

# 経済マンスリー [東海]

～世界景気が急減速し、輸出の先行き悪化が懸念材料～

＜トピックス：輸出減少が東海経済に及ぼす影響と中部地域産業連関表の特徴＞

## 【概要】

足元までは順調な回復

東海地域の景気は、大震災の痛手からはほぼ抜け出しつつある。電力需要のピーク期も過ぎ、今夏に関しては中部電力管内の電力供給は大きな問題とならずに峠を越した。中部電力の発表では、今冬も大きな問題とはならない模様。また、消費者の自粛ムードは比較的短期で落ち着きを取り戻し、大幅に落ち込んだ消費は安定の兆しが強まっている。

自動車の下期国内フル生産の計画が維持されるかがポイント

主力産業である自動車の生産は、大震災によるサプライチェーン寸断の影響から失った世界各地でのシェア回復を目指し、各社ともに年度下期はフル生産が計画されている。背景には、新型環境車等、各社が販売の好調を期待する新型車の作り込み・投入計画もある。

超円高と欧米経済急減速の影響健在化がリスク

しかし、輸出依存度の高い東海経済にとって、1ドル=76円台の超円高と欧米の景気急減速により、輸出の腰折れ・投資再開の動きが頓挫するリスクの高まりを注視する必要がある。欧州ソブリン問題の深刻化などを受けた株安も生じており、企業収益の下振れや企業・消費者のマインド悪化を通じて、設備投資や個人消費の回復が遅れるリスクもある。

今後の輸出は、基調としては自動車生産の下期増産とともに改善傾向を維持すると見込まれる。ただ、海外経済の減速で、全体としては回復ペースの鈍化を余儀なくされる可能性が高い。長引く円高から、中小企業の製造拠点海外シフトによる国内生産の空洞化も懸念される。

欧州ソブリン問題の解決へ向けた政治スタンスの変化に注視が必要

当面、欧米の財政金融動向が焦点となろう。特に、ギリシャ緊縮財政計画の進捗や EU・IMF による同国向け融資の実行、EFSF 拡充の進捗が注目される。本質的には、ギリシャのソルベンシー改善（債務負担の削減）が欧州ソブリン・金融問題の鎮静化にとって重要であることから、足元で報道されているような投資家負担による同国債務の大幅削減や資本不足となる金融機関への資本注入が実行されるか否か、注視が必要であろう。

# 1. 景況感

短観（9月）の業況判断DIは足元大幅改善も、先行き頭打ち

自動車は先行き、9月比+16ptと引き続き改善が見込まれている

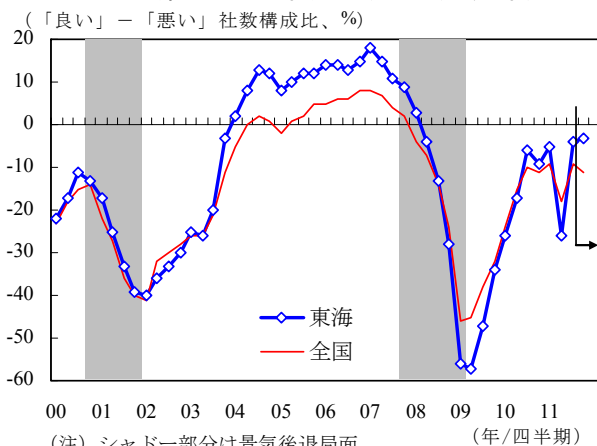
非製造業の回復力は弱い

日銀名古屋支店の短観（2011年9月調査）によると、東海地域の全産業ベースの業況判断DI（「良い」－「悪い」、社数構成比）は▲4pt（前回6月調査比+22pt）と大幅に改善した（第1図、第1表）。円高や世界景気減速の懸念はあるものの、先行き（12月）は▲3pt（今回調査比+1pt）と小幅な改善が見込まれている。

業種別にみると（第2図）、製造業では、当地域の主力産業である自動車（+12pt、前回調査比+83pt）が、サプライチェーン問題の解消を背景に大幅に改善した。先行きも+28pt（今回比+16pt）と引き続き改善が見込まれている。

一方、非製造業では、落ち込みの大きかった物品賃貸、運輸・郵便などが改善したものの、全体としては▲13pt（6月比+11pt）と反発力に欠ける。先行きも▲11pt（今回比+2pt）と小幅な改善にとどまる見込み。

第1図：業況判断DI（全産業）

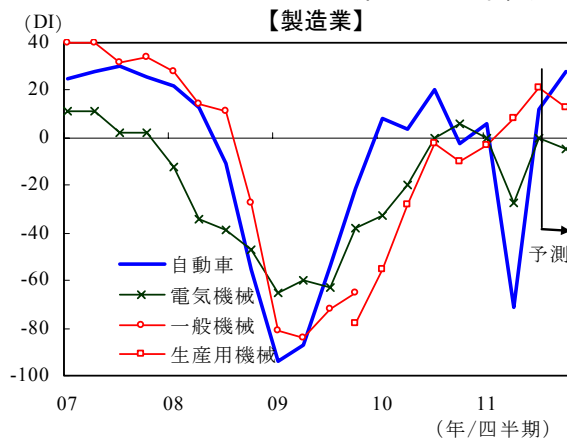


(注) シャドー部分は景気後退局面  
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第1表：業況判断DI（規模別・業種別）

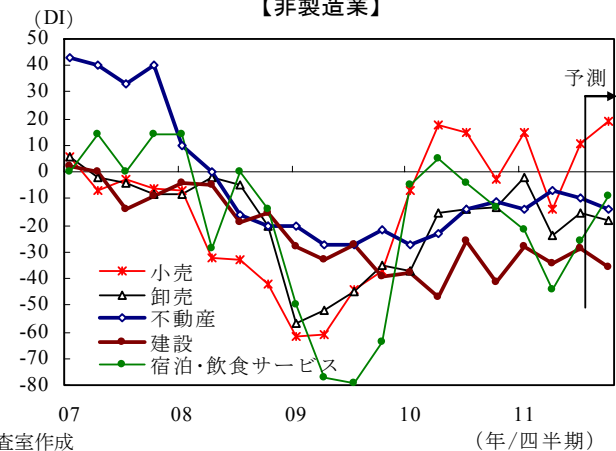
		10/09	10/12	11/03	11/06	11/09	11/12 (予測)			
							前期差	前期差		
全産業	全規模	東海 ▲6 ▲9 ▲5 ▲26 ▲4	(22)	▲3	(1)					
	全国	▲10 ▲11 ▲9 ▲18 ▲9	(9)	▲11	(▲2)					
製造業	大企業	東海	15	5	13	▲25	20	(45)	23	(3)
		全国	8	5	6	▲9	2	(11)	4	(2)
	中小企業	東海	▲7	▲7	▲6	▲29	▲4	(25)	▲8	(▲4)
		全国	▲14	▲12	▲10	▲21	▲11	(10)	▲12	(▲1)
非製造業	大企業	東海	5	2	1	▲15	▲3	(12)	0	(3)
		全国	2	1	3	▲5	1	(6)	1	(0)
	中小企業	東海	▲17	▲24	▲16	▲33	▲18	(15)	▲15	(3)
		全国	▲21	▲22	▲19	▲26	▲19	(7)	▲22	(▲3)

第2図：業種別の業況判断DI（東海）



(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

【非製造業】



(年/四半期)

## 2. 企業部門の動向

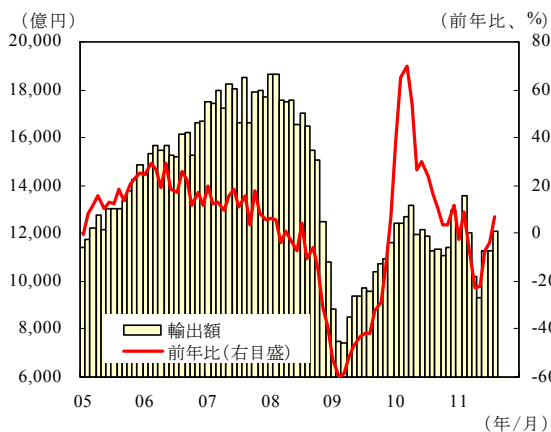
### (1) 輸出

輸出はサプライチェーン問題の解消を背景に、足元まで順調に回復

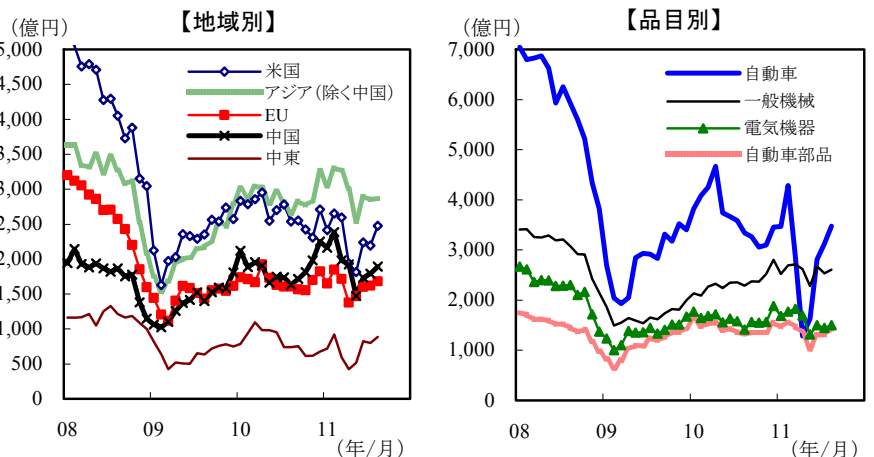
東海地域の輸出は、サプライチェーン問題解消を背景に足元は前年比プラスに転じた（第3図）。

地域別にみると（第4図）、中東向けが底堅さをみせる一方、インフレ圧力の高まりから金融引き締めにあるアジア向けが、中国を含めて戻りが鈍い。むしろ、景気が急減速している欧米向けの方が底堅い動きとなっている。品目別にみると、受注残が豊富だった工作機械を含む一般機械がほぼ震災前の水準を回復した。また、当地域の主要品目である自動車は大震災直後の落ち込みが最も大きかったが、その後急速に回復し、足元では震災前の水準に近づいてきた。

第3図：輸出額（東海）



第4図：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。第3図の輸出額と、第4図は当室による季節調整値。  
（資料）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

各国自動車市場も  
とりあえず底入れ  
か

この自動車について海外の販売動向をみてみると、東日本大震災の影響により海外向けの自動車用重要部品の供給も滞り日本メーカーだけでなく現地メーカーまで減産に追い込まれた結果、概ねどの地域も展示車や在庫車が枯渇し夏場までは販売が落ち込んだ（第5図）。足元の動きとしては、そうした状況からは回復傾向にあり、底割れ懸念はとりあえず薄れたようである。世界最大の市場となった中国では、昨年末の小型車減税と買い替え補助等の期限切れによる駆け込み需要の反動減と北京市で導入された渋滞対策のための新車購入制限もあり大幅な調整局面にあったが、夏前から緩やかな回復局面に入ったようである。ただし、関税率の問題等から新興国向け完成車の輸出規模は小さく、従来から欧米依存度が高い（第6図）。欧米市場の販売動向が完成車輸出の動向を左右することとなる。一方、自動車部品に関しては、新興国現地生産向けが牽引役となっているため、中国をはじめとしたアジア自動車市場の回復・成長が鍵を握ろう（第7図）。

完成車輸出は欧米  
市場が、  
自動車部品輸出は  
新興国市場の回復  
が鍵となる

リスクは、海外経済急減速と長引く円高の影響による輸出・生産回復の失速等

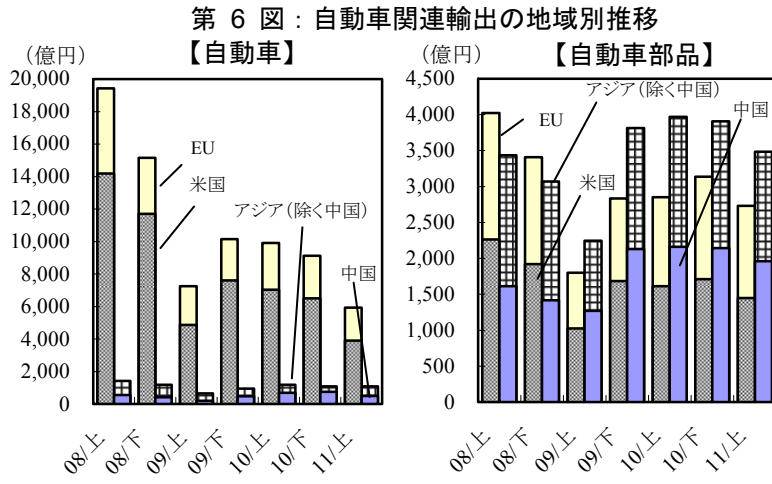
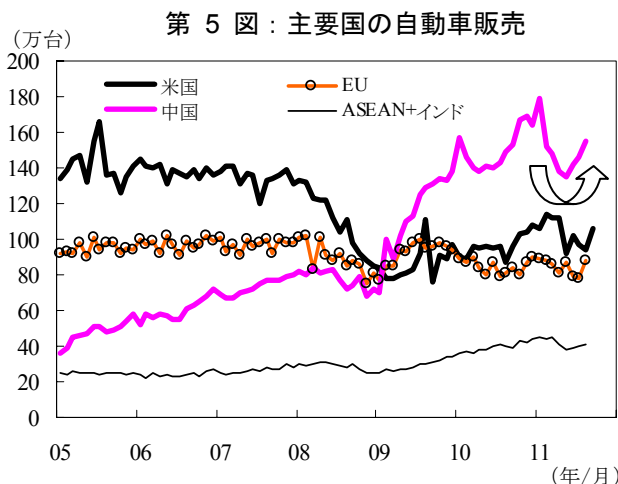
輸出全般の先行きについては、海外経済の急減速や円高の影響が懸念される。

米国では住宅市場や雇用、個人消費の回復が遅れているほか、欧州ではギリシャに端を発した南欧諸国のソブリン問題が深刻化し、金融市場の緊張が実体経済に波及し始めている。さらに各国の緊縮財政政策スタンスが景気下押し圧力として働き続けるとみられる。また、リーマンショック後世界経済の回復を牽引してきた中国は、インフレ圧力抑制のための金融引き締めによって、インフラ構築分野や製造業が減速している。このように海外経済が減速するなかで、わが国では急速な円高が進んだことから、来年初にかけて、当地域の輸出に強い下押し圧力がかかり続けるであろう。

こうした下押し圧力が強い中で、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。

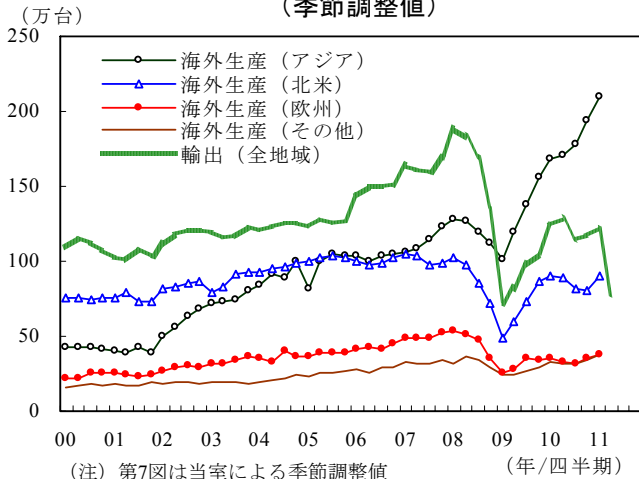
長期的には、自動車産業の海外生産シフト、国内製造業の空洞化が懸念される

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（低燃費）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となった。北米市場ではこの4年間強でシェアを倍増した（第8図）。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、10月12日に米国上下院でFTA実施法案が可決された。月内にも韓国側の批准手続きを終え、来年1月の発効となる見込み。足元70円台の超円高水準では、価格競争上、完全に不利な水準といえよう。自動車メーカーが日本での完成車生産を維持しようとしても、結局、コスト低減のために海外で生産された部品の使用率を引き上げざるを得ず、これまでは海外生産シフトを躊躇していた中小部品メーカーの海外進出・移転を決断させるリスクがある。



(注) 1. 第5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

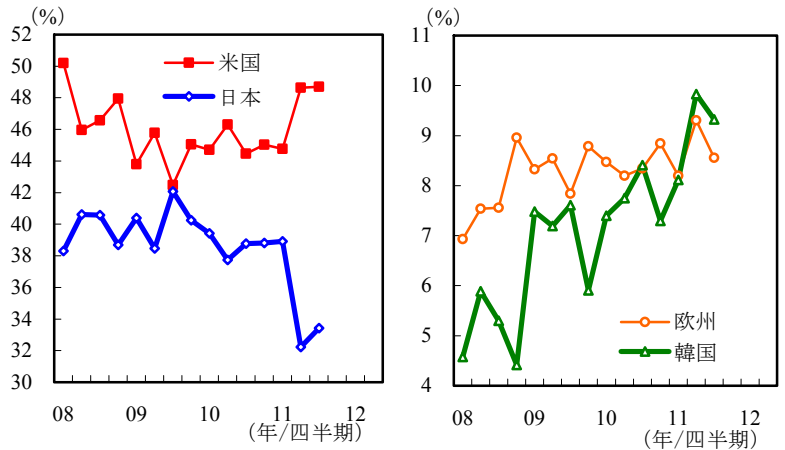
第 7 図：日本の自動車メーカーの海外生産と輸出  
(季節調整値)



(注) 第7図は当室による季節調整値

(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 8 図：米国における各国メーカーの市場シェア



## (2) 生産

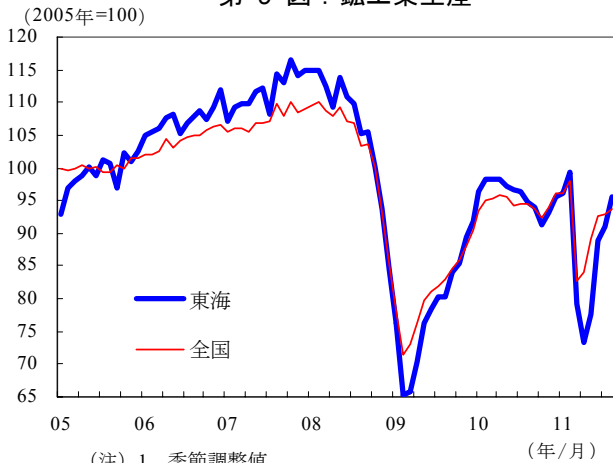
生産は足元まで急速に回復するが、自動車以外の回復力は弱い

東海地域の生産は、足元までは順調な回復を遂げてきた(第9図)。業種別にみると(第10図)、主力の輸送機械は、大震災によるサプライチェーン寸断の影響が直撃し最も落ち込みが大きかったが、足元までは急速に回復し、大震災直前の高い水準を回復した。電気機械もほぼ同様の展開である。しかし、景気動向を敏感に反映する電子部品・デバイス、テレビやPC等の在庫調整が長引いていることなどを背景に、大震災後の落ち込みからの回復がみられない。工作機械を含む一般機械は2009年初以来順調に回復を続けていたが、足元は頭打ちとなっている。注残を消化する一方で、景気急減速を受けた受注の減少が影響を及ぼし始めた可能性がある。

自動車以外の業種で回復力が弱く、波及効果の大きい自動車が増産計画を維持できるかが焦点に

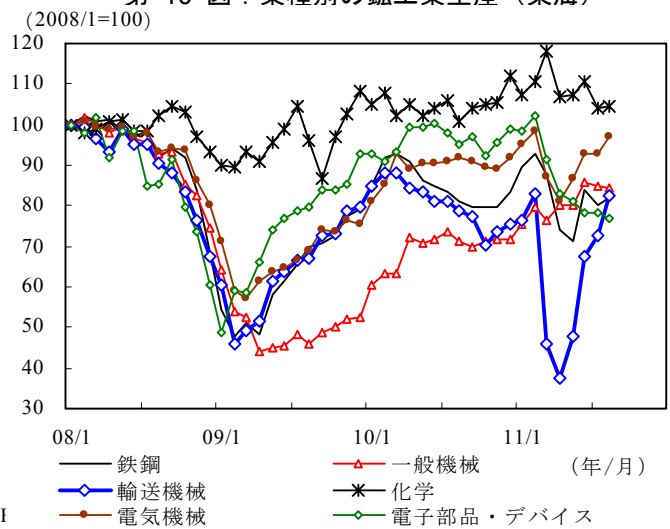
10月以降の自動車生産だが、新車の作り込みもあり年内はフル生産が維持されると見込まれる(第11図)。しかし、欧米を中心とした景気の減速と円高による競争力の低下で、2012年1-3月期以降の生産計画が維持されるかが焦点となる。当地域では、自動車や自動車部品が生産全体に占めるウエイトが大きく、また、自動車の生産は波及効果も大きい(第12図、第13図：トピックス参照)。このため、仮に生産の下方修正が行われる場合には、当地域の生産は一時的に全国以上の大幅な減少を余儀なくされよう。

第 9 図：鋳工業生産

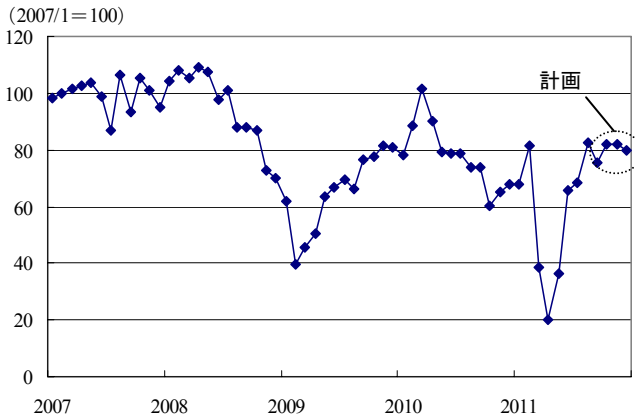


(注) 1. 季節調整値  
2. 東海は愛知、岐阜、三重の3県  
(資料) 中部経済産業局「管内鋳工業の動向」等より三菱東京UFJ

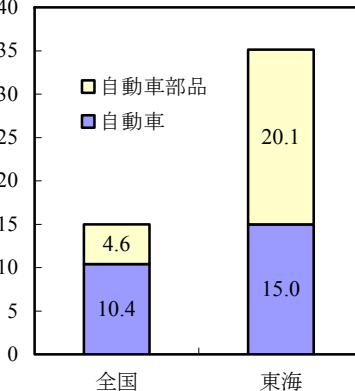
第 10 図：業種別の鋳工業生産（東海）



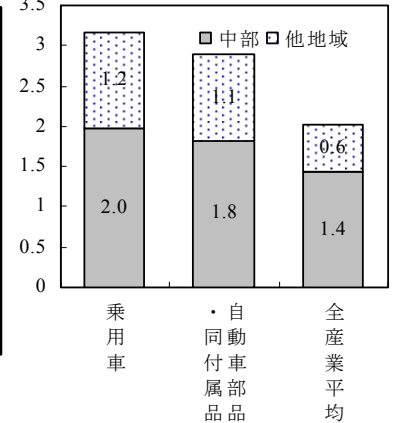
第 11 図：中部自動車メーカー生産計画



第 12 図：鋳工業生産のウエイト（2005年）



第 13 図：波及効果



(注) 1. 第11図は中部地区大手自動車メーカーの月次生産実績と年内生産計画。当室による季節調整値だが、大震災後電力需給の逼迫に対応するために導入された例年と異なる稼働日パターンは調整されていない。  
2. 東海は愛知、岐阜、三重の3県。中部は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県。  
3. 第13図は、中部地域において1単位の最終需要が増加した場合の中部地域及び中部以外の地域への波及効果の大きさを示す。他地域への波及は、全国の波及効果（列和）から中部地域の波及効果（列和）を引いた簡易なもの。中部版は2005年中部地域産業連関表53分類、全国版は2009年名目延長産業連関表53分類。  
(資料) 中部経済産業局「管内鋳工業の動向」、経済産業省「地域間産業連関表」等より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### (3) 設備投資

日銀短観の2011年度設備投資計画は前年比+9.5%と6月調査とほぼ同じ

しかし、円高による輸出採算の厳しさに鑑みると、国内設備投資が抑制される可能性がある

日銀短観（9月調査）によると（第2表）、東海地域の2011年度の設備投資計画は前年比+9.5%と2年連続の増加が見込まれている。しかし、先行指標とされる金属工作機械受注をみると、リーマンショック後の急落した水準から緩やかに回復が進んでいたが、これまで回復を牽引していた海外受注が大きめの調整となっており、注意が必要な状況にある（第14図）。

製造業の生産設備の過不足感をみると、生産・輸出の持ち直しを受けて、設備の過剰感は急速に薄れた（第15図）。ただし、在庫補充のための自動車増産が一服すると、この改善は小休止する可能性がある。加えて、足元の大幅な円高は、これまで逡巡していた中小企業の海外進出を加速させ、国内の設備投資を抑制する要因となりうる。

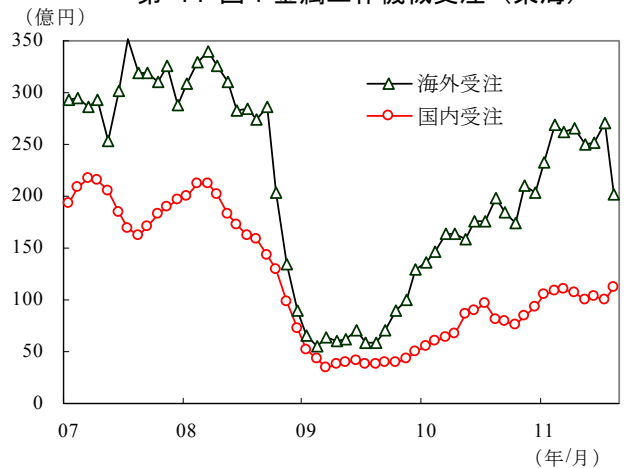
円高による輸出採算の厳しさに鑑みると、国内での設備投資に対するマインドは高まりにくく、設備投資は当面、様子見される可能性がある。

第2表：設備投資の伸び（日銀短観）

	東海			全国		
	全産業			全産業		
	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	4.4	3.3	5.3	▲2.2	▲1.4	▲2.6
2011年度 (計画)	(9.9) 9.5	(12.8) 12.7	(7.4) 6.7	(4.3) 4.3	(12.1) 13.5	(0.0) ▲0.7

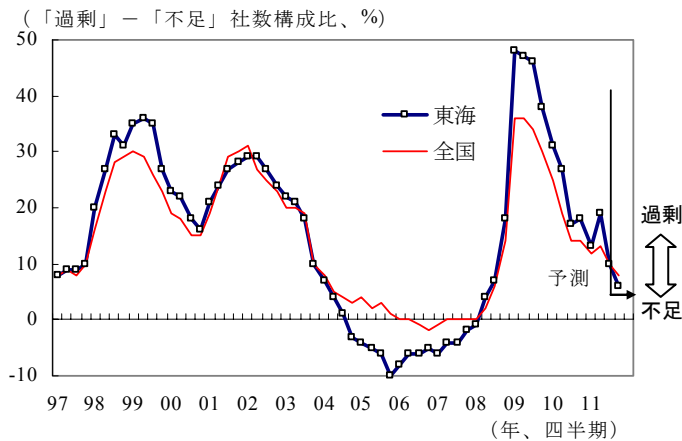
(注) ( )内は前回6月調査  
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第14図：金属工作機械受注（東海）



(注) 中部経済産業局内の主要8社を対象。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15図：製造業生産設備判断（日銀短観）



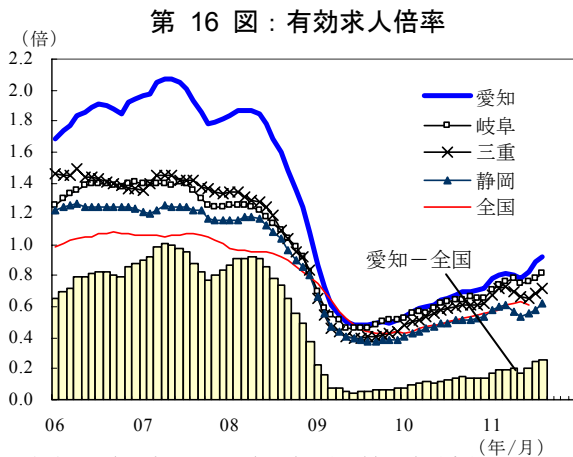
(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### 3. 家計部門の動向

#### (1) 雇用

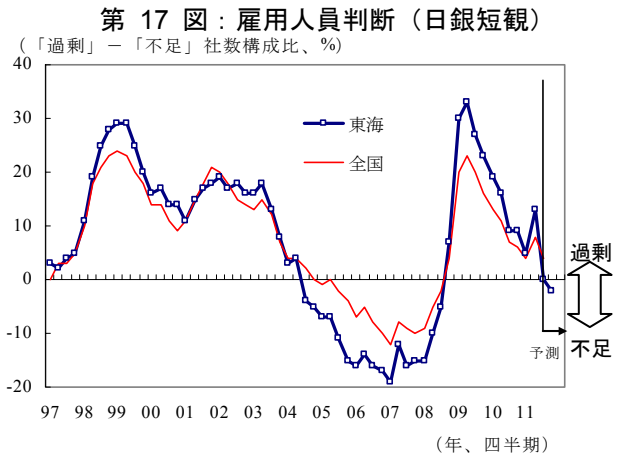
雇用情勢は大震災をはさんで緩やかに改善

東海地域の雇用情勢は、緩やかに改善している。8月の有効求人倍率をみると（第16図）、自動車産業回復の大きい愛知県は0.92倍と2008年12月以来の高水準となった。岐阜（0.82倍）、三重（0.72倍）、静岡（0.62倍）も回復が進んできた。雇用判断についても、不足に転じた（第17図）。ただし、先行きについては、輸出・生産の減速感が短期的に強まる可能性があり、雇用の改善ペースも鈍る可能性が高く、注意を要する。



(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」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

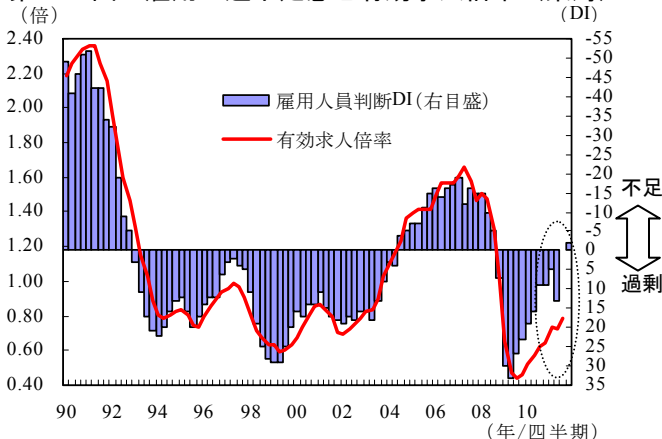


(資料) 日銀名古屋支店「短観」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

企業の新規雇用へのスタンスは依然慎重

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が鈍く、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18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、リーマンショック後の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などを背景に求人、応募ともに慎重になっている面もあると考えられる。

第18図：雇用の過不足感と有効求人倍率（東海）



(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



## (2) 個人消費

個人消費は全体として持ち直してきた

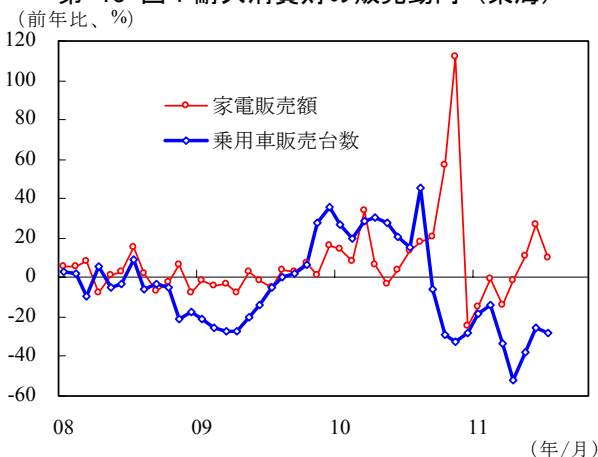
東海地域の個人消費は、大震災をきっかけとする節電意識の高まりや、生産の急速な戻りによる雇用・所得環境の改善によって、省エネ家電・グッズ等を中心に、全体として持ち直してきた。

今後は、短期的には地デジへの完全移行に伴う特需の反動減でテレビを中心とする家電販売は軟調に推移すると見込まれる（第19図）。一方、自動車は、大震災後の生産縮小による極度の在庫不足から抜け出し、積み上がった注残の消化と新型環境車投入をきっかけとするペントアップデマンズの健在化が期待されよう。大型小売店では、夏場に掛けて好調だった節電グッズや備蓄品等の需要が一巡し、反動がみられる可能性がある（第20図）。

短期的には地デジ・節電特需の反動や、企業収益悪化による所得悪化の影響に注視が必要

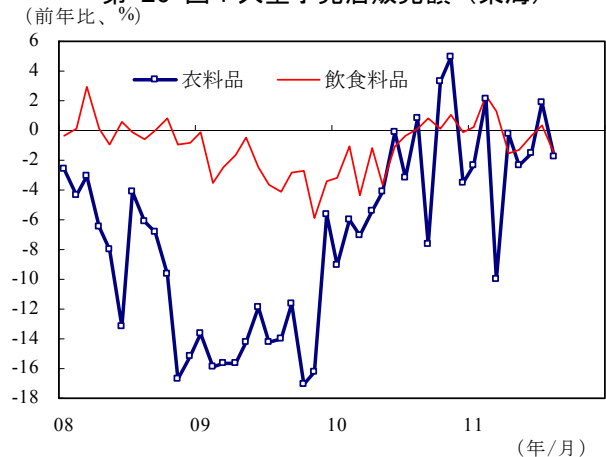
先行き、個人消費のベースとなる雇用・所得環境は、緩やかながらも改善が続くとみられる。ただし、長引く超円高の影響等で製造業中心に短期的に企業業績が悪化する（下方修正される）と見込まれ、冬の賞与が減少し個人消費の下押し要因とならうか注意を要する。

第19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

第20図：大型小売店販売額（東海）



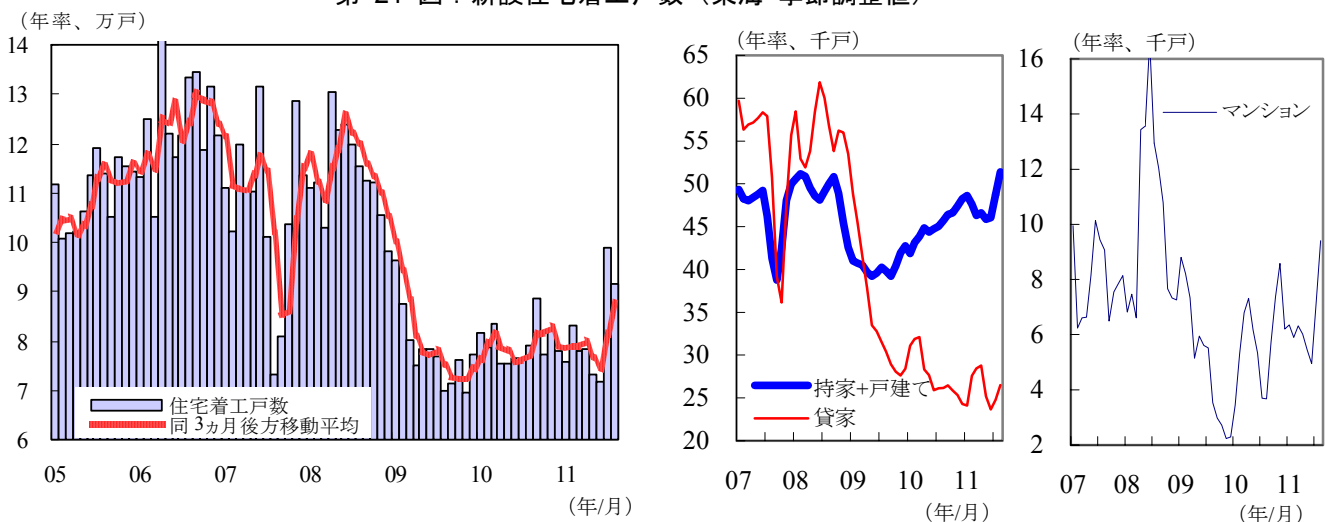
(注) 1. 既存店ベース  
2. 東海は愛知、岐阜、三重、富山、石川の5県  
(資料) 中部経済産業局「管内大型小売店販売概況」より  
三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

### (3) 住宅着工

貸家を除くと、基調としては改善傾向

東海地域の住宅着工は、大震災後弱含みで推移していたが、7月末の住宅エコポイント期限切れを前にした駆け込み需要もあり7月は前年比大幅増となった(第21図)。利用関係別にみると、持家・戸建て系は、雇用・所得環境の改善や景気対策(住宅取得資金の贈与税非課税枠の拡大等)の下支えにより、持ち直し傾向が続いている。分譲マンションは、変動が大きいものの、傾向としては回復傾向にあるようだ。注目された名古屋市東部のタワーマンションや大規模マンションの分譲も、本格化し始めた。一方、貸家は、リーマンショック以前に高水準の着工が続いて過剰感が強い上、個人の住宅購入を対象とする住宅ローン減税等の景気対策の恩恵が受けられないため、底ばいで推移している。

第21図：新設住宅着工戸数(東海・季節調整値)



回復ペースは当面緩やか

短期的には住宅エコポイントとフラット35Sで振れやすい展開か

雇用・所得環境の本格的な回復にはしばらく時間を要するとみられ、住宅着工の回復ペースは当面、緩やかなものにとどまる公算が大きい。そうした中、年内は住宅エコポイントやフラット35Sの期限切れ(前の駆け込み需要と反動減)と復活のタイミングで短期的に振れやすい展開になると想定される(第3、4表)。下振れリスクとして、円高・株安に伴う消費者のマインド低下や、2012年以降の一部景気対策の縮小(住宅ローン減税及び住宅取得資金の贈与税非課税枠の一部縮小)に注意を要する。

第 3 表：住宅エコポイントの制度概要

予算額		終了済み	新規復活
		2400億円	1千億円超
補助額	新築	最大30万円	被災地 最大30万円 その他 最大15万円
	リフォーム	最大30万円	最大30万円
工事対象期間		平成21年12月～ 平成23年7月末	第3次補正予算 通過後？

(資料) 各種報道より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

第 4 表：フラット 35S の制度概要

予算額	終了済み	現在(9月末以降)	新規復活
			1600億円
適用金利	1.0%	0.3%	被災地 1.0% その他 0.7%
適用期間	当初10年間		当初5年間
申請期間	平成22年2月～ 平成23年9月末	現在	第3次補正予算 通過後？

(資料) 各種報道より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

## 4. 公共投資

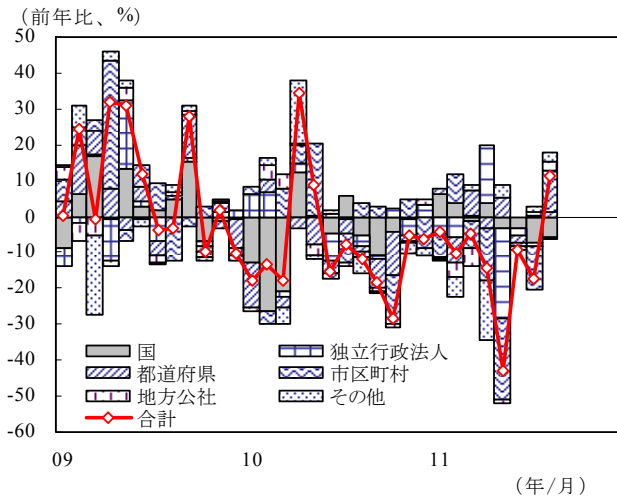
足元の公共工事は短期的に持ち直し

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、大震災の混乱で予算編成方針が遅れた影響もあり5月にかけて前年比で急減したが、6月以降は急速に回復。大震災の影響で生産が大幅に縮小し景気対策としての意図から前倒し執行の動きが健在化したようだ(第22図)。

中期的には抑制基調が続くと見込まれる

もともと、年度初からの進捗度合いが全国より低いことをみてもわかるように(第23図)、大震災からの復興・復旧予算は震災地中心になるとみられることから、東海地域の公共投資は今後も抑制基調で推移すると見込まれる。

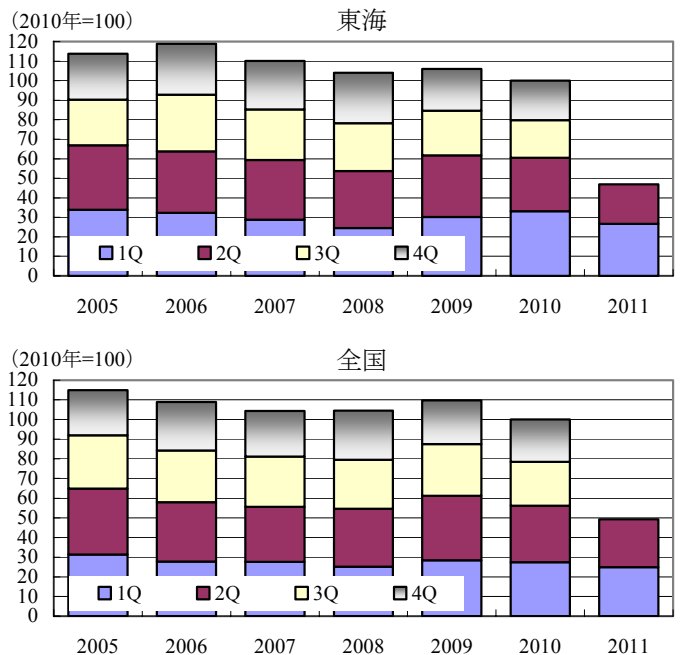
第 22 図：公共工事請負金額（東海）



(注) 1. 東海は愛知、岐阜、三重の3県。  
2. 第25図の2011年3Qは7-8月の2ヵ月分。2ヵ月分の前年比から割り戻して3ヵ月換算した。

(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 23 図：公共工事請負金額の進捗（東海と全国）



## <トピックス>

### ➤ 1. 輸出減少が東海経済に及ぼす影響と中部地域産業連関表の特徴

海外経済の顕著な減速と円高の急速な進行が、ようやく増加に転じた日本からの輸出を圧迫し、国内経済（・東海経済）全般の回復力を弱めることが懸念される。以下では、日本全体における東海地域の産業・経済構造を振り返りながら、輸出減少の影響を整理する。

まず、日本全体における全般的な影響だが、「経済レビュー『我が国の輸出を取り巻く情勢の変化について』平成23年9月16日」号にあるように、日本の輸出数量は所得弾性値で1.0、為替レート弾性値として▲0.2を持つと試算された（同号参照）。従って、日本の輸出には合計で▲3%以上の下押し圧力がかかっていることが示唆されている。その結果、波及効果の大きさを踏まえると輸出需要の1%（6004億円）減少（53分類の各品目がそれぞれ1%減少すると想定しており、実際に起こる需要減少のミックスは考慮していない）は、その約2.2倍となる1兆3149億円の生産減少をもたらす（2009年簡易延長産業連関表時価ベース：同レビューは2005年価格ベースの分析に基づいているが、以下で使用する平成17年地域間産業連関表、平成17年中部地域産業連関表<それぞれ最新>との整合性から以下の分析は名目ベースで行う）。

輸出減少（1%）の影響を、全国と中部地域で比較してみると、以下のような点が注目される（第5、6表）。①自動車部品・同付属品が全国・中部地域ともに生産の減少額トップとなる（→輸出減少の影響が大きい）、②乗用車の生産減少額の度合いが、全国より中部地域のほうが相当大きい（順位：8位と2位）、③自動車と並んで日本製造業を代表する一般機械は、全国・中部地域ともに生産減少の影響が大きい、④倍率（生産減/輸出減）は、概ね全国のほうが中部地域より大きい（全体では2.19倍と1.61倍）。

第5表：輸出減少の影響（全国）

単位：百万円

順位	輸出減少額	生産減少額	生産減少率	倍率 (生産減/輸出減)
1	自動車部品・同付属品 ▲31,921	▲124,983	-0.6%	3.92
2	商業 ▲72,516	▲120,900	-0.1%	1.67
3	鉄鋼 ▲26,842	▲106,130	-0.5%	3.95
4	電子部品 ▲47,793	▲79,616	-0.7%	1.67
5	一般機械 ▲55,713	▲73,717	-0.4%	1.32
6	運輸 ▲42,597	▲73,492	-0.2%	1.73
7	化学基礎製品 ▲20,020	▲53,080	-0.5%	2.65
8	乗用車 ▲50,844	▲50,844	-0.5%	1.00
9	その他の対事業所サービス ▲6,595	▲50,207	-0.1%	7.61
10	教育・研究 ▲3,901	▲46,209	-0.1%	11.85
	全体 ▲600,377	▲1,314,869	-0.1%	2.19

第6表：輸出減少の影響（中部地域）

単位：百万円

順位	輸出減少額	生産減少額	生産減少率	倍率 (生産減/輸出減)
1	自動車部品・同付属品 ▲17,747	▲49,590	-0.4%	2.79
2	乗用車 ▲35,167	▲35,167	-0.6%	1.00
3	商業 ▲17,152	▲20,549	-0.2%	1.20
4	一般機械 ▲15,774	▲17,595	-0.3%	1.12
5	電子部品 ▲9,927	▲13,602	-0.4%	1.37
6	運輸 ▲7,840	▲10,207	-0.3%	1.30
7	鉄鋼 ▲3,687	▲9,929	-0.3%	2.69
8	産業用電気機器 ▲6,206	▲7,825	-0.4%	1.26
9	教育・研究 ▲684	▲6,851	-0.2%	10.02
10	通信機械・同関連機器 ▲6,166	▲6,242	-0.5%	1.01
	全体 ▲151,460	▲243,829	-0.2%	1.61

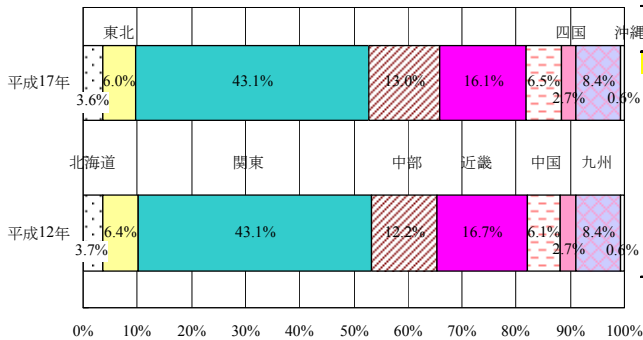
（資料）経済産業省「2009年延長産業連関表（53部門時価評価表）、平成17年中部地域産業連関表」より三菱東京UFJ銀行経済調査作成

④の結果を表面的に捉えると、生産の波及力に関し中部地域は全国より低いということになるのだが、この点に関しては、日本内部における産業構造や製造業の加工工程における分業体制が背景にある。数万点の部品からなる自動車の生産で言えば、川上の鉄やプラスチックといった素材からその全てを域内で自給自足できるわけではなく、日本各地域と生産を住み分けている状況である。中部地域の自動車部品や完成車といった加工・組立産業は、こうした他地域とのサプライチェーンを通じたつながり・供給体制があってこそ、成り立っているのである。従って、中部地域における単位需要の減少は、他地域での生産減少となって再び中部地域に及び、結局全国産業連関表で表されている影響が出ると考えるべきであろう。

以下では、こうした経済構造が成り立っている背景や、様々な需要ショックがどう日本国内で伝播するかを理解するための分析を進める。

平成17年の地域別生産額構成比をみると、中部地域は日本全体の13%を占め第3位である(第24図)。その中部地域での生産を、消費・投資・輸出の需要別にみても、他地域や全国平均と比較して輸出が占める比率(22.1%)が高いことが特徴となっている(第7表)。つまり、為替や世界経済の変動による輸出増減の影響が大きい地域と理解できる。

第24図：生産額地域別構成比



(資料) 経済産業省「平成17年地域間産業連関表のポイント」より転載

第7表：地域別最終需要項目別構成の推移

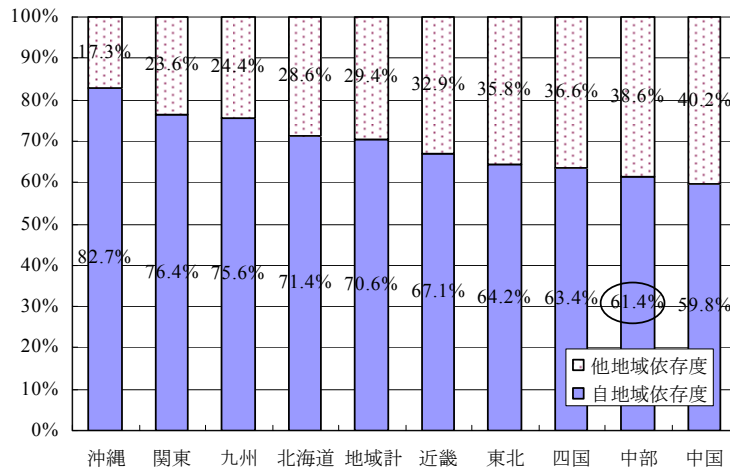
(単位:%)

地域	計	消費			投資			輸出		
		平成12年	平成17年	H17-H12	平成12年	平成17年	H17-H12	平成12年	平成17年	H17-H12
中部	100	58.3	57.8	▲0.5	24.2	20.1	▲4.1	17.4	22.1	4.7
中国	100	65.1	63.4	▲1.7	23.2	19.5	▲3.7	11.7	17.1	5.4
九州	100	69.0	67.5	▲1.5	22.4	19.4	▲3.0	8.6	13.0	4.4
地域計	100	66.5	66.4	▲0.1	23.2	20.6	▲2.6	10.2	13.0	2.8
近畿	100	68.9	68.7	▲0.2	21.1	18.8	▲2.3	10.1	12.6	2.5
関東	100	66.5	66.5	0.0	23.3	21.5	▲1.8	10.2	12.1	1.9
四国	100	67.9	68.8	0.9	22.9	20.6	▲2.3	9.2	10.6	1.4
東北	100	66.8	68.5	1.7	26.3	22.4	▲3.9	6.9	9.1	2.2
沖縄	100	71.2	76.0	4.8	26.1	21.0	▲5.1	2.7	3.0	0.3
北海道	100	73.5	76.5	3.0	25.3	21.9	▲3.4	1.2	1.6	0.4

(資料) 経済産業省「平成17年地域間産業連関表のポイント」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

さらに、当該地域の生産が自地域の最終需要に依存する割合と他地域の最終需要に依存する割合をみると、沖縄、関東、九州、北海道は自地域の生産が自地域の最終需要に依存する割合が高いのに対し、中国、中部は自地域依存度が60%程度にとどまり、当該地域の生産が他地域の最終需要の影響を受けやすいことを示している(第25図)。

第25図：生産誘発依存度



(資料) 経済産業省「平成17年地域間産業連関表のポイント」より転載

これらを踏まえて、中部地域の生産上位10業種の特長をみると、①製造業ではやはり自動車部品と乗用車が生産額の上位を占め、②自動車部品は他産業(自動車)の影響を強く受ける、③乗用車における輸出依存度は60%ときわめて大きい、④商業と建設といった純粋な内需産業が意外と大きな比率を占める(2位と3位)ということ、さらに、⑤その他内需型産業は生産に占める域内最終需要の比率が100%前後であり、域外、あるいは海外の需要動向に左右されにくいことが改めて確認される、等である(第8表)。

第 8 表：生産上位 10 業種における需要構成比

順位	生産に占める割合	生産に占める各需要の構成比(%)						
		中間需要	域内最終需要	輸出	移出	輸入	移入	
1	自動車部品・同付属品	9.6%	78.2%	0.5%	14.9%	28.9%	-1.9%	-20.7%
2	商業	9.4%	45.8%	62.0%	14.7%	50.3%	-0.7%	-72.2%
3	建設	5.8%	12.0%	88.1%	0.0%	0.1%	0.0%	-0.2%
4	乗用車	4.8%	0.0%	15.0%	59.0%	37.7%	-2.0%	-9.7%
5	医療・保健・社会保障・介護	4.6%	3.8%	96.5%	0.0%	0.3%	0.0%	-0.5%
6	対個人サービス	4.4%	3.8%	104.2%	1.3%	15.3%	-5.6%	-19.0%
7	一般機械	4.1%	30.1%	42.1%	30.8%	40.9%	-7.5%	-36.4%
8	住宅賃貸料（帰属家賃）	3.6%	0.0%	100.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
9	その他の対事業所サービス	3.4%	90.6%	18.3%	0.4%	1.8%	-1.0%	-10.2%
10	金融・保険	3.3%	69.3%	32.9%	1.2%	1.0%	-1.3%	-3.1%
	内生部門計	100.0%	53.7%	43.3%	12.3%	27.5%	-7.8%	-28.9%

(注) 「移出」とは、国内他地域での需要に供される生産物を言う。「移入」はその逆で、域内生産のために投入されるため国内他地域から供される生産物を言う。

(資料) 中部経済産業局「平成17年中部地域産業連関表」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

また、地域間の取引状況を表す地域収支（移出額-移入額）に関しては、中部地域は1兆6878億円のマイナスとなっている。それは、商業（卸売・小売）等の内需型産業を中心として関東からの移入がきわめて大きいことが背景となっている（第9表）。

第 9 表：純移入上位 10 における純移入元上位 3 地域と構成比

順位	純移入額全体に占める割合	純移入元上位3地域							
		1位		2位		3位		3位合計 構成比	
		地域	構成比	地域	構成比	地域	構成比		
1	商業	151%	関東	77.1%	近畿	27.5%	東北	2.8%	107.4%
2	全体	100%	関東	175.6%	中国	9.8%	近畿	0.7%	186.1%
3	情報サービス	66%	関東	105.0%	沖縄	0.0%	四国	0.0%	105.0%
4	運輸	60%	関東	42.1%	九州	12.9%	中国	300.0%	355.0%
5	その他の情報通信	31%	関東	87.4%	北海道	4.9%	近畿	3.6%	95.9%
6	広告	30%	関東	90.8%	近畿	7.7%	北海道	0.7%	99.2%
7	鉄鋼	27%	中国	73.2%	近畿	53.4%	北海道	10.1%	136.8%
8	その他の対事業所サービス	21%	関東	74.8%	近畿	26.7%	中国	0.1%	101.7%
9	その他の電気機械	19%	関東	85.4%	近畿	8.4%	東北	7.6%	101.4%
10	物品賃貸サービス	18%	関東	105.3%	北海道	0.7%	沖縄	0.5%	106.6%

(資料) 中部経済産業局「平成17年中部地域産業連関表」より三菱東京UFJ銀行経済調査室作成

照会先：経済調査室（名古屋） 富田 潤 E-mail: [jiyun\\_tomida@mufg.jp](mailto: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います。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。