

2018年4月19日

# ミャンマー：広がる配車アプリ、高まる渋滞緩和への期待

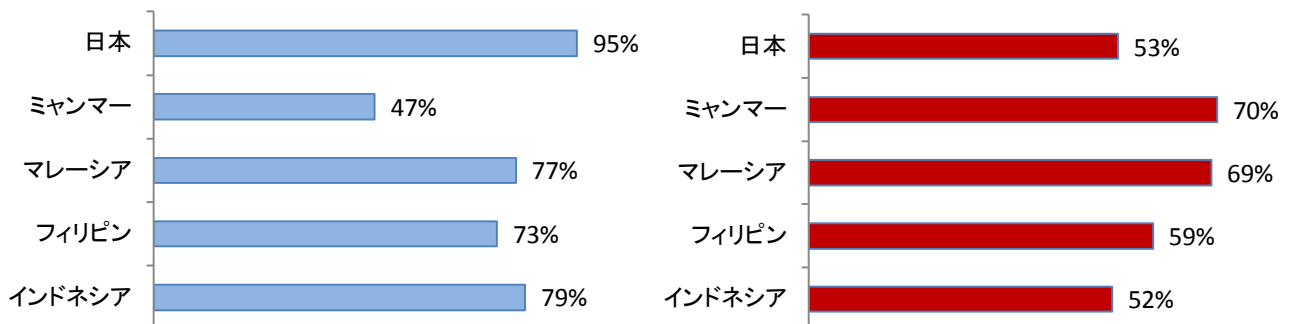
## 途上国ミャンマーから日本が学ぶものは？

アジア事業開発グループ  
アソシエイト 古橋櫻子

### ミャンマーでのスマートフォンと配車アプリの普及

ミャンマーは他の ASEAN 諸国に比べ、インフラをはじめ多くの点で経済的に発展途上の側面が目立つ。しかしスマートフォン（以下、スマホ）に関しては、周辺国や日本よりも急速な普及が際立っている。日本では大半の国民に携帯電話が普及した後、スマホ市場が徐々に拡大してきた。そのため、広義の携帯電話普及率は2016年で95%に達しているが、そのうちスマホ所有率は53%とおおよそ半分の水準に過ぎない（図表1）。他方ミャンマーでは、携帯電話市場の拡大時期が世界的なスマホ普及期と重なったため、携帯電話の普及はその大半がスマホで占められている。実際、2016年の携帯電話普及率は47%であるが、そのうちの70%がスマホユーザーと日本を超える高水準である。

図表1：日本とASEAN4カ国の携帯電話普及率（左表）及びスマホ普及率（右表）（2016年）



注：本稿における携帯電話普及率とは、「携帯電話契約者数（ユニークユーザー）／全人口」、スマホ普及率とは、「スマホ契約者数（ユニークユーザー）／携帯電話契約者数（ユニークユーザー）」を示す。

出所：GSMA Intelligence, "The Mobile Economy: Asia Pacific 2017"より大和総研作成

---

スマホの普及と相まって、ミャンマーではスマホアプリを使った配車サービス業者の参入が相次いでいる。2016年に地場企業2社、翌年には外資企業2社が最大都市ヤンゴンでアプリによる配車サービスを開始した。これまでのミャンマー国内のタクシーは料金メーターがなく交渉制であり、カーナビも備え付けられていないことから乗客が道順を逐一伝えることが日常茶飯事であった。そのため乗客と運転手間でトラブルが発生することも珍しくなかったが、配車サービスアプリの普及が進んだことで事態は改善へ向かっている。

配車サービスアプリは、利用者と車両を持つ一般の運転手をマッチングさせる仕組みである。外資企業が提供するサービスでは、利用者がスマホ上でアプリを起動させ乗車場所と行き先を入力するだけで、ヤンゴン管区政府（以下、政府）認定の運転手が乗車場所までやってくる。料金は割安かつ事前に明確化できる上、運転手へテキストメッセージで細かな指示を出すことや電子領収書の発行も可能である。そのほか車両審査や運転手と乗客の相互評価制度を設けることで、利便性の高さだけでなく乗客の安全性の向上を図ることができる。運転手の立場からも、利用者の要請に合わせて運転することで空車率が減り、収入増が見込めるといった利点がある。運転手は自己負担なく自動車保険にも加入でき、乗客の利便性のみならず運転手双方にとってメリットが大きい。そうしたメリットは、ミャンマーにおける配車サービスのモバイルIT化を一気に進めてきた原動力にもなっている。

## 配車アプリによる渋滞緩和への期待

配車サービスアプリは、渋滞の緩和にも一定の効果があると期待されている。ヤンゴンでは2011年の民政移管後、規制緩和により道路交通量が急増し、渋滞の悪化が課題に挙げられてきた。そのため最近では、政府が乱立するバス路線の整理や水上バスの運行、環状鉄道の改修工事を開始し、公共交通手段の拡充に着手している。しかし道路交通量の急増及び渋滞の深刻化には、タクシーの供給過剰も大きく関係しているようである。これまで政府はタクシー運転手およびタクシー専用車両に対する規制を整備しておらず、車両登録も義務付けてこなかった。その結果、政府の調査によればヤンゴン市内を走行するタクシーの総数は約8万台に上るが、そのうちタクシー専用車両はわずか3千台であり、自家用車を転用する「白タク」や管区外で登録された車両が多数を占めるという<sup>1</sup>。よって、違法にタクシーとして使用される車両が増加したため、一層の渋滞悪化を招いていると考えられる。

こうした事態に対応するべく、政府は昨年1月に違法タクシーの削減計画を策定・発表している。また、政府のニラチャー電力・工業・運輸相は「今後は管区内の全車両を統合

---

<sup>1</sup> ミャンマー現地紙 Myanmar Times (2017年6月22日付) より引用

的に管理できる効率的なタクシー運営システムの構築が急務である」とも発言している<sup>2</sup>。ここで同システムの構築の一助となりうるのが、配車サービスアプリの開発・運営を手掛ける事業者である。事業者はアプリ登録者（運転手）の GPS 情報を使い、自動車の移動時間や速度、経路パターン等の交通データを収集することができる。同データを分析することで、交通渋滞や事故、天気予報等の情報を運転手へリアルタイムで知らせるだけでなく、目的地への最適なルートを表示することが可能であり、渋滞対策へも少なからぬ効果があるという。既にマレーシアやフィリピン、カンボジアの主要都市では渋滞緩和に向け、こうしたデータ収集・分析によるデータ共有が試みられている（図表 2）。

図表 2：ASEAN 諸国の渋滞緩和に向けた配車サービスアプリ事業者の主な協力事例

国名	発表年月	取組内容
フィリピン	2016 年 4 月	運輸通信省（DOTC）は、外資系配車アプリ事業者と交通関連データ共有での提携を表明した。事業者は世界銀行と共同でデータプラットフォームを構築しており、フィリピンで初めて活用される。
マレーシア	2017 年 4 月	デジタル経済公社（MDEC）は、外資系配車アプリ事業者とデータ共有での提携を表明した。事業者は匿名の GPS データを用い、移動所要時間や速度をビジュアル化する。
カンボジア	2018 年 2 月	国連開発計画（UNDP）は、外資系配車アプリ事業者と都市の交通渋滞や大気汚染の緩和に関する協力協定に署名した。事業者は交通データ収集や統計分析、輸送車両のバイオ燃料導入等を推進する。

出所：各種公知資料より大和総研作成

配車サービスアプリが普及する一方で、サービス参入企業 4 社間の価格競争が過熱している。外資は誘客のためにプロモーション価格を積極的に打ち出しているが、地場企業のサービスは電話対応による配車で価格面での競争力も劣っており、市場は外資が席卷する構図である。地場企業が外資に対し価格ダンピングに関する訴訟を起こす事例も出てきたため、政府は公平な競争環境の整備を目指した新規則の策定を検討し始めている。なお、他国では配車サービスアプリの台頭により既存のタクシー業界が組織的に反発することが多いが、ミャンマーでは業界を束ねる組織が存在せず、同様の問題は表出していない。

## 日本で配車アプリの普及は進むのか

近年、日本でもスマホアプリによる相乗りタクシーサービス等の実証実験が行われているが、乗客数が限定される等、未だ本格的な普及には至っていない。法規制面での制約が

<sup>2</sup> ミャンマー現地紙 The Voice（2017 年 6 月 26 日付）より引用

---

大きな理由となっており、例えば、許可なく自家用自動車で旅客を運び金銭を授受する行為はいわゆる「白タク」行為として原則禁止されている。料金も許認可制のため、乗車前に運賃を確定するサービスも一般化していない。その結果、日本国内のみで使われるタクシーの配車サービスアプリはあっても、ミャンマー等途上国で浸透している配車サービスアプリを日本で活用できない不便さが指摘されることがある。

日本は他国から「テクノロジーの最先端を走る国」という印象を持たれることが多いが、こと配車サービスアプリについては、既存ビジネス保護の背景から法規制の壁があり、最新サービスの普及が難しい<sup>3</sup>。多くの国で横断的に利用されている配車サービスアプリは、先の渋滞緩和に向けた試みが期待できるほか、過疎地域で暮らす高齢者の移動手段として有効である等、経済的なメリットは小さくない。また、東京五輪へ向けて訪日外国人の増加に寄せる期待は大きいですが、同アプリが利用できるか否かは利便性面で訪日外国人へ負の印象を与えかねず、極論すれば目標訪日客数の達成にも少なからぬ影響があるのではないかと。経済的に発展途上にあるミャンマーでのスマホと配車サービスアプリの普及は、将来的な日本の各種サービス産業の質に大きな問いかけをしているのかもしれない。

—以上—

---

<sup>3</sup> もっとも、日本に限らず似たような状況はいくつかの先進国で見られる。