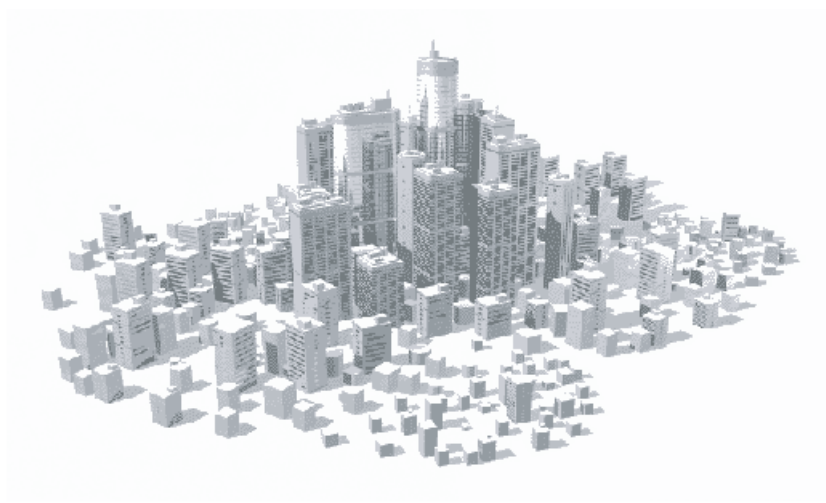


マンスリー・レビュー

2016. 6



三井住友銀行

企画 日本総合研究所
編集

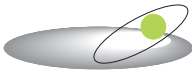
CONTENTS

視点	中国の成長減速はいつまで続くか 日本総合研究所 調査部 三浦有史 … 1
経済トピックス	わが国貿易収支の先行きをどうみるか 日本総合研究所 調査部 菊地秀朗 … 2
社会トピックス	拡大が期待される社会資本分野への民間参入 日本総合研究所 調査部 忝村秀樹 … 4
アジアトピックス	自動車分野で強まる韓墨経済関係 日本総合研究所 調査部 向山英彦 … 6
産業トピックス	バラスト水対応需要が見込まれる造船・船用機器業界 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 澤口昭太郎 … 8
データアイ	増加する雇用者報酬と伸び悩む可処分所得 日本総合研究所 調査部 村瀬拓人 … 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。

お詫び：前号データアイ「製造業の競争力強化が急務のインドネシア」図表2の2012年中国の粗鋼生産量が9億トンになっていましたが、正しくは7億トンです。訂正し、お詫び申し上げます。



中国の成長減速はいつまで続くか

中国の2016年1～3月期の実質GDP成長率は前年同期比6.7%となりました。成長率は3四半期連続で7%を下回り、2016年通年で6%台の成長が見込まれます。国際通貨基金（IMF）は、4月の世界経済見通しにおいて、中国の2016年の成長率を6.5%、2017年を6.2%としました。世界銀行は、6.7%と6.5%とIMFよりやや高め成長率を予想しているものの、今後も減速が続くという見方は共通しています。

中国は、経済成長に必要な投入要素である労働力人口が減少に転じたことに加え、過剰生産能力の問題が顕在化し、工業における大幅な投資増加が見込めないことから、成長減速が不可避となっています。世界銀行は、第13次5カ年計画（2016～2020年）中の潜在成長率を年平均6.0～6.5%とみています。これに近い成長率であれば中国経済はおおむね巡航速度にあるといえますが、市場の先行き不安はなかなか払拭されません。

この背景には、成長減速がいつ底を打つのか、成長をけん引する新たなエンジンは何かなど、習近平政権が掲げる「新常态」の具体像が見えないことがあります。同政権が新たに打ち出した「供給側改革」に基づいてこの問題を整理すると、前者は主に重厚長大型の装置産業における過剰生産能力の解消に、後者は市場の資源配分機能の強化とそれによる新興産業の育成に置き換えることが出来ます。つまり、過剰生産能力の解消にめどがつけば成長減速に歯止めがかかり、その際に新たなけん引役として新興産業が登場してくるというのが「新常态」の最もわかりやすい姿といえます。

政府は、2月、石炭と鉄鋼を対象に過剰生産能力の解消に乗り出す方針を明らかにしました。もっとも、失業問題が表面化することを回避するため、過剰生産能力の解消には3～5年を要するという慎重な見方を示しました。その一方、新たな成長エンジンとして期待されているのがサービス業です。サービス業はすでに成長だけでなく、雇用においても工業を上回る重要な役割を果たしており、政府内には過剰生産能力解消に伴う負の影響を十分に吸収しようという見方もあります。

政府内でも見方が分かれる先行きをどのように展望すべきでしょうか。次に指摘する点から、過剰生産能力の解消にはやはり最低でも5年かかり、その間は減速を受け入れざるを得ないとみるのが現実的といえます。第1は、過剰生産能力を抱えているのは石炭や鉄鋼産業に限らず、製造業全体に及んでいる点です。業績悪化が著しいのが国有企業であることも不安材料といえます。第2は、2007年以降、サービス業の労働生産性の伸び率が急速に低下している点です。これは就業者が増えた程には付加価値が増えていない、つまり、サービス業の成長けん引力と雇用吸収力がかなり弱まっていることを意味します。

過剰生産能力の解消には地方政府の抵抗が強く、難航が予想されます。また、業績悪化に苦しむ企業を救済する手段として債務の株式化を乱用すると、銀行の自己資本が毀損されるリスクが高まります。その一方、サービス業は民間企業に対する参入規制の緩和によって一層の拡大をはかることが可能です。リスクを最小化する一方で、いかにポテンシャルを最大化するか。習近平政権の今後の取り組み次第で中国の成長持続性は大きく左右されることになるでしょう。（三浦）

わが国貿易収支の先行きをどうみるか

わが国貿易収支が再び黒字に転じています。季節調整値ベースでみると、2011年3月の東日本大震災以降続いた貿易赤字は、2014年初めをピークに減少し、足元では5カ月連続の貿易黒字となっています。家計の実質可処分所得が伸び悩むなか、個人消費は持ち直しが遅れているうえ、年明け以降の金融市場の混乱などを受け、企業マインドが慎重化し、設備投資の減速が懸念される状況下、外需の拡大を意味する貿易収支の改善は、景気の下支え役として期待されます。

そこで、以下では、足元の貿易収支の改善の背景を探ったうえで、先行きの外需の景気けん引力を検討しました。

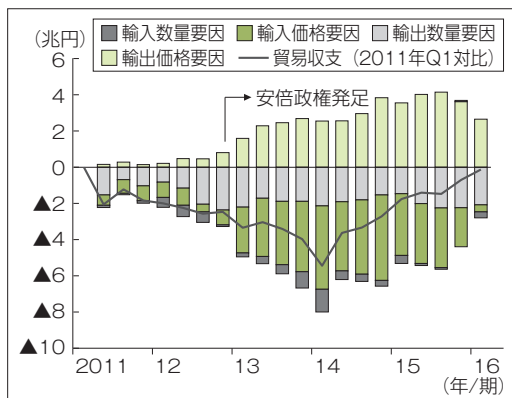
燃料輸入が価格・数量両面で減少

貿易収支が赤字に転化する直前の2011年第1四半期からの貿易収支変化幅を要因分解すると（図表1）、まず、輸出数量要因は一貫して赤字方向に寄与してきました。①震災後のサプライチェーンの寸断、②生産拠点の海外現地化の進展に加えて、③中国経済の成長鈍化を震源とするアジア新興国経済の減速、などを背景に、輸出数量はアベノミクス始動後の円安局面でも伸び悩みが続いています。一方、輸出価格要因についてみると、

アベノミクス始動後の円安進行後も現地価格の値下げが抑制されたことから、円換算の輸出価格の上昇が、黒字方向に寄与しました。もっとも、昨年秋以降は円高地合いのもと、その寄与が縮小しています。

輸入についてみると、原子力発電所の操業停止に伴う火力発電依存度の上昇により燃料輸入が増加したほか、2014年4月の消費税率引き上げ前の駆け込み需要を背景に、2014年初にかけて、輸入数量要因は貿易赤字方向に寄与してきました。もっとも、消費税率引き上げ後は、内需の停滞が長期化するなか、輸入数量は減少傾向をたどり、赤字方向への寄与は縮小しています。輸入価格要因についてみると、①震災後の燃料輸入増加局面で、燃料価格が上昇したこと、②輸入における外貨建て取引の比率が輸出に比べ高く、円安局面では、円換算の輸入価格の上昇幅は輸出価格の上昇幅より大きくなること、などから、輸出価格要因の黒字方向への寄与を上回る規模で、赤字方向へ寄与してきました。その後、2014年秋以降は、原油価格の大幅な下落と、足元の円高に伴い、輸入価格は震災前の水準にまで下落しています。足元の貿易収支の黒字化は、主に輸入価格の下落が大きく影響しています。

図表1 貿易収支の要因分解
(2011年1～3月期対比、季調値)



(資料) 財務省を基に日本総合研究所作成
(注) 2011年Q1の貿易収支は6,520億円の黒字。

エネルギー効率の改善が輸入を抑制

貿易収支の先行きを見通すうえでは、足元の貿易収支改善の主因であり、輸入全体の3割を占めるエネルギー輸入の先行きについて検討する必要があります。まず、価格についてみてみると、代表的な原油価格指標であるWTI相場は2016年2月半ばに1バレル＝26ドルまで下落した後、足元では40ドル台半ばまで持ち直しています。産油国間の生産調整の不調や、新興国景気の減速懸念などが、引き続き原油価格の抑制要因として作用するとみられるものの、米国でのシェールオイル生産の減産傾向などが下支えとなり、原油価格の持続的な下落局面は一巡

したとみられます。短期的な振れの可能性はあるものの、今後は、総じて40～50ドル台での推移が見込まれ、輸入価格は早晩下げ止まる見通しです。

一方、輸入数量についてみると、こちらも減少傾向に早晩歯止めがかかると見込まれます。この背景には、国内の総供給に占める輸入品の割合(輸入浸透度)の趨勢的な上昇が指摘出来ます(図表2)。燃料を除く品目の輸入は、生産拠点の海外移転が進んだ結果、内需が停滞するなかでも、高水準で推移しています。アベノミクス始動後も、生産拠点の海外現地化の流れは大きくは変わっておらず、先行き、内需が持ち直してくれば、それに伴い燃料を除く品目の輸入も増加が見込まれます。

もっとも、燃料輸入量は伸び悩みが続く見込みです。産業構造のサービス化や、省エネ化の進展に伴い、わが国の最終エネルギー消費量を実質GDPで除した単位当たり最終エネルギー消費量は減少傾向にあります。日本エネルギー経済研究所の見通しによると、2015年度、2016年度ともに、前年度比▲1～2%程度の単位当たり最終エネルギー消費量の減少が見込まれています。加えて、再生可能エネルギーの普及もあり、原子力発電所の稼働率が上がらないなかでも鉱物性燃

料の輸入数量は減少しており、2015年度は2013年度対比▲5.2%、震災前の2010年度対比でも+0.6%にとどまっています。以上を踏まえると、輸入価格の下げ止まり、燃料を除く輸入の増加を受け、輸入額は、先行き持ち直しに転じると見込まれるものの、燃料輸入が伸び悩むなか、そのペースは緩慢なものにとどまるでしょう。

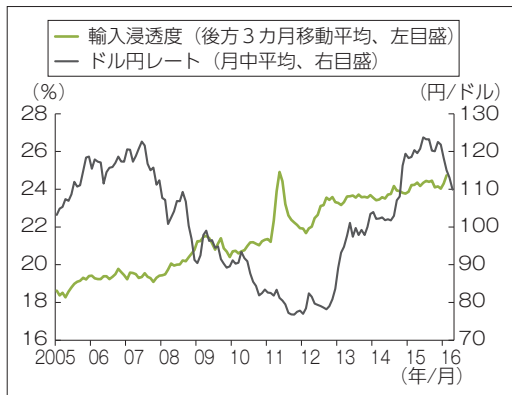
輸出が伸び悩むなか、貿易収支は一進一退

一方、輸出についてみると、まず輸出価格は、円高地合いが続くもと、当面円換算での下落が見込まれます。米国景気の減速懸念から、FRBの利上げペースが当初予想より遅れるとの観測が市場で広がるなか、ドル円相場の円安への反転は当面見込みにくい状況です。

輸出数量についてみると、政府の財政出動を中心とした景気浮揚策が打ち出された結果、わが国の輸出全体の5割超のシェアを占める中国・アジアで、景気持ち直しの兆しがみられており、輸出額は先行き持ち直すと見込まれます。もっとも、生産拠点の海外現地化が進展したもとは、力強い回復は期待しにくい状況です。年初以降の円高や、米欧先進国での景気の伸び悩みも重しとなると見込まれます。

以上を総合すると、わが国の貿易収支は、2000年代までのように黒字が一段と拡大していく可能性は小さく、先行き、ほぼ均衡ないし小幅黒字の推移が続くと見込まれます。このため、財の取引における外需の拡大が景気をけん引する構図は描きにくい状況です。こうした状況下、引き続き底堅く推移するインバウンド需要などサービス取引での黒字拡大に一段と注力していく必要があるでしょう。また、燃料価格の下落は所得流出を抑制させることで、わが国経済にとってはプラスに働きます。このコスト抑制分を賃上げや設備投資、研究開発投資など、将来の持続的な景気拡大に向けた支出につなげるのが肝要となりましょう。(菊地)

図表2 輸入浸透度とドル円相場



(資料) 経済産業省「鉱工業総供給表」、日本銀行

■ 拡大が期待される社会資本分野への民間参入

人口減少社会を迎えたわが国では、社会資本整備のあり方を見直す機運が高まっています。社会資本は民間の経済活動・社会生活を下支えし、生産性向上や国際競争力の源泉になるほか、民間設備よりも長期的視野に立って整備する必要があるため、政府の経済財政諮問会議などでも活発に議論されています。以下では、今後予想される社会資本整備の方向性について整理しました。

インフラ政策の転換

これまでの社会資本整備は、どちらかというところフロー（公共投資）をコントロールすることに重点が置かれてきました。バブル崩壊後の1990年代には景気対策の一環として公共投資が大幅に積み増しされたものの、その後、財政再建路線に転換するなかで公共投資が大幅に削減されるという経緯をたどりました。

もっとも、ここに至り、今後わが国社会が二つの課題に直面することが強く認識されるようになってきました。

第1に、人口減少により、住民一人当たりの維持管理コストが急増することです。わが国の人口を2015年時点と比較すると、2025年には▲4.7%、2035年には▲11.4%減少します。社会資本ストックを現在の水準で維持すれば、住民一人当たりのコスト負担が人口減少分だけ増加することになります。

第2に、高度成長期以降に新設された社会資本の更新需要がピークを迎えるこ

とです。国土交通省の推計によれば、建設後50年以上を経過する老朽社会資本が今後急増する見込みです（図表1）。仮にすべて更新することになれば、いずれ公共投資の大幅増加が避けられません。

これらの問題に対応するには、社会資本の総ストックをいかにコントロールしていくかという視点が不可欠になります。こうした問題意識から、今後の社会資本整備に関して、以下の三つの方向性が打ち出されています。

第1に、公共施設の集約・統廃合です。人口減少への基本的な対応策は、公共施設を需要に見合った水準に削減していくことです。そのため各自治体は、中長期の基本方針を示す公共施設等総合管理計画を策定し、そのなかで公共施設の集約化などを検討することになっています。

第2に、都市部の中心に公共施設を集中するコンパクトシティです。都市空間を高密度化することで、インフラの持続可能性が確保出来るだけでなく、地域経済の活性化効果も期待出来ます。そのた

図表1 建設後50年以上経過する社会資本の割合 (%)

	2013年3月	2023年3月	2033年3月
道路橋	約18	約43	約67
トンネル	約20	約34	約50
河川管理施設	約25	約43	約64
下水道管渠	約2	約9	約24
港湾岸壁	約8	約32	約58

(資料) 国土交通省

め政府は、2020年までに150の市町村で立地適正化計画を作成することを目標に掲げ、各種補助金や容積率の緩和などの支援措置を講じています。

第3に、広域化による施設運用の効率化です。例えば、2014年度末時点で水道事業数は全国で2,097、下水道事業数は3,638に達しています。行政区を越えて広域化し、重複した取水施設、浄水場、汚水処理場などを整理すれば、大幅なコスト削減効果が見込まれます。

民間活用の3分野

こうした大きな変革を進めるには、政府・地方自治体の力だけでは限界があります。そこで、社会資本分野に民間活力を積極的に導入して、より効率的に整備・運用することが検討されています。

まず、生活関連施設を中心としたPPP（官民連携）です。すでに様々な分野にPPPの実施例が広がっていますが、市場規模からみて最も拡大が期待されるのは上下水道です。上下水道の資産規模は60兆円を上回っており、先進国の民営化率が50%を超えていることを勘案しても（図表2）、民間事業者の参入余地は非常に大きいと判断出来ます。

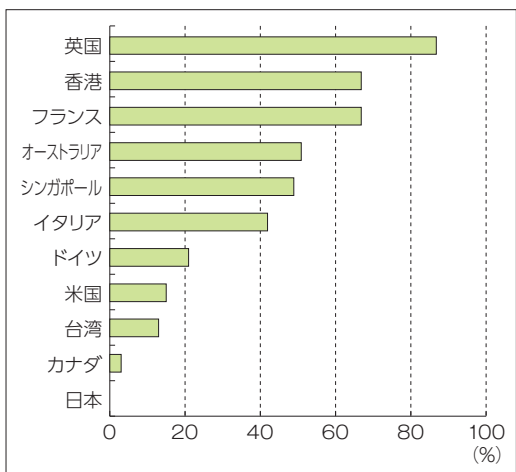
次に、公有財産の有効活用です。公有財産のなかには、未利用地、低利用資産などの形で放置されているものが少なくありません。公有財産を最大限活用するため、2017年度までに固定資産台帳を整備するほか、民間提案制度の導入など

を検討して、民間事業者の参画を促していく計画です。

最後に、メンテナンス産業の育成です。今後急増する更新需要を抑制するためには、公共施設を適切に維持管理して、長寿命化を図ることが不可欠です。足元のインフラメンテナンスの国内市場規模は約5兆円と推計されていますが、公共施設の老朽化などを勘案すると、市場規模はさらに拡大すると見込まれます。

以上のように、社会資本分野への民間参入は今後一段と拡大していくと予想されます。人口減少で新規投資には減少圧力が強まりますが、膨大なストックを維持・管理する分野では大きなビジネスチャンスが期待出来ます。成熟型経済にマッチした新産業として育成出来れば、今後高齢化が進むアジア市場でも優位に立つことが出来るでしょう。（畠村）

図表2 水道事業に対する民間参入率



(資料) Pinsent Masons “Pinsent Masons Water Yearbook 2012-2013”

自動車分野で強まる韓墨経済関係

今年5月、韓国の起亜自動車（現代自動車グループ傘下）のメキシコ工場が稼働する予定です。同工場は主として北米市場向けの輸出生産拠点としての役割を果たすものと考えられます。以下では、現代自動車グループが同工場をグローバル戦略のなかでどう位置づけているのかをみていきます。

中国では販売不振が続く

近年、韓国経済並びに韓国企業はチャイナショック（中国の成長減速や過剰生産）の影響を強く受けています。この点は自動車業界でも同じです。

現代自動車グループ（現代自動車と起亜自動車）が2000年代にプレゼンスを高めたのは、新興国市場でシェアを上げてきたことによるところが大きく、とくに中国は同グループにとって最大の市場（起亜は15年に米国が最大）で、14年には世界全体の販売台数の22.7%を占めました。

中国では14年に入り自動車販売が鈍化し、15年4月には前年比マイナスに転じました。8月まで前年割れが続いたことを受けて、中国政府が小型車を対象に減税措置を導入したことから、その後販売は回復傾向にあるものの、15年通年の販売台数（2,459万台）は前年比+4.7%にとどまりました。

こうしたなかで、15年の中国での販売台数は現代自動車が前年比▲7.0%、起亜自動車が▲4.6%となりました（図表1）。販売不振を受けて中国事業の立て直しを図っていますが、両社とも16年1～3月期も前年割れとなっています。

最近の販売不振には外資系企業間の競争激化やモデルチェンジの遅れに加え、中国地場企業の低価格攻勢（とくにSUV分野）により、現代自動車グループのコストパフォーマンスの良さが以前よりも失われていることが指摘されています。

中国での販売不振が続く一方、米国での販売は底堅く推移しています。16年

1～3月期に米国の自動車販売が前年同期比+3.4%となるなかで、現代自動車は+0.8%、起亜自動車は+3.7%となりました。

始まる起亜自動車のメキシコ生産

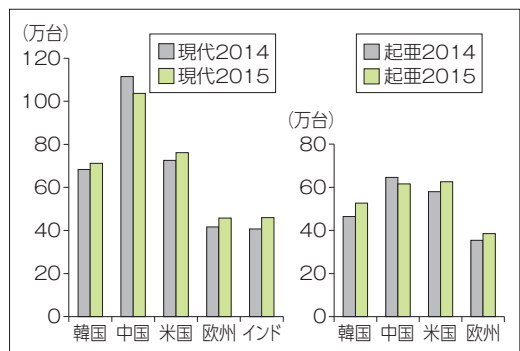
起亜自動車は14年にメキシコのヌエボレオン州で工場建設に着工し、今年5月に稼働する予定です。

これまでの現代自動車グループの北米での生産体制をみると（図表2）、現代自動車が米国アラバマ州での生産を05年に開始し、現在ソナタ（中型セダン）とエラントラ（コンパクトカー）を生産しています。

起亜自動車はジョージア州で09年より生産を開始し、オプティマ（中型セダン、韓国名K5）とソレント（SUV）を生産しているほか、現代自動車のサンタフェ（SUV）を受託生産しています。

上記以外の車種は韓国から輸出されるため、米国で販売される自動車の韓国国内での生産比率が高くなっています。韓国で生産するメリットには、①安定したサプライチェーンの存在、②集中生産によるコストダウン、③FTAの活用などがある半面、為替の影響を受けやすく、また市場の変化に迅速に対応出来ないなどの問題があります。

図表1 現代自動車と起亜自動車の主要市場での販売台数



（資料）現代自動車決算資料、起亜自動車決算資料

起亜自動車がメキシコでの現地生産を開始するのは、米国ジョージア工場での生産能力が限界に達したこと、メキシコが北米と南米市場向け輸出生産拠点として活用出来ることなどが指摘出来ます。

自動車分野で強まる韓墨経済関係

メキシコ政府が北米自由貿易協定(NAFTA)を含め、FTAを積極的に締結してきたため、生産コストの低いメキシコが輸出生産拠点として近年注目されています。

世界の主要完成車メーカーが組み立て工場を建設したことにより、メキシコは自動車生産台数が2009年の世界第10位から14年に7位へ上昇しました。15年の年間生産台数は350万台強(輸出は世界4位)で中国、米国、日本、ドイツ、韓国、インドに次いでいます。

起亜自動車の進出に伴い、現代モビスと現代ウィアなどの部品企業もメキシコに進出しました。今後起亜自動車の現地生産が本格化すれば、韓国からの部品輸出や部品企業の進出が増えることが予想されます。さらに、起亜自動車以外の完成車メーカー向けに供給する機会も生まれるでしょう。

韓国にとりメキシコは10番目の輸出

先ですが(15年)、同国への輸出全体に占める自動車部品の割合は上昇傾向にあり(図表3)、いまやメキシコは米国、中国、チェコに続く自動車部品輸出先になりました。

また、韓国の自動車部品輸入をみると、メキシコは中国、日本、ドイツ、米国に次いで5番目です。自動車組み立て工場の集積に伴い部品企業の進出が増加し、こうした部品企業が世界有数の自動車生産国である韓国との取引を拡大していると考えられます。

メキシコを事業展開先として有望視しているのは鉄鋼業界も同じです。POSCOは09年に車用専用の工場を建設し、14年には第二工場を建設し高級鋼板を生産しています。韓国から冷延鋼板を輸入して、現地で車用鋼板に加工し、日系を含む海外完成車メーカーに供給しています。韓国の冷延鋼板の輸出先上位(15年)は中国、インド、日本、メキシコの順で、メキシコは08年の10位から飛躍的に上昇しました。

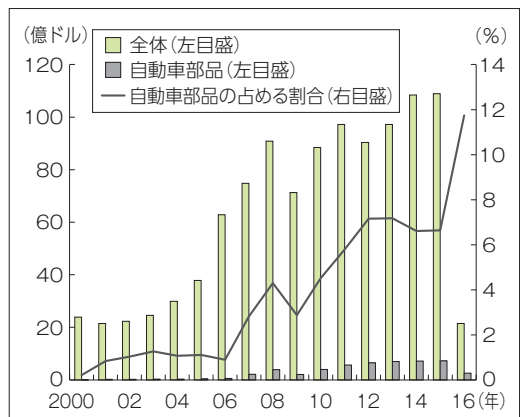
このように、韓国企業にとってメキシコは有望な事業展開先の一つになっています。チャイナショックへの対応の一環として、韓国大企業の今後のグローバル戦略の行方が注目されます。(向山)

図表2 現代自動車グループの海外生産工場

工場稼働年	現代自動車	起亜自動車
1989	カナダ(93年閉鎖)	
1997	トルコ	
1998	インド	
2002	中国	中国
2005	米国	
2006		スロバキア
2007		中国第二工場
2008	インド第二工場 中国第二工場	
2009	チェコ	米国
2011	ロシア	
2012	中国第三工場、ブラジル	
2013		中国第三工場
2016	中国第四工場完工予定	メキシコ(5月稼働予定)

(資料) 現代自動車、起亜自動車のホームページ、アニュアルレポート等より日本総合研究所作成

図表3 韓国のメキシコ向け輸出



(資料) 韓国貿易協会データベース

(注) 自動車部品はHS8708、16年は3月までの数値。

■ バラスト水対応需要が見込まれる造船・船用機器業界

船舶がバランスを取るために重りとして海洋から取排水する「バラスト水」問題への対応に関する国際条約が発効間近となり、これに伴って需要拡大が見込まれる処理装置を巡る造船・船用機器メーカー各社の対応に注目が集まっています。

バラスト水管理条約の概要

バラスト水とは、船舶が空荷での航行時にバランスを崩さないように重りとして取水する海水等を指し、この取排水により世界で年間100～120億トンもの海水が他海域に流入しているとみられています。この弊害は小さくなく、ある海域で取水されたバラスト水に魚介類が含まれ、排出された海域で異常繁殖して生態系を破壊した事例や、漁業活動に悪影響を及ぼした事例などが世界各地で報告され、排水の浄化を求める声が高まってきました。

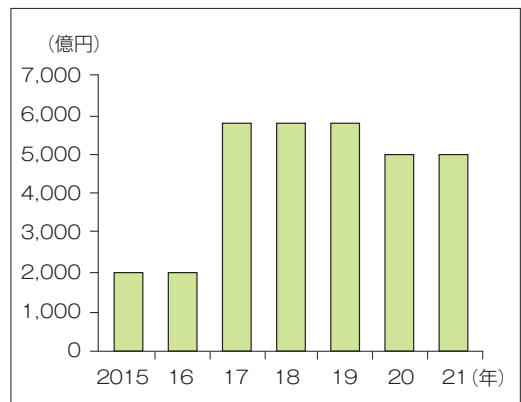
これを受けて2004年には、国際海事機関（IMO）において、既存船を含む船舶に水処理装置の搭載を義務付ける「バラスト水管理条約」が採択され、30カ国以上がこれに批准、かつ批准国の合計船腹量が全体の35%以上となった日から1年後に条約が発効することになりました。同条約の採択当初は、処理装置の種類が少なく、価格も高価であったことなどから、批准はなかなか進みませんでした。近年紫外線（UV）や薬剤（塩素等）などを用いた処理装置が相次いで開発され、メーカーも国内外で80社超に

達して装置価格が下がってきたことを受け、間もなく同条約が発効が見込まれるまでに批准国が増加してきています。

バラスト水処理装置需要の見通し

同条約が発効すると、海運各社は5年以内に自社保有船への処理装置搭載が義務付けられます。一部の老齢船は費用対効果を踏まえて解撤（解体）されるとみられますが、大半の船舶には新たに処理装置が搭載される見通しです。処理装置の市場規模は今後5年程度にわたり年間5,000億円を超えて推移する見通し（図表）で、中長期的には新造船向けを主体に2,000～3,000億円の需要が続くとみられ、既搭載船のメンテナンス需要も期待されています。船用機器メーカーからは、リーマン・ショック以降の船腹過剰によって数年後の受注環境が不透明ななか、基幹部品である船用ディーゼル機関

図表 バラスト水処理装置市場^(注)の見通し



(資料) 国土交通省を基に弊社作成

(注) 国交省が試算した工事隻数に装置単価（40百万円と仮定）を乗じた概算値。

市場の半分近くの需要が新たに創出され、とくに今後5年程度にわたっては市場規模が5～10%押し上げられるうえ、その後も長期的に安定した需要を見込めるとして、条約の発効に期待する見方が聞かれます。

今後の課題と方向性

もともと、新たな需要の取り込みに向けた業界各社の課題は少なくありません。需要サイドの海運各社は、数ある処理装置のなかから自社保有船に最適な装置を選択するために、①保有船のサイズ・レイアウトや、取水地の水の透明度や塩分濃度などに合った装置を手掛けていること、②世界各地にメンテナンス拠点を有していること、③他の船用機器で取引実績がある等信頼出来ること、などを重視しているとみられています。

これに対して、処理装置を手掛ける船用機器メーカー各社は、多様な船舶の需要を取り込むべく、装置の省コスト・省スペース化や、新たな処理方式の開発等を図っていますが、条約発効が迫り、各社の受注活動が本格化し始めるなか、よりユーザーニーズに適した装置の開発に向けて、技術開発面での人的・資金的な負担が大きくなっています。また、処理装置をきっかけに船用機器市場に新規参入したメーカーのなかには、航行先で故障した装置を修理するためのグローバルなメンテナンス拠点を十分に整備出来ない先も少なくありません。このため、処理装置に参入した80社のなかには、受

注増が見込み難いとしてすでに量産化を見送る先も出始めていますが、今後は打開策として技術・製品や商流の相互補完などを目的とする同業他社とのアライアンスや、充実した海外代理店網を有する商社とのタイアップを展望する先が増えてくるとみられます。

一方、搭載工事を手掛ける造船各社については、人件費が低く、船舶の往来も多い中国をはじめとする海外の修繕ヤードが受注を重ねるとの見方が多くなっています。しかしながら、処理装置の搭載には配管などの設計を確認・変更しつつ、工期内に完工する高度なエンジニアリング技術が必要で、これが不足する海外の修繕ヤードは需要に対応し切れないとの指摘があり、既存船を世界で最も竣工し、数多くの設計図面を有するとともに、高度なエンジニアリング技術をもつ日系造船各社にとってビジネスチャンスとなる可能性があります。実際に日系造船各社のなかには、海外の修繕ヤードと提携してエンジニアリング技術や既存船に関する情報等を供与する先のほか、船用機器メーカーと共に既存船にも設置しやすい処理装置を共同研究するなどして、工事ノウハウを蓄積している先が見受けられるようになってきました。

このように、バラスト水規制への対応に向けては、新たな需要が創出されるほか、造船・船用機器メーカーによるアライアンスが地域や業界をまたいで増加する可能性があることから、関係各社の動向が注目されます。（澤口）

データ アイ 増加する雇用者報酬と伸び悩む可処分所得

アベノミクスの始動後、家計を取り巻く雇用環境や賃金動向は、大幅に改善しています。

雇用関連指標をみると、労働市場の需給状況を示す有効求人倍率は、足元で1991年以来の高水準にあるほか、雇用者数は、安倍政権が発足した2012年12月対比200万人以上増加しました。賃金動向をみても、人手不足などを背景にパートタイム労働者の時給が大幅に上昇したほか、春闘におけるベアの実施などに反映し、フルタイムで働く労働者の賃金も上昇基調にあります。こうしたなか、マクロでみた雇用者全体の賃金総額を表す雇用者報酬は着実に増加しており、安倍政権発足後の3年間で+5%程度増加しました(図表1)。

一方、家計が消費のために自由に使える金額を

表す可処分所得をみると、雇用や賃金の改善があまり反映されていないように見受けられます。

マクロでみた家計全体の可処分所得の動向を把握することが出来る統計は、2015年1～3月期までの計数しか公表されていないものの、安倍政権発足後の推移をみると、可処分所得の増加ペースは同期間の雇用者報酬の伸びを大きく下回っています(同図表1)。

家計の可処分所得は、家計部門が受け取る収入全体から、税や社会保険料などの支払いを差し引いた金額として定義されます。家計部門の収入には、雇用者が受け取った賃金などの総額である雇用者報酬のほか、自営業者の収入を表す混合所得や、預貯金の利息や保有する株式からの配当などの財産所得、年金や失業給付といった社会給付な

どがあります。

可処分所得の前年度比の変動を各項目に分解してみると、近年は雇用者報酬の増加が可処分所得の押し上げに寄与する一方、年金保険料などの社会負担や所得税などの税負担の増加が、可処分所得を押し下げています(図表2)。2014年度の実績をみると、雇用者報酬の増加が可処分所得を前年度比+1.6%ポイント押し上げた一方、社会負担と税負担の増加が、それぞれ▲0.7%ポイント、▲0.4%ポイント押し下げました。その結果、可処分所得の伸びは前年度比+0.7%にとどまっています。

税・社会負担が増加している背景として、以下の2点が指摘出来ます。

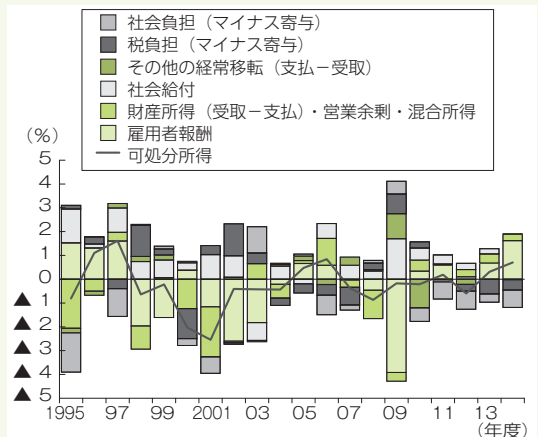
第1に、税率・保険料率の引き上げなどの制度変更です。まず、社会負担では、厚生年金の保険料率が、

図表1 雇用者報酬と可処分所得 (季節調整値)



(資料) 内閣府「国民経済計算」を基に日本総合研究所作成

図表2 可処分所得の寄与度分解 (前年度比)



(資料) 内閣府「国民経済計算」を基に日本総合研究所作成

(注) 1. 可処分所得は、固定資本減耗を控除した純可処分所得。
2. 税負担は、所得・富等に課される経常税(支払)。

2004年以降、毎年0.354%ずつ引き上げられているほか、大企業の従業員などが加入する組合管掌健康保険でも、後期高齢者医療への支援金の支払いに伴う財政悪化を受け、多くの健保組合が保険料率の引き上げを実施しています。次に、税負担では、上場株式等の譲渡所得等および配当所得に係る特例措置が廃止されたことで、2014年1月から上場株式等の配当や売却益に課される税率は、10%から20%に引き上げられました。さらに、2015年からは、新たに課税所得4,000万円超について45%の税率が設定されるという所得税の最高税率引き上げが実施されています。

第2に、高所得者層における雇用・賃金の改善です。アベノミクス始動後の雇用・賃金の改善度合いをみると、低・中所得者層に比べ高所得者層の改善が顕著となっています。国税庁の統計によると、2014年

における年間給与2,500万円超の給与所得者数と平均給与の伸びは、給与所得者全体の伸びを大きく上回っています(図表3)。税率が高い高所得者層の所得増加が、給与所得者全体の税負担を押し上げたことで、可処分所得と雇用者報酬のかい離が拡大したと考えられます。

ちなみに、家計の収入全体に対する税・社会負担の比率をみると、年金・健康保険の保険料率の引き上げや所得税の増税措置などを背景に大幅に上昇しており、2014年度には25%に達しています(図表4)。税・社会負担比率の上昇により、雇用者報酬などの家計の収入の増加が、可処分所得の増加に結びつき難しくなっています。

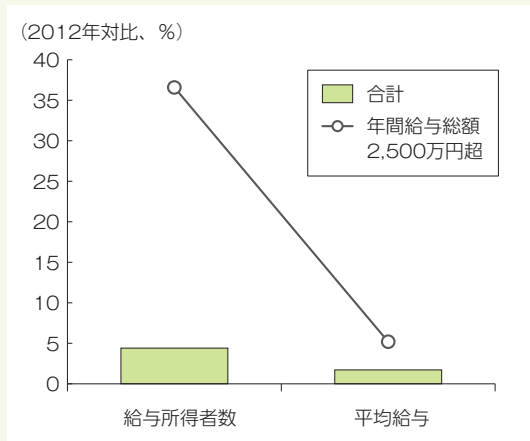
こうした家計の可処分所得の伸び悩みが、足元の個人消費低迷の一因になっていると考えられます。

個人消費の動向に目を向けると、2014年4月の消費税率引き上げをきっかけに個人消費の水準が大幅に低下し、その後も、横ばい圏での推移が続いています。増税後の消費低迷に関しては、消費増税による恒久的な負担増や内外経済の先行き不透明感を背景とした消費行動の慎重化に加え、税・社会負担の増加に伴う可処分所得の伸び悩みも、個人消費の下押しに作用しているとみられます。

もっとも、GDPの2倍以上に膨らむ政府債務や、少子高齢化に伴う社会保障費の増加など、わが国の厳しい財政状況を踏まえると、税・社会負担の引き上げは、今後も避けて通れない問題といえます。将来の家計負担の引き上げ幅を抑制し、個人消費を支えるためには、社会保障給付の効率化など歳出側の改革に早急に取り組むとともに、経済的な効率性に配慮するなど、家計所得の拡大と財政健全化を両立するような負担のあり方を議論していく必要があるでしょう。

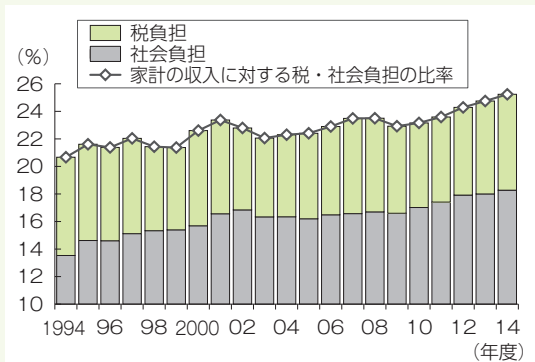
(村瀬)

図表3 給与階級別の給与所得者数と平均給与の増加率(2014年)



(資料) 国税庁「民間給与実態統計調査」を基に日本総合研究所作成
(注) 1年以上の勤続者の計数。

図表4 家計の収入に対する税・社会負担の比率



(資料) 内閣府「国民経済計算」を基に日本総合研究所作成
(注) 1. 雇用者報酬(受取)、営業余剰・混合所得(純)、財産所得(受取)、現物社会移転以外の社会給付(受取)、その他の経常移転(受取)の合計を家計の収入全体と定義。
2. 税負担は、所得・富等に課される経常税(支払)。

KEY INDICATORS

(2016年5月13日現在)

● 日 本 ●

(%)

	2015年度	2016年					
		10～12	1～3	1月	2月	3月	4月
鉱工業生産指数	(▲1.0)	〈0.1〉 (▲0.8)	〈▲1.1〉 (▲1.6)	〈2.5〉 (▲4.2)	〈▲5.2〉 (▲1.2)	〈3.6〉 (0.1)	
鉱工業出荷指数	(▲1.2)	〈0.4〉 (▲0.8)	〈▲2.1〉 (▲2.6)	〈2.0〉 (▲5.4)	〈▲4.1〉 (▲1.6)	〈1.4〉 (▲1.2)	
鉱工業在庫指数 (末)	(1.7)	〈▲0.5〉 (0.0)	〈2.3〉 (1.7)	〈▲0.3〉 (0.2)	〈▲0.2〉 (▲0.9)	〈2.8〉 (1.7)	
生産者製品在庫率指数	(2.7)	〈0.2〉 (0.8)	〈1.3〉 (3.0)	〈▲0.1〉 (4.1)	〈▲1.5〉 (0.9)	〈3.5〉 (4.0)	
稼働率指数 (2010年=100)		97.9		99.9	94.5		
第3次産業活動指数	(1.3)	〈▲0.1〉 (1.0)	〈0.1〉 (0.8)	〈0.7〉 (1.2)	〈0.2〉 (2.5)	〈▲0.7〉 (▲0.1)	
全産業活動指数 (除く農林水産業)		〈▲0.2〉 (0.6)		〈1.2〉 (▲0.6)	〈▲1.2〉 (1.4)		
機械受注 (船舶・電力を除く民需)		〈2.6〉 (2.1)		〈15.0〉 (8.4)	〈▲9.2〉 (▲0.7)		
建設工事受注 (民間) 公共工事請負金額	(7.9) (▲3.8)	(1.9) (▲4.0)	(▲0.4) (1.2)	(▲23.1) (▲2.6)	(▲11.8) (▲2.2)	(20.1) (5.0)	(10.6)
新設住宅着工戸数 (年率、万戸)	92.1 (4.6)	86.8 (▲0.7)	94.7 (5.5)	87.3 (0.2)	97.4 (7.8)	99.3 (8.4)	
百貨店売上高 全国 チェーンストア売上高 東京	(1.8) (5.0)	(0.3) (3.0)	(▲1.6) (0.5)	(▲1.9) (0.2)	(0.2) (2.7)	(▲2.9) (▲1.1)	
完全失業率	3.3	3.3	3.2	3.2	3.3	3.2	
有効求人倍率	1.23	1.26	1.29	1.28	1.28	1.30	
現金給与総額 (5人以上)	(0.3)	(0.2)	(0.7)	(0.0)	(0.7)	(1.4)	
所定外労働時間 (//)	(▲1.4)	(▲0.9)	(▲2.1)	(▲2.8)	(▲1.9)	(▲1.8)	
常用雇用 (//)	(2.1)	(2.2)	(2.1)	(2.1)	(1.9)	(2.2)	
M2 (平残) 広義流動性 (平残)	(3.6) (4.1)	(3.4) (3.9)	(3.2) (3.5)	(3.2) (3.8)	(3.2) (3.6)	(3.2) (3.2)	(3.3) (2.7)
経常収支 (兆円)	17.98	3.45	5.94	0.52	2.43	2.98	
前年差	9.25	1.94	1.56	0.42	0.95	0.19	
貿易収支 (兆円)	0.63	0.10	0.94	▲0.41	0.43	0.93	
前年差	7.22	1.87	1.26	0.44	0.56	0.26	
消費者物価指数 (除く生鮮食品)	(0.0)	(0.0)	(▲0.1)	(0.0)	(0.0)	(▲0.3)	

(%)

	2014年度	2015年					2016年
		10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	
業況判断DI 大企業・製造 非製造		12	12	15	12	12	6
中小企業・製造 非製造		16	19	23	25	25	22
		1	1	0	0	0	▲4
		▲1	3	4	3	5	4
売上高 (法人企業統計)	(2.7)	(2.4)	(▲0.5)	(1.1)	(0.1)	(▲2.7)	
経常利益	(8.3)	(11.6)	(0.4)	(23.8)	(9.0)	(▲1.7)	
実質GDP (2005年連鎖価格)	(▲1.0)	〈0.5〉 (▲1.0)	〈1.1〉 (▲1.0)	〈▲0.4〉 (0.7)	〈0.3〉 (1.7)	〈▲0.3〉 (0.7)	
名目GDP	(1.5)	〈0.9〉 (1.3)	〈2.0〉 (2.2)	〈▲0.1〉 (2.1)	〈0.6〉 (3.5)	〈▲0.2〉 (2.1)	

注：〈 〉内は季節調整済み前期比、()内は前年(同期(月))比。

日銀短観業況判断DIは、調査対象企業の見直しに伴い、2015年1～3月より新ベースのデータ。

● 米 国 ●

	2015年	2015年		2016年	2016年		
		7～9	10～12	1～3	2月	3月	4月
鉱工業生産	(0.3)	(0.4) (0.1)	(▲0.8) (▲1.6)	(▲0.6) (▲1.7)	(▲0.6) (▲1.8)	(▲0.6) (▲2.0)	
設備稼働率	76.7	76.6	75.8	75.3	75.3	74.8	
小売売上高	(2.3)	(0.9) (2.3)	(0.3) (2.0)	(▲0.1) (2.7)	(0.3) (3.6)	(▲0.3) (1.7)	(1.3) (3.0)
失業率 (除く軍人、%)	5.3	5.2	5.0	4.9	4.9	5.0	5.0
非農業就業者数 (千人) (前期差、前月差)	2,894	670	721	667	233	208	160
消費者物価指数	(0.1)	(0.3) (0.1)	(0.2) (0.5)	(▲0.1) (1.1)	(▲0.2) (1.0)	(0.1) (0.9)	

	2015年	2014年	2015年				2016年
		10～12	1～3	4～6	7～9	10～12	1～3
実質GDP (連鎖ウェイト方式)	(2.4)	{2.1} (2.5)	{0.6} (2.9)	{3.9} (2.7)	{2.0} (2.1)	{1.4} (2.0)	{0.5} (1.9)
経常収支 (億ドル、年率) 名目GDP比	▲4,841 ▲2.7	▲4,126 ▲2.3	▲4,721 ▲2.7	▲4,432 ▲2.5	▲5,197 ▲2.9	▲5,013 ▲2.8	

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
2014年	3.3	3.9	2.7	3.3	0.8	6.0	5.0	6.1	7.3
2015年	2.6	0.7	2.4	2.0	2.8	5.0	4.8	5.8	6.9
2014年7～9月	3.4	4.3	3.2	3.1	0.9	5.6	5.0	5.5	7.1
10～12月	2.7	3.6	2.5	2.8	2.1	5.7	5.0	6.6	7.2
2015年4～6月	2.2	0.6	3.1	1.7	2.7	4.9	4.7	5.8	7.0
7～9月	2.8	▲0.8	2.3	1.8	2.9	4.7	4.7	6.1	6.9
10～12月	3.1	▲0.5	1.9	1.8	2.8	4.5	5.0	6.3	6.8
2016年1～3月	2.7	▲0.8	0.8		3.2	4.2	4.9		6.7

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
2014年	47,150	38,242	▲70,932	39,050	▲225	25,088	▲2,199	▲3,296	383,058
2015年	90,258	48,124	▲57,078	49,901	11,721	23,981	7,587	▲8,037	594,040
2015年2月	7,474	4,487	▲4,627	3,308	385	1,266	663	▲1,222	60,455
3月	8,337	3,705	▲5,956	5,817	1,515	2,126	1,026	▲257	2,519
4月	8,363	4,506	▲5,053	3,895	▲527	1,890	477	▲619	33,208
5月	6,288	5,291	▲5,174	4,568	2,427	1,532	1,077	65	57,166
6月	9,956	1,933	▲5,905	3,229	160	2,135	528	▲577	45,188
7月	7,049	3,289	▲3,668	4,108	770	622	1,384	▲1,475	41,843
8月	4,335	3,576	▲3,234	2,888	721	2,502	328	▲1,048	59,677
9月	8,892	4,925	▲4,694	3,866	2,794	2,250	1,030	▲1,295	59,592
10月	6,589	5,736	▲3,826	5,298	2,101	2,858	1,013	▲1,944	61,258
11月	10,235	2,147	▲4,270	3,472	299	2,373	▲408	▲977	53,812
12月	6,918	4,147	▲5,897	3,663	1,487	1,927	▲161	▲1,585	59,449
2016年1月	5,134	3,515	▲2,247	4,245	238	1,243	14	▲2,638	63,320
2月	7,050	4,138	▲4,259	1,959	4,986	1,760	1,136	▲1,104	32,549
3月	9,851	4,502	▲6,060	3,573	2,966	2,754	497		29,857
4月	8,819	4,803							45,562



マンスリー・レビュー 2016年6月号

発行日 2016年6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

* 本誌には再生紙を使用しております