

---

# 2016年度の 経済と貨物輸送の見通し

---

改訂

株式会社  
日通総合研究所

---

2016年6月

### 本改訂見通しについて

当研究所では、本年3月に2016年度末までの日本経済と貨物輸送に関する見通しをとりまとめたが、その後の内外経済環境の変化を踏まえ、以下の前提の下に2016年度マクロ経済、および貨物輸送量の見通し改訂作業を行った。

- ◆ 米国経済の成長率は前年比1.8% (2.1%)、円レートは1ドル当り106.0円 (112.0円)、原油輸入価格はバーレル当り46.3ドル (40.5ドル) とした。
- ◆ 2015年度の実質経済成長率は0.8%増と、14年度の0.9%減からプラス成長に転換した。国内民需に景気のけん引役が期待されたが、世界経済の先行き不透明感が増すなかで、個人消費は微減、設備投資も小幅な伸びにとどまった。16年度については、前回予測値を0.2ポイント下方修正し、0.7%増と見込んだ。17年4月に予定されていた消費増税が2年半延期されたことから、主に16年度下期に発生を想定していた駆け込み需要の消失などに伴い、若干の下方修正となっている。設備投資には比較的堅調な伸びを見込んだが、個人消費は微増にとどまると予測した。一方、公的需要や外需の寄与度は、前年度と比較してわずかながら上昇するものとみた。
- ◆ 国内貨物輸送量の伸びは、2015年度の実績見込値については本年3月時点での予測値のまま据え置いている。一方、16年度については、前回予測値を0.2ポイント下方に修正する結果となった。
- ◆ 国際貨物輸送量については、外貿コンテナ貨物は輸出を本年3月時点での予測値のまま据え置く一方、輸入は0.3ポイント下方に修正した。また、航空貨物輸送量は、輸出を3.2ポイント上方修正する一方、輸入を0.3ポイント下方修正する結果となった。

注) ( ) 内数値は前回 (2016年3月) 想定値

# 2016年度経済・貨物輸送の見通し（ポイント）

## 経 済

### 1. 世界経済

- ・世界経済はやや足踏み、2016年の成長率は3.0%まで減速

### 2. 日本経済

- ・民間需要が伸び悩み、2016年度は0.7%増と低成長続く

## 国内貨物輸送

### 国内貨物輸送

- ・建設関連貨物が下押し、総輸送量は引き続き水面下の推移に

#### 1. 鉄道

- ・景気減速に伴い伸び率は鈍化するが、コンテナは増加基調を継続

#### 2. 自動車

- ・営業用自動車が微増ながら2年連続のプラスに

#### 3. 内航海運

- ・石油が減少する一方で鉄鋼などが増加、輸送量は微減に

#### 4. 国内航空

- ・国内民需の回復を受け0.8%の増加に

## 国際貨物輸送

### 1. 外貿コンテナ貨物

- ・世界経済の回復テンポが緩やかななかで、輸出は0.4%の減少に
- ・輸入は、個人消費、設備投資の伸び悩みから、0.1%増とほぼ横ばいで推移

### 2. 国際航空

- ・輸出はアジア線と自動車部品以外の機械類の回復で、1.5%増とプラス転換
- ・輸入は、生産財（部品類）の回復と円高基調により、0.3%増と5年ぶりのプラス転換に

# I 経済の現状と見通し

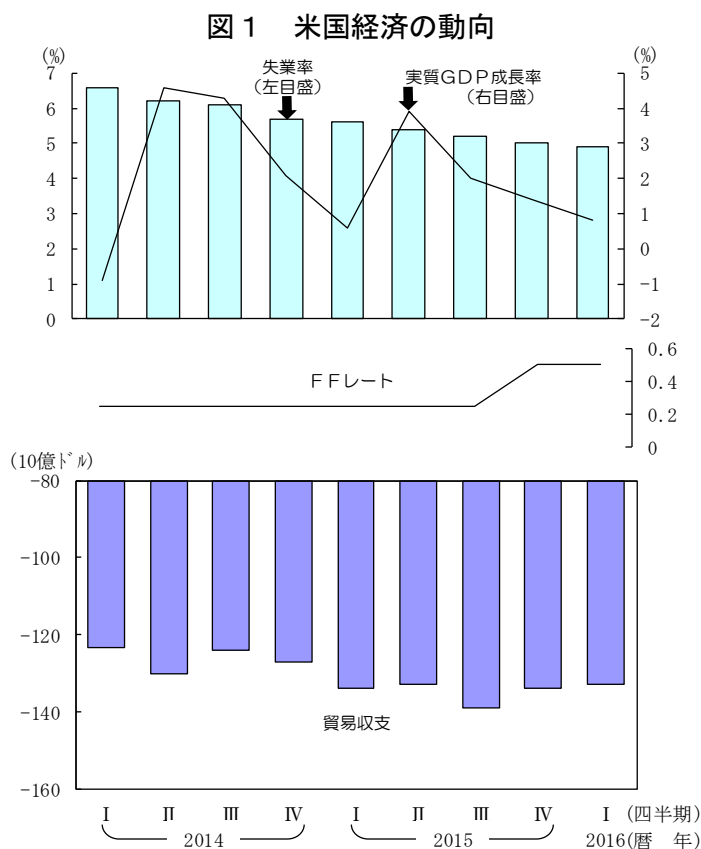
## 1. 世界経済

### 世界経済はやや足踏み、2016年の成長率は3.0%まで減速

- 2016年の世界経済は、米国経済に減速が見込まれるものの、引き続き底堅い動きが期待され、欧州経済も個人消費がけん引役となり景気回復が続く。一方、中国経済には依然として不安要素が残り、その影響などによりアジアの新興国経済の回復テンポが緩慢であることから、成長率は3.0%まで低下すると見込んだ。
- 世界経済の先行きに関しては、米欧の金融・財政対応を巡る今後の展開から目が離せない状況が続く。F R B（米連邦準備制度理事会）による年4回の利上げ観測は遠のき、1～2回にとどまる公算大。E C B（欧州中央銀行）も金融緩和を継続し、世界の金融市場の安定に貢献することを目指す。
- 消費主導の経済構造への転換を進める中国経済の減速に加え、原油価格がようやく持ち直しつつあるものの、産油国における深刻な財政悪化などが世界経済の下押し要因として懸念される。

### ①米国経済

- 足元2016年1～3月期の成長率は、世界経済の減速やドル高に伴う輸出の停滞、原油安などを背景とした設備投資の抑制などの要因により、前期比年率0.8%増にとどまった。
- 5月の雇用統計で、非農業部門雇用者数が3.8万人増と市場予想（16.4万人増）を大幅に下回ったことなどあって、F R Bによる6月の利上げは見送られた。この結果、年4回の利上げ観測は遠のき、1～2回にとどまる公算が大きい。
- ドル高の修正や原油価格の持ち直しに伴い、米国経済に対する逆風はいくぶん沈静化するものの、新興国・資源国の景気回復が緩慢ななかで、外需が引き続き低調に推移することなどから、生産や設備投資も当面伸び悩む見通し。
- 2016年の米国経済は引き続き堅調ながらも、個人消費の伸び悩みなどもあり、前年の2.4%増を下回る1.8%増にとどまる。



注) 実質GDP成長率は前期比年率。

資料) 米国商務省、F R B

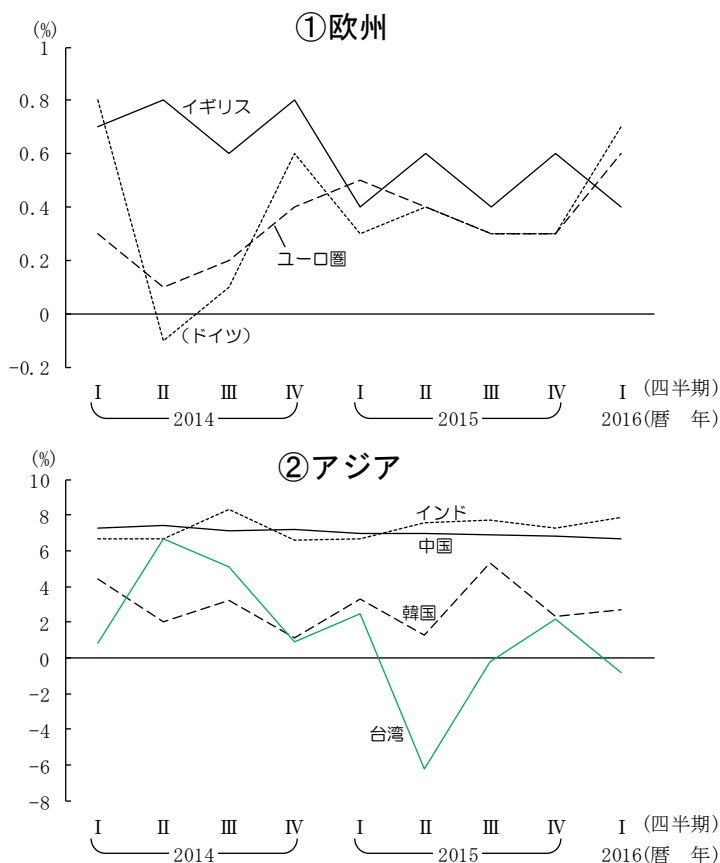
## ②欧州経済

- 南欧諸国における緊縮財政や失業率の高止まりのほか、ドイツ経済の失速懸念、英国のEU離脱の可能性などのリスク要因が残る。一方で、ECBによる包括的な金融緩和策の実施に伴う貸出金利の低下を受け、家計向けの貸出残高は増加基調に。需要拡大や物価下支えに対する一定の効果が期待される。
- EU経済は、雇用・所得環境の改善を背景とした堅調な個人消費がけん引役となり景気回復が続く一方、企業部門における投資に対する慎重姿勢が続くため、回復テンポは緩やかに。
- 英国経済については、EU離脱の回避が大前提となるが、拡大テンポがやや鈍化するものの、2016年も引き続き内需主導で2.0%の成長が見込まれる。

## ③中国経済

- 足元2016年1～3月期の実質経済成長率は前年同期比6.7%増と、2009年1～3月期以来の低い水準にとどまった。
- 不動産投資の抑制、製造業の過剰設備の解消と同時に消費主導の経済構造への転換に取り組み中であるが、現在はまだ端境期にある。
- 大量の資本流出、人民元安、株安、輸出入の大幅減など不安要素も多いものの、財政・金融両面からのテコ入れなどを背景に、足元では下げ止まりの動きがみられる。当面は底ばいの動きが想定され、2016年の成長率は、前年の6.9%を下回る6.5%まで減速すると見込まれる。

図2 実質GDP成長率の動向



注) 欧州は季調済み前期比年率、アジアは前年同期比。  
資料) 各国GDP統計

表1 主要国・地域実質GDP成長率の見通し

	(前年比：%)		
	2014年	2015年	2016年
日本	0.0	0.6	0.2
米国	2.4	2.4	1.8
ユーロ圏	0.9	1.6	1.5
英国	2.9	2.2	2.0
NIEs	3.4	2.0	1.8
ASEAN5	4.6	4.7	4.6
中国	7.3	6.9	6.5
インド	7.0	7.3	7.5
アジア主要国・地域計	6.3	6.1	6.0

注) 1. 2015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  
NIEs：韓国・台湾・香港・シンガポール  
ASEAN5：タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン・ヴェトナム

## 2. 国内経済

### 民間需要が伸び悩み、2016年度は0.7%増と低成長続く

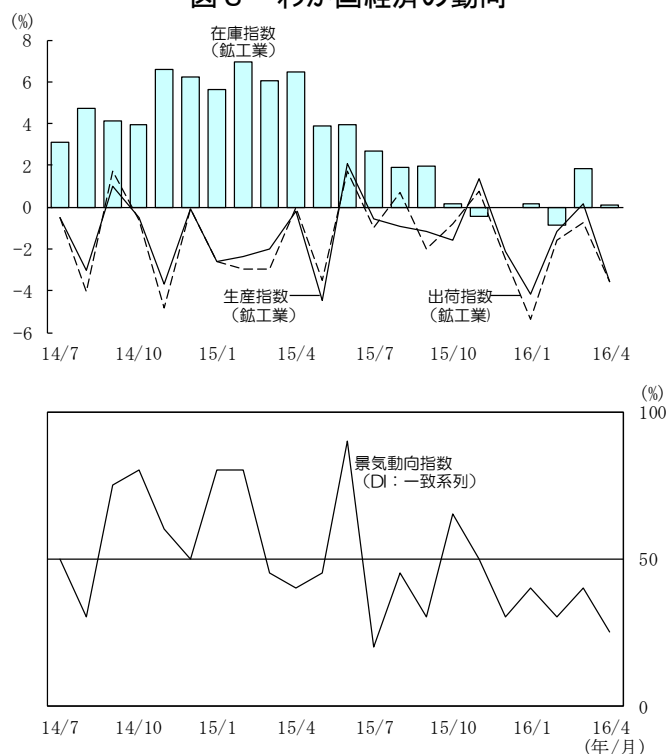
- 日本経済の足元1～3月期の実質経済成長率は、季調ベースで前期比0.5%増（年率1.9%増）と2四半期ぶりのプラス成長に。ただし、「うるう年効果」に伴い0.3%程度のかさ上げがあることから、見かけ上の数値ほどの強さはない。
- 好調な企業業績を背景に高い伸びが期待された設備投資は、世界経済の先行き不透明感が強まるなかで、後ズレもしくは見直しの動きもみられ、足元では低い伸びにとどまっている。また、輸出が低調なこともあって、外需による景気押し上げ効果も小さい。
- 在庫調整の進展に伴い、今後、生産活動には持ち直しの動きが期待される。
- これまで企業・家計の好循環に向けて追い風となってきた円安や原油安は転換点を迎える。緩やかながら為替は円高方向に進み、原油価格も下期には昨年度水準を上回る。
- 2017年4月に予定されていた消費税率の引き上げが再延期されたことから、2016年度下期を中心に発生を想定していた駆け込み需要が消失。これに伴い、個人消費、住宅投資、設備投資などが若干下押しされる。
- 2016年度は、設備投資には引き続き堅調な伸びが見込まれる一方、個人消費が伸び悩み、公的需や外需にも大きな押し上げ効果が期待できないなかで、実質経済成長率は2015年度0.8%増のあと、0.7%増と低成長が続くとみられる。

### (1) 国内需要

#### ① 個人消費

- 消費税率引き上げに伴う消費下押しの影響が未だに払拭されておらず、2015年度の個人消費は0.2%減となった。
- 実質賃金は、一進一退ながら足元においてようやく増加に転じつつあるが、低所得者層を中心に、実質購買力の低下が続いている家計は少なくない。
- 2016年度は、物価上昇のテンポが引き続き鈍いものとなる一方、緩やかながらも改善が続く雇用環境や賃金の持続的な上昇が、消費マインドの下支えとなる。
- 2017年4月の消費税率引き上げの再延期に伴う駆け込み需要の消失もあって、2016年度の個人消費は増加に転じるものの、0.3%増と小幅にとどまろう。

図3 わが国経済の動向



注) 鉱工業生産・出荷・在庫指数は原系列、前年同月比増減率。  
資料) 経済産業省「鉱工業指数」、内閣府「景気動向指数」

## ②設備投資

- 足元1～3月期の設備投資は、前年同期比0.4%増と4四半期連続のプラスになった。
- 設備投資の先行指標である機械受注（季調値）は一進一退が続いているものの、持ち直しの動きがみられる。国内における将来需要の伸び悩みや世界経済の先行きに対する懸念などから、能力増強投資といった積極的な投資に対する慎重さには目立った変化はないが、堅調な企業業績を背景に、企業の投資マインドは引き続き堅調に推移しよう。
- 2016年度の設備投資はいくぶん伸び悩むものの、更新投資、省力化・情報化投資などを中心に1.6%の伸びとなろう。

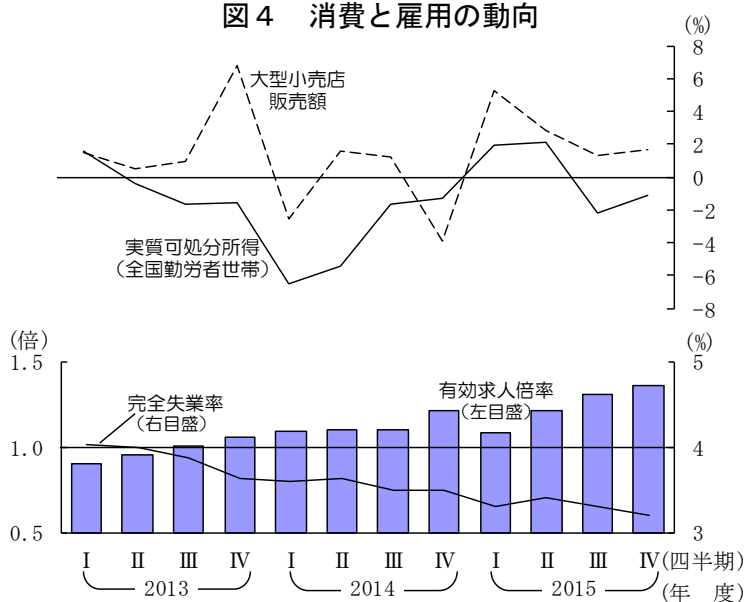
## ③住宅投資

- 消費税率引き上げ前の駆け込み需要による需要先食いの影響は2015年4～6月期までで概ね払拭され、7～9月期以降は、ローン金利の低水準などを下支えに住宅投資は増加に転じている。
- 2017年4月に予定されていた消費増税の延期に伴い駆け込み需要は消失したものの、ローン金利水準がさらに低下するなかで、2016年度の住宅投資は1.9%の増加が期待できる。

## ④財政・金融政策面

- 2016年秋に、補正予算ベースで5兆円規模の経済対策が実施されると想定。これを受けて、2016年度の公共投資は0.8%増と増加に転じる見込みである。
- 日銀は2016年6月の金融政策決定会合において、マイナス金利と国債の大量購入を柱とする金融緩和の現状維持を決定し、追加の金融緩和を見送った。2月に導入したマイナス金利の緩和効果を見極めるためとしている。景気の不透明感などを背景に、先行きの物価上昇テンポの下振れが懸念されるなか、金融市場における日銀の追加緩和観測が高まりやすい状況が続くこととなろう。

図4 消費と雇用の動向



注) 1. 大型小売店販売額、実質可処分所得は前年同期比増減率。  
2. 有効求人倍率は季節調整済系列。

資料) 総務省「家計調査」、経済産業省「商業動態統計」、厚生労働省「職業安定業務統計」

表2 企業の設備投資計画

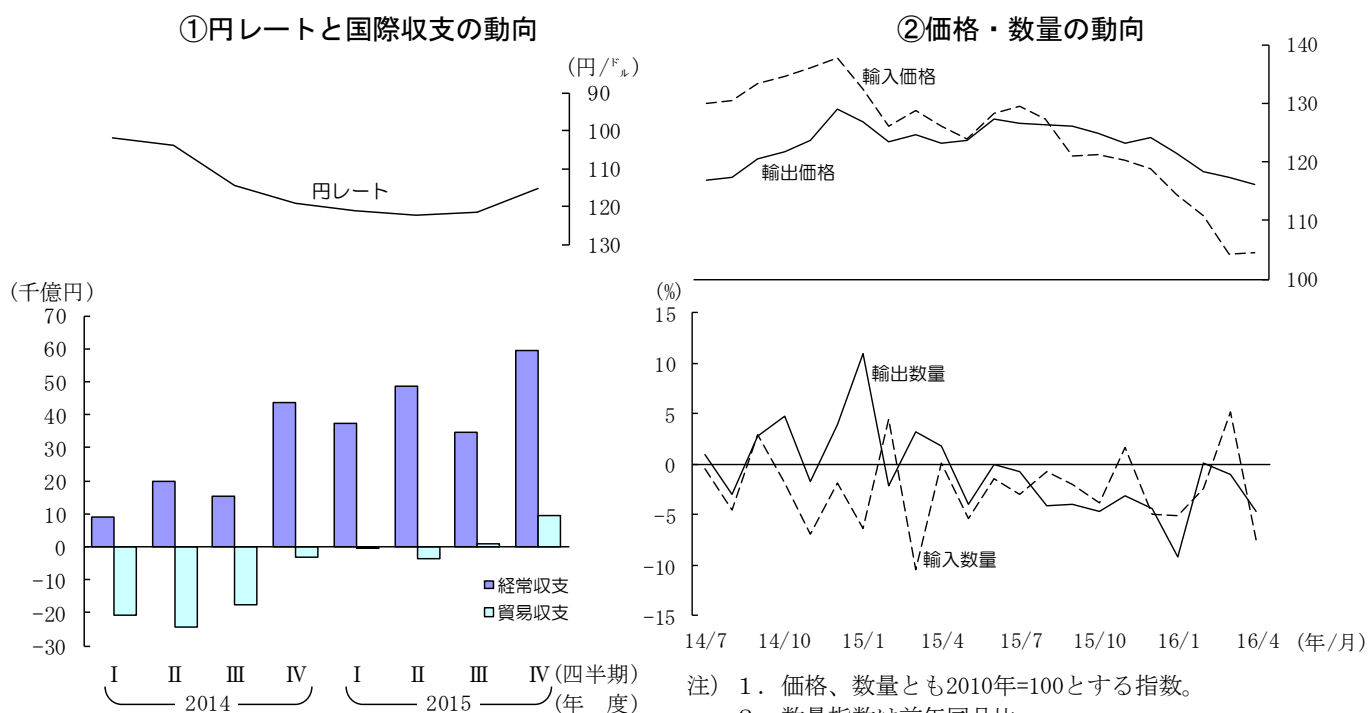
		(前年度比・%)		
		2015年度 (計画)	修正率	2016年度 (計画)
大企業	製造業	13.3	-1.9	3.1
	非製造業	8.1	-0.4	-2.9
	全産業	9.8	-0.9	-0.9
中堅企業	製造業	7.4	-3.5	5.1
	非製造業	4.2	2.9	-10.0
	全産業	5.3	0.5	-4.7
中小企業	製造業	4.8	3.3	-22.0
	非製造業	3.5	4.5	-18.0
	全産業	3.9	4.1	-19.3
全規模合計	製造業	10.8	-1.3	-0.9
	非製造業	6.7	1.0	-6.8
	全産業	8.0	0.2	-4.8

資料) 日銀「短観」(2016年3月調査)

## (2) 貿易・国際収支

- 為替レートが円高方向に転換し、円建て輸出価格が低下したことに加え、中国をはじめとするアジア諸国の景気減速などに伴い、2015年9月より輸出額は前年同期比でマイナスに転じた。2015年度の輸出額は3.3%減と3年ぶりの減少に。
- 一方、2015年度の輸入額は、原油価格の低下に加え内需の伸びが緩慢ななかで、11.8%の大幅減となったことから、貿易収支（IMFベース）は0.6兆円の黒字に転換。貿易黒字となったのは、東日本大震災が発生した2010年度以来5年ぶり。
- 2016年度は、アジア経済を中心に世界経済の回復テンポが依然として緩やかであることに加え、為替レートが円高方向に向かうとみられるため、輸出は0.8%増と小幅な伸びにとどまる。
- 原油価格が年度平均で昨年度水準を若干下回るほか、引き続き内需の回復基調には力強さがみられないなかで、輸入は0.5%減と2年連続のマイナスになると予測。貿易収支の黒字幅は2015年度より若干拡大し、1.6兆円程度に。
- 海外からの配当など外貨建てでの受け取りが多い第一次所得収支の黒字幅の拡大が見込まれることから、2016年度の経常収支は18.2兆円と、2015年度よりも黒字幅が若干拡大し、高い水準での推移が続くとみられる。この結果、経常収支の対GDP比は3.6%となろう。

図5 わが国の貿易・国際収支の動向



資料) 内閣府「月例経済報告」、日銀「国際収支統計」、日本関税協会「外国貿易概況」



### (3) 企業・生産・物価

#### ①企業業績

- 2014年4月の消費税率引き上げに伴う個人消費の冷え込みなどの影響が継続する一方、円安や原油安の追い風を享受するなかで、法人企業統計ベースの2016年3月期経常利益（全産業）は8.3%増となり、昨年度水準を超える過去最高益を更新した。
- しかし、2017年3月期については、円高への転換に伴い輸出型産業を中心に製造業は減益に転換。非製造業では増収・増益が維持されるものの、伸び率は大幅に低下。

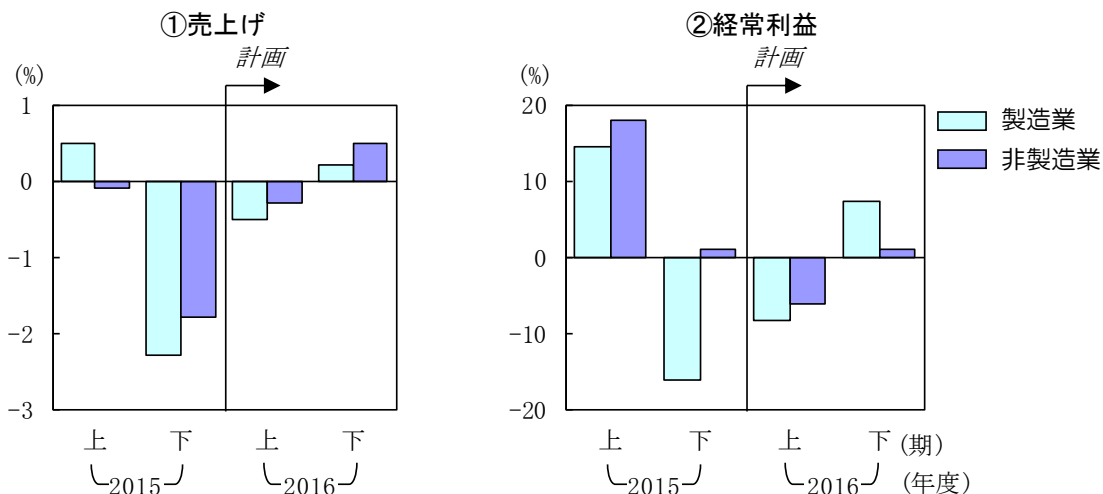
#### ②鉱工業生産

- 鉱工業生産指数は、内需・外需の低迷などを背景に、2014年7～9月期より2016年1～3月期まで前年同期比で7期連続のマイナスとなり、この結果、2015年度全体では1.0%減と2年連続で減少した。
- 2016年度については、4月に発生した熊本地震の影響などもあって、4～6月期は前年度水準を下回るものの、国内需要や輸出の緩やかな拡大を背景に、年度全体で0.7%増と3年ぶりにプラスの伸びが見込まれる。

#### ③物価

- 原油などの国際商品市況の下落に加え、国内景気の低迷の影響もあって、2015年度の物価上昇率は、国内企業物価3.2%減、消費者物価（除生鮮食品）が横ばいと、消費税率引き上げの影響で大幅に上昇した前年度からは急降下した。
- 為替レートは今後緩やかな円高基調が予測され、急速な円安による物価押し上げ効果は一巡する。
- 原油価格が2016年初めに底打ちし、緩やかな上昇に転じるとみられる一方、日本経済並びに世界経済の回復テンポが緩慢ななかで、2016年度の国内企業物価は、前年度よりもマイナス幅が若干縮小するものの、1.8%減と引き続きマイナスとなろう。
- 2016年度の消費者物価は、人件費の上昇を背景とするサービス価格の押し上げ圧力が弱いことから、0.2%の上昇にとどまろう。

図6 売上げ・経常利益の見通し（全企業）



注) 1. 製造業経常利益は石油精製を除く、非製造業経常利益は電力・ガスを除く。 2. 前年同期比増減率。  
資料) 日銀「短観」(2016年3月調査)

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(%)

	2014年度	2015年度			2016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	489,560 ( 1.5)	245,927 ( 2.9)	254,453 ( 1.6)	500,380 ( 2.2)	246,361 ( 0.2)	258,732 ( 1.7)	505,093 ( 0.9)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	524,784 (△ 0.9)	260,749 ( 1.3)	268,295 ( 0.4)	529,044 ( 0.8)	260,123 (△ 0.2)	272,689 ( 1.6)	532,812 ( 0.7)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	307,160 (△ 2.9)	151,945 ( 0.2)	154,469 (△ 0.7)	306,414 (△ 0.2)	151,272 (△ 0.4)	155,924 ( 0.9)	307,197 ( 0.3)
民間住宅投資 Private housing investment	13,143 (△ 11.7)	6,642 ( 1.3)	6,815 ( 3.4)	13,456 ( 2.4)	6,760 ( 1.8)	6,953 ( 2.0)	13,714 ( 1.9)
民間設備投資 Private equipment investment	70,724 ( 0.1)	34,151 ( 2.0)	38,011 ( 2.0)	72,162 ( 2.0)	34,277 ( 0.4)	39,074 ( 2.8)	73,351 ( 1.6)
民間在庫投資 Private inventory investment	253 (*****)	2,828 (*****)	△1,059 (*****)	1,769 (*****)	940 (*****)	△1,728 (*****)	△788 (*****)
政府支出 Government expenditure	124,158 (△ 0.3)	60,075 ( 1.0)	65,003 ( 0.5)	125,078 ( 0.7)	60,699 ( 1.0)	66,284 ( 2.0)	126,983 ( 1.5)
うち公的固定資本形成 (公共投資) Public fixed capital formation	21,779 (△ 2.6)	9,099 ( 0.6)	12,096 (△ 5.0)	21,195 (△ 2.7)	8,960 (△ 1.5)	12,409 ( 2.6)	21,369 ( 0.8)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	11,317 (*****)	5,980 (*****)	5,751 (*****)	11,732 (*****)	6,175 (*****)	6,181 (*****)	12,356 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	91,724 ( 7.9)	45,710 ( 2.5)	46,338 (△ 1.7)	92,048 ( 0.4)	45,462 (△ 0.5)	47,554 ( 2.6)	93,015 ( 1.1)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	80,407 ( 3.4)	39,729 ( 1.2)	40,587 (△ 1.4)	80,316 (△ 0.1)	39,287 (△ 1.1)	41,373 ( 1.9)	80,660 ( 0.4)

- 注) 1. 原系列、実質値は2005年連鎖価格表示。 2. 2015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(%)

	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
国内企業物価指数 (2010年=100) Domestic wholesale price index(compared to 100 in 2010)	105.2 ( 2.7)	103.2 (△ 2.9)	100.5 (△ 3.6)	101.8 (△ 3.2)	99.8 (△ 3.3)	100.2 (△ 0.3)	100.0 (△ 1.8)
消費者物価指数 (生鮮品を除く)(2010年=100) Consumer price index (Excluding fresh foods) (compared to 100 in 2010)	103.2 ( 2.8)	103.4 ( 0.0)	103.0 (△ 0.1)	103.2 ( 0.0)	103.3 (△ 0.1)	103.5 ( 0.5)	103.4 ( 0.2)
鉱工業生産指数 (2010年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	98.4 (△ 0.5)	96.9 (△ 0.8)	97.9 (△ 1.2)	97.4 (△ 1.0)	96.3 (△ 0.6)	99.8 ( 1.9)	98.1 ( 0.7)
経常収支 Current account	8,725 (*****)	8,591 (*****)	9,384 (*****)	17,975 (*****)	8,988 (*****)	9,256 (*****)	18,244 (*****)
貿易収支 Trade balance	△6,589 (*****)	△407 (*****)	1,037 (*****)	630 (*****)	797 (*****)	756 (*****)	1,552 (*****)
輸出 Export	75,637 ( 8.5)	37,269 ( 3.0)	35,866 (△ 9.1)	73,136 (△ 3.3)	35,425 (△ 5.0)	38,284 ( 6.7)	73,709 ( 0.8)
輸入 import	82,226 ( 1.8)	37,676 (△ 7.4)	34,830 (△ 16.2)	72,506 (△ 11.8)	34,627 (△ 8.1)	37,528 ( 7.7)	72,155 (△ 0.5)

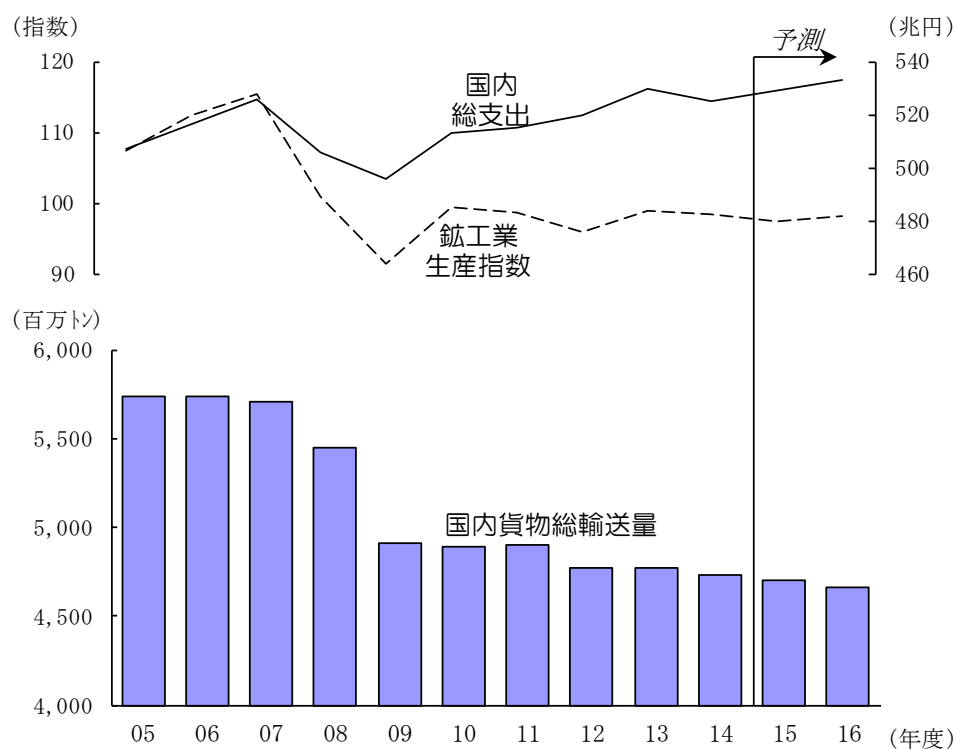
注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。  
3. 2015年度まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2015年度下期は速報値。

## Ⅱ 国内貨物輸送の現状と見通し

### 建設関連貨物が下押し、総輸送量は引き続き水面下の推移に

- 2015年度の国内貨物輸送は、消費関連貨物が予想外に好調であったほか、設備投資が若干上向いたことなどから、生産関連貨物もプラスを維持する一方で、建設関連貨物が公共投資の減少などを受けて大幅減となった。
- 総輸送量は年度全体で0.6%減になったとみられる。
- 消費関連貨物は、食料工業品、農水産品、日用品などを中心として4.7%増に。
- 生産関連貨物は、一般機械や化学工業品が堅調に推移する一方、自動車、鉄鋼、石油製品などのマイナスに伴い、全体では0.6%増に。
- 建設関連貨物は、民間住宅や非住宅部門の建設に持ち直しの動きがみられたが、公共投資の落ち込みを受けて、砂利・砂・石材やセメント・生コンの不調から5.2%の大幅減に。輸送量を大きく下押し。

図7 経済活動と輸送量

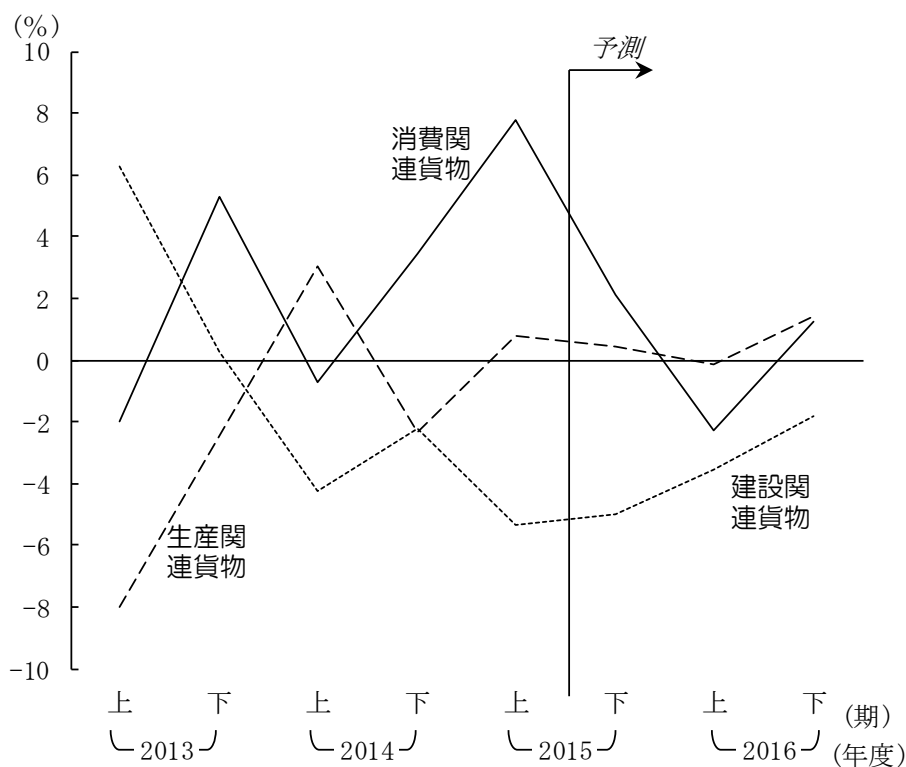


注) 2009年度以前の数値は遡及値。

資料) 内閣府「国民経済計算年報」、経済産業省「経済産業統計」、国土交通省の各種統計

- 2017年4月に予定されていた消費増税の再延期に伴い、駆け込み需要が消失したこともあって、消費関連貨物を中心に輸送量を若干下方修正した。
- 2016年度については、個人消費がいくぶん持ち直すものの、伸びは小幅なものにとどまり、かつ前年度における大幅増の反動などもあって、消費関連貨物は0.5%減と予測。
- 生産関連貨物は、小幅ながら鉱工業生産や設備投資に伸びが期待できるため、一般機械、家電、鉄鋼などに増加が見込まれる。一方、自動車、石油製品などには引き続きマイナスが予測されるため、全体では0.7%増にとどまる。
- 建設関連貨物については、住宅投資が堅調に推移するほか、非住宅部門の建設需要も増加することに加え、経済対策の実施を受けて、公共投資が小幅ながらプラスに反転する。ただし、大型の公共土木工事の執行が期待できないため、輸送量をプラスに押し上げるまでには至らず、2.7%減と予測。引き続き総輸送量を下押し。
- 総輸送量は0.9%減と水面下の推移が続くものの、建設関連貨物を除いた一般貨物については0.1%増と微増が見込まれる。

図8 品別輸送量の推移

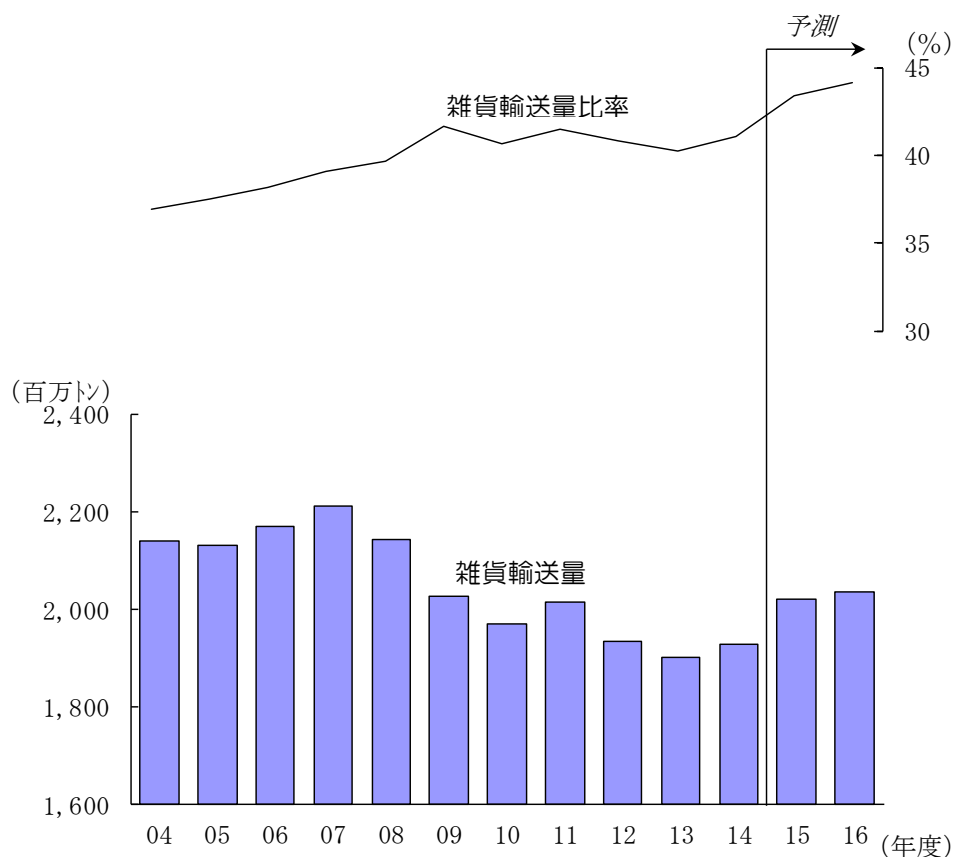


- 注) 1. 自動車と内航海運による輸送トン数の前年同期比。  
 2. 消費関連貨物は、自動車貨物のうち農水産品、薪炭、食料工業品、日用品および取り合せ品、建設関連貨物は、自動車・内航海運貨物のうち木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物（内航海運は石灰石）、金属製品、窯業品および廃棄物（内航海運はその他の特種品）で、生産関連貨物は、自動車・内航海運貨物のこれら以外の貨物である。

資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」、「内航船舶輸送統計月報」

- 2015年度の雑貨輸送量は、ウエイトの高い消費関連貨物が堅調に推移したほか、一般機械などの増加を受け、全体では4.9%増と高い伸びになったものとみられる。
- 2016年度については、消費関連貨物には小幅な減少が予測されるものの、一般機械、家電、機械部品、鉄鋼などにも増加が見込まれることから、全体では0.8%増と前年度水準を若干上回りそうである。

図9 雑貨輸送量の推移



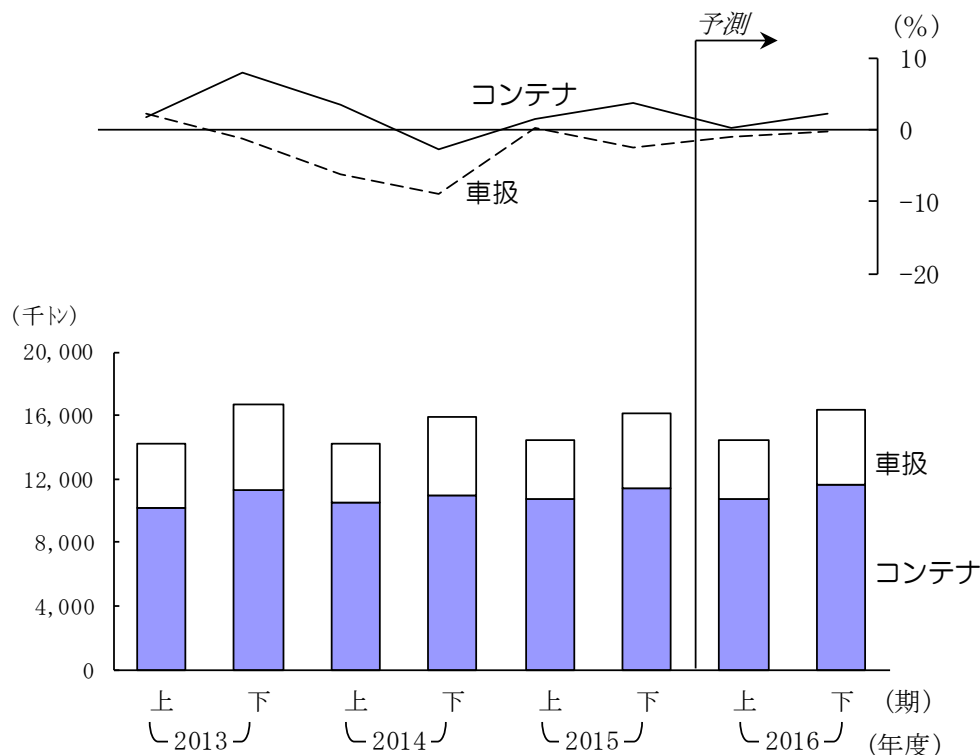
- 注) 1. 自動車と内航海運による雑貨の輸送トン数 (2009年度以前の数値は遡及値)。  
 2. 2010年度については、3月における北海道運輸局および東北運輸局の自動車輸送量の数値を含まない。  
 3. 雑貨は、農水産品、薪炭、金属製品、機械 (内航海運の輸送機械を除く)、軽工業品、雑工業品、取り合せ品。  
 4. 雑貨輸送量比率は、自動車+内航海運貨物に占める雑貨の割合。
- 資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」、「内航船舶輸送統計月報」

## 1. 鉄道

### 景気減速に伴い伸び率は鈍化するが、コンテナは増加基調を持続

- 2015年度のJ Rコンテナは、特積み事業者の専用列車が増便されたことから積合せ貨物が大幅な増加となったほか、夏場の猛暑等により清涼飲料水の出荷が旺盛となった食料工業品なども大きなプラスに。さらに前年度における大規模輸送障害に伴う大幅減の反動増が後押しし、2.7%増と堅調に推移した。
- 車扱は、大きなウエイトを占める石油が微減にとどまったものの、セメント・石灰石が需要減となったことから、全体では1.2%減となった。
- J R全体では1.6%増と2年ぶりのプラスに転じた。
- 2016年度のJ Rコンテナは、上期については、低調な内需を受けて伸び悩みが予測される。下期に入ると、引き続きモーダルシフトの追い風が期待できることもあって、積合せ貨物や食料工業品等を中心に2%台の伸びに加速し、年度全体では1.2%の増加となる。
- 車扱については、主力である石油の需要に盛り上がりが見込めないが、セメント・石灰石には多少の増加が予測されるため、全体では0.6%のマイナスにとどまる。
- J R全体では0.7%増と2年連続の増加に。
- その他の鉄道については、石油のマイナスに加え、セメントや石灰石などにも減少が見込まれることから、2.1%のマイナスを予測。

図10 鉄道（J R）輸送量の推移



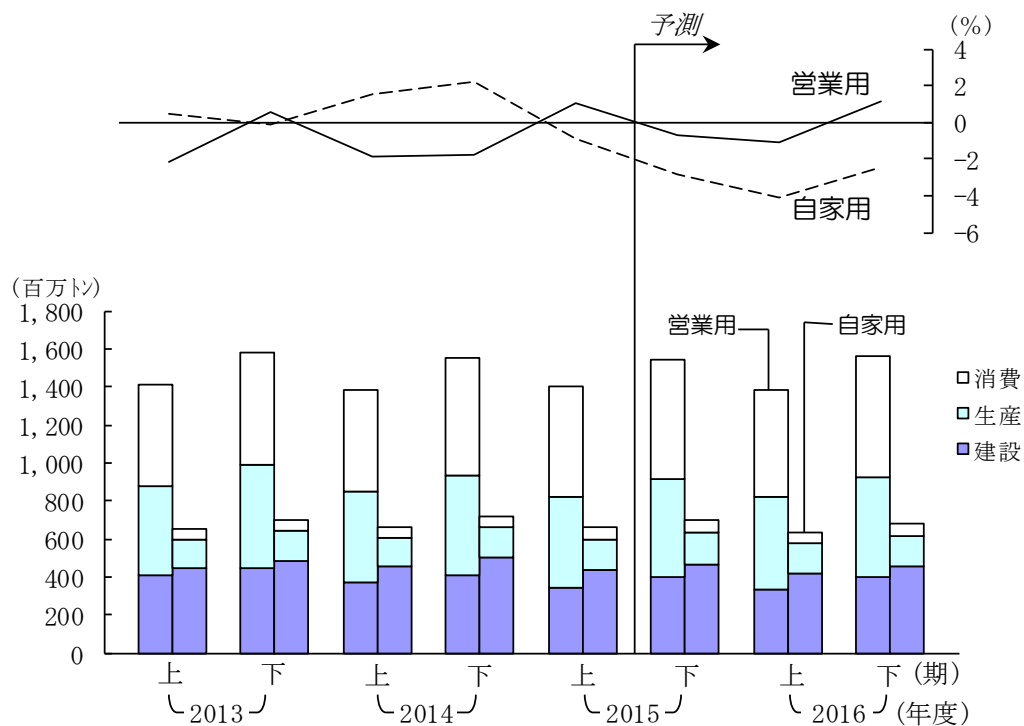
資料) 国土交通省「鉄道輸送統計月報」、J R 貨物資料

## 2. 自動車

### 営業用自動車が微増ながら2年連続のプラスに

- 2015年度の自動車輸送は、消費関連貨物については、上期において、食料工業品、日用品、農水産品が予想外に好調に推移したが、下期については、前年同期に大きく伸びた反動もあっていくぶん伸び悩んだため、年度全体では5%弱の大幅増に。
- 生産関連貨物は、鉱工業生産が低迷したものの、ものづくり補助金等の政策の効果などもあって一般機械や化学工業品が大幅に増加した。これに対して、鉄鋼、自動車、石油製品、紙・パルプなどが減少したため、全体では1%程度の小幅増に。
- 建設関連貨物は、夏場頃より民間住宅建設がいくぶん盛り返す一方で、公共投資の減少を背景に、砂利・砂・石材、セメント・生コンなど公共土木関連の貨物の停滞に伴い、5%台半ばの減少に。
- 営業用・自家用別にみると、営業用自動車は消費関連貨物を中心に0.1%増とプラスに転換する一方、自家用自動車については建設関連貨物の不振を受けて、1.9%減と低迷。

図11 自動車輸送量の推移

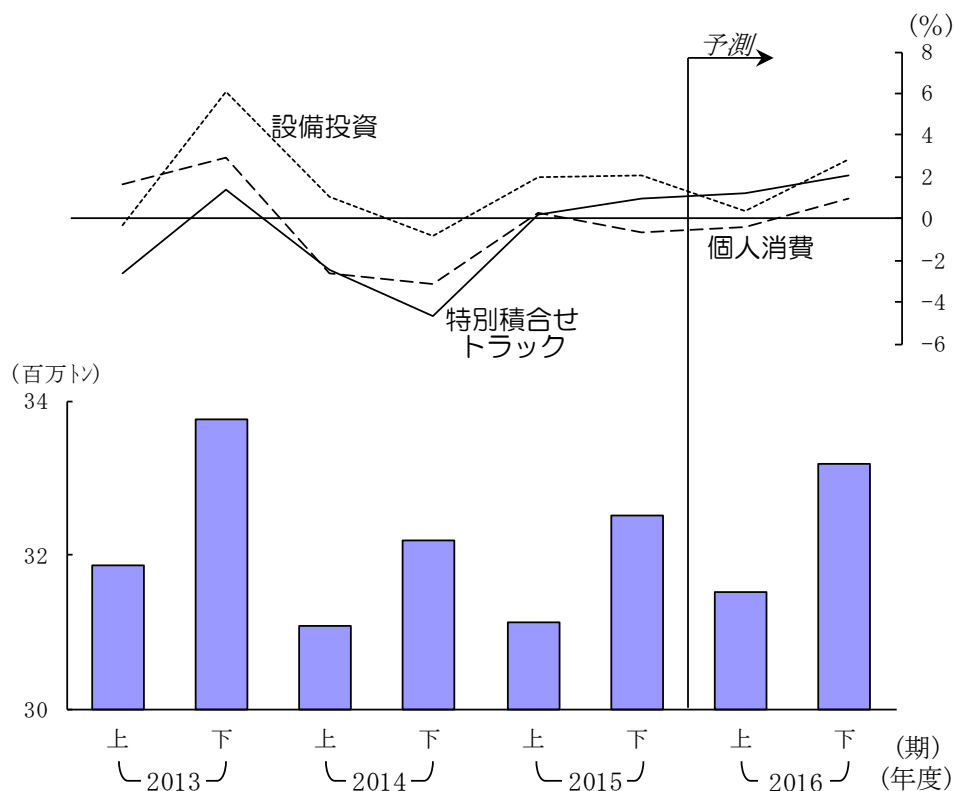


資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」



- 2016年度の消費関連貨物は、個人消費がいくぶん持ち直すものの、前年度における大幅増の反動などから0.5%減となろう。駆け込み需要の発生が予想されていた食料工業品、日用品などには、当該需要の消失もあって小幅な減少を見込んだ。
- 生産関連貨物については、鉱工業生産の持ち直しや設備投資の増加を受けて、一般機械、家電、鉄鋼などに増加が見込まれる一方、自動車、石油製品などはやや低調に推移し、全体では1%弱の増加に。
- 建設関連貨物については、住宅投資が増加し、公共投資もプラスに転換するものの、大型の公共土木工事の執行が期待できないなかで3%弱の落ち込みに。
- 営業用・自家用別にみると、営業用自動車は、建設関連貨物に1%台半ばの減少が予測される一方、生産関連貨物の増加を受けて、全体では0.1%増と微増ながら2年連続のプラスに。自家用自動車については、建設関連貨物が下押しするため3.3%減と低迷しよう。
- 特別積合せトラック輸送量は、2015年度0.6%増とプラスに転じたあと、2016年度についても、一般機械、家電、機械部品などの堅調な推移を受けて、1.7%の増加になると予測。

図12 特別積合せトラック輸送量の推移



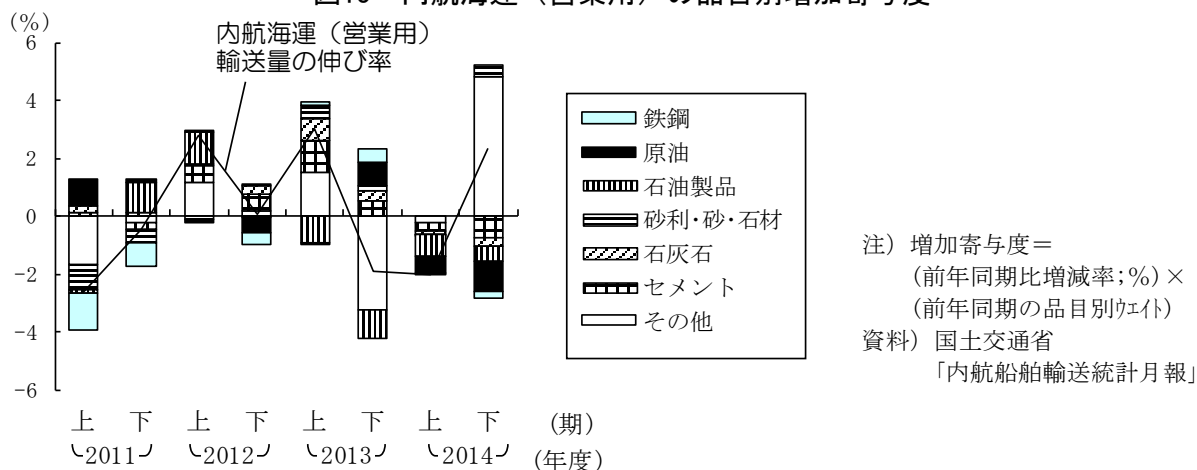
注) 特別積合せトラック輸送量は、2013年1月までは25社分、2013年2月以降は24社分の輸送量。  
資料) 内閣府「四半期別GDP速報」、国土交通省「トラック輸送情報」

### 3. 内航海運

#### 石油が減少する一方で鉄鋼などが増加、輸送量は微減に

- 2015年度の内航海運は、生産関連貨物については、石油価格の低下などを受けて石油製品や化学工業品が比較的堅調に推移する一方で、鉄鋼の不振などから、1%台半ばのマイナスになったとみられる。
- 建設関連貨物も、公共投資の減少などを背景として、石灰石やセメントを中心に小幅ながら水面下で推移した模様である。
- 全体では1.1%減と2年連続のマイナスに。
- 2016年度については、生産関連貨物は、大きなウェイトを占める石油製品には小幅ながら減少が予想されるものの、鉄鋼の底堅い需要増などに伴い、わずかな減少にとどまりそうである。
- 建設関連貨物については、公共投資が若干の増加に転じることから、石灰石やセメントには底堅い動きが見込まれるが、砂利・砂などの需要には小幅ながら減少が予測されるため、微減になるとみられる。
- 全体では0.2%減と微減を予測。

図13 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度

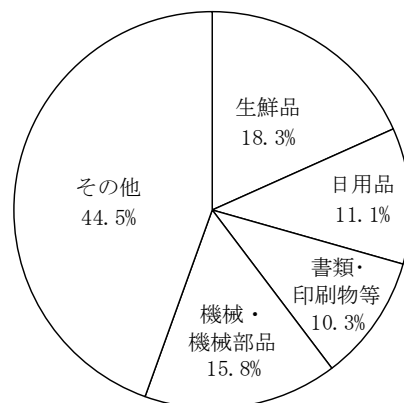


### 4. 国内航空

#### 国内民需の回復を受け0.8%の増加に

- 2015年度の国内航空は、景気の低迷を受けて、輸送需要が全般的に盛り上がりを見込めず、輸送量は1.2%減とマイナスでの推移が続いた。
- 2016年度は、国内民需がいくぶん上向くことを受け、宅配貨物などに底堅い荷動きが見込まれることなどから、夏場頃より増加に転じ、全体では0.8%増と3年ぶりに増加に転じるとみられる。

図14 国内航空貨物の品類別重量構成



注) 2013年11月6日の1日分  
資料) 国土交通省「航空貨物動態調査」

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	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
総輸送量 Total transportation volume	4,729.5 (△ 0.8)	2,257.3 ( 0.2)	2,445.7 (△ 1.3)	4,703.0 (△ 0.6)	2,211.9 (△ 2.0)	2,448.8 ( 0.1)	4,660.7 (△ 0.9)
建設関連貨物 を除く輸送量	2,880.9 ( 0.7)	1,428.8 ( 3.8)	1,521.3 ( 1.2)	2,950.1 ( 2.4)	1,413.0 (△ 1.1)	1,541.4 ( 1.3)	2,954.4 ( 0.1)
鉄 道 Railway	43.4 (△ 1.5)	20.4 (△ 0.6)	22.8 (△ 0.5)	43.2 (△ 0.6)	20.2 (△ 0.8)	22.9 ( 0.5)	43.1 (△ 0.1)
J R	30.1 (△ 2.3)	14.4 ( 1.2)	16.1 ( 1.9)	30.6 ( 1.6)	14.4 (△ 0.1)	16.4 ( 1.4)	30.8 ( 0.7)
JR							
そ の 他 Other	13.3 ( 0.2)	6.0 (△ 4.8)	6.7 (△ 5.8)	12.6 (△ 5.3)	5.8 (△ 2.5)	6.5 (△ 1.8)	12.4 (△ 2.1)
自 動 車 Automobile	4,315.8 (△ 0.7)	2,058.8 ( 0.4)	2,234.9 (△ 1.4)	4,293.7 (△ 0.5)	2,016.8 (△ 2.0)	2,235.4 ( 0.0)	4,252.2 (△ 1.0)
営 業 用 Business	2,934.4 (△ 1.8)	1,399.5 ( 1.1)	1,539.2 (△ 0.7)	2,938.7 ( 0.1)	1,384.6 (△ 1.1)	1,556.7 ( 1.1)	2,941.4 ( 0.1)
自 家 用 Personal use	1,381.5 ( 1.9)	659.2 (△ 0.9)	695.8 (△ 2.8)	1,355.0 (△ 1.9)	632.1 (△ 4.1)	678.7 (△ 2.5)	1,310.8 (△ 3.3)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	369.3 (△ 2.4)	177.7 (△ 2.1)	187.5 (△ 0.2)	365.2 (△ 1.1)	174.5 (△ 1.8)	190.0 ( 1.3)	364.5 (△ 0.2)
国 内 航 空 Domestic air	0.929 (△ 0.6)	0.457 (△ 0.7)	0.461 (△ 1.6)	0.918 (△ 1.2)	0.456 (△ 0.2)	0.469 ( 1.7)	0.925 ( 0.8)

注) 1. 原系列。 2. 2015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。

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	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
消費関連貨物 Consumption-related cargo	1,264.2 ( 1.5)	638.4 ( 7.7)	685.7 ( 2.1)	1,324.1 ( 4.7)	623.7 (△ 2.3)	694.3 ( 1.3)	1,318.0 (△ 0.5)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,572.3 ( 0.2)	769.6 ( 0.8)	812.4 ( 0.4)	1,581.9 ( 0.6)	768.5 (△ 0.1)	823.7 ( 1.4)	1,592.3 ( 0.7)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,848.6 (△ 3.2)	828.4 (△ 5.4)	924.4 (△ 5.0)	1,752.8 (△ 5.2)	799.0 (△ 3.6)	907.4 (△ 1.8)	1,706.3 (△ 2.7)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。 2. 2015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。

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 輸 送 量 L T L	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
	63.3 (△ 3.6)	31.1 ( 0.1)	32.5 ( 1.0)	63.6 ( 0.6)	31.5 ( 1.3)	33.2 ( 2.1)	64.7 ( 1.7)

注) 1. 2015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。

## 消費増税再延期が経済と国内貨物輸送量に及ぼす影響について

安倍晋三首相は6月1日、2017年4月に予定されていた消費税率の10%への引き上げを19年10月まで2年半再延期することを正式に表明した。増税時期の延期は、4月中旬に発生した熊本地震の影響が残り、かつ中国経済をはじめとする世界経済の先行きが依然として不透明ななかで、消費増税を実施した場合、日本経済の腰折れを招きかねないとの懸念に基づくものであるとみられる。

これに伴い、今年度下期に発生が予想されていた駆け込み需要が消失することになる。日本銀行は駆け込み需要の発生に伴い、16年度の経済成長率が0.3ポイント押し上げられると試算していた。

なお、内閣府「平成26年度 年次経済財政報告」によると、前回（14年4月）の消費増税時においては、耐久財を中心に発生した駆け込み需要により、個人消費が2兆円台半ばから3兆円（率にして0.8~1.0%）程度押し上げられたとみられる。これに住宅投資や設備投資などにおける駆け込み需要を加えると、13年度における実質GDPは1ポイント近く押し上げられたのではなかろうか。

今回（17年4月）は、消費税率の引上げ幅が前回よりも1ポイント小さいことに加え、前回の増税時からあまり時間が経過していないため、耐久財の需要にそれほど大きな盛り上がりが見込めないこともあって、駆け込み需要の規模はそれほど大きくはならなかったと推測される。したがって、前述の日銀試算は妥当な数値と考えられる。

この試算に倣うならば、増税された場合と比較すると、16年度の実質経済成長率は0.3ポイント押し下げられることになる。もっとも、増税の延期が経済成長にとってプラスに働く面もある。言うまでもなく、増税時期が遠のいた安心感から、若干ではあるが財布の紐が緩くなると考えられる。その意味では、増税時期を単に延期するだけではなく、「デフレから完全に脱却するまで、増税を凍結する」とした方が、景気に対してよりプラスに働いたであろう。

日通総合研究所では、16年度の実質経済成長率を0.7%増と予測した。前回（3月）時点の予測値（0.9%増）から0.2ポイント下方に修正している。その内訳をみると、個人消費を0.5ポイント、住宅投資を0.6ポイント、設備投資を1.8ポイント、財貨サービスの輸出を1.1ポイント下方修正する一方、公共投資を2.9ポイント上方修正し、財貨サービスの輸入を2.0ポイント下方修正（注：GDPの控除項目のため、成長率にはプラスに寄与）する結果となっている。

もちろん上記の修正がすべて駆け込み需要の消失に伴うものではない。たとえば個人消費に関しては、熊本地震の発生に関連したマイナス効果もあれば、前述の通り、消費増税の延期に伴うプラス効果もある。

そうしたなかで、やや機械的ではあるが駆け込み需要の消失に伴う分を抜き出すならば、個人消費を0.4ポイント程度、住宅投資を1.1ポイント程度、設備投資を0.4ポイント程度、財貨サービスの輸入を1.1ポイント程度押し下げると推計される。この結果、個人消費、住宅投資、設備投資に対する影響を合算すると、実質経済成長率を0.3ポイント程度押し下げることになる（注：控除項目である輸入に対する影響を合わせると0.1~0.2ポイントの押し下げ）。

一方、こうした実質経済成長率の押し下げに伴い、16年度の国内貨物輸送においては、消費関連貨物および生産関連貨物とも0.4%程度の輸送量が消失し、その結果、総輸送量が0.2~0.3ポイント押し下げられると推計される。

具体的な品目をあげると、消費関連貨物に関しては食料工業品や日用品など、生産関連貨物に関しては自動車、自動車部品、鉄鋼・非鉄などの輸送量が若干押し下げられるとみられる。

### Ⅲ 国際貨物輸送の現状と見通し

#### 1. 外貿コンテナ貨物

##### 世界経済の回復テンポが緩やかななかで、輸出は0.4%の減少に

##### (1) 2015年度の輸出は、世界経済の減速もあってマイナス成長に

- 2015年度下期は、世界経済の減速の影響を受け、上期に引き続き前年度割れになった模様。
- 貿易統計をみると、下期はEU向けが増勢を堅持しているが、米国向けは動きが低調。加えて南米向けも不振を極める。
- 最も輸出量が多いアジア向けについては、足下、中国向けに下げ止まりの傾向がうかがえるが、ASEAN向けは減少基調での推移が続き、好調だった南アジア向けも1～3月期は失速気味。
- 下期の動向を品目別にみると、自動車部品がアジア向けにおいて1～3月期に増加したことを受けプラスに転換。米国向けについても回復の兆しがみえる。電気機械も1～3月期は増加に転じたが、一方で一般機械は低迷状態が続く。
- 化成品は、化学薬品の減少幅が縮小傾向にあるものの、プラスチックは一進一退の状況。
- 年度全体では、2.4%の減少に。

##### (2) 2016年度は、世界経済の緩やかな回復を受け下期プラスに転じるも、2年連続の減少に

- 世界経済減速の影響が上期まで残り、増加に転じるのは2016年度後半とみられる。
- EU、米国向けは底堅さを示すが、中国向けは回復軌道に乗るまでには至らず、ASEAN向けも伸び悩む。その他の新興国向けの持ち直しも期待薄。
- 品目別では、自動車部品は底堅さを示すが、電気機械、化成品は伸び悩み、一般機械も弱含む展開が続きそう。
- 年度全体では、0.4%の微減を見込む。ただし、中国、ASEAN、その他の新興国向けの回復が遅れると、マイナス幅は前年度並みに拡大する懸念がある。

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（%）

	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	12,028 (△ 1.1)	5,885 (△ 4.1)	5,784 (△ 1.8)	11,669 (△ 3.0)	5,820 (△ 1.1)	5,842 ( 1.0)	11,661 (△ 0.1)
輸出 Export	4,923 ( 1.0)	2,407 (△ 2.9)	2,400 (△ 1.8)	4,807 (△ 2.4)	2,376 (△ 1.3)	2,414 ( 0.6)	4,789 (△ 0.4)
輸入 Import	7,105 (△ 2.6)	3,478 (△ 5.0)	3,384 (△ 1.7)	6,862 (△ 3.4)	3,444 (△ 1.0)	3,428 ( 1.3)	6,872 ( 0.1)

- 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86.5%、輸入で86.0%であった（2014年）。
3. 2015年度上期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。

## 輸入は、個人消費、設備投資の伸び悩みから、0.1%増とほぼ横ばいで推移

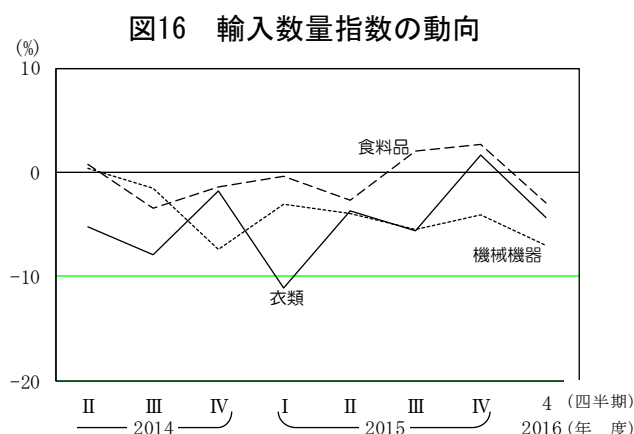
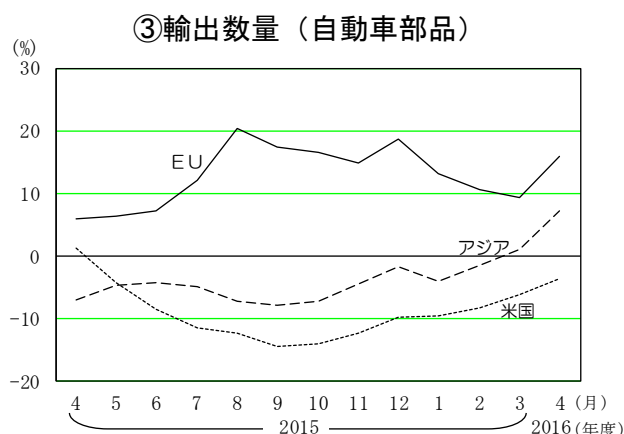
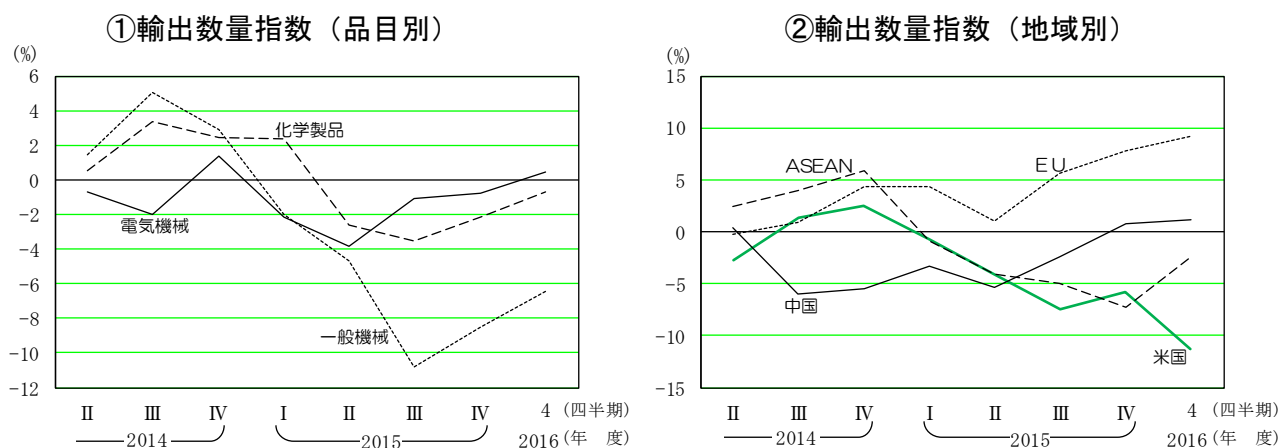
### (1) 2015年度の輸入は、内需の低迷が影響しマイナス成長に

- 消費の落ち込みなどを背景に、2015年度下期もマイナス基調での推移が続いたが、1～3月期の減少幅は1%程度の小幅にとどまった模様。
- 下期の動向を品目別にみると、生鮮貨物は野菜が振るわなかったものの、果実は大幅増。肉類、魚介類も堅調に推移。ドライ貨物では、食品は弱含んでいるが、衣料品、家具は、1～3月期はわずかながら増加したものとみられる。
- 機械機器類は、7～9月期にプラスに転じた自動車部品が堅調に推移しているが、一般機械、電気機械は低調な荷動きが続き、回復の兆しがみえない。
- 年度全体では、3.4%の減少に。

### (2) 2016年度は、個人消費、設備投資が伸び悩むことから、ほぼ横ばいでの推移に

- 2016年度は、個人消費が下期にいくぶん持ち直すこともあり、消費財については増加を見込む。ただし、個人消費も力強さには欠けることから、大きな伸びは期待できない。
- 円高による押し上げ効果も限定的。
- 前年度振るわなかった機械機器類も、自動車部品については堅調な荷動きが期待されるが、設備投資が伸び悩むことから、一般機械、電気機器は水面下の動きになるとみられる。
- 年度全体では、0.1%の微増と予測。

図15 輸出貨物の動向



注) 数量指数は2010年=100とする指数で前年同期比。  
輸出数量は後方3ヶ月移動平均値の前年同月比。  
資料) 財務省「貿易統計」

注) 前年同期比。  
資料) 財務省「貿易統計」

## 2. 国際航空

### 輸出はアジア線と自動車部品以外の機械類の回復で、1.5%増とプラス転換

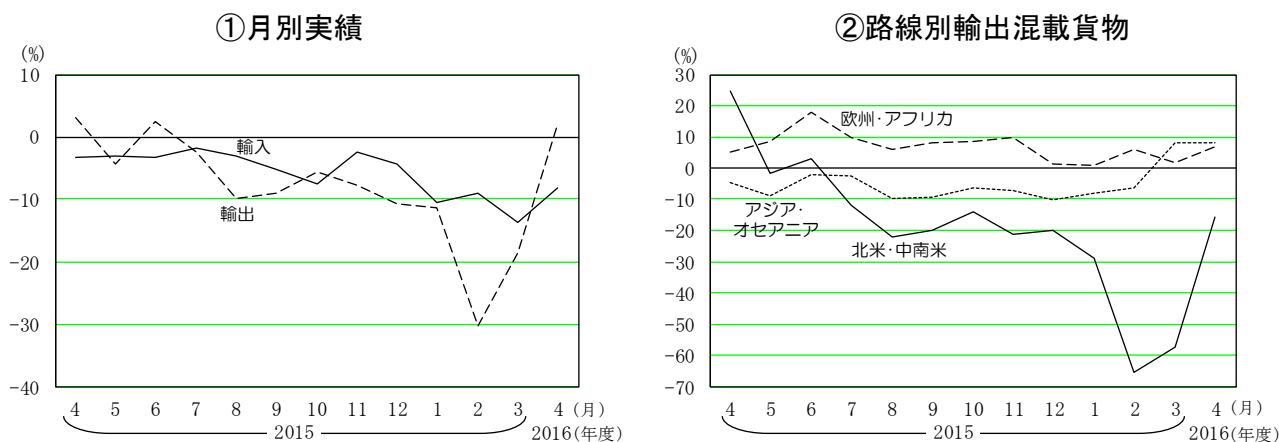
(1) 2015年度の輸出は、下期に減少幅が拡大し、前年度から一転マイナスに

- 2015年度下期については1～3月期に、太平洋線で前年における北米西岸港湾混雑に伴う自動車部品の航空シフト・特需の反動減がピークとなり、上期から続くマイナス幅がさらに拡大。
- アジア線も中国経済減速の影響が他のアジア諸国に波及し、低迷が続いた。3月にプラス転換、回復の兆しをみせたものの、年度全体ではマイナスになった模様。
- 品目別にみると、自動車部品の荷動きは堅調に推移したものの、上記のとおり太平洋線での大幅な反動減により、前年同期比ではマイナスに。半導体等電子部品などIT関連貨物、一般産業機械、電気機器等、自動車部品以外の機械類は、軒並み低調な荷動きとなった。
- 年度全体では6.6%減と、前年度の15.4%増から一転してマイナスに。

(2) 2016年度は、アジア線と自動車部品以外の機械類の回復で、1年で再びプラスに転換

- 2016年度は、全体の6割超を占めるアジア線で、中国経済減速の影響が一巡。回復の動きが中国以外のアジア諸国にも広がり、年度を通じて堅調な推移が見込まれ、けん引役に。
- 太平洋線および欧州線は、自動車部品の好調な荷動きに支えられてプラスとなるものの、需要の一巡や前年度におけるスポット需要の反動により、小幅な増加にとどまる。太平洋線では、4～6月期まで前年における特需の反動減が続き、上期はマイナスに。
- 品目別にみると、半導体製造装置、半導体等電子部品、電気機器等、自動車部品以外の機械類の荷動きが上向き、プラス転換を後押し。
- 為替は前年度に比べて円高水準での推移が予想されており、円高の進展による逆風が強まる。また、海上シフト傾向の継続による下押しも予想される。
- 年度全体では1.5%増と予測。1年で再びプラスに転換。

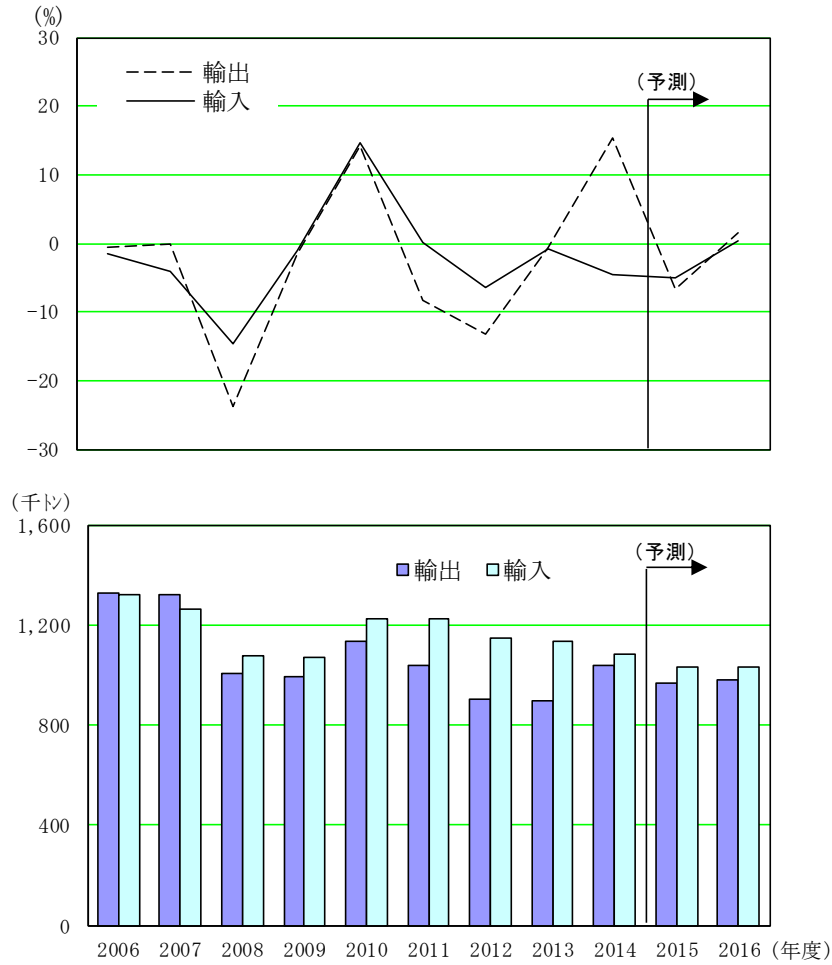
図17 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移



注) 前年同月比。

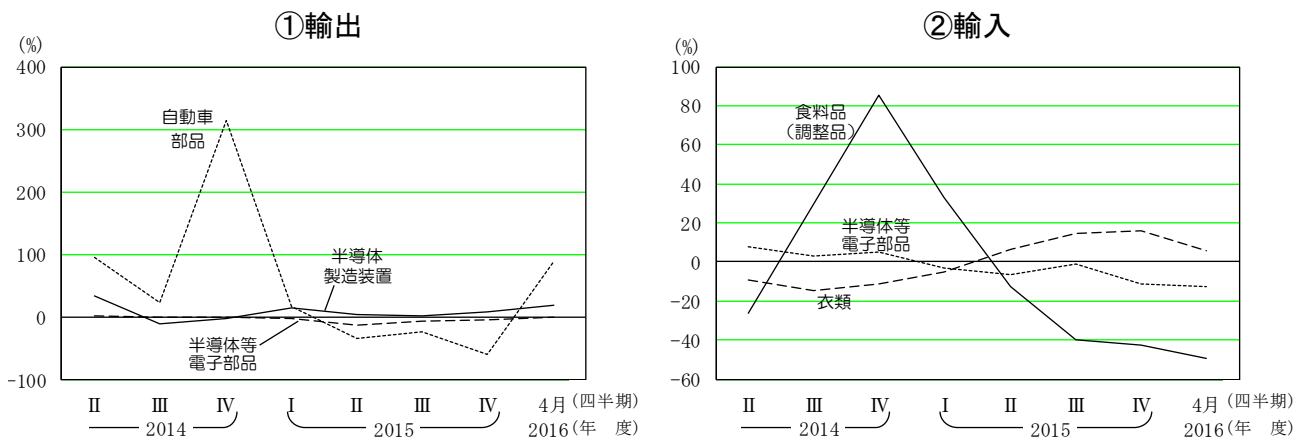
資料) (一社)航空貨物運送協会 (J A F A)

図18 国際航空貨物輸送量の推移



資料) 国土交通省航空局資料

図19 航空貿易数量の動向



注) 前年同期比。輸出と輸入の半導体等電子部品は数量指数の推移。

資料) 財務省「貿易統計」



## 輸入は、生産財（部品類）の回復と円高基調により、0.3%増と5年ぶりのプラス転換に

### （１）2015年度の輸入は、下期も低調な動きが続き、4年連続のマイナスに

- 2015年度下期については1～3月期に、太平洋線で前年における北米西岸港湾混雑に伴う肉類等食料品の航空シフト・特需の反動減がピークとなり、上期から続くマイナス幅がさらに拡大。
- 消費財、生産財（部品類）ともに低調な荷動きが続いた。
- 生鮮食料品のうち、魚介類と肉類は下期に入りプラスで推移していたが、肉類については上記のとおり1～3月期に、太平洋線での反動減により大幅なマイナスに。
- 年度全体では5.0%減と、前年度（4.7%減）に続いて4年連続のマイナスになった模様。

### （２）2016年度は生産財（部品類）の回復と円高基調により、0.3%増と5年ぶりのプラスに

- 個人消費の回復基調が引き続き弱く、食料品、衣料品等、主力の消費財が伸び悩む。
- その一方で、設備投資の増加を受け、半導体等電子部品、機械部品等、生産用部材の荷動きが徐々に活発化し、下支え役に。
- 円高基調のもとで、輸入品の価格上昇圧力は前年度までに比べていくぶん緩和され、輸入促進効果が見込まれる。一方、消費増税の再延期に伴い、1～3月期に予想されていた駆け込み需要が消失し、伸び率を下押し。
- 年度全体では0.3%増と予測。微増ながら5年ぶりのプラス転換に。

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（%）

	2014年度	2015年度			2016年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,118.1	991.6	1,004.3	1,995.9	986.0	1,027.4	2,013.4
Total	( 4.2)	(△ 1.8)	(△ 9.4)	(△ 5.8)	(△ 0.6)	( 2.3)	( 0.9)
輸出	1,034.8	479.6	486.7	966.3	487.4	493.3	980.7
Export	( 15.4)	(△ 0.7)	(△ 11.8)	(△ 6.6)	( 1.6)	( 1.4)	( 1.5)
太平洋線	203.7	80.8	78.2	159.0	79.9	79.3	159.3
Trans-Pacific line	( 43.6)	(△ 0.1)	(△ 36.3)	(△ 22.0)	(△ 1.1)	( 1.5)	( 0.2)
欧州線	158.0	77.0	79.8	156.8	77.6	80.3	157.9
European line	( 14.9)	( 2.7)	(△ 3.8)	(△ 0.7)	( 0.7)	( 0.6)	( 0.7)
アジア線	673.1	321.8	328.7	650.5	330.0	333.7	663.6
Asian line	( 9.0)	(△ 1.7)	(△ 5.0)	(△ 3.4)	( 2.6)	( 1.5)	( 2.0)
輸入	1,083.3	512.0	517.6	1,029.6	498.6	534.1	1,032.7
Import	(△ 4.7)	(△ 2.8)	(△ 7.0)	(△ 5.0)	(△ 2.6)	( 3.2)	( 0.3)
太平洋線	204.0	92.7	91.8	184.5	90.8	94.3	185.1
Trans-Pacific line	( 5.9)	(△ 1.0)	(△ 16.8)	(△ 9.5)	(△ 2.1)	( 2.7)	( 0.3)
欧州線	176.8	86.9	85.0	171.9	85.1	88.3	173.5
European line	(△ 12.8)	( 0.9)	(△ 6.2)	(△ 2.8)	(△ 2.0)	( 3.9)	( 0.9)
アジア線	702.6	332.4	340.8	673.2	322.7	351.4	674.1
Asian line	(△ 5.2)	(△ 4.2)	(△ 4.2)	(△ 4.2)	(△ 2.9)	( 3.1)	( 0.1)

- 注) 1. 2015年度上期まで国土交通省航空局資料（月別実績）を積み上げたもの。  
 2. 輸送量は直送貨物のみで継越貨物は含まない。  
 3. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。  
 4. 欧州線は中東・アフリカ・その他線を含む。アジア線は大洋州線を含む。

付表1 予測の主要な前提

	単 位	実 績 (2014年度)	想 定	
			2015年度	2016年度
世界経済成長率	前年比(%)	3.7%	3.3%	3.0%
米国経済成長率	前年比(%)	2.4%	2.4%	1.8%
為 替 レ ー ト	円/ドル	109.7円/ドル	120.1円/ドル	106.0円/ドル
	円/ユーロ	138.7円/ユーロ	132.6円/ユーロ	121.5円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バーレル	91.3ドル/バーレル	49.3ドル/バーレル	46.3ドル/バーレル

注) 1. 世界経済成長率は日本を除く実質・暦年ベース。 2. 米国経済成長率は実質・暦年ベース。  
3. 原油輸入価格はCIFベース。

付表2 実質国内総支出の需要項目別増加寄与度

項目 \ 年度	2012	2013	2014	2015	2016 (予測)
民間最終消費支出	1.0	1.4	△ 1.7	△ 0.1	0.1
民間住宅投資	0.2	0.3	0.3	0.1	0.0
民間設備投資	0.1	0.4	0.0	0.3	0.2
民間在庫投資	0.1	△ 0.3	0.5	0.3	△ 0.5
政府支出	0.3	0.3	0.3	0.2	0.4
公的固定資本形成	0.0	0.5	0.5	△ 0.1	0.0
財貨サービスの純輸出	△ 0.8	△ 0.5	△ 0.5	0.1	0.1
財貨サービスの輸出	△ 0.2	0.7	1.3	0.1	0.2
財貨サービスの輸入	△ 0.6	△ 1.2	△ 1.2	0.0	△ 0.1

注) 1. 増加寄与度 =  $\frac{\text{前年度の国内総支出の実数}}{\text{(当年度の実数 - 前年度の実数)}} \times 100$   
2. 財貨サービスの輸入は、国内総支出の控除項目であるので、符号で表示している。  
3. 四捨五入の関係で合計が国内総支出の伸び率に合わない場合がある。  
資料) 内閣府「四半期別国民所得統計速報」

付表3 国内貨物総輸送量とGDPとの関係

	総輸送量増減率 (A)	実質経済成長率 (B)	伸び率格差 (A-B)
1998	△ 3.8	△ 1.5	△ 2.3
1999	1.3	0.5	0.8
2000	△ 0.7	2.0	△ 2.7
2001	△ 3.1	△ 0.4	△ 2.7
2002	△ 4.0	1.1	△ 5.1
2003	△ 2.4	2.3	△ 4.7
2004	△ 2.5	1.5	△ 4.0
2005	△ 1.9	1.9	△ 3.8
2006	0.0	1.8	△ 1.8
2007	△ 0.4	1.8	△ 2.2
2008	△ 4.6	△ 3.7	△ 0.9
2009	△ 6.0	△ 2.0	△ 4.0
2010	△ 0.4	3.5	△ 3.9
2011	0.1	0.4	△ 0.3
2012	△ 2.5	0.9	△ 3.4
2013	△ 0.1	2.0	△ 2.1
2014	△ 0.8	△ 0.9	0.1
2015 (予測)	△ 0.6	0.8	△ 1.4
2016 (予測)	△ 0.9	0.7	△ 1.6
1998～2016	△ 1.6	0.8	△ 2.4

注) 1. 総輸送量増減率はトン数ベース。2009年度以前の数値は遡及値の増減率。

2. 実質経済成長率は連鎖方式による。

資料) 国土交通省の各種統計、内閣府「国民経済計算年報」

付表4 国内貨物輸送量の輸送機関別増加寄与度

年度 機関	2012	2013	2014	2015 (予測)	2016 (予測)
総輸送量	△ 2.5	△ 0.1	△ 0.8	△ 0.6	△ 0.9
鉄 道	0.1	0.0	△ 0.0	△ 0.0	△ 0.0
J R	0.0	0.0	△ 0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	△ 0.0	△ 0.0
自 動 車	△ 2.7	△ 0.4	△ 0.6	△ 0.5	△ 0.9
営業用	△ 2.9	△ 0.5	△ 1.2	0.1	0.1
自家用	0.2	0.0	0.5	△ 0.6	△ 0.9
内航海運	0.1	0.3	△ 0.2	△ 0.1	△ 0.0
国内航空	0.0	0.0	△ 0.0	△ 0.0	0.0

注) 1. トン数ベース。

2. 増加寄与度 = (前年度比増減率) × (前年度の輸送機関別ウエイト)

3. 四捨五入の関係で総輸送量の伸び率に合わない場合がある。

資料) 国土交通省の各種統計

付表5 流動ロットの推移

①輸送機関別 単位：トン/件				②品類別 単位：トン/件			
	2005年	2010年	年平均増減率		2005年	2010年	年平均増減率
輸送機関計	1.27	0.95	△5.6%	品 類 計	1.27	0.95	△5.6%
鉄 道	9.02	5.98	△7.9%	農 水 産 品	0.80	0.62	△5.0%
自 動 車	1.08	0.82	△5.4%	林 産 品	1.88	1.16	△9.2%
営業用	1.01	0.77	△5.3%	鉱 産 品	28.90	21.74	△5.5%
自家用	1.25	1.01	△4.2%	金属機械工業品	0.85	0.59	△7.0%
内航海運	165.29	97.69	△10.0%	化学工業品	2.61	1.93	△5.9%
国内航空	0.02	0.02	1.1%	軽工業品	0.67	0.65	△0.6%
				雑工業品	0.18	0.23	5.0%
				排 出 物	8.13	5.88	△6.3%
				特 殊 品	1.78	1.35	△5.4%

資料) 国土交通省「全国貨物純流動調査」

付表6 輸送トン数、トンキロ、平均輸送距離の推移

年度 機関	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
輸送機関計	△ 0.4% 0.1% 85km	△ 4.6% △ 4.6% 85km	△ 6.0% △ 6.8% 85km	△ 0.4% 6.9% 91km	0.1% △ 3.9% 87km	△ 2.5% △ 4.2% 86km	△ 0.1% 2.9% 88km	△ 0.8% △ 1.4% 88km
鉄 道	△ 2.0% 0.6% 459km	△ 9.1% △ 4.6% 481km	△ 6.4% △ 7.6% 475km	0.9% △ 0.8% 467km	△ 8.6% △ 2.0% 501km	6.2% 2.4% 483km	4.1% 2.9% 478km	△ 1.5% △ 0.2% 484km
自 動 車	△ 0.3% 2.3% 48km	△ 4.3% △ 2.3% 49km	△ 5.5% △ 3.4% 50km	△ 1.2% 7.2% 54km	0.4% △ 5.0% 51km	△ 2.9% △ 9.1% 48km	△ 0.5% 2.0% 49km	△ 0.7% △ 1.9% 49km
営業用	0.9% 2.6% 61km	△ 4.0% △ 2.3% 62km	△ 4.4% △ 3.2% 63km	△ 1.7% 8.2% 69km	2.7% △ 5.1% 64km	△ 4.5% △10.9% 60km	△ 0.7% 2.5% 62km	△ 1.8% △ 2.0% 62km
自家用	△ 2.8% 0.7% 20km	△ 4.8% △ 2.3% 20km	△ 7.8% △ 5.2% 21km	△ 0.1% 0.7% 21km	△ 4.7% △ 4.2% 21km	0.8% 3.5% 22km	0.2% △ 1.2% 22km	1.9% △ 1.4% 21km
内航海運	△ 1.7% △ 2.4% 495km	△ 7.6% △ 7.4% 496km	△12.3% △10.9% 504km	10.4% 7.5% 491km	△ 1.6% △ 2.8% 485km	1.4% 1.7% 486km	3.4% 4.0% 489km	△ 2.4% △ 0.9% 496km
国内航空	1.9% 2.6% 995km	4.7% 6.4% 1,011km	△ 3.6% △ 2.6% 1,021km	△ 1.9% △ 1.0% 1,032km	△ 4.8% △ 4.3% 1,037km	1.1% 1.8% 1,044km	3.2% 2.2% 1,034km	△ 0.6% △ 0.7% 1,033km

注) 1. 上段：トン数の増減率、中段：トンキロの増減率、下段：平均輸送距離

2. 平均輸送距離は輸送トンキロを輸送トン数で除して算出。

3. 2009年度以前の輸送機関計および自動車の数値は遡及値の増減率、平均輸送距離。

資料) 国土交通省の各種統計

付表7 港湾別にみた外貿コンテナ貨物輸送量

①輸出 単位:千TEU(実入り)、( )内は対前年同期比増減率

	2012年度	2013年度		2014年度		2015年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東京港	464.3 (△ 2.2)	473.7 (△ 0.0)	463.0 (△ 0.3)	482.0 ( 1.8)	466.5 ( 0.7)	457.8 (△ 5.0)
横浜港	556.4 (△ 4.6)	553.0 (△ 8.1)	549.0 (△ 1.3)	548.0 (△ 0.9)	537.2 (△ 2.1)	513.9 (△ 6.2)
清水港	87.3 (△ 7.5)	87.9 (△ 3.7)	90.9 ( 4.1)	91.8 ( 4.5)	95.8 ( 5.4)	91.7 (△ 0.2)
名古屋港	520.7 ( 0.0)	545.9 ( 2.7)	544.5 ( 4.6)	550.7 ( 0.9)	537.4 (△ 1.3)	533.9 (△ 3.1)
四日市港	46.9 ( 12.9)	49.1 ( 1.3)	44.8 (△ 4.5)	40.2 (△ 18.1)	39.1 (△ 12.8)	40.7 ( 1.1)
大阪港	174.0 (△ 0.4)	190.9 ( 9.0)	188.5 ( 8.4)	197.2 ( 3.3)	198.0 ( 5.0)	198.5 ( 0.7)
神戸港	420.4 (△ 7.1)	429.0 (△ 3.5)	431.6 ( 2.6)	448.9 ( 4.6)	454.7 ( 5.3)	454.9 ( 1.3)
博多港	113.9 (△ 5.8)	116.0 (△ 5.4)	115.3 ( 1.2)	119.3 ( 2.8)	116.1 ( 0.7)	115.8 (△ 3.0)

②輸入 単位:千TEU(実入り)、( )内は対前年同期比増減率

	2012年度	2013年度		2014年度		2015年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東京港	1,135.1 ( 0.4)	1,178.6 ( 3.4)	1,188.9 ( 4.7)	1,184.8 ( 0.5)	1,112.1 (△ 6.5)	1,122.9 (△ 5.2)
横浜港	552.8 ( 0.1)	542.3 (△ 6.1)	540.8 (△ 2.2)	546.2 ( 0.7)	522.8 (△ 3.3)	528.0 (△ 3.3)
清水港	84.9 (△ 3.3)	90.0 ( 2.6)	92.1 ( 8.5)	98.0 ( 8.9)	95.6 ( 3.7)	93.1 (△ 4.9)
名古屋港	522.4 (△ 1.3)	550.1 ( 2.4)	554.8 ( 6.2)	559.2 ( 1.6)	528.6 (△ 4.7)	529.6 (△ 5.3)
四日市港	35.2 ( 5.1)	37.3 ( 5.6)	38.1 ( 8.0)	37.8 ( 1.4)	35.0 (△ 8.1)	36.2 (△ 4.4)
大阪港	571.8 ( 0.5)	605.2 ( 3.8)	596.8 ( 4.4)	589.7 (△ 2.6)	543.1 (△ 9.0)	525.0 (△ 11.0)
神戸港	433.8 (△ 0.6)	443.2 ( 1.6)	439.7 ( 1.4)	452.3 ( 2.1)	426.6 (△ 3.0)	456.5 ( 0.9)
博多港	185.9 ( 3.8)	195.7 ( 6.3)	198.5 ( 6.8)	193.5 (△ 1.1)	180.3 (△ 9.2)	186.9 (△ 3.4)

資料) 各港港湾管理者資料

付表8 わが国の品目別貿易実績の推移

## ①輸出

品目	ベース	2013年度		2014年度		2015年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸出合計	価格	9.8%	11.8%	3.5%	9.1%	3.3%	△ 6.2%
食料品	価格	24.6%	20.1%	9.2%	22.0%	22.2%	9.7%
化学製品	価格	19.0%	14.9%	0.6%	3.9%	1.6%	△ 8.7%
プラスチック	数量	△ 2.4%	7.3%	3.4%	2.1%	3.0%	△ 0.1%
金属及び同製品	価格	8.6%	8.5%	2.6%	7.5%	△ 3.8%	△ 19.2%
非金属鉱物製品	価格	1.1%	1.4%	0.0%	5.1%	△ 0.5%	△ 3.2%
一般機械	価格	3.9%	13.0%	3.7%	8.8%	3.2%	△ 8.9%
電気機械	価格	6.6%	9.6%	4.6%	11.4%	4.1%	△ 6.3%
輸送用機械	価格	7.9%	13.0%	4.5%	7.5%	4.2%	3.2%
自動車部品	価格	6.3%	9.1%	△ 0.6%	2.7%	△ 0.7%	△ 5.1%

## ②輸入

品目	ベース	2013年度		2014年度		2015年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸入合計	価格	13.9%	20.6%	2.5%	△ 4.1%	△ 5.5%	△ 14.8%
食料品	価格	11.3%	7.5%	4.1%	6.6%	4.2%	△ 3.1%
野菜果実	価格	13.0%	16.1%	3.9%	3.0%	13.8%	2.8%
肉類・魚介類	数量	△ 2.9%	△ 1.8%	4.0%	0.6%	△ 1.3%	4.2%
木材	価格	58.6%	30.7%	△ 13.6%	△ 15.2%	△ 8.4%	△ 0.4%
化学製品	価格	9.3%	9.5%	5.7%	5.6%	13.1%	9.7%
金属及び同製品	価格	10.8%	24.6%	11.9%	10.0%	0.6%	△ 16.1%
家具	数量	1.2%	4.4%	△ 1.1%	△ 8.4%	△ 9.7%	△ 0.6%
衣類・同付属品	価格	25.5%	15.8%	△ 3.9%	4.5%	6.5%	△ 2.8%

注) 前年同期比

資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

付表9 国際航空貿易額の推移

## ①輸出

品目	2013年度		2014年度		2015年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸出合計	9.8%	13.5%	5.8%	17.7%	13.2%	△ 5.6%
化学製品	13.2%	10.0%	2.2%	9.9%	3.3%	△ 4.4%
非金属鉱物製品	5.9%	7.4%	0.6%	11.9%	8.1%	△ 1.0%
機械機器	6.4%	15.3%	6.7%	16.5%	11.1%	△ 7.9%
事務用機器	19.1%	17.1%	0.7%	9.4%	0.6%	△ 12.5%
半導体等電子部品	14.4%	6.7%	0.0%	15.6%	10.0%	△ 9.3%
映像機器	△ 20.7%	△ 2.3%	△ 37.3%	△ 6.6%	18.4%	△ 21.5%
科学光学機器	3.0%	19.9%	13.0%	14.9%	1.5%	△ 13.5%
その他	17.7%	11.0%	5.4%	23.3%	21.8%	△ 0.8%

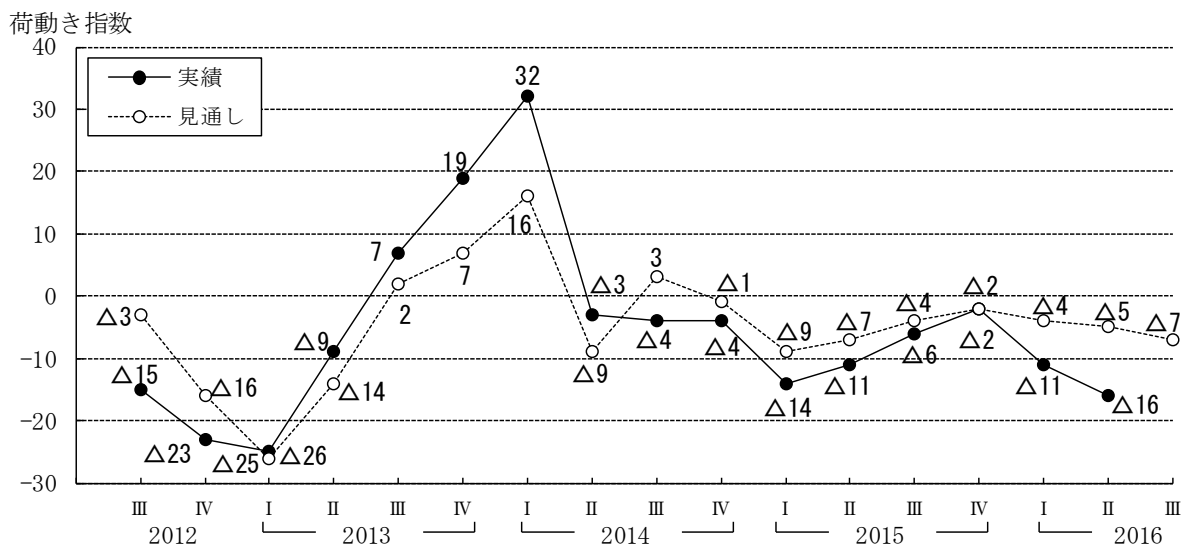
## ②輸入

品目	2013年度		2014年度		2015年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸入合計	16.0%	18.9%	0.9%	5.9%	16.5%	1.2%
食料品	1.2%	5.1%	△ 0.0%	9.2%	8.6%	△ 4.1%
化学製品	6.4%	1.5%	2.5%	0.3%	24.8%	31.1%
医薬品	8.6%	3.8%	5.1%	△ 2.8%	26.8%	47.8%
機械機器	19.2%	25.7%	1.6%	8.1%	15.9%	△ 4.9%
事務用機器	14.6%	31.5%	9.9%	△ 5.4%	2.3%	△ 12.4%
その他	16.3%	15.0%	△ 2.5%	2.4%	11.8%	△ 0.4%

注) 金額(円)ベースの前年同期比

資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

付図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. 点線は各期に入る前の時点の見通しにおける『荷動き指数』（2016年Ⅲ期の『荷動き指数』は今回調査時点の見通し）、実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』（2016年Ⅱ期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。  
 4. 今回調査は2016年6月初旬に実施し、778社から回答を得た。

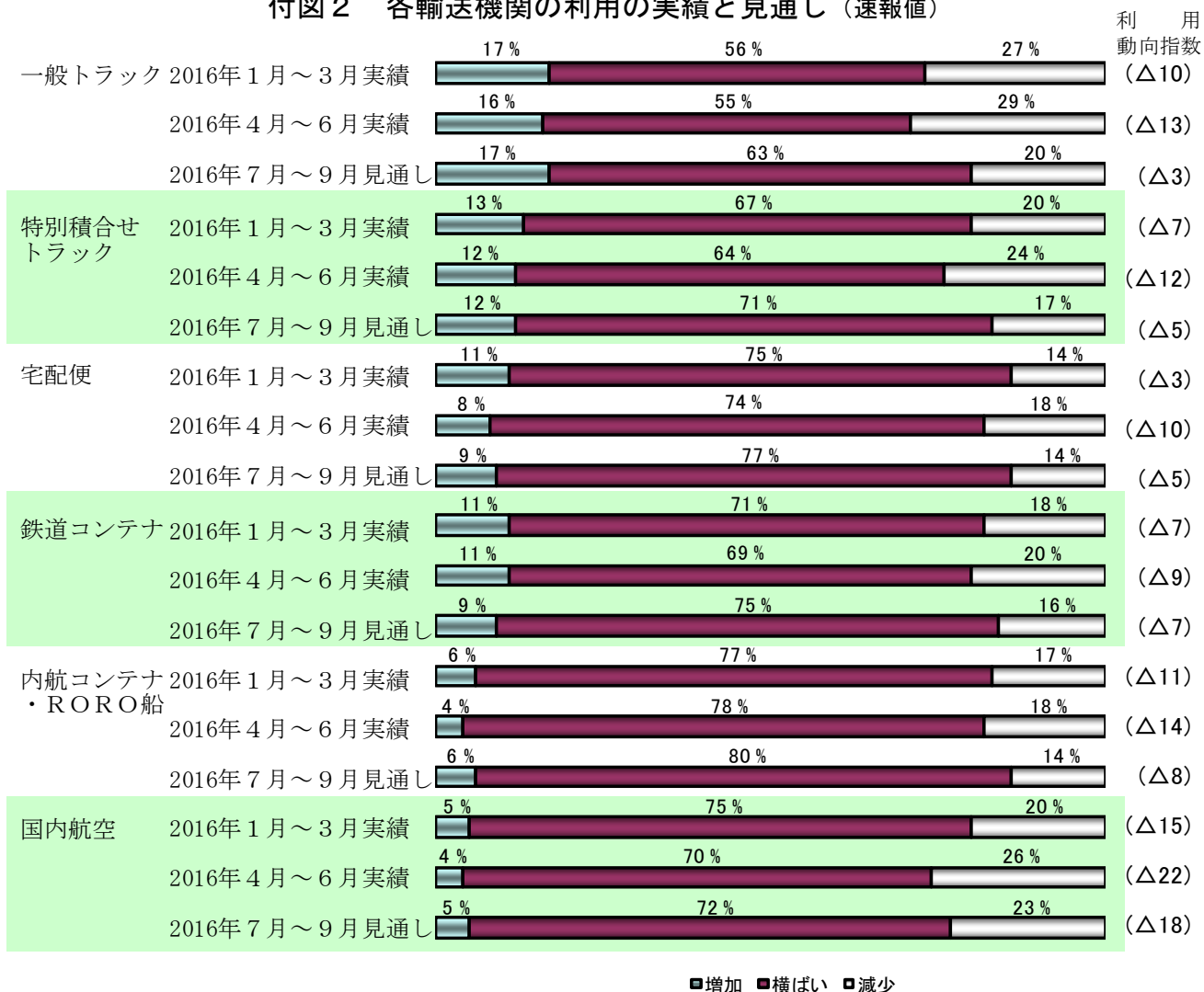
付表10 国内向け出荷量の実績と見通し（業種別）（速報値）

業種	2016年1月～3月実績					2016年4月～6月実績					2016年7月～9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	106	22	52	26	Δ4	79	29	48	23	6	78	23	63	14	9	
繊維・衣服	36	22	53	25	Δ3	26	8	42	50	Δ42	26	8	46	46	Δ38	
木材・家具	41	17	56	27	Δ10	30	16	47	37	Δ21	30	10	63	27	Δ17	
パルプ・紙	48	27	52	21	6	36	25	61	14	11	36	25	58	17	8	
化学・プラスチック	112	18	57	25	Δ7	79	16	65	19	Δ3	79	18	68	14	4	
窯業・土石	42	21	38	41	Δ20	28	7	54	39	Δ32	28	10	61	29	Δ19	
鉄鋼・非鉄	103	13	50	37	Δ24	71	13	49	38	Δ25	71	17	46	37	Δ20	
金属製品	54	11	61	28	Δ17	42	14	53	33	Δ19	42	19	64	17	2	
一般機械	92	15	52	33	Δ18	69	14	53	33	Δ19	69	7	67	26	Δ19	
電気機械	120	17	44	39	Δ22	83	16	43	41	Δ25	83	17	59	24	Δ7	
輸送用機械	102	25	48	27	Δ2	68	9	53	38	Δ29	68	15	50	35	Δ20	
精密機械	26	23	69	8	15	27	15	52	33	Δ18	27	30	48	22	8	
その他	62	23	42	35	Δ12	42	21	48	31	Δ10	42	19	60	21	Δ2	
計	944	19	51	30	Δ11	680	16	52	32	Δ16	679	17	59	24	Δ7	
卸売業	生産財	50	24	46	30	Δ6	33	16	42	42	Δ26	33	9	70	21	Δ12
	消費財	51	17	61	22	Δ5	46	20	52	28	Δ8	46	24	59	17	7
	計	101	21	53	26	Δ5	79	18	48	34	Δ16	79	18	63	19	Δ1
合計	1,045	19	51	30	Δ11	759	16	52	32	Δ16	758	17	59	24	Δ7	

付表 11 国内向け出荷量の実績と見通し（地域別）（速報値）

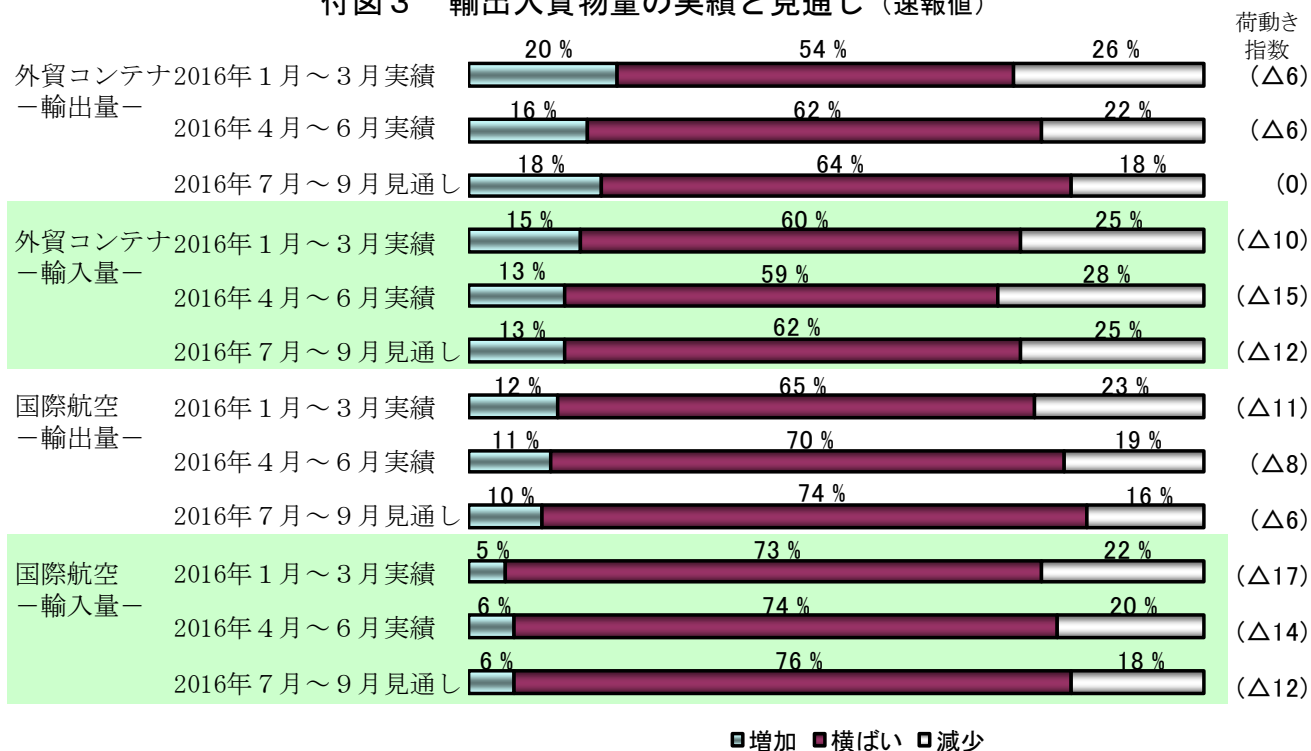
地域	2016年1月～3月実績					2016年4月～6月実績					2016年7月～9月見通し				
	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数
		増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少	
北海道	51	24	51	25	△ 1	33	27	55	18	9	33	15	61	24	△ 9
東北	102	19	50	31	△ 12	75	16	49	35	△ 19	74	19	58	23	△ 4
関東	264	17	50	33	△ 16	204	16	46	38	△ 22	204	21	52	27	△ 6
北陸・信越	86	15	52	33	△ 18	70	16	47	37	△ 21	70	11	69	20	△ 9
東海	163	23	51	26	△ 3	111	14	54	32	△ 18	111	15	61	24	△ 9
近畿	160	17	51	32	△ 15	105	18	51	31	△ 13	105	11	60	29	△ 18
中国	98	23	49	28	△ 5	74	17	57	26	△ 9	74	19	61	20	△ 1
四国	54	17	50	33	△ 16	42	12	64	24	△ 12	42	12	71	17	△ 5
九州・沖縄	67	21	63	16	5	45	16	53	31	△ 15	45	22	60	18	4
合計	1,045	19	51	30	△ 11	759	16	52	32	△ 16	758	17	59	24	△ 7

付図 2 各輸送機関の利用の実績と見通し（速報値）

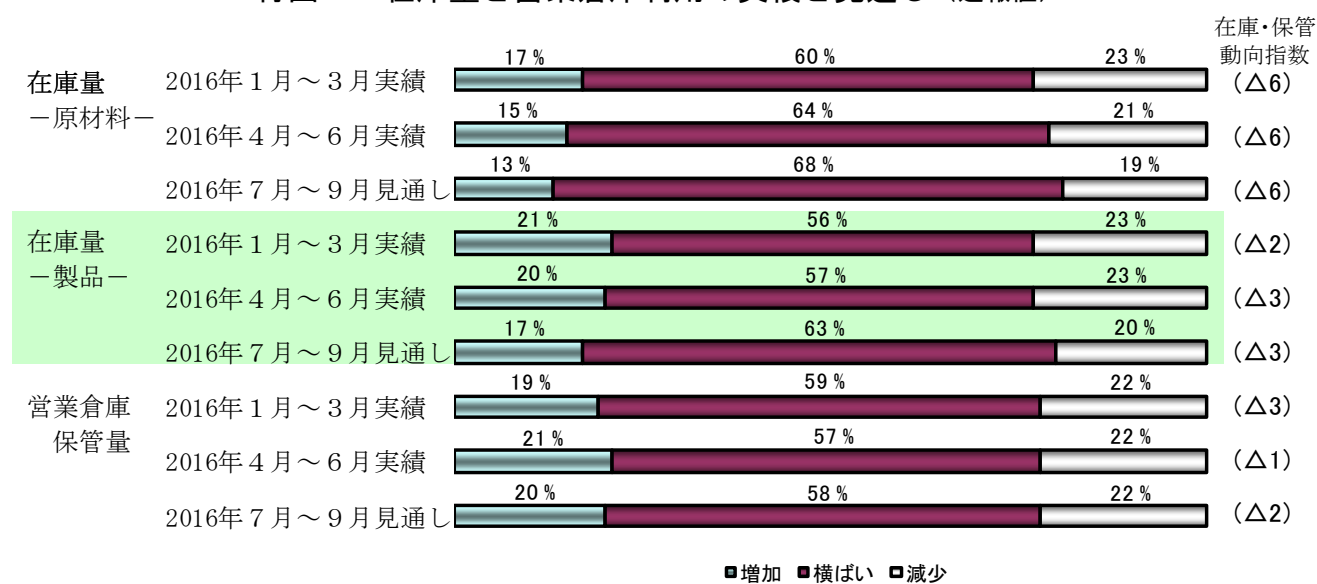




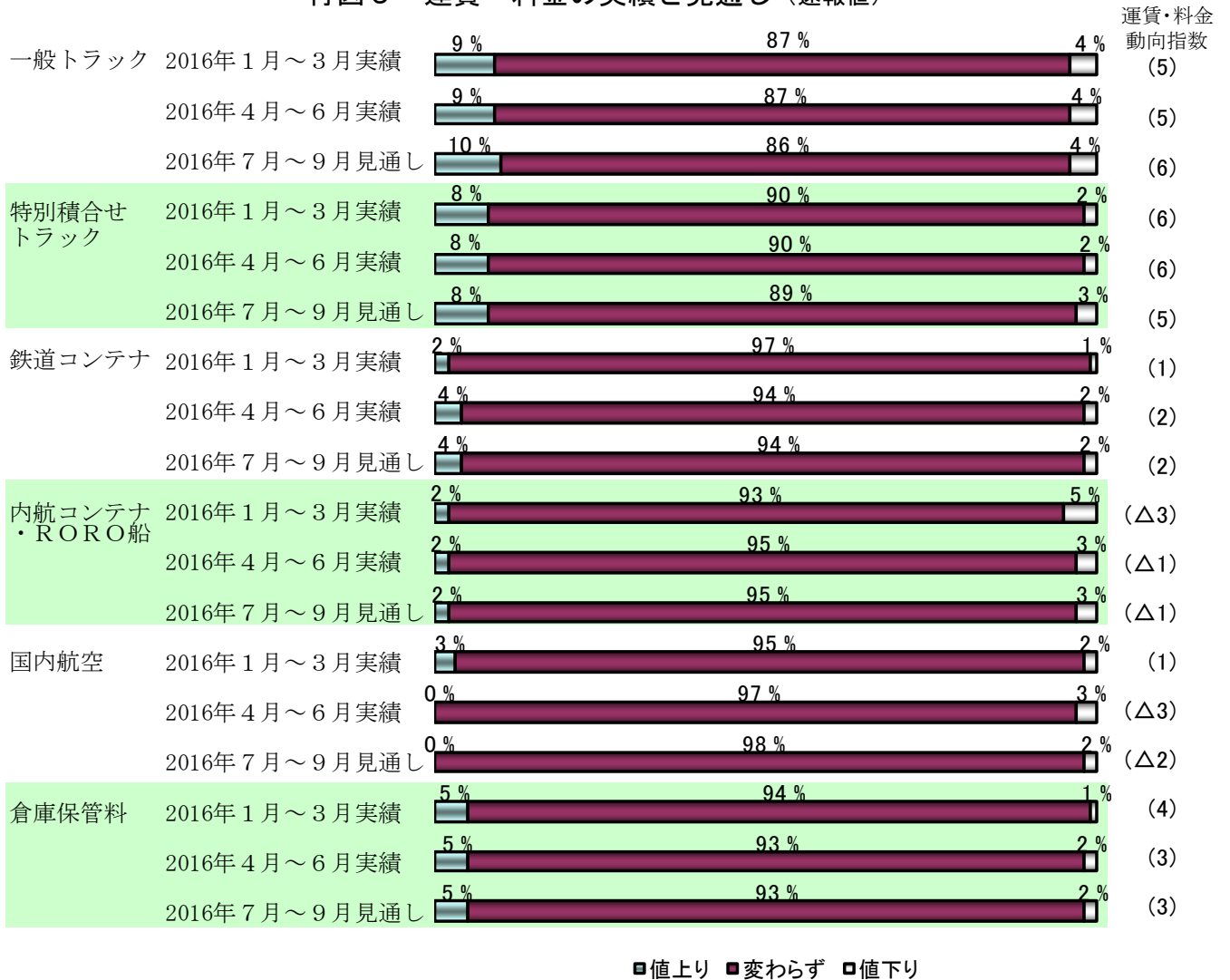
付図3 輸出入貨物量の実績と見通し（速報値）



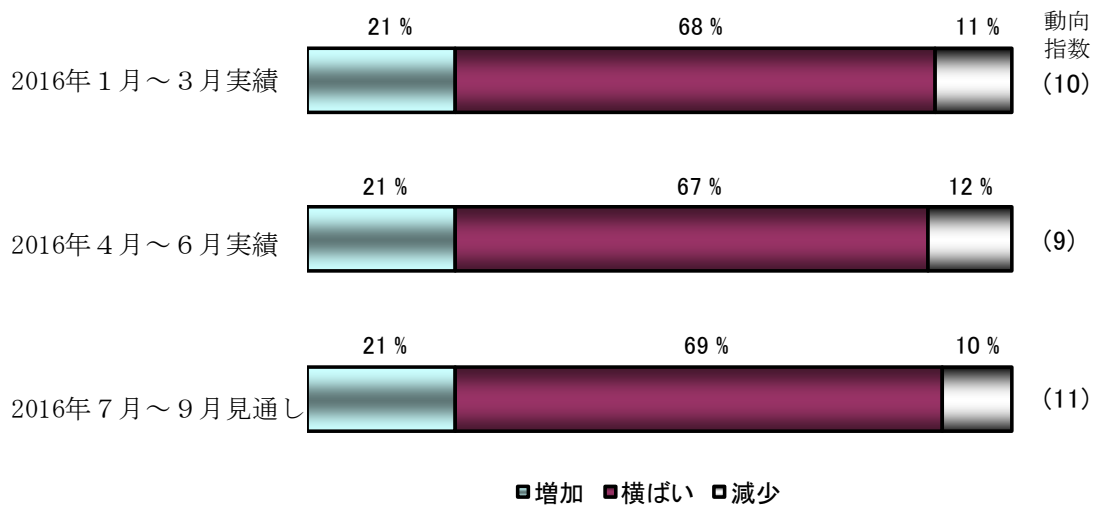
付図4 在庫量と営業倉庫利用の実績と見通し（速報値）



付図5 運賃・料金の実績と見通し（速報値）



付図6 物流コスト割合の実績と見通し（速報値）



**株式会社 日通総合研究所**

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-3 (日通ビル)

代表取締役  
社 長 宮 近 清 文

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

---

本見通しについてのお問い合わせは、下記にお願いします。

**経済研究部**

TEL (03) 6251-3362 (ダイヤルイン)

E-mail: [keizai\\_inf@soken.nittsu.co.jp](mailto:keizai_inf@soken.nittsu.co.jp)