

# 東アジア研究

East Asian Studies

28号  
2020年12月

第1分冊  
【経済】

## 東アジア学会設立30周年記念号

世界経済の新秩序と多国籍企業の新興勢力 — 1990年からの30年—	王 忠毅
ポスト冷戦期の韓国と対外経済関係の新たな課題	大津 健登
グローバリゼーションと東北アジアの地域経済協力	小川 雄平
中国における社会主義市場経済の30年	木幡 伸二
地域経済協力体としてのASEANの進展と課題	猿渡 剛
インバウンド観光の振興と持続可能な観光の発展 — コロナ禍後を見据えて—	千 相哲

邦銀の国際ビジネスの30年	西田 顕生
外航旅客航路の可能性と課題 — ボーターツーリズムによる国境地域振興の観点から—	福田 晴仁
グローバル生産ネットワークにおける主導企業の立地戦略 — 本田技研工業のケース—	藤川 昇吾
メコンデルタの自然環境・土地利用の変容と水郷集落の再生を考える — 持続可能な熱帯デルタ研究のための農村資源計画学アプローチ—	藤本 積彦

東アジア学会



# 東アジア研究 第28号第1分冊(経済)

## 目次 CONTENTS

### 東アジア学会設立30周年記念号

#### 〈記念論文〉

- 世界経済の新秩序と多国籍企業の新興勢力  
—1990年からの30年— …………… 王 忠毅 1  
The New Order of the World Economy and the Rise of  
Emerging Multinational Corporations Chung I Wang
- ポスト冷戦期の韓国と対外経済関係の新たな課題 …………… 大津 健登 19  
A Study on the Korean Economy and  
Foreign Economic Relations in the Post-Cold War Era OTSU Kento
- グローバル化と東北アジアの地域経済協力 …………… 小川 雄平 29  
Globalization and Regional Economic Cooperation in Northeast Asia OGAWA Yuhei
- 中国における社会主義市場経済の30年 …………… 木幡 伸二 43  
Socialist Market Economy in China: Its Development in 30 Years KOWATA Shinji
- 地域経済協力体としてのASEANの進展と課題 …………… 猿渡 剛 57  
Progress and Challenges of ASEAN  
as a Regional Economic Cooperation Body SARUWATARI Tsuyoshi
- インバウンド観光の振興と持続可能な観光の発展  
—コロナ禍後を見据えて— …………… 千 相哲 71  
Promotion of the Inbound Tourism and Sustainable Tourism Development:  
Looking toward the Post-Coronavirus SEN Soutetsu

邦銀の国際ビジネスの30年 .....	西田 顕生	87
The Rise and Fall of International Banking in Japan 1990-2020	NISHIDA Akio	
外航旅客航路の可能性と課題		
— ボーダーツーリズムによる国境地域振興の観点から — .....	福田 晴仁	103
The Potential and Issues of International Passenger Ships in Japan: From the Viewpoint of Border Tourism	FUKUDA Seiji	
グローバル生産ネットワークにおける主導企業の立地戦略		
— 本田技研工業のケース — .....	藤川 昇悟	119
Locational Strategy of Lead Firm in Global Production Networks: A Case Study of Honda Motor Company	FUJIKAWA Shogo	
メコンデルタの自然環境・土地利用の変容と水郷集落の再生を考える		
— 持続可能な熱帯デルタ研究のための農村資源計画学アプローチ — .....	藤本 穰彦	137
Rural Planning and Natural Resource Management in the Sustainable Mekong Delta: Research Ideas of Yoshikazu Takaya, Yoshihiro Kaida and Nguyen Huu Chiem	FUJIMOTO Tokihiko	

# 世界経済の新秩序と多国籍企業の新興勢力

—1990年からの30年—

## The New Order of the World Economy and the Rise of Emerging Multinational Corporations

王 忠 毅

Chung I Wang

- 1 はじめに
- 2 東アジア中心の世界経済の新秩序
- 3 多国籍企業の新興勢力の勃興
- 4 東アジア域内経済における多国籍企業の役割
- 5 むすび

### 1 はじめに

1990年代に入ってから日本のバブル経済の崩壊、本格的な対外開放を行った中国の急成長、情報技術（Information Technology、以下 IT）産業で活躍している韓国、台湾の急速な追い上げによって、先進国を中心とした世界経済は大きな曲がり角に差し掛かり、東アジアを中心に新しい世界経済秩序を形成しつつある。

2000年代になると、情報通信技術（Information and Communication Technology、以下 ICT）の進展と普及により、GAF A（Google、Apple、Facebook、Amazon）をはじめとした IT 多国籍企業の新勢力は世界経済を取り巻く競争環境を大きく変容させている。ICT を活かした新しいビジネス・モデルの出現により、大量生産・大量消費を前提にした従来の製造業 多国籍企業の地位は相対的に低下している。東アジアにおいて IT 多国籍企業に牽引されている台湾、韓国の多くの電子部品企業や EMS（Electronics Manufacturing Service）企業、および安価な労働力を武器に台頭した中国企業は、様々な分野における世界市場でのシェアを急速に伸ばしている。その結果、東アジア新興国の多国籍企業は著しい成長を遂げた一方、先進国の多国籍企業の地位が相対的に低下している。

このように、1990年から現在までの30年間に於いて世界経済は大きな変化をみせている。これまでの30年間、東アジアにおける新興国の経済影響力の増大が世界経済にどのような影響を与えるか、そして IT 多国籍企業と従来の多国籍企業は代替あるいは補完関係にあるかは本稿の課題である。本稿の主な目的は、これまで30年間の東アジア経済およびその多

国籍企業の変化を検討することによって、先進国を中心とした世界経済、および新興国を中心とした東アジア経済の変化と消長を検討することにある。

本稿の構成は以下の通りである。第2節では、研究開発および技術導入の変化を検討することによって、世界経済における東アジアの位置付けを明確にする。第3節では、世界の多国籍企業に焦点を当てその主役の変化と成長を確認することにより、多国籍企業の新興勢力およびその特徴を整理する。第4節では、第2節と第3節の検討を踏まえ、東アジア域内経済における多国籍企業の役割を明らかにする。最後に第5節では本稿の結論を述べる。

## 2 東アジア中心の世界経済の新秩序：技術主導権の逆転

東アジアにおいて、台湾と韓国は1960年代から1990年代までに急速な工業化を遂げた。1990年代に入ると、中国では鄧小平氏が南部都市を視察した際に改革の加速を指示した(1992年の南巡講話)ことを機に積極的に外資導入を行った。その結果、日米欧先進国だけではなく、台湾、韓国などの新興国の企業も原材料、人件費などの生産コストを削減し、市場を獲得するために中国に生産拠点、販売拠点、流通拠点などを展開している。この動きは現在まで幅広い分野で続いている。

また、世界各国の企業が中国、台湾、韓国および東南アジアなどに生産拠点を設けることによって、第3国への輸出だけではなく、現地からの逆輸入も行っている。特に東アジアでは、日本をはじめ、台湾、韓国企業による中国からの逆輸入が急激に増加していることに伴い、その域内貿易も急拡大している。経済産業省の「海外事業活動基本調査(第29回と第49回)」によると、1998年度において日本製造業企業のアジア現地法人の売上総額に占める「現地・域内販売」は66.4%(9兆8,420億円)であり、2018年度になると、この比率は79.6%(62兆4,010億円)に拡大している。日本への逆輸入は1998年度の25.3%から2018年度の15.3%まで低下しているが、金額ベースでみると、1998年度の3兆7,190億円規模から2018年度には12兆270億円規模と、3倍以上拡大している。そして韓国輸出入銀行のデータ<sup>1</sup>によると、韓国製造業のアジア現地法人の売上高において、その現地販売比率は52.2%で全地域平均の62.5%を下回り、韓国への逆輸入は32.2%で全地域平均の19.5%を大きく上回っている。

これまでの多く研究では、逆輸入は自国産業に大きな影響を与えることがあることを確認している。深尾・袁(2001)は、日本企業によるアジア向けの輸出代替・逆輸入型直接投資は製造業全体では58万人の国内雇用を減少させる影響があったことを明らかにしている。また、中国からの逆輸入だけではなく、中国から安価な商品を輸入することは国内産業、特に雇用にマイナス影響をもたらしている(Pierce & Schott, 2016; Asquith et al., 2019)。しかし、中国のような生産コストの安価な国との貿易取引は必ずしもマイナス面だけではなく、プラス面もあると指摘されている。Hayakawa et al. (2019)の実証研究では、日本

<sup>1</sup> 韓国輸出入銀行2019『2018年度 海外直接投資経営分析』(한국수출입은행2019『2018회계연도 해외직접투자 경영분석』)、51頁。

において中国からの輸入浸透率の上昇は、競争が激しくなったため撤退による雇用の減少をもたらしているが、中国産の安価な中間財の流入によって生産コストが低下し、生産と雇用を増加させる側面もあることを明らかにしている。

中国や東南アジアなどの低賃金国からの輸入競争は先進国の雇用を減らし、技術力や生産性の比較的に低い企業を淘汰させる。そして生き残りをかけた企業は生産性を高め、新技術の導入を加速させる (Bartel et al. 2007; Freeman & Kleiner, 2005)。例えば、Bloom et al. (2016) はヨーロッパ12カ国<sup>2</sup>の企業のパネルデータ (1996-2007) を用いて実証研究を行った。その実証では、ヨーロッパの12カ国は中国からの輸入競争の圧力に対応する結果、産業の技術レベルが向上、企業による IT 技術の導入が進み、それによって生産性が上昇していることを確認できた。つまり、先進国が中国との貿易を増やすことはイノベーションと新技術の採用による技術向上の加速を誘発する。特に1990年代後半に入ってから、ICTが発展・普及しており、多国籍企業は世界中に展開している生産工場だけではなく、国内工場も ICT で接続することによって中国をはじめとした新興国からの輸入競争の圧力に対抗している。

中国が世界貿易機構 (WTO) に加盟 (2001年) した2000年代に入ってから、多くの多国籍企業は ICT を本格的に導入しはじめている。特に先進国において多くの産業では高速・大量の情報処理が可能な ICT を生産管理システムに導入することによって生産性を大幅に高めることが可能になった。この問題について、Stiroh (2002) は ICT を使用するセクターが米国経済の生産性成長の増加の大部分を占めていることを確認した。そして Dahl et al. (2011) は、複数国のセクター別パネルデータに基づいて実証を行い、ヨーロッパにおいて ICT は生産性に正の影響を与えることを明らかにした。さらに、Commander et al. (2011) は、ブラジルとインドの製造業企業のデータを用い、生産性と ICT との関係調べた結果、ICT 資本と生産性との間に強い正の相関があることを確認できた。そして他の多くの研究でも同じ結論に達している (Siegel, 1997; Barua & Lee, 1997; Matteucci et al., 2005など)。つまり、ICT の導入は欧米の先進国だけではなく、ブラジルやインドなどの新興国の生産性を高めることもできる、と多くの研究が示している。

2000年代以降、日米欧先進国の IT 産業への積極的な投資の影響を受け、東アジアの新興国も IT に関連する研究開発に積極的に取り組んでいる。そして中国、台湾、韓国などの東アジア新興国は日米欧から帰国した多くの技術者を中心に、IT 産業を発展させている。例えば、韓国半導体産業の大手企業である Samsung、Goldstar および Hyundai Electronic Industries を率いている技術者はすべて Intel、Honeywell、Digital Equipment などアメリカの名門 IT 企業で活躍してから帰国したものである<sup>3</sup>。また、中国および台湾の IT 大手企業を率いている技術者の多くも欧米の IT 企業で活躍していた。世界最大の半導体ファンド

<sup>2</sup> 12カ国とはオーストリア、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、アイルランド、イタリア、ノルウェー、スペイン、スウェーデン、スイスおよびイギリスである。

<sup>3</sup> OECD (2008), P49.

リーである台湾の TSMC (Taiwan Semiconductor Manufacturing Company) を設立した張忠謀氏はかつてアメリカの半導体大手の Texas Instruments の半導体事業の副総裁まで務めた。そして中国は海外で高等教育を受けたエンジニアや研究者および海外勤務経験者の帰国を積極的に誘致している。例えば、2008年に中国は海外で高等教育を受け、起業家、専門家や研究者として成功を収めた優秀な中国国民を研究や教育機関に招致する「千人計画」を実施した。対象者には、高い給料の他、賞金、研究や学術交流のための多額の資金、住宅費や交通費の援助が提供される。このようにして、中国、台湾および韓国は海外で活躍している自国の優秀な研究者を呼び戻すと同時にさらに巨額な研究開発費を半導体分野に投入して日米欧を追い抜こうとしている。

1990年代において韓国、台湾、特に中国からの輸入競争の圧力に対応するため、日米欧などの先進国は ICT をはじめ、新技術の採用を加速している。そして東アジアの新興国はこうした先進国の新技術を取り入れ、さらに研究開発を加速して独自の製品やサービスの提供に取り組んでいる。その結果、「2000年代に韓国がハイエンドのハイテク市場に商品やサービスを提供する研究能力を持っていることは間違いない。多国籍企業が韓国に拠点において高度に熟練した ICT 労働力を利用できるようになった。ハイエンド仕事の世界の中心が米国や日本にあるのは当然のこととはもはや言えない」<sup>4</sup>。

表 1 は主要国の GDP に占める研究開発費比率を示したものである。2000年において日米の GDP に占める研究開発費比率はそれぞれ 3% と 2.7% で、台湾、中国および韓国のそれを大きく上回ったが、2018年になると、台湾と韓国は日米を上回り、中国と日米との差はかなり縮小している。研究開発費の伸び率をみると、2018年までの20年近く台湾、中国および韓国は日米を大きく上回っている。そして中国、韓国、台湾は様々なハイテク分野で特に ICT の研究開発に積極的に取り組んでおり、早くから ICT 関連の設備投資を行ってきている。表 2 は主要国・地域の ICT 分野の特許件数を示したものである。

表 2 に示されたように、2000年において世界の ICT 分野の特許はアメリカ (18,825件) に集中しており、中国はわずか 231 件であった。その後、中国の ICT 特許件数は急激に増加して2015年にアメリカのそれを上回り、18,973件に達した。また、表 2 の下段は2000年を100とする ICT 分野の特許件数の伸び率を示したものである。2000年と比較して2017年において台湾はおよそ20倍、韓国は6倍弱、中国は100倍以上伸びており、日米欧などの先進国を急ピッチで追い上げている。

表 3 は世界各国・地域の半導体製造装置の市場シェアを示したものである。日本をはじめ、北米、欧州の先進国の半導体製造装置の市場シェアは2005年から一貫して低下している。これに対し、2005年度において中国、台湾および韓国の世界市場シェアはそれぞれの 4.2%、17.8%、16.1% であったが、2018年度ではそれぞれ 20.9%、19.1%、23.4% に上昇し、合わせて世界の 6 割以上のシェアを握るようになった。

<sup>4</sup> Lazonick (2007), P18.

表1 主要国のGDPに占める研究開発費比率

上段：％、下段：2000年を100とする伸び率

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
台湾	1.9 100.0	2.3 119.6	2.5 129.4	2.6 132.5	2.8 143.3	2.9 151.5	2.9 149.5	2.9 149.5	3.0 152.1	3.0 155.2	3.0 155.2	3.1 157.2	3.2 162.4	3.3 169.1	3.5 178.4
中国	0.9 100.0	1.3 145.6	1.4 154.4	1.4 155.6	1.5 163.3	1.7 188.9	1.8 195.6	1.8 197.8	1.9 212.2	2.0 222.2	2.0 225.6	2.1 230.0	2.1 235.6	2.2 238.9	2.2 243.3
韓国	2.3 100.0	2.5 109.6	3.0 130.9	3.2 139.6	3.4 146.1	3.6 154.8	3.7 162.6	3.7 162.6	4.0 175.2	4.0 171.7	4.1 177.4	4.0 173.0	4.0 173.5	4.3 186.5	4.5 197.0
日本	3.0 100.0	3.2 106.0	3.4 113.7	3.5 115.3	3.5 115.7	3.4 112.0	3.3 108.7	3.2 108.0	3.2 107.0	3.3 110.3	3.4 113.3	3.3 109.3	3.2 105.3	3.2 107.0	3.3 108.7
アメリカ	2.7 100.0	2.5 93.0	2.7 97.8	2.7 100.4	2.9 105.5	2.9 107.4	2.8 104.4	2.8 102.2	2.7 99.3	2.7 100.0	2.7 100.4	2.7 100.4	2.8 101.8	2.8 103.7	2.8 104.4
EU	1.7 100.0	1.7 95.4	1.8 101.1	1.8 101.7	1.8 105.7	1.9 110.3	1.9 109.8	1.9 111.5	1.9 109.8	1.9 110.3	1.9 111.5	2.0 112.1	1.9 111.5	2.0 113.8	2.0 116.7
OECD 全体	2.2 100.0	2.1 97.3	2.3 102.7	2.3 104.1	2.4 107.3	2.4 109.5	2.4 108.2	2.3 105.5	2.3 105.0	2.3 105.5	2.3 106.4	2.3 105.9	2.3 105.9	2.4 107.7	2.4 109.1

資料：OECD, Main Science and Technology Indicators, Vol. 2012(2)～Vol 2019(2), より作成。

表2 主要国・地域のICT分野の特許件数

上段：件数、下段：2000年を100とする伸び率

	2000	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
台湾	19 100	63 332	148 779	172 905	206 1,084	242 1,274	283 1,489	222 1,168	249 1,311	375 1,974
中国	231 100	1,818 787	7,207 3,120	9,672 4,187	10,709 4,636	12,830 5,554	14,506 6,280	18,973 8,213	22,063 9,551	23,697 10,258
韓国	891 100	2,132 239	3,650 410	4,354 489	4,423 496	4,650 522	5,097 572	5,390 605	4,989 560	5,029 564
日本	4,761 100	6,381 134	10,612 223	11,533 242	11,647 245	10,141 213	9,085 191	9,486 199	9,981 210	9,805 206
アメリカ	18,825 100	14,916 79	13,160 70	15,334 81	16,818 89	18,464 98	17,361 92	16,978 90	17,130 91	16,385 87
EU	12,524 100	9,068 72	8,334 67	8,884 71	9,032 72	8,929 71	9,254 74	9,254 74	9,379 75	9,218 74
OECD 全体	40,162 100	34,744 87	37,980 95	42,504 106	44,621 111	44,787 112	43,248 108	43,715 109	44,169 110	42,784 107

資料：OECD, Main Science and Technology Indicators, Vol. 2012(2)～Vol 2019(2), より作成。

注：特許協力条約（PCT: Patent Cooperation Treaty）に基づく国際出願件数。

表3 世界各国・地域の半導体製造装置の市場シェア（売上高）

単位：％

年度	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
日本	25.3	22.0	22.2	24.7	11.2	11.2	13.5	8.5	10.5	12.1	15.5	10.1	12.2	14.5
北米	17.9	17.6	15.5	22.2	15.5	17.3	20.6	22.1	16.2	21.1	13.2	10.3	9.0	10.4
欧州	9.9	8.3	6.8	9.4	4.5	7.5	8.9	6.3	6.1	6.8	4.6	6.0	6.7	6.2
韓国	16.1	18.5	15.6	15.6	21.0	18.9	24.2	18.5	18.4	20.4	18.3	20.7	34.2	23.4
台湾	17.8	18.6	25.9	13.3	31.1	26.5	17.8	31.6	29.8	23.4	27.5	30.0	17.0	19.1
中国	4.2	6.2	7.2	5.4	6.4	9.7	7.8	7.0	13.1	10.4	15.2	14.9	14.6	20.9
その他	8.9	8.9	6.9	9.4	10.4	8.9	7.2	6.1	5.9	5.9	5.8	8.0	6.4	5.6
合計	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

資料：一般社団法人日本半導体製造装置協会の統計データより作成。

半導体を使用する代表的な製品の一つであるスマートフォン市場が急激に拡大した2000年代後半以降、各部品メーカーはシェア拡大のための戦略として自社製品の規格をオープン化し、さらに主要部品のモジュール化や共用化が進行している。このことによって、スマートフォンの組み立てに要する生産技術を大幅に低下させた。多くの多国籍企業は開発やデザインを米国や日本などの先進国で行い、生産を中国、台湾、東南アジアへと移している。その結果、開発やデザインされた製品を生産するEMS事業者が急速に成長した。例えば、アメリカのAppleをはじめ、多くのIT関連企業を生産を請け負っている鴻海精密工業は、本社を台湾に置きながら、主な生産拠点を中国に設けている。そこで中国で生産されているスマートフォンなどのICT関連製品の輸出が急激に増加している。このようにして1990年からこれまでの30年間、東アジアにおいて中国、韓国および台湾を中心とした新興国は着実に成長して先進国との格差が縮小しているだけでなく、半導体、薄型テレビ、自動車など多くの産業においてすでに逆転現象が起きている。

以上、これまでの研究結果およびいくつかのデータをみてきた。1990年代に韓国企業は本格的に半導体事業に参入し、台湾企業はEMSビジネスとファンドリー・サービスに特化することによって半導体事業を成長拡大させ、中国は外資系企業を誘致することによって経済の発展と近代化を実現した。そして2000年代に入ると、中国が「世界の工場」に加えて、「世界の市場」として台頭している。この東アジア経済の急成長により、先進諸国は東アジア新興国、特に中国との貿易が急増している。日米欧先進国は特に中国からの輸入競争の圧力を受け、ICTの導入や新技術の採用を加速させてきている。そして東アジアの新興国はICTを含めた先進国の新技術を積極的に取り入れ、さらに研究開発を加速して独自の製品やサービスを提供できるようになった。その結果、日米欧を中心とした先進国と東アジア新興国との経済格差の急速な縮小し、ICTなど重要な技術の主導権が逆転しつつあることに伴い、世界経済における東アジア新興国の影響力が増大している。その結果、これまで30年間において東アジアを中心とした世界経済の新秩序が形成されるようになった。

### 3 多国籍企業の新興勢力の勃興

前述したように、1990年代から2000年代にかけて中国、韓国、台湾などの東アジア新興国は急速なグローバル化の進展に伴い、その企業活動が国境を越えてグローバル化を加速している。2000年代に入ってから、東アジア新興国の多国籍企業は多くの分野で先進国の多国籍企業を圧倒するようになった。

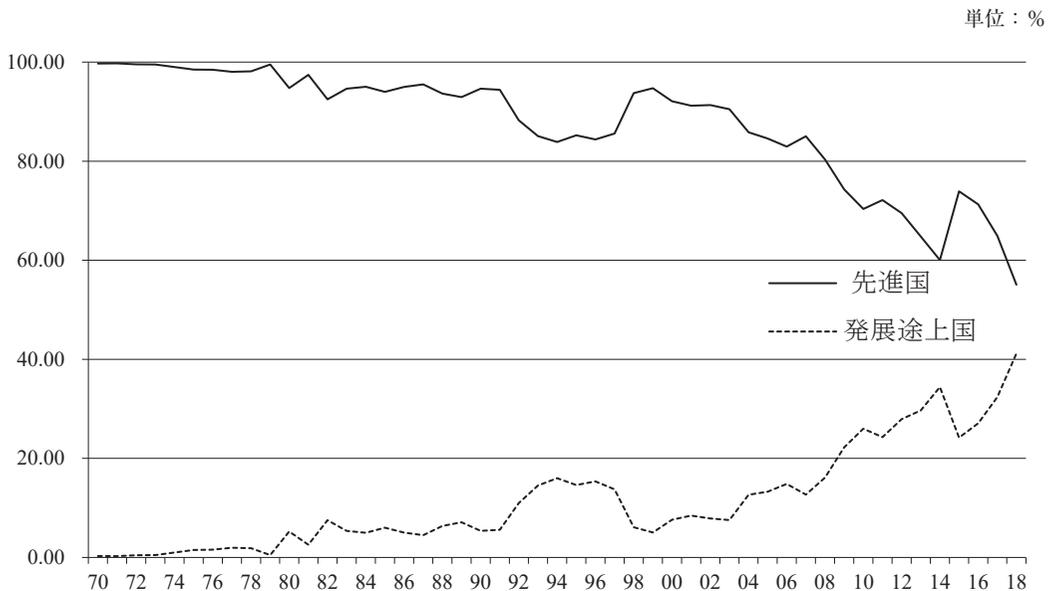
先進国の多国籍企業は海外直接投資を行う際、特に発展途上国の経済発展、技術向上、雇用問題などに大きな影響を与えている。例えば、『中国統計年鑑(2018)』によると、2017年度において中国に進出している外資系企業による輸出は中国輸出総額の43%を占めている。多国籍企業はこれまでの中国の経済発展に大きな貢献を果たしていると言えよう。そして中国の経済発展はさらに多くの多国籍企業を中国に引き寄せる好循環を生み出してい

る<sup>5</sup>。このように中国は2010年に日本のGDPを抜き、世界第2位の経済大国となり、中国企業のグローバル化も飛躍的に進展するようになった。

図1は1970年から2018年にかけて世界の直接投資に占める先進国と発展途上国の割合を示したものである。図1に示されたように、1980年代までの海外直接投資はほとんど先進国によるものであったが、1990年代に入って発展途上国による海外直接投資の割合は上昇する傾向にあり、2018年に全体の4割以上を占めるようになった。また、国連のデータ<sup>6</sup>によると、2018年度において中国、香港およびNIEs 3<sup>7</sup>による直接投資と直接投資の受け入れはそれぞれ世界全体の30.48%、27.28%を占めており、この比率に日本を加えるとそれぞれ44.59%と28.04%に達している。21世紀に入ってから日本、中国、香港およびNIEs 3を含むアジアの多国籍企業の海外直接投資は無視できなくなっている。

表4は1995年から2019年までのFORTUNE GLOBAL 500にランクインした主要国・地域の企業数推移を示したものである。表4に示されたように、中国は1995年にランクインした企業は3社しかなかったが、年を追って安定して増加し、2012年に減少傾向にある日本を上回って73社となり、2019年に119社となって121社のアメリカに迫っている。そして先進国の中で、日本、アメリカ、ドイツおよびイギリスのランクインした企業は大幅な減少を見せているのに対し、韓国、台湾は徐々に増えている。2019年にランクインした上位100社の内訳について、アメリカと中国はそれぞれ35社と22社で合わせて半分以上を占めてお

図1 世界の直接投資に占める先進国と発展途上国の割合



資料：UNCTAD, FDI/MNE database (www.unctad.org/fdistatistics) より作成。

<sup>5</sup> 王 (2010)。

<sup>6</sup> UNCTAD, FDI/MNE database (www.unctad.org/fdistatistics)。

<sup>7</sup> NIEs 3 とは、韓国、台湾、シンガポールの三カ国を指す。

表4 FORTUNE GLOBAL 500にランクインされた主要国・地域の企業数

単位：社

年・国	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
アメリカ	148	150	159	172	181	175	181	198	191	188	174	170	153
中国	3	1	2	3	5	9	11	11	11	15	16	20	29
日本	148	141	126	112	100	107	104	88	88	82	81	70	64
フランス	35	35	35	33	35	33	33	33	36	32	34	29	29
ドイツ	42	38	39	40	39	34	32	33	34	32	35	33	34
イギリス	35	34	36	37	40	40	35	35	36	37	37	39	35
韓国	8	12	13	12	9	12	11	12	13	11	11	12	15
台湾	2	1	1	2	2	1	0	2	1	1	2	3	6
年度・国	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
アメリカ	153	140	139	133	132	132	128	128	134	132	126	121	
中国	29	37	46	61	73	89	95	98	103	109	111	119	
日本	64	68	71	68	68	62	57	54	52	51	52	52	
フランス	33	31	31	27	25	31	31	31	29	29	28	31	
ドイツ	34	36	34	32	29	29	28	28	28	29	32	29	
イギリス	35	27	30	31	27	27	28	29	26	24	21	17	
韓国	15	14	10	14	13	14	17	17	15	15	16	16	
台湾	6	6	8	8	6	6	5	8	7	6	9	10	

資料：FORTUNE GLOBAL 500 (<https://fortune.com/global500/>) より作成。

り、日本、ドイツおよびフランスはそれぞれ8社、8社と6社にとどまり、韓国と台湾はそれぞれ3社と1社でランクインを果たした。1990年代に入ってから、東アジアにおける新興国の多国籍企業は着実に成長しており、先進国の多国籍企業と競争しながらその格差を確実に縮小させている。

表5は1995年度と2019年度のFORTUNE GLOBAL 500の上位10社を示したものである。表5に示されたように、1995年度において上位10社の中、日本企業は6社、アメリカ企業は3社、オランダ企業は1社であった。そしてランクインした日本企業は三菱商事、三井物産、伊藤忠商事、住友商事、丸紅および日商岩井の6社ですべて総合商社であった。2019年度になると、日本企業はトヨタ自動車のみ、アメリカ企業は2社であるのに対し、中国企業は3社ランクインした。多国籍企業の数（表4）および規模（表5）をみると、アメリカと中国の2強の構図が鮮明になりつつある。

表6は世界の株式時価総額ランキング示したものである。表6に示されたように、1989年に時価総額ランキング上位20社において、日本企業は14社、アメリカ企業は5社、イギリス企業は1社であった。1989年は日本のバブル経済の絶頂期であったため、株価は割高の可能性が高いと思われる。しかし日本企業を除いても株式時価総額ランキングの上位を欧米先進国の企業は独占している。2020年の上位20社のランキングをみると、アメリカ企業は13社、スイスと中国の企業はそれぞれ2社、そしてサウジアラビア、韓国、台湾の企業はそれぞれ1社である。ちなみに、日本のトップであるトヨタ自動車は46位であった。ここ

表5 FORTUNE GLOBAL 500にランクインされたトップ10社（1995年と2019年）

単位：億ドル

順位	Fortune Global 500 上位10社（1995）			Fortune Global 500 上位10社（2019）		
	企業名	国・地域	売上高	企業名	国・地域	売上高
1	Mitsubishi Corporation	日本	1,758.36	Walmart	アメリカ	5,144.05
2	Mitsui & Co., Ltd.	日本	1,714.91	Sinopec Group	中国	4,146.50
3	Itochu Corporation	日本	1,678.25	Royal Dutch Shell	オランダ	3,965.56
4	Sumitomo Corporation	日本	1,624.76	China National Petroleum	中国	3,929.77
5	General Motors Corporation	アメリカ	1,549.51	State Grid	中国	3,870.56
6	Marubeni Corporation	日本	1,501.87	Saudi Aramco	サウジアラビア	3,559.05
7	Ford Motor Company	アメリカ	1,284.39	BP	イギリス	3,037.38
8	Exxon Corporation	アメリカ	1,014.59	Exxon Mobil	アメリカ	2,902.12
9	Nissho Iwai Corporation	日本	1,008.76	Volkswagen	ドイツ	2,783.42
10	Royal Dutch/Shell Group	オランダ	948.81	Toyota Motor	日本	2,726.12

資料：FORTUNE GLOBAL 500 (<https://fortune.com/global500/>) より作成。

表6 世界の株式時価総額ランキング

単位：10億ドル

順位	1989年時価総額ランキング（1989年5月末）			2020年時価総額ランキング（2020年6月末）		
	企業名	時価総額	国籍	企業名	時価総額	国籍
1	NTT	164	日本	Saudi Arabian Oil	1,720	サウジアラビア
2	日本興業銀行	72	日本	Apple	1,581	アメリカ
3	住友銀行	70	日本	Microsoft	1,543	アメリカ
4	富士銀行	67	日本	Amazon.com	1,376	アメリカ
5	第一勧業銀行	66	日本	Alphabet	966	アメリカ
6	IBM	65	アメリカ	Facebook	647	アメリカ
7	三菱銀行	59	日本	Tencent Holdings	620	中国
8	エクソン	55	アメリカ	Alibaba Group Holding	611	中国
9	東京電力	54	日本	Berkshire Hathaway	433	アメリカ
10	ロイヤルダッチシェル	54	イギリス	Visa	375	アメリカ
11	トヨタ自動車	54	日本	Johnson & Johnson	371	アメリカ
12	GE	49	アメリカ	Walmart	339	アメリカ
13	三和銀行	49	日本	Nestle	323	スイス
14	野村証券	44	日本	Roche Holding	298	スイス
15	新日本製鉄	41	日本	Samsung Electronics	298	韓国
16	AT & T	38	アメリカ	Mastercard	297	アメリカ
17	日立製作所	36	日本	P&G	296	アメリカ
18	松下電器	36	日本	JPMorgan Chase	287	アメリカ
19	フィリップモリス	32	アメリカ	UnitedHealth Group	280	アメリカ
20	東芝	31	日本	TSMC	275	台湾

出所：1989年のデータは「The Business Week Global 1000（1989年7月17日号）」より、2020年のデータは（[http://www.180.co.jp/world\\_etf\\_adr/adr/ranking.htm](http://www.180.co.jp/world_etf_adr/adr/ranking.htm)）より、作成。

で注意に値するのは上位20社の半分はIT関連の企業であることである<sup>8</sup>。また、株式時価総額の規模は1989年と比べて極めて巨額に上っている。2020年の1位のSaudi Arabian Oilの時価総額は1兆7200億ドルで、1989年の1位のNTTの10倍以上もある。そしてApple、

<sup>8</sup> 表6に示されたのは2020年6月末の時価総額ランキングで、2020年初中国・武漢で発生した新型コロナウイルス（COVID19）の影響で在宅勤務およびオンライン会議が増えたため、IT関連企業や製薬会社の株価が急騰している側面もあるが、2019年2月末のランクインした企業は2020年6月末とほぼ同じのものであった。

表7 多国籍企業の研究開発支出の世界トップ10社（2003年度と2018年度）

単位：10億ドル

順位	2003年度				2018年度			
	企業名	国	業種	研究開発支出	企業名	国	業種	研究開発支出
1	Ford Motor	アメリカ	自動車	6.8	Amazon	アメリカ	Tech	28.8
2	Pfizer	アメリカ	製薬	6.5	Alphabet	アメリカ	Tech	21.4
3	DaimlerChrysler	ドイツ	自動車	6.4	Samsung Electronics	韓国	Tech	16.5
4	Siemens	ドイツ	総合電機	6.3	Huawei Technologies	中国	Tech	15.3
5	Toyota Motor	日本	自動車	5.7	Microsoft	アメリカ	Tech	14.7
6	General Motors	アメリカ	自動車	5.2	Apple	アメリカ	Tech	14.2
7	Matsushita Electric	日本	総合電機	4.9	Intel	アメリカ	Tech	13.5
8	Volkswagen	ドイツ	自動車	4.8	Roche Holding	スイス	製薬	12.3
9	IBM	アメリカ	電気機器	4.6	Johnson & Johnson	アメリカ	製薬	10.8
10	Nokia	フィンランド	通信機器	4.6	Toyota Motor	日本	自動車	10.0

注：2018年度の Toyota Motor の研究開発支出は2017年度のデータである。

資料：UNCTAD, World Investment Report 2005年版および 2019年版、より作成。

Microsoft、Amazon および Alphabet のアメリカ IT 多国籍企業 4 社だけの時価総額は 5 兆 4,660 億ドルで、2019年の日本の GDP（5 兆 1,545 億ドル）を上回っている。

表 5 は企業の規模（売上高）を示す指標の一つであるのに対し、表 6 は投資家の期待が高く、いわゆる「将来有望な企業」を示す指標である。表 5（2019年）と表 6（2020年）のそれぞれの上位10社を比較してみると、2019年の企業規模の上位10社（表 5）はほとんど生産工場、機械設備および従業員を大量に抱える石油会社や自動車会社など伝統的な産業であるのに対し、2020年の「将来有望な企業」（表 6）はほとんど大規模な機械設備などを必要としない IT 関連産業である。

表 7 は研究開発費を最も支出している2003年度と2018年度の多国籍企業上位10社を示したものである。前述したように、近年 ICT が飛躍的に進展することによって、多国籍企業を取り巻く競争環境が大きく変わった。多国籍企業は研究開発の競争時代に突入している。GAF A をはじめ、多くの多国籍企業は毎年巨額の研究開発費を費やし、その競争優位を確立しながら世界市場シェアを拡大している。表 7 に示されているように、2003年度における多国籍企業の研究開発支出トップ10社は Ford Motor をはじめ、Pfizer、DaimlerChrysler などすべて伝統的な製造業であったが、2018年度になると Amazon、Alphabet をはじめとした IT 企業 7 社が上位10社にランクインされた。

また、2003年度において研究開発のトップ10にランクインされた多国籍企業はすべて先進国の企業であったが、2018年度になると、韓国の Samsung Electronics と中国の Huawei Technologies はそれぞれ 3 位と 4 位となった。これらの多国籍企業の研究開発費の規模をみると、2018年度のトップ企業 Amazon の研究開発費は2003年度のトップ企業 Ford Motor より 4 倍も支出している。UNCTAD (2019) によると、世界の上位100社の多国籍企業による研究開発支出は、世界全体の民間企業によるその 3 分の 1 以上を占めており、

IT、製薬および自動車産業の多国籍企業が最も研究開発に資金を投入している<sup>9</sup>。2018年度において先進国、特にアメリカ企業の研究開発は依然として圧倒的な強さを見せているが、韓国などの新興国企業も少しずつ頭角を現しはじめている。ちなみに、近年中国、台湾および韓国は特にAIの応用に関連する研究開発を積極的に推進している。OECD（2017）によると、日本、韓国、台湾および中国に本部を置きながら研究開発を行っている企業は、世界上位2,000社とその関連会社が取得したすべてのAI関連特許のおよそ70%に貢献している。一方、米国を拠点とした企業はわずかに全体の18%に貢献している。

これらのIT多国籍企業は様々な産業におけるIoT、AI、ビッグデータの技術やサービスを提供することによって伝統的なビジネス・モデルを補完しながら、新しいビジネス・モデルを創出している。さらにIT多国籍企業は新しいビジネスのプラットフォームを提供することによって、伝統的な多国籍企業の生産性を高め、新技術の導入を加速している（Stiroh, 2002; Dahl et al., 2011; Commander et al., 2011など）。つまり、IT多国籍企業は、既存の多国籍企業を補完するだけでなく、伝統的な産業に新しい付加価値を創出するイノベーションの役割を果たし、世界経済の新しい主役として活躍している。

以上検討してきたように、30年前の1990年代の多国籍企業と比較すると、最近の多国籍企業は以下のいくつかの特徴が挙げられる。まず、1) 多国籍企業の規模およびその時価総額は巨大化している。2) 世界経済を牽引する多国籍企業を中心は伝統的な製造業からIT関連の産業に変わっている。3) 中国、韓国、台湾を中心とする東アジア新興国多国籍企業の存在感は高まっているのに対し、アメリカを除く先進国多国籍企業の存在感が薄れつつある。4) 多国籍企業はその競争優位を確保するため、ICT分野の研究開発活動を加速している。5) IT多国籍企業は既存の多国籍企業を補完しながら、伝統的な産業に新しい付加価値を創出する。

#### 4 東アジア域内経済における多国籍企業の役割

IT産業を支えるため、半導体に関連する技術は極めて重要である。東アジアにおける中国、台湾および韓国の半導体製造装置の市場シェアは2018年度現在世界シェアの6割（表3）以上を握っている。近年、ICTの活用に加え、電気、機械、自動車部品などのモジュール化の進展により、多国籍企業は国際分業を加速させている。そして多くの多国籍企業はICTを活用することによって、国際分業を人件費や操業コストが比較的に低い中国、韓国、台湾ないし東南アジアで展開している。実際に、日本、韓国の多くの企業は、本国にある工場で生産された中間財を海外子会社に輸出し、その中間財が海外子会社で加工されてからふたたび本国に逆輸入して加工する。最後に完成した製品は国内で販売され、または海外の販売子会社に輸出して外部市場で販売されることになる。前述したように、製造業の

<sup>9</sup> UNCTAD (2019), pp. 21-22.

アジア現地法人による日本への逆輸入は1998年度の25.3%から2018年度の15.3%まで低下しているが、金額ベースでみると、1998年度の3兆7,190億円の規模から2018年度には12兆270億円の規模と、3倍以上拡大している。そして韓国製造業のアジア現地法人の売上高において、その現地販売比率は52.2%で全地域平均の62.5%を下回ったが、韓国への逆輸入は32.2%で全地域平均の19.5%を大きく上回っている。こうした多国籍企業の国際分業戦略による企業内貿易は東アジア域内貿易を拡大させている。

また、王（2013）は、多国籍企業が企業内貿易を行うと、企業内貿易がさらに企業内貿易をよぶ「誘発効果」が現れ、域内貿易をさらに拡大させることを確認した。この「誘発効果」は、本国と進出先との間の生産コストの格差、あるいは貿易自由化による関税の引下げによるものである。また、先進国と途上国との間に限らず、先進国の間、または途上国の間においても、相対的な生産コストの格差が一定の水準を超え、または関税の撤廃が進展すると、「誘発効果」が現れる。この「誘発効果」は、近年アジア地域の域内貿易を拡大させている主な原因の一つである。

そして企業内貿易の「誘発効果」を引き起こすファクターの一つは関税の撤廃である。1990年代以降、欧州連合（EU）、北米自由貿易協定（NAFTA）、アセアン自由貿易地域（AFTA）などの巨大な域内市場ないし関税同盟が成立したため、差別的な扱いを受ける非加盟国は経済連携協定（Economic Partnership Agreement、EPA）や自由貿易協定（Free Trade Agreement、FTA）の締結を加速させた。そしてWTOの枠組みだけでは自国企業の利益を守れなく、さらにEPA/FTAの推進に遅れを取った日本、中国、韓国などの東アジア諸国は、2000年代に入ってからようやく積極的に各国とEPA/FTAを締結するようになった。例えば、2002年に日本はシンガポールと初のEPAを締結し、同年11月に発効した。その後、日本は2006年にマレーシア、2007年にタイ、2008年にインドネシア、フィリピン、ASEAN、2009年にベトナムなどとのEPAを発効した。日本のこうしたEPAの取組みは、アジア域内貿易を促進しながら、東アジア地域の経済統合を加速している。

多国籍企業はFTAなどの関税撤廃の協定を締結した国々を進出先として選択する傾向があるため（Urata, 2015; 王, 2020）、各国間のEPA/FTAの締結による関税撤廃は多国籍企業による海外直接投資を加速している。そして、多国籍企業による国際生産は、企業内貿易を促進し、域内経済統合を形成する効果がある。実際に、多くの日本企業はFTAやNAFTAによる関税の削減を利用して中南米、特にアメリカ市場にアクセスするために積極的にメキシコに進出している（Salvador, 2016）。そしてEU・韓国のFTAが締結された後、韓国におけるEUの海外直接投資のストックが3%、EUにおける韓国の海外直接投資のストックが11%増加した（EC, 2017）。特にアジアの新興国においてFTAの締結は、市場規模の拡大による規模の経済の実現をもたらし、多国籍企業による技術の移転および海外直接投資を促進する効果がある（Kawai & Wignaraja, 2011）。

関税の撤廃と企業内貿易について、Feinberg & Keane（2001）は、1983~1992年におけるアメリカの親会社とそのカナダ子会社との双方向の企業内貿易の決定要因を検証した結果、

カナダ子会社によるアメリカの親会社からの輸入はカナダの関税との関係を見出せないが、親会社による子会社からの輸入はカナダの関税と負の関係にあることを明らかにした。王(2020)は1997年度から2018年度までの22年間の企業のセグメント情報を用い、企業内貿易がEPA締結国への海外直接投資にどのような影響を与えるかを検証した。その結果、企業内貿易の比率はEPA締結国への進出に対して統計的に有意な正の影響を与えているとわかった。つまり、EPAによる関税の削減や撤廃は企業に生産コストの低減をもたらすだけでなく、国際生産分業に伴う企業内貿易を促進し、企業に海外直接投資を行うインセンティブを与える。

UNCTAD(2001)のデータによると、多国籍企業が行っている貿易は世界貿易全体の3分の2を占めている。そして世界貿易の3分の1は多国籍企業による企業内貿易である<sup>10</sup>。前述したように、企業内貿易が国際貿易の大きな部分を占めるようになった原因の一つは、製造部品のモジュール化の進展およびIT/ICTの急速な発展にある。多国籍企業は製造部品のモジュール化とIT/ICTの活用を通じて国際分業の様々な段階で製造・流通プロセスを細かに調整することができる。日本企業は1985年のプラザ合意がもたらした急激な円高を契機として1980年代後半からASEAN4<sup>11</sup>、NIEs3、1990年代から中国、2000年代からベトナムに積極的に進出し、企業内貿易を通じて国際生産ネットワークを構築してきている。特に東アジアにおける国際分業では、部品、素材、製造設備を日本から供給し、様々な製造工程を経て最終製品を、東アジアから日本を含めた世界各地に輸出する。

国際分業は業種によってその企業内貿易の比率も大きく異なる。表8は2017年度における日本製造業の現地法人による本国親会社への輸出と親会社からの仕入れの地域別・産業別内訳を示したものである。表8に示されたように、日本の現地法人による企業内貿易は主にアジアに集中している。企業内貿易は主に業務用機械、情報通信機械、はん用機械、生産用機械、電気機械などに集中している。そして現地法人による親会社への輸出において業務用機械の企業内貿易は最も高く、特にASEAN10<sup>12</sup>とASEAN4ではそれぞれ輸出総額の70.4%と69.9%を占めている。これらの地域で生産された業務用機械の7割前後は日本の親会社向けの輸出である。また、現地法人による親会社からの仕入れにおいて情報通信機械が最も高く、特にNIEs3では63.1%にも達している。日本親会社と現地法人間の輸出入を含む企業内貿易全体では、業務用機械、情報通信機械、はん用機械、生産用機械、電気機械に集中している。これらの高付加価値製品、特に情報通信機械はIT/ICTに大きく依存しており、その生産ネットワークは東アジアの新興諸国に大きく依存している。

以上検討してきたように、東アジア域内経済において多国籍企業は少なくとも以下のいくつかの役割を果たしている。

<sup>10</sup> UNCTAD(2001), p. 56.

<sup>11</sup> ASEAN4とは、マレーシア、タイ、インドネシア、フィリピンの4カ国を指す。

<sup>12</sup> ASEAN10とは、ブルネイ、カンボジア、インドネシア、ラオス、マレーシア、ミャンマー、フィリピン、シンガポール、タイ、ベトナムの10カ国を指す。

表8 2017年度における日本製造業の現地法人による本国親会社への輸出と親会社からの仕入れの内訳（地域別・産業別）

単位：%

	全地域	アジア	中国	ASEAN 4	NIEs 3	ASEAN10
製造業	8.7	14.1	15.1	15.4	8.0	16.1
	20.7	18.7	18.3	17.4	31.5	17.3
食料品	5.3	3.6	1.3	8.7	1.4	7.6
	3.1	1.9	1.9	2.4	0.6	1.8
繊維	20.4	28.4	29.5	27.1	0.7	31.1
	11.8	11.6	11.3	10.5	5.6	12.8
木材紙パ	7.3	6.6	3.6	6.0	—	9.1
	10.1	14.8	14.6	19.6	—	17.1
化学	6.0	7.2	7.5	7.4	7.0	7.5
	25.3	18.7	22.6	10.8	23.8	10.2
石油・石炭	0.9	1.0	0.9	0.1	—	1.5
	18.8	21.9	32.8	18.8	—	12.1
窯業・土石	5.6	13.4	12.1	17.2	13.9	13.8
	26.8	39.0	30.8	38.7	62.5	32.5
鉄鋼	0.6	1.0	0.4	1.8	—	1.6
	19.4	25.6	12.7	51.2	4.4	42.9
非鉄金属	10.1	10.4	6.5	12.7	13.6	13.2
	17.6	18.3	9.4	20.0	52.0	19.7
金属製品	8.9	12.2	12.5	9.2	7.2	18.7
	19.2	15.4	11.0	28.0	9.7	26.0
はん用機械	18.7	29.3	34.3	28.1	9.9	27.5
	17.1	12.1	6.9	17.3	25.5	18.6
生産用機械	10.1	19.1	21.0	22.9	8.4	18.9
	29.7	29.9	23.7	29.9	40.5	29.4
業務用機械	43.9	59.7	55.4	69.9	21.2	70.4
	13.8	9.3	10.3	9.0	11.1	7.5
電気機械	15.6	22.0	24.4	22.9	7.7	23.1
	22.7	12.8	10.6	11.6	10.0	13.4
情報通信機械	28.8	37.6	41.9	46.3	13.4	43.5
	41.3	42.8	40.7	34.7	63.1	34.3
輸送機械	3.0	5.4	2.8	8.0	3.8	9.2
	18.0	14.1	15.3	14.6	8.6	14.7
その他の製造業	12.8	25.2	21.1	35.7	11.8	35.8
	17.3	16.4	14.9	11.5	—	14.1

注：上段：輸出。下段：仕入れ。

資料：経済産業省「海外事業活動基本調査」48回調査より作成。

まず、2018年度において日本、中国、香港およびNIEs 3の多国籍企業による直接投資は世界全体の44.59%に達しており、東アジアは世界の海外直接投資の主役となっている。東アジアにおいて新興国企業による域内での海外直接投資は上昇する傾向にあり、中国、香港およびNIEs 3を含むアジア新興国の多国籍企業の存在は無視できなくなっている。

次に、東アジアにおいて多国籍企業による企業内貿易は東アジア域内貿易の増加をもた

らし、域内経済の繋がりの深化による経済統合を形成させている。そして、東アジアにおいて日米欧の多国籍企業は生産拠点のほか、研究開発拠点を中国、台湾、韓国に移すことにより、東アジアの新興国の生産技術の向上、特にその IT 分野の成長に貢献している。

最後に、多国籍企業の活躍により、東アジア地域は急速な経済成長を実現し、欧米先進国との経済格差を縮め、先進国との IT 技術主導権を争いながら世界経済の新興勢力を形成しつつある。

## 5 むすび

これまで検討してきたように、1990年代に入ると、東アジア経済の急成長により、先進諸国は中国などの新興国からの輸入競争の圧力を受けるため、ICT の導入や新技術の採用を加速させてきている。そして東アジアの新興国は ICT および先進国の技術を積極的に取り入れ、さらに研究開発を加速して独自の製品やサービスを提供できるようになった。その結果、日米欧を中心とした先進国と東アジア新興国との経済格差の急速な縮小し、ICT など重要な技術の主導権が逆転しつつあることに伴い、世界経済における東アジア新興国の影響力が増大している。

また、ICT の進展と普及により、世界経済を牽引する多国籍企業の中心は伝統的な製造業から IT 関連の産業に変わっている。IT 多国籍企業は、既存の多国籍企業を補完するだけでなく、伝統的な産業に新しい付加価値を創出するイノベーションの役割を果たし、世界経済の新しい主役として地位を確立している。さらに IT 多国籍企業はその競争優位を確保するため、ICT 分野の研究開発活動を加速している。2000年代に入ると、日米欧の多国籍企業は生産拠点のほか、研究開発拠点を中国、台湾、韓国に移すことにより、東アジアの新興国の生産技術の向上、特にその ICT 分野の成長に貢献している。このように、中国、韓国、台湾を中心とする東アジア新興国の IT 多国籍企業の存在感は高まっているのに対し、アメリカを除く先進国多国籍企業の存在感が薄れつつある。多国籍企業の活躍により、東アジア地域は急速な経済成長を実現し、欧米先進国との経済格差を縮め、先進国との IT 技術主導権を争いながら世界経済の新秩序を形成しつつある。

しかし、東アジアの新興国の多国籍企業は規模的に先進国の多国籍企業と肩を並べているとは言え、競争力および将来発展を大きく左右する研究開発力をみると、依然としてアメリカを中心とする先進国の多国籍企業が大きくリードしている。現在世界で導入されている ICT 関連の技術はほぼ欧米の IT 多国籍企業の技術をベースとしたものである。東アジアにとってこの状況に対応するためには、技術開発力を持つ日本、韓国、台湾およびコスト競争力に長けた中国が協力できるような環境を早急に整備する必要がある。

## 参考文献

- 1) Asquith, B., Goswami, S., Neumark, D., and Rodriguez-Lopez, A., 2019, U.S. Job Flows and the China Shock, *Journal of International Economics*, 118: pp.123-137.
- 2) Bartel, A., Ichniowski, C., and Shaw, K., 2007, How Does Information Technology Really Affect Productivity? Plant-Level Comparisons of Product Innovation, Process Improvement and Worker Skills, *Quarterly Journal of Economics*, 122, pp.1721-1758.
- 3) Barua, A., Lee, B., 1997, The information technology productivity paradox revisited: a theoretical and empirical investigation in the manufacturing sector, *International Journal of Flexible Manufacturing Systems*, 9: pp.145-166.
- 4) Bloom, N., Draca, M., and Van Reenen, J., 2016, Trade Induced Technical Change? The Impact of Chinese Imports on Innovation, IT and Productivity, *Review of Economic Studies*, 83(1): pp. 87-117.
- 5) Commander, S., Harrison, R., and Menezes-Filho, N., 2011, ICT and productivity in developing countries: new firm-level evidence from Brazil and India, *Review of Economics and Statistics*, 93(2): pp. 528-41.
- 6) Dahl, C.M., Kongsted, H.C., Sørensen, A., 2011, ICT and productivity growth in the 1990s: panel data evidence on Europe, *Empirical Economics*, 40(1): pp. 141-164.
- 7) European Commission, 2017, *Evaluation of the Implementation of the Free Trade Agreement between the EU and Its Member States and the Republic of Korea, Interim Technical Report Part 1: Synthesis Report*. prepared by Civic Consulting and the ifo Institute, June.
- 8) Feinberg, S., Keane, P., 2001, U.S.-Canada Trade Liberalization and MNC Production Location, *Review of Economics and Statistics*, 83(1): pp. 118-132.
- 9) Freeman, R., Kleiner, M., 2005, The Last American Shoe Manufacturers, *Industrial Relations*, 44: pp.307-342.
- 10) Hayakawa, K., Ito, T., Urata, S., 2019, Impacts of Increased Chinese Imports on Japan's Labor Market, *RIETI Discussion Paper Series*, 19-E-098, Research Institute of Economy, Trade and Industry.
- 11) Kawai, M., Wignaraja, G., 2011, Asian FTAs: Trends, Prospects, and Challenges, *Journal of Asian Economics*, 22(1): pp. 1-22.
- 12) Lazonick, W., 2007, Foreign Direct Investment, Transnational Migration, and Indigenous Innovation in the Globalization of High-Tech Labor, Revised version of paper presented at the International Forum of Comparative Political Economy of Globalization, 1-3 September 2006, Renmin University of China, Beijing.
- 13) Matteucci, N., O'Mahony, M., Robinson, C., and Zwick, T., 2005, Productivity, workplace performance and ICT: industry and firm-level evidence for Europe and the US, *Scottish Journal of Political Economy*, 52: pp. 359-386
- 14) OECD, 2008, *The Global Competition for Talent: Mobility of the Highly Skilled*, Paris: OECD.
- 15) \_\_\_\_\_, 2017, *OECD Science, Technology and Industry Scoreboard 2017: The digital transformation*, OECD: Paris.
- 16) Pierce, J. R., Schott, P. K., 2016, The Surprisingly Swift Decline of US Manufacturing Employment, *American Economic Review*, 106(7): pp. 1632-1662.
- 17) Salvador, C. Regalado., 2016, The role of FDI in Mexican industrial restructuring and its impact on regional development: The case of Japanese FDI, 2006-2014, *The Institute for Economic Studies of Seijo University*, 29: pp. 99-126.
- 18) Siegel, D., 1997, The impact of computers on manufacturing productivity growth: a multiple indicators–multiple causes approach, *The Review of Economics and Statistics*, 79: pp. 68-78.

- 19) Stiroh, K., 2002, Information technology and the U.S. productivity revival: what do the industry data say? *American Economic Review*, 92(5): pp. 1559-1576.
- 20) UNCTAD, 2001, *World Investment Report*, United Nations.
- 21) \_\_\_\_\_, 2005, *World Investment Report*, United Nations.
- 22) \_\_\_\_\_, 2019, *World Investment Report*, United Nations.
- 23) Urata, S., 2015, Impacts of FTAs and BITs on the Locational Choice of Foreign Direct Investment: The case of Japanese firms, *RIETI Discussion Paper Series*, 15-E-066, Research Institute of Economy, Trade and Industry.
- 24) 王忠毅、2010、「中国の経済発展における外資系企業の影響—中国東北地域を中心に」『商学論集』第56巻3・4号、西南学院大学学術研究所、251-270頁。
- 25) \_\_\_\_\_、2013、「地域間企業内貿易の誘発効果に関する実証分析」『商学論集』第59巻3・4号、西南学院大学学術研究所、55-83頁。
- 26) \_\_\_\_\_、2016、「日韓企業の企業内貿易の決定要因に関する実証研究」『商学論集』第62巻3・4号、西南学院大学学術研究所、231-261頁。
- 27) \_\_\_\_\_、2020、「日本企業による EPA 締結国への直接投資の決定要因について」『東アジア研究』、27号、東アジア学会、23-42頁。
- 28) 竹田志郎、2019、「グローバル化の進展と市場開発—多国籍企業の競争と「協調」—」『横浜経営研究』第40巻第3号、21-36頁。
- 29) 深尾京司・袁堂軍、2001、「日本の対外直接投資と空洞化」経済産業研究所ディスカッション・ペーパー・シリーズ、01-J-003、独立行政法人経済産業研究所。
- 30) 한국수출입은행, 2019, 『2018회계연도 해외직접투자 경영분석』(韓国輸出入銀行, 2019, 『2018年度 海外直接投資経営分析』).



# ポスト冷戦期の韓国と対外経済関係の新たな課題

## A Study on the Korean Economy and Foreign Economic Relations in the Post-Cold War Era

大津健登

OTSU Kento

- I 問題の所在—ポスト冷戦と新自由主義の世界—
- II 韓国経済の断章—アジアの経済発展に関わる論点整理—
- III 韓国経済の隘路—付加価値貿易における韓米中日の形勢—
- IV 韓国経済の課題—日韓貿易をめぐる動向と局面について—

### I 問題の所在—ポスト冷戦と新自由主義の世界—

国際連合広報センター「世界の動きと国連」によると<sup>1</sup>、世界の様々な国家・都市・地域において、貧困・格差、移民・難民、紛争・テロ、宗教、人権、環境、安全保障などの問題が複雑化かつ多重化していることが報告されている。豊かな生活を享受している人もいれば、貧しい暮らしを余儀なくされている人たちも多く、サスキア・サッセンがシステムの末端（エッジ）では包摂ではなく放逐の論理が働いていると示唆しているように<sup>2</sup>、世界の有様は私たちの想像を遥かに超える。世界の経済社会に関わる時代の大局を捉えれば、熾烈を極める米中の覇権争い、収束が見られない英国のEU離脱に伴う欧州地域の混乱、新興国の著しい台頭などが挙げられる。加えて、第四次産業革命によってデジタル社会で私たちがやりとりするコトやモノは変化してきており、かつGAFAsをはじめとする多国籍企業は縦横無尽にあらゆる空間を駆けめぐって、これまでの概念を覆すほどの衝撃をもたらしている。また、経済社会の発展に対するロジックにおいては、保護貿易か自由貿易かの議論がつづくなかで、大国の争いに影響されて国家が採る政策や制度の戦略が局面によって異なり、都市も地域も難しい舵取りが迫られている。時代の総括が求められてい

<sup>1</sup> 国際連合広報センター「世界の動きと国連」([https://www.unic.or.jp/news\\_press/world\\_and\\_un/](https://www.unic.or.jp/news_press/world_and_un/)、2020年9月3日アクセス)。なお、本段落は、大津健登(2020)「世界の豊かさと貧しさ～なぜ私たちはSDGsを必要としているのか～」『地域課題解決型研究活動報告書』九州国際大学地域連携センター、4～8ページを参照(直接引用を含む)。

<sup>2</sup> サスキア・サッセン(2017)『グローバル資本主義と〈放逐〉の論理—不可視化されてゆく人々と空間』(伊藤茂訳、原著は2014年発行)明石書店。

る。

1989年から1991年にかけて冷戦が終焉していくなか、ワシントン・コンセンサスに代表されるような新自由主義的な開発戦略をともなって、世界のさまざまなフロンティアが切り拓かれ、「グローバリゼーション」が新たな段階に入って急進していく舞台が整うことになった。資本主義的な開花と社会主義的な帰結が交錯しながら<sup>3</sup>、中国という歴史的な大国も参画し、ポスト冷戦とよばれる世界が再編されていく。

かかる中、「グローバリゼーション」を理論や実践で形づくっている「新自由主義」なるものへの傾倒は顕著である。「新自由主義」に対する鋭い分析で代表的な論者であるデヴィッド・ハーヴェイは<sup>4</sup>、「新自由主義とは何よりも、強力な私的所有権、自由市場、自由貿易を特徴とする制度的枠組みの範囲内で個々人の企業活動の自由とその能力とが無制約に発揮されることによって人類の富と福利が最も増大する、と主張する政治経済的実践の理論である」<sup>5</sup>と述べる。ハーヴェイによると、理論上は国家の過剰な干渉から世界を解放すると約束しているが、実践上は国家の強力な関与があることを指摘する。そして、諸政策を通じた階級権力の再編（回復と強化）が明らかにされる。富の集中が見られつつも、経済の勢いが矛盾を覆い隠す<sup>6</sup>。ここに1997年アジア通貨金融危機とIMF構造調整政策を経た韓国も位置づけられている。なお、韓国における経済成長の志向と階級関係との相克については、拙著『グローバリゼーション下の韓国資本主義』<sup>7</sup>で論証している。

<sup>3</sup> 長い歴史から時代の変化を鋭く考察した1995年のウォーラーステイン（1997）『アフター・リベラリズム—近代世界システムを支えたイデオロギーの終焉』（松岡利道訳、原著は1995年発行）藤原書店は、「1989年から1991年の間は現代史の決定的な転回点である」（同書、348ページ）と述べ、「共産主義の終焉は、一時代の終わりを記し、バルシヤ湾岸戦争は、一時代の始まりを記す。一方は閉じ、他方は開く。一方は再評価を必要とし、他方は評価を必要とする。一方は裏切られた希望の物語であり、他方は未完の不安の物語である」（同書、348ページ）という。ウォーラーステインの文脈は、「1789年から1989年に至る時代は近代世界システムの地球的規模におけるイデオロギー—わたしのいう地政文化 geoculture—であるリベラリズムが、勝利しかつ崩壊した時代であり、興隆し最後には消滅した時代である」（同書、8ページ）と捉え、転回するリベラリズムの両義性を深く問う。

<sup>4</sup> デヴィッド・ハーヴェイ（2007）『新自由主義—その歴史的展開と現在』（渡辺治監訳、森田成也・木下ちがや・大屋定晴・中村好孝訳、原著は2005年発行）作品社。

<sup>5</sup> 同上書、10ページ。

<sup>6</sup> 文化人類学の視点から興味深い論点が示されている。アイファ・オング（2013）『＜アジア＞、例外としての新自由主義—経済成長は、いかに統治と人々に突然変異をもたらすのか？』（加藤敦典・新ヶ江章友・高原幸子訳、原著は2006年発行）作品社は、アジアにおける新自由主義の具体性を、次のように捉えている。同書では、「政治的最適化の新しい様式として、ひとつの新自由主義ではなく、さまざまな地域に特有な形の新自由主義が、統治することとされること、権力と知、主権と領土の関係を再構成していると、本書では指摘する」（同書、18ページ）と述べられており、アジア各国・各地域で生起している新自由主義の様式を、「例外」として特徴づける。その意味合いとしては、新自由主義が統治テクノロジー一般に把握されるものではなく、東アジアあるいは東南アジアのポスト・コロニアルな状況や権威主義体制、ポスト社会主義体制における新自由主義をそれぞれ解明することで、「例外としての新自由主義 (neoliberalism as exception) は、主権支配と市民権体制を接合する。もちろん、例外としての新自由主義と新自由主義からの例外化 (exceptions to neoliberalism) の違いは、特定の調査地において『規範的ルール』が何であるかによって決まってくる。(…) 新自由主義からの例外化は、政治的決定を行う際に、ある住民や空間を新自由主義的な予測計算や選択から排除するために用いられる」（同書、19ページ）とし、その相互作用および緊張関係、すなわち市場、政治、市民権、主権の支配や統治といった関係性が明らかにされる、ということである。ひいては、この接合を通じて「現代的な生の問題を結晶化し、それらはまた今日において、人間であることはどういうことなのかについての倫理的議論を形成する」（同書、21ページ）と言及されている。

小稿では、このような30年間をめぐる世界の変化に寄せて、第一に、アジアの経済発展に関わる論点整理を行い、第二に、その局面で位置づけられている韓国の対外経済関係の新たな課題を、付加価値貿易と日韓貿易の状況に問題を設定し検討する<sup>8</sup>。

## II 韓国経済の断章—アジアの経済発展に関わる論点整理—

危機と成長を繰り返してきたアジアの存在感は圧倒的であった。経済発展について分析を重ねてきたアリス・H・アムステンは、「平均すれば戦後の第三世界では高成長率から低成長率への転落がみられたが、平均というものは時に真実を隠蔽するものである。黄金時代と暗黒時代双方で、アジアは不死鳥のように飛び立った。アジアは、もっとも創造性に富むキャッチアップを実現した事例である日本を良き師としつつ、成長に成長を重ねた。まず加速的成長を開始したのが東アジア、具体的にはかつて日本の植民地だった韓国と台湾である。つぎに、それは、インドネシア、マレーシア、タイなどの東南アジア諸国に波及した。また、シンガポールや香港といった都市国家も着実に成長を遂げた。さらに成長の波は南アジア、とりわけインドにも及んでいる。これらの諸国は、新保守主義と正統派の自由放任を拒否し、市場と国家の独特の構成を設計した<sup>9</sup>と述べている。新自由主義的な性格を帯びた市場と国家の役割は強調される。言うまでもなく、技術や知識のキャッチアップをめぐる水準や形態は議論されるところではあるが、アムステンは、「ほどなく地上には、永い眠りから覚めた巨人が登場することになる。それは、低賃金と巨大な人口、増大し続ける大学生、専門的管理職、熟練労働者、経験豊富なエンジニアを備えた諸国であった。かつて自らの力で大帝国を構築した中国とインドが目覚めたのである<sup>10</sup>と言及している。この30年間で国家の力が強大な市場が世界を席卷することになった。

とはいえ、1960年代半ばから顕著となった東アジアの経済成長については、国際機関などから、国家の選択的介入の有効性が認められつつも、比較優位にもとづく貿易や貿易自由化政策の採用、すなわち「外向きの成長政策」の実現や市場メカニズムの順応性に理解がおかれ評価された。金融に見られるような資本移動の自由化と画して自由貿易の推進を説くジャグディシュ・バグワティは、NIEsや中国、インドの経済成長を捉えて、「貿易が自由であるほど経済成長率が高まり、成長率が高いほど貧困を軽減できるという命題はすでに確立されていると考えていいだろう。すなわち、経済成長は貧困を減少させるのである<sup>11</sup>」

<sup>7</sup> 大津健登 (2019) 『グローバリゼーション下の韓国資本主義』 大月書店。

<sup>8</sup> 著者のこれまでの韓国に関する一連の論稿を、ここでの問題意識に沿って、補足または変化をさらに追って捉えた内容となっている。

<sup>9</sup> アリス・H・アムステン (2011) 『帝国と経済発展—途上国世界の興亡』 (原田太津男・尹春志訳、原著は2007年発行) 法政大学出版局、25ページ。

<sup>10</sup> 同上書、同ページ。

<sup>11</sup> ジャグディシュ・バグワティ (2005) 『グローバリゼーションを擁護する』 (鈴木主税・桃井緑美子訳、原著は2004年発行) 日本経済新聞社、108ページ。

と論じる。

こうした志向のもとで、アジアの経済発展を牽引した輸出主導型経済は<sup>12</sup>、先進国および多国籍企業を中心としたグローバルな生産・流通ネットワークに組み込まれており、先進国から資本・中間財（製造装置・原材料＝部品・素材など）を輸入し、国内労働力によって加工・組立などの工程を経た完成品・半製品を輸出する形をとる。そして、この輸出が新たな資本・中間財輸入の原資となり、継続的な再生産が実現可能となるのである。しかし、さらなる輸出のためのさらなる輸入というスパイラルは、輸出の伸びが強調されたなかで付加価値の差異が看過されて慢性的な経常収支の赤字となって計上されていた。

このような様相を帯びて日本やNIEs、ASEAN、中国のあいだで確立された対外経済関係は、今日に至って世界経済における国際分業の要をなすことになった。確かに、21世紀のアジアの台頭は、米国の覇権をも脅かすほどになった。しかし、アジアには金融資本の不安定な要素が内在する。それは1997年アジア通貨金融危機で別決された。IMFと米国からは、東アジアおよび東南アジア諸国に対して、危機を脱するためには「さらなる新自由主義化がその答え」<sup>13</sup>であるとされた。他方で、前出のハーヴェイは、「資本市場を開放していなかった国—シンガポール、台湾、中国—の方が、タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピンといった市場を開放していた国よりも、危機の影響をこうむる度合いは少なかった。さらに、IMFを無視して資本取引規制を設けた国—マレーシア—の方が急速に回復した。同様に韓国も、工業・金融分野の再編に関するIMFの勧告を拒絶してから、急速な経済回復を果たした」<sup>14</sup>と言及する。主流の新自由主義とは相貌を異にする新自由主義のアジアが再編されていく。それが経済発展の論理をめぐるモデルとして追求される。しかし、いずれの国においても資本家と労働者のあいだの格差は明白であり、現実と理論の乖離は激しい。

韓国におけるIMF構造調整政策は、金融・財閥・労働・公共部門における民営化や規制緩和など徹底した市場原理主義的構造改革であったが、当時の金大中政権は、大統領諮問機関として労使政委員会を発足させるなど、政策決定の過程に従来であれば距離を置いてきた労組を参与させ、「IMFと米国がアングロサクソン型の市場重視モデルの優位性を強調する中で、韓国で社会コーポラティズム的社会協約機構の実験が始まったことは注目すべき問題といえよう」<sup>15</sup>と述べる韓国経済の分析に深い洞察を加える高龍秀の論点にあらためて関心が寄せられる。しかし、その後の労使政委員会の機能低下によって、いわゆる経済民主主義は後退し、主流の新自由主義が進行する<sup>16</sup>。

<sup>12</sup> ここでの考察は、小林尚朗（2007）「東アジアの開発政策と開発理論」（平川均・石川幸一・小原篤次・小林尚朗編著『東アジアのグローバル化と地域統合—新・東アジア経済論Ⅲ—』ミネルヴァ書房）、149ページ。

<sup>13</sup> ハーヴェイ（2007）、前掲書、137ページ。

<sup>14</sup> ハーヴェイ（2007）、前掲書、138ページ。

<sup>15</sup> 高龍秀（2000）『韓国の経済システム—国際資本移動の拡大と構造改革の進展—』東洋経済新報社、133ページ。

### Ⅲ 韓国経済の隘路—付加価値貿易における韓米中日の形勢—

このように、韓国は世界の歴史構造的うねりに国家や財閥の力が輻輳するのだが、韓国経済の楔は言うまでもなく輸出であり貿易である。ポスト冷戦期に再編され急速な経済回復を牽引した貿易の動向を総括しよう。

韓国において、この30年間の貿易に関わる最大の変化は1997年アジア通貨金融危機によるIMF構造調整政策と政権の経済改革を画期とした貿易赤字から貿易黒字への転回である。「漢江の奇跡」や「東アジアの奇跡」と称賛された時代でも継続して貿易赤字であったため、輸出の勢いは際立つ。通関ベースで貿易相手国の変化を検証すると<sup>17</sup>、輸出の比率については、中国(1990年0.9%→2019年25.1%、以下カッコ内同期間)をはじめとして、アジア(34.8%→60.9%)だけでその多くを占めていることが分かる。米国(29.7%→13.5%)と日本(19.4%→5.2%)の落ち込みは激しい。輸入の比率についても、資源国・地域である中東を除けば、中国(3.2%→21.3%)をふくむアジア(40.8%→47.0%)における役割は大きく、米国(24.2%→12.3%)と日本(26.6%→9.5%)の減り具合は著しい。この実体を次に解明しなければならないが、対米従属や対日依存が論じられていた経済関係から対中重視へのシフトが闡明に看取される。なお、品目別輸出では、サムスン電子や現代自動車に代表される産業であるHS84・HS85の一般機械部門と電気電子部門(30.7%→41.4%)およびHS86・HS87・HS88・HS89の輸送機械部門(9.8%→15.6%)が位相を高めた構成となっている。

国際的分業は深化し、「付加価値貿易イニシアティブ(Trade in Value Added Initiative: TiVA)」による分析が試みられている。この「付加価値貿易」をふまえたOECDの報告(統計)から検討すると<sup>18</sup>、韓国の輸出に占める国外付加価値の割合は2016年30.4%となっており、OECD諸国の平均25.3%と比較すると高い水準となっている。言い換えれば、国内付加価値が相対的に低い水準であって、表1で検証されているように、輸出品に内在する国内付加価値の割合は、韓国で2016年69.6%、日本88.6%、米国91.0%、中国83.4%という比較から明らかである。表2および表3からも、電気電子部門といった主力である輸出産業において、国内付加価値の傾向は同様である。それを2005年からの推移において考察する

<sup>16</sup> 高龍秀(2009)『韓国の企業・金融改革』東洋経済新報社は、「金大中政権の改革政策の興味深い特徴は、強力な政府介入という手段によって、政府介入の少ないアングロサクソン・モデルや新自由主義型経済を定着させようというディレンマにあるといえよう」(同書、23ページ)と述べ、とりわけ財閥の圧倒的な経済力という韓国独自の問題の改善には、政府の役割は不可欠であり、「介入主義という手段で新自由主義という目標を実現しようとした金大中政権のディレンマから抜け出すためにも、目標を新自由主義一色にするでなく、独占規制のための公正な介入主義についての方向性を明確化することが今後の課題になるだろう」(同書、同ページ)と言及する。現在も、財閥と国家の関係は改善されていない側面が色濃く残り、この課題は今も鋭く提起されるものであると考える。

<sup>17</sup> 数値は、統計庁(<http://kosis.kr/>)、韓国貿易協会(<http://www.kita.net/>)を参照。

<sup>18</sup> OECD(<http://www.oecd.org/>)「TRADE IN VALUE-ADDED: KOREA」(<https://www.oecd.org/industry/ind/TIVA-2018-Korea.pdf>、2019年11月4日アクセス)を参照。

と、米国や日本の高度な技術の確立による国内付加価値の高止まりは分かるが、中国の国内付加価値の上昇が見られるなか、韓国の国内付加価値があまり変わっていないことを考察できる。表4から、韓国の貿易相手国を貿易額基準と付加価値貿易の差異から析出すると、中国が貿易額基準でも付加価値基準でも最大の貿易相手国ではあるものの、付加価値基準における同国の比率は少なくなり、米国の付加価値基準での比率が輸出額と輸入額において増えていることが観察される。この点について、輸出の動向で言えば、韓国での付加価値が第三国に貿易されて間接的に米国へ行き着いていることを意味する位置づけとなる<sup>19</sup>。他方で、中国における減少は、韓国の付加価値でない財やサービスが同国との間で貿易されているという実体が浮かび上がる。かかる中、製造業の輸入で国内付加価値の高い国は中国60.5%、ベトナム9.9%、日本5.8%とつづき、韓国の国内付加価値が再輸入されていることが示されている<sup>20</sup>。

表1 輸出品における国内付加価値の割合

(単位：%)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
韓国	67.3	65.8	65.6	58.8	62.9	61.8	57.6	58.0	60.5	62.7	67.4	69.6
日本	89.8	87.8	86.8	84.8	89.1	87.8	85.7	86.1	84.8	84.2	86.8	88.6
米国	89.2	88.6	88.3	87.1	90.6	89.0	87.3	87.6	88.5	88.8	90.5	91.0
中国	73.7	74.1	75.2	77.1	80.5	78.9	78.3	79.2	79.7	80.5	82.7	83.4

(出所) OECD (<https://www.oecd.org/>) 参照、作成。

表2 コンピューター・電子・光学機器の輸出品における国内付加価値の割合

(単位：%)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
韓国	62.7	62.9	64.0	58.7	60.7	61.5	58.3	59.2	61.4	62.5	64.1	65.0
日本	86.6	85.2	84.9	83.4	86.7	86.0	84.5	84.8	84.1	82.8	84.4	86.9
米国	87.4	87.3	87.4	87.2	91.4	91.5	90.6	90.8	90.8	91.3	92.2	91.8
中国	56.9	57.3	59.1	62.9	68.0	66.4	66.5	66.5	66.6	67.7	69.5	71.7

(出所) OECD (<https://www.oecd.org/>) 参照、作成。

表3 電気機器設備の輸出品における国内付加価値の割合

(単位：%)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
韓国	67.2	65.8	65.8	60.8	64.3	63.0	59.4	59.8	62.1	64.7	68.4	70.3
日本	87.6	85.2	84.5	83.4	87.0	85.4	83.3	83.5	82.1	81.4	82.7	85.7
米国	83.3	83.0	82.2	82.6	86.5	84.4	81.1	81.4	83.0	81.9	83.5	84.6
中国	70.9	70.8	71.9	73.9	77.0	75.4	74.5	76.7	78.1	78.9	81.2	82.4

(出所) OECD (<https://www.oecd.org/>) 参照、作成。<sup>19</sup> 同上、参照。<sup>20</sup> 同上、参照。

表4 貿易相手国の検証 (2015)

(単位：%)

	中国		米国		日本	
	輸出	輸入	輸出	輸入	輸出	輸入
金額基準	33.6	21.6	13.4	13.5	5.1	9.0
付加価値基準	25.3	18.7	18.3	16.8	5.7	8.7

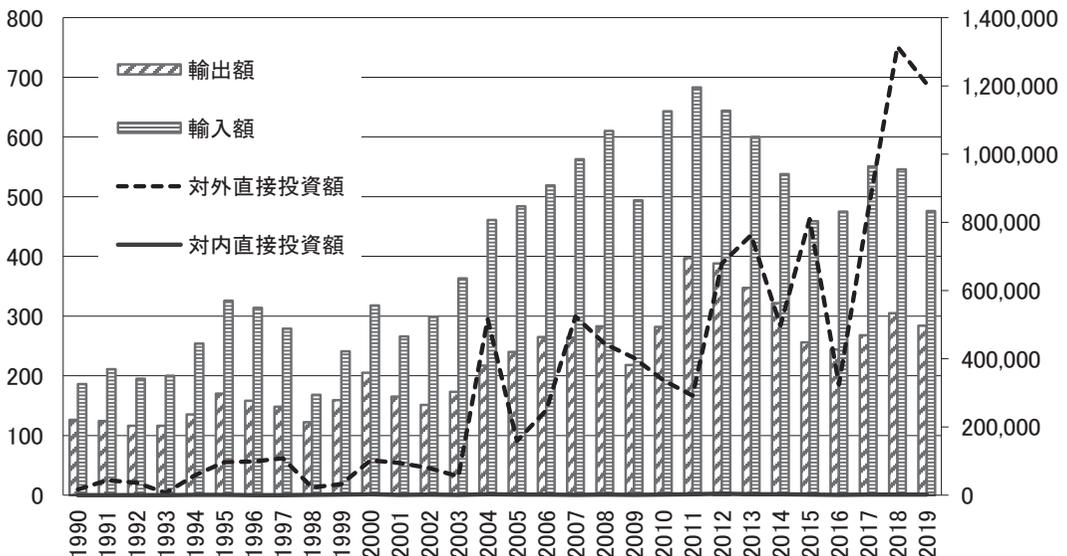
(出所) OECD (<http://www.oecd.org/>) 「TRADE IN VALUE-ADDED : KOREA」 (<https://www.oecd.org/industry/ind/TIVA-2018-Korea.pdf>、2019年11月4日アクセス) 参照、作成。

ゆえに、米国と日本からの輸入に韓国での国外付加価値と国内付加価値を経た中国への輸出によって中国からの輸入がもたらされるという質と量の絶妙なバランスが、韓米中日をめぐる貿易には循環的な関係となっている。

#### IV 韓国経済の課題—日韓貿易をめぐる動向と局面について—

韓米中日をめぐる貿易の関係は、言い換えれば構造的に脱却し難い繋がりであることが考えられる。議論されつづけている課題は、周知のとおり対日貿易赤字である。その動向は、図1を見れば一目瞭然である。また、対日輸入品目において、HS84・HS85の輸入額が対日輸入総額に占める割合は2019年34.6%となっており<sup>21</sup>、資源を除くと圧倒的であ

図1 日本との貿易額と海外直接投資額の推移

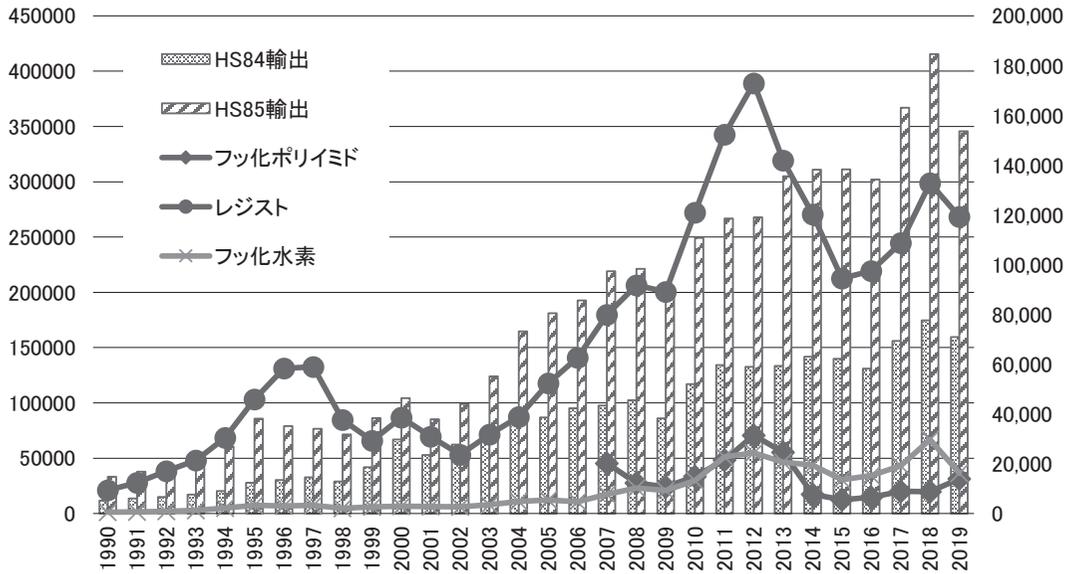


(注) 単位は、貿易額は1億ドル、海外直接投資額は100万ドル。なお、貿易額は左軸、海外直接投資額(実行基準)は右軸である。

(出所) 韓国貿易協会 (<http://www.kita.net/>)、韓国輸出入銀行 (<http://www.koreaexim.go.kr/>)、産業通商資源部 (<http://www.motie.go.kr/>) を参照、作成。

<sup>21</sup> 数値は、韓国貿易協会 (<http://www.kita.net/>) を参照。

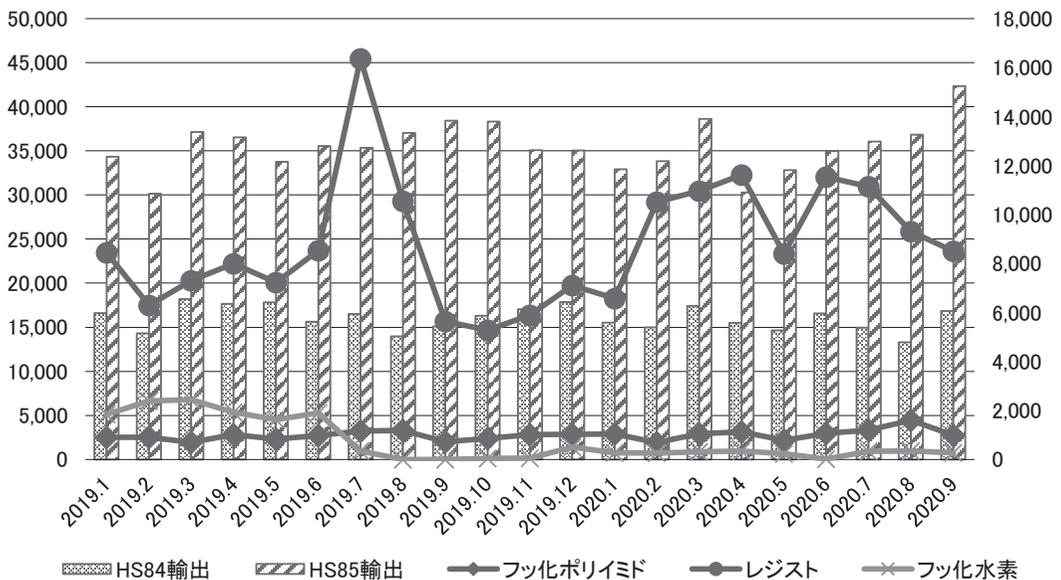
図2 輸出規制三品目の対日輸入額と HS84・HS85 における対世界輸出額の推移 (1990~2019)



(注) 単位は、貿易額は100万ドル、輸出規制三品目は1,000ドル。なお、貿易額は右軸、輸出規制三品目は左軸である。

(出所) 韓国貿易協会 (https://www.kita.net/) 参照、作成。

図3 輸出規制三品目の対日入額と HS84・HS85 における対世界輸出額の推移 (月毎)



(注) 単位は、貿易額は100万ドル、輸出規制三品目は1,000ドル。なお、貿易額は右軸、輸出規制三品目は左軸である。

(出所) 韓国貿易協会 (https://www.kita.net/) 参照、作成。

る。韓国の輸出主導型構造に必要な資本財・中間財が日本から輸入されていることが分かる。その詳細な対象品目は、半導体製造用装備に関連する部品・素材が多く、高付加価値で核心的な財を輸入していることが最新の動向でも明らかとなっている<sup>22</sup>。

韓国では<sup>23</sup>、高度な技術が必要な部品・素材の生産と開発を向上させるため、外国企業の誘致を積極的に図ってきた。技術や知識がキャッチアップされ、これら財の国産化（代替）も分野によっては可能になった。しかし、量的かつ質的な財の生産と輸出が不可欠な韓国は、コストに優位性を持って効率的な中間財の供給地としての位置づけを強めなければならない。日本からの輸入依存を一挙に打開するほどの構造の再編には至らないだろう。

かかる中、日本政府による韓国向け輸出管理の運用の見直しにおいて、フッ化ポリイミド、レジスト、フッ化水素の品目およびこれらに関連する製造技術の移転（製造設備の輸出に伴うものも含む）が、包括輸出許可から個別輸出許可に切り替えられた<sup>24</sup>。影響は限定的だとの見方もされているが、その状況が注視される。

図2において、上記の輸出規制三品目の対日輸入額とHS84・HS85における対世界輸出額を長期的な推移で検証すると、これら三品目の増減が電気電子部門の輸出にある程度は影響し合っている。また、2012年にはレジストをはじめとする輸入の激しい落ち込みが考察される。この時期の為替相場は、ウォン高であり、韓国の輸入にとっては懸念される直接的な局面ではない。他方で、日韓関係においては、当時の李明博大統領が竹島／独島に上陸するなど緊張が激化していた状況であった。最近の熾烈な攻防に焦点があてられるが、日韓貿易をめぐる情勢には経済問題だけでは語れない政治問題がその時々で深く関わってくる。短期的な推移で検証される図3では、輸出規制三品目の対日輸入額とHS84・HS85における対世界輸出額に相関関係は見られないが、今後は少なからず経済的な問題が生じてくると推察される。なお、同図からフッ化水素が2019年8月～11月にかけて輸入の全くなくなったことが取られるが、日本の経済産業省によると、許可の対象となるフッ化水素は8月も韓国に輸出されており、「日本から輸出されるフッ化水素については、貿易統計上、国内における加工・製造の工程等によって、『フッ化水素（HS2811.11-000）』以外にも『再輸出品（HS0000.00-190）』として計上される場合もある<sup>25</sup>としている。

日韓をめぐる現下の貿易の対立と衝突はWTOの場で審理されることになった。しかし、今後なにかしら得られるだろう判断は経済的な解決であって、政治的な対峙がある日韓関係は不安定で危うく前に進まない。その根本的な問いが必要とされる。それは、冷戦体制の遺制による連鎖的で複合的な世界の帰結としての文脈で日韓関係を捉えなければならない。

<sup>22</sup> ホン・ジサン（2020）「日本の輸出規制1年、3大規制品目の輸入動向および対日依存型非敏感戦略物資の点検」『Trade Focus』韓国貿易協会（<http://www.kita.net/>、2020年10月23日アクセス）2020年25号を参照。

<sup>23</sup> 本段落と次段落は、大津健登（2020）「韓国の輸出主導型経済の変調」『経済』新日本出版社、第292号を参照（直接引用を含む）。

<sup>24</sup> 経済産業省（<https://www.meti.go.jp/>）「韓国向け輸出管理の運用の見直し」（2019年11月3日アクセス）を参照。

<sup>25</sup> 経済産業省（<https://www.meti.go.jp/>）「8月の大韓民国向けフッ化水素輸出货量について」（2020年10月31日アクセス）を参照。

## 参考文献

- アイファ・オング (2013) 『<アジア>、例外としての新自由主義—経済成長は、いかに統治と人々に突然変異をもたらすのか?』(加藤敦典・新々江章友・高原幸子訳、原著は2006年発行) 作品社。
- アリス・H・アムステン (2011) 『帝国と経済発展—途上国世界の興亡』(原田太津男・尹春志訳、原著は2007年発行) 法政大学出版局。
- イマニュエル・ウォーラーステイン (1997) 『アフター・リベラリズム—近代世界システムを支えたイデオロギーの終焉』(松岡利道訳、原著は1995年発行) 藤原書店。
- 大津健登 (2019) 『グローバリゼーション下の韓国資本主義』大月書店。
- 大津健登 (2020) 「韓国の輸出主導型経済の変調」『経済』新日本出版社、第292号。
- 大津健登 (2020) 「世界の豊かさや貧しさ～なぜ私たちはSDGsを必要としているのか～」『地域課題解決型研究活動報告書』九州国際大学地域連携センター。
- 小林尚朗 (2007) 「東アジアの開発政策と開発理論」平川均・石川幸一・小原篤次・小林尚朗編著『東アジアのグローバル化と地域統合—新・東アジア経済論Ⅲ—』ミネルヴァ書房。
- 高龍秀 (2000) 『韓国の経済システム—国際資本移動の拡大と構造改革の進展—』東洋経済新報社。
- 高龍秀 (2009) 『韓国の企業・金融改革』東洋経済新報社。
- サスキア・サッセン (2017) 『グローバル資本主義と〈放逐〉の論理—不可視化されてゆく人々と空間』(伊藤茂訳、原著は2014年発行) 明石書店。
- ジャグディッシュ・バグワティ (2005) 『グローバリゼーションを擁護する』(鈴木主税・桃井緑美子訳、原著は2004年発行) 日本経済新聞社。
- 鄭章淵 『韓国財閥史の研究—分断体制資本主義と韓国財閥—』日本経済評論社、2007年。
- デヴィッド・ハーヴェイ (2007) 『ネオリベラリズムとは何か』(本橋哲也訳、原著は2005年発行) 青土社。
- デヴィッド・ハーヴェイ (2007) 『新自由主義—その歴史的展開と現在』(渡辺治監訳、森田成也・木下ちがや・大屋定晴・中村好孝訳、原著は2005年発行) 作品社。
- 文京洙 (2015) 『新・韓国現代史』岩波書店。

## 参考資料

- 国際連合広報センター 「世界の動きと国連」([https://www.unic.or.jp/news\\_press/world\\_and\\_un/](https://www.unic.or.jp/news_press/world_and_un/)、2020年9月3日アクセス)。
- 経済産業省 (<https://www.meti.go.jp/>) 「韓国向け輸出管理の運用の見直し」(2019年11月3日アクセス)。
- 経済産業省 (<https://www.meti.go.jp/>) 「8月の大韓民国向けフッ化水素輸出量について」(2020年10月31日アクセス)。
- ホン・ジサン (2020) 「日本の輸出規制1年、3大規制品目の輸入動向および対日依存型非敏感戦略物資の点検」『Trade Focus』韓国貿易協会 (<http://www.kita.net/>、2020年10月23日アクセス) 2020年25号。
- OECD (<http://www.oecd.org/>) 「TRADE IN VALUE-ADDED : KOREA」(<https://www.oecd.org/industry/ind/TIVA-2018-Korea.pdf>、2019年11月4日アクセス)。

# グローバリゼーションと東北アジアの地域経済協力

## Globalization and Regional Economic Cooperation in Northeast Asia

小川 雄平

OGAWA Yuhei

### はじめに

1989年11月9日に「ベルリンの壁」が崩壊して社会主義体制が瓦解、市場経済が世界の隅々まで浸透して30年が経過した。この間、世界経済は著しいグローバル化を遂げ、東アジアの経済発展を促進した一方で、先進諸国では経済格差の拡大と社会の分断を招いた。社会主義との体制間競争の必要が無くなった、換言すれば自国の社会主義化の虞が無くなった資本主義国が、剥き出しの資本主義本来の経済政策、いわゆる「新自由主義」的経済政策を採り、法人税の減税・社会福祉予算の削減・労働の規制緩和を行ったからである。

日本でも、法人税の減税分を埋め合わせるように消費税の導入と税率の引上げが行われ、福祉予算が削減されるとともに派遣労働の規制緩和が進んだ結果、富裕層は富み、低所得層は貧困に喘ぐという社会の分断が進行した。その要因を経済のグローバル化に求める短絡思考もあって、グローバリゼーションに対する懐疑や反省の気運が高まることになった。

そうした中で、新型コロナウイルス感染症が世界を席卷すると、グローバリゼーションに対する社会の反発は一層感情的となった。その理由は、感染症の拡大防止に向けて各国が感染地域を封鎖し、国境の閉鎖に踏み切るとグローバル経済が分断されると、マスクの不足に象徴されるように、入手できる筈のものが手に入らなくなって、改めて我々のグローバル経済への依存が明白となったからである。

我々の生活は、後述のように、とりわけ東アジア地域への依存が顕著である。だとすれば、東アジア地域の重要性を再認識し、同地域との早急な往来再開が求められよう。そのように考え、改めて東アジア地域とりわけ近隣の東北アジア地域との関係を捉え直す、我々は困った現実に直面する。経済関係は緊密でも政治・外交関係は良好ではないからである。更に困ったことに、当事者意識に欠けるからか、関係改善に向けた動きも皆無である。その原因は節を改めて究明するとして、いま少し議論を進めよう。

当事者意識の欠如といえ、拉致問題が想起される。小泉政権を除けば、当事者として北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国、以下朝鮮と略記）と向き合うことはなかったからである。トランプ政権が朝鮮との非核化協議に臨むと、韓国の文大統領も独自に南北首脳会談

を重ね、朝鮮戦争の終結と半島の非核化、武力不使用及び相互不可侵を謳った「板門店宣言」を発表したが、安倍政権は拉致問題の解決をトランプ大統領に委ね、当事者意識を欠いたままであった。国民に核の脅威を煽っておきながら、非核化に取り組む意思は窺えない。

朝鮮半島の非核化協議は、19年10月開催の実務者協議の決裂以降、中断している。米国は中国との貿易摩擦やコロナ感染症対策に追われ、大統領選挙も控えて朝鮮に向き合う余裕はない。一方、朝鮮側は核抑止力強化の新方針を掲げ、米国への対決姿勢を強めている<sup>1</sup>。最近も、脱北者団体による金正恩体制批判ビラ散布への報復措置として南北間の通信回線を遮断、6月16日には南北共同連絡事務所を爆破した<sup>2</sup>。文大統領が「板門店宣言」で合意した敵対的ビラ散布を止めず、南北間鉄道事業にも取組まないことに苛立ったものと思われる。金委員長狙いは米国の攻撃のない環境下での経済発展である。三代目ともなれば、経済制裁下にあっても、経済を発展させて国民の生活を豊かにしなければ、政権の維持は難しい<sup>3</sup>。対米交渉が行き詰まった今、韓国との経済協力事業だけでも推し進め、成果を上げたいのが本音であろう。

米国の関与が難しい状況下では、隣国の中国・ロシア・韓国・日本が、朝鮮の安全を保障して非核化への取組みを促す他はないであろう。朝鮮を具体的な経済協力の中に取り込むことで経済的相互依存関係を作り上げ、その紐帯によって地域の安全保障を図ることが要諦となる。本論では、このような観点から、地域経済協力の紐帯としてエネルギー・物流・観光を取り上げ、それを基に形成される3つの地域経済協力体を構想する。

## 1. 新型コロナウイルス禍から見たもの

新型コロナウイルス禍でグローバリズムに対する反発・反感が強くなったが、その切っ掛けはマスクの不足である。マスク等の医療品や医療器材は海外調達に依存せず国内生産すべきだとの声が強くなった。しかし、冷静になれば容易に気付くことだが、国内生産に切り替えてもマスク不足が解消される保証はない。非常時に十分な供給が確保できなければ、国産化も意味がないからである。問題は非常時に備えた備蓄が十分かどうかである。

SARS（重症急性呼吸器症候群）を経験し、インフルエンザ禍で年間3,000人超の死者を出しながら、マスク等医療品の備蓄は災害用で、感染症に対する備えは皆無に等しいというのは政治の怠慢である。社会福祉関連予算を削減し続けた結果、医療設備や専門スタッフに不足を来し、医療用マスク・手袋・防護服等も十分に備蓄し得なかったことが、コロナ禍で露呈したのである。近隣諸国の脅威を煽って防衛予算を増やすも、「無駄な」福祉関

<sup>1</sup> 『日本経済新聞』2020年5月25日。

<sup>2</sup> 『日本経済新聞』2020年6月17日。

<sup>3</sup> 経済制裁下の経済発展には、「自力更生」を堅持しつつも「経済外交」の展開や経済協力が必要だと論じられるようになった（「正面突破戦略と『経済外交』アプローチ」『季刊 朝鮮経済資料』第8巻第2号、2020年6月）。また、最近になって、台風9号の通過直後に被災地を視察したり、人身被害のあった地域の幹部の責任を問う等、国民を気遣うような金委員長の動静が報道されるようになった。

連予算は切り詰めてきた結果であろう。近隣諸国の脅威を払拭する方途は、防衛力の増強ではなく外交努力である。実際、日・中の地方自治体は、不足するマスクを姉妹都市間で融通し合う「マスク外交」を展開し、自国第一の非常時にも協力し合ったのである。

「マスク外交」とは、中国の姉妹都市からの緊急要請に応じて地方自治体が災害用の備蓄マスクを送付、後に日本でも感染者が増大してマスクが必要になると、中国側から何倍もの返礼を得たという姉妹都市間の交流を指す。九州の事例としては、大分市の防災備蓄用マスク3万枚の送付に対して武漢市から同5.3万枚の返礼、薩摩川内市のマスク4.38万枚の送付に対する常熟市からの同5万枚の返礼、北九州市の使い捨て感染症対策キット70セットと防塵マスク260枚の送付に対する大連市からのマスク20万枚の返礼等がある<sup>4</sup>。

新型コロナ禍で改めて問題となったのはマスク等医療品の不足だけではない。企業によるグローバルサプライチェーン、すなわち部品等の適地生産による海外調達網も寸断され、改めてその脆弱さが明らかになったからである。マスク同様、部品も国内調達に戻すべきだと主張されるようになった。だが、国内でも大災害は起こり得るし、今回のように世界中が感染症に巻き込まれる事態を想定すると、安全な調達先は皆無である。企業としては、コスト増だが消費地で生産する「地産地消」に移行するか、災害・感染症等の危機に備えて調達先を柔軟に変更できる体制を構築しておく以外にないであろう。問題はグローバリゼーションそれ自体ではない。歯止めのないグローバリゼーションに乗じた多国籍企業の身勝手な行動にあるが、その点については、第3節で明らかにされる。

実際、少子高齢化の進行する日本の、とりわけ地方にとってグローバリゼーションは不可欠である。生活人口の減少を主に東アジアからのインバウンド（訪日外国人）観光という交流人口の増大で補填し、過疎化の進行を遅らせてきたからである。ところが、コロナ感染症の拡大で渡航禁止となりインバウンド観光は壊滅状態、更に外出の自粛が追い打ちとなって国内の旅行者も激減した結果、零細企業や商店の売り上げは低迷し、非正規雇用者が真っ先に失職に追い込まれた<sup>5</sup>。今度も、皺寄せは地方の社会的弱者に集中した。

このように、交流が途絶えると経済基盤の脆弱な地方の被る打撃は大きい。だからこそ、「マスク外交」に見られるように、姉妹都市からの要請に対しては災害用の備蓄マスクを送って協力しているのである。平時における地方相互間の日常的な交流と経済協力の必要性は論を俟たない。とりわけ政府間の外交関係が良好でない時には、地方自治体相互間の交流や民間交流が果たす関係改善の役割は極めて大きい。

アジアに近い九州は、東アジア地域との経済的繋がりが強い。ちなみに、2019年の日本全国の貿易総額に占める東アジアの割合49.0%に対して、九州7県の東アジアの割合は52.8%と過半に、福岡県のそれは66.5%を占め、3分の2に達する<sup>6</sup>。我々の生活は東アジ

<sup>4</sup> 各種新聞記事による。なお、北九州市アジア交流課によれば、大連市からの返礼には、夏目漱石の句「春雨や身をすり寄せて一つ傘」が添えられていたという。

<sup>5</sup> 総務省統計では20年4月の就業者数は前月比107万人の減、内97万人（90%）は非正規雇用者である。

<sup>6</sup> 門司税関「九州各県の貿易」及び財務省「貿易統計」を基に算出。

ア抜きには成り立たなくなっているのである。にも関わらず、中国武漢を発生源とする新型コロナウイルス感染症が蔓延すると、皮相な反グローバリゼーションの言動や東アジア観が横行するに至り、東アジアの地域経済協力は等閑に付されてしまったのである。

いま1つ、新型コロナウイルス禍で見えたことがある。それは、政府の非常事態宣言下で採られた感染拡大防止策が都道府県を単位とし、我々の生活実態とは齟齬をきたしたことである。実際、県境を超えて移動する通勤・通学者は多い。生鮮食料品の流通も、その多くが県境を超えて展開されている。つまり、我々の生活は県内では完結しないのであるから、県境を超えた、更に大きな行政単位で感染拡大防止に取り組む必要があったと思われるのである。県域を超える大きな行政単位であれば、県単位では過不足が生じる感染症患者用病床も混乱なく調整が可能であろう。

かつて筆者も審議に参加し、2008年7月に閣議決定された「国土形成計画」は、全国を複数の広域圏に分け、各広域圏がその特色を活かして東アジアの活力を取り込み、自立的な発展を持続し得るような国土構造を構築すると謳っている。すなわち、北海道と沖縄県を除いた全国を、東北圏・首都圏・北陸圏・中部圏・近畿圏・中国圏・四国圏・九州圏とし、各広域圏に権限を付与して地方分権を推進する計画である。実際、インバウンド政策は各広域圏単位で推進され、成果を上げている。この広域圏の範囲を各地域住民の生活実態に合わせて再調整し、確定した広域圏への権限委譲を提案したい。

新型コロナウイルスについては未だ不明な点も多いが、治療薬やワクチンの開発も進んでいる。根絶は無理にしても、インフルエンザ同様に季節性の感染症として共存することは可能であろう。我々に必要なことは、新型コロナウイルス禍からの教訓を活かし、等閑視されている地域経済協力の在り方を検討することである。

## 2. 国境線の地政学：日本と中国東北地域の位置

東アジア地域の経済協力を論じるに当たり、まずは日本の置かれた特殊な位置について認識を深めておきたい。日本は周りを海に囲まれた島国であるから、近隣諸国との国境線は、領土から12海里(22.2km)沖合の海洋上に設定される領海線である。領海内を他国の船舶が無害通航することは「国連海洋法条約」で認められてはいるが<sup>7</sup>、領海線が領海を画定し、他者を排除するための境界線として厳然と存在することはいうまでもない。

これに対して、例えば、陸上で接する中国と朝鮮の国境線の1つは鴨緑江の中央線であるが、沿岸両都市の話し合いで「相手国側に上陸しない限り自国領に準じた取り扱い」を相互に認め合っている<sup>8</sup>。つまり、国境は相手を排除するための境界ではなく、ここでは共同利用のための共有物となっている。日本の国境概念では想定し得ない現実がある。

<sup>7</sup> 島嶼の帰属を巡る領土問題にとって、領海内の無害通航の取り扱いは頭の痛い問題であるといつてよい。

<sup>8</sup> 遼寧省の国境都市丹東市は対岸の朝鮮新義州市との間でそのように取り決め、互いに鴨緑江を有効活用している(筆者の現地調査による)。

といっても、日本の国境線は隣国との境界線を意味しない。それは、国境を画する領海線の先の海洋も、領土から200海里(370.4km)までは排他的経済水域(EEZ: Exclusive Economic Zone)であり、その先には公海があるからである。隣国の領土は、公海の先のEEZの先の領海の、更に先に存在する。したがって、隣国といっても、我々はその領土の一端さえ目の当たりにすることは出来ない。当然のことだが、我々にとって近隣諸国は何れも具体像のない観念的な存在である。漠とした不安な存在でしかないと言えよう。

この結果、我々の内には、いわば「負の潜在意識」とでも称すべき意識が埋め込まれることになったと思われる。こうして我々の隣国観には潜在的な負のイメージが付き纏うことになり、隣国との間で何等かの軋轢が生じると、それは容易に「嫌韓」意識や「嫌中」意識に転化するのである。場合によっては隣国を「無視」することもある。謎めいて厄介な隣国である朝鮮には「排除の論理」が働くことになる。

だが、隣国と陸上で直接に国境を接していれば、ことはそう簡単ではない。一方的に嫌悪することも、無視・排除することも出来ないからである。それなりに気を遣い、隣国として配慮しなければ、隣り合って共存できないことはいうまでもないであろう。ちなみに、隣国と直接国境を接している中国の東北地域の状況を見てみよう。

東北地域は黒龍江・吉林・遼寧省の3省からなるが、何れも隣国と直接国境を接している。黒龍江省と吉林省がロシアと、吉林省と遼寧省が朝鮮と、ともに長い陸上の国境線で対峙している。軍事力では国境線を防衛できない。有事となれば、数多の兵員を繰り出しても、1,000kmを超える長い国境線を守ることは不可能だからである。したがって、要諦は、相手国との間に有事に繋がるような緊張関係を作り出さないことである。有事を招かぬよう、常に良好な関係の維持に努めなければならない。

実際、中国東北地域の国境に暮らす人々は、関係改善と良好な関係維持の重要性を理解しているので、官民挙げて交流し、良好な関係の維持に腐心している。その具体的な手段の1つは、中央政府が国境地域の経済発展と同地域に偏在する少数民族の福利厚生を企図し、関税等の減免措置を講じて保護奨励している国境貿易である。

国境貿易は、国境地域の認可企業が関税半額免除の優遇措置を受けて交易する「国境小額貿易」の他に、国境線から20kmの範囲内に居住する国境民が、指定された場で隣国の国境民と交易する「辺民互市貿易」や、国境地域の朝鮮族(朝鮮系中国人)が朝鮮の親族を訪問した際に、携行した商品を売却して朝鮮産品を購入、中国に持ち帰る「探親貿易」がある。こうした国境民の取引は、1人1日8,000元(12万円)までは輸入関税を免除され、増値税(消費税)も賦課されない。免税範囲内の取引は貿易統計にも計上されないので、国境貿易の実態は貿易統計からは詳らかに出来ない。現地調査が必要な所以である。

かつて、国内の飼料穀物不足による中国のトウモロコシ輸出禁止措置と、自然災害による飢饉とが重なって食糧危機に陥った朝鮮を救ったのは、国境貿易を通じた中国からの食糧(禁輸のトウモロコシ)の流入であった。当時の免税枠は1人1,000元であったが、隣国の窮状を知る現地の税関は、トウモロコシ1t相当分の1,500元まで免税扱いにしたという。

当時はまた、国境の鴨緑江河口や海上を舞台に、朝鮮漁民が捕獲した水産物と中国漁民が積み込んだ食糧との船上交易も、「辺民互市貿易」として盛んに行われた<sup>9</sup>。このように、国境貿易は単なる貿易取引ではない。時には強力な経済協力ともなり得るのである。

現在、中国による経済制裁の結果、貿易統計上の両国の経済関係は縮小を余儀なくされているが、貿易統計では把握できない国境貿易の存在を考慮すると、統計数字に表れた以上の経済的相互依存関係が、国境貿易を通じて維持されていると見てよいであろう。

参考までに、中国の貿易統計を基に制裁下の対朝鮮貿易の状況を示しておけば付表1の通りである。すなわち、中国の制裁決議履行で2018年の朝鮮の対中輸入は3分の2に減少、対中輸出による外貨稼得も僅か10分の1にまで激減した。翌19年は非禁制品の対中輸入が若干増えたものの、対中輸出は回復しなかった。20年は新型コロナウイルス禍で3・4月と国境を封鎖した影響もあり、1～6月の取引は前年比3分の1以下と、低迷している。7～9月は、朝鮮の輸入は更なる低迷が続いているが、輸出はようやく前年の3分の1まで戻っている。朝鮮側が制裁対象外の品目の輸出に努めているのであろう。

貿易取引の低迷は、中国が安保理制裁決議を履行しているからである<sup>10</sup>。中国の20年1～6月の禁制品の輸入は、衣類8,139ドルを除けば皆無である。同じく輸出は、付表2に示されるように、1・2月に鉄鋼・鉄鋼製品と卑金属工具が2万9,458ドル、1・2月及び5月に機械類と電気機器が41万9,471ドル、合計44万8,929ドルの取引が計上されている。これが、例外として認められる、民間航空機の運航上必要な部品の交換・補充に相当するかは詳らかではないが、輸出総額に占める割合は僅か0.1%に過ぎず、制裁違反といえる金額で

付表1 制裁下の中国の対朝鮮貿易 2018・19・20年

単位：1,000ドル、%

年月	18.01～12	増減	19.01～12	増減	20.01～06	増減	20.07～09	増減
輸出	2,217,650	-31.7	2,573,822	16.1	383,317	-66.5	104,008	-84.1
輸入	213,147	-87.7	215,197	1.0	27,367	-74.7	16,485	-66.3
総額	2,430,797	-51.2	2,789,019	14.8	410,684	-67.2	120,493	-82.9

出所：中国海関統計月報

付表2 禁輸品目の輸出状況 (2020年1～8月)

単位：ドル、%

HSコード品目	72鉄鋼	73同製品	82卑金属工具	84機械類	85電気機器	禁制品計	割合
1・2月	182	15,768	13,508	300,286	86,602	416,346	0.2
5月	—	—	—	737	31,846	32,583	0.1
1～8月	182	15,768	13,508	301,023	118,448	448,929	0.1

(注) 3・4月及び6～8月は禁輸品目の取引無し。

出所：(社)東アジア貿易研究会『東アジア経済情報』Vol. II No.44及び中国海関統計月報。

<sup>9</sup> 詳しくは、小川雄平 [2000] を参照されたい。<sup>10</sup> 中国の制裁履行を疑う向きもあるようだが、貿易統計を見る限り、中国は従来から安保理決議を忠実に履行している。詳しくは、小川雄平 [2019A] 及び [2019B] を参照されたい。

はない。また、年間50万バレルに制限されている石油製品の対朝鮮輸出量は、中国・ロシアが制裁委員会に届け出た20年1～8月の累計値で1万7,294 t<sup>11</sup>、すなわち14.4万バレルに過ぎず<sup>12</sup>、このまま推移すれば2020年も問題なく制限内に収まろう。

いま1つの手段は、国境地域で繰り広げられている越境観光である。黒龍江省や吉林省の国境地域では、ロシア人観光客の「辺民互市貿易」利用による買い物ツアーが盛んである。もちろん、中国人観光客も大挙してロシア観光に国境を超えるが、更に多いのは朝鮮の羅先への越境観光である。羅先の海浜地区は、黒龍江・吉林省等内陸部の観光客が新鮮な海産物を賞味し得る身近な海外観光地となっているからである。遼寧省の国境都市丹東から鴨緑江対岸の新義州に出掛ける日帰り観光も、手軽な朝鮮旅行として人気がある。

国境を接する中国・ロシア・朝鮮の3国は、上に見たように国境貿易や越境観光を通じてモノやヒトの交流を頻繁化することで関係悪化を防ぎ、国境地域の安定を図っているのである。中国が国連安保理決議を守って隣国である朝鮮に厳しい経済制裁を履行し得ているのも、また朝鮮側も中国による経済制裁を甘受し、輸入代替・国産化に努めて経済への影響を極力避けようとしているのも<sup>13</sup>、国境貿易や越境観光を通じて経済協力関係が維持されていると同時に国境地域の安定が図られ、相互に信頼関係が構築されているからである。

このように見てくると、島国に住む我々が隣国との関係に如何に無頓着か、理解されよう。我々には、負の潜在意識を払拭し、隣国を知る努力を怠らないことが必要なのである。

### 3. グローバリゼーションと日本企業

世界経済のグローバル化の恩恵を受けたのはNIEs（新興工業経済群：韓国・台湾・香港・シンガポール）、中国、ASEAN（東南アジア諸国連合）といった東アジア地域である。何れも多国籍企業のグローバルサプライチェーン（国際部品調達網）に組み込まれて著しい工業化を実現したからである。

韓国とシンガポールは先進国のクラブといわれるOECD（経済開発協力機構）に加盟して名実ともに先進国の仲間入りを果たした。中国は高度成長を続けて「世界の工場」と化し、日本を抜いてGDP世界第2位・貿易額第1位の経済大国となった。ASEANも域内の経済統合を進めると同時に、域外諸国ともFTA（自由貿易協定）を締結して経済発展を加速、中間層が厚みを増して「ボリュウムゾーン」なる一大消費市場を形成するに至った。

これとは対照的に、先進国の経済は総じて低迷した。日本経済は「プラザ合意」以降の円高局面を生産・輸出拠点の東アジア移転によって乗り切ったかに見えた。1990年にはGDP世界第2位を誇るに至ったからである。ところが、同年にはバブルの崩壊に見舞われ、

<sup>11</sup> United Nations, Security Council Subsidiary Organs, 'Implementation Reports' による。

<sup>12</sup> 中国は50万バレルを6万t（1t=8.33バレル）としているので、同換算率で換算した。

<sup>13</sup> 輸入代替・国産化の代表的なものは、石炭ガス化による燃料・化学品の生産（C1化学）やコークス炭不要の鉄鋼生産（主体鉄）である。注10の拙稿も参照されたい。

以降今日までの30年間は一時的な景気の回復局面はあったものの、基本的に低迷したまま推移した。こうした状況下で更なる問題は、他の先進諸国同様に経済格差が拡大し、社会の分断が進んだことである。

企業の生産活動による新たな財・サービスの産出（付加価値）は賃金や企業収益・租税等に分配される。この内の賃金等労働者の取り分の割合が労働分配率である。日本も他の先進国同様に労働分配率は低下している。財務省法人企業統計を基に算出（人件費／付加価値）すると、1990年代以降は70%台を維持するが、リーマンショックの2008・9年度に一時的に74.7%まで上昇した後は急速に低下の一途を辿り、19年度は66.3%である<sup>14</sup>。

労働分配率低下の元凶は、企業が厳しい競争下で賃金コストの削減を図ったことにある。労働集約工程が低賃金国へ移転、あるいは生産工程そのものが海外にアウトソーシングされた結果、各国ともに単純・非熟練労働の需要が海外の低賃金国、日本の場合はNIEsや中国・ASEANに移った。国内の雇用も、AI（人工頭脳）やロボットの導入もあって、派遣やパート・アルバイト等の非正規雇用への切り替えが進んだ。ちなみに、雇用者に占める非正規雇用者の割合を見ると、1990年の20%から2000年26%、2010年34.4%、19年38.3%と急上昇を示し<sup>15</sup>、正規雇用が次々と非正規雇用に置き換えられていることが分かる。

当然だが、賃金水準も低下した。OECDは、加盟国の残業代も含めた総賃金収入を基に1人・1時間当たりの金額を算出し、2017年の値が1997年比でどれだけ増えたかを公表している。それによると、韓国は2.5倍に激増、英国87%・米国76%・ドイツ55%と各国ともに大きく増加しているのに対し、日本だけが9%の下落である<sup>16</sup>。その原因は、正規雇用の非正規雇用への切り替えが進んだことに加えて、日本の労働組合が欧米の産業別組合ではなく企業別組合であり、且つ低い組織率が更に低下しているからである。厚労省の調べによると、労働組合の推定組織率は1990年の25.2%から2019年には16.7%に低下している<sup>17</sup>。組織力の弱い企業別組合に賃上げ交渉が期待できないことはいうまでもない。

他方で、日本企業のNIEs・中国・ASEAN進出は、円高の定着もあって加速化した。例えば、基幹部品は自社で内製しても、汎用部品はNIEs、組立・加工は中国やASEANに担わせるという形で、東アジア地域をサプライチェーンに組み込んだからである。こうして企業は、コスト削減に努めた成果を海外現地子会社からの配当金として、ほぼ無税（租税特別措置により95%まで非課税）で受け取った。こうして積み増しされた内部資金を原資に配当金を増やし、自社株を購入することで株主に報いたのである<sup>18</sup>。従業員への還元や投資よりも株主還元を優先したことが、付加価値の不公平な分配を通じて格差拡大に拍車を掛けた。結果、

<sup>14</sup> 財政総合政策研究所「法人企業統計年報特集」『財政金融統計月報』による。

<sup>15</sup> 総務省統計局「労働力調査」による。

<sup>16</sup> 『日本経済新聞』2019年3月19日。

<sup>17</sup> 厚生労働省「労働組合基礎調査」による。

<sup>18</sup> 日本企業による自社株買いは、18年度7兆円、19年度は10兆円超と、巨額に達している（『日本経済新聞』2019年9月30日）。米国では、ボーイング・マクドナルド・スターバックスといった有名企業が利益を上回る配当や自社株買いで債務超過に陥っているという（『日本経済新聞』2020年2月14日）。

富裕層が富む一方で低所得層は貧困に喘ぐという社会の分断が日本でも進行したのである。

以上に見たように、経済格差の拡大はグローバリゼーションによるものではなく、個々の企業が競って賃金コストの削減に動いたからである。総資本、つまり全企業の立場に立てば、従業員は消費者でもある。賃金コストの削減は消費者の購買力の低下を意味しよう。そのことに気付いたのは多国籍企業の経営者である。このままでは消費者の反感を買い、自社の経営はもちろん、資本主義それ自体も存続が望めない。そうした危機感を抱いた米国多国籍企業の経営者は2019年8月、経済格差の拡大を招いた株主重視の経営を反省し、他のステークホルダー（利害関係者）である顧客（消費者）・従業員・取引先や地域社会にも配慮する旨を宣言するに至った<sup>19</sup>。同宣言は、翌20年1月開催の、世界的な政治家・実業家が集う「ダボス会議」（世界経済フォーラム年次大会）でも、再確認されている<sup>20</sup>。

残念なことに、日本企業の経営者による反省の弁は聞かれない。だが、国連のSDGs（持続可能な開発目標）が尊重され、ESG（環境・社会貢献・企業統治）投資が共感を集めるに至って、銀行融資やファンドの投資も、企業のESGへの取組みを評価した上で実行されるようになってきている<sup>21</sup>。自社株買いに熱心な企業は、株主以外のステークホルダーへの配慮に欠け、持続可能な発展はもとより、生き残りすら出来ないと評価されるのである。日本企業の経営者も、従業員への配慮や環境改善・社会貢献に取組まざるを得なくなっている。次に見る地域経済協力への積極的な取組みも、大いに期待できるのではなかろうか。

#### 4. 3つの地域経済協力体

朝鮮は厄介な隣国だとして排除されることも多いが、朝鮮を組み込んだ地域経済協力は朝鮮半島や東北アジアの平和構築の鍵となる。というのは、朝鮮と周辺諸国が経済的相互依存関係を構築すれば、各国はその紐帯の故に、相互に安全を保障し合うことが出来るからである。その典型例が先に見た中国と朝鮮との相互依存関係である。こうした観点からは、朝鮮と周辺諸国との間で構築が可能な3つの地域経済協力を構想することが出来よう。

筆者の構想する地域経済協力の1つは、ロシア極東産天然ガスの東北アジア地域内での共同利用を目的に、ロシア極東→中国東北→朝鮮半島→九州にパイプラインを敷設して「エネルギー協力体」を構築することである。関係国はパイプラインで繋がり、相互依存関係は著しく緊密となる。朝鮮も参加すれば通過料収入が得られよう。実際、金正日委員長（当時）は露朝首脳会談の場で、ウラジオストクからソウルまでのパイプラインの朝鮮領内縦断通過（総距離700km）に同意している<sup>22</sup>。だが、朴槿恵政権が海底パイプライン輸送に

<sup>19</sup> 『日本経済新聞』2019年8月21日。

<sup>20</sup> 『日本経済新聞』2020年1月23日。

<sup>21</sup> 世界の大手銀行20行による環境・社会に配慮した投融資計画は320兆円に上り、19年度末の20行の貸出金合計額1,350兆円の20%に相当するという（『日本経済新聞』2020年6月26日）。

<sup>22</sup> 『日本経済新聞』2011年7月7日及び同8月25日。

拘ったために、韓国とロシアによる天然ガス共同輸送計画は頓挫してしまった。

福島原子力発電所の被災事故の結果、安全で低コストだという「原子力発電神話」は壊れ、自然再生エネルギーとクリーンな天然ガス火力発電に期待が集まっている。これに応じて、ロシア極東地域では、従来から盛んな水力発電に加え、サハリンの天然ガス発電の余剰電力を日本に輸出する動きがあるという<sup>23</sup>。極東の豊富な天然ガスを燃料に、高い発電効率を誇る日本製複合型ガスタービン機を使って現地で発電し、得られた電力を超伝導ケーブルで送電できれば<sup>24</sup>、パイプラインに代わって送電線で繋がった「電力協力体」が構築されよう。最近の報道によれば、韓国 LS 電線が 1 km 区間の送電に成功して超伝導ケーブルの商用化事業を開始したという<sup>25</sup>。筆者の構想も実現に一歩近づいたようである。

いま 1 つの地域経済協力は、朝鮮半島の南北間の鉄道開通によって、韓国釜山から朝鮮を経てシベリア鉄道と連結することで形成される「物流協力体」である。「一带一路」構想の下、中国各地から鉄道でヨーロッパに貨物を輸送する「中欧班列（中国－欧州間定期コンテナ列車）」の運行が盛んである。競合するシベリア鉄道も輸送サービスの向上に努め、近年利用を増加させている<sup>26</sup>。しかし、南北間の鉄道は連結され試運転も済んだが、運行の見込みは立っていない。そこで、シベリア鉄道の活性化を急ぐロシアは不凍の朝鮮羅津港を、シベリア鉄道の起点であるポストーチヌイ港の代替補完港として活用する計画を立てた。

ロシアは、ポストーチヌイ港でシベリア鉄道に積換えられる欧州向け貨物の相当量を羅津港に運び、露朝鉄道<sup>27</sup>に積換えてシベリア鉄道に繋ぐ計画である。そのために老朽化した露朝鉄道を 2011 年 10 月に改修、14 年 7 月には租借した羅津港第 3 埠頭の整備も終えてコンテナ貨物の取り扱いを可能にした。しかし、ロシアからの貨車の港内乗入れが可能になったこともあり、差し当たりは、石炭の輸出ルートとして活用することになった。

この露・朝の協力で韓国が関心を示し、2013 年 11 月の韓露首脳会談の場で、韓国鉄道公社・浦項製鉄・現代商船の参加でロシアと合意、ロシア産石炭を露朝鉄道と羅津港経由で釜山港に輸送する実験も始めて、露朝鉄道と羅津港を共同利用する新たな「物流協力体」は動き始めた。しかし、16 年 3 月、朝鮮の 4 回目の核実験とミサイル打上げに反発した朴槿恵政権の独自制裁強化によって、この露・朝・韓の協力事業は中断を余儀なくされた。

行き先を失ったロシア産の石炭は中国が輸入することになり、露・朝・中の協力事業となった<sup>28</sup>。だが、投資回収には年間 500 万 t 規模の石炭輸送が必要といわれ、韓国の石炭輸

<sup>23</sup> 『日本経済新聞』2012年11月19日。

<sup>24</sup> 既存の交流送電は 5 % の送電ロスを生じるが、超伝導ケーブルによる直流送電 1,000 km の送電ロスは僅か 0.5 % に過ぎない。2015 年 4 月、鉄道技術総合研究所は超伝導ケーブルを使って鉄道路線に送電する実験に世界で初めて成功したという（『日本経済新聞』15 年 4 月 30 日）。

<sup>25</sup> 『東洋経済日報』2019 年 11 月 8 日。

<sup>26</sup> 東洋トランスは 19 年 6 月から、冷戦後初となるシベリア鉄道によるモスクワ向け混載貨物輸送を開始するが、横浜港からウラジオストク港で積換えた貨物のモスクワまでの所要日数は最大 25 日（海上輸送の 3 分の 1）だという（『東洋トランスの新シベリア鉄道利用サービス』『荷主と輸送』No. 535、2019 年 5 月）。

<sup>27</sup> 羅津・清津港の利用を望んだロシアが 1989 年に国境のハサンから羅津を経て清津までの区間に広軌道を敷設したので、同区間は朝鮮の標準軌道とロシアの広軌道とが並走する混合線区間となっている。

入が再開されなければ事業の存続はもちろん、当初の計画であるコンテナ貨物輸送実現の見込みも立たない。この事業は朝鮮領内の露朝鉄道や羅津港を利用するが、ロシアの要請を受容れた国連安保理制裁委員会も制裁対象から外している。対朝鮮融和路線を標榜する文在寅政権による独自制裁緩和と「物流協力体」への復帰が俟たれるところである。

以上の何れの地域経済協力体も現在は中断状態のまま置かれ、その再開には時間が掛かりそうである。そこで注目されるのは、中・露・朝の国境地域で展開されている中国人・ロシア人観光客による越境観光である。観光客が国境を越えて頻繁に往来するのは国境の共同利用であり、相互の安全保障の確保を意味する。人々の越境往来は国境地域の安全が大前提であるが、人々の越境往来の結果、国境地域の安全は一層強固となるのである。

中露間の自治体交流は1987年、黒龍江省の黒河市と黒龍江（アムール河）対岸のアムール州ブラゴベシチェンスク市とが、西瓜208 tと化学肥料306 tを交換したのが最初である。翌88年から両市は、相互に同数ずつの市民を交換する「日帰り市民交流」を始めている<sup>29</sup>。2019年11月末には、両市の長年の悲願であった、両市を結ぶ黒龍江大橋が完成した。開通後は、越境観光旅行者が急増しよう。

吉林省でも、中国側国境の圈河と朝鮮側元汀を繋ぐ橋梁が、中国の手で2016年10月に架け替えられ、通過貨物・旅客が増大している。元汀から羅先市を経て羅津港に至る道路も中国が借り上げて舗装・管理しているので、中朝共同管理の「羅先経済貿易区」<sup>30</sup>を訪れる中国人観光客は急増した。琿春からロシア沿海州に出掛ける中国人観光客も増えており、羅先観光を組み込めば、羅先から露朝鉄道で沿海州に足を延ばす2ヵ国観光も可能になる。

こうした越境観光に、日本人・韓国人観光客が加わるようになれば、3番目の地域経済協力体である「越境観光協力体」が形成されることになるのである。

## おわりに

上に見た地域経済協力の内、越境観光協力は国連安保理の経済制裁の例外とされ、朝鮮の国境地域では、中国・ロシアからの観光客が越境観光を楽しんでいる。例えば、ロシア・朝鮮と国境を接する吉林省琿春市が、2018年に受容れた国内外の観光客は前年比25%増の381万人に達した<sup>31</sup>。その内、ロシアからの観光客は40万人を超えたという<sup>32</sup>。また、韓国統一研究院の調べによると、同じく18年に朝鮮観光に出掛けた中国人観光客は前年比50%増の120万人に上る<sup>33</sup>。中露間も中朝間も、夥しい観光客の越境往来で相互の安全保障は著

<sup>28</sup> (独法)石油天然ガス・金属鉱物資源機構 (JOGMEC) の調査によると、石炭輸送量は15年120万 t、16年170万 t、17年1 - 5月110万 tである ([http://coal.jogmec.go.jp/info/docs/170713\\_41.html](http://coal.jogmec.go.jp/info/docs/170713_41.html))。

<sup>29</sup> 筆者の現地調査 (1990年9月) による。

<sup>30</sup> 羅津と先鋒は91年12月に合併、10年1月4日政府直轄の羅先特別市に、11年後半には市内に、中朝共同開発・共同管理の総面積470km<sup>2</sup>の「羅先経済貿易区」が設置された (筆者の12年9月の現地調査)。

<sup>31</sup> 「朝鮮族ニュース」519号 (原資料:『黒竜江新聞』2019年6月21日)。

<sup>32</sup> 「朝鮮族ニュース」501号 (原資料:『吉林新聞』2018年12月21日)

しく強化されているのである。

ロシアのブラゴベシチェンスク市と黒龍江省黒河市を繋ぐ黒龍江大橋は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の各種制限措置が解除され次第、営業が開始されるという。開通後は、1日にトラック630台、バス164台、乗用車68台が通行する予定で、両市間の物流・人流の拡大が見込まれる<sup>34</sup>。ロシアと国境を接する吉林省は、2019年4月1日から、ロシアとの間でノービザ団体観光を実現している<sup>35</sup>。

また、吉林省最大の対朝鮮通商口である圈河では、19年5月から旅行者自身がパスポートをスキャンするセルフ出入国管理を採用して審査時間を短縮し、旅行者に便宜を図り始めた<sup>36</sup>。吉林省集安市には、鉄道通商口・水上輸送通商口に加えて、4番目となる年間貨物50万t・出入国人数20万人規模の、朝鮮満浦との道路通商口が同年4月に開通した<sup>37</sup>。露朝間でも国境の豆満江に、鉄橋に並行して自動車橋を架橋する計画が進んでいる<sup>38</sup>。

以上に見たように、中露間でも中朝間でも、越境観光協力の展開を支えるインフラ整備は大きく進展し、急増する人々の越境観光に備え始めた。次は我々が関係国と協力して朝鮮との関係改善に取り組むのである。先ず、ロシアも関心を持つ韓国の南北間鉄道事業への協力が考えられる。というのは、同事業は「板門店宣言」の合意事項であるが、米国の反対で着手できないからである。南北間鉄道は露朝鉄道を経てシベリア鉄道に繋がる「物流協力体」を構成する。ロシアとの協力体制を構築することで米国の反対も牽制できよう。

最近（2020年6月26～29日）中国も、露・朝の協力を得て琿春から羅津港までのコンテナ貨物の多国間鉄道一貫輸送の試行実験を行った<sup>39</sup>。露・朝を経由することで輸送時間と輸送コストの削減が見込めるからである。羅津港からは東海航路<sup>40</sup>で上海港を経由して寧波港へと繋ぐことになるが、南北間鉄道が開通すれば、羅津からそのまま釜山までの鉄道輸送も可能となり、輸送時間が短縮されることはもちろん、釜山港から中国各地への定期航路を利用することで輸送コストの削減も図れよう。中・露・朝の協力は既に実績があるので、南北間鉄道をめぐる日・中・露・韓・朝の協力体制も構築可能となる。

働きかけるのは日本である。日本がロシアに働きかけて協力体制構築の切っ掛けを作れば、それは北方領土問題の話し合いに資する上に、韓国との関係改善を促進しよう。また、朝鮮との国交正常化交渉の糸口を見出すことになるかも知れない。国交正常化交渉が動き出せば、日本自身の手で拉致被害者の調査に乗り出すことも可能になる。その上で日本は、独自制裁を緩和して朝鮮との人的交流を活発化する。その結果、韓国や日本から朝鮮への

<sup>33</sup> 『日本経済新聞』2019年6月13日。

<sup>34</sup> ERINA「北東アジアウォッチ」No. 384、2020年5月29日（原資料：East Russia, 2020. 5. 21）。

<sup>35</sup> 「朝鮮族ニュース」512号（原資料：『吉林新聞』2019年4月4日）。

<sup>36</sup> 「朝鮮族ニュース」515号（原資料：『吉林新聞』2019年5月13日）。

<sup>37</sup> 「朝鮮族ニュース」512号（原資料：『吉林新聞』2019年4月9日）。

<sup>38</sup> ERINA「北東アジアウォッチ」No. 356（原資料：『RIA通信』2019年3月6日）。

<sup>39</sup> 中国吉林省長春市外事弁公室HP（[www.jp.changchun.gov.cn/xw/snxw/202007/](http://www.jp.changchun.gov.cn/xw/snxw/202007/)）。

<sup>40</sup> 中国は羅津港1号埠頭を租借し、上海港經由寧波港との間で越境国内輸送を行っているが、この航路を東海航路と称している。中国遼寧省交通庁HP（[www.lncom.gov.cn/jtzw/](http://www.lncom.gov.cn/jtzw/)）も参照されたい。

観光客が増え、更にまた経済発展で豊かになった朝鮮からの観光客も加わるようになれば<sup>41</sup>、越境観光で往来する人数は急増しよう。こうした人々の存在そのものが地域安全保障の役割を果たし、朝鮮が恐れる米国の攻撃を抑止し得ると同時に、低調な政府間交流を補完して関係の悪化を防ぎ、相互交流を深めて信頼醸成の基盤を構築することにもなるのである。

## 参考文献

- IMF [2017], 'Understanding The Downward Trend in Labor Income Share', Chapter 3, *World Economic Outlook*, April 2017.
- 青木卓志 [2020] 「訪日外国人と広域圏の関連性に関する研究」北東アジア学会『北東アジア地域研究』第26号。
- 猪俣哲史 [2019] 『グローバル・バリューチェーン—新・南北問題へのまなざし』日本経済新聞出版社。
- 小川雄平 [2000] 「朝鮮の食糧事情」奈良産業大学『産業と経済』第14巻3・4号。
- 小川雄平 [2006] 『東アジア地中海経済圏』九州大学出版会。
- 小川雄平 [2011] 「超広域連携と日・中・韓の地域間経済協力」西南学院大学『商学論集』第57巻4号。
- 小川雄平 [2019A] 「金正恩：「非核化」の取組みは本物か？」東アジア学会『東アジア研究』25号。
- 小川雄平 [2019B] 「国境と東北アジアの地域経済協力」福岡大学『商学論叢』64巻2号。
- ピケティ, トマ. 尾上修悟訳 [2020] 『不平等と再分配の経済学—格差縮小に向けた財政政策』明石書店。
- 山家悠紀夫 [2019] 『日本経済30年史—バブルからアベノミクスまで』岩波新書

---

<sup>41</sup> 平壤市民の間では、職場同僚や家族単位の国内旅行が盛んだという（金淑美「『社会主義文明強国』時代の到来とライフスタイルの変化」『季刊 朝鮮経済資料』第5巻第4号、17年12月）。



# 中国における社会主義市場経済の30年

## Socialist Market Economy in China: Its Development in 30 Years

木 幡 伸 二  
KOWATA Shinji

### はじめに

中国は今日の世界経済を語る上で重要な存在であることは誰もが認めるところであろう。特に、貿易摩擦に象徴される経済の領域では、米国との厳しい対立が注目されている。「冷戦」終結後一人勝ちの状態にあった米国の国益に対して重大な脅威となっているばかりか、戦後の国際経済秩序に対する「挑戦者」と映っているようだ。中国は、WTO加盟後国際社会の一員として歩むと同時に自らの国益の追求と既存の国際経済の仕組みを改革し、更なる経済発展を目指そうとしていることを隠さない。中国がそれまでの社会主義計画経済から改革開放政策に転換したのは1978年、「社会主義市場経済」構築を宣言したのが1993年、WTO加盟を果たしたのが2001年であるが、日本を追い越して世界第2位の経済大国となったのが2010年である。特に、「社会主義市場経済」を国家の経済運営の柱として内外に宣言してから30年近くが経過した。

そこで本論文では、「社会主義市場経済」宣言以降の中国经济がどのように発展してきたのかについて検討したい。

そのために、第1節では、「社会主義市場経済」モデルがどのような経緯で誕生したのか、また、その特徴は何かについて概観する。第2節では、中国はWTO加盟後どのように発展したのかについて、対外経済、「新常态」及び「混合所有制改革」の三つの視点から検討する。第3節では、これまでの世界経済秩序に挑戦する中国について検討する<sup>1</sup>。

## I 「社会主義市場経済」モデルへの転換

### 1. 改革開放政策への転換

1949年中華人民共和国の成立から改革開放までの時期は社会主義計画経済の構築と発展として捉えることができる。その歩みは、表1のように区分されることが多い<sup>2</sup>。「経済復

<sup>1</sup> この論文は、小川雄平、猿渡剛編著（2020）『国際ビジネス論を学ぶ』中央経済社の第1章の一部を書き直したものである。

表1 中国経済の歩み：計画経済の時代

名称（期間）	内 容
経済復興期 (1949-52年)	農村では土地改革が全国的に展開され、都市部では旧財閥などの国有化と私営企業や個人企業などの容認が混在していた。
第1次五カ年計画期 (1953-57年)	中国最初の五カ年計画で、社会主義への改造と重工業化を目指した。農村では人民公社が組織され、都市部では私営企業が国営化された。
大躍進期 (1958-61年)	毛沢東は大衆運動によって鉄鋼や食糧の大増産を目指した。農民は人海戦術による水利建設などにより食糧の増産などに熱狂的に取り組んだが、失敗に終わり、毛沢東は下野した。
経済調整期 (1962-65年)	劉少奇や鄧小平の指導の下、過大な計画を下方修正して大躍進の行き過ぎを修正した。
文化大革命期 (1966-76年)	毛沢東が権力奪取をするため紅衛兵らによって、企業や党組織などの幹部打倒して大きな混乱が生じた。毛沢東の死によってようやく収束した。
洋躍進期 (1976-78年)	華国鋒が急激な近代化政策をとったが失敗して、鄧小平が実権を握るきっかけとなった。

出所：南亮進・牧野文夫編（2016）、天児慧（2002）ほかから筆者が整理した。

興期」は新民主主義の時期であり、社会主義の計画経済システムが導入されたのは「第1次五カ年計画期」である。この期の初期にはまさにソ連の計画経済のように、国家計画委員会が五カ年計画を作成し、生産指標を国営企業に下ろして実行させるというプロセスが比較的まともに実行されていたが、ソ連との関係が悪化した1956年頃からは毛沢東的な色彩の強い開発戦略すなわち毛沢東型開発戦略に変形していった<sup>3</sup>。

1978年12月の中国共産党第11期三中全会で鄧小平の開発戦略への転換がはかられるが、それは毛沢東型開発戦略が失敗したためである<sup>4</sup>。1952-78年の成長率は3.7%に過ぎず、近隣諸国の目を見張る成長に比べれば大きく後れをとってしまった。毛沢東の発展戦略の問題点は、第1に、当時の国際情勢の影響もあり「自力更生」を追求するなど分業を否定したこと、第2に、政治や行政を経済より優先させ経済的動機付けが欠如していたことによる、といわれている。

中国の改革開放政策は、農業改革、企業改革、市場改革と対外開放に分けることができる<sup>5</sup>。農業では、生産単位である個々の農家に大幅な意思決定権を与える「農家請負制」が導入され、農民の生産意欲の向上によって食料生産量は急増した。農村には中小規模の農村工業が発展し、それらは「郷鎮企業」と呼ばれ、農業改革で余剰となった雇用の吸収と所得の向上に貢献した。

企業改革では、所有制の多様化が進められた。計画経済の時代には、原則として国営企業と集団企業の二種類の所有制しか認められていなかったが、改革により個人企業や私営

<sup>2</sup> 天児慧（2002）、16-19頁。

<sup>3</sup> 中兼和津次（2012）、9-10頁を参照。

<sup>4</sup> 南亮進・牧野文夫編（2016）、6-7頁による。

<sup>5</sup> 南亮進・牧野文夫編（2016）、9-12頁を参照した。

企業が認められ、外資系企業も誕生した。その結果、国営企業から改称された国有企業の工業総生産額に占める割合は大きく低下した。市場改革の分野では、まず、それまで国家による公定価格であった消費財価格が、次に基礎生産財価格も自由化され、政府が統制する物資の種類や数量が徐々に減少していった。

対外開放政策は、1980年の経済特別区（特区）建設から開始された。深圳、珠海、汕頭および厦門の4つが最初に作られ、後に海南島も特区に指定された。1984年には上海、天津など14の沿海開放都市が指定され、これらは輸出向けの工業地帯としての役割を果たした。

これらの改革は、鄧小平によって進められたものであるが、次の3つの点で毛沢東の戦略と異なっていたと言われている。第1に、鄧小平は「実利主義」をとり、毛沢東の政治・イデオロギー重視と対照的である。第2に、先に豊かになれるものから豊かになるという「先富論」を唱え、それまでの平等主義を見直した。第3に、「自力更生」を廃して対外開放政策を推進したのである。また、改革手法は「漸進主義的改革」と称された。

## 2. 「社会主義市場経済」の確定

中国では、第1次五カ年計画期に社会主義経済に移行したが、結局のところ、改革開放政策へ転換して市場メカニズムを導入せざるをえなくなった。1980年代には様々な経済改革の目標とされるモデルが提示された<sup>6</sup>。しかし、それらは計画経済に重心を置いたものであったり、市場経済の役割を重視したりしたもので、いわば論争の産物として提起されたものであり、経済改革の定まった方向性を示すことは出来なかった。

しかし、1992年、鄧小平が「南巡講話」の際「社会主義市場経済」の概念を表明し、市場重視を改革の方向性が確定することになる。この概念が翌年の中国共産党大会で正式に中国の経済改革の目標モデルとして承認された。

その特徴は、外資系企業の進出や私営企業の形成など所有構造の多様化を背景に、「現代企業制度」の確立、国内統一市場の形成及び間接的な経済調節システムの確立を3つの柱としている<sup>7</sup>。ただし、西側の市場経済との違いは、国有と集団所有を合わせた概念である「公有制」が主体的地位を占めること、及び党・政府の市場に対する関与が強いことであるとされる。

この点について理解するためには、社会主義経済と資本主義経済の仕組みの違いについて理解する必要がある（表2）。両者の特徴は、主として所有制と資源配分メカニズムに現れる。資本主義経済では、私的所有が所有制の基本であり、これを根拠として経済主体の

<sup>6</sup> 「計画経済を主とし、市場経済を従とする」モデルや「国家市場をコントロールし、市場が企業を誘導する」モデル、「計画経済と市場調節との有機的な結合」をはかるモデルが紹介されている。それらのモデルでは、計画経済が重視されたり、市場経済が重視されたりして、市場に対する位置づけが変化した。「社会主義市場経済」は市場重視のモデルといえる（南亮進・牧野文夫編（2016）、27-28頁による）。

<sup>7</sup> 南亮進・牧野文夫編（2016）、29-30頁。

表2 資本主義経済、社会主義経済と社会主義市場経済の比較

		資本主義	社会主義	社会主義市場経済
経済体制	所有制	私的所有	国家所有	国有・集団所有と私的所有
	資源配分	市場	計画	政府の介入と市場
政治体制		民主主義	一党独裁	一党独裁

出所：南ほか編（2016）29-30頁等により筆者作成。

自由な意思決定が行われ、市場による資源配分が行われる。これに対して、社会主義経済においては、所有制としては国家所有<sup>8</sup>を基本としており、国家による意思決定がおこなわれ、国家計画による資源配分が行われる。そこで、社会主義（計画）経済と資本主義経済の枠組みを使って「社会主義市場経済」を位置づけるとすると、表2のように表すことが出来る。このシステムは、歴史的には計画経済への市場メカニズムの導入として現れてきたため、当時はいずれ資本主義経済への移行期の産物と捉えられてきた経緯がある。従って、当時は中国が資本主義経済と親和性の高い「民主主義」を導入するものとの見方が支配的であった。

### 3 国有企業の戦略的再編

いずれにしても、「社会主義市場経済」は動き始め、その姿を徐々に明らかにしてゆくのである。

上述の「現代企業制度」は、国有企業に株式会社などの近代的な「公司」（会社）制度を導入して自主的な経営を認めるものである。この制度については、国有企業の改革過程で大規模な試行が展開されてゆく。

1997年からは、国有資本の戦略的再編という形で実行に移されることになる<sup>9</sup>。「大抓放小（大を掴み、小を放す）」と呼ばれる政策がこれにあたり、国民経済の根幹に関わる中央の国有大企業を確実に管理し、地方の小型国有企業は売却やリースなどの形で民営化するというものであった。その結果、中央政府が管理する国有大企業は大幅に減少し、通信、エネルギー（電力、石油、石炭）、交通（海運、航空）等の基礎産業に集中した。

このように小型国有企業が民営化されたこと、また、同じ時期に郷鎮企業も農村の所有制改革の一環として民営企業となったことなどにより、これらを管理するため「中小企業促進法」が2003年に施行された<sup>10</sup>。

<sup>8</sup> もともとは生産手段の「社会的所有」（マルクス）という表現であったが、現実の社会主義諸国では「国有」として説明されている。

<sup>9</sup> 張文魁等（2017）、105頁、南亮進・牧野文夫編（2016）、70-71頁などを参照した。

<sup>10</sup> 詳しくは、木幡伸二（2016）、150-151及び178頁などを参照されたい。

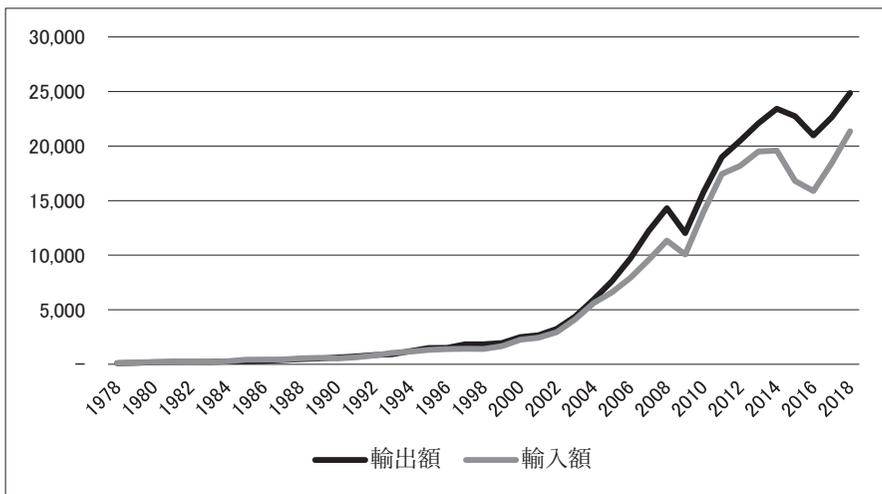
## II 中国のWTO加盟と「新常态」への移行

### 1. WTO加盟後の貿易増大

中国の貿易はWTO加盟後大幅に増大した。加盟直前2000年の輸出額は2,251億米ドルに過ぎなかったが、2008年には1兆4,307億米ドルと急増し、2018年には2兆4,867億米ドルに達し、2019年も米中貿易摩擦の影響下でも2兆5千億米ドルを超えたものとみられる。貿易黒字も拡大傾向にあり、2000年の241億米ドルから2008年の2,981億ドル、2015年には5,939億米ドルにまで急拡大した（図1参照）。

図1 中国の財貿易の推移

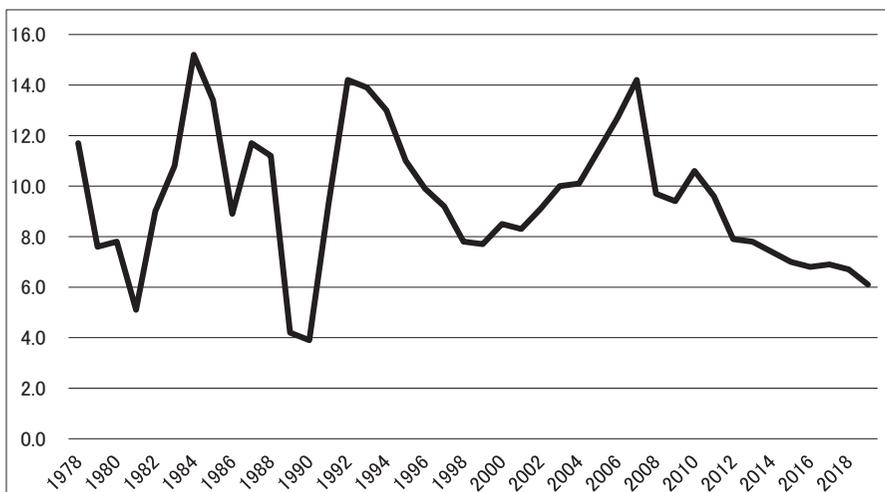
(1978-2019年、単位：億ドル)



出所：国家統計局編（2019）及び国家統計局（2020）より筆者作成。

図2 中国の経済成長率の推移

(1978-2019年、単位：%)



出所：国家統計局編（2019）及び国家統計局（2020）より筆者作成。

中国の高度経済成長は外向型成長と称され、輸出と外資導入・技術移転によって達成されたとと言われることが多い。特に、WTO加盟後の経済成長は前述の輸出拡大によるところが大きい。2002年から2007年にかけての成長率の加速はまさに加盟の効果と言って良い(図2)。

いま、経済成長率(GDPの伸び率)と輸出の伸び率の相関をとってみると、1979年から2018年までのそれは0.237と低いが、2001年から2018年までは0.651と一定の相関が見られるまでになっている(表3)。1979年から2000年までの相関係数が非常に低かったことと好対照をなしている。このことから、WTO加盟の効果が大きく、輸出と経済成長の関係が強まったことがいえるのである。

表3 中国のGDP、輸出及び輸入の伸び率の相関関係 (単位：%)

	GDP－輸出	輸出－輸入	GDP－輸入
1979-2000	-0.042	0.302	0.411
2001-2018	0.651	0.925	0.512
1979-2018	0.237	0.602	0.442

出所：国家統計局編(2019)及び国家統計局(2020)より筆者作成。

## 2. 高度成長から「新常态」へ

中国は2001年末のWTO加盟を契機に経済成長が加速してゆく。経済成長率も2000年の8.5%から2007年には14.2%まで急上昇した。2000年の貿易総額は4,743億ドルであったが、2008年には2兆5,633億米ドルへと8年間で5.4倍となった。特にこの間、輸出は5.7倍になっている。

このような輸出主導型経済成長は、米中貿易摩擦の開始を意味した<sup>11</sup>。このころすでに米国議会はいわゆるスーパー301条などの貿易保護措置を求め中国による貿易黒字化拡大に対抗するよう動いていた。これに対して中国は、それまでの米ドル固定相場制をやめて、2005年に管理フロート制に移行した。しかし、管理フロート制のもとでは、人民元高に振れた場合、人民銀行が為替介入をする必要があり、中国の外為保有高は2009年はじめには2005年半ばの約3倍の15兆円まで積み上がった。このことは、マネー・サプライを拡大することにつながりM2基準で見た場合、2005年の約30兆元から2008年には約50兆と1.5倍に膨らみ、インフレや株価上昇などのバブルの引き金となった。もともと個人投資家が主流の株式市場は株価の乱高下が激しかったが、2006年後半に高騰した上海証券市場の株価もその後大きく下落し、2009年9月のいわゆるリーマン・ショックが中国へも波及することになる。

中国の主要輸出先である欧米経済が危機に陥ると中国の輸出主導型経済成長は大打撃を受けることとなる。2008年の経済成長率は前年から4.5ポイントも急落して9.7%となり、欧

<sup>11</sup> 山本和人・鳥谷一生編著(2019)、203-205頁を参照。

米の受けた経済の打撃が中国の貿易に波及して2009年の輸出は16.0%の、輸入も11.2%もマイナスとなった。

2008年11月中国政府は4兆元の景気対策を発表した。対策の中身は、公共事業中心の財政出動であり、その半分弱は重要インフラ整備に充てられた。また、その財源は中央政府と地方政府がそれぞれ30%ずつで、残りの約40%は銀行及び企業が負担することになった<sup>12</sup>。この政策によって、翌2010年の成長率は10.4%に跳ね上がり、輸出も輸入もそれぞれ31.3%、38.8%と急激な回復を見せ2011年の貿易も好調であった。

中国経済は一時的に回復したかに見えたが、その後は、9年連続で成長率が下がり続けた。2014年末の中央経済工作会議では、中国経済が「新常态」と呼ばれる安定製法の段階に入ったことが強調された<sup>13</sup>。市場メカニズム重視の改革継続、粗放的な成長路線からの転換（いわゆる「供給側の改革」）が説かれるようになった。この方針を受け、全人代では成長目標も徐々に引き下げられていった。2019年の成長実績は6.1%となっている。財の輸出入も2015年から2年連続で減少を見せた。その後、輸入が二桁の回復を見せているものの輸出の回復は米中貿易摩擦の影響で一桁に留まっている。それでも2018年の輸出入額は過去最高となっている。

### 3. 「混合所有制改革」による国有大企業の強化

WTO加盟と平行して中国の経済改革は国有企業改革を中心に次の段階に入ってゆく<sup>14</sup>。

2000年代に入ると、国務院の下に「国有資産監督管理委員会」（国資委）が設立され、国有企業の株式社会化が進んでゆく。その後「国進民退」という言葉が使われるようになる。大型国有企業の数は一時的に減少したものの、戦略的に重要な産業においてその支配力が維持・強化されており、寡占を形成した結果非国有企業の賃金格差などが拡大したことが背景と言われている。また、国家統計局（2018）などによれば、都市部の国有企業の1社当たりの資産総額は、1998年には11,572万元であったが、その金額は年々増加して2017年には231,113万元とほぼ20倍となった。また、国有企業数も2012年以降は増勢に転じている。

習近平政権のもとで、国有企業の混合所有制改革が本格化している。「混合所有制改革」という言葉は1990年代末から使われていたが<sup>15</sup>、2013年の第18期三中全会では「混合所有制が基本的経済制度の重要な実現形式」と規定され、2015年の「国有企業改革を深化させるための指導意見」（「指導意見」と略す）で、混合所有制を発展させるために、非

<sup>12</sup> 山本ほか編著（2019）、206頁では、地方政府はこの財源をいわゆる「地方（政府）融資平台」（括弧内は筆者による）設立により調達したと説明されている。また、金融機関から企業や家計への融資総額も膨大になり、融資残高の一部は各種の公共投資に流れたとも指摘して、中国は「債務主導型経済成長」に陥ったとの指摘もしている。

<sup>13</sup> 梶谷懐（2018）、28頁。梶谷懐・藤井大輔（2018）、54頁では、この方針を受けた新たな成長パターンとして、積極的な対外資本投資、都市農村二元構造の解消及び中国式イノベーションが追求されるようになったとしている。

<sup>14</sup> この項目に関しては木幡伸二（2019）、43-49頁による。梶谷（2018）、166-170頁、加藤（2016）も参照

<sup>15</sup> 稲垣（2017）によれば、1993年の第14期三中全会で初めて打ち出されたとされる。

表4 中国における国有企業改革の推移

年	事項
1979年	企業自主権拡大方針決定
1981年	利潤請負制実施
1983年	法人税制度導入
1984年	10項目の自主権拡大実施
1986年末頃	請負経営責任制導入開始
1988年	同上大中型企業の90%以上が実施
1994年	現代企業制度試行（株式制など）
1997年	「大を掴み、小を手放す」方針提起
2003年	「国有資産監督管理委員会」設立
2006年	国有企業支配分野の拡大
2013年	混合所有制が基本的経済制度の実現形式に
2015年	「国有企業改革を進化させるための指導意見」

出所：南ほか編（2016）、68-71頁ほかより筆者作成。

国有資本による国有企業改革への参加や国有資本の非国有企業への出資を奨励し、混合所有制企業で従業員持株制度導入を模索するという方針が示されたとされる<sup>16</sup>。

2015年の「指導意見」では、4つの方向性が示されたという<sup>17</sup>。第1には、国家資産管理体制の整備である。国有資本運営投資会社が設立されて国有企業の株主としての役割を果たす。「国資委」は国有資本運営投資会社を管理することになる。第2は、分類管理である。国有企業を商業類と公益類に分類し、商業類は更に、国有資本による支配にこだわらない競争性企業と国有資本支配も非国有資本も導入する特定目的企業とに分類している。第3は、コーポレート・ガバナンスの整備などの現代企業制度の整備である。第4に、混合所有制改革では非国有資本による国有企業改革への参画や国有資本による非国有企業への出資も奨励し、混合所有制企業における従業員持株制も模索する、ということである。

今回の改革では2016年以降、電力、石油・天然ガス、鉄道、航空、通信及び軍需の7つの産業を中心に改革が実施されている。そのうち、国有通信大手の中国聯通の混合所有制改革実施案が2017年9月に発表された<sup>18</sup>。第三者割当て、株式譲渡、従業員持株制度で資金調達がおこなわれ、保険会社、ネット企業、産業ファンドなどが新株主となったとされている。

このように、「社会主義市場経済」の方針の確定とともに、中国の国有企業は近代的な企業として整備され、戦略的再編を経て重要分野に集中し、混合所有制改革で非国有企業からの資本参加を受けながら、世界市場でも競争力を有した巨大企業へと変貌を遂げているのである。

<sup>16</sup> 関志雄（2017a）による。

<sup>17</sup> 孫元捷（2015）。

<sup>18</sup> 余興（2017）。

### Ⅲ 中国の台頭と米中対立

#### 1. 台頭する中国経済

中国の対外経済関係で重要な要素となっているのは、海外直接投資である。前述のように1990年代までは、中国は直接投資の積極的な受入政策（「引進來」と呼ばれる）を展開し、外資系企業が輸出を牽引する構造が経済成長の1つの要因であった。また、東アジアにおいて製造業の工程間分業が盛んになると中国はその中心となっていった<sup>19</sup>。しかし、2000年代半ばまでに巨額の経常黒字を記録した中国は、過剰流動性の発生、インフレの昂進及び貿易摩擦の激化に直面した。2006年にはじまる第11次五カ年計画では、「粗放型成長」から「集約型成長」への転換が強調されるようになった。2010年代に入ると、資産価格の高騰や賃金・地価の上昇など、要素費用が急激に上昇し、投資効率が低下したのである。ここにきて中国経済は投資と外需に頼った成長から消費など内需中心の発展方式への転換を迫られることになった。

他方で、中国企業の本格的な海外進出が展開されるようになる。早くも2000年代になると中国政府は「走出去」を掲げ、企業の海外進出を促進する政策を展開した<sup>20</sup>。外資受入の増加も維持しながら、海外直接投資も急激に伸びた。2016年には中国の海外進出企業は3万7千社あまりに達し、進出先も190カ国・地域に及んで米国に次ぎ世界第2位になっている。対外資産総額は約5兆ドル、対外資産残高も1兆4千億ドル余りに上り世界第6位の投資国となった。ただ、投資分野の約半分がリース・ビジネスサービスに分類され、残りは資源エネルギー分野への投資や製造業でのM&Aなどである。投資先も香港が6割弱でこれにケイマン諸島、バージン諸島などを加えると、タックス・ヘイブン地域に偏っている。また、鉱業への投資は経済発展のための資源エネルギー確保戦略の一環であり、製造業のM&Aは買収先の技術や経営資源の獲得をめざした国家的な戦略のもと展開されていると考えられる。

これらに加えて、世界経済における存在感を高めたものとして、人民元の「国際化」がある。2009年3月、中国の中央銀行に当たる中国人民銀行の行長（総裁にあたる）がSDRを主軸とする国際通貨制度に関する改革案を発表し、同年6月には、人民元建て貿易取引が発表され、翌月から開始された<sup>21</sup>。一連の動きは、人民元の「国際化」のはじまりとして注目を集めた。人民元建て貿易取引は、大陸企業と海外企業の貿易取引を香港の銀行に決済口座を置くことで仲介するもので、大陸企業は香港の銀行との間では人民元で、海外企業は香港の銀行との間で米ドルでの決済が可能となる。2010年7月には香港に人民元と米ドルの自由為替市場が成立した。他方、中国における資本自由化も事実上進んでいった。こうした中で、2016年10月、人民元は米ドル、ユーロ、円及びポンドと並んでSDRの構成

<sup>19</sup> 梶谷懐・藤井大輔（2018）、250-254頁を参照した。

<sup>20</sup> 梶谷懐・藤井大輔（2018）、254-255頁を参照。

<sup>21</sup> 詳しくは、山本ほか編著（2019）、215-219頁を参照されたい。

通貨となったのである。しかし、中国政府は人民元の為替取引を完全な変動相場制に切り替えたわけではなく、人民元の「国際化」には多大な制約があるのも事実である。

そこで、これに替わる戦略として2013年11月に発表されたのかいわゆる「一帯一路」戦略である<sup>22</sup>。習近平国家主席が2013年の国際会議で「一帯一路」構想（BRI）を発表した。ここで「一帯」とは「シルクロード経済ベルト（帯）」をさし、陸路で中国を欧州が結ばれることを意味し、「一路」は「海のシルクロード」で中国沿海の港と欧州を海路で結ぶという構想である。BRIの関係国は60数カ国であり、これは世界人口の3分の2、世界経済の3分の1の規模となるといわれており、鉱物資源、農業資源に恵まれているものの、開発途上国が多く開発資金が不足している。交通インフラの整備などには8兆ドルの資金が必要とされると言われ、中国政府の提唱により2015年12月にはアジアインフラ投資銀行（AIIB）を国際機関として設立された。設立時には57カ国・地域が参加し、2017年6月時点では80カ国・地域まで拡大している。2016年から複数の投資案件が動き出しているAIIBによれば、2020年3月時点で65の案件が承認されている<sup>23</sup>。現状では世界銀行との協調融資が多いとされる<sup>24</sup>。「一帯一路」戦略の問題点として指摘されているのは、関係国が含まれる地域での宗教、文化、民族の多様性による不安定性であること、中国国内の重厚長大型国有企業の余剰生産能力のはけ口ではという近隣諸国から反感があることなどがあげられる。中国企業の海外直接投資に対する問題点もあり、関係国の中には中国の拡張主義であるとの警戒感も根強いとされる。

## 2. 米中貿易摩擦の激化と世界経済の構造変化

このように、国際経済のさまざまな分野で台頭する中国に対して米国は警戒感を高めていったが、トランプ政権が誕生すると中国を名指して批判し、米中貿易摩擦は激化の一途をたどってきた。2018年の貿易収支は8,787億ドルの赤字であったがその約5割は対中赤字である。赤字額は2017年の3,760億ドルから11%増えて4,190億ドルになった。

2017年12月の国家安全保障戦略において、中国をロシアとともに米国の国益と国際秩序に挑戦する修正主義勢力と位置づけた<sup>25</sup>。中国の海洋進出をはじめとする外交・安全保障分野ばかりでなく、経済面でも米国を脅かす存在であることを明確にしたものといえる。2018年7月には産業機械など500億米ドルの中国からの輸入品に追加関税をかける措置を実施（第1弾）。同年8月にも半導体などに25%の追加関税を、9月にも新たに2,000億米ドルの家電などの製品に10%の追加関税（第3弾）を実施した。中国もその都度これに対する対抗措置を実施して、まさに「貿易戦争」の様相を呈した。2019年1月になって米中貿

<sup>22</sup> 梶谷懐・藤井大輔（2018）、277-280頁参照。山本ほか編（2019）によれば、当初OBORと標記されていたが、最近ではBRIとも呼ばれている。

<sup>23</sup> AIIB（2020）による。

<sup>24</sup> 渡辺紫乃（2019）を参照。

<sup>25</sup> 細尾忠生（2019）、4頁を参照。

易協議が開始されたが、第1弾から第3弾までの追加関税措置の関税率を更に引き上げを実施し、ついには衣料、スマホなどへ追加関税第4弾の発動を表明するなどして米国の対中圧力は留まるとことを知らない勢いとなった。中国内部の強硬論が表面化した時期もあり、摩擦は長期化する流れとなった。2020年1月には部分的な合意に至ったが、あくまで米国通商代表部が公表した文書から明らかなように「第1段階の合意」であり<sup>26</sup>、両国の貿易摩擦はまさに長期戦となるであろう。

第二次世界大戦後の世界経済の構造は、まず、ブレトン・ウッズ体制とも呼ばれる米国を中心とした資本主義諸国と、旧ソ連・東欧を中心とし中国も含んだ社会主義諸国の対立としてはじまった。前者の中心的な国際的な仕組みはGATTとIMFであり、後者では経済相互援助会議（COMECON）であった。政治も経済も資本主義陣営と社会主義陣営に分かれ、軍事的には「冷戦構造」と呼ばれる緊張関係にあった。

しかし、社会主義陣営の内部での「経済改革」によって市場メカニズムの導入が進展してゆくにつれて緊張緩和が進み、最終的には、旧ソ連を筆頭に大部分の国が資本主義への体制移行が進んだのである。中国やヴェトナムなど一部の国々は、市場メカニズムを経営の基本とするも政治的には共産主義政党による一党独裁をも残した形で対外開放政策をとっていった。世界経済の構図としては、資本主義陣営の自由貿易などを柱とする国際的な組織が作り出す国際秩序のもとに一本化されることになる。従って、資本主義陣営のリーダーである米国が世界経済の秩序を維持する役割を担ってきたのである。グローバリゼーションは、その政治的な背景から考えれば、アメリカを中心とした世界経済秩序だったかもしれない。

ところが、これまで述べてきたように、中国はWTOに加盟して以降、このアメリカ中心の世界秩序に挑戦するような行動を取り始めることになったのである。経済改革により市場メカニズムを大胆に取り入れながら、対外開放により輸出振興と外資導入により外国の技術に依存しながらも経済発展の基礎を作りあげたのが20世紀の中国であるとするれば、海外直接投資により更なる経済発展に必要な資源・エネルギーと企業買収などによる海外からの技術導入と自主的な技術開発能力の獲得を進めつつあるのが21世紀の中国である。米中貿易摩擦は、米中二つの経済大国による新しい世界経済の構造へと変化する過程の一要素として位置づけることができるのである。

## おわりに

中国においては、建国からの約30年間は社会主義計画経済システムを採用していた。このシステムを基本とし、毛沢東は当時の国際的孤立と政治優先を加味した発展戦略は失敗に終わった。これを受けて、市場経済メカニズムの導入を軸とする改革開放政策が展開さ

<sup>26</sup> 「日本経済新聞」2020年1月17日朝刊、8頁の記事による。

れ、高度経済成長が実現した。しかし、中国が採用している「社会主義市場経済」は政治的には一党独裁が維持され、経済的には政府が国有企業を使いながら市場に強力に介入するシステムである。

中国は2001年にWTOに加盟することによって世界経済の市民権を獲得した。自由貿易を標榜するWTOのルールに則り、国内改革も比較的スムーズに進展し、更に高い成長を遂げることができた。しかし同時に、中国は世界経済危機など国際的な環境の変化の影響を大きく受けることになった。

国民は豊かになったが、賃金などのコストも上昇し中国企業は様々な形で海外への進出が求められるようになった。「社会主義市場経済」のシステムは、このような中国企業、特に国有大企業を更に強化して、世界有数の競争力を持つ企業へと導くための役割を果たしているように見える。

これと平行して中国政府は米ドル中心の既存の国際通貨制度を変更しようとする人民元の「国際化」や周辺国を国際的な開発プロジェクトに巻き込む「一帯一路」戦略の推進など、「冷戦」終了後に国際経済や国際政治の一人勝ちのリーダーであった米国から警戒される行動が目立ってきた。トランプ政権はこれを「貿易戦争」ともいえるやり方で抑え込もうとしている。これまでの米国一国がグローバリゼーションのリーダーを担ってきた世界経済は、米中二つの大国の覇権争いによる構造へと変化してゆくことになるであろう。

## 参考文献

### 英語

- AIIB (2020) Project Summary (<https://www.aiib.org/en/projects/summary/index.html> 2020年4月3日確認)
- Sheng Bin (2015) China's Trade Development Strategy and Trade Policy Reforms: Overview and Prospect (Draft Paper) International Institute for Sustainable Development (iisd) (<https://www.iisd.org/system/files/publications/china-trade-strategy-policy-reform.pdf> 2020年10月6日確認)
- Wang, Jiangyu (2007), "The Evolution of China's International Trade Policy: Development Through Protection and Liberalization" *Economic Development through World Trade*, Y.S. Lee, ed., pp. 191-213, *The Netherlands: Kluwer Law International*, 2007

### 中国語

- 国家統計局編 (2018) 『中国統計年鑑 2018』中国統計出版社
- 国家統計局編 (2019) 『中国統計年鑑 2019』中国統計出版社
- 国家統計局 (2020) 「首頁 統計数拠」 (<http://www.stats.gov.cn/tjsj/> 2020年2月29日確認)
- 張文魁等 (2017) 『混合所有制與現代企業制度 政策分析及中外実例』人民出版社

### 日本語

- 天児慧 (2002) 『中華人民共和国史』(岩波新書) 岩波書店
- 魏啓学 (2012) 「中国知財制度」『月刊パテント2012』Vol.65, No.9 ([https://system.jpaa.or.jp/patents\\_files\\_](https://system.jpaa.or.jp/patents_files_)

old/201209/jpaapatent201209\_005-019.pdf 2020年2月29日確認)

- 細尾忠生 (2019) 「米中貿易摩擦の構造—短期的な合意の可能性も対立は長期化」 「経済レポート」 2019年10月1日 ([https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2019/09/report\\_191001.pdf](https://www.murc.jp/wp-content/uploads/2019/09/report_191001.pdf))
- 稲垣清 (2017) 「国有企業の混合所有制改革、親会社レベルで推進～2017年は徹底の年となるか」、『BMTU (china) 経済週報』 三菱東京 UFJ 銀行 (中国) 中国投資銀行部中国調査室、第336期、[https://reports.btmuc.com/File/pdf\\_file/info001/info001\\_20170206\\_001.pdf](https://reports.btmuc.com/File/pdf_file/info001/info001_20170206_001.pdf) (2017年2月6日)
- 梶谷懐・藤井大輔篇 (2018) 『現代中国経済論 [第2版]』 ミネルヴァ書房
- 梶谷懐 (2018) 『中国経済講義—統計の信頼性から成長のゆくえまで』 (中公新書)、中央公論新社
- 関志雄 (2017a) 「本格化する国有企業の混合所有制改革—チャイナユニコムの事例を中心に—」 『野村資本市場クオーターリー』 2017 Autumn、<http://www.nicmr.com/nicmr/report/repo/2017/2017aut12.pdf>
- 関志勇 (2017b) 「二期目に入る習近平政権の経済政策の課題」 独立行政法人経済産業研究所、<https://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/171130kaikaku.html> (2018年11月30日)
- 関志勇 (2018) 「難局に差し掛かる中国における民間企業の発展—急がれる公平な競争環境の構築」 独立行政法人経済産業研究所、<https://www.rieti.go.jp/users/china-tr/jp/171130kaikaku.html> (2018年12月28日)
- 加藤弘之 (2016) 『中国経済学入門 「曖昧な制度」 はいかに機能しているか』 名古屋大学出版会
- 木幡伸二 (2016) 「第5章 中国における中小企業のグローバル展開」 黄完晟編 『東アジアにおける中小企業のグローバル展開』 九州大学出版会
- 木幡伸二 (2019) 「習近平：中国経済の行方」 『東アジア研究』 第25号、東アジア学会
- 三重野文晴・深川由起子篇 (2017) 『現代東アジア経済論』 ミネルヴァ書房
- 南亮進・牧野文夫編 (2016) 『中国経済入門 [第4版] 高度成長の終焉と安定性長への途』 日本評論社
- 三船恵美 (2001) 「中国のWTO加盟と米中関係」 『国際関係学部紀要』 中部大学、26号、2001年3月 ([http://elib.bliss.chubu.ac.jp/webopac/bdyview.do?bodyid=XC19101080&elmid=Body&fname=N04\\_026\\_019.pdf](http://elib.bliss.chubu.ac.jp/webopac/bdyview.do?bodyid=XC19101080&elmid=Body&fname=N04_026_019.pdf) 2020年4月10日確認)
- 中兼和津次 (2012) 『開発経済学と現代中国』 名古屋大学出版会
- 小川雄平、猿渡剛編著 (2020) 『国際ビジネス論を学ぶ』 中央経済社
- 渋谷博史・河崎信樹・田村太一編著 (2013) 『グローバル化を読みとく1 世界経済とグローバル化』 学文社
- 孫元捷 (2015) 「国有企業改革の指導意見がようやく公布～企業の管理から資本の管理へ」、『BMTU (china) 経済週報』 三菱東京 UFJ 銀行 (中国) 中国投資銀行部中国調査室、第271期、[https://reports.btmuc.com/File/pdf\\_file/info001/info001\\_20150930\\_001.pdf](https://reports.btmuc.com/File/pdf_file/info001/info001_20150930_001.pdf) (2015年9月30日)
- 特許庁 (2017) 「TRIPS 協定」 (<https://www.jpo.go.jp/system/laws/gaikoku/trips/index.html> 2017年1月31日更新)
- 渡辺韶乃 (2019) 「中国の国内情勢と対外政策の因果分析⑨：アジアインフラ投資銀行の役割」 『China Report』 (公財) 日本国際問題研究所、Vol. 38 ([http://www2.jiia.or.jp/RESR/column\\_page.php?id=363](http://www2.jiia.or.jp/RESR/column_page.php?id=363) 2019年7月16日)
- 山本和人・鳥谷一生編著 (2019) 『世界経済論—岐路に立つグローバリゼーション—』 ミネルヴァ書房
- 余興 (2017) 「中国聯通が混合所有制改革実施法案を発表～国有企業改革の更なる加速が期待」、『BMTU (china) 経済週報』 三菱東京 UFJ 銀行 (中国) 中国投資銀行部中国調査室、第363期、[https://reports.btmuc.com/File/pdf\\_file/info001/info001\\_20170206\\_001.pdf](https://reports.btmuc.com/File/pdf_file/info001/info001_20170206_001.pdf) (2017年9月1日)



# 地域経済協力体としての ASEAN の進展と課題

## Progress and Challenges of ASEAN as a Regional Economic Cooperation Body

猿 渡 剛\*

SARUWATARI Tsuyoshi

### はじめに

製造業においては、自社生産か他社への委託生産かを問わず、国境を越えた取引が拡大している。生産活動はもはや一国内で完結しない。工程ごとに分割され、それぞれの工程は最適な国に立地する企業が担っている。

そのため、多国籍企業の経営者は昼夜を問わず、世界各地の政治経済、文化、生産要素費用、貿易、クラスター、為替相場、ニーズなどの情報を収集し、最適立地を絶えず考慮している。立地を考慮する際には、自由貿易協定 (Free Trade Agreement : FTA)<sup>1</sup>およびそのネットワークの活用がきわめて重要な要素になりつつある。

こうした FTA 活用の潮流に乗り、世界経済の成長の極となるべく試行錯誤を重ねてきたのが東南アジア諸国連合 (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) である。ASEAN は域内経済協力体として各国経済の統合・調和を進めるとともに、域内外の国・地域と相次いで FTA を締結・発効することで、世界経済のなかで一定の存在感を維持してきた。

本稿では、地域経済協力体としての ASEAN の到達点のひとつである FTA を考察したうえで、今後解決すべき課題を論じる。第 I 節では、FTA が有する機能と FTA が求められる理由を提示する。第 II 節では国際分業の進行と関税削減が深く結びついている事実を解説する。第 III 節では、アジアの FTA ネットワークの中心が ASEAN であることを示す。第 IV 節では、ASEAN の主要産業である繊維、化学、電気電子機器における FTA の活用例を示す。第 V 節では、地域経済協力体としての最大の成果である ASEAN の FTA を解説すると

\* 本稿は、猿渡 (2020a) および猿渡 (2020b) に加筆・修正を施したものである。

<sup>1</sup> 日本ではしばしば FTA ではなく、経済連携協定 (Economic Partnership Agreement : EPA) という用語が用いられている。

日本の財務省はホームページ上で、「2以上の国 (又は地域) の間で、FTA の要素 (物品及びサービス貿易の自由化) に加え、貿易以外の分野、例えば人の移動や投資、政府調達、二国間協力等を含めて締結される包括的な協定」と EPA を定義している。つまり、EPA の内容は FTA より広範囲にわたっているというのが公式見解である。確かに、初期の FTA は財やサービスの貿易自由化に限定されていた。しかし、現在では多くの国の FTA が投資や政府調達などを協定内容に盛り込んでおり、両者に明確な差は認められない。本稿では日本のいわゆる EPA も FTA として扱うこととする。

ともに、FTAの締結・発効を受けて企業がどのように戦略を転換したかについて説明する。第Ⅵ節と第Ⅶ節では、FTAがASEAN内の日系企業とASEANのバリューチェーン全体に及ぼした効果について、生産データと付加価値貿易データを利用して分析する。最後に、本稿の要約とASEANの今後の課題を述べる。

## I FTA とは何か

第二次世界大戦後の各国は、関税及び貿易に関する一般協定（General Agreement on Tariffs and Trade：GATT）とその後継の世界貿易機関（World Trade Organization：WTO）を中心とする多角的枠組みの下で、世界大での自由貿易を推進してきた。

しかし、1990年代以降、発展段階を問わず地域経済統合が増加・拡大の一途をたどっている。この地域経済統合を実現するのが地域貿易協定（Regional Trade Agreement：RTA）である。

とくに2000年前後からRTAの締結件数が急速に増加した。主なRTAにはFTAと関税同盟（Customs Union：CU）の2つがあり、その大半はFTAである。WTOのRTAデータベースによれば、2020年9月時点で有効なRTAは306に上り、そのうち278がFTAの性質を含んでいる。

地域別にFTAの数をみていくと、欧州連合（European Union：EU）加盟28カ国が43と最も多い。東アジア諸国では、シンガポール、韓国、日本の順に多く、発効数はそれぞれ25、韓国が18、日本が17となっている。

なぜFTAの数が増えているのであろうか。まず理解しておかなければならないのは、WTOでの自由貿易化交渉の停滞である。2001年に開始されたドーハ・ラウンドでの交渉は難航を極め、2008年には交渉が中断するにいたった。その間に、日本や米国をはじめとする多くの先進国はFTA交渉を開始した。

FTAは、WTOでの交渉に完全に取って代わられるわけではない。多くのFTA交渉が行われ、複数の規則が並立することでサプライチェーンが行き詰まるという懸念はある。また、WTOに比べて参加国が限定されるがゆえ、交渉回数が増えざるをえない。

それでも、FTAは着実に増加してきた。WTOでは合意が難しい分野、たとえば投資や環境といった分野のルールをFTAで定めて、自国のルールを他国にも適用することで国際ルールへと導くねらいがある。

経済学の観点からいえば、FTAには次の便益があるとされる。まず、FTA参加国の貿易障壁が撤廃または削減されると、輸入対象の財・サービスの価格が低下し、輸入量が拡大すると考えられる。

このことは、生産者にとっては輸出の拡大が見込めることを意味する。また、消費者にとっては財・サービスをこれまでよりも安く消費できることを意味する。こうして、輸出国・輸入国の双方で経済厚生が上昇する<sup>2</sup>。

そのほかにも、FTA にはさまざまな正の効果があるとされている。

参加国の貿易障壁の撤廃・削減により市場が拡大し、生産量の増大に伴って原材料や労働力に必要なコストが減少した結果、財・サービスを生産する企業の生産性が上昇することは十分に考えられる。

複数の国と FTA を結ぶことで有力な輸出国としてみなされれば、新たな投資が流入し、技術やノウハウが国内にもたらされるだろう。輸入製品が市場に流入し、競争圧力が高まる可能性もある。この場合、生産性の上昇や品質の向上が見込める。

## II 国際分業の進行と FTA

国際分業の進行は、関税の撤廃・削減と関連する。

かつての世界は、ほとんどの人が自給自足生活を送っていた。狩猟・収穫したものをその場で消費する人が大半であり、工業化が進行した後も自国で消費する産品は自国産であった。

この時代の産業政策を端的に言えば、受注・設計・生産・出荷といったサプライチェーンを自国内に張り巡らせることであった。そのために必要とされていたのは、まずは国内市場の統一である。

国によっては、州や県ごとに関税をかけて、不足気味の財政収入を補おうとする動きがみられる。そこでこの内国関税を撤廃し、道路などのインフラ整備もあわせて進めていった。

その他には、産業投資への資金供給と通貨安定の機能を担う銀行を設立し、企業の設立当初に直面しがちな資金不足を解消しようとした。また、教育の普及を進め、第二次産業の振興を図った。

それとともに重要であったのは、対外的な関税障壁の構築である。英国や米国といった超大国製品の競争力の低下を目指した。自国の企業を対外関税によって保護し、育成することで生産規模の拡大や生産性の上昇に結びつけようとしたのである。日本はまさにこうした産業政策を採用し、経済発展に成功した。

しかしながら、1960年代からは対外関税による保護・育成政策をあえて採らない国が現れた。その代表的な国がシンガポールである。

シンガポールは1965年にマレーシアから独立したものの、保護・育成に値する自国資本の企業は皆無といってよかった。生産活動のためには、外国資本企業を誘致せざるをえなかった。そこで、外国企業に対しては税金の一部を免除した。

発展段階が低い国で生産する外国企業は、一般的には他国から部品を輸入し、それを加工して再輸出する。もしも輸入された部品に関税をかけてしまうとコストが増えてしまい、その国で生産する魅力が薄れてしまう。そのため、高関税を課す国には外国企業が来たが

<sup>2</sup> 参加国間の貿易障壁の撤廃・削減によって輸入価格の低下、輸入量の拡大、域内貿易の拡大が生じる効果を「貿易創出効果」と呼ぶ。しかしながら、非参加国からの輸入が参加国からの輸入に転換され、経済厚生が悪化する「貿易転換効果」が発揮される可能性もあり、FTA が望ましいとは必ずしもいえない。

らなくなってしまう。シンガポールは輸入関税率を意識的に低く抑え、多くの外国企業を誘致してきた。

低関税によって外国企業に開放し、国際生産ネットワークに自国を組み込むことで発展を目指したシンガポールに、他国も追随していった。

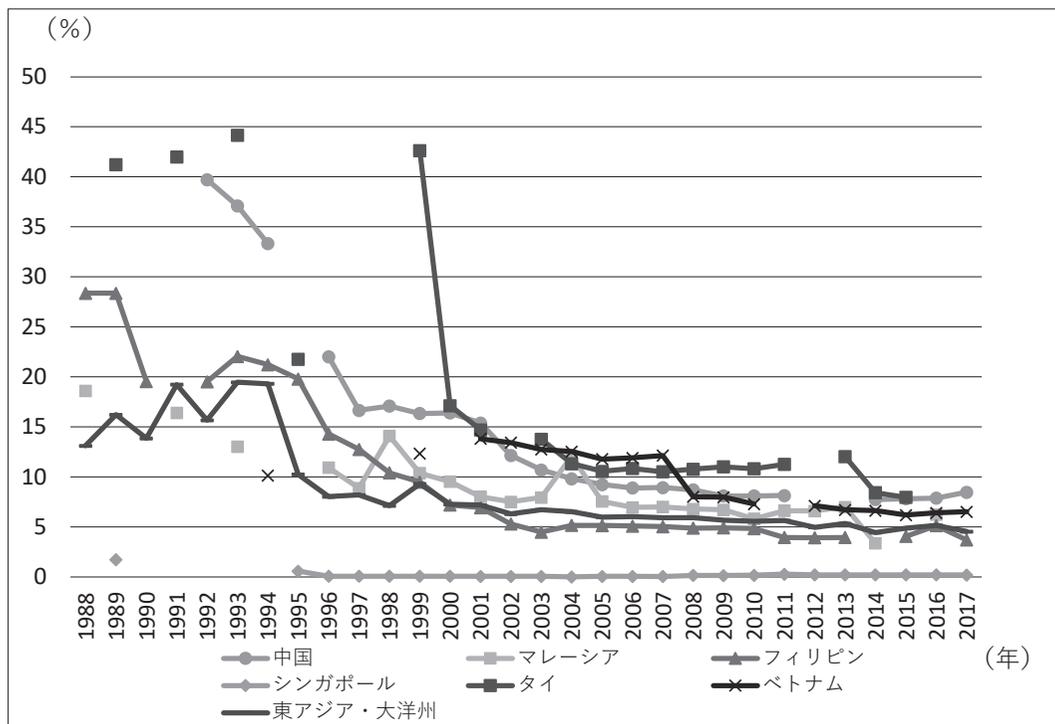
とくに1985年のプラザ合意後、同年から1986年にかけて円高・ドル安が急速に進行した。東アジア各国は80年代後半から競うように関税率を下げ、外資導入のための投資優遇措置の改善策を実施した。その結果、日系企業の直接投資は東アジアに相次いで流入した。

図1は、東アジアにおける1988年以降の輸入関税率の推移を示している。1993年には東アジア・大洋州で平均19.5%もあった輸入関税率は、2017年には4.5%にまで低下した。

中国とタイの関税率低下はとりわけ目覚ましい。中国の関税率は1992年に39.7%であったが、2017年には8.5%に低下した。タイも1993年の44.2%から2015年の8.0%へと大きく下落している。

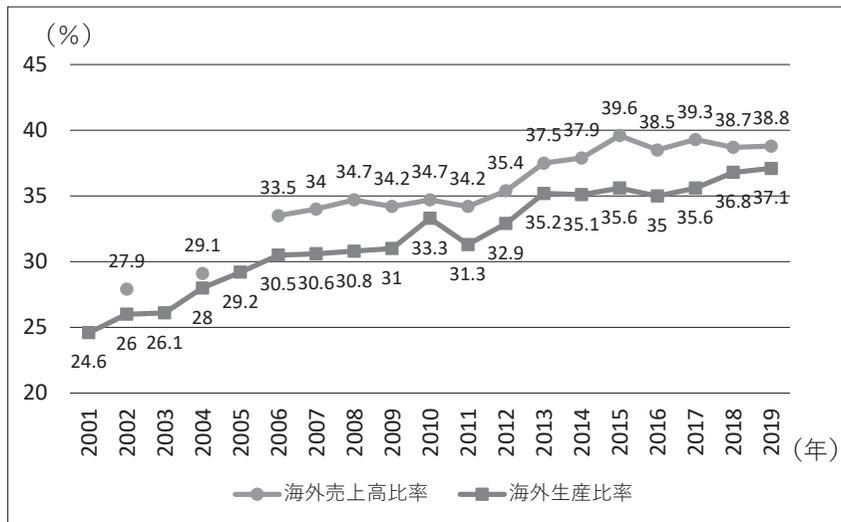
通信環境の進化に伴い図面の受け渡しや部品間の調整が容易になり、先進国からの技術やノウハウの移転がさらに進むと、多くの東アジアの国が国際生産ネットワークに組み込まれてきた。図2の海外生産比率、海外売上高比率の推移からもわかるように、日系企業もまた生産拠点を東アジアの国に移転するようになった結果、海外拠点の存在感は高まる一方である。

図1 主要東アジア諸国の平均輸入関税率



出所：World Bank, World Development Indicators.

図2 日系企業の海外生産比率、海外売上高比率の推移



注：海外生産比率は海外生産高を国内生産高と海外生産高の和で除した値であり、海外売上高比率は海外売上高を国内売上高と海外売上高の和で除した値である。

出所：国際協力銀行「わが国製造業企業の海外事業展開に関する調査報告」各年版。

国際的な生産・販売ネットワークに組み込まれるために、発展途上国はあらゆる手段を用いてきた。途上国にとって関税を引き下げる FTA は、産業の集積化や規模の経済による生産コストの低下、各種恩典とともに欠かせなくなりつつある。

### Ⅲ ASEAN を中心とするアジアの FTA

アジア・オセアニア地域では、とくに2000年代から ASEAN を中心として FTA を相次いで発効してきた。

シンガポールは、2001年にニュージーランドと初の FTA を発効し、以後、2002年に日本、2003年に豪州と相次いで FTA を発効してきた。2000年代半ばになると、シンガポールだけでなく他の東南アジア諸国もまた FTA を発効するようになった。

その後も、ASEAN 加盟国とその主要周辺国との間で FTA が発効した。ASEAN・中国間で2002年に包括的経済協力枠組み協定、2004年に物品貿易協定がそれぞれ締結され、2005年1月に物品貿易が発効した。サービス貿易に関しても、2007年1月に協定が署名され、同年7月に発効した。

日本や韓国・オーストラリア・ニュージーランド・インドといった国々も中国に追随し、ASEAN はアジア・オセアニア地域における FTA ネットワークのハブとなった。

ASEAN 加盟国による FTA は、関税削減やサービス貿易の自由化以外にも知的財産権・貿易促進・投資・労働移動・技術移転・キャパシティビルディングなどをルールとして盛り込んだ。

FTA の下での急速な貿易自由化は、自国産業への悪影響を与える可能性がある。そこで、一定の条件下でのアンチダンピングや相殺関税、セーフガードの発動を認め、環境規制の緩やかな東南アジアの国に日系企業が拠点を移動させるのを防ぐべく、環境基準を定めている。

## IV ASEAN の主要産業と FTA

### (1) 繊維産業と FTA

「世界の工場」として知られる中国には多くの国の企業が生産拠点を構築しているが、周辺の東南アジア諸国もまた多種多様な生産工場を抱えている。

タイでは、すでに自動車産業や電気電子産業の集積が形成されている。しかし、賃金の上昇や少子高齢化による労働力の不足から、最終組立や研究開発、経営管理機能はタイに残しながら、一部の製造工程をより人件費の安いカンボジアやラオス、ミャンマーに移転している。

上述の3カ国とベトナムは「チャイナ+1」、「タイ+1」の受け皿として縫製・製靴業や電気電子産業、自動車部品産業の企業の増加が見込まれている。

マレーシアでは、すでに集積のある家電製品やソーラーパネルに加え、医療機器やバイオディーゼルなどのより付加価値の高い製品の製造を促進してきた。

インドネシアでは、ジャカルタ周辺を中心に、自動車産業や消費財関連産業など、様々な産業の集積の拡大を図ってきた<sup>3</sup>。

これらの国では、企業が最適立地を選択する際、FTAの有無を考慮するケースがある。低関税をアピールし、外国資本企業を誘致して国際生産ネットワークに組み込まれるよう、東南アジア諸国は積極的に FTA 交渉に取り組んでいる。

2018年2月、インドネシアのジョコ・ウィドド大統領は、輸出実績の低迷の原因を FTA 交渉の遅れに求めた。2017年のインドネシアの輸出額は約1,677億ドルであった。前年比で12.6%増加したものの、同年のタイ（約2,369億ドル）、マレーシア（約2,194億ドル）、ベトナム（約2,137億ドル）に大きく及ばない。輸出増のために、EU、豪州、トルコとの FTA 交渉を急ぐよう、担当閣僚に指示した<sup>4</sup>。

インドネシアの大手繊維企業の PT Pan Brothers も、大統領の方針を支持した。国家成長のために FTA の重要性を強調し、その例としてベトナムの急速な成長を挙げた。

ベトナムは繊維産業において世界市場シェアの約6%を占めているが、そのうち自国資本企業の比率はわずか1.8%に過ぎない。外国資本企業が産業の担い手であり、近年の他国との FTA の整備が、ベトナムの産業発展を促したと PT Pan Brothers の最高経営責任者は

<sup>3</sup> 国際協力機構（JICA）・日本大学生物資源科学部・ブライズウォーターハウスコーパス（2014）、65-66頁

<sup>4</sup> *Jakarta Post*, February 5, 2018.

指摘している<sup>5</sup>。

南旋控股は、ニットを主要製品とする製造企業である。南旋の主要納入先はカジュアル衣料品店「ユニクロ」を展開するファーストリテイリングであり、売上高に占める比率は5割超に上る。南旋製品は、ベトナムの工場から日本に輸出されており、2009年のベトナム・日本間の FTA の発効によって関税が撤廃されたことが輸出増の一因である<sup>6</sup>。

ファーストリテイリングは、自社の縫製工場をベトナムやインドネシアで増やしている。米国が中国製品に制裁関税をかけたことも手伝い、生産拠点としての東南アジアが注目されている。ベトナムはマレーシアなどともに CPTPP の発効後に関税撤廃の恩恵を受けている。

ベトナムに生産拠点を有するその他の日系企業としては、カジュアル衣料を手掛けるアダストリアがある。アダストリアはベトナム、タイ、インドネシアで糸を調達し、現地で衣料品の一貫生産を開始した。東南アジアの生産比率は1割台であったが、2022年までに3割に高める計画を立てている<sup>7</sup>。

アパレル大手のオンワードホールディングスは2018年、カンボジアでの生産を増やすため現地に駐在所を設置した。同社も含め、日系企業は付加価値の高い製品の開発や生産を中国に残しつつ、縫製などを人件費の安い東南アジアやアフリカで行い、他国に向けて輸出する戦略を打ち出している<sup>8</sup>。

## (2) 化学産業と FTA

一方、東アジア諸国で生産する日本の化学企業の間では、リスク分散意識が高まっている。調達側メーカーからサプライヤーに対して、複数拠点での生産体制を要求するケースが増えている。サプライヤー側では、東アジア域内の複数拠点で同じ部材を供給することができる体制を構築する動きが広がっている。

化学メーカーのカネカは、納入先の中国企業から取引停止をほのめかされた経験を有する。日本から中国への輸出は6.5%の関税がかかる。同業他社の米国ダウ・ケミカル、韓国 LG 化学と競うためにはアジアの FTA ネットワークを使わない手はないと考え、マレーシアを新たな生産地として選んだ。中国・ASEAN 間の FTA を活用すれば関税が撤廃されるからである。

ダウ・ケミカルもシンガポールに拠点を構える。同社だけでなく日本以外の企業は世界中の FTA を駆使して生産地を選ぶ傾向にあり、東南アジア諸国は FTA をテコに「世界の工場」の座を中国と分け合いつつある<sup>9</sup>。

<sup>5</sup> *Jakarta Post*, February 2, 2018.

<sup>6</sup> 『日経産業新聞』2016年12月21日。

<sup>7</sup> 『日本経済新聞』2019年1月23日。

<sup>8</sup> 『日経産業新聞』2016年12月21日。

<sup>9</sup> 日本経済新聞社 (2013)、34-38頁。

### (3) 電気電子機器産業と FTA

また、ASEANは生産・輸出面での存在感が非常に大きい電気電子機器産業の発展に傾注してきた。電気電子機器の輸出額はASEAN域内の総輸出額の25%に相当し、最大の輸出品目である。

ASEAN事務局によれば、世界の家庭用電化製品の大半とハードディスクドライブの80%以上がASEANで生産されている。また、国際労働機関 (International Labour Organization : ILO) によると、電気電子機器産業は250万人以上の労働者を直接雇用している、同地域の最も重要な部門の1つである。

ASEANのなかで、各国が担う役割は微妙に異なる。シンガポールには産業を支える高度人材が蓄積している。2020年までには専門家、経営者、役員、エンジニアのために2,100人の新たな雇用創出が見込まれている。

2020年時点での主な生産国はタイ・フィリピン・ベトナムの3カ国である。タイの電子部品組立を担当する企業数は2,300社以上であり、40万人以上の従業員を雇用している。タイは、集積回路、半導体、ハードディスクドライブ (Hard Disk Drive : HDD) では世界1位、エアコンは第2位、冷蔵庫は第4位の生産国である。

フィリピンは、HDDと半導体の主要生産国として知られている。同国は毎月250万台のHDDを世界に供給しており、世界の半導体製造シェアは10%に達する。

ベトナムの電気電子機器産業はASEANで第3位、世界で第12位の輸出国である。インドネシアは250社を超える電子部品の製造拠点である。また、ミャンマーやカンボジアは人件費が低廉であり、労働集約的な工程がタイから移管されてきている。

マレーシアは、シンガポールとその他の国の中間に位置する。ピークこそ過ぎたが、電気電子機器産業の企業数は1,695社を超え、電子部品や家庭用電気機器の生産活動が盛んである。近年では米国をはじめとする先進国からの研究開発 (Research and Development : R&D) への投資が増えている。

日系企業は少なくとも1980年代には、電気電子部品の組立工程をASEANに移管していた。輸送費を含めて20%以上安価に製造できるのであれば海外で生産する、という目安があった<sup>10</sup>。当初の生産国は韓国・台湾・香港であり、人件費が高くなると、シンガポール・タイ・マレーシア・中国・インドネシア・ベトナムといった国へ外延化を図ってきた。

2000年代に入ると、情報や資金、人材などの流動性が高まり、国境の障壁が極めて低くなった。加えて、韓国、台湾、中国などの企業が成長し、日本を含めた東アジアが電子産業の一大生産拠点となることで、ASEAN域内の競争が激化した。こうした背景から、企業の拠点の調整と再配置が求められるようになった<sup>11</sup>。

現代の電気電子機器産業をみていくと、製品によってサプライチェーンは異なる。たとえばパソコンやコンピュータに使用される部品であれば、R&Dは日本や米国で行われ、マ

<sup>10</sup> 関 (1993)、11-16頁。

<sup>11</sup> 近藤 (2013)、149頁。

レーシア・タイ・フィリピンで製造され、中国に輸出された後に組み立てられる<sup>12</sup>。

掃除機や電子レンジといった小型の家庭用電化製品であれば、ASEAN 市場に供給するために、中国で生産する大手ブランド企業や電気電子機器受託製造サービス (Electronics Manufacturing Service : EMS) 企業に原則として製造を委託し、中国から輸入して ASEAN で販売している<sup>13</sup>。

電気機械関連の国際分業に関しては、元来、輸入部品に免税措置が設けられていることが多く、関税を意識する機会はあまりない。ASEAN 域内ではほとんどの国が営業税や輸入税を免除する自由貿易区 (Free Trade Zones : FTZs) を設置している。そのため、域内貿易には事実上、関税がかからないケースが多いとされる<sup>14</sup>。

情報技術協定 (Information Technology Agreement : ITA) の存在も、関税ゼロの国際分業に一役買った。ITA は、半導体や携帯電話といった IT 製品の貿易拡大を目的として1997年に発効した複数国間協定である。多くの ASEAN 加盟国が ITA に参加しており、関税撤廃の恩恵を享受している。

しかし、テレビやエアコン、冷蔵庫といった大型家電製品は、少々事情が変わってくる。比較的体積が大きく重量が重い製品であり、中国からの輸入では輸送費が高くつくだけでなく、高率の関税が残ったままであった。

また、ASEAN には有力な EMS 企業が少なく、外部製造委託もままならない。そこで製造委託量を一定量に留め、自社生産かつ現地生産を行わなくてはならなかった。大型の家電製品を ASEAN 市場に投入するためには、どうしても域内に生産拠点を構築する必要があった。

## V 地域経済協力体としての ASEAN と FTA

ASEAN 域内の生産拠点構築のためにも、各国は経済協力を推し進めてきた。電気電子機器産業に関連する域内経済協力は数種あるが、その代表的なものは ASEAN 自由貿易地域 (ASEAN Free Trade Area : AFTA) である。

ASEAN 域内経済協力は、AFTA の進展、および2003年の第9回 ASEAN 首脳会議における「第2 ASEAN 協和宣言」によって、単一市場と共同市場の形成を目標とする新たな段階に入った。「第2 ASEAN 協和宣言」のなかで、ASEAN 経済共同体 (ASEAN Economic Community : AEC) が言及された。AEC の創設によって、財・サービス・投資・熟練労働力の自由な移動に特徴付けられる単一市場・生産基地が構築される。AEC は2020年に完成するとされていたが、期限が5年前倒しされ、2015年末に完成した。

AEC の中心となるのが、関税障壁の削減を担う AFTA である。AFTA の主要な目的は、

<sup>12</sup> World Bank (2014), p.52.

<sup>13</sup> 猿渡 (2016)、5頁。

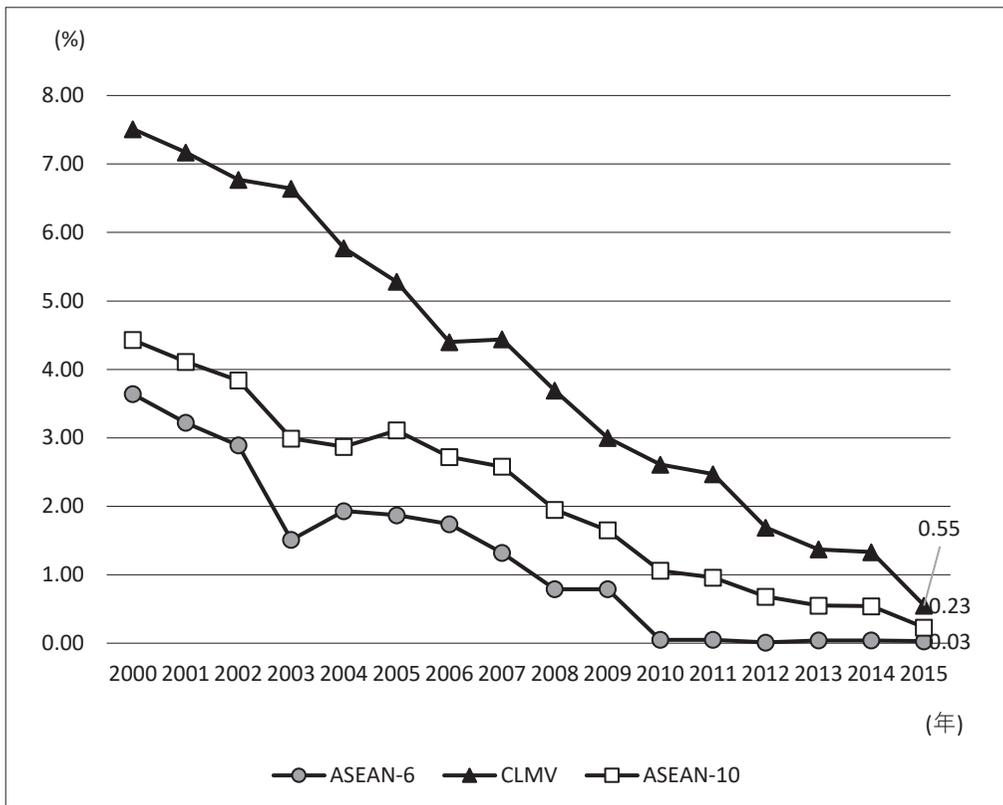
<sup>14</sup> 『ジェットロセンサー』2015年4月号、65頁。

域内の関税障壁および非関税障壁の除去などによる域内貿易の自由化の実現、国際市場向け生産拠点としてのASEANの競争力の強化、域内経済の一層の活性化である。具体的には、①域内貿易の活性化、②海外からの直接投資及び域内投資の促進、③域内産業の国際競争力の強化、である。

2009年には、ASEAN物品貿易協定（ASEAN Trade in Goods Agreement：ATIGA）が新たに署名され、CEPTの関税削減ペースを受け継ぎながら対象品目や対象事項が拡大した。AFTA-CEPTとその後継のATIGAによって、加盟国間の関税は著しく削減された。

図3は、AFTA-CEPTやATIGAを利用した場合における、2000年から2015年までのASEAN域内の平均関税率を表している。2000年時点では、ASEANの先発加盟6カ国が3.64%、新規加盟4カ国が7.51%であり、ASEANの平均関税率は4.43%であった。その後、すべての加盟国が順調に関税を削減した結果、先発加盟6カ国は0.03%、残る4カ国は0.55%となり、ASEAN全体の平均関税率は0.23%となっている。

図3 ASEAN域内の平均関税率（2000～2015年）



出所：ASEAN Secretariat.

## VI 日系企業の戦略転換の分析—生産データを基に

FTAによって関税が削減されると、ソニーや松下電器といった日系多国籍企業は、東南アジア地域内に散在している拠点の見直しと再配置を進めるようになった。

AFTA-CEPT 協定が成立する前の ASEAN では、前に述べたように各国が高率の関税によって輸入障壁を設け、自国に生産拠点を構える企業を保護していた。そのため日系企業が ASEAN に向けて製品を供給するには、高い関税を支払って自国から輸出するか、あるいは各国で生産活動を行わなくてはならなかった。

しかし、域内の関税削減の見通しが立ったことで、日系企業は必ずしも各国でテレビを生産する必要がなくなった。つまり、ASEAN 域内では特定の国、それも最も生産量が多い主要拠点だけを残し、他の国の生産拠点を閉鎖する。そして、閉鎖した国へは主要拠点から輸出する戦略を採用できるようになった。

AFTA の展開を受けて、日系企業はそれまで散在していた ASEAN 域内の生産体制の見直しを進めた。2003年からの AFTA の CEPT スキームの実施に伴う ASEAN 域内関税 5% への削減を考慮した結果、2002年末までに、ソニーはマレーシア、日本ビクターはタイ、三洋電機はインドネシアおよび中国からフィリピンへ最終製品を輸出する体制を整えた<sup>15</sup>。

ソニーはその後も域内の生産体制の見直しを推進した。2007年1月の WTO 加盟の条件として、ベトナムは2009年1月までに外資系企業に対し貿易業務を開放するとともに、サービス分野開放の一環として流通サービス業についても、100%外資系企業への開放を約束した。これを受け、ベトナムで国内向けに薄型液晶テレビを製造していたソニーは製造からの撤退が可能になり、販売会社に移行した<sup>16</sup>。

さらに、2010年のソニーのタイからの撤退もまた、FTA を要因としている。従来はインド市場向けのテレビをインド国内から供給していたが、タイ・インド間の FTA によって2004年からテレビにかかる両国間の関税が下がった。この動きを受けて、ソニーはインド国内の拠点を閉鎖し、いったんはマレーシアからタイに送った後にインドに輸送していた。

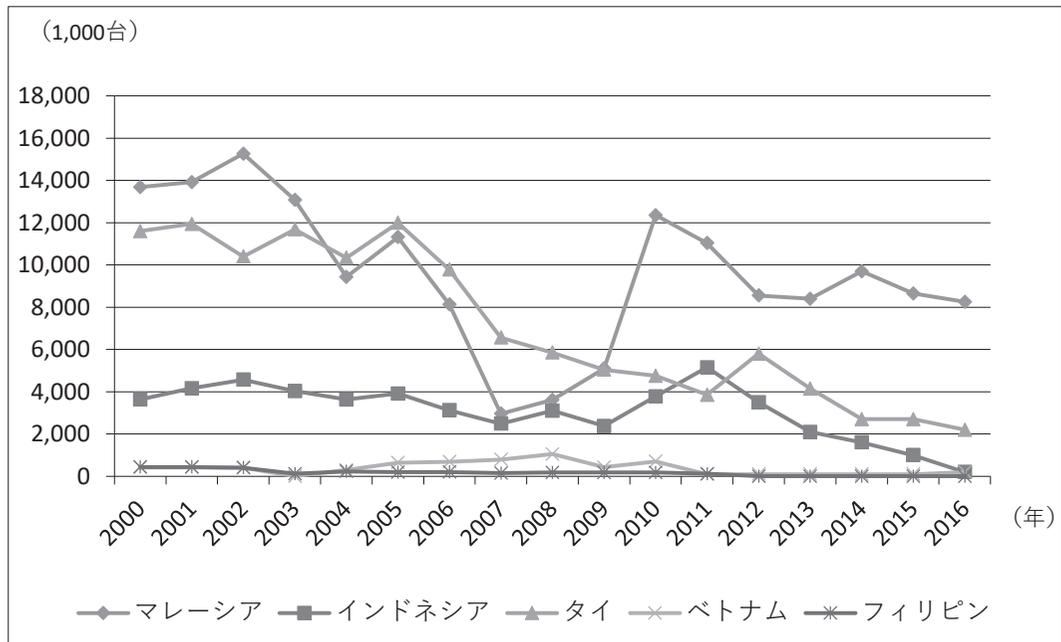
ところが、2010年に ASEAN・インド間で FTA が締結されたためタイを経由する必要がなくなった。今度はタイの拠点を閉鎖し、マレーシアから製品を直接インドに輸送するようになった。こうして、ソニーは FTA を主たる理由として、生産拠点をマレーシアに集約していった。

FTA を要因とする日系企業の生産拠点の集約は、ASEAN 各国の生産台数の増減に大きく影響を及ぼした。図 4 は ASEAN 各国の日系企業によるテレビの生産台数の推移を示している。

<sup>15</sup> 『通商弘報』2003年2月13日。

<sup>16</sup> 『通商弘報』2008年11月25日。

図4 日系企業のテレビ生産台数（2000～2016年）



出所：富士カメラ総研「ワールドワイドエレクトロニクス市場総調査」。

## VII ASEANのバリューチェーンの分析—付加価値貿易データを基に

従来の貿易統計は総額で表示するため、国際分業が進行する現代の貿易構造を的確に捉えきれないことは広く知られている。たとえば、中国は米国に対してiPhoneを大量に輸出しているが、中国の付加価値輸出額は輸出総額の10%にも満たないとされている。貿易の真の姿をより明らかにするため付加価値額の統計を整備する試みが、近年さかんに行われてきた。

付加価値額で表示した貿易の推移については、経済協力開発機構（Organisation for Economic Co-operation and Development：OECD）とWTOが共同で開発し2013年に初めて公表した付加価値貿易（Trade in Value Added：TiVa）データベースが最も包括的であるといわれている。TiVaのデータを利用すれば、付加価値貿易額を誰でも容易に算出できる。

さて、このTiVaの利用によって、バリューチェーンの趨勢を知ることができる。そのためにはまず、付加価値総輸出を国内付加価値（Domestic Value Added：DVA）と外国付加価値（Foreign Value Added：FVA）に分解する。次に、DVAには自国から他国に輸出する財・サービスの付加価値と他国から第3国に輸出する財・サービスの付加価値があり、後者とFVAの和を付加価値輸出額で除する。このようにして算出した数値がバリューチェーンへの参加指数であり、世界のバリューチェーン（Global Value Chain：GVC）と地域のバリューチェーン（Regional Value Chain：RVC）、それぞれの参加指数を求めることができるわけである。最後に、RVCへの参加指数をGVCへの参加指数で除することで、特定の地

域が世界大と地域大のバリューチェーン、どちらに参加する傾向にあるかについて把握できる。

筆者は試みに、ASEAN、EU、北米自由貿易協定 (North American Free Trade Agreement : NAFTA) の3つの地域統合体を対象として、TiVA の利用が可能な1995年から2011年までを対象期間にとり、それぞれのバリューチェーンの推移を分析した。以下では分析結果をもとに、ASEAN のバリューチェーンの特徴について述べておく。

まず、ASEAN 地域のバリューチェーンは他の地域統合体のものと比べて脆弱である。ASEAN の RVC 参加指数は2011年時点で12.8%であるが、これは同年の EU の33.5%、NAFTA の13.6%よりも低い水準に留まっている。ASEAN の輸出品は EU や NAFTA のものと比べ、域内で価値が付加されない傾向にある。

しかしながら、EU と NAFTA においては地域のバリューチェーンの重要性が徐々に低下しているのに対して、ASEAN 地域のバリューチェーンは逆に存在感を増しつつある。EU の場合、1995年時点では RVC 参加指数が GVC 参加指数の44.6%を占めていたが、2011年には41.2%にまで落ち込んだ。NAFTA はその傾向がより顕著であり、1995年には30.8%であったが2011年には24.2%まで下落している。1990年代以降の EU と NAFTA では域内国からの輸入が域外国からの輸入に置き換わり、域内第三国への輸出の主体は域内国から域外国へと変わってきた。ところが ASEAN の RVC/GVC 比率は、1995年の18.3%から2011年の19.4%へと速度こそ緩やかではあるが上昇している。近隣に日本や韓国、中国があり、特に製造業においてこれらの国から中間財の輸入が増大してきたにもかかわらず、ASEAN は域内からの輸入を重視し、域内輸出に傾倒してきた。

ASEAN は EU や NAFTA と異なり、広範囲の製造業で RVC の重要性が高まりを見せている。産业内貿易をみると、RVC/GVC 比率が著しく上昇したのは輸送機械産業と食品・飲料産業であり、2011年の両産業の比率は1995年の約1.7倍を記録した。輸送機械産業に関してはタイ、食品・飲料産業に関してはマレーシアの域内輸入額及び第三国輸出額が突出して多く、両国が中心となって域内のバリューチェーン構築を進めてきたといえる。

## おわりに

本稿では、地域経済協力体としての ASEAN の進展と課題について、FTA をベースに論じた。FTZs や ITA の存在により電気電子機器は無税で取引されることが多いものの、大型の家電製品に関しては自社生産、現地生産を選択せざるをえない。そこで、日系企業は FTA を活用して既存の拠点の集約を図り、生産の効率化を指向した。

集約化された ASEAN 域内拠点の生産規模は以前と比べて拡大している。日系企業は今後、この拠点がグローバル市場にアクセスしやすくなるよう、ASEAN 以外の国・地域との FTA の成立とその活用を追求するであろう。

また、EU や NAFTA と異なり、ASEAN では地域のバリューチェーンの存在感が増しつ

つあることは注目に値する。すぐ近くに日本や韓国、中国があり、これらの国々からの中間財輸入が増大してきたのであるが、他方で ASEAN 加盟国は域内のバリューチェーンに参画する傾向が強まっており、広範囲の製造業でこうした現象を確認できるのである。

もっとも、RVC の参加指数や RVC/GVC 比率の水準自体は EU や NAFTA のものと比較しても低いことからわかるように、ASEAN 地域のバリューチェーンには発展の余地が多く残されている。バリューチェーンをさらに拡充するためには、ASEAN の地域経済協力体としての進化が欠かせない。具体的には、域内のハード・ソフトのインフラを開発し連結性を強化するとともに、さらなる産業振興を図る必要があるといえよう。

ASEAN は今後、日系企業をはじめとする外資系多国籍企業の操業継続とさらなる生産拡大を実現するため、単純な組立工程にとどまらず 5G 対応などの新技術の吸収に努めるとともに、ボトルネックになりうる人材育成・誘致に取り組むと考えられる。

## 参考文献

### 文献

- World Bank (2014), *Malaysia Economic Monitor: Boosting Trade Competitiveness*, World Bank.
- 国際協力機構 (JICA)・日本大学生物資源科学部・プライスウォーターハウスクーパース (2014) 「ASEAN2025に係る情報収集・確認調査 ファイナルレポート」。
- 近藤章夫 (2013) 「先端技術と投資競争からみた電子産業」馬場敏幸編『アジアの経済発展と産業技術— キャッチアップからイノベーションへ—』ナカニシヤ出版。
- 猿渡剛 (2016) 「東南アジア諸国の工業化と AFTA—電機産業の事例を中心に」『亜細亜大学アジア研究所 所報』第164号。
- 猿渡剛 (2020a) 「FTA と貿易戦略」小川雄平・猿渡剛編著『国際ビジネス論を学ぶ』中央経済社。
- 猿渡剛 (2020b) 「日系企業の FTA 戦略—ASEAN 電気電子機器産業を事例に」小川雄平・猿渡剛編著『国際ビジネス論を学ぶ』中央経済社。
- 関満博 (1993) 『フルセット型産業構造を超えて』中公新書。
- 日本経済新聞社編 (2013) 『アジア跳ぶ おまえ・ここにきて・やってみろ (OKY)』日本経済新聞社。
- 日本貿易振興機構 (JETRO) 『ジェトロセンサー』。

### URL

- OECD, WTO, TiVA: Origin of Value Added in gross exports ([http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVA\\_2016\\_C2](http://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=TIVA_2016_C2)).
- WTO, Regional Trade Agreements Database (<https://rtais.wto.org/UI/PublicMaintainRTAHome.aspx>).
- 財務省「経済連携協定 (EPA)」([https://www.mof.go.jp/customs\\_tariff/trade/international/epa/index.htm](https://www.mof.go.jp/customs_tariff/trade/international/epa/index.htm)).
- 日本貿易振興機構「ビジネス短信 (旧・通商弘報)」(<https://www.jetro.go.jp/biznews/>).

# インバウンド観光の振興と持続可能な観光の発展

— コロナ禍後を見据えて —

Promotion of the Inbound Tourism and Sustainable Tourism Development:  
Looking toward the Post-Coronavirus

千 相 哲  
SEN Soutetsu

## はじめに

日本の観光産業は、日本人国内旅行の消費額が約23兆円に対し訪日外国人旅行（インバウンド）は約4.8兆円（2019年）と、日本人国内旅行の市場規模が大きいため、日本人国内旅行をマーケットとするビジネスが中心となっている。しかし、2011年から19年の間の成長率では、前者が11%増であるのに対し、後者は6倍増と伸びが大きい。

コロナ禍で観光需要、特に訪日外国人旅行者が激減し、地域が観光産業に依存することによる危うさが露呈されたが、地方では農業自由化による農家の衰退、グローバル経済下での価格競争による製造業の産業空洞化、郊外型の大型ショッピングセンターの新店による零細な個人商店の存続危機、公共事業の削減による経済や雇用への深刻な影響の問題に直面し、観光産業への依存度を高めざるを得ない実情がある。

新型コロナウイルスの感染拡大で地域の経済や観光産業は未曾有の危機に直面しているが、観光資源は長い歴史の中で育まれたものであり、人類の歴史は人々の移動の歴史であることを考えれば、必ずや観光需要の回復が見られるはずである。人口減少で内需が縮小傾向にある中で、日本の経済成長が低迷し、地方の自然減による人口減少が年々深刻化している状況下において、地方経済における観光需要拡大の取り組みは、既存のビジネスやコミュニティを運営し続け、地域経済の活性化を図る上できわめて重要である。同時にオーバーツーリズム（観光公害）への対応、観光振興による地域活性化、持続可能な観光成長などが問われているが、コロナ禍による観光需要減に対する短期的な振興策とともにコロナ後の中長期的な視点を併せ持つ必要がある。本稿では、コロナ禍前の日本の観光の現状と問題点を検討し、コロナ後の国内観光と訪日外国人観光の方向性を探る。

## I 日本の観光産業の発展

### 1. 経済的手段としての観光

観光による経済効果は、19世紀の終りから20世紀の20年代まで、アメリカからの観光客の増加が見られたヨーロッパ各国で注目された。日本では日清戦争後の財政支出の拡大がもたらした戦時国債が膨張した時期で、外貨の獲得が大きな関心事であった。

日本では、1912年（明治45年）にジャパン・ツーリスト・ビューロー（JTB、日本旅行協会）が外客誘致と来訪外客への便宜供与を目的に鉄道院（国鉄）内に本部をおいて発足され、1932年から約10年間に大蔵省預金部資金の長期低利融資によって15の観光ホテルが次々に建設された。これは国の国際収支を改善するために、外人客の誘致を促進することが国策として取り上げられたからである（河西 1990）。1930年に鉄道省に国際観光局が設置されたが、その政策の推進は31年に発足した「財団法人国際観光協会」が担い、それまでJTB内にあった「対米共同広告委員会」の宣伝業務を引き継いで、「観光も絹と並んで輸出品」というスローガンをかかげ、海外への宣伝と海外観光宣伝事務所の運営にあたった。

一方、国内向けにおいては1930年に日本国有鉄道（国鉄）が当時の不況を打開する目的として国内の旅客誘致に取り組んだ。この年、鉄道省は旅客誘致を促進するため、各地の温泉を統合する団体として「日本温泉協会」を創設した。また東海道線で特急つばめ号の運転が開始され、季節割引き運賃の実施、団体旅客の誘致などが行われた。しかし、このような活動も太平洋戦争の勃発で休止状態に追い込まれた。さらに1941年、太平洋戦争が始まると同協会の活動は困難になり、1942年に国際観光局が廃止され、国際観光行政とこれに関連する機関の活動は事実上中断する形となる。運輸省鉄道総局業務局旅客課に観光係が復活したのは1945年11月であった（河西 1990）。

### 2. 産業としての観光

第二次世界大戦後に社会的・経済的理由で観光旅行に参加できない人びとに対する支援として「ソーシャル・ツーリズム」が西ヨーロッパ諸国で定着し（成沢 2001）、先進国を中心に一般大衆の観光旅行への参加が伸び、マス・ツーリズムが拡大した。1960年代に入って、国民生活における余暇の増大に伴い、国内観光が大きく伸びたが、同時にジャンボジェット機の就航、パッケージ旅行の普及などが進み、海外旅行もブームとなり、1964年に22万人であった海外旅行者数が1971年には96万人に増加した。訪日外国人旅行数は1970年の大阪万博を機に85万人を記録したが、それ以降は伸び悩み、71年に日本人海外旅行が訪日外国人旅行を上回ってからは両者の不均衡がさらに拡大した。1970年代に入って国際収支の黒字幅が大きくなり、外貨獲得の観光の役割が低下し、訪日外国人旅行の推進が影を潜めた。

1987年の海外旅行倍增計画（テン・ミリオン計画）が打ち出されてからは日本人海外旅

行数が大きく増加し、1990年代に入って訪日外国人旅行者の誘致に政策の軸足が置かれるようになる。1991年、運輸省は21世紀を展望した新たな国際観光の振興のための行動計画として「観光交流拡大計画（Two Way Tourism 21）」を策定し、双方向の観光交流の拡大と海外旅行の質的向上を目的とした施策を発表した。この計画では、日本人の海外旅行が有名観光地を駆け足で巡り、ショッピングをするなど画一的なものが多く、モラルやマナーにも依然問題があることを踏まえ、国民が海外旅行の本来持つ多様な価値を理解し、より豊かな海外旅行を楽しむことができるようその質的向上を図ることが求められるとした（国土交通省観光庁 2012）。

日本人海外旅行と訪日外国人旅行両方の拡大を目指したが、その差が縮むどころかさらに拡大したため、1996年に訪日外国人旅行倍増計画が打ち出される。1987年の海外旅行倍増計画（テン・ミリオン計画）から10年目の大転換である。それ以降、訪日外国人旅行の促進が強化されるが、ここで注目すべきなのは、地方の少子化・人口減が社会問題になり始めた時期と重なるという点である。日本で内閣府特命担当大臣（少子化対策担当）が置かれたのは2003年9月であるが、低出生率という社会的問題が認知、注目されはじめたのは1990年代以降である。

日本の人口は2006年をピークに減少過程に入り、2050年には1億59万人になると予測されているが、さらに東京への若者の流入が増えれば、地方の人口減少のスピードはさらに加速する。また公共投資の削減や工場の海外移転により、地方の雇用は縮小する。地方では仕事の創出につながる産業の育成が必要があるが、地域総体産業としての観光が果たす役割は大きく、特に成長している訪日外国人旅行への期待が高い。

2003年1月に当時の小泉首相が施政方針演説において「観光立国」構想を示して以来、国家主導で観光振興が展開され、観光が国家政策の重要課題となった。その背景には、少子高齢化が拡大し、日本人国内旅行需要の目減りが予想されるのに対し、アジア諸国の経済発展による海外需要の成長が見込まれること、地域経済が大きな構造変化の局面を迎え、観光産業を基軸とする経済活性化の取り組みが求められたことがある。

「観光立国行動計画」が決定され、様々な観光に関する施策が取り込まれるようになった2003年には、実質GDPが年間を通してプラスに転じたことに加え、イラク戦争やSARSによる海外旅行からの振替需要などもあり、小幅に増加した。翌年には景気動向は前年に引き続き回復基調であったものの、夏季から秋にかけての天候不順（記録的な猛暑、集中豪雨など）や相次ぐ台風の襲来、10月に発生した新潟県中越地震、年末年始の大雪などの影響もあり宿泊旅行者数は減少した。この年の国内宿泊観光・レクリエーションにおける延べ旅行者数は、218百万人回であったが、2018年には165百万人回と、2004年比で25%減となっている（日本交通公社 2019）。一方で、2004年の訪日外国人旅行者数では、「ビジット・ジャパン・キャンペーン」（VJC）の効果、中国における団体旅行のビザ発給対象地の拡大（04年9月）、前年のSARSによる減少の反動などで、614万人（前年比17.8%増）と大幅に増加し、観光立国推進会議の04年目標値である600万人を上回った。

2007年に観光立国推進基本法に基づき、観光立国の実現に関する基本的な計画を定めた観光立国推進基本計画が閣議決定され、2012年と2017年に改正が行われるが、2012年の計画で訪日外国人旅行者数を2020年初めまでに2,500万人とすることを念頭に2016年までに1,800万人にする目標が打ち出された。これが2017年の改正では、2020年までに達成すべき7つの目標が掲げられ、その中の4つが訪日外国人旅行者に関する数値で、訪日外国人旅行者数4千万人（16年実績2,404万人）、旅行消費額8兆円（同3.7兆円）、旅行者数に占めるリピーター数2,400万人（同1,426万人）、地方部における延べ宿泊者数7千万人泊（同2,753人泊）が設定された。これに伴い、日本の観光は名実ともに訪日外国人旅行の振興に大きく舵を切ったことになり、観光が産業として位置づけられ、市民権を得るきっかけとなった。

### 3. 訪日外国人旅行への期待

2000年代に入ってから人口減少、団体旅行需要の低下により、旅行者数が伸び悩み、消費単価の下落が見られた。国内旅行の需要を喚起するために特定の時季に集中しがちな休暇の分散を促進する必要性が高まったが、大きな進展が見られず、経済発展、LCCの発達などによって増えている近隣国からの海外旅行者を誘致する訪日外国人旅行の促進策が強化された。

#### (1) 世界の国際観光

世界の国際観光客到着者数は、2019年時点で15億人に達し、2020年は対前年比4%増加の見込みである（国連世界観光機関、以下「UNWTO」とする）。特にアジアの新興国・地域では、中間層の拡大、LCCの発達、オンライン予約を起点とした旅行ビジネスモデルの変化による旅行費用の低廉化、海外旅行に対する規制緩和などが進み、海外旅行の伸びが大きい。

UNWTOによると、世界の国際観光客到着者数の長期予測値は2030年時点で年間18億人へと拡大し、2010年以降の年間成長率は3.3%増となっている。これをアジア太平洋地域に限って見ると、2030年までの成長は年率4.9%増で、2010年の2億400万人が2020年に3億5,500万人、2030年には5億3,500万人となる。特に2010年から2020年までの年間の平均伸び率は5.7%増加となり、世界の平均値を大きく上回っている。

旅行人口の増加は、経済成長と密接な関係がある。図1は世界のGDPの伸び率と海外旅行者数の伸び率を対比したものであるが、海外旅行者数の伸び率は、GDPの成長率が高い新興国・途上国の動きと連動していることが読み取れる。今後も高い経済成長が予想される東南アジア諸国からの海外旅行者の増加が期待される。

#### (2) 東アジア中心の日本のインバウンド

訪日外国人旅行は、1,000万人を突破した2013年以降、破竹の勢いで増加した。2003年から訪日外国人観光客を市場別にみると、アジア、特に東アジアのシェアが大きい（図2）。



図1 世界のGDPと海外旅行者数（到着ベース）の伸び率の推移

出所：IMF「World Economic Outlook」（2008年～2019年）、UNWTO「Tourism Highlights」（2008年～2019年）をもとに作成。

2003年の57.1%から2019年には70.1%、東南アジア+インドの12.6%を合わせると82.7%となり、欧米豪の割合は相対的に低下している。

2019年においては、東アジアの伸び率が減少しているが、これには7月以降の日韓関係の悪化により、日韓の交通手段の減便、運休や訪日旅行を控える動きが大きく影響している。訪日外国人観光の全体としては、韓国市場を除く東アジアの3市場が過去最高を記録したこと、東南アジアの主要市場においてLCCの新規就航や増便等により航空座席供給量が増加したこと、ラグビーワールドカップ2019日本大会の開催を契機とした訪日需要が高まった欧米豪市場からの旅行者が増加したことが全体の伸びにつながった。

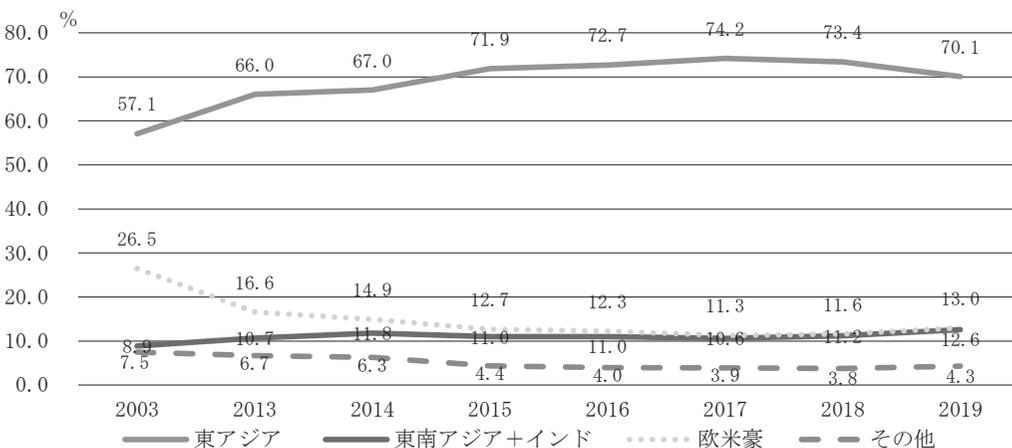


図2 訪日外国人観光客の市場別シェア

注：2019年は推計値。

出所：JNTO「月別・年別統計データ（訪日外国人）」をもとに作成。

みずほ総合研究所（2016）による訪日外国人の増加を裏付ける要因分析結果によると、2015年の訪日中国人観光客増の最大要因は「ビザ緩和」で、為替変動の影響は比較的少なく、2国間の政治的関係による影響が大きいという結果となっている。一方で、台湾・香港・韓国などのような国・地域では「為替」、タイなど東南アジア諸国では「所得」が主要因となっている。内閣府政策統括官（2018）によると、訪日外国人観光客数の増加要因には居住国の経済成長、円安もあるが、これまで最も大きく寄与したのはビザ免除措置とLCCの就航便数の増加である。

2013年7月に実施したタイ、マレーシアへのビザ取得免除によって、同国からの観光客数はビザ免除前の1年間と比べて免除後の同期間でタイから76%増、マレーシアから57%増加している。LCCにおいては、日本の国際線のLCC旅客数シェアは21.7%となっており、2010年の2.2%から大きく増加している（国土交通省 2018）。今後のアジアの経済発展に加え、ビザ緩和のような制度の改善とLCCのような装置の発達によってさらなる拡大が予想される。

2019年の旅行消費額（国内、27.9兆円）における訪日外国人による消費額（4.8兆円）が占める割合は17%で、2011年の3.7%と比べればその比重が非常に大きくなっている。2019年の訪日外国人旅行消費額を国籍・地域別で見ると、主要マーケットが全体の約78%（2010年、72%）を占めている。中でも中国が全体の約36%で最も多く、2010年の約22%から大きく増加している。2010年以降の主要マーケット以外の国の旅行消費額に占める構成比は中国、韓国、台湾の伸びによって相対的に小さくなっていったが、2015年を境に増え始め、2019年には22.1%にまで成長した。

これには訪日旅行のマーケットが多様化してきたこと、2015年の流行語にも現れた中国人旅行者の爆買いが、越境ECなど中国国内での購入チャネルの増加、中国政府の輸入品への新たな税率の適用や輸入品検査の強化などによって2016年以降減少したことが影響している。さらに2019年9月20日から11月2日に日本で開催された第9回ラグビーワールドカップの出場国からの訪日外国人が増えたが、この大会による訪日客は約24万人で、そのうち54%（13万人）が欧州、7%（1.7万人）が北米からで、全体の約6割が初めての訪問だった（公財ラグビーワールドカップ2019組織委員会）。

これまでインバウンドの主要マーケットでなかったアイルランド、サモア、南アフリカ、ナミビアなどからも多くの観戦客・旅行者が来訪したことが大きい。

### （3）オーバーツーリズム現象

観光客の増加は観光地に大きな経済的、社会的効果をもたらすが、観光事業が住民の理解を十分に得られない中で、キャパシティを超える観光客を受け入れるとさまざまなトラブルを生むことになる。これでは誰のための観光振興なのかという話になる。近年、スペインのバルセロナやイタリアのベネチアなど、欧州の観光地ではマナーの悪い観光客が増え、また観光客増加による家賃の高騰、闇ビジネス（タクシー、宿など）の暗躍などによ

る社会的問題が発生し、住民のデモが行われるなど、観光に対する不満を訴える行動が見られるようになってきた。日本でも京都で観光の対象となる文化財の破損、交通機関の渋滞などのトラブルが見られた。

SNSにより観光情報が瞬時に収集できるようになったため、“より物珍しい”“インスタ映えする”場所を求めて地方へ周遊する旅行者が急増した。これまで観光地でなかった地域にまで地域に与える影響に無関心な観光客が突然押し寄せ、住民たちは平穏な暮らしの営みが壊され、その結果観光客に対するイメージが悪化し、さらに観光客の受け入れを巡って住民との間で軋轢が生じるようになるなど、問題が複雑化している。社会問題化している軋轢の状況から問題の本質を把握し、一定の規制を導入するなど、観光公害の発生に備えることが重要である（千 2019）。

観光公害対策として、地域の観光客受入の適正規模を検討するとともに、地域住民の声を聞き取り、観光事業者・関係者、地域住民を含めた合意形成に努めるべきである。地域の自然や文化を守りながら、地域住民が安心してそこに暮らし続け、同時に観光客が期待通りの観光ができるように両者の関係性の構築に向けた取り組みを急ぐ必要がある。また、観光による恩恵を地域が享受できるように効果を“見える化”することや地域の産業活性化に寄与できるように観光客の支出を地域内で循環させるための取り組みも重要となる。

## II コロナ禍による観光への影響と観光の新たな潮流

### 1. 新型コロナウイルスと観光業界

コロナ・パンデミックは、世界の観光産業に深刻な打撃を与えている。パンデミックがいつ、どのようにして終わるのか、抗ウイルス薬やワクチンが実用化されるまで、流行は収束しないとの認識が支配的で、一般の人がワクチンを使用できるようになるまでに少なくとも1年以上かかるとも言われている。観光業界では中小企業が多いため、収束までの期間が長引けば、経営の維持が厳しくなり回復力が弱まる。

世界旅行ツーリズム協議会（WTTC）は6月、コロナによる経済への影響について最良、ベースライン、最悪という3種類のシナリオを公表している。観光関連の仕事においては2019年比でそれぞれ30%減、37%減、60%減、旅行ツーリズムのGDPにおいては、それぞれ30%減、39%減、62%減と予測している。UNWTOでは、2020年四半期の国際観光到着者数は22%減、年間では旅行制限の緩和のペースに応じて前年比60%および80%減、これに関連して世界で1億人から1億2,000万人の雇用が危険にさらされていると報告している（UNWTO 2020）。

日本の観光は1月から4月までの累計では、日本人延べ宿泊者数は前年比3割減（図3）、訪日外国人延べ宿泊者数は6割減（図4）となっている。生活の維持に必要な場合を除いて、外出の自粛をはじめ、感染の防止に必要な協力を要請する緊急事態宣言が2020年4月7日に東京、神奈川、埼玉、千葉、大阪、兵庫、福岡の7都府県に発令され、4月16日に

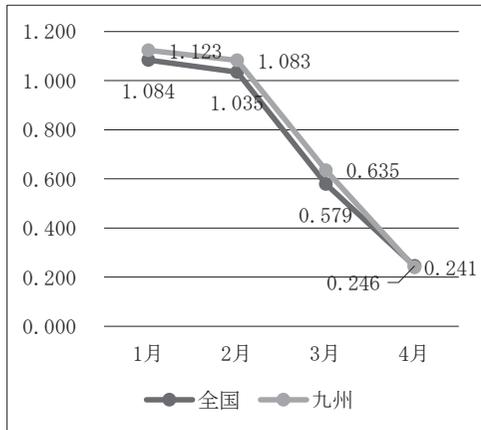


図3 日本人延べ宿泊者指数の推移  
(2019年延べ宿泊者数 = 1)

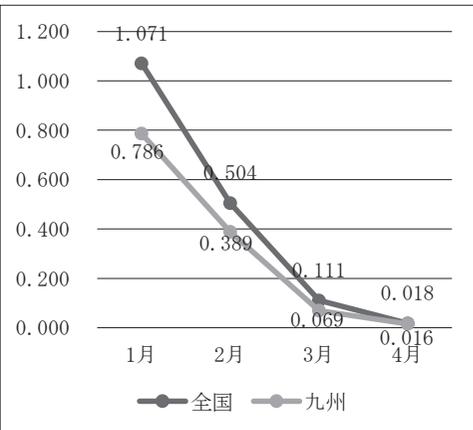


図4 訪日外国人延べ宿泊者指数の推移  
(2019年延べ宿泊者数 = 1)

出所：観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに作成。

は対象が全国に拡大された。その後およそ1カ月半で全国で解除されることになるが、多くの観光施設は4月から6月まで営業自粛が続き、観光業の再興が始まることになる6月19日以降から徐々に営業再開が始まった。7月下旬には「Go To キャンペーン」による支援が開始されたが、新型コロナウイルス感染が収束またはワクチンが実用化されるまではコロナ禍前の状況に戻るとは考えにくい。

訪日外国人観光客においては、政府が中国・武漢市を含む湖北省に滞在歴のある外国人の入国を拒否したのは2月1日で、3月5日には中国全土と、感染が拡大していた韓国の入国制限強化を打ち出し、9月18日時点で世界の159カ国・地域について渡航中止を勧告し、外国人の入国は原則拒否している。訪日客の回復を見通す上では、大きなマーケットである中国、韓国、台湾からの訪日客を再び日本に呼び込めるかが回復のカギとなる。

## 2. 問われる持続可能な観光発展

これまで日本は観光立国をアピールして訪日外国人旅行者を大幅に増加させた。2013年に1,000万人を達成し、2020年には「訪日客4千万人」を目指していたが、コロナ禍の影響で訪日外国人旅行者数が激減し、1～7月の累計は395万人に留まっている。訪日外国人旅行への依存度を高めてきただけに、観光による地方創生や地域の活性化を推進している地方の観光地、観光事業者にとっては、コロナ収束後の観光浮揚策や持続可能な観光振興策が喫緊の課題となっている。

UNWTOによると、持続可能な観光とは、「訪問客、業界、環境および訪問客を受け入れるコミュニティのニーズに対応しつつ、現在および将来の経済、社会、環境への影響を十分に考慮する観光」とされる。ここではコミュニティの基盤を重視し、地域社会、観光客、企業活動の利害を調整しながら、観光による経済、社会、環境への効果と影響をコントロールし、発展につながる観光を目指すことである。「持続可能な観光国際年」と定められたの

は2017年であるが、1967年の「国際観光年」、2002年の「国際エコツーリズム年」に続くもので、これが持つ意義は世界的に国際観光の成長がもたらす様々な問題に対応し、持続可能な発展を図ることにある。

「持続可能な観光国際年」が定められるまでの経緯を見ると、2001年に「国連総会におけるミレニアム開発目標 (MDGs)」が開発分野における国際社会共通の目標としてまとめられたが、MDGsが2015年に達成時期を迎え、新たに2015年9月の国連持続可能な開発サミットで策定されたのが「持続可能な開発目標 (SDGs)」である。ここでは17の目標と169のターゲットを設定しているが、観光分野の果たす役割が大きいものとして認識され、2015年12月の第70回国連総会において2017年をIY2017 (International Year of Sustainable Tourism for Development) と定めることが決定され、観光分野が社会への貢献度合いを強めていくことになった。貢献内容は①包括的で持続可能な経済成長、②社会的包括性、雇用創出と貧困削減、③資源効率性、環境保全と気候変動への対処、④文化的価値、多様性と伝統への配慮、⑤相互理解、平和と安全保障、である (中島 2017)。

観光産業は、国連総会が示す持続可能な開発における3つの分野 (経済・社会・環境) や17の持続可能な開発目標 (SDGs) を進めていくために必要不可欠な分野である。UNWTOは「すべての目標に対して、観光は直接的、または間接的に貢献する力があり、持続可能な開発目標の達成に向けて、重要な役割を担っていると言える」旨を宣言している (日本旅行業協会 2019)。特に包括的で持続可能な経済成長、持続可能な消費と生産、海洋資源の持続可能な活用に関する目標については観光が明記されている。雇用創出、地方の文化振興・産品販促につながる持続可能な観光業の促進が重要である。

観光産業は世界的に大きく成長し、2018年の世界の国際観光 (旅行及び旅客輸送) による輸出収入は、化学及び燃料に次ぐ世界3位の輸出区分であり、自動車製品および食品を上回り (UNWTO 2019)、最も成長が著しい分野である。海外旅行者が大きく増加しているアジア、特に中国、東南アジア+インドの経済発展とLCCの発達による観光需要は今後も拡大すると見込まれ、自然・社会環境への配慮はこれまで以上に重視され、「持続可能な観光」の追求がより重要になってくると思われる。今後、世界的に増加するであろう国際観光の需要を踏まえて「質の観光」に視点を変え、観光がもたらす様々な問題へ対応していくことが肝要である。

### Ⅲ コロナ禍後の観光

コロナ禍の影響でニューノーマルな観光や持続可能な観光の必要性が強調される中、コロナ禍はこれまでに日本の観光が直面していた「質の観光」「生産性向上」「平準化」などの課題に対する認識を改めるきっかけとなった。

## 1. 「量の観光」から「質の観光」への転換

観光の成長を測る主な指標として観光客数と観光消費額がある。観光客数が増えれば当然全体の観光消費額が大きくなるが、ここで大事なのは1人当たりの観光消費額である。1人当たりの観光消費額が増えれば観光客数が一定数減っても観光消費額の規模が維持できる。地域の受入キャパを超える観光客の集中が住民の生活や自然環境に悪影響を及ぼし、交通渋滞、混雑、騒音、ゴミの増加、違法民泊などの事態を引き起こす例が数多く報告されているが、観光満足度に視点を定めることでオーバーツーリズム（観光公害）の問題の解消と観光消費額の増加につながる地域側の取り組みの活性化が期待できる。観光客数を増やすことも大事であるが、観光客の満足度、滞在時間等の向上とともに地域住民の暮らしを守ることに寄与する観光振興を目指すことが地域観光の持続性を維持する基盤となる。

国内における日本人と訪日外国人による旅行消費額（1人当たり旅行支出額×旅行者数）は約26兆円（2018年）である。その内訳を見ると、日本人の国内宿泊旅行が15.8兆円で全体の61%を占め、次いで日本人の国内日帰り旅行が4.7兆円（18%）、訪日外国人の旅行が4.5兆円（17%）、日本人の海外旅行の国内消費分が1.1兆円（4%）となっている。日本人の国内宿泊旅行と日帰り旅行の旅行消費額が全体の8割を占め、市場の規模の大きさが窺えるが、伸び率では訪日外国人旅行が大きい。日本人の国内宿泊旅行は、2010年から2018年までの間、0.2%の増加に留まっているのに対し、訪日外国人の旅行は4倍以上の伸びとなっている（図5）。

訪日外国人旅行が日本の観光産業全体にどのくらい寄与しているか、その寄与度（当該構成項目の増減÷前期の統計値（全体値）×100）を見ると、訪日外国人観光客の消費指数の前期比に対する寄与度は、意外にも大きくない。つまり、訪日外国人消費指数自体は、ここ5年ほどで3倍にまで伸びているのに、観光消費額全体への寄与は、実は限定的である。これは国内旅行マーケットの規模が大きいからである。観光消費全体のウエイトに対

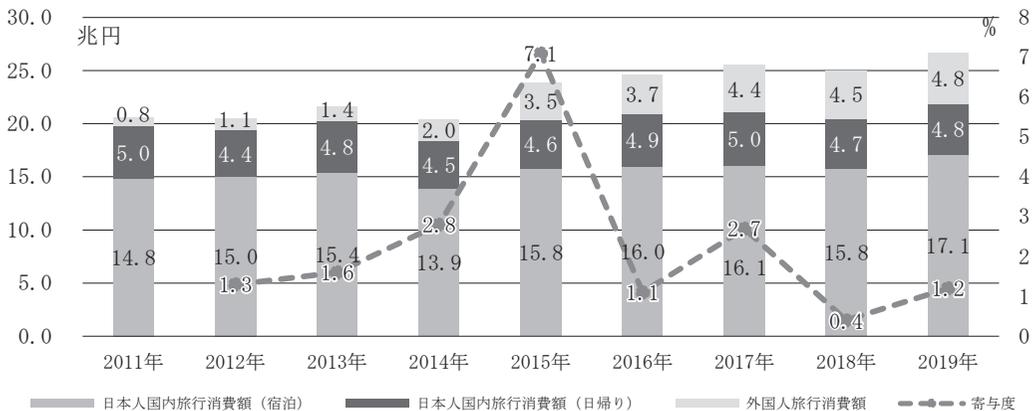


図5 旅行消費額の推移と旅行消費額全体への外国人旅行消費額の寄与度

注：2019年の数値は2020年2月時点の速報値。

出所：観光庁「旅行・観光消費動向調査」をもとに作成。

し、訪日外国人消費のウエイトは17.98%（2019年）と小さい。そのため、2019年の日本人国内旅行の消費額が2011年比の11%増に対し、訪日外国人消費額は5.9倍増と伸び率が大きくても、観光消費額全体に与える寄与は、まだまだ小さい。

訪日外国人消費のウエイトが小さいのは、規模が大きい日本人の国内観光消費と対比するからでもあるが、欧米からの観光客と比べて滞在日数が短く、その結果観光消費額が相対的に少ない韓国、中国、台湾などの隣国からが多いためである。これは隣国から呼び込みやすいというメリットではあるが、特にショッピング目的の団体旅行が多い中国人観光客においては、有名観光地やSNSで知られた特定の場所に集中する観光行動が顕著に現れ、オーバーツーリズムにつながりやすくなるといった面もある。

訪日外国人のリピーター率は6割を占め、地方部での日本文化体験や交流を求める層が大きくなっている。外国人宿泊客の占める割合は、2013年7.2%から2018年17.5%（約9,428万人泊）へと大きく増加している。三大都市圏（東京、神奈川、千葉、埼玉、愛知、大阪、京都、兵庫の8都府県）の外国人宿泊客数は前年比18.6%増の約5,580万人泊に対し、地方部では17.8%増の約3,850万人泊と、インバウンドの約41%を地方部が占めている。最近、ガストロノミーツーリズム（その土地ならではの食や自然・文化をたのしむ旅）、ナイトタイムエコノミー（夜間を利用したツアーやショー、レクリエーション）などが注目されているが、地域ならではのモノやコトを演出・提供することで、日本人観光客はもちろん、外国人観光客に対してもリアルな地域文化を伝えることができ、観光ビジネスの幅も広がるはずである。

外国人観光客の地方訪問を促進することで、外国人観光客の分散や滞在時間、リピーターの増加が期待できる。そのためには広域連携で地域性重視のイベント、スポーツ、食などを絡めた体験型観光の充実を図る必要がある。さらに収容力の適正化を図り、二次交通などの受け入れ環境の整備に加えて、日本文化や地域独自の文化体験を軸としたコト消費につながる観光資源の創出が求められる。

## 2. 国内旅行需要の拡大と旅行需要の平準化

日本の旅行需要は季節変動が大きい。2015年と2019年の客室稼働率を見ると、最も高い8月と最も低い1月の範囲はそれぞれ18.3と15.4と、平準化への改善が見られるものの、依然として差が大きい（図6）。外国人観光客の月別平均値の変動は、全体の稼働率の傾向と近いが、平準化を図るうえで課題とも言える。

2019年4月1日から年5日の有給休暇の取得が義務付けられたことによって、今後は有休取得率の上昇による旅行参加人口の増加が期待できる。一方で新型コロナウイルスの脅威は人々の心に与えた不安や恐怖が大きく、移動を必然とする旅のスタイルに大きな変化をもたらし、安心・安全を求める意識が強まると予想される。有給休暇の取得によって旅行者が増えても、密を避けようとする意識が働き、旅行需要の平準化につながる可能性がある。そうなると、旅行ピーク時の混雑の解消、旅行料金の割安感が得られ、観光需要の

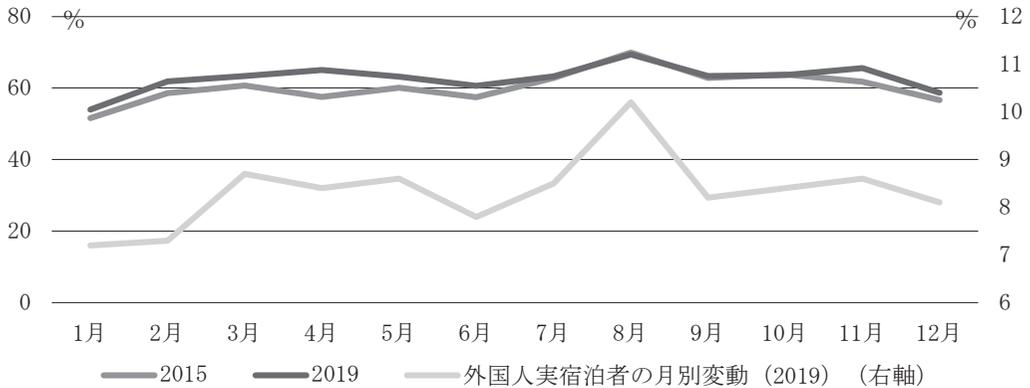


図6 宿泊施設の稼働率と外国人旅行需要の月別変動

出所：観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに作成。

拡大につながりやすくなる。観光宿泊産業にとって閑散期の赤字が減り、通年で安定した経営ができるようになれば、非正規から正規へと人材を雇用することや、新たな雇用を生み出すきっかけにもなる。

旅行者にとって快適な旅、地域側にとって安定した経営につながる平準化を図るためには、前述の有給休暇のような制度面の整備とともに地域側の取り組みが重要となる。地方の観光地では、様々な体験プログラムを用意したり、旅行会社の旅行商品に組み込んだりしているが、地域一体のブランド確立、四季折々の観光資源や旬の食材との組み合わせ、オフシーズン期のインバウンド誘致、旅行需要が増える高齢者・3世代旅行への対応が求められる。

### 3. インバウンドマーケットの多角化

観光庁及び日本政府観光局（JNTO）は、インバウンドの重点20市場（アジア11カ国・地域（韓国、中国、台湾、香港、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド）と欧米豪9カ国（豪州、カナダ、米国、ロシア、ドイツ、フランス、英国、イタリア、スペイン）を設定し、市場別プロモーションを行っている。2019年には、インバウンドの伸びが期待されるオランダ、スイス、メキシコ、ニュージーランドの4市場と中東地域を「準重点市場」と定め、訪日プロモーションの取り組みを拡大している。「2020年オリンピック・パラリンピック」及び「その後」を見据えた観光振興の方向性を明確にしたのだが、予定通りにオリンピックを開催することが困難となれば、インバウンドマーケットの多角化に少なからず影響が生じるだろう。

インバウンドマーケットを多角化する目的は、特定マーケットへの依存によるリスクを減らすことにある。訪日外国人観光の最大のマーケットである韓国、中国とは、政治関係等によって幾度となく大きく変動する経験をしてきた。安定的な観光産業を維持するためには、不安定要素による変動幅、特に減少幅が極端に大きくなる事態を回避する必要がある。

る。もう一つは、訪日外国人旅行者の国籍、言語圏によって興味関心の対象が異なる点である。例えば、欧米（米国・フランス）と東南アジア（タイ・インドネシア）のコト消費を比較すると、地方では東南アジア（41%）が欧米（34%）より高く、都市では欧米（43%）が東南アジア（33%）より高い。地方旅行時には、「特産物の飲食」や「自然景勝地観光」が全市場に共通して求められ、旅館宿泊・温泉入浴も市場ごとに関心は異なるが、比較的体験率が高くなっている（日本政府観光局（JNTO）インバウンド戦略部 2016）。マーケットが多角化することで国内の多様な資源の活用や地域の特色を活かした観光客誘致の取り組みが活性化するというメリットが得られる。

世界でコロナの感染拡大が続いている中で、国境封鎖や移動の制限という施策を取っている国が多い。通常の国際的な往来ができるようになるにはコロナ感染の収束、またはワクチンが実用化されるまで待たなければならないが、日本の観光振興にインバウンドの促進が欠かせないことを考えれば、平時に戻るまでの危機的な状況を乗り切るための措置を講じる必要がある。

訪日外国人旅行を促進する上で、短期的にはトラベルバブル<sup>(注)</sup>が有効な手段となり得るであろう。ポストコロナにおいては、長期的には経済成長が大きい東南アジアを重点ターゲットとして拡大していく必要がある。欧米に対しては日中間の連携による観光圏形成、例えば黄海観光圏などのような取り組みを通して誘致を図ることを提案したい。欧米からは移動距離が長いこと、目的地内での周遊範囲が広がる傾向があるが、地方（ここでは九州）を玄関口にして誘致するには知名度が低く、米国本土や欧州主要国と結ぶ航空路線がないため簡単ではない。地方単独より近隣国・地域との連携が取ればクルーズの拡大、フライ&クルーズ、レール&フライなど、国境を跨ぐ多様な楽しみ方がアピールできる。

## おわりに

日本人国内延べ宿泊旅行者数は、1990年代に入ってほぼ横ばいが続き、2003年以降は減少基調となっている。高齢化と人口減少による国内旅行市場の長期的な停滞による観光産業の衰退を防ぐためには、交流人口の拡大と地域の観光産業の国際競争力の強化が必要不可欠である。

新型コロナウイルスがもたらした変化が社会全体に広がり、買い物、食事、働き方や余暇の楽しみ方、人とのコミュニケーションの取り方まで、私たちの生活に大きな変化をもたらした。新型コロナが人々の心に与えた不安や恐怖は大きく、旅行者は安心・安全を求める意識が強まり、当分の間は海外より国内、国内でも近距離の混雑しない所を求める傾

<sup>(注)</sup> 一部の国では「トラベルバブル」の構想がある。合意した国・地域間での移動の制限を大幅に緩和するものである。ニュージーランドやオーストラリア、バルト3国（エストニア・ラトビア・リトアニア）でも見られており、こちらでは5月15日に既に3国間の旅行制限が解除されている。また、アジア圏では、香港、マカオ、そして中国の間で、香港、マカオ、広東省の間の検疫制限を緩和するための議論が進行している（中島 2020）。

向が顕著に現れると思われる。国内観光においては、団体より少人数または一人旅のトレンドが鮮明になり、「どこで何がしたい」から「なぜ、どのように」へと、観光の目的と手段を重視するようになる。団体旅行が減って個人旅行が主流となれば、受入側では、地域資源を活用し、観光客数ではなく、「質の観光」を追求することが大切になる（千 2020）。また、新型コロナウイルス感染症を契機に、休暇分散化と滞在型旅行が促進されると予想され、観光地では旅行需要の平準化が図りやすくなる。年間を通して観光客を飽きさせない取り組みの充実が必要になる。

拡大しているアジアの巨大観光マーケットへの攻略は、観光による経済的効果のみならず、社会文化効果などが期待でき、多様な視点からのアプローチが必要である。訪日外国人旅行においては、コロナ禍が国際移動に大きく影響し、パンデミックを効果的に管理した国間の観光交流が優先されると思われるが、コロナ禍後を見据えてマーケットの多角化とともに地域、住民、観光客がともに満足する観光振興のあり方として持続可能な観光発展を図ることが重要である。

従来とは異なるニューノーマル時代の余暇や旅行行動に対応し、自然環境や社会環境を重視しながら国内と国際両方の観光振興と観光ビジネスの持続可能な発展策の仕組みづくりを模索する必要がある。

## 参考文献

- 河西静夫（1990）、『激動の昭和観光史― ホテルマンより見たるその裏面』オータパブリケーションズ。
- 国土交通省観光庁編（2012）、『観光白書〈平成24年版〉』。
- 千相哲（2019）、「地域の観光客の関係構築を」西日本新聞10月20日。
- 千相哲（2020）、「コロナ後の観光」西日本新聞6月14日。
- 中島泰（2017）、「持続可能な観光国際年における各地の取り組み」（公財）日本交通公社『観光文化』第235号、pp. 10-16。
- 成沢広幸（2000）、「現代フランスのソーシャル・ツーリズム」、宮崎産業経営大学経済学会編『経済学論集』第8巻第2号、85～118。
- （公財）日本交通公社（2019）、『旅行年報』。
- （一社）日本旅行業協会（JATA）（2019）、『数字が語る旅行業 2019』。

## <WEB資料>

- IMF「World Economic Outlook」（2008年～2019年）。(<https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/>)、（参照2019. 5. 20）。
- 観光庁「旅行・観光消費動向調査」（各年版）([www.mlit.go.jp/kankocho/news02\\_000265.html](http://www.mlit.go.jp/kankocho/news02_000265.html))、（参照 2020. 4. 10）。
- 九州観光推進機構「九州エリアにおける訪日外国人旅行者を対象とした観光マーケティング調査事業結果報告」。[https://www.welcomekyushu.jp/kaiin/files/NewsDetail\\_10242\\_file.pdf](https://www.welcomekyushu.jp/kaiin/files/NewsDetail_10242_file.pdf)、（参照 2019. 7. 15）。
- 国土交通省（2018）、「我が国のLCC旅客数の推移」。<https://www.mlit.go.jp/common/001267338.pdf>、（参照 2019. 9. 5）。

- IMF「World Economic Outlook」(2008年～2019年)。(https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/)、(参照 2019. 4. 8)。
- WTTC「TRAVEL & TOURISM RECOVERY SCENARIOS 2020 & ECONOMIC IMPACT FROM COVID-19」。(https://wtcc.org/Research/Economic-Impact/Recovery-Scenarios-2020-Economic-Impact-from-COVID-19)。(参照 2020. 4. 13)。
- JNTO「月別・年別統計データ(訪日外国人)」。(https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/visitor\_trends/)、(参照 2020. 5. 3)。
- 内閣府政策統括官(2018)、「地域の経済2018」。(https://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr18/chr18youyaku.pdf)。(参照 2019. 6. 2)。
- 中島泰(2020)、「with コロナ時代の観光 ～トラベルバブルについて」(公財)日本交通公社コラム [Vol.422] (https://www.jtb.or.jp/column-photo/column-travel-bubble-nakajima/)、(参照 2020. 8. 10)。
- 日本政府観光局(JNTO)インバウンド戦略部(2016)「訪日外国人旅行者の消費動向とニーズについて—調査結果のまとめと考察—」(https://action.jnto.go.jp/library/314)。(参照 2019. 7. 6)。
- みずほ総合研究所(2016)、「インバウンド需要の決定要因 円高は中国よりもNIEs諸国で影響大」。(https://www.mizuhori.co.jp/publication/research/pdf/insight/jp160219.pdf)。(参照 2018. 6. 22)。
- (公財)ラグビーワールドカップ2019組織委員会「THE ECONOMIC IMPACT OF RUDBY WORLDCUP ラグビーワールドカップ2019日本大会 開催後経済効果分析レポート」。(https://www.ejapan.jp/library/report/pdf/)。(参照 2020. 5. 3)。
- UNWTO「Tourism Highlights」(2008年～2019年)。(https://unwto-ap.org/topics/tourism-highlights-2019/)。(参照 2020. 5. 3)。



# 邦銀の国際ビジネスの30年<sup>1</sup>

The Rise and Fall of International Banking in Japan 1990-2020

西 田 顕 生  
NISHIDA Akio

## はじめに

1990年からの30年間の東アジア経済における最大の変化は、中国をはじめとする新興国経済の急成長と対をなす日本経済の低迷であり、銀行業はその最たる存在である。

1991年までのバブル期には、日本の銀行（邦銀）は海外拠点を拡充して国際ビジネスを伸展させ、高い格付けと低コストを武器に国際金融市場を席卷した。しかし、バブル経済の崩壊以降、邦銀の国際ビジネスは強い逆風にさらされた。国内の株価や不動産価格は大幅に下落し、これら資産価格の上昇を前提に実行された融資は急速に不良化した。邦銀には膨大な不良債権が積み上がり、毎年度巨額の処理費用が投入された。邦銀の財務は急速に悪化し、1990年代末には大手行の一角で経営破綻が発生した。破綻を免れた他の大手行もリストラ色となり、それまで拡大を続けてきた邦銀の国際ビジネスも縮小一辺倒となった。

不良債権問題が邦銀に及ぼしたインパクトは凄まじく、2000年以降、邦銀は生き残りをかけて大規模な合従連衡を進めた。1980年代末に23行存在した大手行は最終的に5グループに集約され、その中でも資産規模で他を凌駕する3大グループはメガバンクとよばれるようになった。3大メガバンクは金融コングロマリットに移行し、不良債権問題や組織再編が終息した2006年以降は再び邦銀の国際ビジネスをリードする存在となった。世界金融危機を比較的軽傷で乗り切った3大メガバンクは、グローバル金融市場での存在感を再び高めつつあり、2010年代以降は成長著しい東南アジアを中心に国際ビジネスを積極的に展開している。こうした「膨張→縮小・集約化→再生」の動きをみせる邦銀は日本経済の盛衰を象徴する存在であり、邦銀の国際ビジネスの推移を検討することは、日本経済の低迷の要因と今後の日本経済の姿を探るうえで有益な示唆を提供することにもなる。

本稿では、メガバンクを中心とした邦銀の国際ビジネスを3つの時期に分け、その到達点と課題を検討する。まずⅠでは、1990年代半ばまでの時期を振り返る。この時期は邦銀の国際ビジネスの拡大期であり、黄金期でもある。次にⅡでは、1990年代半ばから2000年代半ば

<sup>1</sup> 本稿は拙稿「メガバンクのグローバル展開」小川雄平・猿渡剛編著『国際ビジネス論を学ぶ』（中央経済社、2020年）を加筆、修正したものである。

までの時期を対象とする。この時期は邦銀の国際ビジネスの衰退期であり、邦銀の国際的なプレゼンスが急速に低下した時期にあたる。そしてⅢでは邦銀の国際ビジネスの再生期にあたる2005年以降の状況を検討したうえで、今後の邦銀の国際ビジネスを展望したい。

## I 1990年代半ばまでの邦銀の国際ビジネス

### 1. バブル期：国際ビジネスの黄金期

高度経済成長期以降の日本の企業金融では、都市銀行（都銀）、長期信用銀行（長信銀）、信託銀行（信託銀）といった大手行が重要な役割を担っていた。これらの銀行は製造業を中心とした大企業の成長を資金面から支え、輸出主導型の経済成長に大きく貢献した。1980年代半ばには、都銀13行、長信銀3行、信託銀7行の計23行<sup>2</sup>が国内市場でひしめき合い、規制で仕切られた業態の中で激しい競争を繰り広げていた。当時、金融の自由化は始まっていたものの、銀行の評価は規制金利時代から大きく変わらず、業態内での順位や量的指標がなお重視されていた。大企業の海外展開が進むにつれ、国内での大手行の競争は海外にも持ち込まれ、1980年代後半のバブル期には各行とも横並びで国際ビジネスを強化するようになったが、国際ビジネスでも競争は量的指標を軸に行われた。

株価が急騰したバブル期には、銀行が保有する株式等の時価と帳簿価格との差額である含み益が大幅に膨らみ、国際ビジネスでも積極的なリスク・テイクが行われた。ジャパン・マネーによる海外金融機関の買収が相次いだほか、都銀上位行を中心に海外拠点の開設が続き、大手行の海外店舗は急速に増加した（**図表1**）。高い格付けを得た大手行は低コストを武器に国際金融市場を席卷し、世界的な存在感を高めた。イギリスの金融専門誌『ザ・バンカー』によると、1990年の世界銀行ランキングで住友、第一勧業、富士の都銀3行が上位3位を独占し、上位20位までに大手行9行<sup>3</sup>が名を連ねた<sup>4</sup>。邦銀にとって1980年代後半のバブル期は国際ビジネスの拡大期であり、黄金期であった。

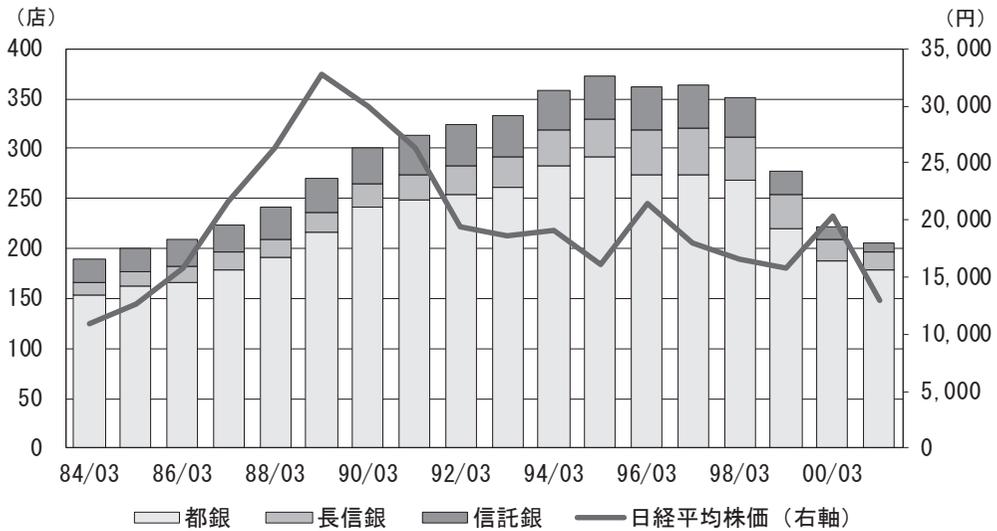
当時、大手行の国際ビジネスの主戦場はアメリカとヨーロッパであった。貿易摩擦の激化とプラザ合意後の急速な円高により、日系企業は本格的なアメリカ展開を進めており、現地では貿易金融に加えて運転資金や設備資金のニーズが高まっていた。大手行はこれらのニーズに応えるべく、シカゴやアトランタ、ヒューストンなどの都市に新たに拠点を設立した。この時期にはタックス・ハイブンで名高い中米のケイマンでも拠点の新設が相次いだ<sup>5</sup>が、こちらはアメリカでの投融資に用いるドル資金の調達窓口として機能した<sup>5</sup>。

<sup>2</sup> 1980年代半ばの都銀は第一勧業、三井、富士、三菱、協和、三和、住友、大和、東海、北海道拓殖、太陽神戸、東京、埼玉の13行。長信銀は日本興業、日本長期信用、日本債券信用の3行。信託銀は三井信託、三菱信託、安田信託、東洋信託、中央信託、日本信託、住友信託の7行であった。

<sup>3</sup> 同ランキングには住友、第一勧業、富士の3行に加え、三和（第5位）、三菱（第6位）、日本興業（第10位）、東海（第14位）、日本長期信用（第17位）、東京（第20位）の6行がランクインした。

<sup>4</sup> The banker. (n.d.). *Top 20 world banks, 1990*, Retrieved February 6, 2020, from <https://www.thebanker.com/Banker-Data/Banker-Rankings/New-World-Order/Top-20-world-banks-1990>

図表1 大手行の海外店舗数の推移



注) 店舗は支店と出張所の合計。

資料) 全国銀行協会『全国銀行財務諸表分析』(各年度版)より作成。

ヨーロッパについては、1993年の単一市場創設を見据えた域内ネットワークの構築を目的に進出が進み、ミラノやマドリード、バルセロナといった南欧にも大手行の拠点が新設された。またヨーロッパでは、富士、三菱、三和、第一勧業、住友の都銀5行が1987年から1989年にかけてロンドンやパリの証券取引所に上場し、域内での知名度向上に努めた<sup>6</sup>。

この時期の大手行による国際業務の特徴は、将来のユニバーサルバンク化を見据え、銀・証両面で体制整備を進めたことにあった。ロンドンやチューリッヒには1970年代に邦銀系の証券現地法人が設立され、証券ビジネスが積極的に展開されていたが、1980年代後半にはこの流れがニューヨークにも波及し、都銀上位行を中心に証券現地法人や信託現地法人の設立が相次いだ。

銀行業務でも、金融機関や大企業を相手にしたホールセール取引だけでなく、現地の中堅・中小企業を対象としたミドル・マーケット、リテール・マーケットの開拓も進んだ。この動きはアメリカや香港で顕著であり、大手行による現地金融機関の買収が相次いだ(図表2)。とりわけ三菱、三和、東京などの都銀による銀行買収が続いたカリフォルニアでは、邦銀系現地銀行の市場シェアが急速に高まり、経営の現地化による非日系企業の顧客開拓が進んだ。もっとも全体的にみれば、バブル期における大手行海外拠点の主要業務は調達資金の本店への供給や日本の非金融機関への貸付であり<sup>7</sup>、非居住者から調達した資金を非居住者に貸し付ける意味での国際銀行業務では無かった。

<sup>5</sup> 伊賀倉 (2016) 106ページ。

<sup>6</sup> その後も大手行がヨーロッパの証券取引所に上場する動きが続いたが、1990年代末のリストラで多くが海外上場を廃止した。なお三菱は1989年にニューヨーク市場にも上場し、後継会社(三菱UFJフィナンシャルグループ)が現在も上場を続けている。

図表2 1980年代の都銀による買収・資本参加事例

銀行名	時期	被買収金融機関名	業務内容	国・地域	備考
第一 勧業	1986年	浙江第一銀行	商業銀行業務	香港	2003年全株売却
	1989年	CIT グループホールディングス	商業貸付・リース・ ファクタリング業務	アメリカ	2001年全株売却
三井	1981年	マニュファクチャラーズ銀行	商業銀行業務	アメリカ	
富士	1984年	W・E・ヘラー	商業金融業務	アメリカ	2001年全株売却
三菱	1984年	バンク・オブ・カリフォルニア	商業銀行業務	アメリカ	
三和	1984年	コンチネンタル・イリノイ・ リーシング	ファイナンス・ リース業務	アメリカ	1999年全株売却
	1986年	ロイズ・バンク・カリフォルニア	商業銀行業務	アメリカ	2002年後継銀行を 全株売却
住友	1984年	ゴットルド銀行	商業銀行・資金運用受託・ 証券引受・販売業務	スイス	1999年全株売却
	1986年	ゴールドマン・サックス※	投資銀行業務	アメリカ	2000年一部売却 2002年全株売却
大和	1988年	レイニア・インターナショナル銀行 (香港内9拠点)	商業銀行業務	香港	1999年資産売却
	1989年	ロイズ銀行 (アメリカ国内15拠点)	商業銀行業務	アメリカ	1996年資産売却
東京	1988年	ユニオン・バンク	商業銀行・信託業務	アメリカ	

注) 銀行名は当時。無印は買収。※は資本参加。

資料) 日本金融通信社『日本金融名鑑』、『日本経済新聞』より筆者作成。

## 2. バブル崩壊直後：拠点数はなお拡大

日経平均株価は1989年末の38,915円をピークに急落し、1992年にはピーク時から半減となる2万円を割り込んだ。不動産価格も1991年にピーク・アウトし、これら資産価格の高騰が投資や消費を牽引したバブル経済は崩壊した。国内の景気は急速に悪化し、複合不況<sup>8</sup>ともよばれる深刻な不況に突入した。株価の急落で大手行では含み益が減少し、景気の悪化と担保不動産の価値下落によりバブル期に実行された貸出は急速に不良化した。大手行には不良債権が積み上がり、増加する処理費用が収益を圧迫し始めた。バブル期には過去最高益を更新し続けた大手行も1989年度以降は減益に転じ、1993年度の最終利益はピーク時のほぼ4分の1に激減した。

日本では1992年度末から「銀行の自己資本に関する国際統一基準」(自己資本比率規制)の適用が始まったが、含み益と最終利益の減少で自己資本の増加は進まず、株価の下落で増資による調達も困難になった。そのため、大手行では最低基準の自己資本比率8%を満たすべく資産規模の抑制が求められ、国際ビジネスでもバブル期のような積極的なリスク・テイクは影を潜めた。急速に進んだ円高の影響もあり、1990年代前半の大手行の国際部門

<sup>7</sup> 新保 (2016) 86ページ。またバブル期の香港での邦銀の活動について、二上 (1993) も「香港の邦銀支店の最大の機能が日本本国との外為、円資金のディーリング、JOMの入出超規制の補完、日本の事業会社へのインパクトローンの供与であったことは疑いないであろう」(239ページ)と分析している。

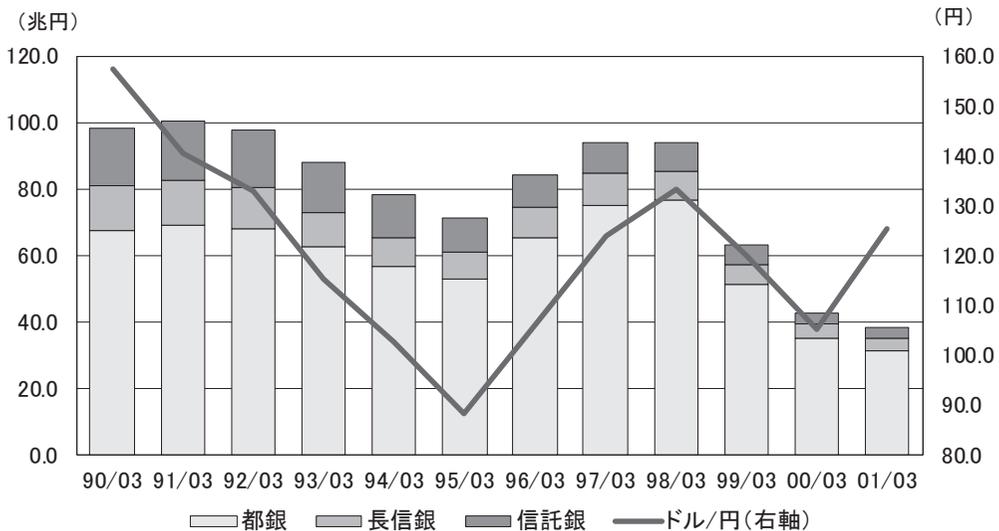
<sup>8</sup> 宮崎 (1992)。

貸出金は減少を続けた（図表3）。

1990年には三井と太陽神戸が合併して太陽神戸三井（1992年からさくら）が誕生した。翌1991年には協和と埼玉が合併して協和埼玉（92年からあさひ）となり、都銀は11行に減少した。これら合併行では海外でも重複店舗の統廃合が行われたが、大手行全体では1990年代前半も海外拠点は増加を続けた。アメリカでは、都銀下位の和が1989年に買収で店舗を一挙に増やし邦銀最大の店舗網を構築したほか、都銀上位の三菱も相次いで店舗を開設し、大手行のアメリカでの拠点は大幅に増加した。ヨーロッパでも大手行の拠点は増加したものの、他の地域と比較すると増加は少なく、欧州市場統合に伴う進出ブームは早くも沈静化した。

その一方で、アジアでの展開は大きく進んだ。アジアでの店舗増加は1980年代後半もアメリカやヨーロッパを上回っていたが、展開エリアは香港とシンガポールにほぼ限定されていた。しかし1990年代前半には、店舗増はこれら2地域以外で占められるようになり、展開エリアの多様化が進んだ。この時期に大手行が数多く立地したのが、改革開放による経済成長が本格化した中国の上海、日系製造業による直接投資が進んだタイのバンコック、マレーシアのラブアンであった。「内-外」型の取引が可能なオフショア・センターのラブアンには大和と北海道拓殖、日本債券信用を除くすべての都銀・長信銀が出店し<sup>9</sup>、マレーシアに進出した日系企業の資金需要に応えた。アジアでの拠点拡大により、1990年代前半の大手行による同地域への与信は、国際ビジネス全体が縮小する中で急増し（図表4）、取

図表3 大手行の国際業務部門貸出金（単体）の推移

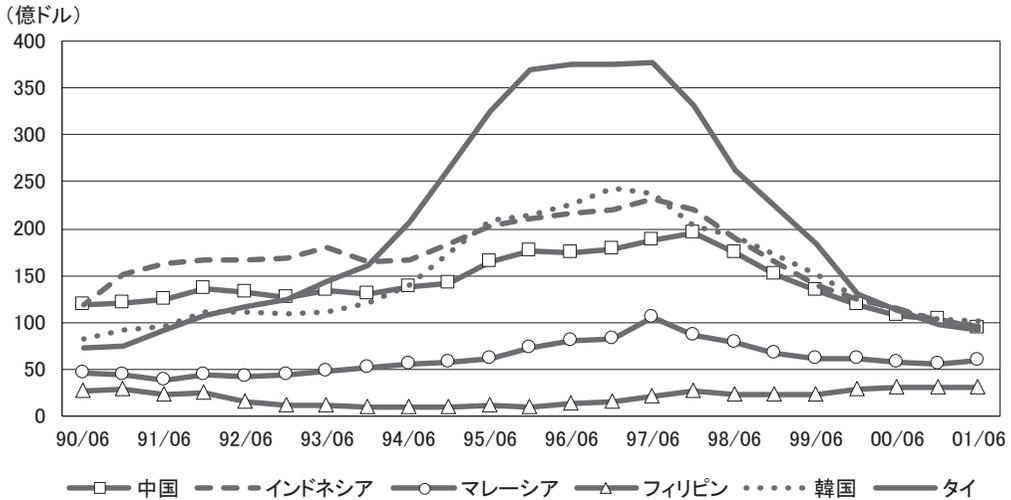


注) 貸出金残高は91/03まで末残ベース。92/03以降は平残ベース。

資料) 日本銀行「主要時系列統計データ表」、日本金融通信社『ニッキン資料年報』（各年版）より作成。

<sup>9</sup> 国際金融情報センター編（1999）によると、マレーシア中央銀行はマレーシアで活動する外資系企業がオフショアローンや保証を取り入れる際には、一部の場合を除いてラブアン市場から調達することを強く要請していた。またラブアン市場から調達すれば、外資系企業は借入の6割を地場銀行から行わなければならないという、オフショアでの資金調達規制が免除された（117-118ページ）。

図表4 邦銀のアジア地域への与信額の推移



注) 所在地ベース。

資料) 国際決済銀行「国際与信統計」より作成。

引対象も日系企業から非日系の現地企業へと広がっていった<sup>10</sup>。

## II 1990年代半ばから2000年代前半までの邦銀の国際ビジネス

### 1. 1990年代後半：泥沼化する不良債権問題

国内での不良債権問題は深刻さを増し、1994年度の決算は住友と日本信託の大幅な最終赤字により大手行全体で初の赤字となった。日本信託は都銀上位の三菱に支援を仰ぎ、1994年秋に同行の子会社となった。1995年度は住宅金融専門会社向けを中心に処理費用がかさみ、住友など都銀4行を除く大手行で大幅な赤字となった(図表5)。

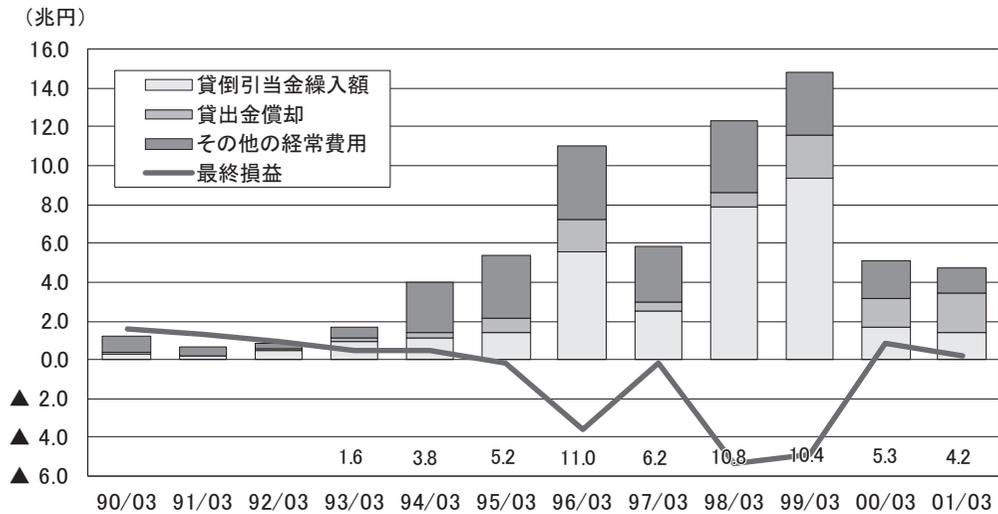
ニューヨークでの巨額損失事件をきっかけに、1996年の初頭には都銀下位の大和がアメリカ市場からの撤退を余儀なくされた<sup>11</sup>。アメリカでの銀行経営の経験から大手行は不良債権の早期処理とディスクロージャーの重要性を学んだが、その経験は活かされなかった。1996年の春には三菱と東京との合併で当時日本最大の東京三菱が誕生するなど前向きな展開も見られたが、邦銀の不良債権の全容はなお明らかではなく、邦銀と日本の金融システムへの信認は内外で大きく傷ついた。

大手行の格付けはバブル期から一転して下がり、ジャパン・プレミアムとよばれる上乘せ金利を支払わなければ、ドル資金を調達することが困難になった。外貨調達コストの上

<sup>10</sup> その結果、「邦銀にとっては、米国で蹶跌したミドル・マーケット取引がアジアで実現できたかたちとなった」(徳丸(2009)210ページ)という。

<sup>11</sup> 事件の詳細については久原(1997)128-132ページが詳しい。大和のアメリカ国内の支店は住友に引き継がれたが、住友は1998年4月にこれらの支店を閉鎖し、同国でのミドル・マーケットから撤退した。

図表5 大手行の不良債権処理費用と最終損益（単体）の推移



注) その他の経常費用には不良債権処理以外の費用も含まれる。グラフ内の数値は金融庁の公表データ。  
 金融庁公表データの99/03期と00/03期には破綻した長信銀2行（00/03期は1行）を含まず。  
 資料) 金融庁「不良債権処分損等の推移」、全国銀行協会『全国銀行財務諸表分析』（各年度版）より作成。

昇で競争力は低下し、大手行の国際ビジネスの採算は悪化した。1996年度の決算では大手行全体の赤字は縮小したが、長信銀最下位の日本債券信用が2年連増で大幅な最終赤字を計上した。同行は1997年4月に海外からの全面撤退を柱とする経営再建策を公表したが、信用不安が収まることはなかった。

1997年の夏にはアジア通貨危機が発生し、1990年代前半からインドネシア、タイ、マレーシア等でビジネスを拡大していた都銀等は大きな痛手を被った。同年秋には都銀最下位の北海道拓殖が経営破綻し、大手行の不倒神話は崩壊した。金融仲介は機能不全に陥り、貸し渋りや貸し剥がしが社会問題となった。日本の金融システムに対する内外の信託を回復するために、政府は不良債権問題への厳格な対応を大手行に要求し、不良債権処理を加速するために公的資金を用いた資本注入のスキームを構築した。

1998年の春には「金融機能安定化法」に基づき大手行等21行に対して総額1兆8,000億円の資本注入が行われたが、注入額が少なく信託の回復には不十分であった。ジャパン・プレミアムは再び拡大し、外貨調達困難等から大手行の海外への与信は大きく削減された<sup>12</sup>。その後1998年の秋から年末にかけて日本長期信用、日本債券信用の長信銀2行が経営破綻し、金融危機はピークに達した。2行は一時国有化され、日本長期信用も海外からの全面撤退に迫られた。翌1999年の春には「早期健全化法」に基づき大手行等15行に対して総額7兆4,500億円の資本注入が行われ、この段階に至ってようやく、大手行の更なる経営破綻は回避された。

<sup>12</sup> 高安(1999)によると、都銀9行の資産規模は1997年度末から1998年度末にかけて全体で5.5%減少したが、国内が微増の一方で、海外はアジア・オセアニアが33.6%の減、欧州が41.7%の減、米州が18.9%の減と、海外は全ての地域で減少となった。

公的資金の申請に先立って、大手行は政府に経営健全化計画を提出し、国際ビジネスを含む業務の再構築を政府に約束した。その多くは選択と集中を基本方針に掲げ、国際ビジネスの縮小と国内への回帰を謳った。株価の長期低迷と益出しによる帳簿価格の上昇により、邦銀の多くで有価証券の含み損が顕在化しており、海外撤退による自己資本比率規制の国内基準への変更については、財務面のメリットは大きかった<sup>13</sup>。そのため、大手行の中には海外銀行業務の縮小にとどまらず全面撤退する銀行も現れた。

信託銀では中央信託ほか3行が海外銀行業務からの撤退を表明し、海外拠点を残す三菱信託と住友信託も海外では市場運用と受託財産管理に特化することになった。都銀でもあさひが海外銀行業務の抜本的縮小を、大和は全面撤退を決めた(図表6)。すでに北海道拓

図表6 経営健全化計画による大手行の国際ビジネスの再構築

銀行名	海外拠点と海外業務に対する方針	98/3実績		03/3計画	
		支店	現法	支店	現法
第一勧業	リスク比採算性の高い分野や日系企業との関わりの高い業務を中心に取組み、それ以外の分野は思い切った縮小・撤退を図る。	25	21	16	15
さくら	日系企業取引へ特化。「海外非日系」取引は非戦略分野であり、縮小、撤退の方向。	23 ※40	23	13 ※19	19
富士	経営資源をニューヨーク、ロンドン等の中核拠点に集約し、資産を大幅に圧縮。	25 ※47	18	15 ※27	12
あさひ	国内リテール業務への特化、リテール業務以外の抜本的な見直し。海外業務を大幅縮小。	12	9	5	1
三和	低採算の欧米はリストラ。コアビジネスと位置付けているアジアに絞って注力。	25 ※61	20	19 ※35	14
住友	アジアの業務環境変化への対応、海外拠点の合理化・効率化を推進。	37	27	15	21
大和	海外支店を全廃し、海外のバンキング業務から撤退。	6	9	0	5
東海	アジアのネットワークに経営資源を集中する一方、欧米市場を中心に統廃合を実施。	16	30	9	12
日本興業	コアビジネスを展開するうえで不可欠な分野を強化し、それ以外の業務は縮小・撤退。	22	16	14	14
三井信託	海外バンキング業務から撤退を行い、全ての海外支店を閉鎖。	5	7	0	2
三菱信託	海外拠点で行う業務は投資・市場運用と受託財産管理であり、最低限米・欧・アジア3極の拠点を維持。	8	11	4	6
安田信託		7	6	0	1
東洋信託	海外の銀行業務から全面的に撤退。他の海外拠点は証券運用・管理業務を中心に再編・統合。	6	7	0	3
中央信託	海外融資業務から撤退。全海外支店を廃止。	3	3	0	2
住友信託	海外与信事業は全体として縮小。海外拠点は資産運用拠点として重要な機能を担っており、米国・欧州・アジアの3拠点到集約。	7	9	3	3

注) 支店は海外支店。現法は現地法人。海外支店は出張所、駐在員事務所を除くベース。※はこれらを含むベース。三井信託と中央信託の03/3の係数は両行の合併後の計画値。安田信託は富士を通じて公的資金を事実上申請。銀行名は当時。

資料) 各行『経営の健全化のための計画』より作成。

<sup>13</sup> 海外銀行業務から撤退して国内基準行に転換すれば、含み損を自己資本から差し引く必要がなくなる。また自己資本比率の最低基準自体も国内基準行の方が低く(国際基準行: 8%、国内基準行4%)、地方銀行を中心に海外銀行業務から撤退し、国内基準行に転換する銀行が続出した。

殖は経営破綻で姿を消し、長信銀2行も特別公的管理のもとで海外からの撤退が進んでいた。そのため、海外での銀行業務を継続する大手行は、第一勧業、さくら、富士、東京三菱、三和、住友、東海、日本興業の8行に絞られた。

## 2. 2000年代前半：劇的に進む集約化

海外での銀行業務を継続する大手8行も現状維持は許されず、国際ビジネスでも聖域なきリストラが求められた。ここでも基本方針は選択と集中であり、各行とも顧客ターゲットを日系企業に絞り込み、バブル崩壊以降拡大が進められてきた非日系企業との取引については、縮小や撤退が目指された。

アメリカや香港では、バブル期に現地金融機関の買収によるミドル・マーケット、リテール・マーケットへの参入が進み、バブル経済崩壊以降も一定の成果をあげていた。買収した金融機関の中には優良子会社に育った事例もあったが、経営健全化計画に基づくノン・コア事業の縮小・撤退の方針を受けて、1990年代末以降その多くが売却された（前掲図表2）。また展開エリアについても、アメリカ、ヨーロッパ、アジアの3極体制が見直され、各行とも日系企業が多数展開するアジアに特化する方針が示された。アメリカとヨーロッパの拠点は軒並み削減され（図表7）、海外資産の圧縮によるダウンサイジングが加速した（前掲図表3、図表4）。

図表7 大手行の海外店舗地域分布

	84/03		89/03		94/03		99/03		04/03	
	店舗数	(%)	店舗数	(%)	店舗数	(%)	店舗数	(%)	店舗数	(%)
北米	58	30.7	79	29.3	108	30.1	57	20.6	23	17.2
ニューヨーク	22	11.6	23	8.5	21	5.8	16	5.8	6	4.5
ロサンゼルス	19	10.1	22	8.1	20	5.6	11	4.0	4	3.0
その他	17	9.0	34	12.6	67	18.7	30	10.8	13	9.7
中南米	20	10.6	28	10.4	31	8.6	19	6.9	8	6.0
ケイマン	3	1.6	14	5.2	18	5.0	13	4.7	6	4.5
その他	17	9.0	14	5.2	13	3.6	6	2.2	2	1.5
オセアニア	0	0.0	0	0.0	1	0.3	3	1.1	4	3.0
ヨーロッパ	46	24.3	64	23.7	77	21.4	45	16.2	23	17.2
ロンドン	23	12.2	23	8.5	21	5.8	13	4.7	6	4.5
パリ	2	1.1	8	3.0	10	2.8	6	2.2	3	2.2
その他	21	11.1	33	12.2	46	12.8	26	9.4	14	10.4
中近東・アフリカ	1	0.5	1	0.4	1	0.3	1	0.4	1	0.7
アジア	64	33.9	98	36.3	141	39.3	152	54.9	75	56.0
香港	26	13.8	46	17.0	46	12.8	33	11.9	8	6.0
シンガポール	16	8.5	22	8.1	20	5.6	14	5.1	6	4.5
その他	22	11.6	30	11.1	75	20.9	105	37.9	61	45.5
合計	189	100.0	270	100.0	359	100.0	277	100.0	134	100.0
銀行数	23行 (22行)		23行 (22行)		21行 (20行)		19行 (18行)		14行 (7行)	

注) 店舗は支店と出張所の合計。銀行数の括弧は海外店舗を保有する銀行で内数。

資料) 全国銀行協会『全国銀行財務諸表分析』（各年度版）より作成。

公的資金による資本注入で大手行の経営は一息ついたが、大手行を取り巻く環境は厳しさを増した。金融ビッグバンの進展で外国為替取引や業務の自由化が進み、金融機関の競争は内外で熾烈になった。その中で、デフレ進行に伴う不況の深刻化により不良債権の新規発生が続き、今後政府の不良債権処理策は一層厳格となることが予想された。

2000年前後に生じたITバブルにより日経平均株価は一時20,000円を回復したが、ITバブルの崩壊で再び大きく下落した。会計ビッグバンの一環で時価会計が導入され、株価下落が銀行経営に及ぼすインパクトはより大きくなった。決算も連結重視に変わり、子会社を使った「飛ばし」等の損失隠しは意味をなさなくなった。さらに、株式の相互持合いが崩れ行く中で、持合い株の受け皿となった外国人投資家は大手行の株式保有比率を高め、銀行業でも欧米流の株主重視の経営が強く求められるようになった。

こうした状況に対して、大手行は選択と集中による縮小均衡だけで生き残ることは困難と判断し、金融ビッグバンで認められた金融持株会社制度を活用し、かつてない規模で再編を進めることになった。2000年の秋には第一勧業、富士、日本興業の3行が持株会社方式で経営統合を行い<sup>14</sup>、当時国内最大のみずほホールディングス（みずほHD）が設立された。連結総資産が100兆円を超える世界最大級の銀行グループの誕生で他の大手行でも危機感が一気に高まり、その後堰を切ったように大手行の再編が進んだ。

2001年の春にはさくらと住友が合併して三井住友が誕生し、その後持株会社の三井住友フィナンシャルグループ（三井住友FG）が設立された。同じく2001年の春には、東京三菱、日本信託、三菱信託の3行と、三和、東海、東洋信託の3行がそれぞれ持株会社方式で経営統合を行い、三菱東京フィナンシャル・グループ（三菱東京FG）とUFJホールディングス（UFJHD）が設立された。また2003年の春には、みずほHDが不良債権処理の加速による組織再編を実施し、みずほフィナンシャルグループ（みずほFG）となった。こうして海外で銀行業務を展開する大手行は、金融持株会社のもとで銀行と信託を併せ持つ4つの銀行グループに再編された<sup>15</sup>。大手行同士の経営統合で各グループの資産規模は巨大化し、これら銀行グループはメガバンクとよばれるようになった。

### Ⅲ 2000年代後半以降の邦銀の国際ビジネス

#### 1. 2000年代後半：前向きな展開が復活

その後も不良債権問題は好転せず、日本経済は低迷を続けた。2003年3月には日経平均株価が8,000円を割り込み、2002年度の4大メガバンクの決算は全グループで赤字となった。不良債権問題が「失われた10年」の原因であるとした政府は、2003年度から金融再生プログラムを実施し、4大メガバンクを中心とした主要行に対し2年間で不良債権比率を半減

<sup>14</sup> 富士は1999年3月末に安田信託を子会社化しており、実質的には大手行4行の統合であった。

<sup>15</sup> そのほか、2000年4月には中央信託と三井信託の合併により中央三井信託が誕生し、2002年3月には大和銀の主導で設立された大和銀ホールディングスにあさひが参加し、2003年3月にりそなホールディングスとなった。

する数値目標を課した。

主要行は生き残りを賭けて不良債権処理を急いだが、その過程でりそなホールディングス（りそな HD）と UFJHD の 2 グループが経営不安に陥った。あさひと大和を中心に設立された国内専業のりそな HD には 2004 年の春に公的資金を用いた資本注入が行われ、一時実質的に国有化された。また UFJHD は三菱東京 FG との経営統合に追い込まれ、2005 年の秋には両社が合併して国内最大の三菱 UFJ フィナンシャル・グループ（三菱 UFJFG）となった。金融再生プログラムが終了した 2004 年度末には不良債権比率の半減目標は達成され、大手行の長きにわたる不良債権との格闘は終わったが、海外銀行業務を展開する大手行は最終的に 3 大メガバンクに集約された。

3 大メガバンクは 2006 年に公的資金を完済し、同年の秋にはみずほ FG がニューヨーク証券取引所への上場を果たした。メガバンクでは三菱 UFJFG に次ぐ事例となり、邦銀復活を内外に印象付けた<sup>16</sup>。経営の自由度を高めたメガバンクは再び前向きな業務展開を開始し、国際ビジネスでは、成長著しい BRICs（ブラジル、ロシア、インド、中国）などの新興経済国を中心に事業拡大を進めた。

とりわけ「世界の工場」となった中国では、各メガバンクともシンジケート・ローン等に積極的に取り組むとともに、地元有力銀行への出資や、人民元業務の強化と出店増を目的とした現地法人の設立が行われた。中国での既存の支店は現地法人に移管され、その後沿海部から内陸部へと店舗展開が進んだ。世界的な景気拡大を背景に、3 大メガバンクは BRICs のほかアメリカ、ヨーロッパでも取引を伸ばし、海外での貸出金は大きく増加した（図表 8）。もっとも、この時期の新興経済国ビジネスでは、日米欧の銀行がしのぎを削る展開となっており、3 大メガバンクを中心とした邦銀が新興経済国を巡る国際金融市場でバブル期ほどの存在感を示したわけではなかった<sup>17</sup>。

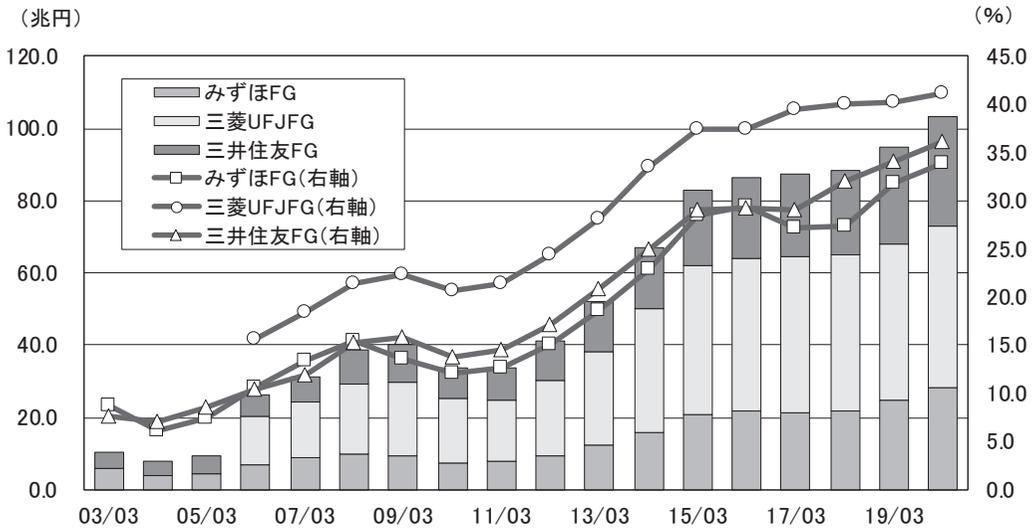
2008 年の秋にはアメリカの大手証券会社リーマン・ブラザーズが経営破綻し、世界金融危機が始まった。当初アメリカ国内に限定されたサブプライム危機は証券化によって世界中に拡散し、証券化商品の組成や投資に取り組んでいた欧米の金融機関は大きな痛手を被った。アメリカで証券化ビジネスが盛り上がった当時、メガバンクは国内で不良債権問題と格闘しており、証券化ビジネスを本格的に展開できずにいた。そのため、国内勢では証券化ビジネスの先頭を走っていたみずほ FG を含めても、邦銀の損失は比較的軽微にとどまり、メガバンクは、海外資産の切り売りに迫られた 1990 年代末とは一転して、経営困難に陥った欧米の金融機関を支援する側に回った。

2008 年には、みずほ FG 傘下のみずほコーポレートがアメリカの大手証券会社メリルリ

<sup>16</sup> 2011 年 4 月には中央三井信託が設立した中央三井トラストホールディングス（2007 年 10 月に三井トラストホールディングスから改称）に住友信託が参加し、三井住友トラストホールディングスとなった。その結果、日本の大手行は海外銀行業務を展開する、みずほ、三菱 UFJ、三井住友の 3 大メガバンクと、りそな、三井住友トラストの計 5 グループに集約された。

<sup>17</sup> 高安（2008）49-50 ページ。

図表8 3大メガバンクの海外貸出金残高（連結）の推移



注) 右軸の%は連結総貸出金残高に占める海外貸出金の比率。

資料) 各グループ『有価証券報告書』（各年度版）より作成。

ンチに1,300億円出資し、邦銀がバブル崩壊後欧米の金融機関に出資する初の事例となった。その後も、三井住友FGによるイギリスの商業銀行大手パークレイズへの出資（1,060億円）、三菱UFJFGによるアメリカの大手証券会社モルガン・スタンレーへの出資（9,000億円）が続いた。また三井住友FGは、アメリカの商業銀行大手シティグループから国内証券大手の日興コーディアル等を5,000億円で買収した。三井住友FGは買収した同証券をグループの中核証券に育成し、三菱UFJFGもモルガン・スタンレーとの2つの合弁会社を証券戦略の柱に据えた。2008年度の決算は3グループ全てで赤字になったものの、3大メガバンクは世界金融危機をチャンスととらえ、証券戦略の強化を急いだ。

## 2. 2010年以降：再び加速するアジア展開

自己資本比率規制をはじめとする国際的なプルーデンス規制が世界金融危機を防ぐことが出来なかったことへの反省から、世界金融危機以降、国際金融規制は軒並み強化された。自己資本比率規制は2013年からバーゼルⅢに移行することになり、最低基準の引き上げと自己資本の質の強化が求められた。2011年には金融安定理事会（FSB）が世界の巨大金融機関29グループを「グローバルなシステム上重要な銀行」（G-SIBs）に認定し、日本からは3大メガバンク全てが選ばれた。G-SIBsには自己資本比率の上乗せ等が求められ、規制対応に必要なコストは大きく増加した。金融コングロマリット化に伴う組織構造の複雑化が進む中でガバナンスの強化も求められ、巨大金融機関の舵取りは世界的にも困難を増している<sup>18</sup>。

2010年には三井住友FGがニューヨーク証券取引所に上場し、3大メガバンクが世界最大の資本市場に出揃った。グローバル・プレイヤーとなった3大メガバンクは世界中の投

資家から評価を受ける存在となり、欧米の有力金融機関に見劣りする収益力の強化が不可欠となった。経営では資産拡大に結び付かない非金利収益の拡大が求められ、資産拡大に結び付く融資等でもより収益率が高いビジネスを進めることが重要となった。メガバンクは国際ビジネスでシンジケート・ローンの組成や売却、取引先企業の資金管理を包括的に受託するトランザクション・バンキングに積極的に取り組み、非金利収益の拡大を図った。またアセット・ビジネスでは、人口増が続き国内よりも高い利ざやが見込まれるアジアへのシフトが目指された。

2010年に始まったギリシャ経済危機の影響はEU（ヨーロッパ連合）全域に拡大し、PIIGS（財政問題が懸念されたポルトガル、イタリア、アイルランド、ギリシャ、スペイン）向けの債権や国債を多く抱えるヨーロッパの大手銀行は大きな損失を被った。これらの銀行は不採算分野・地域からの撤退を推し進め、国際金融市場では生存空間が広がった。財務に余力を抱える日本の3大メガバンクは、このチャンスを利用して、ヨーロッパの大手銀行が退いたアジアを中心に海外ビジネスを拡大させた。貸出債権の購入等でストックを積み増す動きが続き、現地金融機関の買収も相次いで行った。

とりわけ、メガバンクの事業拡大が目立ったのは東南アジアであった。現地有力銀行の買収によってリテール業務に参入するとともに、買収した銀行と現地法人の合併によってホールセールからリテールまで一貫して行う体制を整えた。この動きは三菱UFJFGで顕著であり、2013年以降、域内主要国であるタイ、インドネシア、ベトナム、フィリピンで現地有力銀行を次々とグループに取り込んだ<sup>19</sup>。「アジア・セントリック」を掲げる三井住友FGも同様の動きを見せており、香港、カンボジア、インドネシア等で現地銀行のグループ化を積極的に進めている（図表9）<sup>20</sup>。こうした動きにより、近年では各グループともアジアへの収益面での依存を急速に高めており、直近では連結経常収益の1割から2割がアジアビジネスによるものとなっている。また粗利益でも、連結業務粗利益の3割から5割が国際ビジネスによるものとなっており、各グループとも1990年代の水準を大きく上回っている（図表10）<sup>21</sup>。したがって、3大メガバンクを中心とした邦銀にとって国際ビ

<sup>18</sup> 世界金融危機の震源地であるアメリカでは、2014年に外国銀行に対する規制が強化され、一定規模以上の外国銀行がアメリカに中間持株会社を設立し、アメリカの銀行持株会社と同様のプルデンシャル規制に従うことが2016年7月より義務付けられた。同規制の詳細については岩井（2014）を参照。同規制に対応して、3大メガバンクはアメリカに中間持株会社を設立した（三菱UFJFG（2014年7月）、みずほFG（2016年7月）、三井住友FG（2019年1月））。

<sup>19</sup> インドネシアでの近年の外国銀行の参入や事業拡大を分析した北野・武井（2018）によると、三菱UFJを含む外国銀行の同国市場の参入は、オーバーバンキングといわれている同国での銀行統合の促進、インフラ整備向け資金調達促進、Fintech企業との競争が激化している地元銀行の競争力強化の点で、同国監督当局からの支持を得ている（8-12ページ）。

<sup>20</sup> 矢口・山口・佐久間（2018）によると、こうしたメガバンクのASEANネットワークの構築により、とりわけリテール金融サービスにおいて、邦銀に買収・提携された地場銀行の国際ネットワークの中で、「金融が発達している国」から「遅れている国」へという形で技術の伝播が生じているという（53-55ページ）。

<sup>21</sup> 業務粗利益には一部市場関連損益が含まれるため、国際ビジネスによる業務粗利益は厳密な意味で国際銀行業務による粗利益を示すものではない。

ジネスは、今日、国内ビジネスが縮小するなかで収益を支える重要なドライバーとなったといえよう。

図表9 3大メガバンクによる東南アジアでの買収・資本参加事例

年	月	銀行名	内容
2008	11	三井住友	エグジムバンク（ベトナム）に出資。筆頭株主へ
2010	1	三井住友	東亜銀行（香港）に出資。
2011	9	みずほコーポレート	ベトコンバンク（ベトナム）に出資。民間では最大株主へ
2011	10	みずほ	バリモア・ファイナンス（インドネシア）に出資。子会社化
2012	12	三井住友	東亜銀行（香港）に追加出資。
2013	12	三菱東京UFJ	ウィエティンバンク（ベトナム）に出資。持分法適用会社へ
2013	5	三井住友	年金貯蓄銀行（インドネシア）に出資。
2013	12	三菱東京UFJ	アユタヤ銀行（タイ）を買収。子会社化。
2014	3	三井住友	年金貯蓄銀行（インドネシア）に追加出資。持分法適用会社へ
2014	9	三井住友	アクレダ・バンク（カンボジア）に出資。
2015	1	三菱東京UFJ	バンコク支店をアユタヤ銀行（タイ）に統合。
2015	3	三井住友	東亜銀行（香港）に追加出資。持分法適用会社へ
2015	9	三井住友	アクレダ・バンク（カンボジア）に追加出資。持分法適用会社へ
2016	4	三菱東京UFJ	セキュリティバンク（フィリピン）に出資。持分法適用会社へ
2017	12	三菱東京UFJ	バンクダナモン（インドネシア）に出資。
2018	7	三菱UFJ	バンクダナモン（インドネシア）に追加出資。持分法適用会社へ
2019	2	三井住友	現地法人と年金貯蓄銀行（インドネシア）が合併。子会社化
2019	4	三菱UFJ	バンクダナモン（インドネシア）に追加出資。
2019	4	三菱UFJ	バンクダナモン（インドネシア）を子会社化。

注）銀行名は当時。

資料）各行プレスリリースより作成。

図表10 3大メガバンクによる国際ビジネスの収益状況

		11/03	12/03	13/03	14/03	15/03	16/03	17/03	18/03	19/03	20/03
みずほ F G	連結経常収益（兆円）	2.72	2.72	2.91	2.93	3.18	3.22	3.29	3.56	3.93	3.99
	うち日本（％）	86.1	82.7	78.4	77.7	74.7	74.8	69.6	67.5	58.4	59.3
	うち米州（％）	4.8	5.7	8.4	6.9	9.0	10.0	13.1	15.5	19.5	20.3
	うちアジア・オセアニア（％）	4.8	6.6	8.6	9.2	10.6	10.5	11.8	11.5	15.0	14.0
三井住友 F F F G	連結業務粗利益（兆円）	2.03	2.00	2.17	2.04	2.25	2.22	2.09	1.92	1.81	2.06
	うち海外（％）	14.3	18.7	21.0	25.2	29.1	26.3	27.4	29.1	33.5	30.5
三菱 U F J F G	連結経常収益（兆円）	4.53	4.95	4.76	5.18	5.64	5.71	5.98	6.07	6.70	7.30
	うち日本（％）	79.0	71.3	72.3	68.0	59.6	61.5	59.0	57.4	51.9	52.5
	うち米州（％）	10.5	16.0	12.1	14.8	16.3	17.3	18.2	19.0	21.9	19.7
	うちアジア・オセアニア（％）	5.8	7.0	9.4	10.0	17.3	16.0	15.7	16.4	17.8	19.1
三井住友 F F F G	連結業務粗利益（兆円）	3.52	3.50	3.63	3.75	4.23	4.14	4.01	3.85	3.73	3.99
	うち海外（％）	23.7	24.9	28.5	32.2	39.1	41.4	42.4	43.9	46.9	47.5
三井住友 F F F G	連結経常収益（兆円）	3.85	3.95	4.33	4.64	4.85	4.77	5.13	5.76	5.74	5.31
	うち日本（％）	89.3	86.2	82.2	81.1	78.0	75.3	73.0	72.3	67.1	65.8
	うち米州（％）	4.1	4.3	4.6	5.1	6.1	7.8	9.6	9.6	12.8	14.4
	うちアジア・オセアニア（％）	4.3	6.0	6.6	6.2	8.0	8.2	8.4	8.3	11.0	12.4
三井住友 F F F G	連結業務粗利益（兆円）	2.50	2.59	2.79	2.90	2.98	2.90	2.92	2.98	2.85	2.77
	うち海外（％）	14.7	16.8	20.6	22.6	25.3	26.6	28.9	29.5	36.3	36.7

注）連結経常収益、連結業務粗利益とも内訳合計は100%にならない。

資料）各グループ『有価証券報告書』より作成。

## おわりに

2013年からの「アベノミクス」による大幅な金融緩和は株高と債券高をもたらし、3大メガバンクの決算は2012年度から2014年度にかけて高水準に推移した。2013年度は三井住友FGが2期連続で、みずほFGも8期ぶりに過去最高益を更新し、2014年度は三菱UFJFGが邦銀で初めて連結最終利益1兆円越えを実現した。しかし、2015年度以降はマイナス金利政策の影響が大きく減益が続いている。フィンテックの台頭もあって本業の収益力低下が明らかとなり、3大メガバンクは揃って国内での大規模なリストラの実施を公表した。直近の2019年度決算では、2018年度の反動で増益となったみずほFGを除くと、三井住友FGが小幅減益、三菱UFJFGは大幅な減益となっている。

こうした状況のもとメガバンクの国際ビジネスは伸び悩む国内利益を下支えする役割を担っている。今日では各グループとも国際ビジネスは粗利の3割以上を担っており、とりわけ国際ビジネスからの収益、利益が経常収益、粗利の5割に迫る三菱UFJFGは「日本をベースとしたアジアのグローバルバンク」になりつつある。近年では欧米の金融機関の復活により業務の拡大は頭打ちであるが、グローバル・プレイヤーの一員として3大メガバンクが成長を続けるためには、今後とも国際ビジネスの強化が必要である。高齢化と人口減の進行により国内市場の拡大はもはや望み薄であり、若年人口が多く今後も経済成長が見込まれるアジアを中心とした国際ビジネスは、日本をホーム・マーケットとするメガバンクにとって生命線となろう。

今後メガバンクの国際ビジネス進展のカギはリスク管理と現地化である。欧米の金融機関の復活に伴うシンジケート・ローン等の伸び悩みから、メガバンクはリスクが高いレバレッジドローンを増やしているといわれる<sup>22</sup>。3大メガバンクとも国際部門の貸出金が高水準で推移する中、行き過ぎたリスク・テイクと将来の不良債権の増加が懸念されている。大手銀行の劇的な集約化をもたらしたバブル崩壊後の不良債権問題を持ち出すまでもなく、リスク管理は銀行経営の要諦であり、適切な管理が求められる。

もうひとつのカギは現地化である。外貨調達不安定化が金融破綻の一因となった事例が示すように、国際銀行業務を持続的に拡大するためには外貨調達の安定化が欠かせない。したがって、海外でのリテール・バンクの経営は今後メガバンクの国際ビジネスの拡大にとって不可欠である。また市場業務については収益のぶれが大きく、持続的な成長ためには、やはり安定的な収益が期待できるアセット・ビジネスの強化が望ましい。既に東南アジアやアメリカでは現地銀行のグループ化を通じて現地化が進められているが、この流れを今後とも拡大していく事が求められよう。

<sup>22</sup> 日本銀行金融機構局（2019）第IV章を参照。

## (謝辞)

東アジア学会設立30周年にあたり、長年にわたり学会活動を物心両面で支えていただいた徳島名誉会長並びにトクスイコーポレーションの皆様にご心よりお礼申し上げます。

## (参考文献)

- 伊鹿倉正司 (2016) 「わが国都市銀行の重層的国際化」『経済学論集』(東北学院大学学術研究会) 第187号、93-118ページ。
- 岩井浩一 (2014) 「FRBにより最終化された外国銀行組織へのプルデンシャル規制」『野村資本市場クォーターリー』2014年春号、1-14ページ。
- 北野陽平・武井悠輔 (2018) 「外国銀行による参入や事業拡大の動きが加速すると見られるインドネシアの銀行業界」『野村資本市場クォーターリー』2018年夏号、1-13ページ。
- 久原正治 (1997) 『銀行経営の革新—日米比較研究』学文社。
- 国際金融情報センター編著 (1999) 『変動する世界の金融・資本市場 (下巻) アジア・中南米・中東編』金融財政事情研究会。
- 新保芳英 (2016) 「バブル期における銀行行動の特徴とその背景」『東京国際大学論叢 経済学研究』第1号、71-93ページ。
- 高安健一 (1999) 「邦銀のアジア戦略再構築に向けて」『RIM 環太平洋ビジネス情報』(日本総合研究所) 第46号、42-55ページ。
- \_\_\_\_\_ (2008) 「国際金融市場における新興成長地域 (BRICs および資源輸出国) の資金調達活動 (2002年~2008年3月)」『環太平洋ビジネス情報 RIM』(日本総合研究所) 第31号、33-65ページ。
- 徳丸浩 (2009) 「アジア通貨危機と日本の金融機関行動—邦銀のアジア業務：進出・撤退・再進出」(内閣府経済社会総合研究所企画監修・伊藤元重編『国際環境の変化と日本経済』慶應義塾大学出版会)、201-233ページ。
- 二上季代司 (1993) 「アジア金融・証券市場におけるわが国銀行・証券会社」大阪市立大学経済研究所・濱田博男編『アジアの証券市場』東京大学出版会、213-239ページ。
- 日本銀行金融機構局 (2019) 『金融システムレポート』(2019年10月)。
- 宮崎義一 (1992) 『複合不況—ポスト・バブルの処方箋を求めて』中公新書。
- 矢口満・山口綾子・佐久間浩司 (2018) 「日本とアジアの金融市場統合—邦銀の進出に伴うアジアの金融の深化について」『フィナンシャル・レビュー』(財務省財務総合政策研究所) 第133号、36-64ページ。

# 外航旅客航路の可能性と課題

— ボーダーツーリズムによる国境地域振興の観点から —<sup>1</sup>

## The Potential and Issues of International Passenger Ships in Japan: From the Viewpoint of Border Tourism

福田 晴 仁  
FUKUDA Seiji

### 1. はじめに

日本は領土が海に囲まれ、陸上の国境が存在しないので、諸外国との往来には航空もしくは航路が利用されることになる。日本の国際旅客輸送においては、運航速度に優れた航空を利用するとの認識が一般的である。2017年の乗降旅客数を比較すると、航空は9,120万人であるのに対して航路は144万人であり<sup>2</sup>、航空は98.4%の圧倒的なシェアを占める。しかし、空港・港湾別に見ると、多くの旅客が利用する航路も存在することがわかる。本稿では、日本の国際旅客輸送において等閑視されがちな外航旅客航路<sup>3</sup>に焦点を当て、現状分析から、その可能性と課題について論じる。

外航旅客航路に関する先行研究は管見の限り以下のとおりである。

山手 [2000]、小牟田 [2007b] は中国航路について、竹田 [2004]、井潤 [2016]、中川 [2016]、斉藤 [2017]、高田 [2017] はロシア航路の経緯と現状について、それぞれ考察している。

山田は外航旅客航路の歴史的経緯を詳細に述べている。山田 [2000a, 2000c, 2000e] は韓国航路を、山田 [2000b] は中国航路を、山田 [2000d] はロシア航路を、山田 [2000f] は台湾航路を、それぞれ取り上げている。

韓国航路については他にも多くの先行研究がある。洪田 [2002] は九州旅客鉄道 (JR 九州) の航路事業の経緯について、それぞれ詳細に述べている。星野 [2005] は韓国の航路事業者である未来高速の博多～釜山航路参入を考察しており、中谷 [2007] は JR 九州高速船の外航旅客航路参入について考察している。

<sup>1</sup> 本稿は既発表の下記文献を加筆、修正したものである。福田晴仁 [2020] 「国際交通ビジネスとしての外航旅客航路」小川雄平・猿渡剛編著『国際ビジネス論を学ぶ』中央経済社、pp.163-178。

<sup>2</sup> 『交通経済統計要覧』平成29年版、pp.106-109および『海事レポート』2018年版、p.114を参照した。

<sup>3</sup> 以下、本章では日本を発着する外航旅客定期航路および外航旅客不定期航路を外航旅客航路と総称する。日本を発着する外航クルーズについては、交通需要および事業形態が旅客定期航路および旅客不定期航路と大きく異なるため本稿における考察の対象としていないが、2018年の旅客数は18万人である。『海事レポート』2019年版、p.95を参照した。

博多～釜山航路を利用する旅客に注目した先行研究としては樗木 [2008]、樗木・野口・小牧 [2008, 2009]、樗木・岩屋・新井 [2010] がある。岩下・花松 [2014]、花松 [2014a, 2014b] は対馬の観光振興について、対馬～釜山航路を踏まえて考察している。

航路事業者の立場からの先行研究は高橋 [1999]、九州旅客鉄道編 [2002]、丸山・小澤 [2005]、JR九州高速船 [2007, 2017]、小川 [2019a, 2019b] がある。

## 2. 外航旅客航路の概況

図表1は2019年4月現在の外航旅客航路の状況である。日本と地理的に近接する韓国、中国およびロシアとの間に9航路が14事業者によって運航されている。これらのうち韓国を発着するものが6航路あり、下関～釜山、博多～釜山、対馬(比田勝)～釜山、対馬(厳原)～釜山の4航路は1日1往復以上の運航となっている。また大阪～釜山航路は週3往復が運航されている。途中韓国に寄港しロシアを発着する境港～東海～ウラジオストク航路と、中国を発着する大阪・神戸～上海と大阪～上海の2航路は、週1往復の運航頻度である。ロシアを発着する稚内～コルサコフ航路は夏期(6～9月頃)の運航とされているものの、2019年5月1日現在運航休止中となっている。1日1往復以上の運航である上記4航路のうち、下関～釜山航路を除く3航路はジェットフォイルもしくは高速船<sup>4</sup>を用いた高速輸送が実施されている。

図表2は外航旅客航路の旅客数の推移である。旅客数は2012年から2014年にかけて減少し、2014年は102万人であったが、2015年以降増加に転じ、2017年と2018年は140万人を超えている。韓国航路の旅客数が圧倒的な比率を占めていることが大きな特徴で、2018年は145万人で外航旅客航路の旅客数全体(146万人)の99.2%である。また韓国航路では外国人旅客の比率が大きいことも特徴として挙げられる。

先に述べたように、日本の国際旅客輸送においては、航空が圧倒的なシェアを占めている。しかし、各空港・港湾の国際旅客乗降者数を見ると、旅客数が僅少であるとは言えない航路も存在することがわかる。

図表3は2017年における国際旅客乗降者数の多い20の空港・港湾を示したものである。本図表に4つの港湾が入っており、最上位は8位の比田勝港で、19位の厳原港と合わせると対馬は72万人の旅客数となる。博多港は9位の41万人、下関港は18位の21万人となっており、これら4港湾の合計は133万人である。図表1に示したように、これら4港湾を発着する外航旅客航路はすべて釜山と結ぶもので、4港湾の旅客数合計は図表2に示した2017

<sup>4</sup> ジェットフォイルとは船底の水中翼で船体を海面上に持ち上げて航行する水中翼船の1つであり、航空機メーカーのボーイング社が開発したものである。航海速度は約45ノット(83km/h)に達する性能を有している。九州旅客鉄道 [1991] p.38および <https://www.jrbeetle.com/about/feature/> (2020年2月28日アクセス)を参照した。高速船とは、航海速度が22ノット以上の船舶を指す。 <http://www.mlit.go.jp/maritime/dic/ka.html> (2020年2月28日アクセス)を参照した。

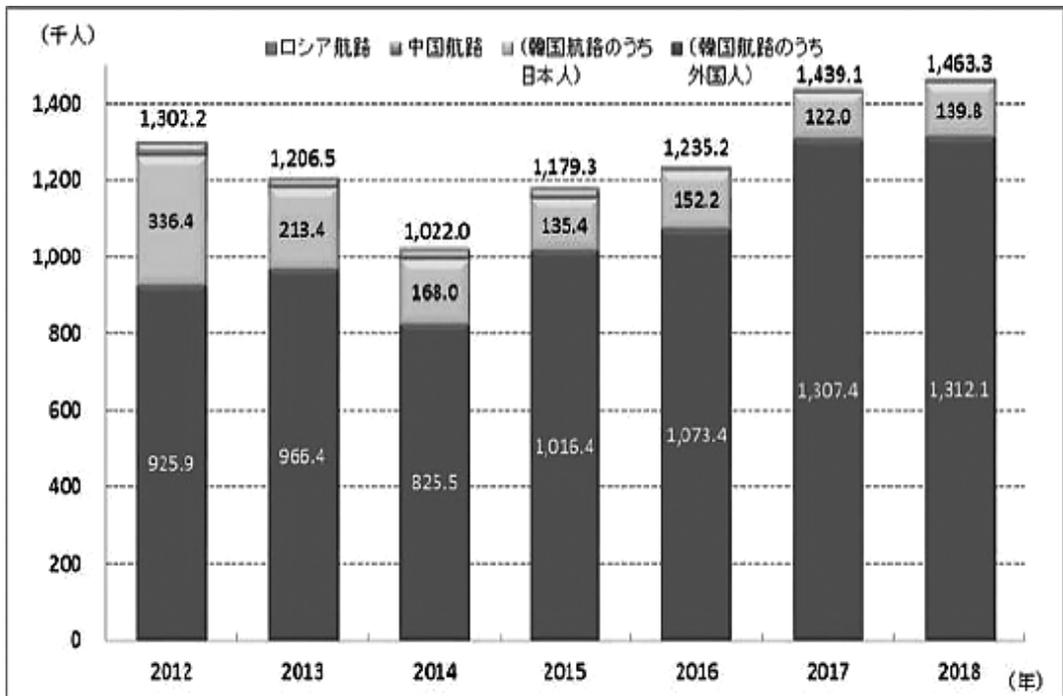
年の韓国航路旅客数の93.3%を占めている。したがって、博多・下関・対馬～釜山の各航路が外航旅客航路の主幹を成していると言えよう。

図表1 外航旅客航路の現況 (2019年4月現在)

航路名	運航事業者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
稚内～ コルサコフ	サハリン海洋 汽船	ロシア	PENGUIN32	ドミニカ	旅客船	6～9月頃 (2019年5月1 日現在運航休止中)
境港～東海～ ウラジオストク	DBSクルーズ フェリー	韓国	イースタンド リーム	パナマ	フェリー	週1往復
大阪・神戸～ 上海	中日国際輪渡 有限公司	中国	新鑾真	中国	フェリー	週1往復
大阪～上海	上海フェリー	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1往復
大阪～釜山	パンスター ライン	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
下関～釜山	関釜フェリー	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復
	釜関フェリー	韓国	星希	韓国	フェリー	
博多～釜山	カメラア ライン	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復
	JR九州 高速船	日本	ビートル	日本	ジェット フォイル	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェット フォイル	
			ビートル3世	日本	ジェット フォイル	
未来高速	韓国	コビーV	韓国	ジェット フォイル	運休中 (2019年10月末ま で)	
対馬 (厳原・比 田勝)～釜山	大亜高速海運	韓国	オーシャンフ ラワー	韓国	高速船	週4～5往復 (厳原～釜 山)
			オーシャンフ ラワー2	韓国	高速船	週5～6往復 (比田勝～ 釜山)
	JR九州 高速船	日本	ビートル	日本	ジェット フォイル	毎日2往復 (比田勝～釜 山) 博多～釜山航路の途 中寄港
			ビートル2世	日本	ジェット フォイル	
			ビートル3世	日本	ジェット フォイル	
	韓日高速海運	韓国	オーロラ	韓国	高速船	2018年2月2日より毎日 1往復 (比田勝～釜山)
	未来高速	韓国	コビーV	韓国	ジェット フォイル	毎日1往復 (厳原 / 比田 勝～釜山)
	スターライン	韓国	ニーナ	韓国	高速船	2018年3月23日より毎日 1往復 (厳原 / 比田勝～ 釜山)
対馬 (厳原)～ 釜山	対伸	日本	BLUE TSUSHIMA	パナマ	フェリー	2018年2月24日より (不 定期航路)

(出所)『海事レポート』2019年版および [https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kou\\_kei/ud49g7000000tu0e.html](https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/kk/kou_kei/ud49g7000000tu0e.html) (2020年1月31日アクセス) より作成した。

図表2 外航旅客航路の旅客数



(出所)『海事レポート』2019年版、p.96より引用した。

図表3 2017年の空港・港湾別国際旅客乗降者数(上位20位)

順位	名称	乗降者数(千人)	順位	名称	乗降者数(千人)
1	成田国際空港	31,091	11	高松空港	299
2	関西国際空港	21,038	12	静岡空港	290
3	東京国際空港	16,895	13	鹿児島空港	286
4	福岡空港	6,168	14	北九州空港	275
5	中部国際空港	5,510	15	仙台空港	270
6	那覇空港	3,538	16	岡山空港	241
7	新千歳空港	3,290	17	小松空港	205
8	比田勝港(対馬)	516	18	下関港	206
9	博多港	407	19	厳原港(対馬)	204
10	広島空港	323	20	函館空港	197

(出所)『交通経済統計要覧』平成29年版、pp.106-109および『海事レポート』2018年版、p.113より作成した。

### 3. 博多・下関・対馬～釜山航路の経緯と現状

#### 1) 概況

本節では、旅客数の多さと運航頻度の高さから、外航旅客航路の主幹を成している博多・下関・対馬～釜山航路の経緯と現状を考察する。これらの航路について考察することで、外航旅客航路の課題と可能性が明らかになるとと思われる。

図表4 日本の航路事業者が運航する外航旅客航路の旅客数  
(単位:人)

年	定期	不定期	合計
1970	94,516	102	94,618
1975	54,428	20,236	74,664
1980	46,426	23,640	70,066
1985	49,453	44,553	94,006
1990	126,464	75,472	201,936
1995	199,881	76,110	275,991
2000	426,596	36,015	462,611
2005	541,416	21,730	563,146
2010	604,409	3,282	607,691
2015	697,726		697,726
2016	688,946		688,946
2017	699,664		699,664

(出所)『交通経済統計要覧』各年版より作成した。

これらの航路が活況を呈するようになったのは1990年代以降である。図表4は日本の航路事業者による外航旅客航路の旅客数を示したものである。諸外国の航路事業者による外航旅客航路の旅客数は本図表に含まれていないものの、外航旅客航路の旅客数のおおまかな傾向は把握可能である。1985年以前は10万人未満にとどまっていたが、1990年は20万人を超えており、1985年に比べて2倍以上の増加となっている。これは1989年から1990年にかけて開設された、九州と韓国を結ぶ3航路によるものと考えられる<sup>5</sup>。

その後も増加傾向は継続し、2000年には46万人を超え、2015年以降は70万人に迫る旅客数となっている。1991年以降の増加傾向は、博多・下関・対馬～釜山航路によるところが大きい。以下本節では、航空と競争関係にあると考えられる博多・下関～釜山航路と、対馬～釜山航路とに区分し、それぞれ経緯と現状を考察する。

## 2) 博多・下関～釜山航路

『博多港統計年報』平成30年版によると、博多港は1952年以降、外航旅客航路は発着していなかったが、カメララインが1990年12月に博多～釜山航路を開設し、1991年3月にJR九州が同航路に参入したことで<sup>6</sup>、外航旅客航路の発着する港湾となった。一方、下関～釜山航路は20世紀初頭から運航が開始された歴史を有する。かつてはシベリア鉄道を介して、日本と欧州とを結ぶ国際輸送の基幹ルートの一部を形成する重要な航路であった。第二次

<sup>5</sup> 1989年10月に日本海洋高速が長崎～済州島航路を、1990年4月に福岡国際フェリーが博多～麗水航路を、同年12月にカメララインが博多～釜山航路を、それぞれ開設している。ただし、日本海洋高速は1991年11月に、福岡国際フェリーは1991年8月に、それぞれ航路を廃止している(九州旅客鉄道編[2002] pp.426-427を参照した)。

<sup>6</sup> JR九州は2005年10月に船舶事業をJR九州高速船に分社化している。https://www.jrbeetle.com/company/ (2020年2月29日アクセス)を参照した。以下、JR九州が運航事業者であった2005年9月以前も含めて、運航事業者をJR九州高速船と記述する。

世界大戦末期の1945年に、戦争の激化により当該航路は事実上廃止となったが、1970年から関釜フェリーと韓国の釜関フェリーによる共同運航の形態で運航が再開されている<sup>7</sup>。

図表5は福岡・下関～釜山間の航路・航空事業者別旅客数（博多・下関・小倉・門司の各港～釜山港間の航路事業者別旅客数と福岡空港・北九州空港～釜山空港間の航空事業者別旅客数）を、JR九州高速船が博多～釜山航路に参入した1991年度以降の期間について示

図表5 福岡・下関～釜山間の航路・航空事業者別旅客数

(単位:千人)

年度	博多港発着			下関港 発着 関釜 フェリー	その他	航 路 計	福岡空港発着					主に北九州 空港発着		航 空 計	合 計	シェア	
	JR 九州 高速 船	未 来 高 速	カ メ リ ア ラ イ ン				日 本 航 空	大 韓 航 空	ア シ ア ナ 航 空	プ サ ン エ ア	済 州 航 空	ラ ス タ ー フ ラ イ ヤ ー	ジ ン エ ア			航 路	航 空
1991	46		26	114		186	144	135	9					288	474	39.2%	60.8%
1992	44		37	93		174	119	139	27					285	458	37.9%	62.1%
1993	60		43	79		183	119	140	26					284	467	39.2%	60.8%
1994	87		48	105		240	49	150	26					226	466	51.5%	48.5%
1995	101		51	89		241	43	153	26					221	462	52.2%	47.8%
1996	115		65	105		285	36	148	29					213	498	57.2%	42.8%
1997	132		54	97		282	32	142	34					208	489	57.6%	42.4%
1998	174		47	99		319	27	140	23					190	509	62.7%	37.3%
1999	213		78	141		432	32	140	26					198	630	68.6%	31.4%
2000	240		99	167		506	38	141	23					202	709	71.5%	28.5%
2001	299	7	96	162		564		144	23					166	730	77.3%	22.7%
2002	304	123	83	165	36	711		149	21					170	881	80.7%	19.3%
2003	310	142	67	149	28	697		106	19					125	822	84.8%	15.2%
2004	353	244	95	160	24	875		77	22					99	974	89.8%	10.2%
2005	323	223	145	174		865		101	17					118	983	88.0%	12.0%
2006	286	273	219	207		984		106	23					129	1,113	88.4%	11.6%
2007	315	292	232	229		1,068		88	44					132	1,200	89.0%	11.0%
2008	317	229	196	207	15	964		104	63					167	1,132	85.2%	14.8%
2009	238	188	172	167		765		163	63	1				227	992	77.1%	22.9%
2010	260	199	223	237	62	980		185	67	87				339	1,319	74.3%	25.7%
2011	246	162	170	152	14	743		170	68	93				332	1,075	69.1%	30.9%
2012	202	178	189	177	72	818		178	44	126		85		434	1,252	65.3%	34.7%
2013	184	134	177	150	39	683		161		179		141		481	1,165	58.7%	41.3%
2014	170	114	162	132		578		196		267		3		466	1,044	55.4%	44.6%
2015	156	100	202	185		643		185		400	101	0		686	1,329	48.4%	51.6%
2016	187	67	177	179		610		175		473	128	0	35	811	1,421	42.9%	57.1%
2017	181	31	174	199		584		196		546	222	0	90	1,053	1,637	35.7%	64.3%
2018	181	0	175	163		519		173		644	255	0	84	1,156	1,676	31.0%	69.0%

(注) 1. 各年度は4月～3月である。

2. 航路のその他には小倉港・門司港発着航路の旅客数を含む。

3. 1991年7月から1992年11月まで下関～釜山航路を運航していた日韓高速船の旅客数は本図表に含まれていない。

4. 航空のスターフライヤーとジンエアーの数値には福岡空港発着旅客数も含む。

(出所) JR九州高速船提供資料に加筆した。

<sup>7</sup> 山田 [2000a]、小牟田 [2007a] および <http://www.kampuferry.co.jp/passenger/company/history.html> (2020年9月25日アクセス) を参照した。

したものである。LCC（Low Cost Carrier）と呼称される航空事業者が福岡～釜山線に参入する2009年度以降と、それ以前とで異なる傾向を示している。

2008年度以前において旅客数の推移にとりわけ大きなインパクトを与えているのは、JR九州高速船による博多～釜山航路への参入である。JR九州高速船の旅客数は1991年度と1992年度は5万人未満であったが、1993年以降増加傾向を示し、1995年度には10万人を超え、1999年度には20万人を超えている。2001年度から2008年度まではおおむね30万人台となっている。

JR九州高速船が就航している博多～釜山航路には先述のとおりカメララインも就航しているほか、韓国の未来高速が2002年2月に新規参入している<sup>8</sup>。未来高速は2002年度以降順調に旅客数を増加させ、2004年度から2008年度まで20万人台で推移している。

カメララインはフェリーによる運航である。2004年度までは10万人未満の範囲で増減を繰り返していたが、2005年度に10万人を超え、2006年度と2007年度は20万人台に達している。2008年度は減少したものの、20万人をやや下回る旅客数である。

下関～釜山を共同運航している関釜フェリーと釜関フェリーも事業者名のとおりフェリーによる運航である。1998年度までは、おおむね10万人前後の範囲で推移していたが、1999年度以降増加傾向となり、2000年度から2005年度までの期間は2003年度を除いて16万人を超えており、2006年度から2008年度までの期間は20万人台となっている。

航路全体でもおおむね増加傾向にあり、1994年度に20万人を、2000年度には50万人をそれぞれ超えており、2007年度には100万人を超えている。1994年度から13年間におよそ4.5倍という急激な増加である。

一方で航空の旅客数は減少を続け、1993年度まで28万人台であったのが1994年度に23万人を下回り、2001年度から2008年度までの期間は20万人を下回っている。福岡・下関～釜山間の旅客数のシェアは、1991年度は航空が60.8%と高い比率を占めていたが、1994年度は航路が51.5%でシェアが逆転し、1998年度には航路のシェアが60%を超え、2002年度から2008年度までの期間は航路のシェアが80%台に達している。日本航空は旅客数の減少を受けて2000年度限りで福岡～釜山線から撤退している。

2008年度までの期間において航路の旅客数が増加し、航空の旅客数が減少したのは、博多～釜山航路においてJR九州高速船がジェットフォイルの運航を開始したことが大きな要因である。また同航路に参入した未来高速もジェットフォイルを運航し、航路の利便性が高まったことで、航空から旅客のさらなる転移を促したと言えよう。ジェットフォイルは先述のとおり航海速度が約45ノットに達する性能を有しており、博多港と釜山港の間(213km)<sup>9</sup>を3時間前後で運航することができる。端末輸送（出発地から港湾・空港まで、港湾・空港から到着地までの輸送）および港湾・空港での乗船・搭乗手続きに要する時間を含めると、福岡～釜山線の所要時間が40分～1時間程度の航空との競争は可能であると

<sup>8</sup> JR九州高速船 [2017] p.263を参照した。

<sup>9</sup> <https://www.jrbeetle.com/about/route/> (2020年3月2日アクセス)を参照した。

考えられる。

しかしながら、2009年度以降はLCCが福岡～釜山線に参入したことで航空の旅客数が増加し、そのシェアが拡大する傾向にある。LCCのなかでも、とりわけ2010年3月に参入したエアプサン<sup>10</sup>は急速に旅客数を増やしており、2014年度以降は旅客数が最多の事業者となっている。2015年度には40万人を超えており、2018年度は60万人台で、航路全体の旅客数をも上回っている。LCCが旅客数を増加させている最大の要因は、当然ながらその安価な運賃にある。2020年3月3日現在の当日大人片道運賃の最安値を比較すると、JR九州高速船は4,000円（博多港出発）であるのに対して、エアプサンが同額の4,000円、済州航空が1,200円（いずれも福岡空港出発）である<sup>11</sup>。

航空のシェアは、2009年度には22.9%で2001年度と同水準に回復している。2011年度には30%台に、2013年度には40%台に、それぞれ拡大し、2015年度は51.6%で再び航路とシェアが逆転している。2018年度は70%に迫るシェアとなり、60%台前半であった1990年代初頭をも上回っている。航空の旅客数も、2009年度は2000年度以来の20万人台となり、2010年度には30万人台、2012年度には40万人台に達している。2015年度以降は前年度比10～20万人台という大幅な増加を示し、2017年度以降は100万人台に達している。

対照的に、2007年度に100万人を超えた航路全体の旅客数は、年度により増減はあるものの減少する傾向にある。2013年度以降は70万人を下回っており、2018年度は50万人台前半で2000年度と同水準となっている。2007年度と比較して旅客数が半減したことになる。

当該期間において航路全体の旅客数の動向に大きな影響を及ぼしているのは、航空と競合関係にあるJR九州高速船と未来高速である。前者は2009年度に20万人台に減少し、2013年度以降はおおむね18万人台となっている。後者の減少傾向は大きく、2009年度に20万人を下回り、2016年度には10万人を下回っている。2018年度は1,000人未満にまで減少している。JR九州高速船はLCCの参入により博多～釜山航路の旅客数が減少した2009年度以降、複数の年度において営業損失を計上している<sup>12</sup>。

一方、フェリーのカメララインと関釜フェリー・釜関フェリーには大きな減少傾向は見られない。前者は2009年度にやや減少して17万人台となったが、以後は2014年度を除いて17万人以上を維持している。後者も2009年度は前年度より4万人減少して16万人台となったものの、以後は2014年度を除いて15万人以上を維持している。フェリーはカメララインの博多発の便を除いて夜行便であり<sup>13</sup>、また航空よりも旅客が手荷物を持ち込む際の制約が小さいため、航空に旅客が転移しにくいサービス品質であると言える。

<sup>10</sup> <https://jp.airbusan.com/content/common/introduction/history>（2020年3月2日アクセス）を参照した。

<sup>11</sup> <https://www.jrbeetle.com/b2c/ja/home/availability/FUK/PUS/20200303/NR/1/0/0/JPY/False/0>, <https://jp.airbusan.com/web/individual/booking/flightsAvail>, <https://www.jejuair.net/jejuair/jp/com/jeju/ibe/availInit.do>（2020年3月3日アクセス）を参照した。ただし、エアプサンと済州航空は無料受託手荷物無しの運賃である。

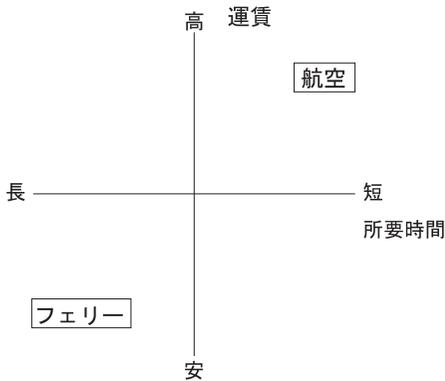
<sup>12</sup> JR九州高速船提供資料を参照した。

<sup>13</sup> <https://www.camellia-line.co.jp/dia/>（2020年3月6日アクセス）および <http://www.kampuferry.co.jp/passenger/daiya/daiya.html>（2020年3月6日アクセス）を参照した。

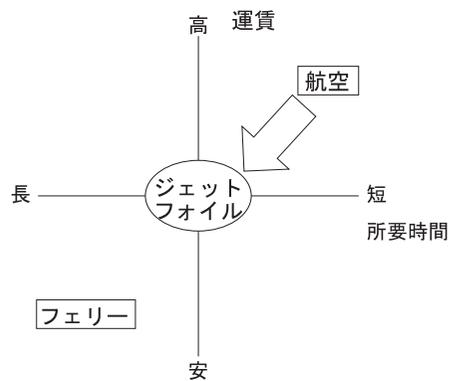
これまで述べた福岡・下関～釜山間の交通機関と需要の動向は図表6から図表9までのように示すことができる。いずれもジェットフォイルを中心に据えて、縦軸に運賃、横軸に所要時間を示している。ただし図表9のみ、縦軸は居住性を示している。図中の白矢印は需要の転移、黒矢印は船種の変更を示している。

JR九州高速船によるジェットフォイルの運航開始以前（1990年度以前）は、図表6のように、運賃が高く所要時間の短い航空と、運賃が安く所要時間の長いフェリーのみが運航されていた。1991年度から運航を開始したジェットフォイルは、航空より所要時間では劣るものの運賃は安いことから、航空の需要を取り込むことに成功した（図表7）。しかし2009年度に運賃がジェットフォイルと同程度かやや安いLCCが参入したことで、今度はLCCがジェットフォイルから需要を取り込むことに成功した（図表8）。2020年度にJR九州高速船はジェットフォイルの一部を置き換える形で高速船「QUEEN BEETLE」の導入を予定している<sup>14</sup>。運賃と所要時間でジェットフォイルがLCCに対抗することは困難であるとの判断から、図表9のように、これまでの所要時間での競争から転換し、高速船によっ

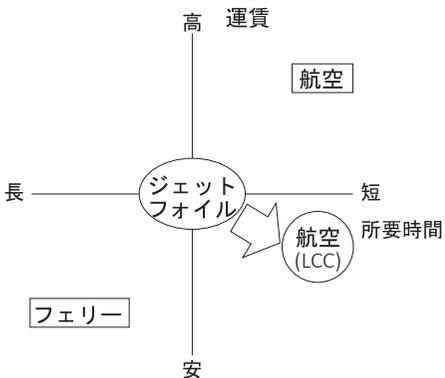
図表6 福岡・下関～釜山間の交通機関と需要の動向（1990年度以前）



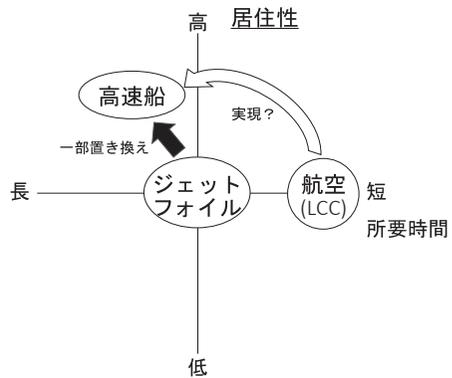
図表7 福岡・下関～釜山間の交通機関と需要の動向（1991年度～2008年度）



図表8 福岡・下関～釜山間の交通機関と需要の動向（2009年度～2019年度）



図表9 福岡・下関～釜山間の交通機関と需要の動向（2020年度以降）



て居住性を高めることでLCCから需要を取り込むことを狙っている<sup>15</sup>。

1991年度以降、福岡・下関～釜山間の交通機関別シェアは大きく変動しているが、先の図表5からも明らかなように、全旅客数は1991年度の47万人から、2018年度には168万人と3.5倍に増加している。博多～釜山航路においてJR九州高速船がジェットフォイルの運航を開始したことが交通事業者間の競争を促進し<sup>16</sup>、福岡・下関～釜山間の旅客数を押し上げたと言えよう。

### 3) 対馬～釜山航路

対馬島は九州と韓国の間に対馬海峡に位置しており、長崎県対馬市に属している。また韓国まで直線距離で49.5kmに位置する「国境の島」でもある<sup>17</sup>。対馬島の南部に巖原港、北部に比田勝港があり、それぞれ釜山港との間に航路が運航されている。韓国に近い比田勝港と釜山港とを結ぶ航路の距離は76kmであり、所要時間はJR九州高速船が運航するジェットフォイルで1時間10分である<sup>18</sup>。対馬～釜山航路には2019年4月現在で5つの航路事業者が定期航路事業に参入しているが（図表1参照）、JR九州高速船以外はすべて韓国の事業者である。なお競合する定期航空路線は存在しない<sup>19</sup>。

図表10は対馬～釜山航路の旅客数の推移である。2001年度から2010年度までの期間において同航路を運航しているのは大亜高速海運のみである<sup>20</sup>。旅客数は2002年度以降増加傾向にあり、2007年度に10万人を超えた後、2010年度までおおむね10万人台を維持している。2011年10月にJR九州高速船と未来高速が参入し、2012年度は旅客数の合計が30万人を超えている。その後も旅客数の合計は増加し続け、2016年度は58万人となっている。韓日高速海運、スターライン、対伸が相次いで参入した2017年度には74万人と大きく増加し、2018年度は90万人に迫る旅客数である。大亜高速海運が同航路に高速船を就航させて、韓国から手軽な海外旅行先として対馬への需要を誘発したこと、また、多くの航路事業者が参入し競争が促されたことで、旅客数を押し上げたと言えよう。

## 4. 外航旅客航路の可能性と課題

前節における博多・下関・対馬～釜山航路の考察から、外航旅客航路が活性化するには、

<sup>14</sup> 後述するように、新型コロナウイルスの影響を受けて、JR九州高速船は3月9日から当面の間、博多～釜山航路の全便運休を決定している。QUEEN BEETLEの就航する目途が立たない状況にある。

<sup>15</sup> この詳細については後述する。

<sup>16</sup> 日本の国内輸送における航路と航空の競争については福田 [2014] を参照されたい。

<sup>17</sup> <https://www.tsushima-net.org/info/guide1> (2020年3月2日アクセス) を参照した。

<sup>18</sup> <https://www.jrbeetle.com/about/route/> (2020年3月2日アクセス) を参照した。

<sup>19</sup> 対馬空港には福岡空港および長崎空港への国内線が就航している。これらについての考察は福田 [2018] を参照されたい。

<sup>20</sup> ただしJR九州高速船は1991年8月より不定期運航（博多～釜山航路の途中寄港）を実施していた。JR九州高速船 [2017] p.263を参照した。

図表10 対馬～釜山航路の旅客数推移

(単位：千人)

年度	JR 九州高速船	未来高速・スターライン	大亜高速海運	韓日高速海運	対伸	合計
2001			20			20
2002			25			25
2003			36			36
2004			51			51
2005			79			79
2006			88			88
2007			148			148
2008			130			130
2009			99			99
2010			119			119
2011	31	27	78			137
2012	101	82	143			326
2013	44	140	191			375
2014	88	137	160			385
2015	135	99	225			460
2016	145	168	272			584
2017	143	285	300	14		741
2018	137	344	268	101	23	874

(注) 1. 各年度は4月～3月である。

2. スターラインは2018年3月23日からの運航である。

(出所) JR 九州高速船提供資料に加筆した。

航路距離が短く、ジェットフォイルもしくは高速船を用いた高速輸送により所要時間を短縮し、旅客に手軽な海外旅行を提供することが必要と言えよう。福岡・下関～釜山間の全旅客数が大きく伸びたのは、JR九州高速船がジェットフォイルの運航を開始したことで需要を顕在化させたことが大きな要因である。このように需要が顕在化しなければ、LCCは福岡～釜山線に参入しなかったであろう。対馬～釜山航路も高速船の就航が需要を顕在化させ、多くの航路事業者の参入により競争が促されたことで、旅客数を押し上げている。

ジェットフォイルを用いた高速輸送であれば、博多～釜山航路のような運航距離が200km程度の航路であれば所要時間が3時間程度となる。航空との競争になる可能性はあるものの、航路を開設することは検討に値する。対馬～釜山航路のように運航距離が100km以下の航路であれば、ジェットフォイルあるいは高速船を用いれば所要時間が1時間台となるので、航路の開設により需要を顕在化させることは可能であると考えられる。これらの条件に合致する航路としては稚内～コルサコフ航路（運航距離159km）がある<sup>21</sup>。また直線距離ではあるが、長崎県の五島列島～韓国の済州島間、沖縄県の八重山諸島～台湾の基隆間が条件に合致する<sup>22</sup>。

<sup>21</sup> 運航距離は『フェリー・旅客船ガイド』2015年秋季号、p.478を参照した。ただし同航路は冬季に流水が発生するので、砕氷船を用いなければ通年の運航は不可能である。同様の指摘は竹田 [2004] p.159を参照されたい。

<sup>22</sup> 久保 [2017] は五島列島と済州島との人的交流の必要性を述べている。島田 [2017] は国境地域における観光振興の観点から、対馬～釜山間と八重山諸島～台湾間との相違点を分析している。なお北海道の根室半島納沙布岬からロシアが実効支配する北方領土の諸島までは200km未満の距離である。https://www8.cao.go.jp/hoppo/sugata/01.html (2020年3月4日アクセス) を参照した。

ただし外航旅客航路を開設・維持するには3つの大きな課題が存在する。第1は国際ビジネス全般にも該当することであるが、航路の旅客数は、それが発着する諸外国の社会的・制度的・政治的要因に大きく影響されることである。昨今の日本と韓国との外交関係の悪化は、博多・下関・対馬～釜山航路の旅客数を大幅に減少させている<sup>23</sup>。また諸外国が自国の人々の出国や外国人の入国を厳格に規制している場合や、諸外国において治安が悪化している場合には、外航旅客航路を開設・維持することは極めて困難である。

第2は、航路の旅客数が、日本および諸外国において発生する経済不況、疫病、自然災害によって大きく減少することである。図表5の福岡・下関～釜山間全体の旅客数を見ると、いわゆるリーマン・ショックによる世界的な経済不況となった2008年度、新型インフルエンザが流行した2009年度は、2007年度よりも少なくなっている。2010年度末に発生した東日本大震災の直後である2011年度においても、2010年度と比較して大きく減少している。昨今の新型コロナウイルスの流行が及ぼす影響も大いに懸念されるところである<sup>24</sup>。

第3は、前節における考察から明らかなように、旅客航路事業は参入と退出が比較的容易であり<sup>25</sup>、また博多～釜山航路の事例のように、LCCを含む航空事業者も参入する可能性があるため、競争の発生が避けられないことである。交通事業者間の競争は交通市場の活性化をもたらす側面では望ましいものである。航路事業者が他の航路事業者との競争、および航空事業者との競争に対処するには、他の事業者とは異なるサービスを提供することが重要となる。とはいえ交通はヒトやモノを運ぶという単純なサービスであり、運賃や所要時間による競争に陥りがちである。各事業者にとっては厳しい経営環境と言えよう。

ただし旅客輸送の場合は、競争相手にはない付帯的なサービスを旅客に供給することで競争に対処することは可能である。先述のとおり、博多～釜山航路のフェリーは釜山発の便が夜行であること、また航空、とりわけLCCよりも旅客が手荷物を持ち込む際の制約が小さいため、旅客が他の交通機関に転移しにくいサービス品質を確保している。フェリーの旅客数はLCCが参入した2009年度以降も安定的に推移しており、フェリーのサービスを選好する旅客を獲得していると言えよう<sup>26</sup>。

<sup>23</sup> 対馬～釜山航路の2019年11月の旅客数は9,890人で、前年同月の7万5,589人から86.9%減少している。同様に下関～釜山航路は69.1%、博多～釜山航路は63.0%減少したという。JR九州高速船提供資料および『聯合ニュース』2019年12月4日付、<https://m-jp.yna.co.kr/view/AJP20191204001800882?section=search> (2020年3月4日アクセス)を参照した。

<sup>24</sup> 新型コロナウイルスの影響を受けて、2020年3月以降、外航旅客航路の運航取り止めが相次いでいる。JR九州高速船は韓国からの船舶による旅客輸送を停止するよう日本政府から要請があったとして、3月9日から当面の間、博多～釜山航路、対馬～釜山航路の全便運休を決定している。<https://www.jrbeetle.com/news/> (2020年9月25日アクセス)を参照した。航空事業者も同様の対応を行っており、エアプサンは3月9日から10月24日まで、福岡～釜山線の全便運休を決定している。<https://jp.airbusan.com/content/common/customercenter/noticeList> (2020年9月25日アクセス)を参照した。

<sup>25</sup> 航路事業は一般的に港湾や通路(水路)を自ら保有することはないので、参入時の固定費の割合が小さく、航路の設定における自由度が高い。仮に航路事業を廃止する場合でも、船舶を売却すれば船舶購入費の一定割合を回収することが可能であり、退出時の埋没費用(回収不可能な費用)も小さい。これは航空事業にも該当することである。

先にも触れたが、JR九州高速船はLCCの参入による旅客数の減少に対処するため、2020年7月に高速船であるQUEEN BEETLEを博多～釜山航路に導入し、3隻保有しているジェットフォイルの1隻を置き換える計画であった。QUEEN BEETLEの航海速度は約36.5ノットでジェットフォイルよりもやや遅く、所要時間は3時間40分と現行よりも長くなるものの、航行時の船体の安定性が向上するため、船内の設備を充実させて居住性を改善することが可能となる。

ジェットフォイルは比較的小型の船体で高速航行することから、運航中に水中浮遊物（鯨類）と接触するリスクがある。このため、航行中は乗客にシートベルトを着用して着席するよう要請していた。また当初は船内に売店が設置されていたが、現在は廃止されている。QUEEN BEETLEは船体が大きくなったことから安全性が向上し、船内を自由に歩き回ることができるため、展望デッキや売店（免税店等）が設置されている。また座席の前後の間隔（シートピッチ）を広げており<sup>27</sup>、着席時のシートベルト着用も不要である。QUEEN BEETLEの就航によって、JR九州高速船は旅客数の増加につなげたい考えである<sup>28</sup>。

外航旅客航路は上記の外的要因や事業者間競争による旅客数の変動を回避できないという、事業運営において困難な側面を有する。とはいえ、外航旅客航路の就航によって近隣諸国の国境に近い地域が手軽な海外旅行先として認識され、事業者間競争により市場が活性化して旅客数が増加することは、いわゆるボーダーツーリズム（国境地域の観光）によって国境地域が活性化することを意味する<sup>29</sup>。外航旅客航路を「ノンパワー・セキュリティ（武器なき平和）の根幹」と定義し、その存廃は近隣諸国との友好関係という「安全保障に直結する重要事項」との主張（岩下・井濶 [2016] p.48）も見られるように<sup>30</sup>、外航旅客航路の維持・発展には社会的な意義も認められることに留意する必要がある。

## 謝辞

本稿の執筆にあたり、小川仁氏（JR九州高速船株式会社企画部長）より数多くの貴重な資料を賜りました。また山本雄吾先生（名城大学学務センター長）、藤川昇悟先生（西南学院大学商学部）より唆に富むアドバイスを賜りました。ここに記して謝意を表します。

<sup>26</sup> フェリーの2009年度以降の旅客数は1990年代の旅客数よりも多いことから、ジェットフォイルの運航による需要の開拓とLCCの参入による市場の活性化がフェリーの旅客数に一定の影響を及ぼしているとも言えよう。

<sup>27</sup> QUEEN BEETLEの座席は「ビジネスクラス」と「スタンダードクラス」の2種類が用意されている。スタンダードクラスのシートピッチは、現行のジェットフォイル（BEETLE）のグリーン席と同等の104cm（BEETLEの普通席は約85cm）であり、ビジネスクラスのシートピッチは140cmとなっている。https://www.jrbeetle.com/beetle/（2020年9月25日アクセス）およびhttps://www.jrbeetle.com/queenbeetle/（2020年9月25日アクセス）を参照した。

<sup>28</sup> JR九州高速船企画部へのヒアリング（2020年2月13日）およびhttps://www.jrbeetle.com/queenbeetle/about/（2020年9月25日アクセス）による。これについては小川 [2019a, 2019b] も参照されたい。

<sup>29</sup> 千・丸山 [2009] は九州と韓国南部の人的交流について議論している。ボーダーツーリズムについては木村 [2014] および岩下・井濶 [2016] も参照のこと。

<sup>30</sup> 同様の主張は小川 [2020] も参照されたい。

## 参考文献

- 井潤裕 [2016]「稚内からサハリンへつなぐ」井潤裕編『稚内・北航路—サハリンへのゲートウェイ』ブックレット・ボーダーズ No.3、国境地域研究センター、pp.6-12。
- 岩下明裕・井潤裕 [2016]「国境観光への誘い」井潤裕編『稚内・北航路—サハリンへのゲートウェイ』ブックレット・ボーダーズ No.3、国境地域研究センター、pp.47-56。
- 岩下明裕・花松泰倫 [2014]「提言—ユーラシアのゲートウェイ」岩下明裕・花松泰倫編『国境の島・対馬の観光を創る』ブックレット・ボーダーズ No.1、国境地域研究センター、pp.48-55。
- 小川仁 [2019a]「日韓航路の新時代に向けて—BEETLE（ビートル）のあゆみと新型高速船‘QUEEN BEETLE（クイーンビートル）’の導入について」『JR gazette』77（2）、pp.46-50。
- 小川仁 [2019b]「日韓航路の新時代—‘BEETLE（ビートル）’のあゆみと新型高速船‘QUEEN BEETLE（クイーンビートル）’の導入—」『JREA』62（8）、pp.64-68。
- 小川雄平 [2020]「東北アジアに地域経済協力を！」「国のかたち」提言委員会編『九州発「国のかたち」を問う～日韓トンネル構想への期待』三岳出版社、pp.87-103。
- 木村貴 [2014]「韓国人観光客になってみる—釜山からの一日遊」岩下明裕・花松泰倫編『国境の島・対馬の観光を創る』ブックレット・ボーダーズ No.1、国境地域研究センター、pp.23-30。
- 九州旅客鉄道（株）船舶事業部編 [2002]『ビートル物語—ゼロから出発した世界一の国際航路』九州旅客鉄道（株）船舶事業部。
- 久保実 [2017]「済州島と五島を結ぶ」岩下明裕編著『ボーダーツーリズム—観光で地域をつくる』北海道大学出版会、pp.65-66。
- 小牟田哲彦 [2007a]「日韓航路—最隣国とを結ぶ激戦ルートの今むかし」『東亜』478、pp.86-95。
- 小牟田哲彦 [2007b]「日中航路—大型フェリーで東シナ海を渡る」『東亜』479、pp.98-107。
- 齊藤謙一 [2017]「稚内におけるボーダーツーリズム」岩下明裕編著『ボーダーツーリズム—観光で地域をつくる』北海道大学出版会、pp.97-99。
- JR 九州高速船（株） [2007]「船舶事業」九州旅客鉄道（株）『JR 九州20年史 1987～2006』九州旅客鉄道（株）、pp.192-195。
- JR 九州高速船（株） [2017]「船舶事業」九州旅客鉄道（株）編『JR 九州30年史 1987-2017』九州旅客鉄道（株）、pp.258-263。
- 洪田哲也 [2002]『「国鉄マン」がつくった日韓航路 俺たちのプロジェクト「ビートル」物語』日本経済新聞社。
- 島田龍 [2017]「沖縄・八重山と台湾への挑戦」岩下明裕編著『ボーダーツーリズム—観光で地域をつくる』北海道大学出版会、pp.105-128。
- 千相哲・丸山康晴 [2009]「徹底討論 九州・アジア新潮流 テーマ・九州と韓国南部の双方向交流の未来」『財界九州』50（6）、pp.52-55。
- 高田喜博 [2017]「サハリン・稚内からオホーツクを結ぶ」岩下明裕編著『ボーダーツーリズム—観光で地域をつくる』北海道大学出版会、pp.67-96。
- 高橋誠 [1999]「JR 九州の国際航路事業—快走するビートル2世とジェビー—」『JREA』42（4）、pp.23-25。
- 竹田純一 [2004]「宗谷海峡を横断！ 活気付く稚内～サハリン国際定期航路」『世界の艦船』629、pp.158-163。
- 梶木武 [2008]「博多港の船舶乗降人員の時系列的推移と展望」『都市政策研究』6、pp.19-33。
- 梶木武・岩屋京子・新井直樹 [2010]「博多・釜山間高速船の日本人利用者の個人属性と旅行形態との関係—福岡・釜山日常交流圏の形成に関する研究Ⅲ—」『都市政策研究』9、pp.109-120。
- 梶木武・野口誠・小牧重己 [2008]「博多・釜山間における国際船舶利用客の変動構造について—福岡・

- 釜山日常交流圏の形成に関する研究Ⅰ—『都市政策研究』6、pp.35-44。
- 梶木武・野口誠・小牧重己 [2009]「博多・釜山港間高速船利用者の旅行形態と利用意識に関する日本人と韓国人の比較分析—福岡・釜山日常交流圏の形成に関する研究Ⅱ—」『都市政策研究』7、pp.55-66。
- 中川善博 [2016]「稚内—サハリンに向き合う国境のまち」井潤裕編『稚内・北航路—サハリンへのゲートウェイ』ブックレット・ボーダーズ No.3、国境地域研究センター、pp.16-23。
- 中谷安男 [2007]「国際航路ビジネス参入におけるタスク環境の検証—JR九州高速船の事例研究—」『中村学園大学・中村学園大学短期大学部研究紀要』（中村学園大学）39、pp.207-218。
- 花松泰倫 [2014a]「国境のまちのいま」岩下明裕・花松泰倫編『国境の島・対馬の観光を創る』ブックレット・ボーダーズ No.1、国境地域研究センター、pp.10-22。
- 花松泰倫 [2014b]「国境のまち・上対馬の素顔」岩下明裕・花松泰倫編『国境の島・対馬の観光を創る』ブックレット・ボーダーズ No.1、国境地域研究センター、pp.40-47。
- 福田晴仁 [2014]「離島交通における航空と航路の競合に関する考察」『航政研シリーズ（2013年度研究助成論文集）』577、pp.19-32。
- 福田晴仁 [2018]「離島における航空路線複数運航の重要性」『ていくおふ』153、pp.29-35。
- 星野裕志 [2005]「市場参入：ケース 未来高速—日韓高速旅客船事業—」『経済学研究』（九州大学）72（2・3）、pp.93-110。
- 丸山康晴・小澤茂樹 [2005]「高速船による日韓航路の現状—JR九州高速船株式会社の取り組み—」『運輸と経済』65（12）、pp.65-72。
- 山田廸生 [2000a]「海峡を越える国際フェリーの一世紀—日韓定期旅客航路の‘光’と‘影’」『LA MER』25（2）、pp.26-30。
- 山田廸生 [2000b]「日中航路の歴史と文化—上海航路にみる日中交流の原点—」『LA MER』25（3）、pp.71-75。
- 山田廸生 [2000c]「‘H’型車両渡船 博多～釜山間の列車航走船として計画」『LA MER』25（3）、pp.90-91。
- 山田廸生 [2000d]「ヨーロッパへの夢を乗せて走った北航路の定期客船 日本～ロシア航路の歴史」『LA MER』25（4）、pp.64-68。
- 山田廸生 [2000e]「崑崙丸 日本商船のスピード記録を更新した薄幸の関釜連絡船」『LA MER』25（4）、pp.90-91。
- 山田廸生 [2000f]「瑞穂の国と蓬萊の島を結んだ定期客船 日本～台湾航路の歴史」『LA MER』25（5）、pp.64-68。
- 山手正男 [2000]「你好 中国！ 神戸から上海へ、国際フェリー乗船記」『LA MER』25（3）、pp.64-67。
- ＜資料およびデータソース＞
- エアブサン（株）ホームページ、<https://jp.airbusan.com/content/individual/>（2020年9月25日最終アクセス）。
- カメラライン（株）ホームページ、<https://www.camellia-line.co.jp/>（2020年3月8日最終アクセス）。
- 関釜フェリー（株）ホームページ、<http://www.kampuferry.co.jp/index.html>（2020年9月25日最終アクセス）。
- 九州旅客鉄道（株）[1991]『'91会社要覧』九州旅客鉄道（株）。
- 国土交通省海事局『海事レポート』各年版、<http://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html>（2020年1月31日最終アクセス）。
- 国土交通省海事局内航課監修『フェリー・旅客船ガイド』各号、日刊海事通信社。
- 国土交通省総合政策局情報政策本部監修『交通経済統計要覧』各年版、運輸総合研究所。

国土交通省北海道開発局ホームページ、<https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/index.html> (2020年1月31日最終アクセス)。

国土交通省ホームページ、<http://www.mlit.go.jp/index.html> (2020年2月28日最終アクセス)。

JR九州高速船(株)ホームページ、<https://www.jrbeetle.com/> (2020年9月25日最終アクセス)。

(株) 済州航空ホームページ、<https://www.jejuair.net/jejuair/jp/main.do> (2020年3月7日最終アクセス)。

(一社) 対馬観光物産協会ホームページ、<https://www.tsushima-net.org/> (2020年3月2日最終アクセス)。

内閣府ホームページ、<https://www.cao.go.jp/index.html> (2020年3月4日最終アクセス)。

福岡市『博多港統計年報』各年版、[https://www.city.fukuoka.lg.jp/kowan/somu/shisei/001\\_2.html](https://www.city.fukuoka.lg.jp/kowan/somu/shisei/001_2.html) (2020年2月29日最終アクセス)。

聯合ニュースホームページ、<https://m-jp.yna.co.kr/index> (2020年3月4日最終アクセス)。

# グローバル生産ネットワークにおける 主導企業の立地戦略

— 本田技研工業のケース —

Locational Strategy of Lead Firm in Global Production Networks:  
A Case Study of Honda Motor Company

藤川昇悟  
FUJIKAWA Shogo

## はじめに

2000年代以降、経済学、社会学、地理学、政治学など社会科学の諸分野において「多国籍企業の調整のもと、複数企業による国境を越えた連携によって実行される、財・サービスの開発、製造、流通という一連の生産活動」に関心が集まってきた。これは、グローバル・バリューチェーン（global value chain, GVC）やグローバル生産ネットワーク（global production network, GPN）など、様々な呼び名で呼ばれている現象の最大公約数的な表現である。GVC/GPN が多くの研究者や政策立案者から注目される理由の1つは、それが低開発地域における経済発展の「触媒」になるからである。GVC/GPN への参加を通して、地元企業が先進的な経営や技術を学び、競争力をアップグレードすることで、国や地域に経済発展の可能性が開かれる（猪俣, 2019, pp. 30-32）。本論文の目的は、経済地理学における GPN 論（GPN approach）を紹介し、実証研究において GPN 論を利用する際の問題点を明らかにすることである。

第1節では、はじめに2010年代における代表的な業績である Coe and Yeung (2015) の GPN 論を紹介する。つぎに自動車産業を対象とした GVC/GPN の実証研究を紹介し、その多くが GVC/GPN の全体像、とくにその地理的な配置の全体像を把握することなく、対象となる地域の分析に取り組んでいることを指摘する。第2節では、GVC/GPN の全体像を把握するためのツールとして、Dicken (2015) による複数工場の立地戦略の類型化を紹介する。第3節では、この類型化を用いて、2010年以降の本田技研工業株式会社（ホンダ）<sup>1</sup>による組立工場の工場配置の変化を明らかにする。おわりにでは、フィリピンやイギリスでのホン

<sup>1</sup> 本論文では、簡単のため以下、誤解の恐れがない限り企業名を略称にて表記する。

ダの工場閉鎖は、そのグローバルな工場配置における各国のポジショニングを把握することによって理解されることを示し、GVC/GPNの全体像を把握することの重要性を確認する。

## 1 先行研究と問題設定

### 1-1 GPN論の分析枠組み

GPN論は、1990年代末から2000年代はじめにかけて、イギリスの経済地理学者であるディッケン (Dicken, P.) を中心とする「マンチェスター学派」によって提起された (宮町, 2019)。

GPN論は、GVC論<sup>2</sup>の影響を強く受けている (Coe and Yeung, 2015, p. 12)。GVC論の出発点ともいえる Gereffi et al. (2005) は、取引の複雑さ、取引のコード化の容易さ、そしてサプライヤーの組織能力という3つの変数を用いて、主導企業がサプライヤーを管理するガバナンスの様式を、市場型、モジュール型、関係型、従属型、垂直統合型の5つに類型化している。このガバナンスの様式は、組織能力の向上や価値獲得の増加などサプライヤーのアップグレード (upgrading) を経由して、サプライヤーの立地する地域の発展に影響を与える。Gereffi et al. (2005) は、多種多様なGVCに関する実証研究を整理し、GVCと地域経済の発展の関係を分析するうえでの重要な業績である。

しかし彼らのGVC論には、克服すべきいくつかの課題がある (川上, 2007; 小井川, 2008; Coe et al., 2008)。第1に、財・サービスを開発し、その市場アクセスを握っている主導企業が、低開発地域のサプライヤーを支配するという視点から分析がなされていることである。GVC論は、インテルや鴻海のような強いパワーを持つに至ったサプライヤー (戦略パートナー) を分析のなかに取り込めていない。第2に、過度に企業中心的なアプローチになっていることである。GVC論では政府、労働組合、業界団体など、他のアクターが外部的な要因として処理されている。第3に、第2の課題と関連して、GVC論では、地域経済の発展に関する分析が弱い。把握したGVCのガバナンスの様式の類型が、サプライヤーのアップグレードをもたらし、それが地域経済の発展へとつながっていく道筋が不明確なままとなっている。

これらの課題を克服しようと、経済地理学の分野で提起された分析枠組みがGPN論である。ここではコー (Coe, N.) とヤン (Yeung, H. W. C.) による著作 *Global Production Networks* に依拠してGPN論を紹介しよう<sup>3</sup>。GPN論の目的は、「主導企業を中心に多様な主体から

<sup>2</sup> 本論文では社会学を中心とするGVC論を簡単に紹介しているが、経済学におけるGVC論については言及していない。経済学におけるGVC論の系譜については猪俣 (2019, pp. 176-192) を参照されたい。

<sup>3</sup> GPN論の基礎となるディッケンの論考については宮町 (2014) とDicken (2015) を、GPN 1.0についてはHenderson et al. (2002) とCoe et al. (2004) を、そして最新のGPN 2.0の研究動向についてはCoe and Yeung (2019) を参照されたい。

構成された、複数の国・地域にまたがって財・サービスを生産する組織」と定義される GPN の運動に注目し、グローバル経済における地域間の不均等発展のパターンを説明することである (Coe and Yeung, 2015, pp. 1-2)。彼らは、自らの提案する分析枠組みを GPN 2.0 と呼んでいる。それまでの GPN 論、すなわち GPN 1.0 が価値、権力、埋め込み、そして戦略的な接続などの概念を利用した発見的なフレームワークであったのに対して、GPN 2.0 は企業の行動と地域経済の発展のあいだにある因果関係を説明するフレームワークである (Coe and Yeung, 2015, pp. 21-24)。GPN 2.0 では、資本主義におけるダイナミクスとリスクが企業の戦略を決定し、域内企業の選択した戦略に従って、地域経済の発展や衰退が決まるという図式になっている。

この図式を詳しく説明するまえに、GPN における主体について説明しておこう (Coe and Yeung, 2015, pp. 38-50)。企業、国際機関、中央政府、地方政府、労働組合、そして業界団体など、GPN は多種多様な主体から構成されている。なかでも重要なのが主導企業 (lead firm) である。主導企業とは、製品開発やマーケティングによって、財・サービスに対する市場支配力を持った企業である。主導企業は財・サービスの開発・生産・流通を、戦略パートナー、専門サプライヤー、一般サプライヤーの協力のもと実行している。戦略パートナーは、主導企業に対して共同開発やフルパッケージ (生産、在庫管理、ロジスティクス、流通) のサービスを提供する企業である。[iPhone] をケースとすると、主導企業にアップル、戦略パートナーに鴻海、中核となる部品を生産する専門サプライヤーに TSMC、一般サプライヤーにプラスチックの射出成型業者をあげることができる。

GPN 論は、出発点に資本主義におけるダイナミクスとリスクを置いている (Coe and Yeung, 2015, pp. 81-121)。ダイナミクスとは、企業が直面する資本主義的な圧力のことであり、費用-ケイパビリティ比 (cost-capability ratio)<sup>4</sup>の改善、市場創出、そして短期収益の追求の3つがあげられている。リスクとは、不確実性とは異なり、起こりうる事象の確率が計算可能な状態であり、金融危機、為替変動、労使紛争、自然災害などである。この圧力とリスクに対処するため、企業は各々適切な戦略を選択する。

戦略には、企業内調整、企業間コントロール、企業間パートナーシップ、そして非企業主体との交渉の4つがある (Coe and Yeung, 2015, pp. 157-159)。企業内調整 (intra-firm coordination) は FDI や M&A による内部化戦略である。市場創出に対する圧力とリスクが高い場合、この戦略が採用されやすい。企業間コントロール (inter-firm control) と企業間パートナーシップ (inter-firm partnership) は外部化戦略である。前者はアウトソーシングする企業が財・サービスの生産プロセスや品質を強く管理するケースであり、費用-ケイパビリティ比が高く、株主からの短期収益に対する圧力が強い場合に採用される。後者は、主導

<sup>4</sup> Coe and Yeung (2015, pp. 83-88) は、過度に費用を強調する GVC 論を一面的であると批判する。ここでケイパビリティとは、資源ベース論 (resource-based view) における中心的な概念であり、最低限の費用で、企業内の資源を最適に組み合わせる能力のことを指す。費用の低下とケイパビリティの向上を個別に検討するのではなく、費用-ケイパビリティ比として総合的に考慮すべきであるということが、彼らの主張である。

企業、戦略パートナー、そして専門サプライヤーとのあいだで協力的な関係が構築されているケースである。この戦略は、すべての圧力とリスクが高い場合に採用される。同様の環境下において、企業は、中央政府、地方政府、労働組合などの非企業主体との交渉 (extra-firm bargaining) を行う場合もある。巨大な小売業者が、自社の店舗をグローバルに展開 (企業内調整) しつつ、中小サプライヤーを厳しく管理 (企業間コントロール) し、有名ブランドのサプライヤーやロジスティクス業者と協力 (企業間パートナーシップ) しながら、政策立案者や監督当局と補助金や参入規制について交渉 (非企業との交渉) しているように、実際に企業は、通常2つ以上の戦略を組み合わせている (Coe and Yeung, 2015, p. 158)。

資本主義的な圧力とリスクに対応して個々の企業が戦略を採用することで、GPN の組織的な配置が決定される。また GPN を構成する企業の事業所には、例えば本社はグローバル、工場はマクロ・リージョナル、販社はナショナル、研究所はローカルと、それぞれ地理的な活動範囲がある。企業の事業所が、地理的な活動範囲に応じて、具体的な立地を決定することで、GPN の地理的な配置も決定される (Coe and Yeung, 2015, pp. 67-74)。こうして GPN は、複数の国や地域にまたがって存在することになる。

GPN 論は、つぎに地域の側に視点を移し、GPN とつながっている地域において、どのようにして企業の戦略が地域経済の発展を導くのかを説明する。ある企業が、GPN の企業と安定的な取引関係を構築することを、戦略的な接続 (strategic coupling) という (Coe and Yeung, 2015, p. 171)。GPN と戦略的に接続した企業は、そこでのポジションや他の企業との権力関係に従って、自らが創造した価値を獲得する。それゆえ地域経済の発展は、その地域に立地する企業群の価値獲得を集計したものに依存する。

地域の企業 (事業所) の創造した価値が、域内で獲得されない場合、地域経済の発展は見込めない。例えば、農村地域のサプライヤーが農産物を育成 (価値創造) し、それを集荷・選別・包装 (価値増大) して、主導企業である小売業者に出荷するとき、小売業者による価格交渉や販促費の請求によって十分に利益を確保 (価値獲得) できない場合、農村地域の発展は困難である。

地域には、大企業、中小企業、ベンチャー企業、外資企業など多種多様な企業が存在する。しかし同じ地域に立地する企業らによる戦略的な接続は、同じような様式となる。接続の様式は3種類ある。内発的な接続、機能的な接続、そして構造的な接続である (Coe and Yeung, 2015, pp. 183-184)。内発的な接続 (indigenous coupling) は、域内の主導企業が GPN を構築しようと域外企業と取引関係を結ぶケースである。大きな自律性と価値獲得を特徴としている。この様式が支配的な地域のタイプとして、主導企業の集積するイノベーション・ハブ (シリコンバレー)、本社と専門サービス業者の集積するグローバル・シティ (ニューヨークや東京) がある。機能的な接続 (functional coupling) には、域内企業からのアプローチと、域外企業からのアプローチの両方がある。ある程度の自律性と価値獲得を特徴としており、戦略パートナーの集積する国際パートナーシップ区域 (シンガポールや台湾・新竹)、運輸と交通の結節点であるロジスティクス・ハブ (シンガポールやロッテル

ダム) などがある。最後に構造的な接続 (structural coupling) は、域外企業が域内企業を GPN に組み込もうとする様式である。依存性を特徴としており、具体的な地域のタイプとして、労働集約的な財・サービスの量産を担当する組立プラットフォーム (マレーシア・セランゴールやメキシコのマキドーラ) などがある。

以上が、GPN 2.0 のフレームワークである。GPN 2.0 は、GPN を構成する主体、主体の戦略、立地する地域に注目することで、1990 年以降の台湾、中国、ベトナム、シンガポールなど、低開発国・地域の発展を一貫した論理で説明する視角を提供しており、高く評価される。

しかし GPN 論は、GPN の地理的な配置に関する考察の不十分さという問題を抱えている。GPN の組織的な配置は企業内または企業間の関係を表現したものである。しかし GPN の地理的な配置を考察する場合には、企業レベルではなく、本社、支社、工場、研究所など事業所レベルでの考察が必要となる。単一の事業所の立地ではなく、GPN の全ての事業所の立地を考察することで、GPN の地理的な配置が明らかになる。しかしこの点に関して、GPN 論は事業所ごとに地理的な活動範囲が異なることを指摘するにとどまっている。

## 1-2 GVC/GPN の実証研究

GVC/GPN の実証研究は、多くの産業において行われている。本論文では、国や地域の開発政策における主要なターゲットである自動車産業に限定して、その GVC/GPN の実証研究を紹介する。

はじめに、自動車産業における GVC の全体像を示した実証研究である。Sturgeon, et al. (2008) は、自動車メーカーの GVC が重層的な構造を持っていると指摘する。まず自動車メーカーとメガ・サプライヤーはグローバルな規模で取引関係を構築している。しかし政治的な摩擦、技術的な必要性、市場の多様性から自動車や部品の貿易は制限されており、それらの生産はマクロ・リージョン (NAFTA や EU) や国家 (アメリカやドイツ) ごとに行われている。さらに戦略策定や製品開発などは、特定の地域 (デトロイトやウォルフスブルク) に集中している。このように自動車産業の GVC は、グローバル、マクロ・リージョナル/ナショナル、ローカルと、活動ごとに異なる地理的な領域を重ねた「入れ子状」の構造となっている。Sturgeon and Van Biesebroeck (2011) は、低開発国を類型化して、それらと自動車メーカーの GVC との関係を、以下のように整理している。中国やインドなどの大きな市場を持つ国は、生産のみならず、デザインや開発の機能を備えつつある。メキシコやチェコなど先進国に近接した国は、単なる生産拠点にとどまり、高度な機能を欠いている。さらに市場が小さく、先進国から離れた途上国では、基本的に自動車や部品の生産は期待できない。

つぎに自動車産業の GPN が地域に与える影響についての実証研究である。Rutherford and Holmes (2008) は、インタビュー調査を通して、2000 年代におけるカナダ・オンタリオ州南部の自動車産業クラスターにおける自動車メーカーと中小サプライヤーの権力関係につ

いて論じている。GPNを通して世界中のサプライヤーにアクセスできる自動車メーカーは、カナダの中小サプライヤーに対して、途上国（とくに中国）と同様のコスト水準を求めている。イノベーションを重視する中央政府や地方政府は、多国籍企業の誘致や大学との連携プログラムなど、大企業に偏った産業政策を採用している。この結果、カナダの中小サプライヤーは窮地に立たされている。Pavlínek and Žižalová (2016) は、2009年から2011年にかけて実施したアンケート調査やインタビュー調査を通して、VWのGPNが、チェコの国内サプライヤーに与えている影響を検討している。1991年、VWによるシュコダの買収によって、チェコはVWのGPNに接続された。しかし、これまでティア1に昇格した国内サプライヤーは存在せず、そのほとんどは従属的な地位に甘んじている。半数以上の国内サプライヤーには研究開発を担当する人員が存在せず、外資企業からの直接的なスピルオーバー（技術や経営に対する指導）も乏しい。Pavlínek (2018) は、2010年から2015年にかけて実施したアンケート調査やインタビュー調査を通して、VW、PSA、そして起亜のGPNが、スロバキアの国内サプライヤーに及ぼしている影響を検討している。スロバキアでは、外資企業と国内サプライヤーの取引が少ない。調査対象となった外資企業27社のうち17社は国内サプライヤーとの取引がなかった。その理由は、国外での集中購買と国内サプライヤーの能力不足である。また取引がある場合でも、国内サプライヤーは、コストの節約を目的とした単純な部品の供給にとどまっている。つまりVW等のGPNは、スロバキアの国内サプライヤーと構造的に接続しており、スロバキアを組立プラットフォームとして利用しているのである。以上からPavlínek (2018) は、スロバキアの自動車産業は、持続的に発展することが困難であると結論付けている。

### 1-3 問題設定

GVC論の代表的な論者であるスタージョン (Sturgeon, T.) らによる研究は、自動車産業におけるGVCの重層的な構造やGVCと途上国の関係をクリアに描いているものの、複数のエピソードの紹介にとどまり、データによる裏付けがない。対して自動車メーカーのGPNが地域に与える影響についての実証研究は、綿密な現地調査によるオリジナルなデータをもとに、企業間の取引関係や企業-政府の関係を分析することで、GPNが特定の国や地域の発展に及ぼす影響を考察している。しかしながら、GPNの全体像（とくにGPNの地理的な配置）を明らかにすることなく、国や地域の分析に取り組んでいる。そのため、GPNにおける対象国・地域の位置づけを正確に理解できない。例えば、ある地域が組立プラットフォームであっても、同じく組立プラットフォームである他の地域と比較して、戦略上の競争優位を保有しているならば、その持続的な発展を期待することは可能であろう。まずは主導企業を中心として構築されているGPNの地理的な配置と、そこでの当該地域のポジショニングを把握する必要がある。実証研究においてGPNの地理的な配置が等閑に付されている理由の1つに、上述したGPN論の理論研究におけるその考察の不十分さがある。GPN論には、GPNの地理的な配置を分析するフレームワークが求められているの

である。

よって以下では、GPNの地理的な配置の分析枠組みを構築するための第一歩として、主導企業の工場の地理的な配置について検討する。具体的には、Dicken (2015) による複数工場の立地戦略に関する分析枠組みを用いて、ホンダのグローバルな工場配置を明らかにする。この作業を通して、特定の国や地域の分析に加えて、GPNの全体像を把握することの重要性を主張することが、本論文の取り組む課題である。

## 2 複数工場の立地戦略の分析枠組み

### 2-1 製品の標準化と現地化

本国だけでなく、海外の市場にも販路を求める場合、本国と同じ製品を投入するのか、進出先の国や地域にカスタマイズした製品を投入するのか、という問題が発生する。前者は標準化製品、後者は現地化製品と呼ばれる。標準化製品の代表例にはアップルの〔iPhone〕やトヨタの〔PRIUS〕などがある。現地化製品の代表例にはマクドナルド・インドアの素食主義者向けハンバーガー〔MacVeggie〕やホンダの軽自動車〔N-BOX〕などがある。

標準化製品のメリットは、規模の経済である。企業は、同じ製品を大量に作り、世界中で売ることによって、製品1単位あたりの固定費用（開発費、広告費、設備費など）を低下させることができる。他の条件が同じであれば、企業は、ライバルよりも高い価格競争力と投資負担力を獲得することになる。反対に標準化製品のデメリットは、製品の画一性である。消費者のニーズは、国や地域における経済（資産や所得）、制度（法や規制）文化（宗教や価値観）、自然環境（気候や地形）の差異から、多様性を持っている。標準化製品が現地のニーズにマッチしていない場合、在庫の山が築かれることになる。いくら安く作れようと、売れない製品では意味がない。

現地化製品のメリットは、多様性である。現地化製品は、消費者ニーズに適応することで、売上の拡大が期待される。そのデメリットは、コスト・アップ（規模の不経済）である。進出先の国や地域の市場が小さい場合、現地化製品の投入による売上拡大の効果も限られ、固定費用の頭割りができずに、製品1単位あたりの費用が高くなる。

### 2-2 複数工場の立地戦略

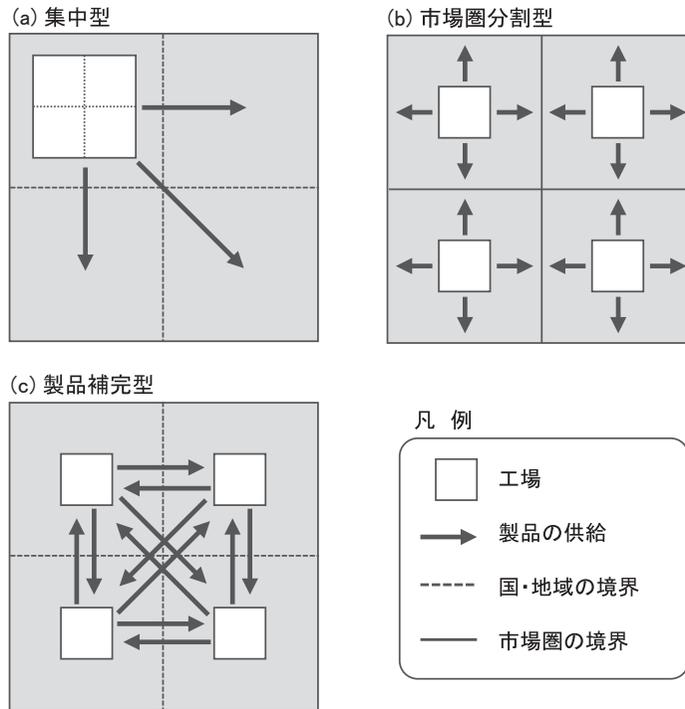
海外に販路を求める企業は、どのような製品を作るのかという問題に加えて、どこで製品を生産するのという工場配置の問題を検討する必要がある。とくに巨大な多国籍企業にとって、グローバルな規模での複数工場の最適立地を検討することは大変重要な課題となる。

Dicken (2015, pp. 149-153) は、多国籍企業の内部における複数工場の立地戦略<sup>5</sup>として、集中型、市場圏分割型、製品補完型、そして垂直統合型と、4つの理念的な工場配置をあげ

<sup>5</sup> 多国籍企業の立地戦略に関しては Dicken (2015) のほか、鈴木 (1994; 2005; 2018)、松原 (2006)、宮町 (2012) を参考にした。

ている。最後の垂直統合型は、完成品の工場と部品の工場の配置を問題にしているため、ここでは扱わない。残りの3つの理念的なパターンは、**図1**のようにになっている。

図1 複数工場の立地戦略の種類



出所) Dicken (2015), p. 149を一部修正。

(a) 集中型 (globally concentrated production) の工場配置では、企業は1つの場所 (国や地域) に工場を集中させ、すべての製品を生産し、世界中に輸出している。この立地戦略は、中国の東風汽車や上海汽車などグローバル化の初期段階にある企業や、イギリスのロールスロイスやイタリアのフェラーリなどラグジュアリー・ブランドの企業において支配的である。これらの企業は、国内で販売している製品を標準化製品として、そのまま世界中に輸出することで、規模の経済を享受している。

(b) 市場圏分割型 (host-market production) の工場配置では、企業は世界を複数の市場圏に分割して、その市場圏ごとに工場を分散立地させ、製品を生産・販売している。市場圏は日本やアメリカなど国レベルや、ASEAN や EU などマクロ・リージョン・レベルで設定される。例えばコカ・コーラは、2019年時点で、世界の200カ国以上で、約900のボトリング工場を運営している<sup>6</sup>。日本で販売されている缶コーヒーの〔GEORGIA〕は、同社の代表的な現地化製品である (Ghemawat, 2007, p. 25)。現地化製品を生産する工場では、販

<sup>6</sup> The Coca-Cola Company, *About the Coca-Cola Company* (<https://investors.coca-colacompany.com/about>).

売されるエリアが限定されるため、規模の経済は限定的である。

(c) 製品補完型 (product specialization for a global or regional market) の工場配置では、企業は複数の標準化製品を、製品ライフサイクルの初期段階では本社や研究所のある本拠地で、後期段階では賃金の安い低開発国でと、それぞれに適した場所で生産し、そこから世界中に輸出している。集中型の立地戦略と比較すると劣るものの、企業は規模の経済を享受している。この立地戦略は、グローバルに配置される個々の工場の高い操業能力と、それらを統括する本社・支社の高い調整能力を必要とするため、グローバル経営の経験の豊富な企業において採用される傾向にある。具体的な事例として、ホンダの二輪事業があげられる。横井 (2018) によると、ホンダは2015年時点で、本国である日本をマザー工場として、超低排気量 (50cc以下) は中国、低排気量 (51cc以上、250cc以下) はベトナムとインド、中・高排気量 (251cc以上、1,000cc以下) はタイにおいて生産し、世界各国にグローバル・モデルを供給する体制を構築している<sup>7</sup>。

### 3 ホンダの立地戦略の変遷

#### 3-1 ホンダの概要

本節では、Dicken (2015) による複数工場の立地戦略の分析枠組みを利用して、2010年代以降のホンダの四輪事業<sup>8</sup>におけるグローバルな立地戦略の変化を明らかにする。

1948年、自転車用補助エンジンを生産する小さな町工場として出発したホンダが、四輪車の生産に参入したのは1963年であった。その後、順調に成長を続け、軽自動車から大型SUVまでフル・ラインアップで生産する自動車メーカーとなった。2018年には、全世界で535万台の自動車を生産している。ホンダは、1,000万台以上を生産するトップ・グループのVW、トヨタ、ルノー・日産アライアンスなどには及ばないものの、GM、現代、フォードに続き、世界7位の生産シェアを誇っている<sup>9</sup>。

ホンダは「需要のあるところで生産する」という理念のもと、早い時期から積極的に海外進出に取り組んできた<sup>10</sup>。1982年、日本の自動車メーカーとして初めて、アメリカにおいて乗用車の本格的な現地生産を開始、2018年時点では、世界18カ国・地域に工場を配置している。

図2は、ホンダの自動車生産のグローバルな分布を表している。主要な生産拠点は中国

<sup>7</sup> 横井 (2018) は、詳細な調査をもとに、1990年代後半から2010年代半ばにかけてのホンダの二輪事業を対象として、ホンダのGPN (氏の用語法では国際生産分業) の変化を明らかにし、その変化が事前の計画のみならず、ある時点のGPNを前提とした創発的な調整によって実現されていることを明らかにしている。横井 (2018) は企業間の取引関係や企業と非企業主体 (政府や労働組合) の関係などの視点は弱いものの、日本企業のGPNに関する先駆的な実証研究といえる。

<sup>8</sup> ホンダには、四輪事業のほかにも、二輪事業、航空機事業、パワープロダクツ事業 (発電機や草刈り機)、金融事業が存在するが、本論文では四輪事業に限定して論じる。

<sup>9</sup> FOURIN 『世界自動車統計年刊 2019』。

<sup>10</sup> 本田技研工業 『語り継ぎたいこと：チャレンジの50年』 (<https://www.honda.co.jp/50years-history/>)。

(150万台)、アメリカ (125万台)、日本 (89万台) である。本拠地である日本での生産台数は中国やアメリカのそれよりも少なく、そのシェアは16.7%となっている。また本田は欧州での生産台数も少なく、イギリスが16万台、トルコが4万台にとどまっている。

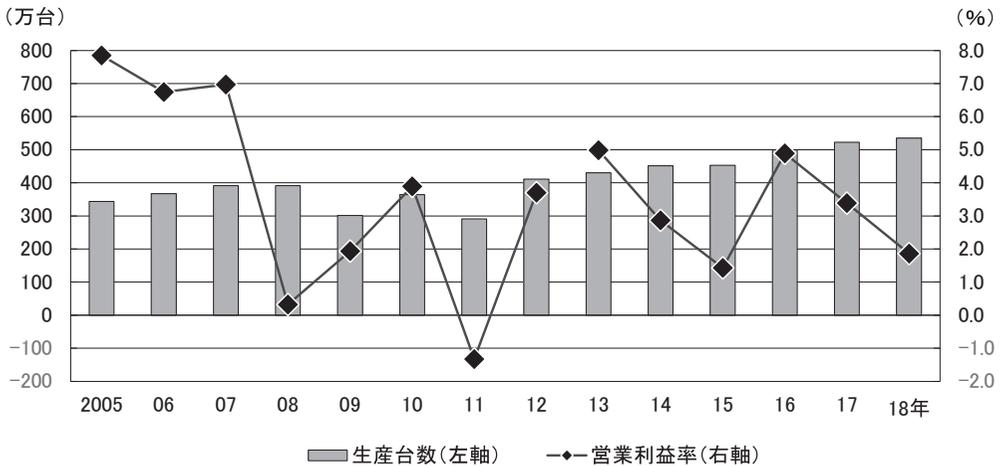
つぎに本田の経営状況について確認しよう (図3)。2008年のリーマン・ショックの影響、2011年の東日本大震災とタイの洪水被害の影響による一時的な落ち込みはあるものの、2005年の344万台から2018年には535万台へと、生産台数は右肩上がりに増加してきた。しかし営業利益率は、リーマン・ショック以前には7%を超えていたものが、2010年代に入り5%以下の水準に低迷している。

図2 国別にみた本田の自動車生産 (2018年)



出所) FOURIN『世界自動車統計年刊 2019』をもとに筆者作成。

図3 ホンダの生産台数と営業利益率の推移



注) 営業利益率は四輪事業の数値である。2012年以前は米国会計基準、2013年以降は国際会計基準であるため連続していない。

出所) 本田技研工業『有価証券報告書 (各年版)』をもとに筆者作成。

ホンダの経営不振の原因の1つには、伊東孝紳社長（2009年～2015年）のもと推進した、日本、中国、アジア<sup>11</sup>、北米、中南米、欧州の各地域が独立した組織として開発・生産・調達・販売を行う「世界6極体制」の行き詰まりがある。その後、八郷隆社長（2015年～現在）のもと、この修正が行われている<sup>12</sup>。

### 3-2 「世界6極体制」の構築

2000年代、ホンダは世界の主要な地域・国に工場を立地させ、市場圏分割型の工場配置を進めていた。しかし実際は、日本から北米へと自動車を大量に輸出しており、集中型の特徴が色濃く残っていた。2007年、ホンダは日本での生産台数118万台のうち71万台を輸出していた<sup>13</sup>。当時、売上と営業利益における北米のシェアは、それぞれ52%、45%と、ホンダはおよそ半分を北米で稼いでいたことになる<sup>14</sup>。

しかし2008年以降のアメリカ発の世界同時不況と、それに伴う円高ドル安の進展によって、北米に依存したホンダの事業構造は困難に直面した。このためホンダは2010年代に入り、世界を6つの地域に分けて、それぞれの地域の子会社が主体的に消費者ニーズにあった自動車を開発・生産できる体制、すなわち「世界6極体制」の構築に着手した。具体的に生産面では、(a) 生産能力の拡充、(b) 地域専用モデルの投入、(c) グローバル・モデルの輸出削減による、市場圏分割型の工場配置の完成が目指された。

(a) 生産能力の拡充に関しては、2010年度の364万台から、2016年度までに600万台の生産を達成することが目標とされた。この野心的な目標を達成するため、新興国を中心に積極的な設備投資が実施された(表1)。2010年から2015年にかけて、中国では広州ホンダ(広州市)が36万台から60万台に、東風ホンダ(武漢市)が12万台から48万台に生産能力<sup>15</sup>を拡大した。アジアではマレーシア、インドネシア、インドにおいて、北米ではメキシコにおいて新しく工場が稼働した。反対に日本ではスクラップ・アンド・ビルドが実施された。寄居工場(埼玉県)の操業開始に合わせて、老朽化した狭山工場(埼玉県)が縮小された。さらに八千代工業の四日市工場(三重県)も、軽自動車をホンダの鈴鹿工場(三重県)に生産移管するため、大幅に縮小された。結果として、ホンダのグローバルな生産能力は、2010年の475万台から2015年には545万台まで増加した<sup>16</sup>。

(b) 地域専用モデルの投入も、新興国を中心に行われた。ホンダの自動車には、世界中で販売されるグローバル・モデル(標準化製品)と、特定の地域向けにカスタマイズされた地域専用モデル(現地化製品)がある。グローバル・モデルは、[ACCORD]、[CIVIC]、[CR-V]、[FIT/JAZZ]、[VEZEL/HR-V]の5つである<sup>17</sup>。地域専用モデルは、2011年以降、世界中で

<sup>11</sup> アジアには、アジア諸国(除く日本と中国)だけでなく、オーストラリアなどオセアニア諸国も含まれている。

<sup>12</sup> 本田技研工業『アニュアルレポート(各年版)』([https://www.honda.co.jp/investors/library/annual\\_report.html](https://www.honda.co.jp/investors/library/annual_report.html))。

<sup>13</sup> 日本自動車工業会『世界自動車統計年報(各年版)』、FOURIN『世界自動車統計年鑑(各年版)』より算出した。

<sup>14</sup> 本田技研工業『有価証券報告書2007年度』。

<sup>15</sup> ここでの生産能力とは1年間で作ることの可能な自動車の台数である。

<sup>16</sup> FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑(各年版)』より算出した。

表1 ホンダの工場立地の動向

年	対象地域	工場立地の動向
2010	中国	○中国、広汽ホンダ・広州工場、年産36万台から48万台に増強。
	中国	○中国、東風ホンダ・武漢工場、年産12万台から24万台に増強。
2011	中南米	○アルゼンチン工場（年産3万台）の操業開始。
2012	北米	○アメリカ・アラバマ工場、年産30万台から34万台に増強。
	中国	○中国、東風ホンダ・武漢工場、年産24万台から34万台に増強。
2013	北米	○アメリカ・インディアナ工場、年産20万台から25万台に増強。
	日本	▲日本、八千代工業・四日市工場、年産24万台から6万台に縮小。
	日本	▲日本、ホンダ・狭山工場、年産53万台から25万台に縮小。
	日本	○日本、ホンダ・寄居工場（年産25万台）の操業開始。
	アジア	○マレーシア工場、年産5万台から10万台に増強。
2014	アジア	○インドネシア工場、年産8万台から20万台に増強。
	アジア	○インド・タブカラ工場（年産12万台）の操業開始。
	北米	○メキシコ・ハリスコ工場（年産20万台）の操業開始。
	欧州	▲イギリス工場、年産25万台から15万台に縮小。
2015	中国	○中国、東風ホンダ・武漢工場、年産34万台から48万台に増強。
	中国	○中国、広汽ホンダ・広州工場、年産48万台から60万台に増強。
2016	アジア	○タイ・プランチプリ工場（年産12万台）の操業開始。
	アジア	○インド・タブラカ工場、年産12万台から18万台に増強。
2017	アジア	▲タイ・アユタヤ工場、年産30万台から15万台に縮小。
2018	日本	○日本、八千代工業・四日市工場を買収。ホンダオートボディの設立。
2019	中南米	○ブラジル・イチラピナ工場（年産12万台）の操業開始。
	中国	○中国、東風ホンダ・武漢工場、年産48万台から60万台に増強。
2020 〔計画〕	アジア	▲フィリピン工場（年産3万台）の操業停止。フィリピンでの生産から撤退。
	中南米	▲アルゼンチン工場（年産3万台）の操業停止。アルゼンチンでの生産から撤退。
	北米	▲メキシコ・グアダハラハラ工場（年産6.3万台）の操業停止。
2021 〔計画〕	日本	▲日本、ホンダ・狭山工場（年産25万台）の操業停止。
	欧州	▲イギリス工場（年産15万台）の操業停止。イギリスでの生産から撤退。
	欧州	▲トルコ工場（年産5万台）の操業停止。トルコでの生産から撤退。
	中南米	▲ブラジル・スマレ工場（年産12万台）の操業停止。

注) ○は工場の操業開始または増強、▲は工場の操業停止または縮小である。

出所) 本田技研工業『ニュースリリース』(<https://www.honda.co.jp/pressroom/>) と各種新聞報道をもとに筆者作成。

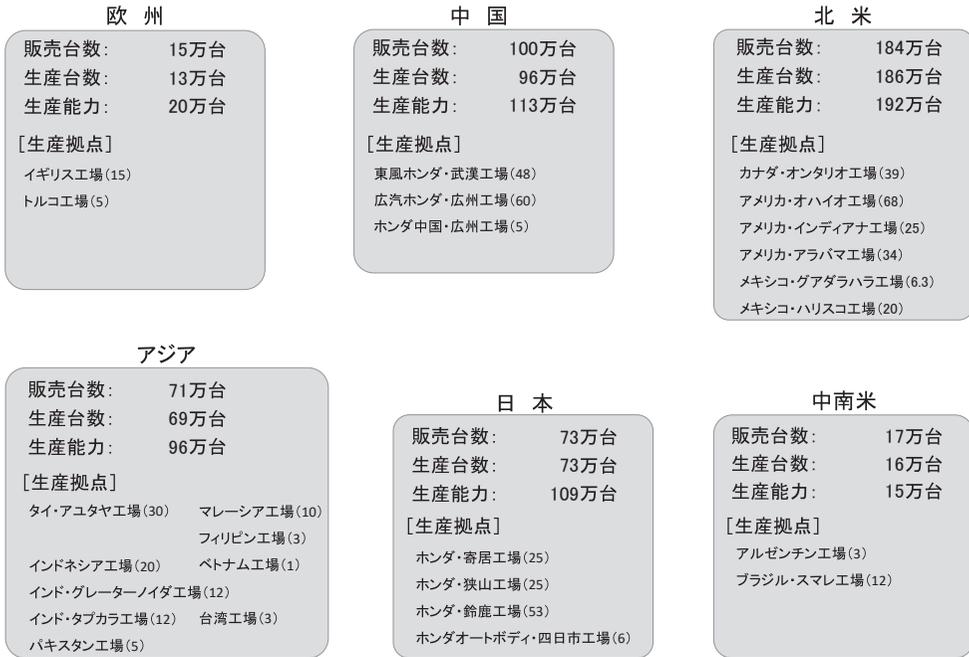
順次投入された。ASEAN とインドでは〔BRIO〕、〔MOBILIO〕、〔BR-V〕がリリースされた。7人乗りMPVの〔MOBILIO〕は、家族やメイドも一緒に大人数で利用するインドネシアを意識したモデルである。中国では2013年に広汽ホンダのセダン〔CRIDER〕が発表された。現地で開発された〔CRIDER〕は、若い家族をターゲットとしており、2014年には15.7万台の販売を記録するヒット商品となった<sup>18</sup>。先進国にも地域専用モデルは投入された。日本では、2011年、軽自動車〔N-BOX〕が大ヒットした。続いて2012年に〔N-ONE〕、2013年に〔N-WGN〕がリリースされ、軽自動車はホンダの国内販売の約50%を占めるまで成長した。アメリカでは、〔CR-V〕よりも一回り大きな8人乗りSUV〔PILOT〕が販売されており、2014

<sup>17</sup> 日本やアメリカにおける〔FIT〕は、欧州やASEANでは〔JAZZ〕として販売されている。そのため〔FIT/JAZZ〕と表記した。その他のモデルも同様である。

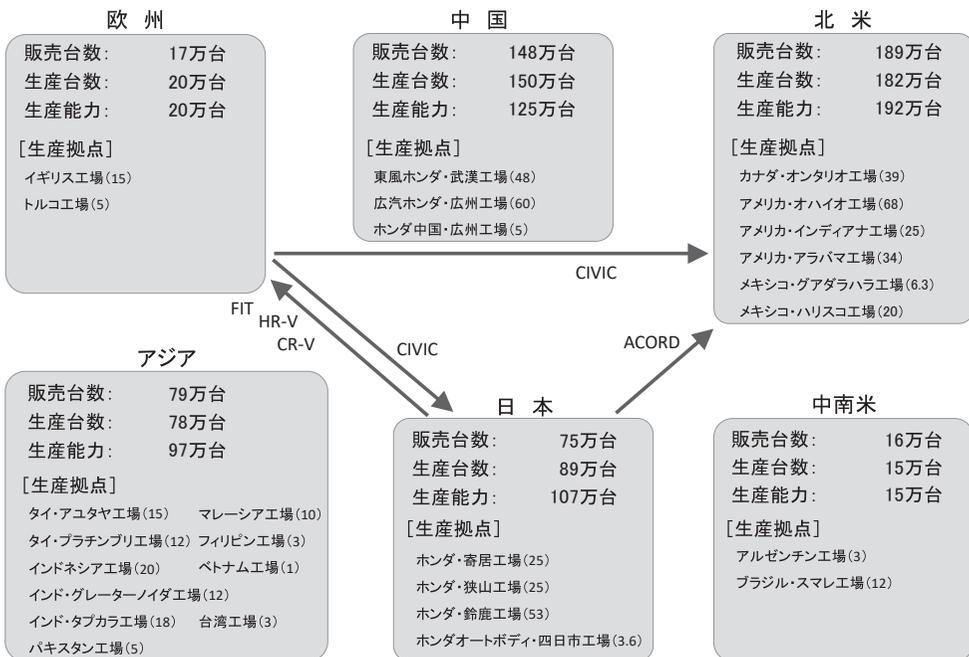
<sup>18</sup> モデル別の販売台数は、すべてFOURIN『世界乗用車メーカー年鑑（各年版）』を利用した。以下同様。

図4 ホンダのグローバルな工場配置と補完関係

(a) 2015年



(b) 2018年



注) カッコ内の数字は、各工場の1年間の生産能力である。

出所) FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑(各年版)』、本田技研工業『Honda グループ生産拠点』(<https://www.honda.co.jp/group/manufacturing-facilities/>) をもとに筆者作成。

年には10万台以上を売り上げている。ホンダの世界販売に占める地域専用モデルのシェアは、2011年の25%から、2015年には32%、そして2018年には40%まで上昇した<sup>19</sup>。

(c) グローバル・モデルの輸出削減は、日本を中心に取り組まれた。2007年、ホンダは日本で作った自動車の60%に及ぶ71万台を、北米を中心に輸出していた。しかし為替レートが2011年10月には過去最高の1ドル75円78銭(月中平均)を記録する円高ドル安となったことから、ホンダは輸出の削減と生産の海外移管を進めた。2012年には狭山工場の〔CR-V〕をカナダ工場に一部移管した。2013年には鈴鹿工場から〔CIVIC HEV〕と〔FIT〕を、それぞれアメリカ・インディアナ工場とメキシコ工場に一部移管した。その結果、2014年には、日本におけるホンダの輸出台数は3万台、輸出比率は3%と大幅に下落した<sup>20</sup>。

こうして2015年、世界の6つの地域における生産台数と販売台数の誤差は数十万台規模に抑えられることになった。図4(a)からわかるように、ホンダは生産の面での「世界6極体制」、すなわち市場圏分割型の工場配置を完成させたのである。

### 3-3 「世界6極体制」の修正

「世界6極体制」の構築によって、ホンダは中国などの新興国を中心に、生産台数と販売台数を伸ばすことができた。しかし、その副作用も大きかった。

第1に、生産能力の拡充と新しいモデルの大量投入は、本国である日本の開発部門のキャパシティを超えて進められた。その結果、2013年から2014年にかけて〔FIT HEV〕と〔VEZEL HEV〕で不具合が発生し、5回のリコールが相次いだ<sup>21</sup>。第2に、生産能力の拡充と「需要のあるところで生産する」方針の徹底が工場の稼働率<sup>22</sup>の低迷をもたらした。生産能力の余った工場が、他の地域向けの自動車を生産することで、稼働率を引き上げるというオプションを失ったのである。2015年、日本、アジア(タイ)、欧州(イギリス)における稼働率は、それぞれ67%、72%(57%)、66%(80%)であった<sup>23</sup>。

こうしてホンダは営業利益の低迷に直面し、2015年6月に就任した八郷社長のもとで「世界6極体制の進化」が開始された<sup>24</sup>。その内容は過剰な生産能力の削減と地域間における完成車の相互供給であり、「進化」というよりは「修正」と呼ぶほうが適当であろう。

2015年、ホンダの生産実績は453万台であったのに対して、生産能力は545万台であった<sup>25</sup>。100万台近い過剰能力である。しかし工場の設立や閉鎖は、その準備に数年の期間を必要とするため、簡単には実施できない。生産能力の削減が本格化するのは2020年以降であり、それ以前はタイ・アユタヤ工場の縮小のみとなっている(表1)。

<sup>19</sup> 本田技研工業『Honda Corporate Update(各年版)』([https://www.honda.co.jp/investors/library/road\\_show.html](https://www.honda.co.jp/investors/library/road_show.html))。

<sup>20</sup> 日本自動車工業会『世界自動車統計年報(各年版)』、FOURIN『世界自動車統計年刊(各年版)』より算出した。

<sup>21</sup> 「ホンダリコールからの脱却」『日経Automotive Technology』2015年1号、pp. 52-61。

<sup>22</sup> 稼働率とは、生産台数を生産能力で除した数値である。

<sup>23</sup> FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑(各年版)』より算出した。

<sup>24</sup> 本田技研工業『アニュアルレポート2015』([https://www.honda.co.jp/investors/library/annual\\_report.html](https://www.honda.co.jp/investors/library/annual_report.html))。

<sup>25</sup> FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑(各年版)』より算出した。

対して、完成車の相互供給は速やかに着手された。ホンダは、2015年、イギリスから日本に〔FIT〕と〔CR-V〕を完全移管し、その代わりにカナダからイギリスに〔CIVIC〕の一部移管した。その結果、イギリス工場では、北米と日本向けの輸出が拡大し、生産台数が2015年の12万台から2018年には16万台へと急増した。イギリス工場の輸出台数の50%は北米向け、EU向けは25%前後である<sup>26</sup>。

日本では、寄居工場がイギリスから〔FIT〕と〔CR-V〕の移管を受け、さらに欧州向け〔VEZEL〕の生産を開始した。また狭山工場が、2016年から北米向け〔ACORD〕の生産を開始した<sup>27</sup>。その結果、日本の輸出台数も、2014年の3万台から、2018年には18万台まで増加した<sup>28</sup>。

図4 (b) からわかるように、ホンダのグローバルな工場配置は、2018年時点では、市場圏分割型をベースとしながらも、一部のグローバル・モデルを先進国のあいだで相互供給する製品補完型の特徴を持つに至った。2018年、日本、アジア（タイ）、欧州（イギリス）の稼働率は、それぞれ84%、81%（91%）、100%（107%）と、2015年と比較して随分と改善された<sup>29</sup>。

2019年時点の数字を確認すると、ホンダの生産実績が517万台であるのに対して、生産能力は590万台となっている<sup>30</sup>。2020年から、工場の縮小・閉鎖が実行に移されるが、その方針は2つある。第1に小規模な工場の閉鎖と、域内の大規模な工場への生産移管である。具体的には、5万台未満のフィリピンやアルゼンチンの工場が閉鎖され、タイやブラジルの工場がその受け皿になる。

第2に、2016年から顕在化してきた「反グローバル化」の潮流、イギリスのEUからの離脱とNAFTAの再交渉への対応である。イギリスのEU離脱は、ホンダの欧州での生産からの撤退を導いた。2016年の国民投票から約3年半、2020年1月末にイギリスは正式にEUから離脱した。EUとのあいだで新たにFTAが結ばれない場合、「移行期間」の終わる2021年から、自動車の関税がゼロから10%に上がり、煩雑な通関手続きが復活する。これを契機にホンダは、2021年にイギリス工場とトルコ工場を閉鎖する。欧州向けの自動車は、短期的には北米や日本から輸入されると推測される。中長期的にはHEVやEVなどの次世代カーは、中国からの輸入も検討されている<sup>31</sup>。

NAFTAの見直しは、ホンダのメキシコにおける生産の縮小を導いた。アメリカのトランプ大統領の強い意向のもと、2017年から始まったNAFTAの再交渉の結果、2020年7月に新しくUSMCA（米国・メキシコ・カナダ協定）が発効した。NAFTAの見直しは、アメリカ向けの輸出拠点としてのメキシコの競争優位を低下させた。アメリカへの輸出における自

<sup>26</sup> FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑2019』、各種新聞報道より算出した。

<sup>27</sup> 各種新聞報道。

<sup>28</sup> 日本自動車工業会『世界自動車統計年報（各年版）』、FOURIN『世界自動車統計年刊（各年版）』より算出した。

<sup>29</sup> FOURIN『世界乗用車メーカー年鑑（各年版）』より算出した。

<sup>30</sup> 本田技研工業『生産・販売・輸出データ』（[https://www.honda.co.jp/investors/financial\\_data/monthly.html](https://www.honda.co.jp/investors/financial_data/monthly.html)）。

<sup>31</sup> 「EV時代 備え急ぐ：ホンダ生産再編、世界規模で」『日本経済新聞』2019年2月20日（3面）。

動車の関税ゼロ条件の厳格化・複雑化<sup>32</sup>に加えて、アメリカとの貿易摩擦という地政学的なリスクの高まりが顕在化したためである。2021年、ホンダはメキシコ・グアダラハラ工場での自動車の生産を中止する。

本節の考察をまとめよう。ホンダは、2010年代なかば、6つの地域が独立して自動車を開発・生産する「世界6極体制」の構築を目指し、生産の面では市場圏分割型の工場配置を完成させた。それぞれの地域において、生産能力と販売台数が計画通りに推移するのであれば、この立地戦略は望ましいものであった。しかしホンダは、日本を中心に販売不振による稼働率の低下、それに伴う営業利益率の低迷に直面した。2015年から、ホンダは「世界6極体制」の修正に取り組みはじめた。日本、北米、欧州において〔ACORD〕などのグローバル・モデルを相互供給することで、日本と欧州の稼働率を引き上げた。つまり市場圏分割型の工場配置をベースに、先進国のあいだで製品補完型の工場配置を一部導入したのである。2020年から、ホンダは、グローバルな生産能力を70万台ほど削減する「選択と集中」を進める。最も大きな動きは、欧州での工場閉鎖である。ホンダは「世界5極体制」へとダウンサイジングしている。

ホンダは将来的に中国製のHEVやEVを欧州で販売することを検討している。さらにタイにおいても、2021年から日本とオーストラリア向けに〔ACORD HEV〕を生産する計画である<sup>33</sup>。つまり、これまで先進国のあいだに限定されていたグローバル・モデルの相互供給が、生産規模を拡大させ、技術力を向上させた新興国も含めたものに広がりつつある。ホンダの立地戦略は、「世界5極体制」のもと、市場分割型の工場配置をベースにしながらも、先進国と新興国のあいだの製品補完型の工場配置を取り入れたものに「進化」しようとしている。

## おわりに

GPN論は、理論研究と実証研究の両面において、GPNの全体像の分析を軽視していた。本論文の課題は、特定の国や地域の分析のみならず、GPNの全体像（とくに地理的な側面）を把握することの重要性を、実際にホンダによる組立工場の地理的な配置の分析を通して明らかにすることであった。

生産能力の過剰を解消するため、ホンダは、フィリピン、アルゼンチン、イギリス、そしてトルコからの撤退を決定した。これらの国は、ホンダのGPNから離脱（decoupling）することになる。なぜ数ある生産拠点のなかから、これらの国が選ばれたのか。この問いに答えるには、ホンダによる組立工場のグローバルな配置からの接近を必要とする。

フィリピンとアルゼンチンからの撤退は、市場圏（マクロ・リージョン）レベルでの合理化の結果である。中南米とアジアにおいて、規模の経済を達成できていない組立工場が

<sup>32</sup> 詳しくは内山（2019）を参照されたい。

<sup>33</sup> 「環境車生産 アジア移管：ホンダはタイ、HV逆輸入」『日本経済新聞社』2019年8月9日（1面）。

優先的に閉鎖され、タイヤブラジルといった規模の大きな組立工場が生産移管の受け皿となった。イギリスとトルコからの撤退は、きっかけはイギリスのEU離脱であったが、本質的にはグローバル・レベルでの合理化の結果である。ホンダの欧州市場での販売台数は2018年で17万台と、低迷していた。このため単一の市場圏として欧州を維持することが放棄されたのである。欧州は、日本や中国の組立工場の市場圏の一部に組み込まれると考えられる。以上から、ある国や地域の発展を検討するには、特定の国や地域を詳細に分析するとともに、それが接続しているGPNの全体像を把握することが重要であることが理解されよう。

最後に、今後の課題について言及し、本論文の結びとしたい。本論文では、ホンダの組立工場の地理的な配置を検討した。しかしGPNは多様な主体から構成されている。主導企業であるホンダだけでなく、戦略パートナー、専門サプライヤー、一般サプライヤー、非企業主体も包括した分析を行う必要がある。さらに、それら企業の工場だけでなく、本社、支社、販売会社、研究所も分析の対象としなければならない。しかし、それぞれの対象について単に描写を重ねていけば、GPNの全体像に迫れるものではなかろう。これらを統合的に把握する分析枠組みも必要とされる。これらの課題について、稿を改めて取り組むことにする。

## 参考文献

- 猪俣哲史 (2019): 『グローバル・バリューチェーン—新・南北問題へのまなざし』 日本経済新聞出版社。
- 内山直子 (2019): メキシコ自動車産業におけるNAFTA再交渉とその影響: 日系企業を中心に, 『ラテンアメリカ・レポート』 32 (2): 55-69。
- 小井川広志 (2008): グローバル・バリュー・チェーン (GVC) 分析の展望—世界システム, アップグレード, ガバナンス概念をめぐる, 『経済学研究 (北海道大学)』 58 (3): 409-424。
- 川上桃子 (2007): 国際価値連鎖論の可能性と課題—木村誠志氏との対話を手がかりに, 『商学論集 (福島大学)』 76 (2): 75-82。
- 鈴木洋太郎 (1994): 『多国籍企業の立地と世界経済』 大明堂。
- 鈴木洋太郎 (2005): 多国籍企業論の検討, (所収 鈴木洋太郎・桜井靖久・佐藤彰彦著『多国籍企業の立地論』 原書房: 53-79)。
- 鈴木洋太郎 (2018): 『国際産業立地論への招待—アジアにおける経済のグローバル化』 新評論。
- 松原 宏 (2006): 多国籍企業の立地論, (所収 松原 宏『経済地理学—立地・地域・都市の理論』 東京大学出版会: 74-93)。
- 宮町良広 (2012): グローバリゼーションと立地, (所収 松原宏編『産業立地と地域経済』 放送大学教育振興会: 114-135)。
- 宮町良広 (2014): グローバリゼーションと経済地理学—グローバル経済の分析枠組み, (所収 山川充夫編『日本経済と地域構造』 原書房: 67-87)。
- 宮町良広 (2019): グローバル生産ネットワーク論—英語圏経済地理学における近年の理論的發展, 『日本地理学会 (2020年春季) 発表要旨集』 97: 40。
- 横井克典 (2018): 『国際分業のメカニズム: 本田技研工業・二輪事業の事例』 同文館出版。
- Coe, N. M., Hess, M., Yeung, H. W. C., Dicken, P. and Henderson, J. (2004): “‘Globalizing’ Regional Development:

- A Global Production Networks Perspective,” *Transactions of the Institute of British Geographers*, 29 (4): 468-484.
- Coe, N. M., Dicken, P. and Hess, M. (2008): “Global Production Networks: Realizing the Potential,” *Journal of Economic Geography*, 8 (3): 271-295.
- Coe, N. M. and Yeung, H. W. C. (2015): *Global Production Networks: Theorizing Economic Development in an Interconnected World*, Oxford: Oxford University Press.
- Coe, N. M. and Yeung, H. W. C. (2019): “Global Production Networks: Mapping Recent Conceptual Developments,” *Journal of Economic Geography*, 19 (4): 775-801.
- Dicken, P. (2015): *Global Shift: Mapping the Changing Contours of the World*, Seventh Edition, New York and London: The Guilford Press. デイツケン, P. 著. 宮町良広監訳 (2001) 『グローバル・シフト—変容する世界経済地図—上・下』古今書院。
- Gereffi, G., Humphrey, J. and Sturgeon, T. (2005): “The Governance of Global Value Chains,” *Review of International Political Economy*, 12 (1): 78-104.
- Ghemawat, P. (2007): *Redefining Global Strategy: Crossing Borders in a World Where Differences Still Matter*, Boston: Harvard Business School Press. ゲマワット, P. 著. 望月衛訳 (2009) 『ゲマワット教授の経営教室—コークの味は国ごとに違うべきか』文藝春秋。
- Henderson, J., Dicken, P., Hess, M., Coe, N. M., Yeung, H. W. C. (2002): “Global Production Networks and the Analysis of Economic Development,” *Review of International Political Economy*, 9 (3): 436-464.
- Pavlínek, P. and Žízalová, P. (2016): “Linkages and Spillovers in Global Production Networks: Firm-Level Analysis of the Czech Automotive Industry,” *Journal of Economic Geography*, 16 (2): 331-363.
- Pavlínek, P. (2018): “Global Production Networks, Foreign Direct Investment, and Supplier Linkages in the Integrated Peripheries of the Automotive Industry,” *Economic Geography*, 94 (2): 141-165.
- Rutherford, T. and Holmes, J. (2008): “‘The Flea on the Tail of the Dog’: Power in Global Production Networks and the Restructuring of Canadian Automotive Clusters,” *Journal of Economic Geography*, 8 (4): 519-544.
- Sturgeon, T., Van Biesebroeck, J. and Gereffi, G. (2008): “Value Chains, Networks and Clusters: Reframing the Global Automotive Industry,” *Journal of Economic Geography*, 8 (3): 297-321.
- Sturgeon, T. and Van Biesebroeck (2011): “Global Value Chains in the Automotive Industry: An Enhanced Role for Developing Countries?,” *International Journal of Technological Learning, Innovation and Development*, 4 (1-3): 181-205.

## 【付記】

本稿は、藤川昇悟 (2020) : 「多国籍企業のグローバルな立地戦略—ホンダの『世界6極体制』を事例に」、(所収 小川雄平・猿渡剛編 『国際ビジネス論を学ぶ』中央経済社: 116-130) を大幅に加筆・修正したものである。

なお本稿は日本学術振興会科学研究費の助成による研究プロジェクト「地域経済発展におけるネットワーク型とロカリティ型の統合に関する研究」(研究代表者: 宮町良広、基盤研究 (B)、課題番号: 17H02429) による研究成果の一部である。Coe and Yeung (2015) の翻訳に関しては、一部、宮町良広氏 (大分大学) と大呂興平氏 (大分大学) による翻訳を利用させていただいた。

# メコンデルタの自然環境・土地利用の変容と 水郷集落の再生を考える

—持続可能な熱帯デルタ研究のための農村資源計画学アプローチ—

Rural Planning and Natural Resource Management in the Sustainable Mekong Delta:  
Research Ideas of Yoshikazu Takaya, Yoshihiro Kaida and Nguyen Huu Chiem

藤本 穰彦

FUJIMOTO Tokihiko

## 1. ある風景 —— 2007年3月4日のフィールド・ノーツから

私たちはボートを借りて、カンボジア・トンレサップ湖上へと出発した。周囲を見渡すと、すでに多くの観光客が遊覧にでており、通りすぎると彼ら／彼女らは手をふった。私たちも手をふり返す。聞けば近年、エコツアーのメッカとなっているらしい。10分程走っただろうか。来た道を振り返ると、須弥山（しゅみせん）信仰の象徴であるプノン・クロムが雄大にそびえ、アンコール文明のはじまりを今に伝えている。この山はいつからここにあるのだろうか。ここに何度、陽が沈んでいったことだろう。

やがて私たちの前には「水上のまち」が広がっていく。水上生活者の家々である。どれもぶかぶか浮いている。それぞれの家には船がくくりつけられている。木の小さな子船から大きなボートまで、大きさ、かたちはそれぞれである。船をみれば家の経済状況がわかる気がする。日本で車を見て家を想像するのと同じようなものかもしれない。水上には小学校や小さな商店もあり、ひととおりの生活は水上で完結するようだ。レストランがいくつもあり、どこも観光客でにぎわっている。観光という産業もある。だから「まち」と呼んだ方がよいと思った。

私たちはこの水上のまちには立ち寄らず、通りぬけた。さらに10分もすすむと観光客の姿はなくなった。湖面が拡がり、静かに、はるか先に水平線が見えるだけの風景。目をこらすと、なにやら人工物が見えてくる。鉄塔がひとつ、湖のなかから静かに突き出している。案内をしてくれた NGO るしな・こみゆにけーしょん・やぼねしあの松本清嗣さんによれば、トンレサップ湖では石油の埋蔵が確認され、この鉄塔は採掘可能性を調査したボーリングの後だという。本格的な採掘がはじまるかどうかはわからない。いずれにしても「まだ先」のことと聞いたが、多様な生命を育み、人々が湖上で暮らすこの場所には、石油というグローバル市場の主力商品が在ると聞いて驚いた。

鉄塔のまわりをぐるりとまわり、水上のまちへと引き返した。ボートは水上レストランについた。みんなトイレをかりる。下をのぞいてみると水面がゆれている。しょうがなくそこで用を足す。壁をはさんですぐそばではコックが野菜なんかを洗っている。その少し先で洗剤を泡立ててガシガシと洗濯をしている騒がしいおばちゃんたちがいて、さらに目線を風景の方へと動かしていくと、子どもたちが楽しそうに湖に飛び込んで遊んでいる。樹々の根元では漁師が網を投げている。

レストランの風景。昼間からビール缶を次々と空けながら歓談している観光客。ワニが飼われているゲージを囲んでいる。このワニは、トンレサップ湖の水域では「いつの間にか」絶滅してしまったもので、タイから「譲ってもらった」ものだと聞いた。そこに新しいボートが到着する。トイレにはまた列ができる。次のボートがこちらに向かってくる。このくり返し。ある晴れた日のトンレサップ湖上の風景はこんなふう過ぎていく。

コーラを手に、慌ただしく離合集散をくり返す観光客を見送って過ごした。チャーターした船だから、私たちだけは急かされることがない。そこに、「日本人は水に注意してください」、「日本人は抵抗力が弱いので、すぐにお腹がいたくなります」、「ここで出された水は飲まないように。必ずペットボトルの水を飲んでください」という日本語の注意が聞こえてきた。日本人のツアー客も到着したようだ。あれ、ここで暮らす人々は抵抗力があり、問題ないのかな。たまたま聞こえてきた内容に動揺した。

トンレサップ湖は、乾季には浅くなった湖で大量に魚が獲れ、雨季になればこれらの魚は種と数をまた回復するという。水上に暮らす人々は水と共に移動する。湖畔に高床を張って暮らす人々もまた、水面の移動にあわせ、家を「持ち上げて」移動する。田畑も定まった場所にはない。「だいたいこの時期はこの辺を使っていたなあ」という感じで種をまくらしい。生態環境とは、このような人と自然との相互行為の積み重ねの上に構築されるものであり、大きな自然の作用のなかであっても、人の影響は直接・間接にある。

水上に暮らし、移動を生きている人々は、クメール人ではなくベトナムからの人が多いとも聞いた。トンレサップの大きな懐に抱かれて、メコンデルタに生きる人々は、「なんだかんだ」仲良くやってきたのかもしれない。今日でもその仕方は変わらず、人々は湖の水を飲み、生活をし、湖が育む生命を食べて、生きているのだから。

これは2007年3月のフィールドワークを記録したノートの一部である。トンレサップ湖は、東南アジア大陸部を流れる大河・メコン河の下流域に位置し、ベトナムを貫通しながら海との交歓と伸縮をくり返す太湖であり、メコンデルタという空間を特徴づけている景観のひとつである。<sup>1)</sup>メコンデルタとはどのような特徴をもった場所なのか。雄大な満ち引きのなかで形成されてきたメコンの時間と空間をどのように捉えることができるか。ま

<sup>1)</sup> 本稿の東南アジア大陸部の地形発達史的な理解や区分は、高谷好一、1985、『東南アジアの自然と土地利用』、勁草書房に基づいている。高谷は、バサック川からトンレサップ川、トンレサップ湖へと至る範囲をメコンデルタとしてくくっている（高谷、1985、前掲：6頁）。

たここで成り立ってきた生活や生業、土地利用とはどのようなものだろうか。

本稿では、メコンデルタを事例に、熱帯デルタにおける農業・農村の持続可能性についての研究方法やアプローチ、フィールドでの実践的なプロジェクト・デザインの組み立て方を論じる。参照したのは、3人の東南アジア地域研究者、高谷好一（自然地理学）、海田能宏（農業水利学）、Nguyen Huu Chiem（農業生態環境学）の研究である。文献研究を基本としながら、海田とチムにインタビューを行った。

メコンデルタの生態環境と土地利用の変化に対する、それぞれの地域研究者の思考と経験を捉え返しながら、現在のメコンデルタ農村が有するポテンシャルをよりよい形で（課題がある場合はそれを解決してから）次代に受け渡していくためのアプローチと方法、フィールド実践のための基本的考え方を論じたい。

## 2. 「デルタ」という新しい空間をどう捉えるか

東南アジアの熱帯デルタという空間の生態環境をどのようにとらえればよいだろうか。地形発達史の観点から東南アジア大陸部の生態環境について考えてみよう。東南アジア大陸部は、古生代以来の造山運動により特徴づけられる。約4,000万年前にアフリカから漂流をはじめたインド亜大陸が、東進しながら古アジア大陸の南縁にぶつかった。その衝撃でヒマラヤが押し上げられ、インドシナ半島が東方に押し出され、ヒマラヤ山脈の東端を起点として半円を描くように山地部が形成された。この山地形成により大陸部を流れる大河川の源流がヒマラヤ東端に集まりそこから流れ出すという、現在のような河川の流路が生まれた。紅河、メコン、チャオプラヤ、イラワジという今日にも続く大河が、その原型をかたちづくっていった。

第4期新生代になると、山間を流れる河川から流出した土砂が河口部に堆積し、広大な沖積低地が形成された。デルタという新しい土地には、その土砂を運んでくる大河の名がつけられた。ベトナム北部の紅河デルタ、タイのチャオプラヤデルタ、ミャンマーのイラワジデルタ、そして、カンボジア平原の一部とベトナム南部に拡がるメコンデルタなどである。

山間地からデルタへの土砂移動は、そんなに長い時間かからないので、基本的には山地部岩石の化学的形質を維持してデルタの土壌が形成される。<sup>2)</sup> 土砂供給の先端部分と海との境界部分にはマングローブ帯が形成される。マングローブやニッパヤシの林が陸地化された場所は強い硫酸酸性の土壌となり、作物の生育は難しい。<sup>3)</sup>

デルタは気候変動による海面上昇の影響も大きい。例えばメコンデルタについて、ベトナム・カントー大学資源環境科学部の分析によれば、2009年を起点に、65cmの海面上昇で5,133km<sup>2</sup>（ベトナム・メコンデルタの12.8%に相当）、75cmの上昇で7,580km<sup>2</sup>（19%）、

<sup>2)</sup> カントー付近で、500mも掘ればロックベッドにぶつかってしまうという（2019年8月13日、チムへのインタビュー）。

100cmの上昇で15,116km<sup>2</sup> (37.8%)が浸水域となるという。<sup>4)</sup>

元々デルタ地帯は、雨季は水深数メートルにもなる氾濫と雨量の少ない(ほとんどない)乾季の乾燥とにより、人が住むのは不適な土地であった。それが「開拓」を主題にデルタが国際関係の表舞台に登場し、歴史の地場となるのは、19世紀のことである。植民地政府や王権によるデルタの大規模開拓が進行し、水路が張り巡らされ、灌漑が行き届く。掘削した土砂を水路沿いに盛土することで居住空間が形成され、移民が入植する。このようにして水と労働力を確保した空間では、輸出用作物、換金作物栽培のための産業化された農業が行われる。世界的な食糧需要の高まりを背景に、東南アジアのデルタ地帯ではこの変化が一気に進んだ。ミャンマーではイギリス植民地政府が、ベトナムではフランス植民地政府が、タイでは王室による開拓と華僑の商人と労働力による投機的開拓が進んだ。<sup>5)</sup>

このようなデルタ地形の発達観を、高谷好一は次のように表現する。<sup>6)</sup>

デルタの一つの特徴は、さっき言いましたように住みにくいことです。しかし、毎年雨季の数ヶ月間水が浅くたまるということは、熱帯の背の高いイネにとっては——熱帯のイネというのは背が高くなる——かっこうの生育場でもあるわけです。ほっておいてもイネは成長する。ということは、ひとたび人間がそこに住むと、これは一大米作地帯になりうる潜在力を秘めているわけです。こういう条件、それと山の民と海の民が出会ったという歴史的事実がちょうど100年程前に起こるわけです。ヨーロッパの植民地政策が軌道に乗っている時期ですね。穀物を作ればいくらかでも売れた。そういう時期、それが重なって、デルタというのは爆発的に米プランテーションの場になった。これが最後に出てきたデルタの性格なのです。…中略…デルタというのは、出会いの場所であり、大生産の空間であります、たかだかここ100年くらいのことではないでしょうか。

<sup>3)</sup> 海岸線の低湿地における硫酸性土壌の形成メカニズムは、以下のとおりである。「酸性硫酸塩土壌というのは、マングローブ帯が陸化した時にできる強酸性土壌である。これは次のようにしてできる。すなわち、海水中には本来多量の硫酸塩が含まれている。そして、マングローブやニッパヤシの林の中にはこの硫酸塩を食うバクテリアが極めて多量にあり、これが硫酸塩を硫化物イオンに変える。ここで、このイオンはすぐに泥中の鉄と結合して、硫化鉄(FeS)になり、やがてそれより安定な第二硫化鉄(FeS<sub>2</sub>)に変化し、沈殿する。泥の表面では常に新たなバクテリアが活動し、こうして常に第二硫化鉄は生産され、それが沈殿し続けるから、泥中には濃厚な第二硫化鉄の集積が起こる。

ところで、このマングローブ地帯が陸化し、土壌ができると新たな化学反応が起こり出す。干陸化の結果、空気にさらされ酸化が始まると、今度は集積された第二硫化鉄が硫酸とジャローサイトと呼ばれる第二鉄塩に分解する。そして、酸化が進むと、このジャローサイトも硫酸を生成し、自らは水酸化第二鉄になって、最終的に落ち着く。こうして、マングローブやニッパヤシの林に起因する土壌は強い硫酸酸性を示すことになる。」(高谷、1985、前掲：14頁)。

<sup>4)</sup> Nguyen Huu Chiem, Nguyen Van Cong, Nguyen Xuan Loc, Nguyen Cong Thuan, Tran Sy Nam, 2019, Agro-Eco System and Land Use in the Mekong Delta (Non-publication, International Workshop on Community Biogas in the Mekong Delta, 2019年8月13日, Viet-Uc Hotel, Bentre, Vietnam) : pp.8-10.

<sup>5)</sup> 高谷好一、1990『コメをどう捉えるのか』NHK ブックス：135-140頁。

<sup>6)</sup> 矢野暢編、1983『東南アジア学への招待(上) —— 新たな認識を求めて』NHK ブックス：41-42頁。

地形発達史的にみて新しい土地であり、自然条件にも厳しく制約されるデルタは、人間の大規模介入による生態利用という観点から、あるいは近代以降の国際関係のなかでその位置づけを変容してきた場所という歴史性を有している。今日のデルタの独特な生態環境は、自然環境と人による開発との相互形成の上に成立している。時間的にも、西洋諸国や日本が時間をかけて一つひとつ経験していった近代化のプロセスが、ここでは100~150年のうちに凝縮して表出している（圧縮された近代<sup>7)</sup>。「デルタ」（熱帯デルタ）というひとつの重要な区分にフォーカスをあてる研究の意義はこういった点にある

### 3. 高谷好一学派のユニークさ<sup>8)</sup> —— 「重みづけ」で空間を見分ける

デルタの発達史を総合的かつ構造的に解明したメルクマールの研究として、高谷好一による『熱帯デルタの農業発展 —— メナム・デルタの研究』（1982年）がある。「ここで述べるチャオプラヤ・デルタの話は、大陸部東南アジアのデルタの標準型を表しているものと見てもよい」として、高谷は、研究の目的を次のように述べる。<sup>9)</sup>

東南アジアのデルタは世界の米びつといわれている。この東南アジアのデルタの1つ、タイ国のチャオプラヤ・デルタを対象に、その自然環境、稲作の実態、そしてそれが今日に至った歴史的過程の3点を議論するのが本書の目的である。

チャオプラヤ・デルタは、ほんの百数十年前までは完全な荒蕪地であった。それが1860年代以降、極めて急速に開田され、20世紀初頭にはすでに世界一、二を競う米輸出地となった。現在もなお、それは世界一の米輸出デルタである。過去100年の間に経験したこの急激な変化の過程を、ここでは熱帯デルタの開拓という視点でとらえてみる。

高谷は、チャオプラヤ水系の地形的・地質的特徴と気候条件を確認したうえで、流域各地の農業景観を観察し、見分けていく。そのうえで、地形発達史（地形・地質・地層）、土壌、水文学、植生、水利工事、稲作（伝統的栽培と近代的栽培）の6要因を重ね合わせて模式化した。一見、一面に広がる単調な水田景観にみえるデルタの景観を、氾濫原、古デルタ、新デルタ、海岸部に大きくくくり、少しずつ異なる微地形の上に、人々の生活に基

<sup>7)</sup> Ulrich Beck, Anthony Giddens, Scott Lash, 1994, *Reflexive Modernization; politics, Tradition and Aesthetics in the Modern Social Order*, Polity.

<sup>8)</sup> 高谷学派という言い方は、海田能宏による（2017年12月8日インタビュー）。「京都大学東南アジア研究センターは、地域研究を行う機関としては珍しい特徴をもっている。それは、30数年前に設立された頃からずっと（設立は1963年）、自然科学分野の研究者が比較的大きな比重を占めてきたことである。このような制度をつくってきた背景には、京都大学の独特の学風がある。たとえば、地域という複雑系を総合的に理解するためには、まずフィールドワークを通して問題を見つけだし、生態系の把握を基礎にして、文化と社会を理解することから始めよう、という風な学風である」（古川久雄・海田能宏・山田勇・高谷好一、1997、「編集後記」、京都大学東南アジア研究センター編、『事典東南アジア —— 風土・生態・環境』弘文堂、カッコ内は筆者加筆）。

<sup>9)</sup> 高谷、1982、前掲：1頁。

づく多様な生業が息づく姿を、高谷は明らかにした。

高谷の遺したフィールドノートをアーカイブ化し、分析している柳澤雅之（ベトナム地域研究、地域情報学）は、このような高谷の研究手法を「地域区分図」と呼んでいる。地域区分図を意味のあるものにするには、単なるデータの重ね合わせではなく、「重みづけ」というその土地の生態環境を見分け・くくる視点とその見方の根拠を支えるフィールドワークが重要になる。<sup>10)</sup>

この図（地域区分図）の作成には、さまざまな情報が基になっています。具体的には、地形図や土壤図、河川流域図、地質図、土地利用図などです。これらの図は主題図と呼ばれます。なんやかなのテーマ（主題）ごとに地図化したものだからです。すなわち、地域区分図は何枚もの主題図が重ね合わされることで作成されています。

しかし、多数の主題図を機械的に重ね合わせれば自動的に地域区分図ができあがるものではありません。地域の特徴の形成に、主題図で示された主題が同じ程度に影響しているわけではないからです。そのため、地域区分図を作成するには、どの主題図がどの程度より重要であるかを判断し、主題図の重ね合わせの際に重みづけをする必要があります。その際に決定的に重要なのが、フィールドワークで得た知見になるわけです。

フィールドワークの方法は、フィールド・ワーカーである研究者それぞれに固有のもので、決まったものはない。<sup>11)</sup> 例えば高谷は、まずデルタの全体像をつかむために小型飛行機やヘリコプターを使って地域の全体を概観した後、車やボートであちこちの支流に入り込んでいっていたという。移動しながら高谷は、地形、土壤、植生、水文環境、土地利用、営農の状況、集落の配置、農具や漁具まで、圧倒的な情報量を記録している。時には車を停めて話を聞いた内容を書き留め、町につけば地方行政で聞き取りをしている。<sup>12)</sup>

後年高谷は、地域の個性をくくりだす「単位論」を展開していく。高谷は基本となる「地域」を、次のように捉える。<sup>13)</sup>

生態、社会、文化の複合として一つのまとまりに見える地理的範囲、それを地域とするというものである。…中略…一つの生態、たとえば草原なら草原という一つの生

<sup>10)</sup> 柳澤雅之、2019、『景観から風土と文化を読み解く』、京都大学出版会：40頁、カッコ内は筆者加筆。

<sup>11)</sup> 京都大学大学院アジア・アフリカ地域研究研究科・京都大学東南アジア研究所編、2006、『京大式フィールドワーク入門』NTT出版。

<sup>12)</sup> 例えば『マングローブに生きる——熱帯多雨林の生態史』（高谷好一、1988、NHK ブックス）を参照。この本では、高谷のフィールド・ノーツも引用・図示されながら分析が進められており、フィールドワークとその記録を、どのように自然・生態環境や社会環境の分析に用いるか参考になる。ただし、その情報量は圧倒的であり、また平面に立っているはずなのに、まるでドローンで上空から空間を捉えたような集落構造や植生の配置がメモされており、簡単には真似できない。

<sup>13)</sup> 高谷好一、2010、『世界単位論』京都大学出版会：158頁。

態の上には遊牧などという生業が生まれ、そこには遊牧に適した社会が作られ、遊牧社会に特有な価値観、死生観なども生まれてくるだろう。そうした生態を基盤にして、その上に個性的な社会、文化を築いている地域のかたまり、それを地域と定義しようというものである。

高谷はまず、その土地の生態環境と自然条件に基づく風土（文化・社会）で地域単位をくくる。地域単位を決めるのは、その土地の人と自然とのあいだで共有されている世界観であり、「住民にとって意味のある地域単位」として主観的に想像されている範囲、社会構造、生業の形態である。これを高谷は「生態型の地域単位」とよぶ。<sup>14)</sup>

さらに高谷は、異なる生態環境で個性的に成立する地域単位の比較研究へと歩みを進め、「ネットワーク型」、「コスモロジー型（文明圏）」の地域単位を発見した。高谷は、「生態型」、「ネットワーク型」、「コスモロジー型」の地域単位が共存する「世界」を描き、これを「世界単位論」とする。<sup>15)</sup>

地域の自然・生態環境と住民の主観的な世界観に基づき文化・社会を類型化し、地域単位の個性をくくる。そのあいだで、あるいは境界をめぐって、調和・共存する作法を探究したのが高谷のフィールドワークであり、「重みづけ」の視点を定めるものであったように思う。<sup>16)</sup>

#### 4. 「風土の工学」（海田能宏）という方法——小さな土工と工夫の積み重ね

デルタの歴史的な自然・環境（それは人の手が不断に加えられ、改変され続けている）をいかにして捉え、これからの変化をどのように見定めるのか。フィールドの内側からローカルに、わずかでも関与しながら自分の目と手で捉えていきたい。そのためにどのような方法が考えられるだろうか。

手がかりを得るために、次のやりとりをみてみよう。政治学者の矢野暢が主催した座談会で、高谷がユニークなデルタの見方を提示している。<sup>17)</sup>

矢野：緑の革命は結局だめだといわれていますね。<sup>18)</sup>

<sup>14)</sup> 高谷好一、2010、前掲：146-147頁。

<sup>15)</sup> 「世界単位論」の妥当性や今日的意義、地域間比較の検証については、本論の主旨ではないので、稿を改めて検討したい。

<sup>16)</sup> 高谷の共同研究者である矢野暢は、「文化（＝その世界を満たしている目に見えない文化）の文法」という表現で捉えようとしている。例えば、「そういういわば古い文化の古い文法は、その土地の売り物がなにか、ということだけでなく、政策決定のやり方から気配りのかたちまで支配するのだ。いわゆる『インヴォリューション』をとまない、所作様式のとんでもない枝葉末節まできちんと磨きあげられているのがふつうである。つまり、文化の文法は、その社会の正当性原理そのものなのだ」、というように（矢野暢、1989『国土計画と国際化』、中央公論社：35頁、カッコ内は筆者加筆）。

<sup>17)</sup> 矢野編、1983、前掲：63-64頁。

久馬（土壌学者の久馬一剛）：そう言い切るのはいちよつと早いと思いますね。いま東南アジアの農民たちは、この高収品種をどう使いこなすかの試行錯誤の過程にあると思うのです。たとえば深水のウキイネ地帯で、雨季の前後に補助的な灌漑をしながら高収品種を作るようなやり方が出てきていますが、これなど初めには予想されていなかったのではないのでしょうか。たしかに緑の革命は、初め宣伝されたほどの革命的飛躍をもたらさなかったのですが、しかし地道な滲透をしつつあるといえるのではないのでしょうか。

高谷：久馬さんに同意見です。たとえば奈良盆地を想像してください。あれだって、いまは水路が完備してりっぱなものです、昔から完備していたわけじゃない。要するに水田地域というのは、人間が土地に投資して、土地を変えていくわけです。たしかにデルタは変えにくい所です。とにかくその自然が偉大すぎますから。しかし、少しずつ投資すると——投資のほとんどは労力です——やがてはデルタも変わります。おそらく21世紀の前半はだめでしょうが、21世紀の半ば、22世紀には、デルタもある程度は制御可能な空間という……。

矢野：長生きしてみたいですね。

高谷：そういうことです。

なるほど、デルタというのは、その土地に暮らす農民が主体的な担い手となって、労力をかけてコツコツと空間を改変し、暮らしを築いていく開拓空間なのである。ではデルタにおける豊かな農業景観とはどのようなものか。デルタ農業・農村を計画する設計図はいかにして描けるだろうか。

海田能宏は、「風土の工学」という手法を考え出した。<sup>18)</sup>

開発の主体は、いうまでもなく、地域住民、常民であるはずである。山や森や海や田園で暮らす人びとや職人階層の中には、膨大な「民の生態知識」が蓄積されているはずである。彼らの開発観や生態知識は開発の計画と実施の過程の中でどのように活かされているのであろうか。

<sup>18)</sup> 1960年代に近代的な育種技術を駆使して新しい高収量品種が次々に開発された。これを総称して「緑の革命」とよぶ。海田によれば、IRRI (International Rice Research Institute, フィリピン) の高収品種がメコンデルタに最初に導入されたのは1967年頃のことだという。ベトナムではTN (Thang Nong) と呼ばれ、ヴィンロン、カントー、ミトーを結ぶアクティブデルタエリアにはじめ取り入れられつつあったという(海田能宏、1975「デルタ稲作農業の自然環境とデルタの開発構図」『東南アジア研究』第13巻(1): 69-70頁)。チムによれば、高収品種(特にIR-5, IR-8)がメコンデルタの全域に拡大・定着するのは1983年頃のことである。1978年にデルタ全体が被害を受ける大洪水があり、多くの在来品種が消失し、土地もダメージを受けたことで、政府がデルタ全体への導入を本格決定した経緯がある。導入後の1987、88年頃には輸出を開始できる生産量に到達したという(Nguyen Huu Chiem et al, 2019: 15頁)。

<sup>19)</sup> 海田能宏、1997、「開発パラダイムの転換」京都大学東南アジア研究センター編、1997、前掲: 527頁。

デルタにおける膨大な「民の生態知識」が表出した豊かな農業・農村景観として、海田が提示するのは、1950年代から自然改変が進められたチャオブラヤデルタで、整備がひと通り完成した1970年代に見られるようになった次のような景観である。<sup>20)</sup>

面白いことに、水利システムの整備水準がある程度にまで高まると、根本的な土地利用の変化が起こってくる。それは、典型的には、チャオブラヤデルタの下流域、クリーク網地帯で生じている。米の単作から、場所によっては養魚と家禽飼育を加えて、野菜、果樹作を含む複合経営へと進みつつある。景観的にも、水路沿いの薄っぺらで殺風景な列村という開拓地景観から、屋敷地とその背後の果樹園の木々の緑と、さらにその背後に広がる稲田の景観という、成熟した農村景観へと変貌しつつある。これは、年中水を湛えるクリーク網により、個別の自由な灌漑配水管理が簡単にできることを前提にしているが、それに加えて、農民個人が平らかな平地に小さな土木工事を積み重ねて適度の凸凹をつくりだし、また微地形とそれに応じた水文環境の微細な差異をうまく利用して、栽培技術的にもそこに最も適した営農を取り入れた結果である。…中略…私（海田）はこれを「米・魚・家禽・果樹複合」と呼びたい。

海田の観察によれば、デルタの人々は、真っ平であるはずのデルタの土地の微細な差異に注目し、手仕事で溝を掘り込み、畝だてし、土地に小さな凸凹をつけていくことで空間を区切り直し、水を回し、栽培景観を発達させている。水路が整備され、手近なものとして触れることができ、コントロールできるようになった水を、個々の農民・住民が利用し、小さな手仕事の土木工事を積み重ねることによって個性的な水利景観をつくっていく。このような空間に海田は、上手に計画され、よく管理され、手がくわえられ続けていることで成熟していくデルタの農業・農村景観の豊かさを見い出した。

これを海田は「風土の工学」と呼んだ。「豊かな農業景観とは、一口でいうと、人々が土地に刻んだ歴史がすなおに感じられる、そういう『かたち』であるようだ<sup>21)</sup>と捉えたうえで、「土地の人たちの環境適応的な営為を技術的、社会的、経済的に組織化するための技術学<sup>22)</sup>であり、「ある地域の与えられた自然環境と条件、歴史、社会、制度、経済をベースにして、豊かな景観をデザインする技術学<sup>23)</sup>、それが「風土の工学」である、と。

<sup>20)</sup> 海田能宏、1990a、「稲作と水利」、高谷好一編『講座東南アジア学 第2巻 東南アジアの自然』弘文堂：202-203頁、カッコ内は筆者加筆。

<sup>21)</sup> 海田能宏、1990b、「農業・農村研究と『風土の工学』」、矢野暢編『講座東南アジア学 第1巻 東南アジア学の手法』弘文堂：286頁。この過程は別の個所では、「水利の景観化」、「灌漑の景観化」とも表現されている（海田、1990a、前掲：209、211頁）。

<sup>22)</sup> 海田、1990b、前掲：297頁。

<sup>23)</sup> 海田、1990b、前掲：296頁。

## 5. メコンデルタの自然環境と土地利用（1970年代～1990年代～2010年代） —— Nguyen Huu Chiem の洞察

以上をふまえて、メコンデルタの自然環境と土地利用の変化をみていこう。高谷と海田らは、1970～74年に、国際連合アジア極東経済委員会（the United Nations Economic Commission for Asia and the Far East、UN-ECAFE）からの依頼を受けてメコンデルタ地域の自然と農業の調査を行った。<sup>24)</sup> 海田は、メコンデルタの地形発達史を分析し、それぞれの地区ごとの農業環境を観察した結果をまとめている。1970年代のメコンデルタの土地利用は、大きく分けると、北部（カンボジアとの国境）の氾濫原の浮稲、中部の新デルタでの2回移植稲、下流域の移植稲という農業形態が特徴で、海岸部にはマングローブの林がずいぶんと残っていた。<sup>25)</sup>

1970年代の土地利用に比べると、1990年代にスケッチされた土地利用の多様性には目を見張るものがある。この点について、カントー大学資源環境科学部のグウェン・フー・チム（Nguyen Huu Chiem）の卓越した研究で確認しよう。チムは、1989年に京都大学へ留学し、初めに高谷好一の指導を受け、最終的には熱帯生態農学を専門とする古川久雄のもとで、1994年に博士論文“Studies on Agro-ecological Environment and Land Use in the Mekong Delta, Vietnam”を執筆して学位を得ている。

チムによれば1990年代のメコンデルタでは、21類型もの多様な土地利用形態が見いだされた。<sup>26)</sup> 北部の浮稲が消滅し、2期作地帯が出現、メコンデルタ全域に高収品種による作付けが見られる。新デルタにはカンキツをはじめ專業の果樹園地帯が出現した。海岸部ではマングローブ林が姿を消し、粗放的なエビ養殖が隆盛している。メコンデルタの中部から東部の海岸線、南部、南西部の海外線へと至るあいだのエリアで、微細な変化に対応した、こまごまとした組み合わせの土地利用形態が観察されている。

海田はこの展開を「限界状況へ挑戦するベトナム人の気迫」と表現している。<sup>27)</sup> ベトナム戦争の後、人々は村に戻り、水路を修復し、集落と農地を再生した。しかしながら、「如何せん市場がほとんど閉ざされいたために、村びとたちの経済活動は活気づくことなく、まるで火が消えたような状態で10年を空費した」。<sup>28)</sup> それが1986年のドイモイ後、経済の

<sup>24)</sup> 海田は、1974～77年のあいだメコン河下流域調査調整委員会（通称、メコン委員会）に招聘された。「この頃高谷さんとは、デルタ全体を2ヶ月かけて2回回って見てまわるといふようなことを、何度もやっていた。国連は、高谷さんの卓越した発想とユニークな見方を信頼していた。高谷さんの視点でメコン河流域をプランニングしたらいという期待をもって、メコン委員会に私が呼ばれたのだと思う」（2017年12月8日インタビュー）。

<sup>25)</sup> 海田、1975、前掲。海田のレポートほか、高谷学派の詳細な調査結果は、1974年発行の『東南アジア研究』第12号（2）、及び、1975年発行の『東南アジア研究』第13号（1）にまとめられている。

<sup>26)</sup> Nguyen Huu Chiem、1993、Geo-Pedological Study of the Mekong Delta、『東南アジア研究』第31号（2）：pp.158-186では、土壌調査と花粉分析からメコンデルタの発達史を同定している。Nguyen Huu Chiem、1994、Former and Present Cropping Patterns in the Mekong Delta、『東南アジア研究』第31号（4）：pp.345-384では、1986年の経済開放後に生じたメコンデルタの多様な土地利用を丁寧な観察でスケッチし、それを模式化して示している。

<sup>27)</sup> 海田能宏、1995、「20年ぶりのメコンデルタ紀行」『東南アジア研究』第33巻（2）：268頁。

自由化を受けて土地改変が一気に進んだのである。<sup>29)</sup>

ではそれからさらに20年経った、2010年代のメコンデルタではどのような土地利用がされているだろうか。Chiem (1993, 1994) を精読した上で、手元に持ちながら、1990年代から2010年代までのメコンデルタの土地利用の変化について、チムと対話した。1990年代には21種類という多様な土地利用類型がみられたが、現在では集約化され、全体的にやや単調な土地利用形態となってきたという。チムの洞察を、4つの代表的なエリアにくくってみていこう。<sup>30)</sup>

1) ベトナム・メコンデルタ北部のカンボジアとの国境付近では、かつて一般的であった浮稲は消滅し、ほとんどの農地が輪中方式による二期作（場所によっては三期作もできる）に転換した。米の生産性は格段に向上したが、環境や生物多様性は遞減している。農地は集約化され、魚の採集を兼業としていた零細農民は住めなくなった。低地帯であるため氾濫源として機能していたのだが、輪中をつくり土地を囲い込んだため、流水は土地に吸収されることなく、大量の水が下流方向へそのまま流出する。

2) ヴィンロン、カントー、ミトーを結ぶ一帯の新デルタは、「アクティブデルタ」と呼ばれる。非常に生産性の高い地域。現在も堆積作用がすすみ、潮汐による一日の水位変動が大きく、新鮮な水が循環する地域である。とくに河川や運河に沿うエリアはかねてより肥沃なエリアであり、凸凹をつくりながら水を回し、田んぼだけでなく、果樹園、野菜畑、養殖池等に利用できる。果樹（カンキツ、マンゴー、ココナッツ、ザボン）がよく育ち、米もよく取れる。水も土壌もよくて、洪水は少ない。このあたりの土地利用や生産形態は1990年代からほとんど変わっていない。そのためカントーに代表される都市部には人口が集積し、工場の立地も進み、物流を支える道路や橋梁などのインフラ整備も進んでいる。こうしたこともあって、都市が拡大し、都市近郊農地では、家禽類（主に豚）の飼育を辞めるところが増えている。利用可能な土地がどんどん限られ、産業の立地や都市化、交通の高速化による環境汚染が顕在化してきている。

3) メコンデルタの南部、特にソクチャン、バクリユウでは、1990年代にマングローブ林がほぼ消滅し、エビ養殖をメインに、一部が水田に置き換わっていった。現在もエビ養殖と水田という土地利用が基本型である。エビ養殖は、粗放的な養殖形態がまだまだ主流である。少ない投資と労力で自然改変をして養殖業を営むかたちだ。今のところ完全な介入ではなく、単純な介入であるが、少しずつ集約型のエビ養殖も広がってきており、将来的な環境影響が懸念されている。またこのエリアでは、ほとんどなくなってしまったマング

<sup>28)</sup> 海田、1995、前掲：276頁。

<sup>29)</sup> ベトナムの植民地経済史を専門とする高田洋子は、チムの協力も得て、1997-1998年にカントーとチャピンで「開拓のなかの農村」をテーマにした人文的なフィールドワークを行い、植民地期以降の地域開拓史を丁寧に描き出している。書籍にはインタビュー記録も収録されており、1900年代の社会変容が住民の目線から語られた記録として貴重である（高田洋子、2014『メコンデルタの大土地所有——無住の土地から多民族社会へ、フランス植民地主義の80年』京都大学学術出版会：p.229-301、pp.317-416）。

<sup>30)</sup> 2018年1月26日、及び2020年1月14日インタビュー。

ロープ林の違法伐採が今でも続いている。マングローブからつくった炭は高値で取引される。

4) メコンデルタの東部のベンチェ方面は、海岸地域でも少し特徴的なエリアで、海に近いが土壌の塩性が少なく、ココナッツがよく育つ。現在では野菜生産も行われており、水産養殖業も含めた複合的な Agri-Aqua-Culture が、少しずつではあるが、目指されている。ただ、商業生産のためのココナッツは大量の農薬を用いてつくる。オーガニックに転換できるとよいがなかなか難しい。南に下ったチャビンは、海岸複合地形（砂丘、潟、マングローブ）に沿った集住と農業・土地利用の形態があまり変わらず残っている。まだ開発が本格化していないエリアである。

## 7. 水郷集落再生のデザイン——海田とチムのまなざしを再び交差させながら

メコンデルタの土地利用の変化や自然環境の変容を捉えつつ、個々の村レベルでどのような計画論的な実践を行っていくか。なにが特徴となるのか。海田（1995）にヒントが示されている。生活基盤としての「水辺の景観」とそれを支える舟運への注目である。メコンデルタに張り巡らされた水路景観の特徴を、海田は次のように捉える。<sup>31)</sup>

メコンデルタの地形的・水門的環境と開拓過程からいって、舟運が発達していることは頭では理解していたつもりであるが、今回（1994年8月）ボートを使ってあちこちに移動してみて、このデルタには辺境がないなあという実感をもった。ボートでどこまでも入っていけるのである。また、デルタの大半の水路は感潮し、1日に2回流向を変える地域も広く、そういうところでは流れを利用して流されて川を下りまた流されて川を遡れば、手漕ぎのボートでも楽に行き来できる。デルタ中に張り巡らされた水路には常時新鮮な水が流れている、というメコンデルタだけに恵まれた条件は、このデルタに特有の土地利用や集落形態や舟運のかたちを決めると共に、この広いデルタにある種の均等性をもたらしているようだ。このことが、「辺境がない」という印象につながるのかもしれない。

水路沿いの家とその奥に広がる野菜畑、果樹園、水田景観からなる肥沃な水郷集落、それは今でも、メコンデルタ（特にアクティブデルタ）の空間的な特徴である。穏やかな水路景観の表情と緑深い水辺空間が豊かさ、それを守る鍵を握るのは舟運である。「舟運を放棄した水路は、たとえ灌漑などの機能は保てても、ゴミ溜めのごとくに汚れ水質は悪化し景観として荒れてゆくことは、日本のみならずチャオプラヤーデルタなどでも証明済み」<sup>32)</sup>だからである。

<sup>31)</sup> 海田、1995、前掲：176頁。カッコ内は筆者加筆。

<sup>32)</sup> 海田、1995、前掲：277-278頁。

海田（1995）を手元に置きながら、チムと再び深く対話した。日本語のテキストを英訳して伝えながら、海田とチムのまなざしを、さらに20年ぶりに重ね合わせていった。<sup>33)</sup>

ドイモイの後、村の人たちは水路の使い方、管理の仕方を忘れてしまった。水路のメンテナンス、ケア、再生、これを村の人たちの気持ちと経済的な利益とを合わせてやらないといけない。道路と橋が整備されて、村の交通体系が大きく変わっている。そのなかで水路の価値をもう一度見直す必要がある。船も手漕ぎのものからモーターボートになった。水路環境の悪化を今止めないと、メコンデルタ農村は大きな価値を失うだろう。

チムは語り続ける。

水路環境の悪化は、農地に大量に撒かれる農薬や化学肥料のせいでもある。水路をウォーター・ヒアシンスが埋め尽くし、舟が通れなくなっている。それだけでなく、頻繁に洪水が起こるようになった。「オーガニック」に転換していく道筋をたてないといけない。バイオマスを循環的に利用する生活だ。廃棄された生ごみから肥料をつくる。農地だけでなく養殖池にも入れる。集落にあるバイオマスを投入してよいクオリティのバイオガスをつくる。私の研究室では、ウォーター・ヒアシンスを直接投入してよいバイオガスを発生させる研究もしている。成果も出てきた。再生バイオマスで電力も起こす。こうしたことをやって、農家の収入をつくりながらすすめていかないと何もできない。農家の収入を確保しながらオーガニックの農地と暮らし、豊かなウォーター・フロントをつくる。水郷集落を修復する。

メコンデルタの土地利用は、これまでもそうだし、これからも、常に、グローバルな経済需要にあわせてその姿をしたたかに変えていくだろう。グローバルなマーケットに高い品質で応えるオーガニックの農業に転換する、生活全体をオーガニックにする。これまでの米とカンキツだけでなく、水産や養殖、家禽も含む複合的な「農」のかたちをオーガニックにつくる。エネルギー・農業とリンクしたバイオガス製造や堆肥生産を行う。こういうかたち以外にこれからのメコンデルタ農村が生き残る道はないように思う（no choice）。

さいわい、メコンデルタに張り巡らされた水路システムがかたちづくる水辺の集落空間は、まだ、生きている。大きな潮位変動によって1日に2度も流向を変えて、新鮮な水がデルタの隅ずみに勢いよく行きわたる。この自然の力が生きているからだ。この恵みを生かしながら、小さな土工と工夫を積み重ねながら、チムの描くオーガニックな農と暮らし

<sup>33)</sup> 2018年10月16、17日チムへのインタビュー。

へと転換していければ、確かに、メコンデルタ農村は未来への確かな歩みを示せるように思う。廃棄物が環境を汚染する。廃棄物を出す住民が自ら再生バイオマスに取り組み、有機物を自然に排出せず、堆肥として農地に埋め戻す、あるいは暮らしのなかで電力や熱として自給的に利用する。有機物循環的な暮らしのアイデアがある。

## 8. むすびにかえて——メコンデルタ・メコン河・国際関係

東南アジアの熱帯デルタという、新しく拓かれた空間の特性をどのように捉えるか。そのうえでどのような農村・環境の再生策を提示できるか。本稿では、メコンデルタを対象に、3人の東南アジア地域研究者の研究を通じて、その理解の仕方（手順やプロセス、アプローチ、誰のための開発か）を示した。

海田は、「風土の工学」に基づいた「実験的農村開発研究」を志向していた。それは、「場所や村々によって異なるニーズとキー・クエッションを正しく調査し、認識し、キー・クルー（key clue; 改善方策をどう策定していけばよいのかという計画）を選別し、どういう手順で実施に移すかという基本的なことを『村レベル』で研究し、『実験』という手順を通してこの枠組みを確固たるものにしていける」<sup>34)</sup>、という方法である。

現在、チムと共に、メコンデルタ農村の水利環境の復元という課題を住民主体で解くため、水郷集落の基盤整備計画と新しいコミュニティのデザインを提案し、フィールドでのチャレンジ（実験的農村開発研究）に着手した。<sup>35)</sup> この実践をひとつのレファレンスとしながら、住民が主体となった実験的農村開発研究が可能となる制度や社会システムのデザインについても提案しつつ、変革への道筋を示していく粘り強い努力も必要になるだろう。新しい農村計画（New Rural Village）、地域に根ざした観光（Community Based Tourism）、一村一品運動（One Village One Product）など、メコンデルタ農村に導入されている既存の農村開発手法を活かしつつ、生態・自然環境に基いた地域単位を、一つひとつの農村景観を修景することから丁寧につくり上げていきたい。

最後にメコンデルタを考える際の留意点を示しておく。「水はメコンデルタでは作りだせない」<sup>36)</sup>、メコンデルタの将来について対話するとき、海田とチムは、口をそろえてこう懸念を示す。メコンデルタは、メコン河流域の中国、ミャンマー、タイ、ラオス、カンボジアの国や人々、あるいは北部ベトナム、メコン河の開発に関与する国際関係との関係性のなかで左右される。メコンデルタにおいて持続的で豊かな農業・農村景観をつくり出そ

<sup>34)</sup> 海田、1990b、前掲：294頁。カッコ内は筆者加筆。

<sup>35)</sup> Tokihiko Fujimoto, Nguyen Huu Chiem, Nguyen Van Cong, Nguyen Xuan Loc, Tran Sy Nam, Nguyen Cong Thuan, Nguyen Duy Can, Le Tran Thanh Liem, Ryuji Nakayama, Yusuke Shiratori, 2020, Restoration Channel and Waterfront Community by Effective Utilization of Local Biomass and Bio-waste Resources under the Concept of “the Most Beautiful Village in Japan”: A Case Study of Tan Phu Thanh Village, HauGiang Province in Mekong Delta, Vietnam, *Proceedings of Roorkee Water Conclave 2020* Paper ID: 53, pp.1-9.

<sup>36)</sup> 海田、1995、前掲：282頁。2018年10月16、17日、チムへのインタビュー。

うとする「風土の工学」は、メコン河流域全体の「開発」とこうして接続する。

この点について本稿では議論を尽くす用意がないが、その端緒となる海田の考え方を示し、今後の課題としたい。海田は、「よく計画された」、「風土の工学」に基づく開発を、「むだな開発」、「さらなる開発」による問題の克服という開発観に対置する。<sup>37)</sup>

東北タイについていえば、わたし（海田）は、メコン委員会で仕事をしていたころ、メコン河流域の土地利用のマスタープランづくりに参画した経験がある。1975年インドシナ戦争が終結したころのことである。私たちがそこで提案したことは、そしてそれは戦後の政治的混乱によって未だに棚上げされた計画に留まっているのであるが、一口でいうと、守るに値する山地の森林や自然景観あるいは貴重な動植物の生息地などは今すぐに国立公園とか保護地域として公園化し、現状凍結のための法的根拠と監視組織をつくり、逆に、比較的肥沃な低地には灌漑排水、道路建設など集中的な投資をして、そこでは水稲作を中心に集約的な土地利用をすすめる。林を伐られ、荒廃が進んでいる中間地域は、将来望ましい土地利用方法が開発されるまでは、少々の畑作とか成長の早い樹種の植林とか、消極的な土地利用に留めておき、必要な農業生産は主として低地の高度利用によって支えようとするものであった。このような構想はメコン河流域全体に及んだのであるが、東北タイに限っても、上のような公園・保護区は全面積の10パーセント、灌漑開発は150万ヘクタール（全水田面積の3分の1）ほどに及んだ。

東北タイの150万ヘクタールの灌漑ともなれば、当然水源はメコン河本流に求めることになり、何十年もかかる大建設工事を必要とする。たしかに開発主義的発想ではあった。開発の過程で、やりすぎ、計画のいたらなさ、思わざる自然破壊などの問題はいくつも出てくるであろうことは容易に想像できる。しかしながら、なおかつ、私たちは、東北タイの土地利用のサバンナ景観にいたるであろう荒廃を押しとどめ、自然保護にもつながる唯一の方策は「よく計画された開発」しかないという結論に至ったのである。

海田が、メコン河本流のパモン（Pa Mong）ダム開発を検討したのは1975、76年のことだ。その時期カンボジアでは、ポル・ポトのクメール・ルージュ支配により内戦が激化していた。海田はメコン委員会の当時の様子を次のように振り返っている。<sup>38)</sup>

メコン委員会では、各国から10人ずつ出向してきていた技術者が、タイを除いて、ラオス、ベトナム、カンボジアの技術者は帰ってしまい、表向きには開店休業状態だった。それでも結構忙しかった。ランドサットからの衛星写真が定期的に届き、フラン

<sup>37)</sup> 海田、1990b、前掲：288-289頁、カッコ内筆者加筆。

<sup>38)</sup> 2017年12月8日インタビュー。

スのグルノーブル水利研究所からのデータを解析しながら、メコン河本流で計画されていたすべてのダムについて再検証した。その結果、他のダムは必ずしも要らないが、パモンダムだけはいる。これだけは絶対にやらなければならないと決めた。ダム開発によってマクロな水環境を整備し、カンボジアの稲作を20~40万トン増産できる。レポートも作った。ただ、この計画を言いにくい相手がいなかった。電力がほしいラオスは乗ってくるだろう。カンボジアは政府が崩壊している。タイは県がひとつ沈むという理由で王室がやらないと言うだろうし、ベトナムは乾季の水が減るといって納得しない。残念ながら、計画を図り、合意を形成する場がなかった。

海田はまた、「メコン委員会にカンボジアから来ていたエンジニアは、1年悩んで、国へ帰って行った。政府が崩壊していたから、自分で決めるしかなかった。彼と彼の家族とはそれきり連絡がとれなくなった」<sup>39)</sup>、とも話してくれた。このパモンダムの開発構想は、カンボジアの食料生産を安定させることで、和平を、さらに将来にわたる社会的な安定をつくり出せるという、技術者・海田の確信であり良心であったように思う。<sup>40)</sup>

メコンデルタをはじめて訪れたのは2005年11月である。真っ暗なプノンベン街に入り、車でベトナムとの国境の町、スヴァイリエンへ行った。その道中、メコン河をわたる橋はまだなく、順番を待ち、船に車を乗せてメコン河を渡船した。スヴァイリエンで数日を過ごし、そのまま陸路で国境へ。国境で車を乗り換え、ホーチミンへ向かった。街に着く頃にはすっかり夜になっていた。ずいぶんと賑やかで、まぶしかったことを覚えている。

メコンデルタを初めて訪れてから、15年経った。冒頭に記述したフィールド・ノートには、人々の生活や水との関わり、メコンの水のゆくえ、「観光」に村がひらかれることで起こる変化、失われた生態や未開発の資源、こういった様々なものがひとつの視野に収められている。その時以来、いくつもの大事な「問い」を確かにこの手につかんでいる気がするのだが、考えや経験が徐々にまとまって形を成し、発展していくにはまだ時間がかかる。開発の時間、開発の空間を旅しながら、考えているのは今も同じようなことだ。メコンデルタを自在に流れていく水にあこがれて、行ったり来たり、時に佇みながら、これからもフィールドワークをして、問い続けるつもりでいる。

<sup>39)</sup> 2017年12月8日インタビュー。

<sup>40)</sup> メコン河流域の開発をめぐる国際関係をどのように考えるか。カンボジア・プレクトノット川の事例研究を行っている（国際政治学者の友次晋介・広島大学平和センター、土木技術者の神崎紘邇・元前田建設との共同研究）。Tokihiko Fujimoto, Shinsuke Tomotsugu, 2020, *The Civil Engineer's Unfinished Business: Japan's Commitment to the Development of the Cambodian Prek Thnot Project*, 『広島平和科学』第41号、51-71頁、及び、藤本稯彦・友次晋介、2019、「第2次世界大戦後のメコン河開発における日本の技術協力に関する一考察——プレク・トノット計画（カンボジア）の事例」『東アジア研究』第24号、67-83頁を参照のこと。

## 【謝辞】

小林知先生（京都大学東南アジア地域研究研究所）に、海田能宏先生をご紹介頂きました。海田先生に Nguyen Huu Chiem 先生をご紹介頂き、どうやって会いに行こうかと考えて相談したのが、中山隆二さん（JICA 業務調整員・当時）でした。中山さんは、2004年～2006年度に、青年海外協力隊員（名称は当時）としてカントー大学農学部配属されていました。中山さんがすぐに調整してくださいました。10年ぶりにも関わらず、チム先生は中山さんのことをよく覚えていました。このようにして、チム先生はじめカントー大学環境資源科学部との研究交流が、和やかに、信頼感をもってはじまりました。ここに記して感謝申し上げます。ただし、文責は筆者個人にあります。

## 【付記】

本稿は、科研費若手研究（課題番号：18K14538）、JST-JICA 地球規模課題対応国際科学技術協力プログラム（SATREPS）「高効率燃料電池と再生バイオガスを融合させた地域内エネルギー循環システムの構築」（研究代表者：白鳥祐介）、トヨタ財団2019年度国際研究助成「食べたもので食べるものをつくる——ベトナム・メコンデルタと九州の中山間地域で学びあう再生バイオマスの地域内循環と農業再生」（研究代表者：藤本稜彦）の研究成果の一部である。





CAMPUS  
SUPPORT  
SEINAN



## 印刷全般、WEB制作

(学術書、学会機関誌・ポスター・チラシ、名刺、ホームページ制作等)

## 翻訳 (日↔英)

(翻訳全般、教育プログラム等)

## 西南学院オリジナルグッズ 販売

(ボールペン、ポーチ、扇子、西南チロリアン、セナフィー等)

## 生花販売、保険代理事業 等



株式会社キャンパスサポート西南は  
東アジア学会を全面的にサポート。



学校法人 西南学院グループ

株式会社 キャンパスサポート西南

〒814-0006 福岡市早良区百道1丁目14-29  
TEL.092-823-3576 FAX.092-823-3590  
URL <https://www.cs-seinan.co.jp>



## 編集後記

東アジア学会の30周年を迎えるに当たり、昨年から記念すべき年をどのように祝うのか、など規格委員会で検討が始まった。記念出版を行うことが決まり、具体化するに従い、新型コロナウイルス感染症が拡大。経済部会の執筆者が所属する職場でも、リモートワークや遠隔授業を余儀なくされ、戸惑いと混乱が広がった。これらの困難を乗り越え、経済部会の記念論文集が何とかか形になったのも、執筆者の皆様のご協力のおかげである。特に、小川会長は常に我々を叱咤激励して下さったし、ご多忙にもかかわらずとりまとめの労を執って下さった西田会員には心よりお礼を申し上げる次第である。

(編集担当：木幡伸二)

### 東アジア研究 (東アジア学会機関誌) 第28号第1分冊(経済)

発行日：2020年12月

発行：東アジア学会

事務局：〒814-0180

福岡市城南区七隈八丁目19番1号

福岡大学猿渡剛研究室

TEL：092-871-6631 (代表)

E-mail：t.saruwatari@fukuoka-u.ac.jp

※本書の無断転載は難くお断りいたします。  
予め学会事務局あて許諾を求めてください。





## East Asian Studies

vol.28 2020 December

The New Order of the World Economy and the Rise of  
Emerging Multinational Corporations ..... **Chung I Wang**

A Study on the Korean Economy and  
Foreign Economic Relations in  
the Post-Cold War Era ..... **OTSU Kento**

Globalization and Regional Economic  
Cooperation in Northeast Asia ..... **OGAWA Yuhei**

Socialist Market Economy in China:  
Its Development in 30 Years ..... **KOWATA Shinji**

Progress and Challenges of ASEAN as a Regional  
Economic Cooperation Body ..... **SARUWATARI Tsuyoshi**

Promotion of the Inbound Tourism and  
Sustainable Tourism Development:  
Looking toward the Post-Coronavirus ..... **SEN Soutetsu**

The Rise and Fall of International Banking  
in Japan 1990-2020 ..... **NISHIDA Akio**

The Potential and Issues of International  
Passenger Ships in Japan:  
From the Viewpoint of Border Tourism ..... **FUKUDA Seiji**

Locational Strategy of Lead Firm in  
Global Production Networks:  
A Case Study of Honda Motor Company ..... **FUJIKAWA Shogo**

Rural Planning and Natural Resource Management  
in the Sustainable Mekong Delta:  
Research Ideas of Yoshikazu Takaya, Yoshihiro Kaida  
and Nguyen Huu Chiem ..... **FUJIMOTO Tokihiko**