

令和5年度における経済成長率について

要 約

- 大阪府における令和5年度の経済成長率は、名目4.3%増・実質1.2%増になりました。
- 産業別に見ると、「運輸・郵便業」、「建設業」、「金融・保険業」等が成長に寄与した一方、「輸送用機械」等が、経済成長を下押ししました。

1 はじめに

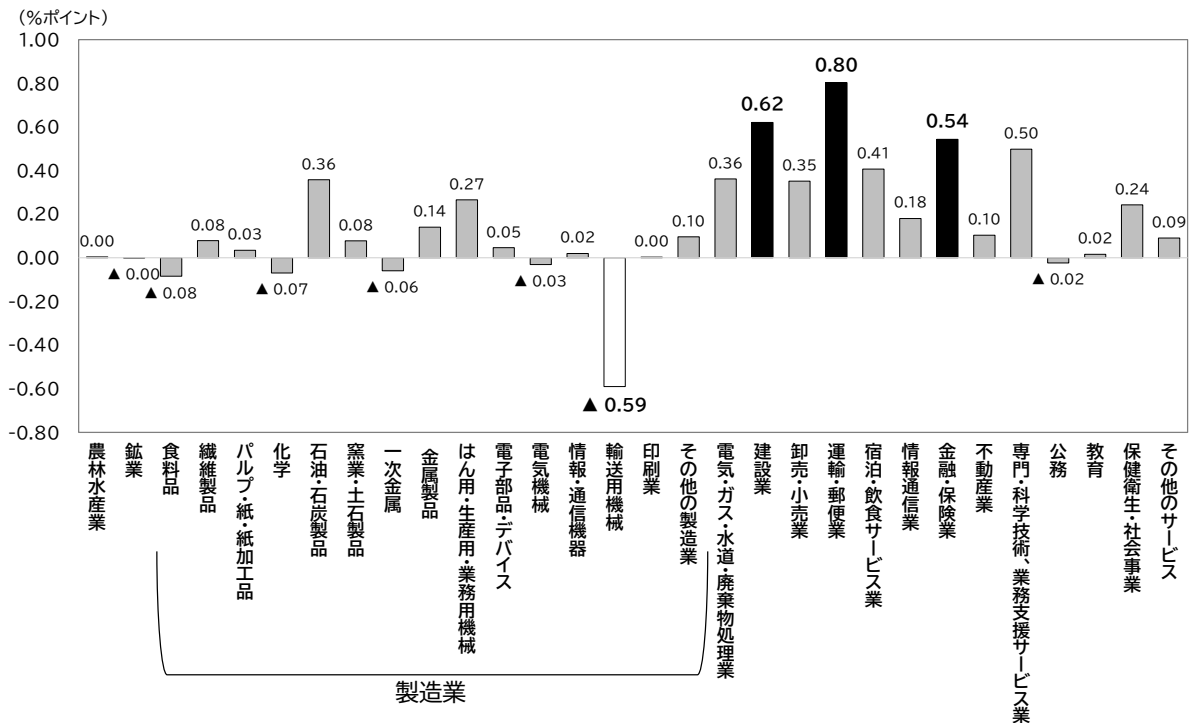
大阪府における令和5年度の経済成長率は、名目4.3%増・実質1.2%増と、前年度（名目4.1%増・実質2.9%増）に続き、一定の経済成長を示しました。

名目経済成長率に対する経済活動別寄与度を見ると、「運輸・郵便業」（寄与度+0.80%ポイント）、「建設業」（同+0.62%ポイント）、「金融・保険業」（同+0.54%ポイント）等が経済成長に寄与した一方、「輸送用機械」（同-0.59%ポイント）等が、経済成長を下押ししました。【図表1】

本稿では、令和5年度における大阪府の経済成長に影響を与えた上記の産業について、様々な資料を参照しながら要因を確認します。

なお、特に断りがない限り、グラフやデータは令和5年度の大阪府を対象としています。

図表1 名目経済成長率（4.3%増）に対する経済活動別寄与度



資料)令和5年度大阪府民経済計算

注)製造業は中分類ベースで作成。「輸入品に課される税・関税」、「(控除)総資本形成に係る消費税」は表章していない。

2 経済成長に影響を与えた産業

①運輸・郵便業（寄与度+0.80%ポイント）

まず、令和5年度の経済成長率に対し、最も高い寄与度（+0.80%ポイント）を示した「運輸・郵便業」を確認します。

大阪府における「運輸・郵便業」の名目府内総生産は、令和元年度を100とすると、コロナ禍の影響を受けた令和2年度は65.0と全国（77.5）より深く落ち込んだものの、その後回復を続け、令和5年度は96.6と全国の水準（99.0）近くまで回復しました。【図表2】

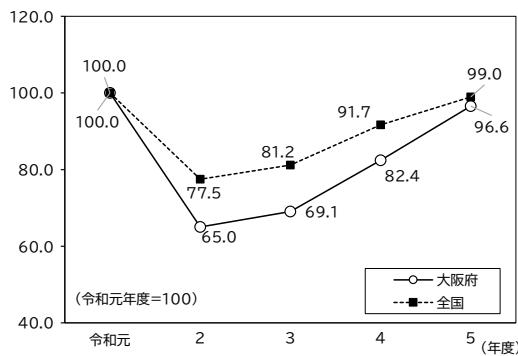
旅客・貨物輸送量の対前年度増加率を見ると、大阪府においては、貨物は自動車・航空とも輸送量が減少した一方、旅客は鉄道・自動車・航空とも輸送量が増加しており、中でも航空旅客の輸送量が66.0%増と、全国に比べ高い増加率となったことが分かります。【図表3】

航空旅客の状況を見ると、令和5年度は国際線の乗降客数が増加したことが分かります。

関西国際空港の出入国状況を確認すると、令和5年度の出国日本人数はコロナ禍前の半分程度の水準に留まるものの、入国外国人数はコロナ禍前の水準を概ね回復したことが分かります。【図表4】

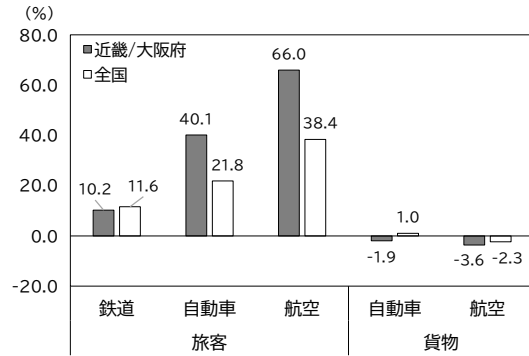
なお、入国外国人について国・地域別に見ると、令和5年度は前年度と比較して、韓国・中国・台湾等からの入国者が増加したことが見てとれます。【図表5】

図表2 運輸・郵便業の名目総生産の推移



資料)令和5年度大阪府民経済計算、内閣府「生産QNA(2025年4-6月期四半期別GDP速報(2次速報値)に基づく推計値)」
注)全国値は経済活動別付加価値額(名目原系列)の四半期計を基に算出。

図表3 旅客・貨物輸送量の対前年度増加率

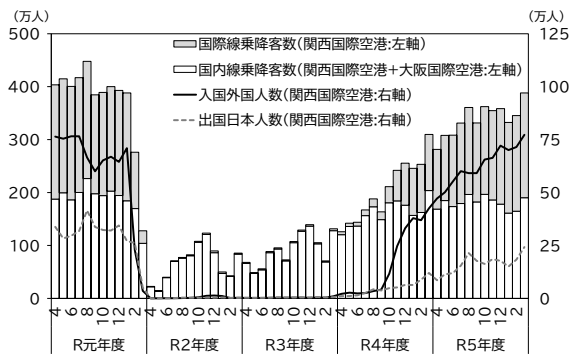


資料)国土交通省「鉄道輸送統計調査」、「自動車輸送統計年報」、「暦年・年度別空港管理状況調査」

注1)「近畿/大阪府」分につき、鉄道は近畿値、自動車は大阪府値、航空は関西国際空港と大阪国際空港の計。

注2)旅客の鉄道・自動車は人キロ、航空は乗降客数(通過客を含む)。貨物の自動車はトンキロ、航空はトン。

図表4 国内・国際線乗降客数と出入国者数の推移

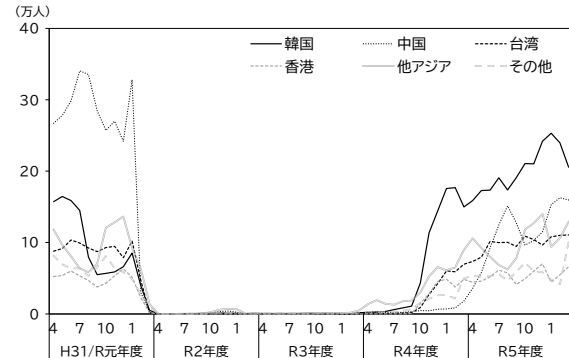


資料)国土交通省「暦年・年度別空港管理状況調査」、出入国在留管理庁「出入国管理統計」

注1)乗降客数は、乗客、降客及び通過客の計。

注2)大阪国際空港の国際線乗降客数は、全ての年月で0人。

図表5 入国外国人の国籍・地域(関西国際空港)



資料)出入国在留管理庁「出入国管理統計」

②建設業（寄与度+0.62%ポイント）

次に、「建設業」の状況を確認します。

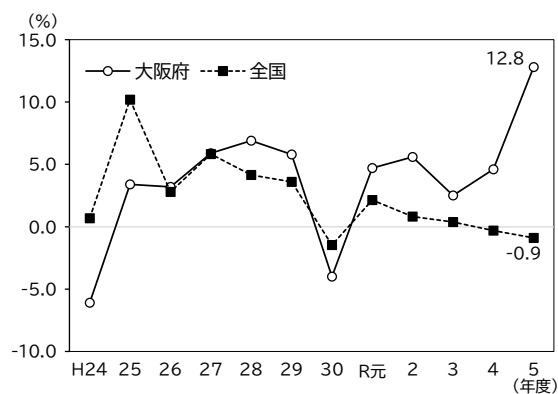
「建設業」の名目経済成長率を確認すると、令和5年度における大阪府は12.8%増と、全国の0.9%減に対し、大きく成長したことが分かります。【図表6】

種類別工事費(出来高ベース)では、令和5年度の大阪府が9.9%増だったのに対し、全国は1.4%減と、大阪府と全国では様相が異なっていることが見てとれます。なお、大阪府の内訳を見ると、「土木/公共」の8.13%ポイント、「建築/民間」の3.07%ポイントなどが、種類別工事費(出来高ベース)の増を牽引していることが分かります。【図表7】

「土木/公共」工事出来高の増減要因を見ると、道路や下水道等が「土木/公共」全体の出来高増加に寄与したことが分かります。【図表8】

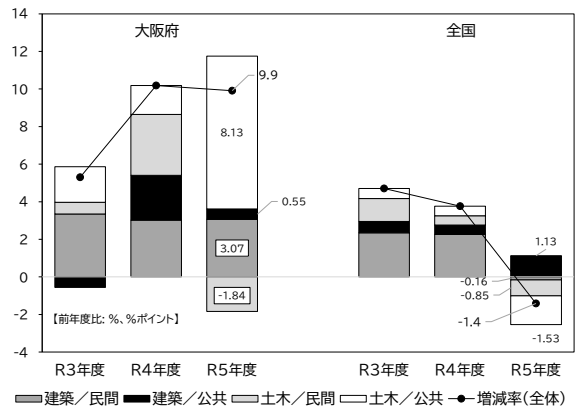
また、「建築/民間」工事出来高の増減要因を見ると、事務所や店舗等の出来高は減少しているものの、住宅・倉庫・学校など、様々な建築工事の出来高が増加しており、民間・公共ともに設備投資が好調であることが伺えます。【図表9】

図表6 建設業の名目経済成長率



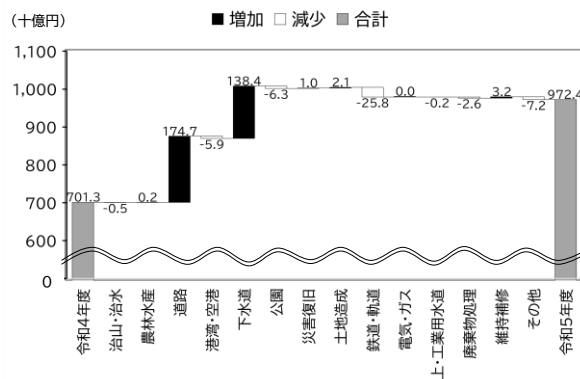
資料)令和5年度大阪府民経済計算、内閣府「生産 QNA(2025年4-6月期四半期別 GDP 速報(2次速報値)に基づく推計値)」
注)全国値は経済活動別付加価値額(名目原系列)の四半期計を基に算出。

図表7 種類別工事費(出来高ベース)の推移



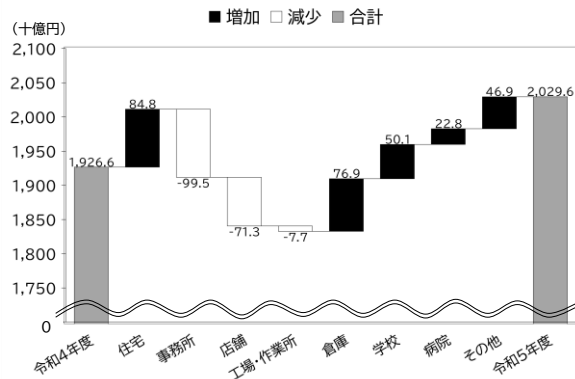
資料)国土交通省「建設総合統計」
注)計数は2025年度遡及値。

図表8 土木/公共工事出来高の増減要因(大阪府)



資料)国土交通省「建設総合統計」
注)計数は2025年度遡及値。

図表9 建築/民間工事出来高の増減要因(大阪府)



資料)国土交通省「建設総合統計」
注)計数は2025年度遡及値。

③金融・保険業（寄与度+0.54%ポイント）

次に、「金融・保険業」の状況を確認します。

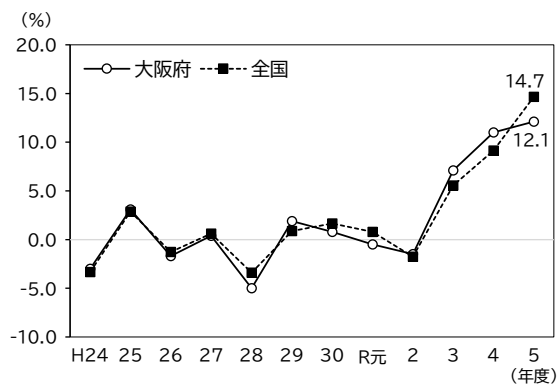
「金融・保険業」の名目経済成長率を確認すると、大阪府は全国とほぼ同じ動きであることが分かります。【図表 10】また、「金融・保険業」の純付加価値額構成比を見ると、大阪府・全国ともに、約3分の2が「金融業」の付加価値額で占めていることが分かります。【図表 11】

金融業の動向を確認するため、大阪府の預金・貸出金の推移を見ると、平成 23 年度末から令和 5 年度末までの 12 年間で、預金は 56.8 兆円から 81.4 兆円（43.4%増）に、貸出金は 36.9 兆円から 46.2 兆円（25.2%増）に、それぞれ増加していることが分かります。【図表 12】

この他、家計の貯蓄動向を確認すると、令和 4 暦年以降、有価証券の割合が多少の変動がありながらも上昇しており、令和 6 暦年では貯蓄現在高の 18.9%を占めていることが分かります。一方、定期性預貯金や通貨性預貯金の割合は、低下傾向にあることも分かります。【図表 13】

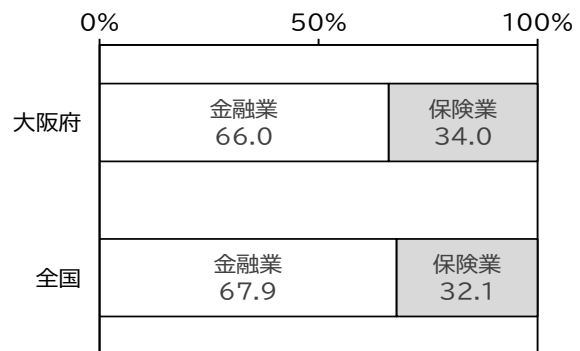
このように、有価証券の割合が上昇しているのは、令和 6 年 1 月に新 NISA 制度が開始されたことが一因と考えられます。

図表 10 金融・保険業の名目経済成長率



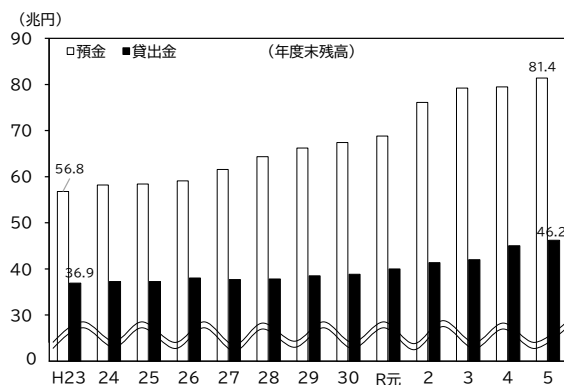
資料)令和 5 年度大阪府民経済計算、内閣府「生産 QNA(2025 年 4-6 月期四半期別 GDP 速報 (2 次速報値) に基づく推計値)」
注)全国値は経済活動別付加価値額(名目原系列)の四半期計を基に算出。

図表 11 金融・保険業の純付加価値額構成



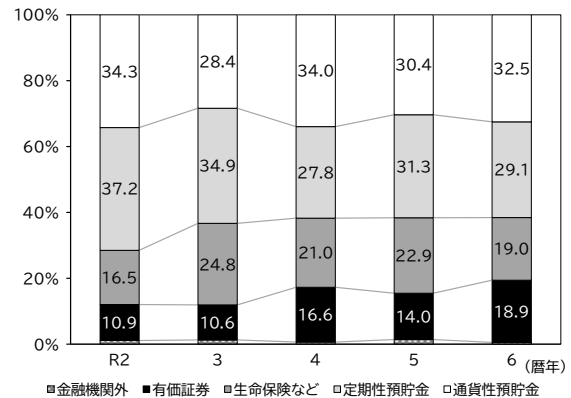
資料)総務省・経済産業省「令和 3 年経済センサス・活動調査結果」
注 1)純付加価値額は、「事業従事者数」に「事業従事者 1 人当たり純付加価値額」を乗じて算出。
注 2)金融業は、銀行業、協同組織金融業、貸金業、クレジットカード業等非預金信用機関、金融商品取引業、商品先物取引業及び補助的金融業等の計。

図表 12 預金・貸出金の推移（大阪府）



資料)日本銀行「長期時系列統計データ検索サイト」
注)整理回収機構及びゆうちょ銀行を除く。

図表 13 種類別貯蓄現在高の構成比（大阪府）



資料)総務省「家計調査」

④輸送用機械（寄与度-0.59%ポイント）

最後に、令和5年度の経済成長を最も下押しした、「輸送用機械」の状況を確認します。

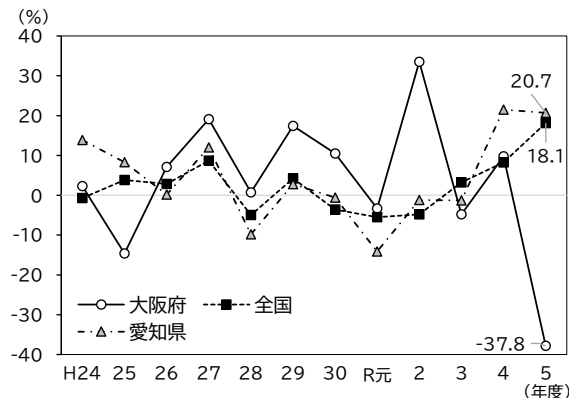
「輸送用機械」の名目経済成長率を確認すると、令和5年度における大阪府は37.8%減と、全国の18.1%増から大きく乖離していることが見てとれます。このように大阪府と全国で輸送用機械の様相が異なった理由として、例えば愛知県のように、輸送用機械で成長している地域があること等が挙げられます。【図表14】

輸送用機械の製造品出荷額等の増減を見ると、「自動車（二輪自動車を含む）」の出荷額が9,682億円減少しており、その結果、輸送用機械全体の出荷額が2兆1,388億円から1兆1,474億円へと、ほぼ半減していることが見てとれます。このように、出荷額が減少したのは、一部自動車メーカーの認証不正問題による生産停止が一因と考えられます。【図表15】

大阪府の自動車生産が減少する一方、全国や愛知県では、「自動車（二輪自動車を含む）」の製造品出荷額等が増加しています。【図表16】

このように、全国や愛知県で製造品出荷額等が増加した要因として、自動車の輸出台数が増加したほか、為替（円安）の影響などが考えられます。【図表17】

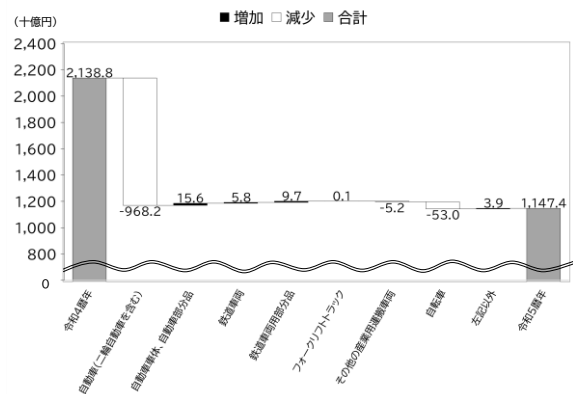
図表14 輸送用機械の名目経済成長率



資料)令和5年度大阪府民経済計算、内閣府「生産QNA(2025年4-6月期四半期別GDP速報(2次速報値)に基づく推計値)」、愛知県「2023年度あいちの県民経済計算」

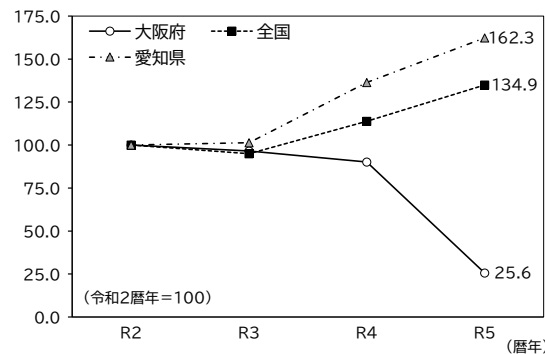
注)全国値は経済活動別付加価値額(名目原系列)の四半期計を基に算出。

図表15 輸送用機械の製造品出荷額等の増減要因（大阪府）



資料)総務省・経済産業省「経済構造実態調査(製造業事業所調査)」
注)製造品出荷額等は、「従業員4人以上の事業所」を集計。

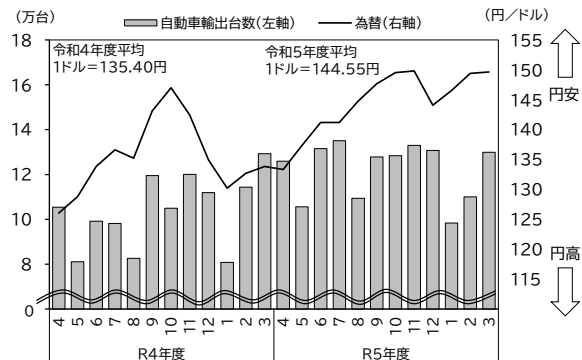
図表16 自動車の製造品出荷額等の推移



資料)総務省・経済産業省「令和3年経済センサス-活動調査結果」、「経済構造実態調査(製造業事業所調査)」

注)製造品出荷額等は、「従業員4人以上の事業所」を集計。

図表17 自動車輸出台数(名古屋税関内)と為替の動向



資料)財務省「普通貿易統計」、日本銀行「長期時系列統計データ検索サイト」

注1)円/ドルは、東京インターバンク直物中心相場の各月平均。
注2)年度平均値は注1)の指標を12か月単純平均することにより算出。

3 おわりに

令和5年度のできごとを振り返ってみると、5月に新型コロナウイルス感染症が「5類感染症」へ移行したことでコロナ禍が収束を迎える等、ウィズコロナからアフターコロナへの転換が図られた年となりました。

また、大阪府においては、4月に2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）の起工式が行われるなど、万博に向けた様々な準備が本格化した年となりました。

一方、12月末以降に発生した一部自動車メーカーの認証不正問題に伴う生産・出荷停止など、経済成長を抑制する事態も発生した年にもなりました。

上記を踏まえ、令和5年度における大阪府の経済は、航空旅客を中心にコロナ禍から回復した「運輸・郵便業」や、民間・公共ともに好調な設備投資を受けた「建設業」、預金・貸出金の増加傾向が見られる「金融・保険業」などを中心に、経済成長を牽引したことを確認しました。

一方、「輸送用機械」、中でも認証不正問題に伴う自動車生産の停止が、大阪府の経済成長を下押ししたことも確認しました。自動車産業はすそ野が広いことから、様々な産業が直接的・間接的に、生産停止の影響を受けたと考えられます。

このように、大阪府を取り巻く社会経済環境の変化は、時に経済成長に対して大きな影響を与えます。

大阪府の持続的な成長について、引き続き、注視していく必要があります。