
2025年度の 経済と貨物輸送の見通し

改訂

**NEX NIPPON
EXPRESS**
株式会社NX総合研究所
NX Logistics Research Institute and Consulting, Inc.

2025年7月

本レポートは2025年7月4日時点の情報を元に作成しています。

—— 本見通しにおける年度の期間について ——

本見通しにおける年度の期間は1月～12月です。

そのため

- ・本文中における「年度」とは、特段の断りのない限り、「1月～12月」の期間を指します。
- ・「4月～3月」の期間を対象としている資料については「会計年度」と付記しています。
- ・本見通しにおける年度内の期は以下のとおりです。
上期: 1月～6月、下期: 7月～12月
Ⅰ期: 1月～3月、Ⅱ期: 4月～6月、Ⅲ期: 7月～9月、Ⅳ期: 10月～12月

2025年度経済・貨物輸送の見通し（ポイント）

経 済

1. 世界経済

- ・2025年の世界経済成長率は2.8%増（IMF）

2. 日本経済

- ・2025年度の実質経済成長率は0.6%増と加速も、力強さを欠く動きに

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4年連続のマイナスに

1. 鉄道

- ・JRコンテナは2年連続の増加に

2. 自動車

- ・2025年度の営業用自動車はマイナス幅拡大

3. 内航海運

- ・2025年度もマイナス継続

4. 国内航空

- ・2025年度は前年度より減速も、大幅な増加続く

国際貨物輸送

1. 外貿コンテナ貨物

- ・世界経済の減速感が強まる中で、輸出は1.9%減と2年連続のマイナスに
- ・輸入は消費財・生産財ともに増勢を維持、4.8%増と2年連続のプラスに

2. 国際航空

- ・輸出はアジア線の回復と半導体関連の増勢が持続、2.7%増と2年連続のプラスに
- ・輸入は消費財・生産財がいずれも好調に推移、8.2%増と2年連続のプラスに

I 経済の現状と見通し

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4月22日、「政策転換の中、重要な分岐点に」という副題の世界経済見通しを発表した。当見通しでは、2025年の世界経済成長率（4月4日時点で入手可能な情報に基づく「参照予測」）を2.8%増と予測しており、前回（1月）見通し（3.3%増）から0.5ポイント下方に改定された。

今回の見通しに際し、IMFは「参照予測」のほか、2つのシナリオを提示している。一つは、「4月2日以前の政策措置を前提」としており、このシナリオでは、2025年の成長率を3.2%増と予測している。もう一つ、「4月9日以降における、米国による中国への追加関税の実施並びに一部の国・地域に賦課していた追加関税の上乗せ部分の90日間の停止措置」および「中国の米国に対する報復関税の恒久的な実施」を前提としたシナリオでは、2025年の成長率を2.8%増と予測している。

主要国における2025年の実質経済成長率の改定状況（1月予測⇒4月予測：参照予測）について見ると、日本：1.1%増⇒0.6%増、米国：2.7%増⇒1.8%増、ユーロ圏：1.0%増⇒0.8%増、英国：1.6%増⇒1.1%増、中国：4.6%増⇒4.0%増、インド（注：財政年度ベース）：6.5%増⇒6.2%増、ロシア：1.4%増⇒1.5%増、新興市場国・中所得国：4.2%増⇒3.7%増、低所得発展途上国：4.6%増⇒4.2%増——などとなっており、総じて下方に改定されている。

また、2025年の世界の総合インフレ率は4.3%と、前回見通しよりやや遅いペースで減速する予測となっている。

表1 IMFによる世界経済見通し（2025年4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
2023年	3.3	1.5	2.9	0.4	0.3	5.2	8.2	3.6	3.2
2024年	3.3	0.1	2.8	0.9	1.1	5.0	6.5	4.1	3.4
2025年	2.8	0.6	1.8	0.8	1.1	4.0	6.2	1.5	2.0

注) 1. 2024年はIMFによる実績見込値、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19カ国

当該見通しに関してIMFは、「現在の世界経済は、経済と金融面で統合されていることが特徴で、サプライチェーンと資金の流れが世界中隅々まで巡っている。こうした動きが潜在的に逆方向に向かうと、経済を大混乱させる主要な要因となる恐れがある」「関税が急激に上がり不確実性が急速に高まったことで、短期的に世界経済の成長が大幅に減速すると見ている」「貿易政策をめぐる不透明感も、我々の見通しを押し下げる大きな要因となっている。多くの企業が、自社市場だけでなく、サプライヤーや顧客の市場へのアクセスに関する不確実性が高まる中で、まず一時停止し、投資と購入を削減するだろう。同様に、金融機関は、新たな環境への企業のエクスポー

ジャーを評価できるようになるまで、企業に対する信用供給を再評価するだろう。不確実性の高まりとそれに伴う金融環境の厳格化は、世界的な負の需要ショックとなり、経済活動の重石となるだろう」としている。

なお、その後5月12日に、「米中ジュネーブ経済貿易会議共同声明」が発表され、米国が中国に賦課している125%の相互関税率が廃止された（関税率は当初の34%に戻され、うち24%分の執行については90日間停止。鉄鋼・アルミニウム製品や自動車・同部品などに対する追加関税率は維持）。その一方で、中国側も同様の措置（米国原産品への125%の追加関税率を当初の34%に戻した上で、24%の執行を90日間停止し、追加関税率を当面10%とする）をとることとなった。

こうした米中における関税政策の緩和を受け、両国の経済成長率は若干の上振れが期待されるものの、トランプ米国大統領の関税政策が二転三転しているため、予断を許さない。

米国の関税政策は、特に米国における輸入価格の上昇を通じて物価上昇をもたらすと予測される一方で、世界各国における消費・投資マインドの悪化などによる景気下押しも懸念される。その結果、世界経済の景気後退局面入りの可能性も少なからず出てきた。当然ながら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。

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（参照予測）に準拠する一方、さらなる下振れリスクを加味している。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。

- ・トランプ政権による関税政策は、足元で二転三転しており、着地点の予測は困難と言わざるを得ない。前述のとおり、米中間での100%超の追加関税の掛け合いがもたらす世界経済の危機的状況は回避されそうではあるが、その一方で、米国が世界の各国・地域に賦課している追加関税率は当面継続されると見られる。その結果、世界経済の減速は避けられない。また、日本経済においても、輸出や生産活動が大きく下押しされるほか、内外経済の先行き不透明感が増す中、設備投資も伸び悩むと想定する。
- ・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。
- ・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、実質可処分所得は伸び悩みの状態が続いており、それが個人消費の伸びを大きく下押しすることとなる。
- ・内閣府の試算によると、2025年1～3月期のGDPギャップ（2次速報値）はマイナス0.2%（年率換算で約1兆円の需要不足）と、小幅ながら7四半期連続の需要不足になった。デフレからの完全脱却に向け、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。

2. 日本経済

2025年度の実質経済成長率は0.6%増と加速も、力強さを欠く動きに

●2024年度は0.2%増と微増にとどまる

- ・2024年度は、設備投資が1.3%増と前年度（1.5%増）より減速し、個人消費、住宅投資、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0.4ポイント低下。
- ・公共投資が再び減少に反転する一方、政府消費の堅調な推移を受け、公的需要は0.5%増に。
- ・輸出の伸びが輸入を若干上回り、外需は小幅ながらプラスに寄与。
- ・2024年度の実質経済成長率は0.2%増と、前年度（1.4%増）から大幅に減速。

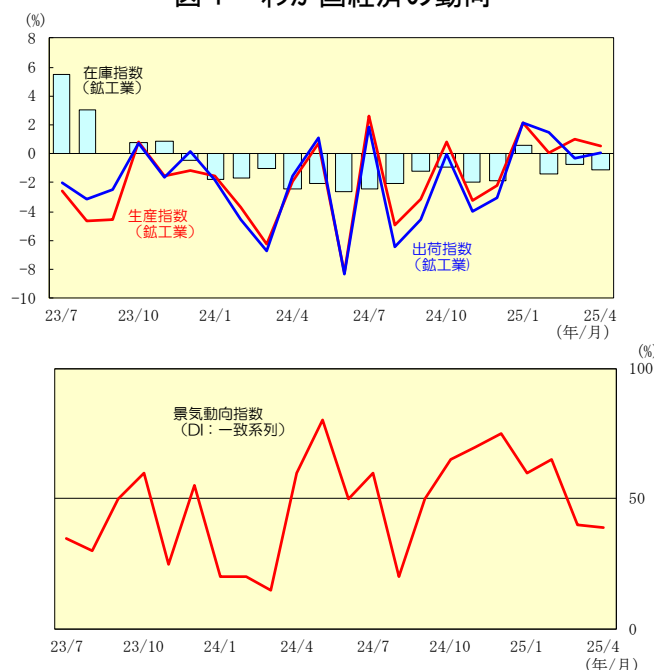
●足元2025年1～3月期は前期比0.0%減と4期ぶりのマイナス成長

- ・足元2025年1～3月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.0%減（年率0.2%減）と4四半期ぶりのマイナス成長に。
- ・設備投資が1.1%増、住宅投資が1.4%増と堅調ながら、個人消費は微増にとどまる。在庫の積み上がりを受け、在庫投資が大幅なプラスに。
- ・政府消費および公共投資が減少。
- ・輸出が0.5%減と低調。さらに控除項目である輸入が3.0%増となったことから、外需の寄与度が大幅なマイナスに。

●2025年度は0.6%増と加速も、力強さを欠く動きに

- ・2025年度は、前年度における低調の反動もあり、国内民需の各項目に総じて改善が予測されるものの、いずれも大きな伸びは期待できない。実質経済成長率は0.6%増と若干加速するものの、力強い回復は見込めず。
- ・個人消費および住宅投資がプラスへ反転、設備投資も加速する中、国内民需の寄与度は上昇。
- ・公的需要は引き続きプラスながら、小幅増にとどまる。
- ・輸出は、引き続きインバウンド需要の盛り上がりが見込める一方、トランプ関税の影響、世界経済の足踏み、円高の進行などから、0.3%の小幅な増加にとどまる。内需がいくぶん上向く中で、輸入は2.9%増となり、この結果、外需の寄与度は0.5ポイントのマイナスに。

図1 わが国経済の動向



注) 鉦工業生産・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「鉦工業指数」、内閣府「景気動向指数」

(1) 国内需要

①個人消費

●物価上昇が消費マインドを下押し

- ・賃上げなどにより所得環境が改善する中、名目雇用者報酬は、2024年度4.1%増の後、2025年度も3%強の伸びを期待。
- ・足元2025年5月の消費者物価指数（生鮮品を除く総合）は、穀類などの価格上昇を受け、前年同月比3.7%の上昇。賃上げの効果を物価上昇が減殺。
- ・実質可処分所得は、2025年4月に4ヶ月ぶりのプラス浮上、5月もプラス継続ながら、6月以降はマイナスへ反転か。

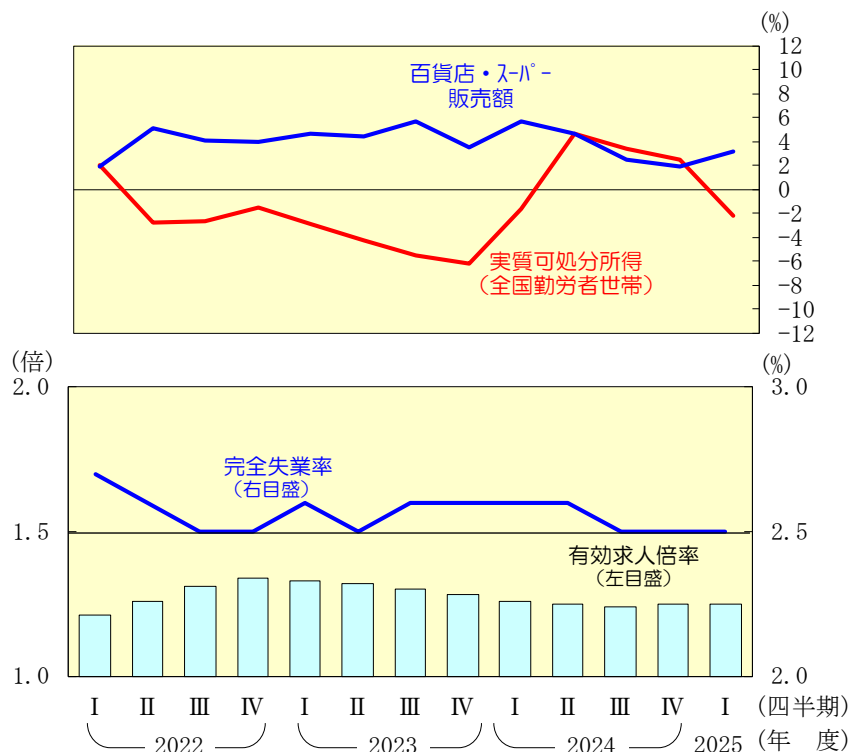
●2024年度は0.0%減と4年ぶりにマイナスへ反転

- ・消費者物価が2.6%の上昇となり、消費マインドを下押し。かつ依然としてデフレマインドは払しょくされず。
- ・個人消費は0.0%減と、2020年度以来4年ぶりのマイナス成長に。

●2025年度は0.9%増とプラス転換

- ・2025年春闘におけるベースアップ率はさらに上昇したものの、賃上げの恩恵を受ける層は限定。
- ・消費者物価に3%弱の上昇が見込まれる中、個人消費は0.9%増とプラス転換もやや伸び悩み。
- ・低所得階層を中心に生活困窮者がさらに増加する可能性もあり、政府による有効な消費喚起策が求められる。

図2 消費と雇用の動向



注) 1. 百貨店・スーパー販売額、実質可処分所得は前年同期比増減率。

2. 有効求人倍率、完全失業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」

②設備投資

表 2 企業の設備投資計画

(前年度比・%)

		2024年度		2025年度	
			修正率	(計画)	修正率
大企業	製造業	6.6	-3.2	8.7	2.2
	非製造業	8.2	-0.2	11.8	8.4
	全産業	7.3	-1.9	10.1	4.9
中堅企業	製造業	4.5	-2.5	15.5	1.8
	非製造業	5.1	-0.7	3.1	4.3
	全産業	4.8	-1.6	8.9	3.0
中小企業	製造業	10.4	-0.1	6.9	4.0
	非製造業	5.6	2.5	-2.1	8.5
	全産業	7.3	1.6	1.2	6.8
全規模合計	製造業	6.6	-2.8	9.6	2.3
	非製造業	7.1	0.2	7.7	7.7
	全産業	6.9	-1.4	8.7	4.8

注) ソフトウェア・研究開発を含む設備投資額
(除く土地投資額)

資料) 日銀「短観」(2025年6月調査)

- 足元2025年1～3月期の設備投資は3.1%増と堅調

- ・ 一部自動車メーカーの大幅減産などに伴い低調となった前年同期の反動。

- 設備投資の先行指標である機械受注(季調値)は低調。

- ・ 2025年4～6月期の船舶・電力を除く民需の受注額(季調値)見通しは2.1%減。非製造業が大幅なマイナスに。

- 2024年度1.3%増の後、2025年度は1.9%増と加速。

- ・ トランプ関税政策に伴う輸出の不振などが予測される中、4～6月期以降は投資控えの動きから減速が避けられず。
- ・ 省力化投資やデジタル投資など多分野に対する潜在需要の存在が下支え要因に。

③住宅投資

- 2024年度は2.5%減

- ・ 新設住宅着工戸数は引き続きマイナス。金利上昇が住宅需要を抑制するほか、建材価格や人件費の高騰なども下押し要因に。
- ・ 住宅投資は2.5%減と再びマイナスに反転。

- 2025年度は1.0%増とプラス転換

- ・ 建材価格や人件費の高騰などを受け、新設住宅着工戸数は引き続き減少。
- ・ 住宅投資は1.0%増と小幅なプラスへ転換。

④財政・金融政策面

- 2024年度の公共投資は1.1%減に

- ・ 建材価格や人件費の高騰などを背景とした、公共事業における入札不調の増加が下押し要因となり、公共投資は1.1%減と再びマイナスに沈む。

- 2025年度は0.5%増と小幅なプラスへ転換

- ・ 2024年12月、「国民の安心・安全と持続的な成長に向けた総合経済対策」の実行などを柱とした、一般会計の総額13兆9433億円の補正予算が成立。
- ・ 公共投資の増加(0.5%増)などを受け、政府支出は0.5%増に。

- 日銀は2025年度中に追加利上げの見通し

- ・ 日銀は2025年1月、2024年7月以来の政策金利の引き上げを実施。政策金利は17年ぶりの0.5%程度に。
- ・ 2%の物価安定目標の達成に向け、今後半年に1回程度の利上げを想定。2025年度中に追加利上げに踏み切る見通し。

(2) 貿易・国際収支

●2024年度の輸出は4.6%増と堅調

- ・世界経済の足踏みが下押しする一方、海外における旺盛な設備投資需要が下支え。
- ・円安の加速も押し上げ要因に。

●2025年度の輸出は0.7%減とマイナスへ反転

- ・トランプ関税政策を受け、自動車・同部品などを中心に低調が避けられず。
- ・世界経済の悪化や円高の進行も下押し。

●2024年度の輸入は1.5%増とプラスに反転

- ・国内民需は低調ながら、円安の加速に加え、前年度における大幅減（6.4%減）の反動もあって、1.5%増とプラスに反転。

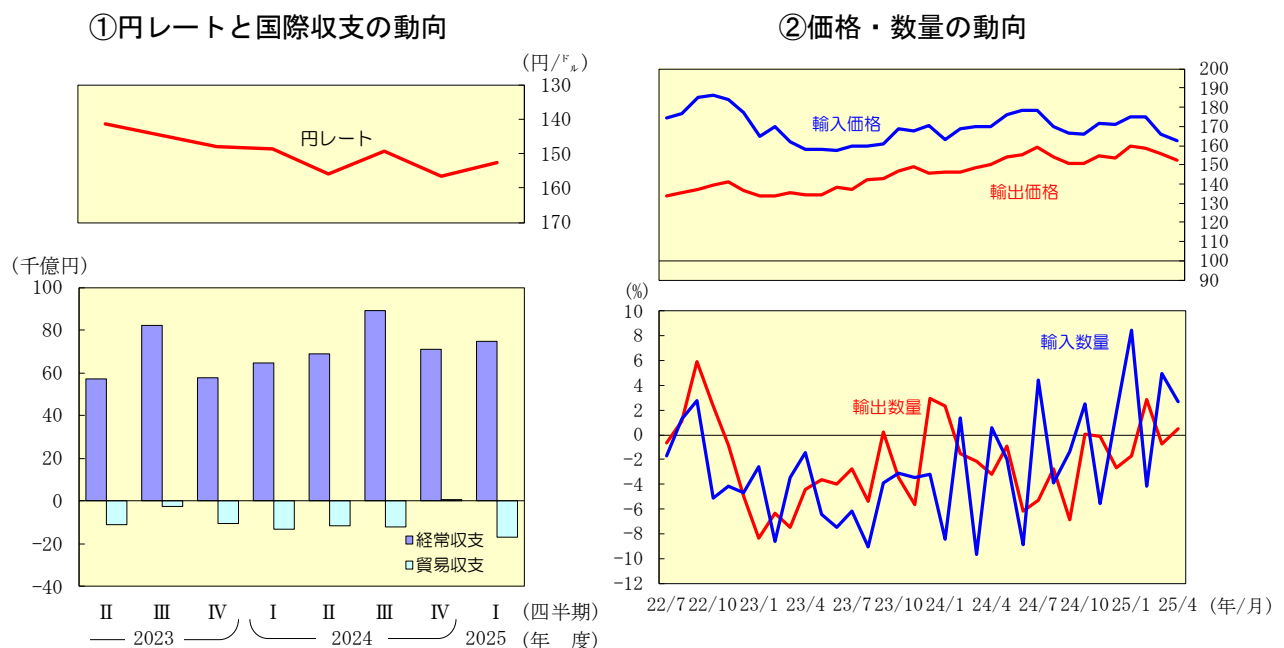
●2025年度の輸入は2.2%増と若干加速

- ・国内民需の持ち直しを受け若干加速、2年連続の増加に。
- ・円高への修正に加え、原油などエネルギー価格の低下が下押し要因に。

●経常収支の2024年度は29.4兆円、2025年度は30.8兆円の黒字に

- ・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は高水準での推移が続く。
- ・経常収支の対GDP比は2024年度4.8%、2025年度は4.9%に。

図3 わが国の貿易・国際収支の動向



注) 1. 価格、数量とも2020年=100とする指数。

2. 数量指数は前年同月比。

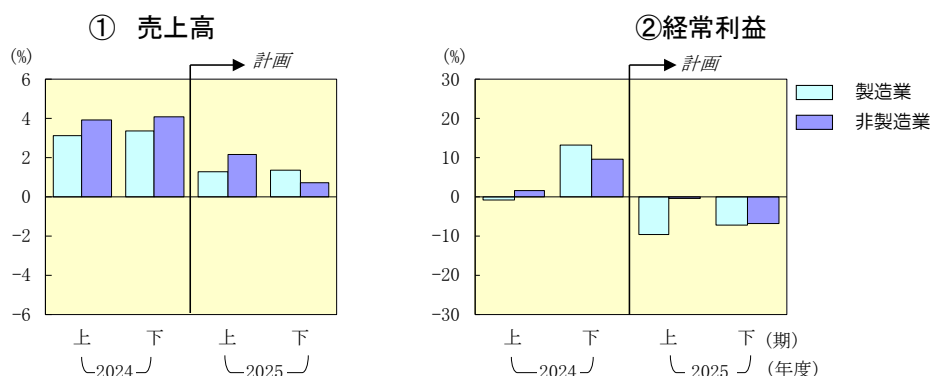
資料) 内閣府「月例経済報告」、日銀「国際収支統計」、日本関税協会「外国貿易概況」

(3) 企業・生産・物価

①企業業績

- 法人企業統計ベースの2025年12月期経常利益（金融業、保険業を除く全産業）は10.0%の大幅な増益に
 - ・2024年度上期は14.0%の増益、下期は製造業・非製造業の減速を受け5.4%増にとどまる。
 - ・年度全体では10.0%の増益に。
- 2026年12月期は1桁台前半の小幅な増益に
 - ・トランプ関税政策を受け、輸出企業は総じて失速。世界経済の足踏みや円高の進行も下押し。非製造業は比較的堅調ながら、物価上昇などが若干の下押し要因に。
 - ・通年では1桁台前半の小幅な増益にとどまる。

図4 売上高・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」(2025年6月調査)

②鉱工業生産

- 2024年度の鉱工業生産指数は2.6%減とマイナス幅が拡大
 - ・設備投資や輸出の減速などを受け2.6%減に。
 - ・生産用機械、業務用機械、電気機械、輸送機械などの生産が低調。
- 2025年度も1.0%減と4年連続のマイナスに
 - ・トランプ関税政策の影響などを受け、1.0%減と4年連続の減少に。
 - ・自動車・同部品、鉄鋼などが大幅減に。

③物価

- 国内企業物価の2024年度は2.3%増、2025年度は2.8%増に
 - ・エネルギー価格の落ち着きに加え、国内民需の足踏みなどを受け、2024年度は2.3%増に減速。
 - ・2025年度は、エネルギー価格の下落が予想される一方、人件費の上昇などを受け、2.8%増と加速。
- 消費者物価（除生鮮食品）の2024年度は2.6%増、2025年度は2.9%増に
 - ・2024年度は、エネルギー価格が下落する一方、人件費の高騰などを背景に、さまざまなモノ・サービスの価格が上昇する中で、2.6%増と引き続き高い伸びに。
 - ・2025年度についても、エネルギー価格の下落が見込まれるものの、年度前半における穀物価格の上昇などもあり、2.9%の上昇を予測。

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(%)

	2023年度	2024年度			2025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	591,379 (5.5)	298,021 (2.4)	311,438 (3.7)	609,459 (3.1)	309,950 (4.0)	321,074 (3.1)	631,024 (3.5)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	556,487 (1.4)	275,240 (△ 0.7)	282,206 (1.0)	557,445 (0.2)	278,210 (1.1)	282,704 (0.2)	560,914 (0.6)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	297,984 (0.8)	146,988 (△ 1.1)	150,864 (1.0)	297,852 (△ 0.0)	149,096 (1.4)	151,397 (0.4)	300,493 (0.9)
民間住宅投資 Private housing investment	18,779 (1.5)	8,840 (△ 3.3)	9,465 (△ 1.8)	18,305 (△ 2.5)	8,999 (1.8)	9,493 (0.3)	18,492 (1.0)
民間設備投資 Private equipment investment	91,394 (1.5)	46,942 (0.6)	45,622 (2.0)	92,563 (1.3)	48,116 (2.5)	46,177 (1.2)	94,293 (1.9)
民間在庫変動 Change in Private inventories	818 (*****)	△204 (*****)	686 (*****)	483 (*****)	570 (*****)	850 (*****)	1,420 (*****)
政府支出 Government expenditure	144,731 (0.1)	72,189 (△ 0.3)	73,301 (1.4)	145,490 (0.5)	72,614 (0.6)	73,603 (0.4)	146,217 (0.5)
うち公的固定資本形成(公共投資) Public fixed capital formation	26,428 (1.5)	12,478 (△ 3.4)	13,661 (1.1)	26,138 (△ 1.1)	12,564 (0.7)	13,705 (0.3)	26,269 (0.5)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	2,929 (*****)	803 (*****)	2,326 (*****)	3,129 (*****)	△926 (*****)	1,187 (*****)	261 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	112,011 (3.3)	54,911 (1.3)	58,359 (1.0)	113,271 (1.1)	55,639 (1.3)	57,934 (△ 0.7)	113,573 (0.3)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	109,082 (△ 0.8)	54,109 (△ 0.1)	56,033 (2.0)	110,142 (1.0)	56,565 (4.5)	56,747 (1.3)	113,312 (2.9)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。 2. 2024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(%)

	2023年度	2024年度			2025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 2010)	119.9 (4.3)	121.4 (1.3)	123.9 (3.4)	122.6 (2.3)	126.1 (3.9)	126.2 (1.8)	126.1 (2.8)
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)	105.2 (3.1)	107.0 (2.5)	108.8 (2.6)	107.9 (2.6)	110.9 (3.6)	111.2 (2.2)	111.0 (2.9)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	103.9 (△ 1.3)	99.5 (△ 3.6)	102.9 (△ 1.6)	101.2 (△ 2.6)	99.5 (0.0)	101.0 (△ 1.9)	100.2 (△ 1.0)
経常収支 Current account	22,224 (*****)	13,386 (*****)	15,986 (*****)	29,372 (*****)	14,567 (*****)	16,194 (*****)	30,761 (*****)
貿易収支 Trade balance	△6,611 (*****)	△2,474 (*****)	△1,186 (*****)	△3,660 (*****)	△3,449 (*****)	△3,314 (*****)	△6,763 (*****)
輸出 Export	100,492 (1.7)	50,693 (6.7)	54,404 (2.7)	105,098 (4.6)	51,221 (1.0)	53,174 (△ 2.3)	104,395 (△ 0.7)
輸入 import	107,103 (△ 6.4)	53,167 (0.6)	55,591 (2.4)	108,758 (1.5)	54,669 (2.8)	56,488 (1.6)	111,157 (2.2)

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。

3. 2024年度まで実績値。

【参考表 1】 国内総支出の見通し（会計年度）

単位：10億円、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2023年度	2024年度			2025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	594,708 (4.9)	299,210 (2.8)	317,800 (4.6)	617,010 (3.7)	308,651 (3.2)	326,900 (2.9)	635,551 (3.0)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	555,440 (0.6)	274,053 (0.1)	285,817 (1.5)	559,870 (0.8)	275,157 (0.4)	286,648 (0.3)	561,805 (0.3)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	296,787 (△ 0.4)	147,708 (0.2)	151,459 (1.4)	299,167 (0.8)	148,799 (0.7)	152,136 (0.4)	300,935 (0.6)
民 間 住 宅 投 資 Private housing investment	18,629 (0.8)	9,106 (△ 2.7)	9,337 (0.7)	18,443 (△ 1.0)	9,136 (0.3)	9,283 (△ 0.6)	18,419 (△ 0.1)
民 間 設 備 投 資 Private equipment investment	91,195 (△ 0.1)	43,699 (2.6)	49,670 (2.2)	93,369 (2.4)	44,366 (1.5)	50,121 (0.9)	94,487 (1.2)
民 間 在 庫 変 動 Change in Private inventories	592 (*****)	1,721 (*****)	△592 (*****)	1,130 (*****)	1,997 (*****)	△856 (*****)	1,141 (*****)
政 府 支 出 Government expenditure	144,024 (△ 0.7)	71,433 (1.3)	74,429 (1.3)	145,862 (1.3)	71,602 (0.2)	74,869 (0.6)	146,471 (0.4)
うち公的固定資本形成（公 共投資） Public fixed capital formation	25,968 (△ 0.3)	11,959 (0.7)	14,348 (1.8)	26,306 (1.3)	11,843 (△ 1.0)	14,519 (1.2)	26,362 (0.2)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	4,229 (*****)	686 (*****)	1,699 (*****)	2,384 (*****)	△741 (*****)	1,090 (*****)	349 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	112,389 (3.1)	55,818 (1.3)	58,487 (2.1)	114,306 (1.7)	55,142 (△ 1.2)	58,260 (△ 0.4)	113,402 (△ 0.8)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	108,160 (△ 2.7)	55,133 (4.0)	56,789 (3.0)	111,921 (3.5)	55,883 (1.4)	57,170 (0.7)	113,053 (1.0)

- 注） 1．原系列、実質値は 2015 年連鎖価格表示。 2．2024 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。

【参考表 2】 物価・生産・経常収支の見通し（会計年度）

単位：10億円、（ ）内は対前年同期比増減率（％）

	2023年度	2024年度			2025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 2010)	120.0 (2.4)	122.8 (2.4)	125.1 (3.9)	123.9 (3.2)	126.1 (2.7)	126.8 (1.4)	126.5 (2.0)
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)	105.9 (2.8)	107.9 (2.6)	109.6 (2.9)	108.7 (2.7)	111.4 (3.2)	111.6 (1.8)	111.5 (2.5)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2010)	102.9 (△ 1.9)	100.0 (△ 2.5)	102.9 (△ 0.3)	101.4 (△ 1.4)	98.6 (△ 1.4)	101.3 (△ 1.6)	99.9 (△ 1.5)
経常収支 Current account	26,166 (*****)	15,799 (*****)	14,579 (*****)	30,377 (*****)	16,173 (*****)	14,719 (*****)	30,892 (*****)
貿易収支 Trade balance	△3,687 (*****)	△2,360 (*****)	△1,688 (*****)	△4,048 (*****)	△4,411 (*****)	△2,994 (*****)	△7,405 (*****)
輸出 Export	102,069 (2.3)	52,329 (5.1)	53,910 (3.1)	106,239 (4.1)	50,849 (△ 2.8)	52,832 (△ 2.0)	103,681 (△ 2.4)
輸入 import	105,756 (△ 10.1)	54,689 (7.0)	55,598 (1.8)	110,287 (4.3)	55,260 (1.0)	55,826 (0.4)	111,086 (0.7)

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2024年度まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2024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4年連続のマイナスに

①総輸送量は2024年度通年で1.4%減、2025年度も2.1%減と低迷

●2024年度は、上期堅調も下期に減少に転じる

- ・2024年度上期の総輸送量は、1.1%増と堅調な推移に。
- ・下期は建設関連貨物が大きく落ち込むことなどを受け、トータルでは3.8%減と低調。
- ・総輸送量は1.4%減と引き続き水面下の動きに。

●2025年度もマイナスで推移し、4年連続の減少

- ・2025年度の総輸送量については、建設関連貨物を中心に全品類にマイナスが予測される中、通年では2.1%減と4年連続の減少に。
- ・米国トランプ関税政策の影響を受けた生産関連貨物の低調も下押し。
- ・一般貨物に限定すると、通年では1.5%減とマイナス幅はいくぶん縮小。

②消費関連貨物は2024年度4.5%増の後、2025年度は1.3%減と水面下に沈む

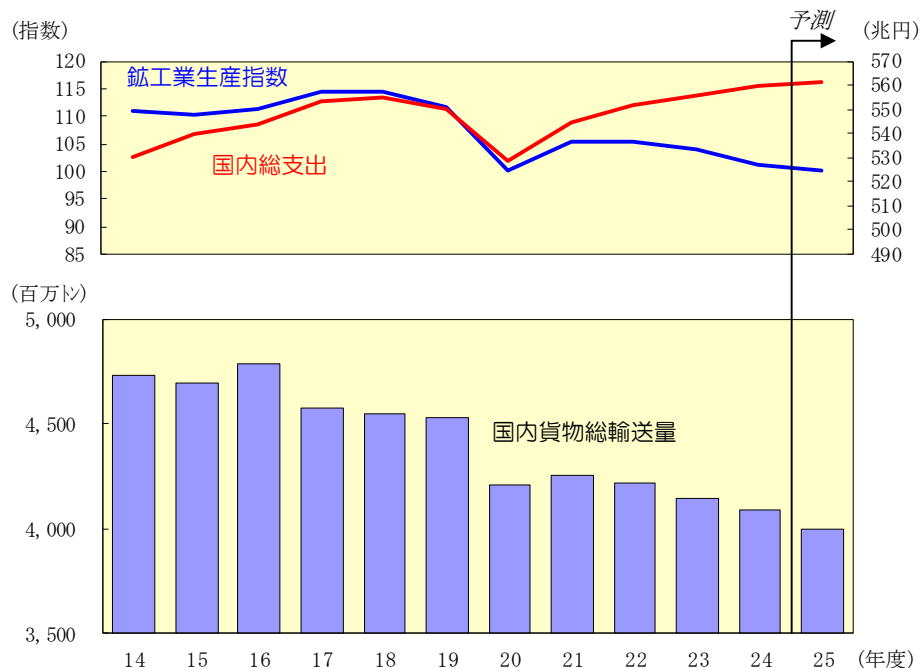
●2024年度は4.5%増と大幅に増勢拡大

- ・個人消費が微減にとどまる一方、物価上昇に伴う輸送量の下押し効果はいくぶん弱まる。
- ・夏場における飲料需要などが底上げに寄与。

●2025年度は1.3%減とマイナスに落ち込む

- ・消費者物価の上昇を受けた実質賃金の伸び悩みにより、個人消費は盛り上がりを欠く動きに。
- ・猛暑効果による飲料や夏物衣類・日用品などの旺盛な需要が見込まれるものの、前年同期における大幅増の反動を受けて、下期は前年水準を下回る見込み。
- ・トータルでは1.3%減と3年ぶりのマイナスに反転。

図5 経済活動と輸送量



注) 2019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

③生産関連貨物は2024年度0.6%減、2025年度は1.6%減とマイナス幅拡大

●2024年度は0.6%減と水面下の動き

- ・石油製品の不振に加え、紙・パルプも振るわない一方、機械・機械部品や鉄鋼などは底堅く推移。
- ・上期は0.2%増と小幅ながらプラスに浮上したが、下期は1.4%の減少に転じる。

●2025年度も水面上への浮上が期待できず

- ・1～3月期に、トランプ関税政策の影響を見込んだ駆け込み需要が発生したもよう。
- ・4月以降は同政策の影響などに伴い、自動車・同部品、一般機械、鉄鋼、化学工業品などの生産や荷動きが低調に。
- ・トータルでは1.6%減と2年連続の減少に。

④建設関連貨物の2024年度は5.0%減、2025年度も3.0%減と引き続き低迷

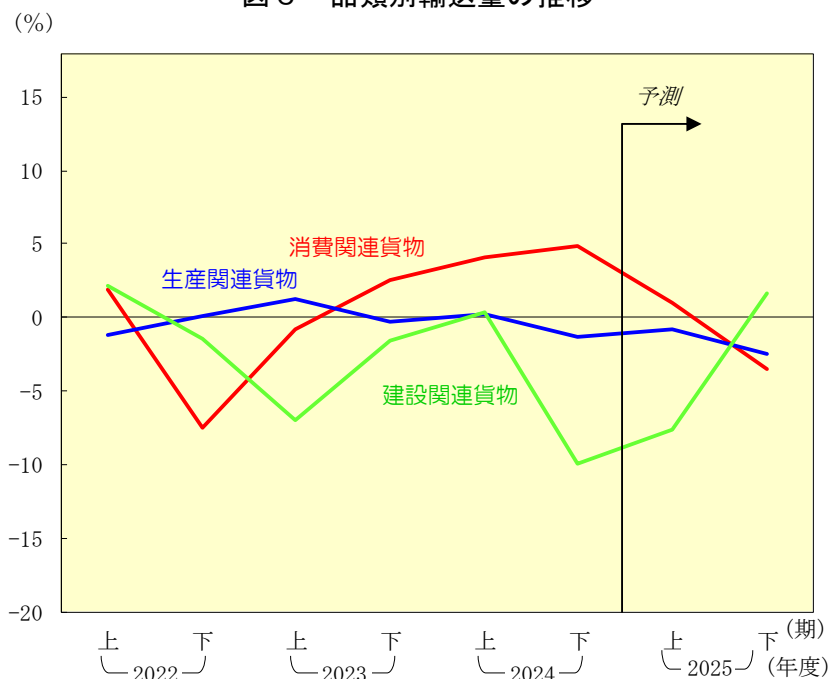
●2024年度は5.0%の減少に

- ・砂利・砂・石材、セメント・生コンを中心に5.0%減と、前年度（4.2%減）よりさらに悪化し、大幅なマイナスが続く。

●2025年度も3.0%減と3年連続の減少に

- ・人件費や建設資材の高騰、金利の先高観などのマイナス要因が重なる中、新設住宅着工戸数の大幅な落ち込みを予測。下期には、公共投資の持ち直しに加え、前年同期における大幅減の反動もあり、プラスへの反転を期待。
- ・トータルでは3.0%減と引き続き低迷し、輸送量を下押し。

図6 品類別輸送量の推移



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」

⑤雑貨輸送量の2024年度は3.1%増、2025年度は1.7%減とマイナスへ転換

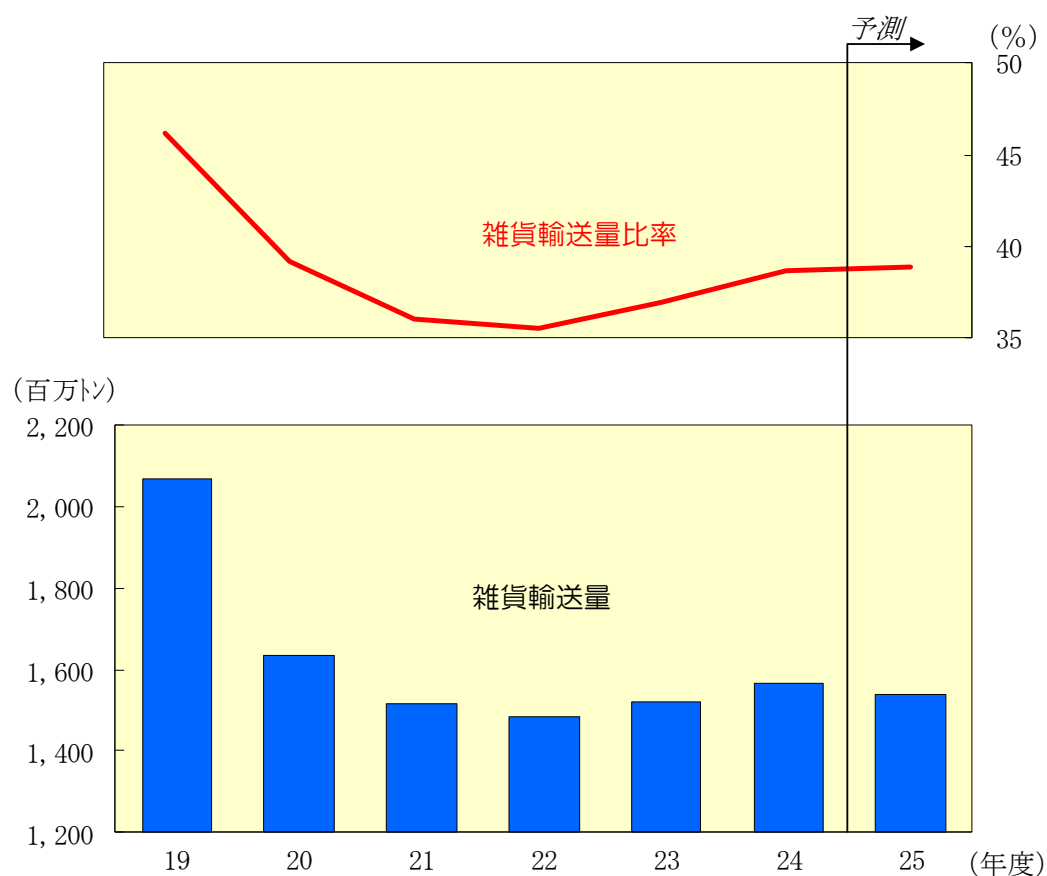
●2024度はトータルで、3.1%の堅調な伸びに

- ・上期は主力である消費関連貨物の堅調を受け、4%台の堅調な伸びとなった。下期はやや減速して2%台の伸びとなり、通年では3.1%増と堅調に推移した。

●2025年度はマイナスに転じ、トータルでは1.7%減に

- ・上期は建設関連貨物（金属製品）の不振などからマイナスに反転。下期はさらに消費関連貨物、生産関連貨物も低迷し、トータルでは1.7%減と、3年ぶりにマイナスへ転換。

図7 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 (2019年度以前の数値は遡及値)。

2. 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。

3. 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

J Rコンテナは2年連続の増加に

① J Rコンテナの2024年度は1.6%増、2025年度は3.7%増と加速

●コンテナが盛り返し、2024年度は1.6%増に

- ・ J Rコンテナは、食料工業品が堅調を持続し、紙・パルプの鉄道への需要シフトの動きも。
- ・ 10月より、エコ関連物資（リニア中央新幹線建設工事に伴う発生土など）が増加に転じたこともあり、通年では、1.6%増と5年ぶりにプラスへ転換。

●2025年度は3.7%増と加速し、2年連続のプラスに

- ・ エコ関連物資の増送が主たる押上げ要因に。
- ・ 夏場の猛暑が予想される中、飲料は堅調な荷動きに。一方で、自動車・同部品の減産を受けて自動車部品は弱含みに。トータルで3.7%増と前年度より加速し、引き続き増加に。

② J R車扱は、2024年度1.2%増の後、2025年度は3.0%減とマイナス転換

●2024年度は10～12月期の大幅増に伴い、3年連続のプラスに

- ・ J R車扱は、大きなウェートを占める石油が堅調に推移。セメントが顧客工場における定期修繕実施の時期ずれに伴い、10～12月期に大幅増となったことから、通年で1.2%増に。

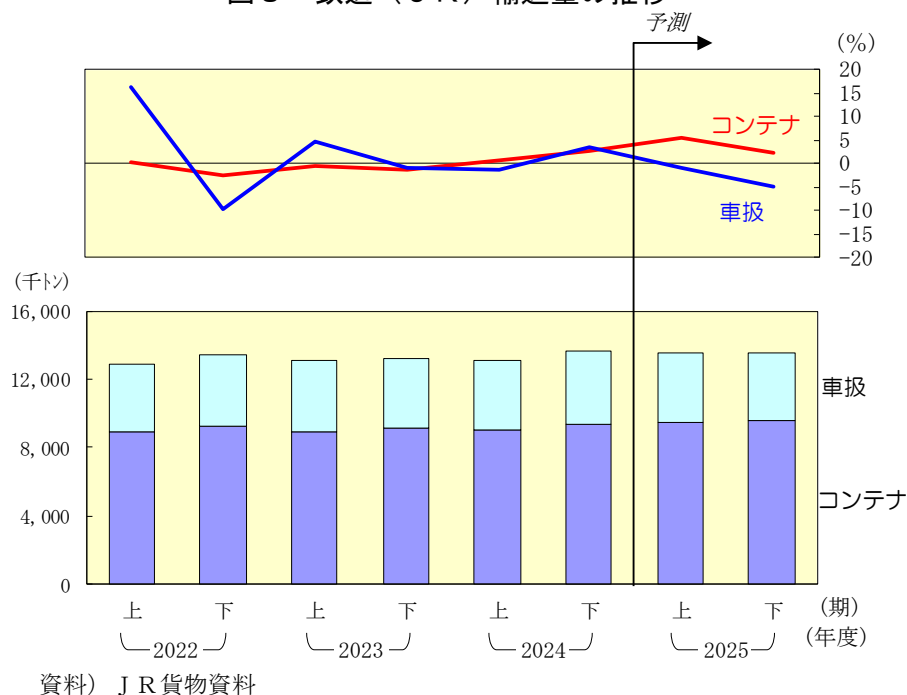
●2025年度は3.0%減と4年ぶりの減少に

- ・ 鉱工業生産の低調を受け、石油の悪化などが見込まれることから、4月以降はマイナス基調の推移を予測。トータルでは3.0%減と4年ぶりの減少に。

③ その他の鉄道は、2024年度2.0%減、2025年度も4.1%減と2年連続の減少に

- ・ 2024年度は、セメント、石灰石、石油などの減少を受け、2.0%減に。
- ・ 2025年度はマイナス幅がさらに拡大し、4.1%減と2年連続の減少に。

図8 鉄道（J R）輸送量の推移



2. 自動車

2025年度の営業用自動車はマイナス幅拡大

①2024年度の営業用自動車は0.0%減と微減の後、2025年度は2.2%減とマイナス幅が拡大

●一般貨物は堅調ながら建設関連貨物の不振が相殺し、2024年度は0.0%減と微減に

- ・夏場の猛暑効果により飲料や日用品などが堅調に推移。消費関連貨物は5%台半ばの増加に。
- ・機械機器や化学工業品などの堅調を受け、生産関連貨物は1%程度の増加に。
- ・新設住宅着工戸数の減少に加え、大規模公共土木工事の執行がない中で、建設関連貨物は6%弱の減少に。

●建設関連貨物が下押しし、2025年度は2.2%減と4年連続の減少に

- ・消費関連貨物が前年度大幅増の反動もあり、0%台半ばの減少に
- ・機械機器・同部品、鉄鋼、化学工業品などを中心に、生産関連貨物に低調が見込まれ、2%台の減少に
- ・建設関連貨物が引き続き輸送量を大きく下押し。トータルでは2.2%減と4年連続の減少に。

②自家用自動車の2024年度は4.2%減、2025年度も2.1%減とマイナス継続

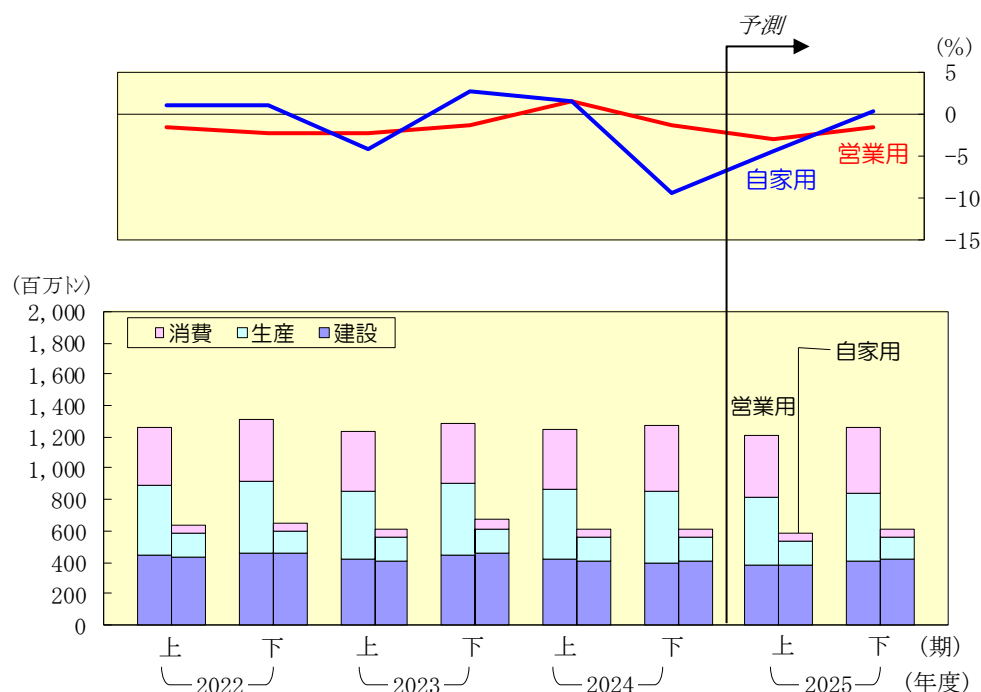
●2024年度は全品類が低調に推移し、4.2%減に

- ・消費関連貨物が3%台の減少、生産関連貨物も4%台半ばの減少に。
- ・ウェートの高い建設関連貨物も4%台の減少に。

●2025度も2.1%減とマイナス継続

- ・生産関連貨物は1%程度の増加に転じる一方、消費関連貨物が7%台半ばの大幅減に。建設関連貨物も下期には持ち直しが見込まれるものの、通年では依然として2%台半ばの減少となり、トータルでは2.1%減に。

図9 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」

3. 内航海運

2025年度もマイナス継続

①内航海運の2024度は1.9%減、2025年度も2.0%減とマイナス続く

- 2024年度は、生産関連貨物については4～6月期、7～9月期に回復基調がみられたものの、通年ではマイナス。建設関連貨物も年度を通して低調に推移し、トータルでは1.9%減に。
- 2025年度は、年度を通じて減少が見込まれ、2.0%減と4年連続のマイナスに。

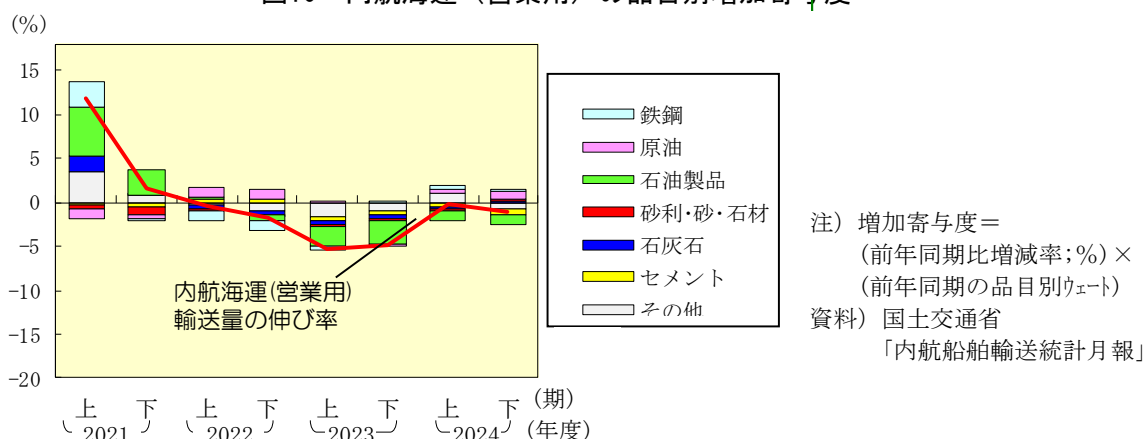
②生産関連貨物は、2024年度1.0%減の後、2025年度は2.2%減とさらに悪化

- 2024年度は、前年度における大幅減の反動などから、鉄鋼や原油などを中心に、一時回復基調が見られたものの、石油製品の不振から、通年では1.0%減に。
- 2025年度は、鉱工業生産の低調などを受け、主力の石油製品を中心に年間を通して減少が続き、トータルで2.2%減とマイナス幅が拡大。

③建設関連貨物は2025年度も停滞、6年連続の減少に

- 2024年度は3.6%のマイナス
 - ・公共投資の低調な推移などを受け、セメントや石灰石などを中心に低迷。
- 2025年度も1.6%の減少が避けられず
 - ・公共投資の小幅な増加が見込まれるが、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、マイナス幅は縮小するも1.6%減と6年連続の減少を予測。

図10 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度

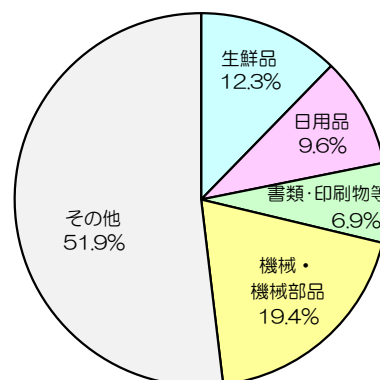


4. 国内航空

2025年度は前年度より減速も、大幅な増加続く

- 2024度は8.0%増と大幅な増加に
 - ・大手宅配便事業者による貨物専用便の運航に伴う輸送量の押し上げ効果により、下期は14.0%増に。
 - ・通年では8.0%の大幅な増加に。
- 2025年度も6.3%増と大幅な増加が継続
 - ・上期も押し上げ効果が継続し、10.1%増と二桁増に。
 - ・下期に増加テンポが一段落する中、通年では6.3%増とやや減速も、大幅な増加が続く。

図11 国内航空貨物の品類別重量構成



注) 2024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(%)

機 関 年度・期	2023年度	2024年度		計	2025年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総 輸 送 量 Total transportation volume	4,147.1 (△ 1.6)	2,031.2 (1.1)	2,056.0 (△ 3.8)	4,087.2 (△ 1.4)	1,964.2 (△ 3.3)	2,036.0 (△ 1.0)	4,000.2 (△ 2.1)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,323.1 (0.6)	1,155.4 (1.6)	1,199.0 (1.1)	2,354.4 (1.3)	1,154.8 (△ 0.1)	1,165.2 (△ 2.8)	2,320.0 (△ 1.5)
鉄 道 Railway	38.3 (0.1)	18.8 (△ 1.3)	19.7 (2.1)	38.5 (0.4)	19.1 (1.5)	19.3 (△ 1.7)	38.4 (△ 0.1)
J R	26.3	13.1	13.6	26.7	13.5	13.6	27.1
JR	(△ 0.2)	(0.1)	(2.8)	(1.5)	(3.3)	(△ 0.1)	(1.6)
そ の 他 Other	12.0 (0.6)	5.7 (△ 4.5)	6.0 (0.6)	11.8 (△ 2.0)	5.6 (△ 2.6)	5.7 (△ 5.4)	11.3 (△ 4.1)
自 動 車 Automobile	3,798.7 (△ 1.4)	1,862.6 (1.5)	1,881.8 (△ 4.1)	3,744.4 (△ 1.4)	1,798.4 (△ 3.4)	1,865.0 (△ 0.9)	3,663.5 (△ 2.2)
営 業 用 Business	2,521.8 (△ 1.8)	1,248.3 (1.4)	1,273.2 (△ 1.4)	2,521.5 (△ 0.0)	1,211.7 (△ 2.9)	1,254.5 (△ 1.5)	2,466.2 (△ 2.2)
自 家 用 Personal use	1,276.9 (△ 0.7)	614.3 (1.5)	608.6 (△ 9.4)	1,222.9 (△ 4.2)	586.8 (△ 4.5)	610.5 (0.3)	1,197.3 (△ 2.1)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	309.5 (△ 3.9)	149.6 (△ 2.9)	154.2 (△ 0.8)	303.7 (△ 1.9)	146.4 (△ 2.1)	151.3 (△ 1.9)	297.6 (△ 2.0)
国 内 航 空 Domestic air	0.557 (3.7)	0.267 (1.3)	0.335 (14.0)	0.602 (8.0)	0.294 (10.1)	0.346 (3.2)	0.639 (6.3)

注) 1. 原系列。

2. 2024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(%)

品 類 年度・期	2023年度	2024年度		計	2025年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	870.9 (0.9)	436.1 (4.1)	474.1 (4.9)	910.2 (4.5)	440.6 (1.0)	457.8 (△ 3.4)	898.4 (△ 1.3)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,413.4 (0.4)	700.2 (0.2)	705.0 (△ 1.4)	1,405.2 (△ 0.6)	694.8 (△ 0.8)	687.8 (△ 2.4)	1,382.6 (△ 1.6)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,824.0 (△ 4.2)	875.8 (0.4)	857.0 (△ 10.0)	1,732.8 (△ 5.0)	809.4 (△ 7.6)	870.7 (1.6)	1,680.1 (△ 3.0)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。

2. 2024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。

【参考表 3】 国内貨物輸送量の見通し（会計年度）

単位：百万トン、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

年度・期 機関	2023年度	2024年度		計	2025年度		計
		上期	下期		上期	下期	
総輸送量 Total transportation volume	4,123.6 (△ 1.5)	2,041.2 (0.3)	2,025.6 (△ 3.0)	4,066.8 (△ 1.4)	1,981.2 (△ 2.9)	2,018.1 (△ 0.4)	3,999.3 (△ 1.7)
〔建設関連貨物 を除く輸送量〕	2,315.9 (△ 0.4)	1,181.4 (3.2)	1,183.3 (1.0)	2,364.7 (2.1)	1,150.2 (△ 2.6)	1,164.1 (△ 1.6)	2,314.3 (△ 2.1)
鉄 道 Railway	38.3 (0.0)	17.8 (△ 2.1)	20.8 (3.6)	38.6 (0.9)	17.9 (0.5)	20.4 (△ 1.6)	38.4 (△ 0.6)
J R	26.3	12.4	14.5	26.9	12.7	14.4	27.1
JR	(△ 0.3)	(△ 0.4)	(4.8)	(2.4)	(2.4)	(△ 0.5)	(0.8)
そ の 他 Other	12.0 (0.9)	5.4 (△ 6.1)	6.3 (1.0)	11.7 (△ 2.4)	5.2 (△ 3.7)	6.0 (△ 4.1)	11.2 (△ 3.9)
自 動 車 Automobile	3,780.4 (△ 1.2)	1,872.3 (0.4)	1,852.5 (△ 3.3)	3,724.8 (△ 1.5)	1,815.5 (△ 3.0)	1,847.2 (△ 0.3)	3,662.6 (△ 1.7)
営 業 用 Business	2,511.9 (△ 1.8)	1,269.3 (2.6)	1,240.2 (△ 2.7)	2,509.5 (△ 0.1)	1,226.2 (△ 3.4)	1,242.7 (0.2)	2,468.9 (△ 1.6)
自 家 用 Personal use	1,268.4 (△ 0.0)	603.0 (△ 3.9)	612.3 (△ 4.4)	1,215.3 (△ 4.2)	589.3 (△ 2.3)	604.5 (△ 1.3)	1,193.7 (△ 1.8)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	304.4 (△ 5.1)	150.8 (△ 0.1)	152.0 (△ 1.0)	302.7 (△ 0.5)	147.5 (△ 2.2)	150.2 (△ 1.2)	297.7 (△ 1.7)
国 内 航 空 Domestic air	0.555 (1.0)	0.294 (8.6)	0.324 (14.0)	0.618 (11.4)	0.312 (6.0)	0.332 (2.3)	0.643 (4.1)

注） 1．原系列。

2．2024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。

【参考表 4】 品類別輸送量の見通し（会計年度）

単位：百万トン、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

年度・期 品類	2023年度	2024年度		計	2025年度		計
		上期	下期		上期	下期	
消費関連貨物 Consumption-related cargo	872.7 (0.7)	462.1 (7.0)	454.7 (3.2)	916.9 (5.1)	445.8 (△ 3.5)	453.1 (△ 0.4)	898.9 (△ 2.0)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,404.4 (△ 1.1)	701.2 (1.0)	707.4 (△ 0.4)	1,408.6 (0.3)	686.1 (△ 2.1)	690.2 (△ 2.4)	1,376.4 (△ 2.3)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,807.7 (△ 2.8)	859.8 (△ 3.4)	842.3 (△ 8.2)	1,702.1 (△ 5.8)	831.0 (△ 3.3)	854.0 (1.4)	1,685.0 (△ 1.0)

注） 1．自動車と内航海運による輸送量（原系列）。

2．2024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。

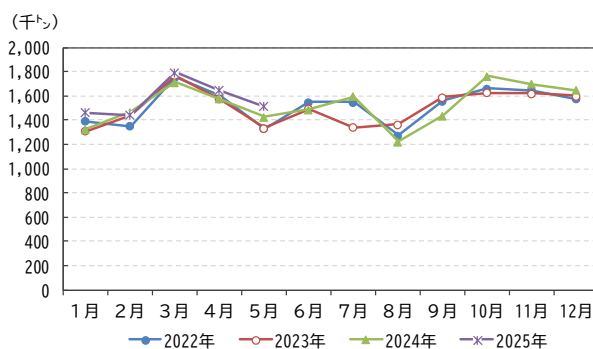
4．端数の関係で合計が合わない場合がある。

【コラム】

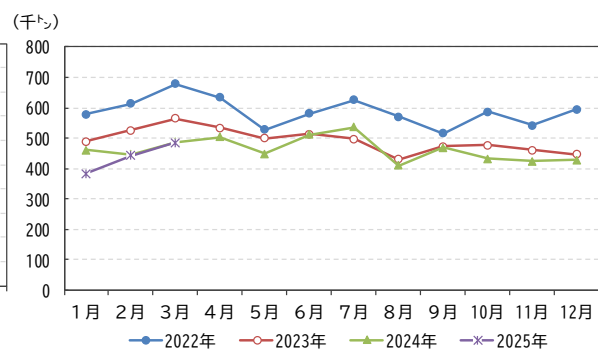
《「物流の2024年問題」を受けて代替輸送機関の利用は増えているのか》

- 「物流の2024年問題」を受けて、自動車からの需要のシフトが想定される輸送機関（JRコンテナ、内航コンテナ船、内航RORO船、国内航空）の輸送量は、足元において増加しているのだろうか。
- 自動車からのモーダルシフトの受け皿となりうる輸送機関（JRコンテナ、内航コンテナ船、内航RORO船、国内航空）における輸送量の推移を見ると、2024年4月～12月の期間において、国内航空以外ではそれぞれ大幅な増加とはなっておらず（JRコンテナ：2.3%増、内航コンテナ船：3.8%減、内航RORO船・コンテナ：2.8%増、内航RORO船・シャーシ：1.2%増、国内航空：11.0%増）、鉄道および内航海運においては、「2024年問題」などを受けた自動車からの大幅なシフトが進んでいる様子は見られなかった。
- 国内航空に関しては、2024年4月よりヤマトHDがスプリング・ジャパンと連携し、貨物専用機（エアバス A321-200P2F 型）の運航を開始したことを受け、4月以降は前年を上回る水準で推移。8月以降は2桁増が継続、この勢いは2025年に入っても増加トレンドが続いている。足元では、1月が17.6%増、2月が10.0%、3月が10.8%と若干落ち着いてきている様子だが、依然として翳りが見られない。この増加は2024年問題によるトラックからのシフトが含まれている可能性はあるものの、ヤマトHDの貨物（宅急便など）以外の需要が必ずしも盛り上がるとは言い切れない。
- 2025年におけるJRコンテナは、前年同月比で1月：10.7%増、2月：1.4%減、3月：4.7%増、4月：4.7%増、5月：6.0%増となっており、2月を除けば増加が続いている。一部貨物には自動車からのシフトの動きが見られており、今後もある程度の堅調な伸びが期待できるのではないかな。
- 内航海運のうちコンテナ船については、2025年2月に前年同月比▲9.3%と大きく下回った以外は例年から大きな変化は見られない。なお、コンテナ船の輸送量には外資フィーダー輸送量も含まれていることから、国内のモーダルシフト要因だけで輸送量の増減を説明できない部分もあることに留意しなければならない。一方、RORO船・コンテナは1月：1.5%増、2月：6.0%増、3月：3.8%増となっており、例年通りの荷動きであった。前回の予測時において、RORO船・コンテナの増加は必ずしも自動車からのシフトによるものとは言い切れず、9月11日以降におけるJR貨物の車軸点検に伴う輸送力低下（あるいはそれを見越した回避）が影響している可能性が否定できない旨を述べた。加えて、今後輸送量の増加が見られた場合でも、自動車からの需要のシフトか否かについては、現時点で判断が難しいこと、11月に発生した函館本線での脱線事故の影響により、RORO船・コンテナの輸送量が増加（「自動車➡内航RORO船」のシフトではなく、「JRコンテナ➡内航RORO船」のシフト）した可能性がある旨も述べた。今回の動きをみる限り、断定こそできないものの足元の増加は自動車からのシフトが要因である可能性は低まったといえよう。

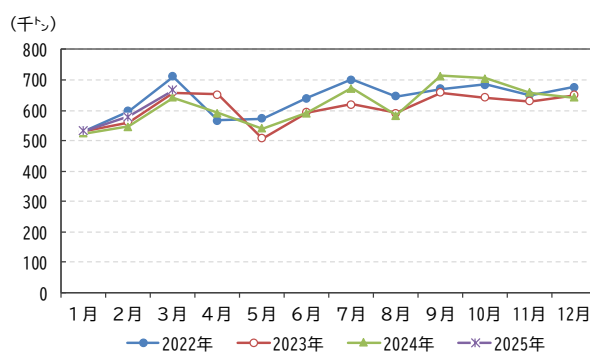
①JR コンテナ



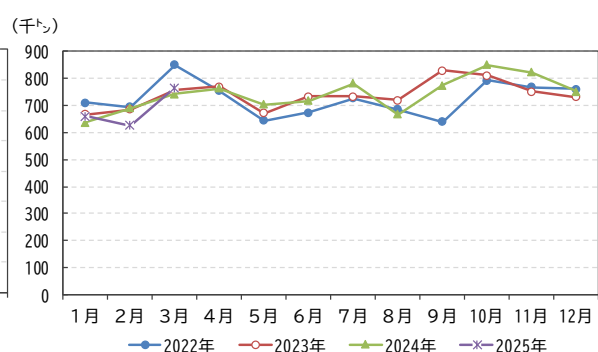
②内航コンテナ船（大型鋼船）



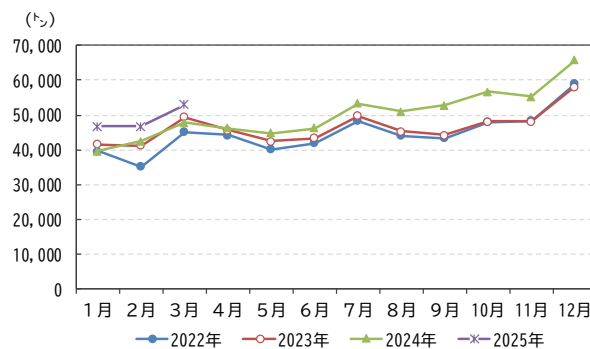
③内航 RORO 船（大型鋼船・コンテナ）



④内航 RORO 船（大型鋼船・シャーシ）



⑤国内航空（貨物のみ）



出所)「J R 貨物資料」「内航船舶輸送統計月報」「航空輸送統計速報」

Ⅲ 国際貨物輸送の現状と見通し

1. 外貿コンテナ貨物

世界経済の減速感が強まる中で、輸出は1.9%減と2年連続のマイナスに

(1) 輸出の2024年度は0.8%の減少、2025年度も1.9%減とマイナスの見通し

- 2024年度は0.8%減と、前年度（2.3%増）から2年ぶりのマイナスに転換
 - ・下期は、前年度の反動減と円安効果の剥落で、上期（2.1%増）から3%台のマイナスに。
 - ・方面別では、米国向けは7～9月期に6四半期ぶりのマイナスに転じ、EU向けも下期は2桁台の減少に。アジア向けは上期からマイナス幅が縮小も、中国向けは減少基調が拡大。
 - ・品目別では、自動車部品は米国向けが下期に失速し、欧州向けも低調な荷動きが継続。中国向けは4～6月期からマイナスに転換、ASEAN向けも引き続き2桁台の減少で推移。
 - ・機械類は、一般機械は減少基調が継続、電気機械は下期に持ち直すもマイナスを脱し切れず。
- 2025年度は1.9%減と前年度に引き続き減少、2%近くのマイナスに
 - ・2025年1～3月期は前期（2.9%減）からマイナス幅が若干縮小も、減少基調が継続。
 - ・世界経済の減速感が強まる中で、減少基調が拡大し、2年連続のマイナスに。米国トランプ政権の追加関税発動、中国経済の減速・内需不振、自由貿易の停滞が大きな下押し要因に。
 - ・建設機械・産業機械等の一般機械や機械部品については、海外設備投資需要の勢いが弱まることから、荷動きの鈍化が避けられず、プラス基調を維持も小幅な増加にとどまる。
 - ・自動車関連は海外自動車・EV市場の成長減速・低迷、米国の自動車追加関税の早期発動を受けて、減少基調が継続・拡大。日系製造業のPHV・HVによる代替・補完は限定的。
 - ・前年度から減少幅が拡大、貨物量はコロナ前（2019年度）の水準を5%超下回る（93.0%）。米国の追加関税一時停止中の駆け込み需要や、生産拠点・機能の移転・移管に伴う荷動きに、大きな期待はできず。円高基調への転換や、海運混乱・港湾混雑の悪化による下振れも懸念。

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（%）

	2023年度	2024年度			2025年度		
		上期	下期	(計)	上期	下期	(計)
合 計	11,637 (△ 3.4)	5,792 (1.9)	6,069 (1.9)	11,861 (1.9)	5,949 (2.7)	6,160 (1.5)	12,108 (2.1)
輸 出	4,779 (2.3)	2,326 (2.1)	2,412 (△ 3.5)	4,738 (△ 0.8)	2,312 (△ 0.6)	2,335 (△ 3.2)	4,647 (△ 1.9)
輸 入	6,858 (△ 7.0)	3,466 (1.8)	3,657 (5.9)	7,122 (3.9)	3,636 (4.9)	3,825 (4.6)	7,461 (4.8)

- 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87.5%、輸入で86.7%であった（2023年）。
3. 2024年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。

輸入は消費財・生産財ともに増勢を維持、4.8%増と2年連続のプラスに

(2) 輸入の2024年度は3.9%の増加、2025年度も4.8%増とプラスの見通し

●2024年度は3.9%増と、前年度（7.0%減）から2年ぶりの増加に

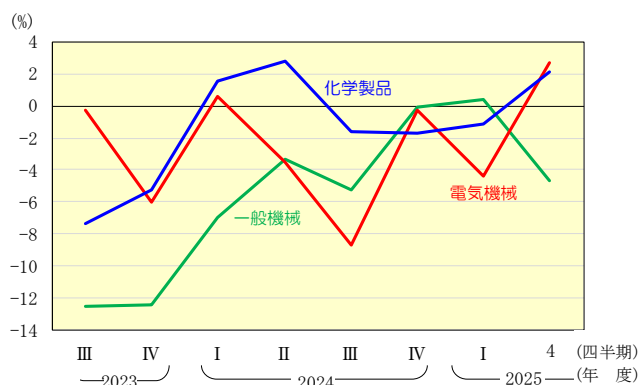
- ・下期は円安による下押し圧力が緩和、上期（1.8%増）からプラス幅が5%台に拡大。
- ・生鮮食品は、肉類が下期にプラスに転じ、回復基調に。魚介類は下期に荷動きが鈍化するも、プラス基調を維持。野菜類は下期も引き続き堅調に推移、果実類は年末にかけて増勢が拡大。
- ・ドライ食品と家具類は下期も堅調な荷動きが継続、衣類は年末にかけて回復・持ち直し。
- ・自動車部品は下期に失速、水面下の荷動きに。一般機械は復調も、マイナスを脱しきれず。

●2025年度は4.8%増と、前年度（3.9%増）からプラス幅が拡大、2年連続の増加に

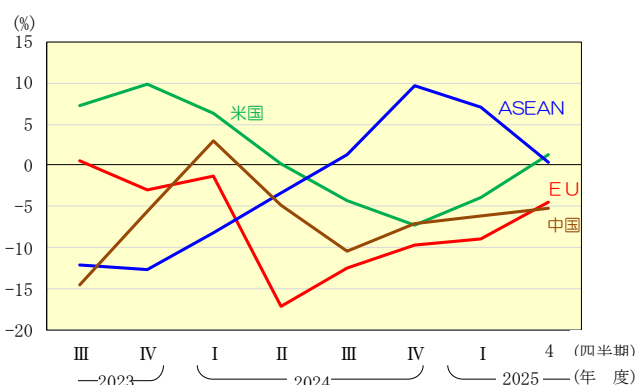
- ・2025年1～3月期は前期（8.0%増）からプラス幅が縮小も、5%前後の増加に。
- ・食料品・衣類等の消費財については、個人消費が小幅ながらプラス基調を維持する中で、物価上昇・円安圧力の緩和、円高基調への転換による押上げにより、増勢を維持・拡大。
- ・生産用部品・部材類や機械類などの生産財については、生産拠点の国内回帰、国内生産拠点の整備・稼働や、調達先の分散・多元化が進み、概ね堅調に推移する見込み。
- ・米国の追加関税発動や中国の経済減速・内需不振が続く中で、中国の過剰生産・輸出に伴う中国・アジアからの低価格品の流入・調達増も見込まれ、前年度以上の水準の伸びに。

図12 輸出貨物の動向

①輸出数量指数（品目別）



②輸出数量指数（地域別）



③輸出数量（自動車部品）

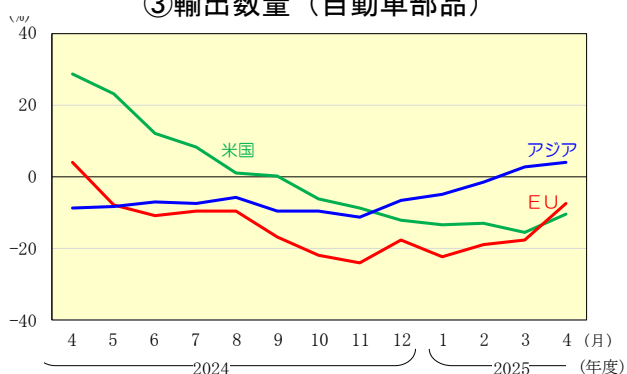
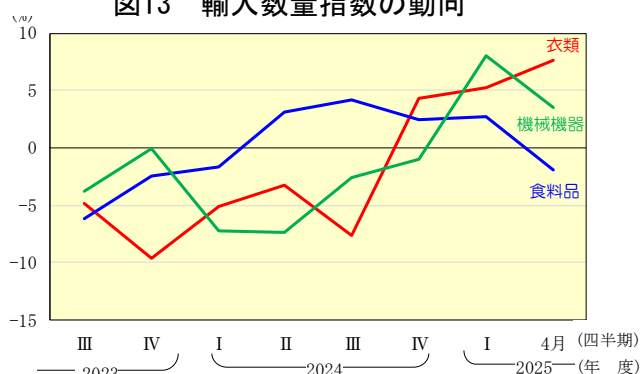


図13 輸入数量指数の動向



注) 数量指数は2020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

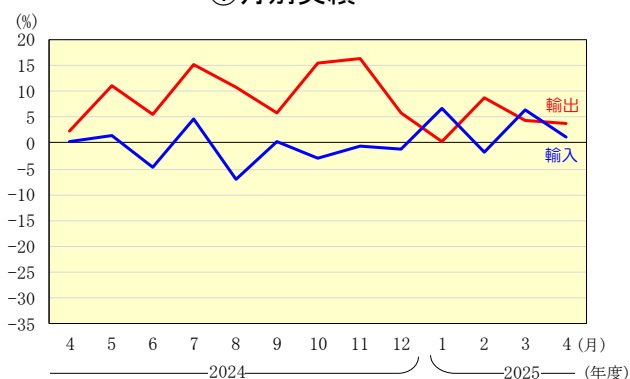
輸出はアジア線の回復と半導体関連の増勢が持続、2.7%増と2年連続のプラスに

(1) 輸出の2024年度は6.2%の増加、2025年度も2.7%増とプラスの見通し

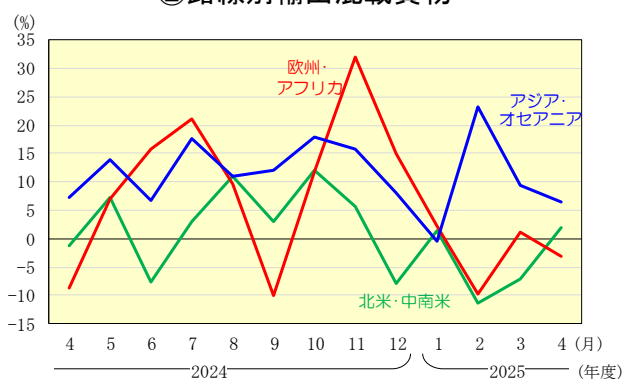
- 2024年度は6.2%増と、前年度（21.6%減）から3年ぶりのプラスに転換
 - ・下期は海運からのシフト・特需により、上期（2.5%増）からプラス幅が2桁近くに拡大。
 - ・太平洋線は下期に6半期ぶりのプラス転換も、年度全体では1%台の微増にとどまる。
 - ・全体の6割超を占めるアジア線は、中国向けの回復が勢いを欠く中、東南アジア・台湾などその他の国・地域向けが好調に推移し、下期はプラス幅が拡大、2桁台の増加に。
 - ・品目別では、半導体等電子部品の荷動きが下期に失速も、製造装置はA I 関連需要の拡大が続き、好調に推移。一般機械は下期に増勢が拡大、機械部品も持ち直して増加基調に転換。
 - ・自動車部品については、欧州向けは紅海・スエズ運河の迂回運航が続く中で特需が発生し、2～3倍増に。米国向けは下期にかけて鈍化・失速し、アジア向けもマイナス基調で推移。
- 2025年度は2.7%増と、小幅ながら前年度に引き続きプラスに
 - ・2025年1～3月期は5四半期連続の増加も、前期（11.3%増）からプラス幅が3%台に縮小。
 - ・太平洋線は米国トランプ政権の対日追加関税発動や円高基調への転換、欧州線は前年度下期における自動車部品特需の反動減により、前年度水準を下回り、マイナスに転じる見込み。
 - ・アジア線は中国向けが伸び悩むも、その他の国・地域向けがリカバー、2年連続の増加に。
 - ・半導体関連（電子部品・製造装置）はA I 関連需要の拡大が続き、製造装置は増勢を維持、電子部品も底堅く推移。米国向けは半導体追加関税導入前の駆け込み需要による押上げも。
 - ・自動車部品は日系製造業のE Vシフト対応遅れや海外自動車・E V市場の減速により、引き続き低調な荷動きに。米国の対日追加関税・自動車関税の早期発動も大きな下押し要因に。
 - ・貨物量は2年連続の増加も、コロナ前（2019年度）の水準を5%超下回る（93.8%）。
 - ・欧米線については、海運混乱・港湾混雑の悪化に伴い、航空シフト・特需が再発・拡大すると、伸び率は上振れ。米国の半導体・医薬品等追加関税が早期導入されると下振れも。

14 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移

①月別実績



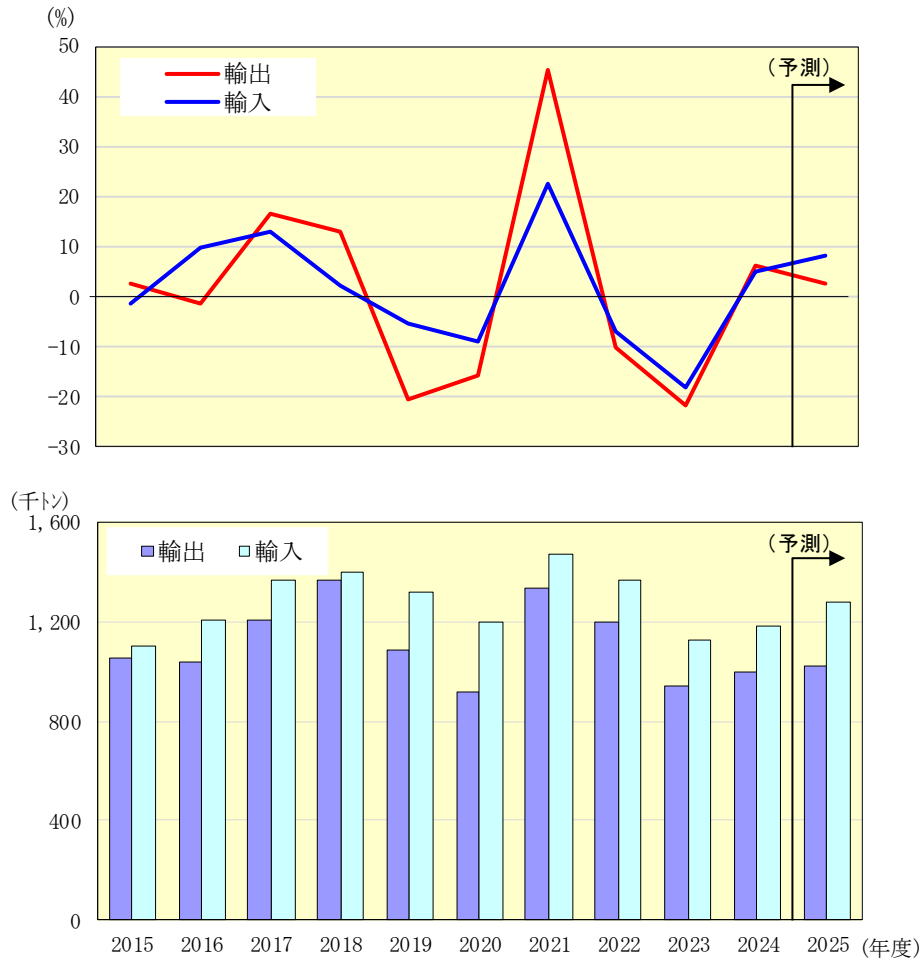
②路線別輸出混載貨物



注) 前年同月比。

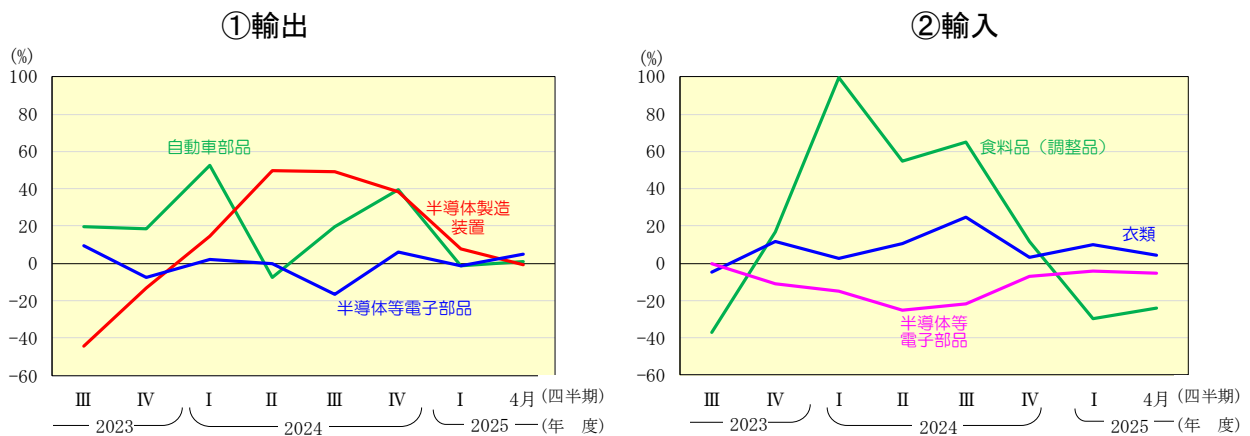
資料) (一社)航空貨物運送協会 (J A F A)

図15 国際航空貨物輸送量の推移



注) 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。
資料) 税関資料

図16 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」

輸入は消費財・生産財がいずれも好調に推移、8.2%増と2年連続のプラスに

(2) 輸入の2024年度は5.0%の増加、2025年度も8.2%増とプラスの見通し

- 2024年度は5.0%増と、前年度（18.0%減）から3年ぶりのプラスに転換
 - ・下期は7.1%増と、上期（2.9%増）から増加幅が拡大、7%強のプラスに。
 - ・消費財は、生鮮食料品は野菜類と魚介類が下期に持ち直し、プラス転換。肉類と果実類は下期に失速し、水面下の荷動きに。一般食料品は増勢が鈍化も、衣類は引き続き堅調に推移。
 - ・生産財は、一般機械と電子部品が下期に前年度水準近くに回復も、マイナスを脱しきれず。
 - ・化学製品やプラスチック類は下期に回復基調が拡大。電気機械のマイナス幅も改善・縮小。
- 2025年度は8.2%増と、増勢が一段と強まり、前年度に引き続きプラスに
 - ・2025年1～3月期は、前期（7.4%増）から増加幅が一段と拡大し、8%台のプラスに。
 - ・消費財については、個人消費の回復が勢いを欠くものの、前年度までの物価上昇・円安圧力の緩和、円高基調への転換を受けて、前年度を上回る水準の伸びが続く見込み。
 - ・生産財については、生産拠点の国内回帰や調達先の分散、拠点の整備・稼働が進み、生産用機器や部品・部材類の活発な荷動きが継続。安全在庫の確保・JIT転換の進展も寄与。
 - ・国内における食料品の生産・供給不足や価格高騰に伴う食料品の緊急輸入のほか、米国との貿易交渉妥結後には、米国からの高額品輸入・調達増の可能性も。

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(%)								
	2023年度	2024年度			2025年度			計
		上期	下期	計	上期	下期	計	
合 計	2,058.7	1,034.7	1,138.0	2,172.7	1,095.6	1,200.6	2,296.3	
Total	(△19.7)	(2.7)	(8.3)	(5.5)	(5.9)	(5.5)	(5.7)	
輸 出	936.7	472.9	521.5	994.4	489.8	531.6	1,021.4	
Export	(△21.6)	(2.5)	(9.7)	(6.2)	(3.6)	(1.9)	(2.7)	
太 平 洋 線	193.7	94.2	102.1	196.2	89.1	100.1	189.3	
Trans-Pacific line	(△24.8)	(△ 0.1)	(2.7)	(1.3)	(△ 5.3)	(△ 1.9)	(△ 3.6)	
欧 州 線	165.5	88.2	88.8	177.0	85.8	84.9	170.8	
European line	(△13.7)	(3.4)	(10.7)	(6.9)	(△ 2.7)	(△ 4.3)	(△ 3.5)	
ア ジ ア 線	577.6	290.6	330.6	621.2	314.9	346.5	661.4	
Asian line	(△22.5)	(3.1)	(11.8)	(7.6)	(8.4)	(4.8)	(6.5)	
輸 入	1,122.0	561.8	616.6	1,178.3	605.8	669.0	1,274.9	
Import	(△18.0)	(2.9)	(7.1)	(5.0)	(7.8)	(8.5)	(8.2)	

- 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98.7%であった（2024年）。
 3. 2024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、JAFPA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。

【参考表 5】 外貿コンテナ貨物輸送量の見通し（会計年度）

単位：千TEU（実入り）、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2023年度	2024年度			2025年度		
		上期	下期	（計）	上期	下期	（計）
合 計	11,660 (△ 2.2)	5,931 (1.7)	5,983 (2.6)	11,914 (2.2)	6,100 (2.9)	6,023 (0.7)	12,124 (1.8)
輸 出	4,808 (3.5)	2,339 (△ 1.3)	2,371 (△ 2.7)	4,710 (△ 2.0)	2,325 (△ 0.6)	2,272 (△ 4.2)	4,597 (△ 2.4)
輸 入	6,853 (△ 5.7)	3,592 (3.9)	3,612 (6.4)	7,204 (5.1)	3,775 (5.1)	3,751 (3.9)	7,527 (4.5)

- 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87.5%、輸入で86.7%であった（2023年）。
3． 2024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。

【参考表 6】 国際航空貨物輸送量の見通し（会計年度）

単位：千トン、（ ）内は対前年同期比増減率（%）

	2023年度	2024年度			2025年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合 計 Total	2,057.0 (△13.6)	1,070.5 (6.6)	1,132.9 (7.6)	2,203.4 (7.1)	1,136.7 (6.2)	1,188.3 (4.9)	2,325.0 (5.5)
輸 出 Export	937.4 (△15.5)	491.8 (6.4)	510.2 (7.4)	1,002.0 (6.9)	512.8 (4.3)	512.0 (0.4)	1,024.9 (2.3)
太 平 洋 線 Trans-Pacific line	194.6 (△15.6)	95.7 (0.5)	96.9 (△ 2.6)	192.6 (△ 1.1)	95.5 (△ 0.2)	92.3 (△ 4.8)	187.8 (△ 2.5)
欧 州 線 European line	167.2 (△ 8.1)	86.7 (3.1)	88.7 (6.8)	175.5 (5.0)	86.5 (△ 0.3)	83.1 (△ 6.4)	169.6 (△ 3.4)
ア ジ ア 線 Asian line	575.6 (△17.4)	309.4 (9.4)	324.5 (10.9)	633.9 (10.1)	330.8 (6.9)	336.7 (3.7)	667.5 (5.3)
輸 入 Import	1,119.7 (△11.9)	578.7 (6.7)	622.7 (7.8)	1,201.4 (7.3)	623.9 (7.8)	676.2 (8.6)	1,300.1 (8.2)

- 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 98.7%であった（2024 年）。
3． 2024 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、Jafa 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。

付表１ 予測の主要な前提

	単 位	実 績 (2024年度)	想 定	
			前回 (25年3月)	今回 (25年7月)
世界経済成長率	前年比(%)	3.3%	3.3%	2.8%
米国経済成長率	前年比(%)	2.8%	2.7%	1.8%
為 替 レ ー ト	円／ドル	152.5円／ドル	146.7／ドル	145.2円／ドル
	円／ユーロ	163.7円／ユーロ	156.4円／ユーロ	160.9円／ユーロ
原油輸入価格	ドル／バレル	83.7ドル／バレル	75.0ドル／バレル	75.6ドル／バレル

注) 1. 世界経済成長率、米国経済成長率は実質。

2. 原油輸入価格はC I Fベース。

付表２ 実質国内総支出の需要項目別増加寄与度

年度 項目	2021	2022	2023	2024	2025 (予測)
民間最終消費支出	0.4	1.1	0.5	0.0	0.5
民間住宅投資	0.0	△ 0.1	0.1	△ 0.1	0.0
民間設備投資	0.3	0.4	0.3	0.2	0.3
民間在庫変動	0.4	0.2	△ 0.3	△ 0.1	0.2
政府支出	0.6	△ 0.2	0.0	0.1	0.1
公的固定資本形成	△ 0.1	△ 0.5	0.1	△ 0.1	0.0
財貨サービスの純輸出	1.0	△ 0.5	0.9	0.0	△ 0.5
財貨サービスの輸出	1.8	1.0	0.7	0.2	0.1
財貨サービスの輸入	△ 0.8	△ 1.5	0.2	△ 0.2	△ 0.6

注) 1. 増加寄与度＝ $\frac{(\text{前年度の国内総支出の実数})}{(\text{当年度の実数}-\text{前年度の実数})} \times 100$

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（会計年度）

	総輸送量増減率 (A)	実質経済成長率 (B)	伸び率格差 (A-B)
2000	△ 0.9	2.6	△ 3.5
2001	△ 3.1	△ 0.7	△ 2.4
2002	△ 4.0	0.9	△ 4.9
2003	△ 2.5	1.9	△ 4.4
2004	△ 2.6	1.7	△ 4.3
2005	△ 2.0	2.2	△ 4.2
2006	0.1	1.3	△ 1.2
2007	△ 0.6	1.1	△ 1.7
2008	△ 4.5	△ 3.6	△ 0.9
2009	△ 6.1	△ 2.4	△ 3.7
2010	0.8	3.3	△ 2.5
2011	3.3	0.5	2.8
2012	△ 2.5	0.6	△ 3.1
2013	△ 0.1	2.7	△ 2.8
2014	△ 0.8	△ 0.4	△ 0.4
2015	△ 0.7	1.7	△ 2.4
2016	1.9	0.8	1.1
2017	△ 4.3	1.8	△ 6.1
2018	△ 1.3	0.2	△ 1.5
2019	△ 0.4	△ 0.8	0.4
2020	△ 8.2	△ 3.9	△ 4.3
2021	2.9	2.6	0.3
2022	△ 1.6	1.3	△ 2.9
2023	△ 1.5	0.6	△ 2.1
2024（予測）	△ 1.4	0.8	△ 2.2
2025（予測）	△ 1.7	0.3	△ 2.0
2000～2025	△ 1.8	0.6	△ 2.4

注）１．総輸送量増減率はトン数ベース。2019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	2021	2022	2023	2024	2025 (予測)
総輸送量	1.0	△ 0.9	△ 1.6	△ 1.4	△ 2.1
鉄 道	△ 0.0	△ 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	0.7	△ 0.9	△ 1.3	△ 1.3	△ 2.0
営業用	0.1	△ 1.2	△ 1.1	△ 0.0	△ 1.4
自家用	0.7	0.3	△ 0.2	△ 1.3	△ 0.6
内航海運	0.3	△ 0.0	△ 0.3	△ 0.1	△ 0.1
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			
	2015年	2021年	年平均増減率		2015年	2021年	年平均増減率
輸送機関計	0.98	0.83	△2.8%	品 類 計	0.98	0.83	△2.8%
鉄 道	8.86	9.33	0.9%	農 水 産 品	0.48	0.39	△3.3%
自 動 車	0.79	0.71	△1.8%	林 産 品	2.31	0.61	△19.9%
営 業 用	0.75	0.69	△1.3%	鉱 産 品	26.36	23.03	△2.2%
自 家 用	0.94	0.80	△2.7%	金属機械工業品	0.82	0.70	△2.6%
内 航 海 運	149.39	77.20	△10.4%	化 学 工 業 品	2.05	1.16	△9.0%
国 内 航 空	0.02	0.01	△12.1%	軽 工 業 品	0.43	0.57	4.9%
				雑 工 業 品	0.19	0.16	△2.9%
				排 出 物	6.80	8.70	4.2%
				特 殊 品	0.54	1.08	12.2%

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	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
輸 送 機 関 計	1.7%	△ 0.0%	△ 1.3%	△ 0.4%	△ 8.2%	2.9%	△ 1.6%	△ 1.5%
	1.5%	0.4%	△ 1.0%	△ 1.1%	△12.7%	4.8%	0.9%	△ 1.6%
	98km	99km	99km	98km	93km	95km	98km	97km
鉄 道	2.1%	2.4%	△ 6.3%	0.9%	△ 8.3%	△ 0.5%	△ 1.7%	0.0%
	△ 1.2%	1.9%	△10.6%	3.2%	△ 8.2%	△ 1.6%	△ 0.3%	△ 1.0%
	482km	480km	458km	468km	469km	464km	470km	465km
自 動 車	1.9%	0.0%	△ 1.2%	△ 0.1%	△ 8.0%	2.7%	△ 1.6%	△ 1.2%
	2.8%	0.3%	△ 0.2%	1.6%	△15.1%	5.0%	1.2%	1.0%
	59km	59km	60km	61km	56km	58km	59km	61km
営 業 用	3.4%	0.4%	△ 0.5%	1.1%	△10.3%	2.0%	△ 1.7%	△ 1.8%
	2.7%	0.9%	△ 0.0%	2.1%	△16.5%	5.0%	1.4%	1.5%
	77km	78km	78km	79km	73km	75km	78km	80km
自 家 用	△ 1.0%	△ 0.7%	△ 2.8%	△ 2.7%	△ 3.0%	4.0%	△ 1.4%	△ 0.0%
	4.1%	△ 4.1%	△ 1.2%	△ 1.9%	△ 3.8%	4.7%	0.3%	△ 2.5%
	22km	21km	21km	22km	21km	21km	22km	21km
内 航 海 運	△ 0.3%	△ 1.2%	△ 1.6%	△ 3.7%	△10.4%	6.1%	△ 1.1%	△ 5.1%
	0.0%	0.3%	△ 1.0%	△ 5.3%	△ 9.3%	5.2%	0.5%	△ 5.3%
	495km	502km	505km	497km	503km	498km	507km	506km
国 内 航 空	△ 0.9%	△ 0.6%	△ 9.0%	△ 5.6%	△44.9%	12.1%	14.5%	1.0%
	0.1%	1.0%	△ 9.1%	△ 5.9%	△44.0%	13.7%	13.6%	0.3%
	1,055km	1,072km	1,070km	1,066km	1,084km	1,100km	1,090km	1,083km

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。

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

	2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東 京 港	440.8 (△ 6.9)	446.3 (△ 3.6)	448.2 (1.7)	436.9 (△ 2.1)	457.0 (2.0)	408.9 (△ 6.4)
横 浜 港	484.1 (△ 3.3)	474.0 (△ 2.4)	497.9 (2.9)	524.5 (10.6)	550.0 (10.5)	545.6 (4.0)
清 水 港	95.4 (5.3)	88.6 (△ 4.7)	84.8 (△ 11.1)	78.4 (△ 11.5)	79.0 (△ 6.8)	75.8 (△ 3.3)
名 古 屋 港	522.3 (△ 2.4)	498.0 (△ 6.6)	508.2 (△ 2.7)	516.4 (3.7)	541.7 (6.6)	517.8 (0.3)
四 日 市 港	41.6 (△ 4.5)	41.0 (6.4)	38.7 (△ 7.0)	42.7 (4.1)	41.8 (8.0)	41.7 (△ 2.4)
大 阪 港	199.4 (△ 2.8)	195.2 (△ 4.6)	194.7 (△ 2.4)	195.3 (0.1)	199.0 (2.2)	194.9 (△ 0.2)
神 戸 港	456.0 (△ 1.1)	457.6 (△ 0.2)	458.6 (0.6)	456.5 (△ 0.2)	449.7 (△ 1.9)	444.0 (△ 2.7)
博 多 港	103.3 (△ 2.5)	104.7 (△ 1.7)	110.7 (7.1)	119.8 (14.4)	118.9 (7.4)	110.0 (△ 8.2)

②輸入

	2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
	下期	上期	下期	上期	下期	上期
東 京 港	1,167.9 (2.9)	1,214.9 (4.6)	1,102.6 (△ 5.6)	1,082.9 (△ 10.9)	1,045.5 (△ 5.2)	1,145.3 (5.8)
横 浜 港	573.2 (9.9)	595.6 (5.1)	556.8 (△ 2.9)	551.9 (△ 7.3)	557.3 (0.1)	600.8 (8.9)
清 水 港	102.5 (△ 1.1)	101.6 (△ 3.9)	97.4 (△ 5.0)	95.2 (△ 6.3)	94.1 (△ 3.3)	97.5 (2.4)
名 古 屋 港	575.3 (7.5)	570.5 (1.6)	545.6 (△ 5.2)	537.4 (△ 5.8)	540.3 (△ 1.0)	545.4 (1.5)
四 日 市 港	36.7 (△ 7.8)	36.3 (△ 6.7)	35.2 (△ 3.9)	35.1 (△ 3.3)	35.2 (△ 0.0)	34.4 (△ 2.1)
大 阪 港	575.2 (2.8)	575.3 (1.1)	531.0 (△ 7.7)	516.7 (△ 10.2)	506.4 (△ 4.6)	539.6 (4.4)
神 戸 港	466.1 (6.8)	482.9 (4.2)	454.1 (△ 2.6)	454.8 (△ 5.8)	431.3 (△ 5.0)	444.4 (△ 2.3)
博 多 港	191.6 (△ 4.4)	191.1 (△ 3.0)	178.6 (△ 6.8)	184.2 (△ 3.6)	184.2 (3.2)	184.5 (0.1)

資料) 各港港湾管理者資料

①輸 出

付表 8 わが国の品目別貿易実績の推移

品目	ベース	2022年度		2023年度		2024年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸 出 合 計	価格	19.6%	11.8%	1.3%	6.0%	6.6%	5.2%
食 料 品	価格	18.2%	11.3%	0.3%	△ 6.0%	△ 1.6%	21.2%
化 学 製 品	価格	13.2%	1.7%	△ 8.9%	0.6%	9.2%	5.3%
プラスチック	数量	△10.3%	△12.6%	△ 5.6%	7.0%	6.5%	△ 3.5%
金 属 及 び 同 製 品	価格	21.8%	6.2%	△ 5.1%	△ 0.5%	4.5%	△ 0.6%
非 金 属 鉱 物 製 品	価格	15.4%	3.5%	△ 3.6%	4.5%	11.0%	5.7%
一 般 機 械	価格	15.3%	9.5%	△ 3.4%	△ 0.6%	4.5%	4.5%
電 気 機 械	価格	14.0%	4.8%	△ 4.9%	3.2%	9.1%	2.7%
輸 送 用 機 械	価格	18.0%	25.3%	26.9%	21.2%	3.7%	0.8%
自 動 車 部 品	価格	5.2%	△ 1.1%	3.0%	13.6%	1.2%	△ 5.9%

②輸 入

品目	ベース	2022年度		2023年度		2024年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸 入 合 計	価格	44.2%	22.6%	△12.4%	△ 7.7%	7.1%	2.9%
食 料 品	価格	29.7%	17.6%	△ 3.1%	△ 2.7%	7.7%	6.7%
野菜果実	価格	23.2%	16.5%	3.3%	6.1%	14.3%	8.9%
肉類・魚介類	数量	5.9%	△ 4.3%	△ 5.5%	△ 0.4%	2.6%	1.4%
化 学 製 品	価格	29.7%	14.9%	△13.9%	△14.2%	7.6%	8.4%
一 般 機 械	価格	23.2%	19.3%	0.1%	3.9%	17.2%	20.5%
電 気 機 械	価格	30.6%	18.5%	△ 2.6%	1.5%	2.9%	3.8%
家 具	数量	△ 6.1%	△10.5%	△14.1%	△ 1.8%	3.9%	6.8%
衣 類 ・ 同 付 属 品	価格	30.0%	23.0%	△ 1.0%	△ 2.1%	3.8%	7.3%

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	2022年度		2023年度		2024年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸 出 合 計	20.5%	7.0%	△ 7.4%	4.4%	15.6%	15.3%
化 学 製 品	15.1%	△ 1.5%	△14.9%	△ 1.0%	16.2%	14.5%
非 金 属 鉱 物 製 品	22.8%	8.8%	△ 0.7%	9.9%	15.5%	16.0%
機 械 機 器	15.9%	1.9%	△12.8%	2.7%	15.9%	8.7%
事務用機器	△ 6.9%	△ 2.1%	△ 6.3%	7.1%	9.1%	12.6%
半導体等電子部品	18.7%	6.1%	△ 7.9%	4.6%	16.7%	2.7%
映 像 機 器	140.1%	20.9%	△22.0%	△ 8.2%	△ 2.0%	△ 3.5%
科学光学機器	12.8%	4.9%	△ 8.3%	△ 2.1%	15.1%	14.3%
そ の 他	32.1%	20.2%	4.9%	8.7%	15.0%	25.9%

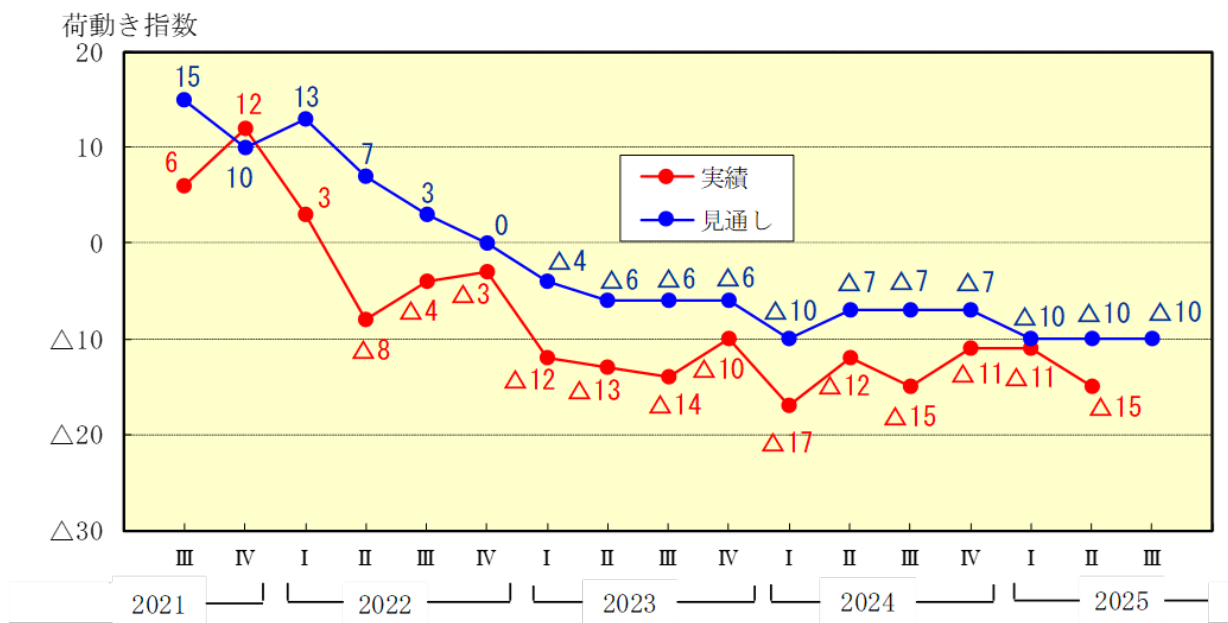
②輸 入

品目	2022年度		2023年度		2024年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸 入 合 計	21.7%	11.2%	△ 8.9%	△ 2.1%	13.3%	8.0%
食 料 品	81.3%	38.4%	△15.6%	△27.0%	10.8%	△ 7.4%
化 学 製 品	11.9%	11.9%	△16.2%	△16.8%	14.8%	10.6%
医薬品	13.8%	15.5%	△19.9%	△20.1%	20.0%	9.9%
機 械 機 器	27.8%	10.5%	△ 7.4%	3.9%	11.4%	8.6%
事務用機器	13.5%	△ 3.2%	△27.3%	△ 1.8%	72.4%	38.6%
そ の 他	11.3%	10.0%	△ 5.1%	△ 2.5%	18.4%	4.9%

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. 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』（2025年Ⅲ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』（2025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2025年6月初旬に実施し、647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		2025年 1 月～ 3 月実績					2025年 4 月～ 6 月実績					2025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	
製 造 業	食 料 品 ・ 飲 料	65	14	61	25	△ 11	64	28	47	25	3	64	25	61	14	11
	繊 維 ・ 衣 服	22	18	59	23	△ 5	20	5	65	30	△ 25	20	10	60	30	△ 20
	木 材 ・ 家 具	23	35	30	35	0	21	5	67	28	△ 23	21	14	48	38	△ 24
	パ ル プ ・ 紙	35	17	66	17	0	35	14	49	37	△ 23	35	8	66	26	△ 18
	化学・プラスチック	64	13	59	28	△ 15	70	13	59	28	△ 15	70	11	60	29	△ 18
	窯 業 ・ 土 石	21	10	33	57	△ 47	18	17	28	55	△ 38	18	17	28	55	△ 38
	鉄 鋼 ・ 非 鉄	61	10	62	28	△ 18	60	15	53	32	△ 17	58	12	59	29	△ 17
	金 属 製 品	38	13	53	34	△ 21	38	5	50	45	△ 40	38	8	68	24	△ 16
	一 般 機 械	53	19	57	24	△ 5	54	13	52	35	△ 22	54	17	46	37	△ 20
	電 気 機 械	98	17	58	25	△ 8	93	19	59	22	△ 3	92	12	63	25	△ 13
	輸 送 用 機 械	71	14	68	18	△ 4	68	15	57	28	△ 13	68	21	54	25	△ 4
	精 密 機 械	19	10	74	16	△ 6	20	15	70	15	0	20	25	65	10	15
	そ の 他	35	11	63	26	△ 15	31	13	71	16	△ 3	30	23	60	17	6
	計	605	15	59	26	△ 11	592	15	56	29	△ 14	588	16	58	26	△ 10
卸 売 業	生 産 財	22	23	50	27	△ 4	21	10	52	38	△ 28	21	10	76	14	△ 4
	消 費 財	26	8	58	34	△ 26	24	21	46	33	△ 12	24	21	42	37	△ 16
	計	48	15	54	31	△ 16	45	15	49	36	△ 21	45	15	58	27	△ 12
合 計		653	15	59	26	△ 11	637	15	55	30	△ 15	633	16	58	26	△ 10

株式会社 N X 総 合 研 究 所

〒101-0024 東京都千代田区神田和泉町 2 番地

代表取締役
社 長 鈴木理仁

URL : <https://www.nx-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。

株式会社NX総合研究所 広報担当

Email : logi_plus_pr@nx-soken.co.jp