



物流ニュース

NO. 142

2020年1月

2020年度の貨物輸送の見通し

1. 日本経済の見通し

日本経済の足元2019年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.4%増（年率1.8%増）と、4四半期連続のプラス成長になった。消費増税前の駆け込み需要の発生を受け、個人消費や住宅投資が堅調であったほか、消費増税やキャッシュレス支払い対応のためのレジスターへの投資の盛り上がりなどを受け、設備投資が大幅に増加したことなどが成長に寄与した。

しかし、消費増税後の10月以降、経済統計は軒並み悪化している。一例として経済産業省「商業動態統計」により、商業販売額（卸売業、小売業）の推移をみると、10月は前年同月比で8.7%減、11月（速報値）も同6.7%減と極めて低調だ。また鉱工業生産指数は、10月が同7.7%減の後、11月（速報値）はいっそう悪化し、同8.1%減となった。

こうしたことから、足元において日本経済は悪化の方向に向かっていると考えられるが、これについては荷動きの面からも判断できる。巻末の「KEY WORD」の欄に、日通総合研究所「企業物流短期動向調査」における国内向け出荷量『荷動き指数』の動向について書いているので、参照されたい。

そうした中で、19年度通年の実質経済成長率を0.7%増と見込んだ。ただし、上期・下期で様相は大きく異なろう。上期は1.3%増と比較的堅調に推移したが、下期については0.1%増と微増にとどまるものとみている。

さらに、20年度については、国内・国際とも不確実性要素が山積しており、おそらく景気のさらなる悪化は不可避であろう。

まず国内においては、消費増税が日本経済に大きなダメージを与えるのは確実だ。前掲の「商業動態統計」によると、商業販売額は18年12月から19年8月まで9カ月連続で減少していたことから、増税前の段階ですでに消費者の財布の紐は固くなっていたと推測できるが、増税後にはそれがいっそう顕著になったと考えられる。

また、国際面に目を移すと、米中貿易摩擦の再燃に伴う米中両国および周辺国の経済における減速の懸念、英国のEU離脱に伴う先行き不透明感、さらには米国とイラン間における紛争の行方などリスク要因が山積している。20年中は世界経済の低迷が続くと予測され、わが国においても、輸出や設備投資が下押しされるリスクとなる。

20年度におけるわが国の実質経済成長率は0.2%増まで低下するとみられる。個人消費は、前述の通り消費増税が消費マインドを大きく下押しすることから、0.1%減とマイナスに陥るのではないかと懸念される。設備投資は、人手不足を背景とした自動化・省力化投資などに底堅い動きが予測されるものの、伸び率はスローダウンが避けられない。また住宅投資は、駆け込み需要の反動もあって低迷しよう。輸出は、世界経済の低迷が続く中で小幅な伸びにとどまるとみられる。一方、大規模経済対策の執行を受け、公共投資など官公需は堅調に推移し、景気を下支えすることになる。

2. 国内貨物輸送の見通し

2019年度の総輸送量は、上期については全品類の増加を受け、2%台の堅調な伸びになったもようであるが、下期は景気悪化の影響により、総じて低調な荷動きが続き、年度全体では0.7%減となろう。

20年度の消費関連貨物については、上期において前年度に発生した駆け込み需要の反動があり、さらに下期には増税が消費マインドを大きく下押しするため、通年では3.9%減と低迷が避けられない。特に日用品は大きく落ち込む見通しである。

生産関連貨物については、鉱工業生産が多少持ち直すものの、設備投資がさらに減速する中で、内需向けの一般機械には引き続き減少が見込まれる。また自動車、機械部品、鉄鋼、化学工業品などにも低調な推移が予想され、トータルでは3.6%減と低迷しそうだ。

また、建設関連貨物については、住宅投資がマイナスに転換する一方、公共投資には増加が期待できるものの、大規模な公共土木工事の執行が期待できず、さらには建設業界における人手不足も懸念材料であることから、2.2%減になろう。

こうしたことから、総輸送量は3.2%減とマイナス幅が拡大すると予測した。なお、総輸送量からやや特殊な建設関連貨物を除いた輸送量については、3.7%減と、総輸送量以上の落ち込みになると見込まれる。

3. 輸送機関別の見通し（2020年度）

鉄道（JR貨物）：コンテナは、モーダルシフトの追い風が続くものの、景気低迷もあって大きな需要増は期待できない。前年度秋季における台風の影響により落ち込んだ反動で、10～12月期は比較的堅調な動きとなりそうだが、その一方で、1～3月期にはマイナスに反転するものとみた。通年で1.3%増を見込むが、西日本豪雨の前年度にあたる17年度を5%強下回る水準にとどまろう。

車扱については、天候に左右される可能性が高いものの、景気低迷の影響もあって、石油需要が若干減少するとみられるため、0.6%減と予測した。

こうしたことから、JR全体では0.7%増となろう。

自動車：営業用自動車については総じて低調な推移が続き、輸送量は3.7%減と2年ぶりのマイナスに転じよう。個人消費の低調に伴い、消費関連貨物は日用品などを中心に4%弱の減少となりそう。生産関連貨物は一般機械、機械部品、自動車、鉄鋼、化学工業などのマイナスを受け、3%強の減少を予測した。また、住宅投資の不振から、建設関連貨物には4%台半ばの減少を見込んだ。

自家用自動車については、2.1%減と低調な動きが続くとみられる。公共投資が堅調な中で、大きなウェイトを占める建設関連貨物は、プラスに浮上するまでには至らないものの、微減にとどまると予測される。一方、消費関連および生産関連貨物は大幅な減少となりそう。

内航海運：生産関連貨物については、国内民需が低迷する中で、主要品目である石油製品、鉄鋼、化学工業品、原油には需要の減少が予測されることから、4%近い減少となろう。建設関連貨物については、公共投資には堅調な動きが予測されるものの、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、砂利・砂やセメントを中心に減少が見込まれる。全体では3.0%減と7年連続のマイナスになるとみられる。

国内航空：これまで輸送量を大きく下押ししていた宅配便に底打ちの動きがみられることから減少幅は縮小するものの、国内景気の低迷を受け、航空需要には盛り上がりや欠いた動きが見込まれる。年度を通して水面下の推移が続き、2.3%減と7年連続の減少になりそう。

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	年度・期	2019年度		計	2020年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,727.4 (△ 1.3)	2,329.5 (2.1)	2,366.6 (△ 3.2)	4,696.2 (△ 0.7)	2,239.0 (△ 3.9)	2,307.7 (△ 2.5)	4,546.7 (△ 3.2)
(建設関連貨物を除く輸送量)	3,089.2 (1.4)	1,535.4 (2.8)	1,537.2 (△ 3.7)	3,072.6 (△ 0.5)	1,466.5 (△ 4.5)	1,492.1 (△ 2.9)	2,958.6 (△ 3.7)
鉄道 Railway	42.3 (△ 6.3)	20.8 (7.6)	22.6 (△ 1.7)	43.4 (2.6)	20.7 (△ 0.4)	22.6 (0.2)	43.4 (△ 0.1)
J R	29.0 (△ 7.7)	14.3 (9.1)	15.4 (△ 2.7)	29.8 (2.7)	14.4 (0.2)	15.6 (1.2)	30.0 (0.7)
その他 Other	13.3 (△ 3.3)	6.5 (4.5)	7.1 (0.6)	13.6 (2.4)	6.4 (△ 1.9)	7.0 (△ 2.0)	13.4 (△ 1.9)
自動車 Automobile	4,329.8 (△ 1.2)	2,140.0 (2.3)	2,165.2 (△ 3.3)	4,305.2 (△ 0.6)	2,055.3 (△ 4.0)	2,110.9 (△ 2.5)	4,166.2 (△ 3.2)
営業用 Business	3,018.8 (△ 0.4)	1,508.5 (4.3)	1,511.9 (△ 3.9)	3,020.4 (0.1)	1,438.9 (△ 4.6)	1,469.1 (△ 2.8)	2,908.0 (△ 3.7)
自家用 Personal use	1,311.0 (△ 2.8)	631.5 (△ 2.1)	653.2 (△ 1.9)	1,284.7 (△ 2.0)	616.4 (△ 2.4)	641.8 (△ 1.7)	1,258.2 (△ 2.1)
内航海運 Coastal cargo transport	354.4 (△ 1.6)	168.3 (△ 1.9)	178.5 (△ 2.4)	346.8 (△ 2.2)	162.6 (△ 3.4)	173.8 (△ 2.6)	336.3 (△ 3.0)
国内航空 Domestic air	0.823 (△ 9.0)	0.393 (△ 5.5)	0.400 (△ 1.9)	0.793 (△ 3.7)	0.387 (△ 1.7)	0.388 (△ 2.9)	0.775 (△ 2.3)

注) 1. 原系列。

2. 2018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。

4. 国際貨物輸送の見通し (2020年度)

外貿コンテナ貨物 (主要8港)：世界経済の先行きは引き続き不透明ながら、減速に若干ブレーキがかかると期待されるほか、前年度における大幅減 (4.2%減の見通し) の反動もあって、輸出は1.0%増と2年ぶりにプラスへ転換するものと予測した。米中貿易摩擦と中国経済の減速の一段落を前提に、主力である中国・ASEAN向けが下げ止まるとみている。ただし、米中貿易摩擦が一段と激化・長期化した場合、下振れが避けられず、2年連続マイナスとなる可能性も否定できない。

品目別では、海外の設備投資需要が盛り返し、建設機械・産業機械等の一般機械の荷動きが回復する見込みだ。また、自動車部品については、各方向けとも自動車市場の持ち直しや前年度における大幅減の反動により、徐々に荷動きが回復しよう。一方、海外における環境規制強化を受けて、古紙・プラスチックは低調な荷動きが続く。

輸入については、0.4%減と小幅ながら2年連続のマイナスを予測したが、個人消費や設備投資など国内民需の動向次第では、減少幅は拡大する可能性がある。

主力である消費財は、4~6月期までは消費増税対策 (キャッシュレス還元) による下支えが期待され、前年度上期における増税前駆け込み需要の反動減を緩和するものの、7~9月期以降は増税対策の効果剥落による反動・落ち込みが避けられないため、年度全体では低調な荷動きとなろう。また、設備投資の増勢が前年度から一段と鈍化する中で、生産用部品・部材類や機械類の輸入は小幅な増加にとどまりそうだ。

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（%）

	2018年度	2019年度			2020年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	12,700	6,261	6,194	12,455	6,295	6,179	12,474
Total	(1.9)	(△ 1.1)	(△ 2.7)	(△ 1.9)	(0.5)	(△ 0.2)	(0.1)
輸出	5,184	2,484	2,482	4,965	2,494	2,522	5,016
Export	(1.6)	(△ 4.5)	(△ 3.9)	(△ 4.2)	(0.4)	(1.6)	(1.0)
輸入	7,516	3,777	3,713	7,490	3,801	3,657	7,458
Import	(2.0)	(1.3)	(△ 2.0)	(△ 0.3)	(0.6)	(△ 1.5)	(△ 0.4)

- 注) 1. 主要 8 港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計。
 2. 2018 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（主要4空港）：輸出は、前年度における大幅減（21.3%減の見通し）の反動もあって、年度全体では0.6%増と2年ぶりにプラスへ転じる。大きなウェイトを占めるアジア線および太平洋線は、米中貿易摩擦や中国経済減速の一段落を前提に持ち直しの動きが期待され、欧州線も18年度における大幅増の反動減が一巡するとみられる。

半導体関連貨物（電子部品・製造装置）は、半導体需要・市況の底入れにより、荷動きの回復が本格化しよう。また、自動車部品については、EVシフト・電装化関連の需要の高まりにより下げ止まり、一般機械なども、海外設備投資需要の回復を受けて持ち直す見込みである。

輸入は1.4%減と小幅ながらマイナスが続き、2年連続の前年度水準割れになろう。消費財については、各国との貿易協定発効に伴う輸入関税引き下げのほか、上期は消費増税対策（キャッシュレス還元）による下支えが見込まれる。半導体等電子部品・機械部品等の生産財は、輸出企業を中心とした設備投資の回復が鈍いことから、小幅増にとどまるとみられる。下期に入ると、増税対策の効果剥落による反動・落ち込みが避けられず、上期よりもマイナス幅は拡大しそうだ。

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（%）

	2018年度	2019年度			2020年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,584.4	1,120.2	1,121.3	2,241.5	1,110.8	1,120.9	2,231.7
Total	(3.0)	(△13.7)	(△12.8)	(△13.3)	(△ 0.8)	(△ 0.0)	(△ 0.4)
輸出	1,329.1	527.4	518.2	1,045.7	519.6	532.8	1,052.4
Export	(5.1)	(△22.3)	(△20.3)	(△21.3)	(△ 1.5)	(2.8)	(0.6)
太平洋線	274.8	109.2	106.3	215.4	107.9	110.2	218.1
Trans-Pacific line	(10.1)	(△20.4)	(△22.8)	(△21.6)	(△ 1.2)	(3.7)	(1.2)
欧州線	270.2	98.9	105.7	204.6	97.0	108.0	205.0
European line	(18.3)	(△26.1)	(△22.4)	(△24.3)	(△ 1.9)	(2.1)	(0.2)
アジア線	784.1	319.4	306.2	625.6	314.6	314.7	629.3
Asian line	(△ 0.3)	(△21.7)	(△18.6)	(△20.2)	(△ 1.5)	(2.8)	(0.6)
輸入	1,255.2	592.8	603.1	1,195.9	591.3	588.1	1,179.4
Import	(0.8)	(△ 4.3)	(△ 5.2)	(△ 4.7)	(△ 0.3)	(△ 2.5)	(△ 1.4)

- 注) 1. 主要 4 空港（成田、羽田、関空、中部）における輸出入貨物量の合計。
 2. 2019 年度上期まで、税関資料（月別速報）を積み上げた実績値。
 3. 輸出の路線別貨物量は、JAF A 輸出混載統計による路線別構成比を乗じた推計値。
 4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

KEY WORD**企業物流短期動向調査にみる足元の景気動向**

日通総合研究所は、年に4回、荷主企業（製造業、卸売業）2,500事業所に対してアンケート調査（企業物流短期動向調査）を実施し、前年同期と比較した荷動きの動向等について把握している。企業物流における在庫圧縮の動きの中で、出荷量の動向が景気変動に密接に結びついてきているものと考えられることから、本調査結果は、物流面からみた景気動向の指標として最近注目されている。

2019年10～12月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』（速報値；以下同様）はマイナス28で、前期（7～9月）実績（マイナス14）より14ポイントの大幅な悪化となった。また、前回（9月）調査における見通し（マイナス19）からは9ポイント下振れしている。

このマイナス28という実績値であるが、過去に遡ると、第二次安倍晋三政権発足（すなわちアベノミクス始動）直後の13年1～3月実績（マイナス25）を下回る低水準だ。すなわち、民主党政権の経済政策の結果、深刻なデフレに陥っていた当時よりも、『荷動き指数』は低い水準にあるということになる。

なお、20年1～3月見通しでは、マイナス25と3ポイント改善する見込みであるが、これまた下振れする可能性が高いのではないだろうか。

また、『荷動き指数』の動向を業種別にみると、19年10～12月実績においては、全15業種中14業種において前期実績よりも悪化した。プラスの業種は木材・家具（プラス3）のみで、残り14業種がマイナスとなっており、荷動きの悪化が広範囲に及んでいる。

20年1～3月見通しでは、上昇が見込まれるのは7業種にとどまり、全15業種においてマイナスが予想されている。