

物流ニュース

NO. 164

2024年4月

2024年度の経済と貨物輸送の見通し

本稿はN X総合研究所「2023・2024年度の経済と貨物輸送の見通し」（24年2月発表）に基づいており、本稿における統計なども、当該レポートで使用したものに準拠している。

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23年10月10日、「格差広がる世界の舵取り」という副題の世界経済見通しを発表した。当見通しでは、24年の世界経済成長率（ベースライン）を2.9%増と予測しており、前回（7月）見通し（3.0%増）から0.1ポイント下方に改定された。

主要国における24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：1.4%増⇒1.0%増、米国：1.8%増⇒1.5%増、ユーロ圏：0.9%増⇒1.2%増、英国：0.4%増⇒0.6%増、中国：5.2%増⇒4.2%増、インド（注：財政年度ベース）：6.1%増⇒6.3%増、ロシア：1.5%増⇒1.1%増、新興市場国・中所得国：3.9%増⇒3.9%増、低所得途上国：4.5%増⇒5.1%増——などとなっており、バラつきが見られる。

以上のように、世界経済の先行き不透明感が依然として払しょくされていないが、中でも中国経済については、不動産バブルの崩壊などを受け、相当に厳しい状況にあるものと推察され、IMF見通し並みの成長率の実現は難しいと考えられる。

さらに、経済安全保障の観点から、米国を中心に、中国やロシアなどを排除する形で、経済圏の再構築を目指す動きが見られる。すでにわが国においても、高性能の先端半導体製造装置を含めた、中国向けの半導体輸出規制を強化しているが、こうした西側陣営による各種制裁は、今後当然ながら中国経済に少なからぬダメージを与えることとなる。

世界経済、中でも中国経済の低調は、輸出や設備投資の下押しなどを通して日本経済にも多大な影響を及ぼすことは必至であり、「対岸の火事」にならないことは言うまでもない。

また、日本国内においても、原材料・燃料や電気料金をはじめとする多くのモノやサービスの価格の高止まりに伴い、低所得階層を中心に生活苦の問題が顕在化している。大企業などでは順調に賃上げが進む一方、中小企業の従業員の多くは、賃上げの恩恵を享受できずにいると考えられる。その結果、実質可処分所得は前年同期比で減少が続いており、個人消費の伸びを大きく下押しすることとなる。

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、23年7～9月期のGDPギャップはマイナス0.6%（約3兆円の需要不足）となった。すなわち、日本経済はまだデフレの状態にあることから、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。
- ・本予測においては、「令和6年能登半島地震」の影響については勘案していない。

2. 日本経済の見通し

日本経済の足元23年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.7%減（年率2.9%減）と、4四半期ぶりのマイナス成長に転じた。国内民需は総じてマイナス成長となり、公的需要も横ばいに。また、輸出は0.4%増にとどまる一方、控除項目である輸入が0.8%増となったことから、寄与度は小幅ながらマイナスとなった。

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。

24年度の日本経済は、前年度における不振の反動もあって、個人消費、設備投資ともいくぶん持ち直しが期待できる。公的需要はプラスを維持するも、小幅な伸び率にとどまる。輸出は、インバウンド需要の盛り上がりによる押し上げ効果が剥落することから、小幅増にとどまる一方、輸入は増加する結果、外需の寄与度は再びマイナスへ転換しよう。24年度の実質経済成長率は0.7%増と、前年度よりさらに減速し、日本経済は正念場を迎える。

3. 国内貨物輸送の見通し

24年度の総輸送量は、消費関連貨物が3年ぶりのプラスに浮上し、生産関連貨物も前年度を若干上回る見通しであるが、建設関連貨物に1%台半ばの減少が見込まれることから、トータルでは0.3%減と3年連続のマイナスになろう。

消費関連貨物については、個人消費の増加などを受け、0.7%増と小幅ながら3年ぶりのプラスに反転しよう。日用品、食料工業品、農水産品などに小幅増が期待できる。生産関連貨物については、前年度におけるマイナスの反動もあって、鉱工業生産および設備投資がいくぶん持ち直す中で、0.5%増と2年ぶりにプラスへ反転しよう。鉄鋼や化学工業品はやや低調ながら、一般機械、自動車などには底堅い荷動きが見込まれる。一方、建設関連貨物については、引き続き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小幅増にとどまる中で、輸送量をプラスに押し上げるには至らず、1.5%減と3年連続の減少になろう。建設業界における人手不足も懸念材料に。

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、0.6%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。積合せ貨物には引き続き堅調な推移を見込む。年度全体では2.3%増と5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、大宗を占める石油が、鉱工業生産がいくぶん持ち直す中で、比較的堅調に推移すると見られる一方、セメント・石灰石の減少を受け、トータルでは0.7%減と盛り上がりを欠く展開になろう。

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2%弱の増加が期待できる。一方、新設住宅着工戸数は小幅増も、輸送量をプラスに押し上げるには至らず、建設関連貨物は1%台半ばの減少になることから、トータルでは0.7%増にとどまるものの、3年ぶりのプラスに反転しよう。

自家用自動車は全品類にマイナスが見込まれ、2.4%減と低調に推移しよう。公共投資はプラスを継続も、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伸び悩みが見込まれることから、建設関連貨物が輸送量を大きく下押すると見られる。

内航海運: 生産関連貨物は、生産がいくぶん持ち直す中で、微増に反転しよう。ただし、大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、化学製品などには総じて足踏みが見込まれる。建設関連貨物については、引き続き公共投資の増加が見込まれるものの、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、1%強の減少が避けられない。

国内航空: 供給力が伸び悩む中、需要の大きな盛り上がりは難しく、4年連続のプラスながら1.3%増にとどまる。24年度もコロナ前（19年度）の7割強の水準がせいぜいか。

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	2022年度	2023年度		計	2024年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,185.7 (△ 1.6)	2,034.7 (△ 1.5)	2,096.9 (△ 1.1)	4,131.6 (△ 1.3)	2,016.6 (△ 0.9)	2,101.0 (0.2)	4,117.6 (△ 0.3)
(建設関連貨物を除く輸送量)	2,325.1 (△ 1.2)	1,144.4 (△ 0.7)	1,157.2 (△ 1.3)	2,301.6 (△ 1.0)	1,143.2 (△ 0.1)	1,171.7 (1.3)	2,314.9 (0.6)
鉄道 Railway	38.3 (△ 1.7)	18.2 (2.3)	19.8 (△ 3.4)	38.0 (△ 0.7)	18.2 (△ 0.2)	20.2 (2.0)	38.4 (1.0)
J R	26.4 (△ 0.2)	12.5 (1.0)	13.5 (△ 3.7)	26.0 (△ 1.5)	12.6 (0.7)	13.8 (1.9)	26.3 (1.4)
その他 Other	11.9 (△ 4.8)	5.7 (5.4)	6.3 (△ 2.6)	12.0 (1.0)	5.6 (△ 2.1)	6.4 (2.1)	12.0 (0.1)
自動車 Automobile	3,826.0 (△ 1.6)	1,865.2 (△ 1.2)	1,919.0 (△ 1.0)	3,784.2 (△ 1.1)	1,848.5 (△ 0.9)	1,922.3 (0.2)	3,770.8 (△ 0.4)
営業用 Business	2,557.5 (△ 1.7)	1,237.5 (△ 2.7)	1,260.6 (△ 1.9)	2,498.1 (△ 2.3)	1,241.6 (0.3)	1,274.4 (1.1)	2,516.1 (0.7)
自家用 Personal use	1,268.5 (△ 1.4)	627.7 (2.0)	658.4 (0.8)	1,286.1 (1.4)	606.9 (△ 3.3)	647.8 (△ 1.6)	1,254.7 (△ 2.4)
内航海運 Coastal cargo transport	320.9 (△ 1.1)	151.0 (△ 5.4)	157.8 (△ 2.2)	308.8 (△ 3.8)	149.6 (△ 0.9)	158.3 (0.3)	307.9 (△ 0.3)
国内航空 Domestic air	0.550 (14.5)	0.271 (3.3)	0.285 (△ 0.8)	0.556 (1.2)	0.273 (1.0)	0.290 (1.7)	0.563 (1.3)

注) 1. 原系列。

2. 2023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): 世界経済が緩やかながらプラス成長を維持する中、2年連続の増加が見込まれるが、プラス幅は前年度並みの水準の小幅な増加にとどまる。貨物量はコロナ前(2019年度)の水準に届かない(97.2%)。新型コロナ5類移行に伴う経済再開・回復効果の持続、生産拠点の国内回帰の進展や多国間経済連携協定の発効拡大が押し上げ要因となる。一方、円安基調による押し上げ効果は希薄化する見込みである。

建設機械・産業機械等の一般機械や機械部品については、海外の設備投資需要が徐々に持ち直し、復調が見込まれるものの、業種・地域の広がりや欠き、大きな期待はできない。自動車部品は、車載半導体不足の解消や工場生産の正常化・拡大を受けて、活発な荷動きに。なお、世界経済の減速拡大や、米中対立激化に伴う供給網混乱による下振れ可能性もある。

輸入については、1.7%増と3年ぶりのプラスに転換しよう。食料品・衣類等の消費財は、物価上昇や円安基調による下押しの一服・緩和により個人消費が持ち直すものの、前年度から大幅な回復・伸びは期待できない。生産用部品・部材類や機械類などの生産財については、海外生産拠点の国内回帰や調達先の分散・多元化、JITの転換や安全在庫の確保が進む中で、活発な荷動きになろう。海外からの対日投資の進展、国内生産拠点の整備・稼働拡大に伴う資材・部材類の調達増も押し上げ要因に。

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（%）

	2022年度	2023年度			2024年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	11,917	5,779	5,839	11,617	5,896	5,916	11,812
Total	(△ 1.3)	(△ 4.9)	(△ 0.1)	(△ 2.5)	(2.0)	(1.3)	(1.7)
輸出	4,647	2,328	2,394	4,722	2,372	2,425	4,798
Export	(△ 1.7)	(1.0)	(2.2)	(1.6)	(1.9)	(1.3)	(1.6)
輸入	7,270	3,451	3,445	6,895	3,523	3,491	7,015
Import	(△ 1.1)	(△ 8.4)	(△ 1.6)	(△ 5.1)	(2.1)	(1.4)	(1.7)

- 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. 2022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3.5%増と、3年ぶりの増加に転じるものの小幅な伸びにとどまり、貨物量はコロナ前（19年度）の水準を下回る。太平洋線は海上輸送への貨物回帰・シフトの一巡や、自動車関連の回復により、8%弱の増加が見込まれる。アジア線と欧州線は経済の減速長期化・回復遅れが下押し、2%台の小幅な伸びに。

半導体関連（電子部品・製造装置）は、半導体市況の回復やAI関連の需要拡大を受けて、荷動きが徐々に復調も、日米の対中半導体輸出規制の強化が引き続き下押し要因になろう。自動車部品については、EVシフトの加速・本格化と自動車工場の生産拡大の中で、年度を通じて増勢を維持する見込み。一般機械・工作機械部品などの機械類は、海外設備投資が徐々に持ち直す中で、下期には復調しよう。

輸入については、2.4%増と3年ぶりの増加も、小幅なプラスにとどまる。消費財は、物価上昇・円安基調による下押し圧力が緩和するものの、個人消費の回復が勢いを欠く中で、小幅な伸びが見込まれる。生産財は、生産拠点の国内回帰や調達先の分散、対日投資・生産拠点の整備が進み、生産用機器や部品・部材類の荷動きの活発化が期待できる。JITからの転換に伴う調達増も下支えになろう。

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(%)

	2022年度	2023年度			2024年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,380.7 (△15.7)	1,004.5 (△20.4)	1,056.7 (△ 5.6)	2,061.2 (△13.4)	1,030.5 (2.6)	1,090.5 (3.2)	2,121.0 (2.9)
輸出	1,109.8 (△15.5)	462.2 (△22.0)	486.5 (△ 6.0)	948.7 (△14.5)	477.6 (3.3)	504.2 (3.7)	981.9 (3.5)
太平洋線 Trans-Pacific line	230.7 (△19.6)	95.2 (△22.1)	103.8 (△ 4.4)	199.0 (△13.7)	102.6 (7.8)	111.7 (7.6)	214.3 (7.7)
欧州線 European line	182.0 (△14.1)	84.1 (△10.7)	85.9 (△ 2.1)	170.0 (△ 6.6)	85.6 (1.8)	87.8 (2.2)	173.4 (2.0)
アジア線 Asian line	697.1 (△14.4)	282.9 (△24.8)	296.7 (△ 7.5)	579.7 (△16.8)	289.5 (2.3)	304.8 (2.7)	594.2 (2.5)
輸入	1,270.9 (△15.9)	542.3 (△19.0)	570.2 (△ 5.2)	1,112.5 (△12.5)	552.8 (1.9)	586.2 (2.8)	1,139.1 (2.4)

- 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. 2023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

N X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、23年7~9月実績では前期(4~6月)より1ポイント低下してマイナス14となった。『荷動き指数』が2桁のマイナス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。

一方、10~12月実績の『荷動き指数』は4ポイント上昇してマイナス10となった。また、次期(24年1~3月)見通しについては、マイナス10と横ばいが見込まれており、荷動き(および景気)には小幅な持ち直しが見込まれるものの、引き続き盛り上がりを欠く動きとなっている。

仮に1~3月実績がマイナス水準にとどまれば、8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。

24年度は、日本経済にとって正念場となるのではないかと。