

経済・貿易の動き

2008年9月26日



政策統括官付 参事官(物流政策)室

国土交通省

1 . 経済・貿易の動き

2 . アジアの動き

3 . 地球温暖化

4 . 原油・資源の高騰

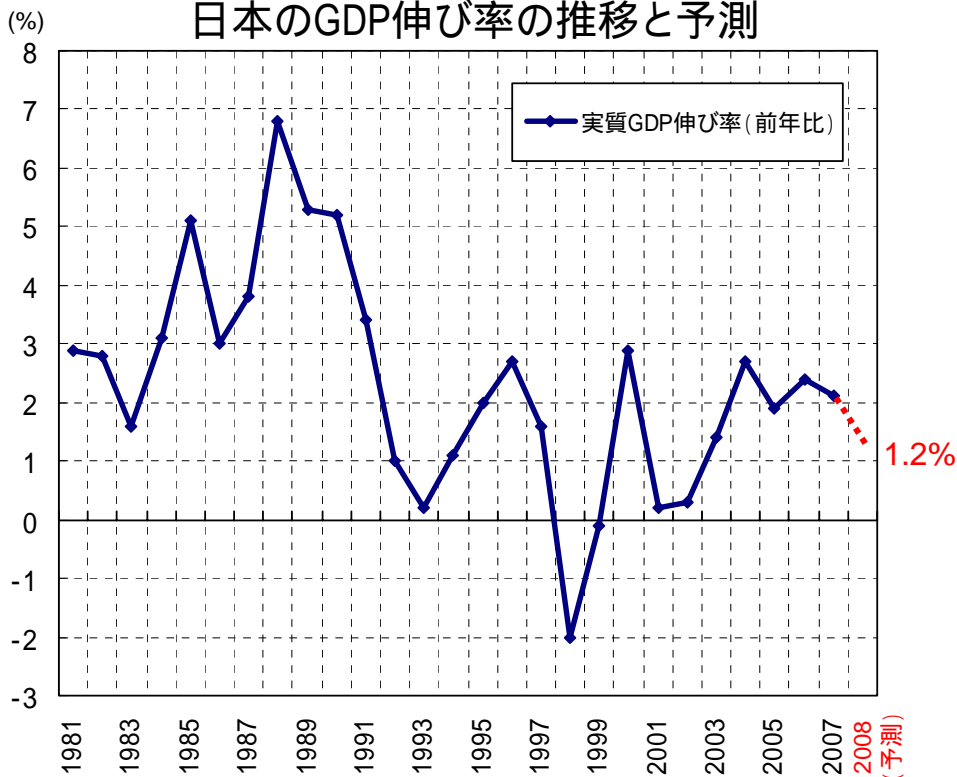
5 . 少子高齢化

日本経済、貿易の状況

日本は戦後初めて、1998年、1999年の2年連続マイナス成長となったが、その後は低成長を継続。OECDによる2008年の実質成長率予測は1.2%とされている。また、国・地方を合わせた長期債務残高は778兆円と依然として厳しい財政状況となっている。

近年は成長率は2%前後で推移

日本のGDP伸び率の推移と予測



(出典) 内閣府「国民経済計算」
OECD「Economic Outlook (2008/9)」

注1: 実績は国民経済計算から
注2: 2008年の予測はOECD予測値から

国及び地方の長期債務残高

	平成7年度末 (1995年度末) <実績>	平成12年度末 (2000年度末) <実績>	平成17年度末 (2005年度末) <実績>	平成20年度末 (2008年度末) <見込み>
国	297兆円程度	491兆円程度	590兆円程度	615兆円程度
地方	125兆円程度	181兆円程度	201兆円程度	197兆円程度
国・地方合計	410兆円程度	646兆円程度	758兆円程度	778兆円程度
対GDP比	82.6%	128.1%	150.6%	147.7%

(出典) 財務省ホームページ「財政データ等」

内閣府「平成20年度の経済見通しと経済財政運営の基本的態度」

注1: H20年度のGDP比は政府見通しから算出

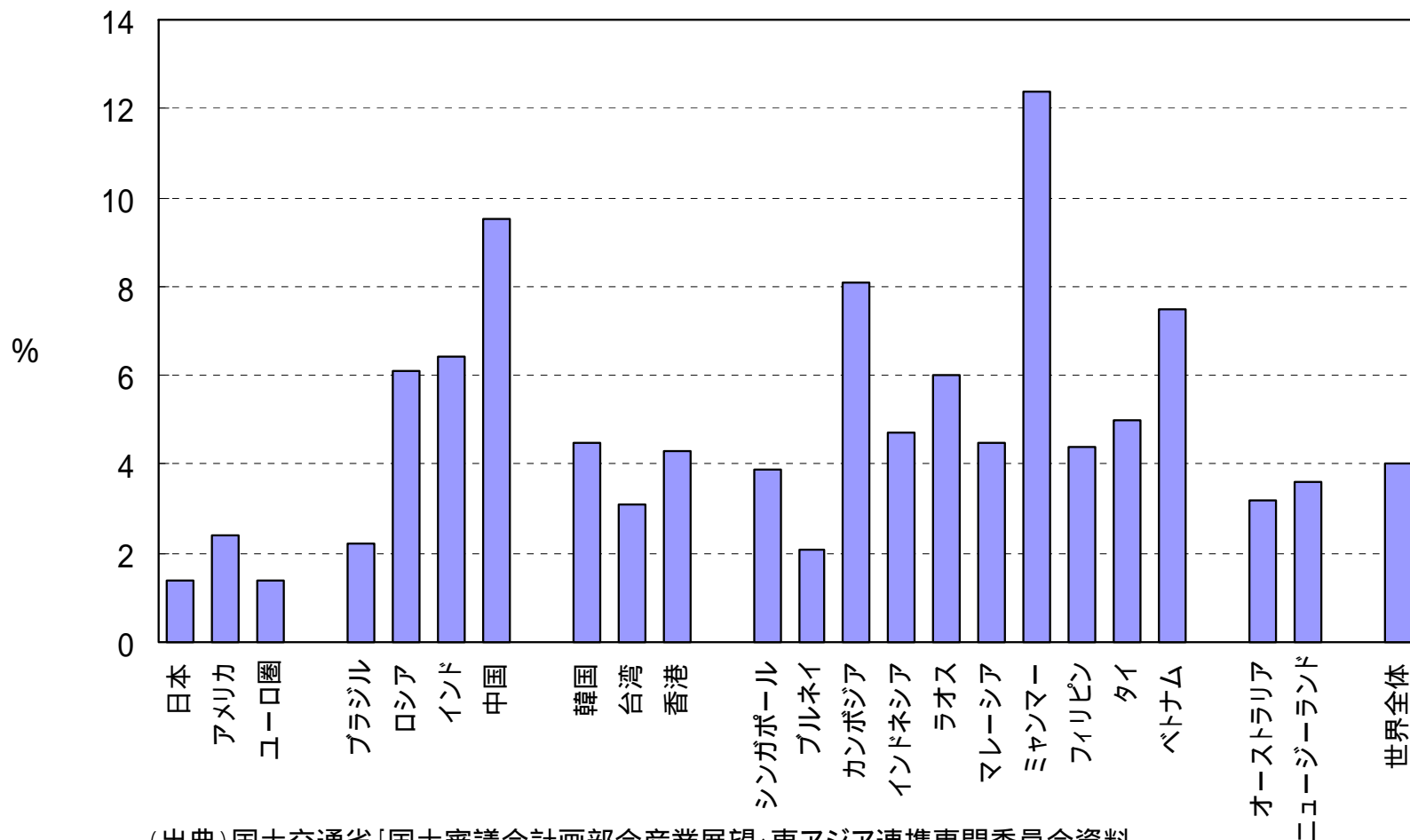
注2: 国と地方の重複は排除した

各国のGDP伸び率(2000-2005年平均)

先進諸国の低い伸び率に比べ、アジア諸国を中心として高い伸び率。

BRICS諸国、ASEAN諸国を中心に高い伸び率

各国のGDP伸び率(2000-2005年平均)



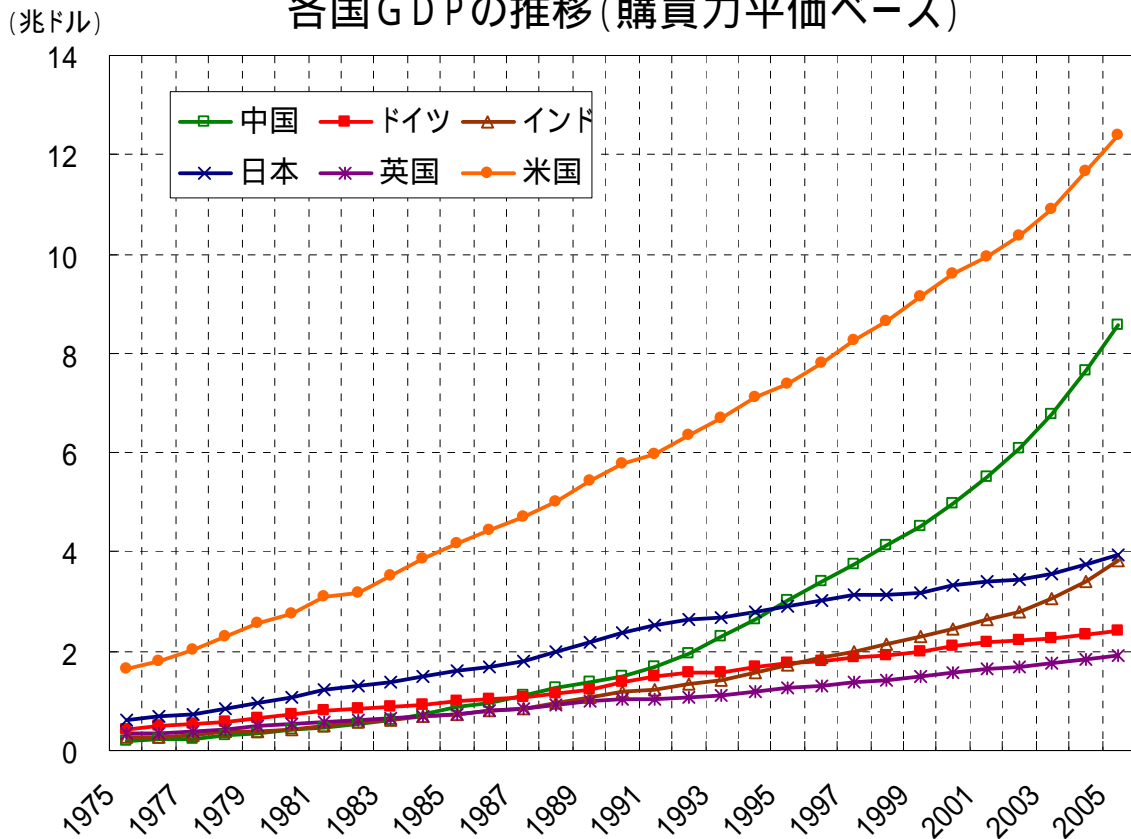
(出典)国土交通省「国土審議会計画部会産業展望・東アジア連携専門委員会資料」

各国GDPの推移(購買力平価ベース)

購買力平価ベースでは、2005年時点で米国、中国、日本、インドの順となっている。民間調査機関の推計では、2006年にインド、2014年にロシア、2020年にブラジルが日本を上回ると予測されている。

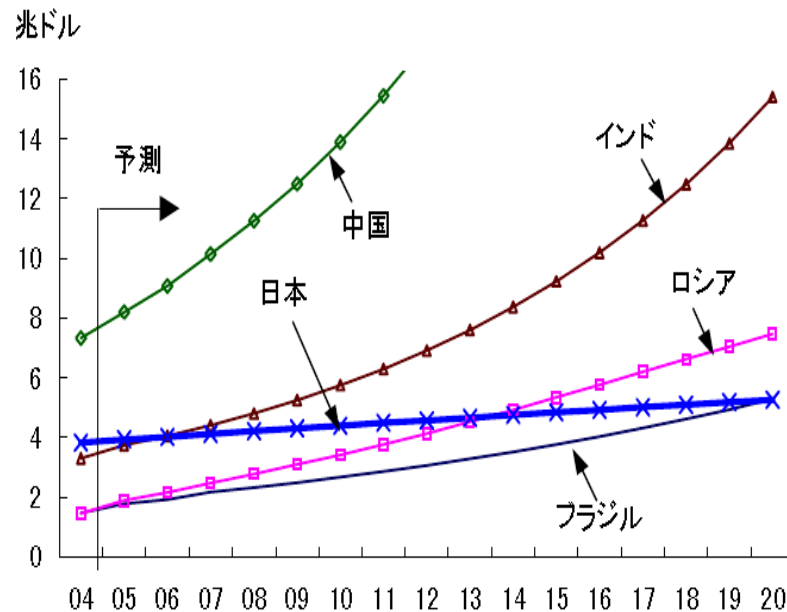
中国は既に日本を上回っており、インドと日本は同レベル

各国GDPの推移(購買力平価ベース)



(出典) 経済産業省「通商白書2007」

BRICs各国GDPの予測
(購買力平価ベース)



(出典) 第一生命経済研究所「Asia Trends(2005.5)」

購買力平価(PPP)とは、実際の購買力に即した比較を行うために、一物一価の考えにより、同じ物・サービスを同価格とした為替レートにて評価し直すこと。

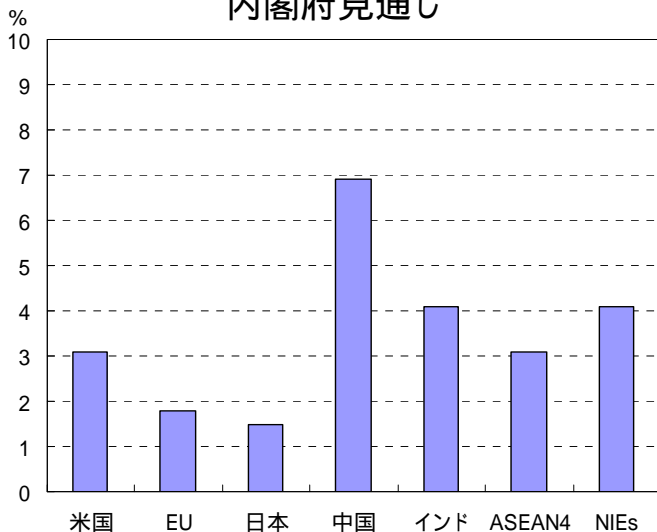
世界経済の長期見通し

内閣府「世界経済の潮流」によれば、世界経済全体の成長率は2030年までの年平均で約3%と予測されており、特にアジアでは先進国に比べて高い成長が予測されている。

各機関ともに、中国やインドの高い成長を見込んでいる

各機関による経済成長率の予測

内閣府見通し



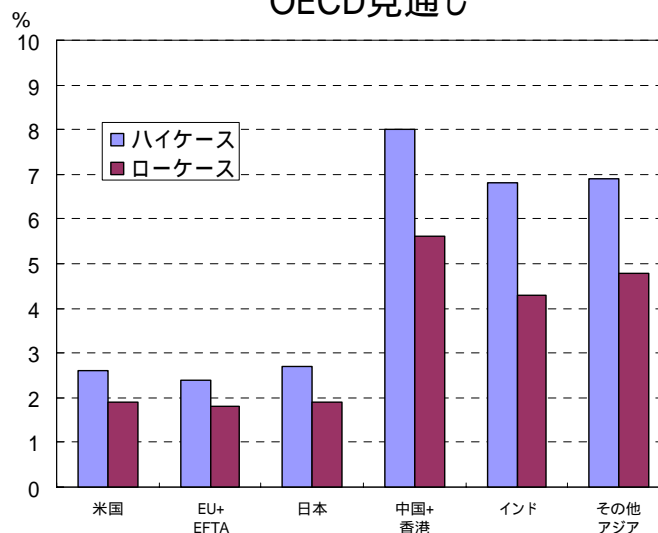
(出典)内閣府「世界経済の潮流(2004秋)」

注:2030年までの年平均成長率

注1:ASEAN4はフィリピン、マレーシア、タイ、インドネシアを指す。

注2:NIEsはシンガポール、韓国、香港、台湾の国・地域を指す。

OECD見通し



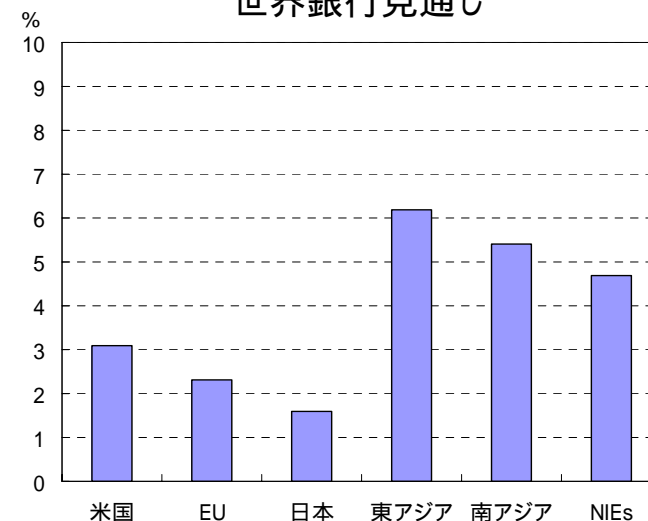
(出典)OECD"THE WORLD IN 2020:Towards a New Global Age"

注1:2020年までの年平均成長率

注2:ハイケースとは、貿易・投資の自由化と規制改革が進展するケース。ローケースとは、これらの取組が進展しないケース。

注3:その他アジアとは、台湾、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ

世界銀行見通し



(出典)世界銀行"Global Economic Prospects 2003"

注1:2015年までの年平均成長率

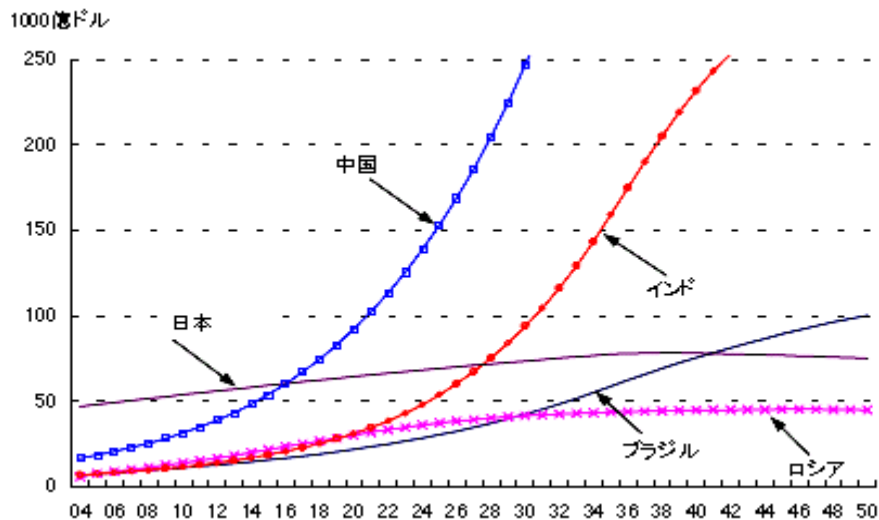
注2:東アジアとは、中国、タイ、マレーシア等を含む。

BRICs 各国のGDP予測

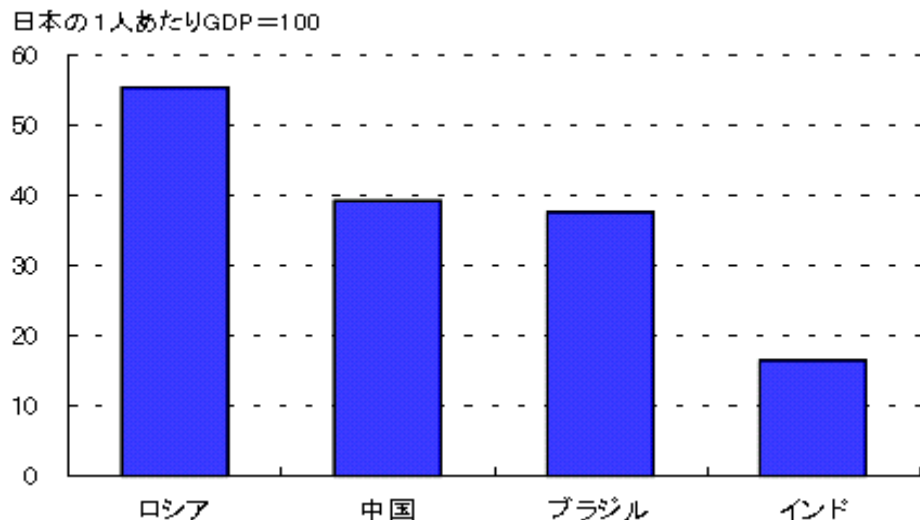
民間調査機関の予測によると、日本は2017年に中国、2028年にインド、2041年にブラジルに追い越されるとされている。また、2040年代に中国が米国を抜いて世界最大の経済大国になるとされている。しかし、2035年における1人あたりのGDPで比較すると、その水準はなお低いレベルであり、BRICs国民が真の豊かさを実感するのは、まだかなり先のこととなる。

21世紀半ばにはBRICs諸国が世界経済の中心に

BRICs 各国のGDP予測



2035年の1人あたりGDP

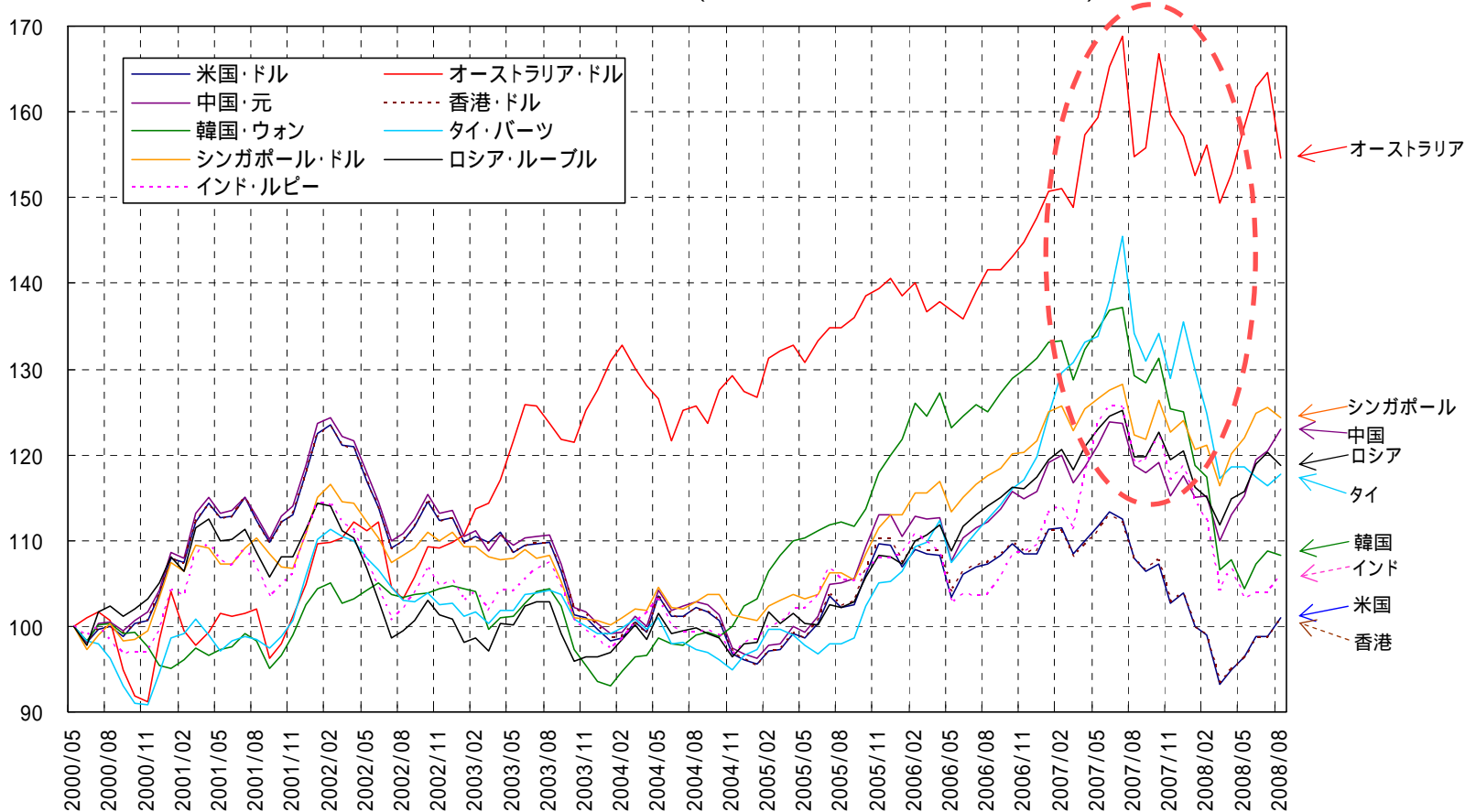


(出典) 第一生命経済研究所「Asia Trends(2005.5)」

対円為替相場の推移

アジア諸国通貨に対する日本円の為替相場は長期的には円安傾向にある。
特に、2007年にはオーストラリア・ドル、タイ・バーツ、韓国・ウォンを中心に大きく円安に

対円為替の変化率の推移 (2000年5月=100とする)



(出典) <http://fxtop.com/>より

注1: 月平均値による

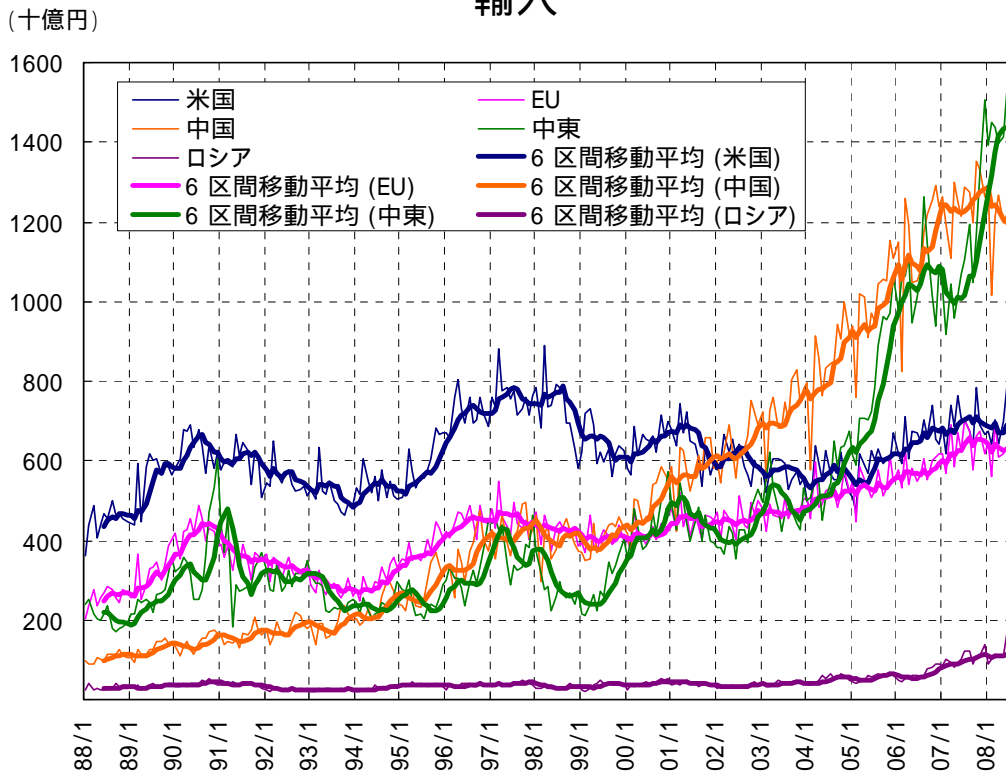
日本の国別貿易額の推移

我が国の輸入貿易額は、中国、中東地域の増加が特に近年著しい。一方、輸出では中国の増加が著しいが、依然として米国が最大輸出相手国となっている。

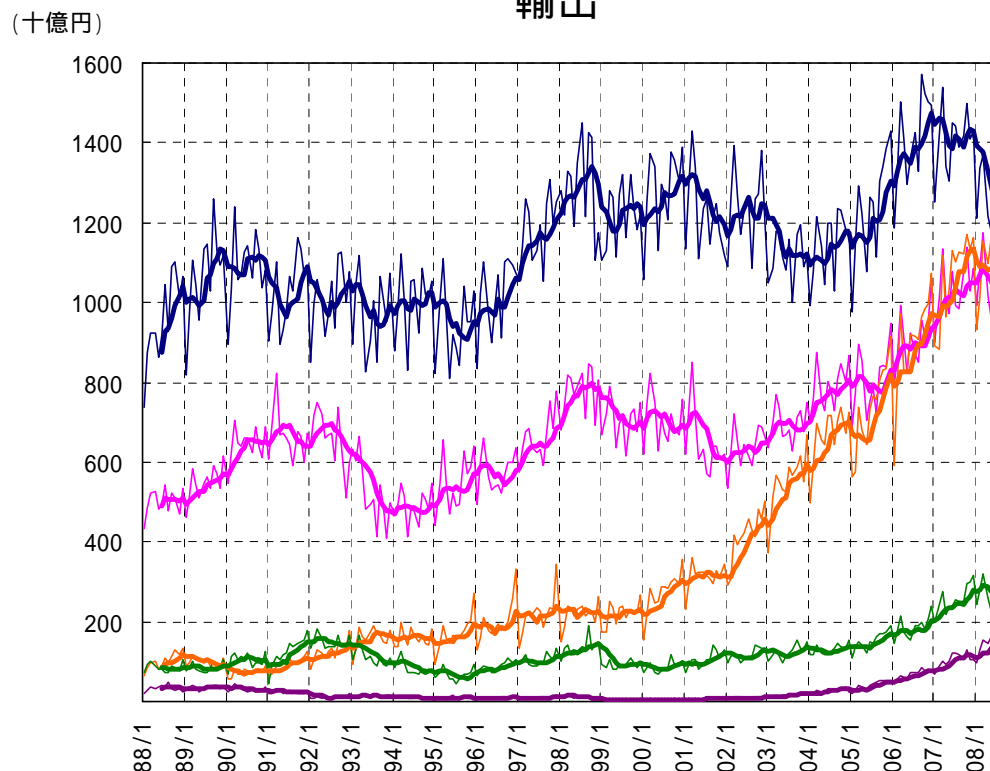
中国との貿易額は輸出入ともに増加が著しい

中東地域は最近の原油高を背景に急激に輸入貿易額が増加している

輸入



輸出



(出典) 財務省「貿易統計」から作成

注1: 輸出の凡例は輸入と同じ

注2: 中東とは中東地域13ヶ国の合計

日本の国別貿易額の推移 (変化率)

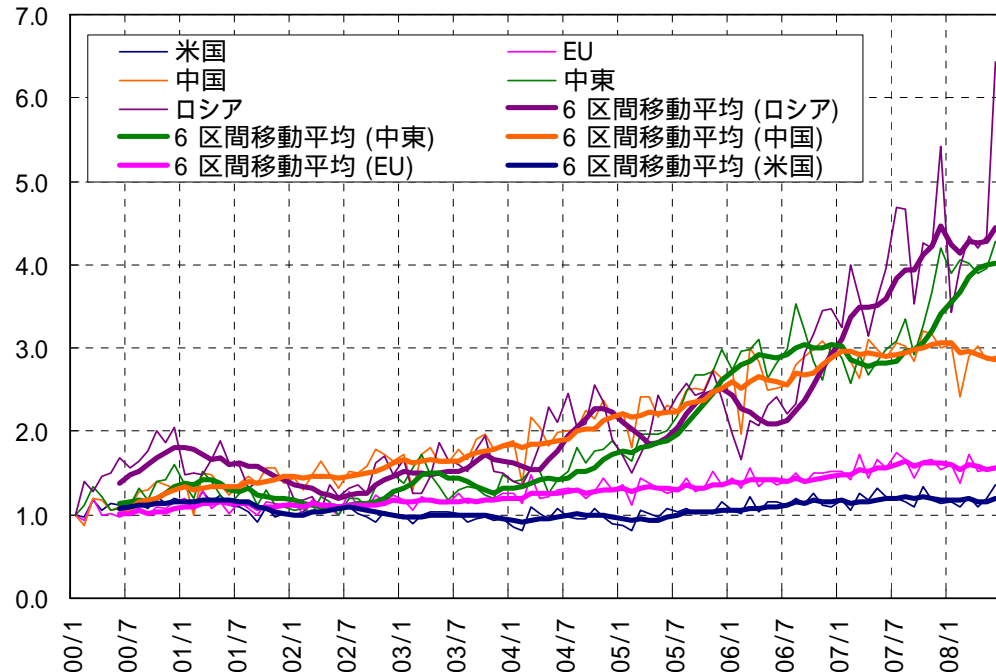
2000年1月を1.0とした変化率で貿易額の推移を見ると、輸入ではロシア、中東地域の増加率が大きく、中国の増加率はやや鈍化。一方、輸出ではロシアの増加率が50.0を超える勢いで増加している。

輸出入でロシアの伸びが著しい

米国、EUは輸出入ともにほぼ横ばいで推移している

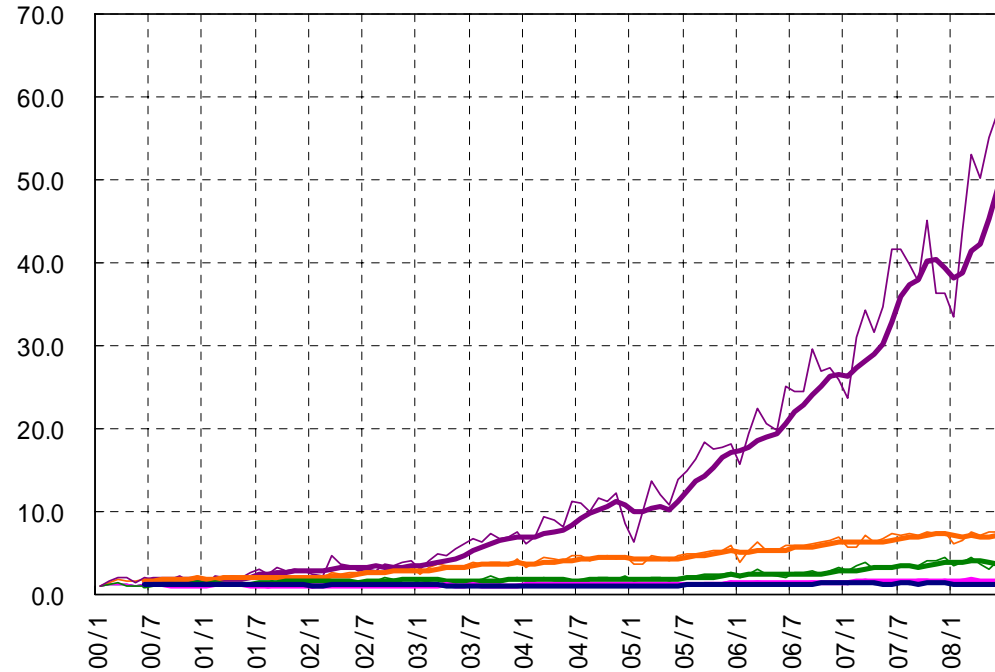
輸入

(00/1=1.0)



輸出

(00/1=1.0)



(出典) 財務省「貿易統計」から作成

注1: 2000年1月を1.0とした変化率で示している

注2: 輸出の凡例は輸入と同じ

注3: 中東とは中東地域13ヶ国の合計

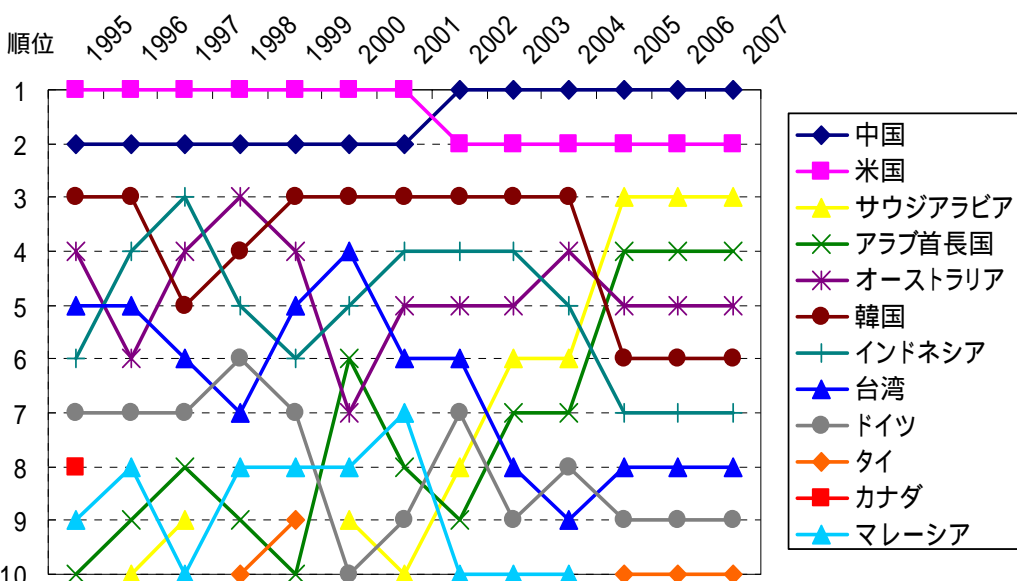
日本の輸出入相手国上位10ヶ国の推移

我が国の輸出入相手国順位を見ると、輸入では2002年以降は中国が1位となっている。また、サウジアラビア、アラブ首長国の台頭が著しい。輸出では、中国が伸びてきているが、近年大きな順位の入替わりはない。

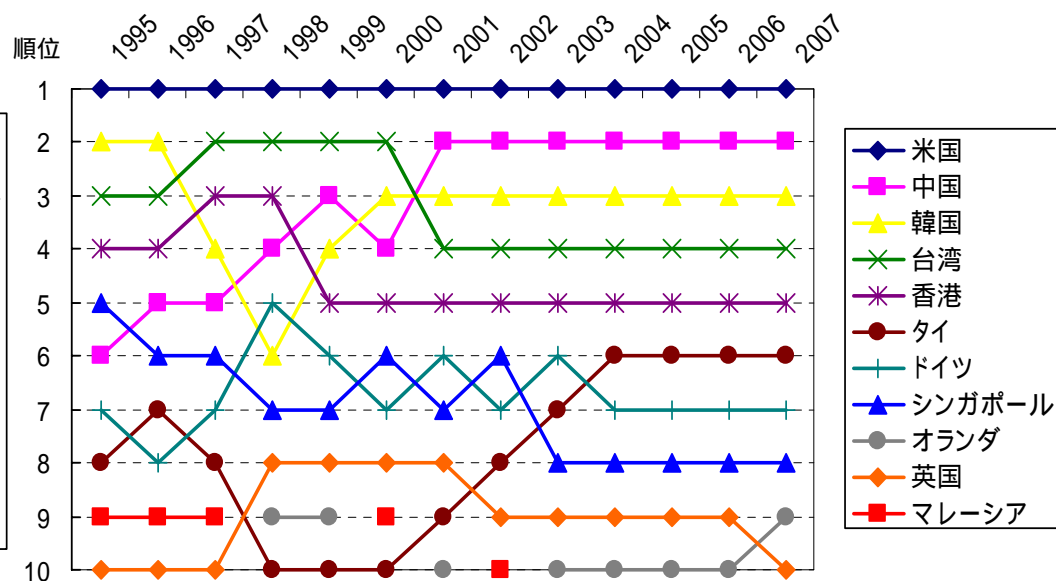
輸入では近年、中東地域の伸びが著しい

輸出では、1位は米国ではあるが、アジア地域との繋がりが大きい

輸入



輸出



(出典)財務省「貿易統計」から作成

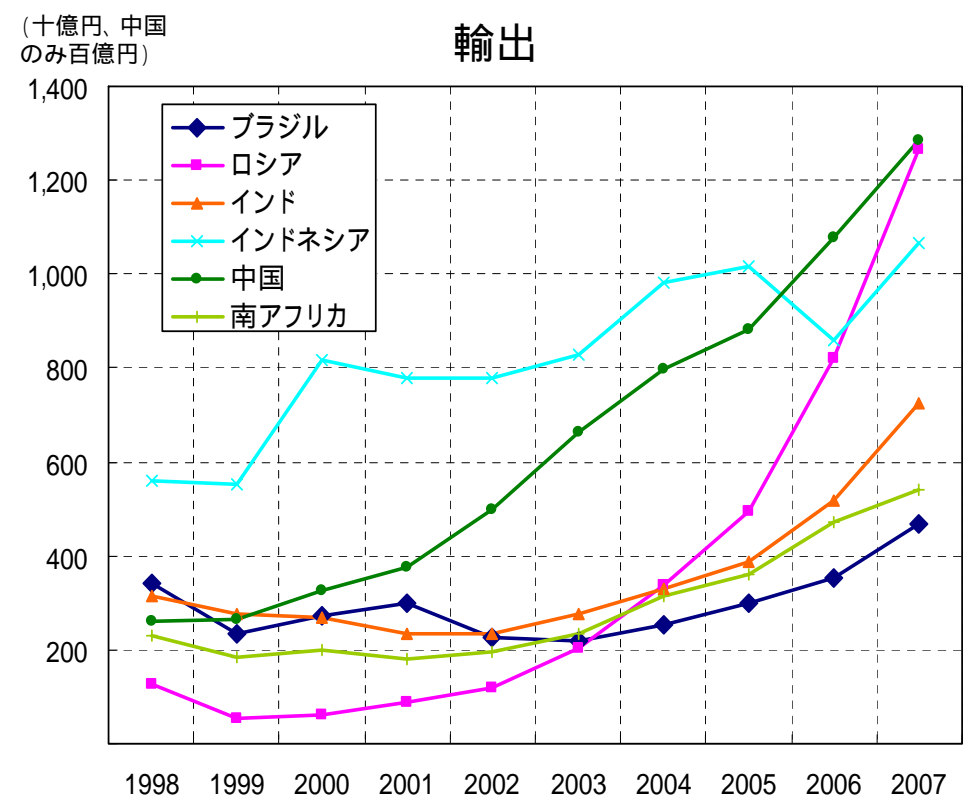
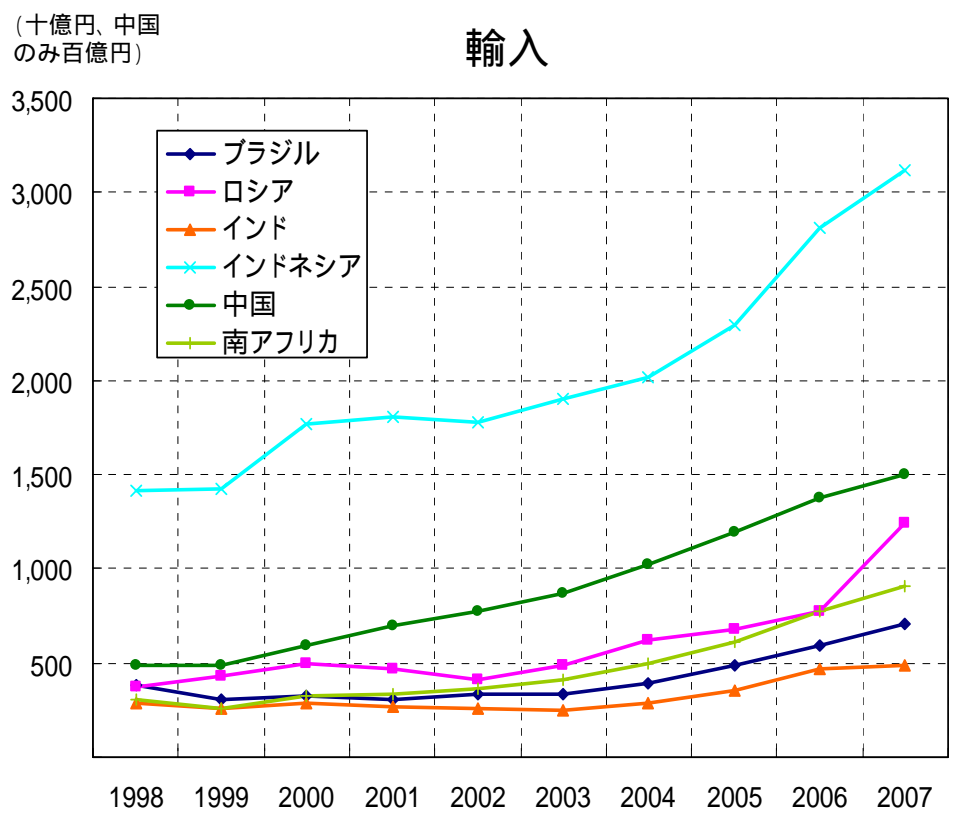
注1:順位は金額ベース

注2:凡例の順序は2007年の順位に基づく

日本とBRIICS諸国との貿易額推移

日本とBRIICS諸国との貿易額は何れの国も増加している。
特に、インドネシア、ロシア、中国との貿易額増加が顕著

日本とBRIICS諸国との貿易額推移



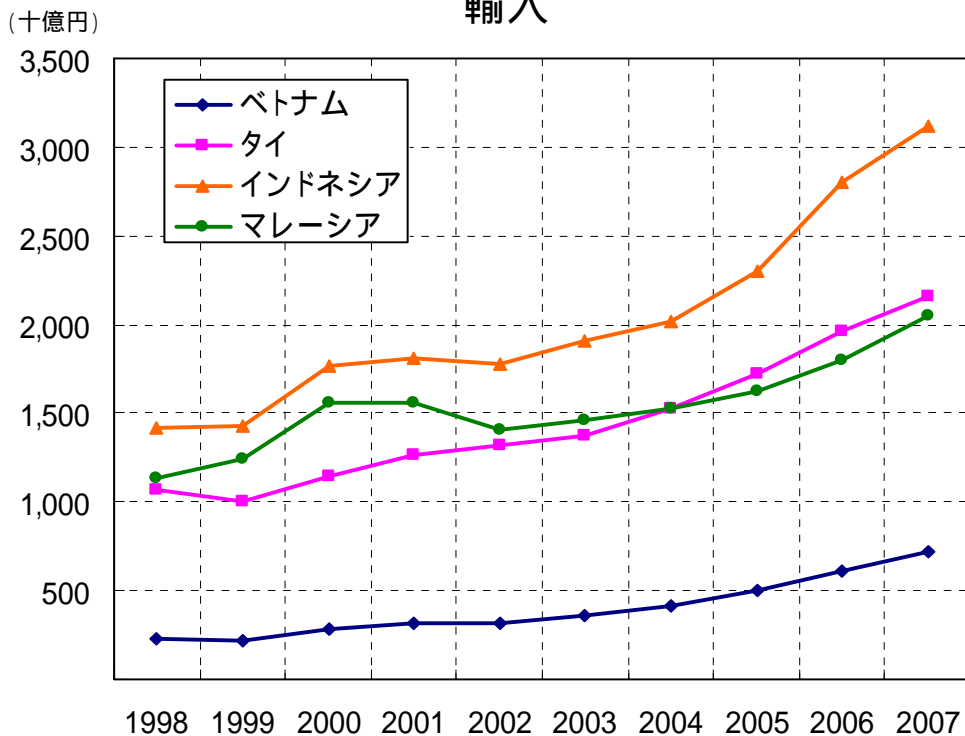
(出典)財務省「貿易統計」から作成

日本とASEAN諸国との貿易額推移

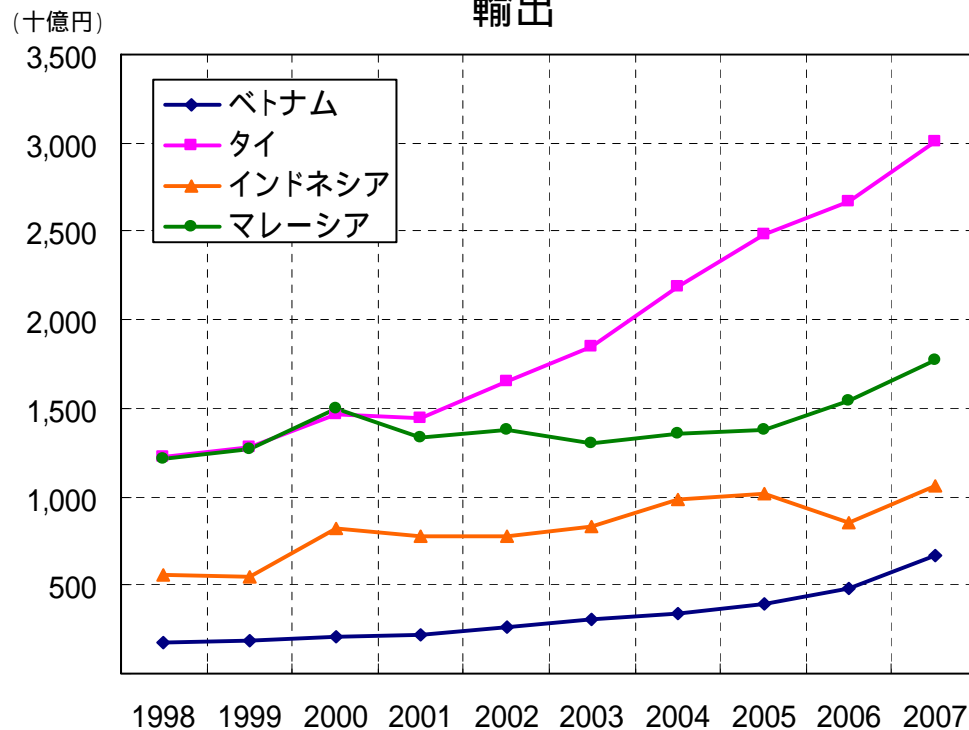
日本とASEAN諸国との貿易額はいずれの国も増加している。
特に、タイへの輸出とインドネシアからの輸入の貿易額増加が顕著

日本とASEAN諸国との貿易額推移

輸入



輸出



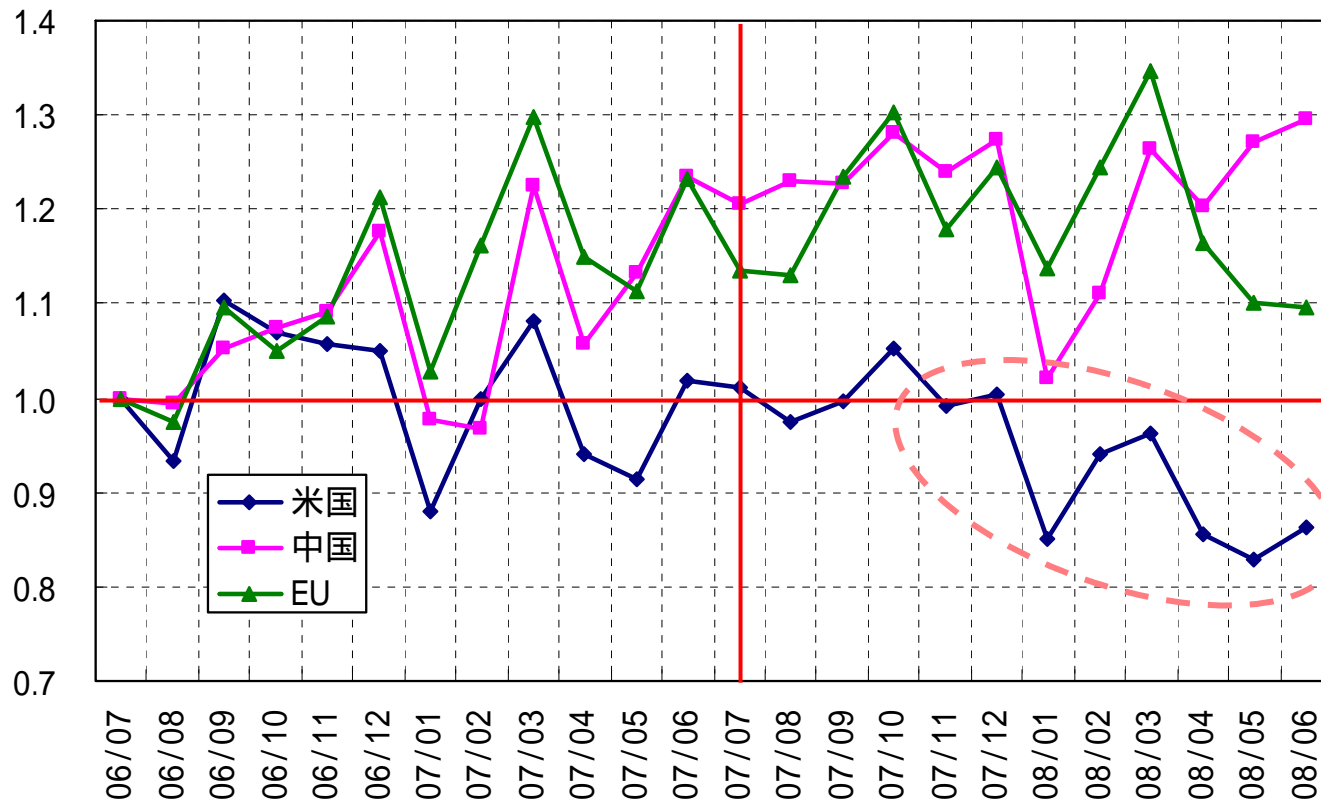
(出典)財務省「貿易統計」から作成

米国の景気後退による我が国輸出額への影響

我が国から米国、中国、EUへの輸出額の変化を見ると、2006年7月に比べ、中国、EUはほぼ一貫して1.0を超えている。一方、米国への輸出はサブプライムローン問題が表面化した2007年7月以降しばらくは1.0付近で推移していたが、2008年に入ってから1.0以下で推移。

米国の景気後退の影響による貿易額への影響は2008年に入ってから現れつつある

日本からの輸出額の変化

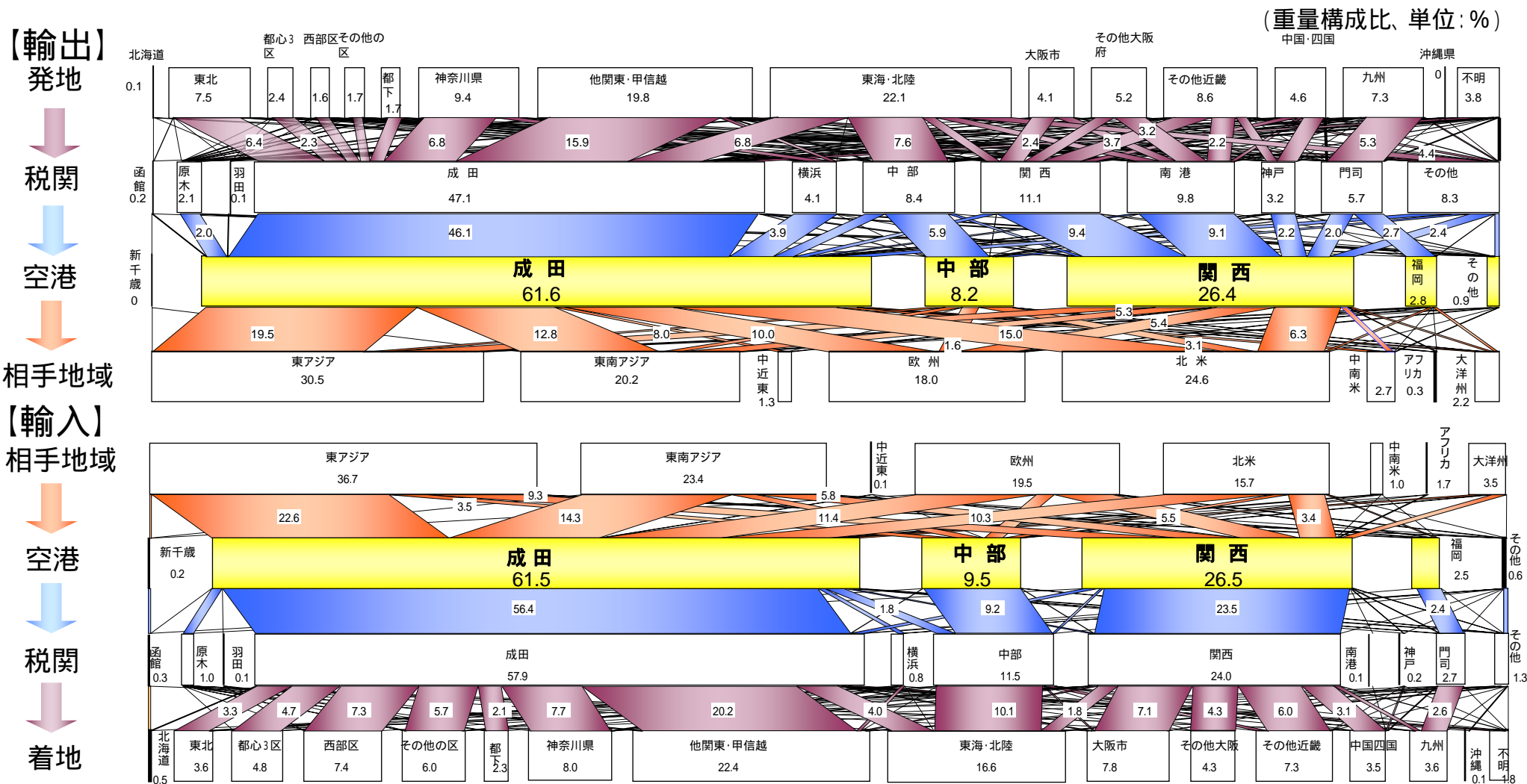


(出典) 財務省「貿易統計」から作成

注1：2006年値を1.0とする

国際航空貨物の流動パターン(H17年度)

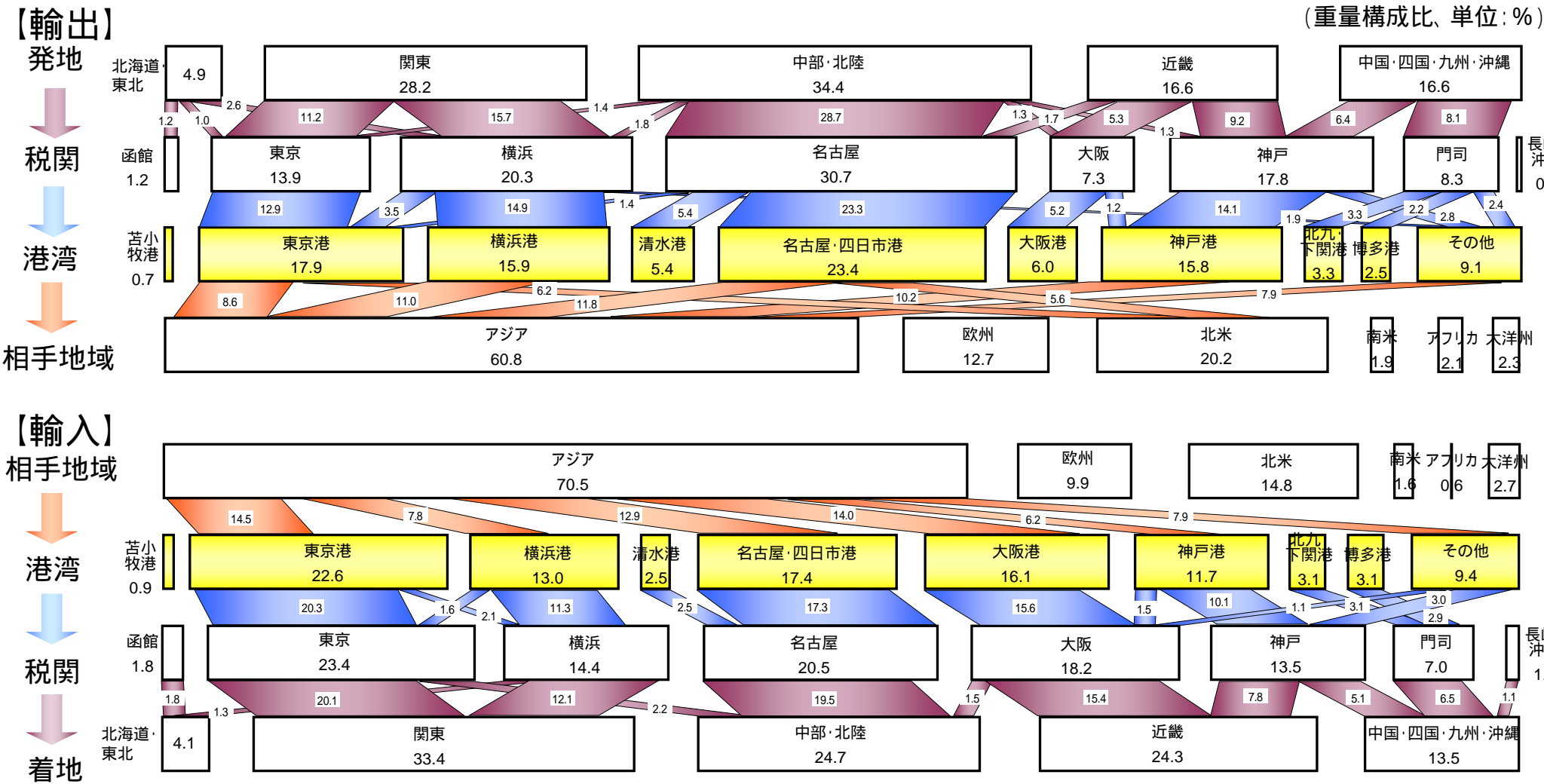
国際航空貨物の発着は、**成田空港と関西空港へ2極集中。**



資料：「平成17年度国際航空貨物動態調査」(国土交通省)

国際海上コンテナ流動パターン(H15年度)

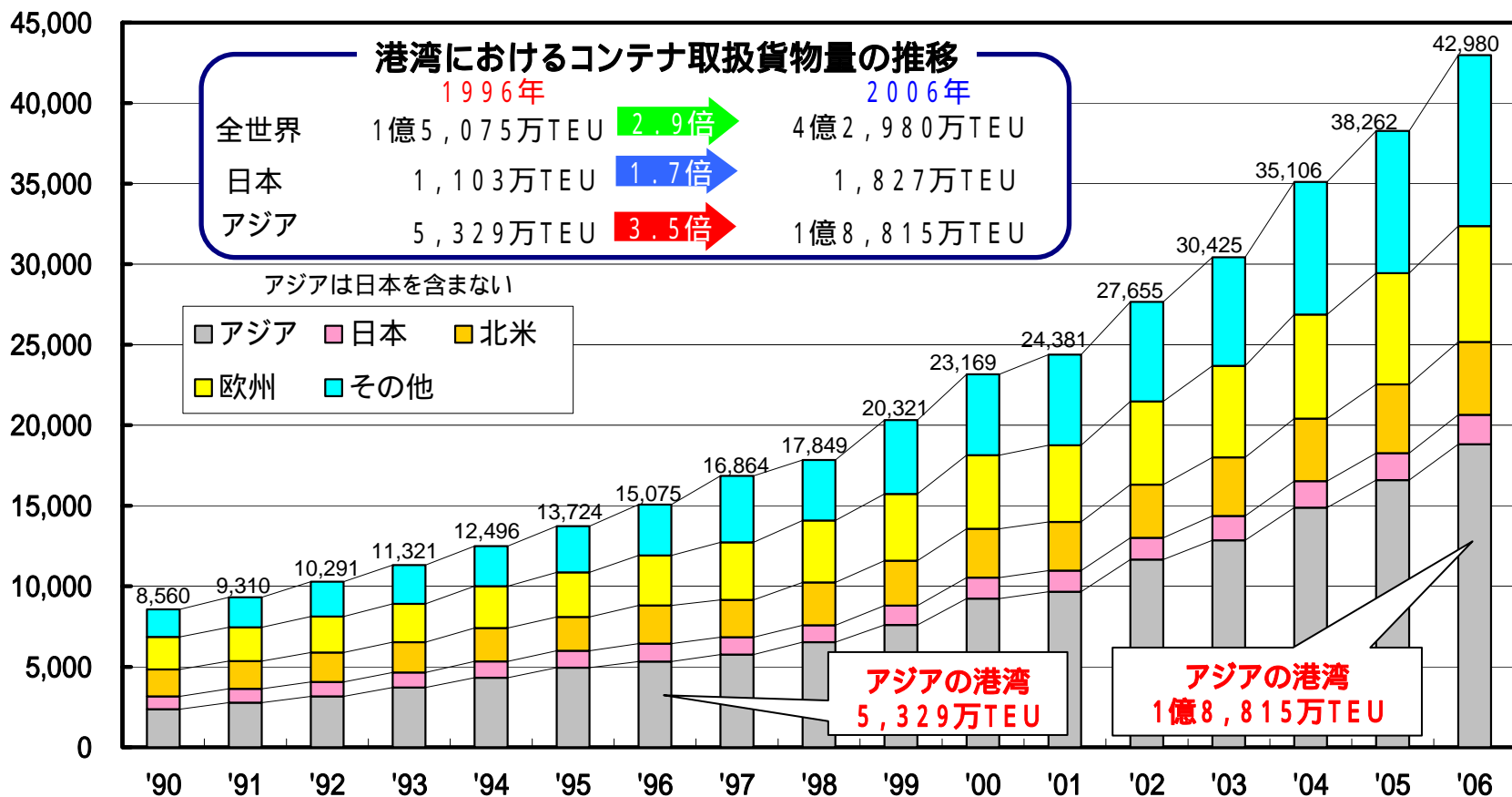
国際海上コンテナの発着は、東京、横浜、名古屋、四日市、大阪、神戸のスーパー中枢港湾が中心。



出典：国土交通省「平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査」 注：発着地と税関の間は1%以上のみ、港湾と相手地域との間は5%以上のみ抽出。

世界各国の港湾におけるコンテナ貨物量の推移

全世界のコンテナ取扱貨物量は、1996年に比べ2006年では2.9倍に増加している。



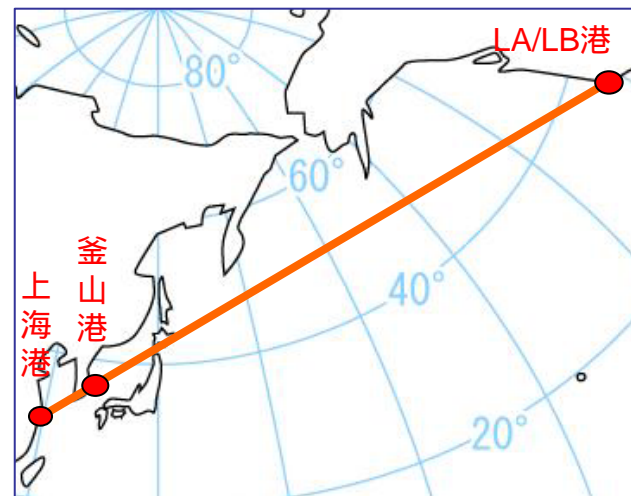
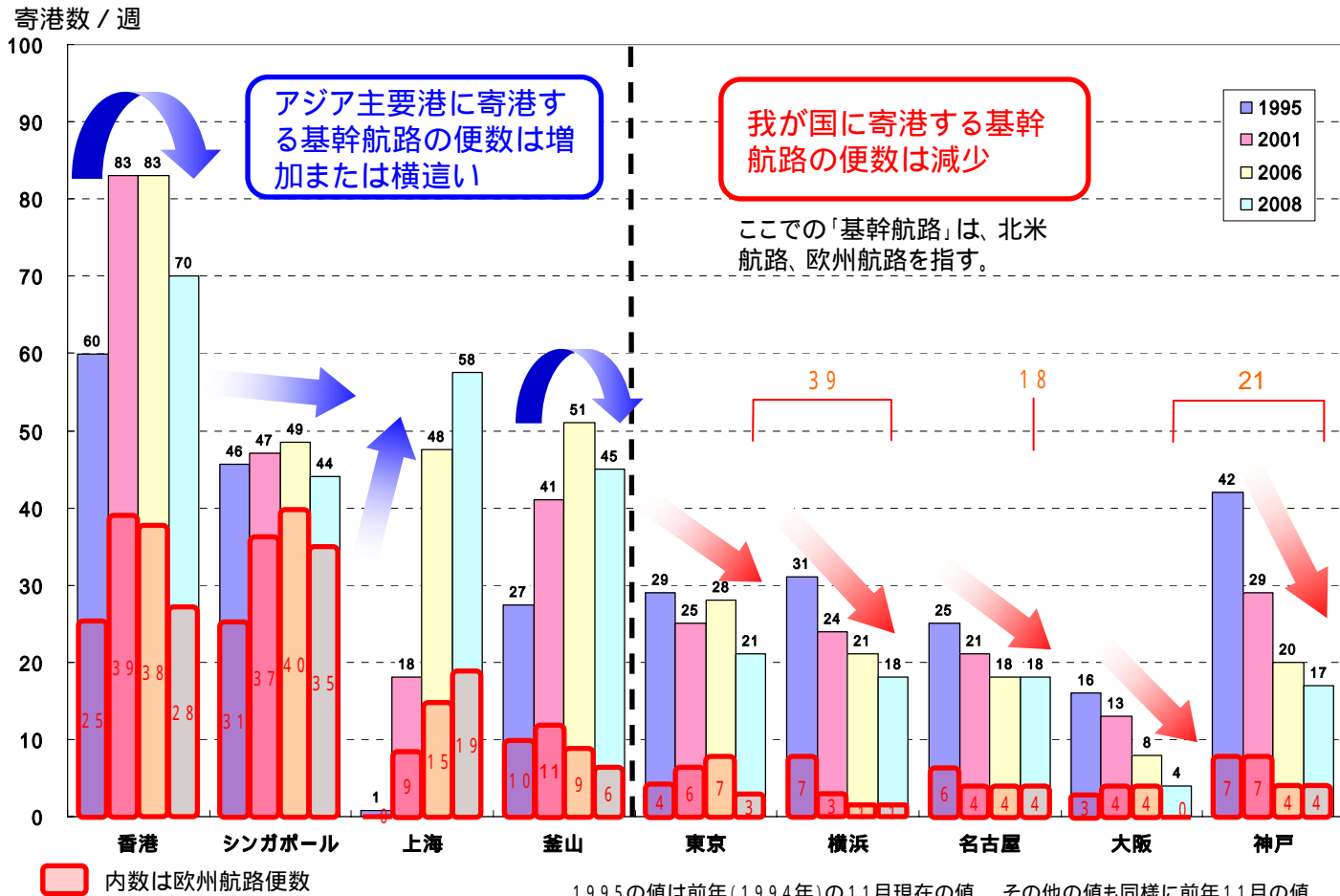
TEU(twenty-foot equivalent unit): 国際標準規格(ISO規格)の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位

各年のContainerisation International Yearbook(The National Magazine Co.Ltd)をもとに作成

アジア: 韓国、中国、香港、台湾、タイ、フィリピン、マレーシア、シンガポール、インドネシア
 北米: アメリカ、カナダ
 欧州: イギリス、オランダ、ドイツ、イタリア、スペイン、ベルギー、フランス、ギリシャ、アイルランド、スウェーデン、フィンランド、デンマーク
 その他: 日本と上記以外

アジア諸港の欧米基幹航路寄港便数の比較

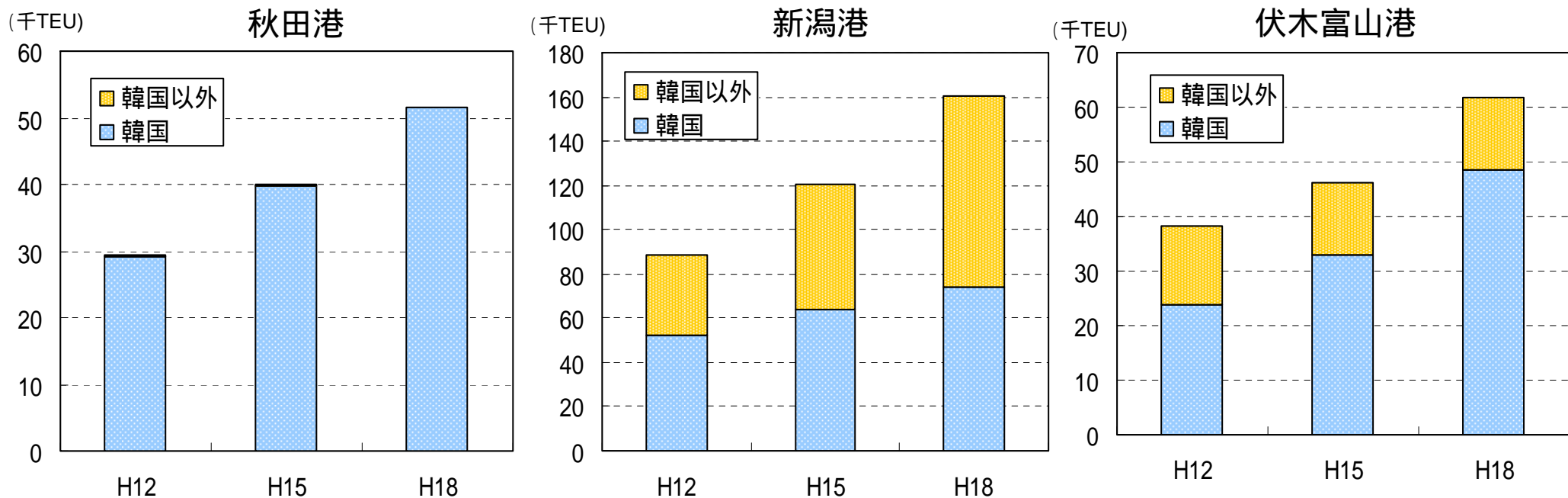
アジア主要港に寄港する基幹航路の便数は増加または横這いであるが、我が国に寄港する基幹航路の便数は減少している。なお、中国北米間航路の最短経路は日本海・津軽海峡を通過。



資料: 国際輸送ハンドブックより国土交通省港湾局作成

日本海側港湾輸出入コンテナ個数の推移

日本海側港湾である、秋田港、新潟港、伏木富山港における、輸出入コンテナ個数は増加しており、特に韓国との繋がりが大きい。



出典：国土交通省「港湾統計」

注1：輸出入コンテナ個数の合計

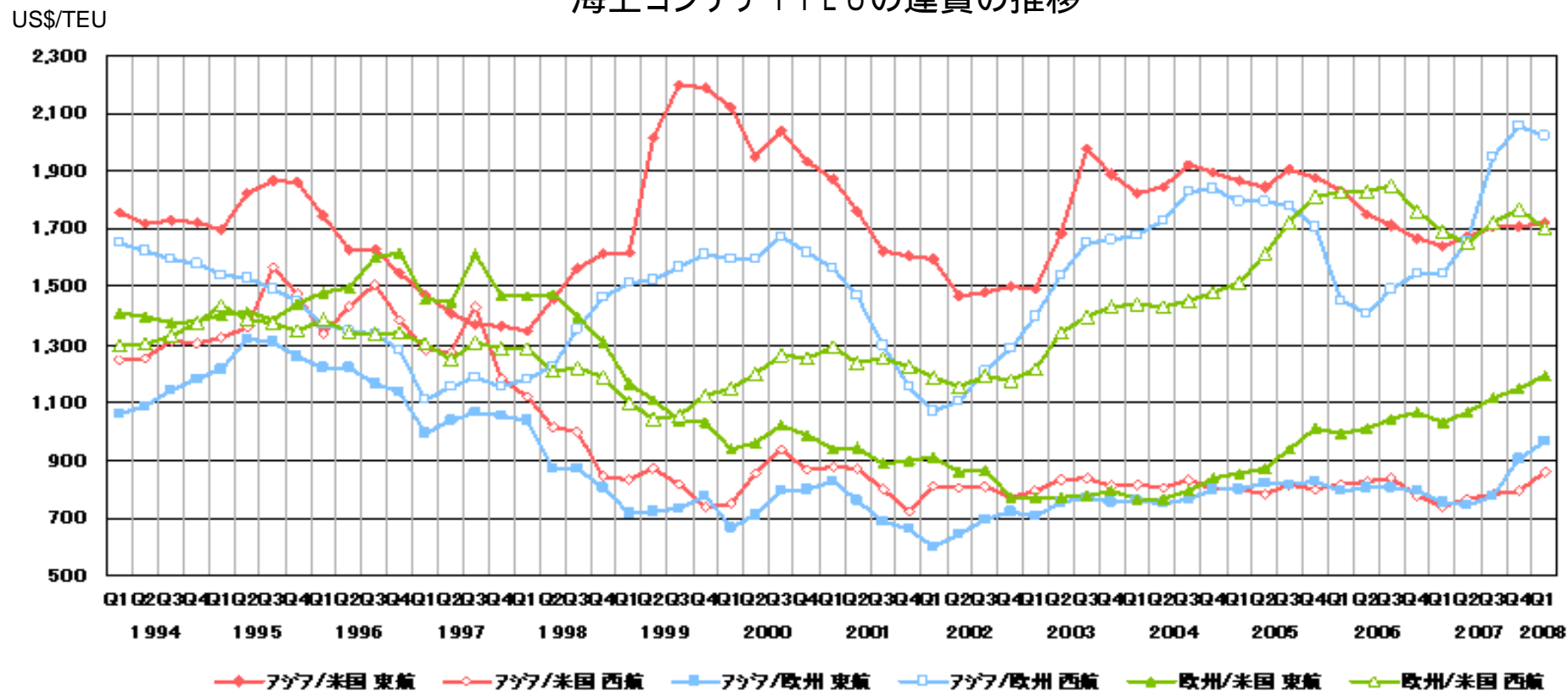
航路別コンテナ船運賃の推移

1990年代中盤までは東航西航の運賃差は大きくはなかったが、90年代後半からは、いずれの航路でも東航と西航の運賃差が大きい。

アジア / 米国、アジア / 欧州では、共にアジア発の方がアジア着よりも高値で推移。

どの航路でも東航西航貨物のアンバランスから運賃に差が発生

海上コンテナ1TEUの運賃の推移



(出典) 商船三井「株主・投資家情報」 (商船三井がContainerization Internationalより作成)

1 . 経済・貿易の動き

2 . アジアの動き

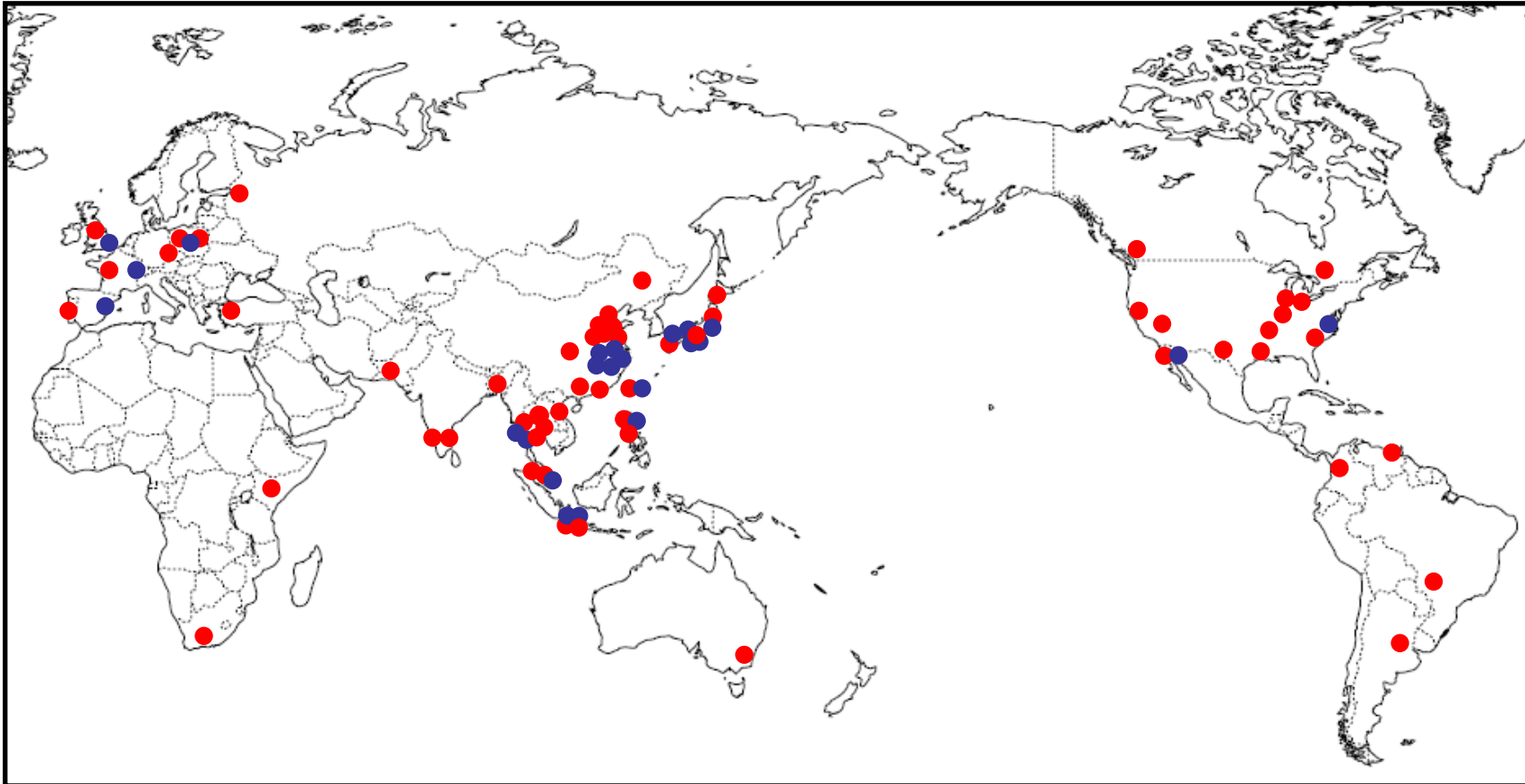
3 . 地球温暖化

4 . 原油・資源の高騰

5 . 少子高齢化

製造拠点のグローバル化

経済のグローバル化により、**企業は、開発・製造拠点の立地**を、国や地域の労働・資本・資源の賦存状況、各種社会インフラの整備水準や消費市場への近接性等に応じて**戦略的に選択**。



- 自動車製造業
の主な製造拠点
- 電気機器製造業
の主な製造拠点

(出典) 各企業のHP等より国土交通省政策統括官付作成
注: 日本国内製造拠点は県単位で集約したため、同一県内に複数の製造拠点がある場合でも印は一つとした

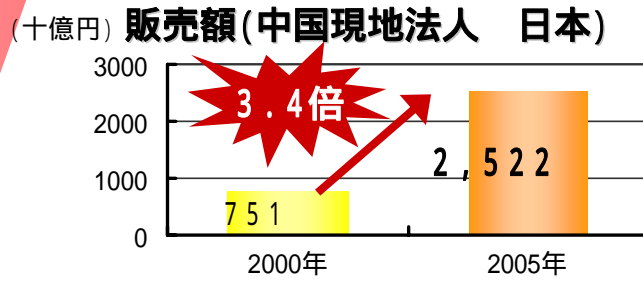
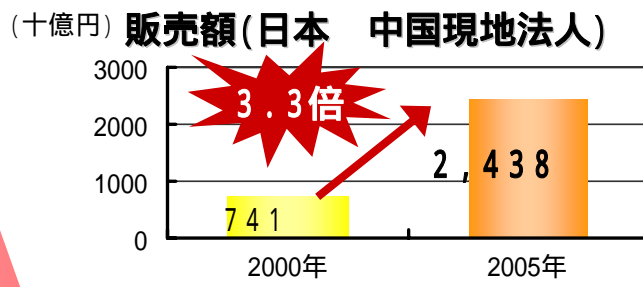
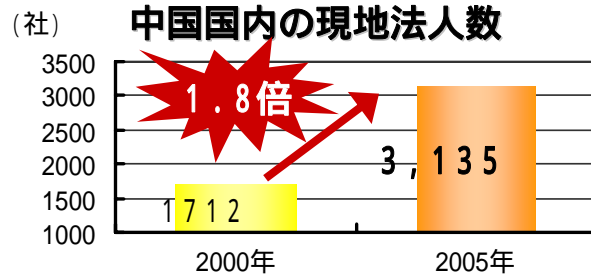
日本と中国との水平分業の進展

中国に進出している企業(上場会社)で販売収入が上位500社のうち、日本企業は96社。
 そのうち、**華東(上海市、江蘇省等)**と**華南(広東省、福建省)**で69社(7割超)を占める。

- 華東 36社 (2兆4,960億円)**
 - 上海市 21社 1兆1,520億円
 - ・ソニー(ビデオ・テレビ)
 - ・新日鐵(自動車部品)
 - ・松下電器(FA機器)
 - ・三菱電機(エレベーター)
 - ・パイオニア(DVD装置)
 - 江蘇省 11社 9,808億円
 - ・シャープ(液晶)
 - ・セイコーエプソン(液晶)
 - ・ソニー(電池・プロジェクター)
 - 浙江省 3社 3,248億円
 - ・東芝(パソコン)
 - ・日新製鋼(鉄鋼) 等
 - 山東省 1社 384億円
 - ・小松製作所(油圧ショベル) 等
- 華南 33社 (3兆0,192億円)**
 - 広東省 32社 2兆9,680億円
 - ・ホンダ(自動車)
 - ・東芝キャリア(エアコン)
 - ・キヤノン(FAX・プリンター)
 - ・GSユアサ(自動車電池)
 - ・エプソン(プリンター)
 - 福建省 1社 512億円
 - ・TDK(セラミック)



- その他 27社**
- ・日産(自動車、湖北省等)
 - ・トヨタ(自動車、北京市等)
 - ・ソニーエリクソン(携帯電話、北京市)

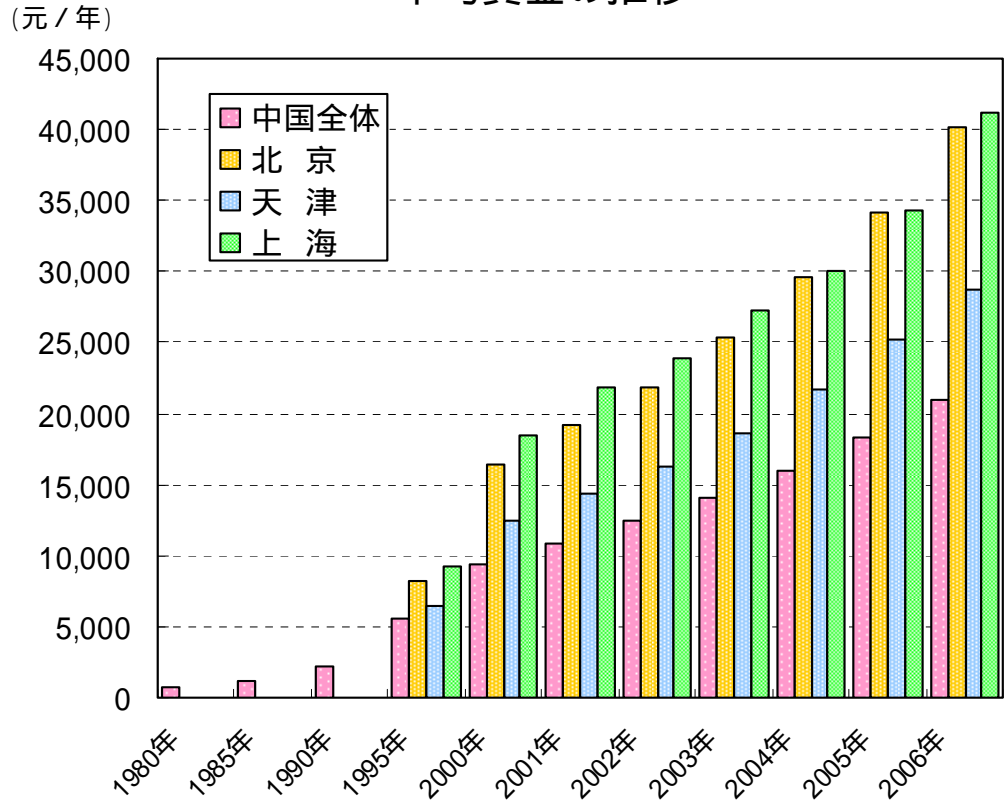


左図中の金額は2005年販売実績に基づく。1元 = 16円で換算。
 21世紀中国総研『中国進出企業一覽上場会社篇[2007 - 2008年版]』より
 国土交通省 政策統括官付作成

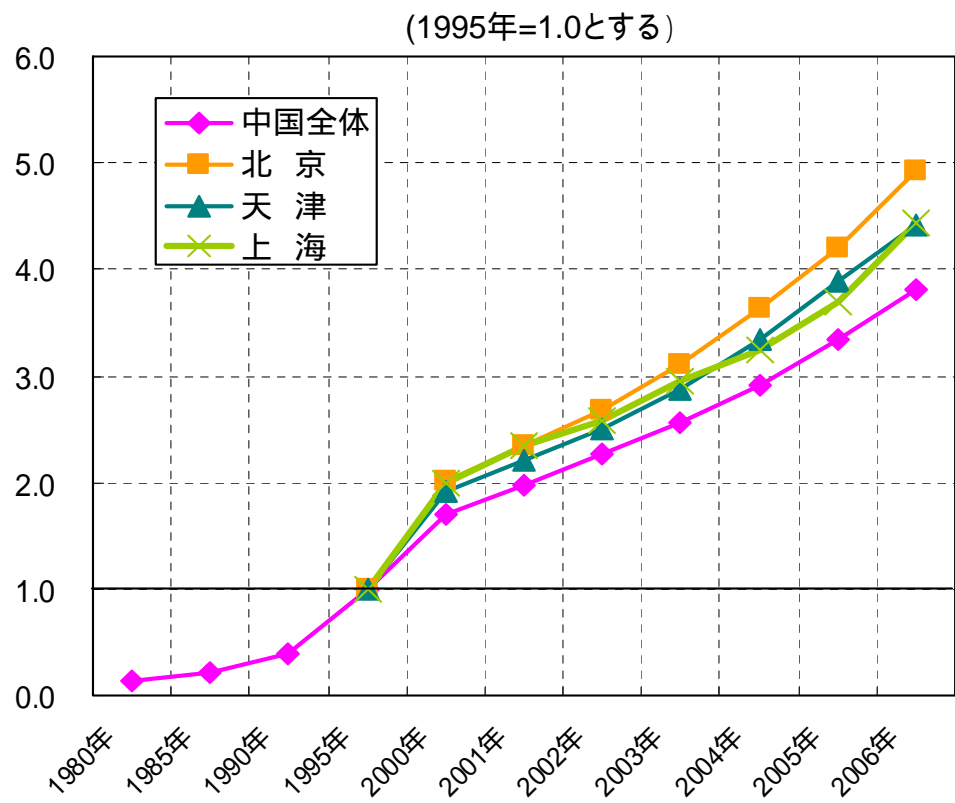
中国の賃金の推移

中国国内の平均賃金は著しく上昇しており、1995年に比べ2006年は中国全体では約4倍、北京は約5倍の伸びとなっている。また、中国国内での格差も徐々に拡大している。
人件費の高騰による製造拠点の中国国外への流出

平均賃金の推移



平均賃金変化率の推移

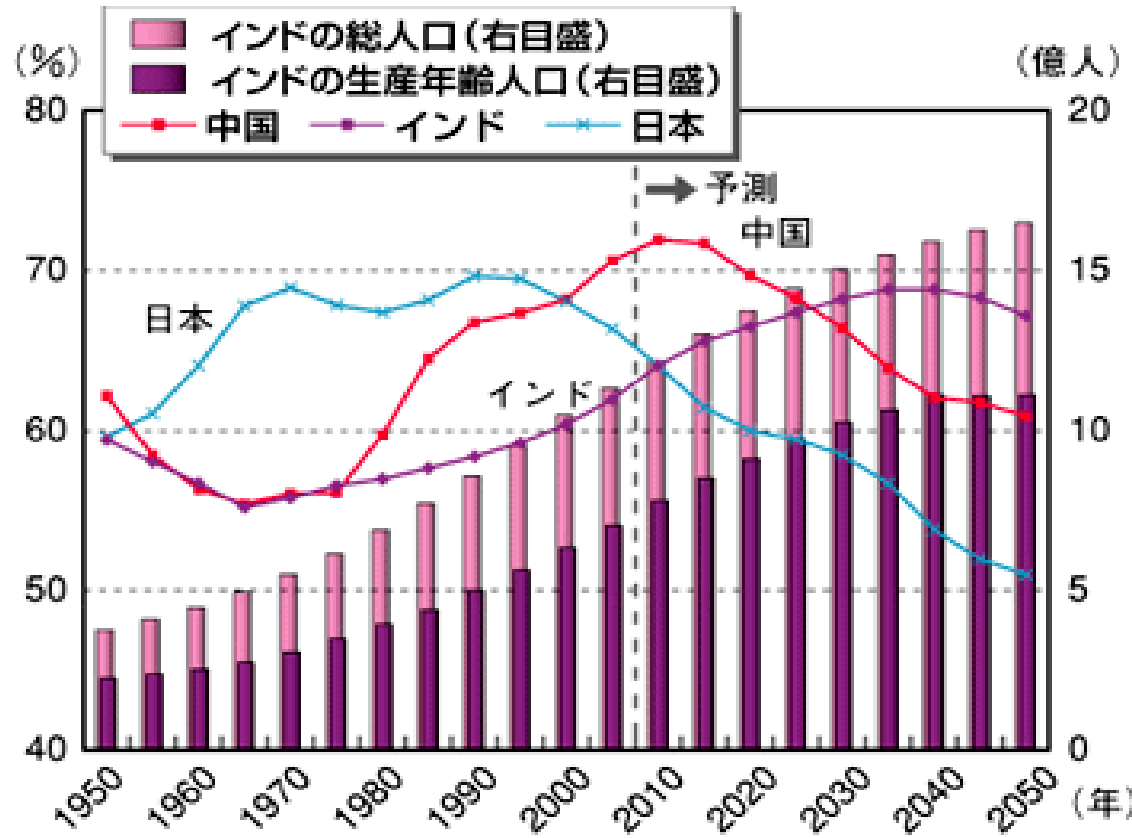


(出典) 中華人民共和国国家統計局「中国統計年鑑」
 注1: 「从业人员和职工工资」内の「职工平均工资」の「合計」より
 注2: 1990年以前は中国全体の数値

インド・中国・日本の生産年齢人口比率の推移

一人っ子政策を採ってきた中国が急速に高齢化社会を迎えるのに比べ、インドの高齢化の進展は緩やか。
インドは豊富な労働力を供給し続け、その存在感が益々増加

生産年齢人口比率の推移



(備考) 1. 中位推計の数字を使用。
 2. 生産年齢人口は15歳から64歳の人口。
 (資料) 国連「World Population Prospect」から作成。 (出典) 経済産業省「通商白書2007」

1 . 経済・貿易の動き

2 . アジアの動き

3 . 地球温暖化

4 . 原油・資源の高騰

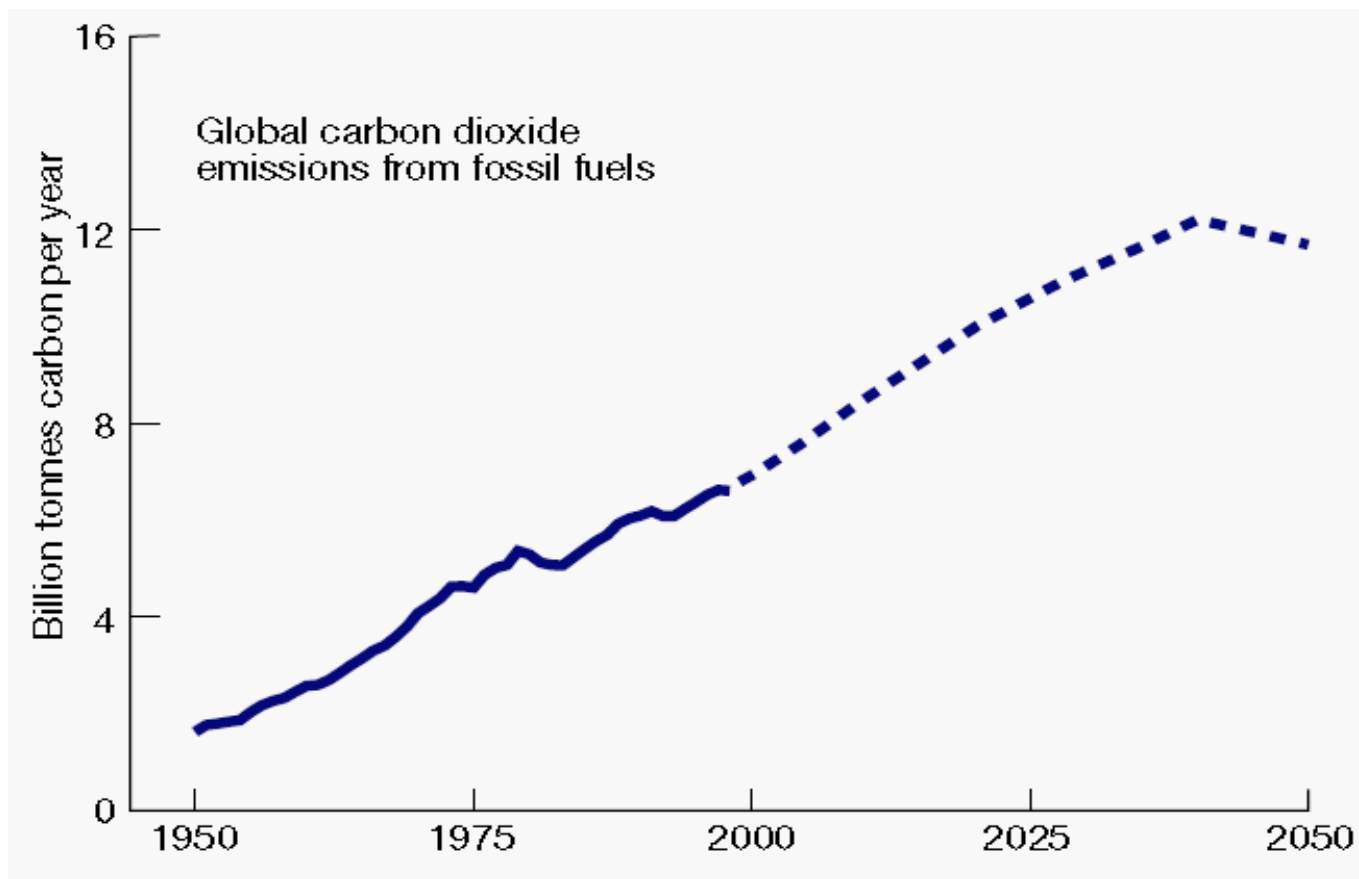
5 . 少子高齢化

IPCCのCO₂排出量の予測

IPCC(気候変動に関する政府間パネル)の推計によると、世界の二酸化炭素排出量は2000年から70%増加し、2050年までに117億トンに達するとされている。

二酸化炭素排出量は今後も比例的に増加

IPCCによるCO₂排出量の予測(1950～2050年)



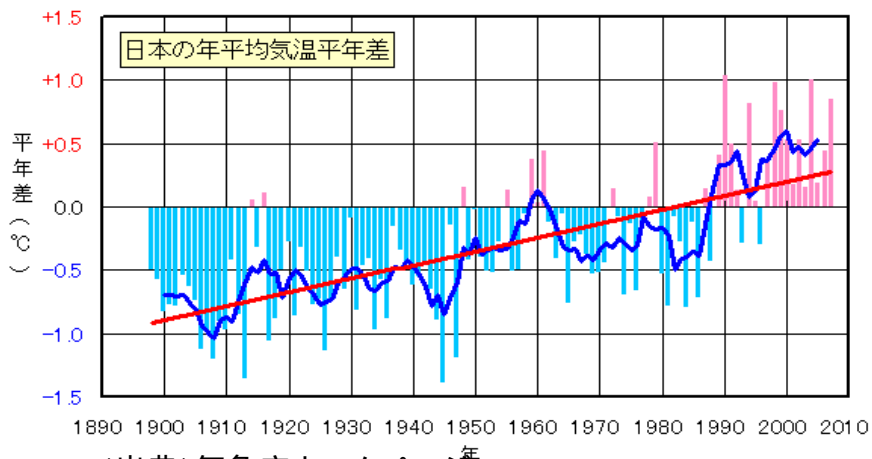
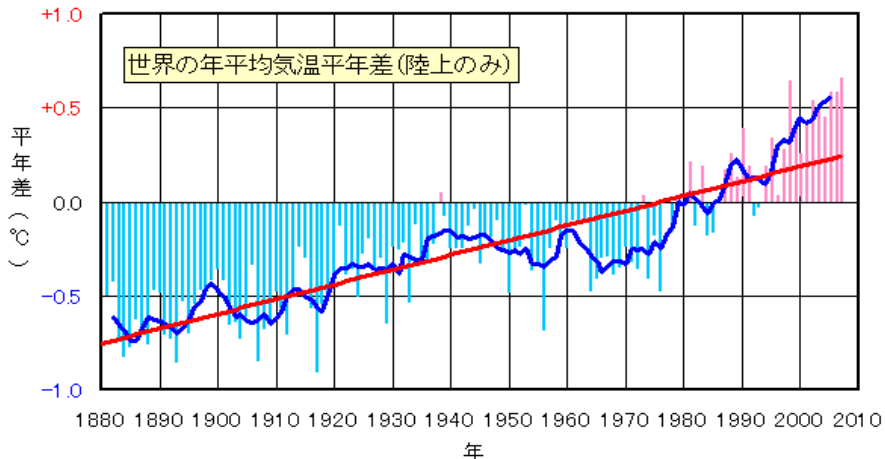
(出典)WWF LIVING PLANET REPORT 2004

世界規模での気候変動

世界の年平均地上気温は、長期的には100年あたり0.78 の割合で上昇しており、日本は、100年あたり1.10 の割合で上昇。特に1990年代以降、高温となる年が頻出している。

日本は世界平均よりも温暖化傾向となっている
地球温暖化によって世界規模での気候変動が起きている

世界・日本の気温の長期変化



ハリケーン「カトリーナ」(2005年) 1200人以上が死亡



(出典)
NOAA,
U.S.
Department
of
Commerce

ツバル浸水被害

海面上昇による浸水地域の拡大



(出典)国土交通省「近年の豪雨災害の発生状況について(H20.2)」

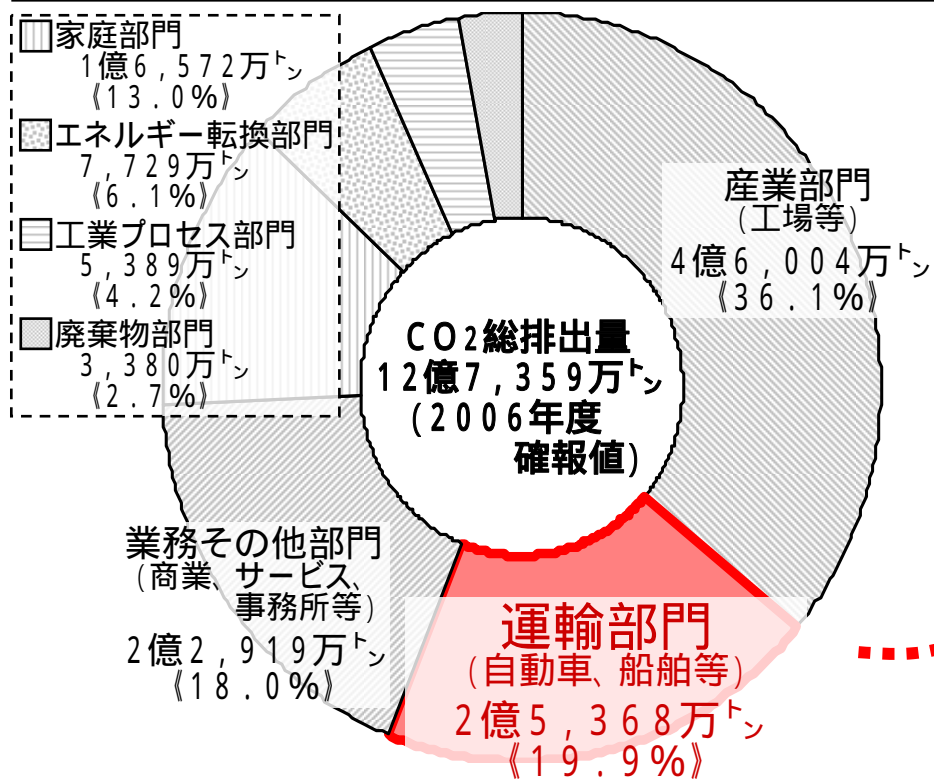
(出典) 気象庁ホームページ

二酸化炭素排出量の内訳

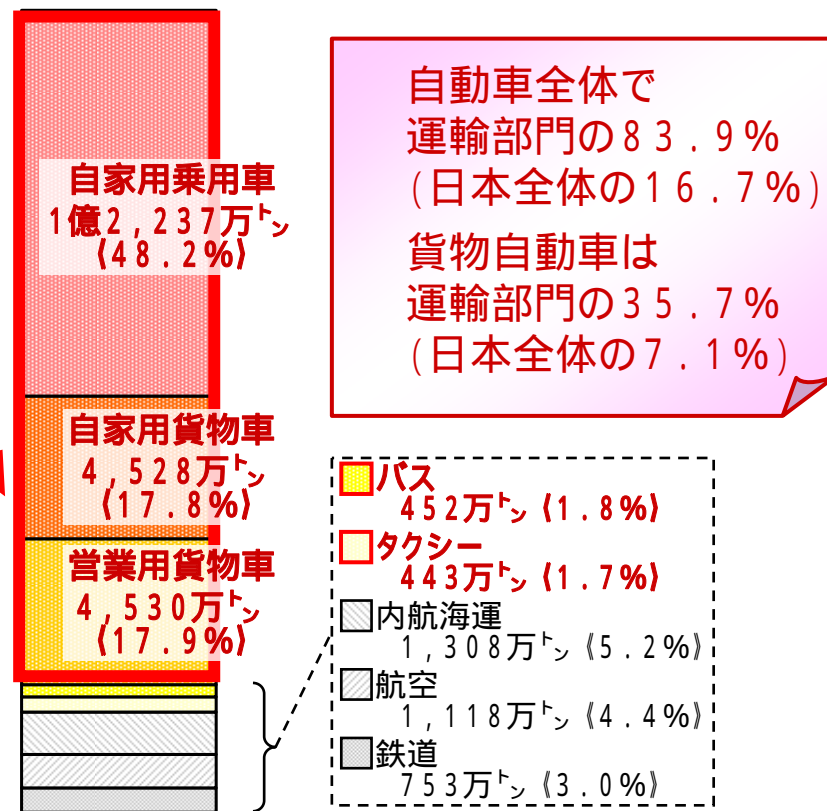
日本のCO₂排出量のうち、運輸部門からの排出量は約20%。自動車全体では運輸部門の83.9%(日本全体の16.7%)を排出。

貨物車(自家用・営業用)は運輸部門の35.7%(日本全体の7.1%)を占める

日本の各部門におけるCO₂排出量



運輸部門におけるCO₂排出量



自動車全体で
運輸部門の83.9%
(日本全体の16.7%)
貨物自動車は
運輸部門の35.7%
(日本全体の7.1%)

内訳

電気事業者の発電の伴う排出量、熱供給事業者の熱発生に伴う排出量はそれぞれの消費量に応じて最終需要部門に配分
温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量」より国土交通省政策統括官付作成

- 1 . 経済・貿易の動き
- 2 . アジアの動き
- 3 . 地球温暖化
- 4 . 原油・資源の高騰
- 5 . 少子高齢化

原油価格の推移

ここ数年で急激に原油価格が上昇。
物流コスト上昇の一因

WTI原油先物価格の推移

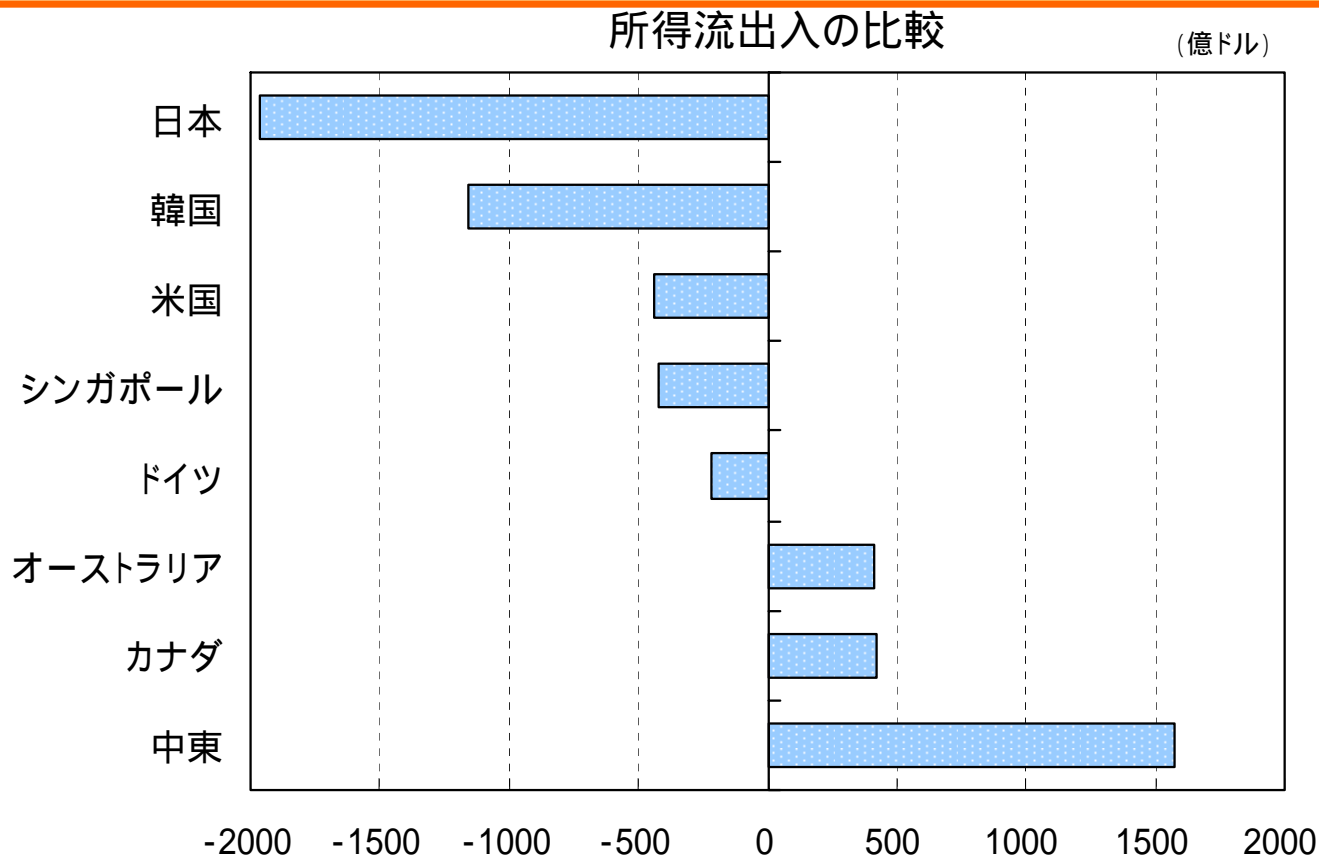


(出典) Energy Information Administration (The U.S. government) 「Official Energy Statistics」

国際間の所得流出入

日本の所得流出額が最も大きく約2000億ドルに達している。一方、所得流入を多く得ている国は中東やカナダ、オーストラリア等の資源国に集中しており、中東(13ヶ国)の所得流入は2006年時点で既に1500億ドルを超えている。

資源高により資源国へ資金が集中、特に、原油価格高騰による中東への集中が顕著



(出典) 内閣府「世界経済の潮流2008」

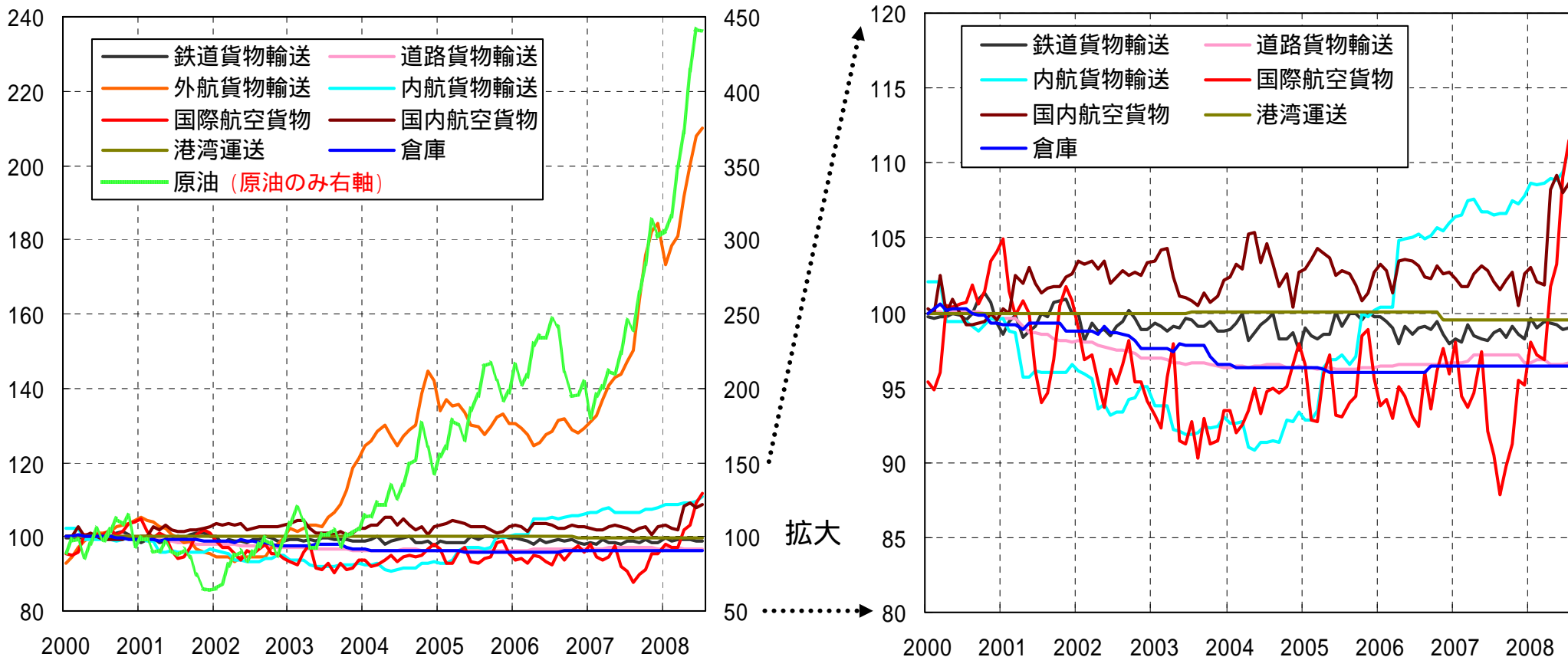
注1: 2007年(カナダ、中東は2006年)と2000年との比較 注2: 中東とは中東地域13ヶ国の合計

物流関連サービス価格の推移

2000年以降、外航貨物輸送以外に大きな価格変化はなかったが、2008年に入ってから内航貨物輸送、国際航空貨物、国内航空貨物にやや価格上昇の気配。

燃油高騰に対する価格転嫁が課題

価格の推移 (2000年=100)



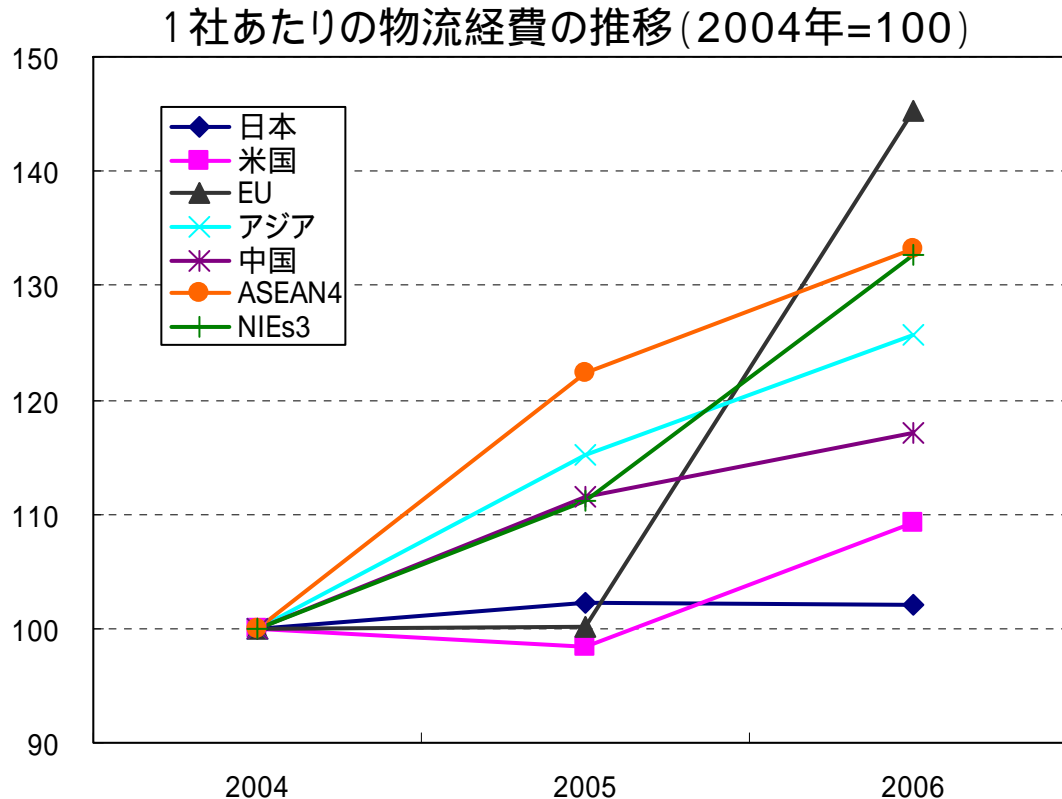
出典：日本銀行「企業向けサービス価格指数」、Energy Information Administration (The U.S. government)「Official Energy Statistics」

注1：外航貨物輸送と国際航空貨物は契約通貨ベースでの指数

注2：2000年の年間平均を100とした

各国の物流経費の推移

各国における1社あたりの物流経費は、いずれの国も増加傾向にあるが日本の変化率のみが小さい。



出典：経済産業省「海外事業活動基本調査」、経済産業省「企業活動基本調査」

注1：「海外事業活動基本調査」及び「企業活動基本調査」から求めた1社あたりの荷造運搬費の変化率の推移。

注2：「海外事業活動基本調査」を使用しているため、海外の数値は日本企業の海外現地法人のもの。

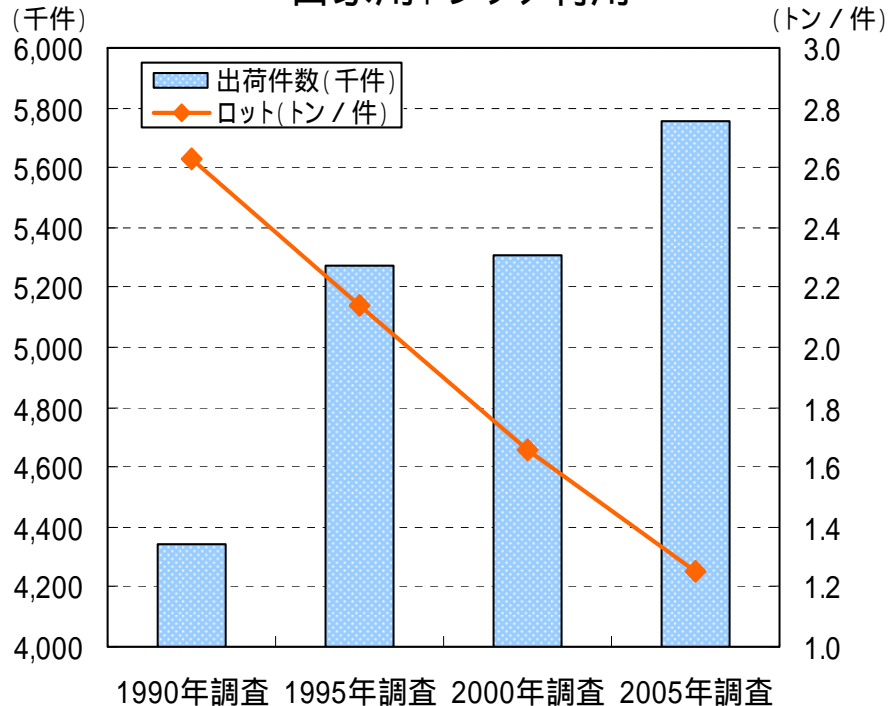
注3：EUは27ヶ国。アジアはASEAN4、NIEs3を含む19ヶ国。ASEAN4はマレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン。
NIEs3はシンガポール、台湾、韓国。

トラックを利用した出荷件数とロットの推移

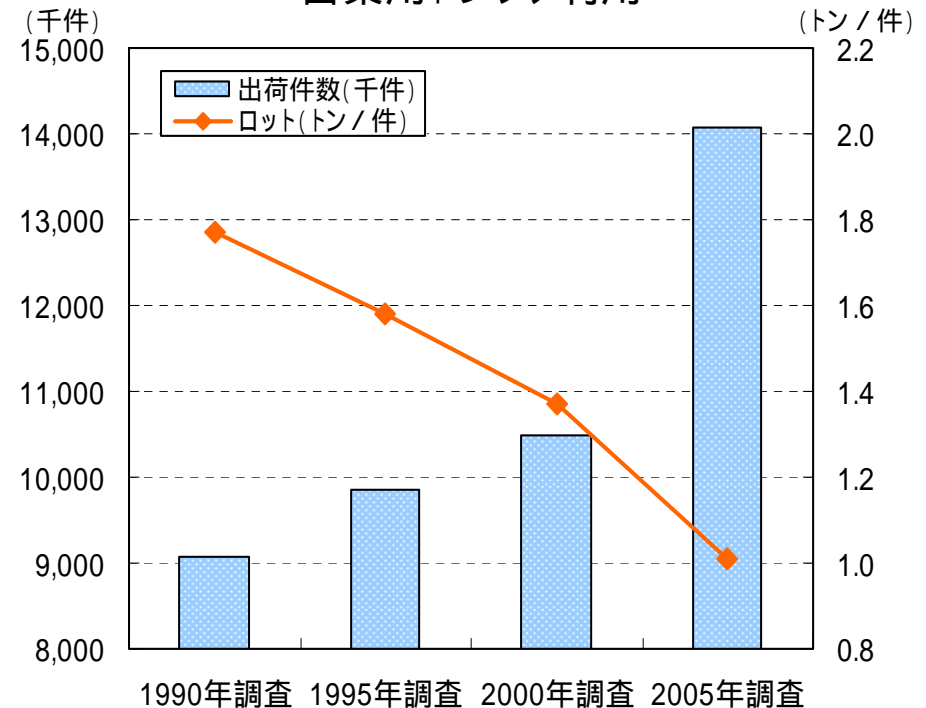
自家用トラック、営業用トラックを利用した出荷件数はともに増加し続けている一方、出荷1件あたりの重量であるロットは減少し続けている。

少量多頻度輸送の著しい進展

自家用トラック利用



営業用トラック利用



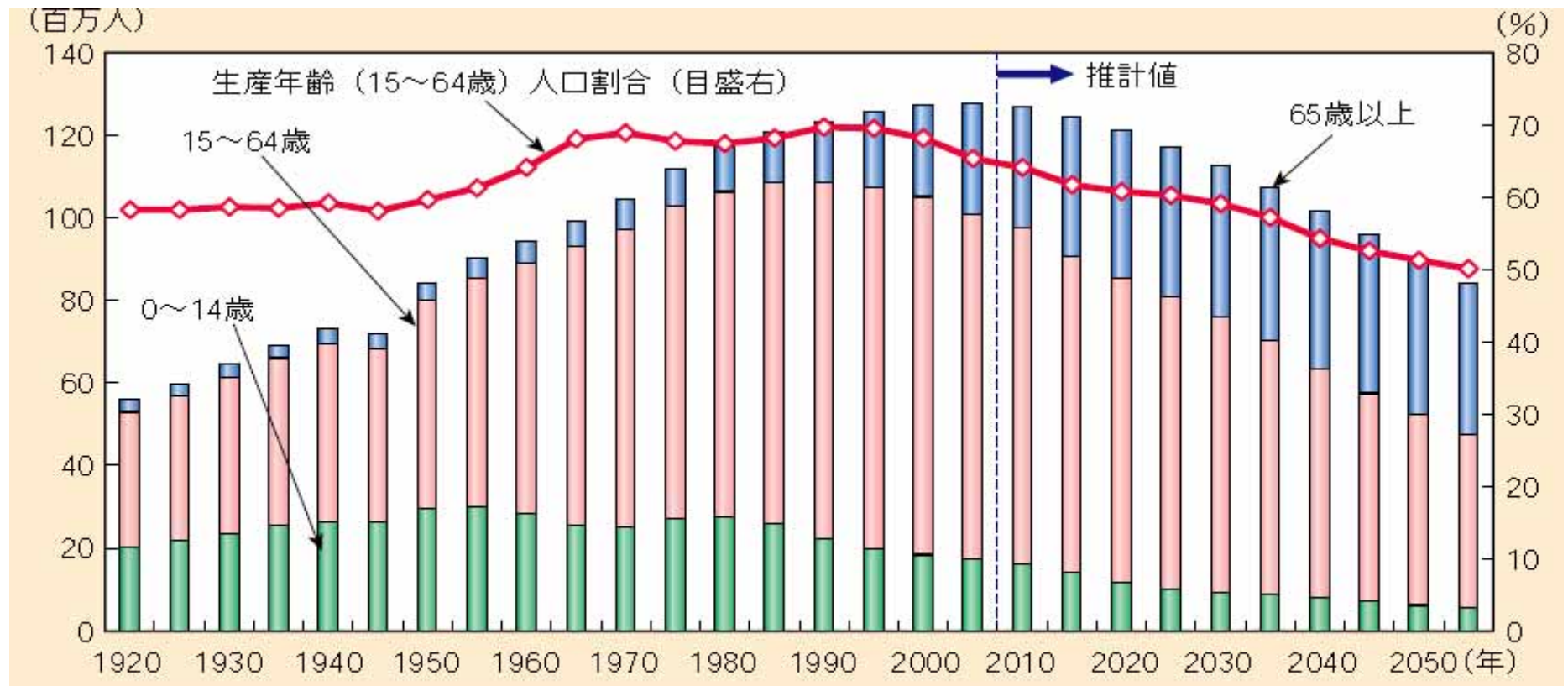
出典:国土交通省「全国貨物純流動調査」

注1: 数値は調査対象期間(3日間)の値。

- 1 . 経済・貿易の動き
- 2 . アジアの動き
- 3 . 地球温暖化
- 4 . 原油・資源の高騰
- 5 . 少子高齢化

日本の人口推移と将来人口推計

日本の総人口は2006年に1億2,774万人でピークに。その後は出生数の減少を反映して年少人口及び生産年齢人口が減少し、老年人口が著しく増加。
急速に少子高齢化社会が進行



(備考) 2005年までは総務省統計局「国勢調査」、2010年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (平成18年12月推計)」により作成。

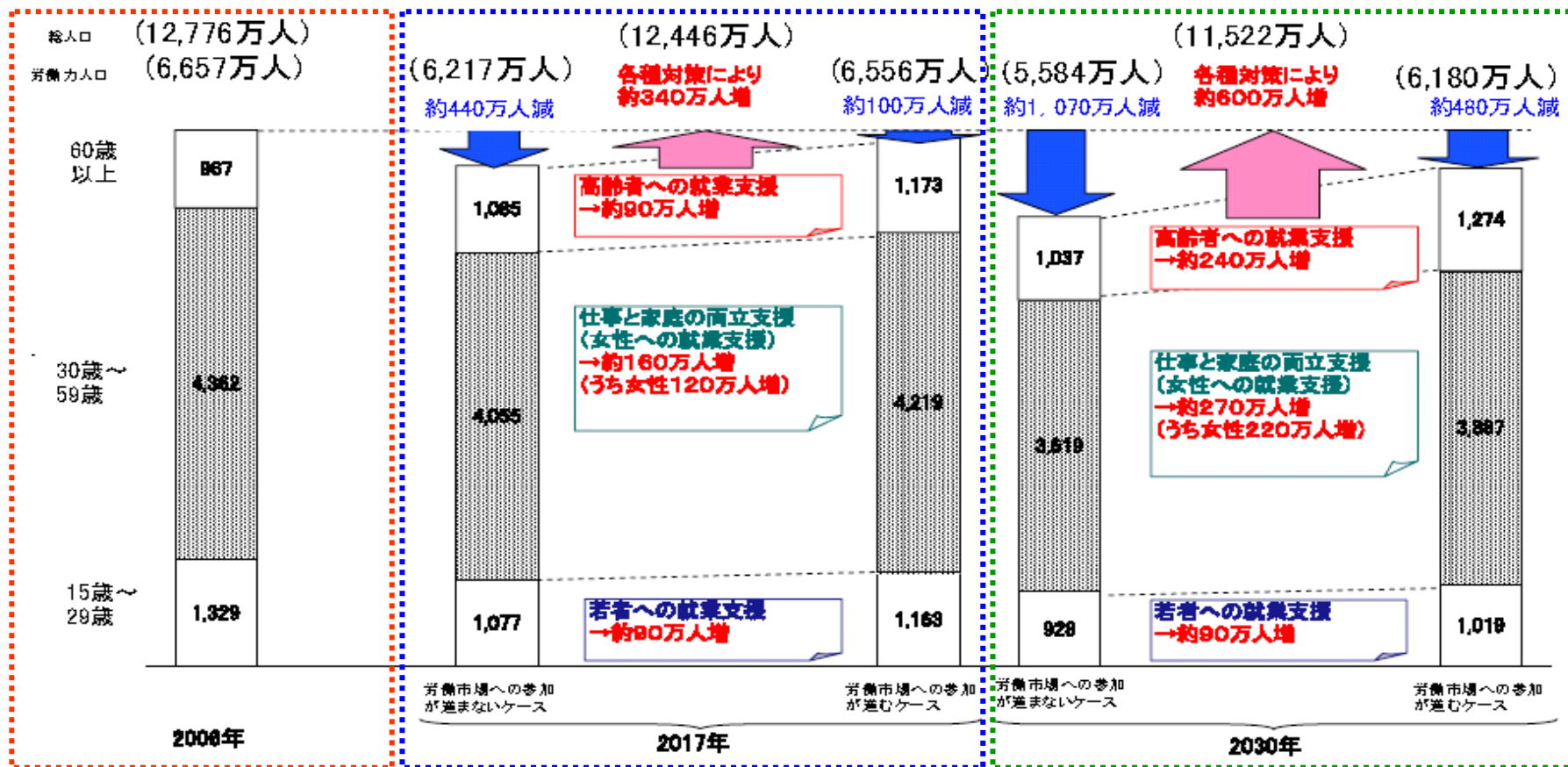
(出典) 内閣府「経済財政白書」(平成19年版)

労働力人口の見通し

女性や若者、高齢者らへの就業支援が進んだ場合、2030年の労働力人口は2006年と比べ、約480万人減少し、6,180万人に落ち込むと予測されている。

就業支援策が実施されない場合、2006年に比べ2030年の減少幅は約1,070万人に

労働力人口の見通し



(資料出所) 総人口については、2006年は総務省統計局「人口推計」、2017年、2030年は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口」(2006年12月推計)による。
労働力人口については、2006年は総務省統計局「労働力調査」、2017年、2030年はJILPT「2007年度需給推計研究会」における推計結果をもとに、雇用政策研究会において検討したものと、
(注) 「労働市場への参加が進むケース」とは、各種施策を講じることにより、より多くの者が働くことが可能となったと仮定したケース

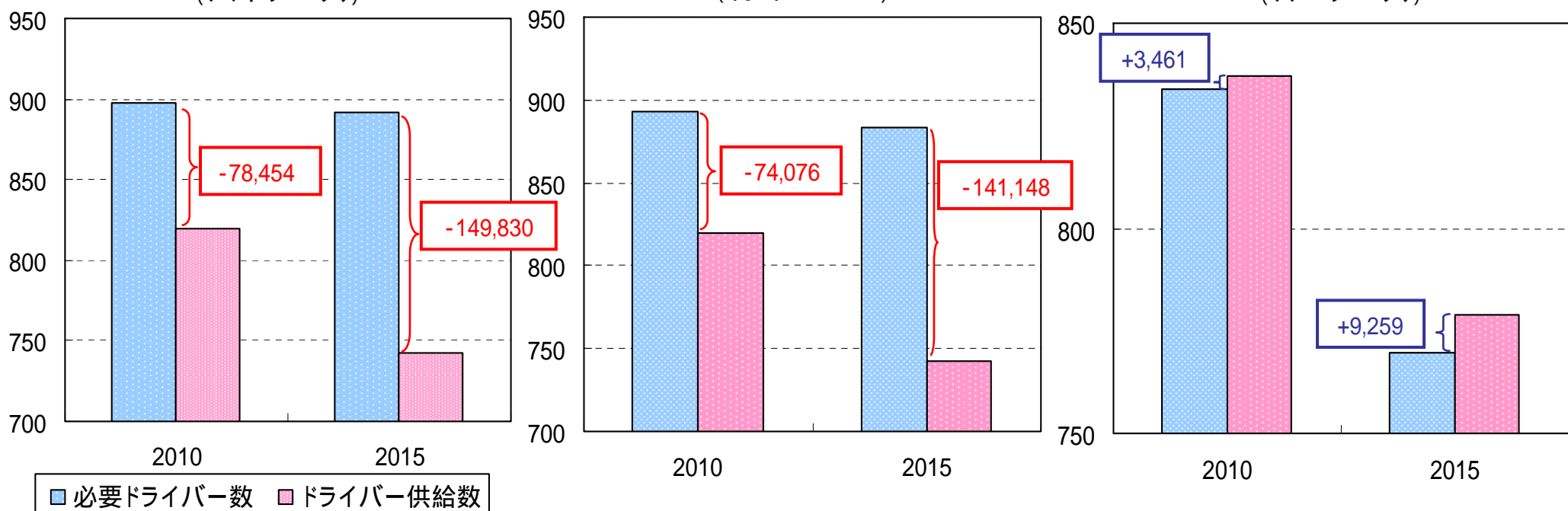
(出典) 厚生労働省「雇用政策研究会報告書(2007.11)」

トラックドライバーの需給予測

トラックドライバーの需給の予測を、実質GDP成長率により3ケースを想定し、将来の国内貨物輸送量予測
 営業用トラック輸送量予測 必要ドライバー数予測 トラックドライバー供給数予測から、将来のトラック
 ドライバーの需給予測を行ったもの。

2015年度は、標準ケースでは14.1万人、ハイケースでは14.9万人のドライバー不足
 一方、ローケースにおいては、ドライバーは9千人の過剰との予測

トラックドライバーの需給予測
 (ハイケース) (標準ケース) (ローケース)



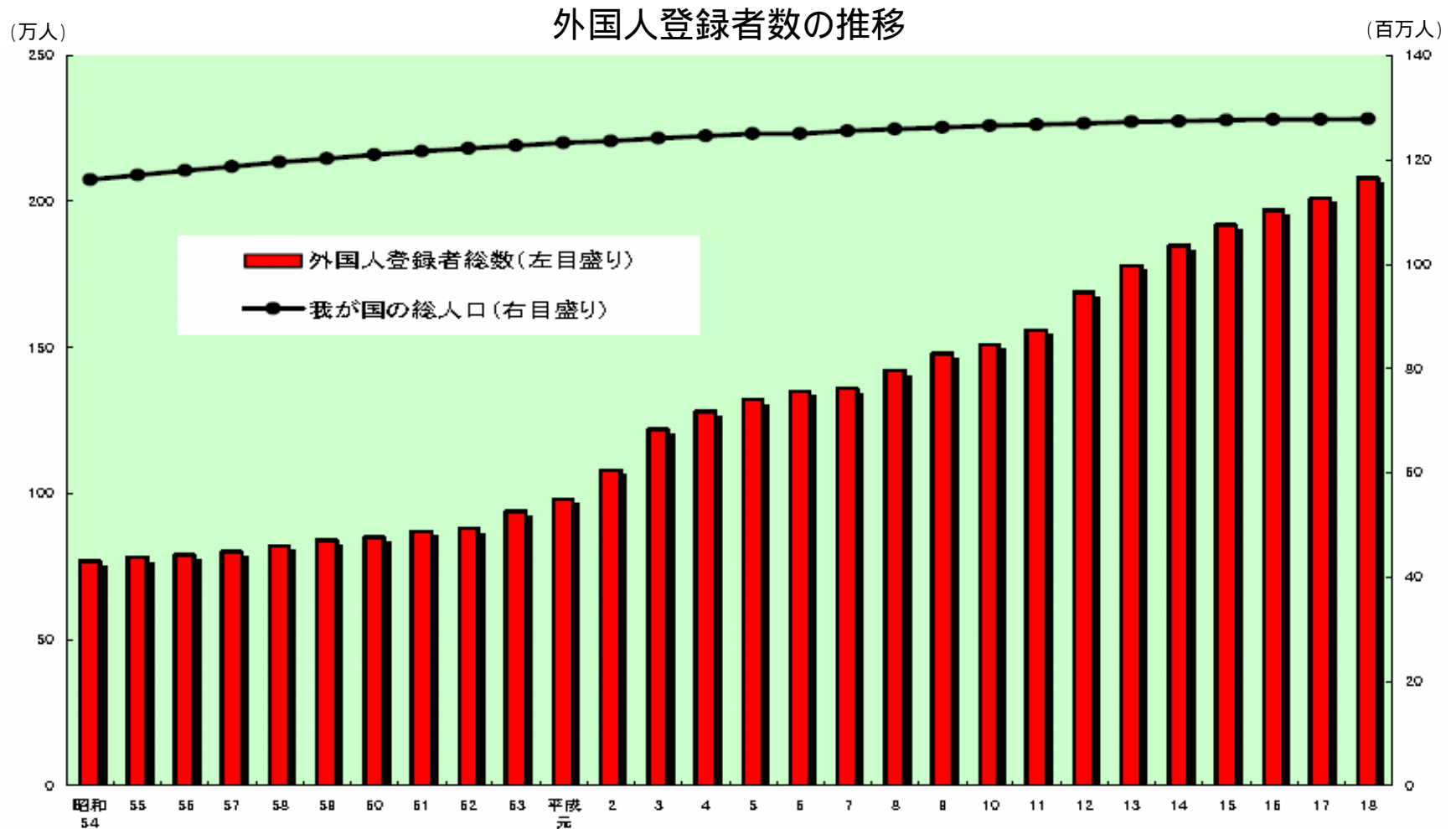
(出典) 国土交通省自動車交通局資料より

(注1) 縦軸: 千人、横軸: 年度を示す。

(注2) 実質GDP成長率は、経済産業省「新経済成長戦略(2006年6月)」に示されている対2005年比の3ケース(「標準ケース」: 2.2%、「ハイケース」: 2.3%、「ローケース」: 0.8%)を使用。

外国人登録者数の推移

平成18年末の外国人登録者数は208万6千人であり、ここ10年間で1.5倍に増加。総人口比では、1.63%。
外国人登録者数は過去最高を更新中



(出典)法務省「外国人登録者統計」(平成19年版)