

# 基礎研 レポート

## 自動車産業と供給制約

経済研究部 准主任研究員 高山 武士

TEL:03-3512-1818 E-mail: takayama@nli-research.co.jp

### 1—はじめに

2020年以降、世界経済はコロナ禍や地政学的リスクの影響を大きく受けてきた。

特に、コロナ禍の感染拡大初期には都市封鎖に代表される厳しい行動制限により、経済活動の需要・供給がともに抑制された。また、需要については対面サービス消費からモノ消費、オンライン消費を中心とした巣ごもり消費へのシフトも起きた。

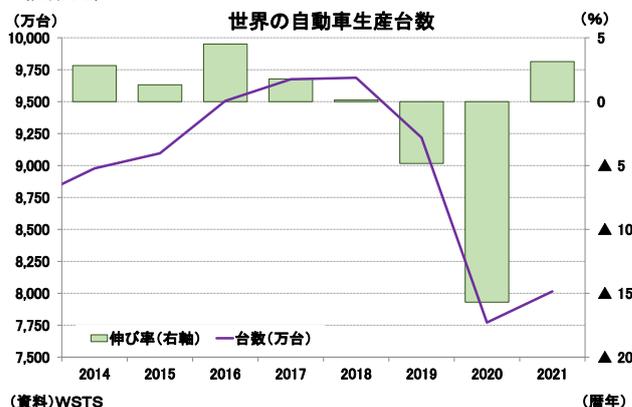
自動車産業は、半導体不足などの部品・原材料不足による供給制約の影響を受けた。需要に比して生産が足りないことが多く報じられている（図表1）。

本稿では、こうした供給制約の影響を大きく受けてきた自動車産業の構造をマクロのデータで確認していきたい。

（図表1）



（図表2）



### 2—自動車の生産と販売の構造

#### 1 | 世界の自動車生産・販売推移の概観

はじめに、世界の自動車の生産・販売動向を概観しておきたい。

OICA（国際自動車工業連合会）の公表する世界の自動車生産・販売台数を見ると（図表2・3）、コロナ禍前の19年の自動車生産台数は世界全体で約9200万台、販売台数は約9100万台だったが、20年はコロナ禍により生産・販売台数が8000万台弱まで減少している。また、21年はワクチンの普

及などが奏功し、経済全体としてはコロナ禍で落ち込んだ20年から大きく反発したものの、自動車の生産・販売台数の反発力はかなり弱かったと言える。ここに供給制約の影響が確認できる。

(図表3)

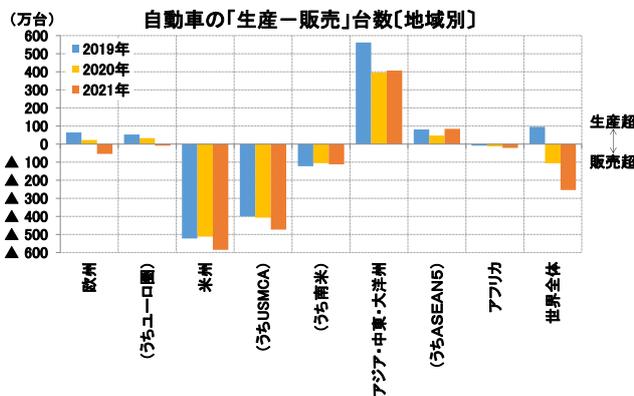
世界の自動車生産・販売台数（主要国・地域、2019-21年）

	生産				販売				伸び率 19-20年 20-21年	伸び率 19-20年 20-21年	【参考】 GDPシェア 2019年
	2019年 シェア	2020年 シェア	2021年 シェア	伸び率	2019年 シェア	2020年 シェア	2021年 シェア	伸び率			
欧州	2,158 (23.4)	1,694 (21.8)	1,633 (20.4)	▲ 21.5 ▲ 3.6	2,093 (22.9)	1,671 (21.2)	1,687 (20.4)	▲ 20.2 ▲ 1.0		(12.5)	
ユーロ圏	1,327 (14.4)	1,011 (13.0)	954 (11.9)	▲ 23.8 ▲ 5.6	1,274 (14.0)	977 (12.4)	962 (11.6)	▲ 23.3 ▲ 1.5		(3.5)	
ドイツ	495 (5.4)	374 (4.8)	331 (4.1)	▲ 24.4 ▲ 11.6	402 (4.4)	327 (4.1)	297 (3.6)	▲ 18.7 ▲ 9.0		(2.4)	
フランス	218 (2.4)	132 (1.7)	135 (1.7)	▲ 39.5 2.7	276 (3.0)	210 (2.7)	214 (2.6)	▲ 23.8 2.0		(2.0)	
イタリア	92 (1.0)	78 (1.0)	80 (1.0)	▲ 15.1 2.4	213 (2.3)	156 (2.0)	166 (2.0)	▲ 26.6 6.4		(1.5)	
スペイン	282 (3.1)	227 (2.9)	210 (2.6)	▲ 19.6 ▲ 7.5	150 (1.6)	103 (1.3)	103 (1.3)	▲ 31.3 0.3		(0.1)	
スロバキア	111 (1.2)	99 (1.3)	100 (1.2)	▲ 10.6 0.9	11 (0.1)	8 (0.1)	9 (0.1)	▲ 25.4 2.9		(2.4)	
英国	138 (1.5)	99 (1.3)	93 (1.2)	▲ 28.5 ▲ 5.5	274 (3.0)	196 (2.5)	204 (2.5)	▲ 28.2 4.0		(0.3)	
チェコ	143 (1.6)	116 (1.5)	111 (1.4)	▲ 19.2 ▲ 4.1	28 (0.3)	23 (0.3)	24 (0.3)	▲ 18.7 3.2		(3.1)	
ロシア	172 (1.9)	144 (1.8)	157 (2.0)	▲ 16.5 9.1	178 (1.9)	163 (2.1)	174 (2.1)	▲ 8.3 6.8		(1.8)	
トルコ	146 (1.6)	130 (1.7)	128 (1.6)	▲ 11.2 ▲ 1.7	49 (0.5)	80 (1.0)	77 (0.9)	61.8 ▲ 2.9			
米州	2,016 (21.9)	1,569 (20.2)	1,615 (20.2)	▲ 22.2 2.9	2,538 (27.8)	2,081 (26.4)	2,200 (26.6)	▲ 18.0 5.7		(19.2)	
USMCA	1,682 (18.2)	1,337 (17.2)	1,343 (16.8)	▲ 20.5 0.4	2,082 (22.8)	1,745 (22.1)	1,816 (22.0)	▲ 16.2 4.1		(1.4)	
カナダ	192 (2.1)	138 (1.8)	112 (1.4)	▲ 28.2 ▲ 19.0	198 (2.2)	159 (2.0)	170 (2.1)	▲ 19.7 7.5		(1.9)	
メキシコ	401 (4.4)	318 (4.1)	315 (3.9)	▲ 20.8 ▲ 1.0	136 (1.5)	98 (1.2)	105 (1.3)	▲ 28.1 7.1		(15.8)	
米国	1,089 (11.8)	882 (11.4)	917 (11.4)	▲ 19.0 3.9	1,749 (19.2)	1,488 (18.9)	1,541 (18.6)	▲ 14.9 3.5		(7.6)	
南米	334 (3.6)	232 (3.0)	272 (3.4)	▲ 30.5 17.5	456 (5.0)	337 (4.3)	384 (4.6)	▲ 26.1 14.0		(2.4)	
ブラジル	294 (3.2)	201 (2.6)	225 (2.8)	▲ 31.6 11.6	279 (3.1)	206 (2.6)	212 (2.6)	▲ 26.2 3.0			
アジア・中東・大洋州	4,933 (53.5)	4,428 (57.0)	4,673 (58.3)	▲ 10.3 5.5	4,371 (47.9)	4,032 (51.2)	4,266 (51.6)	▲ 7.8 5.8		(1.0)	
オーストラリア	1 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.0)	▲ 15.6 14.0	106 (1.2)	92 (1.2)	105 (1.3)	▲ 13.7 14.5		(17.3)	
中国	2,575 (27.9)	2,523 (32.5)	2,608 (32.5)	▲ 2.0 3.4	2,580 (28.3)	2,531 (32.1)	2,627 (31.8)	▲ 1.9 3.8		(7.1)	
インド	452 (4.9)	338 (4.4)	440 (5.5)	▲ 25.3 30.1	382 (4.2)	294 (3.7)	376 (4.5)	▲ 23.0 27.9		(4.1)	
日本	968 (10.5)	807 (10.4)	785 (9.8)	▲ 16.7 ▲ 2.7	520 (5.7)	460 (5.8)	445 (5.4)	▲ 11.5 ▲ 3.3		(1.7)	
韓国	395 (4.3)	351 (4.5)	346 (4.3)	▲ 11.2 ▲ 1.3	180 (2.0)	191 (2.4)	173 (2.1)	6.2 ▲ 9.0		(5.7)	
ASEAN5	414 (4.5)	284 (3.6)	354 (4.4)	▲ 31.6 24.7	333 (3.7)	236 (3.0)	269 (3.3)	▲ 29.2 14.0		(3.1)	
アフリカ	111 (1.2)	80 (1.0)	93 (1.2)	▲ 28.2 16.4	120 (1.3)	92 (1.2)	115 (1.4)	▲ 22.9 23.9		(100.0)	
世界	9,218 (100.0)	7,771 (100.0)	8,015 (100.0)	▲ 15.7 3.1	9,123 (100.0)	7,877 (100.0)	8,268 (100.0)	▲ 13.7 5.0			

(注) GDPシェアはPPP（購買力平価）ベース

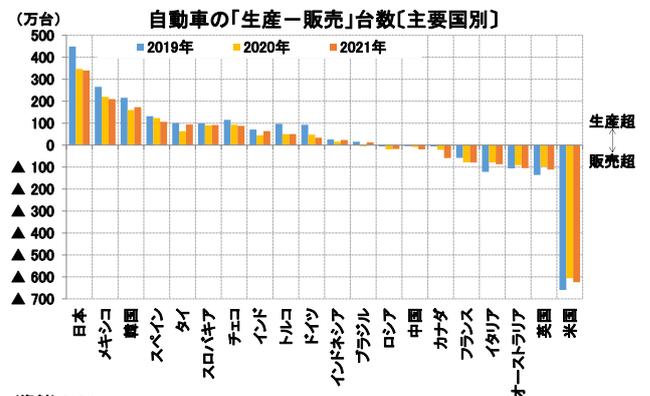
(資料) OICA、IMF

(図表4)



(資料) OICA

(図表5)



(資料) OICA

## 2 | 自動車の生産国と販売国

次に、自動車はどこで生産されて、どこで販売されているのかを確認したい。

地域別に生産台数と販売台数の差を比較すると(図表4)、欧州ではほぼ同じだが、米州は販売シェアが高い消費国、アジア・中東・大洋州は生産シェアが高い生産国(工場)と位置付けられることが分かる。さらに細かく、主要国別に見ると、圧倒的に米国での販売が多い。一方、日本、メキシコ、

<sup>1</sup> 以下、ASEAN5はマレーシア、タイ、インドネシア、フィリピン、ベトナムの5か国を示す。

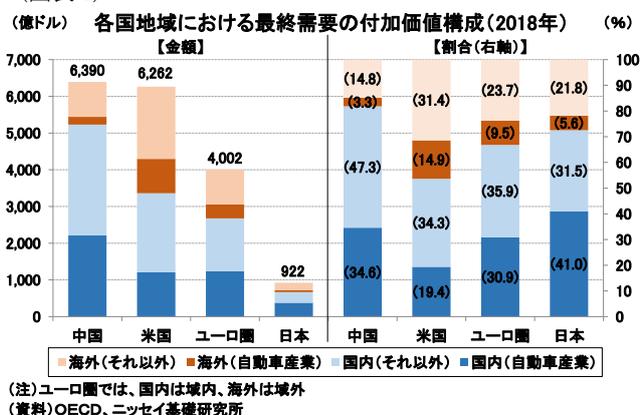
韓国といった国の生産が多くなっていることが分かる（図表5）。

これは、完成車の生産と販売を見たものだが、次により細かく自動車の部品などを構成する原産国レベルでの生産についても確認したい。

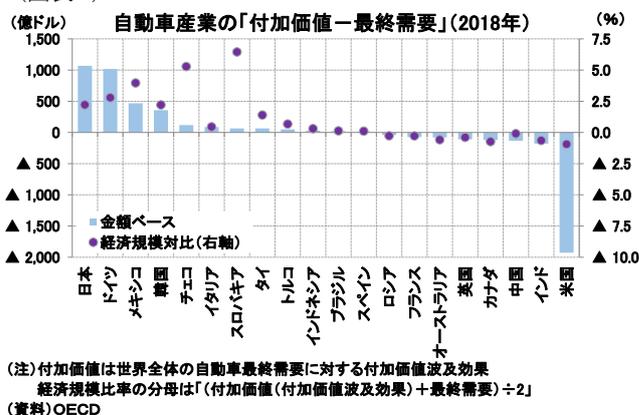
具体的には、国際産業連関表を用いて、世界における自動車産業<sup>2</sup>の最終需要について、付加価値がどの国のどの産業で形成されたのかを確認する<sup>3</sup>（換言すれば付加価値の原産国・産業を追う作業と言える<sup>4</sup>。また、原材料はモノだけでなく、輸送、電力、情報通信といったサービスも含まれる）。これは自動車産業への最終需要が変化した場合、どの国のどの産業に波及するのか、という（付加価値）波及効果とも言える。

図表6が主要地域（米国、ユーロ圏、日本、中国）の自動車産業の販売額（厳密には最終需要額）をその生産国（原産国）別に見た結果であり、図表7が各国の自動車産業の生産額（厳密には付加価値額）と販売額（最終需要額）の差を示した結果である。

（図表6）



（図表7）



図表7からは、自動車生産について完成車ベースではなく、自動車の部品などを構成する原産国レベルで見ると国別の生産（厳密には付加価値）と販売（最終需要）を比較すると米国が付加価値の輸入国であり、日本、ドイツ、メキシコ、韓国といった国が付加価値の輸出国である、ということが分かる。したがって、世界的に見ると自動車需要の増減は、輸出国である日本やドイツ、メキシコ、韓国といった国の生産に大きな影響を及ぼす構造になっている（各国の経済規模対比では、チェコやスロバキアといった国でも自動車産業の存在感は大きい、図表7の丸印）。

なお、中国と米国はともにほぼ同じ最終需要額であるが、それが構成される付加価値を生み出している国、いわば原産国を見ると、中国の自動車と米国の自動車では大きく異なる（図表6）。中国は国内で8割以上の付加価値が形成されるのに対して、米国では国内で形成される付加価値は5割程度にとどまり、海外で多くの付加価値が形成されている。いわば中国の自動車産業は「地産地消」的な色

<sup>2</sup> 以下、OECDの産業連関表の分析では自動車産業（もしくは自動車製造業）と記した場合も、OECDの分類に用いられている自動車、トレーラ及びセミトレーラ製造業（国際標準産業分類第4次改訂版の中分類コード29）を指すこととする。

<sup>3</sup> 国際産業連関表を作成・公表している団体は複数あるが、本稿はOECDの公表する国際産業連関表（OECD Inter-Country Input-Output (ICIO) Tables）〔2021年度版〕を基に分析している。OECDが公表する最新の産業連関表は2018年を対象である。また、作成される国際産業連関表は、公表主体によってその数値に差異が生じる点などには留意が必要。

<sup>4</sup> 各国・地域の自動車産業への最終需要に対する付加価値誘発額を計算している。具体的には、（国・産業別の付加価値誘発額の列ベクトル）＝（国・産業別の付加価値率を並べた対角行列）×（レオンチェフ逆行列）×（国・産業別の最終需要の列ベクトル）。

合いが強いと言える<sup>5</sup>。

### 3—自動車のサプライチェーンの構造

本章では自動車産業のサプライチェーンに焦点をあてる。

具体的には、自動車産業は「サプライチェーンが長く、消費者との距離が近い」ことを、国際産業連関表を用いて「上流度 (upstreamness)」や「サプライチェーンの長さ (supply chain length)」といった指標で確認する<sup>6</sup>。一般に、サプライチェーンは分業やグローバル化が進んだことで複雑になっており、特に裾野が広いと言われている自動車産業についても完成品が出来上がるまでに、多くの企業や国が関わるようになってきている。1つのメーカーのサプライチェーンを把握することだけでも困難な作業であり、本稿のようにマクロのデータによる分析では細かい動きを把握することはできないが、自動車産業の大まかな特徴について把握することはできる。

#### 1 | 上流度

「上流度」は「どれだけ最終需要者から遠い産業か」という指標である。

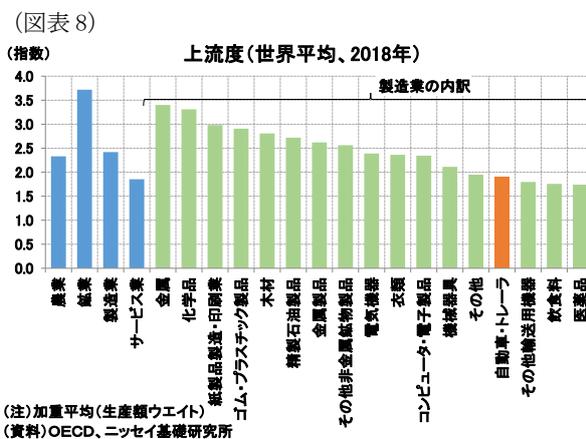
例えば、鉱業で生み出される石炭や石油は、産業用として利用される（つまり他のモノやサービスを生み出すための中間投入として利用される）割合が大きく、最終消費者が使う割合は小さい。一方、宿泊・飲食業で生み出されるサービスは中間財としてより、最終消費者が直接使う割合が大きい。このように、最終需要（消費や投資）からどれだけ遠い産業か、つまり川上に位置している産業か、を示す指標が「上流度」である。

上流度は1が最終需要者に最も近く、川上ほど大きな数値をとる指数で表される<sup>7</sup>。

図表8が産業別の上流度になる。上流度は鉱業が高く、サービス業が低いことが分かる。製造業については、金属製造業といった上流度が高い産業から、医薬品製造業といった上流度が低い産業まで多様である。自動車産業については、比較的上流度が低い、つまり最終需要（消費や投資）に近い産業に位置づけることができる。

#### 2 | サプライチェーンの長さ

「サプライチェーンの長さ」とは「モノやサービスが生産されるまでにどれだけの生産工程がある



<sup>5</sup> ここでの「地産地消」はあくまでも中国の最終需要（「地消」）に対する中国の付加価値（「地産」）の割合が高いことをイメージとして述べており、中国の付加価値のうち、他国の最終需要として利用される割合（例えば、中国産の輸出自動車）などについては言及していない点に留意。

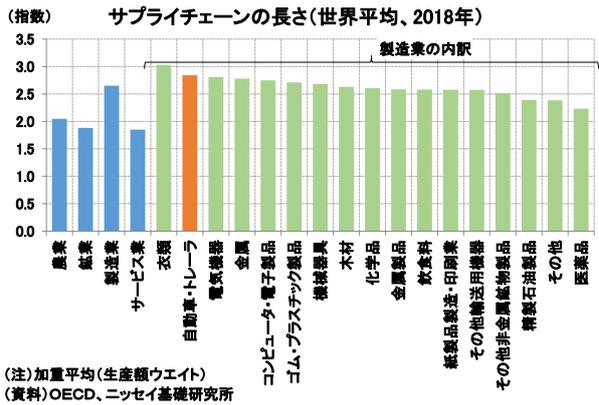
<sup>6</sup> サプライチェーンの長さや上流度の議論は、[Vizhdan Boranova, Raju Huidrom, Ezgi O. Ozturk, Ara Stepanyan, Petia Topalova and Shihangyin \(Frank\) Zhang \(2022\), Cars in Europe: Supply Chains and Spillovers during COVID-19 Times, IMF Working Paper, January 2022](#) を主に参考にしている。サプライチェーンの長さや上流度の詳しい定義や意味合いについては、[Thibault Fally \(2012\), Production Staging: Measurement and Facts, University of Colorado-Boulder](#) を参考。上流度は[菅沼健司 \(2016\) 「グローバル・バリューチェーンの長さ指標：製造業とサービス業」『日本銀行金融研究所/金融研究』2016.7](#) にも説明がある。なお、サプライチェーンの長さは下流度 (downstreamness) と呼ばれることもある。

<sup>7</sup> 具体的には (国・産業別の上流度の列ベクトル) = (ゴーシュ逆行列) × (各要素が1の列ベクトル)。

か」の指標であり、1が最も短く生産工程が増えるほど大きな数値をとる指数として表現できる<sup>8</sup>。

図表9が産業別のサプライチェーンの長さである。サプライチェーンの長さは産業大分類（農業、鉱業、製造業、サービス業）では製造業のサプライチェーンが長い。また、製造業の中では衣類や自動車のサプライチェーンが長い。これは、製造業では完成品を生み出すのに様々な中間財を必要とする一方で、サービス業では必要な中間財が少ないというイメージとも合致する。

(図表9)



### 3 | 自動車産業のサプライチェーンの特徴

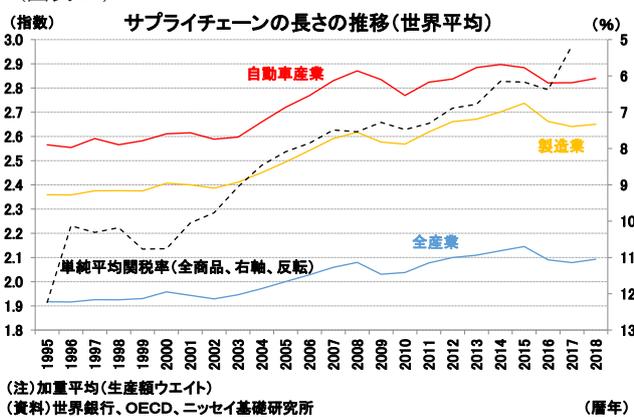
したがって、自動車産業は上流度が低く、サプライチェーンが長い産業と言える。

上流度が低い産業、最終需要に近い産業の特徴としては、次のような事項が挙げられるだろう。

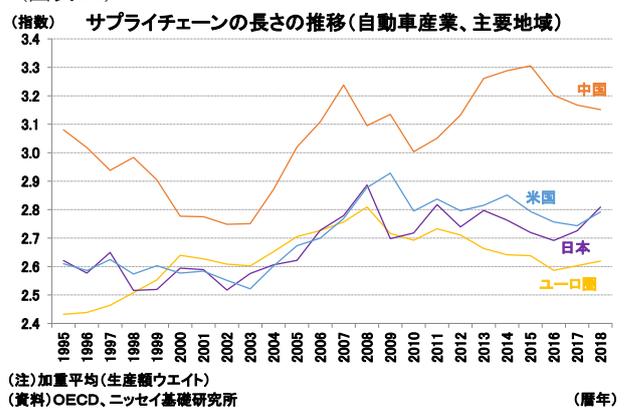
ある産業に需要ショックが発生し、ショックがサプライチェーンの下流から上流まで波及するのに時間を要するとした場合、上流度が低い産業ほどショックの影響を早く受ける。例えば、消費者のサービス消費からモノ消費への行動変化の影響をいち早く受ける<sup>9</sup>。

一方、ある産業のサプライチェーンで供給ショックが発生し、サプライチェーンの上流から下流に波及する場合、上流度が低い産業は消費者に近いので、消費者がそのショックを実感しやすい。例えば、半導体や金属の供給不足は消費者が直接的に実感する機会が少ないが、自動車や食料品の供給不足は実感しやすい。

(図表10)



(図表11)



<sup>8</sup> 具体的には (国・産業別のサプライチェーンの長さの列ベクトル) = (レオンチェフ逆行列の転置) × (各要素が1の列ベクトル)。ただし、生産工程は産業連関表上における産業分類や国のきめ細かさの単位での把握となることに留意が必要 (つまり産業分類が粗いと生産工程の粒度も粗くなる)。これは以下で見る上流度の留意点でもある。

<sup>9</sup> この含意は欧州の自動車産業を分析した上述の [Vizhdan Boranova, Raju Huidrom, Ezgi O. Ozturk, Ara Stepanyan, Petia Topalova and Shihangyin \(Frank\) Zhang \(2022\), Cars in Europe: Supply Chains and Spillovers during COVID-19 Times, IMF Working Paper, January 2022](#) と同様である。なお、産業連関表における付加価値誘発の分析では、最終需要へのショックがどの程度ショックより大きい付加価値変化をもたらすのかという (乗数効果のような) 効果を測定するものではない (あくまでも、どの国のどの産業に波及するかという効果の分析になる)。誘発される付加価値総額は最終需要 (に与えたショック) の金額と一致する。なお、中間投入を含めた産出総額が最終需要に対してどれだけ大きいのかといった分析については、「影響力係数 (power of dispersion)」で定量化されることがある。影響力係数は (ある国・産業の影響力係数) = (ある国・産業のサプライチェーンの長さ) / (サプライチェーンの長さの平均) として定式化され、サプライチェーンの長さに関係している。

また、サプライチェーンが長いことについてはイメージしやすいと思われるが、最終製品の完成までの工程（中間投入する財・サービスの割合）が多いことを意味しており、それだけ潜在的なボトルネックが発生する可能性が高いと考えられる。

なお、サプライチェーンの長さについては、グローバル化の進展で長くなってきたという経緯がある。図表 10 を見るとサプライチェーンが 00 年代に長くなっていることが分かる。この時期は、95 年に WTO（国際貿易機関）が設立され世界的に関税引き下げなど貿易障壁の削減が進められ、また中国が 01 年に WTO に加盟したことでグローバル化が大きく進展した時期である。主要地域別に見ても図表 11 概ね世界全体の動向と似ていることが分かる。ただし、09 年の世界金融危機を経験した後はグローバル化の動きが一服し、サプライチェーンの長さはほぼ横ばいで推移している。

#### 4—コロナ禍における需給ショック

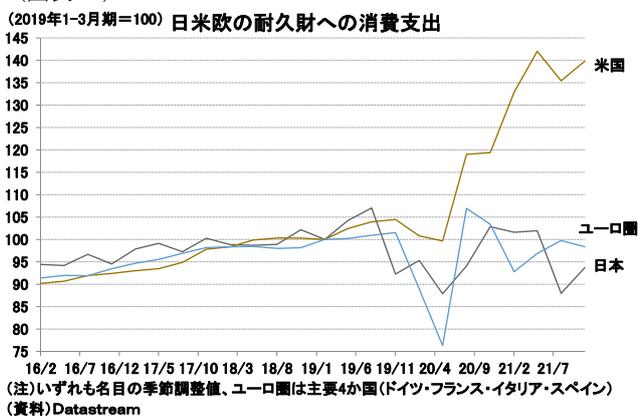
前章では、自動車産業は「消費者に近く、サプライチェーンが長い」ことを定量的に確認した。

コロナ禍では、モノへの最終需要が増える一方、感染防止策として営業制限や感染者の隔離といった、供給上の制限が課されてきた。そして、自動車産業はその双方の影響を受けやすい構造をもっているとも言える。本章では実際にコロナ禍においてどのようなショックが生じたのかを見ていきたい。

##### 1 | コロナ禍におけるモノ需要

コロナ禍では、政府の講じた感染防止策や、自発的な接触回避の行動の結果として、対面サービス消費が大きく落ち込んだ。一方、財政支援は豊富に実施され、給付金などの所得補填も大規模になされてきた。その結果、所得の一部は貯蓄にまわったが、モノへの消費に向かった部分も大きい。

(図表 12)



(図表 13)



具体的に、日米欧の耐久財消費の推移を確認すると（図表 12）、米国で需要が急増していることが分かる<sup>10</sup>。一方、ユーロ圏や日本の耐久財の消費はコロナ禍前の消費水準と比較してそれほど高くない。つまり、コロナ禍においてモノ消費をけん引したのは米国と言える。

すでに確認した通り、コロナ禍後の自動車生産は抑制され、販売も不調だったので、販売台数から

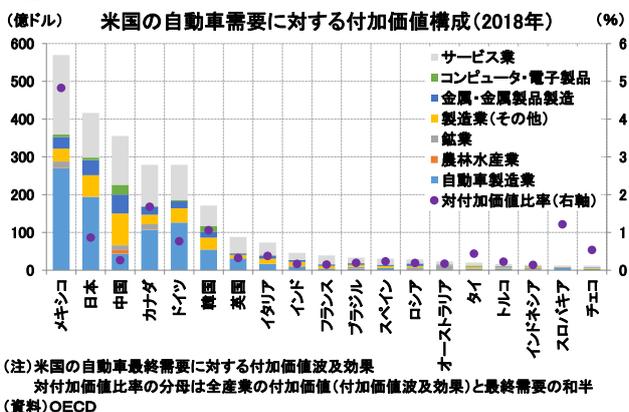
<sup>10</sup> 供給制約が生じており、需要に対して供給が不足する場合は消費量を見るだけでは潜在的な需要の大きさを把握することが難しいと思われるが、供給不足からモノの単価が上昇し、それでも取引が成立する場合には、単価×消費量である「名目の消費額」を見ることで需要の大きさをある程度推し量ることができると見られる。

どの程度、自動車需要が高まったのかを推測することは難しい。しかし、米国の自動車販売を台数ベースと金額ベースで比較してみると、コロナ禍後に台数ベースでは伸び悩んでいるのに対し、金額ベースでは上昇傾向が続いている（図表 13）。これは、自動車価格が上昇しても購入したいという購買意欲の強さ、需要の高さを示していると考えられる。

したがって、コロナ禍後に自動車産業の供給制約が顕在化した需要側の要因としては、米国での自動車需要の増加が挙げられるだろう。

なお、米国向けに付加価値を供給している国としては、メキシコ、日本、中国、カナダといった国が中心である（図表 14）。したがって、供給制約が発生しなければ、米国の自動車需要増は直接的にはこれらの国の付加価値生産を増やした可能性がある。ただし、供給制約が顕在化したことで、これらの国の成長が阻害されただけでなく、世界全体の自動車生産・販売を抑制させたと思われる。以下では、この点について確認したい。

（図表 14）



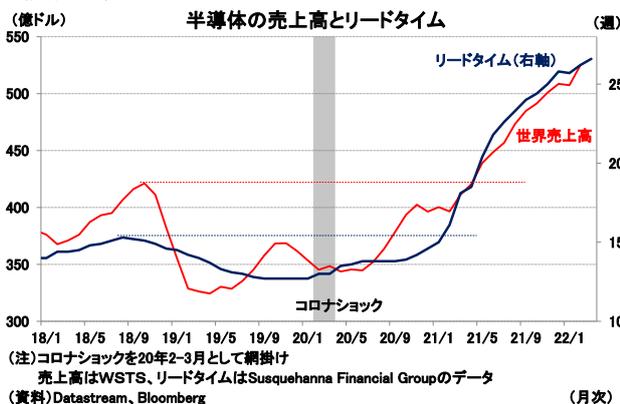
## 2 | コロナ禍における供給制約

コロナ禍で顕在化した供給力不足の代表としては、半導体不足や輸送能力不足が挙げられるだろう。

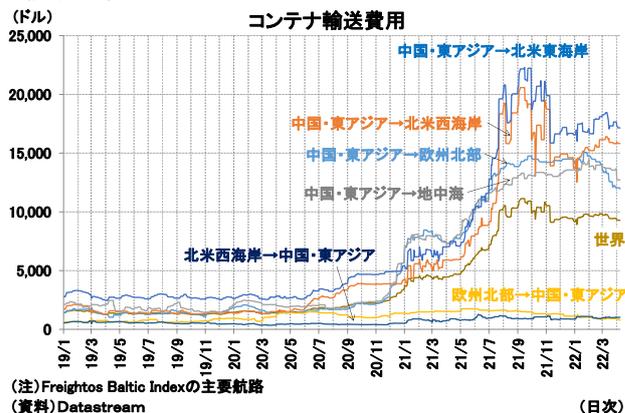
実際、世界半導体市場統計（WSTS）の公表する世界の半導体売上高を振り返ると、コロナ禍前の19年は米中貿易摩擦などを受けて18年から減少していたが、その後、コロナ禍を経て巣ごもり消費によるパソコン関連機器の需要増という恩恵も受けて、売上高が急増し、リードタイム（発注から納品までの期間）が急速に長期化している（図表 15）。

輸送能力不足については、米国向けを中心にコンテナ船が不足し、輸送費用が急増していることが分かる（図表 16）。

（図表 15）



（図表 16）



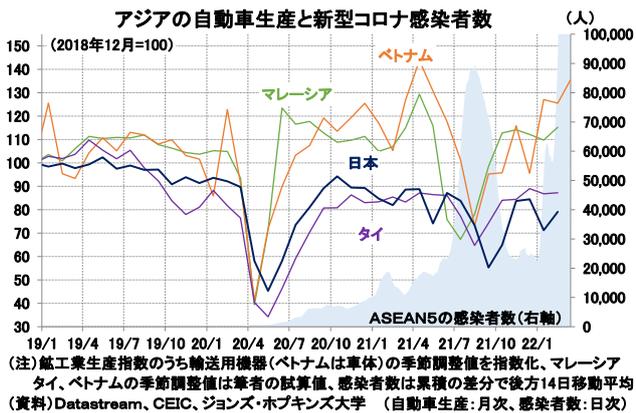
こうした供給力不足は米国向けの自動車生産を停滞させるだけでなく、その部品や輸送網を利用するすべての産業に影響を及ぼす。とりわけ部品価格や輸送価格の上昇は幅広い産業の供給に影響を与

えるであろう。また、半導体不足や輸送能力不足は、米国の自動車需要のみが引き起こした訳ではなく、他地域の他の需要が引き起こした部分もあると見られる。

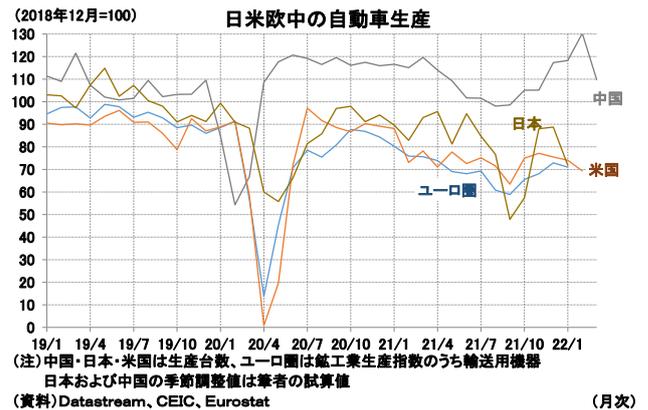
他方、供給制約が各地域・産業にどの程度影響するのかには違いもある。

例えば、ASEANでのデルタ株の感染急拡大と感染対策による工場の稼働率低下はマレーシア、タイ、ベトナムの生産を急速に落ち込ませた（図表 17）。これは、日本の自動車生産に大きく影響したが、日本以外の地域（中国、米国、ユーロ圏）における生産の落ち込み幅は日本ほどではなかった（図表 18）。

（図表 17）



（図表 18）



より特徴的なのは、コロナ禍後の中国の状況である。

上述したように、20年の世界全体の自動車生産・販売や約15%の落ち込みを見せたが、中国の自動車生産・販売は2%程度の落ち込みにとどまった（前掲図表 3）。時系列で見ても武漢を都市封鎖した頃に生産が大きく落ち込んだが、その後は日米欧と比べ堅調な推移を見せている（図表 18）。これは、図表 6 で見た中国の自動車産業の「地産地消」的な特徴、つまり世界的なサプライチェーンから独立している構造があることを示唆する結果とも言える。

## 5—おわりに

これまで、自動車産業は世界全体の広い産業からなる長いサプライチェーンを持ち、コロナ禍においては特に米国の需要増加の高まりや、供給制約が顕在化したことを見てきた。

自動車産業の構造（上流度やサプライチェーンの長さ）が短期間で変わる可能性が小さいとすれば、現在、自動車産業が直面している供給制約から回復するには、米国の需要動向やサプライチェーン上で発生している制約がいつ緩和するかという問題が重要となるだろう。

ただし、そのタイミングを予想することは難しい。

需要サイドからは、本稿で見てきたコロナ禍については、ワクチン接種の進展や治療薬の普及などで脅威が低下すれば、米国のモノ需要が一服しサービス消費に回帰していく可能性がある。

一方、供給制約としては上記で確認してきた要因だけではなく、足もとでは米国を中心として人手不足感は強まっており、今年に入ってロシアがウクライナを侵攻したため地政学的リスクが、資源・商品への供給懸念や価格上昇をもたらしている。

需給のひっ迫はこれらの動向次第で変わってくるだろう。

さらに、中期的には気候変動対応が進むことでEV車への需要が増え、生産に必要なモノやサービスも変わってくれば、本稿で見た構造自体が変化することも考えられる。

また、足もとのロシアのウクライナ侵攻という地政学的リスクの顕在化は、サプライチェーンにおける安全保障上のリスクを再認識させる機会となった。ロシアとの貿易継続が直接的・間接的にロシアの戦費調達を支援している可能性がある。

そのため、今後、経済安全保障の観点からサプライチェーンを再構築する動きが加速する可能性もあるだろう。日本でも、国外に過度に依存する重要物資については安定的な供給を確保するための対応を模索している。具体的には、供給断絶のリスクが懸念されれば、国内生産を増やすという「地産地消」への動き、リスクの大きい生産国をサプライチェーンから外すといったデカップリング、代替供給源の確保、冗長性の確保などある程度コストが発生してもサプライチェーンを強靱化する動きが進められるだろう。

今回のコロナ禍のような世界的な需要・供給ショックが発生し得ること、あるいは大規模な自然災害が起こり得ることを考えると、サプライチェーンの再構築で潜在的な供給制約すべてを排除することは不可能と思われるが、サプライチェーン上に発生し得る様々なリスクのコントロール（安全保障リスクといった特定のリスクは抑制しつつ、別のやむを得ないリスクやコストは許容するといった試み）は模索されるだろう。

このようにサプライチェーンが長いだけに、短期的には需給ひっ迫がいつ緩和するかについて予想することが難しく、中長期的にもその構造が大きく変わっていく可能性がある。しかし、自動車関連産業は経済の大きなシェアを占めており、サプライチェーン上の状況や構造的な変化を把握する事はマクロ経済全体の動向を捉える上でも重要と言える。今後もその動向を丁寧に追っていきたい。

---

(お願い) 本誌記載のデータは各種の情報源から入手・加工したものであり、その正確性と安全性を保証するものではありません。また、本誌は情報提供が目的であり、記載の意見や予測は、いかなる契約の締結や解約を勧誘するものではありません。