



# 物流ニュース

NO. 103

2013年3月

## 2013年度の貨物輸送の見通し

日通総合研究所は昨年12月18日に、「2012・2013年度の経済と貨物輸送の見通し」を発表したが、その後、自民党・安倍政権の誕生を受け、状況は大きく変化している。安倍政権は、金融政策、財政政策、成長戦略の「三本の矢」により日本経済の再生を目指すことを表明しており、これを受けて、外国為替市場では急激に円安が進んでいる。また、国の財政支出規模で総額13.1兆円（うち経済対策関連は10.3兆円）に及ぶ大型の補正予算が組まれており、2013年度のGDPの押し上げに大きく寄与するものと考えられている。

以下では、まず昨年12月時点での見通しを示すが、次回の見通しの改定（3月）においては、GDPおよび貨物輸送量などは修正される可能性が高い。そこで、最後に修正の方向性についてのイメージを示すこととする。

### ●日本経済の見通し

2013年度の日本経済は、海外景気が徐々に持ち直しに向かうなか、外需がようやく経済成長率の足を引っ張る状況から抜け出ることから、実質経済成長率は1.2%増とプラス成長が見込まれる。もっとも、2014年4月に予定されている消費増税前の駆け込み需要による押し上げ分（0.5ポイント前後）を考慮すれば、自律的な成長に向けた景気の回復基調は、依然として力強さを欠く状況に変わりはない。

### ●国内貨物輸送の見通し

2013年度の国内貨物輸送量は、上期は景気が低迷するなかで、消費関連、生産関連、建設関連貨物とも水面下の推移が予測される。下期に入って、2014年度における消費増税を見越した駆け込み需要の発生などを受けて、一部の貨物に増加が期待できるものの、輸送量をプラスに押し上げるには至らないであろう。こうしたことから、総輸送量は1.1%減と再びマイナスに転じよう。品類別にみると、消費関連貨物は、個人消費の伸び悩みなどに伴い微増にとどまろう。生産関連貨物は、鉱工業生産や設備投資の低調な推移を受けて、10～12月期まで一般機械、自動車、鉄鋼などを中心に停滞が見込まれる。1～3月期には若干持ち直すとみられるが、年度全体では1%台前半のマイナスが避けられない。建設関連貨物については、駆け込み需要もあって民間住宅投資の増加が期待できる一方、公共投資が弱含むことから、2%弱のマイナスとなろう。

### ●輸送機関別の見通し（2013年度）

**鉄道（JR貨物）：**コンテナは、紙・パルプなどに引き続き増加が期待できるものの、内需が盛り上がりは欠くなかで、上期は微増にとどまり、下期についても、自動車部品などに多少の盛り上がりは見込めるが、2%弱の小幅な伸びにとどまろう。このため、年度全体では1.1%増と予測した。車扱については、主力である石油が、前年度の一部区間における輸送中止の影響は一巡するものの、需要自体の減少が見込まれるなかで、5%強のマイナスになるものとみられる。こうしたことから、JR全体では0.9%減と再びマイナスに転じよう。

**自動車:** 上期いっぱい引き続き個人消費には盛り上がり期待できないものの、下期に入ると、消費増税前の駆け込み需要などにより家具などの日用品の増加が見込まれることから、消費関連貨物は年度全体では微増となろう。生産関連貨物については、白物家電製品などには需要の盛り上がりは望めず、また、鉱工業生産や設備投資が伸び悩むなかで、自動車・自動車部品、一般機械、鉄鋼などには軒並み低水準の荷動きが見込まれる。消費増税前の駆け込み需要などもあって、1～3月期にはプラスに浮上するとみられるものの、年度全体では1%台前半の減少となろう。建設関連貨物については、民間住宅には駆け込み需要が期待される一方、復興需要がピークアウトするなかで、公共投資が小幅ながら減少に転じるとみられることに加え、非住宅の建設需要にも力強さを欠く展開が予想される。こうしたことから、全体では2%弱のマイナスになるものとみた。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車については、消費関連貨物には底堅い動きが予測されるものの、生産関連貨物および建設関連貨物には低調な推移が見込まれることから、0.3%減と再びマイナスに転じよう。自家用自動車についても2.9%減と水面下の推移が続くそうである。

**内航海運:** 生産関連貨物は、石油製品が伸び悩む一方、製造業向けや建設向けの鉄鋼や化学工業品には引き続き低調な荷動きが見込まれることなどから、全体では1%程度の減少となろう。建設関連貨物についても、復興需要のピークアウトを受けて、セメント・石灰石などの押し上げ効果が剥落することから、3%台半ばのマイナスになるものとみられる。こうしたことから、全体では1.8%減と再びマイナスに転じるものと予測した。

**国内航空:** 景気の足踏み状態が続くなかで、輸送需要は全般的に盛り上がりや欠くとみられることから、輸送量は0.1%減とわずかながら弱含むものとみた。

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	2012年度		2013年度		2011年度	2012年度	2013年度
	上期	下期	上期	下期			
総輸送量	2,380.0 ( 1.3)	2,444.9 (△ 0.9)	2,357.9 (△ 0.9)	2,414.1 (△ 1.3)	4,816.4 (△ 3.5)	4,824.9 ( 0.2)	4,772.0 (△ 1.1)
(建設関連貨物を除く輸送量)	1,494.4 ( 1.1)	1,438.0 (△ 2.5)	1,473.1 (△ 1.4)	1,442.7 ( 0.3)	2,952.2 (△ 6.6)	2,932.4 (△ 0.7)	2,915.8 (△ 0.6)
鉄 道	19.4 ( 10.5)	22.9 ( 0.2)	19.0 (△ 1.8)	22.3 (△ 2.4)	40.4 (△ 7.5)	42.3 ( 4.7)	41.4 (△ 2.1)
J R	13.9 ( 4.1)	16.2 (△ 0.7)	13.8 (△ 1.0)	16.1 (△ 0.7)	29.6 (△ 3.7)	30.1 ( 1.4)	29.8 (△ 0.9)
そ の 他	5.5 ( 31.1)	6.7 ( 2.5)	5.3 (△ 3.6)	6.3 (△ 6.5)	10.7 (△16.5)	12.2 ( 13.6)	11.6 (△ 5.2)
自 動 車	2,182.6 ( 1.1)	2,235.3 (△ 0.9)	2,164.0 (△ 0.9)	2,208.5 (△ 1.2)	4,414.2 (△ 3.7)	4,417.9 ( 0.1)	4,372.5 (△ 1.0)
営 業 用	1,557.0 ( 2.0)	1,564.4 (△ 0.6)	1,550.8 (△ 0.4)	1,562.5 (△ 0.1)	3,101.1 (△ 0.6)	3,121.4 ( 0.7)	3,113.3 (△ 0.3)
自 家 用	625.6 (△ 0.9)	670.9 (△ 1.6)	613.2 (△ 2.0)	646.0 (△ 3.7)	1,313.0 (△10.2)	1,296.5 (△ 1.3)	1,259.2 (△ 2.9)
内 航 海 運	177.6 ( 1.8)	186.3 (△ 0.1)	174.5 (△ 1.8)	182.8 (△ 1.9)	361.0 (△ 1.6)	363.9 ( 0.8)	357.3 (△ 1.8)
国 内 航 空	0.444 ( 1.6)	0.456 (△ 0.6)	0.442 (△ 0.4)	0.457 ( 0.3)	0.896 (△ 4.8)	0.900 ( 0.5)	0.899 (△ 0.1)

- 注) 1. 原系列。 2. 2011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。  
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（2013年度）

**外貿コンテナ貨物（主要9港）：**外貿コンテナ貨物の輸出は、7～9月期以降は世界経済が緩やかながら回復軌道を辿ることを反映して、着実な荷動きが期待される。ただし、4～6月期は世界的な経済減速の影響が残ることから弱含む展開となり、主力の中国向け貨物も力強さは期待できないことから、年度全体では1.8%の小幅な増加にとどまるであろう。

輸入は、食料品、衣料品などの消費財については、個人消費が盛り上がらないことから伸びは低く抑えられるものの、機械機器は設備投資の緩やかな持ち直しを背景に底堅い荷動きとなり、下期には消費増税前の駆け込み需要も押し上げ要因となることから、2.7%増になるものと見込まれる。

**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（%）

	2012年度		2013年度		2011年度	2012年度	2013年度
	上期	下期	上期	下期			
合計	6,251 (△ 0.5)	6,191 ( 0.7)	6,348 ( 1.5)	6,384 ( 3.1)	12,431 ( 1.0)	12,442 ( 0.1)	12,732 ( 2.3)
輸出	2,575 (△ 0.0)	2,509 (△ 1.2)	2,578 ( 0.1)	2,596 ( 3.5)	5,115 (△ 3.7)	5,084 (△ 0.6)	5,174 ( 1.8)
輸入	3,676 (△ 0.8)	3,682 ( 1.9)	3,770 ( 2.5)	3,788 ( 2.9)	7,316 ( 4.5)	7,358 ( 0.6)	7,558 ( 2.7)

- 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. 2011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：**国際航空の輸出は、アジア線は中国向けが電子部品、自動車部品を中心に伸び悩むため、立ち直るまでには至らず、太平洋線も7～9月期以降はプラスに転じるが、4～6月期は、自動車部品の前年度における大幅増の反動などにより落ち込む模様だ。欧州線も欧州経済低迷を受けて振るわないことから、年度全体では1.1%の減少となり、マイナス基調から抜け出せないであろう。

輸入は、食料品、衣料品などについては、個人消費に力強さが望めないことから緩やかな伸びとなり、電子部品も需要の頭打ちで微増にとどまるものの、家具などの耐久消費財では増税前の駆け込み需要もあることから、2.3%の増加になるものと予測される。

**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（%）

	2012年度		2013年度		2011年度	2012年度	2013年度
	上期	下期	上期	下期			
合計	1,034.0 (△ 9.1)	1,050.0 (△ 7.0)	1,036.5 ( 0.2)	1,063.5 ( 1.3)	2,265.7 (△ 3.9)	2,083.9 (△ 8.0)	2,099.9 ( 0.8)
輸出	470.5 (△11.3)	453.6 (△11.1)	455.8 (△ 3.1)	458.0 ( 1.0)	1,040.8 (△ 8.2)	924.1 (△11.2)	913.8 (△ 1.1)
輸入	563.4 (△ 7.2)	596.4 (△ 3.5)	580.7 ( 3.1)	605.4 ( 1.5)	1,224.9 ( 0.2)	1,159.8 (△ 5.3)	1,186.1 ( 2.3)

- 注) 1. 2012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。

### ●修正のイメージ

2月26日に成立した補正予算については、大半が2013年度に繰り越される可能性が高い。経済対策関連の10.3兆円のうち、実際にGDPの増加に寄与すると考えられる、いわゆる“真水”の部分を仮に4～5兆円程度と想定するならば、実質GDPは0.8～1ポイント押し上げられる計算になる。また、円安の進展に伴い、設備投資や輸出は上方修正となろう。こうしたことなどから、12月見通しにおいては、2013年度の実質経済成長率を1.2%増と予測していたが、1%程度は上方に修正されるものと考えられる。

国内貨物輸送量については、国内生産・出荷の増加や公共投資の増加などを受けて、生産関連貨物および建設関連貨物は上方に修正されるものと考えられる。ただし、公共投資については、橋梁やトンネルなど交通インフラの補強などが中心となるため、貨物輸送量を大きく押し上げるには至らず、2013年度の総輸送量はマイナスが避けられないであろう。

国際貨物輸送量については、為替の変動もさることながら、輸出に関しては世界経済の動向などに、また輸入に関しては国内民需の動向などにより大きく左右される。世界経済、国内民需とも、状況は12月時点から大きく変化していないことから、国際貨物輸送量については、それほど大きな修正にはならないであろう。

### KEY WORD

### Jカーブ効果

外国為替相場において自国通貨安（あるいは通貨高）になった場合、一定期間を経過すると、一般的に貿易黒字は増加（減少）の方向に向かうが、短期的には逆に、貿易黒字は減少（増加）する。これは、価格と数量の調整速度の差によってもたらされる現象であり、“Jカーブ効果”と呼ばれる。

日本を例にとると、円安が進展した場合、円ベースの輸出額ならびに輸入額はともに増加する。しかし、輸入の方が外貨建ての割合が大きい（注：日本では、輸出契約における外貨建ての割合は6割程度、輸入契約における外貨建ての割合は8割程度と言われている）ため、足元において貿易赤字は拡大している（注：2013年1月の貿易赤字は1兆6309億円と、単月としては、比較可能な1979年1月以来最大となった）。

しかし、時間の経過とともに、数量も変化していく。すなわち、輸出については、輸出価格の低下に伴い、輸出数量が増加する一方、輸入については、輸入価格の上昇に伴い、輸入数量が減少する。その結果、日本の貿易赤字は今後、徐々に減少していくものと考えられる。

ただし、これはあくまでも理論上の話であり、輸出品および輸入品に対する需要の価格弾力性に大きく依拠する（注：たとえば、生活必需品であれば、価格が上昇しても需要はそれほど減らない。そのため、原油やLNGの輸入量が急減する可能性は小さい）。

いずれにせよ、価格よりも数量の方が調整に時間を要するため、上記のような現象が発生するのである。