

モバイル決済が新産業を生む

中国ではモバイル決済の浸透が、シェアリング・エコノミーの発展を後押ししている。

中

国・北京の朝は、街中をオレンジや黄色などのカラフルな自転車が多く行き交っている。オレンジは「Mobiike（モバイク、摩拜單車）」、黄色は「ofo（オフオ、共享單車）」のシェアリング自転車だ。出勤途中のスーツ姿の男性らは、駅やバスの停留所近くなどに置かれた専用自転車のサドル付近にスマートフォンをかざした後、次々と自転車にまたがっていく。筆者の印象では、街中を走っている8〜9割の自転車はシェアリング自転車で、個人所有の自転車に乗っている人はほとんど見かけない。

お金が増える フィンテック

シェアリング自転車は、スマートフォンにダウンロードした専用アプリを用いて、街中に配置されている専用自転車のQRコードを読み取るだけで鍵が外れ、利用が可能になる。利用料は30分ごとに0.5〜1元（約8〜16円）となっており、

事前に銀行口座から資金をチャージした「アリペイ」や「ウィーチャットペイ」といったモバイル決済アプリを通じて支払う。

モバイクとオフオは2015年からサービスを始め、17年3月時点で、それぞれ33都市、46都市で利用可能。中国の調査会社アイリサーチによると、利用者は計1138万人規模となっている。

このようにシェアリング・エコノミーのような新サービスの普及には技術革新が欠かせない。決済システムにアリペイやウィーチャットペイ

やさしく だいすけ
矢作 大祐
(大和総研研究員)

を導入したことにより、サービスの利用から決済までのすべての過程をスマートフォンアプリの中で完結することが可能となり、利用者の利便性が高まったことが大きい。急成長している配車サービス「滴滴出行（ディディ）」も、モバイル決済アプリを通じて料金を支払う仕組みだ。

シェアリング・エコノミーの発展を支えるモバイル決済も、近年急激に利用拡大が進んだ。中国の調査会社「易観智库」によると、16年10〜12月のモバイル決済額は12・8兆元（約215兆円）まで拡大（図）。コンビニや飲食店を中心に北京や上海などの大都市では利用できないところを見つける方が難しい。

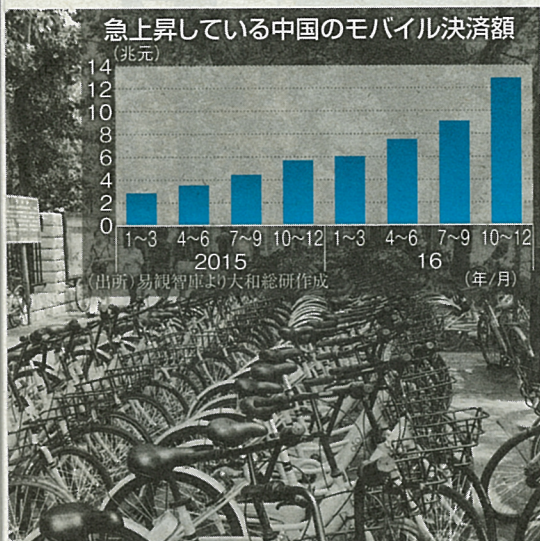
システムを共通化

利用者が安心して使えるよう、モバイル決済業者に対する監督・規制の強化も進んだ。モバイル決済サービスはIT業者が提供していることから、既存の金融監督の網にかかり

にくかったため、中国当局は10年からモバイル決済業者に対して「決済業務許可証」の取得を義務化した。

さらに17年3月末から、モバイル決済の共通プラットフォーム「網聯」が試行運転を開始。従来はモバイル決済業者と銀行が提携しながら独自の決済システムを構築しており、仕組みがブラックボックス化している側面があったが、共通プラットフォームとして「網聯」がモバイル決済業者と銀行の間に入ることで、資金フローを透明化させるのが目的だ。中国国内だけでも数億アカウントという巨大な決済プラットフォームの誕生は、国際的なデファクトスタンダード（事実上の標準）となる可能性を秘めている。

中国では、モバイル決済のような新技術の利用拡大とともに、シェアリング・エコノミーのような新サービスが発展するというイノベーションの連鎖が始まっている。モバイル決済が急速に発展した15年以降、銀行口座からの現金引出額は減少しており、銀行・現金を中心とした既存の決済システムに少なからず影響を及ぼしている。これをもって、銀行や現金の重要性が低下すると一概には言えないものの、既存産業がどのようにビジネスモデルを調整し、モバイル決済システムと共存していくかが今後の注目点となる。



北京ではシェアリング自転車の数が急増している