

### III 研究ノート III

## 国際直接投資と経常収支効果（2）

－日本の輸送収支と旅行収支：1996－2010年ケースを軸に－

藤原 貞雄

#### 目次

- 1 国際直接投資と国際収支表
  - 2 貿易収支効果
    - (1) 純貿易効果
    - (2) 1996-2010年の日本の貿易収支と直接投資
    - (3) 貿易収支効果についての暫定的結論（前号）
  - 3 直接投資とサービス収支効果
- はじめに
- (1) サービス産業の国際競争力と決済の多様性
  - (2) 輸送収支への効果
    - 〈1〉1996-2010年度の輸送収支
    - 〈2〉運輸産業の国際競争力と輸送サービス収支
    - 〈3〉直接投資「残高」との相関関係
    - 〈4〉暫定的結論と若干の示唆
  - (3) 旅行収支への効果
    - 〈1〉1996-2010年度の旅行収支
    - 〈2〉業務外旅行収支と国際直接投資の効果
    - 〈3〉業務旅行収支と国際直接投資の効果
    - 〈4〉直接投資「残高」と業務旅行収支との相関関係
    - 〈5〉観光関連サービス収支
    - 〈6〉暫定的結論と若干の示唆（本号）
  - (4) 「その他のサービス収支」への効果（以下次号）

### 3 直接投資とサービス収支効果

#### はじめに

国際直接投資のサービス（貿易）収支効果とは、字義どおり国際直接投資がサービス収支に及ぼす効果のことである。サービス収支尻に黒字化効果を

もたらすのか、赤字化効果をもたらすのか、あるいは何ら効果をもたないのかといったことを意味している。小稿の課題は、その効果について検討することである。もし収支尻に黒字化効果をもつという結論が得られれば直接投資はサービス収支を経由して経常収支尻をプラスの方向に支援するであろうし、逆の場合は逆であろう。

前稿（本誌第66巻第1・2号）では、地域別の対外直接「残高」と日本の対現地法人貿易との数値を用いて、相関分析を行い、対外直接投資は輸出増加効果も輸入増加効果ももったが、収支尻（純貿易効果を内在する）については相関しないという暫定的な結論を得た。

しかし、サービス収支についてはそうした相関分析による検証方法は部分的かつ不十分にしか採用できない。

まず第1に日本ではサービス収支項目は10に分類されている（BPM6）がそれに対応できる業種別直接投資統計は5業種のみであり、しかも分類が大ぐりなために、相関関係を見るのに適切ではない。

第2にサービス業の日本の国際競争力は、製造業と比較すれば明らかに劣っており、それに対応して対内直接投資が無視できない規模に達している業種がある。しかし対内直接投資のサービス収支効果を推計する方法もその効果を除去して対外直接投資の効果のみを推計する方法も小稿では採用できていない。したがって採用した相関分析の結果はきわめて検証能力が低いと考えなければならない

第3に経産省が発表しているアンケート調査『わが国企業の海外事業活動調査』にはサービス収支項目の受取・支払に適合できるアンケート調査項目がない。現地法人の対日売上高・仕入高があるが、物品の貿易取引とサービスの取引を分離できない。また業種分類もしばしば変更されており、期間一貫した検討が困難といった問題もある。

したがってサービス収支については、演繹的なあるいは帰納法的な手法を主として用い、直接投資とサービス収支尻の各項目との間の関係を探る以外にはない。相関分析は従としてとりあげるが、貿易効果を検証した前稿ほど

の意義はもたないことを認識しておく必要がある。

### （１）サービス産業の国際競争力と決済の多様性

原理的に考えれば次の点が重要であろう。

以下で「サービス産業」というのは、国際収支表で対価の支払受取がサービス収支の項目に含まれているという意味でのサービス産業である。その多くは日本標準産業分類では大分類もしくは中分類の独立した産業である。建設、輸送、旅行、保険、通信等がそれである。要するに対価に相当するのが物品でなくサービスであるという点が共通しているだけで、それらをサービス産業として括っても、その内容があまりにもちがっており意味は大してない。参考までに2015年のサービス収支（BPM6による）を表1に掲げた。

表1 日本のサービス収支（2015年、億円）

項 目	受 取	支 払	収支尻
サービス収支	196,701	213,485	-16,784
輸送収支	42,986	49,609	-6,624
旅行収支	30,240	19,334	10,905
その他サービス収支	123,476	144,541	-21,065
委託加工サービス	284	5,437	-5,154
維持修理サービス	817	4,179	-3,362
建設	12,756	9,798	2,957
保険・年金サービス	1,910	5,734	-3,824
金融サービス	12,457	7,258	5,200
知的財産権等使用料	44,314	20,563	23,750
通信・コンピュータ・情報サービス	3,906	13,833	-9,926
その他業務サービス	41,016	73,815	-32,799
個人・文化・娯楽サービス	785	1,551	-766
公的サービス等	5,230	2,373	2,857

資料：『財政金融統計月報（国際収支特集）』773号より作成

ただし[https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin\\_geppo/hyou/g773/773.htm](https://www.mof.go.jp/pri/publication/zaikin_geppo/hyou/g773/773.htm)

では対外直接投資とサービス収支との間にはどのような関係があるだろうか。第1に対外直接投資が盛んになり国際間のサービス需要が成長しても、投資国のサービス産業の国際的な発展水準が相対的に低くければ、つまり国際競争劣位にあれば、投資国のサービス需要は競争優位にある海外企業（非

居住者) に流れ、反ってサービス収支の支払が増加するかもしれない。

これは対内直接投資の場合であっても同じであろう。投資受入国のサービス産業の発展水準が低ければ、つまり国際競争劣位にあれば、需要は競争優位にある非居住者である投資国のサービス企業あるいは他の外国のサービス企業に流れ、受取は増えず、国際収支尻は支払超過になる可能性がある。つまりサービス収支尻は、主として当該産業の国際競争力と濃密な関係を持ち、直接投資の成長との関わりは相対的に希薄である可能性が高い。

第2にサービス産業の発展水準が高くても、つまり国際競争優位であっても、サービス産業の対応速度・能力が国際直接投資の増加速度・変化速度に追いつけないような場合にも同様なことがおきるであろう。サービス産業の技術やビジネスモデルの変化は速いので、それへの適応が遅れたり、需要変化に対応できないような場合は需要はそうした能力が高い投資先国や海外にシフトするであろう。

第3にサービス産業は制度・政策による規制を受けるケースがきわめて多いのが特徴である。それはWTOでモノ（製造業）の自由化が大いに進展してもサービス業では進展が困難である実情からも理解できよう。企業自身の対応能力があっても、投資国の制度・政策が需要変化に対応できないような場合はサービス需要もそうした制度的な規制緩和あるいは先導的政策が顕著な投資先国や海外にシフトするであろう。つまり端的に言えばサービス産業独自の発展・変化に与える政治的・経済的・経営的な諸方面からの影響効果のほうが国際競争優位さらには劣位が与えるそれよりもはるかに大きいかもしれない。この典型的ケースとして後述の日本の旅行収支でみることができる。

第4に、前述とは逆に投資国のサービス産業が国際的にも高い発展段階に到達しており、変化への適応能力も高く、その結果として海外に事業拠点を多数展開しているようなケースではどうであろうか。このケースでは対外直接投資に関わるサービス需要の一定部分は海外事業拠点が吸収する可能性が高い。このケースは国内直接投資企業（居住者）からサービス産業の海外拠

点（非居住者）への支払になるばあいもあろうし、国内投資企業の海外拠点からサービス産業の海外拠点への支払（非居住者間決済）になる場合もあろう。また外国需要家は海外拠点と契約するケースも増えるであろう（非居住者間決済）。決済が日本を経由しない限りサービス収支には計上されない。

以上のような諸点を考慮すれば、国際直接投資が与える投資国のサービス産業への影響とそのサービス収支への影響・効果とは異なった問題として考える重要性が理解できる。産業分野を問わず国際直接投資は、それに付随して多くの国内・国際サービス需要を産み出しサービス産業を刺激成長させるであろう。そしてそれがまた関連サービス産業の直接投資を刺激するだろうことは容易に類推できる。しかしそれがサービス収支尻にどのような効果をもつかとなると話は別なのである。

以上は、サービス収支全体を概括したに過ぎない。もともとサービス貿易は多様である。GATS（WTOの「サービス貿易に関する一般協定」（General Agreement on Trade in Services : GATS）の分類による）ではサービス分野を150ほどにも分類しているほどであり、サービスの授受の方法（モード）や対価の決済方法も多様なので、サービス収支との関係も単純ではない。

日本の現行のサービス収支は、輸送、旅行、その他サービスに大区分され、その他サービスが8項目に分類されて発表されているにすぎない。必ずしも十分とはいえないが、以下ではサービス収支の各項目毎に直接投資の影響・効果を検討していきたい<sup>1)</sup>。

## （2）輸送収支への効果

### 〈1〉1996-2010年度の輸送収支

輸送収支は、居住者（非居住者）が非居住者（居住者）のために行った、旅客の運搬、財貨の移動、輸送手段のチャーターなど全ての輸送サービスに関する取引を計上する。輸送収支は、海上輸送と航空輸送とに分かれ、それ

1) 以下の各項目の計上に関する説明は日本銀行「項目別の計上方法の概要」<https://www.boj.or.jp/statistics/outline/exp/data/exbpsm6.pdf>に依っている。

それに貨物と旅客とがある。両者以外に輸送に接続した荷役、保管・倉庫、曳船などのかなりの規模の周辺サービスがある（表2では省略）。

表2 輸送収支（1996-2010年度）

単位：億円

年度	受取			支払			取支戻			海上輸送									航空輸送								
	受取	支払	取支戻	受取	支払	取支戻	貨物			受取	支払	取支戻	旅客			貨物											
							受取	支払	取支戻				受取	支払	取支戻	受取	支払	取支戻									
1996	23,960	34,564	-10,602	15,962	21,197	-5,234	12,368	15,038	-2,669	7,974	13,288	-5,314	1,913	10,637	-8,724	2,163	1,733	432									
1997	26,697	34,860	-8,162	17,823	22,529	-4,704	14,292	15,995	-1,703	8,854	12,234	-3,380	2,260	9,563	-7,303	2,378	1,635	745									
1998	27,604	34,322	-6,716	18,503	23,114	-4,612	15,433	16,441	-1,008	9,074	11,128	-2,054	2,498	8,414	-5,918	2,319	1,474	844									
1999	26,105	32,732	-6,621	16,961	19,553	-2,595	14,247	13,851	394	9,124	13,095	-3,971	2,628	9,943	-7,315	2,746	2,055	694									
2000	28,353	37,162	-8,811	18,717	21,655	-2,939	15,585	15,998	-414	9,607	15,420	-5,813	2,867	11,899	-9,034	2,819	2,381	438									
2001	29,206	37,490	-8,284	20,113	23,583	-3,470	16,830	17,220	-390	9,068	13,795	-4,727	3,029	10,302	-7,272	2,354	2,352	0									
2002	30,324	38,284	-7,960	20,350	23,745	-3,394	16,977	17,052	-75	9,960	14,407	-4,447	3,172	10,631	-7,462	2,934	2,523	411									
2003	31,039	37,095	-6,055	21,495	24,788	-3,296	18,818	18,295	523	9,535	12,181	-2,646	3,067	8,627	-5,559	2,992	2,526	465									
2004	35,935	43,537	-7,599	24,923	28,510	-3,587	21,821	20,663	1,159	11,006	14,981	-3,975	3,377	11,103	-7,724	3,300	2,689	612									
2005	40,766	44,879	-4,113	29,414	28,879	534	26,290	19,715	6,574	11,344	15,930	-4,586	3,438	11,707	-8,267	3,385	2,957	432									
2006	45,037	51,418	-6,381	33,319	34,484	-1,165	30,260	24,310	5,949	11,707	16,800	-5,093	3,521	12,606	-9,085	3,583	3,008	573									
2007	49,975	59,019	-9,044	38,176	42,339	-4,165	35,085	31,247	3,839	11,792	16,508	-4,716	3,545	12,431	-8,886	3,930	2,891	1,039									
2008	43,380	51,443	-8,064	34,182	37,427	-3,243	31,748	27,747	4,001	9,166	13,881	-4,715	2,705	10,946	-8,241	2,869	2,019	851									
2009	31,295	37,876	-6,580	23,613	26,600	-2,987	21,614	19,180	2,432	7,663	11,233	-3,570	2,105	9,060	-6,955	2,458	1,573	885									
2010	36,747	40,633	-3,885	29,230	28,414	814	26,955	20,693	6,260	7,504	12,134	-4,630	1,709	10,000	-8,294	2,349	1,711	638									

注：BPM 5 による数値がBPM 6 によって溯及更改されている。海上輸送の旅客およびその他、航空輸送のその他が省略されている。

資料：日本銀行「時系列データ検索サイト」<http://www.stat-search.boj.or.jp/ssi/cgi-bin/famecig2>

日本の輸送収支戻は、表2が示すようにこの期間（1996-2010年度）一貫して赤字である。受取、支払ともに増加した。収支戻赤字は浮動的で改善しているとは必ずしもいえない（2010年度を別にして）。海上貨物輸送の黒字では航空旅客輸送の巨額赤字を賄いきれない構造になっている。

海上輸送収支戻は、期初は-5000億円を超える赤字だったが、受取が大きく伸びたために収支戻は改善がつづき2005、2010年度の両年度黒字転換した。特に貨物輸送の改善は目覚ましく前半は赤字基調であったが、後半には黒字基調に転換したと見てよい。海上輸送に接続したサービス収支は、期間平均で受取3000億円、支払7500億円、収支戻-4500億円で恒常的赤字が続いている。旅客収支は無視できるほど少額である。

航空輸送収支戻は、受取も支払も増える傾向にあったが、期末には期初とほぼ同じ水準まで減少している。収支戻は恒常的に赤字である。赤字をもたら

しているのは旅客収支で、期間平均して支払は1兆円強、受取は3000億円弱、収支戻は-7700億円程の赤字である。この数値は期間中大きな変化はない。貨物収支は期間平均で600億円程の黒字基調になっている。航空輸送の接続サービス収支は、期間平均で受取4000億円弱、支払1000億円強、収支戻3000億円弱の恒常的黒字がつづいている。

## 〈2〉運輸産業の国際競争力と輸送サービス収支

国際運輸産業の競争力を評価する十分な準備はない。収支戻黒字を競争力指標の一つとするなら、海上貨物輸送、航空貨物輸送、航空輸送隣接サービスではある程度の競争優位を備えているかにみえる。航空旅客輸送に関しては逆にかなり深刻な競争劣位にあるかにみえる。

ただし外航日本国籍船の衰退は甚だしく、ほとんどを外国用船foreign chartered shipによって輸出入貨物の積取比率を維持しているのが現状である。それでも2010年の輸出貨物4400万トンのうち両者合計で日本船の積取比率28.6%である。輸入貨物4億2390万トンのうち61.4%である<sup>2)</sup>。日本人外航船員は、ピーク時(1974年)約57,000人、1995年約8400人、2010年約2,300人へと減少している状況下<sup>3)</sup>では、輸送需要を吸収しても外国用船を増やす以外にはないと思われる。運賃収入(受取)は用船経費(支払)が大きくなるので収支上のメリットは減殺される。国際安全保障上も一定の積取比率を維持するには、それなりの船腹を保有する必要もあり、そのためには造船能力の維持も必要となる。海運全体の収支戻は赤字基調でもあり、競争優位は万全ではない。

収支戻でも確認できるように航空輸送(旅客)の国際競争力は脆弱である。航空輸送の環境とビジネスモデルは激しく変化しており、対応できなけ

2) 国土交通省統計情報[http://www.mlit.go.jp/statistics/details/kaiun\\_list.html](http://www.mlit.go.jp/statistics/details/kaiun_list.html)の「日本籍船、外国用船別輸送量及び積取比率」<http://www.mlit.go.jp/common/001013355.pdf>による

3) 『国土交通白書』2015年版、<http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h26/hakusho/h27/>の図表II-6-3-7「日本人船員数の推移」による。

れば先進諸国の大手航空機会社もあつという間に破綻してきた。日本航空（JAL）が2010年1月破綻したのもその一例である。破綻は日本航空の経営だけでなく日本の保護主義的かつ政治的で航空旅客市場の変化に鈍感な航空行政にも大きな原因があった。格安航空会社（Low-cost carrier）からの挑戦にも対応して競争力を強化するには、航空会社だけでなく航空行政の連携した努力が必要とされている。これとは対照的に航空貨物は受取超過が続いており、一定の国際競争力があると思われる。

### 〈3〉直接投資「残高」との相関関係

運輸業は、海運、航空だけでなく、道路（旅客、貨物）、郵便、倉庫業、港湾運送業、貨物運送取扱業、運送代理店、梱包業など広範なサービス業からなりたっている。経産省のアンケート調査『わが国企業の海外事業活動調査』において運輸業が独立した業種として数値が発表されるようになったのは、2004年度からである。同調査によれば、運輸業の現地法人数は、2004年度の865社から期末には1019社に増加し、売上高も2兆円強から2兆8000億円に順調に増加している（表3参照）。もちろん、売上高は輸送収支の受取高とは異なった概念だが、輸送収支の受取高の一部を構成している。2010年当時、日本郵船は80社、商船三井は45社、川崎汽船は58社の海外子会社を擁していた。これに対して、航空会社の海外子会社は（株）日本航空インターナ

表3 運輸業現地法人の活動

実績年度	操業中 現地 法人数 社数	現地法人売上高				現地法人仕入高				
		現地法人 売上高総額 回答社数	日本 向け 輸出 億円	現地 販売額 億円	第3国 向け 輸出 億円	現地法人 仕入 高総額 億円	日本 から 輸入 億円	現地 調達 億円	第3国 から 輸入 億円	
2004	865	803	20,510	3,810	13,015	3,687	17,297	1,715	14,292	1,291
2005	1,006	915	27,515	4,169	19,135	4,211	22,368	2,674	19,810	884
2006	993	880	27,655	6,043	16,279	5,332	23,409	3,076	19,073	19,073
2007	1,032	928	32,114	4,243	25,070	25,070	26,199	1,995	23,145	1,059
2008	1,062	973	29,920	3,234	2,135	5,334	24,483	9,862	13,316	1,305
2009	990	895	23,938	9,959	9,286	5,093	18,518	4,645	12,531	1,522
2010	1,019	907	28,051	9,652	12,228	6,171	19,301	5,884	11,857	1,561

資料：経産省『わが国企業の海外事業活動調査』各年版より作成。

シヨナルが14社、全日空が5社あった程度である。<sup>4)</sup> 上述の900社からすれば、海運会社現地法人はそれなりの位置を占めているが、航空会社現地法人は微々たる存在ともいえる。

表4 運輸業の直接投資 フロー  
億円

年度	運輸業	
	対外	対内
1996	2,027	0.10
1997	2,873	0.04
1998	2,430	0.61
1999	3,091	0.22
2000	24,182	0.57
2001	1,677	16.64
2002	1,832	27
2003	2,121	17
2004	2,565	2,092
2005	916	2,214
2006	1,757	32
2007	2,467	-322
2008	2,363	42
2009	2,707	-85
2010	1,995	170
平均	3,667	280

資料：『財政金融統計月報』（前稿表7参照）

では運輸業の対外直接投資はどうであったろうか。表4は運輸業のフローを示している。例外的な2000年度の投資を除けば、対外直接投資フローは年平均2000億円程度で順調に伸びた。「残額」は前稿と同じく1996年度のフロー額をベースに前年度までの「残額」に当該年度のフロー額を積みあげた額である。対内直接投資は2004、5年度の例外的に大きな額を除けば規模は大きくない。したがって対内直接投資が運輸業のサービス収支にどのように関わったのかについては小稿では検討していない。

では直接投資が輸送収支にどのように関わったのかを前稿と同じように単相関分析によって検証してみよう。上述のように航空部門の対外直接投資は海運部門と較べると相対的に小規模であったと思われるので、投資は海運部門で行われたと仮定する。運輸部門投資「残高」を説明変数、輸送収支全体および海上輸送の収支を被説明変数とする（第Iセット、期間1996-2010年度、前稿の第1相関）。

第IIセット（前稿の第2相関）では説明変数は全体の直接投資「残高」、被説明変数は輸送収支全体および海上輸送である。海外での事業活動全体の発展は国際輸送需要を産み出したであろうが、輸送収支全体とどう関連したかを観察する。

要約表（表5）が示すように、運輸業の対外直接投資「残高」は輸送収支全体の受取・支払および海上輸送収支の受取・支払・収支戻と正相関を示し

4) 東洋経済新報社『海外進出企業総覧』会社別編、2010年版）

た(相関Ⅰ)。全業種の総対外直接投資「残高」は、輸送収支全体の受取・支払および海上輸送の受取・支払・収支戻すべてと正相関を示した(相関Ⅱ)(散布図①～⑩参照)

表5 直接投資「残高」と輸送収支の相関関係の要約表

相関	直接投資「残高」	輸送サービス収支			海上輸送サービス収支			航空輸送サービス収支		
		受取	支払	収支戻	受取	支払	収支戻	受取	支払	収支戻
Ⅰ	運輸業対外直接投資「残高」	正相関①	正相関②	なし	正相関③	正相関④	正相関⑤	n.a.	n.a.	n.a.
Ⅱ	全業種対外直接投資「残高」	正相関⑥	正相関⑦	なし	正相関⑧	正相関⑨	正相関⑩	なし	なし	なし

注：次の簡易検定基準を適用。ある： $R^2 > 4/\Delta + 2 = 0.2353$ ，なし： $R^2 < 0.2353$ 。①～⑩は散布図の番号

資料：対外直接投資「残高」『財政金融統計月報』の「対内外民間投資特集号」各号より作成。サービス収支は、「日本銀行」の「時系列統計データ検索サイト」より作成。

#### 〈4〉暫定的結論と若干の示唆

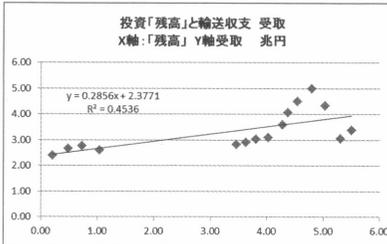
**相関Ⅰ** 運輸業(海運業と仮定)の対外直接投資「残高」と輸送全体の受取が正相関となったのは、海上輸送受取が大きく伸びた上に、航空輸送受取が期首8000億円前後から期末8000億円弱へと減少したものの減少幅は小さかったために全体の受取が大きく伸びたためである。支払も正相関を示したのは、航空輸送が増加はなかったが、海上輸送が若干の増加を示したからであろう。収支戻は、海上輸送で大きな改善が見られたが、航空輸送の収支戻に引張られ、赤字減少傾向を示したものの、浮動的だったために相関なしとなった、海運を中心とした運輸業直接投資は個人需要に牽引される航空輸送を含む輸送全体の収支戻に効果を及ぼす程の力はなかったと思われる。

同じく運輸業投資「残高」と海上輸送収支の関係については、受取・支払・収支戻すべてが正相関を示した。支払が増えた背景には前述のように外国用船foreign chartered shipによって輸出入貨物の積取比率を維持していることが背景になっていると思われる。海運業の海外事業活動への恒常的な直接投資が海上輸送に限っては、受取・支払を増やし、収支戻の黒字増加の背景の一つになっていると判断してもよいと思われるが、荷動き全体に影響する景況が基本的要因であろう。

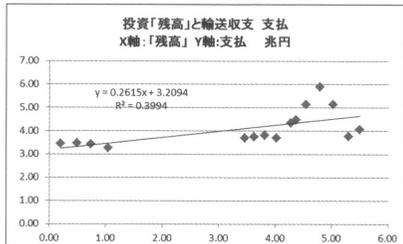
**相関Ⅱ** 運輸業の対外直接投資が輸送能力の向上、競争力の向上を通して、

輸送サービス収支に影響するのに対して、全業種対外直接投資は、輸送需要の増加という経路で収支に影響する。この経路は貿易の拡大、国際旅行サービス需要増加といった影響に含まれており、分離して因果関係を検証することはできない。全業種対外直接投資は、ほぼ運輸業対外直接投資とほぼ同じような増加傾向を示したので、Iと同様な相関、相関なしを示したのは当然であった。もちろん、全業種対外直接投資と輸送収支、海上輸送収支との間の因果関係を何ら示すものではない。航空輸送収支についても同様である。

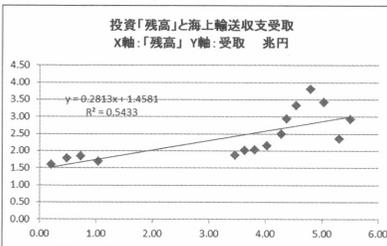
散布図① 運輸業対外直接投資「残高」と輸送収支受取



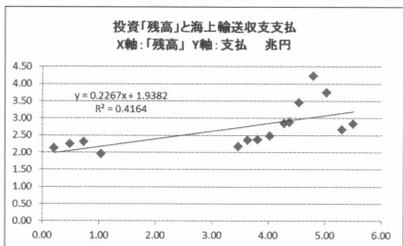
散布図② 運輸業対外直接投資「残高」と輸送収支支払



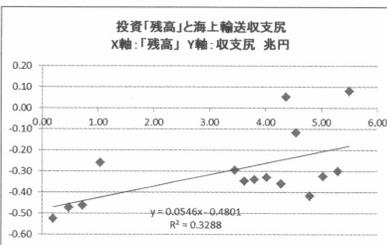
散布図③ 運輸業対外直接投資「残高」と海上輸送収支受取



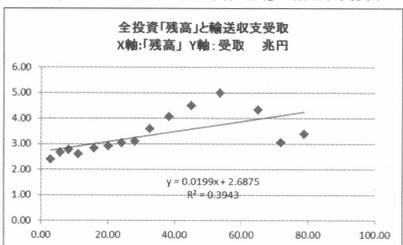
散布図④ 運輸業対外直接投資「残高」と海上輸送収支支払



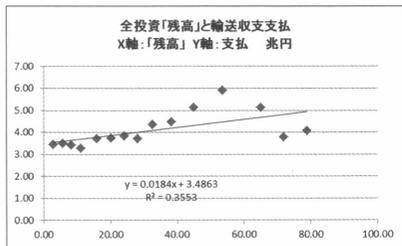
散布図⑤ 運輸業対外直接投資「残高」と海上輸送収支戻



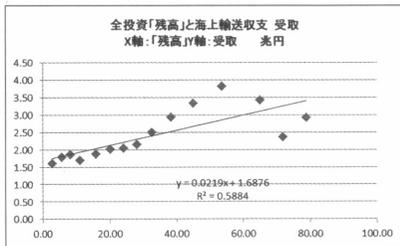
散布図⑥ 全業種対外直接投資「残高」と輸送収支受取



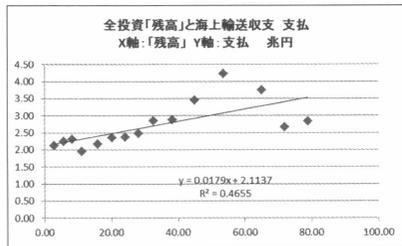
散布図⑦ 全業種対外直接投資「残高」と輸送収支支払



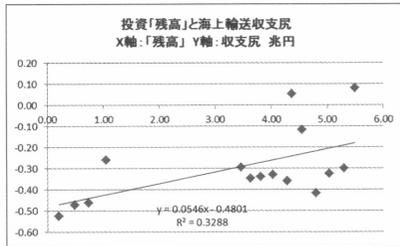
散布図⑧ 全業種対外直接投資「残高」と海上輸送収支 受取



散布図⑨ 全業種対外直接投資「残高」と海上輸送収支支払



散布図⑩ 全業種対外直接投資「残高」と海上輸送収支戻



### (3) 旅行収支への効果

#### 〈1〉1996-2010年度の旅行収支

旅行収支には、居住者が外国を訪問中（1年未満）<sup>5)</sup>に享受した財貨・サービスを支払に、逆に非居住者が投資国で享受した財貨・サービスを受取に計上する（1年未満）。運賃は輸送サービスに分類されるのでこの項目には入らない。旅行はその目的に従って会社業務の海外出張や海外現地法人等への赴任等の「業務」及び個人の観光旅行等の「業務外」に区分されている。

この計上額は日銀による推計である。出入国者一人当たりの推計消費額に出入国者数を乗じる方法は変わらないが、一人当たり消費推計方法はしばしば現実に近づけるべく改善更新されている<sup>6)</sup>。

- 5) 2006年6月5日, 日本銀行国際局「国際収支統計における旅行サービスとしては、旅行者がある経済圏（外国人の場合は日本, 日本人の場合は海外）における1年未満の訪問期間中に当該経済圏から取得した財貨・サービスを計上している。」[https://www.boj.or.jp/statistics/outline/notice\\_2006/ntbop16.htm/](https://www.boj.or.jp/statistics/outline/notice_2006/ntbop16.htm/)
- 6) 2011年度からは受取に関しては観光庁の行う「訪日外国人消費動向調査」（4半期毎）のデータをベースに推計されている。支払側（出国日本人の消費額）の基礎データは、(株) ツーリズム・マーケティング研究所の「海外旅行実態調査」（毎年実施, 「JTB REPORT」所収）が利用されている。日本銀行/財務省「旅行収支（受取）」の基礎デー

旅行収支は、一人当たり消費額の多寡、為替相場等によっても変動するとはいえ、重要な要因は、変動の長期的傾向を担保する旅行者数（出入国者数）である。

表6 出入国者数

年	千人			出国者
	外国人	観光客	商用客	日本人
1996	4,245			16,695
1997	4,670			16,803
1998	4,557			15,806
1999	4,901			16,358
2000	5,272			17,819
2001	5,286			16,216
2002	5,772			16,523
2003	5,727			13,296
2004	6,757	3,840	1,383	16,831
2005	7,450	4,363	1,477	17,404
2006	8,108	4,981	1,523	17,535
2007	9,152	5,954	1,575	17,295
2008	9,146	6,048	1,455	15,987
2009	7,581	4,759	1,192	15,446
2010	9,444	6,361	1,394	16,637
2011	7,135	4,057	1,243	16,994
2012	9,172	6,041	1,442	18,491
2013	11,255	7,962	1,464	17,473
2014	14,150	10,880	1,537	16,903
2015	19,688	16,969	1,641	16,214

資料：出入国管理局，法務省統計  
[http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei\\_ichiran\\_nyukan.html](http://www.moj.go.jp/housei/toukei/toukei_ichiran_nyukan.html)  
 観光客，商用客については日本政府観光局  
[http://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/marketingdata\\_outbound.pdf](http://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/marketingdata_outbound.pdf)

表7 出入国者  
千人当たり消費額

年	億円	
	外国人	日本人
1996	1.05	2.42
1997	1.12	2.37
1998	1.08	2.38
1999	0.80	2.27
2000	0.69	1.93
2001	0.76	1.98
2002	0.76	2.01
2003	1.78	2.51
2004	1.80	2.46
2005	1.84	2.38
2006	1.21	1.78
2007	1.20	1.80
2008	1.22	1.80
2009	1.27	1.52
2010	1.23	1.47
2011	1.23	1.28
2012	1.27	1.20
2013	1.31	1.22
2014	1.41	1.21
2015	1.54	1.19

注：表8の旅行収支の受取，支払を表6の出入国者数で割って求めた。

表8 旅行収支

年	億円		
	受取	支払	収支尻
1996	4,448	40,328	-35,880
1997	5,240	39,891	-34,651
1998	4,905	37,644	-32,739
1999	3,909	37,196	-33,287
2000	3,637	34,367	-30,730
2001	4,020	32,188	-28,168
2002	4,381	33,260	-28,879
2003	10,221	33,411	-23,190
2004	12,192	41,380	-29,189
2005	13,710	41,369	-27,659
2006	9,848	31,258	-21,409
2007	10,990	31,189	-20,199
2008	11,186	28,818	-17,631
2009	9,641	23,527	-13,886
2010	11,586	24,462	-12,875
2011	8,752	21,716	-12,963
2012	11,631	22,248	-10,617
2013	14,766	21,311	-6,545
2014	19,975	20,419	-444
2015	30,240	19,334	10,905

資料：公式HPより作成  
[https://www.mof.go.jp/international\\_policy/reference/balanc\\_e\\_of\\_payments/bpnet.htm](https://www.mof.go.jp/international_policy/reference/balanc_e_of_payments/bpnet.htm)

表6に示すように、入国者(外国人)は、期初の425万人から期末(2010年)の944万人まで継続的に増加した。2011年には東日本大震災、東電福島原発事故で急減したが、2013年からはこれまでにない増加を示した。他方、出国者(日本人)は、期初の1670万人は多少の増減を伴ったが期末は1664万人とほとんど変化がなかった。

夕変更について」[https://www.boj.or.jp/statistics/outline/notice\\_2011/not11011a.htm/](https://www.boj.or.jp/statistics/outline/notice_2011/not11011a.htm/)による。

入国者に占める観光客の割合は2004年には56.8%だったが、2010年には67.4%まで上昇した。商用客は増減はあってもほぼ2004年、2010年ともに140万人弱であった。入国者に占める商用客の割合は20.5%から14.8%へ低下した。

表7によれば、入国外国人千人当たり消費額（億円）は期初の1億円強が2000年代初頭には7000万円前後まで減少したが、その後回復して期末には1億2300万円になった。他方、出国日本人のほうは、期初2億4000万前後と入国外国人の2倍を越えていたが、その後一時持ち直したものの期末には1億4700万円と期初の6割程度に減少した。期末においては出国日本人の一人当たり消費額は入国外国人より2割程多いが、2015年には2割程少なくなっている。

表8（旅行収支）に示されるように、期間中は収支戻は常に巨額の赤字だった。受取は期初の4400億円から順調に増加し期末には1兆1600億円と2.6倍になっている。他方支払は、期初4兆円が期末2.4兆円に減少した。したがって収支戻は期初の赤字3.58兆円が1.3兆円まで減少した。2015年には、入国外国人が2000万人近くまで劇的に増加したため、受取が3兆円という過去にない額に達したために収支戻も1兆円の黒字に転化した。こうした変化は、主に外国人観光旅行客の増加によってもたらされた。

## 〈2〉業務外旅行収支と国際直接投資の効果

業務外旅行収支は、観光旅行収支と言い換えても実質的に大きな間違いはない。その収支受取は、期初の3100億円から期末の9600億円まで3倍まで増加した。その結果、旅行収支受取に占める割合は、期初の70%から期末には80%を越えるようになった。他方、支払は期初の3兆2千億円が期末には2兆円まで減少した。旅行収支支払に占める割合はほぼ80%前後で一定していた。収支戻は、一貫して大幅赤字であったが、受取が増加し、支払が減少したことによって赤字幅は期初の3兆円から期末の1兆円まで3分の1程に減少した。期間中に観光旅行入国者が激増し、旅行収支戻に観光旅行収支が決定的

表9 旅行収支

単位：億円

年	受取	支払	収支尻	業務外旅行			業務旅行		
				受取	支払	収支尻	受取	支払	収支尻
1996	4,447	40,329	-35,880	3,112	32,318	-29,203	1,335	8,010	-6,676
1997	5,241	39,890	-34,652	3,723	32,180	-28,460	1,517	7,709	-6,190
1998	4,906	37,645	-32,738	3,565	30,150	-26,583	1,338	7,492	-6,154
1999	3,909	37,196	-33,289	2,851	30,775	-27,926	1,062	6,420	-5,360
2000	3,637	34,366	-30,731	2,629	28,194	-25,565	1,007	6,172	-5,164
2001	4,018	32,188	-28,168	2,708	25,815	-23,105	1,311	6,372	-5,059
2002	4,381	33,259	-28,880	2,773	28,122	-25,349	1,611	5,140	-3,531
2003	10,222	33,411	-23,190	6,458	27,827	-21,370	3,766	5,587	-1,820
2004	12,192	41,381	-29,190	8,041	34,090	-26,046	4,151	7,291	-3,141
2005	13,711	41,370	-27,657	9,225	33,204	-23,977	4,484	8,165	-3,682
2006	9,849	31,256	-21,408	7,025	24,996	-17,972	2,824	6,260	-3,438
2007	10,991	31,189	-20,199	8,042	25,380	-17,336	2,949	5,809	-2,861
2008	11,185	28,818	-17,633	8,348	23,187	-14,837	2,839	5,632	-2,795
2009	9,642	23,529	-13,885	7,889	18,558	-10,668	1,752	4,970	-3,217
2010	11,586	24,461	-12,875	9,697	20,017	-10,322	1,890	4,445	-2,553
期間平均	7,994	34,019	-26,025	5,739	27,654	-21,915	2,256	6,365	-4,109

資料：日本銀行：時系列統計データ検索サイト [http://www.stat-search.boj.or.jp/ssi/cgi-bin/famecgi2?cgi=\\$nme\\_a000&lstSelection=BP01](http://www.stat-search.boj.or.jp/ssi/cgi-bin/famecgi2?cgi=$nme_a000&lstSelection=BP01)

影響を与える地位に昇ったと考えてよい。

では観光旅行収支に対する国際直接投資の影響を考えてみよう。投資国の観光事業者（旅行会社、航空会社、クルージング会社、ホテル等）が活発な海外事業活動を行い、かつ国際競争力があり変化適応力が高ければ、投資国および海外の豊富な観光情報や魅力的な利用機会を提供できるだろう。その結果、国際観光需要—インバンド・アウトバウンド両者—は増加するであろう。そして投資国の「観光旅行収支」に対しては受取・支払の両方向でプラス効果が働くであろうと推論できる。ただし収支尻に対する効果はプラスともマイナスともいえない。

観光事業者の海外事業活動が観光旅行収支に与えるプラス効果を認めることができても、その影響・効果の程度について適切に述べることは難しい。

第1の根本的理由は、観光旅行は、個人需要によって生まれる。そしてその個人需要は以下のような様々な理由やそれらの組み合わせによって大きく変化する。たとえば個人の所得水準およびその上昇力への確信・期待、旅行

の便宜性の上昇、国際観光への関心の高まり、観光資源の話題化、自国通貨の価値上昇、現地の危険性のあるなし、安全性の確信、自国・訪問先政府のパスポートあるいは観光ビザ発給条件緩和や様々な些細な規制緩和などである。その影響・効果は観光事業者の海外事業活動の影響効果を遙かに超えているとしても大きな間違いはないであろう。それは表6の2014、15年の入国外国人旅行者数の急増に見て取ることができる。この急増における観光サービス直接投資の貢献はあったと思われるがそれが上に掲げた様々な要因よりはるかに小さかったと思われる。

第2に2010年当時の観光事業者の海外活動もそれほど大規模なものではなかったことがある。大手旅行会社（(株) エイチ・アイ・エス39拠点、KNT15拠点、JTB62拠点、(株) ジャルパック22拠点、(株) 日本旅行11拠点等）と少数のホテル（(株) JALホテルズ5拠点、(株) ニューオータニ2拠点、(株) ホテルオークラ2拠点）、にほぼ限定されていた<sup>7)</sup>。今西珠美の詳細な調査<sup>8)</sup>によれば、現地拠点業務の8割は日本人・日系人のインバウンド関連業務であったし、それを掴むのが進出の最大目的でもあった。これらの現地拠点がイン・アウトバウンド旅行者全体にどれほど影響を与え得たのかについては明らかではない。

### 〈3〉業務旅行収支と国際直接投資の効果

業務旅行収支は大まかに海外取引の活潑さと関連しているだろう。受取は海外企業（日本の海外子会社を含め）の日本での業務旅行消費額が計上され、支払は海外の取引先への出張や日本の海外子会社等への出張、赴任などともなう業務旅行収支額が計上される。この期間については、海外取引や海外子会社の事業活動が活潑だったことが支払が受取を大幅に超過し収支尻が一貫して大きな赤字であったことに反映しているだろう。

7) 拠点数については前出『海外進出企業総覧 会社別編』、2010年版による。

8) 今西珠美「日本の旅行企業における国際経営の変化—本国親会社への質問調査票の比較—」『流通科学大学論集—流通・経営編—』第25巻第1号、2012年。ただし、流通科学大学機関リポジトリ—<https://ryuka.repo.nii.ac.jp>より。

業務旅行収支受取は、期初には1300億円程度であったが、期末には1800億円程に増加した。支払は期初8000億円が期末4400億円程度に減少した。収支尻は一貫して大きな赤字であったが、赤字幅は6600億円から2500億円程度にまで減少した。観光旅行収支も業務旅行収支もほぼ同じような増減傾向を示したので、受取を除けば旅行収支に占める比重大きくは変わらなかった。期末の業務旅行の比重は受取16.3%，支払18.7%，収支尻16.0%だった。

投資国の海外子会社の事業活動が活発になれば、海外子会社への出張者数や赴任者数が増加するだろう。しかし1年以上の長期出張者、赴任者の海外での消費は旅行収支には入ってこない（旅行者扱いではない）。海外子会社で雇用・技術等の現地化が進めば、投資国からの出張、赴任も減少する可能性もある。したがって海外事業活動が年数を積んで成熟してくれば業務旅行支出はそれほど増えない可能性もある。とりわけインターネットを介して事業活動が支援されるようになると、業務旅行の必要性も減じる可能性がある。

対内直接投資が活発になれば、業務入国者が増えるであろう。彼らが非居住者扱いであれば、その（日本における）消費額が結果業務受取に計上される。しかしこれも同様な理由から旅行収支受取を増加させ続けるとはいえないであろう。

#### 〈4〉直接投資「残高」と業務旅行収支の相関関係

そこで海外事業活動と業務旅行収支との関係を、全対外直接投資「残高」を説明変数、同収支を被説明変数としてとして単相関関係を検証した（表10）

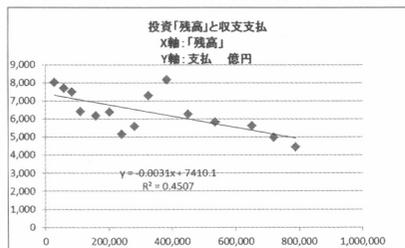
表10 直接投資「残高」と業務旅行収支の相関関係の要約表

直接投資「残高」	業務旅行収支		
	受取	支払	収支尻
全業種対外直接投資「残高」	相関なし	負相関①	正相関②

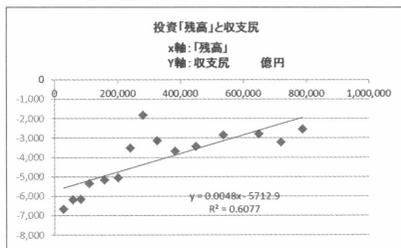
注：次の簡易検定基準を適用。ある： $R^2 > 4 / (deta + 2) = 0.2353$ ，なし： $R^2 < 0.2353$ 。①，②は散布図の番号

資料：全業種対外直接投資「残高」は表6参照。業務旅行収支は表9参照。

散布図⑪ 全業種海外直接投資「残高」と業務旅行収支支払



散布図⑫ 全業種海外直接投資「残高」と業務旅行収支戻



参照)。

対外直接投資「残高」と収支受取とは相関関係を示さなかった。受取が期央に期初の3倍以上に増加しながらその後大きく減少したためである。もっとも業務旅行収支受取は対外直接投資よりも対内直接投資により強く相関しそうであるから、相関なしとなったのは当然かもしれない。

散布図⑪が示すように支払は負の相関を示した。支払は、2004、5年を除いて期初からほぼ一直線に減少したから負の相関を示したのは当然であった。業務旅行出国者数が不明なので確足ることはいえないが、それがもし全体の傾向に従うとすれば表6が示すように人数の増減は小さく、減少はもっぱら一人当たり消費額の減少によるものであった。つまり投資「残高」は増えたが、業務出国者数はそれほど増えず、一人当たり消費額が減少したことが負相関をもたらしたと考えられる。

業務旅行収支戻は、大きな赤字が急速に減少したために、散布図⑫が示すように正相関を示した。業務旅行収支戻の旅行収支戻における比率は次第に低下する傾向を示したので、旅行収支戻への影響・効果は小さくなったが、意外にも海外事業活動の拡大は業務旅行収支戻に対しては大きな影響はもたなかったといえよう。以上は対内直接投資の影響・効果を無視していることに注意が必要である。

### 〈5〉観光関連サービス収支

日銀の時系列データ検索サイトでは旅客輸送収支と旅行収支の合計が「観

「観光関連サービス収支」として示されている。本稿では旅客（海運＋航空）輸送収支＋業務外旅行収支の合計額を観光関連サービス収支として検討してみよう。

観光関連サービス収支受取が大きく伸びたのは業務外旅行収支受取が大きく伸びたからである。支払が漸減したのは業務外旅行収支支払が減少したからである。つまり観光関連サービス収支の動向は、業務外旅行収支の動向によって左右される。他方、旅客輸送収支は、ほとん

どが航空輸送収支によるもので、巨額の赤字が続いており、大きな変動はない。つまり観光関連サービス収支は、輸送収支の大きな赤字によって旅行収支が減殺される構造となっているといえる。

全業種対外直接投資「残高」との単相関関係をみると、受取は正相関、支払は負相関、収支は正相関を示した（散布図省略）。つまり、この期間に関しては対外直接投資と観光サービス収支は良好な関係にあったといえる。しかし対外直接投資が観光サービス収支の赤字減少をもたらした要因とはいえない。

#### 〈6〉暫定的結論と若干の示唆

旅行収支の大部分を占めるようになった観光旅行収支は、個人旅行需要に影響する様々な要因によって大きく変動する。観光事業分野における直接投資は、観光旅行収支を支援する要因であることは間違いがないが、その影響・効果はかなり小さいと考えるのが妥当である。対外直接投資全般も、支援要因の一つであつたらうが過大視してはならないだろう。

業務旅行収支は、旅行収支全体への影響は次第に小さくなったので、あまり重要視する必要もない。対外直接投資の増加にともなう海外現地法人や

表11 観光関連サービス

億円

年度	受取	支払	収支尻
1996	5,254	43,355	-38,096
1997	5,908	40,526	-34,620
1998	5,944	38,894	-32,950
1999	5,384	40,168	-34,784
2000	5,577	40,186	-34,611
2001	5,776	35,318	-29,537
2002	6,800	40,386	-33,589
2003	9,797	36,507	-26,709
2004	11,623	45,848	-34,221
2005	12,240	42,611	-30,367
2006	10,863	37,920	-27,058
2007	11,814	37,759	-25,942
2008	10,815	32,740	-21,921
2009	10,440	27,756	-17,315
2010	11,162	30,055	-18,899

海外関係会社への出張，赴任が増加したとしても，それはあまり重要な要因ではなかった。一人当たり消費額が減少したからである。

以上から，旅行収支（戻）に対する対外直接投資の影響・効果はあるにしても限定的であり，ないとして扱ってもそれほど大きな誤りとはいえないであろう。ただし，業務旅行入出国者数，観光旅行者，業務旅行者の消費額の相違など，もっと詳細な分析を行えば，もっと正確な暫定的な結論を得ることができよう。

つづく