

2024年度の経済と 貨物輸送の見通し(改訂)

2024.4

NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

<https://www.nx-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1月30日、「インフレ率の鈍化と安定的な成長 ソフトランディングへの道開ける」という副題の世界経済見通しを発表した。当見通しでは、2024年の世界経済成長率（ベースライン）を3.1%増と予測しており、前回（2023年10月）見通し（2.9%増）から0.2ポイント上方に改定された。

主要国における2024年の実質経済成長率の改定状況（10月予測→1月予測）について見ると、日本：1.0%増→0.9%増、米国：1.5%増→2.1%増、

ユーロ圏：1.2%増→0.9%増、英国：0.6%増→0.6%増、中国：4.2%増→4.6%増、インド（注：財政年度ベース）：6.3%増→6.5%増、ロシア：1.1%増→2.6%増、新興市場国・中所得国：3.9%増→4.0%増、低所得途上国：5.1%増→5.0%増——などとなっており、バラつきが見られる。

また、2024年の世界のインフレ率については、供給側の問題が解消し、引き締め的な金融政策が続く中、大半の地域で予想以上に速く低下していることから、5.8%へと鈍化すると予測している。

当該見通しに関してIMFは、「ディスインフレと着実な成長に伴い、ハードランディング（強行着陸）となる可能性が低下し、世界経済成長に対するリスクは概ね均衡がとれている。上振れリスクとしては、ディスインフレの加速が金融環境のさらなる緩和につながる可能性がある。財政政策を必要以上に、また予測における想定以上に緩和すれば一時的により高い成長を実現し得るが、その後の調整コストが増大するリスクがある。構造改革の勢いが強まれば、生産性が上がり、国境を越えてプラスの波及効果が見られる可能性がある。下振れリスクとしては、紅海における攻撃が続くことなどの地政学的ショックや、供給の混乱によって一次産品価格が再度高騰したり、基調的なインフレが根強かったりすれば、金融政策の引き締めが長期化する可能性がある。中国における不動産部門の低迷の深刻化や、増税・歳出削減へ混乱を招くような転換も期待外れの成長をもたらしかねない」としている。

以上のように、景気を失速させずに物価上昇率を下げるソフトランディング（軟着陸）への道筋がみえたと強調している。ただし、2024年の成長率見通し（3.1%増）は、2000～2019年の歴史的平均である3.8%を下回っており、世界経済の先行き不透明感は依然として払しょくされていない。中でも中国経済については、不動産バブルの崩壊を受け、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、中小企業の従業員や非正規雇用労働者の多くは、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、前述のIMF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。また、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」）の感染症法上の位置づけが、2023年5月8日より以前の2類相当から5類に移行した。今後は、行動制限の撤廃を受け、新型コロナによる景気の下押し圧力はさらに弱まっていくと想定される一方、季節的に感染再拡大が発生することは避けられまい。
- ・日本経済は足元において、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、2023年10～12月期のGDPギャップ（2次速報値）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」の影響について勘案していない。

2. 日本経済

【足元2023年10～12月期は前期比0.1%増と強含み】

- ・足元2023年10～12月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.1%増（年率0.4%増）と2四半期ぶりのプラス成長に転じた。
- ・設備投資および輸出がそれぞれ2.0%増、2.6%増と堅調ながら、その他の項目は総じて低調となった。
- ・また、控除項目である輸入が1.7%増となったことから、寄与度は小幅なプラスにとどまった。

【2023年度は1.3%増と伸び悩み、国内民需の寄与度がマイナスに】

- ・2023年度は、個人消費が0.5%減とマイナスに転じ、設備投資も0.6%増と前年度（3.4%増）より大幅に減速するほか、在庫調整に伴い在庫投資も減少。その結果、国内民需の寄与度は前年度より約2.4ポイント低下し、マイナスに。
- ・令和4年度補正予算の成立などを受け、公共投資が3年ぶりに増加に反転することもあり、公的需要はプラスに。
- ・国内民需の低調を受け輸入がマイナスとなったことなどから、外需はプラスに寄与。
- ・2023年度の実質経済成長率は1.3%増と、前年度（1.5%増）から減速。

【2024年度は0.6%増とさらに減速し、小幅増にとどまる】

- ・2024年度は、個人消費がプラスに反転し、設備投資も加速する一方、住宅投資はマイナスに転じる見通し。公的需要はプラスながら、小幅な伸び率にとどまる。
- ・輸出は、世界経済の低調に加え、インバウンド需要の盛り上がりによる押し上げ効果が弱まることなどから、減速が避けられず。

- ・2024年度の実質経済成長率は0.6%増と前年度より低下し、日本経済は正念場を迎えることとなろう。
- ・2024年春闘におけるベースアップ率はさらに高まると予測されるが、雇用者数が横ばいで推移するため、名目雇用者報酬は1%台半ばの伸びにとどまるほか、賃上げの恩恵を受ける層も限定される。一方、消費者物価（生鮮品を除く）には2%強の上昇が見込まれる中で、個人消費の盛り上がりは期待できないが、前年度におけるマイナスの反動もあって、0.6%増に。
- ・設備投資は、前年度における低調の反動もあって2.2%増に。ただし、個人消費の減速や内外経済の先行き不透明感が根強く残る中で、投資マインドが下押しされるリスクは払しょくされず。
- ・輸出は世界経済の低調などを受け、1.8%の伸びにとどまると予測。一方、輸入は2.3%増とプラスに転換する。この結果、外需の寄与度は小幅ながらマイナスに。

II. 貨物輸送 【表5～8参照】

1. 国内貨物輸送

（1）総輸送量は2023年度通期で1.0%減の後、2024年度は0.6%減と3年連続の減少に

①2023年度上期は1.5%減、下期は0.6%減とマイナス幅縮小

- ・上期は、生産関連貨物・消費関連貨物・建設関連貨物のいずれもマイナスとなり、トータルでは1.5%減に。
- ・下期については、消費関連貨物がプラスに転じ、建設関連貨物のマイナス幅も縮小することから、トータルでは0.6%減とマイナス幅は縮小の見通し。
- ・年度全体では1.0%減と、2022年度（1.6%減）よりマイナス幅は縮小。

②2024年度は0.6%減と、マイナス幅縮小も3年連続の減少に

- ・個人消費に盛り上がりが見込めないことなどから、消費関連貨物は通期で微増にとどまる。
- ・生産関連貨物は、鉱工業生産の伸び悩みを受け、通期では小幅増に。
- ・大規模土木工事の執行が期待できず、また新設住宅着工戸数も減少するため、建設関連貨物は1%台半ばの減少に。
- ・全体では0.6%減と3年連続の減少ながら、マイナス幅はいくぶん縮小。一般貨物に限定すると、0.2%増と3年ぶりにプラスへ反転。

（2）品別輸送量（2024年度）

①消費関連貨物は、賃金上昇などにより家計の所得環境改善が見込まれるものの、消費者物価の上昇が続く中で個人消費の伸び悩みが予測されるため、通期では**0.2%増**と微増にとどまる。日用品、食料工業品、農水産品などにはやや低調な荷動きが予測される。

②生産関連貨物は、個人消費の足踏みや内外経済の先行き不透明感が払しょくされないことに加え、原材料・燃料価格の高止まりなどから、上期は低調な荷動が避けられず。一方、鉱工業生産の持ち直しを受け、下期は一般機械などを中心にプラスへ転じ、通期では**0.3%の小幅増**に。

③建設関連貨物は**1.7%減**に。公共投資の増加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、金利上昇で新設住宅着工戸数が減少する中、輸送量をプラスにまで押し上げるには至らない。建設業界における人手不足も懸念材料に。

（3）輸送機関別輸送量（2024年度）

①JRは微増に

- ・JRコンテナは、2024年度を通してプラス基調で推移し、通期では**1.6%増**と5年ぶりの増加に。

「物流の2024年問題」も増送を後押ししか。

- ・JR車扱は、天候に大きく左右される可能性もあるが、大きなウエートを占める石油に減少が予測される中で、**2.8%減**と盛り上がりを欠く展開に。
 - ・JR全体では、**0.2%増**と小幅ながらプラスへ反転。
 - ・その他の鉄道は、セメント、石灰石、石油などの減少を受け、**2.4%減**と引き続き減少傾向で推移。
- ②**営業用自動車**は、消費関連貨物および生産関連貨物がプラスに転じる一方、建設関連貨物の不振が下押し要因となり、トータルでは**0.6%増**と小幅な増加にとどまる。「物流の2020年問題」に伴う重量ベースでの下押し効果は限定的なものとなる見通し。
- ③**家用自動車**は、生産関連貨物および消費関連貨物の大幅減に加え、大きなウエートを占める建設関連貨物の不振を受け、トータルでは**3.0%減**と低調に推移。
- ④**内航海運**は、**0.9%減**と水面下の推移に。大きなウエートを占める石油製品、鉄鋼、化学製品が低調で、建設関連貨物にも減少が見込まれる。下期はプラスに転じる見通しながら、通期では3年連続のマイナスに。
- ⑤**国内航空**は、コロナ後の復便による供給力の増加が一段落するとともに、需要の盛り上がりも期待できないことから、輸送量は**0.4%減**と4年ぶりにマイナスへ転じる。

2. 国際貨物輸送

(1) 外資コンテナ貨物

①輸出の2023年度は3.9%の増加、2024年度も2.0%増とプラスの見通し

- ・2023年度下期は、世界経済が緩やかながらプラス成長を維持する中で、新型コロナ5類移行に伴う経済再開、円安による押し上げ効果が持続し、上期からプラス幅が拡大。
- ・車載半導体不足の解消を受けて、自動車工場等の生産が回復・正常化し、自動車関連の荷動きが復調。米西岸港湾労使交渉の妥結で、海運混乱・港湾混雑の再発懸念が後退。
- ・2024年度は、世界経済が減速を回避・増加基調を維持する中、2年連続のプラスに。自動車関連の増勢持続や生産拠点の国内回帰の進展、欧米の過剰在庫解消が寄与。
- ・海外設備投資需要が徐々に持ち直し、機械類の荷動きが下期にかけて復調。自動車関連は、EVシフトの加速・本格化や工場生産の拡大の中で、堅調に推移する見込み。
- ・2年連続の増加により、貨物量はコロナ前（2019年度）水準近くに回復（99.8%）。
- ・欧米航路における海運混乱・港湾混雑の再発生や、米中対立激化・世界経済減速による下押しの可能性も。円安による押し上げ効果は下期にかけて希薄化。

②輸入の2023年度は6.2%の減少、2024年度は1.6%増とプラス転換の見通し

- ・2023年度下期は、円安進行・物価上昇による下押し圧力が続く中で、個人消費の回復の勢いが弱いことなどから、消費財の荷動きが引き続き低調。マイナス幅は上期から改善・縮小。
- ・生産財については、国内自動車工場等の生産回復・正常化により、部品・部材や機械類の荷動きがいくぶん復調・持ち直すも、消費財のマイナスをリカバーできず。
- ・2024年度は、消費財については、物価上昇や円安基調による下押しの長期化を受け、個人消費の回復が力強さを欠くことから、小幅な伸びにとどまる見込み。
- ・生産財については、生産拠点の国内回帰や調達先分散が進み、部品・部材や機械類の荷動きが活発化。対日投資や生産拠点の整備の拡大を受けて、資材・部材類の調達が増加。
- ・前年度大幅減の反動増による押し上げも見込まれ、年度全体では3年ぶりのプラスに。

(2) 国際航空貨物

①輸出の2023年度は15.1%の減少、2024年度は4.6%増とプラス転換の見通し

- ・2023年度下期は、全路線でマイナス幅が1桁台に縮小し、1～3月期にはプラスに転換。上期における2割超の減少が響き、年度全体では前年度に続いて、10%台半ばのマイナスに。
- ・2024年度は、全路線がプラスに転換。太平洋線は海運へのシフト・回帰の一巡や前年度大幅減の反動増により、5%超のプラスに。欧州線はウクライナ情勢や経済減速の長期化、アジア線は中国経済の減速・回復遅れが下押し、5%未満の増加にとどまる見込み。
- ・半導体関連（電子部品・製造装置）は、半導体市況・需給の改善やAI関連需要の拡大の中で、下期にかけて回復。製造装置については、対中輸出規制による下押しが継続。
- ・自動車部品はEVシフトの加速・本格化や工場生産の正常化・拡大の中で、堅調に推移。一般機械・機械部品は、海外設備投資需要が徐々に回復し、下期に持ち直す見込み。
- ・3年ぶりのプラスも、貨物量はコロナ前（2019年度）の水準を4%強下回る（95.6%）。
- ・半導体市況・需給の早期回復や、欧米線における航空シフト・特需の再発で上振れも。

②輸入の2023年度は12.3%の減少、2024年度は2.2%増とプラス転換の見通し

- ・2023年度下期は、消費財については物価上昇・円安による下押しが続き、引き続き低調。生産財については部品・部材類や機械類の荷動きが改善も、マイナス基調を抜け出せず。
- ・下期は上期から減少幅が1桁台に縮小・改善も、年度全体では2桁台のマイナスが継続。
- ・2024年度は、物価上昇・円安による下押しがいくぶん緩和も、消費財については個人消費の回復が鈍いことから、小幅な伸びにとどまる。EC・通販関連についても、大幅増は期待薄。
- ・生産財については、生産拠点の国内回帰や調達先の分散、対日投資・拠点整備が進み、生産用機器や部品・部材類は増勢が拡大。JIT転換・安全在庫確保も押し上げ要因に。
- ・新型コロナワクチン等の医療関連の反動減の緩和や、前年度大幅減の反動増も寄与。

Ⅲ. 企業物流短期動向調査（速報） 【図1，表9参照】

①2024年1～3月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は大幅に低下

- ・2024年1～3月実績の国内向け出荷量『荷動き指数』は、前期（2023年10～12月）実績（マイナス10）から9ポイント低下してマイナス19に。前回（2023年12月）調査時の見通し（マイナス10）より9ポイント下振れ。景気の足踏みを反映か。4～6月見通しでは9ポイント改善し、マイナス10と予想されているが、下振れの可能性大。

②2024年1～3月実績の業種別『荷動き指数』は、全15業種中14業種でマイナスに

- ・2024年1～3月実績の業種別『荷動き指数』は、生産財卸を除く14業種でマイナスに。12業種において前期実績より低下。4～6月見通しでは、11業種において上昇し、4業種がプラスとなる見込み。

表1 経済の予測の前提

	単 位	実 績 (2022年度)	想 定	
			(2023年度)	(2024年度)
世界経済成長率	前年比(%)	3.5%	3.1%	3.1%
米国経済成長率	前年比(%)	1.9%	2.5%	2.1%
為 替 レ ー ト	円/ドル	135.5円/ドル	145.5円/ドル	143.3円/ドル
	円/ユーロ	141.5円/ユーロ	156.8円/ユーロ	157.1円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バーレル	103.0ドル/バーレル	86.4ドル/バーレル	87.8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(2024年1月)

(対前年比：%)

	世界	日本	米国	ユーロ圏	英国	中国	インド	ロシア	ブラジル
2022年	3.5	1.0	1.9	3.4	4.3	3.0	7.2	△ 1.2	3.0
2023年	3.1	1.9	2.5	0.5	0.5	5.2	6.7	3.0	3.1
2024年	3.1	0.9	2.1	0.9	0.6	4.6	6.5	2.6	1.7

注) 1. 2022年はIMFによる実績見込値、暦年ベース(インドは財政年度ベース)。

2. ユーロ圏：ドイツ、フランス、イタリア、スペイン他20カ国

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(%)

	2022年度	2023年度			2024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	566,481 (2.3)	291,598 (6.5)	305,495 (4.4)	597,093 (5.4)	296,384 (1.6)	315,188 (3.2)	611,572 (2.4)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	551,920 (1.5)	275,540 (2.0)	283,506 (0.6)	559,046 (1.3)	274,886 (△ 0.2)	287,684 (1.5)	562,570 (0.6)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	298,114 (2.7)	147,267 (0.0)	149,436 (△ 0.9)	296,703 (△ 0.5)	146,813 (△ 0.3)	151,688 (1.5)	298,501 (0.6)
民間住宅投資 Private housing investment	18,288 (△ 3.4)	9,224 (2.6)	9,313 (0.1)	18,538 (1.4)	9,110 (△ 1.2)	9,275 (△ 0.4)	18,385 (△ 0.8)
民間設備投資 Private equipment investment	89,874 (3.4)	42,249 (0.1)	48,181 (1.1)	90,430 (0.6)	42,926 (1.6)	49,535 (2.8)	92,461 (2.2)
民間在庫変動 Change in Private inventories	3,025 (*****)	2,553 (*****)	△1,482 (*****)	1,071 (*****)	1,995 (*****)	△1,200 (*****)	795 (*****)
政府支出 Government expenditure	145,217 (0.0)	71,679 (1.5)	74,703 (0.2)	146,381 (0.8)	71,992 (0.4)	75,293 (0.8)	147,285 (0.6)
うち公的固定資本形成(公共投資) Public fixed capital formation	25,853 (△ 6.1)	11,975 (4.4)	14,582 (1.4)	26,557 (2.7)	12,045 (0.6)	14,723 (1.0)	26,768 (0.8)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	△1,842 (*****)	2,328 (*****)	3,266 (*****)	5,594 (*****)	2,046 (*****)	3,088 (*****)	5,134 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	108,739 (4.7)	54,946 (3.3)	58,211 (4.8)	113,157 (4.1)	56,285 (2.4)	58,926 (1.2)	115,211 (1.8)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	110,581 (6.9)	52,618 (△ 3.3)	54,945 (△ 2.2)	107,563 (△ 2.7)	54,239 (3.1)	55,838 (1.6)	110,077 (2.3)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。
2. 2023年度上期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(%)

	2022年度	2023年度			2024年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
国内企業物価指数 (2020年=100) Domestic wholesale price index(compared to 100 in 2020)	117.2 (9.5)	119.6 (4.0)	119.9 (0.4)	119.7 (2.2)	121.1 (1.3)	119.5 (△ 0.3)	120.3 (0.5)
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 2020)	103.0 (3.0)	105.2 (3.1)	106.2 (2.2)	105.7 (2.6)	107.8 (2.4)	108.4 (2.1)	108.1 (2.3)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2020)	104.9 (△ 0.3)	102.8 (△ 1.4)	104.3 (△ 1.3)	103.5 (△ 1.3)	104.2 (1.4)	105.8 (1.4)	105.0 (1.4)
経常収支 Current account	8,268 (*****)	12,965 (*****)	12,179 (*****)	25,143 (*****)	13,552 (*****)	12,453 (*****)	26,005 (*****)
貿易収支 Trade balance	△18,028 (*****)	△1,340 (*****)	△2,717 (*****)	△4,057 (*****)	△349 (*****)	△3,353 (*****)	△3,702 (*****)
輸出 Export	99,675 (16.4)	49,696 (0.2)	51,894 (3.6)	101,590 (1.9)	50,646 (1.9)	52,365 (0.9)	103,011 (1.4)
輸入 import	117,703 (35.0)	51,036 (△ 13.2)	54,611 (△ 7.3)	105,647 (△ 10.2)	50,995 (△ 0.1)	55,718 (2.0)	106,713 (1.0)

- 注) 1. 原系列。
2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2023年度上期まで実績値。

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	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)	2,108.7 (△ 0.6)	4,143.4 (△ 1.0)	2,016.3 (△ 0.9)	2,101.4 (△ 0.3)	4,117.8 (△ 0.6)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,325.1 (△ 1.2)	1,144.4 (△ 0.7)	1,169.8 (△ 0.2)	2,314.2 (△ 0.5)	1,143.5 (△ 0.1)	1,176.1 (0.5)	2,319.6 (0.2)
鉄 道 Railway	38.3 (△ 1.7)	18.2 (2.3)	20.0 (△ 2.2)	38.2 (△ 0.1)	17.8 (△ 2.5)	20.2 (1.1)	38.0 (△ 0.6)
J R	26.4 (△ 0.2)	12.5 (1.0)	13.9 (△ 1.1)	26.4 (△ 0.1)	12.3 (△ 1.2)	14.1 (1.4)	26.4 (0.2)
そ の 他 Other	11.9 (△ 4.8)	5.7 (5.4)	6.1 (△ 4.7)	11.9 (△ 0.1)	5.4 (△ 5.4)	6.1 (0.3)	11.6 (△ 2.4)
自 動 車 Automobile	3,826.0 (△ 1.6)	1,865.2 (△ 1.2)	1,932.7 (△ 0.3)	3,797.9 (△ 0.7)	1,850.9 (△ 0.8)	1,924.3 (△ 0.4)	3,775.2 (△ 0.6)
営 業 用 Business	2,557.5 (△ 1.7)	1,237.5 (△ 2.7)	1,281.4 (△ 0.3)	2,518.9 (△ 1.5)	1,249.7 (1.0)	1,285.3 (0.3)	2,535.0 (0.6)
自 家 用 Personal use	1,268.5 (△ 1.4)	627.7 (2.0)	651.2 (△ 0.3)	1,279.0 (0.8)	601.2 (△ 4.2)	639.0 (△ 1.9)	1,240.1 (△ 3.0)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	320.9 (△ 1.1)	151.0 (△ 5.4)	155.7 (△ 3.5)	306.7 (△ 4.4)	147.4 (△ 2.4)	156.6 (0.6)	304.1 (△ 0.9)
国 内 航 空 Domestic air	0.550 (14.5)	0.271 (3.3)	0.282 (△ 1.8)	0.553 (0.7)	0.267 (△ 1.4)	0.284 (0.6)	0.551 (△ 0.4)

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。

表6 品別輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

年度・期 品類	2022年度	2023年度		計	2024年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	866.7 (△ 3.5)	431.9 (△ 0.4)	438.5 (1.3)	870.3 (0.4)	434.5 (0.6)	437.3 (△ 0.3)	871.8 (0.2)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,419.6 (0.3)	694.0 (△ 0.9)	711.1 (△ 1.1)	1,405.1 (△ 1.0)	691.0 (△ 0.4)	718.2 (1.0)	1,409.2 (0.3)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,860.6 (△ 2.1)	890.3 (△ 2.5)	938.8 (△ 1.0)	1,829.2 (△ 1.7)	872.8 (△ 2.0)	925.4 (△ 1.4)	1,798.2 (△ 1.7)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(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。

表7 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 (△ 1.3)	5,829 (△ 4.0)	5,817 (△ 0.5)	11,646 (△ 2.3)	5,920 (1.6)	5,931 (2.0)	11,851 (1.8)
輸出	4,647 (△ 1.7)	2,371 (2.8)	2,457 (4.9)	4,827 (3.9)	2,423 (2.2)	2,501 (1.8)	4,924 (2.0)
輸入	7,270 (△ 1.1)	3,458 (△ 8.2)	3,360 (△ 4.0)	6,818 (△ 6.2)	3,496 (1.1)	3,431 (2.1)	6,927 (1.6)

- 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86.7%、輸入で86.5%であった（2022年）。
 3. 2023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。

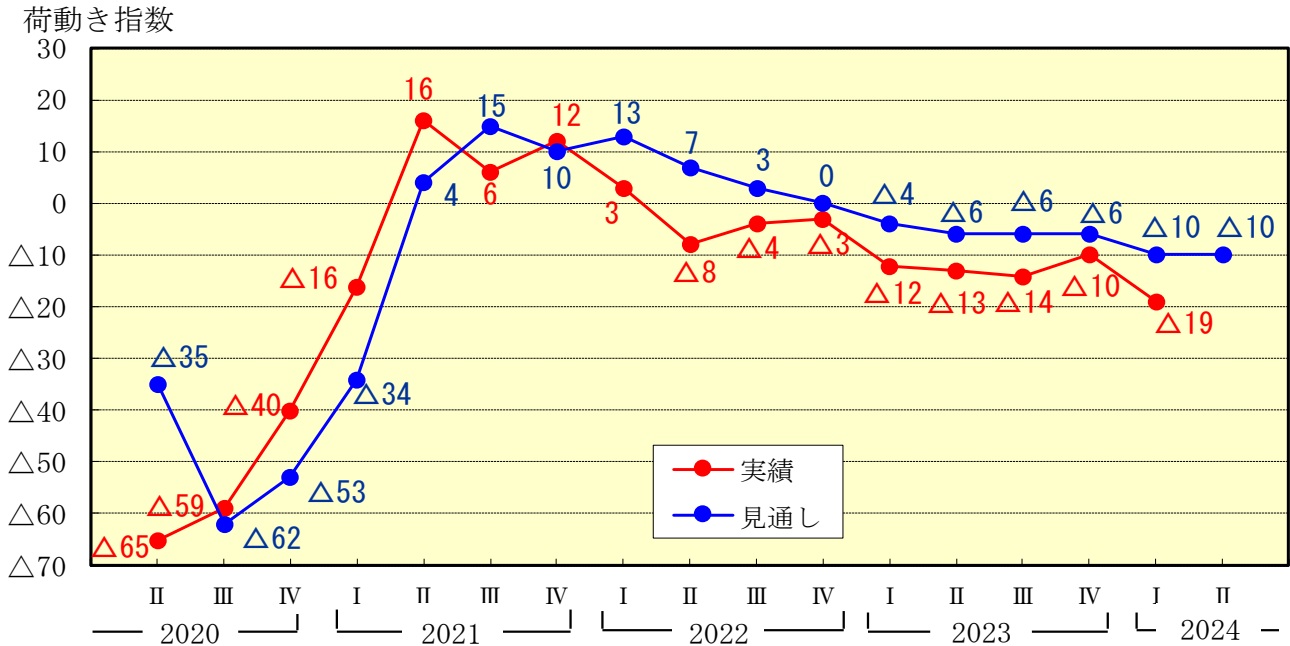
表8 国際航空貨物輸送量の見通し

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)	1,052.8 (△ 5.9)	2,057.3 (△13.6)	1,037.7 (3.3)	1,087.5 (3.3)	2,125.2 (3.3)
輸出	1,109.8 (△15.5)	462.2 (△22.0)	480.0 (△ 7.2)	942.3 (△15.1)	485.7 (5.1)	500.1 (4.2)	985.8 (4.6)
太平洋線	230.7 (△19.6)	95.2 (△22.1)	99.8 (△ 8.1)	195.0 (△15.5)	103.9 (9.2)	107.2 (7.4)	211.1 (8.3)
欧州線	182.0 (△14.1)	84.1 (△10.7)	82.2 (△ 6.3)	166.3 (△ 8.6)	85.7 (1.9)	84.7 (3.0)	170.4 (2.5)
アジア線	697.1 (△14.4)	282.9 (△24.8)	298.0 (△ 7.1)	580.9 (△16.7)	296.1 (4.6)	308.2 (3.4)	604.2 (4.0)
輸入	1,270.9 (△15.9)	542.3 (△19.0)	572.7 (△ 4.8)	1,115.0 (△12.3)	552.0 (1.8)	587.4 (2.6)	1,139.4 (2.2)

- 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98.3%、取卸量で98.8%であった（2023年）。
 3. 2023年度上期まで、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』（2024年II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』（2024年I期の『荷動き指数』は今回調査における判断）。
 4. 今回調査は2024年3月初旬に実施し、613社から回答を得た。

表9 国内向け出荷量の実績と見通し（業種別；速報値）

業種	2023年10月～12月実績					2024年1月～3月実績					2024年4月～6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	67	23	49	28	△5	50	26	36	38	△12	50	24	58	18	6
繊維・衣服	24	16	42	42	△26	28	11	61	28	△17	27	11	59	30	△19
木材・家具	27	15	55	30	△15	21	24	43	33	△9	21	24	48	28	△4
パルプ・紙	36	14	44	42	△28	35	11	40	49	△38	35	9	40	51	△42
化学・プラスチック	70	13	41	46	△33	58	9	48	43	△34	58	12	55	33	△21
窯業・土石	25	36	44	20	16	23	17	48	35	△18	23	26	65	9	17
鉄鋼・非鉄	64	13	53	34	△21	61	11	51	38	△27	61	13	56	31	△18
金属製品	44	30	54	16	14	38	16	58	26	△10	36	17	58	25	△8
一般機械	55	18	46	36	△18	52	13	54	33	△20	51	23	55	22	1
電気機械	101	18	50	32	△14	86	11	59	30	△19	86	13	64	23	△10
輸送用機械	74	24	62	14	10	63	14	53	33	△19	63	21	52	27	△6
精密機械	26	15	66	19	△4	19	16	63	21	△5	19	21	63	16	5
その他	35	20	54	26	△6	27	11	45	44	△33	26	8	73	19	△11
計	648	19	51	30	△11	561	14	51	35	△21	556	17	57	26	△9
卸売業															
生産財	25	28	44	28	0	21	29	57	14	15	21	24	52	24	0
消費財	22	27	46	27	0	27	26	41	33	△7	26	23	42	35	△12
計	47	28	44	28	0	48	27	48	25	2	47	23	47	30	△7
合計	695	20	50	30	△10	609	15	51	34	△19	603	17	56	27	△10

本レポートは2024年4月5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NX総合研究所 リサーチ&コンサルティング ユニット2

E-mail : saton@nx-soken.co.jp