



鉛工業生産をけん引する自動車工業 ;経済産業省の統計でみる自動車工業の位置

2020年11月

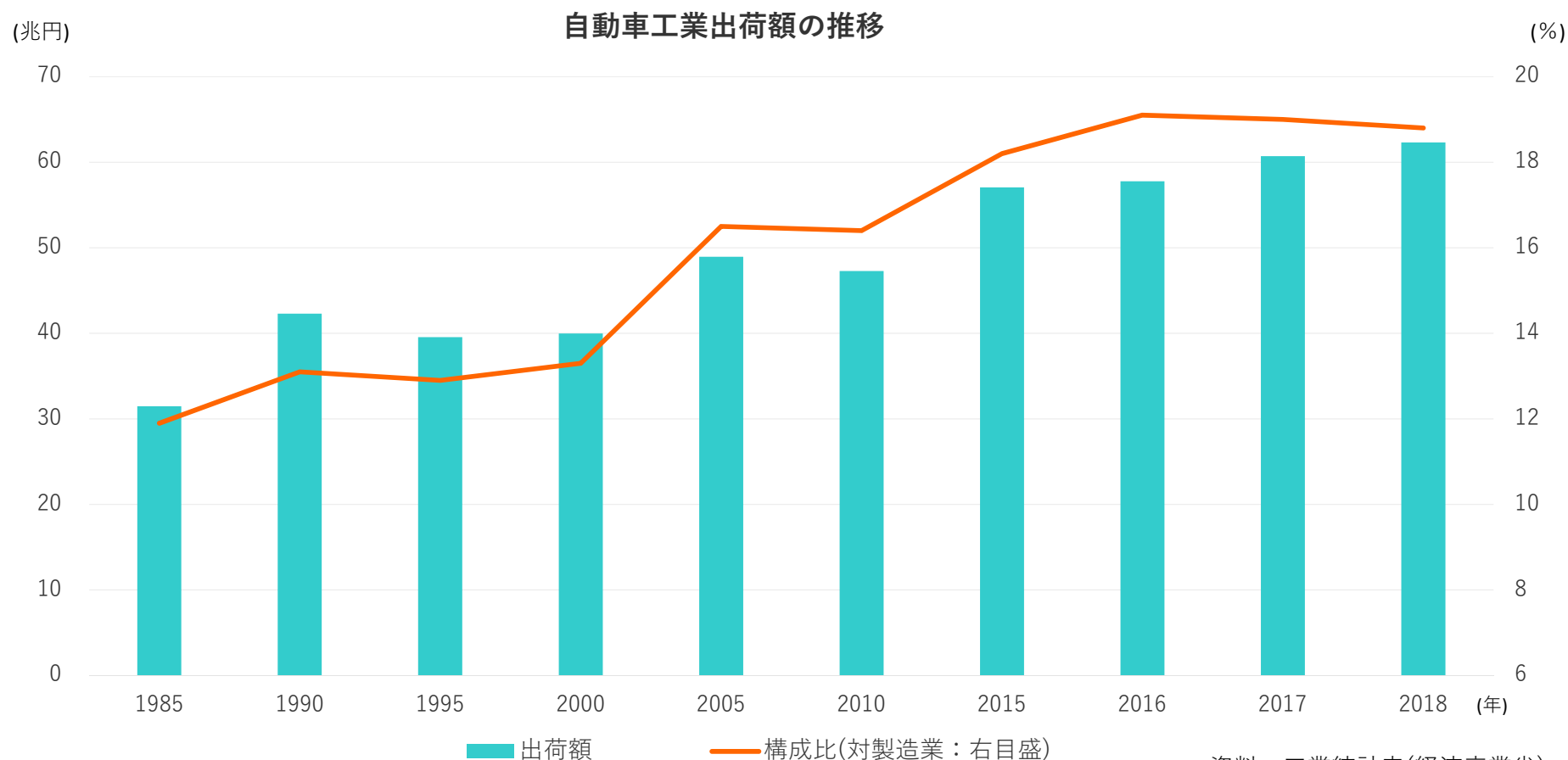
経済産業省経済解析室

本稿の目的

- 日本の鉱工業生産において大きなウエイトを占める自動車工業について、経済産業省調査統計グループが作成する統計から俯瞰することによって、日本の自動車工業の位置付けを明確にするとともに、近年の動向を概観する。
- 併せて、今回の新型コロナウイルス感染症の拡大の影響による生産調整局面を考察する。

1-1. 自動車産業の位置付け

- 工業統計表でみると、自動車工業の出荷額は、6 2 兆 3 千億円（2018年）にのぼり、バブル経済開始直前の1985年に比べほぼ倍になっている。また、製造業全体に占める自動車工業の割合（構成比）も、約 1 2 %から約 1 9 %へと大きく上昇している。



1-2. 自動車産業の位置付け

- 延長産業連関表（2016年）で、自動車工業の付加価値や最終需要の状況をみると、付加価値額は1兆1000億円で、全産業に対する構成比は2.1%。
- 最終需要項目別の自動車工業の構成比をみると、民間消費支出は2.0%、固定資本形成は3.6%といった位置付けであるが、輸出においては19.1%とほぼ2割を占め、財貨（モノ）の輸出に限れば、24.7%と約4分1という大きな位置付けとなっている。
- 付加価値額の構成比ではさほど大きくないようにも見えるが、各産業への波及度合いである生産波及力(*)をみると、96業種中上位5業種に自動車工業の3業種が入っており、自動車工業がもたらす我が国の生産全体への波及効果は乗用車で2.7倍と、全産業の中で最も大きいことがわかる。

自動車工業の付加価値・最終需要構成

	自動車工業 (億円)	全産業 (億円)	構成比 (%)
付加価値額	109,977	5,358,616	2.1
民間消費支出	61,389	3,035,629	2.0
固定資本形成	48,789	1,364,840	3.6
輸出	149,284	780,097	19.1
(うち財貨)		603,207	24.7

資料：平成28年延長産業連関表（経済産業省）

業種別の生産波及力(上位5業種)

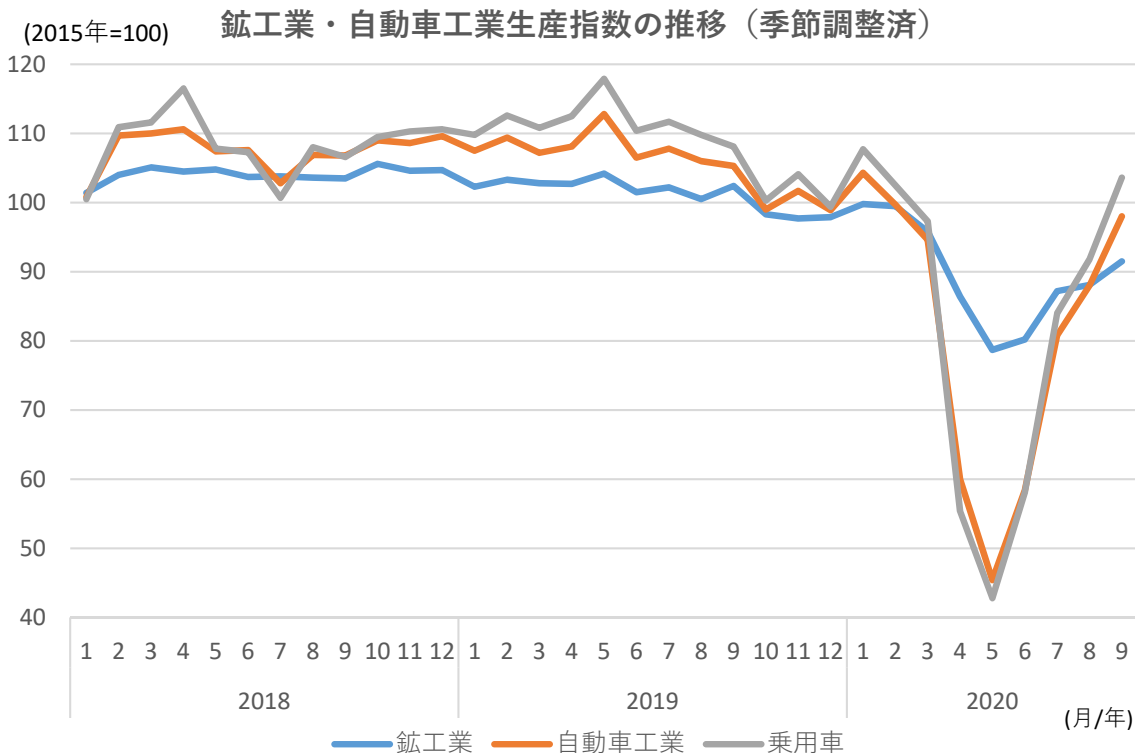
	生産波及力 * 逆行列係数の列和
乗用車	2.724823
その他の自動車	2.704175
鋼材	2.587036
その他の鉄鋼製品	2.580105
自動車部品・同附属品	2.441770

資料：平成28年延長産業連関表（経済産業省）

*生産波及力とは、当該産業の需要が自産業含む全産業の生産額に及ぼす波及効果を指し、これが2.7であれば、当該産業に1単位の国産品需要があれば、当該産業の国内生産額が1単位増加するのみならず、全産業では2.7倍の生産誘発がもたらされることを意味する。

2. 最近の鉱工業生産の動向と自動車工業

- 近年の鉱工業生産指数（季節調整済）の推移をみると、2018年終盤以降、世界経済の減速等の影響を受け、緩やかな低下傾向で推移したが、自動車工業、特に乗用車が上支えをしたことから、その低下幅は小さなものとなった。
- また、直近の新型コロナウイルス感染症拡大による鉱工業生産への影響についても、自動車工業は3月、4月、5月と大幅にマイナスに寄与したが、その後の回復過程では逆に自動車工業は4か月連続で大幅にプラスに寄与している。



資料：鉱工業指数(経済産業省)

2020年各月の自動車工業の鉱工業生産への寄与状況

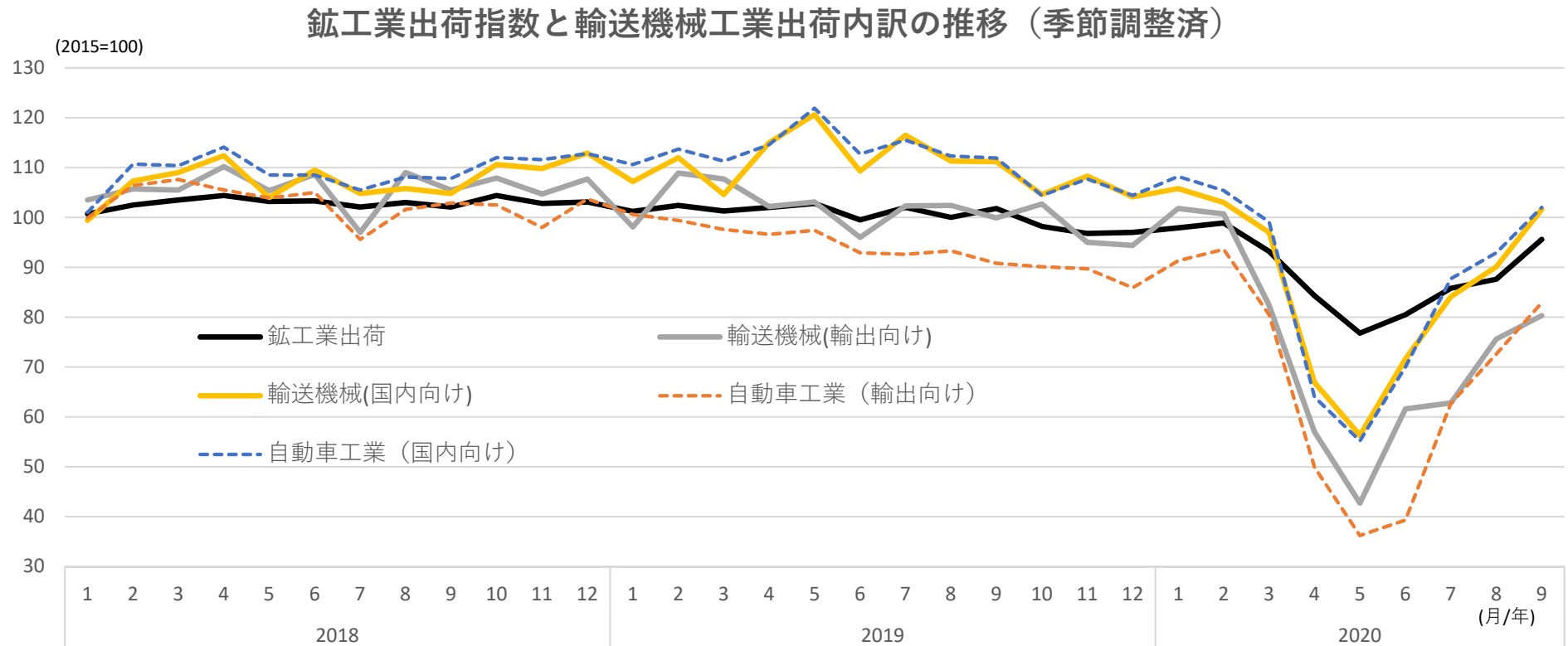
(単位：%)

月	鉱工業生産 前月比(季調済)	寄与率 1 位		寄与率 2 位	
		寄与率	寄与率	寄与率	寄与率
1月	1.9	自動車工業	43.9	輸送機械工業 (除、自動車工業)	20.2
2月	-0.3	自動車工業	-236.8	生産用機械工業	-127.4
3月	-3.7	自動車工業	-21.3	生産用機械工業	-19.7
4月	-9.8	自動車工業	-56.9	鉄鋼・非鉄金属工業	-9.1
5月	-8.9	自動車工業	-29.3	生産用機械工業	-10.5
6月	1.9	自動車工業	133.9	生産用機械工業	41.1
7月	8.7	自動車工業	49.4	食料品・たばこ工業	10.9
8月	1.0	自動車工業	123.6	鉄鋼・非鉄金属工業	33.3
9月	3.9	自動車工業	45.4	生産用機械工業	18.9

資料：鉱工業指数(経済産業省)

3. 鋳工業出荷内訳表でみた輸送機械工業の内外需別動向

- 鋳工業出荷内訳表で自動車工業を含む輸送機械工業の内外需別の推移についてみると、生産指数同様、出荷指数も2018年終盤以降、緩やかな低下傾向で推移したが、それを上支えしたのは、国内向け出荷となっている。一方、輸出向け出荷は、2019年に入ると低下傾向で推移し、新型コロナウイルス感染症による経済ショックの影響も輸出向けの方が大きかった。

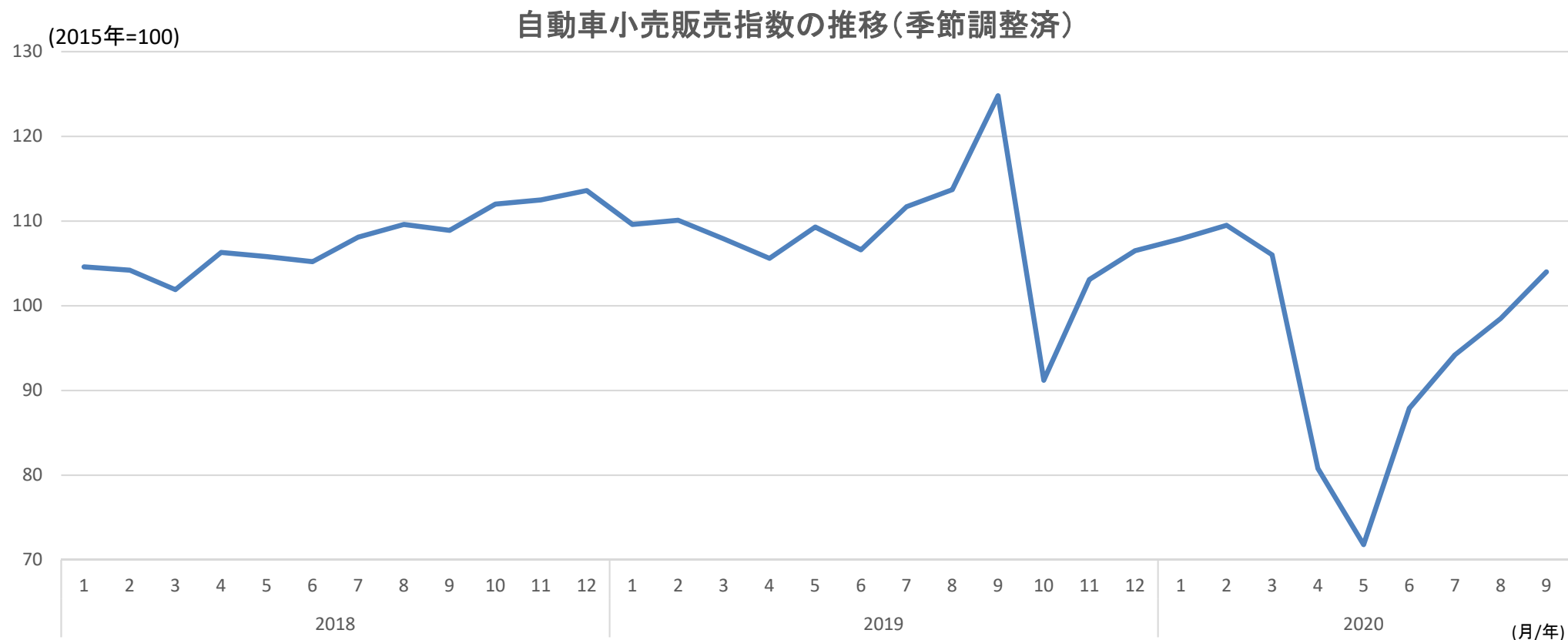


* 自動車工業の輸出向け、国内向けは試算値。

資料：鋳工業出荷内訳表(経済産業省)

4. 自動車国内販売の状況

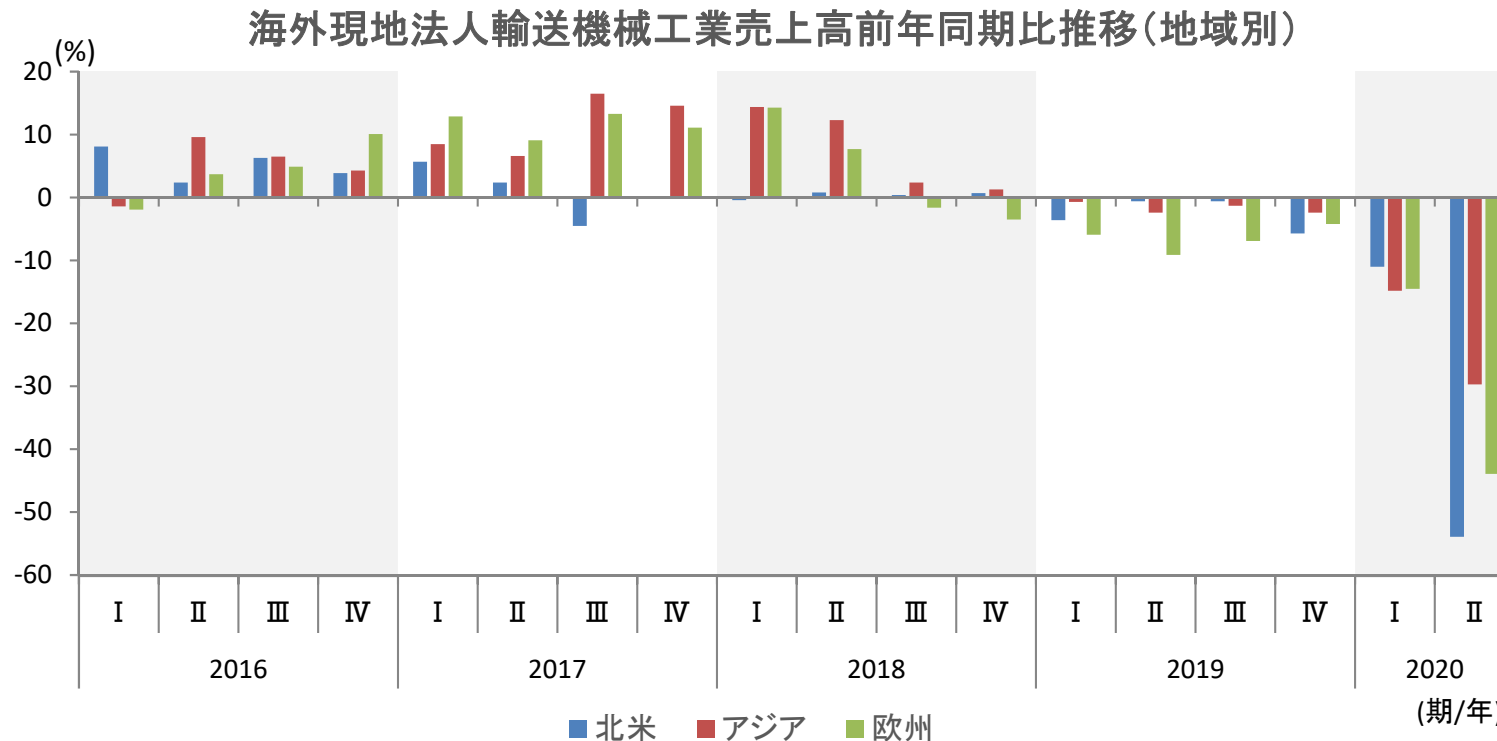
- 自動車の国内販売の状況について、商業動態統計で自動車小売販売指数（季節調整済）をみると、2018年は増加傾向で推移したが、2019年に入ると一転し減少傾向となった。5月以降、再び上昇傾向に転じたが、10月の消費税率引上げの前後で、台風19号の影響も重なり、大幅な増減がみられた。2019年終盤から2020年初頭にかけて再び増加し、消費税率引上げ前の水準まで戻したが、2020年3月以降、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、再び大幅減少となった。ただ5月を底に、6月以降は回復傾向にある。



資料: 商業動態統計(経済産業省)

5. 輸送機械工業の海外現地法人売上高の推移

- 日本の輸送機械工業の海外現地法人の売上高動向について、海外現地法人四半期調査で地域別にみると、まず、北米地域は2019年に入ると減少傾向で推移しており、新型コロナウイルス感染症の影響のあった2020年Ⅱ期は、マイナス50%を超える大幅な減少となった。
- アジア地域は、2016年央から好調に推移していたが、2019年に入り中国経済の減速もあり、微減で推移し、2020年に入り、感染症の影響で大幅な減少となった。
- 欧州地域は、アジア地域同様、2016年央から好調に推移していたが、2018年Ⅲ期に減少傾向に転じた。その後減少幅の縮小もみられたが、2020年に入り、感染症の影響で大幅減となった。

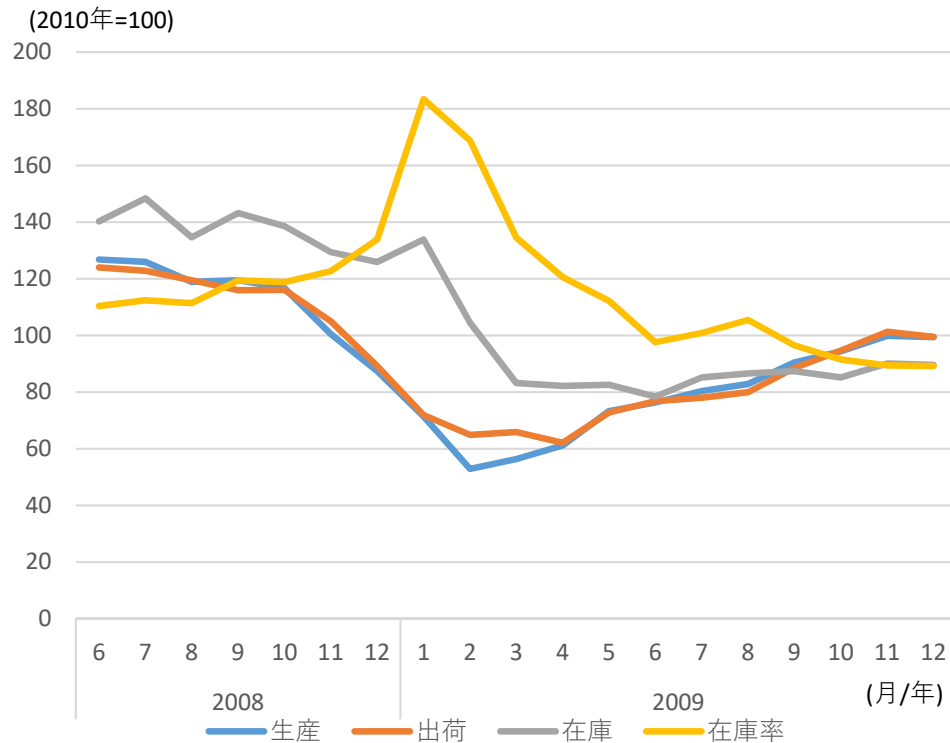


資料:海外現地法人四半期調査(経済産業省)

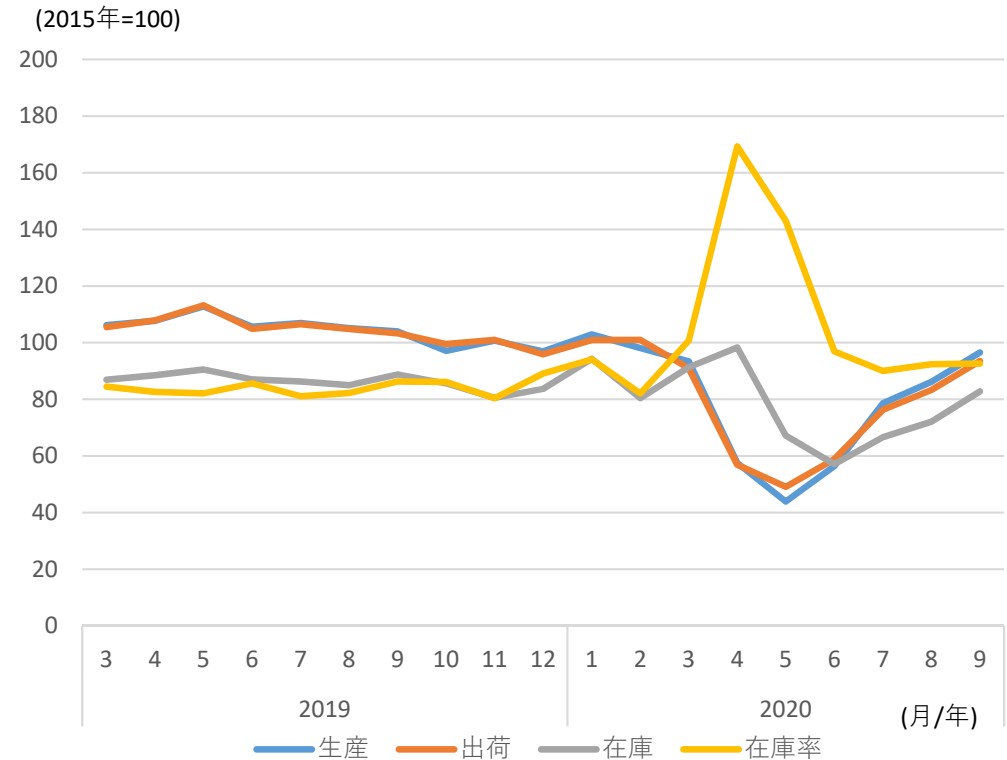
6. 自動車工業の在庫調整局面比較

- 今回の新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う内外の需要の大幅減で、自動車工業は大幅な生産調整を強いられた。
- リーマンショック時と比較すると、今回は、短期の大幅な減産により、在庫率をみても短期間で在庫の調整を終了しており、6月以降、需要回復に伴い生産を順調に回復させている。

自動車工業の生産・出荷・在庫・在庫率指数の推移(季節調整済)
リーマンショック時



自動車工業の生産・出荷・在庫・在庫率指数の推移(季節調整済)
新型コロナウイルス感染症拡大時



(注) リーマンショック時の「自動車工業」の各指数値は、2010年基準の「(特掲:乗用車・バス・トラック)」の指数値を用いており、新型コロナウイルス感染症拡大時の「自動車工業」の各指数値は、2015年基準の「乗用車・バス・トラック(22年基準)」の指数値を用いている。

まとめ

- 自動車工業の2018年の出荷額は、6 2 兆 3 千億円にのぼり、バブル経済開始直前の1985年に比べほぼ倍になっている。また、製造業全体に占める自動車工業の割合も、約 1 2 %から約 1 9 %へと大きく上昇している。
- 自動車工業の付加価値額は2016年で 1 1 兆円で、全産業に対する構成比は 2 . 1 %。他方、輸出に占める割合は約 2 割と大きい。また自動車工業の我が国の生産全体への波及効果は全産業の中で最も大きく、乗用車で 2 . 7 倍の生産誘発効果がある。
- 鉱工業生産は2018年終盤以降、緩やかな低下傾向で推移したが、自動車工業、特に国内向けの生産が上支えをしたことから、その低下幅は小さなものとなった。
- 自動車の国内販売は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、本年 3 月から 3 か月連続の大幅減少となった。しかし、5 月を底に 6 月以降は回復傾向にある。
- 新型コロナウイルス感染症拡大の生産への影響については、短期の大幅な減産により、在庫も短期間で調整を終了。本年 6 月以降、需要回復に伴い生産を順調に回復させている。

こちら是非御覧下さい！

◎ ミニ経済分析：色々なテーマあります



ぜひお手持ちの電話で
QRコードを読み取って
下さい！！

【問合せ先】

ご不明な点はコチラにお問合せください。

経済産業省 大臣官房 調査統計グループ 経済解析室

電話：03-3501-1644（直通）

FAX：03-3501-7775

E-MAIL：qqcebc@meti.go.jp