



2022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

2022年1月下旬現在、南アフリカで発見された新型コロナの変異株（オミクロン株）の世界的な感染再拡大が続いており、わが国でもこのところ新規感染者数が急増している。感染症の専門家によるとオミクロン株は感染力が非常に強く、今般の第6波における新規感染者数や自宅・病院・宿泊施設などでの療養者数は、第5波のピークをすでに上回った。

こうした事態を受けて政府は、東京、埼玉、千葉、神奈川、愛知など13都県に対し、まん延防止等重点措置への適用を決定した。また、すでに適用中の広島、山口、沖縄の3県における期間延長や北海道、京都、大阪、福岡などへの適用も近く決定する見通しだ。そうした中で、経済活動の抑制などを通じて景気が下押しされる可能性は否定できない。しかしながら、オミクロン株については重症化のリスクが比較的小さいとされることに加え、コロナワクチン接種の普及や新生活様式の定着などもあって、わが国においては、新型コロナによる景気に対する悪影響はおそらく徐々に低下していくのではないだろうか。

日通総合研究所（1月4日より、NX総合研究所に社名変更）は昨年末、「2021・2022年度の経済と貨物輸送の見通し」を発表した。当予測においては、世界経済については21年10月12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、22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：4.9%増、米国：5.2%増、ユーロ圏：4.3%増、中国：5.6%増、ASEAN5：5.8%増、インド：8.5%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、下振れするリスクも決して低くはないと思われる。

一方、日本経済については、以下のような前提の下で今般の予測作業を行った。

- ・日本においては、コロナワクチン接種の普及や新生活様式の定着などに伴い、新規感染者数や重症者数は低位で推移していくと想定するものの、ワクチンに対する耐性が高い変異株の出現や季節的要因などにより、感染再拡大が発生するリスクは否定できない。
- ・今後、感染再拡大の状況などを勘案しながら、経済活動の抑制策がとられる可能性もあるが、それに伴う経済への影響は20年度や21年度の時ほどではないと想定。
- ・21年度および22年度とも、日本の実質経済成長率は3%前後のプラス成長となり、22年度の実質GDPは、小幅ながらコロナ前（19年度）の水準を上回ると見る。

2. 日本経済の見通し

日本経済の足元21年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.9%減（年率3.6%減）と、2四半期ぶりのマイナス成長になった。個人消費、設備投資、輸出の三本柱

が揃って減少したほか、公共投資も3四半期連続のマイナスと、息切れが鮮明になっている。このように、足元ではやや足踏みの状況が見られるものの、今後は緩やかながら拡大方向に向かうとみられる。

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。

21年度通年の実質経済成長率は、前年度における大幅な落ち込み（4.5%減）の反動もあり、2.8%増とプラスに転換すると見る。ただし、公共投資の息切れなどから、やや力強さを欠く動きとなるろう。

22年度は、個人消費や設備投資が若干加速するほか、住宅投資もプラスに反転するなど、国内民需に堅調な動きが期待できる中で、実質経済成長率は3.0%増と前年度より伸び率が拡大すると予測される。この結果、実質GDPはコロナ前の水準を若干上回る見通しである。

公的需要については、昨年末の21年度補正予算の成立などを受け、伸び率はいくぶん拡大しよう。また輸出は、世界経済の拡大を背景に4.3%増を見込むが、外需の寄与度は前年度より大きく縮小しそうだ。

3. 国内貨物輸送の見通し

21年度の総輸送量は、上期については前年度における大幅減の反動などから、5%前後のプラスに転換したもようである。下期は消費関連貨物および生産関連貨物が上期に続き堅調に推移する一方、建設関連貨物が下押ししよう。21年度通年では1.7%増と、5年ぶりにプラスへ転換すると見られる。

22年度については、消費関連貨物および生産関連貨物に引き続き増加が見込まれるが、いずれもコロナ前の水準には届かない。一方、建設関連貨物には減少が見込まれ、トータルでは1.3%増と、2年連続のプラスが予測される。

消費関連貨物については、個人消費の持ち直しの動きの中で1.4%増となるろう。日用品、食料工業品、農水産品などにはプラスの荷動きが期待できるが、いずれも19年度の水準を大きく下回る見通しである。生産関連貨物については、設備投資が加速し鉱工業生産も堅調な中で、4.7%増と引き続き堅調な伸びが期待できる。また、半導体をはじめとする部品の供給不足などを背景に、生産・出荷が22年度に先送りされたことも押し上げ要因となるろう。一方、建設関連貨物については、公共投資や住宅投資に小幅なプラスが予測されるものの、大規模な公共土木工事の執行が期待できない中で、輸送量をプラスに押し上げるには至らず、1.7%減と低迷しよう。

なお、総輸送量からやや特殊な建設関連貨物を除いた一般貨物の輸送量については、3.4%増と堅調な伸びが見込まれる。

4. 輸送機関別の見通し（2022年度）

鉄道（JR貨物）：コンテナは、4～6月期においては自動車部品やエコ関連物資などの減少を受け、前年水準割れになると予測するが、前年度における輸送障害に伴う減少の反動などから、7～9月期以降はプラスに転換しよう。22年度通年では2.5%増と3年ぶりのプラス成長を見込む。車扱については、天候に左右される可能性が高いが、石油製品価格の高止まりが予測される中で、0.6%減と盛り上がりを欠く展開となるろう。

自動車：営業用自動車は、消費関連貨物および生産関連貨物については、引き続き堅調な動きが見込まれる一方、公共投資や住宅投資の伸び悩みなどから建設関連貨物は低調となり、トータルの輸送量は2.2%増にとどまりそうだ。

自家用自動車は0.6%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。公共投資はプラスに転換するものの、大規模公共土木工事の執行が期待できないほか住宅投資も伸び悩む中で、ウエートの高い建設関連貨物に微減が見込まれる。

内航海運：生産関連貨物については、鉱工業生産が堅調ながら、大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、原油などが、価格の高止まりの中でやや伸び悩み、トータルでは小幅な増加にとどまる。建設関連貨物については、公共投資は小幅なプラスながら、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、2%程度の増加となりそうだ。全体では1.1%増と増加を維持すると見た。

国内航空：供給力の大幅な増強が期待できない中で、1.8%増にとどまろう。需要の大きな盛り上がりは難しく、22年度についてもコロナ前（19年度）の6割強の水準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(%)

年度・期 機関	2020年度	2021年度		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,132.6 (△ 8.2)	2,078.2 (4.9)	2,125.3 (△ 1.2)	4,203.5 (1.7)	2,104.0 (1.2)	2,152.1 (1.3)	4,256.1 (1.3)
(建設関連貨物を除く輸送量)	2,284.3 (△22.6)	1,194.4 (8.2)	1,230.5 (4.3)	2,424.9 (6.2)	1,232.3 (3.2)	1,275.3 (3.6)	2,507.6 (3.4)
鉄道 Railway	39.1 (△ 8.3)	18.2 (1.8)	20.9 (△ 1.8)	39.0 (△ 0.2)	18.5 (1.4)	21.1 (1.0)	39.5 (1.2)
J R	26.8 (△ 8.7)	12.4 (0.2)	14.4 (△ 0.3)	26.7 (△ 0.1)	12.6 (2.2)	14.5 (1.0)	27.2 (1.6)
その他 Other	12.3 (△ 7.4)	5.8 (5.3)	6.5 (△ 5.1)	12.3 (△ 0.4)	5.8 (△ 0.2)	6.5 (0.8)	12.3 (0.3)
自動車 Automobile	3,787.0 (△ 8.0)	1,898.7 (4.4)	1,936.8 (△ 1.6)	3,835.5 (1.3)	1,922.3 (1.2)	1,961.7 (1.3)	3,884.0 (1.3)
営業用 Business	2,550.5 (△10.3)	1,278.2 (3.9)	1,299.4 (△ 1.6)	2,577.6 (1.1)	1,307.3 (2.3)	1,326.1 (2.1)	2,633.4 (2.2)
自家用 Personal use	1,236.5 (△ 3.0)	620.5 (5.5)	637.5 (△ 1.7)	1,258.0 (1.7)	615.0 (△ 0.9)	635.6 (△ 0.3)	1,250.6 (△ 0.6)
内航海運 Coastal cargo transport	306.1 (△10.4)	161.1 (11.9)	167.3 (3.2)	328.4 (7.3)	163.0 (1.2)	169.2 (1.1)	332.2 (1.1)
国内航空 Domestic air	0.428 (△44.9)	0.223 (15.9)	0.245 (4.1)	0.468 (9.4)	0.230 (2.9)	0.247 (0.8)	0.477 (1.8)

注) 1. 原系列。

2. 2020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 (2022年度)

外貿コンテナ貨物 (主要8港)：世界経済が回復基調を維持する中で、輸出は22年度通年で4.5%増と、前年度 (9.0%増) よりも伸び率は鈍化するものの、貨物量はコロナ前を上回る水準に達しよう。多国間EPA：TPP (18年12月～) やRCEP (22年1月～) の発効効果も期待される。

一方で、船腹スペースや空コンテナ不足など海上輸送混乱が22年度上期まで継続すると見られ、引き続き輸送量の下押し要因として懸念される。

品目別にみると、建設機械・産業機械などについては、海外の設備投資需要が引き続き拡大することから、下期にかけて増勢が強まろう。自動車部品の荷動きも、半導体不足の緩和・解消、自動車生産の正常化に伴い回復が見込まれる。

輸入については、2.6%増とプラスを維持しよう。個人消費の回復基調が継続する中で、消費財は総じてプラスとなるほか、設備投資の加速を受け、生産用部品・部材類や機械類は活発な荷動きとなりそうだ。

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（%）

	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	11,506	6,079	6,023	12,103	6,194	6,316	12,510
Total	(△ 6.0)	(9.3)	(1.3)	(5.2)	(1.9)	(4.9)	(3.4)
輸出	4,445	2,403	2,440	4,844	2,466	2,594	5,060
Export	(△ 9.9)	(18.4)	(1.0)	(9.0)	(2.6)	(6.3)	(4.5)
輸入	7,061	3,676	3,583	7,259	3,728	3,722	7,450
Import	(△ 3.3)	(4.1)	(1.5)	(2.8)	(1.4)	(3.9)	(2.6)

- 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. 2020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、6.8%増と1桁台の伸び率に鈍化するが、前回好況期（18年度）を上回る水準となろう。太平洋線と欧州線では、海運からのシフトが上期まで継続する中で1桁台後半の増加が見込まれる。またアジア線についても、前年度における新型コロナ感染再拡大の反動もあり、下期にかけて増勢が拡大しよう。

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（%）

	2020年度	2021年度			2022年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,233.5	1,379.7	1,383.1	2,762.7	1,433.2	1,478.5	2,911.7
Total	(△ 4.7)	(46.1)	(7.3)	(23.7)	(3.9)	(6.9)	(5.4)
輸出	1,012.6	661.7	639.1	1,300.8	695.1	693.9	1,389.0
Export	(△ 1.8)	(66.8)	(3.8)	(28.5)	(5.1)	(8.6)	(6.8)
太平洋線	192.4	142.8	126.6	269.5	155.9	136.6	292.5
Trans-Pacific line	(△ 6.3)	(121.7)	(△ 1.0)	(40.1)	(9.2)	(7.8)	(8.5)
欧州線	147.6	105.2	101.5	206.7	113.1	108.6	221.7
European line	(△20.1)	(84.6)	(12.0)	(40.0)	(7.5)	(7.0)	(7.3)
アジア線	672.6	413.7	411.0	824.7	426.1	448.7	874.8
Asian line	(4.9)	(50.2)	(3.4)	(22.6)	(3.0)	(9.2)	(6.1)
輸入	1,220.9	718.0	743.9	1,461.9	738.1	784.5	1,522.6
Import	(△ 7.0)	(31.1)	(10.5)	(19.7)	(2.8)	(5.5)	(4.2)

- 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. 2021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。

品目別にみると、半導体関連貨物（電子部品・製造装置）は、AI・IoT・5Gの普及本格化やDXの進展により引き続き堅調に推移するであろう。自動車部品は、半導体不足の緩和・解消に伴う自動車生産の正常化・挽回生産やEVシフト関連需要の拡大を受けて、荷動きの持ち直しが期待できる。

輸入は4.2%増と、前年度（19.7%増）よりも伸び率は大幅に鈍化するものの、2年連続のプラスとなろう。消費財は、個人消費の回復基調が続く中でプラスを維持する。半導体等電子部品や機械部品などの生産財は、設備投資の拡大基調の加速を受け、活発な荷動きが続くそう。また4～6月期においては、新型コロナワクチンや治療薬などの医薬品・医療関連の緊急輸入による押し上げも期待できる。

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（現NX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（注：回答率は30～35%）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捉えられている。

景気動向と密接な関係があるとされる国内向け出荷量『荷動き指数』の推移を見ると、21年7～9月実績では前期（4～6月）より10ポイント低下してプラス6となった。『荷動き指数』が低下した理由として、本文で書いたように、当該期においては実質経済成長率が前期比でマイナスとなったことが挙げられる。さらに、回答社数のウエートが高い輸送用機械が、車載半導体不足に伴い大幅な減産を余儀なくされたことも影響している。

一方、10～12月実績の『荷動き指数』はプラス12となり、6ポイント上昇した。また、次期（22年1～3月）見通しについても、プラス13とさらに1ポイント上昇する見込みであり、荷動き（および景気）は緩やかながら拡大方向に向かっていると判断できる。

なお、10～12月実績において上昇に転じたのは、9月いっばいで緊急事態宣言が全面解除されたことなどを受け、過半数の業種で改善の動きが見られたことによる。また、輸送用機械において、出荷が徐々に持ち直しつつある中で、『荷動き指数』に持ち直しの動きが見られることも理由の一つと考えられる。