

## <参 考>

(トピックス8)

\*あいちの経済四季報第8号(平成23年9月2日)

### 自動車減産による愛知県経済への影響はどれくらい?

平成23年3月11日に発生した東日本大震災は日本経済に深刻な影響を及ぼしました。特に製造業では、東北地方を中心とした被災地域の工場からの部品供給が途絶え、多くの企業の工場が操業停止を余儀なくされました。

愛知県内の自動車工場でも一時操業停止となり、生産調整が続きました。そこで、今回の大震災による自動車減産が愛知県経済にどれくらいの影響を及ぼすのかを、産業連関分析により、その経済波及効果をみてみましょう。

当初、自動車の減産台数は年間計画の25%程度とみられていました。その場合、愛知県の実質経済成長率は平成21年度に比較して4.2%引き下げられると計算されました。

その後、多くの人の復旧に向けた努力により、予想より大幅に早い生産回復が実現し、現在は10%程度の減産に止まるとみられています。この場合の影響は生産額が約1兆8,600億円減少。付加価値額(GDP)は約5,500億円減少。実質経済成長率を1.6%引き下げることとなります。

当初の見込みよりは影響は小さくなりましたが、それでも、リーマンショックの影響により大きく落ち込んだ平成20年度の成長率△7.5%のおおよそ2割に相当します。

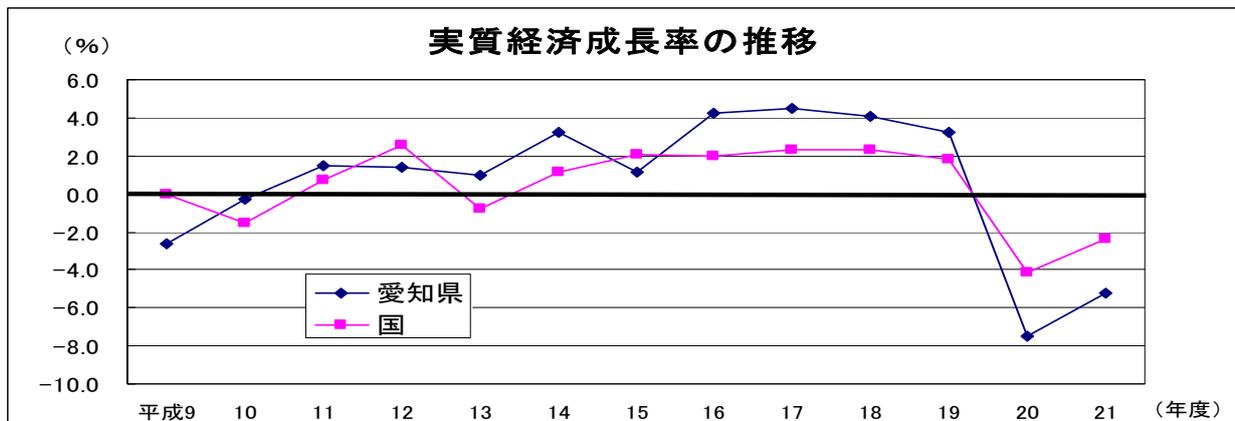
自動車減産以外にも、中部電力浜岡原子力発電所の停止による電力制限や、自粛ムードの高まりによる消費の抑制など、震災に関連した経済への影響は懸念されますが、今後の自動車の増産体制で愛知県が活気を取り戻し、日本経済復興を担っていくことが望まれます。

参考：トヨタ自動車公表資料

### 経済波及効果分析結果

生産額	付加価値額	経済成長率(平成21年度比)
18,552億円減少	5,516億円減少	1.6%低下(実質)

注：経済波及効果とは、新たに生み出された需要が直接誘発する生産とともに、その生産活動を通じて他の産業にも波及して誘発される生産のことをいいます。今回は需要が減るとして、マイナス効果を計算。



	平成9年度	10年度	11年度	12年度	13年度	14年度	15年度	16年度	17年度	18年度	19年度	20年度	21年度
愛知県	-2.6	-0.3	1.5	1.4	1.0	3.2	1.1	4.2	4.5	4.1	3.2	-7.5	-5.2
国	-0.0	-1.5	0.7	2.6	-0.8	1.1	2.1	2.0	2.3	2.3	1.8	-4.1	-2.4

注：平成12年暦年連鎖方式による

資料：内閣府「国民経済計算」、愛知県統計課「あいちの県民経済計算」

# 震災からの回復状況はどうなっているの？

平成23年3月11日に発生した東日本大震災から半年以上が経過しました。今回の震災は、サプライチェーンの寸断や電力供給の制約、原子力災害等を通じ、被災地域以外にも広く経済的な影響を及ぼしており、本県においても、サプライチェーンの寸断による部品供給の停滞から、主力の自動車産業が操業停止や減産を余儀なくされるなど、企業の生産活動が急速に低下しました。

東日本大震災は、日本経済に深い爪痕を残しましたが、その後、反発力を発揮して上向きの動きがみられるようになってきています。では、震災の影響からどの程度回復しているのでしょうか？震災から半年を経過した9月までの経済指標を比較しつつ、確認してみます。

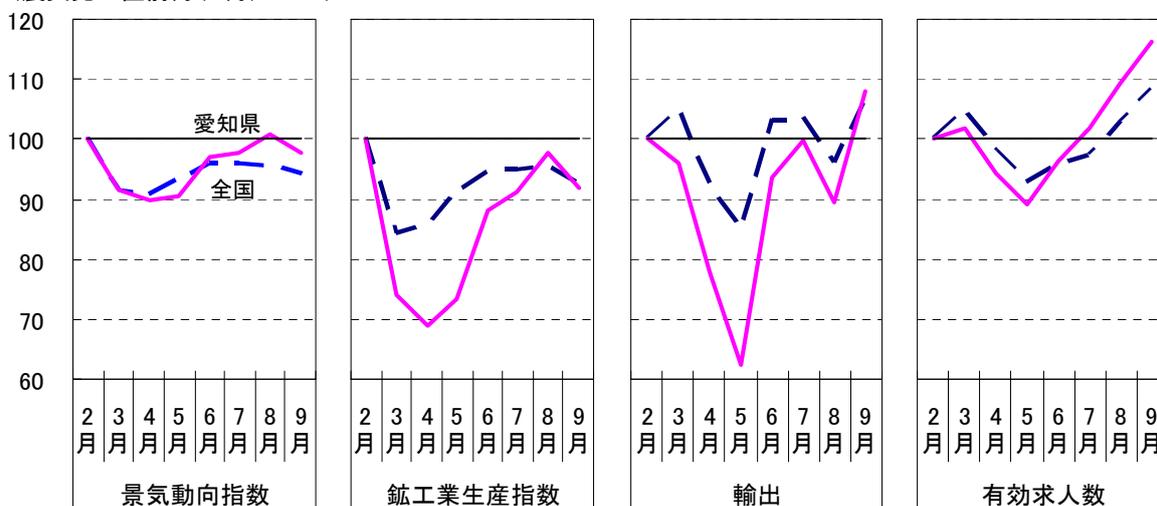
まず、景気の動きをみると、本県は一致指数(CI)が8月には震災前2月の水準まで回復しており、9月時点で震災前の水準に達していない全国と比べて、経済活動の復元力の強さが確認できます。

鋳工業生産は、本県の主力である自動車産業が震災により深刻な打撃を受けたため、全国を上回る急激な落ち込みを記録したものの、サプライチェーンの立て直しを背景に、4月を底に持ち直しに転じ、夏場の節電対策の影響もあり増勢は鈍化していますが、9月には震災前の91.8%まで回復しています。輸出は、震災による落ち込みからの回復過程に比べてペースは緩やかになっているものの、震災前の水準を上回って増加しています。有効求人数も、震災の影響により生産活動が低下したため減少したものの、生産の持ち直しを受けて7月には震災前の水準を上回り、その後も増加を続けています。

このように、本県の景気は、東日本大震災の影響をほぼ克服し、全国を上回って力強く持ち直しています。先行きも、緩やかな改善の動きが続くことが期待されますが、海外情勢をめぐる不確実性や円高、タイの洪水被害の影響など懸念材料も少なくありません。特に、歴史的な円高の進行は、企業収益の圧迫や国際競争力の低下等を通じ、輸出産業が集積する当地の企業活動に大きな影響を与え、産業空洞化を加速させかねないリスクを内包しています。

今後の景気の下振れリスクを回避するためにも、為替市場の安定化や成長を下支えする効果的な施策の実施が望まれます。

(震災発生直前月(2月)=100)



資料) 内閣府、愛知県、経済産業省、財務省、名古屋税関、厚生労働省、愛知労働局

注) 景気動向指数はCI一致指数、鋳工業生産指数は季節調整値、有効求人数は学卒者を除きパートを含む

# 東三河地域の實力は？

愛知県では、東三河地域の振興を今後の愛知県全体のさらなる飛躍に向けた大きな柱とし、平成24年度から「東三河県庁」をスタートさせます。そこで、東三河地域にはどのような特色があり、どのくらいの力を秘めているのかを統計資料を使ってみてみましょう。

まず、平成22年の東三河地域の人口は765,687人で、都道府県で比較すると、全国45位の高知県（764,456人）を上回っています。次に、経済規模を表す平成21年度の地域内総生産（名目）は2兆9355億円で、全国41位の福井県（3兆1132億円）に次ぐ規模になっています。また、地域の経済水準を表す平成21年度の人口一人当たり市町村民所得は280万3千円で、全国10位の京都府（281万5千円）と同程度となっており、東三河地域は一つの県レベルの規模があり、経済水準は全国でも上位にあることがわかります。

続いて、地域内総生産を愛知県全体、東三河地域と人口、経済規模の近い福井県、東三河地域と産業構造が似ている茨城県、栃木県と比較して、さらに詳しくみてみましょう。

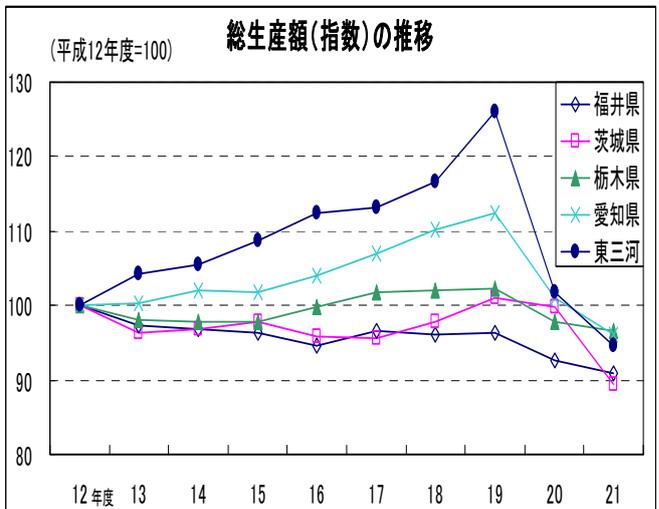
まず、総生産の構成比を国の構成比で割り、産業構造がどの分野に特化しているかを表す特化係数をみると、愛知県全体は製造業に特化していることがわかります。そして、東三河地域はその愛知県全体や、産業構造の似ている茨城県、栃木県よりもさらに製造業の特化係数が大きくなっています。また、東三河地域は農業の特化係数が愛知県全体、他県に比べ大きくなっているのも特徴です。

次に、過去10年間の総生産額の推移を平成12年を100とした指数でみると、平成20年度、21年度の2年間は、リーマンショックの影響により、製造業、特に自動車産業に大きく依存している東三河地域は愛知県全体以上の打撃を受けてしまいましたが、リーマンショックが起こる前までは、他県が伸び悩む中、東三河地域は愛知県全体をも大きく上回る成長をしていました。

東三河地域は、工業地帯でありながら農業地帯でもあるという異なる性質を合わせ持っています。今後、リーマンショックから回復し、地域の特性を生かしていけば、さらなる成長ができる力を秘めている地域だと考えられます。

産業別特化係数(平成21年度)

	国	福井県	茨城県	栃木県	愛知県	東三河
産業	1.00	0.98	0.99	1.02	1.04	1.04
農業	1.00	0.76	2.05	1.42	0.41	<b>2.21</b>
林業	1.00	1.56	0.47	1.56	0.06	0.39
水産業	1.00	0.77	0.48	0.15	0.32	0.66
鉱業	1.00	0.89	1.66	1.76	0.33	0.85
製造業	1.00	1.08	1.49	1.79	1.62	<b>2.06</b>
建設業	1.00	0.99	0.74	0.83	0.78	1.18
電気・ガス・水道業	1.00	5.31	1.14	0.70	1.05	0.45
卸売・小売業	1.00	0.56	0.66	0.79	1.13	0.94
金融・保険業	1.00	0.78	0.67	0.61	0.77	0.41
不動産業	1.00	0.91	1.04	0.95	0.94	0.71
運輸・通信業	1.00	0.88	1.01	0.66	0.98	0.74
サービス業	1.00	0.84	0.84	0.84	0.82	0.71
政府サービス生産者	1.00	1.17	1.13	0.91	0.67	0.61
電気・ガス・水道業	1.00	1.21	1.10	1.02	0.90	0.73
サービス業	1.00	1.23	1.46	0.87	0.70	0.75
公務	1.00	1.14	0.99	0.91	0.61	0.53
対家計民間 非営利サービス生産者	1.00	0.95	0.71	0.77	0.69	1.10



資料：内閣府、総務省、茨城県、栃木県、福井県、京都府、愛知県

# 愛知県のリーディング産業は？

愛知県は、ものづくりの盛んな地域として全国に知られ、製造品出荷額等は昭和 52 年以降、34 年連続で全国第一位となるなど、自動車産業を中心とした日本一の工業県としてわが国経済をリードしてきました。

今回は、愛知県のリーディング産業が過去からどのように変化してきたのかを戦前まで遡ってみてみます。

就業者数を国勢調査からみると、大正、昭和初期は農業が最も多く、昭和15年にトップが製造業に交代し、就業者数146万人のうち製造業従事者が52万人と、農業の42万人を上回り、東京、大阪、神奈川、兵庫と並ぶ工業県となりました。戦後は一時期、農業がトップに立ちますが、昭和30年には製造業が再びトップを奪い返し、現在に至っています。

製造業では、戦前から昭和45年までは繊維が隆盛を極め、昭和50年には輸送機械の就業者数が15万人を突破してトップが交代し、その後も一般機械とともに一貫してウエイトを高めました。(図1)

このように、本県の産業構造は製造業の比重が極めて大きく、「繊維から自動車へ」という大きな流れのなかで、自動車産業が際立った存在感を示しました。しかし、2008(平成20)年9月のリーマンショックを契機とした世界同時不況では、基幹産業である自動車産業が強い逆風にさらされ、この地域は深刻な経済不振に見舞われました。

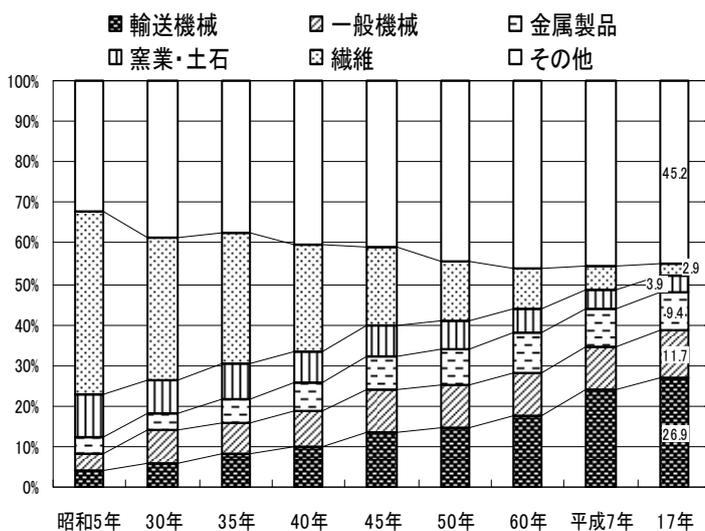
こうした状況の中で、愛知県では、次世代の成長産業として期待される「航空宇宙産業」の振興に取り組んでおり、昨年12月には、岐阜県などとともに申請した「アジアNo.1航空宇宙産業クラスター形成特区」が国の国際戦略総合特別区域に指定されました。

中部地域は、戦前から航空機製造の中心地域であり、現在、わが国の航空機・部品生産額の約5割、航空機体部品生産額の7割以上を生産しています。

生産指数の推移でみると、平成18年秋から当地域が生産分担率の35%を担うボーイング787の部品製造工場が相次いで稼動したのに伴い、生産が拡大し、その後のリーマンショックや東日本大震災により落ち込んだ自動車に比べ底堅く推移しており、今後一層の増産が見込まれます。また、航空機の就業者数も愛知県が全国の約30%、岐阜県を含めると50%以上をこの地域で占め、生産の拡大を受けて就業者数も増加していくことが見込まれます。(図2、3)

今後、基幹産業である自動車産業を強化するとともに、航空宇宙産業などの次世代産業を振興し、産業構造の多様化を図ることにより、景気変動に対する地域経済の耐性を高めていくことが期待されます。

図1 製造業の就業者数の業種別推移(愛知県)



資料：総務省「国勢調査」、中部経済産業局「管内鉱工業指数」

図2 乗用車と航空機体部品の生産(中部地域鉱工業生産季調済指数) (平成17年=100)

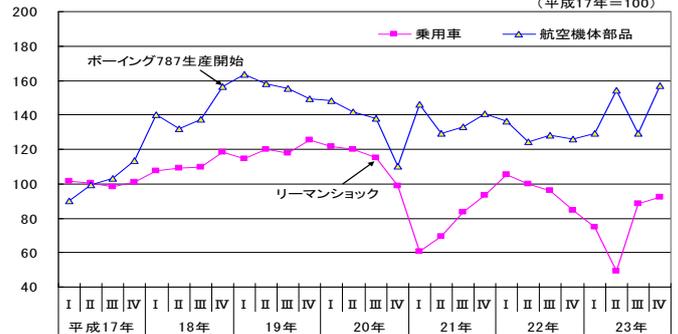


図3 航空機の就業者数の全国構成比(平成17年)

