

地域別にみた鉱工業生産指数の動向
(2024年1-3月期)

1. 2024年に入ってから鉱工業生産(全国計)は、一部自動車メーカーの生産・出荷停止の影響により低下し、その後持ち直しの動きがみられている。本稿では、地域別にみた鉱工業生産の動向に着目し、こうした生産・出荷停止の影響や、年初の令和6年能登半島地震の影響が、各地域の生産活動にどの程度の影響を及ぼしたか、確認してみたい。
2. まず、各地域の鉱工業生産指数(季節調整値)のヘッドラインの数字の動きをみると、全地域とも1月に大きく落ち込んでいる(図1)。その後は、多くの地域で持ち直しの動きがみられるが、北海道・東北・四国・九州以外の地域では、3月時点で2023年12月の生産水準を取り戻せていない。
3. 次に、こうした各地域の鉱工業生産の動きを業種ごとに寄与度分解して、その変動要因を確認してみたい(図2)。まず、2024年1-3月期の大きな特徴としては、輸送用機械(自動車)が各地域とも1月に落ち込んでいることが挙げられる。特に、トヨタの工場が数多く立地する東海地域、ダイハツの主要工場が立地する九州地域で落ち込みが大きく、認証不正問題に伴う生産・出荷停止の影響にも地域差があったことが分かる。なお、中国地域でも落ち込みが大きくなっているが、これは一部事業者の生産車種切り替えにより、乗用車生産が一時的に減少したことが影響している。2月以降は徐々に各地域の工場で生産再開の動きもあり(図3)、多くの地域で前期比プラス寄与となっている。しかし、4月にはトヨタのリコールによるプリウスの生産停止¹(4月4日~6月14日)や、6月には多くの自動車メーカーで新たな認証不正問題も発生したことから現行生産車である6車種が生産停止²となっており、引き続き、各地域の自動車の生産動向については注視が必要な状況となっている。
4. 次に、2024年1月1日に発生した令和6年能登半島地震の影響についてみてみたい。北陸の生産動向をみると(図4)、1月は地震による生産活動の停止がみられ、特に化学(医薬品)や繊維が大きく落ち込んだ。2月以降は能登地域以外では生産活動は概ね通常に戻り、化学(医薬品)の生産は持ち直した。各機関における景況判断からも、地震による影響が薄らぎ正常化に向けて持ち直しの動きがみられてきたことがうかがえる(図5)。なお、電子部品・デバイスでは一部メーカーで地震による操業停止が継続したことに加え、自動車生産の停滞による受注減少もあって、1-3月期トータルでは最もマイナス寄与が大きい業種となった。
5. 自動車メーカーの生産停止や震災が地域別の生産動向に与える影響は、各地域の産業構造により地域差がある。こうした生産動向の地域差は、地域の労働需給やひいては賃金の動向にも影響するため、今後ともその動向を注視していきたい。

¹ 各社公表資料によると、トヨタ堤工場(愛知県豊田市)で4月4日~6月14日まで生産を停止。

² 各社公表資料によると、トヨタ宮城大衡工場・岩手工場(カローラフィールダー、カローラアクシオ、ヤリスクロス)、マツダ本社工場・防府工場(ロードスターRF、MAZDA2)等で6月6日~生産を停止している。

図1 各地域の鉱工業生産指数(2023年7月~2024年3月)

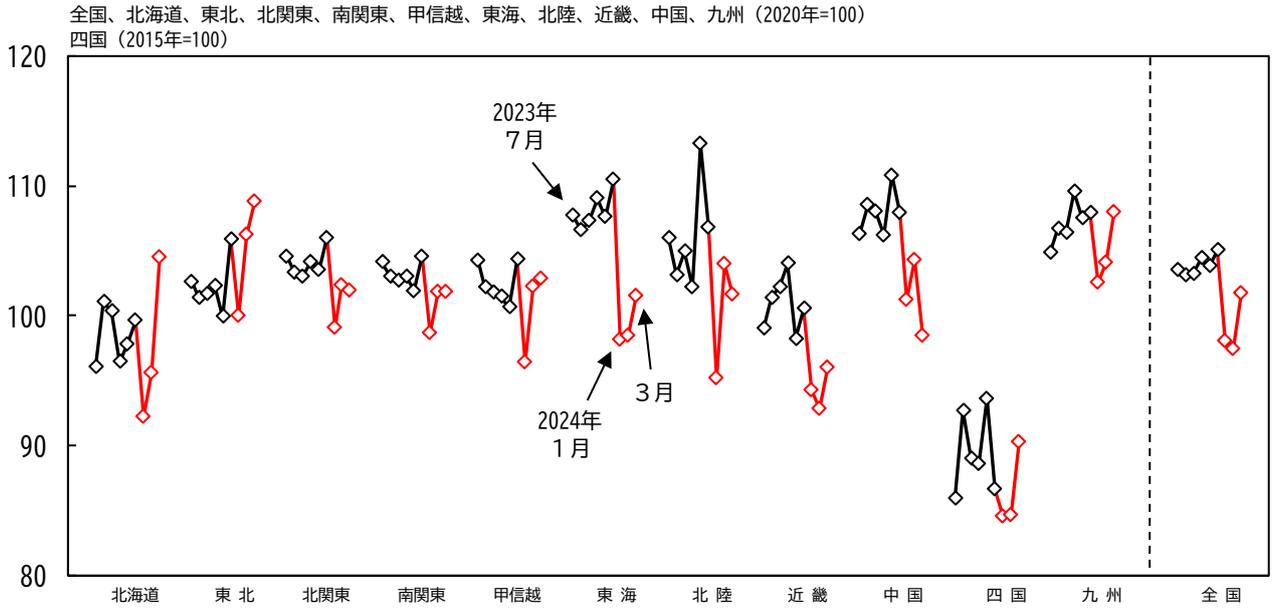


図2 鉱工業生産指数 前月比増減率寄与度(2023年10月~2024年3月)

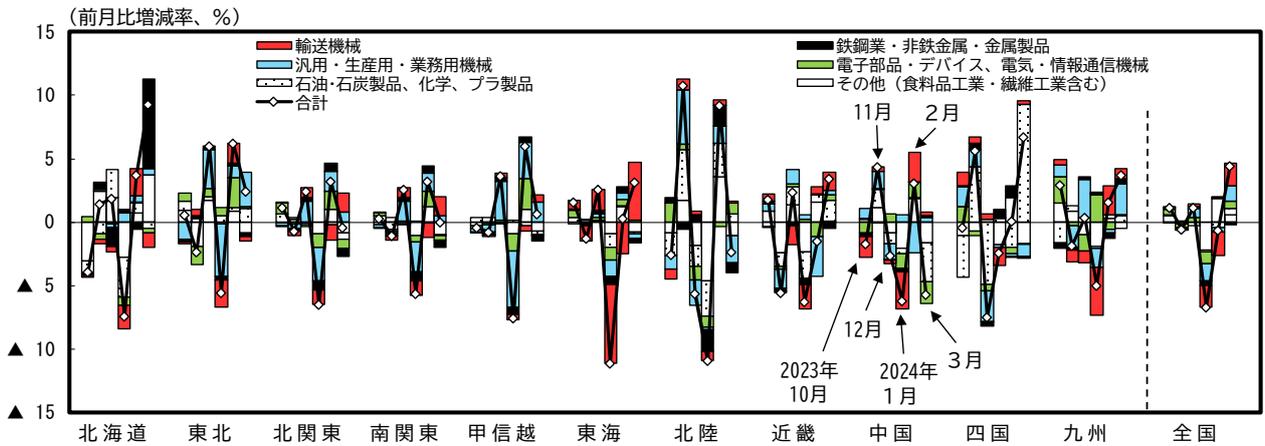
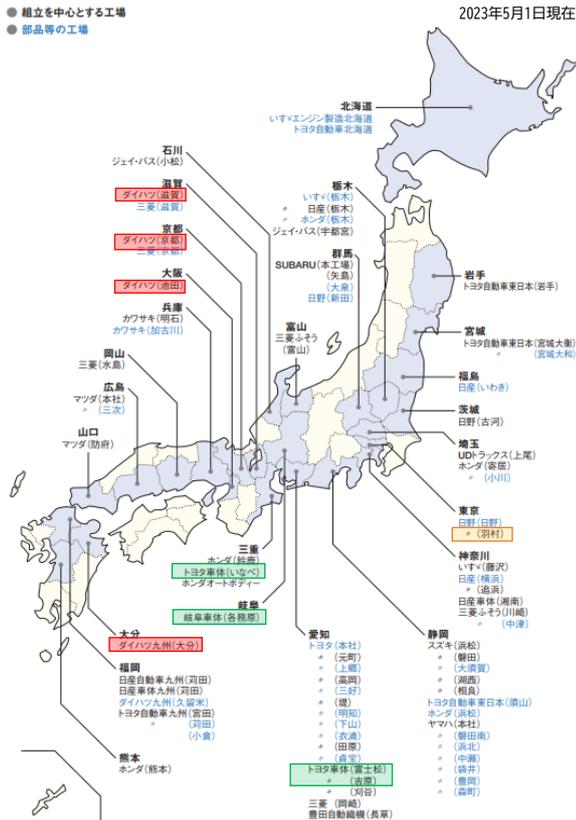


図3 自動車工場の分布図と、自動車メーカーの生産停止状況



ダイハツ			
2023年12月20日に認証不正問題が発覚。25～26日に国内4工場の全てで生産停止。			
近畿 生産シェア 48.1%	大阪工場（本社） 生産台数：50千台	12/26～ 生産停止	5/7～生産再開（2車種）
	滋賀工場 生産台数：234千台	12/25～ 生産停止	3/18～生産再開（3車種）※ 4/10～生産再開（2車種） ※HEVは7月生産再開予定
	京都工場 生産台数：162千台	12/25～ 生産停止	2/12～生産再開（2車種） 4/19～生産再開（3車種）
九州 生産シェア 51.9%	大分工場 （第1・第2工場） 生産台数：482千台	12/25～ 生産停止	2/26～生産再開（10車種） 5/6～生産再開（1車種） 5/27～生産再開（1車種）

トヨタ・日野自動車			
2024年1月29日に豊田自動織機の認証不正問題が発覚。トヨタは同日から10車種の出荷を停止し、国内4工場6ラインの生産を停止。日野自動車も1ラインの生産を停止。			
東海 （トヨタ）	吉原工場 （愛知県豊田市）	1/29～ 2ライン停止	2/13～生産再開
	富士松工場 （愛知県刈谷市）	1/29～ 1ライン停止	2/13～生産再開
	いなべ工場 （三重県いなべ市）	1/29～ 1ライン停止	3/1～1ライン生産再開
	岐阜車体本社工場 （岐阜県各務原市）	1/29～ 2ライン停止	2/13～1ライン生産再開 3/1～1ライン生産再開
南関東 （日野自動車）	羽村工場 （東京都羽村市）	1/29～ 1ライン停止	2/13～生産再開

図4 北陸地域における前月比・前期比寄与度(主要10品目)

寄与度（前月比・前期比）												
項目	鉱工業	電子部品・デバイス	化学	生産用機械	金属製品	繊維	食料品	電気・情報通信機械	輸送機械	プラスチック製品	汎用・業務用機械	
ウェイト	100.0	15.3	14.0	11.8	8.1	6.9	6.0	5.0	4.6	4.5	4.2	
2023年10月	▲ 2.6	1.2	▲ 1.5	▲ 1.1	0.0	0.0	▲ 0.0	0.3	▲ 0.8	▲ 0.2	0.1	
11月	10.8	0.6	3.9	4.2	▲ 0.1	▲ 0.2	▲ 0.1	▲ 0.2	0.8	0.1	0.1	
12月	▲ 5.7	▲ 1.4	▲ 1.9	▲ 2.4	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.3	0.4	
2024年1月	▲ 10.9	▲ 0.3	▲ 2.4	0.7	▲ 0.8	▲ 1.4	▲ 1.0	▲ 0.6	▲ 0.7	▲ 0.4	▲ 1.0	
2月	9.2	▲ 0.4	2.6	0.7	0.8	1.1	0.4	0.1	0.4	0.0	0.6	
3月	▲ 2.3	▲ 0.3	0.5	▲ 1.9	▲ 0.4	0.3	0.3	1.2	0.1	0.2	▲ 0.3	
2023年10～12月期	2.6	0.8	0.1	1.0	▲ 0.1	▲ 0.2	▲ 0.0	0.2	0.1	▲ 0.1	0.2	
2024年1～3月期	▲ 6.6	▲ 1.4	▲ 1.1	▲ 0.2	▲ 0.4	▲ 0.7	▲ 0.6	▲ 0.1	▲ 0.0	▲ 0.0	▲ 0.5	

図5 各機関における景況判断(生産)

公表月	経済産業局			財務局		日銀さくらレポート	
	3月(1月IIP)	4月(2月IIP)	5月(3月IIP)	1月	4月	1月	4月
北海道	一進一退の動きとなっている(→)	一進一退の動きとなっている(→)	一進一退の動きとなっている(→)	弱含んでいる(→)	弱い動きとなっている(↓)	横ばい圏内ながら、一部に弱めの動きがみられる(→)	横ばい圏内ながら、一部に弱めの動きがみられる(→)
東北	持ち直しの動きがみられる(→)	持ち直しの動きがみられる(→)	持ち直しの動きがみられる(→)	一進一退の状況にある(→)	一進一退の状況にある(→)	持ち直しの動きが足踏みしている(→)	持ち直しの動きが足踏みしている(→)
関東・甲信越	一進一退ながら弱含み(↓)	一進一退ながら弱含み(→)	一進一退ながら弱含み(→)	一進一退の状況にある(→)	弱含んでいる(↓)	海外経済の回復ペース鈍化の影響を受けつつも、供給制約の影響が和らぐも、横ばい圏内の動きとなっている(→)	このところ弱めの動きとなっている(↓)
中部(東海)	弱含みとなっている(↓)	弱含みとなっている(→)	持ち直しの動きがみられる(↑)	一部に弱さがみられるものの、自動車関連を中心に回復している(→)	足踏みの状況にある(↓)	増加基調にある(↑)	一時的に下押し圧力を受けているものの、増加基調にある(↓)
北陸	能登半島地震の影響により弱含んでいる(↓)	持ち直しの動きがみられる(↑)	弱含んでいる(↓)	令和6年能登半島地震前は、足踏みの状況にあったが、現時点では、まずは地震による地域への影響全体について十分に把握する必要がある。(→)	地震による生産設備の損壊等の影響から、全体では弱含んでいるものの、足下では正常化に向けた動きが広がっている(↓)	弱含んでいる(→)	地震の影響により一部で生産水準が低下しており復旧の途上にあるものの、足も持ち直しの動きがみられている(↑)
近畿	弱含み(↓)	弱含み(→)	弱含み(→)	一進一退の状況にある(→)	弱含んでいる(↓)	横ばい圏内で推移している(→)	基調としては横ばい圏内で推移しているが、足もでは、一部自動車メーカーの操業停止の影響もあって減少している(↓)
中国	横ばい傾向(→)	横ばい傾向(→)	横ばい傾向であるが、一部弱含んでいる(↓)	緩やかに持ち直しつつある(↑)	持ち直しに向けたテンポが緩やかになっている(↓)	緩やかながら持ち直し基調にある(→)	横ばい圏内の動きとなっている(↓)
四国	一進一退で推移している(→)	一進一退で推移している(→)	一進一退で推移している(→)	一進一退の状況にある(→)	一進一退の状況にある(→)	横ばい圏内の動きとなっている(→)	横ばい圏内の動きとなっている(→) ☒
九州	一進一退(↑)	一進一退(→)	一進一退(→)	横ばいの状況にある(→)	横ばいの状況にある(→)	横ばい圏内の動きとなっている(→)	このところ弱めの動きとなっている(↓)

(備考)

- 図1・2は経済産業省、各経済産業局、中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「鉱工業生産動向」により作成。
全国、北海道、東北、北関東、南関東、甲信越、東海、北陸、近畿、中国、九州の基準年は2020年、四国の基準年は2015年、基準年の更新時期は地域によって異なる。季節調整値。全国、近畿の3月の値は確報値。その他地域の3月の値は速報値。
北関東、南関東、甲信越は関東経済産業局、東海は関東経済産業局、中部経済産業局の「鉱工業指数の動向」により内閣府にて算出。
- 図3は一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業(2023年版)」、ダイハツ工業「DATA BOOK 2023」、各企業のニュースリリース、各種報道より作成。ダイハツの生産台数および生産シェアは2022年度の年間生産実績(国内)。
- 図4は中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「鉱工業生産動向」により作成。
- 図5は各経済産業局及び中部経済産業局電力・ガス事業北陸支局「鉱工業生産動向」、各財務局「管内経済情勢報告」、日本銀行「地域経済報告(さくらレポート)」より作成。経済産業局の3月、4月、5月公表分は、それぞれ1月、2月、3月の鉱工業指数(IIP)をもとに判断されたもの。経済産業局の「九州」には沖縄県が含まれず、さくらレポートには沖縄県が含まれる。財務局の「九州」上段は熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県(九州財務局)、下段は福岡県、佐賀県、長崎県(福岡財務支局)。

担当: 参事官(経済財政分析-地域担当)付 内野 秀俊、伊藤 真祐美

直通: 03-6257-1577

本レポートの内容や意見は執筆者個人のものであり、必ずしも内閣府の見解を示すものではない。