

近未来の東南アジア諸都市における移動体・移動システムの予測

Prediction of the movement system in the Southeast Asia cities of the near future

研究代表者 関西学院大学社会学部特別研究員 阿部 栄一
ABE Eiichi
共同研究者 皇學館大学文学部准教授 前田 至剛
MAEDA Noritaka

1. 研究目的

グローバル化する世界にあって、東南アジアは政治、経済、社会各方面で今後大きな存在感を示すであろう。特に経済発展と低炭素社会との両立可能性を占う重要な鍵を握っている。

本研究は東南アジア諸都市における近未来の移動体、移動システムを生活者の移動に関する価値観から考察することである。それはこんにち目指されている低炭素社会のあり方を模索するための端緒ともなる。その際特に注目する点は、人々の物理的移動と情報行動の実態である。

移動、特に自動車による移動は経済成長と結びつき、一定の発展を遂げた社会では不可避のものであり、自動車は当初単なる移動手段として普及し、それが次第に誇示的・記号的消費の対象となるとされる (Ohmae 1995=1995)。ただし移動手段としては同じであっても、それがもつ価値は当該社会固有の事情 (移動手段全体の布置や生活スタイル) によって決定される。今後、工業製品として移動のための各種道具が普及していくなかで、何がその社会で必要とされるのかを知るためには、その社会的価値を把握する必要がある。また、労働や商業活動から観光による移動にいたるまで、人々がどこへ何のために移動するのかを決定する上で情報は不可欠であり、この情報をもたらすのは様々なメディアである。さらに、経済成長と社会の発展が、程度の差はあれ必然的に消費

社会化をもたらすとき、情報は様々なモノやサービスの価値を決定付ける重要な要素となる。本研究が移動と情報行動の両側面からアプローチするのはこのためである。

2. 研究方法

元来、社会学を含めた学術研究は未来予測をおこなうのには不向きである。なぜなら多くの学問が目指すのは実験や調査をおこなうことで過去や現在の事実を認定することだからである。しかし他方で学術研究による知見が応用され、様々な「計画」が立案されるとき、過去と現在の「事実」をふまえて蓋然性の高い「予測」がおこなわれる。本研究でも第一に目指すのは、過去と現在の実態調査である。その上で得られた知見をふまえて「予測」をおこなう。

2012年度おこなった事前調査をふまえて、また研究期間の制約にも鑑み、東南アジアの諸都市のうちマレーシアのクアラルンプール (=KL) を調査地として選定した。

その理由は以下のとおりである。ASEAN4の中でも一定の経済成長を経て、今後も成長が見込まれること、都市のインフラや自動車所有状況が、先進国ほどではないものの一定の水準を超えていること、日本との定量的比較が可能であること、移動に影響を与える東南アジア特有の典型的気候帯であること、新興国特有のグローバルな経済圏において経済成長を続けていること¹⁾、日本

1) データセットが入手可能な地域のうちアジア全域と欧米のみならず、アラブ諸国との貿易までも含め、最も貿易が盛んな国はマレーシアである。なお、本稿ではマレーシアおよび KL が東南アジアの代表であると捉えているわけではない。ただし東南アジア諸国の中でも、最重要の比較対象であると捉えている。グローバル化がより進展した現代の経済環境において、日本はとすれば変化への対応が十分でないと思われることがある。

の自動車産業をモデルとした自動車産業育成策をとっているため比較対象として適しているからである。

まずマレーシアの移動や情報行動の実態および価値意識について、統計資料や Asia Barometer (Inoguchi et al.) の二次分析 (以下 AB と記述) をおこない、定量的に日本と比較することで把握した。

さらに上記手続きにおいて析出された、経済成長の牽引役であり、物理的移動や情報行動の活発な中間層のプロファイルに適合的な KL 在住の12名と、メディア文化、モータリゼーション、哲学の研究者3名と官公庁職員1名に聞き取りをおこなった (聞き取りで得られた内容を記す際にはフィールドノーツ=FN と記述)。これにより定量的比較により明らかとなった日本との差異の背景に、いかなる生活実態や主観的意味世界が存在するのかを調査した。

その際に前提とする日本社会の移動とその価値の変遷は以下のとおりである。日本は公共交通網の整備が先行し、高度経済成長を経て自動車が普及していった。またラジオや電話、テレビの普及の後に携帯電話やインターネットが普及した。こういった段階的な発展の過程で、自動車は当初生活に必要な移動のための道具であったものが、豊かさや流行の生活スタイルを表す記号となった。しかし近年若者の自動車離れが進む一方、インターネットなどのメディアが普及することで、生活の用に必ずしも移動を伴わない状況も増加した。ただし現代においても、観光や遊興を促す情報が付加されることで、移動が再活性化されることから、その可能性が模索され、よりスマートな低エネルギー化と経済発展の両立が模索されている。

こういった日本社会の「移動の歴史」を新興国マレーシアも追従するといえるのだろうか。

3. 新興国マレーシアにおける「変化」

日本と比較した場合に、マレーシア社会の特徴

として際立っているのは、様々な位相における変化の激しさとそれに対応することの重要性である。

マラッカ王国の時代から植民地支配の歴史を経ても、一貫して貿易の要衝として存在し続けたマレーシアにとって、グローバルな経済環境の変化に対応することは、他の新興国以上に、自国の発展と安定を左右する要素となっている。

世界銀行公表のデータによれば、GDP の規模は日本のほうが遥かに大きいものの、貿易額や国際観光収入が GDP に占める割合はマレーシアのほうが大きい。

成長が他国との貿易と結びついている以上、先進国から最新の技術が流入することで発展も急速となる。1人当り GDP の規模に比して自動車の普及率が高く、通信環境の普及率も高い (インターネットの普及率は7割近く、携帯電話の普及率は日本を上回っている)。またハイテク製品が工業製品の総輸出額に占める割合も日本を上回っている。

こういった成長の環境はマレーシア政治にも影響を及ぼす。鳥居らによれば、マレーシア政治の歴史は、国外の激しく変化する環境に対応することで成し遂げられた外からの国づくりと、元来交易が盛んな地域ゆえの、国内の民族的・文化的多様性を包摂しつつ国をまとめるという難しい舵取りの過程であった (鳥居ほか 2006)。

4. 中間層の動態性

このようなマレーシア社会においては、実際に経済成長の中核を担う人々の物理的移動と情報行動は極めて活発で、それは変化に機敏に対応するためであると推察される。

ABによれば、日本もマレーシアも、両国ともに自動車所有は所得の高さと結びつきやすいが、その傾向はマレーシアで一層顕著である。また表1にあるように、自動車所有と結びつきやすい消費財は日本が洗濯機や電子レンジ、掃除機である

一方、東南アジアの中でも特にマレーシアは、独特の地政学的・歴史的出自により、一貫して貿易を重視しており、常に変化への対応を迫られてきた。東南アジアの新興国が共通してグローバルな変化に対応し成長を遂げつつある以上、その極致にあるマレーシアをまず比較対象とすべきであろう。

表1 自動車所有と結びつきやすい消費財の順位
(φ係数)

🇲🇾 マレーシア		🇯🇵 日本	
パソコン	0.306	洗濯機	0.255
電話	0.283	電子レンジ	0.251
ケータイ	0.263	掃除機	0.238
掃除機	0.232	テレビ	0.220
エアコン	0.227	冷蔵庫	0.193
洗濯機	0.202	ビデオデッキ	0.190
テレビゲーム	0.191	電話	0.181
電子レンジ	0.163	ビデオカメラ	0.164
カラオケ	0.163	パソコン	0.161
カメラ	0.152	ケータイ	0.160

のに対し、マレーシアはパソコン、電話、ケータイといった情報機器である。移動のための道具と情報通信機器の結びつきが日本より強い点は興味深い。

さらにインターネットの利用層とPC所持層はともに所得および教育水準が高く、その傾向は日本よりも顕著である。そして自動車所有層およびPC所有層は、非所有層に比べ商品購買・政治経済・流行等の情報を取得する際に種々のメディアをよく活用しており、外国との接触頻度も高い。そしてこれらの傾向は日本より顕著である。

生活や社会に対する意識では、ネット利用層やPC所持層は、仕事や政治、生活上の様々な事柄に満足していない（日本では逆に満足度が高い）ことから、これらの不満が原動力となって、彼・彼女らの物理的移動および情報行動における動態性が高められていると推察される。

近年新興国において中間層が登場しつつあると指摘されているが、成長を担う人々が、仕事や育児など様々な用途で自動車に乗り頻繁に移動し、グローバル経済の激流の中、変化に対応すべく機敏に活動している姿がうかがえる。日本のように安定志向が高いわけではなく、変化に対応すべく高い動態性を備える人々が多く誕生し、また居住しているのは、経済活動のハブとして機能するKLのような大都市である。

5. 移動実態とライフスタイル

先述のような中間層の存在するマレーシアの、とりわけKLにおける移動実態とライフスタイルはいかなるものであろうか。

それは常に工事中の都市で（遊興のためというよりも）実利重視で、公共交通が未整備な上に厳しい気候・天候変化にも対応するため、ツギハギだらけの移動を繰り返しているというものである。

急速な発展はKLを常に工事中の都市と化し、人口増大に公共交通が追いつかない状況を出させる。そのため移動における自動車依存度は極めて高く、未発達な都市インフラを、各家庭の私的支出（所得水準にしては非常に高価な自動車購入）で補っている。

また高温多湿とスコールの影響により、自動車以外の移動手段の価値を相対的に低下させ、道路整備が充分でないKLでは渋滞が頻発、人々は刻一刻と変化する交通状況への対応に苦慮させられる（FN）。

ただし移動をやめるわけにもいかない。近年の物価上昇は賃金の上昇を上回り、若年層ほど失業率は高い。次世代を担い中間層を形成する人々ほど、成功をつかむためKLのような大都市で仕事をつかなければならない。そのため共稼ぎ割合が高く、家事はもちろん育児でさえ、仕事より優先されることがない（FN）²⁾。

むしろ余暇や遊興がまったく軽視されているわけではない。LCC導入の先駆的地域であることも後押しして、国内外の旅行に対する意欲は高く、週末にはショッピングモールが賑わっている。またケーブルテレビの加入率は上昇し、テレビの多チャンネル化が進む一方、インターネットや携帯を娯楽目的使う人々も多い（FN）。ただし日本と比較した場合、人々が人生において重視している事柄は、余暇や遊興よりも実利にある。

ABによれば、人生において重視する事柄とし

2) 家政婦やベビーシッターを雇うことや、(特に中華系住民に多い) 幼児期の子どもを別居親族にあずけたまま共稼ぎを維持することも珍しくない (Sakurada 2010)。また家事よりも共働き優先のため、外食割合が日本くらべて極めて高く (AB)、その傾向は都市化およびエンゲル係数の上昇とともに加速されている (石田ほか 2002)。

て余暇を上げる人々の割合は、マレーシアよりも日本のほうが有意に多く、他方仕事における成功や収入、競争に打ち勝つことを重視する人々はマレーシアのほうが有意に多い。

こういった新興国ならではの上昇志向と競争意識を背景として、移動や情報行動も意味づけられるであろう。実際、英語が多民族国家における共通語のように働いていることもあいまって、国外旅行熱はそれ単体というよりも、子どもの留学や国外との仕事上の交流とも結びついている。加入者の最も多いケーブルテレビ局は東南アジア全域に共通の放送を配信しており、国内にいながら国外の視点に立つことも可能である。また、聞き取りのなかでは、コントロールされているマスメディアが配信するニュースを、インターネットを用いて国外で配信されているニュースと相互参照させることで、常に批判的にチェックするという人も少なからず存在した。

依存の度合いが高い自動車にしても、自動車に求めるのは、何よりも「実利」「信頼性」であるとし、誇示的・記号的消費の対象としての意味づけは希薄であった (FN)。

マレーシアの経済成長を支え、今後も社会の中核として活躍する中間層たちにとっての移動と情報行動は、日本と比較した場合、やはり変化に対応するため実利重視のものとの比重が高いといえるであろう。日本のように情報通信技術の導入が物理的移動を減少されることもなければ、遊戯的情報によって移動を再活性化する必要もないと予想される。

6. 考察 (今後の課題と発展)

以上、調査で得られた知見をもとに、マレーシアの今後、さらには東南アジアの近未来の移動システムとその価値について考察し結語としたい。

当該地域において何よりも重要なことは、実利重視であることと変化に即応することである。グローバルな経済環境と国内環境の流動性は、日本のような安定志向の中間層を生み出すことなく、今後もめまぐるしい変化への対応を人々に迫るであろう。

それは経済活動のハブとして存する都市の環境

でも同じである。加えて1年中高温多湿であることと、突然襲ってくるスコールも変化の一つとして加わる。そのため車は生活に不可欠であり、変化へ対応するための手段として実利的な価値を持ち続ける。

そして公共交通システムは発展するものの、充分でない状況が長く続くであろう。高度成長期前期の輸出を中心にした発展から、内需中心に移行する後期に向かって、低公害の都市公共交通システムの整備は避けて通れないが、先進国とは違ってインフラ整備と高度成長が短期間に同時並行していることが課題である。交通渋滞と天候の影響を考慮して、地下鉄とLRTなどの需要が高まり、これらの敷設にも合わせた道路整備も求められる。

さらにLCCに代表される飛行機とのマッチングについても考慮する必要があるだろう。結果、求められるのは変化に即応できるスムーズなトランスポーターであり、それは情報システムによる効率的な移動を実現することで、低炭素社会実現までを見通した新たな都市交通社会である。

引用文献

- Sakurada, Ryoko, 2010, "Connecting Places: Women's Circular Networks and Child-rearing Practices among Chinese Malaysians" *The 3rd Next-Generation Global Workshop, Kyoto University Global COE "Migration: Global Reconstruction of Intimate and Public Spheres"*.
- Inoguchi, Takashi and Shigeto Sonoda, AsiaBarometer Integrated Dataset, [computer file]. AsiaBarometer Project (<http://www.asiabarometer.org/>) [producer and distributor], date of download. AsiaBarometer is a registered trademark of Professor Takashi Inoguchi, President of University of Niigata Prefecture, Japan, Director of the AsiaBarometer Project.
- 石田章・會田陽久・ローシホンホック, 2002, 「アジア経済危機と食料消費支出——マレーシアの事例」, 『島根大学生物資源科学部研究報告』, 7:65-9.
- Ohmae, Kenichi, 1995, *The end of the nation state: how region states harness the prosperity of the global economy*, The Free Press. (=1995, 仁平和夫・山岡洋一訳, 『地域国家論——新しい繁栄を求めて』講談社.)
- 鳥居高編, 2006, 『マハティール政権下のマレーシア——「イスラーム先進国」をめざした22年』日本貿易振興機構アジア経済研究所.