

自動車販売

JAPAN AUTOMOBILE DEALERS ASSOCIATION VOL.59 No.2 FEB 2021

2



■特集

コロナ・ショックが国内貨物輸送に及ぼした影響と 2021年度の見通し

(株)日通総合研究所 リサーチ&コンサルティングユニット2
主任研究員 佐藤 信洋

■インタビュー

“社員7000人の総活躍会社”を目指して

トヨタモビリティ東京(株) 代表取締役社長 片山 守

特集

2

コロナ・ショックが国内貨物輸送に及ぼした影響と 2021年度の見通し

(株)日通総合研究所 リサーチ&コンサルティングユニット2 主任研究員 佐藤 信洋

インタビュー

8

“社員7000人の総活躍会社”を目指して

トヨタモビリティ東京(株) 代表取締役社長 片山 守

レポート

12

■拠点レポート■

充実した複合商業施設に併設し、 ホンダ車の魅力を発信

ホンダカーズ東京西 さくらモール羽村店



16

コロナ禍における物流事業者の現状について 「物流事業者モニター調査」(2020年11月実施)より

(株)現代文化研究所 上席主任研究員 藤岡 伸彰

20

■ショーレポート■

東京オートサロン2021

緊急事態宣言下、初のオンライン開催へ



34

CES2021レポート

オンラインとリアル、新しい日常による技術の方向修正

(株)エムエスピー 代表取締役社長 大橋 正康

23

■自由席■

山陰浜田にて～波高き浜で怪魚とたたかう～

一般社団法人日本自動車販売協会連合会 広島県支部 専務理事 村上 弘人

24

懐古の風

連載

28 統計こぼればなし 第17回
コロナ禍でも重要性を増す自動車整備

31 読者のひろば

35 仕事のブラインドスポット 第38回
ビジネスコンサルタント 山崎 将志
食事量を減らすヒント

36 御社の営業力を向上させるポイント 155
(株)グランド・デザインズ 代表取締役 藤本 篤志
マネジメントの境地に達する12の道②
「部下の誕生日を覚える」

37 ヘルス 第121回
東京大学 医師 岸 暁子
ワクチン接種の優先順位とその実施

38 リサーチあれこれ 第5回
(株)現代文化研究所 主任研究員 田口 一義
老人とナビ:小学校が消えた?

39 気になる一冊

40 行政・業界の動き

41 わだいのこみち

42 ひと息ひと言

《お詫び》2021年1月号の掲載内容の誤りについて
本誌1月号におきまして、表記に誤りがございました。
関係者の皆様にご迷惑をお掛けいたしました、申し訳
ございませんでした。
次のとおり訂正させていただきます、お詫び申し上げます。

・2021年1月号 26頁

【正】蔵敷 大浩 取締役社長

【誤】倉敷 大浩 取締役社長

コロナ・ショックが国内貨物 輸送に及ぼした影響と 2021年度の見通し

株式会社日通総合研究所 リサーチ&コンサルティングユニット2
主任研究員 佐藤 信洋

1. 2020年の世界経済および 日本経済の振り返り

昨年は世界経済にとって戦後最悪の年であったと言っても過言ではあるまい。米国ジョンス・ホプキンス大学のまとめによると、昨年末における新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」）の感染者数は、世界全体で約8271万人、死者数は約181万人に上る（追記…感染者数は1月27日未明に1億人を突破した）。

こうした新型コロナの感染拡大を抑制するため、各国政府がロックダウンをはじめとする厳しい活動抑制措置を実施したことなどを受け、世界中で需要・供給両面における大幅な減退が発生した。国際通貨基金（IMF）が昨年10月13日に発表した「世界経済見通し」では、2020年の世界経済成長率を4・4%減と予測。リーマン・ショックの影響を受けた09年の0・1%減を大きく下回り、世界大恐慌以来最悪の不況となっている。もちろん日本経済も例外ではない。20年（暦年）の実質経済成長率は5%台半ばのマイナス成長になったもようだ。暦

年ベースでは、09年（5・7%減）とほぼ同程度の落ち込みである。

わが国では法律上の制約から、ロックダウンのような措置をとることができないことから、政府は4月に緊急事態宣言を発出し、国民に対して不要不急の外出自粛を要請するとともに、店舗などに対しては休業や営業時間短縮を要請するにとどめた。その一方で、厳しい経営状況にある事業者に対する給付金の支給などの支援措置をとることにより、政策の実効性を高めるように図らざるを得なかった。

ところで、他国に比べてわが国の活動抑制措置が弱いことから、国内外から感染爆発を危惧する声も多く上がっていたが、本稿を執筆している1月末現在、全国の新規感染者数は4000人前後となっている。感染者数が突出して多い米国、インド、ブラジルはもとより、欧州や中南米諸国と比較すれば、わが国は新型コロナの抑え込みにある程度成功していると言える。にもかかわらず、コロナ・ショックに伴う経済的なダメージが大きいのはなぜなのか。

最大の理由は、景気がすでに悪化して

いたところに、不運にもコロナ・ショックが発生したため、坂道を転げ落ちるがごとく、急降下していったということである。新型コロナウイルスにかき消されてしまった感もあるが、そもそも日本経済は18年11月に、米中貿易摩擦の激化の影響などに伴う世界景気の減速を受け、すでに景気後退局面に入っていた。さらに、翌19年10月には消費税率が10%へ引き上げられたことが決定的な要因となり、景気が目に見えて急激に悪化していったところに、前述の通り、コロナ・ショックの発生が駄目を押す形となったのだ。

以下では、日通総合研究所が定期的を実施している「企業物流短期動向調査」の結果をもとに、コロナ・ショックが国内貨物輸送に及ぼした影響について分析するとともに、昨年末に発表した「2020・2021年度の経済と貨物輸送の見通し」をもとに、21年度の日本経済と国内貨物輸送の見通しについて示すこととする。

2. 企業物流短期動向調査結果にみるコロナ・ショックが国内貨物輸送に及ぼした影響

(1) 企業物流短期動向調査の概要

日通総研は1988年より、荷主企業に対し、年2回（上期、下期）のペースでアンケート調査を実施し、「企業物流短期動向調査」としてとりまとめた結果を発表してきた。02年からは、四半期ごと（3月、6月、9月、12月）に調査を実施するとともに、大幅な内容改訂と対象事業所の拡充を図り、調査対象を製造業、卸売業の主要2500事業所としている（足元における回答率はおおむね35%程度）。

近年、企業物流における在庫圧縮の動きの中で、出荷量の動向が景気変動に密接に結びついてきていると考えられる。本調査の中で定点観測を行っている国内向け出荷量『荷動き指数』（＝出荷量が対前年同期比で「増加する」と回答した事業所割合から「減少する」と回答した事業所割合を引いた数値。以下、『荷動き指数』は、景気動向と密接に連動する傾向にあることから、「物流面からみた景気動向の判断指標」と捉えられている。かつ、GDP統計など、他の様々な景気指標に先んじて「景気の転換の可能性」を知らしめる指標でもある。

(2) コロナ・ショックと『荷動き指数』の推移

20年4～6月実績の『荷動き指数』はマイナス65となり、前期（1～3月）実績（マイナス38）より27ポイントの低下となった。言うまでもなく、こうした『荷動き指数』の大幅な低下は、新型コロナウイルスの影響を受けたものだ。すなわち、政府による緊急事態宣言の発出を受け、4月5月を中心に、外出の自粛、店舗における営業自粛や時短営業の実施、製造業における生産停止など、経済活動が抑制された結果によるものである。

このマイナス65という実績値であるが、リーマン・ショック直後の09年1～3月実績で記録したマイナス75（02年の調査開始以降で最低値）および4～6月実績（マイナス69）に次ぐ低い水準だ。

一方、7～9月実績の『荷動き指数』はマイナス59となり、前期（4～6月）実績（マイナス65）より6ポイント上昇した。上昇に転じたのは、消費増税前の駆け込み需要が発生したと考えられる19年7～9月実績以来4四半期ぶりのことだ。さらに、10～12月実績では、マイナス40と19ポイント上昇している。

18年10～12月実績（プラス9）から20年4～6月実績（マイナス65）まで、ほぼ一貫して低下（この間、74ポイント低下）したため、さすがに少し戻したのかもしれない。相場の世界では、こうした現象を「自律反転」や「デッド・キャット・バウンス」（死んだ猫でも、高い所から落とせば跳ねる）などという（図1参照）。

また、前回調査時における見通し値と実績値を比較すると、20年4～6月までは実績値が見通し値を下回っていたが、7～9月は見通し値…マイナス62↓実績値…マイナス59、10～12月は見通し値…マイナス53↓実績値…マイナス40と、実績値が上振れしている。過去の経験則によると、実績値が見通し値を上回る現象は、景気回復局面においてしばしばみられるものである。

こうした結果などから、「経済活動の自粛が要請されていた4月および5月が景気の大底であり、その後緩やかながら持ち直しの方向に動いている」と判断してよいであろう。

なお、21年1～3月見通しについては、マイナス34と当期（マイナス40）より6ポイント上昇する見込みになっている。

しかし、今年1月に11都府県を対象とした二度目の緊急事態宣言が政府から発出されるとともに、複数の県において独自の緊急事態宣言が発令されたことを受け、次回調査時における1～3月の実績値は下振れする可能性が高い。

ところで、景気循環と『荷動き指数』の関係について、一つ追記しておくべきことがある。内閣府が昨年7月30日に開催した第19回景気動向指数研究会で、第16循環における景気の暫定的な山が18年10月に設定された。前述の通り、米中貿易摩擦の激化の影響などに伴う世界景気の減速を受け、18年11月にわが国の景気は後退局面に入っていたのである。

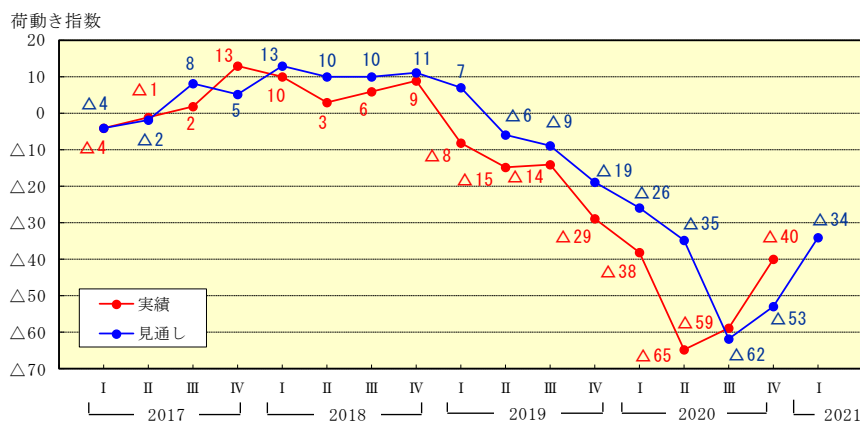
図1をみると、直近において『荷動き指数』は18年10～12月に山（プラス9）を付けた後、急落している。すなわち、今般における景気の山の形成時期と『荷動き指数』のピーク時期が完全に一致していることが分かる。

過去においても、数か月程度のズレはあったが、おおむね景気の山・谷の形成時期と『荷動き指数』の動きはリンクしており、前述の通り『荷動き指数』が物流面からみた景気判断指標であることが

改めて明らかになった。

以上のように、景気判断指標としての『荷動き指数』の有用性は明らかであるが、この指標をみる際にご注意いただきたいのは、『荷動き指数』が荷動きに対する回答事業所の（定性的な）動向を集約したものであり、この結果がそのまま全体としての（定量的な）出荷量の増減

図1 『荷動き指数』の推移



注) 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』(2021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』(2020年IV期の『荷動き指数』は今回調査における判断)。

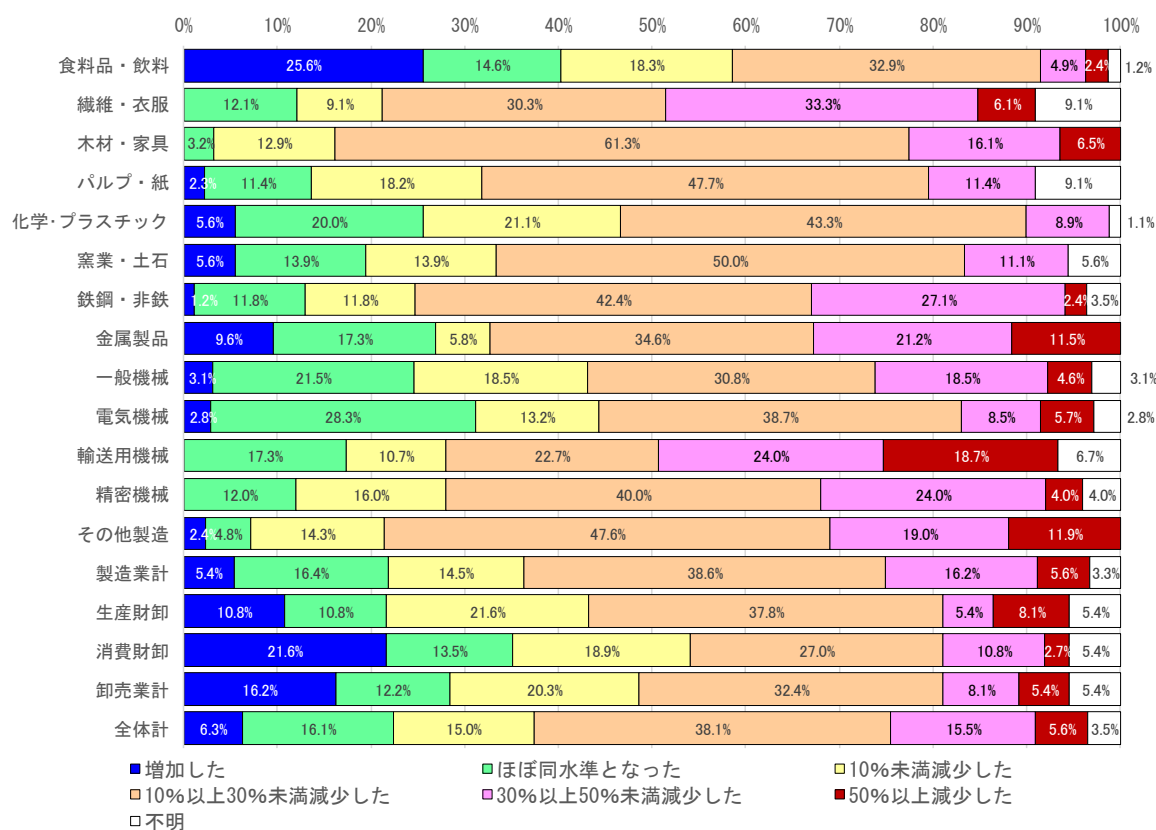
を意味するものではないということである。すなわち、回答事業所の出荷量に応じ、回答に「重み」を付けて集計しているわけではないため、仮に『荷動き指数』がマイナス50になったとしても、全体の出荷量が半減したことを意味するものではない。

(3) コロナ・ショック・ショックが出荷量に及ぼした影響

今般のコロナ・ショックが出荷量を大きく下押ししたことは想像に難くない。しかし、前述の通り、『荷動き指数』からは全体として出荷量の増減を定量的に把握することはできない。

そこで日通総研は、コロナ・ショックが国内向け出荷量に及ぼした影響の大きさなどを測定するため、20年6月調査においては、従来の設問に加え、「20年4～6月（実績見込み）における国内向け出荷量は、前年同期と比べてどうでしたか」という設問を設けた。回答に当たっては、「増加した」「ほぼ同水準となった」「10%未満減少した」「10%以上30%未満減少した」「30%以上50%未満減少した」「50%以上減少した」「不明」という七つの選択肢を用意した。

図2 2020年4～6月における業種別国内向け出荷量の増減



15業種における回答結果を図2に示す。全業種合計では、「増加した」…6・3%、「ほぼ同水準となった」…16・1%、「10%未満減少した」…15・0%、「10%以上

30%未満減少した」…38・1%、「30%以上50%未満減少した」…15・5%、「50%以上減少した」…5・6%、「不明」…3・5%となっており、大半が前年同期と比較して出荷量が減少したと回答した。

しかし、業種によりかなり様相が異なっていることが分かる。例えば、食料品・飲料では「増加した」が25・6%と約4分の1を占めているほか、「ほぼ同水準となった」も14・6%であり、両者の合計である約4割の事業所においては、コロナ・ショックによる出荷量に対するマイナスの影響は軽微、あるいはプラスになっている。

食料品・飲料の需要量（質量）の増減は、基本的に人口の増減に比例する傾向にあり（一方、金額ベースでは景気動向に左右される面もある）、コロナ・ショック下にあっても各人の食べる量が大きく減少するわけではないことから、上記の結果は納得できるものである。

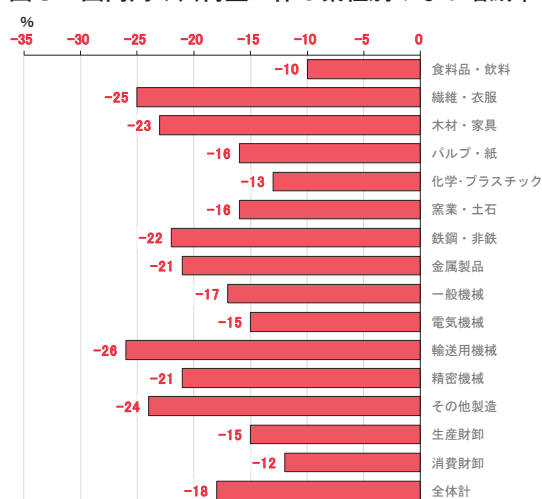
これに対して、出荷量が30%以上減少した（「30%以上50%未満減少した」「50%以上減少した」の合計）事業所の割合が30%超と多いのは、輸送用機械（42.7%）、繊維・衣服（39.4%）、金属製品（32.7%）、その他の製造業（30.9%）の4業種であり、出荷量に関して、コロナ・ショックによるマイナスの影響を大きく受けていると言える。

次に、各業種において出荷量の合計がどの程度減少したかについて推計してみたい。やや便宜的な手法ながら、「不明」を除外した件数が100%となるように調整した上で、「増加した」との回答に対してはプラス5%、「ほぼ同水準となった」に対しては0、「10%未満減少した」に対してはマイナス5%、「10%以上30%未満減少した」に対してはマイナス20%、「30%以上50%未満減少した」に

してはマイナス40%、「50%以上減少した」に対してはマイナス50%を乗じて積算したもの（みなし増減率）を図3に示す。

これによると、食料品・飲料（マイナス10%）、消費財卸（マイナス12%）、化学・プラスチック（マイナス13%）などにおける減少率が比較的小さい一方、輸送用機械（マイナス26%）、繊維・衣服（マイナス24%）、木材・家具（マイナス23%）、鉄鋼・非鉄（マイナス22%）、金属製品および精密機械（マイナス21%）などの減少率が大きく、出荷量に関して、コロナ・ショックによるマイナスの影響を大きく受けていると考えられる。

図3 国内向け出荷量に係る業種別みなし増減率



3. 2021年度の経済と国内貨物輸送の見通し

（1）日本経済の見通し

21年度におけるわが国の実質経済成長率は、3.5%増と3年ぶりにプラス成長へ転換するものの、必ずしも力強い回復とはならず、実質GDPがコロナ・ショック前の水準に戻るにはあと2～3年を要するのではないかと見られる。また、新型コロナウイルスの感染再拡大などに伴い、再び外出自粛など経済活動が抑制された場合、実質経済成長率が大きく下振れる可能性は高いと言わざるを得ない。

実質GDPの約55%を占める個人消費は、前年度における大幅減の反動もあって、上期・下期とも持ち直しの動きがみられると思うが、完全失業率が3%台後半の水準で高止まりし、名目雇用者報酬も伸び悩む中で、年度全体では3.1%増にとどまりそうだ。設備投資についても同様に、前年度における大幅減の反動などから、2.4%増と3年ぶりにプラスへ転換すると予測するが、内外経済の先行き不透明感や感染再拡大の懸念が払拭されない中で、大きな盛り上がりは期

表 1 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	2019年度	2020年度			2021年度		
		上期	下期	計	上期	下期	計
総輸送量	4,714.0 (△ 0.3)	2,120.8 (△ 9.4)	2,261.8 (△ 4.7)	4,382.6 (△ 7.0)	2,171.8 (2.4)	2,286.4 (1.1)	4,458.2 (1.7)
〔建設関連貨物 を除く輸送量〕	3,117.5 (0.9)	1,376.6 (△10.7)	1,496.4 (△ 5.0)	2,873.0 (△ 7.8)	1,445.6 (5.0)	1,533.2 (2.5)	2,978.7 (3.7)
鉄 道	42.7 (0.9)	17.8 (△14.3)	21.5 (△ 1.5)	39.3 (△ 7.8)	19.1 (7.4)	22.0 (2.1)	41.1 (4.5)
J R	29.3 (1.1)	12.3 (△14.0)	15.0 (0.0)	27.3 (△ 6.8)	13.2 (7.1)	15.3 (2.0)	28.5 (4.3)
そ の 他	13.3 (0.3)	5.5 (△15.1)	6.6 (△ 4.9)	12.0 (△ 9.9)	5.9 (8.0)	6.7 (2.3)	12.6 (4.9)
自 動 車	4,329.1 (△ 0.0)	1,956.7 (△ 9.0)	2,079.3 (△ 4.5)	4,036.0 (△ 6.8)	1,998.7 (2.1)	2,099.1 (1.0)	4,097.8 (1.5)
営 業 用	3,053.8 (1.2)	1,373.2 (△ 9.7)	1,466.4 (△ 4.4)	2,839.6 (△ 7.0)	1,419.5 (3.4)	1,491.4 (1.7)	2,910.9 (2.5)
自 家 用	1,275.4 (△ 2.7)	583.5 (△ 7.6)	612.9 (△ 4.9)	1,196.4 (△ 6.2)	579.2 (△ 0.7)	607.7 (△ 0.9)	1,186.9 (△ 0.8)
内 航 海 運	341.5 (△ 3.7)	146.1 (△13.7)	160.7 (△ 6.7)	306.7 (△10.2)	153.6 (5.2)	164.9 (2.7)	318.6 (3.9)
国 内 航 空	0.777 (△ 5.6)	0.193 (△51.0)	0.325 (△15.2)	0.518 (△33.3)	0.321 (66.2)	0.339 (4.1)	0.659 (27.2)

注) 1. 原系列。2. 2019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。

待できない。住宅投資は、可処分所得の伸び悩みなどを背景に0・3%増と微増にとどまろう。また、断続的な経済対策が求められることから、公共投資など公

的需要は堅調に推移することになる。輸出は、世界経済の持ち直しの動きから9・9%の大幅増になるとみられる。

関連貨物については、鉱工業生産の上昇を受けて、多くの品目が増加に反転するとみられるが、国内外における設備投資マインドが盛り上がりがない中で、4・0%増がせいぜいだろう。また、建設関連貨物については、新設住宅着工戸数が小幅な増加にとどまることから、輸送量の押上げには寄与できず、また大規模な公共土木工事の執行が期待できないため、2・0%減と減少が続くそう。

なお、総輸送量からやや特殊な建設関連貨物を除いた輸送量については、3・7%増と堅調な伸びが見込まれる。

筆者プロフィール

- ・1964年生まれ
- ・1989年早稲田大学大学院修士課程修了

- ・同年株式会社日通総合研究所入社
- ・現在、リサーチ&コンサルティングユニット2 主任研究員

- ・物流実態・市場動向の分析、経済・物流動向の予測、経済効果分析、物流政策などに関する調査・研究業務に従事
- ・青山学院大学経済学部非常勤講師、広島経済大学経済学部非常勤講師、国土交通省「今後の道路交通センサスに関する検討会」委員などを兼務

消費関連貨物については、19年度および20年度における落ち込みの反動などもあって、日用品、食料工業品、農水産品を中心に3・3%の増加に転じるが、19年度の水準を回復するには至らない。生産

次に、国内貨物輸送について予測してみよう。

21年度は、前年度における大幅減の反動などもあって、消費関連貨物および生産関連貨物に増加が見込まれる一方、建設関連貨物が引き続き減少となり、トータルでは1・7%増と、4年ぶりにプラスへの反転が予測される(表1参照)。