

十六アジアレポート 2018年2月号

2018年2月1日 十六銀行 法人営業部 海外サポート室

《 目 次 》

1. 上海：「肌で感じる変化のスピード」
上海駐在員事務所 三好晴之
2. バンコク：「続くパーツ高基調」
バンコク駐在員事務所 西川貴之
3. シンガポール：「押し寄せるEV化の波」
シンガポール駐在員事務所 太田信治
4. ベトナム：「ベトナム人女性が考える『恋愛・結婚』について」
ベトナム投資開発銀行 ジャパンデスク 大橋豪
5. インドネシア：「インドネシアの交通事情」
バンクネガラインドネシア ジャパンデスク 中嶋幸人
6. 為替相場情報

本書中の情報は情報提供のみを目的として作成されたものであり、何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては全てお客様御自身でご判断くださいますよう、宜しくお願ひ申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当行及び執筆者はその正確性を保証するものではありません。また、本書中の情報は、法律上、会計上、税務上の助言を含むものではありません。法律上、会計上、税務上の助言を必要とされる場合は、それぞれの専門家にご相談ください。

1. 上海:「肌で感じる変化のスピード」

上海駐在員事務所 三好晴之

私が上海に赴任した時、「中国の経済や環境の変化は速い」とよく聞きました。最近はこのスピード感を身に染みて感じています。今回は中でも特に変化を感じたことを紹介させていただきます。

■モバイルを使ったサービスの拡大

ある調査によると上海のスマホ普及率は98%、ほぼ全員がスマホを持っていることとなります。数年前までは日本で言うLINEの中国版「WeChat」がコミュニケーションツールとして利用され、アリババが売手と買手の信用を補完する目的で作った決済ツール「アリペイ」が利用されている程度でした。その後モバイル決済などを活用したイノベーションが次々と生まれ、ライフスタイルが大きく変化しました。その一つが乗り捨て自由のコンセプトと支払いの手軽さで急拡大した「シェア自転車」です。瞬く間に街中が各社のシェア自転車であっぴいになり、ピーク時は10社近くが上海の街に色とりどりの自転車を並べていました。僅か1年足らずで淘汰が進み、現在は大手2社に絞られつつあります。

店舗での支払いや友人間どうしはスマホ決済が当たり前になり、利用できる公共バスの路線も拡大しています。今年の1月からは、地下鉄駅の自動改札機でもスマホ決済ができるようになりました。

日本では技術的なことではなく規制やしがらみが多くある分、実社会への導入は中国と比べて遅れていると感じます。シェア自転車の仕組みが日本へ進出を果たしたように、中国市場で揉まれ改善され生き残ったビジネスモデルの輸出が、今後も続きそうな気がします。

■環境規制の厳格化

3~4年程前、PM2.5の数値が高くなり、既に大気汚染が大きな問題になっていました。しかし、環境規制は、お取引先の現法工場に対しても順守が要求されてはいましたが、社会全体で厳格に守られている状況ではありませんでした。ところが、2016年頃から中央政府の環境査察チームが、地方政府の環境局の検査指導実態を検査し始めたことから一気に空気感が変わり、いわゆる抜け道も閉ざされ、地場企業も外資企業も一律の厳格な環境規制をクリアする必要性が出てきました。大気汚染だけでなく、騒音、異臭、水質の排出基準の厳守が求められ、違反企業は罰金や、改善策として処理設備の導入を要求されるなど、場合によっては操業停止になる企業も実際に出始めました。当地に居ると「環境基準に満たない企業は地場企業であっても退場してもらおう」という当局の強い意志を感じます。環境負荷の大きい企業にとっては、操業停止や移転リスクを抱えながらの事業運営を強いられる時代が一気に到来しました。

目まぐるしく変化する環境下で、中国市場で生まれたモバイル決済のイノベーションについては、決済を業の一つとする銀行員としても関心が高く、新しい動きについていち早く日本国内に伝えていきたいと思っています。環境基準について、今後は基準がより厳しくなることはあっても緩くなることはないと言われています。突然予期せぬ事態にならないように、サプライチェーンも含めた自社の現状を把握することは、現地法人だけでなく本社にとっても重要になってくると思われます。

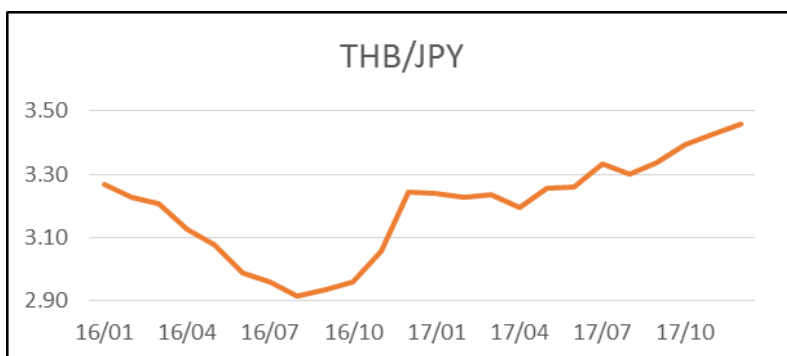
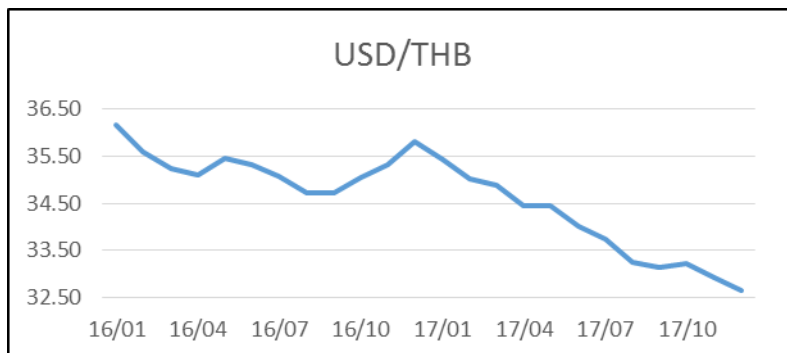


【刷新された地下鉄の自動改札機】
(スマホでQRコードをかざす)

2. バンコク:「続くパーツ高基調」

バンコク駐在員事務所 西川貴之

2017年のパーツ相場は対米ドル、対円ともにパーツ高基調で概ね推移しました。パーツの対米ドルレートについては、2017年初頭は1米ドル=36.16パーツ前後であったものが、年末には1米ドル=32.67パーツ前後へと、実に10%近く上昇いたしました。また、パーツの対円レートについては、2017年初頭は1パーツ=3.27円前後であったものが、年末には1パーツ=3.46円前後へと、約6%上昇いたしました(2016年8月の直近底値1パーツ2.96円前後からは、約17%上昇)。



パーツ高の要因としては、タイ経済が堅調に推移したこと、輸出が好調で貿易収支・経常収支が黒字基調で推移したことなどが要因とみられています。

タイ商務省が発表した速報値によると、2017年の輸出額は前年比9.9%増の2,367億米ドル(約26兆円)となり、2年連続のプラス成長を確保するとともに過去最高額を記録しました。国・地域別では、輸出額の多い順に中国、米国、日本、EUいずれも増加し、近隣のCLMV諸国向けも高い伸びを示しています。品目別でも、主要工業製品、農産物・加工品いずれも増加しました。タイ商務省は、世界経済の拡大に伴い、各品目の需要拡大と価格上昇が輸出の拡大に寄与したとの見方を示しています。

また、統計上「サービスの輸出」としてカウントされる観光収入も好調でした。タイ観光スポーツ省の発表によれば、2017年にタイを訪れた外国人旅行者数は、前年比8.8%増の3,538万人となり、3年連続のプラスとなりました。2017年の観光収入は、前年比11.7%増の1兆8,240億パーツ(約6兆4千億円)となりました。

こうした好調な輸出に支えられ、貿易収支・経常収支が黒字基調で推移した結果、外貨準備高は2017年初頭の1,720億米ドルから、11月末現在では2,030億米ドルへと約18%増加しており、さらにパーツ高圧力が高まっています。

今年に入って以降、パーツの対円レートは昨年末と同水準で推移していますが、対米ドルレートについては1米ドル=31パーツ台に入っており、さらにパーツ高が進んでいる状況です。タイローカルの輸出企業、特にコメなどの農産物を輸出している企業からは、パーツ高による輸出競争力低下を懸念する声が大きくなってきています。

3. シンガポール:「押し寄せる EV 化の波」

シンガポール駐在員事務所 太田信治

中国をはじめとする世界の自動車業界には、電気自動車（以下、EV）化の波が急速に押し寄せている感があります。そんな中、ここシンガポールにおけるEVの登録台数は、昨年7月末時点で12台と、ほとんど普及していない状態でしたが、11月末の時点では93台と状況が変化しつつあります。今月は、この変化の要因を紐解きながら、シンガポールのEV化に関する最新動向をご報告します。

1. 自動車を取り巻く環境

シンガポールは国土が狭いため、渋滞緩和策として、国民により多くの移動手段を提供することによって、自動車の個人所有を抑制することを目指しています。政府はこの施策を「Car-lite（脱自動車）」と呼び、公共交通機関の充実化・利便性の向上や自転車シェアリングの導入、自転車道・駐輪場の整備など、様々な取り組みを行っています。



【HDB（公団）住宅用駐車場の一角にある充電スポット】

2. EV カーシェアリング開始

上記の施策の一環として、昨年12月12日より、シンガポール政府から委託を受けたフランスの複合企業、ボロレ・グループの子会社ブルーSG社は、EVによるカーシェアリング事業を開始しました。これは10年にわたる事業で、EV約80台、充電スポット30カ所（充電器120台）でスタートしました。冒頭で述べました登録台数の急激な増加は、本事業がまさにその要因です。同社は、2020年までにEV1,000台、充電スポット500カ所（充電器2,000台）まで拡大する方針で、パリに次ぐ世界で2番目の規模にする計画です。



【充電中のブルーSG社のEV】

3. 開始後の反響

料金は、概ね既存の配車アプリやタクシー料金と同程度に設定されているのですが、ブルーSG社は、サービスの利用件数が昨年12月末までに5,000件に達したと発表しました。サービスの登録者数は3,300人余りになったということで、まずは好調なスタートを切ったと言えるでしょう。

4. 押し寄せるEV化の波

そもそも年間約10万台の自動車市場がすべて輸入車に依存していることや、狭い国土のため、保有車両の総量規制を行っていることから、シンガポールでの中型車の所有コストは、米国の4倍に達するとも言われるほど、同国で自動車を保有するハードルは極めて高いと言えます。加えて狭小な国土はEVに向いているとも言え、EVカーシェアリングは、このまま順調に浸透していくように思われます。これ以外にもEVを使用するタクシー運営会社が800台を追加導入するという動きもあり、今後もシンガポールにおけるEV化の流れは、さらに加速していきそうな勢いです。

4. ベトナム:「ベトナム人女性が考える『恋愛・結婚』について」

ベトナム投資開発銀行 ジャパンデスク 大橋豪

先日、出向先の同僚であるベトナム人男性から「結婚披露宴」の招待状を頂き、参加させてもらうこととなりました。ベトナムの結婚式にはいくつか驚かされましたが、まずは披露宴の日時。平日しかも月曜日の午後5時半開宴と、まずは先制パンチ。次は出席者の数。参加した披露宴の招待客は400名近くと日本では芸能人級の規模（特に珍しい規模ではない様子）。人数の多さに驚く暇もなく、次は乾杯の発声。日本では緊張感漂う中、勤務先上司などが担うものの、ベトナムでは各々ごく自然に飲み始める模様。また最後は締めめの挨拶等もなく、各自流れ解散と、何とも微妙な感覚に襲われました。

勤務先の別の同僚曰く、「これがオーソドックスな結婚式」ということでしたが、違和感を覚える過程で、“ベトナム人にとって結婚って何だろう”と素朴な疑問がわいたことから、題材にさせて頂く事と致しました。

右上図の通り、ベトナムの平均結婚年齢は東南アジア主要国の中でも若く、日本との比較においても5歳程度の差があります。昔の日本同様、特に女性に関しては、「早く結婚すべき」との考え方がある一方、最近ではキャリアの女性も多く存在し、可処分所得の増加や価値観の多様化などを背景に、こちらも日本同様、一人の時間を有意義に活用したいと考える女性が増えており、初婚年齢も高まっているように感じます。過去ベトナムにおいては、フランスによる植民地化やベトナム戦争など、厳しい時代を長く経験しており、その影響からか肉親や同郷の人をととても大切にしている傾向があります。結婚に関しても依然として、“家”と“家”が結びつくものとして考えられている部分も多く、ベトナム人女性は日本以上に男性選びに神経を使う人が多いと考えられます。そして、それはプレッシャーという波で各方面から押し寄せられる訳ではありますが、ベトナムの経済事情とは別に、“一早く良い相手を見つけなければならない”という、いわば「焦り」が結婚年齢を早める要素に繋がっているのかもしれませんが。

私が所属する部署はリーダーをはじめ女性行員が多く存在し、みなさん日本語、英語を操ります（勿論ベトナム語も）。他の部署を見ても、日本以上に女性活躍が進んでいる様子で、雰囲気、振舞いともベトナム人男性を軽く凌駕していると感じます。一方で、上述の通り、結婚に関しては見えないプレッシャーも影響してか、“両親が認めた”、“無難な人だから”と妥協する部分もあるように感じます（実際に離婚率は日本並み）。今後、時代が進むにつれ、世間体が緩和し、ベトナム人女性が自由な恋愛を謳歌する時代になった時、これまで以上に女性が牽引する女性活躍国家として、更なる飛躍を遂げていくものと考えられます。「負けるな！ベトナム人男性」と、人の事は言えない日本人男性（筆者）ではありますが、同じ文化的側面を持つ両国であり、男女それぞれが切磋琢磨し、共に国家、民間とも発展していくことが願われます。

主要国及び東南アジア諸国の初婚年齢

国名	初婚平均年齢（歳）	
	男性	女性
インドネシア	25.5	22.3
ベトナム	26.4	22.8
中国	26.2	24.4
マレーシア	28.0	25.7
タイ	28.5	24.9
アメリカ	29.3	27.0
日本	31.1	29.4
韓国	32.4	29.8

出所：United Nations、OECD（経済協力開発機構）



【筆者が参加した結婚披露宴の様子】

5. インドネシア:「インドネシアの交通事情」

バンクネガラインドネシア ジャパンデスク 中嶋幸人

私がインドネシアのジャカルタに赴任して約1ヶ月が経ちました。初めての寄稿となる今回は、赴任して最初に驚いた当地の「交通事情」についてお伝えしたいと思います。

ジャカルタ市内は、車とバイクが大変多く、日本とは比べものにならないくらい毎日、主要幹線道路が混雑します。その上、市内でも大通り以外には、信号がほとんど設置されていないため、交差点はドライバー同士の阿吽の呼吸で行き交っている状況です。車同士が接触しそうになることは日常茶飯事ですが、それでも不思議と事故を目撃したことがまだ無いのは、ドライバーがクラクションを巧みに使って（その多さにも驚きますが）、他のドライバーや歩行者に注意を促すことで、事故の発生を未然に防いでいるのかもしれませんが。以下では、インドネシアにおける交通渋滞緩和に向けた取組みをご紹介します。

< 渋滞緩和に向けた取組みと課題 >

車が溢れるインドネシアですが、現在、都市部では交通インフラの整備に力を入れています。その代表例として、LRT（ライトレールトランジット・次世代型路面電車）、大量輸送が可能な MRT（マスラピッドトランジット・地下鉄等）の建設が進行中であり、日本もそれらのプロジェクトに関わっています。公共交通機関の利便性や安全性が高まり、利用者が増加すれば、渋滞緩和に繋がることが期待されています。



【日中の主要幹線道路の様子】

しかしながら、「インドネシアには自動車の販売規制等が無いこと」「著しい人口増加率と高い経済成長率」「自動生産台数増加に関する高い数値目標」（インドネシア産業省が2016年度117万台の四輪自動車生産数を2020年度には150万台とする目標を立てている。）等を考慮すると、公共交通機関の利便性・安全性の向上だけで、自動車利用者が減少し、渋滞緩和が進むとは考え難く、他にも環

状交差点の設置など道路上の整備や交通システムの改良が不可欠となっています。

インドネシア国家開発企画庁によれば、2017年におけるインドネシアの渋滞による経済損失は約8,400億円に達するとの発表もあり、公共交通機関の利便性向上を進めると同時に、道路整備や交通システムの改良が喫緊の課題です。インドネシアには多くの日系企業が進出していますが、当地に駐在される方の生活をより快適なものにするためにも、日本からも交通システムの改善について、積極的に提言してほしいと思います。

6. 為替相場情報

(1) 人民元一円為替相場(中国人民銀行公表仲値)

(単位:1人民元当たりの日本円)

(月)		(火)		(水)		(木)		(金)	
12月25日	17.24881	12月26日	17.32082	12月27日	17.30253	12月28日	17.30463	12月29日	17.27623
1月1日	-	1月2日	17.32202	1月3日	17.28638	1月4日	17.31662	1月5日	17.37167
1月8日	17.44957	1月9日	17.41887	1月10日	17.28220	1月11日	17.09110	1月12日	17.13062
1月15日	17.19838	1月16日	17.18420	1月17日	17.15472	1月18日	17.28489	1月19日	17.29745

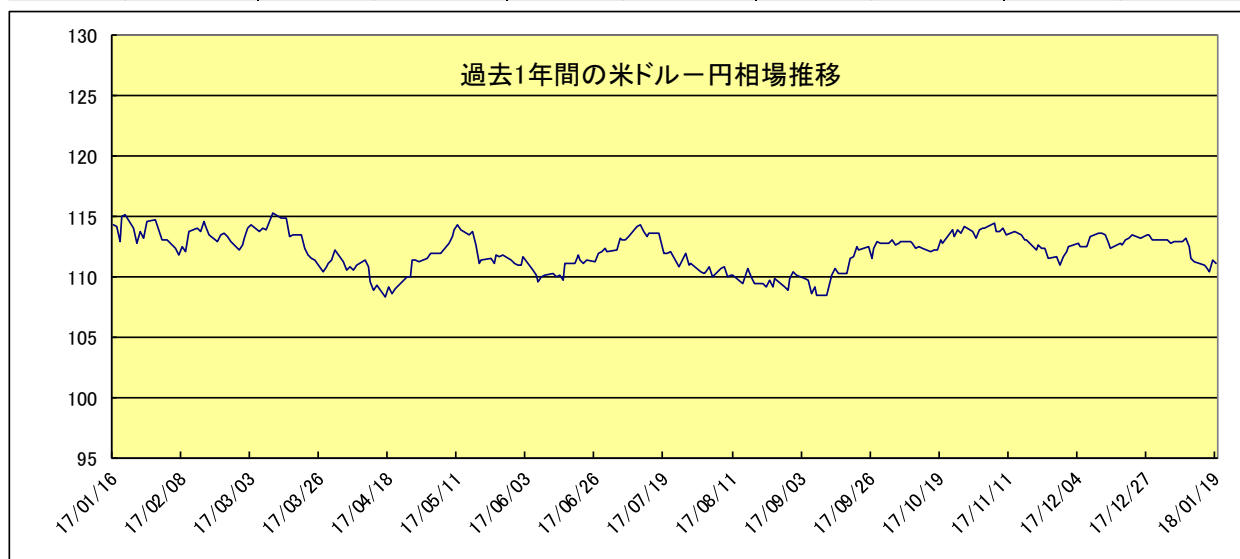


上記表、及びグラフはこの公表仲値を便宜的に1人民元当たりの日本円へ換算し直した相場です。
そのため、正式な人民元相場が必要な場合は、中国人民銀行にお問い合わせ下さい。

(2) ドルー円為替相場(当行公表仲値)

(単位:1ドル当たりの日本円)

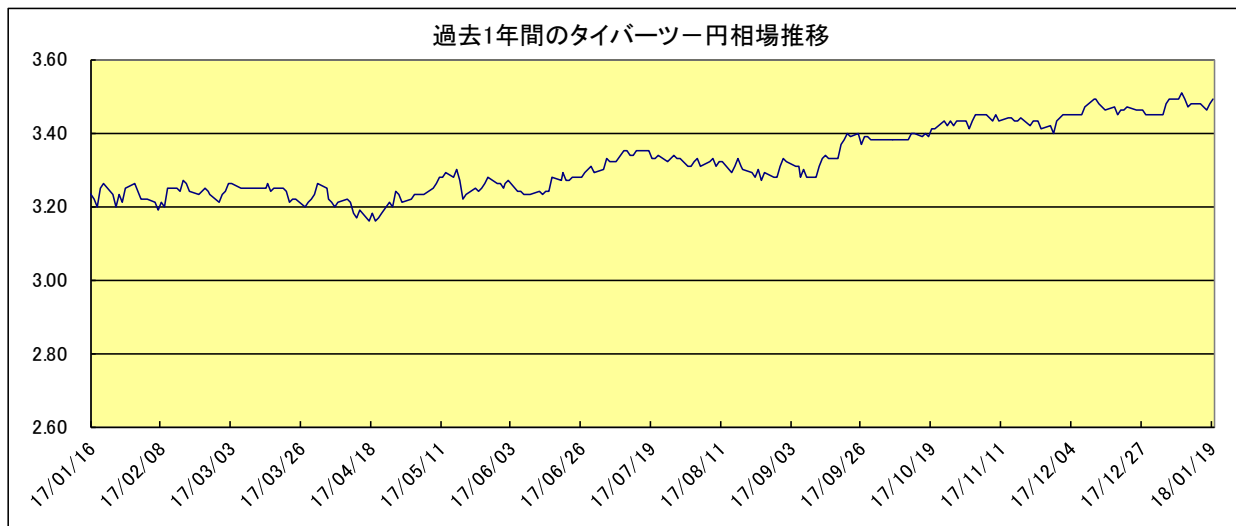
(月)		(火)		(水)		(木)		(金)	
12月25日	113.23	12月26日	113.38	12月27日	113.41	12月28日	113.48	12月29日	113.00
1月1日	-	1月2日	-	1月3日	-	1月4日	112.75	1月5日	112.84
1月8日	-	1月9日	113.16	1月10日	112.45	1月11日	111.47	1月12日	111.23
1月15日	110.90	1月16日	110.84	1月17日	110.36	1月18日	111.33	1月19日	111.11



(3) タイバーツ-円為替相場(当行公表仲値)

(単位: 1バーツ当たりの日本円)

(月)		(火)		(水)		(木)		(金)	
12月25日	3.4600	12月26日	3.4600	12月27日	3.4600	12月28日	3.4500	12月29日	3.4500
1月1日	-	1月2日	-	1月3日	-	1月4日	3.4800	1月5日	3.4900
1月8日	-	1月9日	3.5100	1月10日	3.4900	1月11日	3.4700	1月12日	3.4800
1月15日	3.4800	1月16日	3.4700	1月17日	3.4600	1月18日	3.4800	1月19日	3.4900



(4) インドネシアルピア-円為替相場(参考値)

(単位: 100ルピア当たりの日本円)

(月)		(火)		(水)		(木)		(金)	
12月25日	0.8400	12月26日	0.8400	12月27日	0.8400	12月28日	0.8400	12月29日	0.8400
1月1日	-	1月2日	-	1月3日	-	1月4日	0.8400	1月5日	0.8400
1月8日	-	1月9日	0.8500	1月10日	0.8400	1月11日	0.8300	1月12日	0.8300
1月15日	0.8300	1月16日	0.8300	1月17日	0.8300	1月18日	0.8400	1月19日	0.8400

