

# マンスリー・レビュー

2019.12



三井住友銀行

企画  
編集 日本総合研究所

## CONTENTS

視点	出生数の落ち込みに直面するわが国に求められる対応 日本総合研究所 調査部 藤波 匠 … 1
経済トピックス	拡大が期待される研究開発投資 日本総合研究所 調査部 成瀬道紀 … 2
社会トピックス	「人生100年時代」に浮上する身元保証問題 日本総合研究所 調査部 星 貴子 … 4
アジアトピックス	自動車販売の不振が続くインド経済 日本総合研究所 調査部 熊谷章太郎 … 6
産業トピックス	車載用リチウムイオン電池業界における戦略の変化 三井住友銀行 コーポレート・アドバイザー本部 企業調査部 山口貴弘 … 8
データアイ	低迷が続くドイツ自動車産業の行方 日本総合研究所 調査部 高野蒼太 … 10
KEY INDICATORS	…………… 12

-----

本誌は、情報提供を目的に作成されたものであり、何らかの取引を誘引することを目的としたものではありません。本誌は、作成日時点で弊行および弊社が一般に信頼出来ると思われる資料に基づいて作成されたものですが、情報の正確性・完全性を弊行および弊社で保証する性格のものではありません。また、本誌の情報の内容は、経済情勢等の変化により変更されることがありますので、ご了承ください。

ご利用に際しては、お客さまご自身の判断にてお取り扱いくださいますようお願い致します。本誌の一部または全部を、電子的または機械的な手段を問わず、無断での複製または転送等することを禁じております。

-----

## 出生数の落ち込みに直面するわが国に求められる対応

日本人の年間出生数は、団塊ジュニア世代の出生がピークを迎えた1973年に209万人を記録して以降、減少傾向に歯止めがかからず、2016年に100万人を割り込んでからは下げ足を一段と早めています。本年は、足元までの月次集計から推測すると、昨年対比6%以上少ない86万人程度に落ち込む見通しです。こうした大幅な出生数の減少は、丙午の影響で出生数が極端に少なかった1966年を除くと、第一次、第二次ベビーブームが終了した1950年代前半と1975年に記録されたのみです。すなわち、本年見込まれる出生数の大幅な減少は、それほど大きなインパクトを持つ出来事と捉える必要があります。

こうした足元の出生数減少の背景として、出産適齢期に該当する女性の減少があげられます。年々高齢出産の傾向が強まっているとはいえ、おのずと限界があり、長期にわたる少子化と高齢化の進展によって、構造的に出生数は減少に向かうことは避けられません。とりわけ人口規模が大きく、近年、出生数の下支えに寄与していた団塊ジュニア世代（1971～74年生まれ）に当たる女性が45歳以上となり、出産適齢期を過ぎたことが大きく影響していると考えられます。

一方、若い世代の東京一極集中が、出生数減少の一因であるとの指摘もあります。しかし、都道府県別の出生率などから検証すると、居住地がわが国全体の出生数に与える影響は極めて小さいのが実情です。確かに東京都の合計特殊出生率は1.21と、全国平均の1.43に比べて低い水準にありますが、その差はわずかであり、東京への人口流入が出生数に与える影響は、出産適齢期の女性数の減少に比べれば、ごくわずかといえます。

少子化の進行は、緩やかながら着実にわが国の経済活力や財政状況をむしばんでいくことはいうまでもありません。こうした状況において取り組むべきは、出生数減少の抑制に向けた施策の充実とともに、人口減を踏まえた社会システムを構築していくことであると考えられます。

まず、出生数の減少スピードを少しでも抑制するため、子育て世代の経済的負担感を軽減するとともに、子育てを通じて人生の幸福感を得られやすい社会環境づくりが望まれます。そのためには、現在高齢者への偏りが指摘される社会保障給付のバランスを見直し、若い世代への配分を増やしていくことも検討課題となりましょう。

しかしながら、出生数を直ちに増やすような特効薬は見出せません。そもそも出産は、極めてプライベートな問題であるため、直接的にそれを左右するような政策や目標の設定はなじまない性質の問題であるといえます。

そこで、現実的には長期にわたる人口減少を所与とした効率性の高い社会システムを構築していくことが重要となりましょう。技術革新の成果を社会に取り込んでいき、あらゆるモノづくりやサービス提供の生産性を高め、人口減少下にあっても国民が豊かに暮らせる社会を目指すのです。それは遠回りのようにみえますが、若い世代を含む幅広い年代に物質的・精神的豊かさをもたらし、子育てにも大きな経済的負担を感じることをない社会を創造していくことこそが、有効な少子化対策になるものと期待されます。（藤波）

## ■ 拡大が期待される研究開発投資

足元で企業の研究開発費が堅調に増加しています。日本政策投資銀行の調査によると、2019年度の研究開発費の計画は、前年度比+6.9%と計画時点としては2007年度以来の高い伸びとなりました(図表1)。とりわけ製造業では、景況感が悪化しているなかでも強気の計画を立てていることが注目されます。そこで以下では、企業が研究開発を積極化している背景を整理したうえで、わが国景気への影響を展望しました。

### DX関連の研究開発がけん引

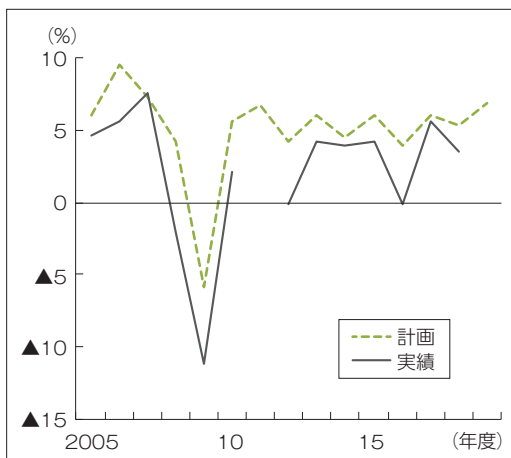
足元で企業の研究開発費が増加している背景として、AI(人工知能)やIoT(モノのインターネット)などの最先端の情報通信(IT)分野の研究開発が積極化していることが指摘出来ます。IT・デジタル技術を活用して新ビジネスを創出する

「デジタルトランスフォーメーション(DX)」による大きな環境変化が見込まれるなか、企業は関連する研究開発を本格化しています。

実際、全産業における企業のIT分野の研究開発費をみると、2016年度から増加に転じています(図表2)。それ以前のIT分野の研究開発費は、金額の多くを占める情報通信機械でのスマートフォンやパソコンなどの競争力低下を受けて、減少傾向をたどっていました。しかし、2016年度以降は、情報通信機械での研究開発費の減少は続いているものの、それ以外の業種の企業がDXの実現に向けてIT分野の研究開発を積極化し、それを受けて全産業ベースでも増加に転じたのです。

DXの実現に向けて、幅広い業種の企業が研究開発に取り組んでいます。具体的な取り組みをみると、自動車業界では、

図表1 企業の研究開発費の計画と実績  
(全産業、前年度比)

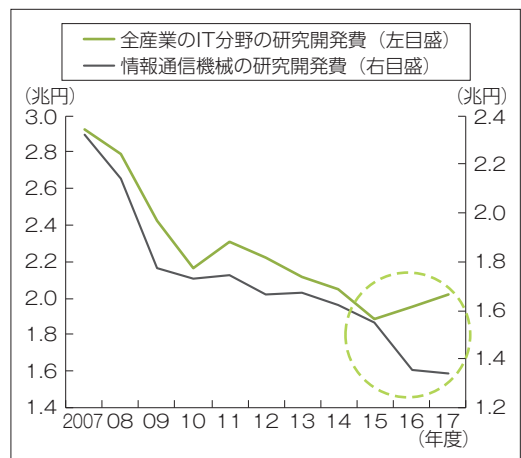


(資料) 日本政策投資銀行「設備投資計画調査」

(注) 1. 資本金10億円以上の大企業。

2. 調査は毎年6月時点。2012年度調査以降は連結ベース。2011年度実績は単体から連結への変更に伴い前年度比のデータが欠落。

図表2 IT分野・情報通信機械の研究開発費



(資料) 総務省「科学技術研究調査」

「CASE（コネクテッド、自動運転、シェアリング、電気自動車）」と呼ばれる新しい潮流の広がりを受けて、関連する研究開発費を大きく増やしています。また、工作機械や産業用ロボットなどのFA（ファクトリーオートメーション）に関連する業界でも、AIやIoTを用いて高度に自動化された「スマート工場」の実現に向けて、各社が研究開発にしのぎを削っています。さらに、化学業界では、材料開発に物質特性などのビッグデータやAIを活用する「マテリアルズ・インフォマティクス」と呼ばれる手法が広がり、研究開発自体のデジタル化を進めています。

## 今後の見通し

先行きを展望すると、企業の研究開発費は当面増勢が続く見込みです。2019年版「ものづくり白書」によると、環境変化への危機意識が強い企業ほど研究開発費を増加させる傾向にあります。これを踏まえると、DXがより多くの業界に浸透し、それに伴い経営環境が変化していくなかで、より多くの企業が生き残るために研究開発を一段と強化していく展開が見込まれます。また、企業が近年、研究者の新規採用数を増やしていることは、今後の研究開発に対する前向きな姿勢と捉えることも出来ます。

こうした研究開発費の増加は、景気に対して好影響が期待出来ます。わが国の研究開発費はGDP対比で3.5%（2017年度）程度の規模があります。今後研究開発費が、DXの押し上げが顕在化した2016年度以降の平均伸び率（年4%）で

拡大すれば、設備投資の増加という直接的な寄与だけでわが国のGDP成長率は約0.1%ポイント押し上げられることとなります。さらに、研究開発は、その成果による技術進歩や生産効率化等を通じて間接的にGDPを押し上げることも期待出来ます。こうした間接的効果も含めれば、GDPの押し上げ効果は0.3%ポイント程度まで拡大すると試算されます。いずれにしても、潜在成長率が1%弱とみられるわが国経済にとって、研究開発費の増加は、中期的に重要な成長エンジンとなり得ましょう。

なお、DXについては、向こう5～6年間でわが国企業にとって極めて重要な局面と考えられます。情報処理推進機構が上場企業を対象に実施した調査によると、過半の企業がDXによって約5年以内に自社の競争力が維持出来なくなる可能性があることを認識しています。こうしたなか、スピード感と時代の変化に適した対応が今まで以上に重要になります。

振り返ると、わが国の情報通信機械は、スマートフォンの普及やモジュール化、国際水平分業の進展といった環境変化への適応が遅れ競争力を失った結果、かつてない苦境に立たされました。現在高い競争力を持つ自動車産業なども、その二の舞とならないよう、CASEなどのDXによる環境変化に対応していく必要があります。そのためには、マーケティングや他社を巻き込んだエコシステムの構築、国際標準化活動への関与などにも注力し、研究開発の成果を着実に競争力の強化に結び付けていくことが不可欠といえましょう。（成瀬）

## 「人生100年時代」に浮上する身元保証問題

昨今、老後資金の必要額など高齢者の経済生活のあり方が注目されていますが、「人生100年時代」に安心して自立した生活を送るには、身元保証人の確保も大きな問題といえます。わが国では、賃貸住宅への入居や手術・入院、就職等、様々な局面で身元保証人を立てる慣行が定着しており、それに対応出来ず、不利益を被る高齢者が今後急増する事態が懸念されます。そこで以下では、高齢者の身元保証問題について考えてみました。

### 高齢者世帯の半数で身元保証人不在

わが国の高齢者は、身元保証人を最も身近な血縁者である子どもに依頼するケースが大半です。しかしながら、近年、子どものいない高齢者世帯は増加傾向にあります。各種調査を基に試算したところ、子どものいない高齢者世帯（単身世帯と夫婦のみ世帯）は、2015年の228万世帯から、2040年にはその2倍以上の532万世帯になると推計されます（図表1）。これは、高齢者世帯の約3分の1に相当します。

加えて、あえて親族を頼らない高齢者が増加する可能性も指摘されます。身元保証人には、債務の連帯保証や医療上の延命処置にかかる判断など経済的、精神的な負担が重くのしかかるケースがあります。世帯当たりの子どもの数が減少し、家族関係が希薄化するなか、数少ない親族に負担が集中することも少なくありません。こうした負担をかけることを避けるため、あえて親族に身元保証人を依頼しない高齢者もいます。一定の前提の下に試算すると、子どもがいても頼らない高齢者世帯は、2040年には高齢者世帯の2割に当たる300万世帯以上になると

推計されます。

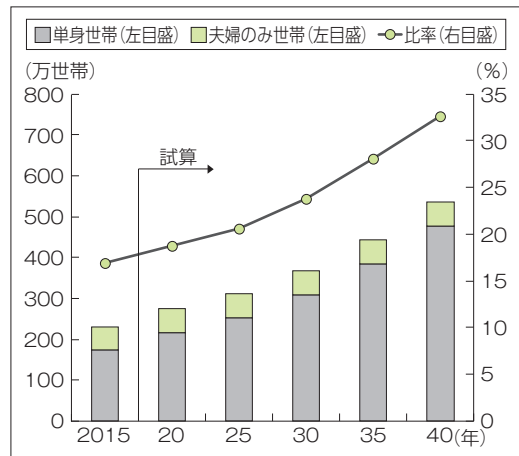
こうした想定に立てば、20年後には、子どものいない世帯および子どもがいても頼らない世帯は高齢者世帯の過半数を占めることとなり、多くの人が、身元保証人の不在により不利益を被る恐れがあります。

### 身元保証人の不在が老後生活を制約

わが国において身元保証人は、債務保証から死後対応まで当事者の様々な行為や決断を第三者に対し責任を持って保証する役割を担っており、日常の営みを支える手段の一つでした。しかしながら、社会情勢や家族構成が変化する昨今、むしろ高齢者の生活や活動にとって制約要因の一つとなりつつあります。

国土交通省（国交省）の調査によれば、家賃未納や孤独死への懸念を主な理由に、家主の70%以上が高齢者世帯の入居

図表1 子どものいない高齢者世帯の推計



(資料) 国立社会保障・人口問題研究所「日本の世帯数の将来推計(2018年推計)」、内閣府「高齢者の住宅と生活環境に関する調査(2018年)」を基に日本総合研究所作成

(注) 比率=子どものいない高齢者世帯数÷高齢者世帯数

に対して拒否感を抱き、5～8%の家主が実際に拒否しています(図表2)。国交省や厚生労働省(厚労省)が、家賃債務を保証する制度の普及や安否確認といった居住支援サービスの拡充などを進めています。依然として、入居を拒否されるケースが後を絶ちません。また、公営住宅についても、身元保証人なしでも入居を認めるようにと国が通達していますが、身元保証人を不要とする自治体はいまだ一部に過ぎません。

医療や介護の現場でも、治療費や入所費の未収、医療訴訟リスクを理由に、身元保証人のいない高齢者が不利益を被る事態が起きています。厚労省の調査では、身元保証人のいない人に対して、医療機関の5%以上が入院を拒否し、介護保険

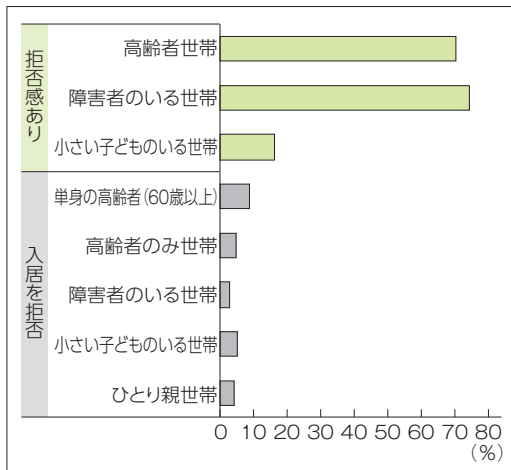
施設の約31%が入所を認めないと報告されています。厚労省は、ガイドラインを作成したり、身元保証人なしでも入院を認めている医療機関の体制を事例として紹介するなど、身元保証人がいないことを理由に入院や入所を拒否しないよう指導していますが、事態は改善していないのが実情です。

### 身元保証人に依存しない社会へ

こうした状況を受けて、厚労省を中心に社会福祉協議会のような福祉関連組織が今後の身元保証システムのあり方を検討し始めました。しかしながら、「親族に代わり誰が身元保証人の任に当たるべきか」といったように、あくまでも身元保証人を立てる慣行を前提とした議論にとどまっています。2040年には親族を頼ることが出来ない高齢者が当たり前の存在になると見込まれるなか、小手先の対応だけでは、多くの高齢者が身元保証人を確保出来ないことで不利益を被るという懸念は払しょくされません。

ここで欧米に目を転じると、債務保証において「ヒト」による個人保証から信用保証会社による機関保証へシフトしたり、医療行為の諾否に関する患者本人の意思の事前登録や、本人指定代理人あるいは法定代理人が医療行為の諾否を判断する制度が導入されるなど、親族や身元保証人に依存しない社会システムの整備が進められています。わが国においても、足元でみられる問題と今後予想される環境変化を踏まえれば、こうした諸外国の制度を参考に、官民連携の下、身元保証人が属人的かつ包括的に保証する現行システムを抜本的に改める方向で検討していく必要があります。(星)

図表2 家主の入居者に対する意識と実際の対応



(資料) 国土交通省安心居住政策研究会資料「多様な世帯が安心して暮らせる住まいの確保に向けた当面の取り組みについて(2016年4月8日)」を基に日本総合研究所作成  
 (原典) 公益財団法人日本賃貸住宅管理協会による調査(2015年12月)  
 (注) 不動産管理会社308社による回答(賃貸人27万人、総管理戸数147万戸)。

## 自動車販売の不振が続くインド経済

インド景気が急速に悪化しています。2019年4～6月期の実質GDPは、消費の減速を主因に、前年同期比+5.0%と2013年1～3月期以来の低成長となりました。こうした景気減速の主因として、自動車販売の不振が挙げられます。足元の乗用車・商用車・二輪車の販売台数は前年同月比でいずれも2桁のマイナスが続いています（図表1）。以下では自動車販売急減の背景を整理したうえで、その先行きと景気の行方を展望しました。

### 自動車販売不振の三つの理由

自動車販売悪化の理由として、以下の3点を指摘出来ます。

第1に、信用不安を背景とした、金融機関の貸し出し態度の厳格化や金利の高止まりです。昨年後半以降、資金流動性リスクを抱えた大手ノンバンクが複数のデフォルトを引き起こしたことをきっかけに、自動車ローンの約5割を占めるノ

ンバンクは貸し出し態度を厳格化しました。また、同問題の余波を受けて、商業銀行の各種貸出金利が高止まりしていることも自動車販売を下押ししています。

第2に、2020年4月からの排ガス規制の厳格化に関連した買い控えです。深刻な大気汚染問題に対応するため、インド政府は2020年4月から厳格な排ガス規制を導入する予定です。これに伴い、2020年4月以降、新規制未対応車の生産・販売が禁止されますが、新規制の導入以前に購入した車両の使用も禁止される可能性もあるのではないかという思惑が浮上し、購入を手控える動きが広がりました。

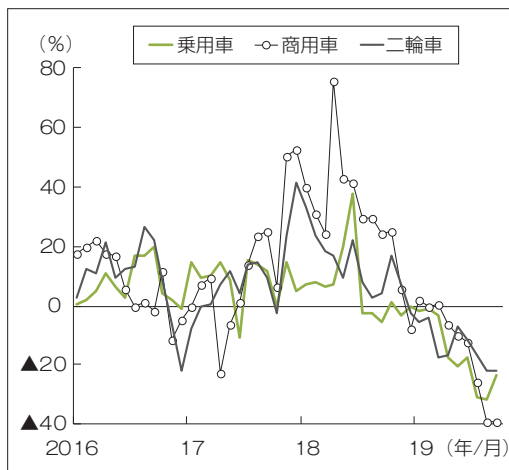
第3に、自動車保有コストの増加です。2018年9月、車両購入時に加入が義務付けられている保険の加入期間が延長されたため、保有コストが増加しました。また、本年6月の保険料の引き上げや、燃料価格の高止まりも消費者マインドに悪影響を与えています。原油価格は2018年後半から2019年前半にかけて下落したものの、過去数年間のルピー安を受けて、2014～17年頃の価格と比べると依然として割高な水準が続いています。

### 自動車販売は今後持ち直しへ

こうした状況を受けて、政府は自動車販売を中心とした消費・投資のテコ入れに向けて経済対策を相次いで打ち出しています。

金融面では、信用不安の解消に向けて、国営銀行に対して公的資金を注入する方針を発表しました。また、インド準備銀行は、貸出金利の引き下げに向けて、10月より商業銀行の個人・中小企業向け貸出

図表1 自動車販売台数（前年同月比）



（資料） Society of Indian Automobile Manufacturers



金利を政策金利や短期国債金利と連動させることを義務付けました。

税制面では、キャピタルゲインへの増税案を撤回したほか、標準法人税率を現行の30%から22%に引き下げました。

自動車販売の分野では、まず、新規制導入後もそれ以前に購入された未対応車は継続して利用出来ると明言し、消費者の不安解消を図りました。また、①車両登録料の引き上げの延期、②2020年3月までに購入される車両の減価償却率の引き上げ、③公的機関の自動車買い替え促進、などが打ち出されました。こうした多面的な施策を受け、自動車販売は今後徐々に持ち直しに転じると見込まれます。

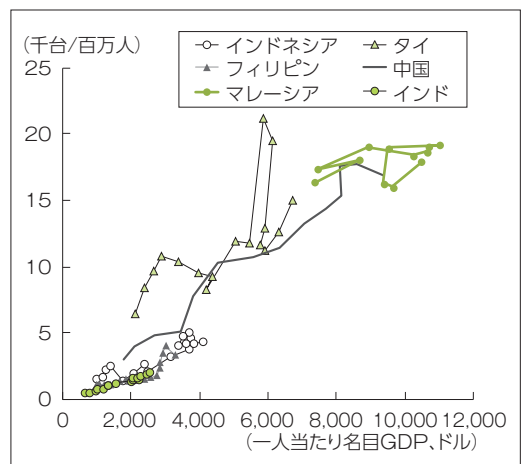
2020年4月以降については、新規制対応に伴う販売価格の引き上げや、導入前の駆け込み需要の反動減などで、再び販売低迷が予想されます。また、2020年3月までの買い替え促進政策も、中古車市場における年式の新しい車両の供給増加を通じて、その後の新車販売に下押し圧力をもたらすと予想されます。なお、政府は、景気浮揚と大気汚染の両立に向けて、一定年数以上の車齢に達した車両の廃車政策の導入を検討しています。買い替え促進に向けて大胆な税制優遇措置が講じられれば、新規制導入による下押し圧力が強まるなかでも販売台数が急増する可能性があります。買い替え需要が一巡した後に大幅な反動減が生じることになると見込まれます。

### 中長期的に底堅い成長が持続

このように、自動車販売にかかわる制

度変更などを主因に、インドでは自動車販売のみならず経済全体の成長率も振れやすい状況が続くと予想されます。ただし、やや長い目でみれば、人口増加や所得水準の向上に伴う中間所得層の拡大、経済改革の進展などが見込まれ、中長期的には底堅い経済成長が続く公算が大きいといえます。そうしたなか、モータリゼーションの初期段階にあるインドの自動車市場も、中長期的な拡大は確実といえましょう。2018年のインドの国内自動車販売台数は400万台を上回り、すでに中国、米国、日本に次ぐ世界第4位の市場へと成長しています。アジア新興国の所得水準と人口当たりの販売台数の関係からみても、インドの自動車市場には大きな拡大余地が残されており（図表2）、短期的な停滞期を挟みつつも息の長い市場拡大が続くと予想されます。（熊谷）

図表2 アジア新興国の所得水準と乗用車販売台数



(資料) 各国統計  
 (注) インド、インドネシア、タイ、フィリピンは2002～18年、中国は2005～18年、マレーシアは2007～18年。

## ■ 車載用リチウムイオン電池業界における戦略の変化

自動車業界では、燃費（CO<sub>2</sub>排出量）規制の強化を背景に完成車メーカーが電気自動車（以下、EV:Electric Vehicle、プラグインハイブリッド車含む）の投入を本格化、つれて中核部品であるリチウムイオン二次電池（以下、LiB:Lithium-ion rechargeable Battery）の需要拡大も期待されるなか、足元ではLiBの安定調達に向けた動きが活発化し、従来のサプライチェーンにも変化がみられることから、その動向が注目されています。

### LiB業界の変遷

LiBは、1991年に日系メーカーが商品化、ノート型パソコンや携帯電話など、電子機器のモバイル化に応じて普及してきました。2000年代には韓国系メーカーが積極的な投資により安値攻勢を強めるなか、より高い安全性と高出力を求められる車載向けへと用途を拡げ、2009年に初めて量産型EVにも搭載されました。以降、世界的なEV市場の立ち上がりに伴い車載用の需要も徐々に拡大し、足元ではLiB市場の過半を車載用が占めるに至っています。

一方、EV市場をみれば、当初は、日本や欧米市場で、日系や米系完成車メーカーが販売台数を伸ばしてきましたが、近年は、中国政府が、エネルギー安全保障の観点から原油依存度を抑えること、エンジン車において後発となった自動車業界でEVにより優位性を獲得すること、などからEVシフトを推進し、2015年以降、中国が世界最大のEV市場になっています。こうしたなか、当初は日系完成車メーカーに納入する日系LiBメーカーが技術力を武器に高いシェアを有してい

ましたが、中国政府が、現地のLiBメーカーを優遇する補助金制度を導入し、日系や韓国系メーカーなど外資系メーカーを中国市場から実質的に排除したため、多くの中国系メーカーが参入、足元では車載用LiB市場の約6割を中国系メーカーが占めています。

### 車載用LiB業界における課題

一方、LiBメーカーの現況をみれば、①EVはエンジン車と比べて、航続距離や充電インフラ等の利便性に欠ける一方、製造原価が割高で、製造原価の4割を占めるLiBに対する価格引き下げ圧力は相対的に高いこと、②需要の成長を見越して設備投資が先行し稼働率が上がらないこと、③主要部材の一つである正極材に用いられる材料費が高騰したこと、等から日系や韓国系のLiBメーカーの多くは、車載用では収益を確保しづらい状況となっています。

また、現在100社程度あるとされる中国系メーカーでも、大手こそ政府支援を背景に黒字を維持しているものの、航続距離に優れた高性能なLiB搭載車のみ補助金が限定されているほか、2020年には補助金自体が廃止される方向にあり、技術力の乏しい中小メーカーを中心に廃業や再編が進んでいます。

加えて、完成車メーカーにおいても、安価にかつ将来の需要増加に備えて安定的にLiBを確保する必要性が高まってきたことから、複数のLiBメーカーから調達する動きが広がり、自社で有していたLiBメーカーを外部に売却する動きも出てきています。

## LiBメーカーの戦略変化

こうしたなか、欧州では、自動車の燃費規制を2021年には1km当たりのCO<sub>2</sub>排出量を平均95g（燃費換算で20～25km/L程度）、2030年には同水準からさらに▲37.5%削減することが定められEV需要の増加が期待されています。また、中国では、外資系LiBメーカーへの補助金や出資規制等が緩和されつつあることから、大手LiBメーカーは欧州や中国での投資を積極化しており、2018年から20年にかけて主要LiBメーカーの生産能力は約2.5倍にまで拡大する見通しです。

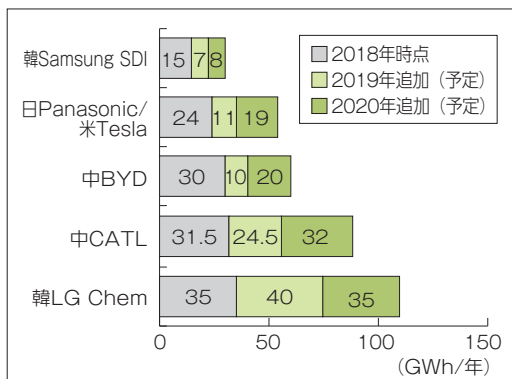
一方、足元の収益性が厳しい状況下での投資となるため、LiBメーカーの戦略も様々な変化が出てきています。具体的には、①これまで外部調達していた主要部材の一部を内製化、ないしは内製比率を高め、さらに、上流の原材料まで手掛けるなど、事業領域を拡大し垂直統合を図ること、②投資のスケールメリットを

図りつつ、リスクを分散するため、セルと呼ばれる電池単体を生産する工程に特化し、複数のセルをパッケージング化する工程を外部に委託する水平分業を進めること、③世界全体での供給ではなく、ニッチな高級車や一部地域に供給を限定するなど市場を絞り込むこと、等の動きが進んでいます。

## 今後の動向

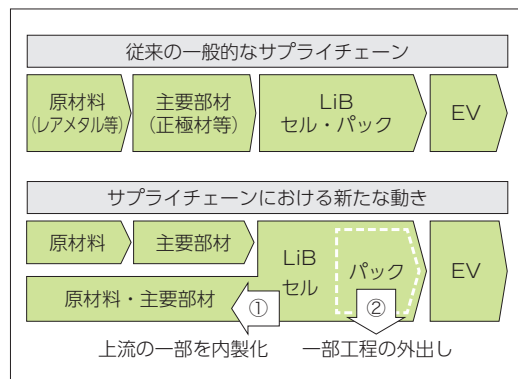
このように、車載向けLiB業界は、安定した供給先を確保しつつ、採算改善と投資回収を図ることが急務となっています。一方、将来的にEVシフトが進むなか、完成車メーカー、LiBメーカー双方にとって重要な成長市場となるだけに、今後は、両者間の投資負担や販売契約、LiB全体のサプライチェーンを見直す動きも加速するとみられます。こうした動きは、依然、日系メーカーが高いシェアを有する部材などにも影響するだけに、今後の動向が注目されます。（山口）

図表1 主要LiBメーカーの生産能力



(資料) BloombergNEFを基に弊社作成  
 (注) 大手7社の内、中国系は投資計画の判明する大手2社のみ抽出。生産能力は車載用以外も含む。

図表2 サプライチェーンにおける変化



(資料) 弊社作成

# データ アイ 低迷が続くドイツ自動車産業の行方

## 2018年半ば以降、ドイツの自動車生産が大きく落ち込んでいます。

当初、ドイツ自動車産業の減産は2018年9月にEUで導入された新たな環境規制に対する自動車メーカーの対応の遅れが原因とみられ、対応の進展とともに早晚持ち直すとの見方が大勢でした。しかしながら、19年入り後も、減産に歯止めがかかっていません(図表1)。

この背景には、海外景気の減速が長期化していることが挙げられます。ドイツは経済活動に占める輸出の割合が高い「外需依存型」という特徴を

持っており、とりわけ自動車産業はその傾向が顕著です。世界の主要自動車生産国の自動車輸出台数を自国内の生産台数で除した輸出依存度をみると、日本の49%、米国の18%に対し、ドイツは71%に達しています(図表2)。

ドイツの主要輸出先の一つである中国では、7~9月期の経済成長率が前年比+6.0%と29年ぶりの低い伸びとなったほか、Brexitを巡る混乱が続く英国も低成長を余儀なくされています。こうした世界的な景気減速の長期化が、ドイツ自動車産業には大きな打撃となっています。

## 先行きを展望すると、ドイツの輸出の底入れは来年以降になる見込みです。

経済協力開発機構(OECD)が算出している各国の景気先行指数のうち、ドイツの輸出先上位6カ国の指数を輸出数量で加重平均して独自に作成した指標をみると、2017年末以降、米中貿易摩擦やBrexitを巡る混乱の影響を受け、低下傾向が続いています(図表3)。そのため、相手先の景気低迷の持続により、ドイツの輸出が増加に転じるにはなお時間を要すると予想されます。

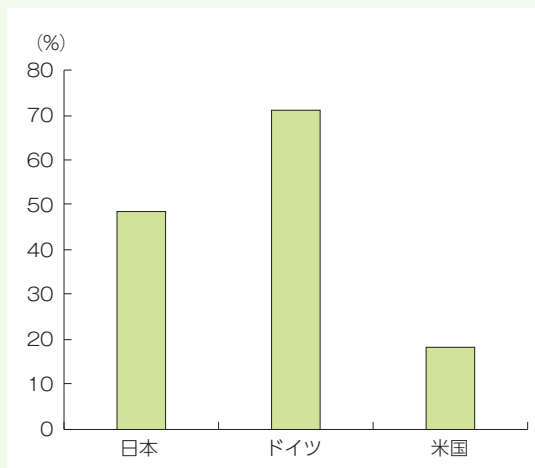
もっとも、2020年入り

図表1 ドイツの製造業生産(3カ月平均)



(資料) Bundesbank、ドイツ連邦統計局を基に日本総合研究所作成

図表2 各国の自動車生産の輸出依存度(台数ベース、2017年)



(資料) 日刊自動車新聞社・日本自動車会議所「自動車年鑑2018~2019」を基に日本総合研究所作成

後は、政策による下支えを受けた中国景気の減速一服や、Brexit問題の一段落、米中貿易戦争への過度な懸念の後退などから、海外景気が持ち直しに転じると見込まれます。その結果、ドイツの輸出も底打ちし、過剰在庫の解消が進むことで、製造業生産も緩やかに回復していく見通しです。

**ただし、ドイツ自動車産業の力強い回復は期待し難い状況です。**

ドイツ自動車産業の回復を阻む要因として、まず、欧州や中国を中心に急速に進んでいる環境規制の強化が挙げられます。かねてより環境保護意識の強いEUは、現行よりも厳しい世界最高水準の規制の導入を計画しているほか、環境汚染

が深刻な中国も、近年急速に規制を強化しています。これまでドイツの自動車メーカーは、主にディーゼルエンジン車を改良することで環境規制に対応してきましたが、環境規制への抜本的な対応のためには電気自動車やプラグインハイブリッドなどの次世代車の開発が不可欠です（図表4）。もっとも、こうした次世代車へのシフトは一朝一夕に行えるものではなく、世界市場におけるシェアの低下や環境対策コストの増大が懸念されています。

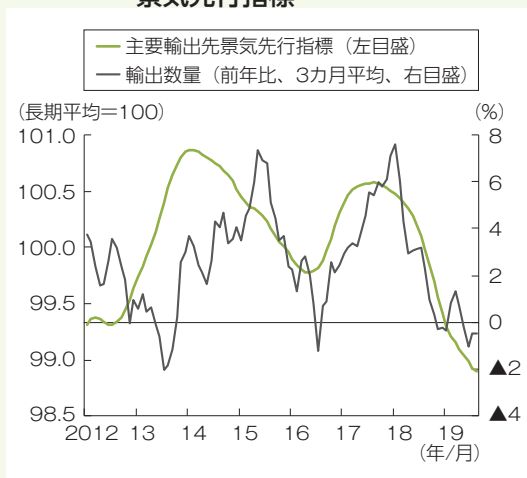
加えて、英国や米国との通商関係を巡る不透明感も、ドイツ自動車産業の下押し要因となりそうです。英国とEUは、「合意なき離脱」が回避されたとして

も、離脱後の移行期間中に新たな貿易協定を結ぶ必要があります。交渉は難航が予想され、仮に現在と同様の無関税が維持されなければ、少なからず関税負担が生じることとなります。また、米国は、国家安全保障への脅威を理由にEUに対する自動車関税の引き上げを示唆しています。今後、米国との通商交渉次第では、自動車関税が大幅に引き上げられる恐れがあり、欧州自動車産業にとっての懸念材料となっています。

ドイツ自動車産業の浮沈は、その裾野の広さなどから欧州経済全体への影響も大きいと見られ、先行きを注視していく必要があります。

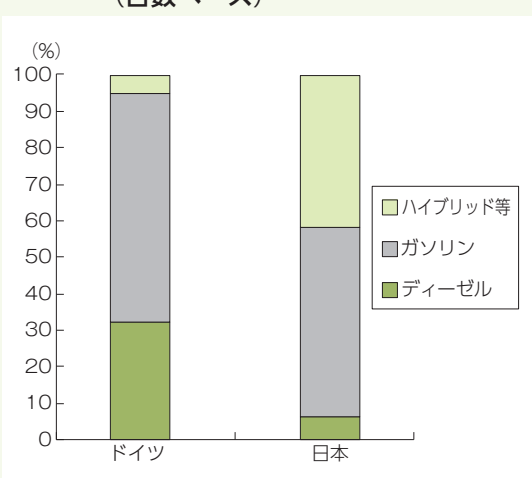
（高野）

図表3 ドイツの輸出数量と主要輸出先景気先行指標



（資料）OECD、Bundesbankを基に日本総合研究所作成  
 （注）主要輸出先景気先行指標は、ドイツの主要輸出先6カ国（米国、中国、英国、ポーランド、スイス、チェコ）のOECD景気先行指数を輸出数量で加重平均して算出。

図表4 ドイツ・日本の燃料別国内販売比率（台数ベース）



（資料）KBA、日本自動車販売協会連合会を基に日本総合研究所作成  
 （注）ドイツは2018年、日本は2019年1～6月。

# KEY INDICATORS

(2019年11月15日現在)

## ● 日 本 ●

(%)

	2018年度	2019年		2019年			
		4～6	7～9	7月	8月	9月	10月
鉱工業生産指数	(0.3)	〈0.6〉 ▲2.3	▲0.5 ▲0.8	〈1.3〉 (0.7)	▲1.2 ▲4.7	〈1.7〉 (1.3)	
鉱工業出荷指数	(0.2)	〈1.0〉 ▲2.7	▲0.1 ▲0.1	〈2.7〉 (1.9)	▲1.3 ▲4.5	〈1.5〉 (2.2)	
鉱工業在庫指数 (末)	(0.2)	〈0.9〉 (3.0)	▲1.7 (0.9)	▲0.2 (2.5)	▲0.1 (2.6)	▲1.4 (0.9)	
生産者製品在庫率指数	(3.0)	〈0.9〉 (4.4)	〈1.8〉 (3.8)	▲2.1 (0.7)	〈2.8〉 (8.7)	▲1.9 (1.9)	
稼働率指数 (2015年=100)	102.5	102.4	100.6	102.3	99.3	100.3	
第3次産業活動指数	(1.1)	〈0.2〉 (0.8)	〈0.7〉 (1.9)	〈0.1〉 (1.4)	〈0.3〉 (0.5)	〈1.8〉 (3.8)	
全産業活動指数 (除く農林水産業)	(0.8)	〈0.5〉 (0.2)		〈0.2〉 (1.3)	〈0.0〉 ▲0.5		
機械受注 (船舶・電力を除く民需)	(2.8)	〈7.5〉 (4.1)	▲3.5 ▲2.7	▲6.6 (0.3)	▲2.4 ▲14.5	▲2.9 (5.1)	
建設工事受注 (民間) 公共工事請負金額	(14.5) (1.1)	▲10.5 (4.2)	▲3.9 (12.2)	(28.9) (28.5)	▲28.4 (2.2)	▲9.3 (4.6)	(5.1)
新設住宅着工戸数 (年率、万戸)	95.3 (0.7)	91.8 ▲4.7	89.9 ▲5.4	91.0 ▲4.1	89.1 ▲7.1	89.7 ▲4.9	
百貨店売上高 全国 チェーンストア売上高 東京	▲0.9 (0.4)	▲0.9 ▲1.2	(6.8) (7.0)	▲2.9 ▲2.7	(2.3) (4.7)	(23.1) (20.7)	
完全失業率 有効求人倍率	2.4 1.62	2.4 1.62	2.3 1.58	2.2 1.59	2.2 1.59	2.4 1.57	
現金給与総額 (5人以上) 所定外労働時間 (//) 常用雇用 (//)	(0.9) ▲1.7 (1.2)	▲0.1 ▲2.4 (1.7)	▲0.2 ▲1.0 (2.0)	▲1.0 ▲0.9 (2.0)	▲0.1 ▲2.0 (1.9)	(0.8) (0.0) (2.2)	
M2 (平残) 広義流動性 (平残)	(2.7) (1.9)	(2.5) (1.8)	(2.4) (1.8)	(2.3) (1.8)	(2.4) (1.8)	(2.4) (1.8)	(2.5) (2.1)
経常収支 (兆円) 前年差	19.24 ▲2.93	4.57 ▲0.43	5.77 0.08	2.00 ▲0.03	2.16 0.33	1.61 ▲0.23	
貿易収支 (兆円) 前年差	0.70 ▲3.84	▲0.00 ▲1.07	▲0.02 ▲0.08	▲0.07 ▲0.07	0.05 0.31	0.00 ▲0.32	
消費者物価指数 (除く生鮮食品)	(0.8)	(0.8)	(0.5)	(0.6)	(0.5)	(0.3)	

(%)

	2018年度	2018年			2019年		
		4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9
業況判断DI 大企業・製造 非製造		21 24	19 22	19 24	12 21	7 23	5 21
中小企業・製造 非製造		14 8	14 10	14 11	6 12	▲1 10	▲4 10
売上高 (法人企業統計) 経常利益	▲0.6 (0.4)	(5.1) (17.9)	(6.0) (2.2)	(3.7) ▲7.0	(3.0) (10.3)	(0.4) ▲12.0	
実質GDP (2011年連鎖価格)	(0.7)	〈0.5〉 (1.5)	▲0.5 (0.1)	〈0.4〉 (0.3)	〈0.5〉 (0.9)	〈0.4〉 (0.9)	〈0.1〉 (1.3)
名目GDP	(0.5)	〈0.2〉 (1.4)	▲0.4 ▲0.3	〈0.4〉 ▲0.0	〈0.9〉 (1.1)	〈0.4〉 (1.3)	〈0.3〉 (1.9)

注：〈 〉内は季節調整済み前期比、( )内は前年(同期(月))比。

## ● 米 国 ●

	2018年	2019年			2019年		
		1～3	4～6	7～9	8月	9月	10月
鉱工業生産	(3.9)	〈▲0.5〉 (2.9)	〈▲0.6〉 (1.2)	〈0.4〉 (0.2)	〈0.7〉 (0.4)	〈▲0.3〉 (▲0.1)	〈▲0.8〉 (▲1.1)
設備稼働率	78.7	78.6	77.7	77.6	77.9	77.5	76.7
小売売上高	(4.8)	〈0.3〉 (2.8)	〈1.9〉 (3.4)	〈1.4〉 (4.0)	〈0.6〉 (4.4)	〈▲0.3〉 (4.1)	〈0.3〉 (3.1)
失業率 (除く軍人、%)	3.9	3.9	3.6	3.6	3.7	3.5	3.6
非農業就業者数 (千人) (前期差、前月差)	2,453	617	438	511	219	180	128
消費者物価指数	(2.4)	〈0.2〉 (1.6)	〈0.7〉 (1.8)	〈0.4〉 (1.8)	〈0.1〉 (1.7)	〈0.0〉 (1.7)	〈0.4〉 (1.8)

	2018年	2018年			2019年		
		4～6	7～9	10～12	1～3	4～6	7～9
実質GDP (連鎖ウェイト方式)	(2.9)	{3.5} (3.2)	{2.9} (3.1)	{1.1} (2.5)	{3.1} (2.7)	{2.0} (2.3)	{1.9} (2.0)
経常収支 (億ドル、年率) 名目GDP比	▲4,910 ▲2.4	▲4,292 ▲2.1	▲5,030 ▲2.4	▲5,757 ▲2.8	▲5,448 ▲2.6	▲5,128 ▲2.4	

注：{ } 内は季節調整済み前期比年率、〈 〉内は季節調整済み前期比、  
( ) 内は季節調整済み前年比。ただし、消費者物価指数および暦年の前年比は原数値。

## ● アジア ●

### 実質GDP成長率 (前年比、前年同期比、%)

	韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	中国
2017年	3.2	3.1	3.8	3.7	4.0	5.7	5.1	6.7	6.8
2018年	2.7	2.6	3.0	3.1	4.1	4.7	5.2	6.2	6.6
2018年4～6月	2.9	3.3	3.6	4.2	4.7	4.5	5.3	6.2	6.7
7～9月	2.1	2.4	2.8	2.6	3.2	4.4	5.2	6.0	6.5
10～12月	2.9	1.8	1.2	1.3	3.6	4.7	5.2	6.3	6.4
2019年1～3月	1.7	1.8	0.6	1.1	2.8	4.5	5.1	5.6	6.4
4～6月	2.0	2.4	0.5	0.1	2.3	4.9	5.1	5.5	6.2
7～9月	2.0	2.9		0.1			5.0	6.2	6.0

### 貿易収支 (100万米ドル)

	韓国	台湾	香港	シンガポール	タイ	マレーシア	インドネシア	フィリピン	中国
2017年	95,216	58,287	▲61,886	45,564	15,116	22,984	11,843	▲27,380	419,552
2018年	69,657	49,216	▲71,726	41,255	4,756	30,720	▲8,616	▲43,533	350,947
2018年8月	6,820	4,467	▲6,644	4,856	▲437	353	▲953	▲3,599	26,297
9月	9,617	4,353	▲6,089	3,217	713	3,762	346	▲4,024	30,263
10月	6,380	3,326	▲5,677	3,285	▲165	4,054	▲1,773	▲4,415	32,974
11月	4,671	4,704	▲5,744	2,608	▲938	2,031	▲1,996	▲4,074	41,859
12月	4,182	4,671	▲6,554	676	1,303	2,630	▲1,032	▲4,170	56,800
2019年1月	1,068	875	▲1,313	2,195	▲4,032	2,797	▲1,064	▲3,920	38,930
2月	2,867	5,035	▲6,223	2,788	4,034	2,713	330	▲2,744	3,140
3月	5,013	3,044	▲7,547	2,874	2,005	3,528	671	▲3,100	31,800
4月	3,782	2,661	▲4,473	2,174	▲1,457	2,628	▲2,286	▲3,469	13,320
5月	2,056	4,466	▲4,423	2,915	182	2,178	219	▲3,298	41,630
6月	3,902	3,876	▲7,052	1,795	3,212	2,527	297	▲2,370	50,460
7月	2,341	3,657	▲4,118	2,468	110	3,463	▲64	▲3,393	44,280
8月	1,573	6,000	▲3,577	3,006	2,053	2,603	112	▲2,679	34,740
9月	5,979	3,131	▲4,038	2,921	1,275	1,994	▲161	▲3,119	39,190
10月	5,341	3,953							42,809



SMBC

SUMITOMO  
MITSUI  
BANKING  
CORPORATION

マンスリー・レビュー 2019年12月号

発行日 2019年12月1日

発行 株式会社 三井住友銀行

企画・編集 株式会社 日本総合研究所 調査部 TEL (03)6833-1655