Economic Trends

マクロ経済分析レポート

テーマ：自動車減産のマクロ経済的影響　2009年２月13日(金)

～２年連続▲15%減産で、今・来年度の名目ＧＤＰを▲0.7%以上押し下げ～

第一生命経済研究所　経済調査部
主席エコノミスト　永濱 利廣(03-5221-4531)
副主任エコノミスト　鈴木 将之(03-5221-4547)

（要旨）

- 長期の景気後退が続く中、世界的な大型商品である自動車の生産や出荷販売の急減は、個人消費のみならず生産設備への投資や輸出等の増加を通じて日本の景気後退の元凶の一つとなっており、幅広い業界に悪影響をもたらしている。
- 昨年 10-12 月期時点で、日本国内では前年同期比で約▲17%の自動車減産が進んでいる。年明け以降も世界的に自動車の需要減が続いており、今後は更なる減産が予想される。わが国の稼ぎ頭となってきた自動車産業は、他の産業に比べて最も裾野が広いことから、減産の加速により関連産業にも影響が波及すれば、経済成長の下押しを通じて国内雇用の減少にも結びつく。
- 産業連関表を用いた試算によると、我が国の自動車 10%減産により▲2.3 兆円の名目ＧＤＰと▲12.2 万人の雇用が消滅する。影響が大きい産業としては、直接効果が及ぶ「自動車部品」「内燃機関電装品」や、その川上産業である「鉄鋼」「プラスチック製品」「窯業・土石製品」「非鉄金属」といった産業に加え、「労働者派遣サービス」や「商業」等にも影響が及び、負の生産誘発額は累計で約▲6.9 兆円となる。
- 今後の見通しに基づけば、国内自動車生産は今・来年度とも前年比▲15%程度の減産になるものと予測される。これは、今年度と来年度の名目ＧＤＰ成長率を約▲0.7%ずつ押下げ、累計で雇用者数が▲36.3 万人失われる規模となる。国内自動車の大幅減産は今後の日本経済にとって大きな足かせとなり、幅広い産業に悪影響をもたらすことが懸念される。
- ただ、中長期的には新興国の台頭や環境への意識の高まりが、環境技術の優れた日本の自動車に対する需要を増加させることも期待される。政府はこうした分野に集約的に取り組めるような政策を実施することにより、自動車産業を活性化させることが求められる。

●急減する国内自動車の出荷販売

世界一に上り詰めた国内の自動車産業の成長神話に陰りが見えている。米国発に金融危機の煽りを受け、各自動車メーカーは減産や人員削減で窮地を凌ごうとしているが、輸出立国である日本経済を牽引する自動車産業が不振となれば、他の産業にも波及し、国内経済を屋台骨を揺るがすことになる。

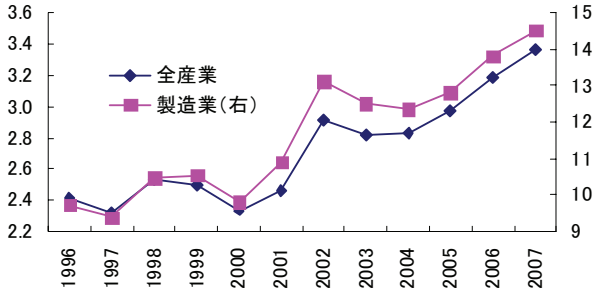
事実、2001 年以降の我が国の自動車産業は日本経済を牽引してきた。先進国の経済が好調だったことに加え、新興国の台頭が輸送用機械の輸出を促進させ、名目ＧＤＰや就業者数における輸送用機械産業のシェアは大きく拡大している（資料１、２）。

こうして、長期の景気回復が続く中で世界的な大型商品である自動車の生産や出荷販売の増加は、個人消費のみならず、生産工場等の設備投資、海外への輸出等の増加を通じて、日本の景気回復の牽引役の一つとなり、自動車部品をはじめとして鉄鋼、ガラス、電子部品など関連する産業を中心に好

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

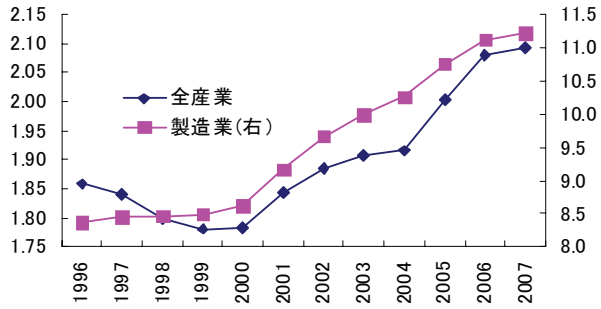
影響をもたらしてきた。

資料１　GDPに占める輸送用機械のシェア（%）



（出所）内閣府「国民経済計算」

資料2　輸送用機械産業就業者のシェア（%）

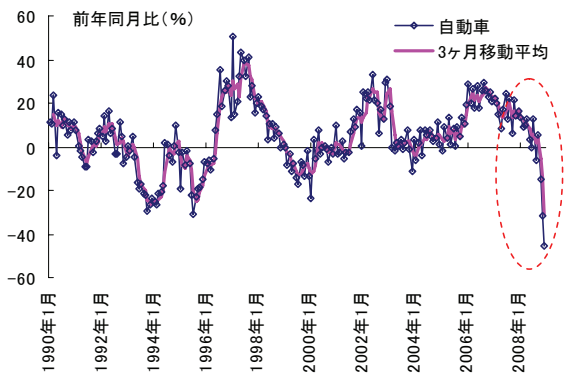


（出所）内閣府「国民経済計算」

●急激な減産の背景

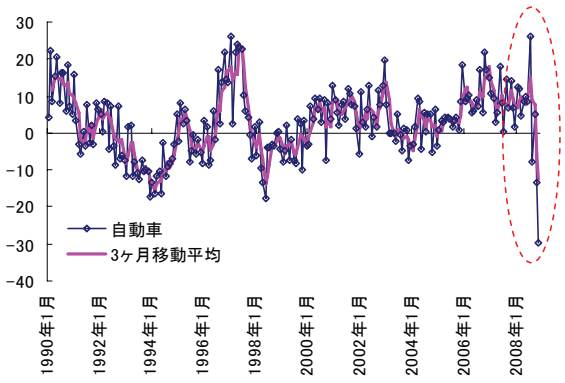
しかし、足元では世界経済の停滞をうけて自動車の需要が大幅に減少している。自動車の輸出額は 2008 年 10 月に対前年同月比▲15.0%、11 月に同▲31.9%、12 月に同▲45.4%と大幅な落ち込みを見せており、バブル崩壊後の景気後退期よりも大きな落ち込みとなっている（資料３）。同様に自動車産業の生産額を見ても、2008 年 10 月に同▲13.5%、11 月に同▲29.6%と大幅な減少を示している（資料４）。

資料3　自動車の輸出額の推移



（出所）財務省『外国貿易概況』

資料4　自動車生産額の推移



（出所）経済産業省『機械統計月報』

ここで、2000 年以降の自動車産業の需給構造を確認すると、供給面では生産が堅調に伸びてきたが、需要面を見ると国内最終需要が 7 兆円台で停滞していることがわかる。一方で海外需要、すなわち輸出が 2000 年の 5.7 兆円から 2006 年には 9.6 兆円にまで増加しており、国内需要を上回っている（資料５）。その変化は構成比を見ると明らかであり、輸出が 2002 年に 50%を超え、2006 年には国内最終需要よりも 10%ポイントも高くなっている。このように、国内自動車産業は外需による影響をより受けやすい構造に変化してきたことがわかる。

また、円高の影響も無視できない。これまでの㌦円レートの推移を見ると、2007 年は 110～120 円／㌦を推移していたが、2008 年になると円高が進み、足元では 90 円／㌦付近で推移している。こうした円高は､国内の実質的な購買力を増加させる一方で海外での購買力を減少させることから、日本の輸出減に結びつき、輸出型産業の売上減を通じて悪影響を及ぼすことになる。

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

事実、2008 年 12 月の日本銀行『全国企業短期経済観測調査』によると、今年度の企業の想定為替レートは製造業で 1 ドル 103.3 円、輸送用機械で 102.7 円、電気機械は 103.6 円であり、現実のﾄﾞﾙ円レートよりも 10 円程度円安水準を想定していることになる。このように、足元の円高傾向によって輸出型産業は大きな影響を被っていることになる。

資料5　自動車産業の需給構造

	国内生産額	国内最終需要	輸出	輸入
金額（兆円）				
2000	12.16	7.28	5.67	−0.79
2001	12.79	7.64	5.95	−0.80
2002	13.72	7.49	7.06	−0.83
2003	13.76	7.64	6.97	−0.85
2004	14.05	7.90	7.09	−0.93
2005	14.71	7.98	7.67	−0.94
2006	16.32	7.68	9.58	−0.94
構成比（%）				
2000	100.00	59.84	46.65	−6.50
2001	100.00	59.72	46.52	−6.25
2002	100.00	54.58	51.43	−6.02
2003	100.00	55.54	50.65	−6.19
2004	100.00	56.18	50.47	−6.65
2005	100.00	54.24	52.18	−6.42
2006	100.00	47.03	58.72	−5.76

（出所）経済産業省『簡易延長産業連関表』
（注）産業連関表中の「乗用車」である。

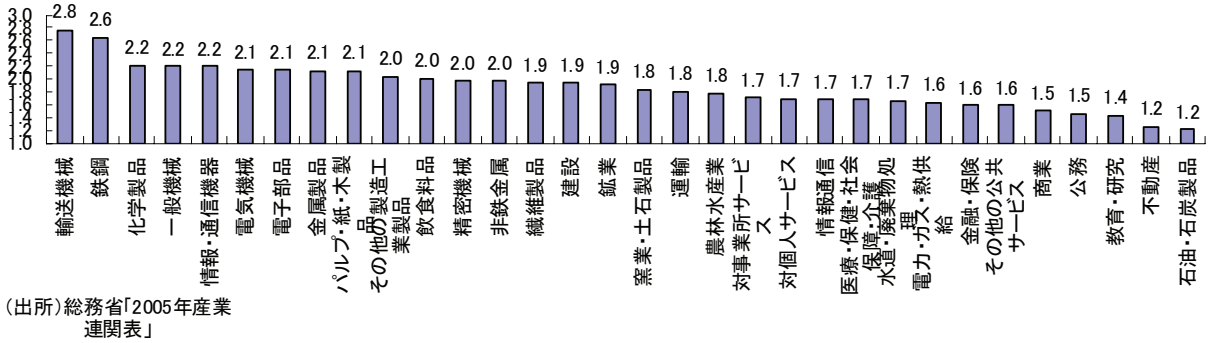
●　最も裾野の広い自動車産業

2007 年度には日本国内で 1,179 万台の自動車が生産されたが、米国発の金融危機の煽りによって各社が減産に踏み切れば、国内でも膨大な需要が失われることが予想される。

特に、自動車部品をはじめとして鉄鋼、ガラス、電子部品など関連する産業が多く、裾野の広い自動車産業は、関連産業の生産も減少させ、いわゆる経済波及効果が大きくなることから、米国発の金融危機の煽りにより自動車各社が減産に踏み切れば、国内での自動車生産の縮小を通じて国内企業の生産を押し下げることが懸念される。

事実、2005 年の産業連関表に基づけば、輸送用機械に対する需要額が 1 単位増加すると、関連産業も含めた生産額が 2.8 単位増えることになり、鉄鋼の 2.6 単位、化学、一般機械、情報・通信機器の 2.2 単位に比べて経済波及効果が大きいことが確認される（資料６）。

資料6　各部門の生産誘発係数



（出所）総務省「2005年産業連関表」

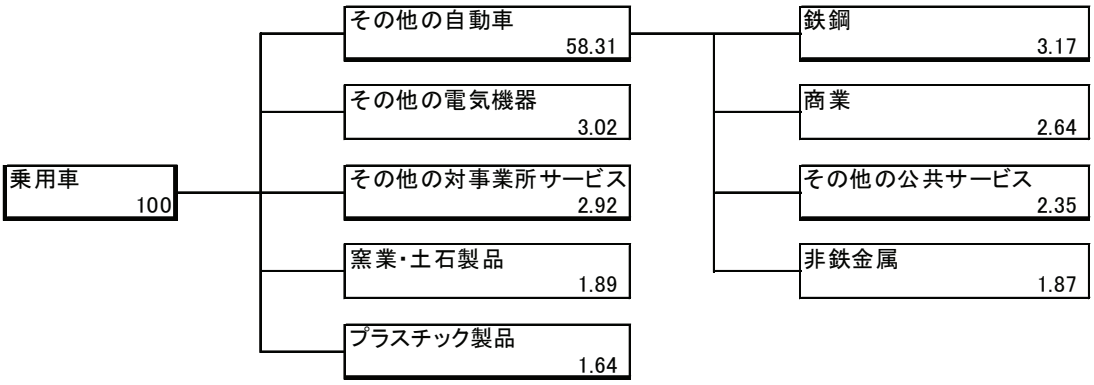
自動車産業の波及効果が大きい理由は、その生産構造を見ることで明らかになる（資料７）。産業連関表で乗用車の生産構造をみると、100 万円の「乗用車」を生産するために 82.5 万円の原材料

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

が必要になるのだが、その内訳をみると、自動車部品・付属品などの「その他の自動車」が 58.3 万円、照明や配線器具などの「その他の電気器具」が 3.0 万円、法務・財務・会計サービス、労働派遣サービスなどが含まれる「その他の対事業所サービス」が 3.0 万円、ガラスなどが含まれる「窯業・土石製品」が 1.9 万円、「プラスチック製品」が 1.6 万円などとなる。

また、自動車産業を起点とした波及効果はこれらの原材料である「鉄鋼」「非鉄金属」などの原材料製品や卸・小売業などの「商業」や「その他の公共サービス」といった多種多様な財・サービスにも及ぶ。こうした波及経路が存在することが自動車産業の裾野の広さになっており、他の産業への影響力を高める要因となっている。

資料７　「乗用車」の生産構造（単位　万円）



（出所）経済産業省『平成 18 年簡易延長産業連関表』より作成
（注）乗用車 100 万円が生産されるときに、投入される原材料を例示している（１万円以上の部門に限定）。

●国内自動車 10%減産で名目 GDP▲2.3 兆円

以上を踏まえ、ここでは自動車産業の国内生産が 10%減少した場合の影響について試算してみた。結果は資料８の通りである。まず、10%減産の直接効果は原材料（中間投入）を▲1.8 兆円減少を通じて名目 GDP（粗付加価値）を▲0.5 兆程度円押し下げることになる。また、そのうちの原材料はそれらを生産している産業の生産を抑制することになるので、こうした第１次の間接効果は▲4.0 兆円（うち名目 GDP▲1.5 兆円）の国内生産押し下げとなる。しかし、これらの減産の影響は労働者を通じて家計の所得を減少させるので消費も減少することなる。こうした第２次の間接効果は、消費減を通じて乗用車やその原材料以外の財・サービスの需要を低下させることから、結果的に生産額▲0.6 兆円、名目 GDP▲0.4 兆円の押下げ要因につながることになる。

これらの効果を合計すると、国内生産額を▲6.9 兆円、粗付加価値額を▲2.3 兆円（名目 GDP 比▲0.5%）押し下げることになる。また、このような自動車産業の国内生産 10%減少の影響は雇用にも及び、合計すると▲12.2 万人の雇用減となる。

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

資料８　自動車生産の▲１０％減少の影響

	中間投入	億円	17,518
	粗付加価値	億円	4,806
	雇用者数	万人	2.5
間接効果	生産誘発額	億円	46,861
	粗付加価値	億円	18,553
	雇用者数	万人	9.7
第１次間接効果	生産誘発額	億円	40,433
	粗付加価値	億円	14,811
	雇用者数	万人	7.7
第２次間接効果	生産誘発額	億円	6,429
	粗付加価値	億円	3,742
	雇用者数	万人	1.9
総合効果	生産誘発額	億円	69,185
	粗付加価値	億円	23,358
	雇用者数	万人	12.2

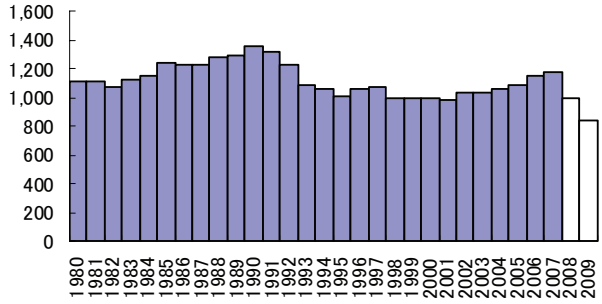
（出所）経産省「平成18年簡易延長産業連関表」より第一生命経済研究所試算

●自動車減産は今・来年度の名目 GDP を▲0.7%押下げ

一方、国内の自動車生産は今後もハイペースの減産が予想されている。事実、この第４四半期の国内生産台数は対前年同期比でほぼ半減を余儀なくされる見込みであり、今年度の国内生産台数は７期ぶりに 1000 万台を割り込むことが確実である。また、来年度も年度前半までは前年同期比で２割を超える生産台数の減少が予想され、年度ベースの国内生産台数は二年連続で▲15%程度落ち込むことが予想される（資料 9、10）。

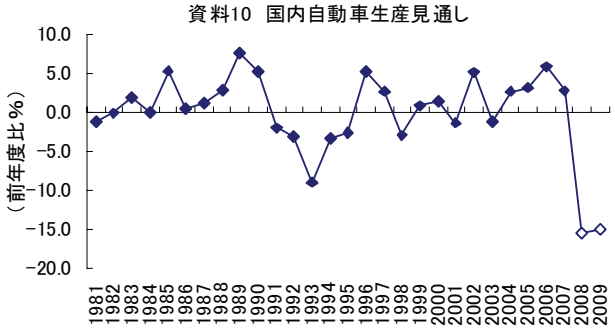
以上の前提で 2007 年度には 1179 万台だった自動車の今・来年度の国内生産台数を試算すれば、2008 年度に 997 万台、2009 年度には 849 万台の水準まで落ち込むことになる。

資料9　国内自動車生産台数見通し（万台）



（出所）日本自動車工業会、08･09年度は当研究所予測

資料10　国内自動車生産見通し



（出所）日本自動車工業会、白丸は当研究所予測

以上の結果を基に、産業連関表を用いて国内自動車減産による生産波及効果を計測すれば、生産誘発額が大きい産業としては、直接効果が及ぶ自動車や自動車部品を含む「輸送用機械」や労働者派遣サービスなどを含む「サービス業」となる（資料 11）。ただ、その川上産業である鉄鋼や非鉄金属を含む「一次金属」や「卸売小売業」「運輸通信業」「電気機械」といった産業に加え、「石油石炭製品」や「金融保険業」にも影響が及ぶことになる。

そして、今回の自動車減産による負の生産誘発額は累計で約▲21.0 兆円となる。また、今年度から来年度にかけての負の生産誘発額に占める付加価値誘発額、いわゆる名目ＧＤＰと雇用者数の押下げ効果については、累計でそれぞれ▲7.1 兆円、▲36.9 万人と試算される。これは、今年度と来年度の

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。

名目ＧＤＰをそれぞれ▲0.7％押下げ、失業率を同＋0.3％ずつ押し上げる影響が懸念される規模だ。

従って、自動車減産の影響は今後の日本経済にとって大きな足かせとなり、波及効果の大きい自動車部品や電気機械、関連するサービス業等を中心に悪影響をもたらすことが懸念されよう。

資料11　今期と来期の減産が各産業に及ぼす影響

順位	産業	生産 兆円	付加価値 兆円	雇用 万人	順位	産業	生産 兆円	付加価値 兆円	雇用 万人
1	輸送用機械	-12.64	-3.06	-12.55	13	パルプ・紙	-0.24	-0.11	-0.16
2	サービス業	-1.87	-1.04	-9.49	14	食料品	-0.16	-0.06	-0.33
3	一次金属	-1.16	-0.33	-0.72	15	窯業・土石	-0.15	-0.06	-0.38
4	卸売小売業	-0.82	-0.56	-4.52	16	金属製品	-0.15	-0.07	-0.60
5	運輸通信業	-0.57	-0.33	-1.68	17	一般機械	-0.14	-0.06	-0.30
6	電気機械	-0.56	-0.17	-0.95	18	建設業	-0.08	-0.03	-0.32
7	石油・石炭製品	-0.52	-0.20	-0.02	19	農林水産業	-0.07	-0.03	-0.79
8	金融保険業	-0.39	-0.27	-0.54	20	繊維	-0.05	-0.02	-0.16
9	化学	-0.39	-0.09	-0.28	21	公務	-0.01	-0.01	-0.04
10	不動産業	-0.38	-0.33	-0.37	22	精密機械	-0.01	-0.01	-0.03
11	電気ガス水道業	-0.33	-0.15	-0.32	23	鉱業	-0.01	0.00	-0.02
12	その他の製造業	-0.29	-0.09	-2.29		合計	-20.98	-7.08	-36.85

（出所）経済産業省、内閣府資料より第一生命経済研究所試算

●求められる環境対策の拡充

なお、本試算では国内生産の減少を対象としたが、自動車産業は海外においても生産を行っている。そのため、海外の生産減を通じて、国内の生産も影響を受ける影響は含まれていない。例えば、原材料の一部を国内で生産し、それを海外の工場へ輸出し、海外工場が製品として自動車を完成させて販売している場合などである。以上の点を勘案すれば、自動車産業を取り巻く環境の悪化は更に深刻なものとなろう。

以上見てきたとおり、今年の経済は世界的に停滞すると予想される中で、自動車に対する需要も落ち込むと見られ、それは日本経済の成長を大きく抑制する。こうした中、我が国では環境性能に優れた自動車にかかる自動車重量税・自動車取得税の減免（平年度ベースで国税 1,000 億円、地方税 1,100 億円程度）等が平成 21 年度税制改正で取り上げられており、これには国内需要を誘発させるような効果が期待される。しかし、環境への意識が高まる中で、海外でも環境対応者購入への優遇策が打ち出されており、金額面からして日本の対策には力不足感が否めない（資料 12）。したがって、日本経済を回復させるためにも、環境対応車購入に対するローン減税なども含めた新たな優遇策の拡充が求められる。更に、経済環境が悪化する中で、企業に対しても政府がこうした需要が見込める新たな環境分野に集約的に取り組めるような税制優遇策なども早急に実施すれば、国内生産活動の減少を下支えする役割を担うことができるのではないだろうか。

資料12　各国の環境対応車購入優遇策

日	ハイブリッド車や電気自動車の取得時にかかる重量税と取得税ゼロ。 （価格200万円、重量1.3トンで15万円程度）
米	ハイブリッド車の購入時に1000-3000ドル（9-27万円）程度の税控除。 電気自動車購入者に2500-7500ドル（22.5-67.5万円）の税控除。
仏	電気自動車購入に5000ユーロ（約58万円）、 ハイブリッド車に2000ユーロ(約23万円）の補助金支給。
西	カナリア州が電気自動車購入に6000ユーロ（約70万円）、 アンダルシア州がハイブリッド車購入に3000ユーロ（約35万円）の補助金支給。
伊	電気自動車、ハイブリッド車に2000ユーロ（約23万円）の補助金支給。

（出所）日本経済新聞をもとに当研究所作成

本資料は情報提供を目的として作成されたものであり、投資勧誘を目的としたものではありません。作成時点で、第一生命経済研究所経済調査部が信ずるに足ると判断した情報に基づき作成していますが、その正確性、完全性に対する責任は負いません。見通しは予告なく変更されることがあります。また、記載された内容は、第一生命ないしはその関連会社の投資方針と常に整合的であるとは限りません。