
2021・2022年度の 経済と貨物輸送の見通し

2021・2022年度経済・貨物輸送の見通し（ポイント）

経 済

1. 世界経済

- ・2022年の世界経済成長率は4.9%増（IMF）

2. 日本経済

- ・2022年度の実質経済成長率は3.0%増と若干加速

国内貨物輸送

国内貨物輸送

- ・総輸送量は2年連続のプラスも、コロナ前の水準までは戻せず

1. 鉄道

- ・2022年度のJRコンテナは2.5%増と、3年ぶりの増加に

2. 自動車

- ・営業用自動車は2021年度、2022年度と2年連続のプラスに

3. 内航海運

- ・価格高騰の影響もあり、石油製品や鉄鋼は伸び悩み

4. 国内航空

- ・2022年度も小幅ながら引き続き増加

国際貨物輸送

1. 外貿コンテナ貨物

- ・世界経済が回復基調を維持し、輸出は4.5%増と2年連続のプラスに
- ・輸入は生産財の荷動きが回復・拡大し、2.6%増と前年度に引き続きプラスに

2. 国際航空

- ・輸出は海運からのシフト継続とアジア線の回復により、6.8%増と2年連続のプラスに
- ・輸入は生産財の回復拡大と医薬品・医療関連の特需により、4.2%増とプラスを維持

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

2021年12月現在、世界的には新型コロナウイルス感染症（COVID-19、以下「新型コロナ」と表記）の感染再拡大が続く一方、日本国内においては新規感染者数や重症者数は大幅に減少しており、経済活動に対する制限もかなり緩和されてきている。

南アフリカで発見された新たな変異株（オミクロン株）の感染者数が徐々に増加しているなど、必ずしも楽観できる状況ではなく、今後も新型コロナの感染再拡大の程度によっては、経済活動の抑制などを通じて景気が下押しされる可能性は否定できない。しかしながらコロナワクチン接種の普及や新生活様式の定着などを受け、日本においては、新型コロナによる景気に対する悪影響はおそらく徐々に低下していくのではないだろうか。

本予測においては、世界経済については10月12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（2021年10月）

	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
2020年	△3.1	△4.6	△3.4	△6.3	△9.8	2.3	△7.3	△3.4	△3.0	△4.1
2021年	5.9	2.4	6.0	5.0	6.8	8.0	9.5	2.9	4.7	5.2
2022年	4.9	3.2	5.2	4.3	5.0	5.6	8.5	5.8	2.9	1.5

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。

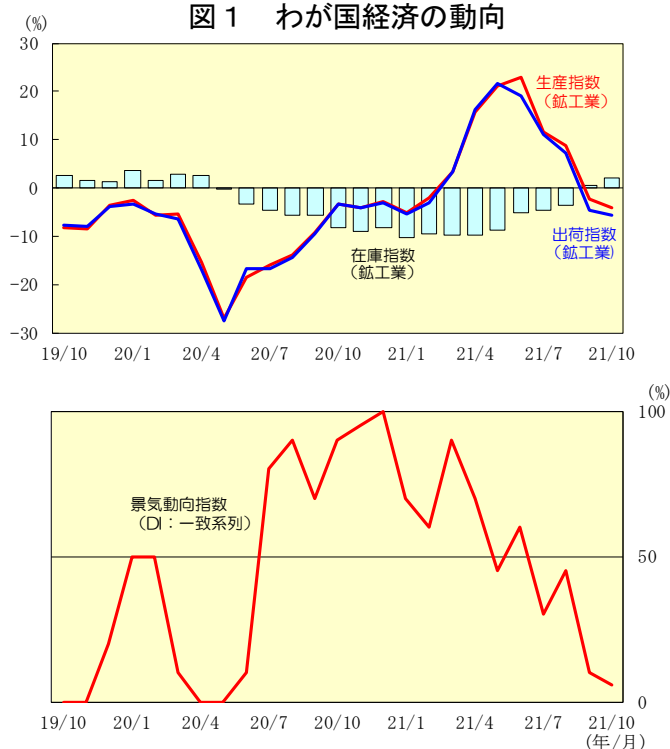
- ・日本においては、コロナワクチン接種の普及や新生活様式の定着などに伴い、新規感染者数や重症者数は低位で推移していくと想定するものの、ワクチンに対する耐性が高い変異株の出現や季節的要因などにより、感染再拡大が発生するリスクは否定できない。
- ・今後、感染再拡大の状況などを勘案しながら、経済活動の抑制策がとられる可能性もあるが、それに伴う経済への影響は2020年度や2021年度の時ほどではないと想定。
- ・2021年度および2022年度とも、日本の実質経済成長率は3%前後のプラス成長となり、2022年度の実質GDPは、小幅ながらコロナ前（2019年度）の水準を上回ると見る。

2. 日本経済

2022年度の実質経済成長率は3.0%増と若干加速

- 足元2021年7～9月期は前期比0.9%減と2期ぶりのマイナス成長に
 - ・足元2021年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.9%減（年率3.6%減）と、2四半期ぶりのマイナス成長に。
 - ・個人消費、設備投資、輸出の三本柱が揃ってマイナス。公共投資も3期連続のマイナスと息切れ。
- 2021年度は2.8%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は避けられず。
 - ・公的需要には増加を見込むも、公共投資は息切れから3%程度のマイナスに。
 - ・輸出は、世界経済の回復に伴い、11.6%増と大きな伸びを予測。輸入も、内需の回復を受け7.1%増に。外需の寄与度は、前年度のマイナスからプラスへ転換。
- 2022年度は3.0%増と若干加速
 - ・2022年度は、個人消費や設備投資が若干加速するほか、住宅投資もプラスに反転するなど、国内民需には堅調な動きを期待。2021年度補正予算の成立などを受け、公的需要についても伸び率はいくぶん拡大。
 - ・輸出は、世界経済の拡大を受け4.3%の伸びを予測。輸入も、内需の回復を受け3.0%増に。外需の寄与度は、前年度よりも大きく縮小。
 - ・2022年度の実質経済成長率は3.0%増と見込まれ、実質GDPはコロナ前（2019年度）の水準を若干上回る見通し。

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

●2021年度は、2.9%増と3年ぶりにプラスへ転換

- ・前年度における大幅減（5.5%減）の反動もあり、2.9%増と3年ぶりにプラスへ転換。
- ・度重なる緊急事態宣言の発出を受け、やや力強さを欠く展開に。

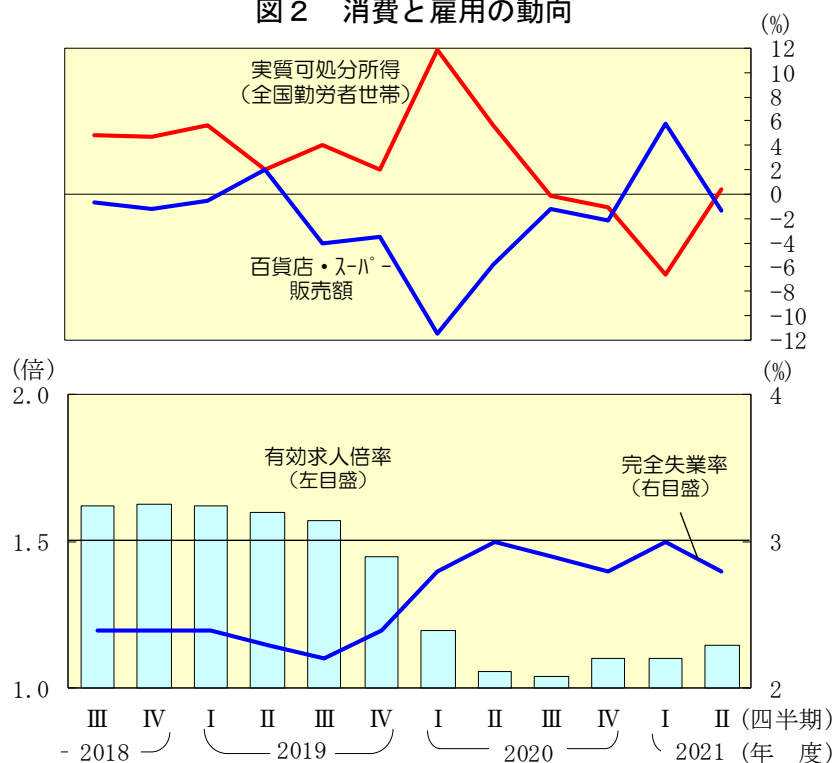
●懸念される雇用・所得環境の悪化

- ・足元2021年10月の完全失業率（季調ベース）は前月より0.1ポイント改善し、2.7%に。
- ・非正規雇用者を中心に、実質的な失業者の高止まりが懸念材料に。
- ・名目雇用者報酬は、2021年度1%半ばの増加の後、2022年度は1%程度の伸びにとどまる。

●2022年度は3.1%増と若干加速

- ・経済活動の正常化が期待される中で、3.1%増と前年度より若干加速すると予測。
- ・完全失業率が3%前後で踏みとどまり、上記のとおり名目雇用者報酬も増加するなど、雇用・所得環境のさらなる改善が前提。
- ・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否定できず。

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

●足元2021年7～9月期の設備投資は1.2%増と伸び悩み

・半導体など部品類の供給不足や石油製品、鉄鋼などの価格急騰が要因。

●設備投資の先行指標である機械受注（季調値）は堅調

・2021年10～12月期の船舶・電力を除く民需の受注額（季調値）見通しは、製造業がマイナスも、非製造業は堅調な推移が見込まれ、3.1%増に。

●2021年度2.4%増の後、2022年度は4.4%増と大きく加速

・部品類の供給不足や石油製品、鉄鋼などの価格急騰に伴い、2021年度は2.4%増と伸び悩み。

・2020年度および2021年度に消滅または先送りされた需要の顕在化が期待される中で、2022年度は4.4%増と、前年度から大きく加速。

③住宅投資

●2021年度は0.1%減と2年連続の減少

・前年度における大幅減の反動もあり、新設住宅着工戸数は増加に転ずるも、住宅投資は微減にとどまる。

●2022年度は1.6%増と小幅な増加に

・新設住宅着工戸数は小幅増にとどまる。住宅投資は1.6%増と小幅な増加に。

・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

●2021年度の公共投資は3.0%減に

・公共投資は高水準にあるものの、足元では息切れなどから弱含みの動き。

・2021年度は3.0%減と、2015年度以来6年ぶりのマイナスに。

●2022年度は1.9%増とプラスに反転

・2021年12月、新型コロナ対策費などを中心に、一般会計の追加歳出の総額として過去最大（35兆9895億円）の補正予算が成立。

・「防災・減災、国土強靱化の推進」などを実施。公共投資はプラスに反転。

●日銀の金融緩和策は維持

・日銀は12月の金融政策決定会合で、大企業の資金繰りを支える特別対策の縮小を決定。

・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%程度に操作する大規模な金融緩和策は維持。

表2 企業の設備投資計画

(前年度比・%)

		2020年度	2021年度 (計画)	
				修正率
大企業	製造業	-6.9	9.0	-0.5
	非製造業	-10.8	9.9	-0.8
	全産業	-8.6	9.4	-0.6
中堅企業	製造業	-9.4	10.5	-3.0
	非製造業	-4.1	1.9	0.1
	全産業	-6.3	5.3	-1.2
中小企業	製造業	-11.5	12.6	1.7
	非製造業	-8.9	3.1	-2.9
	全産業	-10.0	6.8	-1.0
全規模合計	製造業	-7.7	9.5	-0.5
	非製造業	-9.4	7.4	-1.0
	全産業	-8.5	8.5	-0.8

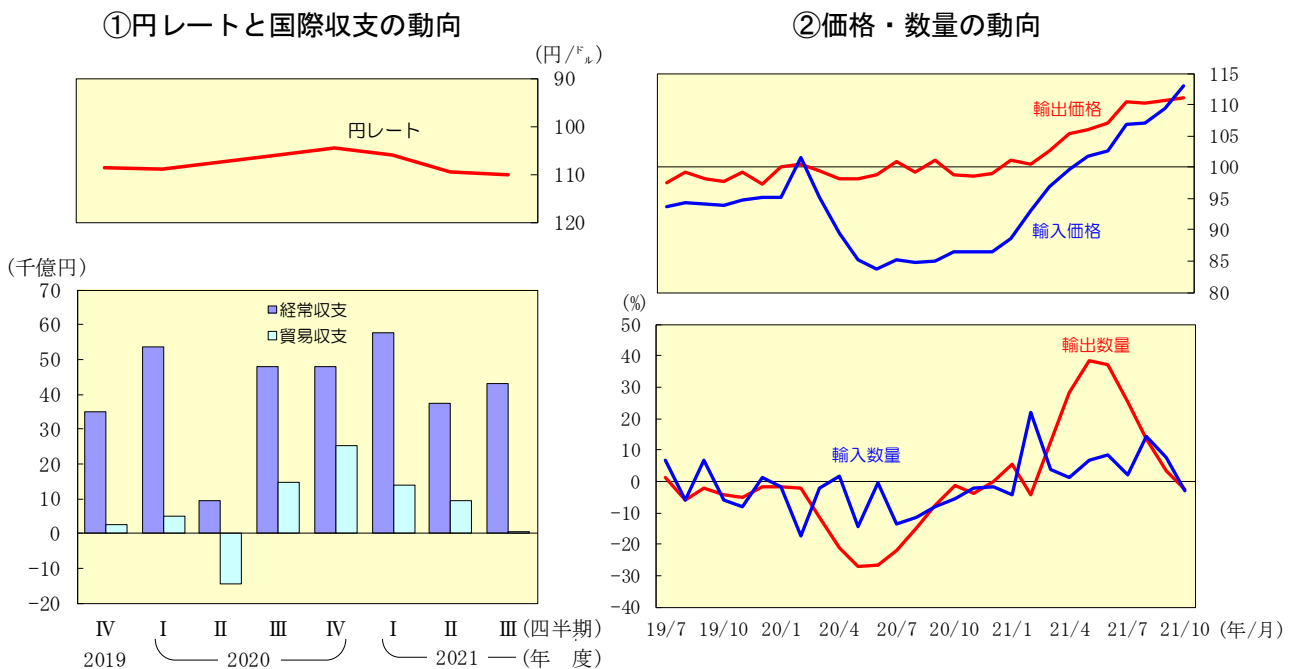
注) ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額
(除く土地投資額)

資料) 日銀「短観」(2021年12月調査)

(2) 貿易・国際収支

- 2021年度の輸出は22.6%の大幅増に
 - ・前年度における大幅減の反動に加え、世界経済の拡大や円安がけん引。
 - ・半導体製造装置などがけん引。
- 2022年度の輸出は減速も7.6%増と堅調
 - ・半導体関連（電子部品、製造装置等）などは引き続き好調。
 - ・円安の進展も後押し材料に。
- 2021年度の輸入は32.1%増に
 - ・前年度における大幅減の反動に加え、原油価格の大幅な上昇を受け、32.1%の増加に。
- 2022年度の輸入は5.4%増に
 - ・内需の拡大基調の加速に加え、円安の進展や原油価格の上昇が押し上げ要因に。
- 2022年度の貿易収支（IMFベース）は0.5兆円の小幅な黒字に
- 経常収支の2021年度は15.8兆円、2022年度は16.7兆円の黒字に
 - ・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2021年度2.9%、2022年度は3.0%に。

図3 わが国の貿易・国際収支の動向



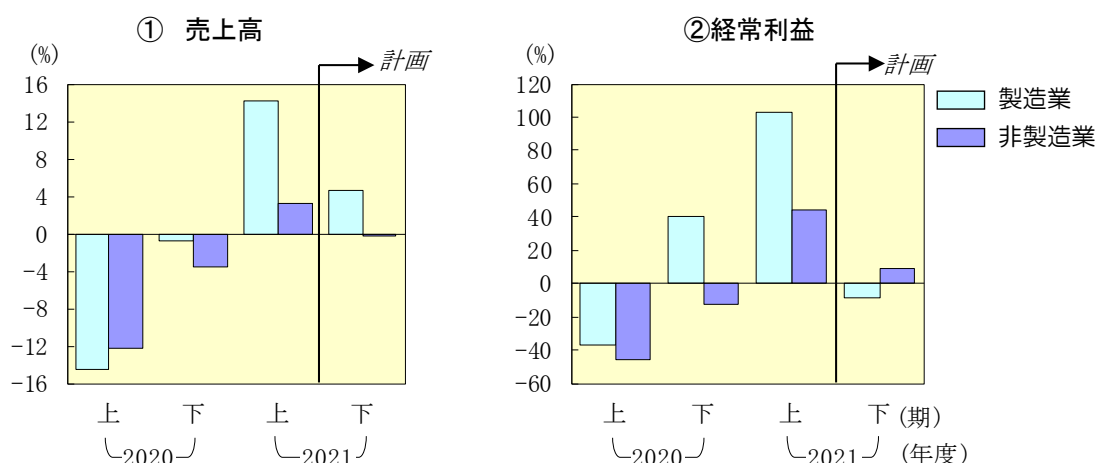
資料) 内閣府「月例経済報告」、日銀「国際収支統計」、日本関税協会「外国貿易概況」

(3) 企業・生産・物価

①企業業績

- 法人企業統計ベースの2022年3月期経常利益（全産業）は2割台半ばの増加に
 - ・内外経済の持ち直しから、2021年度上期の経常利益は64.5%増に。
 - ・下期はほぼ横ばいも、年度全体では2割台半ばの大幅な増益に。
- 2023年3月期も引き続き増加に
 - ・減速は避けられないものの、内外経済の拡大を受け1桁台半ばの増加に。
 - ・下期に加速も、感染再拡大に伴い経済活動が抑制された場合は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12月調査)

②鉱工業生産

- 2021年度は6.2%増と大幅なプラスに反転
 - ・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に反転。
 - ・堅調な外需がけん引。下期は、半導体など部品類の供給不足から伸び悩み。
- 2022年度は4.8%増と引き続き堅調
 - ・設備投資や輸出の堅調を受け4.8%増に。
 - ・前年度における部品類の供給不足などに伴い先送りされた需要が顕在化。

③物価

- 国内企業物価の2021年度は5.8%増、2022年度は1.9%増に
 - ・エネルギー、原材料価格の大幅な上昇や内需の回復などを受け、2021年度は5.8%の上昇に。
 - ・2022年度は、エネルギー価格の上昇が続く中で1.9%増に。
- 消費者物価（除生鮮食品）の2021年度は0.1%減、2022年度は0.6%増に
 - ・2021年度は、石油製品などエネルギー価格が大幅に上昇する一方、人件費は頭打ちとなるほか、携帯電話通話料の引き下げなどを受け、0.1%減と微減に。
 - ・2022年度は、携帯電話料金引き下げの効果が一巡することに加え、エネルギー価格の上昇が続く中で0.6%増に。

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(%)

	2020年度	2021年度			2022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	535,510 (△ 3.9)	264,904 (3.0)	281,895 (1.3)	546,799 (2.1)	277,662 (4.8)	288,876 (2.5)	566,539 (3.6)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	525,658 (△ 4.5)	263,001 (4.1)	277,529 (1.6)	540,530 (2.8)	273,134 (3.9)	283,822 (2.3)	556,956 (3.0)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	282,948 (△ 5.5)	142,565 (3.5)	148,620 (2.3)	291,185 (2.9)	148,683 (4.3)	151,441 (1.9)	300,124 (3.1)
民間住宅投資 Private housing investment	18,823 (△ 7.8)	9,275 (△ 1.2)	9,531 (1.0)	18,806 (△ 0.1)	9,476 (2.2)	9,622 (1.0)	19,098 (1.6)
民間設備投資 Private equipment investment	83,944 (△ 7.5)	40,090 (2.3)	45,873 (2.5)	85,962 (2.4)	41,942 (4.6)	47,791 (4.2)	89,733 (4.4)
民間在庫変動 Change in Private inventories	451 (*****)	1,367 (*****)	△1,195 (*****)	172 (*****)	1,494 (*****)	△1,265 (*****)	230 (*****)
政府支出 Government expenditure	143,259 (3.0)	69,858 (1.2)	74,836 (0.8)	144,694 (1.0)	71,329 (2.1)	75,443 (0.8)	146,772 (1.4)
うち公的固定資本形成 (公共投資) Public fixed capital formation	29,527 (5.1)	12,390 (△ 4.0)	16,238 (△ 2.3)	28,628 (△ 3.0)	12,595 (1.6)	16,580 (2.1)	29,176 (1.9)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	△4,163 (*****)	△203 (*****)	△136 (*****)	△340 (*****)	207 (*****)	790 (*****)	997 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	91,885 (△ 10.5)	50,550 (20.9)	51,982 (3.8)	102,532 (11.6)	52,260 (3.4)	54,722 (5.3)	106,982 (4.3)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	96,048 (△ 6.6)	50,753 (8.4)	52,119 (5.9)	102,872 (7.1)	52,053 (2.6)	53,933 (3.5)	105,985 (3.0)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。 2. 2021年度上期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(%)

	2020年度	2021年度			2022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)	100.2 (△ 1.4)	105.1 (5.3)	106.9 (6.2)	106.0 (5.8)	108.5 (3.2)	107.4 (0.5)	108.0 (1.9)
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 (△ 0.4)	99.6 (△ 0.4)	99.9 (0.1)	99.8 (△ 0.1)	100.1 (0.5)	100.7 (0.8)	100.4 (0.6)
鉱工業生産指数 (2015年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	90.4 (△ 9.5)	94.6 (12.5)	97.5 (0.9)	96.0 (6.2)	96.5 (2.0)	104.6 (7.3)	100.6 (4.8)
経常収支 Current account	16,302 (*****)	8,012 (*****)	7,750 (*****)	15,762 (*****)	8,184 (*****)	8,537 (*****)	16,721 (*****)
貿易収支 Trade balance	3,902 (*****)	979 (*****)	△2,299 (*****)	△1,320 (*****)	855 (*****)	△397 (*****)	457 (*****)
輸出 Export	68,351 (△ 8.6)	40,829 (34.6)	42,995 (13.1)	83,824 (22.6)	43,646 (6.9)	46,516 (8.2)	90,162 (7.6)
輸入 import	64,449 (△ 13.2)	39,850 (31.4)	45,294 (32.7)	85,144 (32.1)	42,792 (7.4)	46,913 (3.6)	89,706 (5.4)

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2021年度上期まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2021年度上期は速報値。

Ⅱ 国内貨物輸送の現状と見通し

総輸送量は2年連続のプラスも、コロナ前の水準までは戻せず

①総輸送量は2021年度通期で1.7%増の後、2022年度も1.3%増に

●2021年度上期は5%近い増加も、下期は小幅なマイナスに

・下期は、消費関連貨物および生産関連貨物が引き続き堅調に推移する一方、建設関連貨物が下押しし、トータルでは1%強のマイナスに。

・年度全体では1.7%増と、5年ぶりにプラスへ転換。

●2022年度は1.3%増と、2年連続のプラスに

・消費関連貨物には通期で1.4%のプラスが見込まれるが、コロナ前（2019年度）の水準には遠く及ばず。

・生産関連貨物には5%近い伸びが期待できるが、2019年度の水準には届かず。

・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1%台半ばの減少に。

・全体では1.3%増と2年連続のプラスに。

・建設関連貨物を除いた一般貨物に限定すると3.4%増と堅調。

②消費関連貨物の2021年度は4.7%増、2022年度は1.4%増と減速

●2021年度は4.7%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、4.7%の増加が見込まれる。

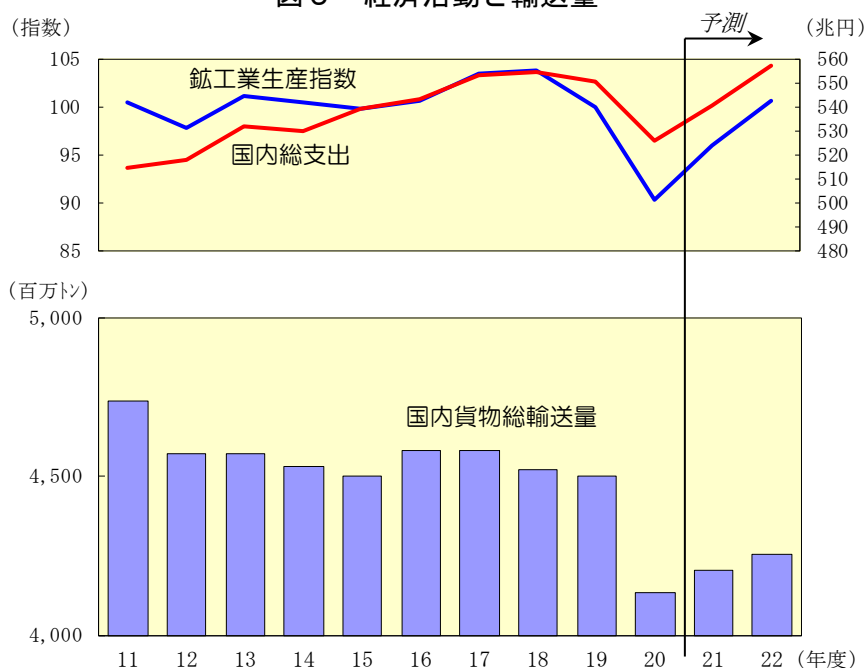
・日用品、食料工業品、農水産品などには、いずれもプラスの荷動きを期待。

●2022年度は1.4%増と2年連続のプラスながら減速

・個人消費の持ち直しの動きの中で1.4%増に。

・日用品、食料工業品、農水産品などにはプラスの荷動きが期待できるが、いずれも2019年度の水準を大きく下回る見通し。

図5 経済活動と輸送量



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2021年度は7.2%増、2022年度も4.7%増と引き続き堅調

●2021年度は7.2%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、総じて荷動きは回復へ。
- ・半導体など部品類の供給不足や石油製品、鉄鋼などの価格の急騰が輸送量を若干下押しし、トータルでは7.2%増にとどまる。

●2022年度も4.7%増と引き続き堅調

- ・設備投資が加速し鉱工業生産も堅調な中で、4.7%増と引き続き堅調な伸びが期待できるが、2019年度の水準には届かず。
- ・部品類の供給不足などを背景に、生産・出荷が2022年度に先送りされたことも押し上げ要因に。

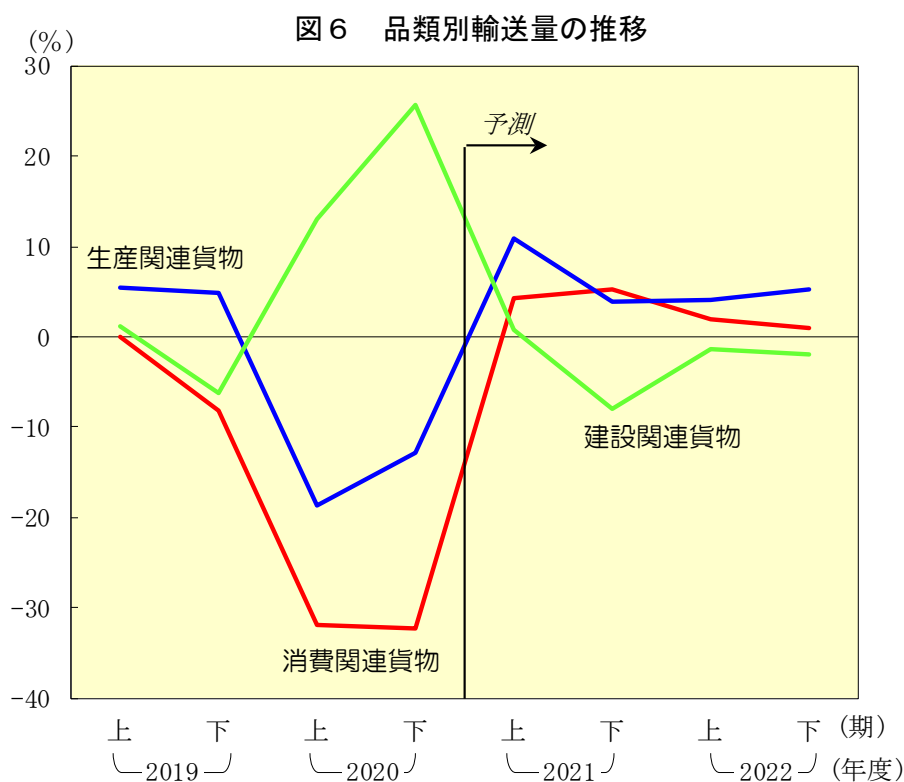
④建設関連貨物の2021年度は3.8%減、2022年度も1.7%減と低迷

●2021年度は3.8%の減少に

- ・前年度における大幅増の反動もあって、3.8%減に。

●2022年度も1.7%減と引き続き減少

- ・公共投資や住宅投資に小幅なプラス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中で、輸送量をプラスに押し上げるには至らない。
- ・建設業界における人手不足も懸念材料に。



- 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」、「内航船舶輸送統計月報」

⑤雑貨輸送量の2021年度は16.2%増とプラス転換、2022年度も6.7%増と堅調

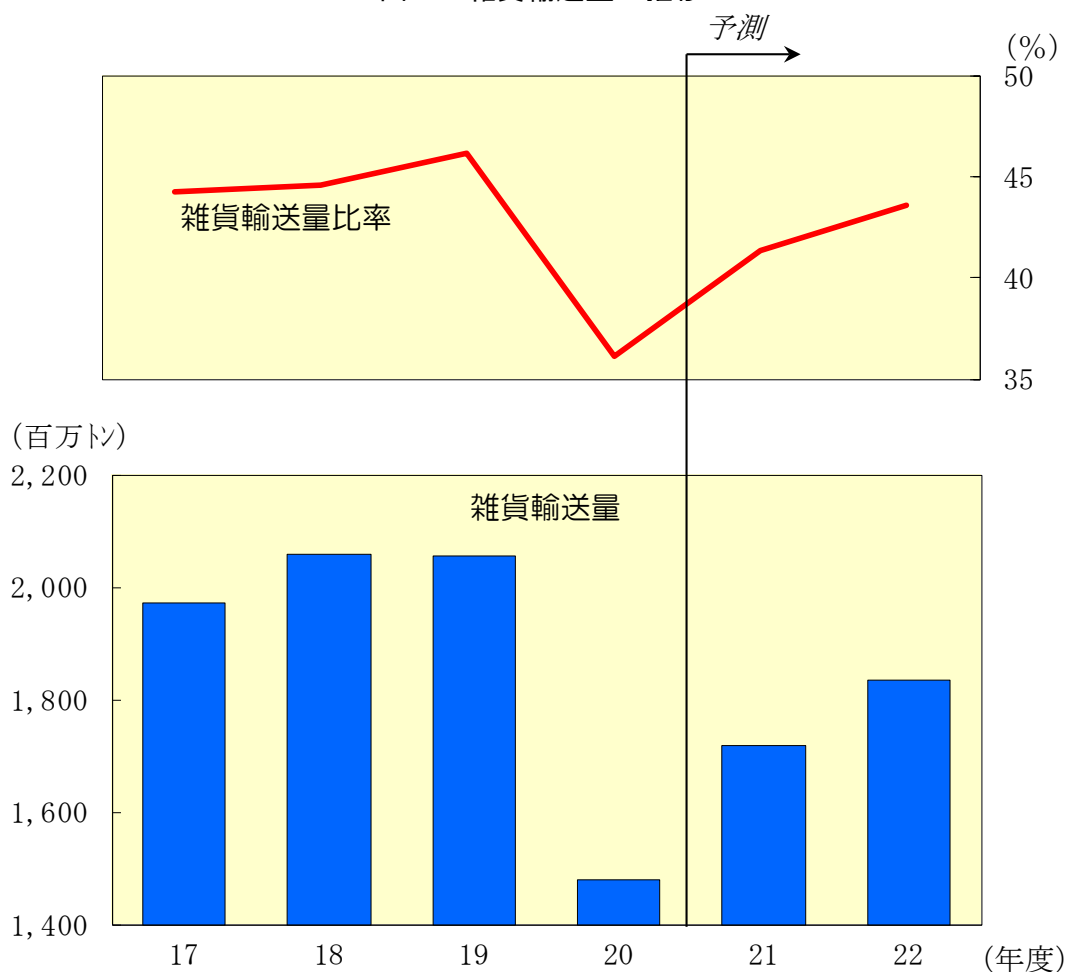
●2021度は総じて改善方向に

- ・前年度における大幅減の反動などから、消費関連貨物、機械機器・機械部品などを中心に持ち直し。
- ・トータルでは16.2%増に。

●2022年度も6.7%増と堅調な動き

- ・消費関連貨物、機械機器・機械部品などが輸送量を押し上げ、6.7%増と堅調な推移に。
- ・コロナ前（2019年度）の水準を約1割下回る見通し。

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

2022年度のJRコンテナは2.5%増と、3年ぶりの増加に

① JRコンテナの2021年度は0.2%減、2022年度は2.5%の増加に

●夏場における輸送障害などにより、2021年度は0.2%減

- ・建設発生土の輸送が7月半ばで終了。
- ・8月の大雨に伴う山陽線などの不通が輸送量を下押し。
- ・半導体不足などに伴う自動車メーカーの減産を受け、8月以降自動車部品が減少。
- ・前年度における大幅減の反動増も、上記マイナス要因により相殺。

●2022年度は2.5%増に

- ・自動車部品やエコ関連物資の減少を受け、4～6月期は前年水準割れ。
- ・前年度における輸送障害に伴う減少の反動などから、7～9月期以降プラスへ反転。
- ・年度全体では2.5%増と3年ぶりにプラス転換。

② JR車扱の2021年度は0.2%増、2022年度は0.6%減と小幅な減少に

●2021年度は石油需要の持ち直しにより微増

- ・冬場に、大きなウエートを占める石油の需要は持ち直すものの、価格高騰が足かせに。
- ・年度全体では0.2%増と4年ぶりのプラスへ。

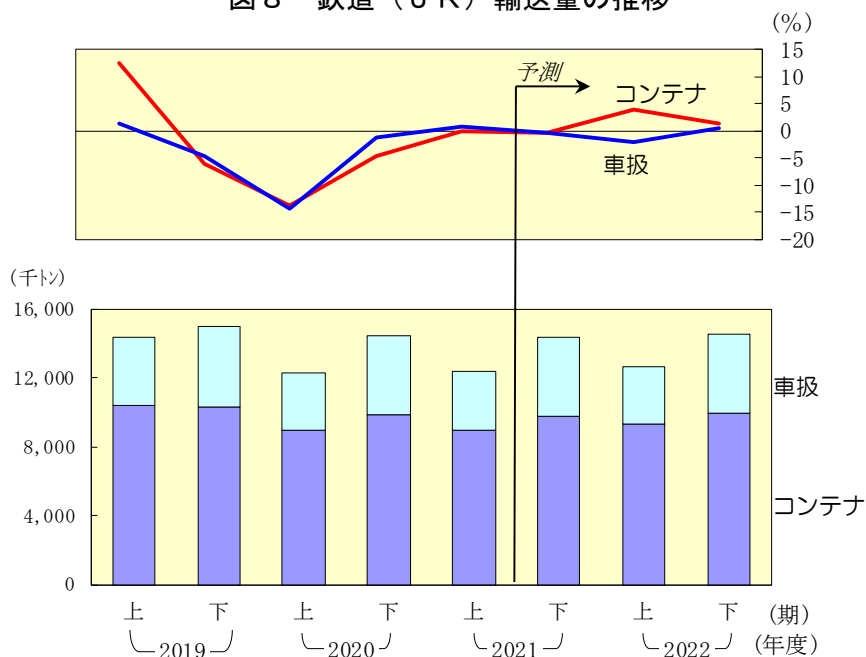
●2022年度は0.6%減と弱含む見通し

- ・天候に左右される可能性が高いが、石油製品価格の高止まりが予測される中で、0.6%減と盛り上がりを欠く展開に。

③ その他の鉄道の2021年度は0.4%減、2022年度は0.3%増に

- ・2022年度は、セメントや石灰石などの増加を受け、0.3%増と強含む横ばい。

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2021年度、2022年度と2年連続のプラスに

①2021年度の営業用自動車は1.1%増と2年ぶりにプラスへ反転、2022年度も2.2%増に

●前年度大幅減の反動により2021年度は1.1%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。

●2022年度は2.2%増と若干加速

- ・消費関連貨物および生産関連貨物については、引き続き堅調な動きが見込まれる。
- ・公共投資や住宅投資の伸び悩みなどから建設関連貨物は低調となり、トータルの輸送量は2.2%増にとどまる。

②自家用自動車の2021年度は1.7%増、2022年度は0.6%減とマイナスに反転

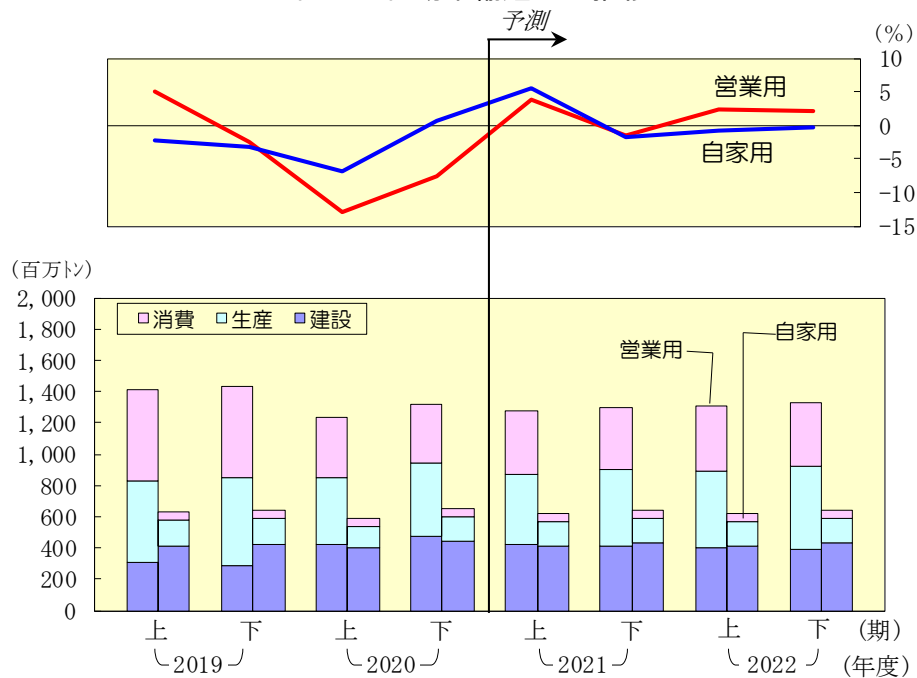
●2021年度は生産関連貨物を中心に1.7%増

- ・生産関連貨物が通年で2桁近い増加に。
- ・公共投資のマイナスを受け、建設関連貨物は1%弱の減少に。

●2022年度は0.6%減と2年ぶりにマイナスへ反転

- ・全品類のマイナスが見込まれ、0.6%減と低調に推移。
- ・公共投資はプラスに転換も、大規模公共土木工事の執行が期待できないほか、住宅投資も伸び悩むため、ウエートの高い建設関連貨物が微減に。
- ・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2021年度3.2%増の後、2022年度も1.5%増に

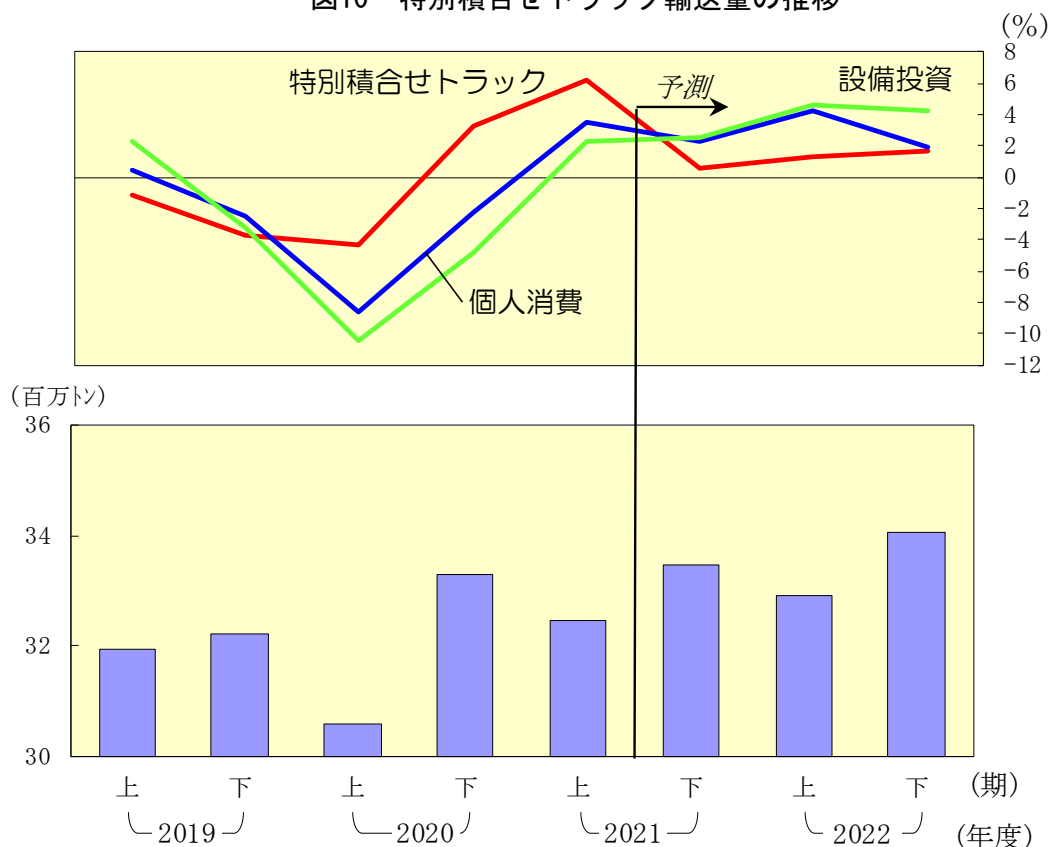
●2021度は3.2%増と4年ぶりの増加に

- ・個人消費や設備投資の増加などを受け、トータルでは3.2%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。

●2022年度も1.5%増と2年連続のプラスに

- ・個人消費や設備投資がいくぶん加速する中で、宅配便などを中心に1.5%増と堅調。
- ・家電などはやや伸び悩み。

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

価格高騰の影響もあり、石油製品や鉄鋼は伸び悩み

①内航海運の2021度は7.3%増、2022年度も1.1%増と小幅ながらプラス維持

●2021年度は、前年度における大幅減の反動に加え、生産の持ち直しなどを受け、7.3%増と2013年度以来8年ぶりの増加に

●2022年度も1.1%増と2年連続の増加に

②生産関連貨物は、2021年度に1割強増加した後、2022年度は1%弱の小幅な増加に

●2021年度は1割強の増加に

・石油製品、鉄鋼、石炭などの主要品目が大幅増に。

●生産はさらに拡大するものの、2022年度は小幅増にとどまる

・大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、原油などが、価格高止まりの中でやや伸び悩み。

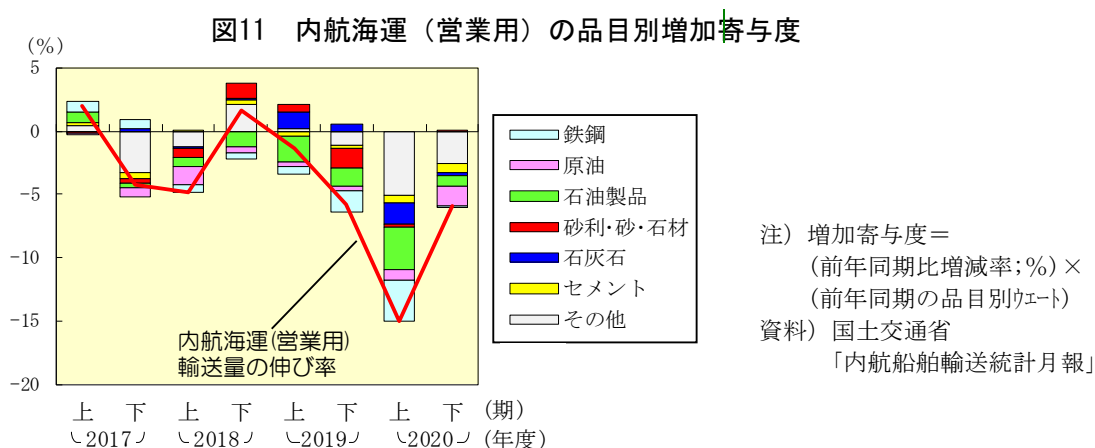
③建設関連貨物は2021年度、2022年度とも2%前後のプラスに

●前年度大幅減の反動から2021年度はプラスへ反転

・建設需要は低調ながら、前年度における大幅減の反動からプラスに転換。

●2022年度は若干加速

・公共投資は小幅ながらプラスを予測。ただし、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、2%程度の増加にとどまる。



4. 国内航空

2022年度も小幅ながら引き続き増加

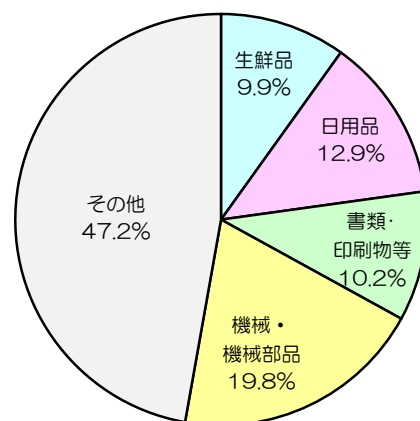
●2021度は9.4%の増加に

・4～6月期は35.4%の大幅増に。
・7～9月期以降は供給力の伸び悩みから減速。

●2022年度は1.8%増と2年連続のプラスに

・2年連続の増加ながら、供給力の大幅な増強が期待できない中で、1.8%増にとどまる。
・需要の大きな盛り上がりは難しく、2022年度もコロナ前（2019年度）の6割強の水準がせいぜいか。

図12 国内航空貨物の品別重量構成



注) 2020年11月25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	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
総輸送量 Total transportation volume	4,132.6 (△ 8.2)	2,078.2 (4.9)	2,125.3 (△ 1.2)	4,203.5 (1.7)	2,104.0 (1.2)	2,152.1 (1.3)	4,256.1 (1.3)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,284.3 (△22.6)	1,194.4 (8.2)	1,230.5 (4.3)	2,424.9 (6.2)	1,232.3 (3.2)	1,275.3 (3.6)	2,507.6 (3.4)
鉄 道 Railway	39.1 (△ 8.3)	18.2 (1.8)	20.9 (△ 1.8)	39.0 (△ 0.2)	18.5 (1.4)	21.1 (1.0)	39.5 (1.2)
J R	26.8	12.4	14.4	26.7	12.6	14.5	27.2
JR	(△ 8.7)	(0.2)	(△ 0.3)	(△ 0.1)	(2.2)	(1.0)	(1.6)
そ の 他 Other	12.3 (△ 7.4)	5.8 (5.3)	6.5 (△ 5.1)	12.3 (△ 0.4)	5.8 (△ 0.2)	6.5 (0.8)	12.3 (0.3)
自 動 車 Automobile	3,787.0 (△ 8.0)	1,898.7 (4.4)	1,936.8 (△ 1.6)	3,835.5 (1.3)	1,922.3 (1.2)	1,961.7 (1.3)	3,884.0 (1.3)
営 業 用 Business	2,550.5 (△10.3)	1,278.2 (3.9)	1,299.4 (△ 1.6)	2,577.6 (1.1)	1,307.3 (2.3)	1,326.1 (2.1)	2,633.4 (2.2)
自 家 用 Personal use	1,236.5 (△ 3.0)	620.5 (5.5)	637.5 (△ 1.7)	1,258.0 (1.7)	615.0 (△ 0.9)	635.6 (△ 0.3)	1,250.6 (△ 0.6)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	306.1 (△10.4)	161.1 (11.9)	167.3 (3.2)	328.4 (7.3)	163.0 (1.2)	169.2 (1.1)	332.2 (1.1)
国 内 航 空 Domestic air	0.428 (△44.9)	0.223 (15.9)	0.245 (4.1)	0.468 (9.4)	0.230 (2.9)	0.247 (0.8)	0.477 (1.8)

注) 1. 原系列。 2. 2020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	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
消費関連貨物 Consumption-related cargo	862.2 (△32.0)	452.1 (4.2)	450.8 (5.2)	902.8 (4.7)	460.4 (1.9)	455.3 (1.0)	915.7 (1.4)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,382.6 (△15.7)	723.9 (11.0)	758.7 (3.9)	1,482.6 (7.2)	753.2 (4.1)	798.7 (5.3)	1,551.9 (4.7)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,848.3 (19.3)	883.8 (0.8)	894.7 (△ 7.9)	1,778.5 (△ 3.8)	871.7 (△ 1.4)	876.9 (△ 2.0)	1,748.5 (△ 1.7)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2020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 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	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
輸 送 量 L T L	63.9 (△ 0.5)	32.5 (6.2)	33.5 (0.6)	66.0 (3.2)	32.9 (1.3)	34.0 (1.7)	66.9 (1.5)

注) 1. 2020年度上期まで実績値。 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

世界経済が回復基調を維持し、輸出は4.5%増と2年連続のプラスに

(1) 輸出の2021年度は9.0%の増加、2022年度も4.5%増とプラスが続く見通し

- 2021年度は前年度（9.9%減）から3年ぶりのプラスに転換、9.0%の増加に
 - ・2019年7～9月期は4～6月期（24.2%増）からプラス幅が10%台前半に低下。
 - ・下期は1%前後の小幅な増加にとどまり、上期から増勢が大幅に鈍化。
 - ・方面別では、アジア向けは中国向けが下期にかけて鈍化・失速する一方、ASEAN向けは概ね堅調に推移。米国向けはマイナスに転じるも、欧州向けは増加基調を維持。
 - ・品目別では、自動車部品は半導体不足に伴う自動車工場の減産拡大を受けて、鈍化・失速。
 - ・一般機械・電気機械はプラス基調が継続するも、下期は増加ペースが緩やかに。
 - ・新型コロナ感染再拡大（変異型流行）、海上輸送混乱・供給不足の長期化が回復の重荷に。
- 2022年度は4.5%増と伸びが鈍化するも、貨物量はコロナ前（2019年度）を上回る水準に
 - ・世界経済が回復基調を維持し、2年連続のプラスに。コロナ・ショックの反動増が前年度で一巡し、伸び率は前年度から鈍化。貨物量はコロナ前（2019年度）を上回る水準に。
 - ・海上輸送混乱・供給不足、航空輸送へのシフトは上期まで継続、引き続き下押し要因に。
 - ・品目別では、建設機械・産業機械等の一般機械については、海外の設備投資需要が引き続き拡大し、下期にかけて増勢が強まる。
 - ・自動車部品も、半導体不足の緩和・解消、自動車工場生産の正常化に伴い、荷動きが復調。
 - ・下期は、海上輸送混乱・供給不足の正常化と航空シフト貨物の回帰により、増加幅が拡大。
 - ・多国間EPA；TPP（2018年12月～）やRCEP（2022年1月～）の発効効果も期待。
 - ・海上輸送混乱・供給不足の正常化が下期以降に後ずれすると、伸び率は縮小。

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（%）

	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	11,506	6,079	6,023	12,103	6,194	6,316	12,510
Total	(△ 6.0)	(9.3)	(1.3)	(5.2)	(1.9)	(4.9)	(3.4)
輸出	4,445	2,403	2,440	4,844	2,466	2,594	5,060
Export	(△ 9.9)	(18.4)	(1.0)	(9.0)	(2.6)	(6.3)	(4.5)
輸入	7,061	3,676	3,583	7,259	3,728	3,722	7,450
Import	(△ 3.3)	(4.1)	(1.5)	(2.8)	(1.4)	(3.9)	(2.6)

- 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84.8%、輸入で84.6%であった（2020年）。
3. 2020年度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。

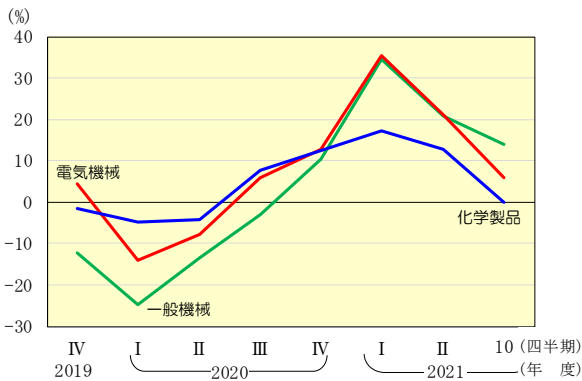
輸入は生産財の荷動きが回復・拡大し、2.6%増と前年度に引き続きプラスに

(2) 輸入の2021年度は2.8%の増加、2022年度は2.6%増とプラスが続く見通し

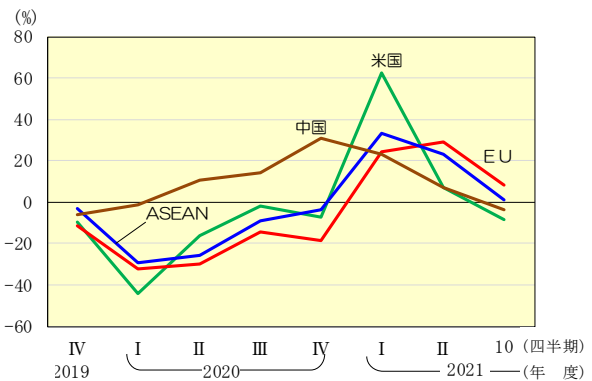
- 2021年度は前年度（3.3%減）から3年ぶりのプラスに転換、2.8%の増加に
 - ・2020年7～9月期は4～6月期（1.9%増）からプラス幅が拡大、5%超のプラスに。
 - ・下期はコロナ・ショックの反動増が一巡し、2%未満の小幅増にとどまる見込み。
 - ・生鮮食品は、肉類と野菜類の荷動きが復調。魚介類は7～9月期に持ち直すも、足元では失速気味。果実類は底堅く推移。下期は総じて堅調な荷動きが見込まれる。
 - ・ドライ食品が7～9月期に回復する一方、家具や衣類が失速し、下期も低調な荷動きに。
 - ・機械機器類は、自動車部品は増勢が鈍化も好調維持。一般機械・電気機械も堅調に推移。
- 2022年度は2.6%増とプラスを維持、前年度に近い水準の伸びに
 - ・個人消費の回復基調が継続する中で、消費財の荷動きは概ねプラス基調を維持し、前年度に近い水準の伸びが見込まれる。
 - ・設備投資は下期にかけて拡大が加速・本格化し、生産用部品・部材類や機械類の輸入は引き続き活発な荷動きに。
 - ・中国依存低下を目指す東南アジアへの生産拠点・調達先分散の進展により、移転先国からの調達増が見込まれる。アジアからの調達・供給網の正常化による下支えも期待。

図15 輸出貨物の動向

①輸出数量指数（品目別）



②輸出数量指数（地域別）



③輸出数量（自動車部品）

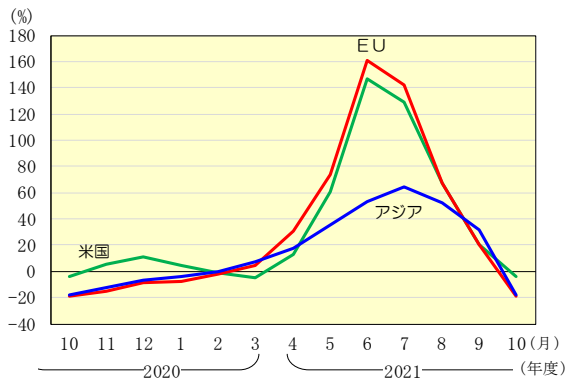
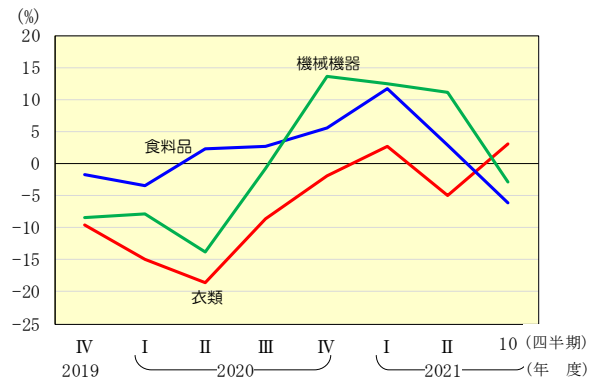


図16 輸入数量指数の動向



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

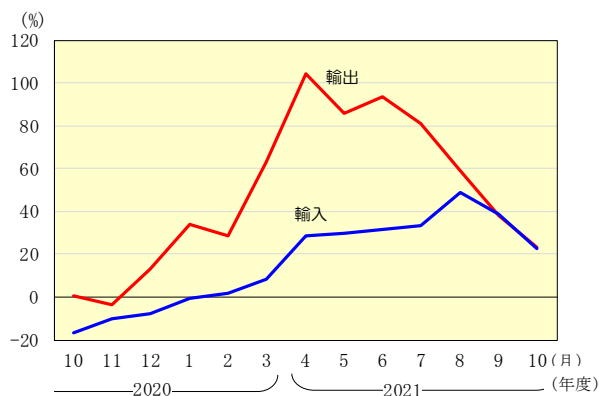
輸出は海運からのシフト継続とアジア線の回復により、6.8%増と2年連続のプラスに

(1) 輸出の2021年度は28.5%の増加、2022年度は6.8%増と引き続きプラスに

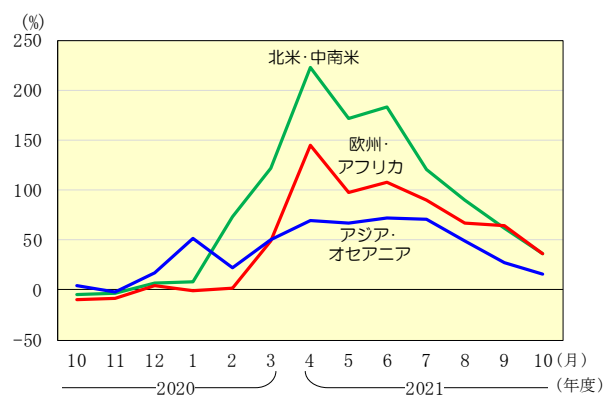
- 2021年度は前年度（1.8%減）から3年ぶりのプラスに転換、28.5%の増加に
 - ・上期は前年度の反動増と海上輸送からのシフトが押し上げ。太平洋線は倍増超の大幅増に。
 - ・下期は前年度の反動増が一巡も、海上輸送からのシフトが継続し、プラスを維持。
 - ・太平洋線と欧州線は前年度の反動増が大きく、海上輸送からのシフト継続で4割増に。全体の6割超を占めるアジア線は、アジア地域における新型コロナ感染再拡大や、上海空港等における防疫管理強化に伴う荷役能力低下の影響で下押しも、年度全体では2割台の増加に。
 - ・品目別では、半導体関連（電子部品・製造装置）は高水準の需要が続く中で、好調な荷動きが継続。半導体の生産・供給不足も、航空による緊急輸送需要の押し上げ要因に。
 - ・一般機械・工作機械部品等の機械類は、設備投資の回復拡大の中で、概ね堅調に推移。
 - ・自動車部品は下期にかけて、半導体不足に伴う自動車工場減産の影響で鈍化・失速。
- 2022年度は6.8%増と1桁増に鈍化も、貨物量は前回好況期（2018年度）を上回る水準に
 - ・太平洋線と欧州線は、海運からのシフトが上期まで継続し、1桁台後半の増加に。太平洋線では、4～6月期に北米西岸港湾労使交渉の長期化に伴い、海運からのシフト再拡大も。
 - ・アジア線は、前年度の新型コロナ感染再拡大の反動もあり、下期にかけて増勢が拡大。
 - ・半導体関連（電子部品・製造装置）は、AI・IoT・5Gの普及本格化やDXの進展により、引き続き好調に推移。自動車部品については、半導体不足の緩和・解消に伴う自動車工場の生産正常化・挽回生産やEVシフト関連需要の拡大を受けて、荷動きが持ち直す。
 - ・生産の早期正常化へ向けての緊急輸送需要も見込まれ、貨物量は前回好況期（2018年度）を上回る水準に。伸び率は前年度より低下し、1桁台にとどまるも、2年連続のプラスに。
 - ・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。
 - ・海上輸送混乱の正常化が下期以降に後ずれ、航空シフトが継続すると、伸び率は上振れも。

図17 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移

①月別実績



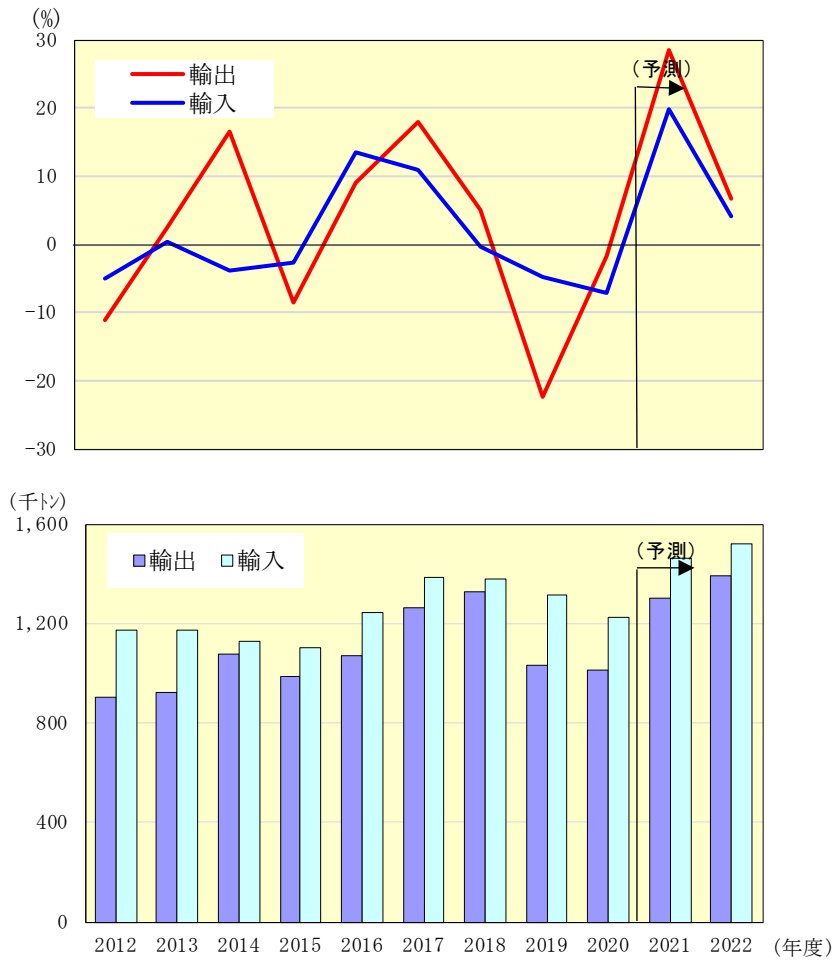
②路線別輸出混載貨物



注) 前年同月比。

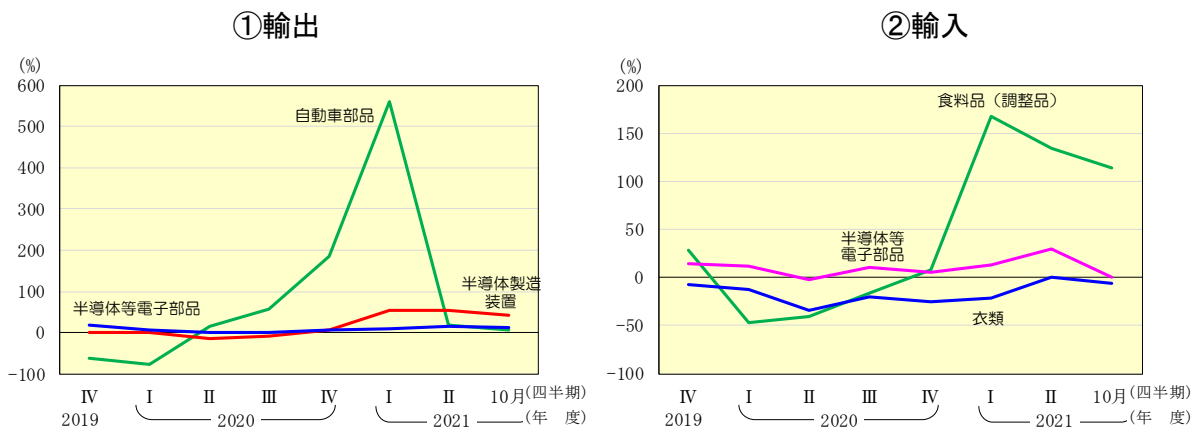
資料) (一社)航空貨物運送協会 (J A F A)

図18 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19 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」

輸入は生産財の回復拡大と医薬品・医療関連の特需により、4.2%増とプラスを維持

(2) 輸入の2021年度は19.7%の増加、2022年度は4.2%増とプラスが続く見通し

- 2021年度は19.7%増と前年度（7.0%減）から4年ぶりのプラスに転換、2割近くの増加に
 - ・上期は31.1%増と、前年度下期（1.0%増）からプラス幅が3割台に拡大。
 - ・下期は10.5%増と、上期からプラス幅が縮小も、2桁台の伸びが続く見込み。
 - ・消費財については、上期まで巣ごもり消費・テレワーク関連の需要が継続。生鮮食料品は、魚介類と肉類が4～6月期に急拡大、野菜類の荷動きも復調。一般食料品は上期に前年度の倍増超に拡大、下期も好調に推移する見込み。衣類は前年度並みの水準に持ち直す。
 - ・設備投資の回復基調が継続し、生産財（電子部品・機械部品等）は引き続き堅調な荷動きに。
- 2022年度は4.2%増と伸び率は1桁台に鈍化も、2年連続のプラスに
 - ・消費財については、個人消費の回復基調が続く中でプラスを維持。テレワーク関連の電気機器等の荷動きは落ち着くも、EC・通販関連貨物は拡大基調が継続。
 - ・半導体等電子部品・機械部品等の生産財は、設備投資の拡大が加速し、活発な荷動きが続く。海外生産拠点の国内回帰や調達先国の分散が進み、部品・部材類の調達増による押し上げも。
 - ・4～6月期は、新型コロナワクチン（追加接種用）や治療薬等の医薬品・医療関連の緊急輸入・特需による下支えも期待。

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(%)

	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,233.5	1,379.7	1,383.1	2,762.7	1,433.2	1,478.5	2,911.7
Total	(△4.7)	(46.1)	(7.3)	(23.7)	(3.9)	(6.9)	(5.4)
輸出	1,012.6	661.7	639.1	1,300.8	695.1	693.9	1,389.0
Export	(△1.8)	(66.8)	(3.8)	(28.5)	(5.1)	(8.6)	(6.8)
太平洋線	192.4	142.8	126.6	269.5	155.9	136.6	292.5
Trans-Pacific line	(△6.3)	(121.7)	(△1.0)	(40.1)	(9.2)	(7.8)	(8.5)
欧州線	147.6	105.2	101.5	206.7	113.1	108.6	221.7
European line	(△20.1)	(84.6)	(12.0)	(40.0)	(7.5)	(7.0)	(7.3)
アジア線	672.6	413.7	411.0	824.7	426.1	448.7	874.8
Asian line	(4.9)	(50.2)	(3.4)	(22.6)	(3.0)	(9.2)	(6.1)
輸入	1,220.9	718.0	743.9	1,461.9	738.1	784.5	1,522.6
Import	(△7.0)	(31.1)	(10.5)	(19.7)	(2.8)	(5.5)	(4.2)

- 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97.5%、取卸量で98.3%であった（2020年）。
 3. 2021年度上期まで、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 (2020年度)	想 定	
			(2021年度)	(2022年度)
世界経済成長率	前年比(%)	△3.1%	5.9%	4.9%
米国経済成長率	前年比(%)	△3.4%	6.0%	5.2%
為 替 レ ー ト	円/ドル	106.0円/ドル	111.8円/ドル	115.6円/ドル
	円/ユーロ	123.7円/ユーロ	130.4円/ユーロ	130.0円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バーレル	43.8ドル/バーレル	73.4ドル/バーレル	79.0ドル/バーレル

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	2018	2019	2020	2021 (予測)	2022 (予測)
民間最終消費支出	0.0	△ 0.6	△ 3.0	1.6	1.7
民間住宅投資	△ 0.2	0.1	△ 0.3	△ 0.0	0.1
民間設備投資	0.2	△ 0.1	△ 1.2	0.4	0.7
民間在庫変動	0.1	△ 0.2	△ 0.2	△ 0.1	0.0
政府支出	0.2	0.4	0.5	0.3	0.4
公的固定資本形成	0.0	0.1	0.3	△ 0.2	0.1
財貨サービスの純輸出	△ 0.2	△ 0.4	△ 0.7	0.7	0.2
財貨サービスの輸出	0.4	△ 0.4	△ 1.8	2.0	0.8
財貨サービスの輸入	△ 0.5	0.0	1.1	△ 1.3	△ 0.6

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	△ 0.4	△ 0.7	0.3
2020	△ 8.2	△ 4.5	△ 3.7
2021 (予測)	1.7	2.8	△ 1.1
2022 (予測)	1.3	3.0	△ 1.8
2000~2022	△ 1.8	0.0	△ 1.8

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	2018	2019	2020	2021 (予測)	2022 (予測)
総輸送量	△ 1.3	△ 0.4	△ 8.2	1.7	1.3
鉄 道	△ 0.1	0.0	△ 0.1	△ 0.0	0.0
J R	△ 0.1	0.0	△ 0.1	△ 0.0	0.0
その他	△ 0.0	0.0	△ 0.0	△ 0.0	0.0
自 動 車	△ 1.1	△ 0.1	△ 7.3	1.2	1.2
営業用	△ 0.3	0.7	△ 6.5	0.7	1.3
自家用	△ 0.8	△ 0.8	△ 0.9	0.5	△ 0.2
内航海運	△ 0.1	△ 0.3	△ 0.8	0.5	0.1
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	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
輸送機関計	△ 0.0%	△ 0.8%	△ 0.6%	1.7%	△ 0.0%	△ 1.3%	△ 0.4%	△ 8.2%
	2.8%	△ 1.4%	△ 2.0%	1.5%	0.4%	△ 1.0%	△ 1.1%	△12.7%
	100km	100km	98km	98km	99km	99km	98km	93km
鉄 道	4.1%	△ 1.5%	△ 0.6%	2.1%	2.4%	△ 6.3%	0.9%	△ 8.3%
	2.9%	△ 0.2%	2.3%	△ 1.2%	1.9%	△10.6%	3.2%	△ 8.2%
	478km	484km	498km	482km	480km	458km	468km	469km
自 動 車	△ 0.4%	△ 0.7%	△ 0.6%	1.9%	0.0%	△ 1.2%	△ 0.1%	△ 8.0%
	2.0%	△ 1.9%	△ 2.8%	2.8%	0.3%	△ 0.2%	1.6%	△15.1%
	61km	60km	59km	59km	59km	60km	61km	56km
営業用	△ 0.7%	△ 1.9%	△ 0.6%	3.4%	0.4%	△ 0.5%	1.1%	△10.3%
	2.4%	△ 2.0%	△ 2.9%	2.7%	0.9%	△ 0.0%	2.1%	△16.5%
	80km	80km	78km	77km	78km	78km	79km	73km
自家用	0.2%	1.9%	△ 0.7%	△ 1.0%	△ 0.7%	△ 2.8%	△ 2.7%	△ 3.0%
	△ 1.2%	△ 1.4%	△ 1.8%	4.1%	△ 4.1%	△ 1.2%	△ 1.9%	△ 3.8%
	22km	21km	21km	22km	21km	21km	22km	21km
内航海運	3.4%	△ 2.4%	△ 1.0%	△ 0.3%	△ 1.2%	△ 1.6%	△ 3.7%	△10.4%
	4.0%	△ 0.9%	△ 1.5%	0.0%	0.3%	△ 1.0%	△ 5.3%	△ 9.3%
	489km	496km	494km	495km	502km	505km	497km	503km
国内航空	3.2%	△ 0.6%	△ 1.2%	△ 0.9%	△ 0.6%	△ 9.0%	△ 5.6%	△44.9%
	2.2%	△ 0.7%	△ 0.1%	0.1%	1.0%	△ 9.1%	△ 5.9%	△44.0%
	1,034km	1,033km	1,044km	1,055km	1,072km	1,070km	1,066km	1,084km

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

	2018年度		2019年度		2020年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
東京港	489.8 (△ 0.9)	465.7 (△ 3.7)	475.3 (△ 2.9)	465.0 (△ 0.2)	411.3 (△ 13.5)	473.6 (1.8)
横浜港	562.2 (2.6)	548.6 (1.0)	529.4 (△ 5.8)	509.3 (△ 7.2)	419.2 (△ 20.8)	500.7 (△ 1.7)
清水港	101.2 (6.5)	101.7 (2.9)	85.4 (△ 15.6)	87.4 (△ 14.1)	71.7 (△ 16.0)	90.6 (3.7)
名古屋港	583.8 (2.3)	585.1 (2.8)	566.1 (△ 3.0)	543.2 (△ 7.2)	424.8 (△ 24.9)	534.9 (△ 1.5)
四日市港	44.5 (△ 3.9)	43.9 (△ 2.6)	42.6 (△ 4.2)	41.6 (△ 5.3)	34.3 (△ 19.6)	43.6 (4.7)
大阪港	211.1 (3.3)	213.2 (4.4)	207.7 (△ 1.6)	199.8 (△ 6.3)	184.7 (△ 11.0)	205.1 (2.7)
神戸港	489.2 (2.3)	503.8 (2.6)	476.2 (△ 2.7)	473.3 (△ 6.1)	394.4 (△ 17.2)	461.1 (△ 2.6)
博多港	120.0 (6.4)	119.9 (3.7)	121.2 (1.0)	111.4 (△ 7.1)	89.3 (△ 26.3)	106.0 (△ 4.9)

②輸入

	2018年度		2019年度		2020年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
東京港	1,214.8 (0.3)	1,216.4 (△ 0.2)	1,195.7 (△ 1.6)	1,131.8 (△ 7.0)	1,146.0 (△ 4.2)	1,134.9 (0.3)
横浜港	559.7 (3.4)	578.2 (9.0)	583.0 (4.2)	533.8 (△ 7.7)	530.6 (△ 9.0)	521.3 (△ 2.3)
清水港	107.6 (3.3)	115.0 (10.0)	113.6 (5.5)	108.9 (△ 5.2)	99.1 (△ 12.7)	103.6 (△ 4.9)
名古屋港	578.1 (3.7)	588.0 (3.5)	576.4 (△ 0.3)	527.3 (△ 10.3)	504.2 (△ 12.5)	535.0 (1.5)
四日市港	44.8 (5.0)	46.4 (5.0)	45.4 (1.2)	43.2 (△ 6.9)	37.8 (△ 16.7)	39.7 (△ 8.0)
大阪港	560.2 (3.3)	564.5 (3.4)	567.1 (1.2)	534.7 (△ 5.3)	561.6 (△ 1.0)	559.4 (4.6)
神戸港	464.7 (△ 3.0)	477.4 (1.8)	477.3 (2.7)	446.6 (△ 6.5)	448.5 (△ 6.0)	436.6 (△ 2.2)
博多港	203.1 (△ 1.1)	206.5 (2.7)	212.6 (4.7)	205.0 (△ 0.7)	201.9 (△ 5.1)	200.5 (△ 2.2)

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		2021年度
		下期	上期	下期	上期	下期	上期
輸出合計	価格	△ 1.2%	△ 5.2%	△ 6.7%	△ 19.2%	2.5%	34.2%
食料品	価格	7.5%	0.3%	△ 2.8%	4.0%	21.6%	27.7%
化学製品	価格	4.5%	△ 0.3%	△ 4.9%	△ 7.6%	11.6%	31.4%
プラスチック	数量	△ 1.8%	△ 0.2%	△ 0.5%	△ 3.7%	9.4%	8.5%
金属及び同製品	価格	△ 4.4%	△ 7.7%	△ 4.7%	△ 16.0%	1.5%	49.9%
非金属鉱物製品	価格	3.3%	△ 4.4%	△ 13.1%	△ 19.5%	1.0%	30.2%
一般機械	価格	△ 2.7%	△ 9.3%	△ 11.4%	△ 19.0%	3.8%	35.4%
電気機械	価格	△ 3.4%	△ 7.3%	△ 2.4%	△ 8.8%	6.0%	26.5%
輸送用機械	価格	0.8%	△ 2.2%	△ 9.0%	△ 34.9%	△ 3.1%	36.4%
自動車部品	価格	△ 2.9%	△ 11.5%	△ 9.7%	△ 34.9%	2.7%	58.5%

②輸入

品目	ベース	2018年度	2019年度		2020年度		2021年度
		下期	上期	下期	上期	下期	上期
輸入合計	価格	4.7%	△ 2.6%	△ 9.7%	△ 17.9%	△ 5.2%	30.4%
食料品	価格	0.4%	1.5%	△ 3.8%	△ 8.5%	△ 6.6%	12.7%
野菜果実	価格	2.5%	1.2%	△ 4.1%	△ 4.5%	△ 4.8%	6.6%
肉類・魚介類	数量	0.5%	2.8%	△ 2.8%	△ 8.4%	△ 3.3%	1.9%
化学製品	価格	7.0%	△ 2.1%	△ 8.4%	△ 3.4%	△ 2.0%	28.8%
一般機械	価格	7.0%	△ 1.7%	△ 12.3%	△ 7.6%	4.3%	8.8%
電気機械	価格	0.2%	0.4%	△ 9.1%	△ 9.2%	9.6%	25.0%
家具	数量	2.0%	6.6%	△ 3.8%	8.5%	15.8%	2.3%
衣類・同付属品	価格	6.2%	△ 2.5%	△ 9.8%	△ 18.3%	△ 7.7%	4.7%

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		2021年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
輸出合計	△ 3.6%	△ 6.9%	△ 2.9%	△ 9.4%	6.2%	33.3%
化学製品	5.8%	2.3%	1.3%	3.8%	23.7%	30.4%
非金属鉱物製品	2.8%	△ 10.5%	△ 15.2%	△ 13.5%	8.9%	29.6%
機械機器	△ 3.4%	△ 8.3%	△ 4.0%	△ 11.5%	3.6%	33.6%
事務用機器	△ 9.1%	△ 16.9%	△ 9.2%	△ 6.8%	20.7%	37.8%
半導体等電子部品	△ 2.8%	△ 3.1%	5.7%	0.2%	2.3%	18.4%
映像機器	△ 19.0%	△ 19.8%	△ 9.5%	△ 24.0%	28.0%	59.9%
科学光学機器	△ 5.0%	△ 12.1%	△ 5.7%	△ 17.8%	1.8%	36.1%
その他	△ 7.1%	△ 6.9%	△ 1.4%	△ 9.6%	5.5%	34.2%

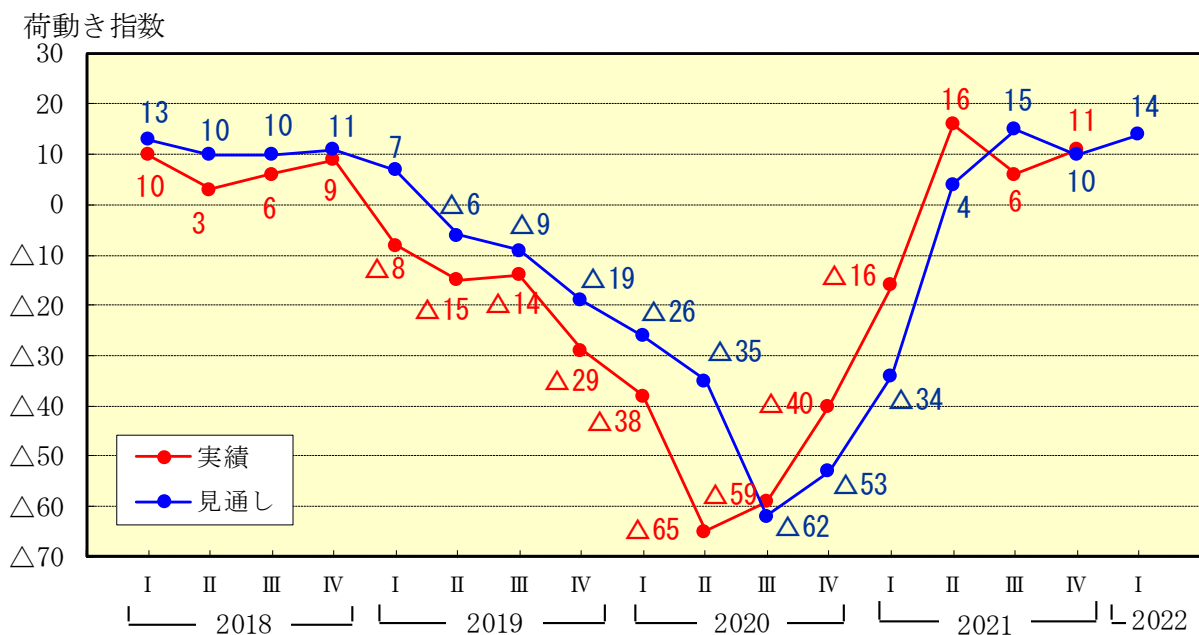
②輸入

品目	2018年度	2019年度		2020年度		2021年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
輸入合計	2.7%	△ 0.2%	△ 6.1%	△ 11.2%	2.1%	30.8%
食料品	△ 26.0%	△ 3.2%	△ 8.2%	△ 7.5%	△ 8.5%	21.1%
化学製品	9.6%	10.8%	0.0%	△ 0.1%	2.1%	38.9%
医薬品	12.4%	14.8%	6.0%	△ 1.6%	2.1%	53.2%
機械機器	1.4%	△ 3.0%	△ 9.1%	△ 14.0%	2.9%	25.1%
事務用機器	12.3%	13.6%	0.1%	8.2%	11.2%	△ 6.1%
その他	4.4%	△ 0.3%	△ 1.0%	△ 12.6%	0.1%	41.1%

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』（2022年I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IV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12月初旬に実施し、676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7月～9月実績					2021年10月～12月実績					2022年1月～3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	79	23	56	21	2	68	21	58	21	0	67	25	60	15	10
繊維・衣服	28	18	32	50	△32	25	24	48	28	△4	25	20	52	28	△8
木材・家具	30	33	30	37	△4	26	46	46	8	38	26	42	46	12	30
パルプ・紙	41	41	37	22	19	33	33	52	15	18	33	30	55	15	15
化学・プラスチック	78	41	42	17	24	62	27	58	15	12	62	21	68	11	10
製薬・土石	33	30	49	21	9	29	48	31	21	27	28	46	43	11	35
鉄鋼・非鉄	81	43	41	16	27	68	47	32	21	26	68	46	35	19	27
金属製品	40	35	35	30	5	34	38	21	41	△3	34	29	42	29	0
一般機械	60	35	45	20	15	52	42	41	17	25	52	35	50	15	20
電気機械	99	34	42	24	10	90	33	48	19	14	91	29	49	22	7
輸送用機械	82	22	39	39	△17	65	24	48	28	△4	65	43	42	15	28
精密機械	26	23	46	31	△8	22	23	50	27	△4	22	23	50	27	△4
その他	37	35	35	30	5	33	39	40	21	18	33	45	52	3	42
計	714	33	42	25	8	607	34	45	21	13	606	33	50	17	16
卸売業															
生産財	33	24	52	24	0	27	19	59	22	△3	27	19	59	22	△3
消費財	39	23	39	38	△15	30	37	33	30	7	30	20	57	23	△3
計	72	24	44	32	△8	57	28	46	26	2	57	19	58	23	△4
合計	786	32	42	26	6	664	33	45	22	11	663	32	50	18	14

株式会社 日通総合研究所

〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町2番地

代表取締役
社 長 永 井 裕

URL : <http://www.nittsu-socket.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 : socket_yosoku@socket.nittsu.co.jp