
2008年度の 経済と貨物輸送の見通し

改訂

株式会社
日通総合研究所

2008年7月

— 本改訂見通しについて —

当研究所では、昨年12月に2008年度末までの日本経済と貨物輸送に関する見通しを発表したが、その後の内外経済環境の変化を踏まえ、以下の前提の下に2008年度マクロ経済、および貨物輸送量の見通し改訂作業を行なった。

- ◆ 米国経済の成長率は前年比1.2% (2.3%)、円レートは1ドル当り104.1円 (109.8円)、原油輸入価格はバーレル当り106.4ドル (80.5ドル) とした。また、日銀の政策金利 (コールレート無担保翌日物) の誘導目標は、現行水準で据え置かれるものとみた。
2008度のわが国経済の成長率見通しの1.3%は、前回12月予測を0.8ポイント下方に修正する結果となった。本年1～3月期の拡大テンポが年率4.0%となったことから、2008年度経済への発射台が高い (08年度経済成長の“ゲタ”は1.2%) ことを考えれば、実質的にゼロ成長に近く、わが国経済は調整色を強めることとなる。また、外需に多くを依存した前年度の経済成長の姿に比べると、円高・原油高を背景に、外需の寄与度は大幅に低下する。
- ◆ 国内貨物輸送量の伸びは、2007年度の実績見込値については昨年12月時点での予測を上回るものとなっている。一方、2008年度については、前回予測値を1.7ポイント下方に修正する結果となった。
- ◆ 国際貨物輸送量については、外貿コンテナ貨物は輸入を2.0ポイント下方修正し、輸出は前回予測と同じ結果となった。また、航空貨物輸送量は、輸出を2.3ポイント下方修正し、輸入は1.6ポイント下方修正する結果となった。

注) () 内数値は前回 (2007年12月) 想定値

2008年度経済・貨物輸送の見通し

経 済

- ・米国発のサブプライムローン問題に端を発した金融市場の混乱が、商品市場への資金流入という動きを増幅させるなか、信用の収縮に加えて、原油や食料品をはじめとする資源価格の高騰というリスク要因が、世界経済の先行きを一段と不透明なものにしている。米欧の減速をアジア地域が補うという構図に大きな変化はないが、08年は世界経済が増勢鈍化に向かい、米欧・アジア各国の経済成長率は軒並み減速を余儀なくされるものとみられる。なお、先行きが注目される米国経済は、金融市場が“正常な状態に戻るにはなお時間を要する”ものの、ひとまず最悪期は脱しつつある。ただし、家計・金融機関のバランスシート調整が実体経済を下押しするなかで、経済の拡大基調は弱いものとならざるを得ず、1.2%と6年ぶりに2%を割り込む成長にとどまろう。
- ・わが国経済は、昨年6月の改正建築基準法の施行に伴う住宅投資の急速な落ち込みに加え、設備投資の増勢も鈍化するなか、07年度の実質経済成長率は1.6%にとどまった。08年度は、世界経済の減速を背景に、前年度の景気をリードした輸出の伸び悩みは避けられず、同時に、円高に加えて資源高が 交易条件（輸出物価指数/輸入物価指数）の悪化を通じて、企業収益の悪化・設備投資の抑制をもたらそう。企業部門をとりまく厳しい環境は、所得改善に向けての動きがみられるようになった家計部門に対しても下押し圧力を強め、雇用環境改善の頭打ちに加えて、物価上昇による実質購買力低下も手伝って、消費マインドの冷え込みが避けられそうにない。こうしたことから、08年度の実質経済成長率は前年度を下回る1.3%増にとどまり、わが国経済は調整色を強めよう。

国内貨物輸送

- ・2007年度の国内貨物輸送は、消費関連貨物が夏場に盛り上がったことなどから年度全体で2%弱の伸びになったとみられるが、設備投資や鉱工業生産の減速を受けて、生産関連貨物は微増にとどまった模様である。一方、公共投資の減少に加え、マンションや住宅の建設需要の停滞により、建設関連貨物のマイナス幅が拡大したことから、総輸送量は1.9%減になったものとみられる。
- ・2008年度については、全品類とも前年度水準を下回り、総輸送量は2.0%減と低調な動きになるものと予測される。消費関連貨物は、個人消費が伸び悩むことに加え、前年度における増加の反動などから2%弱のマイナスとなろう。生産関連貨物については、前年度不振であった鉄鋼には若干のプラスが見込めるが、設備投資が伸び悩むほか、鉱工業生産も低水準での推移が避けられないことから、一般機械や化学製品などは小幅ながらマイナスに落ち込もう。さらに、石油製品の大幅な減少もあって、トータルでは2%程度の減少となろう。また、建設関連貨物は、公共投資の低迷により引き続き水面下の動きは避けられないものの、マンションや住宅等の建設需要が増加に転じることからマイナス幅は縮小するものとみられる。

国際貨物輸送

- ・2008年度の外貿コンテナ貨物（主要9港）の輸出は、米国景気低迷の影響を受ける北米向けに期待が持たず、中国向けも伸びが鈍化するが、新興国向けなどが好調に推移し、4.4%増になるものと予測される。輸入は、設備投資が緩やかながら拡大基調となることから機械機器類は底堅い荷動きとなるが、主力の消費財は個人消費の伸び悩みに加え、食の安全性の問題が上期までは尾を引くことから、0.8%増と増加幅はわずかとなろう。
- ・2008年度の国際航空の輸出は、太平洋線の回復が遅れ、IT関連貨物も上期に調整局面を迎えるものの、アジア線、欧州線が自動車部品、映像機器などを中心に堅調に推移することから、2.6%の増加になるものとみられる。輸入は、機械機器類がプラス基調での推移が予測される一方で、消費財は魚介類、食料品、衣類などに力強さが見込めないことから、1.9%減とマイナス基調から脱することはないであろう。

2008 Fiscal Year Economic and Freight Transport Outlook

Economy

- At a time when the turmoil in the financial market resulting from the subprime mortgage loan crisis in the U.S. is accelerating money inflows to the commodity market, risk factors – such as credit crunches and surges in the prices of crude oil, foodstuffs and other resources – are making the future of the global economy more unclear. Nittsu Research Institute and Consulting, Inc. (NRIC) projects that growth in the global economy will slow in 2008 – although the pattern in which economic decelerations in the U.S. and Europe are covered by accelerations in Asia will not change very much – forcing the U.S. as well as European and Asian nations to suffer smaller economic growth rates than a year earlier across the board. The U.S. economy, the future of which is drawing attention, is now recovering from the worst stage, although it still requires some time for the financial market to return to normal. However, as balance-sheet adjustments by households and financial institutes will have a downward impact on the actual economy, the expansion trend in the economy will become weaker inevitably. As such, the U.S.' economic growth rate will stand at 1.2% year on year, failing to reach the 2% line for the first time in six years.
- Meanwhile, the inflation-adjusted growth rate of the Japanese economy was only 1.6% in fiscal 2007 resulting from a plunge in housing investment after a revision of the Building Standard Law in June 2007 and a slowdown in the expansion of capital investment. NRIC expects that exports, which lead the economy in fiscal 2007, will grow only at a sluggish pace in fiscal 2008, and that the appreciation of the yen and rises in resource prices will worsen terms of trade (e.g., export and import price indexes), which will, then, lower corporate profit and keep capital investment from being made. The corporate sector, which is in a severe condition, will give downward pressure on the household sector, where movements have been observed for increases in income. Furthermore, the lower purchasing power from gains in commodity prices on top of the plateau reached in labor condition improvements will inevitably dampen consumer sentiment. For these reasons, it is anticipated that Japan will mark a real economic growth rate of 1.3% in fiscal 2008, and that the Japanese economy will go through a more intensive adjustment period.

Domestic Freight Transport

- As for domestic cargo transport in fiscal 2007, consumption-related commodities surged in volume in the summer of 2007, and are estimated, on an annual scale, to have increased slightly less than 2% from a year earlier. On the other hand, production-related items are believed to have declined minutely owing to the decelerations in capital investment as well as mining and

production output. The sluggishness in demand for condominiums and houses in addition to the fall in public investment worsened the contraction in construction-related goods. As such, the volume of cargoes moved in Japan in the fiscal year in question is calculated to have waned 1.9%.

- NRIC anticipates that the total volume of shipments handled domestically in fiscal 2008 will be weak, declining 2.0% from the previous fiscal year, with all items decreasing. Consumption-related commodities will tumble slightly less than 2% resulting from growth in personal spending at a low pace and in reaction to the upsurge saw a year earlier. As for manufacturing-related goods, iron and steel will climb mildly as a reaction because it was in a slump in fiscal 2007. On the other hand, general machinery and chemical products will both diminish slightly, with capital investment improving slightly, and mining and production output fluctuating at low levels. Petroleum products will plunge. As such, the overall volume of manufacturing-related goods will slip some 2% year on year. Construction-related freight will remain on a downward trend due to sluggishness in public investment, but recoveries in demand for condominiums and houses will decelerate the decrease.

International Freight Transport

- Exports of oceangoing containers (from nine major ports in Japan) will grow 4.4% from a year earlier in fiscal 2008, with those to newly industrialized economies increasing favorably, according to NRIC. However, those to North America will not expand as robustly as expected under the influence of the sluggishness of the U.S. economy, and the rise in those to China will become weaker. Concerning imports, capital investment will continue to swell mildly, making those of machinery and equipment steady. Those of consumer goods, Japan's flagship import item group, will be impacted in the first half of the fiscal year under review by growth in consumer spending at a slower pace than expected and the issue of food safety. Consequently, imports of oceangoing containers will improve only slightly, going up 0.8% from the previous fiscal year.
- In respect to exports of international airfreight from Japan in fiscal 2008, by route, the trans-Pacific route will not recover as early as expected, and by item, information technology (IT)-related products will enter a correction phase during the first half, according to NRIC. On the other hand, the Asia and Europe routes will be brisk, with leading commodities including auto parts and components as well as visual equipment. As such, the total volume of international airfreight exported from Japan will gain 2.6%. As for imports, machinery and equipment will continue to increase, but regarding consumer goods, seafood, other foodstuffs and garments will not move as powerfully as expected. As a result, imports will remain on a negative trend, decreasing 1.9%.

I 経済の現状と見通し

《円高や資源高が下押し、調整色を強める日本経済》

1. 世界経済

米国経済は、本年1～3月期の実質国内総生産（GDP）が前期比年率換算で1.0%増に終わったが、2四半期連続で1%を超えない低成長が続いたのは17年ぶりである。輸出と政府部門の支出の伸びに支えられ、前期の0.6%増を上回る水準を維持したものの、信用力の低い個人向け住宅融資（サブプライムローン）問題の影響で大幅な落ち込みの続く住宅投資に加え、個人消費や設備投資の増勢も鈍化するなど、足元の国内民需は停滞色が一段と顕著になってきている。

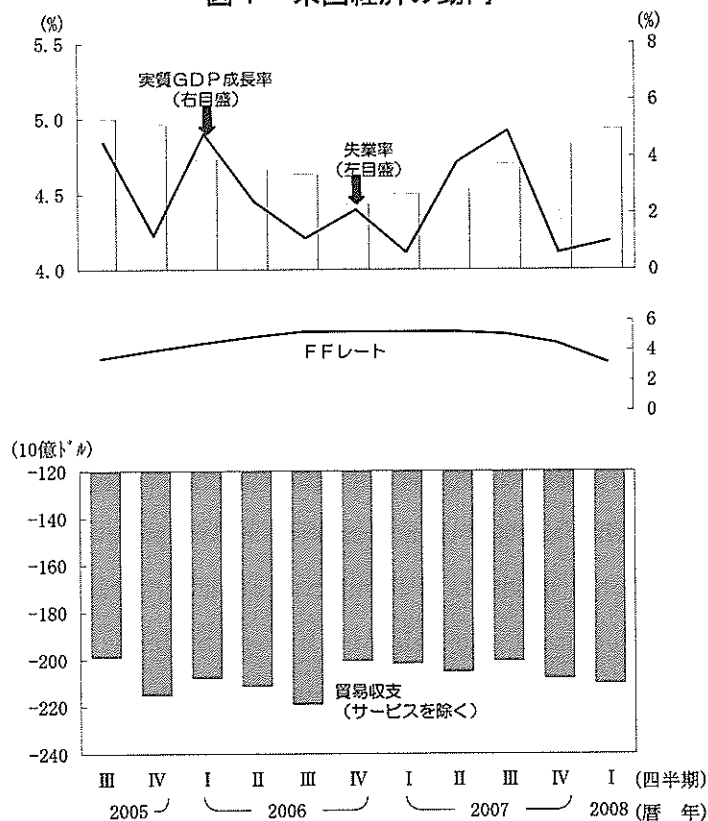
また、サブプライムローン問題への対応も、連邦制度準備理事会（FRB）の一連の迅速な流動性対策が功を奏したことや、欧米の大手金融機関による資本増強策が今のところ順調に進んでいるものの、依然として金融市場が“正常な状態に戻るにはなお時間を要する”状況にあることは変わらないといえよう。一方、原油をはじめとする1次産品価格の上昇は、今のところ川下の物価全般の上昇テンポを加速する状況には至っていないが、4月末にFFレートを0.25%引き下げて2%としたあとのFRBの政策スタンスは、インフレ懸念の高まりから景気と物価の両にらみに大きく舵を切りつつあり、当面、追加利下げには慎重なスタンスをとるものとみられる。

住宅調整が長期化の様相を見せているなかで、家計・金融機関のバランスシート調整が実体経済を下押しすることから、企業部門・家計部門のマインドはともに精彩を欠き、経済の回復基調は弱いものとならざるを得ない。

こうしたなか、本年4～6月期に前倒しで実施される大型戻し減税による個人消費へのテコ入れも、その効果は限定的なものとなろう。08年の米国経済は、年央以降、減速基調での推移が避けられず、経済成長率は巡航速度とみられる3%程度水準を下回り、通年では6年ぶりに2%を割り込む1.2%増にとどまろう。

なお、信用収縮の拡大や原油価格上昇の継続は、米国経済の先行きの大きなリスク要因だが、本予測では金融市場のさらなる混乱は回避されること、原油市場への逃避・投機資金の流入が秋口までにピークアウトし、年末に向けて原油価格の高値更新の動きに一応の歯止めがかかることを基本シナリオとする。

図1 米国経済の動向



注) 実質GDP成長率は前期比年率。

資料) 米国商務省、FRB

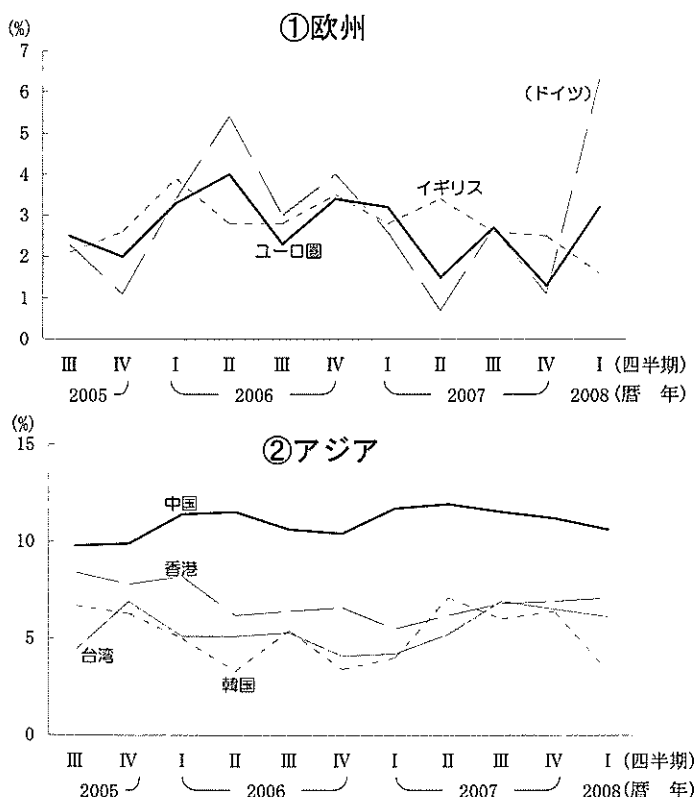
欧州経済は、ユーロ圏の本年1～3月期の実質域内総生産（GDP）が、新興国向けの輸出に支えられて前期比0.8%増と、10～12月期の0.3%増を上回り、年率3%台前半の高めの成長率を達成した。しかし、米国発のサブプライム問題によりもたらされた金融市場における信用不安に加えて、インフレ加速といった懸念材料を抱え、ここへきて景気の先行きに対する不透明性が高まっている。インフレ圧力の顕在化に直面し、欧州中央銀行（ECB）・英国銀行（BOE）ともに利下げ余地が急速に狭まるなか、金融政策のスタンスはインフレ抑制に軸足を移しつつも、景気下振れというリスクとの狭間で、当面、難しい政策運営を余儀なくされる状況が続こう。

08年は世界景気の減速やユーロ高の輸出抑制効果の顕在化から、輸出の景気牽引力が弱まる一方、金融面からの景気下押し圧力も加わって、ユーロ圏は前年の2%台成長から1.4%増に減速するものとみられる。英国も、ユーロ圏以上に金融市場の混乱による景気下押し圧力が大きいことから、08年の成長率は1.6%と、前年のほぼ半分のスピードへの減速が避けられそうにない。

アジア経済は、米国をはじめとした先進国経済の減速による輸出の増勢鈍化に加えて、エネルギー・資源価格の高騰による交易条件（輸出物価指数/輸入物価指数）の悪化・実質購買力の低下が成長率の下押し要因となる。ただし08年のアジア経済（主要10カ国）は、前年の8.7%増から減速するものの、7.1%増と減速の程度は欧米に比べて相対的に小幅なものにとどまろう。

なお中国経済は、景気過熱・インフレ加速から金融引き締め政策がとられている。08年は、四川大地震もあってインフレ率の加速に拍車がかかり、輸出環境の悪化も進むことから、成長率の減速は避けられない。もともと、オリンピック終了後も旺盛な地域開発需要が景気拡大を支えることから、2ケタを割り込むものの引き続き9.3%増と高い成長を維持しよう。

図2 実質GDP成長率の動向



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

表1 主要国・地域実質GDP成長率の見通し

	2006年	2007年	2008年
米 国	2.9	2.2	1.2
ユーロ圏	2.8	2.6	1.4
英 国	2.9	3.1	1.6
NIEs	5.6	5.6	4.0
ASEAN4	5.5	6.1	5.6
中 国	11.1	11.4	9.3
インド	9.7	9.2	7.9
アジア主要国 ・地域計	8.5	8.7	7.1
世界計	5.4	5.4	3.7

注) 1. 2007年まで実績値、世界計は日本を除く。
2. ユーロ圏：ドイツ、フランス、イタリア、スペイン他15カ国
3. NIEs：韓国・台湾・香港・シンガポール、ASEAN4：タイ・マレーシア・インドネシア・フィリピン
資料) 「World Economic Outlook」(IMF；08.4)、
「Economic Outlook」(OECD；08.6)、
「Asian Development Outlook 2008」
(ADB；08.3)、「海外経済データ」(内閣府)

2. 国内経済

08年度1～3月期の実質GDPは、前期比1.0%増（年率換算4.0%増）となり、昨年10～12月期に引き続き2四半期連続で、1%台後半とみられる潜在成長率を上回る伸びで推移した。輸出以外には個人消費が成長率の押し上げに寄与しているが、うるう年による底上げが大きい。また、住宅投資は改正建築基準法施行によるマイナス効果が徐々に薄らぎつつあるものの、前年同期の水準と比べると2ケタ台の落ち込みが続いており、それまで小幅ながらもプラスの伸びを維持してきた設備投資も1～3月期はマイナスに転じ、国内民需の実勢は弱まりつつある。

07年度の経済は、前年度の2.5%成長から1.6%成長に減速し、内需主体から輸出がリードする成長パターンにシフトしている。08年度は、世界経済の減速を背景に、輸出の増勢鈍化は避けられない。また、円高に加えて原材料高が 交易条件の悪化を通じて海外への所得移転に弾みをつけるなかで、企業収益の悪化・設備投資の抑制をもたらそう。企業の経営環境悪化は、所得改善に向けての動きがみられるようになった家計部門に対しても下押し圧力を強め、雇用環境改善の頭打ちに加えて、物価上昇による実質購買力低下から、消費マインドの冷え込みが強まろう。

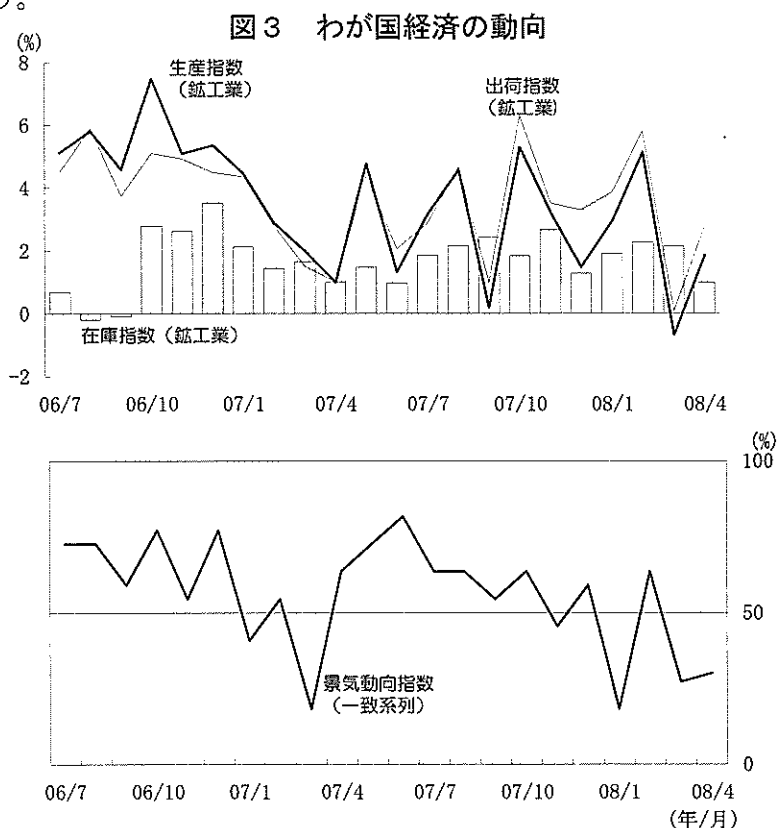
こうしたことから、08年度の実質経済成長率は前年度を下回る1.3%増にとどまり、わが国経済は景気の転換局面を迎えるなか調整色が強まるものと思われる。ただし、減速は避けられないものの、08年の米国経済がハードランディングを回避することやアジア経済も底堅い推移をみせるなか、本格的な景気後退局面入りを回避し、下期には緩やかながらも企業の投資マインドに動意がみられるようになってこよう。

なお、円高による輸出デフレーターの低下と、原材料高による輸入デフレーターの上昇により、GDPデフレーターは引き続き前年度比マイナスの動きが見込まれ、わが国経済の“名・実GDPの逆転”現象の年内解消は先送りとなろう。

また、日銀当局による利上げも来年度以降に先送りされ、年度内の政策金利（無担保コールレート翌日物）の誘導目標は、現行の0.50%で据え置かれるものとみられる。

（1）国内需要

個人消費は、企業部門の経営環境が悪化するなかで、所得及び雇用環境の改善に向けての動きも停滞を余儀なくされよう。加えて、ガソリンや食料品価格、電力・ガス料金等の生活必需品の値上がりによる消費者物価の上昇が、実質購買力や消費マインドを下押しすることから、消費は力強さを欠く推移となり、08年度の個人消費は前年度を下回る1.1%の伸びにとどまろう。



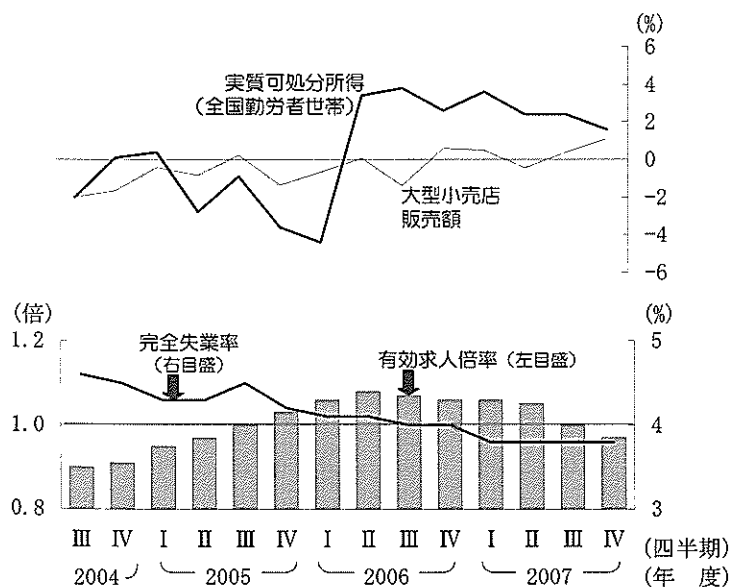
注) 鉱工業生産・出荷・在庫指数は原系列、前年同月比増減率。
資料) 経済産業省「経済産業統計」、内閣府「景気動向指数」

設備投資は、07年度に入り全産業ベースの名目投資額が前年度水準を下回る伸びで推移しており、投資をリードしてきた機械をはじめとする製造業における投資額の伸びも、年度後半にはほとんど横ばいで頭打ちの状態となっている。この背景には、07年度に入ってから企業の業績の悪化があるが、GDPベースの実質設備投資も08年1～3月期には対前年同期比0.6%減とマイナスに転じている。年度後半には原油価格の上昇にも歯止めがかかり、世界経済が持ち直しの兆しをみせるものの、交易条件の大幅悪化に直面した企業を取り巻く経営環境は厳しく、投資態度は当面、慎重なものとならざるを得ない。08年度の実質設備投資はプラスに転じるものの、1.1%増と小幅な伸びにとどまろう。

住宅投資は、07年6月の建築基準法改正の影響により、住宅建設のペースが大幅に鈍化し、年度全体の建設戸数も103.6万戸と、前年度を2割近く下回る水準にとどまった。新設着工戸数が110万戸を下回るのは1967年以来、実に40年ぶりである。もっとも、前年度の落ち込みは制度改正に伴う混乱による一過性のものであるため、08年度の住宅投資はその反動増により、プラスの伸びに戻すものとみられる。ただし、金利先高感の後退などから住宅取得マインドが弱まるなか、前年度の落ち込み分を取り戻すだけの需要の盛り上がりは見込めそうになく、08年度の新設着工戸数は114万戸前後にとどまり、住宅投資の伸びは3.4%増となろう。

財政・金融政策面では、公共投資は引き続き抑制型の予算編成の下で、3.3%減と予測される。また、日銀は07年2月の政策金利引き上げ以降、景気の下振れリスクを睨んだ政策運営に軸足を移しており、追加利上げは見送られている。サブプライムローン問題の先行きになお不透明な部分が残ることから、年度内に利上げ環境が整う公算は極めて小さいといえよう。こうしたことから、誘導目標である無担保コールレートの年度内における水準は、現行の0.5%で据え置かれるものとみられる。

図4 消費と雇用の動向



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

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

表2 企業の設備投資計画

		(前年度比・%)		
		2007年度 (計画)	修正率	2008年度 (計画)
大企業	製造業	9.5	-1.2	-3.3
	非製造業	5.2	-4.6	-0.6
	全産業	6.8	-3.3	-1.6
中堅企業	製造業	2.4	-1.6	-3.3
	非製造業	-2.2	-5.4	-2.0
中小企業	製造業	-5.7	2.1	-20.7
	非製造業	1.3	4.3	-25.9
	全産業	-1.1	3.6	-24.2
全規模計	製造業	6.0	-0.8	-5.8
	非製造業	3.2	-3.4	-5.0
	全産業	4.2	-2.4	-5.3

資料) 日銀「短観」(2008年3月調査)

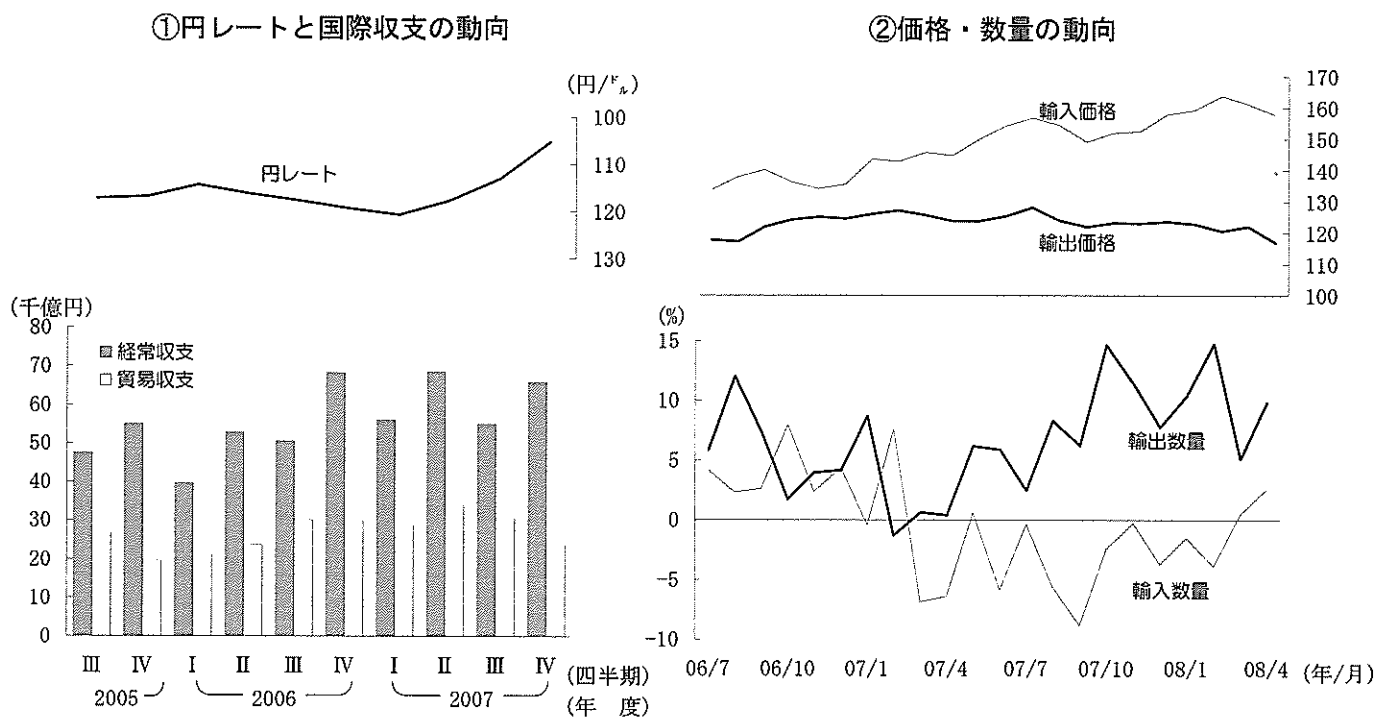
(2) 貿易・国際収支

07年度の貿易黒字額（IMFベース）は、前年度比11.7%増の11.7兆円となり、2年連続で黒字幅が拡大した。原油高の影響で輸入額は前年度の13.6%に引き続き、9.6%の伸びとなった反面、好調な自動車や鉄鋼に支えられて、輸出額も9.9%の伸びを達成したことによる。地域別の輸出では、サブプライムローン問題による影響で、景気減速を余儀なくされた米国向け輸出は減少したものの、欧州向けやアジア向けが好調に推移した。また、企業や個人による海外からの債券利子や株式配当などの受け取り額の増大が経常収支黒字幅を押し上げる動きが定着しており、経常収支黒字は24.6兆円、前年度比16.1%増と、過去最高記録の更新を続けている。

08年度は、世界経済の拡大テンポが減速することや、前年度に比べて為替レートが円高基調で推移することから輸出額の増勢は鈍化し、年度で7.5%増と予測される。前年度に顕著となった米輸出の鈍化をアジアや欧州などへの輸出で補う構図から、本年度はさらに対アジアへの依存を強めるものとみられる。輸入額は、鉱工業生産が伸び悩むものの、原油輸入価格が100ドル/バーレルの大台を突破することから、15.2%増と前年度を上回る伸びとなろう。

こうしたことから、08年度の貿易黒字幅は7.3兆円と、前年度比40%近い大幅な減少となろう。経常収支黒字幅は、所得収支の黒字増の拡大が続くものの、対前年度比1.7兆円減の22.8兆円と予測される。なお、名目GDPに対する経常黒字比率は、前年度の4.8%から4.4%へと低下しよう。

図5 わが国の貿易・国際収支の動向



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

(3) 企業・生産・物価

企業業績は、07年度を通じて期を追うごとに厳しい内容になっており、08年1～3月期は全産業ベースで6年ぶりの減収・減益に転じた。08年度は、世界経済の減速に加えて円高・原材料高が企業の経営環境を一段と厳しいものとするなかで、7期ぶりの経常減益は避けられそうにない。とくに、輸出企業にとって昨年まで追い風となっていた円レートは、本年度を通じて105円前後を軸とした円高基調での推移が見込まれることから、逆風に転じる公算が大きい。こうしたことから、2009年3月期の決算は増収・減益となり、経常利益は08年3月期比5%前後のマイナスと予想される。

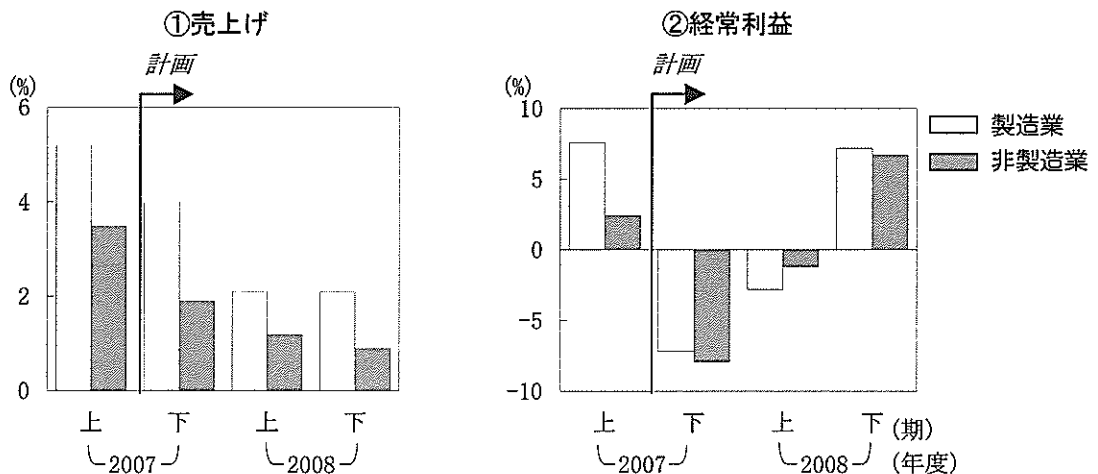
鉱工業生産は、足元で米国経済の減速や設備投資の落ち込み等の内外要因を背景に、踊り場的な局面を迎えている。また、ここへきてデジタル関連財の需要の増勢鈍化も目立ち、半導体等をはじめとするIT関連財を中心とした在庫調整圧力も強まりつつある。

こうしたことから、08年度の鉱工業生産は、前年度の2.6%を下回る0.9%の伸びにとどまるものとみられる。再び生産の拡大基調が確かなものとなってくるのは、米国経済が持ち直しに転じ、国内の設備投資に緩やかながらも動意がみられるようになってくる、年度後半以降となろう。

物価は、世界的な需要増を背景とした原油や原材料の値上がりを背景に、07年度の国内企業物価が前年度に引き続き2.3%増と2%台の伸びとなった。消費者物価は0.3%増と小幅な伸びにとどまっている。もっとも、企業物価の上昇の背景には、資源高を受けて価格転嫁が徐々にではあるが幅広く進んでいる事情があり、消費段階への価格上昇圧力も着実に強まっている。

08年度入り早々、ガソリン価格のように暫定税率の期限切れで混乱がみられた一幕もあったが、本年度は原材料のコスト増を背景とする価格上昇の動きがさらに強まってくることから、国内企業物価、消費者物価はそれぞれ2.9%、1.0%の上昇となろう。

図6 売上げ・経常利益の見通し（全企業）



注) 1. 製造業経常利益は石油精製を除く、非製造業経常利益は電力・ガスを除く。 2. 前年同期比増減率。
資料) 日銀「短観」(2008年3月調査)

表3 国内総支出の見通し

単位：10億円、()内は対前年同期比増減率(%)

	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
名目国内総支出 Nominal gross domestic expenditure	253,881 (1.2)	261,412 (0.0)	254,294 (0.2)	263,661 (0.9)	512,199 (1.7)	515,293 (0.6)	517,955 (0.5)
実質国内総支出 Actual gross domestic expenditure	276,654 (1.8)	286,393 (1.5)	280,938 (1.5)	289,316 (1.0)	554,125 (2.5)	563,047 (1.6)	570,256 (1.3)
民間最終消費支出 Private final consumption expenditure	154,415 (1.5)	157,712 (1.3)	156,291 (1.2)	159,383 (1.1)	307,806 (1.8)	312,127 (1.4)	315,673 (1.1)
民間住宅投資 Private housing investment	8,592 (△ 7.3)	7,431 (△ 19.2)	8,504 (△ 1.0)	8,057 (8.4)	18,472 (0.2)	16,024 (△ 13.3)	16,561 (3.4)
民間設備投資 Private equipment investment	42,256 (0.3)	46,090 (△ 0.2)	42,497 (0.6)	46,860 (1.7)	88,313 (5.7)	88,346 (0.0)	89,357 (1.1)
民間在庫投資 Private inventory investment	2,878 (****)	△262 (****)	3,105 (****)	△1,068 (****)	2,708 (****)	2,616 (****)	2,036 (****)
政府支出 Government expenditure	55,847 (0.1)	60,417 (0.4)	55,759 (△ 0.2)	60,532 (0.2)	115,957 (△ 2.9)	116,263 (0.3)	116,291 (0.0)
うち公的固定資本形成 Public fixed capital formation	8,395 (△ 1.6)	12,279 (△ 1.9)	7,977 (△ 5.0)	12,010 (△ 2.2)	21,048 (△ 9.1)	20,675 (△ 1.8)	19,987 (△ 3.3)
財貨サービスの純輸出 Net export of goods and services	12,905 (****)	15,252 (****)	14,789 (****)	15,558 (****)	21,576 (****)	28,156 (****)	30,348 (****)
財貨サービスの輸出 Export of goods and services	43,361 (8.3)	46,640 (10.8)	46,207 (6.6)	47,776 (2.4)	82,167 (8.4)	90,001 (9.5)	93,984 (4.4)
財貨サービスの輸入 Import of goods and services	30,456 (1.5)	31,389 (2.6)	31,422 (3.2)	32,219 (2.6)	60,591 (3.1)	61,845 (2.1)	63,640 (2.9)

- 注) 1. 原系列、実質値は2000年連鎖価格表示。
2. 2006年度は実績値、2007年度は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(%)

	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
国内企業物価指数 (2005年=100) Domestic wholesale price index (compared to 100 in 2005)	104.2 (1.7)	105.6 (2.9)	108.1 (3.7)	107.7 (2.0)	102.5 (2.0)	104.9 (2.3)	107.9 (2.9)
消費者物価指数(生鮮品を除く) (2005年=100) Consumer price index (Excluding fresh foods) (compared to 100 in 2005)	100.1 (△ 0.1)	100.7 (0.8)	101.2 (1.1)	101.5 (0.8)	100.1 (0.1)	100.4 (0.3)	101.4 (1.0)
鉱工業生産指数 (2005年=100) Industrial production index (compared to 100 in 2005)	105.6 (2.4)	110.5 (2.8)	106.6 (0.9)	111.5 (0.9)	105.3 (4.6)	108.0 (2.6)	109.0 (0.9)
経常収支 Current account	12,463 (34.5)	12,087 (1.7)	10,979 (△ 11.9)	11,825 (△ 2.2)	21,154 (10.6)	24,550 (16.1)	22,804 (△ 7.1)
貿易収支 Trade balance	6,290 (40.2)	5,420 (△ 9.6)	3,786 (△ 39.8)	3,497 (△ 35.5)	10,484 (9.6)	11,710 (11.7)	7,283 (△ 37.8)
輸出 Export	39,739 (11.6)	41,214 (8.3)	43,300 (9.0)	43,756 (6.2)	73,665 (13.0)	80,952 (9.9)	87,056 (7.5)
輸入 import	33,448 (7.5)	35,794 (11.6)	39,514 (18.1)	40,259 (12.5)	63,181 (13.6)	69,242 (9.6)	79,773 (15.2)

- 注) 1. 原系列。 2. 経常、貿易収支はIMFベース。
3. 2007年度まで実績値。ただし、経常、貿易収支の2007年度下期は速報値。

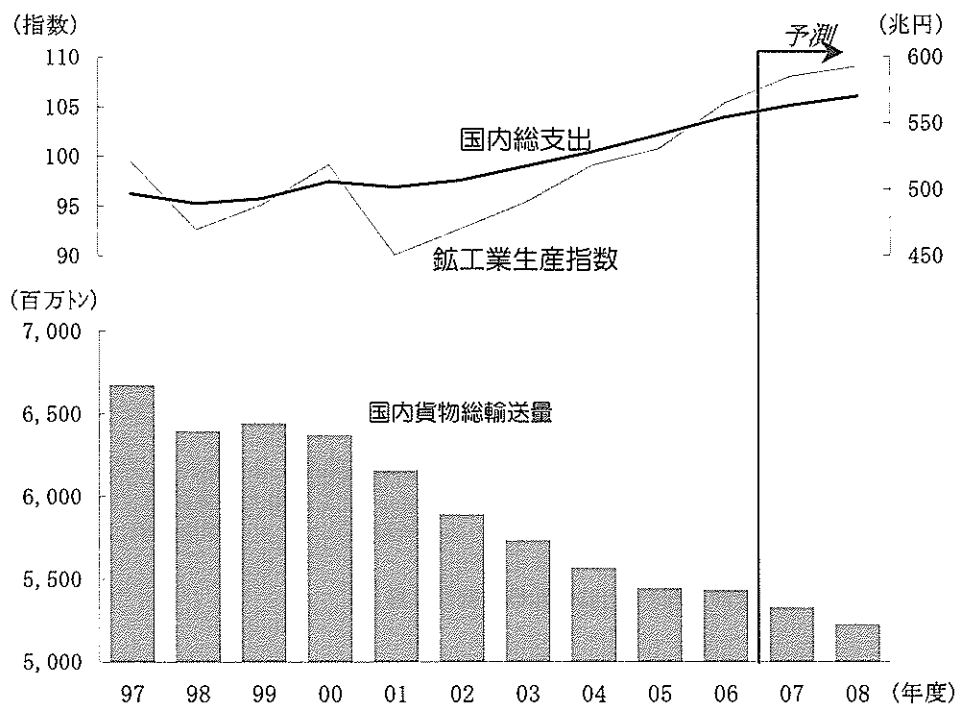
Ⅱ 国内貨物輸送の現状と見通し

《景気減速を受け、全品類とも低調な動きに》

2007年度の国内貨物輸送を概括すると、消費関連貨物は、夏場の猛暑効果により食料工業品が盛り上がったことなどから、年度全体で2%弱の伸びになったとみられる。生産関連貨物は、設備投資や鉱工業生産の減速を受けて一般機械や化学製品などが伸び悩むなかで、改正建築基準法の施行に伴う建設需要の低迷により建設向けの鉄鋼が減少したほか、石油製品の需要も停滞したため、全体では微増にとどまった模様である。一方、公共投資の減少に加え、マンションや住宅の建設需要の停滞により、建設関連貨物のマイナス幅は拡大した。こうしたことから、総輸送量は1.9%減になったものとみられる。

輸送機関別にみると、国内航空は深夜貨物便の新規就航の影響などもあって、2.0%増と堅調に推移したものとみられる。一方、営業用自動車は、消費関連貨物や生産関連貨物は増加したものの、建設関連貨物の大幅な減少が下押し要因となって、小幅ながらマイナスに反転した模様であり、内航海運も建設関連貨物の不振により水面下での推移が続いた。JRはコンテナがプラスを持続したものの、車扱の不振により全体では1.1%減となった。また、自家用自動車やその他の鉄道も、それぞれ総じて低調に推移したものとみられる。

図7 経済活動と輸送量

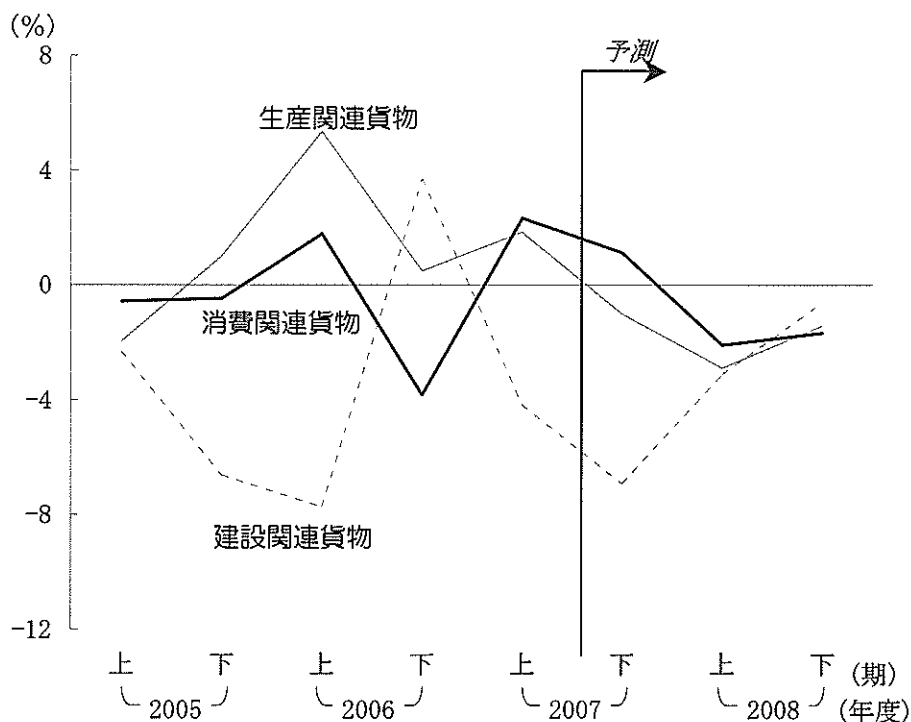


資料) 内閣府「国民経済計算年報」、経済産業省「経済産業統計」、国土交通省の各種統計

2008年度については、消費関連貨物は、個人消費が伸び悩むことに加え、前年度における増加の反動などから食料工業品を中心に2%弱のマイナスとなろう。生産関連貨物については、前年度不振であった鉄鋼には若干のプラスが見込めるが、設備投資が伸び悩むほか、鉱工業生産も低水準での推移が避けられないことから、これまで輸送量を押し上げてきた一般機械や化学製品などは小幅ながらマイナスに落ち込もう。さらに、価格の高騰などを背景に石油製品の需要に大幅な減退が見込まれることもあって、トータルでは2%程度の減少となろう。また、建設関連貨物は、公共投資の低迷により引き続き水面下の動きは避けられないものの、マンションや住宅等の建設需要が増加に転じることからマイナス幅はいくぶん縮小するものとみられる。

このように全品類とも前年度水準を下回ることから、総輸送量は2.0%減と9年連続の減少になり、ピークであった1991年度（69.2億トン）を約24%下回る水準まで落ち込もう。

図8 品類別輸送量の推移



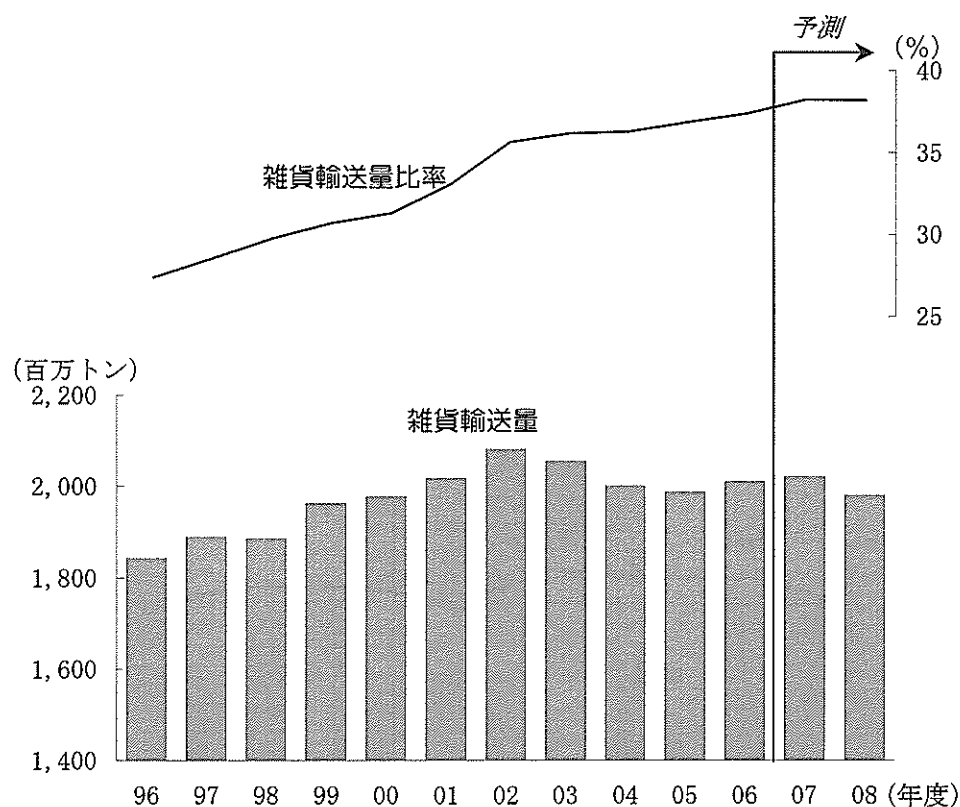
- 注) 1. 自動車と内航海運による輸送トン数の前年同期比。
 2. 消費関連貨物は、自動車貨物のうち農水産品、薪炭、食料工業品、日用品および取り合せ品、建設関連貨物は、自動車・内航海運貨物のうち木材、砂利・砂・石材、工業用非金属鉱物（内航海運は石灰石）、金属製品、窯業品および廃棄物（内航海運はその他の特種品）で、生産関連貨物は、自動車・内航海運貨物のこれら以外の貨物である。

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」

2007年度の雑貨輸送量は、大きなウエイトを占める消費関連貨物が盛り上がったものの、機械機器の伸び悩みなどから0.5%増と僅かな増加にとどまったものとみられる。2008年度については、消費関連貨物、生産関連貨物とも低調な動きが見込まれるなかで、2.0%減と3年ぶりのマイナスが予測される。

トンキロベースでは、2008年度は0.5%前後のマイナスとなる。生産拠点の集約や物流の直送化の進展などにより、雑貨等について輸送距離の延長が続くとみられるほか、砂利・砂・石材や生コンなどの輸送距離の短い貨物のウエイトが低下することから、トン数ベースよりは小幅な落ち込みになるものの、前年度水準割れは避けられないものとみた。

図9 雑貨輸送量の推移



注) 1. 自動車と内航海運による雑貨の輸送トン数。
 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」

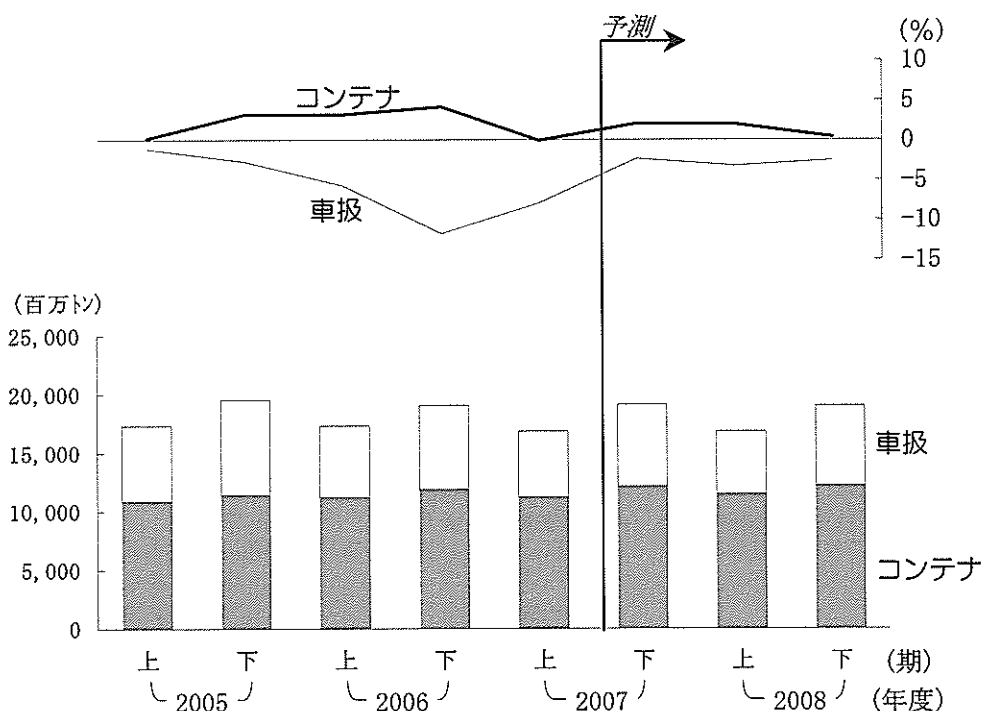
1. 鉄道

2007年度のJRは、コンテナについては、山陽本線の輸送力増強や自動車部品の専用列車による増送など輸送量の押し上げ要因があったほか、政府米・民間流通米をはじめとする農産品・青果物が好調に推移した。その一方で、7月の新潟県中越沖地震など各地で輸送障害が発生したことに伴い大幅な減送となったため、全体では1.0%増にとどまった。車扱は、セメントが一部区間での輸送終了に伴い大きく落ち込んだことに加え、燃料転換などにより重油が減送となったほか、他の油種も総じて低迷したため4.9%減となった。こうしたことから、JR全体では1.1%減となった。

2008年度については、コンテナは、前年度の輸送障害に伴い大きく落ち込んだ分の反動が期待できるほか、自動車部品の増送、さらには化学薬品等の一部が車扱からコンテナへシフトするとみられるものの、景気減速の影響により1%前後の増加にとどまろう。一方、車扱については、主力である石油の下げ止まりが見込めないほか、一部区間で化学薬品等が輸送終了となるため、総じて低調な動きが予測される。こうしたことから、JR全体では0.3%減と3年連続のマイナスになる。

その他の鉄道については、セメントや石灰石にいくぶん持ち直しの動きが見込まれるものの、大宗を占める石油の落ち込みを受け、3.0%減と低迷が続こう。

図10 鉄道（JR）輸送量の推移



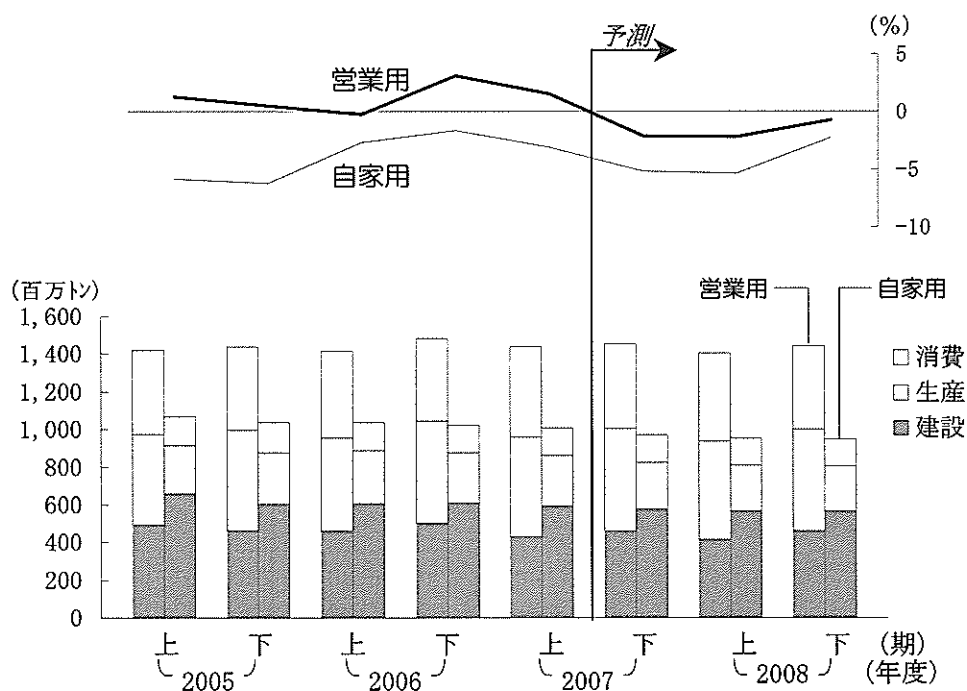
資料) 国土交通省「鉄道輸送統計月報」

2. 自動車

2007年度の自動車輸送は、消費関連貨物については、夏場の記録的な猛暑の影響により清涼飲料水を中心に食料工業品が堅調に推移したことなどから、2%弱のプラスになったものとみられる。生産関連貨物については、デジタル家電など一部に好調な動きもみられた一方で、これまで輸送量を押し上げてきた一般機械や化学製品は、内需向けにブレーキがかかった。さらに、6月に施行された改正建築基準法の影響による住宅着工の落ち込みを受けて鉄鋼が減少したこともあって、全体では微増にとどまった模様である。建設関連貨物については、公共投資の削減に加え、改正建築基準法の施行に伴い民間住宅投資も2ケタ台のマイナスに転じたことから、砂利・砂・石材やセメント・生コンなどを中心に大きく落ち込んだものとみられる。

営業用・自家用別にみると、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を維持したものの、建設関連貨物の大幅な落ち込みを受けて0.3%減と3年ぶりにマイナスに反転し、自家用自動車も全品類が減少になったことから、4.1%減と引き続き低調に推移した模様である。

図11 品別輸送量の推移（自動車）



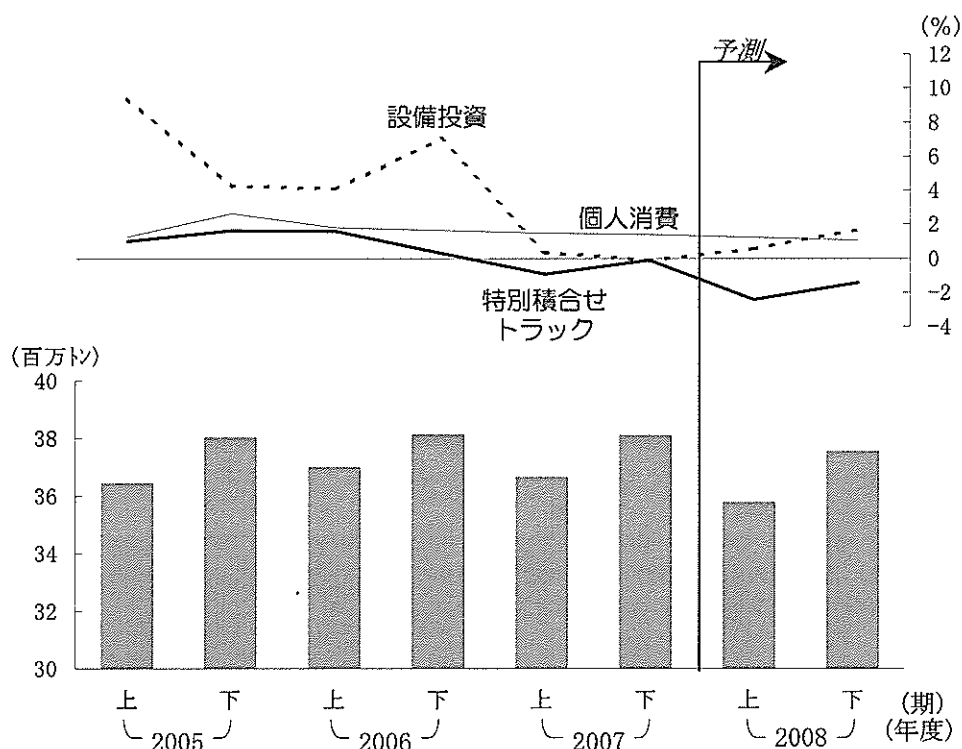
注) 各品類の内容は図8注記に示すとおり。
資料) 国土交通省「自動車輸送統計月報」

2008年度は、消費関連貨物については、気候要因等に大きく左右される部分もあるが、前年度上期における増加の反動や消費マインドの冷え込みを勘案すると、年間を通してマイナスと予測される。生産関連貨物については、建築基準法改正の影響が一巡することから鉄鋼は小幅な増加に転じるとみられるが、一般機械や化学製品が弱含むことに加え、石油製品についても低調な推移が見込まれるため、全体では2%台半ばの減少となろう。建設関連貨物については、民間住宅やマンションの着工数には増加が見込まれるものの、販売価格が高止まりしていることもあって大幅な増加は期待できず、また公共投資が引き続き削減されることから、マイナスの動きは不可避であろう。

営業用・自家用別にみると、営業用自動車については、建設関連貨物の減少幅が大きく縮減すると予想されるが、消費関連・生産関連貨物ともにマイナスに転じるとみられることから、全体では1.5%減と水面下の動きが続こう。自家用自動車についても3.9%減と減少幅はいくぶん狭まるものの、全品類ともマイナスが避けられず、依然として低迷が続くそうである。

なお、特別積合せトラック輸送量は、内需の盛り上がりが見込めないなかで、ウエイトの高い機械機器に弱含みの動きが見込まれるなど、総じて低調な動きが予測され、2007年度0.5%減のあと、2008年度も1.9%減と2年連続のマイナスになろう。

図12 特別積合せトラック輸送量の推移



注) 特別積合せトラック輸送量は、32社分の輸送量。

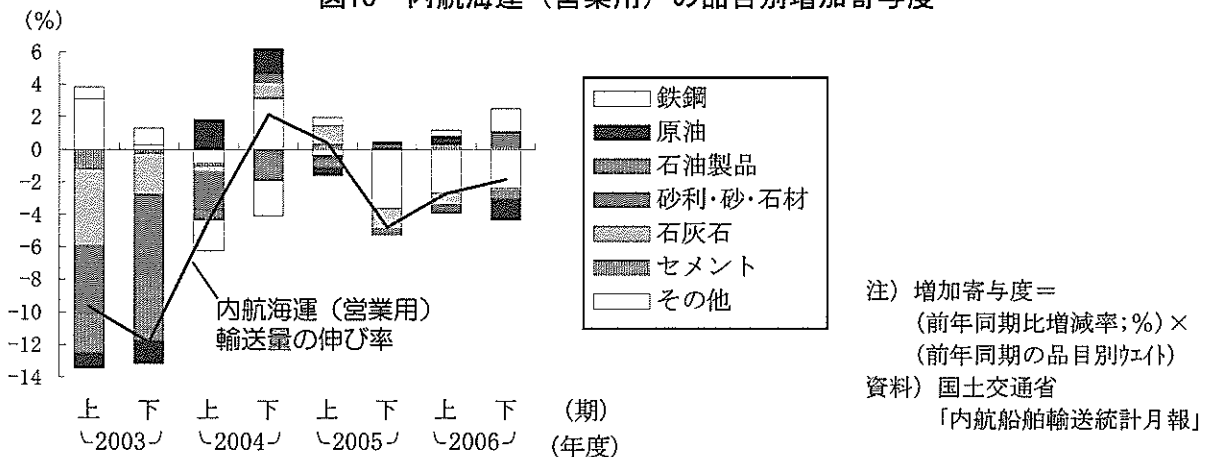
資料) 内閣府「四半期別GDP速報」、国土交通省「国土交通月例経済」

3. 内航海運

2007年度の内航海運は、生産関連貨物については、価格の高騰等を背景に揮発油の需要が低迷する一方で、新潟県中越沖地震に伴う原発の稼働停止に伴い火力発電向けの重油の輸送量が大幅に増加したことを受けて、石油製品が増加に転じたことに加え、鉄鋼が堅調に推移したことなどから、全体では1%台のプラスとなった模様である。一方、建設関連貨物は、公共土木工事の減少に伴い引き続き停滞した。こうしたことから、全体では1.5%減と水面下の動きが続いたものとみられる。

2008年度は、生産関連貨物については、石油製品には総じて需要の低迷が避けられないことに加え、原発稼働停止に伴う重油の増送効果も一巡するほか、鉄鋼や化学製品にも盛り上がりを欠いた動きが予測されることから、全体では弱含み横ばいとなろう。建設関連貨物については、羽田空港第4滑走路建設向けの埋立用の砂が本格的に動き出すと見込まれるため、砂利・砂を中心に好調な荷動きが期待できる。こうしたことから、内航海運全体では3.6%増と8年ぶりにプラスに転じよう。

図13 内航海運（営業用）の品目別増加寄与度

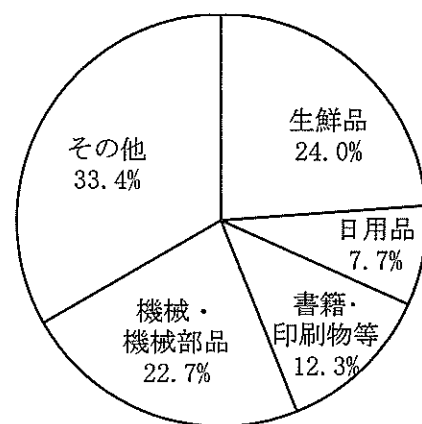


4. 国内航空

2007年度の国内航空は、深夜貨物定期便の新規運航などを受けて航空宅配貨物の輸送が堅調に推移したことなどから、2.0%増となった模様である。

2008年度については、国内景気が減速するなかで需要の盛り上がりは期待できないものの、これまで統計上は郵便物として計上されていたゆうパックが貨物として計上されるという特殊要因から、8%台の大幅な伸びとなろう。

図14 国内航空貨物の品類別重量構成



注) 2005年11月9日の1日分
資料) 国土交通省「航空貨物流動実態調査」

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	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
総輸送量 Total transportation volume	2,668.5 (△ 0.6)	2,660.4 (△ 3.1)	2,594.6 (△ 2.8)	2,630.1 (△ 1.1)	5,430.7 (△ 0.3)	5,328.9 (△ 1.9)	5,224.7 (△ 2.0)
(建設関連貨物を除く輸送量)	1,581.5 (1.9)	1,560.0 (△ 0.2)	1,541.4 (△ 2.5)	1,536.4 (△ 1.5)	3,114.3 (1.2)	3,141.4 (0.9)	3,077.8 (△ 2.0)
鉄道 Railway	23.9 (△ 3.4)	27.1 (△ 0.4)	23.7 (△ 0.8)	26.7 (△ 1.3)	51.9 (△ 1.1)	50.9 (△ 1.8)	50.4 (△ 1.1)
J R	16.8 (△ 2.8)	19.1 (0.4)	16.9 (0.3)	19.0 (△ 0.7)	36.4 (△ 1.3)	36.0 (△ 1.1)	35.9 (△ 0.3)
その他 Other	7.0 (△ 4.8)	7.9 (△ 2.2)	6.8 (△ 3.3)	7.7 (△ 2.8)	15.5 (△ 0.7)	15.0 (△ 3.4)	14.5 (△ 3.0)
自動車 Automobile	2,444.2 (△ 0.4)	2,422.3 (△ 3.4)	2,358.6 (△ 3.5)	2,389.5 (△ 1.4)	4,961.3 (△ 0.1)	4,866.5 (△ 1.9)	4,748.1 (△ 2.4)
営業用 Business	1,437.1 (1.6)	1,453.1 (△ 2.1)	1,405.6 (△ 2.2)	1,442.3 (△ 0.7)	2,899.6 (1.4)	2,890.2 (△ 0.3)	2,848.0 (△ 1.5)
自家用 Personal use	1,007.1 (△ 3.1)	969.2 (△ 5.2)	952.9 (△ 5.4)	947.2 (△ 2.3)	2,061.7 (△ 2.2)	1,976.3 (△ 4.1)	1,900.1 (△ 3.9)
内航海運 Coastal cargo transport	200.0 (△ 2.8)	210.6 (△ 0.1)	211.8 (5.9)	213.4 (1.3)	416.6 (△ 2.2)	410.6 (△ 1.5)	425.2 (3.6)
国内航空 Domestic air	0.455 (3.1)	0.468 (0.9)	0.492 (8.3)	0.504 (7.7)	0.905 (1.7)	0.923 (2.0)	0.997 (8.0)

注) 1. 原系列。

2. 2007年度上期まで実績値。

3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。

4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

表6 品類別輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

品類	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
消費関連貨物 Consumption-related cargo	623.5 (2.3)	591.0 (1.1)	610.5 (△ 2.1)	581.2 (△ 1.7)	1,193.7 (△ 1.0)	1,214.5 (1.7)	1,191.7 (△ 1.9)
生産関連貨物 Production-related cargo	933.7 (1.8)	941.4 (△ 1.0)	906.7 (△ 2.9)	928.0 (△ 1.4)	1,867.8 (2.8)	1,875.1 (0.4)	1,834.7 (△ 2.2)
建設関連貨物 Construction-related cargo	1,087.1 (△ 4.2)	1,100.5 (△ 6.9)	1,053.2 (△ 3.1)	1,093.8 (△ 0.6)	2,316.4 (△ 2.2)	2,187.5 (△ 5.6)	2,146.9 (△ 1.9)

注) 1. 自動車と内航海運による輸送量(原系列)。

2. 2007年度上期まで実績値。

3. 実績値は国土交通省の各種統計・資料による。

4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

表7 特別積合せトラック輸送量の見通し

単位：百万トン、()内は対前年同期比増減率(%)

輸送量 LTL	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
	36.7 (△ 0.9)	38.1 (△ 0.1)	35.8 (△ 2.4)	37.6 (△ 1.4)	75.1 (0.9)	74.8 (△ 0.5)	73.3 (△ 1.9)

注) 1. 2007年度まで実績値。

2. 実績値は「国土交通月例経済」(国土交通省)による。

3. 32社分の輸送量。

4. 端数の関係で合計が合わない場合がある。

Ⅲ 国際貨物輸送の現状と見通し

《外貿コンテナ貨物、国際航空とも輸出は着実に輸送量増、輸入は盛り上がりず》

1. 外貿コンテナ貨物

主要9港の外貿コンテナ貨物における2007年度の輸出は、世界経済が拡大基調を持続するなか、旺盛な荷動きとなっている。7～9月期は、ややペースダウンしたものの、10～12月期、1～3月期は5%を超える増加となった模様である。通関輸出数量指数をみると、機械機器が一般機器、電気機械を中心に活況を呈しており、特に下期は10%以上の伸びを示している。伸び悩んでいた自動車部品も盛り返しており、化学製品も好調である。地域別にみると、米国向けはサブプライム問題に端を発した景気低迷を背景に、年度当初から低調に推移しており、10%近い減少となっている。とりわけ機械機器が振るわず、自動車部品も前年割れの状態である。一方、中国向けは、中国からの米国向け輸出の減速の影響もあり、輸出全体では下期マイナスに転じるなど増勢はマイルドになっているが、主力貨物である機械機器、化学製品は堅調さを維持している。また、EU向け、ASEAN向けも、下期2桁増となるなど活発な荷動きが続いている。こうしたことから、米国向けの不振を、EUや新興国向けがカバーする形で牽引役を果たし、年度全体では6.7%の増加となったものとみられる。

2008年度の輸出は、世界経済の拡大テンポが緩やかになることから、伸び率は前年度より落ち着いたものになりそうだ。米国向けは、米国の景気低迷が長引くことから、特に上期は期待が持てない。回復軌道に乗るのは下期であろう。中国向けも、中国からの先進国向け輸出の減速により、増勢鈍化は避けられないが、堅実に貨物量は伸びる。また、ASEANなどの新興国向けも好調さを維持しよう。こうしたことから、年度全体では4.4%の増加になるものと見込まれる。

表8 外貿コンテナ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(%)

	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
合計	116,728	116,900	118,777	120,539	227,051	233,628	239,316
Total	(4.0)	(1.8)	(1.8)	(3.1)	(5.6)	(2.9)	(2.4)
輸出	52,419	54,109	54,962	56,226	99,852	106,528	111,188
Export	(5.7)	(7.7)	(4.9)	(3.9)	(6.3)	(6.7)	(4.4)
輸入	64,309	62,791	63,815	64,313	127,199	127,100	128,128
Import	(2.7)	(△ 2.8)	(△ 0.8)	(2.4)	(5.1)	(△ 0.1)	(0.8)

- 注) 1. 主要9港(東京港、横浜港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港、神戸港、北九州港、博多港)における外貿コンテナ貨物量の合計である。なお、全国の外貿コンテナ貨物の中で、主要9港の占める割合は、輸出で92.0%、輸入で90.5%であった(2006年)。
 2. 2007年度上期まで各港港湾管理者資料による実績値。
 3. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。

増加基調が続いていた輸入は、2007年度7～9月期以降減少に転じている。上期は4～6月期に5%以上の伸びを示したこともあり2.7%増となったが、下期は6年ぶりのマイナスとなった模様である。主力である消費財は全般的に振るわないが、下期前年割れに転じた主因は食料品の落ち込み、具体的には食の安全が問題視されている中国貨物の大幅減である。貿易統計の数量ベースでみると、とりわけギョーザ問題が表面化した1～3月期における中国からの食料品（調整品）輸入は、20%以上も減少している。また、生鮮貨物では、世界的な需要増に伴う供給量減により魚介類が水面下の動きを呈しており、野菜は国産品の価格低下もあって10%以上の減少となった。加えてアジアからの輸入比率が高い衣料品も、下期は弱含みの状態となっている。また、通関輸入数量指数をみると、機械機器も国内設備投資がほぼ横ばいで推移したこともあって、アジア貨物を中心に低調な荷動きとなっており、1～3月期になってようやく歯止めが掛かった状態である。このように、主力のアジア貨物の低迷により下期は2.8%の減少となり、年度全体でも0.1%減と前年度水準並みにとどまったものとみられる。

図15 輸出数量指数の動向

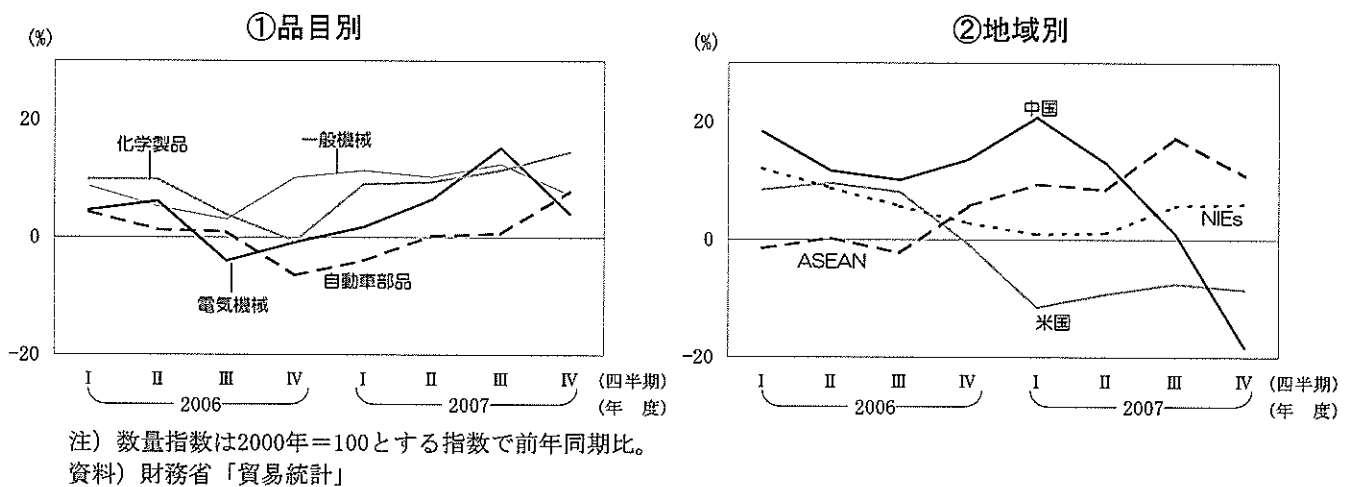
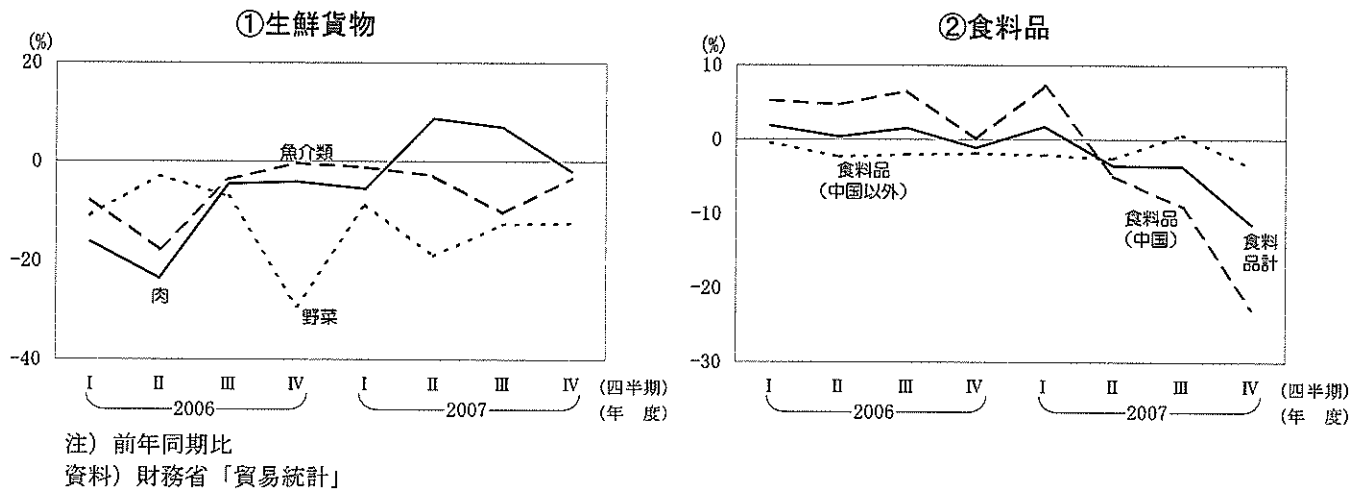


図16 輸入コンテナ貿易数量の動向



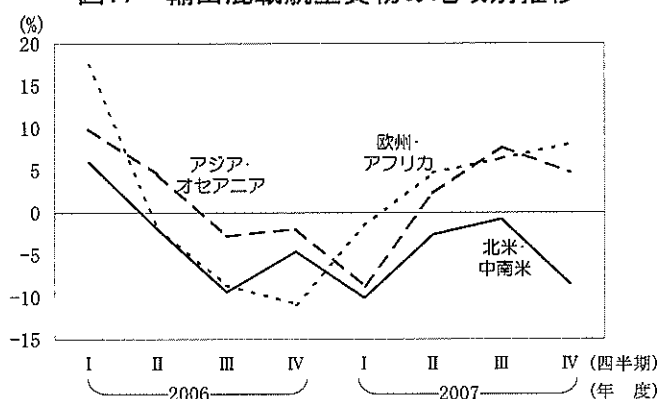
2008年度は、設備投資が緩やかながらプラスの伸びを堅持することから、機械機器は底堅さを示すものと見込まれる。一方、主力貨物である消費財は、物価上昇の影響による個人消費の伸び悩みにより、回復に向けての足取りは重たいものとなろう。輸入野菜については、燃料価格高騰が国産品価格にも波及することが予想されるため、立ち直りが期待されるが、食料品については、食の安全の問題が上期までは尾を引き、持ち直しは下期になることから、年度全体では0.8%増と増加幅はわずかなものになると予測される。

2. 国際航空

前年度下期に前年割れが続いた国際航空貨物の輸出は、2007年度に入り4～6月期はIT関連貨物の在庫調整の影響が残ったこともあって5.9%の減少となったが、その影響が解消された7～9月期以降は増加傾向を示している。ただし、増加幅が小幅であったことから、年度全体では0.1%減とほぼ横ばいで推移する結果となった。路線別にみると、アジア線、欧州線と太平洋線では態様が大きく異なっている。アジア線、欧州線は、液晶テレビなどの映像機器、デジタルカメラなどが好調であり、自動車部品も夏場以降は盛り上がりを見せている。加えてアジア線では、ICなどのIT関連貨物が7～9月期、10～12月期は活況を呈した。一方、米国の景気低迷の余波を受けている太平洋線は、マイナス基調から脱することができず、10%を超える減少となった。特に自動車部品は、夏場は好調な荷動きとなったものの、アジア線、欧州線と異なりその後失速し、1～3月期は30%を超える大幅減となっている。この自動車部品については、米国向け外資コンテナは微減にとどまっていることから、燃料費高騰を背景とした運賃上昇に伴う海上輸送へのシフトも、低迷の一因と推察される。

2008年度は、太平洋線は米国経済の回復の遅れから、立ち直りの兆しがみえるのは下期後半になってからであろう。一方、アジア線、欧州線は、自動車部品、映像機器などを中心に堅調に推移するものとみられる。IT関連貨物も、前年度1～3月期に失速したものの調整局面は一時的であり、世界的需要拡大に支えられて弱含む展開にはならないであろう。こうしたことから、年度全体では緩やかながら拡大傾向を堅持し、2.6%の増加になるものと見込まれる。

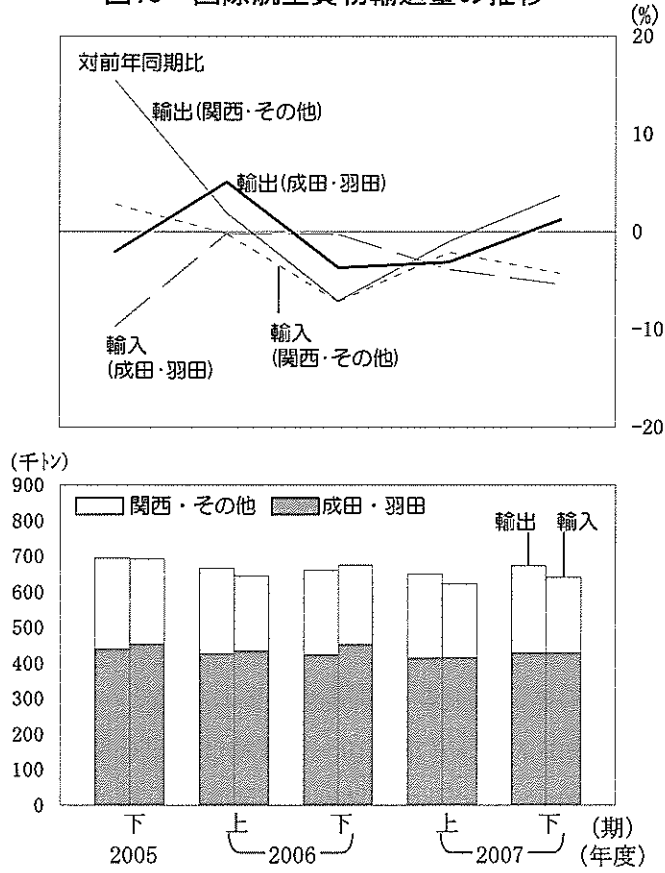
図17 輸出混載航空貨物の地域別推移



注) 前年同期比。

資料) (社)航空貨物運送協会 (J A F A)

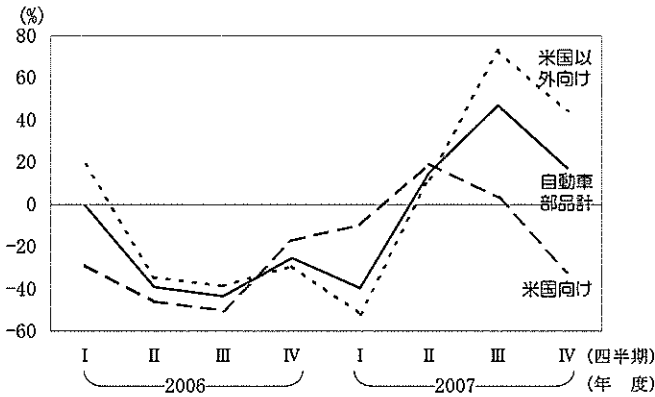
図18 国際航空貨物輸送量の推移



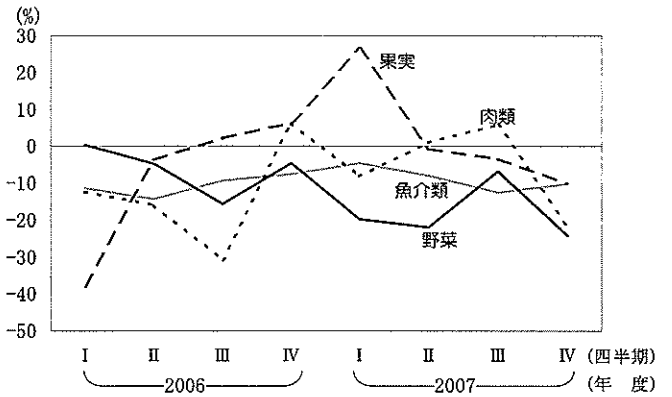
資料) 国土交通省航空局資料

図19 航空貿易数量の動向

①輸出 (自動車部品)



②輸入 (生鮮貨物)



注) 前年同期比。

資料) 財務省「貿易統計」

輸入は、2007年度も引き続き水面下の動きに終始し、不振から抜け出すことができなかった。しかも、太平洋線、欧州線、アジア線の3路線とも、下期は上期に比べマイナス幅が拡大しており、立ち直りの兆候がみえない。品目的には、生鮮貨物が低迷している。貿易統計の数量ベースでみると、果実は前年度米国の天候不順に伴うチェリーの輸入減の反動で、上期はプラスとなったが、野菜は国産品の価格低下もあって20%近い減少となり、魚介類も日本以外での需要拡大に伴う供給量減により低調に推移している。ドライ貨物では、IT関連貨物が在庫調整の影響が一巡したことにより、下期に入って増加に転じている。しかし、食料品、衣料品は、1～3月期は前年度水準にまで持ち直したものの、7～9月期、10～12月期は10%以上も落ち込んでいる。こうしたことから、年度全体では4.2%減と前年度を上回る減少幅となった。

2008年度の輸入は、IT関連貨物などの機械機器類については、上期は伸び悩むものの、設備投資の着実な伸びを背景に、下期は底堅いに動きとなる。一方、消費財については、野菜は前年度の大減と予想される国産品価格の高騰により、反動増が期待されるものの、個人消費の盛り上がりが見込み薄であることから、魚介類、食料品、衣類などに力強さが見込めず、輸入全体では1.9%減とマイナス傾向から脱することはできないであろう。

表9 国際航空貨物輸送量の見通し

単位：千トン、()内は対前年同期比増減率(%)

	2007年度		2008年度		2006年度	2007年度	2008年度
	上期	下期	上期	下期			
合計 Total	1,272.9 (△ 2.8)	1,314.7 (△ 1.5)	1,261.6 (△ 0.9)	1,335.9 (1.6)	2,644.5 (△ 1.1)	2,587.6 (△ 2.1)	2,597.6 (0.4)
輸出 Export	649.8 (△ 2.3)	673.8 (2.1)	661.9 (1.9)	695.6 (3.2)	1,325.0 (△ 0.7)	1,323.7 (△ 0.1)	1,357.5 (2.6)
太平洋線 Trans-Pacific line	118.3 (△12.6)	123.5 (△ 7.6)	113.2 (△ 4.3)	122.0 (△ 1.2)	268.9 (△ 2.7)	241.8 (△10.1)	235.2 (△ 2.7)
欧州線 European line	107.4 (△ 1.4)	115.8 (4.8)	111.3 (3.6)	119.3 (3.0)	219.4 (0.3)	223.2 (1.8)	230.6 (3.3)
アジア線 Asian line	424.2 (0.7)	434.5 (4.6)	437.5 (3.1)	454.2 (4.5)	836.6 (△ 0.3)	858.7 (2.6)	891.7 (3.9)
輸入 Import	623.1 (△ 3.3)	640.9 (△ 5.1)	599.7 (△ 3.8)	640.3 (△ 0.1)	1,319.5 (△ 1.5)	1,264.0 (△ 4.2)	1,240.0 (△ 1.9)
太平洋線 Trans-Pacific line	111.6 (△ 3.1)	109.1 (△ 7.2)	106.1 (△ 4.9)	108.1 (△ 0.9)	232.7 (△ 6.2)	220.7 (△ 5.2)	214.1 (△ 3.0)
欧州線 European line	101.7 (△ 4.8)	108.4 (△ 7.5)	97.7 (△ 3.9)	106.8 (△ 1.5)	224.1 (0.3)	210.1 (△ 6.2)	204.5 (△ 2.7)
アジア線 Asian line	409.9 (△ 3.0)	423.3 (△ 3.8)	395.9 (△ 3.4)	425.5 (0.5)	862.7 (△ 0.6)	833.2 (△ 3.4)	821.4 (△ 1.4)

- 注) 1. 2007年度まで国土交通省航空局資料(月別実績)を積み上げたもの。
 2. 輸送量は直送貨物のみで継越貨物は含まない。
 3. 端数の関係などで合計が合わない場合がある。
 4. 欧州線は南回りを除く。アジア線は南回り欧州線、アジア・中近東・アフリカ線および韓国線。

付表1 予測の主要な前提

	単位	実績 (2007年度)	想定 (2008年度)	
			今回(08年6月)	前回(07年12月)
世界経済成長率	前年比 (%)	5.4	3.7	3.9
米国経済成長率	前年比 (%)	2.2	1.2	2.3
為替レート	円/ドル	114.3	104.1	109.8
原油輸入価格	ドル/バレル	74.8	106.4	80.5
金融政策		現状維持： 無担保コールレート誘導目標 0.50%	現状維持： 無担保コールレート誘導目標 0.50%で据え置き	08年7～9月期： 無担保コールレート誘導目標を 0.25%引き上げ0.75%へ 09年1～3月期： 無担保コールレート誘導目標を 0.25%引き上げ1.00%へ
財政政策		一般会計： 公共事業関連歳出規模 前年度当初比3.5%減 19年度税制改正： ・減価償却制度の見直し（全額償却、法定耐用年数の短縮） ・証券税制の優遇措置延長	一般会計： 公共事業関連歳出規模 前年度当初比3.1%減 20年度税制改正： ・研究開発促進税制の拡充ならびに情報基盤強化税制見直し及び延長 ・中小企業、ベンチャー支援のための関係税制の拡充・創設 ・事業継承税制の拡充 ・土地売買に係る登録免許税等の軽減措置（軽減率は縮小）の延長 ・証券優遇税制の見直し（上場株式等の譲渡益・配当に係る軽減税率の廃止）など ガソリン暫定税率の期限切れに伴う歳入不足への対応： 歳入不足額1,800億円のうち、国庫減少分の1,200億円については、900億円を08年度における道路整備直轄事業の削減、300億円を地方道路整備臨時交付金の削減によって対応。	一般会計： 公共事業関連歳出規模 前年度当初比3.0%減 20年度税制改正： ・中小企業投資促進税制による優遇措置延長 ・住宅優遇税制等による優遇措置延長

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

付表2 実質国内総支出の需要項目別増加寄与度

項目	年度	2004	2005	2006	2007	2008 (予測)
民間最終消費支出		0.9	1.1	1.0	0.8	0.6
民間住宅投資		0.1	△ 0.0	0.0	△ 0.4	0.1
民間設備投資		0.8	0.8	0.9	0.0	0.2
民間在庫投資		△ 0.3	△ 0.1	0.2	△ 0.0	△ 0.1
政府支出		△ 0.3	0.1	△ 0.6	0.1	0.0
公的固定資本形成		△ 0.7	△ 0.1	△ 0.4	△ 0.1	△ 0.1
財貨サービスの純輸出		0.5	0.6	0.9	1.2	0.4
財貨サービスの輸出		1.4	1.2	1.2	1.4	0.7
財貨サービスの輸入		△ 0.9	△ 0.6	△ 0.3	△ 0.2	△ 0.3

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

資料) 内閣府「四半期別国民所得統計速報」

付表3 国内貨物総輸送量とGDPとの関係

	総輸送量増減率 (A)	実質経済成長率 (B)	伸び率格差 (A-B)
1990	4.1	6.0	△ 1.9
1991	2.1	2.2	△ 0.1
1992	△ 2.8	1.1	△ 3.9
1993	△ 4.4	△ 1.0	△ 3.4
1994	1.1	—	—
1995	2.2	2.5	△ 0.3
1996	2.3	2.9	△ 0.6
1997	△ 1.8	0.0	△ 1.8
1998	△ 4.2	△ 1.5	△ 2.7
1999	0.7	0.7	0.0
2000	△ 1.2	2.6	△ 3.8
2001	△ 3.3	△ 0.8	△ 2.5
2002	△ 4.3	1.1	△ 5.4
2003	△ 2.7	2.1	△ 4.8
2004	△ 2.9	2.0	△ 4.9
2005	△ 2.2	2.4	△ 4.6
2006	△ 0.3	2.5	△ 2.8
2007 (予測)	△ 1.9	1.6	△ 3.5
2008 (予測)	△ 2.0	1.3	△ 3.3
1990～2008	△ 1.4	—	—
1990～93	△ 1.7	0.7	△ 2.4
1994～2008	△ 1.5	1.4	△ 2.9

注) 1. 総輸送量増減率はトン数ベース。

2. 実質経済成長率は1993年度まで固定基準年方式、1994年度から連鎖方式による。
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	2004	2005	2006	2007 (予測)	2008 (予測)
総輸送量	△ 2.9	△ 2.2	△ 0.3	△ 1.9	△ 2.0
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	△ 2.8	△ 2.0	△ 0.1	△ 1.7	△ 2.2
営業用	△ 0.2	0.5	0.8	△ 0.2	△ 0.8
自家用	△ 2.6	△ 2.4	△ 0.8	△ 1.6	△ 1.4
内航海運	△ 0.1	△ 0.3	△ 0.2	△ 0.1	0.3
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 輸送トン数、トンキロ、平均輸送距離の推移

機関	年度	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
輸送機関計		0.7%	△ 1.2%	△ 3.3%	△ 4.3%	△ 2.7%	△ 2.9%	△ 2.2%	△ 0.3%
		1.6%	3.2%	0.5%	△ 1.7%	△ 1.2%	1.1%	0.1%	1.4%
		87km	91km	94km	97km	98km	102km	105km	107km
鉄 道		△ 2.8%	1.0%	△ 1.0%	△ 3.4%	△ 5.4%	△ 2.6%	0.5%	△ 1.1%
		△ 1.6%	△ 1.8%	0.3%	△ 0.2%	2.9%	△ 1.4%	1.5%	1.7%
		384km	373km	378km	391km	425km	431km	435km	447km
自 動 車		0.7%	△ 1.5%	△ 3.4%	△ 4.3%	△ 2.0%	△ 3.0%	△ 2.2%	△ 0.1%
		2.2%	1.9%	△ 0.0%	△ 0.3%	3.2%	1.8%	2.2%	3.4%
		52km	54km	56km	58km	61km	65km	67km	70km
営 業 用		4.6%	2.1%	△ 1.2%	△ 2.4%	0.5%	△ 0.4%	0.9%	1.4%
		4.2%	4.1%	1.7%	1.0%	4.6%	2.8%	3.1%	3.9%
		85km	87km	90km	93km	96km	100km	102km	104km
自 家 用		△ 2.7%	△ 5.0%	△ 5.7%	△ 6.4%	△ 4.7%	△ 6.2%	△ 6.0%	△ 2.2%
		△ 5.3%	△ 6.5%	△ 7.4%	△ 6.7%	△ 4.5%	△ 4.2%	△ 2.8%	0.3%
		21km	20km	20km	20km	20km	20km	21km	22km
内 航 海 運		1.2%	2.8%	△ 3.2%	△ 4.4%	△ 10.4%	△ 1.2%	△ 3.2%	△ 2.2%
		1.1%	5.3%	1.2%	△ 3.6%	△ 7.4%	0.3%	△ 3.3%	△ 1.8%
		439km	450km	470km	474km	490km	497km	496km	499km
国 内 航 空		4.1%	4.3%	△ 10.1%	△ 0.6%	3.7%	2.1%	1.2%	1.7%
		5.4%	3.4%	△ 9.7%	0.4%	3.9%	2.1%	0.9%	2.0%
		982km	974km	978km	987km	989km	989km	986km	989km

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6 流動ロットの推移

①輸送機関別	単位：トン			②品類別	単位：トン		
	2000年	2005年	年平均増減率		2000年	2005年	年平均増減率
輸送機関計	1.73	1.27	△6.0%	品 類 計	1.73	1.27	△6.0%
鉄 道	8.24	9.02	1.8%	農 水 産 品	1.08	0.80	△5.7%
自 動 車	1.47	1.08	△5.9%	林 産 品	2.11	1.88	△2.3%
営 業 用	1.37	1.01	△5.9%	鉱 産 品	21.21	28.90	6.4%
自 家 用	1.66	1.25	△5.5%	金属機械工業品	1.01	0.85	△3.5%
内 航 海 運	230.17	165.29	△6.4%	化学工業品	3.80	2.61	△7.3%
国 内 航 空	0.04	0.02	△13.7%	軽 工 業 品	0.90	0.67	△5.7%
				雑 工 業 品	0.20	0.18	△2.1%
				排 出 物	7.75	8.13	1.0%
				特 殊 品	1.82	1.78	△0.5%

資料) 国土交通省「全国貨物純流動調査」

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：千トン、()内は対前年同期比増減率(%)

	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度 上期
東京港	17,598 (6.8)	17,269 (△ 1.9)	16,747 (△ 3.0)	8,502 (1.1)
横浜港	19,564 (11.3)	20,788 (6.3)	24,164 (16.2)	12,991 (9.1)
清水港	4,042 (3.2)	4,087 (1.1)	4,362 (6.7)	2,115 (1.8)
名古屋港	18,786 (11.7)	20,284 (8.0)	21,340 (5.2)	11,330 (5.8)
四日市港	1,214 (△ 6.6)	1,271 (4.8)	1,476 (16.1)	846 (13.6)
大阪港	7,050 (4.3)	7,479 (6.1)	8,200 (9.6)	4,411 (8.3)
神戸港	14,630 (9.3)	15,328 (4.8)	16,174 (5.5)	8,283 (3.3)
北九州港	3,167 (9.4)	3,177 (0.3)	3,259 (2.6)	1,615 (0.5)
博多港	4,198 (7.6)	4,223 (0.6)	4,129 (△ 2.2)	2,327 (12.9)

②輸入 単位：千トン、()内は対前年同期比増減率(%)

	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度 上期
東京港	25,678 (5.8)	26,067 (1.5)	26,271 (0.8)	13,369 (2.9)
横浜港	21,598 (6.6)	22,316 (3.3)	24,905 (11.6)	12,479 (4.7)
清水港	1,350 (2.7)	1,305 (△ 3.4)	1,359 (4.2)	642 (△ 7.3)
名古屋港	21,236 (8.8)	22,124 (4.2)	23,407 (5.8)	11,622 (0.4)
四日市港	1,244 (11.2)	1,336 (7.4)	1,417 (6.1)	694 (△ 0.9)
大阪港	19,799 (7.1)	20,892 (5.5)	21,954 (5.1)	11,177 (2.6)
神戸港	16,662 (13.9)	17,245 (3.5)	18,122 (5.1)	9,013 (0.6)
北九州港	3,902 (5.3)	3,862 (△ 1.0)	3,829 (△ 0.9)	1,939 (2.3)
博多港	6,177 (7.3)	5,866 (△ 5.0)	5,935 (1.2)	3,375 (13.0)

資料) 各港港湾管理者資料

付表8 わが国の品目別貿易実績の推移

①輸出

品目	ベース	2005年度		2006年度		2007年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸出合計	価格	5.9%	15.4%	15.2%	11.8%	11.9%	8.0%
食料品	価格	8.2%	19.0%	16.2%	14.2%	17.6%	4.5%
化学製品	価格	10.3%	19.3%	18.0%	11.1%	15.2%	8.4%
プラスチック	数量	3.0%	9.6%	9.2%	8.3%	9.6%	4.0%
金属及び同製品	価格	18.0%	17.9%	19.8%	22.3%	18.4%	10.1%
非金属鉱物製品	価格	14.0%	17.8%	11.3%	9.4%	10.6%	8.1%
一般機械	価格	4.6%	10.1%	12.0%	10.1%	12.8%	7.7%
電気機械	価格	-1.7%	12.9%	11.0%	7.6%	5.6%	-1.5%
輸送用機械	価格	6.9%	18.7%	19.8%	16.2%	13.7%	12.3%
自動車部品	価格	8.4%	17.7%	6.6%	5.1%	12.6%	7.3%

②輸入

品目	ベース	2005年度		2006年度		2007年度	
		上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸入合計	価格	15.7%	24.0%	18.0%	9.0%	8.1%	10.9%
食料品	価格	5.9%	6.2%	-1.1%	6.2%	7.5%	0.7%
野菜果実	価格	5.5%	3.7%	5.1%	5.3%	4.0%	-9.1%
肉類・魚介類	数量	5.8%	-4.3%	-11.7%	-2.7%	-2.6%	-4.4%
木材	価格	-15.4%	2.7%	12.2%	13.9%	6.5%	-37.2%
化学製品	価格	13.7%	14.5%	13.0%	14.9%	10.5%	6.2%
金属及び同製品	価格	16.0%	14.4%	27.6%	36.1%	24.1%	1.4%
家具	数量	5.5%	2.4%	-0.4%	2.2%	1.2%	-4.6%
衣類・同付属品	価格	6.2%	13.0%	9.3%	6.2%	4.6%	-5.5%

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	2005年度		2006年度		2007年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸出合計	-1.1%	15.0%	14.7%	8.7%	8.5%	2.0%
化学製品	3.5%	23.9%	16.3%	4.7%	13.2%	7.3%
非金属鉱物製品	4.5%	17.2%	-2.1%	-1.7%	15.8%	11.2%
機械機器	-4.9%	11.8%	12.0%	6.5%	5.1%	-3.3%
事務用機器	-9.2%	-0.9%	4.4%	2.5%	-7.3%	-17.8%
半導体等電子部品	-4.6%	13.2%	11.4%	16.5%	7.6%	-9.2%
映像機器	-1.4%	2.1%	-0.2%	-3.3%	3.7%	2.5%
科学光学機器	-7.3%	6.4%	4.0%	-13.4%	-15.7%	-3.7%
その他の	12.4%	23.3%	24.5%	18.1%	17.1%	15.8%

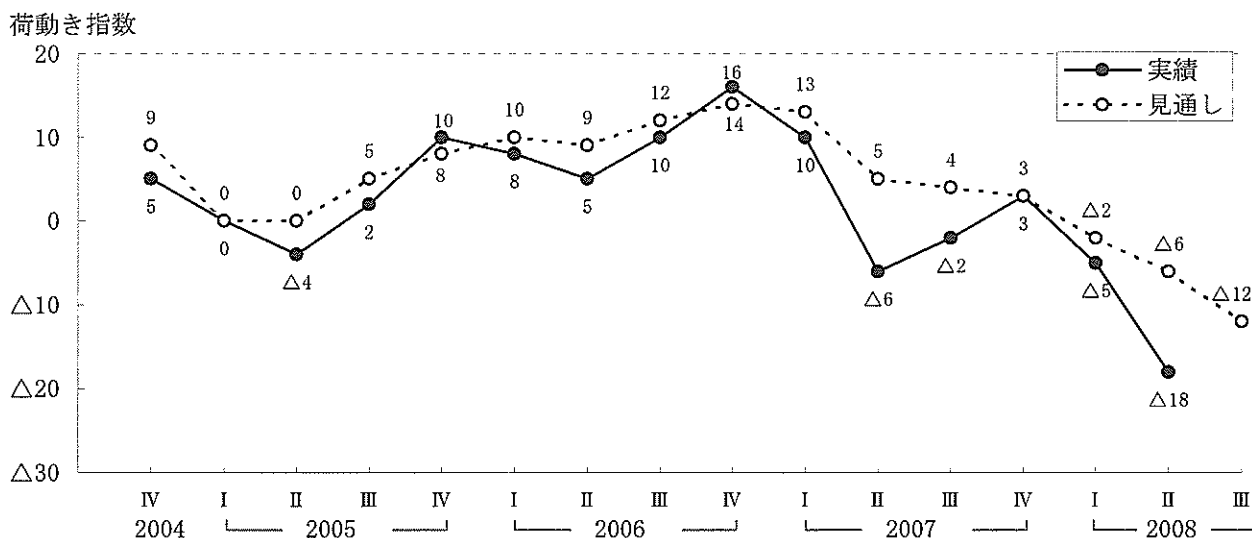
②輸入

品目	2005年度		2006年度		2007年度	
	上期	下期	上期	下期	上期	下期
輸入合計	7.3%	16.4%	12.3%	7.2%	3.5%	-0.7%
食料品	4.3%	-1.8%	-10.2%	-2.7%	-6.0%	-7.0%
化学製品	14.1%	16.4%	9.9%	11.8%	10.8%	1.8%
医薬品	25.7%	19.2%	5.5%	10.9%	12.9%	2.3%
機械機器	6.4%	16.9%	10.9%	4.1%	1.4%	-0.8%
事務用機器	5.6%	-2.9%	-11.3%	-10.5%	-16.5%	-17.2%
その他の	6.9%	16.7%	20.1%	14.9%	6.4%	-1.1%

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 荷動きの見通しと実績（見込み）の『荷動き指数』



- 注) 1. 調査対象は製造業・卸売業の主要 2,500 事業所を対象とした。
 2. 『荷動き指数』とは「増加」の割合から「減少」の割合を引いたもの。
 3. 点線は各期に入る前の時点の見通しにおける『荷動き指数』(2008 年Ⅲ期の『荷動き指数』は今回調査時点の見通し)、実線は各期の途中の時点で判断した実績見込みの『荷動き指数』(2008 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 2008 年 6 月中旬に実施し、1079 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）

業種	2008年4月～6月実績					2008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	
		増加	横ばい	減少			増加	横ばい	減少		
食料品・飲料	100	19	51	30	△ 11	100	15	59	26	△ 11	
繊維・衣服	45	18	49	33	△ 15	45	11	56	33	△ 22	
木材・家具	47	11	38	51	△ 40	46	20	50	30	△ 10	
パルプ・紙	48	17	52	31	△ 14	48	17	56	27	△ 10	
化学・プラスチック	116	14	54	32	△ 18	114	13	61	26	△ 13	
窯業・土石	40	12	58	30	△ 18	40	12	55	33	△ 21	
鉄鋼・非鉄	98	14	56	30	△ 16	97	18	56	26	△ 8	
金属製品	56	20	34	46	△ 26	56	23	43	34	△ 11	
一般機械	101	14	48	38	△ 24	101	14	49	37	△ 23	
電気機械	135	14	47	39	△ 25	135	18	52	30	△ 12	
輸送用機械	90	20	58	22	△ 2	90	30	50	20	10	
精密機械	25	12	52	36	△ 24	25	12	60	28	△ 16	
その他	59	13	58	29	△ 16	59	15	53	32	△ 17	
計	960	15	51	34	△ 19	956	17	54	29	△ 12	
卸売業	生産財	49	16	43	41	△ 25	48	8	57	35	△ 27
	消費財	53	17	55	28	△ 11	53	11	63	26	△ 15
	計	102	17	49	34	△ 17	101	10	59	31	△ 21
合計	1,062	16	50	34	△ 18	1,057	17	54	29	△ 12	

株式会社 日通総合研究所

〒105-8322 東京都港区東新橋1-9-3 (日通ビル)

代表取締役
社 長 林 勝利

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

本見通しについてのお問い合わせは、下記にお願いします。

経済研究部

Tel (03) 6251-3362 (ダイヤルイン)

E-mail:keizai_inf@soken.nittsu.co.jp