

## 建設機械産業の現状と今後の予測

### 1. はじめに

当業界は、100年に一度と言われる世界同時不況となった2009年度から一転、2010年度にはV字回復した。2011年度も内需は震災復興の需要、外需は新興国、資源開発国向けの需要を中心に好調に推移した。2012年度は、内需は震災復興需要等で継続的に良かったものの、外需は世界的な景況の悪化から減少に転じた。2013年は震災復興の本格化、排ガス規制継続生産猶予期間終了前の旧規制機の需要増で再び2011年度並みに回復した。2014年度は国内に一部機種に反動減が見られたものの、輸出が好調に推移し、2年連続で増加したものの、2015、2016年度は輸出が反動減となり、2年連続で減少となった。北米等の需要が好調であることから、2017、2018年度は輸出が再び大きく増加し、2年連続で増加したものの、2019年度は一転、全地域輸出が落ち込み減少した。2020年度は新型コロナウイルスの影響により、国内輸出ともに減少したが、2021年度は輸出が大きく回復した。

### 2. 建設機械産業の現状

経済産業省の機械動態統計から建設機械の生産金額の推移を見ていきたい(図-1参照)。

2012年度の総計は、1兆5,747億円で前年比約10%減少し、2005年度と同水準となった。2009年度は、総計が8,000億円を下回り、30数年前の生産金額と同水準まで落ち込んだが、2010年度、2011年度と、そこから大きく回復した。しかし、2012年度は、アジアを中心とした世界的な景況の悪化から一時的に減少に転じたものの、2013年度は、主力機械を中心に国内向けが大きく増加し、再び2011年度水準まで回復した。2014年度は、輸出を中心に続伸したものの、2015年、2016年度は資源開発国や中国向けが減少し、2年連続で減少した。2017、2018年度は再び輸出が大きく増加したものの、2019年度は一転輸出が落ち込んだ。2020年度は新型コロナウイルスの影響により、国内輸出ともに減少したが、2021年度は輸出が大きく回復した。

機種別の詳細は図-2の通り。

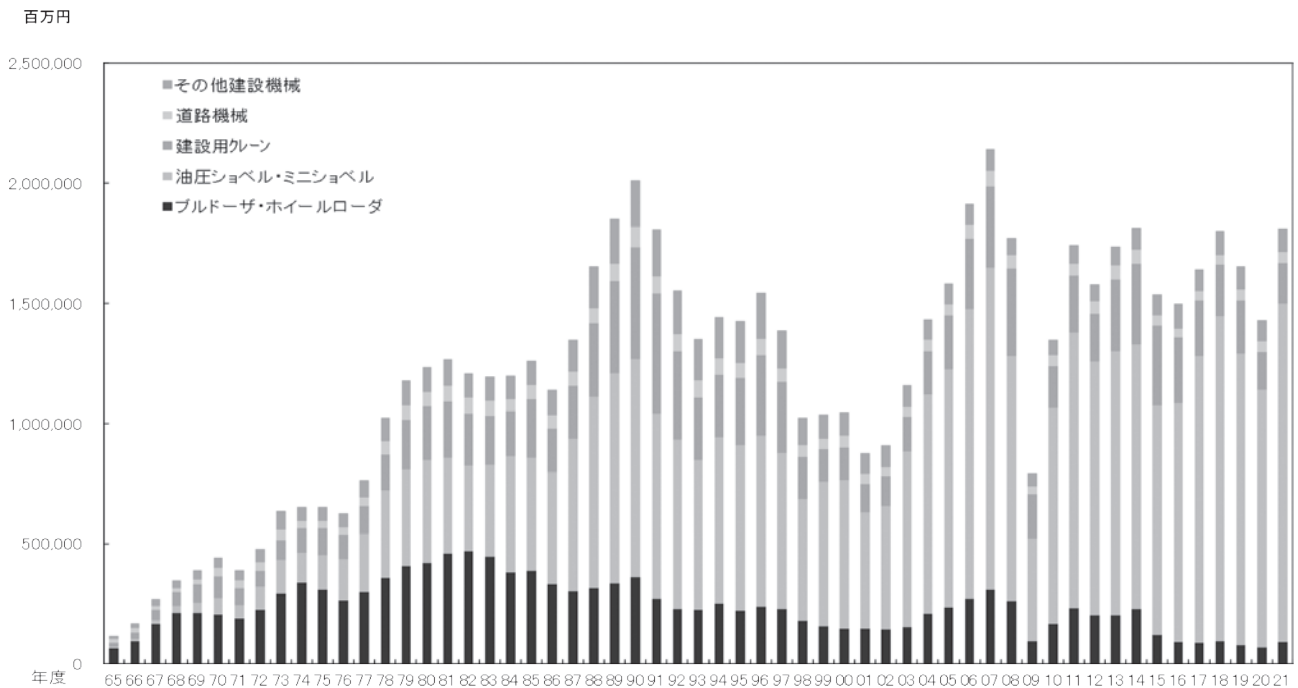
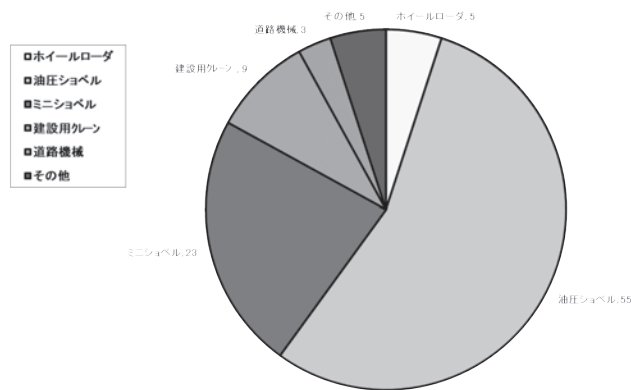


図-1 生産金額推移(総合計)  
出典：経済産業省 機械動態統計



総額 1兆 8,086 億円  
 図一 2 機種別生産金額構成比  
 出典：経済産業省 機械動態統計

次に当工業会の自主統計である出荷金額統計で建設機械産業の現状を見ていきたい。

当工業会設立の1990年度から統計を開始した(図一3参照)。

2008年度のリーマン・ブラザーズ破綻を契機とした世界的な景気低迷により、内外需とも大幅に減少し、2009年度は、前年比43%の減少となった。

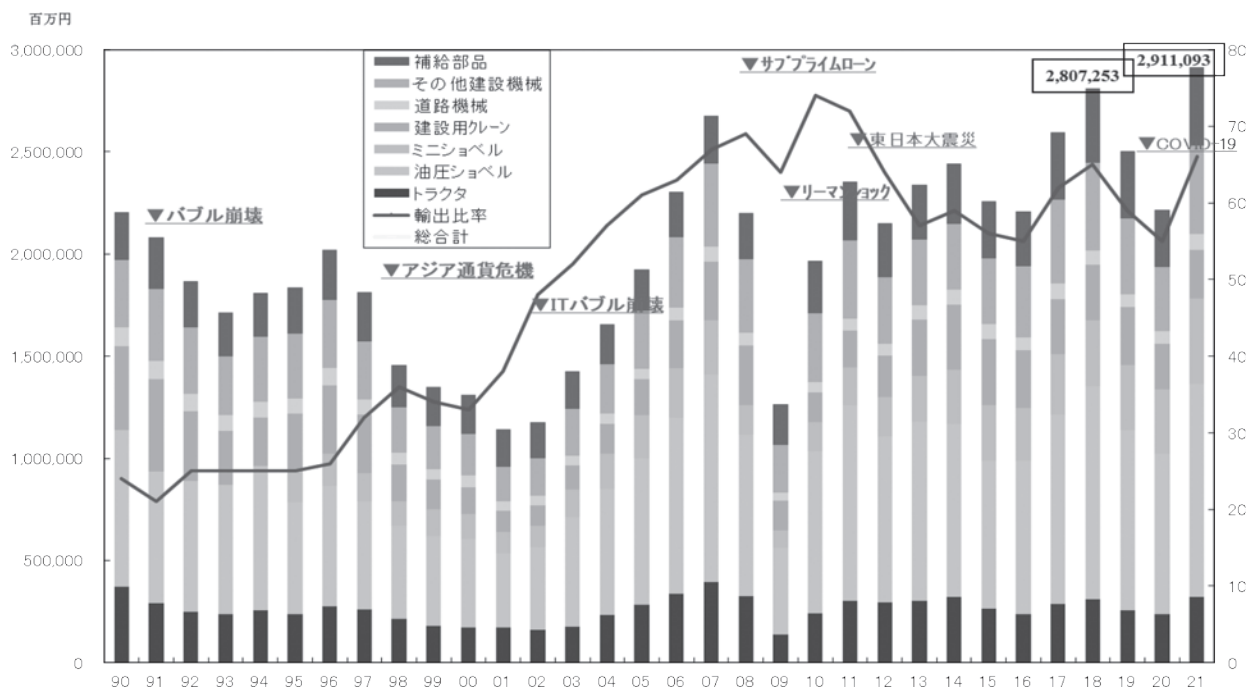
しかし、2010年に入ると旺盛な海外需要により、国内出荷は前年比14%増加、輸出が84%増加した。2011年度は、震災復興の需要等で国内出荷は同34%増加、輸出は同17%増加した。2012年度は、震災復興の需要等の継続により国内出荷は同18%増加したものの、アジアを中心とした景気の悪化から、輸出は同19%減少した。

2013年度は、震災復興の本格化や排ガス規制継続生産猶予期間の終了前の旧規制機の需要増などにより、2011年度水準まで戻った。2014年度は、国内で一部機種に反動減が見られたものの、輸出が緩やかに回復し、続伸した。2015年度は、国内の一部機種の反動減の継続、輸出も反動減となり、2016年度もその傾向が続いた。2017、2018年度は輸出が続伸したが、2019年度は一転、輸出が落ち込んだ。2020年度は新型コロナウイルスの影響により、国内輸出ともに減少したが、2021年度はコロナ後輸出が大きく回復し、過去最高の出荷額となった。

輸出比率は2010年に、最高の75%を記録した(国内輸出比率は、当工業会が統計を取り始めた1990年度と真逆となった)ものの、2011年度は72%、2012年度は64%、2013年度は57%と減少してきている。これは上記の通り、震災復興や排ガス旧規制機の需要増により、国内に機械が多く出荷されたためである。ここ数年50%台で推移してきたが、再び輸出にドライブがかかり、2018年度は65%となったが、2019年度は輸出の落ち込みもあり59%、2020年度はコロナの影響もあり55%となった。2021年度は輸出が大きく回復し、66%となった。

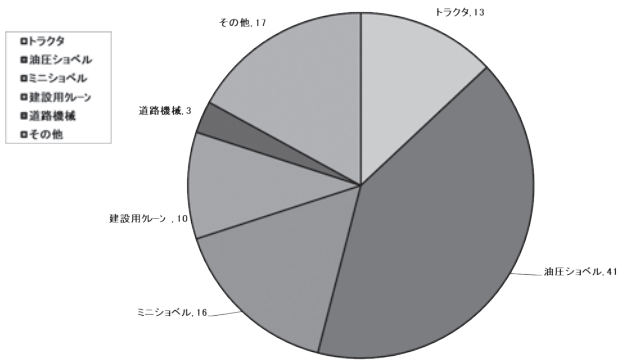
機種別出荷金額構成比は、代表的建設機械である油圧ショベルとミニショベルで57%、これに主力機械である建設用クレーンとトラクタを足すと主力4機種で8割の構成比となっている(図一4参照)。

また、輸出先では、三大輸出先である北米、欧州、アジアで74%を占めている。一方で、中国市場の比率が大きく下がっており、1%程度となっている。特に北米向けは好調で、約4割の構成比となっている(図一5参照)。

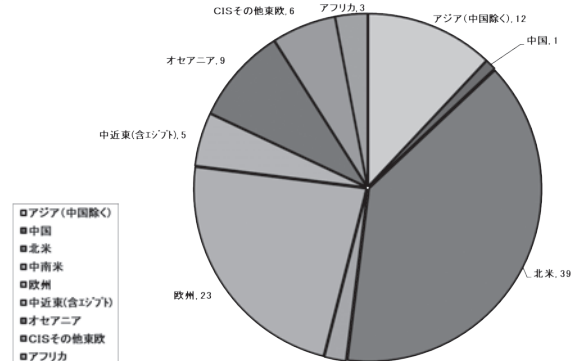


図一 3 出荷金額推移(総合計)  
 ※ 9 機種(油圧ショベル、ミニショベル、トラクタ、建設用クレーン、道路機械、コンクリート機械、基礎機械、油圧ブレーカ圧砕機、その他建設機械、補給部品)の出荷金額ベース  
 出典：日本建設機械工業会自主統計

統計



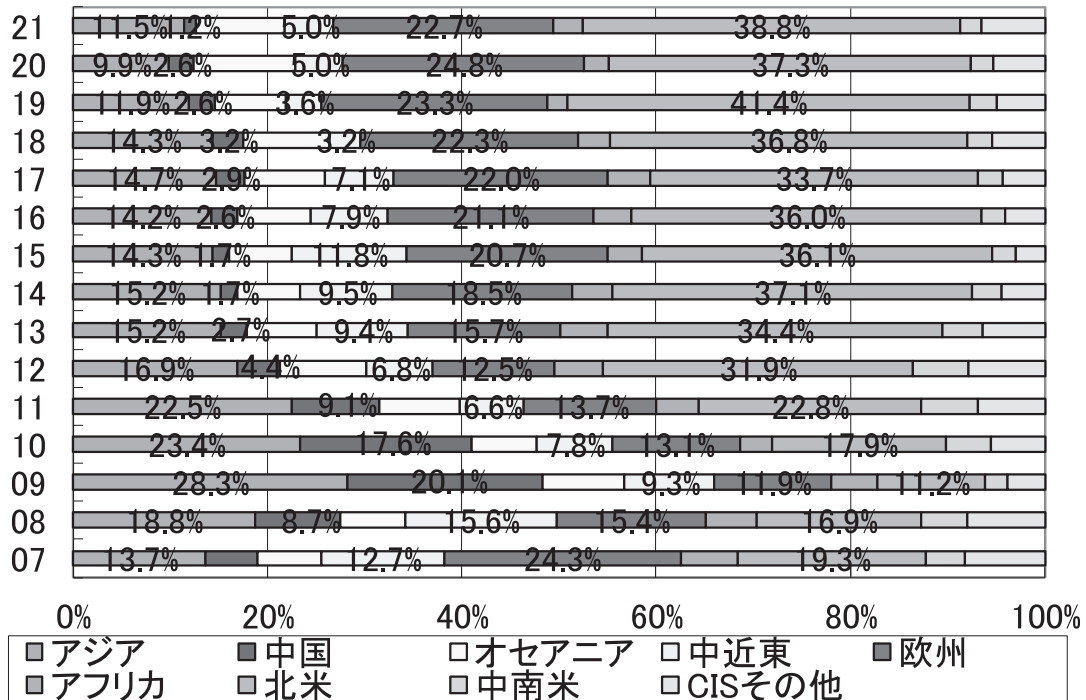
図一 機種別出荷金額構成比



図二 地域別輸出額構成比

※ 9機種（油圧ショベル、ミニショベル、トラクタ、建設用クレーン、道路機械、コンクリート機械、基礎機械、油圧ブレーカ圧砕機、その他建設機械）の出荷金額ベース。図一は補給部品を除く。図二はコンポーネントを含まず。

出典：日本建設機械工業会自主統計



図三 新車輸出の推移

2021年度は、最大輸出先の北米向けが39%となり、欧州向けは25%、アジア（中国を除く）向けは10%と、3大輸出先の比率は72%となった（図一参照）。

3. 今後の建設機械産業の展望

当工業会は2022年8月末に建設機械産業の2022～2023年度の補給部品を除いた建設機械本体ベースでの需要予測結果を発表した（表一）。

（国内出荷）

2022年度は、部品・部材の納入遅れが生じるものの、安定した

公共投資に支えられ、前年度比横這いと予測した。上期は、油圧ショベルが前年同期比1%、建設用クレーンが前年同期比2%減少するなど6機種が減少し、3,907億円（前年同期比1%減少）と見込んだ。下期は、部品・部材の納入遅れが継続するものの、安定した公共投資に支えられ、6機種が増加もしくは横這いとなり、4,740億円（前年同期比1%増）と予測した。

この結果、2022年度通年では、8,647億円（前年度比±0%）と予測した（前回本年2月時の予測と比較して、185億円下方修正となった）。

2023年度は、安定した公共投資が継続し、微増と予測した。上期は、7機種が増加となり、3,971億円（前年同期比2%増）と予測

表—1 建設機械需要予測

2022 年度予測

上段：金額 百万円

下段：対前年同期比指数 %

	上期見込			下期予測			年度予測		
	国内	輸出	合計	国内	輸出	合計	国内	輸出	合計
トラクタ	46,500	115,100	161,600	60,700	132,400	193,100	107,200	247,500	354,700
	98	112	108	102	117	112	100	115	110
油圧ショベル	135,600	369,100	504,700	167,200	384,300	551,500	302,800	753,400	1,056,200
	99	105	103	100	99	99	100	102	101
ミニショベル	42,100	165,800	207,900	46,600	185,200	231,800	88,700	351,000	439,700
	102	106	105	103	107	106	102	107	106
建設用クレーン	72,800	31,900	104,700	92,400	47,000	139,400	165,200	78,900	244,100
	98	112	102	99	108	102	99	110	102
道路機械	16,900	21,200	38,100	20,200	21,200	41,400	37,100	42,400	79,500
	93	121	107	96	116	105	95	118	106
コンクリート機械	16,600	400	17,000	16,600	500	17,100	33,200	900	34,100
	102	85	101	102	81	101	102	83	101
基礎機械	15,700	1,800	17,500	17,800	2,400	20,200	33,500	4,200	37,700
	97	89	96	97	90	96	97	90	96
油圧ブレーカ 油圧圧砕機	11,400	5,500	16,900	13,200	6,100	19,300	24,600	11,600	36,200
	109	114	110	109	113	110	109	114	110
その他建設機械	33,100	127,900	161,000	39,300	136,900	176,200	72,400	264,800	337,200
	98	108	106	104	99	100	101	103	103
合 計	390,700	838,700	1,229,400	474,000	916,000	1,390,000	864,700	1,754,700	2,619,400
	99	107	104	101	104	103	100	105	103

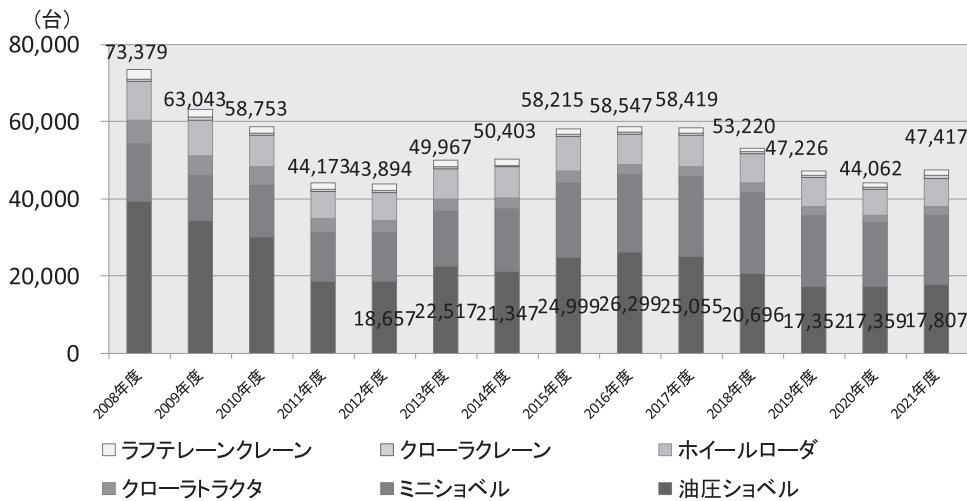
2023 年度予測

上段：金額 百万円

下段：対前年同期比指数 %

	上期予測			下期予測			年度予測		
	国内	輸出	合計	国内	輸出	合計	国内	輸出	合計
トラクタ	47,400	123,200	170,600	63,100	131,100	194,200	110,500	254,300	364,800
	102	107	106	104	99	101	103	103	103
油圧ショベル	139,700	394,900	534,600	168,900	392,000	560,900	308,600	786,900	1,095,500
	103	107	106	101	102	102	102	104	104
ミニショベル	45,000	180,700	225,700	50,300	201,900	252,200	95,300	382,600	477,900
	107	109	109	108	109	109	107	109	109
建設用クレーン	69,900	33,200	103,100	88,700	48,900	137,600	158,600	82,100	240,700
	96	104	98	96	104	99	96	104	99
道路機械	17,200	21,600	38,800	21,200	21,600	42,800	38,400	43,200	81,600
	102	102	102	105	102	103	104	102	103
コンクリート機械	16,800	300	17,100	16,900	400	17,300	33,700	700	34,400
	101	74	101	102	74	101	102	78	101
基礎機械	14,600	1,600	16,200	17,300	2,200	19,500	31,900	3,800	35,700
	93	91	93	97	90	97	95	90	95
油圧ブレーカ 油圧圧砕機	12,100	5,900	18,000	14,000	6,300	20,300	26,100	12,200	38,300
	106	108	107	106	103	105	106	105	106
その他建設機械	34,400	131,700	166,100	40,500	141,000	181,500	74,900	272,700	347,600
	104	103	103	103	103	103	103	103	103
合 計	397,100	893,100	1,290,200	480,900	945,400	1,426,300	878,000	1,838,500	2,716,500
	102	106	105	101	103	103	102	105	104

統計



図一 7 機種別中古車輸出台数推移  
データ出典：財務省貿易統計

した。下期も、7機種が増加となり、4,809億円（前年同期比1%増）と予測した。

この結果、2023年度通年では、8,780億円（前年度比2%増）となり、2年振りに増加と予測した。

(輸出)

2022年度は、国内同様、部品・部材の納入遅れや物流量増加による船舶確保の問題もあるが、各国コロナ後の経済活動の活発化から、続伸すると予測した。上期は、最主力機種である油圧ショベルが前年同期比5%増加するなど7機種が増加し、8,387億円（前年同期比7%増）と見込んだ。下期は、トラクタが前年同期比17%増加するなど5機種で増加し、9,160億円（前年同期比4%増）と予測した。

この結果、2022年度通年では、1兆7,547億円（前年度比5%増）となり、2年連続で増加すると予測した（前回本年2月時の予測と比較して、747億円上方修正となった）。

2023年度も、土工系機械を中心にさらに続伸すると予測した。上期は、7機種が増加となり、8,931億円（前年同期比6%増）と予測。下期は、6機種が増加となり、9,454億円（前年同期比3%増）と予測した。

この結果、2023年度通年では、1兆8,385億円（前年度比5%増）となり、3年連続の増加と予測した。

(国内出荷+輸出)

2022年度通年の出荷金額は2兆6,194億円（前年度比3%増）と予測、2023年度通年の出荷金額は2兆7,165億円と予測した。いずれも過去最高金額を更新する予測であるが、国内出荷は部品調達の問題、輸出も部品調達の問題やウクライナ情勢、船舶確保等の懸念材料もあるが、足元、国内は底堅く、輸出は好調に推移している。

4. 中古車輸出の状況

国内需要と相関関係のある中古車輸出については、2021年度の実績で、主要6機種（油圧ショベル、ミニショベル、ホイールローダ、クローラトラクタ、クローラークレーン、ラフテレーンクレーン）で、約4万7千台が輸出された（ピークは2007年度の約9万5,000台）（図一7参照）。

2013年から2016年まで4年連続で増加したものの、一転2017年から2020年は4年連続して減少となった。2021年再び増加した。為替要因等もあるかもしれないが、足元増加傾向にある。

前年比較で3千台程度増加しているが、中古車輸出の主力機である排ガス2006年次規制機は国内にかなり少なくなったとみている。現在、転換期を迎えているとも思われるため、状況の変化をしっかりと確認する必要がある。

今後も国内の需要を図る上で、中古車輸出台数の推移は重要な資料であるので、継続してウォッチしていきたい。

[筆者紹介]

内田 直之（うちだ なおゆき）  
（一社）日本建設機械工業会  
調査部長