

2024. 4 No.144

三井住友信託銀行

調査月報



時論	
<u>再エネ主電源化で問われる電力システムの柔軟性</u>	1
経済の動き	
<u>インバウンド回復下で伸び悩む日本人観光</u>	3
<u>キャッシュレス推進下でも増加する現金</u>	10
<u>比較政治学の視座からみたアジア主要国</u> <u>～政治体制・政治制度・政党システム～</u>	17
産業界の動き	
<u>中古車販売市場の将来は如何に</u>	30
<u>近年の中長距離LCCの動向</u>	35

時論

再エネ主電源化で問われる電力システムの柔軟性

先の COP28(第 28 回国連気候変動枠組み条約締約国会議)では、2030 年までに世界全体の再生可能エネルギー(再エネ)の設備容量を現状の 3 倍に拡大すべきとの目標が合意された。IEA(国際エネルギー機関)のロードマップによれば総発電量の 59%が再エネ由来となる。日本の現行計画では 2030 年の再エネ電源比率は 36~38%程度とされ、今春から協議の始まる次期(第 7 次)エネルギー基本計画の策定では再エネ導入量をどこまで引き上げられるかが最優先の検討事項となろう。

但し、数量の拡大だけでは再エネ主電源化は実現できない。なぜなら、再エネ、とりわけ太陽光や風力という気象条件に左右される「変動性再エネ」を拡大するには品質の向上、つまり電力の変動を均し安定した潮流に変える「調整力」も同時に増強しなければならない。変動性再エネの導入で先行する欧州では、過去の経験を踏まえ、電力の供給と需要双方の変動と不確実性に適切に対処できる電力システムの「柔軟性」を重視する政策スタンスが根付いている。実際、欧州環境庁は 2030 年までに電力システムの柔軟性を現状の 2 倍以上に引き上げる必要があると提言している。果たして、日本における電源の調整力や電力システムの柔軟性は十分な備えができるのか。

振り返ってみると、日本の電力システムは高度成長に伴う電力需要の急増を賄うことを主眼に、①需要変動に柔軟に対応できる大規模な火力発電所を需要地の近くに立地させ、②ピーク需要に十分な発電設備を確保し安定運用を維持しても総括原価方式の料金設定で投資回収が可能となり、③地域独占なので自社エリア内で需給調整ができれば地域間の連携も最小限で済むという、当時としては極めて効率的な社会インフラを形成してきた。難点は諸外国に比べて割高な電力料金と発電燃料の海外依存度の高さ、GHG(温室効果ガス)排出量の多さであった。

その後の東日本大震災に伴う原子力発電の停止、パリ協定締結を受けた脱炭素戦略の加速などを踏まえ、太陽光発電を中心とする急速な再エネ導入が進められた結果、こうした「昭和のレガシーシステム」が制度疲労を起こしているのが現状であろう。

事実、太陽光・風力発電は脱炭素政策やエネルギー自給改善には大きく貢献するものの、①開発適地が分散し需要地から遠い場合が多く距離的なギャップを埋める強固な送配電網を必要とし、②限界費用がゼロのため既存電源の休廃止につながり電力システム全体の供給力を下押しする可能性が指摘されるほか、③発電量を能動的に制御することが難しく太陽光では昼夜や日々の日照差異、風力では夏冬の季節的な風況格差など時間的なギャップを均す補完的な設備(火力発電や蓄電池など)が不可欠となるなど、使い勝手がまったく異なる電源であることは否めない。

システム不具合の典型が再エネ出力抑制の頻発である。電力の需要と供給は同時同量が原則であり、それが保てないと電力システムの安定性が損なわれ大規模な停電が生じ得る。太陽光発電がフル稼働する一方で電力需要が減少する春先の休日を中心に、火力発電の出力調整や地域間の電力融通を駆使しても供給余剰が発生する場合、ルールに従って一部の再エネに発電停止が求められる。2018 年に九州エリアで始まった出力抑制は 2022 年以降各地域に拡大し、2024 年にはいよいよ最大需要地の東京エリアでも実施される見込みとなり全国 10 エリアすべてが対象となる。

確かに、再エネ出力抑制は海外各国でも実施されており、すべてが否定されるものではない。出力抑制が増加すると折角の脱炭素電源が有効活用されない反面、無理に出力抑制を回避しようとすればコスト効率を悪化させる可能性もある。重要なのは再エネ導入割合と出力制御度合いのバランスである。

そこで IEA のデータに基づき日米欧 8 か国を検証してみると、変動性再エネ比率が概ね 5% に達すると出力抑制が始まり、10% 前後からは電力システムの柔軟性対応により出力抑制率は 2% 程度で安定推移するものの、25% を超えると出力抑制が非線形に再び増加し、40% 近辺では出力抑制率が 10% を上回るという傾向が見られる。また、同じ IEA の専門家会合の知見によれば、出力抑制率が変動性再エネ比率の 10% 相当以上がイエローゾーン、同 50% 以上はレッドゾーンと色分けされる。

日本に当てはめると、2023 年の九州エリアは変動性再エネ比率 16.6% に対し出力抑制率 8.9% とレッドゾーン、中国エリアがイエローゾーンと判定され、日本全体でも同 11.9% 対 1.8% となり既にイエローゾーンに入ったことが分かる。さらに経済産業省の審議会資料によれば、2032 年度までに変動性再エネの設備容量は約 1.6 倍に拡大し、現状のままでは可能な限りの連系線活用を想定しても出力抑制率が北海道や東北エリアで 50% 前後、九州エリアで 30% 弱にまで高まるとされる。今回の数値基準は過去の経験則に基づく平均的な姿に過ぎず、電源構成やシステム要件の違いなどから最適な水準は国毎に異なる。とは言え、日本も柔軟性対応を急がなければならない段階に達していることは間違いない。

実際には各種の市場新設や制度見直しが進められてきたが、再エネの拡大スピードに追いついていないのが実態であろう。こうした中、2023 年 3 月ようやく抜本的な方針である「広域連系システムマスタープラン」が纏まった。総額 6～7 兆円を投じ全国規模で連系線を新設・増強することにより、2050 年時点で出力抑制率を実施前の 22% から 12% 程度に抑えつつ再エネ比率を約 47% にまで高めることを目指す。但し、広域連系線が整備されても安定性維持に必要な調整力は平均で現状の 2.5 倍、最大で 5.2 倍になると試算される。必要量確保には目途が立つ想定ながら、年間 4 千億円強と足元の 4.6 倍の調達コストが掛かる。しかも具体策への落とし込みはこれからであり、稼働までには 10 年単位の期間が必要になる。

そのため、2023 年末には緊急の「出力制御対策パッケージ」が打ち出された。主な項目として、供給側で①火力発電の最低出力引下げ、②揚水発電による蓄電強化支援、需要側で①蓄電池や水電解装置による需要創出等支援、②大口需要家のデマンドレスポンス(需要調整・シフト)推進・報告義務化、などが挙がる。現状取り得る手段を網羅したところに危機感が表れているものの、踏み込み不足な点も残る。

それは価格メカニズムの有効活用である。長期かつ広範にわたる電力システムの構造転換であり、需給双方のステークホルダーの行動変容を促していく上でより重視すべきであろう。例えば、対策に掲げた火力出力下げも既存設備は協力要請であり、デマンドレスポンスは自主的な取組みに止まる。欧米では電力の取引市場でネガティブプライス(マイナス価格)を許容し、供給余剰時の出力調整を促すとともに、需要家のデマンドレスポンスに収益メリットを与えている。時間やエリア毎の需給バランス次第で電力価格が変動すれば、発電所や企業・施設の立地誘導、消費者の使用時間帯シフトなどにも積極的なインセンティブとなる。さらに敷衍すると、カーボンプライシングの強化などを通じて変動性再エネのバックアップを既存の火力発電から、脱炭素に資する揚水発電や蓄電池などに移行させることが望まれる。電力システムの柔軟性強化に向け、プライシング格差を行動変容と制度変革のエネルギーにすべきだ。

(専門理事 調査部 主管 井上 一幸)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtb.jpまでご連絡ください。

インバウンド回復下で伸び悩む日本人観光

＜要旨＞

コロナ禍後の水際制限の緩和や為替円安を追い風に、インバウンド客は急速に回復しているが、客層や消費行動はコロナ禍前後で大きく変化している。特に、コロナ禍前に目立った中国人団体旅行客の回復が遅れる一方、宿泊単価が相対的に高い個人旅行客や所得水準の高い先進国からの訪日客数が増加している点や、支出費目が財からサービスに変化している点は大きな特徴である。

インバウンド消費がかつてない盛り上がりを見せる中、実質賃金のマイナスが続き節約志向が強まる日本人の観光消費は足もと弱含んでいる。この背景として、旺盛なインバウンド消費に伴う宿泊料の高騰等により宿泊旅行を忌避するクラウドディングアウトの発生が考えられる。実際、日本人観光客では、日帰り旅行へのシフトや、従来のような人気観光地を避けて地方を観光する“滲み出し”現象もみられている。

今後も、旺盛なインバウンド消費の恩恵を受ける宿泊料や飲食費では、企業側は強気な価格設定スタンスを維持し、コスト上昇を価格転嫁しやすい環境が続くだろう。このため、実質賃金が改善したとしても、観光関連サービスではそれ以上のペースで価格高騰が続くために、日本人の国内観光消費の回復には時間を要するとみる。

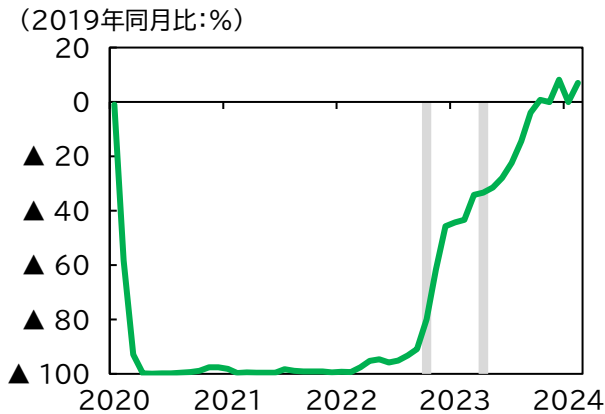
個人消費は、23 年 10-12 月期まで 3 四半期連続で前期比マイナスとなっている。新型コロナウイルスの 5 類への移行に伴うペントアップ需要は早々に息切れし、実質所得マイナスの悪影響が大きくなっている。一方、インバウンド客は、水際制限の撤廃と円安を追い風に、昨年中旬頃から急速に回復しており、昨年中のインバウンド消費額もコロナ禍前を上回るなど、国内の個人消費とは対照的である。背景として、インバウンド客の急増と人手不足による供給制約から、需給両面で宿泊料等が高騰し、日本人の旅行消費が抑制されていることが考えられる。

本稿では、コロナ禍前後のインバウンド消費の変化と、それによって発生している宿泊料の高騰の状況を確認するとともに、コロナ禍後の日本人の旅行消費がどのように変化しているかを整理し、先行きの日本人の観光消費への影響を考察する。

1. 急速な回復が続くインバウンド客とコロナ禍後の客層変化による消費面への影響

インバウンド客は、日本への入国にかかる水際対策の緩和以降、足もとまで急速に回復しており、国内への入国総数の上限が撤廃された 22 年 10 月から僅か 1 年程度でコロナ禍前の水準を超過した(次頁図表 1)。ただし、インバウンド客の国籍別内訳はコロナ禍前後で大きく変化しており、韓国や台湾を中心とするアジア圏(中国を除く)のほか、欧米豪からの訪日客数はコロナ禍前の水準を上回っている一方、中国は福島第一原発の ALPS 処理水の海洋放出問題や景気減速の影響もあり、未だにコロナ禍前の水準を回復していない(次頁図表 2)。つまり、中国人観光客の減少を、その他の地域の急拡大がカバーすることで、インバウンド客数はコロナ禍前水準を回復した。

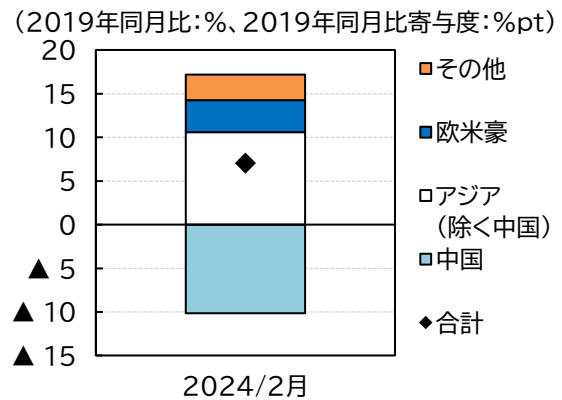
図表 1 訪日外客数の推移



(注) シャドーは、新型コロナウイルスにかかる水際対策を緩和した月(22/10月、23/4月)を示す。

(資料) 日本政府観光局「訪日外客統計」

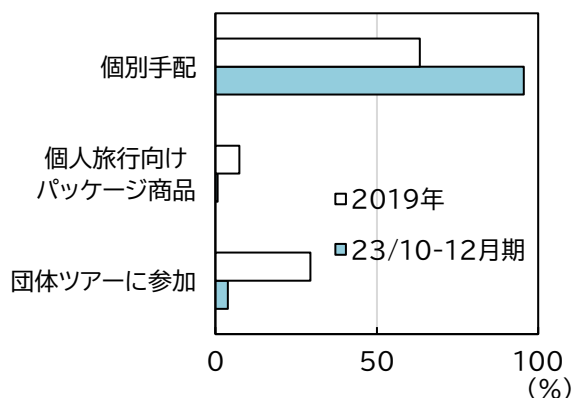
図表 2 訪日外客数の国籍別回復状況



(資料) 日本政府観光局「訪日外客統計」

コロナ禍前に中国人観光客全体の約3割を占めていた団体旅行客は、23年10-12月期に4%程度まで急減している(図表3)。こうした影響もあり、インバウンド客全体でみても個別手配による旅行者の割合が上昇しており、コロナ禍前後でインバウンド客の客層変化が起きていることが分かる(図表4)。

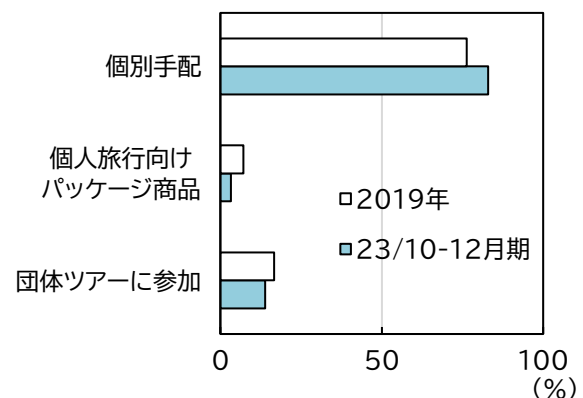
図表 3 旅行手配方法割合(中国)



(注) 観光・レジャー目的。

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図表 4 旅行手配方法割合(全体)

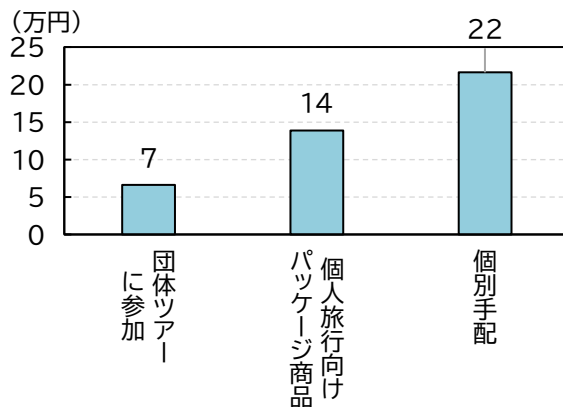


(注) 観光・レジャー目的。

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

中国人に限らず個別手配による観光客は、消費単価がそれ以外の観光客に比べ大幅に高い特徴があり、特に団体ツアー対比では約3倍近い差がある(次頁図表5)。また、米国や豪州といった消費単価の高い先進国からの訪日客数が、コロナ禍前の水準を大きく上回っている点も大きな特徴である(次頁図表6)。

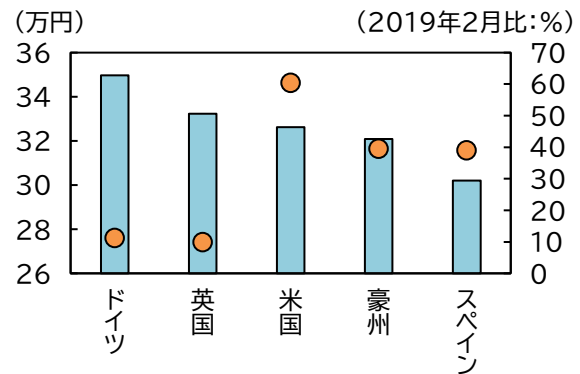
図表 5 旅行手配別消費単価(23/10-12 月期)



(注) 観光・レジャー目的。

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図表 6 国籍別消費単価の上位 5 か国の回復状況



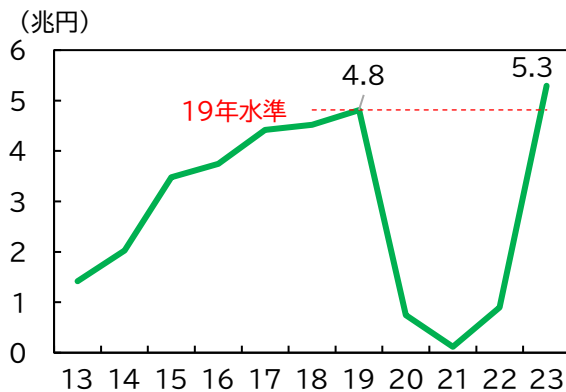
□消費単価 ●24/2月訪日客数(目盛右)

(注) 観光・レジャー目的。消費単価は 23/10-12 月期の上位 5 か国。

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」、日本政府観光局「訪日外客統計」

この結果、23 年のインバウンド客による消費額は 5.3 兆円と、19 年の 4.8 兆円を約 1 割程度上回り、過去最高となっている(図表 7)。特に、中国人による消費額が大きく減少する中でも、韓国¹や台湾、香港といった近隣アジア諸国に加え、米国などの先進国の増加も相俟って、消費額は全般的に大きく伸びている(図表 8)。このため、今次の回復局面においては、インバウンド客数の増加だけでなく、消費単価もコロナ禍前に比べて増加しており、インバウンド消費は“量と質”の両面で大きく改善していると言えよう。

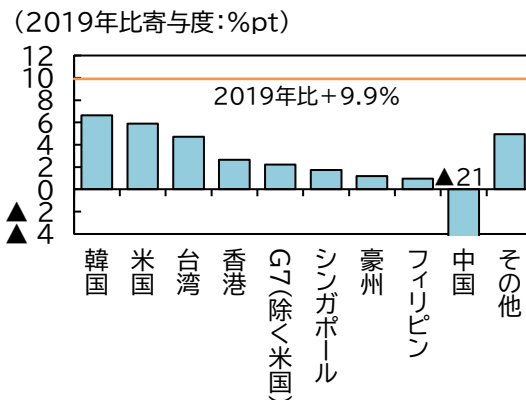
図表 7 訪日外国人旅行消費額推移



(注) 新型コロナウイルスの影響から、20～22 年の値は観光庁による試算値。18 年から調査対象の見直しを行っているため、18 年前後でデータ定義の不連続性がある。

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図表 8 23 年訪日外国人旅行消費額 (19 年対比国・地域別寄与度)



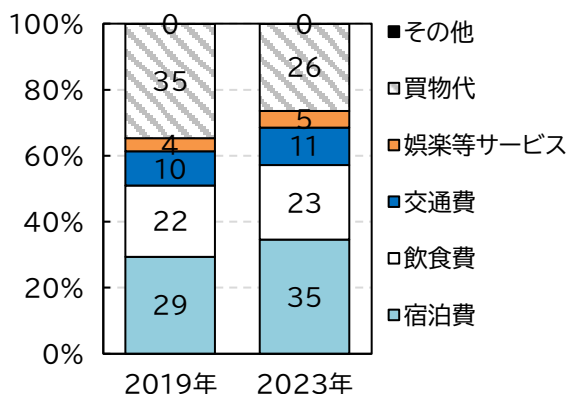
(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

また、インバウンド客の客層変化に伴い、消費額だけでなく、支出費目にも大きな変化がみられている。インバウンド客の消費額を費目別にみると、19 年は中国人団体客の“爆買い”に代表され

¹ 韓国の大幅な増加は、19/7 月に実施した日本政府による半導体 3 品目の輸出管理の強化を契機とする日韓関係の悪化から、19 年中は同国からの訪日客が大幅に減少していたことも一因にある。

るように「買物代」が最大の支出項目となっていたが、23 年にはそのウェイトが大幅に低下し、「宿泊費」が最大の費目となっている(図表 9)。日本への観光目的として、ショッピングを重視していた中国人客が減少した一方、宿泊や飲食、娯楽サービスといった体験面を重視する欧米客の増加が、インバウンド消費の支出費目の変化に表れている(図表 10)。このため、足もとのインバウンド客の回復局面では、コロナ禍前に比べ消費額が増加し、その旺盛な消費は宿泊や飲食といったサービス消費に向かっていることが分かる。

図表 9 費目別の外国人旅行消費額構成比



(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

図表 10 費目別の外国人消費額変化(19 年→23 年)
(億円)

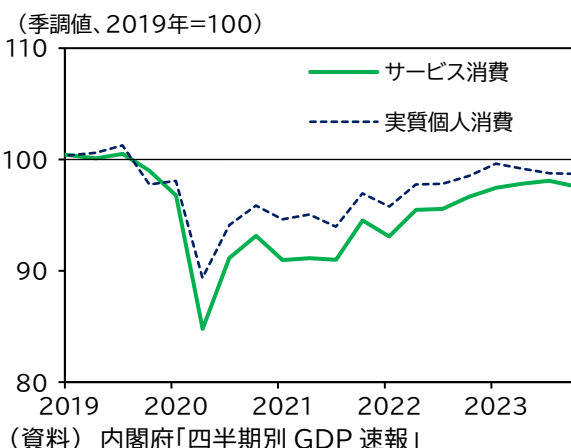
	2019 年	2023 年	変化幅
宿 泊 費	14,132	18,289	4,157
飲 食 費	10,397	11,957	1,560
交 通 費	4,986	6,024	1,038
娯 楽 等 サ ー ビ ス	1,908	2,678	770
買 物 代	16,690	13,954	▲2,736
そ の 他	22	21	▲1
計	48,135	52,923	4,788

(資料) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」

2. 足踏み状態が続く日本人の観光消費

好調が続くインバウンド消費の一方で、日本人のサービス消費は、23 年 10 月以降、足踏み状態が続いている。SNA 実質個人消費は、直近 3 四半期連続でマイナスとなっており、その中でも最大のウェイトを占めるサービス消費は、23 年 10-12 月期に前期比▲0.5%とマイナス転化している(図表 11)。この背景として、家計の節約志向が強まる中で、観光消費などのペントアップ需要が既に息切れしていることが考えられる。

図表 11 実質個人消費

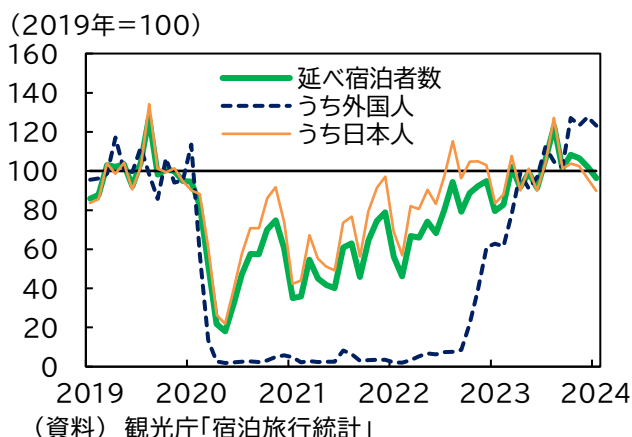


(資料) 内閣府「四半期別 GDP 速報」

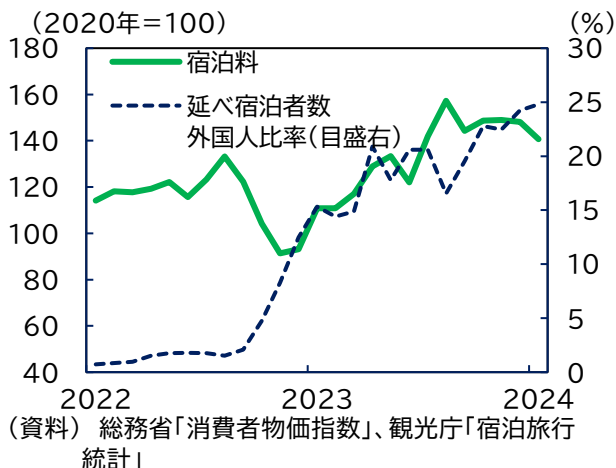
国内宿泊施設における延べ宿泊者数の推移をみると、22 年を境に急速に回復してきたが、昨

年後半頃から明確に鈍化している(図表 12)。この間、外国人の延べ宿泊者数は、コロナ禍前を 2 割ほど上回る過去最高水準となっており、足もとの伸びの鈍化は日本人客の減少に起因している。昨年の全国旅行支援の反動もあるが、実質賃金のマイナスが続く中で、インバウンド客の急増による宿泊料の高騰が影響していると考えられる。消費者物価指数の宿泊料は、宿泊者に占める外国人の比率が高まる中で上昇しており、日本人の最需要期にあたる 8 月には宿泊需要が集中し、過去最高水準まで上昇した(図表 13)。

図表 12 延べ宿泊者数推移

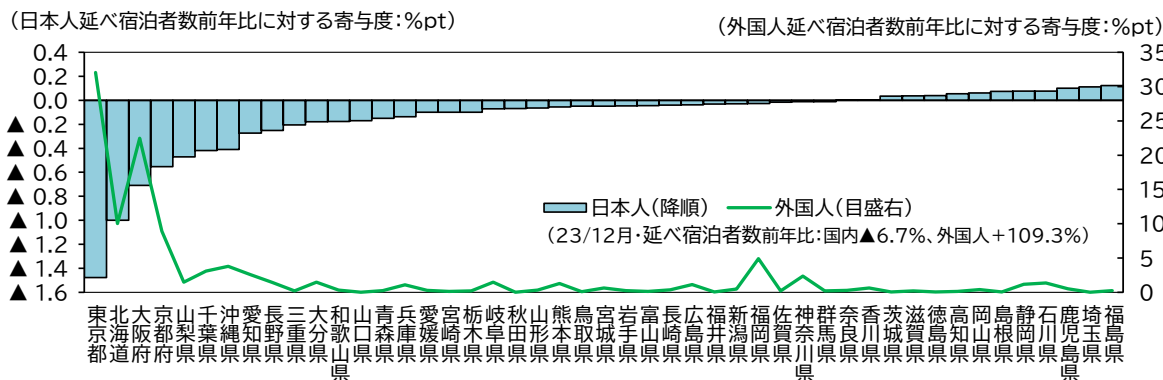


図表 13 宿泊料と延べ宿泊者数外国人比率の推移



さらに地域別の動向をみると、23 年 12 月の都道府県別宿泊者数は、インバウンド客が大幅に伸びている東京都や北海道、大阪府、京都府といった都道府県ほど、日本人客の減少が目立っており、こうした傾向は 12 月だけでなく足もと 3 カ月で確認されている(図表 14)。節約志向が強まる日本人にとっては、インバウンド客が集中して宿泊料が高騰する人気観光地における宿泊旅行のハードルが高くなっていると考えられる。過去には、国際的なスポーツの祭典等の開催国において、大会開催期間に混雑や宿泊料および飲食代などの価格が高騰し、イベント以外の目的で訪問する観光客が減少する“クラウディングアウト現象”が確認されているが、平常時の日本でもそうした現象が発生していると言えよう。

図表 14 延べ宿泊者数(日本人・外国人別)の都道府県別前年比寄与度の比較(23/12 月)

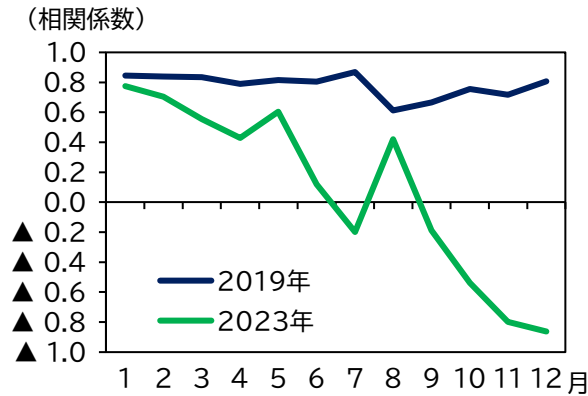


(資料) 観光庁「宿泊旅行統計」

実際、都道府県別の宿泊者数の動向をコロナ禍前後で比較してみると、19 年は日本人客と外

国人客が順相関の関係にあり、日本人および外国人とも人気観光地に集中する傾向がみられたものの、23 年は夏休み期間の 8 月を除き逆相関の傾向が強まっている(図表 15)。人気観光地が外国人客で溢れかえる中で、日本人客はその他のエリアにシフトする“滲み出し”のような現象がみられている。

図表 15 都道府県別にみた日本人・外国人別の延べ宿泊者数前年比寄与度の相関係数

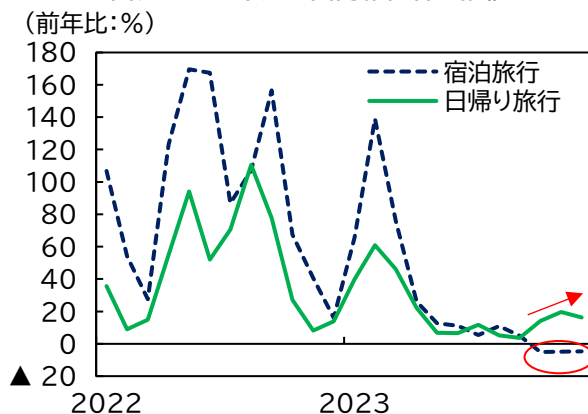


(注) 各月における日本人延べ宿泊者数前年比の都道府県別寄与度と外国人延べ宿泊者数前年比の都道府県別寄与度の相関係数。

(資料) 観光庁「宿泊旅行統計」

また、宿泊料の高騰が続く中で、日本人観光客は日帰り旅行へシフトしており、「旅行したいが、ホテル・旅館が高くて泊まらない」という実情を示唆している(図表 16)。特に、インバウンド客が急増している 23 年 10-12 月期の日本人の年齢別の宿泊旅行動向をみると、60 代以上の高齢者は増加している一方、20 代～50 代の現役世代とそれに帯同する 10 代以下が減少している(図表 17)。この要因として、60 代以上のシニア世代は相対的に宿泊料が安い平日に宿泊している一方、休・祝日の最需要期に旅行することが多い現役世代は宿泊料高騰の影響を強く受けていることなどが考えられる。

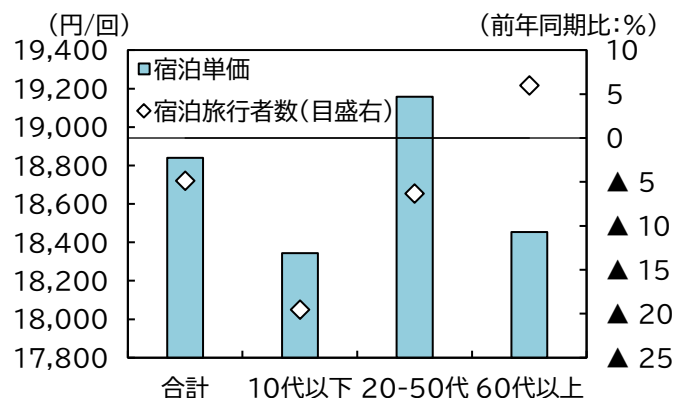
図表 16 日本人の国内旅行者の推移



(注) 観光・レクリエーション。

(資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」

図表 17 年代別の宿泊旅行者数と単価(23/10-12 月期)



(注) 観光・レクリエーション。年齢別の宿泊単価は、各世代の加重平均値。

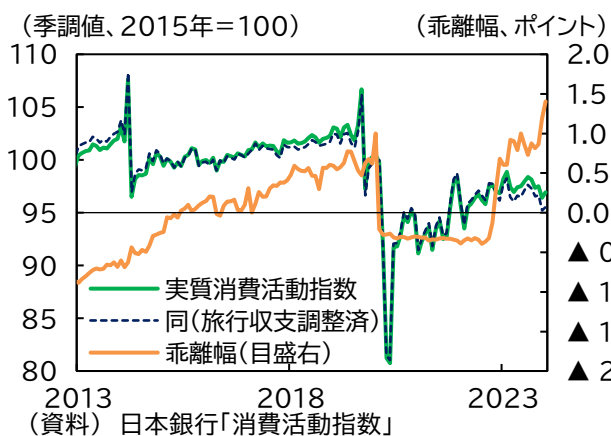
(資料) 観光庁「旅行・観光消費動向調査」

3. まとめ

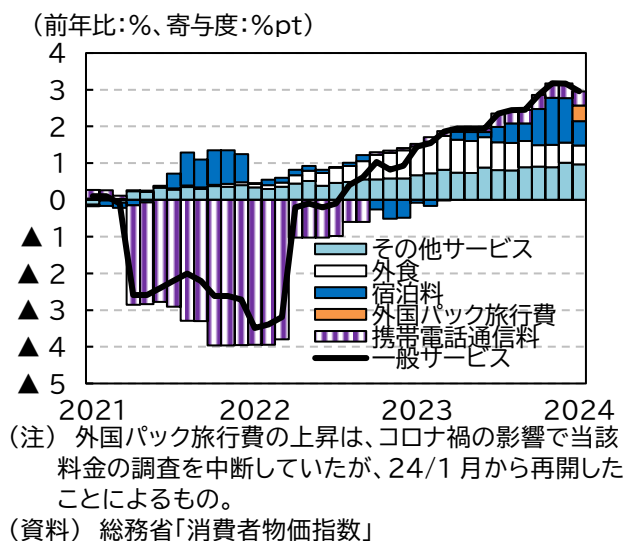
コロナ禍後のインバウンド客の特徴として、①消費単価が相対的に高い個人旅行客の増加のほか、②所得が高い先進国からのインバウンド客がコロナ禍前の水準を上回っていること、③インバウンド客の消費額が過去最高水準となっていること、そして④その旺盛なインバウンド消費が、財ではなく宿泊や飲食といったサービス消費に向かっていることを指摘してきた。消費活動指数でも、インバウンド消費を含む「実質消費活動指数」と、インバウンド消費を除きアウトバウンド消費を含む「実質消費活動指数(旅行収支調整済)」の乖離幅が拡大しており、国内の個人消費の弱さとは対照的な状況にある(図表 18)。こうした旺盛なインバウンド消費の流入が、宿泊料の高騰を惹起し、一般サービス物価の伸びを高めている様子が窺われる(図表 19)。実際、日本銀行のさくらレポートでも、旺盛なインバウンド消費を裏付けに、人手不足の高まりなどによる人件費増加といったコストを価格転嫁しているとのコメントがみられており、インバウンド消費の恩恵を受けるサービスでは、今後も強気な価格設定スタンスを維持する可能性が高い(図表 20)。

この先、日本人の観光消費が持ち直すには、実質賃金がプラス転化することが必要であり、今次春闘で前年を大きく上回る賃上げ率(第1回集計)となっている点はプラス材料となろう。ただし、観光関連のサービス物価は、旺盛なインバウンド消費に裏打ちされる形で実質賃金の改善ペース以上に価格高騰が続くため、日本人の国内観光消費の回復には時間を要するとみる。

図表 18 実質消費活動指数
(旅行収支調整済指数との乖離幅)



図表 19 一般サービス物価の品目別寄与度



図表 20 価格設定スタンスに関するコメント

京都 [宿泊]	人件費や光熱費の高騰が続くもとで、インバウンド等の観光需要が旺盛な状態が続いているため、秋から基本宿泊料や飲食代にかかるサービス料を一律引き上げた。
本店 [宿泊]	先行き、出張者など国内客の多いホテルでは価格を据え置く一方、インバウンド比率の高いホテルでは値上げを続けていく方針。

(資料) 日本銀行「地域経済報告－さくらレポート－(2024年1月)」

(調査部 金融事業調査チーム兼経済調査チーム シニアエコノミスト 飯田 馨)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

キャッシュレス推進下でも増加する現金

＜要旨＞

日本のキャッシュレス決済比率は年々上昇しており、2025 年の目標(4 割)にも手が届く状況にあるものの、国内で流通する現金(紙幣+硬貨)の流通残高は増加が続いている。

現金の取引量の変化からは、キャッシュレス決済比率の上昇は、少なくとも 100 円未満の硬貨の利用を減少させてきたものの、いわゆるタンス預金のような貯蓄・退蔵目的で保有される現金への影響は小さいことがわかる。ただし、2022 年の硬貨の大幅減少はキャッシュレス決済比率というよりも、硬貨の両替有料化が大きく影響しており、現金の保有が減る要素として、現金のコストが重要であることをうかがわせる。その意味では、今後 (1)2024 年 7 月に控えた新札発行や、(2)金融環境の変化など現金のコストを意識する機会が増えることによる影響が注目される。

今後キャッシュレス化が進む中で、個人情報保護などのセキュリティの問題や災害時などオフラインでの利用に加えて、IT リテラシーに不安のある高齢者が取り残されないようにするといった克服すべき課題も残る。目下実証実験が進められている CBDC(中央銀行デジタル通貨)の検討も含め、規格の標準化や事業者間の連携を進めるなど、課題克服に向けた取り組みが求められる。

1. 順調に進む決済のキャッシュレス化と増加する現金

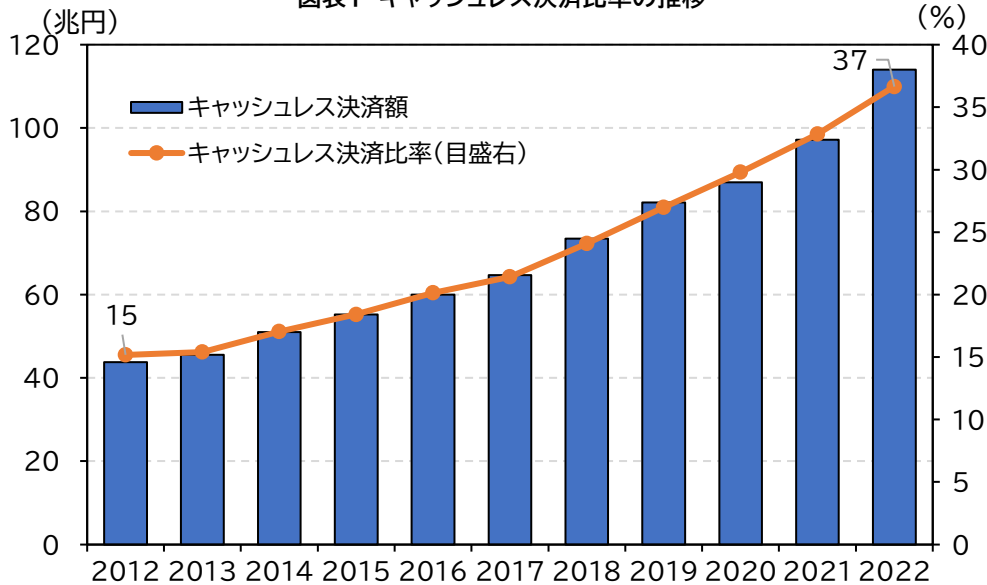
世界的なキャッシュレス化の流れの中¹で、日本も 2025 年に 4 割、将来的には 8 割まで引き上げる目標が掲げられている。キャッシュレス決済比率の推移をみると、2012 年の 15%から 2022 年には 37%と年々上昇しており、2025 年 4 割の目標にも手が届きそうである(次頁図表 1)。

決済のキャッシュレス化が進めば、その分市中で流通する現金の量も減っていると考えられそうであるが、国内で流通する現金(紙幣+硬貨)の流通残高の推移を確認すると(次頁図表 2)、概ね右肩上がり推移してきており、直近 2022 年度末(2023 年 3 月)は 126 兆円と過去最高額を記録した。このうち 8 割超にあたる 106 兆円を家計が保有している(次頁図表 3)。

本レポートでは、キャッシュレス決済比率が上昇する中にあっても現金の流通量が増え続ける要因を確認するとともに、決済のキャッシュレス化に止まらず、社会全体としてキャッシュレス(現金が減る)社会となるために必要なことは何かについて考えた。

¹ キャッシュレス化を目指す理由は各国様々であり、主に犯罪の抑制や防止、取引の透明性向上、現金決済のインフラコストの低減、生産性の向上や人手不足対策等があげられる。

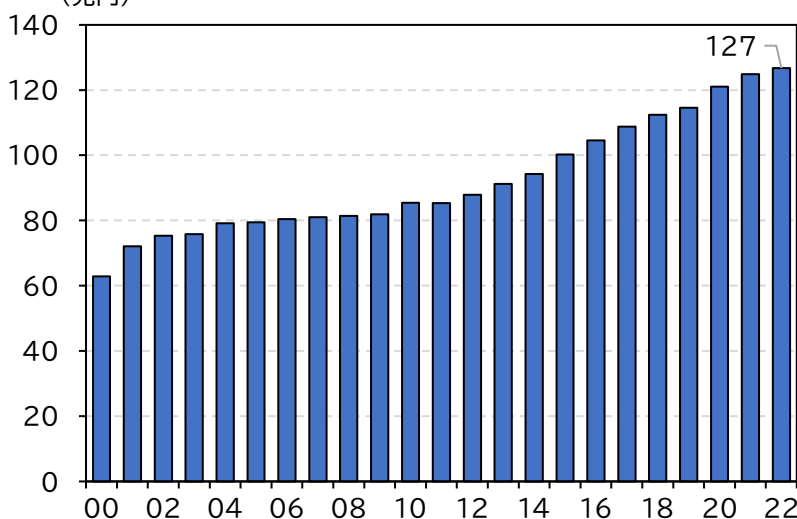
図表1 キャッシュレス決済比率の推移



(注) キャッシュレス決済比率 = キャッシュレス決済額 (クレジットカード支払い額 + デビットカード支払い額 + 電子マネー支払い額 + QRコード決済支払い額) / 民間最終消費支出 (名目)

(資料) BIS「Red Book」、内閣府「国民経済計算年報」

図表2 現金(紙幣+硬貨)の流通残高推移(年度末)



(資料) 日本銀行「通貨流通高」

図表3 保有主体別にみた現金の割合(2022年度末)

	残高(兆円)	構成比(%)
現金合計	127	100.0
うち家計	106	83.7
うち非金融法人	8	6.6
うち一般政府	0.001	0.0
うち対家計民間非営利団体	1	0.7
うち金融機関	11	8.9

(資料) 日本銀行「資金循環統計」

2. 決済のキャッシュレス化の進展と現金の取引量の推移

決済のキャッシュレス化が現金の取引量に与える影響をみるために、紙幣及び硬貨の流通量の変化を確認する。日本ではクレジットカード自体はかなり早くから普及してきた²が、以下では、ネットショッピングサイト³や電子マネー等⁴の決済サービスが登場し出した2000年以降の金種別の流

² 1961年3月に日本クレジットビューロー(現:JCB)が我が国初のクレジットカード発行

³ 1997年5月にエム・ディー・エム(現:楽天グループ)が「楽天市場」を開始、1999年9月にヤフーが「Yahoo!ショッピング」「Yahoo!オークション」を開始、2000年11月にアマゾンジャパンが「Amazon」を開始。

⁴ 2001年11月にビットワレットがEdy(現:楽天Edy)、JR東日本がSuicaを開始、2005年4月にJCBがQUICPayを、12月に三井住友カードとNTTドコモがiDを開始。2007年4月にイオンリテールがWAON、セブン&アイ・ホールディングスがnanacoを開始。

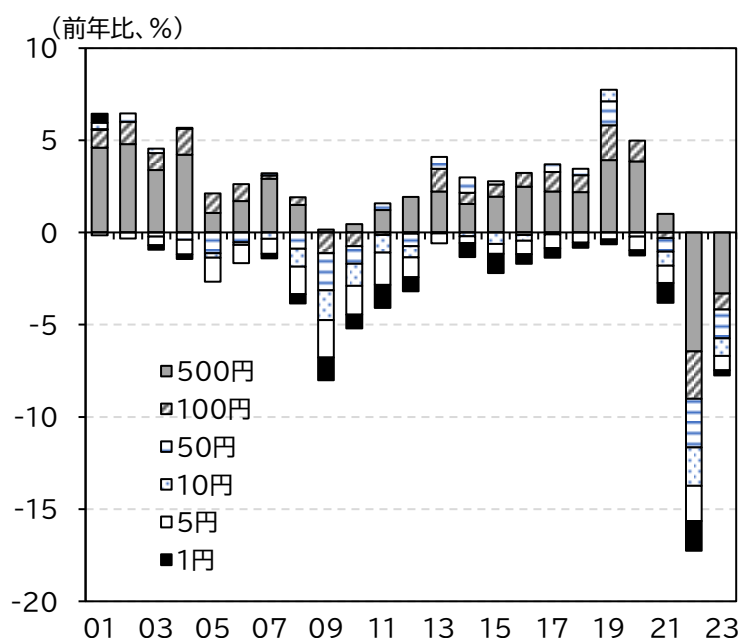
通量の推移をみることにする。

まず硬貨についてみると、1円や5円は2000年代の初め頃から減少が続いており、10円や50円もほぼ似たような状況にある。それに対して、100円や500円は2020年までは概ね増加してきたが、2021年に100円が、2022年に500円も減少に転じ、2022年、2023年はすべての硬貨が減少している(図表4)。

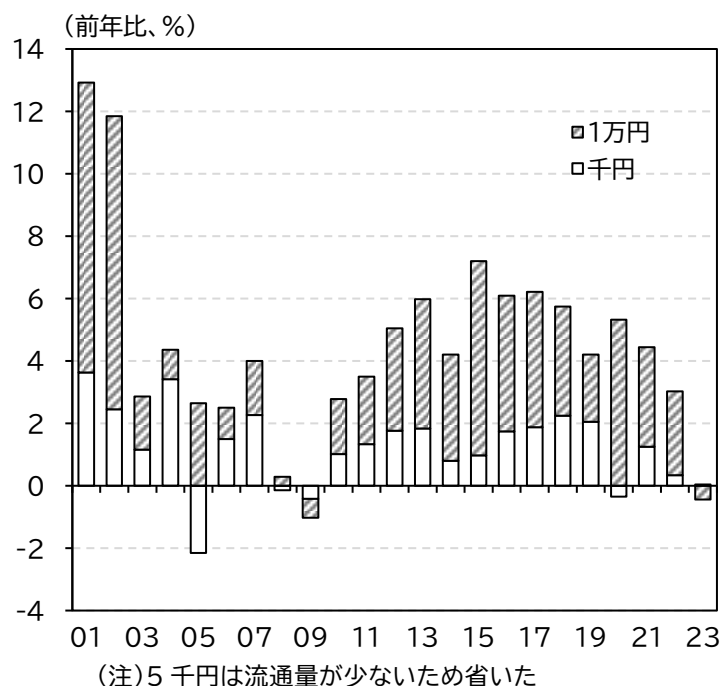
一方紙幣については、減少がみられたのはごく限られた時期のみで、ほとんどの期間で増加している。特に1万円は2002年のペイオフ一部解禁(全面解禁は2005年)で2桁増となったほか、2010年以降もコンスタントな増加がみられ、2023年は減少に転じたものの、硬貨とは異なる動きとなっている(図表5)。

結果2000年から2023年にかけて、1円は44億枚、5円は24億枚、10円は20億枚、50円は3億枚とそれぞれ減少したが、それ以外は増加しており、特に1万円札は59億枚も増加したことになる(図表6)。

図表4 硬貨の流通量の伸び率推移



図表5 紙幣の流通量の伸び率推移



図表6 硬貨及び紙幣の流通量の変化

	(億枚)		
	2000年末	2023年末	2000→2023
1円	408	364	▲44
5円	126	102	▲24
10円	207	187	▲20
50円	46	43	▲3
100円	97	107	10
500円	31	46	15
千円	34	45	11
5千円	5	7	3
1万円	57	116	59

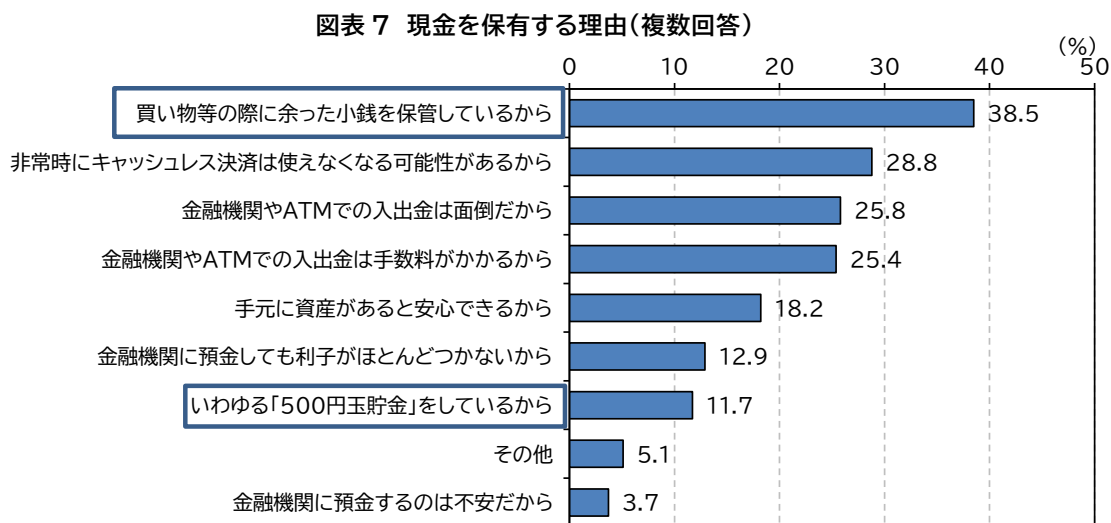
(注)図表4～6の各年の値は年末値を使用

(資料)図表4～6は日本銀行「通貨流通高」

以上の動きからは、キャッシュレス決済比率の上昇は、少なくとも 100 円未満の硬貨の利用を減少させてきたこと、一方で 1 万円札の増加にみられるように、いわゆるタンス預金のような貯蓄・退蔵目的で保有される現金への影響は小さいことがわかる。

現金の保有量への影響を考えるうえで注目されるのが、2022 年の硬貨の大幅減少である。キャッシュレス決済比率の上昇だけでは説明がつかないほどの減少幅であり、これには硬貨の両替有料化⁵が大きく影響したと考えられる。日本では、印刷・運搬・ATM の設置や運営維持費・警備・レジやキャッシュャー等設備投資や人件費など直接的なものだけで現金取引に年間約 1.6 兆円かかる⁶とされる(経済産業省調査)。これまでこれらのコストは金融機関や流通・サービス事業者が負担してきたため利用者は現金のコストを意識することなくきたが、長く続く低金利下やコロナ禍等もあって、硬貨の両替だけでなく、ATM での引き出しや預け入れの手数料がかかるケースも増え、値上げも実施されるなど、現金のコストを利用者に転嫁する流れに変わってきており、今後もその動きは広がりを見せていくと思われる。

財務省のアンケート調査で現金を保有する理由をみると(図表 7)、「買い物等の際に余った小銭を保管しているから」が最も多く 4 割近くを占めているほか、「いわゆる 500 円玉貯金をしているから」という理由も 1 割超おり、硬貨の両替有料化は、こうした家庭で貯蔵されていた硬貨を減少に向かわせたと考えられる。このことは、現金の保有が減る要素として、現金のコストが重要であることをうかがわせる。



(資料)財務省「通貨に関する実態調査」(2022 年調査)

3. 現金保有の減少を促すか 注目される 2 つの影響

硬貨の減少にみられたように、今後現金保有の減少を促すことになると考えられるのが、(1)2024 年 7 月に控えた新札発行や、(2)金融環境の変化である。

⁵ 有料化の動きは各金融機関で実施時期や内容に幅がある(メガバンク 3 行は 2018 年から順次実施しており 2021 年 2 月で足並みがそろった)が、ゆうちょ銀行の実施(2022 年 1 月 17 日から)の影響が大きいと考えられる。

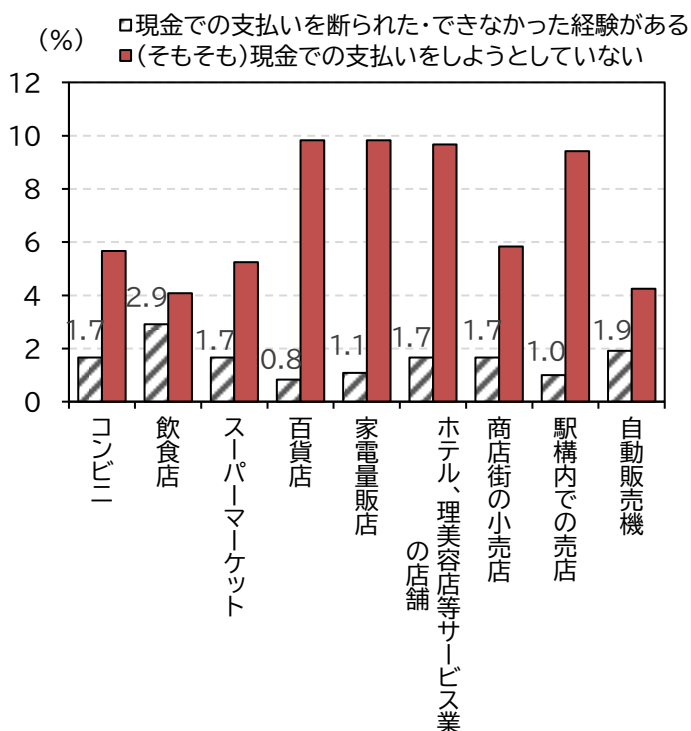
(1)新札発行の影響

新札が発行されるからといって、消費者にとって新たな負担が生じるわけではないが、流通・サービス事業者にとっては、新しいお札に対応した機器への更新や既存機の改修作業(紙幣や硬貨識別機の交換)が必要となる。ただでさえ現金を用意するための手数料負担や、人手不足が深刻化する中で現金取引のコスト負担が増す⁶中で、今回の新札発行を機に現金決済からキャッシュレス決済へ切り替えようとするインセンティブは高まるものとみられる。すでに先行的に実施された新 500 円玉の対応自動販売機は全体の 2～3 割程度に止まるなど芳しくないようである。

通貨実態調査(R3 年度)によれば、現金が使えないことがあったとする割合は今のところまだ限定的ではあるもののすでに生じつつある(図表 8)。しかも、必ずしも現金支払いをしない人の割合が高さと比例しているわけではなく、事業者側の都合を強く反映していることがうかがえ、これまでとは逆に現金の利用に制限がある場面の方が増えていくとみられる。

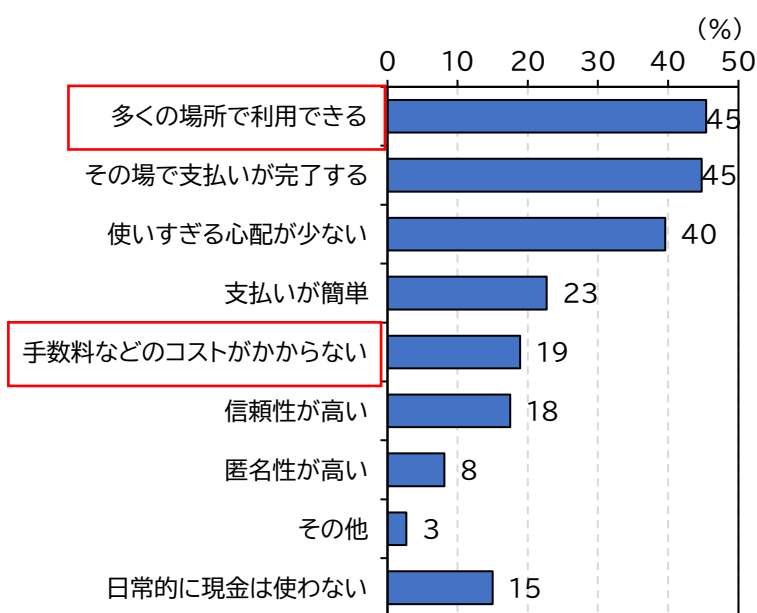
日銀のアンケート調査によれば、日常生活の支払いに現金を利用する理由として最も多いのが「多くの場所で利用できること」であり、その他、手数料などのコストがかからないことがあげられている(図表 9)。現金がどこでも使える状況に変化が生じれば、おのずと個人の現金の利用動向にも変化が生じ、前頁図表 7 のうち、現金を利用することを前提とした保有(「金融機関や ATM の入出金は面倒だから」「金融機関や ATM の入出金は手数料がかかるから」)も減少すると考えられる。

図表8 過去 1 年間に現金が使えないことがあった経験の有無



(資料)財務省「通貨に関する実態調査」(2021 年調査)

図表9 日常生活の支払いに現金を利用する理由



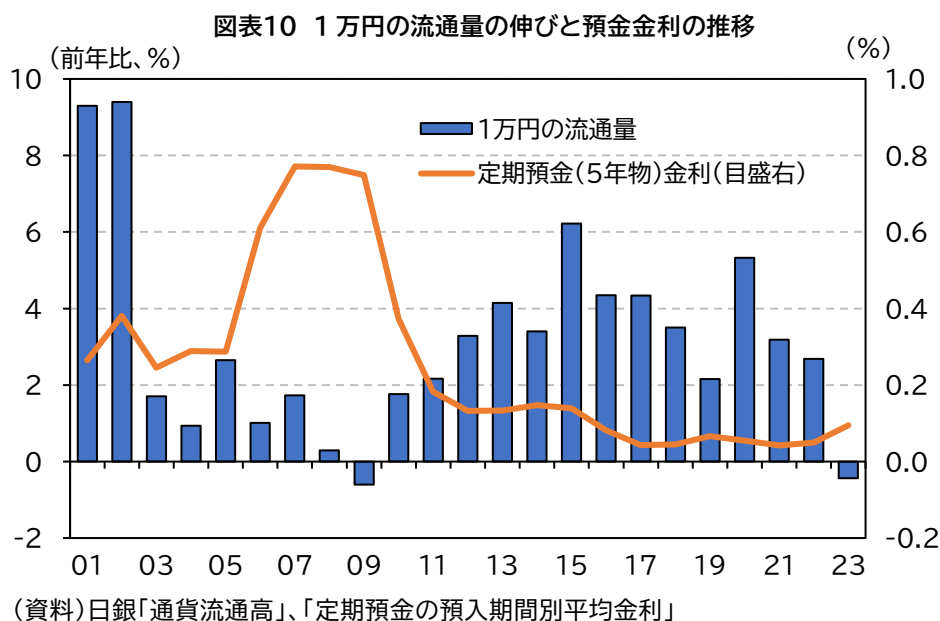
(資料)日本銀行「生活意識に関するアンケート調査(2023 年 3 月)」

⁶ 経済産業省の調査(2018 年)でレジ 1 台におけるレジ現金残高の確認作業は 1 日当たり平均して 25 分ほどの時間を費やしており、1 店舗当たりでは 1 日当たり平均 153 分かかるとされる。

(2) 金融環境の変化の影響

足元では、株価がバブル後最高値を更新したほか、長年にわたって続いてきたマイナス金利政策も解除された。すぐに金利が上昇していく局面になるとは見込まれないものの、金利のある世界が想定されると、手数料など目に見える形のコストではなく、現金を保有し続けることによる機会費用(現金で保有し続けた場合の利益(=ゼロ)と現金以外で保有した場合に得られたであろう利益の差額)を大きく意識させることとなる。

主に紙幣(1 万円)の保有に影響が大きいと考えられることから、1 万円の伸び率と定期預金金利の推移をみると(図表 10)、増加幅が小さくなっている 2006 年～2009 年は預金金利が上昇していた時期に該当する。前頁図表 7 で「金融機関に預金しても利子につかないから」という理由で増加してきた部分については金利が上昇することで現金保有の減少が見込まれると考える。



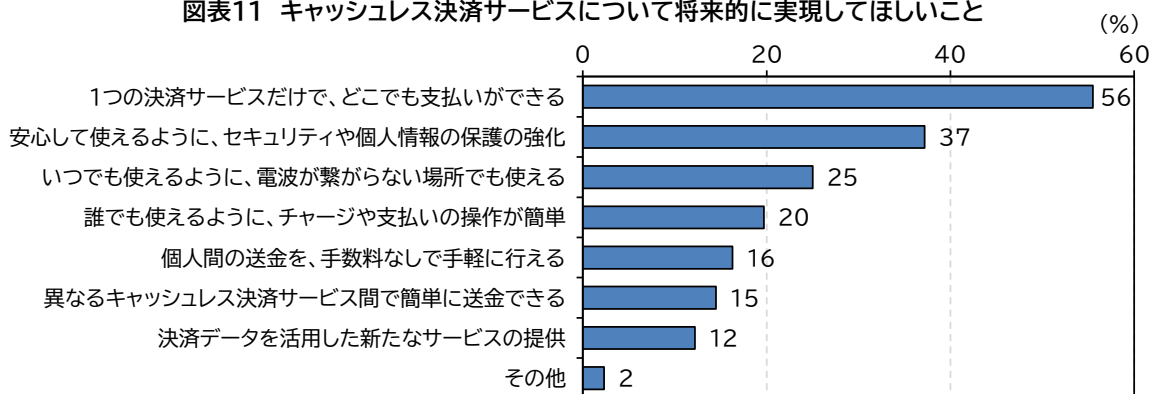
4. キャッシュレス社会の到来に向けて

今後もトレンドとして決済のキャッシュレス化が進むことは必至であり、現金の保有も減っていくものと思われるが、最後にキャッシュレス社会の到来に向けて克服すべき課題について考えたい。

キャッシュレス化が進む中で課題となるのが、個人情報の保護などセキュリティの問題、災害時などオフラインでの利用に加えて、IT リテラシーに不安のある高齢者が取り残されないようにすることがあげられる。

先の財務省のアンケート調査で、キャッシュレス決済サービスについて将来的に実現してほしいと思うこととして、一つの決済サービスでどこでも支払えることやセキュリティ保護(匿名性)、誰でも簡単にオフラインでも使えるなど、“いつでも、どこでも、誰でも、安心して”使える現金に近い決済サービスが求められているのがわかる(次頁図表 11)。

図表11 キャッシュレス決済サービスについて将来的に実現してほしいこと



(資料)財務省「通貨に関する実態調査」(2022 年調査)

こうした課題は世界共通でもあり、各国の中央銀行も CBDC (中央銀行デジタル通貨) に関する取り組みをすすめている⁷。日銀も 2020 年 10 月に「現段階では発行する計画はないものの、しっかり準備しておくことが重要である」という考えのもと、目下実証実験が重ねられているところである (図表 12)。ただし、先行的に実施している海外の取り組みからは、必ずしも CBDC でなければ実現できないことが少ないこと (既存のキャッシュレスサービスでも実現可能) や、プライバシー保護への懸念、オフライン決済サービスの実現の難しさ、民間金融ビジネスとの共存の在り方等課題は山積している。また、すでに導入した国では肝心の国民からの支持が得られず、利用が低迷している実情もあるようである⁸。

図表12 日銀の中央銀行デジタル通貨(CBDC)の取り組み

2020年10月	「中央銀行デジタル通貨(CBDC)に関する日本銀行の取り組み方針」を公表 →「現時点でCBDCを発行する計画はないが、しっかり準備しておくことが重要である」という考え方の下、実証実験等の検討を進めていく方針
2021年3月	「中央銀行デジタル通貨(CBDC)に関する連絡協議会」の設置
2021年4月～ 2022年3月	概念実証フェーズ1(実験環境においてCBDCの基本機能に関する検証)
2022年4月～ 2023年3月	概念実証フェーズ2(フェーズ1で構築した実験環境に周辺機能(保有額制限、送金指図の予約等)を付加した形での検証)
2023年4月～	パイロット実験を実施(リテール決済に関わる民間事業者が参加する「CBDCフォーラム」を設置)

(資料)日銀 HP より作成

日本においては、決済サービスの乱立や預金サービスとのシームレスな連携(オートチャージ機能)など、規格の標準化や事業者間の連携を進めることで解決する部分も多いため、CBDC の検討も含め、課題克服に向けた取り組みが求められる。

(調査部 経済調査チーム 貞清 栄子)

⁷ 国際決済銀行(BIS)が実施するCBDCに関するアンケート調査によれば、回答した86行のうち9割を超える中央銀行がCBDCに関する取り組みを進めている(2022年)としている。

⁸ バハマが2020/10にSand Dollarを導入(紙幣・硬貨に対する割合は2023年9月時点で0.2%)。ジャマイカは2021/8にJAM-DEXを導入(同2024年1月時点で0.1%)。ナイジェリアは21/10にe-Nairaを導入(同0.4%<2023年8月>)。

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

比較政治学の視座からみたアジア主要国

～政治体制・政治制度・政党システム～

<要旨>

2024 年は世界的に「政治の季節」である。あわせると約 20 億人を有権者とする選挙が実施される予定であり、アジア地域でもインドの連邦下院総選挙をはじめ世界の耳目を集める選挙が少なくない。

国政選挙は各国の政治リスクを左右する重要イベントであるが、その分析に際しては選挙と密にかかわる国内政治の仕組みやあり方に関し一定の専門的理解が求められる。特にアジアについていえば、域内の多様性を踏まえるとなおさらである。

各国間の政治構造の差異は、当該国の内政のみならず経済、外交、安全保障にも強く影響する。政治制度はその国の政治的リーダーシップのあり方を規定し、政党システムは政権の安定性を左右する。また、昨今の「民主主義陣営」・「権威主義陣営」間の分断が示すように、政治体制はその国の国際社会における位置づけを決める重要な要素となっている。各国の政治リスクを見極めるには比較政治学の視座が不可欠である。

2024 年は世界的に「政治の季節」である。あわせると約 20 億人を有権者とする選挙が実施される見通しで、これは歴史上かつてなかったことである。最大のイベントは 11 月に予定されているアメリカ合衆国大統領選挙であるが、インドの連邦議会下院総選挙をはじめアジア地域においても世界の耳目を集める選挙が少なくない。

1 月にはバングラデシュで国会総選挙、台湾で大統領選挙と立法委員選挙、2 月にはインドネシアで大統領選挙と国民議会総選挙が実施された。今後、4 月 10 日には韓国で国会総選挙、また 4 月 19 日から 6 月 1 日にかけてはインドで連邦議会下院総選挙（開票は 6 月 4 日）が行われる予定である。加えて、日本やシンガポールでも議会の年内解散・総選挙の可能性がある。

国政選挙は各国の政治リスクを左右する重要イベントであるが、その分析に際しては選挙と密にかかわる国内政治の仕組みやあり方に関し一定の専門的理解が求められる。特にアジアについていえば、歴史・社会・文化等諸条件における域内の多様性を踏まえるとなおさらである。そこで、本稿では政治体制、政治制度、政党システムといった比較政治学の基礎的概念にふれたうえで、アジア主要 14 か国（日本、中国、韓国、台湾、シンガポール、タイ、マレーシア、インドネシア、フィリピン、ベトナム、ミャンマー、カンボジア、バングラデシュ、インド）を主な対象として、政党システムのあり方を中心に、各国の政治構造を概観する。

1. 政治体制

政治体制とは「政治システムのなかで資源を配分し、紛争を解決するための公式および非公式の規範ないしルール」の体系のことをいう。現存する政治体制は、「民主主義体制」と「非民主主義

体制」(「権威主義体制」とも)に大別されるが¹、両者の間には明瞭な境界線があるわけではない。

政治体制としての民主主義については、米国の政治学者ロバート・ダール(1915～2014)の「ポリアーキー論」がよく知られている。ダールは、民主主義の要件として、①組織を形成し参加する自由、②表現の自由、③投票の権利、④公職への被選出権、⑤政治指導者が民衆の支持を求めて競争する権利、⑥多様な情報源、⑦自由かつ公正な選挙、⑧政府の政策を投票あるいはその他の要求の表現に基づかせる諸制度を挙げたうえで、それらに基づき「政治参加／包摂」(民主化)と「自由化／異議申し立て」(自由化)という2つの次元を設定した²。

ダールによる以上の概念設定は図表1として表現される。「ポリアーキー」は、図の最右上に位置する、完全ではないにせよ一定程度民主化され、かつ自由化された体制のことをいう。一般的には「民主主義体制」あるいは「自由民主主義体制」といわれているものである³。

一国の民主主義度合いを定量的に示す試みとしては、英エコノミスト・グループ傘下の調査機関エコノミスト・インテリジェンス・ユニット(EIU)による Democracy Index(「民主主義指数」)や、スウェーデンのヨーテボリ大学政治学部に置かれている V-Dem 研究所による V-Dem Democracy Index、米国の NGO フリーダムハウスによる Political Rights／Civil Liberties のスコアなどが知られている。いずれもダールのポリアーキー論の影響が色濃くみられ、それらが示す指数やランキング、分類にはさほど大きな違いはない。

上述のうち、EIU の 2023 年版「民主主義指数」によれば、アジア主要国のうち「完全な民主主義」に分類されるのは、日本、韓国、台湾の3か国のみである。一方、中国、ベトナム、ミャンマー、カンボジアは「完全な民主主義」とは対極にある「権威主義」とされ、その他の国はその中間に位置付けられている(バングラデシュは「混合体制」、その他は「欠陥のある民主主義」)。

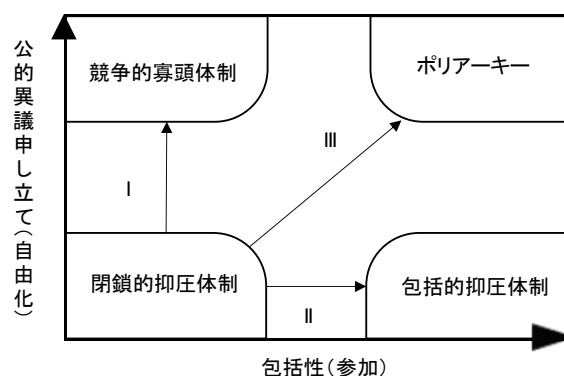
2. 政治制度

(1) 行政府と立法府の関係

政治制度のあり方には、いくつかの切り口があるが、行政府と立法府の関係を基準とした場合、行政府と立法府が権力を共有する「権力の融合」システムである「議院内閣制」、行政府と立法府が相互に独立し、従属関係にない「権力の分立」システムである「大統領制」、そして、両者を折衷した二頭政的制度である「半大統領制」という3つの基本タイプがある⁴。

次頁図表2は、それぞれの制度の主な特徴を比較したものである。

図表1 ダールの「ポリアーキー」



(資料) ロバート・A・ダール『ポリアーキー』三一書房、1981年、11頁参照

¹ 篠原一／永井陽之助『現代政治学入門 第2版』有斐閣、1984年、194頁。

² ロバート・A・ダール『ポリアーキー』三一書房、1981年、5～14頁。

³ ダールが「民主主義」という表現を避け、あえて「ポリアーキー」という造語を用いるのは、「民主主義」という用語が理念と体制という二面性をもっているためである。

⁴ 真柄秀子／井戸正伸『比較政治学』放送大学教育振興会、2000年、21～28頁。

図表 2 議院内閣制、大統領制、半大統領制

議院内閣制	大統領制	半大統領制
・首相と内閣は議会により選出。 ・首相と内閣は議会に対し責任を負う。 ・首相は「集団的首長」。首相の優位度合いは国毎に様々ながら、集団的意思決定がなされる。 ・儀礼的役割と政策的役割は 2 人の異なった個人により担われる。国家元首は世襲君主の場合と大統領の場合がある。 ・長所: ①一般論としては、立法はより迅速。②議会は不信任投票により首相を退陣させることが可能。③議会経験の長い指導者が首相に就くことが多い。 ・短所: 小党による連立政権の場合、政治は不安定化し政権交代が頻発。	・行政府の首長である大統領は国民により直接選出。 ・大統領の任期は固定的。 ・大統領は「非集団首長」。閣僚は大統領のアドバイザーにすぎない。 ・政治権力と象徴的権威の双方が大統領という 1 人の個人に集中。 ・長所: 行政府の長の選出はより民主的。 ・短所: ①大統領の政党と議会多数派の政党が異なる場合、大統領は困難に直面(分割政府)。②大統領が行政権を一手に握る勝者総取りの仕組みのため社会の分断を悪化させる可能性を孕む。③議院内閣制よりも独裁を生み出す確率が高い。	・大統領は直接あるいは間接選挙により選出。 ・大統領は首相と権力を共有。 ・大統領は議会から独立しているが単独で統治を行う機能を有さない。首相と内閣は大統領から独立している一方、議会に依存。 ・大統領と首相が基盤とする政党を異にする「コアリション」という状況が生まれることがある。

(資料) 真柄秀子／井戸正伸『比較政治学』放送大学教育振興会、2000 年、21～28 頁など参照

アジア主要国をみると、議院内閣制は、日本、シンガポール、タイ、マレーシア、インドで、大統領制は、韓国やインドネシア、フィリピンで採用されている。なお、シンガポールやインドにも大統領が置かれているが、国家元首とはいえ、その性格は儀礼的なものにすぎず、大統領制の国とはみなされない。

半大統領制は、アジア主要国では総統(大統領)と行政院長(首相)が併存する台湾で採用されている。ただし行政院長は立法院の同意なしに総統によって直接任命される。その点、大統領の所属と異なる議会多数派から首相が選ばれることのあるフランス(任命権限は大統領)の半大統領制に比べると、台湾のほうがより大統領制に近い。なお、韓国にも国務総理(首相)が設置されているが、その権能は大統領の補佐にすぎず、韓国を半大統領制の国とみなすことはできない。

以上は政治制度を行政府と立法府の関係から類型化したものであるが、そのいずれにもあてはまらないケースも存在する。たとえば共産党一党独裁の国家が挙げられ、そこでは「民主集中制」の名の下、権力は党指導部に集中している。アジア主要国では、中国とベトナムが該当する。

その他をみると、ミャンマーは、2021 年のクーデタを機に大統領制が廃され、再び軍部独裁の下にある。カンボジアは、形式的には議院内閣制を採用しているとはいえ、実態的にはフン一族(フン・セン前首相(本稿執筆時点では上院議長に就任見通し)、フン・マネット首相、フン・マニー副首相)による個人独裁下にある。

(2) 一院制議会と二院制議会

議会制度をもつ国は、議会が文字どおり 1 つだけの一院制の国と、一般に「上院」と呼ばれる第二院を有する二院制の国にわけられる。第二院の議員は直接選挙のほか任命や世襲、間接選挙を通じ選ばれることもある。通常、第二院は規模が小さく、権限は弱い⁵。

列国議会同盟(IPU)の HP によれば、一院制を採用しているのは 112 か国、対して二院制を採用しているのは 78 か国であり(2024 年 3 月 25 日閲覧)、世界的には一院制の国のほうが多い。だがアジア主要国をみると、日本、タイ、マレーシア、フィリピン、カンボジア、インドで二院制が採用されており、一院制と二院制の国の数はほぼ拮抗している。

⁵ 真柄秀子／井戸正伸・前掲、30～32 頁。

(3) 単一制と連邦制

政治制度は、中央政府と地方政府の関係を基準として、**単一制国家**と**連邦制国家**に区分することができる。単一制国家では、中央政府の地方政府に対する優位が特徴となっている。一方、連邦制国家では、連邦政府と地方政府の間に支配・従属関係はない⁶。

アジア主要国では、マレーシアとインドが連邦制国家として知られる⁷。ただし、連邦制国家であることは必ずしも分権的であることを意味しない。連邦制国家では連邦政府と地方政府との間における権限分割が憲法に明記されるが、分割方法は国毎に異なり、ほぼすべての権限が連邦に属するケースにおいては、州が立法できる事項は限られるからである。また、政党政治のあり方も重要であり、連邦レベルの与党と州レベルの与党が同一の場合、分権性は希薄化する⁸。

(4) アジア主要国の政治制度

以上でみた政治制度の分類にしたがってアジア主要国を比較したのが、図表 3 である。

政治制度には様々な組み合わせがあるが、ひとついえることは、政治制度は政治体制のあり方を決定づけるものではない、ということである。たとえば、同じ自由民主主義体制に分類されるといっても、日本は「議院内閣制・二院制・単一制」であるが、韓国は「大統領制・一院制・単一制」、台湾は「半大統領制・一院制・単一制」と三者三様である。一方、カンボジアは日本と同じく「議院内閣制・二院制・単一制」を採用するが、自由民主主義体制とは程遠い。

加えていえば、政治制度を政治リスクと単純に結びつけることもできない。政治制度は憲法をはじめとする法令によって規定されるが、法が正しく機能していなければ意味をなさないからである。したがって、政治リスク分析に際しては、当該国において「法の支配」が確立しているかどうかを見極めることも重要である。

図表 3 アジア主要国の政治制度

国名	議院内閣制／ 大統領制	一院制／ 二院制	単一制／ 連邦制
日本	議院内閣制	二院制	単一制
中国	(民主集中制)	一院制	単一制
韓国	大統領制	一院制	単一制
台湾	半大統領制	一院制	単一制
シンガポール	議院内閣制	一院制	単一制
タイ	議院内閣制	二院制	単一制
マレーシア	議院内閣制	二院制	連邦制
インドネシア	大統領制	一院制	単一制
フィリピン	大統領制	二院制	単一制
ベトナム	(民主集中制)	一院制	単一制
ミャンマー	(大統領制)	(二院制)	連邦制
カンボジア	議院内閣制	二院制	単一制
インド	議院内閣制	二院制	連邦制
バングラデシュ	議院内閣制	一院制	単一制

(資料) 日本外務省、IPU、粕谷祐子『比較政治学』ミネルヴァ書房、2014 年、203 頁

⁶ 岩崎美紀子『比較政治学』岩波書店、2005 年、88～89 頁。

⁷ インドネシアは、1949 年におけるオランダからの独立当初、インドネシア共和国など複数の国で構成される連邦制国家だったが、1950 年にすべての構成国がインドネシア共和国に合流し、同年公布の共和国暫定憲法の下で連邦制は廃止された(古田元夫『東南アジア史 10 講』岩波書店、168～169 頁)。

⁸ 岩崎美紀子・前掲、90～93 頁。

3. 政党システム

イタリア出身の政治学者ジョヴァンニ・サルトーリ(1924～2017)による最小限定義によれば、政党とは「選挙を通じて候補者を公務に就けさせるすべての政治集団」⁹のことをいう。

サルトーリは、古典的名著『現代政党学』(原著 1976 年)のなかで、議会における政党数を基準に政党システムを大きく「非競合的システム」と「競合的システム」に二分している¹⁰。

うち非競合的システムは、1 つの政党だけが存在し、かつ存在が許されている「1 党制」と、弱小政党の存在は認められるものの、公式にも事実上も覇権を握っている政党との競合を許さない「ヘゲモニー政党制」にわかれる。アジア主要国をみると、ベトナムの政党システムは 1 党制¹¹、中国、カンボジア、バングラデシュはヘゲモニー政党制に分類できる。とはいえ 1 つの政党に権力が集中しているという点で両者の間には実質的に大きな違いはない。

競合的システムは、「1 党優位政党制」、「2 党制」、「限定的=穏健な多党制」、「分極的多党制」、「原子化政党制」の 5 つのタイプからなり、以下のとおり定義づけられる¹²。

1 党優位政党制： 主要政党が一貫して投票者の多数派に支持されている政党制。政権交代は事実上めったに発生しないが、主要政党が絶対多数議席を失うと別の政党システムに変わる。

2 党制： 競合する 2 大政党の一方が単独で議会の過半数を獲得することによって政権交代が行われる確かな可能性のある政党制。

限定的=穏健な多党制： 有意な政党の数が 3～5 で、それらの政党間のイデオロギー的距離が比較的小さく、各政党が求心的に競合しつつ政党連合を志向する政党制。

分極的多党制： 政党数が 5 ないしは 6 以上で、「反体制政党」の存在、政府の左右に位置する相互に排他的な野党勢力の存在、政治システムの分極化と遠心化といった特徴をもち、政治的不安定化の危険を孕む。

原子化政党制： 他の政党に対し抜きん出た実績をもつ政党が 1 つもない多政党状況。

以下では、サルトーリの議論にしたがって競争的な政党システムを有するアジア主要国(日本を除く)の政党システムを概観していくが、その前に、分類に際しての計算ルールを定めておく。

サルトーリの政党システム論においては、議会内における「政党数」が重要である。ここでいう政党とは「有意な政党」であり、政治的に意味をもたない小党は無視される。しかし、ある政党について、その有意・無意を識別するのは甚だ困難である。サルトーリはこれを明確にするための「無意基準」を確立する必要があると主張する。一方で、機械的に、具体的にいえば、しばしば用いられる「5%基準」にしたがって、選挙における得票率もしくは獲得議席率が 5%未満の政党を「無意」とすることに否定的で、小党であっても政権担当の可能性や連合形成の可能性がある場合は有意な政党とすべきであり、政党毎に詳しく調べる必要があると論じている¹³。しかし、そうした定性的

⁹ 篠原一／永井陽之助・前掲、123～124 頁。

¹⁰ サルトーリは政党の存在しない「無党制」の国家についても言及している。1 つは「政党なき国家」であり、議会政治を行っていない政党以前の国家にみられる。もう 1 つは「反政党国家」で、以前に存在していた政党を抑圧し、反政党の立場をとったり反政党主義のドクトリンを表明したりしている国家である(ジョヴァンニ・サルトーリ『現代政党学』早稲田大学出版部、2000 年、69 頁)。

¹¹ 坪井善明『ヴェトナム新時代』岩波書店、2008 年 88～123 頁など参照。

¹² サルトーリ・前掲、2000 年、篠原一／永井陽之助・前掲、135～136 頁など参照。

¹³ サルトーリ・前掲、211～218 頁。

作業に基づく分類には必然的に恣意性が伴う。したがって、本稿では、サルトーリの上述の見解にもかかわらず、議会において 5%以上の議席占有率を有している政党を機械的に「有意な政党」としてカウントする。また、議論の単純化のために、サルトーリの議論を踏まえつつ図表 4 のとおり緩やかな定義を行う。

なお、政党システムの分類には、直近 4 回の国政レベルでの議会総選挙の公式結果（議席占有率）を用い、二院制を採用する国については下院のみを対象とした。また、大統領制もしくは半大統領制を採用する国に関しては大統領選挙の結果も付した。

図表 4 本稿における政党システム分類のおおまかなルール

- | | |
|-----------|---|
| 1 党優位政党制: | 第1党の議席占有率が一貫して50%以上。 |
| 2 党制: | 第1党と第2党の合計議席占有率が80%以上で、かつ1度でも政権交代が起こっている。 |
| 穏健な多党制: | 第1党の議席占有率が20%以上50%未満で、かつ有意な政党の数が3～5。 |
| 分極的多党制: | 第1党の議席占有率が20%以上50%未満で、かつ有意な政党の数が6以上。 |
| 原子化政党制: | 第1党の議席占有率が20%未満。 |

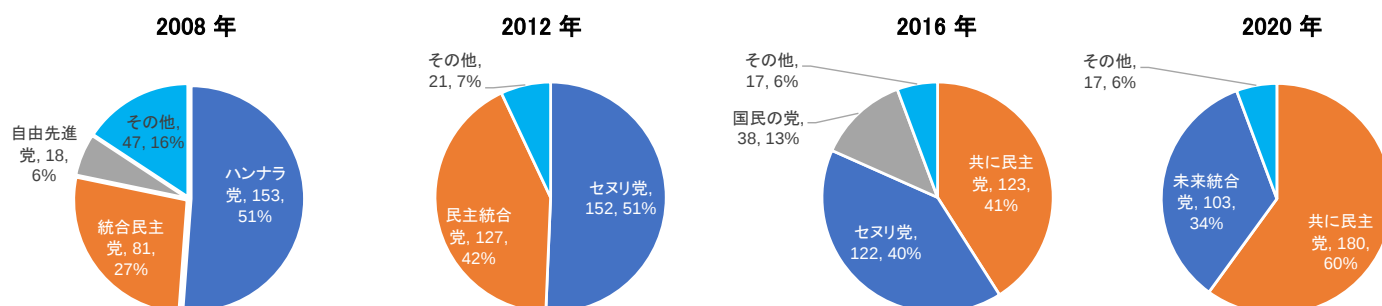
4. アジア主要国の政党システム

(1) 韓国（大統領制／一院制／単一制国家）

韓国の政党システムは保守・革新（進歩）の 2 大政党による 2 党制である。同国では保革問わず政党の再編が頻繁に行われるため政党名は定着しないものの、親米・反北で、地域的には東南部（慶尚地域）を地盤とする保守政党（「ハンナラ党」「セヌリ党」「未来統合党」などを経て「国民の力」と、反米・親北で、西南部（全羅地域）を金城湯池とする革新（進歩）政党（「統合民主党」などを経て「共に民主党」という 2 大政党による政権交代が、1987 年の民主化以降、繰り返されてきた。

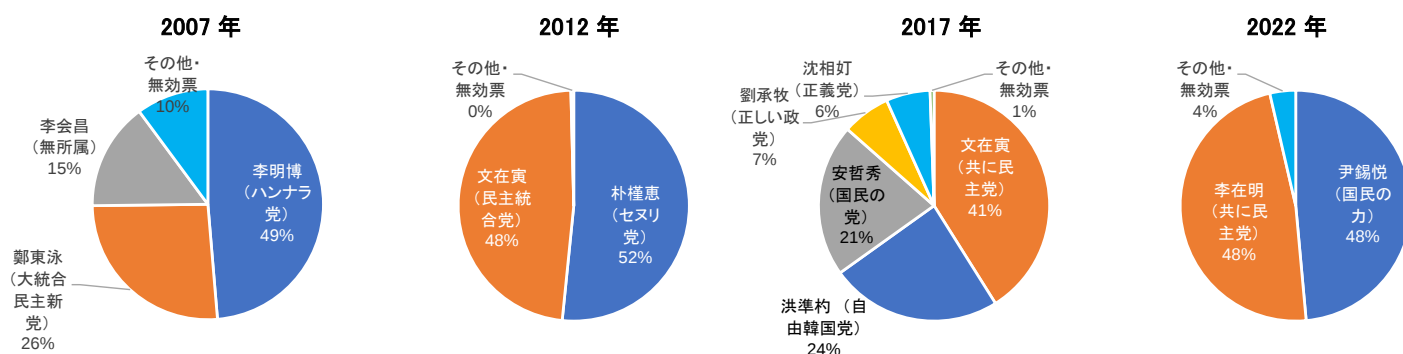
立法府である国会は一院制で、4 年毎に総選挙が実施される一方（解散はない）、大統領の任期は 5 年である（再選禁止）。そうした国会総選挙と大統領選挙のサイクルの違いにも起因して、大統領の支持政党と国会の多数党が異なることは珍しくない。たとえば現職（執筆時点）の尹錫悦大統領の支持基盤は保守系の「国民の力」であるが、国会内における最大政党は文在寅前政権を支えた革新系の「共に民主党」であり、行政府と立法府の間で「ねじれ」が生じている。なお、同国では 2024 年 4 月に国会総選挙を控えており、これを機にねじれは解消される可能性がある。

図表 5 国会総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



（資料）Wikipedia など参照

図表 6 大統領選挙の得票率



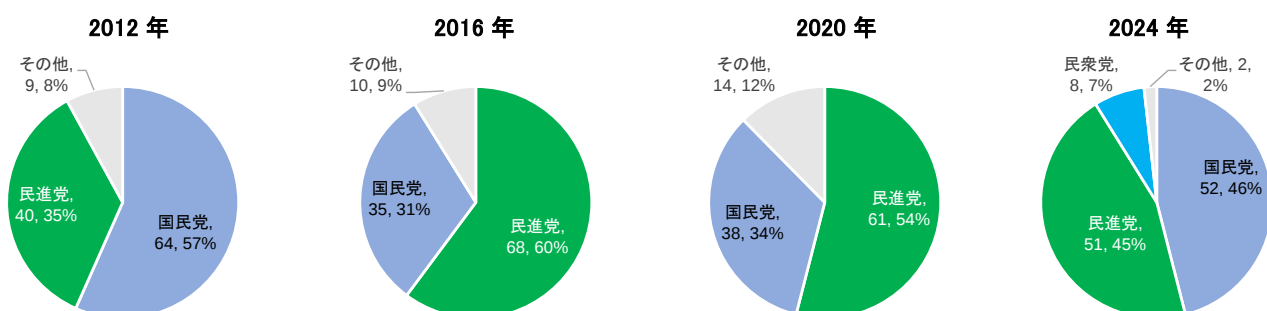
(資料) Wikipedia など参照

(2) 台湾（半大統領制／一院制／単一制国家）

台湾では「国家認同」(ナショナル・アイデンティティ)のあり方を主たる対立軸とした 2 党制が定着している¹⁴。2 党とは、本省人(戦前からの台湾人およびその子孫)を中心に、国民党一党独裁に対する反体制運動から出発した民主進歩党(民進党)と、大陸中国に源流をもつ外来の中国国民党(国民党)である。民進党が台湾の自立性を強調するのに対し、国民党は大陸中国に対し融和的な姿勢を示す傾向が強い¹⁵。民進党が国民党から史上初めて政権を奪った 2000 年以降、同国では両党間での政権交代が繰り返されてきた。なお、近年第 3 勢力として台湾民衆党(民衆党)が台頭しているが、同党は指導者である柯文哲主席の個人人気に依存するところが大きい。

2024 年 1 月 13 日に行われた総統(任期 4 年、3 選禁止)選挙では、与党・民進党の賴清徳候補が約 4 割の票を得て、野党・国民党および民衆党の候補を退け当選を果たし、民進党が 3 期連続で政権を担うことになった。一方、同日実施の立法委員(任期は 4 年)選挙では国民党が過半にはとどかなかったものの議席数で民進党を上回って第 1 党となり、総統府(行政府)と立法院(立法府)の間でねじれが生じた。その結果、議会運営では第 3 党である民衆党が「要の党」として重要性を高めることとなった。

図表 7 立法委員選挙の政党別議席獲得数および議席占有率

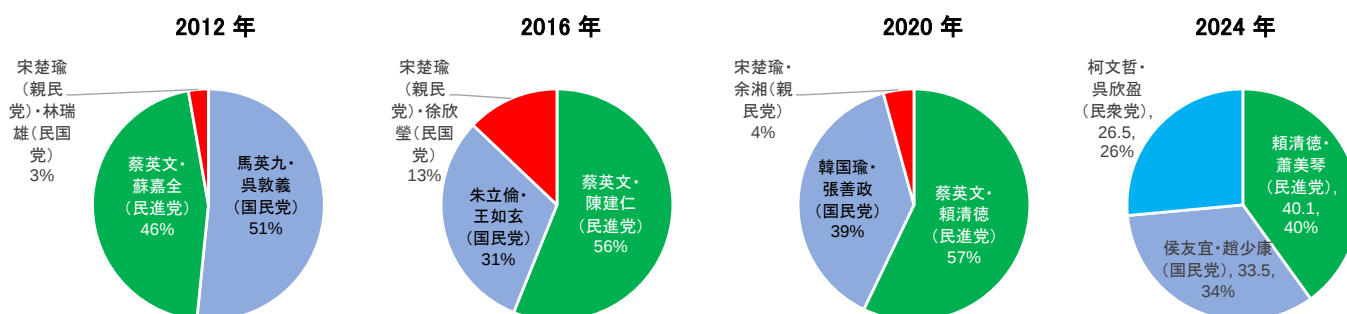


(資料) Wikipedia など参照

¹⁴ 林成蔚「台湾の政党政治と保守政党」(若林正丈／家永真幸編『台湾研究入門』東京大学出版会、2020 年)、295～312 頁。

¹⁵ 村上和也「中華民国(台湾)における政治体制の移行:権力闘争と「統独」問題を中心にして」(「北大法学研究科ジュニア・リサーチ・ジャーナル」, 4)所収)、1997 年を参照。

図表 8 総統選挙の得票率



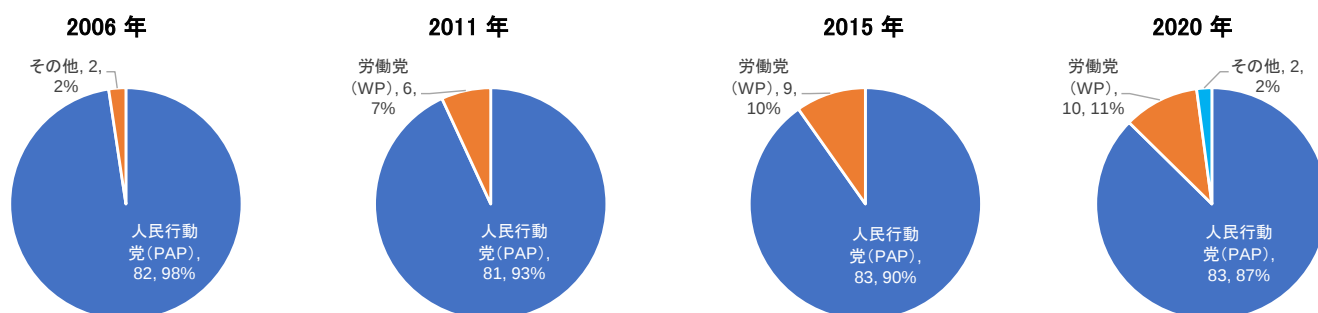
(資料) Wikipedia など参照

(3) シンガポール（議院内閣制／一院制／単一制国家）

1965 年におけるマレーシア連邦からの分離・独立以来、同国では人民行動党 (PAP) が一貫して与党の地位にある。しかしながら、2000 年代以降、選挙は不十分ながらも競争的になり、また、野党・労働党 (WP) が国会 (任期 5 年、解散あり) 内で議席を伸ばし続けており、その政党システムはヘゲモニー政党制から 1 党優位政党制にすでに移行しているといえる。

PAP の議席占有率、得票率はともに低下傾向にあるとはいえ、PAP に有利に作用する「集団選挙区制」という特殊な選挙制度を背景に、直近でも議席の約 9 割は同党に占められている。なお、次回総選挙は 2025 年までの実施とされているが、2024 年中の早期解散・総選挙の可能性もある。

図表 9 国会総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



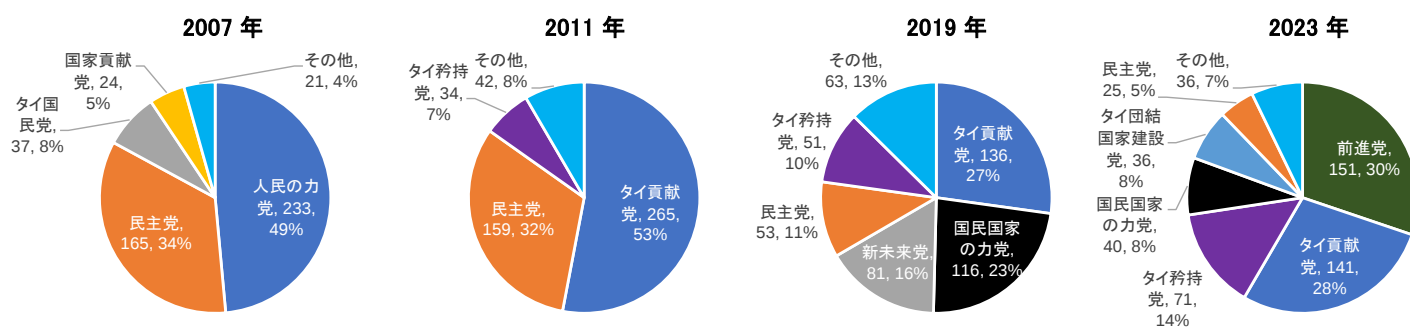
(資料) Wikipedia など参照

(4) タイ（議院内閣制／二院制／単一制国家）

同国では 2014 年の軍事クーデタ直前まで、北部と東北部を地盤とするタクシン派政党「人民の力党」(事実上の前身はタイ愛国党)と、首都圏を地盤とする反タクシン派の民主党を 2 大政党とする 2 党制だった。だが軍政を経た 2019 年の民政移管後の出直し選挙では、「タクシン対反タクシン」という従前の対立軸に、「反軍対親軍」という軸が加わったことで、多党制的状況が生じた。

2023 年の下院 (人民代表院。任期は 4 年、解散あり) 総選挙では、王室改革などを訴え若年層から票を集めた前進党が第 1 党となったが、同党を排除するかたちで、第 2 党でタクシン派のタイ貢献党を中心に、タイ矜持党や親軍の「国民国家の力党」など全 11 党からなる大連立政権が形成された。同政権は雑多な勢力の寄せ集めにすぎず構造的に脆く不安定である。現在の同国の政党システムは分極的多党制に位置づけられる。

図表 10 下院総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



(資料) Wikipedia など参照

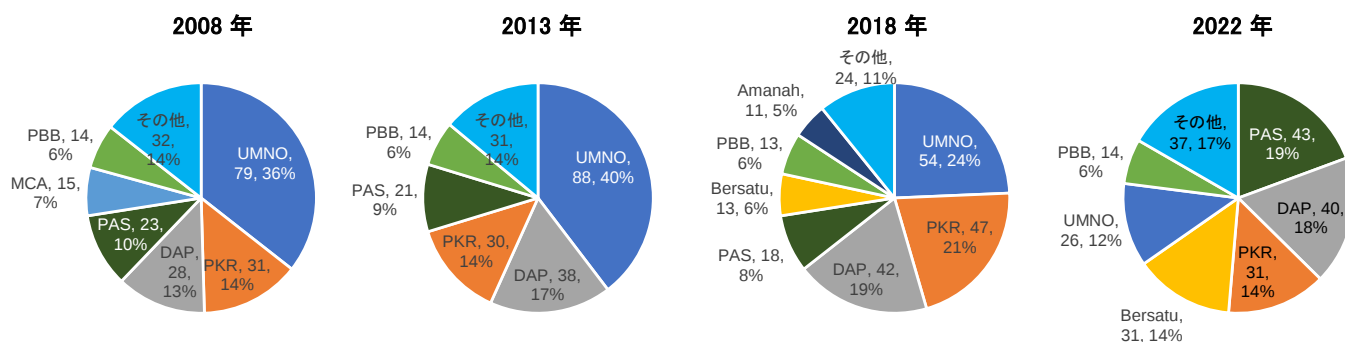
(5) マレーシア (議院内閣制/二院制/連邦制国家)

多民族(マレー系、華人系、インド系)、多宗教(多数派であるマレー系はほぼイスラム教徒)、マレー半島とボルネオ島北部にわかれる東西間の地理的断絶などを反映し、マレーシアには数多くの政党が存在する。そうしたなか、同国では選挙や議会運営に際し、政党は通常「政党連合」を形成するが、近年、政党連合は頻繁に組み換えが生じており、不安定化している。

2018 年の連邦議会下院(任期 5 年、解散あり)総選挙による史上初の政権交代が起こるまで、同国の政党システムは、マレー系の統一マレー組織(UMNO)を中心としつつ、華人系のマレーシア華人協会(MCA)、インド系のマレーシア・インド人会議(MIC)が参加する政党連合「国民戦線」(BN)による事実上の 1 党優位政党制だった。しかし、同選挙において人民公正党(PKR)、民主行動党(DAP)、国家信託党(Amanah)、マレーシア統一プリブミ党(PPBM)からなる野党連合「希望連盟」(PH)が勝利したことで BN による事実上の 1 党優位政党制は終焉した。

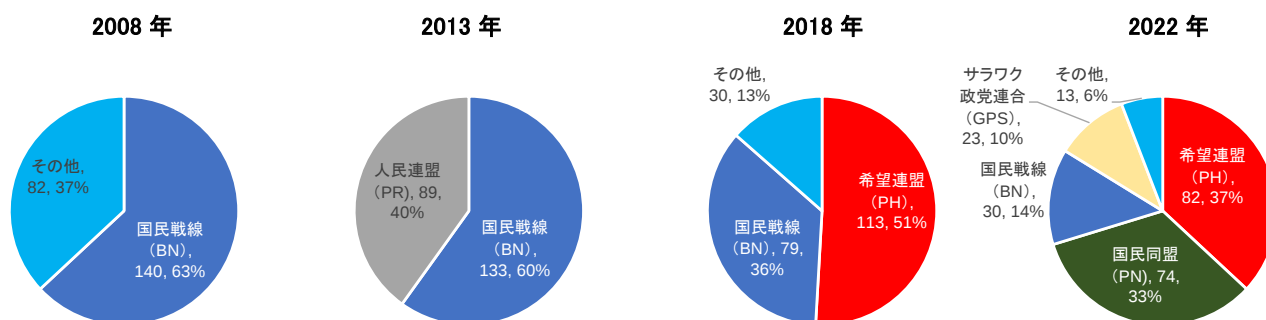
2022 年の連邦下院総選挙では主に 4 つの政党連合間で議席が争われた。その結果、政党連合別議席数で第 1 位は PH、第 2 位は「国民同盟」(PN。中核は議会第 1 党でイスラム主義政党の全マレーシア・イスラム党(PAS))、第 3 位は BN となった。しかし、最終的には PN が排除される格好で、PH、BN など 4 つの政党連合および政党からなる挙国一致政権が成立した。現与党連合を主導する PH は、第 2 党で華人主体の社会民主主義系政党 DAP と、第 3 党でアンワル首相の個人色が強いリベラル系政党 PKR という共通性の乏しい政党間の妥協の産物であり、その構造は脆弱かつ不安定である。現行の同国の政党システムは分極的多党制に分類される。

図表 11 連邦下院総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



(資料) Wikipedia など参照

図表 12 連邦下院総選挙の政党連合別議席獲得数および議席占有率



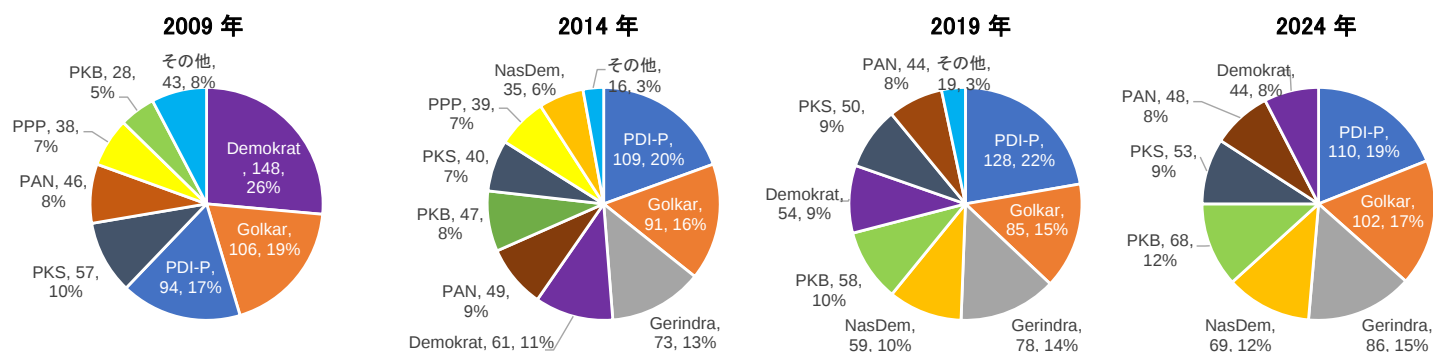
(資料) Wikipedia など参照

(6) インドネシア (大統領制／一院制／単一制国家)

インドネシアの政党は、世俗主義政党 (闘争民主党 (PDI-P)、ゴルカル (Golkar) など) とイスラム主義政党 (民族覚醒党 (PKB)、福祉正義党 (PKS) など) に大きく分けられる。2024 年 2 月 14 日に大統領選挙とともに行われた国民議会総選挙での議席獲得数上位 3 党をみると、首位は PDI-P、2 位は僅差でゴルカル、3 位はグリンドラ党 (大統領選での勝利が 3 月 20 日に正式確定したプラボウォ・スビアント国防相を指導者とする政党) であったが、いずれの政党も議席占有率は 2 割にとどかなかった。なお、今回の総選挙において国民議会での議席獲得に必要とされる 4% という最低得票率を満たした政党は全部で 8 党だったが、同国にはそれ以外にも非常に多くの政党が存在する。つまり、同国の政党システムは原子化政党制に近い分極的多党制といえる。

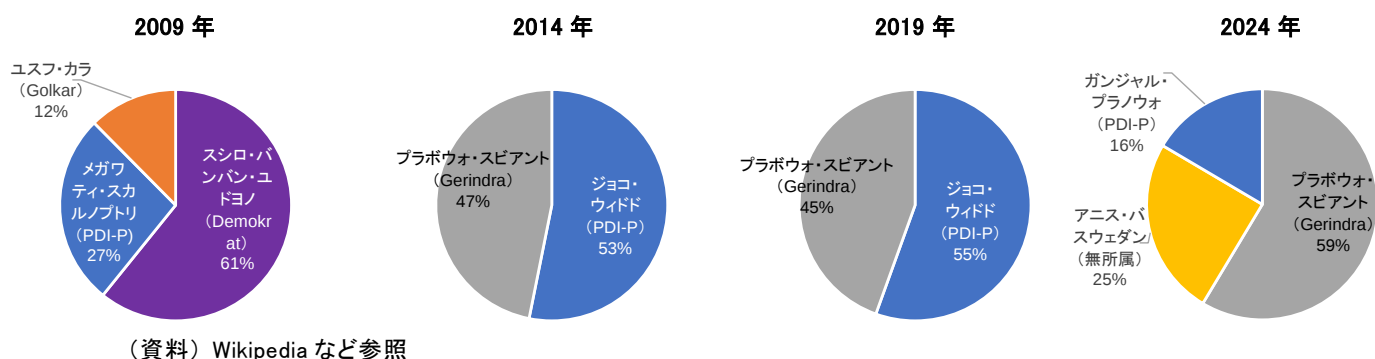
そうしたなか、政治は政党ではなく大統領を中心に展開している。国民議会では大統領の所属政党を中心とする連立与党が組成されるのが常態化しており、ジョコ現政権下では、大統領が属する PDI-P が、ゴルカルやグリンドラ党、PKB、ナスデム (NasDem) など主要政党と大連立を組んでいる。また、今回の大統領選に際し、プラボウォ氏は、グリンドラ党のほか、ゴルカルや国民信託党 (PAN) などからも支持を調達しており、10 月に始まる国民議会ではプラボウォ支持政党が過半の議席を占めるものと予想される。一方、大統領選挙でガンジャル・プラノウォ前中部ジャワ州知事を支持した最大与党 PDI-P は下野が必至の情勢である。

図表 13 国民議会総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



(資料) Wikipedia など参照

図表 14 大統領選挙の得票率

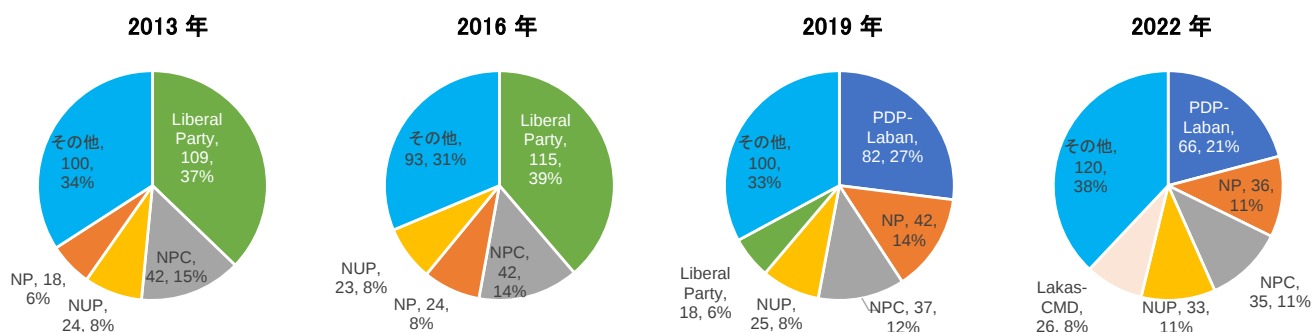


(資料) Wikipedia など参照

(7) フィリピン (大統領制/二院制/単一制国家)

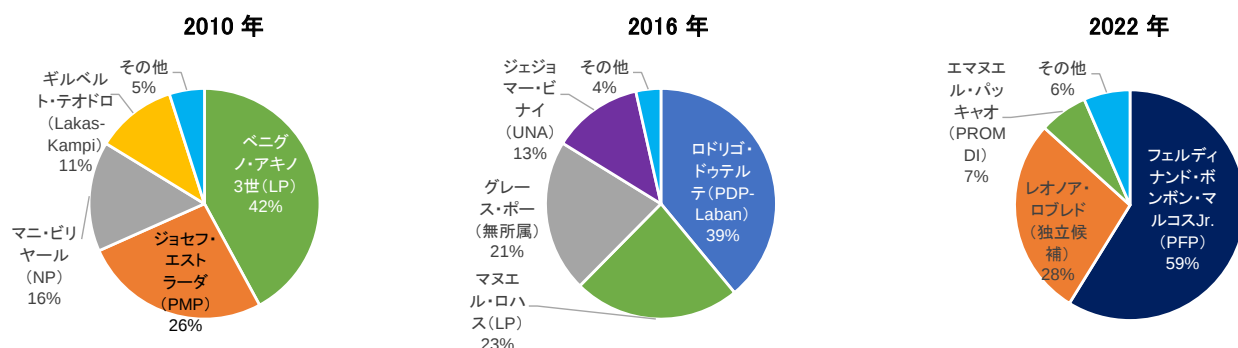
同国の議会では小政党が乱立しており、その政党システムは原子化政党制に近い分極的多党制といえる。直近 2022 年の下院 (任期 3 年、解散なし) 総選挙の結果をみると、最大政党のフィリピン民主党・国民の力 (PDP-Laban) でさえ議席占有率は 2 割程度にすぎず、上位 3 政党の議席数を合算しても過半にとどかない。同国では、政党のまとまりが弱く、政治の単位はあくまで政治家個人¹⁶である。また議員は党籍を頻繁に変更する傾向にあるなど¹⁷、総じていえば政党政治は未熟な段階にある。

図表 15 下院総選挙の政党連合別議席獲得数および議席占有率



(資料) Wikipedia など参照

図表 16 大統領選挙の得票率



(資料) Wikipedia など参照

¹⁶ たとえば、マルコス現大統領が属する政党はフィリピン連邦党 (PFP) という小党であるが、2022 年の大統領選に際しては Lakas-CMD や PDP-Laban など主要政党の協力を取り付けることで勝利した。

¹⁷ 川中豪「中央政治」『フィリピンを知るための 64 章』明石書店、2016 年、207～211 頁。

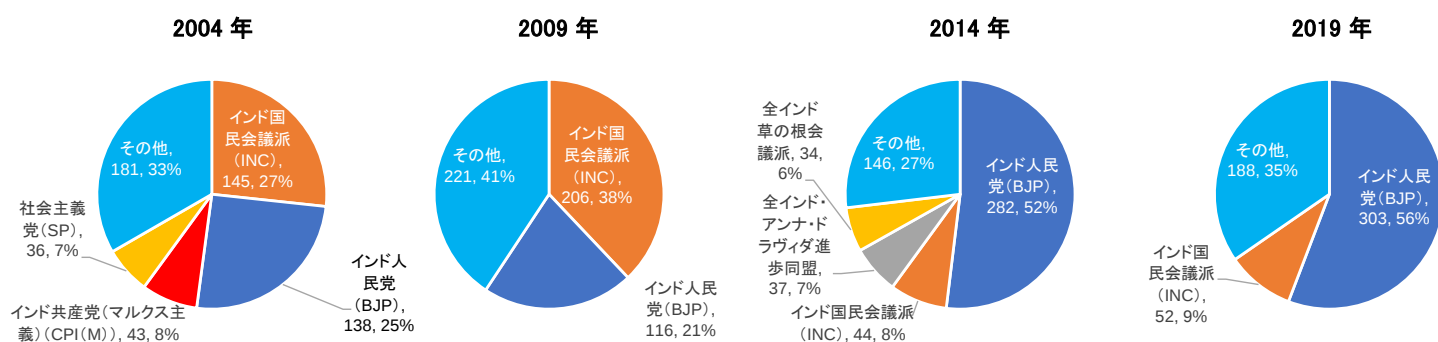
(8) インド（議員内閣制／二院制／連邦制国家）

広大な国土や、宗教・言語・エスニシティなどにおける多様性、カースト制度の存在、連邦制の採用などを反映し、インドには数多の政党が存在するが、全国政党といえるのは、ヒन्दゥー至上主義を掲げる非営利団体を支持母体とする右派政党、インド人民党 (BJP) と、英植民地支配下の 1885 年に成立した中道左派政党のインド国民会議派 (INC、CONGRESS 党とも) くらいである¹⁸。選挙において両党はいずれも地域政党と「政党連合」を組む。

同国の政党システムは、1990 年代から 2000 年代半ばにかけ、BJP の台頭、INC の凋落により、INC による 1 党優位政党制から両党が概ね拮抗する 2 党制に移行した。2019 年の連邦議会下院（任期 5 年、解散あり）総選挙では、BJP が前回に続き過半を確保するとともに第 2 党である INC に大差をつけて勝利した。また、政党連合単位でみると、BJP を中核とする国民民主連合 (NDA) が議席全体の 3 分の 2 近くを占める一方、INC 率いる統一進歩連盟 (UPA) は 2 割弱にとどまった。現在の同国の政党システムは、2 党制と BJP による 1 党優位政党制の間にあるといえる。

同国では 2024 年 4 月 19 日から 6 月 1 日にかけて連邦下院総選挙が予定されている。総選挙に向け、2023 年 7 月、INC の主導の下、全インド草の根会議派 (AITC) やドラヴィダ進歩党 (DMK) など野党 26 党からなる政党連合「インド国家発展包括連合」(INDIA) が成立した。もっとも、以上の 3 政党のほかは連邦下院議席数が 1 桁の弱小政党ばかりであり、また成立早々から政党連合内部の対立の深刻化が報じられている。以上を踏まえると、6 月 4 日に一斉開票される次回総選挙では、BJP による 1 党優位政党制の確立が確認される可能性が高いとみられる。

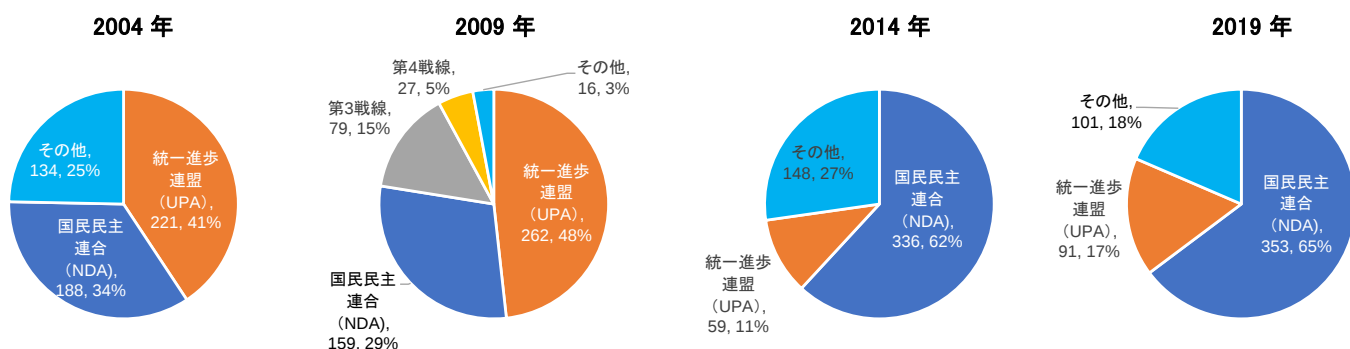
図表 17 連邦下院総選挙の政党別議席獲得数および議席占有率



(注) 2019 年については、同年 8 月に行われたタミル・ナドゥ州選挙区での DMK の獲得議席 1 を含む

(資料) Wikipedia など参照

図表 18 連邦下院総選挙の政党連合別議席獲得数および議席占有率



(注) 2019 年については、同年 8 月に行われたタミル・ナドゥ州選挙区での UPA (DMK) の獲得議席 1 を含む

(資料) Wikipedia など参照

¹⁸ 近藤正規『インドーグローバル・サウスの超大国』中央公論新社、2023 年、7～26 頁。

5. カントリー・リスクと政治

「カントリー・リスク」は、広くクロスボーダー・ビジネスを行ううえで最も重要なリスク・ファクターの 1 つであり、実務的には、ある「国」の債務支払いの「能力」および「意思」に関する信用リスクのことを指す。経済リスクや財政リスクに比べ、政治リスクを客観的・定量的に評価するのは容易ではない一方、政治体制の安定性や法の支配といった政治的要素が、カントリー・リスクを構成する債務支払いの「能力」と「意思」のうち、「意思」と密に関連していることはいうまでもない。

域内の多様性を反映し、一口にアジア地域といっても、本稿でみてきたように、政治構造は国毎に大きく異なる。そして、そうした各国間の政治構造の差異は、当該国の内政のみならず経済、外交、安全保障にも強く影響している。政治制度はその国の政治的リーダーシップのあり方を規定し、政党システムは政権の安定性を左右する。また、昨今の「民主主義陣営」・「権威主義陣営」間の分断が示すように、政治体制はその国の国際社会における位置づけを決める重要な要素となっている。各国の政治リスク、ひいてはカントリー・リスクを見極めるには、横断的に政治構造を比較分析する視点、すなわち、比較政治学の視座が不可欠である。

(調査部 審議役 上席研究員 村上 和也)

<主要参考文献>

- 阿部 齊『概説 現代政治の理論』東京大学出版会、1991 年
岩崎美紀子『比較政治学』岩波書店、2005 年
粕谷祐子『比較政治学』ミネルヴァ書房、2014 年
近藤正規『インドーグローバル・サウスの超大国』中央公論新社、2023 年
サルトリ、ジョヴァンニ『現代政党学』早稲田大学出版部、2000 年
サルトリ、ジョヴァンニ『比較政治学』早稲田大学出版部、2000 年
篠原一／永井陽之助『現代政治学入門 第 2 版』有斐閣、1984 年
ダール、ロバート・A『ポリアーキー』三一書房、1981 年
坪井善明『ヴェトナム新時代』岩波書店、2008 年
独立行政法人日本貿易振興機構 アジア経済研究所『アジア動向年報』各年版
古田元夫『東南アジア史 10 講』岩波書店、2021 年
真柄秀子／井戸正伸『比較政治学』放送大学教育振興会、2000 年
村上和也「中華民国(台湾)における政治体制の移行：権力闘争と「統独」問題を中心にして」
(「北大法学研究科ジュニア・リサーチ・ジャーナル」4)所収、1997 年
若林正丈『台湾の半世紀 民主化と台湾化の現場』筑摩書房、2023 年
Dahl, Robert A., *On Democracy*, Yale University, 1998

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。
また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

中古車販売市場の将来は如何に

<要旨>

昨今、若者や都心に住む人の自動車離れということをよく耳にするが、意外にも国内の乗用車保有台数に目立った減少は見られない。人口に比べてピークが後ずれしている世帯数がこれを支えていることに加え、毎年の販売台数では中古車が新車を上回り続けているなど、中古車への需要が根強いことも大きい。この中古車需要の背景には、賃金が伸び悩む中で新車価格が大幅に上昇してきたため、相対的に低価格な中古車に優位な状況があることや、耐久性を含む自動車の品質向上がある。

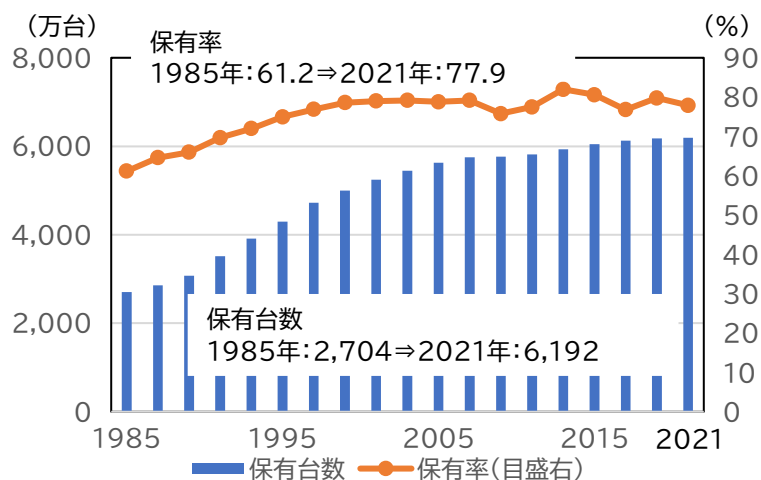
これらの要因は、この先も中古車への需要を支えると予想するが、車を保有する中心的な年齢層の世帯が減っていく影響はどうしても避けられない。他方、自動車業界に生じている電動化という、行方を予想しづらい大きな変革の波は、単に市場の拡大や縮小という以外の観点でも、中古車市場に様々な影響をもたらすであろう。

1. 乗用車の保有状況と販売市場

(1) 乗用車の保有台数と保有率

我が国の中古車市場の先行きを考えるにあたり、まずは新車と中古車とを合わせた、乗用車全体の保有状況を確認する。図表1は、国内における乗用車の保有台数と、世帯ベースの保有率に関する、1985年から2021年までの36年間の推移である。このデータからは、乗用車の保有台数は現在に至るまではほぼ一貫して増え続けていること、保有率は2000年頃まで上昇し、その後も多少上下しつつ80%前後の高い水準で推移していることが分かる。

図表1 乗用車保有台数と世帯あたり保有率

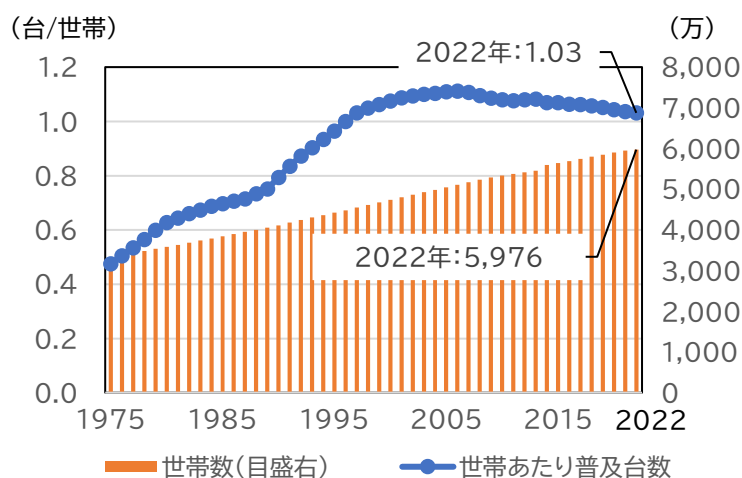


(資料)一般社団法人日本自動車工業会「2021年度乗用車市場動向調査」
一般財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有台数データ」

昨今、若者や都心に住む人の車離れ、高齢者の免許返納、車を所有せず必要な時に借りるスタイルの普及など、保有台数や保有率にとってマイナスの話題をよく耳にする。しかし、前頁図表1のデータからは、車の保有台数が大幅に減少したり、保有率が急激に低下しているわけではないことが分かる。

こうした保有台数の推移の背景には、世帯あたりの自動車保有台数や世帯数の推移が関係している。図表2は、世帯あたりの自家用乗用車普及台数と世帯数の推移である。世帯あたりの自家用乗用車普及台数を示す折れ線グラフを見ると、1975年時点で0.5台程度であったものが、2022年にはおよそ2倍の1.03台、つまり統計上では各世帯に1台の水準に達している。トレンドとしては2005年頃をピークに緩やかに減少しているものの、世帯数の増加が寄与し全体の保有台数を押し上げている。

図表2 自家用車の世帯あたり普及台数と世帯数

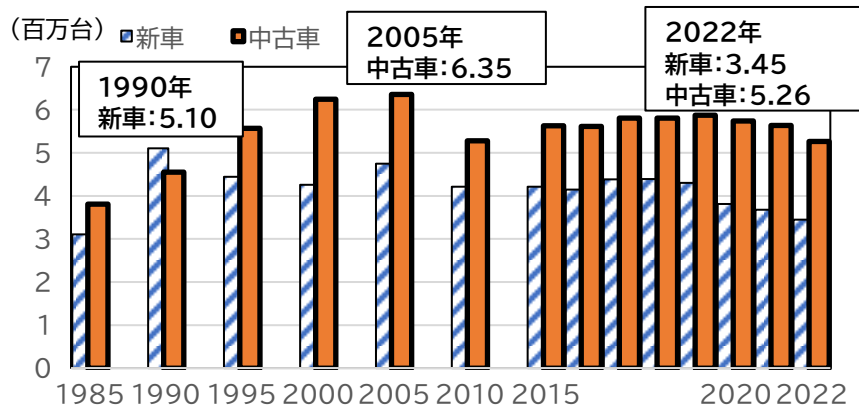


(資料) 一般財団法人自動車検査登録情報協会
「自家用乗用車の世帯普及台数」

(2) 新車と中古車の販売台数

乗用車の保有台数が増えてきた過程で、新車と中古車の販売はどのような状況であったのか、それぞれに分けてフローとしての販売推移を見てみたい。図表3は、国内における新車と中古車の年間販売台数の推移である。

図表3 国内の新車と中古車の年間販売台数



(注) 販売台数集計対象は普通乗用車、小型乗用車、軽自動車(乗用)

(資料) 一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業 2023年版」

1985 年以降のデータからは、バブル景気下の 1990 年を除き、中古車の販売台数が新車の販売台数を上回っていることを確認できる。1990 年時点では、バブル好景気の下で一時的に新車が中古車を凌駕したものの、その後は景気悪化で再び中古車優位の平常の状態に戻ったことを読み取れる。なお、2020 年から 2022 年にかけて新車、中古車とも緩やかに減少している要因には、コロナ禍における自動車生産停滞の影響も含まれている。

このような販売状況と前述した乗用車保有台数の増加推移を考え合わせると、新車販売は 1990 年をピークに伸び悩んでいるものの、相対的に堅調な中古車の販売が乗用車のストック、つまり保有台数を下支えしている要因のひとつと解釈できる。

2. 中古車販売市場に関連する重要ファクター

(1) 新車販売価格と給与の推移

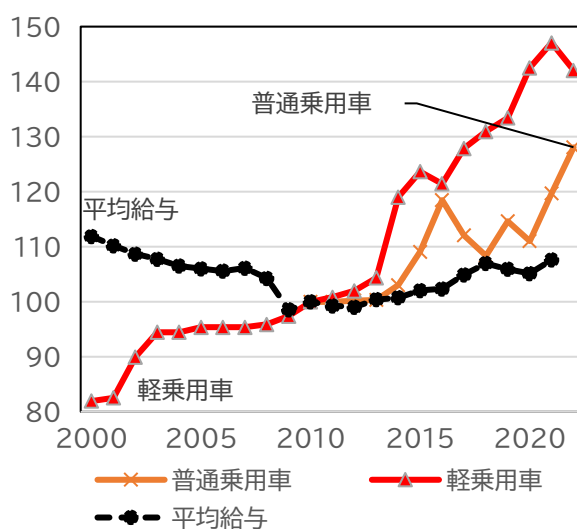
図表 4 は、総務省小売物価統計調査に基づく普通乗用車と軽乗用車の販売価格、国税庁の統計調査に基づく年間平均給与それぞれの推移である。公表データの関係から普通乗用車のみ 2010 年以降の推移だが、2010 年を 100 として各指標を比較すると、平均給与が伸び悩む一方、乗用車の価格は概ね長期的な上昇トレンドにある。もともと高価な自動車の新品価格が、ここ 10 年程度の期間に 3～4 割も上昇した一方、給与水準は殆ど上がっていない現実を再確認できる。このような、新車価格と賃金の動きの格差によって、相対的に価格水準の低い中古車購入のインセンティブが高まり、中古車市場を支える要因のひとつになったと考えられる。

なお、中古車のオークション落札価格などを参照すると、コロナ禍で自動車生産サプライチェーンに混乱が生じ、新車が供給不足に陥った際には、中古車の価格も上昇した。しかし、そのうえでも中古車の価格水準は、依然として新車よりかなり低いということを念のため述べておきたい。

(2) 平均使用年数

もう一つは、次頁図表 5 に示す自動車の平均使用年数の長期化である。平均使用年数とは、自動車が新規登録されてから抹消登録されるまでの平均年数である。およそのイメージとしては、新車を使用し始めてから廃車にするまでの期間と考えてよい。この平均使用年数を見ると、1990

図表 4 新車価格と平均給与の推移(2010 年=100)



(注) 普通自動車のみ 2010 年以降のデータ使用
(資料) 総務省「小売物価統計調査」
国税庁「民間給与実態統計調査結果」

年時点で 9.26 年であったものがほぼ一貫して伸び、2023 年時点には 13.42 年となっている。背景には、給与水準が上がらない中、いったん購入した自動車をできるだけ長く乗り続けるインセンティブが強くなっていることや、長く乗り続けることのできる自動車の耐久性、品質の向上が関係していると考えられる。

3. 中古車販売市場の将来像考察

(1) 基本的な見方

前節に挙げた二つの要因は、引き続き中古車の需要を支えると考ええる。足元では給与引上げ気運が高まり、今年の春闘では大企業を中心に昨年以上の賃上げ率となる見込みもあるとはいえ、ここ 10 年余りで新車価格が 3～4 割も上昇していることを考えると、それを覆すほどの賃金水準に至るには未だ乖離幅が大きい。前掲図表 3 で示したように、新車販売台数が中古車のそれを上回ったのはバブル景気のピークに近い時期だけだったという事実も、こうした見方の背景にある。また、耐久性や品質の向上による使用年数の長期化とも相俟って、引き続き中古車市場を支えよう。

ただし、先々の人口や世帯数の減少を無視できないのは言うまでもない。ここでは世帯数に加えて、世帯のライフステージという切り口も踏まえて、自動車のコア保有層の将来を考察したい。図表 6 は、一般社団法人日本自動車工業会の調査に基づく、国内の世帯ライフステージ別の乗用車保有率である。これによると、保有率 8 割超の高い水準にあるコア保有層は、家族形成期から家族成熟期、ライフステージで言うと未就学児のいる世帯から、高校・大学を卒業して間もない子供がいる世帯くらいまでである。

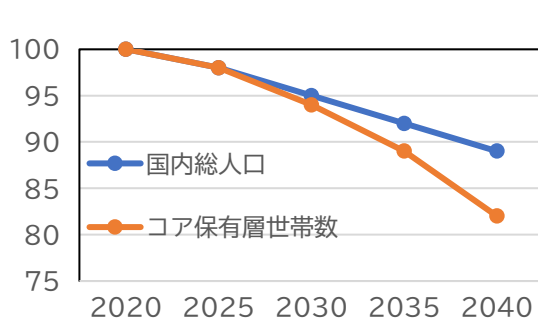
さらにこのデータをベースに、国立社会保障・人口問題研究所による世帯数の将来予想も用いて、前述した家族形成期から家族成熟期までの世帯数の先行きトレンドを当社にて試算した。子育てをするコア保有層として、単身世帯と世帯主 65 歳以上を除いたうえで、2020 年から 2040 年までの世帯数の推移を試算すると、図表 7 のようになった。

図表6 世帯ライフステージ別の乗用車保有率

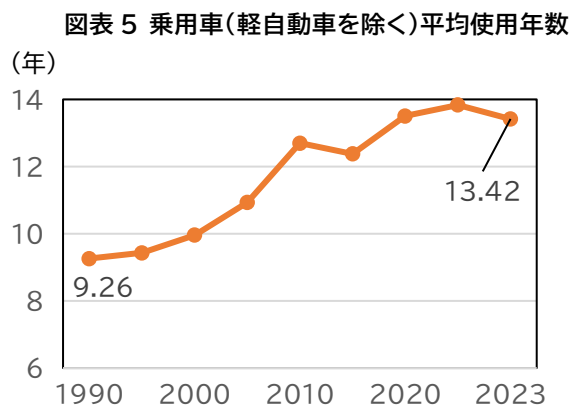
	2017	2019	2021
独身期	47.3%	47.2%	43.4%
家族形成期	83.9%	81.6%	80.5%
家族成長 前期	87.1%	88.5%	90.9%
家族成長 後期	88.6%	90.0%	86.2%
家族成熟期	85.7%	87.9%	86.4%
結晶期	76.6%	78.0%	76.9%
高齢期	64.6%	72.0%	70.7%

(資料)一般社団法人日本自動車工業会
「2021 年度乗用車市場動向調査」

図表7 コア保有層の将来推計(2020 年=100)



(資料)国立社会保障・人口問題研究所



(資料)一般財団法人自動車検査登録情報協会
「わが国の自動車保有動向」

このコア保有層と仮定した世帯の数は、2040 年には 2020 年に比べ 2 割近い減少が見込まれ、減少幅も年を追うごとに大きくなると想定される。これまでは世帯あたりの自動車普及台数と世帯数そのものの増加が、中古車を含む自動車の保有や販売市場を支える要因となっていた。しかし、世帯あたりの自動車普及台数は既にピークアウトし、さらに世帯数の減少トレンド加速も予想されるとなると、これらは最大のネガティブ要素になるだろう。

先述した通り、既に日本の人口がピークを過ぎて少子高齢化が目に見えて進んでいる中においても、8 割近い世帯保有率が大きく下がっていない現状や、中古車の需要を支える要因が残っていることも踏まえると、この先の中古車販売市場は、人口や世帯数の減少に引きずられつつも、緩やかに縮小していくというのが基本的な見方になるだろう。

(2) 混乱要因としての電動化

中古車販売市場の将来像を考察する際、もうひとつ加えるべき重要な視点は、自動車の電動化である。仮に電動化の全面的な導入となれば、自動車の構造や素材、製造工程がかなり変わると想定され、これらは価格と使用年数にも影響するはずである。価格については、水準そのものや新車と比べた値ごろ感が、中古車需要にとって重要なポイントとなる。また、素材や重要パーツの耐久性は、自動車の使用年数に大きく影響する。

もうひとつ重要な切り口として、エンジン車規制などの法制度の影響を挙げておきたい。2050 年の脱炭素達成を目標に電動化を推進するのであれば、エンジン車は徐々に規制されて需要も縮小するであろう。そうした場合、中古車販売市場にストックされたエンジン車の価格は下がると思われる。一方で電気自動車については、ユーザーにひと通り行きわたって一巡するまでは、中古車のストック不足や価格高騰も想定される。

現時点でこうした電動化の先行きを想定するのはなかなか難しい。とは言え、バッテリーなど新たなパーツや素材を開発するには技術革新に加え、自動車サプライチェーン各社による相当大的な先行投資とその回収が必要になるため、新車を低価格で供給し普及させることは容易ではない。最近では英国がガソリン車とディーゼル車の全面禁止時期を 2030 年から 2035 年に後ろ倒しにしたことや、欧州の大手自動車メーカーが新車の全面 EV 化時期を遅らせる方向に至った事実なども踏まえると、電動化の道のりはなかなか険しく、その分、中古車販売市場に対する影響も少しずつ生じてくるだろう。

(調査部 次長 林 信行)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。

近年の中長距離 LCC の動向

<要旨>

近年、コロナ後を見据えた航空業界の動きの一つとして中長距離 LCC の拡大が挙げられ、日本の航空会社も運航を開始するなど注目を集めている。

中長距離 LCC 自体は新しいビジネスではない。過去にも LCC による中長距離路線への参入事例はあるが、FSC との競争やコスト面などの戦略不十分により運航停止に追い込まれたケースも多く、成功させるのは容易ではない。

こうした中で近年は、従来 LCC が手掛けてこなかった太平洋路線への参入という新たな流れが起きつつある。太平洋路線は飛行距離が長いだけに使用機材や座席間隔等で差別化が難しく、FSC との競争も見込まれる。そのため、この路線で成功するには、過去の例からの教訓として新たな需要をいかに喚起できるかが大きなポイントとなる。単路線での需要喚起、集客向上には限界もあるため、例えば成長力のある東南アジアと北米を日本経由で繋ぐなど、従来 LCC が苦手としてきたネットワークも利用した広い目線での需要開拓が今後は重要となつてこよう。

2020 年に始まったコロナ禍により航空業界は大きな打撃を受けたが、足元では世界の航空需要が概ねコロナ前の水準を回復しつつあり、まだ個々でばらつきは残るものの多くの航空会社が黒字化するなど、業績的にも一息ついた感がある。

そのような状況下、航空業界では昨年度あたりからコロナ後を見据えた動きが活発化しつつある。コロナ禍で一旦削減した機体を再び増やす、M&A を進める、といった動きがその具体的な例であるが、そのような動きの一つに LCC による中長距離路線¹の拡大がある。日本でも JAL の子会社である ZIPAIR、ANA の子会社である Air JAPAN が運航を開始したほか、韓国の Air Premia やカナダの West Jet 等でも中長距離路線を開始、拡大する動きがみられる。

本稿ではそのような情勢を踏まえ、今後の航空業界を展望するための一助とすべく、中長距離 LCC について考察する。

1. LCC の特徴

まず、冒頭で LCC の特徴を整理しておく。LCC は Low Cost Carrier の略で、一般的な航空会社である FSC(Full Service Carrier)に比べ、サービスの簡略化や運航効率化などによりコストを下げ、低価格での運航を行っている会社のことを指す。

その主な特徴は次頁図表 1 の通りで、使用機材の限定や乗員の多能工化、需要のある拠点間に絞った路線展開で多頻度運航・機材稼働率向上を狙い、使用料の安い第二空港の使用やサ

¹ 本稿では飛行時間が概ね 6 時間以上の路線を中長距離路線としている。例えば大西洋路線(欧州～南北アメリカ)、太平洋路線(日本～北米)、日本～アジア、アジア域内等。

ービス簡略化などでコストを下げ、一方で可能な限り乗客を乗せることで収益拡大を図るといった特徴がある。

図表 1 FSC と比較した LCC の強み

	LCC	FSC
サービス	食事、エンターテインメント等、基本はなし。欲しい場合は有料で提供。有事の際のサポートも基本無し。	食事、エンターテインメント等、提供有り。運休や遅れが生じた際には振替等のサービス有り。
使用機材	効率の良い小型機1機種のみを使用し、乗員の訓練コスト、整備コスト等を削減。	需要に合わせ小型機～大型機まで幅広く保有。
使用空港	中心空港を避け、需要が少ない第二空港以下を選ぶ。それによりスケジュールの遅延を避けるられるほか、空港使用料の削減を図る。さらに補助金がもらえる等のメリット有り。	需要が多く、市街地からもアクセスのよい中心空港。
座席間隔/座席数	座席間隔をギリギリまで狭くし、座席数を確保。座席指定は有料。	適当な座席間隔を維持。
上位クラス	無し。エコノミーのみ。	ファースト、ビジネス有。
運航形態	需要のある拠点－拠点間の運航(ポイントトゥポイント方式)。	大規模拠点(ハブ)に需要を集中させ、そこから各拠点(スポーク)に展開させる(ハブアンドスポーク方式)。
乗員	CAがグラウンドホステスを兼務したり、パイロットが清掃を行ったり、多能工化。	LCCのような多能工化はない。

(資料)各種報道、各社 HP

また顧客側から見れば、低廉な運賃を享受する代わりに、簡素化されたサービスや狭い座席、不便な空港の使用といった、FSC に比べ快適さに劣る環境を甘受する必要がある。こうした割り切りが LCC の強みであり低価格でも収益をあげられる理由だが、導入コストが低く低燃費で空席リスクを抑えやすい小型機(＝航続距離は短め)が使用機材の中心となること、空港での離発着時間短縮などによる多頻度運航・機材運営効率化がコスト削減の重要な要素であること²、乗客にとっては利便性が制限され我慢を強いられる側面もあること³から、LCC は運航距離の短い路線に適している反面、中長距離路線への展開は難しいとされていた。

2. LCC の中長距離路線への進出経緯とこれまでの状況

(1)新機体開発による中長距離線への進出余地拡大

上記のような理由から、LCC は短距離路線を中心に成長を続けてきた。しかし、当初こそ低価格により航空需要を増加させる側面があったものの次第に頭打ちとなり、一方で参入する LCC の増加や FSC による運賃引き下げ等の対抗策が取られたことで競争が激化したことから、成長余地が乏しくなっていた。こうした中、LCC がよく使用する小型機(エアバス A320 シリーズやボーイング B737)で、より長距離を飛行可能な派生型機体が開発されたことから、LCC で中長距離路線へ進出するハードルが下がった。そのため、これまで FSC が独占しドル箱路線と言われた大西洋路線、経済発展に伴い海外旅行を楽しむ層が増えてきたアジア路線への進出を LCC も企図するようになっていった。

² 距離が長くなると運航頻度が減り、FSC との差別化がし難くなる上、駐機や乗員の宿泊が必要になりコスト増となりやすい。

³ 短距離 LCC のような狭い座席間隔では、乗客が耐えられる飛行時間は 4 時間が限界と言われる。それ以上飛行する場合は座席間隔を広げざるを得ず、座席数減少につながる。

(2) LCC ビジネスモデルの中長距離路線への適用

中長距離路線に進出する上では、それまで短距離路線に適するとされていた LCC のビジネスモデルをそのまま当てはめるのは困難とされ、当初は参入に二の足を踏む LCC も多く、大手の LCC でも中長距離路線の運航に否定的な見解を示す会社も多かった。実際、米 Southwest Airlines やアイルランド Ryanair といった大手 LCC は現在でも飛行時間が 4 時間未満の短距離路線が 9 割以上を占めるなど、中長距離路線は現時点でも決してメジャーな存在とはなっていない。

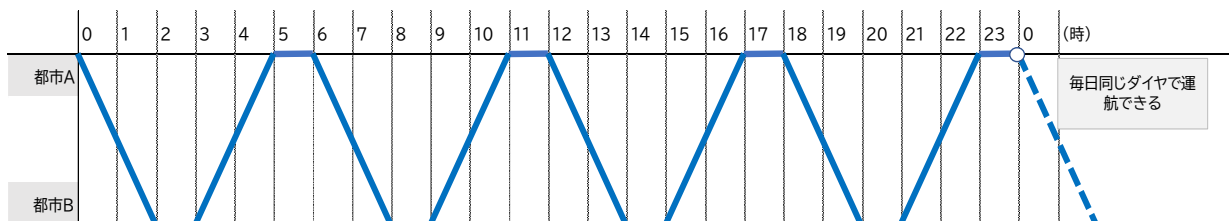
しかし、一部の航空会社は以下に述べる①路線の組み合わせ、②上位クラスの設定といった、従来の LCC にはなかった工夫をすることで、中長距離路線を展開していった。

①路線の組み合わせの工夫

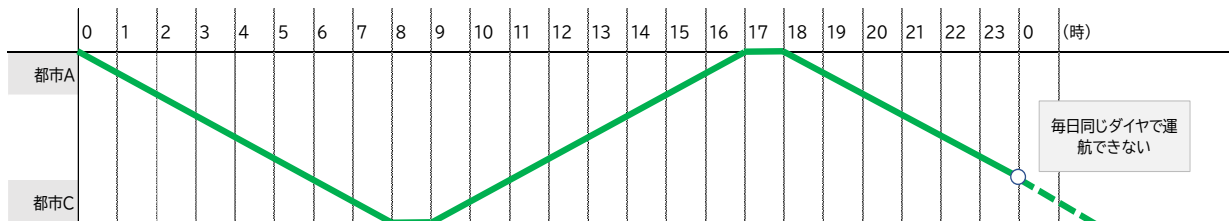
LCC は通常、需要のある 2 地点のみを多頻度で運航させることで運航効率を上げる。しかし、短距離路線であれば 1 機で毎日同じフライト時刻を維持することが容易である一方、中長距離路線ではスケジュール調整が難しく、複数機を用意するか、もしくは 1 機のみで毎日異なる時間に飛行させるなどの対応が必要となる。前者の場合は機体稼働率の悪化、後者の場合は需要のある時間帯に飛行させられず座席を埋め難くなる、といった事態が生じうるが、そのような事態を克服すべく、中長距離路線と短距離路線を組み合わせることで、毎日同じフライト時刻を維持し、なおかつ機材の稼働率を高めることを実現している(図表 2)。

図表 2 路線組み合わせのイメージ

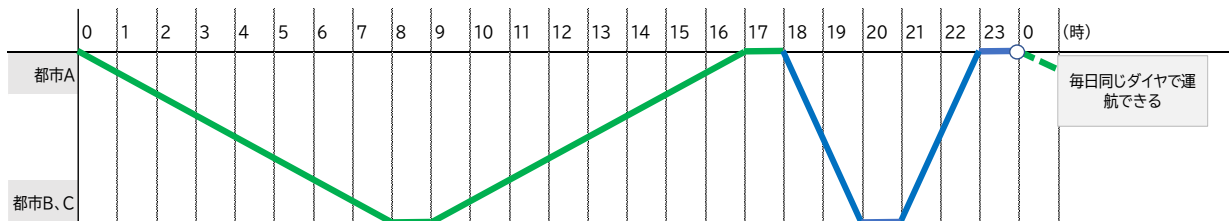
短距離路線のみを運航する場合の機体稼働イメージ(飛行時間2時間、ステイタイム1時間を想定)



中長距離路線を運航する場合の機体稼働イメージ(飛行時間8時間、ステイタイム1時間を想定)



中長距離路線と短距離路線を組み合わせる場合の機体稼働イメージ(飛行時間8時間と2時間、ステイタイム1時間を想定)



(資料) 各種報道、各社 HP

②上位クラスの設定などの工夫

LCC の基本的な戦略の一つに、無駄なサービスを省き、乗客をできるだけ多く乗せる、というものがある。しかし中長距離路線では短距離路線ほど座席間隔を詰めるのは難しく、その点で FSC と差別化できる余地が乏しい。そのため、あえて LCC のセオリーから外れたビジネスクラスのような上位クラスを設定して収入増を図っている。

(3) 先行した中長距離 LCC の状況

上記のような工夫をすることで、中長距離 LCC として収益を上げることに成功した会社もあったが、全ての会社がうまくいったわけではない。新型コロナの流行という不運もあり、一部の会社は事業を中止/撤退せざるを得ないなど、現時点ではどちらかと言えば厳しい結果となっている(図表 3)。

図表 3 2010 年代までに運航開始した主な中長距離 LCC

航空会社	親会社/関連会社	備考
アジア・太平洋地域		
Jetstar	Qantas	
Scoot	Singapore Airlines	
NOK Scoot	Singapore Airlines/NOK Air	事業終了
Air Asia X	Air Asia	
Cebu Pacific	-	
大西洋路線		
LEVEL	IAG(British Airways等グループ)	
Air Canada Rouge	Air Canada	現在短距離のみ
Norwegian Air Shuttle	-	現在短距離のみ
Joon	Air France	Air Franceに統合
French Bee	-	
Azul	-	
WOW Air	-	事業終了

(資料)各種報道、各社 HP

個々の事例を見ると、Norwegian Air Shuttle は運航した欧州～米国東海岸路線がある程度成熟した市場であり低価格での新規需要が見出し難かった上、FSC が多く就航するドル箱路線であるために FSC との間で激しい競争が起き、加えて使用機材(B737)のトラブルや新型コロナの流行拡大による需要減もあって中長距離路線の運航停止に追い込まれている。また NOK Scoot は FSC が使用する大型機の B777 機を使用したことで機材コストや離発着料等が嵩んだとみられる一方、供給に見合う需要が確保できていなかった可能性もあり、2014 年の設立以来一度も黒字化できなかったことが事業撤退の理由と推測される。

そのような個別事情はあるものの全体の傾向として見られるのは、大西洋路線よりもアジア・太平洋地域の方が健闘している会社が多いという点である。大西洋路線は既存 FSC にとってドル箱路線が多く競合になりやすいこと、アジア・太平洋地域は低価格化による需要拡大期待が大きいことなどが差異の原因として考えられる。

3. 中長距離 LCC の新たな動き

(1) 中長距離 LCC の太平洋路線への展開

これまで成功事例が多いとはいえない中長距離 LCC であるが、近年の新しい動きとして、これまで距離が長く参入困難とされてきた太平洋路線への進出があげられる。コロナ禍で一時参入が停滞していたものの、ここへきて日本では日本航空が ZIP AIR を、ANAHD が Air Japan を設立、LCC として日本～北米、アジア路線を就航させている。また日本以外でも韓国の Air Premia がソウル～米国、アジア路線に、カナダの LCC である WestJet も成田～バンクーバー路線の運航を開始するなど、再び中長距離路線、中でも太平洋路線を強化する動きがみられる。

これには 2010 年代はじめ⁴に就航した B787 型機の開発が大きく影響している。LCC がこれまで主に使用してきた小型機（通路が 1 本のナローボディ機、A320、321、B737 型機など）の最長航続距離は現時点でも 7,000Km 超⁵で、飛行距離が 7,000Km を超える太平洋路線への投入は事実上不可能である（図表 4）。一方で B787 型機は最長航続距離が 14,000Km 超まで延び、太平洋路線を飛行することが可能となった（図表 5）。

また B787 型機は通路が 2 本あるワイドボディの中型機であるが、燃費効率が従来の同型機に比べ 20%削減された。これによりコストに占める燃料費の割合が低下し、安価な運賃を提供できるようになった。このように中型機ながら十分な航続距離を備え、燃費が良く取り回しがしやすい B787 は、小型機中心の LCC でも利用可能な機材として注目されることになった。その存在を前提として、これまで参入が困難とされてきた太平洋路線など、従来よりも長い路線への LCC の展開が可能となった。

図表 4 LCC で使用される主な機体の航続距離

機体名	A320		A321			B737MAX				B787		
	ceo	neo	ceo	neo	LR	7	8	9	10	8	9	10
	ナローボディ(1通路)									ワイドボディ(2通路)		
航続距離(Km)	6,200	6,300	5,950	7,400	7,400	7,040	6,480	6,110	5,740	13,530	14,010	11,730

(資料)各種報道、各社 HP

⁴ B787 型機の市場投入は 2011 年だが、就航当初はトラブルが多く、安定的に運用ができるようになるまで時間を要した。更に LCC では機材を高稼働させるため、安全性の確認により多くの時間を要したことや、コロナの影響による検討の停滞などもあり、LCC で使用が開始されたのは最近のことである。

⁵ 機能上航続距離が 7,000Km とされていても、実際に飛行する場合、逆風時には燃料を多く消費することや、緊急時に代替空港へ向かうための予備の燃料を確保しておく必要等がある。実際に飛行可能な距離は機能上の航続距離よりもかなり短距離となる。

図表 5 LCC で使用される主な機体の航続距離

		飛行距離*	飛行時間*	主な運航航空会社(LCC)
アジア域内中長距離路線				
東京	- バンコク	4,653	7:10	ZIP、Air Japan、Thai Air Asia X
東京	- シンガポール	5,304	6:55	スクート、ZIP
東京	- クアラルンプール	5,350	7:30	エアアジアX
大西洋路線				
ロンドン	- ニューヨーク	5,578	7:30	ノースアトランティック航空
パリ	- ニューヨーク	5,863	8:35	ノースアトランティック航空、フレンチBee
太平洋路線				
東京	- ホノルル	6,154	6:55	ZIP
東京	- バンクーバー	7,511	8:50	ZIP
アジア-太平洋、欧州路線				
東京	- ケアンズ	5,870	7:25	ジェットスター
シドニー	- クアラルンプール	6,580	8:30	エアアジアX
シンガポール	- アテネ	8,989	11:50	スクート

*飛行距離、飛行時間はあくまで目安
(資料)各種報道、各社 HP

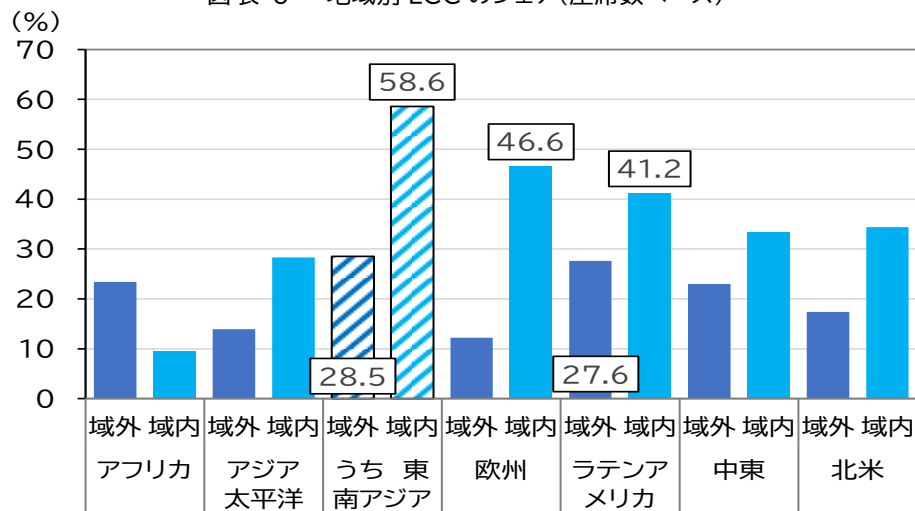
(2)LCC 太平洋路線の今後のポイント

LCC の太平洋路線への参入はまだ始まって日が浅く、また足元はアフターコロナのリベンジ需要が強く航空業界全体にフォローの風が吹いている状況であることを考えると、当面の成果だけで先行きを判断することは難しい。そもそも太平洋路線では FSC と同じ B787 を使用するうえ、短距離路線よりも長時間飛行するために座席間隔に余裕を持たせる必要があるなど FSC との差別化が難しく、効率化の余地も限られる。また中型機の B787(1 機あたり約 300～330 席)は短距離 LCC でよく使用される A320 や B737(いずれも約 180 席)よりも座席数が多いため、搭乗率を上げるためにはより多くの集客が必要となる。そのため、今後の成長についてはこれまで参入した他地域以上に新規需要を生み出し、獲得できるかどうか大きなポイントと考えられる。

特に需要成長見込みの高い地域としては東南アジアが挙げられるが、その成長を取り込むという観点で考えると、例えばバンコクからホノルルやロサンゼルスまで東京を経由して安価に旅行することが可能となることで、乗り継ぎ需要を掘り起こすことができる可能性はある。東南アジア諸国では日本観光需要も強いことから、北米やハワイと、乗り継ぎ地点となる日本の 2 地点を目的地とした観光需要を新たに喚起できれば、更にその可能性は高まろう。太平洋路線の開通は、そのような東南アジアの成長をうまく取り込むツールとなりうると考えられる。

逆に言えば、B787 という中型機の座席をきちんと埋めるためには、単体の路線だけでの集客では限界がある可能性もある。その意味でも、東南アジア諸国と北米を東京などのハブを経由して接続させるという、従来 LCC が苦手としてきたネットワーク的な要素も絡めた集客の仕方が重要になる、と言える。

図表 6 地域別 LCC のシェア(座席数ベース)



(資料)CAPA - Centre for Aviation and OAG

4. 終わりに

LCC はこれまで高価だった航空運賃を引き下げたことで多くの人から支持され、成長し、多くの国でビジネスが展開された。また技術の進歩により新たな機材が開発され、足元では太平洋路線にまで進出するなど、LCC が中長距離路線へ進出できる余地は着実に広がりつつある。

ただし、LCC のビジネスモデルは短距離路線との親和性が高く、中長距離路線に戦略をそのまま当てはめるのは難しい側面がある。過去には中長距離路線の運航停止に追い込まれた LCC もあり、成功するのは決して容易ではないこともまた事実である。

足元で注目を集める太平洋路線への参入にしても、中長期的には新規需要をいかに喚起できるかが大きなポイントとなる。そのためには路線戦略も含め、これまでの LCC のように単路線に着目した運営というより、ネットワークも利用したより広い目線での需要開拓の考え方が重要になると考える。

(調査部 ストラクチャードファイナンス調査チーム 調査役 永井 敦子)

※ 本レポートは作成時に入手可能なデータに基づく情報を提供するものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。また、執筆者個人の見解であり、当社の公式見解ではありません。ご質問等はchosainfo@smtbjpまでご連絡ください。