

経済マンスリー [東海]

東海経済の現状と見通し

～自動車増産体制の早期構築により、秋口にはほぼ震災前の生産水準へ～

〈トピックス：日本自動車産業の空洞化圧力の強まりと韓国 FTA の状況〉

【概要】

(現状)

経済指標には、まだ東日本大震災の影響が色濃く残る

東海地域の景気は、経済指標にはまだ大震災の影響が残るものの、サーベイデータでは急速な回復が示唆されている。項目別にみると、企業部門では、輸出、生産ともに大幅に落ち込み後底ばいの状態。設備投資は、先行指標である工作機械の国内向け受注が増加トレンドを維持。一方、家計部門では、雇用情勢は改善が足元頭打ち傾向。個人消費は、大型小売店販売の戻りが鈍い一方、家電販売は好調と跛（は）行色がある。住宅投資は、大震災のあった3月以降弱含みで推移。

(見通し)

自動車産業の生産は夏にはほぼ正常化し、全体としても秋口にはほぼ震災前の水準へ急回復

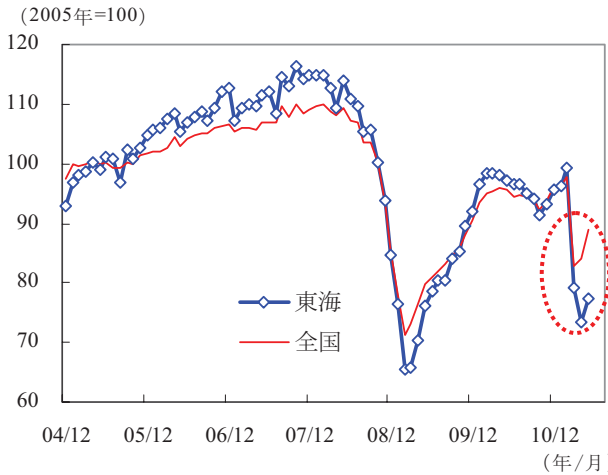
主力の自動車生産は、大震災によるサプライチェーンの寸断から4-6月期は大幅に減少したものの、4月時点で想定していたより2ヵ月早く秋口には正常化する見込み。海外経済は、欧米中の景気回復に一時的な停滞感があるが、中期的な回復トレンドは続くとみられる。供給制約は急速に改善するとみられることから、基調として、輸出は次第に持ち直そう。

リスクは、①円高、②猛暑による電力需給の逼迫、③中国自動車市場の調整長期化

ただし、ドル円で再び80円割れを向う為替動向は短期的には最大の不透明要因である。欧州のソブリン問題がこれ以上悪化しないことが重要であり、ギリシャ国債に関し返済期限延長などの部分的債務再編が格付会社からデフォルトとの認定を受ける（→結果的にECBがオペの担保として同国国債を受け入れられない）ような事態に陥った際には、円高とともに株安（・消費抑制）リスクが高まろう。

また、自動車産業の休日シフトなどから中部地区の電力需給は結果的に他の電力会社より余裕がある状況となっているが、猛暑による電力需給のリスクは残っている。中国自動車市場の調整長期化についても、警戒が必要である。

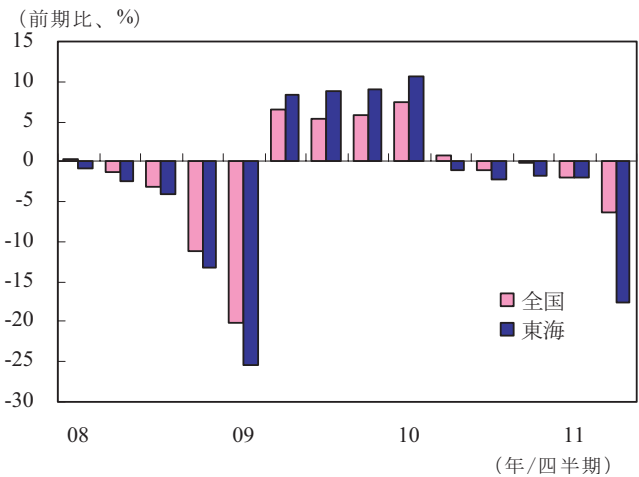
第 1 図：鉱工業生産（水準）



(注) 季節調整値。東海は愛知、岐阜、三重の3県。第2図の直近値は4月・5月の平均値。

(資料) 経済産業省「鉱工業生産・出荷・在庫指数」、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 2 図：鉱工業生産（前期比）



1. 景況感

短観（6月）の業況判断DIは大幅に悪化

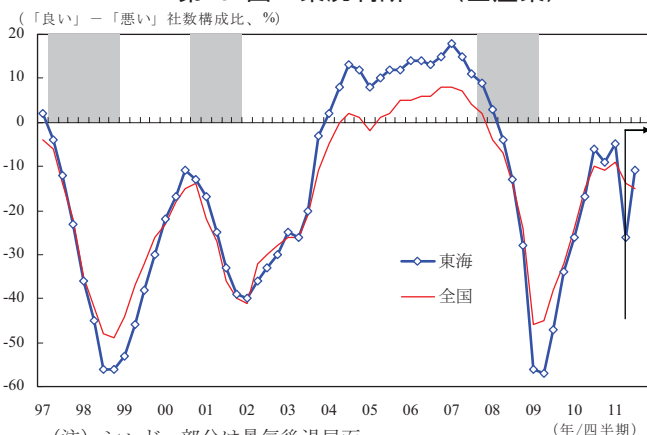
サプライチェーン寸断の影響が大きかった自動車関連が大幅に悪化

先行き、自動車産業の増産を背景に大幅改善見込み

日銀名古屋支店が公表した短観（2011年6月調査）によると、東海地域の全産業の業況判断DI（「良い」－「悪い」、社数構成比）は▲26pt（前回3月調査比▲21pt）と、大幅に悪化した（第3図、第1表）。業種別みると（第4図、第2表）、製造業では、サプライチェーンの寸断から当地域の主力産業である自動車が（▲71pt、前回調査比▲77pt）極端に悪化し、また自動車産業の影響が直撃したとみられる鉄鋼（▲50pt、同▲54pt）、非鉄産業（▲46pt、同▲31pt）も大幅に悪化した。非製造業については、大震災の影響で外出や消費を控える動きがあったことを受けて卸売（▲24pt、同▲22pt）と小売（▲14pt、同▲29pt）が悪化し、また物流の混乱から運輸・郵便（▲30pt、同▲37pt）も大幅に悪化した。

先行きについては、自動車産業を中心としたサプライチェーン問題が急速に改善することから各産業、全産業ベースともに大幅な改善が見込まれている。相対的に電力供給に制約が小さいことや自動車の大幅増産が寄与し、全国よりも東海地域の改善幅が大きい。

第 3 図：業況判断DI（全産業）



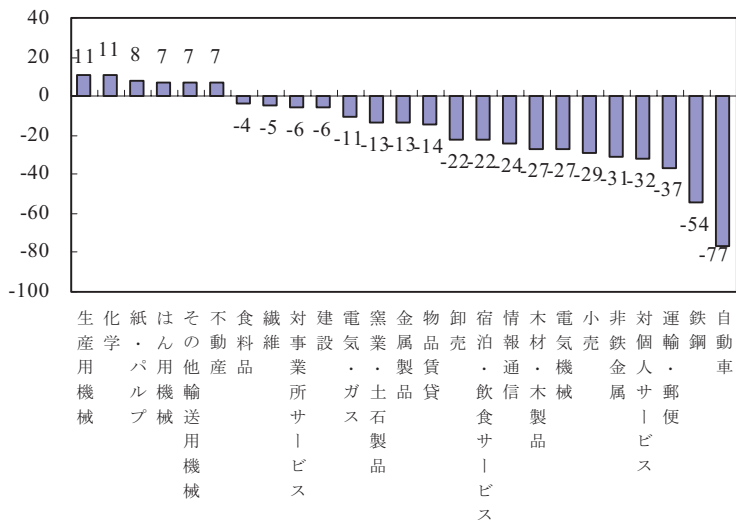
(注) シェード部分は景気後退局面。

(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 1 表：業況判断DI（東海・全国）

		10/06	10/09	10/12	11/03	11/06	11/09（予測）		
							前期差	前期差	
全産業	全規模	東海 ▲17	▲6	▲9	▲5	▲26	(▲21)	▲11 (15)	
	全国	▲15	▲10	▲11	▲9	▲18	(▲9)	▲15 (3)	
製造業	大企業	東海	3	15	5	13	▲25	(▲38)	16 (41)
		全国	1	8	5	6	▲9	(▲15)	2 (11)
	中小企業	東海	▲23	▲7	▲7	▲6	▲29	(▲23)	▲11 (18)
		全国	▲18	▲14	▲12	▲10	▲21	(▲11)	▲15 (6)
非製造業	大企業	東海	▲3	5	2	1	▲15	(▲16)	▲6 (9)
		全国	▲5	2	1	3	▲1	(▲5)	▲2 (▲1)
	中小企業	東海	▲34	▲17	▲24	▲16	▲33	(▲17)	▲25 (8)
		全国	▲26	▲21	▲22	▲19	▲26	(▲7)	▲29 (▲3)

第4図：業況判断DIの変化幅（東海、3月→6月）



(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2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)

	11/06		11/09			11/06		11/09	
	前期差	(予測)	前期差	(予測)		前期差	(予測)	前期差	(予測)
製造業	▲27	(▲23)	▲4	(23)	非製造業	▲24	(▲17)	▲19	(5)
食料品	▲8	(▲4)	▲9	(▲1)	建設	▲34	(▲6)	▲38	(▲4)
繊維	▲36	(▲5)	▲16	(20)	不動産	▲7	(7)	▲7	(0)
木材・木製品	▲38	(▲27)	▲16	(22)	物品賃貸	▲32	(▲14)	▲23	(9)
紙・パルプ	▲10	(8)	▲20	(▲10)	卸売	▲24	(▲22)	▲19	(5)
化学	▲11	(11)	0	(11)	小売	▲14	(▲29)	4	(18)
窯業・土石製品	▲13	(▲13)	▲7	(6)	運輸・郵便	▲30	(▲37)	▲24	(6)
鉄鋼	▲50	(▲54)	▲4	(46)	情報通信	▲10	(▲24)	0	(10)
非鉄金属	▲46	(▲31)	0	(46)	電気・ガス	▲11	(▲11)	▲11	(0)
金属製品	▲27	(▲13)	▲13	(14)	対事業所サービス	▲24	(▲6)	▲12	(12)
はん用機械	20	(▲14)	47	(27)	対個人サービス	▲44	(▲32)	▲44	(0)
生産用機械	8	(11)	10	(2)	宿泊・飲食サービス	▲44	(▲22)	▲22	(22)
電気機械	▲27	(▲27)	▲11	(16)					
自動車	▲71	(▲77)	▲2	(69)					
その他輸送用機械	13	(7)	13	(0)					

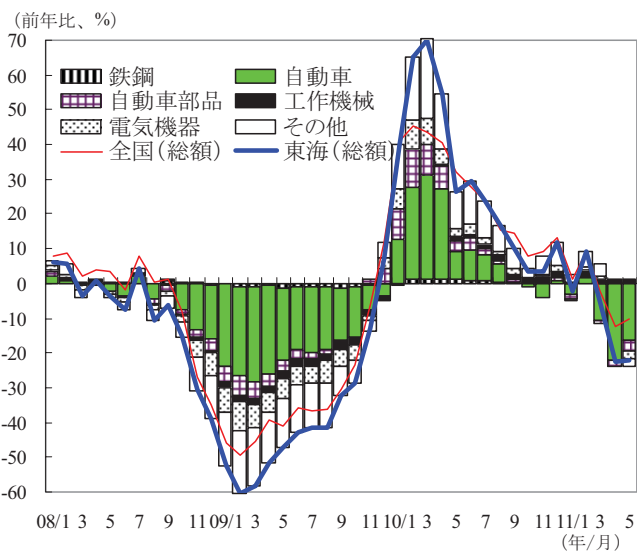
2. 企業部門の動向

(1) 輸出

生産とともに輸出も大幅に落ち込み

東海地域の輸出は大震災により大幅なマイナスに転じ、その後も底ばい状態となっている。サプライチェーンの寸断により自動車生産が大幅に減少したことが理由だが、東海地域においては同産業の比率が高いことから全国以上の落ち込みとなった(第5図)。輸出先別で見ると、今回の落ち込みが需要側の問題ではないことから特定の地域が大きく落ち込むといったことではなく、全般的な減少となった(第6図)。

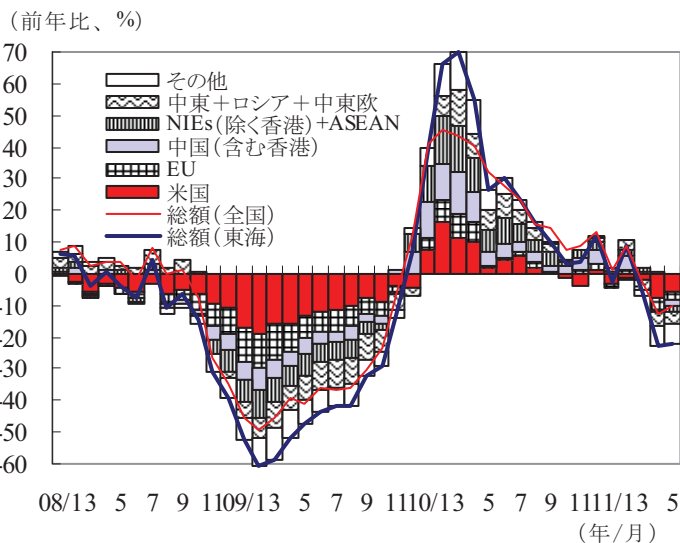
第5図：品目別の輸出額（東海）



(注) 東海は名古屋税関管内の愛知・岐阜・三重・静岡・長野の5県。

(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

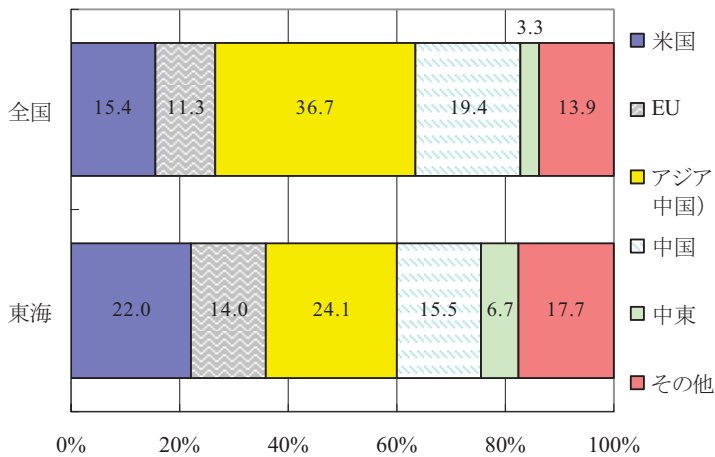
第6図：地域別の輸出額（東海）



**主要輸出先である
欧米中の景気が足
元は減速傾向**

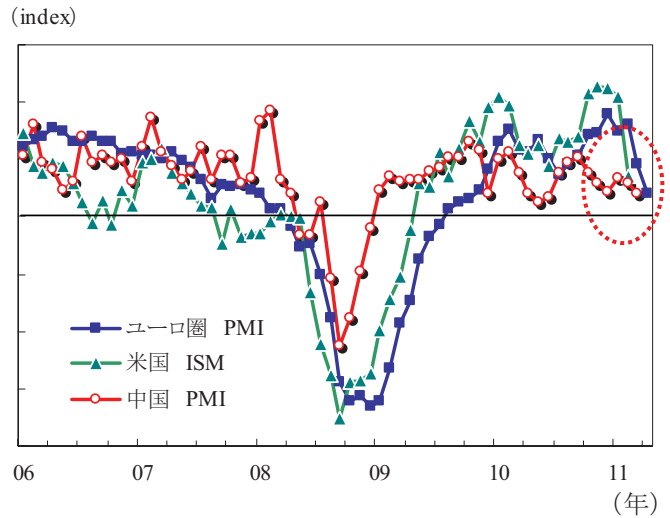
海外経済を展望すると、春先まで小康状態にあった欧州周縁国の信用不安が拡大している。東海地域の輸出全体に占める EU 向けの構成比をみると、自動車や工作機械の輸出が多いことから、EU 向けは約 14%と全国よりもウエイトが大きい（第 7 図）。当地域最大の輸出先である米国でも、債務上限法案の可決を巡って民主党と共和党の対立が続くなど、不透明感が漂う。各地域の代表的な景況感指数をみると、各地位とも 2010 年後半の過去ピーク圏から低下傾向となっている（第 8 図）。

第 7 図：輸出の地域別構成比（2010 年）



(注) 東海は名古屋税関管内の愛知・岐阜・三重・静岡・長野の5県。
(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

第 8 図：各地域の製造業の景況感指数



(資料) Bloombergより三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

**年後半は米中の景
気回復の勢いが再
び強まると見込ま
れる**

もっとも、いずれも拡大・縮小の分かれ目となる 50 は上回っており、水準自体は依然として高い。特に中国は、これまで過熱気味であった景気が巡航速度に戻る過程にあり、底割れは回避され底堅く推移するとみられる。欧州についても、主要国であるドイツやフランスにまで信用不安が波及するのを回避できれば、ユーロ安による輸出の下支えもあり、欧州全体の景気も緩やかな回復基調が続こう。以上を踏まえると、東海地域の輸出環境は、世界経済の緩やかな回復により概ね底堅いとみられる。こういったことを背景に、今後は生産の急速な回復に伴って東海地域の輸出は次第に持ち直そう。

**円高、電力不足、
TPP/EPA 交渉の遅
れが輸出競争力を
損ない、国内生産の
空洞化を加速させ
る恐れ**

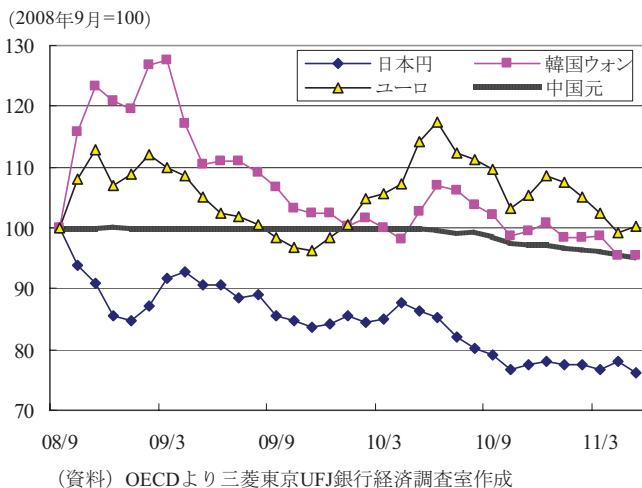
中長期的な観点からは、自動車産業における輸出競争力の低下と、国内生産の空洞化が加速しないか懸念される。足元の為替水準は対ドル・対ユーロともに大幅な円高水準にあるため、輸出競争力を損なう公算が大きい（第 9 図）。特に、当地域の主要品目である自動車については、為替安を背景に欧州、韓国の完成車メーカーが米中市場でシェアを拡大している（第 10 図）。その反面、震災前から日系メーカーのシェアは低下傾向であった。そうした中で今回の大震災が起り、原発の停止などによって少なくとも来年夏までは続くと思われる電力供給不足問題が発

生。メーカーサイドは何とか休日・勤務時間シフトなどで生産量を確保する努力をみせているが、柔軟でタイムリーな生産体制の構築が難しくなった上、将来的には原発補償問題等による電力料金の大幅引き上げの可能性が高まっている。加えて、韓国はEUとの間で7月1日よりFTAを（暫定）発効させており、韓国メーカーが欧州地域で競争力をより一層向上させると見込まれる（後述のトピックス参照）。

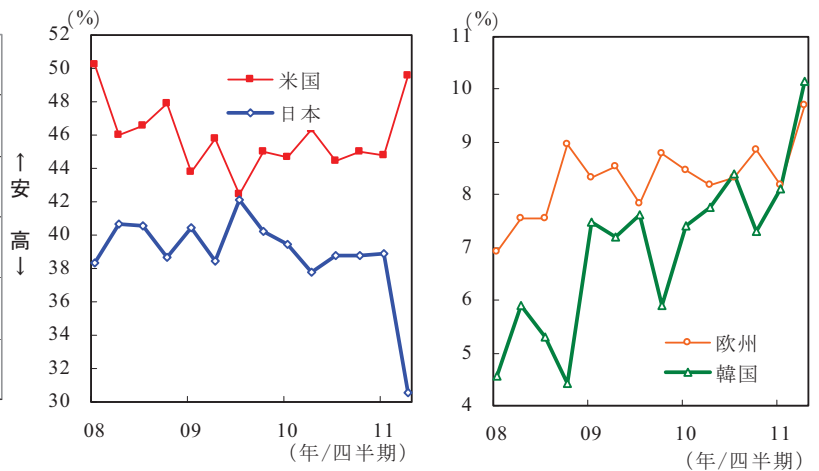
自動車メーカーの海外下期の大幅増販計画の下振れリスクに注視が必要

当面は大震災の下押しからの輸出反動増の局面が続こうが、日系自動車メーカーが想定しているようなシェアの大幅挽回が困難な場合、増産・輸出増の局面が意外と早く調整に至る可能性（リスク）を注視しておく必要がある。

第9図：主要通貨の推移（対ドル）



第10図：米国での各国メーカーの市場シェア



(2) 生産

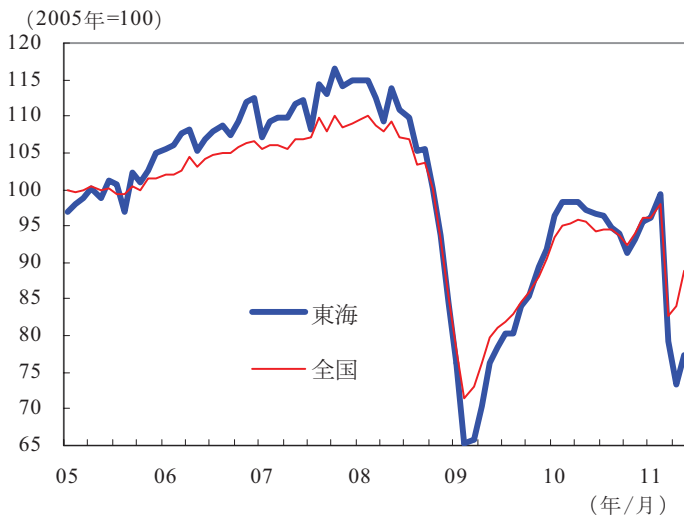
主力の輸送機械は大震災の影響で2月比46%の水準まで大幅低下

東海地域の生産は、東日本大震災の発生に伴い大幅に低下した（第11図）。特に主力となる輸送機械4月の数字は、サプライチェーン寸断の影響から震災直前の2月対比で54%もの低下となった（第12図）。東海地域における自動車産業の比率が全国よりも高いことから、全国以上の大幅な落ち込みとなった。

生産の下押し要因は夏場には（一時的に）解消する見通し

ただし、当初心配されたほどサプライチェーン寸断の影響は長引かず、また浜岡原発停止による影響も、中部電力による休眠状態にあった火力発電所の立ち上げ努力、そして自動車メーカーを中心とした休日シフトの効果から夏場の供給予備率も6%~7%程度確保できることになり、夏場には生産を下押しする要因がほぼなくなる状態が見込めるようになった（勿論、自動車関連産業は休日シフトを永遠に続けるわけには行かず、2012年夏場までには新規火力発電所の増強等追加での需給改善策が必要となる）。

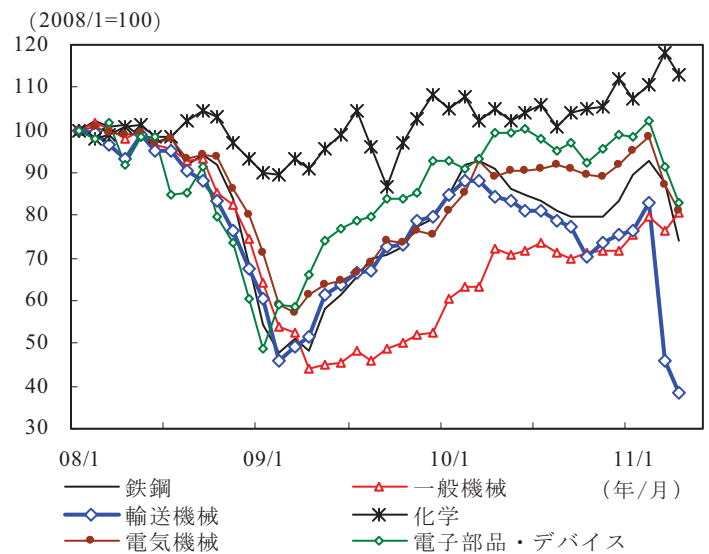
第 11 図：鋳工業生産



(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「管内鋳工業の動向」等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 12 図：業種別の鋳工業生産（東海）



自動車メーカーの増産計画前倒しにより、秋口には震災前の水準へ

こうしたことを背景に、各種報道によるとトヨタ自動車の日当たり生産台数は8月には震災前の水準である1.3万台前後まで引き上げられる見通しであり（最低は4月の約2,700台）、秋口以降には1.4～1.5万台までは引き上げられる可能性が高い模様。一部にはより高い数字を狙っているとの見方も根強い。底となる4-6月期の国内生産台数は143万台と、4月時点の見通し120万台からの上振れを見込む。

各社のシェアアップ(戻し)が結果的に意図せざる在庫を積上げることにならないか、下期後半には注視が必要

日系自動車メーカーは、積み上がった注残を消化し世界各地域における失ったシェアを回復させ、あるいは枯渇した在庫を補充するため、こうした大幅な増産を下期にかけて進めることになる。ただ、こうした変動の大きい局面では、各社が狙う積極的な数字は結果的には需要以上の作り込みとなる（→意図せざる在庫を積上げ急ブレーキが必要となる）リスクもあり、注残の消化と在庫の補充がある程度進んだ際には注視が必要であろう。

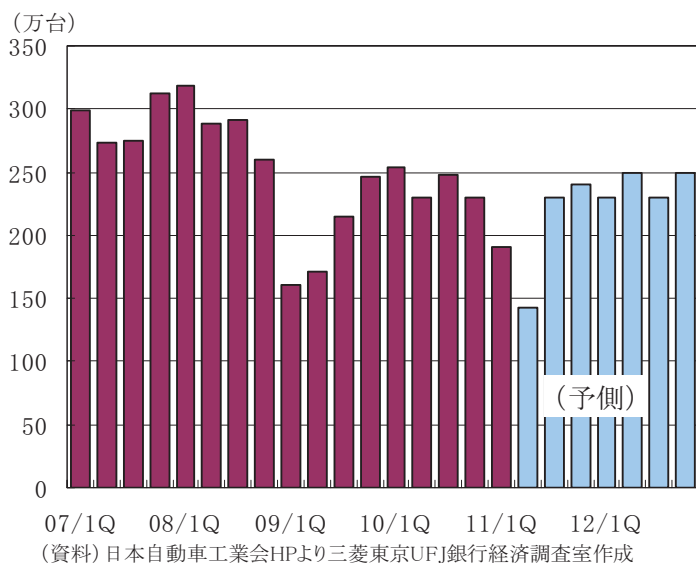
ITセクターに関しては、世界的な在庫調整も一応夏場には底打ちするとみられているものの、PC需要は弱いままであり在庫調整からの反動程度の期待にとどまりそうである。

生産正常化の前倒しにより、4月時点の見通しに比べて11年度の落ち込み幅は縮小し、12年度のプラス幅は縮小（早期正常化により伸び代が減少）することになる。引き続き流動的な要素が多いが、暫定的に2011年度は前年比▲1.5%、2012年度には同8.3%を見込む（4月時点：2011年度▲5.5%、2012年度12.8%～2012年度の水準は前回とほぼ同程度）。

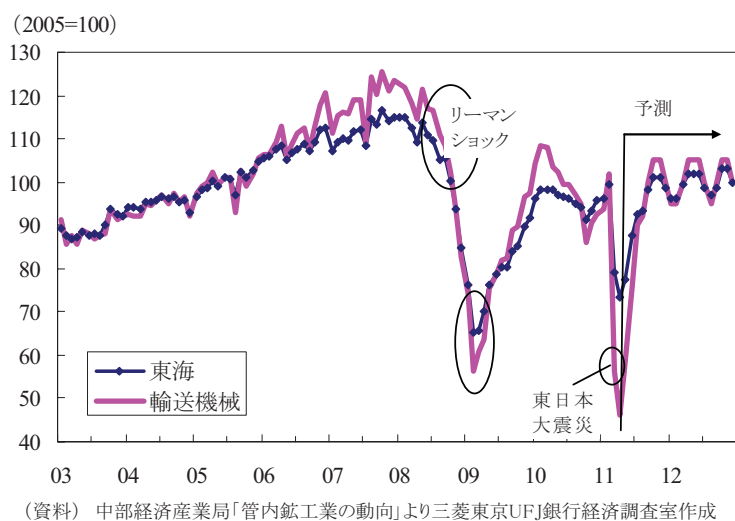
リスクは、全国的に原発の停止が長期化すること

リスクとしては、全国的に原発停止が長期化することにより、中部電力管内以外での生産活動に支障が生じ、再びサプライチェーンの問題が生じることや、全般的な需要減退により設備投資を延期・中止する動きとなることであろう。

第 13 図：自動車国内生産台数見通し



第 14 図：東海地域全体と同輸送用機器セクターの生産見通し



(3) 設備投資

日銀短観の 2010 年度設備投資計画は前年比+4.4%へ下方修正

日銀短観（6 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+4.4%と、前回調査（同+9.3%）から下方修正された（第 3 表）。例年、6 月の調査では過年度分に関して前回予測よりも下方修正される傾向があり、方向感に違和感があるわけではないが、その下方修正幅はやや大きい印象である。

同 2011 年度設備投資計画は前年比+9.9%へ上方修正

2011 年度計画に関して前回調査より大幅に上方修正されていることに鑑みると、震災の発生から様子を見るために実行を先送りした、あるいは検収があがらず費用（・売上）計上が 2011 年度にずれ込んだ可能性がある。

想定通り工作機械受注は今サイクルの最高値を更新

先行指標である工作機械国内受注をみると、大震災まで順調な回復（増加）トレンドを続け、4 月、5 月も季節性の範囲で調整した後、6 月には内外需ともに今回復局面のピークを大幅に上回る水準まで上昇した（第 15 図）。従来より新興国経済の高成長やエネルギー価格の高止まりから世界的に資源開発やインフラ投資が続き、これらへの対応の必要からリーマンショック後に見送られていた投資が再開されるとの見方をしており、その想定に沿った展開である。

設備の過剰感は急速に解消方向へ転じる見込み

日銀短観における生産設備の過剰度合いを示す D.I.をみても、震災の影響で稼働率が大幅に低下したにもかかわらず、今後生産の回復と歩調を合わせて過剰感が再び薄れる方向に転じる見込み（第 16 図）。結果的に、2009 年初をピークとした設備過剰感の改善トレンドが続く。

また、鉱工業生産と工作機械国内受注の長期的な関係を振り返ってみても、生産との連動が大きいだけでなく、生産が 96point を越えるあたりで国内受注が加速し常に（回復感が感じられる）400 億円越えとなってい

国内受注は過去の
パターン通りに回
復傾向を辿ってい
る

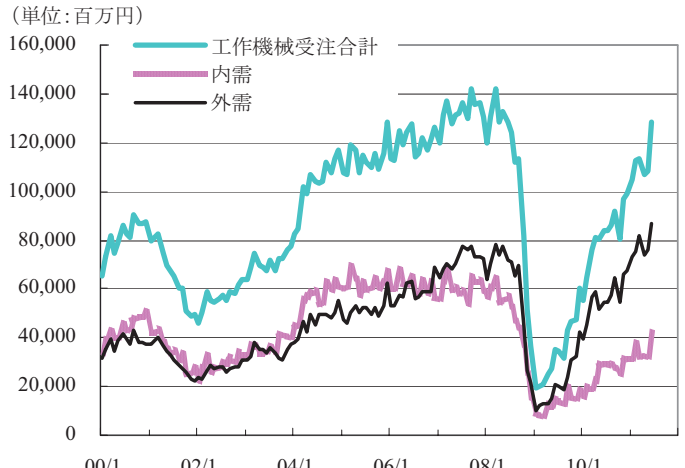
た(第17図)。6月の国内受注はまさに過去のパターンを踏襲したといえる。大震災の発生により一部には発注が様子見されたものもあったようだが、震災前の生産水準回復を目の前にして、国内受注も再び騰勢を強めたとみられる。やや出来過ぎの感もあるため短期的な調整はありえようが、基本的には当面好調なトレンドを維持するとみられる。

第3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	
	(前年比、%)					
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)	(9.3) 4.4	(10.3) 3.3	(8.4) 5.3	(0.9) ▲2.2	(1.9) ▲1.4	(0.3) ▲2.6
2011年度 (計画)	(5.6) 9.9	(5.7) 12.8	(5.6) 7.4	(▲0.2) 4.3	(7.0) 12.1	(▲4.2) 0.0

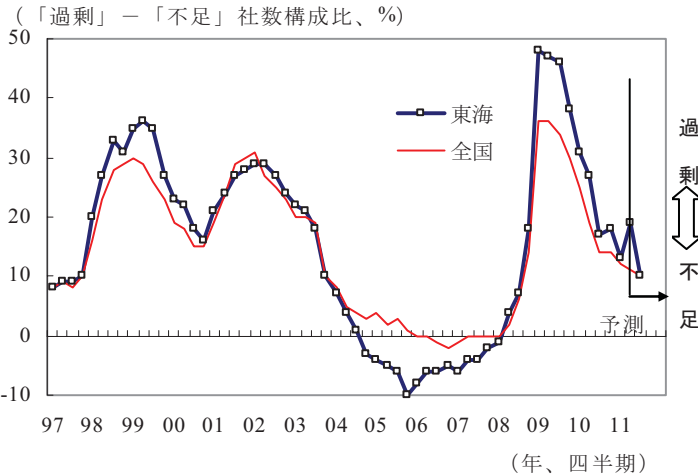
(注) ()内は前回3月調査
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第15図：工作機械受注統計



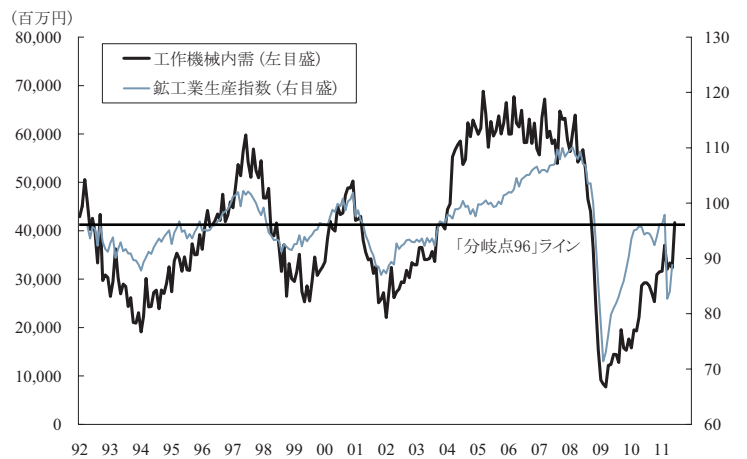
(資料) 日工会「工作機械受注統計」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第16図：製造業生産設備判断(日銀短観)



(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17図：生産と国内受注の関係(全国)



(資料) 経済産業省「鋳工業生産・出荷・在庫指数」、日工会「工作機械受注統計」より三菱東京UFJ銀行

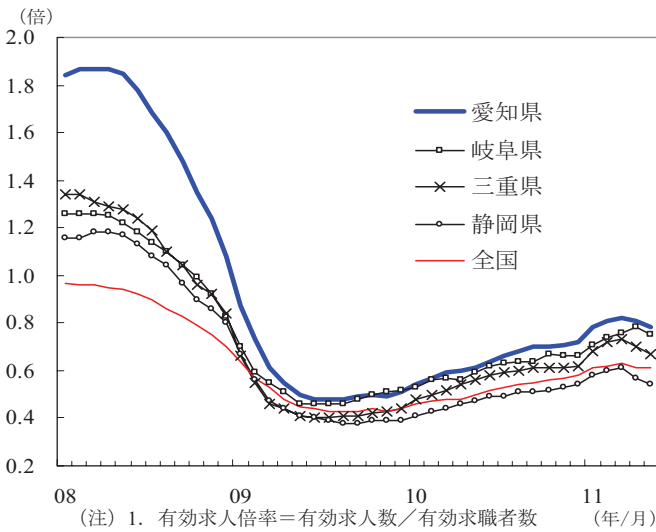
3. 家計部門の動向

(1) 雇用

雇用の改善は大震災で一旦途切れた形に

東海地域の雇用情勢は、リーマンショック後の緩やかな改善状況が大震災で一旦途切れた形となった。5月の有効求人倍率に関し直近ピークからの変化幅をみると、愛知は0.78倍でピーク比▲0.04ポイント、岐阜は0.75倍で同▲0.03ポイント、三重は0.67倍で同▲0.06ポイント、静岡は0.54倍で同▲0.07ポイントとなった（第18図）。

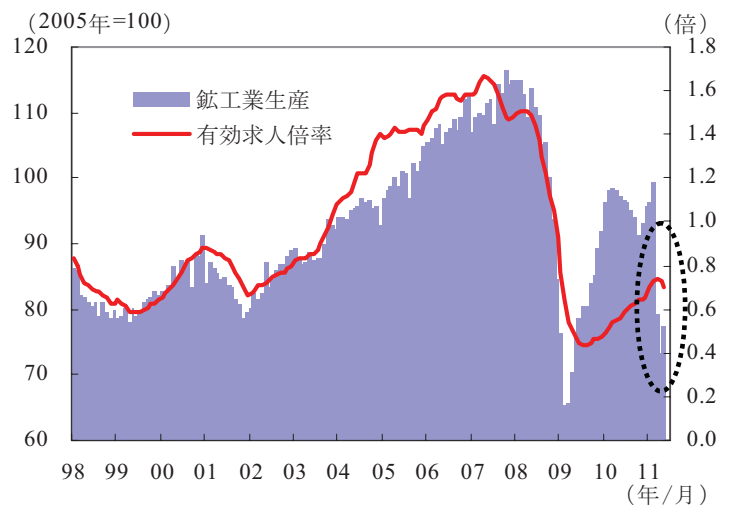
第18図：有効求人倍率



(注) 1. 有効求人倍率=有効求人数/有効求職者数
2. 季節調整値
3. 東海は愛知、岐阜、三重、静岡の4県

(資料) 厚生労働省「一般職業紹介状況」、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19図：鉱工業生産と有効求人倍率（東海）



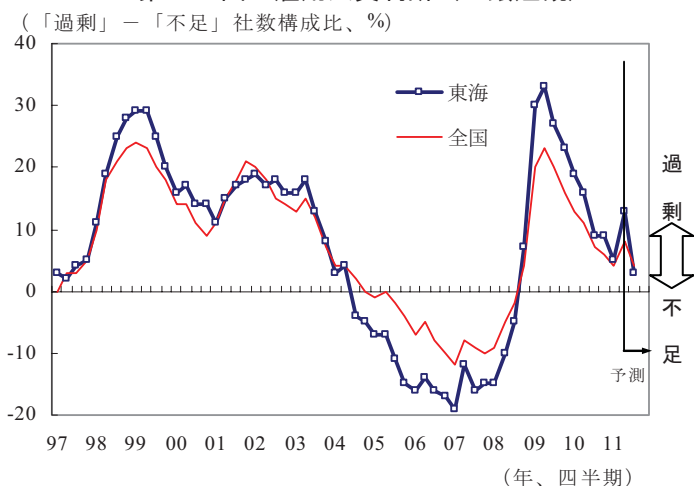
改善の足踏みは一時的とみられる

もともと、この調整は大震災による生産の大幅な落ち込みによる影響であり、生産が急速に回復するに従って有効求人倍率も再び改善トレンドに回帰しよう（第19図）。日銀短観（6月調査）をみても（第20図）、雇用人員の過剰感は薄れる方向に転じ、結局震災前の低下トレンドに沿った形になりそうである。

自動車産業で期間従業員の雇用が再開される

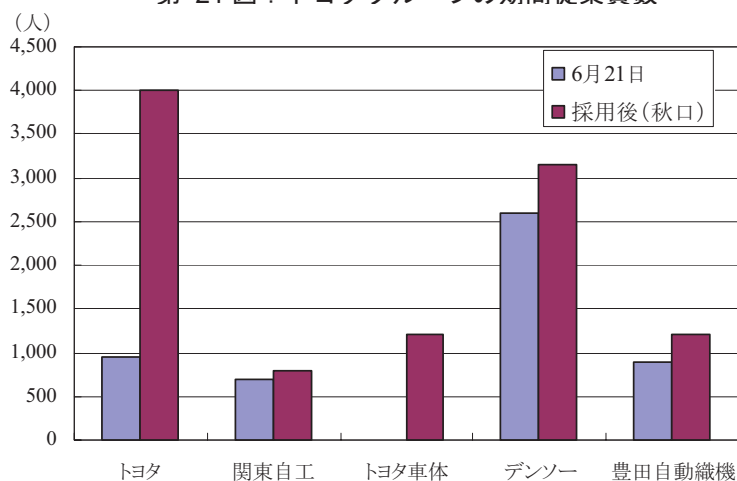
実際、6月下旬には今秋以降の増産に備え、大手完成車・部品メーカー各社一斉に1年半ぶりとなる期間従業員の新規採用を再開した（第21図、「東海経済レポート6月号トピックス」参照）。

第 20 図：雇用人員判断（日銀短観）



(資料) 日銀名古屋支店「短観」、日経新聞他各種報道より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 21 図：トヨタグループの期間従業員数



(2) 個人消費

震災により大きく
下押ししたが、跛行
色が大きい

東海地域の個人消費は、大震災の影響により大きく下押しした。ただ、品目によって跛（は）行色が大きく解釈には注意が必要である（第 22 図、第 23 図）。不要不急の商品である衣服が震災で大きな落ち込みをみせたが、景気悪化の際に一般的には不調となる家電販売額は急速に戻り、堅調といえる。これは、地デジへの完全移行（7 月 24 日）に伴うテレビ需要が底堅いことに加え、扇風機などの省エネ家電に対する購買意欲が刺激されたものとみられる。自動車販売は前年比半減と極端に落ち込んだが、(エコカー補助金終了に伴う反動減トレンドの中にあるとはいえ、) この落ち込みの大半は自動車工場の稼働率大幅低下から受注活動を抑制せざるを得なかったことが主因であろう。

7-9 月期の急速な
持ち直し後、短期的
にはやや調整か

先行きに関しては、4 月時点の見通し同様 7-9 月期には 4-6 月期の大幅な落ち込みからは急速に持ち直し、その後秋前後には、地デジ商戦の終了に伴うテレビ販売の反落、暑さ対策家電・商品販売の反動から短期的な調整となる可能性が高い。ただし、生産の落ち込みが短期間で終了することから雇用・所得環境は緩やかながらも改善トレンドを維持すると見込まれ（第 24 図）、個人消費は基本的には緩やかな回復傾向を続けよう。年度全体を通してみれば、前年比でマイナスに陥る状況は避けられると見込まれる（冬のボーナスに関しては、上期業績が一時的に悪化することを受けてやや減少し、短期的だがマイナスに働くリスクがある）。

生産の急回復から
雇用環境も好転し
プラスの貢献へ

また消費者マインドに関しても、6 月の景気ウォッチャー調査をみる限り全国では大震災前の水準を超えるまで急上昇するなど、明るいものとなっている（第 25 図）。生産の急速な戻りに対する期待が確かなものになってきたことや、夏物衣料・暑さ対策商品の需要を押し上げる猛暑の気配がプラスに働いたようである。調査アンケートでは浮かび上がっていない

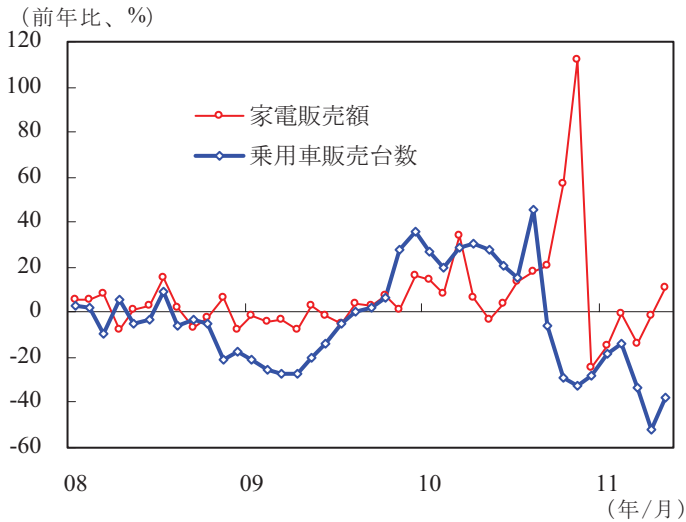
マインドは震災前
の水準にまで急回
復

が、(近い将来での増税と電力料金の大幅値上げは確実と見込まれる中で)ここまで急速かつ大幅なマインドの好転を生じた大きな理由のひとつとしては、「消費を自粛することは震災被害にあった地域・人々にとってはマイナスで、震災被害地域以外の人々がお金を使うことは震災被害地域の復興・復旧に資する」という理解が広がったこともあるのであろう。

電力不足は、(今年)は季節商品の販売にとってプラスに貢献

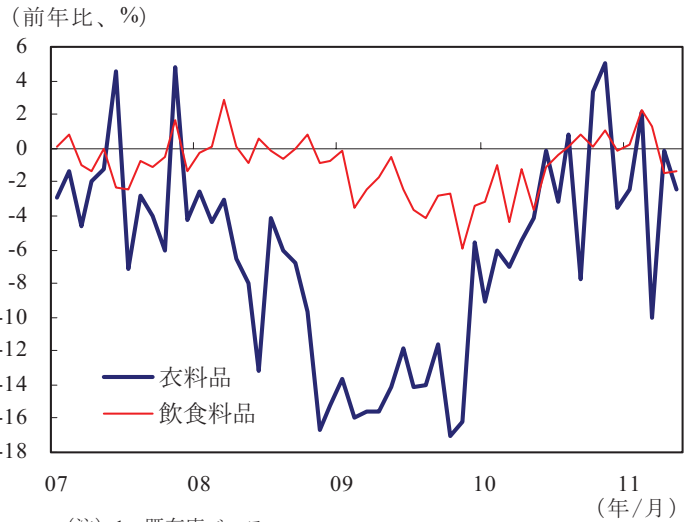
電力不足の消費に対する影響に関しては、暑さ対策を迫ることになり、結果的にプラスに働いている。電気に頼った快適生活を見直す必要が生じていると理解するならば、夏ほどではないにしても、冬場も(省電力型の)寒さ対策商品・季節商品が通常の年以上に売れる可能性がある。自動車販売に関して、注残を消化するタイミングで急速に落ち込み幅を縮小させると期待される。

第 22 図：耐久消費財の販売動向（東海）



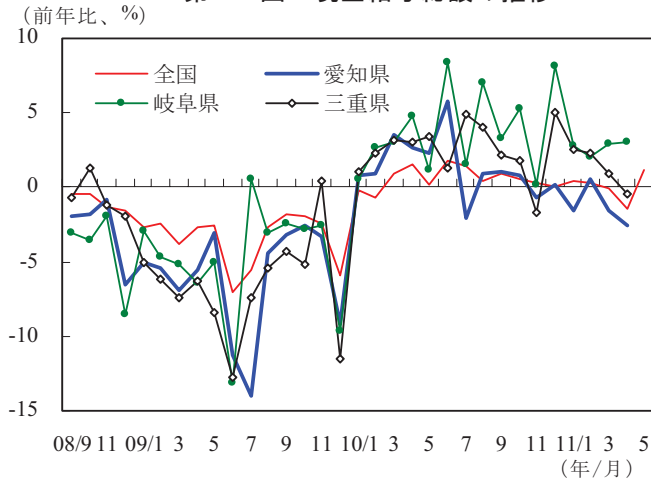
(注) 1. 家電販売額は愛知・岐阜・三重・静岡・富山・石川・三重・長野。
2. 乗用車販売台数は愛知・岐阜・三重。軽自動車を含む。
(資料) Gfk Japan、日本自動車販売協会連合会「自動車登録統計情報」
全国軽自動車協会連合会「軽自動車新車販売」より
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 23 図：大型小売店販売額（東海）



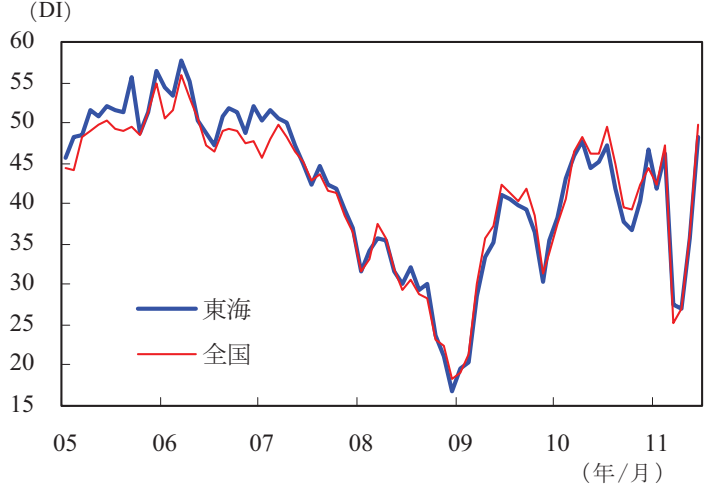
(注) 1. 既存店ベース
2. 東海は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県
(資料) 中部経済産業局「管内大型小売店販売概況」より
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 24 図：現金給与総額の推移



(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：現状判断 DI (家計) の推移



(資料) 内閣府「景気ウォッチャー調査」より
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

(3) 住宅着工

住宅着工は大震災の影響により3月以降弱含み

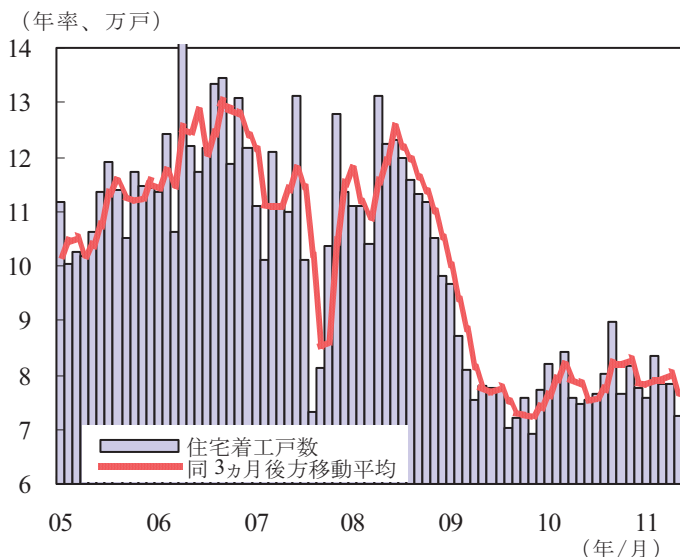
年後半には、緩やかに持ち直す見込み

東海地域の住宅着工は、大震災前までは低水準ながら持ち直しの動きがみられていたが、大震災の起こった3月以降は弱含んでいる（第26図）。利用関係別にみると（第27図）、特にマンションの落ち込み幅が大きい。背景としては、リーマンショック前に仕入れたコスト高の土地が分譲価格の高止まりをもたらす一方、平均収入が低下し年収倍率が上昇、割高感があることも一因のようである。

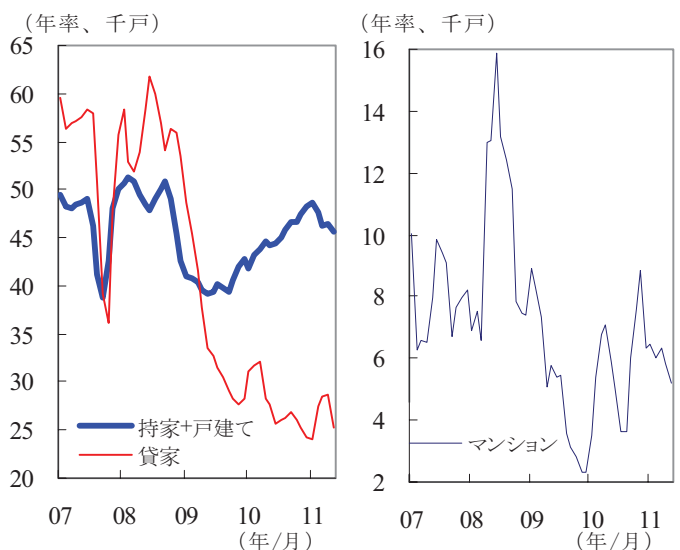
先行きに関してだが、一部部材の供給問題が落ち着きを取り戻しつつあることや、生産の急速な持ち直しにより雇用環境が改善、先行きに関する不透明感も薄れることから、年後半には持ち直すとみられる。新聞報道によると、もともとの期限である12月末に先立って予算を使い切る可能性があったフラット35金利優遇措置が来年度以降も継続（優遇幅と借入比率は低下）される模様であり、景気対策終了後の反動減リスクも薄れよう。マンション販売に関しては、今後は人気の高い名古屋市東部においてタワーマンションや大規模マンションの分譲が本格化することから、これらの販売状況が鍵を握ってこよう。

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、という点が引き続きマイナスに働こう。

第26図：新設住宅着工戸数（東海）



第27図：新設住宅着工戸数（東海・季節調整値）



（注）東海は愛知、岐阜、三重の3県。季節調整値は当室試算。右図は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

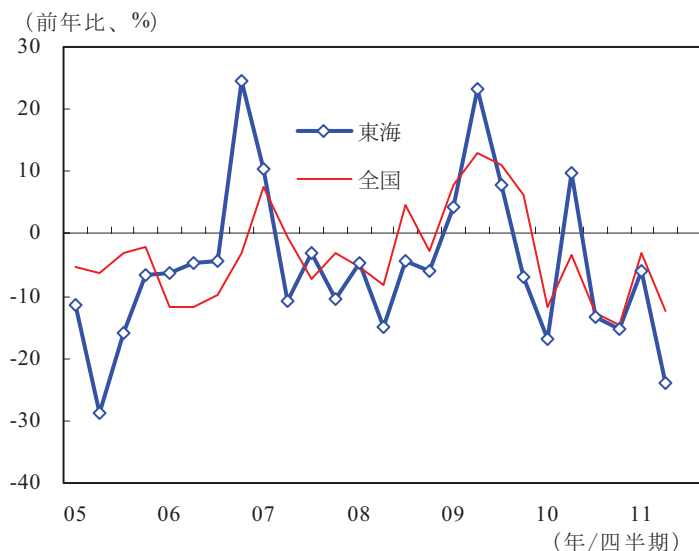
4. 公共投資

公共工事は減少傾向で推移

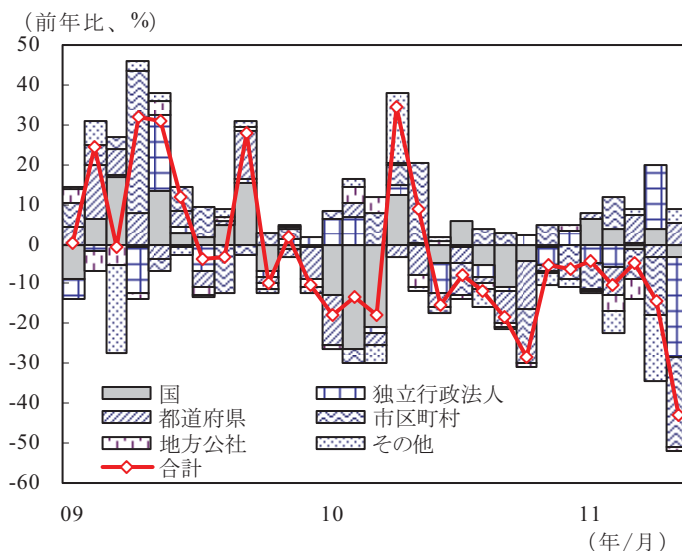
東海地域の公共投資について公共工事請負金額の推移をみると、2010年4-6月期をピークに減少傾向で推移し、足元はその減少幅も大きなものとなった（第28図）。特に2011年度に入ってから、統一地方選挙（議会議員選挙+一部の市長選挙）による実質的な予算策定遅れの影響もあったとみられ、市区町村の落ち込み幅が際立っている（第29図）。

先行きに関してだが、県レベルでは6月の（肉付け）補正予算で財政調整基金の大幅取崩しなどにより公共投資の予算を確保したことから、景気に減速感のある上期に発注を前倒しする努力をすると見込まれる。しかし、それ以外の行政主体は財源確保が厳しく、公共投資全体としては今後も抑制基調が続くと見込まれる。

第28図：公共工事請負金額



第29図：公共工事請負金額（東海）



(注) 東海は愛知、岐阜、三重の3県。第28図の直近四半期は、4月・5月の平均
 (資料) 北海道建設業保証㈱、東日本建設業保証㈱、西日本建設業保証㈱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

<トピックス>

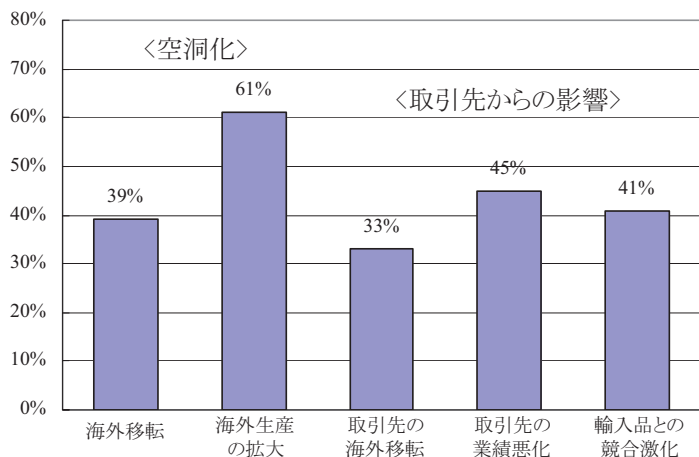
➤ 1. 日本自動車産業の空洞化圧力の強まりと韓国 FTA の状況

経済産業省は6月15日、「日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会」の中間取りまとめを公表した（同研究会は、自動車業界に加え部素材産業の経営層、有識者から構成されている）。日本産業は、従来「五重苦（為替、法人税、労働環境、環境制約、交易条件（EPA等）」を背負ったハンデレースを強いられていたが、震災により電力供給制約が加わり「六重苦」になったとの認識の下、具体的には、①震災後の日本社会において自動車が果たすべき役割と課題、②サプライチェーン寸断問題等から学び取るべき教訓、リスク低減と競争力強化の両立を目指した今後の官民の取組課題、③国内産業空洞化の回避に向けた取組課題、などの切り口から検討が行われた。

その検討結果（取りまとめ）のうち、以下では（喫急の課題かつ中長期でも重要となる）③に関してその紹介と補足を行う。

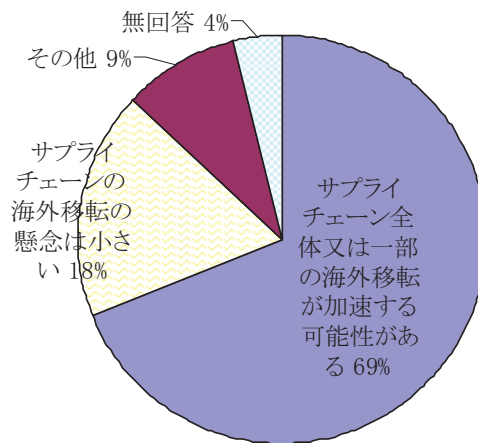
これまで本稿でも繰り返し指摘してきたように、数年来にわたる円高の進行（第30図）や縮小する国内自動車市場、競争が激化している新興国市場獲得のためのコストダウン要請などを背景に、国内空洞化圧力は強まる一方であった。そうした中今回の東日本大震災が発生し、これまでのように完成車を中心とした海外移転だけではなく、サプライチェーンそのものの海外移転が加速する可能性を懸念する声が強まっている（図31図）。

第30図：為替の影響に関するヒアリング結果



（注）1ドル85円の円高が継続した場合の対応を国内企業にヒアリングした結果
（資料）経済産業省「円高の影響に関する緊急ヒアリング」（2010年8月）より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第31図：震災による海外移転の可能性に関する調査結果



（資料）経済産業省「東日本大震災後のサプライチェーンの復旧復興及び空洞化実態緊急アンケート調査」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

こうした国内空洞化の回避に向けて重要と指摘されているひとつが「EPA（経済連携協定）/FTA（自由貿易協定）の推進（＝国際的な競争条件のイコルフッティング）」である。本稿でも韓国自動車メーカーは為替安の効果だけでなく、デザインや技術力の向上により日本自動車メーカーの最大のライバルになったことを従来から指摘してきた。その後ろ盾となる韓国政府は、日本政府の TPP（環太平洋戦略経済連携協定）交渉が停滞している間、7月から EU との間で FTA 暫定適用を開始。また米韓 FTA も、7月中を目途に米国議会が批准する方向で審議に入っている。本中間取りまとめでは、韓国が FTA を大筋合意または交渉中の国・地域の市場規模は 4,100 万台に達するのに対し、日本はわずか 800 万台にとどまることを指摘し、輸出競争力の低下・国内空洞化を促進しかねないとの危機感を示している（図 32 図）。

第 32 図：日本と韓国の EPA/FTA 交渉相手国の自動車市場規模



（資料）日本経済の新たな成長の実現を考える自動車戦略研究会「中間取りまとめ」より転載

そこで、韓国を中心とした EU・米国との（将来的な）FTA 発効による（潜在的な）影響に関し、「ジェトロセンサー」2011年6月号「特集 世界の FTA アップデート」の記事を引用して紹介したい。

まず EU 地域における日韓製品の（現時点の）輸出競争力を、比較優位指数（以下 RCA 指数：下段参照）をもとに確認する。HS（関税分類番号）2 桁の主要な品目の状況を第 4 表に示す。

- ▶ A 国の i 財の世界における輸出競争力（RCA）は、 $(A \text{ 国の } i \text{ 財の輸出額} / A \text{ 国の輸出総額}) / (\text{世界の } i \text{ 財の輸出額} / \text{世界の輸出総額}) - 1$ によって算定される。世界への平均的な輸出比率と比較し、どのような財に比較優位があるかをみることができる。この数値が プラスであれば比較優位があり、マイナスであれば比較劣位にある。

第4表：主な品目のEUの輸入額と日韓の輸出競争力比較（2010年）

HSコード	品目	EUの輸入額(100万ユーロ)			RCA指数	
		日本	韓国		日本	韓国
32	染料・顔料など	4,274	674	78	2.6	△0.3
39	プラスチックおよびその製品	27,517	1,675	1,173	0.4	0.6
40	ゴムおよびその製品	14,092	1,310	812	1.1	1.2
54	人造繊維の長繊維・織物・ストリップ・これに類する製品	2,552	211	232	0.9	2.5
55	人造繊維の短繊維および織物	2,306	124	170	0.2	1.9
56	ウオッディング、フェルト、不織布および特殊糸並びにひも	1,135	80	32	0.6	0.1
59	紡織用繊維の織物類および工業用の紡織用繊維製品	1,059	44	94	△0.0	2.4
68	石、プラスター、セメント、石綿、雲母その他	3,128	198	83	0.5	0.0
70	ガラスおよびその製品	4,292	214	88	0.2	△0.2
73	鉄鋼製品	16,699	967	407	0.3	△0.1
82	卑金属製の工具、道具、刃物など	5,449	402	216	0.7	0.5
83	各種の卑金属製品	4,309	149	114	△0.2	0.0
84	原子炉、ボイラーおよび機械類並びにこれらの部分品	164,529	16,600	4,536	1.3	0.1
85	電気機器およびその部分品	179,541	13,451	13,385	0.7	1.9
86	鉄道用機関車・車両およびその部品	925	21	13	△0.5	△0.5
87	自動車およびその部分品	47,686	12,704	3,803	5.2	2.1
89	航空機および部品	22,027	685	6,516	△0.3	10.4
90	光学機器、写真用機器など	45,289	5,360	2,315	1.7	1.0
92	楽器並びにその部分品・附属品	1,050	162	18	2.6	△0.3

(資料) 「ジェットロセンサー」2011年6月号より転載

金額の大きいところでは、日本は「原子炉、ボイラーおよび機械類並びにこれらの部分品（HS84）」、「自動車およびその部分品（HS87）」などにおいて相対的に高い競争力を持つ一方、「電気機器およびその部分品（HS85）」、「航空機および部品（HS89）」などの品目では、韓国に劣後している。日韓の間で輸出競争力が拮抗している品目は、「プラスチックおよびその製品（HS39）」、「ゴムおよびその製品（HS40）」などである。

この「自動車およびその部分品」についてEUのCN関税分類8桁レベルで詳細に分析してみると、より細かい品目レベルでは競争力が拮抗しているものが多くみられる（第5表）。特に、金額面で大きいのが排気量1,500cc超2,500cc以下の乗用車で、日本からの輸入額（2010年）は25.8億ユーロに達する。一方韓国からの輸入額は12.5億ユーロで、日本の約半分にとどまるが、輸入単価は日本の4分の3程度で、2014年7月以降10%の関税が撤廃されると価格差は更に開き、日本製自動車の価格競争力は一層劣後することになる。

第5表：EU輸入市場において、日韓の競争力が拮抗する品目（CN8桁、2010年）

関税番号(CN)	品名	輸入額(100万ユーロ)		RCA指数		輸入単価(ユーロ)			EUの基本関税率(%)	関税削減スケジュール
		日本	韓国	日本	韓国	日本①	韓国②	単価比(①÷②)		
87033219	乗用車(排気量1,500cc超2,500cc以下)	2,577.2	1,248.8	9.1	7.2	16,990.7	13,389.4	1.3	10.0	3
87082990	自動車部品(その他のもの)	153.5	94.4	2.0	2.1	8,875.8	5,319.4	1.7	4.5	0
87085091	駆動軸	11.7	7.4	1.4	1.5	6,141.1	3,258.2	1.9	4.5	0
87088020	懸架装置およびその部分品(サスペンションなど)	44.7	19.1	13.3	9.2	3,976.8	5,426.4	0.7	3.0	0
87089120	ラジエーターおよびその部分品	3.8	2.7	9.5	11.8	13,734.0	12,598.9	1.1	3.0	0
87089310	クラッチおよびその部分品	10.6	7.9	8.4	10.7	7,764.8	5,921.4	1.3	3.0	0
87112093	二輪車(排気量125cc超250cc以下)	11.4	8.5	1.4	2.0	2,101.3	1,291.7	1.6	8.0	0

(注) 関税撤廃スケジュールの「0」は協定発効時に即時撤廃。「3」は発効から満3年後までに段階的に撤廃される

(資料) 「ジェットロセンサー」2011年6月号より転載

次に、米韓 FTA が発効した場合に日韓の対米輸出で変化が出そうな品目について確認するために、主要な品目について米国の標準的な税率と両国が占めるシェアをみしてみる（第 6 表）。

注目の自動車だが、米国の世界からの輸入のうち日本が約 28%、韓国が約 6%のシェアを占める。米国は乗用車に 2.5%の関税を課しているが、米韓協定発効後 4 年間は現行税率が維持され 5 年目に撤廃されることになっている。元々税率が低いことに加えて、しばらくは日本車も同じ競争条件下に置かれる。日本企業の現地生産体制が進んでいること、また日韓の平均輸出単価で見ると日本車の 2.04 万ドルに対し韓国車は 1.27 万ドルと両者間に大きな差がある（→棲み分けが出来ている可能性が高い）。これらを理由に、欧州とは違い関税の有無が輸出競争力を大きく左右する可能性は低いと考えられる。

第 6 表：米国の主要品目別輸入に占める日本、韓国のシェア（2010 年）

	HSコード	一般税率 (標準的な品目)	対世界輸入額 (100万ドル)	輸入シェア	
				日本	韓国
一般機械	84		249,674	9.9	3.7
ベアリング	8482	2.4~9.9%	2,195	27.2	2.8
電気機器	85		258,259	7.1	5.9
電動機、発電機	8501	0~6.7%	5,978	11.4	2.1
TV受像機(ブラウン管、液晶など)	852871~852872	0~5.0%	24,245	0.2	1.0
TV用部品	8529	0~4.0%	2,996	12.8	3.7
電線	8544	0~5.3%	12,257	1.8	0.9
輸送機器	86~89		204,867	21.4	4.7
乗用車	8703	2.5%	115,325	27.7	5.7
貨物自動車(ピックアップトラック)	8704	25.0%	11,708	3.7	0.0
自動車部品	8708	2.5%	42,118	17.2	6.1
鉄鋼	72~73	0%(最大12.5%)	48,125	6.2	5.1
化学品	28~40		214,302	6.0	1.9
プラスチック	39	6.5%	34,967	5.8	3.0
タイヤ	4011	0~4.0%	10,335	15.3	11.4
合成繊維	54~55	0~25.0%	3,559	5.1	8.2
時計	91	部品ごとの積み上げ(注)	3,743	20.1	0.2
総額			1,912,092	6.3	2.6

(注) 時計は、ムーブメント、ケース、ストラップ、電池など部品ごとに課税される。時計として平均すると 10%前後
(資料) 「ジェトロセンサー」2011 年 6 月号より転載

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せよう、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、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。