

## 第2節 企業・雇用・家計の動向

本節では、地域経済がどのような状況にあったのかを、企業、雇用、家計の分野ごとに分析する。

### 1 企業の動向

#### (1) 生産の動向

##### (東北、関東などで 2012 年春頃から減少に転じた鉱工業生産)

地域別の鉱工業生産指数の動きを説明するにあたり、震災前である 2011 年 2 月の水準を 100 としてその推移をみよう（第 1-2-1 図）。東日本大震災の影響も幾分落ち着いた 2011 年後半については多少の減少がみられたものの、総じて早期に回復しており、2012 年前半には各地域とも 4 月にかけて増加した。

鉱工業生産指数の地域別・業種別ウエイト表（第 1-2-2 図）とともに詳しく述べると、輸送機械工業のウエイトの大きい東海や電気・電子工業のウエイトの大きい九州では、復旧・復興とともに生産を回復させ、2011 年 8 月にはほぼ震災前の水準に到達した。

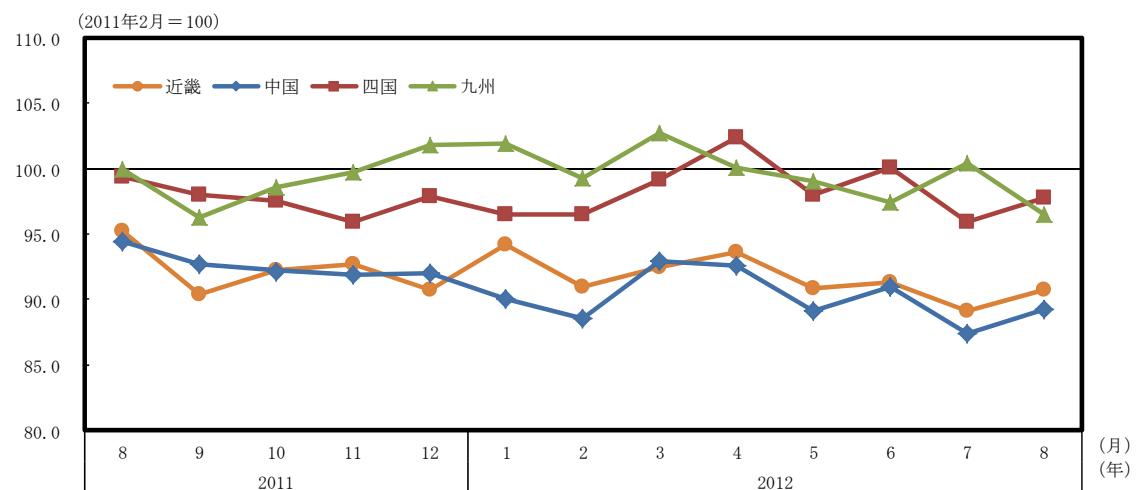
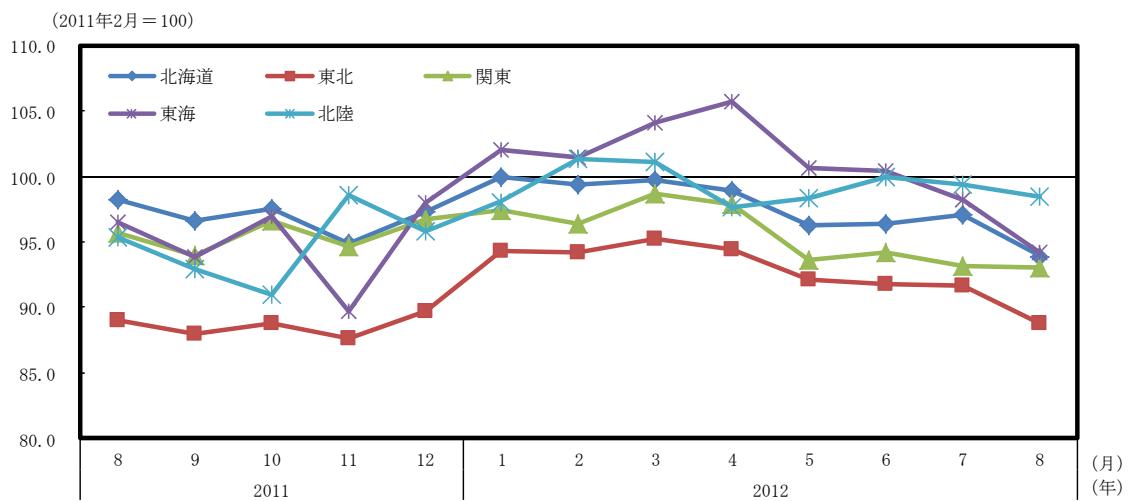
電気・電子工業のウエイトの大きい九州では電子部品・デバイスの生産減に伴い 9 月に生産が減少したものの、その後やはりウエイトの大きい輸送機械工業の回復により九州の生産も回復した。また、一般機械工業や電気・電子工業のウエイトの大きい近畿では 9 月から生産が減少し、その後は回復していない。

こうした中、11 月に本格化したタイ洪水によるサプライチェーンの影響に伴い、輸送機械工業のウエイトが高い東海や関東、九州の生産が減少した。しかしながら、タイ洪水の影響が小さくなるに従い、生産は回復した。

また、エコカー補助金制度の 2011 年 12 月開始に伴い、輸送機械工業のウエイトの大きい東海、関東、九州などで生産が増加した。この他、同じ電気・電子工業でも国際競争力を有し、医薬品等化学工業の強い北陸では生産が増加しており、その他、化学工業や紙・パルプ工業、食料品工業のウエイトが高い四国では、生産は横ばいが続いているが、やはり 3、4 月には増加がみられた。

しかし、ちょうどこの時期を境に、多くの地域で生産の動向が変調をきたし始めた。その背景には、エコカー補助金の終了前に自動車の生産が頭打ちとなる中で、欧州政府債務危機や中国経済の減速等に伴う世界経済の減速の影響を受けたことなどが考えられる。具体的には、東北や関東では 2012 年 3 月から、東海では 2012 年 5 月から各々生産の減少がみられる他、九州、中国、近畿、北陸でも 2012 年 4 月以降横ばい傾向となっている。

第1-2-1図 鉱工業生産指数の推移

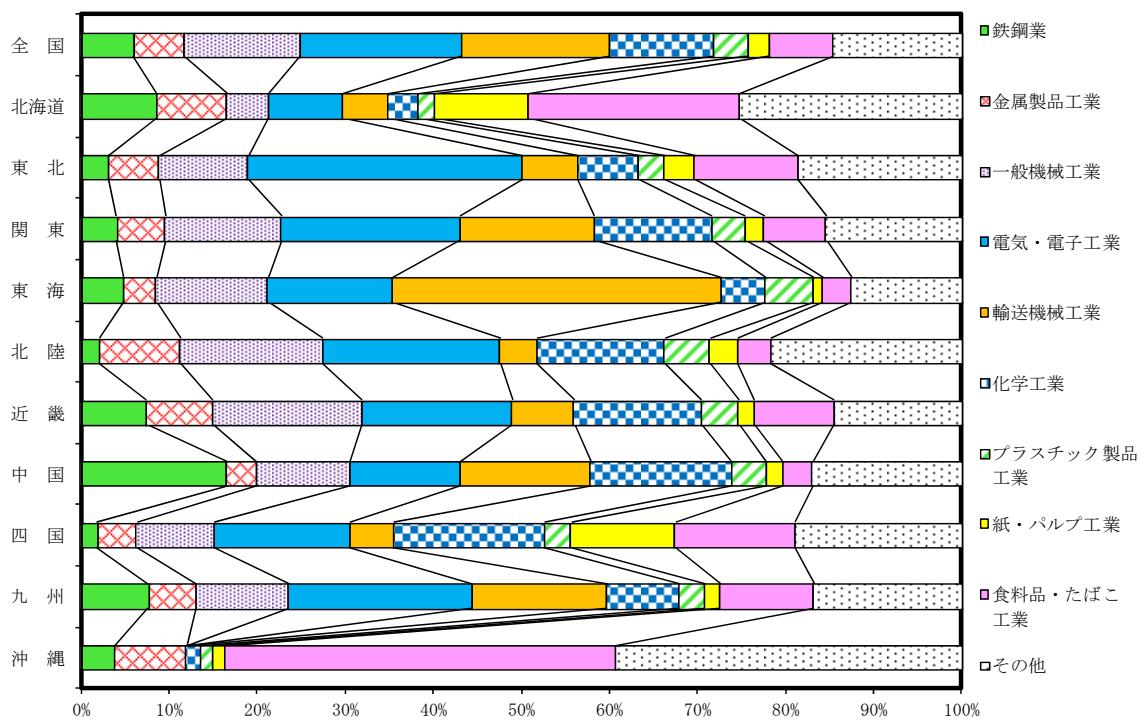


(備考) 1. 各経済産業局、中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「鉱工業生産指数」により作成。季節調整値。

2. 8月は全国、東海、近畿を除き速報値。

3. 地域区分はB。

第1-2-2図 鉱工業生産指数 地域別・業種別ウェイト表



- (備考) 1. 経済産業省「鉱工業指数」より作成。  
 2. 「電気・電子工業」は、電気機械工業、情報通信機械工業、電子部品・デバイス工業の総和  
 (北海道、四国では総和のみ公表。北陸では電気機械と情報通信機械の総和を公表)。

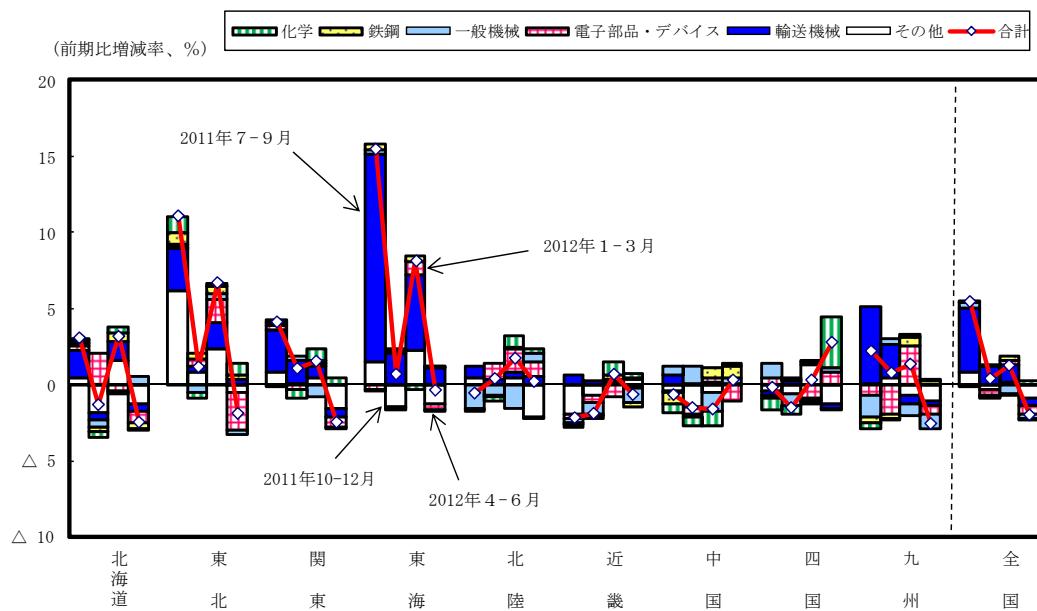
#### (電子部品・デバイス工業の減少等により東北、九州、関東などで生産減)

生産の動きを地域別に業種別寄与度及び主要業種別の生産指数でみると、東日本大震災で発生した生産停止からの回復により2011年7～9月期において東海をはじめ、九州、関東、東北、北海道において輸送機械工業が大きく伸びた(第1-2-3図、第1-2-4図)。輸送機械工業はタイ洪水の影響を受けた10～12月期においては伸び悩んだものの、2012年1～3月期には挽回生産やエコカー補助金の開始もあり、輸送機械工業の生産は再び大きく伸びた。4～6月期には輸送機械工業の伸びは小さくなつたが、この背景の1つには、輸出の減速があげられる(第1-2-5図)。

また、電子部品・デバイス工業の生産をみると、2012年1～3月期には九州や北陸、東北で増加したものの、北陸を除き4～6月期にはマイナスに転じていることがわかる。その背景としては、半導体等電子部品の輸出が減少に転じたことから生産も減少したこと等が考えられる。

この他、化学工業については医薬品などが増加、四国や北陸、東北、関東などでプラスに寄与していることがわかる。

第1-2-3図 鉱工業生産 業種別寄与度の推移



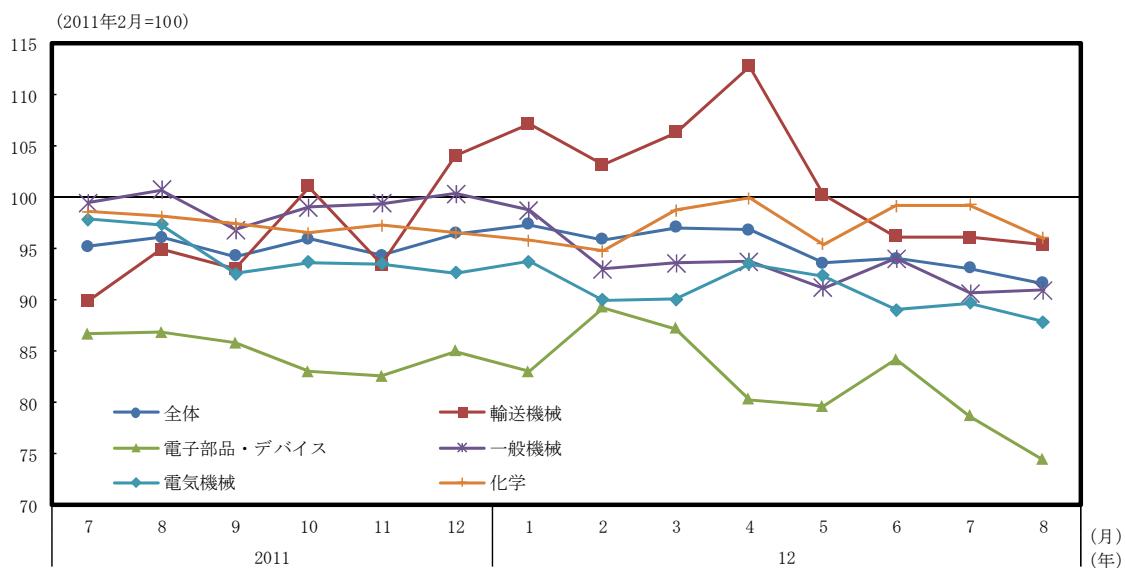
(備考) 1. 経済産業省、各経済産業局、中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「鉱工業指数」により作成。

2. 電子部品・デバイスにおいて、北海道と四国は電気機械の生産指数を用いて作成。

3. 2005年基準、季節調整値。

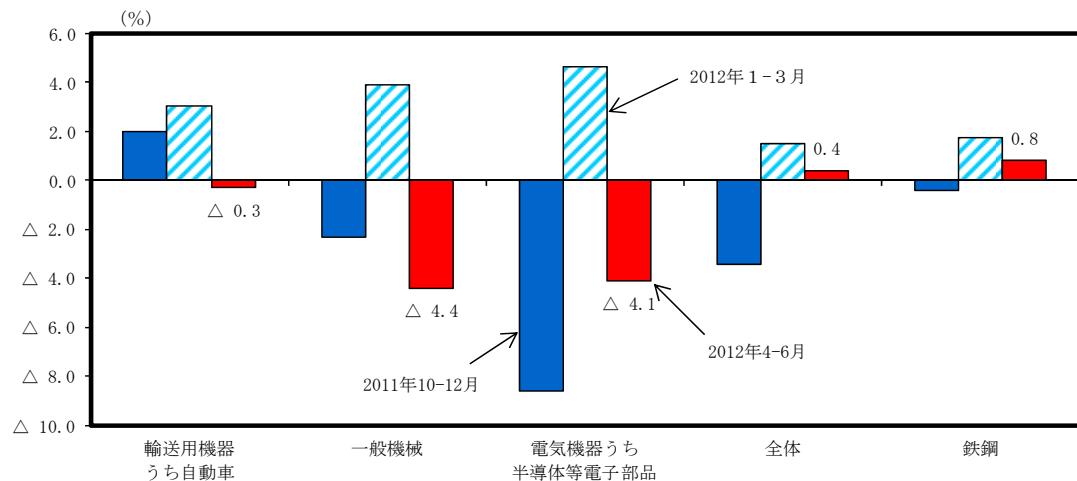
4. 地域区分はB。

第1-2-4図 主要業種の鉱工業生産指数（季節調整値）の推移



(備考) 経済産業省「鉱工業生産動向」により作成。

第1-2-5図 商品別輸出通関額の前期比増減率



(備考) 財務省「貿易統計」により作成。季節調整値。

#### (地域間産業連関表を使用した輸送機械生産増の波及効果)

ここでは、輸送機械生産が増加した場合に地域及び産業を超えた生産押し上げ効果について、地域間産業連関表を用いて計算してみるとこととする。

まず、地域毎に2010年7月～2011年6月までの輸送機械の生産指数の平均値と、2011年7月～2012年6月までの輸送機械の生産指数の平均値を算出し、この差分をとる(第1-2-6(1)表、全国では15.7%増)。次に、算出された各地域の輸送機械生産指数の差分に2005年地域間産業連関表上の業種別、地域別生産額を積算することで各地域及び輸送機械内各産業及び各地域の生産増加額を推定する(第1-2-6(2)表)。最後に、各地域・各産業生産増額をもとに、地域間産業連関表(53業種)を利用して、生産誘発額を計算した(第1-2-6(3)表)。生産誘発額の生産増額に対する割合(全国輸送機械では生産増額の1.7倍の生産額が誘発)、生産誘発額の地域別、産業別生産額に対する割合(全国では2.4%の押し上げ効果)、各地域・各産業の生産額との比率から得られる生産押し上げ効果及び各産業の全国生産額合計値との比率から各産業の地域別寄与度を計算した(第1-2-6(4)、(5)、(6)表及び第1-2-7(1)、(2)図)。

この結果をみると、以下3点を確認できる。

第1に、乗用車本体よりも自動車部品の生産誘発効果が大きいことである。輸送機械の産業内をみると、輸送機械生産が26.9%増となる中、乗用車本体の生産は16.3%増にとどまっているのに対し、自動車部品生産は36.7%増と、自動車部品生産の押し上げ効果が大きい。生産増額と生産誘発額の比率をみるとさらに明確で、乗用車は生産増額と比べ生産誘発額が若干少ないのに対して、自動車部品は約2.3倍になっていることがわかる。

第2に、生産誘発効果は広い産業及び地域にわたっていることである。産業別にみると、全産業の押し上げ効果である2.4%を超える増加率となっている産業は鉱業、合成樹脂、プラスチック製品、鉄鋼、非鉄金属の6業種に及んでいる。また、地域別の動きをみると、輸送機械のウエイトが高い中部へは上記6産業すべての生産押し上げ効果が全国を上回るなど高い波及効果がみられる他、沖縄を除く全地域で鉄鋼の増加に加え、東北では産業用電気機器、関東では非鉄金属や合成樹脂、九州ではプラスチック製品の伸びが各々みられるなど、広い地域での波及効果を確認できる。

第3に、特に自動車部品の生産押し上げ効果は一部の地域経済にとって大きいことである。たとえば東北の自動車部品産業の生産押し上げ額は約4700億円と関東や中部よりはるかに小さいが、元来の生産額は約7千億円と、関東や中部などに比べて小さいため、生産押し上げ効果は大きくなる。同様の事象は北海道や九州などでもみられ、エコカー補助金が案外被災地である東北をはじめ、北海道や九州に対して経済効果を生んでいる可能性があることを示唆している。

第1-2-6(1)表 2005年地域間産業連関表における各地域の輸送機械生産額

(単位:百万円)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
乗用車	0	347,216	4,268,257	5,962,030	537,387	1,791,831	0	1,714,687	0	14,621,408
その他の自動車	3,336	905	2,866,538	575,671	238,205	210,145	4,805	196,376	0	4,095,981
自動車部品・同付属品	183,820	717,719	11,040,432	11,907,913	1,568,162	2,176,785	14,195	1,039,575	19	28,648,620
その他の輸送機械	55,847	94,612	1,695,630	1,038,474	1,090,534	659,533	446,170	556,719	12,790	5,650,309
輸送機械計	243,003	1,160,452	19,870,857	19,484,088	3,434,288	4,838,294	465,170	3,507,357	12,809	53,016,318

(備考) 経済産業省「2005年地域間産業連関表」より作成。

第1-2-6(2)表 鉱工業生産指数による輸送機械の生産増及び輸送機械の生産増額

(単位:百万円)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
輸送機械生産指数平均(2010.7-2011.6)	119.1	94.5	68.6	85.1	77.9	100.9	109.6	111.1	0.0	83.3
輸送機械生産指数平均(2011.7-2012.6)	135.3	133.8	80.7	105.3	85.9	100.0	109.0	140.8	0.0	99.0
輸送機械の生産増分(指数)	16.2	39.3	12.1	20.2	8.0	-0.9	-0.6	29.7	0.0	15.7
乗用車	0	136,456	514,681	1,201,703	42,991	-15,679	0	509,548	0	2,290,687
その他の自動車	540	356	345,657	116,032	19,056	-1,839	-28	58,356	0	641,704
自動車部品・同付属品	29,733	282,064	1,331,292	2,400,152	125,453	-19,047	-83	308,927	0	4,488,284
その他の輸送機械	9,033	37,183	204,465	209,314	87,243	-5,771	-2,603	165,438	0	885,215
輸送機械計	39,306	456,058	2,396,094	3,927,201	274,743	-42,335	-2,713	1,042,270	0	8,305,890

(備考) 1. 経済産業省「地域間産業連関表」及び「鉱工業生産」より作成。

2. 生産量増分は、2010年7月～2011年6月と2011年7月～2012年6月までの生産指数(2005年=100)の各々平均の差分。

3. 輸送機械の生産増減の「中部地方」は東海地方と北陸地方の合計としている。

第1-2-6(3)表 輸送機械の生産増額を想定した際の産業連関表上の生産誘発額

(単位:百万円)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
乗用車	0	136,456	514,681	1,201,703	42,991	-15,679	0	509,548	0	2,389,700
その他の自動車	540	356	345,666	116,034	19,056	-1,838	-28	58,356	0	538,142
自動車部品・同付属品	79,892	467,239	3,492,856	5,396,504	399,965	176,789	2,080	492,452	0	10,507,778
その他の輸送機械	9,679	41,874	252,544	247,381	123,458	7,887	-1,882	170,455	43	851,438
輸送機械計	90,110	645,925	4,605,746	6,961,622	585,471	167,160	170	1,230,812	43	14,287,058
鉱業	1,277	2,286	7,586	3,641	2,153	1,781	1,644	3,716	192	24,278
合成樹脂	44	719	52,380	13,141	11,685	14,506	2,982	4,128	0	99,585
プラスチック製品	962	21,918	166,761	213,591	47,030	16,834	3,483	21,225	6	491,810
鉄鋼	31,987	34,795	453,297	349,279	266,314	245,325	12,306	128,956	43	1,522,303
非鉄金属	1,549	23,589	128,158	147,279	31,683	23,149	23,926	12,336	4	391,673
全産業計	214,664	1,039,400	8,197,394	9,253,746	1,794,753	774,629	145,598	1,778,500	6,818	23,205,501

(備考) 1. 経済産業省「地域間産業連関表」及び「鉱工業生産」より作成。

2. (2)表で計算した生産増額を地域間産業連関表の簡易分析にて計算。

第1-2-6(4)表 生産誘発額の輸送機械生産増額に対する倍率

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
乗用車		1.0	1.0	1.0	1.0	1.0		1.0		1.0
その他の自動車	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0		0.8
自動車部品・同付属品	2.7	1.7	2.6	2.2	3.2	-9.3	-25.1	1.6		2.3
その他の輸送機械	1.1	1.1	1.2	1.2	1.4	-1.4	0.7	1.0		1.0
輸送機械計	2.3	1.4	1.9	1.8	2.1	-3.9	-0.1	1.2		1.7

(備考) 1. 経済産業省「地域間産業連関表」及び「鉱工業生産」より作成。

2. ((3)表にある当該地域当該産業生産誘発額) ÷ ((2)表にある2005年の当該地域当該産業生産額) を計算。

3. 空欄となっている箇所は、(2)表の数字が0となっているため、倍率を算出できないもの。

第1-2-6(5)表 輸送機械の生産増額を想定した際の各地域各産業の生産総額に対する割合(生産押し上げ効果)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
乗用車		39.3%	12.1%	20.2%	8.0%	-0.9%		29.7%		16.3%
その他の自動車	16.2%	39.3%	12.1%	20.2%	8.0%	-0.9%	-0.6%	29.7%		13.1%
自動車部品・同付属品	43.5%	65.1%	31.6%	45.3%	25.5%	8.1%	14.7%	47.4%	0.0%	36.7%
その他の輸送機械	17.3%	44.3%	14.9%	23.8%	11.3%	1.2%	-0.4%	30.6%	0.3%	15.1%
輸送機械計	37.1%	55.7%	23.2%	35.7%	17.0%	3.5%	0.0%	35.1%	0.3%	26.9%
鉱業	1.9%	2.5%	3.1%	3.7%	2.2%	2.5%	3.0%	2.7%	1.0%	2.7%
合成樹脂	2.2%	1.9%	3.5%	3.7%	3.8%	3.3%	1.9%	3.3%	0.0%	3.4%
プラスチック製品	1.1%	4.6%	3.9%	8.6%	2.4%	2.4%	1.5%	4.8%	0.1%	4.6%
鉄鋼	6.0%	6.4%	6.0%	9.5%	4.9%	4.7%	6.6%	4.9%	0.2%	5.9%
非鉄金属	8.4%	4.0%	4.7%	8.1%	3.4%	5.4%	5.2%	3.4%	0.2%	5.3%
産業用電気機器	0.7%	6.7%	2.9%	7.1%	2.9%	4.4%	1.2%	2.9%	0.0%	4.3%
全産業計	0.6%	1.8%	2.0%	7.5%	1.2%	1.3%	0.6%	2.2%	0.1%	2.4%

(備考) 1. 経済産業省「地域間産業連関表」及び「鉱工業生産」より作成。

2. ((3)表にある当該地域当該産業生産誘発額) ÷ ((1)表にある2005年の当該地域当該産業生産額) を計算。

3. 全国における生産押し上げ効果が全産業計の2.5%以上だった産業を抜粋。

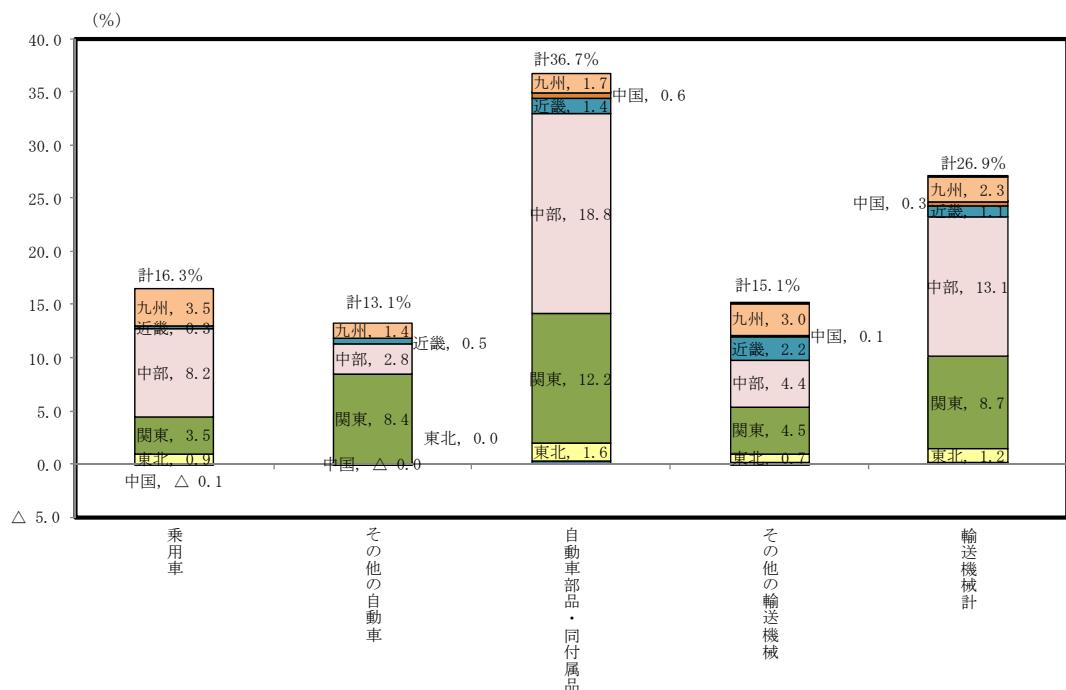
第1-2-6(6)表 輸送機械の生産増額を想定した際の各産業の全国生産総額に対する割合(寄与度)

	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	合計
乗用車	0.0%	0.9%	3.5%	8.2%	0.3%	-0.1%	0.0%	3.5%	0.0%	16.3%
その他の自動車	0.0%	0.0%	8.4%	2.8%	0.5%	0.0%	0.0%	1.4%	0.0%	13.1%
自動車部品・同付属品	0.3%	1.6%	12.2%	18.8%	1.4%	0.6%	0.0%	1.7%	0.0%	36.7%
その他の輸送機械	0.2%	0.7%	4.5%	4.4%	2.2%	0.1%	0.0%	3.0%	0.0%	15.1%
輸送機械計	0.2%	1.2%	8.7%	13.1%	1.1%	0.3%	0.0%	2.3%	0.0%	26.9%
鉱業	0.1%	0.3%	0.9%	0.4%	0.2%	0.2%	0.2%	0.4%	0.0%	2.7%
合成樹脂	0.0%	0.0%	1.8%	0.4%	0.4%	0.5%	0.1%	0.1%	0.0%	3.4%
プラスチック製品	0.0%	0.2%	1.6%	2.0%	0.4%	0.2%	0.0%	0.2%	0.0%	4.6%
鉄鋼	0.1%	0.1%	1.8%	1.4%	1.0%	1.0%	0.0%	0.5%	0.0%	5.9%
非鉄金属	0.0%	0.3%	1.7%	2.0%	0.4%	0.3%	0.3%	0.2%	0.0%	5.3%
全産業計	0.0%	0.1%	0.9%	1.0%	0.2%	0.1%	0.0%	0.2%	0.0%	2.4%

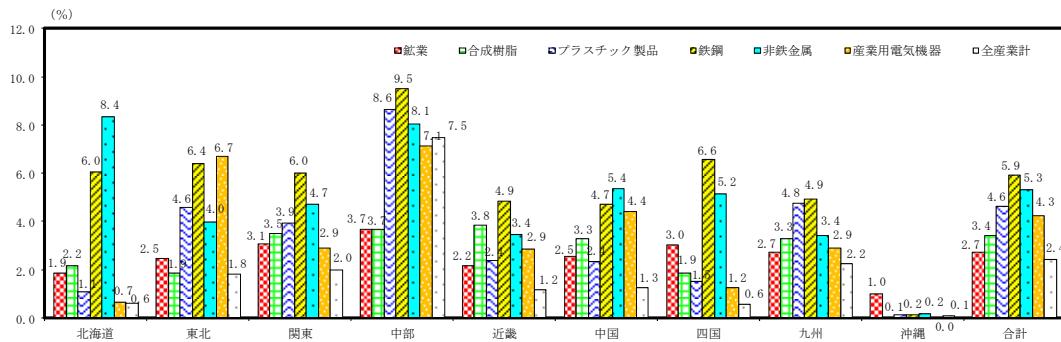
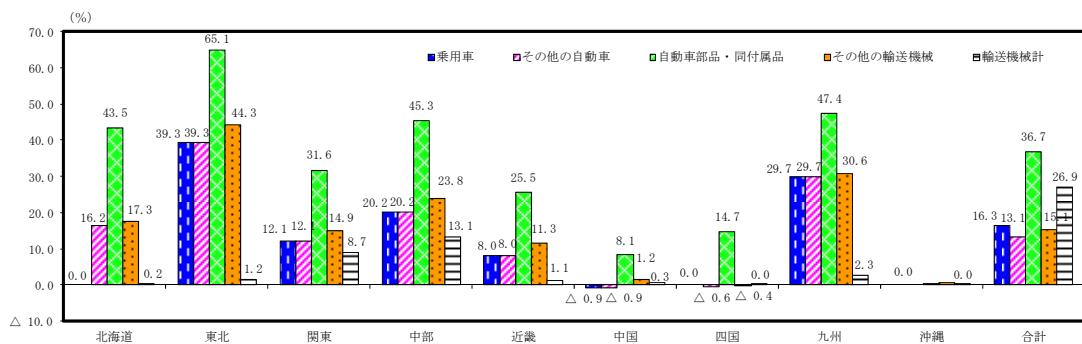
(備考) 1. 経済産業省「地域間産業連関表」及び「鉱工業生産」より作成。

2. ((3)表にある当該地域当該産業生産誘発額) ÷ ((1)表にある2005年の全国当該産業生産額) を計算。

第1-2-7(1)図 輸送用機械の生産増加による各産業の生産押し上げ効果の地域別寄与度分解



第1-2-7(2)図 輸送用機械の生産が与えた生産押し上げ効果

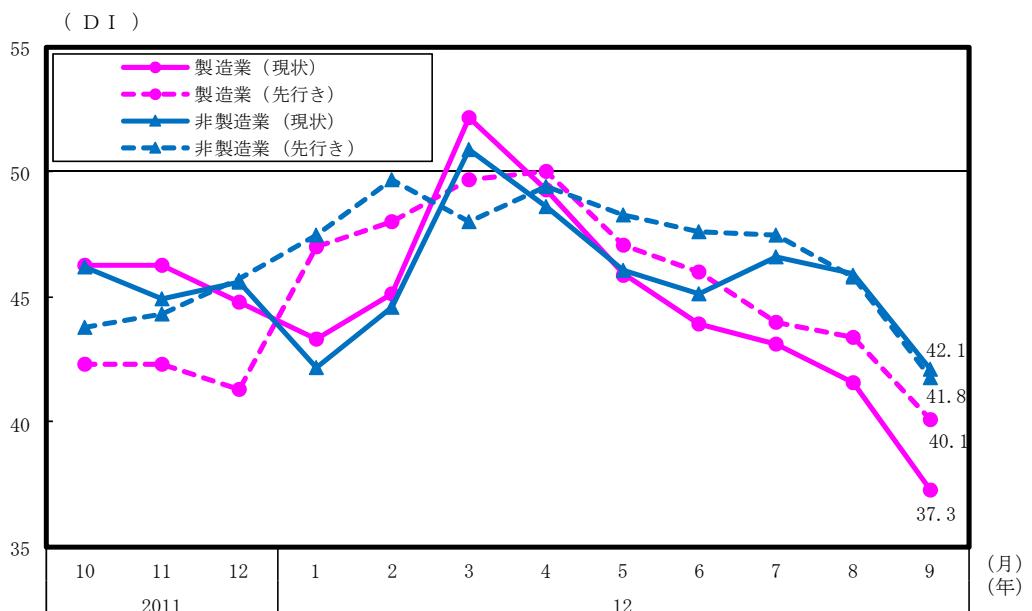


(備考) 経済産業省「地域間産業連関表」、「鉱工業生産」より作成。

### (持ち直しから弱い動きに変化した企業マインド)

2011年下半期から景気ウォッチャー調査の企業動向をみると（第1-2-8図）、2011年12月にはそれまで低下していた製造業の先行き判断DIが上昇に転じ、エコカー補助金の実施等を背景に景気上向きを予感していたことがわかる。現状判断DIも生産回復などを受け2012年1月を底に上昇に転じ、3月まで上昇した。4月には現状判断DIは低下したものの、先行き判断DIは上昇し、まだ景気の先行きに明るさをもっていたものと考えられる。5月以降は先行き判断DI、現状判断DIともに低下し、9月まで5か月連続で低下するのみならず、低下幅も毎月2ポイント程度と小さくないことから持ち直しから弱い動きに変化している。この背景としては、世界経済の減速に伴う輸出や生産の減少、エコカー補助金の終了、9月には尖閣をめぐる状況の影響等があげられる。

第1-2-8図 景気ウォッチャー調査 企業関連DIの推移



（備考）内閣府「景気ウォッチャー調査」により作成。

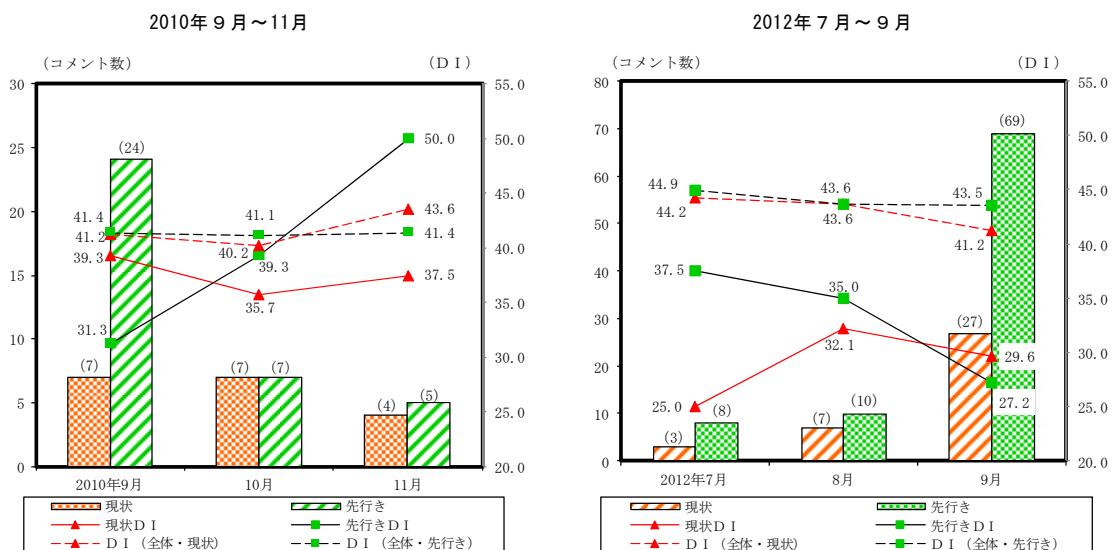
このうち、尖閣諸島をめぐる状況について、景気ウォッチャー調査のうち企業動向関連のコメント数及びDIを用いて、尖閣諸島が国有化された2012年9月と、中国漁船衝突事件が発生した2010年9月と比較してみよう（第1-2-9図）。まず、「中国」または「尖閣」に関するコメントの合計数をみると<sup>1</sup>、2010年9月には先行きコメント数は24件であったが、翌10月には7件、11月には5件と減少しているのに対し、2012年9月には69件と前回の3倍弱に上っている。また、DIも2010年9月には現状判断DIについては全体とコメント分に大きなかい離がみられな

<sup>1</sup> 企業動向関連における「中国」または「尖閣」に関するコメントから、「中国経済の減速」に関するコメントを抜いたコメント数及びDIについては、付図2を参照。

かったのに対して、2012年9月には現状判断D I、先行き判断D Iともに全体の判断D Iに比べ大きく低下している。加えて、2010年では事件発生から2か月が経過した11月に入っても現状判断D Iが回復していないなど、問題が長期化していることがうかがえる。こうしたことから、2010年に比較しても企業動向にかかわる人々にとって尖閣諸島をめぐる状況が景気に与える懸念が高まっていると推測される。次に、2012年9月景気ウォッチャー調査企業動向関連における「中国」または「尖閣」に関する主なコメントをみると（第1-2-10表）、現状、先行きともに輸出や生産など幅広い影響が懸念されていることがわかる。

なお、特例公債法案成立の遅れに関するコメントを景気ウォッチャー調査（2012年8月及び9月）からみると（第1-2-11表）、各々先行きに関し2件となっており、その内容は国などからの事業受注減を懸念するものとなっている。

第1-2-9図 企業動向関連における『中国』または『尖閣』に関するコメント数及びD I



- (備考) 1. 内閣府「景気ウォッチャー調査」より作成。  
 2. コメント数は各月の景気ウォッチャー調査における景気判断理由集に記載されているコメントから  
 企業動向関連における『中国』、『尖閣』のいずれかの言葉が含まれるものについて抽出を行い集計した。  
 3. D Iは中国、尖閣関連コメントを5段階の判断別に集計し、それぞれに全体のD Iの算出方法と同様の点数を与え、  
 これらを各回答区分の構成比（%）に乘じて算出した。

第1-2-10表 企業動向関連における主なコメント(2012年9月調査)

(◎:良い、○:やや良い、□:不变、▲:やや悪い、×:悪い)

	判断	特徴的なコメント
現状	□	当社は、日本の大手メーカーが中国で生産した部品を買っている。全量を中国で生産しているため、万が一、その部品が止まれば、生産が止まる。もしくは、当社の納品先の会社で、中国から購入している物が止まれば、当社の製品も止まるということで、現状は低空飛行である(北関東=電気機械器具製造業)。
	□	中国との問題で、9月に予定されていた製品輸出もなくなつた。売上全体に対する割合では大きな比率を占めていないが、徐々に効いてくるかもしれない(近畿=食料品製造業)。
	▲	尖閣諸島の問題による影響が出ており、得意先の中国向けの商談が止まつたことにより、当社の受注減は避けられない。また、商社経由で仕入れようとした製品が中国の港で没収されていたことが判明した(中国=金属製品製造業)。
先行き	□	中国で生産していた部品を国内工場での生産に切り替えたメーカーの荷物が増えている。一時的な動きかもしれないが、来月もまだ荷物が増えそうである(近畿=輸送業)。
	▲	中国とのトラブルによって製品の出荷が止まり、操業に支障が出ていている企業や、半導体不況の影響で操業ダウンなどの話もあり、近隣地域への出荷がじわじわと悪くなってきてている(北関東=化学工業)。
	▲	開催される予定だった上海の展示会が中止となつた。尖閣諸島問題にからみ、中国における消費者の日本製品に対する購買意欲が削がれ、国内消費にも影響が出ることを懸念している(南関東=繊維工業)。
	▲	反日暴動で中国に進出している取引先メーカーが、中国での営業を見合わせている。その影響で日本における設備投資も見合わせており、見込みを立てている案件についても、いつ発注されるかが分からぬ状態である(南関東=建設業)。

(備考) 内閣府「景気ウォッチャー調査」より作成。

第1-2-11表 「特例公債法案」に関する主なコメント(2012年8月及び9月調査)

(◎:良い、○:やや良い、□:不变、▲:やや悪い、×:悪い)

	判断	特徴的なコメント
先行き	▲	政局の混迷により、特例公債法案成立の見通しが立っていない。このままでいくと9月末には資金が6兆円程に減るため、政府は地方交付税等の支給を減額せざるを得ないと発表しており、公共事業が先送りになるのではと懸念している(九州=金属製品製造業)。【2012年8月調査】
	▲	これから先は、国の予算が執行されるのがかなり少くなるような予想なので、そうなると景気はかなり悪くなる(九州=タクシードライバー)。【2012年8月調査】
	□	当社は郵便局がメインの客だが、10月に会社が変わることで、今後どうなるのか見えてこない。また国会が空転しているせいで、予算が下りてこない。実際予算はあるのだが、特例公債法案が通らないと、いろいろな意味で役所関係の大口の予算が執行できないということで、今困っている(南関東=一般小売店「文具」)。【2012年9月調査】
	▲	赤字国債発行法案の成立がずれると、国内の国公立病院、大学の予算執行が遅れ、販売が更に落ち込む恐れがある(四国=電気機械器具製造業)。【2012年9月調査】

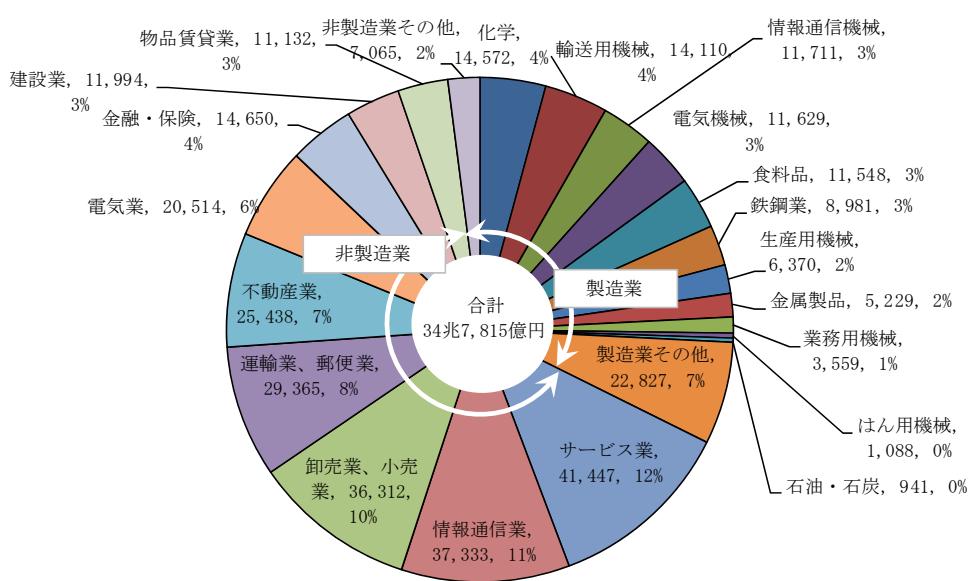
(備考) 内閣府「景気ウォッチャー調査」より作成。

## (2) 設備投資、企業倒産等の動向

### (法人企業統計による設備投資額)

設備投資の内訳をみるために、まずは財務省「法人企業統計」により 2011 年度の全国の設備投資額をみてみよう（第 1-2-12 図）。同統計によると、2011 年度の設備投資額は約 35 兆円となっているが、このうち製造業の設備投資額は約 3 割にあたる 11 兆円弱となっている。また、非製造業<sup>2</sup>においてはサービス業、情報通信業、卸売業・小売業、運輸・郵便業、不動産業の順位なつており、この 5 業種で半分近くを占めている。

第 1-2-12 図 2011 年度設備投資額



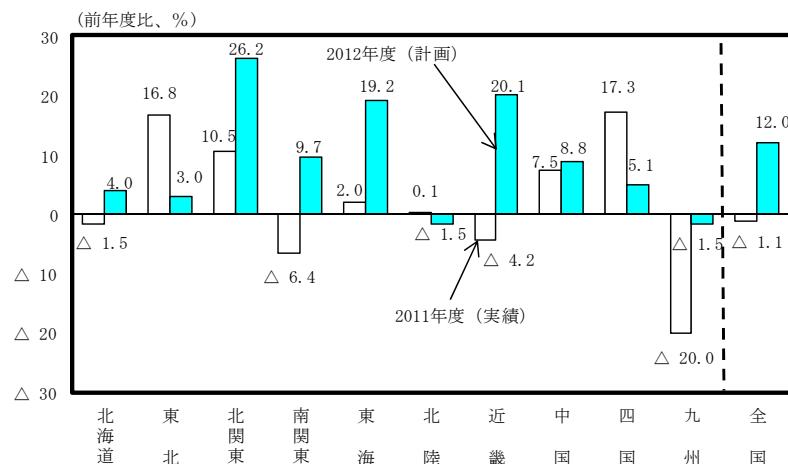
(備考) 1. 財務省「法人企業統計」より作成。  
2. 単位 : 億円。

### (石油関連や不動産投資を背景として、堅調な設備投資)

地域別の設備投資動向を詳細に調査している日本政策投資銀行「設備投資計画調査」（2012 年 7 月調査）でみると、12 年度（計画）は、火力発電所の増設や建設機械の能力増強投資が行われる北関東と、輸送用機械工業、鉄鋼業、電気機械工業等の増強投資などが行われる東海、大型ターミナル開発投資がピークを迎える運輸、不動産、建設などで増加が見込まれる近畿において大幅な増加が見込まれる（第 1-2-13 図）。

<sup>2</sup> 法人企業統計の調査対象は営利法人であり、医療法人や学校法人等の非営利法人は含まれない。

第1-2-13図 地域別設備投資



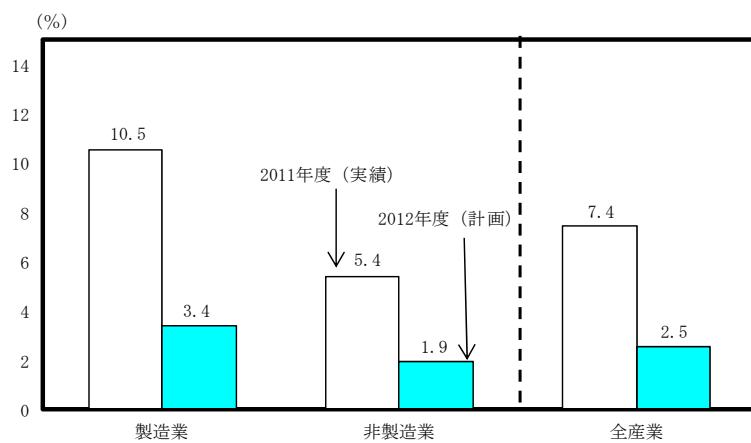
(備考) 1. 株式会社日本政策投資銀行 「2011・2012・2013年度 設備投資計画調査」により作成。

2. 全国の数値は、都道府県別投資額未回答会社の計数と沖縄県の計数を含む。

3. 地域区分はA。

また、総設備投資額に占める震災復旧・復興投資の割合をみると、11年度実績では全産業で7.4%であったのが、12年度計画では2.5%と落ち着いたことがわかる。業種別にみると、製造業が3.4%、非製造業1.9%と、製造業の方が相対的に高い（第1-2-14図）。

第1-2-14図 総設備投資額に占める震災復旧・復興投資の割合



(備考) 1. 株式会社日本政策投資銀行 「2011・2012・2013年度 設備投資計画調査」により作成。

2. 対象会社数：375社（製造業166社、非製造業209社）

\*震災復旧・復興投資が1百万円以上の会社を集計。

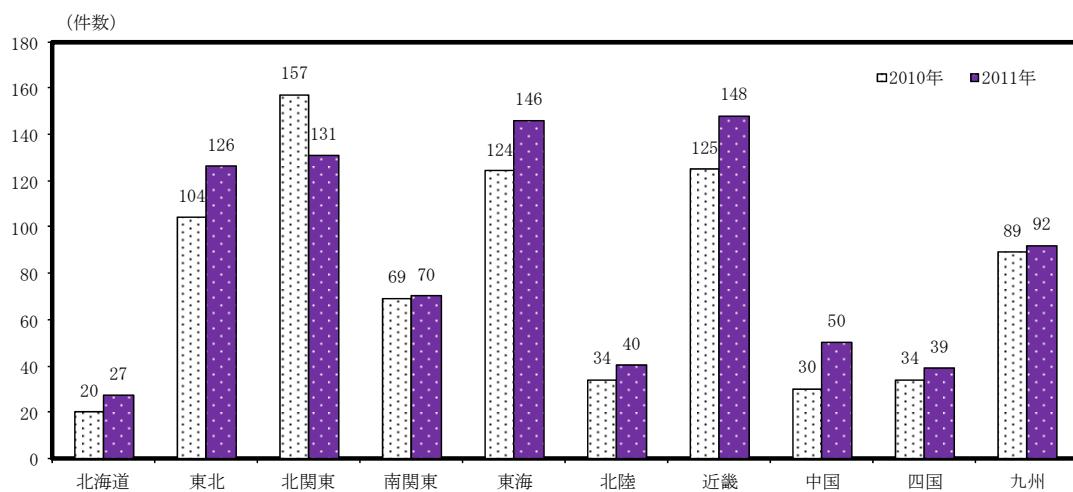
3. 震災復旧・復興投資がゼロとの回答があった会社は1,015社

#### （東海、近畿、東北で伸びた製造業の立地件数）

製造業による地域別設備投資の動向について、地域ブロック別立地件数及び立地面積をみてみよう（第1-2-15図、第1-2-16図）。2011年には東海及び近畿で立地件数が大きく伸びており、近畿では立地面積も増加、東海では立地面積も横ばいであることから、近畿では2010年より大規模な立地が増加し、東海では1件あたりの立地面積が縮小したことがわかる。一方、東北

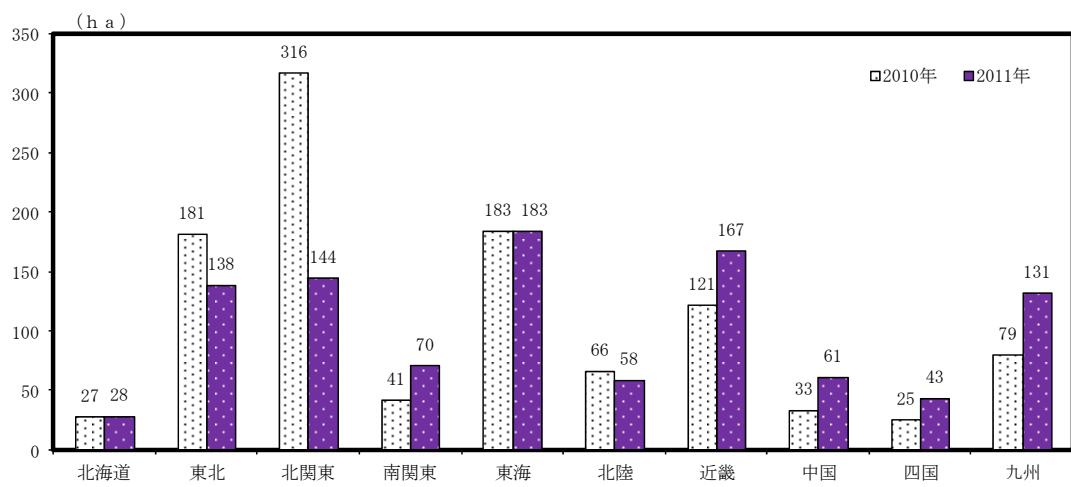
では立地件数が増加したが、立地面積は縮小しており、小規模立地が増加したことがうかがえる。この他、北関東の立地件数は多いものの2010年度より減少しており、届出面積の減少率がより大きいことから小規模化したことがわかる。

第1-2-15図 地域ブロック別の工場立地件数の年次比較



(備考) 1. 経済産業省「工場立地動向調査」より作成。  
2. 地域区分はA。九州は、沖縄県を含む。

第1-2-16図 地域ブロック別の立地面積の年次比較

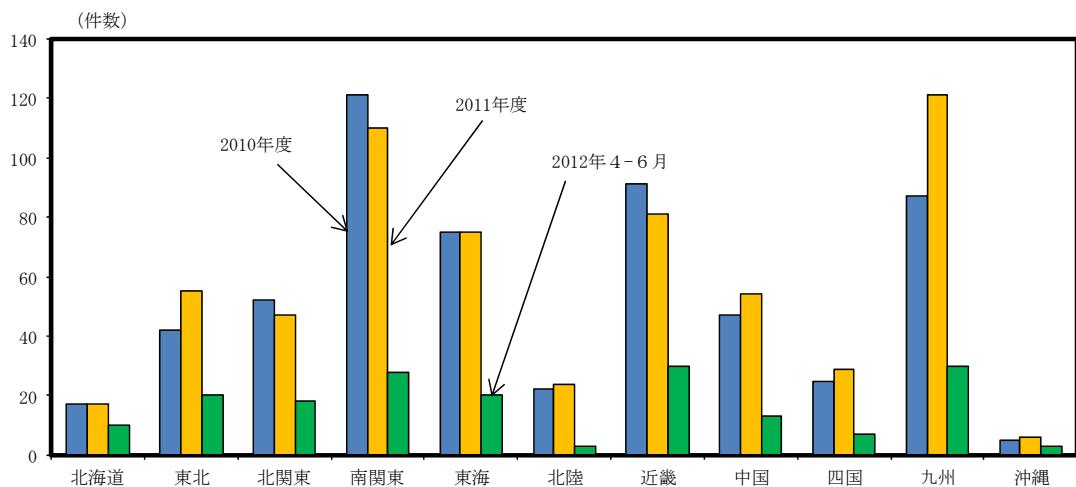


(備考) 1. 経済産業省「工場立地動向調査」より作成。  
2. 地域区分はA。九州は、沖縄県を含む。

### (九州で盛んである大規模小売店立地)

次に、卸売業・小売業の設備投資に対応する地域別に大規模小売店立地をみると(第1-2-17図)、九州で大幅に伸びていることがわかる。これには、2011年3月に開通した九州新幹線の効果なども考えられる。この一方、大都市を抱える南関東や近畿では減少している。

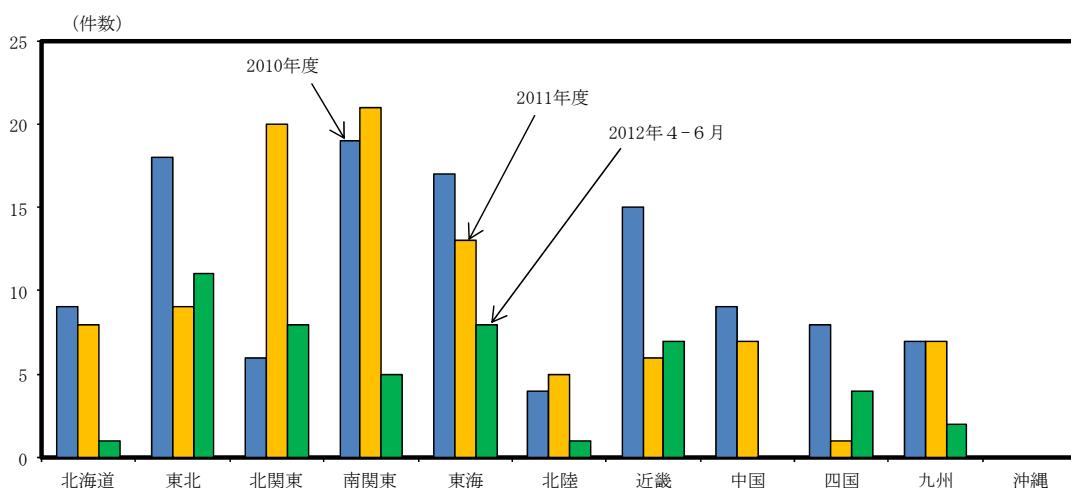
第1-2-17図 大規模小売店舗立地法 第5条第1項（新設）の届出件数



（備考）経済産業省「大規模小売店舗立地法 第5条第1項（新設）届出件数」より作成。

なお、廃止の届出数は、実質的な閉店と一致するとは限らない<sup>3</sup>ため注意してみなければならぬものの、その件数を集計すると第1-2-18図のとおりである。

第1-2-18図 大規模小売店舗立地法 第6条第5項（廃止）の届出件数

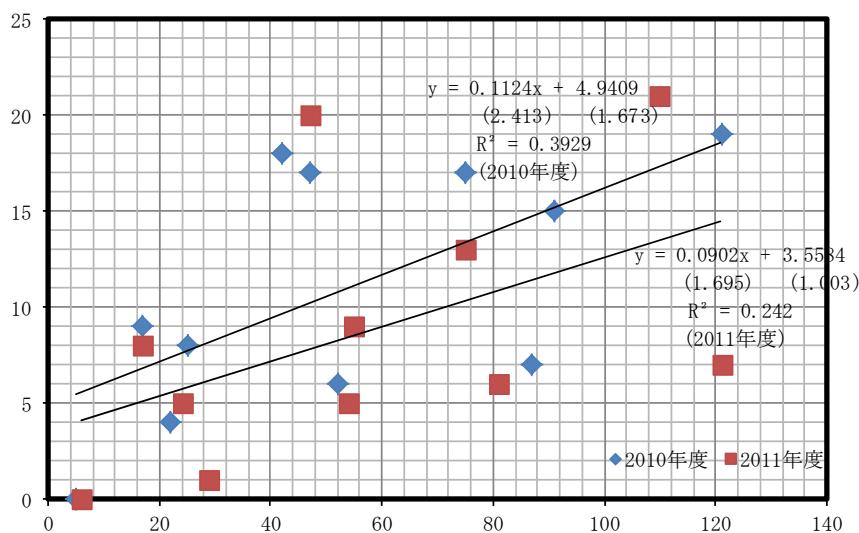


（備考）各都道府県、政令指定都市HP掲載データ等により作成。

届出と廃止の関係は第1-2-19図のとおりで、新規出店の多い地域ほど廃止届出数も多いことがわかる。

<sup>3</sup> 規模を縮小して営業を継続する場合や、閉店してから届出までしばらく時間を置く場合などが考えられる。

第1-2-19図 大規模小売店の新規と廃止届出数

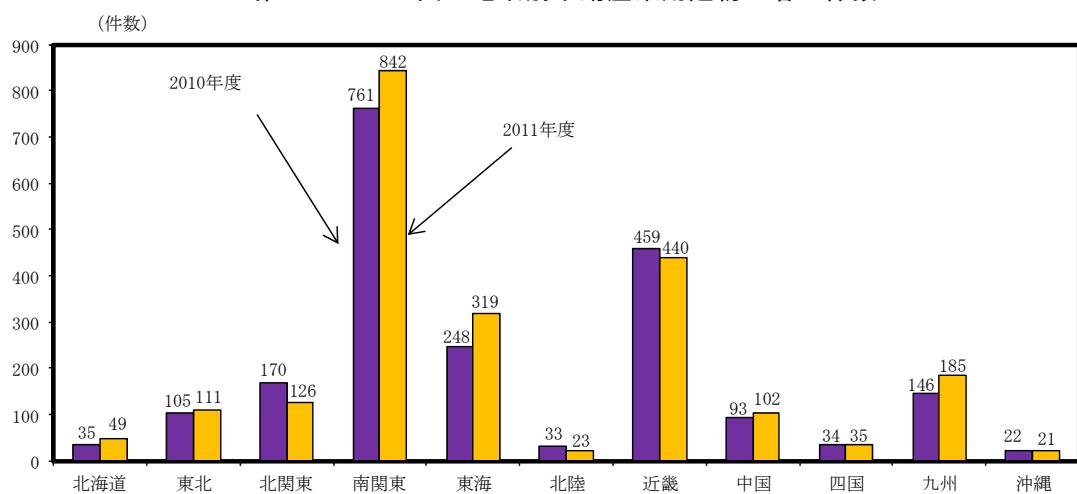


(備考) 経済産業省「大規模小売店立地法第5条第1項（新設）届出件数」及び各都道府県、政令指定都市HP掲載データ等により作成。

#### (都市部で伸びる不動産業用建物着工件数)

最後に、不動産業の設備投資に関連して、不動産用の建物着工件数を地域別にみると（第1-2-20図）、南関東や東海で伸びている。

第1-2-20図 地域別不動産業用建物 着工件数



(備考) 1. 国土交通省「建築着工統計」より作成。

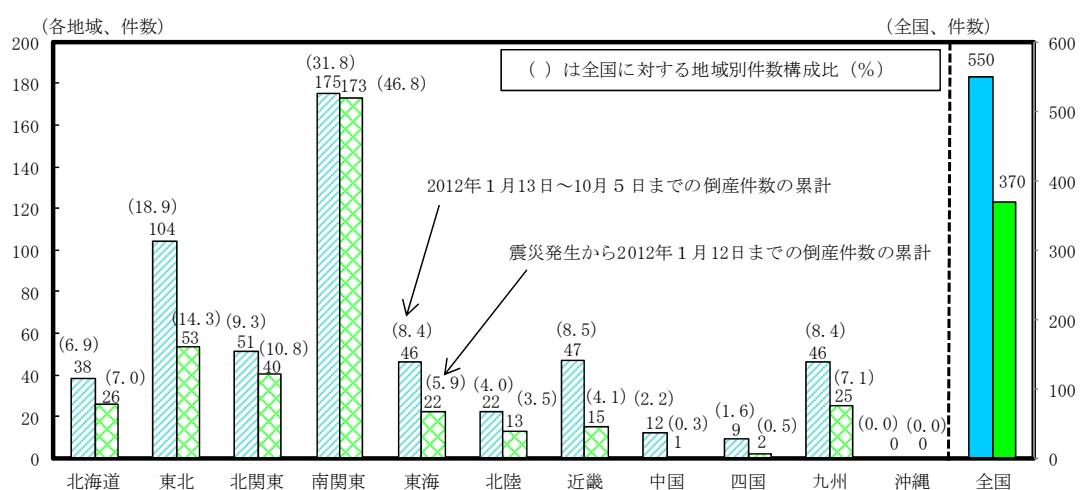
2. 地域区分はA。

### (続いている東日本大震災関連倒産)

東日本大震災関連倒産<sup>4</sup>については、震災発生から2012年1月12日までの累計の倒産件数が全国で550件あり、最も件数が多いのは南関東の175件、次に東北104件となっている（第1-2-21図）。また、2012年1月13日から9月7日までの倒産件数は、全国で370件あり、もっとも件数が多いのは南関東の173件、次に東北の53件となっている（なお、被災3県の倒産件数は第2章参照）。

このように、東日本大震災関連の倒産は震災後1年を経過してもなお続いている、依然として予断を許さない状況にある。

第1-2-21図 東日本大震災関連倒産件数



(備考) 1. 株式会社東京商工リサーチ「倒産月報」により作成。

2. 地域区分はA。

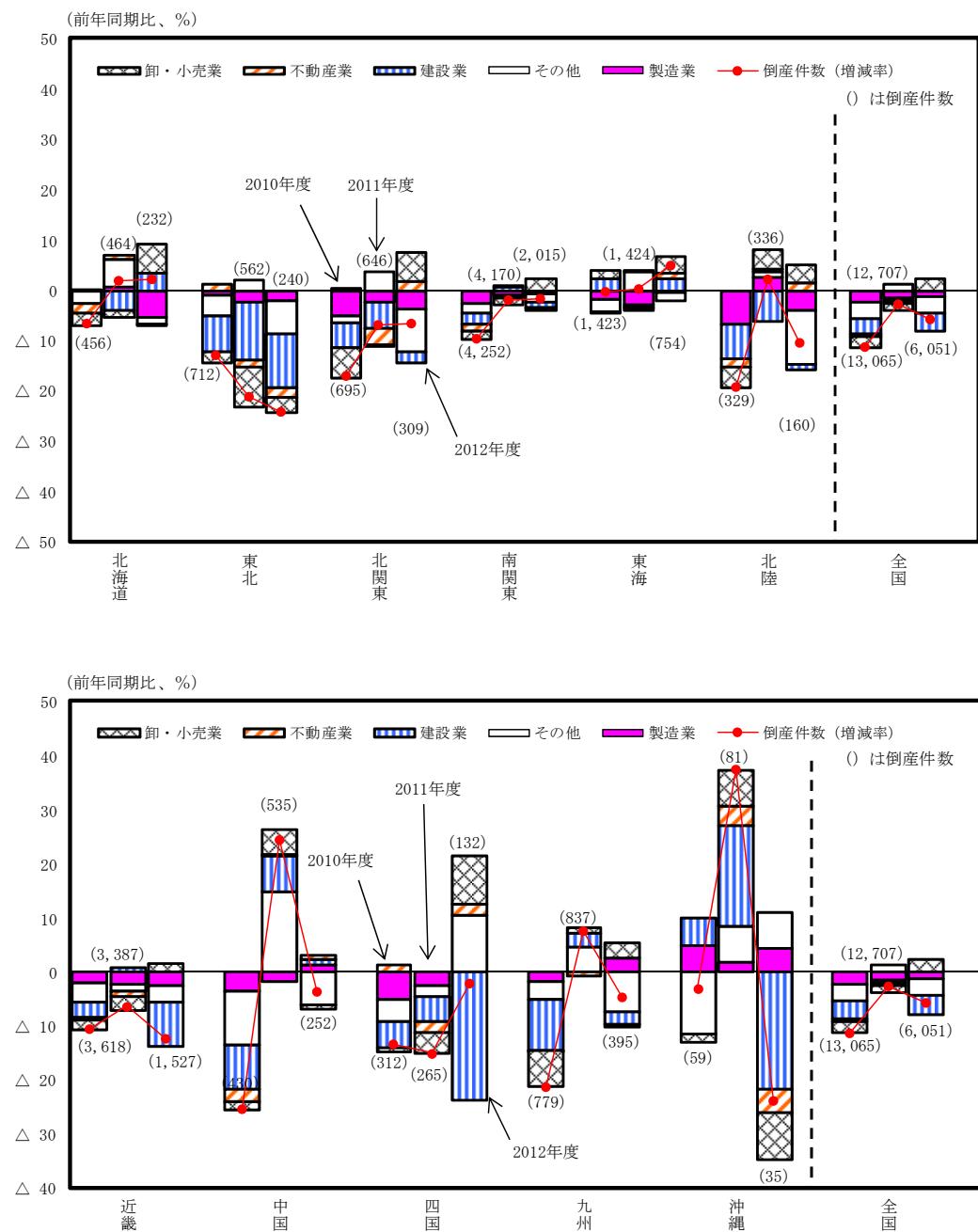
### (減少している地域別業種別倒産件数)

倒産件数を地域別業種別にみると（第1-2-22図）、東北、関東、近畿、四国においては2011年度は前年度と比べ減少した。しかし、2012年4月以降、このうち南関東、四国で倒産件数が増加している。これに寄与しているのは、卸売業・小売業の倒産の増加である。東日本大震災で甚大な被害を受けた東北では、復旧・復興需要もあり建設業の倒産が減少し、全体では前年度より倒産が減少している。北関東も建設業の倒産が減少するなど、東北の復旧・復興需要を取り込んでいることがうかがえる。

<sup>4</sup> 東日本大震災関連倒産は、原則として次の3つのどれかに該当するものを集計。1つ目は、震災により施設・設備・機械等に被害を受けて経営破綻した（直接型）。2つ目は、以前から経営不振だったが、震災による間接影響を契機に経営破綻した（間接型）、3つ目は、震災の影響による経営破綻が、取引先や弁護士等への取材で確認できた（直接・間接型）。

なお、すでに震災前に再建型の法的手続を申請しながら、震災による影響で再建を断念し破産手続に移行したケースなどは、倒産件数のダブルカウントになるため集計から除外。また、「事業停止」や「弁護士一任」、「破産手続き中」などの企業は、今後の展開次第で事業再開の可能性もあるため、「実質破綻」として「倒産」と区別。

第1-2-22図 倒産件数 産業別寄与度

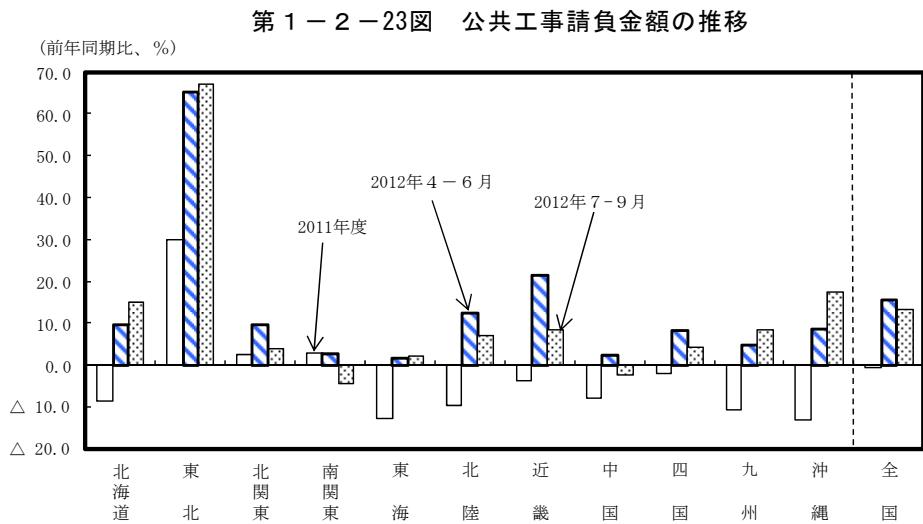


(備考) 1. 株式会社東京商工リサーチ「倒産月報」により作成。  
2. 2012年度は、9月分まで。

(総じて堅調に推移する公共工事請負金額)

地域別の公共工事請負金額は、2011年度は東日本大震災からの復旧・復興に資する予算の執行が増加したことから東北において増加した(第1-2-23図)。他地域では関東において、下水道整備や区画整理、マンション建設等のため増加したもの、関東以外ではリーマンショック後の景気低迷への対応から膨らんでいた支出を縮減したため減少した。

しかし、2012年度4～9月累計をみると、公共工事は総じて堅調に推移している。地域別にみると、震災からの復旧・復興が進む東北では大幅な増加が続いた他2012年4～6月期は全地域で2012年7～9月期は南関東、中国を除く各地で2011年度の減少の反動として増加した。



(備考) 北海道建設業信用保証株式会社、東日本建設業保証株式会社、  
西日本建設業保証株式会社「公共工事前払金保証統計」により作成。

### (企業の動向のまとめ)

これまでみてきた企業の動向についてまとめると以下のとおり。

第1に、2012年春以前に、輸送用機械工業（自動車）が牽引して生産が回復したが、その後エコカー補助金の剥落や海外経済の減速を背景に減少に転じたことである。地域別には東海や部品を供給する東北における生産回復が目立っていた他、工場のある関東、中国、九州などでも生産を下支えした。他方、自動車産業の割合が比較的低い近畿や四国などでは生産が伸び悩んだ。自動車生産増加の背景には2011年12月に始まったエコカー補助金制度がある。生産は2012年1～3月期が最盛期で、その後輸出の減少も相まって生産は減少に転じている。

第2に、地域経済も世界経済の影響を強く受けていることである。リーマンショック前まで製造業の1つの柱であった電子部品については世界経済の減速もあり、2012年4～6月期には東北や九州をはじめ各地で減少がみられるなど、影響を受けやすい産業や地域で生産も大きな減少となっている。ただし、一般機械工業（建設機械）や化学工業（医薬品）、競争力のある電子部品を生産する北陸では、これまでのところ生産が底堅く推移している他、化学工業（医薬品）などを主に生産する四国においては、5月以降の落ち込みが限定的である。

第3に、非製造業は比較的底堅いが、なかでも卸売業・小売業といった非製造業の投資が目立つことである。九州などでは、卸売業・小売業の立地が景気の下支えに貢献している。また、近畿や南関東といった大都市でも立地が多く、投資の下支えとなっていることが考えられる。