

ナニワ経済トピックス

日本経済の不況連関構造とその最大のネガティブ要因からいち早く脱却しつつある大阪経済

財団法人大阪市都市型産業振興センター
経済調査室長 徳田 裕平

(1) 日本経済の不況連関構造

ここ2回ばかり「大阪府・大阪市経済動向報告会」でも説明しているが、最近の日本の経済情勢をセクター相互の関連とともに概観すると図-1のようになる。まず、縦の中央列に示す最終需要の軸から説明する。上段には海外への輸出額を、下段には国内での消費額を、製造業・建設業とそれ以外に分けて2007、08年度に関して国民経済計算などを用いて推計した金額(名目ベース)を示す。上段の海外輸出額は、最終消費者は主に富裕層向けの商品であり、製造業では07年度で70.3兆円あったものが、08年度は59.8兆円にまで年間で落ち込んでいる。特に今年の1~3月期では前年同期比の下落幅は44.4%にまで達しており、製造業にとってはまさに「外需が消えた」くらいの未経験の衝撃であった。他方、下段の国内需要に関しては年間で1.8%の下落であり、海外の急落とは雲泥の差がある。

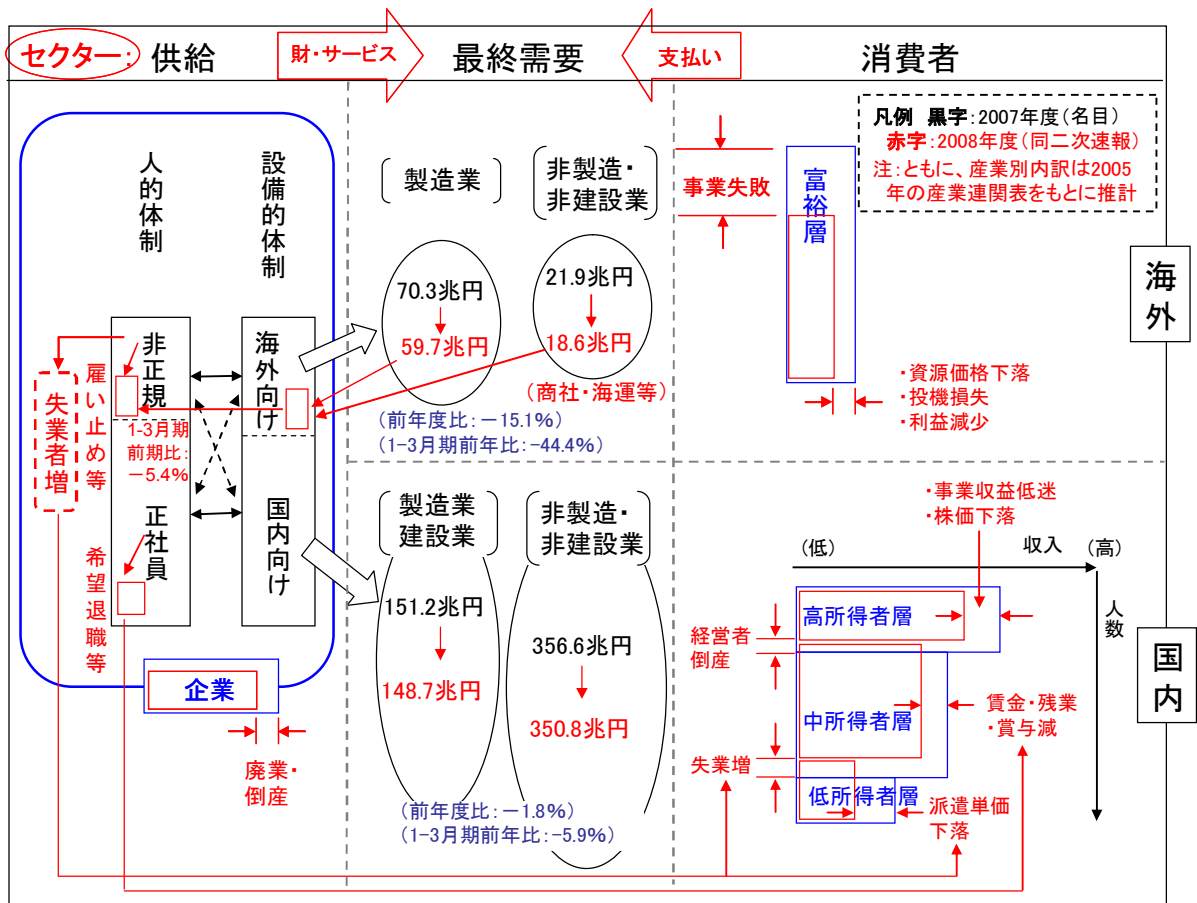
こうした海外需要の落ち込みは左列に示す企業活動へ当然インパクトを及ぼす。仮に設備として海外向けと国内向けが便宜的にあるとすれば、この水準が長引けば、海外向けの設備は半分程度で十分という計算になる。過剰設備に対して減損会計などの対処をする企業が多く出たことは09年3月期決算からも確認でき、理にかなったものである。当然、設備縮小に合わせて人的体制についても、派遣などの非正規社員には「雇い止め」などを、正規社員には週休3日制などを実施して、縮小した需要に見合う適正規模に合わせようとする。企業として長期にわたる赤字は企業自体の存続に関わる最重要な問題であり、縮小均衡を目指す動きはある意味当然であり、当分は続くと予想される。今年の経済財政白書において「雇用保蔵」なる言葉を用いて潜在的な過剰雇用者数を推計した結果、最大ケースで607万人に達するとの推計はショッキングであったが、上記の状況を如実に物語っている。問題は、企業からはじき出された非正規社員を中心とする元従業員で、失業者となる人も当然増える。

他方、需要の購買者となる右列の消費者について考えてみる。国内についてモデル的に高・中・低の3つの所得階層を考えてみる。まず、低所得者層では新たな失業者も加わって人数自体が増加するとともに、人余りの傾向から派遣単価等も下落するため、平均的収入は下がる。正規社員を中心とする中所得者層についても、企業業績の不振から賃金上昇は抑えられ、残業代・賞与も減る企業が多くみられる。正社員のリストラも一部の企業で実施されており、こうした人たちは低所得者層へとクラスダウンする。残る高所得者層についても、事業収益の低迷や株価下落などによる収入減・資産目減りが生じており、事業失敗による倒産で一気に低所得者層に転落する経営者も現れることになる。このように考えると、高級品が売れるはずもなく、企業がPB(プライベート・ブランド)など低価格路線にこぞって走るのは当然の成り行きである。しかし、この結果は当然、国内需要の縮小を招くように作用する。現に、1~3月期の下落幅は5.9%にも達している。海外の富裕層についても同様な状況を余儀なくされており、外

需の回復は全世界的には当面あり得ないと考えられる。

日本経済はこうした不況連関構造にあり、避けるべきシナリオは国内需要の縮小が企業の減益・赤字トレンドを深刻化させ、次は国内向け設備・人員の縮小均衡を余儀なくさせるような負のスパイラルに陥ることである。このシナリオを回避し、経済の活力を取り戻すには、国内外で新たな潜在需要を掘り起こして創出するのが王道である。わが国政府もグリーン・ニューディールなどの緊急経済対策を矢継ぎ早に展開しつつあるものの、私にはこれまでの具体策がバラマキに思え、逆作用（例：フェリー事業）や不公平をもたらすとともに、需要の先食いでの持続的効果に乏しいことが懸念される。同じ資金を投ずるのであれば相乗効果・持続的波及効果をもたらす戦略的工夫が不可欠であったと悔やまれる。このため、新しい国内市場・需要は当面、ハイブリッド車等の一部のグリーン分野などに限定され、推進力不足は否めない。したがって残された景気回復の牽引力は中国などの外需の成長に依らざるを得ないというのが悲しい現実である。

図－1 最近の不況の連関構造と需要の変化量

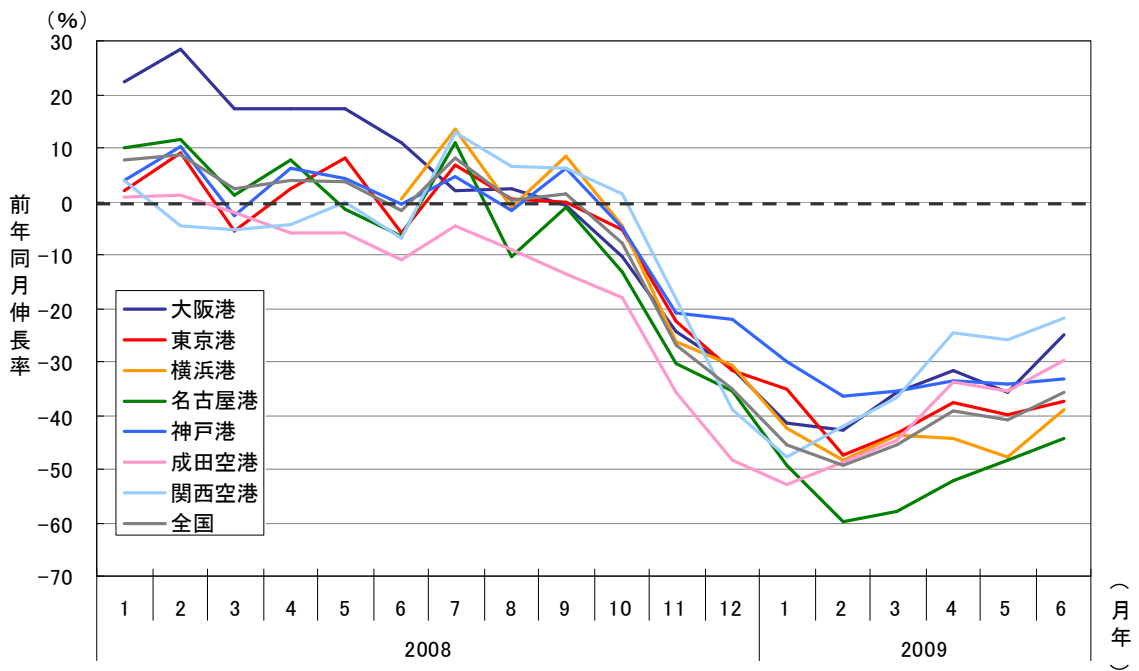


財団法人大阪市都市型産業振興センター 徳田裕平 作成

（２）輸出主導で不況から脱却しつつある大阪経済

そこで、貿易統計から外需の回復動向をたどってみる。図－２は日本の５大港と２大空港、および全国の輸出額について、昨年同月比の推移を示したものである。これをみればすべてに共通する動向は、昨年１０月以降下落幅が拡大し、空港で１月、港湾で２月が底となり、３月以降は程度の差こそあれ、改善基調にあることがわかる。６月時点で最も回復が進展している港から順に挙げると、関西空港、大阪港、成田空港、神戸港の順となり、総じて大阪・関西圏の港と２大空港が上位に位置している。他方、回復の歩みが緩慢な港は名古屋港であり、まだ半分程度に過ぎないことがわかる。名古屋港や横浜港は輸出品目が自動車が３～５割を占める主力商品であるために、回復が遅れていることが推量される。

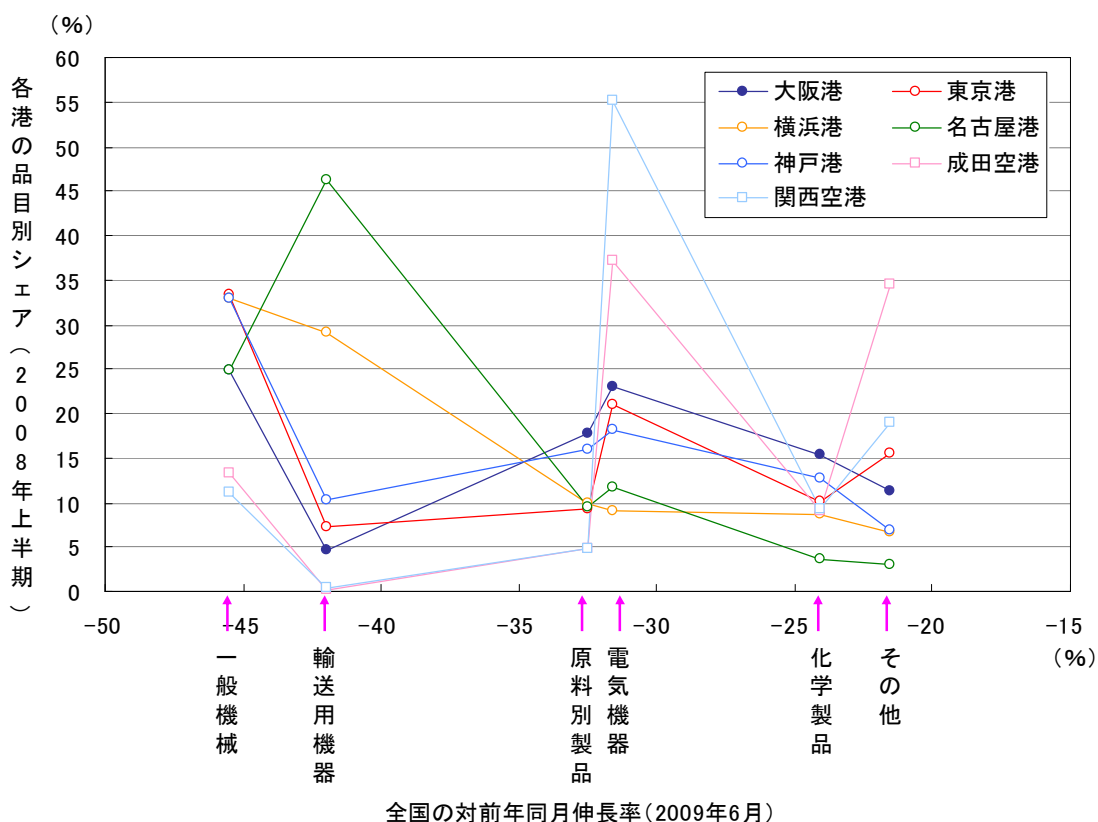
図－２ ７大港に関する輸出回復力の推移



資料：財務省、各税関「貿易統計」

そこで、主力の商品群別にみて、6月時点での輸出回復状況（前年同月比）が芳しい商品群を順にあげると、科学光学機器や目新しい商品などが該当する“その他”が第1位で-21.5%、以下、化学製品：-24.1%、電気機器：-31.6%、原料別製品（鉄鋼、非鉄金属など）：-32.5%と4品目が2/3以上の回復を実現している。他方、一般機械や輸送用機械では回復率は6割に達していない状態である。そこで、全国の6月時点での商品群別輸出回復状況を横軸にとり、縦軸には各港での商品群別の輸出額シェア（リーマンショック発生前の2008年上半）をとって、7大港の特徴を商品群構成とともに表現したのが図-3である。この図より、両空港や大阪港、東京港は回復力の強い“その他”、化学製品、および電気機器のシェアが高く、回復力の弱い輸送用機器のシェアが元来高くなかったことが確認できる。よって、これら4港のうち東京港を除いては、商品構成が着実な回復軌道をもたらしていることがわかる。その逆が名古屋港、横浜港と言える。

図-3 輸出品目別の回復力と7大港の品目シェア

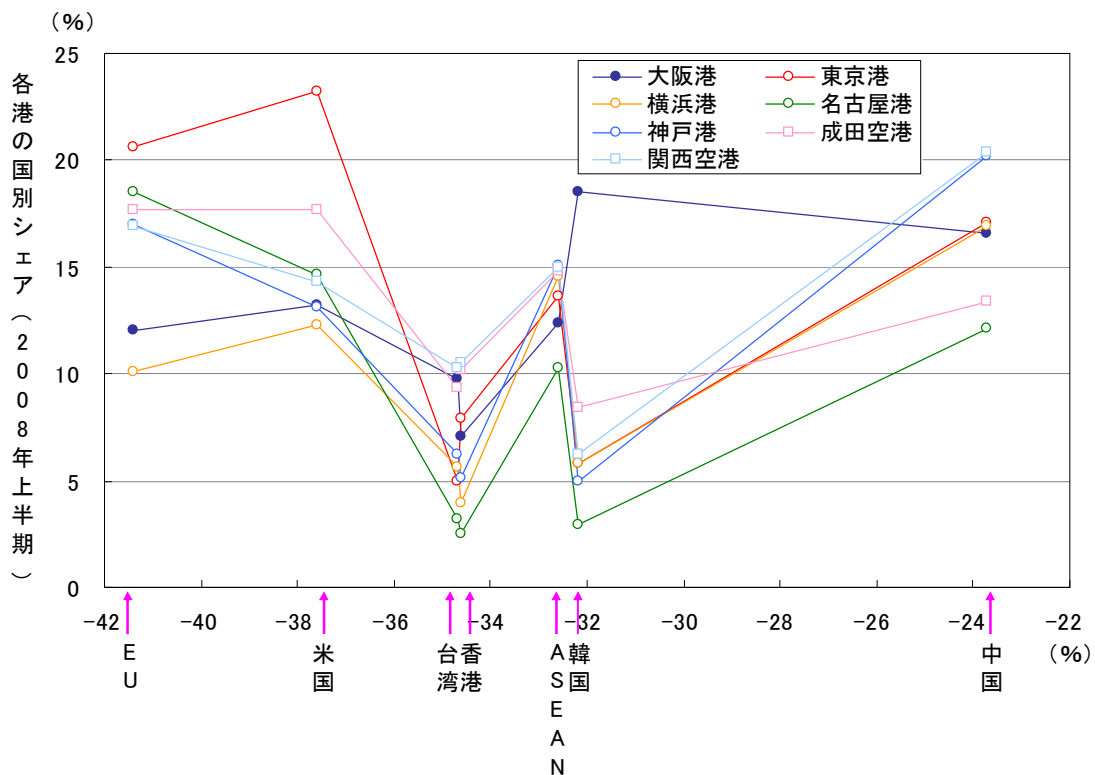


注：横浜港の品目シェアは2008年。東京港、成田空港の一般機械、電気・輸送用機器は東京税関統計をもとにした推計値。
資料：財務省、各税関「貿易統計」

つぎに、上と同様な視点を国・エリア別にあてはめてみる。6月時点での輸出回復状況（前年同月比）が芳しい順に主要な国・エリア（2,500億円／月以上）をあげると、中国：-23.7%、韓国：-32.2%、ASEAN：-32.6%、香港：-34.6%、台湾：-34.7%、米国：-37.6%、EU：-41.4%となっており、中国の回復が群を抜いていることがわかる（輸出額は540億円に過ぎないが、スイスは+35.3%）。そこで、同様に全国の6月時点での主要国・エリア別輸出回復状況を横軸にとり、縦軸には各港での国・エリア別の輸出額シェア（2008年前半）をとって、7大港の特徴を国・エリア構成とともに表現したのが図-4である。この図より、関西空港と神戸港は中国貿易で、大阪港は韓国貿易で他港を凌ぐシェアとなっており、全般にアジア地域との貿易シェアが高い傾向がうかがえる。よって、これら3港で輸出の回復力の高い理由は相手国構成によるものであることがわかる。逆に、東京港、成田空港、名古屋港では米国やEUのシェアが高いことが回復の遅れを招いていると言える。

以上の分析から言えることは、関西空港や大阪港は商品構成からみても、輸出相手国・エリアからみても、順調に回復している分野・エリアを得意としており、その意味で外需の急縮に大半の影響があった今般の構造不況から回復するスピードは大阪が他地域よりも速くなることが期待できよう。

図-4 国・エリア別の回復力と7大港の国・エリア別シェア特性との関係



全国の対前年同月伸長率(2009年6月)

注：横浜港の品目シェアは2008年。

資料：財務省、各税関「貿易統計」