

特定非営利活動法人 北東アジア輸送回廊ネットワーク（NEANET）

第 20 期会員総会 【講演会】

日時：2023 年 5 月 26 日（金）15:10～16:55

場所：みなと総合研究財団会議室・オンライン（併用）

1. 「我が国のクルーズの動向」

（一財）みなと総合研究財団 クルーズ総合研究所長 山本 三夫

2. 「日本海におけるブルーカーボン事業への期待

～戦略的ブルーカーボンのすすめ～

徳島大学環境防災研究センター 客員教授、（株）日本港湾コンサルタント 調査役
中西 敬

3. 「ロシア経済情勢」

新潟県立大学北東アジア研究所（ERINA-UNP） 教授 新井 洋史

□質疑応答

以上

我が国のクルーズの動向について

一般財団法人みなと総合研究財団
クルーズ総合研究所所長

山本 三夫

国内クルーズ船と国際クルーズ船

国内クルーズ（Domestic cruise） ⇒ 国内法 が適用される
国際クルーズ（International cruise） ⇒ 国内法＋国際法 が適用される

国内クルーズ船：ガンツウ

国際クルーズ船：飛鳥Ⅱ / にっぽん丸



ガンツウ



飛鳥Ⅱ



にっぽん丸

<カボタージュと 便宜置籍船>

- ◆ 海運カボタージュとは国内の港間の旅客、貨物の沿岸輸送を言う。
我が国では 船舶法第3条で、外国船舶によるカボタージュを原則禁止しており、
「自国の沿岸輸送は自国籍船に限る」としている
- ◆ 日本籍船が税金の安い海外に船籍を置く（便宜置籍）と、日本の国内クルーズができなくなる

我が国の国際クルーズ船



飛鳥Ⅱ

【建造年】 1990年 ※2020年改装
 【総トン数】 50,444総トン
 【全長】 241m
 【全幅】 29.6m
 【喫水】 7.5m



にっぽん丸

【建造年】 1990年 ※2010年改装
 【総トン数】 22,472総トン
 【全長】 166.6m
 【全幅】 24.0m
 【喫水】 6.6m

資料：日本外航客船協会

3

我が国における新造船建造計画など

郵船クルーズ株式会社 (NYKC)

☆新造船建造計画(2021年3月発表)

* 2025年就航予定・船名未定・ドイツ マイヤーデルフトにて建造

新造船の概要（郵船クルーズ発表/2022年11月改訂）		
主要目	新造客船（船名未定）	飛鳥Ⅱ
全長	230.2m	240.9m
全幅	29.8m	29.6m
喫水	6.70m	7.80m
総トン数	52,000GT	50,444GT
総客室数	385室（予定）	436室
乗客定員	約740名	872名
乗組員数	約470名	約490名
航海速力	最高20ノット（約37km/h）	最高21ノット（約39km/h）
備考	LMG燃料搭載可の環境配慮型	

4

新造船イメージ（郵船クルーズ）



5

我が国における新造船建造計画など

商船三井客船株式会社（MOPAS）

☆新造船建造計画（2022年11月発表）

- * 35,000総トン級2隻（旅客定員各600名規模）を建造予定。第1船は2027年頃就航予定
詳細は未定→決定次第、順次発表

☆シーボーン・オデッセイ Seabourn Odysseyを購入（2023年3月17日発表）

- * 32,447総トン・全長198.1m・225室・旅客定員450名・2009年建造・喫水6.4m
- * 2024年末を目途にMOPAS船として営業運航開始予定。船名は追って発表

6

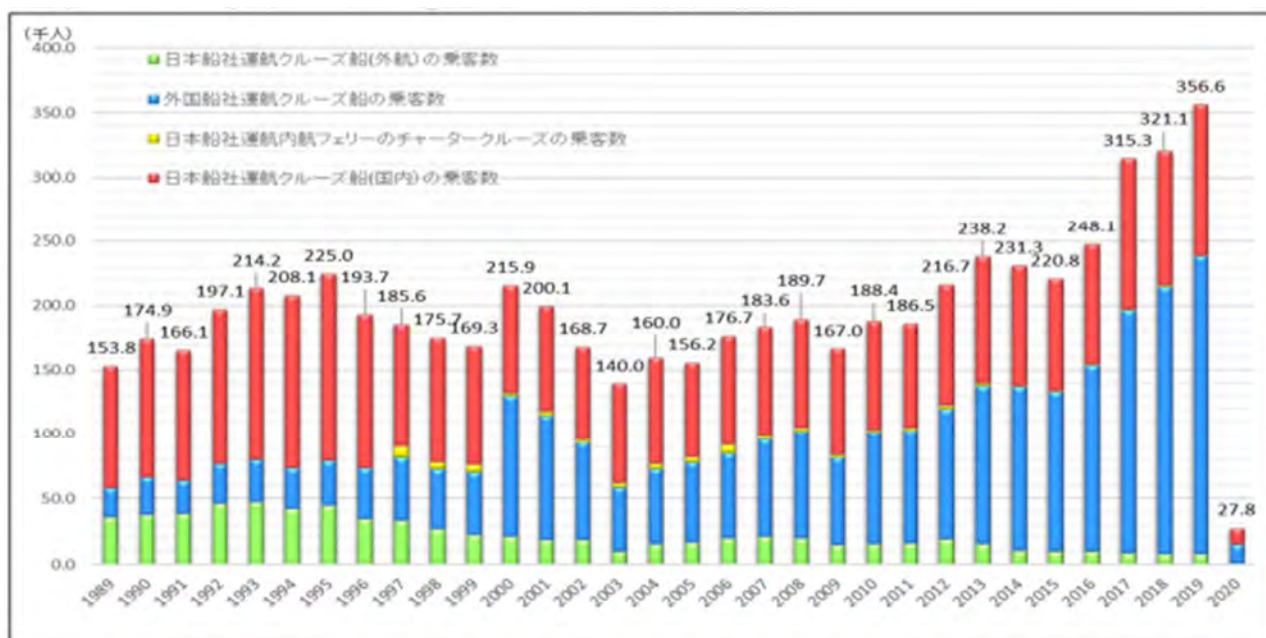
シーボーン・オデッセイ（商船三井客船）



7

日本人クルーズ人口の推移

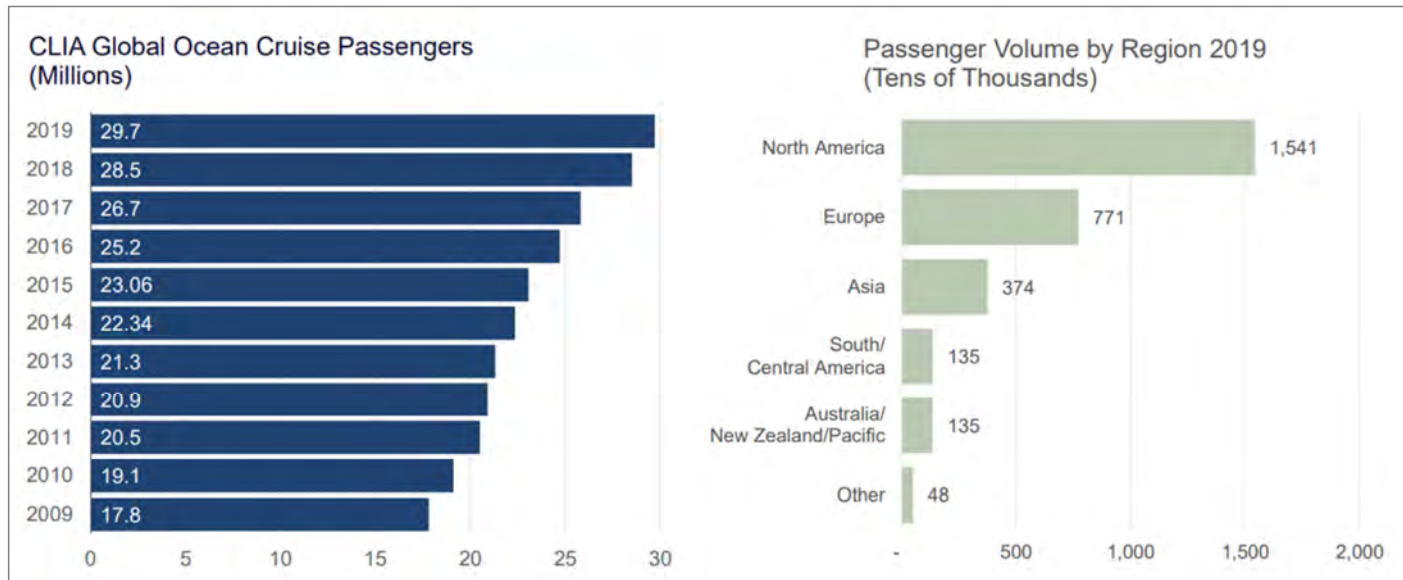
2019年は過去最高の35.7万人であったが2020年は2.8万人に激減した。
2019年の国内クルーズ11.8万人/国際クルーズ23.8万人（国際クルーズが2/3）



世界の国際クルーズ人口(2019年)

世界の国際クルーズ人口：2,970万人

内訳) 北米：1,541万人 / 欧州：771万人 / アジア：374万人 (うち日本：23.8万人)



資料：CLIA

9

我が国のクルーズ規模は？

* **日本の国際クルーズの運航船舶及びクルーズ人口：世界の1%未満**

国際クルーズ船数(2022年)：世界 ⇒ 449隻

日本 ⇒ 2023年から2隻に

国際クルーズ人口(2019年)：世界 ⇒ 2,970万人

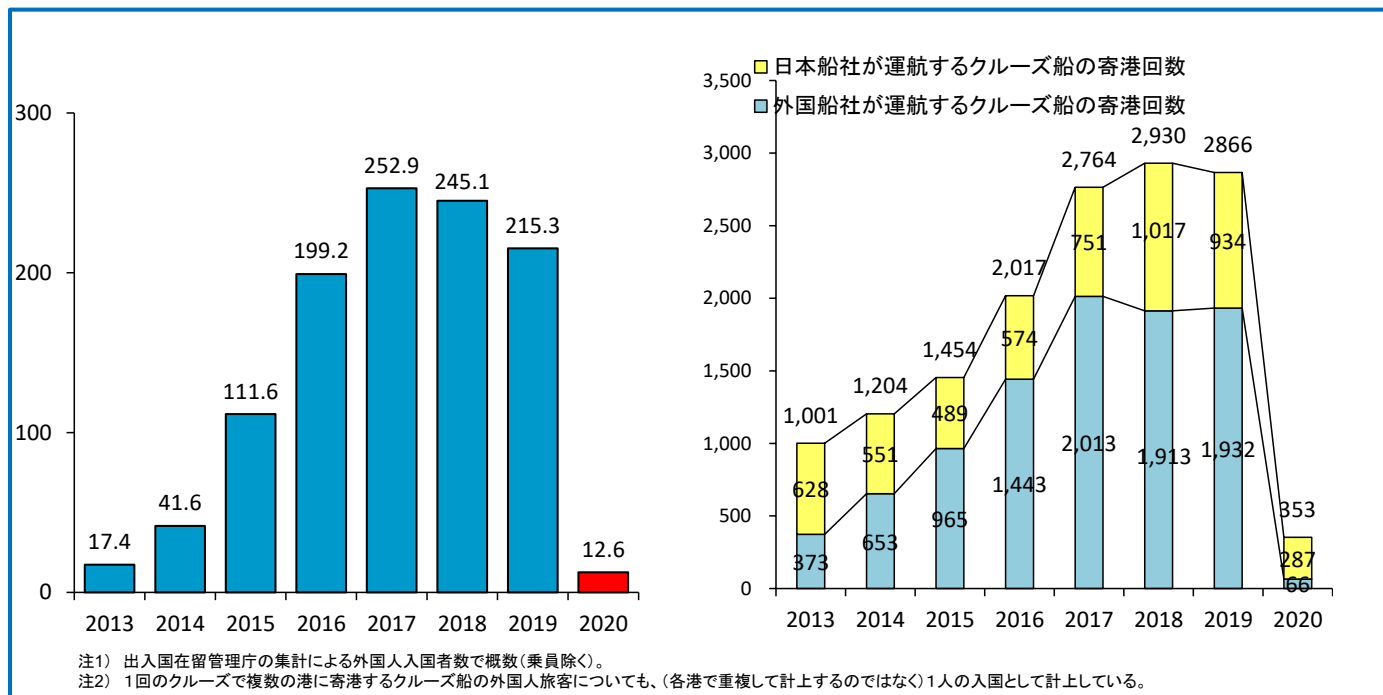
日本 ⇒ 23.8万人

* 日本籍船の国際クルーズに乗船する日本人の乗船割合(2019年)

外国船 ⇒ 23万人 日本船 ⇒ 8千人 (3.5%)

訪日クルーズ旅客と日本への寄港

○2020年の訪日クルーズ旅客数は、前年比94.1%減の12.6万人。2021年、2022年は訪日クルーズ旅客数はゼロ。
2020年の我が国港湾への寄港回数は前年比87.7%減の353回（外国船社66回、日本船社287回）となった。
※クルーズ：レジャーを目的とした船旅で宿泊を伴うもの

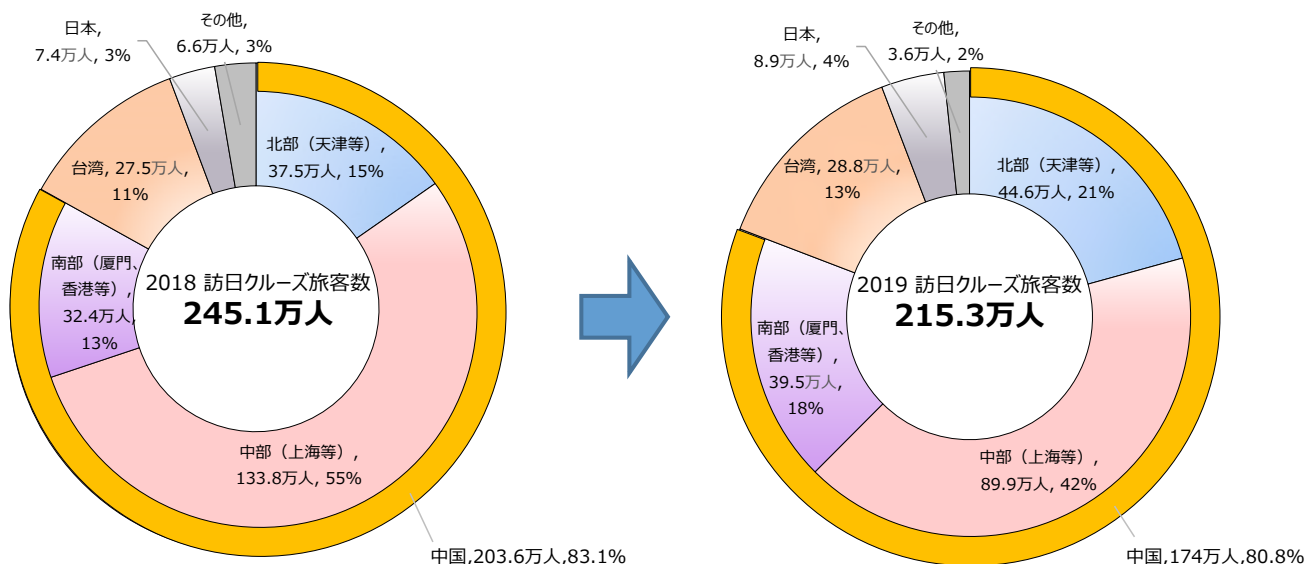


参考資料：国土交通省

11

訪日クルーズ旅客の出発国・地域別シェア（2019年まで）

○2019年の訪日クルーズ旅客数は、前年（245.1万人）比88%の215.3万人。
○2019年の中国からのクルーズによる訪日は、前年比29.6万人減の174万人。全体では中国人旅客が約8割を占める。



参考資料：国土交通省

12

2022年：世界クルーズの動き

☆コロナ後のクルーズ再開と回復

オーストラリアやアジアなどで国際クルーズが再開され、世界のクルーズ船輸送能力のほぼ 95% が営業サービスに復帰した

☆27隻の新造船が市場に登場

20隻の新造船完工・就航に昨年新造完工/本年就航した7隻を含めると27隻のクルーズ船がクルーズマーケットに投入された

☆さまざまな地域で記録的なクルーズ容量

カリブ海、地中海、北欧、アラスカ、米国西海岸でキャパシティ量（定員数×航海数）が史上最高に達した

☆クルーズビジネスに新しい運航会社が参画

リッツカールトン、アンバサダー、エメラルド、アストリアグランデ等の船社がクルーズ船運航を開始し、フォー シーズンズホテルズがクルーズ部門への参画を発表した

13

コロナ禍での我が国クルーズの現状 (2023年3月)

日本籍船による 日本国内クルーズの再開	国内クルーズは2020年10月に再開したが、その後に感染拡大などがあり、集客不調や寄港地からの受入回避などの理由もあって、断続的な運航中止など厳しい状況に置かれてきた。 最近では、集客も増加傾向にあり、感染症対策を徹底しながら安定的な運航状態となってきている。
日本籍船による 国際クルーズの再開	日本政府は2022年9月16日に、「訪日外国人に対する規制を10月11日から大幅に緩和する」と発表した。2022年11月15日、日本外航客船協会と日本港湾協会が「感染拡大予防ガイドライン（第8版）」を発表し、国際クルーズ再開の見通しが立った。 2022年12月出発のにっぽん丸モーリシャスクルーズが無事に実施された。 2020年春以降では初めての国際クルーズになった。
外国籍船による 国際クルーズの再開	2022年11月15日、日本国際クルーズ協議会（JICC）が「国際クルーズのための感染拡大予防ガイドライン（第1版）」を発表した。 これにより、2023年春からの外国船による国際クルーズ再開の見通しが立った。 2023年3月以降、ダイヤモンド・プリンセス始め多くの外国船が日本発着・日本寄港を再開した。

14

中国のクルーズ再開

<計画>

- ・国内船社による国内クルーズは再開
- ・国内船社による国際クルーズを再開
- ・外国船社による国際クルーズを再開

☆中国船社：本年6月～7月の再開

- ・招商バイキングクルーズ（中国招商局集団と米国バイキングクルーズとの合併会社）は「チャイナ・マーチャント・エデン」（47,800総トン、乗客定員930人、2017年建造、旧「バイキングサン」）
- ・アドラクルーズ（中国国営の中国船舶集団（C S S C）と米カーニバルコーポレーション & P L C の合併会社）の コスタ・アトランティカ（86,000 総トン、乗客定員2680人、2000年建造）
- ・ブルードリームインターナショナルクルーズが、ブルードリー ムスター（25,000総トン、乗客定員836 人、2001年建造）

☆外国船社

- ・RCIはスペクトラム・オブ・ザ・シーズ（168,670総トン、乗客定員4246人、2019年建造）で 2024年4月に再開すると発表

2023年3月31日発表

観光立国推進基本計画

～持続可能な形で観光立国復活に向けて～

【計画期間：令和5(2023)年度～令和7(2025)年度】

<基本的な方針>

- ①持続可能な観光地域づくり
- ②インバウンド回復
- ③国内交流拡大

<クルーズ関連>

①令和7(2025)年目標

- ☆ 訪日クルーズ旅客数：250万人（コロナ前ピーク時略同数）
- ☆ 外国船寄港回数：2,000回（コロナ前ピーク時略同数）
- ☆ 外国クルーズ船が寄港する港湾数：100港（コロナ前67港）

②具体的取り組み

- ☆ 感染防止対策を徹底し、安心してクルーズを楽しめる環境整備を進める。
- ☆ 既存ストックを活用したクルーズ船受入環境の整備、クルーズ船社と港湾管理者のマッチングを図るサービスの提供、「お断りゼロ」の実現
- ☆ 岸壁整備、利用調整などハード・ソフト両面の支援による、クルーズ船の長期的かつ安定的な寄港確保、世界に誇る国際クルーズ拠点形成
- ☆ クルーズ船寄港の地域経済効果の最大化（寄港地での消費を船内等で喚起するスキーム構築、広域に及ぶ上質な寄港地観光造成、など）
- ☆ 新たなクルーズ周遊ルートの開拓、多様化する訪日クルーズニーズに対応したプロモーション、海外の国際展示会への出展、など

- 計画期間：
令和5～7年度
(2023～2025年度)

目標

- 国内需要喚起
- ワーケーション、第2のふるさとづくり
- 国内旅行需要の平準化

- 活気に満ちた地域社会の実現に向け、地域の社会・経済に好循環を生む「持続可能な観光地域づくり」が全国各地で進められ、観光の質の向上、観光産業の収益力・生産性の向上、交流人口・関係人口の拡大がコロナ前より進んだ形で観光が復活している
- 万博の開催地である我が国が世界的潮流を捉えた観光地として脚光を浴び、「持続可能な観光」の先進地としても注目されている

日本に寄港する外国船社の運航予定

☆運航本数 212本
 ☆寄港回数 1,000回
 ☆寄港港数 99港
 ※JICC調べ(2023年2月)

☆追加予定

- ・ 中国発着クルーズ
- ・ 米ノルウェージャンクルーズライン（N C L）は、
10月後半から来年3月にかけて「ノルウェー جان ジュエル」で日本発着、寄港を追加
（93,502総トン、乗客定員2338人、2005年建造）
- ・ M S C ベリッシマ（171,598総トン、乗客定員4,434人）で来年1月から3月に沖縄 周遊クルーズ

ご清聴ありがとうございました

日本海におけるブルーカーボン事業への期待 ～ 戦略的ブルーカーボンのすすめ ～

徳島大学環境防災研究センター客員教授
(株)日本港湾コンサルタント 調査役(環境部門)



近畿大学水産学科講師(非常勤)
JF兵庫漁連 環境アドバイザー
徳島海区漁業調整委員

Jブルークレジット(試行) 認証申請の手引き 編集委員
JBE 2022年度審査認証審査員
中西 敬

naka24@pro.

生態系から見た 地球温暖化

非生物的環境

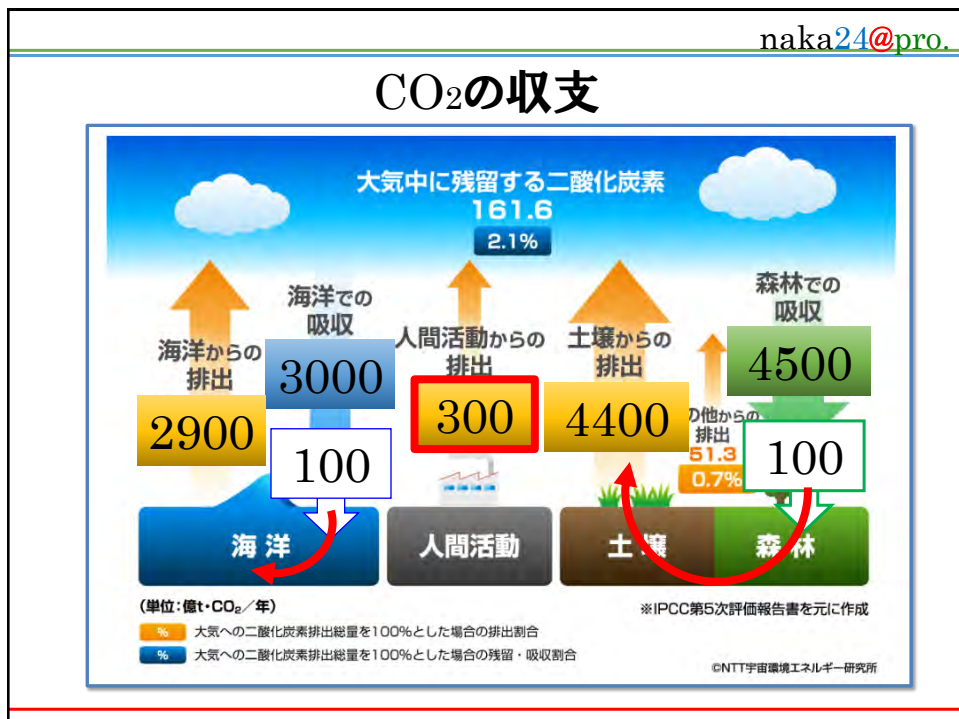
波、流れ、土、岩
水(水質)、栄養塩
酸素、二酸化炭素、
ごみ 等

生物的環境



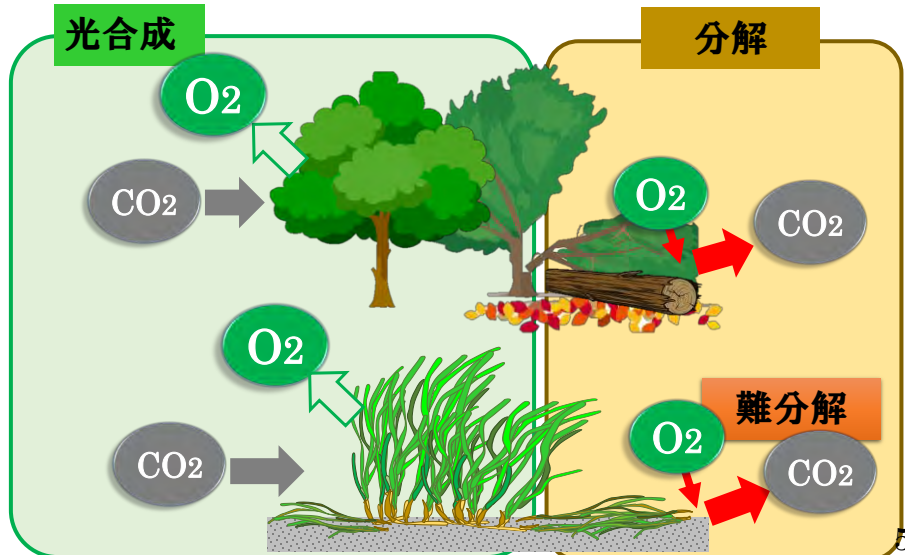
地球という生態系には
「私たち」という動物が含まれています。

「私たち」へのしっぺ返しの痛さから少し
未来を考えた？



naka24@pro.

CO₂の吸収固定 と 有機物の分解・CO₂の放出



naka24@pro.

ブルーカーボン CO₂の隔離・貯留

- 温暖化のスピードを遅くするためには、CO₂の排出量を減らすとともに、排出したCO₂を回収し封じ込める必要がある。
- 2009年の国連環境計画において、海藻・海草など海の生物がCO₂を吸収・隔離する能力が「ブルーカーボン」と定義され、その有効性が明らかにされた。

ジャパンプルーエコノミー
技術研究組合



ブルーカーボン の特徴

- 温暖化のスピードを遅くするためには、CO₂の排出量を減らすとともに、排出したCO₂を回収し封じ込める必要があります。

削減ではなく 回収 隔離 貯留 再利用

- Carbon dioxide Capture and Storage や
Carbon dioxide Capture and Utilization

★ 海藻・海草など海の生物がCO₂を吸収・隔離

7

戦略的ブルーカーボンの課題

- 質的課題
- 量的課題
- クレジットの精度(制度)
- オフセットの費用対効果
- ブームに終わらせないために

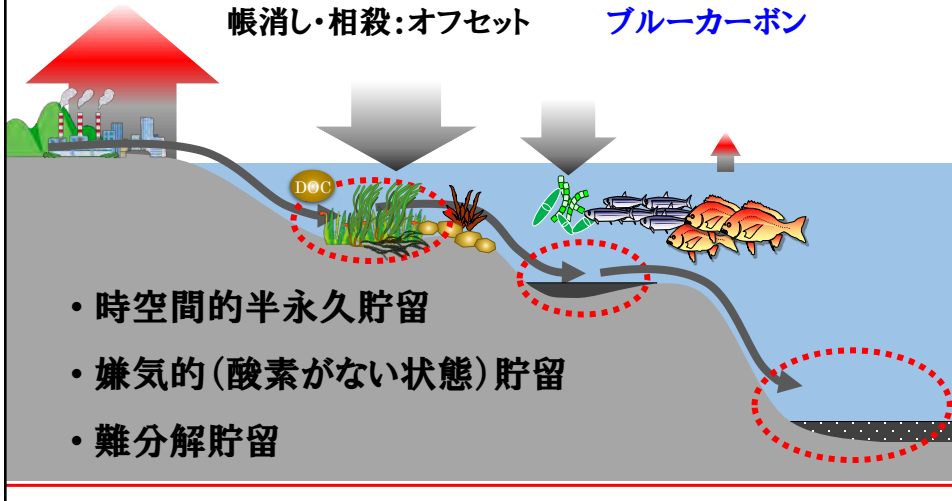
naka24@pro.

CO₂の隔離・貯留

- ・ 温暖化にブレーキ: 再生可能エネルギーや水素、アンモニア etc.
- ・ 減速できても完全にゼロにできないスピードを

帳消し・相殺: オフセット

ブルーカーボン



naka24@pro.

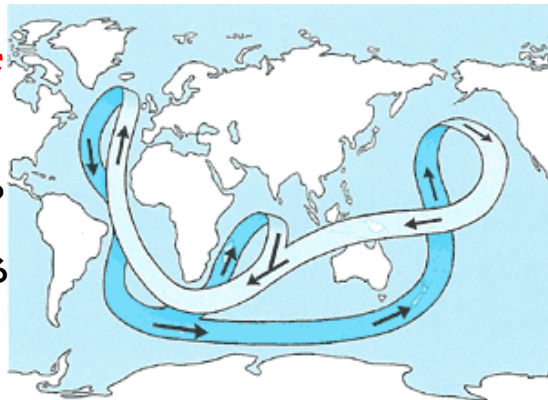
ブルーカーボン CO₂の隔離・貯留

時空間スケールによって評価が異なる？

ブロッカーのコンベヤベルト



- ・ 深海に沈み込んだ海水と海水に含まれる物質は約2000年かけて大循環する
- ・ 表層に湧昇し生物生産に寄与するまでは貯留される
- ・ 完全貯留



資料: 日本財団図書館 (電子図書館) 10

naka24@pro.

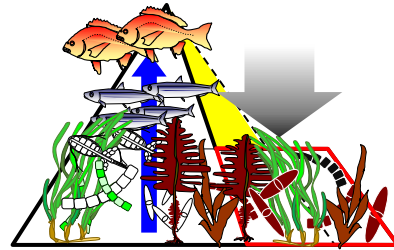
ブルーカーボン CO₂の隔離・貯留

時空間スケールによって評価が異なる？



嫌気的狀態での閉じ込め

- 海草、海藻の切片、植物プランクトンの死骸、その他の有機物が海底に沈降・堆積
- 堆積物の分解(好氣的分解)が進むが下層では嫌氣的環境となり、あまり分解が進まない。

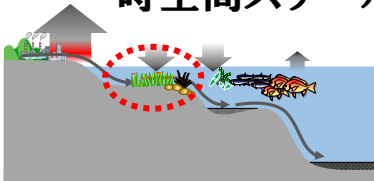


11

naka24@pro.

ブルーカーボン CO₂の隔離・貯留

時空間スケールによって評価が異なる？

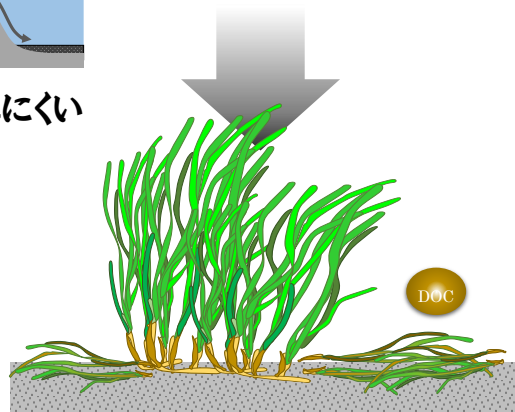


分解されにくいものとして貯留

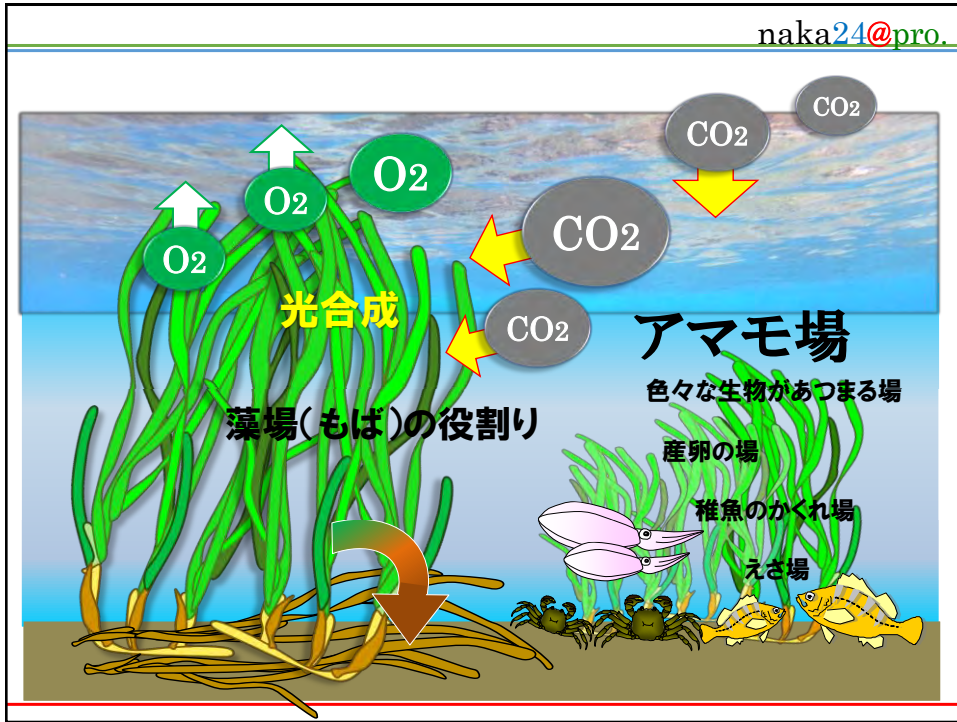
海草が分解されにくい

空間的な貯留

質的な貯留



12

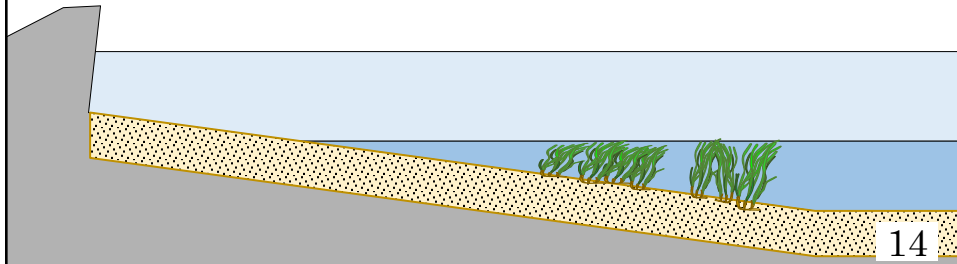


日本海側でブルーカーボンが、、、



神戸港 水深3~4m

酒田市 飛島 水深8~10m



量的課題

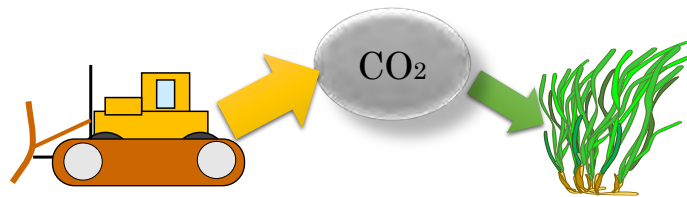
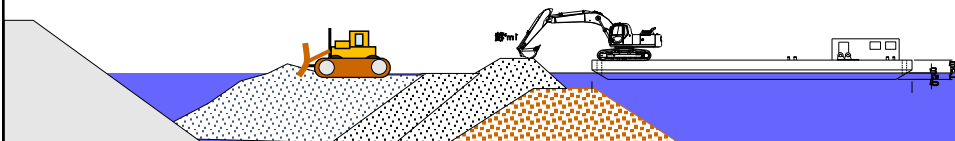
名称	概要
J-クレジット	省エネ・再エネ設備の導入、森林整備等による温室効果ガスの排出削減量・吸収量をクレジットとして認証する制度であり、経済産業省・環境省・農林水産省が運営している。プロジェクト登録・クレジット認証は堅調に増加。
Jブルークレジット	ジャパンプルーエコノミー技術研究組合（JBE）が制度管理者となり、2020 年よりブルーカーボンに特化して認証を行う 国内ボランタリークレジット制度。

カーボン・クレジット・レポート 経産省 2022年6月

	J-クレジット	Jブルークレジット
認証件数・登録プロジェクト	944件	26件
累計CO ₂ トン数	約820万トン	約0.4万トン
経過年数	10年	2年
1プロジェクト当りCO ₂ トン数	8,665トン/件	148トン/件

15

1トンの吸収・削減に何トン排出するのか？



naka24@pro.

オフセットの費用対効果

B/C 単位:円 1トンの吸収・削減にいくらかけるのか?

オフセット価格

JBE 4箇所の買取価格約470万円 約7万円/CO₂トン
 東京証券取引所で試行された
 「カーボン・クレジット市場」の本格運用に向けた実証事業

1,600円～10,000円/CO₂トン

naka24@pro.

温対法・省エネ法での
活用

CDP・SBT・RE100での
報告に活用

カーボン・オフセットに
使う

SHIFT・ASSET事業の
目標達成に活用

経団連カーボンニュートラル
行動計画の目標達成に活用

オフセット?
 CSR?
 SDGs報告書への記載?

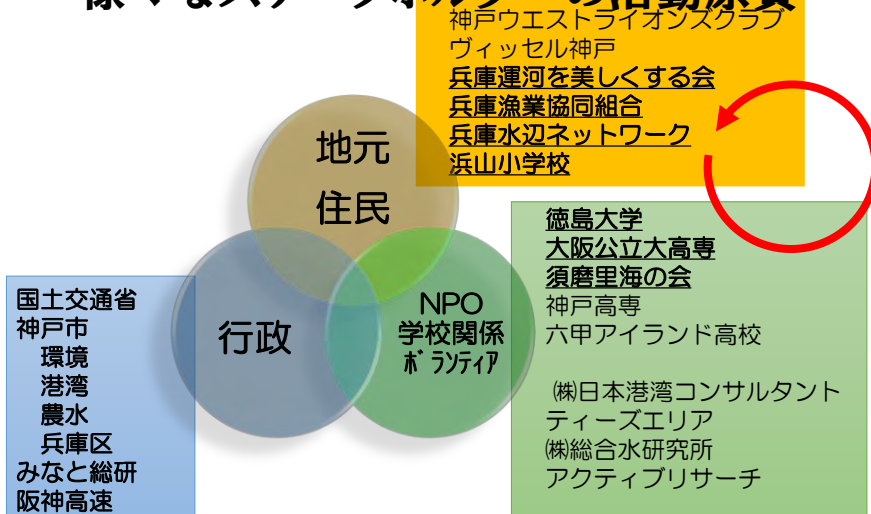
干潟造成 藻場造成
 水産振興
 地域の活動支援



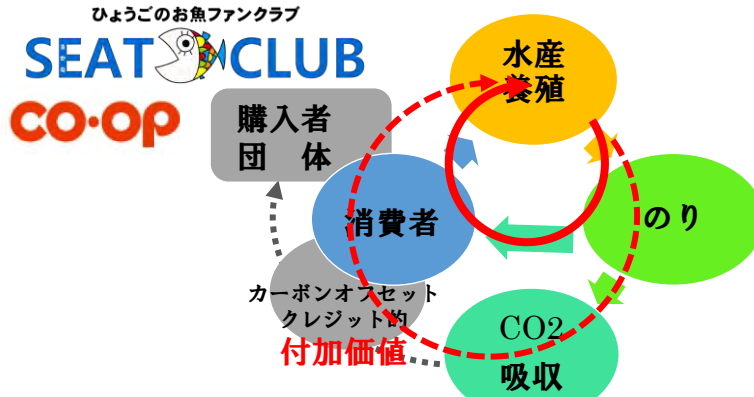
戦略的ブルーカーボン、、、ブルーカーボンの活用 例



兵庫運河 様々なステークホルダーの活動原資



例 水産業とブルーカーボン



ブルーカーボンを水産業と組み合わせて考えることができれば、消費者が参加しやすくなる？

魚食・海藻食＝健康食品で温暖化防止

21

物流とブルーカーボン

- 港湾機能の再編とブルーカーボン
 - CNPの展開の中での低利用水域の発生？
- 港湾利用者(社、船)に
 - ブルーカーボンクレジットを付与？
 - 港の魅力付け、イメージアップ？
- ???

22

洋上風力発電 と ブルーカーボン



23

ご清聴ありがとうございました

24

ロシア経済情勢

2023年5月26日

新潟県立大学北東アジア研究所(ERINA-UNP) 新井洋史

成長率＝▲2.1%予想されたほど悪くない

- 対ロ経済制裁が次々打ち出された2022年春先には、大幅な減速を予測
 - その後、予測値は上方修正されたが、統計値公表直前の予測値をも上回った
- 機関によって予測はばらつき
 - ロシア政府や中央銀行が相対的に楽観的なのは理解できる
 - 加えて、IMFも比較的堅調な先行き見通し

予測機関	公表時期	2022年	2023年	2024年	2025年
ロシア政府	2022年9月	-2.9	-0.8	2.6	2.6
ロシア中銀	2023年2月	-2.5	-1.0～1.0	0.5～2.5	1.5～2.5
(参考)	2022年10月	-3.5～-3.0	-4.0～-1.0	1.5～2.5	1.5～2.5
	2022年4月	-10.0～-8.0	-3.0～0.0	2.5～3.5	
IMF	2023年1月	-2.2	0.3	2.1	
(参考)	2022年10月	-3.408	-2.28	1.50	1.00
	2022年4月	-8.52	-2.29	1.50	1.00
世界銀行	2023年1月	-3.5	-3.3	1.6	
(参考)	2022年6月	-8.9	-2.0	2.2	
OECD	2022年11月	-3.9	-5.6	-0.2	

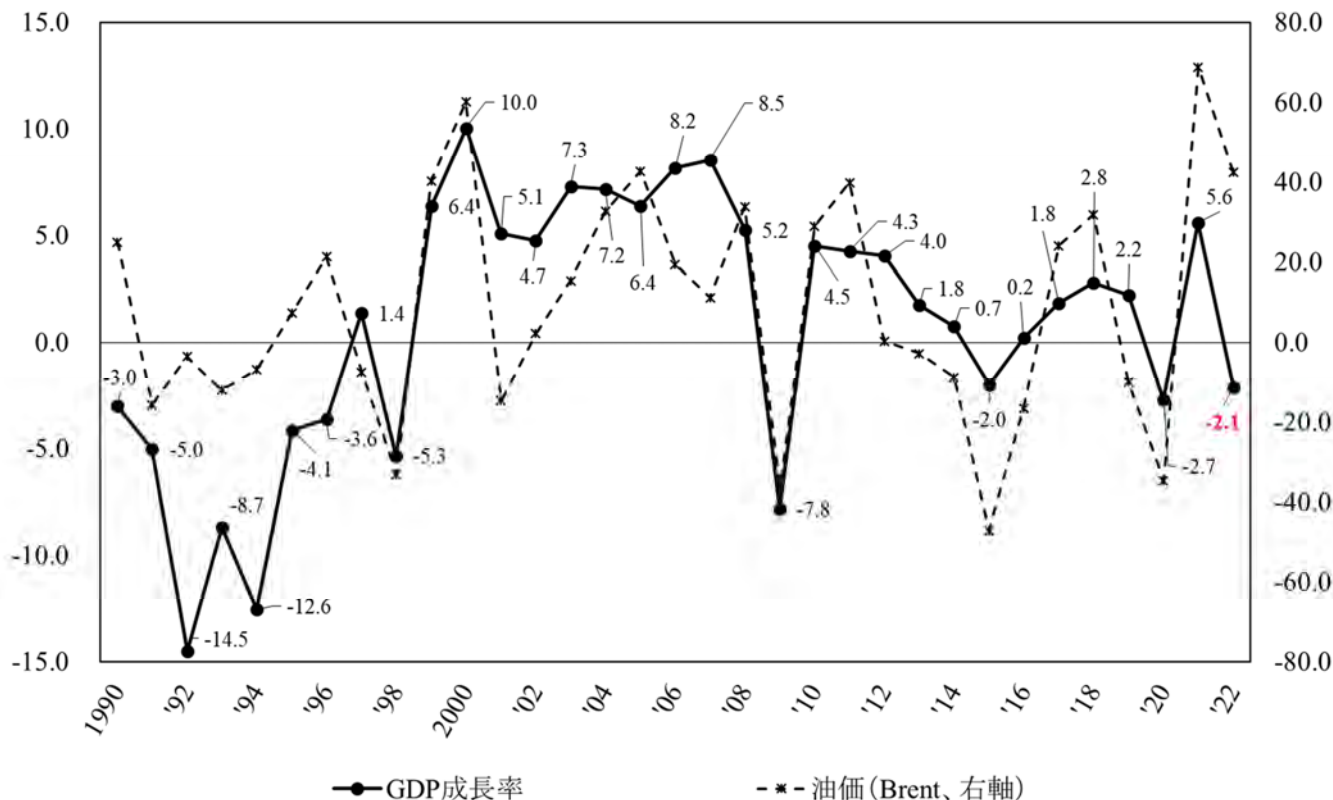
出所:各機関の公表資料に基づき、筆者作成。

油価上昇に助けられた面が大きい

戦争が無ければ、かなり高い成長を実現していたはず

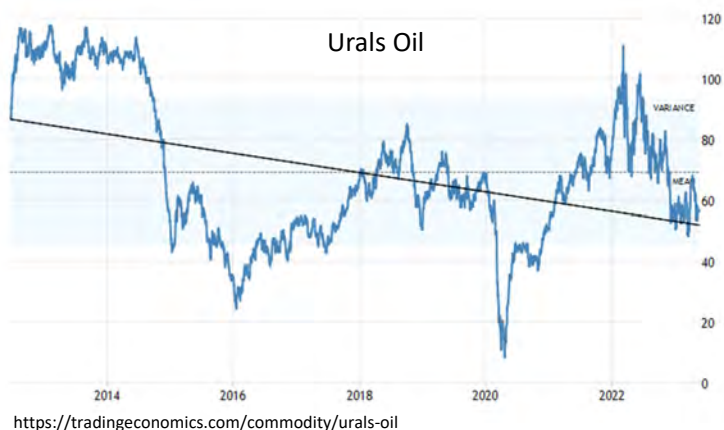
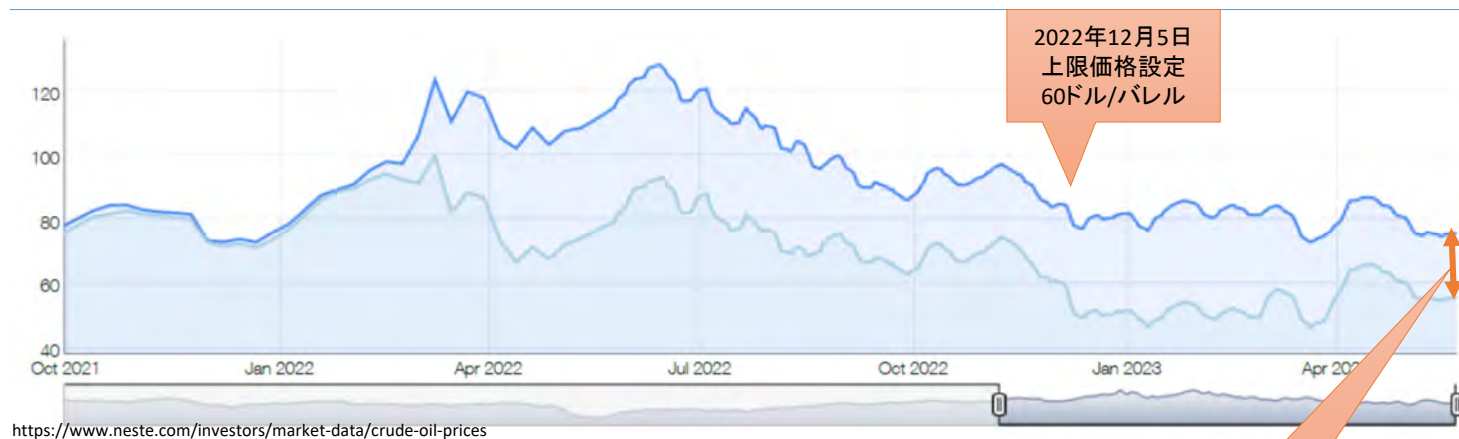
経済成長率(%)

油価変化率(%)



データ: ROSSTAT, EIA

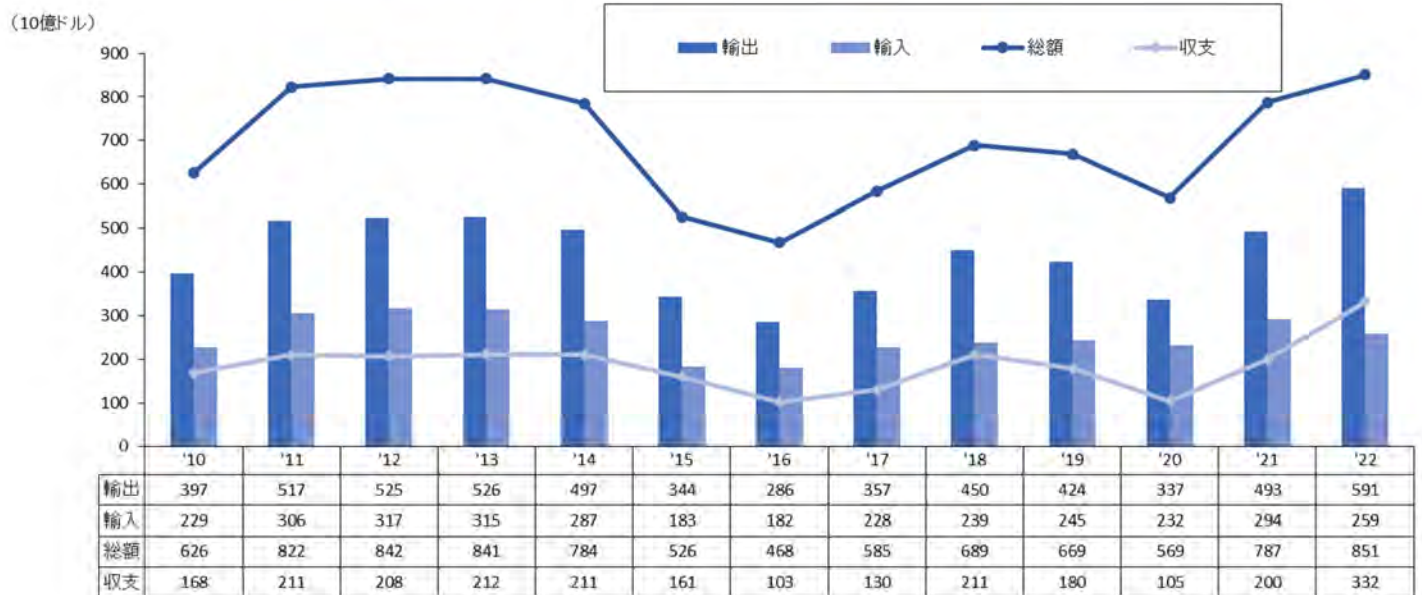
「ウラル原油」の値引き = 依然として大きい



制裁下にも関わらず、貿易額は過去最高を記録

- 貿易総額、輸出額、貿易黒字：いずれも約10年ぶりに過去最高
貿易総額：8505億ドル（前年比8.1%増）、輸出額5915億ドル（同19.9%増）、貿易黒字3323億ドル（同66.6%増）
- 輸入額は11.7%減の2591億ドル

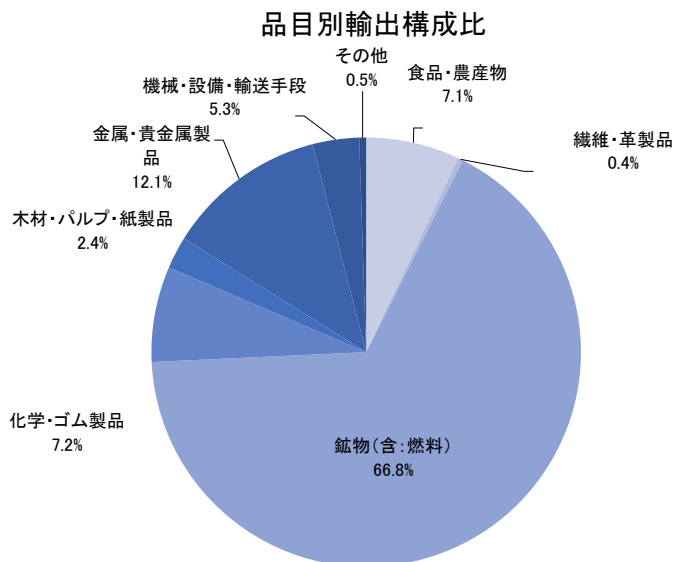
なお、ロシア税関は2022年1月を最後に統計の公表を取りやめていた。2023年3月に一部の通年データを公開。



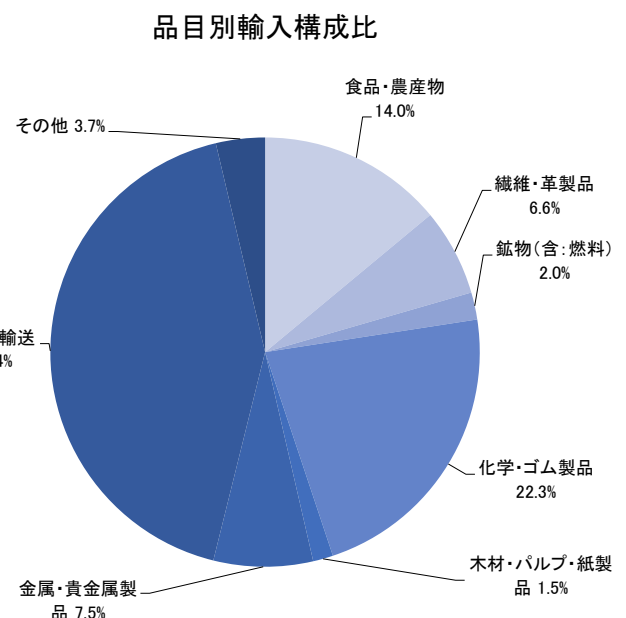
データ：ロシア連邦税関庁

エネルギー資源の輸出が顕著に拡大

- 鉱物燃料の輸出額は44%増の3837億ドル（輸出の65%）
 - 穀物などを含む食品・農産物は15.0%増、肥料などを含む化学・ゴム製品は11%増
- 輸入の太宗を占める「機械・設備・輸送手段」は24.8%減の1085億ドル
 - 外資系自動車メーカーの生産停止・撤退による完成車、部品輸入減や半導体などの電気製品輸入減などが影響



データ：ロシア連邦税関庁

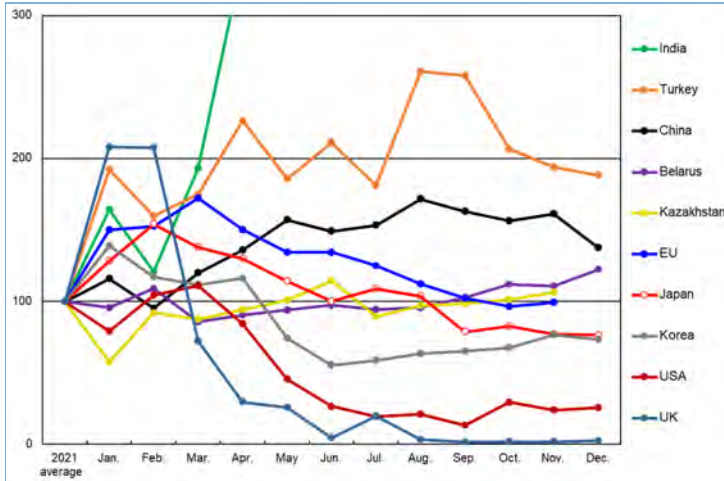


国別の貿易額は非公表

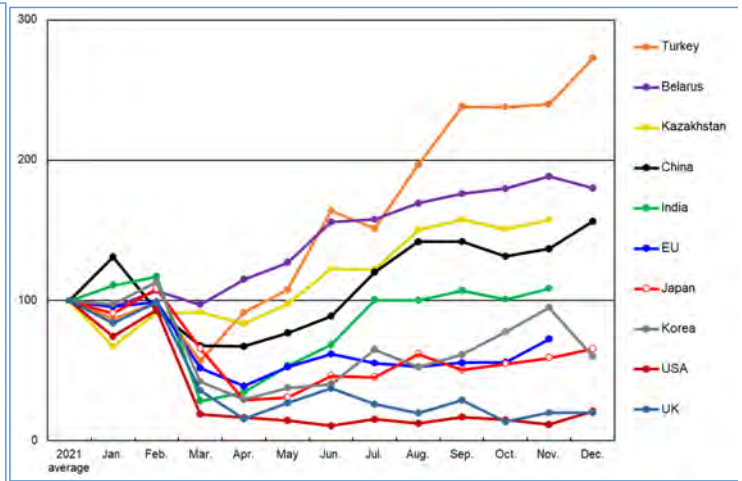
主要貿易相手国側の統計データから把握（北大・服部教授による集計＝下図）

- ・「友好国」はロシアからの輸入を急拡大。「非友好国」のうちEU、日本は減少幅が小さい。
- ・ほぼすべての国が春先に対口輸出減少したが、「友好国」はその後に増加に転じた。

各国の輸入（増減率）

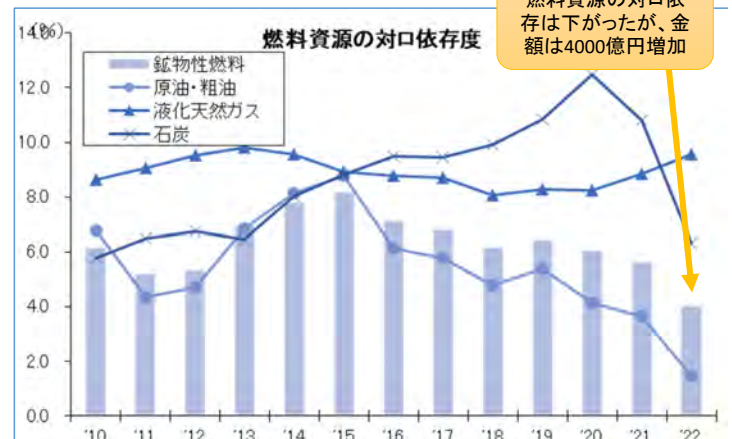
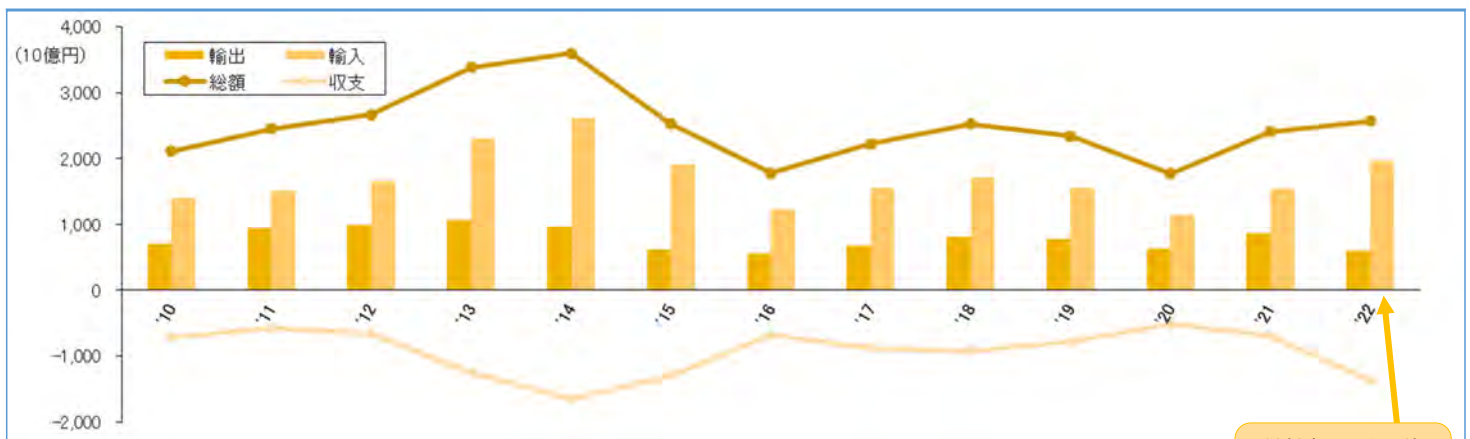


各国の輸出（増減率）



出所：2023年2月21日、北海道大学スラブ・ユーラシア研究センター主催シンポジウムにおける服部倫卓氏のプレゼンテーション資料

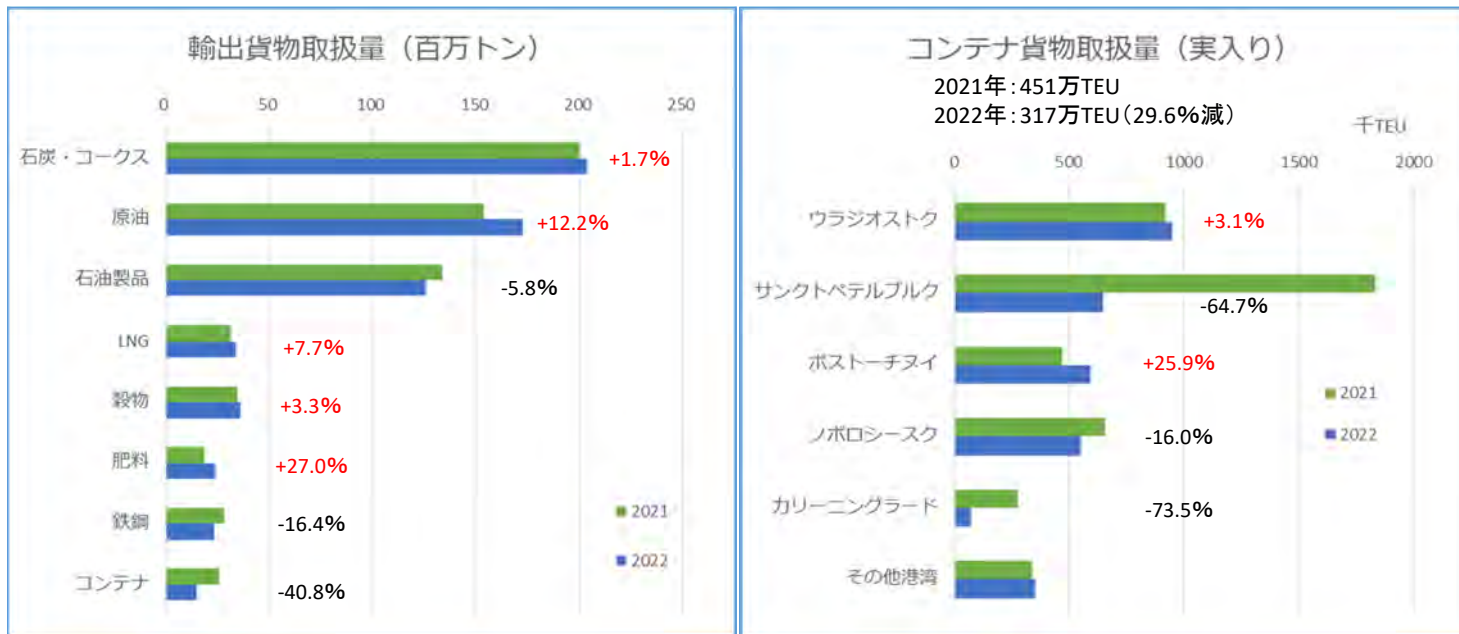
日口貿易は6.7%増、対口貿易赤字は倍増



燃料資源の対口依存は下がったが、金額は4000億円増加

港湾貨物取扱量に見る貿易動向

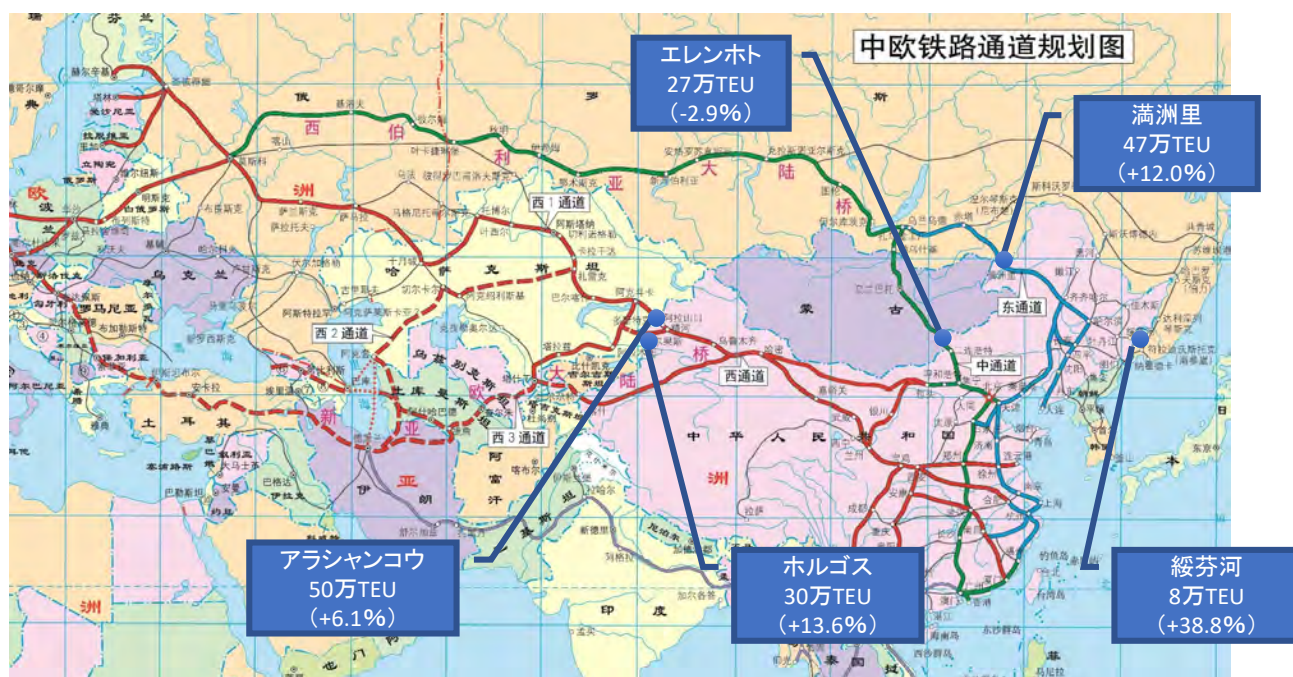
- ・ **バルク貨物**: 港湾経由輸出貨物量は対前年比で増加傾向
 - 原油については、パイプライン輸出からの振り替えがあることに留意
 - 鉄鋼(及びコンテナ)など工業製品の輸出货量は減少
- ・ **コンテナ貨物**: 総量が減少しつつ、取扱港は西から東にシフト
 - サントペテルブルクは約3分の1に減少、ウラジオストク・ポストーチヌイは増加



データ出所: Morcenter-TFC

鉄道での中口間コンテナ貨物は32%増

67.6万TEU (2021) → 99.4万TEU (2022)

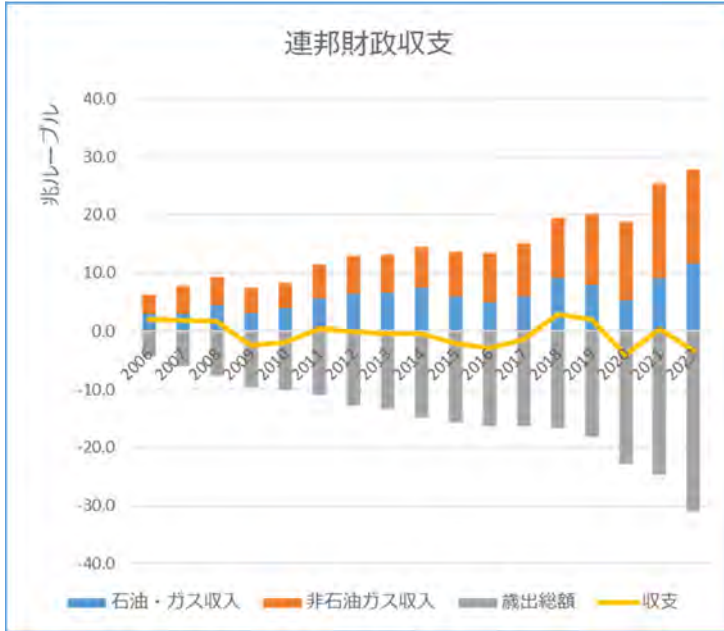


注: 国境駅のコンテナ数量には第3国輸送分を含む。全輸送量に占めるロシアのシェアは62%。

Source: 大陸橋物流联盟公共信息平台

ギリギリ「健全」な状態を保つ財政

- 2022年連邦財政は赤字に転落したものの、対GDP比2.2%であり、「健全」と言える
 - 2023年予算も対GDP比2%程度の赤字を見込む
- 高水準だった石油ガス収入は2023年に入り低空飛行
 - 2022年の春先の油価高騰期に多額の歳入確保、さらに9-11月にガスプロムから計1.25兆ルーブルを臨時徴収
 - 2023年4月末時点での累計額はコロナ禍の2020年と同水準にとどまる



財政赤字は主に国内で補填

- 2022年の連邦財政赤字：3.3兆Rb
 - 赤字補填財源のうち、国内調達：3.8兆Rb、海外調達：-0.5兆Rb
- 国内債務は2022年末以降に急増
 - 11月、12月に計2兆ルーブル以上(?)の国債発行



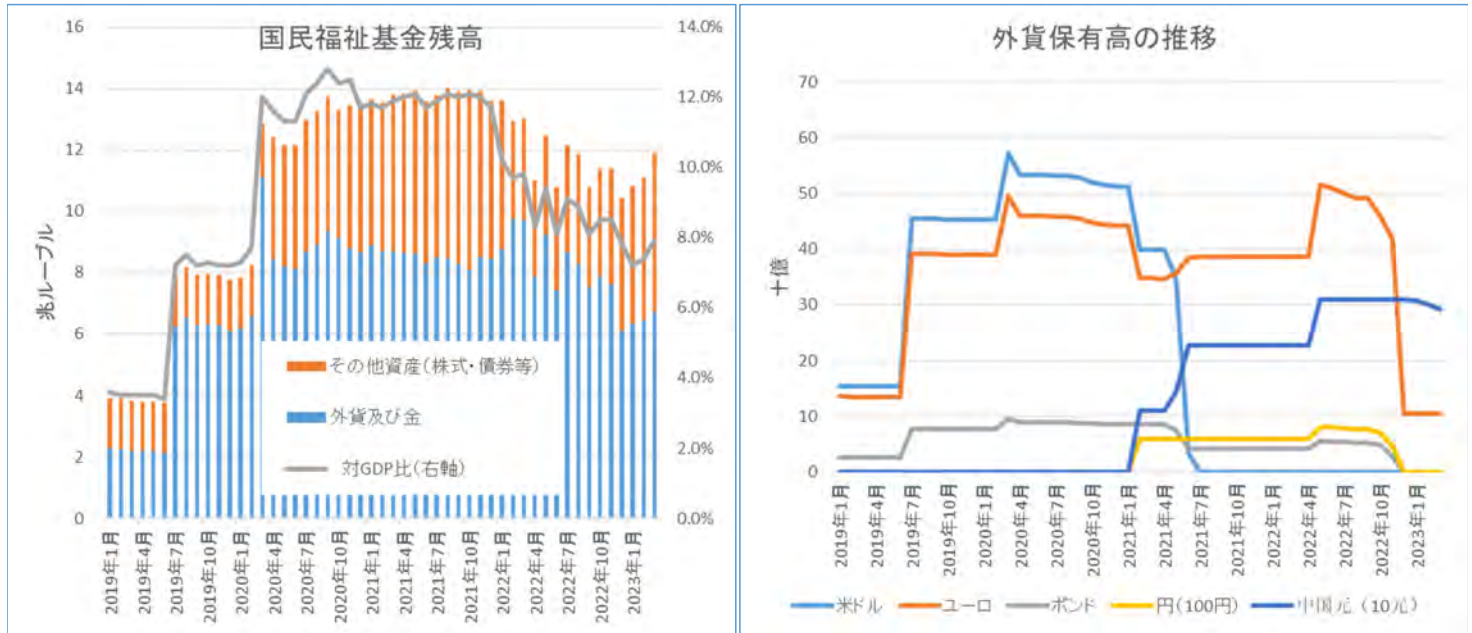
国民福祉基金も活用

・ 2022年に3.0兆ルーブルを連邦財政に繰入

- 2023年1-3月にも約3000億ルーブルを繰入。(残高が増加しているのは、保有資産の評価益による。)

・ 現金化が容易な資産は約6兆ルーブル =ほとんどが中国元と金

- 米ドルは2021年半ばに、ポンドと円は2022年末に売却した(ユーロは100億ユーロ残っている)
- 約4兆ルーブルは、ズベルバンク、ロシア鉄道、アエロフロート等の株式や各種プロジェクトへの投融資



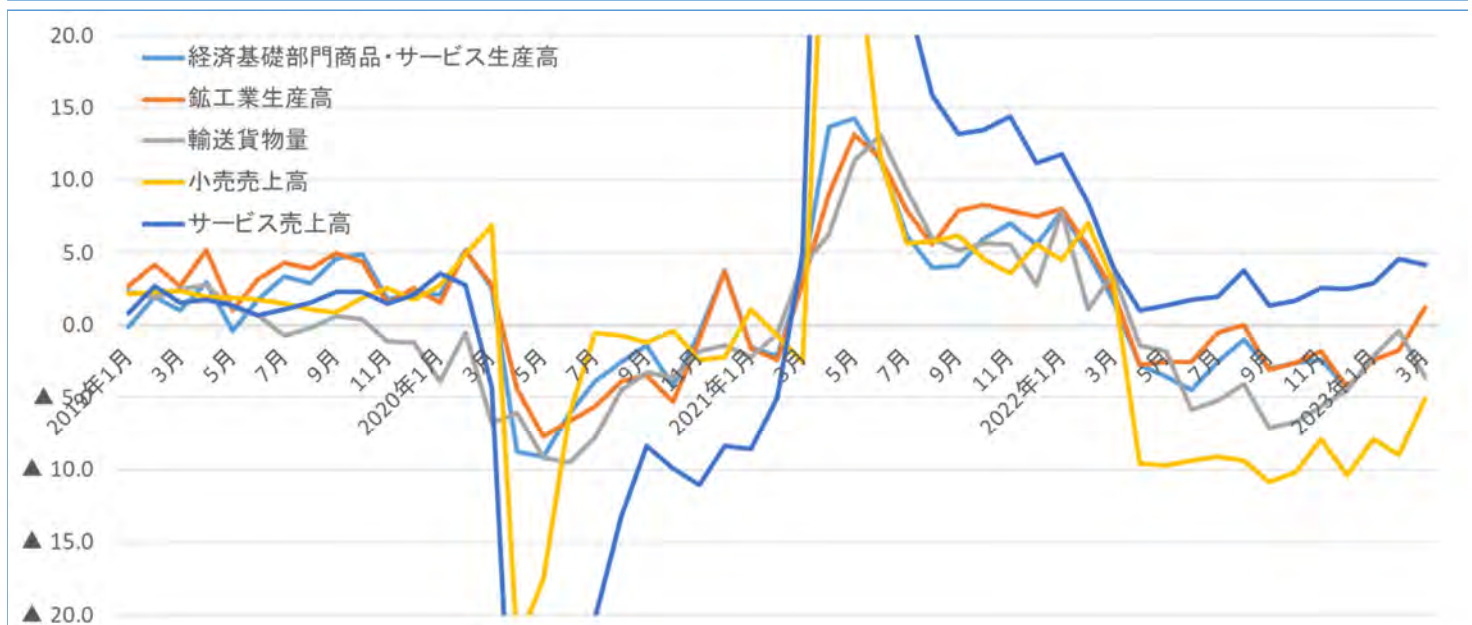
データ:ロシア連邦財務省

月次経済活動状況(対前年同月比)

・ 2022年3月以降、経済活動は急低下

- ただし、ある程度の水準で下げ止まっており、新型コロナウイルス感染急拡大期(2020年第2四半期)より、減少幅は小さい
- 足元では状況は改善しており、4月以降は各指標とも対前年比プラスとなる可能性大

・ サービス部門では旅行やホテル・飲食など対個人向けサービスが好調



データ:ロシア連邦統計庁

部門別の生産(付加価値)動向(2022年)

- ・ 医薬品製造が好調だったのはコロナの影響か
- ・ 個人向けサービス業を中心に対前年比プラス成長した産業も多い
- ・ 外資が軒並み撤退した自動車製造業は、4割以上の大幅減

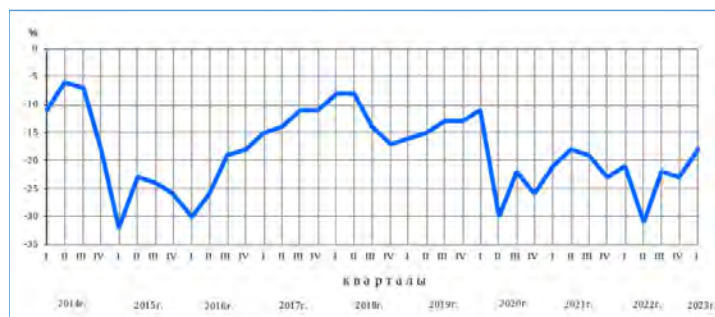
増加産業上位	対前年比	減少産業上位	対前年比
医薬品・医療品製造	108.5	自動車製造	55.5
農畜産業・狩猟及び関連サービス	108.3	自動車・二輪車販売・修理	70.5
スポーツ・休養・娯楽	107.7	航空・宇宙運送業	75.9
出版・印刷	107.0	広告・市場景気調査	82.4
金属製品製造(機械・設備を除く)	106.0	卸売業(自動車・二輪販売を除く)	86.6
建設業	105.0	木材加工(家具製造を除く)	87.2
ソフト開発、IT産業	105.0	排水処理・廃棄物処理	88.0
旅行業及び関連サービス	104.3	コンピューター・日用品修理	89.0
ホテル・飲食業	104.3	職業紹介業	90.1
行政・軍事安全保障・社会保障	104.1	法務・経理・経営コンサルタント	91.6

データ:ロシア連邦統計庁

ロシア消費者心理: 改善傾向?

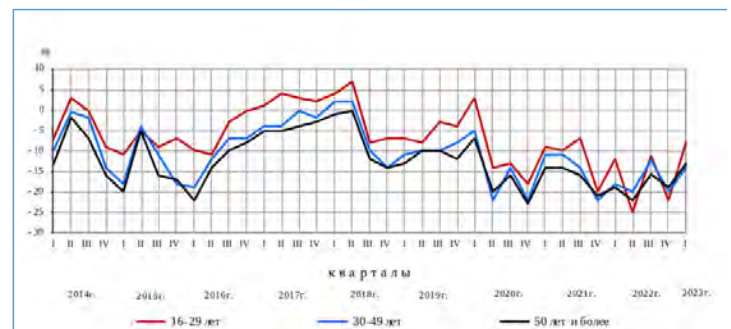
- ・ 消費者信頼感指数は2022年第2四半期に-31% ←過去最悪(-32%:2015年1Q)水準
※消費者信頼感指数は、アンケート調査での回答者の主観(良い/悪い)の割合に基づき計算した指数
- ・ その後は、若干足踏みしつつも、改善傾向にあるように見える
- ・ ロシア経済の先行きについても、やや楽観的な方向に向きつつあるように見える
- 2022年第2、第4四半期は、若年層が悲観的になっていたのが特徴的 ←戦争を強く意識しているため?

消費者信頼感指数



データ:ロシア連邦統計庁

ロシア経済の将来見通し指数



ロシア経済は戦争の負の影響を受けている
今後も体力はじわじわと削られていく
ただし、国が揺らぐ状況ではない
＋
国民は「危機慣れ」している

ご静聴ありがとうございました!!