



物流ニュース

NO. 70

2010年1月

2010年度の貨物輸送の見通し

●日本経済の見通し

日本経済の足元の成長を支えているのは、2008年度から2009年度上期にかけて出動した景気対策（＝公共投資）の押し上げ効果であり、外需と国内民需の寄与度は、前年同期比ベースでは依然としてマイナスが続いている。

2009年度は前年度に引き続き実質・名目ともにマイナス成長を余儀なくされるが、2010年度の実質成長率は1.1%増と、3年ぶりにプラス成長に転じよう。ただし、景気回復には世界経済の持ち直しを背景とした輸出の伸びに一段と依存せざるを得ない状況にあり、年明け以降も外需頼みの緩やかな回復基調を持続するものとみられるが、既往の景気対策効果一巡で2010年度前半には“踊り場”局面が避けられない。

●国内貨物輸送の見通し

2010年度の国内貨物総輸送量は、内需に力強い回復が見込めないことから、4.0%減と11年連続の減少が必至である。

品類別にみると、消費関連貨物は、消費マインドの盛り上がり期待できないなかで、引き続き前年度水準を下回ろう。生産関連貨物は、設備投資や鉱工業生産がプラスに反転するため、化学工業品などには小幅ながら増加が予測されるが、一般機械、輸送用機械、鉄鋼、石油製品などは水面下の動きが続くとみられ、トータルでは2%台の減少が不可避である。建設関連貨物は、公共投資が1割近く落ち込むことに加え、住宅、非住宅とも総崩れのなかで、砂利・砂・石材や建設廃土などを中心に7%台の大幅なマイナスとなり、輸送量を大きく下押ししよう。

●輸送機関別の見通し（2010年度）

鉄道（JR貨物）：コンテナは、化学工業品をはじめとする工業製品の盛り返しなどもあって、下期には小幅ながらプラスに転じよう。ただし、ウエイトの高い積合せ貨物などに年度を通じてマイナスの動きが予測されることなどから、年度全体では強含み横ばいとどまろう。車扱についても、総じて減少幅の縮小が見込まれるものの、引き続き石油需要が減少するなかで、3%程度のマイナスは避けられない。こうしたことから、JR全体では0.8%減と5年連続の減少になろう。

自動車：消費関連貨物については、景気の先行き不透明感などを背景に消費の堅調な増加が期待できないことから、引き続き水面下の推移となろう。生産関連貨物については、前年度の大幅な落ち込みに対する反動に加え、外需の盛り上がりに伴い生産活動が拡大へと向かうなかで、化学工業品などには緩やかな回復が予測されるほか、一部家電については底堅い需要が見込まれることもあり、荷動きは持ち直すものの、一般機械や鉄鋼等の不振を受けて、トータルの輸送量をプラスに押し上げるまでには至らない。建設関連貨物については、住宅部門、非住宅部門ともに盛り上がりを欠く展開になるとみられ、公共投資にも大幅な削減が避けられないことから、砂利・砂・石材などを中心にマイナス幅はさらに拡大しそうだ。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車については、消費関連貨物に小幅ながらプラスが期待できるものの、生産関連貨物に引き続き減少が予測されるほか、建設関連貨物の大幅減を受けて、1.9%減と減少が続こう。また、自家用自動車は、公共投資が大きく落ち込むことから、建設関連貨物を中心に6.8%減と大幅なマイナスになろう。

内航海運：生産関連貨物については、化学工業品などには荷動きの回復が見込まれるものの、石油製品や鉄鋼などはマイナス基調に変化はないものとみられる。一方、建設関連貨物については、公共投資の削減などもあり建設需要の低迷には歯止めがかからないが、減少のペースはいくぶん和らぐことが予想される。こうしたことから、全体では6.0%減と10年連続のマイナスになろう。

国内航空：宅配貨物や機械類に持ち直しの動きが予想されることに加え、国際貨物の転送需要などの盛り上がりも期待でき、さらに前年度における大幅減の反動もあって、1.6%増とプラスに転じるものとみられる。

表. 1 国内貨物輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

機関	2009年度		2010年度		2008年度	2009年度	2010年度
	上期	下期	上期	下期			
総輸送量 Total transportation volume	2,406.6 (△ 8.1)	2,406.3 (△ 4.7)	2,306.0 (△ 4.2)	2,314.9 (△ 3.8)	5,144.2 (△ 4.6)	4,812.9 (△ 6.4)	4,620.9 (△ 4.0)
(建設関連貨物を除く輸送量)	1,362.7 (△11.7)	1,431.5 (△ 5.0)	1,329.6 (△ 2.4)	1,418.4 (△ 0.9)	3,050.6 (△ 4.1)	2,794.2 (△ 8.4)	2,747.9 (△ 1.7)
鉄道 Railway	19.9 (△14.0)	21.8 (△ 5.4)	19.4 (△ 2.6)	21.4 (△ 1.7)	46.2 (△ 9.1)	41.8 (△ 9.7)	40.9 (△ 2.1)
J R	14.4 (△12.7)	15.6 (△ 4.7)	14.1 (△ 1.6)	15.6 (△ 0.1)	32.9 (△ 8.6)	30.0 (△ 8.7)	29.7 (△ 0.8)
JR							
その他 Other	5.6 (△17.0)	6.2 (△ 7.0)	5.3 (△ 5.2)	5.9 (△ 5.6)	13.4 (△10.2)	11.8 (△12.0)	11.1 (△ 5.4)
自動車 Automobile	2,228.5 (△ 7.1)	2,223.5 (△ 4.2)	2,138.4 (△ 4.0)	2,141.4 (△ 3.7)	4,718.3 (△ 4.3)	4,452.0 (△ 5.6)	4,279.8 (△ 3.9)
営業用 Business	1,317.6 (△ 7.8)	1,327.6 (△ 3.7)	1,284.4 (△ 2.5)	1,310.7 (△ 1.3)	2,808.7 (△ 4.1)	2,645.1 (△ 5.8)	2,595.1 (△ 1.9)
自家用 Personal use	910.9 (△ 6.0)	895.9 (△ 4.8)	854.0 (△ 6.2)	830.7 (△ 7.3)	1,909.7 (△ 4.7)	1,806.8 (△ 5.4)	1,684.7 (△ 6.8)
内航海運 Coastal cargo transport	157.7 (△20.4)	160.6 (△11.1)	147.7 (△ 6.3)	151.6 (△ 5.6)	378.7 (△ 7.6)	318.3 (△16.0)	299.3 (△ 6.0)
国内航空 Domestic air	0.465 (△ 8.0)	0.478 (△ 2.6)	0.471 (1.4)	0.487 (1.9)	0.996 (4.7)	0.942 (△ 5.4)	0.958 (1.6)

注) 1. 原系列。

2. 2008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。

5. 建設関連貨物を除く輸送量は、自動車と内航海運の輸送量から建設関連貨物を除いた数値。

●国際貨物輸送の見通し

外貿コンテナ貨物(主要9港)：2010年度の外貿コンテナ貨物の輸出は、中国などアジア向け貨物が牽引役を果たす一方で、欧米向け貨物の持ち直しが遅れるなどの懸念があることから、輸出全体としては回復テンポが徐々に緩やかとなり、7.8%の増加になるものと予測される。

輸入は、主力の生鮮貨物、加工食品、衣料品などの消費財に力強い回復が期待できないほか、設備投資が小幅な増加にとどまることを受けて、機械機器にも大きな伸びが見込めないことから、4.9%増と輸出を下回る伸びになるものとみられる。

表. 2 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(%)

	2009年度		2010年度		2008年度	2009年度	2010年度
	上期	下期	上期	下期			
合計 Total	5,260 (△17.4)	5,569 (5.9)	5,761 (9.5)	5,737 (3.0)	11,628 (△ 7.1)	10,830 (△ 6.9)	11,498 (6.2)
輸出 Export	2,259 (△22.2)	2,439 (12.9)	2,527 (11.9)	2,538 (4.1)	5,064 (△11.2)	4,698 (△ 7.2)	5,066 (7.8)
輸入 Import	3,001 (△13.5)	3,130 (1.1)	3,233 (7.7)	3,199 (2.2)	6,565 (△ 3.6)	6,131 (△ 6.6)	6,432 (4.9)

- 注) 1. 主要9港(東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港)における外貿コンテナ貨物量の合計。
 2. 2008年度まで各港港湾管理者資料による実績値。
 3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

国際航空：2010年度の国際航空の輸出は、IT関連貨物などの堅調な伸びに支えられ、上期は10%を超える伸びが期待されるが、本格的な需要回復が見込めないことから、リーマンショック後の落ち込みに対する反動増が一巡する下期には増勢が大幅に鈍化し、年度全体では8.8%の増加となろう。

輸入は、内需の回復基調が弱いなかで、機械機器の回復テンポは徐々に鈍化していくものとみられ、また盛り上がり欠ける消費マインドを反映して消費財にも高い伸びが期待できないことから、3.7%の小幅な増加にとどまりそうだ。

表. 3 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(%)

	2009年度		2010年度		2008年度	2009年度	2010年度
	上期	下期	上期	下期			
合計 Total	943.1 (△21.0)	1,056.0 (18.3)	1,040.4 (10.3)	1,082.5 (2.5)	2,087.1 (△19.3)	1,999.0 (△ 4.2)	2,123.0 (6.2)
輸出 Export	449.7 (△27.2)	516.7 (32.0)	518.1 (15.2)	533.8 (3.3)	1,008.7 (△23.8)	966.4 (△ 4.2)	1,051.9 (8.8)
輸入 Import	493.4 (△14.5)	539.3 (7.6)	522.3 (5.9)	548.7 (1.7)	1,078.4 (△14.7)	1,032.6 (△ 4.2)	1,071.0 (3.7)

- 注) 1. 2009年度上期まで国土交通省航空局資料(月別実績)を積み上げた数値。
 2. 輸送量は直送貨物のみで継越貨物は含まない。
 3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

●総括

2010年度の貨物輸送量は、国内では引き続き大幅な減少が予測される一方で、国際ではプラスに回復する見通しである。

国内貨物輸送においては、2009年度は生産関連貨物が総輸送量を下押ししたものとみられるが、2010年度については、従来のように若干特殊な貨物である建設関連貨物が総輸送量に対してマイナスに大きく寄与することとなろう。

国際貨物輸送においては、中国をはじめとする新興国の景気回復を受けて、外貿コンテナ、国際航空とも、輸出では比較的大きなプラスが見込まれるが、水準自体はようやく2年前のレベルに戻したにすぎない。また、輸入については、内需の力強い回復が期待できないことから、外貿コンテナ、国際航空とも小幅な伸びにとどまりそうである。

KEY WORD**企業物流短期動向調査にみる国内向け出荷量の動向**

日通総合研究所は、年に4回、荷主企業（製造業、卸売業）2,500事業所に対してアンケート調査（企業物流短期動向調査）を実施し、前年同期と比較した荷動きの動向等について把握している。企業物流における在庫圧縮の動きのなかで、出荷量の動向が景気変動に密接に結びついてきているものと考えられることから、本調査結果は、物流面からみた景気動向の指標として最近注目されているものである。

2009年12月調査（速報値）によると、2009年10月～12月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は-26で、前期（2009年7月～9月）実績の-56からは30ポイントの大幅な上昇となった。また、来期（2010年1月～3月）見通しについては、さらに11ポイント改善して-15と見込まれている。

こうしたことから、荷動きについても最悪期は脱したと判断できるが、足元では引き続き低い水準にとどまっている。たとえば、2009年1月～3月実績において、出荷量が前年同期比で減少したと回答した事業所は79%に及ぶ（注：この期における総輸送量は同一9.2%）。通常であれば、それだけ大きく落ち込めば、翌年にはその反動で持ち直すことが多いのだが、今回調査の2010年1月～3月見通しをみると、依然として38%の事業所が出荷量の減少を予想しており、荷動き指数も前述のとおり-15と水面下にとどまる見込みである。すなわち、どん底まで落ち込んだ1年前の水準をさらに下回る可能性が高いということである。