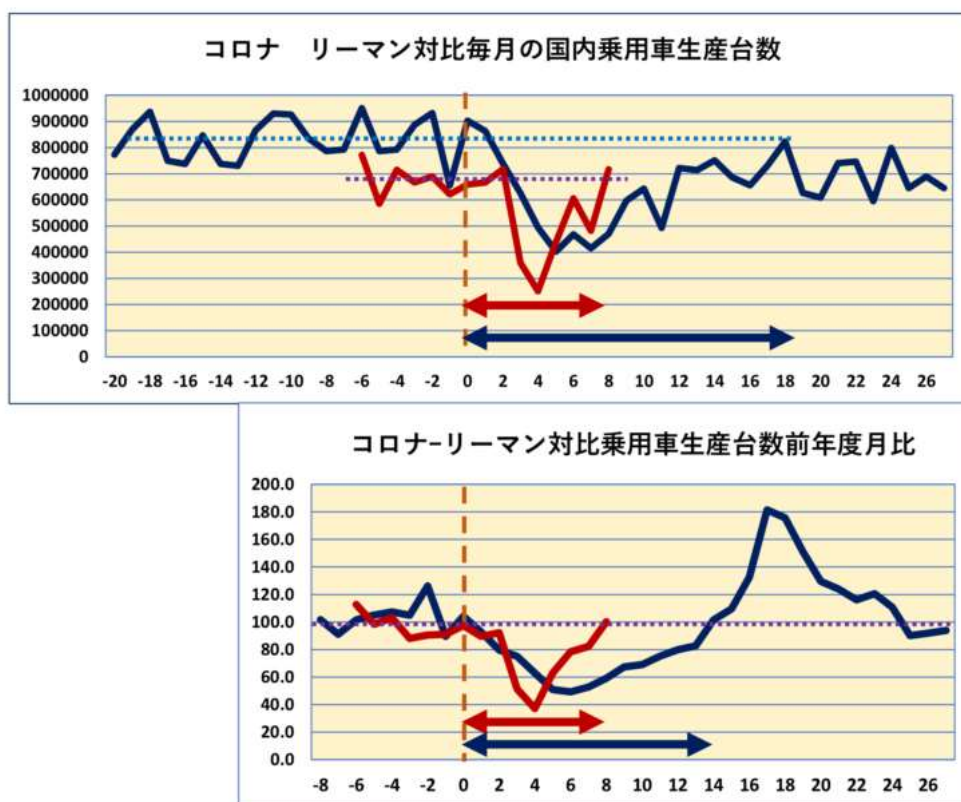


昨日 10 月の日本の自動車メーカーの生産台数をご紹介します、10 月生産も順調に回復を続けており、多くの会社は前年同期比を上回ったと書きました。今日はその回復ぶりをリーマンショックの時と比べてみた結果をご紹介します。リーマンショック時とは時代背景も経済環境も異なるので比較しても意味がないと言われる方もいらっしゃるかもしれませんが、少なくともこの 60 年ほどを見たときに、今回のコロナ禍に最も状況が似ているのはリーマンショックであり、比較的最近のことであり当時を経験した方もまだ多く働いていらっしゃるかと思われるので、なにがしかの参考になればと思って書いております。

比較のためには時間尺を合わせる必要がありますが、基点をいつものようにリーマンショックは 2008 年 9 月リーマンブラザース破綻の月、コロナ禍は日本で初めて感染者が発生し、武漢の感染が大きく報道された 2020 年 1 月をとりました。日本自動車工業会が公開しているデータから作成した乗用車生産台数の推移と前年同月比の推移のグラフを示します。



**青線：リーマンショック時 赤線：コロナ時**

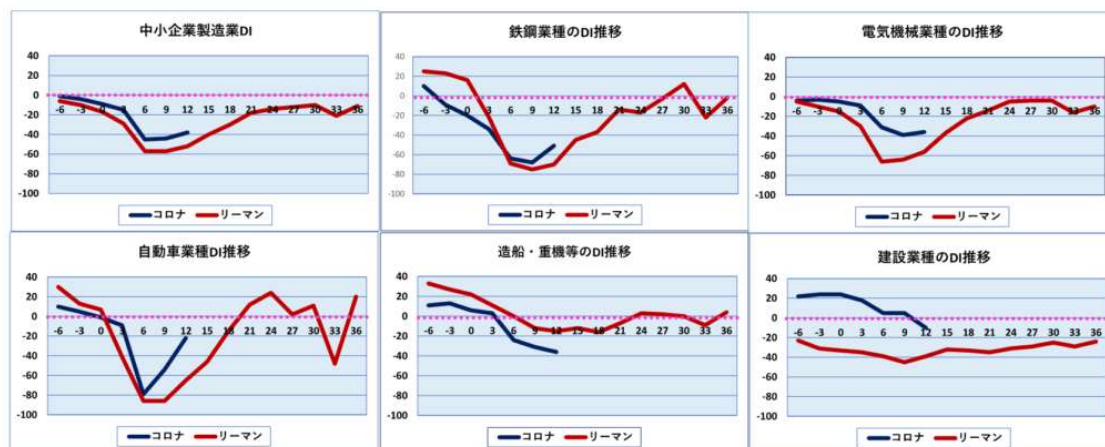
リーマンショック時の基点(0ヶ月)を2008年9月、コロナ禍の基点(0ヶ月)を2020年1月とした。

上が生産台数、下が前年同月比です。青線がリーマン時、赤線がコロナ禍です。見ていただきたいのは、基点(0か月)から回復するまでの期間です。

それ以前の水準をどこにとるかというものは簡単な問題ではないのですが、仮に 0 か月時点の数値を基準にすれば、リーマンの場合にはその数値に回復するには 18 か月ほどかかっています。一方、今回のコロナ禍では、9 月には回復をしていますので回復までに要した期間は 8 か月ということになります。

前年同期比でみるとその差はやや縮まります。生産台数の時と同様に回復するまでに要した期間を見ると、リーマン時が 14 か月、コロナ禍が 8 か月となりました。この前年同期比が 14 か月以降急上昇したのは、その 1 年前がリーマンショック直後にあたり、大きく落ち込んでいたため前年同期比が大きくなったことが最大の理由であり、実際には生産台数の方が実態を正しく現わしているものと思います。

ところで、こうした回復の早さは他の産業と比べてどうなのでしょう？ 比較するデータとして、10 月 2 日に掲載した日銀短観に関する記事の中から、産業別の DI のグラフを示します。



これは塗料に関連の深い産業の DI 推移をリーマン時とコロナ禍で比較したもので、基点のとり方は日銀短観が 3 か月毎のため、リーマンは 2008 年 9 月と同じですが、コロナ禍は 2019 年 12 月にしており、さきほどの場合とは 1 か月ずれています。このグラフでは赤線がリーマン時、青線がコロナ禍です。

この 6 枚のグラフを比べると自動車産業は、影響をうけてダメージも大きかったものの、回復するのも他の産業よりも早いように見えます。その理由の一つとして、安全な移動手段としての自動車需要の高まりが考えられます。先日の三連休でも、電車や飛行機を避け、車を移動手段として選んだ人は多かったように感じました。

最後に今年に入ってから販売台数の推移を見てみます。日本自動車販売連合会のデータを引用しています。



実のところ、販売台数は生産台数と連動しています。ほぼ同様な動きと言ってよいと思いますが、販売台数も比較的順調に回復してきていると言ってもよいのではないのでしょうか？

以上結論として、自動車産業の回復は他の産業に比べて、落ち込みは大きかったものの、回復は早いと考えられます。ただしこれはあくまで現時点までの話であり、今後の動向は感染症次第であることは言うまでもありません。