

# 2023年度の経済と 貨物輸送の見通し(改訂)

2023.10

NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

<https://www.nittsu-soken.co.jp>

## I. 経 済 【表1～4参照】

### 1. 今回の見通しに関する諸前提について

国際通貨基金（IMF）は7月25日、「短期的な強靱性、続く課題」という副題の世界経済見通しを発表した。当見通しでは、2023年の世界経済成長率（ベースライン）を3.0%増と予測しており、前回（2023年4月）見通し（2.8%増）から0.2ポイント上方に改定された。

主要国における2023年の実質経済成長率の改定状況（4月予測⇒7月予測）について見ると、日本：1.3%増⇒1.4%増、米国：1.6%増⇒1.8%増、ユーロ圏：0.8%増⇒0.9%増、英国：0.3%減⇒0.4%増、中国：5.2%増⇒5.2%増、インド（注：財政年度ベース）：5.9%増⇒6.1%増、ロシア：0.7%増⇒1.5%増、新興市場国・中所得国：3.9%増⇒3.9%増、低所得発展途上国：4.7%増⇒4.5%増——などとなっており、バラつきが見られるものの総じて小幅に上方改定されている。

また、2023年の総合インフレ率については6.8%増と予測しており、ゆっくりとしたペースながら、前年（8.7%増）より鈍化が見込まれる。

当該見通しに関してIMFは、「今年初めに米国とスイスの銀行部門の混乱を封じ込めるために、当局が強力な対応をとったことにより、金融部門の混乱に関する当面のリスクは抑制されている」など負のリスクが軽減されたことを評価する一方、「世界経済の成長に対するリスクバランスは依然として下方に傾いている」としている。

その根拠として、「インフレ率は高止まりしかねず、ウクライナにおける戦争の激化や極端な気象関連事象などさらなるショックが発生して、インフレ率がさらに上昇する可能性さえあり、その場合には、より緊縮的な金融政策が発動されるだろう。市場が中央銀行によるさらなる政策引き締めに対応する過程では、金融部門の混乱が再発しかねない」「中国の回復は、未解決の不動産問題などを理由に減速し、国境を越えた負の波及効果をもたらす可能性がある」「ソブリン債務問題はより広範囲の国々に拡大するかもしれない」ことなどを挙げている。

以上のように、世界経済の先行き不透明感が依然として払しょくされていないが、中でも中国経済については、不動産バブルの崩壊などを受け、相当に厳しい状況にあるものと推察され、IMF見通し並みの成長率の実現は難しいと考えられる。

さらに、経済安全保障の観点から、米国を中心に、中国やロシアなどを排除する形で、経済圏の再構築を目指す動きが見られる。すでにわが国においても、高性能の先端半導体製造装置を含めた、中国向けの半導体輸出規制を強化しているが、こうした西側陣営による各種制裁は、今後当然ながら中

国経済に少なからぬダメージを与えることとなろう。

世界経済、中でも中国経済の低調は、輸出や設備投資の下押しなどを通して、日本経済にも多大な影響を及ぼすことは必至であり、「対岸の火事」にならないことは言うまでもない。

また、日本国内においても、原材料・燃料や電気料金をはじめとする多くのモノやサービスの価格の高止まりに伴い、低所得階層を中心に生活苦の問題が顕在化している。大企業では順調に賃上げが進む一方、中小企業の従業員の多くは、賃上げの恩恵を享受できずにいると考えられる。その結果、実質可処分所得は前年同期比で減少が続いており、個人消費の伸びを大きく下押しすることとなる。

本予測では、世界経済については、前述のIMF世界経済見通しに準拠する一方、下振れリスクも加味している。また、日本経済については、以下のような前提の下で今般の予測作業を行った。

- ・新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」）の感染症法上の位置づけが、5月8日より以前の2類相当から5類に移行した。今後は、行動制限の撤廃を受け、新型コロナによる景気の下押し圧力はさらに弱まっていくと想定される一方、季節的に感染再拡大が発生することは避けられまい。
- ・日本経済は他の先進各国と比較して、新型コロナからの回復が遅れている。さらに足元においては、さまざまなモノやサービスの価格高騰に伴い、低所得階層を中心に生活困窮者が増加しており、政府には景気拡大に向けた経済政策の実施が求められる。
- ・内閣府の試算によると、2023年4～6月期のGDPギャップ（2次速報値）はプラス0.1%（約1兆円の需要超過）となった。インフレギャップが生じたのは2019年7～9月期以来15四半期ぶりである。ただし、7～9月期には再びマイナスとなる可能性もあり、引き続き財政支出の拡大、減税などによる需要の喚起、金融緩和の持続などが求められる。
- ・その一方で、円安の進展が輸入物価の上昇を招くとの批判もあり、政府・日本銀行は金融政策について難しいかじ取りを求められることになろう。なお、植田和男・日銀総裁は金融緩和政策の継続を表明しており、2023年内は大幅な方向転換はないものと想定した。

## 2. 日本経済

### 【足元2023年4～6月期は前期比1.2%増と高い伸びに】

- ・足元2023年4～6月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比1.2%増（年率4.8%増）と高成長を達成した。プラス成長は3四半期連続。
- ・住宅投資はプラスながら、個人消費や設備投資がマイナスとなるなど、内需は低調。公的需要も微増にとどまる。
- ・一方、インバウンド需要の回復を受け、輸出が増加したほか、内需の低迷に伴い、控除項目である輸入がマイナスとなったことから、外需が成長率の押し上げに大きく寄与。

### 【2023年度は、内需が伸び悩む中で1.3%増と若干減速】

- ・2023年度は、住宅投資がプラスに転換する一方、個人消費および設備投資が大幅に減速する。さらに在庫調整に伴う在庫投資の減少もあって、国内民需の寄与度は大きく低下しよう。令和4年度補正予算の成立などを受け、公的需要はプラスに反転も、0.8%増と小幅な伸び率にとどまる。外需の寄与度はプラスに転換。
- ・2023年度の実質経済成長率は1.3%増と、前年度（1.4%増）より若干減速。実質GDPはコロナ前（2019年度）の水準を約1%上回る見通し。
- ・名目雇用者報酬に2%台半ばの増加が予測される一方、消費者物価（生鮮品を除く）には3%弱の上昇が見込まれる中で、個人消費は0.3%増と低調。

- ・設備投資も1.6%増と、前年度（3.1%増）より大幅に減速。原材料価格や電気料金の高止まり、個人消費の減速、世界経済の先行き不透明感が根強く残る中で、投資マインドの盛り上がりは期待できず。
- ・公共投資が3年ぶりにプラスへ反転することなどから、公的需要は小幅増に。
- ・輸出は、円安の継続およびインバウンド需要の回復が押し上げ要因となる一方、世界経済の減速を受け1.8%増と伸び悩みを予測。輸入は内需の減速を受け1.5%減となり、この結果、外需の寄与度はプラスへ転換。

## II. 貨物輸送 【表5～8参照】

### 1. 国内貨物輸送

#### （1）総輸送量は2023年度通期で0.5%減と、マイナス幅縮小

- ・2022年度は、消費関連貨物および建設関連貨物の不振を受け、1.6%減と再びマイナスへ反転。
- ・2023年度については、前年度における落ち込みの反動もあって、消費関連貨物がプラスに転換するほか、生産関連貨物も小幅ながらプラスを維持。その一方で、建設関連貨物が輸送量を大きく下押し。
- ・総輸送量は0.5%減と2年連続の減少となるが、マイナス幅は縮小。一般貨物に限定すると1%強の増加に。

#### （2）品別輸送量（2023年度）

- ①消費関連貨物は、可処分所得の減少などを背景に個人消費が減速する一方、物価上昇に伴う需要下押し効果は徐々に剥落するほか、前年度における減少の反動もあって、**2.4%増**とプラスへ反転。夏期における猛暑効果を受け、水物が好調に推移したと見られるほか、日用品や農水産品なども小幅ながらプラスの荷動きに。
- ②生産関連貨物は、原材料・燃料価格が高止まり、また鉱工業生産にも減少が予測される中で、工作機械などにはやや低調な荷動きが避けられないものの、自動車・自動車部品、鉄鋼、化学工業品などに小幅な増加が期待できることから、通年では**0.5%増**に。
- ③建設関連貨物は**2.7%減**となり、総輸送量を大きく下押し。公共投資の増加が予測されるものの、大規模土木工事の執行が期待できないほか、新設住宅着工戸数が減少する中で、輸送量をプラスに押し上げるには至らない。砂利・砂・石材やセメント・生コンなどが不振。

#### （3）輸送機関別輸送量（2023年度）

- ①JRは4年ぶりの増加に
  - ・JRコンテナは、**0.3%増**と小幅ながら4年ぶりの増加に。積合せ貨物や自動車部品などが堅調を維持。「物流の2024年問題」も増送を後押し。
  - ・JR車扱は、大きなウエートを占める石油が堅調に推移するほか、上期におけるセメント・石灰石の盛り上がりもあって、トータルでは**3.5%増**に。
  - ・JR全体では、**1.3%増**と4年ぶりにプラスへ反転。
  - ・その他の鉄道は、前年度における大幅減の反動もあり、**3.2%増**に。
- ②営業用自動車は、消費関連貨物および生産関連貨物に堅調な伸びが見込まれる一方、建設関連貨物の不振が輸送量を大きく下押しし、トータルでは**0.9%増**に。

- ③自家用自動車は、大規模公共土木工事の執行が期待できないほか、新設住宅着工戸数にも減少が見込まれることから、大宗を占める建設関連貨物が3%台半ばの減少に。トータルでは**3.0%減**と低迷。
- ④内航海運は、**2.8%減**と低調に推移。鉱工業生産の低迷などを背景に、大きなウエートを占める石油製品が減少するほか、鉄鋼や化学製品にも盛り上がりが見込めないことから、生産関連貨物は2%超の減少に。建設関連貨物も4%近いマイナスが避けられず。
- ⑤国内航空は、復便による供給力の増加が見込まれるものの、輸送量は**2.6%増**にとどまる。コロナ前（2019年度）の7割強の水準に。

## 2. 国際貨物輸送

### (1) 外資コンテナ貨物

#### ①輸出の2023年度は**1.6%増**と小幅ながらプラスに転換

- ・4～6月期は前期（2.0%減）からマイナス幅が縮小。米国向けは5%未満の減少、欧州向けは前年度水準近くに改善も、アジア向け・中国向けは2桁台の減少を脱しきれず。
- ・世界経済が緩やかながらプラス成長を維持する中で、輸出はプラスに転換も、年度全体では1%台の小幅増にとどまる。貨物量はコロナ前（2019年度）の水準に届かず（95.7%）。
- ・海外の設備投資需要が底堅く推移し、機械類は下期から徐々に持ち直し。車載半導体不足の解消に伴う自動車工場等の生産回復・正常化により、自動車関連は下期にかけて復調。
- ・世界経済の減速、欧米の過剰在庫解消や中国の生産・消費回復遅れで下振れも。米中対立激化に伴う供給網混乱や、パナマ運河の通航制限長期化による北米東岸航路混雑も懸念。

#### ②輸入の2023年度は**1.9%減**と前年度に引き続き減少

- ・4～6月期は前期（5.8%減）から減少幅がいくぶん縮小。消費財は総じて低調な荷動きが続くも、生産財は一般機械が回復基調を維持し、自動車部品は増勢が拡大。
- ・消費財については、物価上昇や円安基調による下押しが継続、前年度水準を下回る。
- ・生産財については、国内自動車工場等の生産回復・正常化を受けて、部品・部材類や機械類の荷動きが復調。前年度における中国のゼロコロナ政策・ロックダウンの反動増も。
- ・海外生産拠点の国内回帰や調達先国分散、対日投資の拡大の中で、部品・部材類の荷動きが活発に。下期は前年度の反動増により、小幅ながらプラスに転換も、上期の減少を補いきれず、年度全体では2年連続のマイナスに。

### (2) 国際航空貨物

#### ①輸出の2023年度は**9.6%減**と2桁近くのマイナスに

- ・4～6月期は前期に引き続き2割台の減少、5四半期連続の2桁減に。太平洋線と欧州線は前期から減少幅が縮小も、アジア線はマイナス幅拡大、2割台後半の大幅減が継続。
- ・太平洋線は海上シフト・回帰が下期に一巡し、1桁減に改善。アジア線は中国の回復が鈍く、2桁減が継続。欧州線はウクライナ情勢の影響が長期化も、1桁減にとどまる。
- ・下期はプラス転換が見込まれるも、上期の2割減が響き、年度全体では1割弱のマイナスに。貨物量はコロナ前（2019年度）水準を下回る見込み（97.2%）。
- ・半導体関連（電子部品・製造装置）は、半導体市場の市況・需給悪化と、日本の対中半導体輸出規制の導入により、荷動きの停滞が継続。自動車部品はEVシフト需要の拡大や、半導体不足の解消に伴う工場生産の回復・正常化により、下期は復調が鮮明に。

- ・半導体市況・需給の停滞感が強まり、回復が遅れると、マイナス幅は一段と拡大する可能性も。中国の半導体素材輸出規制導入や、日米の対半導体輸出規制の強化による下押しも懸念。

#### ②輸入の2023年度は9.2%減と前年度に引き続き減少

- ・4～6月期は前期に引き続き2割台の減少、4四半期連続の2桁減に。食料品は総じて低調な荷動きが続き、衣類も再び失速。機械類や化学製品は減少基調が継続・拡大。
- ・消費財については、個人消費が伸び悩む中で、物価上昇・円安基調による下押しが続き、前年度の水準を下回る。EC・通販関連も、前年度から増勢が大幅に鈍化する見込み。
- ・生産財については、生産拠点の国内回帰や調達先分散、対日投資の進展により、部品・部材類の調達が活発化、下期から徐々に復調・持ち直し。
- ・生産財の荷動き回復は小幅にとどまり、消費財の大幅減をリカバーできず。下期は前年度の反動増によるプラス転換が見込まれるも、年度全体では2年連続のマイナスに。
- ・新型コロナワクチン等の医療関連については、接種需要減による反動減が避けられず。

### Ⅲ. 企業物流短期動向調査（速報） 【図1、表9参照】

#### ①2023年7～9月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は横ばい

- ・2023年7～9月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』はマイナス13と、前期（4～6月）実績（マイナス13）から横ばいで推移。前回（6月）調査時の見通し（マイナス6）より7ポイント下振れ。10～12月見通しでは7ポイント改善し、マイナス6の予想ながら、下振れの可能性大。

#### ②2023年7～9月実績の業種別『荷動き指数』では、プラスは3業種にとどまる

- ・2023年7～9月実績の業種別『荷動き指数』では、全15業種中8業種において前期（4～6月）実績より上昇。輸送用機械、金属製品、精密機器の3業種がプラス、1業種（食料品・飲料）がゼロ水準で、残り11業種がマイナスに。10～12月見通しでは、13業種が上昇するものの、プラスは6業種にとどまる見込み。

表1 経済の予測の前提

	単 位	実 績 (2022年度)	想 定 (2023年度)	
			前回 (23年7月)	今回 (23年10月)
世界経済成長率	前年比(%)	3.5%	2.8%	3.0%
米国経済成長率	前年比(%)	2.1%	1.6%	1.8%
為 替 レ ー ト	円/ドル	135.5円/ドル	139.0円/ドル	142.7円/ドル
	円/ユーロ	141.5円/ユーロ	150.5円/ユーロ	155.8円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バレル	103.0ドル/バレル	84.9ドル/バレル	85.5ドル/バレル

注) 1. 世界経済成長率、米国経済成長率は実質・暦年ベース。  
2. 原油輸入価格はC I Fベース。

表2 IMFによる世界経済見通し (2023年7月)

(対前年比：%)

	世界	日本	米国	ユーロ圏	英国	中国	インド	ロシア	ブラジル
2021年	6.3	2.1	5.9	5.4	7.6	8.5	9.1	5.6	5.0
2022年	3.5	1.0	2.1	3.5	4.1	3.0	7.2	△ 2.1	2.9
2023年	3.0	1.4	1.8	0.9	0.4	5.2	6.1	1.5	2.1

注) 1. 2022年はIMFによる実績見込値、暦年ベース (インドは財政年度ベース)。  
2. ユーロ圏：ドイツ、フランス、イタリア、スペイン他20カ国

表3 国内総支出の見通し

単位：10億円、( )内は対前年同期比増減率(%)

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
名目国内総支出 (名目国内総生産) Nominal gross domestic expenditure	551,434 ( 2.5)	272,939 ( 1.3)	289,768 ( 2.8)	562,707 ( 2.0)	287,532 ( 5.3)	298,907 ( 3.2)	586,439 ( 4.2)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	541,754 ( 2.7)	269,490 ( 1.6)	279,742 ( 1.2)	549,231 ( 1.4)	273,982 ( 1.7)	282,179 ( 0.9)	556,161 ( 1.3)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	288,739 ( 1.6)	146,301 ( 3.2)	149,615 ( 1.8)	295,916 ( 2.5)	146,751 ( 0.3)	149,994 ( 0.3)	296,745 ( 0.3)
民間住宅投資 Private housing investment	18,811 (△ 0.6)	8,962 (△ 4.6)	9,285 (△ 1.4)	18,247 (△ 3.0)	9,224 ( 2.9)	9,348 ( 0.7)	18,572 ( 1.8)
民間設備投資 Private equipment investment	87,673 ( 2.3)	42,469 ( 2.5)	47,935 ( 3.7)	90,404 ( 3.1)	43,150 ( 1.6)	48,693 ( 1.6)	91,843 ( 1.6)
民間在庫変動 Change in Private inventories	1,200 (*****)	2,643 (*****)	△349 (*****)	2,294 (*****)	2,115 (*****)	△1,054 (*****)	1,061 (*****)
政府支出 Government expenditure	145,310 ( 1.4)	70,823 (△ 0.9)	74,439 ( 0.8)	145,261 (△ 0.0)	71,428 ( 0.9)	74,964 ( 0.7)	146,392 ( 0.8)
うち公的固定資本形成(公 共投資) Public fixed capital formation	27,561 (△ 6.5)	11,843 (△ 7.0)	14,863 ( 0.3)	26,706 (△ 3.1)	12,150 ( 2.6)	15,005 ( 1.0)	27,155 ( 1.7)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	499 (*****)	△1,378 (*****)	△872 (*****)	△2,250 (*****)	1,163 (*****)	229 (*****)	1,392 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	103,884 ( 12.4)	53,103 ( 4.4)	55,429 ( 4.5)	108,532 ( 4.5)	54,364 ( 2.4)	56,142 ( 1.3)	110,506 ( 1.8)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	103,385 ( 7.1)	54,481 ( 7.0)	56,301 ( 7.3)	110,782 ( 7.2)	53,201 (△ 2.3)	55,913 (△ 0.7)	109,114 (△ 1.5)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。  
 2. 2022年度まで四半期別速報値による。  
 3. 国内総支出＝国民総支出－要素所得の純受取。  
 4. 実績値の内訳項目合計は実質国内総支出と一致しない。

表4 物価・生産・経常収支の見通し

単位：10億円、( )内は対前年同期比増減率(%)

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
国内企業物価指数 (2020年=100) Domestic wholesale price index(compared to 100 in 2010)	107.0 ( 7.1)	114.8 ( 9.7)	119.4 ( 9.2)	117.1 ( 9.5)	119.4 ( 4.0)	120.3 ( 0.7)	119.8 ( 2.3)
消費者物価指数 (生鮮品を除く)(2020年=100) Consumer price index (Excluding fresh foods) (compared to 100 in 2010)	99.9 ( 0.1)	102.1 ( 2.4)	103.9 ( 3.6)	103.0 ( 3.0)	105.3 ( 3.1)	106.7 ( 2.7)	106.0 ( 2.9)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	105.2 ( 5.6)	104.2 ( 0.2)	105.6 (△ 0.8)	104.9 (△ 0.3)	103.2 (△ 1.0)	106.2 ( 0.6)	104.7 (△ 0.2)
経常収支 Current account	20,152 (*****)	4,763 (*****)	4,667 (*****)	9,430 (*****)	10,339 (*****)	5,986 (*****)	16,325 (*****)
貿易収支 Trade balance	△1,543 (*****)	△9,181 (*****)	△8,847 (*****)	△18,028 (*****)	△826 (*****)	△6,440 (*****)	△7,266 (*****)
輸出 Export	85,637 ( 25.3)	49,597 ( 21.4)	50,077 ( 11.9)	99,675 ( 16.4)	48,167 (△ 2.9)	47,929 (△ 4.3)	96,096 (△ 3.6)
輸入 import	87,181 ( 35.0)	58,779 ( 47.2)	58,924 ( 24.7)	117,703 ( 35.0)	48,993 (△ 16.6)	54,369 (△ 7.7)	103,362 (△ 12.2)

- 注) 1. 原系列。  
2. 経常、貿易収支はIMFベース。  
3. 2022年度上期まで実績値。

表5 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	2021年度	2022年度		計	2023年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,252.4 ( 2.9)	2,065.2 (△ 0.3)	2,120.6 (△ 2.8)	4,185.7 (△ 1.6)	2,038.4 (△ 1.3)	2,124.6 ( 0.2)	4,163.0 (△ 0.5)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,352.8 ( 3.0)	1,152.4 (△ 0.0)	1,172.7 (△ 2.3)	2,325.1 (△ 1.2)	1,169.3 ( 1.5)	1,183.7 ( 0.9)	2,353.1 ( 1.2)
鉄 道 Railway	38.9 (△ 0.5)	17.8 (△ 2.1)	20.5 (△ 1.3)	38.3 (△ 1.7)	18.5 ( 3.9)	20.5 ( 0.0)	39.0 ( 1.9)
J R	26.4 (△ 1.3)	12.4 ( 0.1)	14.0 (△ 0.4)	26.4 (△ 0.2)	12.7 ( 2.4)	14.1 ( 0.3)	26.7 ( 1.3)
JR							
そ の 他 Other	12.5 ( 1.0)	5.4 (△ 6.7)	6.4 (△ 3.2)	11.9 (△ 4.8)	5.8 ( 7.5)	6.4 (△ 0.5)	12.2 ( 3.2)
自 動 車 Automobile	3,888.4 ( 2.7)	1,887.6 (△ 0.3)	1,938.4 (△ 2.9)	3,826.0 (△ 1.6)	1,868.0 (△ 1.0)	1,943.4 ( 0.3)	3,811.4 (△ 0.4)
営 業 用 Business	2,602.1 ( 2.0)	1,272.1 ( 0.4)	1,285.5 (△ 3.7)	2,557.5 (△ 1.7)	1,277.3 ( 0.4)	1,303.3 ( 1.4)	2,580.7 ( 0.9)
自 家 用 Personal use	1,286.3 ( 4.0)	615.5 (△ 1.6)	653.0 (△ 1.2)	1,268.5 (△ 1.4)	590.7 (△ 4.0)	640.1 (△ 2.0)	1,230.7 (△ 3.0)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	324.7 ( 6.1)	159.6 (△ 0.5)	161.4 (△ 1.8)	320.9 (△ 1.1)	151.6 (△ 5.0)	160.5 (△ 0.6)	312.1 (△ 2.8)
国 内 航 空 Domestic air	0.480 ( 12.1)	0.262 ( 17.2)	0.288 ( 12.1)	0.550 ( 14.5)	0.271 ( 3.5)	0.292 ( 1.7)	0.564 ( 2.6)

注) 1. 原系列。

2. 2022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。

表6 品別輸送量の見通し

単位：百万トン、( )内は対前年同期比増減率(%)

品類 年度・期	2021年度	2022年度		計	2023年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	898.1 ( 4.2)	433.8 (△ 0.5)	432.9 (△ 6.3)	866.7 (△ 3.5)	447.9 ( 3.3)	439.5 ( 1.5)	887.4 ( 2.4)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,415.3 ( 2.4)	700.6 ( 0.3)	719.0 ( 0.3)	1,419.6 ( 0.3)	702.6 ( 0.3)	723.5 ( 0.6)	1,426.1 ( 0.5)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,899.6 ( 2.8)	912.8 (△ 0.6)	947.9 (△ 3.4)	1,860.6 (△ 2.1)	869.1 (△ 4.8)	940.9 (△ 0.7)	1,810.0 (△ 2.7)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。

2. 2022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。

表7 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（%）

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合 計	12,078	6,074	5,843	11,917	5,899	5,952	11,851
Total	( 5.0)	( 0.4)	(△ 3.1)	(△ 1.3)	(△ 2.9)	( 1.9)	(△ 0.6)
輸 出	4,726	2,305	2,342	4,647	2,315	2,407	4,722
Export	( 6.3)	(△ 3.3)	(△ 0.1)	(△ 1.7)	( 0.4)	( 2.8)	( 1.6)
輸 入	7,352	3,768	3,501	7,270	3,584	3,545	7,129
Import	( 4.1)	( 2.9)	(△ 5.1)	(△ 1.1)	(△ 4.9)	( 1.2)	(△ 1.9)

- 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である。  
 2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で86.7%、輸入で86.5%であった（2022年）。  
 3. 2022年度まで各港湾管理者資料による実績値。  
 4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

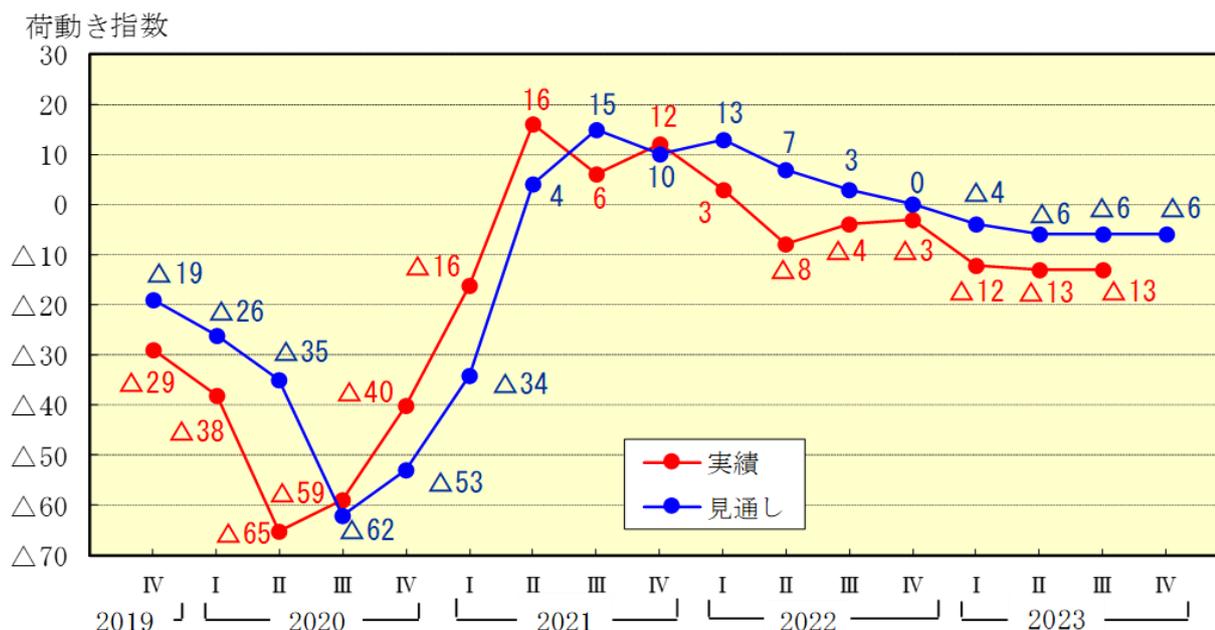
表8 国際航空貨物輸送量の見通し

単位：千トン、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合 計	2,824.0	1,261.7	1,119.0	2,380.7	1,006.8	1,149.5	2,156.4
Total	( 26.4)	(△ 8.6)	(△22.5)	(△15.7)	(△20.2)	( 2.7)	(△ 9.4)
輸 出	1,313.0	592.5	517.3	1,109.8	466.0	536.9	1,002.8
Export	( 29.7)	(△10.5)	(△20.6)	(△15.5)	(△21.4)	( 3.8)	(△ 9.6)
太平洋線	287.1	122.1	108.6	230.7	97.3	115.1	212.4
Trans-Pacific line	( 49.2)	(△14.5)	(△24.7)	(△19.6)	(△20.3)	( 5.9)	(△ 8.0)
欧州線	211.8	94.2	87.7	182.0	83.0	86.9	169.8
European line	( 43.5)	(△10.4)	(△17.7)	(△14.1)	(△12.0)	(△ 1.0)	(△ 6.7)
アジア線	814.1	376.2	320.9	697.1	285.7	334.9	620.6
Asian line	( 21.0)	(△ 9.1)	(△19.9)	(△14.4)	(△24.0)	( 4.4)	(△11.0)
輸 入	1,511.0	669.2	601.7	1,270.9	540.9	612.7	1,153.5
Import	( 23.8)	(△ 6.8)	(△24.1)	(△15.9)	(△19.2)	( 1.8)	(△ 9.2)

- 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である。  
 2. 全国の国際航空貨物の中で、主要4空港の占める割合は、積込量で98.4%、取卸量で98.9%であった（2022年）。  
 3. 2022年度まで、税関資料（月別速報）を積み上げた実績値。  
 4. 輸出の路線別貨物量は、JAF輸出混載統計による路線別構成比を乗じた推計値。  
 5. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

図1 荷動きの実績（見込み）と見通しの『荷動き指数』（速報値）



- 注) 1. 調査対象は製造業・卸売業の主要2,500事業所とした。  
 2. 『荷動き指数』とは「増加」の割合から「減少」の割合を引いたもの。  
 3. 青線は各期に入る前の時点の見通しにおける『荷動き指数』（2023年IV期の『荷動き指数』は今回調査時点の見通し）、赤線は各期の途中の時点で判断した実績見込みの『荷動き指数』（2023年III期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。  
 4. 今回調査は2023年9月初旬に実施し、664社から回答を得た。

表9 国内向け出荷量の実績と見通し（業種別；速報値）

業種	2023年4月～6月実績					2023年7月～9月実績					2023年10月～12月見通し					
	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	
		増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少		
食料品・飲料	63	27	46	27	0	61	30	40	30	0	60	28	52	20	8	
繊維・衣服	30	13	77	10	3	22	14	63	23	△9	21	24	57	19	5	
木材・家具	28	21	22	57	△36	27	15	44	41	△26	27	22	41	37	△15	
パルプ・紙	36	8	42	50	△42	34	3	29	68	△65	34	9	35	56	△47	
化学・プラスチック	64	8	56	36	△28	74	4	51	45	△41	74	9	57	34	△25	
窯業・土石	26	15	46	39	△24	28	14	64	22	△8	28	18	53	29	△11	
鉄鋼・非鉄	72	7	51	42	△35	59	7	59	34	△27	59	12	51	37	△25	
金属製品	41	20	51	29	△9	41	34	39	27	7	41	42	34	24	18	
一般機械	68	21	60	19	2	57	14	60	26	△12	58	14	55	31	△17	
電気機械	102	19	49	32	△13	79	19	48	33	△14	79	27	43	30	△3	
輸送用機械	75	33	50	17	16	71	33	56	11	22	70	39	48	13	26	
精密機械	22	23	50	27	△4	23	26	52	22	4	23	22	61	17	5	
その他	29	34	32	34	0	29	21	48	31	△10	29	21	65	14	7	
計	656	19	50	31	△12	605	18	51	31	△13	603	22	50	28	△6	
卸売業	生産財	27	15	44	41	△26	27	15	55	30	△15	27	19	48	33	△14
	消費財	30	13	50	37	△24	28	21	50	29	△8	28	18	57	25	△7
	計	57	14	47	39	△25	55	18	53	29	△11	55	18	53	29	△11
合計	713	19	49	32	△13	660	18	51	31	△13	658	22	50	28	△6	

本レポートは 2023 年 9 月 29 日時点の情報に基づき作成した。

本レポートに関する問合せ先

株式会社N X総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2

担当：佐藤 TEL (070) 7360-1406