



物流ニュース

NO. 116

2014年6月

1997年度の消費増税の結果、荷動きはどうなったのか

1. 足元における国内向け出荷量の動向

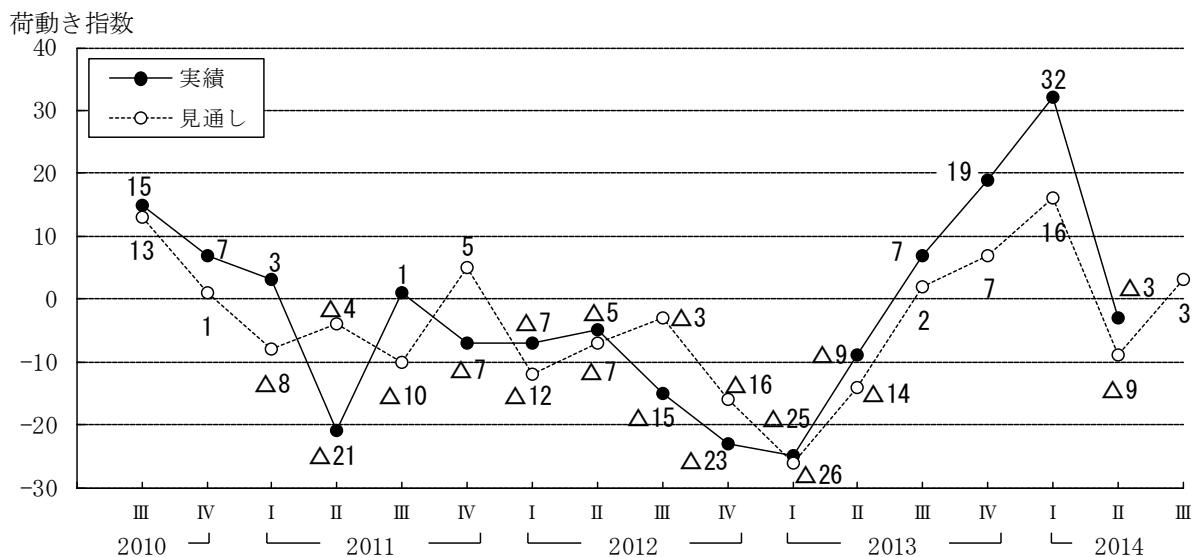
本年4月、消費税率が従来の5%から8%に引き上げられた。これに伴い、2013年度においてはとくに下期中心に相当量の駆け込み需要が発生したものとみられ（注：シンクタンク数社の推計によると、駆け込み需要による、2013年度の実質GDPの押し上げ効果は0.5~0.6ポイント程度とみられる）、その結果、荷動きの拡大に対しても大きく寄与したものとみられる。

日通総合研究所が四半期ごとに、荷主企業2,500事業所に対して実施している「企業物流短期動向調査」によると、2013年10~12月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は+19、さらに2014年1~3月実績では+32と、それぞれ調査を開始した2002年以降では最高値を記録した。アベノミクスの効果を受けて、荷動きが総じて底打ちから反転に向かっていたところに、駆け込み需要が加わったことが要因である。

しかし、2014年度に入ると、駆け込み需要の反動に加え、実質所得の減少を通じて個人消費を中心に、民間需要が大きく抑制されることから、荷動きは一転して下降に向かっているものとみられる。

前出の「企業物流短期動向調査」（6月調査）によると、4~6月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は△3と、前期（1~3月）と比較して35ポイントの大幅な下降に転じている。

図. 1 国内向け出荷量『荷動き指数』の推移



注) 6月調査結果(2014年I期実績およびII期見通し)は1,044社分を集計した速報値。

ただし、前回（3月）調査における見通し（△9）と比較すると6ポイントほど上ブレしており、3か月前に荷主企業が予想したほどには荷動きは落ち込まなかったことになる。

ところで、この『荷動き指数』は、出荷量について、前年同期比で「増加」という回答割合から「減少」という回答割合を差し引いて算出した数値である。すなわち、「増税後の2014年4～6月における出荷量が、2013年4～6月の水準を下回った」事業所の方が多いことを意味する。

なお、7～9月見通しの『荷動き指数』は、+3といったん改善の方向に向かう見通しであるが、前年同期において発生した駆け込み需要の反動が現れる10～12月には、再び水面下に沈む可能性が高いとみられる。

2. 今後の景気見通し

大手マスコミの報道においては、「4月以降における駆け込み需要の反動は、想定していたよりも小さい」等、比較的楽観的なものが多いように見受けられる。

その一方で、総務省「家計調査」によると、二人以上の世帯における実質消費支出は、4月が前年同月比で4.6%減、5月が同8.0%減と大幅に落ち込んでいるほか、勤労者世帯の実収入（実質）は、4月が前年同月比で7.1%減、5月が同4.6%減となっている。すなわち、物価の上昇などを受けて実質ベースの収入が大きく落ち込んだことから、消費支出を大きく減らした世帯が多いということだ。

また、設備投資の先行指標とされる機械受注についても、船舶を除く民需（季調値）は、4月が前月比9.1%減、5月が同19.5%減とこれまた大幅な減少となっており、設備投資の先行きが懸念される。

大手企業における夏季のボーナスが前年比で1割近い伸びになると推計されるなど、徐々に所得増加の動きが広がりつつあるものの、そうした恩恵が国民全体に広く普及するには最低でもあと半年程度の期間が必要と考えられる。

そうしたなかで、季調（前期比）ベースで見ると、4～6月にいったんマイナス成長に落ち込むものの、7～9月には景気はV字回復すると予測する向きもあるが、あまり楽観しない方がよいのではないか。日通総合研究所では、2014年度の実質経済成長率を0.8%増と予測し、2013年度（2.3%増）と比較して、景気の大幅減速は避けられないものとみている。

ところで、今年度の景気動向を予測する上での最大のポイントは、やはり消費増税の影響であろう。ちなみに、前回の消費増税時（注：消費税率が3%から5%に引き上げられた1997年度）においては、実質経済成長率は前年度（1996年度）の2.7%増から0.1%増に失速し、さらに翌1998年度には1.5%減と5年ぶりのマイナス成長に陥った。1997年7月より、タイを中心にアジア通貨危機が発生したことも要因のひとつではあるが、やはり景気を失速させた元凶は消費増税であったと言えよう。

3. 1997年度以降における国内向け出荷量『荷動き指数』の推移

1997年度および1998年度における景気動向については上記の通りであるが、荷動き（国内向け出荷量）についてはどうだったのだろうか。そこで当時の「企業物流短期動向調査」の結果を検証してみたい。なお当時は、現在のように四半期ベースではなく、年度の上期・下期別に把握していた（注：調査は各年度の7月と12月に実施）。

1997～1999年度における『荷動き指数』が、時間の経過とともにどのように変化していたかについて、実績・見通し別に表1に示した（注：期の途中における実績については「暫定値」と表記）。

まず、1997年度上期および下期の『荷動き指数』は、1996年12月調査において、それぞれ2ケタのプラスが予想されていたが、実績ではそれぞれ+1、△26と大幅に下ブレした。また、1998年度上期および下期の『荷動き指数』は、1997年12月調査において、それぞれ△21、△15と予想されていたが、実績ではどちらも△48と大幅に下ブレしている。

一方、1999年度上期および下期の『荷動き指数』については、1998年12月調査において、それぞれ△23、△12とやや弱めの見通しとなっていたが、実績ではそれぞれ△11、△6と小幅ながら上ブレしている。

表. 1 国内向け出荷量『荷動き指数』の推移（1997～1999年度）

	1997年度		1998年度		1999年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
96年12月調査	見通し +13	見通し +10	—	—	—	—
97年7月調査	暫定値 +11	見通し +14	—	—	—	—
97年12月調査	実績 ±0	暫定値 △26	見通し △21	見通し △15	—	—
98年7月調査	実績 ±0	実績 △26	暫定値 △57	見通し △39	—	—
98年12月調査	実績(変更) +1	—	実績 △48	暫定値 △48	見通し △23	見通し △12
99年7月調査	—	—	—	実績 △48	暫定値 △23	見通し △8
99年12月調査	—	—	—	—	実績 △11	暫定値 △6
00年7月調査	—	—	—	—	—	実績 △6

注)「暫定値」とは期の途中における実績。

上記の調査結果から、「荷主企業は1997年度については、前年度（注：1996年度の『荷動き指数』は、上期実績が+11、下期実績が+15）に引き続き堅調な出荷量になると予想していたが、実際には急激な落ち込みに見舞われた。さらに、1998年度については、当初見通し以上の減少幅で推移した」という事柄が推測できる。

以上のように、前回の消費増税時においては、荷主企業は出荷量に対する影響に関してやや楽観視していたようであるが、実際には1997年度に入って急ブレーキがかかり、1998年度は底ばいの状況が続いた。そして、出荷量が改善に向かったのは1999年度に入ってからであった。

一方、今回の増税時においては、荷主企業は増税後の出荷量に関して若干慎重にみている。言い換えれば、駆け込み需要の反動や景気の落ち込みに対して何らかの備えをしているものと推測される。そうしたこともあって、今後、景気は大幅に減速するものの、景気の底割れといった最悪の事態は回避できるものと考えている。

KEY WORD**1997～1998 年度における国内貨物総輸送量の推移**

本文で書いたように、1997、1998 年度における国内向け出荷量『荷動き指数』の実績値は、いずれも1年前における見通しを大きく下回る結果となった。

マクロの数値についても同様の結果がみられる。国土交通省統計によると、1997 年度の国内貨物総輸送量は、前年度比 1.8%減と4年ぶりの減少に転じ、さらに1998 年度については同 4.2%減と大幅なマイナスとなっている。

もっとも、1997 年度は政府が緊縮財政に大きく舵を切った年度であり、消費増税や所得税の特別減税の打ち切りに加え、公共投資についても前年度比で 2.9 兆円削減された。これを受けて建設関連貨物が大きく落ち込んだことが主因となり、総輸送量は前年度水準を下回ったものとみられる。

しかし、1998 年度における総輸送量の大幅減については、明らかに景気後退の影響を受けた（注：第12循環における「景気の山」は1997年5月）ものであり、消費増税も間違いなく遠因のひとつとなったものとみられる。