

自転車シェア「Mobike」

今、上海ではスマートフォンを利用したレンタル自転車「Mobike」が市民の間でひそかに注目を浴びている。

中国では以前より各地でレンタサイクルの設置が進められ、公共自転車を見るのがあった。しかし、使い勝手の悪さを理由に普及は進んでいなかった。上海市を例にとると、公共自転車は専用駐輪場に配置され、利用後も専用駐輪場に返す必要があった。返却場所が決まっているため利用できる場所や移動可能距離が限定されてしまう。駅ターミナル付近の駐輪場などは常に混んでおり、満車で自転車を返却できない、利用したいのに1台もないといったことが起きているなど利用が制限され不便な点が多い。

最近導入されたレンタル自転車「Mobike」は、このような市民の不満を改善してくれるサービスだ。最大の特徴は、専用駐輪場がないことだ。レンタルする自転車は街の至るところにある一般の駐輪場に駐車されているため、乗降場所を選ばない。使い方は簡単で、専用のスマホアプリを利用し、GPSにより近くの自転車を呼び、バーコードをスキャンすれば自転車が開錠されるという仕組みで、まさにIoT (Internet of Things) を具現化しているといえる。筆者も利用してみたが、所在地の近くで見つけた自転車をスムーズに確保でき、また停車場もどこでも良いため、非常に便利だと感じた。支払いも全てスマホで完結、料金は30分1元(約16円)であり、地下鉄最低運賃3元、バス一律2元であることを考えると、近場移動に有効な手段ではないだろうか。

「Mobike」が市民に浸透することは、渋滞緩和や環境保護にも貢献するものだと大いに期待する。日本においてもそう遠くない将来、「IoT」を身近なところで感じる日が訪れるのではないかと。

【しがきんアジア月報】11月号より
国際部上海研修生 福永 昭弘



街中の至るところで見かける「Mobike」



ベトナム北部に位置するハノイ市街。政府主導でインフラ整備が進行中だ

自転車シェア「Mobike」

今、上海ではスマートフォンを利用したレンタル自転車「Mobike」が市民の間でひそかに注目を浴びている。

中国では以前より各地でレンタサイクルの設置が進められ、公共自転車を見るのがあった。しかし、使い勝手の悪さを理由に普及は進んでいなかった。上海市を例にとると、公共自転車は専用駐輪場に配置され、利用後も専用駐輪場に返す必要があった。返却場所が決まっているため利用できる場所や移動可能距離が限定されてしまう。駅ターミナル付近の駐輪場などは常に混んでおり、満車で自転車を返却できない、利用したいのに1台もないといったことが起きているなど利用が制限され不便な点が多い。

最近導入されたレンタル自転車「Mobike」は、このような市民の不満を改善してくれるサービスだ。最大の特徴は、専用駐輪場がないことだ。レンタルする自転車は街の至るところにある一般の駐輪場に駐車されているため、乗降場所を選ばない。使い方は簡単で、専用のスマホアプリを利用し、GPSにより近くの自転車を呼び、バーコードをスキャンすれば自転車が開錠されるという仕組みで、まさにIoT (Internet of Things) を具現化しているといえる。筆者も利用してみたが、所在地の近くで見つけた自転車をスムーズに確保でき、また停車場もどこでも良いため、非常に便利だと感じた。支払いも全てスマホで完結、料金は30分1元(約16円)であり、地下鉄最低運賃3元、バス一律2元であることを考えると、近場移動に有効な手段ではないだろうか。

「Mobike」が市民に浸透することは、渋滞緩和や環境保護にも貢献するものだと大いに期待する。日本においてもそう遠くない将来、「IoT」を身近なところで感じる日が訪れるのではないかと。

【しがきんアジア月報】11月号より
国際部上海研修生 福永 昭弘



街中の至るところで見かける「Mobike」

定を受けたドンヴァンIII工業団地を開発している。入居企業は裾野産業と認定されれば、15年間の法人所得税優遇などの恩恵を受けることができる。さらにハナム省政府は省内にジャパンドeskを設置し、日系企業の誘致に積極的に取り組みをしている。なおこの工業団地の最初の入居企業は、滋賀県長浜市に本社を置く大塚産業マテリアル(株)(自動車内装部品製造)だ。

ハナム省の取り組みに代表されるように、ベトナム北部ではインフラだけでなく経済特区の整備や投資優遇政策を行い、中小企業が進出する投資環境が整いつつある。そして裾野産業の発展のため日系企業の誘致に特に積極的である。

自由貿易協定により
世界の生産拠点へ

ベトナムは環太平洋連携協定(TPP)に

参加する。参加12カ国のなかで、経済発展の水準は群を抜いて低く、社会主義国家という点でも唯一である。また欧州連合(EU)との自由貿易協定(FTA)にも調印した。巨大市場である北米及びEUとFTAを締結することで、輸出に対するFTAカバー率は44%から83%(2013年ベースで試算)へと大きく跳ね上がる。これは輸出拠点として大きな魅力となる。

ベトナム北部は、人件費の高騰などを理由に中国から生産移転を行う企業数が増え、ASEAN域内で最多となっている。移転をする企業が裾野産業にまで広がれば、部品の国内調達率も改善が見込まれる。紅河デルタの肥沃な土地の恵みにより、労働力は豊富である。日系製造業にとって、今のベトナム北部は、ASEANの中で潜在力ある投資先の一つだ。



工事が進められるドンヴァンIII工業団地



ハナム省党委員会・党書記のグエン・ティン・カン氏(右)と意見交換を行う日本貿易振興機構(JETRO)担当者

※法人所得税優遇/4年間免税、後9年間5%、後2年間10%

ベトナム北部の潜在力

～投資環境の整備が進む紅河デルタ～

text by 滋賀銀行 バンコク駐在員事務所 所長 河村 正弘

中国雲南省からベトナム北部の山岳地帯を流れ、ハノイ市を通り抜け南シナ海に流れ出る紅河。この川の堆積作用によって、肥沃な土壌に恵まれた「紅河デルタ」が広がっている。世界的な米の産地であり、人口2千万人を抱えるベトナム北部の最新の投資環境をレポートする。

南北の経済格差

ベトナムの歴史は「北属南進」である。紅河デルタの周辺で暮らしていたキン族が、北の中国の圧力を受けながら、南方へ勢力を拡大していった。そのため国土は南北に細長く、南と北では気候も人の気質も違う。

経済規模は、資本主義経済の経験がある南が北を圧倒しており、一人当たりGDPは、南のホーチミン市の5,365米ドルに対し、北のハノイ市は3,554米ドルである。さらに一人当たりの年間消費額は、ホーチミン市の4,106米ドルに比べ、ハノイ市は約半分の2,048米ドルしかない。そのためホーチミン市が経済の中心、ハノイ市は政治の中心と呼ばれている。日系企業の進出数も南部が多く、北部は政府主導で誘致した大企業を中心である。

進むインフラ整備

ノイバイ国際空港の新ターミナル、そして空港とハノイ市内を結ぶ「ニャットン橋(世界最大級の全橋長3,755m)」が2015年1月に完成した。これまで空港から市中心部へ向かうには街を大きく迂回する老朽化した道路しかないうえ、利用者数も急増し、交通インフラの整備が求められていた。この架橋工事プロジェクトには、国際

協力機構(JICA)を通じた有償資金協力(円借款)が利用され、日本の企業が中心となって建設工事を行った。

また同年12月5日には、ベトナム北部で首都ハノイ市とハイフォン市を結ぶ高速道路が開通した。全長105.5km、平均幅員100m、6車線と緊急用2車線からなる自動車専用道路だ。総工費が約20億ドル、08年5月の着工から約7年半にわたる工事を経て完成した。これまでハノイ市内からハイフォン市まで、車で3時間を要していたが、開通後はその半分の1時間半ほどで到着する。ハイフォン市には北部最大の貿易港があり、ベトナム北部の物流が大幅に改善された。

この2大プロジェクトの完成により、ハノイ市を中心としたベトナム北部のインフラは南部に引けを取らないものとなった。

2018年問題への危機感

ベトナムに進出する日系製造業の原材料・部品の現地調達率は33.2%(14年)と低い。ベトナム政府は工業化のスピードを速めるため、外国企業、特に裾野産業を支える中小企業の投資環境の改善を進めている。その理由の一つがASEAN経済共同体(AEC)発足だ。これにより後発加盟国であるベトナムは18年までに全品目の関税を撤廃しなければならなくなった。域内で競争力のない産業は、衰退する可能性

が高い。その中で特に政府が不安視しているのが自動車産業だ。現在、完成車には域内からの輸入でも関税が課せられている。そのため各自動車メーカーは部品を輸入してベトナム国内で組み立て生産をしている。しかし完成車の域内関税が撤廃されればタイなどの国から完成車を輸入する方が低コストであり、自動車メーカーは組み立て生産をやめ、撤退する可能性がある。

日系企業誘致に取り組む
ハナム省

ハノイ市の南約40kmに位置するハナム省。日本がインフラ開発、投資誘致を集中して支援する省に選定された。JICAはハナム省の道路交通、電力、給水、下水処理等のインフラ整備事業に円借款を供与する。

一方でハナム省政府は、裾野産業の工業団地としてベトナム政府から特別優遇の認

