
2020年度の 経済と貨物輸送の見通し

改訂

2020年度経済・貨物輸送の見通し（ポイント）

経 済

1. 世界経済

- ・コロナ・ショックにより、2020年の世界経済成長率は4.9%減（IMF）

2. 日本経済

- ・消費増税とコロナ・ショックが日本経済に大きなダメージ

国内貨物輸送

国内貨物輸送

- ・コロナ・ショックを受け、2020年度の総輸送量は大幅なマイナスに

1. 鉄道

- ・コロナ・ショックが需要下押し、JRコンテナは6.3%減に

2. 自動車

- ・営業用自動車は2年ぶりのマイナスへ転換

3. 内航海運

- ・石油製品、鉄鋼、化学製品などが大幅減に

4. 国内航空

- ・需要低迷に加え供給力の減少が足かせ

国際貨物輸送

1. 外貿コンテナ貨物

- ・コロナ・ショックによる世界経済の大幅減速を受けて、輸出は6.6%の減少に
- ・輸入は、個人消費・設備投資が低調に推移し、4.8%減とマイナス幅が拡大

2. 国際航空

- ・輸出は太平洋線・欧州線の大幅減により、9.0%減と2年連続のマイナスに
- ・輸入は消費財・生産財ともに荷動きが低迷、7.2%減とマイナス基調が続く

I 経済の現状と見通し

1. 今回の見通しに関する諸前提について

7月中旬現在、新型コロナウイルス感染症（COVID-19、以下「新型コロナ」と表記）の全世界における拡大には歯止めがかからず、完全収束の時期や被害の大きさなどについては、全く予測できない状況にある。

各国においては新型コロナの感染拡大（コロナ・ショック）に伴う景気の悪化を阻止するため、大規模な経済対策が実施されているほか、多くの国々において、経済活動を徐々に再開する動きもみられる。しかし、コロナ・ショックによる経済への影響の度合いは、世界大恐慌時に匹敵するとみられる中で、2020年いっぱいには世界経済の停滞が避けられない。また、感染再流行の懸念が払しょくされない中で、2021年についても下振れリスクは高いと考えられる。

本予測においては、世界経済については6月24日に国際通貨基金（IMF）が公表した世界経済見通し（基本シナリオ）に準拠することとした。

表1 IMFによる世界経済見通し（基本シナリオ）

	世界	日本	米国	ユーロ圏	英国	中国	インド	韓国	ASEAN5	ロシア	ブラジル
2019年	2.9	0.7	2.3	1.3	1.4	6.1	4.2	2.0	4.9	1.3	1.1
2020年	△4.9	△5.8	△8.0	△10.2	△10.2	1.0	△4.5	△2.1	△2.0	△6.6	△9.1
2021年	5.4	2.4	4.5	6.0	6.3	8.2	6.0	3.0	6.2	4.1	3.6

注) 1. 2019年まで実績値（または実績見込値）、暦年ベース。
 2. ユーロ圏：ドイツ、フランス、イタリア、スペイン他19カ国
 ASEAN5：タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン・ベトナム

一方、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。

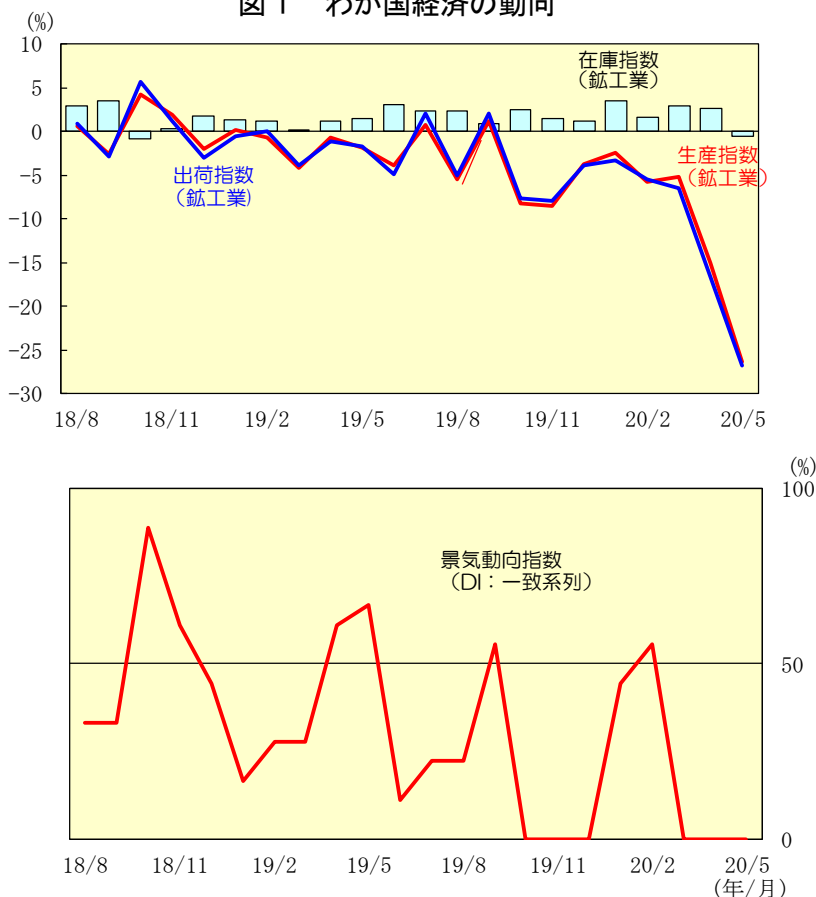
- ・日本経済は2019年10月の消費税率引き上げを契機に景気後退局面入り。さらにコロナ・ショックが景気悪化に拍車。
- ・新型コロナの感染拡大は、日本においては2020年7～9月期におおむねピークアウトし、以降、感染者数や死亡者数が減少していく。冬季に感染再流行（第二波）が発生する可能性があるものの、経済活動の抑制策などはとられず、影響も第一波に比べて小さいと想定。
- ・2020年度の日本経済は、前期比（季調値）ベースでは4～6月期が大底となる。7～9月期からプラスに転じるものの、新生活様式の定着に伴い、回復基調は緩慢にならざるを得ない。
- ・前年同期比（原系列）では4～6月期、7～9月期とも10%程度の大幅な落ち込みとなる。プラスに転換するのは1～3月期に入ってからで、かつ小幅なプラスにとどまる。
- ・大規模経済対策の実施を受け、官公需には堅調な動きが期待できるものの、民需や外需の低迷により2020年度の実質経済成長率は5.6%減と、リーマン・ショックが発生した2008年度（3.4%減）を下回る、大幅なマイナス成長が避けられない。

2. 日本経済

消費増税とコロナ・ショックが日本経済に大きなダメージ

- 足元2020年1～3月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.6%減（年率2.2%減）
 - ・前期（2019年10～12月期）に続き、2期連続のマイナス成長に。
- 個人消費、設備投資、輸出の三本柱がマイナス、公的需要が下支え
 - ・個人消費、設備投資、輸出の三本柱が揃って低調。
 - ・政府支出および住宅投資が下支えに。
 - ・2019年度の実質経済成長率は0.0%増と微増。
- 2020年度は、消費増税とコロナ・ショックにより、リーマン・ショック時を下回る大幅なマイナス成長に
- 民間需要が大幅減に
 - ・個人消費、設備投資が6%前後のマイナス。
 - ・経済対策の実施に伴い、公的需要は堅調に推移。
 - ・世界経済のマイナス成長を受け、輸出は2桁減に。
- 2020年度の実質経済成長率は5.6%減と、リーマン・ショック時（2008年度：3.4%減）を大幅に下回る見通し

図1 わが国経済の動向



注) 鉱工業生産・出荷・在庫指数は原系列、前年同月比増減率。

資料) 経済産業省「鉱工業指数」、内閣府「景気動向指数」

(1) 国内需要

①個人消費

●消費増税が個人消費を大きく下押し

- ・2019年度は、上期1.1%と堅調の後、下期2.2%減と失速。
- ・上期における駆け込み需要の反動に加え、心理学的インパクトなどが消費を抑制。
- ・年度全体で0.6%減。
- ・前回の消費増税時（2014年度；2.5%減）以来5年ぶりのマイナス。

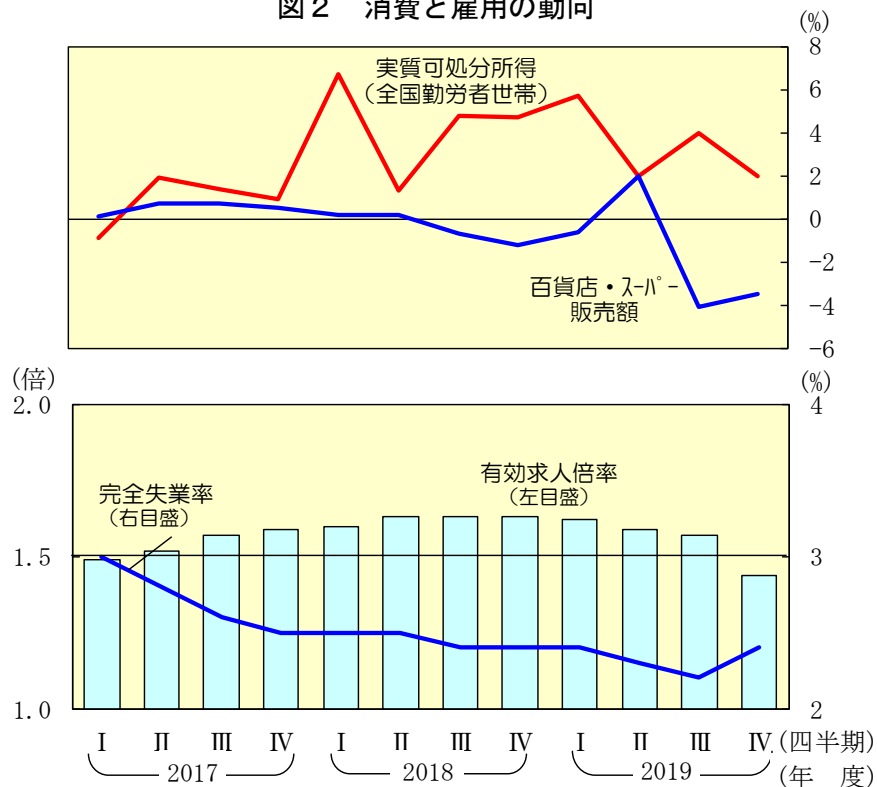
●コロナ・ショックにより、2020年度の失業率は悪化が避けられず

- ・非正規雇用者を中心に完全失業率は3%台に上昇。
- ・賃金上昇は頭打ちとなり、実質ベースの可処分所得は減少必至。

●2020年度はコロナ・ショックを受け、5.9%減と停滞

- ・外出自粛などが大きな下押し要因。
- ・6月末でキャッシュレス決済時ポイント還元制度が終了。
- ・マイナポイント事業の消費下支え効果は期待薄。
- ・消費マインドの好転は当面期待できない中、下期にいくぶん持ち直すも、上期の大幅減をカバーするには至らず。

図2 消費と雇用の動向



注) 1. 百貨店・スーパー販売額、実質可処分所得は前年同期比増減率。

2. 有効求人倍率、完全失業率は季節調整済系列。

資料) 総務省「家計調査」、経済産業省「商業動態統計」、厚生労働省「職業安定業務統計」

②設備投資

表2 企業の設備投資計画

- 足元1～3月期の設備投資は1.8%減
 - ・前期（4.6%減）よりはマイナス幅縮小も、引き続き低迷。
 - ・人手不足を背景にした自動化・省力化投資は引き続き底堅く推移。
- 設備投資の先行指標である機械受注（季調値）は大幅減
 - ・足元4月の船舶・電力を除く民需の受注額（季調値）は、非製造業における大幅減（20.2%減）を受け12.0%減。
 - ・今後、大幅減が避けられない中で、設備投資も停滞へ。

		(前年度比・%)			
		2019年度		2020年度	
			修正率	(計画)	修正率
大企業	製造業	3.5	-1.8	3.8	-0.6
	非製造業	0.8	-5.7	2.2	-4.6
	全産業	2.3	-3.6	3.1	-2.4
中堅企業	製造業	-6.7	-0.5	6.1	-2.9
	非製造業	1.6	2.3	1.6	0.0
	全産業	-1.9	1.1	3.4	-1.2
中小企業	製造業	-2.6	-1.3	-7.9	-5.8
	非製造業	4.1	1.2	-16.9	-6.8
	全産業	1.3	0.2	-13.4	-6.3
全規模合計	製造業	1.7	-1.6	2.8	-1.4
	非製造業	1.5	-3.4	-1.0	-4.2
	全産業	1.6	-2.5	0.9	-2.7

注) ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額
(除く土地投資額)

資料) 日銀「短観」(2020年6月調査)

- 2020度は2019年度（0.2%減）よりもマイナス幅拡大し、6.0%減に
 - ・国内外の景気悪化を受け、設備投資マインドの大幅悪化は避けられず。

③住宅投資

- 2019年度は0.5%増と小幅ながら3年ぶりの増加へ
 - ・ローン金利の低水準が維持される中で、前回の消費増税時よりも小規模ながら、駆け込み需要が発生。
- 2020年度は一転して8.8%の大幅な落ち込みに
 - ・消費増税前の駆け込み需要の反動に加え、サプライチェーンの寸断により、中国からの建材の調達ができないケースも。
 - ・新設住宅着工戸数は持家、貸家、分譲とも大幅減に。

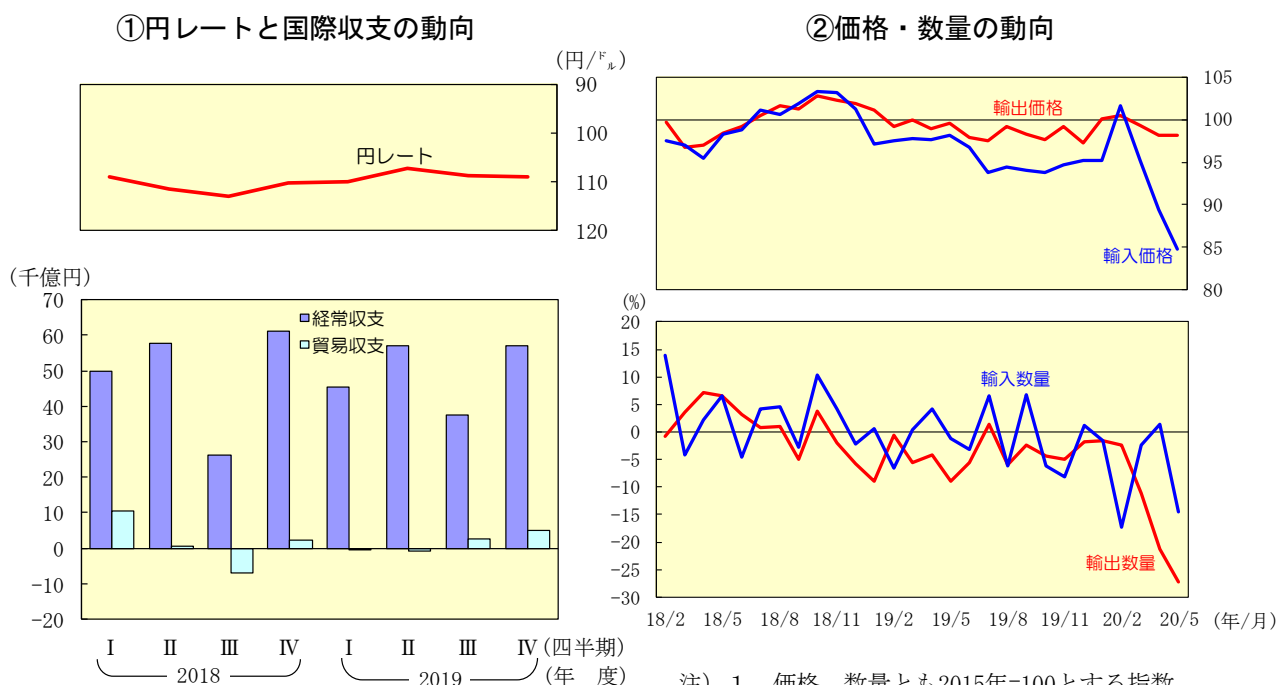
④財政・金融政策面

- 2019年度の公共投資は3.3%増と4年連続のプラス
 - ・2018年度補正予算および2019年度当初予算による緊急対策の効果が顕在化。
- 2020年度は1.7%増と引き続き堅調
 - ・6月に、総事業費約117兆円、歳出額約32兆円の第二次補正予算が成立。うち公共事業費は500億円程度。
- 日銀の金融政策を維持
 - ・日銀は6月の金融政策決定会合で、長短金利操作付き量的・質的緩和の枠組みによる金融政策運営方針の維持を決定。
 - ・現行のマイナス0.1%の短期政策金利とゼロ%程度の長期金利目標を維持。
 - ・CP・社債の買い入れと新型コロナ対応金融支援特別オペを合わせた特別プログラムの総枠は110兆円超へ。

(2) 貿易・国際収支

- 2019年度の輸出は6.7%減と、3年ぶりのマイナスに
 - ・世界経済の減速を受け、通年で低迷。
- 2020年度の輸出は16.2%減とマイナス幅拡大
 - ・世界経済が戦後最悪のマイナス成長に陥る中で、マイナス幅は2桁台へ拡大。
 - ・半導体関連（電子部品、製造装置等）など一部には回復の動きも。
- 2019年度の輸入は6.8%減と、3年ぶりのマイナスに
 - ・民需の低迷に加え、原油価格の下落などが下押し。
- 2020年度の輸入は8.8%減と引き続き低迷
 - ・民間需要の総崩れに加え、原油価格の大幅下落が原因。
- 2020年度の貿易収支（IMFベース）は4.9兆円の赤字に
- 経常収支の2019年度は19.7兆円、2020年度は15.9兆円の黒字に
 - ・海外からの配当など外貨建てでの受け取りが多い第一次所得収支が高水準での推移続く。
 - ・経常収支の対GDP比は2019年度3.6%、2020年度は3.0%に。

図3 わが国の貿易・国際収支の動向



資料) 内閣府「月例経済報告」、日銀「国際収支統計」、日本関税協会「外国貿易概況」

(3) 企業・生産・物価

①企業業績

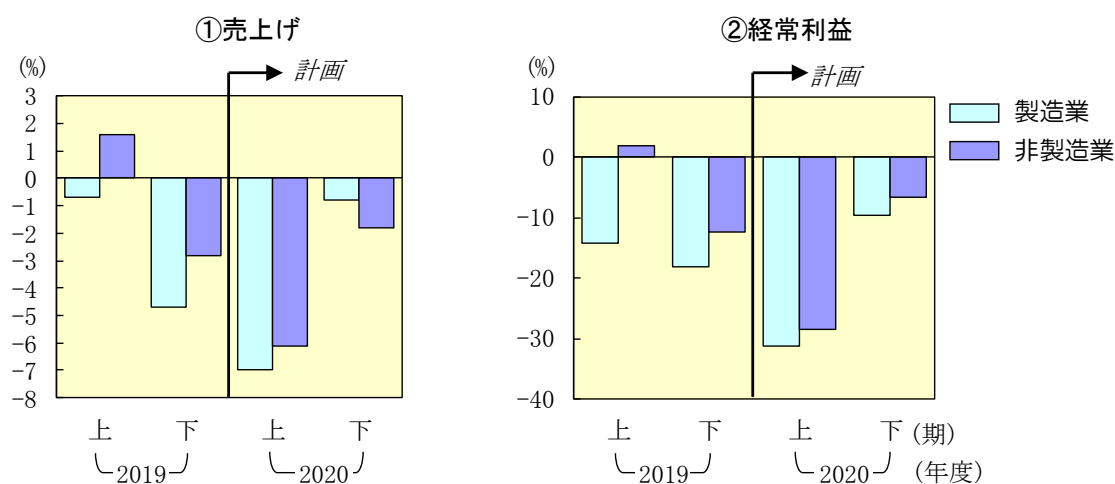
●法人企業統計ベースの2020年3月期経常利益（全産業）は14.0%の大幅な減少に

- ・1～3月期は、製造業で前年同期比29.5%減、非製造業も32.9%の大幅減に。
- ・消費増税にコロナ・ショックが追い打ちとなり、業績が急激に悪化。

●2021年3月期も大幅減益に

- ・コロナ・ショックが企業収益に大打撃。前年度比で2割近い減益か。
- ・製造業、非製造業とも先行き不透明。増益に転換は2022年3月期に持ち越し。

図4 売上げ・経常利益の見通し（全企業）



注) 1. 製造業経常利益は石油精製を除く、非製造業経常利益は電力・ガスを除く。 2. 前年同期比増減率。
資料) 日銀「短観」(2020年6月調査)

②鉱工業生産

●2019年度の鉱工業生産指数は3.8%減に

- ・2020年1～3月期は前年同期比で5期連続のマイナスに。
- ・設備投資や輸出の不振が背景に。

●2020年度は9.6%減とさらに悪化

- ・コロナ・ショックを受け、内・外需向けのいずれも不振。

③物価

●国内企業物価の2019年度は0.1%増、2020年度は1.0%減に

- ・原油価格低下の影響などにより、2019年度はわずかな伸びにとどまる。
- ・世界的な原油需要の低迷などを受け、2020年度はマイナスに反転。

●消費者物価（除生鮮食品）の2019年度は0.6%増、2020年度は0.1%減に

- ・人件費の上昇によるサービス価格の押し上げや消費増税の影響がある一方、幼児教育・保育の無償化政策による押し下げにより、2019度は前年度（0.8%増）を若干下回る上昇率に。
- ・2020年度は、消費増税の影響がある一方、原油価格の下落やコロナ・ショックに伴うサービス価格の下落により相殺され、0.1%の低下に。

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(%)

	2018年度	2019年度			2020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	548,123 (0.1)	274,083 (1.8)	278,476 (△ 0.2)	552,559 (0.8)	245,442 (△ 10.4)	277,706 (△ 0.3)	523,149 (△ 5.3)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	533,408 (0.3)	265,630 (1.3)	267,957 (△ 1.2)	533,587 (0.0)	237,493 (△ 10.6)	266,333 (△ 0.6)	503,827 (△ 5.6)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	299,090 (0.1)	149,730 (1.1)	147,671 (△ 2.2)	297,401 (△ 0.6)	130,757 (△ 12.7)	148,981 (0.9)	279,737 (△ 5.9)
民間住宅投資 Private housing investment	15,143 (△ 4.9)	7,690 (3.7)	7,522 (△ 2.6)	15,212 (0.5)	6,639 (△ 13.7)	7,227 (△ 3.9)	13,866 (△ 8.8)
民間設備投資 Private equipment investment	85,741 (1.7)	41,243 (3.1)	44,294 (△ 3.1)	85,537 (△ 0.2)	37,063 (△ 10.1)	43,367 (△ 2.1)	80,430 (△ 6.0)
民間在庫変動 Change in Private inventories	1,452 (*****)	2,073 (*****)	△1,107 (*****)	966 (*****)	1,341 (*****)	△777 (*****)	564 (*****)
政府支出 Government expenditure	133,391 (0.8)	66,447 (2.4)	70,377 (2.7)	136,824 (2.6)	67,685 (1.9)	71,170 (1.1)	138,856 (1.5)
うち公的固定資本形成(公共投資) Public fixed capital formation	26,103 (0.6)	12,003 (2.5)	14,955 (3.9)	26,958 (3.3)	12,260 (2.1)	15,158 (1.4)	27,418 (1.7)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	△2,006 (*****)	△1,709 (*****)	△1,172 (*****)	△2,881 (*****)	△5,991 (*****)	△3,634 (*****)	△9,626 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	92,979 (1.7)	45,298 (△ 1.4)	45,184 (△ 3.9)	90,482 (△ 2.7)	35,256 (△ 22.2)	41,880 (△ 7.3)	77,135 (△ 14.8)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	94,984 (2.5)	47,007 (1.4)	46,356 (△ 4.7)	93,363 (△ 1.7)	41,247 (△ 12.3)	45,513 (△ 1.8)	86,761 (△ 7.1)

- 注) 1. 原系列、実質値は2011年連鎖価格表示。 2. 2019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(%)

	2018年度	2019年度			2020年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
国内企業物価指数 (2015年=100) Domestic wholesale price index(compared to 100 in 2010)	101.5 (2.2)	101.3 (△ 0.2)	102.0 (0.4)	101.6 (0.1)	99.2 (△ 2.1)	102.1 (0.1)	100.6 (△ 1.0)
消費者物価指数 (生鮮品を除く)(2015年=100) Consumer price index (Excluding fresh foods) (compared to 100 in 2010)	101.2 (0.8)	101.7 (0.6)	102.0 (0.6)	101.8 (0.6)	101.5 (△ 0.2)	101.9 (△ 0.1)	101.7 (△ 0.1)
鉱工業生産指数 (2015年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	103.8 (0.3)	100.9 (△ 1.7)	99.0 (△ 5.7)	99.9 (△ 3.8)	83.6 (△ 17.1)	97.1 (△ 1.9)	90.3 (△ 9.6)
経常収支 Current account	19,485 (*****)	10,261 (*****)	9,448 (*****)	19,709 (*****)	7,158 (*****)	8,717 (*****)	15,875 (*****)
貿易収支 Trade balance	634 (*****)	△111 (*****)	777 (*****)	667 (*****)	△2,834 (*****)	△2,053 (*****)	△4,887 (*****)
輸出 Export	80,318 (2.6)	37,510 (△ 6.3)	37,433 (△ 7.1)	74,943 (△ 6.7)	28,641 (△ 23.6)	34,182 (△ 8.7)	62,823 (△ 16.2)
輸入 import	79,684 (8.1)	37,621 (△ 3.2)	36,656 (△ 10.2)	74,277 (△ 6.8)	31,475 (△ 16.3)	36,235 (△ 1.1)	67,710 (△ 8.8)

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。

3. 2019年度まで実績値。

Ⅱ 国内貨物輸送の現状と見通し

コロナ・ショックを受け、2020年度の総輸送量は大幅なマイナスに

①総輸送量は2019年度通期で1.2%減、2020年度は6.9%減と大幅なマイナスに

●2019年度は消費増税を契機とした景気後退の影響などから1.2%減と低調

- ・個人消費の低迷が消費関連貨物を大きく下押し。
- ・生産関連貨物は、下期にやや減速も通期で4%弱の増加に。

●コロナ・ショックの影響により、2020年度の総輸送量は6.9%減

- ・リーマン・ショックにより大きく落ち込んだ2009年度（6.0%減）を下回る伸び率を予測。
- ・個人消費、設備投資など民間需要の総崩れに加え、輸出の低迷を受け、消費関連貨物および生産関連貨物は1桁台後半の大幅なマイナス。
- ・住宅投資の大幅減もあって建設関連貨物も4%台のマイナスに。
- ・建設関連貨物を除く一般貨物は8.4%の減少。

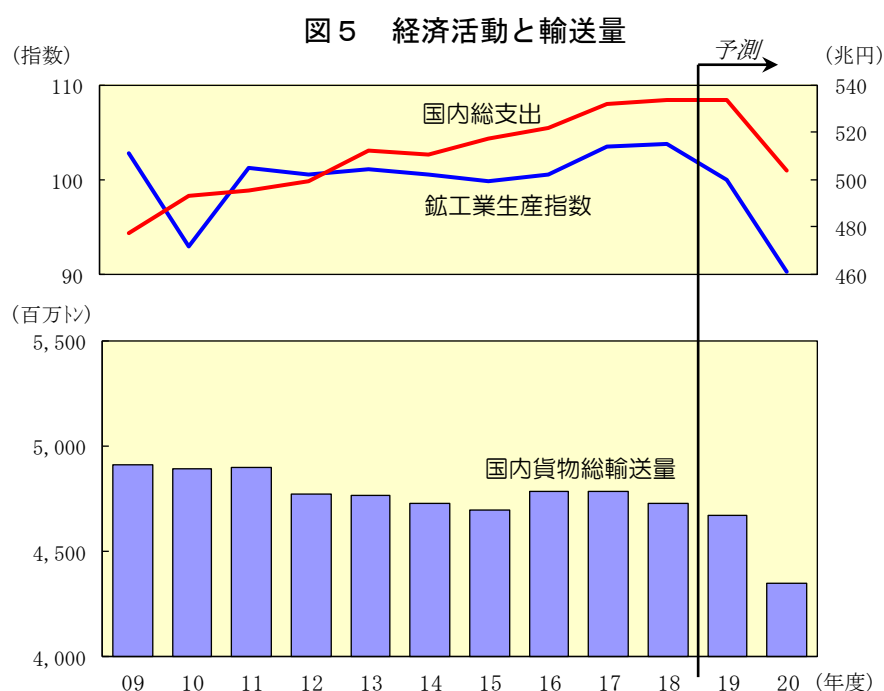
②消費関連貨物の2019年度は5.7%減、2020年度は7.4%減とマイナス幅拡大

●2019年度は消費増税に伴う個人消費の低迷により日用品を中心に低迷

- ・上期は消費増税前の駆け込み需要もあって小幅増の後、下期は個人消費の落ち込みにより、2桁台の大幅な減少。

●2020年度はコロナ・ショックを受けた経済活動の自粛が大きく下押し

- ・上期については日用品などを中心に15%近いマイナスに。
- ・下期は、前年同期における大幅減の反動もあって微増に転じる見込み。



注) 2009年度の数値は遡及値。

資料) 内閣府「国民経済計算年報」、経済産業省「経済産業統計」、国土交通省の各種統計

③生産関連貨物の2019年度は3.8%増も、2020度は9.2%減に

●2019年度は予想外に堅調な推移に

・機械機器や化学製品がプラス基調で推移。

●2020年度は設備投資や輸出の不振を背景に、鉱工業生産・出荷が低迷する中で、9.2%減と低迷

・新生活様式の定着によりパソコン、エアコンなど家電の一部に特需が発生するも、一般機械、自動車、機械部品、鉄鋼、化学製品、石油製品などが総じて低調に推移。

④建設関連貨物の2019年度は2.3%減、2020度は4.0%減に

●公共投資、住宅投資がプラスながら2019年度の輸送量は低迷

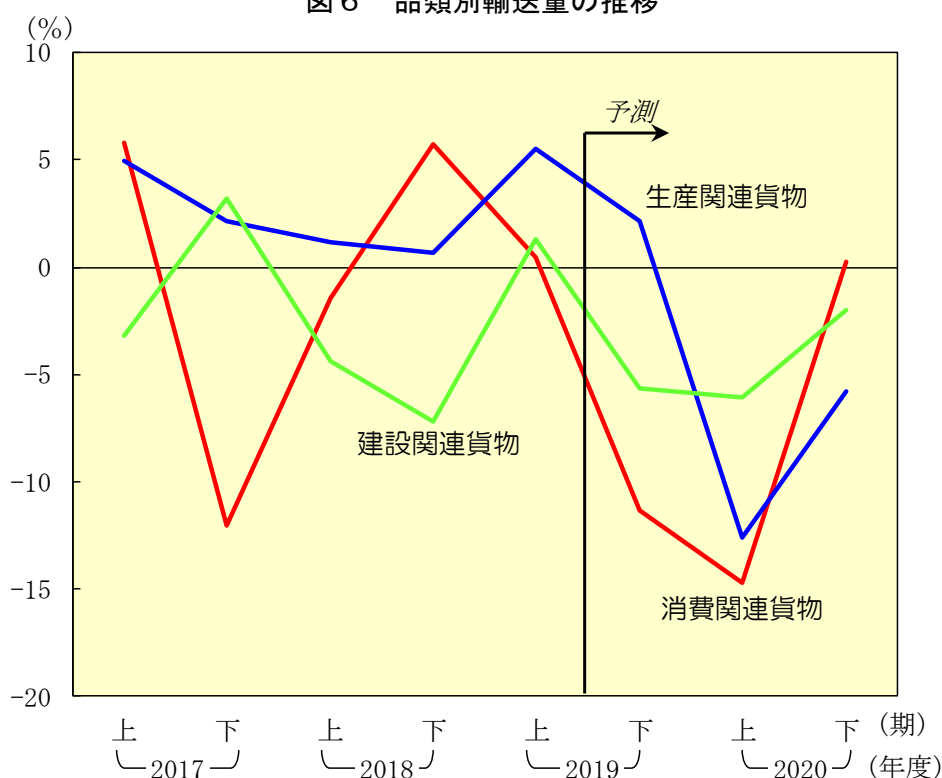
・砂利・砂・石材、セメントなどが低迷。

●2020年度はマイナス幅拡大も、一般貨物よりは小幅な減少にとどまる

・公共投資が引き続きプラスとなるものの、大規模公共土木工事の執行が期待できない中で、輸送量はマイナスに。

・住宅投資の減少も下押し。

図6 品類別輸送量の推移



注) 1. 自動車と内航海運による輸送トン数の前年同期比。

2. 消費関連貨物は、自動車貨物のうち農水産品、薪炭、食料工業品、日用品および取り合せ品、建設関連貨物は、自動車・内航海運貨物のうち木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物（内航海運は石灰石）、金属製品、窯業品および廃棄物（内航海運はその他の特種品）で、生産関連貨物は、自動車・内航海運貨物のこれら以外の貨物である。

資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」、「内航船舶輸送統計月報」

⑤雑貨輸送量の2019年度は1.5%減、2020年度は6.6%減に

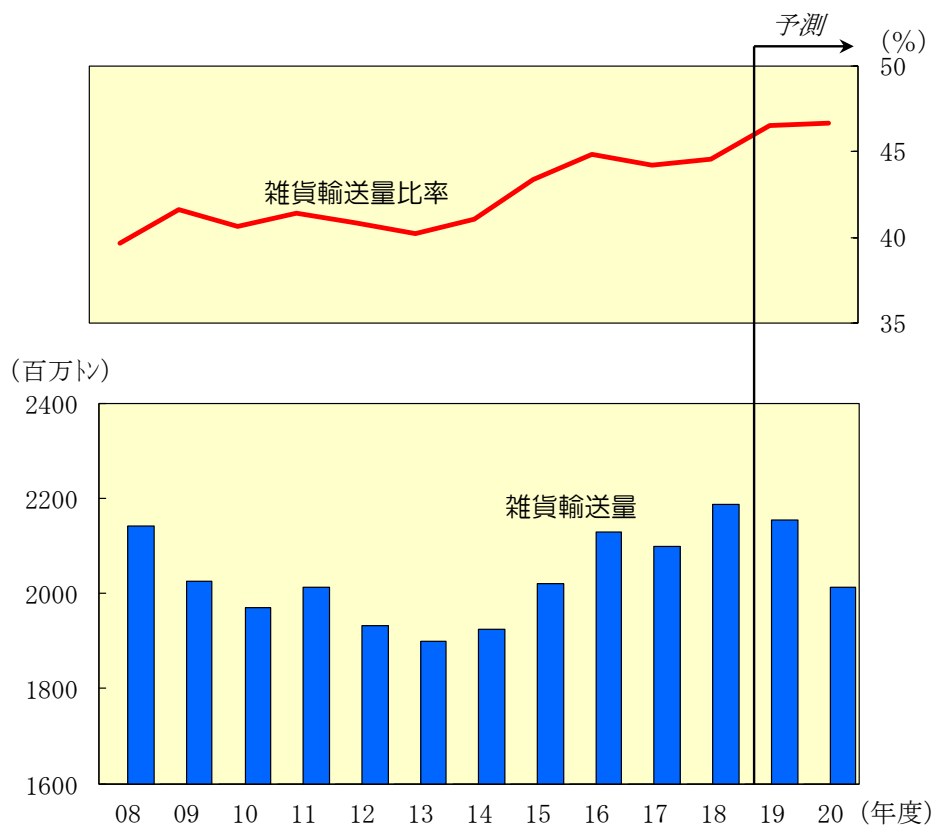
●2019度は小幅なマイナスに反転

- ・ウエートの高い消費関連貨物が大きく下押し。
- ・一般機械などが増加。

●2020年度は6.6%減と、マイナス幅拡大

- ・日用品を中心とした消費関連貨物は引き続き低調。
- ・一般機械、機械部品なども低迷が避けられず。

図7 雑貨輸送量の推移



注) 1. 自動車と内航海運による雑貨の輸送トン数 (2009年度以前の数値は遡及値)。
 2. 2010年度については、3月における北海道運輸局および東北運輸局の自動車輸送量の数値を含まない。
 3. 雑貨は、農水産品、薪炭、金属製品、機械 (内航海運の輸送機械を除く)、軽工業品、雑工業品、取り合せ品。
 4. 雑貨輸送量比率は、自動車+内航海運貨物に占める雑貨の割合。
 資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」、「内航船舶輸送統計月報」

1. 鉄道

コロナ・ショックが需要下押し、JRコンテナは6.3%減に

① JRコンテナの2019年度は2.5%増、2020年度は6.3%減に

●2019年度はプラス転換も通年では小幅増

- ・西日本豪雨などの大規模自然災害を受け、大幅減となった前年度の反動からプラスに転換。
- ・台風や景気後退の影響などから下期はマイナスとなり、通年では2.5%増にとどまる。

●2020年度はコロナ・ショックの影響により6.3%減と再び低調に

- ・コロナ・ショックによる景気悪化を受け、大半の品目が前年度水準割れに。
- ・トラックドライバー不足の一時的な緩和もマイナス材料。
- ・エコ関連物資には堅調な推移を期待。

② JR車扱の2019年度は2.1%減、2020年度は5.0%減と3年連続のマイナスに

●2019年度は大宗を占める石油の需要減が下押し。

- ・大きなウエートを占める石油が減少したほか、セメント・石灰石も微減に。

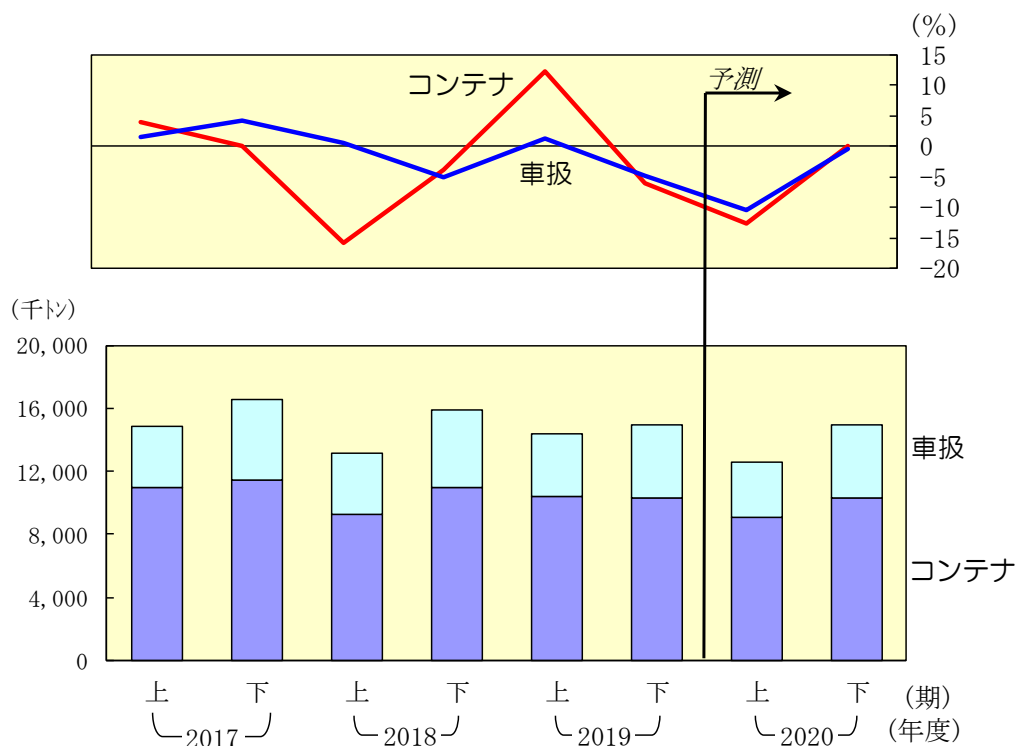
●2020年度は引き続き石油の需要減が見込まれる中で、大幅減に

- ・上期は外出自粛などに伴い、石油製品の需要減が避けられず。
- ・下期は、前年度における減少の反動が予測される中で小幅減にとどまる。

③ その他の鉄道の2019年度は0.3%増、2020年度は4.2%減に

- ・2020年度は石油、セメント、石灰石などの不振が下押し。

図8 鉄道（JR）輸送量の推移



資料) JR貨物資料

2. 自動車

営業用自動車は2年ぶりのマイナスへ転換

①営業用自動車の2019年度は0.0%増、2020年度は一転して7.4%減に

●2019年度は生産関連貨物がけん引

- ・個人消費の低迷を受け、消費関連貨物は下期にマイナスへ。
- ・一般機械、機械部品、化学製品などが堅調。生産関連貨物は大幅増に。
- ・建設関連貨物も小幅増。

●2020年度は全品類の不振を受け、輸送量は2年ぶりのマイナスへ

- ・外出自粛の影響などもあり、消費関連貨物は7%弱のマイナスに。
- ・パソコン、エアコンなど家電の一部に特需発生。
- ・一方で、一般機械、自動車・自動車部品、鉄鋼、化学製品などは不振。5年ぶりのマイナスへ。
- ・住宅投資の大幅減から、建設関連貨物も低調。

②自家用自動車の2019年度は3.3%減、2020年度も5.7%減と低調に推移

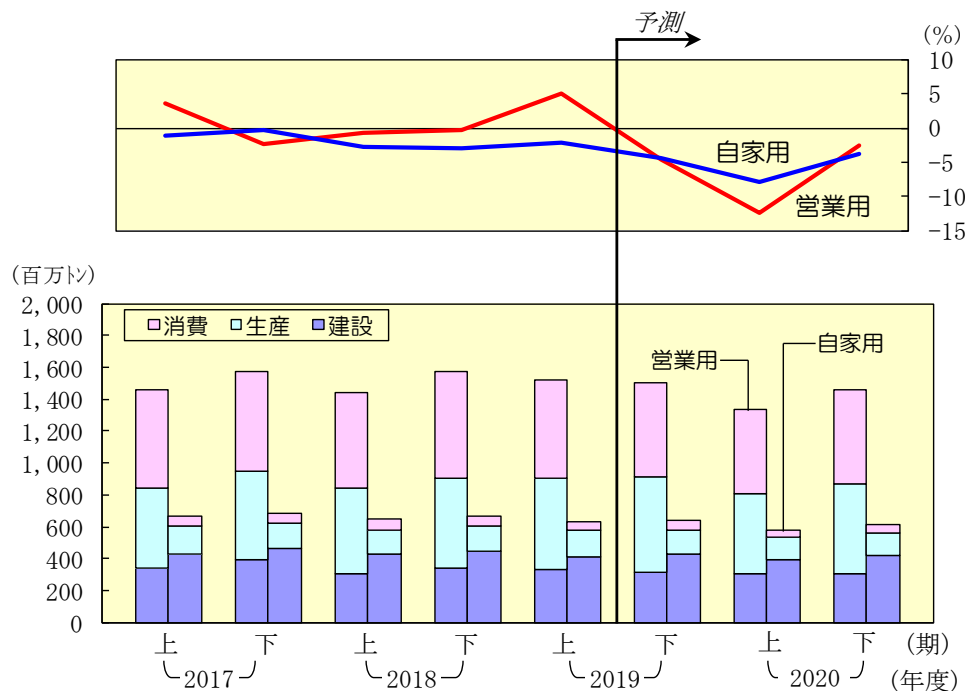
●2019年度は生産関連貨物が増加ながら、消費関連貨物、建設関連貨物が下押し

- ・生産関連貨物が予想外に堅調。
- ・消費関連貨物が10%前後のマイナス。大きなウエートを占める建設関連貨物も不振。

●2020年度は、建設関連貨物が小幅減ながら、消費関連貨物および生産関連貨物は大幅減

- ・公共投資は堅調ながら、住宅投資が不振の中で、建設関連貨物は小幅減に。

図9 自動車輸送量の推移



資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」

③特別積合せ貨物（24社分）の2019年度は2.5%減、2020年度も3.2%減と低調

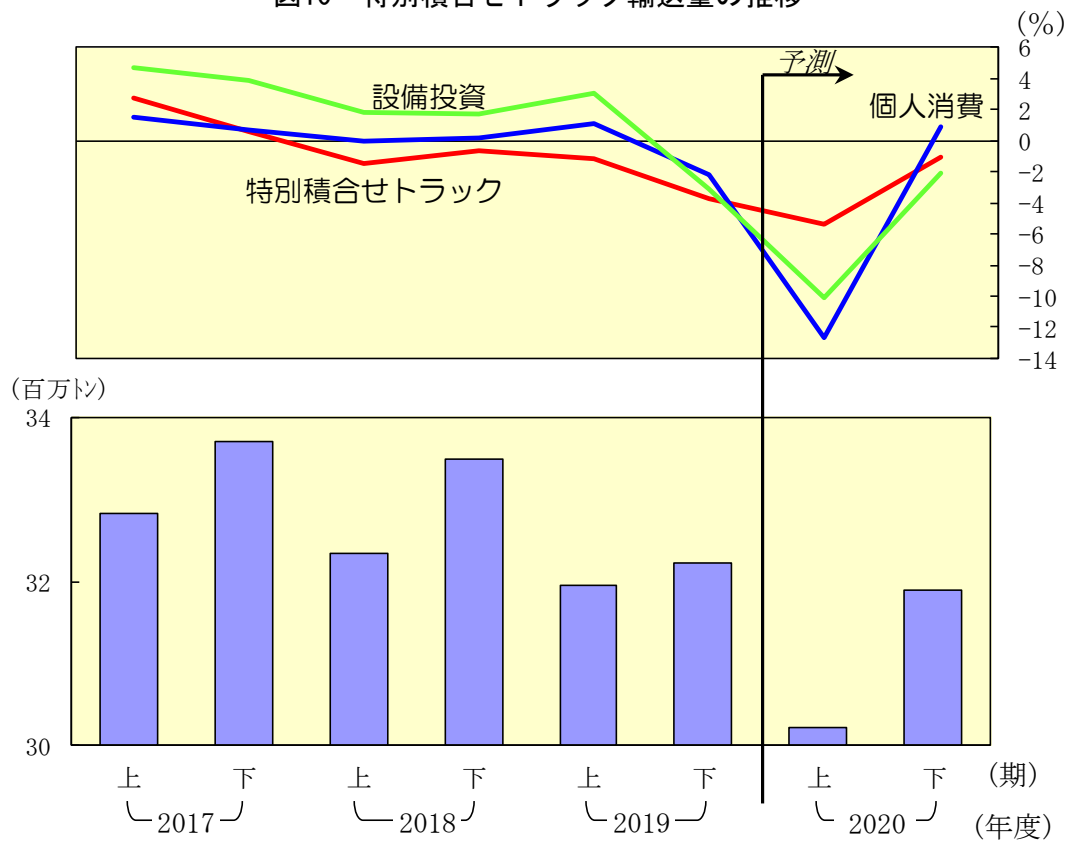
●2019年度は2.5%減と2年連続の減少に

- ・景気の低迷を受け、おおむね年度を通して低調に推移。
- ・消費増税後はマイナス幅拡大。

●2020年度は、宅配便が好調ながら商業貨物の不振から3.2%減に

- ・外出自粛に伴う巣ごもり需要の拡大を受け、宅配便は好調。
- ・生産活動の低迷により商業貨物は不振。
- ・上期は5%超の大幅減を予測。

図10 特別積合せトラック輸送量の推移



注) 24社分の輸送量。

資料) 内閣府「四半期別GDP速報」、国土交通省「トラック輸送情報」

3. 内航海運

石油製品、鉄鋼、化学製品などが大幅減に

①内航海運の2019年度は3.6%減、2020年度は6.6%減とさらに悪化

- 2019年度は建設関連貨物が堅調も、生産関連貨物が不振
- 2020年度は生産関連貨物、建設関連貨物とも不振が予測され、トータルでは7年連続のマイナスに

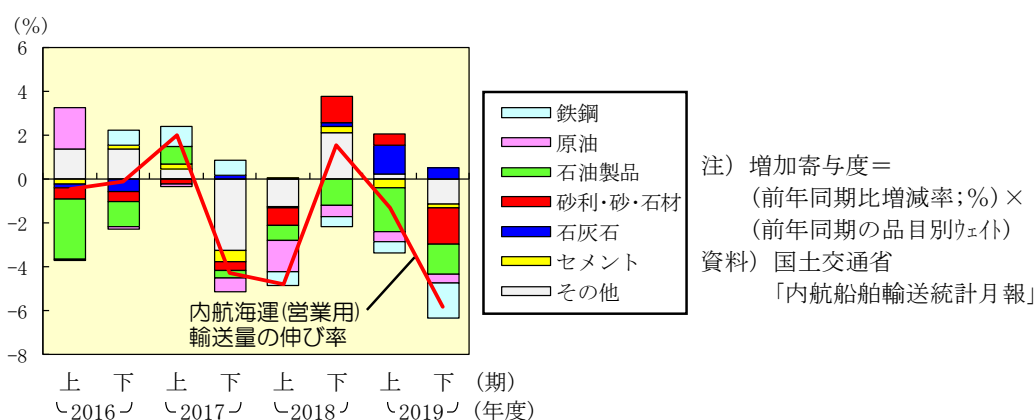
②生産関連貨物は2019年度、2020年度とも大幅減

- 2019年度は5.5%減
 - ・石油製品、鉄鋼、化学製品、原油など主要品目が減少。
- 2020年度はマイナス幅のさらなる拡大必至
 - ・経済活動の自粛などを受け、石油製品需要は大幅減に。
 - ・鉄鋼、化学製品も川下の需要減を受け、低迷の見通し。

③建設関連貨物の2019年度は微増も、2020年度は6%弱のマイナスに

- 2019年度は0.3%の増加に
 - ・石灰石などが後押し。
- 2020年度はマイナスへ反転
 - ・大型公共土木工事の執行が期待できず、セメントや砂利・砂などを中心に減少を予測。

図11 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度

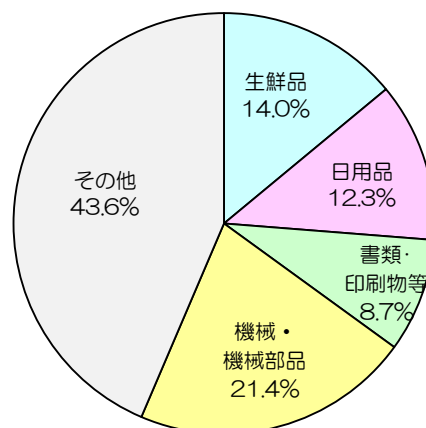


4. 国内航空

需要低迷に加え供給力の減少が足かせ

- 2019年度は5.6%減に
 - ・宅配便は底打ちも、需要低迷が続く中で6年連続の減少に。
- 2020年度は運休・減便が相次ぎ、大幅減に
 - ・宅配便の減少はおおむね一巡。
 - ・コロナ・ショックの影響による移動自粛を背景に4月、5月は半減。
 - ・年内は需要の低迷状態を抜け出せず。
 - ・1～3月にプラス反転を期待。

図12 国内航空貨物の品類別重量構成



注) 2018年11月7日の1日分
資料) 国土交通省 「航空貨物動態調査」

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(%)

年度・期 機関	2018年度	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)	2,341.6 (2.6)	2,331.1 (△ 4.7)	4,672.7 (△ 1.2)	2,084.7 (△11.0)	2,266.2 (△ 2.8)	4,350.9 (△ 6.9)
(建設関連貨物を除く輸送量)	3,089.2 (1.4)	1,542.0 (3.2)	1,530.2 (△ 4.1)	3,072.2 (△ 0.5)	1,333.8 (△13.5)	1,481.3 (△ 3.2)	2,815.1 (△ 8.4)
鉄道 Railway	42.3 (△ 6.3)	20.8 (7.4)	21.9 (△ 4.7)	42.7 (0.9)	18.6 (△10.4)	21.7 (△ 0.6)	40.4 (△ 5.4)
JR	29.0 (△ 7.7)	14.3 (9.1)	15.0 (△ 5.6)	29.3 (1.1)	12.6 (△12.1)	15.0 (0.0)	27.6 (△ 5.9)
その他 Other	13.3 (△ 3.3)	6.4 (3.8)	6.9 (△ 2.7)	13.3 (0.3)	6.0 (△ 6.6)	6.8 (△ 2.0)	12.8 (△ 4.2)
自動車 Automobile	4,329.8 (△ 1.2)	2,151.1 (2.9)	2,136.5 (△ 4.6)	4,287.6 (△ 1.0)	1,914.2 (△11.0)	2,076.6 (△ 2.8)	3,990.8 (△ 6.9)
営業用 Business	3,018.8 (△ 0.4)	1,519.9 (5.1)	1,499.8 (△ 4.6)	3,019.7 (0.0)	1,332.2 (△12.3)	1,463.4 (△ 2.4)	2,795.6 (△ 7.4)
自家用 Personal use	1,311.0 (△ 2.8)	631.2 (△ 2.2)	636.7 (△ 4.3)	1,267.9 (△ 3.3)	582.0 (△ 7.8)	613.2 (△ 3.7)	1,195.2 (△ 5.7)
内航海運 Coastal cargo transport	354.4 (△ 1.6)	169.3 (△ 1.3)	172.4 (△ 5.8)	341.7 (△ 3.6)	151.6 (△10.5)	167.5 (△ 2.8)	319.0 (△ 6.6)
国内航空 Domestic air	0.823 (△ 9.0)	0.393 (△ 5.5)	0.384 (△ 5.7)	0.777 (△ 5.6)	0.273 (△30.6)	0.379 (△ 1.3)	0.652 (△16.1)

注) 1. 原系列。 2. 2019年度上期まで実績値。
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(%)

年度・期 品類	2018年度	2019年度		計	2020年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	1,396.6 (2.2)	670.9 (0.4)	645.9 (△11.4)	1,316.7 (△ 5.7)	572.3 (△14.7)	647.3 (0.2)	1,219.5 (△ 7.4)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,649.5 (0.9)	850.0 (5.5)	862.1 (2.2)	1,712.0 (3.8)	742.7 (△12.6)	811.9 (△ 5.8)	1,554.5 (△ 9.2)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,638.2 (△ 5.9)	799.6 (1.3)	800.9 (△ 5.7)	1,600.5 (△ 2.3)	750.8 (△ 6.1)	784.9 (△ 2.0)	1,535.8 (△ 4.0)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2019年度上期まで実績値。
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 特別積合せトラック輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

年度・期	2018年度	2019年度		計	2020年度		計
		上期	下期		上期	下期	
輸送量 LTL	65.8 (△ 1.1)	32.0 (△ 1.2)	32.2 (△ 3.8)	64.2 (△ 2.5)	30.2 (△ 5.4)	31.9 (△ 1.0)	62.1 (△ 3.2)

注) 1. 2019年度まで実績値。 2. 実績値は「トラック輸送情報」(国土交通省)による。
3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

Ⅲ 国際貨物輸送の現状と見通し

1. 外貿コンテナ貨物

コロナ・ショックによる世界経済の大幅減速を受けて、輸出は6.6%の減少に

(1) 輸出の2019年度は5.0%の減少、2020年度は6.6%減とマイナス幅が拡大

- 2019年度は5.0%減と、4年ぶりのマイナスに転じる
 - ・2020年1～3月期は10～12月期（6.6%減）に引き続き、5～6%台のマイナスに。
 - ・下期は、コロナ・ショックなどによる世界経済減速の影響で、上期からマイナス幅が拡大。
 - ・方面別では、米国向けは3月にマイナス幅が2桁台に拡大し、EU向けも低調に推移。アジア・中国向けは1～2月にマイナス幅が縮小傾向となるも、3月は再び2桁減に。
 - ・品目別では、自動車部品は全方面向けで1～3月期も低調に推移。中国向けは年度を通じて2桁台の大幅減が続き、米国向け、EU向け、ASEAN向けも下期に減速感が強まる。
 - ・機械類は電気機械が1～3月期に持ち直すも、一般機械は荷動きの停滞が続く。
- 2020年度は6.6%減と、2年連続のマイナスに
 - ・新型コロナウイルスの収束と各国の経済活動再開・経済対策を受けて、世界経済の減速感は下期には一服するも、2年連続のマイナスが避けられず。
 - ・品目別では、海外の設備投資需要回復の勢いが弱く、産業機械、工作機械等の機械類は低調な荷動きが継続、前年度水準を下回る。海外工場の生産回復の遅れも、押し下げ要因に。
 - ・自動車部品については、EVシフト・電装化関連の中長期的な需要による下支えが期待されるも、世界的な自動車市場低迷が続き、年度内の回復は見通せず。
 - ・米中貿易摩擦の再燃・激化やコロナ再流行（第2波～）により、回復が遅れてマイナス幅が一段と拡大する可能性も。

表8 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	12,709 (2.0)	6,275 (△ 0.9)	5,966 (△ 6.4)	12,240 (△ 3.7)	5,751 (△ 8.3)	5,812 (△ 2.6)	11,563 (△ 5.5)
輸出 Export	5,184 (1.6)	2,504 (△ 3.8)	2,422 (△ 6.2)	4,926 (△ 5.0)	2,220 (△11.3)	2,380 (△ 1.8)	4,600 (△ 6.6)
輸入 Import	7,526 (2.2)	3,771 (1.0)	3,543 (△ 6.6)	7,314 (△ 2.8)	3,531 (△ 6.4)	3,432 (△ 3.1)	6,963 (△ 4.8)

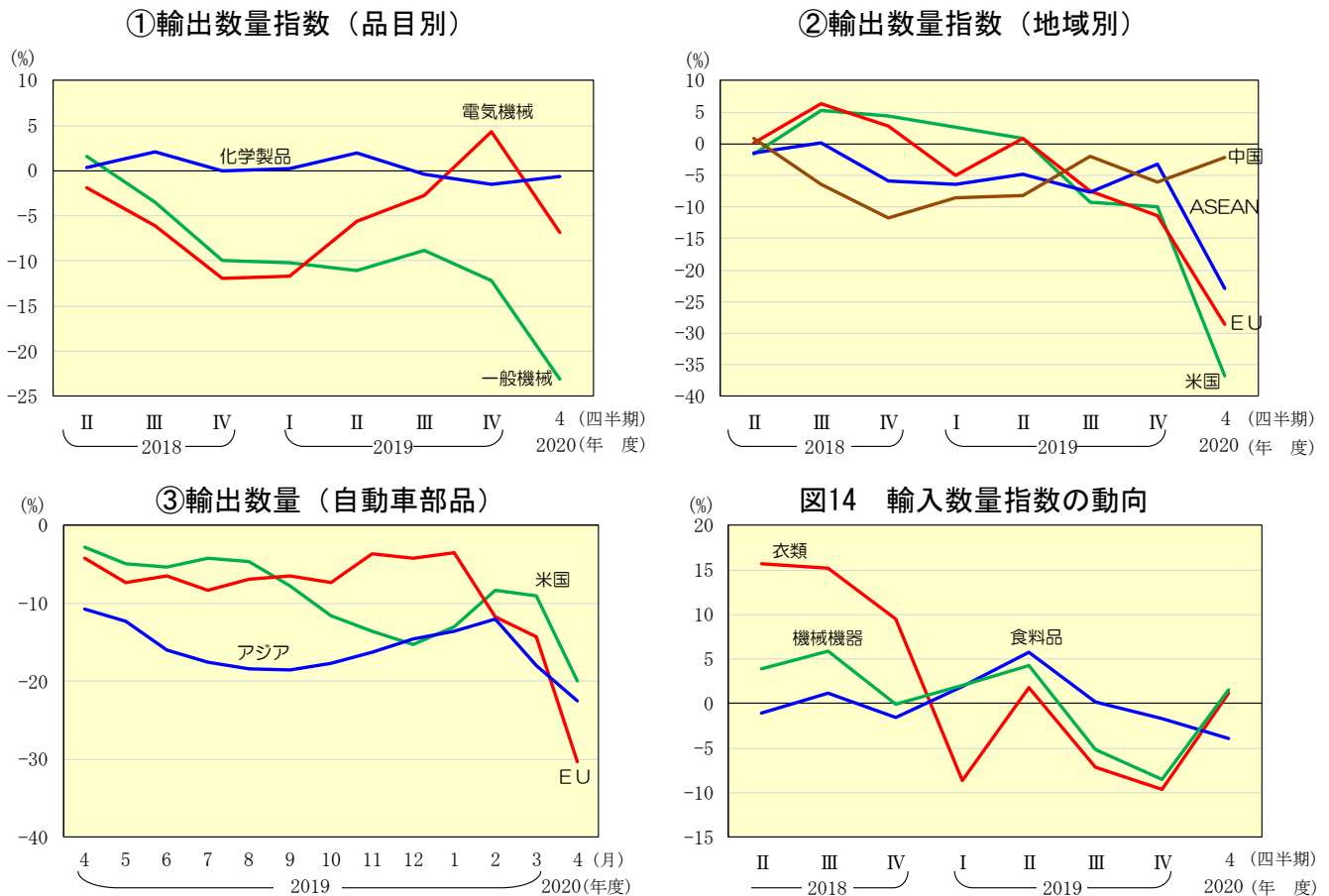
- 注) 1. 主要8港（東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、博多港）における外貿コンテナ貨物量の合計である。
2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で85.5%、輸入で85.1%であった（2018年）。
3. 2019年度上期まで各港港湾管理者資料による実績値。
4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

輸入は、個人消費・設備投資が低調に推移し、4.8%減とマイナス幅が拡大

(2) 輸入の2019年度は2.8%の減少、2020年度も4.8%減とマイナスの見通し

- 2019年度は2.8%減と、前年度（2.2%増）から4年ぶりのマイナスに転換
 - ・2020年1～3月期は10～12月期（4.5%減）から減少幅が拡大、8%台のマイナスに。
 - ・下期は消費増税後の反動・落ち込みにより、マイナス転換。6%台のマイナスに。
 - ・生鮮食品は、果実類は1～3月期も好調を維持、肉類も底堅く推移。魚介類は下期に失速、減少基調となり、野菜類も下期を通じて水面下の荷動きが継続。
 - ・ドライ食品は1～3月期に持ち直しの兆しも、衣類・家具類が失速し、マイナス幅が拡大。
 - ・一般機械・自動車部品は1～3月期も2桁台の減少が続き、機械類は総じて低調な荷動きに。
- 2020年度は4.8%減と前年度水準割れが続き、前年度からマイナス幅が拡大
 - ・食料品・衣類等の消費財については、個人消費の低迷を受けて、引き続き低調な荷動きに。上期は前年度の消費増税前駆け込み需要の反動減による落ち込みが避けられず。
 - ・生産財についても、設備投資の前年度水準割れが続き、生産用部品・部材類や機械類の荷動きが停滞。生産拠点の国内回帰、部品・部材類の国内調達増による下押しも。
 - ・生産財・消費財ともに年度を通じて低調に推移。コロナ・ショック前の水準回復が見込めず、前年度水準割れが続く。マイナス幅も前年度（2.8%減）から拡大。

図13 輸出貨物の動向



注) 数量指数は2015年=100とする指数で前年同期比。
 輸出数量は後方3ヶ月移動平均値の前年同月比。
 資料) 財務省「貿易統計」

注) 前年同期比。
 資料) 財務省「貿易統計」

2. 国際航空

輸出は太平洋線・欧州線の大幅減により、9.0%減と2年連続のマイナスに

(1) 輸出の2019年度は22.4%の減少、2020年度は9.0%減とマイナスが続く

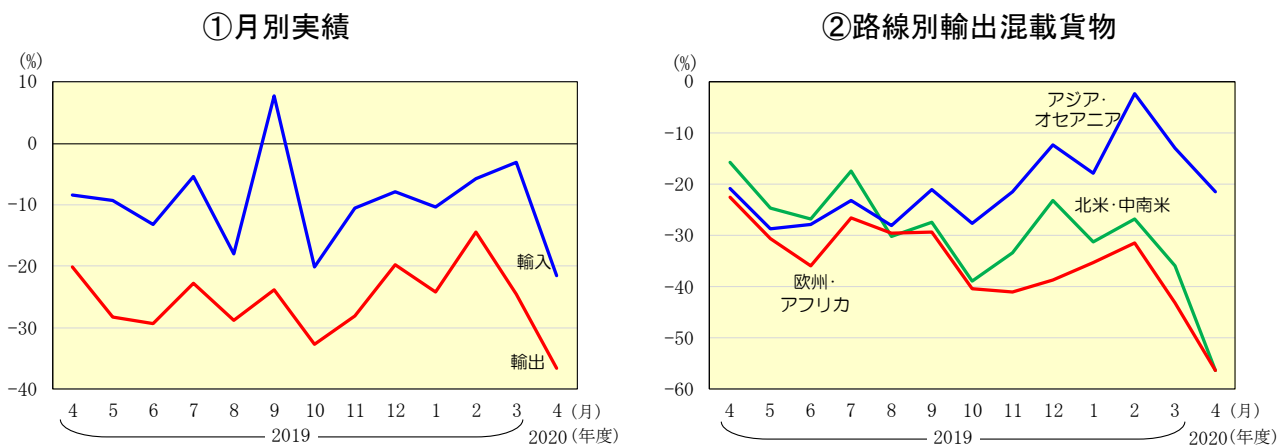
●2019年度は22.4%減と、前年度(5.1%増)から一転、4年ぶりの大幅減に

- ・上期はマイナス幅が2桁台に拡大し、減少基調が鮮明に。全路線が2割台の大幅減。
- ・下期は太平洋線・欧州線の減速ペースが拡大し、3割超の減少。全路線で2桁減が継続。
- ・全体の6割超を占めるアジア線は、下期にマイナス幅がいくぶん縮小し、持ち直しの兆し。
- ・欧州線は前年大幅増の反動減が続き、1～3月期はコロナ・ショックによる下押しも。
- ・太平洋線も前年度から一転2桁減となり、下期はコロナ・ショックでマイナス幅が拡大。
- ・品目別では、半導体等製造装置は下期を通じて堅調に推移し、電子部品も増勢が拡大、回復基調が鮮明に。一般機械・電気機械などの機械類は、下期も荷動きの停滞が続く。
- ・自動車部品は、太平洋線が1～3月期に持ち直すも、欧州線は下期も前年大幅増の反動減が続き、アジア線も自動車市場の低迷により、半減ペースのマイナスが継続。

●2020年度は9.0%減と、2年連続のマイナスとなる見込み

- ・主力のアジア線は新型コロナの早期収束を受けて、回復基調が鮮明に。太平洋線・欧州線はコロナ・ショックの影響が大きく、アジア線に比べて回復の勢いを欠く。
- ・半導体関連貨物(電子部品・製造装置)については、AI・IoT・5G関連の需要拡大により、荷動き回復の本格化が見込まれる。
- ・自動車部品については、EV(電気自動車)シフト・電装化関連の需要が高まるも、年度内の回復は不透明。一般機械・機械部品も、海外の設備投資需要の回復が鈍く、期待薄。
- ・下期には各国の経済回復・旅客便復便の本格化や、コロナ・ショックからの反動増が期待されるも、上期のマイナスを補いきれず、年度全体では前年度水準割れに。
- ・米中貿易摩擦の再燃・激化やコロナ再流行(第2波～)、旅客便復便の遅れにより、一段と下押しされ、マイナス幅が拡大する可能性も。

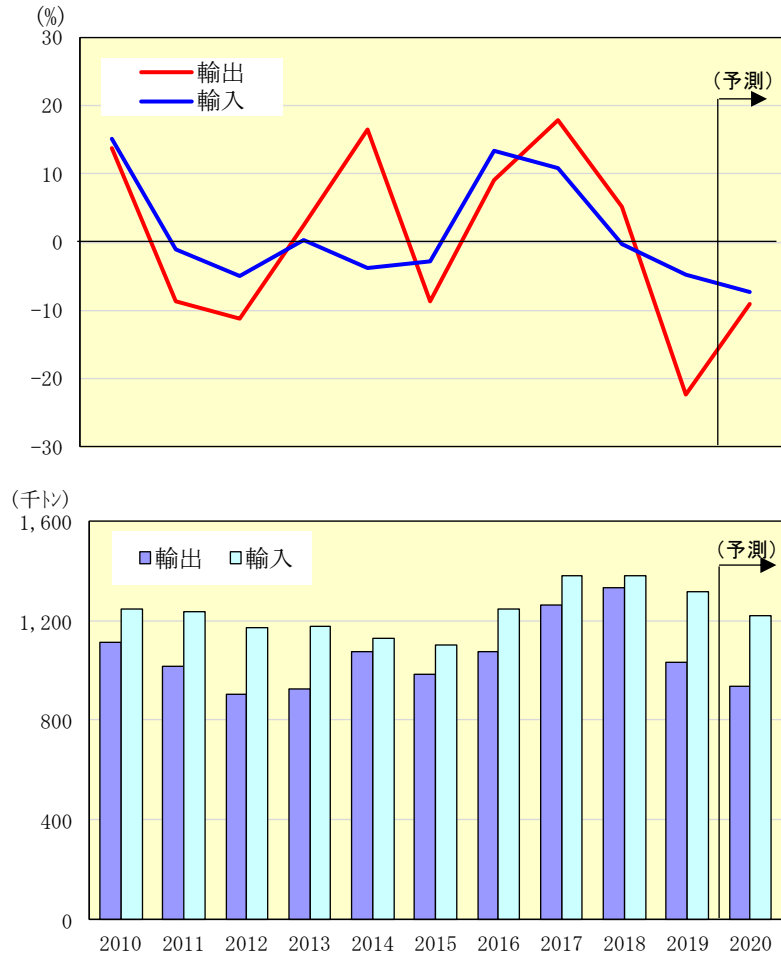
図15 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移



注) 前年同月比。

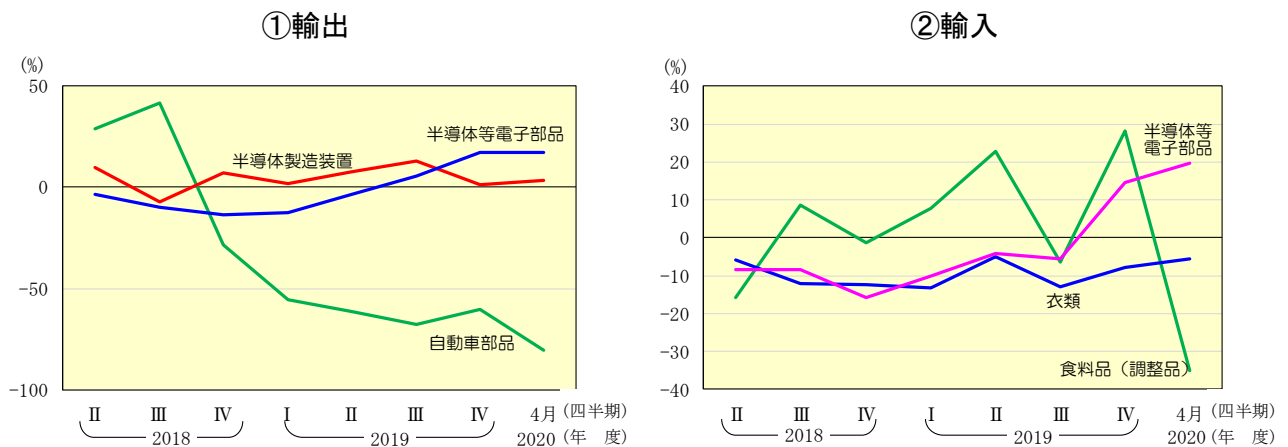
資料) (一社)航空貨物運送協会(JAF A)

図16 国際航空貨物輸送量の推移



注) 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。
資料) 税関資料

図17 航空貿易数量の動向



注) 前年同期比。輸出と輸入の半導体等電子部品は数量指数の推移。
資料) 財務省「貿易統計」

輸入は消費財・生産財ともに荷動きが低迷、7.2%減とマイナス基調が続く

(2) 輸入の2019年度は4.7%の減少、2020年度も7.2%減と前年度水準割れの見通し

- 2019年度は4.7%減とマイナスが続き、前年度（0.3%減）から減少基調が鮮明に
 - ・上期は4.8%減と、前年度下期（2.2%減）からマイナス幅が拡大。
 - ・下期は4.6%減と、減少基調が続き、上期と同水準のマイナスに。
 - ・消費財は、生鮮食料品で肉類が下期に回復、好調に推移する一方、果実類が失速し、魚介類・野菜も低調。一般食料品は1～3月期に回復するも、衣類は水面下の荷動きが続く。
 - ・生産財については、一般機械は引き続き低調も、電子部品は1～3月期に持ち直し。
 - ・消費増税後の落ち込み、設備投資の減速に加え、コロナ・ショックが新たな下押し要因に。
- 2020年度は7.2%減と前年度水準割れが続き、マイナス幅が一段と拡大
 - ・消費財については、個人消費の前年度水準割れが続くことから、低調な荷動きが継続。
 - ・貿易協定発効に伴う輸入関税低下によるマイナス緩和が見込まれるも、キャッシュレス決済のポイント還元策や一律10万円給付による下支えは期待薄。
 - ・生産財も輸出企業を中心に設備投資の回復が鈍く、前年度水準を下回る。中国依存脱却を目指す生産拠点の国内回帰、部品・部材類の国内調達増の進展も下押し要因に。
 - ・下期のマイナス幅は上期から縮小するも、年度全体では3年連続の前年度水準割れに。

表9 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	2,707.3 (2.3)	1,174.2 (△13.6)	1,170.2 (△13.2)	2,344.4 (△13.4)	997.6 (△15.0)	1,158.6 (△ 1.0)	2,156.2 (△ 8.0)
輸出	1,329.1 (5.1)	527.4 (△22.3)	503.6 (△22.5)	1,031.0 (△22.4)	418.3 (△20.7)	519.4 (3.1)	937.7 (△ 9.0)
太平洋線	274.8 (10.1)	109.2 (△20.4)	96.0 (△30.3)	205.1 (△25.4)	65.9 (△39.6)	97.8 (1.9)	163.7 (△20.2)
Trans-Pacific line							
欧州線	270.2 (18.3)	98.9 (△26.1)	85.8 (△37.0)	184.7 (△31.6)	62.9 (△36.4)	86.5 (0.8)	149.4 (△19.1)
European line							
アジア線	784.1 (△ 0.3)	319.4 (△21.7)	321.8 (△14.4)	641.2 (△18.2)	289.5 (△ 9.3)	335.1 (4.1)	624.6 (△ 2.6)
Asian line							
輸入	1,378.1 (△ 0.3)	646.8 (△ 4.8)	666.6 (△ 4.6)	1,313.4 (△ 4.7)	579.3 (△10.4)	639.2 (△ 4.1)	1,218.5 (△ 7.2)
Import							

- 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94.6%、取卸量で95.3%であった（2019年）。
 3. 2019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 A 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。

付表1 予測の主要な前提

	単 位	実 績 (2019年度)	想 定 (2020年度)	
			前回 (20年3月)	今回 (20年7月)
世界経済成長率	前年比(%)	2.9%	2.0%	△4.9%
米国経済成長率	前年比(%)	2.3%	1.2%	△8.0%
為 替 レ ー ト	円/ドル	108.7円/ドル	107.1円/ドル	107.1円/ドル
	円/ユーロ	120.8円/ユーロ	117.7円/ユーロ	118.9円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バレル	67.9ドル/バレル	47.3ドル/バレル	46.2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。

付表2 実質国内総支出の需要項目別増加寄与度

項目 \ 年度	2016	2017	2018	2019	2020 (予測)
民間最終消費支出	△ 0.0	0.6	0.0	△ 0.3	△ 3.3
民間住宅投資	0.2	△ 0.0	△ 0.1	0.0	△ 0.3
民間設備投資	△ 0.1	0.6	0.3	△ 0.0	△ 1.0
民間在庫変動	△ 0.1	0.2	0.0	△ 0.1	△ 0.1
政府支出	0.1	0.1	0.2	0.6	0.4
公的固定資本形成	0.0	0.0	0.0	0.2	0.1
財貨サービスの純輸出	0.8	0.5	△ 0.1	△ 0.2	△ 1.3
財貨サービスの輸出	0.6	1.1	0.3	△ 0.5	△ 2.5
財貨サービスの輸入	0.2	△ 0.6	△ 0.4	0.3	1.2

注) 1. 増加寄与度 = $\frac{(\text{前年度の国内総支出の実数})}{(\text{当年度の実数} - \text{前年度の実数})} \times 100$
2. 財貨サービスの輸入は、国内総支出の控除項目であるので、符号で表示している。
3. 四捨五入の関係で合計が国内総支出の伸び率に合わない場合がある。
資料) 内閣府「四半期別国民所得統計速報」

付表3 国内貨物総輸送量とGDPとの関係

	総輸送量増減率 (A)	実質経済成長率 (B)	伸び率格差 (A-B)
2000	△ 0.7	2.5	△ 3.2
2001	△ 3.1	△ 0.5	△ 2.6
2002	△ 4.0	0.9	△ 4.9
2003	△ 2.4	2.0	△ 4.4
2004	△ 2.5	1.7	△ 4.2
2005	△ 1.9	2.0	△ 3.9
2006	0.0	1.4	△ 1.4
2007	△ 0.4	1.2	△ 1.6
2008	△ 4.6	△ 3.4	△ 1.2
2009	△ 6.0	△ 2.2	△ 3.8
2010	△ 0.4	3.3	△ 3.7
2011	0.1	0.5	△ 0.4
2012	△ 2.5	0.8	△ 3.3
2013	△ 0.1	2.6	△ 2.7
2014	△ 0.8	△ 0.4	△ 0.4
2015	△ 0.7	1.3	△ 2.0
2016	1.9	0.9	1.0
2017	0.0	1.9	△ 1.9
2018	△ 1.3	0.3	△ 1.6
2019 (予測)	△ 1.2	0.0	△ 1.2
2020 (予測)	△ 6.9	△ 5.6	△ 1.3
2000~2020	△ 1.9	0.4	△ 2.3

注) 1. 総輸送量増減率はトン数ベース。2009年度以前の数値は遡及値の増減率。

2. 実質経済成長率は連鎖方式による。

資料) 国土交通省の各種統計、内閣府「国民経済計算年報」

付表4 国内貨物輸送量の輸送機関別増加寄与度

年度 機関	2016	2017	2018	2019 (予測)	2020 (予測)
総輸送量	1.9	0.0	△ 1.3	△ 1.2	△ 6.9
鉄 道	0.0	0.0	△ 0.1	0.0	△ 0.0
J R	0.0	0.0	△ 0.1	0.0	△ 0.0
その他	0.0	0.0	△ 0.0	0.0	△ 0.0
自 動 車	1.9	0.1	△ 1.1	△ 0.9	△ 6.4
営業用	2.2	0.3	△ 0.3	0.0	△ 4.8
自家用	△ 0.3	△ 0.2	△ 0.8	△ 0.9	△ 1.6
内航海運	△ 0.0	△ 0.1	△ 0.1	△ 0.3	△ 0.5
国内航空	△ 0.0	△ 0.0	△ 0.0	△ 0.0	△ 0.0

注) 1. トン数ベース。

2. 増加寄与度 = (前年度比増減率) × (前年度の輸送機関別ウエイト)

3. 四捨五入の関係で総輸送量の伸び率に合わない場合がある。

資料) 国土交通省の各種統計

付表5 流動ロットの推移

①輸送機関別 単位：トン/件				②品類別 単位：トン/件			
	2010年	2015年	年平均増減率		2010年	2015年	年平均増減率
輸送機関計	0.95	0.98	0.6%	品 類 計	0.95	0.98	0.6%
鉄 道	5.98	8.86	8.2%	農 水 産 品	0.62	0.48	△5.0%
自 動 車	0.82	0.79	△0.7%	林 産 品	1.16	2.31	14.8%
営業用	0.77	0.75	△0.5%	鉱 産 品	21.74	26.36	3.9%
自家用	1.01	0.94	△1.4%	金属機械工業品	0.59	0.82	6.8%
内航海運	97.69	149.39	8.9%	化学工業品	1.93	2.05	1.2%
国内航空	0.02	0.02	2.1%	軽工業品	0.65	0.43	△7.9%
				雑工業品	0.23	0.19	△3.7%
				排出物	5.88	6.80	2.9%
				特 殊 品	1.35	0.54	△16.7%

資料) 国土交通省「全国貨物純流動調査」

付表6 輸送トン数、トンキロ、平均輸送距離の推移

年度 機関	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
輸送機関計	0.1% △ 3.9% 87km	△ 2.5% △ 4.2% 86km	△ 0.1% 2.9% 88km	△ 0.8% △ 1.4% 88km	△ 0.7% △ 1.9% 87km	1.9% 1.4% 86km	0.0% 0.3% 87km	△ 1.3% △ 1.1% 87km
鉄 道	△ 8.6% △ 2.0% 501km	6.2% 2.4% 483km	4.1% 2.9% 478km	△ 1.5% △ 0.2% 484km	△ 0.6% 2.3% 498km	2.1% △ 1.2% 482km	2.4% 1.9% 480km	△ 6.3% △ 10.6% 458km
自 動 車	0.4% △ 5.0% 51km	△ 2.9% △ 9.1% 48km	△ 0.5% 2.0% 49km	△ 0.7% △ 1.9% 49km	△ 0.6% △ 2.7% 48km	2.1% 2.9% 48km	0.1% 0.2% 48km	△ 1.2% △ 0.2% 49km
営業用	2.7% △ 5.1% 64km	△ 4.5% △ 10.9% 60km	△ 0.7% 2.5% 62km	△ 1.8% △ 2.0% 62km	△ 0.6% △ 2.9% 60km	3.5% 2.7% 60km	0.4% 0.9% 60km	△ 0.4% △ 0.0% 60km
自家用	△ 4.7% △ 4.2% 21km	0.8% 3.5% 22km	0.2% △ 1.2% 22km	1.9% △ 1.4% 21km	△ 0.7% △ 1.8% 21km	△ 1.0% 4.1% 22km	△ 0.7% △ 4.1% 21km	△ 2.8% △ 1.2% 21km
内航海運	△ 1.6% △ 2.8% 485km	1.4% 1.7% 486km	3.4% 4.0% 489km	△ 2.4% △ 0.9% 496km	△ 1.0% △ 1.5% 494km	△ 0.3% 0.0% 495km	△ 1.2% 0.3% 502km	△ 1.6% △ 1.0% 505km
国内航空	△ 4.8% △ 4.3% 1,037km	1.1% 1.8% 1,044km	3.2% 2.2% 1,034km	△ 0.6% △ 0.7% 1,033km	△ 1.2% △ 0.1% 1,044km	△ 0.9% 0.1% 1,055km	△ 0.6% 1.0% 1,072km	△ 9.0% △ 9.1% 1,070km

注) 1. 上段：トン数の増減率、中段：トンキロの増減率、下段：平均輸送距離
 2. 平均輸送距離は輸送トンキロを輸送トン数で除して算出。

資料) 国土交通省の各種統計

付表7 港湾別にみた外貿コンテナ貨物輸送量

①輸出 単位:千TEU(実入り)、()内は対前年同期比増減率

	2016年度	2017年度		2018年度		2019年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東京港	497.9 (10.0)	494.0 (4.7)	483.6 (△ 2.9)	489.8 (△ 0.9)	465.7 (△ 3.7)	475.3 (△ 2.9)
横浜港	531.5 (4.2)	548.0 (7.4)	543.2 (2.2)	562.2 (2.6)	548.6 (1.0)	529.4 (△ 5.8)
清水港	93.5 (△ 2.0)	95.0 (3.5)	98.9 (5.8)	101.2 (6.5)	101.7 (2.9)	85.4 (△ 15.6)
名古屋港	574.3 (7.8)	570.9 (6.3)	569.2 (△ 0.9)	583.8 (2.3)	585.1 (2.8)	566.1 (△ 3.0)
四日市港	44.7 (16.1)	46.3 (8.6)	45.1 (1.0)	44.5 (△ 3.9)	43.9 (△ 2.6)	42.6 (△ 4.2)
大阪港	204.8 (2.5)	204.3 (3.2)	204.2 (△ 0.3)	211.1 (3.3)	213.2 (4.4)	207.7 (△ 1.6)
神戸港	484.3 (3.0)	478.1 (1.4)	491.0 (1.4)	489.2 (2.3)	503.8 (2.6)	476.2 (△ 2.7)
博多港	115.0 (0.2)	112.8 (6.4)	115.7 (0.5)	120.0 (6.4)	119.9 (3.7)	121.2 (1.0)

②輸入

	2016年度	2017年度		2018年度		2019年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東京港	1,164.3 (4.5)	1,210.9 (7.4)	1,218.4 (4.6)	1,214.8 (0.3)	1,216.4 (△ 0.2)	1,195.7 (△ 1.6)
横浜港	524.4 (4.3)	541.2 (5.1)	530.5 (1.2)	559.7 (3.4)	578.2 (9.0)	583.0 (4.2)
清水港	100.9 (4.9)	104.2 (5.4)	104.5 (3.6)	107.6 (3.3)	115.0 (10.0)	113.6 (5.5)
名古屋港	534.5 (0.8)	557.4 (6.1)	568.3 (6.3)	578.1 (3.7)	588.0 (3.5)	576.4 (△ 0.3)
四日市港	37.8 (8.4)	42.7 (20.5)	44.2 (17.0)	44.8 (5.0)	46.4 (5.0)	45.4 (1.2)
大阪港	524.7 (2.7)	542.4 (4.5)	546.1 (4.1)	560.2 (3.3)	564.5 (3.4)	567.1 (1.2)
神戸港	470.0 (6.0)	478.9 (4.7)	468.9 (△ 0.2)	464.7 (△ 3.0)	477.4 (1.8)	477.3 (2.7)
博多港	200.6 (6.6)	205.4 (4.1)	201.1 (0.2)	203.1 (△ 1.1)	206.5 (2.7)	212.6 (4.7)

資料) 各港港湾管理者資料

付表8 わが国の品目別貿易実績の推移

①輸出		2017年度		2018年度		2019年度	
品目	ベース	上期	下期	上期	下期	上期	下期
		輸出合計	価格	12.8%	8.9%	5.2%	△ 1.2%
食料品	価格	2.2%	11.8%	22.1%	7.5%	0.3%	△ 2.8%
化学製品	価格	15.8%	12.8%	9.5%	4.5%	△ 0.3%	△ 4.9%
プラスチック	数量	0.4%	△ 6.2%	△ 6.2%	△ 1.8%	△ 0.2%	△ 0.5%
金属及び同製品	価格	12.8%	12.1%	7.8%	△ 4.4%	△ 7.7%	△ 4.7%
非金属鉱物製品	価格	5.5%	7.2%	3.0%	3.3%	△ 4.4%	△ 13.1%
一般機械	価格	15.2%	13.1%	6.8%	△ 2.7%	△ 9.3%	△ 11.4%
電気機械	価格	12.2%	7.9%	5.4%	△ 3.4%	△ 7.3%	△ 2.4%
輸送用機械	価格	7.4%	5.3%	2.8%	0.8%	△ 2.2%	△ 9.0%
自動車部品	価格	13.5%	3.8%	4.3%	△ 2.9%	△ 11.5%	△ 9.7%

②輸入		2017年度		2018年度		2019年度	
品目	ベース	上期	下期	上期	下期	上期	下期
		輸入合計	価格	15.5%	12.1%	10.1%	4.7%
食料品	価格	13.0%	9.6%	2.3%	0.4%	1.5%	△ 3.8%
野菜果実	価格	9.5%	4.2%	2.4%	2.5%	1.2%	△ 4.1%
肉類・魚介類	数量	8.9%	4.3%	△ 2.4%	0.5%	2.8%	△ 2.8%
化学製品	価格	9.0%	11.0%	10.8%	7.0%	△ 2.1%	△ 8.4%
一般機械	価格	19.3%	11.9%	6.5%	7.0%	△ 1.7%	△ 12.3%
電気機械	価格	10.2%	11.7%	3.6%	0.2%	0.4%	△ 9.1%
家具	数量	3.9%	3.2%	0.0%	2.0%	6.6%	△ 3.8%
衣類・同付属品	価格	1.7%	6.4%	8.8%	6.2%	△ 2.5%	△ 9.8%

注) 前年同期比

資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

付表9 国際航空貿易額の推移

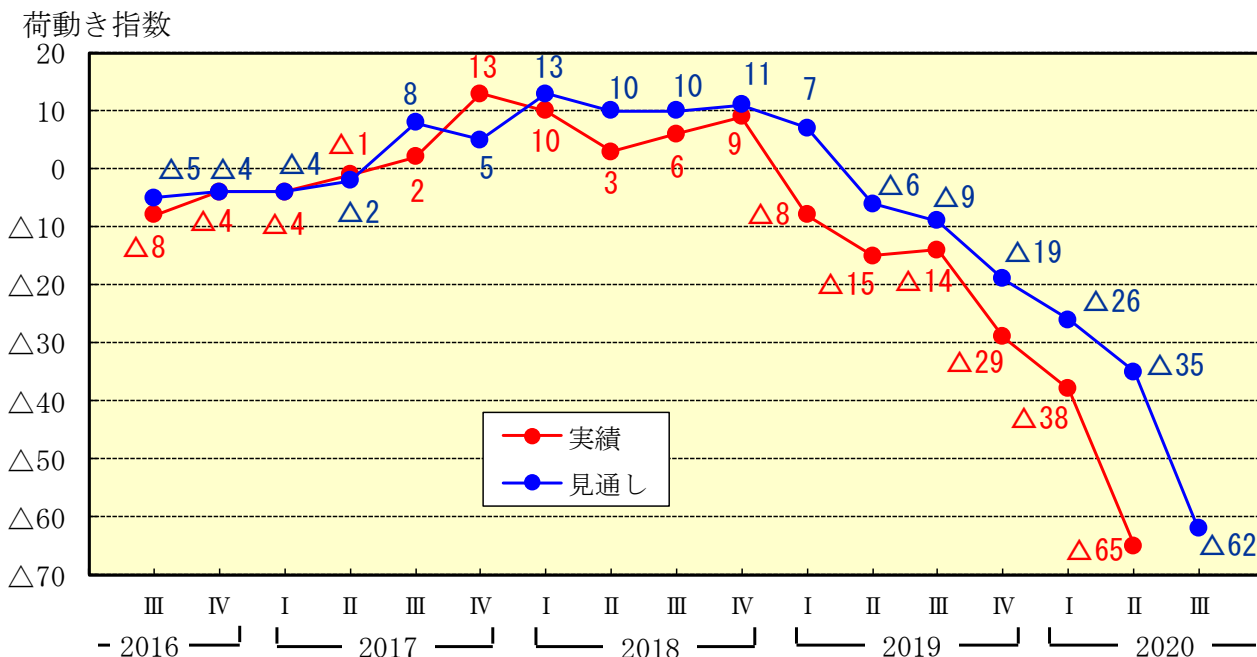
①輸出		2017年度		2018年度		2019年度	
品目		上期	下期	上期	下期	上期	下期
		輸出合計	17.5%	9.5%	3.5%	△ 3.6%	△ 6.9%
化学製品	20.8%	18.3%	12.8%	5.8%	2.3%	1.3%	
非金属鉱物製品	17.1%	9.5%	2.1%	2.8%	△ 10.5%	△ 15.2%	
機械機器	15.0%	9.9%	4.8%	△ 3.4%	△ 8.3%	△ 4.0%	
事務用機器	12.6%	9.8%	△ 0.3%	△ 9.1%	△ 16.9%	△ 9.2%	
半導体等電子部品	14.6%	6.3%	5.6%	△ 2.8%	△ 3.1%	5.7%	
映像機器	△ 5.7%	△ 4.8%	△ 10.0%	△ 19.0%	△ 19.8%	△ 9.5%	
科学光学機器	23.2%	0.6%	△ 0.7%	△ 5.0%	△ 12.1%	△ 5.7%	
その他	21.6%	6.3%	△ 1.6%	△ 7.1%	△ 6.9%	△ 1.4%	

②輸入		2017年度		2018年度		2019年度	
品目		上期	下期	上期	下期	上期	下期
		輸入合計	11.9%	12.0%	6.0%	2.7%	△ 0.2%
食料品	44.7%	21.4%	△ 35.7%	△ 26.0%	△ 3.2%	△ 8.2%	
化学製品	0.5%	6.3%	5.9%	9.6%	10.8%	△ 0.1%	
医薬品	△ 3.4%	2.2%	7.9%	12.4%	14.8%	5.9%	
機械機器	14.8%	14.0%	6.9%	1.4%	△ 3.0%	△ 9.2%	
事務用機器	28.0%	9.2%	2.6%	12.3%	13.6%	0.1%	
その他	10.7%	9.5%	7.5%	4.4%	△ 0.3%	△ 1.2%	

注) 金額(円)ベースの前年同期比

資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

付図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』（2020年Ⅲ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』（2020年Ⅱ期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。
 4. 今回調査は2020年6月初旬に実施し、868社から回答を得た。

付表10 国内向け出荷量の実績と見通し（業種別）（速報値）

業種	2020年1月～3月実績					2020年4月～6月実績					2020年7月～9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	89	21	52	27	△6	82	28	20	52	△24	82	10	49	41	△31
繊維・衣服	34	6	23	71	△65	33	6	18	76	△70	33	0	21	79	△79
木材・家具	35	11	43	46	△35	31	0	3	97	△97	31	3	13	84	△81
パルプ・紙	44	16	32	52	△36	43	2	19	79	△77	43	2	23	75	△73
化学・プラスチック	84	11	43	46	△35	89	3	28	69	△66	87	4	36	60	△56
窯業・土石	35	11	29	60	△49	36	3	22	75	△72	36	3	25	72	△69
鉄鋼・非鉄	85	6	31	63	△57	88	2	16	82	△80	88	1	21	78	△77
金属製品	51	10	45	45	△35	54	11	20	69	△58	54	6	35	59	△53
一般機械	69	11	38	51	△40	64	8	28	64	△56	63	2	33	65	△63
電気機械	108	10	44	46	△36	107	7	27	66	△59	106	4	38	58	△54
輸送用機械	79	9	45	46	△37	78	0	21	79	△79	78	1	23	76	△75
精密機械	27	7	45	48	△41	26	12	23	65	△53	26	15	27	58	△43
その他	43	5	30	65	△60	43	2	9	89	△87	43	5	23	72	△67
計	783	11	40	49	△38	774	7	21	72	△65	770	4	30	66	△62
卸売業															
生産財	35	6	40	54	△48	39	5	18	77	△72	39	0	28	72	△72
消費財	33	15	36	49	△34	35	20	17	63	△43	35	9	34	57	△48
計	68	10	38	52	△42	74	12	18	70	△58	74	4	31	65	△61
合計	851	11	40	49	△38	848	7	21	72	△65	844	4	30	66	△62

株式会社 日通総合研究所

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-3 (日通ビル)

代表取締役
社 長 青 山 陽 一

URL : <http://www.nittsu-soken.co.jp/>

本見通しについてのお問い合わせは、下記にお願いします。

リサーチ&コンサルティング ユニット2

TEL (090) 1990-2161 (ダイヤルイン)

E-mail : soken_yosoku@soken.nittsu.co.jp