

NNA GLOBAL MARKETING

モビリティサービスの ビジネスモデル

インドネシア企業調査レポート
2020

株式会社NNA

SAMPLE



調査概要

1) レポートスコープ

本レポートが定義するモビリティサービスの対象範囲

人流モビリティサービス														物流 モビリティ サービス
ライドヘイリング (配車サービス)		ライドシェア (相乗り)		シェアリング			レンタ カー	都市 鉄道	バス	タクシ ー	飛行機	船舶	伝統交通	
二輪	四輪	四輪	ヘリコプ ター	シェアパ イク	シェアサ イクル	カー シェア							バジャイ (三輪)	
○	○	○	対象外	○	○	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外	対象外

2) 調査対象企業

N0.	サービス分類	事業者	サービスブランド
1	二輪・四輪配車サービス	PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa	Gojek
2	二輪・四輪配車サービス	PT. Solusi Transportasi Indonesia	Grab
3	相乗りサービス	PT. Teknologi Rancang Olah Nusantara	Tron
4	シェア電動バイク	PT. Migo Anugerah Sinergi	Migo
5	シェアサイクル/電動スクーター	PT. Surya Teknologi Perkasa	Gowes

3) 為替レート

1 インドネシアルピア (IDR) = 0.0076 JPY (2019年9月現在)
 1 米ドル (USD) = 14,192 IDR (2019年9月現在)
 1 米ドル (USD) = 108 JPY (2019年9月現在)

4) 調査方法

NNA 専門リサーチャーによる直接面接取材を実施。また必要に応じ弊社既存資料ならびに各種オープンデータ、現地行政登録情報を活用した。

5) 調査期間

2019年9月－2020年1月

6) 用語の定義

キーワード	本レポートでの定義
モビリティサービス	公共および民間の交通手段。移動に関する全ての乗り物によるサービス。本レポートでは人を運ぶ人流のモビリティサービスを対象とする
ライドヘイリング／配車サービス	自家用車による送迎サービス。本レポートでは「配車サービス」と記述する
ライドシェア／相乗りサービス	自動車の同乗マッチングサービス。本レポートでは、ビジネスを目的とした複数名の相乗りサービスを対象とする
マルチモーダルサービス	複数の交通機関の連携を通じ、利用者のニーズに対応した効率的な交通サービス
モビリティ・アズ・ア・サービス (MaaS)	複数のモビリティサービスをワンストップで自由に選択できるサービス
デジタルプラットフォーム／プラットフォーム	社会経済に不可欠なサービス(予約サービス、シェアリングサービス、EC、SNS システム、電子決済サービスなど)を提供するアプリ／事業者

7) インドネシアの主なモビリティサービス

MRT	LRT	首都公共バス／Trans Jakarta
		
バイクタクシー/Ojek	三輪タクシー/Baai	乗り合いミニバス/Angkot
		
タクシー	シェアバイク	シェア電動キックスケーター
		

8) 企画・調査担当

株式会社 NNA
 グローバルリサーチグループ
 八幡 茜 ・ 金谷 美紗子

目次

0. インドネシア市場の現状と 2020 年展望 ... 1

I. 総括編 2

I-1. インドネシアにおけるモビリティサービス市場環境 3

I-1-1. ASEAN 6 カ国の経済指標 3

I-1-2. ASEAN 6 カ国のモビリティサービス関連統計 4

I-1-3. ジャカルタのモビリティ関連統計 4

I-1-4. モビリティサービスに関するインドネシアの現状と課題 6

I-1-5. モビリティサービスの規制に関する現況整理 7

I-1-6. 主要モビリティサービス事業者概要 8

I-1-7. 二輪配車サービスのビジネスモデル 9

I-1-8. 四輪配車サービスのビジネスモデル 10

I-1-9. 相乗りサービスのビジネスモデル 11

I-1-10. 電動バイクシェアリングサービスのビジネスモデル 12

I-1-11. 電動キックスケーターのシェアリングサービスのビジネスモデル 13

I-1-12. モビリティサービス事業者と異業種企業の提携の概況 14

I-2. インドネシアにおける配車サービス市場俯瞰 15

I-2-1. 配車サービス市場の現状と課題 15

I-2-2. 主要事業者の売上高 16

I-2-3. 主要サービス構成 17

I-2-4. サービス利用料金 20

I-2-5. サービスエリア 21

I-2-6. アプリダウンロード数・ユーザー数 22

I-2-7. 平均乗車数 22

I-2-8. 登録車両台数 22

I-2-9. 登録ドライバー数 22

I-2-10. サービス利用条件 23

I-2-11. KYC プロセス 23

I-2-12. ドライバー契約条件 24

I-2-13. ビジョンとミッション 25

I-2-14. マーケティング 26

I-2-15. 2020 年展望 27

I-2-16. 中・長期的な事業方針 28

I-2-17. 主な動向 29

I-2-18. 差別化要因 31

I-3. インドネシアにおけるシェアリングサービス市場俯瞰 32

I-3-1. シェアリングサービス市場の現状と課題 32

I-3-2. 主要事業者の売上高 33

I-3-3. 主要サービス構成 34

I-3-4. サービス利用料金 34

I-3-5. サービスエリア 35

I-3-6. アプリダウンロード数・ユーザー数 36

I-3-7. ユーザー層 36

I-3-8. 登録車両台数 36

I-3-9. サービス利用条件 37

I-3-10. KYC プロセス 37

I-3-11. ビジョンとミッション 38

I-3-12. マーケティング 39

I-3-13. 2020 年展望 40

I-3-14. 中・長期的な事業方針 41

I-3-15. 主な動向 42

I-3-16. 差別化要因 43

II. 企業データ編 44

II-1. 配車サービス 46

II-1-1. GOJEK 46

II-1-2. GRAB INDONESIA 64

II-2. 相乗りサービス 87

II-2-1. TRON 87

II-3. シェアリングサービス 98

II-3-1. GOWES 98

II-3-2. MIGO 108

資料 115

インドネシアの地域別経済指標 115

インドネシアの人口・GDP の現状と予測 115

モビリティサービスの関連法令一覧 116

モビリティサービスに関連する政令の策定と主な政府動向 117

運輸相令「2019 年第 12 号」概要 119

運輸相令「2019 年第 348 号」概要 121

ジャカルタ州知事令「2019 年第 128 号」概要 122

インドネシア共和国法「2009 年第 22 号」概要 123

インドネシアの配車アプリ一覧 124

掲載グラフー覧 125

出所 126

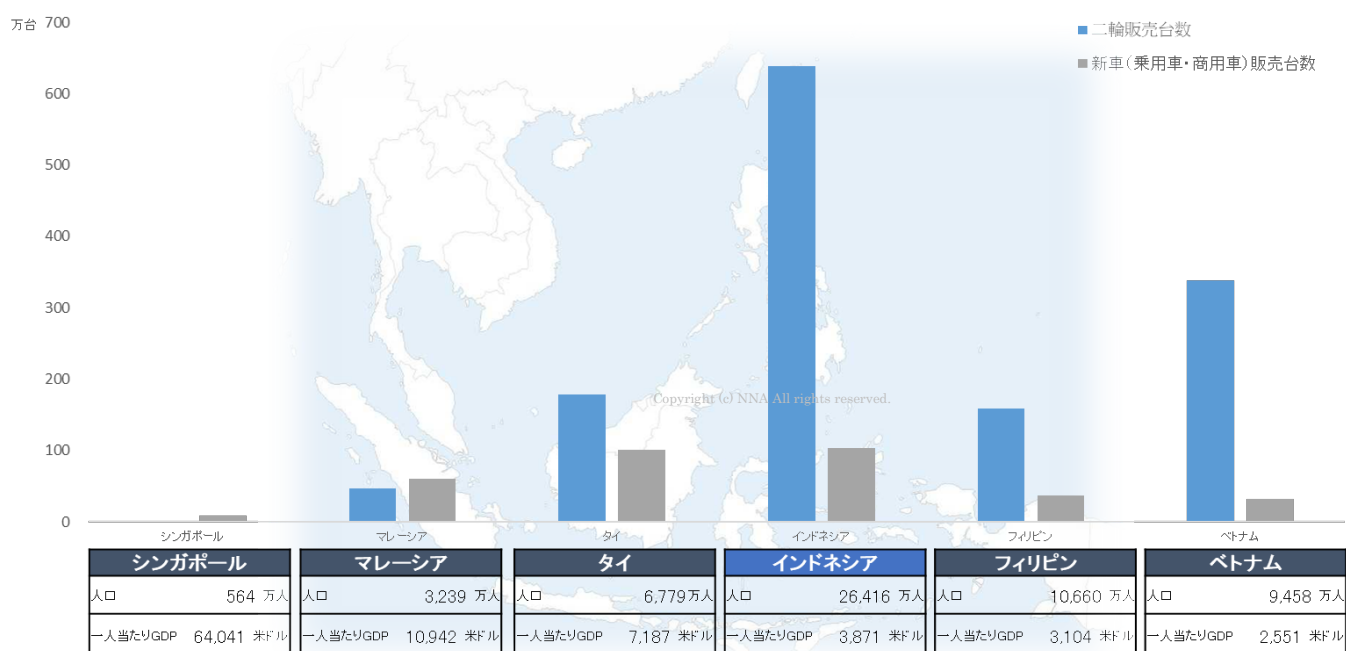
I. 総括編

I-1. インドネシアにおけるモビリティサービス市場環境

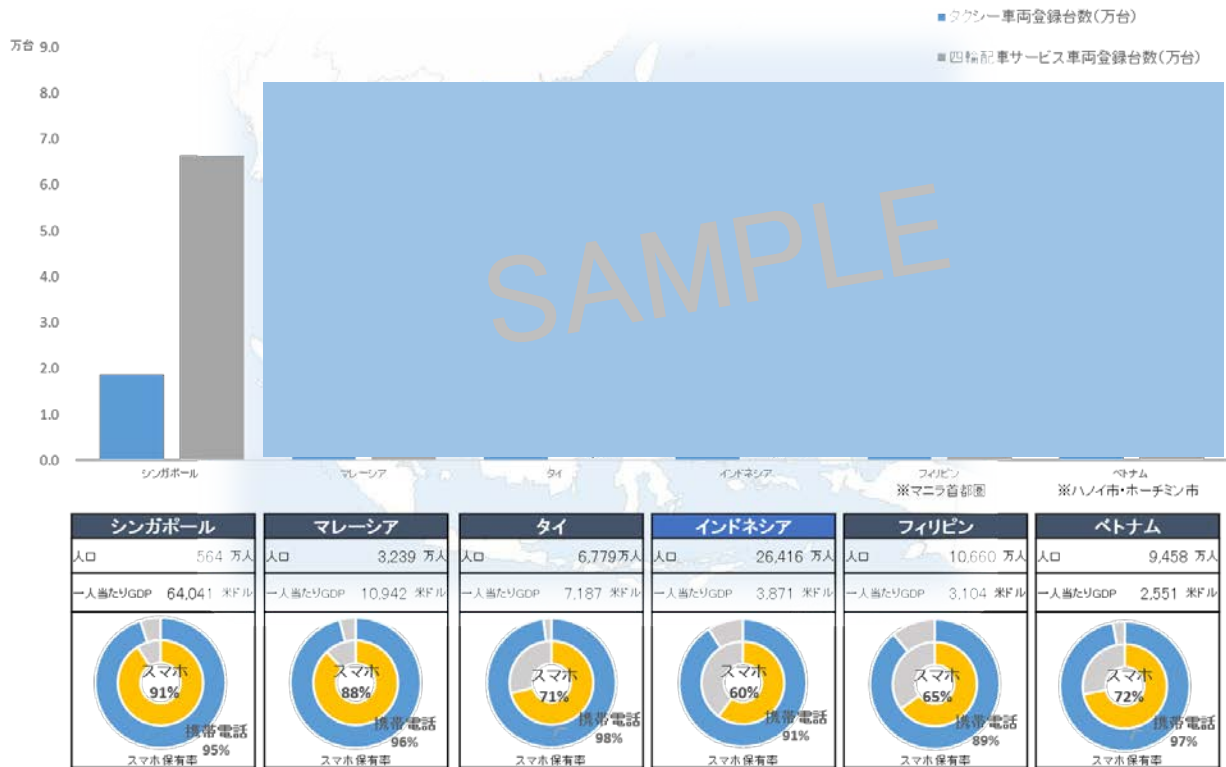
ASEAN モビリティサービス指標	年次	シンガポール	マレーシア	タイ	インドネシア	フィリピン	ベトナム
人口（万人）	2018	564	3,239	6,779	26,416	10,660	9,458
一人当たり GDP（米ドル）※1	2018	64,041	10,942	7,187	3,871	3,104	2,551
携帯電話普及率（％）	2018/1	95	96	98	91	89	97
スマートフォン普及率（％）	2018/1	91	88	71	60	65	72
1,000 人当たりの自動車保有台数（台）	2015	SAMPLE					
二輪販売台数（万台）	2018						
四輪（乗用車）新車販売台数（万台）	2019						
四輪（商用車）新車販売台数（万台）	2019						
タクシー車両登録台数（万台）	—						
四輪配車サービス車両登録台数（万台）	—						
都市鉄道一日平均乗客数（万人）	2018						

※1. シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナムの人口および一人当たり GDP は推計値 / ※2. ベトナム二輪車協会（VAMM）加盟 5 社の二輪販売台数（輸入分を除く）
 ※3. シンガポールの四輪新車販売台数は「新規登録台数」 / ※4. 商用車を含む（ディーラーへの出荷ベース、確定値） / ※5. タクシーのライセンス登録数（2019 年 11 月現在）
 ※6. 登録ドライバー数（2016 年） / ※7. インドネシア大手 2 社（2 社合算の全国シェア 70%超）の保有車両台数の合計（2020 年 1 月現在） / ※8. マニラ首都圏（2018 年） / ※9. ハノイ市およびホーチミン市（2019 年） / ※10. ハイヤー（PHC）車両登録台数（2018 年 12 月現在） / ※11. ライセンス登録ドライバー数（2019 年 10 月現在）
 ※12. マニラ首都圏。ライセンス制限台数（2018 年末現在） / ※13. ハノイ市およびホーチミン市。推計値（2019 年）
 ※14. MRT / ※15. LRT クラナジャヤ線 / ※16. 高架鉄道（BTS）（2018/2019 年） / ※17. MRT（2019 年） / ※18. MRT3 号線

I-1-1. ASEAN 6 カ国の経済指標



I-1-2. ASEAN 6 各国のモビリティサービス関連統計



I-1-3. ジャカルタのモビリティ関連統計

ジャカルタ	年次	データ
インドネシアの面積 (k m ²) ※1	2018	1,910,931
ジャカルタの面積 (k m ²)	2014	661.5
ジャカルタの人口 (万人)	2015	1,018
ジャボデタベック(ジャカルタ首都圏)人口 (万人)	2016	3,100
ジャカルタの昼間人口 (万人)	2014	SAMPLE
ジャカルタの夜間人口 (万人)	2014	
一日の流動(通勤・通学者)人口 (万人)	2014	
人口密度 (人/k m ²)	2014	
ジャカルタの一人当たり GDP (米ドル)	2018	
ジャカルタの道路総延長 (km)	2014	
ジャカルタの道路整備率 (%)	2014	
ジャカルタの自動車台数 (万台)	2014	
ジャカルタの交通渋滞の混雑度 (%) ※2	2019	
1,000 人当たりのタクシー普及台数 (台) ※3	2012	
トランスジャカルタ(州営公共バス)の一日平均乗客数 (万人)	2019	
公共バスの利用率 (%)	2016	
公共交通機関利用率 (%)	2016	

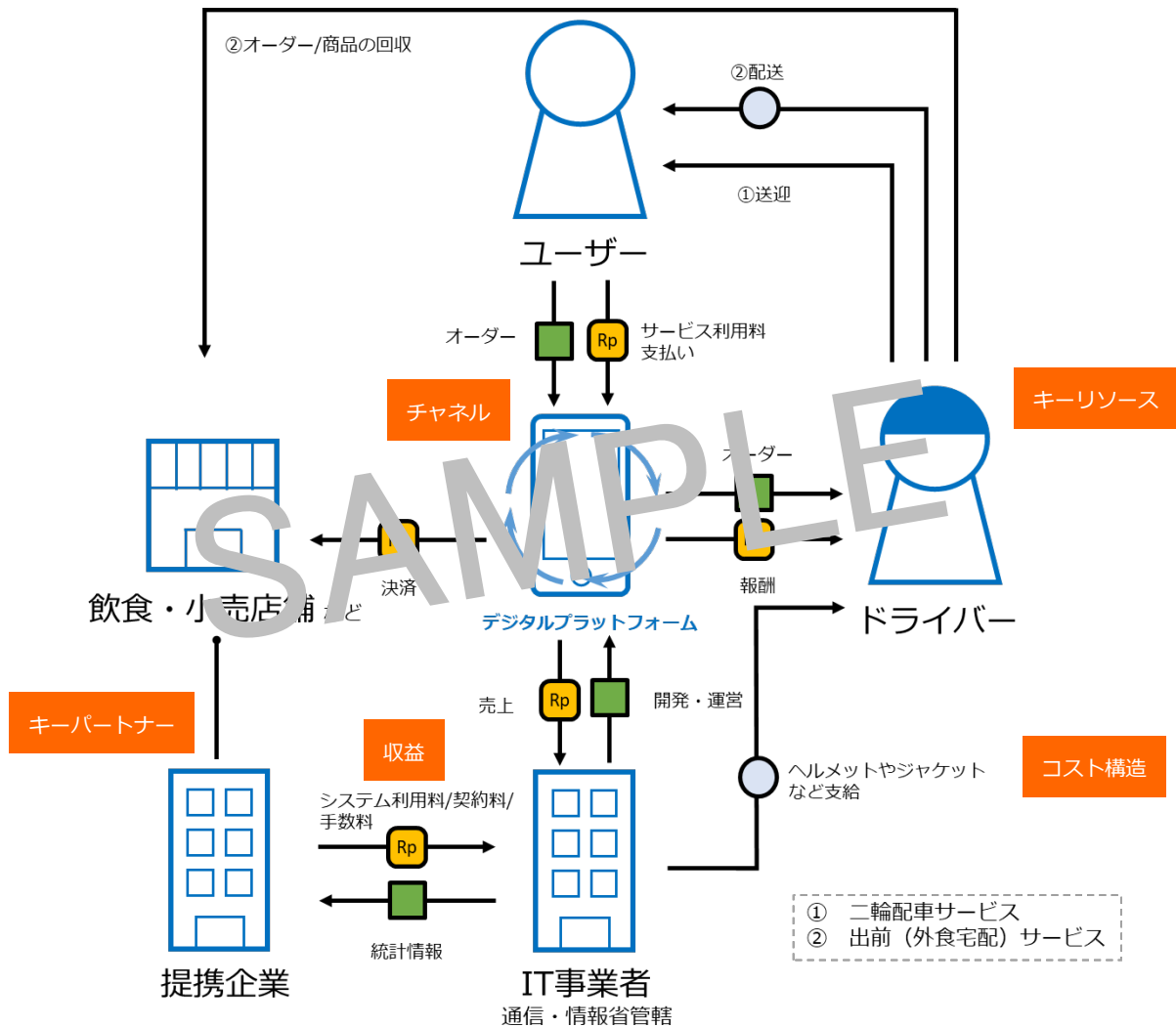
※1. 日本の5倍強の国土。島数は約1万4000以上。主要エリアは、ジャワ島、スマトラ島、スラウェシ島、カリマンタン島

※2. 世界ランキング上位はインドのベンガルール(71%)とフィリピンのマニラ(71%)

※3. タイのバンコクは10.2台、シンガポールは5.3台

I-1-7. 二輪配車サービスのビジネスモデル

グラフ 1 二輪配車サービスと派生サービスのビジネスモデル図解



価値提案

二輪配車サービス（バイクタクシーのオンライン化）による価値提案

公共交通網が発達しておらず、都市部では慢性的な交通渋滞の課題を抱えるインドネシアにおいて、車の合間をぬって移動ができるバイクタクシー（オジェック）は、もともと庶民の足として欠かせない交通手段である。一方で、身元がわからないドライバーとユーザーとの料金トラブルがあったり、ドライバー側は客待ち時間が長いといった機会損失があったりした。バイクタクシーをオンライン化するというデジタル・イノベーションにより、ユーザーの利便性が高まり、同時にドライバーの売上も向上。ユーザーとドライバーの双方に利益をもたらすことで価値が認められ、アプリが広く普及した。

I-1-4. モビリティサービスに関するインドネシアの現状と課題

インドネシア市場の特徴

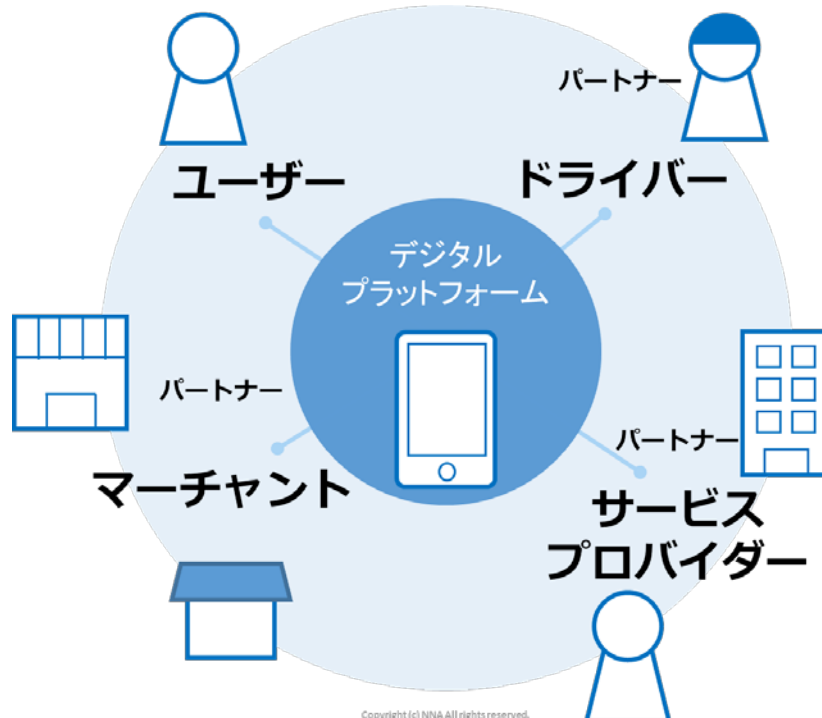
- 日本の約5倍の国土を有する島国。都市部では建物間の移動距離が長く、歩道も整備不足のため車両での移動が中心
- 慢性的な交通渋滞が課題。ジャカルタ都市部の通勤圏は30-40km、平均走行速度は時速10km程度で、通勤時間が3-4時間となることは珍しくない
-
-

SAPMLE

現状・課題

二輪配車サービス	➤ 交通渋滞が頻発するため、自動車の合間をぬって進むバイク移動のニーズが高い	
四輪配車サービス	➤	
相乗りサービス	➤	
シェア電動バイク	➤	
シェア電動キックスクーター	➤	

グラフ 4 デジタルプラットフォームの主なステークホルダー

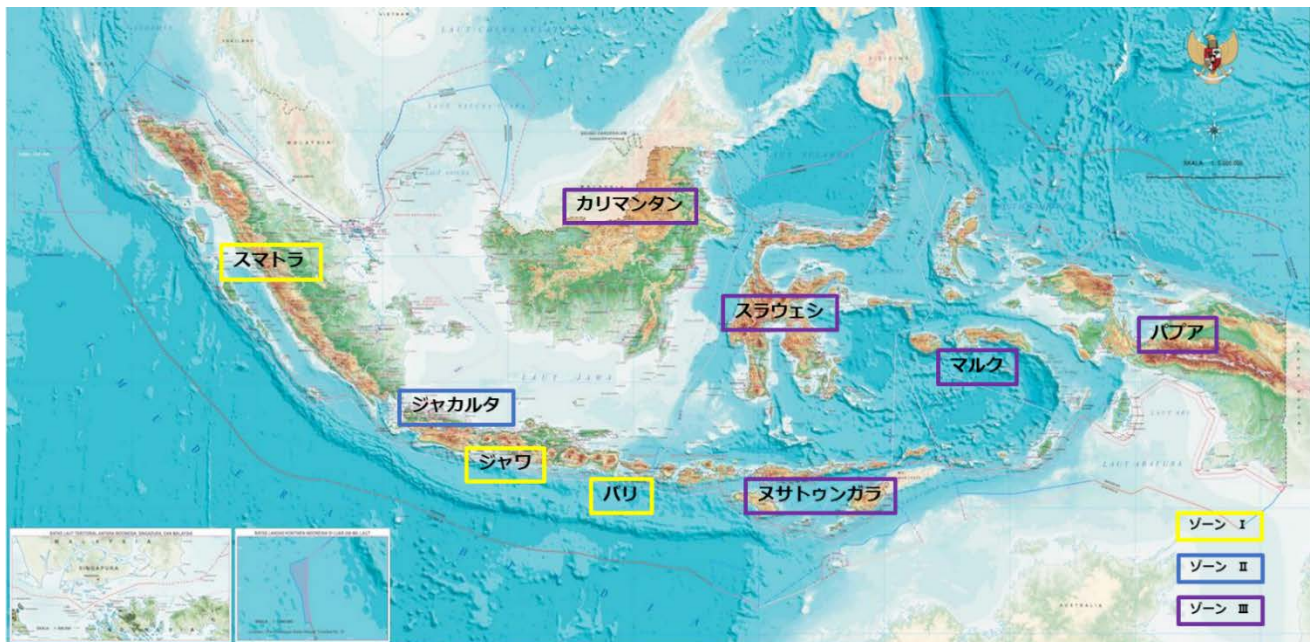


Copyright (c) NNA All rights reserved.

I-2-4. サービス利用料金

	法定運賃
二輪配車サービス	ゾーン I Sumatera、Jawa、Bali ※ジャカルタ首都圏(Jabodetabek)を除く ・初乗運賃：IDR 7,000～10,000 (約 0.5～0.7 ドル) /4km まで ・加算運賃：IDR 1,850～2,300 /毎 1km
	ゾーン II Jabodetabek ・初乗運賃：IDR 8,000～10,000 /4km まで ・加算運賃：IDR 2,000～2,500 /毎 1km
	ゾーン III Kalimantan、Sulawesi、Nusa Tenggara Timur、Maluku、lainnya ・初乗運賃：IDR 7,000～10,000 /4km まで ・加算運賃：IDR 2,100～2,600 /毎 1km

グラフ 17 政令に基づく二輪配車サービス利用料金の地域区分



グラフ 18 Gojek と Grab の二輪配車サービスのカバーエリア (2019 年)



(出所) OpenStreetMap

掲載グラフ一覧

グラフ 1	モビリティサービスから派生した新しい経済圏.....	1
グラフ 2	ジャカルタ首都圏のモーダルシェアと公共交通機関の割当（2016～2030 年）.....	5
グラフ 3	ジャカルタ首都圏の居住エリアと公共交通の未整備エリア.....	5
グラフ 4	デジタルプラットフォームの主なステークホルダー.....	6
グラフ 5	モビリティサービスの関連行政機関.....	7
グラフ 6	配車サービスの法整備に関する主な動向.....	7
グラフ 7	二輪配車サービスと派生サービスのビジネスモデル図解.....	9
グラフ 8	四輪配車サービスとタクシー配車サービスのビジネスモデル図解.....	10
グラフ 9	相乗りサービスのビジネスモデル図解.....	11
グラフ 10	電動バイクシェアリングサービスのビジネスモデル図解.....	12
グラフ 11	シェア電動キックスケーターのビジネスモデル図解.....	13
グラフ 12	バイクタクシー専用のバイク駐輪場（イオンモール 2 号店）.....	14
グラフ 13	モビリティサービス事業者と提携する業種別の主要企業.....	14
グラフ 14	モビリティサービスを軸としたスーパーアプリ（Supper App）構想.....	15
グラフ 15	Gojek と Grab のインドネシアにおける売上高推移（2016-2018 年）.....	16
グラフ 16	Gojek と Grab のインドネシアにおけるアプリ上のサービスメニュー.....	16
グラフ 17	政令に基づく二輪配車サービス利用料金の地域区分.....	20
グラフ 18	Gojek と Grab の二輪配車サービスのカバーエリア（2019 年）.....	20
グラフ 19	Gojek と Grab の四輪配車サービスのカバーエリア（2019 年）.....	21
グラフ 20	インドネシアで展開されているモビリティ関連の主なシェアリングサービス.....	32
グラフ 21	MIGO の売上高推移（2017-2018 年）.....	33
グラフ 22	Migo と GOWES が展開するシェアリングサービスの車体仕様.....	33
グラフ 23	電動バイクシェアリングサービスのカバーエリア（Migo）.....	35
グラフ 24	電動キックスケーター・自転車・電動自転車シェアリングサービスのカバーエリア（GOWES）.....	35
グラフ 25	サービス利用料（B to C）収益モデル.....	46
グラフ 26	システム利用料／契約料（B to B）収益モデル.....	47
グラフ 27	決済手数料（B to B）収益モデル.....	47
グラフ 28	二輪配車サービスのカバーエリア（Gojek）.....	51
グラフ 29	四輪配車サービスのカバーエリア（Gojek）.....	51
グラフ 30	Gojek の二輪・四輪配車サービス.....	62
グラフ 31	サービス利用料（B to C）収益モデル.....	64
グラフ 32	システム利用料／契約料（B to B）収益モデル.....	65
グラフ 33	広告料（B to B）収益モデル.....	65
グラフ 34	二輪配車サービスのカバーエリア（Grab）.....	68
グラフ 35	四輪配車サービスのカバーエリア（Grab）.....	69
グラフ 36	Grab アプリの配車サービスのデザイン.....	84
グラフ 37	相乗りサービスのカバーエリア（Tron）.....	89
グラフ 38	Tron が将来的に導入を予定している EV の Angkot.....	92
グラフ 39	GOWES が開発する 3D マップ Jimatt.....	103
グラフ 40	Migo の電動バイクシェアアプリのデザイン.....	110
グラフ 41	Migo の提携ステーション.....	112

免責事項

本レポートは信頼できると判断されるデータ・情報に基づいて作成しており、作成にあたっては細心の注意を払っておりますが、NNA がその情報の正確性、完全性、信頼性、安全性等を保証するものではありません。予めご了承の上ご利用ください。提供した内容に関して生じる結果について、一切の責任を負いかねますのでご了承ください。

利用範囲

本レポートの利用可能範囲はご購入法人同一部署内とさせていただきます。
 本レポートの著作権はNNAが有しております。レポートの全部または一部の無断利用および転載を禁じます。
 ご購入法人が少数の社内プレゼンテーションを目的として、本資料のテキストおよび図表などのデータをご利用の際には、必ず出所を明記ください。
 セミナー資料への活用など商用転載の際は必ず research@nna.asia までご連絡ください。
 データファイルおよび印刷物をご購入法人の部署外および社外に転送または配信することを禁じます。
 クラウドサーバーに保存すること、許諾範囲を超えて利用することを禁じます。

モビリティサービスのビジネスモデル インドネシア企業レポート 2020

発行年月 2020 年 2 月

発行元 株式会社 NNA NNA JAPAN CO., LTD.

グローバルリサーチグループ

〒105-7209 東京都港区東新橋 1-7-1 汐留メディアタワー9 階

Tel +81-3-6218-4332 Email research@nna.asia

URL <http://www.nna.jp/>

モビリティサービスの ビジネスモデル

インドネシア企業調査レポート2020



「スーパーアプリ」Gojek と Grab をはじめとする配車サービス、
相乗りサービス、シェアリングサービスなどのアプリ開発を進める現地企業を取材。
最新動向や戦略をまとめ、各企業のビジネスモデルを図解

調査内容

I . 総括編

- I-1. インドネシアにおけるモビリティサービス市場環境
- I-2. インドネシアにおける配車サービス市場俯瞰
- I-3. インドネシアにおけるシェアリングサービス市場俯瞰

II . 企業データ編

II-1. 配車サービス

- II-1-1. GOJEK
- II-1-2. GRAB INDONESIA

II-3. シェアリングサービス

- II-3-1. GOWES
- II-3-2. MIGO

II-2. 相乗りサービス

- II-2-1. TRON

資料

- ・インドネシアの地域別経済指標
- ・インドネシアの人口・GDPの現状と予測
- ・モビリティサービスの関連法令一覧
- ・モビリティサービスに関連する政令の策定と主な政府動向
- ・インドネシアの配車アプリ一覧

本レポートが定義するモビリティサービスの対象範囲

人流モビリティサービス	ライドヘイリング (配車サービス)	二輪	○	レンタカー	×
		四輪	○	都市鉄道	×
	ライドシェア (相乗り)	四輪	○	バス	×
		ヘリコプター	×	タクシー	×
	シェアリング	シェアバイク	○	飛行機	×
		シェアサイクル	○	船舶	×
		カーシェア	×	伝統交通 バジャイ(三輪)	×
				物流モビリティサービス	×

○：対象 ×：対象外

一般価格	520,000 円 + 税
NNA 有料サービスご契約企業様特別価格	390,000 円 + 税
発行年月	2020 年 2 月 27 日
体裁	A4 版 /134 ページ (PDF データ)
発行	株式会社 NNA

お申し込み・詳細

株式会社 NNA
グローバルリサーチグループ
TEL : +81-3-6218-4332
E-MAIL : research@nna.asia

