

2024年4月26日 全9頁

日本経済見通し：2024年4月

1-3月期 GDP はマイナス成長へ／電気機械で顕著な国際競争力の低下

経済調査部 シニアエコノミスト 神田 慶司
エコノミスト 岸川 和馬
エコノミスト 田村 統久

[要約]

- 日本経済は2024年春にかけて停滞したようだ。3月分が未公表の基礎統計があるため暫定的な数字ではあるが、1-3月期の実質GDP成長率は前期比年率▲2%前後を見込む。一部工場の稼働停止による自動車の大幅減産の影響が大きく、サービス輸出の反動減も成長率を押し下げたとみられる。4-6月期は、自動車の挽回生産や家計の所得環境の改善などもあって2%台後半のプラス成長を見込んでいる。
- 4-6月期以降の景気の下振れリスクとしては、中東情勢の緊迫化や中国の不動産不況などの海外要因に加え、国内の物価上昇率の高まりが挙げられる。今後は賃上げによる人件費の増加だけでなく、足元で進む円安・原油高や5月で終了する政府の電気ガス補助などの影響で、人件費以外の事業コストも増加するだろう。企業がこうしたコスト増を販売価格に積極的に転嫁すれば、物価上昇が想定以上に加速したり、実質賃金の上昇時期が遅れたりする可能性がある。
- 日本の2023年度の貿易収支は3年連続で赤字となったが、その一因は輸出の伸び悩みにある。そこで、顕示貿易統合比較優位指数（RTA）から日本の貿易財の国際競争力を業種別に評価すると、2000年代以降に素材業種や輸送機械で改善が見られたが、電気機械ではPCやスマホなどの資本財や、家電などの消費財が「比較劣位」に転じるなど競争力の低下が顕著だ。他方でサービス収支に目を向けると、いわゆる「デジタル赤字」が拡大している。貿易・サービス収支は今後も赤字基調が継続する可能性が高く、収支構造の強靱化や国際競争力の維持・強化に向けた取り組みの重要性は増している。

1. 2024年1-3月期はマイナス成長に転じるも4-6月期は回復へ

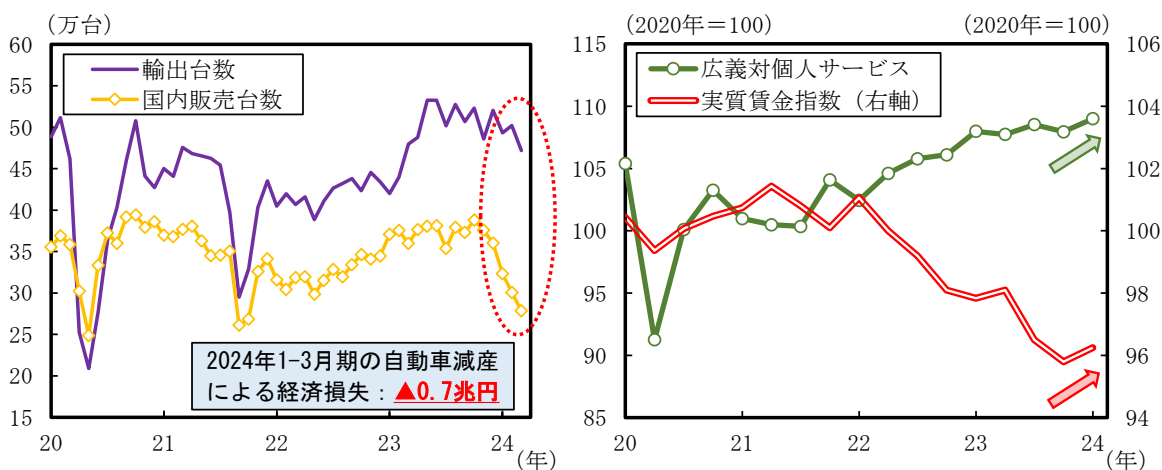
1-3月期の実質GDP成長率は暫定的に前期比年率▲2%前後と見込む

日本経済は2024年春にかけて停滞したようだ。3月分が未公表の基礎統計があるため暫定的な数字ではあるが、これまでに公表された公的統計や業界統計、高頻度データなどから推計すると、内閣府が5月16日に公表する1-3月期の実質GDP成長率は前期比年率▲2%前後になると予想する¹。2023年10-12月期のそれは同+0.4%だったことから、2四半期ぶりのマイナス成長となる見通しだ。

2024年1-3月期の国内経済活動を主に下押ししたのは自動車の大幅減産である。ダイハツ工業は不正認証問題を受けて国内生産を1月に完全停止した。トヨタ自動車においても、1月は大雪や生産工程の確認作業などで、2月以降は豊田自動織機におけるディーゼルエンジンの認証取得問題などで生産が滞った。結果的に、1-3月期における自動車の国内販売台数と輸出台数は2023年10-12月期対比で28.4万台ほど減少した（大和総研による季節調整値を基に算出、**図表1左**）。この減少分に平均単価を乗じ、部品などの輸入減の影響を考慮すると、自動車減産による経済損失はGDPベースで0.7兆円程度と試算される。

サービス輸出の反動減も2024年1-3月期の実質GDP成長率を押し下げたとみられる。サービス輸出は2023年10-12月期に前期比+11.3%と大幅に増加したが、個社要因による知的財産権等使用料の上振れが影響した。2024年1-3月期にはこうした特殊要因が剥落することで、サービス輸出は前期から減少する公算が大きい。

図表1：自動車の国内販売・輸出台数の推移（左）、サービス活動と実質賃金の推移（右）



(注1) 左図は大和総研による季節調整値。国内販売台数は輸入車を除く。経済損失額は2024年1-3月期における国内販売・輸出台数の2023年10-12月期対比の減少分に平均価格を乗じ、輸入中間財分を控除して算出。

(注2) 右図は直近値が2024年1、2月の平均値、その他は四半期ごとの平均値。「広義対個人サービス」は経済産業省「第3次産業活動指数」の同項目を参照。

(出所) 経済産業省、厚生労働省、財務省、総務省、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会統計より大和総研作成

¹ 当社は3月11日時点で小幅のプラス成長を見込んでいたが、自動車減産の影響が想定以上に大きかったことや、自動車以外の機械設備投資及び財輸出の動きが鈍かったことなどからマイナス成長の予想に修正した。2024年1-3月期の実質GDP成長率と需要項目別の見通しについては、4月30日に公表される経済産業省「鉱工業指数」の結果を踏まえ、同日にGDP1次速報予想レポートで改めて示す予定である。

他方、サービスや非耐久財を中心とした個人消費の回復や、インバウンド需要の増加、公共投資の着実な進捗などは1-3月期の実質GDP成長率を押し上げたとみられる。経済産業省「第3次産業活動指数」における「広義対個人サービス」からサービス消費動向を確認すると、指数は足元で上昇傾向にあり、1、2月の平均値は2023年10-12月期の水準を1%程度上回った（**図表1右**）。内訳を見ると、一部の飲食業や娯楽業、旅行業などで改善が見られる。背景には実質賃金の下げ止まりが指摘できそうだ。実質賃金は2022年頃から下落傾向が続いてきたが、季節調整値で見た2024年1、2月の平均値は2023年10-12月期対比で上昇した（**図表1右**）。物価の上昇ペースが鈍化し、賃上げの機運が高まる中で、家計の所得環境は改善に向かいつつある。

なお、令和6年能登半島地震による経済的な影響については、建物や道路などストック面では兆円単位の甚大な被害をもたらした可能性が高い。もっともフロー面で見ると、1-3月期の実質GDP成長率への影響は限定的とみられる。内閣府は4月23日公表の「月例経済報告等に関する関係閣僚会議資料」の中で、石川・富山・新潟の3県における直接的なGDPの損失額が1-3月期で900~1,150億円程度との試算結果を示した²。日本全体の実質GDPは2023年10-12月で139.6兆円（季節調整値で年率換算前の金額）だったことを踏まえると、試算された損失額は経済規模対比で0.1%に満たない。復興需要や政府の経済対策、他地域での生産代替なども考慮すれば、実質GDP成長率への影響はさらに小さくなる。

4-6月期は自動車の挽回生産や家計の所得環境の改善などもあってプラス成長へ

4-6月期の実質GDP成長率は、自動車の挽回生産や家計の所得環境の改善などもあってプラス成長に転じるとみている（暫定見通しで前期比年率+2%台後半）。

国内の自動車の生産体制は4月中におおむね正常化したことから、4-6月期は受注残を解消するための挽回生産が見込まれる。受注残に相当する自動車のペントアップ（繰越）需要は、家計向けだけでも3月末で約39万台（約1.0兆円）と推計される（**図表2左**）。2023年12月末から5万台ほど増加した。

自動車の挽回生産は個人消費だけでなく、輸出も押し上げるだろう。さらに、経済協力開発機構（OECD）の景気先行指数が上昇基調にあるなど海外景気が足元でも堅調なこと³や（**図表2右**）、シリコンサイクル（世界半導体市場に見られる循環）の回復局面入りによる半導体関連財輸出の持ち直しもあって、財輸出は増加すると見込まれる。

2024年の春闘賃上げ率は33年ぶりの高水準となり、中小企業でも大幅な賃上げが実現する公算が大きい⁴。日本労働組合総連合会（連合）が4月18日に公表した第4回回答集計結果によ

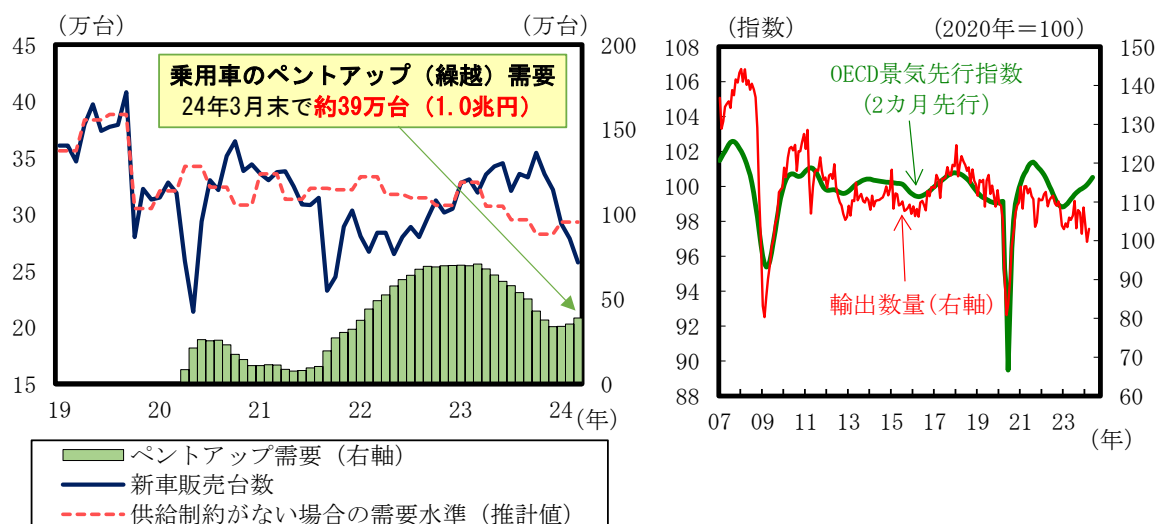
² 「[日本経済見通し：2024年1月](#)」では、令和6年能登半島地震による石川県のGDPの損失を地震発生から1カ月間で350~450億円程度と試算していた。地震の被害が石川県に集中したことや、発生後時間が経つにつれてGDPへの影響が小さくなることなどに鑑みれば、内閣府の試算結果とおおむね整合的とみられる。

³ 国際通貨基金（IMF）が2024年4月16日に公表した世界経済見通しによると、2024年の世界経済成長率は前年比+3.2%と前回（1月30日公表）から0.1%pt上方修正された。米国経済の堅調な推移などを踏まえ、同国の実質GDP成長率見通しが同+2.7%（前回は同+2.1%）に引き上げられたことなどが要因である。

⁴ 2024年の春闘賃上げ率については「[日本経済見通し：2024年3月](#)」で取り上げた。

ると、定期昇給相当込みの賃上げ率は加重平均で 5.20%（前年同時期では 3.69%）、従業員規模が最も小さい 99 人以下の企業でも 4.19%（同 3.01%）となった。さらに 6 月からは、1 人あたり年 4 万円の定額減税（所得税と住民税の合計、扶養親族を含む）が実施される。これは実質賃金（1 人あたり実質雇用者報酬）を 1% 近く押し上げると試算される。家計の所得環境の改善は個人消費の回復を力強く後押しするだろう。

図表 2：国内乗用車のペントアップ需要（左）、日本の輸出数量と海外景気動向（右）



（注）左図は大和総研による季節調整値。推計方法については、当社の「第 214 回日本経済予測（改訂版）」（2022 年 9 月 8 日）の図表 2-13 を参照。

（出所）日本銀行、内閣府、総務省、財務省、OECD、日本自動車販売協会連合会、全国軽自動車協会連合会より大和総研作成

一方、4-6 月期以降の景気の下振れリスクとしては、中東情勢の緊迫化や中国の不動産不況などの海外要因に加え、国内の物価上昇率の高まりが挙げられる。

2024 年春闘で多くの企業が賃上げに積極的だったのは、物価高や人手不足の深刻化、好調な企業業績のほか、価格転嫁が行いやすくなったことも一因とみられる。今後は賃上げによる人件費の増加だけでなく、足元で進む円安・原油高や 5 月で終了する政府の「電気・ガス価格激変緩和対策事業」などの影響で、人件費以外の事業コストも増加するだろう。企業がこうしたコスト増を販売価格に積極的に転嫁すれば、物価上昇が想定以上に加速したり、実質賃金の上昇時期が後れたりする可能性がある。

日本銀行は 4 月 25・26 日に開催された金融政策決定会合において金融政策の現状維持を決定した。だが、上記の経路を通じて物価の上昇基調が強まれば金融政策の正常化が早まり、2024 年中に追加利上げや国債買入れの減額が実施される蓋然性が一段と高まるだろう。

2. 顕示貿易統合比較優位指数（RTA）に見る日本の国際競争力の変化

財務省が2024年4月17日に公表した3月分の貿易統計によると、2023年度の貿易収支は▲5.9兆円だった。前年度の▲22.1兆円からは赤字幅が大きく縮小したものの、3年連続の貿易赤字となった。背景には、資源価格の上昇・高止まりによって輸入額が増加したことに加え、輸出額の中長期的な伸び悩みがある。

後者については生産拠点の海外シフトや、輸出製品の国際競争力の低下などが指摘されている。国際貿易センター（ITC）によると、日本の輸出額の世界シェアは中国が世界貿易機関（WTO）に加盟した2001年で6.6%だったが、リーマン・ショック直後の2009年で4.7%へと低下し、直近の2022年では3.0%となった。

「[日本経済見通し:2023年10月](#)」では輸出製品の国際競争力が低下した背景について検討し、競争力の高い製品の国内生産の減少、他国製品にシェアを奪われやすい産業構造、近年は製品の品質面で他国に追いつかれつつあることなどを指摘した。本章ではこうした議論を深める観点から、「顕示貿易統合比較優位指数」（RTA:Relative Revealed Comparative Trade Advantage）を用いることで、業種別や財別に見た国際競争力の変化を定量的に検討する。

RTAに見る国際競争力は素材業種や輸送機械で改善した一方、電気機械などで悪化

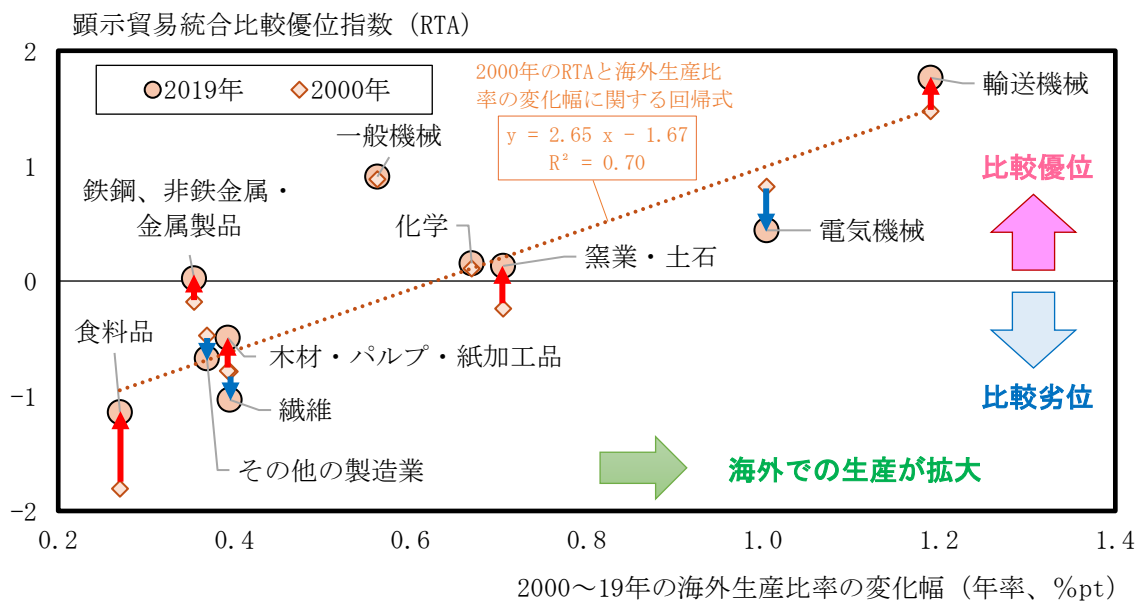
RTAとは、輸出だけでなく輸入も考慮した総合的な比較優位の度合いを表す指数で、「顕示比較優位指数」（RCA:Revealed Comparative Advantage）から「顕示比較劣位指数」（RCDA:Revealed Comparative Disadvantage）を差し引いたものである。RTAの符号がプラスの場合は「比較優位」、マイナスの場合は「比較劣位」と解釈され、プラス幅（マイナス幅）が大きいほど比較優位（比較劣位）の度合いが大きい。

図表3の縦軸の値は、経済産業研究所（RIETI）が公表する貿易データベース「RIETI-TID」を用いて試算した業種別のRTAである。ここでは長期的な指数の変化に注目するため、2000年とコロナ禍直前の2019年の値を掲載している。また、横軸には2000年と2019年における業種別海外生産比率の変化幅を取った。

2000年のRTAと2000～19年の海外生産比率の変化幅には正の相関が見られる。すなわち、国際競争力の高い業種ほど対外直接投資に対して積極的だった。これは、競争力の高い企業ほど国内生産から海外生産へシフトしていくという国際経済学の考え方に沿った結果といえる⁵。一般的に、高い競争力を持つ企業ほど設備投資資金の回収が容易であるため、こうした企業群は投資規模を拡大することで国内市場のみならず輸出による海外市場の獲得を図ると考えられる。その中でもさらに競争力が高い企業は、海外市場に直接投資を行うことで輸送費や人件費を節約して一段と競争力を高め、市場シェアの拡大を目指すことができる。2000～19年の日本企業においても同様のメカニズムが働いたと解釈できよう。

⁵ Helpman, Elhanan, Marc J. Melitz, and Stephen R. Yeaple. 2004. "Export Versus FDI with Heterogeneous Firms." *American Economic Review*, 94 (1): 300-316. などを参照。

図表3：業種別に見た日本の顕示貿易統合比較優位指数（RTA）と海外生産比率の変化幅



（注1）顕示貿易統合比較優位指数（RTA: Relative Revealed Comparative Trade Advantage）は、輸出だけでなく輸入も考慮した総合的な比較優位の度合いを表す指数で、顕示比較優位指数（RCA）から顕示比較劣位指数（RCDA）を差し引いたもの。算出式は以下の通り。

$$RTA_{ij} = RCA_{ij} - RCDA_{ij} = \left\{ \frac{X_{ij} / \sum_i X_{ij}}{(\sum_j X_{ij} / \sum_i \sum_j X_{ij}) - 1} \right\} - \left\{ \frac{M_{ij} / \sum_i M_{ij}}{(\sum_j M_{ij} / \sum_i \sum_j M_{ij}) - 1} \right\}$$

X_{ij} : j 国の i 業種の輸出額、 M_{ij} : j 国の i 業種の輸入額

（注2）海外生産比率＝海外現地法人売上高 / (海外現地法人売上高＋国内法人売上高)

（出所）RIETI-TID、財務省、経済産業省統計より大和総研作成

加工業種のうち、「輸送機械」と「電気機械」では明暗が分かれている。輸送機械における2019年のRTAは2000年から上昇し、国内生産額の増加を伴う形で海外生産比率が全業種の中で最も大きく上昇した。競争力を高めつつ、国内外の需要を積極的に取り込んできた結果といえる。反対に電気機械ではRTAが低下し、国内生産額が減少する中で海外生産比率が上昇した。いわゆる「産業空洞化」が進んだ可能性がある。財務省の貿易統計によると、同業種に相当する「電気機器」の収支は2000年で+7.8兆円（GDP比+1.5%）だったが、リーマン・ショック後から2010年代前半にかけて黒字幅が縮小し、2019年で+1.2兆円（同+0.2%）となった。直近の2023年では▲1.1兆円（同▲0.2%）と赤字に転じた⁶。

素材業種ではRTAが上昇した業種が多い。「鉄鋼、非鉄金属・金属製品」や「窯業・土石」のRTAは2019年で小幅ながらプラスとなった。「食料品」のRTAはマイナス幅が大幅に縮小しており、比較劣位ではあるが国際競争力が改善した可能性が窺える。一方、「繊維」は電気機械と同様に国内生産額が減少しつつ海外生産比率が上昇した。RTAのマイナス幅も拡大しており、一段と厳しい状況に直面しているようだ。

⁶ 貿易統計では輸出入額を9つの主要商品に分類して公表しているが、本文ではこのうち「電気機器」の収支について説明した。2000年代初めと直近の収支を主要商品別に比較すると、「輸送用機器」の収支は大きく改善した一方、電気機器や「鉱物性燃料」では悪化が著しい。

電気機械では主力の中間財が競争力を維持する一方、資本財と消費財が「比較劣位」に

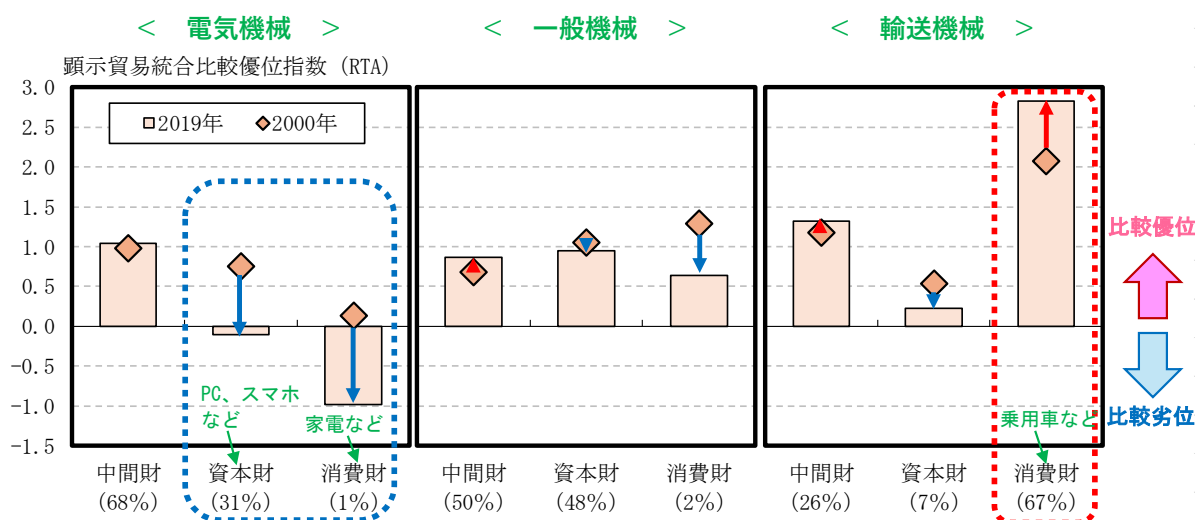
さらに、**前掲図表 3** で掲載した機械 3 業種について財別に RTA を掲載したものが**図表 4** である（横軸の括弧内の数字は当該業種における 2019 年の輸出額シェア）。

輸送機械では、輸出額のおよそ 3 分の 2 を占める消費財の RTA が明確に上昇しており、乗用車などを中心に国際競争力が高まった。一般機械では消費財の RTA が低下したものの、輸出額に占める割合は 2%に過ぎず、中間財や資本財の RTA は比較的安定していた。

電気機械では主力の中間財が競争力を維持したものの、パソコンやスマートフォンなどが含まれる資本財と、家電などが含まれる消費財の競争力低下が顕著だ。両財の RTA は 2000 年でプラス圏にあったが、2019 年ではいずれもマイナス圏に落ち込んだ。消費財の輸出額シェアは 1%に過ぎないものの比較劣位が鮮明だ。

電気機械は 1990 年代までは日本の主要輸出品を形成していた。だが、日本をはじめとする先進国企業がアジアを中心にサプライチェーンを構築する中で中国などに技術や知識が伝播し、地場企業の製品開発力は急速に高まった。IT 製品や家電ではコモディティ化が進んだこともあり、日本企業の国際競争力は失われていったと考えられる。

図表 4：機械 3 業種における顕示貿易統合比較優位指数（RTA）の財別比較



(注) 横軸ラベルの括弧内の数値は、当該業種の輸出総額に占める当該財の割合（2019年）。電気機械は家庭用電気機器を含む。RTAの詳細は図表3の注1を参照。

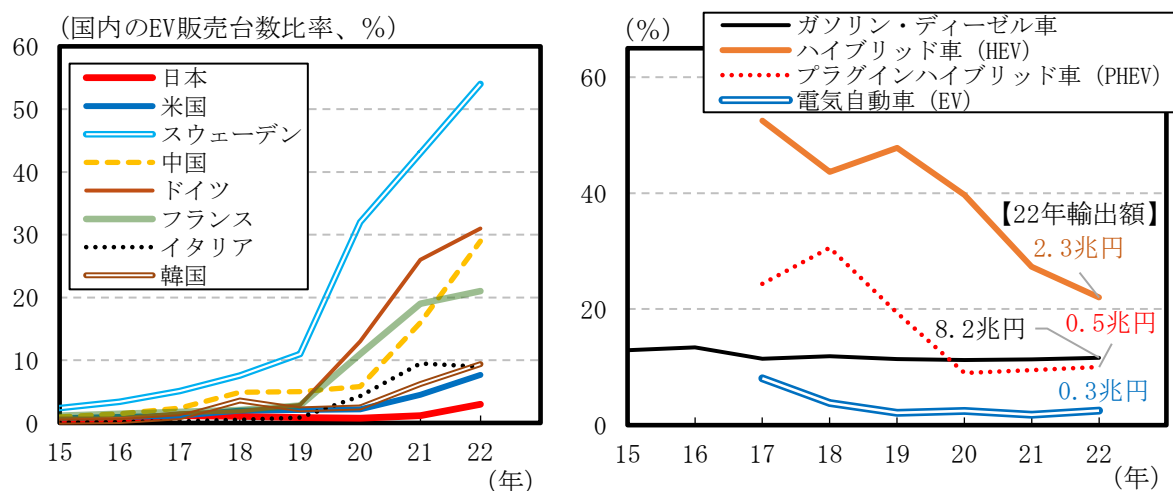
(出所) RIETI-TID より大和総研作成

コロナ禍以降の急速な EV シフトなど、日本の輸送機械にも国際競争力の低下リスク

前述のように、輸送機械では乗用車などの消費財の国際競争力が 2000～19 年に高まり、RTA の水準もかなり高かった。もともと、主要国では電気自動車 (EV) の普及がコロナ禍以降に急速に進んだが、日本はこの点で大きく後れを取っている (図表 5 左)。

国際エネルギー機関（IEA）は2024年4月23日に発表した報告書⁷において、世界の新車販売台数に占めるEV（プラグインハイブリッド車を含む）の比率が2023年の15%程度から2035年に50%超へと高まり、中国メーカーを中心とした低価格車がEV市場を拡大するとの見通しを示した。こうした中で、日本が乗用車の国内生産・輸出の規模や国際競争力を今後も維持できるかどうかは不確実性が大きい。

図表5：主要国のEV販売シェア（左）と世界の乗用車輸出金額に占める日本の割合（右）



(出所) UN Comtrade、IEA、Haver Analytics より大和総研作成

日本車の「強み」の1つであるハイブリッド車（HEV）の輸出市場でも、コロナ禍以降に大きな変化が見られる。世界のHEV輸出金額に占める日本の割合は2019年で48%だったが、2020年から急速に低下し、直近の2022年では22%にとどまった（図表5右）。コロナ禍によるサプライチェーンの混乱や半導体不足などによって国内の生産能力が低下したことや、日本メーカーがHEVの生産を国内から海外に切り替えたことなどが考えられるが、生産体制が正常化した後にHEVの輸出シェアがコロナ禍前の水準に戻らない可能性も否定できない。

今後も貿易収支の赤字基調はサービス収支を含めて継続する可能性

日本の貿易収支は3年連続で赤字となったが、他方でサービス収支においても、いわゆる「デジタル赤字」が拡大している。財務省によると、クラウド・サービスやオンライン会議システムの利用料、動画・音楽配信に伴う各種ライセンス料、ネット広告料などが含まれるデジタル関連のサービス収支は2023年で▲5.4兆円となり、前年から赤字額が0.8兆円拡大した。

貿易・サービス収支は今後も赤字基調が継続する可能性が高く⁸、収支構造の強靱化や国際競争力の維持・強化に向けた取り組みの重要性は増している。この点については、2024年5月下旬に当社が公表する「第221回日本経済予測」の論点として取り上げる予定である。

⁷ IEA “Global EV Outlook 2024”

⁸ 貿易・サービス収支の見通しは「日本経済見通し：2024年1月」の中期見通しなどに基づく。

図表 6 : 日本経済見通し<第 220 回日本経済予測 改訂版 (2024 年 3 月 11 日)>

	2023			2024				2025				2026	2023 年度 (暦年)	2024 年度 (暦年)	2025 年度 (暦年)
	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3	4-6	7-9	10-12	1-3			
実質GDP(年率、兆円)	562.6	558.0	558.5	559.3	561.1	563.5	565.8	567.8	569.6	571.2	572.8	574.2	559.4	564.6	571.9
<前期比、%>	1.0	-0.8	0.1	0.1	0.3	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3			
<前期比年率、%>	4.2	-3.2	0.4	0.5	1.4	1.7	1.6	1.4	1.3	1.2	1.1	1.0			
<前年同期比、%>	2.3	1.6	1.2	0.4	-0.3	1.0	1.3	1.6	1.5	1.4	1.2	1.1	1.4	0.9	1.3
													(1.9)	(0.6)	(1.4)
民間消費支出(前期比、%)	-0.7	-0.3	-0.3	0.2	0.5	0.6	0.4	0.4	0.3	0.3	0.2	0.2	-0.4	1.1	1.2
民間住宅投資(前期比、%)	1.8	-0.6	-1.0	0.0	-0.5	-0.6	-0.6	-0.7	-0.7	-0.8	-0.8	-0.9	1.5	-2.0	-2.8
企業設備投資(前期比、%)	-1.4	-0.1	2.0	0.2	0.4	0.5	0.5	0.5	0.5	0.6	0.6	0.6	0.8	2.3	2.1
政府消費支出(前期比、%)	-0.1	0.3	-0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2	0.5	0.6	0.9
公共投資(前期比、%)	2.2	-1.0	-0.8	0.4	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	2.9	0.6	1.2
輸出(前期比、%)	3.8	0.9	2.6	-1.4	0.4	0.4	0.6	0.5	0.7	0.7	0.7	0.6	4.0	1.5	2.5
輸入(前期比、%)	-3.6	1.0	1.7	-0.3	0.4	0.4	0.3	0.3	0.5	0.5	0.5	0.5	-2.6	1.8	1.8
名目GDP(前期比年率、%)	10.7	-0.1	2.1	3.1	3.6	4.2	3.9	3.5	3.1	2.7	2.5	2.3	5.4	3.3	3.1
GDPデフレーター(前年同期比、%)	3.7	5.2	3.9	3.3	2.5	2.1	2.4	2.3	2.1	2.0	1.7	1.5	4.0	2.4	1.8
鉱工業生産(前期比、%)	1.4	-1.2	1.3	-4.7	3.7	1.9	0.7	0.4	0.3	0.3	0.4	0.5	-1.6	2.2	2.0
コアCPI(前年同期比、%)	3.2	3.0	2.5	2.5	2.8	3.2	2.9	2.8	2.3	1.9	1.9	1.9	2.8	2.9	2.0
失業率(%)	2.6	2.6	2.5	2.4	2.4	2.4	2.4	2.3	2.3	2.3	2.3	2.3	2.5	2.4	2.3
コールレート(期末値、%)	-0.08	-0.06	-0.04	-0.04	0.10	0.10	0.25	0.25	0.50	0.50	0.75	0.75	-0.04	0.25	0.75
10年物国債利回り(%)	0.40	0.67	0.74	0.72	0.80	0.90	1.00	1.02	1.03	1.05	1.07	1.10	0.63	0.93	1.06
前提															
原油価格(WTI、ドル/バレル)	73.6	82.2	78.5	76.5	78.9	78.9	78.9	78.9	78.9	78.9	78.9	78.9	77.7	78.9	78.9
為替レート(円/ドル)	137.4	144.5	147.9	148.1	148.1	148.1	148.1	148.1	148.1	148.1	148.1	148.1	144.5	148.1	148.1

(注) 網掛け部分は大和総研予想。原油価格、為替レートは直近の水準で一定と想定。

(出所) 大和総研