

2023

6  
月号

第34巻1号

ISSN 1348-091X (PRINT)  
ISSN 2189-549X (ONLINE)

# 東アジアへの視点

北九州発アジア情報 公益財団法人 アジア成長研究所

## 特集号

### 「アフターコロナに向けて 再び動き出した物流と人流の課題」

[企画趣旨]……………1  
亀山 嘉大

[寄稿論文]  
「リスク社会における輸送費の増加と集積効果  
ーパンデミック, 国際紛争, 人口減少, 自然災害に備えるー」……………2  
亀山 嘉大

[寄稿論文]  
「日韓コンテナ航路と釜山トランシップ, 韓国船社の状況」……………14  
松田 琢磨

[寄稿論文]  
「航空が鍵を握る九州の訪日観光」……………27  
廻 洋子

[寄稿論文]  
「ペット同伴搭乗サービスの現状と経済価値  
ースターフライヤー台湾チャーター便の調査からー」……………46  
内山 真由美/亀山 嘉大

[AGI便り]……………64

今回、2023年6月の刊行になる通巻34巻第1号は、本誌で初の試みになるゲストエディターによる編集企画のもと4本の論文をお届けします。



## 特集号「アフターコロナに向けて 再び動き出した物流と人流の課題」

### 企画趣旨

ゲストエディター  
佐賀大学経済学部教授／アジア成長研究所客員教授  
亀山 嘉大

各論文の紹介に先立って、企画趣旨を簡単に述べる。近年、“疫病による世界分断”、“国際紛争と安全保障”、“人口減少”、“繰り返される自然災害”といった解決が困難なリスクが顕在化している。これらのリスクは、国際レベルでも、国内レベルでも、輸送費の増加に繋がる可能性がある。このことを背景に、コロナ禍があけた状況のもと、物流と製造業、旅客と観光業では、どのような展開が見込まれるであろうか。このような問題意識のもと、各論文では、東アジア地域と九州に視点をおきながら、いかにして1人当たりGDPを再上昇させて“稼げる”ようにしていくのかが議論されている。

1本目は、今回、ゲストエディターを務める私の拙稿「リスク社会における輸送費の増加と集積効果—パンデミック、国際紛争、人口減少、自然災害に備える—」である。本企画の全体の見取り図を兼ねている。空間経済学の理論から、輸送費の増加は、地方都市の集積効果を高める可能性があることを指摘している。本来、全体の見取り図として、物流と製造業、旅客と観光業を並列的に取り上げる予定であったが、後者をまとめることができなかつたので、この点は、紙面を改めて執筆したい。

2本目は、拓殖大学商学部 松田琢磨教授の論文「日韓コンテナ航路と釜山トランシップ、韓国船社の状況」である。九州の各港が日韓航路を通じてアジア地域に展開していること、その日韓航路は10社以上の中小韓国船社が占めていることが指摘されている。今後、中小韓国船社の再編があると輸送費の増加に繋がる可能性があり、航路のあり方を検討していくことの意義が述べられている。

3本目と4本目の論文は、旅客と観光業を取り上げたものである。日本政府は、2022年10月11日から訪日客の水際対策（入国者数の上限撤廃、短期滞在者の査証（ビザ）取得の免除、個人旅行の解禁）を緩和し、インバウンドが本格的に再開されている。これ以降、徐々に訪日外国人旅行者は増加している。2023年1～3月の訪日客数は、コロナ禍以前の2019年1～3月の訪日客数の59.5%まで回復している。この流れをやはり“稼げる”流れに繋げていく必要がある。

3本目は、敬愛大学国際学部 廻洋子特任教授の論文「航空が鍵を握る九州の訪日観光」になる。九州のインバウンド市場の大部分が東アジア地域から格安航空会社（LCC：Low-Cost Carrier）で福岡空港にやってきて短い宿泊機関で帰る旅客で占められていることを指摘している。これらの課題に対応するために、新規市場の開拓を含む市場の多様化、さらには、評価指標を“人数”から“人泊”に転換することの意義が述べられている。

4本目は、佐賀大学経済学部 内山真由美准教授と私との共著「ペット同伴搭乗サービスの現状と経済価値—スターフライヤー台湾チャーター便の調査から—」になる。海外の航空会社のペット同伴搭乗サービスの現状や法的課題を整理している。その上で、新しい付加価値の創出や提供を念頭に、スターフライヤー台湾チャーター便のインバウンド旅行者を対象に実施したアンケート調査をもとに、その課題や経済価値（支払意思額）を示している。

これらの論文を通じて、九州の各都市における1人当たりGDPを再上昇させて“稼げる”ようにしていくために、何らかのヒントを提供できるようなら幸いである。

## 【寄稿論文】

# リスク社会における輸送費の増加と集積効果

ーパンデミック、国際紛争、人口減少、自然災害に備えるー

佐賀大学経済学部教授／アジア成長研究所客員教授 亀山 嘉大

## 要旨

現代の都市発展の源泉は、空間経済学にしたがうと、消費者、最終財の生産企業、中間財の生産企業の3者間の相互作用によって内生的に生じる集積効果＝「集積の経済」の働きの求められる。集積の経済は、集中力（財の多様性に基づく規模の経済）と分散力（輸送費）の均衡点で形成される。

本稿では、空間経済学の視点から、経済成長期には想定されていなかった“疫病による世界分断（パンデミック）”，“国際紛争と安全保障”，“人口減少”，“繰り返される自然災害”の4つのリスクがヒトやモノの移動にかかる輸送費を増加させる可能性があることを議論した。その際、国際情勢に起因した「国際レベルの輸送費の増加と集積の関係」と国内情勢に起因した「国内レベルの輸送費の増加と集積の関係」に議論をわけて、それぞれの展望を述べた。

## 1. はじめに

我が国の1人当たりGDPの低迷は深刻である。OECD内のその順位は、2003年に10位に下がって以降、低下の一途を辿り、2007～08年には20位まで後退した。2009～12年の期間に16～11位に上昇したが、2013年に再び20位に下がって以降、20位台が定位置となっている。アジア諸国の中では、近年、シンガポールが10位以内を確保している。

我が国は、バブル経済の崩壊以降、1992～2002年の失われた10年（金融機関の不良債権問題）、1997年のアジア通貨危機、2001年のIT不況や米国同時多発テロ事件（9.11テロ事件）、2008年のリーマン・ショック、2011年の東日本大震災といった数多の試練に見舞われてきた。数多の試練が続いたことでリスクや痛み鈍感になったのか、あるいは、*Japan as Number One* (Vogel, 1979) で知られる高度経済成長期の成功が団塊の世代からいわゆるZ世代に至るまで浸透しているのか、1人当たりGDPの低迷に対して国民全般に危機意識が薄い。このような状況のもと、経済成長期には想定していなかった“国際紛争と安全保障”，“疫病による世界分断”，“人口減少”，“繰り返される自然災害”という4つのリスクと向き合わなければならない。

これらの4つのリスクは、輸送費の増加に繋がる可能性を含んでいる。輸送費の増加は、現代

の都市発展の源泉である集積効果にも影響が及ぶ可能性がある。World Bank（2009）にあるように、都市発展が各国の経済発展を推進していることから、輸送費の増加は、我が国の1人当たりGDPの再上昇を妨げる要因になりかねない。

振り返ると、世界貿易機関（WTO：World Trade Organization）のイニシアティブのもと、各国の協調によって関税や非関税障壁を下げながら、自由貿易体制を構築してきた。自由貿易体制は、船舶や航空機の巨大化・高速化という輸送技術の発達と相まって、ヒトやモノの移動にかかる輸送費を低減させた。我が国を含む先進諸国は、輸送費の低減を追い風に比較優位を活かした国際貿易によって経済成長を達成してきた。メガシティ（メガリージョン）といった大都市も同様で、輸送費の低減のもと集積の経済を享受しながら都市発展を遂げてきた。しかし、4つのリスクがヒトやモノの移動にかかる輸送費を増加させるなら、空間経済学の理論にしたがうと、集積効果の働きにも変容が生じることになる。

今後の展望として、本稿では、空間経済学の視点から、4つのリスクは、ヒトやモノの移動にかかる輸送費の増加に繋がる可能性があること、それを通じて、都市発展の源泉である集積効果にも影響が及ぶ可能性があることを議論したい。

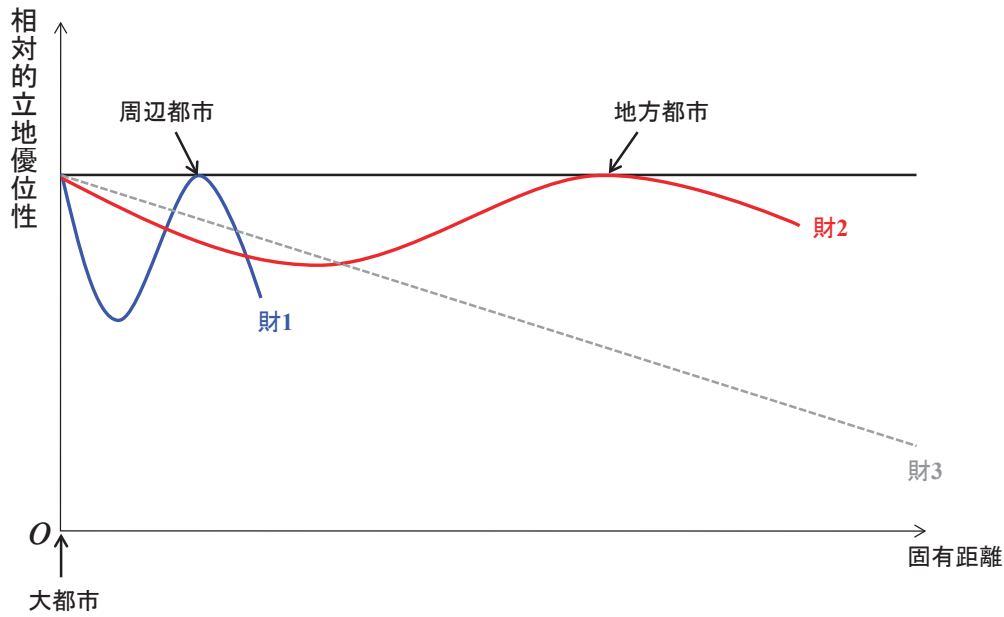
## 2. 輸送費の増減と集積の形成メカニズム

空間経済学では、企業の立地選択を独占的競争市場の想定のもと説明している。企業は、財の多様性に基づく規模の経済と取引費用を含む広義の輸送費が最適になるよう立地選択を行う。図1～2の立地のポテンシャル曲線をもとに、企業の立地選択のメカニズムを説明したい。これらの図では、（財の多様性の指標の1つである）財・サービスの差別化の度合いと財・サービスの輸送費に基づく固有距離（商圏）によって、供給者（企業）が相対的立地優位性をもつ立地点である集積の形成（臨界）点が定まる。

図1では、差別化の度合いが異なる3タイプの財の供給者（企業）の立地パターンを示している。差別化の度合いが小さい財1の供給者（企業）は、大都市でも周辺都市でも地方都市でも消費需要を満たせるため、ポテンシャル曲線の波形は狭くなり、どこにでも立地できることになる。差別化の度合いが大きい財2の供給者（企業）は、大都市と地方都市（拠点都市）でしか消費需要を満たせないため、ポテンシャル曲線の波形は広くなり、相対的に規模の大きな都市に立地を決めることになる。最後に、高度に差別化された財・サービスである財3の供給者（企業）は、大都市でしか消費需要を満たせないため、極端な場合、日本では東京の中心地を unique point として立地を決めることになる。

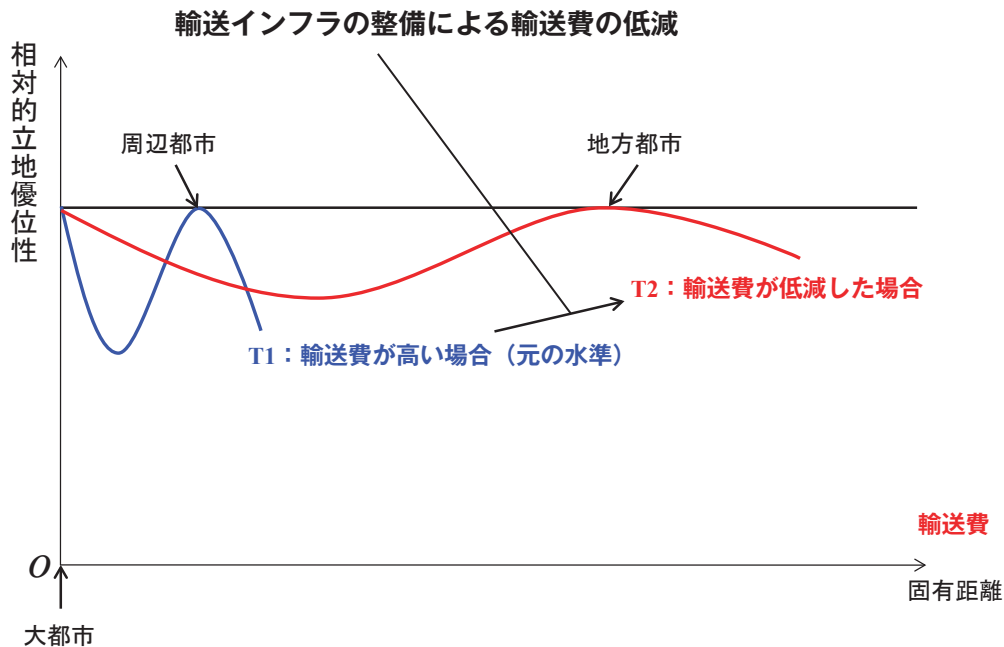
図2は、図1で示した集積の形成メカニズムを応用したものである。図2は、輸送費の低減が生じた場合における差別化の度合いが同じ1タイプの財の供給者（企業）の立地パターンの変容を示している。新幹線や高速道路といった輸送網の整備は輸送費を低減させる。このような輸送費の低減があると、差別化の度合いが同じ財の供給者（企業）であっても、その立地を変えることで固有距離（商圏）を拡大できる。元の輸送費の水準では、T1のポテンシャルカーブの固有距離（商圏）であったものが、輸送費が低減した水準では、T2のポテンシャルカーブでの固有距離

図1 ポテンシャル曲線で見える財の固有距離と集積の形成点（基本）



(注) 財1：財の差別化の度合いが小さいもの（パン屋や床屋）  
 財2：財の差別化の度合いが大きいもの（ブランド店）  
 財3：高度に差別化された財・サービス（国際金融サービス）  
 (出所) 藤田（2011）を加筆・修正

図2 ポテンシャル曲線で見える財の固有距離と集積の形成点（応用）



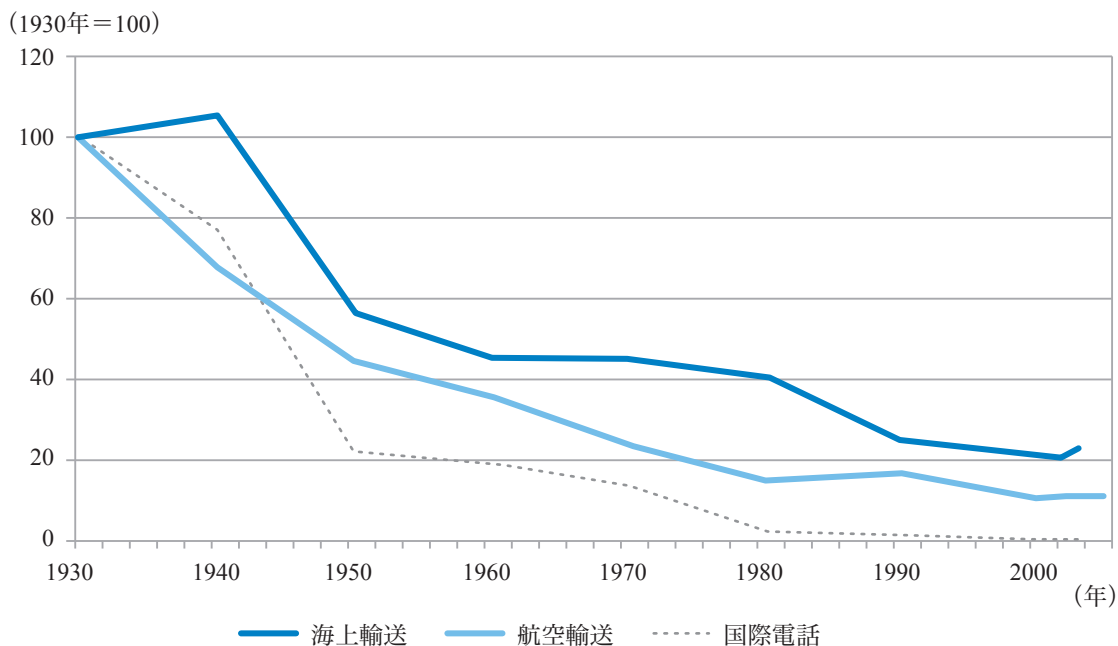
(注) T1：差別化の度合いが同じ財で輸送費が（相対的に）高い場合（元の輸送費の水準）  
 T2：差別化の度合いが同じ財で輸送費が（相対的に）低い場合（輸送費が低減した水準）  
 (出所) 藤田（2011）を加筆・修正

(商圏)になる。言い換えると、ポテンシャル曲線の波形は広くなり、相対的に規模の大きな都市に立地を決めることになる。事実、新幹線や高速道路の開通によって地方都市から大都市へ支店が集約されてきた。藤田、浜口、亀山（2018, p. 49の図2.3）でも、新幹線の時間短縮によって大阪府から東京都へ本社機能が集約されたことを確認できる。

このような企業の立地選択のメカニズムは、国境を越える場合も同様である。この背景には、国際的な輸送費の低減がある。図3は、1930～2000年代にかけての国際的な海上輸送、航空輸送、国際電話にかかる費用の動向を示している。自由貿易体制を背景に、輸送技術や情報通信技術の進歩によって、1950年代頃から国際的な輸送費・情報通信費は急速に低減してきた。このような財の多様性に基づく規模の経済と輸送費の逓減の相互作用によって、企業は国内での立地選択を見直し、安価で豊富な労働力と土地を求め、高度経済成長期は都心から周辺（地方）へ、グローバル化以降は国内から海外へ生産拠点を変更してきた。その結果、グローバル・バリューチェーン（GVCs：Global Value Chains）が構築されて国境を超える経済活動の空間的な分散や集中が生じた。EUやASEANのような国際的な経済統合が進んだ。このような現実で起こっている空間的な変容を空間経済学では、財の多様性に基づく規模の経済と輸送費の低減の相互作用によって説明してきた。

しかし、先述した4つのリスクは、輸送費を低減から増加に反転させるものである。4つの内、“疫病による世界分断”と“国際紛争と安全保障”は、相対的には国際情勢に起因したものである。一方、“人口減少”と“繰り返される自然災害”とは、相対的には国内情勢に起因したものである。（図1～3で見たように）輸送費の低減は、国や地域における集積効果、さらには、国境を

図3 国際レベルの「輸送費」の長期的な低減



(出所) 経済産業省 (2008), 原典は Growth and Impact of GVCs? What is so special? (OECD)

超える経済活動の空間的な分散や集中に作用してきた。当然のことながら、輸送費の増加は、従来と違った方向で空間的な分散や集中に作用し得る。しかし、国際情勢と国内情勢は、整合的な方向で作用し得ることもあるが、整合的でない方向で作用し得ることもある。後者の場合、輸送費の増減とその作用は複雑なものとなる。

以下では、国際情勢に起因した「国際レベルの輸送費の増加と集積の関係」と国内情勢に起因した「国内レベルの輸送費の増加と集積の関係」に議論をわけて、それぞれの展望を述べる。

### 3. 輸送費の増加を背景とした産業集積の展望

#### 3.1 国際レベルの輸送費の増加と集積の関係

“疫病による世界分断”と“国際紛争と安全保障”は、WTO加盟国の協調のもと構築されてきた自由貿易体制を揺さぶる事態を生じさせている。“疫病による世界分断”は、今回のコロナ禍で、都市封鎖（ロックダウン）や国境封鎖といった国内外の移動制限を発生させた。新型コロナウイルス感染症のパンデミックによる国境封鎖という事態は、藤田、浜口（2020）の表現にしたがうと、国家間のヒトの移動費が突然ほぼ無限大に高まったことと同義である。

“国際紛争と安全保障”は、中国の海洋進出や米中貿易戦争、さらには、ロシアのウクライナ侵攻によって自由貿易体制の綻びを顕在化させている。ウクライナの黒海沿岸地域では、オデーサ港などが封鎖されたことで、何百トンもの穀物がサイロに残ったままになっており、国際的な食料危機が発生しかねない（CNN, 2022）。この港湾封鎖という事態は、先の表現にしたがうと、国家間のモノの輸送費が突然ほぼ無限大に高まったことと同義である。

このような国境や港湾・空港の封鎖という事態は、一次産品から工業製品に至るサプライチェーン、GVCs、輸出入の寸断・停滞、あるいは、インバウンド（アウトバウンド）の蒸発を発生させた。どちらのリスクにおいても、国境や港湾・空港の封鎖が、国家間のヒトとモノの輸送費を増加させている<sup>注1)</sup>。

コロナ禍の緊急事態宣言下では、生産を中国に依存していたマスクや消毒液が品薄となって、製品価格の高騰を招いた。マスクや消毒液以外でも、原料、資材、部品が品薄となって、建設業や製造業の生産活動は支障をきたしていた。これらだけでなく、食料<sup>注2)</sup>、医薬品<sup>注3)</sup>、エネルギー、さらには、半導体の国内自給率の低さは解消した訳ではなく、今後も、同じ様なことが起きない保証はない。Schwellnus, Haramboure and Samek（2023）は、半導体の生産が少数の大企業に過度に集中していること、さらに、半導体が国防を含む広範な産業領域で使われる貴重な部品であ

注1) 国内でも、都道府県間の移動制限やテレワーク（在宅勤務）の普及と相俟って、航空・鉄道の各社が軒並み巨額の赤字を計上したことは記憶に新しい。

注2) 食料の安全保障に関して、本間（2021）は、①食糧の存在、②食糧の安定した供給、③食糧へのアクセス、④食糧の摂取（適切な栄養素のバランスのものを衛生的な環境で水分とともに摂れること）の4点の重要性を指摘している。これらの中でも、特に①～③は輸送の役割があって成り立つものである。

注3) コロナ禍で「ワクチン外交」という単語が意味をなしたように、我が国では、医薬品の安全保障も課題である。「中国製造2025」では、半導体、ITとともにバイオ医薬品が育成対象の新興産業にあげられている（産経新聞、2022）。

ることから、GVCsが破壊されれば、各国の経済に深刻な影響を与えると問題提起している。リスク管理のためには、Schwellnus, Haramboure and Samek (2023) にもあるように、該当分野で莫大な初期投資<sup>注4)</sup>がかかるが、我が国（日本企業）でもGVCsの見直しが必要なのではなかろうか。そのためには、海外の調達先や生産地を分散させる必要がある。

海外の調達先や生産地を分散させても、シーレーンがマラッカ海峡ルートにあるなら、南沙諸島（スプラトリー諸島）、台湾、尖閣諸島の関係で有事が生じた場合、シーレーンが封鎖される可能性がある。その場合、フィリピンの東側を通るロンボク海峡ルートが代替になるが、約1,700km（約3日間）分の航行が追加的に必要となる。当然、この追加的な航行に必要な輸送費は、最終的には消費者へ転嫁されることになる。この場合、物価の高騰は避けられない。

このようなリスク対策のために、国内製薬業界で海外依存を見直し、国内回帰を図る動きも出てきているが、やはり初期投資を含めてコスト面に課題がある（赤間、苅野、2021）。一方で、我が国の地方都市には、コマツ（小松製作所）、YKKやEIZOのように国内製造に拘って生産活動を続けている企業もある<sup>注5)</sup>。1990年代に多くの大企業は海外展開し、多国籍企業になっていったが、コマツもYKKもEIZOも敢えて国内製造に拘った意思決定を継続している。コマツは、海外展開をしながらも、建設機械や産業機械の基幹部品であるエンジンや油圧バルブを100社近くの下請企業の協力のもと国内製造している。基幹部品以外は、海外で現地調達をしているが、基幹部品の国内製造で技術と雇用を守っているという。YKKは、材料開発、設備開発、機械部品製造を自社内で行い、同社のファスニング事業やAP事業向け専用機械を国内外の各工場に供給している。専用機械の開発から製造を外注や海外に出さないことで技術と雇用を守っているという。EIZOは、コスト削減ではなく、国内製造に見合う研究開発による付加価値の追求を実施してきた。当初は一般消費者向けのモニターを生産していたが、霧補正技術を備えた航空や船舶の管制のためのモニターや診療用医療モニターのような高価格帯のモニターの生産にシフトしている。3社とも価格競争ではなく、イノベーションや自社への投資に経営資源をかけることで、製品差別化を行い、付加価値も生産性も向上させている。このようなイノベーションや製品差別化に基づき生産性の向上に取り組んでいる企業は、地域のリーディング企業として集積効果の媒介になるであろう。

### 3.2 国内レベルの輸送費の増加と集積の関係

周知のように、我が国は2008年を境に人口減少時代に突入している。2022年12月の人口推計によると、外国人を含む日本の総人口は1億2,486万1,000人、日本人の人口は1億2,190万1,000人で12年連続のマイナス記録になっている（総務省統計局、2023）。国際的に見ても、未

注4) 最近の数ヶ月で10数社の大企業（電機機械系メーカー）の調査を行い、海外戦略の見直しの有無を尋ねたが、大部分の回答は、中国はじめ海外展開のために投下した初期投資の回収ができていないため、現状維持ということであった。

注5) この段落の議論は、経済産業研究所の地域経済プログラム「国際化・情報化新時代と地域経済」のプロジェクトメンバーとして参加した北陸地域の現地調査や関係資料に基づいている。関連の研究結果は、丸屋、浜口、熊谷、白又編著（2017）を参照されたい。



曾有の人口減少局面を迎えている。“人口減少”は、トラック運転手の高齢化と人手不足を背景とした「物流2024年問題」に起因して輸送費を増加させるであろう。

実際、小林、小畑（2023）による野村総合研究所の推計によると、2025年には全国の荷物総量の約28%、2030年には全国の荷物総量の約35%が運べなくなるという。地域別の推計結果では、2030年に荷物が運べなくなる割合が大きいのは、東北の-41%、四国の-40%、北海道と九州の-39%の順となっている。この推計にしたがうと、これらの地域では、2030年には物流が逼迫してしまうことになる。そのための対策として、フェリーや鉄道を使ったモーダルシフトの推進も重要であるが、本質的な問題の解決には繋がらないであろう。加えて、経済産業省、国土交通省、農林水産省（2022）にもあるように、現在の物流業界は、中小の運送事業者になるほど適正な運賃で輸送できている状況ではないので、経済活動の健全化という視点では、適正な運賃になった上で、燃料代など物価高騰分を上乗せしていく必要がある。結論としては、国内物流にかかる輸送費の増加は避けられないものと考える。

“繰り返される自然災害”は、1995年の阪神・淡路大震災、2011年の東日本大震災、さらには、毎年の台風、暴風、高潮、豪雨、豪雪によってもたらされる。これらの自然災害は、生活基盤や社会基盤を破壊し、企業の生産活動を停止させる。短期的な（復旧が遅れる場合は長期的な）供給の遅延・停止は製品価格を上昇させ、輸送の遅延・寸断は（リードタイムを含めて）輸送費を増加させるであろう<sup>注6)</sup>。

2007年の中部地震では、リケンの柏崎工場（新潟県柏崎市）が被災し操業停止になった<sup>注7)</sup>。2011年の東日本大震災では、ルネサスエレクトロニクス的那珂工場（茨城県ひたちなか市）が被災し操業停止になった。2事業所とも日本の全完成車メーカーに部品を供給していたため、全ての自動車産業が生産停止に追い込まれた。なぜ特定の事業所に部品の生産が集中したのであるか。ガソリン車1台の生産には2~3万点の部品が必要である。各々の部品の生産はネジ1点であっても、低価格、高品質、さらに自動車産業に特有な高い“安全性”の要求水準を満たしながら、長期間にわたって大量に供給し続ける必要がある。即ち、部品の生産技術が標準的であっても、パッケージとして簡単に代替ができない生産技術（システム）になるため、結果的に、規模の経済のもと製品差別化が図られている。各部品メーカーは、輸送費の低減を背景に、さらに部品を低価格で供給できるように規模の経済を追求し、生産拠点を1ヵ所に集約して、そこから遠方にある納品先に納期遵守で輸送していた。この過程における生産拠点の絞り込みに、完成車メーカーも気付いていなかった訳だが、東日本大震災以降、同じことが生じないように、完成車メーカーの主導のもと生産拠点の複数化に取り組んできた。

しかし、近年の電動車シフトは、ガソリン車のサプライチェーンに再編を迫るものとなっている。日本政府は、2021年に「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、2035年までに乗用車新車販売で電動車100%の実現を目指している（内閣官房他、2021）。電動

注6) 例えば、東日本大震災で被災した太平洋沿岸の港湾では、防潮堤や岸壁の破損、ガントリークレーンをはじめ荷役機器の破損、数百~数千に及ぶコンテナの内陸や海底への散乱など港湾機能の回復に月単位の時間がかかる事案が発生している。例えば、山本（2012）で詳細な報告を確認できる。

注7) この段落の議論は、亀山（2018）に基づいている。詳細は、亀山（2018）を参照されたい。

車では、ガソリン車のエンジンがバッテリーに置き換わるため、エンジンを軸に実装されてきた部品が10分の1になるといわれている<sup>注8)</sup>。各部品メーカーから供給される部品が減るということは、自動車産業全体の物流量は減少に転じることを示している。このことは、「物流2024年問題」の緩和に繋がるかもしれないが、電動車用の部品の生産であっても生産効率を高めるためには規模の経済が必要なため、その段階での輸送費を見ながら、生産拠点が再び絞り込まれていくものと考えられる。これらの生産拠点が集まる地域では、集積効果が高まっていくであろう。

## 4. 低減が続く情報通信費

ここまでの議論を踏まえて、輸送費の増加が続く場合でも、都市発展の源泉である集積の経済（規模の経済）を高め、1人当たりGDPを上昇させる方策を検討したい。ここまでの議論では、広義の輸送費である情報通信費を取り上げてこなかった。情報通信技術（ICT：Information & Communication Technology）の普及・発達は、大容量データの高速通信やクラウド環境の整備などを通じて情報通信費を大幅に低減させてきた。DX（Digital Transformation）やIoT（Internet of Things）、さらには、最近ChatGPTで衆目を集めている人工知能（AI：Artificial Intelligence）も、稼働の基盤はICTにある。情報通信費は、今後も低減し続けるであろう。

我が国（日本企業）では、IoTの領域では、数多の新事業の事例を見ることができる。例えば、先述のコマツは、「〇〇×IT」戦略のもと事業展開しているオプティム（<https://www.optim.co.jp/>）と連携し、遠隔支援が可能な建設機械を提供して、現場の生産性の向上に貢献している。吉川工業は、電波で個体を自動的に認識できるシステムであるRFID（Radio Frequency Identification）事業で“Wアラート”を開発し、それをリフトと作業員に装着させることで、接触事故の削減に貢献している。このようなIoTの領域で生産性を向上させながら、我が国（日本企業）は、米国のビッグ・テック（Big Tech）<sup>注9)</sup>の後塵を拝している“無形資産”ベースでICTを活用したネットワークビジネスでイノベーションを起こしていく必要がある。

Haskel and Westlake（2017）は、“無形資産”には、スケーラビリティ（拡張可能性）、サンクコスト、スピルオーバー、シナジーの4つの特徴があると述べている。Big Techは、これらの特徴を備えたビジネスを展開している。“無形資産”は、物理的なモノではなく、アイデアや知識、社会関係に基づく（無形）資産である。このような“無形資産”ベースでICTを活用したネットワークビジネスの創出に向けて、日本企業<sup>注10)</sup>が内部留保を投資に回し、イノベーションを起こして台頭しない限り、日本の1人当たりGDPの上昇は期待できないであろう。

注8) 各部品メーカーの中には、自前の輸送手段をもたないところもあり、「物流2024年問題」も短期的な課題であるが、新しい販路の確保は深刻な課題である。日本政府や地方自治体は、地域の雇用対策として、ガソリン車の部品を供給している中小企業の中で、電動車含めて他の販路をもたない企業の洗い出しを行い、マッチングや技術開発などの支援策を講じる必要がある。

注9) Alphabet (Google), Amazon, Apple, Meta (Facebook), Microsoft の総称である。各社の頭文字のアルファベットに基づき、GAFAM という総称もある。

注10) 従来、印刷業界は大手2社を頂上にいただき、そこから仕事が流れていくピラミッド型の構造であったが、近年、ラクスルが中小の印刷会社とダイレクトに繋がるICTを使ったネットワークビジネスを構築し、急速に売り上げを伸ばしている。

コロナ禍で Microsoft Teams, Cisco Webex, Zoom のような米国企業のオンライン会議ツールが国内で広く普及したが、V-CUBE (<https://jp.vcube.com/>) のような日本企業のオンライン会議ツールは普及しなかった<sup>注11)</sup>。とはいえ、オンライン会議ツールの普及は、移動にかかる費用や時間を節約し、業務の効率化を介した生産性の向上を実現できる。Fujita, Hamaguchi and Kameyama (2021) では、人口減少と高齢化の同時進行によって、国民1人当たりの土地と時間に余裕ができ豊かに使えるようになるため、土地所有制度の見直しとあわせて、アクティビティ・ベースド・ワーキング (ABW: Activity-based Working) の導入の意義を指摘している。ABW は、場所や時間に制限されることなく個々の自由度を高めながら、生産性の向上を実現できる働き方である。コロナ禍のテレワークの普及は、ABW の導入をはじめ国民の生活様式に様々な変化をもたらした。総務省統計局 (2022) では、テレワーク (在宅勤務) の実施者と非実施者の時間の使い方の比較を報告している。テレワーク (在宅勤務) の実施者は、通勤時間が減少した分、①睡眠、②テレビ・ラジオ・新聞・雑誌、③学習・自己啓発・訓練 (学業以外)、④趣味・娯楽の4項目で使える時間を増加させている (総務省統計局, 2022, p. 10 の表3-3)。

*Japan as Number One* (Vogel, 1979) では、日本の高度経済成長の基盤は、日本人の学習意欲と読書習慣であるという指摘がある。実際、日本人の読書時間は低下をたどっているようだ<sup>注12)</sup>。これに照らして、Vogel (1979) の指摘が真であるなら、教育を通して、人的資本形成の一助になる読書時間の増加を促していく必要がある。イノベーションに寄与できる人材育成を図り、米国に負けない“無形資産”ベースでICTを活用したネットワークビジネスを創出させる必要がある。

## 5. おわりに

我が国は、もともと地震大国であるが、未曾有の人口減少局面を迎えている。自然災害があっても、人口減少増加局面では、市場メカニズムが機能し、都市再生の集積効果が働いてきた。現在、我が国では、海溝型地震として、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震、相模トラフ沿いの海溝型地震、南海トラフ地震の3つ、直下型地震として、首都直下地震、中部圏・近畿圏直下地震の2つなど、30年以内に60%とか70%の高い発生確率の巨大地震の発生が予想されている (<https://www.bousai.go.jp/kyoiku/hokenkyousai/jishin.html>)。

大規模な災害が生じた場合、藤田、浜口、亀山 (2018, pp. 268~269) が示したように、人口減少局面では、人口増加局面で働いていた都市再生の集積効果は、地方になるほど働かなくなる。だからといって、現在の我が国において各地方都市が人口増加を政策目標に掲げるのは、ゼロサムゲームを煽動し、かえって国益を損なうだけである。人口移動は、市場メカニズムに基づき、人々が仕事や成功の機会、生活水準の向上を求めて移動した結果である。離島の保全など特殊な

注11) オンライン会議ツールを活用したテレワークの普及は、公共交通を使った出勤や出張を激減させ、航空・鉄道各社の収益を悪化させた。視点を変えると、交通費という内需が減って通信費 (ライセンス契約を含む) 外需を増やしたことになる。詳細は、亀山 (2022) を参照されたい。

注12) 文化庁 (2019) によると、調査の回答者の47.3%が「1か月に1冊も本を読まない」と回答しており、読書離れが進んでいると指摘している。

ケース<sup>注13)</sup>を除き、住民（移住者）が稼げる場を作ることなく、人口増加を政策目標に掲げるのは地方自治体のエゴである。市場メカニズムの働きは相当に強く、近藤（2019）が移住支援金の効果を検証しているが、その効果は薄く<sup>注14)</sup>、政策で簡単に誘導できるものではない。地方都市の政策目標の設定にあたっては、合成の誤謬<sup>注15)</sup>を生じさせない意思決定が求められる。

一方で、メガシティ（メガリージョン）の大規模な被災は、低成長になっているとはいえ、我が国の経済成長を牽引している集積効果を崩壊させかねない。事業継続計画（BCP：Business Continuity Plan）や事前のBCPの策定も重要であるが、首都機能や集積効果のバックアップをどのように図っていくのであろうか。先述したSchwellnus, Haramboure and Samek（2023）の指摘にもあるように、該当分野で莫大な初期投資がかかるが、被災による損失や復興にかかる費用を見定めていく必要がある。その見定めを各企業の判断に任せたままで良いのであろうか、この点では、市場メカニズムよりも政策の役割の方が重要であろう。この点の議論を深め、速やかに具体的な対策（事業）を展開していく必要がある。

このような状況のもと、疫病（パンデミック）、国際紛争、さらに、地球温暖化（気候変動）による強力な風水害が頻発している。ここまでの展望で述べてきたように、これらの4つのリスクは、輸送費の増加に繋がる可能性が高い。ヒト・モノ・カネの移動の自由を支持していれば豊かになるという自由貿易体制が揺らぐとともに、都市発展の源泉である集積効果にも影響が及ぶであろう。集積効果はメガシティ（メガリージョン）で強く働くが、地方都市でも働くものである。輸送費の増加は、地方都市の集積効果を高める可能性がある。図1～2を使って説明したように、輸送費の増減を受けて、財の供給者（企業）が立地を変えることで、財・サービスの固有距離を拡大・縮小できる。従来、輸送費の低減を背景に、規模の経済が活きるように生産拠点を集約してきた。製造業の産業集積と同様に、商業集積も輸送費の安さを活かし、メガシティ（メガリージョン）が周辺エリアの消費者を取り込んできた。実例をあげると、福岡都市圏から周辺都市圏を結ぶ新幹線、鉄道、高速バスなどの輸送費は低減を続けてきた。この結果、福岡都市圏は、差別化の度合いが高い財・サービスを軸に、周辺都市圏（北九州都市圏、久留米都市圏、佐賀都市圏）の消費者を取り込むことができた。

しかし、コロナ禍もあって、新幹線、鉄道、高速バスなどの輸送費は増加に転じている。製造業のサプライチェーンの再編や立地の見直しと同様に、商業集積（商圏）だけでなく金融業・保険業のようなオフィス型の業界を含め立地（商圏）の再編の可能性もある。周辺都市圏（地方自治体）には、そのような流れを取り込むことができるような都市計画の変更など工夫が求められる。

注13) 島根県隠岐の島の海士町のように、離島であっても、町役場と事業者が設立した第3セクターがアビー (<https://www.abi-net.co.jp/>) のCAS (Cells Alive System) 冷凍システムを導入し、生食用の“岩がき春香”を東京に定期的に出荷して“稼げる”体制を確立している (Fujita, Hamaguchi and Kameyama, 2021)。CAS 冷凍ははじめ瞬間冷凍技術は、解凍しても魚介類から旨味成分のドリップを出さないことで付加価値を維持できる。

注14) 近藤（2019）は、移住費用を移住後の毎期の便益によって何年かかりで返済できるのかを推定している。推定結果によると、例えば、既婚世帯が東京から500km離れた地方に移住した場合、投資回収に必要な期間は高卒で27～32年、大卒で13～14年になる。現行の制度では、移住にあたって地方自治体から移住支援基金（既婚世帯で100万円、単身世帯で60万円）が供出されるが、その効果は投資回収に必要な期間を1年ほど短くできる程度である。

注15) 個人の利益の追求などミクロレベルで最適な行動であっても、それが集約されると全体の利益を損なう結果になるなどマクロレベルでは最適な行動にならないことを言う。

## 謝辞

本稿は、JSPS 科研費（研究課題：17K03693/22H03854，研究代表者：亀山嘉大）を受けている。本稿に残る誤りは全て筆者の責任である。

## 参考文献

### 〈日本語〉

- 赤間建哉，苅野聡祐（2021）「医薬品原料調達で『脱中国』 塩野義など生産国内回帰へ 依存度下げ安定確保，コスト5倍の試算も」『日本経済新聞』2021年7月1日（<https://www.nikkei.com/article/DGXZQOUC2237T0S1A420C200000/>） Accessed May 30, 2023
- 亀山嘉大（2018）「空間経済学」，経済地理学会編『キーワードで読む経済地理学』古今書院，pp. 107～121
- 亀山嘉大（2022）「インバウンドの再開と稼げる観光業の構築－日本経済の再浮揚に向けて－」『運輸と経済』82（12），pp. 25～33
- 経済産業省（2008）『通商白書 2008－新たな市場創造に向けた通商国家日本の挑戦－』日経印刷
- 経済産業省，国土交通省，農林水産省（2022）「我が国の物流を取り巻く現状と取組状況」（[https://www.meti.go.jp/shingikai/mono\\_info\\_service/sustainable\\_logistics/pdf/001\\_02\\_00.pdf](https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/sustainable_logistics/pdf/001_02_00.pdf)） Accessed May 30, 2023
- 小林一幸，小畑皓平（2023）「トラックドライバー不足時代における輸配送のあり方－地域別ドライバー不足数の将来推計と共同輸配送の効用－」，第351回NRIメディアフォーラム（<https://www.nri.com/-/media/Corporate/jp/Files/PDF/knowledge/report/cc/mediaforum/2023/forum351.pdf?la=ja-JP&hash=687D5A3ADA200CE06BAE2853566330EA0C978EE0>） Accessed May 30, 2023
- 近藤恵介（2019）「東京一極集中と地方への移住促進」RIETI Policy Discussion Paper Series, 19-P-006
- 産経新聞（2022）「製薬 中国が原材料支配」2022年7月16日（<https://www.sankei.com/article/20220716-23H5UHEZ2VIQZHGVLZYMY3U4HE/>） Accessed May 30, 2023
- CNN（2022）「国連機関，封鎖されたオデーサの港の再開要請 食料危機抑制のため」2022年5月7日（<https://www.cnn.co.jp/world/35187166.html>） Accessed May 25, 2023
- 総務省統計局（2022）『令和3年社会生活基本調査－生活時間及び生活行動に関する結果－結果の概要（令和4年8月31日）』（<https://www.stat.go.jp/data/shakai/2021/pdf/gaiyoua.pdf>） Accessed May 30, 2023
- 総務省統計局（2023）「人口推計－2023年（令和5年）5月報－」（<https://www.stat.go.jp/data/jinsui/pdf/202305.pdf>） Accessed May 30, 2023
- 内閣官房，経済産業省，内閣府，金融庁，総務省，外務省，文部科学省，農林水産省，国土交通省，環境省（2021）「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」（[https://www.meti.go.jp/policy/energy\\_environment/global\\_warming/ggs/pdf/green\\_honbun.pdf](https://www.meti.go.jp/policy/energy_environment/global_warming/ggs/pdf/green_honbun.pdf)） Accessed May 25, 2023
- 藤田昌久（2011）「創造的復興に向けて－空間経済学の視点から－」，経済産業研究所（RIETI）政策シンポジウム『東日本大震災後の産業競争力強化に向けて－産業界の取り組みと政策対応－』資料
- 藤田昌久，浜口伸明（2020）「文明としての都市とコロナ危機」，小林慶一郎，森川正之編著『コロナ危機の経済学－提言と分析－』日本経済新聞出版，pp. 301～314
- 藤田昌久，浜口伸明，亀山嘉大（2018）『復興の空間経済学－人口減少時代の地域再生－』日本経済新聞出版社
- 文化庁（2019）『平成30年度「国語に関する世論調査」の結果の概要』（[https://www.bunka.go.jp/tokei\\_hakusho\\_shuppan/tokeichosa/kokugo\\_yoronchosa/pdf/r1393038\\_02.pdf](https://www.bunka.go.jp/tokei_hakusho_shuppan/tokeichosa/kokugo_yoronchosa/pdf/r1393038_02.pdf)） Accessed May 30, 2023
- 本間正義（2021）「東アジアにおける食料の安全保障と農業政策」『東アジアへの視点』31（2），pp. 1～18

丸屋豊二郎, 浜口伸明, 熊谷聡, 白又秀治編著 (2017) 『北陸地方創生と国際化・イノベーション』日本評論社

山本裕 (2012) 「震災復興と物流－海運・港湾を中心として－」『東アジア評論』4, pp. 11～20

〈英語〉

Fujita M., N. Hamaguchi and Y. Kameyama (2021), *Spatial Economics for Building Back Better: The Japanese Experience*, Springer.

Haskel, J. and S. Westlake (2017), *Capitalism without Capital: The Rise of the Intangible Economy*, Princeton University Press. [山形浩生訳 (2020) 『無形資産が経済を支配する－資本のない資本主義の正体－』東洋経済新報社]

Schwellnus, C., A. Haramboure and L. Samek (2023), “Policies to Strengthen the Resilience of Global Value Chains: Empirical Evidence from the COVID-19 Shock,” *OECD Science, Technology and Industry Policy Papers*, 141, OECD Publishing, Paris. (<https://doi.org/10.1787/fd82abd4-en>.) Accessed May 25, 2023

Vogel, E. F. (1979), *Japan as Number One*, Harvard University Press, Cambridge. [広中和歌子, 木本彰子訳 (2017) 『新版 ジャパンアズナンバーワン』CCCメディアハウス]

World Bank (2009), *World Development Report 2009: Reshaping Economic Geography*, Washington DC, World Bank. [田村勝省訳 (200) 『世界開発報告 2009 変わりつつある世界経済地理』一灯舎]

【寄稿論文】

## 日韓コンテナ航路と釜山トランシップ、 韓国船社の状況

拓殖大学商学部教授 松田 琢磨

### 要旨

日本と韓国の間を結ぶ日韓コンテナ航路（日韓航路）は、日韓貿易を支える重要な役割を担っている。また、九州地方含む日本の地方港にとって、釜山港との航路は重要な国際航路であり、釜山港は外国との貿易に際して通過するチェックポイントとなっている。

本稿では改めて日韓航路の基本的な動向と現状について確認する。主な内容としては、概して、九州地方が日韓航路を通じてアジア地域との経済的結びつきを強めていることがあげられる。ほかの地方より九州地方が韓国向け輸出貨物を集めている一方で、博多港以外で日韓航路の便数が少なくなっていることも確認された。

また、日韓航路は10社以上の中小韓国船社が大きなシェアを占めている。これらの会社は再編の可能性もときおりさやかれており、日韓航路に参入する船社間で再編が見られれば、日本の荷主にとってコスト上昇要因になる可能性がある。

さらに、本稿では日本発着貨物が釜山トランシップへの依存度を高めている傾向も指摘している。今後はサプライチェーンの強靱化に資する形でコンテナ港湾の利用を考えること、九州におけるコンテナ輸送の在り方考えることが重要になる。

貿易の主要な手段であるコンテナ輸送を、地方で活発化させる意義は大きい。九州地方をはじめ日本の多くの地方港について「実入りコンテナの輸出量を増やすこと」は共通した課題である。地方の雇用を促進し、経済の活発化を促すためにも輸出促進の試みが期待される。

### 1. はじめに－コンテナ輸送における日韓航路の重要性－

コンテナ輸送の市場動向で注目を浴びるのは、世界の中でも輸送距離が長く、量も多いアジア・北米間の北米航路やアジア・欧州間の欧州航路の基幹航路とアジア域内航路である。基幹航路は輸送量で年間5,000万TEU<sup>注1)</sup>あり、世界のコンテナ輸送量の30%近くを占める上、運賃水準もほかの航路より高いため、(とくに規模の大きい)海運企業や物流企業の活動や業績に顕著な影響

注1) 20フィートコンテナ換算 (TEU: Twenty-foot Equivalent Units)。コンテナ輸送では、貨物量や船腹量を20フィートコンテナの個数に換算する慣例がある。40フィートコンテナで貨物が運ばれたときは、多くの場合2TEUとみなす。TEUという概念が用いられるようになった背景については、幡野・松田(2023)を参照されたい。

を与える。

アジア地域内の各国間を結ぶアジア域内航路は、航行距離が短く運賃収入に与えるインパクトは小さい。しかし、その輸送量が北米・欧州の基幹航路の合計と遜色ない年間約5,000万TEUと大きいため、基幹航路ほどではないものの重視される航路である。また、アジア域内航路では、基幹航路の主力貨物である各種商品の製造プロセスで必要となる材料や部品を運ぶことが多く、経済活動の観点からの重要性が認識されている。もちろん、経済成長・発展を受けた中国や東南アジア各国における消費拡大を支えるための商品輸送も盛んである。

日本と韓国の間を結ぶ日韓コンテナ航路（日韓航路）は、アジア域内航路の1路線である。コンテナ輸送量は2021年で80.2万TEU<sup>注2)</sup>にのぼり、日本・米国間の125.2万TEUや日本・欧州間の131.1万TEU<sup>注3)</sup>と比べても決して小さくない。また、同航路は韓国、とくに釜山港での積み替え（トランシップ）を行うためにも利用されている。釜山港における日本との間のコンテナ取扱量<sup>注4)</sup> <sup>注5)</sup>は、日韓両国を目的地とするローカル輸送が119.8万TEU、フィーダー<sup>注6)</sup>またはトランシップが行われたコンテナの数は171.7万TEU（いずれも2021年）にのぼる。

日韓航路がこれだけの大きさを持つ背景には、両国間の貿易規模の大きさがあげられる。日本から見て、韓国は2021年において輸出入総額9.3兆円、シェア5.5%を占める世界第4位の貿易相手国である<sup>注7)</sup>。韓国から見ても日本は輸出入総額847億ドル、シェアは6.7%で世界第3位の貿易相手国<sup>注8)</sup>となっており、両国の貿易上の結びつきは大きい。九州経済圏にとっても、2021年において輸出額1.5兆円で全体の17.0%、輸入額4,271億円で5.7%を占め、総額でも11.8%で中国、オーストラリアに次ぐ世界第3位と結びつきはさらに強い<sup>注9)</sup>。金額ベースでみた全国での日韓貿易総額のうち、2021年では40.8%<sup>注10)</sup>が海上コンテナ貨物として運ばれており、日韓航

注2) S&P “GTA Forecasting Database”, Accessed Mar 20, 2023。この数値には、フェリーで運ばれたコンテナ貨物も含まれる。

注3) 公益財団法人日本海事センター「海上荷動きの動向」, Accessed Mar 20, 2023。

注4) コンテナ貨物輸送量（Container Cargo Movement）とコンテナ取扱量（Container Throughput）はともにコンテナの運ばれた量に関する指標であるものの、微妙に内容が異なる。コンテナ貨物輸送量は貨物の入ったコンテナ（実コンテナ）を運んだ量である。コンテナ取扱量では輸送量に加えて、空コンテナ輸送量、積み替えを行ったトランシップ輸送量が含まれる。海運会社は、実コンテナを運ぶことで運賃収入を得るため、実コンテナが運ばれているかの「コンテナ貨物輸送量」を重視する一方、港湾業務では港の中でどれだけコンテナを移動させたかが料金に関わるため「コンテナ取扱量」が重視される（松田，2023）。

注5) 韓国発着のコンテナ貨物のうち、75.6%は釜山港発着であり、トランシップ貨物に限ると96.7%が釜山港を経由している（2021年）。そのため、日韓航路の大半は釜山港発着の貨物であるとみなして差し支えない。

注6) ハブ港湾とそれ以外の港湾を比較的小さな船で連絡する支線航路のことをフィーダー航路と言い、フィーダー航路の輸送をフィーダー輸送と呼ぶ。韓国船社は、日本と韓国の間でコンテナ貨物を輸送して積み替えを行った後に自社で韓国以外の地域まで運ぶことをトランシップ、韓国で大手船社など他の船社の船に乗り換えて他地域に運ぶことをフィーダーと呼んで区別している。ただし、一般的にはいずれもトランシップと呼んで差し支えない。

注7) 財務省「貿易相手国上位10カ国の推移」(<https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y3.pdf>) Accessed Mar 20, 2023。

注8) UNCTAD “COMTRADE” (<https://comtradeplus.un.org/>) Accessed Mar 20, 2023。

注9) 門司税関「九州経済圏の貿易（確定値）」(<https://www.customs.go.jp/toukei/suii/html/data/y3.pdf>) Accessed Mar 20, 2023。

注10) 財務省「貿易統計」による。ただし、同統計によるコンテナの定義には通常の海上コンテナ以外のものも含まれている。日韓の貿易では、日本独自の規格であるJR貨物の12フィートコンテナを使って貨物をフェリーで輸送する事例があり、貿易統計はこれらの貨物もコンテナ輸送に含む。



路は日韓貿易を支える重要な役割を担っている。

また、九州地方を含む日本の地方港にとって、釜山港との航路は重要な国際航路であり、釜山港は国際貿易を行う上で、初めまたは最後に通過するチェックポイントとなっている。しかも、アジア港湾への基幹航路寄港数が伸びているにもかかわらず、日本の主要港湾（東京、横浜、名古屋、大阪、神戸）への基幹航路寄港数は減少を続け、1995年の143便/週から2019年には37便/週となった。そのため、日本発着コンテナ貨物のトランシップ利用割合は増加傾向にあり、なかでも釜山港を経由する量が最も多い。日本から見ると発着コンテナの約1割が釜山港を経由してほかの国との間を行き来している。

ただし、日韓航路の注目度は決して高くない。そのため、日韓航路の状況について言及した文献は、いくつか存在するものの決して多いとは言えない。たとえば、韓国港湾の概況を報告書の中で取りまとめている李・神代・小柳（2000）や日中航路、日韓中の域内物流構造と政策を検証した具（2012）のほか、魏（2016）のように北東アジアにおける高速船活用の文脈でコンテナ輸送に言及するものがある。本稿では、これら既存文献に加えて、九州地方を中心に日本と韓国間の貿易や貨物輸送の在り方について考える材料を提供すべく、日韓航路の動向と現状について確認することから説明を始める。さらに、近年の日本港湾と韓国経由トランシップ、地方港の利用を促すためのインセンティブ政策について述べていくこととしたい。

## 2. 日韓航路の概況

日韓航路の便数と寄港の動向は、毎年海事関係の業界紙が2022年12月末時点で発表している。それによると、東京、横浜、清水、名古屋、大阪、神戸および博多の基幹航路が寄港する港以外の58地方港のうち48港で、韓国の港に寄港する便が存在する（日本海事新聞、2023年1月31日付）。便数は週で延べ171.67便にのぼる<sup>注11)</sup>。

表1は地方別の日韓航路の便数の動向である。東北地方と中国地方は日本海側であるかそうでないかで分けた。日韓航路に含まれる便は主に、日本と韓国の港の間を結ぶサービスと、日本と中国の間を結ぶ途中で韓国に寄港するサービスをあげることができる。後者のサービスは日本からの輸出の場合、日本で集荷した韓国向け貨物を釜山港などでいったん下ろし、当該港で韓国から中国向けの貨物を積み込む（ウェイポート〔Way port〕と呼ばれる）。ほかにも東南アジアへ向かう船や基幹航路の船が韓国に立ち寄って、同様の積み下ろしを行うケースもあるものの、中国発着便に比べると便数も少ないため、ひとまず除外する。

地方別の寄港動向を見ると、北陸、中国（瀬戸内海側）、東北（日本海側）、四国の順で日韓航路の頻度が高いことがわかる。概して日本海側の方が日韓航路の寄港数は多く、関東、中部、近畿といった地方への寄港は少ない。関東などの港への寄港が少ない要因としては、まずは距離的に遠いことが要因にある。ほかには、韓国との航路を持つ東京港や横浜港など大きな港が近くにあることも寄港を減らす要因になっていると思料される。

注11) 小数点以下の便数となるのは和歌山下津港に3週間に2回寄港する便があるためである。ほかに、仙台塩釜港と伏木富山港に隔週寄港の便がある。

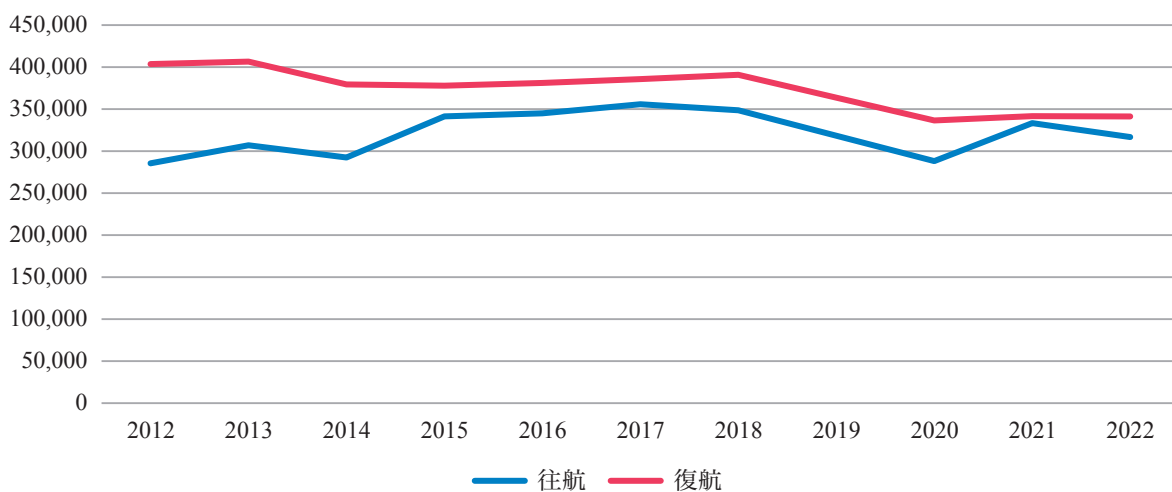
表1 地方別日韓航路便数の動向

	港数	韓国便	韓国寄港の中国便	合計	1港あたり便数
北海道	5	6	7	13	2.6
東北（太平洋側）	5	4.5	9	13.5	2.7
東北（日本海側）	2	4	4	8	4.0
関東	4	6	3	9	2.3
北陸	5	16.5	10	26.5	5.3
中部	3	6	0	6	2.0
近畿	4	3.67	0	3.67	0.9
中国（日本海側）	2	5	1	6	3.0
中国（瀬戸内海側）	8	30	0	30	3.8
四国	7	23	0	23	3.3
九州・沖縄	13	32	1	33	2.5
	58	136.67	35	171.67	3.0

(注) 九州・沖縄には下関港を含む。

(出所) 日本海事新聞（2023年1月31日付）に基づき筆者作成

図1 日韓航路のローカル貨物推移（単位：TEU）



(注) 2019年のデータが不明のため線形補間している。

(出所) 韓国近海輸送協議会の発表データに基づき筆者作成

釜山港との距離と寄港数の関連は、荷主の港湾選択行動とも関連していると考えられる。実際、上記の寄港数の動向について、松田・川崎（2015）は2011年の西日本の26港発の米国向けコンテナ貨物のデータを用いて、神戸港と釜山港までの航行距離と港湾選択行動の関係を整理、分析した結果と整合している。彼らの分析結果では、阪神地方、中国地方、四国地方、九州地方の順に神戸港の利用率が高くなっており、貨物が発生した港から母船積出港までの距離が母船積出港の選択に影響していることが示唆されている。釜山までの距離が短い地方では、荷主が釜山トラ

ンシップを使いやすいため、寄港数に影響していると考えられる。

九州地方において1港あたり便数が少ない理由には、日韓航路の寄港が博多港に集中していることが大きな理由にあげられる。博多港には毎日運航のカメリアラインのRORO船をはじめ週24便が就航している。表1に博多港を含めた場合、1港あたり便数は週4.1便まで増加して、中国地方の瀬戸内海側や四国地方と遜色のない寄港数となる。

つぎに、輸送量の動向について述べたい。日本と韓国をそれぞれ最終目的地とするローカル貨物のコンテナ輸送量は、図1の通り韓国からの輸出（復航）が日本からの輸出（往航）を上回る形で推移している。

日韓航路のさらに詳細な動向については、韓国の海運会社が輸送している分のみであるが、韓国近海輸送協議会（KNFC）が取りまとめて発表している<sup>注12</sup>。このデータでは、ローカル貨物以外の輸送量の動向も示している。ただし、ローカル貨物輸送以外の最新データを入手することが難しいため、表2では入手可能な中で最も新しい2018年のデータをもとに九州地方と全国、東京港での日韓航路のローカル貨物以外のトランシップやフィーダー輸送の状況を示す。

表2ではローカル貨物以外にフィーダー貨物やトランシップ貨物でも韓国からの輸入が日本からの輸出を上回っていることが示される。日本からの輸出が上回っているのは、フィーダー（空コンテナ）の項目だけである。日本に比べて韓国でのコンテナ修繕費用が安いことから、修繕目的の空コンテナ輸送があるものの、基本的にはインバランスを埋めるために日本から韓国に向けた回送（リポジショニング）が行われていることを反映している。

少し古いデータではあるが、韓国国家物流情報センターの発表資料によると、2013年においては往航の方が全体のコンテナ輸送で約20万TEU上回っていたにもかかわらず、実コンテナ輸送では復航が往航を30万TEU強上回り、日韓往航においては輸送量の半分弱がリポジショニング

表2 九州、全国、東京港における日韓航路の輸送量（2018年、単位：TEU）

		ローカル貨物	フィーダー (実コンテナ)	フィーダー (空コンテナ)	トランシップ 貨物	合計
九州	韓国からの輸入	43,557	13,984	11,062	40,445	109,048
	日本からの輸出	40,378	32,451	3,922	72,310	149,061
	合計	83,935	46,435	14,984	112,755	258,109
全国	韓国からの輸入	390,841	132,719	17,573	575,715	1,116,848
	日本からの輸出	348,582	63,348	76,679	379,894	868,503
	合計	739,423	196,067	94,252	955,609	1,985,351
東京	韓国からの輸入	83,121	1,864	336	35,434	120,755
	日本からの輸出	35,655	1,372	8,071	11,978	57,076
	合計	118,776	3,236	8,407	47,412	177,831

(注) 九州には下関港を含む。

(出所) 韓国近海輸送協議会の発表データに基づき筆者作成

注12) 後述するように、日韓航路においては韓国船社のシェアが大きいため韓国船社をカバーできれば輸送貨物量の大半は補足できると考えられる。

であることが示唆されていた（松田，2014）。

九州地方（下関含む）での注目点は、まずローカル貨物において輸出が輸入を上回っていることである。これは2016年や2017年も同様の傾向がみられているため、安定的な傾向といえる。全国的に見るとローカル貨物の輸出は輸入を大きく下回っており、日本の地方港は輸出貨物の少なさに悩まされることが多い。その一方で、九州地方ではほかの地方に比べると韓国向け輸出貨物を集められている点は特筆すべきであろう。また、九州地方の港の発着貨物輸送量の合計（25.8万TEU）は、東京港の輸送量合計（17.8万TEU）を上回る。これは九州地方が日韓航路の大きなユーザーであり、日韓航路を通じてアジア地域と経済的結びつきを強めていることを反映しているといえる。

以下では、トランシップ貨物以外のローカル貨物で日本と韓国の間でどのような品目が取り扱われているか、説明していくこととしたい。表3は日韓往航の品目別輸送量を示している。全体的に、加工用の原料や材料、部品が多くを占める。フラットロール製品や銑鉄、鉄鋼は輸出品目

表3 日韓往航の品目別輸送量（単位：TEU）

品目	2020年	2021年	2022年
1 鉄鋼のフラットロール製品	43,116	40,692	47,741
2 鉄くず・スクラップ	34,693	36,158	37,602
3 有機化学品	40,555	40,668	32,938
4 紙・板紙の廃棄物およびスクラップ	19,142	33,409	30,485
5 非鉄金属	17,935	23,919	27,091
6 銑鉄	21,763	19,312	22,306
7 プラスチックおよびその製品	15,230	15,344	13,737
8 消石灰，セメント	13,019	13,876	13,697
9 プラスチックの一次製品	16,251	15,181	12,587
10 新聞紙，非塗工紙，板紙	10,064	17,036	11,535
11 スラグ，ドロス，灰	7,308	8,224	11,453
12 一般産業機械	8,705	11,132	10,560
13 塩，硫黄，土，左官材料	10,272	10,688	9,587
14 特殊産業機械	6,132	4,854	5,981
15 ガラスおよびガラス製品	8,068	7,753	5,035
16 自動車部品	5,578	4,562	4,578
17 化学製品	4,909	5,006	4,437
18 鉄鋼製品	3,881	4,396	4,394
19 印刷・筆記用具	3,528	3,648	4,359
20 工作機械および部品	3,802	4,104	4,029
その他	91,757	97,622	95,658
合計	385,708	417,584	409,790

（注）データソースが異なるため、表3の合計値は表2のローカル貨物の合計と一致しない。

（出所）S&P “GTA Forecasting Database” に基づき筆者作成

でも九州のシェアが高い。プラスチック及びその製品では繊維やフィルムの原料になる酢酸セルロースの輸送量が多く、これらも関西や山口・九州近辺から運ばれている。

表4は日韓復航の品目別輸送量を示したものである。復航も部品、材料、原料が多い傾向がある。また、往航に比べて食品が多いことが特徴となっている。有機化学品は、塗料や接着剤に使われるアクリル酸エステル、テトラブromo無水フタル酸などが多くなっている。車両・車両部品では合成ゴムや車両用のタイヤが多く、タイヤは神戸港、仙台塩釜港、博多港などでの輸入が多い。そのほか、一般産業機械には、下関港での輸入が多いゴム・プラスチック成型用の型が含まれている。蒸留酒、リキュール、その他の酒類には分類されているものの、九州では水俣や八代で輸入される工業用アルコール原料が多い。

表4 日韓復航の品目別輸送量（単位：TEU）

品目	2020年	2021年	2022年
1 鉄鋼のフラットロール製品	43,489	48,424	45,231
2 プラスチックの一次製品	31,364	36,940	45,208
3 有機化学品	17,969	20,665	22,627
4 プラスチックおよびその製品	15,942	16,807	16,537
5 無機化学化合物	12,174	13,771	13,156
6 食品調製品、酵母、ソース、スープ、エキス類	11,122	11,662	11,197
7 一般産業機械	9,326	10,914	11,003
8 自動車部品	11,500	11,286	10,844
9 鉄鋼製品	11,012	10,203	10,499
10 絶縁電線・ケーブル、蓄電器・電池、電池くず	8,403	9,990	10,064
11 繊維製品、皮革製品、衣料品	10,242	9,942	9,526
12 蒸留酒、リキュール、その他の酒類	4,845	4,364	8,575
13 その他の鉄鋼製品	10,194	8,590	8,303
14 小麦粉、ミール、パスタ、パンなどの食品調製品	6,479	6,979	7,289
15 鉄および鋼鉄の構造物、貯水池およびタンク	10,473	10,385	7,101
16 印刷用紙、筆記用具	6,273	6,958	5,811
17 ゴム製品、ゴムの廃棄物およびスクラップ	3,632	4,728	5,759
18 ビール、サイダー、発酵飲料	5,979	5,529	5,601
19 石けん、洗剤	4,926	4,316	4,701
20 ココアおよびココア調味料	4,698	4,339	4,675
その他	123,879	127,684	115,273
合計	363,921	384,476	378,980

(注) データソースが異なるため、表4の合計値は表2のローカル貨物の合計と一致しない。

(出所) S&P "GTA Forecasting Database" に基づき筆者作成

### 3. 日韓航路と韓国船社

日韓航路の多くのシェアを韓国船社が持っている。背景にあるのは、1967年に韓国で制定された海運振興法である。同法では、韓国の輸出入貨物は原則として自国船で運ぶことが義務付けられ、自国船で運べない証明（ウェーバー）があるときにのみ、外国船社による輸送を実施できることとなっていた。韓国政府がウェーバーを発給しなかったこともあり、基本的に韓国船社が日韓航路の輸送を担っていた。韓国船社の海運同盟である KNFC も運賃プール制を通じて各社のシェア割りを実施するとともに、新規参入に対し一致団結して対応してきた。1996年に韓国が OECD（経済協力開発機構）へ加盟する際に海運自由化の原則を受け入れたため、1995年にウェーバー制が廃止され、運賃プール制など競争制限施策も廃止された。

しかしながら、1990年代後半に日本船社の参入が可能になったあとに輸送シェアを獲得しようとしても、すでに韓国船社を利用した物流システムが構築されていた。そのため、状況は現在になっても変わっていない。典型的な経路依存の状況である。

表5では（筆者が入手可能な中で最も新しい）2016年2月時点の日韓航路に参入する韓国船社と同航路への投入船腹量、隻数を示している。日韓航路は、中小規模の韓国船社が多数参入していることが特徴である。中小船社が中心であるため、平均船腹量は平均1,000TEUを下回り、比較的小さめであるものの、運航頻度が高いため提供できるスペースの量は大きくなる。2017年には日韓航路の船腹量で65%を韓国船社が占めていた。

表5 日韓航路に参入する韓国船社と投入船腹量、隻数（2016年2月、単位：TEU）

船社名	TEU	隻数
高麗海運 (KMTC)	9,070	14
南星海運 (Namsung)	8,388	11
興亜海運 (Heung-A)	7,528	12
汎洲海運 (Pan Continental)	4,023	5
天敬海運 (CK Line)	3,630	7
東進商船 (Dongjin)	2,576	4
長錦商船 (Sinokor)	2,479	6
韓進海運 (Hanjin)	2,338	3
東暎海運 (Dongyoung)	1,416	2
パンオーシャン (Pan Ocean)	1,400	2
釜関フェリー (Pugwan Ferry)	140	1
太栄商船 (Taiyoung)	169	2
Hansung Shipping	126	1
パンスターライン (Panstarline)	—	1
韓国船社以外	93,264	81
総計	136,547	152

（注）2016年に韓進海運は倒産、2019年に興亜海運は長錦商船とコンテナ事業を統合している。

（出所）MDS Transmodal data に基づき筆者作成

2016年に韓進海運が倒産<sup>注13)</sup>したのち、基幹航路に参入する韓国海運会社はHMM（旧：現代商船）と韓進海運の北米航路事業を引き継いだSM（サムラミダス）ラインのみである。それ以外の海運会社は日韓航路や韓中航路、東南アジア航路など近距離航路に参入している。

日系<sup>注14)</sup>でフルコンテナ船を用いて海外との定期航路を運航している船社は、Ocean Network Express (ONE) 以外には神原汽船があるが、日韓航路のサービスはONEによる苫小牧・釜山間のHokkai Arirangサービスのみである。ほかに日系船社による日韓航路サービスは、フェリーを使用したカメラライン、関釜フェリーによるサービスが存在する。

リーマン・ショック後に大韓海運やSTXパンオーシャンといった海運会社が倒産し、2010年代のコンテナ海運市場の悪化を背景に最大手の韓進海運も倒産に至った。当時ではもうひとつの最大手船社である現代商船も経営危機にあり、雇用をはじめとする経済的な影響に対する危機感を強めた韓国政府は2017年8月に韓国船社14社を集めて、韓国海運連合（KSP）の結成を後押しした。KSPは韓国船社同士での競争が過熱化している東南アジア航路、韓中航路、日韓航路の航路で、加盟船社同士がスペース交換・航路の合理化・新航路の共同開設などの協調をすすめることで、韓国船社の競争力回復を図ることを目的としている。

2018年には現代商船と長錦商船、興亜海運の3社がアジア域内航路を対象に戦略的提携である「HMM + K2」コンソーシアムを結成した。2019年には長錦商船と興亜海運のコンテナ船事業が統合した。2021年9月にはコンテナ船5社が加盟する東南アジア航路での韓国型海運同盟「Kアライアンス」が正式に発足している。

2010年代はコンテナ運賃が世界的に低迷したこともあって、韓国船社は日韓航路でもコスト削減メリットを得るための共同運航をKSP結成以前から進めてきた。いまでも地方港に寄港する航路の多数で共同運航が行われている。そのため、船社間競争の激しい東南アジア航路や韓中航路に比べれば合理化の優先順位は低い。しかし、輸送シェアが高い日韓航路に参入する船社の間で再編が見られれば、需給調整機能が働きやすくなり、日本の、とくに地方港を利用する荷主にとってはコスト上昇の要因になる可能性がある。

一方で韓国における船社再編に不透明感があることは否めない。KSPは船会社同士の仲介を主目的としており、加盟各社の独立性は非常に強いとされる（渡邊，2018）。オーナー企業が多い韓国の中小船社に対してKSPがどこまで影響を及ぼせるか疑問も持たれている（浦野，2021）。

韓国政府の対応に一貫性がないことも指摘できる。もともとKSPは競争制限や需給調整を想定したスキームであり、公正で自由な市場競争の実現を目指す競争当局から見れば微妙な存在である。したがって、KSPによるスキームを推し進めるのであれば、韓国政府の中で対応に整合性がとれている必要がある。にもかかわらず、2022年6月に韓国の公正取引委員会が2003～2019年の間に計76回の運賃に関して談合があったと認定し、日韓航路を運航するコンテナ船社15社に対して総額800億ウォン（約84億円）の課徴金を課すと発表しており、政府内で政策の一致が見

注13) 2016年に倒産（2017年に清算）した韓進海運は韓国を代表する海運会社であり、韓進グループの創業者である趙重勳が1977年に設立した。韓進海運の倒産については松田（2023）を参照されたい。

注14) Ocean Network Expressは2017年に日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社のコンテナ部門を統合して設立されたが、本社はシンガポールにある。カメララインは日本郵船と高麗海運の合併会社である。

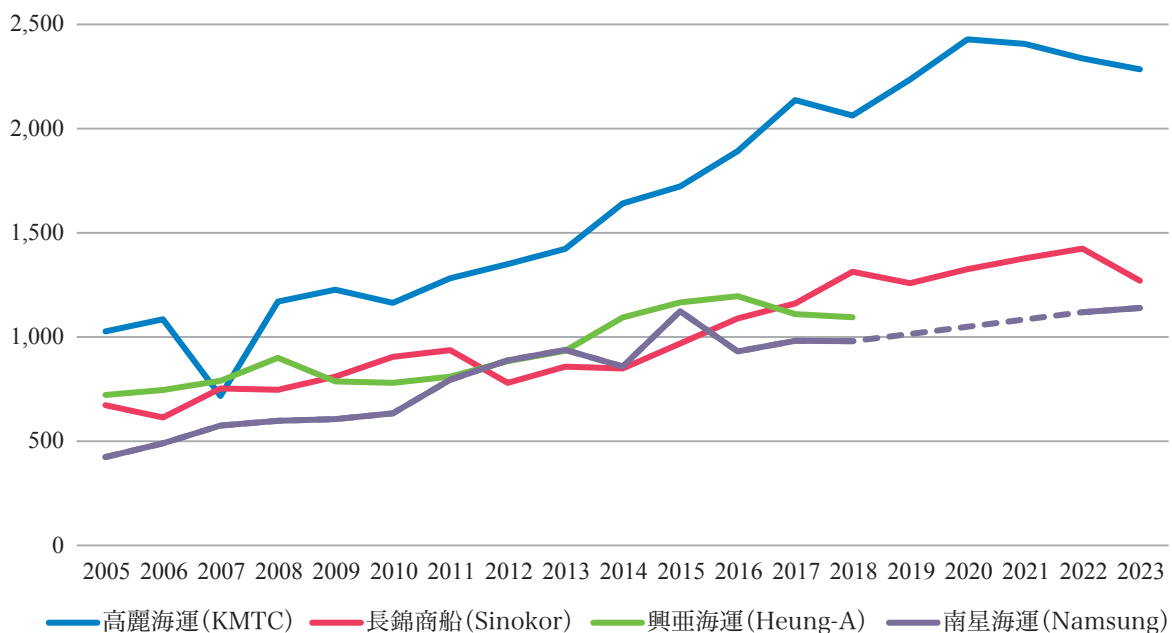
られているとは考えにくい。

再編が起これば、船社間で航路や寄港地の重複が起これば、合理化が促される。なかでも日韓航路を通じて国際貿易へアクセスする地方経済にとっては、寄港頻度の低下と運賃の上昇が懸念点となる。頻度の低下はリードタイムの増加を通じて、運賃の上昇は輸送コストの増加を通じて地方港の利点を減ずる。さらに貨物量の少ない地方では、スケジュール上航路が維持されていても抜港の可能性が高まる。寄港数が少なく、代替便が少ない状況で抜港のリスクがあると、その港だけでは荷主に安定したサプライチェーンを供給することが難しくなる。

再編に加え、コンテナ船の大型化傾向も地方港にとって懸念点である。図2は韓国の中小船社のうち、比較的大きな4社、高麗海運、長錦商船、興亜海運および南星海運の1隻当たり船腹量の推移を示している。2000年代から2010年代にかけて1隻当たりの船腹量の大型化が進行しており、2005～2023年の間で3社の船腹量はそれぞれ1.9倍から2.7倍に増大した。日韓航路でも1990年代に韓国船社が主力としていた340TEU型の船舶が入れ替わる過程で、700TEU型や1,000TEU型への入れ替えが進行している（藤原，2020）。

運航船が大型化すると、1回の寄港で集めなければならない貨物の量が増えるため、各社間で共同運航が促進される。加えて、1回の航海で運ぶ貨物を増えることに対応して、寄港頻度の減少も検討されるようになる。さまざまな海運会社が同時に航路を開設している大きな港であれば寄港頻度の問題はあまり大きくない。しかし、地方港における寄港頻度の減少は、利用荷主にとって利便性の急激な低下につながる。安定したサプライチェーンを維持するために他港の併用や移行を検討するなど、荷主に対して物流施策の変更すら促す可能性もある。

図2 主な韓国近海船社の1隻当たり船腹量（単位：TEU）



(注) 興亜海運は長錦商船とコンテナ事業を統合しているため、直近までのデータはない。また、南星海運の欠損部分は点線で示している。

(出所) Alphaliner data に基づき筆者作成



## 4. 釜山トランシップの増加

1990年代以降、韓国政府による物流立国を目指した施策に基づき、コンテナ貨物は釜山、航空は仁川に集中させる形で釜山港の港湾整備が拡大した。2000年には同港がコンテナ取扱量で世界第3位に躍進した。近年は青島港や天津新港、大連港など中国北部港湾の取扱量増加に合わせて順位は低下気味ではあるものの、2021年でもコンテナ取扱量で2,000万TEUを超えて世界第7位を維持している。同港はシンガポールに次いで世界第2位のトランシップ港湾であり、中国華北地方や日本発着のトランシップ貨物を1,200万TEU以上取り扱っている。

日本発着の釜山トランシップは年々増加している。日本発着コンテナ貨物が同じ港2000年に46.1万TEUであり、日本港湾のコンテナ取扱量の3.8%であった。トランシップ貨物量は年々増加を見せ、2010年には107.6万TEUで6.4%、2017年には159.1万TEUで8.7%、2021年には171.7万TEUで9.6%まで伸びている。北米航路では、2022～2023年にかけて日本からの米国に向け輸出貨物を基幹航路の母船に積みこむ港として、釜山港が東京港を上回る事態も生じた。コロナ禍の時期に基幹航路の母船の日本寄港が減ったことがトランシップ増加を招いた側面もあるが、日本発着貨物のゲートウェイの役割を釜山港が担う状況が現実起こった。

しかもコロナ禍に際して釜山港が混雑したことは日本向け貨物の到着をさらに遅らせ、日本における物資輸送の乱れの大きな原因になった。荷主や生産者、消費者が安定したサプライチェーンを確保するためには在庫確保や輸送ルートやモードに幅を持たせる複線化は重要な施策のひとつであり、釜山トランシップへの依存度が極度に高まりすぎることは、有事の際に問題になる可能性を否定できない。複線化以外にも、国内調達に切り替える短縮化などの選択肢を考慮して、サプライチェーンの強靱化に資する形で、九州地方におけるコンテナ輸送とコンテナ港湾の在り方を考えることが重要である。

## 5. おわりに

貿易の主要な手段であるコンテナ輸送を、地方で活発化させる意義は大きい。しかしながら、日本においては貨物を輸入するのに使われてきたコンテナの約30%が空コンテナとして返送されており、多くの港で輸出貨物の増加が課題となる<sup>注15)</sup>。とくに地方港湾では輸出と輸入のコンテナの数が合わないインバランス傾向が進行している。この問題が大きくなると、海運会社が寄港を避けるケースも出てくる。日本の多くの地方港にとって「実入りコンテナの輸出量を増やすこと」は共通した課題である。九州地方は日韓のローカル貨物では輸出が超過しているものの、トランシップ貨物を含めると輸入超過であるため、やはり輸出促進は重要である。

地方港の輸出促進のため考えられる方策として、①地元大企業などの最寄り港利用拡大に注目する、②中小企業、または未輸出企業の貨物に注目する、の2点があげられる。ただし、①は日本全体の輸出量を再配分する役割にとどまる。①の目的で地方港の利用を促すためのインセンティ

注15) 大分港のようにコンテナ貨物の輸出が超過気味の港では、輸入を増やしてバランスをとることが必要になると考えられる。

ブ政策は、自治体間の競争を激化させるなどの問題点も熟考した上で慎重に採用することが必要であろう注16)。

地方港湾におけるインセンティブ制度を検証した渡邊・川崎・松田(2020)では、新規荷主に対するインセンティブで金額を変化させても有意な変化はみられていない。各地方港湾が独自に実施しているインセンティブ助成の個別メニューについても、有意な結果が得られなかった。すなわち新規荷主に関しては助成条件が有意にならず、助成対象にすることも再考すべきという結果になった。これに関しては、行動変更を促すインセンティブの額が小さすぎるのではないかとの見解もあるが(渡邊・川崎・松田, 2021), 増額する場合でも荷主獲得のメリットと財政上のデメリットを勘案しつつ対応することが必要である。

九州地方を含め地方港の活用を促進する上でより重要になるのは②であろう。なかでもアジアとの貿易の仲介を行う商社やフォワーダーをはじめ物流業者の存在が重要になる。輸出を増やし、アジアとのつながりを強めて地方経済の活性化を目指すためにも、現在輸出を行っていない企業に対して、海外進出のための商品開発やマーケティング活動を助け、地域金融機関や商社や物流企業などとのマッチングを促すことで間接輸出を増やしていくことが欠かせない。

マーケティング、マッチングを通じて発見した課題を解決するため、地方では自治体の港湾担当以外の部署との協力が必要になるほか、港湾・物流関連以外の民間企業など産業部門を超えた協調が必要な点は言うまでもない。輸出促進を通じて背後地の産業振興と地方港の活用をともに進めることは、港を中心とした産業集積の形成や雇用の確保につながる点でも望ましい。

## 参考文献

- 浦野綾(2021)「K アライアンス発足、地方港への影響分析を」『日本海事新聞』2021年9月28日付
- 魏鐘振(2016)「北東アジア諸国を結ぶ高速船輸送の実態と競争優位性に関する考察—コンテナ船輸送と高速船輸送の比較を中心に—」『経済貿易研究』42, pp. 59~68
- 具京模(2012)「北東アジア日韓中の域内物流問題に関する考察—域内物流の分析と今後の政策協調案について—」『東アジアへの視点』23(4), pp. 15~29
- 幡野武彦, 松田琢磨(2023)『日の丸コンテナ船社 ONE はなぜ成功したのか?』日経 BP
- 藤原裕士(2020)「地方港外貿コンテナ航路の未来(下) 外貿航路の維持どこまで 地方港, 環境変化で迫られる将来設計」『海事プレス』2020年10月30日付
- 松田琢磨(2014)「日本・韓国間コンテナ航路の動向(1)」『日刊 CARGO』2014年12月8日付
- 松田琢磨, 川崎智也(2015)「国際物流の変貌と港湾」, 川崎芳一, 寺田一薫, 手塚広一郎編著『コンテナ港湾の運営と競争』成山堂書店, pp. 62~88
- 松田琢磨(2023)『コンテナから読む世界経済 経済の血液はこの「箱」が運んでいる!』KADOKAWA
- 李濟民, 神代順平, 小柳貢(2000)「北東アジア地域の海運を担う韓国港湾の状況」『北東アジア—サハリン研究会調査研究報告書』(小樽商科大学ビジネス創造センター), pp. 85~124
- 渡邊壽大(2018)「韓国海運事業者の再編とわが国地方港湾への影響」『日刊 CARGO』2018年6月8日付

注16) ほかにも、統計の整備も必要となるであろう。インセンティブ助成制度は、港湾管理者が行う場合は税金を原資とする。ポートセールス協議会等を通じた助成であっても、その原資には公金が含まれる。公金支出の効果検証を行ううえでも、国および地方公共団体が全国的な資料、統計整備に力を注ぐことが望まれる(渡邊・川崎・松田, 2020)。

渡邊壽大, 川崎智也, 松田琢磨 (2020) 「地方コンテナ港のインセンティブ助成の実証分析」『日本物流学会誌』28, pp. 141~148

渡邊壽大, 川崎智也, 松田琢磨 (2021) 「地方港インセンティブの“直感”と“実態”」『Daily Cargo 臨時増刊号 地方港縦断 2021』, pp. 3~10

【寄稿論文】

# 航空が鍵を握る九州の訪日観光

敬愛大学国際学部特任教授 廻 洋子

## 要旨

本稿では、九州のインバウンド観光の現状とポストコロナ時代の在り方について考察する。その基礎として、国土交通省、日本政府観光局、観光庁などの公的データを使用し、アジア各国の訪日旅行市場と九州の訪日旅行市場、さらにこれを支える国際航空の現状と課題点を分析した。訪九旅行市場の課題としては、1) 東アジアからの観光客が全体の9割以上を占めていること、2) 訪問者の滞在期間が短いこと、3) アジアのLCCが多数の国際航空便を担当していること、4) 国際航空便が福岡の空港に集中していることをあげることができる。

これらの課題に対応するため、1) 市場の多様化と新規市場の開拓、2) 評価指標の“人数”から“人泊”への転換、3) リピーター対策の強化、4) 福岡空港への航空アクセスの過度な集中の解消、5) 地域間の格差解消を提案している。

## 1. はじめに

新型コロナウイルスの流行による水際対策が2022年10月に緩和された結果、久しぶりに訪日旅行が再び盛り上がっている。有名観光地だけでなく、街のいたるところで外国人旅行者の姿が見られるようになった。

訪日旅行は予想を上回る勢いで回復し、2023年1～4月の訪日外客<sup>注1)</sup>数を見ると、1月は149.7万人、2月は147.5万人、3月は181.8万人、4月は194.9万人で、総計で約674万人に達した。2023年4月の訪日客数は、既に2019年の同月の66.6%までに回復している。一方、コロナ禍前の訪日外客数の多くを占めていた中国からの旅行者は、2023年1～4月の訪日外客のうちわずか3.7%を占めるに過ぎないことが注目される。

国連世界観光機関（UNWTO：UN World Tourism Organization）によると、2022年の国際旅行客数は9億1,700万人であり、コロナ禍以前の62.8%まで回復し、2023年にはコロナ禍前の80～95%に、そして2024年以降には2019年の水準に戻ると予測されている。コロナに関する規制を続けていたアジア・太平洋地域でも、コロナ規制を緩和・廃止する国や地域が増えており、

注1) 「訪日外客は、外国人正規入国者から、日本を主たる居住国とする永住者等の外国人を除き、これに外国人一時上陸客等を加えた入国外国人旅行者のことである。駐在員やその家族、留学生等の入国者・再入国者は訪日外客に含まれる。」([https://www.jnto.go.jp/news/press/20230419\\_monthly.html](https://www.jnto.go.jp/news/press/20230419_monthly.html))。

国際旅行客増が予測されている。特に巨大市場を有する中国が自国民に関するコロナ規制を廃止したことにより、大きな期待が寄せられている。

日本政府も新型コロナウイルスを巡る水際対策を2023年4月29日に終了し、中国本土からの直行便を対象に、「サンプル検査」も同日に終了し、5月8日以降は接種証明も不要になった。今後は中国人旅行者がどの程度回復してくるかが焦点となりそうである。

九州地方では、九州地方知事会と九州経済連合会等の経済団体が2005年に九州観光推進機構を設立し、東アジアを中心に九州ブランドの認知度の向上や、基幹産業としての観光の成長を目指し、様々な取り組みを行ってきたが、コロナ禍により厳しい状況に陥った。回復が急速に進みつつある今日の訪日旅行市場を背景に、この厳しい状況から脱却し、九州地域への訪日旅行客を増やすにはどのような施策が必要だろうか。阿蘇山や高千穂などの自然や、世界文化遺産をはじめとする文化資源、自然を背景とした温泉など観光資源を豊富に持つ九州には大きな潜在力がある。福岡から主要市場である韓国の釜山への飛行時間はわずか1時間という恵まれた地理的な利点もある。アジア各都市とのゲートウェイである福岡空港の直行便も次々と再開されている。

一方、九州の観光には課題も存在する。例えば2019年の統計を見てみると、訪九客（訪日九州客）の人数に比して延べ宿泊者数が少ないことや、福岡空港への航空便の偏在や、宿泊施設の問題などがあげられる。

本稿ではコロナ禍後に再び成長するアジアの外国旅行市場を踏まえ、九州の国際観光・航空における現状と課題点を把握し、九州の訪日観光の未来についての考察を試みる。使用する統計資料はUNWTO、国土交通省、観光庁、日本政府観光局（JNTO：Japan National Tourism Organization）のデータに基づくものである。また、コロナ禍前の2019年のデータを主に使用している。

## 2. 東アジアの外国旅行市場と訪日旅行（コロナ禍前）

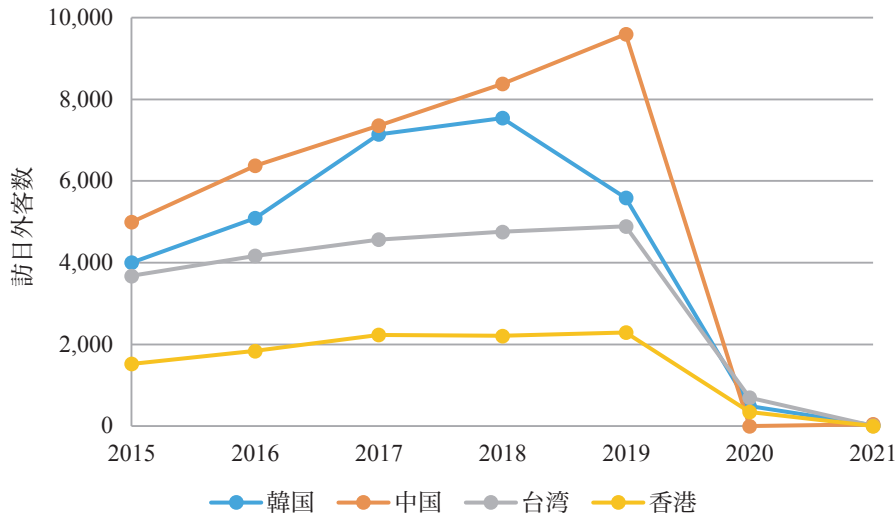
### 2.1 東アジアが支える訪日旅行市場

わが国ではコロナ禍の影響で2020年から2022年半ばにかけて、訪日旅行の動きがほぼ停止状態であった。だが、政府は観光をわが国の成長分野と捉え、引き続き観光立国政策を進めている。世界的に見ても、2022年以降は国際観光が回復傾向にあり、わが国も2025年を目標にインバウンド観光の回復を目指している。2023年3月には観光庁が6年ぶりに「観光立国推進基本計画」を改訂し、「持続可能な観光地域づくり」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」の3つのキーワードを掲げた。

2019年の観光庁の統計によれば、訪日旅行客3,188.2万人のうちアジアからの訪日外客数は多く2,652.3万人（83%）にのぼる。特に東アジア（韓国、中国、台湾、香港）からの訪日客は2,236.1万人（70%）と圧倒的なシェアを占めている。東アジア諸国の訪日外客数は図1に示されるようにコロナ禍前までは順調に増加しており、ポストコロナの時代にあってもその傾向は続くと考えられる。

そこで、九州地域において、東アジアからの訪日旅行を考える上で、まずは日本政府観光局の

図1 東アジア各国の訪日外客数の推移（単位：1,000人）



（出所）観光庁（各年版）より作成

レポートやデータを参考に、東アジアの外国旅行市場を概観してみたい<sup>注2)</sup>。

## 2.2 韓国の外国旅行市場

### （1）外国旅行先のトップは日本

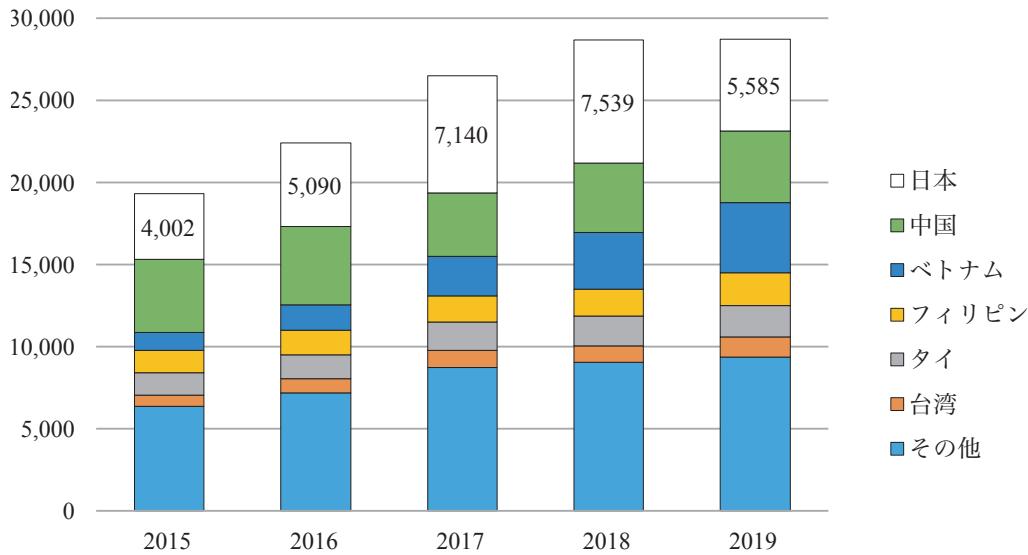
韓国人の年間外国旅行者数は、図2のように、2010年から新型コロナウイルス感染症の世界的な大流行前の2019年まで増加を続けていた。韓国の人口は5,127万人と日本の人口の半分以下であるが、従来から出国者数は日本よりはるかに多く、2019年の韓国からの出国者数は約2,871万人で、同年の日本の出国者数の2,008万人より43%も多い数字になっている。韓国では外国旅行と国内旅行との価格差が小さいこともあり、外国旅行が圧倒的に人気がある。

韓国人の外国旅行の目的地は、米国を除くと、近距離のアジア諸国が中心となっている。その中でも非常に近距離にある日本の人気が高く、2015年以降コロナ禍前までは訪問先として1位の地位を占めていた（図2参照）。アジア諸国の中では日本に次いで中国、ベトナムの人気が高く、特に物価が安く、人気のビーチリゾートを有するベトナムへの旅行者数は急増している。

韓国の外国旅行市場の特徴は、まず需要が都市部に集中していることがあげられる。特に人口の集中している首都のソウルと南部の釜山は、訪日旅行の最大市場となっている。ソウルには金浦空港と仁川空港の2つの空港があり、釜山は航空便だけでなく、高速船やフェリーでも福岡とつながっている。釜山の人々にとって九州は大変身近な存在になっている。

注2) 観光庁（各年版の2020）、日本政府観光局（2022a）、日本政府観光局（2022b）を参照した。

図2 韓国の外国旅行者数の推移と主要訪問地割合（単位：1,000人）



（出所）観光庁（各年版）より作成

## （2）滞在は短く、頻繁に訪れる

訪日韓国人の特徴としては、地理的な条件から気軽に来ることができるため、短期間の個人旅行が主流となっていることがあげられる。2019年の訪日韓国人の平均滞在日数は2.9日で、個人旅行者が88.7%を占め、団体旅行者はわずか11.3%に過ぎない。同行者としては、家族や夫婦・パートナーが中心であり、1人で訪日する旅行者も増加傾向にある。滞在期間が短いため、1度の訪問で広範囲な観光地を巡ることは少なく、訪れた地域周辺に2～3泊程度滞在し、次の旅行で別の地域を訪れる傾向がある。これが75.9%というリピート率の高さにつながっており、訪日旅行を10回以上行ったヘビーリピーターも14.7%存在している。

2019年の都道府県別訪問地で、最も多かったのは大阪で、次いで福岡、東京の順であった。また訪日韓国人の地域別延べ宿泊者数（人泊）では、2015年以降、九州がトップとなっており、近畿、関東、北海道、沖縄と続いている<sup>注3)</sup>。訪日韓国人の旅行目的は日本食・日本酒、温泉・自然、繁華街歩き、ショッピングが主要な要素となっている。またゴルフやスキーを目的とする旅行市場のポテンシャルが高いと言われている。韓国内と比較して、日本ではゴルフが比較的安価に楽しめるだけでなく、温泉などの付加価値があることも魅力とされている（観光庁、各年版の2020参照のこと）。

2019年の韓国人の日本滞在中の1人当たりの平均支出額は7万6,138円であり、3日以内の旅行者に限れば5万2,646円となっている。訪日韓国人旅行者の日本における旅行消費額は4,247億円で訪日外国人全体の旅行消費額の8.8%である。旅行情報源としては口コミ、SNS、ブログが圧倒的に活用されている。

注3) 日本政府観光局（2022a）、日本政府観光局（2022b, pp. 34～36）を参照した。

2019年7月以降は日韓情勢の悪化により、訪日旅行を控える動きや、運休や減便による航空座席の減少により、訪日韓国客が大きく減少したが、長期的には、気軽に訪れることのできる日本観光の人気は継続されるものと考えられる。

### 2.3 中国の外国旅行市場

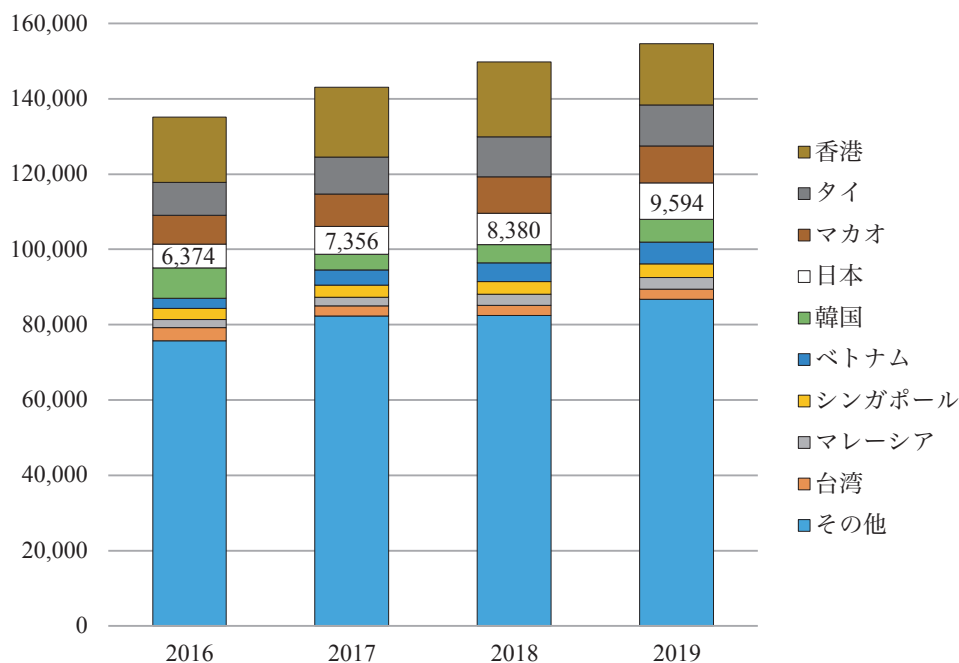
#### (1) 世界に広がる旅行先と消費力の高さ

中国の外国旅行者数は2014年に1億人を超え、2019年には1億5,463.2万人<sup>注4)</sup>に達している。その中には香港、マカオ、台湾への渡航者も含まれており、2019年のこれら3地域への渡航者数は2,876.5万人であり、この3地域を除くと実際の外国旅行者数は1億2,586.7万人であった。

中国人旅行者の国別訪問先は、図3に示す通り、1位がタイ、2位が日本、3位が韓国、4位がベトナム、5位がシンガポール、6位がマレーシア、7位が米国となっている。これらの国だけでなく、100万人を超える中国人旅行者を迎える国は全体で22カ国もある。都市部の一般市民にとって、外国旅行は、かつてのような特別な社会的地位の人々の行為ではなく、一般化している。

成長率が特に高いのはベトナムで、2016～19年にかけて中国人旅行者数は2倍以上に増加した。また、訪日客数も同時期で1.5倍に増え、順調な伸びを見せている。中国人の外国旅行中の消費額は大きく、インターネットショッピングが普及した今日でも、世界中から注目される存在であ

図3 中国の外国旅行者数の推移と主要訪問地割合（単位：1,000人）



(出所) 観光庁 (各年版) より作成

注4) 日帰り客は含まない。ただし、香港とマカオ行きの客は含む。



り、世界各国・地域が中国客誘致活動に熱心に取り組んでいる。

## (2) 潜在力を秘める訪日中国人市場

中国人の訪日旅行は2000年9月に北京市、上海市、広東省の住民に限定して団体旅行が開始され、段階的に居住地域を広げ、2005年7月には中国全土へと解放され、2009年7月には訪日個人旅行も認められるようになった。その後、訪日数次査証の発給条件も徐々に緩和され、訪日客数は飛躍的に増加し、2019年にはクルーズ客160万人を含め959.4万人となった。訪日中国人数が訪日外客数に占める割合は6.2%であり、今後の伸び代は大きいと言える。平均滞在日数は2012年には8.2日、2013年には9.2日であったが、2015年以降は6日前後と短期化している、これは日帰りのクルーズ客が増加したことが原因と推測される。

訪日中国人市場の特徴は、初めての訪問者のシェアが大きいこと、日本国内での消費額の大きさがあげられる。リピーターの多い韓国、台湾、香港に比べ、日本を初めて訪れる中国人旅行者が多く、2019年には53.6%を占めていた。旅行先としては、初訪日客一般に人気のいわゆる「ゴールデンルート（東京－富士山－京都－大阪）」などが初訪日の中国人にも人気があり、その結果、宿泊者数は関東、近畿、中部地方に集中している。平均滞在日数は5.8日である。消費行動については一時期の爆買いは減少しつつあるが、買い物人気は依然として高い。クルーズ客を含まない訪日中国人の日本滞在中の1人当たりの消費額は2019年で21万3,000円で、買い物費用が約半分を占めた。2019年の中国人の訪日旅行者の日本における旅行消費額は1兆7,704億円で、訪日外国人全体の旅行消費額の36.8%を占めている。これは日本経済にとって極めて重要な市場であることを示している（観光庁、各年版の2020参照のこと）。

## 2.4 台湾の外国旅行市場

### (1) 外国旅行は生活の一部

台湾経済の順調な発展と所得の増加により、2010年以降、台湾における外国旅行者数は順調に増加してきた。2012年に1,000万人を超え1,024万人に達し、2019年には1,710万人までに成長した（図4参照）。台湾の人口は2,382万人（2020年）であり、出国率は約71.8%と非常に高い。増加傾向にある所得とLCCの台頭などが後押しとなり、台湾人にとって外国旅行は生活の一部となっている。旅行先としては、商用や親族訪問などの需要が多い中国本土がトップであるが、地理的優位性と航空路線の拡充により、長年にわたり日本が2位の地位を占めており、3位の韓国を大きく引き離してきた。2019年には訪日台湾人数は489万人に達した。コロナ禍前までは、ベトナムやタイへの訪問者数も増加していた。

台湾で出国者が最も多いのは、人口が多く航空路線が充実している台北を中心とする北部地域で、北部地域の出国者は全体の半数以上を占めている。2019年の外国旅行者の年齢別構成では30代、40代が各々20%を占めているが、20代も14.1%、50代も18.1%、60代も16.8%であり、全年齢層が外国旅行に出かけている。

台湾では健康志向、スポーツ志向が高まっており、ウォーキングやジョギング、登山やサイク

リングに人気が集まっている。また温暖な気候の国柄から雪へのあこがれが強いとされている（観光庁、各年版の2020参照のこと）。

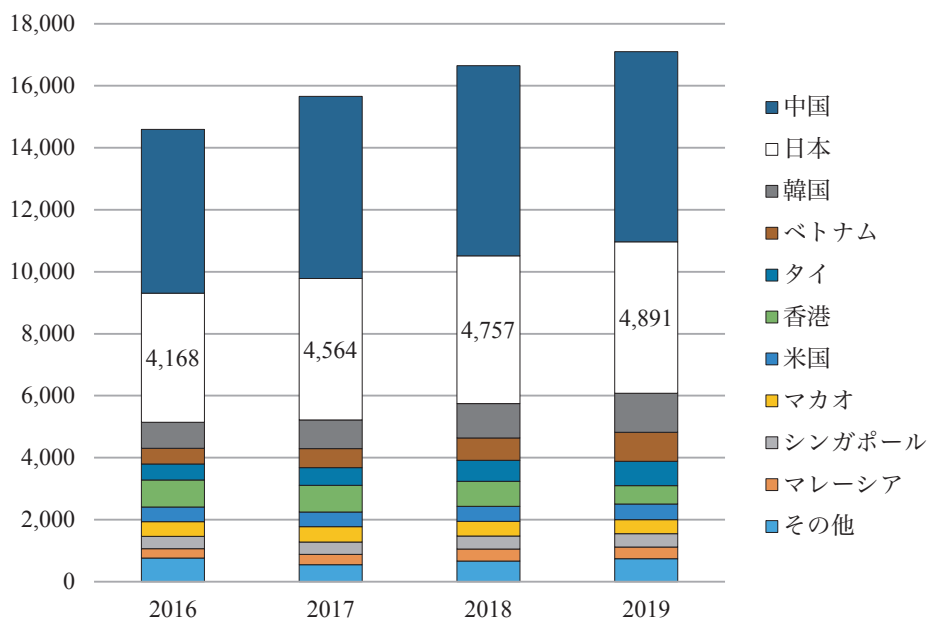
## (2) リピーターが中心の訪日台湾人市場

2013年以降、台湾人の訪日外客数は全外国旅行者数の20%以上を占めるようになった。2019年には489万人の台湾人が訪日し、訪日率は28.6%に上っていた。訪日旅行者の中でリピーターの割合も高く、85.6%を占め、さらに10回以上訪日したヘビーリピーターも19.4%に上っていた。また台湾人の平均滞在日数は、日本は近隣であることもあり、2019年で比較的短い3.7日であった。

台湾旅行者の延べ宿泊者数が多い地方は、2019年のデータでは関東、近畿、沖縄、北海道、沖縄の順であった。しかし、リピーターが多いため、東北、北陸信越、中国、四国などへの宿泊者数も多く、地方への分散が特徴と言える。台湾人旅行者の情報源は主にブログ、SNS、ウェブサイトであり、さらに家族・友人・知人の口コミも重要な情報源となっている。

2019年の訪日台湾人の旅行消費額は合計で5,517億円であり、中国に次いで第2位となっていた。また同年の訪日台湾人の日本滞在中の1人当たりの支出額は11.8万円であった。

図4 台湾の外国旅行者数の推移と主要訪問地割合（単位：1,000人）



(出所) 観光庁（各年版）より作成

## 2.5 香港の外国旅行市場

### (1) 2019年の空路出境者数は1,300万人

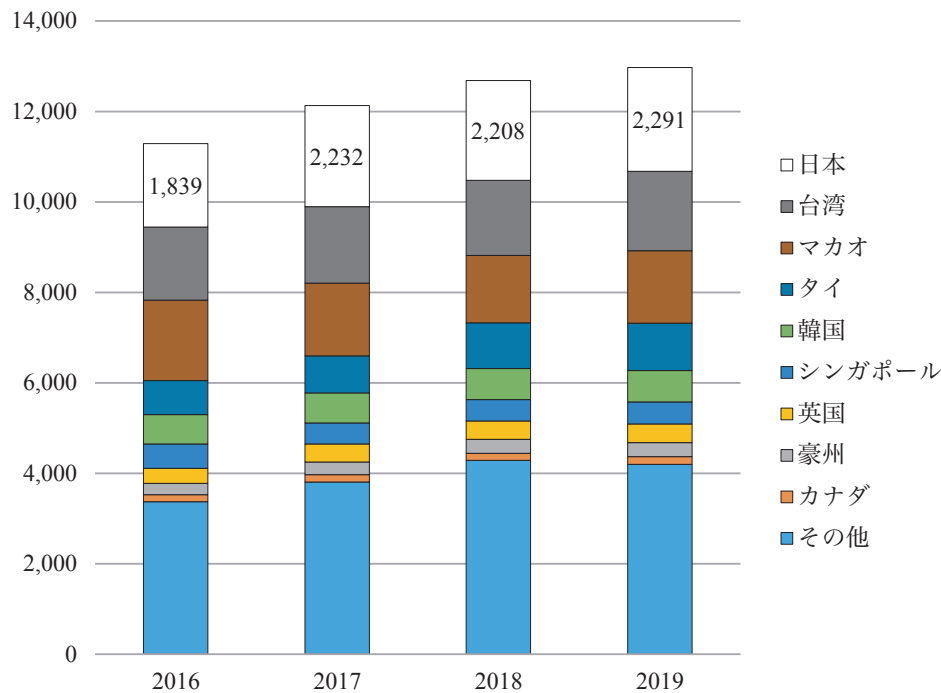
2020年の香港の人口は750万人であり、そのうち296万人は外国人居住者である。香港の面積は東京都の約半分と比較的狭く、過密都市であり、香港域内での旅行やレジャーの選択肢は限られている。1人当たりのGDPは米ドルで2021年には4万9,727ドルと日本よりも1,000ドル以上高く、世帯可処分所得が7万5,000ドルを超える世帯の割合も47%に上る経済的に豊かな地域である。

香港の出国者数（空路出境者数）は2012年には780万人だったが、増加を続け2019年には1,296.8万人に達した。香港人の旅行先は日帰りを含む中国本土やマカオを除くと、日本、台湾、タイ、韓国、シンガポールの順である（図5参照）。

### (2) 9割近い訪日経験者

日本政府観光局の調査によれば、香港の一般消費者は台湾人同様、健康志向、自然志向、屋外志向が強い傾向にある。また、費用対効果を重視する一方、高額で高品質志向な商品やサービスにも興味を示し、高質なサービスには支出を惜しまない傾向がある。航空・宿泊の手配に関しては、旅行者本人が手配する個人旅行が増えており、2019年には77.9%に達している。

図5 香港からの外国旅行者数と訪日客数の推移（単位：1,000人）



(注) 中国本土の訪問は除外した。  
(出所) 観光庁（各年版）より作成

香港人にとって日本は非常に人気があり、2019年の日本訪問者数は229万人で訪日率は17.7%と高い。さらに訪日旅行者のうち、訪日経験者は87.7%に上り、4回以上訪れたリピーターの割合は64.9%、10回以上訪れたヘビーリピーターの割合は29.7%に上る。宿泊先は近畿、関東、九州、北海道の順に多く、延べ宿泊者数のシェアでは近畿が25.5%、関東が24.4%、九州が14.8%、北海道が10.5%を占めた。香港人の訪日目的としては、日本の食文化やショッピング、自然や景勝地の観光、繁華街の散策などが人気である（観光庁、各年版の2020参照のこと）。平均滞在日数は4.4日であるが、滞在日数の分布を見ると、4~6日間が57.2%、7~13日が38.7%となっている。1人当たりの平均支出額は2019年には15.6万円と比較的高い水準となっている（観光庁、各年版の2020参照のこと）。

### 3. 九州への訪日旅行市場

#### 3.1 訪日旅行市場の状況

##### (1) 訪日外客数の約7割は東アジアから

東アジアの人々の外国旅行先として日本の人気はかなり高い。日本政府観光局（2022a）によると、2019年の東アジアの国々の外国旅行先ランキングは、韓国では日本がトップで訪日率は19.4%、台湾では中国を除くと日本がトップで訪日率は28.6%、香港では中国を除くと1位で訪日率は17.7%、中国でも香港とマカオを除外すると日本はタイに続き2位で訪日率は6.2%となっている。さらに、2019年のアジア太平洋地域におけるインバウンド数による国別ランキングでは、日本は中国、タイに続き3位を保持していた。

訪日旅行市場の状況を見ると、コロナ禍前の2019年には3,188.2万人と過去最高であった。国・地域別にシェアを見ると、韓国17.5%、中国30.1%、台湾15.3%、香港7.2%で、東アジアが70.1%を占め、東南アジアその他アジアが14.0%を占めている（表1参照）。一方、国別の延べ宿泊者数のシェアを見ると、韓国が9.6%、中国が29.5%、台湾が13.3%、香港が7.1%と、東アジアの4カ国で合計59.3%に減少する。

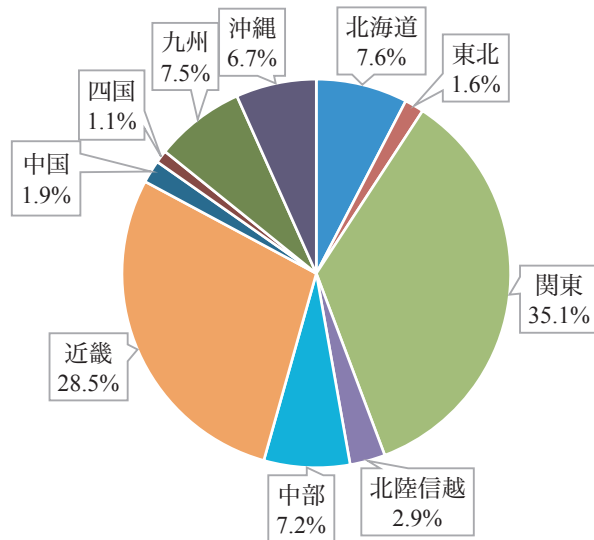
延べ宿泊人数を国土交通省の運輸局地区別の割合で見ると、関東運輸局地区が35.1%、近畿運輸局地区が28.5%、北海道運輸局地区が7.6%、九州運輸局地区が7.5%、中部運輸局地区が7.2%、沖縄総合事務局地区が6.7%と続いている（図6参照）。さらに、各運輸局地区別の構成比を見ると北海道、関東、中部、近畿の運輸局地区では訪日中国人が最も高く、特に富士山のある中部運輸局では訪日中国人のシェアは53.8%に上る。東北、北陸信越、四国の運輸局地区及び沖縄総合

表1 訪日外客数 国・地域別シェア（2019年、単位：%）

	韓国	中国	香港	台湾	ASEAN	欧米豪	その他	合計
人数別シェア	17.5	30.1	7.2	15.3	12.0	15.4	2.5	100.0
人泊別シェア	9.9	29.6	7.1	13.6	10.9	17.8	11.1	100.0

（出所）観光庁（2020）より作成

図6 訪日外客延べ宿泊人数の地域別シェア（2019）



（出所）観光庁（2020）より作成

事務局地区ではヘビーリピーターが多い訪日台湾人のシェアが最も高い。九州運輸局地区においては訪日韓国人のシェアが最も高く 33.6%を占める。中国運輸局地区では、訪日客数は少ないものの、欧州からの訪日客がシェアのトップを占めていることが注目される<sup>注5)</sup>。

## （2）アフターコロナは訪日東南アジア市場が好調

2023年に入り、訪日旅行市場は回復傾向にあるが、訪日外客の構成比にわずかな変化がみられる。2019年と2023年1～4月の訪日外客数を比較すると、2023年には訪日中国人が90%以上減少した影響で、東アジアからの訪日外客数のシェアが2019年71.36%から58.86%へと減少している（表2参照）。一方、東南アジアのシェアは増加し、2019年の1～4月の11.93%から2023年同時期には17.40%に上昇した。東南アジアからの訪日客数は既に2019年の同時期水準の90%まで回復をしている。シンガポールとベトナムからの訪日客数は特に目立ち、それぞれ14.9%、21.5%と2019年を上回っている。また2023年の1～4月の訪日米国人の数も2019年の同時期を3.55%上回った。

注5) 観光庁（2020，p. 20）を参照した。

表2 2023年1～4月と2019年1～4月における訪日客数の比較（単位：人）

国・地域	1～4月総数		伸率 (%)
	2023年 1～4月	2019年 1～4月	
総数	6,739,500	10,980,482	-38.6%
韓国	2,067,651	2,647,397	-21.9%
中国	251,491	2,895,449	-91.3%
台湾	1,078,340	1,593,227	-32.3%
香港	569,039	699,852	-18.7%
東アジア計	3,966,521	7,835,925	-49.4%
タイ	365,731	512,574	-28.6%
シンガポール	148,458	129,169	14.9%
マレーシア	138,199	164,766	-16.1%
インドネシア	131,318	136,476	-3.8%
フィリピン	172,979	188,700	-8.3%
ベトナム	216,164	177,928	21.5%
インド	47,354	57,667	-17.9%
ASEAN等計	1,172,849	1,309,613	89.6%
アジア計	5,186,724	9,203,205	56.4%

(出所) 日本政府観光局 (2023) より作成

### 3.2 九州の訪日旅行市場の特徴

九州への訪日旅行の特徴として、次の4つのことがあげられる。

#### (1) 訪九外客数の9割以上はアジア地域から

コロナ禍前の2019年のアジア諸国の九州への訪日市場を見てみよう。2019年における九州への外国人入国者数は422万2,026人であった。その内訳は通常入国者数は310.7万人、船舶観光上陸者（クルーズ客）111.5万人となっている。ピークは2018年の511.61万人で、2019年には減少した。この減少の原因は、2018年から中国クルーズ船の寄港回数が減少し、クルーズ客数が減少に転じたことや、2019年7月以降の日韓関係の悪化により訪日旅行を控える動きが生じ、航空便の減便や運休による座席の減少が影響したと考えられる。訪九外客者数の全国に占めるシェアは2017年の最盛期には17.22%であったが、2019年には13.24%まで減少した（表3参照）。

2019年におけるアジア地域からの九州への訪日外客数は404.4万人で全訪九外客数の95.8%を占めている。韓国、中国、台湾、香港からの訪日客だけでも90.4%である。このことから九州の訪日旅行市場は、韓国、中国（クルーズ客を含む）、台湾、香港の東アジア客に大きく依存しており、東アジア客に左右される市場と言えるだろう。

## (2) 短い滞在日数

表3のように2015年以降全訪日外客数において、訪九外客者数は高いシェアを維持してきた。一方、延べ宿泊者数（人泊）のシェアは7.39%に過ぎない（国土交通省九州運輸局，2020，p. 15参照）。訪日中国人クルーズ客が訪九外客数4分の1を占めており、さらに滞在日数が短い韓国客が40%を占めていることが原因である。九州のクルーズ客のほとんどは朝に入港し、昼に観光や買い物をし、夜に出港する。そのため訪日中国人のシェアは人数ベースでは31.49%だが、延べ宿泊者数ベースでは14.54%と大幅に減少している。また訪九韓国人の平均滞在日数も1.32日と大変短くなっている。一方、訪九台湾人や訪九香港人は人数のシェアに比べ延べ宿泊者数のシェアが大きく上回っている（表4参照）。

## (3) 九州の国際就航便の6割以上がLCC航空会社

2019年の九州への外国人入国者422万人の73.6%が空路を利用し、26.4%が海路で訪れた。航空路を選んだ訪問者のうち87.65%は九州の空港から直接入国している。九州には各県に空港があり、離島空港を除いて8つの空港がある。九州は東アジアの国々と多くの航空路で結ばれており、空のアクセスには大変恵まれているといえる。しかし、訪九外客の九州の空港利用客のうち福岡空港利用者のシェアは78.65%と高く、利用者は同空港に集中しており、その他の7つの空港では残りのシェアを分けあっている。

2019年の九州の空港の国際便の就航便数は、国・地域の路線別で見ると、夏ダイヤで週499便

表3 九州の外国人入国者数および訪日外客数におけるシェアの推移（単位：人）

	2015	2016	2017	2018	2019
訪日外客数	19,737,409	24,039,700	28,691,073	31,191,856	31,882,100
訪九外客数	2,832,384	3,721,165	4,941,527	5,116,366	4,222,026
通常入国者数	2,045,117	2,309,519	3,255,751	3,623,747	3,107,270
船舶観光上陸数	787,267	1,411,649	1,685,776	1,492,618	1,114,756
九州のシェア	14.35%	15.48%	17.22%	16.40%	13.24%

（注）2015年は国土交通省九州運輸局（2020）、2016年以降は国土交通省九州運輸局（2023）に基づく。

（出所）国土交通省九州運輸局（2020，2023）より作成

表4 九州の国・地域別外国人入国者数と延べ宿泊者数（人泊）および平均滞在日数

	全九州	韓国	中国	香港	台湾	東アジア計	ASEAN	欧米豪
人数	4,222,026	1,706,493	1,329,429	321,317	458,910	3,816,149	207,575	174,492
2019 （九州）		40.42%	31.49%	7.61%	10.87%	90.39%	4.92%	4.13%
人泊	6,701,340	2,252,580	974,230	945,260	1,272,250	5,444,326	401,350	435,700
国籍別シェア		33.61%	14.54%	14.11%	18.99%	81.24%	5.99%	6.50%
平均滞在日数	1.59	1.32	0.73	2.94	2.77	1.43	1.93	2.50

（注）韓国，中国，香港，台湾，ASEAN，欧米豪を除く国々（例えば，ロシアやアフリカ諸国）のデータを含まないため、国籍別シェアの合計は100%にならない。

（出所）国土交通省九州運輸局（2020）より作成

表5 九州における国際定期便就航状況 国・地域別 (2019年, 単位: 便/週)

2019年	韓国	台湾	香港	中国	ASEAN他	その他	計
夏ダイヤ	287	65	48	33	54	12	499
	57.52%	13.03%	9.62%	6.61%	10.82%	2.40%	100.00%
冬ダイヤ	144	62	51	37	56	8	358
	40.22%	17.32%	14.25%	10.34%	15.64%	2.23%	100.00%

(出所) 国土交通省航空局 (2019) より作成

表6 九州における国際定期便就航状況 空港別 (2019年, 単位: 便/週)

2019年	北九州空港	福岡空港	大分空港	佐賀空港	長崎空港	熊本空港	鹿児島空港	宮崎空港	計
夏ダイヤ	32	378	21	13	5	13	29	8	499
	6.41%	75.75%	4.21%	2.61%	1.00%	2.61%	5.81%	1.60%	100.00%
冬ダイヤ	14	295	0	9	5	6	24	5	358
	3.91%	82.40%	0.00%	2.51%	1.40%	1.68%	6.70%	1.40%	100.00%

(出所) 表5と同じ

が運航され、そのうち韓国 (287 便)、中国 (33 便)、台湾 (65 便)、香港 (48 便) の東アジア便が合わせて週 433 便、ASEAN 諸国便が週 50 便、マカオ便が週 4 便で、アジア便が全体の 97.6% を占めている。同年の冬ダイヤでは週 358 便が運航され、ASEAN 諸国の週 56 便を含めアジア便が全体の 97.8% である (表5 参照)。さらに空港別に見ると、国際便は福岡空港に集中している。夏ダイヤではグアム便とホノルル便を含めた福岡空港発着便が週 378 便で全体の 75.75%、冬ダイヤでは、ヘルシンキ便、グアム便合わせて週 8 便を含め、福岡発着便が週 295 便で 80.16% である (表6 参照)。これが訪九旅行者が福岡空港に集中する理由と考えられる。

九州に就航している航空会社にはアジアの格安航空会社 (LCC: Low-Cost Carrier) が多く、2019 年夏ダイヤの全便数 499 便のうち 306 便、すなわち 61.32% が LCC であった。国・地域の路線別で見ると、韓国便の 287 便のうち 222 便、すなわち 77.35% は LCC である。ASEAN 便は 33.33%、香港便は 56.25%、台湾便は 36.92%、中国便は 45.45% となっており、LCC が韓国便に集中していることが分かる (表7 参照)。空港別に見ると各空港の国際便における LCC の占める割合は、北九州空港が 68.75%、福岡空港が 58.73%、大分空港と佐賀空港が 100%、熊本空港 76.92%、長崎空港 60%、鹿児島空港 41.38%、宮崎空港 37.50% である (表8 参照)。

2023 年夏ダイヤでは、九州の空港の国際便就航便数は 301 便であるが、福岡空港のグアム便 3 便を除くと全便がアジア便となっている。また、熊本空港のソウル便の 7 便を除くと全便が福岡発着である。2023 年夏ダイヤの九州の国際就航便のうち 206 便、つまり 68.44% が LCC である。国・地域路線別に LCC のシェアを見ると、韓国便の 81.44%、ASEAN 便が 48.94%、香港便が 69.57%、台湾便が 26.47% を占めており、2019 年に比べて韓国、ASEAN 路線で LCC のシェアが増加していることを示している (表9 参照)。



表7 九州における国際定期便就航状況 国・地域別（2019年夏ダイヤ、単位：便／週）

国・地域	FSC 便数	LCC 便数	便数計	LCC (%)
韓国	65	222	287	77.35%
中国	18	15	33	45.45%
香港	21	27	48	56.25%
台湾	41	24	65	36.92%
ASEAN	36	18	54	33.33%
その他	12	0	12	0.00%
合計	193	306	499	61.32%

(出所) 表5と同じ

表8 九州における国際定期便就航状況 空港別（2019年夏ダイヤ、単位：便／週）

空港	FSC	LCC	計	LCC (%)
北九州空港	10	22	32	68.75%
福岡空港	156	222	378	58.73%
大分空港	0	13	13	100.00%
佐賀空港	0	21	21	100.00%
長崎空港	2	3	5	60.00%
熊本空港	3	10	13	76.92%
鹿児島空港	17	12	29	41.38%
宮崎空港	5	3	8	37.50%
合計	193	306	499	61.32%

(出所) 表5と同じ

表9 九州における国際定期便就航状況 国・地域別（2023年夏ダイヤ、単位：便／週）

国・地域	FSC 便数	LCC 便数	便数計	LCC (%)
韓国	36	158	194	81.44%
中国	0	0	0	0.00%
香港	7	16	23	69.57%
台湾	25	9	34	26.47%
ASEAN	24	23	47	48.94%
その他	0	3	3	100.00%
合計	92	209	301	69.44%

(出所) 国土交通省航空局（2023）より作成

#### (4) 比較的各県に分散して宿泊

一方、訪九外客者の延べ宿泊者数の国籍別シェアを見ると、表10のように訪日韓国人が33.61%と最も多いが、台湾人が18.99%、中国人が14.54%、香港人が14.11%であり分散している。香港の人口は中国の約0.5%に過ぎないが、訪日客のシェアが中国のシェアと肩を並べている

表 10 国籍および県別訪九外客延べ宿泊者数 (2019年, 単位: 人泊)

延べ 宿泊者数	韓国		台湾		香港		中国		ASEAN 他		欧米豪		合計注 <sup>a)</sup> シエア	県別 シェア
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%		
福岡	1,098,510	48.77%	566,080	44.49%	377,050	39.89%	452,280	46.42%	206,710	51.50%	169,470	38.90%	2,870,100	42.83%
大分	408,700	18.14%	147,080	11.56%	97,650	10.33%	99,500	10.21%	50,270	12.53%	63,340	14.54%	866,540	12.93%
佐賀	118,010	5.24%	73,090	5.74%	23,000	2.43%	71,850	7.38%	18,920	4.71%	8,210	1.88%	313,080	4.67%
長崎	142,300	6.32%	96,210	7.56%	62,420	6.60%	86,620	8.89%	40,290	10.04%	69,210	15.88%	497,050	7.42%
熊本	241,909	10.74%	208,010	16.35%	101,760	10.77%	135,280	13.89%	52,480	13.08%	63,360	14.54%	802,799	11.98%
鹿児島	135,390	6.01%	122,270	21.60%	218,820	23.15%	111,310	11.43%	22,300	5.56%	47,550	10.91%	657,640	9.81%
宮崎	107,780	4.78%	59,550	4.68%	64,540	6.83%	17,330	1.78%	10,450	2.60%	14,490	3.33%	274,140	4.09%

(注 a) 表記された国・地域以外からの訪九外客は含まない。

(出所) 国土交通省九州運輸局 (2020) より作成

点は注目に値する。

県別に見ると、福岡県が 42.83%、大分県が 12.93%、熊本県が 11.98%、鹿児島県が 9.81% である。空港の利用者は福岡に集中しているものの、宿泊は比較的各県に分散していることがわかる。特に大分空港には夏ダイヤのみ韓国便が 13 便しかないにもかかわらず、別府や湯布院などの温泉地が存在するせいか、福岡県に次いで延べ宿泊者数のシェアが高くなっている。また、熊本空港も同様に、夏ダイヤで韓国便が 10 便、台湾便が 3 便の合計 13 便、冬ダイヤで韓国便 3 便、台湾便 3 便と便数は少ないが、熊本県の延べ宿泊者数のシェアは 12.70% と健闘している。

## 4. 九州の訪日旅行市場の成長に向けて

以上述べてきた東アジア 4 カ国の外国旅行市場や訪九旅行市場の現状を踏まえると、九州の訪日旅行市場の主な課題は、東アジア市場への依存度の高さ、九州における滞在日数の短さ、空港利用の偏り、県による集客力の格差である。

### 4.1 市場の多様化と新しい市場の開拓

九州の訪日客市場は、韓国、中国、台湾、香港の東アジア市場に依存している。そのため、東アジアの経済状況や、2019 年の日韓問題のような政治的な変動に左右されやすいという課題を抱えている。このリスクを軽減するためには、市場の多様化への対応や、新たな市場の開拓が求められている。

韓国、中国、台湾、香港それぞれの国・地域の市場は成熟度、訪日外客の客層、旅行行動、滞在日数、消費行動など様々な点で異なっている。それぞれの国・地域の訪日客も一様ではなく多様化しており、市場は様々なセグメントで構成されている。そのため、各セグメントに対応した丁寧な対策が必要である。

また、訪日外客数の増加率が高い ASEAN 諸国の富裕層などの新しい市場の開拓も重要である。日本政府観光局の統計によれば、2015 年から 2019 年までの間に、訪日外客数はタイが 1.66 倍、

シンガポールが1.59倍、マレーシアが1.67倍、インドネシアが2.01倍、フィリピンが2.28倍、ベトナムが2.7倍と急増している。2019年には、この6カ国からの訪日外客数は合計で383.4万人、延べ宿泊者数は986.7万人となり、大きな市場を形成している。一方、ASEAN 6カ国からの九州訪問客数は13.6万人、延べ宿泊者数は40.1万人で、それぞれ全体の訪日外客数の3%、4%に過ぎない。

ASEAN 諸国から見た九州観光の認知度は、東京、大阪、北海道などに比べて低い。まずは、九州の認知度を向上させ、訪問客数を増やし、航空会社を引き付けることが必要である。さらに、ASEAN 諸国では外国旅行を頻繁に行う対象セグメントが明確であるため、特定のマーケティング活動を行いやすいと考えられる。ポストコロナの時代になって、航空運賃もホテル代も値上がりしている時代にあつて、LCCで来日し、滞在は2日間、消費も少ない韓国市場や、中国からの日帰りクルーズ客だけに頼り、訪九外客の数を増やせばかりでは、九州の訪日観光市場の発展は期待できない。

#### 4.2 “人数”よりも“人泊”で

九州への訪日外国人の滞在日数が短いという点は大きな課題である。何度も繰り返して述べたように、韓国からの訪日客の滞在日数の短さや、中国からのクルーズ客が九州に宿泊しないという事実は、訪九外客数を押し上げつつも、滞在日数を引き下げる要因となっている。今後の九州の観光政策では、観光需要の実態を把握するために、評価基準を人数ベースから人泊ベースに切り替えることが重要である。前述したように、2019年の韓国および中国からの訪九外客数のシェアはそれぞれ40.42%、31.49%であったが、延べ宿泊者数のシェアは33.61%、14.54%と大幅に減少している。一方で、台湾、香港からの訪九外客数のシェアはそれぞれ10.87%、7.61%だったが、延べ宿泊者数のシェアはそれぞれ18.99%、14.11%と増加している。

#### 4.3 重要なリピーター対策

韓国、台湾、香港からのリピート率の高い訪九外客に対して、特に重要となるのがリピーター対策である。現在の訪問客の維持、再度の訪問を促すこと、より長い滞在と消費を奨励すること、そして訪問客が九州滞在に満足し、その経験をSNSや口コミで広めることで、さらなるリピーターの増加と新規顧客の獲得を実現する。

このためには、訪問客がストレスなく楽しく過ごせる環境を提供することが重要である。地域の魅力を高め、わかりやすい情報提供に注力したい。また、訪問客が九州旅行に飽きないよう、新しい旅先や価値を提供することが必要である。文化体験、温泉、グルメ、自然景観、ゴルフやサイクリングなどのスポーツといった多角的な視点からの発信を考えてみたい。これまであまり訪れられていなかった観光地でも、適切なPRを行えばリピーターが訪れる可能性も高まる。訪問客に1泊長く滞在してもらうための工夫が必要なのである。

#### 4.4 九州全体の航空アクセスの向上へ

訪九外客数を増やすために基本的に必要なことは、福岡空港への過度な依存を解消し、他県への国際便を増加させることである。日本は島国であり、国際観光は航空アクセスに大きく依存している。そのため、自治体、空港、観光業者が協力して、航空会社に対して新たな路線開設を働きかけることが重要である。しかしながら、そこで問題となるのがインセンティブ制度である。九州の空港は航空会社を引きつけるために、このインセンティブ制度を頻繁に活用していると推察する。新規路線の開設は地元経済に寄与するが、インセンティブが終了すると航空会社が路線を維持する経済的な動機が失われる可能性がある。つまり、「金の切れ目が縁の切れ目」となる可能性がある。

特に、九州の国際便の6割以上を占めるLCCは経済状況の変動に対して敏感で、そのためリスクが高まる。インセンティブは就航時のプロモーションに限定し、航空会社と長期的なビジョンを共有する努力が必要ではないか。そのためには、地域の魅力を高め、集客力を向上させ、当該空港を利用する日本人の海外旅行市場を開拓するなど、航空会社にとって魅力的で、利益の得られる地域や空港へと進化するための施策と投資が必要である。さらに、九州内の各空港や自治体が航空に関する情報を共有し、航空会社への交渉力を強化することも重要である。

#### 4.5 地域間格差の解消

福岡県を中心とした九州の観光地が注目を集めている一方で、他の県や地域の観光地の認知度や集客力の向上が課題となっている。特に福岡市では再開発が進行中で、「天神ビッグバン」や「博多コネクティッド」などのプロジェクトにより、集客都市としての魅力を高めつつある。さらに、国際航空便の乗り入れが福岡空港に集中しているため、今後はさらに福岡市への訪九客が集中する可能性がある。この課題を解消するためには、各県の空港への国際便の導入を促進することが基本となるが、まずは各県ごとにターゲットを絞り、集中的にプロモーションを行うことを奨めたい。

例えば佐賀県では、佐賀空港への国際便は限られているが、福岡空港からのアクセスは良好である。現在、一定の集客数がある韓国人と台湾人に対して特にプロモーションを強化してはどうだろう。佐賀には有田焼、伊万里、唐津焼、佐賀錦などの伝統工芸が豊富で、嬉野温泉や武雄温泉など素晴らしい温泉地もある。韓国や台湾では都市に人口が集中しているため、マーケティング活動が比較的实施しやすいという利点もある。他にも鹿児島県では香港客に、チャイナタウンのある長崎県では中国人（沿岸部住民）と台湾人に対して、それぞれ地域の特色をPRするといった方法が考えられる。中国を除く東アジアからの訪日客にはリピーターが多く、常に新しい旅行先を求めている。マスマーケットを目指すのではなく、知名度が低い地域でも独自の発信方法を工夫すれば、訪問者の関心を引くことが可能であろう。

また、華やかな福岡市の都市の魅力と、静かな各県の自然や温泉の魅力、そしてサイクリングやゴルフなどの異なる観光資源を組み合わせることも可能である。都市観光と温泉リゾートの組

み合わせを、各自治体が連携して発信することで、九州全体の魅力を一層高めることができるのではないだろうか。

## 5. おわりに

本稿では、東アジアの各国の外国旅行市場、訪日旅行市場、そして九州の訪日旅行市場について概観した上で、ポストコロナ時代の九州の訪日旅行の課題や政策について考察してきた。地理的優位性、発展する都市、自然環境、温泉、そして大陸との深い歴史といった豊かな観光資源を持つ九州は、大きな潜在的可能性を有している。

九州の訪日旅行市場にとって重要なインフラは、便利な航空アクセスと充実した宿泊施設である。特に、国際線の就航が九州の訪日旅行市場の成功の鍵を握る。2023年の九州への国際線就航状況を見ると、週あたりの便数は301便で、これは2019年の60%に相当する。内訳は、韓国便が194便、香港便が23便、台湾便が34便である。しかし、熊本空港のソウル便7便を除く全ての便が福岡空港に集中しており、LCCが中心という事実は残念な状況である。

国際航空輸送協会（IATA：International Air Transport Association）によれば、世界の旅客数は力強く回復を続けており、2023年3月の業界全体の有償旅客キロ（RPK：Revenue Passenger Kilometer）は前年同月比52.4%増加し、世界の交通量は2019年3月の水準の88.8%に達した。需給バランスは強固で、2023年3月の国際線の座席利用率（ロードファクター）も81.3%まで上昇した。中国の経済再開と渡航制限の緩和により、アジア太平洋地域の航空需要は急増している。同地域の航空会社の交通量は、2023年3月には前年同月比で283.1%増、約3倍にまで増加しており、輸送力は161.5%上昇、搭乗率も26.8%上昇し、84.5%に達している。このような航空事情を背景に今後は夏の旅行シーズンに向けたさらなる強力な成長が期待されているという（IATA, 2023）。

この重要な時期を逃さないためにも、九州のインバウンド観光の回復とさらなる発展に向けた努力が求められている。九州がその豊かな観光資源を最大限に活用し、多くの観光客を迎える未来を期待する。

## 参考文献

- 観光庁（2020）「宿泊旅行統計調査報告（平成31年1月～令和元年12月）」（<https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryoutoukei/content/001355913.pdf>）2023年6月2日最終閲覧
- 観光庁（各年版）「訪日外国人消費動向調査」（<https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryoutoukei/syouthityousa.html>）2023年5月30日最終閲覧
- 国土交通省九州運輸局（2020）「九州への外国人入国者数の推移について（2020年3月17日）」（<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000159726.pdf>）2023年5月28日最終閲覧
- 国土交通省九州運輸局（2023）「九州への外国人入国者数の推移について（2023年5月24日）」（<https://www.tb.mlit.go.jp/kyushu/content/000295956.pdf>）2023年5月28日最終閲覧
- 国土交通省航空局（2019）「国際線就航状況（2019年）」（[https://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_fr19\\_000019.html](https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr19_000019.html)）2023年5月28日最終閲覧

- 国土交通省航空局（2023）「国際線就航状況（2023年）」（[https://www.mlit.go.jp/koku/koku\\_fr19\\_000036.html](https://www.mlit.go.jp/koku/koku_fr19_000036.html)）2023年5月28日最終閲覧
- 日本政府観光局（2022a）「訪日旅行データハンドブック2022」
- 日本政府観光局（2022b）「訪日旅行誘致ハンドブック2022」
- 日本政府観光局（2023）「訪日外客数（2023年4月推計値）（2023年5月17日）」（[https://www.jnto.go.jp/news/20230517\\_monthly.pdf](https://www.jnto.go.jp/news/20230517_monthly.pdf)）2023年5月28日最終閲覧
- IATA（2023）“Air Travel Growth Continues in March”, IATA Press Release No.18, date May 4, 2023（<https://www.iata.org/en/pressroom/2023-releases/2023-05-04-01/>）2023年5月10日閲覧

【寄稿論文】

## ペット同伴搭乗サービスの現状と経済価値

－スターフライヤー台湾チャーター便の調査から－

佐賀大学経済学部准教授 内山真由美

佐賀大学経済学部教授／アジア成長研究所客員教授 亀山 嘉大

### 要旨

本稿では、株式会社スターフライヤーが実施しているペット同伴搭乗サービスを題材に、ペットを含む動物に関する法の先行研究および海外の航空会社のペット同伴搭乗サービスの現状を整理し、国際線におけるペット同伴搭乗サービスの導入の可能性を検討した。具体的には、2023年1～2月に実施したスターフライヤー台湾チャーター便のインバウンド旅行者に対するアンケート調査をもとに、仮想市場評価法（CVM：Contingent Valuation Method）に基づくペット同伴搭乗サービスの評価額を計測した。その結果、アンケート調査の回答者は、韓国のフルサービスキャリアの航空会社が実施しているペット同伴搭乗サービスの料金と同等の評価を付けることがわかった。

今後のインバウンド戦略では、量よりも質を追求していく必要がある。そのため、観光事業における新しい付加価値の創出や提供は不可欠なものとなる。ペット同伴搭乗サービスは、その一助になる可能性がある。ただし、ペット同伴搭乗サービスを導入するにあたり、日本と対象国の双方において人獣共通感染症対策が十分にとられていることが前提となる。そのためには、福岡県が推進する「ワンヘルス」のさらなる進展が求められる。

## 1. はじめに－コロナ禍の北九州空港におけるスターフライヤーの動向－

コロナ禍で国際移動はもとより国内移動にも抑制がかかったことで、航空業界では、2020年4～6月期連結決算でANAホールディングスは1,088億円、日本航空は937億円という巨額の赤字を計上した（朝日新聞、2020年8月4日付）。我が国の全国各地で展開している地域航空会社も同様で運休や減便による赤字に耐えてきた。北九州空港に拠点を置く株式会社スターフライヤー（以下「SFJ」）も同様である。SFJは、「既存の航空会社にはない新しい航空輸送サービスをお客様、社会に提供する目的で設立された航空会社」<sup>注1)</sup>である。「感動のあるエアライン」という企業理念のもと、黒塗りの機体の採用（株式会社スターフライヤー、2017、p. 136）や従業員による靴磨

注1) 株式会社スターフライヤー「企業理念・行動指針」(<https://www.starflyer.jp/starflyer/corporate/>) Accessed Apr 10, 2023。

きサービスの実施（株式会社スターフライヤー、2017、p. 144, pp. 214～221）など他の航空会社にはないサービスを提供してきた。そのSFJでも、2020年4～6月期の単独決算で最終損益が37億円の赤字となり、「四半期ベースとして上場以来、過去最大の赤字であった（日本経済新聞、2020年8月4日付）」。コロナ禍以前、SFJは国際線定期便を北九州－台北（桃園）および名古屋（中部）－台北（桃園）の2路線で就航していたが、2020年3月11日から運休している<sup>注2)</sup>。国内線では、特に新型コロナウイルス感染症に伴う緊急事態宣言が初めて発令された期間（2020年4月7日～5月25日）に減便が拡大した。すなわち、コロナ前に1日11往復していた主要路線である北九州－羽田線は1日1往復に、1日8往復していた福岡－羽田線は1日1往復に、1日6往復していた福岡－名古屋線は1日2往復しか運航がなかった（日経速報ニュースアーカイブ、2020年4月23日17:00付）。

このように新型コロナウイルス感染症の影響によって航空需要が減少したが、SFJはコロナ禍でも、新しい付加価値の創出や提供のために様々な利用促進策を講じてきた。2020年度は、フライト中の機内においてプラネタリウムで星空を上映する特別便の運航（日本経済新聞、2020年8月29日付）、空港探検ツアーの開催（日本経済新聞、2020年12月1日付）などがある。2021年度は、フルフライトシミュレーター体験プラン「FFs dream Flight」の販売、子ども向けの「家族でパイロット体験」の販売、アニメ「TIGER & BUNNY 2」とのコラボレーション（北九州空港での等身大パネルの設置、オンラインショップでのグッズ販売）などがある<sup>注3)</sup>。2022年度は、フルフライトシミュレーター体験プラン「FFs dream Flight」の販売、ペット同伴チャーターフライト「GO WITH わんこツアー」の運行、羽田－福岡線で利用可能なワーケーションプレミアムクーポンの発売、SFJ航空券と星野リゾートの温泉旅館「界」の宿泊がセットになった旅行商品「大分 星めぐりドライブの旅」の販売、特別デザイン機「TIGER & BUNNY 2 スペシャルジェット」（タイバニジェット）の就航およびお披露目会参加チケット付きのパッケージツアーの販売、小倉・関門地区の観光スポットをめぐる「STARFLYER Presents TIGER & BUNNY 2 デジタルスタンプラリー」の開催、星野リゾートの「界 湯布院」、「界 別府」、「界 阿蘇」の3施設を宿泊対象とする「飛行機内も宿泊も愛犬と一緒に過ごす温泉旅プラン」の販売、「JR九州フリーきっぷ」の機内販売、「Fly with Smile Kids!」の開始、オリジナルグッズ付き宿泊プラン「STARFLYER Presents TIGER & BUNNY 2 パッケージツアー」の販売、株式会社ジャパネットホールディングスとの資本業務提携による機内誌の全面リニューアル・機内での通信販売の開始、北九州空港でのエアバギーレンタルサービスの開始（期間限定）、北九州－羽田線の早朝深夜便の期間限定セール（東京満喫セール）の実施などがある<sup>注4)</sup>。

コロナ禍におけるこうした取り組みの1つにSFJが2022年1月27日に発売を開始し、2022年3月27日にサービスを開始したペット同伴搭乗サービス「FLY WITH PET!」がある。コロナ禍で航空需要が落ち込んだこと、さらに日本は今後も人口の減少が続くと推計されていることか

注2) 株式会社スターフライヤー「国際線定期便の運休について（2023/3/25～2023/10/28）」（[https://www.starflyer.jp/news/2022/news\\_20230208.pdf](https://www.starflyer.jp/news/2022/news_20230208.pdf)） Accessed Apr 10, 2023.

注3) 株式会社スターフライヤー「2021年度：お知らせ」（<https://www.starflyer.jp/news/2021/>） Accessed Apr 10, 2023.

注4) 株式会社スターフライヤー「2022年度：お知らせ」（<https://www.starflyer.jp/news/2022/>） Accessed Apr 10, 2023.



ら、今まで航空機を移動手段として選択してこなかった人々を航空機の利用に誘引するような取り組みが求められる。これらのことを背景に、本稿では、日本の航空会社で唯一 SFJ が定期便で実施しているペット同伴搭乗サービスを取り上げて、その現状を整理しながら、その経済価値を計測したい。なお、経済価値である支払意思額（WTP：Willingness to Pay）の計測にあたっては、仮想市場評価法（CVM：Contingent Valuation Method）を採用し、2023年1～2月に SFJ 台湾チャーター便のインバウンド旅客を対象に実施したアンケート調査に基づいて行う。

## 2. 先行研究を踏まえたペット同伴搭乗サービスの現状

最初に、ペットを含む動物がどのような観点から論じられてきたのかを確認する。日本の憲法も民法も、動物に関する規定を持たない。刑罰的には、愛護動物殺傷罪、愛護動物虐待罪、愛護動物遺棄罪を規定する「動物の愛護及び管理に関する法律」（以下、動物愛護管理法とする）44条をめぐり、その保護法益が議論されてきた（原田，1984，pp. 528～529；青木，2011，p. 157；三上，2018，pp. 73～100；清水，2020，pp. 214～217）。民法的には、ペットが他人や他人のペットに咬みついた際に問題になる飼い主の賠償責任などが議論され、弁護士がペットに関する裁判例をまとめた書籍もある（渋谷，杉村，2018；渋谷，2020）。

加えて、日本の動物愛護管理法と各国の動物保護法が広く紹介されてきた。東京弁護士会公害・環境特別委員会編（2020）は、日本の動物愛護管理法を解説したものである。ペット六法編集委員会編（2006a）は日本の動物関連法を、ペット六法編集委員会編（2006b）は各国の動物関連法を「ペット六法」としてまとめたものである。動物保護法をはじめ各国において動物がどのように扱われているか、イギリス（新美，2001）、アメリカ（長谷川，2001）、ドイツ（椿，2001；浦川，2003；浅川，2016）、フランス（吉井，2001）の紹介がある。日本と西欧の動物関連法を比較する青木（2002；2016a；2016b）がある。特に、動物実験が動物保護よりも優先される実態があったが、研究の自由が基本法（ドイツの憲法）で保障される以上、それを動物保護法で規制することは困難であったため、基本法を改正して動物保護の文言を条文に挿入したドイツが目ざされている。さらに、ドイツの民法が、「動物は物ではない」として（90a条）、それを裏づける条文を持つことも（251条2項，903条）、ドイツが紹介される理由である。そのほか、浅川，有馬（2018）によるアテネオリンピックを契機に急速に取り組みが進んだギリシャの動物保護、中村（2022）による2022年に改正された韓国の動物保護法、樋口（2019a；2019b；2021）によるスウェーデンの動物保護法、動物保護法令、ペット飼養規制の紹介がある。各国のペットを取り巻く状況や動物保護法を知ることは、「人と動物の共生する社会の実現を図ること」（動物愛護管理法1条）を目的とする日本に示唆を与える。

次に、航空運送に関する先行研究を見ていく。国際航空運送については、日本も2000年に締結した「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（いわゆる「モントリオール条約」）により、旅客の死亡・傷害、旅客の延着、貨物や手荷物の遅延・破損・紛失といった場合の航空運送人の責任および損害賠償の範囲等が定められている。一方、国内航空運送は、2019年4月1日に施行された改正商法で初めて法制化された（569～594条）。それ以前は運送人が定める約款

にのみ依拠していたため、「各約款の規定は、最終的に裁判所の判断によって無効となる可能性もないわけではなく、運送実務が約款のみに依拠することは、法的に不安定な要素を含むことも否定できない」（菅原，2014，p. 73）と指摘されていた。そのため改正商法によって法的安定性を得ることができたと評価できる。だが、モントリオール条約が旅客の死傷について一定額まで無過失責任を負うとしているのに対し、改正商法が過失推定責任を採用していることが問題視されるなど（小林，2020），改正商法においても未解決の問題はある。動物・ペットの航空運送については，山崎（1992）が動物・ペットの航空運送中の死亡・傷害に対する運送人の責任を論じている。このように，主に航空運送人の責任に焦点が当てられてきたが，山崎（1992）の他にペットの航空運送を議論するものは少ない<sup>注5)</sup>。

本稿は，人と動物の共生という視点とペットの航空運送という視点を組み合わせて，ペット同伴搭乗サービスを議論する。先に述べたように，日本国内でペット同伴搭乗サービスを導入しているのはSFJだけである。海外の航空会社はどうであろうか。表1は，国内線または国際線の少なくともどちらかで，ペット（犬・猫）同伴搭乗サービス（ペットの客室持込）を実施している海外の航空会社<sup>注6)</sup>を一覧にしたものである。

表1 ペット同伴搭乗サービスを実施している海外の航空会社

国・地域	航空会社			
韓国	大韓航空	アジアナ航空	エアソウル	エアプサン
	ジンエアー	チェジュ航空	ティーウェイ航空	フライカンウォン
	エアプレミア			
中国	海南航空			
モンゴル	MIAT モンゴル航空			
ベトナム	ベトナム航空	バンブーエアウェイズ		
南・中央アジア	エアインディア	ウズベキスタン航空		
中東	トルコ航空	エルアルイスラエル航空	エティハド航空	
ロシア・北欧	オーロラ航空	フィンランド航空		
欧州	KLM オランダ航空	ルフトハンザドイツ航空	エールフランス	エアタヒチヌイ
	イベリア航空	スイスインターナショナル エアラインズ	オーストリア航空	LOT ポーランド航空
アフリカ	エジプト航空	エチオピア航空		
北米	アメリカン航空	デルタ航空	ユナイテッド航空	ハワイアン航空
	エアカナダ	ウェストジェット	アエロメヒコ	
南米	ラタム航空			

（出所）各航空会社ホームページに基づき筆者作成

注5) 内山（2023）では，航空関係法令におけるペットの位置づけを確認し，旅客に同伴するペットの受け入れ体制について国内航空会社各社の国内旅客運送約款を紹介している。

注6) 航空会社名は，Narita Airport「航空会社案内」を参照した（[https://www.narita-airport.jp/jp/t\\_info](https://www.narita-airport.jp/jp/t_info)）Accessed Apr 10, 2023。表1には，それら航空会社のうち，各社ホームページ上でペット（犬・猫）の客室同伴が可能なことを把握できたものに限定して掲載した。

表1にあるように、欧州や北米では、ペット同伴搭乗サービスが普及している。米国の三大航空会社の全てが、同サービスを提供している。ペット同伴搭乗サービスは、欧米の航空会社に加えて、韓国の航空会社が積極的に導入していることがわかる。韓国では、ペット（犬）を同伴して公共交通機関を利用する際、ケージに入れるルールが設けられているが、「乗客は寛容で犬好きが声をかけてくることが多い」（倉石，2018，p. 24）。タクシーは「顔を出したまま乗車させても特に問われることはない」（同）。このような犬への寛容さがペット同伴搭乗サービスを許容する背景として考えられる。

日本では、SFJが日本の航空会社で初めて国内線定期便でのペット同伴搭乗サービス「FLY WITH PET!」を開始した。先述のとおり新型コロナウイルス感染症の感染が拡大する前、SFJは、国際線定期便について、北九州—台北（桃園）および名古屋（中部）—台北（桃園）の2路線を運航していた（現在運休中）。本稿では、将来的に国際線でペット同伴搭乗サービス「FLY WITH PET!」の導入を検討する場合の課題とは何か、SFJ台湾チャーター便アンケート調査の結果から検討したい。

### 3. SFJ 台湾チャーター便の調査結果

アンケート調査は、2023年1～2月に実施した。調査対象者は、SFJが台湾の旧正月時期に運航したチャーター便（6往復）のうち、台北（桃園）空港発1月20日便、1月25日便、1月30日便、2月4日便、2月9日便の利用者である（各150名）。調査票は、中国語（繁体字）で用意し、チャーター便利用者が帰路につく北九州空港において旅行会社を通じて配布した。調査票に掲載したQRコードを読み取り、Googleフォームで回答を求めた。最終的に合計92の回答を得た。調査項目は、回答者の属性（年齢、性別、居住地、訪日回数）、印象に残った訪問場所、ペットの飼育の有無、ペットを連れた移動経験、ペット同伴搭乗の需要、ワンヘルス（One Health）、利用する空港・航空会社にあってほしいサービス・キャンペーンである。なお、チャーター便利用者は4泊5日で旅行会社（全4社）ごとに旅程が異なる（同一旅行会社でも台北（桃園）空港出発日より旅程が異なる場合もある）。以下、各回答について概観する。

表2 回答者の属性（単位：人（%））

年齢分布		性別		居住分布		訪日回数	
13～29歳	25 (27.2)	男性	35 (38.0)	6直轄市	77 (83.7)	今回が初めて	8 (8.7)
30～49歳	40 (43.5)	女性	57 (62.0)	13縣	7 (7.6)	2回目	15 (16.3)
50～64歳	22 (23.9)	その他	0 (0.0)	3省轄市	8 (8.7)	3～5回	23 (25.0)
65～70歳	5 (5.4)	回答したくない	0 (0.0)			6～9回	25 (27.2)
						10回以上	21 (22.8)
回答者数計	92 (100.0)	回答者数計	92 (100.0)	回答者数計	92 (100.0)	回答者数計	92 (100.0)

（注）6直轄市（台北市／桃園市／新北市／台中市／台南市／高雄市）、3省轄市（基隆市／新竹市／嘉義市）、13縣（新竹県／苗栗県／宜蘭県／彰化県／雲林県／南投県／花蓮県／嘉義県／台東県／屏東県／澎湖県／金門県／連江県）

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

アンケート調査の回答数は92、回答率は12.3%であった。年齢分布は、中央値42.5歳、平均値39.9歳、最大値70歳、最小値13歳であった。表2は、回答者の属性を表したものである。

公益財団法人日本台湾交流協会によれば、台湾の人口の約7割が6直轄市、約3割が13県に居住している<sup>注7)</sup>。一方、今回の調査では、表2にあるように6直轄市在住者が回答の8割を占めた。訪日回数は、6~9回および10回以上を合計すると5割に上り、訪日経験が豊富な回答者が半数を占めた。全回答92を旅行会社別に分けると、五福旅遊37、信安旅遊25、百威旅遊17、鳳凰旅遊13であった。先述したように、旅行会社ごとに旅程が異なり、また、同一旅行会社であっても台北(桃園)空港出発日によって旅程が異なるため訪問場所にも違いがある。

アンケート調査では、今回訪問した場所で印象に残っているところをA) ショッピング、B) 寺社・仏閣・城、C) 街歩き、D) 温泉、E) 食体験、F) 自然景観、G) 体験の中から複数回答で選択してもらった。その上で、任意の設問として、各カテゴリーの中から最も印象に残った訪問場所を1つ答えてもらうこととした。旅程を参照して設定した各カテゴリー内の選択肢は、次のものである。A) ショッピング: THE OUTLET KITAKYUSHU / イオンモール / 鳥栖プレミアムアウトレット / ららぽーと福岡 / 福岡市内、B) 寺社・仏閣・城: 太宰府天満宮 / 祐徳稲荷神社 / 赤間神宮 / 元乃隅神社 / 上色見熊野座神社 / 宇佐神宮 / 小倉城 / 熊本城、C) 街歩き: 日田の豆田町 / 門司港レトロ / 関門海峡、D) 温泉: 嬉野 / 湯布院 / 別府 / 黒川温泉 / 雲仙、E) 食体験: 呼子の朝市 / 旦過市場 / いちご狩り / アサヒビール工場、F) 自然景観: 九十九島 / 角島 / 金鱗湖 / 島原 / 震動の滝、G) 体験: 柳川の川下り / 九重夢大吊橋 / 南阿蘇鉄道 / 雲仙ロープウェイ / ハウステンボス / 九重森林公園スキー場 / 高崎山自然公園 / 武雄図書館。以下の図1~4では、各旅行会社で旅程が同一の回答に限定して取り上げた。

図1は、回答数が最も多かった五福旅遊の旅行者(回答数37)について、旅程が同一な27人分の回答を集計したものである。五福旅遊の回答の「寺社・仏閣・城」では太宰府天満宮および元乃隅神社、「街歩き」では門司港レトロ、「ショッピング」では福岡市内、「温泉」では湯布院、「自然景観」では角島、「体験」では柳川の川下り、「食体験」ではいちご狩りが、それぞれ最も回答が多かった。

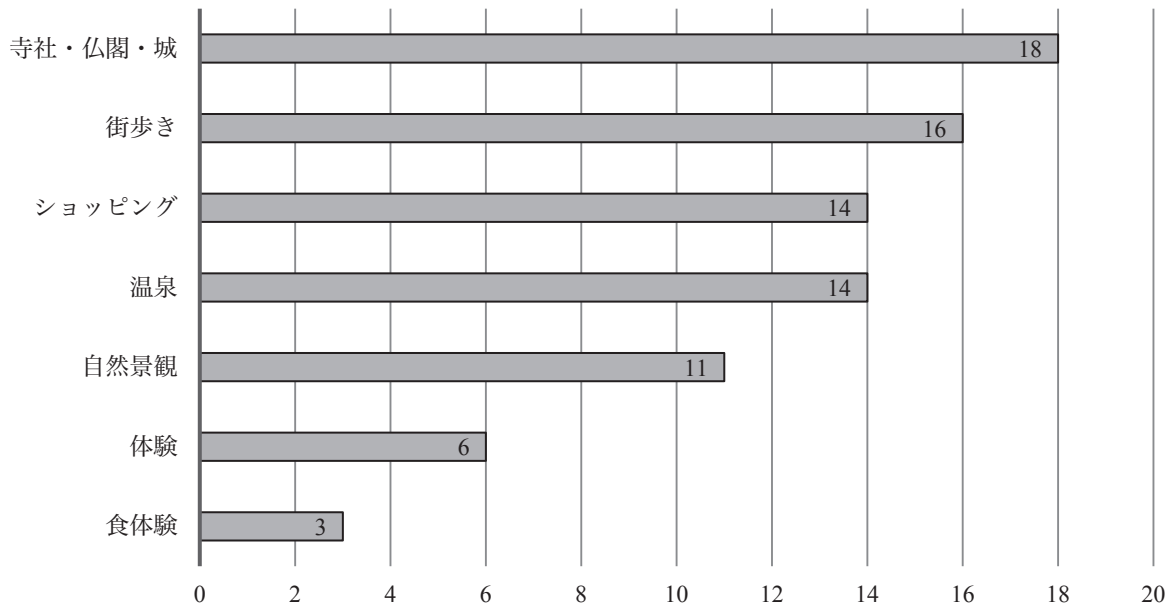
図2は、回答数が2番目に多かった信安旅遊の旅行者(回答数25)について、旅程が同一な17人分の回答を集計したものである。信安旅遊の回答の「寺社・仏閣・城」では太宰府天満宮、「ショッピング」では福岡市内、「温泉」では湯布院、「自然景観」では金鱗湖、「体験」では柳川の川下り、「街歩き」では門司港レトロ、「食体験」ではいちご狩りが、それぞれ最も回答が多かった。

図3は、百威旅遊の旅行者(回答数17)の回答を集計したものである。百威旅遊の回答の「温泉」では湯布院、「寺社・仏閣・城」では熊本城、「ショッピング」ではTHE OUTLET KITAKYUSHU および福岡市内、「食体験」ではいちご狩り、「街歩き」では門司港レトロ、「自然景観」では金鱗湖が、それぞれ最も回答が多かった。なお、「体験」は回答がなかった。

図4は、鳳凰旅遊の旅行者(回答数13)について、旅程が同一な12人分の回答を集計したも

注7) 公益財団法人日本台湾交流協会ホームページ「台湾に関する基礎知識」(<https://www.koryu.or.jp/publications/knowledge/>) Accessed Apr 22, 2023。

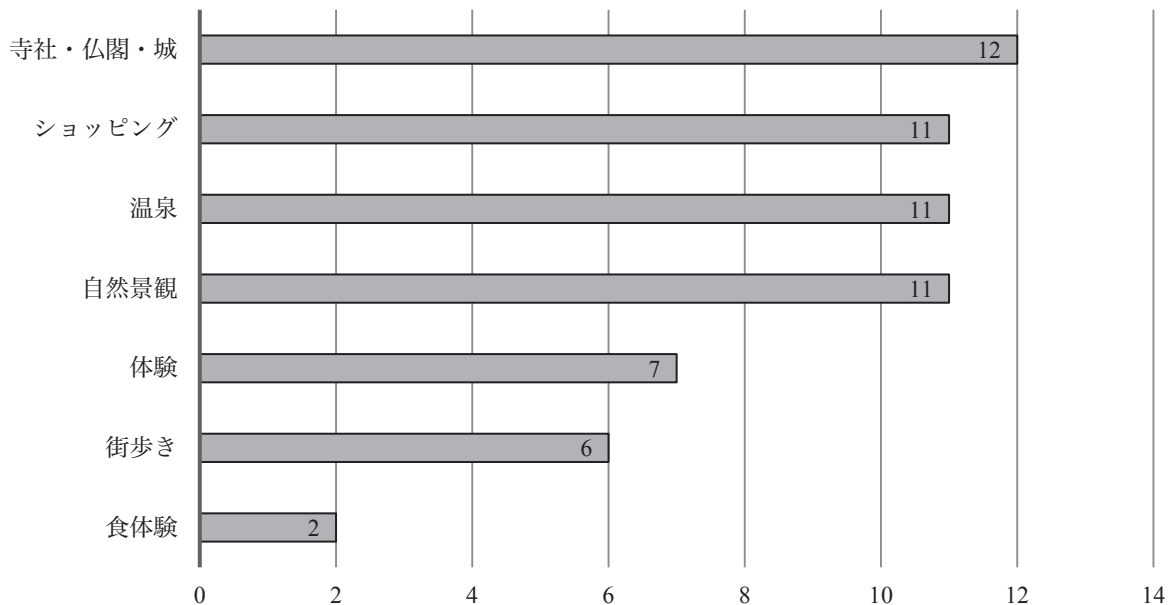
図1 印象に残った訪問場所（五福旅遊の旅行者、複数回答 N=27）



(注) 五福旅遊の旅行者の回答は、同じ旅程の台北（桃園）空港発1月30日便23人、2月4日便4人の合計27人に限る（なお、同一旅程の2月9日便の回答は0人であり、旅程が異なる1月20日便の回答は10人、1月25日便の回答は0人である）。

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

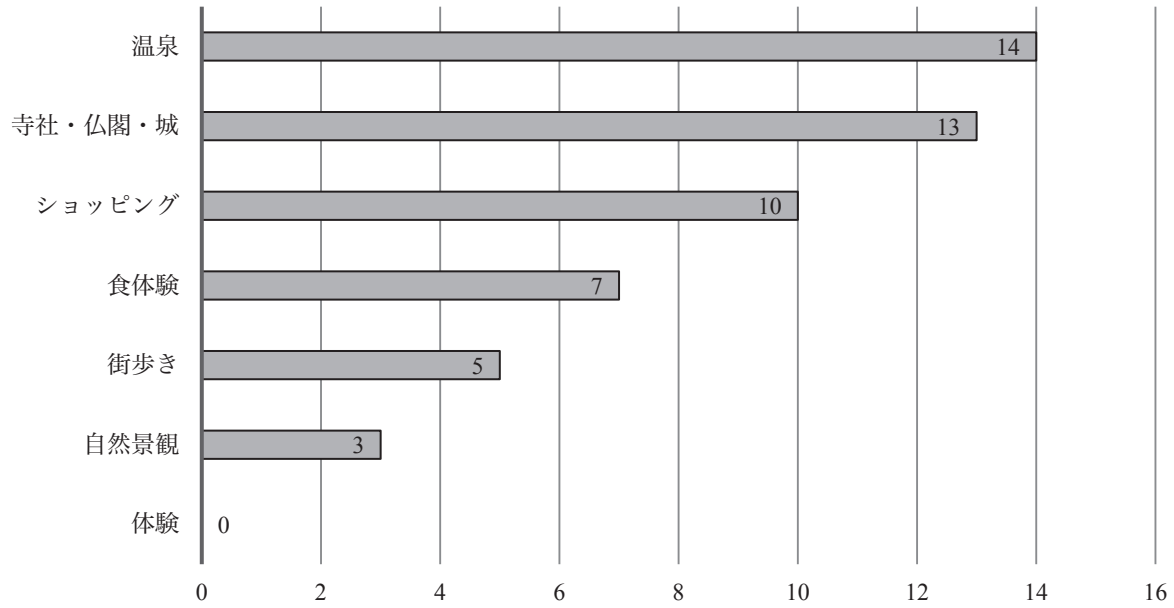
図2 印象に残った訪問場所（信安旅遊の旅行者、複数回答 N=17）



(注) 信安旅遊の旅行者の回答は、同じ旅程の台北（桃園）空港発1月30日便14人、2月4日便2人、2月9日便1人の合計17人に限る（なお、旅程が異なる1月20日便の回答は2人、1月25日便の回答は6人である）。

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

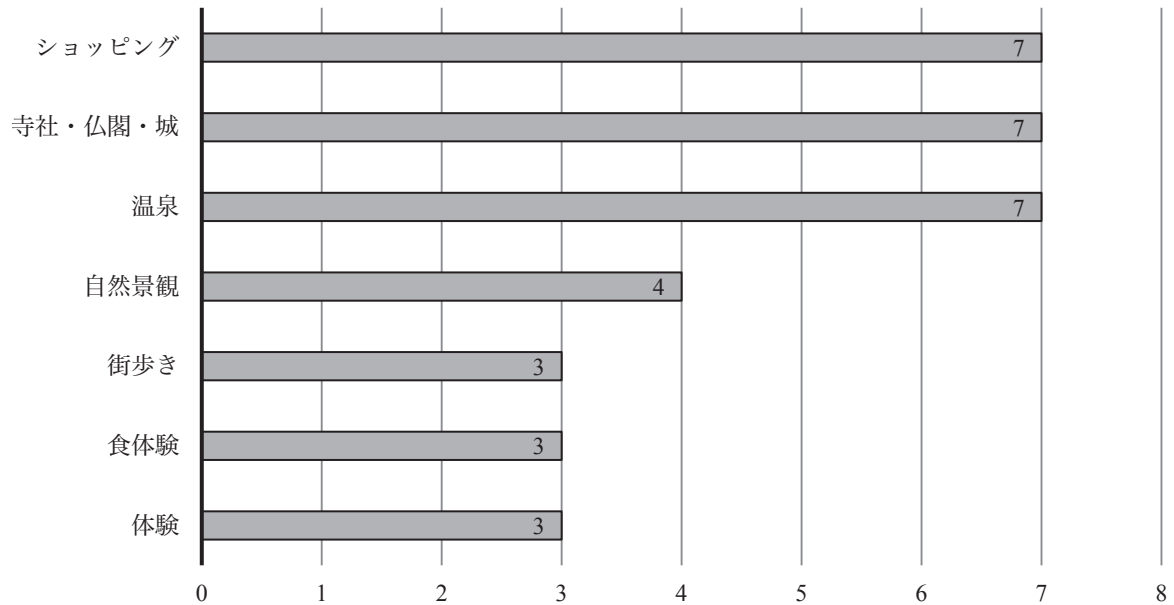
図3 印象に残った訪問場所（百威旅遊の旅行者，複数回答 N=17）



(注) 百威旅遊の旅程は全て同一であり，台北（桃園）空港発 1月25日便4人，1月30日便2人，2月4日便10人，2月9日便1人の合計17人である（1月20日便の回答は0人である）。

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

図4 印象に残った訪問場所（鳳凰旅遊の旅行者，複数回答 N=12）



(注) 鳳凰旅遊の旅行者の回答は，旅程が異なる台北（桃園）空港発1月20日便1人を除く，同じ旅程の台北（桃園）空港発1月25日便2人，1月30日便2人，2月4日便7人，2月9日便1人の合計12人に限る。

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

のである。鳳凰旅遊の回答の「ショッピング」では福岡市内、「寺社・仏閣・城」では熊本城、「温泉」では湯布院、「自然景観」では金鱗湖、「街歩き」では門司港レトロ、「食体験」ではいちご狩り、「体験」では柳川の川下りが、それぞれ最も回答が多かった。

次に、全回答者92人のうち、ペットを飼育している回答者は25人(27.2%)、ペットを飼育していない回答者は67人(72.8%)であった。ペットを飼育している回答者25人の内訳は、小型犬19人、中型犬4人、大型犬2人であった。小型犬の飼い主が多数を占めたことから、表3は、ペット関連の質問に対する小型犬の飼い主の回答をまとめたものである。

表3にあるように、1ヵ月平均でペット(犬・猫に限る)1頭にかけている費用は、1,251~2,500 TWDの回答が4割と最多であった。台湾国内線で受託手荷物としてペットを同伴した移動経験がある回答者は3人であった。そのうち、2人は1ヵ月平均でペット(犬・猫に限る)1頭にかけている費用が1,251~2,500 TWD、1人は7,501~12,500 TWDであった。国際線でのペットを同伴した移動経験は皆無であった。なお、ペットの客室同伴経験の有無もあわせて尋ねたが、19人全員にその経験はなかった。台湾の航空会社(中華航空、エバー航空、スターラックス航空、タイガーエア)はペットの客室同伴を認めていないため、回答はそれを反映しているものと思われる。また、国際線については、やはり手続面でのハードルの高さに関係していよう。ただし、表3にあるように、受託手荷物としてペット同伴経験があるという回答者が19人中3人存在したことから、ペットを連れた移動の需要は一定程度あると思われる。

福岡県は、人と動物に共通の感染症(人獣共通感染症)について、「ワンヘルス(One Health)」に基づく取り組みを推進している。福岡県によれば、『ワンヘルス』とは、人と動物の健康及び環境の健全性はひとつのもの、すなわち『健康は一つ』であるとの概念又は理念をいう(福岡県ワンヘルス推進基本条例2条)<sup>注8)</sup>。アンケート調査では、ワンヘルスに関する訪日観光客の関心の度合いを聴取するため、ワンヘルスに関する6項目(人獣共通感染症対策、薬剤耐性菌対策、環境保護、人と動物の共生社会づくり、健康づくり、環境と人と動物のより良い関係づくり)と「特

表3 小型犬の飼い主のペット事情(単位:人(%))

ペット1頭にかけている費用 (1ヵ月平均)		ペットを同伴した移動経験 (台湾国内線)		ペットを同伴した移動経験 (国際線)	
751~1,250 TWD	4 (21.1)	なし	4 (21.1)	なし	4 (21.1)
1,251~2,500 TWD	8 (42.1)	あり(受託手荷物) なし	2 (10.5) 6 (31.6)	なし	8 (42.1)
2,501~5,000 TWD	5 (26.3)	なし	5 (26.3)	なし	5 (26.3)
5,001~7,500 TWD	1 (5.3)	なし	1 (5.3)	なし	1 (5.3)
7,501~12,500 TWD	1 (5.3)	あり(受託手荷物)	1 (5.3)	なし	1 (5.3)
回答者数計	19 (100.0)	回答者数計	19 (100.0)	回答者数計	19 (100.0)

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

注8) 福岡県議会「福岡県ワンヘルス推進基本条例」(<https://www.gikai.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/pdf/onehealth.pdf>)  
Accessed Apr 26, 2023.

表4 ワンヘルスの関心 (単位:人 (%))

項目	ペットを飼育している	ペットを飼育していない	合計
狂犬病や高病原性鳥インフルエンザなど人獣共通感染症対策	5 (20.0)	20 (29.9)	25 (27.2)
特に関心はない	3 (12.0)	12 (17.9)	15 (16.3)
動物愛護教育の推進, 障害のある人の日常生活をサポートする犬の育成支援とアニマルセラピーの活用による人と動物の共生社会づくり	4 (16.0)	9 (13.4)	13 (14.1)
環境に配慮した農林水産業の推進と食品ロスの削減による環境と人と動物のより良い関係づくり	3 (12.0)	10 (14.9)	13 (14.1)
自然や愛玩動物とのふれあいを通じた健康づくり	6 (24.0)	6 (9.0)	12 (13.0)
生物多様性の保全, 地球温暖化対策と大気・水・土壌環境保全対策	4 (16.0)	8 (11.9)	12 (13.0)
結核など薬剤耐性菌対策	0 (0.0)	2 (2.2)	2 (2.2)
回答者数計	25 (100.0)	67 (100.0)	92 (100.0)

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

「関心はない」の1項目を選択肢として、それらから最も関心があるものを1つ回答してもらった。6項目の詳細は、「福岡県ワンヘルス推進行動計画」の「第3章 施策の展開」を参考に作成した<sup>注9)</sup>。表4は、その回答をペットの飼育の有無で分けたものである。

ワンヘルスの1つの項目である「自然や愛玩動物とのふれあいを通じた健康づくり」は、ペットを飼育している回答者の割合最も高く(24.0%)、反対に、ペットを飼育していない回答者の割合は低かった(9.0%)。「狂犬病や高病原性鳥インフルエンザなど人獣共通感染症対策」は、ペットを飼育している回答者の割合(20.0%)よりも、ペットを飼育していない回答者の割合(29.9%)の方が高かった。台湾では、狂犬病(井上, 費, 2014)や高病原性鳥インフルエンザ(伊藤, 2013, pp. 5~6)が発生しており、それらがこのような回答の背景にあるものと推察される。

最後に、利用する空港や航空会社に希望するサービスやキャンペーンを自由記入で聴取したところ、少数回答になるが、チャーター便に関する希望(早朝便や午後便の新設)、機内食に関する希望、機内エンターテイメントに関する希望(中国語字幕付き映画)、出入国および搭乗手続に関する希望(スタッフの増員)、空港内設備に関する希望(トイレ, ウォーターサーバー, レストラン, 待合室におけるリクライニングチェアの設置)があった。

## 4. CVMに基づくペット同伴搭乗サービスの評価額

ここまでの議論を背景に、仮にSFJはじめ日本の航空会社が台湾からのインバウンド旅行者にペット同伴搭乗サービスを提供した場合、彼らは、そのサービスにどのような評価(WTP)を付けるであろうか。本章では、一連のアンケート調査の回答をもとに、CVMによって、ペット同伴

注9) 福岡県「福岡県ワンヘルス推進行動計画」(<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/uploaded/attachment/160712.pdf>) Accessed Jan 16, 2023。



搭乗サービスのオプション価値を計測し、そのサービスの有効性やWTPを探ることにしたい。

本来、CVMの適用範囲は、利用価値・非利用価値に関係なく、景観、環境、生態系（生物多様性）、公共事業、レクリエーションに至るまで幅広である注10）。新田、鈴木、矢部（2000）、垣内、吉田（2002）は、観光資源を含むレクリエーション機能の遺贈価値やオプション価値（支払意思額）をCVMで計測している。さらに、李（2010）、牛房（2012）、亀山（2019）は、仮想的なシナリオのもとで、地域資源に根差した観光資源や観光商品のオプション価値をCVMで計測している。これらの先行研究は、現在の市場で評価されていないものでも、仮想的なシナリオのもとで、利用価値、未利用価値、非利用価値を計測できることを示唆している。

本稿では、先行研究と同様の手続きにしたがい、SFJ台湾チャーター便のインバウンド旅客を調査対象として、仮想的なシナリオのもとで、ペット同伴搭乗サービスのオプション価値の計測を試みる。今回の一連の調査では、バイアス除去を考慮して2段階2肢選択方式のCVMを設計し、5回の調査とも同じ内容でWTPを尋ねた。調査票はA、B、Cの3種類を中国語（繁体字）で用意し、A、B、Cが均しく回答者に行き渡るように、上から順に（A、B、Cの順に）配布してもらった。

図5は、今回のCVMの調査票Aのフローチャートを示している。回答者には、調査票Aの第1段階で5,000 TWD（T1）を提示し、この金額への支払い意思をYes・Noで回答してもらった。その上で、第2段階として、第1段階の金額にYesの回答者には7,500 TWD（TU）を提示し、この金額への支払い意思を再びYes・Noで回答してもらい、第1段階の金額にNoの回答者には2,500 TWD（TL）を提示し、この金額への支払い意思をYes・Noを回答してもらった。

同様に、調査票Bの第1段階で7,500 TWD（T1）を提示し、第2段階では、第1段階の金額にYesの回答者に1万 TWD（TU）、第1段階の金額にNoの回答者に3,750 TWD（TL）を提示した。調査票Cの第1段階で1万 TWD（T1）、第2段階では、第1段階の金額にYesの回答者に1万2,500TWD（TU）、第1段階の金額にNoの回答者に5,000 TWD（TL）を提示した。回答

図5 CVMのフローチャート

ペットを連れた旅行を想定してください。 ペット（犬・猫に限る）1匹を機内に持ち込んで台湾⇄日本を飛行機で旅行できるとしたら、 その料金が5,000 TWDの場合、この金額を支払いますか？ （人の航空券代金は含みません）			
Yes		No	
↓		↓	
7,500TWDでも支払いますか？		2,500TWDなら支払いますか？	
Yes	No	Yes	No

（出所）筆者作成

注10) 栗山（1998）は、釧路湿原の景観、環境、生態系（生物多様性）、レクリエーション機能のオプション価値（支払意思額）を計測している。寺田（2007）や林（2016）は、美術館や博物館の便益（利用価値+未利用価値+非利用価値）を計測している。

者は、Yes回答で得られる効用がNo回答で得られる効用よりも高いときに、支払いを受諾したことになる。なお、各調査票の金額の設定にあたっては、表5にあるように、北九州—台北（桃園）という東アジア間の路線が検討対象であるため、同じ東アジア間の路線でペット同伴搭乗サービスを実施しており、各航空会社のホームページで料金が確認できた韓国とベトナムの航空会社<sup>注11)</sup>のペット同伴搭乗サービスの料金を参考に設定した。韓国の航空会社の中でも、大韓航空

表5 韓国とベトナムの航空会社のペット同伴搭乗サービスの料金

航空会社	国内線	国際線（日本発着）
大韓航空（KE）	30,000 ウォン （約 3,000 円）	150,000 ウォン （約 15,000 円）
アジアナ航空（OZ）	30,000 ウォン （約 3,000 円）	140,000 ウォン （約 14,000 円）
エアプレミア（YP）	—	Northeast Asia：130,000 ウォン （約 13,000 円）
エアソウル（RS）	20,000 ウォン （約 2,000 円）	70,000 ウォン （7,000 円）
エアプサン（BX）	20,000 ウォン （約 2,000 円）	70,000 ウォン （7,000 円）
チェジュ航空（7C）	20,000 ウォン （約 2,000 円）	70,000 ウォン （約 7,000 円）
ティーウェイ航空（TW）	20,000 ウォン （約 2,000 円）	—
フライカンウォン（4V）	15,000 ウォン （約 1,500 円）	—
ベトナム航空（VN）	3,000,000 VND （約 17,000 円）	250 USD （約 34,000 円）
バンブーエアウェイズ（QH）	3,000,000 VND （約 17,000 円）	North East of Asia：250 USD （約 34,000 円）

（注）下段の（ ）内は日本円換算したもの。ただし、RSおよびBXは同社のホームページに7,000 JPYの標記があるため、円換算していない。YPの国際線は3つの路線に分かれている。そのうちのNortheast Asia発着の数字で充当している。VNの国際線は発着国ではなく発着ゾーンが記載されているため、日本が含まれるゾーンBの数字で充当している。QHの国際線は発着国ではなく発着地区が記載されているため、North East of Asia発着の数字で充当している。

（出所）各航空会社のホームページに基づき筆者作成

注 11) Korean Air 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.koreanair.com/jp/ja/airport/assistance/travel-with-pet/checklist>), Asiana Airlines 「ペットをお連れのお客様」 (<https://flyasiana.com/C/JP/JA/contents/traveling-with-pets>), Air Premia 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.airpremia.com/jp/ja/support/need/pet>), Air Seoul 「ペットをお連れのお客様」 (<https://flyairseoul.com/CW/ja/animal.do>), Air Busan 「ペット同伴のお客様」 (<https://mjp.airbusan.com/mc/common/service/customer/animal>), T'way Air 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.twayair.com/app/serviceInfo/contents/1070?regionCode=JP&langCode=ja-JP>), Jeju Air. Customers in Need of Assistance. (<https://www.jejuair.net/en/linkService/help/main.do>), Fly Gangwon. Passengers with pets. (<https://flygangwon.com/en/contents/information/showCustomerInformation.do?tab=3>), Vietnam Airlines. BAGGAGE. (<https://www.vietnamairlines.com/jp/en/travel-information/baggage/>), Bamboo airways. Pet travel services. (<https://www.bambooirways.com/vn-en/travel-information/luggage-info/pet-travel-services/>) Accessed May 1, 2023.

とアジアナ航空はフルサービスキャリア（FSC：Full Service Carrier）、エアプレミアはハイブリッドキャリア、エアソウル、エアプサン、チェジュ航空、ティーウェイ航空はローコストキャリア（LCC：Low Cost Carrier）に位置付けられるため、FSCであるKEとOZの料金をベンチマークにした。これらをもとに、北九州（福岡）－仁川の所要時間90分と北九州（福岡）－台北（桃園）の所要時間140分を考慮して加重し、約2万円という金額を得ることができる。この約2万円相当の5,000 TWD（T1）をパターンAの第1段階の金額に設定した<sup>注12</sup>。

この調査票Aの第1段階の5,000 TWD（T1）を基準に、+2,500 TWDの7,500 TWDが調査票B、さらに+2,500 TWDの1万 TWDが調査票Cの第1段階の金額（T1）になるように設定した。表6は、調査票別・段階別の提示額とYes・Noの回答の分布をまとめたものである。調査票のパターンに関係なく、第1段階の金額への支払いを受諾できるとした回答者が8.7～14.1%存在していることがわかる。このことは、今回の調査の回答者にとって、ペット同伴搭乗サービスの有効性があることを示唆している。Yes・Noの回答状況では、上段に回答者数、下段の括弧内に全回答者数92に占める個々の回答の比率を示している。提示額が高くなるとNNの回答者数が増える傾向にある。

CVMによるWTPの計測にあたって、5回分の回答数の合計92を考慮の上、栗山、柘植、庄子（2013）を活用してノンパラメトリック生存分析で算出した。表7は、CVMによるWTPの計測結果を示している。一般的に、WTPの提示額が大きくなると、回答者の効用水準が下がり、Yes回答が得られる生存確率も下がるが、ここでも同様の計測結果が得られている。今回の回答者のWTPの中央値は、3,750～5,000 TWDであった。一方、平均値（下限平均値；上限平均値）は、下限が4,602 TWD；上限が5,672 TWDであった。これらを日本円で表記した場合、WTPの中央値は、約1万6,000～2万1,400円になり、平均値は、下限が約1万9,700円；上限が約2万4,200円になる。この計測結果から、WTPの下限平均値は中央値の範囲内にあるが、上限平均値は中央値の範囲よりも大きくなっていることがわかる。日本円の表記から、今回の回答者のWTP

表6 調査票別・段階別の提示額とYes・Noの回答の分布（N = 92）

	提示額			Yes・Noの回答状況					
	T1	TU	TL	Y	N	YY	YN	NY	NN
調査票 A	5,000	7,500	2,500	12 (13.0)	11 (12.0)	4 (4.3)	8 (8.7)	5 (5.4)	6 (6.5)
調査票 B	7,500	10,000	3,750	8 (8.7)	21 (22.8)	5 (5.4)	3 (3.3)	6 (6.5)	15 (16.3)
調査票 C	10,000	12,500	5,000	13 (14.1)	27 (29.3)	7 (7.6)	6 (6.5)	11 (12.0)	16 (17.4)
合計	—			33 (35.9)	59 (64.1)	16 (17.4)	17 (18.5)	22 (23.9)	37 (40.2)

（出所）アンケートデータに基づき筆者作成

注12) 2万円を調査票の作成完了時である2023年1月15日の為替レート（1円＝4.2710 TWD）でTWDに換算した。為替レートは、Yahoo! ファイナンス（<https://finance.yahoo.co.jp/>）から入手した。

表7 CVMの計測結果 (N = 92)

提示額		推定結果			
Lower	Upper	生存確率	t 値	p 値	
0	2,500	0.784	11.72	0.000	***
2,500	3,750	0.604	10.68	0.000	***
3,750	5,000	0.391	7.69	0.000	***
5,000	10,000	0.220	4.93	0.000	***
10,000	12,500	0.119	3.05	0.003	***
推定 WTP	中央値	3,750~5,000			
	下限平均値	4,602			
	上限平均値	5,672			
対数尤度		-125.96			

(注) \*\*\* は1%水準で有意であることを示している。

(出所) アンケートデータに基づき筆者作成

は、KE や OZ のペット同伴搭乗サービスの料金と同等であることがわかる。先述したように、韓国では、ペット（犬）を同伴した公共交通機関の利用に寛容であるためか、KE や OZ といった FSC から、YP といったハイブリッドキャリア、RS, BX, 7C といった LCC に至るまで国際線においてもペット同伴搭乗サービスが標準装備になっている（LCC のうち TW と 4V は国内線に限って同サービスを実施している）。韓国では、ペット同伴搭乗サービスの利用を希望する際、これほど多くの航空会社が選択肢として存在しており、ある種の競争原理が働くことから、サービスの利用料金もリーズナブルなものとなっているものと考え。表5には、ベトナムの航空会社でペット同伴搭乗サービスを実施している VN と QH の2社を参考に掲載している。FSC である VN と QH の同サービスの利用料金は、同国の LCC であるベトジェットエアが同サービスを実施していない注13) ことから、ある種の競争原理が働いていないことで、韓国よりもベトナムからの所要時間の方がかかるとはいえ、相対的に高い設定となっているものと考え。

## 5. おわりに

本稿では、SFJ が実施しているペット同伴搭乗サービスを題材に、ペットを含む動物に関する法の先行研究および海外の航空会社のペット同伴搭乗サービスの現状を整理し、国際線におけるペット同伴搭乗サービスの導入の可能性を検討した。2023年1~2月に実施した SFJ 台湾チャーター便のインバウンド旅行者に対するアンケート調査をもとに、CVM に基づくペット同伴搭乗サービスの評価額を計測した。その結果、今回の調査の回答者は韓国の FSC の航空会社が実施しているペット同伴搭乗サービスの料金と同等の評価を付けることがわかった。

今後のインバウンド戦略では、コロナ禍以前のように訪日外国人旅行者数を求めることはでき

注13) Vietjet Air. IN-FLIGHT. (<https://www.vietjetair.com/en/pages/terms-and-conditions-vietjet-1608015385508>.) Accessed May 1, 2023.

ない。コロナ禍で各種の観光業から離職が続き、離職者が戻ってこないことで、現在、全国各地の観光施設が人手不足に陥っている。実際、「従業員が確保できないため、予約をやむなく断って、客室の稼働率をあえて抑える『売り止め』の施設」があるという（産経新聞、2023年5月4日）。このことは、量への対応はもとより質への対応も厳しくなっていることを示唆している。そのような中でも、やはり質を追求し、付加価値の高いサービスの提供に収斂させていく必要がある。SFJのペット同伴搭乗サービスは、SFJの他の種々の取り組みと同様に、付加価値の高いサービスの提供に根差したものであり、国内線での定着を図った上で、海外のニーズがあるようなら、国際線での導入を検討しても良いのかもしれない。ただし、先述したように、狂犬病および高病原性鳥インフルエンザが発生しているという台湾の状況に照らして、人獣共通感染症対策が台湾および日本の双方において適切にとられていることが前提となる。そのような前提を満たしていくためにも、ペット同伴搭乗サービスの導入にあたり、ワンヘルスの考え方は重要なものとなろう。

## 謝辞

本稿は、航空政策研究会2022年度「若手研究者研究助成」（研究課題：ペット同伴搭乗サービスによる国内航空の新規需要創出の可能性と課題、研究代表者：内山真由美）を受けている。本稿の作成に当たって、北九州市港湾空港局空港企画部集客担当課長 尾崎英一様、北九州市港湾空港局空港企画部集客担当係長 塩澤亮介様、株式会社スターフライヤー新規事業推進室長 岸上雄一郎様、ならびに、本調査にご協力いただいたスターフライヤーの社員や旅客の方々など皆様にご支援いただきました。厚くお礼申し上げます。本稿の骨子は、2023年2月15日（水）にアジア成長研究所で開催した研究会で報告した。参加者の皆様からのコメントにお礼を申し上げます。本稿に残る誤りは全て筆者の責任である。

## 参考文献

- 青木人志（2002）『動物の比較法文化－動物保護法の日欧比較－』有斐閣
- 青木人志（2011）「わが国における動物虐待関連犯罪の現状と課題－動物愛護管理法第44条の罪をめぐって－」浅田和茂、石塚伸一、葛野尋之、後藤昭、福島至編『人権の刑事法学－村井敏邦先生古稀記念論文集－』、日本評論社、pp. 147～165
- 青木人志（2016a）『日本の動物法 第2版』東京大学出版会
- 青木人志（2016b）「動物保護法の日英比較－とくに動物虐待の訴追をめぐって－」『法律時報』88（3）、pp. 76～80
- 浅川千尋（2016）「ドイツ憲法から動物保護と法を考える－動物実験規則と人間中心主義克服を中心に－」『法律時報』88（3）、pp. 71～75
- 浅川千尋、有馬めぐむ（2018）『動物保護入門－ドイツとギリシャに学ぶ共生の未来－』世界思想社
- 朝日新聞「日航、純損益937億円赤字 再上場後、四半期最大4～6月期」2020年8月4日
- 伊藤壽啓（2013）「海外の鳥インフルエンザの発生と対策」『鶏病研究会報』49、pp. 1～7
- 井上智、費昌勇「台湾における狂犬病の疫学と我が国における診断能力向上の取り組み」『獣医疫学雑誌』18（1）、pp. 11～17

- 牛房義明 (2012) 「仮想評価法 (CVM) による門司港レトロ景観の評価」『北九州市立大学商経論集』48 (1・2), pp. 35~48
- 内山真由美 (2023) 「ペット同伴搭乗サービスによる国内航空の新規需要創出の可能性と課題」航政研シリーズ (掲載予定)
- 浦川道太郎 (2003) 「ドイツにおける動物保護法の生成と展開一付・ドイツ動物保護法 (翻訳) 一」『早稲田法学』78 (4), pp. 195~236
- 垣内恵美子, 吉田謙太郎 (2002) 「CVMによる「文化資本」の便益評価の試みー世界遺産富山県五箇山合掌造り集落の実例研究ー」『文化経済学』3 (2), pp. 63~74
- 株式会社スターフライヤー (2017) 『スターフライヤー漆黒の翼, 感動を乗せて』ダイヤモンド・ビジネス企画
- 亀山嘉大 (2019) 「北九州港ひびきコンテナターミナルに寄港したクルーズ船の船員の観光行動のオプション価値ーCVMによる計測と要因分析からー」『海運経済研究』53, pp. 71~80
- 倉石美都 (2018) 「韓国生活文化における愛玩動物」『都市民俗研究』23, pp. 17~32
- 栗山浩一 (1998) 「CVMによる釧路湿原のレクリエーション価値の評価」『林業経済研究』44 (1), pp. 63~68
- 栗山浩一, 柘植隆宏, 庄子康 (2013) 『初心者のための環境評価入門』勁草書房
- 小林貴之 (2020) 「国内航空運送への一部無過失責任の導入」『関西外国語大学研究論集』112, pp. 193~210.
- 産経新聞「検証コロナ3年3ヵ月 (3) 転換迫られる観光 集客より質」2023年5月4日
- 渋谷寛 (2020) 『ペット訴訟ハンドブッカー関係法・判例解説, 交通事故, 動物病院, 飼い主が加害者となる場合, ペットショップ, ペットホテル, トリミングショップ, ペットをめぐる近隣トラブルー』日本加除出版
- 渋谷寛, 杉村亜紀子 (2018) 『ペットの判例ガイドブッカー事件・事故, 取引等のトラブルから刑事事件までー』民事法研究会
- 清水晴生 (2020) 「動物愛護法上の犯罪」『白鷗法学』27 (1), pp. 211~233
- 菅原貴与志 (2014) 「国内航空運送法制化に際しての諸論点」『慶應法学』30, pp. 71~102
- 椿久美子 (2001) 「ドイツのペット法事情」『法律時報』73 (4), pp. 16~23
- 寺田鮎美 (2007) 「文化施設の便益計測と来館者の価値意識に関する実証分析ー大原美術館を例にー」『日本都市計画学会論文集』44 (3), pp. 1~8
- 東京弁護士会公害・環境特別委員会編 (2020) 『動物愛護法入門第2版ー人と動物の共生する社会の実現へー』民事法研究会
- 中村穂佳 (2022) 「【韓国】動物保護法の全部改正」『外国の立法』293 (1), pp. 22~23
- 新美育文 (2001) 「イギリスのペット法事情」『法律時報』73 (4), pp. 5~9
- 日経速報ニュースアーカイブ「スターフライヤー, 新型コロナウイルス感染症の影響による国内線の運航便と減便/運休便について発表」2020年4月23日 17:00
- 新田耕作, 鈴木久雄, 矢部光保 (2000) 「CVMによるレクリエーション価値の経済評価」『農業総合研究 (農林省農業総合研究所)』54 (1), pp. 93~112
- 日本経済新聞「スターフライヤー, 37億円の赤字」2020年8月4日
- 日本経済新聞「スターフライヤー, フライト機内でプラネタリウム」2020年8月29日
- 日本経済新聞「スターフライヤー, 北九州空港で施設探検ツアー」2020年12月1日
- 長谷川貞之 (2001) 「アメリカのペット法事情」『法律時報』73 (4), pp. 10~15
- 林勇貴 (2016) 「仮想評価法を用いた博物館の実証的研究」『日本経済研究』73, pp. 84~110
- 原田國男 (1984) 「第9章動物の保護及び管理に関する法律」伊藤榮樹, 小野慶二, 莊子邦雄編『注釈特別刑法第5巻経済法編II』立花書房, pp. 525~548
- 樋口修 (2019a) 「スウェーデンの新しい動物保護法ー動物保護法 (スウェーデン法令全書2019年第66号) ー (資料)」『レファレンス』817, pp. 79~103

- 樋口修 (2019b) 「スウェーデンのペット飼養規制—犬猫飼養庁令 (スウェーデン農業庁法令全書 2019 年第 28 号) — (資料)」『レファレンス』821, pp. 73~101
- 樋口修 (2021) 「スウェーデンの動物保護法令の概要—動物保護令 (スウェーデン法令全書 2018 年第 1192 号) — (資料)」『レファレンス』850, pp. 25~70
- ペット六法編集委員会編 (2006a) 『ペット六法 第2版 法令編』誠文堂新光社
- ペット六法編集委員会編 (2006b) 『ペット六法 第2版 用語解説・資料編』誠文堂新光社
- 三上正隆 (2018) 「動物虐待関連犯罪の保護法益に関する立法論的考察」『愛知学院大学宗教法制研究所紀要』58, pp. 73~100
- 山崎悠基 (1992) 「動物・ペットの航空運送上の法律問題」『専修法学論集』57, pp. 1~41
- 吉井啓子 (2001) 「フランスのペット法事情」『法律時報』73 (4), pp. 24~28
- 李承吉 (2010) 「仮想市場価値評価法 (CVM) による観光費用推計と潜在需要因子に関する研究」『日本国際観光学会論文集』17, pp. 55~60

## 〈航空会社 URL〉

- Aeromexico. Pets in the cabin (PETC). (<https://aeromexico.com/en-us/travel-information/pets-in-cabin>) Accessed May 1, 2023
- Air Busan 「ペット同伴のお客様」(<https://mjp.airbusan.com/mc/common/service/customer/animal>) Accessed May 1, 2023
- Air Canada 「ペット連れのご旅行について」(<https://www.aircanada.com/jp/ja/aco/home/plan/special-assistance/pets.html#/>) Accessed May 1, 2023
- Air France 「ペット・動物の輸送」(<https://www.airfrance.co.jp/ja/information/passagers/voyager-avec-son-animal-chien-chat>) Accessed May 1, 2023
- Air India. Pets. (<https://www.airindia.in/new-pets.htm>) Accessed May 1, 2023
- Air Premia 「ペットをお連れのお客様」(<https://www.airpremia.com/jp/ja/support/need/pet>) Accessed May 1, 2023
- Air Seoul 「ペットをお連れの客様」(<https://flyairseoul.com/CW/ja/animal.do>) Accessed May 1, 2023
- Air Tahiti Nui 「ペットなどの動物の輸送」(<https://www.airtahitinui.com/jp-ja/petutonadonodong-wu-noshu-song>) Accessed May 1, 2023
- American Airlines. Pets. (<https://www.americanairlines.jp/i18n/travel-info/special-assistance/pets.jsp>) Accessed May 1, 2023
- Asiana Airlines 「ペットをお連れのお客様」(<https://flyasiana.com/C/JP/JA/contents/traveling-with-pets>) Accessed May 1, 2023
- Aurora Airlines 「ペット」(<https://www.flyaurora.ru/jp/passengers/carriage-rules/transportation-animals/>) Accessed May 1, 2023
- Austrian Airlines 「ペットとの旅行」(<https://www.austrian.com/jp/ja/travelling-with-animals>) Accessed May 1, 2023
- Bamboo Airways. Pet travel services. (<https://www.bambooairways.com/vn-en/travel-information/luggage-info/pet-travel-services/>) Accessed May 1, 2023
- China Airlines 「ペット」(<https://www.china-airlines.com/jp/jp/fly/prepare-for-the-fly/baggage/pets>) Accessed May 1, 2023
- Delta Air Lines 「デルタ航空でのペットの輸送について」(<https://ja.delta.com/jp/ja/pet-travel/overview>) Accessed May 1, 2023
- EgyptAir. TRAVELING WITH PETS. (<https://www.egyptair.com/en/fly/special-services/Pages/traveling-with-pets.aspx>) .Accessed May 1, 2023
- EL AL Israel Airlines. Traveling with pets. (<https://www.elal.com/eng/baggage/pets>) Accessed May 1, 2023

- Ethiopian Airlines. Travelling with Pets. (<https://www.ethiopianairlines.com/aa/information/special-needs/travelling-with-pets>) Accessed May 1, 2023
- Etihad Airways 「ペット連れの旅」 (<https://www.etihad.com/ja-jp/fly-etihad/baggage/travelling-with-pets>) Accessed May 1, 2023
- Finnair 「フィンエアー便のペット輸送」 (<https://www.finnair.com/jp-ja/%E3%83%95%E3%82%A3%E3%83%B3%E3%82%A8%E3%82%A2%E3%83%BC%E3%81%A7%E3%81%AE%E3%83%9A%E3%83%83%E3%83%88%E3%81%AE%E5%8F%96%E3%82%8A%E6%89%B1%E3%81%84>) Accessed May 1, 2023
- Fly Gangwon. Passengers with pets. (<https://flygangwon.com/en/contents/information/showCustomerInformation.do?tab=3>) Accessed May 1, 2023
- Hainan Airlines 「携帯小動物出行旅客」 (<https://www.hnair.com/lvxingxinxi/tsg/tyxdw/>) Accessed May 1, 2023
- Hawaiian Airlines 「動物を連れて旅行される場合」 (<https://www.hawaiianairlines.co.jp/our-services/special-assistance/traveling-with-animals>) Accessed May 1, 2023
- Iberia Airlines. Travelling with pets. (<https://www.iberia.com/hu/fly-with-iberia/pets/>) Accessed May 1, 2023
- Jeju Air. Customers in Need of Assistance. (<https://www.jejuair.net/en/linkService/help/main.do>) Accessed May 1, 2023
- Jin Air 「ペット同伴のお客様」 (<https://help.jinair.com/hc/ja/sections/4409095501337-%E3%83%9A%E3%83%83%E3%83%88%E5%90%8C%E4%BC%B4%E3%81%AE%E3%81%8A%E5%AE%A2%E6%A7%98>) Accessed May 1, 2023
- KLM 「ペット連れのご旅行」 (<https://www.klm.co.jp/information/pets/reservation>) Accessed May 1, 2023
- Korean Air 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.koreanair.com/jp/ja/airport/assistance/travel-with-pet/checklist>) Accessed May 1, 2023
- LATAM Airlines. Pets transportation. (<https://www.latamairlines.com/us/en/help-center/faq/pets/transport/airplane-flight>) Accessed May 1, 2023
- LOT Polish Airlines 「ペットと一緒にのフライト」 (<https://www.lot.com/jp/ja/journey/special-services/traveling-with-pets>) Accessed May 1, 2023
- Lufthansa 「ペットを追加の機内持ち込み手荷物として客室で輸送する場合」 (<https://www.lufthansa.com/jp/ja/animals-as-additional-carry-on-baggage>) Accessed May 1, 2023
- MIAT Mongolian Airlines. Special service: pets. (<https://www.miat.com/pagecontent.php?lang=jp&pageId=62>) Accessed May 1, 2023
- Swiss International Air Lines 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.swiss.com/jp/ja/prepare/special-care/animals-travelling>) Accessed May 1, 2023
- Turkish Airlines. Traveling with pets. (<https://www.turkishairlines.com/ja-int/any-questions/traveling-with-pets/>) Accessed May 1, 2023
- T'way Air 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.twair.com/app/serviceInfo/contents/1070?regionCode=JP&langCode=ja-JP>) Accessed May 1, 2023
- United Airlines 「ペットをお連れのお客様」 (<https://www.united.com/ja/jp/fly/travel/traveling-with-pets.html>) Accessed May 1, 2023
- Uzbekistan Airways. Travelling with Pets. (<https://www.uzairways.com/en/travelling-pets>) Accessed May 1, 2023
- Vietjet Air. IN-FLIGHT. (<https://www.vietjetair.com/en/pages/terms-and-conditions-vietjet-1608015385508>) Accessed May 1, 2023
- Vietnam Airlines. BAGGAGE. (<https://www.vietnamairlines.com/jp/en/travel-information/baggage/>) Accessed May 1, 2023
- Westjet. Pets. (<https://www.westjet.com/en-ca/pets>) Accessed May 1, 2023





## AGI 便り

アジア成長研究所（略称 AGI）は、北九州市のシンクタンク兼学術研究機関として、調査研究・連携大学院教育・各種イベント開催・交流事業等の様々な活動を行っています。このコーナーでは、こうした活動の一部をご紹介します（2022年12月以降の実績）。この他、各種刊行物の発刊も行っています（詳細は AGI ウェブサイトをご参照ください）。

### 【成長戦略フォーラム】

AGI では、著名な講師を招いて、アジアの経済や産業情報、広く北九州地域の発展に寄与する情報および経済成長を促すための海外先進事例の紹介等をテーマに、一般市民向けに「成長戦略フォーラム」を開催しています。

#### ■ 第46回成長戦略フォーラム

- 開催日：2022年12月21日（水）
- 講師：蔡 林海（CAI Linhai）氏（清華大学華商研究センター研究員，  
青島大学客員教授，中国老齡産業協会標準化智库専門家）
- 演題：「中国人口高齢化の巨大市場と日中健康・介護産業協力の展望」
- 会場：オンラインフォーラム，49名参加



## 【AGI セミナー】

AGI では、国内外の優れた研究者をお招きし、毎年数回 AGI セミナーを開催しています（内容は研究者向けですが、一般の皆様もご参加いただけます）。

### ■ 2023年1月24日（火）

- 講師：浅川 慎介氏（佐賀大学経済学部助教）
- タイトル：「Impact of COVID-19 School Closures on the Cognitive and Non-cognitive skills of Elementary School Students（COVID-19 学校閉鎖が小学生の生徒の認知および非認知スキルに与える影響）」



### ■ 2023年2月17日（金）

- 講師：富 蓉（FU Rong）氏（早稲田大学商学部専任講師）
- タイトル：「In Utero Exposure to Radiation Fear and Birth Outcomes: Evidence from the Fukushima Nuclear Power Plant Accident（母親の放射線への不安感と出産転帰：福島原発事故からのエビデンス）」



### ■ 2023年2月22日（水）

- 講師：アルパスラン・バルシュ（Barış ALPASLAN）氏（トルコ・アンカラ社会科学大学社会科学科経済学部准教授）
- タイトル：「Gender Inequality, Social Capital, and Economic Growth in Turkey（トルコにおけるジェンダー不平等，社会的資本，および経済成長）」



### ■ 2023年5月12日（金）

- 講師：吉田 惇氏（東北学院大学経済学部准教授）
- タイトル：「自動車の完全自動運転下における損害賠償ルールと安全性能の選択」



## 【所員研究会】

AGIでは、所員の研究発表や情報交換のため概ね1ヵ月に1回の頻度で所員研究会を開催しております（外部からのご参加も歓迎いたします）。

### ■ 2022年12月6日（火）

- 報告者：ドミンゲス・アルバロ（Alvaro DOMINGUEZ）  
（AGI 上級研究員）
- タイトル：「Space Time Dynamics of Pollution and Income in China  
（中国における汚染と収入の時空間力学）」



### ■ 2022年12月20日（火）

- 報告者：坂本 博（AGI 准教授）
- タイトル：「付加価値構造からみた日本の都道府県格差」



### ■ 2023年1月27日（金）

- 報告者：田村 一軌（AGI 主任研究員）
- タイトル：「メッシュ統計から地域経済の変化を見る」



### ■ 2023年2月28日（火）

- 報告者：姚 瑩（YAO Ying）（AGI 上級研究員）
- タイトル：「Does Environmental Regulation Matter for Income Inequality? New Evidence from Chinese Communities  
（環境規制は所得不平等にとって問題か？：中国コミュニティからの新たなエビデンス）」



### ■ 2023年5月23日（火）

- 報告者：柯 宜均（KO Yi-Chun）（AGI 上級研究員）
- タイトル：「Human and Physical Capitals as Farm Adaptation Capacity to Climate Change: Evidence from Corn Yields in US  
（気候変動への適応能力としての人的・物的資本：米国のトウモロコシ生産からのエビデンス）」



## 【各種イベント開催・参加・交流】

AGIは、ここまでにご紹介したものの他に、各種学術会議や定期セミナー等のイベントを開催し、また各研究員が学会やシンポジウム、講演会に参加することで、国内外の多数の大学・研究機関等との連携・交流を推進しています。以下、最近の主なものをご紹介します。

### ■ 2022年度 AGI – 復旦大学共同研究会

#### 「人口統計学的変化、移民、および経済発展」

AGIは、復旦大学（中国・上海市）の「社会発展と公共政策学院」と2006年に交流協定を締結し、2010年以来、毎年1回共同セミナーを開催しています。第13回目となる2022年度は、コロナ禍の影響で前年に引き続きオンライン開催となりました。「Demographic change, Migration, and Economic Development（人口統計学的変化、移民、および経済発展）」をテーマに、日本と中国の双方に関する研究報告と討論を行いました。

○ 開催日：2022年12月16日（金）

○ 会場：オンライン開催

【報告者とタイトル】（報告・討論は英語）

開会の辞：張震（ZHANG Zhen）（復旦大学人口研究所所長／准教授）

戴二彪（DAI Erbiao）（AGI 所長／教授）

第1部司会：張力（ZHANG Li）（復旦大学人口研究所教授）

- 田村一軌（AGI 主任研究員）「Characteristics and Factors Affecting Female Employment Rates in Government-designated Cities in Japan（日本の政令指定都市における女性就業率に影響する特徴と要因）」
- 沈潔（SHEN Jie）（復旦大学人口研究所教授）「Gender, Migration and Social Change in China（中国におけるジェンダー、移民および社会変動）」
- ドミンゲス・アルバロ（Alvaro DOMINGUEZ）（AGI 上級研究員）「Space Time Dynamics of Pollution and Income in China（中国における汚染と収入の時空間力学）」

第2部司会：彭雪（PENG Xue）（AGI 上級研究員）

- 潘澤瀚（PAN Zehan）（復旦大学人口研究所副所長／准教授）「Does Population Size of A City Matter to Its Older Adults' Self-rated Health? Results of China Data Analysis（都市の人口規模は高齢者の主観的健康にとって問題か？中国データの分析からの結論）」
- 沈可（SHEN Ke）（復旦大学社会発展と公共政策学院副院長／人口研究所教授）「Economic surplus and fiscal burden in aging China（高齢化中国における経済余剰と財政負担）」
- 彭雪（PENG Xue）（AGI 上級研究員）「Who are Willing to Migrate to Local Area? A Behavior Analysis on Post COVID-19 Urban Resident Migration in Japan（誰が地方に移住したがるのか？日本のポスト COVID-19における都市住民移住に関する行動分析）」
- 張琳琳（ZHANG Linlin）（復旦大学人口研究所若手准研究員）「The Optimal Delayed Retirement Age in Aging China: Determination and Impact Analysis（高齢化する中国における最適退職延期年齢－決定要因とインパクト分析）」

閉会の辞：八田達夫（AGI 理事長）

王桂新（WANG Guixin）（復旦大学都市と地域発展研究センター長／人口研究所教授）

## ■ 2022 年度 AGI – 台湾共同研究会：

「日本と台湾における産業、貿易と直接投資の近年の動向：地政学の影響」

AGI は、2015 年度より台湾の大学・研究機関との共同で年 1 回研究会を開催しています。

2022 年度は、AGI と台湾の「中国経済研究学会（Association for China Economic Studies：ACES）」の共同開催で第 8 回目の共同研究会を開催しました。「Recent Trends in Industry, Trade, and FDI in Japan and Taiwan: Impacts of Geopolitics（日本と台湾における産業、貿易と直接投資の近年の動向：地政学の影響）」というテーマの下で、研究報告と討論を行いました。

○ 開催日：2023 年 1 月 16 日（月）

○ 会 場：AGI 6 階会議室

【報告者とタイトル】（報告・討論は英語）

司 会：ドミンゲス・アルバロ（Alvaro DOMINGUEZ）（AGI 上級研究員）

柯宜均（KO Yi-Chun）（AGI 上級研究員）

閉会の辞：戴二彪（DAI Erbiao）（AGI 所長）

- 黄智聰（HUANG Jr-Tsung）（国立政治大学財政学系教授）「Recent Trends of Taiwan's FDI Outflow Under Geopolitics（地政学的影响下における近年の台湾の直接投資流出動向）」
- 岸本千佳司（AGI 准教授）「The Development of TSMC's Business Model (mainly 1987 ~ the mid-2010s)（TSMC のビジネスモデルの発展—主に 1987~2010 年代半ばまで）」
- 張昱謙（CHANG Yu-Chien）Researcher, OTN 「The Debate of CHIP4 and Chinese Dream（CHIP4 と中国の夢に関する議論）」
- 柯宜均（KO Yi-Chun）（AGI 上級研究員）「Empirical Studies of Economic Impacts of Climate Change on Japanese Agriculture（日本の農業に対する気候変動の経済的影響の実証研究）」

閉会の辞：黄智聰（HUANG, Jr-Tsung）（国立政治大学財政学系教授）

八田達夫（AGI 理事長）

## ■「制度・規制改革学会」Webinar 研究会「Carbon Pricing についての勉強会」の開催

八田理事長が理事を務める「制度・規制改革学会」との共同の研究会を開催し、パネルディスカッションを行い、各分野の専門家と活発な議論を交わしました。

○開催日：2023年3月28日（火）

○会場：オンライン開催

### 【テーマ】

- 「カーボンプライシングの重要性と導入における論点について」
- AGI 参加者：八田達夫（理事長）



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 2023 年 6 月号 (第 34 巻 1 号)

2023 年 6 月発行 (年 2 回発行予定)

発行人 八田達夫

編集委員会 岸本千佳司, 田村一軌, 小松翔, 木下紫保

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

E-mail: [shiten@agi.or.jp](mailto:shiten@agi.or.jp)

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