

愛知県内貿易港の貿易収支は44年連続の黒字

昨年（2011年）の輸出から輸入を差し引いたわが国の貿易収支は、通関ベースで2兆6千億円の赤字に転じました。貿易収支が年間で赤字になったのは第二次石油危機で原油価格が高騰した1980（昭和55）年以来31年ぶりで、今後も貿易赤字は定着し、一段と拡大することが懸念されています。（今回の赤字転落の要因は、東日本大震災に伴う生産活動の停滞に加え、円高や欧州政府債務危機の深刻化により輸出が前年比2.7%減の65兆5千億円となる一方、原発の停止による火力発電用の燃料調達増加などで輸入が12.1%増の68兆1千億円と大幅に増えたことによります。）

こうした中で、県内貿易4港（名古屋港、中部国際空港、三河港及び衣浦港）は、輸出が前年比3.5%減の11兆1千億円、輸入が17.2%増の5兆8千億円、貿易収支は5兆3千億円の黒字となりました。（表1）

貿易収支の推移をみると、全国は二度の石油危機で赤字に転落した後、黒字が定着し、上下の振幅を繰り返しながら、2010年まで年平均9兆円の黒字が続きました。

一方、県内港は自動車を中心とした輸出の増加を背景に黒字額が右肩上がり続け、06年には全国の黒字額を超えるまで拡大し、07年には過去最大となる約10兆円の黒字を計上しました。その後、リーマンショックを機に一時的に黒字が急減したものの、1968（昭和43）年以来44年間黒字が続いています。（図1）

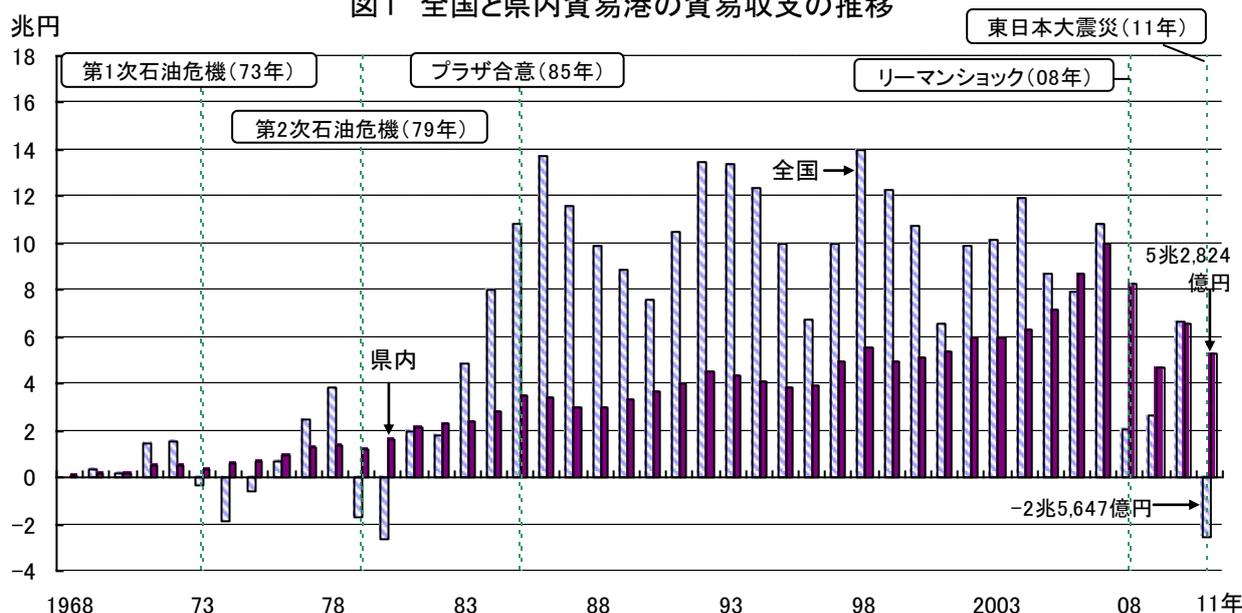
表1 県内港別貿易動向（2011年）

（単位：百万円）

	輸出額	全国順位	輸入額	全国順位	差引額(貿易収支)	全国順位
名古屋港	9,062,985	2位	4,384,918	3位	4,678,067	1位
中部国際空港	701,166	17位	732,512	18位	-31,346	101位
三河港	1,182,890	11位	463,410	27位	719,480	6位
衣浦港	147,060	42位	230,878	41位	-83,818	117位
計	11,094,101	—	5,811,718	—	5,282,383	—

（資料）名古屋税関「全国港別貿易額順位表」

図1 全国と県内貿易港の貿易収支の推移



（資料）財務省「貿易統計」、名古屋税関「管内貿易概況」、愛知県「愛知県内貿易港の輸出入動向」等から作成

輸出先で見ると、全国ではアメリカの地位が相対的に低下する中、中国を始めとするアジアの存在感が高まってきており、2009年にはアメリカを抜いて中国が輸出先の第1位となるとともに、わが国の輸出額の50%以上をアジアが占めるようになりました。

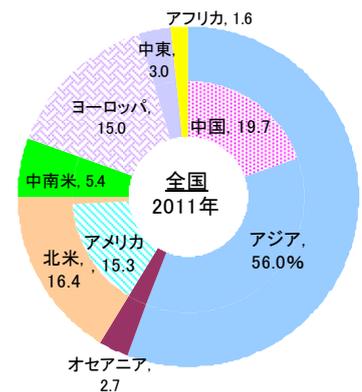
県内港も全国と同様の動きを示しているものの、アメリカ向け(11年)は全体の20.9%と全国の15.3%に比べて高く、依然第1位となっています。一方、アジア向けは39.4%と全国の56.0%に比べて低く、成長著しいアジア新興国における市場開拓の余地は大きいと考えられます。成長が続くアジア新興国の需要を積極的に取り込んでいくことが望まれます。(表2、図2)

表2 輸出先順位の推移

(全国)

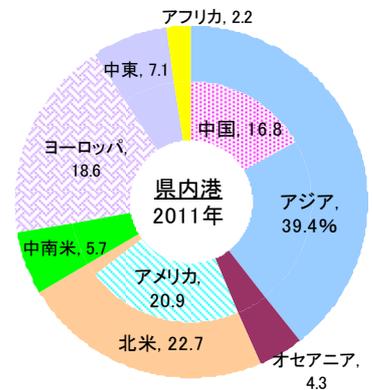
順位	2000年		05		08		09		10		11	
	国名	構成比%	国名	%								
1	アメリカ	29.7	アメリカ	22.5	アメリカ	17.5	中国	18.9	中国	19.4	中国	19.7
2	台湾	7.5	中国	13.5	中国	16.0	アメリカ	16.1	アメリカ	15.4	アメリカ	15.3
3	韓国	6.4	韓国	7.8	韓国	7.6	韓国	8.1	韓国	8.1	韓国	8.0
4	中国	6.3	台湾	7.3	台湾	5.9	台湾	6.3	台湾	6.8	台湾	6.2
5	香港	5.7	香港	6.0	香港	5.2	香港	5.5	香港	5.5	香港	5.2
輸出額(億円)	516,542		656,565		810,181		541,706		673,996		655,465	

図2 地域(国)別輸出額構成比



(県内港)

順位	2000年		05		08		09		10		11	
	国名	構成比%	国名	%								
1	アメリカ	41.1	アメリカ	33.5	アメリカ	26.6	アメリカ	24.9	アメリカ	22.7	アメリカ	20.9
2	中国	4.6	中国	9.2	中国	11.3	中国	15.1	中国	15.8	中国	16.8
3	香港	4.0	台湾	3.6	タイ	4.0	タイ	4.3	タイ	5.1	タイ	5.6
4	台湾	3.5	タイ	3.6	ロシア	3.9	オーストラリア	4.0	オーストラリア	4.1	オーストラリア	3.7
5	オーストラリア	3.3	オーストラリア	3.6	オーストラリア	3.7	韓国	3.5	韓国	3.4	ドイツ	3.3
輸出額(億円)	85,212		122,206		152,076		89,433		114,970		110,941	



(資料)財務省「貿易統計」、名古屋税関「管内貿易概況」、愛知県「愛知県内貿易港の輸出入動向」等から作成

復活したエコカー補助金は前回を上回る効果

国の平成 23 年度第 4 次補正予算で復活し、震災からの復興需要とともに、日本経済を下支えしてきた「エコカー補助金」が 9 月 21 日に終了しました。この補助金は、超円高による国内自動車産業の空洞化を防ぐための需要喚起を目的に、一定の環境要件を満たす新車の購入に適用されました。

では、どれくらいの効果があったのか。リーマンショック後の経済対策として実施された前回時と比較してみます。

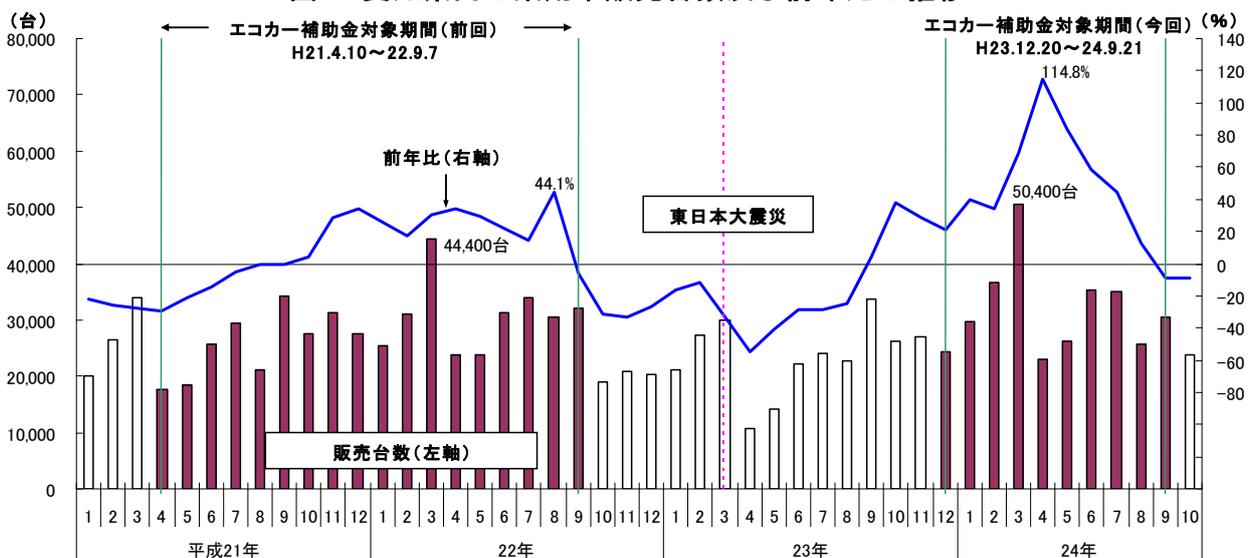
県内の乗用車販売台数の推移をみると、前回（平成 21.4.10～22.9.7）は、補助制度が始まった 21 年 4 月から販売台数が徐々に持ち直し、10 月に前年比がプラスに転じました。翌 11 月から 2 桁台の伸びが続き、制度終了前の 22 年 8 月には駆け込み需要の発生から 44.1%増となり、11 か月連続で前年実績を上回りました。また、この間、販売台数が最も多かったのは 22 年 3 月の 4 万 4400 台でした。

月当たりの平均販売台数でみると、愛知万博が開催された 17 年度の 3 万 2000 台からリーマンショックの発生した 20 年度にかけて 2 万 6400 台まで落ち込んだものが、期間中は 2 万 8300 台まで回復しました。

一方、今回(平成 23.12.20～24.9.21)は、補助制度開始から終了前の 24 年 8 月まで 9 か月連続で前年比 2～3 桁台の伸びを示し、最大の増加幅は震災の反動増も加わった 24 年 4 月の 114.8%増でした。

月当たり販売台数は 3 万 1700 台となり、17 年度の 3 万 2000 台に迫る水準まで上昇するとともに、24 年 3 月には単月の販売台数が 5 年ぶりに 5 万台を超えるなど、内需拡大のけん引役として、前回は上回る効果をあげました。

図1 愛知県内の乗用車販売台数及び前年比の推移

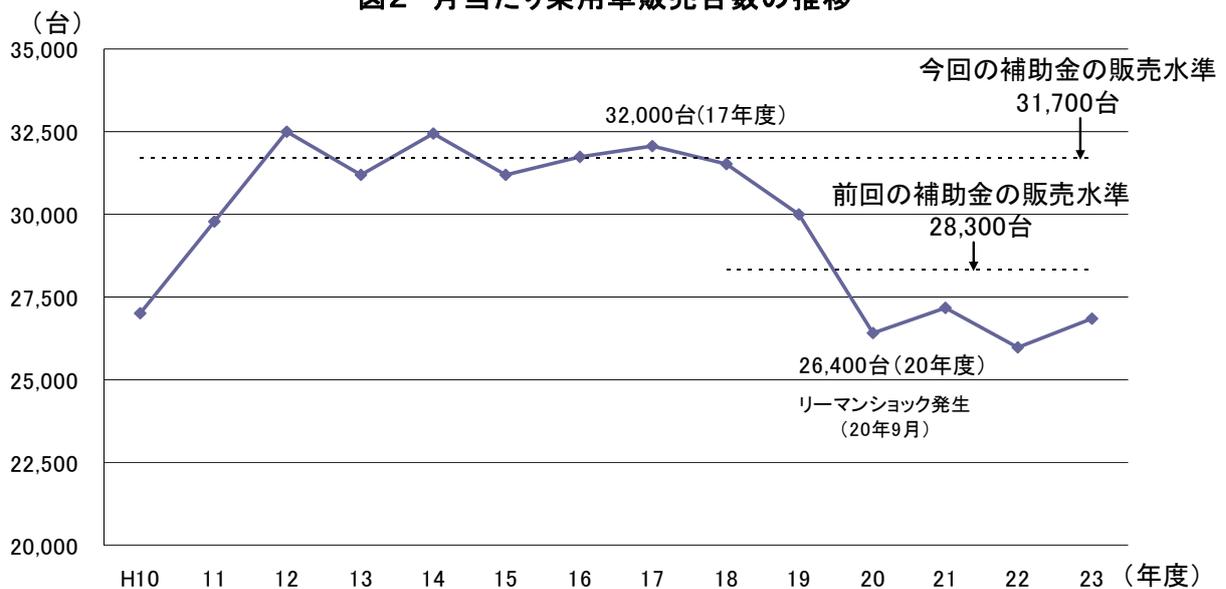


(出所)愛知県自動車販売店協会、全国軽自動車協会連合会

補助制度終了後をみると、今回は、新車販売が制度終了の22年9月から前年比マイナスに転じ、翌10月から2～3割減の水準が3か月続いた後、震災の影響も加わり、12か月連続で前年割れとなりました。今回は、前回に比べ目立った駆け込み需要がみられず、反動減は限定的との見方もありますが、制度終了の24年9月から販売台数は前年を下回っており、その影響が懸念されます。

景気の先行き不透明感が強まる中、今後の自動車の販売動向を注意深くみていく必要があります。

図2 月当たり乗用車販売台数の推移



(出所) 愛知県自動車販売店協会、全国軽自動車協会連合会

(参考)

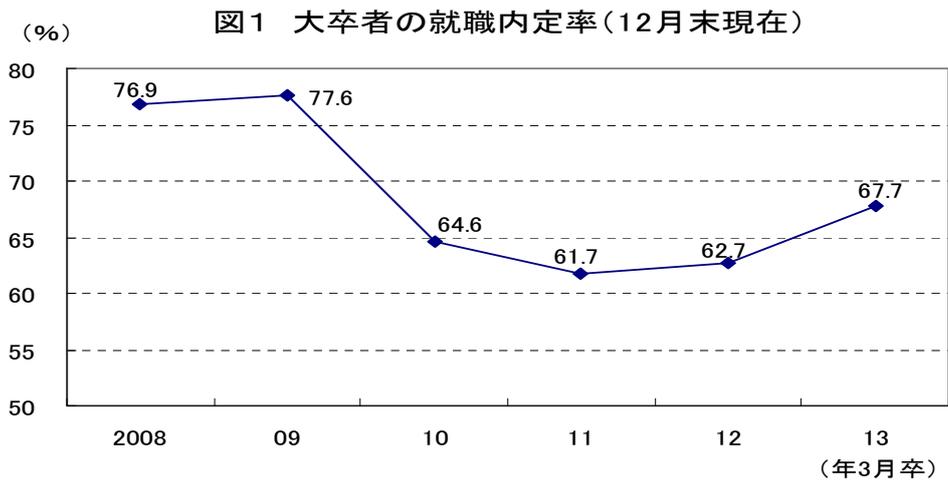
エコカー補助金の概要

	前 回	今 回
補助対象期間	平成21年4月10日～平成22年9月30日 ※申請が予算総額を超過したため、平成22年9月7日に受付終了	平成23年12月20日～平成25年1月31日 ※申請が予算総額を超過したため、平成24年9月21日に受付終了
補助対象	古い車を廃車して一定の環境性能を有する車を購入する場合、または古い車の廃車を伴わなくとも環境性能に優れた車を購入する場合	新規登録または新規届出を行った新車のうち、環境要件を満たすもの
補助金額	①経年車(13年超車)の廃車を伴う新車購入 乗用車:25万円、軽自動車:12.5万円 ②新車購入(経年車の廃車を伴わないもの) 乗用車:10万円、軽自動車:5万円	乗用車:10万円、軽自動車:7万円

大卒者の就職環境は依然厳しく、離職率の上昇も懸念される

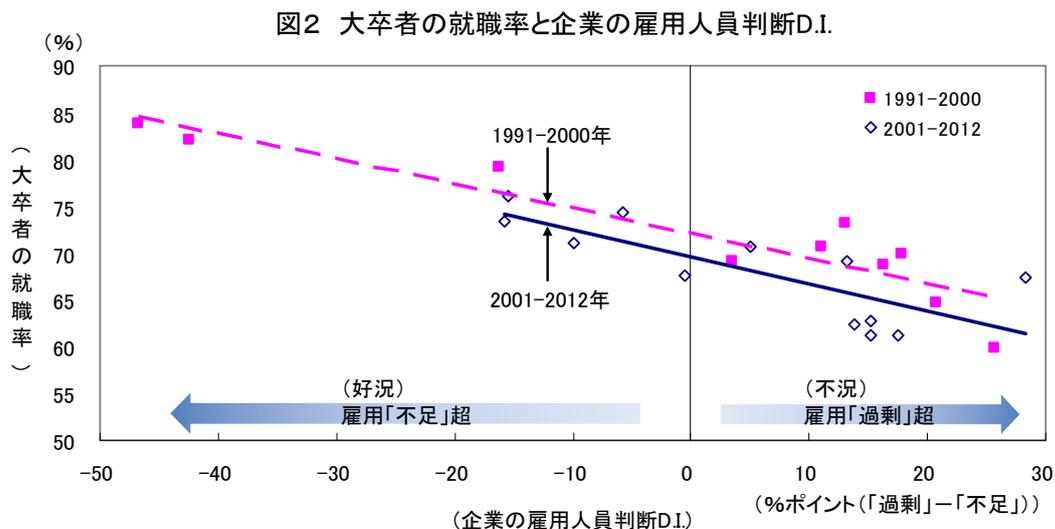
今春入社予定の新卒者が社会人として第一歩を踏み出すまで1か月を切りました。

今年3月に愛知県内の大学を卒業する学生の就職内定率は、昨年12月末現在67.7%と前年同期を5.0ポイント上回り2年連続で上昇しました。しかし、リーマンショック(2008年9月)の影響を受ける前と比べると10ポイント近く低い水準にあり、大卒者の就職環境は依然厳しい状況が続いています。(図1)



新卒者の採用は、景気や雇用情勢に大きく左右されるとの指摘があります。こうした関係を、企業における雇用過剰感と大卒者の就職率でみると、雇用過剰感が高い不況時ほど、新規採用が抑制され、大卒者の就職率が低下する関係がみられます。

また、バブル崩壊後の1991年からの10年間と政府がデフレを認定した2001年からの12年間に分けて比較すると、後者の方が、大卒者の就職率が3%程度低くなっており、企業はコスト削減などから、新卒者の採用を絞り込んでいる状況がうかがえます。(図2)



資料: 文部科学省「学校基本調査」、日本銀行名古屋支店「東海3県の企業短期経済観測調査結果」
 (注) 1 雇用人員判断D.I.は、東海3県(愛知県、岐阜県、三重県)の四半期値を単純平均して年平均を作成。
 2 年は卒業年。卒業年の就職率と卒業年の前年の雇用人員判断D.I.を取り、プロットして比較。
 3 就職率は、卒業者に占める就職者の割合で愛知県の値。

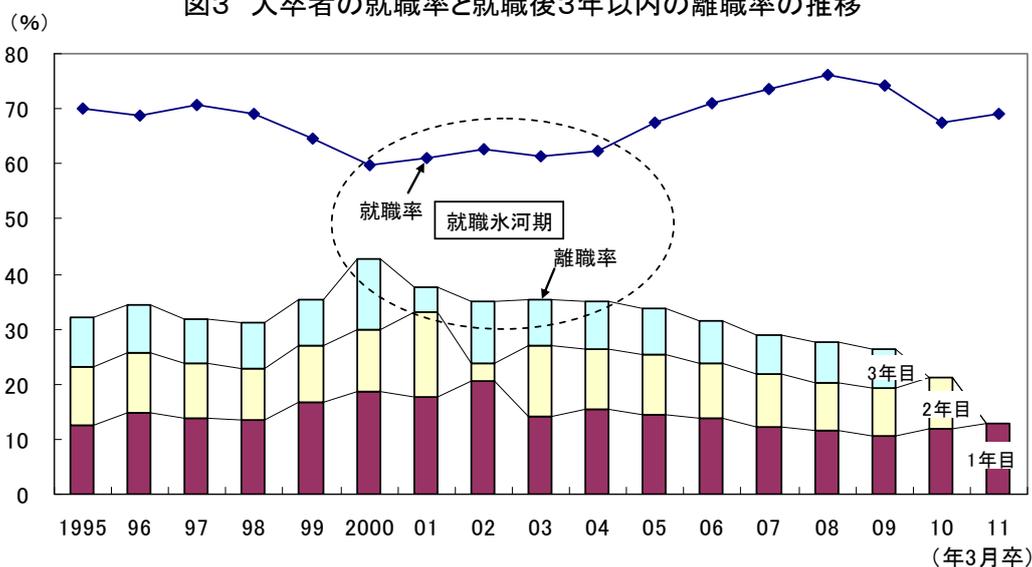
一方、大卒者をめぐっては、就職後3年以内に約3割が離職する「早期離職」も問題となっています。

大卒者の就職率と就職後3年以内の離職率をみると、就職率が低くなると離職率が高まり、就職率が高くなると離職率が低くなる関係がみられます。

特に、2000年から2004年のいわゆる「就職氷河期」世代で離職率が上昇していますが、これは、卒業時の就職環境が厳しく、希望どおりに就職できなかった者の離職が増加したためと言われています。(図3)

リーマンショック後の状況を見ると、就職氷河期と同様、卒業時の厳しい就職環境を受けて、2010年3月卒・2011年3月卒の就職率が低下する一方、就職後間もない1年目・2年目の離職率が高くなっています。リーマンショック後の世代で、今後離職者が増加していくことが懸念されます。

図3 大卒者の就職率と就職後3年以内の離職率の推移



資料: 文部科学省「学校基本調査」、厚生労働省愛知労働局

(注) 1 事業所からハローワークに対して、新規学卒として雇用保険加入の届けが提出された者の生年月日、加入日等から新規大学卒業者と推定される就業者数を算出し、離職日から在職期間別の離職者数・離職率を算出。

2 就職率、離職率とも愛知県値。

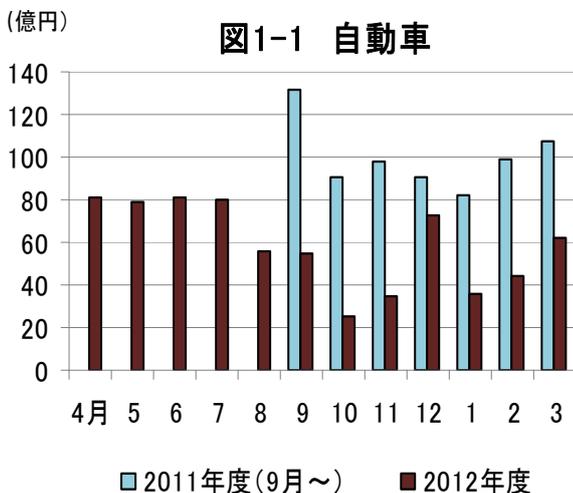
日中関係悪化が本県の自動車産業に及ぼした影響

－自動車部品輸出が激減－

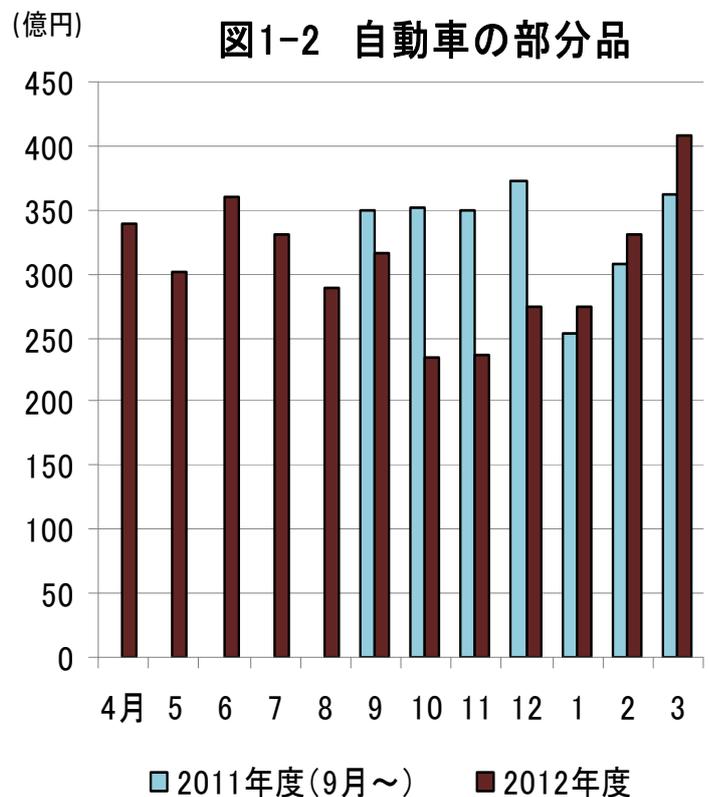
愛知県の自動車産業は、2012年9月に発生した尖閣諸島国有化問題に端を発する中国国内での反日デモに伴う日本車不買運動の影響により、エコカー補助金終了による減産と合わせて一層の苦難を強いられることとなりました。

2012年度の愛知県内から中国向けの自動車輸出は、4月の現地生産の拡大などから減少していたものの、比較的順調な推移を示していました。これが9月の反日デモの発生を契機に事態が一変しました。10月・11月の自動車の輸出額は、日本製品不買運動の高まりの影響から、前年に比べ約3分の1まで落ち込みました（図1-1）。また、中国国内の日系自動車は一部工場で操業停止するなど生産調整を余儀なくされました。本県からの自動車部品の輸出額は、前年の月当たり約350億円から240億円と110億円余り減少し（図1-2）、本県の鉱工業生産指数は、5月から続く低下に歯止めがかからず、11月まで7か月連続して低下する事態となりました。

図1 愛知県から中国への輸出



資料：財務省「貿易統計」

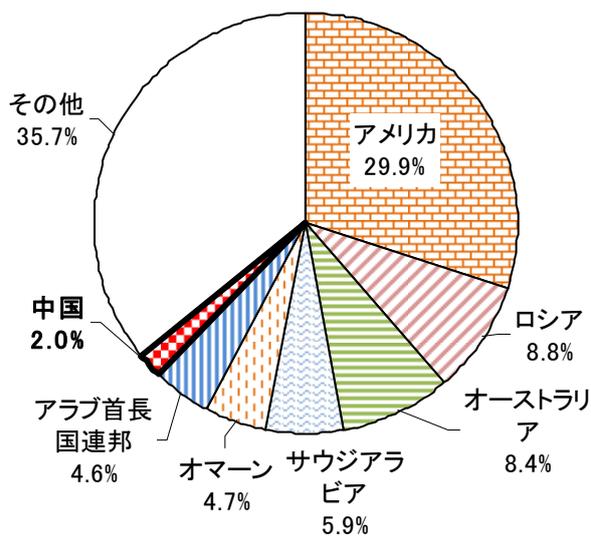


資料：財務省「貿易統計」

愛知県からの2012年の自動車輸出実績をみますと、アメリカ向けが第1位で全体の約3割を占め、以下ロシア、オーストラリアが続き、中国は第7位で2.0%となっています(図2)。中国向けは日中合弁で自動車生産しており、完成車の輸出よりも現地生産向けの自動車部品の輸出が増大しています。本県からの自動車部品の輸出実績をみますと、長らくアメリカが最大の輸出相手国でしたが、中国向けは2000年の現地生産から徐々に増え始め、06年の現地生産の拡大により、09年にアメリカを追い越し、シェア第1位の輸出相手国となっています(図3、4)。

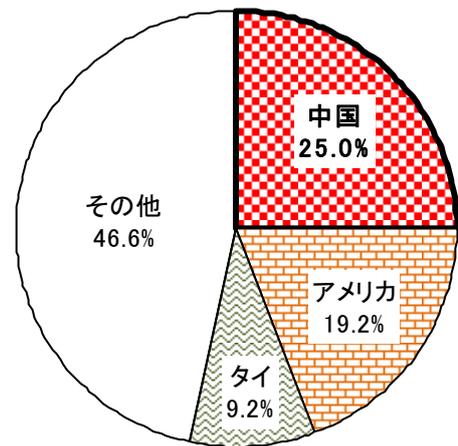
2013年1月には中国向け自動車輸出台数は減少したものの、2月・3月は増加しました(図1-1)。自動車部品輸出は2013年1月には前年を上回り、その後も増加を示しており、日中関係悪化の影響は徐々に薄まりつつあり、回復への兆しが表われてきています(図1-2)。中国は世界最大の自動車生産・販売国であり、グローバル競争で優位に立つためには、自動車や部品メーカーは今後とも、中国市場を積極的に組み込んでいく必要があると考えられます。

図2 愛知県からの自動車輸出額国別シェア



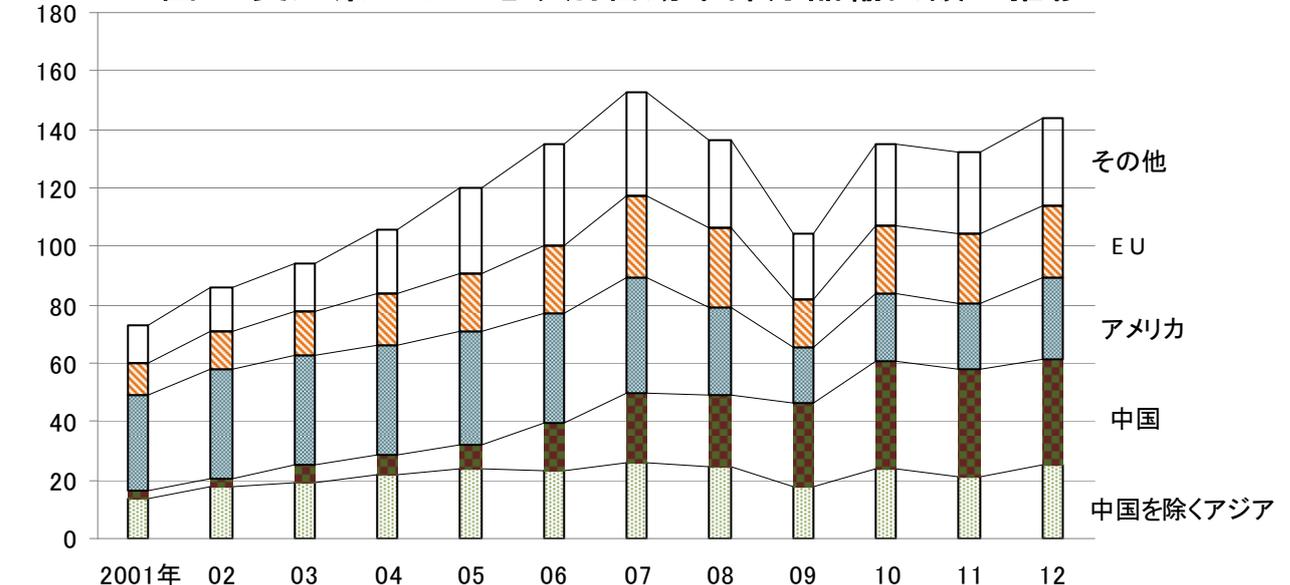
資料:財務省「貿易統計」

図3 愛知県からの自動車の部品品輸出額国別シェア



資料:財務省「貿易統計」

図4 愛知県からの地域別自動車部品輸出額の推移



資料:財務省「貿易統計」