

日本の国際航空貨物輸送を考える ―時代を見据えた。パラダイム転換が問われている―

飴野 仁子

●はじめに

これまで日本企業のアジア展開は、同時に日本発着の物流量の増加に帰結してきたが、二〇〇〇年代中頃より、必ずしもその増加に直結しない事態がみられる。

日系企業は日本国内での高付加価値品の生産および新製品開発を重視する一方で、特にアジア太平洋地域において、高付加価値品の生産や現地市場向けに仕様変更を積極的に行っている。アジア地域の生産技術の高度化、消費市場としての成長、域内循環の高まりに応じて、日系企業は現地化を促進させ、加えてロジスティクスコストおよびグローバルサプライチェーンのリスク要因の抑制からも、現地化戦略を加速させている。このような状況は、日本発着の物流量の抑制要因として今後も作用すると予測される。

一方、二〇一四年夏から一五年春にかけての北米西海岸港湾封鎖の際、従来は海上コンテナで輸出入される貨物の一部が、航空輸送に切り替えられ救急輸送された。自動車部品（輸出）や肉類などの生鮮食品（輸入）が、北米間で急激な伸びを示したが、港湾機能が正常化すると、こうした航空需要はほどなく収まった。このように航空業界は、世界的な景気動向やグローバル経済のダイナミズムやリスクに影響を受けやすい構造をもっている。

●航空輸送の分担について

日本の国際貨物は、航空輸送と海上輸送が担う。航空輸送と海上輸送の分担割合を重量ベースと金額ベースから見ると、それぞれの特色の一端がうかがえる。輸送トン数ベースでは、海上が、輸出で

九九・七％、輸入では九九・九％と、圧倒的な割合を占める。一方で、航空は、輸出では〇・三％、輸入では〇・一％で、輸送トン数ベースでは一％も満たしていない。しかし、金額ベースで見ると様相は変わって見える。航空輸送は、輸出では二六・〇％、輸入でも二一・七％の割合を占める。輸送量では一％にも満たない航空貨物は、金額ベースで見れば基幹的な輸送手段のひとつとして存在感があり、日本の産業にとっても重要な役割を果たしている。

●貿易額からみた空港の位置づけ

貿易額の大きさについて空港と港湾を比較すると、二〇一五年は輸出金額一位から順に名古屋港（二一兆四七一七億四二〇〇万円）、成田国際空港（以下成田空港、八

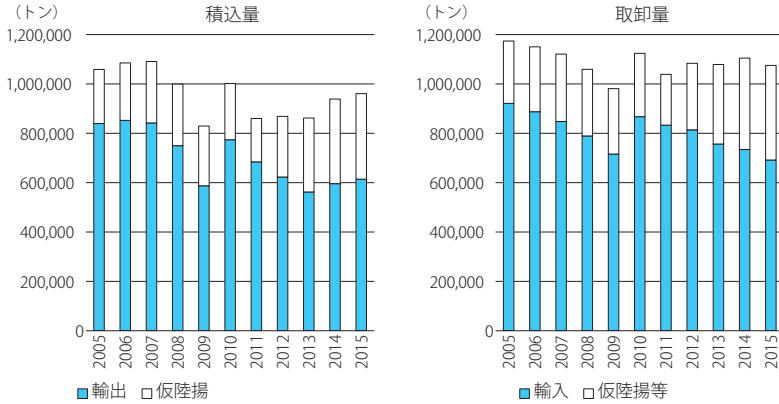
兆九一〇四億一一〇〇万円）、横浜港（七兆五三二〇億五〇〇万円）である。輸入金額では、成田空港（二一兆六一一八億六四〇〇万円）、東京港（一一兆三六六二億四五〇〇万円）、名古屋港（五兆三九八八億二二〇〇万円）の順となる。すなわち、輸送金額では成田空港の一空港で、東京港、横浜港の輸送金額を上回り、輸入金額では成田空港が日本の他のどの海港よりも取扱金額が高い。

全国の空港輸出総額は、二〇一三年・前年比三・九％増、二〇一四年・前年比八・九％増、二〇一五年・前年比一二・七％増の一六兆八七三四億六九〇〇万円、全国の空港輸入総額でも、二〇一三年・前年比一三・八％増、二〇一四年・前年比六・七％増、二〇一五年・前年比九・四％増の一八兆七一一六億八一〇〇万円で、輸出入総額は直近の三年間ではいずれもプラスの伸びを示す。

空港は、貨物の取扱量としては海港には遠く及ばないが、輸出入金額で見ると貿易のゲートウェイとして重要な役割を果たしていることがわかる。

二〇一五年の空港輸出入総額の構成比をみると、輸送金額では成

図1 成田国際空港の貨物取扱量



(注) 取卸量の仮陸揚等には他空港向け一括保税運送を含む。
(出所) 東京税関『成田空港貿易概況』平成27年より筆者作成。

田空港…五二・八%、関西国際空港(以下、関西空港)…三一・五%で、この二空港で八四・三%を占める。二〇一五年の空港輸入金額でも、構成比が一番高いのは成田空港…六七・四%、次いで関西空港…二〇・九%で、輸入の場合以下では、日本の国際拠点空港である成田空港と関西空港の二空港を取り上げる。

●成田国際空港の貨物取扱

二〇一五年の貿易概況は、輸出金額は八兆九一〇四億円(前年比九・九%増)で三年連続で増加し、輸入金額は一二兆六一九億円(前年比八・一%増)で四年連続で増加している。二〇一五年の日本の輸出総額七兆六一三九億円(前年比三・四%増)に占める成田空港の輸出金額のシェアは、一・八%(二〇一四年一・一%、二〇一三年一・三%)である。日本の輸入総額七八兆四〇五億円(前年比八・七%減)に占めるシェアは一六・一%(二〇一四年一三・六%、二〇一三年一三・三%)で、日本の輸入総額が減じているなかで輸入金額を伸ばしている。

また、二〇一五年の積込量と取卸量を合わせた総貨物取扱量は、二〇三万五九六八トン(前年比〇・四%減)で、二年ぶりに減少した(図1)。輸出貨物は六一万四一六三トン(前年比三・一%増)だったが、輸入貨物は六九万一七五〇トン(前年比五・八%減)で低下し続けている。前年比との比較で、東京国際空港(以下羽田空港)が、二〇一五年の輸出金額…九二・八%増、二〇一四年の輸入

金額…二三・五%増という大幅な伸びとは対照的である。ここには国内需要の低下だけでなく羽田空港の増便の影響もみてとれる。

一方で中継貨物は、積込の仮陸揚貨物が三四万六八四トン(前年比一・一%増)で、取卸の仮陸揚等貨物は三万八三三三・七トン(前年比三・五%増)となり、どちらも四年連続で増加した。(取卸貨物の仮陸揚等には、他空港向け一括保税運送を含む)。

次に主要輸出入品目をみる(表1)。二〇一五年の輸出品目の一番目は、半導体等電子部品(主にICや個別半導体)で前年比は三・〇%の減少だった。二〇一一年以降も半導体等電子部品が輸出品目の一位であることに変わりはないが、二〇一一年以来前年比の減少が続いている(二〇一一年…前年比二五・八%減、以下同様に二〇一二年…一・四%減、二〇一三年…四・六%減、二〇一四年…一三・一%減)。その輸出先は、輸出金額順に中国(前年比一・一%増)、ASEAN(前年比三・四%減)、アメリカ(前年比三・二%増)である。輸出品目の二番目は科学光学機器(前年比一〇・八%増)で、メガネやレンズ、望遠

表1 成田国際空港の輸出品目の上位(2015年)
(単位: 100万円, %)

輸出			
商品名	金額	前年比	構成比
1 半導体等電子部品	715,611	97.0	8.0
2 科学光学機器	589,685	110.8	6.6
3 半導体等製造装置	529,989	112.4	5.9
4 電気回路等の機器	315,101	100.7	3.5
5 非鉄金属	251,819	81.6	2.8
輸入			
商品名	金額	前年比	構成比
1 通信機	1,729,021	105.8	13.7
2 医薬品	1,639,846	149.6	13.0
3 半導体等電子部品	1,319,726	109.5	10.5
4 事務用機器	1,003,710	92.1	8.0
5 科学光学機器	794,012	105.3	6.3

(出所) 東京税関『成田空港貿易概況』平成27年より筆者作成。

鏡・顕微鏡・カメラ・内視鏡などや、液晶画面用の偏光板フィルム、半導体に回路図を描写する装置などである。輸出先は順に、中国(前年比二一・二%増)、アメリカ(前年比一三・六%増)、EU(前年比八・五%増)である。三番目は、半導体等製造装置(前年比二二・四%増)で、輸出先は順に台湾(前年比二〇・六%増)、アメリカ(前年比六・九%増)、中国(前年比四四・九%増)である。輸出先の三番目の中国は、二〇一五年はEU(前年比二七・一%減)と順位が入れ替わった。

二〇一五年の輸入品目の一番目は、スマートフォン等の通信機で、二〇一四年から前年比は減少傾向にあり、輸入品目二番目の医薬品

との金額差は縮まっている(二〇一一年・前年比一二・六%増、二〇一二年・三三・〇%増、二〇一三年・四一・五%増、二〇一四年・七・八%増、二〇一五年・五・八%増)。通信機の主要輸入先は、輸入金額順に中国(前年比六・八%増)、ASEAN(前年比二・二%増)、韓国(前年比一三・八%減)で、二〇一五年の中国からの輸入金額は一兆三七八億五六〇〇万円に達し、ASEANの一〇倍以上にのぼり圧倒的である。

二〇一五年の輸入品目の二番目の医薬品は、前年比は二〇一一年・一六・二%増、二〇一二年・一三・三%増、二〇一三年・一〇・二%増、二〇一四年・二・三%増、二〇一五年・四九・六%増と著しく増加し、二〇一五年は半導体等電子部品と順位が入れ替わった。輸入先は順に、EU(前年比八八・六%増)、アメリカ(前年比四・一%増)、韓国(前年比二〇〇・三%増)で、一位のEUからの輸入金額は二〇一五年に一兆八三八億二〇〇〇万円に達し、二位アメリカ(二七五八億六二〇〇万円)の約四倍を占めている。また、二〇一四年に輸入先の三番目であったASEANは前年比六七・四%

減で、増加の傾向が顕著な三位の韓国とは明暗を分けた。

●関西国際空港の貨物取扱

二〇一五年の貿易概況は、輸出金額は五兆三〇六七億円(前年比八・五%増)で三年連続で増加し、輸入金額は三兆九〇五七億円(前年比九・一%増)で六年連続で増加している。二〇一五年の日本の輸出総額に占める関西空港の輸出金額のシェアは、七・〇%(二〇一四年六・七%、二〇一三年六・三%)である。日本の輸入総額に占めるシェアは五・〇%(二〇一四年四・二%、二〇一三年四・一%)で、関西空港も成田空港と同様に、日本の輸入総額が減じているなかで国際航空貨物は輸入金額を伸ばしている。

二〇一五年の積込量と取卸量を合わせた総貨物取扱量は、六九万七三七四トン(前年比〇・四%減)で、二年ぶりに減少した(図2)。輸出貨物量は二六万三七九トン(前年比一・三%減)で、輸入貨物量二八万五二一トン(前年比四・九%減)で輸入貨物量は四年連続で低下し続けている。

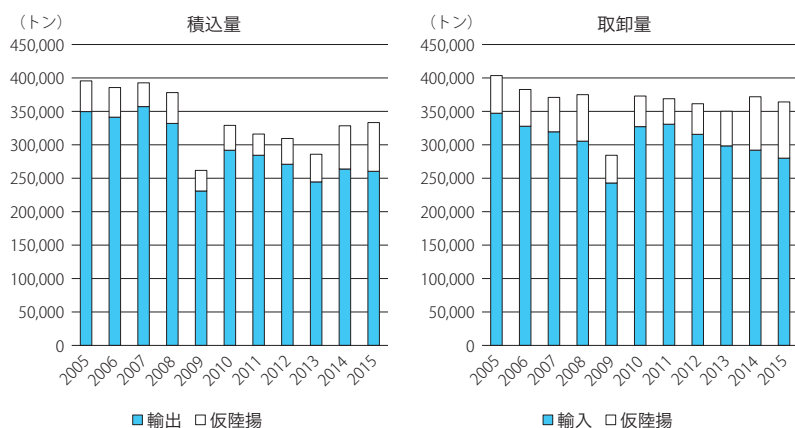
一方で、仮陸揚についてみると二〇一二年以降増加の傾向がみ

とれる。積込量のうちの仮陸揚は、二〇一五年は七万二八三三トンで前年比一二・八%増加している(二〇一二年・前年比二二・四%増、以下同様に二〇一三年・七・三%増、二〇一四年・五六・三%増)。積込量に占める仮陸揚のシェアは、二〇一二年一二・五%、二〇一三年一四・五%、二〇一四年一九・七%、二〇一五年二一・九%と増加を続けている。

また、取卸量のうちの仮陸揚は、二〇一五年は八万四〇六一トンで前年比五・三%増加している(二〇一二年・前年比二〇・〇%増、以下同様に二〇一三年・一三・二%増、二〇一四年・五四・一%増)。取卸量に占める仮陸揚のシェアも、二〇一二年一二・七%、二〇一三年一四・八%、二〇一四年二一・五%、二〇一五年二三・一%と増加を続けている。仮陸揚の増加要因には、二〇一四年四月一日よりフェデラルエクスプレス社が、関西空港を北太平洋エリアの新たなハブとして二四時間体制のオペレーションを開始し取扱量を増加させ、アジア太平洋間の物流を活発化させていることがあげられる。

二〇一五年の夏期スケジュールで貨物便運航実績が一四七便/週に

図2 関西国際空港の貨物取扱量



(出所) 大阪税関(関西空港税関支署)『貿易統計』平成27年より筆者作成。

上り過去三番目の値になっている(二〇〇八年一八四便/週、二〇〇七年一七七便/週、二〇一一年一四七便/週)。

次に主要輸出入品目を見てみる(表2)。二〇一五年の輸出品目の最上位は半導体等電子部品で、輸出金額全体の二二・九%を占める一兆二一六九億九〇〇万円(前年比六・八%増)であった。その輸出入先は構成比の大きい順に、アジアANIES四八・七%、中国三〇・

表2 関西国際空港の輸出品目の上位（2015年）

（単位：100万円，%）

輸出			
	商品名	金額	前年比 構成比
1	半導体等電子部品	1,216,909	106.8 22.9
	輸出先、構成比	ア NIES、48.7%	中国、30.4% ASEAN、17.6%
2	科学光学機器	402,096	98.2 7.6
	輸出先、構成比	中国、54.3%	ア NIES、20.3% EU、9.2%
3	電気回路等の機器	313,276	109.2 5.9
	輸出先、構成比	ア NIES、44.8%	中国、22.0% ASEAN、13.1%
4	通信機	298,794	152.3 5.6
	輸出先、構成比	中国、63.1%	ア NIES、12.3% EU、11.7%
5	コンデンサー	241,221	120.5 5.6
	輸出先、構成比	ア NIES、52.6%	中国、29.8% ASEAN、11.2%
輸入			
	商品名	金額	前年比 構成比
1	医薬品	667,635	99.6 17.1
	輸出先、構成比	EU、50.6%	米国、15.4% ア NIES、8.4%
2	通信機	646,785	98.7 16.6
	輸出先、構成比	中国、87.1%	ア NIES、8.3% ASEAN、3.3%
3	半導体等電子部品	328,835	109.3 8.4
	輸出先、構成比	ア NIES、63.2%	ASEAN、19.4% 中国、12.9%
4	科学光学機器	212,741	122.4 5.4
	輸出先、構成比	EU、35.9%	米国、26.9% 中国、13.9%
5	半導体等製造装置	163,384	209.7 4.2
	輸出先、構成比	米国、41.3%	EU、31.1% ア NIES、20.6%

（出所）大阪税関（関西空港税関支署）『貿易統計』平成27年より筆者作成。

四%、ASEAN一七・六%となっている。輸出品目の二番目は、輸出金額全体の七・六%を占める科学光学機器（前年比一・八%減）で、輸出先は構成比の大きい順に、中国五四・三%、アジアン NIES二〇・三%、EU九・二%となった。三番目は、全体の五・九%を占める電気回路等の機器（前年比五・九%増）で、輸出先は構成比の順にアジアン NIES四四・八%、中国二二・〇%、ASEAN一三・一%だった。二〇一一年以降の五年間、輸出品目の上位三品目の順番は変わっていない。

二〇一五年の輸入品目の最上位は医薬品で、輸入金額全体の一七・一%（前年比〇・四%減）を占めており、その輸入先は構成比の大きさに順にEU五〇・六%、米国一五・四%、アジアン NIES八・四%の順になっている。二番目は、輸入金額全体の一六・六%を占める通信機（前年比一・三%減）で、輸入先は構成比の大きい順に中国八七・一%、アジアン NIES八・三%、ASEAN三・三%となっており、通信機は中国からの輸入が圧倒的である。医薬品と通信機の上位二品目で、輸入品目の三三・

七%を占めている。三番目は、全体の八・四%を占める半導体等電子部品（前年比九・三%増）で、輸入先は構成比の順にアジアン NIES六三・二%、ASEAN一九・四%、中国一二・九%である。二〇一五年は、食料品の輸出金額が初めて一〇〇億円を超えた。他の上位品目に比して金額は大きくはないが、リードタイムの削減、トータルコストの低減、安全など付加価値の高い航空貨物の特徴を活かし、今後の新しいビジネスモデル構築に繋がるきっかけの兆しになることを期待する。

●おわりに

日本経済がアジア地域と結びつきを深めれば深めるほど、汎用品の現地化だけでなく、高付加価値部品の現地調達の一層の深化が、日本の輸出航空貨物輸送の数量を必ずしも増大させるように作用するとは限らない。また、中国経済の減速に限らず、不透明な世界経済の動向が日本の航空貨物輸送に影響を及ぼすことも想像に難くない。このような時代を見据えたパラダイム転換として、航空貨物の特徴を活かしつつ、新興諸国市場の成長を取り込み得る新しいビジ

ネスモデルの開発と政策対応の必要性が増している。

（あめの ひろこ／関西大学商学部教授）

《参考文献・資料》

- ①国土交通省航空局「航空物流レポート——二〇〇五年から二〇一四年における航空物流の動き——」二〇一六年。
- ②——『航空貨物動態調査報告書』平成二五年度。
- ③——『国際航空貨物動態調査報告書』平成二五年度。
- ④財務省「貿易統計」各年版。
- ⑤東京税関「成田空港貿易概況（確定）」各年版。
- ⑥大阪税関（関西空港税関支署）『貿易統計』各年版。
- ⑦成田国際空港株式会社『成田空港二〇一五——その役割と現状——』。
- ⑧関西国際空港ウェブサイト『二四時間眠らない国際貨物ハブ空港』。
- ⑨田村幸士・加藤一誠「首都圏空港24時間化と物流」(国際交通安全学会誌『IATSS Review』Vol. 41, No. 1, 二〇一六年六月) 一四—二二ページ。