

## 建設機械産業の現状と今後の予測

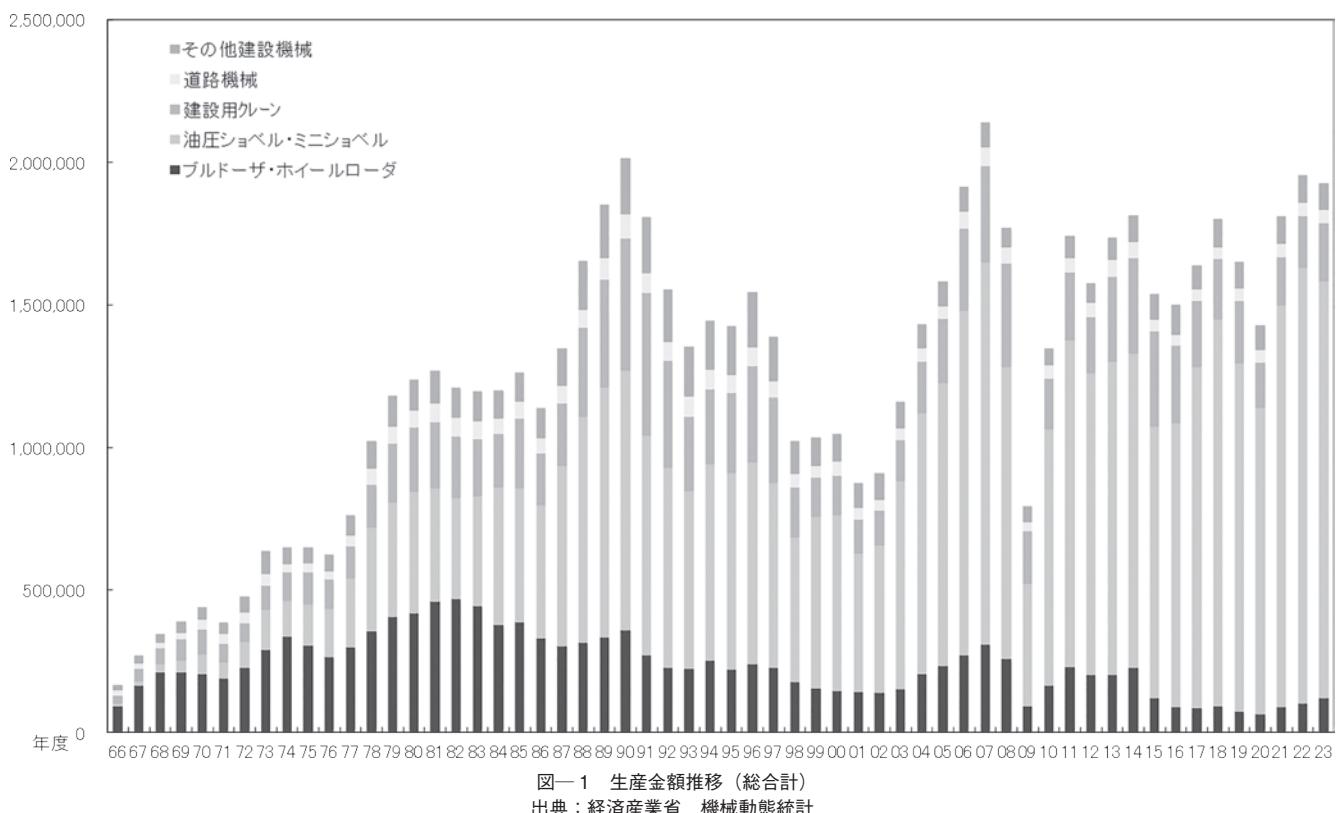
### 1. はじめに

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、16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、18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、国内輸出とともに減少したが、2021、22、23年度は大きく需要が回復した。

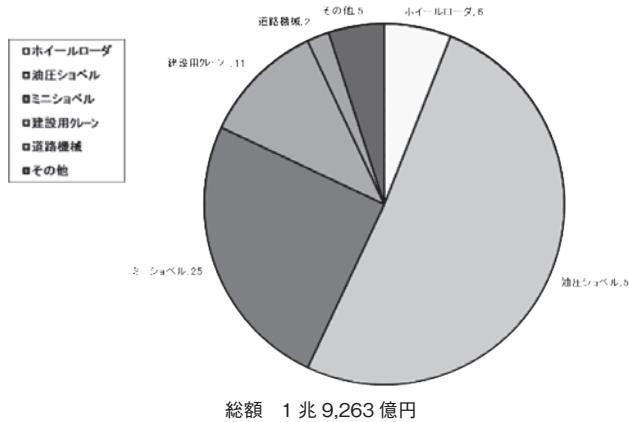
### 2. 建設機械産業の現状

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みたい（図一1参照）。

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、11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気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、輸出を中心に統伸したもの、2015、16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、18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、大幅に減少したが、2021、22年度は、コロナ後の経済活動の活発化から、プラスに転じた。23年度は下半期に減速し微減となった。機種別の詳細は図一2参照。



## 統計



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。

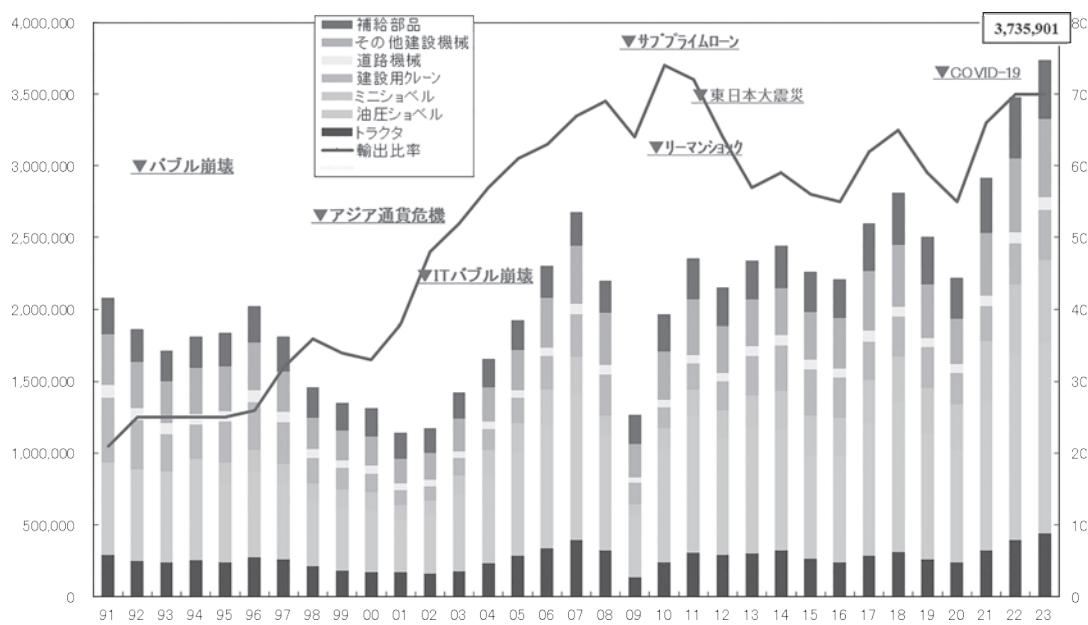
しかし、2010年に入ると旺盛な海外需要により、国内出荷は前年比14%増加、輸出が84%増加した。2011年度は、震災復興の需要等で国内出荷は同34%増加、輸出は同17%増加した。2012年度は、震災復興の需要等の継続により国内出荷は同18%増加したものの、アジアを中心とした景気の悪化から、輸出は同19%減少した。2013年度は、震災復興の本格化や排ガス規制継続生産猶予期間の

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、継続した。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、18年度は輸出が継続したが、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、国内輸出とともに減少したが、2021、22、23年度はコロナ後輸出が大きく回復し、3年連続で過去最高の出荷額を更新した。

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50万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%となつたが、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%となつた。2021、22、23年度は輸出が大きく回復し、それぞれ、66%、70%，70%となつた。

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機種で約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77%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5割の構成比となっている（図一5参照）。

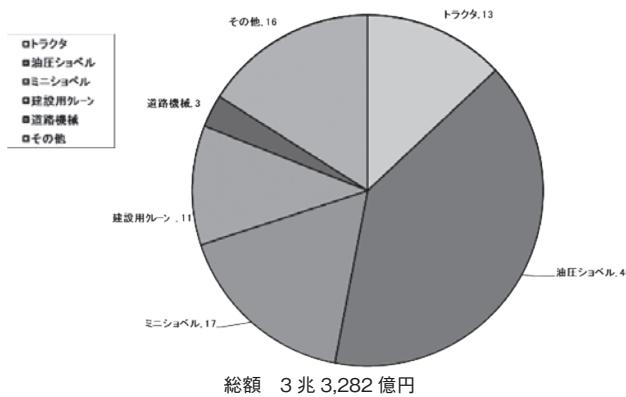


図一3 出荷金額推移（総合計）

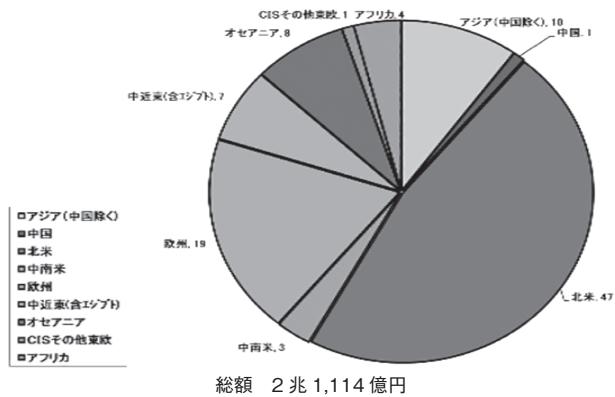
※9機種（油圧ショベル、ミニショベル、トラクタ、建設用クレーン、道路機械、コンクリート機械、基礎機械、油圧ブレーカー、碎機、その他建設機械）と補給部品の出荷金額ベース

出典：日本建設機械工業会自主統計

# 統計 /



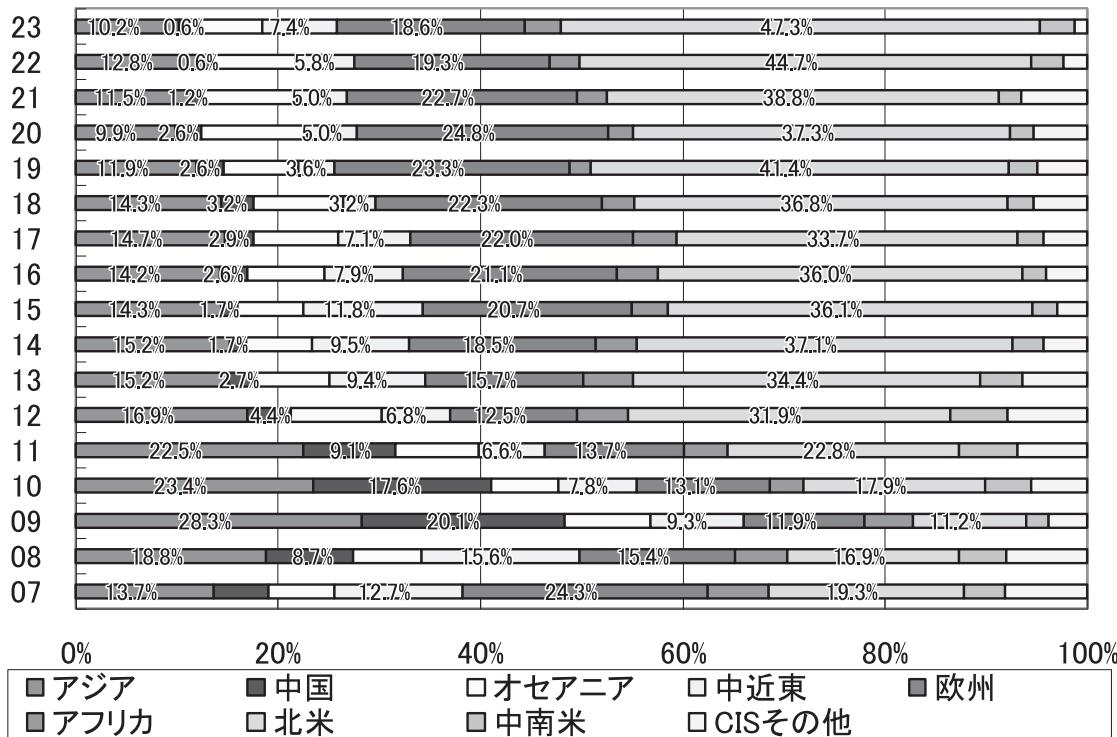
図一4 機種別出荷金額構成比



図一5 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、油圧ブレーカ圧碎機、その他建設機械）の出荷金額ベース。図一4は補給部品を除く。図一5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



図一6 新車輸出の推移

2023年度は、最大輸出先の北米向けが47%となり、欧州向けは19%、アジア（中国を除く）向けは10%となり、北米向けの比率が伸長し、輸出金額の約半分を占めている（図一6参照）。

### 3. 今後の建設機械産業の展望

当工業会は2024年8月初旬に建設機械産業の2023年度上下期～2024年度上下期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（表一1参照）。

（国内出荷）

2024年度は、金利上昇を見込んだ設備投資意欲低下等により主力機種である油圧ショベル等が減少し、微減すると予測した。上期は、トラクタが前年同期比3%増加、建設用クレーンが同6%増加するなど3機種が増加するものの、他6機種が減少し、4,559億円（前年同期比3%減少）と見込んだ。下期は4機種が増加もしくは横這いとなるものの、5機種が減少となり、5,191億円（前年同期比±0%）と予測した。この結果、2024年度通年では、9,750億円（前年度比1%減少）となり、4年振りで減少すると予測した。（前回本年2月時の予測と比較して207億円下方修正となった。）

## 統計

表一 建設機械需要予測

2024 年度予測

上段: 金額 百万円

下段: 対前年同期比指数 %

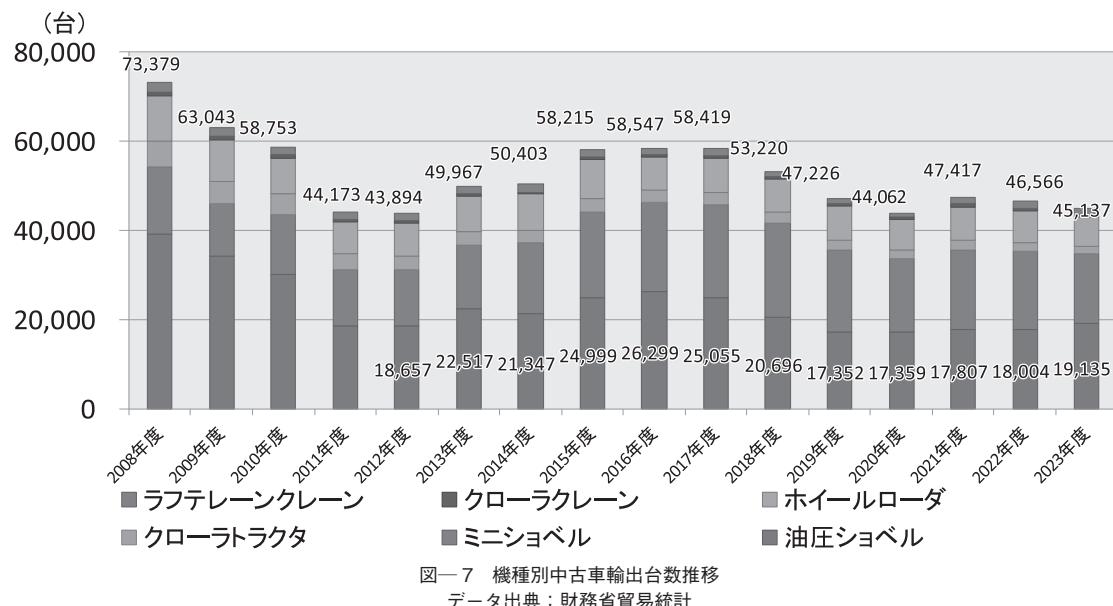
	上期見込			下期予測			年度予測		
	国 内	輸 出	合 計	国 内	輸 出	合 計	国 内	輸 出	合 計
トラクタ	63,800	132,700	196,500	87,500	137,600	225,100	151,300	270,300	421,600
	103	89	93	101	96	98	102	92	96
油圧ショベル	143,000	462,000	605,000	167,100	463,400	630,500	310,100	925,400	1,235,500
	92	86	87	97	98	98	95	92	92
ミニショベル	41,200	203,200	244,400	46,800	235,100	281,900	88,000	438,300	526,300
	95	88	89	98	95	95	97	92	92
建設用クレーン	112,100	73,600	185,700	112,100	74,700	186,800	224,200	148,300	372,500
	106	112	108	107	104	106	106	108	107
道路機械	14,700	20,700	35,400	19,700	22,200	41,900	34,400	42,900	77,300
	80	92	87	93	94	94	87	93	90
コンクリート機械	15,900	700	16,600	19,300	900	20,200	35,200	1,600	36,800
	98	98	98	100	98	100	99	96	99
基礎機械	20,400	1,200	21,600	20,100	1,200	21,300	40,500	2,400	42,900
	103	83	102	104	87	103	104	83	102
油圧ブレーカ 油圧圧碎機	12,000	4,100	16,100	12,600	4,000	16,600	24,600	8,100	32,700
	94	82	91	94	90	93	94	86	92
その他建設機械	32,800	176,800	209,600	33,900	171,900	205,800	66,700	348,700	415,400
	95	98	97	96	95	95	95	96	96
合 計	455,900	1,075,000	1,530,900	519,100	1,111,000	1,630,100	975,000	2,186,000	3,161,000
	97	90	92	100	97	98	99	93	95

2025 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	61,900	132,700	194,600	85,800	136,200	222,000	147,700	268,900	416,600
	97	100	99	98	99	99	98	99	99
油圧ショベル	144,400	489,700	634,100	168,800	472,700	641,500	313,200	962,400	1,275,600
	101	106	105	101	102	102	101	104	103
ミニショベル	41,200	207,300	248,500	46,800	242,200	289,000	88,000	449,500	537,500
	100	102	102	100	103	103	100	103	102
建設用クレーン	108,700	71,400	180,100	109,900	74,700	184,600	218,600	146,100	364,700
	97	97	97	98	100	99	98	99	98
道路機械	15,100	19,900	35,000	20,300	21,300	41,600	35,400	41,200	76,600
	103	96	99	103	96	99	103	96	99
コンクリート機械	16,100	700	16,800	19,300	900	20,200	35,400	1,600	37,000
	101	98	101	100	100	100	101	100	101
基礎機械	21,200	1,100	22,300	22,100	1,100	23,200	43,300	2,200	45,500
	104	89	103	110	89	109	107	92	106
油圧ブレーカ 油圧圧碎機	11,500	3,900	15,400	12,600	4,000	16,600	24,100	7,900	32,000
	96	96	96	100	100	100	98	98	98
その他建設機械	32,100	176,800	208,900	33,600	175,300	208,900	65,700	352,100	417,800
	98	100	100	99	102	102	99	101	101
合 計	452,200	1,103,500	1,555,700	519,200	1,128,400	1,647,600	971,400	2,231,900	3,203,300
	99	103	102	100	102	101	100	102	101



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

2025年度は、公共投資等に支えられ、横這いで推移すると予測した。上期は、5機種が増加もしくは横這いとなるものの、4機種が減少となり、4,522億円（前年同期比1%減）と予測した。

下期は、6機種が増加もしくは横這いとなり、5,192億円（前年同期比±0%）と予測した。

この結果、2025年度通年では、9,714億円（前年度比±0%）となると予測した。

#### (輸出)

2024年度は、欧州、アジア地域等での金融引き締めによる金利上昇等の影響から反落すると予測した。上期は、主力機種である油圧ショベルが前年同期比14%減少するなど建設用クレーンを除く8機種で減少し、1兆750億円（前年同期比10%減）と見込んだ。下期は、上期同様8機種で減少し、1兆1,110億円（前年同期比3%減）と予測した。

この結果、2024年度通年では、2兆1,860億円（前年度比7%減）となり、4年振りで減少すると予測した。（前回本年2月時の予測と比較して、1,474億円下方修正となった。）

2025年度は、油圧ショベル、ミニショベル等が増加に転じ、緩やかに回復すると予測した。

上期は、4機種が増加もしくは横這いとなり、1兆1,035億円（前年同期比3%増）と予測した。

下期は、6機種が増加もしくは横這いとなり、1兆1,284億円（前年同期比2%増）と予測した。

この結果、2025年度通年では、2兆2,319億円（前年度比2%増）となり、2年振りの増加と予測した。

実績として、2024年度上期の補給部品を除いた建設機械出荷金額

は、国内出荷が4,420億円で対前年度比5.6%の減少、輸出が1兆222億円で対前年度比13.8%の減少となった。実績と予測を比較すると、国内出荷、輸出ともに実績が予測を下回る厳しい結果となった。

足元2024年度については、国内については主力機種である油圧ショベルの減少幅が大きく、また輸出についても各国中央銀行による利上げ等の影響があり、大きく減少している。

#### 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、2023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、クローラクレーン、ラフテーンクレーン）で、約4万5千台が輸出された（ピークは2007年度の約9万5千台）（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。ここ数年は4万5千台程度で落ち着いている。

現状として、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