

# 経済マンスリー [東海]

## 東海経済の現状と見通し

～2011 年度前半は大幅な落ち込みだが、下期の急速な回復が期待される～

### 【概 要】

(現状)

海外経済は底堅さを増しているが、東日本大震災の影響により 3 月以降の経済活動は大幅に下押し

東海地域の景気は、3 月上旬までは持ち直しの動きが続いていたとみられるが、今後東日本大震災の影響で自動車産業の生産停止の影響が顕在化すると見込まれる。大震災前までの状況をみると、企業部門では、輸出、生産ともに持ち直しの傾向であった。設備投資は、稼働率の改善と先行き見通しの改善を背景に先行指標である工作機械の国内向け受注は底打ち傾向にあった。一方、家計部門では、雇用情勢は緩やかに改善しているが依然として厳しい。個人消費は、自動車・家電の消費振興策の反動減の影響からようやく抜け出す局面であった。住宅投資は、持ち家に関しては低水準ながら持ち直しの動きがみられた。

(見通し)

輸出環境は悪くないが、自動車産業の生産回復の遅れにより上期の生産活動は大幅に悪化

海外経済は新興国に加え欧米の景気回復も底堅さを増すこと、そして、為替相場も日銀の為替介入により極端な円高が修正されたことから、東海地域の輸出環境は改善傾向を維持すると見込まれる。

今後の東海地域の先行きは、東日本大震災による自動車産業の生産停止・低稼働の悪影響がいつまで続くかに左右されよう。東海地域そのものは震災の直接的影響をほとんど受けなかったが、3 次以降のサプライヤーが東日本に多く立地しているため、サプライチェーンが寸断された。被災した各工場に関し、日本製造業総力を挙げての復旧作業により、概ね 1 四半期前後で生産能力を回復すると見込まれる。しかし、東京電力・東北電力管内における電力供給の制約から、今後 2 年程度は生産活動の制約が残り、サプライチェーンを通じて東海地域も影響を受けよう。

10 月以降、急速な生産活動の回復が見込まれる

2011 年度を見渡すと、上期（特に夏場）は電力不足による生産律速が色濃く残り前年度比マイナスに転じる見通し。4-6 月期の輸送機器セクターの生産は 2010 年 10-12 月期の 6 割程度まで急落すると見込まれる。しかしながら、夏場には東電の電力供給能力がある程度回復することや、

勤務シフトなど電力需要の平準化努力、そして電力需要が少ない時期でのフル稼働を行う動き（在庫の作り込み）などにより、下期には生産活動が急回復すると期待される。2012年度にもこうした流れが続き、生産は前年比2桁以上の回復となろう。

第1表：東海、全国の経済見通し総括表

(前年比、%)

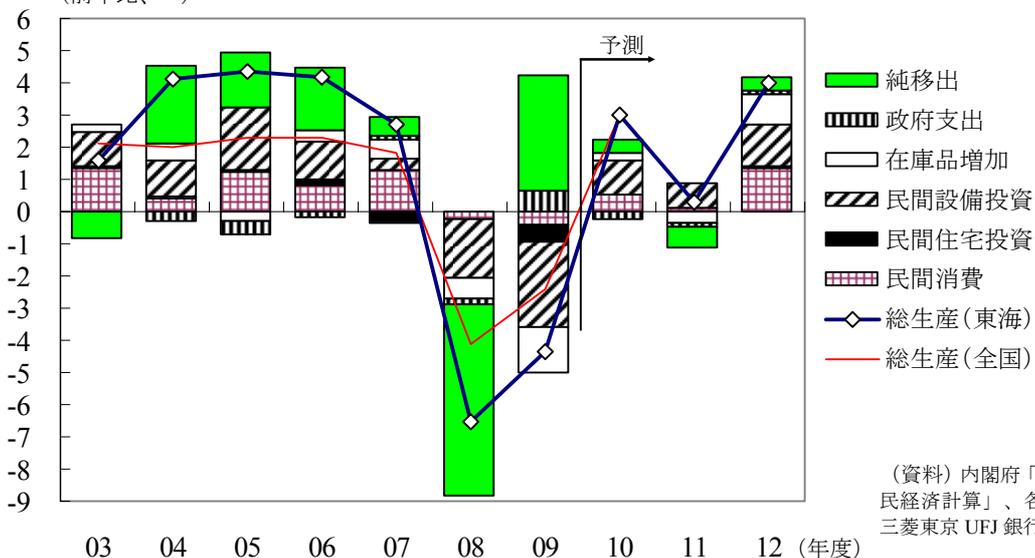
		07年度	08年度	09年度	10年度	11年度	12年度
実質GDP	東海	2.7	▲ 6.5	▲ 4.4	3.0	0.3	4.0
	全国	1.8	▲ 4.1	▲ 2.4	-	-	-
民間最終消費支出	東海	2.8	▲ 0.5	▲ 0.9	1.0	0.2	2.7
	全国	1.4	▲ 2.2	0.0	-	-	-
民間住宅投資	東海	▲ 11.1	0.1	▲ 15.9	1.5	0.5	3.0
	全国	▲ 13.5	▲ 3.6	▲ 18.2	-	-	-
民間企業設備投資	東海	2.0	▲ 10.4	▲ 15.6	7.0	5.0	8.0
	全国	0.8	▲ 6.9	▲ 13.6	-	-	-
政府支出	東海	0.7	▲ 1.4	4.2	▲ 1.3	▲ 0.5	0.8
	全国	0.1	▲ 1.1	5.2	-	-	-
公的固定資本形成	東海	▲ 4.6	▲ 10.4	12.9	▲ 7.5	▲ 8.0	0.0
	全国	▲ 6.4	▲ 6.8	14.2	-	-	-
純移出(注4)	東海	0.6	▲ 5.9	3.6	0.5	▲ 0.7	0.4
	全国	1.2	▲ 1.2	0.3	-	-	-
名目GDP	東海	1.4	▲ 8.5	▲ 4.2	2.0	0.0	3.5
	全国	1.0	▲ 4.6	▲ 3.7	-	-	-
鉱工業生産指数	東海	4.0	▲ 15.9	▲ 9.6	8.8	▲ 5.5	12.8
	全国	2.7	▲ 12.7	▲ 8.9	-	-	-

- (注) 1. 太字の囲みは三菱東京UFJ銀行経済調査室の推計、網掛け部分は当室予測。  
 2. 東海は県民経済計算（愛知県、三重県、岐阜県の合計）、全国は国民経済計算ベース。  
 3. 東海の需要項目の実質値（連鎖方式）は公表されていないため、当室において推計した。  
 4. 純移出の数値は寄与度。  
 5. 全国の経済見通しに関しては、震災の影響を踏まえ見直し作業中。

(資料) 内閣府「国民経済計算」「県民経済計算」、各県公表資料等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第1図：東海の実質経済成長率の寄与度分解

(前年比、%)



# 1. 景況感

短観の業況判断 DI は持ち直したが

日銀名古屋支店の短観（2011年3月調査）によると、東海地域の全産業の業況判断DIは▲5pt（前回調査比+4pt）とやや持ち直した（第2図、第2表）。ただし、東日本大震災発生前の回答が81%を占め、震災による悪影響はほとんど織り込まれていないとみられる。

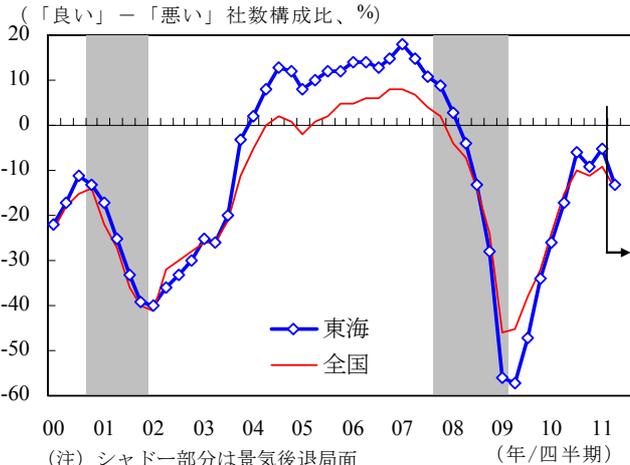
自動車が持ち直し

業種別にみると（第3表）、前回調査で大きく落ち込んだ自動車が改善に転じ、エコカー補助金終了による販売減の影響が一巡しつつあったことが示された。はん用機械の改善も目立つ。一方、ナフサ価格の上昇など原料高を受けて化学の大幅悪化が目立つが、悪化幅があまりに大きく、東日本大震災後の回答率が高かった可能性がある。

景気の先行きに対して慎重だが、さらなる下振れ懸念

先行き（6月）、全産業のDIは▲13pt（今回調査比▲8pt）と業況悪化が見込まれている。引き締めによる新興国の景気減速、そして商品市況高に対する懸念が背景とみられるが、大震災の影響はほとんど反映されていないとみられ、6月の実績値は予測値を下回る大幅悪化を示す可能性が高い。

第2図：業況判断DIの推移（全産業）



第2表：業況判断DI（東海・全国）

		（「良い」 - 「悪い」社数構成比、%ポイント）							
		10/03	10/06	10/09	10/12	11/03	11/06 (予測)		
							前期差	前期差	
全産業	全規模	東海 ▲26	▲17	▲6	▲9	▲5	(4)	▲13 (▲8)	
	全国	▲24	▲15	▲10	▲11	▲9	(2)	▲14 (▲5)	
製造業	大企業	東海	▲12	3	15	5	13	(8)	4 (▲9)
		全国	▲14	1	8	5	6	(1)	2 (▲4)
	中小企業	東海	▲30	▲23	▲7	▲7	▲6	(1)	▲15 (▲9)
		全国	▲30	▲18	▲14	▲12	▲10	(2)	▲16 (▲6)
非製造業	大企業	東海	▲11	▲3	5	2	1	(▲1)	▲4 (▲5)
		全国	▲14	▲5	2	1	3	(2)	▲1 (▲4)
	中小企業	東海	▲38	▲34	▲17	▲24	▲16	(8)	▲24 (▲8)
		全国	▲31	▲26	▲21	▲22	▲19	(3)	▲27 (▲8)

第3表：業種別の業況判断DI（東海）

		（「良い」 - 「悪い」社数構成比、%ポイント）			
		11/03	11/06	11/03	11/06
		前期差		前期差	
製造業		▲4	▲10	(7)	(▲6)
非製造業		▲7	▲15	(7)	(▲8)
食料品		▲4	▲13	(▲12)	(▲9)
繊維		▲31	▲34	(0)	(▲3)
木材・木製品		▲11	▲17	(5)	(▲6)
紙・パルプ		▲18	▲18	(0)	(0)
化学		▲22	▲11	(▲55)	(11)
窯業・土石製品		0	▲4	(3)	(▲4)
鉄鋼		4	0	(4)	(▲4)
非鉄金属		▲15	▲23	(0)	(▲8)
金属製品		▲14	▲14	(▲7)	(0)
はん用機械		34	26	(14)	(▲8)
生産用機械		▲3	6	(7)	(9)
電気機械		0	▲8	(▲6)	(▲8)
自動車		6	▲22	(8)	(▲28)
その他輸送用機械		6	6	(▲7)	(0)
建設		▲28	▲30	(13)	(▲2)
不動産		▲14	▲21	(▲3)	(▲7)
物品賃貸		▲18	▲14	(18)	(4)
卸売		▲2	▲10	(11)	(▲8)
小売		15	0	(18)	(▲15)
運輸・郵便		7	▲19	(4)	(▲26)
情報通信		14	7	(5)	(▲7)
電気・ガス		0	▲10	(0)	(▲10)
対事業所サービス		▲18	▲21	(5)	(▲3)
対個人サービス		▲12	▲25	(▲6)	(▲13)
宿泊・飲食サービス		▲22	▲14	(▲9)	(8)

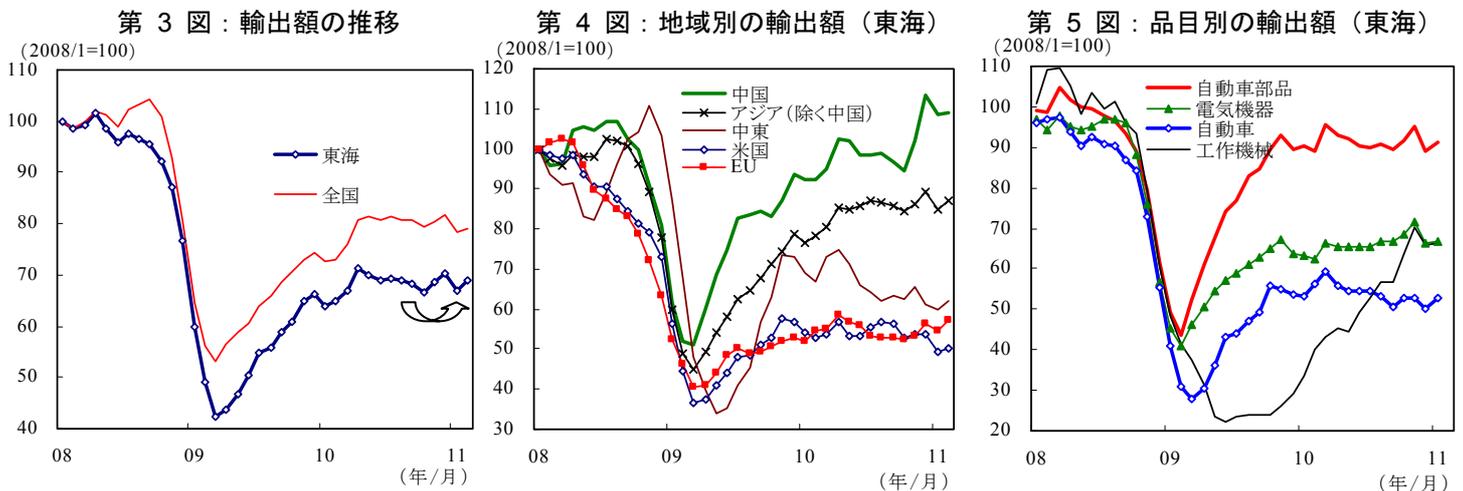
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

## 2. 企業部門

### (1) 輸出

2月までの輸出は横ばい圏での推移だが、3月以降は生産の急減速を受けて大幅な落ち込みが見込まれる

東海地域の輸出は、2010年春以降、急速に進展した円高や海外経済の減速を受けて弱含んで推移していたが、足元では持ち直しの動きとなっていた（第3図）。地域別・品目別にみると（第4図、第5図）、中国向けは、電気機器や自動車部品を中心に金融危機前の水準を超えるところまで回復してきているが、中国国内の在庫調整等によって足元ではやや一服感がある。一方、欧米向けは、景気回復の遅れや円高による円貨換算額の減少によって金融危機前の5割程度の水準にとどまるが、ようやく底打ちする動きとなっていた。東海地域は欧米向けの自動車輸出のウエイトが依然として大きいため、金融危機前（2008年1月＝100とする）と比較した輸出額全体の回復度合いは、依然として全国を下回っている。



(注) 1. 東海は名古屋税関管内（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）  
2. いずれも3ヵ月後方移動平均

(資料) 財務省「貿易統計」、名古屋税関「管内貿易概況」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### 海外経済は、景気の回復傾向が続き輸出環境を下支え

今後の海外経済を展望すると、米国は雇用や住宅市場が依然として脆弱であるが、足元では株高や消費者マインドの改善等、底堅い動きもみられる。活発な生産活動を背景に、今後も回復ペースが持続すると予想される。欧州でも、ソブリン問題や財政緊縮の影響がリスクとして残るものの、輸出が好調なドイツ中心にコア国は底堅く推移するとみられる。中国を中心とするアジアは、基本的には、年後半以降 IT 関連の在庫調整が終了し、引き続き内需中心の拡大によって世界経済の回復を主導するとみられる。ただし、インフレ抑制のための金融引き締めが高額な耐久消費財の需要を減退させないか、注意が必要だろう。

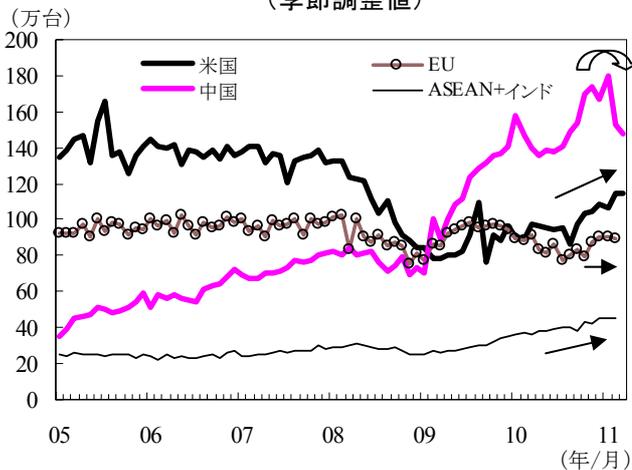
### 中国向け自動車輸出は、短期的な調整局面か

次に、東海地域の主要品目である自動車について主要国の販売動向をみると（第6図）、EUでは買い替え補助制度終了後の反動減の影響が一巡したものの、金融危機前の水準を回復できないまま頭打ち状態にある。米

国では緩やかながら回復傾向が持続。また、アジアでは、ASEAN+インドでは低い自動車普及台数を背景に息の長い成長を続けている。ただし、中国では、昨年末の小型車減税と買い替え補助等の期限切れにより駆け込み需要の反動が生じている。燃料費の上昇、北京市が渋滞対策のために新車購入を制限したことも影響した模様である。長期的な成長は確かとみられるが、短期的な調整局面にあるとみられる。

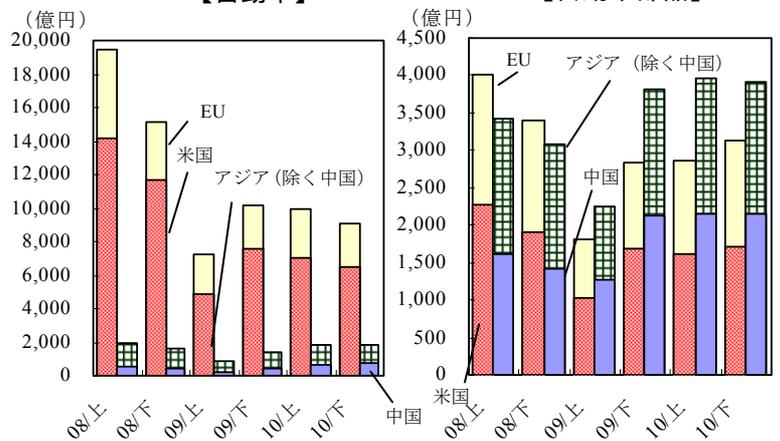
以上を踏まえると、東海地域の輸出環境は世界経済の回復により概ね底堅いとみられる。これまで自動車産業（特に自動車部品）の回復を牽引していた中国等新興国向けが短期的にスローダウンする一方、低迷していた欧米市場向けの貢献度が上がってくることになろう（第7図）。

第6図：主要国の新車販売台数の推移  
(季節調整値)



(注) 1. 第6図は当室による季節調整値。ASEANはインドネシア、タイ、マレーシア、フィリピンとした。  
2. 東海は名古屋税関管内（愛知、岐阜、三重、静岡、長野）  
(資料) Bloomberg、名古屋税関「管内貿易概況」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第7図：自動車関連輸出の地域別推移（東海）  
【自動車】 【自動車部品】



部品の海外現地調達や企業の海外進出、新興国との競争激化が、震災の影響で加速する可能性

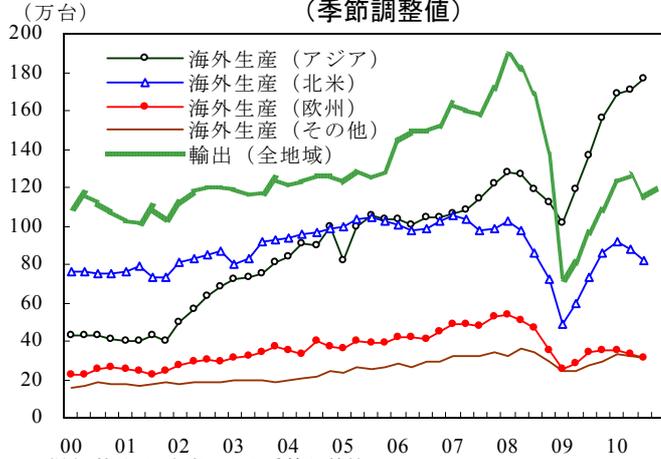
長期的な観点からは、自動車産業において生産の国内空洞化が加速しないか懸念される。

すでにアジアでは現地生産が拡大しており（第8図）、これに対する自動車部品の輸出増加が見込まれるが、他方で企業はコスト競争力強化のために部品の現地調達や海外生産を進めており、輸出に対する下押し圧力となる。今回の震災で日本自動車産業のサプライチェーンが寸断され、今後長期化が予想される電力供給不足の影響から海外生産比率の引き上げが前倒しされる可能性があるだろう。

また、円高による価格競争力の低下も、輸出の下押し・生産の海外シフト要因として指摘される。アジアの最大のライバルたる韓国自動車メーカーはウォン安を梃子にして米国での販売シェアを伸ばしてきたが（第9図）、技術面でもキャッチアップ（ヒュンダイは主力車ソナタでエンジン車ベースのハイブリッドを投入）してきている。加えて、米国では株高により富裕層中心に欧州高級車へのニーズも回復し、欧州自動車メーカーの

シェアも回復傾向にある。足元では円高は一服しているとはいえ、1ドル=80円台では価格競争上、依然として厳しい水準といえよう。

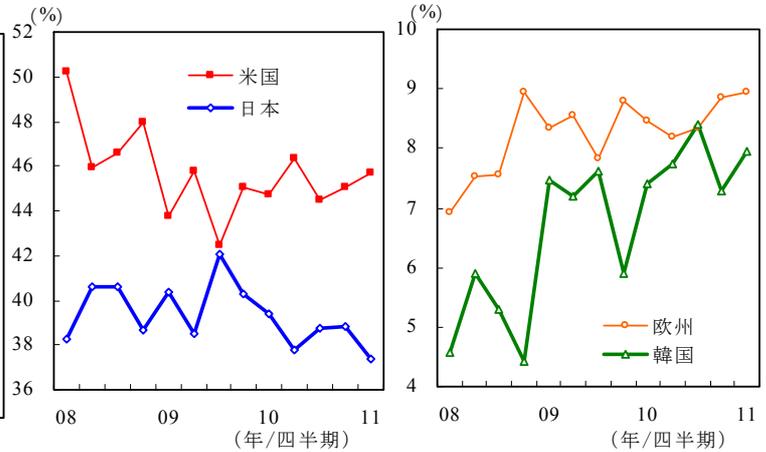
第8図：日本の自動車メーカーの海外生産と輸出  
(万台) (季節調整値)



(注) 第8図は当室による季節調整値 (年/四半期)

(資料) 日本自動車工業会「自動車輸出概況」「海外生産統計」、Bloombergより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第9図：米国における各国メーカーの市場シェア

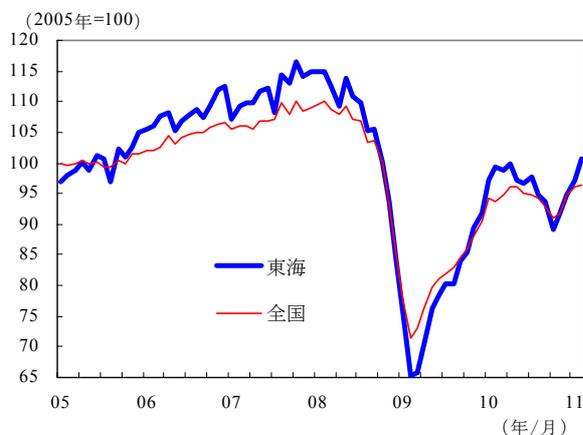


## (2) 生産

2月までは順調に回復してきたが

東海地域の生産は、2010年春から秋にかけて、エコカー補助金終了後の反動減による主力輸送機械の減産と、世界的なITセクターの在庫調整を受けた電子部品・デバイスの弱含みから、生産の短期的な調整局面にあった(第10図、第11図)。しかし、その後はエコカー補助金の影響が一巡したことや、世界的な景気回復の進展を受けて電子部品・デバイス以外の各セクターが生産水準を切り上げ、今年2月にはリーマンショック直後となる2008年10月以来の水準にまで回復した。

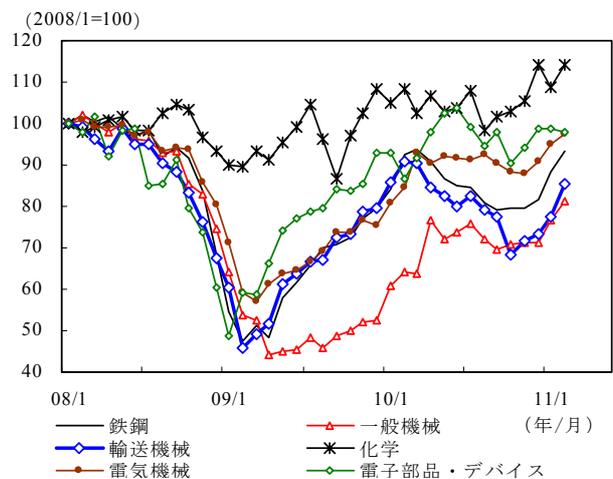
第10図：鉱工業生産



(注) 東海は愛知、岐阜、三重の3県。季節調整値。

(資料) 中部経済産業局「管内鉱工業の動向」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第11図：業種別の鉱工業生産(東海)



**東日本大震災の発生により3月以降の生産は急減速の見込み**

そうした中、3月11日には関東・東北に激的な被害をもたらした東日本大震災が発生した（震災による影響は、神戸・淡路大震災の約2倍となる見込み：第4表）。神戸・淡路大震災と違い、今回の震災は、サプライチェーンを通じた製造業の生産活動に幅広く悪影響が及ぶこと、そして東京電力管内の電力供給が制約されることが最大の特徴である。

**第4表：震災被害の概要**

	阪神・淡路大震災	東日本大震災
地震発生日	1995/1/17	2011/3/11
被災地資本ストック毀損額 <sup>(注)</sup>	9.93兆円	16~25兆円
同GDP比	2.03%	3~5%
被災地域ストック額比	15.5%	9.1~14.3%
うち民間企業生産設備の損失		9~16兆円
経済活動の下押し額		1.25~2.75兆円
11年度GDP成長率下押し		0.2~0.5%
補正予算成立時期	1995/2/28~1995/10/18	
震災復興関連予算	3.37兆円	10兆円？

(注)福島原発放射能による復旧作業の遅れ、東京電力停電の影響をのぞく  
(資料)内閣府HP、各種報道等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

**東日本大震災による東海経済への影響は、プラスマイナス両方あるが、マイナスの方が大きい**

震災の影響を測る上で最も困難なのが、東日本地区における電力供給の制約と、福島原発の放射能漏れによる避難・復旧作業の遅れである。

基本的には、関東・東北地域における生産停止・減産の影響がサプライチェーンを通じて当地の生産活動下押しに働く方向性と、それとは逆に生産活動を関東・東北地域から中部・西部地域へ移管する押し上げ効果とのミックスとなると見込まれる。あわせて考えると、マイナスの影響のほうが大きいであろう。生産拠点のシフトに関しては、中部・西部地域への移管を飛び越えて、直接海外生産移転を加速化させる懸念もある。

こうした点を念頭において東海経済への影響を整理すると、以下のようになるものになると考えられる。

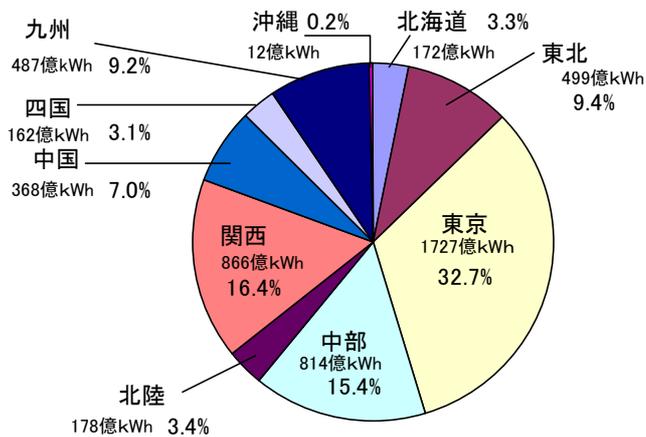
**東京電力の電力供給不足が生産下押しの最大の要因**

まず、日本電力供給の33%を担う(第12図)東京電力の電力供給量は、震災直後の最低レベル3650万kWから7月末までに4650万kWにまで引き上げられる計画となっている。これら供給力見通しと過去3年の電力の最大需要の平均実績を月ごとに照らし合わせると(第13図)、本年の夏場には最大で23%の供給不足となる。この大幅な需給ギャップに対し、政府の電力需給緊急対策本部は「夏期の電力需給対策の骨格」を決定し、東京電力・東北電力管内で大口径需要家(契約電力500kW以上)に対し最大使用電力を前年比で25%程度削減、小口径需要家(同500kW未満)について20%程度削減、家庭・個人についても15%~20%程度の削減を要請する事態となった。

これら電力不足を四半期別で計算すると、4-6月期▲8.3%、7-9月期▲18.4%、10-12月期+0.6%(供給超)、1-3月期▲8.3%となる。夏場以外も、10-12月期を除いて電力の供給不足が生産律速となることは明らかである。

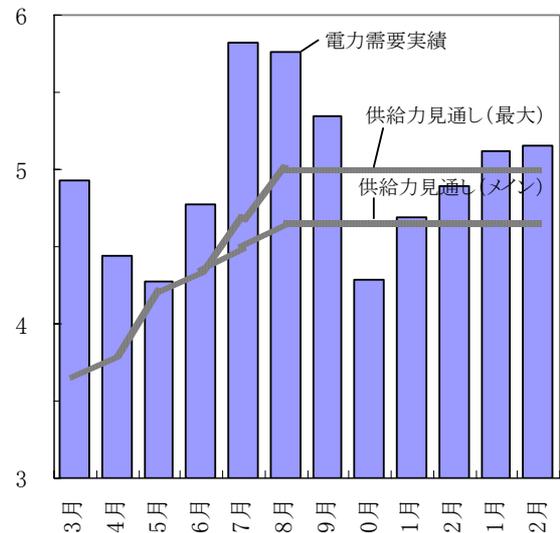
これに対し、企業側の努力としては①夜間・早朝や休日の勤務シフト、②自家発電を導入する、③通電している間に稼働率を最大限高める、④中部、西部地域の工場で代替生産する、等の自助努力が試みられると見込まれる。

第 12 図：電力会社別電力使用量（2009 年）



(資料) 電気事業連合会HPより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 13 図：東京電力の電力供給見通しと需要実績 (千万kW)



(注) 需要は過去3年間の最大需要の平均実績。

(資料) 資源エネルギー庁HP、各種報道より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### 大震災の東海地域への影響は、自動車完成車メーカーの生産動向が焦点に

東海地域を牽引するのは、自動車、同部品産業である。自動車産業（輸送機械セクター）は、東海地域の生産の中で 38%弱の構成比を占め、圧倒的な重みを持つ。また、直接的な生産額の大きさだけでなく、産業連関表の「逆行列係数」が最も大きい産業であり、その間接的な波及効果は他の産業以上に地域経済の生産活動を左右する。

その自動車産業の生産動向だが、大震災直後に工場が全国的に生産停止に陥ったことに対し、4月末前後には各工場とも概ね操業が再開できる目途がついてきた（第5表）。

第 5 表：自動車メーカー各社の国内工場操業予定（13 日 15 時現在）

	操業状況
トヨタ自動車	堤工場、トヨタ自動車九州、セントラル自動車相模原を除く国内15工場 で車両生産を休止中。11日にセントラル自動車相模原を再開。残る工 場は18日から27日まで生産する予定。連休明けの5月10日以降は未定
ホンダ	11日に鈴鹿製作所、埼玉製作所で4輪車の生産を再開。国内全工場が 稼働中
日産自動車	追浜と日産車体は11日から、九州と日産車体九州は13日から、栃木は 18日から完成車の生産再開。エンジンのいわきは18日以降に再開予
スズキ	3月31日に湖西、4日に相良を再開。磐田の稼働は継続
マツダ	本社工場、防府工場で納入可能な部品を使用し、限定的に車両生産を 再開。部品、車両の本格的な生産再開は未定
三菱自動車	名古屋製作所は12-15日まで操業停止。水島製作所は15日停止。パ ジェロ製造は15日まで稼働し、16日以降の計画は15日に発表予定
富士重工業	群馬製作所で完成車の生産を6日に部分的に再開。軽自動車、海外生 産用部品、補修用部品は3月から生産を再開している
ダイハツ工業	18日から池田、京都の2工場を再開。滋賀、大分第一、大分第二は再 開済みで全工場稼働となる
いすゞ自動車	5日に藤沢工場で作成車、海外組み立て用部品の生産再開
日野自動車	日野工場の大・中型トラックは3月25日から、羽村工場の小型トラックは 1日に再開。羽村のトヨタ向けSUVは18日再開予定
三菱ふそうトラック・バス	20日から順次、川崎工場での完成車生産を再開。富山県のバス製造 子会社は22日に再開予定
UDトラックス	3月28日に完成車生産再開するも、13日正午から19日まで上尾工場の 組み立てラインを再休止。20日以降の操業は未定

(資料) 日刊鉱業新聞より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

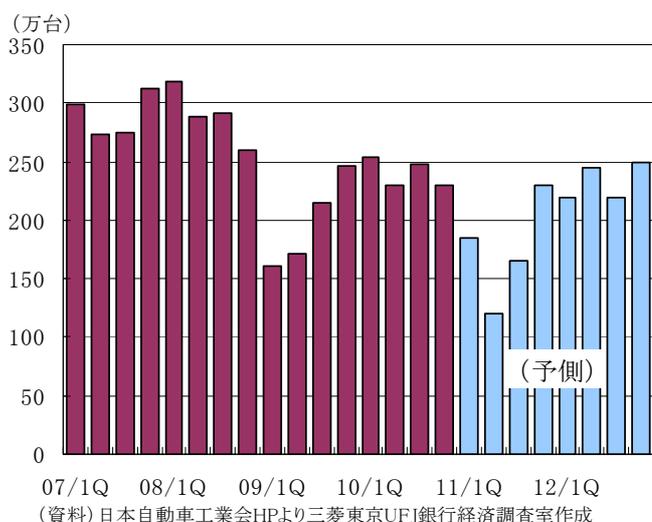
#### 4-6 月期の自動車 生産は、リーマンシ ョック後の最低水 準以下となる見込 み

しかし、それでも短期的には自動車用マイクロコントローラー等キ  
ーとなる電子部品不足の影響、そしてさらには先述した東日本地域におけ  
る電力供給不足の影響で、今後1年から2年は生産が律速されるとみられ  
ている（第14図）。自動車部品やそのサプライヤーが全国展開している  
関係上、愛知県の同産業も、基本的には全国的な動きと歩調を合わせるこ  
とになる。底となる4-6月期の生産台数は120万台程度と、リーマンシ  
ョック後の回復過程におけるピーク比で47%、そしてリーマンショック  
後の前回ボトムと比較しても75%の水準にとどまるとみられている。

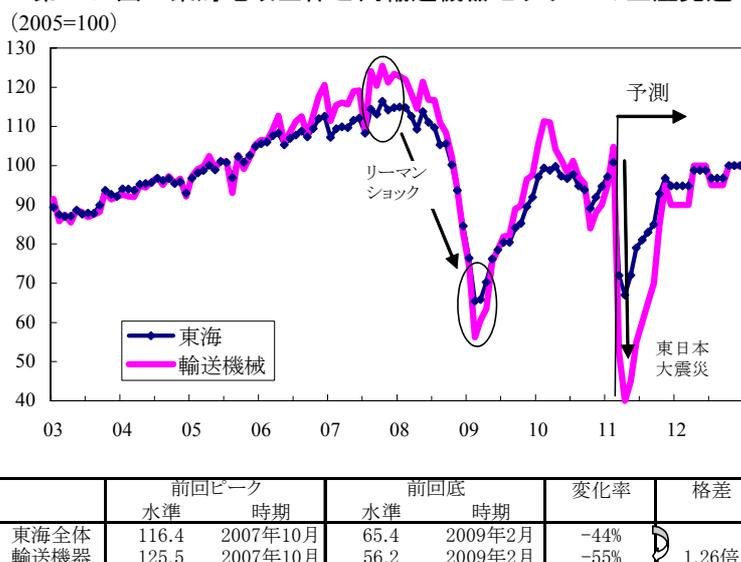
#### しかしながら、自動 車生産は下期の大 幅増産が期待され る

短期的には非常に厳しい展開だが、上期大幅減産による販売の機会損  
失を取り戻すべく、下期には大幅な増産が行われよう。2011年度の鉱工  
業生産は前年比▲5.5%が見込まれるが（第15図）、2012年度には同12.8%  
の大幅な回復が見込まれる。電力不足の影響が薄れる2012年の4-6月期  
には、大震災前の水準まで回復することが期待される。

第 14 図：自動車国内生産台数見通し



第 15 図：東海地域全体と同輸送機器セクターの生産見通し



(資料) 中部経済産業局「管内鉱工業の動向」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### (3) 設備投資

短観の2010年度設備投資計画は下方修正

日銀短観(3月調査)によると、東海地域の2010年度の設備投資計画(ソフトウェアを含み、土地投資額は含まない)は前年比+9.3%と、前回調査(同+13.3%)から下方修正された(第6表、第16図)。12月調査時にはほとんど修正されなかった非製造業の下方修正幅が大きかった。

同2011年度計画は無難だが、震災の影響が懸念される

2011年度計画に関しては、製造業、非製造業ともに無難な見通しとなったが、震災の影響が完全に織り込まれているとは考えられず、次回調査時に修正される可能性があるだろう。

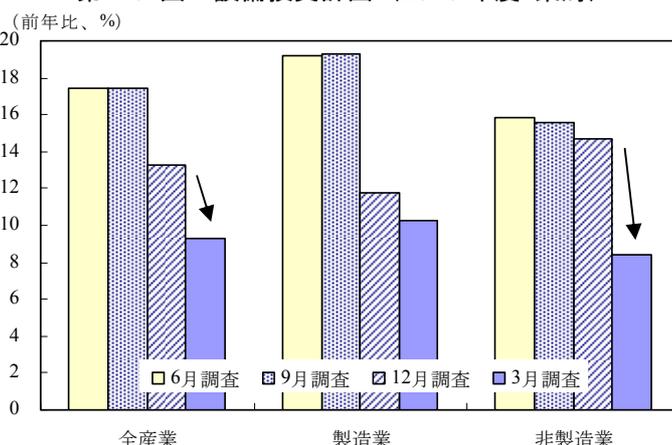
第 6 表：設備投資計画(日銀短観)

	東海			全国		
	全産業		非製造業	全産業		非製造業
	製造業	非製造業		製造業	非製造業	
2007年度	7.1	1.3	18.8	2.4	3.2	1.9
2008年度	▲6.6	▲11.1	1.0	▲5.9	▲7.1	▲5.2
2009年度	▲32.0	▲48.9	▲7.2	▲17.6	▲31.0	▲10.5
2010年度(計画)	(13.3)	(11.8)	(14.7)	(2.3)	(4.3)	(1.2)
	9.3	10.3	8.4	0.9	1.9	0.3
2011年度(計画)	5.6	5.7	5.6	▲0.2	7.0	▲4.2

(注) ( ) 内は前回12月調査

(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 16 図：設備投資計画(2010年度・東海)



## 中期的な設備投資環境は悪くない

先行きについて、先行指標である工作機械国内受注をみると、足元までは内外ともに順調な回復を続けていた（第17図）。設備過剰感の解消も概ね改善傾向を維持している（第18図）。ただ、大震災の影響に鑑みると、東海地域の産業として競争力が高い工作機械は主として能力増強投資を目的とするため、国内向けには今後短期的に投資が先送りされる可能性がある。

## 復興需要をいかに新産業育成へつなげられるかが、日本の将来にとって重要

復興需要でまず期待できるのは、インフラ再構築へ向けた送電・配電設備等や発電所向けガスタービン、そして、製造ラインで停電対策に導入されるとみられる自家発電の小型ガスタービン等重電系の投資であろう。

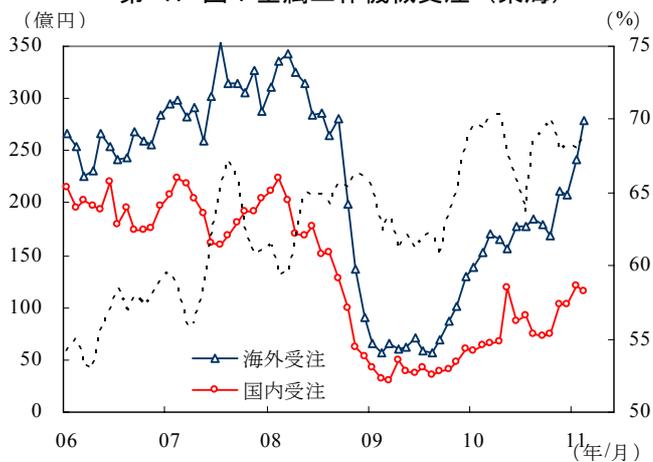
しかし日本産業の将来的な競争力強化といった観点からは、東日本大震災で失われた資本ストックはきわめて大きいものの、失われた分を単純に再投資・復興するのではなく、将来的に日本を牽引する可能性のある新産業を育成する先への資金振り分け（投資）が重要となつてこよう。

そうした観点から注目されるのは、ピーク時の電力消費を抑制するスマートメーターや家庭・産業向け蓄電池、そして自律分散型発電源としての太陽光発電パネルの普及加速とみられる。さらには、次世代自動車として覇権争いが始まったプラグイン・ハイブリッド車とEV車に搭載される車載リチウムイオン電池の家庭用蓄電池としての用途開発の加速であろう。今回の震災ではガソリン供給システムの復旧に時間がかかった一方、早急な電力供給網の回復により電気自動車が活躍し、電気を動力源とするこれら新世代自動車が震災対策になることが明らかとなった。

## 長期的には、電力コストの上昇と電力供給の不確実性が生産拠点としての日本の魅力度を低下させるリスク

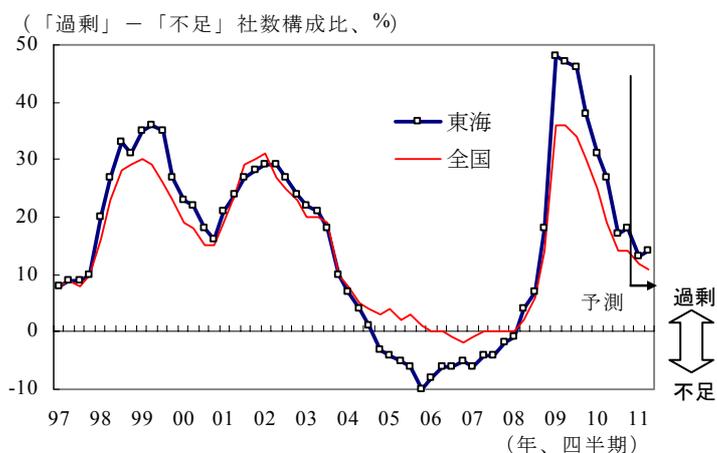
一方、長期的には深刻な問題が横たわる。つまり、最低限の能力回復投資を実施した後、製造業では「操業の根幹を成す安定した電力供給に不安が残る地域・国に投資することが企業の事業継続プラン上リスクである」との認識が避けがたいのではないか。また、原発被害の補償も含め、東京電力の最終的な損失は数兆円にも上るといわれている。その他電力会社も、原発の地震対策費の積み増しや原燃料費の上昇から電力料金の引き上げは不可欠であろう。当然、製造業者自らが負担する自家発電コストも純粋にコストアップである。もともと日本の電力料金は海外主要国に比較して高く、電力多消費型の産業が海外勢と競争するのは不利な立場であった。国内の空洞化が加速しないか、懸念される。こうした空洞化を防ぐ観点からも、インフラ復興資金の拠出が新産業育成に結びつくような政策が望まれる。

第 17 図：金属工作機械受注（東海）



(注) 1. 中部経済産業局内の主要 8 社  
2. 受注額は当室による季節調整値  
(資料) 中部経済産業局「金属工作機械受注状況」より  
三菱東京 UFJ 銀行経済調査室作成

第 18 図：製造業生産設備判断



(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京 UFJ 銀行経済調査室作成

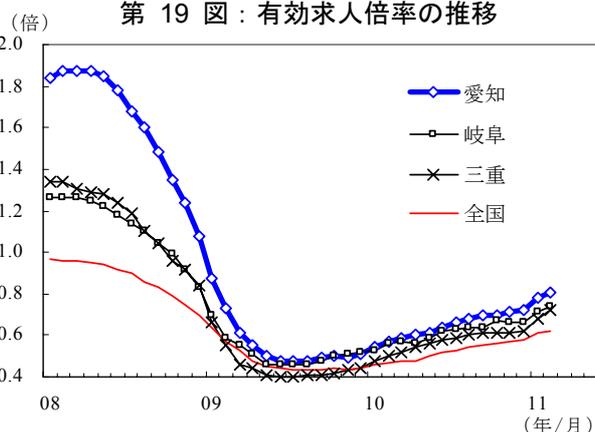
### 3. 家計部門の動向

#### (1) 雇用

雇用の過剰感が短期的に強まるおそれ

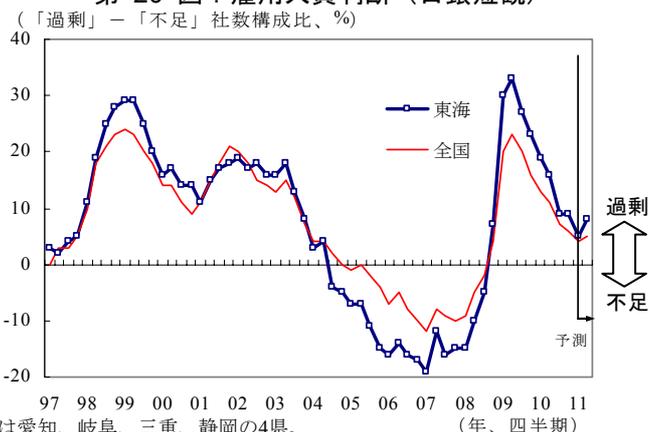
2月までの有効求人倍率から判断すると、東海地域の雇用情勢は緩やかに改善してきたとみられる。しかし3月の短観調査によると、大震災の影響がある程度含まれるとみられ、雇用の過剰感の解消が足踏みしている（第19図、第20図）。

第 19 図：有効求人倍率の推移



(注) 1. 有効求人倍率=有効求人数/有効求職者数。季節調整値。東海は愛知、岐阜、三重、静岡の4県。  
2. 雇用人員判断の東海は愛知、岐阜、三重の3県。  
(資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」、日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

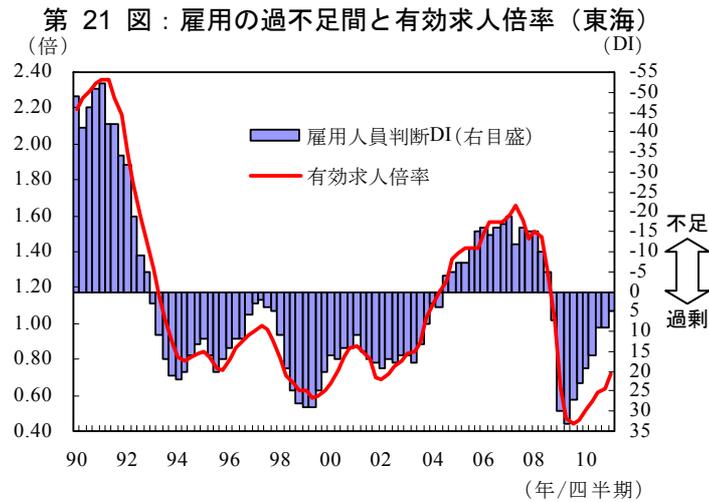
第 20 図：雇用人員判断（日銀短観）



企業の新規雇用へのスタンスは慎重であり、雇用の回復は遅れている

なお、今回の景気回復局面では、雇用の過剰感が薄れている割には有効求人倍率の改善は鈍く、企業の新規雇用に対するスタンスの慎重さが窺われる（第21図）。背景としては、生産能力の増強に関しては国内よりも海外優先を意識せざるを得ないこと、また、期間工や派遣社員の解雇・契約満了時の契約打ち切りに対する社会的批判や政府による規制導入の

動きが影響していると考えられる。



## (2) 個人消費

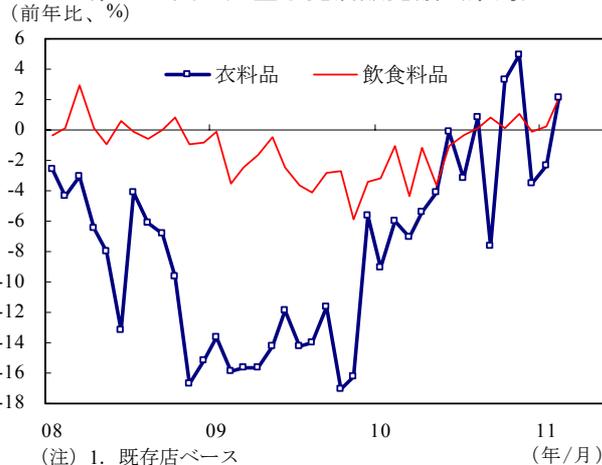
今後震災の影響による下押しは不可避

東海地域の個人消費は、概ね持ち直し傾向だった。大型小売店販売額の動向をみると、2月までは改善基調で推移し前年比プラス圏にまで浮上した（第22図）。同様に耐久消費財の動向をみてみると（第23図）、自動車はエコカー補助金終了に伴う反動減から、また、家電は昨年11月末のエコポイント半減の駆け込み需要後の反動減から持ち直し傾向がうかがわれた。

今後に関しては、小売各社の決算ガイダンスに鑑みると、3月の大型小売店販売は前年比2桁近くのマイナスに転じた可能性がある。ただ、東海地域においては東北・関東地域と違い計画停電による営業時間の短縮はなく、これらによる直接的な影響は少ない。震災による影響がほぼ払拭したといえる状況には2~4四半期が必要だろうが、政財界から震災による過剰な自粛ムードをいさめる動きもみえ始めていることから、大幅なマイナス圏からは1四半期程度で回復すると期待される。

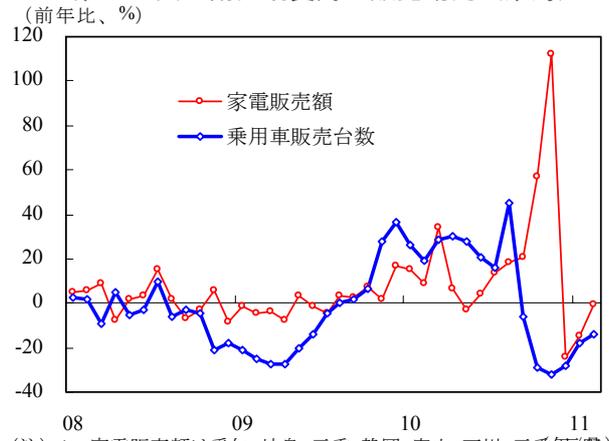
乗用車販売の動向に関しては、震災による大幅減産の影響は手持ち在庫が払底する4月以降本格化するとみられ、当面大幅に落ち込んだ水準前後での推移と予想される。

第 22 図：大型小売店販売額（東海）



(注) 1. 既存店ベース  
2. 東海は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県  
(資料) 中部経済産業局「管内大型小売店販売概況」より  
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 23 図：耐久消費財の販売動向（東海）



(注) 1. 家電販売額は愛知・岐阜・三重・静岡・富山・石川・三重・長野  
2. 乗用車販売台数は愛知・岐阜・三重・富山・石川。軽自動車を含む。  
(資料) GfK Japan、日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」  
全国軽自動車協会連合会「軽自動車新車販売」より  
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

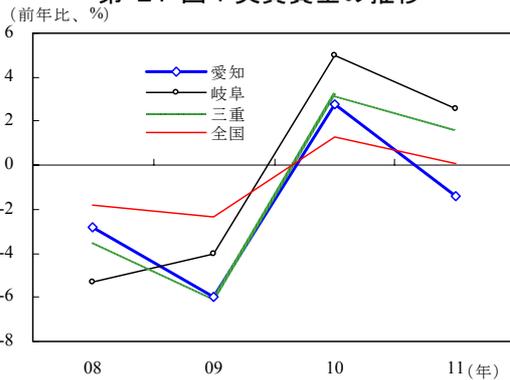
上期企業収益の落ち込みによって所得の改善は一服

所得環境について実質賃金の動きをみると、前年に大幅に減少した反動で、2010年は前年比プラスとなった（第24図）。

2011年の企業収益の見方に関し、3月短観調査では震災の影響が織り込まれていないとみられる一方（第25図）、実際は上期の企業収益は大幅に悪化すると見込まれることから、2011年の実質賃金は前年比フラット前後まで減速しよう。

こうしたことを背景に、2011年度の個人消費は前年比フラット近くまで減速すると見込まれる。

第 24 図：実質賃金の推移



(注) 2011年は1月  
(資料) 厚生労働省「毎月勤労統計」、各県統計より  
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 25 図：売上高経常利益率の推移



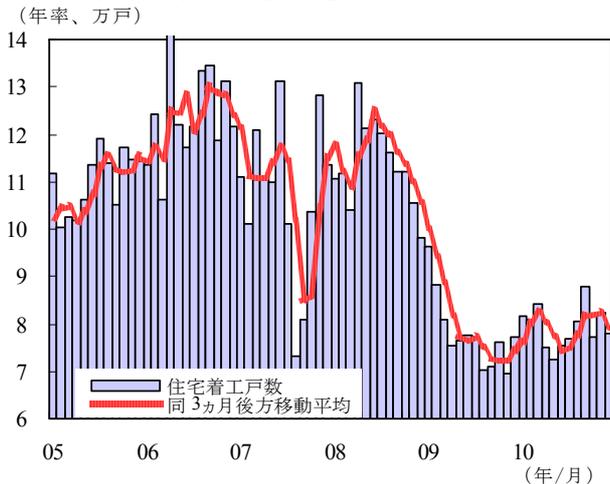
(注) 東海は愛知、岐阜、三重の3県  
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### (3) 住宅投資

#### 住宅着工は低い水準で一進一退

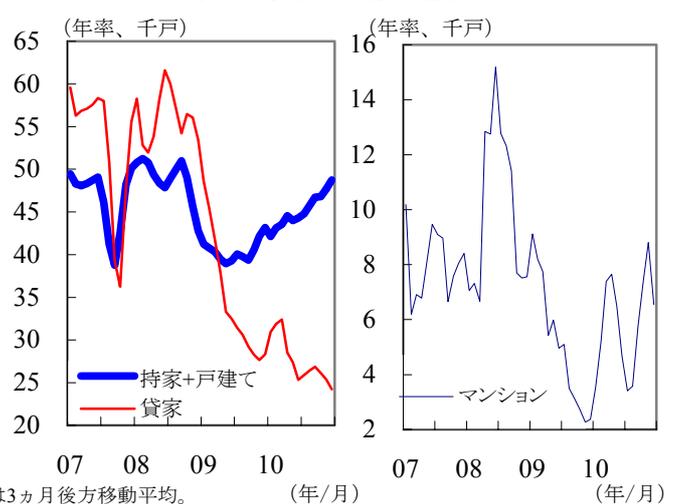
東海地域の住宅着工は、低水準ながら持ち直しの動きとなっている（第26図）。利用関係別にみると（第27図）、持家・戸建系は、雇用・所得環境の改善や景気対策の下支えにより持ち直しが続いている。一方、貸家は低迷が続いている。

第26図：新設住宅着工戸数（東海）



(注) 東海は愛知、岐阜、三重の3県。季節調整値は当室試算。第26図は3ヵ月後方移動平均。  
(資料) 国土交通省「建築着工統計」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第27図：利用関係別の推移（東海）

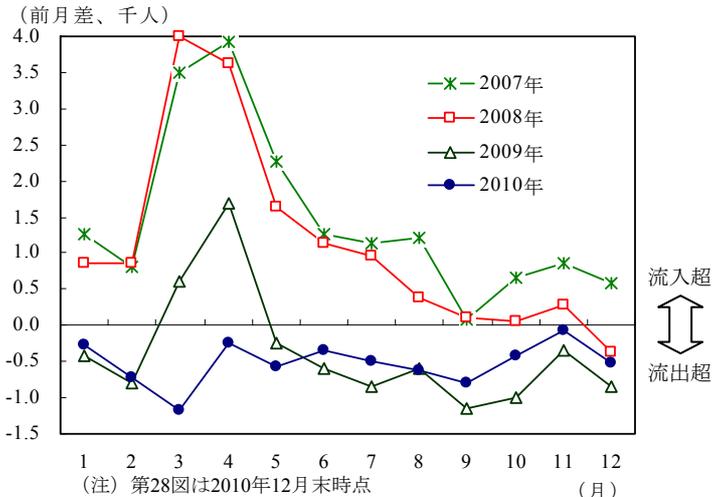


#### 雇用環境・所得の改善が一服し、住宅着工は当面底ばいにとどまる見通し

大震災が雇用やマインド面に及ぼす悪影響や一部部材の供給に問題が生じていることなどを考慮すると、当面、住宅着工は底ばい状態で推移するとみられる。しかし、景気対策の下支えや部材供給の安定化などにより年後半には持ち直すと見込まれる。リスクとしては、財政の悪化を織り込む形で金利が上昇することが指摘されよう。

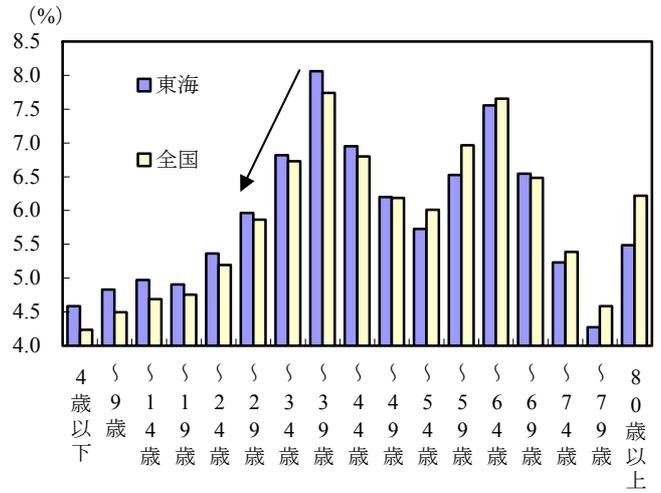
長期的な観点からは、人口動態の面において東海地域は他地域への人口流出超過が続いていること、及び住宅の一次取得者層である30歳代の人口が今後減少していくため構造的な下押し圧力がかかる、という点が指摘される（第28図、第29図）。

第 28 図：人口の流出入状況（東海 3 県）



(注) 第28図は2010年12月末時点 (月)  
 (資料) 総務省「住民基本台帳人口移動報告」「住民基本台帳に基づく人口・人口動態及び世帯数」より  
 三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 29 図：年齢別の人口構成比（東海）



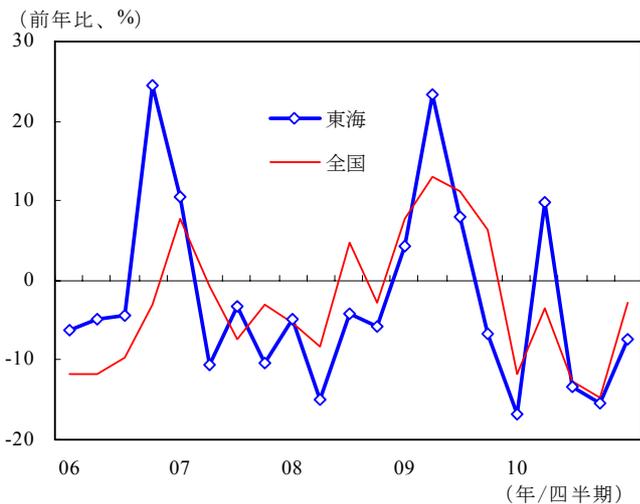
#### 4. 公共投資

公共投資は減少傾向で推移

東海地域の公共投資について、公共工事請負金額の推移をみると、上下の振幅はあるものの減少傾向となっている（第 30 図、第 31 図）。

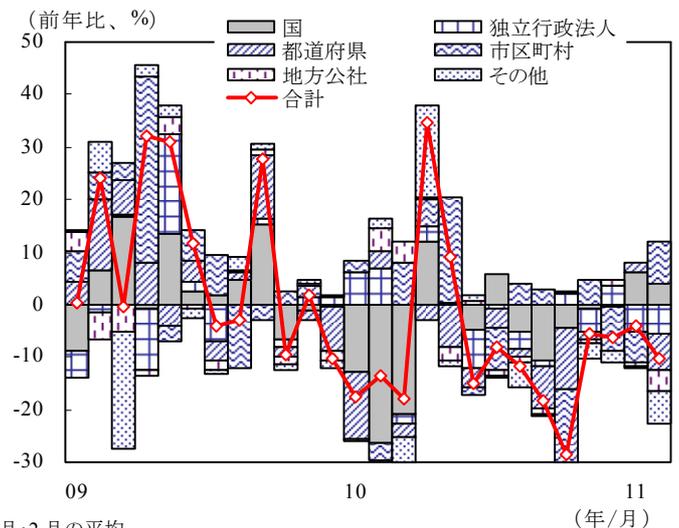
2011 年度についても、東日本大震災の被害を受けた東北・関東地域の復興に重点が置かれ、これら以外の地域における国直轄の公共事業や交付金には期待できないことから、公共投資は抑制が続くことが見込まれる。

第 30 図：公共工事請負金額



(注) 東海は愛知、岐阜、三重の 3 県。第 30 図の直近四半期は、1 月・2 月の平均。  
 (資料) 北海道建設業保証(株)、東日本建設業保証(株)、西日本建設業保証(株)「公共工事前払金保証統計」より三菱東京 UFJ 銀行経済調査室作成

第 31 図：公共工事請負金額（東海）



以上

照会先：経済調査室（名古屋） 富田 潤 E-mail: jiyun\_tomida@mufg.jp

当資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、金融商品の売買や投資など何らかの行動を勧誘するものではありません。ご利用に関しては、すべてお客様御自身でご判断下さいますよう、宜しくお願い申し上げます。当資料は信頼できると思われる情報に基づいて作成されていますが、当室はその正確性を保証するものではありません。内容は予告なしに変更することがありますので、予めご了承下さい。また、当資料は著作物であり、著作権法により保護されております。全文または一部を転載する場合は出所を明記してください。また、当資料全文は、弊行ホームページ<http://www.bk.mufg.jp>でもご覧いただけます。