

2022年度の経済と 貨物輸送の見通し(改訂)

2022.3

NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

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

I. 経 済 【表1～4参照】

1. 今回の見通しに関する諸前提（ウクライナ情勢を中心に）について

今年1月25日に国際通貨基金（IMF）が発表した世界経済見通しでは、2022年の世界経済成長率は4.4%増と予測されており、前回（2021年10月）見通し（4.9%増）から0.5ポイント下方に修正された。

下方修正の理由として、IMFは「目下のサプライチェーンの混乱と高水準のエネルギー価格が2022年にも継続し、高インフレは昨年10月時点の見通しよりも長引くと考えられること」「先進国の利上げの実施に伴い、金融安定性を取り巻くリスクや、新興市場国・発展途上国の資本フロー、通貨、財政状況に関するリスクが顕在化する可能性があること」などを挙げている。

さらに、「新型コロナの新たな変異株が出現すれば、パンデミックはさらに長期化し、経済に新たな混乱を引き起こす恐れがある」「地政学的緊張が高いことから他の世界規模のリスクが具現化する懸念も拭い切れない」「進行中の気候非常事態によって大規模な自然災害が起きる可能性は今後も高い」など、世界経済に関する様々なリスク要因についても言及している。

以上のようなリスク要因を踏まえた上で、IMFは2022年の世界経済について、4%台半ばの比較的堅調な成長を予測していた。しかし、2月24日のロシア軍によるウクライナへの軍事侵攻を受け、世界経済の先行きは再び混迷の様相を呈することになる。IMFは、「ウクライナでの紛争とロシアに対する大規模な制裁は世界貿易の縮小を引き起こし、食料価格とエネルギー価格を急上昇させる」とし、4月にも世界成長見通しを引き下げる可能性について言及している。

本予測では、世界経済については、上記のIMFによる世界経済見通しに準拠する一方、下振れリスクも加味している。

今般のウクライナ紛争は、どの程度長期化するかにもよるが、様々な角度から世界経済ならびに日本経済に多大な影響を与えることに疑いの余地はない。しかしながら、現時点においては、影響の度合いを定量的に把握することは困難である。そこで、定性的な分析にとどめざるを得ないが、世界経済・日本経済に与える主な影響を以下に列挙することとする。

①紛争当事国における経済的ダメージ

今般、軍事侵攻を受けたウクライナにおける経済損失の大きさは計り知れない。現状においてす

に多数の死傷者が出ているほか、インフラなどの被害も甚大であり、国際的な支援を考慮しても、完全な復旧・復興には相当な時間を要することになる。

一方のロシアも多大な経済損失を被るのは必至である。ウクライナ侵攻後、西側諸国を中心に各国は、矢継ぎ早に経済制裁を発動した。まずロシア中央銀行、政府高官らの資産が凍結されたことにより、ロシアは深刻な外貨不足に陥っている。また、SWIFT（国際銀行間通信協会）から特定の主要銀行が除外されたことにより、ロシアは貿易などの決済や送金が今後困難になると見られる。ロシア経済は原油や天然ガスの輸出などで成り立っており、天然資源が輸出できなくなれば、長期的には大きなダメージを受けることになる。

こうした経済制裁の結果、ロシア通貨のルーブルは暴落している。3月10日には対円レートで、ウクライナ侵攻前と比較して、一時半値近い水準までルーブル安が進み、ロシアは今世紀最大のインフレに見舞われるとの予測も出ている。こうした結果、ロシア経済は今後急激に縮小し、ディープリセッション（深刻な景気後退）に直面するほか、ロシア国債がデフォルト（債務不履行）に陥る可能性も高まっており、これが世界的な通貨危機・金融危機を招く引き金になりかねない。

②欧州諸国における経済的ダメージ

ドイツをはじめ欧州諸国には、ロシア産の原油、天然ガス、石炭などにエネルギー源を依存しているところが少なくない。仮にロシアからの天然資源の輸入が長期的に止まった場合、特に天然ガスについては他地域からの代替調達が困難であることから、需要期である冬季には在庫が払底するとの予測もある。

この結果、ロシアのみならず欧州諸国も、多大な経済的ダメージを受けることが予測される。

③天然資源や食料などの価格高騰の影響

景気後退の懸念はウクライナやロシアだけにとどまらない。ロシア・ウクライナ両国は世界有数の穀物生産国であり、両国からの小麦など穀物の輸出が止まった場合、世界的な食糧不足や価格の高騰が避けられない。

また、米国のバイデン大統領は3月8日、ロシア産の原油、天然ガス、石炭と関連製品の輸入を全面的に禁止すると発表した。こうした動きを受け、WTI原油先物価格（中心限月）は一時、1バレル＝129.42ドルを付けた。過去に遡ると、リーマン・ショック発生時の2008年7月11日に瞬間風速で、1バレル＝147.27ドルを付けており、約13年半ぶりの高値水準となっている。紛争が長期化すれば、こうした高値水準が年内いっぱい継続する可能性も否定できない。さらに原油価格と連動して動く天然ガスの価格についても、同様に急騰している。

こうした天然資源や食料などの価格高騰は、日本経済にも少なからぬ悪影響を及ぼすことになる。わが国は、他の先進国に比べコロナ禍からの回復が遅れており、雇用・所得環境の改善テンポも緩やかなため、可処分所得も伸び悩んでいる。そうした中で、天然資源や食料などの価格高騰は様々なモノやサービスの価格にも波及することから、個人消費の伸びを大きく抑制する要因となるほか、これを受けて、企業の投資マインドも下押しされる可能性があり、ようやく上向きつつあった景気の腰折れを招きかねない。

④新興国における経済危機・通貨危機発生の可能性

天然資源や食料などの価格高騰の影響をより大きく受けるのは、それらの資源を有していない新興国である。当然ながら、天然資源や食料などの輸入価格の高騰は、そうした新興国のファンダメンタ

ルズ（経済の基礎的条件）を大きく毀損し、資金の流出を招くことになる。

また天然資源や食料などの価格高騰は世界的なインフレを加速させる一方、欧米中央銀行がインフレ抑制のため、大規模な利上げに踏み切る可能性が高まる。その結果、ドル高やユーロ高を招き、外国通貨建ての負債を有する新興国においては、負担が急拡大するほか、ファンダメンタルズの悪化もあって外貨が流出し、その結果、通貨危機が発生するリスクが高まる。

前述のとおり、ロシアにおいては通貨危機・金融危機のリスクが高まっているが、新興国の通貨危機と相まって、世界的な通貨危機・金融危機が発生する可能性は否定できない。

⑤世界経済における影響

新興国経済の停滞は、それらの国への輸出で潤っていた中国などの国々の経済にも悪影響を及ぼす可能性がある。また、親ロシアと反ロシアといった世界の分断やブロック経済化が進む可能性も否定できない。

最後に、経済制裁の発動などに伴い、対ロシア貿易が止まった場合の日本経済における影響について考察する。

財務省「貿易統計」により、2021年のわが国とロシア間における輸出および輸入の実績を見ると、ロシア向けの輸出額は8,624億円で世界計（83兆914億円）に対する割合は1.0%に過ぎない。特に輸出額の多い品目は、自動車や自動車の部分品など輸送用機器（4,633億円）で、ロシア向け輸出額の半分以上を占める。ロシアは中古車の主要な輸出先であり、中古車輸出業界からは懸念の声が上がっている。このように実際に貿易を行っている事業者や地域にとっては死活問題となるであろうが、わが国が受けるマクロ的な影響はそれほど大きくはないと考えられる。

一方、ロシアからの輸入額は1兆5489億円で、世界計（84兆7607億円）の1.8%となっている。輸入額の6割強を原油および粗油、液化天然ガス、石炭などの鉱物性燃料（9,519億円）が占める。主要な鉱物性燃料の世界計に占める割合について見ると、石炭10.2%、液化天然ガス8.7%、原油および粗油が3.7%と、決して小さいわけではないが、他国からの輸入で代替できるため、仮に輸入が止まったとしても、欧州諸国と比較すれば、受ける影響はかなり軽微であろう。

ただし、前述のとおり、ロシア産の原油や天然ガスの供給が滞ることが懸念される中で、これら天然資源の価格高騰は不可避であり、その影響を大きく受けることになるろう。

2. 日本経済

【足元2021年10～12月期は前期比1.1%増と2期ぶりのプラス成長に】

- ・足元2021年10～12月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比1.1%増（年率4.6%増）と、2四半期ぶりのプラス成長に。
- ・緊急事態宣言が9月いっぱい解除されたことなどを受け、個人消費が押上げに寄与。

【2021年度は2.4%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。
- ・公的需要は微増も、公共投資は息切れから7%台半ばの大幅なマイナスに。
- ・輸出は、世界経済の回復に伴い、12.4%増と大きな伸びを予測。輸入も、内需の回復を受け6.3%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2.3%増とほぼ前年度並みの成長率に】

- ・2022年度は、個人消費や設備投資が若干加速するなど、国内民需には堅調な動きを期待。ただし、名目雇用者報酬が伸び悩む中での消費者物価の上昇が個人消費の伸びを抑制する懸念も。
- ・前年度における部品類の供給不足などを受け、設備投資の一部が今年度に先送り。その一方で、ウクライナ紛争が長期化した場合、国内外経済の低迷に対する懸念や素材価格の高騰などから、投資マインドが再び下押しされるリスクも。
- ・輸出は、前年度より減速も、世界経済の拡大を受け3.2%の伸びを予測。ただし、ウクライナ紛争の長期化に伴う下振れリスクも小さくない。輸入は、内需の堅調を受け2.8%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2.3%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。

II. 貨物輸送 【表5～9参照】

1. 国内貨物輸送

（1）総輸送量は2021年度通期で3.2%増、2022年度は1.2%増に

①2021年度上期は4.6%の増加の後、下期は減速

- ・上期は全品類の増加を受け、4.6%増に。
- ・下期は消費関連貨物および生産関連貨物が堅調に推移する一方、建設関連貨物がマイナスに転換するため、トータルの増加率は減速。

②2022年度は1.2%増と伸び鈍化も2年連続の増加に

- ・消費関連貨物には通期で2%台半ば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。
- ・設備投資や鉱工業生産の堅調を受け、生産関連貨物には3%強の増加が期待できるが、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%弱の減少に。
- ・全体では1.2%増と伸びは鈍化するものの、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2.8%増と堅調。

（2）品別輸送量（2022年度）

- ①消費関連貨物は、個人消費が若干加速する中で、2.5%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年度の水準を下回る見通し。
- ②生産関連貨物は、設備投資が加速し鉱工業生産も堅調な中で、3.1%増と引き続き堅調な伸びを期待。前年度における部品類の供給不足などを背景に、生産・出荷の一部が先送りされたことも押し上げ要因となる一方、素材類の価格高騰が輸送量を下押しする懸念も。
- ③建設関連貨物は0.8%減に。公共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。

(3) 輸送機関別輸送量 (2022年度)

① J Rが1%強の増加に

- ・ J Rコンテナは、4～6月期は前年水準割れが予測されるものの、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**3.2%増**と3年ぶりにプラスへ転換。
- ・ J R車扱は、天候に大きく左右される可能性もあるが、大きなウエートを占める石油の価格高騰が需要を下押しすると見られるため、**3.6%減**に。
- ・ J R全体では、**1.1%増**と3年ぶりのプラスに。
- ・ その他の鉄道は、石油、セメント、石灰石などの低調を受け**2.9%減**に。

②**営業用自動車**は、消費関連貨物および生産関連貨物については、引き続き堅調な動きが見込まれる一方、公共投資の伸び悩みや住宅投資の減少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**2.3%増**にとどまる。

③**自家用自動車**は、全品類のマイナスが見込まれ、**1.1%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、住宅投資も減少が続くため、ウエートの高い建設関連貨物が減少に。

④**内航海運**は、**1.4%増**と2年連続の増加に。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伸び悩むため、生産関連貨物は小幅な増加にとどまる。建設関連貨物も微増に。

⑤**国内航空**は、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、**3.1%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。

2. 国際貨物輸送

(1) 外貿コンテナ貨物

①輸出の2021年度は7.9%の増加、2022年度も3.5%増とプラスの見通し

- ・ 2021年度下期は前年度における大幅減の反動増が一巡し、増勢が大幅に縮小。海上輸送の混乱・供給不足の長期化、国内外における新型コロナ感染再拡大が大きな下押し要因に。
- ・ 海外設備投資需要の拡大を受けて、機械類は堅調に推移。自動車部品は、世界的な半導体供給不足に伴う自動車工場減産の拡大・長期化により、低調な荷動きに。
- ・ 2022年度については、世界経済が回復基調を維持し、2年連続のプラスに。反動増の一巡と海上輸送混乱・供給不足の長期化による下押しで、伸び率は前年度からの低下が避けられず。
- ・ 海外の設備投資需要が引き続き拡大し、機械類は堅調な荷動きに。半導体不足の緩和・解消に伴い自動車工場生産が正常化し、自動車関連の荷動きも徐々に持ち直す。
- ・ 貨物量はコロナ前(2019年度)を若干上回る水準に。
- ・ 海上輸送混乱・供給不足の緩和・収束が2023年以降に後ずれすると、プラス幅はさらに縮小。

②輸入の2021年度は3.8%の増加、2022年度も3.7%増とプラスの見通し

- ・ 2021年度下期は消費財の荷動きの回復・持ち直しが続き、上期と同程度の水準の伸びに。
- ・ 設備投資の増加基調の中で、生産用部品・部材類や機械類等の生産財も概ね堅調に推移。アジア地域における新型コロナ感染再拡大や部品供給減の影響も、徐々に緩和。
- ・ 2022年度については、個人消費がプラス基調を維持し、消費財は前年度に近い水準の伸びに。

- ・生産財については、設備投資の拡大基調が強まる中で、生産用部品・部材類や機械類は引き続き活発な荷動きに。
- ・海外生産拠点の国内回帰や調達先国分散、在庫積み増しに伴う部品・部材類の調達増も。

(2) 国際航空貨物

①輸出の2021年度は29.2%の増加、2022年度も7.2%増とプラスの見通し

- ・2021年度下期は前年度における大幅減の反動増が一巡し、プラス幅は1桁台に低下。太平洋線と欧州線は海運混乱に伴う航空シフトの長期化で、年度全体では4割台の大幅増に。
- ・2022年度については、太平洋線と欧州線は、海運からのシフトが年内まで継続。アジア線も下期にかけて増勢が回復・拡大し、年度全体では全路線が5%超の増加となる見込み。
- ・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、増勢が一段と拡大。自動車部品は、EVシフト・電装化需要の高まりや、半導体不足の緩和・解消に伴う自動車工場生産の正常化・挽回生産を受けて、持ち直す見込み。
- ・北米西岸港湾労使交渉の難航により、航空輸送へのシフトが再加速する可能性も。
- ・年度全体では2年連続のプラス。貨物量は前回好況期（2018年度）を上回る水準に。
- ・海運混乱・供給不足の緩和・収束が2023年以降に後ずれすると、航空シフトの長期化により、プラス幅はさらに上振れ。

②輸入の2021年度は24.0%の増加、2022年度も5.6%増とプラスの見通し

- ・2021年度下期は、上期から増勢がいくぶん鈍化するも、2桁台の増加が継続。個人消費の持ち直し、設備投資の拡大が続く中で、消費財・生産財ともに増加基調を維持。
- ・年度全体では2割台半ばの増加となり、4年ぶりのプラスに転換。
- ・2022年度については、個人消費の回復基調が継続し、消費財は前年度並みの増勢を維持。テレワーク関連の電気機器の荷動きは落ち着くも、EC・通販関連は引き続き拡大。
- ・生産財は設備投資の拡大が加速し、活発な荷動きに。中国依存度低下を目指す海外生産拠点の国内回帰や調達先分散の進展により、輸入部品・部材類の調達が増加。
- ・新型コロナワクチン（追加接種用）や治療薬等、医療関連の緊急輸入が押し上げ要因に。
- ・広域経済連携協定（TPP・RCEP）の発効に伴う輸入関税低下による押し上げも。

Ⅲ. 企業物流短期動向調査（速報） 【図1，表10参照】

①2022年1～3月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は低下

- ・2022年1～3月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は、前期（2021年10～12月）実績（プラス12）から8ポイント低下してプラス4に。前回（2021年12月）調査時の見通し（プラス13）より9ポイント下振れ。まん延防止等重点措置の適用などに伴い、下押しされたもよう。4～6月見通しでは4ポイント改善し、プラス8となる見込み。

②2022年1～3月実績の業種別『荷動き指数』は、8業種がプラスながら10業種で低下

- ・2022年1～3月実績の業種別『荷動き指数』は、過半数の8業種がプラスながら、10業種で低下の動き。4～6月見通しでは11業種がプラスとなり、10業種で上昇する見込み。

表1 経済の予測の前提

	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%	4.4%
米国経済成長率	前年比(%)	△3.4%	5.6%	4.0%
為 替 レ ー ト	円/ドル	106.0円/ドル	112.3円/ドル	118.6円/ドル
	円/ユーロ	123.7円/ユーロ	130.5円/ユーロ	130.3円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バーレル	43.8ドル/バーレル	80.6ドル/バーレル	116.8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。

表2 IMFによる世界経済見通し(2022年1月)

(対前年比:%)

	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
2021年	5.9	1.6	5.6	5.2	7.2	8.1	9.0	3.1	4.5	4.7
2022年	4.4	3.3	4.0	3.9	4.7	4.8	9.0	5.6	2.8	0.3
2023年	3.8	1.8	2.6	2.5	2.3	5.2	7.1	6.0	2.1	1.6

注) 1. 2021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16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

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	535,546 (△ 3.9)	264,859 (2.9)	278,144 (△ 0.0)	543,003 (1.4)	270,287 (2.0)	285,612 (2.7)	555,899 (2.4)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	525,767 (△ 4.5)	263,016 (4.1)	275,395 (0.8)	538,411 (2.4)	267,934 (1.9)	283,087 (2.8)	551,021 (2.3)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	283,011 (△ 5.4)	142,576 (3.5)	147,650 (1.6)	290,226 (2.5)	146,565 (2.8)	151,344 (2.5)	297,909 (2.6)
民間住宅投資 Private housing investment	18,823 (△ 7.8)	9,267 (△ 1.3)	9,298 (△ 1.4)	18,565 (△ 1.4)	9,118 (△ 1.6)	9,439 (1.5)	18,557 (△ 0.0)
民間設備投資 Private equipment investment	83,942 (△ 7.5)	40,045 (2.2)	44,973 (0.5)	85,018 (1.3)	40,668 (1.6)	46,741 (3.9)	87,409 (2.8)
民間在庫変動 Change in Private inventories	452 (*****)	1,367 (*****)	△1,307 (*****)	60 (*****)	1,129 (*****)	△868 (*****)	261 (*****)
政府支出 Government expenditure	143,261 (3.0)	69,864 (1.2)	73,557 (△ 0.9)	143,421 (0.1)	70,301 (0.6)	74,754 (1.6)	145,055 (1.1)
うち公的固定資本形成 (公共投資) Public fixed capital formation	29,528 (5.2)	12,393 (△ 4.0)	14,918 (△ 10.3)	27,311 (△ 7.5)	12,028 (△ 2.9)	15,354 (2.9)	27,382 (0.3)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	△4,049 (*****)	12 (*****)	1,374 (*****)	1,386 (*****)	146 (*****)	1,672 (*****)	1,818 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	91,918 (△ 10.5)	50,743 (21.4)	52,607 (5.0)	103,350 (12.4)	51,646 (1.8)	54,981 (4.5)	106,627 (3.2)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	95,967 (△ 6.7)	50,731 (8.3)	51,234 (4.3)	101,965 (6.3)	51,500 (1.5)	53,309 (4.1)	104,809 (2.8)

- 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)	110.2 (9.4)	107.7 (7.4)	115.4 (9.7)	116.4 (5.6)	115.9 (7.6)
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 (△ 0.5)	99.6 (△ 0.3)	100.4 (0.6)	100.0 (0.1)	101.6 (1.9)	101.5 (1.1)	101.5 (1.5)
鉱工業生産指数 (2015年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	90.4 (△ 9.5)	94.6 (12.4)	97.6 (1.0)	96.1 (6.3)	97.1 (2.6)	101.9 (4.4)	99.5 (3.5)
経常収支 Current account	16,302 (*****)	7,956 (*****)	5,731 (*****)	13,687 (*****)	3,186 (*****)	5,351 (*****)	8,537 (*****)
貿易収支 Trade balance	3,902 (*****)	963 (*****)	△5,063 (*****)	△4,100 (*****)	△10,946 (*****)	△2,981 (*****)	△13,927 (*****)
輸出 Export	68,351 (△ 8.6)	40,872 (34.8)	44,113 (16.0)	84,985 (24.3)	42,957 (5.1)	48,436 (9.8)	91,393 (7.5)
輸入 import	64,449 (△ 13.2)	39,910 (31.6)	49,176 (44.1)	89,086 (38.2)	53,903 (35.1)	51,417 (4.6)	105,320 (18.2)

- 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。

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		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,132.6 (△8.2)	2,072.0 (4.6)	2,194.4 (2.0)	4,266.4 (3.2)	2,097.0 (1.2)	2,220.9 (1.2)	4,317.8 (1.2)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,284.3 (△22.6)	1,152.9 (4.4)	1,229.9 (4.2)	2,382.8 (4.3)	1,197.1 (3.8)	1,252.6 (1.9)	2,449.8 (2.8)
鉄 道 Railway	39.1 (△8.3)	18.2 (1.8)	21.0 (△1.3)	39.2 (0.1)	18.3 (0.4)	20.8 (△0.6)	39.1 (△0.2)
J R	26.8 (△8.7)	12.4 (0.2)	14.2 (△1.4)	26.6 (△0.7)	12.6 (1.8)	14.3 (0.5)	26.9 (1.1)
J R							
JR							
その他 Other	12.3 (△7.4)	5.8 (5.3)	6.7 (△1.1)	12.6 (1.8)	5.7 (△2.6)	6.5 (△3.1)	12.2 (△2.9)
自 動 車 Automobile	3,787.0 (△8.0)	1,892.8 (4.1)	2,007.8 (2.0)	3,900.6 (3.0)	1,916.8 (1.3)	2,030.8 (1.1)	3,947.6 (1.2)
営業用 Business	2,550.5 (△10.3)	1,267.4 (3.0)	1,353.0 (2.5)	2,620.3 (2.7)	1,304.2 (2.9)	1,377.2 (1.8)	2,681.3 (2.3)
自家用 Personal use	1,236.5 (△3.0)	625.4 (6.4)	654.9 (1.0)	1,280.3 (3.5)	612.6 (△2.0)	653.6 (△0.2)	1,266.3 (△1.1)
内航海運 Coastal cargo transport	306.1 (△10.4)	160.8 (11.7)	165.3 (2.0)	326.1 (6.6)	161.6 (0.5)	169.0 (2.2)	330.7 (1.4)
国内航空 Domestic air	0.428 (△44.9)	0.223 (15.9)	0.242 (3.0)	0.466 (8.8)	0.232 (3.6)	0.249 (2.6)	0.480 (3.1)

- 注) 1. 原系列。 2. 2021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 品類	2020年度	2021年度		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	862.2 (△32.0)	436.0 (0.5)	452.1 (5.5)	888.1 (3.0)	453.9 (4.1)	456.5 (1.0)	910.4 (2.5)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,382.6 (△15.7)	698.5 (7.1)	756.6 (3.6)	1,455.1 (5.2)	724.8 (3.8)	775.1 (2.4)	1,499.8 (3.1)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,848.3 (19.3)	919.1 (4.9)	964.5 (△0.8)	1,883.6 (1.9)	899.8 (△2.1)	968.2 (0.4)	1,868.1 (△0.8)

- 注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2021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 輸 送 量 L T L	2020年度	2021年度		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
	63.9 (△0.5)	32.5 (6.2)	33.8 (1.6)	66.3 (3.8)	32.9 (1.2)	34.3 (1.3)	67.1 (1.2)

- 注) 1. 2021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。

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 (△ 6.0)	6,044 (8.7)	6,082 (2.3)	12,126 (5.4)	6,194 (2.5)	6,375 (4.8)	12,570 (3.7)
輸出	4,445 (△ 9.9)	2,381 (17.3)	2,417 (0.1)	4,797 (7.9)	2,421 (1.7)	2,546 (5.3)	4,966 (3.5)
輸入	7,061 (△ 3.3)	3,664 (3.8)	3,665 (3.8)	7,329 (3.8)	3,774 (3.0)	3,830 (4.5)	7,604 (3.7)

- 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. 2021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。

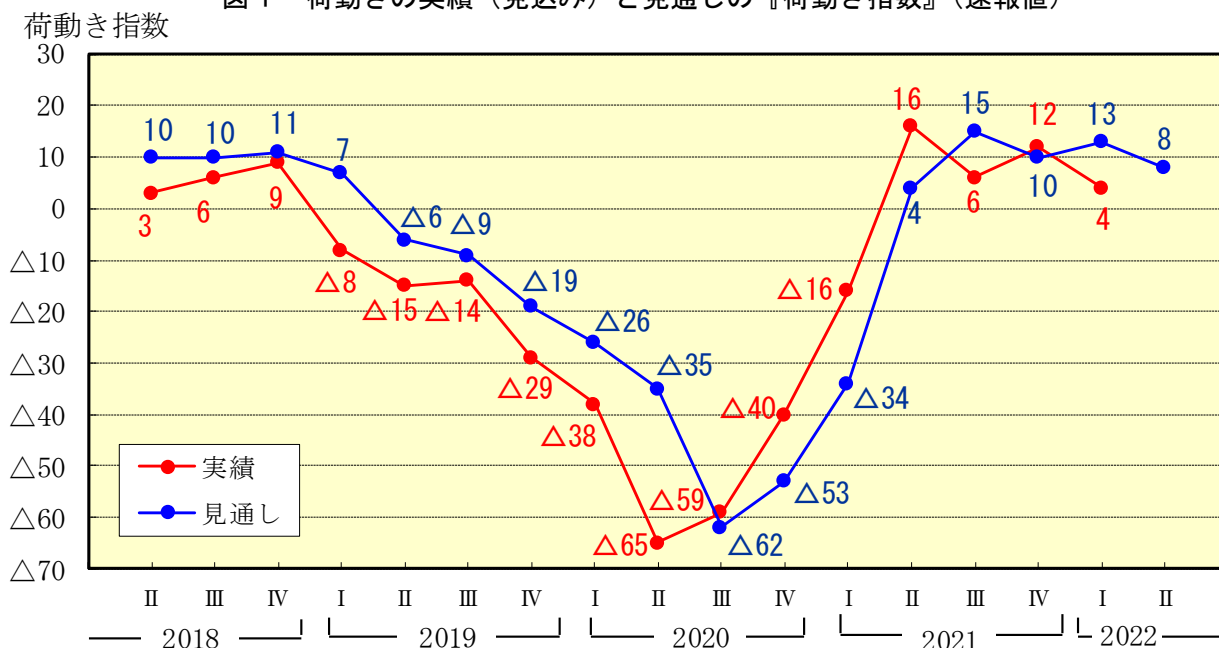
表9 国際航空貨物輸送量の見通し

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 (△ 4.7)	1,379.7 (46.1)	1,442.5 (11.9)	2,822.1 (26.4)	1,452.0 (5.2)	1,549.9 (7.4)	3,001.9 (6.4)
輸出	1,012.6 (△ 1.8)	661.7 (66.8)	646.3 (4.9)	1,308.0 (29.2)	699.2 (5.7)	703.0 (8.8)	1,402.3 (7.2)
太平洋線	192.4 (△ 6.3)	142.8 (121.7)	143.5 (12.2)	286.4 (48.9)	156.7 (9.7)	155.3 (8.2)	312.0 (9.0)
欧州線	147.6 (△ 20.1)	105.2 (84.6)	101.5 (12.0)	206.6 (40.0)	112.3 (6.8)	110.4 (8.8)	222.8 (7.8)
アジア線	672.6 (4.9)	413.7 (50.2)	401.3 (1.0)	815.0 (21.2)	430.2 (4.0)	437.3 (9.0)	867.5 (6.4)
輸入	1,220.9 (△ 7.0)	718.0 (31.1)	796.2 (18.2)	1,514.2 (24.0)	752.7 (4.8)	846.9 (6.4)	1,599.6 (5.6)

- 注) 1. 主要4空港（成田、羽田、関空、中部）における輸出入貨物量の合計である。
 2. 全国の国際航空貨物の中で、主要4空港の占める割合は、積込量で98.1%、取卸量で99.0%であった（2021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輸出混載統計による路線別構成比を乗じた推計値。
 5. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

図1 荷動きの実績（見込み）と見通しの『荷動き指数』（速報値）



- 注) 1. 調査対象は製造業・卸売業の主要 2,500 事業所とした。
 2. 『荷動き指数』とは「増加」の割合から「減少」の割合を引いたもの。
 3. 青線は各期に入る前の時点の見通しにおける『荷動き指数』（2022 年 II 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 I 期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。
 4. 今回調査は 2022 年 3 月初旬に実施し、710 社から回答を得た。

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10月～12月実績					2022年1月～3月実績					2022年4月～6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	19	61	20	△1	63	33	51	16	17	63	22	62	16	6
繊維・衣服	27	22	52	26	△4	25	20	44	36	△16	25	28	36	36	△8
木材・家具	31	45	42	13	32	32	38	34	28	10	32	25	53	22	3
パルプ・紙	38	37	50	13	24	35	34	43	23	11	35	29	54	17	12
化学・プラスチック	80	29	59	12	17	68	18	63	19	△1	68	18	70	12	6
窯業・土石	31	45	36	19	26	25	40	40	20	20	25	32	48	20	12
鉄鋼・非鉄	82	46	33	21	25	68	22	49	29	△7	68	31	44	25	6
金属製品	41	34	29	37	△3	41	32	34	34	△2	41	24	52	24	0
一般機械	64	44	39	17	27	52	39	46	15	24	52	27	52	21	6
電気機械	106	32	48	20	12	88	24	52	24	0	88	26	53	21	5
輸送用機械	75	24	49	27	△3	70	21	49	30	△9	70	43	34	23	20
精密機械	25	20	56	24	△4	22	32	50	18	14	22	32	54	14	18
その他	41	39	41	20	19	39	39	46	15	24	39	33	59	8	25
計	720	33	47	20	13	628	28	48	24	4	628	28	52	20	8
生産財	32	19	56	25	△6	33	12	52	36	△24	33	15	61	24	△9
消費財	35	37	32	31	6	34	35	38	27	8	34	26	48	26	0
計	67	28	44	28	0	67	24	45	31	△7	67	21	54	25	△4
合計	787	33	46	21	12	695	28	48	24	4	695	28	52	20	8

本レポートは 2022 年 3 月 22 日時点の情報に基づき作成した。

本レポートに関する問合せ先

株式会社N X総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2

担当：佐藤 TEL (070) 7360-1406