



物流ニュース

NO. 136

2019年1月

2019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2018年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、大規模自然災害の影響などもあり、前期比0.6%減（年率2.5%減）と2四半期ぶりのマイナス成長になった。しかし、設備投資や個人消費などが底堅く推移する中で、2018年度通年では0.7%の成長を見込む。

2019年度は、内外需ともさらなる減速が見込まれることから、実質経済成長率は0.5%増まで低下するとみられる。個人消費は10月に予定されている消費増税の影響により、微増がせいぜいであろう。設備投資は、人手不足を背景とした自動化・省力化投資などを中心に底堅い動きが予測されるものの、伸び率はスローダウンが避けられない。また、住宅投資は駆け込み需要による若干の押し上げ効果は期待できるが、小幅な伸びにとどまり、2018年度補正予算の執行により、公共投資も微増となろう。輸出は、世界経済の減速を受け、2%弱の伸びとなり、純輸出（輸出－輸入）はマイナスに寄与しよう。

●国内貨物輸送の見通し

2018年度の総輸送量は、消費関連貨物および生産関連貨物が底堅く推移する一方、住宅投資や公共投資の減少に伴い建設関連貨物が4%台の大幅減となって輸送量を大きく下押しするとみられることから、0.9%減と3年ぶりのマイナスに転じよう。

2019年度の消費関連貨物については、駆け込み需要の発生もあって個人消費が上期に伸びた後、下期には反動などから減少に転じる見込みであることを受け、上期は日用品や食料工業品などを中心に1.5%増といくぶん盛り上がるが、下期に2.1%減と減少に転じ、年度全体では0.3%減と小幅なマイナスになろう。

生産関連貨物については、設備投資が堅調に推移する中で、工作機械をはじめとする一般機械には年度を通じて引き続き増加が期待できる。その一方で、自動車生産が減少するため、自動車・自動車部品、鉄鋼などにはやや低調な動きが予測される。その結果、全体では0.1%増と微増にとどまるだろう。

また、建設関連貨物については、住宅投資および公共投資の小幅な増加に加え、前年度における大幅減の反動もあって1.0%増とプラスに反転しよう。規模は大きくはないものの、住宅投資には駆け込み需要の発生を見込んだほか、2018年度補正予算の執行に伴い、公共投資も増加するとみた。

こうしたことから、総輸送量は0.4%増と小幅ながら2年ぶりにプラスへ浮上する。また、総輸送量からやや特殊な建設関連貨物を除いた輸送量については、0.0%減とほぼ横ばいの推移を予測した。

●輸送機関別の見通し（2019年度）

鉄道（JR貨物）：コンテナは、前年度に西日本豪雨をはじめとする大規模自然災害の影響などから大幅減（9.0%減）となった反動もあって、6.5%増を見込むが、2017年度を3%

強下回る水準にとどまる。モーダルシフトの追い風が吹く中で、積合せ貨物などには増加が期待できる一方、自動車生産の減少を受け、自動車部品はマイナスとなろう。車扱については、天候に左右される可能性が高いが、価格の下落などから石油需要は若干盛り返す見通しであり、0.1%増と微増を予測した。こうしたことから、JR全体では4.6%増となろう。

自動車：営業用自動車については底堅く推移し、輸送量は0.9%増と4年連続のプラスになろう。消費関連貨物は上期増加の後、下期は反動減でマイナスに反転する。生産関連貨物は一般機械、機械部品などの堅調を受け、1%台の伸びになると見込まれる。また、住宅投資や公共投資の増加などから、建設関連貨物には2%台の増加が期待できる。

自家用自動車については、0.8%減と低調な動きが続くとみられる。公共投資の増加を受け、ウェイトの高い建設関連貨物には微増が予測される一方、消費関連貨物、生産関連貨物は減少が見込まれる。

内航海運：生産関連貨物は、石油製品、鉄鋼、化学工業品には若干ながら需要の減少が予測されることから、全体では小幅な減少となろう。建設関連貨物については、公共投資の増加などを受け、砂利・砂やセメントを中心に微増が見込まれる。全体では0.1%減と小幅ながら6年連続のマイナスになるとみられる。

国内航空：宅配便の低迷は続くともみられるが、前年度における大幅減（6.0%減）の反動から、0.5%増と小幅ながら6年ぶりにプラスへ反転するとみられる。

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	年度・期	2017年度		2018年度		計	2019年度		計
		上期	下期	上期	下期		上期	下期	
総輸送量		4,787.4	2,287.2	2,458.9	4,746.2	2,341.0	2,422.0	4,763.0	
Total transportation volume		(0.0)	(△ 1.5)	(△ 0.3)	(△ 0.9)	(2.4)	(△ 1.5)	(0.4)	
(建設関連貨物を除く輸送量)		3,047.4	1,508.7	1,577.9	3,086.6	1,537.5	1,548.6	3,086.1	
		(△ 0.0)	(0.9)	(1.7)	(1.3)	(1.9)	(△ 1.9)	(△ 0.0)	
鉄道		45.2	19.3	23.3	42.7	20.6	23.3	44.0	
Railway		(2.4)	(△ 9.0)	(△ 2.5)	(△ 5.5)	(6.6)	(0.1)	(3.1)	
JR		31.4	13.1	16.0	29.2	14.3	16.2	30.5	
JR		(2.3)	(△ 11.5)	(△ 3.2)	(△ 7.1)	(9.0)	(0.9)	(4.6)	
その他		13.8	6.2	7.3	13.5	6.3	7.2	13.5	
Other		(2.8)	(△ 3.2)	(△ 0.8)	(△ 1.9)	(1.5)	(△ 1.7)	(△ 0.2)	
自動車		4,381.2	2,095.6	2,258.7	4,354.3	2,144.8	2,225.5	4,370.3	
Automobile		(0.1)	(△ 1.1)	(△ 0.1)	(△ 0.6)	(2.3)	(△ 1.5)	(0.4)	
営業用		3,031.9	1,447.5	1,586.8	3,034.3	1,496.0	1,564.6	3,060.6	
Business		(0.4)	(△ 0.6)	(0.7)	(0.1)	(3.4)	(△ 1.4)	(0.9)	
自家用		1,349.3	648.0	672.0	1,320.0	648.8	660.9	1,309.7	
Personal use		(△ 0.7)	(△ 2.3)	(△ 2.1)	(△ 2.2)	(0.1)	(△ 1.6)	(△ 0.8)	
内航海運		360.1	171.9	176.5	348.4	175.2	172.7	347.9	
Coastal cargo transport		(△ 1.2)	(△ 4.5)	(△ 2.0)	(△ 3.3)	(1.9)	(△ 2.1)	(△ 0.1)	
国内航空		0.904	0.416	0.434	0.850	0.426	0.428	0.854	
Domestic air		(△ 0.6)	(△ 8.4)	(△ 3.5)	(△ 6.0)	(2.4)	(△ 1.4)	(0.5)	

注) 1. 原系列。

2. 2017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（2019年度）

外貿コンテナ貨物（主要8港）：輸出は、世界経済の拡大ペースが緩やかになることから、プラス基調は維持するものの、伸び率は1.5%増まで低下する。米中貿易摩擦の長期化・影響拡大、中国および米国経済の減速を受けて、主力の中国・米国向けや新興国向けは下期にかけて減速傾向が鮮明になろう。なお、欧州向けは日欧EPA、ASEAN・墨加・豪州向けはTPP11発効が押し上げ要因になると期待される。品目別では、海外の設備投資需要の減速から一般機械の増勢が鈍化するほか、化学製品・プラスチック製品も横ばい・微増程度にとどまりそうだ。

輸入は4年連続の増加を堅持するものの、0.9%増と小幅なプラスとなろう。個人消費の伸び悩みを受け、食料品・衣類等の消費財は横ばいないし微増にとどまるほか、設備投資の拡大テンポが前年度より緩やかになることから、機械機器や機械部品などの生産用部材にも、前年度を上回る伸びは期待できない。なお、下期は消費増税後の落ち込み・反動による下押しが避けられず、マイナスに落ち込むとみられる。

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（%）

	2017年度	2018年度			2019年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	12,465 (3.8)	6,350 (1.9)	6,352 (1.9)	12,703 (1.9)	6,503 (2.4)	6,347 (△ 0.1)	12,850 (1.2)
輸出 Export	5,100 (2.5)	2,623 (2.9)	2,604 (2.1)	5,227 (2.5)	2,671 (1.8)	2,635 (1.2)	5,307 (1.5)
輸入 Import	7,365 (4.7)	3,727 (1.2)	3,748 (1.8)	7,476 (1.5)	3,832 (2.8)	3,712 (△ 1.0)	7,544 (0.9)

- 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。
 2. 2017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（主要4空港）：輸出は7.2%増と4年連続のプラスになるものの、前年度（10.3%増）からは減速が見込まれる。主力のアジア線および太平洋線については、米中貿易摩擦の長期化や両国経済の減速が下押し要因になる一方、欧州線は、下期には反動減を脱するほか、日欧EPA発効による押し上げ効果も期待できる。品目別では、これまでけん引役となってきた半導体製造装置の伸びが鈍化するほか、半導体等電子部品は水面下の荷動きとなろう。また、自動車部品はEV（電気自動車）シフト・電装化関連の旺盛な需要を受けて、引き続き堅調に推移しそうである。

輸入は2.7%増と4年連続のプラスになるが、増加幅は前年度（4.2%増）を若干下回りそうである。食料品・衣類等の消費財については、上期に消費増税前の駆け込み需要による盛り上がり、下期に「需要の先食い」に伴う落ち込み・反動減が見込まれる。半導体等電子部品、機械部品などの生産財については、輸出企業を中心とした設備投資の減速を受けて、スローダウンは避けられない。

※これまで国際航空貨物量の予測に際しては、国土交通省航空局「日本出入航空貨物路線別貨物取扱実績」をベースとしていた。しかし、2017年11月分以降のデータの公表・更新が無いと、2018年12月発表分より、「税関資料」（月別速報）による主要4空港（成田、羽田、関空、中部）の輸出入貨物量をベースにすることとした。

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(%)

	2017年度	2018年度			2019年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,509.1 (13.6)	1,298.4 (8.2)	1,393.5 (6.5)	2,691.9 (7.3)	1,399.7 (7.8)	1,427.6 (2.4)	2,827.3 (5.0)
輸出	1,264.4 (17.8)	679.0 (12.9)	716.2 (8.0)	1,395.2 (10.3)	730.8 (7.6)	764.4 (6.7)	1,495.3 (7.2)
太平洋線 Trans-Pacific line	249.7 (23.6)	137.1 (12.8)	141.4 (10.3)	278.5 (11.6)	149.6 (9.1)	150.2 (6.2)	299.8 (7.6)
欧州線 European line	228.3 (18.1)	133.9 (31.0)	132.2 (4.8)	266.0 (16.5)	137.1 (2.4)	146.8 (11.1)	283.9 (6.7)
アジア線 Asian line	786.5 (16.0)	408.1 (8.0)	442.6 (8.3)	850.7 (8.2)	444.2 (8.9)	467.4 (5.6)	911.6 (7.2)
輸入	1,244.7 (9.7)	619.4 (3.4)	677.3 (4.9)	1,296.7 (4.2)	668.9 (8.0)	663.2 (△ 2.1)	1,332.1 (2.7)

- 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。
 2. 2018年度上期まで、税関資料(月別速報)を積み上げた実績値。
 3. 輸出の路線別貨物量は、Jafa輸出混載統計による路線別構成比を乗じた推計値。
 4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

KEY WORD

消費増税の影響について

内閣府「2018年7~9月期四半期別GDP速報(2次速報値)」をベースに主要シンクタンク14社が予測した来年度の実質経済成長率および個人消費の伸び率をみると、平均で前者が0.8%増(予測値の幅は0.3%増~1.2%増)、後者が0.6%増(同0.3%増~1.3%増)となっている。一方、日通総合研究所は、実質経済成長率を0.5%増、個人消費を0.3%増と予測しており、他社と比較してやや弱気な部類に属する。

このように予測した理由を列挙すると、第一に、2019年度は国際・国内とも経済の先行きが不透明な中で、増税により景気が腰折れするリスクがあるのではないかと懸念がある。すなわち、米中貿易戦争による米中両国経済の減速、米国の利上げに伴う新興国や資源国における通貨危機の発生リスク、ブレグジット(Brexit)をはじめとする欧州における政治不安などに伴い、ここ数年好調が続いた世界経済が一転して低迷する可能性が高い。わが国においても、輸出や設備投資が失速しかねない。

第二に、足元の日本経済にデフレ懸念が再燃しつつあることが挙げられる。7~9月期のGDPデフレーター(季節調整値ベース)は、前期比0.1%減と3四半期連続のマイナスになっている。

第三に、最近政府が矢継ぎ早に打ち出している負担軽減策の効果に疑問がある。例えば自動車や住宅の購入に対する減税措置であるが、数年あるいは数十年に一度の買い物に対する減税の恩恵を受ける人は限定されよう。また中小の店舗でのキャッシュレス決済時のポイント還元の効果についても疑問である。さらにポイント還元は期限付きである一方、増税に伴う負担増は未来永劫続くのだから、早晚消費が落ち込む可能性が高い。

前回の3ポイントの消費税率引き上げに伴い、2014年度の個人消費は2.6%も減少した。今回もそれなりの影響があると用心しておいた方が賢明ではないか。