

# Economic Monitor

## 自動車生産低迷のインパクト

昨日公表された完成車メーカー各社の3月生産は軒並み、凄まじい落ち込みを記録した。各社の生産実績に基づき試算すると、3月の国内完成車生産台数は前年比57%程度の減少となる（昨日未公表のメーカーについては同業を参考に推定）。完成車生産の低迷は言うまでもなく東日本大震災によるサプライチェーンの途絶が主因である。夏場の電力供給に関しては揚水発電活用などによる供給力上乘せもあり、制約が緩和される可能性が強まっているが、その一方でサプライチェーン途絶の影響は長期化が避けられない。

大手完成車メーカーが先週以降、相次いで公表した生産見通しによれば、6月迄は稼働率が5割程度に留まり、その後緩やかに上昇、11月頃にフル生産へ復帰するとのシナリオが見込まれる。前述の3月生産実績と今後の生産見通しに基づいた完成車生産の推移が、鉱工業生産に及ぼす影響を機械的に試算すると以下ようになる。試算では、2月段階の生産予測で見込まれていた3月の生産水準をフル生産と、また稼働率が7月以降、直線的に上昇すると仮定している（なお、全て季節調整値に基づく試算である）。

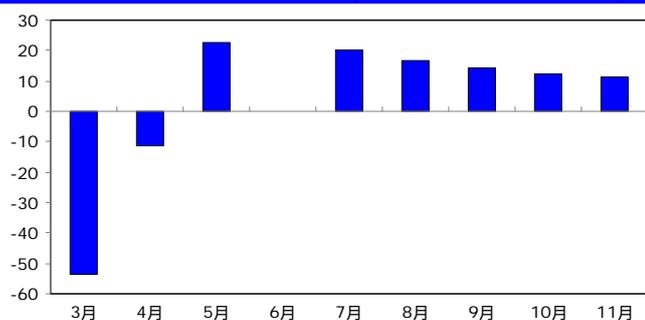
### 完成車生産（左図）

3月に前月比▲54%程度と大きく落ち込んだ後、4月中旬に大手の生産が再開された。生産再開後の稼働率は5割程度だが、4月トータルでは4割前後の稼働率に留まるため、4月も生産は▲11%程度の減少になる。5・6月と稼働率5割が維持されれば、生産水準は5月に23%上昇、6月は横ばいとなる見込みである。その後、7月以降は11月のフル生産に向けて生産水準が毎月二桁上昇を続けると試算される。

### 鉱工業生産押し下げのインパクト（右図）

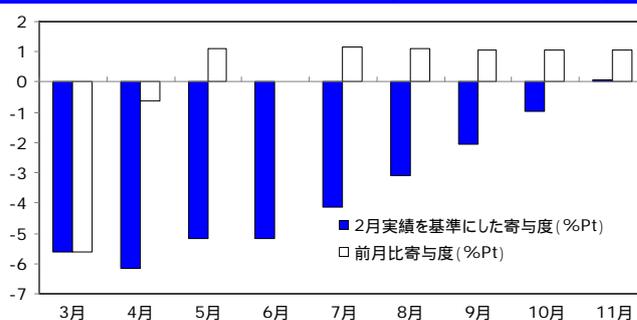
完成車生産は鉱工業生産の1割強を占めるため、3月の完成車生産減少は生産全体を2月対比で5.6%Pt程度押し下げたと考えられる。その後も、2月水準を基準に影響を試算すると、完成車生産低迷による押し下げは4月に6.1%Ptと最大を記録した後、稼働率上昇に伴い緩やかに縮小し、フル生産が達成される11月にプラス圏に戻る（前月比では5月以降プラス寄与となる）。本稿の試算では議論を単純化するために、完成車生産低迷がもたらす自動車部品やその他産業（素材、電機など）の生産減少は加味していない。そうした関連セクターの生産減少を加味すれば、完成車生産の低迷が鉱工業生産に及ぼすインパクトは更に大きくなる。たとえば、鉱工業生産の4%を占める自動車部品生産が完成車生産と完全に平行に推移すれば、生産押し下げ効果は本稿の試算の約1.4倍となる。

完成車生産の推移予想（季調値、前月比、%）



(出所)経済産業省「鉱工業統計」及び自動車各社公表資料より試算

鉱工業生産に及ぼす影響（季調値、寄与度）



(出所)経済産業省「鉱工業統計」及び自動車各社公表資料より試算