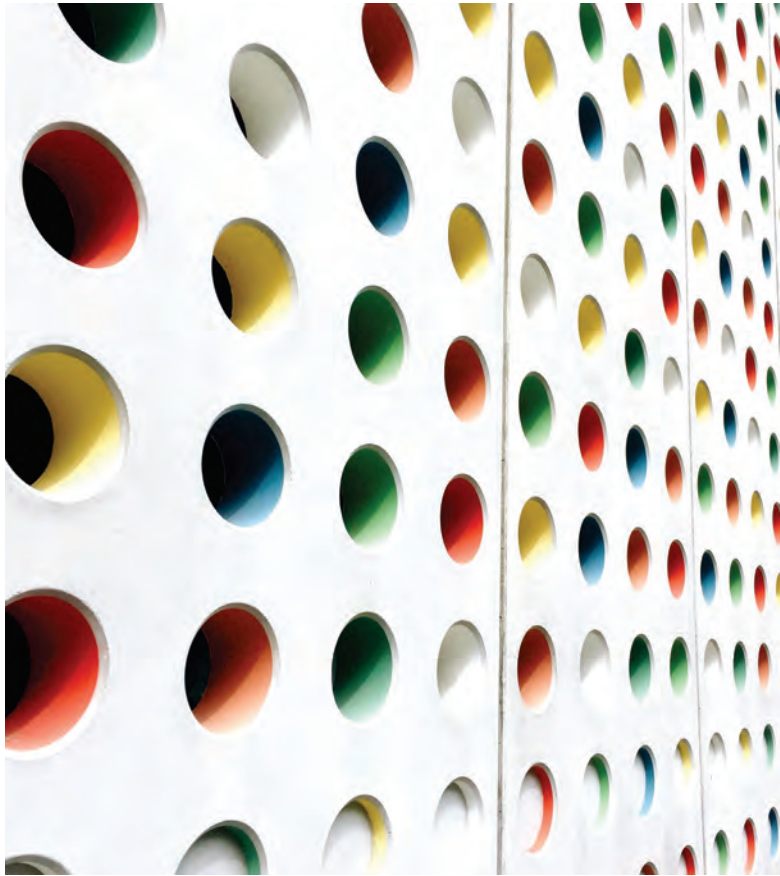




ロシアによる ウクライナ侵攻後の 北東アジアにおける ロジスティクスの 変化と課題

2023年11月28日

NEANET創立20周年セミナー

発表者：岩間 正春

（早稲田大学大学院招聘研究員）

本日の発表内容

1. ロシアによるウクライナ侵略後の物流事情
2. 日本の抱える物流課題と諸々の課題
3. 中国の抱える物流課題と諸々の課題
4. まとめ

1. ロシアによるウクライナ侵略後の物流事情

1-1. コンテナ海上運賃の正常化

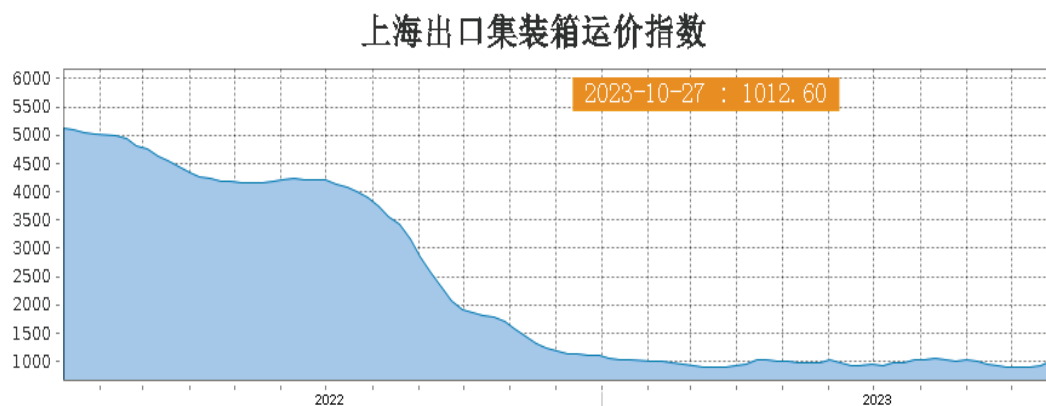
1-2. グローバル化の迷走

1-3. 地政学リスクの増大

1-4. 環境劣悪化の増大

3

1-1. コンテナ海上運賃の正常化



(出所) 上海運賃指数

4

1-2. グローバル化の迷走

- ①ロシアのウクライナ侵攻により強まった専制主義国家（権威主義国家）の経済より政治優先への懸念
 - ⇒中国の世界秩序への挑戦
 - ⇒ブロック経済（サプライチェーンの安定化）
- ②貿易理論の基礎 「比較優位」論（D・リカード）1817年
 - ⇒グローバリゼーション
 - ⇒関税撤廃、TPP、RCEP、IPEF など

5

1-3. 地政学リスクの増大

北東アジア～欧州航路の間だけでも

- 台湾海峡
- 南沙諸島、西沙諸島
- マラッカ海峡
- ホルムズ海峡
- スエズ運河

と5つのチョークポイントがある。

6

ユーシア大陸を俯瞰したコンテナ貨物輸送量

2021年1月～12月
(TOP50港のコンテナ取扱数量:54,029万TEU)
欧州

ロッテルダム(10)	1,530
アントワープ(14)	1,202
ハンブルグ(20)	872
ブレーメン/BH(37)	502
ピレウス(33)	543
アルヘシラス(42)	480
ブレーメン/BH(36)	477
フェリックストウ(49)	370
中東・アフリカ	
ドバイ(11)	1,374
タンジール(24)	717
ジェッダ(40)	488
ポートサイド(43)	443
サラサ(45)	451
	3,473



● チョークポイントの位置

南西アジア	
コロンボ(23)	725
ムンドラ(27)	666
ジャワハラル・ネール(29)	563
	1,954

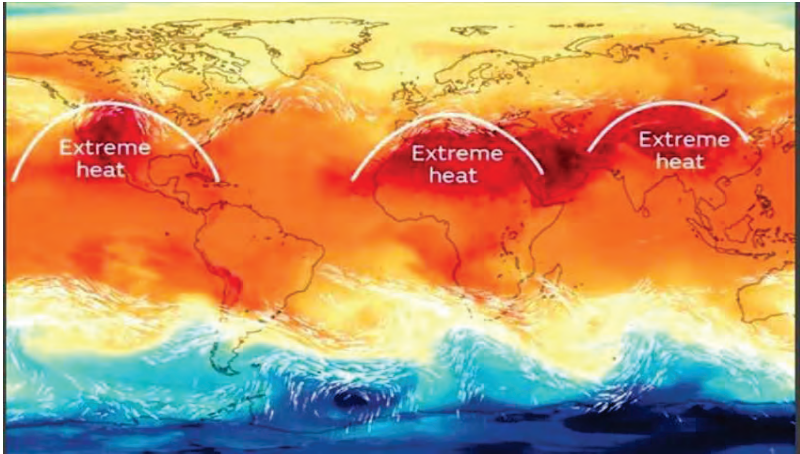
アセアン	
シンガポール(2)	3,747
ポートケラン(12)	1,372
タンジュンペラパス(15)	1,120
レムチャバン(21)	834
ホーチミン(22)	796
タンジュンプリオク(26)	685
ハイフォン(28)	570
カイメップ(32)	539
マニラ(38)	498
タンジュンペラック(47)	390
	10,551

中国		北米	
上海(1)	4,703	ロスアンゼルス(16)	1,068
寧波(3)	3,107	ロングビーチ(18)	938
深圳(4)	2,877	NY/NJ (19)	899
広州(5)	2,418	サバンナ(30)	561
青島(6)	2,371	シアトル/タコマ(48)	374
天津(8)	2,027	バンクーバー(50)	368
香港(9)	1,780		4,208
厦門(13)	1,205		
太倉(25)	704		
營口(34)	521		
日照(35)	517		
連雲港(36)	509		
欽州(44)	463		
	23,202		

北東アジア (中国を除く)		中南米	
釜山(7)	2,271	コロン(39)	492
高雄(17)	986	サントス(41)	483
東京(46)	433		975

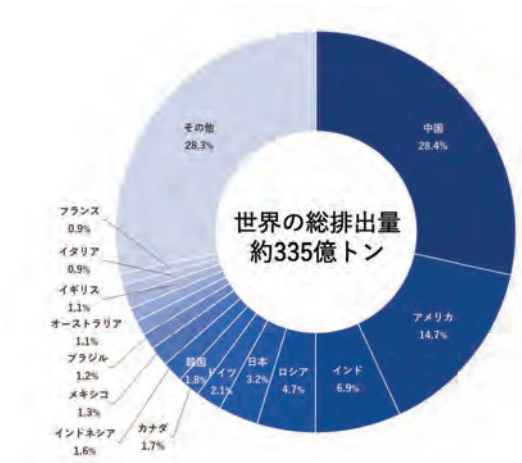
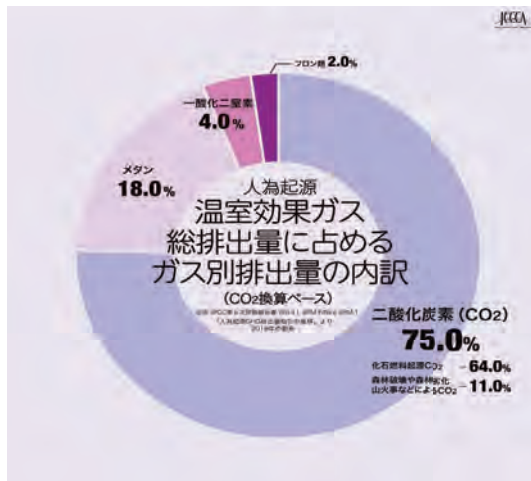
3,690
**NY/NJはニューヨーク/ニュージャージー
**BHはブレーメンハーフェン

1-4. 環境劣悪化の増大



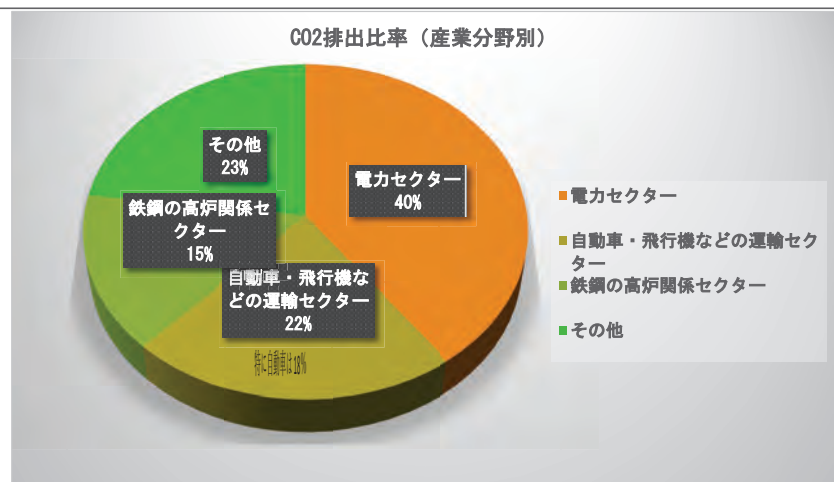
出所 英国気象庁(2024年 7月 16日)

世界の温室効果ガスに占めるCO2の割合



9

世界のCO2排出比率（産業分野別）



10

2. 日本の抱える物流課題と諸々の課題

2-1. 待った無しの2024年問題

2-2. 円安問題

2-3. 自然災害の危険性

2-4. 日本強靱化計画

2-5. 災害対応の港湾ネットワーク造り

2-6. 日本のバランスシート

11

2-1. 待った無しの2024年問題

ドライバーの時間外労働時間 年960時間

若年ドライバーの不足と高齢化

3K企業イメージの払拭

長距離輸送で排出されるCO2削減

ECに代表される消費サービス形態の変化

etc.



放置しておけば

2024年 14% 2030年 34% の輸送力不足



(出所 三菱ふそう)

12

井本商運の内陸コンテナ輸送と海外便への接続



(出所)井本商運HP

関光汽船のフェリーROROサービスと海外便への接続



(出所) 日本長距離フェリー協会



(出所) 関光汽船HP

セイノーもフェリーROROを利用した海外との接続サービスに乗り出した！！

ASIAN EXPRESS SERVICE

3つのポイント

航空便よりずっとリーズナブル

航空運賃と比較して大幅に輸送コストが抑えられる海上輸送サービスです。海上輸送後の国内配送では西濃グループの全国ネットワークを駆使して、リーズナブルできめ細やかなサービスをご提供いたします。

リードタイムも最短・確実

船足の多いフェリー船および最速のコンテナ船を配船した最短スケジュールをご用意しています。特にフェリー船は定時運行を基本としているため確実なリードタイムでの輸送が可能です。

即日通関・即日発送でスピーディー

対象の本船をご利用いただくことで入港から輸入通関にかかる時間を大幅に短縮できます。本船入港当日中に輸入通関・発送が完了しますので、最短でその翌日にはお客様のお手元にお届けいたします。

ASIAN EXPRESS SERVICE

上海 - 大阪 / 神戸 HOT DELIVERY SERVICE とは？

高速船であるフェリー船などを利用した輸入サービスで、上海・大阪 / 神戸間を最速のリードタイムで結びます。ハイテクを駆使した最新鋭フェリー船「新聖真（XIN JIANG ZHEN）」と、それと同様安全で速い「蘇州號（SU ZHOU HAO）」と。また、高いスケジュール遵守率を誇る錦江 SHIPPING（Jin Jiang Shipping）のコンテナ船を利用し速3便のサービスをご用意しております。

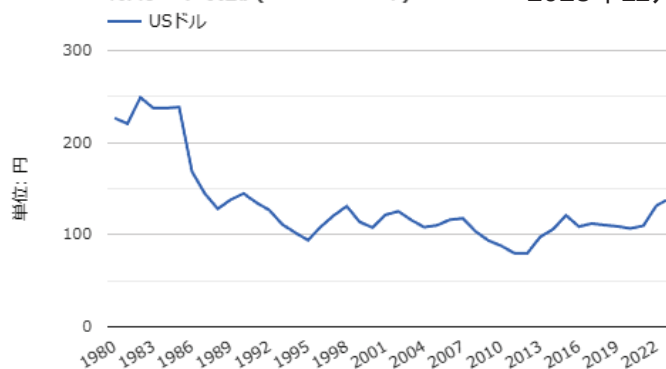


出所 セイノーHP

2-2. 円安問題

為替レートの推移(1980～2023年)

2023年11月13日現在 1ドル＝151.77円



(出所 IMF)

2-3. 自然災害の危険性

①南海トラフ巨大地震、40年以内の発生確率「90%程度」に引き上げ 2022/01/13 20:31

政府の地震調査委員会は13日、国内で可能性のある地震の最新の発生確率(1月1日現在)を公表し、南海トラフで**今後40年以内**にマグニチュード8～9級の地震が発生する確率を、前年の「80～90%」から「**90%程度**」に引き上げた

②東京都が2022年5月25日に公表した**首都直下地震**の被害想定

都心南部で発生するとした地震で最大6148人の死者が出ると推計した。想定した地震のうち4ケースで震度7の揺れが襲うのは21区市町に上る。過去の大地震の発生頻度から推定したマグニチュード(M)7級の首都直下地震の発生確率は**今後30年間で約70%**

17

2-4. 日本強靱化計画

2023年 7月28日 閣議決定 2024年～2026年で15兆円の予算で計画を実行

新たな国土強靱化基本計画の概要

令和5年7月28日 閣議決定 国土強靱化

国土強靱化の理念として、4つの基本目標を設定し、取組全体に対する基本方向性を定め、国土強靱化の取組を推進する

4つの基本目標

- ①人命の保護
- ②国家・社会の重要な機能が致命的な障害を受けず維持される
- ③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- ④迅速な復旧復興

国土強靱化に当たって考慮すべき主要な事項と情勢の変化

①国土強靱化の推進に関する基本事項

- 自然・社会・経済・文化の総合的な発展
- 都市圏の発展の促進と人口の減少
- 自然環境の保全と防災・減災対策
- 南海トラフ巨大地震の発生・応急対策への対応

②自然環境の保全と防災・減災対策

- 自然環境の保全と防災・減災対策
- 自然環境の保全と防災・減災対策
- 自然環境の保全と防災・減災対策

③国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化

- 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化
- 国民の財産及び公共施設に係る被害の最小化

④迅速な復旧復興

- 迅速な復旧復興
- 迅速な復旧復興
- 迅速な復旧復興

国土強靱化を推進する上での基本的な方針【5本柱】

①国民の生命と財産を守る防災インフラ

②経済発展の基盤となる交通・通信・エネルギーなどライフラインの強化

③災害時に必要となる物資・サービスの供給を確保するサプライチェーンの強化

④災害時に必要となる物資・サービスの供給を確保するサプライチェーンの強化

⑤災害時に必要となる物資・サービスの供給を確保するサプライチェーンの強化

国土強靱化を推進する上での基本的な方針

国土強靱化を推進する上での基本的な方針

新たに打ち出す5本柱【基本的な方針】

①防災インフラの整備

②交通・通信・エネルギーなどライフラインの強化

③サプライチェーンの強化

④災害時に必要となる物資・サービスの供給を確保するサプライチェーンの強化

⑤災害時に必要となる物資・サービスの供給を確保するサプライチェーンの強化

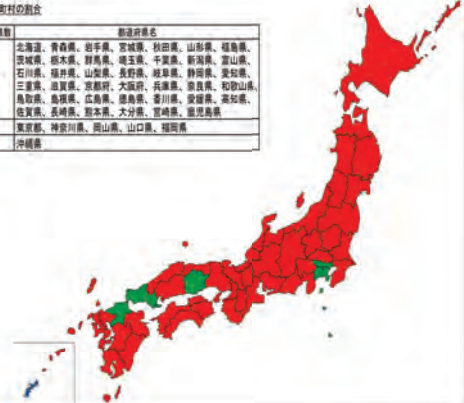
18

新たな国土強靱化基本計画 各分野の主な施策の推進方針

1) 行政機能・警察・消防等/防災教育等 防災行政の充実と防災教育の充実。警察・消防・防災行政の連携強化。警察・消防・防災行政の連携強化。警察・消防・防災行政の連携強化。	2) 住宅・都市 住宅・都市の防災機能強化。都市防災機能強化。都市防災機能強化。都市防災機能強化。都市防災機能強化。
3) 防災施設・施設 防災施設の防災機能強化。防災施設の防災機能強化。防災施設の防災機能強化。防災施設の防災機能強化。防災施設の防災機能強化。	4) エネルギー エネルギーの防災機能強化。エネルギーの防災機能強化。エネルギーの防災機能強化。エネルギーの防災機能強化。エネルギーの防災機能強化。
5) 金融 金融の防災機能強化。金融の防災機能強化。金融の防災機能強化。金融の防災機能強化。金融の防災機能強化。	6) 情報通信 情報通信の防災機能強化。情報通信の防災機能強化。情報通信の防災機能強化。情報通信の防災機能強化。情報通信の防災機能強化。
7) 産業経済 産業経済の防災機能強化。産業経済の防災機能強化。産業経済の防災機能強化。産業経済の防災機能強化。産業経済の防災機能強化。	8) 交通・物流 交通・物流の防災機能強化。交通・物流の防災機能強化。交通・物流の防災機能強化。交通・物流の防災機能強化。交通・物流の防災機能強化。
9) 農林水産 農林水産の防災機能強化。農林水産の防災機能強化。農林水産の防災機能強化。農林水産の防災機能強化。農林水産の防災機能強化。	10) 国土保全 国土保全の防災機能強化。国土保全の防災機能強化。国土保全の防災機能強化。国土保全の防災機能強化。国土保全の防災機能強化。
11) 環境 環境の防災機能強化。環境の防災機能強化。環境の防災機能強化。環境の防災機能強化。環境の防災機能強化。	12) 土地利用 土地利用の防災機能強化。土地利用の防災機能強化。土地利用の防災機能強化。土地利用の防災機能強化。土地利用の防災機能強化。
A) リスクコミュニケーション リスクコミュニケーションの防災機能強化。リスクコミュニケーションの防災機能強化。リスクコミュニケーションの防災機能強化。リスクコミュニケーションの防災機能強化。リスクコミュニケーションの防災機能強化。	B) 人材育成 人材育成の防災機能強化。人材育成の防災機能強化。人材育成の防災機能強化。人材育成の防災機能強化。人材育成の防災機能強化。
C) 防災連携 防災連携の防災機能強化。防災連携の防災機能強化。防災連携の防災機能強化。防災連携の防災機能強化。防災連携の防災機能強化。	D) 老朽化対策 老朽化対策の防災機能強化。老朽化対策の防災機能強化。老朽化対策の防災機能強化。老朽化対策の防災機能強化。老朽化対策の防災機能強化。
E) 研究開発 研究開発の防災機能強化。研究開発の防災機能強化。研究開発の防災機能強化。研究開発の防災機能強化。研究開発の防災機能強化。	F) デジタル活用 デジタル活用の防災機能強化。デジタル活用の防災機能強化。デジタル活用の防災機能強化。デジタル活用の防災機能強化。デジタル活用の防災機能強化。

令和5年4月1日現在の状況
1,741市区町村のうち、策定済み 1,724市区町村
策定中(予定含む) 17市区町村

割合	都道府県数	都道府県名
100%	41	北海道、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県、茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、新潟県、富山県、石川県、福井県、山梨県、長野県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県、鳥取県、島根県、広島県、山口県、徳島県、高松県、香川県、愛媛県、高知県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県
90%以上100%未満	5	東京都、神奈川県、岡山県、山口県、福岡県
70%以上90%未満	1	沖縄県



(出所)いずれも内閣府HP

2-5. 災害対応の港湾ネットワーク造り

ここ百年で地震が起きていない港湾としての北九州港

日本周辺では、海のプレートが沈み込むときに陸のプレートが地下へ引きずり込んでいきます。陸のプレートが引きずりに耐えられなくなり、跳ね上げられるように起こるのが、プレート境界の地震です。

北九州市に影響のある地震では、南海トラフの巨大地震が懸念されています。国の検討会(注)が取りまとめた報告では、最大でマグニチュード9.1の地震により、市内で最大で震度5弱から5強の揺れが想定されています。

(注)出所:南海トラフの巨大地震モデル検討会(内閣府)



日本における輸出入量の推移

港湾取扱貨物量の推移 (単位: 万トン、%)

種 別	歴 年	1950	1960	1970	1980	1990	2000
合 計		11,854	43,994	185,255	290,862	325,198	317,730
外 貨		1,783	10,703	55,291	82,836	96,897	113,740
うち輸出入コンテナ				636	4,903	11,528	19,231
コンテナ化率				1.2	5.9	11.9	16.9
輸 出		417	1,482	5,990	15,255	17,114	20,324
うち輸出コンテナ				390	2,909	6,257	8,297
コンテナ化率				6.5	19.1	36.6	40.8
輸 入		1,366	9,221	49,301	67,581	79,783	93,416
うち輸入コンテナ				247	1,994	5,271	10,934
コンテナ化率				0.5	3.0	6.6	11.7
内 貨		10,072	33,290	88,160	123,824	127,895	120,127
内航フェリー		—	—	41,804	84,202	100,406	83,863

種 別	歴 年	2010	2016	2017	2018	2019	2020
合 計		280,775	278,345	282,260	281,983	274,728	247,006
外 貨		123,535	123,871	125,078	124,783	121,632	108,607
うち輸出入コンテナ		25,174	25,239	26,333	26,809	27,097	24,161
コンテナ化率		20.4	20.4	21.1	21.5	22.3	22.2
輸 出		28,585	28,677	28,960	29,234	29,030	24,818
うち輸出コンテナ		10,897	10,085	10,500	10,703	10,840	8,994
コンテナ化率		38.1	35.2	36.3	36.6	37.3	36.2
輸 入		94,950	95,194	96,118	95,549	92,602	83,789
うち輸入コンテナ		14,276	15,154	15,834	16,105	16,256	15,166
コンテナ化率		15.0	15.9	16.5	16.9	17.6	18.1
内 貨		97,459	98,559	100,084	99,725	96,041	87,674
内航フェリー		59,781	55,915	57,099	57,475	57,056	50,725

出典:「港湾統計(年報)」より国土交通省港湾局作成 (注)1. 2010年以降は鉄道連絡船による貨物を含む。(2009年までは除く) 2. 輸出及び輸入貨物は、外航フェリーによる貨物を含む。 3. 内貨は、内航フェリーによる貨物を除く。 4. コンテナは、コンテナとオンシャーンズの合計である。 5. コンテナのうち、1990年までは国土交通省港湾局計画課調べである。 6. コンテナ化率とは、外貨取扱貨物量に占めるコンテナ取扱貨物量である

日本における「貨物取扱総量」による港湾ランキング

港湾取扱貨物量ランキング (2020 年 上位 100 港)

(単位: 万トン)

順位	所 在 地	港 湾 名	総貨物量	輸 出	輸 入	内 貨	内航フェリー
	全国計		247,006	24,818	83,789	87,674	50,725
1	愛知	名古屋	16,855	4,105	6,657	5,732	360
2	千葉	千葉	13,401	884	7,131	5,386	—
3	北海道	苫小牧	10,030	90	1,291	3,101	5,548
4	神奈川	横浜	9,362	2,388	4,133	2,841	—
5	福岡	北九州	8,846	734	2,055	2,021	4,036
6	兵庫	神戸	8,288	1,998	2,628	1,295	2,367
7	東京	東京	8,087	1,188	3,449	2,469	981
8	大阪	大阪	8,055	836	2,591	1,593	3,035
9	岡山	岡山	7,128	806	3,321	3,002	—
10	神奈川	横浜	6,763	598	4,030	2,135	—
11	大阪	堺	6,508	340	1,990	3,060	1,119
12	大分	大分	6,167	641	2,642	2,613	270
13	三重	四日市	5,627	375	3,274	1,978	—
14	千葉	千葉	5,210	274	3,570	1,366	—
15	茨城	鹿嶋	4,850	455	3,036	1,360	—
16	鹿児島	喜望峯	4,839	258	2,424	2,157	—
17	山口	下松	4,633	316	1,455	2,754	108
18	宮城	仙台	4,046	134	1,208	1,888	815
19	広島	広島	3,875	705	2,217	946	7
20	茨城	鹿嶋	3,572	320	924	913	1,415

注目される苫小牧港
北九州港

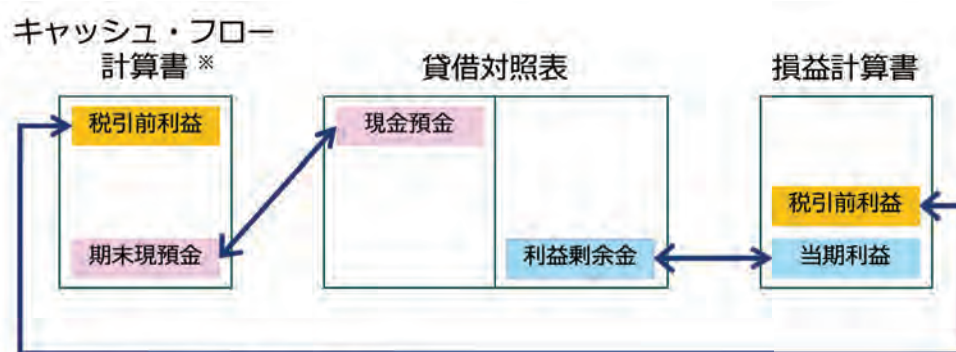
(出所)国土交通省資料

国家のバランスシート

	企業会計	国の会計
財政状態	貸借対照表	貸借対照表 資産・負債差額増減計算書
経営成績	損益計算書	業務費用計算書
資金の状況	キャッシュ・フロー計算書	区分別収支計算書

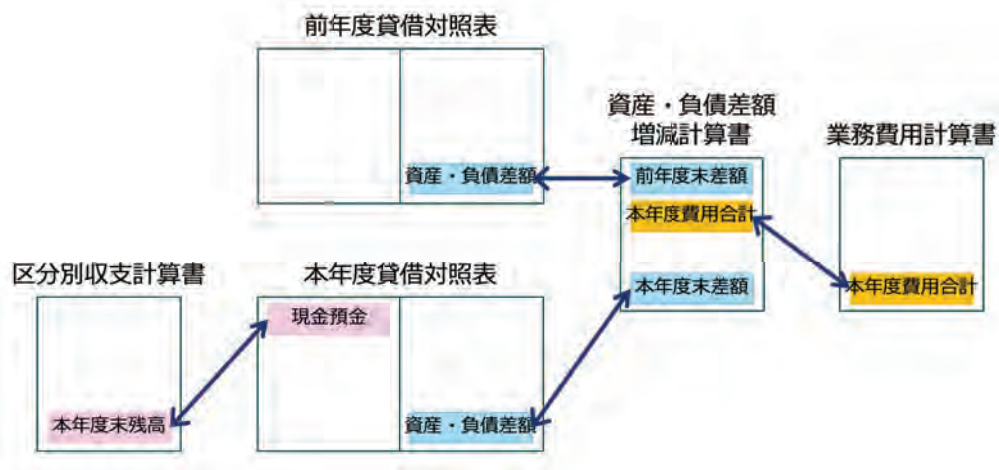
※赤字は国の特性を踏まえた独自のもの

23

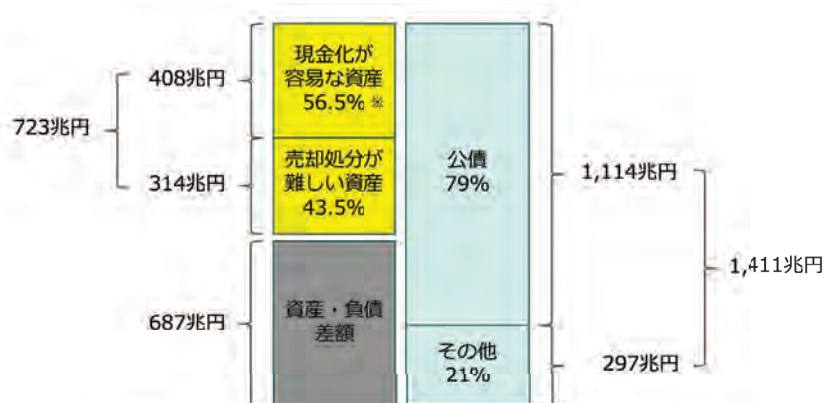


※キャッシュ・フロー計算書は間接法を想定

24



日本の令和5年のバランスシート



3. 中国の抱える物流課題と諸々の課題

3-1. 10年を経た「中国製造2025」

3-2. 10年を経た「一帯一路」

3-3. 専制国家（権威主義） VS 民主主義国家

3-4. 中国という国への諸々の不信感

3. 中国の抱える物流課題

3-1. 10年を経た「中国製造2025」

3-2. 10年を経た「一帯一路」

3-3. 専制国家（権威主義） VS 民主主義国家

3-4. 中国という国への諸々の不信感

3- 1 . 10年を経た「中国製造2025」

日本経済新聞社『業界地図』（2024年版（2023年8月））

主要商品・サービスシェア調査 63品目のトップ国

米国 23分野

中国 16分野

日本 6分野

韓国 6分野

ドイツ・スイス・フランス・

アイルランド

2分野

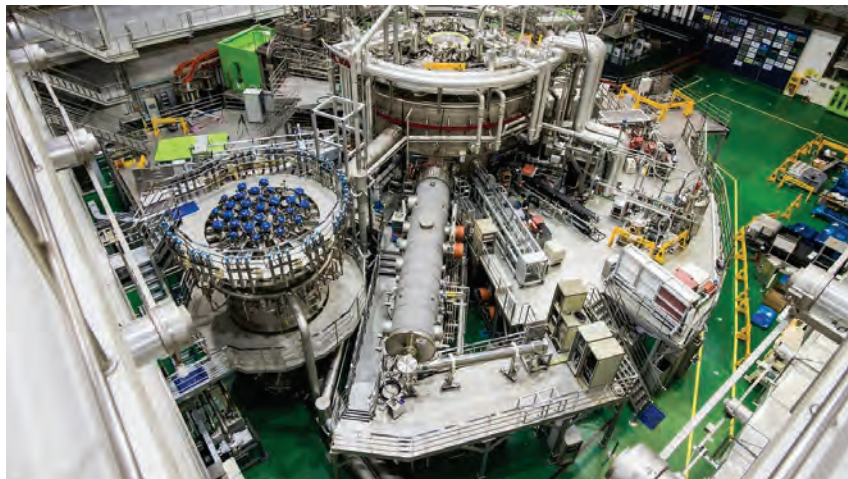
ベルギー・デンマーク・

スウェーデン・台湾

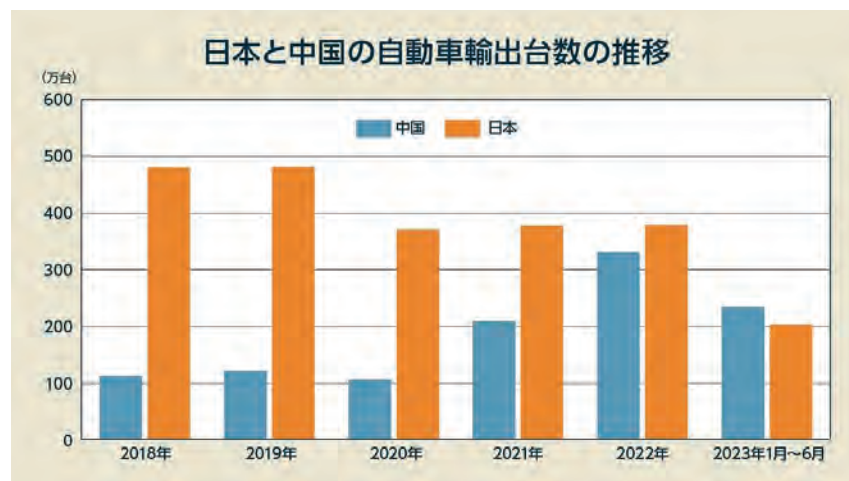
1分野

携帯通信インフラ（基地局）/リチウムイオン電池向け絶縁体/粗鋼/偏光板/車載リチウムイオン電池/太陽光パネル/たばこ/中小型液晶パネル/大型液晶パネル/パソコン/監視カメラ/洗濯機/冷蔵庫/原油輸送量/家庭用エアコン/株式引き受け

中国の人口太陽への挑戦



トヨタを喰ってしまうかも知れない中国のEV産業



31

アメリカも重視し始めたEV産業

表 大統領令「クリーンカー・トラックにおける米国リーダーシップの強化」

見直し基準の対象	対象となる車両の年型	所管省庁	最終規則発行期限	規則案発行期限
ライトビークルおよび中型トラックのGHGを含む新排出ガス基準	2027年型車から少なくとも2030年型車	環境保護庁(EPA)	2024年7月	規定なし
乗用車および小型トラックの新燃費基準	2027年型車から少なくとも2030年型車	運輸省(DOT)	2024年7月	規定なし
大型ピックアップトラックおよびバンの新燃費基準	2028年型車から少なくとも2030年型車	DOT	2024年7月	規定なし
大型エンジンおよび車両の窒素酸化物の新排出基準	2027年型車から少なくとも2030年型車	EPA	2022年12月	2022年1月
大型エンジンおよび車両の、現行のGHG排出基準の更新	2027年型車から少なくとも2029年型車	EPA	2024年7月	規定なし
大型エンジンと車両の新GHG排出基準	即日～2030年型	EPA	2024年7月	規定なし
中型・大型エンジンと車両の新燃費基準	即日～2030年型	DOT	2024年7月	規定なし

(出所) ホワイトハウス

32

中国・米国のEV産業動向

諸外国の動向			
● 特に米国や中国で法整備・実証実験が進んでおり、既に数千台規模の機体を量産するメーカーが存在するなど、サービスの導入に向けた動きが先行している。			
	米国 (Nuro)	中国 (京東集団)	中国 (菜鸟)
			
国・地域としての動向	州ごとに法整備が行われており、公道走行が可能 (規制内容は州により異なる)	都市ごとに実証実験制度を整備しており、公道走行が可能 (規制内容は都市により異なる)	
段階	州ごとに実用化	特定エリア内での実証実験 (実質的には実用化に近い)	
速度と走行帯	制限速度56km/h以下の車道を40km/hで走行 (カリフォルニア州の場合)	歩道および自転車道を15km/hで走行 (非自動車の場合) (北京市の場合)	
企業ごとの活用実績や機体スペック	22年9月には Uber と10年間のパートナーシップ契約を締結したほか、Walmart や FedEx などとも提携 - 最大約227kgの商品を積載可能であり、荷室はマイナス6度〜47度までの温度調節機能付き	- コロナ禍の武漢市内では、病院に医薬品を配送するなどして取組が加速 - これまで約30の都市で運用 - 最大200kgの商品を積載することができ、1回の充電で100km走行可能	- 社区 (中国のコミュニティ) や大学内を中心に展開しており、500台以上を導入済み - 配送実績は22年3月時点で1,000万件超

出所：経済産業省

3-2. 10年を経た「一帯一路」

2021年9月『Banking on the Belt and Road』(米国 ウィリアムアンドメアリー大学)

1999年—2017年の「一帯一路への投資金額合計」

8,340億ドル(約121.8兆円)

金利は10%程度か？

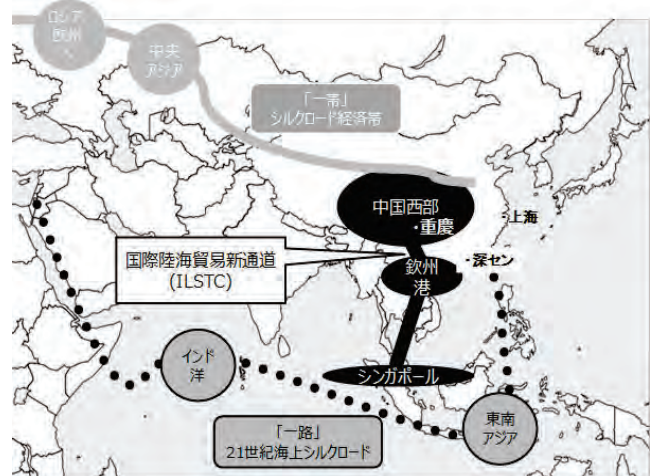
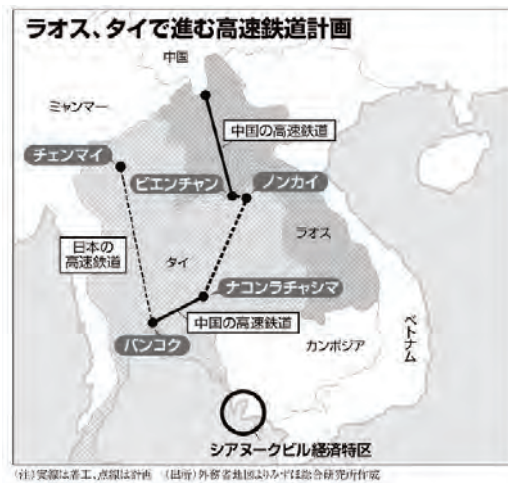
ほとんどが「焦げ付き債権」になっているのでは？

(米国調査会社 ロジウム・グループ)



欽州港の現在

アジアで南下する「一帯一路」

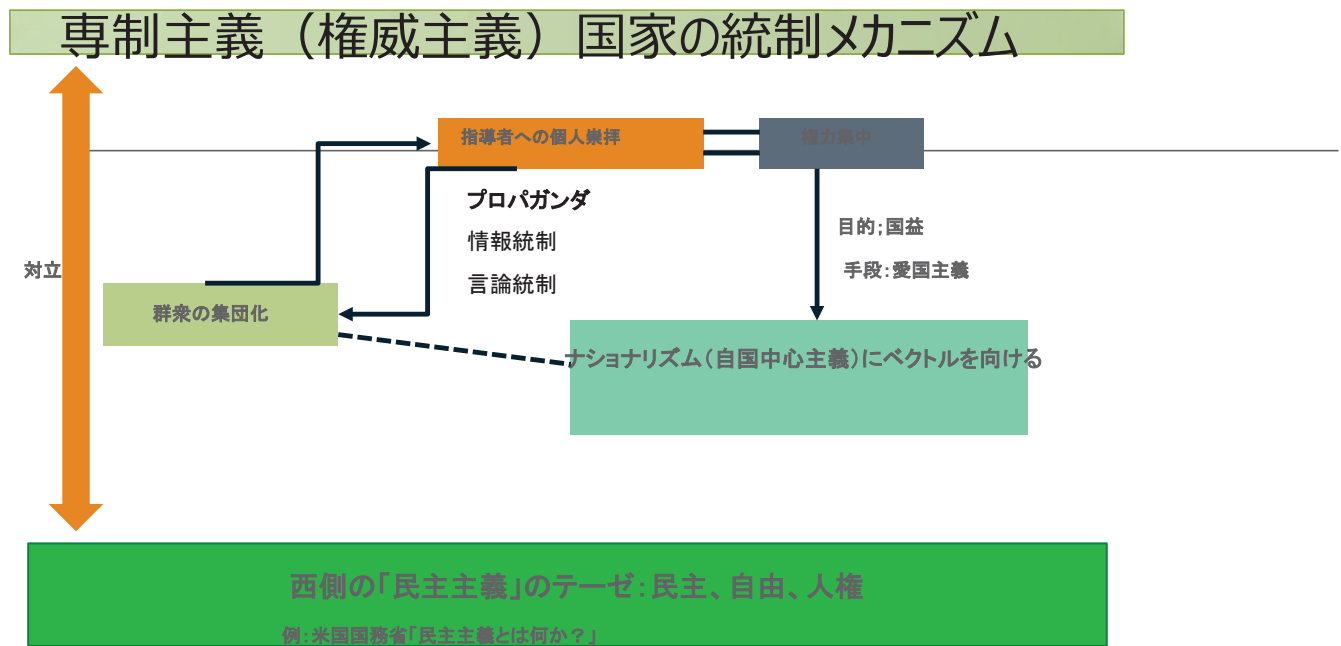


35

3-3. 専制国家（権威主義国家） VS 民主主義国家



36



(出所) 柯隆 (2018) 『中国「強国復権」の条件』などを基に筆者作成

37

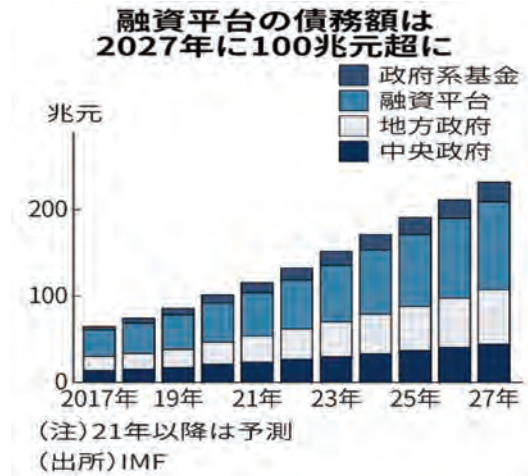
3-4. 中国という国に対する諸々の不信感

2022年度の中国GDP 121兆207億元 その3割を占める不動産業

- 2023年6月末時点の中国不動産開発会社11社のB/S (2023年9月1日 日本経済新聞)
 - 資本 1兆9858億元 (約 39.7兆円) 資産 12兆3332億円 (約246.6兆円)
 - 負債 10兆3474億元 (約 206.9兆円)
 - …恒大産業のデフォルト危機 / 碧桂園のデフォルト危機で資産の評価損
- 地方政府と大きく関わってきた投資企業融資平台の大幅債務
 - 融資平台の債務 66兆元 (約1320兆円)
 - ≡ 中央政府の債務 (30兆元) + 地方政府の債務 (約40元)
- その他の「隠れ債務」は？

38

膨れ上がる融資平台の債務



4. まとめ

4-1. 日本の立ち位置変化

4-2. 求められる産業における生産性向上

- 自動車産業
- 半導体産業
- エネルギー産業
- サービス産業

4-3. 中国への対応

4-1. 日本の立ち位置変化

- 主要産業の陰り
 - 高い自然災害の発生確率
 - 人口減少(特に労働人口の減少)
 - 不安定要素の高い隣国(ロシア、北朝鮮、中国)
 - 一向に改善しない生産性
- etc.

4- 2 . 求められる産業分野の生産性向上

労働生産性の定義

種類	測定方法
物的労働生産性	$\text{生産量} \div \text{労働量(労働者数} \times \text{労働時間)}$
付加価値労働生産性	$\text{付加価値} \div \text{労働量(労働者数} \times \text{労働時間)}$

時間当たり労働生産性ランキングと 一人当たり労働生産性ランキング

時間当たり労働生産性ランキング

順位	国	ドル
1位	アイルランド	121.8
2位	ルクセンブルク	111.8
3位	ノルウェー	88.8
(中略)		
23位	日本	49.5

一人当たり労働生産性ランキング

順位	国	ドル
1位	アイルランド	207,353
2位	ルクセンブルク	158,681
3位	アメリカ	141,370
(中略)		
28位	日本	78,655

(出所) 公益財団法人日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2021」

製造業の労働生産性ランキング

順位	国	ドル
1位	アイルランド	573,616
2位	スイス	204,444
3位	デンマーク	162,112
(中略)		
18位	日本	95,852

(出所) 公益財団法人日本生産性本部「労働生産性の国際比較 2021」

4-3. 中国への対応

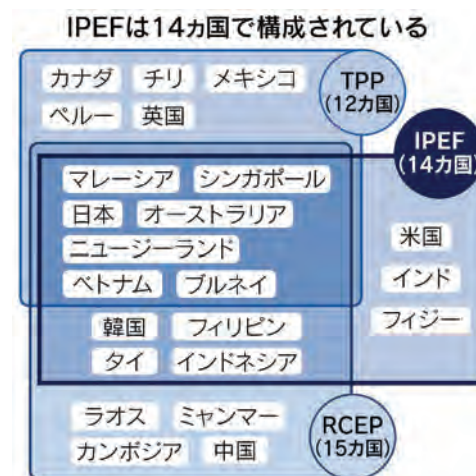
TPP・RCEP からIPEF (Indo-Pacific Economic Framework for Prosperity, IPEF) へ

インド太平洋経済枠組み (IPEF)		令和5年9月1日 北米第二回
1. 参加国		
■ 参加国は、米、日、豪、NZ、韓国、ASEAN7か国(インドネシア、シンガポール、タイ、フィリピン、ベトナム、マレーシア、ブルネイ)、インド及びフィジーの14ヶ国。(現時点でインドは柱1には不参加。)		
2. 4つの柱		
柱1: 貿易(米USTR主導)		
✓ 高水準で、バランスのとれた、公正な貿易に係るコミットメントの構築を追求。 ✓ 中間層に裨益し、持続可能で包括的な経済成長に寄与する幅広い目標を推進。 ✓ 市場アクセス・関税は含まない。 ✓ 以下の10章で構成される予定。米国は「労働」を重視。 ①労働、②環境、③デジタル貿易、④農業、⑤規制に関する良き慣行、⑥サービス国内規制、⑦競争政策、⑧貿易円滑化、⑨包摂性、⑩技術支援・経済協力		
柱2: サプライチェーン(米商務省主導)		
(注)5月27日の閣僚級会合で「貿易妥結」が発表され、今後、法的精査や国内手続を経て、「IPEFサプライチェーン協定」として発効予定。 ✓ サプライチェーン強化のための協力行動 ✓ 重要分野・重要物品の特定 ✓ サプライチェーン脆弱性の監視と対応 ✓ サプライチェーン協議会の設置 ✓ 労働者保護の強化 ✓ 危機対応ネットワークの設置		
柱3: クリーン経済(米商務省主導)		
✓ エネルギー安全保障と移行 ✓ 低減が困難な部門での温室効果ガス排出削減 ✓ 持続可能な土地利用及び海洋の解決策 ✓ 温室効果ガス削減のための革新的技術 ✓ クリーン経済への移行を可能にするインセンティブ		
柱4: 公正な経済(米商務省主導)		
✓ 既存の多国間の義務、基準、及び協定に沿った税制、マネーローリング防止、及び贈収賄防止制度を通じた公正な経済の促進 ✓ ノウハウの共有やキャパビル構築支援等		

(出所) 外務省

45

IPEFとRCEP/TPPとの関係



(出所) 2023年11月16日 日本経済新聞

46

中国との関係再構築に向けた模索

「ならずもの国家」(rogue state) 指数

	核の保有	独裁国家	腐敗度認識指数	自由度指数
イラン	•	•	147位	176位 (12)
北朝鮮	•	•	171位	194位 (3)
ロシア	•	•(共産党)	137位	170位 (16)
中国	•	•(共産党)	65位	182位 (9)
			(対象180か国)	(対象197か国)

(注1) 腐敗度認識指数は2023年1月31日 Transparency Internationalの Corruption Perception Indexによる

(注2) 自由度指数はFreedom in the world 2023による。括弧内は自由度を図る項目に応じた点数
(出所)筆者作成

