

6 月号
2016

東アジアへの視点

第 27 卷 1 号

北九州発アジア情報



【所員論考】訪日観光客の訪問先選択行動と九州の観光推進戦略への示唆 1

戴 二彪

【所員論考】少子高齢化における世帯数の変化とエネルギー消費—九州 8 都市の分析— 21

今井健一

【所員論考】顧客に選ばれる港湾の競争力（後編）：北九州港の将来像 31

藤原利久

【投稿論文】日本港湾の現状と港湾整備に関する考察—国際コンテナ物流機能の集約か分散か？— 50

堂前光司 松本秀暢

【書評】ビジネスマンのための中国労働法—労務管理が理屈でわかる— 72

益子知大

【所員論考】

訪日観光客の訪問先選択行動と九州の観光推進戦略への示唆

アジア成長研究所主席研究員 戴二彪

要旨

2015 年の訪日観光客の規模は、史上最高の 1,973 万人に達した。その 8 割以上は東アジア客であり、特に中国本土からの観光客は人数も旅行消費額も国別第 1 位となっている。ただし、三大都市圏や北海道など一部地域のインバウンド観光産業は好調が続けているが、九州では、東アジアに近いにもかかわらず、2015 年に訪日外国人客全体に占める訪九（九州）客の割合はまだ 1 割未満で、訪日中国人客全体に占める訪九客の割合は 4 % 未満と低迷している。

本稿は、訪日外国人観光客の国別構成の推移、旅行先分布（旅行先選択行動）の特徴およびその影響要因を考察し、効果的な九州インバウンド観光促進策を探るものである。第 1 節と第 2 節では、本研究の目的を紹介したうえで、訪日外国人観光客の国別構成と急増の背景を考察する。第 3 節と第 4 節では、訪日アジア観光客と欧米観光客の旅行先分布の特徴と変化を比較し、中国人客をはじめとするアジア客の旅行先分布の影響要因を分析する。最後の第 5 節では、これらの分析結果を踏まえて九州のインバウンド観光促進策を提言する。

1. はじめに

近年の日本において、経済成長の低迷と産業構造転換への模索が続く中、インバウンド観光産業の成長は大きく期待されている。日本政府は、2003 年から「ビジット・ジャパン事業」を本格的に始め、2006 年 12 月に「観光立国推進基本法」を成立させた。地域経済の活性化、雇用機会の創出、国際相互理解の増進等に資する「観光立国」戦略は、日本の 21 世紀の国づくりの柱として位置付けられている。それを推進するために、外国人観光客に対する入国ビザ発給条件の緩和をはじめ様々な方策が実施されている。

政府の「観光立国」戦略の本格的推進に伴い、各地方自治体も、外国人観光客の誘致を地域振興策・地域創生策の柱の 1 つとして重視しつつある。特に、13 億の人口を有する新興経済大国中国をはじめ、堅調な経済成長を続けているアジア諸国の観光市場の急成長が注目を集めている。九州では、2010 年 9 月に、九州各県や経済界でつくる「九州観光推進機構」が「九州アジア観光アイランド総合特区」構想を打ち出し、2013 年にこの「特区」が国に認定された。特区制度は日本政府が経済成長戦略として力を入れている制度革新で、九州がアジア観光特区として認定されることによって、規制緩和や九州とアジアの連携が進み、アジアの成長活力をより緊密な形で九州に取り入れることが期待できる。

中央政府・地方自治体・観光関連業界の連携によって、ここ 10 数年間に、訪日外国人観光客が着実に増加しつつある。特に、2012 年以降、アベノミクスの「3 本の矢」の一つである「大胆な金融緩和」政策の実施に伴う急速な円安の効果もあって、訪日外国人客が急増するようになっている。しかし、三大都市圏や北海道など一部の地域のインバウンド観光産業は史上未曾有の興隆を続けているが、九州地域の現状はまだ楽観できるものではない。九州の多くの地方自治体では、アジア客をはじめ、外国人観光客が増えつつあるとはいえ、期待された伸びとその経済効果はまだ十分に現れていない。三大都市圏や北海道と比べ、最大の観光市場アジアにより近いにもかかわらず、宿泊ベースの統計では訪日外国人客全体に占める訪九（九州）外国人客の割合はまだ 1 割未満になっており、特に訪日中国人客全体に占める訪九中国人客の割合はまだ 4 % 弱にとどまっている（観光庁、2016）。

本稿は、訪日外国人観光客の地域別・国別構成の推移、旅行先分布の特徴およびその影響要因を考察したうえ、効果的な九州インバウンド観光促進策を探るものである。次の第 2 節では、訪日外国人観光客の地域別・国別構成と急増の背景を考察する。第 3 節と第 4 節では、訪日アジア観光客と欧米観光客の旅行先分布の特徴と変化を比較した上、中国人客をはじめとするアジア客の旅行先分布の影響要因を分析する。最後の第 5 節では、これらの分析結果を踏まえて九州のインバウンド観光促進策を提言する。

2. 訪日外国人観光客規模および地域別・国別構成の推移

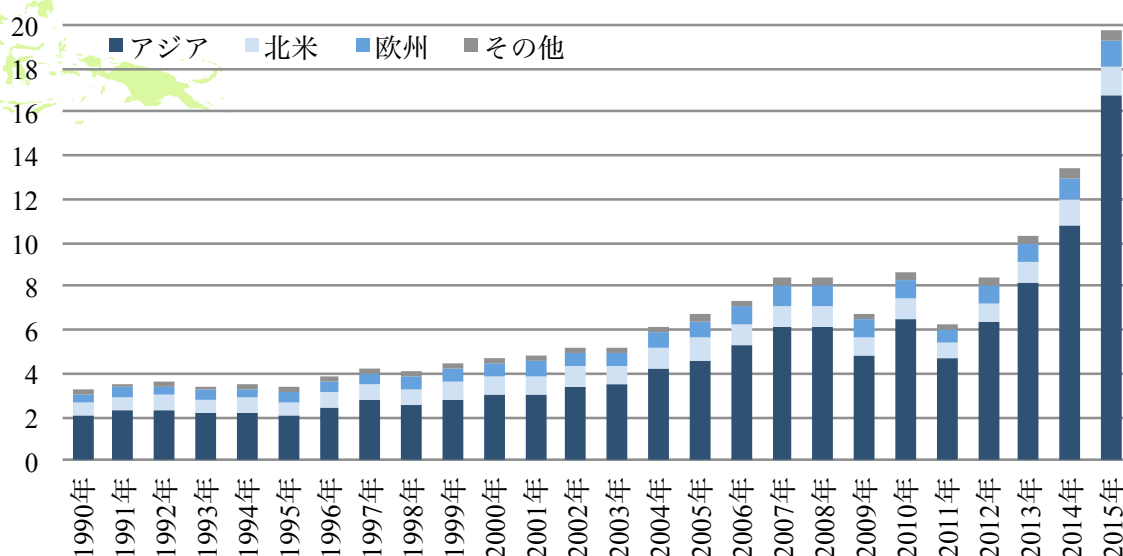
日本政府観光局（Japan National Tourism Organization : JNTO）は定期的に「訪日外客数」（年間値、月間値）を公表している。「訪日外客数」とは、国籍に基づく法務省集計の外国人正規入国者数から日本に居住する外国人（の入国者数）を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた外国人旅行者数を指している。厳密にいうと、発表される訪日外客数は、①観光客（7 割前後）、②商用客（1～2 割）、③その他（1 割程度）、の三部分から構成されるが、どの部分も外国からの短期訪問者であるという共通点を考えると、その合計値を広義の訪日外国人観光客の数と見なしても妥当である。本節では、この広義の訪日外客数に関する JNTO の統計に基づいて、訪日外国人観光客の規模と地域別・国別構成の推移を概観したうえ、最も注目されている訪日中国人客の動向と急増の背景を詳しく考察する。

2.1 訪日外国人観光客の規模と地域別・国別構成の推移

図 1、表 1 と図 2 は、1990 年以降の訪日外国人観光客の規模と地域別・国別構成の推移を示している。これらの図表からは、次の動向が読み取れる。

- (1) 1990 年代後半以降、特に日本政府が「観光立国戦略」を打ち出した 2003 年から、訪日外国人観光客数が顕著に伸びている（図 1）。2015 年の訪日外国人観光客数は 2,000 万人近くまで上昇し、日本は短期間で世界の重要な国際観光目的地に躍進している。
- (2) どの地域からの観光客数も増えているが、アジアからの観光客数の伸びは最も目立っている。

図1 訪日外国人観光客規模の推移（1990～2015 年、単位：百万人）



（出所）日本政府観光局（各年版）より作成。

る。過去 20 数年間に訪日外国人客全体に占めるアジア客の割合が増大しつつあり、1990 年代の 6 割台から近年の 8 割台に伸びている（表 1）。

- （3）訪日観光者の送出国（地域）別構成にも大きな変化があった。長い間、韓国と台湾は訪日客の最重要な送出国（地域）であったが、2015 年に中国からの観光客が 499.4 万人まで急増し、1 位となった。同年では、訪日観光客規模の大きさ順で、中国、韓国、台湾、香港、米国が上位 5 カ国（地域）となっている（図 2）。
- （4）1990 年代以降のトレンドとして、訪日観光客が総じて顕著に増加しているが、一本調子で伸び続けているわけではない。アジアを中心に重症急性呼吸器症候群（SARS）の感染が拡大した 2003 年に、日本などの国で新型インフルエンザが流行した 2009 年に^{（注 1）}、そして東日本大震災・放射能漏れ事故があった 2011 年に、訪日外国人客がいずれも急減した。さらに、外交関係が緊張した時期も、同様の減少傾向がみられる。例えば、2010 年 9 月に「中国漁船衝突事件」が発生した以降の数ヵ月間に、数多くの中国人訪日ツアーがキャンセルされ、月間平均訪日者の数は事件発生前の半分以上に急減した（戴，2011）。また、2012 年以降、急激な円安効果でほとんどの国からの訪日観光客が急増したものの、領土問題などで冷え込んでいた日韓・日中関係の影響で、2013 年に、韓国からの観光客は小幅増にとどまり、中国からの観光客は世論の訪日批判による圧力で前年より減少に転じた（図 2）。

2.2 訪日中国人客急増の背景

訪日中国人観光客が急増しているが、その背景には、次の要因があると見られる。

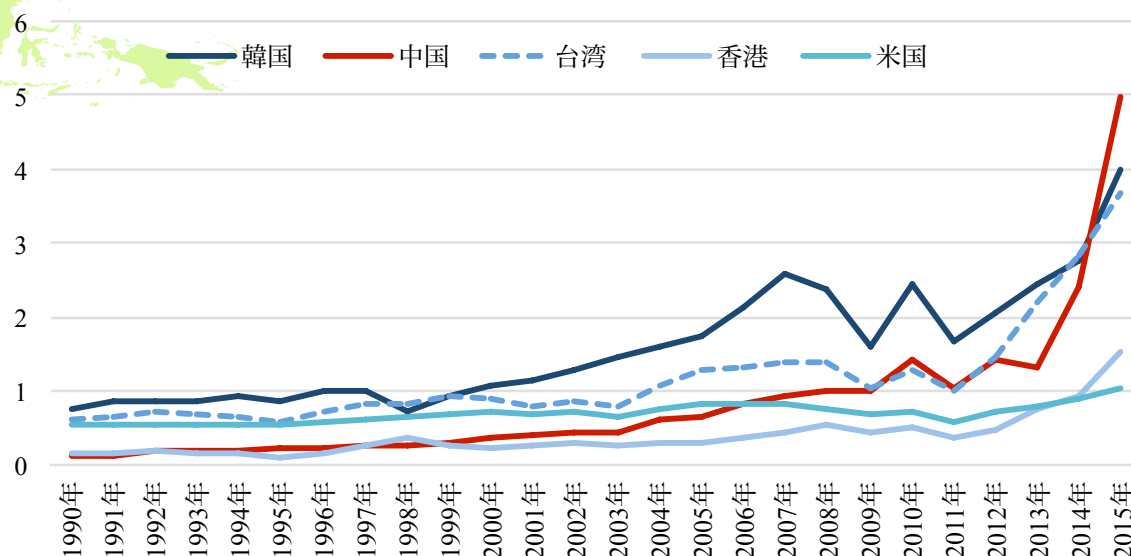
表 1 訪日外国人観光客規模及びその地域別構成の推移（1990～2015 年，単位：％）

年	合計（人）	アジア	北米	欧州	オセアニア	南米	アフリカ	分類不明
1990	3,235,860	62.8	19.6	12.5	2.3	2.4	0.4	0.1
1991	3,532,651	65.4	17.5	11.4	2.1	3.0	0.4	0.1
1992	3,581,540	66.2	18.0	11.1	2.3	2.0	0.4	0.1
1993	3,410,447	65.2	18.2	11.7	2.7	1.8	0.4	0.1
1994	3,468,055	65.0	17.8	11.9	3.0	1.8	0.4	0.1
1995	3,345,274	62.6	18.8	12.9	3.2	2.0	0.4	0.1
1996	3,837,113	64.7	17.8	12.3	3.0	1.7	0.3	0.1
1997	4,218,208	65.3	17.3	12.6	3.1	1.2	0.3	0.1
1998	4,106,057	61.8	19.2	13.7	3.8	1.0	0.4	0.1
1999	4,437,863	63.8	18.5	12.8	3.8	0.7	0.4	0.1
2000	4,757,146	64.1	18.1	12.8	3.8	0.8	0.4	0.1
2001	4,771,555	64.7	17.5	12.9	3.9	0.6	0.4	0.0
2002	5,238,963	65.2	17.1	12.8	3.8	0.6	0.4	0.0
2003	5,211,725	67.4	15.3	12.4	4.0	0.5	0.4	0.0
2004	6,137,905	68.6	15.1	11.8	3.8	0.4	0.3	0.0
2005	6,727,926	68.8	14.8	11.9	3.6	0.5	0.4	0.0
2006	7,334,077	71.5	13.7	10.9	3.1	0.5	0.3	0.0
2007	8,346,969	73.4	12.2	10.5	3.1	0.4	0.3	0.0
2008	8,350,835	73.7	11.6	10.6	3.3	0.5	0.3	0.0
2009	6,789,658	70.9	12.9	11.8	3.6	0.5	0.3	0.0
2010	8,611,175	75.8	10.5	9.9	3.0	0.5	0.3	0.0
2011	6,218,752	76.0	11.0	9.2	3.0	0.5	0.3	0.0
2012	8,358,105	76.4	10.5	9.3	2.9	0.6	0.3	0.0
2013	10,363,904	78.3	9.5	8.7	2.7	0.5	0.3	0.0
2014	13,413,467	80.7	8.3	7.8	2.6	0.4	0.2	0.0
2015	19,730,000	84.7	6.6	6.3	1.9	0.3	0.2	0.0

（出所）日本政府観光局（各年版）より作成。

- （1）中国の経済発展に伴い国民所得水準が上昇しつつある。また，不動産価格の持続的な上昇による都市部住民の資産保有額も急速に増えている。所得水準と保有資産の顕著な上昇による消費心理の変化と消費能力の増大は中国人客の海外旅行を大きく促進している。
- （2）中国人観光客に対する日本政府の入国管理政策の変化。中国人客の誘致と入国ビザの緩和に関しては，2000 年に，両国政府間協定により，初の中国人訪日団体観光旅行が実現した。2005 年に，訪日団体観光旅行のための査証発給対象地域は，上海市・北京市・広東省など一部の沿海省・市から中国全土へ拡大した。さらに，2009 年 7 月に，北京市・上海市・広東省にある日本大使館・総領事館の査証管轄地域の住民を対象に，日本への個人観光ビザの発給が開始された。2010 年 7 月に，これが中国全土に拡大されたと同時にビザ発給要件（観光ビザ申請者の所得水準制限など）も大幅に緩和された。そして，2015 年から，一部の高所得層に対して「5 年間複数回入国」の観光ビザも発行し始めている。

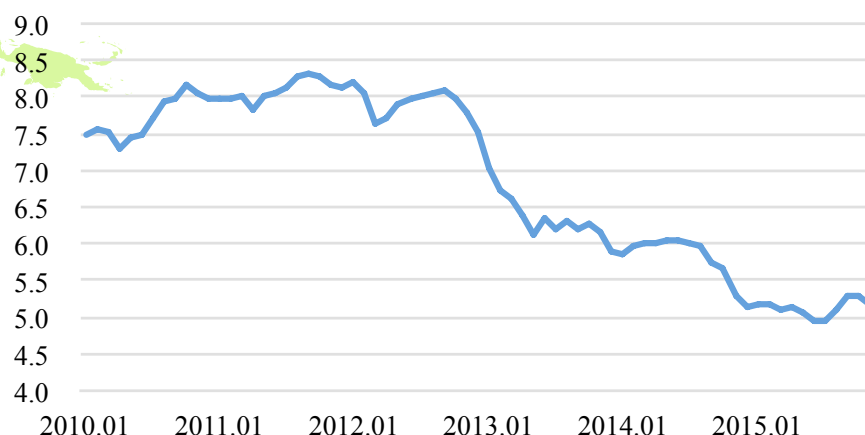
図2 主要観光市場国（地域）別訪日観光客の推移（1990～2015 年，単位：百万人）



（出所）日本政府観光局（各年版）より作成。

- （3）円安効果。近年では，東アジアの主要観光市場国・地域（中国・韓国・台湾・香港）通貨対米ドルの為替レートはいずれも上昇（または安定）しているが，日本円対米ドルの為替レートは，世界金融危機以降一時上がった（円高になった）ものの，2012 年から実施されたアベノミクスの「大胆な金融緩和」政策（3 本の矢の 1 つ）によって急落した（円安になった）。これに伴い，2015 年の日本円対人民元の為替レートは，2012 年以前と比べ 4 割前後の大幅な円安になり（図 3），日本における商品価格や交通・宿泊・飲食などのサービス価格も，人民元で換算するとかなり安い水準になっている。
- （4）在日中国人の架け橋としての役割が増大。日本在住の中国国籍者はすでに 60 万人を超えており，日本国籍への帰化者及びその二世・三世を含むと，在日中国人は 100 万人以上にも達している（戴，2014）。両国の架け橋になっている在日中国人は，居住地や日本全体に関する観光情報の提供者であるとともに，それ自身も中国人客の訪問対象になっている。中国人の訪日目的の中には，日本在住の親族を訪問するほか，近年の同窓会ブームの影響で同窓・友人に会うために来日する者もかなり増えている。
- （5）中国社会の対日感情の冷静化。観光目的の訪日に対する中国社会の世論は，日中関係に大きく影響されている。2012 年から，領土問題などで日中関係が冷え込み，日本観光に対する世論の視線も一時非常に厳しくなったため，2013 年の訪日中国人観光客は前年より減少に転じた。しかし，両国首脳会談（習近平主席と安倍総理）の再開が実現した 2014 年以降，国民の日本観光に対する世論の主流は，批判派から寛容派あるいは推進派へ大きく変わっている。

図3 日本円対人民元の為替レートの変動（2010～2015 年）



(注) 数値は 100 円 (YEN) 対元 (RMB) の為替レートである。

(出所) IMF (2016) より作成。

今後の訪日中国人観光客規模の見通しに関して、不安定な状況が依然続いている両国関係など政治要因による影響は無視できないが、観光立国戦略に伴う日本の観光関連各界の官民一体の努力と中国の国民所得水準の持続的な上昇など内外の要因を総合的に考えると、今後、たとえ外交摩擦や災害・流行病などによる一時的なショックがあっても、沿海都市部の中高所得層を中心に訪日中国人客の規模はまだ大きく伸びる余地があり、2020 年前後に、訪日中国人客数が 1,000 万人前後に達する可能性があると思われる。

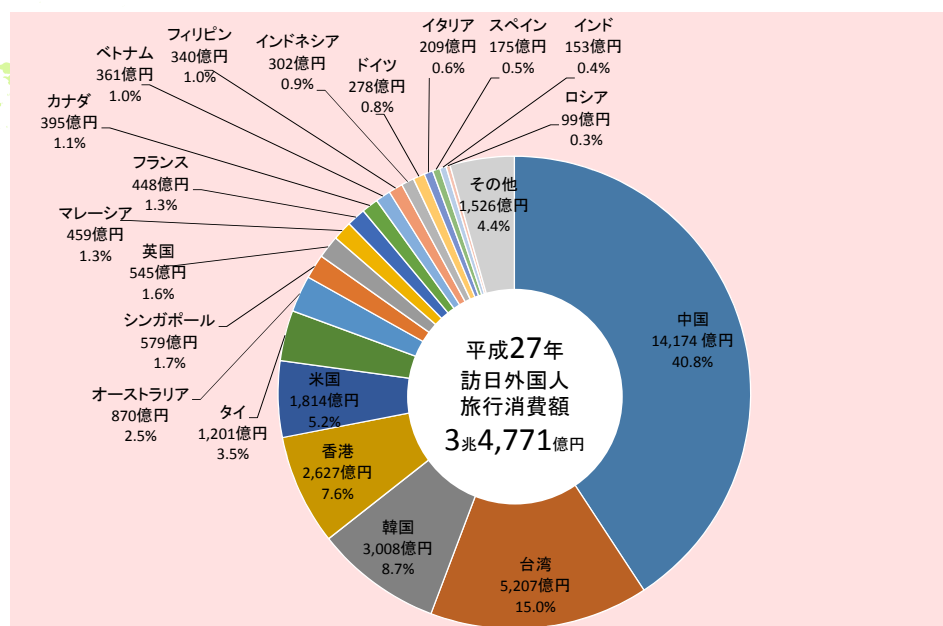
2.3 訪日観光客の国別消費額

国別の観光市場の実際の規模と重要性を把握するために、国別訪日観光客の数だけでなく、国別訪日観光客の消費額（旅行支出額）も比較しなければならない。図4と表2は、それぞれ、2015 年の国籍（地域別）観光客の一人当たり旅行支出額および国籍（地域）別一人当たり旅行支出の費目別構成に関する観光庁の調査結果（観光庁、2016）を示している。

図4と表2からは、次のことが分かる。

- (1) 2015 年の訪日外国人一人当たりの消費額（旅行支出）は、前年（15 万 1,174 円）比 16.5 %増の 17 万 6,167 円と推計され、年間の平均値としては過去最高額となる。また、訪日外国人旅行消費額は、前年（2 兆 278 億円）比 71.5 %増の 3 兆 4,771 億円と推計され、こちらも過去最高額となっている（図4）。
- (2) 訪日客の国籍・地域別消費額では、大きさ順で、中国・台湾・韓国・香港・米国が上位 5 カ国（地域）となっている。特に、中国国籍者の一人当たりの消費額が最も高くなっており、その消費総額は 2014 年の 5,583 億円から 2015 年の 1 兆 4,174 億円へ急増し、外国人客消費総額の 40.8 %を占めている（図4）。

図4 国（地域）別訪問客の旅行消費額（2015 年）



（出所）観光庁（2016）

- (3) 旅行消費額の費目別構成をみると、2013 年まで第 2 位だった買物代は 2014 年から宿泊費を上回って 1 位（構成比 35.2 %）に躍進している。2015 年に、買物代（総額 1 兆 4,539 億円）は引き続き 1 位の座を守っていると同時に、構成比はさらに 41.8 %へ上昇した（表 2）。
- (4) 国籍・地域別一人当たり旅行支出の費目別構成では、2015 年に、中国人客の買物代が 16 万 1,973 円と非常に突出している。その結果、中国人客の買物代総額は 8,088 億円に達しており、訪日外国人客の買物代総額（1 兆 4,539 億円）の約 56 %も占めている。

周知の通り、中国は「世界の工場」であり、海外旅行者の大半を送り出している沿海都市における商品の豊富さは先進国並みである。にもかかわらず、なぜ観光客にとって、海外でのショッピングがこんなに重要視されているのだろうか。その理由として、①中国は「関係」（親戚や友人、職場の上司・同僚、学校の先生、病院の医者などとの絆）を重視する人情社会であり、旅行先で購入した物品を関係者に贈る「お土産文化」の慣習が強いこと、②先進国製品の品質・安全性とブランド力（特に最先端電子製品、化粧品、かばん、医薬製品・食料品など）は国産製品より高く評価されること、③一部の商品について、海外では中国よりも安く購入できること、④購入した商品を日本訪問の記念品とすること、などが挙げられる（戴、2011）。

2014 年に、訪日外国人客の中では訪日中国人観光客数はまだ国別の第 3 位にとどまったものの、訪日中国人観光客の旅行消費総額はすでに国別第 1 位になり、中国は実質的に韓国・台湾を超えた最大の観光市場国となった。2015 年に、訪日中国人観光客数と訪日中国人観光客の旅行消費総額のいずれも国別 1 位になったため、中国は名実とも日本最大の観光市場国になっている。

表 2 国籍（地域）別一人当たり旅行支出の費目別の構成（2015 年，単位：億円）

国籍・地域	総 額		訪日外国人1人当たり旅行支出						平均泊数
			宿泊料金	飲食費	交通費	娯楽 サービス費	買物代	その他	
		前年比							
全国籍・地域	176,167	+16.5%	45,465	32,528	18,634	5,359	73,662	518	10.2
韓国	75,169	-0.9%	22,495	18,203	8,421	3,306	22,195	549	5.2
台湾	141,620	+13.1%	36,048	25,794	15,286	4,965	59,500	28	6.4
香港	172,356	+16.5%	42,165	35,439	17,203	4,752	72,145	652	5.9
中国	283,842	+22.5%	50,116	42,307	21,908	6,308	161,973	1,230	12.7
タイ	150,679	+3.2%	41,653	28,751	20,363	5,817	53,694	400	11.1
シンガポール	187,383	+20.3%	63,677	38,761	20,524	3,968	60,415	39	9.0
マレーシア	150,423	+3.4%	44,737	32,477	17,506	6,242	49,454	7	12.3
インドネシア	147,149	+22.7%	50,840	27,734	24,327	3,889	40,338	20	17.2
フィリピン	126,567	+20.2%	36,403	27,379	14,510	5,411	42,809	55	27.9
ベトナム	194,840	-18.0%	50,360	41,368	21,889	5,642	75,164	416	37.7
インド	148,340	-11.5%	58,847	36,729	19,080	2,266	31,255	162	27.0
英国	210,681	+12.5%	97,220	46,367	29,667	6,188	31,239	0	12.8
ドイツ	171,031	+15.0%	69,160	35,072	34,755	7,783	24,262	0	12.1
フランス	209,333	+7.5%	84,677	41,704	36,968	9,169	36,760	55	14.8
イタリア	202,077	-	78,102	49,158	38,393	5,614	30,680	131	13.8
スペイン	227,288	-	84,472	51,629	45,109	8,424	37,654	0	15.4
ロシア	182,484	-9.5%	59,267	34,689	24,538	8,193	54,270	1,527	21.3
米国	175,554	+6.2%	74,017	40,889	25,465	5,883	29,247	53	14.7
カナダ	170,696	+0.1%	60,886	36,387	31,107	8,652	33,635	30	12.4
オーストラリア	231,349	+1.5%	91,177	52,927	36,338	14,079	36,605	224	12.6
その他	178,179	-9.0%	71,163	36,909	25,982	5,110	38,908	108	16.6

(出所) 観光庁 (2016)

3. 訪日外国人観光客の旅行先分布の特徴と変化

3.1 2015 年の訪日観光客の旅行先分布の特徴

本節では、観光庁の「宿泊旅行統計調査」における外国人延べ宿泊者数データを用いて、訪日外国人客全体と中国人観光客の旅行先分布の特徴を考察する。表 3 は、2015 年アジアの 8 つの国・地域（韓国、中国、台湾、香港、シンガポール、タイ、マレーシア、インド）からの訪日客の都道府県別宿泊分布を示している。表 4 は、2015 年欧米の 7 つの国（米国、カナダ、英国、ドイツ、フランス、オーストラリア、ロシア）からの訪日客の都道府県別宿泊分布を示している。また、表 5 は 2015 年地域別外国人訪問客全体における上位 4 市場の観光客の割合を示している。この 3 つの表からは、次の特徴が読み取れる。

- (1) 訪日アジア観光客と欧米観光客の旅行先分布はいずれも東京圏と関西圏に顕著に集中しているが、アジア観光客の旅行先分布構造は相対的に分散的にみえる。東京圏と関西圏のほか、富士山（日本の象徴）周辺数県（中部の愛知、静岡、山梨）や独特の自然環境を有する北海道（雪国）・九州（温泉・火山・海）・沖縄（海とビーチ）の一部の県もアジア観光客の人気旅行先となっている（表 3、表 4）。
- (2) 関西圏は、アジア観光客と欧米観光客のどちらにとっても、東京圏に次ぐ 2 番目に重要な旅行先であるが、欧米客は文化古都京都を、アジア客は買い物が便利な商業都市大阪をそれぞれ選好している（表 3、表 4）。

- (3) アジア 8 カ国（地域）の内部においても、国（地域）によって、旅行先分布構造がかなり違う。雪国の体験がほとんどない低緯度諸国・地域（シンガポール、台湾、香港、マレーシア、タイ）の観光客にとって、北海道の人気度は関西圏の大阪・京都並み（ないしそれ以上）であるが、九州に近い韓国の観光客にとって、九州の人気度は関西圏ないし東京圏を上回っている。また、中国人観光客の場合、先行研究で指摘されたように、大都市や富士山など日本を代表する有名地を選好する傾向が強く、東京圏、大阪圏、および富士山周辺数県が最初から三大人気旅行先となっている（表 3、表 4）。
- (4) 都道府県・地域によって、各国の（観光市場として）の重要度がかなり違う。日本全体や三大都市圏を中心とする地域（関東、近畿、中部）にとっては、中国が最重要な市場になっているが、沖縄、北海道、東北、北陸、四国にとっては台湾が最重要な市場で、九州や中国地方にとっては韓国が最重要な市場となっている（表 5）。

3.2 訪日外国人客・中国人客全体に占める訪九客の割合の変化

前述したように、訪日中国人客の旅行先は、東京圏、大阪圏および富士山に近い名古屋圏、といった三大都市圏に集中している。一方、九州など地方圏の自治体は、地方創生戦略など地域経済振興策を模索しており、アジア客をはじめとする外国人観光客の地方圏への旅行動向に対して大きな関心をもっている。表 6～9 は、それぞれ外国人観光客全体、アジア客、欧米客、中国人客の地域分布における九州のプレゼンス（割合）の変化を示している。また、表 10 は、九州地域内各県に対する中国人客の選好を比較するために、訪九中国人客の九州域内宿泊先分布の変化を示している。これらの表からは、次の動向が読み取れる。

- (1) 2011 年以降、大震災・放射能漏れ事故の影響もあって、来日外国人観光客の旅行先分布構造には若干の変化が起きた。事故発生地域およびそれに近い地域（東北、関東）への訪問客（宿泊数）の割合が減少したのに対して、事故発生地域から離れている近畿、九州、沖縄などの同割合が顕著に上昇している（表 6）。特に、沖縄と近畿の割合の上昇が顕著で、それぞれ 2010 年の 1.7 % と 19.9 % から 2015 年の 5.9 % と 24.7 % へ上昇している。
- (2) 近年では、九州を訪問する外国人観光客数も増加しつつあるが、2015 年に、訪日外国人観光客全体に占める訪九外国人客の割合はまだ 8.4 % 程度にとどまっている（表 6）。訪九中国人客の宿泊数も 2010～15 年の期間に大幅に増加したものの、訪日中国人観光客全体に占める訪九中国人客の割合はわずか 3.7 % に過ぎない。日本 10 地域の中の順位についても、（沖縄などの上昇に対して）九州は 2010 年の 5 位から 2015 年の 6 位へ下がっている（表 9）。
- (3) 九州 7 県の中では、九州地域の経済中心地および中国（空・海）からの最重要入り口である福岡県は、中国人客の最重要な旅行先としてその地位が安定している。一方、昔から中国との貿易・文化交流が盛んだった長崎県は、2010 年までに中国人客の 2 番目に重要な旅行先であったが、2015 年には 3 番目に下がった。これに対して、日本を代表する活火山阿蘇山や著名な熊本城を持ち、積極的な観光 PR 活動などで中国での知名度が急上昇している熊本

表3 アジア 8カ国（地域）出身観光客の延べ宿泊者数の都道府県別分布（2015 年，単位：％）

	韓国	中国	香港	台湾	シンガポール	タイ	マレーシア	インド	8カ国（地域）合計
全国(千人)	6,795	16,455	4,914	10,705	1,395	2,432	849	298	43,847
北海道	8.9	8.4	13.1	13.3	17.5	14.4	17.6	1.0	10.9
青森県	0.3	0.1	0.1	0.3	0.1	0.2	0.1	0.4	0.2
岩手県	0.1	0.0	0.1	0.5	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
宮城県	0.1	0.1	0.1	0.5	0.1	0.4	0.1	0.3	0.2
秋田県	0.2	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
山形県	0.1	0.0	0.0	0.2	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1
福島県	0.1	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1
茨城県	0.2	0.4	0.0	0.1	0.1	0.2	0.1	0.3	0.2
栃木県	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2	0.3	0.2	1.1	0.2
群馬県	0.1	0.1	0.3	0.7	0.2	0.4	0.2	0.3	0.3
埼玉県	0.2	0.4	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1	1.0	0.2
千葉県	1.4	8.4	2.0	5.5	4.6	7.1	6.6	4.7	5.6
東京都	16.8	21.8	20.9	18.9	37.3	29.1	29.9	41.3	21.7
神奈川県	1.5	4.8	1.4	1.7	2.2	3.2	2.8	13.0	3.0
新潟県	0.3	0.2	0.3	0.3	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3
富山県	0.3	0.1	0.5	0.7	0.3	0.4	0.5	0.3	0.3
石川県	0.3	0.2	0.9	1.3	1.0	0.5	0.5	0.4	0.6
福井県	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
山梨県	0.2	4.1	1.0	1.6	1.6	4.7	2.9	0.3	2.4
長野県	0.4	0.7	1.3	2.1	1.4	1.4	1.0	0.7	1.2
岐阜県	0.4	1.0	1.8	1.3	1.4	2.3	2.3	0.3	1.2
静岡県	0.7	6.9	0.3	1.5	0.6	2.4	1.9	3.5	3.3
愛知県	1.2	6.9	2.1	1.8	1.5	3.9	2.1	4.0	3.8
三重県	0.6	0.8	0.3	0.4	0.2	0.3	0.4	0.3	0.6
滋賀県	0.4	0.6	0.5	1.3	0.4	0.5	0.8	0.9	0.7
京都府	2.5	5.0	3.9	6.1	5.8	2.7	5.6	7.1	4.8
大阪府	17.7	16.1	19.6	14.2	12.3	13.3	18.4	10.4	15.9
兵庫県	1.9	1.7	2.0	2.9	0.9	1.0	1.1	1.5	2.0
奈良県	0.1	0.8	0.3	0.3	0.2	0.1	0.2	0.2	0.4
和歌山県	0.2	0.7	1.8	0.6	0.4	0.3	0.1	0.1	0.7
鳥取県	0.6	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.2
島根県	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1	0.1
岡山県	0.2	0.2	0.3	0.3	0.1	0.1	0.1	0.1	0.2
広島県	0.4	0.3	0.5	0.5	0.8	0.6	0.6	2.8	0.5
山口県	0.5	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.1	0.1	0.1
徳島県	0.0	0.0	0.2	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.1
香川県	0.5	0.1	0.4	0.6	0.1	0.0	0.1	0.1	0.3
愛媛県	0.3	0.1	0.3	0.3	0.1	0.0	0.0	0.3	0.2
高知県	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1
福岡県	12.5	1.7	5.2	4.3	2.8	4.8	1.0	0.9	4.5
佐賀県	1.3	0.2	0.1	0.3	0.1	0.2	0.1	0.2	0.4
長崎県	2.8	0.4	0.8	1.6	0.7	0.7	0.2	0.5	1.1
熊本県	3.7	0.7	1.9	1.4	1.0	0.9	0.4	0.2	1.5
大分県	4.9	0.3	1.2	0.8	0.7	1.2	0.5	0.1	1.3
宮崎県	1.4	0.1	0.9	0.6	0.3	0.0	0.0	0.0	0.5
鹿児島県	0.9	0.3	1.3	1.2	0.8	0.2	0.2	0.4	0.7
沖縄県	12.4	4.6	11.4	9.0	1.3	0.8	0.4	0.5	7.2

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

表 4 欧米 7ヵ国出身観光客の延べ宿泊者数の地域分布 (2015 年, 単位: %)

	米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス	ロシア	オーストラリア	7ヵ国合計
全国(千人)	3,869	533	915	658	793	220	1,493	8,483
北海道	2.2	2.7	2.0	1.3	1.0	7.9	6.9	3.0
青森県	0.5	0.1	0.1	0.1	0.2	0.4	0.2	0.3
岩手県	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1	0.6	0.2	0.1
宮城県	0.5	0.2	0.3	0.4	0.3	0.6	0.2	0.4
秋田県	0.1	0.1	0.0	0.2	0.1	0.0	0.1	0.1
山形県	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1	0.1
福島県	0.1	0.0	0.1	0.2	0.0	0.2	0.1	0.1
茨城県	0.3	0.1	0.3	0.4	0.3	0.4	0.1	0.3
栃木県	0.7	0.3	0.7	0.5	0.3	0.2	0.1	0.5
群馬県	0.2	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.2
埼玉県	0.3	0.1	0.2	1.2	0.3	0.6	0.1	0.3
千葉県	6.6	5.1	3.6	4.7	1.6	5.7	5.3	5.3
東京都	42.6	44.3	46.9	39.7	42.6	51.7	39.9	42.7
神奈川県	6.0	4.8	6.3	7.7	5.2	4.0	2.3	5.3
新潟県	0.3	0.2	0.3	0.4	0.2	1.8	0.5	0.4
富山県	0.1	0.2	0.2	0.2	0.1	0.4	0.1	0.1
石川県	1.0	0.9	1.2	0.9	1.6	0.4	0.9	1.0
福井県	0.1	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1	0.0	0.1
山梨県	0.4	0.7	0.6	1.0	0.6	0.7	0.8	0.6
長野県	0.7	0.9	1.2	1.4	1.0	1.3	4.5	1.5
岐阜県	0.7	0.9	1.5	1.5	1.6	0.4	1.5	1.1
静岡県	0.9	0.5	0.6	1.2	1.0	0.6	0.4	0.8
愛知県	2.6	1.9	1.3	2.8	1.1	1.8	1.0	2.0
三重県	0.1	0.1	0.3	0.4	0.3	0.3	0.1	0.2
滋賀県	0.4	0.5	0.3	0.7	0.7	0.4	0.3	0.4
京都府	11.9	11.9	14.4	11.8	18.0	6.4	14.9	13.1
大阪府	7.1	11.4	7.7	8.9	9.0	5.1	10.4	8.3
兵庫県	1.0	1.2	0.9	1.4	1.3	0.6	0.9	1.0
奈良県	0.3	0.4	0.4	0.5	0.7	0.3	0.3	0.4
和歌山県	0.2	0.4	0.3	0.2	0.6	0.1	0.4	0.3
鳥取県	0.1	0.1	0.0	0.2	0.0	0.2	0.0	0.1
島根県	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.1
岡山県	0.3	0.3	0.3	0.4	1.2	0.3	0.3	0.4
広島県	2.4	2.4	3.2	3.3	4.0	1.4	4.2	3.0
山口県	0.2	0.1	0.1	0.3	0.1	0.0	0.0	0.1
徳島県	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
香川県	0.1	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.2	0.2
愛媛県	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.1	0.1	0.1
高知県	0.1	0.0	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
福岡県	1.7	2.3	1.4	1.0	1.0	1.4	1.0	1.4
佐賀県	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1
長崎県	1.7	0.5	0.5	1.4	0.5	0.1	0.4	1.1
熊本県	0.4	0.5	0.3	0.4	0.5	0.1	0.3	0.4
大分県	0.2	0.2	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2
宮崎県	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.0	0.0	0.1
鹿児島県	0.3	0.4	0.4	0.6	0.5	0.2	0.2	0.3
沖縄県	4.0	2.2	1.3	1.2	0.9	2.2	0.6	2.4

(出所) 観光庁 (各年版) より作成。

表 5 地域別外国人客全体における中国など主要 4 市場からの客の割合（2015 年，単位：％）

	現地を訪問する外国人全体に占める中国人客の割合						2015 年の上位市場 国（地域）の割合		
	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	韓国	台湾	香港
日本全国	17.3	16.0	17.0	13.3	18.5	26.9	11.1	17.5	8.0
北海道	14.4	13.5	12.9	11.5	18.1	26.2	11.4	26.7	12.1
東北	8.7	10.9	13.0	9.8	8.9	10.5	11.4	34.6	3.8
関東	18.2	16.4	17.8	14.1	19.7	27.9	5.8	13.0	5.3
北陸信越	10.2	9.7	10.0	7.5	8.5	14.0	5.3	31.4	9.6
中部	31.0	27.6	28.7	23.0	32.4	53.1	4.1	11.4	4.8
近畿	18.2	17.7	17.5	13.7	19.1	27.2	10.3	18.0	9.2
中国	11.6	14.2	11.2	9.8	8.7	9.8	12.9	11.5	5.6
四国	9.8	16.6	13.7	8.3	8.1	10.3	18.1	31.2	12.8
九州	6.2	6.7	7.3	6.0	8.1	11.7	36.5	21.0	10.8
沖縄	8.1	13.4	16.9	10.1	13.8	21.0	23.1	26.6	15.5

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

表 6 訪日外国人客全体の宿泊先分布の変化（単位：％）

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2010 年	2015 年	順位
(千人)	26,022	17,015	23,822	31,242	42,072	61,176	順位	順位	変化
北海道	7.9	8.8	7.8	9.0	8.8	8.7	3	3	→
東北	1.9	1.1	1.0	0.9	0.8	0.8	7	9	↓
関東	49.1	45.9	47.1	42.8	42.3	38.8	1	1	→
北陸信越	2.5	2.5	2.3	2.9	2.6	2.5	6	7	↓
中部	7.7	6.9	7.3	6.8	6.8	7.9	4	5	↓
近畿	19.9	20.7	21.6	23.3	24.1	24.7	2	2	→
中国	1.5	1.6	1.6	1.5	1.4	1.6	9	8	↑
四国	0.5	0.6	0.5	0.5	0.6	0.6	10	10	→
九州	7.3	8.9	7.9	7.7	7.3	8.4	5	4	↑
沖縄	1.7	3.0	3.1	4.6	5.3	5.9	8	6	↑

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

県は，2010 年の 4 位から 2 位に躍進している（表 10）。

- (4) 日本屈指の温泉資源を持つ大分県は，韓国人客などにとっては九州 7 県の中で福岡県に次ぐ人気旅行先であるが，中国人客にとってはまだ 4 位にとどまっている（表 10）。大分県は韓国との間に直行航空便（ソウルー大分）があるが，中国との間には航空便がまだ就航してない。こうした国際交通の利便性の差が影響しているとみられる。

表 7 訪日アジア客（8ヵ国合計）の宿泊先分布の変化（単位：％）

	2010 年 (千人)	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2010 年 順位	2015 年 順位	順位 変化
北海道	12.1	13.0	11.3	12.7	12.1	10.9	3	3	→
東北	1.9	0.9	1.0	1.0	0.9	0.8	7	9	↓
関東	47.1	45.2	38.8	35.4	35.8	33.7	1	1	→
北陸信越	2.3	2.0	2.7	3.2	2.6	2.4	6	7	↓
中部	8.8	7.4	8.1	7.3	7.4	8.9	5	5	→
近畿	18.1	19.7	21.8	23.5	24.3	24.5	2	2	→
中国	1.1	1.2	1.2	1.1	1.0	1.1	9	8	↑
四国	0.4	0.4	0.5	0.6	0.6	0.6	10	10	→
九州	6.5	7.5	10.5	9.7	9.2	10.0	4	4	→
沖縄	1.6	2.7	4.0	5.8	6.2	7.2	8	6	↑

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

表 8 訪日欧米人客（7ヵ国合計）の宿泊先分布の変化（単位：％）

	2010 年 (千人)	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2010 年 順位	2015 年 順位	順位 変化
北海道	2.9	4.1	2.0	2.5	2.9	3.0	4	7	↓
東北	0.9	0.8	1.1	0.8	0.9	1.1	8	9	↓
関東	62.2	61.1	60.7	57.4	56.8	55.2	1	1	→
北陸信越	2.4	2.8	1.7	2.5	2.8	3.0	6	6	→
中部	5.0	4.8	5.8	5.5	4.5	4.1	3	3	→
近畿	20.8	19.9	21.0	22.6	22.7	23.5	2	2	→
中国	2.4	2.0	2.4	2.5	2.5	3.7	5	4	↑
四国	0.5	0.5	0.4	0.4	0.5	0.5	10	10	→
九州	2.2	2.6	2.7	2.9	3.3	3.5	7	5	↑
沖縄	0.8	1.4	2.2	2.7	3.1	2.4	9	8	↑

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

3.3 訪九外国人客全体に占める中国など主要 4 市場からの客の割合の変化

上述したように、中国人客にとって、九州の人気度はまだ高くなく、日本 10 地域の中で、関東、近畿、中部、北海道、沖縄に次ぐ 6 番目に重要な旅行先にとどまっている。一方、九州各県にとって、中国人客の重要度はどうなっているか？ 表 11 は、訪九外国人客全体に占める中国・韓国・台湾・香港など主要 4 市場からの観光客の割合の変化（2010～15 年）を示している。同表からは、次のことが読み取れる。

- (1) 全国における中国人客の重要度と比べ、九州における中国人客の重要度はまだそれほど高くないが、どの県においても上昇している。

表 9 訪日中国人客の宿泊先分布の変化（単位：％）

	2010 年 (千人・泊)	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	2010 年 順位	2015 年 順位	順位 変化
北海道	6.6	7.5	5.9	7.9	8.6	8.4	4	4	→
東北	1.0	0.7	0.8	0.7	0.4	0.3	8	9	↓
関東	51.6	47.1	49.5	45.7	45.1	40.2	1	1	→
北陸信越	1.5	1.5	1.4	1.6	1.2	1.3	6	7	↓
中部	13.8	11.9	12.4	11.7	11.8	15.6	3	3	→
近畿	20.9	23.0	22.2	24.1	24.8	25.0	2	2	→
中国	1.0	1.4	1.0	1.1	0.7	0.6	7	8	↓
四国	0.3	0.6	0.4	0.3	0.2	0.2	10	10	→
九州	2.6	3.8	3.4	3.4	3.2	3.7	5	6	↓
沖縄	0.8	2.5	3.1	3.5	3.9	4.6	9	5	↑

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

表 10 訪日中国人客の宿泊先分布の変化（単位：％）

	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	割合変化
全国合計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
九州合計	2.6	3.8	3.4	3.4	3.2	3.7	↑
福岡県	1.3	1.8	1.5	1.5	1.5	1.7	↑
佐賀県	0.1	0.1	0.1	0.2	0.2	0.2	↑
長崎県	0.5	0.5	0.5	0.4	0.5	0.4	↓
熊本県	0.3	0.5	0.6	0.6	0.4	0.7	↑
大分県	0.3	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	→
宮崎県	0.0	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	↑
鹿児島県	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	↑

(出所) 観光庁（各年版）より作成。

- (2) 中国人客の重要度は、九州のほとんどの県において韓国人客、台湾人客などに次ぐ 3 番目か 4 番目となっているが、徐福伝説^(注 2)などで中国での知名度が上昇している佐賀県では韓国人客に次ぐ 2 番目となっている。
- (3) 県別訪日外国人客全体に占める中国人客の割合は、最高でも佐賀の 16.4 %にとどまっている。今後、中国の平均所得水準の更なる上昇につれて韓国・台湾と同じような生活スタイルが普及すれば、レージャー旅行にふさわしい環境を持つ九州における中国人客の重要度の上昇余地が大きいと考えられる。

ただし、注意すべきことは、近年、大型クルーズ船で訪日する中国人客が急増しており、九州の博多港や長崎港は訪日クルーズ船の最上位訪問先になっているものの、クルーズ船客は船外で宿泊しないので、その規模と動向は観光庁の「宿泊旅行統計調査」に反映されていない。国交省の公表資料によると、2015 年に日本の港へのクルーズ船の寄港は 1,452 回に達し、外国人乗客は 2014 年

表 11 訪九外国人客全体に占める主要 4 市場からの観光客の割合（％）の変化

	現地を訪問する外国人全体に占める中国人客の割合						2015 年の上位市場 国（地域）の割合		
	2010 年	2011 年	2012 年	2013 年	2014 年	2015 年	韓国	台湾	香港
全国合計	17.3	16.0	17.0	13.3	18.5	26.9	11.1	17.5	8.0
九州合計	6.2	6.7	7.3	6.0	8.1	11.7	36.5	21.0	10.8
福岡県	9.6	8.9	8.4	7.4	9.0	12.2	37.4	20.1	11.2
佐賀県	8.8	8.6	15.2	15.8	13.6	16.4	47.6	16.1	3.9
長崎県	6.0	5.4	7.6	4.5	8.5	8.6	26.0	22.9	5.2
熊本県	3.5	6.0	8.5	6.1	7.5	15.8	35.5	20.8	12.7
大分県	3.1	4.2	4.2	3.3	5.4	8.7	53.7	13.5	9.3
宮崎県	2.4	5.4	1.8	3.3	3.2	4.1	42.5	26.5	19.4
鹿児島県	6.5	8.1	7.8	6.4	9.2	13.6	16.2	34.0	17.2

（出所）観光庁（各年版）より作成。

の 41.6 万人から 111.6 万人に急増した（国土交通省，2016）。訪日クルーズ船の寄港総回数（1,452 回）の内，九州（博多，長崎，鹿児島，佐賀）への寄港回数は 479 回（全体の約 33 %）になっており，乗客の国籍別構成は公表されていないが，中国人客は全体の 7 割以上（約 80 万人）を占めるとみられており，その約 3 分の 1（25 万人前後）が九州を訪問したと推定できる。宿泊ベースの統計では，2015 年に九州における中国人宿泊数は日本全国における同宿泊数の 3.7 % に過ぎないが，クルーズ船で訪日した中国人客全体に占める訪九中国人客のプレゼンスは遥かに大きいものである。宿泊客と比べ，クルーズ船客による訪問先への経済波及影響は相対的に小さいものの，宿泊統計のみに基づく分析は訪九中国人客の規模を過小評価していることに留意すべきである。

4. 訪日アジア観光客の旅行先分布の影響要因

訪日外国人観光客の各個人の旅行先選択に対する影響要因はさまざまであるが，国別の訪日観光客の都道府県分布（平均的旅行先選択行動）は，基本的に①観光客出発地（送出地）の諸属性（所得水準，人口規模，地理位置，文化慣習等），②旅行先の諸属性（観光資源の魅力度，国際知名度，商業繁華度，国際・国内交通利便性等），③観光客出発地と旅行先の間の連結要因（観光客出発地から旅行先地域までの距離とコスト，出発地と訪問先の間の経済・社会・文化のつながり等），などの要因に左右されていると考えられる。

アジア成長研究所のインバウンド観光研究チームは，6 年前から訪日外国人観光客の旅行行動を研究し続けている。訪日外国人客の約 8 割を占めるアジア観光客の旅行先分布の影響要因を検証した研究では，次の結論が得られている（戴，2012，2013）。

- (1) 「都道府県別アジア観光客延べ宿泊者数」（被説明変数）は，旅行先の諸属性（商業繁華度を反映する「一人当たり GDP」変数または「一人当たり年間商品売上額」変数，「人口規模」変数，「週間国際航空便数」変数），および観光客出発国と旅行先の間の連結要因（「観光客

出発国から旅行先地域までの時間距離」変数、「訪問先に在住する出発国出身者の数」変数)に大きく影響されている。ただし、「観光客出発国から旅行先地域までの時間距離」変数による影響はマイナスである。また、これら要因の中でも、「旅行先に在住する出発国出身者の数」による(プラスの)影響は、統計的に特に顕著である。

- (2) アジア観光客に対しては、旅行先の「年間降雪日数」変数の影響が統計的に有意ではないものの、プラスの影響を与えている。これは、低緯度のアジア諸国(地域)から見た冬の日本の魅力の高さを反映していると考えられる。

また、最も注目されている中国人観光客の旅行先選択行動についても、その影響要因が検証されている(戴, 2011, 2016)。最新の 2015 年の観光庁の「宿泊旅行統計調査」における都道府県別中国人延べ宿泊者数データを用いた実証研究では、次の分析結果が得られている(戴, 2016)。

- (1) 中国における訪問先の知名度、訪問先の商業繁華度を示す年間商品売上額、訪問先と中国との人的交流関係を示す在住中国国籍人口数、国際観光地としての人気度を示す年間外国人客延べ宿泊数、訪問先の観光客の受入れ能力を反映するホテル客室数などの変数は、いずれも被説明変数「中国人客延べ宿泊者数」に顕著なプラスの影響を与えている。これらの変数はお互いに強く相関しており、どの変数も(中国人客にとって)地域の魅力度を反映しているといえる。
- (2) 被説明変数「中国人客延べ宿泊者数」に対して、訪問先の国際交通の利便性を示す国際航空便年間旅客数も顕著なプラスの影響を与えている。
- (3) ただし、訪問先の歴史名勝旧跡の数を示す国指定文化財(建物)の数という変数は、ほとんどのモデルにおいて統計的に有意な影響を与えていない。京都や奈良など伝統文化都市における東洋的な名勝旧跡は、国内で類似するものを見る機会の多い中国人観光客にとってそれほど魅力的ではないということもあるが、現段階では、異国の伝統文化をじっくり観察・体験したい旅行者はまだ中国人観光客全体の中の少数派であることが伺われる。

注意すべきことは、アジアからの訪日観光客数は増加しつつあるが、中国など新興国の観光客の主な旅行形態は団体観光である。したがって、旅行先の選択を含む観光ツアーの企画・決定に当たって、団体旅行業務を取り扱う各国国内の旅行社が個々の旅行者の代わりに旅行先を選択しているケースがほとんどである。もちろん、旅行社の観光先選択行動は、基本的に各出発国(地域)の大多数の観光客の旅行先選好を反映しているといえるが、集客の効率性や収益性など経営上の要因にも強く影響されているとみられる。今後、アジア諸国の更なる経済発展と個人旅行者の増加につれて、訪日アジア観光客の旅行先選択行動と旅行先分布パターンは徐々に変化すると思われるが、これについて注意深く見守る必要がある。

5. 九州のインバウンド観光推進戦略への提言

5.1 九州のインバウンド観光の成長ポテンシャルと課題

九州地域は、美しい自然環境と日本一の温泉資源、数多くの療養施設と優れた医療技術、および東アジアに近い地理位置など有利な条件をもっており、修学旅行、スポーツ訓練合宿、国際会議開催、環境モデル都市観光、和食グルメツアー、および温泉療養・健康診断・精密治療を含む付加価値の高い医療観光、など多くの観光分野について成長ポテンシャルがかなり高いと考えられる。

しかし、現状では、東日本大震災をきっかけにインバウンド観光における九州の存在感が上昇しているものの、九州を訪問する外国人観光客全体の規模も（最も成長ポテンシャルの高い）中国人客の規模もまだ小さい。前述したように、2015 年の外国人延べ宿泊者数の統計からみると、訪日外国人客全体に占める訪九外国人客の割合と訪日中国人客全体に占める訪九中国人客の割合は、上昇しているとはいえ、まだそれぞれ 8.4 % と 3.7 % にとどまっている（表 6、表 9）。その原因の一つは、中国人客などアジア客の旅行先選択行動はまだ十分に理解されていないからであろう。

本研究およびアジア成長研究所の研究チームによる訪日外国人観光客の旅行行動に関する先行研究の結果に照らしてみると、九州のインバウンド観光については次の課題があると思われる。

- ① 九州の知名度はまだ低い。訪問先の国際知名度が中国人観光客の旅行先選択に決定的な影響を与えていることは、本研究および先行研究において確認されている。しかし、九州はアジアにより近いにも関わらず、中国などアジア諸国における知名度は三大都市圏や北海道などの地域よりはるかに低い（戴、2016）。
- ② 九州の経済規模・人口密度が相対的に小さいので、商業施設や文化・娯楽施設は三大都市圏ほど集積していない。商品の品質・安全性が高い日本でのショッピングは、来日中国人客などアジア観光客の旅行活動の重要な一環であるが、三大都市圏と比べ、九州における大型商業施設と専門店の数が相対的に少ない。
- ③ 地域の特性はまだ十分に活かされておらず、海外観光客に長く滞在してもらえる観光内容・観光コースの開発が遅れている。
- ④ 「東アジア医療観光拠点：九州」の特色に対する国際認知度は低い。九州各県や経済界でつくる「九州観光推進機構」は、未来の九州を「東アジアの医療（治療・健診・療養）観光拠点（特区）」と位置づけている。九州の地域特性を活かせる戦略であるが、その特色はまだ鮮明ではない。
- ⑤ 九州の国際交通の利便性は徐々に改善されているが、三大都市圏などにはまだ及ばない。九州のインバウンド観光を促進するためには、福岡空港を中枢とする九州の国際・国内交通ネットワークの強化が必要である。

5.2 九州のインバウンド観光推進戦略への示唆

アジア客・中国人客をはじめとする訪日外国人観光客の旅行先選択行動（旅行先分布）に関する分析結果および九州の現状における問題点を対照して考えると、九州のインバウンド観光を推進するためには次の対策が特に重要と思われる。

- (1) 九州在住外国出身者の活用によって地域知名度を上げる。アジアをはじめ、海外における九州の知名度を上げるためには、まず「日本の九州」でしか見られない・体験できないこと（例えば、熊本の阿蘇活火山、別府の温泉群、北九州のエコタウン、九州各地の多彩な祭り）を各国へ積極的に PR（紹介）する必要がある。そして、効果的な PR を行うためには、九州在住の外国出身者（特にインターネットや LINE のような無料 SNS = Social Network Service などを通じて頻繁に日本や九州に関する情報を出身国へ発信する留学生）を地元の国際観光大使として活用すべきである。日本・九州と諸外国間の未来関係の構築・発展における留学生のかけ橋としての役割を考えると、九州地域は、留学生の受入れ規模の拡大にさらに力を入れる必要がある。なお、PR 策として、北海道の例は参考に値する。中国語圏諸国・地域における北海道の知名度急増のきっかけは、中国（大陸）・台湾・シンガポール・香港の著名俳優が共演する人気映画のロケ地となったことであるが、九州には、アジアの低緯度国観光客に好かれる雪国風景こそあまりないものの、温泉・海・山のほか、東アジアの近代史を語るときに欠かせない「日清講和の会場遺跡」（下関の「日清講和記念館」）や古代中国から日本への壮大な人的交流を想像させる「徐福上陸遺跡」（例えば佐賀の「徐福長寿館」）などがあり、各ジャンルの映画・ドラマのロケ地になり得るところがかなり多い。九州を舞台とするアジア映画・ドラマの撮影チームに、ロケ地の提供などについて協力すれば、予想以上の PR 効果が得られる可能性がある。本稿や先行研究で分析したように、日本における一般的な歴史建造物など歴史文化系観光資源に対する中国人客・アジア観光客の関心度は、欧米観光客ほど高くない。しかし、映画・ドラマ（特に観光客出身国と関連するもの）のロケ地などになると、単純な歴史建造物にストーリーと親近感が加わり、当該地域の知名度と魅力がともに大きく向上すると考えられる。
- (2) ショッピングしやすい環境を整備する。今後、九州各地で日本製の人気商品と九州の地域特色を反映できる観光記念品を集中的に購入できる商業施設の増設、およびこれら施設の宣伝が必要である。また、海外の金融機関と提携し、中国の「銀聯」カードなど外国クレジットカードの利用可能な施設を増やす必要がある。
- (3) 日本全国の各種医療観光推進機構と連携して、日本と九州の高い医療技術と医療・療養施設を中国などアジア諸国に積極的に PR する。インターネットや映画・ドラマなど多様なチャネルでの PR を行うとともに、PR 対象国からの反響・需要を分析し、九州の医療観光の特色を徐々に形成しなければならない。地域条件と優位性を考えると、九州の医療観光戦略において重点とされる治療・検診・療養の 3 分野のうち、順番としては、まず療養・検診を重点的に推進すべきであろう。「東アジアの療養観光拠点」としての九州の知名度が上がれ

ば、高度な先端医療技術を有する九州の国際治療観光事業も徐々に拡大できると考えられる。また、医療観光戦略を効率的に推進するために、重要な市場ターゲットに絞って PR 活動・マーケティング活動を展開する必要がある。中国の場合、「体制内」の上級公務員などを優遇する現行の医療福祉制度が改革されない限り、当面、「体制外」の富裕層（民間企業経営者、外資系企業幹部職員・専門技術者、芸能人、華僑・華人の親戚など）を主要ターゲットにすべきである。九州域内で中国語サポート環境がまだ十分に整備されていない現段階では、日本語・日本文化を理解する 60 万人超の在日中国人移民の親戚・関係者及び数万社の在日日系企業中国人管理職社員（数十万人）が特に重要なマーケット対象になると考えられる。

- (4) 中国人客など外国人観光客に九州で長く且つ快適に滞在してもらうために、九州の美しい自然環境・低い人口密度と低い滞在コストなど地域特性を活かして、医療観光のほか、九州修学旅行、ホームステイ、九州グルメめぐり、スポーツ合宿、など体験・滞在型観光の海外市場を積極的に開拓し、魅力の高い観光拠点・観光コースを造成する。また、滞在・体験型観光客の大幅な増加を見据え、文化・慣習の違いなどに起因する観光客と地元住民間の摩擦の増加への対応も準備しなければならない。
- (5) 地域内の WiFi 環境の整備を重視する。スマートフォンの普及および中国圏における WeChat（5 億人以上の利用者を擁す世界最人気 SNS）ブームの影響で、中国系をはじめとするアジア系観光客にとって、観光は家族や友人との情報共有活動となり、旅行先や宿泊先の WiFi 環境がほぼ必須となっている。九州地域においては、まだ十分に整備されていないところが多く、早急の対応が必要である。
- (6) 今後の国際観光客の増加（および変動幅の拡大）を見据え、福岡空港の中核港機能と対応能力を強化するとともに、地方空港への格安航空会社（Low Cost Carrier : LCC）の誘致と国際航路の増設を推進する。また、空港から九州各地への移動時間を短縮させるとともに、九州圏交通ネットワークの利便性を中国など主要観光市場国へ PR することも重要である。2016 年 3 月に、日本政府は、「訪日外国人観光客の規模は、2020 年に 4,000 万人に、2030 年に 6,000 万人になる」という新たな目標を打ち出している（明日の日本を支える観光ビジョン構想会議、2016）。挙国体制で「観光立国」戦略が推進されているなか、インバウンド観光の重要性を地域の官・学・産・民各界が共有したうえで、以上の対策をきちんと実施すれば、九州地域を訪問する外国人観光客は確実に伸びていくと確信している。ただし、注意すべきは、過去の動向からわかるように、訪日観光客の推移は、外交摩擦や大震災など突発事件にも大きく影響されてきた。好調なインバウンド観光産業の持続的な成長を確保するために、九州を含む日本は、アジアをはじめとする諸外国の相互理解をさらに推進するとともに、2016 年 4 月の熊本地震のような突発事件に対する危機管理と善後対応を重視しなければならない。

注

(注 1) 2008 年のアメリカ発の世界金融危機による影響も大きいとみられる。

(注 2) 中国の『史記』では、徐福は、2200 年前の中国（秦の時代）に生まれた人物で、秦始皇（中国を統一した始皇帝）の許可を得て、不老不死の薬を探すために、五穀や技術工、3,000 人の若者をひきつれて大船団で「東海にある蓬莱の島」への旅に出たが、中国に戻らなかった、と記載されている。この「蓬莱の島」は日本を指していると思われるが、日本全国には、青森から鹿児島まで徐福伝説が約 30ヵ所ある。その中で、佐賀は、徐福船団数千人の中の多数が上陸した場所である可能性が高いと指摘されており、現在、県内の金立町にある「徐福長寿館」を訪ねる中国人・日本人観光客が増えつつある（佐賀市徐福長寿館，2012）。

参考文献

- 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（2016）「明日の日本を支える観光ビジョンー世界が訪れたいくなる日本へー」，2016 年 3 月 30 日。
- 観光庁（各年版）『宿泊旅行統計調査』<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shukuhakutoukei.html>
- 観光庁（2016）「訪日外国人消費動向調査 2015 年年間値（確報）」<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shouhidoukou.html>
- 国土交通省（2016）「2015 年のクルーズ船の寄港実績等について（速報値）」http://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000130.html
- 佐賀市徐福長寿館（2012）「徐福百科」<http://www2.saganet.ne.jp/jyofuku/>
- 戴二彪（2011）「訪日中国人観光客の旅行先分布と影響要因」『海峡圏研究』Vol.11，pp.189-211.
- 戴二彪（2012）「訪日アジア観光客の旅行先選択行動からみた九州の医療観光戦略の課題と対策」『海峡圏研究』Vol.12，pp.187-208.
- 戴二彪（2013）『アジアの医療観光産業の成長要因と九州への示唆』ICSEAD 調査報告書，No.2012-03，国際東アジア研究センター
- 戴二彪（2014）「21 世紀の日本華人」丘進（編）『華僑華人研究報告（2013）』pp.77-113，北京：中国社会科学文献出版社（中国語）
- 戴二彪（2016）「九州を訪問する中国人客の旅行行動と影響要因」アジア成長研究所調査報告書（2015 年度），アジア成長研究所
- 日本政府観光局（各年版）『訪日外客統計』http://www.jnto.go.jp/jpn/tourism_data/visitor_data.html
- IMF（2016）Country Data Base. <http://www.imf.org/external/np/fin/ert/GUI/Pages/CountryDataBase.aspx>

【所員論考】

少子高齢化における世帯数の変化とエネルギー消費*
－九州 8 都市の分析－

アジア成長研究所主席研究員 今井健一

要旨

本稿では、少子高齢化がエネルギー消費、特に電力、都市ガス、プロパンガス、灯油といった家庭用エネルギーの消費にどのような影響をもたらすかについて分析した。北九州市と県庁所在都市を含む九州 8 都市のデータに基づく分析結果は、少子高齢化の下で世帯数が増加している結果、「1 世帯当たりの構成人員」が減り、家庭用エネルギー消費における規模の経済が失われつつあること、すなわち、「1 世帯当たりの構成人員」が減少している結果、「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」が増えているということがわかった。この結果は、家庭用エネルギーの効率的な利用という点において好ましくない。今後、少子高齢化がさらに進んだ場合、家庭用エネルギー消費における規模の経済がさらに失われていく可能性がある。世帯内だけでなく、世帯間、あるいは複数の世帯から成るコミュニティ内でエネルギーを共有していくという視点が必要となってくる。

1. はじめに

2007 年に「超高齢化社会（65 歳以上人口の割合が 21 % を越えた社会）」を迎えた日本では、少子高齢化が一段と進んでいる。このような状況の下、少子高齢化が、労働力、財政、年金、医療、介護、地方経済などにどのような影響を及ぼすのか、そして、日本はそれにどのように対応していくべきなのかといった議論が高まってきている。一方、少子高齢化が環境にどのような影響を及ぼすのかについての議論は、皆無ではないものの、あまり触れられることはない。その理由としては、少子高齢化と環境の接点が見えにくいことが考えられる。人口が減り、高齢者が増え、経済活動が縮小していけば、自ずと消費が減り、生産が減る訳であるから、経済活動に投入される資源も減り、排出される汚染物質も減り、結果として環境への負荷は少子高齢化の下では減少するであろうと考えることができる。また、人口が減ることによって、以前よりも広い土地が利用可能となれば、より広いスペースの家そして住居環境でゆったりと暮らすことができるようになるだろうと考えることも出来る。果たして、日本はこのような方向に進んでいくであろうか？ 環境経済学分野で取り上げられる重要なテーマの一つに「持続可能な発展」がある。「持続可能な発展」につい

*本稿は、平成 26 年度 AGI 研究プロジェクト調査報告書「少子高齢化とエネルギー消費－九州 8 都市の分析－」を加筆修正したものである。

ては、様々な解釈があるが、その意味するところは、基本的には、“将来の世代のことも考えた経済面、社会面、環境面においてバランスがとれた発展”である。よって、少子高齢化が環境に及ぼす影響についての知見は、「持続可能な発展」、特に「都市の持続可能な発展」のビジョンを描くためには不可欠である。

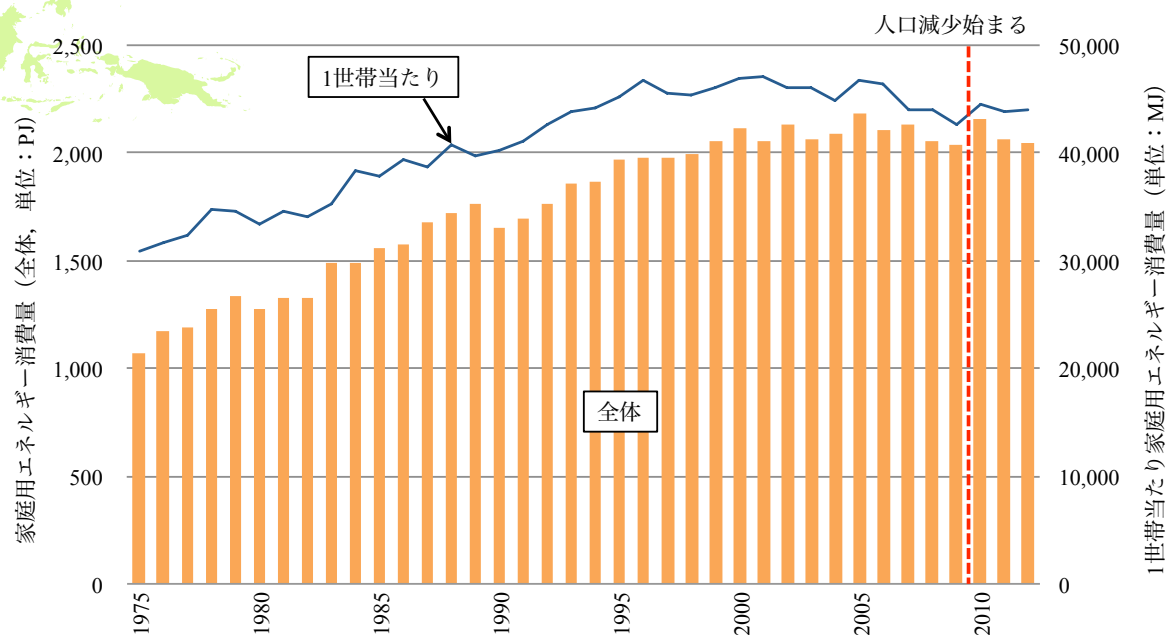
本稿では、少子高齢化が家庭用エネルギー（電力、都市ガス、プロパンガス、灯油）消費にもたらす影響について検証した。エネルギーをどのように創りだし、どのように利用していくかは、資源枯渇のみでなく、地球温暖化、あるいは安全安心な住環境などの諸問題につながる重要なテーマである。本研究では、少子高齢化が家庭用エネルギー消費にもたらす影響を検証するにあたり、北九州市と県庁所在都市を含む九州 8 都市のデータを用いた。1 世帯の家庭用エネルギー消費に影響を及ぼすであろう要因として、世帯構成、気候、所得や電力・ガス価格、住宅、そしてライフスタイルなどが考えられるが、利用可能なデータが限られていたこともあり、本稿では「1 世帯当たりの構成人員」の変化がもたらす影響に焦点を絞って分析を行った。「1 世帯当たりの構成人員」と家庭用エネルギー消費との間に働く“規模の経済”（「1 世帯当たりの構成人員」が増えていくほど「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」が減っていくこと）について検証を行った研究はいくつかあるが、本研究では、少子高齢化の下で「1 世帯当たりの構成人員」がどのように変化し、その結果として、家庭用エネルギー消費がどのような変化をしているかについての検証を行った。

本稿の構成は次のとおりである。第 2 節では、まず、日本における家庭用エネルギー消費量の推移を概観する。第 3 節では、日本における少子高齢化が家庭用エネルギー消費量に及ぼす影響を分析する上で重要となる日本の人口、世帯、世帯構成人員、そして「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」の推移を概観する。本稿の核となる第 4 節では、少子高齢化が家庭用エネルギー消費にもたらす影響について、九州 8 都市のデータを用いて分析する。そして最後に、第 5 節にて、研究結果の重要性とまちづくりへの示唆について述べ、むすびとする。

2. 日本における家庭用エネルギー消費量の推移

図 1 は、日本における家庭部門のエネルギー消費量、すなわち家庭用エネルギー消費量の推移（日本全体と 1 世帯当たり）を表している（注 1）。「1 世帯当たりの家庭用エネルギー消費量」（全国平均値）は、住環境計画研究所（2013）が総務省統計局の家計調査年報に基づき算出した数値を用いている。家計調査は、施設等の世帯および学生の単身世帯を除いた世帯を対象としていることから、図 1 の「1 世帯当たりの家庭用エネルギー消費量」は、学生の単身世帯を除いた一般世帯（単身世帯及び 2 人以上の世帯）のものである（注 2）。日本全体における家庭用エネルギー消費量は、1975 年に 1,071 PJ（産業部門、家庭部門、業務部門、運輸部門より成る日本全体のエネルギー消費 10,510 PJ の 10.2 %）、1985 年に 1,562 PJ（同 11,325 PJ の 13.8 %）、1995 年に 1,973 PJ（同 15,318 PJ の 12.9 %）、2005 年に 2,182 PJ（同 15,996 PJ の 13.6 %）、そして 2012 年に 2,030 PJ（同 14,347 PJ の 14.2 %）となっており、2000 年以降は僅かな増減を伴う安定した推移となっている（注 3）。「1 世帯当たりの家庭用エネルギー消費量」は、日本全体の家庭用エネルギー消費量とほ

図1 日本における家庭用エネルギー消費の推移（1975～2012 年）



（出所）住環境計画研究所（2013）より作成

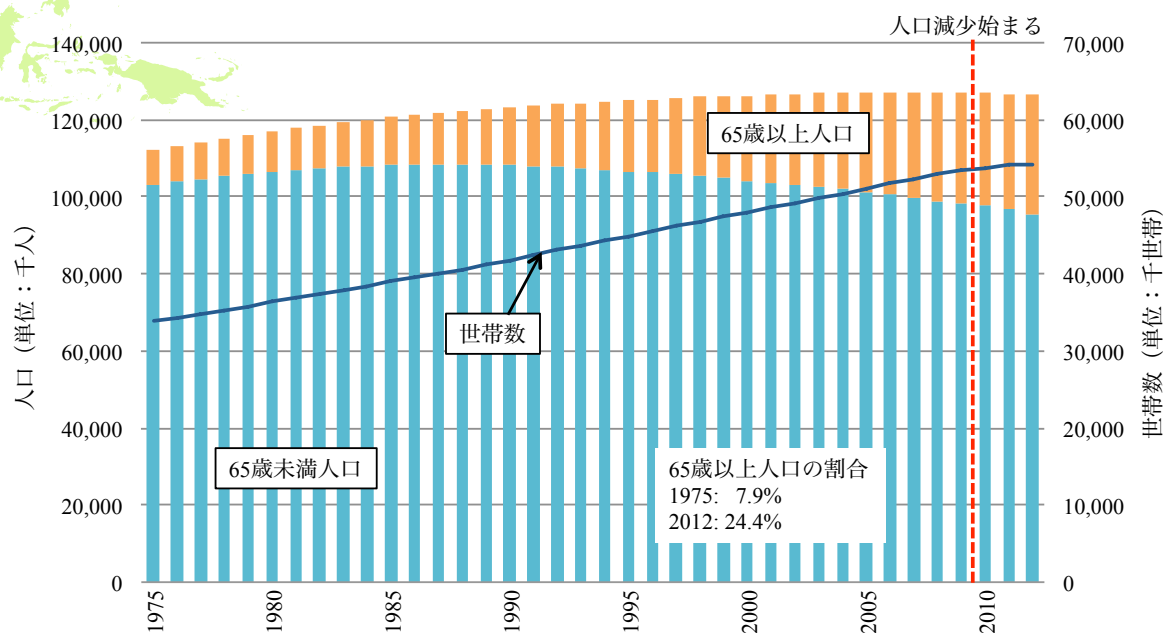
ば同様の推移となっている。

3. 日本における人口・世帯・世帯構成人員・世帯構成人員1人当たりの家庭用エネルギー消費量の推移

本稿の目的である日本における少子高齢化が家庭用エネルギー消費に及ぼす影響を検証するにあたり、本節では、まず、日本の人口と家庭用エネルギーの消費主体の単位として一般的に用いられる世帯の数の推移を見る。本稿で言及する世帯とは、より厳密には一般世帯のことである。国勢調査における世帯の定義によると、「住居及び生計を共にする者の集まり、又は独立して住居を維持する単身者」となっており、「一般世帯」と「施設等の世帯」に区分されているが、「一般世帯」には、戸建て住宅や集合住宅に居住する者、そして会社・団体・商店・官公庁などの寄宿舍、独身寮などに居住している単身者が含まれる。

図2は、65歳未満人口と65歳以上人口から成る全人口（日本人）と世帯数（日本人）の推移を表している。日本の全人口は、1975年以降、2006年のみを除き、2008年まで毎年増え続けていたが、2008年、ピークに達した（127,076千人）後は2012年（126,394千人）まで毎年減少している。世界保健機構（WHO）や国連（UN）の定義に基づく「高齢化社会」（65歳以上人口の割合が7%を越えた社会）には1970年（7.1%）に到達、「高齢社会」（65歳以上人口の割合が14%を越えた社会）には1994年（14.1%）に到達、そして「超高齢化社会」（65歳以上人口の割合が21%を越えた社会）には2007年（21.6%）に到達しており、2012年における65歳以上人口の割合は24.4%となっている。65歳以上人口は、図2の作成で利用したデータの最初の年である

図2 日本における人口と世帯数の推移（1975～2012 年）



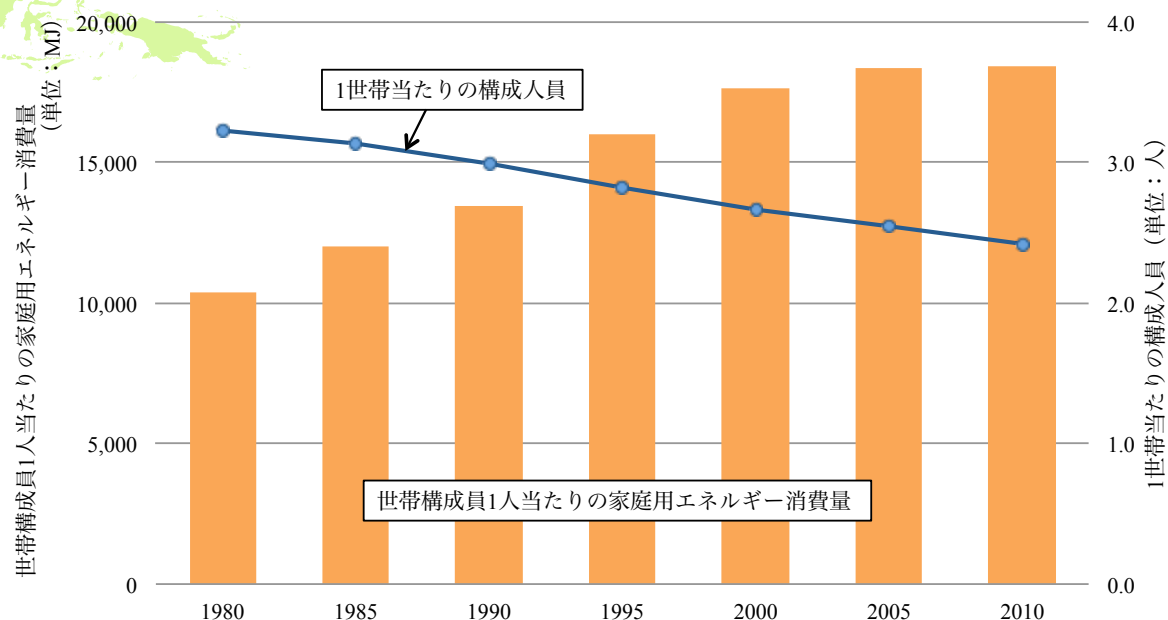
(注) 人口：住民基本台帳人口（日本人），65 歳以上人口：国勢調査及び人口推計に基づく，65 歳未満人口：人口および 65 歳以上人口より筆者算出，世帯数：住民基本台帳世帯数（日本人）。

(出所) 総務省統計局 e-Stat / 地域別統計データベースより作成。

1975 年以降，毎年増え続けており，1975 年に 8,865 千人であった 65 歳以上人口は，2012 年には 30,793 千人と 3.5 倍近くに増加している。一方，世帯数（日本人）は，1975 年に 33,911 千世帯，1995 年に 44,831 千世帯，2005 年に 51,102 千世帯，そして 2012 年に 54,166 千世帯と，2011 年のみを除き，一貫して増加傾向にある。

次に，図 3 は日本における「1 世帯当たりの構成人員」（一般世帯，全国平均値）と「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」（一般世帯，全国平均値）の 1980 年から 2010 年まで 5 年毎の推移を表している。「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」は，「1 世帯当たり家庭用エネルギー消費量」を「1 世帯当たりの構成人員」で割った数値である。「1 世帯当たりの構成人員」が減るにつれて「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」が増えていくのが分かる。世帯で利用される家庭用エネルギーは，主に電力，都市ガス，プロパンガス，そして灯油から構成されるが，住居を共にする世帯においては，家庭用エネルギーが産み出す光熱は，世帯の構成人員によって共有される部分（例えば，リビングルームの照明，調理する際のガス）が大きいことから，「1 世帯当たりの構成人員」が増えるにつれて「世帯構成人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」が減っていくというエネルギー消費における規模の経済が働く。しかし，図 3 は，この現象と逆の流れが生じていることを示している。すなわち，家庭用エネルギー消費における規模の経済が徐々に失われていることになる。

図3 日本における1世帯当たりの構成人員と世帯構成人員1人当たりの家庭用エネルギー消費量の推移（一般世帯，1980～2010年）



（注）1世帯当たりの構成人員（一般世帯，全国平均値）：一般世帯人員数（国勢調査に基づく）と一般世帯数（国勢調査に基づく）より筆者算出，世帯構成人員1人あたりの家庭用エネルギー消費量（一般世帯，全国平均値）：住環境計画研究所（2013）が総務省統計局家計調査年報に基づき算出した一般世帯における1世帯当たり家庭用エネルギー消費量と1世帯当たりの構成人員より筆者算出。

（出所）総務省統計局 e-Stat / 地域別統計データベース，住環境計画研究所（2013）より作成。

4. 少子高齢化における世帯数の変化と家庭用エネルギー消費量：九州8都市の分析

第3節で述べたとおり，日本全体においては，世帯数の増加を背景として，家庭用エネルギー消費における規模の経済が失われつつある。本節では，北九州市においても同様の現象が見られるか否かにつき，北九州市と九州県庁所在7都市の計8都市のデータを用いて検証する。

4.1 九州8都市における人口・世帯の推移

九州8都市における人口と世帯の推移は，表1と表2のとおりである。表1は，国勢調査実施年である2000年，2005年，2010年における人口，65歳以上人口の割合，一般世帯数，そして，一般世帯人員数を一般世帯数で割って得られた「1世帯当たりの構成人員」を示している。人口については，北九州市，佐賀市，長崎市の3市においては減少しているが，他の5都市においては全て増加している。しかし，65歳以上人口の割合と一般世帯数は，人口が増加あるいは減少しているかにかかわらず，九州8都市全てにおいて増加している。そして，「1世帯当たり構成人員」については，九州8都市全てにおいて僅かずつではあるが減少していることがわかる。

表 1 九州 8 都市における人口・世帯の推移（一般世帯）①（2000, 2005, 2010 年）

	年	人口総数（人）	65 歳以上人口の割合（％）	世帯数（世帯）	1 世帯当たり構成人員（人）
北九州市	2000	1,011,471	19.2	406,414	2.4
	2005	993,525	22.2	412,247	2.4
	2010	976,846	25.1	419,984	2.3
福岡市	2000	1,341,470	13.3	594,861	2.2
	2005	1,401,279	15.2	632,653	2.1
	2010	1,463,743	17.4	706,428	2.0
佐賀市	2000	243,076	18.6	84,727	2.8
	2005	241,361	20.8	87,445	2.7
	2010	237,506	23.0	90,154	2.6
長崎市	2000	470,135	19.5	182,831	2.5
	2005	455,206	22.6	183,164	2.4
	2010	443,766	24.9	187,267	2.3
熊本市	2000	720,816	16.7	277,181	2.5
	2005	727,978	19.0	286,998	2.5
	2010	734,474	20.8	301,718	2.4
大分市	2000	454,424	15.1	174,036	2.6
	2005	462,317	17.6	182,159	2.5
	2010	474,094	20.2	195,228	2.4
宮崎市	2000	392,178	16.1	154,929	2.5
	2005	395,593	18.7	161,890	2.4
	2010	400,583	21.2	169,758	2.3
鹿児島市	2000	601,693	16.6	246,494	2.4
	2005	604,367	18.8	254,694	2.3
	2010	605,846	21.0	264,093	2.2

（注）人口総数：国勢調査に基づき外国人を含む，65 歳以上人口：国勢調査に基づく，一般世帯数：国勢調査に基づく，一般世帯当たり構成人員（平均値）：国勢調査に基づく一般世帯人員数と一般世帯数より筆者計算。

（出所）総務省統計局 e-Stat / 地域別統計データベースより作成。

何故，九州 8 都市全てにおいて，「1 世帯当たり構成人員」が減少しているのでしょうか。理由は，人口増加を上回る世帯数の増加である。例えば，2000～10 年の間において，北九州市では人口が 3.4 % 減，世帯数が 3.3 % 増となっており，福岡市では人口が 9.1 % 増，世帯数が 18.8 % 増となっている。九州 8 都市全てにおける世帯数増加の理由は表 2 から読み取ることができる。表 2 は，高齢単独世帯を含む単独世帯数の割合が，九州 8 都市全てにおいて増加していること，そして，高齢単独世帯と高齢夫婦世帯を含む高齢世帯数の割合も，九州 8 都市全てにおいて増加していることを示している。世帯数の増加が，単独世帯数と高齢世帯数の増加に起因していることは明らかである。2000～10 年の間において，高齢単独世帯を含む単独世帯数の割合は，九州 8 都市全てにおいて約 3～4 % 増加しており，高齢単身世帯と高齢夫婦世帯より成る高齢世帯数の割合も，8 都市全てにおいて約 3～4 % 増加している。表 1 と表 2 の数値は，少子高齢化がさらに進んだ場合，

表 2 九州 8 都市における人口・世帯の推移（一般世帯）②（2000, 2005, 2010 年）

	年	単独世帯数の割合 (%)	高齢単独世帯数の割合 (%)	高齢夫婦世帯数の割合 (%)	高齢世帯数（単独および夫婦）の割合 (%)
北九州市	2000	30.3	9.6	9.5	19.1
	2005	32.1	11.0	10.7	21.7
	2010	34.6	12.5	11.4	23.9
福岡市	2000	43.1	6.2	5.4	11.6
	2005	43.9	7.2	6.1	13.3
	2010	47.7	8.5	6.5	15.0
佐賀市	2000	27.0	6.6	8.0	14.6
	2005	28.8	7.7	8.9	16.6
	2010	30.9	8.8	9.4	18.2
長崎市	2000	29.2	9.0	9.4	18.4
	2005	30.7	10.2	10.6	20.8
	2010	33.7	11.4	11.0	22.4
熊本市	2000	32.0	6.9	7.6	14.5
	2005	32.8	8.1	8.4	16.5
	2010	34.9	8.8	8.9	17.8
大分市	2000	28.9	5.6	7.6	13.2
	2005	30.0	6.8	8.9	15.7
	2010	32.4	7.7	10.1	17.9
宮崎市	2000	30.6	7.0	8.6	15.6
	2005	31.9	8.4	9.8	18.1
	2010	33.6	9.5	10.6	20.1
鹿児島市	2000	33.5	8.6	8.9	17.5
	2005	34.6	9.5	9.6	19.1
	2010	36.6	10.5	10.2	20.7

（注）単独世帯数：世帯人員が 1 人の世帯，高齢単身世帯数：65 歳以上の者 1 人のみの世帯，高齢夫婦世帯：夫 65 歳以上，妻 60 歳以上の夫婦。

（出所）総務省統計局 e-Stat / 地域別統計データベースより作成。

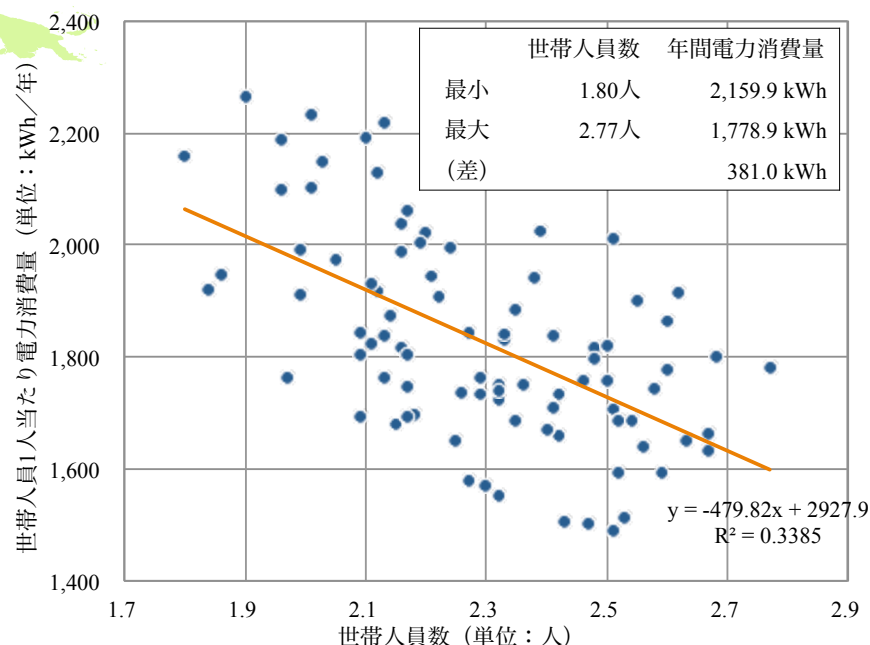
人口が減少する一方で，高齢単独世帯を含む単独世帯と高齢世帯の数がさらに増え，結果として，日本の世帯数は増加していく可能性があることを示唆している。

4.2 九州 8 都市の「1 世帯当たりの構成人員」と「世帯人員 1 人当たりの家庭用エネルギー消費量」

本項では，総務省統計局・家計調査・家計調査年報より利用できる九州 8 都市の 2002～12 年のデータ（パネル・データ）を用いて，家庭用エネルギー消費における規模の経済の存在を検証する。全国 168 市町村区の約 9,000 世帯を調査対象とした家計調査において，九州 8 都市の集計世帯数は各都市約 100 世帯である。

図 4 は，九州 8 都市の 2002～12 年のデータを使つての「1 世帯当たり構成人員」（図 4 の世帯人

図4 九州8都市の「1世帯当たり構成人員」と「世帯人員1人当たりの電力消費量」

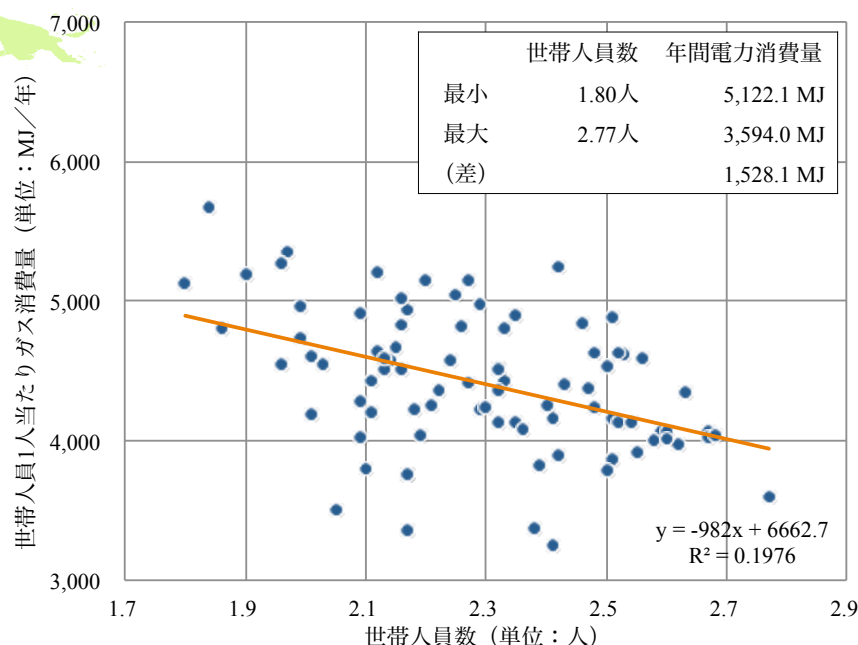


(出所) 筆者作成。

員数)と「世帯人員1人当たりの電力消費量」の散布図である(サンプル数:8都市×11年=88)。すなわち,88サンプルの「1世帯当たりの構成人員」(各サンプルの数値は,特定の年の特定の都市における家計調査集計対象約100世帯の平均値)と「世帯人員1人当たりの家庭用エネルギー消費量」(同様に各サンプルの数値は,特定の年の特定の都市における家計調査集計対象100世帯の平均値)の関係を示している。88サンプルの「1世帯当たり構成人員」が増えるにつれ,「世帯人員1人当たりの電力消費量」が減っていく関係を確認することができ,電力消費において規模の経済が働いていることがわかる。なお,88サンプルにおける世帯構成人員数の最小値は1.80人で,その世帯人員1人当たり年間電力消費量は2,159.9kWhであり,一方,世帯構成人員数の最大値は2.77人で,その世帯人員1人当たり年間電力消費量は1,778.9kWhとなっている。両者の世帯人員1人当たり年間電力消費量における差は381.0kWhであり,これは平均的な家族の月間使用量に匹敵する。そして,図5は,同じく九州8都市の2002~12年のデータを使つての「1世帯当たり構成人員」と「世帯人員1人当たりのガス消費量」の散布図である。ガス消費についても,電力よりも緩やかではあるものの電力消費と同様の関係を確認することができ,規模の経済が働いていることがわかる。

以上のように,九州8都市については,家庭用エネルギー消費において規模の経済が存在することを確認することができた。このことは,少子高齢化の下,世帯数が増加し,その結果として「1世帯当たりの構成人員」が減りつつある九州8都市において,規模の経済が失われつつあることを意味する。少子高齢化がさらに進んだ場合,家庭用エネルギー消費における規模の経済はさらに失

図5 九州8都市の「1世帯当たり構成人員」と「世帯人員1人当たりのガス消費量」



(出所) 筆者作成。

われていく可能性がある。

5. むすび：まちづくりへの示唆

本稿において、少子高齢化がさらに進んだ場合、家庭用エネルギー消費における規模の経済がさらに失われていく可能性のあることがわかった。これは、家庭用エネルギーを効率的に利用していく方策を検討する上で重要な知見であると考えられる。家庭用エネルギーを効率的に利用するために、本稿で論じた研究結果が示唆することは2つある。1つは、世帯人員数に見合った広さの住宅に住むことが家庭用エネルギー利用における効率性を高めること、もう1つは、家庭用エネルギーを極力共有して利用することにより家庭用エネルギー利用における効率性が高まることである。家庭用エネルギーを共有するのは、世帯内だけでなく、世帯間での共有、あるいは複数の世帯からなるコミュニティ内での共有も考えられるであろう。世帯間での共有、あるいは複数の世帯からなるコミュニティ内での共有における基本的な考え方は、エネルギーを各世帯に分散し利用することではなく、エネルギーを各世帯が共有し利用するということである。コミュニティがコンパクトになれば、このような家庭用エネルギーの共有利用の可能性は高まるであろうから、北九州市を含む日本の多くの自治体が推進しているコンパクトシティは、家庭用エネルギーの利用においてもメリットがあると考えられる。

少子高齢化のまちづくりにおいては、世帯内においてのみでなく、世帯間において、あるいはコミュニティにおいて、家庭用エネルギーをなるべく共有して利用できるような住宅構造、コミュニ

ティ・システムを導入することが望まれる。

注

(注 1) 2012 年における家庭部門のエネルギー消費量は、日本全体のエネルギー消費量の 14.2 % を占めている。同年における他部門の日本全体のエネルギー消費量に占める割合は、産業部門が 43.3 %、業務部門が 19.3 %、そして運輸部門が 23.2 % となっている（住環境計画研究所，2013）。

(注 2) 総務省統計局が毎年実施している家計調査は標本調査であり、全国 168 市町村区より施設等の世帯及び学生の単身世帯を除く約 9,000 世帯（単身世帯及び 2 人以上の世帯）を調査対象としている（総務省統計局「家計調査の概要」）。

(注 3) PJ は、エネルギーの単位である J（ジュール）の 10^{15} の大きさを持つ。MJ は、J の 10^6 の大きさを持つ。

参考文献

環境省（2000）『平成 12 年版環境白書』

総務省統計局『家計調査の概要』<http://www.stat.go.jp/data/kakei/1.htm>

総務省統計局『e-Stat / 地域別統計データベース』<http://www.e-stat.go.jp/SG1/chiiki/CommunityProfileTopDispatchAction.do?code=2>

住環境計画研究所（2013）『2014 家庭用エネルギーハンドブック』東京：住環境計画研究所

【所員論考】

顧客に選ばれる港湾の競争力（後編）：北九州港の将来像

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 年を超える歴史を持つ日本の名門港であるが、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（港運会社および行政の収益が減少）している。このため、門司港の港運関係者はこれまでに日本で初めてという様々な改革・改善（共同荷役や港湾情報システム）を実施してきた。成果は上がっているが、まだ不十分であり、これからさらに改革・改善を加速する必要がある。

前編で述べたように、北九州港の抜港（寄港の取り止め）や中国地方（日本）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（コンパクト性の活用、コストとリードタイムの改善、共同荷役・情報システムの進展、物流ネットワークやシームレス物流の改革、産業と物流の融合など）の高度化を加速する必要がある。そのためには、国内他港や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。

その結果、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惠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. 港湾運送事業法・事前協議制と港湾労働法および政労使協調の問題**1.1 港湾運送事業法と事前協議制**

港湾運送事業法は、港湾運送に関する秩序を確立しその事業の健全な発展を図り、公共の福祉を増進することが目的である。この法律が制定された当時は秩序が問題であった時代で、港運事業の参入規制や料金規制等を行った。港湾運送には①一般港湾運送（元請）、②港湾荷役事業（船内・沿岸、限定 1 種の海貨事業も）、③はしけ、④いかだ、⑤検数、⑥鑑定、⑦検量事業の資格がある。指定 93 港において適用され、その後様々な規制緩和がなされた（恩田，2015a）。

全港湾労働組合（以下全港湾とする）は労働安定を目的として、日本港運協会（以降日港協とする）に対して就労に影響する港湾運送の変革に「事前協議」を要求した（昭和 53 年 3 月）。日港協は一応了解し、これにより雇用に関わる港湾運送の変更の全てに事前協議による了承が必要となり、第 59 回の中央港湾団交から開始された（昭和 53 年 12 月）。2ヵ月前に変更申請を行い、承認

図1 港湾労働法適用区域図（門司港・小倉港）

港湾労働法適用区域図（門司港）



港湾労働法適用区域図（小倉港）



（出所）小倉職業安定所門司出張所港湾労働課

後にしか変更が出来ない。毎年の団体交渉によって協定が追加されている（日本港運協会・全国港湾労働組合連合会・全日本港湾運輸労働組合同盟，2012；オーシャンコマース，2015）。他国にこのような制度はなく，海外の船社は日本の港湾を利用する際にはバースの変更や荷役会社の変更等がほとんど出来ないなど困っている。また，クレーン自動化は現在の環境下では名古屋以外には波及させない，日中韓シャーシ総合乗り入れ（シームレス）は原則的に反対する，などが明文化されている。

韓国釜山港労働組合は事前協議制の調査のために日本に来たが，その結果これは釜山港には向かないと判断して別の方法，即ち国際競争力を確保しながら政労使が生き残る道を選択した。その第一次案が釜山北港におけるターミナル会社の1社統合およびコンテナバースの釜山新港への統合による抜本的競争力の発揮と雇用の確保である（注1）。

1.2 港湾労働法と派遣制度と 500 m 規制

重要な6大港（東京・横浜・名古屋・神戸・大阪・関門）に限って，港湾運送労働需要の変動性を考慮し港湾労働者の安定を確保する港湾労働法が昭和64年1月から施行されており，港湾にお

表 1 各コンテナターミナルのサービス水準

港湾	年	取扱能力 (本/時/基)	岸壁オープン 時間 (時間)	ゲートオープン 時間 (時間)	ゲートイン アウト時間 (分)
京浜	2009	38.5	17.5	8 ^(注)	25
博多	2014	38	24	11 ^(注)	15
門司	2014	33	24	11 ^(注)	25
釜山北	2016	28	20	24	10
釜山新	2016	—	24	24	10
上海	2009	30	24	24	45
香港	2009	38	24	24	40
高雄	2009	33.6	24	24	25
シンガポール	2009	35	24	24	25
ロッテルダム	2009	30	24	24	50
ロサンゼルス	2009	26	21	20	40

(注) 事前などの条件付きで 24 時間。

(出所) 小門 (2009) をもとに筆者が加筆・修正。

ける港湾労働者の安定確保のために貨物量・労働者数を管理している。労働需要の変動により労働者が必要な時は派遣される制度があり、同等の技能を有した労働者を港湾労働安定協会に派遣労働者として申請し、その許可があれば派遣が認められる（恩田，2015b）。

但し、港湾の岸壁からは 500 m までの範囲では派遣労働ができない（図 1 に関門港の例を示す）。つまりこの範囲では港湾労働者しか作業ができず、これは通称「500 m 規制」といわれている。関門港はこの規制を受けているが、博多港など 6 大港以外の港湾労働では一般企業と同様にハローワークで日雇ができる。港湾によって全港湾の組合員の人数にも差があるが、博多港では日雇労働者の比率が最大 40 % にもなるのに対して、門司港では日雇労働者は 0 % で派遣労働者がせいぜい 4 % いる程度である。

500 m 規制では港湾労働者の専用作業区域となるので、賃金が高くなり企業立地が進まない。ただし、最近では労働者側と立地企業との間で協調する雰囲気醸成されている。

2. 港湾情報システム

2.1 港湾のサービス水準

表 1 は主要港湾のサービス水準を比較したものである。小門 (2009) によるデータをベースに、一部筆者がヒアリング等で集めた情報でアップデートした。取扱能力とはクレーンの荷役能力、岸壁オープン時間とは船が着岸できる時間、ゲートオープン時間とはコンテナトレーラが構内に入ることができる時間（ゲートインが可能な時間）、ゲートインアウト時間はゲートインからゲートアウトまでの時間を意味する。これをみると、世界の港湾は日本より顧客重視であるといえる。

図2 ETC ゲート認証システム



(出所) 関門コンテナターミナル株式会社

2.2 TACTOS（太刀浦・コンテナ・ターミナル・オペレーション・システム）

門司港は港湾情報システムでは先行している。最初の総合的港湾情報システムも民間 100 % で導入し、2011 年に導入した 4th TACTOS（Tachinoura Container Terminal Operation System）は公共コンテナ・ターミナルを全統括する高次元高速連携システムである。日本でも初めて 70/80GHz 帯無線活用の高精度波長域を国の認可を受け、これも日本で初めて港湾情報システムに ETC ゲート認証システムを導入する（図 2）。4th TACTOS・ETC によりゲートインアウト時間を 5 分にすることが可能となる。これが実現すれば、博多港の 15 分を、さらには RFID（Radio Frequency Identifier：近距離無線通信を用いた ID システム）によるゲート認証の利用率が 100 % である釜山港の 10 分をも凌ぐ世界一の水準となる。さらに高度化・効率化のためには早期に顧客の ETC 利用率を 100 % にし、システムを一本化することも必要である。

3. 北九州港の現状と課題：港湾施策を中心に他港との比較

3.1 北九州港・博多港・下関港の特徴

表 2 は、前編（藤原，2015c）および本稿の第 1 節と第 2 節で述べた北九州港を取り巻く現状を整理し、顧客に選ばれる港の観点から北部九州 3 港湾の特徴を比較したものである。

門司港は 6 大港の港湾労働法の規制による労働者の派遣認可制度があり日雇いが出来ず、派遣労働者は全体の 4 % に過ぎない（厚生労働省，2013；九州運輸局，2014）。全港湾労働組合の組合員も多く（港湾労働者 2,900 名のうち全港湾組合員が 16 %），また力も強く賃金が高い。海岸より 500m の範囲は港湾労働者しか作業が出来ないという規制があるために工業団地でも賃金は 1.5 倍程度高い。港湾情報システムを民間資本 100 % で日本で最初に開始した。1997 年にひびき港の建設が開始されると、強い危機感を共有して船内・沿岸の共同荷役をこれも日本で最初に採用する大改革を行い、現在でもこれらの高度化の継続を行っている（これについては第 4 節で詳しく述べる）。

博多港は新しい港で規制が少なく（指定港湾労働者 1,400 名のうち全港湾組合員が 14 %）、日雇が可能（最大 40 %、賃金半分）なことなどにより賃金が安い。門司港を目指し政労使協調して港湾民営化、港湾情報システムおよび物流団地も整備し、顧客重視によりコンテナ量を大幅に拡大した。北九州港とは異なり港湾が一カ所に集中しているという特長もある。

下関港は門司港と同じ 6 大港で法的規制は強いが、45 年の歴史をもつフェリー・Ro-Ro 船（以降「高速船」と呼ぶ）の置かれた厳しい競争環境に対し政（国・県・市）労使が協調して港湾の競争力を築いた。

貨物量については、北九州港は年間でバラ貨物が 1 億 t、コンテナ貨物が 50 万 TEU（Twenty-foot Equivalent Unit：20 フィートコンテナ換算）と取扱量が多いが、特にプライベート・バース（民間企業の私設埠頭）による貨物量が圧倒的に多い。クレーン・ヤード能力の拡大により年間 75 万 TEU の取扱が可能となり、オフドック^{（注 2）}が減少する。博多港はバラ貨物が 33 百万 t、コンテナ貨物が 98 万 TEU とコンテナが主体である。下関港は高速船主体の 7 万 TEU 弱であるが、2015 年には船の老朽化やコンテナ船との競争により青島航路を休止した。また長州出島にコンテナ埠頭を集約した。

港湾運営では、船社へ要求する荷役費用は日本の港では船社毎にほぼ同じあり、各ターミナルのコスト（賃料・労務費等）との差が利益となる。ヒアリングによれば門司港の港運会社は利益 2 %程度、博多港では 5 %程度の利益という。博多港の港湾運営会社である博多ふ頭株式会社の税引前純利益は 10.4 %である（福岡市港湾局、2015）。一方で海外港との比較でみると、荷役コストは釜山港が大幅に安くなっている。2013 年のデータでみると、日本の港湾を 100 %とすると釜山港は 27 %である。日本の港湾がおおよそ 20 千円／TEU であるのに対し、釜山港は 5.4 千円／TEU であり差は 14.6 千円／TEU となる。九州山口は釜山新港と釜山北港の統合を見越して戦略的競争と協働を考えなくてはならない。

港湾情報システムについてはコスト競争力強化の先進性確保のため、門司港が改革的に行ってきた。更に、2015 年には ETC ゲート認証の導入を開始しゲートインからゲートアウトまでの時間で世界最短の 5 分を目指す。博多港も港湾情報システム HiTs により高度化と国際化を目指している。

夜間荷役率・日曜荷役率では門司港が夜間荷役率 31.2 %・日曜荷役率 14.8 %、博多港は同 51.8 %・12 %である。釜山港は同 58.4 %・27.8 %であり、日本の中枢港湾が同 44.7 %・5 %であるのに比べて選ばれる港湾の条件は非常に高い。下関港は 17 時に到着した貨物でも関西・関東に到着当日に全量発送、関西当日着、関東は翌朝着・配達している。

顧客重視の活動として重要なものとしては、顧客情報調査のマーケティングと利用促進のポートセールスおよび行政等へのミッションなどがある。顧客のニーズにより使い易い港づくりを行うことが重要である。釜山港の 4 段階のマーケティングとは、①社長等による世界の顧客へセールス、②国際フォーラム等のマーケティング（国際事業の開拓も）^{（注 3）}、③ポートセールス、④港運や港湾労働者等の現場ニーズ調査である。日本の海外表敬訪問ミッションは成果が少ない。日本の地方港は東京・大阪でのポートセールスが主体であり、最近では海外企業ミッションやポートセールスが増えてきたが、人脈を作るところまでは至っていない。下関港は中国・韓国主体であるが、平成 16 年度から 11 回のポートセールスを行いその人脈づくりの実績を上げている。延べ 1,472 人・平均

表 2 北九州・博多・下関港の特徴・港湾運営・港湾情報システム及び港湾労働法等の比較

	門司港（北九州港）	博多港	下関港
歴史や特徴	歴史が古く法や慣行規制が強い。広域に 3 港，博多港の 3 倍の面積がある。門司・新門司はコンパクトである。下関・中国地方と近く連携し易い。	歴史が浅く，法や慣行規制はない。地域は 1 か所に集中し管理や政労使の協調がし易い。	45 年前から内外フェリーは最高の 85 % を占め，業界競争が厳しく，自助努力で改革を行ってきた。政労使協調により民間同様の経営をしてきた。
貨物量	1 億 t（半分はプライベート港），コンテナは 50 万 TEU で横ばい。ヤードクレーン・在庫能力増で 75 万 TEU が可能。	33 百万 t，コンテナは最大 98 万 TEU と大幅拡大。平成 27 年は減少見込み。	コンテナ 7 万 TEU 弱で下降気味。コンテナ船に押される。出島港にコンテナを集約する。2015 年末青島航路休止。
港湾運営	コストが高く共同荷役会社（KCT）は利益 6 % 程度，港運は経常利益 2 % 程度，港湾の経営も厳しい。	博多ふ頭側の港湾民営化・自前クレーンメンテや指定管理者制度により港全体（2004 年 4 月）を運営管理。税引前利益 10 %。港運は経常利益 5 % 程度。	民営化はないが，フェリーは組合方式等にて古くから共同荷役を行っている。関西・関東への高速輸送のため民間企業並みの経営。政労使協調が固い。
港湾共同荷役	2003 年 7 月船内・沿岸荷役ともに KCT が日本で初めて行う。効果が大きい。	無し	関門港の規制があるが港運と港湾労働者が協力して効率化してきた。
港湾情報システム	1996 年 4 月，民間 100 % で開始（TACTOS），2001 年 6 月昼休ゲートオープン，2015 年 ETC 導入開始（全て日本で初めて）。	2000 年 11 月に港湾情報システム第一次が完成（HiTs）。官民 50 %。その後改善を続ける。国際港湾との連携も進める。	無し
労働規制 労使協調	6 大港指定で港湾労働法規制：派遣は 4 %，日雇 0 %，全港湾が強く賃金は高い。海岸より 500 m 内は港湾労働者就労。港湾労働者 2,900 名中全港湾 16 %（民営港湾含む）。事前協議制の規制は強い。政労使等協調は不十分である。	規制なし，日雇可能（日雇賃金半分，日雇最大 40 %），港湾労働者 1,400 名中全港湾 14 %。地元全港湾は協力的であるが，全港湾からの要請がある。事前協議制の規制は強くない。政労使協調度は高い。	6 大港指定であるが，全港湾はほとんどいない，海岸から 500 m の港運専業区域があるが影響は少ない。
夜間・日曜荷役率	夜間荷役率 31.2 %，日曜荷役 15 %。	夜間荷役率 51.8 %，日曜荷役 12 %。	17 時船到着でも当日バンデバン 100 % 完成し当日配送，関西：当日着，関東：翌朝着当日配送。
ポートセールス等	国内は東京・大阪。海外はミッション主体。	国内は東京・大阪。海外はミッション主体。港湾 IT 国際連携を活用している。	国内は東京・大阪。海外は毎年韓国・中国で国内同様のポートセールスを行う。多くの国際（中韓）人脈があるのが強み。

（出所）筆者作成。

134 名／回・最大 235 名／回の参加があった。下関市の職員は中国語・韓国語を駆使している。船社・フォワーダーなどの企業は，中国・韓国に支店・支所を持っている。人脈づくりの結果，ポートセールスなどにおける招待者の数を増やすことができ，さらにそれが新たな人脈につながるといふ好循環を生み出している。その他，職員による企業訪問等を行っている。最近では熊本・八代港などが活発に海外ポートセールスを行っている。

4. 政労使協調の事例

4.1 率先した門司港の改革：船内・沿岸荷役共同会社

門司港は港湾労働法や事前協議制の厳しい規制にあって（恩田，2015a），中枢港ほど貨物量は多くなく厳しい経営が続いた。1960 年 9 月に沿岸荷役の共同会社である関門コンテナターミナル株式会社（以下 KCT と略す）を設立した。更に，1997 年 12 月にひびきコンテナターミナルの建設

表 3 関門コンテナターミナル株式会社 (KCT) の歴史

年月	できごと
1960 年 9 月	KCT 設立田野浦 CY (沿岸荷役)
1981 年 1 月	太刀浦 CT 全面供用開始
1996 年 4 月	TACTOS (Tachinoura Container Terminal Operation System) 導入 (民間 100 % 出資)
1997 年 12 月	ひびきコンテナターミナル着工
2000 年 12 月	TDS (ターミナル・デリバリー・システム) 導入
2000 年 12 月	港湾運送事業免許取得
2001 年 4 月	2 次 TACTOS, Moji Port Web (門司港貨物情報サービス) 運用開始
2002 年 7 月	貨物情報システム導入
2002 年 10 月	夜間ゲートオープン (日本初)
2003 年 7 月	沿岸・船内共同荷役 (日本初, 日本唯一)
2005 年 4 月	ひびきコンテナターミナルオープン
2006 年 4 月	3 次 TACTOS
2007 年 5 月	2 次貨物情報システム
2011 年 4 月	4 次 TACTOS
2015 年 9 月	ETC ゲート認証システム試験運用 (日本初)
2016 年 1 月	同上部分運用 (日本初)
2017 年 4 月	ETC ゲート認証システム本格運用・5 次 TACTOS 導入 (予定)

(出所) 関門コンテナターミナル株式会社資料より作成。

が開始された時に、港湾労使は強い危機感を共有し、労使協調して港湾運送事業 (船内荷役) の免許取得し、2003 年 7 月に日本で初めて唯一の 9 社統合の船内・沿岸共同荷役会社 (KCT) となった (表 3)。12 年経つがまだ日本で船内・沿岸共同荷役を行う株式会社は門司港一つしかない。

船内・荷役作業員は元請け 8 社から 40 名が KCT に出向し、派遣の 1 日あたり平均 10 人を加え 50 人で運営した。現在の社員数は 40 名が 38 名に縮小し、そのうち 13 名は KCT が直接採用した社員である (出向は 25 名) が、これは労働組合とも協議した結果である。日本の港湾歴史上、労使の努力・協力により他港では出来ないことを実現した歴史的改革であり、この門司港の取り組みは評価されるべきであろう。船内荷役作業員はバルク荷役や沿岸荷役も行う。さらに、経営改善や生産性向上を労使一体となって行う国際競争力強化の素地が十分にある (表 4)。共同荷役作業は派遣の 10 名を含めて 12 年間で 31.5 % の効率化を実現している。バラ貨物等も含めた全体でいうと 19 % の効率化である。貨物量がこの間 422 千個から 450 千個 (6 % 増) に増えているので門司港は生産性が 34 % 高まった。

しかし横浜港のあるターミナル会社では、特殊技能資格を入社後短期間に取得させるが、同じ資格を 3 名以上に取得させることで多能工化するなどして、全体人員数が 1998 年の 150 人から 2014 年の 100 名に減少するなか、荷役量は年約 30 万本 (50 万 TEU) 程度を維持しており (図 3)、16 年間に 33 % 効率化している。門司港はこれを上回る荷役効率化や ETC など情報システムの高度化を行い、博多港や釜山港等との競争力を強化することが必要である。

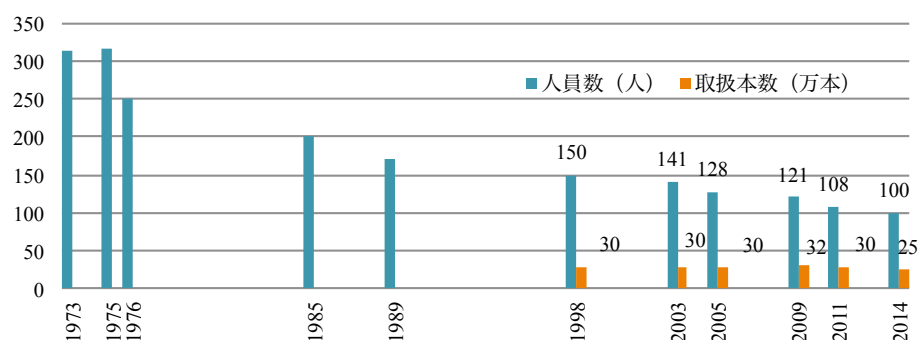
表 4 船内・沿岸共同荷役前後の港湾船内荷役の労働者数の比較

	当初 2003 年	現状 2015 年（統合 12 年後）	減少率
沿岸荷役（人）	約 100（1 社）	約 100（同左と仮定）	0 %
船内荷役（人）	168（8 社）	102（8 社） + 13（KCT） = 115	31.5 %
計（人）	約 268	約 215	約 19.8 %

（注）派遣とは延べ派遣人・日を日数で割った平均派遣人数である。

（出所）ヒアリング結果にもとづき筆者作成。

図 3 横浜港のあるターミナル会社の人員数と荷役量の変化



（出所）川本（2015）より作成。

4.2 様々な規制をクリアした金沢港の大型重量機械のシームレス物流の事例

前篇（藤原，2015c）で紹介した日産九州の日韓における完全シームレス SCM（サプライ・チェーン・マネジメント）物流は、コンテナ貨物においてコスト・時間、SCM・梱包・生産・調達システムの国際物流に大きなイノベーションを実現した。コスト 4 割減，在庫 88 % 減そして貨物量は 4 年間（2013～16）で 4 倍増の見込みである。

一方，金沢市のコマツ（小松製作所）は，建設機械の輸出において，従来はロックダウン（注 4）したコンテナを 250 km 先の名古屋港まで輸送し，そこから世界に輸送していた。近年この方式を改め，自走式建機等を金沢港から韓国馬山港へ Ro-Ro 船によりシームレスに輸送し，馬山港から世界の自動車船航路にシームレスで載せ替えることで北米・アフリカ・ASEAN（東南アジア諸国連合）に輸送している。

更に，大型・重量物であるプレス機械や工作機械の生産工場を，金沢港埠頭に直結した工業用地（製造業等の専用用地で事前協議制の対象外）に立地し，さらに EU 方式の台車やトラクターを導入し，工場から北米・メキシコに備船した大型 Ro-Ro 船を使ってシームレスに直送するという改革を行った。これは，茨城県常陸那珂港に建設機械工場を建設したコマツが金沢から撤退するのではないかという強い危機感を石川県や関係者が共有して，コマツ用の工業用地を埠頭に直結して設置した（図 4）ものである。60～100 t の貨物でもコマツ工場内のクレーンで荷役し，極低床台車と専用トラクターに乗せて埠頭の Ro-Ro 船にシームレスで持ち込み，台数が多い時には北米等に直

図4 金沢港のコマツのシームレス立地



(出所) 金沢港パンフレットに筆者加筆。

送、台数が少ない時には馬山港経由で輸送することが出来る。大型機械の北米直送は 2015 年 9 月に（北国新聞，2015 年 9 月 11 日記事），建機の北米直送が 2016 年 1 月に（北国新聞，2016 年 1 月 30 日記事）それぞれ開始された。このため，コマツは大型プレス工場を金沢に集約させることを発表した（北国新聞，2015 年 4 月 24 日記事）。

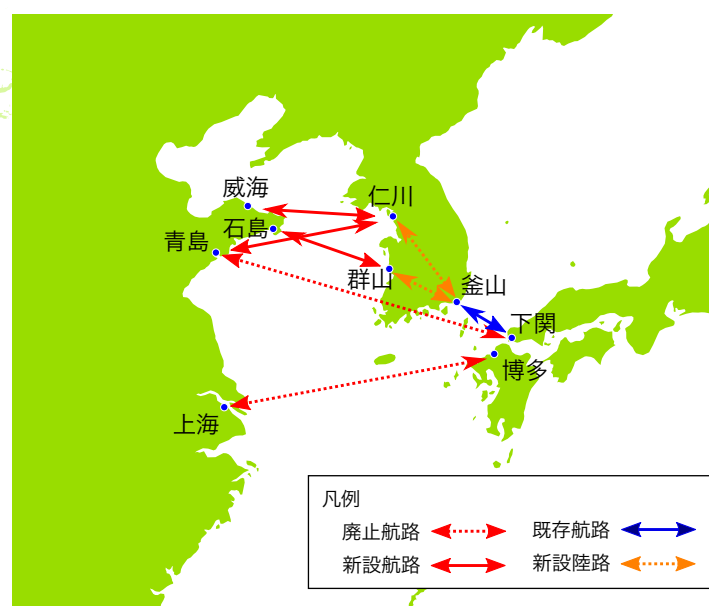
これはコスト・リードタイムを大幅に合理化した大きなイノベーションである。物流と産業の融合であり，港湾政労使や荷主が全面的に協力した成果である。港湾政労使や荷主の雇用も確保でき，国際競争力も強化し，海外移転も不要なこのような戦略は，地元はもちろん，相手港においてもメリットが期待できる。シームレスな SCM を構築することにより Win-Win の発展が可能となる。さらに，日本方式（日産九州）の完全シームレス SCM 方式と EU 方式（コマツ）の大量・大型貨物の Ro-Ro 船シームレス輸送方式の融合や，コンテナとバラ貨物輸送の融合も可能であり，九州で活用できる。危機感を強く共有し，政労使や荷主が協調して新しい物流と産業の改革を行った好事例である。

4.3 既存の韓中高速船を活用した環黄海・日中韓物流の事例

日中間は自動車関連などの貨物量が多いためシームレス物流の要望が強い。日中間ダブルライセンス車も認可されトライアルも行われたが，荒天時の港湾停止や通関の問題など，SCM に必要な条件はすぐに解決することは難しいようだ。一方で韓中間には既存の高速船が仁川地域に週 40 便もありバリアも少ない。そこでこれを活用した韓国トランシップの高速船物流を筆者は提案していた。

そのようななか，コンテナ船との競争により高速船の博多～上海（上海スーパーエクスプレス），下関～青島（関光汽船）の 2 航路が 2015 年 12 月に同時に休止となった。関光汽船はすぐさま 2016 年に青島～仁川，威海～仁川，石島～群山の 3 航路を開設し，仁川・群山からは陸路で釜山まで輸送し，釜山港からは既存のフェリー航路を利用し下関まで輸送するようになった（図 5）。これにより，従来週 2 便であったものが，輸入が週 7 便，輸出が週 8 便と約 4 倍の便数となった。荒天

図 5 環黄海地域における高速船の休止と開設



(出所) 筆者作成。

による港湾停止もなく、便数増により SCM には好都合であり貨物量が拡大中である。LCL (Less than Container Load) では荒天・便数・コスト・時間等でコンテナ船に対する競争力が十分に発揮されるが、FCL (Full Container Load) (注5) はコストがコンテナ船に対して約 2 倍であるという課題もあり、カメラライン (博多～釜山) 方式の 2 段積み高速船 (積載率が 2 倍になるためコストはおよそ半分になる) などによる効率化や、輸出貨物が少ない現状を改善するための往復集荷戦略が必要となる。日中間は貨物量が多いため往復貨物の可能性は高い (藤原, 2015b)。今後、環黄海日中韓の高速船物流は、内航船とネットワークのよい九州山口に期待される (藤原, 2015d)。

5. 北九州港の将来

5.1 門司港の独自戦略と将来像

門司港は年間 50 万 TEU を取り扱い、将来は 75 万 TEU の取り扱いが可能な、コンパクトで立派な中堅港であり、顧客に選ばれる「東アジアの地域フィーダー港拠点港」を目指さなければならない。

ひびき港建設の危機感を共有し、KCT の船内・沿岸共同荷役を実施してから 12 年以上が経過した。KCT が社員を直接採用するなど、労使協調によってこれまでに 30 % の生産性向上が実現し、更に向上している。民間資本 100 % の港湾情報システム (TACTOS) も、2015 年に試験導入が開始 (2017 年に本格導入予定) の ETC ゲート認証も門司港が日本で初めて導入したものある。門司港の共同荷役と港湾情報システムは日本の港湾の労使協調の先駆けであった。

前述の横浜港のあるターミナル会社もまた危機感を共有し一企業として社員の多能工化により、

30 %の少数精鋭化と生産性を高めた。釜山港は国際競争力に強い危機感を常に共有し政労使協調により新港統合への大胆な戦略的改革等を継続している。コマツ撤退の危機感から金沢港は最高の産業配置とシームレス物流を実現した。これらの事例等は非常に示唆に富む。

そこで、前篇も含めた今までの事実や事例から門司・新門司港の将来像を描く。

- ①政労使協調 門司港・新門司港（今後門司港という）も釜山港・近隣港・戦略港湾との競争が厳しく進化しているため、抜港や貨物の減少という課題を抱えている。再度危機感を共有し政労使が一致して顧客に選ばれる港を作り上げ「競争力と雇用」を守る必要がある。常に強い危機感を共有し早期に改革を進化させなければならない。門司港はさまざまな改革を実践中である今が一番重要な時期であり、競争力と雇用を守るためには相互に理解し成果を上げるしかない。行政はこれまでの労使の取り組みの成果をきちんと評価し、労使は予算のないなか行政がクレーンの更新・拡張やヤード地盤強化などへ投資していることを評価することが重要である。
- ②港の特長をフル活用 現在実施されている改革に加え、門司港が日中韓の高速船ネットワークなど東アジアの玄関港であるだけでなく、中四国・東九州・関西・関東の内航船ネットワークを持つという特長をフル活用し、特に中国地方の集荷を死守すべきである。独自戦略の1つは、韓中間の高速船を利用した中国～仁川～釜山～九州～新門司内航船の活用である。これを実現するためには、釜山新港～新門司航路がキーとなる。また、下関や博多等とのコンテナ船・高速船の連携、釜山新港統合を見据えた対阪神港戦略も含む博多・下関および釜山港との協働戦略を行うべきである。更に、東九州道地域の道路・内航船による釜山と中四国とネットワークを構築する（図5）。
- ③港湾経営 門司港の目指すべき姿は、釜山港や国内先進港をベンチマークとし、門司港の特長を活かした顧客に選ばれる東アジアでコンテナ・バラのバランスがよい、大小様々な貨物に対応できる港である。そこに「コスト」「スピード」「正確性」「ネットワーク」「シームレス物流」が求められる。まず、すでに推進中の共同荷役・港湾システムやヤード在庫拡大によるオフドック減は、コスト・スピード・正確性に大きな効果を出す施策である。ゲートインからゲートアウトまでの時間を世界最短の5分にする。コンテナ荷役の生産性は博多に負けており（現状では博多38回／時に対し門司33回／時である）、元請会社とのフォアマン（現場統括）との協同を強化し、効率的な配船によって生産性向上を行い、さらにはクレーン荷役能率などで博多港を上回る時間40本以上を早期に実現する。もう1つの特長は、韓中間の高速船による中国～仁川・釜山～九州～新門司～内航船を活用した「ネットワーク」「シームレス物流」の実現である。2段積み高速船や往復貨物のある自動車部品等の釜山～新門司航路がキーとなる。下関や博多等との連携も重要である。新門司・門司・下関の内外連携（バージ船^{注6}の活用も）やシャトル・コンテナ船による物流構想（藤原・田村・谷村，2012），対阪神港戦略，博多・下関及び釜山港との協働戦略を行うべきである。
- ④マーケティング 顧客に選ばれる港づくりには、第一に営業から現場までのマーケティングによるニーズの先取りである。これを反映してはじめて港づくりとなる。第二に船社だけでなく

フォワーダや荷主との企画開発、第三に政労使協調、というマーケティングの3本柱が重要である。船社・荷主・フォワーダなど北九州市の力を総動員したマーケティング・研究や企画が欠かせない。そして、実現性の高い戦略策定やインセンティブ等も活用し、それらを早期に実現することが必須である。マーケティングやポートセールスを海外で行う日本の港湾は少ない。前述した下関港のポートセールスなども参考に海外マーケティング、ポートセールスを行うべきである。

- ⑤法・慣行 港湾労働法・港運事業法、事前協議制については、金沢・博多・下関等での政労使協調が最善の解決法である。政労使幹部が将来像を審議することにより、政労使と荷主が一緒になって、物流と産業を融合した産業の発展によって「競争力と雇用」を守る Win-Win の戦略を作成すべきである。
- ⑥国際戦略 釜山北港と釜山新港の統合^(注1)を見据えた釜山との戦略的互惠関係も必要である。釜山北港からフィーダー船や高速船までが新港へ移る可能性があり、釜山新港から門司港等へのシャトル・コンテナや高速船での連携を目指すべきである。これによって、現在北港から新港まで1万円／個かかっている輸送費用を低減できる効果は大きい。そのためには、船社・フォワーダ・荷主との協力も必要であろう。

5.2 競争力強化のための政労使協調およびその推進策

門司港の新たな競争力強化のための政労使協調および推進策を表6に示す。強い危機感の共有が改革事項に非常に大きな影響を及ぼしている。

強い危機感を共有して改革を実現した事例は筆者が知るだけで5事例ある。

釜山の事例 2003年にトラック協会が長期ストを起し港湾が全面的に停止となり、1,000億円の損害を出しコンテナ取扱量で世界3位から5位に落ちた。この危機感を共有して2004年政労使が初めて不爭議宣言の協定をした。国際競争力・設備先進化・ポートセールス・賃金の分かち合い・雇用安定に協力している。その後十数回の不爭議平和宣言が行われ関係は強化されている。

金沢港（石川県）の事例 コマツが金沢から撤退する事態となり、政労使およびコマツが協調し、港湾地区に広い工業用地（製造業、事前協議制規制なし）を設置、埠頭に直結させてコマツ工場を誘致した。これが建機・大型機械のシームレス物流につながった。コマツは大型プレス工場を金沢に集約することを発表した。

下関港の事例 45年の高速船の歴史があり、特殊な新しい事業である Ro-Ro 船・フェリーは苦しい経営状況であった。下関の特長は着船後すぐにバンニング／デバンニング（コンテナ貨物に仕立てること／それをばらすこと）し関西関東に直送することである。政労使協調して組合方式の荷役分担や一般企業並みの組合として事業を拡大した。

門司港の事例 ひびき港の建設が開始され、門司港に強い危機感が生まれた。労使の努力で運送業資格を取得し、船内沿岸共同荷役を日本で初めて行った。これは今でも門司港以外にない。

表 5 門司・新門司港の独自戦略（将来像）

大項目	中項目	門司・新門司の戦略	博多	下関
①政労使協調		危機感を共有して政労使が協調し改革を早期実現する。財政や労使の理解深化の協議	協調は進み港湾民営化等が進む	最も進化し、高速船物流を支える
②港の特長をフル活用		コンテナ+バラ、プライベート港湾、コンパクト港湾、自動車・鉄鋼・電機等、内航船物流：九州・中国四国・関西・関東、日中韓拠点フィーダー港	コンテナ、クルーズ、物流と産業・消費立地、コンパクト港湾、日中韓拠点フィーダー港	高速船・シームレス物流、クルーズ、出島へ拡大
③港湾経営	コスト：生産性・強化策	港湾経営改革、共同荷役・ETC の早期戦力化、コスト競争力、メンテナンス改革等	博多ふ頭(株)一括民営化・指定管理者制度、自前メンテナンス	組合による共同荷役
	スピード：情報システム	TACTOS・ETC 早期完全化、ゲート 5 分世界一早期実現（釜山 10 分）、高速船対応	HiTs, ゲート 15 分	高速船対応：労使協調・シームレス物流
	正確性	大小貨物対応。高速船対応		高速船対応
	ネットワーク・ドレージ	新門司港のネットワーク、鉄道連携、東九州連携、バージ船の活用	鉄道・Ro-Ro 船・陸送の連絡がよい	ID 活用・釜山物流拠点進出
	シームレス物流：Ro-Ro 船・コンテナ	日中韓～九州高速船～全国内航船連携、2 段階み高速船、釜山～新門司航路、新門司国際化、シャトル・コンテナの検討	バラ・自動車物流（カメラライン活用）	シームレス・シャーシの開発（対中国）
④マーケティング	ポートセールス・集貨戦略	マーケティング、フォワーダ強化、安川／TOTO 等の活用、物流と産業立地、	海外との港湾情報システム連携	韓中へのポートセールス：人脈が多数
⑤法・慣行	港湾労働法・事前協議制	事前協議制、港湾労働法、工業団地活用の対応が必要	政労使協調して現状を維持	特に問題無し、下関文化が定着
⑥国際戦略	釜山港等と戦略的・互恵	荷役費は東京の 1/4、北港 1 社化・新港へ統合により更の競争力強化、戦略的互恵関係	同左	同左

（出所）筆者作成。

博多港の事例 博多港は地元で熱い土地柄である。港湾については対門司港への対抗心（危機感）があった。元福岡市長が博多港開発公社を設立し無給で社長を勤め在任中に亡くなった。また、長年務めた博多港の組合長は釜山港にも調査に行き顧客重視を理解し、ブリジストンが早朝輸送に困ったときに早朝ゲートオープンを最初に行った。

これらの事例全てに共通しているのが、政労使の強い危機感の共有によって大改革がなされたという点である。門司港は前篇でも述べたように、抜港や中国地方での集荷減など、顧客に選ばれる港としては多くの課題があり、政労使の新たな危機感を共有しなければならない。また、船社アライアンスの再編による航路の大幅な変化への対応など、今後予想される危機に対して、政労使および荷主が協働してグローバル戦略を事前に構築することが必要である。

表 6 に競争力強化のための政労使協調およびその推進策案をまとめた。

- a. 新たな国際競争環境に対応するため政労使が協力するという不退転の合意が必要である。この合意は政労使幹部が将来像の審議を決定し、基本検討の実務者の決定やフォローを行う。平成 13 年に始まった「利用しやすい港づくり懇話会」は顧客に選ばれる港づくりと港湾経営改革を目指す「港湾戦略審議会」に改革し、開催頻度を増やすべきである。

表 6 競争力強化のための政労使協調およびその推進策

目標	課題	対策	釜山港の状況
a. 危機感の共有：競争力へ不退転の合意と強化	政労使協調による改革，相互自助努力	政労使幹部の将来像審議の決定，基本検討会の実務者決定等のフォローを行う。必要時における地元や第3者による調整	国民的合意，議会の協力，第3者（研究者）提案
b. 既存推進事項（労使協調）	荷役共同化と港湾システムの早期実現	利用率 100 % を目指し，行程管理と責任体制の明確化，推進体制の構築	ターミナル間の競争激化，顧客重視，柔軟な給料体系
c. 新たな危機感による政労使協調の強化	北九州港の危機感と将来像	釜山港や国内他港の改革と競争力の理解と門司港の実態の再認識	国際競争力の強化，不爭議平和宣言（2004）
d. 門司港中心の具体的戦略	実践行程決定，実行責任者とフォロー体制	港湾経営・予算，ポートセールス参加，抜港・集貨対策，メンテナンス体制，シームレス物流，近隣港との協働	北港 1 社に統合，新港と同じ 50 万 TEU / バース，近い将来統合
e. ひびきの具体的戦略	ひびきの利用促進と課題の共有，港湾連携，ネットワーク	空き地活用（バンプールやコンテナ・メンテナンス），トランシップ専用航路誘致，門司・博多・釜山と連携，企業による活用（プライベート港）	インセンティブによる活用促進

（出所）筆者作成。

- b. 既に，労使協調で進められている共同荷役や ETC ゲート認証を含む港湾情報システム改革を早期に実現し，釜山・博多以上に高い門司港の競争力を大いにアピールする。
- c. 次に，釜山港や国内他港の改革によって門司港の競争力が相対的に低下している実態を定期的に把握するとともに，将来の新たな危機に対する認識を共有することによって政労使協調を強化する。
- d. 門司港の具体的戦略は，港湾経営・予算，ポートセールス，メンテナンス体制，シームレス物流などを早期に実現することで競争力をつけ，釜山港や近隣港との協働戦略を実現することである。
- e. ひびき港の具体的（利用）戦略と課題を整理し共有することが必要である。創貨も重要であるが，門司・博多・釜山との連携戦略を考える事も必要である。即ち，空き地活用（バンプール・メンテナンス・企業に貸し等），土地や港の連携活用に関する大胆な発想と協働戦略が必要である。

5.3 世界・東アジアの港湾物流拠点に向けた北部九州・山口と釜山港との連携

基本的に北部九州・山口は各港湾がそれぞれに特長を持ちながら協調してきたことにより今がある。釜山と博多・北九州・下関の貨物量は中枢 5 港の 40 % にも達している（藤原，2015a）。福北のコンテナ航路が共に 58 % も相互寄港している事実などは協調の象徴である（藤原，2015c）。日産九州の日中間シームレス SCM 物流（フェリー・Ro-Ro 船）も，博多・下関の協働が無ければ実現していない。

門司は釜山～新門司航路を，既存 Ro-Ro 船や門司港の不定期 Ro-Ro 船であるキャリムエンジニアリングの活用などによって検討し，3 地域が連携することは必然である。さらに，中国～韓国～九州（門司・新門司）～関西・関東とネットワークの実現や，下関～門司～新門司間のバージ輸送

の検討も期待される。

門司港の大きな課題の 1 つは瀬戸内海地域からの集荷競争力であり、博多港に貨物を奪われている（藤原，2015c）。KCT の共同荷役効率化、港湾システム・ETC ゲート認証などにより早期に競争力が向上する。釜山港の改革によるコンテナ荷役費用の低下（日本の港湾のおよそ 4 分の 1）や、釜山北港と釜山新港の統合によって両港間のドレージ費用（1 万円／個）が無くなれば、釜山港の荷役費用がさらに低下する。阪神国際港湾は釜山港からトランシップ貨物を奪還するために、様々な集荷インセンティブを出しているが、その効果は低下することになる。したがって、釜山港との結びつきの強い門司港にとっては、大きな追い風となる。中国地方の荷主への TACTOS 利用拡大方策などの検討も必要である。

港湾から顧客までのネットワークのシームレス化が非常に重要になる。博多は内航船・鉄道共に港湾と直結した連携があり抜きんでている。門司は内航船ネットワークが良好であるが新門司との連携が不足している。更に、門司は鉄道連携がなく博多にネットワークで大きな差を付けられている。門司港と門司駅（北九州貨物ターミナル）の鉄道による連携、下関港と門司港の内航船による連携が必要である。下関側は JR 貨物の幡生駅で交流区間と直流区間の切替用ディーゼル機関車を運転しコストが大きい。JR 下関の貨物量は多くなく、かつ港湾貨物は少ない。下関市は幡生駅周囲に広い工業団地を有しているが遊休地となっており企業立地に活用することが望ましい。下関駅と門司駅との貨物駅統合も考えられる。

北部九州・山口の港湾は、競争による切磋琢磨をしながらも、門司・博多はコンテナ船、新門司は内航船、下関は国際高速船そして広島など中国地方からの集荷など、それぞれの特長には補完関係がある。即ち、環黄海地域における物流に対する協働戦略や、釜山北港と新港の統合への対応、シームレス物流や物流ゲートウェイによる集荷戦略などについて、もっと協議すべき地域と考える。更に、釜山・九州山口の港が顧客から選ばれる競争力をつけて釜山と連携すれば Win-Win の発展となる。釜山にとってもトランシップ貨物の獲得が至上命題であり、中国カボタージュ緩和（注 7）によるトランシップ貨物減は致命傷である。釜山港にとって日本との互惠戦略は歓迎と思われる。

門司・ひびき連携も重要である。ひびき港は創貨を基本にして貨物量を増やそうと努力しているが、現状では貨物量が少なすぎる。前述したとおり、今後は日中韓航路で九州山口および釜山港との協働戦略も考える必要がある

5.4 北九州地域の重要性：日中韓～九州中国四国～全国ネットワークの高速船網

日中韓の中心にある九州山口は地勢的に好位置にある。中国（高速船で言えば 12 港 15 航路がある）～釜山～九州山口～中国地方～関西・名古屋・関東のネットワークが非常に重要である。更に、東九州道側は大分・別府・宮崎・志布志～関西などの Ro-Ro 船やフェリー定期航路があり活発である。北九州からフェリー Ro-Ro 船の内航船が 6 航路計 7 便／日も関西・関東に就航している特長を活用すべきである（図 6）。鳥栖物流団地から活用する顧客もいる。

北九州から釜山港に高速船航路がないことが問題であり新門司～釜山新港の航路が関西・関東

図6 北九州地域の重要性：日中韓～九州・中四国～全国ネットワークの高速船物流網



(出所) 筆者作成

向けに取っても、日産にとっても最も望ましい。これに、日本方式と EU 方式とを融合した、コンテナとバラ貨物のシームレス輸送を行うことも合わせてできる一挙両得の提案である（日産九州とコマツ金沢方式の融合）。新門司を国際化すると、複数の船社が寄港するであろう。

6. おわりに

産業と物流（港湾とロジスティクス）の融合がコスト・時間（just in time も含めて）・SCM・品質にとって非常に重要になってきた。そのような観点から、顧客（船社・荷主・フォワーダ等）に使い易い・選られる港づくりを将来像として目指さなければならない。釜山港という政労使協調して経済合理性に基づき常に顧客重視戦略により世界の港湾・物流の改革しているベンチマーク港があることは重要である。

前編で貨物量、航路、港湾サービス・比較、シームレス物流、抜港などの具体的情報を提供し、この後編では前篇の実績に加え、港湾経営や港湾労働法・港湾運送事業法・その慣行である事前協議制などの比較も行った。規制改革をしなければ顧客に満足出来る港づくりはできない。規制改革した5つの好事例を紹介したが、いずれも強い危機感を共有した港湾政労使による改革である。

門司港は名門港であり、港湾労働法や事前協議制により高い賃金・労働派遣規制（日雇不可）・海

岸より 500m 内は港湾労働者のみ就労可能・労働安定に影響をする変更は全て事前協議する等の厳しい条件がある。門司港は港湾情報システムの改革を日本で初めて行い、更に、ひびき港の建設による労使の強い危機感の共有により労使協調して唯一資格のある船内・沿岸共同荷役会社を日本で初めて立ち上げた。直近では日本で初めて ETC 採用によるゲートインからアウトまでの時間を 5 分という世界最短の水準を近く実現する。クレーン更新やヤード在庫増も成果が期待できる。これらは非常に評価でき、顧客サービスを大きく向上させる。

新門司は内航船フェリーや Ro-Ro 船の便数が日本有数であり、時機を得た新造船の投入によりコストやトラックに対する競争力が大幅に向上し貨物量も順調である。

門司港地区は博多港並みにコンパクトであり効率性を追求し易く、国内外フェリーや港湾と鉄道との連携も可能性が高い。しかし門司港の競争力は相対的にまだまだ不十分であり、格段の改革と深化による顧客に選ばれる港づくりが必要であるが、物流地勢的な特長や近隣港との協働の可能性が高い港湾である。

門司港にとって、政労使が危機感を共有して政労使幹部のトップが将来像を審議・決定し進行することが最重要であり、これが実現すれば、既に推進中の改革と合わせて顧客に選ばれる港湾が推進すると確信する。しかし政労使だけではうまく行かない時には、地元などの第 3 者の調整を仰いでも、不退転の推進が必要である。釜山港や国内港湾の競争力進化という新たな危機感を共有し、門司港の改革を早期に実現しなければならない。

今まで述べてきた北九州港の戦略的提案を整理する。重要な北九州港の将来像の提案は下記のとおりである。

1. 釜山や博多・横浜等の改革にも強い危機感を共有して、港湾政労使が一致協力して顧客に選ばれる港湾づくりに向けて不退転で改革しなければならない。政労使のトップが北九州港戦略づくりの審議決定を行い早期実現のフォローまでを行うべきだ。現在の「使い易い港づくり懇話会」は体制と頻度等を一新する必要がある。
2. 実施中のコンテナ共同荷役および港湾システム・ETC の改革について、門司港の特長やコンパクト性を活用することで目標とする成果を早期に実現することにより、釜山・博多等の改革に対応する。
3. 高速船による中国～仁川～釜山～九州山口（東九道）～関西・関東ルートは、博多～上海と下関～青島の 2 航路が休止し一躍注目を集めている。釜山～新門司（国際化必要）～関西・関東による内航船の活用が出来ること、釜山～新門司～日産九州も可能になり抜港の防止にもなる一挙三得の有望な航路開設である。中国貿易であるので貨物量が見込めることが大きい。高速船の LCL は十分 SCM に満足出来ているが、FCL コストはコンテナより 2 倍程度なので 2 段積みの高速船や往復貨物の対策を行う必要がある。
4. 高速船による、日産九州の完全シームレス SCM 物流と金沢港コマツの EU 方式の大型重量機械シームレス物流の融合が期待できる（藤原，2015b）。自動車のコンテナと鉄鋼・造船・車両等の大型高速船の備船式シームレス物流も期待できる。
5. 博多港と北九州港は 58 % の航路が両港に寄港しており、あたかも一つの港湾のようである。

門司港の現改革の実現による競争力の向上、および釜山港のコスト削減により釜山トランシップが有利になる。阪神港のインセンティブ効果が大幅に減り、中四国からの集荷において阪神よりも九州が有利となる。このように、外部環境は博多との共同戦略が有利になる状況になっている。下関港とは、コンテナ・高速船の補完および鉄道連携等のネットワークを強化すべきである。

6. 港湾民営化や指定管理者制度を取り入れるかそれ以上の対策を行い、顧客に選ばれる港づくりの港湾経営（コスト・スピード・正確性・ネットワーク・シームレス・マーケティング改革）を行う。

注

- (注 1)釜山北港では、4つのターミナル会社と釜山港湾公社の5社が1つのターミナル会社を設立し、これまでの11.5バースを7.5バースに減らして、釜山新港と同じ50万TEU／バースの高効率バースとなった。さらに、2030年頃には北港のコンテナバースを廃止し、新港に統合するという（日刊Cargo, 2016年1月6日記事）。このように、釜山新港の世界港湾戦略を政労使協調して推進している。新港の荷役費用は既に東京の4分の1という驚異的な荷役費となっている（釜山港湾公社へのヒアリングによる）が、さらに現在必要となっている、北港～新港間の1万円／個の輸送費用（釜山港物流団地進出企業へのヒアリングによる）は不要になり、釜山物流拠点の企業は大幅コスト改善となろう。日本向けのフィーダー航路も全て釜山新港から出ることになると思われる。
- (注 2)船社が揚げ積み港の場所以外に在庫すること。CY（コンテナヤード）またはCFS（Container Freight Station：LCL小口貨物を受取りコンテナ詰めにする場所のこと）を設け、荷主に対し受け渡し地に指定する場合がある。本船着岸壁から離れた場所にある為、OFF DOCKと呼んでいる。
- (注 3)例えば釜山港湾公社は「Pusan International Port Conference 2014」という国際会議を2014年11月14日に開催した。世界各国から18人（うち韓国から3名、日本2名、その他欧州、米国、台湾など）が講演を行い、参加者はおよそ600人であった。
- (注 4)組立しやすい程度に製品を分解・コンテナ化して輸出し、現地で組み立てること
- (注 5)「FCL」はフルコンテナ、つまりコンテナ1本分を満たした貨物のことを指し、「LCL」はコンテナ1本分を満たせない小口貨物（による混載）のことを指す。
- (注 6)バージ船は、一般には「はしけ」といわれる。コンテナ輸送では既に京浜間（約40km）で84本積はしけによる8～9ノット（約15km／時）の速度での輸送が行われており、年間100万本（実空含む）が輸送されている。門司～新門司は15km、門司～下関は10kmであり安価でコンパクトなはしけによる輸送の可能性がある。さらには宇部・防府などとの連携も可能である。ただし、門司～下関は流れの速い関門海峡があり、課題もある。
- (注 7)2013年9月より中国のカボタージュ規制緩和が進行しており、中国船社の国際船で国の認可を受けた船は国内輸送も可能である。香港では既にかなり進んでおり、青島や寧波港との国内カボタージュで香港の貨物量は減少している。上海も特区を利用し、長江からの集荷を行っているようだ。ただし認可を受けることが出来る船社は超大手企業だけでありとても中規模以下の船社では無理と聞く。国内輸送はカボタージュで保護されているため、荷役効率などは非常に悪く船社や荷主から評判は良くないという。そのため、国内輸送をして例えば上海港でトランシップするよりも、荷役効率の良い国際輸送により釜山港でトランシップすることが荷主にとってメリットがあった。従って、中国のカボタージュ緩和はトランシップ貨物の獲得を第一に考えている釜山港にとって大問題である。

参考文献

- オーシャンコマース（2015）『国際輸送ハンドブック』
- 恩田登志夫（2015a）「港湾運送事業法と事前協議制の現状と課題」『日本港湾経済学会第54回全国大会報告概要集』, pp.31-32
- 恩田登志夫（2015b）「港湾労働政策の変遷とその課題に関する一考察：港湾労働法制定後50年を迎えて」『海事交通研究』64, pp.73-82

- 川本敬一 (2015) 「港湾荷役作業の組織改革と人材教育」『日本港湾経済学会第 54 回全国大会報告概要集』, pp.33-34
- 九州運輸局 (2014) 『九州運輸要覧』
- 小門武 (2009) 「コンテナターミナルのサービス水準」『OCDI Quartely』 78 (1, 2), pp.10-13
- 厚生労働省 (2013) 『平成 25 年港湾運送事業雇用実態調査結果概要』
- 日刊 Cargo (2016 年 1 月 6 日記事) 「釜山北港 CT 運営 4 社, 統合合意 競争力と効率性向上へ」
- 一般社団法人日本港運協会, 全国港湾労働組合連合会, 全日本港湾運輸労働組合同盟 (2012) 『協定書・確認書集』 <http://zenkoku-kowan.jp/pdf/agreement2012.pdf>
- 福岡市港湾局 (2015) 『博多港ふ頭株式会社所管事務調査説明資料』
- 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 (2015a) 「釜山に学ぶ『顧客に使い易い港づくり』の原点を探る一考察」『第 49 回日本海運経済学会大会報告要旨集』, pp.5-6
- 藤原利久 (2015b) 『日韓海峡圏のシームレス SCM 直送物流による物流と産業の融合による成長戦略のための共同研究』 AGI 調査報告書 No. 2014-08
- 藤原利久 (2015c) 「顧客に選ばれる港湾の競争力 (前篇) 北九州港の現状と課題」『東アジアへの視点』 26 (3), pp.26-38
- 藤原利久 (2015d) 「フェリー・Ro-Ro 船による日中韓環黄海シームレス物流の提案」『港湾経済研究』 (54), pp.107-122
- 北国新聞 (2015 年 4 月 24 日記事) 「コマツ板金機能を石川に集約」
- 北国新聞 (2015 年 9 月 11 日記事) 「金沢港運 重量貨物専用車を導入」
- 北国新聞 (2016 年 1 月 30 日記事) 「金沢港に過去最大貨物船」

【投稿論文（査読あり）】

日本港湾の現状と港湾整備に関する考察＊ －国際コンテナ物流機能の集約か分散か？－

神戸大学大学院海事科学研究科博士課程後期課程 堂前光司
神戸大学大学院海事科学研究科准教授 松本秀暢

要旨

我が国では、1980 年代半ばより国土の均衡ある発展に向けた政策の一環として、地方港湾のコンテナ化と国際航路開設が推進された。現在では、60 港を超える国際コンテナ港湾が存在する。その結果、アジア諸港湾の台頭とともに、日本港湾の海外フィーダー化によって、我が国の港湾を経由しない輸送航路が増加し、我が国の主要港湾への基幹航路寄港回数は減少傾向にある。そこで、アジア主要港湾として選択される港湾を目指して、2010 年に国際コンテナ戦略港湾政策が発表され、京浜と阪神が選定された。すなわち、我が国の港湾選択は、「選択」と「集中」へと大きく方針を転換したといえる。

本研究では、アジア北米西岸航路（東航）を対象として、我が国の主要港湾における国際競争力が低下している現状を把握した。そして、荷主や船社が輸送経路や利用港湾を選択する際に、重視する要因について分析を行った。さらに、我が国は大規模災害に対して脆弱性を有することから、我が国の国際コンテナ物流機能の分散を評価する観点から検討を加えた。

1. はじめに

現在、アジア周辺諸国が国策的かつ戦略的に大規模国際港湾の整備を推進している中で、我が国における主要港湾の国際競争力は低下している。以前はアジア地域の代表的港湾であった神戸と横浜は、現在では、国際コンテナ貨物取扱量で、上海やシンガポール、香港、釜山をはじめとしたアジア主要港湾を大きく下回っている。そして、我が国の地方港湾は、釜山や上海等のアジア主要港湾から支線が延びるフィーダー港湾となっており、これら海外の港湾でトランシップされる国内貨物は少なくはない。また、コンテナ船の大型化に伴い、船社は運航コストや運航時間を削減するために、基幹航路で寄港する港湾の選別を行っている。

このようなアジア諸港湾の台頭、そして日本港湾の海外フィーダー化によって、我が国の港湾を経由しない輸送航路が増加した結果、我が国の主要港湾への基幹航路寄港回数は減少傾向にあ

＊本研究の一部は、堂前・竹林（2012）および堂前（2015）に基づいている。また、本研究は、「平成 27 年度 山縣記念財団 研究助成」の下で遂行した研究成果の一部である。ここに記して、心より感謝の意を申し上げます。

る。我が国の主要港湾が基幹航路から外され、地方港湾の海外フィーダー化がさらに進行すれば、フィーダー輸送に伴う海上運賃の上昇が危惧され、国内生産・消費が大きな影響を受ける可能性が高い。基幹航路輸送の利点は、荷主にとって、輸送の定時性や速達性、安全性、およびコスト面で優位に立つ直行便サービスを利用できる点にある。それに対して、フィーダー輸送は、リード・タイムが長くなる、あるいは、定時性が確保されない結果、在庫コストが増加すると同時に、積み替えによる製品への損傷をはじめ、物流コストの増加やリスクの発生を伴う。したがって、一般的に、荷主企業等は基幹航路による輸送を積極的に活用する傾向がある。今後も、我が国の主要港湾が基幹航路から外される場合、サプライチェーン・マネージメント等の企業戦略への障害になるとともに、日本経済に深刻な影響を及ぼすことが危惧される。例えば、日本企業の売上高に対する物流コスト比率は、全業種平均で約 5 % であり（日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所、2014）、さらに日本港湾の海外フィーダー化が進行すれば、その割合は上昇するであろう。その一方で、国際コンテナ物流機能を特定港湾に過度に集約した場合、我が国は大規模災害に対して脆弱性を有することから、国全体の物流活動が停滞することが危惧される。

以上のような背景を踏まえた上で、本研究では、これからの我が国の港湾政策について、2 つの観点から考察する。1 つは、主要港湾に国際コンテナ貨物を集約することによって、アジア主要港湾に対する国際競争力を強化する観点であり、もう 1 つは、自然災害への対応から、我が国の国際コンテナ物流機能を分散させる観点である。本研究の構成は、以下の通りである。まず第 2 節において、世界経済のグローバル化とアジア経済の成長、そしてそれに伴うアジア発着国際コンテナ貨物流動の現状を把握する。第 3 節では、我が国にとって最も重要な基幹航路の 1 つであるアジア北米西岸航路（東航）を分析対象として取り上げ、同航路の国際コンテナ貨物流動実態と日本港湾の位置付けを明らかにする。そして第 4 節では、同航路における荷主の輸送経路選択行動と船社の港湾選択について、堂前・竹林（2012）および堂前（2015）に基づきながら分析を行う。さらに第 5 節では、我が国の国際コンテナ港湾整備について、これまでの港湾政策の文脈の中で振り返る。そして、堂前（2015）にしたがい、我が国で大規模災害が発生したと想定した上で、第 4 節で推定したモデルを実際の政策に適用した事例として、被災港湾から非被災港湾への貨物集中量を推計する。最後に第 6 節において、これからの我が国の港湾政策について考察し、本研究のまとめと今後の課題について述べる。

2. 世界経済のグローバル化と急増する地域間国際コンテナ貨物流動量

2.1 「世界の工場」としてのアジア地域

1990 年代以降、東西冷戦の終結に伴う資本主義経済圏の拡大、中国の社会主義市場経済化、そして新興国の台頭とともに、IT をはじめとした技術革新によって物流コストや情報通信コストが低減し、世界経済のグローバル化は急速に進展した。同時に、WTO における通商交渉（ラウンド交渉）、あるいは EPA や FTA 等を通じた関税削減、さらには直接投資の拡大によって、世界の貿易額は飛躍的に増加している（注 1）。

表 1 は、世界の主要地域間における貿易額の変遷を示したものである。同表から明らかなように、1990 年以降、アジア地域を中心とした貿易額は大きく拡大している。具体的には、アジア地域から NAFTA 向け輸出額は、1990 年の 1,594 億ドルから 2014 年の 7,459 億ドルまで約 4.7 倍に、EU 向け輸出額は、1990 年の 1,152 億ドルから 2014 年の 5,753 億ドルまで約 5.0 倍になっており、NAFTA から EU 向け輸出額が 2.7 倍であることから、その増加率は大きいことが分かる^(注 2)。特に、中国の NAFTA 向けと EU 向け輸出額は、各々、同期間中に 16.2 倍と 15.2 倍にまで急増しており、極めて顕著である。また、アジア地域内の貿易額についても、1990 年の 2,909 億ドルから、2014 年にはその約 6.9 倍の 2 兆 210 億ドルにまで、飛躍的に増加している。NAFTA および EU からアジア地域向け輸出に関しても、貿易額は異なるが、基本的に同様の傾向が観察される。すなわち、他地域と比較して、アジア地域向け輸出額の増加率は大きく、特に、中国向け輸出額が急増している。このように、世界の貿易や物流は、アジア地域を中心とした構造に大きく変化しており、アジア地域の世界貿易全体に占めるシェアも急速に拡大している。

国際分業構造の観点からは、アジア地域内における中国や東南アジア諸国連合（ASEAN：Association of Southeast Asian Nations）向けの貿易、および ASEAN 域内貿易では中間財のシェアが高く、アジア地域から北米地域や欧州地域向けの貿易では最終財のシェアが高いという特徴がある（経済産業省、2012）。これは、例えば、中国をはじめとした低廉で豊富な労働力をもつ国が、日本等の技術に優位性をもつ国から基幹部品を中心とした中間財を輸入して組み立てを行い、アジア地域内の消費が十分ではないために、北米地域や欧州地域に向けて最終財を輸出していることを示している。このように、国際的な生産・流通ネットワークがアジア地域全体で形成され、アジア地域は国際分業体制と世界の工場としての地位を確立したのである。

2.2 基幹航路における国際コンテナ貨物輸送

以上で述べたことは、世界の海上輸送、特に国際コンテナ貨物輸送が、アジア地域を中心とした構造へと変容していることを意味する。表 2 に示す通り、世界の国際コンテナ貨物総流動量は、2014 年時点で約 1 億 7,100 万 TEU であり^(注 3)、1995 年の 4,800 万 TEU と比較して、約 3.6 倍にまで急増している。過去 20 年間ににおいては、リーマン・ショックの影響を大きく受けた 2009 年に前年比で大きなマイナス成長を経験したが、今後も、世界における国際コンテナ貨物流動は、堅調に増加することが予想されている。

特に、世界における国際物流の大動脈となっている基幹航路は、北米とアジア、そして欧州の 3 極を直接結ぶ航路であり、2014 年において、アジアー北米間（太平洋横断航路）は 2,220 万 TEU（総流動量に占める割合：13.0 %）、アジアー欧州間（アジア欧州航路）は 2,240 万 TEU（同：13.1 %）、そして北米ー欧州間（大西洋横断航路）は 660 万 TEU（同：3.9 %）の国際コンテナ貨物流動量があった。1995 年と 2014 年の国際コンテナ流動量を基幹航路別に比較すると、大西洋横断航路における貨物量の増加が相対的に安定している中で、太平洋横断航路は 1995 年の 750 万 TEU から 2014 年の 2,220 万 TEU まで約 3.0 倍に、アジア欧州航路は 1995 年の 510 万 TEU から 2014 年の 2,240 万 TEU まで約 4.4 倍となっている。特に、太平洋横断航路におけるアジア発北米向け国

表 1 世界の主要地域間における貿易額の変遷（単位：10 億米ドル）

輸出元	輸出先	1990 年	2000 年	2010 年	2014 年	
アジア	→ NAFTA	159.4	390.1	692.0	745.9	(4.7)
日本		101.5	163.9	140.5	149.2	(1.5)
中国		28.3	129.4	432.0	459.4	(16.2)
ASEAN		29.6	96.8	119.5	137.3	(4.6)
アジア	→ EU	115.2	239.1	594.5	575.3	(5.0)
日本		67.4	90.0	93.9	71.7	(1.1)
中国		24.4	82.4	384.7	371.2	(15.2)
ASEAN		23.4	66.7	115.9	132.4	(5.7)
NAFTA	→ EU	125.1	211.9	278.5	332.9	(2.7)
NAFTA	→ アジア	104.7	177.7	310.0	312.5	(3.0)
	日本	62.4	82.1	80.5	79.3	(1.3)
	中国	17.9	42.6	145.3	147.5	(8.2)
	ASEAN	24.4	53.0	84.2	85.7	(3.5)
EU	→ アジア	83.7	137.2	343.0	339.3	(4.1)
	日本	38.1	47.0	65.0	60.9	(1.6)
	中国	20.7	50.3	197.2	183.4	(8.9)
	ASEAN	24.9	39.9	80.8	95.0	(3.8)
EU	→ NAFTA	119.1	262.1	380.8	413.4	(3.5)
アジア地域内		290.9	800.7	1,971.5	2,021.0	(6.9)

（注）2014 年における（）内の数字は、対 1990 年比を表す。

（出所）経済産業省（2012），および日本貿易振興機構（2015）より筆者作成。

際コンテナ貨物流動量は、1995 年の 400 万 TEU から 2014 年の 1,470 万 TEU まで、アジア欧州航路のアジア発欧州向け国際コンテナ貨物流動量は、1995 年の 280 万 TEU から 2014 年の 1,540 万 TEU まで、各々、3.7 倍および 5.4 倍と大幅に拡大している。このことは、世界の工場であるアジア地域から、北米地域や欧州地域に輸出される構造が定着したことを示すものであり、世界の海上物流におけるアジア地域のプレゼンスが飛躍的に高まった結果であると考えられる。

本研究では、2014 年において総流動量の 8.6 % を占めるアジア発北米向け国際コンテナ貨物のうち、その大半を占めるアジア北米西岸航路（東航）を分析対象として取り上げる。同航路は、世界で最も国際コンテナ貨物流動量が多い重要な基幹航路の 1 つである。

3. アジア北米西岸航路（東航）における国際コンテナ貨物流動の実態

3.1 国際コンテナ貨物流動の実態

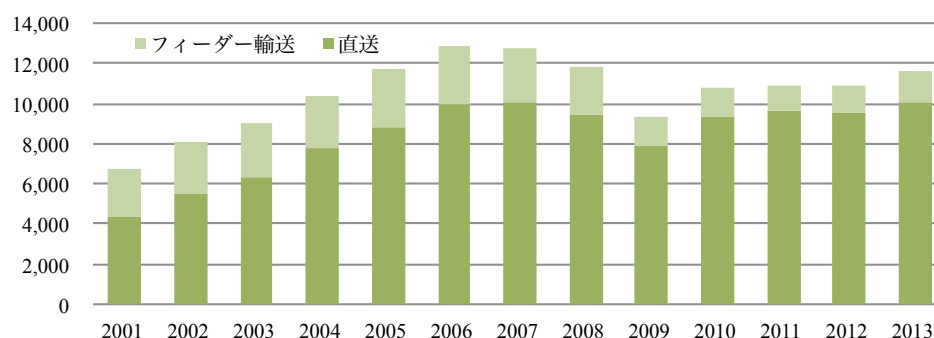
図 1 は、アジア北米西岸航路（東航）の国際コンテナ貨物総流動量について、直送とフィーダー輸送別に時系列推移を示したものである。ここで、フィーダー輸送とは、目的地に到着する前に、他の港湾で貨物を積み替えて輸送する形態であり、フィーダー輸送量が多い港湾は、一般的にフィー

表 2 基幹航路における国際コンテナ貨物流動量の推移（単位：100 万 TEU）

基幹航路	方面別	国際コンテナ貨物流動量				総流動量に占める割合		
		1995 年	2005 年	2014 年	()	1995 年	2005 年	2014 年
太平洋横断航路	アジア→北米	4.0	13.9	14.7	(3.7)	8.4 %	13.1 %	8.6 %
	北米→アジア	3.5	4.3	7.5	(2.2)	7.2 %	4.1 %	4.4 %
	合計	7.5	18.2	22.2	(3.0)	15.6 %	17.2 %	13.0 %
アジア欧州航路	アジア→欧州	2.8	9.9	15.4	(5.4)	5.9 %	9.3 %	9.0 %
	欧州→アジア	2.3	5.6	7.0	(3.0)	4.8 %	5.3 %	4.1 %
	合計	5.1	15.5	22.4	(4.4)	10.7 %	14.6 %	13.1 %
大西洋横断航路	北米→欧州	1.2	1.8	2.7	(2.2)	2.5 %	1.7 %	1.6 %
	欧州→北米	1.4	3.3	3.9	(2.7)	3.0 %	3.1 %	2.3 %
	合計	2.7	5.1	6.6	(2.5)	5.5 %	4.8 %	3.9 %
総流動		48.0	106.0	171.0	(3.6)			

（注）1995 年と 2005 年については、北米は米国である。2014 年における（）内の数字は、対 1990 年比を表す。
（出所）UNCTAD（1997, 2006, 2014, 2015）より筆者作成。

図 1 アジア発北米西岸着国際コンテナ貨物総流動量の推移（単位：千 TEU）

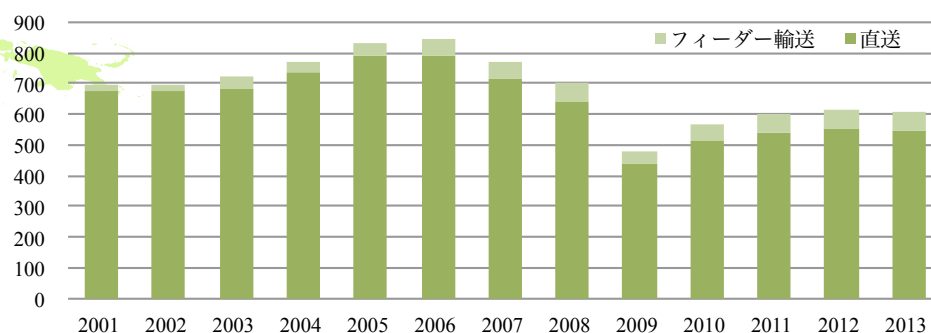


（出所）国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

ダー港湾として位置付けられる。同図からは、まず、同航路における貨物量は 2006 年までは堅調に増加し、リーマン・ショックの影響を大きく受けた 2009 年までは減少に転じているものの、その後は再び増加していることが観察される。そして、同航路では国際コンテナ貨物の多くが直送されており、その割合は、2001 年の約 65 % から 2013 年の約 87 % まで、20 パーセントポイント以上も上昇していることが分かる。この背景には、アジア諸国における高い経済成長と内需の拡大に伴って、各国発の国際コンテナ貨物の絶対量が増加するとともに、各国が積極的な港湾設備投資によって港湾整備を推進した結果、自国の港湾において、自国発の国際コンテナ貨物を取り扱うことが可能になってきたことがある。

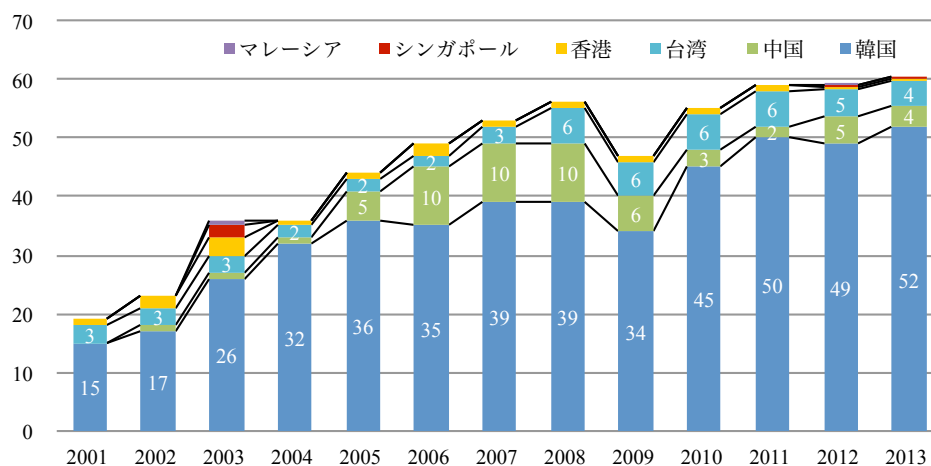
我が国発北米西岸着の国際コンテナ貨物総流動量について、直送とフィーダー輸送別に時系列推移を示したものが図 2 である。全体的な国際コンテナ貨物流動量の傾向は図 1 と同様であり、すなわち、2006 年をピークに 2009 年まで減少した後、再び増加に転じている。我が国発北米西岸着の

図 2 日本発北米西岸着国際コンテナ貨物総流動量の推移（単位：千 TEU）



（出所）国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

図 3 日本発北米西岸着国際コンテナ貨物のフィーダー輸送国（単位：千 TEU）

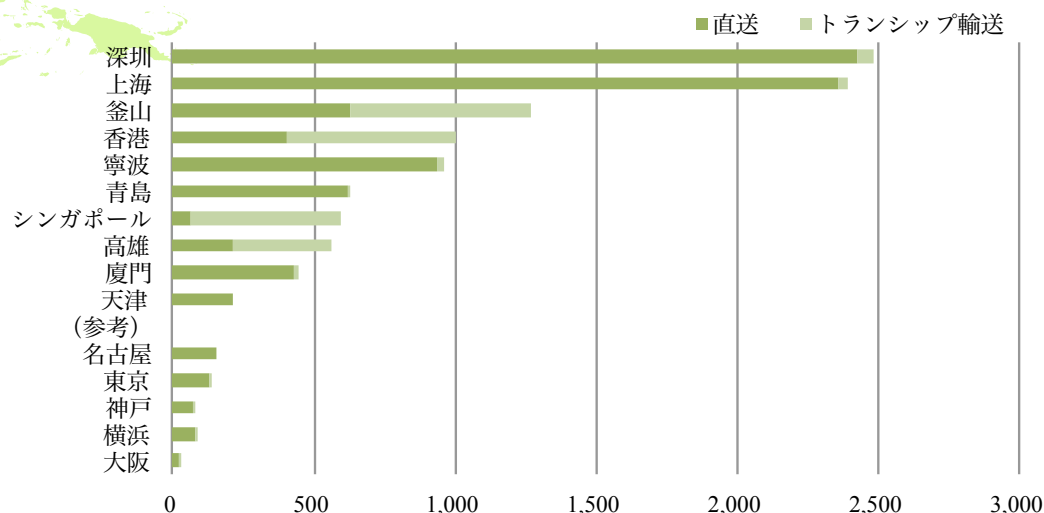


（出所）国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

貨物についても、直送が大部分を占めているものの、その割合は、2001 年の 97 % から 2013 年の 90 % まで、7 パーセントポイント程度低下していることが観察される。このように、アジア北米西岸航路（東航）では、我が国発の貨物は、他国にフィーダー輸送される傾向が強まっていると判断できるだろう。

図 3 は、図 2 における我が国発北米西岸着国際コンテナ貨物のフィーダー輸送について、フィーダー輸送国の構成、およびその時系列推移を示したものである。同図から明らかなように、我が国を出発するフィーダー貨物の多くは、韓国、特に釜山経由で北米へ輸送されており、2001 年の約 1 万 5,000 TEU（全体に占める割合：78.9 %）から 2013 年の約 5 万 2,000 TEU（同：85.8 %）まで、2008 年には約 3 万 9,000 TEU（同：69.6 %）へと多少減少しているものの、基本的には韓国経由のフィーダー輸送量は増加基調にあることが分かる。これには、特に西日本や日本海側の港湾を中心に、距離的な近接性から、我が国の港湾は韓国航路が充実しフィーダー輸送しやすい結果、地方港湾からのフィーダー輸送量が増加するという背景がある（松田，2015）。同時に、地方港湾から国内主要港湾への輸送手段は、主に内航船舶輸送あるいはトラック輸送であるが、内航船舶の就

図4 アジア北米西岸航路（東航）における上位 10 港湾の国際コンテナ貨物取扱量（2013 年，単位：千 TEU）



（出所）国土交通省国土技術政策総合研究所（2014）より筆者作成。

航している地方港湾は限られており、トラック輸送もコストが高いために、特に地方の荷主にとっては、海外フィーダー輸送は経済合理的な輸送手段となっている。その他には、中国経由が 2006 年から 2008 年にかけて約 1 万 TEU、台湾経由が 2008 年から 2011 年にかけて約 6,000 TEU のフィーダー輸送量を記録しているが、それ以降は、これら両国経由のフィーダー輸送量は基本的に減少に転じている。

3.2 主要港湾の国際コンテナ貨物取扱量と日本港湾の位置付け

図 4 は、アジア北米西岸航路（東航）における上位 10 港湾の国際コンテナ貨物取扱量について、2013 年の実績値を直送とトランシップ輸送別を示したものである。参考までに、我が国の 5 大港湾についても記載した。ここで、トランシップ輸送とは、他国発の貨物を積み替えて輸送する形態であり、トランシップ輸送量が多い港湾は、一般的にハブ港湾として位置付けられる。同航路では、深圳と上海の取扱量が極めて多く、次いで、釜山、香港、寧波の順となっている。同図からは、釜山、香港、シンガポール、および高雄におけるトランシップ貨物量が多いことも観察される。

表 3 は、上位 10 港湾に各国主要港湾を加えた上で、2013 年における国際コンテナ貨物の直送、トランシップ、そしてフィーダー別取扱量、およびトランシップ貨物比率とフィーダー貨物比率について示したものである。同表からは、アジア主要港湾と比較して、我が国の 5 大港湾は直送貨物取扱量およびトランシップ貨物取扱量ともに絶対的に少なく、トランシップ貨物比率も低いことが分かる。また、大阪は他港湾にフィーダー輸送されている割合が 37.9 % であり、相対的に高い水準にあるといえる。

トランシップ貨物比率が 50 % を越えている港湾は、シンガポール (89.6 %)、タンジュン・ペラパス (79.3 %)、高雄 (61.8 %)、香港 (59.5 %)、そして釜山 (50.5 %) であり、これら 5 港湾

表3 アジア北米西岸航路（東航）における港湾別国際コンテナ貨物取扱量（2013 年，単位：千 TEU）

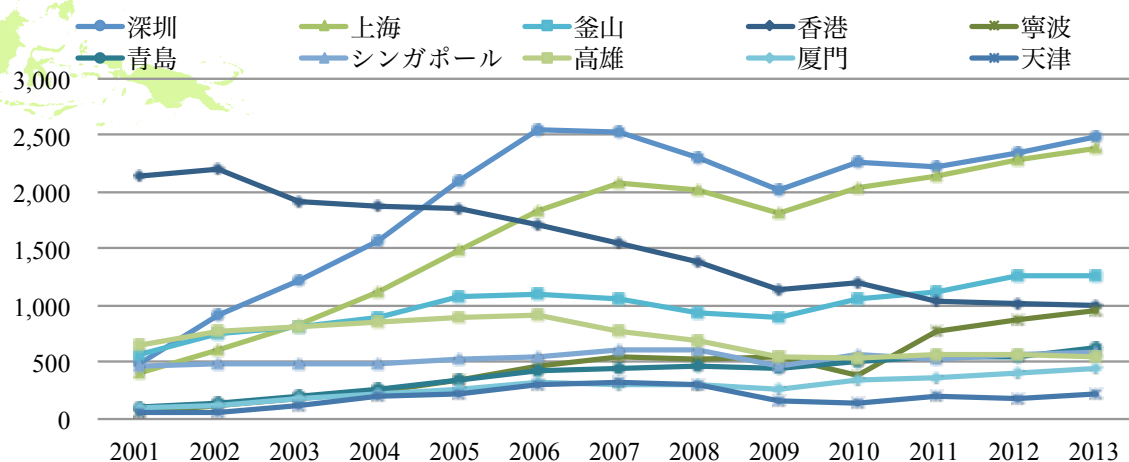
国	港湾	直送貨物 取扱量	トランシップ 貨物取扱量	トランシップ 貨物比率	フィーダー 貨物取扱量	フィーダー 貨物比率
日本	東京	125	13	9.4 %	3	2.3 %
	横浜	75	7	8.5 %	3	3.8 %
	名古屋	155	0	0.0 %	4	2.5 %
	大阪	18	0	0.0 %	11	37.9 %
	神戸	73	1	1.4 %	7	8.8 %
韓国	釜山	627	639	50.5 %	10	1.6 %
	光陽	72	10	12.2 %	0	0.0 %
中国	天津	215	0	0.0 %	205	48.8 %
	青島	622	3	0.5 %	111	15.1 %
	上海	2,362	33	1.4 %	48	2.0 %
	寧波	939	25	2.6 %	66	6.6 %
	厦門	426	17	3.8 %	97	18.5 %
	蛇口	21	0	0.0 %	4	16.0 %
	深圳	2,427	57	2.3 %	25	1.0 %
	香港	405	596	59.5 %	12	2.9 %
	台湾	97	2	2.0 %	6	5.8 %
	高雄	213	345	61.8 %	19	8.2 %
タイ	バンコク	41	1	2.4 %	57	58.2 %
	レムチャバン	143	1	0.7 %	92	39.1 %
マレーシア	P. ケラン	31	2	6.1 %	58	65.2 %
	T. ペラパス	31	119	79.3 %	30	49.2 %
シンガポール	シンガポール	62	532	89.6 %	17	21.5 %

（出所）国土交通省国土技術政策総合研究所（2014）より筆者作成。

は、主にアジア地域内の貨物集約に特化したハブ港湾と位置付けられるだろう。また、中国については、自国発の貨物量が絶対的に多いために、香港を除いて、直送貨物取扱量が極めて多く、溢れ出た貨物が他の港湾からフィーダー輸送されている現状が反映されているといえる。このことは、中国発の貨物量のみで、定期船航路を維持することが可能であることを意味している。上記で示したトランシップ貨物比率が高い港湾についても、自国発の貨物量は十分ではないものの、他国から積み替えるトランシップ貨物量が多いために、定期船が寄港しているといえる。それに対して、我が国の港湾は、今後とも我が国発の貨物量が大きく伸びることはないと予想される中で、トランシップ貨物の獲得が、定期船就航を招致する上でも、我が国における荷主の利便性を向上させる上でも、大きな要因になると考えられる。

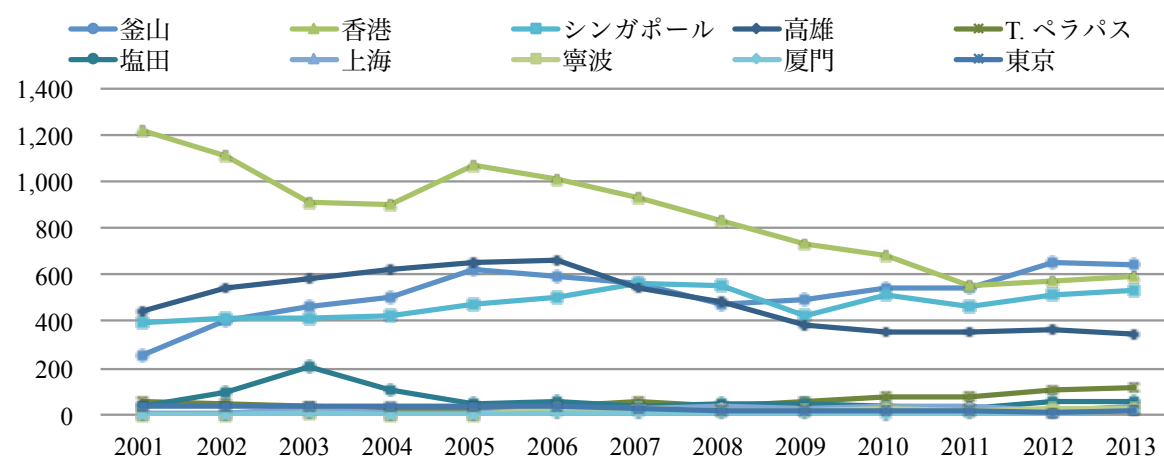
図5から図7までは、アジア北米西岸航路（東航）における国際コンテナ貨物取扱量、トランシップ貨物取扱量、およびトランシップ貨物比率について、各々、上位10港湾の時系列推移を示したものである。まず、国際コンテナ貨物取扱量（図5）については、深圳と上海が急増している一方で、香港は減少していることが分かる。これは、中国の各港湾における港湾施設が充実し、基幹航路に組み込まれた結果、従来は香港で積み替えていた貨物を自ら取り扱うようになったためであると考えられる。このことは、トランシップ貨物取扱量（図6）からも観察される。すなわち、トランシップ貨物の比重が大きい上に、その多くが中国からの貨物であった香港は、その取扱量を

図5 アジア北米西岸航路（東航）における上位 10 港湾の国際コンテナ貨物取扱量の推移（単位：千 TEU）



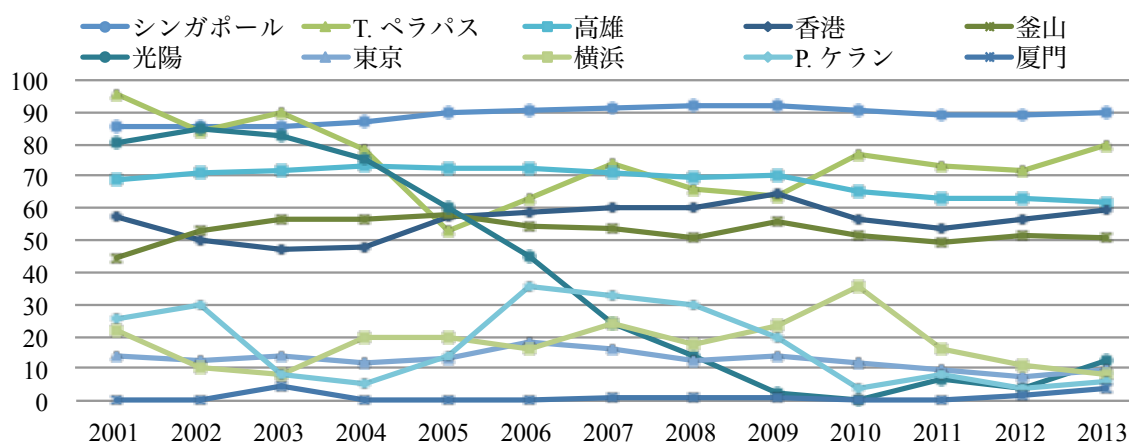
(出所) 国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

図6 アジア北米西岸航路（東航）におけるトランシップ貨物取扱量上位 10 港湾の推移（単位：千 TEU）



(出所) 国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

図7 アジア北米西岸航路（東航）におけるトランシップ貨物比率上位 10 港湾の推移（単位：%）



(出所) 国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）より筆者作成。

大きく減少させている。国際コンテナ貨物取扱量は 2011 年に、トランシップ貨物取扱量は 2012 年に、各々、香港は釜山に逆転された。トランシップ貨物比率（図 7）については、先に述べたように、シンガポール、タンジュン・ペラパス、高雄、香港、および釜山の上位 5 港湾が、継続して高い割合を示している。光陽については、2001 年（80.4 %）、2002 年（84.3 %）、そして 2003 年（82.4 %）は極めて高いトランシップ貨物比率を記録していたものの、その後は急激に低下し、2010 年は 0 %、そして 2013 年は 13.3 %となっている。光陽がトランシップ貨物取扱量を減少させた理由には、1990 年代、韓国政府には釜山と光陽をアジアのハブ港湾にすることを目標とした「2 大コンテナ・ハブ構想（ツー・ポート構想）」があったが、2000 年代に入ってから中国港湾の急成長を受けて、対象港湾を釜山と仁川に変更したという政策的背景がある（日本港運協会、2013）。

我が国の 5 大港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）に関しては、表 3 に示すように、他のアジア主要港湾と比較して、直送貨物取扱量もトランシップ貨物取扱量も絶対的に少ない。2013 年におけるトランシップ貨物取扱量では、東京が 1 万 3,000 TEU で第 10 位となっているが、2001 年の 4 万 TEU から減少傾向にある（図 6 参照）。トランシップ貨物比率については、2013 年に東京が第 7 位（9.4 %）、そして横浜が第 8 位（8.5 %）であるものの、分析対象期間では、東京は 2006 年に 18.6 %で最も高く、横浜も 2010 年に 35.9 %を記録していたことから、両港のトランシップ貨物比率も低下傾向にあるといえる（図 7 参照）。

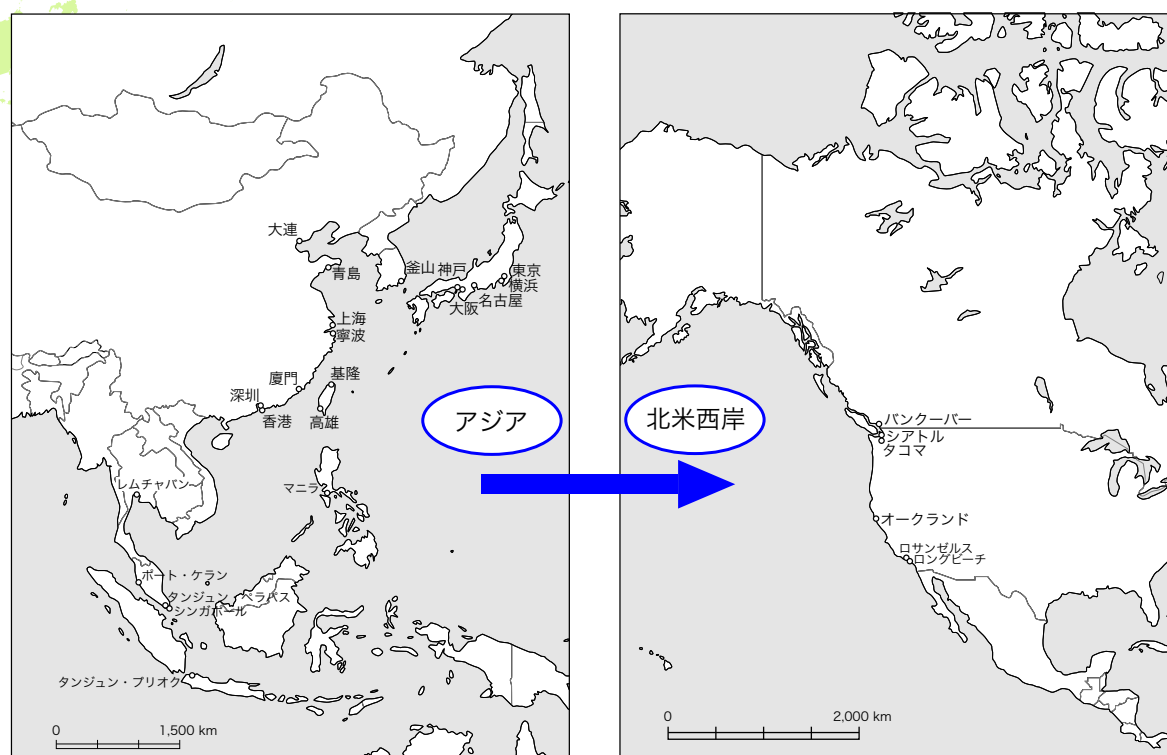
このように、アジア北米西岸航路（東航）における国際コンテナ貨物取扱量に関する時系列推移の考察からは、我が国における主要港湾の相対的な地位は低下していることが明らかとなった。フィーダー貨物取扱量が増加していることから、我が国の荷主は、我が国の主要港湾ではなく、海外の主要港湾で貨物を積み替えて輸送する傾向が強まっているといえる。また、我が国の主要港湾におけるトランシップ貨物取扱量が減少していることから、海外の荷主は、我が国の主要港湾よりも、海外の主要港湾を選択していると判断できる。このようなフィーダー貨物取扱量の増加とトランシップ貨物取扱量の減少を背景として、我が国の主要港湾への大型コンテナ船の寄港回数は減少しているといえる。

4. アジア北米西岸航路（東航）における荷主の輸送経路選択行動と港湾選択 （注 4）

4.1 分析モデル

以下では、分析対象としてアジア北米西岸航路（東航）を取り上げ、アジア地域の荷主や船社が輸送経路や港湾を選択する決定要因を明らかにする。国際海上貨物輸送市場において、コンテナ船に積まれる貨物の流動は、荷主が貨物を船社に委託する時が起点となる。船社は、荷主から受託した貨物を、荷主の目的地である港湾へと輸送する。しかしながら、この貨物流動の起点となる荷主が船社に貨物を委託する時に、例えば、コンテナ船の寄港頻度をはじめ、船社によって異なるサービスをどの程度考慮して、荷主が輸送経路を決定しているのかは明らかではない。以下のモデルでは、荷主が輸送する際に、このような船社サービス等の具体的な経路情報を考慮すると仮定する。

図 8 分析対象港湾



(出所) 筆者作成

ただし、荷主は輸送経路を選択する時に、輸送時間や輸送費用等を考慮して輸送経路を決定するが、それらの諸費用は船社サービスによって決まるものである。すなわち、本研究では、荷主の経路選択行動モデルは、荷主の船社選択行動を再現することで表現できると考える。換言すれば、荷主が貨物を船社に委託して輸送する場合に、船社を選択しているものの、荷主はその輸送経路まで選択していないと仮定する。また、出発港湾と到着港湾が同じであっても、船社が異なれば、それらは独立した経路であるとする。

以下では、集計ロジット・モデルによって、荷主の輸送経路選択行動をモデル化する^(注5)。ここでは、第3節で取り上げたアジア北米西岸航路(東航)を分析対象航路とし、図8に示す通り、アジア主要21港湾(東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、釜山、大連、青島、上海、寧波、厦門、深圳、香港、基隆、高雄、マニラ、レムチャパン、ポート・ケラン、タンジュン・ペラパス、シンガポール、タンジュン・プリオク)と北米西岸主要6港湾(バンクーバー、シアトル、タコマ、オークランド、ロサンゼルス、ロングビーチ)を分析対象港湾とした。そして、これら港湾間の814経路における経路別輸出貨物量を被説明変数とし、海上輸送日数、寄港頻度、運賃、船舶輸送容量、およびフィーダー輸送ダミーの5変数を説明変数として考慮した。

想定した説明変数を簡単に説明すると、海上輸送日数、寄港頻度、運賃、船舶輸送容量、そしてフィーダー輸送ダミーの5変数である。まず、海上輸送日数については、国際輸送ハンドブック(オーシャン・コマース社、各年版)に記載されている出発港湾から到着港湾までの海上輸送日数が

表4 パラメーターの推定結果

	切片	海上輸送日数 (日)	寄港頻度 (回/週)	船舶輸送容量 (TEU)	フィーダー 輸送ダミー	自由度調整済 決定係数
係数	-2.4951**	-0.0756*	0.4000*	0.0003**	-4.4478**	0.3375
t 値	-9.58	-1.99	2.22	4.75	-14.28	

(注) **は 1 %水準で, *は 5 %水準で有意を表す。

(出所) 堂前 (2015) 表 3.9 より筆者引用 (一部修正)。

ら、東航のデータのみを利用した。次に、寄港頻度についても、国際輸送ハンドブックから東航のデータのみを利用し、定期船を対象として 1 週間単位で集計した。ただし、ウィークリー・サービスが大部分であり、その場合は寄港頻度を 1 とした。そして、運賃については、Drewry Shipping Consultants (2010) から、2009 年 10 月時点の実績運賃を利用した。これは地域間の運賃データであるため、港湾間の運賃データではないものの、港湾が属する地域の運賃を適用すれば、地域によって異なる運賃を差別化できると考える。フィーダー輸送費用は、港湾事業評価手法に関する研究委員会 (2011) から、一律料金を適用した。さらに、船舶輸送容量についても、国際輸送ハンドブックをベースに、船社別平均船舶輸送容量を計算して利用した。最後に、フィーダー輸送ダミーに関しては、フィーダー輸送である場合は 1、フィーダー輸送ではない場合は 0 とした。これによって、フィーダー輸送によって生じる輸送費用の増加、すなわち、他港湾を経由することに伴う追加費用を反映することが可能となる。

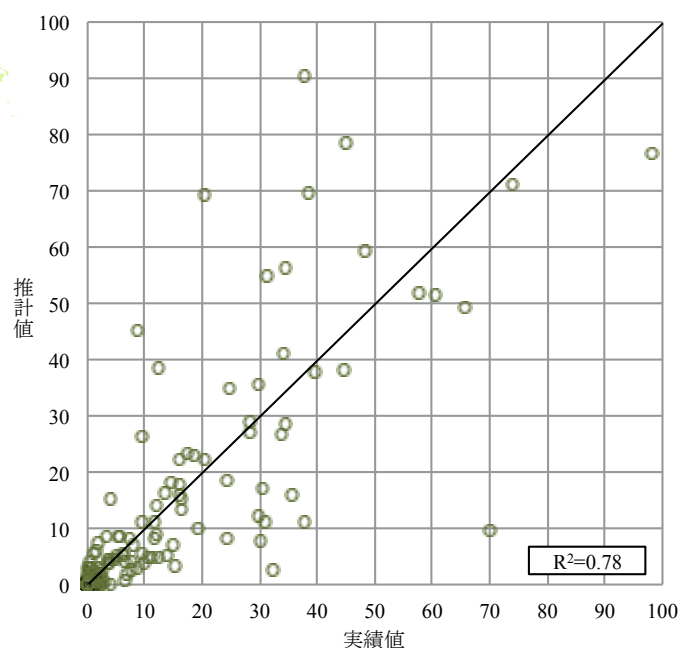
利用データは、PIERS データ・ベース (The Journal of Commerce's, 2008) である。これは、米国輸出入貨物が、米国の港湾に到着する直前に経由した経路情報まで記載されたデータであり、アジア北米西岸間の国際コンテナ貨物流動量を TEU ベースで把握できる。実際の利用に際しては、OD (出発港湾-到着港湾) 別、かつ船社別に集計した。ただし、米国の港湾に寄港した 2 つ前の港湾までの経路情報しか記載されていないことに留意する必要がある。また、同データ・ベースでは、深圳については、赤湾、蛇口、深圳、および塩田の 4 港湾の総称として扱われているため、以下の分析では、この 4 港湾の貨物量を合計して深圳の貨物量とした。

4.2 分析結果

表 4 は、推定結果をまとめたものである。モデルの決定係数は約 0.34 であり、変数の係数についても、船舶輸送容量とフィーダー輸送ダミーは 1 %水準で、海上輸送日数と寄港頻度は 5 %水準で有意であることから、本モデルで採用した変数は、アジア北米西岸航路 (東航) における荷主の輸送経路選択行動を説明する説明変数として適切であると判断できる。

アジア北米西岸航路 (東航) においては、荷主の経路選択は船社サービスの選択によってある程度表現でき、すなわち、船社サービスによって貨物量が影響を受けることが明らかとなった。各変数については、まず、海上輸送日数が多くなると、荷主にとっての船社サービスが悪化するため、貨物量を減少させる方向に働くのに対して、寄港頻度と船舶輸送容量が増加すると、荷主にとっての船社サービスが改善されるため、貨物量を増加させる方向に働くといえる。そして、フィーダー

図9 経路別貨物量の再現結果（単位：千 TEU）



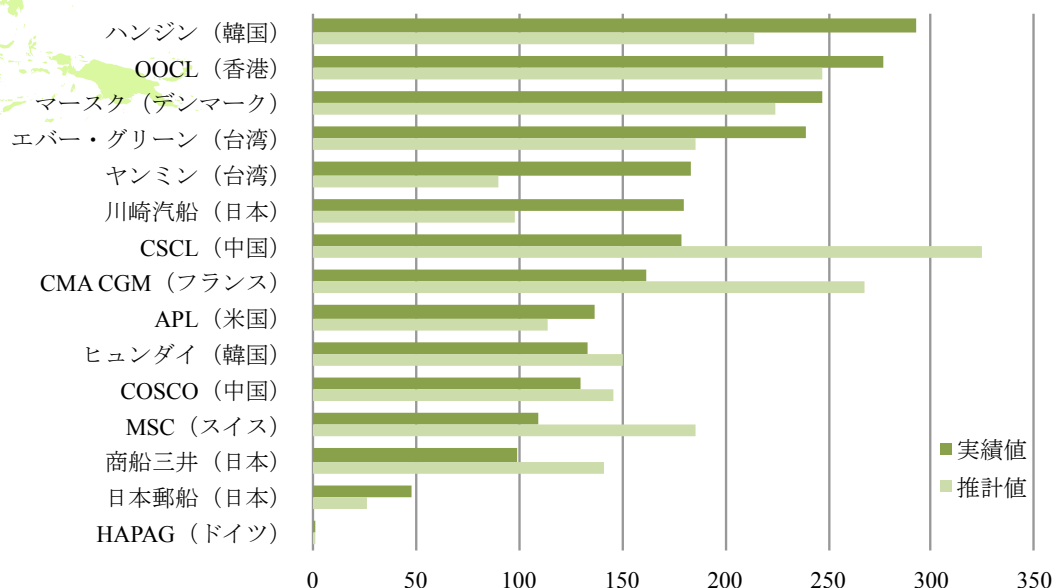
（出所）堂前（2015）図 3.6 より筆者引用。

輸送ダミーについては、その推定値は比較的大きく、荷主の輸送経路選択に大きな影響を及ぼしていると判断できる。すなわち、荷主の経路選択においては、直送かフィーダー輸送であるかは重要な決定要因といえる。ただし、海上輸送日数に対するフィーダー輸送日数の長さ、あるいは、フィーダー輸送に伴う荷役時間の増加や貨物損傷のリスク等について、今後、モデルに内生化する必要がある。

運賃に関しては、符号条件が一致しなかったため、分析結果からは除外している。運賃の符号条件が一致しなかった理由としては、同一経路に複数船社が就航している場合、実際の運賃はその発着港湾によって決まるものの、ここで利用した地域別運賃では、その相違を反映できなかったことが考えられる。また、実際には、発着港湾は同じであっても、船社によって運賃が異なる場合もあるだろう。発着港湾ごと、あるいは船社ごとの運賃を差別化したモデル化についても、今後の検討課題としたい。

図9は、分析対象である814経路について、実績値と本モデルによる推計値を散布図にして示したものであり、同図の45度線上にあれば、実績値と推定値が一致していることを意味する。ここで、経路とは、ある出発港湾からある到着港湾へのある船社の輸送経路のことである。本研究でえられた推定結果は、経路によっては多少の過大推計や過少推計があるものの、決定係数は0.78と比較的高く、これら経路における貨物量を比較的良好に推定しているといえる。図10は、経路別貨物量の再現結果から、船社ごとに集計した実績値と本モデルによる推計値を示したものである。これについても、船社によっては多少の過大推計や過少推計があるものの、これら船社の貨物量を比較的良好に推定しているといえる。以上の考察から、アジア北米西岸航路（東航）においては、

図 10 船社別貨物量の再現結果（単位：千 TEU）



（出所）堂前（2015）図 3.12 より筆者引用。

荷主の経路選択は、船社サービスの選択によって、ある程度表現できるといえるだろう。

5. 日本の港湾政策と今後の方向性に向けた考察

5.1 日本における港湾政策の経緯

以上でみてきたように、アジア北米西岸航路（東航）における我が国 5 大港湾の国際コンテナ取扱量、およびトランシップ貨物取扱量は、アジア主要港湾と比較すると絶対的に少なく、これは他の基幹航路でも共通して観察される傾向である。その背景の 1 つには、我が国における港湾政策の変遷がある。我が国では、1980 年代半ばより国土の均衡ある発展に向けた政策の一環として、地方港湾のコンテナ化と国際航路開設が推進された。その結果、現在では、60 港を超える国際コンテナ港湾が存在する。表 5 は、2013 年における我が国の国際コンテナ港湾におけるコンテナ貨物取扱量を整理したものである。最も多い東京港でも 329 万 1,000 TEU のコンテナ貨物取扱量で、そのシェアは 23.5 % である。そして、5 大港湾のシェアは合計で 78.3 % であり、残りの 21.7 % は地方 56 港湾に分散していることが観察される。

このように、我が国では多くの港湾でコンテナ貨物が取り扱われており、諸外国と比較しても、その集中度は低いといえる。表 6 は、2013 年における主要国の国際コンテナ貨物取扱量とハーフィンダール・ハーシュマン・インデックス（Herfindahl-Hirschman Index：HHI）を示したものである（注 6）。HHI とは集中度を表す代表的な指標であり、1 に近いほど国際コンテナ物流機能が集中していることを意味する。同表からは、我が国の HHI は 0.18 であり、中国（0.10）や米国（0.13）に次いで低いことが分かる。中国の国際コンテナ取扱量は世界第 1 位（1 億 7,408 万 TEU）、そし

表 5 我が国の国際コンテナ港湾における貨物取扱量（2013 年，単位：千 TEU）

順位	港湾	取扱量	シェア	順位	港湾	取扱量	シェア
1	東京	3,291	23.5 %	32	八戸	23	0.2 %
2	横浜	2,193	15.7 %	33	川崎	23	0.2 %
3	名古屋	2,171	15.5 %	34	大分	23	0.2 %
4	神戸	1,734	12.4 %	35	直江津	22	0.2 %
5	大阪	1,561	11.2 %	36	岩国	18	0.1 %
6	博多	616	4.4 %	37	三田尻・中関	17	0.1 %
7	清水	357	2.6 %	38	細島	17	0.1 %
8	北九州	326	2.3 %	39	今治	17	0.1 %
9	四日市	170	1.2 %	40	常陸那珂	16	0.1 %
10	苫小牧	141	1.0 %	41	御前崎	16	0.1 %
11	新潟	136	1.0 %	42	川内	13	0.1 %
12	広島	120	0.9 %	43	堺泉北	13	0.1 %
13	仙台	87	0.6 %	44	徳島・小松島	12	0.1 %
14	水島	82	0.6 %	45	釧路	10	0.1 %
15	那覇	62	0.4 %	46	三池	10	0.1 %
16	伏木・富山	55	0.4 %	47	小名浜	9	0.1 %
17	福山	51	0.4 %	48	八代	9	0.1 %
18	徳山・下松	51	0.4 %	49	小樽	9	0.1 %
19	秋田	48	0.3 %	50	高知	8	0.1 %
20	下関	46	0.3 %	51	酒田	8	0.1 %
21	志布志	46	0.3 %	52	舞鶴	7	0.0 %
22	三河	42	0.3 %	53	宇部	5	0.0 %
23	三島・川之江	36	0.3 %	54	熊本	5	0.0 %
24	石狩湾新港	32	0.2 %	55	長崎	4	0.0 %
25	千葉	32	0.2 %	56	和歌山下津	4	0.0 %
26	敦賀	31	0.2 %	57	油津	4	0.0 %
27	金沢	28	0.2 %	58	室蘭	3	0.0 %
28	伊万里	27	0.2 %	59	浜田	3	0.0 %
29	松山	26	0.2 %	60	函館	2	0.0 %
30	高松	25	0.2 %	61	大竹	1	0.0 %
31	境	23	0.2 %	合計		13,975	100 %

（注）実入り輸出入コンテナの合計。

（出所）オーシャン・コマース社（2015）より筆者作成。

て米国は同第 2 位（4,425 万 5,000TEU）と、両国は国際コンテナ貨物の絶対量が多い上に、国土が広大であり、複数の拠点港湾で国際コンテナ貨物を取り扱わざるをえないために、HHI が低いと理解できる。その一方で、アジア地域の他の諸国、例えば韓国（0.63）や台湾（0.46）と比較しても、我が国の HHI は、地方港湾のコンテナ化が進んだ結果、低い水準になっていると判断できる。

このように、国土に均等に国際コンテナ港湾が整備され、それまでは東京港、横浜港、清水港、名古屋港、大阪港、神戸港、博多港、そして北九州港をはじめとした主要港湾に寄港していた定期コンテナ船が、地方港湾にも寄港するようになった。そして、我が国の地方港湾は釜山や上海等のアジア主要港湾から支線が延びるフィーダー港湾となり、海外の港湾でトランシップされる国内貨物は増加した。それは、本来、我が国の主要港湾で取り扱われるべき国際コンテナ貨物、あるいは国内トランシップ貨物の減少を意味する。その一方で、コンテナ船の大型化に伴い、運航コストや

表 6 世界の主要国における国際コンテナ貨物取扱量と HHI (2013 年)

国	千 TEU	HHI	国	千 TEU	HHI	国	千 TEU	HHI
アジア地域			欧州地域			その他地域		
香港	22,352	1.00	オランダ	11,829	0.97	ブラジル	10,177	0.55
シンガポール	33,516	0.93	ベルギー	10,733	0.67	アラブ首長国連邦	19,336	0.55
タイ	7,702	0.65	フランス	6,372	0.52	サウジアラビア	6,742	0.52
韓国	22,583	0.63	英国	9,167	0.38	エジプト	7,143	0.42
ベトナム	8,121	0.57	ドイツ	19,039	0.37	パナマ	7,448	0.39
フィリピン	5,860	0.54	イタリア	12,165	0.33	トルコ	7,284	0.37
台湾	14,048	0.46	スペイン	14,020	0.27	オーストラリア	7,313	0.34
インドネシア	10,790	0.46	北米地域			インド	10,653	0.28
マレーシア	21,427	0.39	カナダ	5,383	0.39			
日本	19,688	0.18	米国	44,255	0.13			
中国	174,080	0.10						

(注) HHI は、世界の上位 100 港湾のみに基づいて計算。

(出所) Informa (2013) および Lloyd's List (2013) より筆者作成。

運航時間の削減を目指す船社は、基幹航路における寄港港湾を絞り込み、我が国の主要港湾は基幹航路から外される傾向にある。

このようなアジア主要港湾の台頭と我が国の主要港湾の国際競争力低下を背景として、2004 年にスーパー中枢港湾政策が発表され、京浜（東京、横浜）、伊勢湾（名古屋、四日市）、そして阪神（神戸、大阪）の 3 港湾がスーパー中枢港湾に指定された。スーパー中枢港湾政策では、2010 年を目途に、港湾コストの約 3 割低減、およびリードタイムの 1 日程度への短縮等が目指され、国際コンテナ戦略港湾検討委員会（2010）における総括では、これらの目標はほぼ達成されたとしている。しかしながら、我が国の主要港湾における基幹航路の寄港回数は増加せず、海外の港湾でトランシップされる国内貨物の割合も減少することはなかった（近藤，2010）。このようなスーパー中枢港湾政策の結果を踏まえた上で、さらに集中的に整備する港湾を絞り込むべく、2010 年に国際コンテナ戦略港湾政策が発表された。同政策によって、国内外貨物の集荷力を強化し、基幹航路を核とした国際コンテナ戦略港湾の競争力強化を目指している。具体的な目標としては、2015 年までに、アジア地域内も含む日本発着貨物について、釜山をはじめとしたアジア主要港湾でのフィーダー輸送比率を現行の半分にまで縮減すると同時に、アジア北米西岸航路において、アジア主要港湾と同水準のサービスを実現することが挙げられている。2020 年までには、これら国際コンテナ戦略港湾におけるアジア地域発着貨物のトランシップを促進し、アジア地域の主要港湾として、荷主や船社に選択されることを目標としている（国際コンテナ戦略港湾検討委員会，2010）。そして、京浜（東京、横浜、川崎）、伊勢湾（名古屋、四日市）、阪神（大阪、神戸）、および北部九州（北九州、福岡）の中から、国際コンテナ戦略港湾には京浜と阪神が選定され、両港湾はアジア主要港湾に対して競争力のあるコスト水準やサービス水準の実現を目指している。

以上のように、我が国の港湾政策の経緯を要約すると、国際コンテナ物流機能を分散させる政策から集約させる政策、すなわち、「選択」と「集中」へと大きく方針を転換したといえる。

5.2 国際コンテナ物流機能の分散化に関する考察^(注 7)

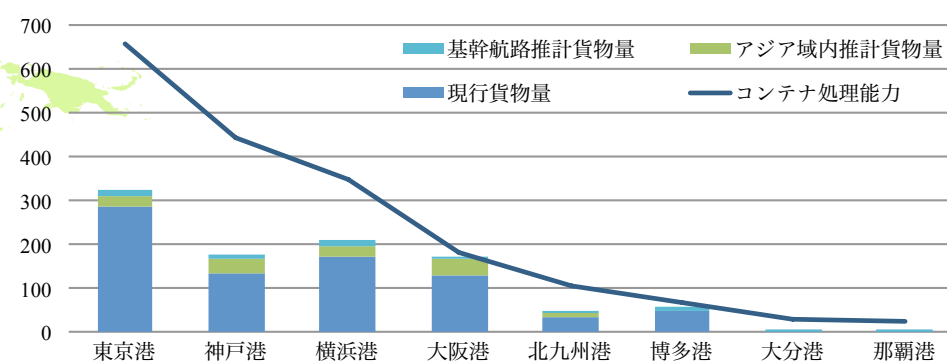
以下では、国際コンテナ物流機能の分散化について、別の角度から考察を加える。阪神・淡路大震災や東日本大震災では、港湾被災によるサプライチェーンの寸断によって港湾物流の停滞が起き、地域経済に大きな損失を与えたことは記憶に新しい。これを契機として、港湾事業継続計画（港湾 BCP：Business Continuity Plan）策定の機運が高まった。これは、大規模災害時に、緊急物資輸送や危機管理対応等の優先業務を継続させ、低下した物流機能をできる限り早期に回復できるように、限られた人員や資機材の効率的な運用と災害発生時の対応等を規定するものである。今後も、南海トラフ巨大地震をはじめとした巨大災害が発生する可能性があり、円滑な港湾物流を可能にする方策として、被災港湾の代替港湾・代替経路を提示する必要性が指摘されている（赤倉・小野，2013，2014；斎藤，2014；石黒，2014）。もし、国際コンテナ物流機能が特定港湾に過度に集中していれば、その港湾が被災した場合には、海外と結ばれている航路が途絶える結果、国全体の物流に及ぼす影響は計り知れない。例えば、企業は、生産拠点を集約した方が、規模の経済によって生産コストを低減できるが、自然災害に備えて、生産拠点を複数ヵ所に配置し、リスク回避する行動を取る場合がある。以下では、堂前（2015）に基づき、大規模災害による港湾被災について、若干のシナリオ分析を試みる。すなわち、我が国で南海トラフ巨大地震が発生したと想定し、第4節で推定したモデルを実際の政策に適用した事例として、被災港湾から非被災港湾への貨物集中量を推計する。

まず、分析対象港湾は、太平洋横断航路あるいはアジア欧州航路が開設されている6港湾（東京，横浜，清水，名古屋，大阪，神戸），およびこれら2つの基幹航路は就航していないが、海外港湾経由で基幹航路が確保され、一定以上のフィーダー輸送実績がある7港湾（御前崎，四日市，北九州，博多，大分，細島，那覇）の合計13港湾とした。すなわち、震災によって被災した港湾の国際コンテナ貨物は、荷主の選択によって、上記のいずれかの港湾にシフトするものとする。ただし、以下で述べる被災港湾の設定では、清水，名古屋，御前崎，四日市，および細島の5港湾は被災し、分析対象港湾からは外れることになる。次に、分析対象航路は、これら2つの基幹航路とアジア域内航路とした。そして、荷主の経路選択行動は全ての航路で同じであると仮定して、非被災港湾への配分を行った。すなわち、第4節で推計したアジア北米西岸航路（東航）における荷主の経路選択行動を全ての航路に対して適用した。また、被災港湾で処理不可能となる国際コンテナ貨物は、輸入コンテナと輸出コンテナの合計とした。

以上のような前提の下で、南海トラフ巨大地震が発生し、東海地方の5港湾（清水，御前崎，三河，名古屋，四日市），近畿地方の1港湾（和歌山下津），四国地方の2港湾（徳島小松島，高知），および九州地方の2港湾（細島，杣津）の合計10港湾が被災したと想定した。

図11は、現行貨物に加えて、非被災8港湾にどれだけの貨物量が被災港湾からシフトするかについて、各港湾のコンテナ処理能力とともに示した結果である^(注 8)。同図からは、まず、東京や神戸，横浜，北九州では、現行貨物量の2倍以上の取り扱いが可能である一方で、大阪と博多では、コンテナ処理能力が限界に近いことが分かる。そして、震災時貨物集中量を合計した場合には、大

図 11 非被災港湾におけるコンテナ処理能力と震災時貨物集中量（単位：千 TEU / 月）



（出所）堂前（2015）図 4.8 より筆者引用。

阪と博多において、コンテナ処理能力の約 90 % にまで達し、さらに限界に近づくことが明らかとなった。本研究で推計した貨物量は、基幹航路の貨物とアジア域内の貨物のみを対象としており、実際には、これに加えて内航船による国内貨物も非被災港湾にシフトするため、ここでの推計結果以上に、震災時には港湾のコンテナ処理能力は逼迫することが予想される。

6. おわりに

本研究では、まず、世界経済のグローバル化を背景として、アジア地域では国際分業体制が構築され、世界の工場としての地位を確立したことを概観した。それに伴って、アジア地域発着の国際コンテナ貨物流動が急増していることを指摘した。次に、特に、我が国にとって重要な基幹航路であるアジア北米西岸航路（東航）を取り上げて、アジア主要港湾との比較分析を行った。その結果、国際コンテナ貨物取扱量やトランシップ貨物取扱量（トランシップ貨物比率）、あるいはフィーダー貨物取扱量（フィーダー貨物比率）の観点からは、我が国の主要港湾における国際競争力は低下していることが明らかとなった。そして、同航路における荷主の輸送経路選択行動と港湾選択要因について、堂前・竹林（2012）および堂前（2015）に依拠しながら分析を行った。分析結果からは、荷主は船社サービスを考慮して、輸送経路を選択していることが明らかとなった。すなわち、港湾レベルでの評価が主となる政策分析においては、荷主は船社を選択すると仮定した方が適切であるといえる。さらに、我が国における国際コンテナ物流機能の集中度について、我が国の港湾政策における変遷とともに考察した。諸外国と比較して、我が国の国際コンテナ物流機能は分散していたが、自然災害に対する対応の観点から、我が国の国際コンテナ物流機能が分散している優位性について、構築したモデルを適用して検討を加えた。

現在、我が国における主要港湾の国際競争力を向上させるために、国際コンテナ物流機能を特定港湾に集約させる政策が採用されているが、国際コンテナ物流機能を分散させる観点からも、我が国の港湾政策を検討したことが、本研究の 1 つの特徴といえる。ただし、我が国の国際コンテナ港湾は過剰であると考えられるため、自然災害への対応の観点から、今後、どの程度国際コンテナ物流機能を集約すべきか（国際コンテナ港湾の最適数）、あるいは、どの地域のどの港湾に国際コ

ンテナ物流機能を分散させるべきか（国際コンテナ港湾の最適配置）については、今後、さらに検討を進める必要がある。

本研究の課題については、以下の点を挙げることができる。まず、本研究では、アジア北米西岸航路の東航を取り上げたが、データ制約の関係から、同航路の西航、あるいは他の基幹航路については、分析することができなかった。我が国の地理的優位性を考えた場合、我が国は北米からアジア地域に向かう国際コンテナ貨物のゲートウェーとなるため、特にアジア北米西岸航路（西航）については、分析する必要性が高いと考える。次に、大規模災害による港湾被災のシナリオ分析について、アジア北米西岸航路（東航）における荷主の経路選択行動を全ての航路に対して適用した。航路によって荷主の経路選択行動は異なると予想されるため、今後の改善が望まれる。また、分析対象港湾や荷主が代替輸送する可能性のある港湾、あるいは、非被災港湾についても、さまざまな想定が考えられる。これらの点については、今後の検討課題としたい。

注

- (注 1) WTO とは、World Trade Organization（世界貿易機関）の略であり、全ての加盟国・地域との間で、自由にモノやサービス等の貿易が行えるようにするためのルールを決める国際機関である。FTA とは、Free Trade Agreement（自由貿易協定）の略であり、2 ヵ国以上の国・地域が、相互に関税や輸入割当等の貿易制限的な措置を、一定期間内に撤廃・削減することを定めた協定である。EPA とは、Economic Partnership Agreement（経済連携協定）の略であり、FTA を軸に、投資促進、知的財産権保護、政府調達、経済協力、ヒトの移動をはじめ、広く経済全般について締約国・地域間の連携を強化することを目的とした協定である。FTA や EPA は、特定の国・地域の間だけで一層の自由な貿易を実現し、貿易や投資の拡大を目指す協定であり、WTO のルールにおいて例外的に認められているものである。（日本貿易振興機構ウェブサイトおよび外務省ウェブサイト等より、筆者引用）。
- (注 2) ここで、NAFTA とは、North American Free Trade Agreement（北米自由貿易協定）のことであり、米国、カナダ、メキシコによる自由貿易協定である。EU とは、European Union（欧州連合）のことであり、アイルランド、英国、イタリア、エストニア、オーストリア、オランダ、キプロス、ギリシャ、クロアチア、スウェーデン、スペイン、スロバキア、スロベニア、チェコ、デンマーク、ドイツ、ハンガリー、フィンランド、フランス、ブルガリア、ベルギー、ポーランド、ポルトガル、マルタ、ラトビア、リトアニア、ルクセンブルク、ルーマニアの 28 ヵ国を指す。また、ここでのアジアとは、日本、中国、韓国、台湾と ASEAN8 ヵ国（インドネシア、カンボジア、シンガポール、タイ、フィリピン、ブルネイ、ベトナム、マレーシア）の 12 ヵ国・地域である。
- (注 3) TEU（Twenty-feet Equivalent Unit）とは、コンテナ船の積載能力やコンテナ取扱量等を示すために使われる貨物容量を表す単位であり、20 フィート・コンテナ 1 個分が 1 TEU である。
- (注 4) 本節における分析は堂前・竹林（2012）に依拠しており、同論文で使用したピアーズ・データのライセンスは、同論文の第 2 著者に帰属する。ただし、推定結果は堂前（2015）に基づく。
- (注 5) 本研究では、集計ロジット・モデルによる輸送経路選択モデルの対数尤度関数（ L ）を、先行研究（渡部・樋口・森川，1999；福元・小椋・鈴木，2009；石原・竹林，2011，他）にならい、以下のように定式化する。ここで、 p_{ij}^r 、 T_{ij}^r 、 P_{ij}^r 、 V_{ij}^r は、それぞれ出発港湾（ i ）と到着港湾（ j ）間の経路（ r ）における実際の輸送分担率、輸送量、モデル上の輸送分担率、効用関数を表す。経路（ r ）の理論上の選択確率（ P_{ij}^r ）は、未知のパラメーター（ α 、 β 、 γ 、 δ 、 ε ）と変数（ A 、 B 、 C 、 D 、 E ）で説明される効用関数（ V_{ij}^r ）によって、式（3）のように表すことができる。ただし、

経路 (r) の効用 (V_{ij}^r) は、式 (4) に示すように、線形効用関数を仮定している。

$$L = \sum_{ij} \sum_r p_{ij}^r \log P_{ij}^r \quad (1)$$

$$p_{ij}^r = \frac{T_{ij}^r}{\sum_r T_{ij}^r} \quad (2)$$

$$P_{ij}^r = \frac{\exp(V_{ij}^r)}{\sum_r \exp(V_{ij}^r)} \quad (3)$$

$$V_{ij}^r = \alpha A_{ij}^r + \beta B_{ij}^r + \gamma C_{ij}^r + \delta D_{ij}^r + \varepsilon E_{ij}^r \quad (4)$$

ここで、

A_{ij}^r : 出発港湾 (i) と到着港湾 (j) 間の経路 (r) における海上輸送日数

B_{ij}^r : 出発港湾 (i) と到着港湾 (j) 間の経路 (r) における寄港頻度

C_{ij}^r : 出発港湾 (i) と到着港湾 (j) 間の経路 (r) における運賃

D_{ij}^r : 出発港湾 (i) と到着港湾 (j) 間の経路 (r) における船舶輸送容量

E_{ij}^r : 出発港湾 (i) と到着港湾 (j) 間の経路 (r) におけるフィーダー輸送ダミー

である。同様のモデルは、港湾選択モデル (山鹿・柴崎・角野, 2004, 他) や交通機関分担モデル (塚井・奥村, 2002, 他) でも用いられている。モデルの詳細な説明については、土木学会土木計画学研究委員会 (1996) を参照のこと。

(注 6) HHI とは、市場集中度を表す指標の 1 つであり、式 (5) に示すように定式化される。 MS_i は第 i 港湾における国際コンテナ貨物の市場占有率を意味し、HHI は完全な集中状態では 1 となり、分散の程度が大きくなるほど 0 に近づく ($0 < HHI \leq 1$)。

$$HHI = \sum_{i=1}^n MS_i^2 \quad (5)$$

(注 7) 本章における分析は堂前 (2015) に依拠している。

(注 8) ここでの分析では、全国輸出入コンテナ貨物流動調査 (平成 25 年度) における国際コンテナ貨物流動データを利用した。現行貨物とは、通常取り扱っている国際コンテナ貨物量であり、同調査の実際値である。同調査では、貨物量単位は FT (フレート・トン) で表示されているため、15 FT を 1 TEU と換算している (赤倉・渡部, 2007)。各港湾のコンテナ処理能力に関しては、Informa (2013) に記載されている港湾施設情報 (バース数、喫水、ヤード面積、ガントリー・クレーン数、蔵置面積等) を基に、高橋 (2003) を参考に、式 (6) によって 1 年間当たりに処理できる貨物量を算出した。ただし、東京港や神戸港等では、コンテナ処理能力が現行貨物量の 2 倍以上となっており、過大推計している可能性がある。ここでは、同論文にしたがい、全港湾に対して、年間回転数を 52 回、有効係数を 0.75、そしてピーク係数を 1 と設定したが、実際の港湾運営は各港湾で異なると予想されるため、各港湾固有の数値を設定する必要がある。この点については、今後の検討課題としたい。また、被災港湾の復旧には 1 ヶ月を要すると仮定し、年間取扱量を 12 ヶ月で除したものをコンテナ処理能力としている。

$$C = N \frac{g \cdot e}{f} \quad (6)$$

ここで、

C : コンテナ処理能力 (TEU / 年)

N : コンテナ蔵置個数 (TEU)

g : 有効係数

e : 年間回転数 (= 年作業日数 / 平均蔵置日数)

f : ピーク係数

である。非被災港湾への配分方法については、まず、被災港湾で処理不可能となった国際コンテナ輸出入貨物量を、実績値に基づいて、航路ごとに集計した。次に、分析対象港湾のそれぞれについて、第 4 節で採用した説明変数 (海上輸送日数、寄港頻度、船舶輸送容量、フィーダー輸送ダミー) の各航路における概算値を求めた。そして、第 4 節で推定した各変数のパラメーター値を適用し、航路ごとに、各分析対象港湾へ配分される国際コンテナ貨物量を算出した。第 4 節では、PIERS データ・ベース (The Journal of Commerce's, 2008) を利用して、アジア地域の主要港湾

を分析対象に、アジア地域における荷主の経路選択行動を分析しているのに対して、第 5 節では、全国輸出入コンテナ貨物流動調査（国土交通省港湾局，2013）を利用して、日本港湾を分析対象に、日本における荷主の経路選択行動を分析しているため、厳密に整合性がある訳ではない。しかしながら、被説明変数を全国輸出入コンテナ貨物流動調査の国際コンテナ貨物流動量としても、モデルの再現性は比較的良好である上に、日本発着の国際コンテナ貨物流動が詳細に記載されたデータは他に存在しないことから、ここでの分析では同調査を利用した。

参考文献

- 赤倉康寛，渡部富博（2007）「国際海上コンテナ貨物の輸送経路分析による港湾統計データの考察」『国土技術政策総合研究所資料』408
- 赤倉康寛，小野憲司（2013）「港湾 BCP における外貿コンテナ貨物の輸送需要及び代替経路の推計」『京都大学防災研究所年報』56（B），pp. 11～22
- 赤倉康寛，小野憲司（2014）「大規模災害後の外貿コンテナ貨物の代替港湾の取扱能力と輸送経路の推計」『京都大学防災研究所年報』57（B），pp. 46～54
- 石黒一彦（2014）「船社の寄港地を考慮した港湾被災後における輸送経路別貨物量の推計」『海運経済研究』48，pp. 63～72
- 石原圭，竹林幹雄（2011）「アジア域内を対象とした近海コンテナ貨物輸送市場モデルの構築」『土木計画学研究・講演集』44，CD-ROM
- オーシャン・コマース社（各年版）『国際輸送ハンドブック』
- 経済産業省（2012）『通商白書 2012』
- 港湾事業評価手法に関する研究委員会（2011）『港湾投資の評価に関する解説書』
- 国際コンテナ戦略港湾検討委員会（2010）『スーパー中枢港湾政策の総括と国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿』
- 国土交通省港湾局（2013）『平成 25 年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査データ』
- 国土交通省国土技術政策総合研究所（各年版）『世界のコンテナ船動静及びコンテナ貨物流動分析』
- 近藤智哉（2010）「港湾政策の経緯と今後の課題－国際コンテナ戦略港湾への展望－」『立法と調査』310，pp. 41～55
- 斎藤吉則（2014）「東日本大震災から「南海トラフ巨大地震」への備えと BCP を考える」『海事交通研究』36，pp. 13～22
- 高橋宏直（2003）「港湾計画段階におけるコンテナターミナルエリア規模推計モデル」『国土技術政策総合研究所研究報告』10
- 塚井誠人，奥村誠（2002）「都道府県間情報交流における構造変化の統計的検証」『土木計画学研究・講演集』26，CD-ROM
- 堂前光司，竹林幹雄（2012）「アジア北米間基幹航路を対象とした荷主の経路選択行動のモデル化」『土木計画学研究・講演集』46，CD-ROM
- 堂前光司（2015）「港湾 BCP 策定のための基幹航路コンテナ貨物輸送における荷主行動及び代替港湾選択に関する研究」『神戸大学大学院海事科学研究科修士論文』
- 土木学会土木計画学研究委員会（1996）『非集計行動モデルの理論と実際』
- 日本港運協会（2013）『北東アジアのハブ港湾としての韓国港湾（中間報告概要）』
- 日本船主協会（2014）『日本海運の現状（2014 年 10 月版）』
- 日本貿易振興機構（2015）『ジェトロ世界貿易投資報告（2015 年版）』
- 公益社団法人日本ロジスティクスシステム協会 JILS 総合研究所（2014）『2014 年度物流コスト調査報告書』
- 福元正武，小椋卓実，鈴木豪（2009）「四国港湾を対象とした簡易型国際コンテナ流動予測モデルの構築と四国港湾の利用促進に向けた施策の検討」『土木計画学研究・講演集』39，CD-ROM
- 松田琢磨（2015）「日本・韓国間コンテナ航路の動向」『日刊 CARGO』1501

山鹿知樹，柴崎隆一，角野隆（2004）「バルク系貨物を対象とした背後流動・輸送機関分担の分析と利用港湾／輸送機関選択モデルの構築」『国土技術政策総合研究所』201

渡部富博，樋口直人，森川雅行（1999）「船社・荷主等の挙動を考慮した国際コンテナ流動モデル～東アジア－北米西岸航路について～」『土木計画学研究・講演集』22，CD-ROM

Drewry Shipping Consultants (2010) *Container Freight Rate Insight*.

Informa (2013), *Containerization International Yearbook*.

Lloyd's List (2013) *The Lloyd's List of the World's Busiest Container Ports*.

The Journal of Commerce's (2008) *PIERS Data Base Import*.

UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) (1997, 2006, 2014, 2015) *Review of Maritime Transport*.



BOOK REVIEW

ビジネスマンのための中国労働法－労務管理が理屈でわかる－

高橋孝治 著

労働調査会, 2015 年, 400 頁



益洋金塔（北京）電子商貿有限公司集團總裁 益子知大 *

本書は『ビジネスマンのための中国労働法』とタイトルが付いているが、ビジネスマンに限らず駐在員やその帯同家族、留学生から旅行者まで中国に関わる全ての人に読んでもらいたいオスズメの一冊だ。

本書は「労働法（法律）」という一見堅苦しい側面から切り込んでいるが、読み進めるうちに「中国人の思考回路（ロジック）と中国の文化的背景を読み解きながらなぜその法律が必要かつそのような表現になっているのか」が平易な文章で詳しく解説されている。長年に亘り北京に定住している評者が読んで思わず「なるほど、だからこういう法律があったのか」と頷きながら読んでいけるいわば中国という国を知るためのバイブルといえる作りになっている。

日本で社会保険労務士として就労経験を持ち、中国で外国人初の法律諮詢師（法律コンサル士）を取得し、且つ中国の大学院にて中国法研究で博士課程まで極めた著者だからこそ伝えたい「中国と日本の違い」を、本書を通じて知れば、自ずとこれまでとは違った世界が開け、中国人との付き合い方や中国という国への理解の深め方が変わってくるはずだ。

本書は、法律の条文という文字の羅列から滲み出る「中国という国家の歩みたい道」や「国家が中国国民に求めるもの」を冷静に分析し、中華人民共和国が目指す「社会主義思想とその条件下での労働法」について詳しく述べている。日本人が陥りやすい「中国を見下している」ような表現は何処にもなく、フラットな気持ちで中国法を通じ現在の中国を理解できる良書といえよう。

前置きはここまでとして、具体的に本書の中身をみていこう。本書全体の目次は以下の通りだ。

はじめに

第 1 章 中国法の理解の仕方

第 2 章 中国労働法の歩み

第 3 章 労働契約の失敗しない結び方

第 4 章 労働契約書

第 5 章 労働時間と休憩時間

第 6 章 給与関係

第 7 章 工会（労働組合）について

第 8 章 集団契約と労働規章

* 益洋中国ビジネスセンター所長

第 9 章 違法な労働行為に対する責任

巻末資料

第 1 章と第 2 章は中国という国自体を知る上で最低限知っておくべき内容で、中でも第 1 章の「中国法の理解の仕方」は、ビジネスマンに限らず、中国に携わる全ての人々が一度は目を通し理解しておくべき内容だと感じる。

例えば、本書冒頭で日本人がイメージとして浮かべやすい古来の中国と、現「中華人民共和国」は全く異なる、とある。「日本人の多くは文化的にも人種的にも関わりが深いと『思い込んで』おり、そこを支配しているルール（法）も日本と同等のものだと『思い込んで』いるということ（本書 1-1, p.14）」という文章で、読者はのっけから先制パンチをくらう事になる。

また「社会主義国家の目的」という部分では、「社会主義国家の究極の目的は、お金や政府、法律、国家の存在しない世界の創造（1-3, p.18）」とあり、「社会主義国家とは資本主義国家が共産主義国家に完全に移行するまでの過渡期（1-3, p.19）」と解説している。

中華人民共和国は 21 世紀になった今でも、資本主義の考え方を一部取り入れつつも「特色ある社会主義国家」を変わらず標榜し、米国をはじめとする資本主義国家（中国が名指しする所の「西側諸国」）を敵対視する傾向にあるが、その根底にはこのような思考回路が働いている事に気付かされる。

他にも「社会の安定」のためには法を弾力的に運用するとあり、「このような『法』の使われ方は『中国共産党政権を維持する』という現在の中国法の目的にも適っている（1-8, p.29）」という部分や「中国法をはじめとする社会主義法は『正義の実現』を目的としていない（1-13, p.40）」ために「外国人を不利に扱うことこそがその目的の成就に適っており、『社会の安定』に合致している（1-13, p.40）」ので、外国人は訴訟で勝てないなど、日本人がもつ常識では到底理解できない中国法の世界を読み解く事ができる。

このようないわば「中華人民共和国側からみた法体系ロジック」が理解できるようになると、それに基いて「対策が立てられるようになる」のではないだろうか。

第 2 章に入ると、本書のタイトルにあるように「労働」に関する話題に集約されてくる。この章は「単位制度」と呼ばれる中国独特のシステムについて詳しく記載がなされている。

かつての中国では「単位」を通じて教育、就労、プライバシー（結婚や出産等）、定年後の生活までもが管理されており、改革開放後「単位制度」そのものはなくなったものの、「^{とうあん}档案」と呼ばれる制度は継続しており、「単位制度」に近い制度が引き継がれているという解説だ。（2-4～2-6, pp.48-55）

一見「それは中国人社会の話で我々には関係ない」と思う方もいるかもしれないが、現在の外国人管理システムでも「居住証明」が取れていないとたとえ定住していても、銀行口座が開設できなかったり、（対面式で）航空券や新幹線などのチケットが買えなかったりするので、中国に住む評者にとっては「外国人管理システムがこの単位制度を応用しているものだ」と理解でき、大いに納得した話であった。このように「単位制度」一つから、我々日本人が今でも中国国内において当たり前のように行っている作業も説明できるようになるのだ。

第2章までは筆者による独特の視点が多く盛り込まれていて読み応えがあったのだが、第3章から途端に旧態依然とした法解釈を淡々と述べるだけになってしまっているのが残念な点である。この第3章から最終第9章までは、中国で企業に勤めるか自ら起業した人以外の方はあまり事細かに読み込み記憶するまではしなくてよいかと思うが、第7章の「工会（労働組合）について」だけはじっくり読んでおく必要があるかを感じる。

労働組合というと、「ペースアップや労働者の待遇改善など労働環境改善を労働者側と企業側が対等な立場で話し合う場」という感覚に陥るが、「単位制度がなくなった現在においては、工会がかつての単位のように労働者を管理するための機関になっているという側面がでてきている（7-4, p.233）」とあるように、労働者管理に対する政府の思惑や意図が工会を通じて伝わってくる大事な場所と政府が位置づけている事に意識を置いて読まなければならない。

最後に本書の素晴らしい点をもう一つ。各章の章末に記載されているコラムも中国社会を映す事柄がトピックとして掲載されており、雇用者が陥りやすい問題が例示として取り上げられている。また数ある日本の中国関連書籍とは違った「中国側視点の理解を深める」事が本書を通じて可能であり、それにより事前にリスク回避やトラブル時における回避方法のシミュレーションが立てやすくなり、中国における事業の発展や生活が豊かになると考えられる。

デスクに一冊備えておき、必要に応じて都度見返す使い方を是非提案したい。

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 2016 年 6 月号 (第 27 巻 1 号)
2016 年 6 月発行 (年 2 回発行予定)

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

URL: <http://shiten.agi.or.jp>