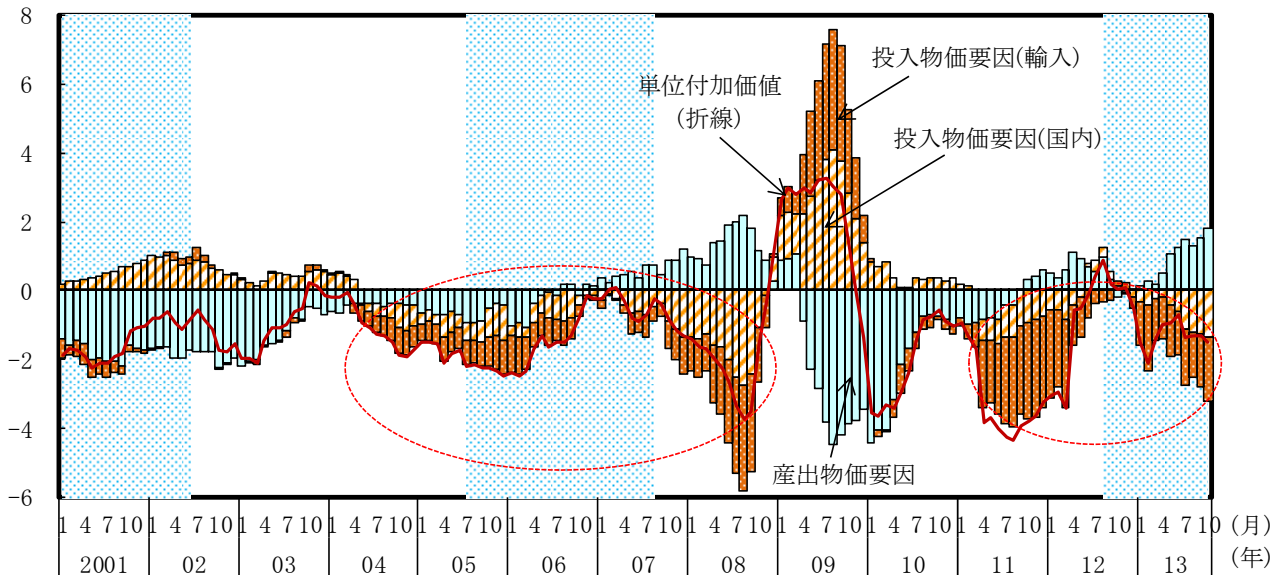


第3-3-7図 非製造業の単位付加価値

エネルギーコストの上昇により非製造業の単位付加価値は悪化傾向

(前年比(%), 寄与度)



- (備考) 1. 内閣府「SNA産業連関表」、総務省「平成7-12-17年接続産業連関表」、「消費者物価指数」、経済産業省「電力調査統計」、日本銀行「製造業部門別投入・産出物価指数」、「企業物価指数」、「企業向けサービス価格指数」、日経NEEDSにより作成。
2. 接続産業連関表の投入係数表、産出表、輸入係数表(いずれも185部門表)における投入・産出構造をウェイトとして、各物価指数を合成することにより非製造業の投入物価、産出物価を算出。ただし、対応する物価指数の入手が困難な建設・土木、卸・小売、金融・保険、医療・介護、教育・研究は除く。
3. 電力の産出物価は、電力調査統計における電力需要実績をウェイトとして規制部門と自由化部門を合成。また、2011年4月以降の電力部門の投入構造は、大震災後の輸入燃料投入比率の上昇を反映させるため、2011年SNA産業連関表を用いている。
4. 単位付加価値の要因分解の方法については、付注3-3を参照。なお、要因分解に必要な中間投入比率及び付加価値比率は、各年の前年のSNA産業連関表により求めた。ただし、2013年については、2011年のSNA産業連関表の値を用いている。
5. 網掛けは前年比円安局面。

2001年以降を通して見ても、産出物価は下落傾向にあり、単位付加価値の悪化が続いてきたことが分かる。特に2004年から2008年にかけての資源高局面では、産出物価への転嫁が進まず、単位付加価値が大きく圧迫された様子がうかがえる。我が国経済が長らくデフレ状況にあった中で、非製造業では投入コストの上昇を販売価格に転嫁できない状況が続いてきたと考えられる。また、こうしたデフレ下での付加価値の圧迫が、非製造業における平均賃金の押下げ要因になってきたと見られる⁵¹。

(対個人サービスでは価格転嫁が進まず単位付加価値を圧迫)

次に、非製造業のうち、対事業所サービスと対個人サービスについて見てみよう。

対事業所サービスには、広告、物品賃貸・リース、自動車整備・機械修理、法務・会計サービスなどの専門サービスが含まれる。投入要素としては、対事業所サービスからの部門内

⁵¹ 第2章第2節において、付加価値デフレが進む中、非製造業ではパート比率の引上げなどを通じて賃金を抑制されてきたことを指摘している(第2-2-4図を参照)。

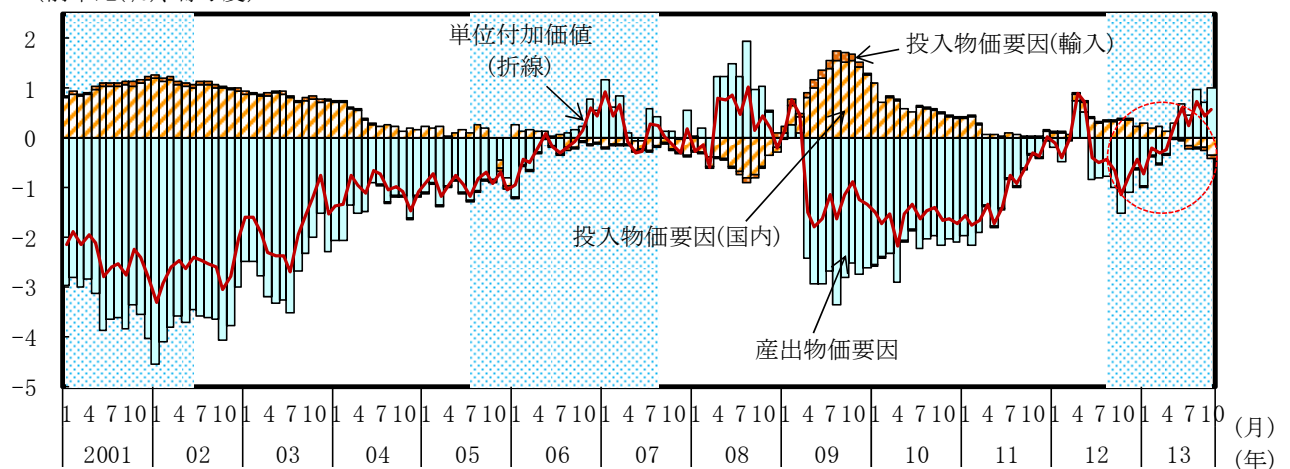
投入のほかに、自動車部品や電子部品の比率が高い。最近の動きを見ると、産出物価の上昇が投入物価の上昇を上回り、単位付加価値が改善している（第3-3-8図（1））⁵²。これは、特に物品賃貸業の産出物価が下落から上昇に転じた影響が大きい。例えば、電子計算機リースは、パソコン価格の低下によって2000年代を通じ下落が続いたが、最近では円安による輸入価格の上昇もあって上昇に転じている。

第3-3-8図 対事業所サービス、対個人サービスの単位付加価値

対個人サービスでは価格転嫁が進まず単位付加価値を圧迫

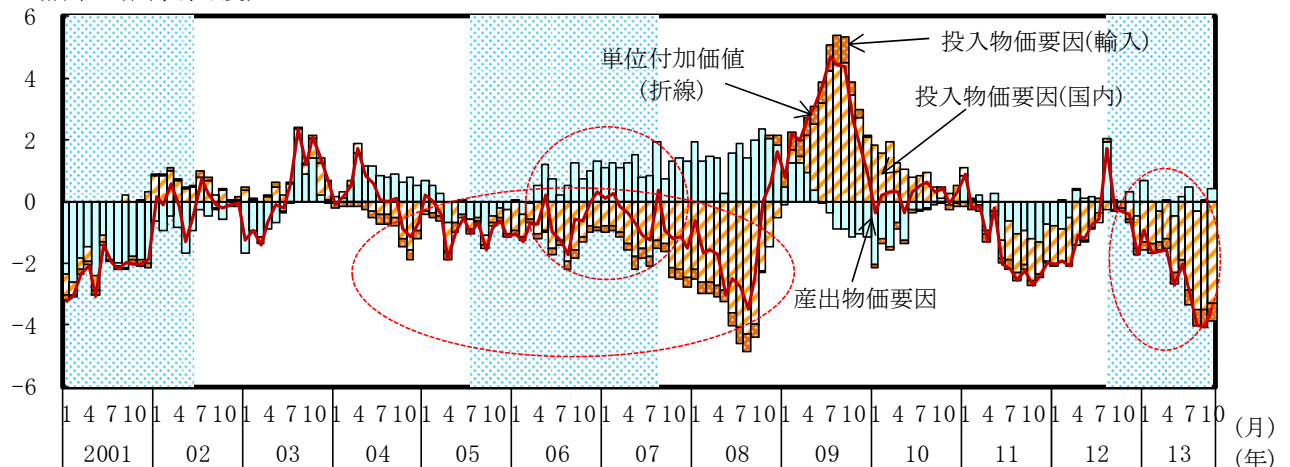
(1) 対事業所サービス

(前年比(%), 寄与度)



(2) 対個人サービス

(前年比(%), 寄与度)



(備考) 1. 内閣府「SNA産業連関表」、総務省「平成7-12-17年接続産業連関表」、「消費者物価指数」、経済産業省「電力調査統計」、日本銀行「製造業部門別投入・産出物価指数」、「企業物価指数」、「企業向けサービス価格指数」、日経NEEDSにより作成。
2. 第3-3-7図と同じ方法により投入物価、産出物価を算出し、各要因を算出。網掛けは前年比円安局面。

⁵² 2009年4月に産出物価要因が大きく下落に転じているが、これは、特定の品目（プラントエンジニアリング）が下落に転じた影響が大きい。

次に、対個人サービスについて見てみよう。対個人サービスには、飲食店、娯楽サービス、宿泊業、洗濯・美容業などが含まれる。過去の動きを見ると、2004年から2008年の資源価格高騰期には、エネルギー価格や食料価格の上昇によって投入物価が継続的に上昇する中で、産出物価への転嫁が進まず、単位付加価値は圧迫されていた（第3-3-8図（2））。資源価格が反落した2009年を除けば、対個人サービスの単位付加価値は下落傾向が続いており、最近の円安局面においても、投入物価から産出物価への転嫁が進んでいない。ただし、デフレ状況の改善が進んだ2006年から2007年には、一定程度の産出物価への転嫁が見られた。第2章第1節で論じたとおり、我が国経済はデフレ状況ではなくなっており、今後は、これらの業種においても価格転嫁が進むことが期待される。

（輸入燃料の投入比率上昇が電力の単位付加価値を圧迫）

最後に、運輸業、情報通信業、電力・ガスについて見ていこう。

運輸業には、陸上、海上、航空の旅客・貨物輸送や、倉庫・有料道路などの運輸付帯サービスが含まれる。主な投入要素は燃料であり、2003年から2008年にかけての原油高局面では、投入物価の上昇による単位付加価値の圧迫が続いた（第3-3-9図（1））。2009年には資源価格の反落によって一時的に単位付加価値が改善するものの、2010年以降は投入物価が上がる中で産出物価が下落し、再び単位付加価値が圧迫される状況が続いた。最近の円安局面では、産出物価は上昇に転じているものの、依然として転嫁できない部分が残っており、特に中小・零細事業者が多い道路貨物輸送業などでは、燃料費の運賃への転嫁が難しい状況がうかがえる。これらの業種では、燃油サーチャージ制度の更なる普及などの対策が求められよう。

第3-3-9図 運輸業、情報通信業、電力・ガスの単位付加価値

運輸業と情報通信業で単位付加価値の圧迫が続く

（1）運輸業

（前年比(%)、寄与度）

