

## 2023年度の経済と貨物輸送の見通し

### 1. 今回の見通しに関する諸前提について

国際通貨基金（IMF）は2022年10月11日、「生活費危機への対処」という副題の世界経済見通しを発表した。当見通しでは、23年の世界経済成長率を2.7%増と予測しており、前回（22年7月）見通し（2.9%増）から0.2ポイント下方に改定された。

主要国における23年の実質経済成長率の改定状況（7月予測⇒10月予測）について見ると、日本：1.7%増⇒1.6%増、米国：1.0%増⇒1.0%増、ユーロ圏：1.2%増⇒0.5%増、英国：0.5%増⇒0.3%増、中国：4.6%増⇒4.4%増、インド：6.1%増⇒6.1%増、ASEAN5：5.1%増⇒4.9%増、ロシア：3.5%減⇒2.3%減——などとなっている。

当該見通しに関してIMFは、「世界経済活動は、広範にわたり、かつ予想していたより大幅に減速している。インフレ率はここ数十年ぶりの水準を上回っている。経済見通しは、金融政策と財政政策の適切な調整と、ウクライナでの戦争の展開、そして中国の成長見通しに大きく左右される。リスクは依然として非常に大きい」としている。

以上のように、国際経済の先行き不透明感が依然として払しょくされない中で、日本経済においてもリスク要因が山積している。現状の日本経済においては、世界経済の減速に伴い、輸出や設備投資が下押しされるリスクがある。また、原材料・燃料をはじめとする多くのモノやサービスの価格高騰に伴い、低所得階層を中心に生活苦の問題が顕在化しているが、そうした影響が今後さらに拡大していくのは必至だ。

本予測では、世界経済については、上記のIMFによる世界経済見通しに準拠する一方、下振れリスクも加味している。

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。

- ・新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」と表記）の新規感染者数は、1月上旬現在増加傾向にあり、25万人に達する勢いだ。低温・乾燥となる冬場には、感染が拡大するリスクが高いことに加え、政府が行動制限を設けずに社会活動を維持する姿勢をとっていることなどが要因と考えられる。ただし、政府の経済活動優先の方針を受け、新型コロナによる景気の下押し圧力は徐々に弱まっていくと想定される。
- ・日本経済は他の先進各国と比較して、新型コロナからの回復が遅れている。さらに足元においては、さまざまなモノやサービスの価格高騰に伴い、低所得階層を中心に生活困窮者が増加しており、政府には景気拡大に向けた経済政策の実施が求められる。
- ・内閣府の試算によると、22年7～9月期のGDPギャップはマイナス2.7%となっており、引き続き大きなデフレギャップが存在している。すなわち、日本経済は依然としてデフレ経済下にあることから、引き続き財政支出の拡大、減税などによる需要の喚起、金融緩和の持続などが求められる。その一方で、円安の進展が輸入物価の上昇を招くとの批判もあり、政府・日銀は金融政策について難しいかじ取りを求められることになる。

## 2. 日本経済の見通し

日本経済の足元22年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.2%減（年率0.8%減）と、2四半期ぶりのマイナス成長になった。国内民需は比較的堅調ながら、外需がマイナスに寄与したほか、公的需要も横ばいになっている。

こうした低調な経済情勢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、NX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。

23年度の日本経済は、個人消費、設備投資とも伸び率が鈍化する中、国内民需の寄与度は低下する。輸出は、円安の継続が追い風となる一方、世界経済の減速を受け1%に満たない伸びにとどまり、外需の寄与度は引き続きマイナスが見込まれることから、通期の実質経済成長率は1.2%増と、前年度（1.7%増）よりも減速が避けられないであろう。

なお、実質GDPはコロナ前（19年度）の水準をようやく1%強上回る見通しだ。

## 3. 国内貨物輸送の見通し

23年度の総輸送量は、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（19年度）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、これが輸送量を大きく下押しすることから、トータルでは0.5%減と、2年連続のマイナスが予測される。

消費関連貨物については、個人消費の伸び鈍化などを受け、0.3%増にとどまる。日用品、食料工業品、農水産品などは引き続き伸び悩み、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、鉱工業生産が小幅に加速する一方、設備投資や輸出が減速する中で、2.0%増と前年度（2.2%増）より伸び率は若干低下するものの、引き続き堅調な伸びが期待できる。鉄鋼は伸び悩むものの、一般機械、自動車、化学工業品などには底堅い荷動きを見込む。一方、建設関連貨物については、公共投資や住宅投資にプラスが予測されるものの、大規模土木工事の執行が期待できないほか、新設住宅着工戸数が減少する中で、輸送量をプラスに押し上げるには至らず、2.8%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、1.3%増となろう。

## 4. 輸送機関別の見通し

**鉄道（JR貨物）：**コンテナは、前年度における減少の反動もあり、年度を通じてプラスで推移すると見られる。積合せ貨物や自動車部品に堅調な推移を見込む。年度全体では0.8%増と4年ぶりのプラス転換も、やや力強さを欠く動きとなろう。車扱については、天候に左右される可能性が高いが、大宗を占める石油は前年度増加の反動などにより減少が予測されることから、トータルでは0.7%減と3年ぶりに減少へ転じよう。

**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が引き続きプラスで推移する一方、新設住宅着工戸数の減少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3年連続のプラスながら、0.8%増にとどまりそうだ。

自家用自動車は全品類にマイナスが見込まれ、3.5%減と低調に推移する。公共投資はプラスに反転も、大規模公共土木工事の執行が期待できないほか、新設住宅着工戸数も減少が見込まれることから建設関連貨物が大幅に減少し、輸送量を下押ししよう。

**内航海運：**生産関連貨物は、大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、原油などが価格高止まりの中で伸び悩むと見られることから、1.0%増にとどまりそうだ。建設関連貨物に

については、公共投資の増加が見込まれる中、プラスへの反転を予測するが、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、0%台半ばの増加にとどまろう。

**国内航空**：3年連続の増加ながら、供給力が引き続き伸び悩むとの想定の下、5.0%増と予測した。需要の大きな盛り上がりは難しく、23年度もコロナ前の7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(%)

機関	年度・期	2022年度		計	2023年度		計	
		2021年度	上期		下期	上期		下期
総輸送量		4,252.4	2,065.1	2,180.5	4,245.6	2,055.2	2,170.0	4,225.2
Total transportation volume		( 2.9)	(△ 0.3)	(△ 0.0)	(△ 0.2)	(△ 0.5)	(△ 0.5)	(△ 0.5)
(建設関連貨物を除く輸送量)		2,352.8	1,152.4	1,232.7	2,385.0	1,176.0	1,240.7	2,416.7
		( 3.0)	(△ 0.0)	( 2.7)	( 1.4)	( 2.0)	( 0.6)	( 1.3)
鉄道		38.9	17.8	20.4	38.2	17.8	20.4	38.2
Railway		(△ 0.5)	(△ 2.1)	(△ 1.4)	(△ 1.7)	(△ 0.2)	(△ 0.1)	(△ 0.2)
JR		26.4	12.4	14.0	26.3	12.4	14.0	26.4
その他		(△ 1.3)	( 0.1)	(△ 0.8)	(△ 0.4)	( 0.1)	( 0.5)	( 0.3)
その他		12.5	5.4	6.5	11.9	5.4	6.4	11.8
Other		( 1.0)	(△ 6.7)	(△ 2.9)	(△ 4.7)	(△ 0.8)	(△ 1.5)	(△ 1.2)
自動車		3,888.4	1,887.6	1,994.3	3,881.8	1,876.1	1,982.8	3,858.8
Automobile		( 2.7)	(△ 0.3)	(△ 0.1)	(△ 0.2)	(△ 0.6)	(△ 0.6)	(△ 0.6)
営業用		2,602.1	1,272.1	1,350.0	2,622.1	1,288.9	1,354.6	2,643.5
Business		( 2.0)	( 0.4)	( 1.1)	( 0.8)	( 1.3)	( 0.3)	( 0.8)
自家用		1,286.3	615.5	644.3	1,259.8	587.2	628.2	1,215.4
Personal use		( 4.0)	(△ 1.6)	(△ 2.5)	(△ 2.1)	(△ 4.6)	(△ 2.5)	(△ 3.5)
内航海運		324.7	159.5	165.6	325.0	161.1	166.5	327.6
Coastal cargo transport		( 6.1)	(△ 0.5)	( 0.8)	( 0.1)	( 1.0)	( 0.6)	( 0.8)
国内航空		0.480	0.262	0.280	0.542	0.277	0.292	0.569
Domestic air		( 12.1)	( 17.2)	( 9.1)	( 12.9)	( 5.8)	( 4.3)	( 5.0)

注) 1. 原系列。

2. 2022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。

## 5. 国際貨物輸送の見通し

**外貿コンテナ貨物(主要8港)**：世界経済の減速感が下期にかけて緩和し、貨物需要も緩やかに回復する中で、輸出は2.4%増と2年ぶりにプラスへ転換しよう。海上輸送混乱や港湾混雑の収束・正常化による押し上げもあり、荷動きは復調・持ち直しへ向かう。

建設機械・産業機械などの一般機械・機械部品については、海外の設備投資需要が拡大基調を維持することから堅調な荷動きが見込まれる。円安基調の継続も追い風になる。自動車部品についても、半導体不足の緩和・解消、自動車工場の減産終了・生産正常化に伴い、荷動きが回復しよう。前年度分の挽回生産が本格化すると、一段と活発な荷動きが見込まれる。

輸入については、2.1%増とプラスを維持し、前年度(2.3%増)に近い水準の伸びとなる。個人消費の増勢が前年度から低下することから、消費財の荷動きは鈍化・失速が避けられない。一方、生産財については、国内工場の生産正常化や挽回生産の進展で、生産用部品・部材類や機械類は増勢が回復・拡大する。前年度における中国ロックダウンからの反動増による押し上げも期待できよう。

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（%）

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	12,063 ( 4.8)	6,069 ( 0.4)	6,073 ( 0.9)	12,142 ( 0.6)	6,172 ( 1.7)	6,236 ( 2.7)	12,408 ( 2.2)
輸出 Export	4,725 ( 6.3)	2,309 (△ 3.1)	2,328 (△ 0.6)	4,637 (△ 1.9)	2,351 ( 1.8)	2,397 ( 3.0)	4,748 ( 2.4)
輸入 Import	7,339 ( 3.9)	3,760 ( 2.6)	3,745 ( 1.9)	7,505 ( 2.3)	3,822 ( 1.6)	3,838 ( 2.5)	7,660 ( 2.1)

- 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. 2021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2.1%増と2年ぶりにプラスへの転換が見込まれるが、貨物量は前回好況期（18年度）を5%超下回る水準にとどまろう。太平洋線は航空シフトの反動減が前年度で一巡し、自動車市場・工場生産の回復を受けて、上期からプラスに転換しよう。欧州線はウクライナ情勢・経済減速の長期化で、マイナスが継続しそうだ。アジア線は中国のゼロコロナ緩和やロックダウンの反動増もあり、上期から増加基調に戻そう。

半導体関連（電子部品・製造装置）は、市場全体の成長鈍化や米国の対中輸出規制の日本発貨物への適用拡大による下押しが避けられない。自動車部品については、半導体不足の解消に伴う工場の生産正常化・挽回生産やEVシフト需要の本格化により、増勢が回復・拡大しよう。

輸入については、0.5%増と小幅ながら2年ぶりにプラスへ転換しよう。消費財は、物価上昇・円安基調が継続する中で、個人消費の伸びが前年度から鈍化することを受け、小幅な増加にとどまろう。生産財については、工場生産の正常化・挽回生産の拡大を受けて、徐々に復調・持ち直すものと見られる。また、生産拠点の国内回帰や調達先分散、中国ロックダウンからの回復・反動増が押し上げ要因となろう。

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（%）

	2021年度	2022年度			2023年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,824.0 ( 26.4)	1,261.7 (△ 8.6)	1,260.6 (△12.7)	2,522.3 (△10.7)	1,263.6 ( 0.2)	1,290.7 ( 2.4)	2,554.3 ( 1.3)
輸出 Export	1,313.0 ( 29.7)	592.5 (△10.5)	593.5 (△ 8.9)	1,186.0 (△ 9.7)	604.8 ( 2.1)	606.1 ( 2.1)	1,211.0 ( 2.1)
太平洋線 Trans-Pacific line	287.1 ( 49.2)	122.1 (△14.5)	136.8 (△ 5.2)	258.9 (△ 9.8)	129.6 ( 6.1)	141.1 ( 3.2)	270.7 ( 4.6)
欧州線 European line	211.8 ( 43.5)	94.2 (△10.4)	90.6 (△15.0)	184.8 (△12.7)	88.9 (△ 5.6)	89.9 (△ 0.8)	178.8 (△ 3.3)
アジア線 Asian line	814.1 ( 21.0)	376.2 (△ 9.1)	366.0 (△ 8.6)	742.2 (△ 8.8)	386.3 ( 2.7)	375.1 ( 2.5)	761.5 ( 2.6)
輸入 Import	1,511.0 ( 23.8)	669.2 (△ 6.8)	667.2 (△15.9)	1,336.4 (△11.6)	658.8 (△ 1.5)	684.5 ( 2.6)	1,343.3 ( 0.5)

- 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. 2022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、JAF 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。

## KEY WORD

## 企業物流短期動向調査にみる足元の景気動向

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%前後）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、22年7～9月実績では前期（4～6月）より4ポイント上昇してマイナス4となった。『荷動き指数』がマイナス水準で推移しているのは、日本経済の低調を反映したものであるが、その一方で国内民需が緩やかに持ち直していることから、小幅ながら前期より『荷動き指数』が上昇したと見られる。

10～12月実績の『荷動き指数』は1ポイント上昇してマイナス3となった。また、次期（23年1～3月）見通しについては、マイナス4と1ポイントの低下が見込まれており、荷動き（および景気）には足踏みの動きがうかがえる。

仮に1～3月実績がマイナス水準にとどまれば、4期連続のマイナスとなる。冒頭でも書いたように、日本経済においては、世界経済の減速が景気を大きく下押ししそうだ。また、原材料・燃料など多くのモノやサービス価格の高止まりが、低所得階層を中心に生活を圧迫し、消費マインドを冷え込ませる懸念がある。

23年度は、楽観は許されない年になるのではないか。