

2021年度の貨物輸送の見通し

1. 今回の見通しに関する諸前提について

2021年1月上旬現在、日本国内においては新型コロナウイルス感染症（COVID-19、以下「新型コロナウイルス」と表記）の感染再拡大が発生しているほか、全世界においても拡大に歯止めがかかっていない。欧米の一部など、コロナワクチンの接種が開始された国もあるが、副反応の発生など課題も多い中で、世界的な収束の時期や被害の大きさなどについては、全く予測できない状況にある。

各国においては新型コロナウイルスの感染拡大（コロナ・ショック）に伴う景気の悪化を阻止するため、大規模な経済対策が実施される一方で、ロックダウン強化など経済活動を再び抑制する動きもみられる。コロナ・ショックによる経済への影響の度合いは、世界大恐慌時に匹敵するとみられる中で、当面は世界経済の停滞が避けられない。

以下の予測においては、世界経済については20年10月13日に国際通貨基金（IMF）が発表した世界経済見通しに準拠することとした。これによると、21年における世界および主要国・地域の実質経済成長率は、世界：5.2%増、米国：3.1%増、ユーロ圏：5.2%増、中国：8.2%増、ASEAN5：6.2%増、インド：8.8%増——などとなっており、総じて回復が見込まれている。しかし、下振れするリスクが高いように思われる。

一方、日本経済については、以下のような前提の下で予測を行った。

- ・日本経済は18年11月に景気後退局面入りした後、19年10月の消費税率引き上げにより大きく下押しされ、さらにコロナ・ショックが景気悪化に拍車。
- ・20年度冬季に新型コロナウイルスの感染第3波を迎えるが、21年4～6月期以降は、コロナワクチン接種の普及や気温や湿度の上昇などに伴い、新規感染者数や重症者数は減少していくと想定するものの、感染再拡大のリスクは否定できない。
- ・政府が緊急事態宣言の発出を行うかどうかにかかわらず、状況をみながら経済活動の抑制策をとらざるを得ないが、それに伴う経済への影響は第1波ほどではないと想定。

2. 日本経済の見通し

日本経済の足元20年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比5.3%増（年率22.9%増）と、4四半期ぶりのプラス成長になった。設備投資や住宅投資が不振ながら、個人消費、公的需要、外需が押し上げに寄与した。

ただし、今後力強い回復に向かうということではなく、あくまでも前期（4～6月期）が同8.3%減と大きく落ち込んだため、その反動で多少戻したと考えるべきであろう。

これについては荷動きの面からも判断できる。巻末の「KEY WORD」の欄に、日通総合研究所「企業物流短期動向調査」における国内向け出荷量『荷動き指数』の動向について書いているので、参照されたい。

20年度通年の実質経済成長率を5.3%減と見込んだ。リーマン・ショックの影響を受けてマイナス成長となった08年度(3.6%減)および09年度(2.4%減)を下回る、戦後最悪の落ち込みとなりそうだ。

一方、21年度については3.5%増と3年ぶりにプラス成長へ転換するものの、前述の通り、力強い回復とはならず、実質GDPがコロナ・ショック前の水準に戻るにはあと2~3年を要するのではないかと見られる。また、新型コロナウイルスの感染再拡大などに伴い、再び外出自粛など経済活動が抑制された場合、実質経済成長率が大きく下振れする可能性は高いと言わざるを得ない。

実質GDPの約55%を占める個人消費は、前年度における大幅減の反動もあって、上期・下期とも持ち直しの動きがみられると思うが、完全失業率が3%台後半の水準で高止まりし、名目雇用者報酬も伸び悩む中で、年度全体では3.1%増にとどまりそうだ。設備投資についても同様に、前年度における大幅減の反動などから、2.4%増と3年ぶりにプラスへ転換すると予測するが、内外経済の先行き不透明感や感染再拡大の懸念が払拭されない中で、大きな盛り上がりは期待できない。住宅投資は、可処分所得の伸び悩みなどを背景に0.3%増と微増にとどまろう。また、断続的な経済対策が求められることから、公共投資など公的需要は堅調に推移することになる。輸出は、世界経済の持ち直しの動きから9.9%の大幅増になるとみられる。

3. 国内貨物輸送の見通し

20年度の総輸送量は、上期についてはコロナ・ショックに加え、前年度における消費増税の影響もあり、全品類が大幅に減少したもようである。下期はマイナス幅がいくぶん縮小すると予測されるものの、設備投資や鉱工業生産が低迷する中で、生産関連貨物を中心に低調な動きが続くとみられ、年度全体では7.0%減と、リーマン・ショック後の09年度(6.0%減)よりもマイナス幅は大きなものとなる。

21年度については、前年度における大幅減の反動などもあって、消費関連貨物および生産関連貨物に増加が見込まれる一方、建設関連貨物が引き続き減少となり、トータルでは1.7%増と、4年ぶりにプラスへの反転が予測される。

消費関連貨物については、19年度および20年度における落ち込みの反動などもあって、日用品、食料工業品、農水産品を中心に3.3%の増加に転じるが、19年度の水準を回復するには至らない。生産関連貨物については、鉱工業生産の上昇を受けて、多くの品目が増加に反転するとみられるが、国内外における設備投資マインドが盛り上がりえない中で、4.0%増がせいぜいだろう。また、建設関連貨物については、新設住宅着工戸数が小幅な増加にとどまることから、輸送量の押し上げには寄与できず、また大規模な公共土木工事の執行が期待できないため、2.0%減と減少が続くだろう。

なお、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、3.7%増と堅調な伸びが見込まれる。

4. 輸送機関別の見通し(2021年度)

鉄道(JR貨物)：コンテナは、前年度における大幅減の反動に加え、積合せ貨物輸送の専用列車新設の効果などもあって、5.6%の増加が見込まれる。ただし、トラックドライバー不足の一時的な緩和が当面続くと予想される中で、いくぶん盛り up を欠く展開が予測され、19年度を2%程度下回る水準にとどまりそうだ。車扱については、天候に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需要回復に伴い、1.2%増と17年度以来4年ぶりの増加に転じる。こうしたことから、JR全体では4.3%増となる。

自動車：営業用自動車は、前年度大幅減の反動もあって2.5%増と2年ぶりにプラスへ反転すると予測。個人消費、設備投資、鉱工業生産の回復に伴い、消費関連貨物および生産関連貨物は総じて堅調に推移する一方、新設住宅着工戸数が伸び悩むほか、大規模公共土木工事の執行が期待できないことから、建設関連貨物は低調に推移しよう。

自家用自動車は0.8%減と低調な推移が予測され、全輸送機関の中で唯一のマイナスとなる。公共投資は堅調ながら、大規模公共土木工事の執行が期待できない中で、ウエートの高い建設関連貨物には引き続き減少が見込まれる。

内航海運：生産関連貨物については、鉱工業生産が回復する中で、大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、原油などが大きく持ち直すほか、化学製品にも堅調な推移が予測されることから、4%台半ばの増加に反転しよう。建設関連貨物については、公共投資には堅調な動きが予測されるものの、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、2%台半ばの増加にとどまりそうだ。全体では3.9%増と13年度以来8年ぶりの増加に転じるとみられる。

国内航空：供給力の削減などに伴い、前年度に大幅減となった反動などから、27.2%増と13年度以来8年ぶりの増加となる。ただし、需要の大きな盛り上がりは期待できない中で、前年度の減少分の半分程度を戻すのがせいぜいではないか。

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	2020年度			計	2021年度		計
		2019年度	上期	下期		上期	下期	
総輸送量	4,714.0 (△0.3)	2,120.8 (△9.4)	2,261.8 (△4.7)	4,382.6 (△7.0)	2,171.8 (2.4)	2,286.4 (1.1)	4,458.2 (1.7)	
(建設関連貨物を除く輸送量)	3,117.5 (0.9)	1,376.6 (△10.7)	1,496.4 (△5.0)	2,873.0 (△7.8)	1,445.6 (5.0)	1,533.2 (2.5)	2,978.7 (3.7)	
鉄道	42.7 (0.9)	17.8 (△14.3)	21.5 (△1.5)	39.3 (△7.8)	19.1 (7.4)	22.0 (2.1)	41.1 (4.5)	
JR	29.3 (1.1)	12.3 (△14.0)	15.0 (0.0)	27.3 (△6.8)	13.2 (7.1)	15.3 (2.0)	28.5 (4.3)	
その他	13.3 (0.3)	5.5 (△15.1)	6.6 (△4.9)	12.0 (△9.9)	5.9 (8.0)	6.7 (2.3)	12.6 (4.9)	
自動車	4,329.1 (△0.0)	1,956.7 (△9.0)	2,079.3 (△4.5)	4,036.0 (△6.8)	1,998.7 (2.1)	2,099.1 (1.0)	4,097.8 (1.5)	
営業用	3,053.8 (1.2)	1,373.2 (△9.7)	1,466.4 (△4.4)	2,839.6 (△7.0)	1,419.5 (3.4)	1,491.4 (1.7)	2,910.9 (2.5)	
自家用	1,275.4 (△2.7)	583.5 (△7.6)	612.9 (△4.9)	1,196.4 (△6.2)	579.2 (△0.7)	607.7 (△0.9)	1,186.9 (△0.8)	
内航海運	341.5 (△3.7)	146.1 (△13.7)	160.7 (△6.7)	306.7 (△10.2)	153.6 (5.2)	164.9 (2.7)	318.6 (3.9)	
国内航空	0.777 (△5.6)	0.193 (△51.0)	0.325 (△15.2)	0.518 (△33.3)	0.321 (66.2)	0.339 (4.1)	0.659 (27.2)	

注) 1. 原系列。

2. 2019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。

5. 国際貨物輸送の見通し (2021年度)

外貿コンテナ貨物 (主要8港)：新型コロナの収束や世界経済の本格的な回復を受けて、輸出は6.5%増と3年ぶりにプラスへ転換するとみられる。ただし、19年度の水準まで戻すことはできない。新たな貿易協定 (日英EPA発効やRCEP) による欧州・アジア向け輸出の押し上げ・下支えが期待できる一方、米中対立・貿易摩擦の長期化が下押し要因になるほか、船腹スペース・空コンテナ不足の解消の遅れも懸念される。

品目別にみると、海外の設備投資需要が緩やかに回復する中で、一般機械の荷動きが下期にかけて復調するほか、世界の自動車市場の回復を受け、自動車部品の荷動きの活発化が見込まれる。

輸入については、2.5%増と3年ぶりのプラス転換を予測した。個人消費の緩やかな回復を受け、消費財には上期から活発な動きが期待できるほか、設備投資の持ち直しにより、生産用部品・部材類や機械類も小幅ながら前年度水準を上回りそうだ。

表. 2 外貿コンテナ貨物輸送量の見通し

単位：千T E U（実入り）、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2019年度	2020年度			2021年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	12,235 (△ 3.7)	5,566 (△ 11.3)	5,871 (△ 1.5)	11,437 (△ 6.5)	5,838 (4.9)	6,058 (3.2)	11,896 (4.0)
輸出	4,935 (△ 4.8)	2,030 (△ 18.9)	2,367 (△ 2.6)	4,398 (△ 10.9)	2,194 (8.1)	2,489 (5.1)	4,683 (6.5)
輸入	7,301 (△ 3.0)	3,535 (△ 6.3)	3,504 (△ 0.7)	7,039 (△ 3.6)	3,644 (3.1)	3,569 (1.9)	7,213 (2.5)

- 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. 2019 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、12.8%増と2桁台のプラスに転じ、新型コロナ前（19年度）とほぼ同水準に回復するとみられる。特に太平洋線と欧州線では、新型コロナの収束と前年度における大幅減の反動により10%台後半の増加が見込まれるほか、アジア線でも10%程度の増加となろう。ただし、米中対立・貿易摩擦の長期化や米国の半導体関連の対中取引規制が下押し要因になるほか、旅客便の復便・ベリースペースの回復の遅れによる下押しの懸念もある。

品目別にみると、半導体関連貨物（電子部品・製造装置）については、A I ・ I o T ・ 5 G の普及本格化により堅調な推移が予測される。自動車部品も E V シフト・電装化関連の需要が高まる中で、増勢が拡大し、回復のけん引役となろう。また一般機械なども、海外の設備投資需要の回復を受け、徐々に持ち直しそうだ。

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（%）

	2019年度	2020年度			2021年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,344.6 (△ 13.4)	944.3 (△ 19.6)	1,159.7 (△ 0.9)	2,104.1 (△ 10.3)	1,031.9 (9.3)	1,229.2 (6.0)	2,261.1 (7.5)
輸出	1,031.2 (△ 22.4)	396.8 (△ 24.8)	517.2 (2.7)	914.0 (△ 11.4)	462.4 (16.5)	568.6 (9.9)	1,031.0 (12.8)
太平洋線	205.2 (△ 25.3)	64.4 (△ 41.0)	96.8 (0.8)	161.2 (△ 21.4)	82.5 (28.1)	108.6 (12.1)	191.1 (18.5)
欧州線	184.7 (△ 31.6)	57.0 (△ 42.4)	79.1 (△ 7.8)	136.1 (△ 26.3)	69.6 (22.1)	90.7 (14.6)	160.3 (17.8)
アジア線	641.3 (△ 18.2)	275.3 (△ 13.8)	341.3 (6.0)	616.6 (△ 3.8)	310.3 (12.7)	369.4 (8.2)	679.6 (10.2)
輸入	1,313.4 (△ 4.7)	547.6 (△ 15.3)	642.5 (△ 3.6)	1,190.1 (△ 9.4)	569.5 (4.0)	660.6 (2.8)	1,230.1 (3.4)

- 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. 2020 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、J A F A 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。

輸入は、3.4%増と4年ぶりにプラスへ転じる見通しである。消費財については、個人消費の緩やかな回復や新たな貿易協定に伴う輸入関税低下などを受けて、上期に増勢が拡大しよう。半導体等電子部品や機械部品などの生産財は、設備投資の持ち直しに伴い、小幅なプラスに転換するとみられる。また4～6月期においては、新型コロナワクチンなどの医薬品・医療関連の緊急輸入による押し上げが期待できる。

KEY WORD

企業物流短期動向調査にみる足元の景気動向

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中で、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。

20年7～9月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』はマイナス59となり、前期（4～月）実績（マイナス65）より6ポイント改善した。また20年6月調査時における見通し（マイナス62）からは3ポイント上振れした。

さらに、10～12月実績（速報値）ではマイナス42と、17ポイントの大幅な改善となり、20年9月調査時における見通し（マイナス53）からは11ポイント上振れしている。過去の経験則によると、実績値が前回調査時における見通し値を上回る現象は、景気回復局面においてしばしばみられるものだ。

また、次期（21年1～3月）見通し（速報値）では、マイナス36とさらに6ポイント改善する見込みであり、どうやら荷動き（および景気）は大底を打ったように思われる。

ただし、18年10～12月実績（プラス9）から20年4～6月実績（マイナス65）まで、ほぼ一貫して低下し、この間の低下幅は74ポイントと大きかったため、その反動という性格が強く、新型コロナの感染再拡大などの事態が起これば、二番底を探る展開になる可能性も否定できない。