ISSN：2189-549X

12月号
2015

東アジアへの視点

北九州発アジア情報

第26巻3号

Asian Growth Research Institute

九州地域における人口減少対策 国際観光都市別府の事例から示唆・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・1
アジア成長研究所上級研究員　田村　一軌
アジア成長研究所主席研究員　戴　二彪

日本の対韓国自動車部品貿易赤字転換と九州自動車産業への影響・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・13
アジア成長研究所上級研究員　韓　成一

顧客に選ばれる港湾の競争力（前編）：北九州港の現状と課題・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・26
アジア成長研究所客員研究員　藤原　利久

【投稿論文（査読付き）】インドシナ地域における社会経済開発の格差－経済実情と人間開発を中心に－・・・・39
熊本学園大学 特任助教 エイ・チャン・プイン

【投稿論文】電子メールによる依頼行動に関する日中対照研究－ディスコース・ポライトネス理論の観点から－
・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・53
大連理工大学　講師　王玉明
大連理工大学　講師　聞　芸

公益財団法人アジア成長研究所

九州地域における人口減少対策
国際観光都市別府の事例からの示唆★

アジア成長研究所上級研究員　田村　一軌
アジア成長研究所主席研究員　　戴　二彪

要旨

人口減少は九州地域だけでなく日本全体が直面している深刻な問題である。本稿では，まず九州地域の人口変化の最近の傾向を調査し，九州の福岡県を除くすべての県で人口が減少していること，さらに人口変動要因には自然増減と社会増減の 2 つがあるが，そのうち社会増減についてみてみると，福岡県を除くすべての県でほぼ一貫して転出者数が転入者数を上回っていることを確認した。そして，人口減少問題を解決する方法について，その効果を分析するための例として，温泉や最近設立された国際大学などによって国際的に知名度の高い観光都市である別府市を取り上げた。別府市の経験が示していることは，転入人口を増加させるための政策努力によって，人口増加にかなり迅速な効果をもたらすことができるということである。ただし，人口減少の長期的傾向を抑制または軽減するためには，地元の住民がより多くの子供をもてるように，結婚・出産・子育てを後押しする政策を慎重に立案することで地域の出生率を上昇させなければならない。別府の事例は，適切な経済成長戦略によって地域の雇用機会を増加させなければ，人口減少問題への対策の効果は長期的には持続しないことを示唆している。

1. はじめに

20 世紀後半において，世界中のほとんどの国は大幅な人口増加を経験した。急速な人口増加は貯蓄率の低下と生産資本の供給不足を招き，経済成長が停滞してしまう発展途上国も少なくない。しかし東アジア諸国（地域）では，人口規模の増大が続きながら，政府の政策誘導あるいは自発的な「家族計画」によって，生産年齢人口（16～64 歳人口）が常に被扶養人口（年少者と高齢者）よりも速く増加するという人口構造を維持してきた。しかも，雇用機会の拡大によって，生産年齢人口が必要な教育訓練を受けた後，そのほとんどが名実ともに生産人口になった。このような人口構造上の特徴は，「人口ボーナス」（“Demographic dividend”または“Demographic bonus”）と呼ばれており，1960 年代から 1990 年代の東アジアの経済成長に大きく貢献した（Bloom, Canning, and Malaney, 2000）。

ただし，近年の欧米先進国や東アジア諸国では，急速な少子高齢化の進行に伴い人口動向に大きな変化が表れている。日本の場合，世界最低水準の出生率の影響で，2000 年に生産人口が減少に転じ，2005 年からは人口減少時代に突入した。また，世界一の高齢化率によって「人口

★本稿は，日韓海峡圏研究機関協議会研究報告会への報告論文「九州地域における人口減少対策：別府市を例として」に加筆修正したものである。

ボーナス」も徐々になくなっていくとみられている。こうした人口減少動向と人口構造の転換による日本の経済成長および若い生産人口の持続的増加を前提とする年金制度を中心とする日本の社会保障制度への深刻なマイナス影響が大きく懸念されている。人口減少および人口構造上の少子高齢化は，日本社会全体および各地方自治体が直面している最大の課題といっても過言ではない。

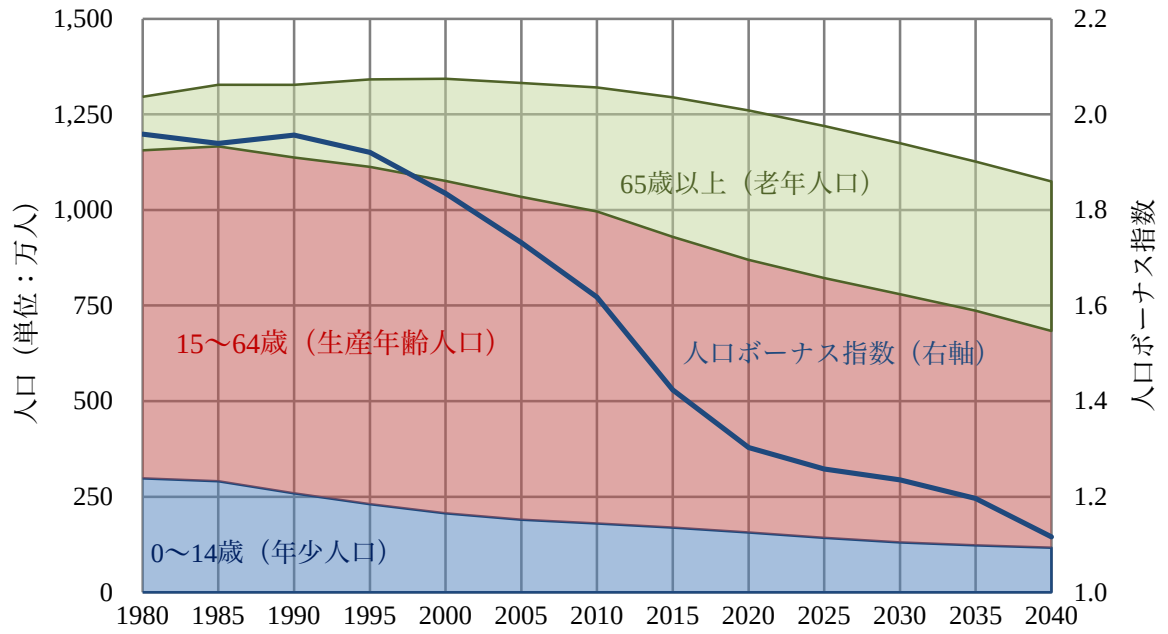
本稿は，2000 年ごろから人口減少が続いている九州地域の対策に着目し，九州を代表する国際観光都市別府市（大分県）を事例として，同市の人口減少対策と効果を考察する。本稿は 4 節から構成される。次の第 2 節では，九州地域全体の人口減少の実態と要因を概観する。第 3 節では，別府市の人口減少対策についての取り組みと効果を考察する。最後の第 4 節では，今後の九州地域の人口動向を展望すると同時に，本稿の考察結果を踏まえ，九州地域全体への人口減少対策を提言する。

2. 九州地域の人口減少の実態と要因

2.1　人口減少・少子高齢化の進行

日本全体が人口減少社会・少子高齢化社会を迎えるなかで，九州地域も本格的な人口減少・少子高齢化が進行している。九州地域の総人口は，2000 年頃のおよそ 1,345 万人をピークに減

図 1　九州地域の 3 年齢区分別人口推移（1980～2040 年）



（注）人口ボーナス指数は生産年齢人口を従属人口（年少人口と老年人口の合計）で除した値である。
（出所）1980～2010 年の実績値：総務省統計局（各年版），2015～40 年の推計値：国立社会保障・人口問題研究所（2013）における中位推計

少局面に入り，2040 年には 1,075 万人まで減少すると推計されている。また，高齢化率（総人口に占める 65 歳以上人口の比率）は，1980 年には 10%強であったものが，2040 年には 36%を超えるまでに上昇すると推計されている（図 1）。

また，人口ボーナス指数をみると，1995 年ごろまでは人口ボーナス期の指標といわれる 2.0 に近い高い水準を維持していたが，その後急激に減少し，2040 年には 1.1 に近い値になると推計されている。

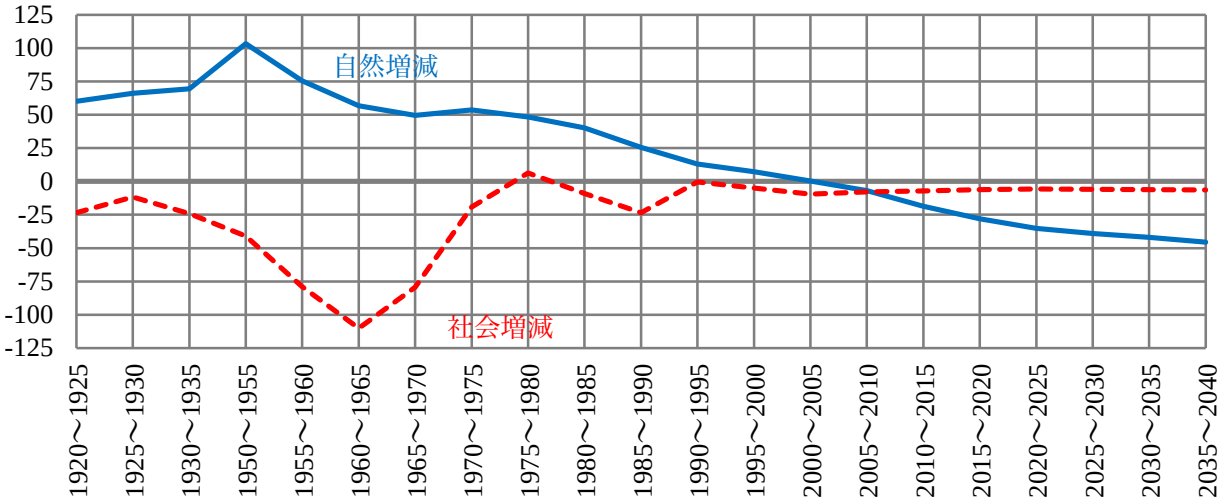
2.2　人口増減の要因分解（自然増減と社会増減）

九州地域の総人口は，2001 年までは増加傾向にあったが，それ以降は減少局面にある。地域の人口増減は自然増減（出生数と死亡数の差）と社会増減（転入数と転出数の差）に分解することができるが，図 2 は九州地域における自然増減と社会増減の推移を示したものである。九州地域における自然増減は，1950～55 年の 5 年間で 100 万人の増加であったが，それ以降ほぼ一貫して減少しており，2003 年にマイナスに転じた。また九州地域における社会増減は，日本の高度成長期である 1950～75 年の間は大幅なマイナスであったが，1975～80 年の変化ではプラスに転じた。バブル経済期（1985～90 年）に再び転出が転入を大きく上回り，社会増減は再びマイナスとなった。その後の九州地域の社会増減は，小幅な変動はあるものの，総じてマイナスで推移している。

（1）九州地域の県別合計特殊出生率の推移

九州地域の各県の合計特殊出生率は，いずれの県においても低下傾向が続いていたが，2004

図 2　九州地域の自然増減と社会増減の推移（1920～2040 年，単位：万人）



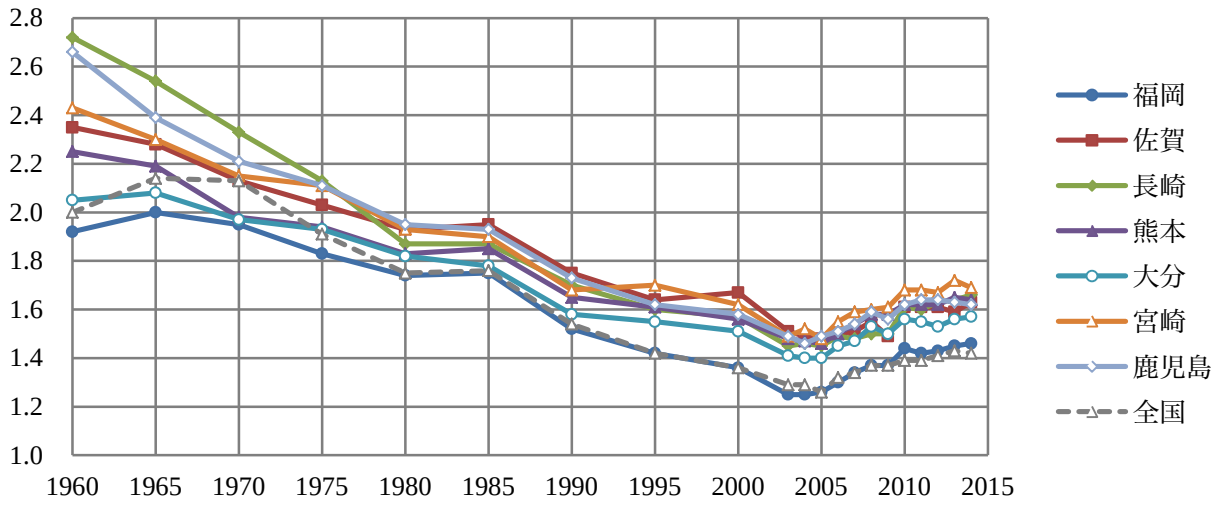
（注）2010 年以降の推計値における自然増減は封鎖人口推計（人口移動の影響を含まない参考推計）により，社会増減は中位推計と封鎖人口推計との差分から計算した。
（出所）1920～2010 年の実績値：総務省統計局（各年版），2010～40 年の推計値：国立社会保障・人口問題研究所（2013）

年前後を境に，近年では上昇する傾向にある（図 3)。県別にみると，九州地域のなかで最も合計特殊出生率が高いのは宮崎県（2014 年で 1.69）であり，最も低いのは福岡県（2014 年で 1.46）であった。2014 年ではいずれの県も全国平均の値（1.42）よりも高い数値となっている。

（2）九州地域の県別転入（転出）超過数の推移

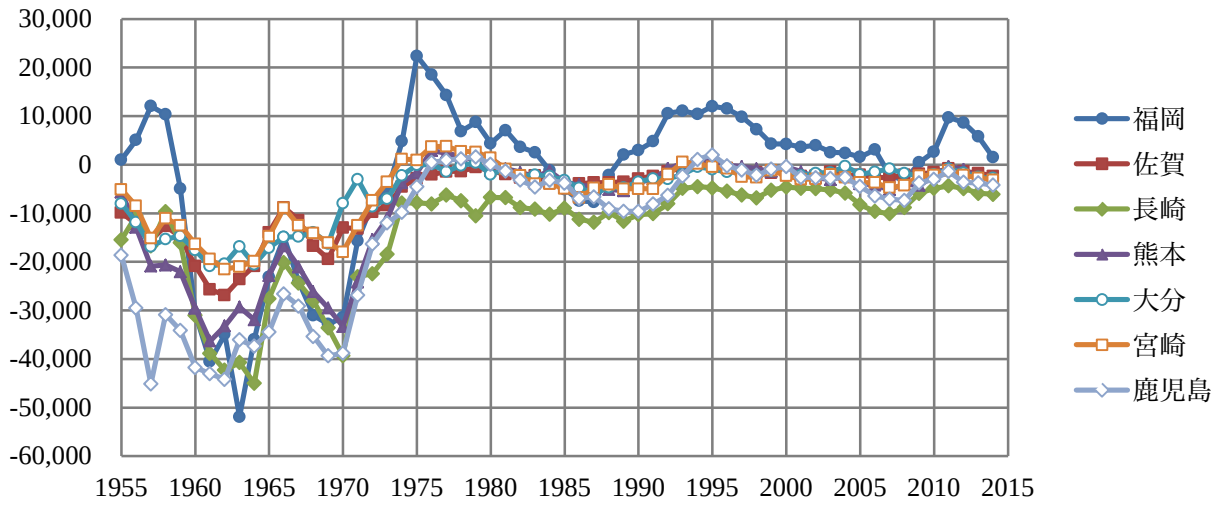
図 2 に示したように，九州地域の社会増減は高度成長期にはマイナスであり，大都市圏への人口供給源となっていたが，その後人口の社会増減は落ち着いている。図 4 に九州地域の県別社会増減の推移を示す。これをみると，全体的には図 2 と似た社会増減の傾向を示しており，

図 3　九州地域の県別合計特殊出生率の推移（1960～2014 年）



（出所）厚生労働省（2015）より作成

図 4　九州地域の県別転入（転出）超過数の推移（1955～2014 年）



（出所）総務省統計局（2015）より作成

即ち 1950～60 年代は大きく転出が転入を超過していたが，1970 年代以降はわずかに転出超過の状況が続いていることがわかる。しかし県別に詳しくみると，九州地域のなかでは福岡県は他の県と異なった動きをみせている。福岡県は九州地域 7 県のなかで唯一転入が転出を上回っており，社会増減がプラスになっている。一方で，長崎県や鹿児島県では，転出が転入を大きく上回っている。

2.3 九州地域における人口移動の特徴

（1）九州地域における県間人口移動の状況

図 4 に示したように，九州地域の県別社会増減をみると，近年では福岡県のみが転入超過であり，他の 6 県は転出超過の状況であった。状況をより詳しくみるために，2014 年における県間の転入（転出）超過数を表 1 に整理する。これをみると，福岡県は九州地域の 6 県すべてに対してほぼ 1,000 人以上の転入超過であり，6 県合計では 8,783 人の転入超過となっている。しかし九州以外の都道府県に対しては 7,253 人の転出超過となっている。また福岡県以外の九州 6 県は，九州地域に対しても，九州地域以外に対しても，転出が転入を上回る社会減の状態である。即ちこの表からは，福岡県が九州地域の人口を吸い上げているが，その福岡県も首都圏を中心とする九州地域以外の地域に人口を吸い上げられているという構図になっていることがわかる。

（2）九州地域における年齢階級別人口移動

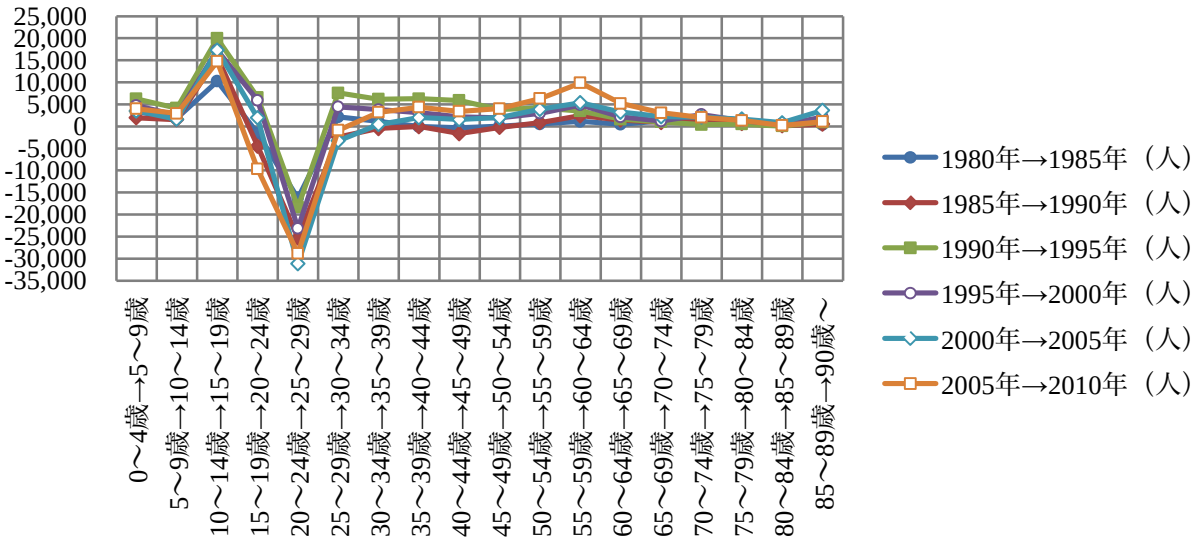
図 5 および図 6 は，福岡県および，福岡県以外の 6 県の代表として大分県における年齢階級別転入超過数をグラフにしたものである。まず図 5 の福岡県の状況をみると，10～14 歳から 15～19 歳になるときに大幅な転入超過になっており，20～24 歳から 25～29 歳になるときには大

表 1　九州地域における県別転入超過数（2014 年，単位：人）

	福岡県	佐賀県	長崎県	熊本県	大分県	宮崎県	鹿児島県
対福岡県		△1,141	△2,637	△1,242	△1,345	△951	△1,467
対佐賀県	1,141		△242	31	△55	△9	43
対長崎県	2,637	242		251	50	28	△102
対熊本県	1,242	△31	△251		△90	△264	△288
対大分県	1,345	55	△50	90		△74	△96
対宮崎県	951	9	△28	264	74		△32
対鹿児島県	1,467	△43	102	288	96	32	
対九州	8,783	△909	△3,106	△318	△1,270	△1,238	△1,942
対九州以外	△7,253	△1,429	△2,974	△2,684	△1,485	△1,888	△2,280
合計	1,530	△2,338	△6,080	△3,002	△2,755	△3,126	△4,222

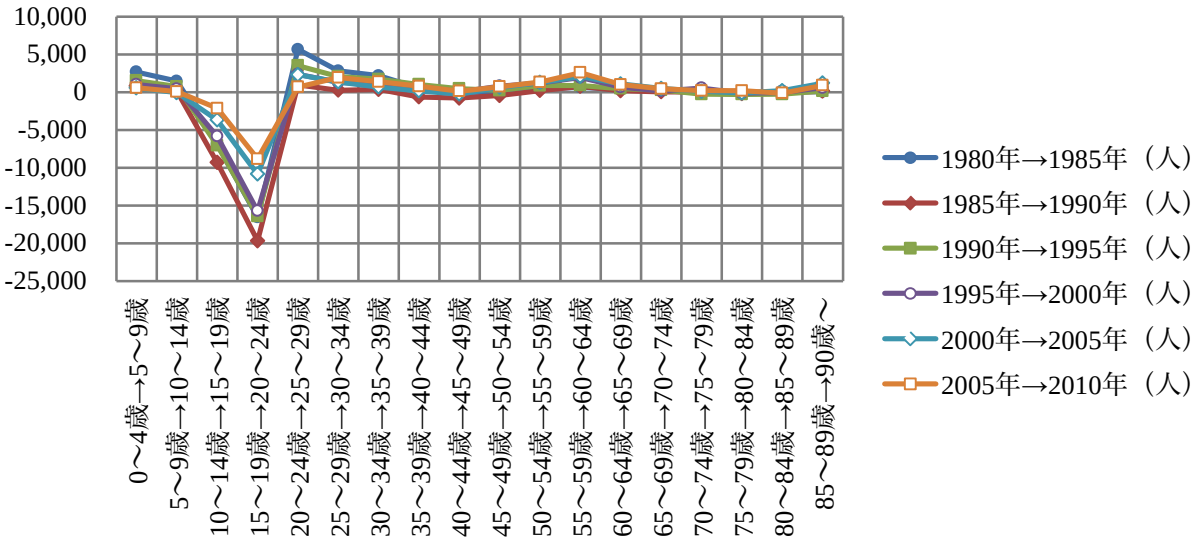
（出所）総務省統計局（2015）より作成

図 5　福岡県における年齢階級別転入超過数の推移（単位：人）



（出所）内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局より作成

図 6　大分県における年齢階級別転入超過数の推移（単位：人）



（出所）内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局より作成

幅な転出超過になっている。一方で図 6 の大分県の状況をみると，15～19 歳から 20～24 歳になるときに大幅な転出超過となっている。これらの変動には大学への入学，および大学の卒業にともなう転入・転出による影響が大きいと考えられる。即ち九州地域においては，大学入学とともに九州各県から福岡県への人口移動が起こり，大学卒業とともに，福岡県から大都市圏への人口移動が起こっていると考えることができる。

3. 別府市の人口減少対策：取組みと成果

3.1 別府市の概要

別府市は九州の北東部，瀬戸内海に接する大分県東海岸のほぼ中央に位置する。人口規模は 12.3 万人（2014 年）で，大分県の第 2 の都市である。市内には古くから「別府八湯」と呼ばれる温泉群が点在し，温泉湧出量日本一の「泉都」と九州を代表する国際観光都市として国内外に知られており，年間 820 万人の観光客が訪問（230 万人が宿泊）する。市内の主要産業は，商業，ホテル・旅館・飲食産業，サービス業を中心とする第三次産業で，就業者数の 8 割以上，市内総生産の 9 割以上を第三次産業が占めている。日本国内の団体旅行ブームがあった 1950～80 年代には，別府の観光関連産業が大いに繁栄し，人口も増加しつつあった。

しかし，別府の人口は 1980 年をピーク（13 万 6,485 人）に，その後は「少子化」や人口転出の増加で人口が減少し始めた（図 7）。子供や生産人口の減少による人口減少は，別府市の生産，消費，財政収入などにさまざまなマイナスの影響をもたらし，中心市街地の衰退と観光都市のイメージダウンにも直接的につながった。人口減少対策は別府市の急務の課題となっている。

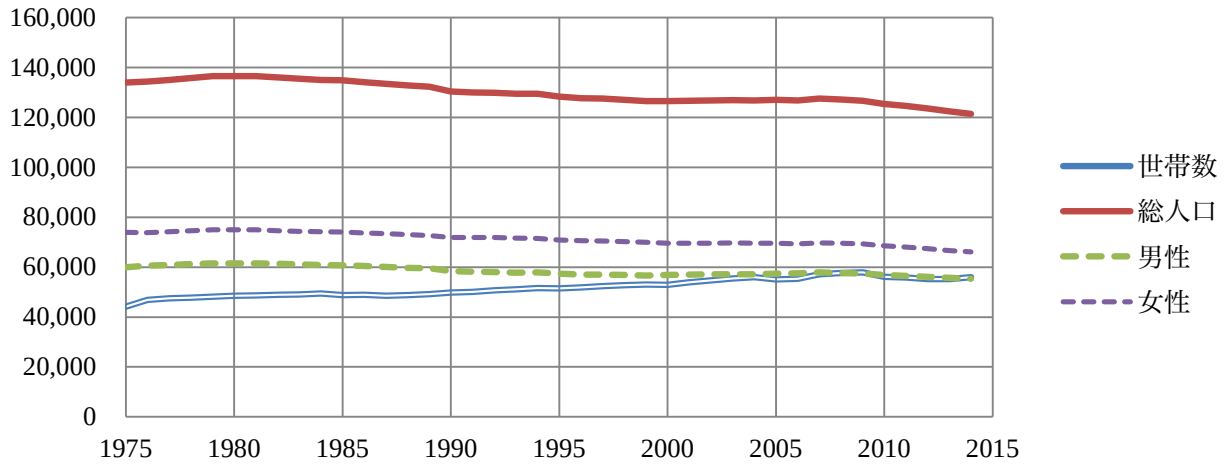
3.2 別府市の人口減少対策の取組み

人口の自然減に加え，社会減（転出超過）も進む別府市においては，危機感をもって人口減少に歯止めをかけ人口減少の負の影響を緩和するために総力をあげて取り組んでいる。その主要な対策としては，①知名度の高い大学の誘致，②市外人口の転入増大を狙う「移住・定住サポート計画」の実施，③少子化対策・子育て支援策の充実化の 3 つをあげることができる。各対策の概要は次の通りとなっている。

（1）大学誘致

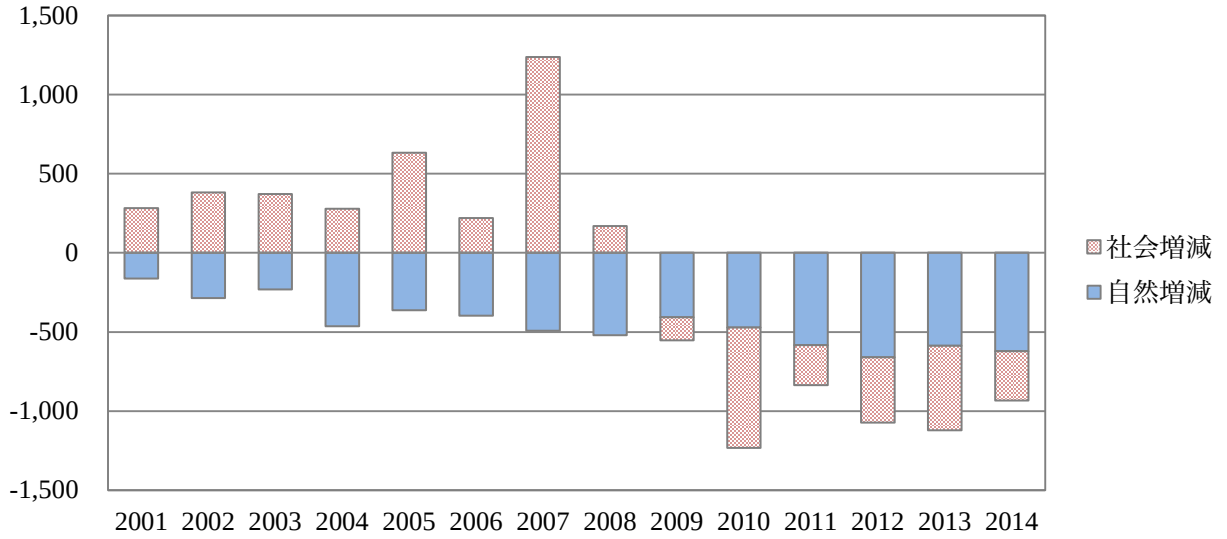
2000 年に，大分県と別府市の誘致協力で，京都にある私立の伝統校立命館大学が，別府市に立命館アジア太平洋大学（APU）を設立した。誘致をしたのは主に大分県であったため，開学前後には APU は必ずしも地元の別府市民から歓迎されていたわけではなかった。しかし開学後，APU と別府市の連携・交流が進み，APU の学生が別府を「第 2 の Hometown」と，別府市民も APU を「地元の誇り」と思うようになっている（日経 BP 社，2015）。別府市民と大分県・別府市行政の強い支持を受けた APU は，「留学生 50%，教員の外国人比率 50%，迎え入れる留学生の出身国 50 ヵ国以上」，という「3 つの 50」を特徴とする本格的な国際大学であり，開学当初から日本語と英語でのバイリンガル教育を徹底している。別府市民と大分県・別府市行政の強い支持をえて短期間で軌道に乗った APU の卒業生は「企業や地方自治体のグローバル事業に即戦力の高い人材」と高く評価され，同大学の成功物語は日本国内外から注目を集めている。2014 年に，日本文部科学省が全国の大学から 37 の「スーパグローバル大学」を選定し 10 年間の強

図 7　別府市の人口規模の推移（単位：人，世帯）



（出所）別府市（各年版）より作成

図 8　近年の別府市人口変動の要因：自然増減と社会増減の構成（単位：人）



（出所）別府市（各年版）より作成

化補助金を交付すると発表したが，九州地域で選ばれたのは，伝統のある国立名門校九州大学と新興校の APU の 2 校のみとなっている。

一方，2010 年 4 月 10 日，APU 開学 10 周年を機に，大分県が APU 誘致に伴う経済的・社会的波及効果を検証し，その結果が発表された（大分県，2010）。大分県の発表によると，APU がもたらす大分県への経済効果は，年間 211.7 億円に達していることが分かった。

また，社会的波及効果では，1980 年から減少し始めた別府市の人口が，APU 開学以降 12 万 7 千人前後の水準を維持し人口減少に歯止めがかかっている（図 7）。検証分析を行った 2009 年における APU の関連人口（学生・教職員，教職員の家族，生協，関連会社の従業員）は 6,862 人で，別府市の総人口の 5.4%を占めている。ただし，最近数年間では零細・中小企業を中心

とする別府市の産業界は苦戦しており，雇用機会の不足などの要因で人口転出が増加し，別府市の人口が再び減少傾向になっている。

（2）移住・定住サポート計画の実施

別府市には別府八湯と呼ばれる 8 つの温泉郷が点在し，温泉湧出量は日本一といわれている。市内には，市営温泉 17 ヵ所，市有区営温泉が 69 ヵ所あり，そのほとんどが 1 回わずか百円程度の料金で利用できるため，生活と温泉の結びつきが強い。また自宅に温泉を引いている家庭

表 2　別府市の子育てサポート策

事業	内容
第 3 子以降の保育料無料化	第 3 子以降の子どもは，3 才未満まで保育料が無料。
子ども医療費の無料化	保険適用分の子ども医療費（小・中学生は入院分のみ）が無料。
育児相談	市保健センターで毎月 1 回開催（無料）。電話相談も随時実施。
ファミリーサポート	会員登録すると，子育てを応援する会員の支援を受けることができる。対象はおおむね生後 3 ヵ月～小学生まで（有料）。
わくわく別府っ子	登録者に子育て支援に関する有益な情報の配信サービスを行う。
一時預かり事業	おおむね生後 6 ヵ月から就学前の子どもを，急な仕事や病気，育児疲れの解消などを理由に一時的に保育所に預けることができる（有料）。
児童館	0～15 歳までの子どもが遊具や図書室等を利用できる施設(要登録)で様々な遊びや行事を体験。公立 3 ヵ所，民間 1 ヵ所。
子育て支援センター	親子で自由に入ることができ，家庭的な雰囲気の中で楽しく子育てできるようにサポート。子育てに関する相談も受ける。公立 3 ヵ所，民間 3 ヵ所。
病児保育	民間 1 ヵ所。
子育て短期支援（ショートステイ）事業	児童を養育している家庭の保護者が出産・事故・冠婚葬祭等で養育が一時的に困難である場合，経済的問題で急遽一時的に保護を必要とする場合，児童福祉施設等で一時的に児童を養育・保護（課税状況により一部自己負担が必要）。
離乳食講習会	離乳食について親子で試食しながら学べる教室を無料で実施（幼児食やおやつ等に関する相談も来所・電話にて随時実施）。
放課後児童クラブ	市内小学校区で放課後に小学校就学児童を預かる（有料）。
幼稚園就園奨励費補助事業	私立幼稚園園児がいる，一定の所得等の条件を満たす保護者に対し，就園奨励費の補助を行う。
特別支援教育就学奨励費補助事業	法例に規定する障害の程度に該当する児童生徒の保護者に対し経済的支援を行う。
要保護・準要保護児童生徒就学援助事業	要保護・準要保護児童生徒の保護者に対し，就学援助を行う。
奨学金の贈与・貸与（高校・大学等）事業	高等学校および 4 年制大学に在学し，学業・人物ともに優秀で経済的に就学が困難な生徒・学生に対し，奨学金を贈与または貸与。
教育相談員の派遣事業	外国人子女の学習や生活面の適応等のため，相談員を派遣。
特別支援教育支援員 （いきいきプラン支援員）の配置	特別支援教育支援員（いきいきプラン支援員）を市立幼・小・中学校に配置し，特別な支援が必要な園児児童生徒への個別支援を行う。
「小さいお友だちの日」体験保育事業	幼稚園に通っていない 3 歳以上の子どもを対象に，保護者同伴のもと施設を開放し，遊びや在園児との交流・情報交換の場を提供。
地域教育力活性化事業	市内全域で地域住民のボランティアにより，学校内外の教育活動への支援と市内 6 つの公民館で子ども教室を開催。
海外留学奨励金	市内に 3 年以上居住している市民が，海外の高校，短期大学，大学，専門学校又は語学学校に 24 週以上勉学・研究で留学する場合，奨励金を 5 万円交付。

（出所）別府市（2015a）

も珍しくなく，心身ともに健やかで安らげる暮らしを享受できる環境といえる。温泉と豊かな自然（海・山）を売りに，別府市は市外からの人口転入増加を狙い，大学誘致に加えて，移住・定住サポート計画を実施している。若年層の他，全国から高齢者の別府移住も歓迎されている。別府市が期待を寄せるのは，十分に稼働していない民間の有料老人ホームで，移住者の受け皿として活用できれば収益が上がり，税収を増やせるとみているという。また，介護で働く人々の雇用の場が広がることも期待されている（NHK ニュース，2015）。

別府市の積極的 PR 活動によって，同市の「移住・定住サポート計画（別府市，2015a）」は全国から注目を集めている。同市の関連ウェブサイトでの紹介内容によると，近年では移住を決定・実施した人が増えている（BEPPU PROJECT，2015）。

（3）少子化・子育て対策

別府市の人口動態の推移を要因別にみると，社会動態では増加要因（転入）と減少要因（転出）の比率は年によって変化しているのに対し，自然動態では常に減少要因（死亡）が増加要因（出生）を上回っていることがわかる（図 8）。別府市の合計特殊出生率を，全国および大分県と比較すると，第三次産業が中心という産業構造の影響もあり，働く女性が多い別府市は全国や大分県より常にはるか低い水準にあり，近年は 1.2 人前後まで低下している（別府市，2010，2015b）。この状況を変えるために，別府市は 2005 年ごろから，本格的な少子化対策・子育て支援策を強化している（表 2）。

3.3 別府市の人口減少対策効果のまとめ

上述したように，1990 年代後半以来，人口減少および人口構造上の少子高齢化に歯止めをかけるために，別府市は，大学誘致，移住・定住のサポート，子育て支援策の充実化など対策を積極的に実施してきた。また，上述した直接的な人口減少対策に加え，別府市の地域特性を活かし，新たな付加価値を生み出す起業支援や雇用の創出，所得の向上といった地域経済の好循環を生み出していく施策も模索している。

別府市役所や大分県庁・APU の関連資料および聞き取り調査に基づいて分析すると，その効果は次のように要約できる。

① APU の誘致成功によって，別府市の人口減少トレンドは大きく緩和した。特に 2001～08 年の間は，6,000 人以上の APU 関係者（大学生・大学院生・教職員と家族）の転入で，別府市総人口が増加に転じていた。その後，少子高齢化の加速によって，同市の総人口が再び減少し始めているが，大分県内の他の地域および九州地域の人口減少速度を大きく下回っている。
② 移住・定住サポートプロジェクトは，仕事・健康・子育て・暮らしなどに関する情報サービスの提供から財政補助まで包括的な支援活動を実施しており，別府市への人口移動と定住化に確実に寄与しているとみられる。高齢者の受入れ促進計画は，財政負担増加につながるリスクもあるが，別府市の介護・療養・医療など高齢者関連産業の成長にプラスの影響を与えると期待できる。

③ 子育て支援策は，近年実施されたばかりであり，その効果はまだ顕著に表れてはいない。しかし，子供や女性に優しい環境が形成されており，その効果が徐々に出ると思われる。
④ こうした人口減少対策は，別府市の国内外への知名度の上昇と観光を柱とする地域経済の活性化に大きく貢献している。良い循環が継続すれば，市外人口の転入が拡大していく可能性がある。

4. 今後の人口動向の展望と人口減少対策への提言

本稿は，九州地域全体の人口減少・少子高齢化の動向と要因を概観したうえで，国際観光都市別府市を事例として九州の地方自治体の人口減少・少子高齢化対策の取り組みと効果を考察した。本稿の考察結果および国内外の経済・社会情勢を総合的に考えると，九州地域の今後の人口動向について，次のトレンドが予測できる。

① 九州地域各県の合計特殊出生率は全国平均水準より高いが，人口置き換えに必要な水準（2.1）を大きく下回っている。さらに，雇用機会の地域格差がこれからも存在する可能性が高いため，大卒・高卒など若年層を中心に九州から（三大都市圏を中心とする）他地域への純転出状況もしばらく続くとみられる。したがって，国際人口移動における大規模な純転入が発生しない限り，九州の少子高齢化・人口減少傾向は，少なくとも 10 年以内は変わらないといえる。
② 九州地域全体の人口が減少していくなかで，九州の経済・文化・教育・情報の中心地およびアジア交流の玄関口としての福岡県（特に福岡市）への人口集中が今後さらに進行する可能性が高い。
③ 九州地域では，福岡県以外の各県の人口がいずれも減少しているが，市レベルでは，効果的な人口減少・少子高齢化対策があれば，福岡市だけでなく，産業・人口成長のポテンシャルの高い都市が少なくない。あるいは，減少から上昇へ転換することが困難だとしても，減少のスピードを大きく緩和できる可能性のある都市が多数存在している。

一方，各地方自治体にとって，効果的な人口減少・少子高齢化対策の策定は容易ではないが，本研究からえた示唆を踏まえ，次のように提言したい。

① 地域（都市）の人口動向は，人口の自然増減と社会増減の両方に左右されるが，結婚・家庭・育児などに関する考え方と生活スタイルの変化によって晩婚化とそれにともなう出産年齢の高齢化が進行し，子供を産まない選択をする女性も増えている中，九州地域の少子化傾向および人口の自然減を短期間で変えることは難しい。このため，短期間で人口減少対策の効果が求められるならば，別府市のように，地域の特色と優位性を生かして人口の社会増加に注力することが有効であろう。
② 人口の社会増減は，国内人口移動と国際人口移動の両方に影響されるが，国内の人口移動

だけを重視すると，各地方自治体間の人口競争は結果的にはゼロサムゲームになる。労働力の量，年齢構造，および質（多様性・チャレンジ精神）など多くの問題を抱えている九州および日本においては，多様性とチャレンジ精神をもつ外国人労働力（特に専門人材）の受入れの拡大が必要である。

③ 九州以外の地域においても，韓国・中国をはじめとするアジアの多くの国においても，少子高齢化が急速に進行しているため，長期的な人口減少対策は，域外・海外からの人口転入のみに依存するのではなく，域内・市内の人口自然増加の上昇を重視しなければならない。社会全体が結婚・家庭の価値そして女性の重要な社会貢献を再認識する必要があるとともに，働く女性でも安心して結婚・出産・子育てができるような環境を作ることが緊要の課題だと思われる。

④ APU の卒業生も，その多くは卒業後に別府市を離れるという。大学誘致などによって人口が増加したとしても，地域に雇用がなければ，人口が地域に定着することは難しい。地域人口の減少を食い止めるためには，やはりしっかりとした産業成長戦略を策定し，地域の雇用基盤を強化することが必要である。

参考文献

NHK ニュース（2015）「高齢者“地方移住”広がる波紋」http://www.nhk.or.jp/ohayou/marugoto/2015/07/0702.html, 2015 年 7 月 2 日放送

大分県（2010）「大学誘致に伴う波及効果の検証」http://www.pref.oita.jp/uploaded/attachment/103975.pdf

厚生労働省（2015）『人口動態統計』

国立社会保障・人口問題研究所（2013）『日本の地域別将来推計人口（平成 25 年 3 月推計）』

総務省統計局（2015）『住民基本台帳人口移動報告』

総務省統計局（各年版）『国勢調査報告』

戴二彪（2014）「生産人口の変動による地域経済成長への影響－1980～2010 年の日本都道府県パネルデータに基づく分析－」アジア成長研究所（AGI）Working Paper Series, Vol. 2014-07

内閣官房まち・ひと・しごと創生本部事務局『地域経済分析システム（RESAS）』https://resas.go.jp

日経 BP 社（2015）「ようこそ、九州・別府の超グローバル大学へ、立命館アジア太平洋大学 APU」http://special.nikkeibp.co.jp/as/201501/apu/vol1_p1.html

別府市（各年版）「別府市統計書」http://www.city.beppu.oita.jp/03gyosei/tokei/

別府市（2010）「べっぷ子ども次世代育成支援（後期）行動計画」http://www.city.beppu.oita.jp/03gyosei/kosodate/01jisedai/

別府市（2015a）「別府移住計画平成 27 年版」http://www.city.beppu.oita.jp/03gyosei/seisaku/iju-keikaku/pdf/guidebook.pdf

別府市（2015b）「別府子ども・子育て支援事業計画」 http://www.city.beppu.oita.jp/03gyosei/kosodate/shien_plan

BEPPU PROJECT（2015）「別府移住生活」http://www.city.beppu.oita.jp/03gyosei/seisaku/iju-keikaku/pdf/pamphlet/pamphlet.pdf

Bloom, D.E., D. Canning, and P. Malaney (2000), “Population Dynamics and Economic Growth in Asia,” *Population and Development Review*, 26(sup.), pp.257-290.

日本の対韓国自動車部品貿易の赤字転換と九州自動車産業への影響

アジア成長研究所上級研究員　韓　成一

要旨

2015 年 2 月，韓国貿易協会と大韓貿易投資振興公社の共同発表より，日本の対韓国自動車部品貿易収支が赤字に転換したことが明らかになった（韓国独自の輸出入品目分類体系である MTI コード 742000 基準）。最近の自動車産業のパラダイム変化や日韓自動車完成車メーカーのグローバルな海外事業展開などにより，世界（特に，東アジア地域）の自動車および部品市場は激変しており，それらの影響を受けて日韓両国の自動車部品産業における貿易構造に変化が生じたと考えられる。

本稿では，今回の日韓自動車部品貿易収支の転換問題について貿易統計を用いて分析し考察を行う。まず，日韓自動車部品貿易額の推移を示し，今回の貿易収支の反転に大きく影響した品目と近年の成長率の伸びが著しい品目を取り上げて比較分析する。また，その変動要因について考察し，最近の自動車産業分野の激変からみた自動車部品の定義のあり方について議論する。最後に，九州地域の自動車および部品産業への影響と今後について展望する。

1. はじめに：対韓自動車部品貿易の赤字収支への転換

1.1 日韓自動車部品貿易の全般的推移

古くから日本は，対韓国貿易全般において慢性的な貿易黒字収支を記録してきた。しかし，最近その傾向に大きな変化が生じている。日韓自動車部品貿易がそれである。2015 年 2 月 2 日，韓国貿易協会（KITA： Korea International Trade Association）と大韓貿易投資振興公社（KOTRA：Korea Trade-Investment Promotion Agency）は，2014 年の自動車部品（以下，部品）貿易統計を集計した結果，史上初めて韓国が日本に対して貿易黒字収支を記録したと大々的な共同発表を行った（聯合ニュース記事，2015 年 2 月 2 日など）。

これを統計データで確認してみよう。KITA のウェブサイトでは貿易統計情報システム（K-stat と呼ばれる）を一般公開しており，各貿易品目の統計データを品目コード別に収集することができる。表 1 に，K-stat を利用して MTI（Ministry of Trade and Industry）コードで自動車部品に相当する 742000（以下，MTI-742）の日韓貿易統計を調べた結果を， 2000～14 年までの 15 年間の時系列データとして整理した。また，図 1 では，（a）貿易額ベース，（b）貿易重量ベース

での時系列推移を示し，図 2 では，(a) 韓国の対日自動車部品貿易収支の変化，(b) トン当たり貿易額の推移を示した。表 1 および図 2 (a) より，2000 年から 2010 年までの韓国の対日本貿易赤字収支は増える一方であったことが分かる。特に，2010 年には対日本貿易赤字はピークに達しており，その金額は 10 億米ドルを越えていた。しかし，2011 年からは減少傾向に転じており，特に 2011～13 年までの間に急激な減少を見せている。そしてついに 2014 年には，約 2,200 万米ドル程度の貿易黒字を記録することになった。この結果を受けて，冒頭に述べたように，KITA と KOTRA は対日本自動車部品貿易の黒字化を大々的に共同発表したのである。

ここで述べたことは，韓国独自の貿易統計を分析した結果であり，貿易収支の逆転についてはあまり気にしなくても良いかも知れない。しかし自動車および部品産業分野の両国における経済的重要性はとても高いため，今回の出来事についてその詳細を確かめることは必要であると考えられる。

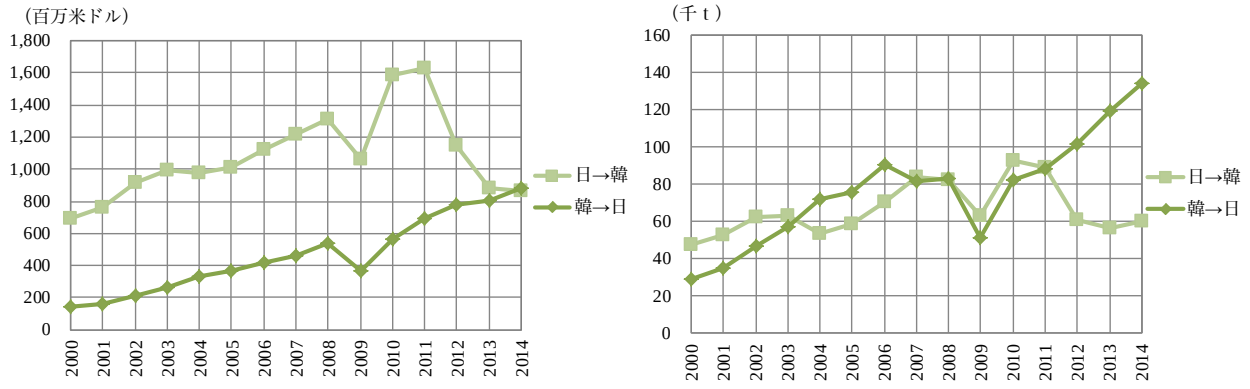
さらに詳しく図表をみてみよう。図 1 (b) の日韓部品貿易重量の推移をみれば，日本の対韓国輸出量より輸入量の方が大きい。すなわち，韓国から輸入する品目が重量面で重い傾向にあった。特に，この傾向は 2012 年から顕著で，その頃から両国間の差が開いてきている。また，図 2 (b) に示すトン当たり貿易額の推移では，日本からの単位輸出額が単位輸入額をはるかに上回っている。以上のことを総合すれば，日本から韓国に輸出される品目には，平均的に重量

表 1　日本と韓国の自動車部品貿易量（2000～14 年，MTI 基準）

年	韓→日			日→韓			対日貿易収支（千米ドル）
	金額（千米ドル）	重量（t）	重量単価（米ドル／t）	金額（千米ドル）	重量（t）	重量単価（米ドル／t）	
2000	146,146	29,006	5,039	691,446	47,822	14,459	△545,300
2001	160,175	34,769	4,607	762,881	52,576	14,510	△602,706
2002	211,392	46,568	4,539	915,291	62,405	14,667	△703,899
2003	268,611	57,587	4,664	993,832	62,960	15,785	△725,220
2004	333,621	72,489	4,602	976,007	53,916	18,102	△642,387
2005	366,029	75,753	4,832	1,013,743	59,148	17,139	△647,714
2006	423,009	90,513	4,673	1,121,717	70,893	15,823	△698,708
2007	460,653	81,917	5,623	1,215,485	83,709	14,520	△754,832
2008	536,262	82,993	6,462	1,307,669	82,248	15,899	△771,406
2009	366,498	51,553	7,109	1,060,361	63,289	16,754	△693,863
2010	568,216	82,265	6,907	1,584,588	92,546	17,122	△1,016,372
2011	692,581	88,660	7,812	1,626,187	89,518	18,166	△933,605
2012	780,655	101,451	7,695	1,147,322	61,365	18,697	△366,667
2013	801,177	119,194	6,722	885,504	56,407	15,698	△84,326
2014	883,932	134,315	6,581	862,036	60,229	14,313	21,895

（出所）K-stat から抽出したデータをもとに著者作成

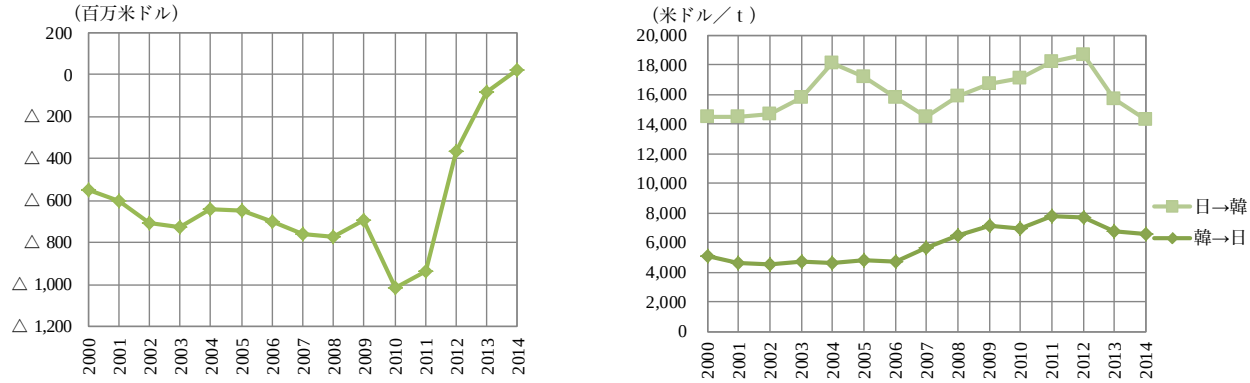
図 1　日本と韓国の自動車部品貿易量の推移（MTI 基準）



（a）貿易額の推移　　（b）貿易重量の推移

（出所）表 1 をもとに著者作成

図 2　韓国の対日自動車部品貿易収支とトン当たり貿易額の推移（MTI 基準）



（a）貿易収支の推移　　（b）トン当たり貿易額の推移

（出所）表 1 をもとに著者作成

が軽くて高額なものが多い（付加価値が高い）傾向がある。ただ，両国の差は徐々に縮まってきているようにみえる。そこで次に，自動車部品のより細かな分類ごとに，貿易収支の推移を，みていくことにしよう。

1.2　日韓自動車部品貿易の分類別推移

K-stat では，自動車部品を「部品全体」，「エンジン部品」，「車体用部品」，「その他部品」の 4 つに分類して情報提供している。ここでは，KITA による分類に従って，2000～14 年までの 15 年間の日韓部品貿易額データを抽出した。その結果を表 2 および図 3 に示す。

これらをみると，まず部品全体では，2010 年を頂点に日本の輸出額の急減が生じており，2013 年には対韓国貿易赤字に転じていることがわかる。分類別には，車体用部品が 2009 年から，その他部品が 2013 年から，日本の技術力が優位に立つエンジン部品さえも 2014 年から，次々と

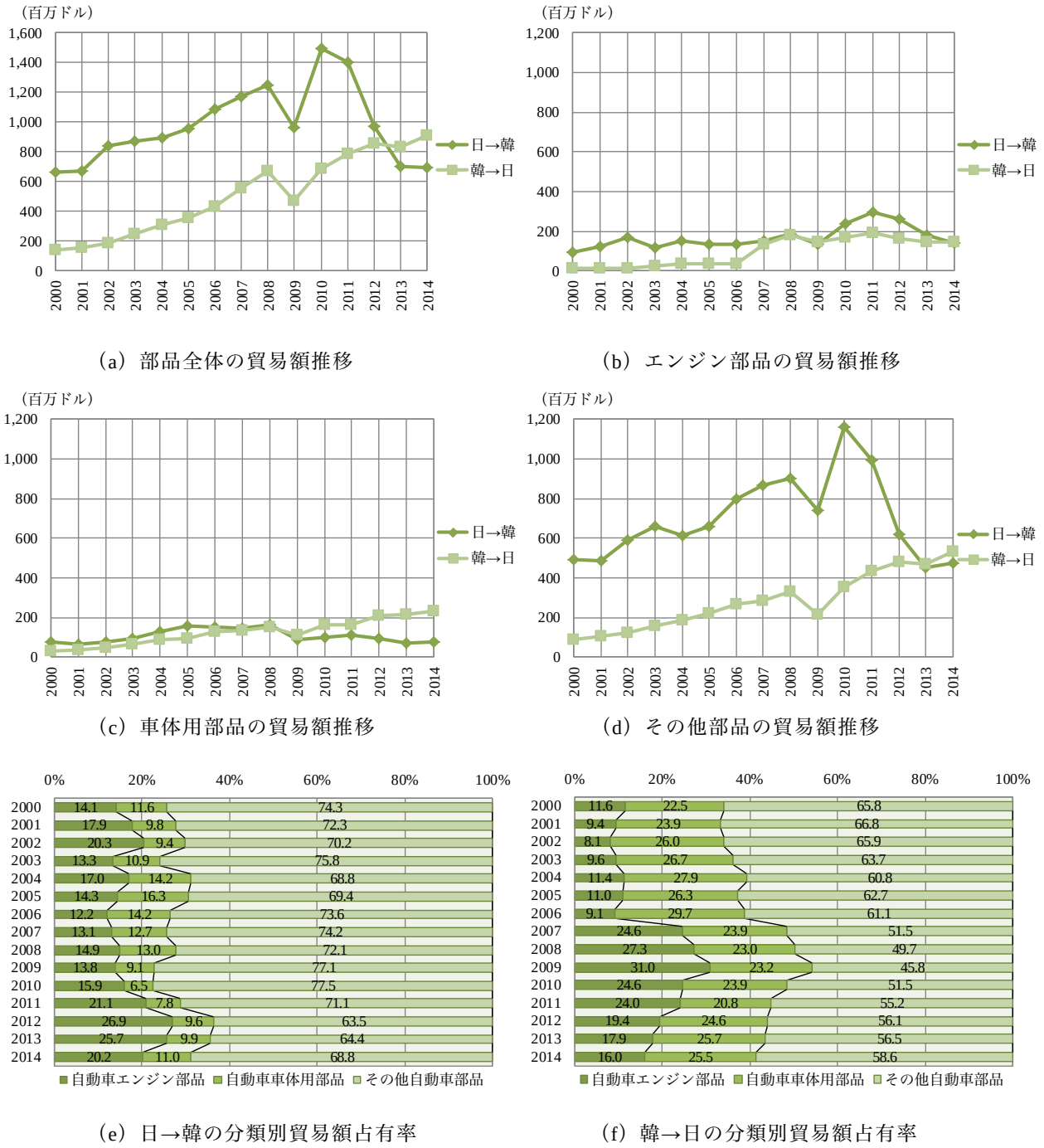
表 2　自動車部品の分類別貿易額（2000～2014 年，単位：千米ドル，％）

日→韓	自動車部品全体		自動車エンジン部品		自動車車体用部品		その他自動車部品	
年	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	665,804		93,963		76,928		494,913	
2001	675,656	1.5	121,068	28.8	66,068	△14.1	488,521	△1.3
2002	842,613	24.7	171,355	41.5	79,455	20.3	591,803	21.1
2003	874,073	3.7	116,646	△31.9	94,996	19.6	662,431	11.9
2004	892,943	2.2	151,590	30.0	127,068	33.8	614,285	△7.3
2005	954,752	6.9	136,739	△9.8	155,614	22.5	662,400	7.8
2006	1,084,392	13.6	132,383	△3.2	154,002	△1.0	798,007	20.5
2007	1,171,084	8.0	152,870	15.5	148,985	△3.3	869,229	8.9
2008	1,246,727	6.5	185,325	21.2	161,903	8.7	899,499	3.5
2009	961,096	△22.9	132,543	△28.5	87,468	△46.0	741,086	△17.6
2010	1,495,306	55.6	238,100	79.6	97,697	11.7	1,159,508	56.5
2011	1,398,923	△6.4	294,988	23.9	109,558	12.1	994,377	△14.2
2012	973,041	△30.4	261,675	△11.3	93,722	△14.5	617,644	△37.9
2013	701,934	△27.9	180,616	△31.0	69,218	△26.1	452,100	△26.8
2014	691,614	△1.5	139,480	△22.8	76,145	10.0	475,989	5.3

韓→日	自動車部品全体		自動車エンジン部品		自動車車体用部品		その他自動車部品	
年	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比	金額	前年比
2000	138,681		16,137		31,254		91,290	
2001	156,303	12.7	14,625	△9.4	37,340	19.5	104,338	14.3
2002	188,617	20.7	15,348	4.9	48,970	31.1	124,299	19.1
2003	251,737	33.5	24,149	57.3	67,112	37.0	160,476	29.1
2004	308,848	22.7	35,094	45.3	86,042	28.2	187,712	17.0
2005	355,206	15.0	38,950	11.0	93,433	8.6	222,823	18.7
2006	434,791	22.4	39,727	2.0	129,237	38.3	265,828	19.3
2007	553,554	27.3	136,167	242.8	132,490	2.5	284,897	7.2
2008	671,710	21.3	183,362	34.7	154,500	16.6	333,848	17.2
2009	470,355	△30.0	145,586	△20.6	109,223	△29.3	215,545	△35.4
2010	684,382	45.5	168,487	15.7	163,274	49.5	352,621	63.6
2011	791,101	15.6	189,731	12.6	164,936	1.0	436,434	23.8
2012	854,778	8.0	165,593	△12.7	209,883	27.3	479,302	9.8
2013	830,236	△2.9	148,280	△10.5	213,216	1.6	468,741	△2.2
2014	911,855	9.8	145,594	△1.8	232,256	8.9	534,005	13.9

（出所）K-stat「部品・素材貿易統計」より抽出したデータをもとに著者作成

図 3　日韓自動車部品貿易額の分類別推移（2000～14 年）



（a）部品全体の貿易額推移

（b）エンジン部品の貿易額推移

（c）車体用部品の貿易額推移

（d）その他部品の貿易額推移

（e）日→韓の分類別貿易額占有率

（f）韓→日の分類別貿易額占有率

（出所）表 2 をもとに著者作成

貿易赤字に転じたのである。分類別にみると，車体用部品の対韓国貿易赤字は広がる一方であり，2011 年を基点に日本製エンジン部品の輸出額が減少していること，特に近年，最も貿易額の多く（輸出額の 7 割近く，輸入額の 6 割近く）を占めるその他部品の輸入額急増が著しくなってきている。それらの結果として，自動車部品全体の貿易赤字に繋がっていることが分かる。ここで，図 1（a）と図 3（a）を見比べていただきたい。2 つの図はともに日韓の自動車部品全体の貿易額の推移を表しているグラフであるが，貿易収支の逆転が図 1（a）では 2014 年に，

図 3（a）では 2013 年に起こっている。どうしてこのような違いがあるのだろうか。実は，表 2 および図 3 の統計は，表 1 および図 1，2 で用いている MTI コードではなく，国際連合（UN：United Nations）の SITC（Standard International Trade Classification）コードによる自動車部品の定義（分類コード：784）による統計データなのである。つまり，両者で自動車部品の定義が異なることに注意していただきたい。ちなみに，SITC コード 784（以下，SITC-784）統計では MTI-742 よりも 1 年早い 2013 年に日韓自動車部品貿易収支が逆転したことは，著者らの研究（韓，2015；江本，韓，2015）により明らかにされ，KOTRA および KITA の共同発表よりも早い 2014 年 9 月に日本の新聞に取り上げられた（読売新聞記事，2014 年 9 月 14 日）。

このように，公表されている統計によって貿易品目の定義が異なること，またそれによって統計の数値が大きく変わる可能性があることに注意を払う必要がある。そこで次に，貿易統計における品目の定義と統計分類コードについて，紙幅を割いて説明したい。

2. 自動車部品の定義

世界の国際通関および貿易において，最もよく利用されている標準的な統計分類コードは HS（Harmonized Commodity and Description Coding System）コードである。ところで，2015 年 2 月に韓国の KITA と KOTRA が対日本部品貿易の黒字収支転換を公表したときの統計的根拠は MTI コード分類によるものであった。韓国の場合，国土は狭く資源も少ないため，自国経済に占める国際貿易依存度が非常に高い。また，国際貿易収支の動向にも非常に敏感な体質をもっている。そこで，韓国政府は自国の経済状況を分析する際に，産業別・品目別の輸出入動向を迅速でかつ的確に把握するための何らかの体系が必要となったのである。これが MTI コードを制定した経緯である。参考までに，世界および韓国で良く利用される統計分類コード体系を表 3 に紹介しておく。

表 3　貿易統計における主な商品の統計分類コード体系

1	HS（Harmonized Commodity and Description Coding System）
	WCO（世界税関機構）が関税徴収および統計作成を目的に作成した国際標準の統一商品名および符号体系である。6 桁までは世界共通，それ以上の桁は国によって異なる場合がある。
2	HSK（HS Korea）
	6 桁までは国際標準である HS コードに従うが，7 桁から 10 桁までは韓国独自で細分化した HS 分類である。主に輸出入申告の際に利用されている。
3	MTI（Ministry of Trade and Industry）
	1988 年に韓国政府が貿易動向分析のために制定した産業別・品目別輸出入分類体系である。似た種類の複数個の HS コードを束ねてコード・品目名を作成し，6 桁の数字で構成される。
4	SITC（Standard International Trade Classification）
	1950 年 7 月 21 日に UN 経済理事会が研究調査目的で制定した標準国際貿易商品分類である。1960 年，1975 年，1985 年，2006 年に改正されている。5 桁の数字で構成される。

（出所）著者作成

表 4　MTI コードおよび SITC コードによる自動車部品の定義

No.	HSコード	MTIコード	SITCコード	品目名
1	7320101000	742000	6994	板状スプリング
2	7320201000	742000	6994	自動車用コイルスプリング
3	8409992000	742000	71392	エンジン部品（Diesel）
4	8413304000	742000	7422	内燃機関ポンプ（Fuel Pump）
5	8421231000	742000	74363	液体ろ過器（Fuel Filter）
6	8421311000	742000	74364	空気ろ過器（Air Filter)
7	8479899091	742000	72849	車両用のその他機械類
8	8479901030	742000	72855	カークーラー（Air Con)
9	8483109010	742000	7481	電動軸とクランク
10	8483409041	742000	7484	ローラースクリュー
11	8484101000	742000	7492	ガスケット
12	8487901000	742000	74999	車両用機械類の部分品
13	8511109000	742000	77831	点火プラグ（Spark Plug）
14	8511209000	742000	77831	その他点火用磁石発電機
15	8511309000	742000	77831	配電機と点火コイル
16	8511409000	742000	77831	始動電動機（Start Motor)
17	8511509000	742000	77831	発電機（Generator）
18	8511809000	742000	77831	内燃機関の始動用/点火用電気機器その他
19	8511909000	742000	77833	内燃機関の始動用/点火用電気機器部分品
20	8512300000	742000	77834	警音器
21	8512400000	742000	77834	ワイパー
22	8512900000	742000	77835	照明用または信号用機器部分品
23	8706001010	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（トラクター）
24	8706001090	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（その他トラクター）
25	8706002000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（10人以上乗合自動車）
26	8706003000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（乗用車）
27	8706004000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（貨物自動車）
28	8706005000	742000	7841	エンジンを備えたシャシー（特装車）
29	8707100000	742000	78421	車体（乗用車）
30	8707901010	742000	78425	セミトレーラー牽引用道路走行式トラクター
31	8707901090	742000	78425	車体（その他トラクター）
32	8707902000	742000	78425	車体（10人以上乗合自動車）
33	8707903000	742000	78425	車体（貨物自動車）
34	8707904000	742000	78425	車体（特殊用途車両のシャシー）
35	8708100000	742000	78431	バンパーと部分品
36	8708210000	742000	78432	シートベルト
37	8708290000	742000	78432	車体その他部分品（シートベルトを除く）
38	8708291000	990000	78432	エアーバッグ
39	8708299000	990000	78432	その他部分品（エアーバッグ以外のもの）
40	8708301000	742000	78433	装着されたブレーキ-ライニング
41	8708302000	742000	78433	ブレーキブースター
42	8708303000	742000	78433	電子制御式ブレーキ装置
43	8708309000	742000	78433	ブレーキその他部分品
44	8708399000	990000	78433	ブレーキに装着された部分品（ブレーキライニング以外）
45	8708400000	742000	78434	ギアボックスと部分品
46	8708500000	990000	78435	差動装置を備えた駆動車軸
47	8708501000	742000	78435	差動装置を備えた駆動車軸と部分品
48	8708502000	742000	78435	非駆動車軸とその部分品
49	8708700000	742000	78439	ロードホイールと部分品
50	8708800000	742000	78439	ショックアブソーバー

No.	HSコード	MTIコード	SITCコード	品目名
51	8708910000	742000	78439	放熱器（Radiator）
52	8708920000	742000	78439	消音器と排気管
53	8708930000	742000	78439	クラッチと部分品
54	8708940000	742000	78439	ハンドル，運転台と運転ボックス
55	8708951000	742000	78439	エアーバッグ
56	8708959000	742000	78439	エアーバッグ部分品
57	8708991010	742000	78439	トラクターシャシー
58	8708991020	742000	78439	10人以上乗合自動車シャシー
59	8708991030	742000	78439	乗用自動車シャシー
60	8708991040	742000	78439	貨物自動車シャシー
61	8708991050	742000	78439	救難車，クレーン，消防車シャシー
62	8708999000	742000	78439	その他シャシー部分品と付属品
63	8709900000	742000	74419	貨物短距離運搬用トラクター部分品
64	8716901000	742000	78689	トレーラーとセミトレーラー部分品
65	8716909000	742000	78689	機械駆動式ではないその他車両部分品
66	9104001000	742000	88571	車両用時計
67	9401200000	742000	82112	シート

（注）MTI コードの赤い部分（63 品目）が韓国における自動車部品定義であり，SITC コードの青い部分（40 品目）が UN における自動車部品の定義である。
（出所）韓国知識経済部と UN Comtrade のホームページ資料をもとに著者作成

本稿における自動車部品統計の場合, MTI-742 あるいは SITC-784 として束ねられているため，どんな品目が属しているかその詳細までは分かりにくい。したがって, MTI-742 および SITC-784 を国際標準である HS コードに変換・展開して調査する必要がある。MTI-742 および SITC-784 に該当する HS コード品目について調べた結果, MTI-742 については HS コード 10 桁で 63 品目が，SITC-784 については 40 品目，合わせて 67 品目が検出された。表 4 にその内容を示す。

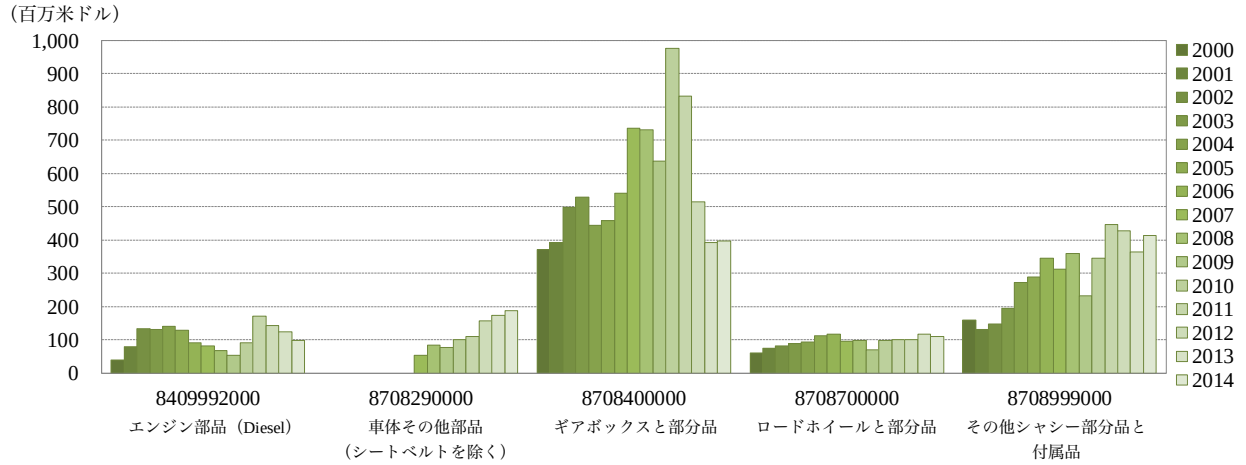
以下の分析においては，HS コード 10 桁 67 品目のうち MTI-742 コードに分類される 63 品目について，より詳細な分析を加える。

3. 日韓自動車部品貿易の HS コード別推移

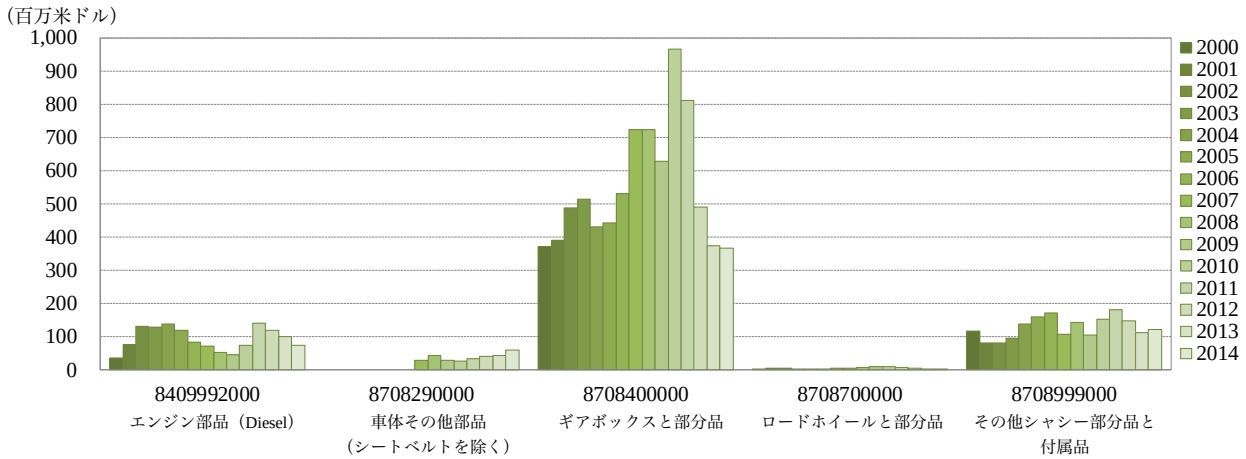
日韓両国間で貿易される自動車部品貿易額を，HS コード 10 桁 63 品目についてデータを整理し分析した結果，図 4 で示す部品の貿易額が大きい傾向があった。図 4 では，日韓貿易額の面で寄与度の大きい 5 つの部品を抽出し，(a) 日韓貿易額全般，(b) 日本の対韓国輸出，(c) 日本の対韓国輸入に分けて 2000～14 年までの時系列推移を示した。63 品目すべての貿易額の推移については，韓（2015）を参照していただきたい。

日韓部品貿易の全般にわたって，8708400000（ギアボックスと部分品）と 8708999000（その他シャシー部分品と付属品）の貿易額が断トツに大きいことが分かる。特に，8708400000（ギアボックスと部分品）の場合，日韓貿易額のほとんどが日本からの輸出額である。しかし，2010 年をピークに急激に貿易額が減少してきている。それに対し，韓国からの輸入額はまだ少ないものの，少しずつ増加している様子が観測される。

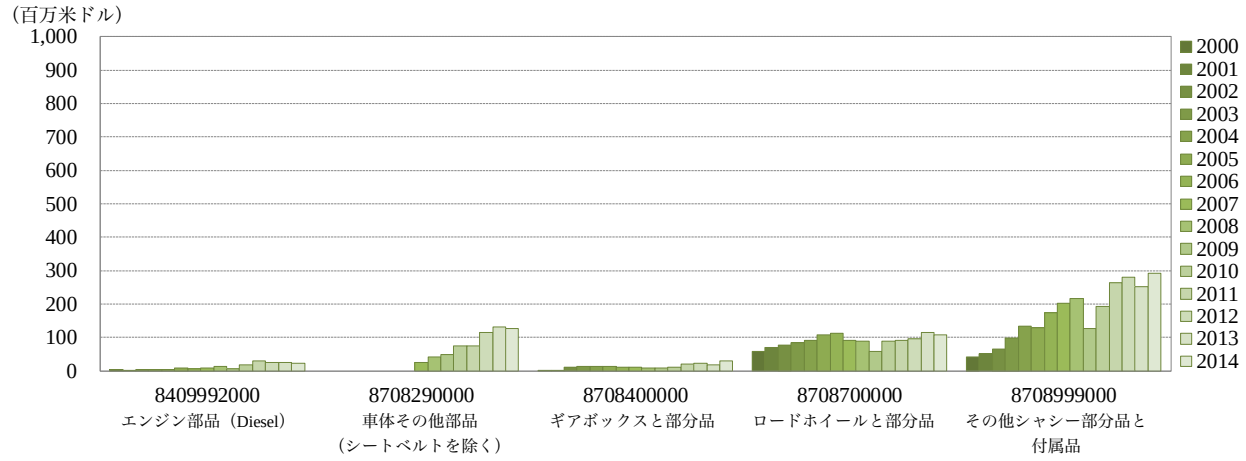
図 4　日韓自動車部品貿易額の推移（HS コード 10 桁基準，代表的 5 品目）



（a）日韓自動車部品貿易額の大きかった HS コード 5 品目の推移（左から 2000～14 年の順，以下同様）



（b）貿易額の大きかった 5 品目における日本からの対韓国輸出額の推移



（c）貿易額の大きかった 5 品目における日本の対韓国輸入額の推移

（出所）K-stat から得られたデータベースをもとに著者作成。

表 5　日韓自動車部品貿易に寄与度の大きい品目（HS コード 10 桁基準）

区分	HS コード 10 桁とその概要
日韓自動車部品貿易全般において寄与度の大きい品目	8409992000　エンジン部品（Diesel） 8708290000　車体その他部分品（シートベルトを除く） **8708400000　ギアボックスと部分品** 8708700000　ロードホイールと部分品 **8708999000　その他シャシー部分品と付属品**
日本の対韓国輸出の面で寄与度の大きい品目	**8409992000　エンジン部品（Diesel）** **8708400000　ギアボックスと部分品** 8708999000　その他シャシー部分品と付属品
韓国の対日本輸出の面で寄与度の大きい品目	8708290000　車体その他部分品（シートベルトを除く） **8708700000　ロードホイールと部分品** **8708999000　その他シャシー部分品と付属品**

（注）太字は特に著しい品目を指す。
（出所）K-stat から得られたデータベースをもとに著者作成

8708999000（その他シャシー部分品と付属品）の貿易額は長期的に増加傾向にある。しかし，それは日本の対韓国輸入額の増加に起因するものであり，日本の対韓国輸出額は 2011 年から減少傾向にあった。

8409992000（エンジン部品〔Diesel〕）の貿易額は，そのほとんどが日本の輸出額で占められるが，こちらも 2011 年から減少傾向に転じていた。

8708700000（ロードホイールと部分品）の場合は，そのほとんどを韓国からの輸入額が占めており，日本の韓国頼り状態が明らかであった。

8708290000（車体その他部分品〔シートベルトを除く〕）の場合，わりと歴史が浅く 2007 年から日韓貿易実績が観測されたが，年々貿易額の伸びが著しい状況である。数字でみる限り，両国の相互競争関係がありそうにみえるが，韓国の方が貿易収支面で勝っている状況である。

以上を総合すれば，表 5 のように整理される。要するに日韓両国の自動車部品貿易において 8409992000（エンジン部品〔Diesel〕）と 8708400000（ギアボックスと部分品）などのエンジン系部品については韓国が日本に頼っており，8708700000（ロードホイールと部分品）のような車体系部品に関しては逆に日本が韓国に頼っている。

8708290000（車体その他部分品〔シートベルトを除く〕）と 8708999000（その他シャシー部分品と付属品）の場合では，両国の相互競争関係が考えられ，年々その貿易額の伸びも著しい。ただ現時点では，韓国が貿易額の面で日本の優位に立っている。いずれにしろ，HS コード別の主な部品に関しても 2010 年または 2011 年をピークに日本の対韓国輸出額は急激に減少しており，その後，韓国の対日本輸出額は増加傾向を続けていたことがわかった。

4. 日韓自動車部品産業分野の動静

4.1 韓国の動静

韓国は世界に対して自動車部品産業分野での大幅な貿易黒字を記録しており，特に，アジア地域との部品貿易額が最も大きい，その要因としては，韓国産自動車および部品産業の製品競争力および信頼度向上による輸出量増加が取り上げられる（向山，2014）。ところで，対アジア部品輸入比率が 2010 年の 58.0％をピークに急激に減少してきた。2013 年時点での対アジア部品輸入比率は 50.8％に下がった。その代わりに，対欧州連合（EU：European Union）輸入比率が 31.9％（2010 年）から 34.5％（2013 年）にやや増加しており，北米・中南米からの輸入も僅かながら伸びている（KAICA および KAMA の資料を参照）。その要因として最も有力なのは，2011 年東日本大震災の発生による日本からの輸入減少であろう。本稿でも述べたように，実際，2011 年を境目として日本からの部品輸入が大幅に減少してきている。大自然災害による日本からの部品調達リスクを分散させるため，韓国自動車産業は安定地域にある国内と中国，自由貿易協定（FTA：Free Trade Agreement）締結国などへと部品調達先を広げているのである。

一方，韓国の完成車メーカーは必要な電装部品の 40％を輸入に依存しており，その金額は 75 兆ウォンにまで上るとされる。その中で 4％は日本からの輸入に依存しており，金額では 3 兆ウォン（約 3,000 億円）程度の規模となる。ところで，電装製品は貿易統計分類上，自動車部品のカテゴリには属さない。すなわち，少なくとも韓国の完成車メーカーが輸入している電装部品の 40％は，韓国の自動車部品輸入額にカウントされていない。その他に，韓国の自動車産業は素材や燃料関係部品のほとんどを海外からの輸入に依存する傾向があり，その輸入量は少ないが値段面では高価なものが多い。すなわち，電装部品や車両用半導体などの素材部品輸入が韓国の自動車部品貿易額の統計から抜けていることを考慮しなければならない。

4.2 日本の動静

2011 年 3 月の東日本大震災による自動車部品関連 SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）機能の麻痺を経験した日本は，部品調達の面で新しい局面に立ち向かっている。SCM におけるリスク分散を図るための部品調達として，全世界に向けたグローバル部品調達への動きが活発である。その代表的な企業が日産自動車九州である。

日産自動車九州のミルクラン方式の韓国自動車部品調達は，日韓定期往復船である関釜フェリー（釜山港―下関港）とカメリアライン（釜山港―博多港）を利用し，韓国内各地の部品供給製造工場を巡回したシャーシがそのまま日本の組立工場に部品を輸送，直ちに生産ラインに部品を投入する画期的な物流システムである。日産自動車九州が韓国から部品を調達する理由は，韓国産部品の品質が良く安価なうえ，トータル物流コストの削減に繋がるからである。このミルクラン方式グローバル部品調達は 2011 年にスタートしている。

日産自動車九州のミルクラン方式グローバル部品調達は，物流段階別の入出庫手続きが省略

されるため，部品調達コストの 20％削減，リードタイムの画期的な短縮（25 日→3 日）を可能にしている。また，自動車部品を輸入して組み立てる日産九州工場の場合，日本国内の部品協力社との輸送距離を考えても韓国の方が有利である（釜山と福岡県苅田町間は約 200 km）。ミルクラン方式によって釜山からグローバル調達する部品の量は年々増加してきている。

4.3 日韓自動車部品貿易収支転換の要因

韓国は日本に対して慢性的な貿易赤字に悩んでおり，ほとんどの産業分野において同傾向がみられる。しかし，自動車部品産業分野において 2014 年に初めて対日本貿易が黒字収支に転じた。この集計は，韓国固有の MTI コードを基準にしているが，UN が示す SITC コード基準の場合においても同様な傾向がみられた。このような日韓部品貿易収支の転換についてその背景となる幾つかの要因をまとめ，表 6 に示す。

表 6　韓国の対日本自動車部品貿易黒字転換の要因

日本の対韓国部品輸出量減少の要因	日本の対韓国部品輸入量増加の要因
• 2011 年 3 月の東日本大震災によるサプライチェーンの途切れを契機に，韓国の自動車および部品産業は日本製部品調達のリスク分散を図るために部品調達を自国生産で賄うようにした。 • その根拠として，次のことが考えられる。 ○2000 年代に入り，韓国の自動車完成車および部品産業の技術力向上があった。 ○韓国内自動車生産量の限界（キャパシティーおよび労働組合のストライキの問題）による損失回避のため，韓国完成車企業の海外進出が始まった。よって，韓国内部品需要の減少が始まった。 ○韓国の部品生産統計によれば，部品生産量は減少しておらず，海外輸出量も増加している。 • 以上のような背景から，韓国での日本製部品の平均的な需要が減少した。	• 最近の韓国製部品の技術力の発展とコストパフォーマンスが世界に認められ，韓国の部品輸出量が急増してきた。 • 韓国製部品を使用するメリットを認識した日本の完成車メーカーおよび 1 次サプライヤーによるグローバルな部品調達が増加してきた。 • その背景には，韓国の部品企業（例えば，万都〔マンド〕，現代モービスなど）の日本自動車産業に対する積極的なマーケティング戦略もある。 • つまり，2000 年からの韓国自動車産業の成長に伴い，部品産業も共に成長しており，その自立度は日本より高い。 • 以上のような背景から，日本での韓国製部品供給量は増加した。

（注）表 6 の要因抽出に関する詳細な説明は韓（2015）を参照していただきたい。
（出所）筆者作成

5. まとめ：九州自動車および部品産業への影響と展望

最近の世界大手の自動車完成車メーカーの東アジア市場進出に伴い，東アジア諸国における自動車および部品産業の競争力も向上してきた。特に，韓国および中国の自動車部品産業の目覚ましい成長に伴い，日本の自動車関連企業によるグローバル部品調達が増えてきているが，その大部分は付加価値の低い大物部品やモジュール化された汎用部品である。これらの部品種類において日本で生産された部品の価格的競争力が低いことは明らかである。今後，益々中国製部品の輸入増加が見込まれる中，付加価値の低い汎用部品に対する日本部品産業の競争力は落ちる一方であろう。

2011 年の東日本大震災以降，「次世代自動車産業拠点の形成（北九州市）」，「北部九州自動車産業アジア先進拠点プロジェクト（福岡県）」政策など，北部九州地域を次世代自動車産業の拠点として発展させるための努力が進んできている。これからは，コストパフォーマンスが重要視される汎用部品などより，日本の高い技術力に基づいた先端的かつ高付加価値を創出する部品産業の成長を促し，対韓国および対中国貿易の量的増加に対応する必要がある。

最後に，明らかに自動車部品だと認識している品目が，貿易統計の集計上では自動車部品に属さないことを指摘したい。例えば，高額の電装部品・半導体部品やタイヤなどは，今回の部品貿易分析の対象とはならなかった。特に，最近の自動車産業のパラダイム変化によって，これまで自動車部品とは思えなかったものが一台の自動車を成す重要部分となるなど，必要とする部品数も 3〜4 万個を越える時代にまで来ているのである。国際貿易統計上での自動車部品の定義を改正するには相当な時間を要するだろうと推察されるが，自動車部品とは何か，その新たな定義について考慮すべき時期であると考えている。

参考文献

江本伸哉，韓成一（2015）「日韓中貿易構造の変容－自動車部品－」『九州国際大学社会文化研究所紀要第』75，pp. 41〜75
韓成一（2015）「日韓自動車部品物流の動向変化に関する調査研究」AGI 調査報告書 14-07
向山英彦（2014）「グローバル化の進展と日中韓自動車産業①〜⑧」，日本総研 Research Focus
読売新聞記事（2014 年 9 月 14 日）「自動車部品貿易、対韓国初の赤字」
聯合ニュース記事（2015 年 2 月 2 日）「日本向け自動車部品貿易　昨年初の黒字を記録＝韓国」，http://japanese.yonhapnews.co.kr/pgm/9810000000.html?cid=AJP20150202001700882
KAICA（韓国自動車産業協同組合）「2012〜2014 年度版 自動車・部品輸出実績分析資料集」
KAICA（韓国自動車産業協同組合）http://www.kaica.or.kr/
KAMA（韓国自動車産業協会）http://www.kama.or.kr/
KITA（韓国貿易協会）「貿易統計情報システム K-stat」http://stat.kita.net
UN (United Nations) *Comtrade Database* http://comtrade.un.org/data/

顧客に選ばれる港湾の競争力（前編）：北九州港の現状と課題

アジア成長研究所客員研究員　藤原　利久

要旨

北九州港は 100 年を超える歴史をもつ日本の名門港であり，これまでに日本で初めてという様々な改革・改善を継続的に実施している。しかし，法規制や慣行による荷役勤務の制限や港湾労働者の派遣規制および港湾労働者の賃金高などによって，港湾競争力は低下している。その結果，北九州港の抜港（寄港のとりやめ）や中国地方からの集荷率の下落といった問題が発生している。北九州港は，その独自戦略（コンパクト，コストとリードタイム，情報システム，物流ネットワークやシームレス物流，産業と物流の融合等）を高度化する必要がある。そのためには，釜山港の成功事例なども参考にしながら，政労使協調と自助努力によって，近隣港と同等以上に，顧客に選ばれる使い易い港にしなければならない。なお，これを実現するためには，必要に応じて地元の第 3 者の尽力をえなければならない。そうすることにより，独自戦略による港湾競争力を高めることができ，北部九州山口地域と韓国・釜山地域との戦略的互恵関係の構築が可能となる。さらには，東アジアそして世界の港湾物流拠点を目指すべきである。

1. 北九州港の現状と課題：近隣港湾との比較を中心に

1.1　国際コンテナ貨物量

日本の国際コンテナ貨物取扱量の伸びは，世界の中で相対的に悪化している。1990 年には米国に次いで世界第 2 位の貨物量であったが，2013 年には世界全体で貨物量が約 14 倍に増加するなか，日本の貨物量の伸びは約 2.7 倍にとどまり，順位は第 7 位に下落した。その間，韓国は第 9 位から第 4 位（貨物量は約 9.6 倍）に，中国は第 19 位から第 1 位（同 145 倍）と，それぞれその地位を向上させている（表 1）。

国内に目を向けると，ここ 15 年（1999～2014 年）では日本全体の港湾コンテナ貨物量は約 1.6 倍に増加した。港湾別にみると，東京港は 2.2 倍，博多港は 2.3 倍，下関港は 2.0 倍と全国平均を上回っているが，北九州港は 1.2 倍と低迷している（図 1）。

即ち，国際的にも，国内的にも，北九州港は厳しい競争環境下にあるといえる。

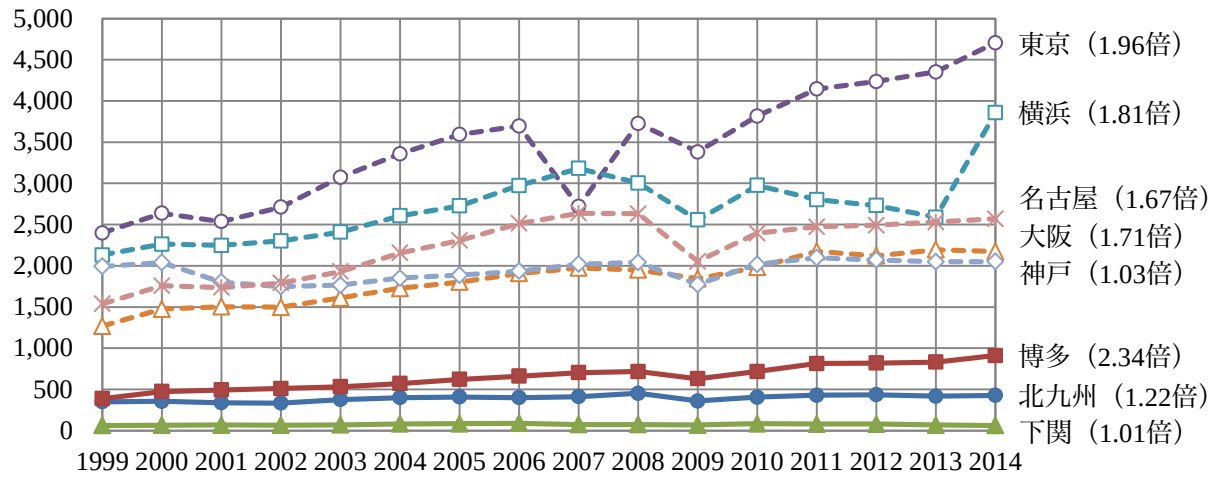
表 1　世界の国別コンテナ貨物量の推移（単位：千 TEU）

順位	1990 年		2000 年		2010 年		2013 年	
1	米国	15,245	米国	27,301	中国	125,103	中国	174,080
2	**日本**	**7,956**	香港	18,100	米国	35,602	米国	44,532
3	シンガポール	5,224	中国	17,383	香港	23,699	シンガポール	33,516
4	台湾	5,451	シンガポール	17,096	シンガポール	29,179	韓国	22,583
5	香港	5,101	**日本**	**13,621**	韓国	18,947	香港	22,352
6	英国	4,042	台湾	10,511	マレーシア	18,047	マレーシア	22,352
7	オランダ	3,762	韓国	8,530	**日本**	**17,727**	**日本**	**21,516**
8	ドイツ	3,267	ドイツ	7,696	UAE	15,152	UAE	19,336
9	韓国	2,348	イタリア	6,932	ドイツ	14,268	ドイツ	18,088
10	スペイン	1,930	英国	6,525	台湾	12,501	台湾	15,353
計		85,597		225,294		503,512		

（注）中国には香港を含まない。

（出所）National Magazine Co. Ltd.（各年版）より筆者作成

図 1　日本の主要港のコンテナ貨物量の推移（単位：千 TEU）



（出所）港湾近代化促進協議会資料および国土交通省資料より筆者作成

1.2　国際コンテナ定期航路数・便数

北九州港と博多港の国際定期コンテナ航路数を表 2 に示す。それぞれ約 40 航路，約 200 便とほぼ同数の国際航路を有している。博多港は北米にも航路を有することや中国・韓国向けフェリー・Ro-Ro 船の便数が計 36 便を占めること，北九州港はロシア航路を有していることが特徴である。しかし両港ともに韓国・中国を中心に東アジアへの航路が中心であるという特徴は共通している。

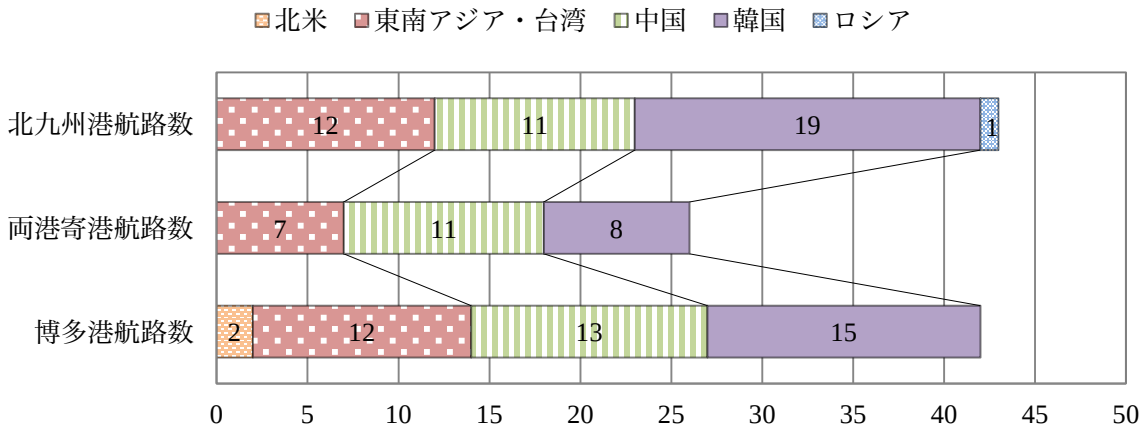
また，博多港，北九州港に寄港する国際コンテナ定期便のうち，2 つの港湾ともに寄港する航路数が全体としておよそ 6 割を占めている。航路別にみると，中国航路では博多港に寄港する 13 航路のうちの 11 航路（約 85%）が北九州港に，北九州港に寄港する 11 航路のうち 11 航

表 2　博多港・北九州港の国際コンテナ定期航路数・便数（2015 年 10 月現在）

航路	博多港			北九州港（門司・ひびき）		
	航路数	便数	相手港	航路数	便数	相手港
北米	2	6	バンクーバー・ダッチバー	—	—	—
東南アジア・台湾	12	48	台湾･中国･ASEAN	12	48	ASEAN･中国･台湾
中国	13	60	上海・青島・天津・大連・寧波・光陽	11	48	上海・青島・連雲・大連・寧波・光陽
韓国	15	104	釜山・光陽	19	100	釜山・光陽
ロシア	—	—	—	1	1	ウラジオストク
合計	42	218		43	197	

（出所）博多港／北九州港コンテナ定期航路表より筆者作成

図 2　博多港・北九州港の航路数と両港寄港航路数の比較



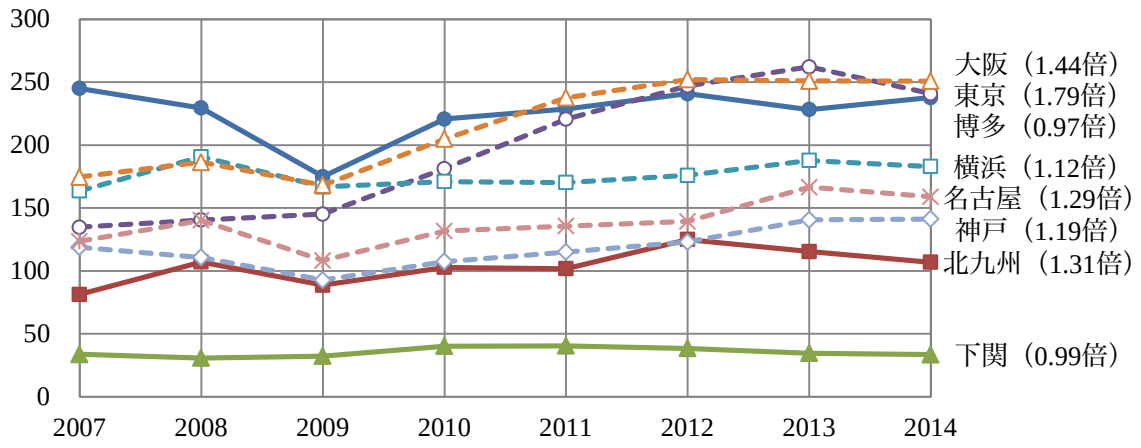
（出所）博多港／北九州港コンテナ定期航路表より筆者作成

路（100%）が博多港にも寄港している。韓国航路では博多港に寄港する 15 航路のうち 8 航路（約 65%）が北九州港に，北九州港に寄港する 19 航路のうち 8 航路（約 40%）が博多港にも寄港している。このように博多港, 北九州港はその航路の多くを共有していることがわかる（図 2)。この意味において, 博多港と北九州港はあたかも 1 つの港湾として稼働しているといえる。したがって，集荷などにおいて両港は戦略的な連携が可能であろう。さらに元請け企業も一部重なっており，釜山港を含むアジアの港湾や阪神港など国内中枢港との競争において，協働できる可能性は高いといえる。

1.3　釜山港とのコンテナ貨物量

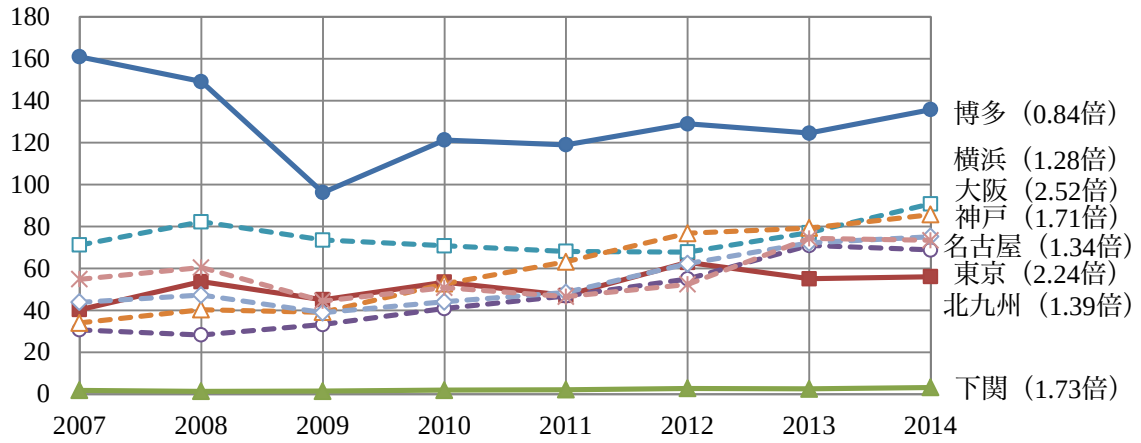
博多港，北九州港いずれにおいても，その国際定期コンテナ船便の約半分を占めるのが韓国釜山航路である。そこで，次に釜山港との関係について考察する。釜山港とのコンテナ貨物量は，この 7 年（2007～2014 年）でみると博多港が 1.0 倍，北九州港が 1.3 倍，下関港が 1.0 倍

図 3　釜山港とのコンテナ貨物量推移（単位：千 TEU）



（出所）釜山港湾公社資料より筆者作成

図 4　釜山港との TS コンテナ貨物量推移（単位：千 TEU）



（出所）釜山港湾公社資料より筆者作成

と伸び悩んでいる。それに対して，東京港は 1.8 倍，大阪港は 1.4 倍とそれぞれ伸びている（図 3)。特に， 近年釜山港が力を入れているトランシップ（Transship：積み替え，以下 TS と略す）貨物でみると，大阪港が 2.5 倍，東京港が 2.2 倍と貨物量を増やしているのに対して，博多港が 0.8 倍，北九州港が 1.4 倍と苦戦している（図 4)。

総じて釜山港と地理的に近い北部九州山口の港湾が低調であり，東京や大阪といった中枢港が，釜山港との間のコンテナ貨物量を大きく伸ばしている（これは阪神国際戦略港湾における釜山港での TS 貨物を半分にするとの戦略とは相反する事実である)。また，釜山港との貨物に占める TS 貨物の比率も同様に，東京が＋6 ポイント，大阪が＋15 ポイントであるのに対して，博多港が－9 ポイント，北九州港が＋3 ポイントと相対的に後退している。

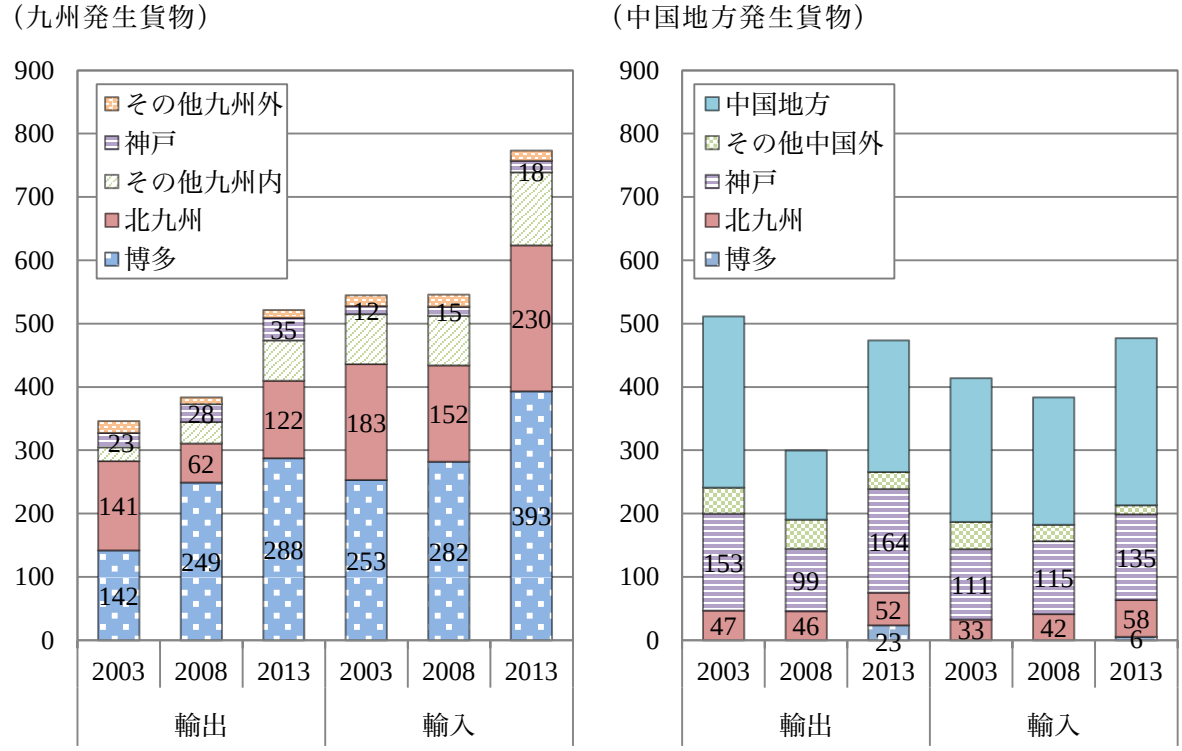
1.4　集荷地域別にみた国際コンテナ貨物量

5 年ごとに国土交通省が実施している『全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果』によれば，九州および中国地方の集荷状況に近年大きな変化がみられる。図 5 に九州地方と中国地方それぞれの地域で発生した輸出入貨物について，利用港湾ごとの貨物量を整理した。これをみると，九州地方発生貨物では，輸出貨物で博多港の利用率が伸びており，2013 年には 55％になった。神戸港の利用も拡大している。輸入貨物では博多港の利用が全体の 50％，北九州港が 30％で，推移としては横ばいである。

問題は中国地方の発生貨物である。従来は，九州の港湾の中では中国地方と距離的に近い為，北九州港がそのほとんどを占めており，貨物量も増やしてきた。ところが，2013 年においては博多港からの輸出が増加しており，北九州港のおよそ半分の貨物を集めている。これは本来なら北九州港の集荷増となっていた貨物であり，北九州港にとってこの失われた集荷量を取り戻すことは大きな課題である。輸入についても，輸出貨物ほどではないが，博多港利用貨物が北九州港の 1 割程度まで増えており，油断は禁物であろう。北九州港の貨物量が実際には減っていないことから原因の調査が遅れている可能性もある。博多港が中国地方からの集荷に成功した要因を分析して，今後，阪神港との中国地方貨物の集荷競争にも備える必要がある。政労使および顧客とも協力して顧客から選ばれる港づくりの先手を打つべきと思われる。

このように中国地方発生貨物で博多港利用が急増した原因の調査と，その対策を早急に行う必要がある。また戦略港湾である阪神国際港湾も中国地方での集荷に力を入れており，この動

図 5　九州地方および中国地方生貨物の港湾別集荷量（単位：千 t）



（出所）国土交通省（各年版）より筆者作成

向にも注意を払う必要がある。

2. 顧客重視の使い易い港づくりとその課題

2.1 トータル・ロジスティックス・コスト

港湾の競争力におけるトータル・ロジスティクス・コスト（Total Logistics Cost：TLC）の重要性について，筆者はこれまでも繰り返し主張してきた（藤原，2010，2011；藤原・田村・谷村，2012；藤原・江本，2013 など）。TLC すなわち輸送時間，在庫，リードタイム，情報システムはもちろんサプライ・チェーン・マネジメント（Supply Chain Management：SCM），キャッシュフロー，通関，物流ネットワーク等全てのコストの合計によって顧客は利用する港を決める。使い易い港づくりを目指すためには，顧客の TLC こそが重要であり，顧客の財務と直結する港湾・物流づくりが使い易い港湾，選ばれる港湾づくりである。物流連鎖の 1 つにでもバリアがあれば一貫シームレス物流とならず，TLC は大幅に高くなり顧客の満足をえられない。利用しやすい港づくりには，法や慣行による規制の緩和，政労使協調および顧客重視のマーケ

表 3　顧客にとって使い易い港づくりの条件

項目	内容	日本の港湾		韓国釜山港	
コスト	港湾賃料	釜山とほぼ同等か安い	◇	韓国の賃料は安くない，安いのは FTZ	◇
	港湾賃料・荷役費用	夜間割増あり,休日深夜高い,深夜休養時間あり	×	夜間割増なし，ヤードクレーン自動化，女性が深夜に運転	◎
	港湾利用料・タグ等	釜山の約 2 倍	×		○
リードタイム	リードタイム	日曜日の荷役時間非常に少ない,夜間荷役率 44.7%（中枢港）	◇	日曜日の荷役時間平均の 2 倍,夜間荷役率 58%	○
	24 時間・ゲートオープン	ゲート退出に 30 分程度かかる	◇	完全 24 時間オープン, 全自動, 10 分でゲート退出	◎
その他	一貫物流輸送・コスト	ネットワーク（陸送・鉄道・インランドデポ）が不便･高い	△	陸送費は日本の約 2 分の 1, 船社インランドデポが発達	◎
	在庫・キャッシュフロー	財務を物流現場に	◎	まだ物流中心である	△
	FTZ・税関・通関・シームレス	産業と物流の融合政策不足	◇	産業と融合政策（FTZ），保税輸送	◎
	SCM・税・IT・社内コスト	高い SCM 管理	◎	物流の SCM は未熟	×
総合点			26		34

（注）総合点は◎大変優れる＝5 点，○優れる＝4 点，◇同等＝3 点，△劣る＝2 点，×大変劣る＝1 点として，点数を単純合計した。

（出所）ヒアリング結果などにより筆者作成

ティング戦略，さらには物流の価値を理解する人材や教育等の基盤条件が求められる。

表 3 に使い易い港づくりの条件を整理した。ここでは，日本の港湾と世界をリードする韓国釜山港を比較した。各々の項目について，筆者が点数付けを行い単順合計の総合点をつけたところ日本の港湾が 26 点，韓国釜山港が 34 点となり，大きな差がある。日本の優れた特徴である SCM や在庫・キャッシュフローにかかわる評価を除けば，その評価は日本が 17 点，韓国が 30 点と，その差が広がる。

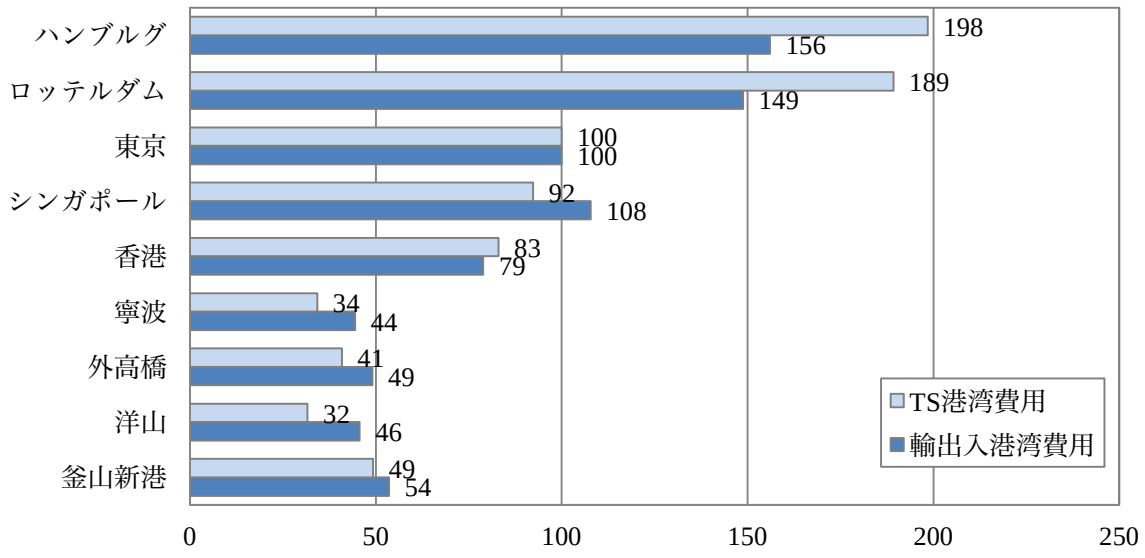
2.2 港湾にかかる TLC の国内・国際比較

使い易い港づくりにはコスト・リードタイムなどの TLC が最も顧客から重要視される。

まず，港湾荷役費用であるが，韓国国土海洋部が 2008 年に 6,000 TEU 船で 1,000 TEU を荷役する条件で世界の港湾費用の実績を調査した結果をローカル貨物･TS 貨物別に筆者がまとめたのが図 6 である。これをみると，2008 年時点で，ローカル貨物・TS 貨物ともに，釜山港や上海港の港湾費用は東京港の半分であることがわかる。さらに，釜山港の隣接するターミナル同士が港湾費用を競争しており，現在では上海の半分にまで下がっているという情報もある。釜山港ではヤードクレーンが 100％自動化されており，約 20 人の女性が交代で事務所にて運転している。1 社当たり最大 150 人の省力化が行われるなどの経営努力によって，夜間等の料金割増はない。それに対し日本では，夜間で 1.6 倍，日曜日深夜になると 4 倍の割増を要求する場合もあるという。日本の港湾費用は，慣行（港運協会の協定）がありほぼ全国同じであるという。

港湾費用には，「港湾寄港料やタグ費用等の港費」と「荷役とクレーン等の施設の賃料の荷役費」がある。前者は大体世界的に約 15％程度である。しかし，TS 貨物の多い港は TS 貨物の港

図 6　世界の港湾費用の実績比較（東京港＝100）



（出所）韓国国土海洋部（2008）より筆者作成

費の割合が 40～50％と大きくなっている。韓国・中国・シンガポールでは TS 貨物の港湾費用が安いのに対して，香港・ヨーロッパは逆に TS 貨物の港湾費用が高い。

次に，リードタイムに関連する夜間荷役率および日曜荷役率について，日本の港湾と韓国の港湾の状況を表 4 に集約した。顧客の物流費用を下げるためには，顧客が貨物を運びたいタイミングで港湾を利用できる（24 時間オープンである）ことが重要である。夜間や休日の港湾費が高ければ顧客は出荷を待つなどするため余分な時間がかかり，TLC が上昇してしまう。そこで，ここでは港湾の荷役貨物のうち半夜・深夜（16 時 30 分～翌 8 時 30 分）に荷役されている貨物の比率である夜間荷役時間率と，荷役費が最も高い日曜に荷役されている貨物の比率である日曜荷役時間率を，リードタイムに関する評価の指標とした。これらは港湾の 24 時間オープン利用と大きな関係がある指標である。数値は各港湾から提供を受けた資料から独自に算出した。具体的には，門司港・博多港は 2015 年 1 月のクレーン稼働実績情報を，ある日本の中枢港はあるターミナルにおける 2014 年 1 月のある 1 週間の, 釜山港は新港のあるターミナルの 2014 年の年間定時荷役予定のデータをそれぞれ利用した。

算出された夜間荷役率をみると，釜山港が 58.4％と最も高く，博多港は 51.8％と健闘しており，中枢港が 44.7％，門司港が 31.2％という結果であった。さらに，日曜荷役率では釜山港が 27.8％, 門司港が 14.8％と健闘, 日本の中枢港湾は 5.0％と最も劣っている結果となった。なお，この日曜荷役率は辻他（2002）によるアジアの大港湾 18％，日本の大港湾 2.5％というデータとも概ね合致している。

釜山港では，他の港湾では港湾費用が最も高くなる日曜での割増料金がないため港湾費用が相対的に安く，日曜荷役率が 3 割近く，夜間荷役率が 6 割近くもある。これは船社にとって釜山港の利用価値が非常に高い証拠であり，釜山港の近くに位置する日本の中枢港が港湾顧客から選ばれる可能性は非常に低い。日本の港湾のなかでは，博多港が夜間荷役率で 51.8％，門司港が日曜荷役率で 14.8％と健闘しているが, 釜山並みの水準への挑戦が必要ではないだろうか。門司港は夜間利用率，日曜荷役率ともに釜山港の半分程度であり，博多港に対しては日曜荷役率では勝っているが夜間荷役率では負けている。これらの改善が必要だろう。

船社は定期的な寄港スケジュールを維持しながら無駄な待ち時間などがない効率的な航路を設定しなければならないため，船社にとって釜山港のように日曜や夜間でも割増料金のない港湾は利用価値が非常に高い。港湾費用が相対的に安い釜山港を基幹港として日曜に利用し，他

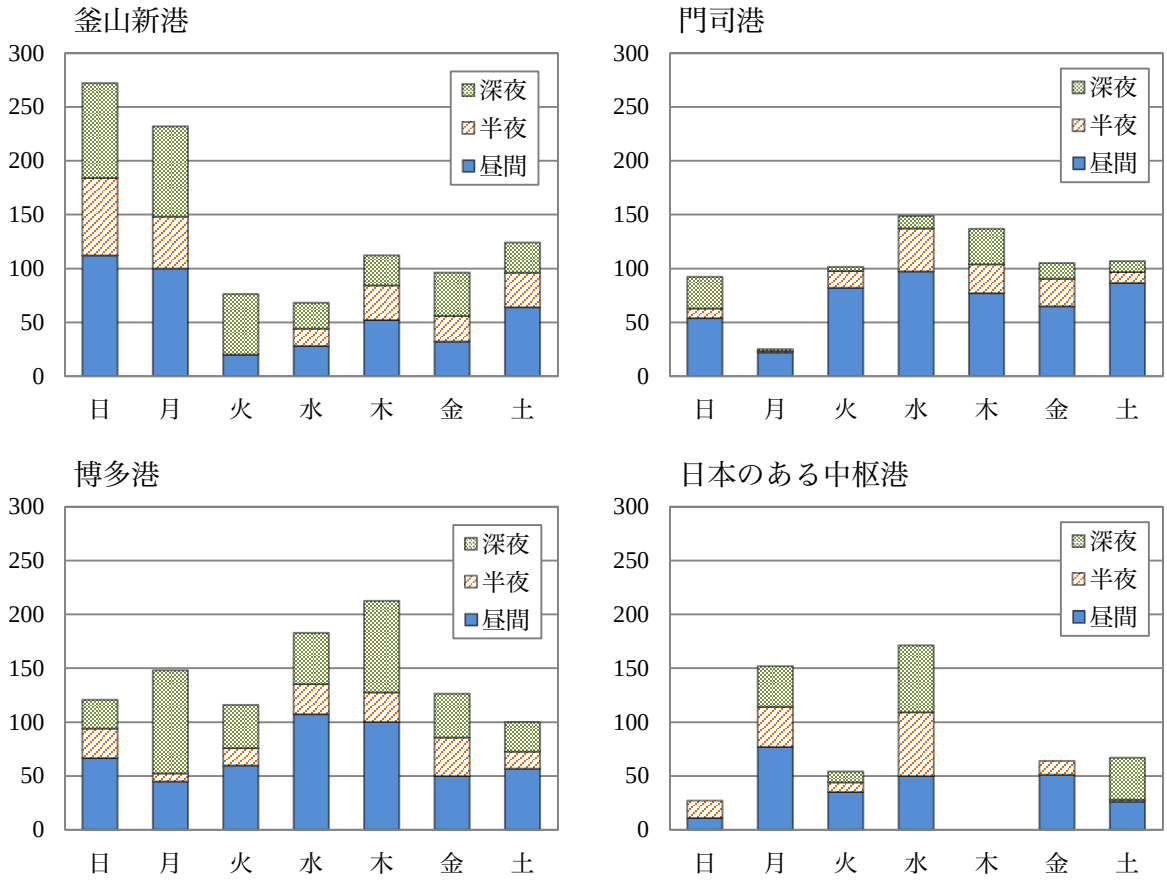
表 4　日本・韓国の港湾における夜間荷役率，日曜荷役率（単位：％）

国	港湾	夜間荷役率	日曜荷役率
日本	門司港	31.2（54）	14.8（53）
	博多港	51.8（89）	12.0（43）
	ある中枢港	44.7（77）	5.0（18）
韓国	釜山港	58.4（100）	27.8（100）

（注）カッコ内の数値は釜山港の値を 100 としたときの比率である。

（出所）各港湾資料より筆者作成

図 7　港湾ごとの曜日別・時間帯別荷役時間（単位：時間）



（注）数値は月間に換算した荷役時間である。昼間は 8:30～16:30，半夜は 16:30～21:30，深夜は 21:30～8:30（ただし釜山新港については昼間 8:00～16:00，半夜 16:00～22:00，深夜 22:00～8:00）である。
（出所）各港湾資料より筆者作成

港を一週間で回る航路を設定する船社が多いが，これは TLC を考えれば当然の帰結である。他の港湾との競争に勝ち抜くためには，ハードの整備だけでなく，そのハードをどのように利用するかというソフト施策においても，コスト・リードタイム・24 時間オープンなど顧客に使い易い港づくりが必然となっている。

図 7 に釜山港，門司港，博多港，日本のある中枢港湾における曜日ごとの荷役時間のグラフを示す。これをみると，釜山港では日曜と月曜の荷役時間が突出しているのに対し，日本の港湾では日曜の荷役時間が相対的に少ないことが確認できる。

2.3　日産九州の事例からみる北九州港の課題

日産九州が日韓完全シームレス SCM 物流の改革によって，部品輸入をコンテナ船からフェリーRo-Ro 船利用に大幅に切り替えた。これによって物流コストが 40％減少し，リードタイムの短縮によって在庫が 25 日から 3 日に減少したという。このような SCM がこの 3 年間一度も問題なく完全に実行されている。そのため，2013 年の実績で 3,300 FEU（Forty-foot Equivalent Unit，40 フィートコンテナ換算個数）であったシームレス物流を，2015 年には 7,000 FEU にまで増や

表 5　日産九州の日韓シームレス物流による貨物量

		2013	2015	2016
シャーシコンテナ台数		75	103	200
貨物量（FEU）	北九州港（門司＋ひびき）	6,500	不明	不明
	シームレス（博多＋下関）	3,300	7,000	14,000
	合計	9,800	不明	不明
シームレス比率（%）		34	—	—

（出所）ヒアリング調査にもとづき筆者作成

す見込みであるという。さらに 2016 年には日産九州が北米向け輸出を 10 万台増やすほか，日産車体も販売拡大することから，シームレス物流用のシャーシコンテナを現状の約 2 倍以上の 200 台以上（1 万 4,000 FEU）に拡大する見通しだという（表 5）。

現在日本と韓国の間で行われているのと同様のシームレス物流の協定が，日本と中国の間でも結ばれ，2015 年 10 月からトライアルが行われる予定である。ただし韓国との協定では輸送可能な製品が半導体製品や鮮魚，自動車部品などに制限されているが，中国の協定ではそのような製品の制限がないため，活用度はさらに高くなるであろう。韓国からの自動車部品の輸入量は日産がほとんどであるが，中国からは他のメーカーも輸入しており，その輸入量の合計は韓国からの 5 倍以上と想定されるため，今後大いに利用されることが期待できる。また，輸入だけでなく部品輸出での活用も検討できる。

これまで，日産九州のある苅田から博多港まで距離にして 80 km のドレージ（海上コンテナを陸上輸送すること）の費用が FEU あたり 6 万円，苅田から門司港までが 37 km で FEU あたり 4 万円であったが（図 8），最近のヒアリングでは博多の場合で FEU あたり 2 万 5,000 円までになっているという。時間コストや SCM 物流・財務コストを全て含む TLC の中で，ドレージ費用は 1〜2%以下である。また，釜山港との海上輸送距離は門司港・博多港は 230〜260km とほぼ同じ距離である。したがって，近くの港湾を利用するよりも，シームレス物流の実現などによって TLC が低くなれば距離的に遠い港湾を利用することが合理的となる。日産九州の場合

図 8　苅田地区と博多港・門司港の位置関係

（出所）筆者作成

がまさにこれに当てはまり，距離的に近い北九州港が利用されていない。さらに今後シームレス物流の利用が拡大すれば，北九州港の利用が減少する可能性が高い。これは，1.4 節で述べた中国地方から博多港への集荷が増加していることと，問題の背景が共通している。遠い港湾から貨物が動く時代を港湾が理解しなければならない。

2.4 北九州港・博多港・下関港の使い易さからみた比較

今まで述べてきたことをベースに，北九州港・博多港・下関港に加えて，参考として苅田港・大阪港との港の使い易さの比較を行った結果を表 6 に示す。貨物量，港湾コスト，リードタイム，フレキシブルな対応，内外 Ro-Ro 船航路，物流ネットワーク（陸送・鉄道・内航船輸送），中国地方での集荷力，地域一体連携について 5 段階で点数付けを行い単純に総合計した。貨物量は 2014 年度のデータに基づき（一部筆者の推定による）得点化した。港湾コストは港湾費・タグ・パイロット・倉庫の費用を，リードタイムはゲート時間・モード連絡を，フレキシブルな対応は顧客ニーズへの柔軟な対応の可否を，地域一体連携協調は国県市・荷主・物流・労使の協調の有無をそれぞれ得点化した。得点はデータやヒアリングに基づいてはいるが，あくまでも筆者の一考察である。また通関に関する項目など，表に含まれていないが港湾によって差がある項目は他にもあると思われる。

結果は，博多港，大阪港・門司港，下関港の順であるが博多港が一歩抜きんでている。門司港の内航船航路および便数は国内最高であるが，今後門司と新門司における連携・シームレス化を実現することが必須であろう。門司港が博多に劣っている項目（コスト・リードタイム・港湾労働法等の対策・物流ネットワーク・労使協調）が課題である。門司港はこのハンディに対し労使協調し，日本で初めてかつ唯一の船内・沿岸共同荷役や，港湾情報システムにおける

表 6　北九州・博多・下関港との港の使い易さの比較

港湾	門司	ひびき	博多	下関	苅田	大阪
貨物量	○	◇	○	◇	○	◎
港湾コスト	○	◇	◎	◎	○	○
リードタイム一貫物流	○	◇	◎	◎	○	○
フレキシブルな対応	○	◇	◎	○	◇	◇
内外 Ro-Ro 船航路	◎	×	◎	◎	○	◎
物流ネットワーク	○	×	◎	◇	◇	◎
中国地方での集荷力	◎	△	○	◇	×	◎
地域一体連携協調	○	◇	◎	◎	○	◇
顧客満足度	34	25	38	33	27	34

（注）顧客満足度は◎大変優れる＝5 点，○優れる＝4 点，◇ふつう＝3 点，△劣る＝2 点，×大変劣る＝1 点として，点数を単純合計した。

（出所）ヒアリングおよび本稿のデータにより筆者作成

ETC（Electronic Toll Collection System，電子料金収受システム）の導入等を行い，成果を上げつつある。

博多港等に対する競争力強化には，港湾競争力を発揮するシームレス化に官官・官民・民民労使協調が必須であり，政労使が一体となって取り組まなければならない。その上で近隣港や釜山港と協働することでこの地域に世界の物流拠点を形成し中国の港湾と対峙するなど，世界の顧客へと発信する戦略も課題である。そのためには，まずは門司港を博多港と同等以上の水準に，さらには釜山港なみのレベルに引き上げることがその突破口になると思われる。

3. おわりに

北九州港は，博多港・下関港とともに釜山港との直線距離はほとんど同じ 220～230 km の同心円上の好配置にある。各港がお互いに切磋琢磨しながら顧客（船社・荷主）から選ばれる（使い易い）港湾づくりを行ってはいるが，世界（釜山）・博多からみても水準は高くない。

釜山港は顧客重視の戦略により顧客から選ばれる港湾を実現した。釜山港と比較し日本の港湾はコスト・リードタイム・夜間や日曜荷役率などで大幅に劣っている。日本の港湾は国際競争力が低く，日本の貨物量の伸びはこの約 30 数年で世界の約 14 倍に対し日本は 2.7 倍と低い。博多港・北九州港も様々な顧客改善をしているが，釜山港のレベルまでには，今後一層の改革が必須である。

九州山口においては博多港が顧客満足度において一歩リードしており貨物量も拡大している。北九州港は博多港に比べてコンテナ貨物量の伸びが小さいが，このことはコスト・リードタイム・物流ネットワークなど顧客対応が不十分であることを意味している。中国地方からの集荷では博多港に貨物を奪われ，シームレス SCM 物流では寄港が博多・下関港へ移行し大幅な抜港に繋がっている。ただし，北九州港と博多港は半分以上の航路が相互に寄港し合う最高の協働港であり，あたかも一つの港として機能している。このことは，将来の両港の発展とって非常に重要な要素であり，活用しなければならない。

顧客に選ばれ使い易い港づくりには，コストやリードタイム以外にも一貫物流，在庫，企業誘致，税関，シームレス，SCM，税，IT など，顧客ニーズを獲得する総合力が必要である。九州山口の港湾の比較でも門司港の評価は高いとはいえない。これらを実現するには政労使および顧客との協調や協力が必須である。釜山港では，物流戦略の策定および実施にあたって，政労使が協調してポートセールスなど顧客重視のマーケィングを展開・強化している。門司港も様々な規制を乗り越え，労使協調を活かした日本で初めて唯一の共同荷役等も行い成果を出し始めた。今後，大いに期待できるが課題は非常に多い。

これらの課題や，釜山港を含む近隣港の優れた取り組みなど課題への対応については「後編」にて述べる。後編では，北九州港（門司・新門司・ひびき）や近隣港との協働，政労使協調など，顧客から選ばれる「特長ある将来像」について議論したいと考えている。

参考文献

国土交通省（各年版）『全国輸出入コンテナ貨物流動調査結果』
辻俊昭，工藤憲一，黒田勝彦，永井一浩（2002）「港湾 24 時間フルオープン化による効果に関するシミュレーション」『土木計画学研究・講演集』26，CD-ROM
藤原利久（2010）「新しい陸海空総合物流経営と物流バリアの現状－ヒアリング調査による実情把握」『東アジアへの視点』21（3），pp．13〜22
藤原利久（2011）「北部九州から東アジアへの高速船コンテナ貨物量の拡大可能性－トータル・ロジスティクス・コストによる考察」『東アジアへの視点』22（1），pp．11〜22
藤原利久，田村一軌，谷村秀彦（2012）「シームレスなサプライ・チェーン・マネジメントの発展で「物流と産業の融合」を切り開く九州の役割」『東アジアへの視点』23（4），pp．1〜14
藤原利久，江本伸哉（2013）『シームレス物流が切り開く東アジア新時代：九州・山口の新成長戦略』西日本新聞社
National Magazine Co. Ltd.（各年版）*Containerization International Yearbook*
韓国国土海洋部（2008）『コンテナ主要統計』

インドシナ地域における社会経済開発の格差
－経済実情と人間開発を中心に－

熊本学園大学経済学部　特任助教　エイチャンプイン

要旨

これまでの多くの先行研究では，インドシナ地域の社会経済は「メコン地域」という枠組みの中で様々な視点から研究されてきた。しかしながら，これらの地域に潜む社会経済および人間開発の格差や貧困について詳細に分析している文献はまだ少ない。インドシナ各国が加盟している東南アジア諸国連合（ASEAN：Association of Southeast Asian Nations）が ASEAN 共同体を目指している中，先行加盟国と後発国の経済格差は様々な視点から議論されているのに対して後発国同士の間に潜む社会経済開発の格差についてはそれほど取上げられていない。本稿では，ASEAN 後発 4 ヵ国（カンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナム）に加えてタイを含めたインドシナ地域における社会経済開発を概観するとともに，経済的・非経済的要因を検討しながらこれらの地域の経済実情と人間開発状況の格差を考察する。

1. はじめに

東南アジア地域はインドネシア，マレーシア，フィリピン，シンガポール，ブルネイといった島嶼部（海域東南アジア）とカンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナム，タイといった大陸部にわけられる。大陸部の国々はインドシナ地域として知られるており，1992 年以降アジア開発銀行（ADB：Asian Development Bank）の下で大メコン圏（GMS：Greater Mekong Subregion）開発プログラムが実施され，経済発展潜在性の高い地域として期待されている（石田，2005）。

これまでの先行研究では，メコン地域の経済発展や GMS プログラムの達成度，環境問題，観光産業，ビジネス開発など様々な視点から研究が推進された。石田（2005）はメコン地域の中でも後発国に属するカンボジア，ラオス，ミャンマーを中心に，これらの地域の経済発展を，域内で比較的経済発展が進んだタイ，ベトナム，中国雲南省とのリンケージにおいて，いかに促すかを主眼として検討している。特に，この研究では，カンボジア，ラオス，ミャンマーの産業発展の可能性，メコン地域における開発協力と国際関係，メコン地域の人口動態と教育状況，インフラ整備と貧困削減について検討されている。

槙他（2006）はメコン地域の観光と経済状況，ベトナムの観光政策，タイの経済発展と環境問題，現地の日本語教育の状況を紹介している。特に，この研究では，経済発展における観光業の役割や観光政策が詳細に検討されている。川田（2011）では，広域メコン圏に潜む大きな発展可能性やビジネス機会について検討されており，メコン広域圏の胎動，事業環境，域内企

業・日本企業による事業活動の発展，域内深化と外延的拡大，企業戦略とビジネスの新展開について詳細に考察されている。特に，この研究では，筆者が現地駐在時に収集した情報をベースに，広域メコン圏の事業活動を域内経済関係のみならず，インドとの経済関係，中国との経済関係など対外経済関係にまで踏み込んで検討されている。

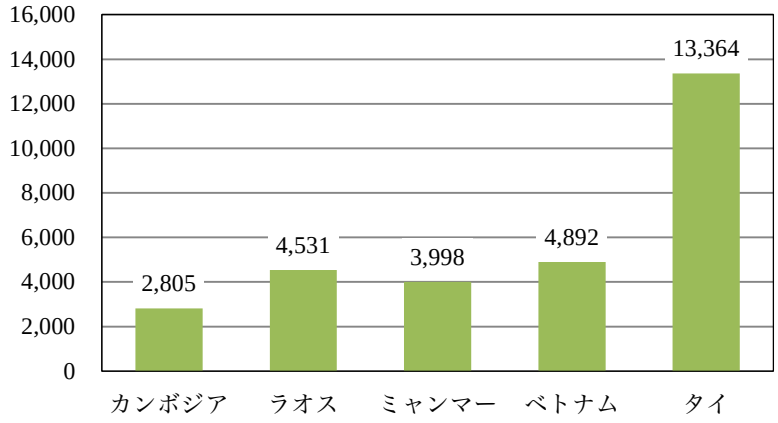
上記の通り，インドシナ地域の社会経済はメコン地域という枠組みの中で，様々な視点から研究されてきた。しかしながら，これらの地域に潜む社会経済および人間開発の格差や貧困を詳細に分析している文献はまだ少ない。本稿では，インドシナ地域における社会経済開発を概観するとともに，経済的・非経済的要因を検討しながらこれらの地域の経済実情と人間開発の格差について考察する。

2. インドシナ地域の経済状況

インドシナ地域 5 ヵ国は ASEAN 加盟国であり，タイは ASEAN の前身である 1961 年に結成された東南アジア連合の原加盟国である。ASEAN は，相互協力することにより地域の様々な課題に取り組み，地域内・地域外の関税を引き下げることによって自由貿易を促進しながら経済成長を目指すという目的で結成されたものである。1995 年にベトナム，1997 年にミャンマーとラオス，1999 年にカンボジアが加盟国となった。ASEAN の目標は，ASEAN 共同体として経済的に統一市場になることであり，域内の格差の改善が優先的な課題となっている。ASEAN 加盟国の間では経済格差が非常に大きく，1 人当たり国内総生産（GDP：Gross Domestic Product）（購買力平価〔PPP：Purchasing Power Parity〕）が 7 万米ドルを超えるシンガポールと 2,789 米ドル程度であるカンボジアとでは 25 倍以上の差が存在している（UNDP，2014）。また，後ほど述べるように，インドシナ地域には 1 日 1.25 米ドル未満で生活する貧困者が数多く存在している。ASEAN が今後共同体として実現するには，こうした経済的格差をいかにして是正するか，また，ASEAN 加盟国のうち後発国であるカンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムのインフラ整備や経済・社会開発をいかに進めるかが重要な鍵となっている。

図 1 はインドシナ地域の 1 人当たり国民総所得（GNI：Gross National Income）（PPP 米ドル，2013 年）を示している。タイの 1 人当たり GNI は 1 万 3,364 米ドルで，インドシナ地域内で最も高く，カンボジアは 2,805 米ドルと最下位であり，4 倍以上の差が存在している。ASEAN 先行加盟国と後発国の間のみならず，後発国同士の間においても所得水準に格差が存在していることが図 1 から読み取れる。また，インドシナ地域の 1 人当たり GDP（PPP 米ドル，2014 年）はカンボジアが 3,263 米ドル，ラオスが 4,986 米ドル，ミャンマーが 4,706 米ドル，ベトナムが 5,634 米ドルであるのに対して，タイは 1 万 4,354 米ドルであることから後発国同士の間に経済水準の差が存在していることが分かる（IMF，2015）。タイは 1950 年代から市場経済の導入と工業化の推進に取り組み始め，1970 年代以降は海外直接投資（FDI：Foreign Direct Investment）の受け入れ拡大に伴い，輸出指向型工業化が推進されている。1997 年のアジア通貨危機で海外からの資本が激減し，GDP 成長率もマイナス成長にとどまったが，2000 年代以降再び経済回復を見せている（槙他，2006）。

図 1　1 人当たり GNI（単位：PPP，米ドル，2013 年）



（出所）UNDP（2014）より作成

表 1　実質 GDP 成長率の推移（単位：%）

	1995年	2000年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
カンボジア	6.5	8.4	10.2	6.7	0.1	6.0	7.1	7.3	7.2	7.0	7.3
ラオス	7.1	6.3	7.8	7.8	7.5	8.1	8.0	7.9	7.6	7.3	7.5
ミャンマー	6.9	13.1	12.0	10.3	10.6	9.6	5.6	7.6	7.5	7.8	7.8
ベトナム	9.5	6.8	7.1	5.7	5.4	6.4	6.2	5.2	5.4	5.6	5.8
タイ	8.1	4.5	5.4	1.7	-0.9	7.3	0.3	6.5	2.9	2.9	4.5

（注）2014 年および 2015 年の数値は予測値である。

（出所）ADB（2014）より作成

表 1 によると，リーマン・ショックを機にタイの年平均 GDP 成長率は 2009 年にマイナス 0.9%にまで落ち込んだが，2014 年には 2.9%，2015 年の予測では 4.5%にまで回復している。カンボジアは 2007 年の 10.2%から 2009 年に 0.1%にまで落ち込み，1990 年代以降最も低い水準となったものの， 2014 年には 7.0%にまで回復している。一方，ベトナム，ラオス，ミャンマーではリーマン・ショックの影響が比較的少なく，5.0～7.0%を超える成長を遂げている。ADB（2014）によると，ASEAN10 ヵ国の年平均 GDP 成長率（2015 年，予測値）は 5.4%であり，それと比較すると，タイを除く他の 4 ヵ国は ASEAN の平均水準を上回っている。ラオスでは，水力発電事業や鉱山事業，繊維産業を中心とする製造業が経済を牽引し，ミャンマーでは，天然ガスや石油などのエネルギー分野に FDI の受け入れが拡大し，民主化の推進によって観光業が盛んになり，観光客が増加したことが経済成長に寄与している（JETRO，2012）。ベトナムでは，輸出産業の成長が経済発展を牽引し，カンボジアでは，観光業の他に，欧米諸国向けの縫製品の輸出増加などが経済に大きく寄与している（JETRO，2012）。

2.1 産業構造の変化 (注 1)

産業構造の変化をみると，GDP に占める農業の割合（2012 年）は，タイやベトナムでは 20%以下まで縮小しており，工業は 4 割近く，サービス業は 40～50%を超えている。タイは，第 2 次世界大戦終了後から市場経済の導入と工業化の推進を始め，1970 年代以降輸入代替政策から輸出指向型工業化に転換し，工業化をますます進行している。ベトナムは，ドイモイ政策を機に，経済発展を遂げ，FDI の積極的な受け入れ，外資企業の拡大により，工業部門が拡大し，それに伴い農業部門が縮小しつつある。

一方，カンボジア，ミャンマー，ラオスでは GDP に占める農業の割合は 3 割程度であり，農業の対 GDP 比の推移をみると，カンボジアは 1995 年の 49.6%から 2012 年に 35.6%に縮小しており，ミャンマーは 1995 年の 60.0%から 2012 年に 30.5%に縮小している。同様に，ラオスは，1995 年の 55.0%から 2012 年に 27.6%にまで縮小している。また，GDP に占める工業の割合をみると，ラオスやミャンマーでは 30%を超えており，カンボジアでは 24.3%である。いずれにしてもインドシナ地域では，農業から鉱工業あるいは製造業への転換は緩やかに進んでいるようである。

2.2 貿易動向

経済成長の主要な要因の 1 つは，輸出の拡大であり，輸出入額（2010 年）をみると，タイの輸出額は 2,290 億米ドル，輸入額は 2,260 億米ドル，貿易収支が 33 億米ドルで，インドシナ地域内で 3 番目に高い水準である。ベトナムの輸出額は 1,145 億米ドルで，タイに次いで 2 番目に高く，輸入額は 1,137 億米ドル，貿易収入が 8 億米ドルである。カンボジアの輸出額は 105 億米ドル，輸入額は 30 億米ドル，貿易収支が 75 億米ドルで，ミャンマーに次いでインドシナ地域内で 2 番目に高い。ラオスの輸出額は 22 億米ドル，輸入額は 24 億米ドル，貿易収支がマイナス 2 億米ドルと貿易赤字になっている。ミャンマーの輸出額は 118 億米ドル，輸入額は 10 億米ドル，貿易収支が 108 億米ドルで，インドシナ地域内で最も高い。以上，インドシナ地域 5 ヵ国のうちベトナムは 1995 年以降貿易赤字が続いていたが，2012 年にはようやく黒字に転換している (注 2)。その背景には，通信機器やコンピューター製品の輸出増加，機械設備や鉄鋼の輸入減少などがある（JETRO，2012）。一方，ラオスの貿易収支は，1995 年にマイナス 2.8 億米ドル，2000 年にマイナス 2.0 億米ドル，2011 年にマイナス 2.1 億米ドルと貿易赤字が続いている。ラオスではこのような慢性的な輸入超過状態を FDI や外国からの援助で賄っている（槙他，2006）。

次に，インドシナ地域の対内・対外貿易状況についてみてみよう。表 2 によると，対外輸出が総輸出に占める割合はタイ，ベトナム，カンボジアが 70.0～90.0%であり，対外輸入が総輸入に占める割合はタイが 82.7%，ベトナムが 81.6%である。対内輸出が総輸出に占める割合をみると，ラオスが最も高く 44.1%を占めており，対内輸入が総輸入に占める割合はミャンマーが最も高く 44.9%を占めている。JETRO（2012）によると，ラオスでは，鉱物の採掘量の増加やコーヒープランテーションへの投資受け入れ拡大によって輸出額も伸びているが，その一

表 2　国別対内輸出入（2012 年，単位：百万米ドル）

	対内輸出額	(比率)	対外輸出額	(比率)	総輸出額	対内輸入額	(比率)	対外輸入額	(比率)	総輸入額
カンボジア	990.5	13.3	6444.5	86.7	7435.0	4152.5	37.0	7076.3	63.0	11228.8
ラオス	1170.2	44.1	1485.0	55.9	2655.2	1167.0	33.3	2336.6	66.7	3503.6
ミャンマー	3399.0	36.5	5916.0	63.5	9315.0	4126.5	44.9	5061.9	55.1	9188.4
ベトナム	17445.7	15.2	97065.1	84.8	114510.8	20874.6	18.4	92408.0	81.6	113282.6
タイ	56729.6	24.7	172794.6	75.3	229524.2	42805.9	17.3	204971.8	82.7	247777.7

（出所）ASEAN より作成

方では，車両や部品，建設資材などの大幅な輸入増加により輸入額が輸出額を上回り，慢性的な貿易赤字が続いている。

カンボジアは欧米諸国向けの縫製品の輸出に大きく依存しており，縫製品が総輸出に占める割合は約 6 割を占めている（JETRO，2012）。ミャンマーは民主化の遅れや政治的不透明を理由に 2000 年代以降欧米諸国から経済制裁が課せられ，欧米諸国からの投資が減り，新規の政府開発援助（ODA：Official Development Assistance）が凍結されるなど厳しい情勢が続いていた。そのため，ミャンマーの貿易構造はタイ，中国，シンガポールの輸出入に大きく依存している。

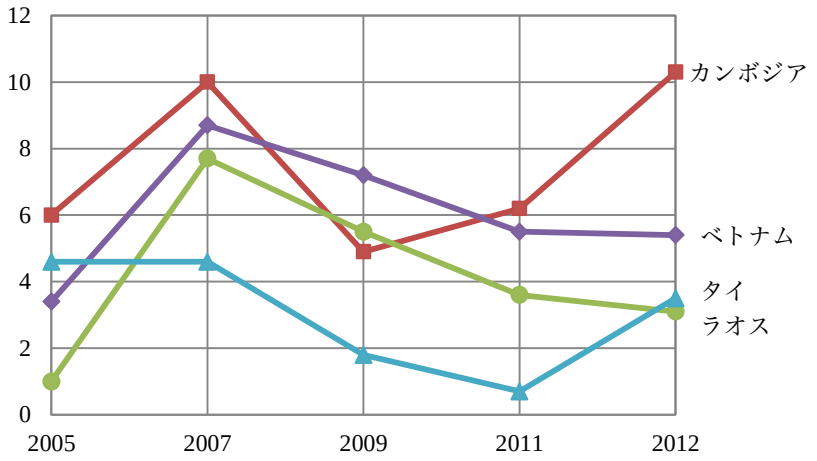
ベトナムは前述したように，1995 年以降貿易赤字が続いていたが，2012 年にはようやく黒字に転換している。表 2 から分かるように，ベトナムはタイと同様に対外との輸出入が圧倒的に多く，今後，貿易黒字を維持するには，技術の進歩による付加価値の高い製品の生産拡大や FDI の誘致などが求められる。タイはベトナムと同様に対外との輸出入が圧倒的に多く，輸出では自動車と部品，コンピューター製品と部品が上位にランクし，主に日本や中国に輸出しており，輸入では，原油や機械・部品などが圧倒的に多く，日本や中国から輸入している。

以上，タイとベトナムは，一次産品に加えて工業品や製造品など比較的付加価値の高い製品を輸出する貿易構造に，カンボジア，ラオス，ミャンマーは一次産品や縫製品など比較的付加価値の低い商品を輸出する貿易構造になっている。ここで注意したいのは，タイやベトナムの輸出製品は，比較的付加価値の高い製品であっても，その多くが加工型製品であり，機械・部品など材料は輸入に依存していることである。吉原（2002）が指摘したように，農産品などの第一次産品の輸出増加による経済成長への寄与度は，輸入依存度の高い製造業品の輸出増加による経済成長への寄与度に比べて統計的（数字的）に低くても，実質的には必ず低いとは限らない。加えて，タイ，ベトナム，カンボジアのように対外貿易が比較的進んでいる国々においても，カンボジアのように欧米諸国向けの縫製品の輸出に大きく依存しているという問題点がある。

2.3　対外直接投資動向

経済成長には工業化が非常に重要な役割をもっており，資本蓄積においても外資系企業の国内市場参入， FDI の受け入れ拡大は大きな役割を担っている。インドシナ地域の FDI 受け入れ額の推移をみると，ラオスでは 1990 年の 600 万米ドルから 2012 年に 2 億 9,400 万米ドルにまで増加してきたものの，他のインドシナ地域に比べて下位水準である（World Bank）。ラオスの

図 2　FDI 受け入れ額の推移（対 GDP 比率，単位：%）



（出所）World Bank より作成

国土面積は約 24 万 km^2 で，カンボジアに次いでインドシナ地域内で 2 番目に小さく，北に中国，西にミャンマー，東にベトナム，南にカンボジア，タイと接する ASEAN 唯一の内陸国である。また，ラオスは人口もインドシナ地域内で最も少なく[注 3]，プラスワンの投資先として注目を浴びているものの，海外からの投資は比較的限定的なものである（川田，2011）。

一方，カンボジアでは 2000 年の 1 億 4,800 万米ドルから 2012 年に 15 億 5,700 万米ドルにまで増加し，ミャンマーでも同様に，1980 年の 40 万米ドルから 2012 年に 22 億 4,300 万米ドルにまで拡大しており，タイやベトナムに次いで 3 番目に高い。カンボジアでは中国からの投資が最も多く，全体の 4 割以上を占めており，水力発電や資源分野への投資が多く占めている（川田，2011）。また，縫製業などへの日系企業の投資が盛んになっており，外資への投資規制がインドシナ地域内で比較的少ないこともあり，他の分野にも幅広く投資がなされている（JETRO，2013）。図 2 をみると，カンボジアの FDI 受け入れ額の対 GDP 比率はインドシナ地域内で最も高く，政治的安定性やインフラの推進によって，今後さらなる成長が期待されている。ミャンマーは，前述したように，2000 年代以降欧米諸国からの経済制裁により，海外からの投資が制限され，その結果，隣接国であるタイや，ASEAN 諸国との深い経済協力を目指してきた中国からの投資が多く，全体の 5 割を占めていた。しかし，2010 年以降，新政権による民主化の推進や積極的な投資の誘致により，FDI 受け入れ額は 2010 年から 2012 年にかけて 2 倍以上（2010 年に 9 億米ドル，2012 年に 22 億米ドル）拡大している。

ベトナムでは 1980 年の 170 万米ドルから 2012 年には 83 億 6,800 万米ドルに劇的に拡大し，FDI 受け入れ額の対 GDP 比率は，カンボジアに次いで高い。業種別受け入れ構成比（2012 年）をみると，カンボジアでは衣料・縫製業などの製造業，ラオスでは鉱山業，ミャンマーでは縫製業，製靴業などの製造業が多く占めているのに対し，ベトナムでは，加工・製造業が 61.1%と圧倒的に多く，続いて不動産が 17.3%を占めている（JETRO，2013）。タイでは 1980 年の 1 億 8,990 万米ドルから 2012 年に 106 億 8,930 万米ドルにまで増加し，インドシナ地域内で最も高い。タイは工業団地や経済インフラなどが ASEAN 諸国の中でも比較的整備されており，法

人税の免除などの法整備も整っているため，外資系企業の投資先，かつ生産拠点として魅力的である。業種別投資受け入れ状況をみると，機械・金属加工が 34.9%，電気・電子機器が 22.3%を占めている。また，タイはカンボジア，ラオス，ミャンマーに投資を行っており，1990 年から 2004 年までの累計額は 3 億 5,000 万米ドルであり，そのうちベトナムへの投資が 51.0%，カンボジア，ラオス，ミャンマーへの投資がそれぞれ 22.0%，15.0%，22.0%を占めている（恒石，2005）。

3. インドシナ地域の人間開発状況

国連開発計画によると人間開発とは，人々が自らの意思に従って人生の選択と機会の幅を拡大させることであり，そのためには，健康で長生きすること，知的であること，人間らしい生活水準を維持することが必要である。国連開発計画はこれらの 3 つの側面を包括的に取上げた人間開発指数を国ごとに算出している。ここでは，既存の単なる人間開発指数のみを検討するのではなく，健康状態や生存状態を示す指標として，出生時平均余命，保健医療への支出，乳児死亡率，5 歳未満幼児死亡率について考察し，教育水準を示す指標として，成人識字率，教育への支出，初等教育の総就学率，中等教育の総就学率，高等教育の総就学率について考察する。

3.1 健康状態や生存状態

表 3 によると，出生時平均余命（2013 年）は最下位であるミャンマーの 65.2 歳と最高位であるベトナムの 75.9 歳の間に大きな差が存在している。1 歳未満乳児死亡率（2012 年，千人当たり）をみると，カンボジアは 34 人，ラオスは 54 人，ミャンマーは 41 人であるのに対して，ベトナムは 18 人，タイは 11 人である。また，5 歳未満幼児死亡率（2012 年，千人当たり）をみると，タイの 13 人やベトナムの 23 人に比べて，カンボジアは 40 人，ラオスは 72 人，ミャンマーは 52 人と 2 倍以上高い。特に，ラオスは世界銀行の分類により低中所得国であるが，乳幼児の生存状態がかなり低い水準となっている。妊産婦死亡率（2010 年，10 万件当たり）は，タイの 48 人やベトナムの 59 人に比べて，カンボジアは 250 人，ラオスは 470 人，ミャンマーは 200 人で大きな格差が存在している。保健医療への支出（2011 年，GDP に占める割合）をみると，ベトナムが 6.8%で最も高く，次いでカンボジアが 5.7%，タイが 4.1%，ラオスが 2.8%，ミャンマーが 2.0%である。トダロ，スミス（2004）が指摘したように，所得水準が高いほど，健康水準も高くなるが，特にラオスの場合，低中所得国であるにもかかわらず，乳幼児や妊産婦の生存状態が低所得国の水準にとどまっている原因の 1 つは，成人識字率の低さにある。字の読み書き能力が乳幼児の健康状態に及ぼす影響についてはすでに多くの研究で検討されており，ラオスの成人識字率は ASEAN 諸国内で最も低い水準となっている。

表 3　健康状態や生存状態

	出生時平均余命（歳）2013年	1歳未満乳児死亡率（千人当たり，人）2012年	5歳未満幼児死亡率（千人当たり，人）2012年	妊産婦死亡率 10万件当たり，人 2010年	保健医療への支出（対GDP比，%）2011年
カンボジア	71.9	34	40	250	5.7
ラオス	68.3	54	72	470	2.8
ミャンマー	65.2	41	52	200	2.0
ベトナム	75.9	18	23	59	6.8
タイ	74.4	11	13	48	4.1

（出所）UNDP（2014）より作成

3.2　教育状況

表 4 によると,成人識字率はラオスが 72.7%と最も低く,次いでカンボジアが 73.9%である。ミャンマーは 92.7%とタイやベトナムと同程度の水準であり，その背景には寺院教育（僧院付属学校）がある。特に，農村地域では，村から学校までの長距離や貧困などの理由で学校に通えない子供たちは村の寺院でボランティア教育を受けている。eXmyanmar（2013）によると僧侶が寄付金で経営する学校は公立学校と同様に，僧院付属小学校，中学校，高等学校があり，その数は全国で 1,402 校（2009-2010 年）にも及ぶ。

初等教育の総就学率は，カンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムでは 100%を超えており，留年や就学年齢どおりに入学出来ない子どもたちが存在している。中等教育の総就学率はベトナムやタイでは，8 割近くであるが，カンボジア，ラオス，ミャンマーではかなりのドロップアウトがみられる。また，高等教育の総就学率をみると，タイは 5 割近くであるが，カンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムはまだ低い状態である。教育は国の生産性や収入の増加，技術の進歩，工業化の推進に重要な役割をもっており，経済成長や貧困削減に関する一環の政策として重要視されている。また，健康状態が教育に及ぼす影響も大きく，良好な健康状態と高度な教育水準が生産性の向上や収入の上昇，さらには，国の経済発展にまでつながる。こうしたことを含めて考えると,インドシナ地域に暮らす人々の健康状態は,特にカンボジア，ラオス，ミャンマーはまだ低い水準であり，教育水準も同様であることから，インドシナ地域

表 4　教育と貧困状態

	成人識字率（15歳以上，%）2005-2012	教育への支出（対GDP比，%）2005-2012	初等教育の総就学率（%）2002-2012	中等教育の総就学率（%）2002-2012	高等教育の総就学率（%）2002-2012	国内貧困率（%）2011	絶対的貧困率（%）2011
カンボジア	73.9	2.6	127.0	46.0	7.8	20.5	10.1
ラオス	72.7	3.3	121.0	45.0	13.4	36.8	30.3
ミャンマー	92.7	0.8	126.0	54.0	11.0	25.6	…
ベトナム	93.4	6.6	106.0	77.0	22.3	17.2	2.4
タイ	93.5	5.8	91.0	79.0	47.7	13.2	0.3

（注）ミャンマーの国内貧困率は 2009 年のデータである。絶対的貧困率は 1 日 1.25 米ドル（PPP）未満で生活する人の割合である。

（出所）貧困に関するデータは World Bank および UNDP（2011），他の指標は UNDP（2014）より作成

の持続的な経済発展には，経済政策のみならず，原動力となる国民そのものの人的資源への投資も強く求められている。

3.3 貧困状況

貧困状況に関しては，World Bank によると，1 日 1.25 米ドル（PPP）未満で生活する貧困率（2011 年）は，東アジア太平洋地域では 7.9%であり，インドシナ地域をみると，タイは 0.3%と最も低く，ベトナムは 2.4%で東アジア太平洋地域の水準を下回っている。その一方で，カンボジアは 10.1%，ラオスは 30.3%で東アジア太平洋地域の水準を上回っている。各国の貧困ラインに基づいた貧困率（2011 年）をみると，カンボジアは 20.5%，ラオスは 36.8%，ミャンマーは 25.6%，ベトナムは 17.2%，タイは 13.2%である。貧困ラインの設定が各国の基準によって異なっており，この場合の貧困率の国際比較はできないため，以下ではインドシナ地域の貧困率の推移を考察する（注 4）。

まず，カンボジアの貧困率（全国）は，1994 年の 47.0%から 2012 年には 17.7%まで低下し，農村地域では，1994 年の 40.1%から 2012 年には 20.8%に，都市では，1994 年の 21.1%から 2012 年には 6.4%に低下している。農村と都市ともに貧困率が確実に低下しているが，農村地域の貧困率は都市に比べて 3 倍以上高く，農村に貧困が集中している。ラオスの貧困率（全国）は，1992 年の 46.0%から 2012 年には 23.2%に低下し，農村地域では，1992 年の 51.8%から 2012 年には 28.6%に，都市では，1992 年の 26.5%から 2012 年に 10.0%に低下している。

一方，ミャンマーの貧困率（全国）は，1997 年の 22.9%から 2005 年に 29.6%に上昇し，2010 年には 22.7%に低下したものの，1990 年代とほぼ変わらない状態である。その背景には，前述したように，軍事政権の政策による様々な問題，外資系企業の撤退や工場の閉鎖等に伴う経済停滞や失業率の拡大などがある。農村地域の貧困率をみると，1997 年の 22.4%から 2005 年に 35.8%に上昇し，2010 年に 26.0%に低下したものの 1997 年の水準よりも拡大している。都市の貧困率は 1997 年の 23.9%から 2010 年には 15.7%に低下している。つまり，ミャンマーでは農村地域の貧困問題が都市よりも深刻化している。そのため，2011 年 5 月に農村地域の貧困削減計画が打ち出され，現在，協同組合省の農村開発プロジェクトを中心に実施されている。

次に，ベトナムの貧困率（全国）は，1993 年の 58.1%から 2012 年には 17.2%にまで低下し，農村地域では，1993 年に 66.4%と農村居住者の半分以上が貧困者であった状態が 2012 年には 22.1%にまで低下した。都市では，1993 年の 25.1%から 2012 年には 5.4%に低下している。ベトナムでは，農村と都市ともに貧困率が確実に低下しており，特に，都市の貧困問題が比較的緩和されている。タイの貧困状況をみると，貧困率（全国）は，1994 年の 42.7%から 2012 年に 12.6%に低下し，農村では，1994 年の 50.6%から 2011 年に 16.7%に，都市では，1994 年の 24.0%から 2011 年に 9.0%に低下している。

以上，ミャンマーを除くインドシナ地域では国内貧困ラインによる貧困率（全国）は 1990 年代より半減しており，ミレニアム開発目標に示した貧困削減目標には到達していると考えられる。一方で，これらの地域の農村地域では国民の 2～3 割程度が貧しい生活を強いられている。今後，貧困を徐々に緩和させるには農村地域を中心にした貧困削減政策が求められる。

4. インドシナ地域における経済・社会開発の比較分析

ここでは，国連開発計画の様々な指標の中から社会・経済関連指標を選択し，ASEAN を基準にした経済・社会関連指数を算出した上で，比較分析を行う。ここで全世界ではなく，ASEAN を基準にした理由は，比較的経済発展段階が近い ASEAN の基準からみてインドシナ地域の経済・社会開発度がどの程度であるかを確認するためである。算出方法は，国連開発計画の人間開発指数の算出方法に基づいており，ASEAN 最高値と ASEAN 最小値を用いる。

国連開発計画による人間開発指数の算出方法

$$\text{指数} = \frac{\text{当該国の値} - \text{全世界最小値}}{\text{全世界最高値} - \text{全世界最小値}}$$

本稿の算出方法

$$\text{指数} = \frac{\text{当該国の値} - \text{ASEAN 最小値}}{\text{ASEAN 最高値} - \text{ASEAN 最小値}}$$

ここで用いるデータは全て国連開発計画によるものであり，評価方法は人間開発指数別分類により 0.800 以上は「H」高位水準，0.500 から 0.799 までは「M」中位水準，0.500 未満は「L」下位水準と評価する。ではまず，国連開発計画の様々な指標の中から選択した社会・経済関連指標について説明する。保健医療および生存状況を示す指標として（i）出生時平均余命，（ii）5 歳未満低体重の子どもの割合，（iii）5 歳未満幼児死亡率，（iv）1 歳未満乳児死亡率，（v）産前ケアの実施率，（vi）1 歳児三種混合ワクチンの予防接種率，（vii）妊産婦死亡率，（viii）保健医療への支出を選択した。これらの指標を選択した理由は，長寿で健康な生活を送ることができない弱者の存在や出産および乳児期における危険性が高い時にどれだけ弱者が存在しているか等，保健医療および生存状況の安全性を示すためである。教育状況では，（i）成人識字率，（ii）初・中等教育就学率，（iii）教育への支出を選択した。これらの指標を選択した理由は，人材発展の促進が就業率や所得を向上させ，長期的に貧困から脱却することを目指す教育の達成度を示すためである。所得状況では，（i）1 人当たり GNI，（ii）全労働者に占めるワーキングプアの割合を選択した。これらの指標を選択した理由は，低賃金で働く労働者がどれだけ存在しているかと国民の所得状況とを示すためである。生活インフラ状況では，（i）1 人当たり電力消費量，（ii）改善された水源を継続して利用できる人口，（iii）改善された衛生設備を継続して利用できる人口を選択した。これらの指標を選択した理由は，人間らしい生活をする上で最低限必要な水，衛生設備，電気にアクセスできない弱者がどれだけ存在しているかを示すためである。各指標の定義は人間開発報告書のテクニカルノートに詳しく述べられているためここでは省略する。

では，社会・経済関連指標の比較分析をみてみよう。表 5 は ASEAN を基準にしたインドシ

表 5　ASEAN を基準にしたインドシナ地域の経済・社会関連指数

指標		カンボジア		ラオス		ミャンマー		ベトナム		タイ	
保健医療および生存状況	1. 出生時平均余命（2013）	0.373	L	0.157	L	0.000	L	0.451	L	0.524	M
	2. 5歳未満低体重の子供の割合（2008-2012）	0.108	L	0.000	L	0.229	L	0.540	M	0.709	M
	3. 5歳未満幼児死亡率（千人当たり，2012）	0.464	L	0.000	L	0.290	L	0.710	M	0.855	H
	4. 1歳未満乳児死亡率（千人当たり，2012）	0.385	L	0.000	L	0.250	L	0.692	M	0.827	H
	5. 産前ケアの実地率（2008-2012）	0.832	H	0.000	L	0.740	M	0.903	H	0.986	H
	6. 1歳児三種混合ワクチンの予防接種（2012）	0.909	H	0.000	L	0.182	L	1.000	H	1.000	H
	7. 妊産婦死亡率（10万件当たり，2010）	0.471	L	0.000	L	0.578	M	0.880	H	0.904	H
	8. 保健医療への支出（対GDP比，2011）	0.771	M	0.167	L	0.000	L	1.000	H	0.438	L
保健医療及び生存指数		**0.539**	**M**	**0.041**	**L**	**0.284**	**L**	**0.772**	**M**	**0.780**	**M**
教育状況	9. 成人識字率（2005-2012）	0.052	L	0.000	L	0.862	H	0.892	H	0.897	H
	10. 初・中等教育就学率（2003-2012）	0.000	L	0.230	L	0.037	L	0.800	H	0.365	L
	11. 教育への支出（対GDP比，2005-2012）	0.310	L	0.433	L	0.000	L	1.000	H	0.860	H
教育指数		**0.121**	**L**	**0.221**	**L**	**0.300**	**L**	**0.897**	**H**	**0.707**	**M**
所得状況	12. 一人当たりGNI（PPP，米ドル，2011）	0.000	L	0.135	L	0.109	L	0.171	L	0.480	L
	13. 全労働者に占めるワーキングプアの割合（2003-2010）（1日2ドル未満で生活する労働者の割合，PPP，米ドル）	0.176	L	0.000	L	0.052	L	0.430	L	0.868	H
所得指数		**0.088**	**L**	**0.068**	**L**	**0.081**	**L**	**0.301**	**L**	**0.674**	**M**
生活インフラ状況	14. 一人当たり電力消費量（kWh，2004）	0.000	L	0.013	L	0.013	L	0.062	L	0.228	L
	15. 改善された水源を継続して利用できる人口（2004）	0.000	L	0.169	L	0.627	M	0.746	M	0.983	H
	16. 改善された衛生設備を継続して利用できる人口（2004）	0.000	L	0.157	L	0.723	M	0.530	M	0.998	H
生活インフラ指数		**0.000**	**L**	**0.113**	**L**	**0.454**	**L**	**0.446**	**L**	**0.736**	**M**

（出所）UNDP（2014）より筆者作成

ナ地域の経済・社会関連指数を示している。表 5 によると，カンボジアでは産前ケアの実施率や 1 歳児 3 種混合ワクチンの予防接種は高位水準，保健医療への支出は中位水準，他の指標は下位水準にとどまっている。中田（2011）によると，カンボジア政府は保健医療戦略計画を策定し，母子保健，感染症，慢性病や保健医療サービスの改善に取り組んでおり，特に母子保健に関する取り組みでは，妊産婦健診や乳幼児のワクチン接種の普及に力を入れている。その結果，妊産婦死亡率（10 万件当たり）は ASEAN 水準と比較するとまだ下位水準にあるものの，2000 年の 440 人から 2010 年には 210 人に半減している。また，1 歳未満乳児死亡率（1,000 人当たり）は 1990 年の 86 人から 2013 年に 33 人にまで改善している。一方では，電力消費量や水へのアクセス状況などの生活インフラ状況は ASEAN 最下位となっている。包括的にみると，保健医療および生存指数は 0.539（中位水準），教育指数は 0.121（下位水準），所得指数は 0.088（下位水準）であり，生活インフラ指数は ASEAN 最下位となっている。要するに，カンボジアの社会経済状況の中で保健医療および生存状況は改善されつつあるが，教育水準，所得と雇用状況，生活インフラ状態がまだ厳しい状況にある。

ラオスでは全ての指標が下位水準にとどまっており，特に保健医療および生存状態が ASEAN 最下位でかなり深刻化している。乳幼児死亡率は 1990 年に比べて半減しているものの妊産婦死亡率や産前ケアの実施などはインドシナ地域の中で最も悪い水準となっている。包括的にみると，保健医療および生存指数は 0.041（下位水準），教育指数は 0.221（下位水準），所得指数は 0.068（下位水準），生活インフラ指数は 0.113（下位水準）である。要するに，ラオスでは，経済発展のための政策はもとより原動力となる国民・人間そのものの教育や健康といった人的資源への投資，社会インフラ状態の改善が強く求められている。

ミャンマーでは成人識字率が高く，その背景には僧院付属学校の存在がある。ミャンマーで

は僧侶が寄付金で経営する学校が普及しており，公立学校と同様に僧院付属小学校，中学校，高等学校があり，その数は全国で 1,402 校（2009-2010 年）にも及ぶ（eXmyanmar，2013）。現在，国際団体や NGO は僧院付属学校に対する寄付や援助，村単位での学校建設に取り組んでいる。しかしながらその一方では，教育や保健医療への支出が ASEAN 諸国内かつインドシナ地域内で最も低く，初・中等教育就学率，出生時平均余命がかなり低い水準となっている。包括的にみると，保健医療および生存指数は 0.284（下位水準），教育指数は 0.300（下位水準），所得指数は 0.81（下位水準），生活インフラ指数は 0.454（下位水準）と全ての指数が下位水準にとどまっている。要するに，ミャンマーでは教育および保健医療などの社会的インフラの整備，教育や保健医療への支出の増加やそのための税財源の確保，天然資源収入の効果的な活用などが求められている[注 5]。

ベトナムでは，出生時平均余命，1 人当たり GNI，1 日 2 米ドル以下で働く労働者割合，1 人当たり電力消費量は下位水準，5 歳未満低体重の子供の割合，5 歳未満幼児死亡率，1 歳未満乳児死亡率，改善された水源を継続して利用できる人口，改善された衛生設備を継続して利用できる人口は中位水準，その他の指数は高位水準である。包括的にみると，保健医療および生存指数は 0.772（中位水準）であり，カンボジア，ラオス，ミャンマーに比べて相当高い水準である。また，教育への支出は ASEAN 最高値となっており，教育指数は 0.897（高位水準）でインドシナ地域内で最も高い水準である。しかし，所得状況では ASEAN 最高値であるシンガポールとの差が大きいため， 所得指数は 0.301 で下位水準にとどまっている。生活インフラ指数は 0.446 でカンボジア，ラオス，ミャンマーより高いものの，まだ下位水準である。要するに，ベトナムでは生活インフラや経済状況はまだ低い水準であるが，保健医療および教育などの社会インフラの整備は比較的進んでいる。したがって，ベトナムでは，特に生活インフラの推進と経済発展に向けた経済政策が求められている。

タイでは，保健医療への支出，初・中等教育就学率，1 人当たり GNI，1 人当たり電力消費力は下位水準，出生時平均余命，5 歳未満低体重の子供の割合は中位水準，その他の指数は高位水準である。保健医療および生存指数は 0.780（中位水準）であり，インドシナ地域内で最も高い水準である。教育指数は 0.707（中位水準）でベトナムに次いで高い水準である。所得状況は，ASEAN 最高値であるシンガポールとの差が大きいため，まだ下位水準にとどまっている。生活インフラ指数は 0.736（中位水準）であり，カンボジア，ラオス，ミャンマー，ベトナムよりかなり進んでいる。つまり，タイでは，保健医療，教育，生活インフラなどの基本的社会インフラが整備されており，経済発展に向けた経済政策が優先されるべきである。

以上，インドシナ地域における経済・社会開発の比較分析から，(i) ASEAN 先行加盟国と後発国の経済格差に加えて，後発国同士の間にも社会経済開発の格差が存在していることが確認された。特に，生存状態，教育，所得状況に格差が大きくみられた。(ii) カンボジア，ラオス，ミャンマーでは経済政策はもとより，経済発展の原動力となる国民・人間そのものの教育水準の向上，経済活動および生産性に間接的影響を与える保健医療水準の向上，人間らしい生活をする上で最低限必要な生活インフラ水準の向上といった人間開発への取り組みが非常に求められていることが確認された。(iii) タイやベトナムでは，基本的社会インフラの推進に加えて，経済発展に向けた経済政策が優先されるべきであることが明らかになった。

5. おわりに

インドシナ地域には様々な経済的・社会的課題が残されている。まず，第 1 に，貿易構造が挙げられる。インドシナ地域では，農業から鉱工業あるいは製造業への転換は緩やかに進んでいるようであるが，カンボジア，ラオス，ミャンマーの輸出構造は依然として一次産品や縫製品が中心である。つまり，タイやベトナムでは一次産品に加えて，工業品や製造品など比較的付加価値の高い製品を輸出する一方で，カンボジア，ラオス，ミャンマーでは鉱物や農産品など比較的付加価値の低い商品を輸出するという貿易構造の違いがみられる。また，タイや，ベトナムの製品は加工型製品であり，機械や部品などといった材料は輸入に依存しているという課題もある。加えて，カンボジアのように欧米諸国向けの縫製品の輸出に大きく依存しているという課題が残されている。

第 2 に，外国投資を誘致するためのインフラ整備が挙げられる。タイやベトナムでは，比較的経済インフラが整備されているが，特に，タイでは政治的な混乱が続き，加えて，洪水などの自然災害により外資企業が大きな打撃を受けている。カンボジア，ラオス，ミャンマーでは，外国投資を誘致するための経済インフラや法整備が遅れており，その一環の対策として GMS プログラムが進められているが，特に，ミャンマーでは長年にわたる軍事政権によって汚職問題，政策の不透明性や不安定がまだ続き，これらの問題を解決するには時間がかかるようである。

第 3 に，健康や教育といった人間開発の格差が挙げられる。筆者による比較分析では，カンボジア，ラオス，ミャンマーとタイ，ベトナム間に経済・社会開発の格差が存在しており，保健医療状況や教育水準に格差が大きくみられた。特に，カンボジア，ラオス，ミャンマーでは経済政策に加えて，社会開発に関する対策や取り組みが強く求められている。

第 4 に，貧困問題が挙げられる。ミャンマーを除くインドシナ地域では国内貧困ラインによる貧困率（全国）は 1990 年代より半減しており，ミレニアム開発目標に示した貧困削減目標は到達していると考えられる。しかしながらその一方では，これらの地域の農村地域では国民の 2〜3 割程度が貧しい生活を強いられている。貧困の緩和には，経済的政策のみならず，教育や健康といった人間開発への投資が極めて重要である。

注

（注1）産業構造や輸出入のデータは UNDP（2013），ADB（2013）による。
（注2）ADB（2013）によると，ベトナムの貿易収支は，1995 年にマイナス 27 億米ドル，2000 年にマイナス 11 億米ドル，2011 年にマイナス 98 億米ドルと 1995 年以降貿易赤字が続いていた。
（注3）ADB（2013）によると，ラオスの人口（2012 年）は約 651 万人で，都市人口は 34.2%，農村人口は 65.8%である。
（注4）データは World Bank，UNDP（2011），UNDP（2013）に基づいている。
（注5）ミャンマーにおける経済社会政策の詳しい内容についてはエイチャンプイン（2014）を参照。

参考文献

eXmyanmar（2013）『ミャンマー情報』（http://ex-myanmar.asia，2014 年 1 月 4 日閲覧）
石田正美編（2005）『メコン地域開発－残された東アジアのフロンティア－』アジア経済研究所
エイチャンプイン（2014）『現代ミャンマーの貧困研究』晃洋書房
川田敦相（2011）『メコン広域経済圏－インフラ整備で一体開発－』勁草書房
JETRO（ジェトロ－日本貿易振興機構）（2012，2013）『ジェトロ世界貿易投資報告』ジェトロ－日本貿易振興機構
恒石隆雄（2005）「タイの地域開発政策と近隣諸国との経済関係」『メコン地域開発－残された東アジアのフロンティア－』アジア経済研究所
中田好美（2011）『コンポントム州母子保健改善プロジェクト－3 年間の村の母子保健状況の変化－』医療勉強会プレゼン資料（http://ph-japan.org/images/pdf.php?m=nw&q=news4e7156fb3060a，2015 年 5 月 29 日閲覧）
槙太一，内藤登世一，堀岡治男，四谷晃一，水ノ上智邦（2006）『メコン地域の経済－観光・環境・教育－』大学出版センター
トダロ，マイケル P.，ステファン C. スミス（2004）『トダロとスミスの開発経済学』（OCDI 開発経済研究会訳）国際協力出版会
吉原久仁夫（2002）「東南アジアの経済発展メカニズム」『東南アジア研究』京都大学東南アジア研究センター，39（4），pp. 449～477
ADB (Asian Development Bank) (2013), *Key indicators for Asia and the Pacific*. Asian Development Bank
ADB (Asian Development Bank) (2014), *Asian Development Outlook*. Asian Development Bank
ASEAN (Association of Southeast Asian Nations), *ASEAN Stats*（http://aseanstats.asean.org，2014 年 1 月 5 閲覧）
IMF (International Monetary Fund) (2015), *World Economic outlook*. International Monetary Fund
UNDP (United Nations Development Programme) (2011), *Integrated Household Living Conditions Survey in Myanmar (2009-2010) -Poverty Profile*. United Nations Development Programme
UNDP (United Nations Development Programme) (2013), *A Regional Perspective on poverty in Myanmar*. United Nations Development Programme Myanmar
UNDP (United Nations Development Programme) (2014), *Human Development Report*. United Nations Development Programme
World Bank, *World Bank Open Data*（http://data.worldbank.org，2013 年 11 月 15 日閲覧）

電子メールによる依頼行動に関する日中対照研究
ーディスコース・ポライトネス理論の観点からー★

大連理工大学講師　王玉明
大連理工大学講師　聞　芸

要旨

本稿では，宇佐美まゆみが打ち出したディスコース・ポライトネス理論に基づき，中国人日本語学習者と日本語母語話者における電子メールによる依頼行動の相違を考察した。依頼行動において，中国人学習者と日本語母語話者は「挨拶」，「名乗り」，「状況説明」，「念押し」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」，「直接依頼」，「先行感謝」，「祝福」など多くの発話要素に有意差があることが分かった。また，両者の依頼行動の「基本状態」を同定した結果，日本語母語話者は依頼対象が上位者である場合は，呼称―挨拶―名乗り―状況説明―察し―詫び―直接依頼―懇願となっているが，依頼対象が同位者である場合は，呼称―挨拶―予告―状況説明―直接依頼となっている。中国人学習者は依頼対象が上位者である場合は，呼称―挨拶―状況説明―直接依頼―懇願となっているが，依頼対象が同位者である場合は，呼称―挨拶―状況説明―直接依頼となっていることが分かった。

1. はじめに

インターネットが普及し，グローバル化が進んでいる中，依頼行動を含む電子メールによるコミュニケーションが盛んになってきている。依頼は自分のために相手に時間や労力をかけさせるものであり，いわば相手に邪魔されたくないというネガティブ・フェイス（Brown and Levinson, 1987）を脅かす行為である（李，2008）。この脅かし行為を緩和し，人間関係を維持するために，ポライトネスを考慮した振る舞いが要求される。浜田（1995），水野（1996），伊藤（2003），小林（2004），楊（2004）などは単文レベルのポライトネスの視点から依頼行動を考察し，謝オン（2001），謝韞（2007），毋，郅（2010）などはディスコースレベルのポライトネスの視点から依頼行動を考察した。しかし，これまでの研究はほとんど会話の場面を対象にしたものであり，電子メールによる依頼行動に関する研究はほとんどされていない。よって，本稿では電子メールによる依頼行動を対象に，ディスコース・ポライトネス理論に基づき，日本語母語話者と中国人日本語学習者における依頼行動の特徴を明らかにすることを目的とし，さらに，その結果が日本語教育の一助になればと思っている。

★本研究は中央高校基本科研業務費一般項目（課題番号：DUT15RW119）の成果の一部である。

2. 調査方法

本調査では日本在籍中の大学生又は大学院生 54 名，および中国某大学在籍中の日本語学部 2 年生と 3 年生合計 116 名を対象に次の場面を想定してもらい，電子メールを書いてもらった。それぞれ，49 部と 103 部を回収した。

場面 1：指導教官の佐藤先生に就職のための推薦状を書いてもらうために，メールを送ります。
場面 2：中国人（日本人）の友達に，中国語（日本語）のレポートをチェックしてもらうために，メールを送ります。

3. 電子メールにおける依頼行動の発話連鎖

3.1 ディスコース・ポライトネス理論

宇佐美（2001，2008）は Brown and Levinson（1987）のポライトネス理論を評価しながら，単文レベルでポライトネスをとらえている点を問題視し，それを克服する形でディスコース・ポライトネス理論（Discourse politeness theory。以下，DP 理論）を提唱した。DP 理論とは，「1 文レベル, 1 発話行為レベルではとらえることのできない, より長い談話レベルにおける要素, および文レベルの要素を含めた諸要素が，語用論的ポライトネスにはたす機能のダイナミクスの総体」（宇佐美，2001，2003）である。DP 理論では，「基本状態」という概念を打ち出した。「基本状態」とは「談話の基本状態を構成する要素としての『特定の言語行動や言語項目それぞれの典型的な状態』」（宇佐美，2014）を指す。その「基本状態」は「典型的な状態の談話」における「主要な言語行動の構成比率（分布）の平均値や平均的な傾向」の算出・同定によるものである（宇佐美，2014）。ポライトネスを相対的にとらえるために，特定の談話の「基本状態」を同定する必要がある。文化によってある言語行動や談話展開パターンの基本状態が異なる（宇佐美，2006）とされている。

3.2 電子メールによる依頼行動の発話要素

「基本状態」を同定するために，「主要な言語行動の構成比率」を算出する必要が出てくる。従来の研究と本文のデータを踏まえたうえで，電子メールによる依頼行動から「呼称」など 14 の発話要素をまとめた（表 1 参照）。

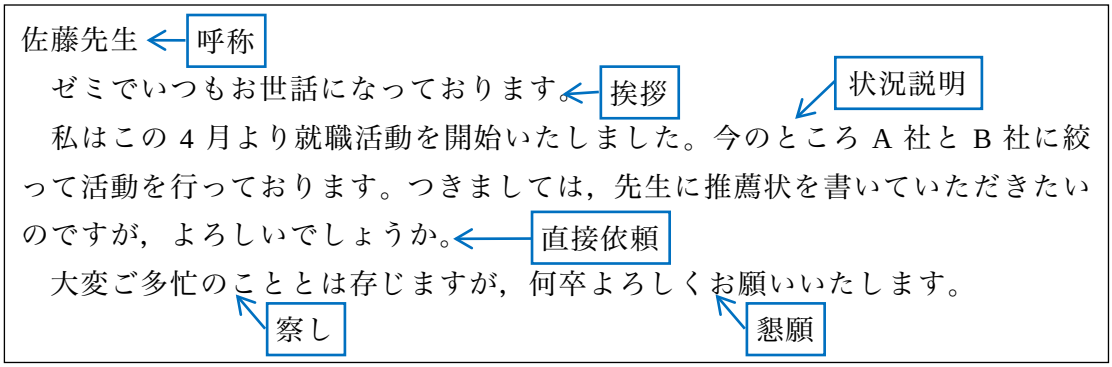
表 1 に挙げられた発話要素に基づき，収集されたデータを分析する。図 1 は場面 1 の分析例である。この例から「呼称」，「挨拶」，「状況説明」，「直接依頼」，「察し」，「懇願」などといった 6 つの発話要素が観察できた。

表 1　電子メールによる依頼行動に見られる発話要素

発話要素	例
呼称	先生；さん；ちゃん
挨拶	こんにちは；元気ですか；いつも，お世話になって，ありがとうございます
名乗り	○○大学の○○です；いつもお世話になっている○○です
予告	ちょっとお願いがありますが
状況説明	今までに日本語でレポートを書いたことがありませんから，きっと間違ったところが多いと思います
念押し	お時間はありますか
察し	大変ご多忙のこととは存じますが
詫び	たいへん申し訳ございませんが；恐れ入りますが
間接依頼	先生に推薦状を書いていただきたいのですが，よろしいでしょうか；推薦状を書いていただければ幸いです。
直接依頼	佐藤先生に日本語で推薦状をお願いします
返事要求	返事早くね；お返事待ってます
先行感謝	どうもありがとうございます
懇願	（何卒）よろしくお願いいたします；よろしくお願いします
祝福	末筆ながら，先生のご健康をお祈りします；元気で

（出所）筆者作成

図 1　収集データの分析例



（出所）筆者作成

4. 調査結果と分析

4.1　発話要素に対する日中対照

日本語母語話者と中国人学習者が異なる場面において，電子メールによる依頼行動の発話要素に相違があるかどうかを考察するために，収集されたデータについて分析・統計を行い，さらに t 検定を通して両者間に有意差があるかどうかを検定する。各場面における両者の発話要

素の使用頻度と t 検定の結果を次の表 2 に示す。

表 2 に示した通り，依頼対象が上位者である場合，日本語母語話者と中国人学習者には「挨拶」，「名乗り」，「状況説明」，「念押し」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」，「直接依頼」，「先行感謝」，「祝福」などといった 10 の発話要素に有意差があり，また，依頼対象が同位者である場合，両者には「名乗り」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」，「直接依頼」，「返事要求」，「先行感謝」，「祝福」などといった 8 つの発話要素に有意差がある。両者間の共通点と相違点について詳しくみていく。

（1）依頼対象が上位者である場合，「呼称」，「予告」，「返事要求」，「懇願」といった 4 つの発話要素に関して両者の使用頻度はほぼ同じであり，有意差がない。「名乗り」，「状況説明」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」といった 5 つの発話要素に関して日本語母語話者の使用頻度が大いに中国人学習者を上回っている。「挨拶」，「念押し」，「直接依頼」，「先行感謝」，「祝福」といった 5 つの発話要素に関して，中国人学習者の使用頻度は日本語母語話者を上回っている。特に「念押し」，「先行感謝」，「祝福」といった発話要素は中国人学習者に使われているが日本語母語話者からは観察されなかった。

表 2　発話要素に対する日中対照

発話要素	依頼対象が上位者の場合					依頼対象が同位者の場合				
	日本語学習者		日本語母語話者		有意差の有無	日本語学習者		日本語母語話者		有意差の有無
	回数	頻度	回数	頻度		回数	頻度	回数	頻度	
呼称	99	96.1%	45	91.8%	無し（p>.05）	101	98.1%	45	91.8%	無し（p>.05）
挨拶	94	91.3%	29	59.2%	あり（p<.05）	96	93.2%	41	83.7%	無し（p>.05）
名乗り	9	8.7%	29	59.2%	あり（p<.05）	2	1.9%	21	42.9%	あり（p<.05）
予告	29	28.2%	21	42.9%	無し（p>.05）	46	44.7%	25	51.0%	無し（p>.05）
状況説明	89	86.4%	49	100.0%	あり（p<.05）	82	79.6%	33	67.3%	無し（p>.05）
念押し	21	20.4%	0	0.0%	あり（p<.05）	32	31.1%	21	42.9%	無し（p>.05）
察し	32	31.1%	37	75.5%	あり（p<.05）	0	0.0%	12	24.5%	あり（p<.05）
詫び	38	36.9%	33	67.3%	あり（p<.05）	10	9.7%	16	32.7%	あり（p<.05）
間接依頼	14	13.6%	16	32.7%	あり（p<.05）	2	1.9%	8	16.3%	あり（p<.05）
直接依頼	89	86.4%	29	59.2%	あり（p<.05）	98	95.1%	41	83.7%	あり（p<.05）
返事要求	13	12.6%	8	16.3%	無し（p>.05）	17	16.5%	16	32.7%	あり（p<.05）
先行感謝	22	21.4%	0	0.0%	あり（p<.05）	26	25.2%	0	0.0%	あり（p<.05）
懇願	60	58.3%	37	75.5%	無し（p>.05）	49	47.6%	21	42.9%	無し（p>.05）
祝福	17	16.5%	0	0.0%	あり（p<.05）	27	26.2%	0	0.0%	あり（p<.05）

（出所）筆者作成

（2）依頼対象が同位者である場合，「呼称」，「挨拶」，「予告」，「状況説明」，「念押し」，「懇願」などの 6 つの発話要素に関して，使用頻度に有意差がなかった。「名乗り」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」，「返事要求」など 5 つの発話要素に関して，日本語母語話者の使用頻度が中国人学習者より高い。「直接依頼」，「先行感謝」，「祝福」などの発話要素に関して中国人学習者の使用頻度が日本語母語話者より高い。特に，「先行感謝」，「祝福」といった発話要素は日本語母語話者から観察されなかった。

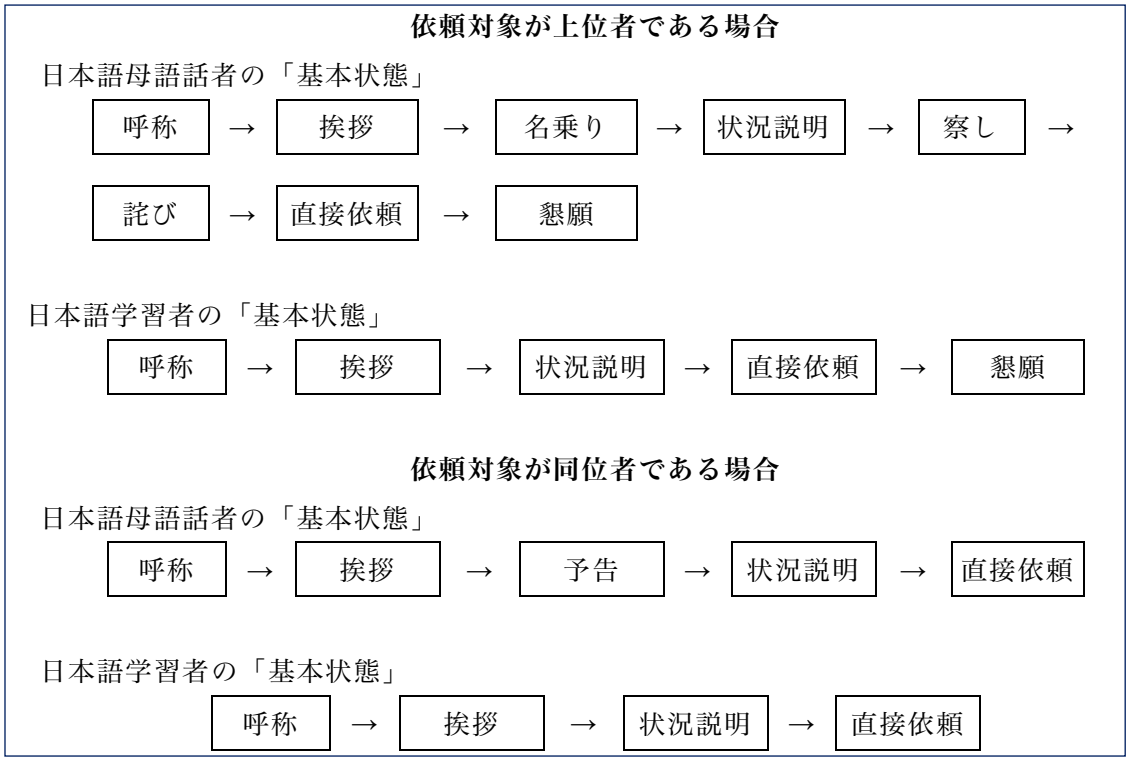
（3）日本語母語話者に多く使用された「名乗り」，「状況説明」，「察し」，「詫び」，「間接依頼」などの発話要素は依頼という脅かし行為を緩和する機能を担っている。一方，中国人学習者に多用されている「挨拶」，「先行感謝」，「祝福」などの発話要素は相手と友好関係を築こうとする機能をはたしている。

4.2 電子メールによる依頼行動の「基本状態」の日中対照

DP 理論に基づき，使用頻度が 50%を超えた項目を基本状態に同定する。次では日本語母語話者と中国人学習者が異なる場面における電子メールによる依頼行動の「基本状態」について考察していく。

図 2 をみて分かるように，日本語母語話者の「基本状態」は依頼対象が上位者である場合，「呼称」などという 8 つの発話要素からなっており，依頼対象が同位者である場合より，「名乗り」，「察し」，「詫び」，「懇願」などという 4 つの発話要素を多く使用している。この 4 つの発話要素は唐突感を減少したり，ネガティブ・フェイスの侵害を緩和したりする機能を

図 2　電子メールにおける依頼行動の「基本状態」



（出所）筆者作成

もっているため，日本語母語話者は力関係を強く意識したうえで，依頼行動を行っていることが分かる。一方，中国人学習者の「基本状態」は依頼対象が上位者である場合，5 つの発話要素からなっており，依頼対象が同位者である場合より「懇願」という発話要素を多く使用している。以上のことから，中国人学習者は依頼行為を行う際に力関係を意識しているが，日本語母語話者ほどではないといえよう。

5. 終わりに

本稿では，中国人日本語学習者と日本語母語話者を対象に両者の電子メールによる依頼行動の相違を考察することを通して次のようなことが分かった。

（1）日本語母語話者の「基本状態」は依頼対象が上位者である場合，呼称—挨拶—名乗り—状況説明—察し—詫び—直接依頼—懇願となっており，依頼対象が同位者である場合，呼称—挨拶—予告—状況説明—直接依頼となっている。上下関係は日本語母語話者の電子メールによる依頼行動の影響要因となっているため，上位者に対し，人間関係を維持する発話要素をより多く使用している。

（2）中国人学習者の「基本状態」は依頼対象が上位者である場合，呼称—挨拶—状況説明—直接依頼—懇願となっており，依頼対象が同位者である場合，呼称—挨拶—状況説明—直接依頼となっている。上下関係は中国人学習者の依頼行動に影響しているが，上下関係の意識は日本語母語話者ほどではなかった。

（3）日本語母語話者は「察し」，「詫び」のような相手のネガティブ・フェイスへの侵害を緩和するような発話要素を多く使用するが，中国人学習者は日本語母語話者から観察されなかった「先行感謝」，「祝福」のような相手と友好な人間関係を築こうとするポジティブ的な発話要素も使用している。

今回は上下関係が電子メールによる依頼行動へ与える影響を考察したが，親疎関係や依頼事件の難易度などについては考察しなかった。今後データを増やしたうえで研究を深めていきたい。

参考文献

李 宜真（2008）「依頼の言語行動に関する日中語対照研究－ポライトネスの観点から－」『東北大学高等教育開発推進センター紀要』3 号，pp. 117～129

伊藤有加（2003）「中国人留学生と日本人学生との接触場面における依頼会話の切り出しについての考察」『日本語教育と異文化理解』，pp. 1～9

宇佐美まゆみ（2001）「談話のポライトネス－ポライトネスの談話理論構想－」『国立国語研究所・談話のポライトネス』凡人社，pp. 9～58

宇佐美まゆみ（2003）「改訂版：基本的な文字化の原則」多文化共生社会における異文化コミュニケーション教育のための基礎的研究」平成 13-14 年度科学研究費補助金基盤研究成果報告書　東京外国語大学, pp. 4～21

宇佐美まゆみ（2006）「自然会話の教材化とディスコース・ポライトネス理論－対人コミュニケーション論としてのディスコース・ポライトネス理論の考え方－」第 1 回ルーマニア日本語教師会日本語教育・日本語学シンポジウム，pp．12〜25
宇佐美まゆみ（2008）「相互作用と学習－ディスコース・ポライトネス理論の観点から－」『社会言語科学』，pp．150〜181
宇佐美まゆみ（2014）「ディスコース・ポライトネス理論から見るアイデンティティ」CAJLE 2014 年次大会（http://www.jp.cajle.info/cajle2014/）モントリオール，カナダ
小林（伊藤）有加（2004）「中国人留学生と日本人学生との依頼会話－依頼応答から終結までを中心に－」『日本語教育と異文化理解』，pp．25〜33
謝オン（2001）「談話レベルから見た『依頼発話』の切り出し方－日本人大学生同士と中国人大学生同士の依頼談話から－」『日本語研究教育年報』，pp．77〜101
謝韞（2007）「依頼行動の対照研究から見た日中の対人コミュニケーションの特徴－ディスコース・ポライトネス理論の観点－」平成 19 年度東京外国語大学博士論文
浜田麻里（1995）「依頼表現の対照研究－中国語における命令依頼の方略－」『日本語学』（14/10），pp．69〜75
水野かほ（1996）「『依頼』の言語行動における中間言語語用論－中国人日本語学習者の場合－」『言語文化論集』第 XVⅡ巻第 2 号，pp．91〜106
楊雪丹（2004）「依頼のストラテジーの中日対照」『日本語教育と異文化理解』，pp．61〜69
毋育新，邹永璋(2010)「基于話語礼貌理論的日語請求行為研究」『外語教学』，pp．39〜43
Brown,P.and S.C.Levinson (1987), *Politeness: Some Universals of Language Usage*, Cambridge: Cambridge University Press.

公益財団法人アジア成長研究所

東アジアへの視点

北九州発アジア情報　2015 年 12 月発行

2015 年 12 月号（第 26 巻 3 号）

発行人　八田 達夫

発行所　公益財団法人アジア成長研究所

〒803-0814　北九州市小倉北区大手町 11-4

北九州市大手町ビル 6・7 階

TEL:093-583-6202　FAX:093-583-6576/4602

E-mail:shiten@agi.or.jp

http://www.agi.or.jp/