



物流ニュース

NO. 111

2014年1月

2014年度の貨物輸送の見通し

●日本経済の見通し

2014年度の日本経済は、前年度における消費増税前の駆け込み需要の反動や増税による実質所得の目減りを反映した個人消費や住宅投資の落ち込みが不可避となる。もっとも、4～6月期こそ季調ベースでマイナス成長を余儀なくされるものの、世界経済の持ち直しと円安効果を追い風に輸出の堅調な伸びが期待されるなか、2013年度補正予算による経済対策効果の下支えもあって、7～9月期以降は再びプラス成長へ復帰しよう。消費増税の影響による実体経済への下押し効果や公共投資の減速などにより、成長率は0.9%増と1%を割り込むものの、“脱デフレ”に向けての動きが途切れることはないとみられる。

●国内貨物輸送の見通し

2014年度の国内貨物輸送は、前年度に発生した駆け込み需要の反動に加え、消費増税に伴う国内民需の減退などが輸送量を大きく下押しすることとなろう。消費関連貨物は、日用品などを中心に年度を通して水面下の推移が見込まれ、トータルでは1.5%減と低迷するものとみられる。建設関連貨物も、復興需要のピークアウトに加え、民間住宅や非住宅部門の建設需要の落ち込みなどから4%台のマイナスとなろう。一方、生産関連貨物については、自動車の需要が落ち込むほか、鉄鋼や化学工業品にも小幅ながら減少が見込まれる一方で、堅調な設備投資などを受けて一般機械はプラスを維持することなどから、0.5%増とほぼ前年度並みの伸びになるものとみた。こうしたことから、総輸送量は1.9%減となり、全輸送機関において輸送量の前年度水準割れは避けられないであろう。

●輸送機関別の見通し（2014年度）

鉄道（JR貨物）：コンテナは、国内生産の増加を受けて、紙・パルプには引き続き増加が期待できる一方で、災害廃棄物輸送の終了が輸送量を下押しするほか、内需が盛り上がりを欠くなかで、総じて輸送需要の堅調な伸びは期待できない。このため、全体では0.1%増とほぼ前年度並みの水準にとどまるものとみられる。車扱については、価格の高止まりなどを背景に石油需要の減退が見込まれるほか、セメント・石灰石にも需要の一服感が出るものとみられることから、6%強のマイナスが避けられない。こうしたことから、JR全体では1.9%減と3年ぶりのマイナスに転じよう。

自動車：消費関連貨物は、前年度における駆け込み需要の反動や実質所得の目減りを反映して個人消費が落ち込むとみられることから、日用品などの不振が予想され、1%台半ばのマイナスに転じよう。また、建設関連貨物については、復興需要のピークアウトもあって、公共投資が小幅ながら減少に転じるとみられることに加え、民間住宅投資も振るわないなかで、全体では4%台半ばのマイナスとなりそうである。一方、生産関連貨物は、鉄鋼や化学工業品などには小幅ながら水面下の動きが予想されるものの、前年度下期からの設備投資回復の流れを受けて、一般機械などを中心として機械機器類には比較的堅調な荷動きが見込まれることから、全体では引き続き小幅なプラスになるものとみた。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車については、生産関連貨物には小幅ながらプラスが見込まれるものの、消費関連貨物や建設関連貨物が低調に推移するとみられることから、1.3%減と再びマイナスに転じよう。また、自家用自動車も3.6%減と水面下の動きが続きそうである。

内航海運：建設関連貨物は、セメント、石灰石などの需要が一服するとみられることなどから、4%近いマイナスを見込んだ。生産関連貨物は、大きなウエイトを占める石油製品には引き続き需要の減退が予想されるほか、鉄鋼についても、建設向けを中心に減少が見込まれることから、小幅ながらマイナスに転じよう。こうしたことから、全体では1.6%減となるものと予測した。

国内航空：景気の減速を受けて、輸送需要が全般的に盛り上がりや欠くなかで、宅配貨物が伸び悩むほか、書類・印刷物や生鮮品などにマイナスの荷動きが避けられないことから、輸送量は1.5%減になるものと予測した。

表. 1 国内貨物輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

機関	2013年度		2014年度		2012年度	2013年度	2014年度
	上期	下期	上期	下期			
総輸送量 Total transportation volume	2,311.0 (0.7)	2,531.2 (2.0)	2,291.4 (△ 0.8)	2,456.8 (△ 2.9)	4,775.2 (△ 2.5)	4,842.2 (1.4)	4,748.1 (△ 1.9)
(建設関連貨物)を除く輸送量	1,430.5 (△ 0.3)	1,523.1 (2.3)	1,439.4 (0.6)	1,502.1 (△ 1.4)	2,922.9 (△ 1.9)	2,953.7 (1.1)	2,941.6 (△ 0.4)
鉄道 Railway	20.4 (3.5)	23.1 (2.3)	20.1 (△ 1.6)	22.4 (△ 3.1)	42.4 (6.2)	43.6 (2.8)	42.5 (△ 2.4)
JR	14.2 (1.8)	16.3 (2.5)	14.0 (△ 0.9)	15.9 (△ 2.7)	29.8 (0.5)	30.5 (2.2)	29.9 (△ 1.9)
その他 Other	6.3 (7.4)	6.8 (1.6)	6.1 (△ 3.1)	6.5 (△ 4.1)	12.6 (22.7)	13.1 (4.3)	12.6 (△ 3.6)
自動車 Automobile	2,105.0 (0.5)	2,311.7 (1.8)	2,085.5 (△ 0.9)	2,244.6 (△ 2.9)	4,365.9 (△ 2.9)	4,416.8 (1.2)	4,330.1 (△ 2.0)
営業用 Business	1,465.4 (1.6)	1,618.2 (3.1)	1,461.8 (△ 0.2)	1,582.7 (△ 2.2)	3,011.8 (△ 4.5)	3,083.6 (2.4)	3,044.5 (△ 1.3)
自家用 Personal use	639.7 (△ 1.9)	693.5 (△ 1.2)	623.7 (△ 2.5)	661.9 (△ 4.6)	1,354.1 (0.8)	1,333.2 (△ 1.5)	1,285.6 (△ 3.6)
内航海運 Coastal cargo transport	185.1 (3.2)	195.8 (4.9)	185.3 (0.1)	189.3 (△ 3.3)	366.0 (1.4)	380.9 (4.1)	374.6 (△ 1.6)
国内航空 Domestic air	0.453 (1.8)	0.477 (3.4)	0.449 (△ 0.8)	0.466 (△ 2.2)	0.906 (1.1)	0.929 (2.6)	0.915 (△ 1.5)

注) 1. 原系列。

2. 2012年度まで実績値。

3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。

4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

5. 建設関連貨物を除く輸送量は、自動車と内航海運の輸送量から建設関連貨物を除いた数値。

●国際貨物輸送の見通し (2014年度)

外貿コンテナ貨物 (主要9港)：外貿コンテナ貨物の輸出は、世界経済が緩やかながら拡大基調を辿ることから、自動車部品や一般機械などを中心に増加するものの、生産機能の海外シフトが進行していることもあり、円安による押し上げも効果も限定的となることから、旺盛な荷動きは期待できず、3.1%の増加にとどまるものと見込まれる。

輸入は、堅調な設備投資を反映して、機械機器類にはプラス成長が期待できるものの、消費増税の影響により個人消費が前年度水準を下回ることを受け、衣料品、家具、食料品などの消費財が減少することから、全体では1.6%減と減少に転じるものと予測される。

表. 2 外貿コンテナ貨物輸送量の見通し

単位：千TEU（実入り）、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2013年度		2014年度		2012年度	2013年度	2014年度
	上期	下期	上期	下期			
合計	6,282	6,296	6,336	6,279	12,312	12,577	12,615
Total	(0.7)	(3.7)	(0.9)	(△ 0.3)	(△ 1.0)	(2.2)	(0.3)
輸出	2,537	2,546	2,614	2,628	5,026	5,082	5,242
Export	(△ 1.1)	(3.4)	(3.0)	(3.2)	(△ 1.7)	(1.1)	(3.1)
輸入	3,745	3,750	3,722	3,651	7,286	7,495	7,373
Import	(1.9)	(3.9)	(△ 0.6)	(△ 2.6)	(△ 0.4)	(2.9)	(△ 1.6)

- 注) 1. 主要9港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計。
 2. 2012年度まで各港港湾管理者資料による実績値。
 3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

国際航空：国際航空の輸出は、世界経済の回復に伴う需要拡大を背景に、電子部品、自動車部品、一般機械等が前年度後半からの増勢を堅持するが、海外生産への移行に加え現地調達率の上昇が輸送量の下押し要因となることから、円安も強い追い風とはならず、全体では4年ぶりの増加に転じるものの、1.7%増と低い伸びに抑えられるであろう。

輸入は、消費増税に伴う個人消費の落ち込みが影響し、マイナス成長は不可避とみられる。主力の消費財は、食料品が全般的に弱含むことに加え、前年度堅調であった衣料品、家具も反動減を余儀なくされそうだ。また、機械機器類も伸び悩むことから、全体では3.5%の減少になるものとみられる。

表. 3 国際航空貨物輸送量の見通し

単位：千トン、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2013年度		2014年度		2012年度	2013年度	2014年度
	上期	下期	上期	下期			
合計	982.1	1,039.7	981.0	1,016.8	2,048.8	2,021.8	1,997.8
Total	(△ 5.0)	(2.5)	(△ 0.1)	(△ 2.2)	(△ 9.6)	(△ 1.3)	(△ 1.2)
輸出	439.0	449.1	449.9	453.8	902.3	888.1	903.7
Export	(△ 6.7)	(4.0)	(2.5)	(1.0)	(△13.3)	(△ 1.6)	(1.7)
輸入	543.1	590.6	531.2	563.0	1,146.5	1,133.7	1,094.2
Import	(△ 3.6)	(1.3)	(△ 2.2)	(△ 4.7)	(△12.3)	(△ 1.1)	(△ 3.5)

- 注) 1. 2013年度上期まで国土交通省航空局資料（月別実績）を積み上げた数値。
 2. 輸送量は直送貨物のみで継越貨物は含まない。
 3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

●総括

2013年度の国内貨物総輸送量は、景気の回復や公共投資の拡大、さらには2014年4月の消費増税を見越した駆け込み需要の発生などを受け、1.4%増と2年ぶりの増加に転じる見込みである。一方、2014年度は、駆け込み需要の反動に加え、消費増税に伴う国内民需の減退が輸送量を大きく下押しすることなどから、1.9%減とマイナスに落ち込むものとみられる。

2014年度の国際貨物輸送は、世界経済の回復を背景に、外貿コンテナ貨物、国際航空とも輸出については増加が見込まれる。しかし、輸入においては、機械機器にプラス成長が期待できる一方、駆け込み需要の反動や個人消費の低迷などを受けて、外貿コンテナ貨物、国際航空とも、消費財を中心に減少が予測される。

KEY WORD**2014 年度中の物価安定目標（2%）の達成は困難か？**

日本銀行は、昨年4月4日に「量的・質的金融緩和」（いわゆる「異次元の金融緩和」）と呼ばれる大規模な金融緩和に踏み切った。その内容は、「消費者物価の前年比上昇率2%の『物価安定の目標』をできるだけ早期に（2年程度の期間で）実現するため、マネタリベース（資金供給量）および長期国債・ETF（上場投資信託）の保有額を2年間で2倍に拡大し、長期国債買入れの平均残存期間を2倍以上にする」というものである。

さて、2014年度末には、異次元の金融緩和策の発動から約2年を迎えるが、消費者物価の年率2%上昇という目標は達成できるのだろうか。日通総研では、2014年度における消費者物価指数（生鮮品を除く）は、上期が2.7%、下期が2.6%上昇するものと予測している。ただし、消費税率の引き上げに伴う上昇分を約2.0ポイントと想定しているため、それを除いた実質的な上昇率は、年度を通して0.6~0.7ポイント程度にとどまることになる。

したがって、年率2%の物価上昇という目標は、2014年度中には達成が困難と考えられる。その理由としては、まず供給面に関して、当面、急激かつ大幅に円安が進むとは考え難いため、エネルギーや輸入品の価格が急騰することはないと想定されることがあげられる。また需要面に関しては、消費税増税などに伴い国内需要の伸びが抑制され、これが物価の下押し要因となる。

もちろん、今年の春闘において大幅な賃上げが実現し、それに伴い個人消費などが大きく盛り上がるようなことにでもなれば別であるが、実際には難しいであろう。こうしたことから、2014年度中に、年率2%の消費者物価の上昇を達成するのは困難と判断される。