

# マンスリー・トピックス

NO. 003

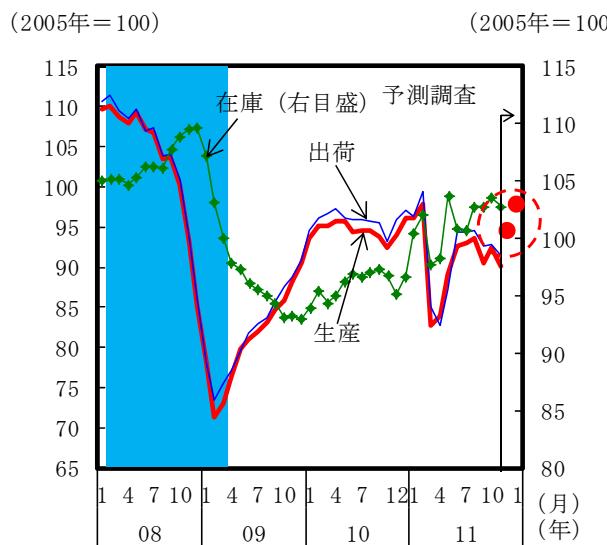
平成24年1月17日

## <我が国の鉱工業生産の動向及び先行きについて>

参事官（経済財政分析—総括担当）付 相田 政志 ※

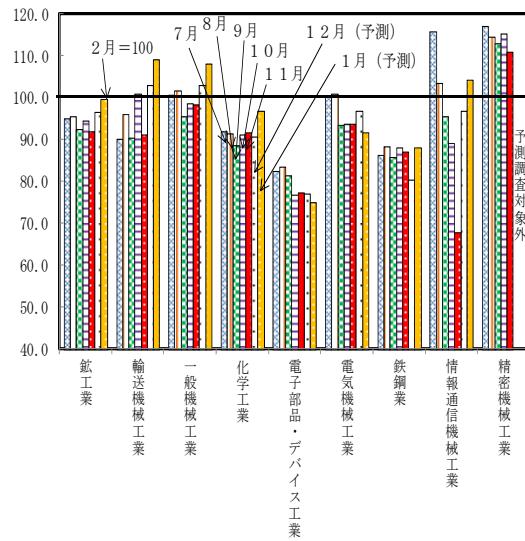
1. 2011年の我が国の景気は、東日本大震災により弱い動きとなつたが、その後、生産活動の回復に伴い、持ち直してきた。しかし、最近になって、海外経済の回復が緩やかになっていること等から、持ち直しが緩やかになっており、先行きについても一層の注視が必要な状況となっている。そこで本稿では、日本経済の景気を見る上で最も重要な指標の一つである鉱工業生産指数の動向及び先行きの動きについて検証することで、景気の動向及び先行きについて考察する。
2. 鉱工業生産は、東日本大震災によるサプライチェーンの毀損から2011年3月において過去最大の減少幅（前月比▲15.5%）となつたが、その後、サプライチェーンの立て直しに伴い回復し、同年8月には震災前の水準の95%まで持ち直した（図1、2）。サプライチェーンの毀損による生産減少の背景には、自動車向けのモス型半導体集積回路（マイコン）の製造工場が被災し、半導体の生産が停止した影響で、自動車生産もまた部品調達難で大幅な生産減となつたことがあげられる。その後、部品調達難の解消に伴い自動車生産は回復し、鉱工業生産全体の回復を牽引した（図3）。しかし、最近になって、海外経済の回復が緩やかになっていること等が影響し、鉱工業生産は持ち直しが緩やかな状況となっている。（図4）

(図1) 鉱工業生産指数の推移



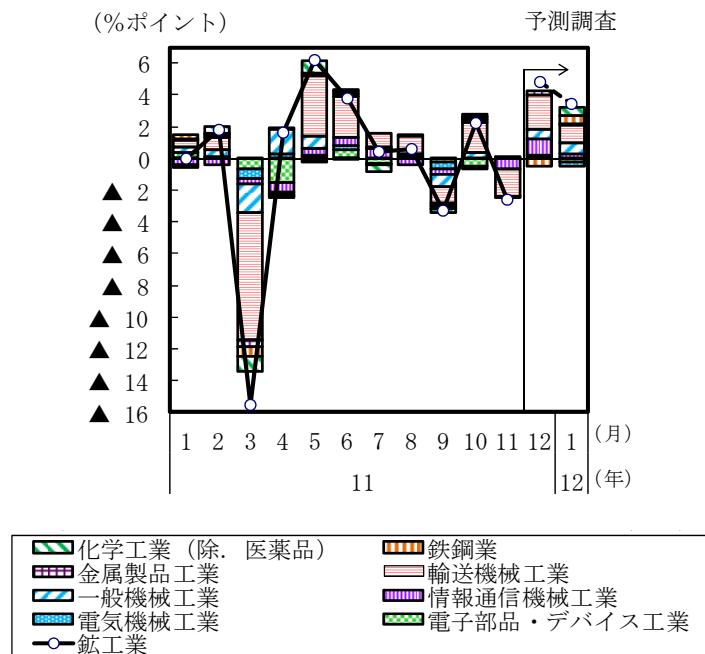
(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

(図2) 震災前の水準を100とした場合の生産の推移



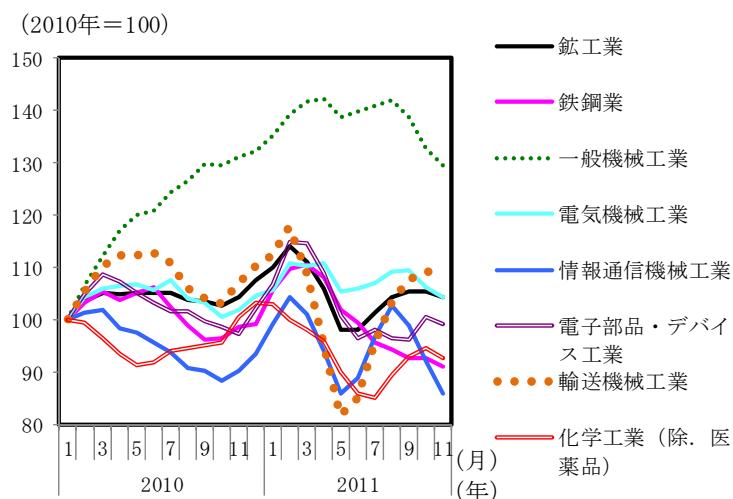
(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

(図3) 業種別寄与度の推移



(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

(図4) 輸出向け出荷の推移



(備考) 1. 経済産業省「鉱工業出荷内訳表」より作成

2. 後方3か月移動平均値

3. 上述の通り、鉱工業生産は、自動車の生産回復が牽引する形で（言い換えれば、プラスの供給要因が働くことにより）、持ち直し傾向となってきたが、サプライチェーンの毀損が解消されるに伴い、このプラスの供給要因の寄与は小さくなり、逆に海外経済の回復が緩やかになっているというマイナスの需要要因が鉱工業生産の動きに対しだけ寄与するようになってきた。仮に、こうした傾向が続ければ、鉱工業生産の持ち直しはさらに緩やかになり、追加的な強いプラス要因が働かない限り、鉱工業生産は横ばい、もしくは弱含みとなる可能性が高まる。このように、鉱工業生産の基調は、局面変化を迎えるかもしれないと考えていい。そこで、今後の鉱工業生産の動きについて、

プラス要因とマイナス要因はどのようなものがあるかを整理する。

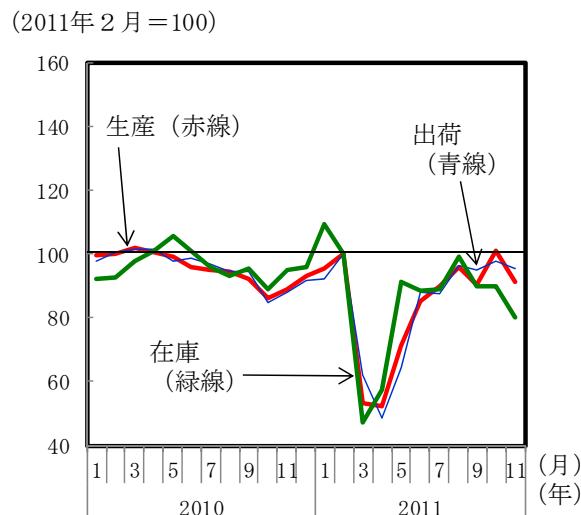
4. まず、最近の鉱工業生産指数の動きへの寄与が大きい輸送機械工業、一般機械工業、電子部品・デバイス工業、情報通信機械工業について、業種ごとの生産の動向及び先行きを個別に検証する。

#### (輸送機械工業)

2011年における輸送機械工業の生産は、2月までは、リーマンショック後の回復の中、エコカー補助金・減税等の需要刺激策の影響もあり底堅い動きが続いていたが、東日本大震災により自動車向けマイコン工場が被災したことによる部品不足から3、4月に大きく落ち込んだ後、サプライチェーンの立て直しに伴い急速に回復した。10月には震災前の水準を超える水準まで持ち直したもの、足下ではタイの洪水の影響等により大きく減少した（図5）。

先行き1～2か月については、タイの洪水被害からの挽回生産等から大きく持ち直す見込みとなっている。ただし、震災後の供給制約により生じていた顧客からの受注残への対応の終了による増産分の剥落により、今後は生産の伸びがさらに緩やかになることが懸念される。他方、12月10日に閣議決定された税制改正大綱には、エコカー補助金の一部復活・エコカー減税の一部延長が含まれたため、内需は当面底堅く推移するものと考えられる（表1）。

（図5） 輸送機械工業の生産の推移



（備考） 経済産業省「鉱工業指数」より作成

(表1) エコカー補助金の内容比較

| 期間       | 09年4月～10年9月終了                              | 11年12月～13年1月  |
|----------|--|---|
| 条件       | 新車登録から13年以上経過した車を廃車にして新車を購入（スクラップ・インセンティブ） | 通常の新車購入   |
| 燃費基準達成条件 | 2010年度燃費基準                                 | 2005年排出ガス基準75%低減かつ2010年度燃費基準+15%以上<br>2015年度燃費基準または2010年度燃費基準+25%以上 |
| 補助金額     | 乗用車25万円<br>軽自動車12.5万円                      | 乗用車10万円<br>軽自動車5万円  |
| 予算総額     | 5700億円                                     | 3000億円  |

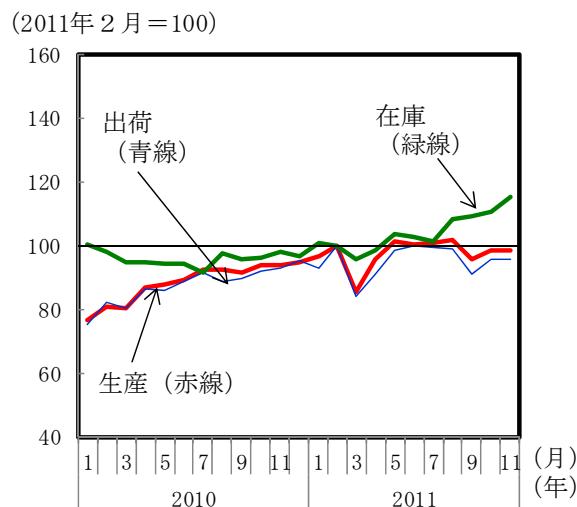
#### (一般機械工業)

2011年における一般機械工業（たとえば建機・重機等）の生産は、2月までは中国をはじめとする外需に牽引されて増加を続けてきたが、東日本大震災の影響で一時的に落ち込んだものの、5月には震災前の水準を超える水準まで持ち直した（図6）。

しかし、足下では、海外経済の減速等の影響もあり、一進一退の動きとなっている。

先行きについては、復興需要等への期待から生産は持ち直すものと考えられ、復興需要が顕在化すれば今後内需を中心に底堅い動きとなるものと考えられる。

(図6) 一般機械工業の生産の推移



(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

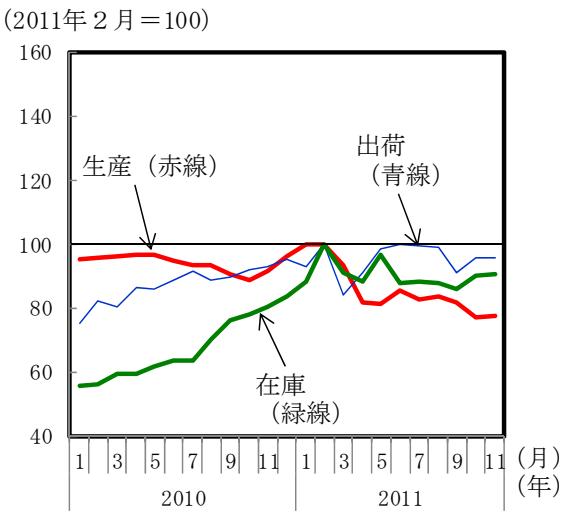
#### (電子部品・デバイス工業)

2011年における電子部品・デバイス工業の生産は、2月までは、リーマンショック後の回復の中、高水準で推移してきたが、東日本大震災の影響により3、4月と大きく落ち込んだ後も、一時は地上波デジタル放送切り替えによるテレビの駆け込み需要に伴う電子部品の需要増えられたものの、総じて、世界的な需要停滞等を背景に伸び悩みの状態が続いた。

しかし、最近になって半導体及び電子部品の世界市場の動向に上向きの動きがみられるようになり、出荷・在庫バランスの状況も徐々に改善してきている状況に鑑みると、今後の鉱工業生産の成長要因になりうるものとして期待出来そうではあるが、足下の動きをみると一進一退しており、

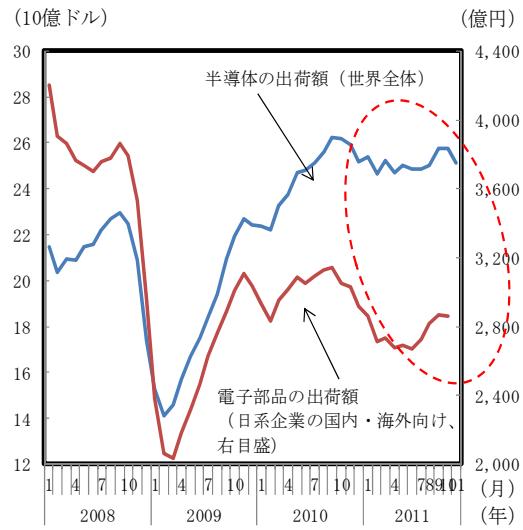
まだ注視が必要な状況となっている(図7, 8, 9)。

(図7) 電子部品・デバイス工業の生産の推移



(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

(図8) 半導体・電子部品のグローバル出荷の推移

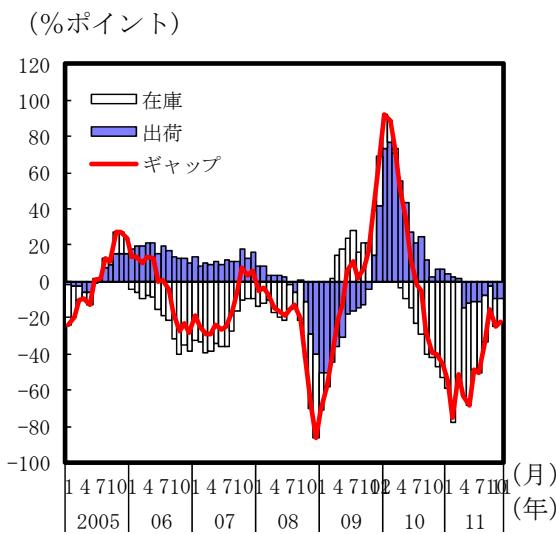


(備考) 1. SIA “Historical Billing Reports”、

(社) 電子情報技術産業協会「電子部品グローバル出荷統計」より作成

2. 後方3か月移動平均値

(図9) 電子部品・デバイス工業の出荷在庫ギャップの推移



(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

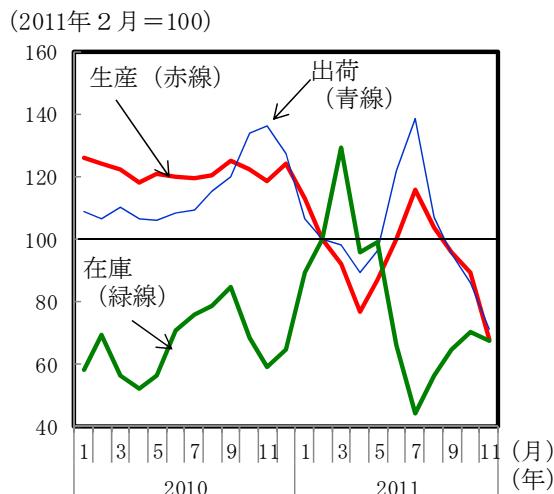
#### (情報通信機械工業)

2011年における情報通信機械工業の生産は、2月までは、リーマンショック後に行われた、いわゆる「家電エコポイント」事業に支えられ底堅い動きとなっていたが、東日本大震災の影響により3, 4月は大きく落ち込んだ。その後、テレビのアナログ放送終了に伴う地デジ対応型テレビの駆け込み需要から5~7月に大きく伸びたが、「家電エコポイント」事業の終了、地デジ対応型テレビの駆け込み需要の反動から8月以降は弱い状況が続いていた。加えて、足下では、タイの洪水の

影響による半導体関連部品等の不足から、デジタルカメラ等の国内生産は大きく減少した（図10）。

先行き1～2か月については、タイの洪水のばん回生産から増加が見込まれるが、液晶テレビ等をはじめ需要は引き続き弱い状況が続くものと考えられる。

（図10） 情報通信機械工業の生産の推移



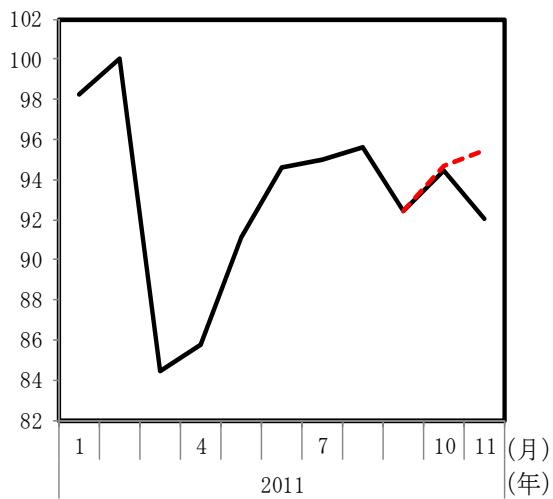
（備考） 経済産業省「鉱工業指数」より作成

5. 以上のように主要業種別動向を概観したが、業種横断的に足下の動きに注目すると、特に、輸送機械工業、情報通信機械工業においてタイの洪水被害による影響が大きかったことから、これらの生産は10月、11月と減少している。一方、予測調査によると、12月以降のばん回生産で生産水準を取り戻す見込みとなっており、一時的なショックで収まると考えることが出来る。なお、タイの洪水被害による影響が無かったとした場合の10月、11月の鉱工業生産を試算すると、緩やかな持ち直しの動きとなっていることが分かる（図11）。

（図11） タイの洪水が無かった場合の鉱工業生産の推移

(2011年2月=100)

（備考） 1. 経済産業省「鉱工業指数」より作成

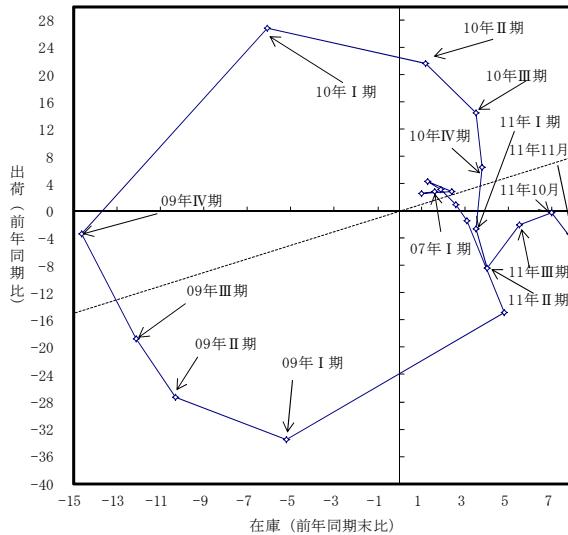


2. タイの洪水の影響が無かった場合の指数は、タイの洪水の影響が大きかった輸送機械工業、情報通信機械工業について、製造工業予測調査10月調査の当月見込み、来月見込みの結果が過去の予測誤差で補正されると仮定した場合の試算値。
3. 2で言及した予測調査の補正率の算出方法は以下の通り。
  - ①2003年2月～2011年9月の間、IIPの前月実績値を予測調査結果の前月比で伸ばした値と当月のIIPの実績値との間の乖離率を計算。
  - ②①の乖離率について、上下10%以上の値は異常値として除去。
  - ③異常値を取り除いた乖離率の平均を予測調査の補正率として使用。

6. 次に在庫循環の動きを確認すると、震災の影響もあり、2010年第IV四半期から2011年第I四半期

にかけて「意図せざる在庫積み上げ局面」から「在庫調整局面」に入ったが、その後一進一退しており、在庫調整がなかなか進まない状況が続いている（図12）。この背景には、東日本大震災によるサプライチェーンの毀損から一時的に自動車の生産が停止し、在庫を大量に消化したため、大手自動車メーカーが流通在庫の復元を意図して大幅な増産を続けたことが考えられる。流通在庫が復元されていくにつれ、在庫循環も元の軌道に戻り、業種によっては在庫調整が進展していくものと期待されるが、上記のとおり、各種政策効果によって当面は在庫調整が進んでいかない可能性もある。

(図12) 在庫循環の動き



(備考) 経済産業省「鉱工業指数」より作成

7. 以上をまとめると、鉱工業生産は、サプライチェーンの回復によるプラスの効果が小さくなりつつある一方で、海外経済の回復がさらに緩やかになっていることの影響が徐々に出始めており、マイナスの影響の方が強くなることが懸念されるものの、先行きについては各種政策効果に支えられながら底堅く推移するものと考えられる。特に、他産業への波及効果の大きい輸送機械工業において、先行きについて増加が見込まれていることから、鉱工業生産全体の増加の牽引役となることが期待される（図13）。

また、経済産業省が発表している製造工業予測調査12月調査の結果によると、12月は前月比4.8%、1月は同3.4%と増加が見込まれている。最近では、鉱工業生産指数の実績は予測調査結果から下ぶれる傾向がみられるため、予測は多少割り引いて見る必要があるが、過去の予測誤差を踏まえて主要業種の生産見込みを補正しても、概ね緩やかに増加するものと考えられる（図14）。

(図13) 各産業の全産業への影響度

|             | 影響力係数 |
|-------------|-------|
| 乗用車         | 1.54  |
| その他の自動車     | 1.51  |
| 自動車部品・同付属品  | 1.38  |
| 鉄鋼          | 1.35  |
| 合成樹脂        | 1.22  |
| 事務用・サービス用機器 | 1.22  |
| その他の輸送機械    | 1.18  |
| 化学最終製品      | 1.15  |
| 民生用電気機器     | 1.13  |
| 通信機械・同関連機器  | 1.13  |
| 化学基礎製品      | 1.12  |
| 電子部品        | 1.11  |
| 一般機械        | 1.11  |
| 電子計算機・同付属装置 | 1.10  |
| 産業用電気機器     | 1.10  |
| その他の電気機械    | 1.07  |
| 精密機械        | 1.02  |

(備考) 1. 経済産業省「平成20年延長産業連関表」より作成

2. ある産業に対する需要が全産業に与える影響の度合いを示す係数で、大きいほど他産業に対する影響力が大きい。

(図14) 予測調査補正後の鉱工業生産の先行き

(2011年2月=100)

