

日本の経済構造の脆弱性に関する調査研究

（報告書の概要）

2008年秋以降、米国でのサブプライム問題（リーマン・ショック）の世界的な波及に伴い、世界経済は同時かつ急速に悪化した。また、その落ち込みも欧米諸国と比較して日本が最も大きく、自動車、電気機械産業を中心に急激な悪化を経験した。このような落ち込みは日本特有の経済構造にあるのだろうか。本研究の目的は、日本経済の構造についてマクロ・ミクロの両面から検討し、急激な経済活動の変動について究明することにある。

しかしながら、急激な経済活動の変動が生じてから1年程度しかを経過していないこの段階で、今次の変動を実証的に分析する場合、データの制約など限界がある。本研究では、リーマン・ショック前後の経済金融の動き、マクロ・ミクロ経済構造の変化などについて定型的な事実及びショックの波及を説明できる理論の整理を行う。

第1節は、2007年1月以降の経済と金融政策の変遷について、リアルタイムデータを用いて振り返る。ここでは、今次の景気後退における時系列的な推移を整理した。経済活動は2007年4月の時点で最終需要の陰りが確認でき、2007年11月には消費、投資の悪化が確認できる。また、乗用車販売（新規登録）は2007年2月の時点で既に悪化していることもわかる。つまり、リーマン・ショック以前から景気はかなり悪化していたのである。金融政策ルール（テイラー・ルール）でみると、2007年10-12月期には利下げのサインが出ており、2008年1-3月期はほぼゼロ金利を示している。しかし、当時は原油価格など国際商品市況の高騰からインフレを警戒するスタンスとして利上げを見送り、2008年10-12月期にCPI（総合）が低下してから利下げに踏み切っている。金融緩和の遅れが伺える。

リーマン・ショック後の落ち込みは為替の急変やアメリカ経済での自動車販売の落ち込みなどを主因とする実質輸出の急減が主因であることも示される。しかし、実質輸出の回復及び国内乗用車販売の改善から、景気は再び回復軌道にある。実質輸出の変動に振り回された1年であったといえよう。

急激な変動の背景には日本経済の大きな構造変化があることが第2節で示される。輸出主導という日本経済の性格は1990年代以降では変わらないが、その度合いが若干強まり、輸出と個人消費というこれまでは連動性が薄かったものまで相関が高まったことが、リーマン・ショック以来の急激なマイナス成長につながったと考えられる。

また、過去の景気後退局面、とりわけ世界景気の後退局面との違いをあえていえば、自動車輸出の落ち込みがかつてないほどに大きかったことが挙げられる。乗用車の生産は他産業への波及効果がずば抜けて高い。そうした産業の輸出が過去にない規模で落ち込んだことが、日本経済の落ち込みを大きなものとした可能性がある。

以上から、直近の景気後退は、決して「百年に一度」というものではなく、輸出主導という日本経済の基本的な性格がやや強まったうえ、輸出の落ち込みが短い期間であまりにも大きかったためといえよう。また、自動車という他産業への波及効果が大きい産業の輸

出が過去にない規模で落ち込んだことも、実質GDPの大幅な減少に結びついた。

第3節では、生産の波及効果について理論的な整理を行う。結論としては、消費財に対する海外需要 MX_2 が大幅に減少した状況を考える。この状況下では、まず、消費財部門の生産量が減少する。そして、波及効果によって中間財部門の生産量も減少することになる。このような両部門の生産収縮によって、経済全体の雇用量 $l_1x_1 + l_2x_2$ が減少し、さらなる国内消費の減少が誘発されるのである。日本はリーマン・ショック以降に大幅な景気後退を経験したが、その理由の1つとして、日本経済における産業連関体系の中で負の波及効果が大きく作用してしまったことが指摘できる。

最後に今回の景気落ち込みの主因ともいえる自動車産業の構造変化について整理したのが第4節である。ヨーロッパの自動車メーカーは生産拠点の再編をおこない、またそれに対応する形で、部品会社もモジュール化などを実施し、効率化を推し進めてきた。そして国境をこえた生産拠点を形成しながら、貿易によってそれを支える形で、生産システムを構築してきた。一方、アジア諸国では、北米やEUなど、アジア域外への輸出というものが、自動車メーカーにとって重要な要因であり、それに応じた生産体制を築いてきたといえる。またアジアでは、関税障壁が存在しており、また安全基準を始め、多くの点で製品の基準の規格化や統一化は進んでいない。そのため各国で、部品メーカーも含め、組み立てと部品の製造を一体化した生産体制を構築し、このようにして生産した完成品を、比較的関税障壁も少なく需要量が多い、北米、EUなどの域外へ輸出する体制を構築してきた。

日本では、北米とヨーロッパ向けの輸出が高い割合を占めている。特に、北米向けの自動車輸出台数は、その割合が高く、これらの輸出台数の変化が、四輪自動車の総輸出台数とほぼ同様の動きをしている。日本の自動車産業にとって、北米およびヨーロッパ地域への輸出がいかに重要であったかがわかるであろう。2000年代後半の自動車産業の好景気は、まさにアメリカを中心とする好景気と、それによる北米向けの輸出が好調であったからだといえる。

また、自動車産業は1990年以降M&Aおよび合併事業が活発化した。また、2000年前後から欧州市場では、技術水準をもとに各国の生産拠点の統廃合を実施し、同時に特定車種の生産を特化させ、国際貿易を通じて規模の経済効果、車種の多様化をはかる形で国際分業体制の再編がおこなわれた。その結果、欧州各社の生産性が高まる一方で、市場の拡大よりも生産が増大し、過剰生産問題が発生した。

(報告書の主要構成)

- (1) 日本の経済環境の基調判断
- (2) 海外経済(輸出)と日本経済の連動性の変化について
- (3) 産業連関の理論分析：中間財と消費財の2部門モデル
- (4) 自動車貿易の構造と日本経済 アジア域内貿易の特徴