(4)
- 10 米Gスクエアード(4)
- 11 米マイクロベンチャーズ(4)
- 12 シンガポールのテマセク・ホールディングス(4)
- 13 米タイガー・グローバル・マネジメント(4)
- 14 日本・トヨタ自動車(4)



図表 7 ライドシェア系の有力 VC とスタートアップの出資関係



(資料) Pitchbook(4月30日時点)、JCER

(注) 青い丸が米国系、赤い丸が中国系、黄色い丸がインド系、緑の丸がアジア系で、いずれも濃い色がスタートアップ、薄い色が VC。白い丸はそのほかの国のスタートアップ及び VC。スタートアップの丸の大きさは評価額を表す。ライドシェア系スタートアップ 27 社に出資する VC は 650 弱。そのうち 4 社以上のスタートアップに出資する VC 13 社と、その 13 社のうち 2 社以上出資するスタートアップ 13 社の出資関係をネットワーク・グラフで表現した。

本稿の無断転載を禁じます。

詳細は総務本部までご照会ください。

公益社団法人 日本経済研究センター  
 〒100-8066 東京都千代田区大手町1-3-7 日経ビル11F  
 TEL:03-6256-7710 / FAX:03-6256-7924