
2024・2025年度の 経済と貨物輸送の見通し

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

2024・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3.2%増（IMF）

2. 日本経済

- ・2025年度の実質経済成長率は1.1%増とプラス転換も、力強い回復は期待薄

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年連続で増加

2. 自動車

- ・2025年度の営業用自動車は微減に

3. 内航海運

- ・2025年度は小幅ながら持ち直しの動き

4. 国内航空

- ・2025年度は前年度に続き大幅な増加

国際貨物輸送

1. 外貿コンテナ貨物

- ・世界経済の低成長・足踏み状態が続き、輸出は0.9%増と前年度の伸びに届かず
- ・輸入は消費財の回復が継続、生産財も堅調に推移し、2.6%増と増勢が拡大

2. 国際航空

- ・輸出は半導体関連が引き続き好調に推移し、5.5%増と前年度に近い水準の伸びに
- ・輸入は生産財の活発な荷動きが継続し、6.3%増と前年度を上回る水準の伸びに

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10月22日、「政策の転換、高まる驚異」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（ベースライン）を3.2%増と予測しており、前回（2024年7月）見通し（3.3%増）から0.1ポイント下方に改定された。

主要国における2025年の実質経済成長率の改定状況（7月予測⇒10月予測）について見ると、日本：1.0%増⇒1.1%増、米国：1.9%増⇒2.2%増、ユーロ圏：1.5%増⇒1.2%増、英国：1.5%増⇒1.5%増、中国：4.5%増⇒4.5%増、インド（注：財政年度ベース）：6.5%増⇒6.5%増、ロシア：1.5%増⇒1.3%増、新興市場国・中所得国：4.2%増⇒4.2%増、低所得途上国：5.3%増⇒4.7%増——などとなっており、米国に加速が見込まれる一方、欧州では総じて減速するなどバラつきが見られる。

表1 IMFによる世界経済見通し（2024年10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	1.7	2.9	0.4	0.3	5.2	8.2	3.6	2.9
2024年	3.2	0.3	2.8	0.8	1.1	4.8	7.0	3.6	3.0
2025年	3.2	1.1	2.2	1.2	1.5	4.5	6.5	1.3	2.2

注）1. 2024年はIMFによる実績値（または実績見込値）、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

当該見通しに関してIMFは、「世界経済の成長は、今後も安定し続けることが見込まれるものの、勢いが欠けそうだ。デシインフレが続く中で、円滑な着地が見えてきたが、リスクバランスは下方に傾いている」と評してしている。

具体的なリスクとしては、「地政学的緊張が高まる可能性」「金融市場におけるボラティリティの急上昇が、金融環境のタイト化を誘因する可能性」「中国の不動産部門における問題が、世界貿易への影響というかたちで世界的な波及効果を招く恐れ」「保護主義の高まりや地経学的分断の進行」などが挙げられている。

また、「デシインフレの流れに混乱が生じれば、中央銀行による金融政策の緩和が阻害され、財政政策と金融安定性の面で問題が発生するだろう。数多くの脅威の最中にある今、政策転換を実施すべき時期がきた。金融政策の緩和に合わせて、債務ダイナミクスの持続可能性確保とバッファの再構築に財政政策の軸足を移すことが妥当である」「長期的な成長を後押ししつつ、グリーン経済への移行を加速させるための構造改革は、依然として推進しなければならない」としている。

以上のように、世界経済の先行きについては、安定しつつも勢いを欠く動きが予測される。中でも中国経済については、不動産バブルの崩壊などを受け、相当に厳しい状況にあるものと推察

されることに加え、米国において、ドナルド・トランプ政権の誕生に伴い、厳しい対中政策がとられることは明らかであり、両国における貿易戦争がエスカレートする可能性が高い。これが中国経済をさらに下押しするリスクがある。

中国経済の低迷が長期化した場合、それが周辺国経済に及ぼす影響は小さくない。また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。

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。

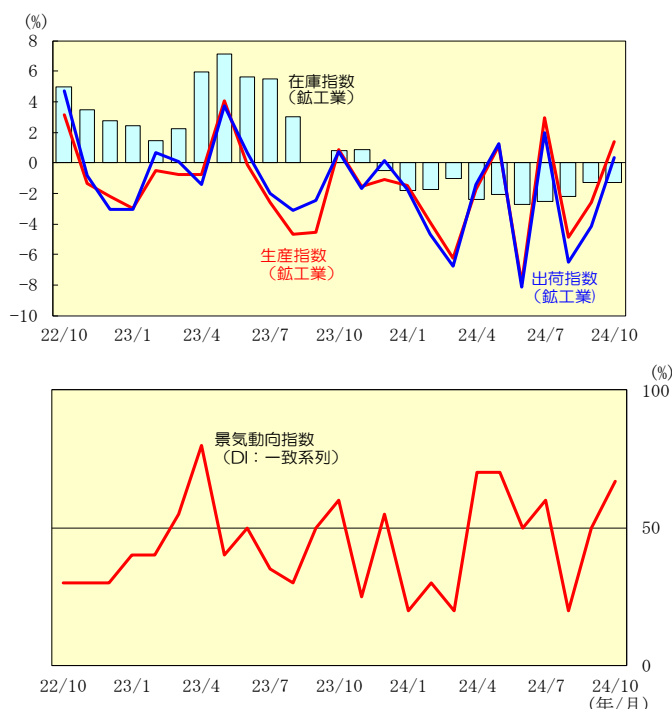
- ・日本経済は足元において、さまざまなモノやサービスの価格高騰に伴い、低所得階層を中心に生活困窮者が増加しており、政府には景気拡大に向けた経済政策の実施が求められる。
- ・大企業などでは順調に賃上げが進む一方、中小企業の従業員や非正規雇用労働者の多くは、賃上げの恩恵を享受できずにいると考えられる。その結果、実質可処分所得は伸び悩みの状態が続いており、それが個人消費の伸びを大きく下押しすることとなる。
- ・内閣府の試算によると、2024年7～9月期のGDPギャップ（2次速報値）はマイナス0.4%（年率換算で約2兆円の需要不足）となった。前期（マイナス0.6%）よりいくぶんマイナス幅は縮小したものの、5四半期連続で需要不足が発生した。すなわち、日本経済はまだデフレの状態にあり、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1.1%増とプラス転換も、力強い回復は期待薄

- 足元2024年7～9月期は前期比0.3%増と2四半期連続のプラス成長に
 - ・足元2024年7～9月期の実質経済成長率（季調ベース）は、前期比0.3%増（年率1.2%増）と2四半期連続のプラス成長に。
 - ・個人消費、住宅投資、在庫投資がプラスに寄与する一方、設備投資、公的需要がマイナスに。
 - ・また、輸出は1.1%増にとどまる一方、控除項目である輸入が1.8%増となったことから、寄与度は引き続きマイナスに。
- 2024年度は0.1%減と弱含み
 - ・2024年度は、設備投資に1%台半ばの伸びが予測され、公的需要にも小幅ながら増加が見込まれる。一方、個人消費および住宅投資が減少するほか、在庫投資および外需もマイナスに寄与。
 - ・2024年度の実質経済成長率は0.1%減と、2020年度（4.2%減）以来4年ぶりにマイナス成長へ反転。
- 2025年度は1.1%増とプラス転換も、力強い回復は期待薄
 - ・2025年度については、前年度における低調の反動もあり、主要な需要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ず。実質経済成長率は1.1%増とプラス成長へ転換するものの、力強い回復は見込めない。
 - ・個人消費や設備投資が加速するほか、住宅投資のマイナス幅も縮小することから、国内民需の寄与度はプラスに反転。
 - ・公的需要はプラスを維持するも、小幅な伸び率にとどまる。
 - ・輸出は、引き続きインバウンド需要の盛り上がり期待できる一方、世界経済の足踏みに加え、円高の進行が予測されることから、2.6%の増加にとどまる。内需がいくぶん上向く中で、輸入は2.7%増となり、この結果、外需の寄与度はわずかながらマイナスに。

図1 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」

(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

- ・賃上げなどに伴う所得環境の改善を受け、名目雇用者報酬は2024年度3%半ばの増加の後、2025年度も2%台半ばの伸びを期待。
- ・足元2024年11月の消費者物価指数（生鮮品を除く総合）は、前年同月比2.7%の上昇。賃上げの効果を物価上昇が減殺。
- ・実質可処分所得は足元増加基調ながら、前年同期における大幅減の反動による部分大きい。

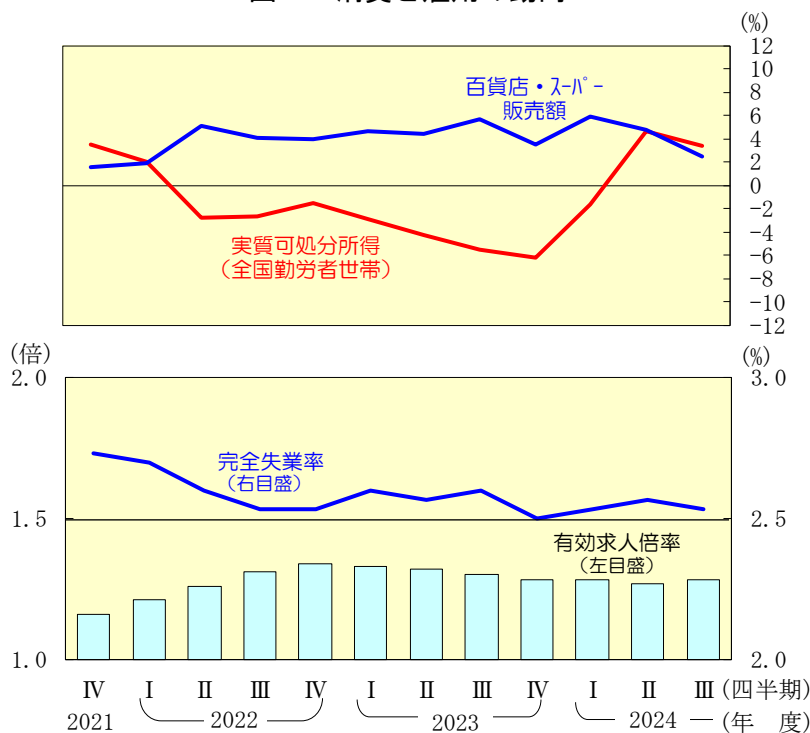
●2024年度は0.4%減と4年ぶりにマイナスへ反転

- ・消費者物価が2%台半ばの上昇となり、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0.4%減と、2020年度以来4年ぶりのマイナス成長に。

●2025年度は1.3%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する見込みながら、賃上げの恩恵を受ける層は限定的。
- ・消費者物価（生鮮品を除く）に2.2%の上昇が見込まれる中、実質可処分所得は伸び悩み。
- ・前年度における不調の反動もあり、個人消費は1.3%増とプラス転換。
- ・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

●足元2024年7～9月期の設備投資は2.6

%増と堅調

- ・好調な企業業績やソフトウェア投資の拡大などが背景。

●設備投資の先行指標である機械受注

(季調値)はプラスに反転

- ・2024年10～12月期の船舶・電力を除く民需の受注額(季調値)見通しは、非製造業の好調を受け、5.7%増とプラスに反転。

●2024年度1.4%増の後、2025年度は1.7%

増と若干加速

- ・2024度は1.4%増と伸び悩み。個人消費の不調や世界経済の先行き不透明感などが投資マインドを下押し。
- ・デジタル投資など多分野に対する潜在需要が存在する中、2025年度は1.7%増と若干の加速を期待。

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0.2%減と2年連続のマイナスに

- ・引き続き建材価格や人件費の上昇などを受け、新設住宅着工戸数は減少傾向で推移。
- ・住宅投資は0.2%減と小幅ながら2年連続のマイナスに。

④財政・金融政策面

●2024年度の公共投資は1.2%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1.2%減と再びマイナスに沈む。

●2025年度は1.3%増とプラスに反転

- ・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(1.3%増)などを受け、政府支出は0.9%増に。

●日銀は2025年度中に追加利上げの見通し

- ・日銀は2024年3月、2007年2月以来約17年ぶりに政策金利の引き上げに踏み切り、マイナス金利政策を解除。さらに7月末には追加利上げを実施。
- ・2025年度中に追加利上げに踏み切る見通し。

(前年度比・%)

		2023年度	2024年度 (計画)	修正率
大企業	製造業	7.5	11.7	-0.7
	非製造業	9.5	10.6	1.1
	全産業	8.4	11.2	0.1
中堅企業	製造業	7.5	13.0	-0.6
	非製造業	13.5	3.8	-1.5
	全産業	10.6	8.2	-1.1
中小企業	製造業	-2.8	13.7	-1.3
	非製造業	24.5	2.4	1.5
	全産業	13.4	6.3	0.4
全規模合計	製造業	6.5	12.1	-0.7
	非製造業	12.7	7.8	0.7
	全産業	9.4	10.0	-0.1

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」(2024年12月調査)

(2) 貿易・国際収支

●2024年度の輸出は4.8%増と加速

- ・世界経済の悪化が下押しする一方、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2.5%増と減速

- ・海外における設備投資需要は引き続き旺盛ながら、世界経済の足踏みが懸念材料。
- ・円高への修正の動きが下押し。

●2024年度の輸入は2.4%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（6.6%減）の反動もあって、2.4%増とプラスに反転。

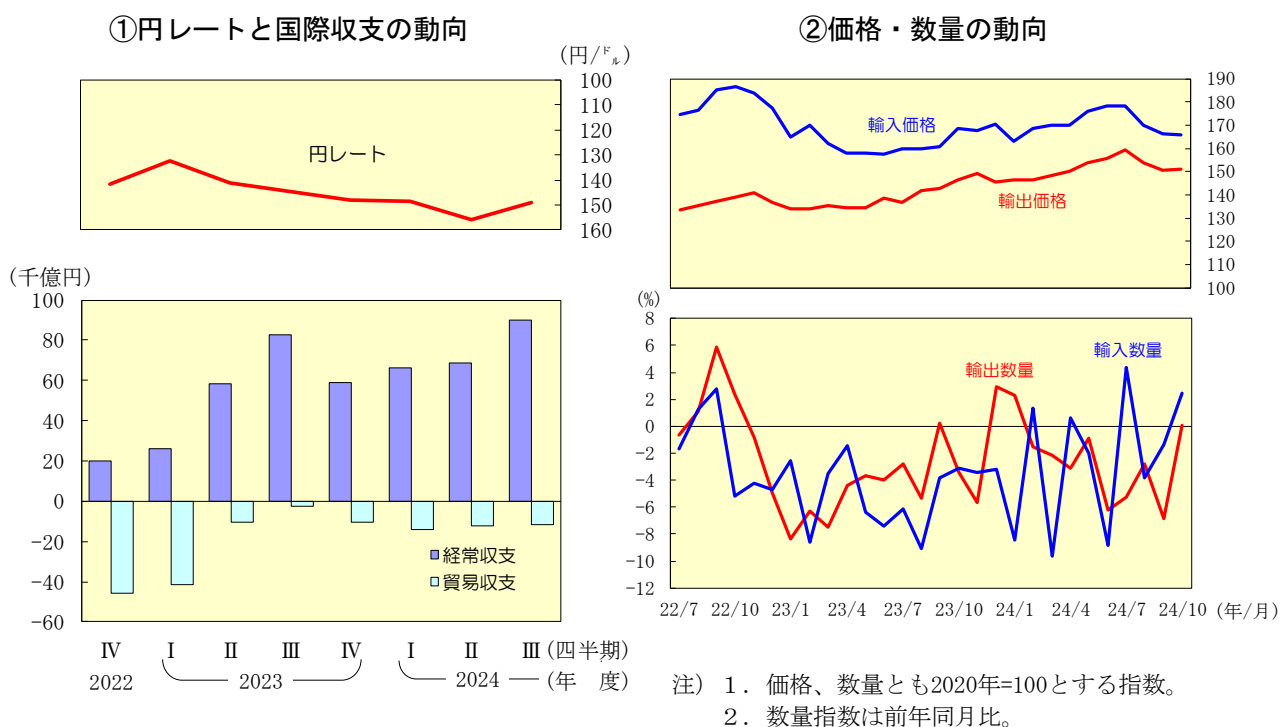
●2025年度の輸入は1.3%増に

- ・国内民需の持ち直しを受け、小幅ながら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28.9兆円、2054年度は30.6兆円の黒字に

- ・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



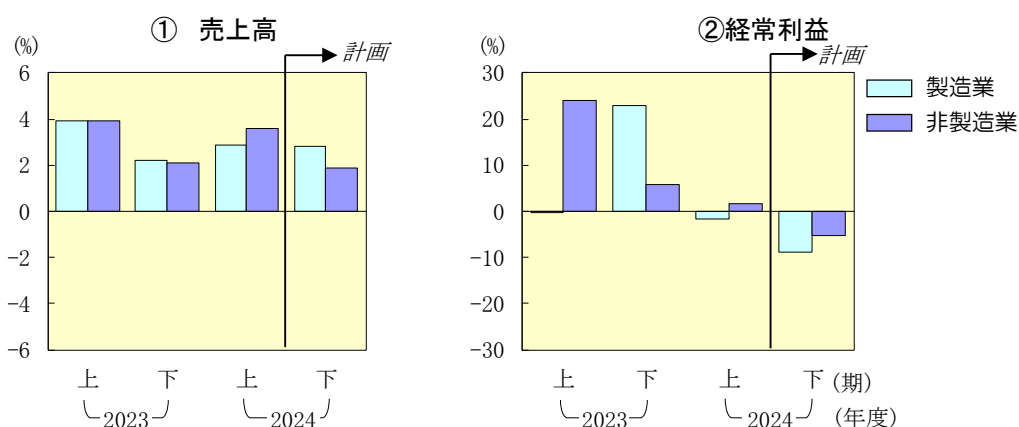
資料) 内閣府「月例経済報告」、日銀「国際収支統計」、日本関税協会「外国貿易概況」

(3) 企業・生産・物価

①企業業績

- 法人企業統計ベースの2024年12月期経常利益（金融業、保険業を除く全産業）は6%台の増益に
 - ・2024年度上期は14.0%の増益、下期は製造業の低調を受け微減に。
 - ・年度全体では6%台の増益に。
- 2025年12月期は1割弱の増益に
 - ・世界経済の足踏みなどを受け、上期の製造業は伸び悩むものの、下期は前年同期における足踏みの反動から持ち直し。非製造業も堅調ながら、物価上昇などが若干の下押し要因に。
 - ・通期では1割弱の増益に。

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」(2024年12月調査)

②鉱工業生産

- 2024年度の鉱工業生産指数は1.8%減と3年連続のマイナスに
 - ・設備投資や輸出の減速などを受け1.8%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年度は1.8%増と4年ぶりにプラスへ浮上
 - ・設備投資や輸出の加速などを背景に1.8%増に。
 - ・電子部品・デバイスなどが好調に推移。

③物価

- 国内企業物価の2024年度は2.3%増、2025年度は2.4%増に
 - ・エネルギー価格の落ち着きに加え、内需の不振などを受け、2024年度は2.3%増に減速。
 - ・2025年度もエネルギー価格の下落が予想される中、2.4%増と前年度とほぼ同水準の伸び率に。
- 消費者物価（除生鮮食品）の2024年度は2.5%増、2025年度は2.2%増に
 - ・2024年度は、エネルギー価格が下落する一方、人件費の上昇などを背景に、さまざまなモノ・サービスの価格が上昇する中で、2.5%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、人件費の上昇などを受け、2.2%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	591,913 (5.6)	297,796 (2.2)	308,912 (2.8)	606,707 (2.5)	307,920 (3.4)	316,183 (2.4)	624,103 (2.9)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	556,999 (1.5)	274,879 (△ 0.9)	281,467 (0.7)	556,346 (△ 0.1)	279,001 (1.5)	283,720 (0.8)	562,721 (1.1)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	297,984 (0.8)	146,652 (△ 1.3)	150,257 (0.6)	296,909 (△ 0.4)	149,051 (1.6)	151,642 (0.9)	300,693 (1.3)
民間住宅投資 Private housing investment	18,778 (1.5)	8,840 (△ 3.3)	9,470 (△ 1.7)	18,310 (△ 2.5)	8,863 (0.3)	9,412 (△ 0.6)	18,275 (△ 0.2)
民間設備投資 Private equipment investment	91,395 (1.5)	46,983 (0.7)	45,689 (2.1)	92,672 (1.4)	47,687 (1.5)	46,561 (1.9)	94,248 (1.7)
民間在庫変動 Change in Private inventories	819 (*****)	△229 (*****)	794 (*****)	565 (*****)	△460 (*****)	325 (*****)	△135 (*****)
政府支出 Government expenditure	144,732 (0.1)	72,180 (△ 0.3)	73,339 (1.4)	145,518 (0.5)	73,116 (1.3)	73,681 (0.5)	146,797 (0.9)
うち公的固定資本形成(公 共投資) Public fixed capital formation	26,428 (1.5)	12,443 (△ 3.6)	13,657 (1.1)	26,100 (△ 1.2)	12,731 (2.3)	13,722 (0.5)	26,453 (1.3)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	3,294 (*****)	792 (*****)	2,068 (*****)	2,860 (*****)	742 (*****)	2,093 (*****)	2,835 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	111,684 (3.0)	54,732 (1.2)	58,309 (1.3)	113,041 (1.2)	56,264 (2.8)	59,719 (2.4)	115,983 (2.6)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	108,390 (△ 1.5)	53,941 (0.1)	56,241 (3.2)	110,181 (1.7)	55,521 (2.9)	57,626 (2.5)	113,147 (2.7)

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

	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 2020)	119.9 (4.3)	121.4 (1.3)	123.9 (3.4)	122.6 (2.3)	125.1 (3.1)	126.2 (1.8)	125.6 (2.4)
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)	105.2 (3.1)	107.0 (2.5)	108.7 (2.6)	107.9 (2.5)	109.4 (2.2)	111.0 (2.1)	110.2 (2.2)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2020)	103.9 (△ 1.3)	99.6 (△ 3.5)	104.4 (△ 0.2)	102.0 (△ 1.8)	101.1 (1.5)	106.7 (2.1)	103.9 (1.8)
経常収支 Current account	22,593 (*****)	13,488 (*****)	15,375 (*****)	28,863 (*****)	14,424 (*****)	16,153 (*****)	30,577 (*****)
貿易収支 Trade balance	△6,501 (*****)	△2,637 (*****)	△1,655 (*****)	△4,291 (*****)	△1,950 (*****)	△1,070 (*****)	△3,020 (*****)
輸出 Export	100,355 (1.5)	50,595 (6.7)	54,568 (3.1)	105,163 (4.8)	52,016 (2.8)	55,816 (2.3)	107,832 (2.5)
輸入 import	106,856 (△ 6.6)	53,232 (1.2)	56,222 (3.7)	109,454 (2.4)	53,966 (1.4)	56,886 (1.2)	110,852 (1.3)

注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2024年度上期まで実績値。

【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	595,184 (4.9)	298,630 (2.6)	313,246 (3.0)	611,876 (2.8)	307,334 (2.9)	320,425 (2.3)	627,759 (2.6)
実質国内総支出 (実質国内総生産) Actual gross domestic expenditure	555,784 (0.7)	273,468 (△ 0.2)	284,995 (1.2)	558,463 (0.5)	276,663 (1.2)	287,575 (0.9)	564,238 (1.0)
民間最終消費支出 (個人消費) Private final consumption expenditure	296,614 (△ 0.4)	147,327 (△ 0.0)	150,896 (1.1)	298,223 (0.5)	149,179 (1.3)	152,038 (0.8)	301,217 (1.0)
民間住宅投資 Private housing investment	18,629 (0.8)	9,108 (△ 2.6)	9,212 (△ 0.7)	18,320 (△ 1.7)	9,110 (0.0)	9,104 (△ 1.2)	18,214 (△ 0.6)
民間設備投資 Private equipment investment	91,217 (△ 0.1)	43,677 (2.5)	49,365 (1.6)	93,042 (2.0)	44,409 (1.7)	50,438 (2.2)	94,847 (1.9)
民間在庫変動 Change in Private inventories	595 (*****)	1,690 (*****)	△1,326 (*****)	364 (*****)	1,252 (*****)	△979 (*****)	273 (*****)
政府支出 Government expenditure	144,032 (△ 0.7)	71,416 (1.3)	74,722 (1.6)	146,138 (1.5)	71,966 (0.8)	74,871 (0.2)	146,837 (0.5)
うち公的固定資本形成（公 共投資） Public fixed capital formation	25,969 (△ 0.3)	11,899 (0.2)	14,423 (2.4)	26,322 (1.4)	12,005 (0.9)	14,432 (0.1)	26,437 (0.4)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	4,598 (*****)	598 (*****)	2,127 (*****)	2,725 (*****)	742 (*****)	2,099 (*****)	2,841 (*****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	112,046 (2.8)	55,605 (1.3)	58,145 (1.8)	113,750 (1.5)	57,153 (2.8)	59,422 (2.2)	116,575 (2.5)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	107,448 (△ 3.3)	55,006 (4.4)	56,019 (2.3)	111,025 (3.3)	56,411 (2.6)	57,323 (2.3)	113,734 (2.4)

- 注) 1. 原系列、実質値は2015年連鎖価格表示。 2. 2024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。

【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 2020)	120.0 (2.4)	122.8 (2.4)	124.6 (3.7)	123.7 (3.1)	125.8 (2.5)	126.2 (1.2)	126.0 (1.8)
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 2020)	105.9 (2.8)	107.9 (2.6)	109.0 (2.4)	108.5 (2.5)	110.3 (2.1)	111.2 (1.9)	110.7 (2.0)
鉱工業生産指数 (2020年=100) industrial production index (compared to 100 in 2020)	102.9 (△ 1.9)	100.3 (△ 2.2)	104.4 (1.2)	102.3 (△ 0.5)	102.4 (2.0)	106.3 (1.9)	104.3 (1.9)
経常収支 Current account	26,640 (*****)	15,825 (*****)	13,548 (*****)	29,373 (*****)	16,578 (*****)	14,310 (*****)	30,888 (*****)
貿易収支 Trade balance	△3,738 (*****)	△2,415 (*****)	△1,587 (*****)	△4,001 (*****)	△1,699 (*****)	△1,054 (*****)	△2,753 (*****)
輸出 Export	101,936 (2.2)	52,222 (5.0)	53,618 (2.7)	105,841 (3.8)	53,640 (2.7)	54,580 (1.8)	108,220 (2.2)
輸入 import	105,674 (△ 10.1)	54,637 (7.1)	55,205 (1.0)	109,842 (3.9)	55,339 (1.3)	55,634 (0.8)	110,973 (1.0)

- 注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2024年度上期まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2024年度上期は速報値。

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1.1%減の後、2025年度も0.6%減に

●2024年度は下期に減少へ転じる

- ・上期は全品類がプラス。消費関連貨物が4.1%増となり、輸送量を押し上げ。
- ・下期は全品類がマイナスに反転。建設関連貨物は5%近い減少に転じる見通し。
- ・年度全体では1.1%減と、3年連続のマイナスに。

●2025年度は0.6%減と、4年連続のマイナスに

- ・上期1.7%減の後、鉱工業生産の持ち直しなどを背景に、下期は0.5%増とプラス水準への浮上を予測。通年では0.6%減と、4年連続のマイナスに。
- ・生産関連貨物が0.1%増とわずかながらも前年度水準を上回る一方、消費関連貨物は0.5%減と3年ぶりにマイナスへ反転。建設関連貨物も1.2%減と3年連続のマイナスに。
- ・建設関連貨物を除いた一般貨物に限定すると0.2%減に。

②消費関連貨物は2024年度0.9%増の後、2025年度は0.5%減と水面下に沈む

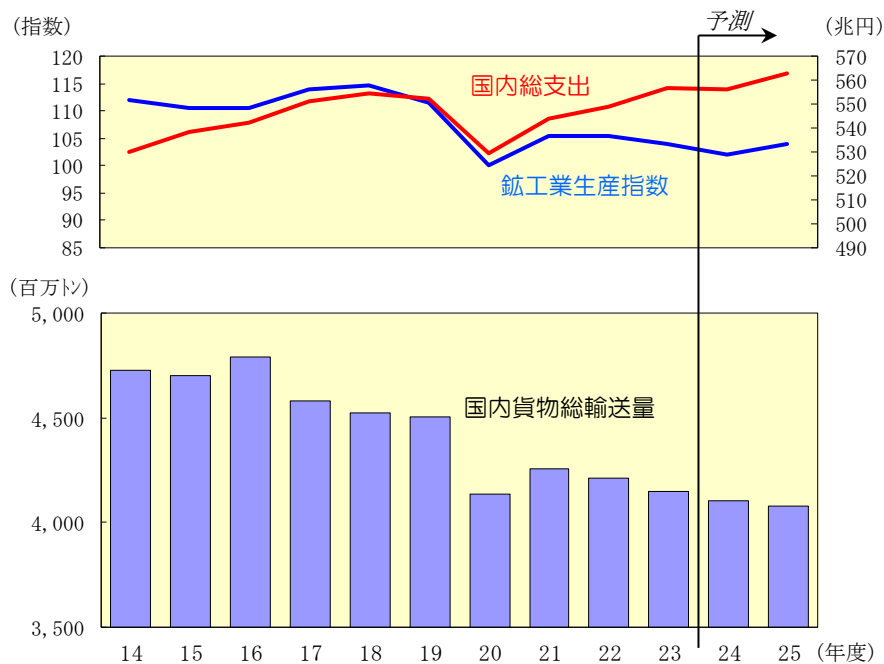
●2024年度は0.9%増と堅調に推移

- ・夏場の猛暑効果もあって水物や日用品などが堅調に推移する一方、下期に失速。
- ・通年では0.9%増と、2年連続のプラスに。

●2025年度は0.5%減とマイナスに反転

- ・可処分所得の伸び悩みなどを受け、個人消費が盛り上がらないことに加え、前年度における増加の反動もあって、0.5%減とマイナスに反転。
- ・前年度堅調であった日用品や食料工業品には、やや低調な荷動きを予測。

図5 経済活動と輸送量



注) 2019年度以前の数值は遡及値。

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0.8%減の後、2025年度は0.1%増と微増に

●2024年度は0.8%減と水面下の動き

- ・ 鉱工業生産の低調や設備投資の伸び悩みなど受け、下期に失速。
- ・ 鉄鋼、化学工業品、石油製品などが減少し、トータルでは0.8%減と前年度のプラス（0.4%増）からマイナスに転じる。

●2025年度は0.1%増とわずかながらプラス水準へ浮上

- ・ 鉱工業生産がプラスへ反転するものの、主力である機械・機械部品や鉄鋼に大きな盛り上がりは期待できず。化学工業品も前年度水準割れに。
- ・ トータルではプラス水準へ浮上も、0.1%増と微増にとどまる。

④建設関連貨物の2024年度は2.3%減、2025年度も1.2%減と引き続き低迷

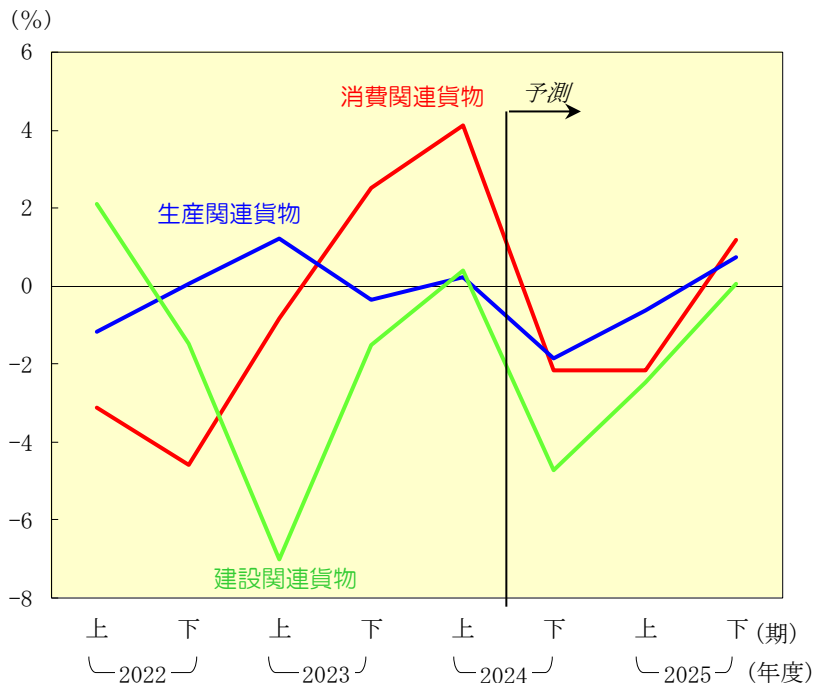
●2024年度は2.3%の減少に

- ・ 砂利・砂・石材、セメント・生コンを中心に2.3%減と、前年度（4.2%減）よりいくぶん改善もマイナスが続く。

●2025年度も1.2%減と3年連続の減少に

- ・ 公共投資がプラス反転も、引き続き大規模土木工事の執行は期待できず。新設住宅着工戸数も小幅ながらマイナスが避けられない。トータルでは1.2%減と低迷し、総輸送量を大きく下押しする要因に。
- ・ 建設業界における人手不足も懸念材料に。

図6 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」

⑤雑貨輸送量の2024年度は1.2%増、2025年度は0.3%減とマイナスへ転換

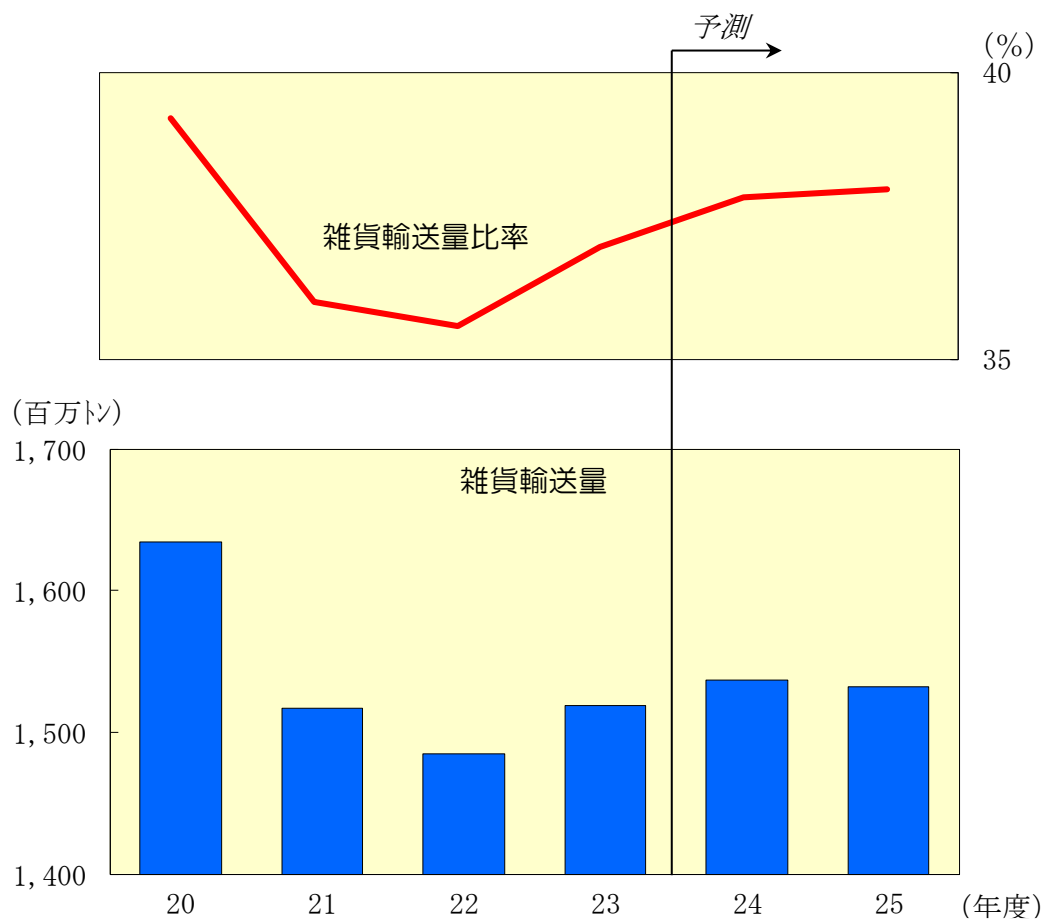
●2024年度は下期に失速し、1.2%の小幅増に

- ・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るも、下期に失速。
- ・通年では1.2%増と小幅な増加にとどまる。

●2025年度は下期に持ち直すも、トータルでは0.3%減に

- ・上期は消費関連貨物の不振などから2%弱のマイナスに。下期は消費関連貨物や機械機器・部品などを中心に持ち直し。
- ・トータルでは0.3%減と小幅ながらマイナスへ転換。

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年連続で増加

① J Rコンテナの2024年度は2.0%増、2025年度も1.0%の増加に

●コンテナが堅調、2024年度は2.0%増に

- ・ J Rコンテナは、食料工業品や積合せ貨物などが堅調を維持。
- ・ 紙・パルプなどの鉄道への需要シフトの動きもあり、トータルでは2.0%増と5年ぶりにプラスへ転換。

●2025年度は1.0%増と減速も、2年連続のプラスに

- ・ 景気が持ち直す中、積合せ貨物などを中心に1.0%増と前年度に続きプラスに。
- ・ 冬期の雪害など輸送障害が下押し要因に。

② J R車扱の2024年度は1.9%増の後、2025年度は2.0%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1.9%増に。

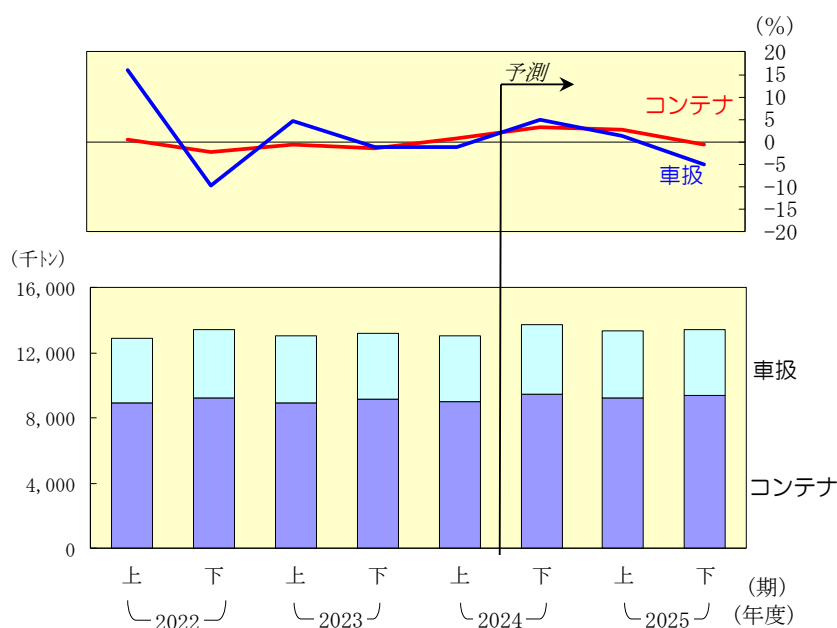
●2025年度は2.0%減と4年ぶりの減少に

- ・ 生産の持ち直しや価格下落などを受け、石油には堅調な荷動きを予測。
- ・ 一方、前年度10～12月期における大幅増に対する反動減に加え、一部荷主の貨物が輸送中止になると予想されることを受け、2.0%減とマイナスへ転換。

③ その他の鉄道の2024年度は2.8%減、2025年度は0.4%減と2年連続のマイナスに

- ・ 2024年度は、セメント、石灰石、石油などの減少を受け、2.8%減に。
- ・ 2025年度は減少幅縮小も、0.4%減と2年連続のマイナスに。

図8 鉄道（J R）輸送量の推移



資料) J R貨物資料

2. 自動車

2025年度の営業用自動車は微減に

①2024年度の営業用自動車は0.0%増と微増の後、2025年度は0.1%減と微減に

●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%増と微増に

- ・夏場の猛暑効果により水物や日用品などが堅調に推移し、消費関連貨物が1%程度の増加に。
- ・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0%台半ばの増加に。
- ・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期待できない中で、建設関連貨物は1%台半ばの減少に。

●建設関連貨物が下押しし、2025年度は0.1%減と微減に

- ・消費関連貨物は微増にとどまる。
- ・鉱工業生産の持ち直しなどを受け、生産関連貨物は前年度より若干加速し、1%弱の増加に。
- ・依然として建設需要の盛り上がり期待できない中、建設関連貨物は1%強の減少となり、輸送量を下押し。

②自家用自動車の2024年度は3.1%減、2025年度も2.0%減とマイナス継続

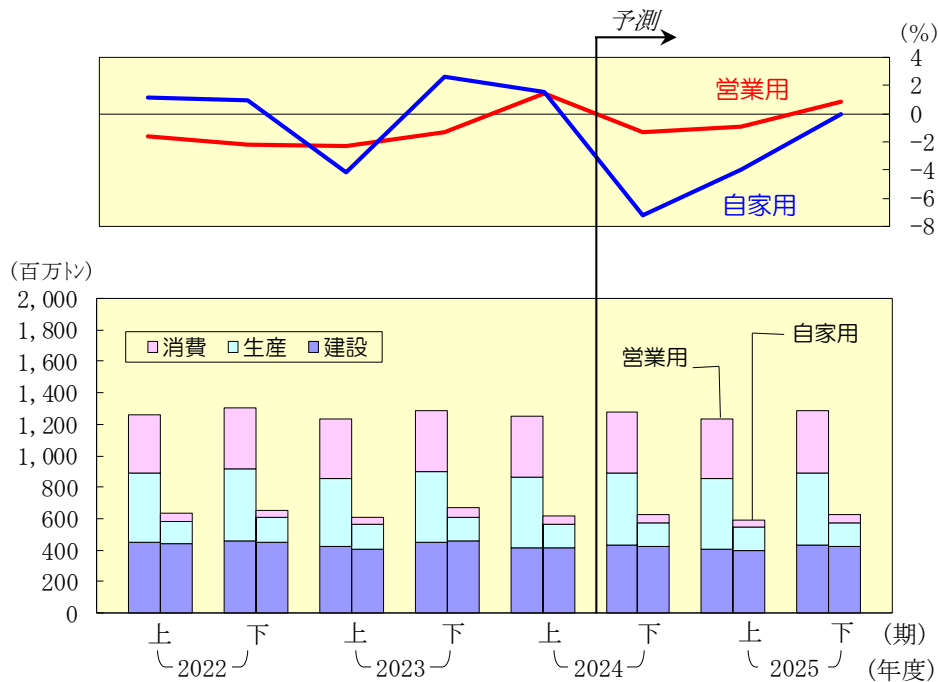
●2024年度は全品類が低調に推移し、3.1%減に

- ・消費関連貨物が小幅な減少にとどまる一方、生産関連貨物は5%台の大幅減に。
- ・ウェートの高い建設関連貨物も2%台半ばの減少に。

●2025年度も2.0%減とマイナス継続

- ・全品類の不振が続き、トータルでは2.0%減と低迷。

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年度は小幅ながら持ち直しの動き

①内航海運の2024度は2.1%減、2025年度は0.4%増と持ち直し

●2024年度は、生産関連貨物については4～6月期以降回復基調で推移するも、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2.1%減に。

●2025年度は、生産関連貨物の増加を受け、0.4%増と小幅ながら持ち直しの動き。

②生産関連貨物は、2024年度に0.9%減の後、2025年度は1.0%増に

●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、4～6月期以降回復基調で推移するも、通年では0.9%減に。

●生産がいくぶん持ち直す中で、2025年度はプラスへ反転

・鉱工業生産の持ち直しを受け、主力の石油製品を中心に1.0%の増加の見通し。

③建設関連貨物は2025年度も停滞、6年連続の減少に

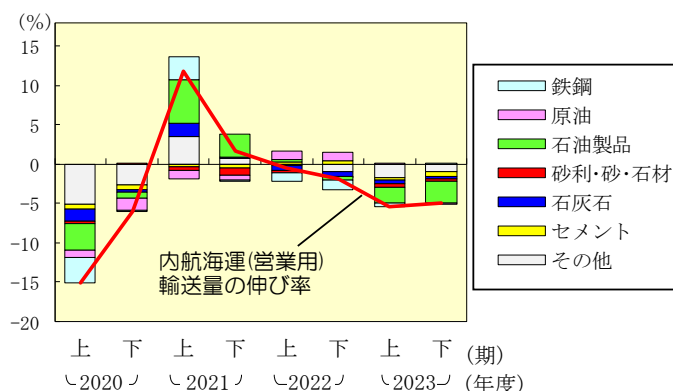
●2024年度は4.7%のマイナス

・公共投資の低調な推移を受け、セメント、石灰石などを中心に低迷。

●2025年度も1.0%の減少が避けられず

・公共投資の増加が見込まれるものの、大型の公共土木工事の執行が期待できない中で、1.0%の減少を予測。

図10 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度



注) 増加寄与度 = (前年同期比増減率;%) × (前年同期の品目別ウエート)
資料) 国土交通省 「内航船舶輸送統計月報」

4. 国内航空

2025年度は前年度に続き大幅な増加

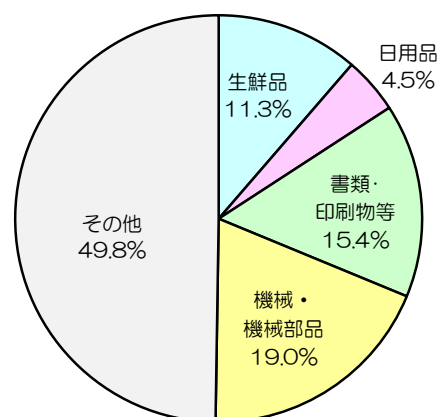
●2024度は7.4%増と大幅な増加に

・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12.9%増に。
・通年では7.4%の大幅な増加に。

●2025年度も5.9%増と大幅な増加が継続

・上期は貨物専用便運航に伴う押し上げ効果が継続することから11.3%増に。
・下期に増加テンポが一段落する中、通年では5.9%増に。

図11 国内航空貨物の品別重量構成



注) 2022年11月30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	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)	2,031.1 (1.1)	2,070.6 (△ 3.2)	4,101.7 (△ 1.1)	1,995.8 (△ 1.7)	2,081.1 (0.5)	4,076.8 (△ 0.6)
(建設関連貨物 を除く輸送量)	2,323.1 (0.6)	1,155.4 (1.6)	1,163.7 (△ 1.9)	2,319.1 (△ 0.2)	1,141.8 (△ 1.2)	1,173.7 (0.9)	2,315.5 (△ 0.2)
鉄道 Railway	38.3 (0.1)	18.8 (△ 1.3)	19.7 (2.3)	38.5 (0.5)	19.1 (1.7)	19.3 (△ 1.8)	38.5 (△ 0.1)
J R	26.3	13.1	13.7	26.8	13.4	13.5	26.8
JR	(△ 0.2)	(0.1)	(3.8)	(2.0)	(2.2)	(△ 2.1)	(0.0)
その他 Other	12.0 (0.6)	5.7 (△ 4.5)	5.9 (△ 1.1)	11.7 (△ 2.8)	5.8 (0.3)	5.9 (△ 1.0)	11.6 (△ 0.4)
自動車 Automobile	3,798.7 (△ 1.4)	1,862.6 (1.5)	1,897.1 (△ 3.4)	3,759.7 (△ 1.0)	1,826.5 (△ 1.9)	1,907.0 (0.5)	3,733.5 (△ 0.7)
営業用 Business	2,521.8 (△ 1.8)	1,248.3 (1.4)	1,274.0 (△ 1.3)	2,522.3 (0.0)	1,236.5 (△ 0.9)	1,284.3 (0.8)	2,520.9 (△ 0.1)
自家用 Personal use	1,276.9 (△ 0.7)	614.3 (1.5)	623.0 (△ 7.3)	1,237.3 (△ 3.1)	590.0 (△ 4.0)	622.7 (△ 0.1)	1,212.7 (△ 2.0)
内航海運 Coastal cargo transport	309.5 (△ 3.9)	149.4 (△ 3.0)	153.5 (△ 1.3)	302.9 (△ 2.1)	149.8 (0.3)	154.4 (0.5)	304.2 (0.4)
国内航空 Domestic air	0.557 (3.7)	0.267 (1.3)	0.332 (12.9)	0.599 (7.4)	0.297 (11.3)	0.337 (1.5)	0.634 (5.9)

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。

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	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)	442.2 (△ 2.2)	878.3 (0.9)	426.7 (△ 2.2)	447.3 (1.2)	874.0 (△ 0.5)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,413.4 (0.4)	700.2 (0.2)	701.5 (△ 1.9)	1,401.7 (△ 0.8)	695.7 (△ 0.6)	706.7 (0.7)	1,402.4 (0.1)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,824.0 (△ 4.2)	875.7 (0.4)	906.9 (△ 4.7)	1,782.6 (△ 2.3)	853.9 (△ 2.5)	907.3 (0.0)	1,761.3 (△ 1.2)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(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)	2,045.3 (0.5)	2,043.4 (△ 2.2)	4,088.7 (△ 0.8)	2,027.5 (△ 0.9)	2,048.9 (0.3)	4,076.4 (△ 0.3)
〔建設関連貨物 を除く輸送量〕	2,315.9 (△ 0.4)	1,160.2 (1.4)	1,154.6 (△ 1.4)	2,314.8 (△ 0.0)	1,153.9 (△ 0.5)	1,166.7 (1.0)	2,320.5 (0.2)
鉄 道 Railway	38.3 (0.0)	17.8 (△ 2.1)	20.8 (3.8)	38.7 (1.0)	18.1 (1.4)	20.3 (△ 2.5)	38.4 (△ 0.7)
J R	26.3 (△ 0.3)	12.4 (△ 0.4)	14.6 (5.5)	27.0 (2.7)	12.7 (1.8)	14.1 (△ 2.9)	26.8 (△ 0.7)
JR							
そ の 他 Other	12.0 (0.9)	5.4 (△ 6.1)	6.3 (0.3)	11.6 (△ 2.8)	5.4 (0.6)	6.2 (△ 1.5)	11.6 (△ 0.5)
自 動 車 Automobile	3,780.4 (△ 1.2)	1,876.7 (0.6)	1,869.2 (△ 2.4)	3,745.9 (△ 0.9)	1,858.3 (△ 1.0)	1,874.7 (0.3)	3,733.1 (△ 0.3)
営 業 用 Business	2,511.9 (△ 1.8)	1,261.1 (1.9)	1,258.2 (△ 1.3)	2,519.3 (0.3)	1,255.0 (△ 0.5)	1,269.7 (0.9)	2,524.7 (0.2)
自 家 用 Personal use	1,268.4 (△ 0.0)	615.6 (△ 1.9)	611.0 (△ 4.6)	1,226.6 (△ 3.3)	603.3 (△ 2.0)	605.0 (△ 1.0)	1,208.4 (△ 1.5)
内 航 海 運 Coastal cargo transport	304.4 (△ 5.1)	150.5 (△ 0.3)	153.0 (△ 0.3)	303.5 (△ 0.3)	150.8 (0.2)	153.5 (0.3)	304.3 (0.3)
国 内 航 空 Domestic air	0.555 (1.0)	0.294 (8.6)	0.324 (13.8)	0.618 (11.3)	0.308 (4.8)	0.326 (0.8)	0.634 (2.7)

- 注) 1. 原系列。 2. 2023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)	441.9 (2.3)	433.7 (△ 1.6)	875.6 (0.3)	436.5 (△ 1.2)	440.9 (1.7)	877.4 (0.2)
生産関連貨物 Production-related cargo	1,404.4 (△ 1.1)	700.2 (0.9)	699.7 (△ 1.5)	1,399.9 (△ 0.3)	698.9 (△ 0.2)	705.1 (0.8)	1,404.0 (0.3)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,807.7 (△ 2.8)	885.2 (△ 0.6)	888.7 (△ 3.1)	1,773.9 (△ 1.9)	873.7 (△ 1.3)	882.2 (△ 0.7)	1,755.9 (△ 1.0)

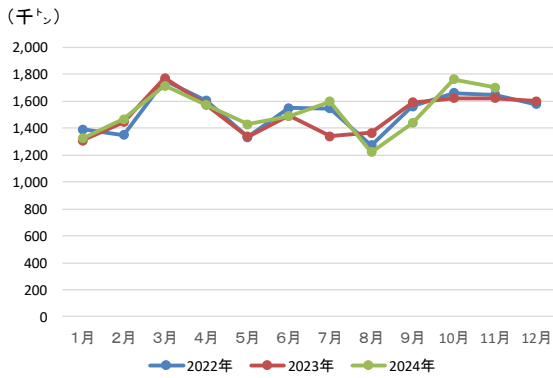
- 注) 1. 自動車と内航海運による輸送量（原系列）。 2. 2023年度まで実績値。
3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。 4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

【コラム】

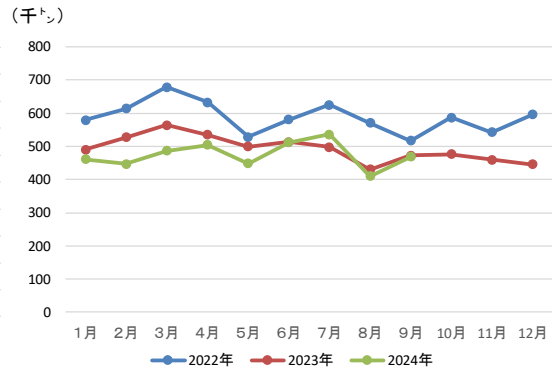
《「物流の2024年問題」を受けて代替輸送機関の利用は増えているのか》

- 「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。
- 2024年4月～9月期における輸送量の推移を見ると、国内航空以外ではそれぞれ大幅な増加とはなっていない（JRコンテナ：0.6%増、内航コンテナ船：2.3%減、内航RORO船・コンテナ：1.9%増、内航RORO船・シャーシ：1.1%減、国内航空：8.6%増）。したがって、鉄道および内航海運においては、2024年度（会計年度）上期の時点では、2024年問題などを受けた自動車からの大幅な需要のシフトは見られない。
- 国内航空に関しては、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月以降前年を上回る水準で推移している。また10月も17.8%の大幅増となっており、11月以降においても当面2桁台の増加が予測される。ただしこの増加は、広義では2024年問題を受けたものであるが、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っているとは言い切れない。
- JRコンテナにおいては、前述のとおり、上期トータルでは小幅な増加にとどまったが、10月：8.6%増、11月（速報）：4.8%増とそれぞれ大幅に増加しており、一部貨物には自動車からのシフトの動きが見られる。今後もそこそこ堅調な伸びが期待できるのではないかと。
- 内航海運においては、輸送統計が公表されている9月までは大きな増加は見られない。なお、コンテナ船の輸送量には外貨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。また、RORO船・コンテナは9月に8.4%の大幅増となったが、この増加は必ずしも自動車からのシフトとは言い切れない。なぜならば、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からである。したがって、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、現時点では判断が難しい。なお、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した可能性がある（すなわち、「自動車➡内航RORO船」のシフトではなく、「JRコンテナ➡内航RORO船」のシフトが発生）。内航海運に関しては、10月以降の統計の解釈には注意を要する。

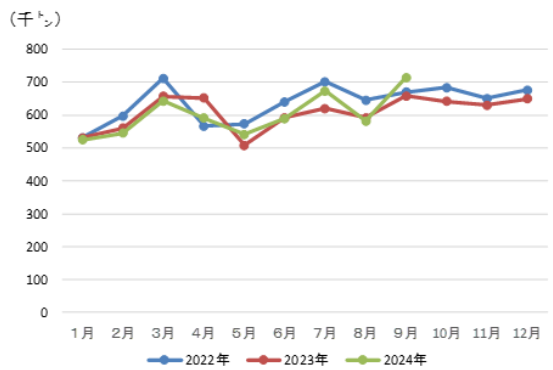
① J R コンテナ



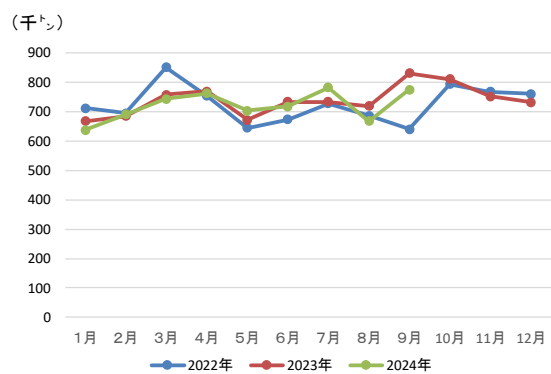
②内航コンテナ船 (大型鋼船)



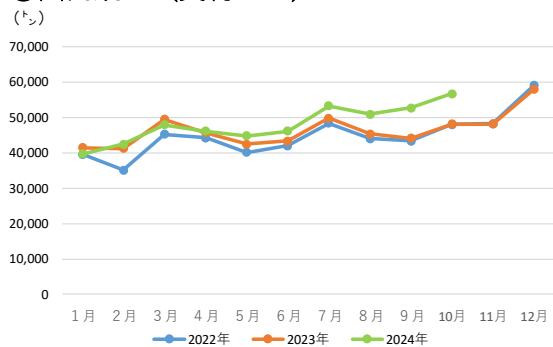
③内航RORO船 (大型鋼船・コンテナ)



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

世界経済の低成長・足踏み状態が続き、輸出は0.9%増と前年度の伸びに届かず

(1) 輸出の2024年度は1.1%の増加、2025年度も0.9%増とプラスの見通し

- 2024年度は1.1%増と、前年度（2.3%増）に引き続きプラスに
 - ・7～9月期は4～6月期（1.6%増）から、5四半期ぶりのマイナスに転換。
 - ・下期については、上期からプラス幅が縮小し、1%未満の小幅増にとどまる見込み。
 - ・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向けは2桁台の大幅減が続く。アジア向けは一進一退で推移し、中国向けはマイナス幅が2桁台に拡大。
 - ・品目別では、自動車部品は米国向けの荷動きが7～9月期に鈍化・失速、中国向けもマイナスを脱し切れず、再び減少基調に。EU向けとASEAN向けも2桁台の大幅減で推移。
 - ・機械類は一般機械・電気機械とも減少基調が継続。化学製品・プラスチックは増勢が鈍化。
- 2025年度は0.9%増と3年連続のプラスも、伸び率は前年度を下回る
 - ・世界経済の低成長・足踏み状態が続く中で、プラス維持も伸び悩み。1%弱の小幅な増加にとどまる。貨物量は引き続き、コロナ前（2019年度）の水準に届かず（97.7%）。
 - ・米国東岸港湾におけるストライキ再実施や、紅海・スエズ運河の迂回運航の継続・長期化、米国の関税一律引き上げが下押し要因に。円安による押し上げ効果は、一巡・剥落の見込み。
 - ・品目別では、建設機械・産業機械等の一般機械や機械部品については、海外の設備投資需要が持ち直し、増加基調を維持するも、業種・地域の広がりや欠き、小幅な増加にとどまる。
 - ・自動車部品については、海外自動車・EV市場の減速や日系のEVシフト対応遅れにより、荷動きの鈍化・失速が鮮明に。PHV・HVによる代替・リカバーは限定的、期待薄。
 - ・中国の過剰生産・輸出による欧米対中国の通商対立激化、米国の中国以外に対する関税一律引き上げのほか、日米貿易協定の見直し・対日自動車関税導入による下押しが懸念。

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)	5,791 (1.9)	6,057 (1.7)	11,849 (1.8)	5,904 (1.9)	6,169 (1.9)	12,074 (1.9)
輸出	4,779 (2.3)	2,326 (2.1)	2,507 (0.3)	4,834 (1.1)	2,361 (1.5)	2,519 (0.4)	4,879 (0.9)
輸入	6,858 (△ 7.0)	3,465 (1.8)	3,550 (2.8)	7,015 (2.3)	3,543 (2.3)	3,651 (2.8)	7,194 (2.6)

- 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。

輸入は消費財の回復が継続、生産財も堅調に推移し、2.6%増と増勢が拡大

(2) 輸入の2024年度は2.3%の増加、2025年度も2.6%増とプラスの見通し

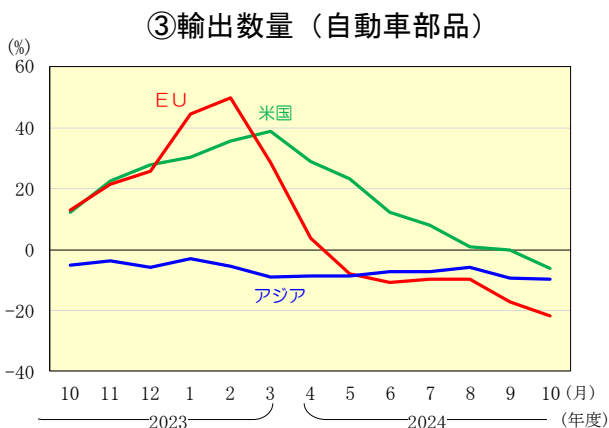
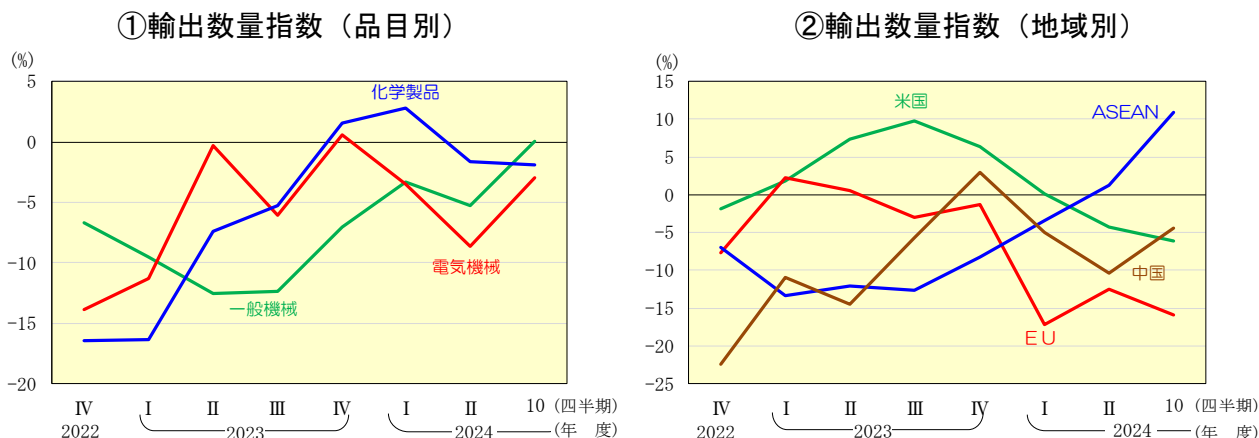
●2024年度は2.3%増と、前年度（7.0%減）から2年ぶりのプラスに転換

- ・7～9月期は4～6月期（3.9%増）からプラス幅がいくぶん縮小し、3%前後の増加に。
- ・下期は上期（1.8%増）からプラス幅が2%台後半に拡大し、4期連続の増加となる見込み。
- ・生鮮食品は、肉類と果実類は7～9月期に増勢が強まる。野菜類は堅調な荷動きが継続し、魚介類は足元で鈍化・失速も、プラスを維持。総じて前期から増加基調が継続・拡大。
- ・ドライ食品と家具類は7～9月期も回復基調が持続、衣類は水面下の荷動きを脱し切れず。
- ・機械機器類は自動車部品が下期にかけて鈍化・失速、一般機械は引き続き減少基調で推移。

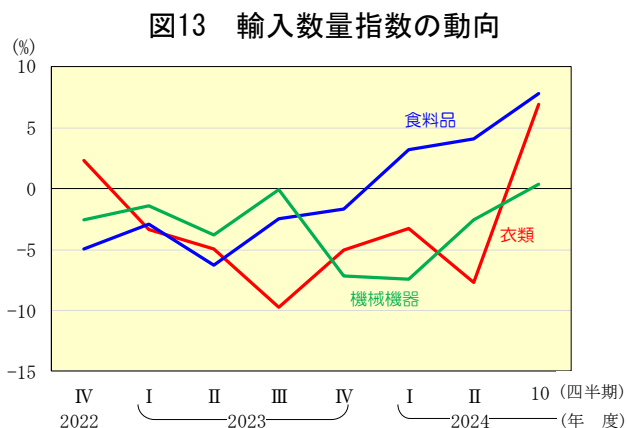
●2025年度は2.6%増と、前年度（2.3%増）を上回る水準のプラスに

- ・食料品・衣類等の消費財については、個人消費の回復が小幅にとどまるも、物価上昇や円安進行による下押し圧力が一巡し、増勢を維持・拡大する見込み。
- ・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や調達先分散、JITの転換が進み、活発な荷動きに。中国の過剰生産・輸出に伴う低価格品の流入増も。
- ・海外からの対日投資や国内生産拠点の整備・稼働拡大に伴い、資材・部材類の調達も増加。年度全体では2年連続のプラスとなり、前年度を上回る水準の伸びに。

図12 輸出貨物の動向



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

輸出は半導体関連が引き続き好調に推移し、5.5%増と前年度に近い水準の伸びに

(1) 輸出の2024年度は5.7%の増加、2025年度も5.5%増とプラスの見通し

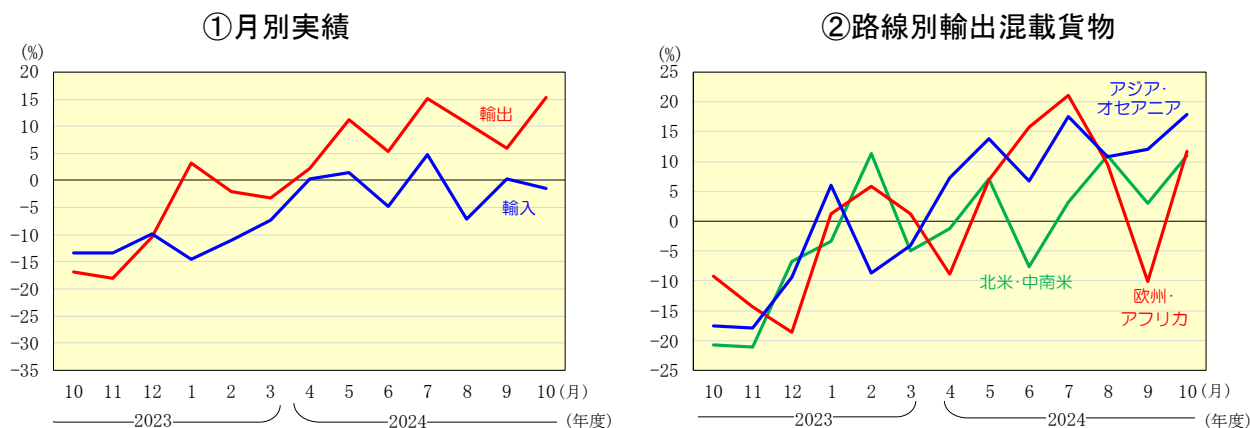
●2024年度は5.7%増と前年度（21.6%減）から一転、3年ぶりのプラスに

- ・上期は欧州線とアジア線が4～5期ぶりにプラス転換も、太平洋線はマイナスを脱し切れず。
- ・下期は太平洋線もプラスに転じ、6期ぶりに全路線が増加。アジア線は2桁台のプラスに。
- ・年度全体では、前年度までの2年連続2桁減から、3年ぶりのプラスに転換。
- ・欧州線は紅海・スエズ運河迂回運航の長期化に伴う航空シフトの継続、アジア線は中国の回復本格化が押し上げ要因に。米東岸港湾ストライキに伴う太平洋線の航空シフトは限定的。
- ・品目別では、半導体関連（電子部品・製造装置）は、市況・需給の改善と生成AIの普及・本格化で、増勢が拡大。日本の対中半導体輸出規制導入による下押しも吸収した模様。
- ・自動車部品は、欧州向けの伸びが突出、米国向けとアジア向けは下期に増勢が鈍化・失速。
- ・一般機械・工作機械部品などの機械類は、海外設備投資需要の復調の中で、緩やかに回復。

●2025年度は5.5%増と2年連続のプラス、前年度に近い水準の伸びに

- ・前年度に引き続き、全路線がプラスに。太平洋線は米東岸港湾ストライキや米国の追加関税導入・引き上げ前の前倒し輸送・駆け込み需要により、上期は高い伸びが見込まれる。
- ・半導体関連（電子部品・製造装置）については、AI関連需要の拡大・本格化の中で、製造装置を中心に、引き続き好調に推移。対中半導体輸出規制の強化による下押しも吸収見込み。
- ・自動車部品については、日系のEVシフトへの対応遅れや海外EV市場の減速で、荷動きの鈍化・失速が避けられず。米国の対日関税引き上げ・自動車関税導入による下振れも懸念。
- ・一般機械・機械部品は、海外設備投資需要の復調が続き、増加基調を維持する見込み。
- ・貨物量は2年連続の増加も、貨物量はコロナ前（2019年度）の水準を下回る（96.0%）。
- ・米東岸港湾労使交渉が早期に妥結、中東・紅海情勢が収束してスエズ運河通航が再開・正常化し、航空シフト・特需の発生・拡大がなければ、太平洋線・欧州線の伸び率は下振れも。

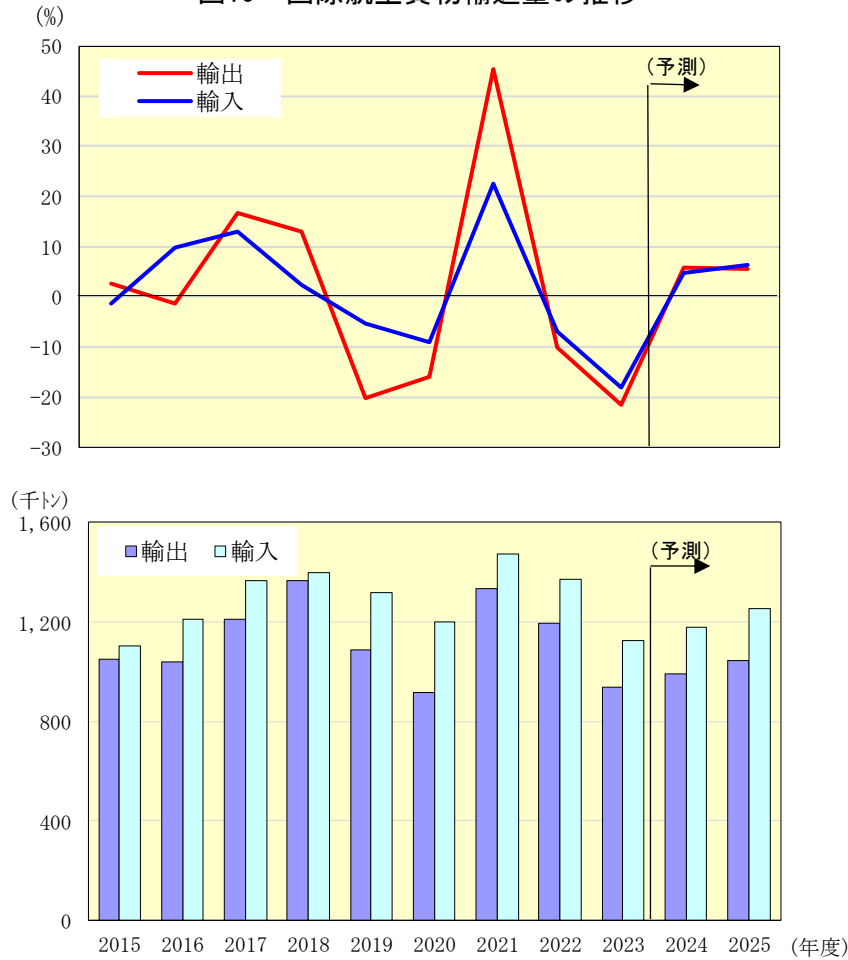
図14 輸出混載貨物、輸入取扱貨物の推移



注) 前年同月比。

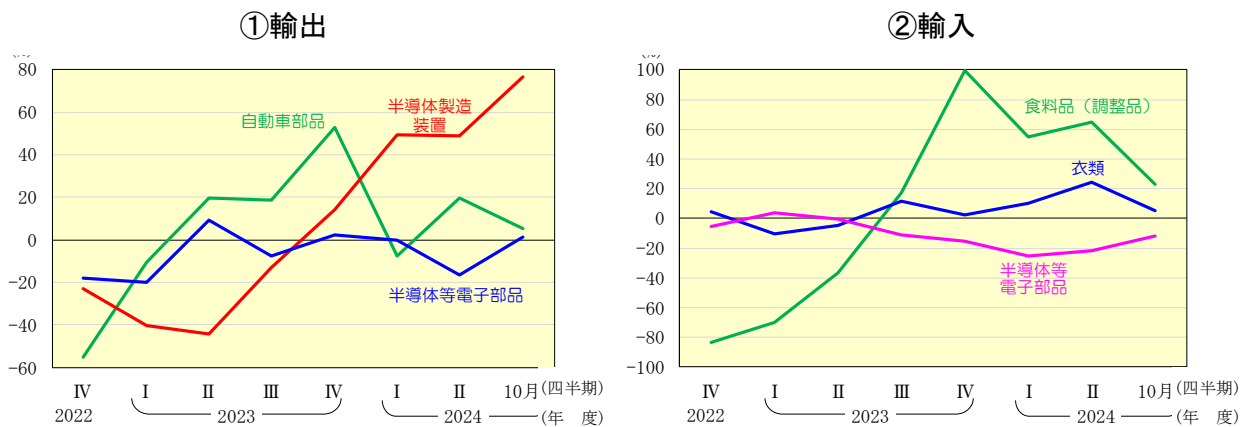
資料) (一社)航空貨物運送協会 (J A F A)

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」

輸入は生産財の活発な荷動きが継続し、6.3%増と前年度を上回る水準の伸びに

(2) 輸入の2024年度は4.8%の増加、2025年度も6.3%増とプラスの見通し

- 2024年度は4.8%増と、前年度（18.0%減）から3年ぶりのプラスに転換
 - ・上期は2.9%増と、前年度下期の2桁減（11.3%減）から、4期ぶりのプラスに転換。
 - ・下期は6.7%増と、上期からプラス幅が拡大、増加基調が鮮明に。前年度下期の反動増も。
 - ・消費財は、生鮮食料品は野菜類と果実類が7～9月期にプラスに転じるも、肉類と魚介類は失速、2桁台の減少に。一般食料品は引き続き好調に推移、衣類も2桁台の増加が継続。
 - ・生産財は、一般機械は前年度水準並みに回復も、電子部品は荷動きの停滞が続く見込み。
 - ・化学製品やプラスチック類は7～9月期に持ち直し、電気機器も減少幅が徐々に縮小。
- 2025年度は6.3%増と、前年度（4.8%増）からプラス幅が拡大
 - ・消費財については、物価上昇・円安進行による下押しが一巡し、個人消費の回復が小幅にとどまる中でも、増勢が継続・拡大。EC・通販関連も増加基調を維持する見込み。
 - ・生産財については、生産拠点の国内回帰や調達先の分散、海外からの対日投資の拡大や国内生産拠点の整備・稼働が進み、生産用機器や部品・部材類は、引き続き活発な荷動きに。
 - ・新型コロナワクチン・治療薬等の医療関連の反動減は一巡。JITの転換や安全在庫の確保に伴う調達増による押し上げも。

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		
		上期	下期	計	上期	下期	計
合計	2,058.7	1,034.7	1,132.1	2,166.8	1,100.3	1,195.2	2,295.5
Total	(△19.7)	(2.7)	(7.7)	(5.2)	(6.3)	(5.6)	(5.9)
輸出	936.7	472.9	517.4	990.4	506.0	538.7	1,044.7
Export	(△21.6)	(2.5)	(8.9)	(5.7)	(7.0)	(4.1)	(5.5)
太平洋線	193.7	94.2	105.1	199.3	102.5	111.3	213.8
Trans-Pacific line	(△24.8)	(△ 0.1)	(5.8)	(2.9)	(8.9)	(5.8)	(7.3)
欧州線	165.5	88.2	84.4	172.6	92.6	86.5	179.1
European line	(△13.7)	(3.4)	(5.2)	(4.3)	(5.0)	(2.4)	(3.8)
アジア線	577.6	290.6	327.9	618.5	310.9	340.9	651.8
Asian line	(△22.5)	(3.1)	(10.9)	(7.1)	(7.0)	(4.0)	(5.4)
輸入	1,122.0	561.8	614.7	1,176.4	594.3	656.5	1,250.9
Import	(△18.0)	(2.9)	(6.7)	(4.8)	(5.8)	(6.8)	(6.3)

- 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. 2024年上期まで、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、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。

【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	5,937	5,972	11,909	6,056	6,080	12,136
Total	(△ 2.2)	(1.8)	(2.4)	(2.1)	(2.0)	(1.8)	(1.9)
輸 出	4,808	2,360	2,496	4,856	2,388	2,500	4,889
Export	(3.5)	(△ 0.4)	(2.4)	(1.0)	(1.2)	(0.2)	(0.7)
輸 入	6,853	3,576	3,476	7,052	3,668	3,580	7,248
Import	(△ 5.7)	(3.4)	(2.4)	(2.9)	(2.6)	(3.0)	(2.8)

- 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. 2023年度まで各港港湾管理者資料による実績値。
 4. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

【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	2,057.0	1,070.5	1,129.9	2,200.4	1,134.1	1,190.8	2,324.9
Total	(△13.6)	(6.6)	(7.4)	(7.0)	(5.9)	(5.4)	(5.7)
輸 出	937.4	491.8	516.1	1,007.9	519.5	532.5	1,052.0
Export	(△15.5)	(6.4)	(8.6)	(7.5)	(5.6)	(3.2)	(4.4)
太平洋線	194.6	95.7	108.3	204.0	102.8	111.5	214.3
Trans-Pacific line	(△15.6)	(0.5)	(8.9)	(4.8)	(7.5)	(2.9)	(5.1)
欧州線	167.2	86.7	88.0	174.8	90.0	90.4	180.4
European line	(△ 8.1)	(3.1)	(6.0)	(4.5)	(3.8)	(2.7)	(3.2)
アジア線	575.6	309.4	319.7	629.1	326.6	330.6	657.2
Asian line	(△17.4)	(9.4)	(9.3)	(9.3)	(5.6)	(3.4)	(4.5)
輸 入	1,119.7	578.7	613.8	1,192.5	614.6	658.3	1,272.9
Import	(△11.9)	(6.7)	(6.3)	(6.5)	(6.2)	(7.2)	(6.7)

- 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. 2024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 A 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 (2023年度)	想 定	
			(2024年度)	(2025年度)
世界経済成長率	前年比(%)	3.3%	3.2%	3.2%
米国経済成長率	前年比(%)	2.9%	2.8%	2.2%
為 替 レ ー ト	円/ドル	141.5円/ドル	151.2円/ドル	145.5円/ドル
	円/ユーロ	151.9円/ユーロ	163.5円/ユーロ	155.5円/ユーロ
原油輸入価格	ドル/バレル	86.6ドル/バレル	82.5ドル/バレル	71.3ドル/バレル

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。

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	2021	2022	2023	2024 (予測)	2025 (予測)
民間最終消費支出	0.4	1.1	0.5	△ 0.2	0.7
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	△ 0.0	△ 0.1
政 府 支 出	0.7	0.3	△ 0.1	0.1	0.2
公的固定資本形成	△ 0.1	△ 0.5	0.1	△ 0.1	0.1
財貨サービスの純輸出	1.0	△ 0.5	1.0	△ 0.1	△ 0.0
財貨サービスの輸出	1.8	1.0	0.6	0.2	0.5
財貨サービスの輸入	△ 0.8	△ 1.5	0.4	△ 0.3	△ 0.5

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	△ 0.7	2.6	△ 3.3
2001	△ 3.1	△ 0.7	△ 2.3
2002	△ 4.0	0.9	△ 4.9
2003	△ 2.4	1.9	△ 4.3
2004	△ 2.5	1.7	△ 4.2
2005	△ 1.9	2.2	△ 4.0
2006	0.0	1.3	△ 1.3
2007	△ 0.4	1.1	△ 1.5
2008	△ 4.6	△ 3.6	△ 1.0
2009	△ 6.0	△ 2.4	△ 3.5
2010	△ 0.4	3.3	△ 3.7
2011	0.1	0.5	△ 0.4
2012	△ 2.5	0.6	△ 3.2
2013	△ 0.1	2.7	△ 2.9
2014	△ 0.8	△ 0.4	△ 0.5
2015	△ 0.7	1.7	△ 2.4
2016	1.9	0.8	1.1
2017	△ 0.0	1.8	△ 1.8
2018	△ 1.3	0.2	△ 1.5
2019	△ 0.3	△ 0.8	0.5
2020	△12.3	△ 3.9	△ 8.4
2021	2.9	3.0	△ 0.1
2022	△ 1.6	1.4	△ 2.9
2023	△ 1.5	0.7	△ 2.1
2024 (予測)	△ 0.8	0.5	△ 1.3
2025 (予測)	△ 0.3	1.0	△ 1.3
2000～2025	△ 1.7	0.6	△ 2.3

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	2021	2022	2023	2024 (予測)	2025 (予測)
総輸送量	1.0	△ 0.9	△ 1.6	△ 1.1	△ 0.6
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	△ 0.9	△ 0.6
営業用	0.1	△ 1.2	△ 1.1	0.0	△ 0.0
自家用	0.7	0.3	△ 0.2	△ 1.0	△ 0.6
内航海運	0.3	△ 0.0	△ 0.3	△ 0.2	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				②品類別			
単位：トン/件				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	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
東京港	463.1 (12.6)	440.8 (△ 6.9)	446.3 (△ 3.6)	448.2 (1.7)	436.9 (△ 2.1)	457.0 (2.0)
横浜港	485.5 (15.8)	484.1 (△ 3.3)	474.0 (△ 2.4)	497.9 (2.9)	524.5 (10.6)	550.0 (10.5)
清水港	93.0 (29.6)	95.4 (5.3)	88.6 (△ 4.7)	84.8 (△11.1)	78.4 (△11.5)	79.0 (△ 6.8)
名古屋港	533.4 (25.5)	522.3 (△ 2.4)	498.0 (△ 6.6)	508.2 (△ 2.7)	516.4 (3.7)	541.7 (6.6)
四日市港	38.6 (12.6)	41.6 (△ 4.5)	41.0 (6.4)	38.7 (△ 7.0)	42.7 (4.1)	41.8 (8.0)
大阪港	204.6 (10.8)	199.4 (△ 2.8)	195.2 (△ 4.6)	194.7 (△ 2.4)	195.3 (0.1)	199.0 (2.2)
神戸港	458.4 (16.2)	456.0 (△ 1.1)	457.6 (△ 0.2)	458.6 (0.6)	456.5 (△ 0.2)	449.7 (△ 1.9)
博多港	106.5 (19.2)	103.3 (△ 2.5)	104.7 (△ 1.7)	110.7 (7.1)	119.8 (14.4)	118.9 (7.4)

②輸入

	2021年度		2022年度		2023年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
東京港	1,161.8 (1.4)	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)
横浜港	566.6 (6.8)	573.2 (9.9)	595.6 (5.1)	556.8 (△ 2.9)	551.9 (△ 7.3)	557.3 (0.1)
清水港	105.7 (6.7)	102.5 (△ 1.1)	101.6 (△ 3.9)	97.4 (△ 5.0)	95.2 (△ 6.3)	94.1 (△ 3.3)
名古屋港	561.3 (11.3)	575.3 (7.5)	570.5 (1.6)	545.6 (△ 5.2)	537.4 (△ 5.8)	540.3 (△ 1.0)
四日市港	38.9 (3.1)	36.7 (△ 7.8)	36.3 (△ 6.7)	35.2 (△ 3.9)	35.1 (△ 3.3)	35.2 (△ 0.0)
大阪港	568.9 (1.3)	575.2 (2.8)	575.3 (1.1)	531.0 (△ 7.7)	516.7 (△10.2)	506.4 (△ 4.6)
神戸港	463.4 (3.3)	466.1 (6.8)	482.9 (4.2)	454.1 (△ 2.6)	454.8 (△ 5.8)	431.3 (△ 5.0)
博多港	197.0 (△ 2.4)	191.6 (△ 4.4)	191.1 (△ 3.0)	178.6 (△ 6.8)	184.2 (△ 3.6)	184.2 (3.2)

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		2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
品目	ベース	下期	上期	下期	上期	下期	上期
		輸出合計	価格	15.1%	19.6%	11.8%	1.3%
食料品	価格	14.1%	18.2%	11.3%	0.3%	-6.0%	-1.6%
化学製品	価格	15.8%	13.2%	1.7%	-8.9%	0.6%	9.3%
プラスチック	数量	-8.7%	-10.3%	-12.6%	-5.6%	7.0%	6.5%
金属及び同製品	価格	36.8%	21.8%	6.2%	-5.1%	-0.5%	4.5%
非金属鉱物製品	価格	18.0%	15.4%	3.5%	-3.6%	4.5%	11.0%
一般機械	価格	17.6%	15.3%	9.5%	-3.4%	-0.6%	4.5%
電気機械	価格	14.9%	14.0%	4.8%	-4.9%	3.2%	9.1%
輸送用機械	価格	-2.4%	18.0%	25.3%	26.9%	21.2%	3.7%
自動車部品	価格	1.9%	5.2%	-1.1%	3.0%	13.6%	1.2%
②輸入		2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
品目	ベース	下期	上期	下期	上期	下期	上期
		輸入合計	価格	36.7%	44.2%	22.6%	-12.4%
食料品	価格	24.0%	29.7%	17.6%	-3.1%	-2.7%	7.7%
野菜果実	価格	15.1%	23.2%	16.5%	3.3%	6.1%	14.3%
肉類・魚介類	数量	1.9%	5.9%	-4.3%	-5.5%	-0.4%	2.6%
化学製品	価格	45.6%	29.7%	14.9%	-13.9%	-14.2%	7.5%
一般機械	価格	9.4%	23.2%	19.3%	0.1%	3.9%	17.1%
電気機械	価格	17.7%	30.6%	18.5%	-2.6%	1.5%	2.8%
家具	数量	-6.8%	-6.1%	-10.5%	-14.1%	-1.8%	3.9%
衣類・同付属品	価格	6.8%	30.0%	23.0%	-1.0%	-2.1%	3.6%

注) 前年同期比

資料) 日本関税協会「外国貿易概況」

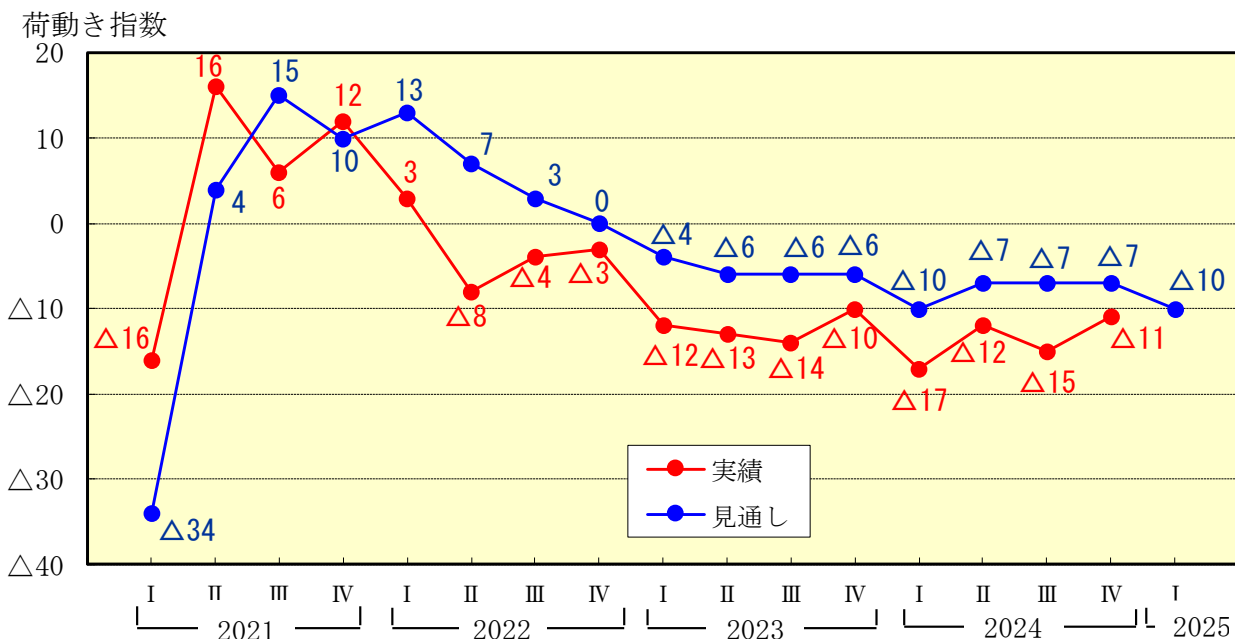
付表9 国際航空貿易額の推移

①輸出		2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
品目		下期	上期	下期	上期	下期	上期
		輸出合計		20.2%	20.5%	7.0%	-7.4%
化学製品		13.8%	15.1%	-1.5%	-14.9%	-1.0%	16.2%
非金属鉱物製品		14.1%	22.8%	8.8%	-0.7%	9.9%	15.5%
機械機器		19.8%	15.9%	1.9%	-12.8%	2.7%	15.9%
	事務用機器	-10.0%	-6.9%	-2.1%	-6.3%	7.1%	9.2%
	半導体等電子部品	25.3%	18.7%	6.1%	-7.9%	4.6%	16.7%
	映像機器	36.8%	140.1%	20.9%	-22.0%	-8.2%	-2.0%
	科学光学機器	13.1%	12.8%	4.9%	-8.3%	-2.1%	15.1%
その他		23.8%	32.1%	20.2%	4.9%	8.7%	15.0%
②輸入		2021年度	2022年度		2023年度		2024年度
品目		下期	上期	下期	上期	下期	上期
		輸入合計		26.6%	21.7%	11.2%	-8.9%
食料品		72.1%	81.3%	38.4%	-15.6%	-27.0%	10.8%
化学製品		41.2%	11.9%	11.9%	-16.2%	-16.8%	14.6%
	医薬品	54.0%	13.8%	15.5%	-19.9%	-20.1%	19.8%
機械機器		21.9%	27.8%	10.5%	-7.4%	3.9%	11.3%
	事務用機器	-1.8%	13.5%	-3.2%	-27.3%	-1.8%	72.4%
その他		25.1%	11.3%	10.0%	-5.1%	-2.5%	18.5%

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I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IV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12月初旬に実施し、683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	2024年7月～9月実績					2024年10月～12月実績					2025年1月～3月見通し				
	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数	回答社数	構成比(%)			荷動き指数
		増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少	
食料品・飲料	72	17	60	23	△6	63	17	64	19	△2	63	16	75	9	7
繊維・衣服	26	8	61	31	△23	20	5	60	35	△30	20	10	60	30	△20
木材・家具	29	7	38	55	△48	25	20	32	48	△28	25	28	40	32	△4
パルプ・紙	33	15	61	24	△9	37	27	51	22	5	37	11	70	19	△8
化学・プラスチック	73	18	59	23	△5	70	23	47	30	△7	70	16	64	20	△4
窯業・土石	22	5	54	41	△36	20	0	75	25	△25	20	0	40	60	△60
鉄鋼・非鉄	64	9	61	30	△21	61	15	52	33	△18	60	12	58	30	△18
金属製品	42	17	52	31	△14	35	17	49	34	△17	35	11	60	29	△18
一般機械	51	14	61	25	△11	56	16	48	36	△20	56	22	48	30	△8
電気機械	92	10	56	34	△24	92	18	54	28	△10	93	15	58	27	△12
輸送用機械	72	14	69	17	△3	65	12	65	23	△11	64	12	66	22	△10
精密機械	23	9	82	9	0	23	13	78	9	4	23	4	87	9	△5
その他	32	9	66	25	△16	32	9	63	28	△19	32	16	62	22	△6
計	631	13	60	27	△14	599	16	56	28	△12	598	14	61	25	△11
生産財	26	27	42	31	△4	23	26	44	30	△4	23	35	39	26	9
消費財	25	16	56	28	△12	27	22	52	26	△4	25	24	48	28	△4
計	51	22	49	29	△7	50	24	48	28	△4	48	29	44	27	2
合計	682	13	59	28	△15	649	17	55	28	△11	646	15	60	25	△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。

リサーチ&コンサルティング ユニット2

経済および国内貨物輸送 : saton@nx-soken.co.jp

国際貨物輸送 : asais@nx-soken.co.jp