
2021年度の 経済と貨物輸送の見通し

改訂

本改訂見通しについて

当研究所では、本年3月に2021年度末までの日本経済と貨物輸送に関する見通しをとりまとめたが、その後の内外経済環境の変化を踏まえ、以下の前提の下に2021年度マクロ経済、および貨物輸送量の見通し改訂作業を行った。

- ◆ 世界経済の成長率は前年比6.0%増（5.5%増）、円レートは1ドル当り109.4円（107.5円）、原油輸入価格はバーレル当り70.3ドル（63.3ドル）とした。
- ◆ 2020年度の実質経済成長率は、コロナ・ショックに伴い、4.6%減と大幅なマイナス成長を記録した。公的需要がプラスとなる一方、国内民需や外需が成長を大きく下押しした。21年度については、前回予測値と同様に3.8%増と見込んだ。20年度における大幅な減少の反動などから、個人消費や設備投資が持ち直すほか、公的需要にも引き続き堅調な推移を予測した。また世界経済の拡大を背景に、輸出には大きな伸びが見込まれる。
- ◆ 国内貨物輸送量の伸びは、2020年度の実績見込値については、本年3月時点での予測値から0.4ポイント上方に修正した。一方、21年度については、前回予測値から1.1ポイント上方に修正する結果となった。
- ◆ 2021年度の国際貨物輸送量については、外貿コンテナ貨物では、輸出を本年3月時点での予測値から4.6ポイント、また輸入を1.2ポイントそれぞれ上方に修正した。また、航空貨物輸送量については、輸出を2.9ポイント、輸入を4.6ポイントそれぞれ上方に修正する結果となった。

注）（ ）内数値は前回（2021年3月）想定値

2021年度経済・貨物輸送の見通し（ポイント）

経 済

1. 世界経済

- ・2021年の世界経済成長率は6.0%増（IMF）

2. 日本経済

- ・2021年度は3.8%増とプラス転換も、力強さを欠く動きに

国内貨物輸送

国内貨物輸送

- ・景気の持ち直しを受け、総輸送量はプラスに反転もコロナ前の水準までは戻せず

1. 鉄道

- ・前年度における大幅減の反動からJRコンテナは3%台半ばの増加に

2. 自動車

- ・2021年度の営業用自動車はプラスへ反転

3. 内航海運

- ・石油製品、鉄鋼、化学工業品などのプラスから8年ぶりの増加に

4. 国内航空

- ・前年度大幅減の反動から8年ぶりの増加に

国際貨物輸送

1. 外貿コンテナ貨物

- ・世界経済の回復加速と前年度大幅減の反動により、輸出は9.8%の増加に
- ・輸入は、個人消費・設備投資の回復を受けて持ち直し、4.2%増とプラスに転換

2. 国際航空

- ・輸出は前年度大幅減の反動と海運からのシフトにより、19.4%増と3年ぶりのプラスに
- ・輸入は消費財・生産財ともに荷動きが復調し、9.8%増とプラスに転換

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

わが国は現在、新型コロナウイルス感染症（COVID-19、以下「新型コロナ」と表記）の第4波に見舞われている。第4波における新規感染者数は、5月半ばをピークに一時減少傾向に転じたが、感染力の強い変異株の出現などもあり、足元においてはリバウンドの兆候が見られる。かくして感染再拡大の可能性は小さくはないものの、今後、新型コロナワクチンの接種が進めば、感染リスクは大幅に低減されると期待される。

政府や地方自治体は、感染再拡大を阻止する必要に迫られる一方、生活困窮者などが増加する中で、いかにして経済を回していくかという、ジレンマに直面しており、難しいかじ取りが求められている。

欧米諸国と比較して、わが国経済の回復が遅れ気味であることから、景気のエンジンをいっそうふかすよう求める声がある一方、財政規律の観点などから、これ以上の財政支出の拡大に歯止めをかけたい向きもある。「100年に1度」といわれる緊急事態下にあることを勘案すれば、財政よりも景気を優先した運営を政府には求めたい。

本予測では、世界経済については、今年4月6日に国際通貨基金（IMF）が発表した世界経済見通しに準拠することとした。

表1 IMFによる世界経済見通し

| | 世界 | 日本 | 米国 | ユーロ圏 | 英国 | 中国 | インド | ASEAN5 | ロシア | ブラジル |
|-------|------|------|------|------|------|-----|------|--------|------|------|
| 2019年 | 2.8 | 0.0 | 2.2 | 1.3 | 1.5 | 6.1 | 4.2 | 4.9 | 1.3 | 1.1 |
| 2020年 | △3.3 | △4.7 | △3.5 | △6.6 | △9.9 | 2.3 | △8.0 | △3.4 | △3.1 | △4.1 |
| 2021年 | 6.0 | 3.3 | 6.4 | 4.4 | 5.3 | 8.4 | 12.5 | 4.9 | 3.8 | 3.7 |

注) 1. 2020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・ヴェトナム

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。

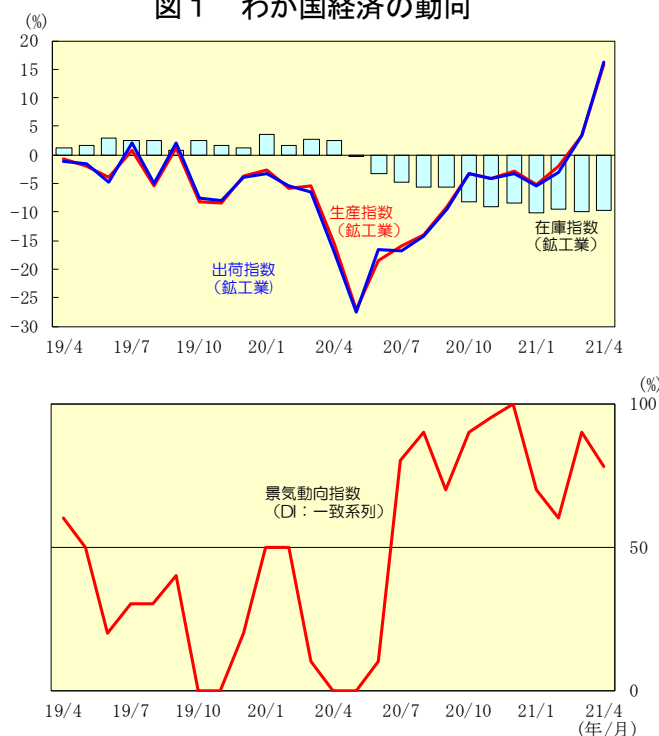
- ・2021年6月下旬現在、新規感染者数や重症者数は一時の下げ止まりの状況から、リバウンドの兆候が見られ、感染再拡大のリスクは否定できないものの、新型コロナワクチン接種の普及に加え、気温・湿度の上昇などの要因もあって、新規感染者数や重症者数は今後減少していくと想定する。
- ・政府が緊急事態宣言の再発出を行うかどうかにかかわらず、状況をみながら経済活動の抑制策をとらざるを得ないが、それに伴う経済への影響は第1波～第4波ほどではないと想定。
- ・2021年度の実質経済成長率については3.8%増と3年ぶりにプラス成長へ転換するものの、必ずしも力強い回復とはならず、戦後最悪の落ち込みとなった2020年度（4.6%減）の反動増の意味合いが強い。また、感染再拡大などに伴い、再び経済活動が抑制された場合などは、実質経済成長率が下振れする可能性は高いといわざるを得ない。

2. 日本経済

2021年度は3.8%増とプラス転換も、力強さを欠く動きに

- 足元2021年1～3月期は前期比1.0%減と3期ぶりのマイナス成長に
 - ・足元2021年1～3月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比1.0%減（年率3.9%減）と、3四半期ぶりのマイナス成長に。
- コロナ・ショックによるダメージで、2020年度は4.6%減に
 - ・緊急事態宣言などに伴う経済活動の抑制に加え、雇用・所得環境の大幅な悪化を受け、個人消費は6.0%減に。
 - ・企業業績の大幅悪化、内外経済の先行き不透明感が強まる中で、設備投資は6.9%減に。
 - ・大規模な経済対策の実施に伴い、公的需要は堅調に推移。
 - ・世界経済の悪化を受け、輸出が10.5%減と大きく落ち込む一方、国内民需が低迷したため、輸入も6.9%減に。
- 2021年度は3.8%増とプラス転換も、やや力強さを欠く動きに
 - ・2020年度における大幅な落ち込みの反動もあり、個人消費、設備投資、輸出はプラスへ反転。ただし、やや力強さを欠く動きとなり、特に国内民需は戻りが鈍い展開に。
 - ・個人消費は3.1%増と3年ぶりにプラス転換。
 - ・設備投資マインドの盛り上がりは期待できないものの、前年度における大幅減の反動などから、設備投資は2.9%増と3年ぶりにプラス転換。
 - ・引き続き大規模な経済対策の実施が不可避な中で、公的需要には堅調な動きに。
 - ・輸出は、世界経済の回復に伴い、13.0%増と大きな伸びを予測。

図1 わが国経済の動向



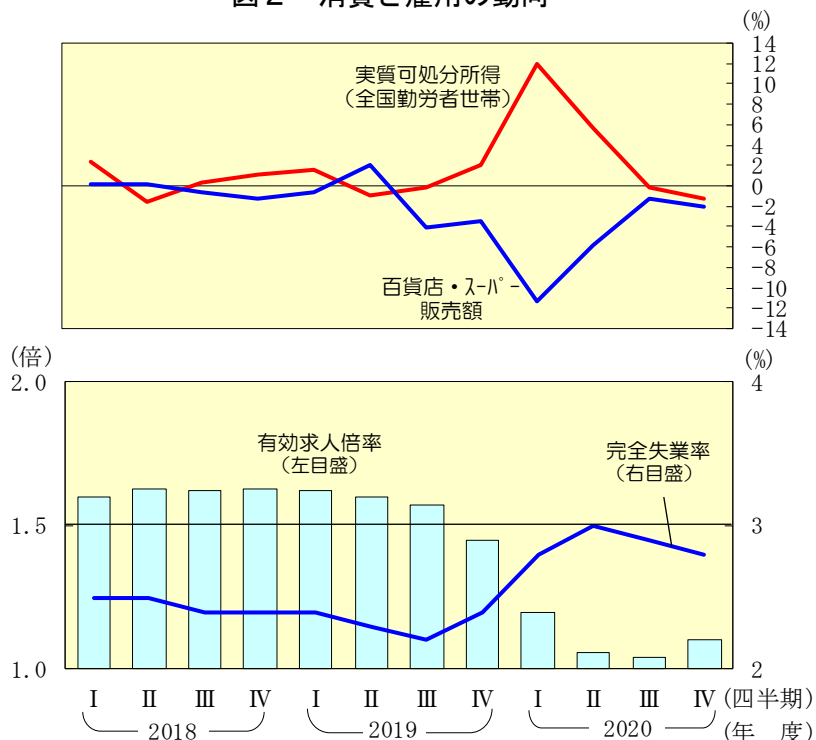
注) 鋳工業生産・出荷・在庫指数は原系列、前年同月比増減率。
資料) 経済産業省「鋳工業指数」、内閣府「景気動向指数」

(1) 国内需要

①個人消費

- 2020年度は、消費増税とコロナ・ショックが大きく下押し
 - ・前年度における消費増税により個人消費が低迷。
 - ・緊急事態宣言などに伴う経済活動の抑制に加え、完全失業率の高止まりや名目雇用者報酬の減少など雇用・所得環境の大幅な悪化がさらに下押し。
 - ・2020年度は年度を通して低迷が続き、年度全体では6.0%減。
- 懸念される雇用・所得環境のいっそうの悪化
 - ・足元2021年5月の完全失業率（季調ベース）は前月より0.2ポイント悪化し、3.0倍に。
 - ・非正規雇用者を中心に、実質的な失業者が今後さらに増加する可能性は否定できず。
 - ・2021年度の名目雇用者報酬は増加ながら、1%程度の伸びがせいぜいか。
- 前年度における大幅減の反動から2021年度は3.1%増とプラス反転
 - ・前年度における大幅減の反動もあって、上期・下期とも持ち直しの動きに。
 - ・完全失業率が3%前後で踏みとどまり、名目雇用者報酬も増加するなど、雇用・所得環境のいっそうの悪化を回避できることを前提に、個人消費は3.1%増と3年ぶりにプラス転換。
 - ・政府が有効な消費喚起策を打てるかが鍵に。感染再拡大により、再び下押しされるリスクも。

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

●足元2021年1～3月期の設備投資は

5.1%減に

- ・内外需要が低迷する中で、企業業績が悪化したほか、先行きに対する不透明感もあって、設備投資計画には手控えや先送りの動き。
- ・半導体関連業種などでは回復の動き。

●設備投資の先行指標である機械受注

(季調値)は堅調

- ・2021年4～6月期の船舶・電力を除く民需の受注額(季調値)見通しは、製造業、非製造業とも堅調な推移が見込まれ、2.5%増に。

●2020年度6.9%減の後、2021年度は2.9%増

- ・2020年度における大幅減の反動もあって、2021年度は3年ぶりにプラス転換。
- ・半導体関連や自動車などに堅調な設備投資を期待。ただし、内外経済の先行き不透明感や感染再拡大の懸念が完全に払しょくされない中で、設備投資マインドの力強い盛り上がりは期待できず。

③住宅投資

●2020年度は7.1%減と大幅減に

- ・前年度における消費増税前の駆け込み需要の反動に加え、コロナ・ショックに伴う建材のサプライチェーンの寸断、人手不足など様々な要因により低迷。

●2021年度は0.1%増と微増に

- ・新設住宅着工戸数は小幅増に反転。住宅投資も微増を期待。
- ・在宅勤務の増加などプラス材料がある一方、可処分所得の伸び悩みなどは下押し要因に。

④財政・金融政策面

●2020年度の公共投資は4.3%増に

- ・2019年度補正予算および2020年度当初予算による財政措置の効果が顕在化。

●2021年度は2.9%増と増勢鈍化も引き続き堅調

- ・政府は12月に、事業規模73.6兆円、財政支出40兆円の総合対策を閣議決定。「防災・減災、国土強靱化の推進」などを実施。公共投資の増勢は鈍化するも、堅調を維持。

●日銀の金融政策は据え置き

- ・日銀は6月の金融政策決定会合で、金融政策の現状維持を決定。
- ・短期の政策金利をマイナス0.1%にするとともに、長期金利(10年物国債金利)がゼロ%程度で推移するよう、上限を設けず必要な金額の長期国債の買入れを行う。

表2 企業の設備投資計画

(前年度比・%)

| | | 2020年度 | | 2021年度 | |
|-------|------|--------|------|--------|------|
| | | | 修正率 | (計画) | 修正率 |
| 大企業 | 製造業 | -6.9 | -3.5 | 10.3 | 3.5 |
| | 非製造業 | -10.8 | -6.5 | 10.4 | -0.6 |
| | 全産業 | -8.6 | -4.9 | 10.4 | 1.7 |
| 中堅企業 | 製造業 | -9.4 | -3.8 | 15.1 | 3.2 |
| | 非製造業 | -4.1 | -0.4 | 2.8 | 5.7 |
| | 全産業 | -6.3 | -1.8 | 7.6 | 4.6 |
| 中小企業 | 製造業 | -11.5 | 0.7 | 6.7 | 3.7 |
| | 非製造業 | -8.9 | 2.7 | 3.6 | 12.9 |
| | 全産業 | -10.0 | 1.9 | 4.8 | 9.0 |
| 全規模合計 | 製造業 | -7.7 | -3.2 | 10.4 | 3.5 |
| | 非製造業 | -9.4 | -4.1 | 8.0 | 2.4 |
| | 全産業 | -8.5 | -3.6 | 9.3 | 3.0 |

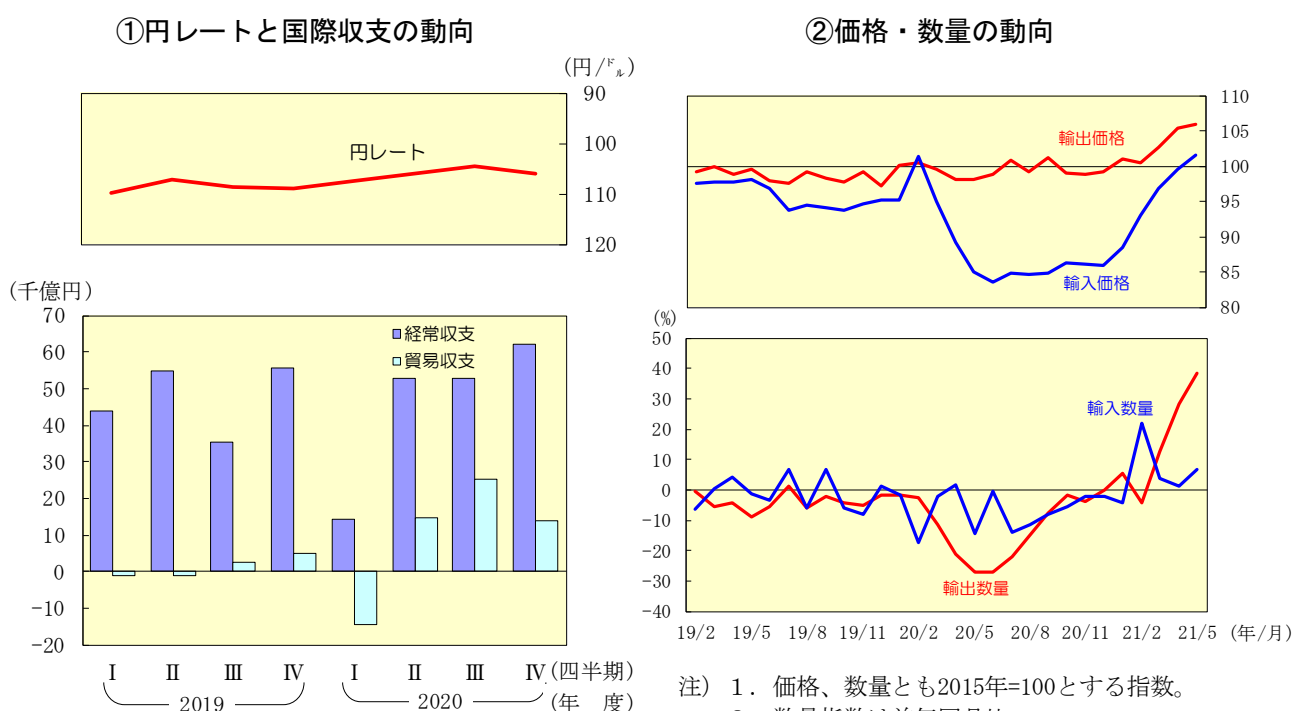
注) ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額
(除く土地投資額)

資料) 日銀「短観」(2021年6月調査)

(2) 貿易・国際収支

- 2020年度の輸出は8.6%減に
 - ・コロナ・ショックに伴う世界経済の低迷が大きな下押し要因に。
- 2021年度は17.5%増と大幅な増加に反転
 - ・感染再拡大のリスクは不可避ながら、世界経済は持ち直しの方向へ。
 - ・半導体関連（電子部品、製造装置等）などがけん引。
- 2020年度の輸入は13.3%減に
 - ・内需の停滞に加え、原油価格の大幅な低下が下押し。
- 輸入の2021年度は14.9%増と増加に反転
 - ・内需の回復には力強さがみられないものの、前年度における大幅減の反動から増加に。原油価格の上昇も押し上げ要因に。
- 2021年度の貿易収支（IMFベース）は6.2兆円の黒字に
- 経常収支の2020年度は18.2兆円、2021年度は20.0兆円の黒字に
 - ・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は高水準での推移が続く。
 - ・経常収支の対GDP比は2020年度3.4%、2021年度は3.6%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

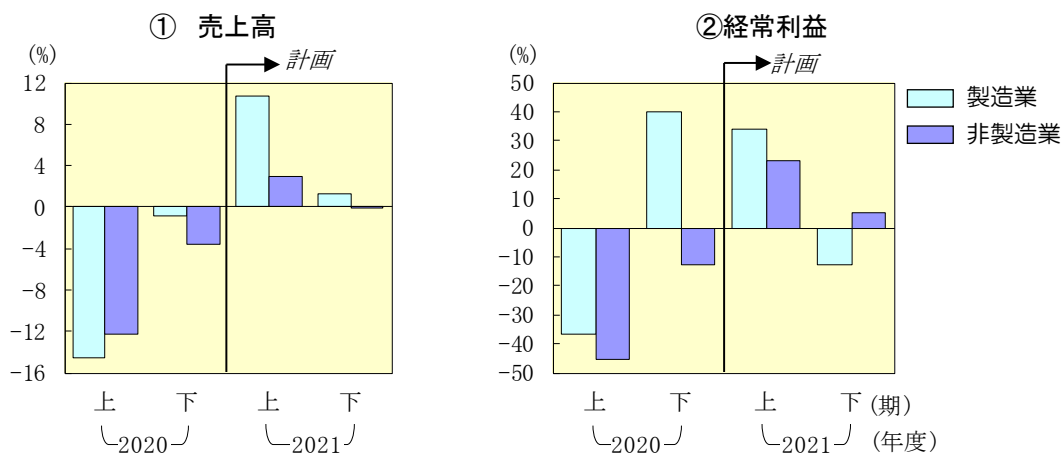
●法人企業統計ベースの2021年3月期経常利益（全産業）は15.6%減に

- ・2021年1～3月期は、製造業で前年同期比63.2%増、非製造業も10.9%増と大幅増に。
- ・コロナ・ショックに伴う内外需要の不振などから、2020年度全体では15.6%の大幅減に。

●2022年3月期は大幅な増加へ反転

- ・内外経済の持ち直しを受け、2割台の増加に。
- ・感染再拡大に伴い経済活動が抑制された場合、下振れのリスクあり。

図4 売上高・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」(2021年6月調査)

②鉱工業生産

●2020年度の鉱工業生産指数は9.5%減に

- ・2019年1～3月期から2021年1～3月期まで、前年同期比で9四半期連続のマイナスに。
- ・設備投資や輸出の低迷などが背景に。

●2021年度は10.3%増とプラス反転

- ・前年度における大幅な落ち込みの反動もあって、通年では大幅なプラス反転。
- ・堅調な外需がけん引し、半導体関連を中心に好調に推移。

③物価

●国内企業物価の2020年度は1.4%減、2021年度は1.8%増に

- ・原油価格の大幅な低下や内需の低迷などを受け、2020年度は1.4%減に。
- ・2021年度は、原油価格の上昇や内需の回復などから1.8%増に。

●消費者物価（除生鮮食品）の2020年度は0.4%減、2021年度は0.1%増と微増にとどまる

- ・2020年度は、消費増税による押し上げ効果がある一方、原油価格の大幅な低下やコロナ・ショックに伴うサービス価格の低下を受け、0.4%減に。
- ・2021年度は、原油価格やサービス価格に上昇が見込まれる一方、人件費には頭打ちの動きが予測されるほか、携帯電話通話料の引き下げなどを受け、0.1%増と微増にとどまる。

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(%)

| | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021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 | 558,265 (0.3) | 257,798 (△ 6.7) | 278,466 (△ 1.3) | 536,264 (△ 3.9) | 268,929 (4.3) | 287,136 (3.1) | 556,065 (3.7) |
| 実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure | 551,472 (△ 0.5) | 253,043 (△ 7.8) | 273,319 (△ 1.3) | 526,362 (△ 4.6) | 264,833 (4.7) | 281,266 (2.9) | 546,100 (3.8) |
| 民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure | 299,744 (△ 1.0) | 137,180 (△ 9.3) | 144,517 (△ 2.7) | 281,697 (△ 6.0) | 141,910 (3.4) | 148,628 (2.8) | 290,538 (3.1) |
| 民間住宅投資 Private housing investment | 20,396 (2.5) | 9,446 (△ 7.8) | 9,498 (△ 6.4) | 18,944 (△ 7.1) | 9,336 (△ 1.2) | 9,625 (1.3) | 18,961 (0.1) |
| 民間設備投資 Private equipment investment | 90,510 (△ 0.6) | 39,463 (△ 9.7) | 44,838 (△ 4.2) | 84,302 (△ 6.9) | 40,445 (2.5) | 46,322 (3.3) | 86,767 (2.9) |
| 民間在庫変動 Change in Private inventories | 2,181 (*****) | 2,518 (*****) | △1,251 (*****) | 1,267 (*****) | 2,044 (*****) | △1,476 (*****) | 569 (*****) |
| 政府支出 Government expenditure | 138,878 (1.9) | 69,051 (2.7) | 74,614 (4.1) | 143,666 (3.4) | 70,866 (2.6) | 76,014 (1.9) | 146,879 (2.2) |
| うち公的固定資本形成 (公共投資) Public fixed capital formation | 28,040 (1.5) | 12,746 (4.2) | 16,487 (4.3) | 29,233 (4.3) | 13,128 (3.0) | 16,940 (2.7) | 30,068 (2.9) |
| 財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services | △199 (*****) | △4,891 (*****) | 991 (*****) | △3,900 (*****) | 234 (*****) | 2,153 (*****) | 2,387 (*****) |
| 財貨サービスの輸出 Export of goods and services | 102,682 (△ 2.2) | 41,844 (△ 18.5) | 50,088 (△ 2.5) | 91,932 (△ 10.5) | 49,815 (19.0) | 54,038 (7.9) | 103,852 (13.0) |
| 財貨サービスの輸入 Import of goods and services | 102,880 (0.2) | 46,735 (△ 9.5) | 49,097 (△ 4.2) | 95,831 (△ 6.9) | 49,581 (6.1) | 51,885 (5.7) | 101,466 (5.9) |

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。 2. 2020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(%)

| | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021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) | 101.6 (0.1) | 99.8 (△ 1.5) | 100.7 (△ 1.2) | 100.2 (△ 1.4) | 101.8 (2.0) | 102.2 (1.5) | 102.0 (1.8) |
| 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) | 101.8 (0.6) | 101.5 (△ 0.2) | 101.4 (△ 0.6) | 101.4 (△ 0.4) | 101.3 (△ 0.2) | 101.8 (0.4) | 101.5 (0.1) |
| 鉱工業生産指数 (2015年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010) | 99.9 (△ 3.8) | 84.1 (△ 16.7) | 96.6 (△ 2.3) | 90.4 (△ 9.5) | 95.6 (13.7) | 103.7 (7.3) | 99.7 (10.3) |
| 経常収支 Current account | 18,927 (*****) | 6,708 (*****) | 11,496 (*****) | 18,204 (*****) | 9,140 (*****) | 10,816 (*****) | 19,955 (*****) |
| 貿易収支 Trade balance | 484 (*****) | 5 (*****) | 3,900 (*****) | 3,905 (*****) | 4,694 (*****) | 1,572 (*****) | 6,266 (*****) |
| 輸出 Export | 74,748 (△ 6.9) | 30,324 (△ 18.9) | 37,998 (1.7) | 68,323 (△ 8.6) | 41,317 (36.3) | 38,973 (2.6) | 80,290 (17.5) |
| 輸入 import | 74,264 (△ 6.8) | 30,319 (△ 19.4) | 34,099 (△ 7.0) | 64,418 (△ 13.3) | 36,624 (20.8) | 37,401 (9.7) | 74,025 (14.9) |

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2020年度まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2020年度下期は速報値。

Ⅱ 国内貨物輸送の現状と見通し

景気の持ち直しを受け、総輸送量はプラスに反転もコロナ前の水準までは戻せず

①総輸送量は2020年度通期で6.3%減、2021年度は3.5%増に

●2020年度上期は1割超の大幅減の後、下期はマイナス幅が縮小

- ・下期はマイナス幅が縮小するものの、消費関連貨物や生産関連貨物が低調に推移。
- ・2020年度通期では6.3%減と4年連続のマイナスに。リーマン・ショック後の2009年度(6.1%減)を下回る。

●2021年度は5年ぶりにプラスへ転換

- ・消費関連貨物には1割超のプラスが見込まれるが、2019年度の水準を約1割下回る見通し。
- ・生産関連貨物は7%台半ばの伸びにとどまり、2019年度の水準を回復するには至らず。
- ・大規模土木工事の執行が期待できない中で、建設関連貨物は5%超の減少に。
- ・全体では3.5%増と5年ぶりのプラス転換を予測するが、コロナ前の水準までは戻せず。
- ・建設関連貨物を除いた一般貨物に限定すると9.5%増に。

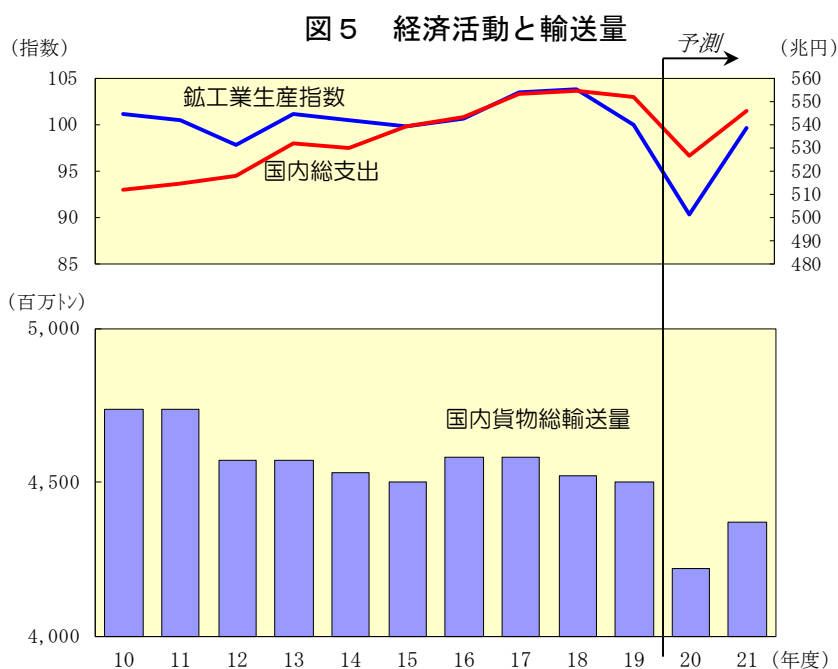
②消費関連貨物の2020年度は20.6%減、2021年度は12.5%増

●経済活動の抑制などを受け、2020年度は20.6%減

- ・農水産品や食料工業品など食品類については、他品目と比較してマイナス幅が小さかったとみられる一方、日用品は大幅減に。
- ・下期にはマイナス幅がいくぶん縮小すると見込まれるものの、通年では20.6%減と低迷。

●2021年度は12.5%の増加に反転

- ・2019年度および2020年度における大幅減の反動に加え、個人消費の持ち直しの動きもあって、12.5%増と大幅な増加が見込まれるが、2019年度の水準を約1割下回る見通し。
- ・日用品、食料工業品、農水産品などには、いずれもプラスの荷動きを期待。



注) 2019年度以前の数値は遡及値。

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2020年度は11.7%減、2021年度は7.6%増とプラスへ反転

●2020年度は上期・下期とも大幅減続く

- ・設備投資や鉱工業生産が低迷する中で、機械・機械部品、鉄鋼、化学工業品、紙・パルプなどを中心に大半の品目が大幅に減少。
- ・トータルでは11.7%減に。

●2021年度は7.6%の増加に

- ・鉱工業生産の回復に加え、前年度における大幅減の反動もあって、総じて荷動きの回復が見込まれるものの、国内外における設備投資マインドの戻りがやや鈍いため、7.6%増にとどまり、2019年度の水準を回復するには至らない。
- ・一般機械、自動車などの生産の回復を受け、部品類も含めて比較的高い伸びを期待。鉄鋼、化学工業品などにも持ち直しの動きを予測。

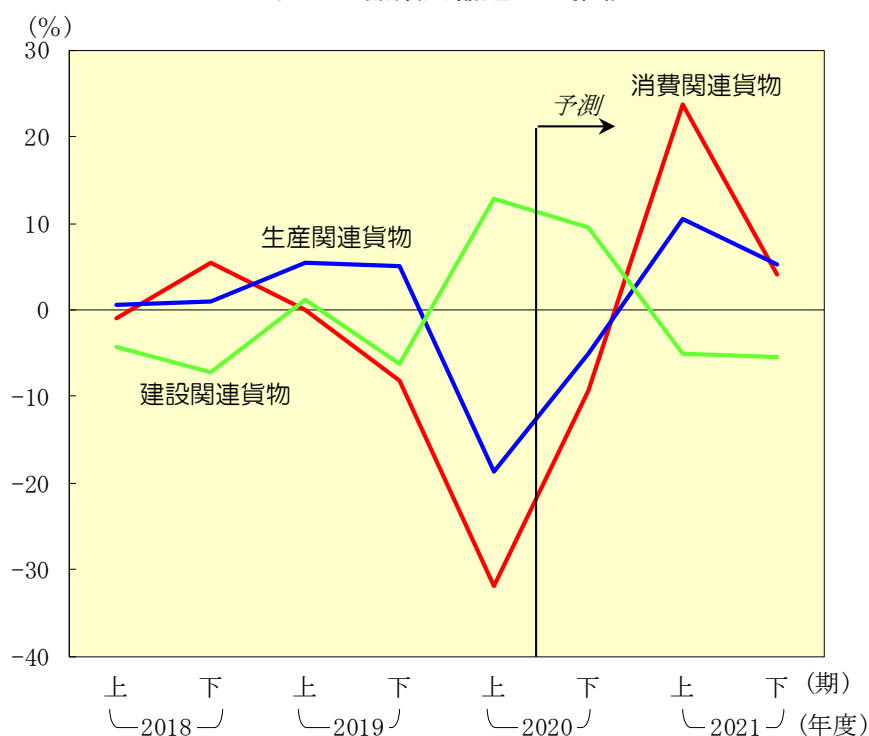
④建設関連貨物の2020年度は11.3%増、2021年度は5.3%減に

●2020年度は11.3%増と、予想外に好調

●2021年度は5.3%の減少に

- ・住宅投資は強含み横ばいとなり、公共投資にも増加が見込まれるものの、大規模公共土木工事の執行が期待できないため、輸送量をプラスに押し上げるには至らず。
- ・建設業界における人手不足も懸念材料に。

図6 品別輸送量の推移



- 注) 1. 自動車と内航海運による雑貨の輸送トン数 (2019年度以前の数値は遡及値)。
 2. 自動車と内航海運による輸送トン数の前年同期比。
 3. 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」、「内航海運統計月報」

⑤雑貨輸送量の2020年度は19.3%減、2021年度は12.9%増とプラス転換

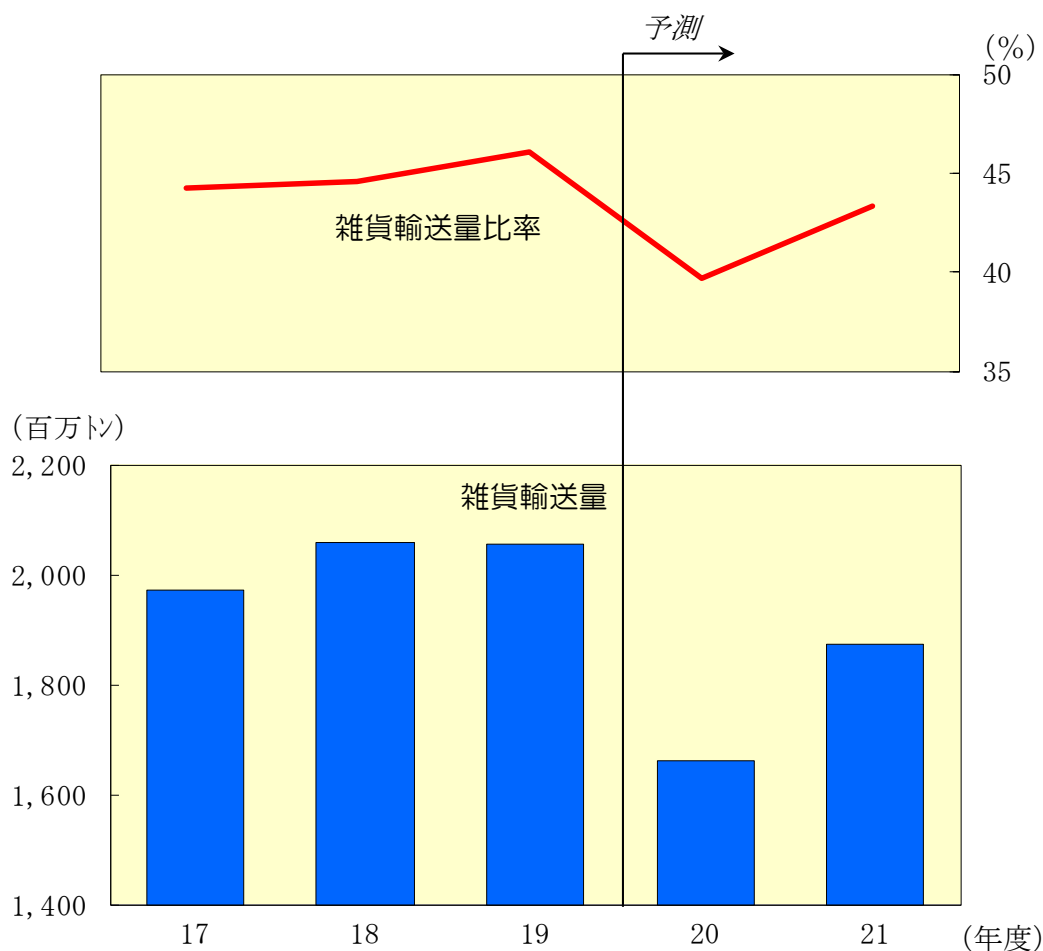
●2020度は年度を通し不振続く

- ・ウエートの高い消費関連貨物の不振が輸送量を大きく下押し。
- ・設備投資の減退を受け、機械機器も不振。
- ・下期はマイナス幅が縮小。

●2021年度は総じて改善方向に

- ・消費関連貨物、機械機器・機械部品などを中止に持ち直し。
- ・国内民需の回復がやや弱い中で、前年度における減少分の半分程度の戻りにとどまる見通し。

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 (2019年度以前の数値は遡及値)。
 2. 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。
 3. 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

前年度における大幅減の反動からJRコンテナは3%台半ばの増加に

① JRコンテナの2020年度は9.3%減、2021年度は3.5%の増加に

●2020年度はコロナ・ショックの影響などにより9.3%の大幅減

- ・コロナ・ショックによる景気悪化を受け、多くの品目が前年度水準割れに。
- ・テレワークなど新生活様式が定着する中で、紙・パルプのマイナス幅が拡大。
- ・エコ関連物資（リニア中央新幹線の建設残土など）や積合せ貨物はプラス。

●2021年度は3.5%増も、2019年度水準まで戻せず

- ・前年度における大幅減の反動に加え、積合せ貨物輸送の専用列車新設の効果などもあって3.5%増に。
- ・ほぼ全品目が増加となる見通し。
- ・トラックドライバー不足の一時的な緩和が当面続くと予想される中で、いくぶん盛り上がり
を欠く展開が予測され、2019年度を6%程度下回る水準にとどまる。

② JR車扱の2020年度は7.2%減、2021年度は2.5%増と小幅な増加に

●2020年度は石油需要の大幅減により7.2%減

- ・外出自粛や生産活動の抑制などにより石油需要が大幅減に。

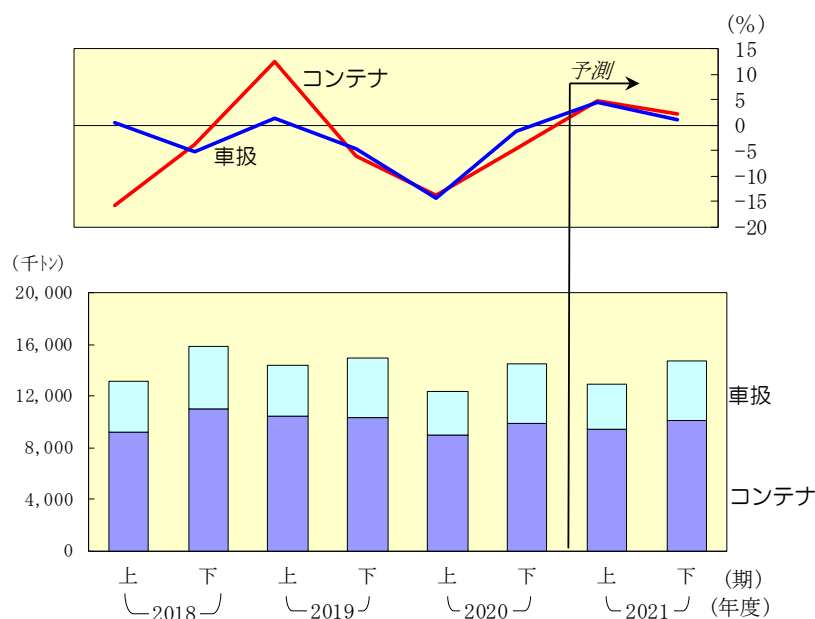
●2021年度は石油の需要回復を受け、2.5%増に

- ・天候に左右される可能性が高いが、石油の需要回復に伴い2.5%増と2017年度以来4年ぶりの増加に。

③ その他の鉄道の2020年度は7.4%減、2021年度は1.5%増に

- ・2021年度は石油、セメント、石灰石などの増加を受け1.5%増に。

図8 鉄道（JR）輸送量の推移



資料) JR貨物資料

2. 自動車

2021年度の営業用自動車はプラスへ反転

①営業用自動車の2020年度は6.5%減、2021年度は5.5%増と2年ぶりにプラスへ反転

●2020年度は6.5%減と大幅な減少に

- ・コロナ・ショックの影響を大きく受け、消費関連貨物や生産関連貨物が大幅減に。
- ・中でも、個人消費の低迷などを受け、消費関連貨物が2割超の大幅減となり、輸送量を大きく下押し。

●前年度大幅減の反動により2021年度は5.5%増と2年ぶりにプラスへ反転

- ・個人消費、設備投資、鉱工業生産の回復に伴い、消費関連貨物および生産関連貨物は総じて堅調に推移。
- ・新設住宅着工戸数が伸び悩むほか、大規模公共土木工事の執行が期待できない中で、建設関連貨物は低調な推移に。
- ・トータルでは5.5%増に。

②自家用自動車の2020年度は4.7%減、2021年度も1.6%減と低調に推移

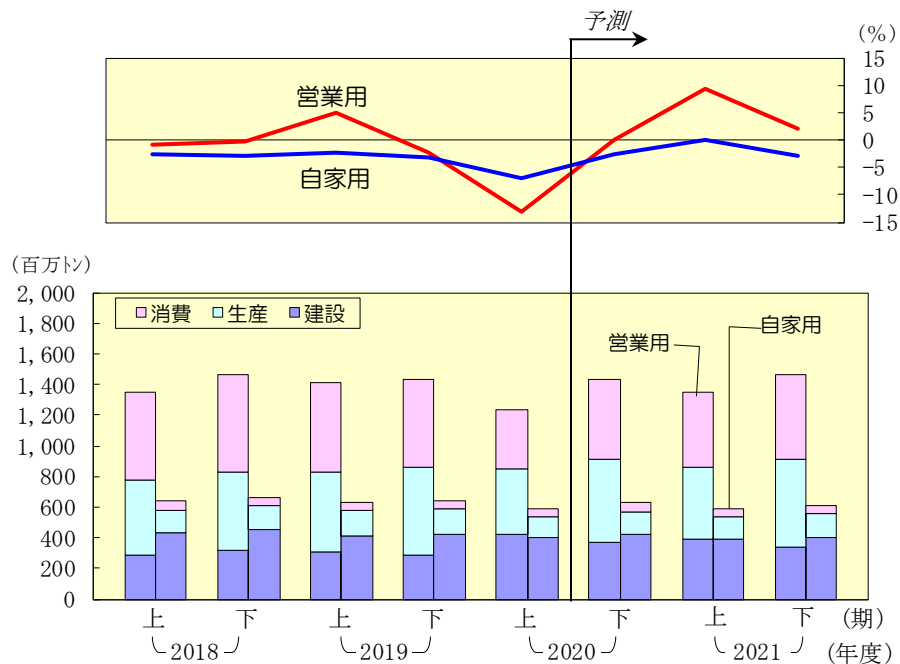
●2020年度は全品類が低調に推移し、4.7%減に

- ・生産関連貨物が通年で2桁の減少に。
- ・公共投資は堅調ながら、建設関連貨物は1%弱の減少に。

●2021年度もマイナス続く

- ・公共投資は堅調ながら、大規模公共土木工事の執行が期待できない中で、ウエートの高い建設関連貨物は引き続きマイナスに。
- ・トータルでは1.6%減と、全輸送機関の中で唯一のマイナスと予測。

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2020年度0.5%減の後、2021年度は3.3%増とプラス反転

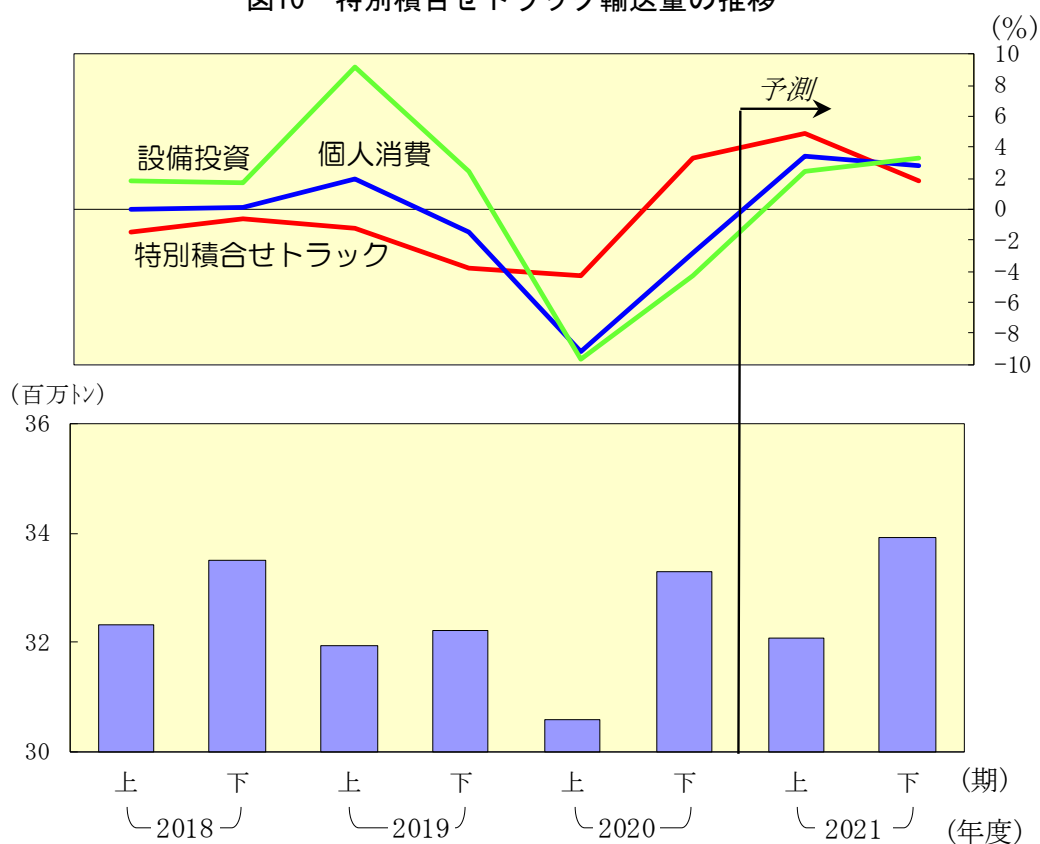
●2020年度は下期に持ち直すものの0.5%減に

- ・上期は消費増税も下押し要因に。
- ・巣ごもり需要の拡大を受けたEC需要の盛り上がりなどを背景に宅配便は好調。
- ・コロナ・ショックの影響により、商業貨物は総じて低調。

●2021年度は3.3%増と4年ぶりの増加に

- ・個人消費や設備投資の増加などを受け、トータルでは3.3%増と2017年度以来のプラス反転。
- ・宅配便は引き続き好調。日用品、農水産品、食料工業品などの消費関連貨物も堅調に推移。
- ・家電などの機械機器や機械部品も持ち直す見通し。

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、化学工業品などのプラスから8年ぶりの増加に

①内航海運の2020年度は10.5%減、2021年度は6.2%増とプラス反転

- 2020年度は生産関連貨物、建設関連貨物とも大きく落ち込む中で10.5%減に
- 2021年度は生産の持ち直しなどを受け、6.2%増と2013年度以来8年ぶりの増加に

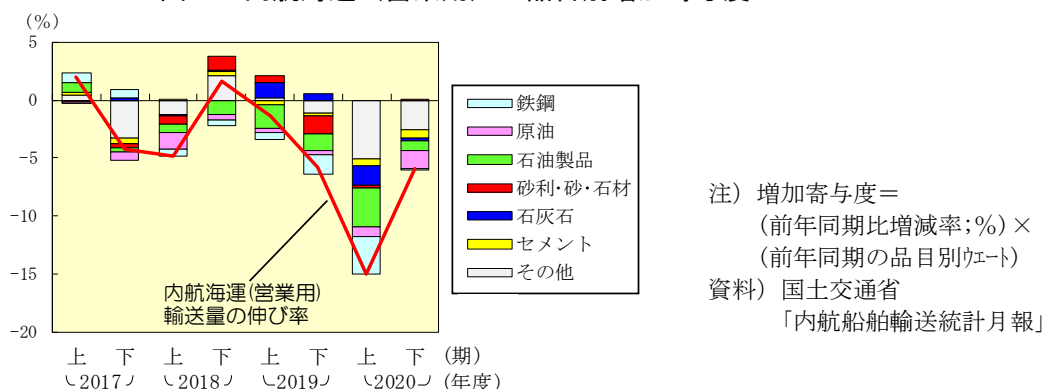
②生産関連貨物は、2020年度に1割以上落ち込んだ後、2021年度は8%近い増加に反転

- 2020年度は11%台半ばの減少に
 - ・石油製品、鉄鋼、原油など主要品目が2桁の減少。
- 生産の持ち直しなどを背景に、2021年度は8%近い増加に反転
 - ・鉱工業生産が回復する中で、大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、原油などが大きく持ち直す見通し。化学製品も堅調な推移に。

③建設関連貨物は2020年度に9%近い減少の後、2021年度は反動に伴いプラスに

- 2020年度は9%近い減少に
 - ・建設需要の低迷などから石灰石、セメント、砂利・砂などが大幅減に。
- 2021年度は前年度大幅減の反動などから3%台の増加に
 - ・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、3%台の増加にとどまる。

図11 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度

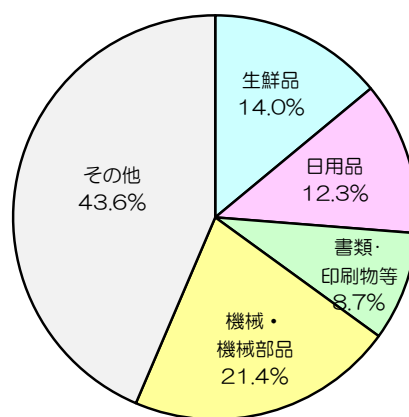


4. 国内航空

前年度大幅減の反動から8年ぶりの増加に

- 2020度は44.9%の減少に
 - ・需要低迷に加え供給力の減少が足かせとなり、44.9%の大幅な減少に。
- 2021年度は31.2%増とプラス反転
 - ・前年度に大幅減となった反動などから、31.2%増と2013年度以来8年ぶりの増加に。
 - ・需要の大きな盛り上がりは期待できない中で、前年度の減少分の4割程度を戻すのがせいぜい。

図12 国内航空貨物の品別重量構成



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 | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021年度 | | |
|-------------------------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
| | | 上期 | 下期 | 計 | 上期 | 下期 | 計 |
| 総輸送量 Total transportation volume | 4,504.3 (△ 0.3) | 1,980.2 (△11.4) | 2,241.1 (△ 1.2) | 4,221.3 (△ 6.3) | 2,108.5 (6.5) | 2,259.5 (0.8) | 4,368.0 (3.5) |
| (建設関連貨物を除く輸送量) | 2,954.5 (0.9) | 1,104.0 (△24.4) | 1,393.1 (△ 6.8) | 2,497.1 (△15.5) | 1,276.3 (15.6) | 1,458.3 (4.7) | 2,734.7 (9.5) |
| 鉄 道 Railway | 42.7 (0.9) | 17.9 (△14.0) | 21.2 (△ 2.9) | 39.1 (△ 8.3) | 18.7 (4.4) | 21.5 (1.2) | 40.2 (2.7) |
| J R | 29.3 (1.1) | 12.3 (△14.0) | 14.4 (△ 3.6) | 26.8 (△ 8.7) | 12.9 (4.7) | 14.7 (1.9) | 27.6 (3.2) |
| その他 Other | 13.3 (0.3) | 5.5 (△14.1) | 6.8 (△ 1.2) | 12.3 (△ 7.4) | 5.7 (3.7) | 6.8 (△ 0.3) | 12.5 (1.5) |
| 自 動 車 Automobile | 4,119.4 (△ 0.1) | 1,818.4 (△11.1) | 2,057.7 (△ 0.8) | 3,876.1 (△ 5.9) | 1,933.2 (6.3) | 2,069.5 (0.6) | 4,002.7 (3.3) |
| 営業用 Business | 2,844.0 (1.2) | 1,230.5 (△13.0) | 1,429.9 (0.0) | 2,660.4 (△ 6.5) | 1,345.8 (9.4) | 1,460.4 (2.1) | 2,806.2 (5.5) |
| 自家用 Personal use | 1,275.4 (△ 2.7) | 587.9 (△ 6.9) | 627.8 (△ 2.5) | 1,215.7 (△ 4.7) | 587.4 (△ 0.1) | 609.1 (△ 3.0) | 1,196.5 (△ 1.6) |
| 内航海運 Coastal cargo transport | 341.5 (△ 3.7) | 143.7 (△15.1) | 161.9 (△ 6.0) | 305.6 (△10.5) | 156.4 (8.8) | 168.2 (3.9) | 324.5 (6.2) |
| 国内航空 Domestic air | 0.777 (△ 5.6) | 0.193 (△51.0) | 0.235 (△38.7) | 0.428 (△44.9) | 0.260 (34.6) | 0.302 (28.3) | 0.561 (31.2) |

注) 1. 原系列。 2. 2020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 品類別輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

| 年度・期 | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021年度 | | |
|--------------------------------------|--------------------|------------------|------------------|--------------------|------------------|------------------|--------------------|
| | | 上期 | 下期 | 計 | 上期 | 下期 | 計 |
| 消費関連貨物 Consumption-related cargo | 1,268.7 (△ 4.2) | 433.7 (△31.9) | 573.8 (△ 9.2) | 1,007.5 (△20.6) | 536.3 (23.7) | 597.4 (4.1) | 1,133.7 (12.5) |
| 生産関連貨物 Production-related cargo | 1,642.3 (5.3) | 652.2 (△18.7) | 797.8 (△ 5.0) | 1,450.0 (△11.7) | 721.1 (10.6) | 839.1 (5.2) | 1,560.3 (7.6) |
| 建設関連貨物 Construction-related cargo | 1,549.8 (△ 2.6) | 876.3 (12.9) | 847.9 (9.6) | 1,724.2 (11.3) | 832.2 (△ 5.0) | 801.1 (△ 5.5) | 1,633.3 (△ 5.3) |

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2020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 | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021年度 | | |
|------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| | | 上期 | 下期 | 計 | 上期 | 下期 | 計 |
| 輸送量 LTL | 64.2 (△ 2.5) | 30.6 (△ 4.3) | 33.3 (3.3) | 63.9 (△ 0.5) | 32.1 (4.9) | 33.9 (1.9) | 66.0 (3.3) |

注) 1. 2020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

世界経済の回復加速と前年度大幅減の反動により、輸出は9.8%の増加に

(1) 輸出の2020年度は10.1%の減少、2021年度は9.8%増と3年ぶりのプラスに

- 2020年度は10.1%減と、リーマンショック時（2008年度）以来の2桁減に
 - ・2020年1～3月期は10～12月期（3.4%減）から、2%前後のプラスに転換。
 - ・下期は、船腹スペース・コンテナ不足や港湾混雑等による海上輸送混乱が、回復の重荷に。
 - ・方面別では、米国向けは2月にマイナス幅が2桁台に拡大し、EU向けも減少基調が継続。アジア・中国向けは好調に推移し、1月・3月は2桁台の増加に（中国向けは4割超増）。
 - ・品目別では、自動車部品は1～3月期に米国向けが失速する一方、中国向けは増勢が回復し、増加基調に。EU向け、ASEAN向けの荷動きも復調し、3月にかけてプラス転換。
 - ・機械類は電気機械の増勢が拡大し、一般機械も1～3月期に回復、前年度水準を上回る。
- 2021年度は9.8%増と、3年ぶりのプラスに転換
 - ・新型コロナワクチンの接種・普及と各国の経済活動再開を受けて、世界経済の回復が加速し、3年ぶりの増加に。前年度大幅減の反動増と海上輸送混乱の収束・正常化による押し上げも。
 - ・品目別では、海外の設備投資需要回復の勢いが強まり、産業機械、工作機械等の機械類の荷動きが復調、増勢が拡大。貨物量はコロナ前（2019年度）の水準近くに回復も、届かず。
 - ・自動車部品については、EVシフト・電装化関連の需要拡大を受けて、プラス基調を維持。車載半導体の供給不足に伴う減産拡大により、鈍化・失速する可能性も。
 - ・新たな貿易協定（日英EPAやRCEP：東アジア地域包括的経済連携）の発効により、欧州・アジア向け輸出の押し上げ・下支えも期待。
 - ・海上輸送混乱の収束・正常化、航空シフト貨物の回帰が遅れると、回復が後ずれ・下押し。

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（%）

| | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021年度 | | |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|--------|
| | | 上期 | 下期 | 計 | 上期 | 下期 | 計 |
| 合計 | 12,235 | 5,558 | 5,911 | 11,469 | 6,110 | 6,088 | 12,198 |
| Total | (△ 3.7) | (△11.4) | (△ 0.8) | (△ 6.3) | (9.9) | (3.0) | (6.4) |
| 輸出 | 4,935 | 2,030 | 2,408 | 4,438 | 2,384 | 2,488 | 4,872 |
| Export | (△ 4.8) | (△18.9) | (△ 0.9) | (△10.1) | (17.4) | (3.3) | (9.8) |
| 輸入 | 7,301 | 3,528 | 3,503 | 7,031 | 3,726 | 3,600 | 7,326 |
| Import | (△ 3.0) | (△ 6.4) | (△ 0.7) | (△ 3.7) | (5.6) | (2.8) | (4.2) |

- 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85.6%、輸入で84.5%であった（2019年）。
3. 2020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・設備投資の回復を受けて持ち直し、4.2%増とプラスに転換

(2) 輸入の2020年度は3.7%の減少、2021年度は4.2%増とプラスの見通し

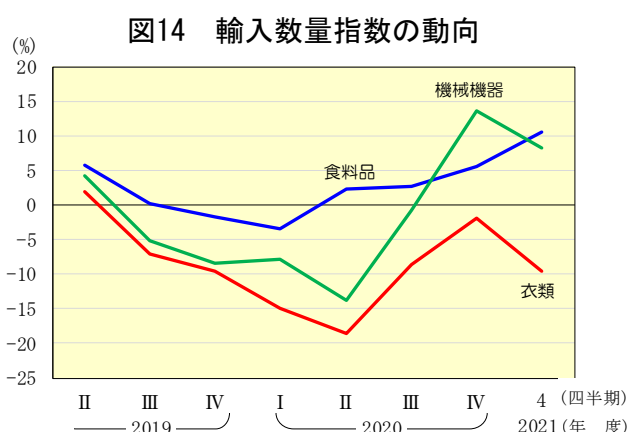
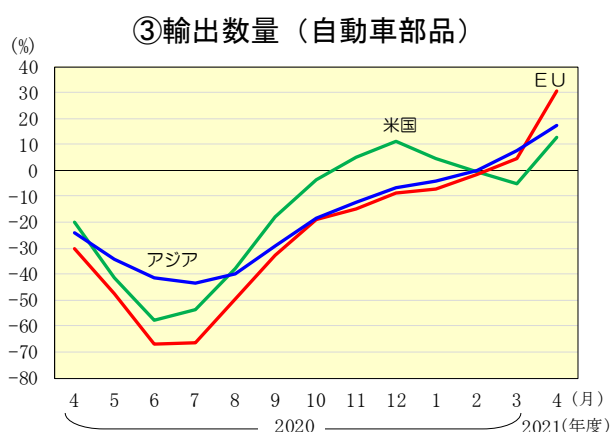
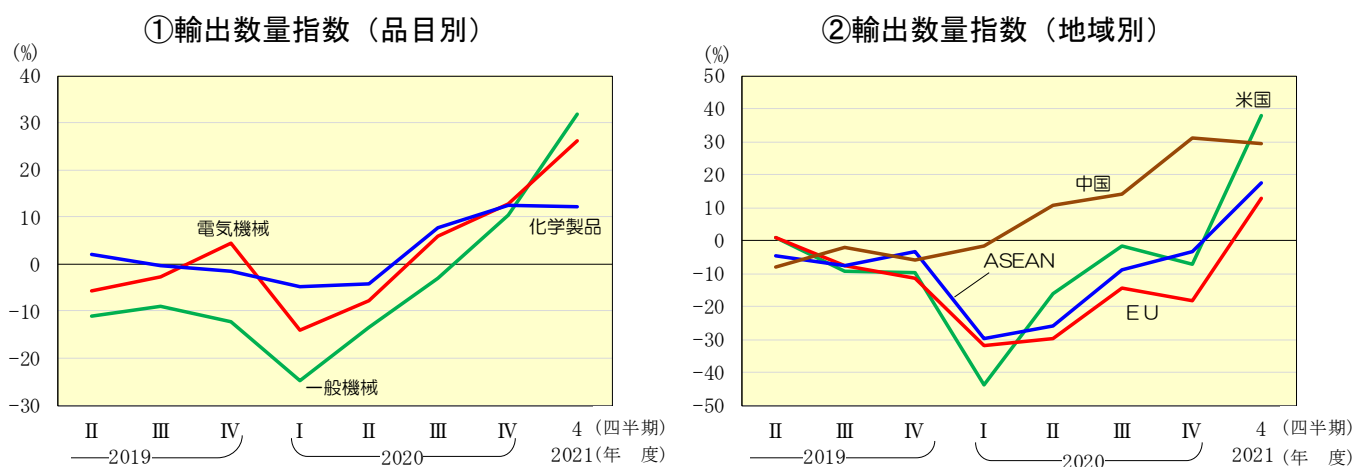
●2020年度は3.7%減と、前年度（3.0%減）に引き続き3%台のマイナスに

- ・2020年1～3月期は10～12月期（4.0%減）から増加に転じ、3%前後のプラスに。
- ・下期は消費増税後の落ち込みが一巡も、マイナスを脱しきれず、1%未満の減少に。
- ・生鮮食品は、魚介類が1～3月期に回復する一方、果実類が失速・マイナスに。肉類および野菜類は水面下の荷動きが続くも、1～3月期に持ち直し・回復の兆し。
- ・ドライ食品は引き続き低調に推移する一方、衣類・家具類は1～3月期に増勢が拡大。
- ・一般機械・自動車部品は1～3月期に増加基調に転じ、機械類は総じて荷動きが復調。

●2021年度は4.2%増と、3年ぶりに前年度水準を上回る

- ・食料品・衣類等の消費財については、個人消費の回復が継続し、堅調な推移が見込まれる。緊急事態宣言再発令や新型コロナワクチン接種の遅れの中で、大きな伸びは期待できず。
- ・生産財については、設備投資が緩やかに回復し、生産用部品・部材類や機械類の荷動きが復調。海外生産拠点の国内回帰や調達先の分散が進むと、部品・部材輸入の押上げ要因に。
- ・7～9月期は前年度大幅減の反動による押上げ可能性も。年度全体では3年ぶりの増加に転じ、貨物量はコロナ前と同等の水準に回復。

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

輸出は前年度大幅減の反動と海運からのシフトにより、19.4%増と3年ぶりのプラスに

(1) 輸出の2020年度は1.8%の減少、2021年度は19.4%増と2桁台の増加に

●2020年度は1.8%減と、前年度（22.4%減）からマイナス幅が大幅に縮小

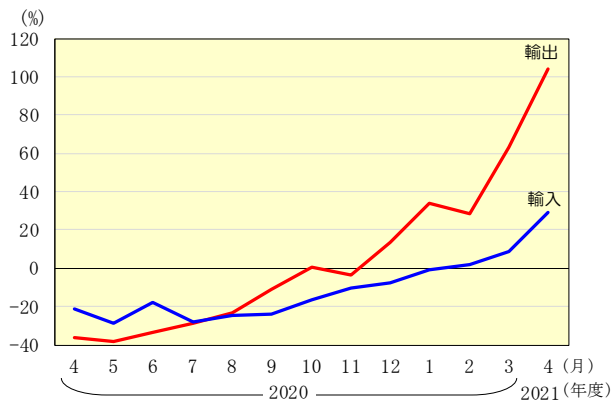
- ・上期は太平洋線と欧州線のマイナス幅が4割台に拡大し、減少基調が鮮明に。
- ・下期は全路線がプラスに転じ、太平洋線は3割台、アジア線は2割台の大幅増に。
- ・アジア線は、下期の大幅増が上期のマイナスを上回り、年度全体で3年ぶりの増加に。
- ・欧州線は下期に回復も新型コロナ感染再拡大による下押しが大きく、年度全体では2割減に。
- ・太平洋線は1～3月期に海運からのシフトにより大幅増も、上期のマイナスを補いきれず。
- ・品目別では、半導体等製造装置は年度末にかけて増勢を取り戻し、電子部品も底堅く推移。一般機械・電気機械などの機械類は下期に荷動きが復調、1～3月期に増加基調が鮮明に。
- ・自動車部品については、太平洋線は海運からのシフトによる押し上げが大きく、1～3月期の伸びが突出。欧州線とアジア線も下期は好調に推移し、1～3月期に増勢が拡大。

●2021年度は19.4%増と、3年ぶりのプラスとなる見込み

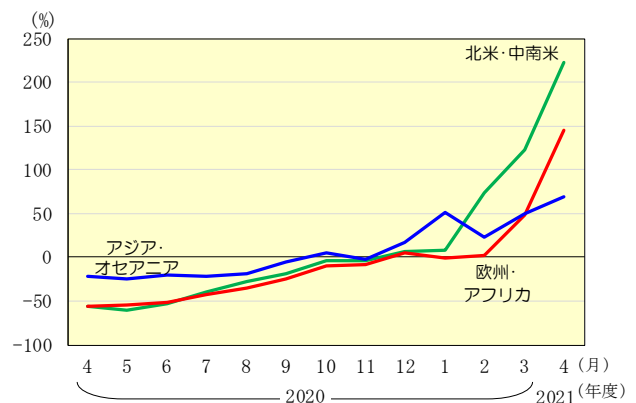
- ・太平洋線と欧州線は前年大幅減の反動増と海運からのシフト継続により、2割台の増加に。主力のアジア線は、足元の感染再拡大のなかでも概ね堅調に推移、2年連続のプラスに。
- ・半導体関連貨物（電子部品・製造装置）については、AI・IoT・5G関連の普及本格化により、増加基調が継続。
- ・自動車部品については、EV（電気自動車）シフト・電装化関連需要の高まりにより、堅調に推移。一般機械・機械部品も、海外の設備投資需要の回復を受けて、増勢が拡大。
- ・下期は前年度大幅減の反動増一巡と、海運からのシフト収束によりマイナスとなるも、年度全体では3年ぶりのプラスに転換。貨物量は前回好況期（2018年度）の9割超の水準に。
- ・米中対立・貿易摩擦の長期化や半導体関連の対中取引規制は、引き続き下押し要因に。
- ・海上輸送の正常化が遅れ、航空へのシフトが継続・長期化すると、伸び率が一段と拡大。

図15 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移

①月別実績



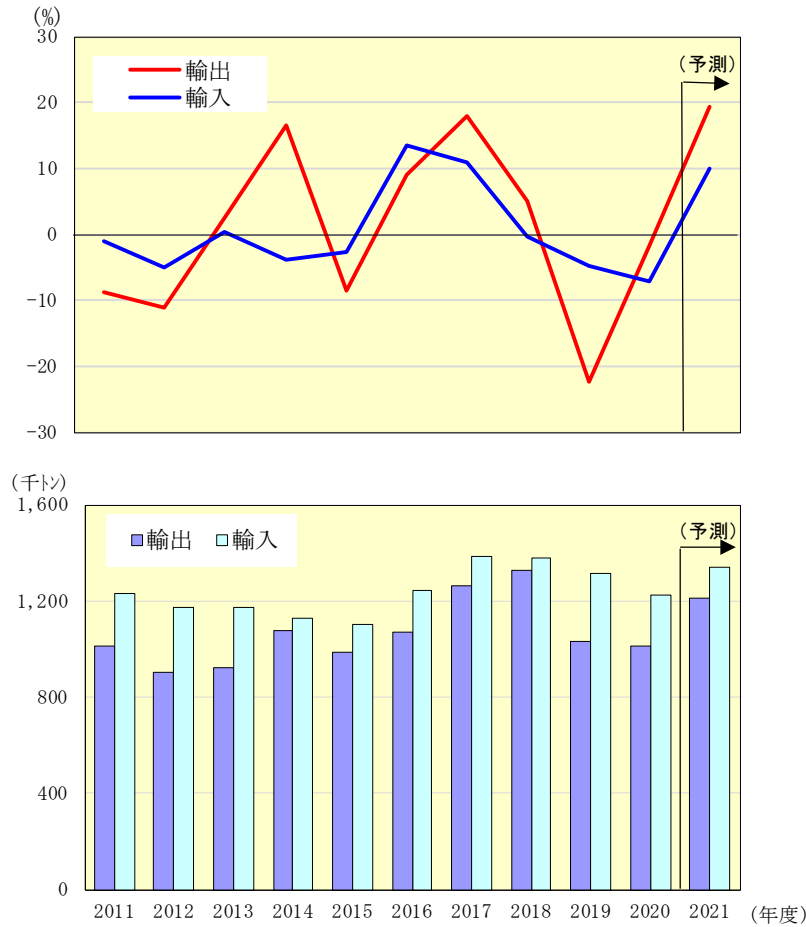
②路線別輸出混載貨物



注) 前年同月比。

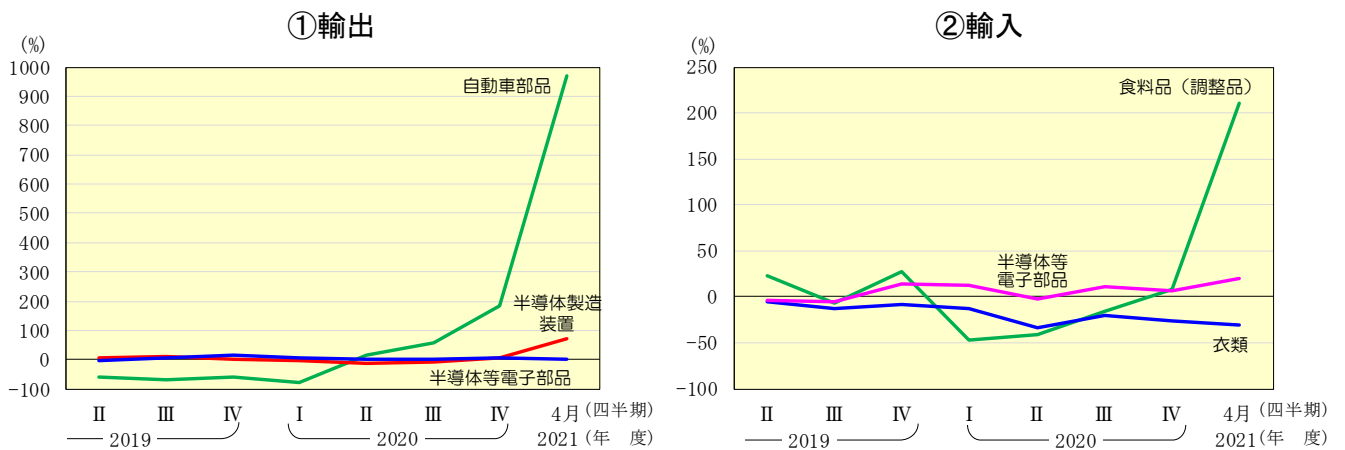
資料) (一社)航空貨物運送協会 (J A F A)

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復調し、9.8%増とプラスに転換

(2) 輸入の2020年度は7.0%の減少、2021年度は9.8%増と2桁近くの増加に

- 2020年度は7.0%減とマイナスが続き、前年度（4.7%減）から減少基調が拡大
 - ・上期は15.3%減と、前年度下期（4.6%減）からマイナス幅が拡大。
 - ・下期は1.0%増と、2018年度上期（1.7%増）以来のプラスに転換。
 - ・消費財は、生鮮食料品で肉類が1～3月期に失速も、果実類が底堅く推移。魚介類・野菜は低調な荷動きが継続。一般食料品は年度末にかけて復調、衣類は水面下の荷動きが続く。
 - ・生産財については、電子部品は下期を通じて堅調に推移、一般機械も1～3月期に持ち直し。
 - ・電気機械は好調に推移し、化学製品・プラスチック類も1～3月期に回復、増勢が拡大。
- 2021年度は9.8%増と前年度水準を上回り、4年ぶりのプラスに
 - ・消費財については、個人消費の回復が続き、増加基調を維持。巣ごもり消費・テレワーク関連の荷動きも、上期中は堅調な推移が見込まれる。
 - ・新型コロナワクチン等の医薬品・医療関連の緊急輸入増による押し上げも、上期中は継続。
 - ・生産財も、輸出企業を中心に設備投資回復の勢いが強まる中で、活発な荷動きに。
 - ・中国依存からの脱却を目指す海外生産拠点の国内回帰や、サプライチェーン再編に伴う調達先の分散が進むと、海外からの部品・部材類の調達増による押し上げも。
 - ・下期の伸びは前年度の反動増の一巡により鈍化するも、年度全体では4年ぶりのプラスに。

表9 国際航空貨物輸送量の見通し増加に

単位：千トン、()内は対前年同期比増減率(%)

| | 2019年度 | 2020年度 | | | 2021年度 | | |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 上期 | 下期 | 計 | 上期 | 下期 | 計 |
| 合 計 | 2,344.6 | 944.3 | 1,289.2 | 2,233.5 | 1,259.0 | 1,291.6 | 2,550.6 |
| Total | (△13.4) | (△19.6) | (10.1) | (△ 4.7) | (33.3) | (0.2) | (14.2) |
| 輸 出 | 1,031.2 | 396.8 | 615.9 | 1,012.6 | 614.1 | 595.4 | 1,209.5 |
| Export | (△22.4) | (△24.8) | (22.2) | (△ 1.8) | (54.8) | (△ 3.3) | (19.4) |
| 太平洋線 | 205.2 | 64.4 | 127.9 | 192.4 | 123.3 | 112.7 | 235.9 |
| Trans-Pacific line | (△25.3) | (△41.0) | (33.3) | (△ 6.3) | (91.3) | (△11.9) | (22.6) |
| 欧州線 | 184.7 | 57.0 | 90.6 | 147.6 | 97.6 | 89.5 | 187.2 |
| European line | (△31.6) | (△42.4) | (5.6) | (△20.1) | (71.4) | (△ 1.2) | (26.8) |
| アジア線 | 641.3 | 275.3 | 397.3 | 672.6 | 393.2 | 393.2 | 786.4 |
| Asian line | (△18.2) | (△13.8) | (23.4) | (4.9) | (42.8) | (△ 1.0) | (16.9) |
| 輸 入 | 1,313.4 | 547.6 | 673.3 | 1,220.9 | 644.9 | 696.2 | 1,341.1 |
| Import | (△ 4.7) | (△15.3) | (1.0) | (△ 7.0) | (17.8) | (3.4) | (9.8) |

- 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97.5%、取卸量で98.3%であった(2020年)。
 3. 2020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、JAFPA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 (2020年度) | 想 定 (2021年度) | |
|-----------|--------|-----------------|--------------|------------|
| | | | 前回 (21年3月) | 今回 (21年6月) |
| 世界経済成長率 | 前年比(%) | △3.3% | 5.5% | 6.0% |
| 米国経済成長率 | 前年比(%) | △3.5% | 5.1% | 6.4% |
| 為 替 レ ー ト | 円/ドル | 106.0円/ドル | 107.5円/ドル | 109.4円/ドル |
| | 円/ユーロ | 123.7円/ユーロ | 128.5円/ユーロ | 133.0円/ユーロ |
| 原油輸入価格 | ドル/バレル | 43.8ドル/バレル | 63.3ドル/バレル | 70.3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 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 (予測) |
|------------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| 民間最終消費支出 | 0.6 | 0.1 | △ 0.5 | △ 3.3 | 1.7 |
| 民間住宅投資 | △ 0.1 | △ 0.2 | 0.1 | △ 0.3 | 0.0 |
| 民間設備投資 | 0.4 | 0.2 | △ 0.1 | △ 1.1 | 0.5 |
| 民間在庫変動 | 0.3 | 0.1 | △ 0.0 | △ 0.2 | △ 0.1 |
| 政 府 支 出 | 0.1 | 0.2 | 0.5 | 0.9 | 0.6 |
| 公的固定資本形成 | 0.0 | 0.0 | 0.1 | 0.2 | 0.2 |
| 財貨サービスの純輸出 | 0.4 | △ 0.2 | △ 0.4 | △ 0.6 | 1.2 |
| 財貨サービスの輸出 | 1.0 | 0.4 | △ 0.4 | △ 1.8 | 2.3 |
| 財貨サービスの輸入 | △ 0.6 | △ 0.5 | △ 0.0 | 1.2 | △ 1.1 |

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 | △ 0.9 | 2.6 | △ 3.5 |
| 2001 | △ 3.1 | △ 0.7 | △ 2.4 |
| 2002 | △ 4.0 | 0.9 | △ 4.9 |
| 2003 | △ 2.5 | 1.9 | △ 4.4 |
| 2004 | △ 2.6 | 1.7 | △ 4.3 |
| 2005 | △ 2.0 | 2.2 | △ 4.2 |
| 2006 | 0.1 | 1.3 | △ 1.2 |
| 2007 | △ 0.6 | 1.1 | △ 1.7 |
| 2008 | △ 4.5 | △ 3.6 | △ 0.9 |
| 2009 | △ 6.1 | △ 2.4 | △ 3.7 |
| 2010 | 0.8 | 3.3 | △ 2.5 |
| 2011 | △ 0.0 | 0.5 | △ 0.5 |
| 2012 | △ 3.5 | 0.6 | △ 4.1 |
| 2013 | △ 0.0 | 2.7 | △ 2.7 |
| 2014 | △ 0.8 | △ 0.4 | △ 0.4 |
| 2015 | △ 0.6 | 1.7 | △ 2.3 |
| 2016 | 1.7 | 0.8 | 1.0 |
| 2017 | △ 0.0 | 1.8 | △ 1.8 |
| 2018 | △ 1.3 | 0.2 | △ 1.5 |
| 2019 | △ 0.3 | △ 0.5 | 0.2 |
| 2020 (予測) | △ 6.3 | △ 4.6 | △ 1.7 |
| 2021 (予測) | 3.5 | 3.8 | △ 0.3 |
| 2000～2021 | △ 1.7 | 0.6 | △ 2.3 |

注) 1. 総輸送量増減率はトン数ベース。2019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 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 (予測) | 2021 (予測) |
|----------|-------|-------|-------|--------------|--------------|
| 総輸送量 | △ 4.3 | △ 1.3 | △ 0.3 | △ 6.3 | 3.5 |
| 鉄 道 | 0.0 | △ 0.1 | 0.0 | △ 0.1 | 0.0 |
| J R | 0.0 | △ 0.1 | 0.0 | △ 0.1 | 0.0 |
| その他 | 0.0 | △ 0.0 | 0.0 | △ 0.0 | 0.0 |
| 自 動 車 | △ 4.3 | △ 1.1 | △ 0.1 | △ 5.4 | 3.0 |
| 営業用 | △ 4.1 | △ 0.3 | 0.7 | △ 4.1 | 3.5 |
| 自家用 | △ 0.2 | △ 0.8 | △ 0.8 | △ 1.3 | △ 0.5 |
| 内航海運 | △ 0.1 | △ 0.1 | △ 0.3 | △ 0.8 | 0.4 |
| 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 | | | | ②品類別 | | | |
|---------|-------|--------|--------|---------|-------|-------|--------|
| 単位：トン/件 | | | | 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 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 輸送機関計 | △ 3.5% | △ 0.0% | △ 0.8% | △ 0.6% | 1.7% | △ 0.0% | △ 1.3% | △ 0.3% |
| | △ 5.3% | 2.8% | △ 1.4% | △ 2.0% | 1.5% | 0.4% | △ 1.0% | △ 1.1% |
| | 98km | 100km | 100km | 98km | 98km | 99km | 99km | 98km |
| 鉄 道 | 6.2% | 4.1% | △ 1.5% | △ 0.6% | 2.1% | 2.4% | △ 6.3% | 0.9% |
| | 2.4% | 2.9% | △ 0.2% | 2.3% | △ 1.2% | 1.9% | △10.6% | 3.2% |
| | 483km | 478km | 484km | 498km | 482km | 480km | 458km | 468km |
| 自 動 車 | △ 4.0% | △ 0.4% | △ 0.7% | △ 0.6% | 1.9% | 0.0% | △ 1.2% | △ 0.1% |
| | △10.4% | 2.0% | △ 1.9% | △ 2.8% | 2.8% | 0.3% | △ 0.2% | 1.6% |
| | 59km | 61km | 60km | 59km | 59km | 59km | 60km | 61km |
| 営業用 | △ 5.3% | △ 0.7% | △ 1.9% | △ 0.6% | 3.4% | 0.4% | △ 0.5% | 1.1% |
| | △11.8% | 2.4% | △ 2.0% | △ 2.9% | 2.7% | 0.9% | △ 0.0% | 2.1% |
| | 77km | 80km | 80km | 78km | 77km | 78km | 78km | 79km |
| 自家用 | △ 1.1% | 0.2% | 1.9% | △ 0.7% | △ 1.0% | △ 0.7% | △ 2.8% | △ 2.7% |
| | 1.7% | △ 1.2% | △ 1.4% | △ 1.8% | 4.1% | △ 4.1% | △ 1.2% | △ 1.9% |
| | 22km | 22km | 21km | 21km | 22km | 21km | 21km | 22km |
| 内航海運 | 1.4% | 3.4% | △ 2.4% | △ 1.0% | △ 0.3% | △ 1.2% | △ 1.6% | △ 3.7% |
| | 1.7% | 4.0% | △ 0.9% | △ 1.5% | 0.0% | 0.3% | △ 1.0% | △ 5.3% |
| | 486km | 489km | 496km | 494km | 495km | 502km | 505km | 497km |
| 国内航空 | 1.1% | 3.2% | △ 0.6% | △ 1.2% | △ 0.9% | △ 0.6% | △ 9.0% | △ 5.6% |
| | 1.8% | 2.2% | △ 0.7% | △ 0.1% | 0.1% | 1.0% | △ 9.1% | △ 5.9% |
| | 1,044km | 1,034km | 1,033km | 1,044km | 1,055km | 1,072km | 1,070km | 1,066km |

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

| | 2017年度 | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 |
|------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 |
| 東京港 | 483.6 (△ 2.9) | 489.8 (△ 0.9) | 465.7 (△ 3.7) | 475.3 (△ 2.9) | 465.0 (△ 0.2) | 411.3 (△ 13.5) |
| 横浜港 | 543.2 (2.2) | 562.2 (2.6) | 548.6 (1.0) | 529.4 (△ 5.8) | 509.3 (△ 7.2) | 419.2 (△ 20.8) |
| 清水港 | 98.9 (5.8) | 101.2 (6.5) | 101.7 (2.9) | 85.4 (△ 15.6) | 87.4 (△ 14.1) | 71.7 (△ 16.0) |
| 名古屋港 | 569.2 (△ 0.9) | 583.8 (2.3) | 585.1 (2.8) | 566.1 (△ 3.0) | 543.2 (△ 7.2) | 424.8 (△ 24.9) |
| 四日市港 | 45.1 (1.0) | 44.5 (△ 3.9) | 43.9 (△ 2.6) | 42.6 (△ 4.2) | 41.6 (△ 5.3) | 34.3 (△ 19.6) |
| 大阪港 | 204.2 (△ 0.3) | 211.1 (3.3) | 213.2 (4.4) | 207.7 (△ 1.6) | 199.8 (△ 6.3) | 184.7 (△ 11.0) |
| 神戸港 | 491.0 (1.4) | 489.2 (2.3) | 503.8 (2.6) | 476.2 (△ 2.7) | 473.3 (△ 6.1) | 394.4 (△ 17.2) |
| 博多港 | 115.7 (0.5) | 120.0 (6.4) | 119.9 (3.7) | 121.2 (1.0) | 111.4 (△ 7.1) | 89.3 (△ 26.3) |

②輸入

| | 2017年度 | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 |
|------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 |
| 東京港 | 1,218.4 (4.6) | 1,214.8 (0.3) | 1,216.4 (△ 0.2) | 1,195.7 (△ 1.6) | 1,130.2 (△ 7.1) | 1,144.4 (△ 4.3) |
| 横浜港 | 530.5 (1.2) | 559.7 (3.4) | 578.2 (9.0) | 583.0 (4.2) | 533.8 (△ 7.7) | 530.6 (△ 9.0) |
| 清水港 | 104.5 (3.6) | 107.6 (3.3) | 115.0 (10.0) | 113.6 (5.5) | 108.9 (△ 5.2) | 99.1 (△ 12.7) |
| 名古屋港 | 568.3 (6.3) | 578.1 (3.7) | 588.0 (3.5) | 576.4 (△ 0.3) | 527.3 (△ 10.3) | 504.2 (△ 12.5) |
| 四日市港 | 44.2 (17.0) | 44.8 (5.0) | 46.4 (5.0) | 45.4 (1.2) | 43.2 (△ 6.9) | 37.8 (△ 16.7) |
| 大阪港 | 546.1 (4.1) | 560.2 (3.3) | 564.5 (3.4) | 567.1 (1.2) | 534.7 (△ 5.3) | 561.6 (△ 1.0) |
| 神戸港 | 468.9 (△ 0.2) | 464.7 (△ 3.0) | 477.4 (1.8) | 477.3 (2.7) | 446.6 (△ 6.5) | 448.5 (△ 6.0) |
| 博多港 | 201.1 (0.2) | 203.1 (△ 1.1) | 206.5 (2.7) | 212.6 (4.7) | 205.0 (△ 0.7) | 201.9 (△ 5.1) |

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

| 品目 | ベース | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 | |
|---------|-----|--------|--------|---------|---------|---------|--------|
| | | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 |
| 輸出合計 | 価格 | 5.2% | △ 1.2% | △ 5.2% | △ 6.7% | △ 19.2% | 2.5% |
| 食料品 | 価格 | 22.1% | 7.5% | 0.3% | △ 2.8% | 4.0% | 21.6% |
| 化学製品 | 価格 | 9.5% | 4.5% | △ 0.3% | △ 4.9% | △ 7.6% | 11.6% |
| プラスチック | 数量 | △ 6.2% | △ 1.8% | △ 0.2% | △ 0.5% | △ 3.7% | 9.4% |
| 金属及び同製品 | 価格 | 7.8% | △ 4.4% | △ 7.7% | △ 4.7% | △ 16.0% | 1.5% |
| 非金属鉱物製品 | 価格 | 3.0% | 3.3% | △ 4.4% | △ 13.1% | △ 19.5% | 1.0% |
| 一般機械 | 価格 | 6.8% | △ 2.7% | △ 9.3% | △ 11.4% | △ 19.0% | 3.8% |
| 電気機械 | 価格 | 5.4% | △ 3.4% | △ 7.3% | △ 2.4% | △ 8.8% | 6.0% |
| 輸送用機械 | 価格 | 2.8% | 0.8% | △ 2.2% | △ 9.0% | △ 34.9% | △ 3.1% |
| 自動車部品 | 価格 | 4.3% | △ 2.9% | △ 11.5% | △ 9.7% | △ 34.9% | 2.7% |

②輸入

| 品目 | ベース | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 | |
|---------|-----|--------|------|--------|---------|---------|--------|
| | | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 |
| 輸入合計 | 価格 | 10.1% | 4.7% | △ 2.6% | △ 9.7% | △ 17.9% | △ 5.3% |
| 食料品 | 価格 | 2.3% | 0.4% | 1.5% | △ 3.8% | △ 8.5% | △ 6.6% |
| 野菜果実 | 価格 | 2.4% | 2.5% | 1.2% | △ 4.1% | △ 4.5% | △ 4.8% |
| 肉類・魚介類 | 数量 | △ 2.4% | 0.5% | 2.8% | △ 2.8% | △ 8.4% | △ 3.3% |
| 化学製品 | 価格 | 10.8% | 7.0% | △ 2.1% | △ 8.4% | △ 3.4% | △ 2.0% |
| 一般機械 | 価格 | 6.5% | 7.0% | △ 1.7% | △ 12.3% | △ 7.6% | 4.3% |
| 電気機械 | 価格 | 3.6% | 0.2% | 0.4% | △ 9.1% | △ 9.2% | 9.6% |
| 家具 | 数量 | 0.0% | 2.0% | 6.6% | △ 3.8% | 8.5% | 15.8% |
| 衣類・同付属品 | 価格 | 8.8% | 6.2% | △ 2.5% | △ 9.8% | △ 18.3% | △ 7.8% |

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

| 品目 | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 | |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 |
| 輸出合計 | 3.5% | △ 3.6% | △ 6.9% | △ 2.9% | △ 9.4% | 6.2% |
| 化学製品 | 12.8% | 5.8% | 2.3% | 1.3% | 3.8% | 23.7% |
| 非金属鉱物製品 | 2.1% | 2.8% | △ 10.5% | △ 15.2% | △ 13.5% | 8.9% |
| 機械機器 | 4.8% | △ 3.4% | △ 8.3% | △ 4.0% | △ 11.5% | 3.6% |
| 事務用機器 | △ 0.3% | △ 9.1% | △ 16.9% | △ 9.2% | △ 6.8% | 20.7% |
| 半導体等電子部品 | 5.6% | △ 2.8% | △ 3.1% | 5.7% | 0.2% | 2.3% |
| 映像機器 | △ 10.0% | △ 19.0% | △ 19.8% | △ 9.5% | △ 24.0% | 28.0% |
| 科学光学機器 | △ 0.7% | △ 5.0% | △ 12.1% | △ 5.7% | △ 17.8% | 1.8% |
| その他 | △ 1.6% | △ 7.1% | △ 6.9% | △ 1.4% | △ 9.6% | 5.5% |

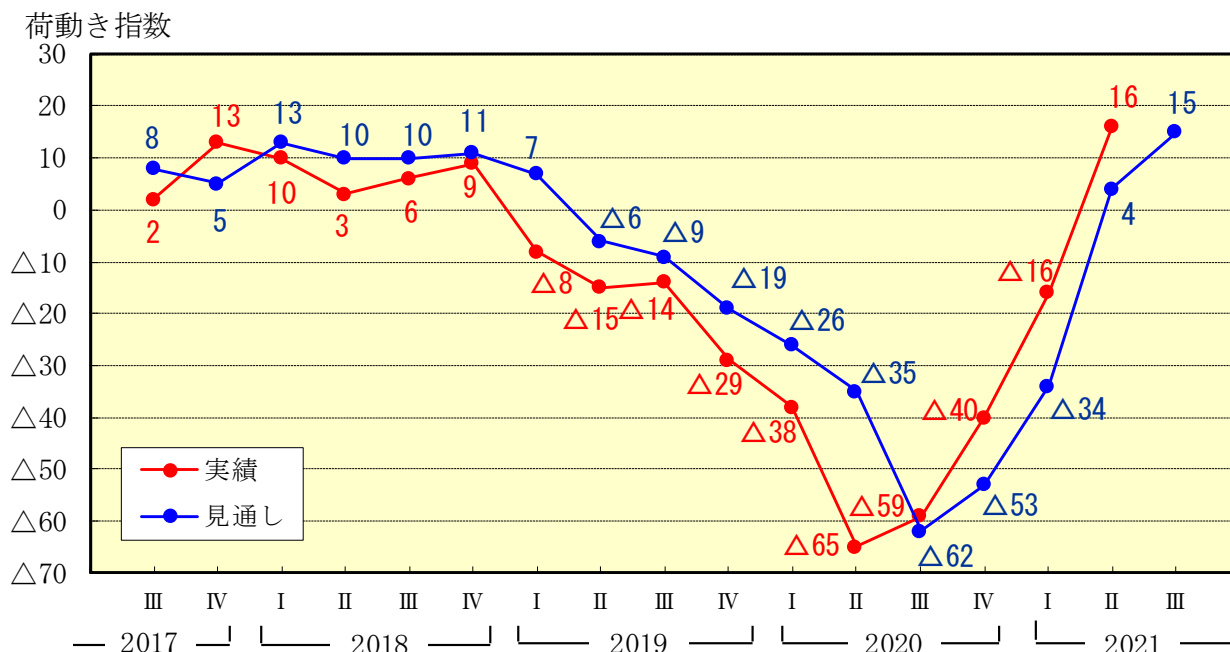
②輸入

| 品目 | 2018年度 | | 2019年度 | | 2020年度 | |
|-------|---------|---------|--------|--------|---------|--------|
| | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 | 上期 | 下期 |
| 輸入合計 | 6.0% | 2.7% | △ 0.2% | △ 6.1% | △ 11.2% | 2.0% |
| 食料品 | △ 35.7% | △ 26.0% | △ 3.2% | △ 8.2% | △ 7.5% | △ 8.5% |
| 化学製品 | 5.9% | 9.6% | 10.8% | 0.0% | △ 0.1% | 2.1% |
| 医薬品 | 7.9% | 12.4% | 14.8% | 6.0% | △ 1.6% | 2.1% |
| 機械機器 | 6.9% | 1.4% | △ 3.0% | △ 9.1% | △ 14.0% | 2.9% |
| 事務用機器 | 2.6% | 12.3% | 13.6% | 0.1% | 8.2% | 11.2% |
| その他 | 7.5% | 4.4% | △ 0.3% | △ 1.0% | △ 12.6% | 0.0% |

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』（2021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』（2021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2021年6月初旬に実施し、812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 | 2021年1月～3月実績 | | | | | 2021年4月～6月実績 | | | | | 2021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 | 80 | 13 | 54 | 33 | △20 | 86 | 20 | 51 | 29 | △9 | 87 | 21 | 67 | 12 | 9 |
| 繊維・衣服 | 31 | 6 | 26 | 68 | △62 | 31 | 16 | 42 | 42 | △26 | 31 | 19 | 42 | 39 | △20 |
| 木材・家具 | 29 | 10 | 24 | 66 | △56 | 32 | 50 | 34 | 16 | 34 | 31 | 19 | 62 | 19 | 0 |
| パルプ・紙 | 45 | 22 | 33 | 45 | △23 | 42 | 45 | 36 | 19 | 26 | 42 | 33 | 48 | 19 | 14 |
| 化学・プラスチック | 79 | 23 | 47 | 30 | △7 | 87 | 40 | 43 | 17 | 23 | 87 | 32 | 59 | 9 | 23 |
| 製 窯業・土石 | 33 | 15 | 33 | 52 | △37 | 31 | 29 | 52 | 19 | 10 | 31 | 26 | 45 | 29 | △3 |
| 鉄鋼・非鉄 | 80 | 25 | 47 | 28 | △3 | 80 | 51 | 33 | 16 | 35 | 80 | 49 | 30 | 21 | 28 |
| 製 金属製品 | 47 | 17 | 49 | 34 | △17 | 43 | 42 | 19 | 39 | 3 | 43 | 39 | 35 | 26 | 13 |
| 業 一般機械 | 65 | 23 | 54 | 23 | 0 | 60 | 40 | 45 | 15 | 25 | 60 | 38 | 47 | 15 | 23 |
| 電気機械 | 109 | 18 | 57 | 25 | △7 | 100 | 36 | 46 | 18 | 18 | 100 | 32 | 53 | 15 | 17 |
| 輸送用機械 | 79 | 14 | 52 | 34 | △20 | 75 | 48 | 39 | 13 | 35 | 75 | 46 | 43 | 11 | 35 |
| 精密機械 | 22 | 36 | 41 | 23 | 13 | 24 | 29 | 46 | 25 | 4 | 24 | 33 | 46 | 21 | 12 |
| その他 | 41 | 24 | 39 | 37 | △13 | 43 | 46 | 28 | 26 | 20 | 42 | 45 | 36 | 19 | 26 |
| 計 | 740 | 19 | 47 | 34 | △15 | 734 | 39 | 40 | 21 | 18 | 733 | 35 | 48 | 17 | 18 |
| 卸 生産財 | 37 | 19 | 49 | 32 | △13 | 33 | 24 | 52 | 24 | 0 | 32 | 19 | 56 | 25 | △6 |
| 業 消費財 | 31 | 16 | 32 | 52 | △36 | 35 | 31 | 32 | 37 | △6 | 35 | 20 | 51 | 29 | △9 |
| 計 | 68 | 18 | 41 | 41 | △23 | 68 | 28 | 41 | 31 | △3 | 67 | 19 | 54 | 27 | △8 |
| 合計 | 808 | 19 | 46 | 35 | △16 | 802 | 38 | 40 | 22 | 16 | 800 | 33 | 49 | 18 | 15 |

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 永 井 裕

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