

# 2022年度の経済と 貨物輸送の見通し(改訂)

2022.10

NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

<http://www.nittsu-soken.co.jp>

## I. 経 済 【表1～4参照】

### 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7月26日、「陰り見え、不透明感増す」という副題の世界経済見通し改訂版を発表した。当見通しでは、2022年の世界経済成長率（ベースライン）を3.2%増と予測しており、前回（2022年4月）見通し（3.6%増）から0.4ポイント下方に改定された。

主要国における2022年の実質経済成長率の改定状況（4月予測⇒7月予測）について見ると、日本：2.4%増⇒1.7%増、米国：3.7%増⇒2.3%増、ユーロ圏：2.8%増⇒2.6%増、英国：3.7%増⇒3.2%増、中国：4.4%増⇒3.3%増、インド：8.2%増⇒7.4%増、ASEAN5：5.3%増⇒5.3%増、ロシア：8.5%減⇒6.0%減、新興市場国・中所得国経済：3.8%増⇒3.5%増、低所得発展途上国：4.6%増⇒5.0%増——などとなっている。

また、2022年のインフレ率について、先進国では6.6%、新興市場国・発展途上国では9.5%に達すると予測しており、それぞれ、0.9ポイント、0.8ポイント上方改定された。

IMFは、見通しを左右する要因として、①下振れリスクの現実化に伴い、世界的に景気減速が深刻化していること、②世界の物価上昇率が予想を上回り、中央銀行によるさらなる引き締めを促していること、③新型コロナウイルスの感染拡大とロックダウンを受けて、中国の景気が予想以上に減速し、それが世界的なサプライチェーンの混乱に拍車をかけていること、④ウクライナにおける戦争が継続し、広範囲にわたって困難を引き起こしていること、⑤世界の食料価格が2021年の水準を大きく上回る中で食料危機が悪化しており、特に低所得国が食料価格上昇の影響を最も深刻に受けていること——を挙げている。

IMFによると、今般のベースライン予測は、「ロシアから欧州への予期せぬ天然ガスの供給削減がこれ以上行われないこと」「長期的なインフレ期待が安定的に推移し続けること」「インフレ抑制のための金融引き締め政策によって国際金融市場の無秩序な調整が悪化しないこと」などの前提に基づいたものである。

しかし、「こうしたベースラインの前提のうち一部または全部が崩れるリスクはかなり大きい」「経済の不確実性を示す諸指標と景気後退の到来への懸念がこの数カ月間で高まっている。景気後退が起こる確率の推定値も上昇している」「G7諸国が景気後退に陥る確率は通常の4倍に当たる15%近くと推定されており、ドイツについては25%近くに達している」としている。こうしたリスクが現実のものとなった場合、成長率はさらに押し下げられよう。

以上のように、国際経済の先行き不透明感が高まる中で、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、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。加えて、厳寒期における電力不足の懸念も払しょくされていない。

また長期的には、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も想定されており、わが国企業が大きな方向転換を迫られる可能性も小さくない。

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。

- ・2022年9月下旬現在、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、第7波のピーク時と比較して約5分の1の水準まで減少するなど、落ち着きを見せている。しかし、低温・乾燥となる冬場には、感染が再拡大するリスクを常に念頭に置いておく必要がある。その一方で、政府は第7波のピーク時においても、行動制限を設けずに社会活動を維持する姿勢をとってきたことから、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、2022年4～6月期のGDPギャップはマイナス2.7%となっており、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、急激な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

### 【足元2022年4～6月期は前期比0.9%増と3期連続のプラス成長に】

- ・足元2022年4～6月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.9%増（年率3.5%増）と、三四半期連続のプラス成長に。
- ・個人消費や設備投資などの国内民需が堅調、公的需要も三四半期ぶりにプラス転換。また、外需も小幅ながらプラスに寄与。

### 【2022年度は2.0%増と前年度より若干減速】

- ・2022年度は、個人消費が3.0%増、設備投資も2.7%増とそれぞれ加速するなど、国内民需は堅調な動きに。ただし、名目雇用者報酬が伸び悩む中で、消費者物価の上昇が個人消費の伸びを抑制する懸念も。
- ・世界的な半導体需要の高まりを受け、年内いっぱい半導体不足問題が解消されないと想定。特に車載半導体不足は深刻。さらに原材料・燃料などをはじめ、多くのモノ・サービスの価格高騰が投資マインドを下押しするリスクも。
- ・輸出は、前年度より大幅に減速し2.6%増に。輸入は、内需の堅調を背景に3.4%増と予測。この結果、外需の寄与度はマイナスに。
- ・ウクライナ戦争の長期化、世界的な原材料・燃料・食料などの価格高騰、欧米諸国における急激な利上げ、中国におけるロックダウン再実施・長期化に伴う、世界経済の減速を受けた下振れリスクは小さくなく、設備投資や輸出を下押しする可能性も。

- ・2022年度の実質経済成長率は2.0%増と見込まれ、実質GDPはコロナ前（2019年度）の水準を若干下回る見通し。

## II. 貨物輸送 【表5～9参照】

### 1. 国内貨物輸送

#### （1）総輸送量は2022年度通期で0.5%減と、再びマイナスへ転換

- ・2021年度は、2020年度における大幅な落ち込みの反動などもあって、2.9%増とプラスに反転。一方、2022年度は、生産関連貨物や建設関連貨物のマイナスから、0.5%減と再び水面下の動きに。
- ・2020年度における大幅な落ち込みに対する反動増が続くことに加え、個人消費の増加もあって、消費関連貨物は4%台半ばの堅調な増加に。
- ・鉱工業生産の低調などを背景に、上期の生産関連貨物は大幅に減少。下期に持ち直すものの、通年では1%弱のマイナスに。
- ・公共投資や住宅投資の大幅な減少を受けて、建設関連貨物は3%弱の減少に。
- ・一般貨物に限定すると、1.3%増に。

#### （2）品類別輸送量

- ①消費関連貨物は、2020年度における大幅な落ち込みに対する反動増が続くことに加え、個人消費の増加もあって、4.6%の増加が期待できるが、2019年度の水準を約4分の1下回る見通し。日用品、食料工業品、農水産品などには、いずれもプラスの荷動きを期待。
- ②生産関連貨物は、上期については、中国におけるロックダウン、半導体など部材類の不足に加え、原材料・燃料の価格高騰の影響を受け、鉱工業生産が低調に推移する中で、5%近い大幅な減少に。下期は3%台のプラスに転換も、通年では0.7%減と再びマイナスに転換。一般機械が伸び悩むほか、自動車は引き続き低迷、化学工業品、鉄鋼、石油製品なども横ばいがせいぜいか。
- ③建設関連貨物は、公共投資に引き続き減少が予測され、大規模公共土木工事の執行が期待できないほか、住宅投資も不振が続くことから、砂利・砂・石材やセメント・生コンなどを中心に2.7%減に。建設業界における人手不足も懸念材料。

#### （3）輸送機関別輸送量

##### ①JRは1.6%増と3年ぶりにプラスへ転換

- ・JRコンテナは、7月まで、農産品・青果物、自動車部品、エコ関連物資などを中心に多くの品目がマイナスに。8月以降は、前年度における減少の反動もありプラスへの転換が見込まれる。通年で1.4%増と3年ぶりにプラスへ浮上するものの、2019年度を1割程度下回る水準にとどまる。
- ・JR車扱は、大きなウエートを占める石油に、価格高騰に伴う需要の伸び悩みが懸念される一方、天候（猛暑、厳寒）が押し上げ要因になると予測されることから、2.2%増とプラスへの反転を見込む。
- ・JR全体では、1.6%増と3年ぶりのプラスに。
- ・その他の鉄道は、石油、セメント、石灰石などの減少を受け6.2%減とマイナスに転換。

##### ②営業用自動車は、消費関連貨物に堅調な伸びが見込まれ、生産関連貨物も微増に。一方、新設住宅着工戸数や公共投資の減少などを受け、建設関連貨物が水面下で推移することから、トータルでは1.2%増にとどまる。

##### ③自家用自動車は、消費関連貨物、生産関連貨物、建設関連貨物がいずれもマイナス。中でも大きな

ウェートを占める建設関連貨物の不振が輸送量を下押しし、トータルでは**3.7%減**に。

④**内航海運は、0.6%減**と2年ぶりにマイナスへ反転。生産関連貨物は、原材料・燃料価格の高騰が懸念材料ながら、足元においては、当初の予想以上に荷動きが底堅く推移していることから、通年では微増を予測。一方、建設関連貨物は公共投資の減少などを背景に、2%台の減少が避けられず。

⑤**国内航空は、供給力が回復する中で13.0%増**に。ただし、需要の大きな盛り上がりは期待できないことから、2019年度を約3割下回る水準にとどまる見通し。

## 2. 国際貨物輸送

### (1) 外貿コンテナ貨物

#### ①輸出の2022年度は1.8%増と小幅ながらプラスを維持

- ・4～6月期は3四半期連続のマイナスに。米国向けはプラスを維持、欧州向けは2桁増が継続も、アジア向けは前期に引き続き減少、中国向けのマイナス幅が10%台に拡大。
- ・世界経済の減速感が強まることに加え、中国におけるロックダウンや海上輸送混乱の影響が続き、年度全体では2%弱の小幅増に。貨物量はコロナ前（2019年度）の水準に届かず（97.5%）。
- ・海外の設備投資需要が拡大基調を維持し、機械類は底堅い荷動きに。半導体不足の緩和や中国ロックダウン解除後の工場生産正常化を受けて、自動車関連も下期徐々に持ち直し。
- ・中国ロックダウンの全面解除・中国経済の回復や、欧米港湾労使交渉の妥結、海上輸送混乱の収束が後ずれすると、伸び率はさらに下振れも。

#### ②輸入の2022年度は2.2%増と前年度に引き続き増加

- ・4～6月期は小幅ながら6四半期ぶりのマイナスに転じたもよう。消費財は食料品・衣類の荷動きが復調。生産財は一般機械が失速し、自動車部品も水面下の荷動きが継続。
- ・消費財については、個人消費が回復基調を維持する中で、一部の食料品を除いて前年度並みの水準の荷動きに。
- ・生産財については、設備投資が徐々に復調も、大きな伸びは見込めず。上期は中国ロックダウンに伴う工場停止・減産の影響で、生産用部品・部材類の調達減少。
- ・下期は、国内自動車工場等の生産正常化・挽回生産に伴い、増勢が回復。海外生産拠点の国内回帰や調達先国分散、在庫積み増しに伴う部品・部材類の調達増も。

### (2) 国際航空貨物

#### ①輸出の2022年度は0.2%増と carousel プラスを維持

- ・4～6月期は、太平洋線は10%台半ばの減少に。アジア線は中国ロックダウンによる下押しが大きく影響し、全路線計で2桁台の減少に。
- ・太平洋線は前年度大幅増の反動減と海運からのシフト貨物の回帰により、前年度水準に届かず。アジア線は中国のロックダウンや経済減速に伴う荷動きの停滞が響き、1%に満たない小幅増にとどまる。
- ・トータルでは前年度に引き続きプラスを維持も、前年度大幅増（29.7%増）の反動もあり、伸び率は0%台まで大幅に低下。貨物量は前回好況期（2018年度）と同程度の水準に。
- ・半導体関連（電子部品・製造装置）は、AI・IoT・5Gの普及やDXの進展の中で、堅調に推移。自動車部品は、EVシフト需要の拡大や半導体不足の緩和に伴う工場生産正常化を受けて、下



期徐々に復調。一般機械・機械部品も持ち直し、プラス基調に転換。

- ・欧米における港湾労使交渉の妥結、海運混乱・供給不足や港湾混雑の収束が遅れると、航空シフトの再拡大・長期化により、伸び率の上振れも。

#### ②輸入の2022年度は0.4%増と前年度に引き続き増加

- ・4～6月期は前年度大幅増の反動もあり、6四半期ぶりにマイナスへ転換し、2%台の減少に。食料品の荷動きが失速・停滞し、機械類・部品類や化学製品の増勢が鈍化。
- ・消費財については、個人消費の回復基調が継続する中で、一部の食料品を除いて前年度に近い水準の荷動きに。
- ・新型コロナワクチン（追加接種用）等の医薬品・医療関連の輸入継続による下支えも。
- ・生産財については、設備投資が下期に加速するも、小幅な伸びにとどまる。上期における中国ロックダウンと自動車工場等の停止・減産に伴う部品・部材類の調達減が響く。
- ・下期は国内自動車工場等の生産正常化・挽回生産に伴い、部品・部材類の荷動きが回復。海外生産拠点の国内回帰やサプライチェーン再編に伴う調達先分散も下支え。

### Ⅲ. 企業物流短期動向調査（速報） 【図1，表10参照】

#### ①2022年7～9月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は4ポイント上昇

- ・2022年7～9月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は、前期（4～6月）実績（マイナス8）から4ポイント上昇してマイナス4に。前回（6月）調査時の見通し（プラス3）より7ポイント下振れ。中国におけるロックダウンの解除や部品類などの供給不足の緩和を受け、鋳工業出荷が持ち直したことに伴い、上向いたもよう。10～12月見通しでは4ポイント上昇し、ゼロ水準となる見込み。

#### ②2022年7～9月実績の業種別『荷動き指数』は、8業種がマイナスながら9業種で上昇

- ・2022年7～9月実績の業種別『荷動き指数』は、過半数の8業種がマイナスながら、9業種で上昇の動き。10～12月見通しでは過半数の8業種がプラスとなり、10業種で上昇する見込み。

表1 経済の予測の前提

	単 位	実 績 (2021年度)	想 定 (2022年度)	
			前回 (22年7月)	今回 (22年10月)
世界経済成長率	前年比(%)	6.1%	3.6%	3.2%
米国経済成長率	前年比(%)	5.7%	3.7%	2.3%
為 替 レ ー ト	円/ドル	112.3円/ドル	136.2円/ドル	138.7円/ドル
	円/ユーロ	130.5円/ユーロ	143.7円/ユーロ	142.7円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バーレル	76.7ドル/バーレル	121.5ドル/バーレル	97.7ドル/バーレル

注) 1. 世界経済成長率、米国経済成長率は実質・暦年ベース。  
2. 原油輸入価格はC I Fベース。

表2 IMFによる世界経済見通し (2022年7月)

(対前年比:%)

	世界	日本	米国	ユーロ圏	英国	中国	インド	ASEAN5	ロシア	ブラジル
2021年	6.1	1.7	5.7	5.4	7.4	8.1	8.7	3.4	4.7	4.6
2022年	3.2	1.7	2.3	2.6	3.2	3.3	7.4	5.3	-6.0	1.7
2023年	2.9	1.7	1.0	1.2	0.5	4.6	6.1	5.1	-3.5	1.1

注) 1. 2021年まで実績値 (または実績見込値)、暦年ベース。  
2. ユーロ圏: ドイツ、フランス、イタリア、スペイン他16カ国  
ASEAN5: タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン・ヴェトナム

表3 国内総支出の見通し

単位：10億円、( )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
名目国内総支出 (名目国内総生産) Nominal gross domestic expenditure	534,730 (△ 3.9)	264,727 ( 3.0)	276,854 (△ 0.3)	541,581 ( 1.3)	269,954 ( 2.0)	284,105 ( 2.6)	554,059 ( 2.3)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	524,860 (△ 4.6)	262,720 ( 4.1)	274,140 ( 0.6)	536,861 ( 2.3)	268,054 ( 2.0)	279,372 ( 1.9)	547,426 ( 2.0)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	283,002 (△ 5.4)	142,513 ( 3.5)	147,853 ( 1.8)	290,366 ( 2.6)	147,961 ( 3.8)	151,202 ( 2.3)	299,163 ( 3.0)
民間住宅投資 Private housing investment	18,801 (△ 7.8)	9,259 (△ 1.4)	9,236 (△ 1.9)	18,495 (△ 1.6)	8,740 (△ 5.6)	9,108 (△ 1.4)	17,848 (△ 3.5)
民間設備投資 Private equipment investment	83,178 (△ 7.7)	39,654 ( 2.0)	44,037 (△ 0.6)	83,691 ( 0.6)	40,131 ( 1.2)	45,799 ( 4.0)	85,930 ( 2.7)
民間在庫変動 Change in Private inventories	444 (*****)	1,392 (*****)	△380 (*****)	1,012 (*****)	1,973 (*****)	△1,027 (*****)	946 (*****)
政府支出 Government expenditure	143,252 ( 3.0)	70,077 ( 1.4)	73,237 (△ 1.2)	143,313 ( 0.0)	70,102 ( 0.0)	74,132 ( 1.2)	144,234 ( 0.6)
うち公的固定資本形成(公共投資) Public fixed capital formation	29,515 ( 5.1)	12,606 (△ 3.1)	14,702 (△ 10.9)	27,308 (△ 7.5)	11,805 (△ 6.4)	14,875 ( 1.2)	26,680 (△ 2.3)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	△4,140 (*****)	△55 (*****)	493 (*****)	438 (*****)	△556 (*****)	154 (*****)	△402 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	92,333 (△ 10.0)	50,839 ( 21.2)	52,997 ( 5.2)	103,837 ( 12.5)	52,290 ( 2.9)	54,259 ( 2.4)	106,549 ( 2.6)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	96,473 (△ 6.3)	50,894 ( 8.1)	52,505 ( 6.3)	103,399 ( 7.2)	52,846 ( 3.8)	54,105 ( 3.0)	106,951 ( 3.4)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。  
2. 2021年度まで四半期別速報値による。  
3. 国内総支出＝国民総支出－要素所得の純受取。  
4. 実績値の内訳項目合計は実質国内総支出と一致しない。

表4 物価・生産・経常収支の見通し

単位：10億円、( )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
国内企業物価指数 (2015年=100) Domestic wholesale price index(compared to 100 in 2010)	99.9 (△ 1.5)	104.7 ( 5.2)	109.3 ( 9.0)	107.0 ( 7.1)	114.4 ( 9.3)	115.0 ( 5.2)	114.7 ( 7.2)
消費者物価指数 (生鮮品を除く)(2020年=100) Consumer price index (Excluding fresh foods) (compared to 100 in 2010)	99.9 (△ 0.5)	99.6 (△ 0.3)	100.3 ( 0.5)	99.9 ( 0.1)	102.0 ( 2.4)	102.8 ( 2.5)	102.4 ( 2.5)
鉱工業生産指数 (2015年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	90.3 (△ 9.6)	94.4 ( 12.2)	96.7 ( 0.1)	95.5 ( 5.7)	92.8 (△ 1.7)	98.7 ( 2.1)	95.7 ( 0.2)
経常収支 Current account	16,267 (*****)	7,897 (*****)	4,755 (*****)	12,652 (*****)	321 (*****)	3,896 (*****)	4,217 (*****)
貿易収支 Trade balance	3,777 (*****)	891 (*****)	△2,510 (*****)	△1,619 (*****)	△9,678 (*****)	△5,376 (*****)	△15,054 (*****)
輸出 Export	68,350 (△ 8.5)	40,840 ( 34.9)	44,722 ( 17.4)	85,562 ( 25.2)	49,782 ( 21.9)	50,161 ( 12.2)	99,943 ( 16.8)
輸入 import	64,573 (△ 13.1)	39,949 ( 31.6)	47,232 ( 38.1)	87,181 ( 35.0)	59,460 ( 48.8)	55,537 ( 17.6)	114,997 ( 31.9)

- 注) 1. 原系列。  
2. 経常、貿易収支はIMFベース。  
3. 2021年度まで実績値。



表5 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)	2,071.5 ( 4.6)	2,180.9 ( 1.3)	4,252.4 ( 2.9)	2,040.9 (△ 1.5)	2,191.9 ( 0.5)	4,232.8 (△ 0.5)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,284.3 (△22.6)	1,152.9 ( 4.4)	1,200.0 ( 1.7)	2,352.8 ( 3.0)	1,148.0 (△ 0.4)	1,236.3 ( 3.0)	2,384.2 ( 1.3)
鉄 道 Railway	39.1 (△ 8.3)	18.2 ( 1.8)	20.7 (△ 2.5)	38.9 (△ 0.5)	17.8 (△ 1.9)	20.7 (△ 0.0)	38.6 (△ 0.9)
J R	26.8 (△ 8.7)	12.4 ( 0.2)	14.1 (△ 2.5)	26.4 (△ 1.3)	12.4 ( 0.7)	14.4 ( 2.4)	26.9 ( 1.6)
そ の 他 Other	12.3 (△ 7.4)	5.8 ( 5.3)	6.6 (△ 2.5)	12.5 ( 1.0)	5.4 (△ 7.4)	6.3 (△ 5.1)	11.7 (△ 6.2)
自 動 車 Automobile	3,787.0 (△ 8.0)	1,892.8 ( 4.1)	1,995.6 ( 1.4)	3,888.4 ( 2.7)	1,864.3 (△ 1.5)	2,006.8 ( 0.6)	3,871.1 (△ 0.4)
営 業 用 Business	2,550.5 (△10.3)	1,267.4 ( 3.0)	1,334.7 ( 1.1)	2,602.1 ( 2.0)	1,264.7 (△ 0.2)	1,367.7 ( 2.5)	2,632.3 ( 1.2)
自 家 用 Personal use	1,236.5 (△ 3.0)	625.4 ( 6.4)	660.9 ( 1.9)	1,286.3 ( 4.0)	599.6 (△ 4.1)	639.1 (△ 3.3)	1,238.7 (△ 3.7)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	306.1 (△10.4)	160.4 ( 11.4)	164.3 ( 1.3)	324.7 ( 6.1)	158.5 (△ 1.2)	164.1 (△ 0.1)	322.6 (△ 0.6)
国 内 航 空 Domestic air	0.428 (△44.9)	0.223 ( 15.9)	0.256 ( 9.0)	0.480 ( 12.1)	0.263 ( 17.5)	0.280 ( 9.2)	0.543 ( 13.0)

注) 1. 原系列。 2. 2021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。

表6 品類別輸送量の見通し

単位：百万トン、( )内は対前年同期比増減率(%)

年度・期 品類	2020年度	2021年度		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	862.2 (△32.0)	436.0 ( 0.5)	462.1 ( 7.8)	898.1 ( 4.2)	464.8 ( 6.6)	475.1 ( 2.8)	939.8 ( 4.6)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,382.6 (△15.7)	698.5 ( 7.1)	716.8 (△ 1.8)	1,415.3 ( 2.4)	665.1 (△ 4.8)	740.2 ( 3.3)	1,405.3 (△ 0.7)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,848.3 ( 19.3)	918.7 ( 4.8)	980.9 ( 0.9)	1,899.6 ( 2.8)	892.9 (△ 2.8)	955.6 (△ 2.6)	1,848.5 (△ 2.7)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2021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。

表7 特別積合せトラック輸送量の見通し

単位：百万トン、( )内は対前年同期比増減率(%)

年度・期	2020年度	2021年度		計	2022年度		計
		上期	下期		上期	下期	
輸 送 量 L T L	63.9 (△ 0.5)	32.5 ( 6.2)	34.1 ( 2.4)	66.6 ( 4.2)	33.1 ( 1.9)	34.6 ( 1.4)	67.6 ( 1.6)

注) 1. 2021年度まで実績値。 2. 実績値は「トラック輸送情報」(国土交通省)による。  
3. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

表8 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 Total	11,506 (△ 6.0)	6,047 ( 8.8)	6,017 ( 1.2)	12,063 ( 4.8)	6,031 (△ 0.3)	6,282 ( 4.4)	12,313 ( 2.1)
輸 出 Export	4,445 (△ 9.9)	2,383 ( 17.4)	2,342 (△ 3.0)	4,725 ( 6.3)	2,360 (△ 1.0)	2,450 ( 4.6)	4,810 ( 1.8)
輸 入 Import	7,061 (△ 3.3)	3,664 ( 3.8)	3,675 ( 4.1)	7,339 ( 3.9)	3,671 ( 0.2)	3,832 ( 4.3)	7,503 ( 2.2)

- 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である。  
 2. 全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要8港の占める割合は、輸出で86.0%、輸入で85.5%であった（2021年）。  
 3. 2021年度まで各港港湾管理者資料による実績値。  
 4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

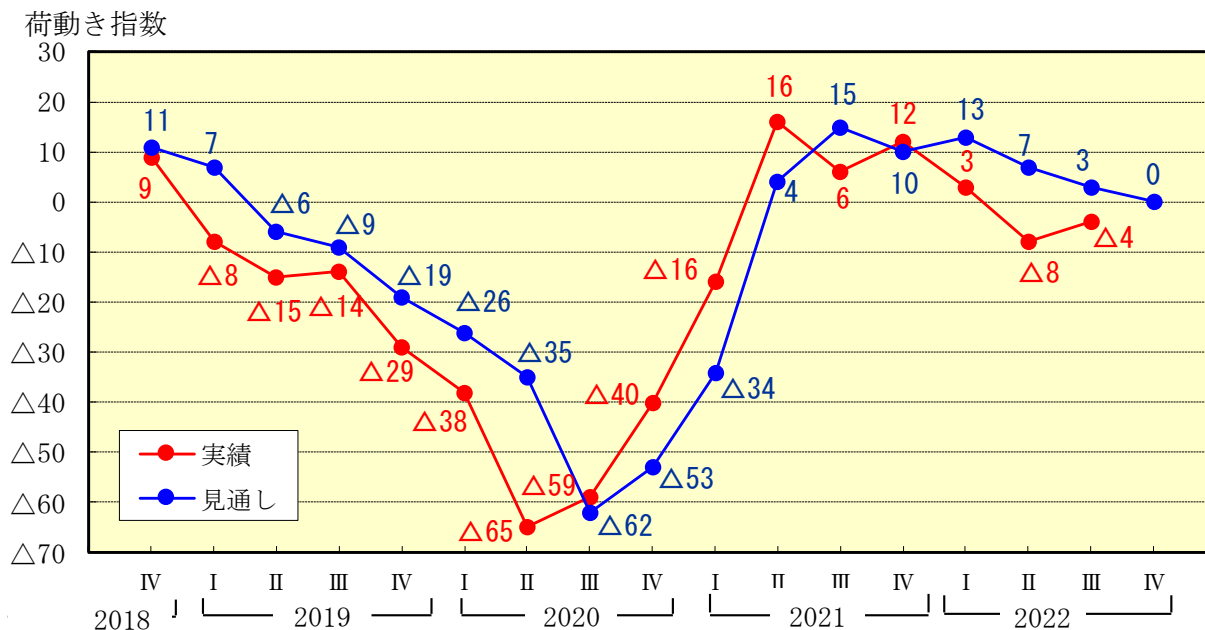
表9 国際航空貨物輸送量の見通し

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 Total	2,233.5 (△ 4.7)	1,379.7 ( 46.1)	1,444.3 ( 12.0)	2,824.0 ( 26.4)	1,280.1 (△ 7.2)	1,552.1 ( 7.5)	2,832.2 ( 0.3)
輸 出 Export	1,012.6 (△ 1.8)	661.7 ( 66.8)	651.3 ( 5.8)	1,313.0 ( 29.7)	598.1 (△ 9.6)	717.1 ( 10.1)	1,315.2 ( 0.2)
太平洋線 Trans-Pacific line	192.4 (△ 6.3)	142.8 ( 121.7)	144.3 ( 12.8)	287.1 ( 49.2)	121.8 (△14.7)	162.3 ( 12.5)	284.1 (△ 1.0)
欧州線 European line	147.6 (△20.1)	105.2 ( 84.6)	106.6 ( 17.6)	211.8 ( 43.5)	97.8 (△ 7.1)	115.1 ( 8.0)	212.9 ( 0.5)
アジア線 Asian line	672.6 ( 4.9)	413.7 ( 50.2)	400.5 ( 0.8)	814.1 ( 21.0)	378.5 (△ 8.5)	439.7 ( 9.8)	818.2 ( 0.5)
輸 入 Import	1,220.9 (△ 7.0)	718.0 ( 31.1)	793.0 ( 17.8)	1,511.0 ( 23.8)	682.0 (△ 5.0)	835.0 ( 5.3)	1,517.0 ( 0.4)

- 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である。  
 2. 全国の国際航空貨物の中で、主要4空港の占める割合は、積込量で98.1%、取卸量で99.0%であった（2021年）。  
 3. 2021年度まで、税関資料（月別速報）を積み上げた実績値。  
 4. 輸出の路線別貨物量は、JAF輸出混載統計による路線別構成比を乗じた推計値。  
 5. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

図1 荷動きの実績（見込み）と見通しの『荷動き指数』（速報値）



- 注) 1. 調査対象は製造業・卸売業の主要2,500事業所とした。  
 2. 『荷動き指数』とは「増加」の割合から「減少」の割合を引いたもの。  
 3. 青線は各期に入る前の時点の見通しにおける『荷動き指数』（2022年IV期の『荷動き指数』は今回調査時点の見通し）、赤線は各期の途中の時点で判断した実績見込みの『荷動き指数』（2021年III期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。  
 4. 今回調査は2022年9月初旬に実施し、700社から回答を得た。

表10 国内向け出荷量の実績と見通し（業種別；速報値）

業種	2022年4月～6月実績					2022年7月～9月実績					2022年10月～12月見通し				
	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数
		増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少	
食料品・飲料	72	29	53	18	11	61	29	46	25	4	61	33	43	24	9
繊維・衣服	30	27	50	23	4	26	23	39	38	△15	27	15	59	26	△11
木材・家具	31	19	52	29	△10	29	31	31	38	△7	29	24	45	31	△7
パルプ・紙	40	28	44	28	0	34	26	50	24	2	34	23	56	21	2
化学・プラスチック	68	13	66	21	△8	63	14	59	27	△13	63	6	75	19	△13
窯業・土石	30	30	47	23	7	27	22	45	33	△11	27	26	44	30	△4
鉄鋼・非鉄	70	23	43	34	△11	71	16	38	46	△30	71	15	37	48	△33
金属製品	42	19	43	38	△19	38	19	55	26	△7	38	34	53	13	21
一般機械	65	22	49	29	△7	58	26	53	21	5	57	23	61	16	7
電気機械	100	23	42	35	△12	85	25	57	18	7	85	26	59	15	11
輸送用機械	79	13	45	42	△29	79	24	47	29	△5	79	28	43	29	△1
精密機械	25	20	72	8	12	23	31	52	17	14	23	30	48	22	8
その他	35	17	54	29	△12	38	24	55	21	3	36	33	53	14	19
計	687	21	50	29	△8	632	23	49	28	△5	630	24	52	24	0
生産財	30	14	63	23	△9	28	25	36	39	△14	27	26	44	30	△4
消費財	32	22	41	37	△15	26	42	31	27	15	26	35	46	19	16
計	62	18	51	31	△13	54	33	33	33	0	53	30	45	25	5
合計	749	21	50	29	△8	686	24	48	28	△4	683	24	52	24	0

本レポートは 2022 年 9 月 30 日時点の情報に基づき作成した。

本レポートに関する問合せ先

株式会社N X総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2

担当：佐藤 TEL (070) 7360-1406