

航空物流レポート

2009

国土交通省航空局

はじめに

我が国の国際航空輸送は、金額ベースで38.1兆円（輸出額21.5兆円、輸入額16.6兆円）にのぼり、海上輸送を含めた輸出入総額における比率で約3割を占めており、今後も経済のグローバル化が進展すると予想される中で、航空物流はグローバルサプライチェーンを支える重要な役割を担うものと考えられる。

本報告書の目的は、散在するデータから航空物流の推移や現状を明らかにし、その変動要因を明らかにすることにある。我が国の航空物流は2008年9月に発生した米国金融不安に端を発する景気後退の影響を受けて急激に貨物量が減少するなど、非常に不安定な環境に置かれている。

そこで、本報告書の第1編では、航空貨物の動向やその変動要因を把握するための端緒として、収集した資料を活用し、国際航空貨物需要の動向と景気動向との関係を分析した。具体的には、「航空物流に影響を与える世界経済の動向」「世界の国際航空貨物の推移」「世界の主要空港の貨物取扱量」及び「航空会社別の国際航空貨物の供給量」の4つのセクションから構成されている。なお、それぞれの資料の概要が把握しやすいように図化するとともに、表を併記することで詳細な数値を確認できるように努めた。

第2編の特集では「欧米の経済動向が航空貨物に与える影響」というタイトルで我が国の国際航空貨物の変動要因を分析した結果を収録した。本特集の作成や分析手法に関しては、日本大学経済学部教授 加藤一誠氏、北海道情報大学経営情報学部教授 木村達也氏、日本大学経済学部教授 小巻泰之氏から助言を頂いた。

本報告書が航空物流を取り巻く環境を把握するための一助となり、各方面で幅広く活用されることを期待するとともに、我が国の航空物流産業の更なる発展に寄与することを期待している。

航空物流レポート 2009

第1編

国際航空貨物の動向

Section 1 国際航空物流を巡る経済の動き	2
① 世界・アジア及び日本の経済の動き	3
② 世界の産業構造の変化	4
③ 我が国の主要国・地域への対外直接投資	5
Section 2-① 世界の国際航空貨物の動向	6
① 世界の国際航空貨物取扱量の年次推移	7
② 世界の国際航空貨物取扱量の月次推移	8
Section 2-② 我が国の国際航空貨物の動向	9
① 国際航空貨物取扱量の年次推移	10
② 国際航空貨物取扱量の月次推移	11
③ 参考：国際海上貨物取扱量の推移	12
④ 航空貨物輸出額の推移	13
⑤ 航空貨物輸入額の推移	14
⑥ 主要国・地域との航空貨物輸出入額の推移	15
⑦ 航空貨物輸出入額の月次推移	17
⑧ 航空貨物単価の年次推移	18
⑨ 航空貨物単価の月次推移	19
⑩ 航空貨物と海上貨物の分担率と輸送貨物単価	20
⑪ 航空貨物の品目特性	21
Section 3 世界の主要空港における国際航空貨物の動向	23
① 主要国際空港及び国別の国際航空貨物取扱量	24
② アジア主要空港における国際航空貨物取扱量の月次推移	25
③ アジア主要空港の航空貨物輸送供給量	26
④ アジア主要空港の時間帯別就航便数	30
⑤ 我が国発着貨物の近隣諸国でのトランジット	31
Section 4 航空会社の国際航空貨物取扱動向	32
① 航空会社別の国際航空貨物取扱量	33
② 本邦航空会社の航空貨物輸送供給量	34
③ 東アジア主要空港における現地航空会社の航空貨物輸送供給量	35
④ 我が国主要空港における本邦航空会社の国際航空貨物取扱量	37

国内航空貨物の動向

国内航空輸送の現状	39
-----------	----

航空物流レポート 2009

第2編

特集 ～欧米の経済動向が航空貨物に与える影響～

1－はじめに	42
1.1 背景と目的	
1.2 国際航空貨物の現状	
1.2.1 航空輸送と海上輸送の比較	
1.2.2 航空貨物の品目特性の分析	
2－国際航空貨物を取りまく環境の変化	44
3－金融危機が航空貨物に与えた影響	45
3.1 航空貨物・海上貨物に与えた影響	
3.2 地域別の航空貨物への影響	
3.2.1 対米輸出	
3.2.2 対西欧輸出	
3.2.3 対東アジア輸出	
4－航空貨物輸出額と経済指標の関連性の分析	46
4.1 対米輸出の分析	
4.2 対西欧輸出の分析	
4.3 対欧米地域への間接航空貨物輸出額の推計	
4.4 対欧米地域への航空貨物輸出 (アジア経由の間接航空貨物輸出を含む)の分析	
5－まとめ	50
参考資料：航空貨物の品目特性	51

(注)

本書収録の資料のうち、年次値は特に記載のない限りは暦年値を示す。四半期値についても同様であり、例えば第1四半期は1～3月値を示す。

国際航空貨物の動向

Section 1

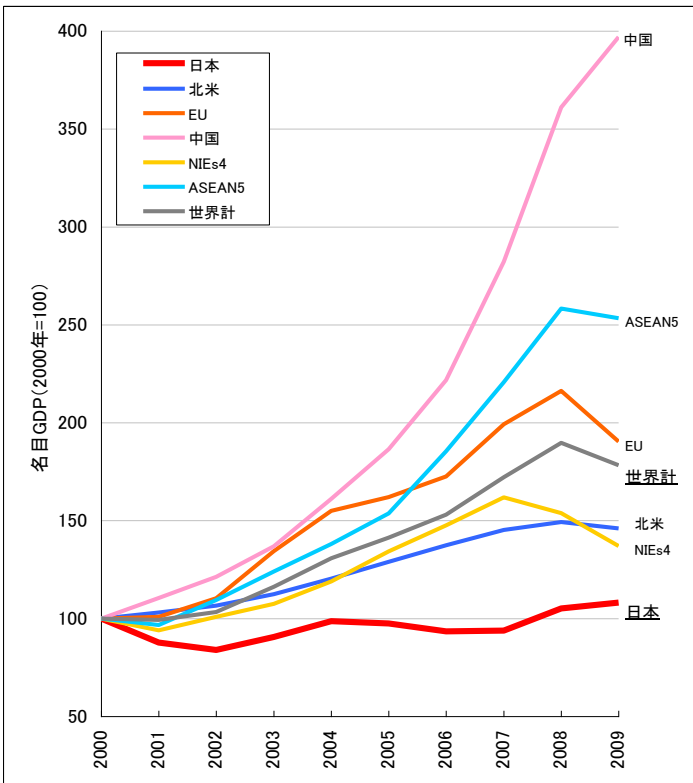
国際航空物流を巡る経済の動き

国際航空物流を巡る経済の動き

①世界・アジア及び日本の経済の動き

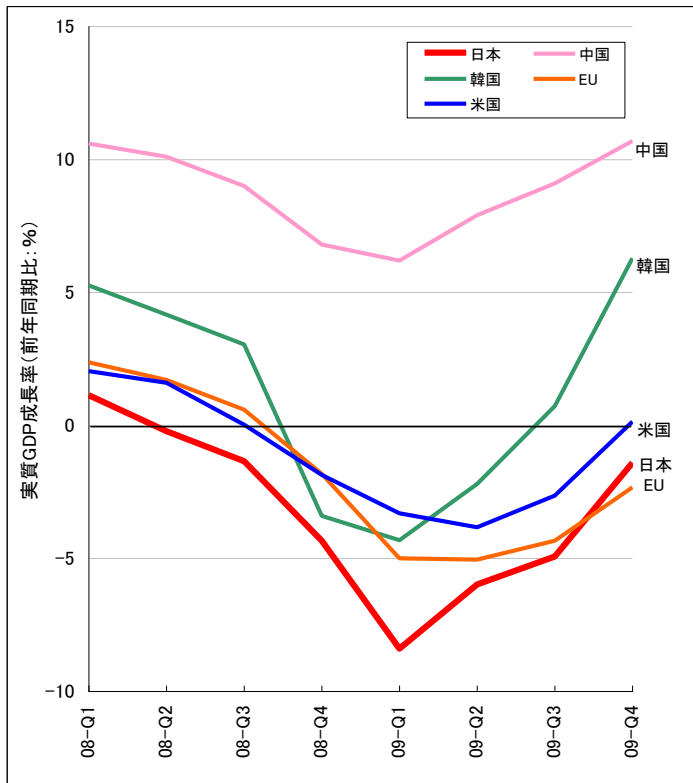
- ・2000年以降、我が国のGDPは世界の主要地域と比較すると横這いの傾向にとどまっている。
- ・世界的な不況の影響により、2008年第4四半期以降、日本をはじめ先進諸国のGDPは大幅なマイナス成長となった。

○主要国・地域のGDPの伸び：年次推移



出典：World Economic Outlook Databases (IMF、2009年10月) より作成

○主要国・地域のGDP成長率：四半期推移（前年同期比）



出典：「OECD Stats」(OECD) 及び各国統計資料 より作成

主要国・地域のGDPの伸び：年次推移

(十億ドル)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
日本	4,667	4,095	3,918	4,229	4,606	4,552	4,363	4,380	4,911	5,049
北米	10,676	11,002	11,377	12,008	12,860	13,772	14,676	15,505	15,941	15,585
EU	8,503	8,581	9,387	11,431	13,180	13,775	14,676	16,939	18,388	16,191
中国	1,198	1,325	1,454	1,641	1,932	2,236	2,658	3,382	4,327	4,758
NIEs4	1,116	1,049	1,126	1,201	1,329	1,500	1,647	1,808	1,718	1,530
ASEAN5	489	473	535	607	675	752	907	1,079	1,263	1,239

(注) NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール
ASEAN5 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ヴェトナム

出典：World Economic Outlook Databases (IMF、2009年10月) より作成

主要国・地域のGDP成長率：四半期推移（前年同期比）

(%)

	08-Q1	08-Q2	08-Q3	08-Q4	09-Q1	09-Q2	09-Q3	09-Q4
日本	1.1	-0.2	-1.3	-4.3	-8.4	-6.0	-4.9	-1.4
北米	2.0	1.6	0.0	-1.9	-3.3	-3.8	-2.6	0.1
EU	2.4	1.7	0.6	-1.8	-5.0	-5.0	-4.3	-2.3
中国	10.6	10.1	9.0	6.8	6.2	7.9	9.1	10.7
韓国	5.3	4.2	3.0	-3.4	-4.3	-2.2	0.7	6.3

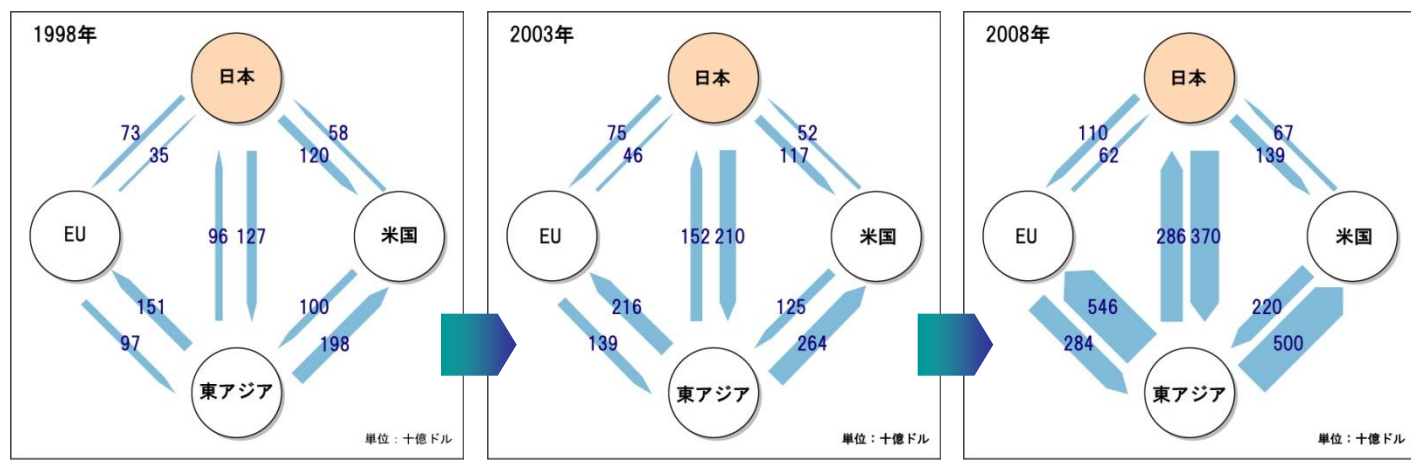
出典：「OECD Stats」(OECD) 及び各国統計資料 より作成

国際航空物流を巡る経済の動き

②世界の産業構造の変化

- ・近年、東アジア経済において我が国はもとより北米や欧州等の主要経済地域との結びつきを強めており、企業活動・経済活動のグローバル化が進んでいる。
- ・主要地域間の貿易額も東アジアを中心として大幅に拡大しており、東アジア地域を中心とした水平分業体制が進展している。

日本・東アジア・米国・EU間の輸送額の変化



主要地域間の輸送額（1998年、名目）（十億ドル）

発着	日本	米国	EU25	東アジア
日本	-	119.7	73.4	127.4
米国	57.9	-	152.7	100.3
EU25	35.3	180.2	-	96.9
東アジア	96.2	198.3	151.5	-

主要地域間の輸送額（2003年、名目）（十億ドル）

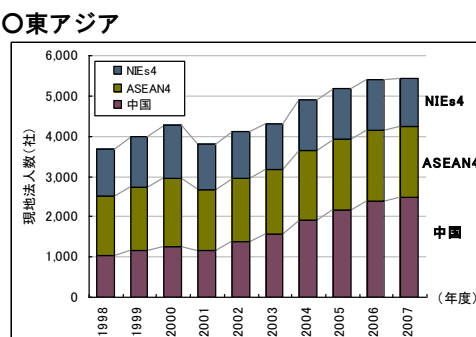
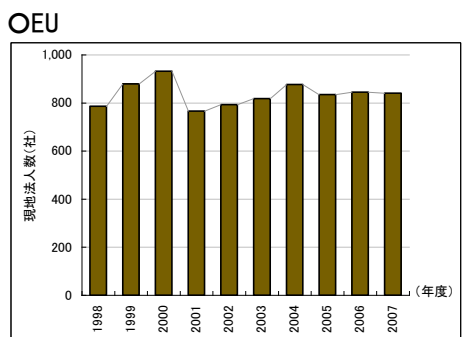
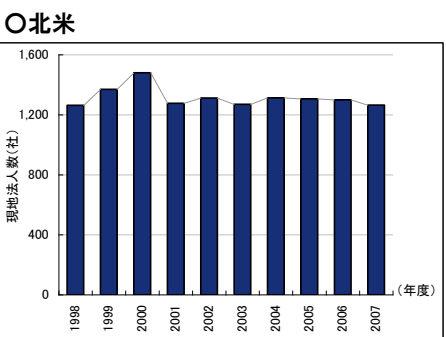
発着	日本	米国	EU25	東アジア
日本	-	117.4	75.5	209.9
米国	52.1	-	154.4	125.0
EU25	46.1	257.6	-	138.9
東アジア	152.4	264.2	215.9	-

主要地域間の輸送額（2008年、名目）（十億ドル）

発着	日本	米国	EU27	東アジア
日本	-	139.0	110.5	370.3
米国	66.6	-	275.3	219.7
EU27	62.4	367.3	-	284.1
東アジア	286.0	499.9	545.5	-

(注) EU: 1998年、2003年=25カ国、2008年=27カ国
 東アジア: 中国、韓国、香港、台湾、ASEAN諸国
 出典: 「世界貿易マトリクス」(1998年・2003年・2008年版、日本貿易振興機構)より作成

本邦企業の海外現地法人数（製造業）



(注) NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール
 ASEAN4 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ
 出典: 「海外事業活動基本調査」(各年度版、経済産業省)より作成

本邦企業の海外現地法人数（製造業、年度別）（社）

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
北米	1,263	1,370	1,480	1,276	1,312	1,270	1,313	1,306	1,300	1,265
EU	786	879	932	766	793	818	877	835	845	841
中国	1,045	1,166	1,263	1,156	1,384	1,578	1,927	2,156	2,376	2,485
NIEs4	1,150	1,258	1,318	1,129	1,162	1,141	1,250	1,279	1,252	1,187
ASEAN4	1,478	1,570	1,682	1,526	1,575	1,588	1,711	1,761	1,783	1,760

(注) NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール
 ASEAN4 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ
 出典: 「海外事業活動基本調査」(各年度版、経済産業省)より作成

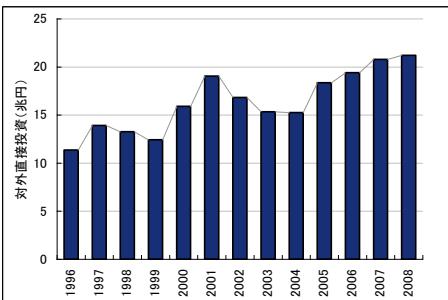
国際航空物流を巡る経済の動き

③我が国の主要国・地域への対外直接投資

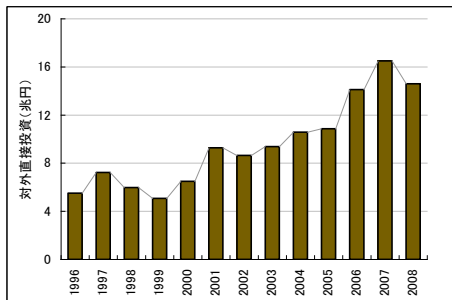
・我が国の対外直接投資は、1999年以降急速に高まっており1999年から2008年の10年間で対中国が5.9倍、対NIEs4諸国が2.2倍、対ASEAN4諸国が2.7倍と大きく増加している。

我が国の主要国・地域への対外直接投資額（ストック）の推移

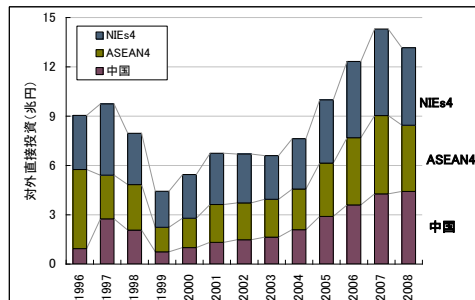
○北米



○EU



○東アジア



(注) NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール
 ASEAN4 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ
 出典:「直接投資(資産)残高地域別統計」(各年版、日本銀行)より作成

我が国の主要国・地域への対外直接投資額（ストック）

(十億円)

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	99年→08年 増加率
北米	11,352	13,909	13,256	12,419	15,909	19,047	16,829	15,338	15,252	18,349	19,411	20,789	21,212	71%
西欧	5,512	7,228	5,979	5,070	6,486	9,283	8,643	9,368	10,574	10,861	14,111	16,502	14,594	188%
中国	939	2,761	2,063	749	1,000	1,320	1,481	1,636	2,097	2,896	3,605	4,276	4,424	490%
NIEs4	3,286	4,332	3,120	2,190	2,660	3,120	2,975	2,667	3,062	3,843	4,643	5,267	4,716	115%
韓国	1,091	1,078	1,061	634	752	724	653	543	685	969	1,269	1,369	1,100	73%
香港	470	678	491	401	410	479	451	608	651	789	925	1,033	1,058	164%
台湾	402	1,147	475	300	482	577	626	465	566	697	752	876	797	166%
シンガポール	1,323	1,429	1,094	855	1,017	1,340	1,245	1,051	1,160	1,387	1,697	1,989	1,761	106%
ASEAN4	4,820	2,656	2,777	1,492	1,789	2,307	2,242	2,301	2,471	3,249	4,080	4,757	4,026	170%
インドネシア	1,994	1,027	1,330	452	548	661	667	721	677	902	887	941	770	70%
マレーシア	667	612	511	369	460	567	470	423	423	564	923	926	699	89%
フィリピン	332	274	277	200	234	275	355	338	342	411	506	654	704	252%
タイ	1,827	744	659	471	548	804	750	818	1,028	1,372	1,765	2,237	1,853	293%
その他アジア	135	288	225	175	217	251	275	271	301	372	474	744	1,240	607%
大洋州	1,218	1,724	1,230	1,174	1,166	1,067	1,415	1,458	1,566	1,523	1,640	2,219	1,952	66%
東欧・ロシア等	23	153	117	44	39	57	87	122	161	214	275	324	342	684%
中東	112	162	143	82	91	116	107	96	106	198	242	347	376	361%
中南米	1,390	1,886	2,008	1,829	2,415	2,721	2,169	2,351	2,759	3,884	4,672	6,193	8,197	348%
アフリカ	51	87	104	91	87	82	147	219	169	156	321	441	661	628%
合計	29,999	35,334	31,216	25,425	31,993	39,555	36,478	35,932	38,581	45,605	53,476	61,858	61,740	143%

(注) 西欧:ドイツ、イギリス、フランス、オランダ、イタリア、ベルギー、ルクセンブルク、スイス、スウェーデン、スペイン

出典:「直接投資(資産)残高地域別統計」(各年版、日本銀行)より作成

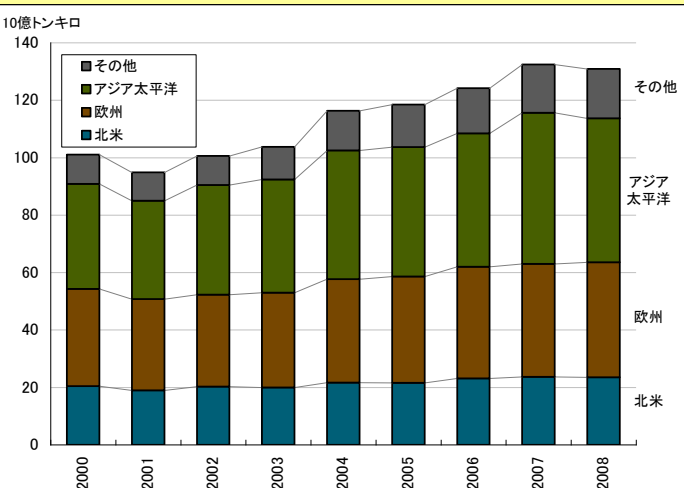
Section 2 - ①
世界の国際航空貨物の動向

世界の国際航空貨物の動向

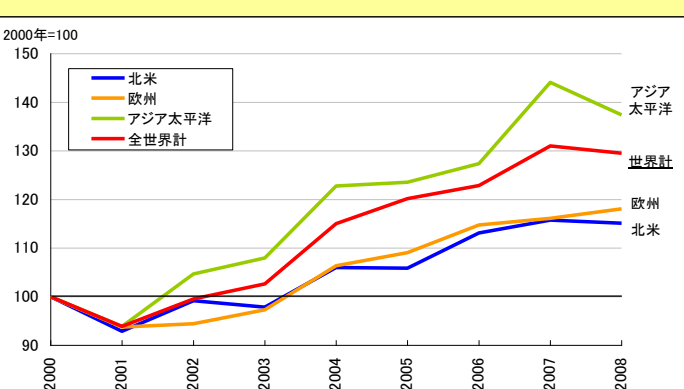
①世界の国際航空貨物取扱量の年次推移

- ・世界全体の国際航空貨物量の輸送実績は、2001年の米国同時多発テロ等の影響による落ち込み以降、アジア地域を中心として増大傾向にあった。しかしながら、サブプライムローン問題による景気の後退や、米国の大手投資銀行の破綻に端を発する世界同時不況の影響により、世界の多くの地域で2008年には輸送実績が減少に転じている。
- ・空港発着量では、日本及び北米地域は2007年から減少傾向が見られ、他地域も中国を除いては2008年に減少に転じている。

○世界の航空貨物取扱量の年次推移（トンキロベース）



○世界の航空貨物取扱量の増減（2000年=100とした場合）

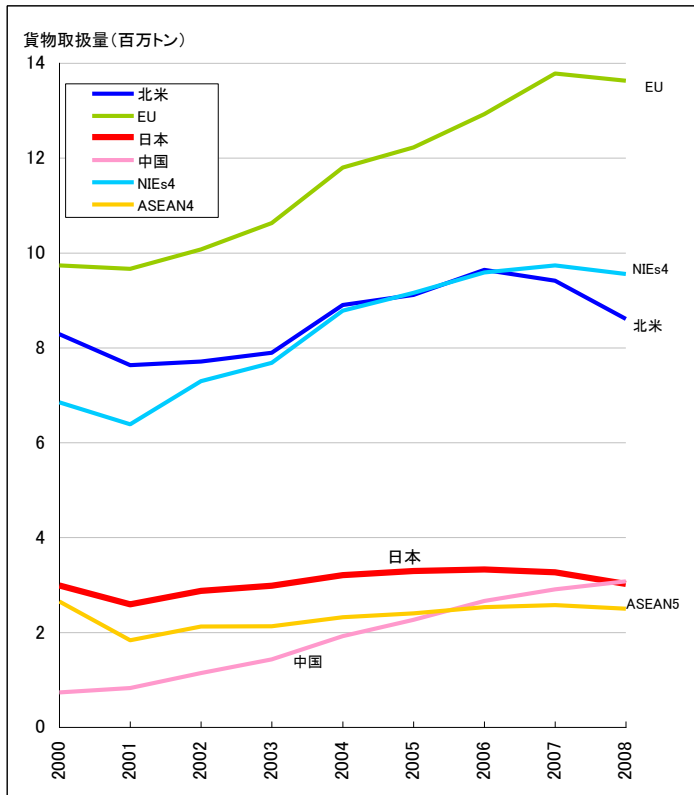


出典：「Annual Report of the Council」(各年版、ICAO)より作成

	（百万トンキロ）									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
北米	20,430	18,970	20,260	19,990	21,650	21,630	23,110	23,650	23,511	
欧州	33,910	31,790	32,020	32,990	36,060	36,980	38,910	39,370	40,038	
アジア太平洋	36,490	34,250	38,200	39,390	44,800	45,070	46,470	52,580	50,127	
アフリカ	2,030	1,970	1,780	1,900	2,130	2,260	2,600	2,180	2,031	
中東	4,480	4,490	5,250	6,270	7,810	8,760	9,560	10,670	11,048	
合計	101,077	94,873	100,587	103,729	116,263	121,456	124,180	132,410	130,886	

出典：「Annual Report of the Council」(各年版、ICAO)より作成

○主要地域の航空貨物取扱量の年次推移（空港発着量ベース）



NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール

ASEAN4 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ

出典：「World Airport Traffic Report」(各年版、Airport Council International)より作成

	（千トン）									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	
日本	2,991	2,593	2,875	2,987	3,205	3,294	3,327	3,265	3,023	
北米	8,287	7,633	7,710	7,898	8,904	9,117	9,646	9,417	8,612	
EU	9,738	9,663	10,077	10,627	11,798	12,225	12,928	13,780	13,630	
中国	738	826	1,144	1,430	1,924	2,264	2,662	2,908	3,074	
NIEs4	6,853	6,389	7,298	7,681	8,785	9,159	9,591	9,737	9,555	
ASEAN4	2,652	1,832	2,123	2,131	2,319	2,404	2,531	2,574	2,498	

NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール

ASEAN4 : タイ、インドネシア、マレーシア、フィリピン

出典：「World Airport Traffic Report」(各年版、Airport Council International)より作成

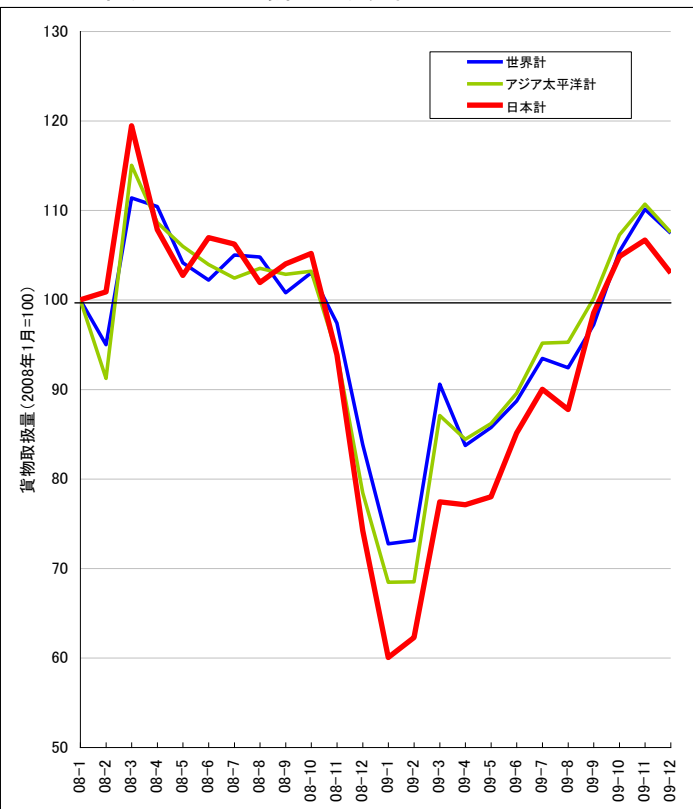
世界の国際航空貨物の動向

②世界の国際航空貨物取扱量の月次推移

・2008年9月の米国大手投資銀行の破綻に端を発する世界同時不況の影響により世界の航空貨物取扱量は各地域で減少した。

○世界の航空貨物取扱量の増減

(2008年1月=100とした場合、空港発着量ベース)

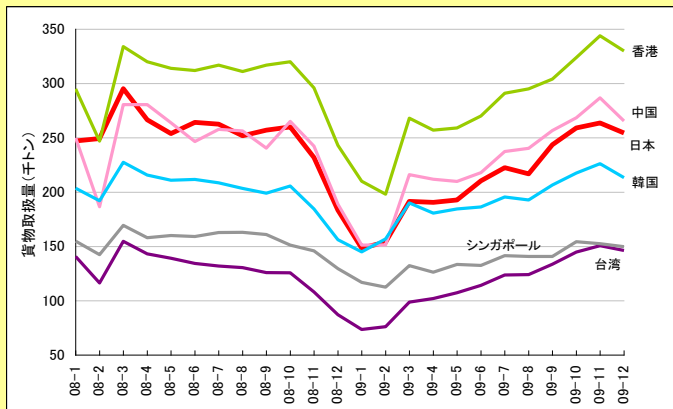


(注)アジア太平洋地域:

ASEAN加盟10ヶ国、PIF加盟国(ツバル、ニウエを除く)、アフガニスタン、バングラデシュ、ブータン、中国、韓国、日本、インド、モルディブ、モンゴル、ネパール、パキスタン、スリランカ、東ティモール

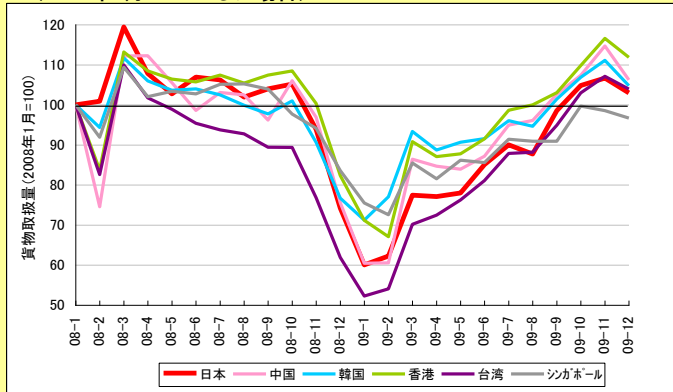
出典:「Worldwide Airport Traffic Statistics」(Airport Council International)より作成

○東アジア諸国の航空貨物取扱量の月次推移 (空港発着量ベース)



○東アジア諸国の航空貨物取扱量の増減

(2008年1月=100とした場合)



(注)中国:北京、成都、広州、南京、上海浦東、深圳、廈門の7空港の計

韓国:仁川、金浦、釜山、済州の4空港の計

日本:成田、羽田、関空、中部、札幌、福岡、那覇の7空港の計

台湾:桃園、高雄の2空港の計

出典:「Worldwide Airport Traffic Statistics」(Airport Council International)より作成

世界の航空貨物取扱量の月次推移 (空港発着量ベース)

(千トン)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
北米	679	547	627	739	594	551	679	702	548	568	531	478	424	417	554	442	445	478	469	468	493	548	554	577
欧州	979	1,023	1,126	1,090	1,055	1,062	1,046	983	1,010	1,064	1,023	866	732	780	898	827	854	868	924	885	946	1,052	1,095	1,038
アジア太平洋	1,607	1,466	1,848	1,745	1,703	1,670	1,646	1,663	1,653	1,658	1,511	1,260	1,100	1,100	1,399	1,356	1,385	1,439	1,529	1,531	1,609	1,723	1,779	1,728
中東	160	167	179	172	170	170	171	168	162	175	173	167	138	134	162	149	152	156	166	172	179	197	215	209
中南米	262	268	296	298	287	292	302	321	309	297	314	281	251	233	280	284	296	301	317	329	316	344	357	343
アフリカ	50	78	85	82	82	73	80	78	85	86	87	80	74	67	92	68	71	72	86	69	89	73	114	119
計	3,736	3,549	4,161	4,126	3,891	3,818	3,923	3,915	3,766	3,849	3,639	3,132	2,718	2,732	3,384	3,128	3,203	3,314	3,491	3,453	3,633	3,938	4,114	4,014

出典:「Worldwide Airport Traffic Statistics」(Airport Council International)より作成

東アジア諸国の航空貨物取扱量の月次推移 (空港発着量ベース)

(千トン)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
日本	247	249	295	267	254	264	263	252	257	260	232	183	148	154	191	191	193	210	222	217	244	259	264	255
中国	250	186	281	281	264	247	258	256	241	265	242	189	151	151	216	212	210	218	237	240	257	268	286	266
韓国	204	192	227	216	211	212	209	203	199	206	184	156	145	157	190	181	185	186	196	193	206	218	226	213
香港	295	247	334	320	314	312	317	311	317	320	296	243	210	198	268	257	259	270	291	295	304	324	344	330
台湾	141	116	155	143	139	134	132	131	126	126	108	87	74	76	99	102	107	114	124	124	134	145	151	146
シンガポール	155	142	169	158	160	159	163	163	161	151	146	129	117	112	132	126	133	132	142	141	141	154	153	150

出典:「Worldwide Airport Traffic Statistics」(Airport Council International)より作成

Section 2 - ②
我が国の国際航空貨物の動向

我が国の国際航空貨物の動向

①国際航空貨物取扱量の年次推移

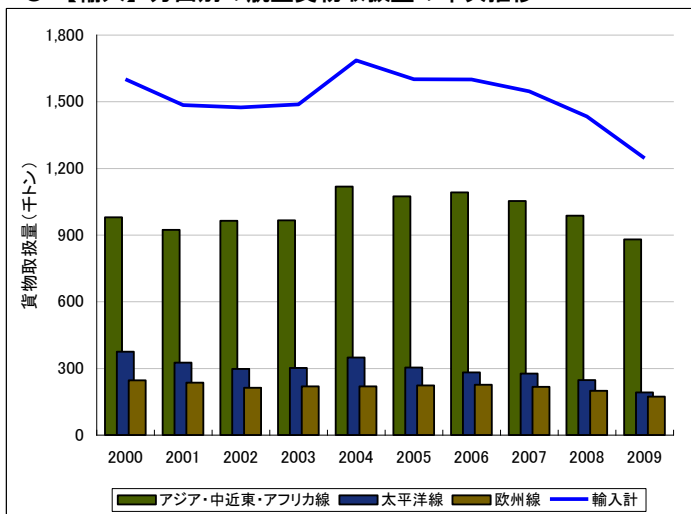
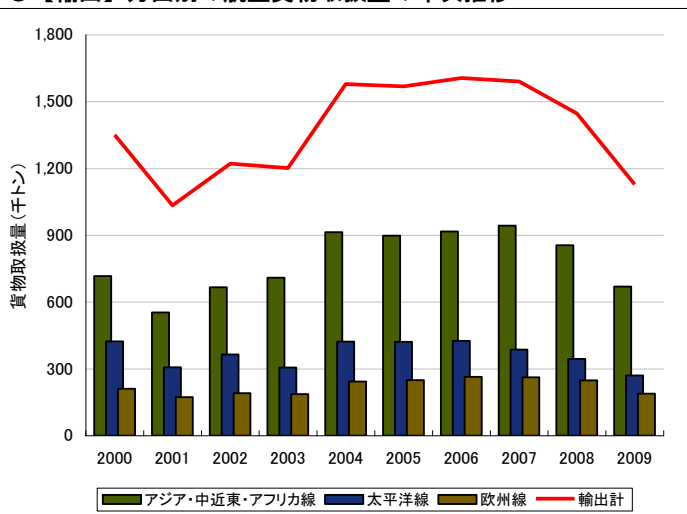
・2001年以降、輸出航空貨物はアジア・中近東・アフリカ方面を中心に取扱量を大きく伸ばしていたが2008年以降減少に転じている。

【輸出】方面別の航空貨物取扱量(年次推移)

【輸入】方面別の航空貨物取扱量(年次推移)

○【輸出】方面別の航空貨物取扱量の年次推移

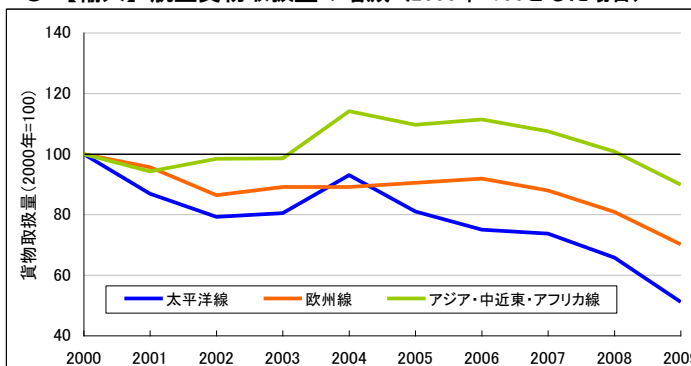
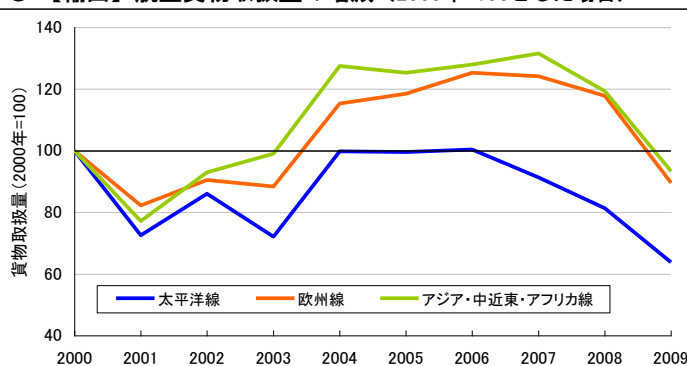
○【輸入】方面別の航空貨物取扱量の年次推移



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

○【輸出】航空貨物取扱量の増減(2000年=100とした場合)

○【輸入】航空貨物取扱量の増減(2000年=100とした場合)



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

方面別の航空貨物取扱量の年次推移

(千トン)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
輸出										
太平洋線	423.2	307.2	364.3	305.4	422.6	421.7	425.2	386.5	344.5	270.0
欧州線	210.6	173.3	190.7	186.2	242.8	249.5	264.0	261.5	248.2	188.7
アジア・中近東・アフリカ線	716.3	553.1	666.5	709.7	913.7	897.6	916.7	942.5	854.7	669.2
計	1,350.1	1,033.7	1,221.5	1,201.4	1,579.1	1,568.8	1,605.9	1,590.5	1,447.3	1,127.9
輸入										
太平洋線	375.4	326.1	297.4	302.1	349.2	304.3	281.6	276.7	246.9	192.1
欧州線	246.3	235.7	212.9	219.5	219.4	223.0	226.4	216.8	199.2	172.8
アジア・中近東・アフリカ線	979.3	923.2	963.9	965.8	1,117.5	1,074.2	1,091.7	1,052.7	987.5	880.5
計	1,601.1	1,485.0	1,474.3	1,487.4	1,686.2	1,601.4	1,599.7	1,546.1	1,433.5	1,245.4

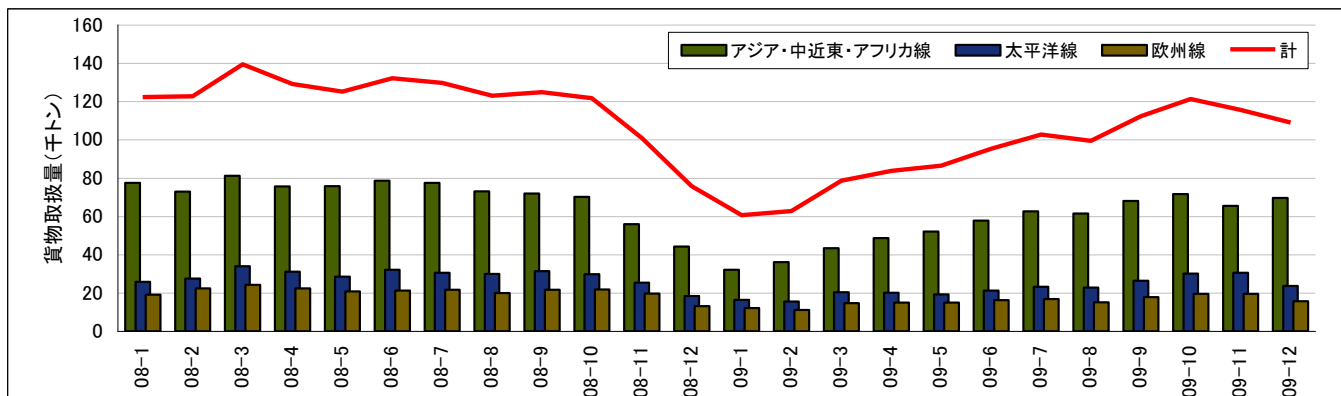
出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

我が国の国際航空貨物の動向

②国際航空貨物取扱量の月次推移

・2008年1月以降の方面別の月次推移では、リーマンショック以降輸出入とも全方面で急速に貨物量が落ち込んでいる。

【輸出】方面別の航空貨物取扱量（月次推移）



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

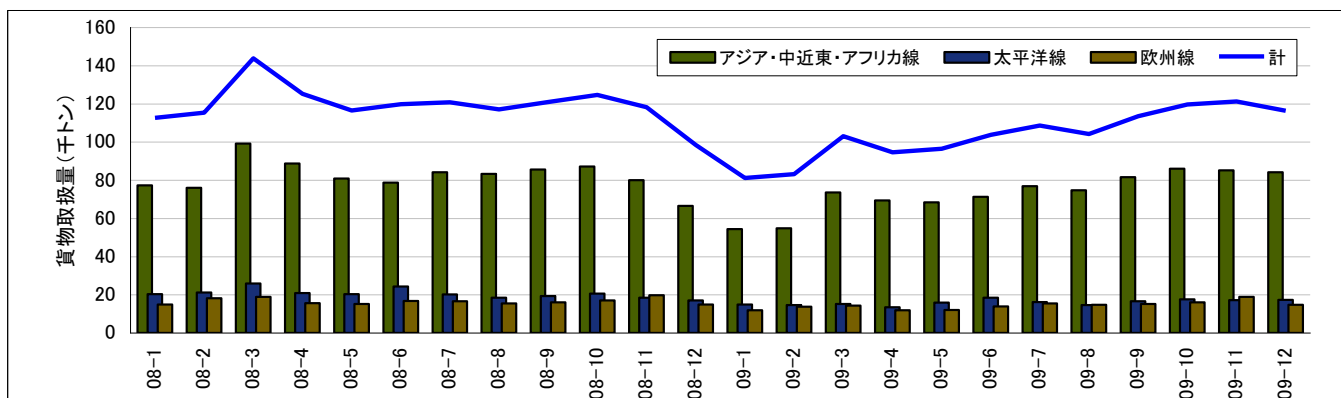
【輸出】方面別の航空貨物取扱量の月次推移

(千トン)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋線	25.8	27.5	33.9	31.2	28.5	32.1	30.6	30.0	31.3	29.8	25.4	18.4	16.4	15.6	20.5	20.1	19.3	21.3	23.2	22.8	26.4	30.1	30.5	23.7
欧州線	19.1	22.4	24.2	22.4	20.9	21.3	21.7	20.0	21.7	21.8	19.6	13.2	12.1	11.1	14.7	14.9	15.0	16.2	16.8	15.1	17.8	19.5	19.6	15.7
アジア・中近東・アフリカ線	77.5	72.9	81.3	75.7	75.8	78.7	77.5	73.1	71.9	70.2	55.9	44.2	32.1	36.1	43.4	48.7	52.2	57.8	62.7	61.5	68.1	71.7	65.4	69.6
合計	122.4	122.8	139.4	129.2	125.2	132.1	129.7	123.1	124.9	121.8	100.9	75.8	60.6	62.8	78.6	83.7	86.5	95.4	102.7	99.4	112.3	121.3	115.5	109.0

出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

【輸入】方面別の航空貨物取扱量（月次推移）



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

【輸入】方面別の航空貨物取扱量の月次推移

(千トン)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋線	20.4	21.2	25.8	20.9	20.4	24.3	20.1	18.4	19.4	20.6	18.4	17.1	14.9	14.6	15.2	13.4	15.9	18.5	16.2	14.7	16.6	17.6	17.2	17.4
欧州線	14.9	18.2	18.8	15.5	15.2	16.8	16.6	15.5	16.1	17.0	19.8	14.9	11.9	13.7	14.3	11.9	12.1	13.9	15.5	14.8	15.2	16.0	18.9	14.7
アジア・中近東・アフリカ線	77.3	76.0	99.2	88.8	80.9	78.7	84.2	83.2	85.5	87.1	80.1	66.6	54.3	54.8	73.6	69.3	68.5	71.3	76.8	74.8	81.6	86.0	85.1	84.2
合計	112.6	115.3	143.8	125.2	116.4	119.8	120.9	117.1	121.0	124.6	118.2	98.5	81.1	83.1	103.1	94.7	96.5	103.7	108.6	104.2	113.5	119.6	121.2	116.3

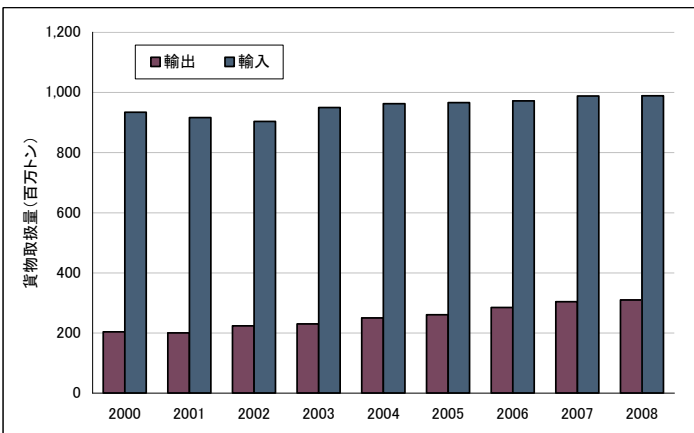
出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成

我が国の国際航空貨物の動向

③参考：国際海上貨物取扱量の推移

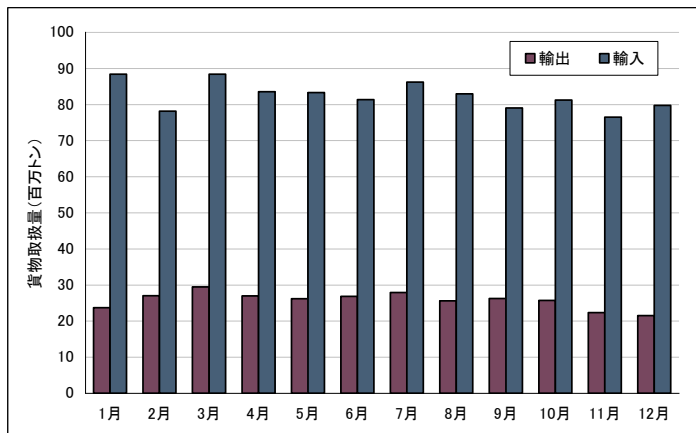
参考：【輸出入】海上貨物取扱量の推移

○【輸出入】海上貨物取扱量の年次推移



出典：「港湾統計年報」及び「港湾統計月報」（各年版、国土交通省）より作成

○【輸出入】海上貨物取扱量の月次推移（2008年）



出典：「港湾統計月報」（国土交通省）より作成

【輸出入】海上貨物取扱量の年次推移

(百万トン)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
輸出	203	200	224	230	249	261	285	304	309
輸入	934	916	903	949	963	966	972	988	989
計	1,137	1,116	1,127	1,179	1,212	1,226	1,256	1,292	1,298

出典：「港湾統計年報」及び「港湾統計月報」（各年版、国土交通省）より作成

【輸出入】海上貨物取扱量の月次推移（2008年）

(百万トン)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
輸出	24	27	29	27	26	27	28	26	26	26	22	21
輸入	88	78	88	84	83	81	86	83	79	81	76	80
計	112	105	118	110	109	108	114	108	105	107	99	101

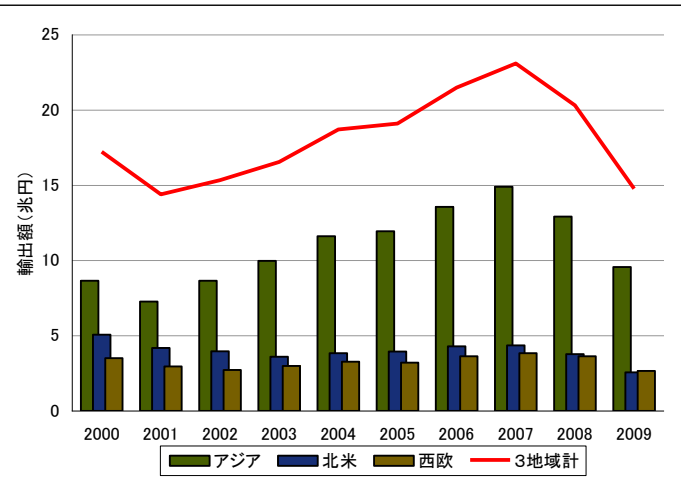
出典：「港湾統計月報」（国土交通省）より作成

我が国の国際航空貨物の動向

④航空貨物輸出額の推移

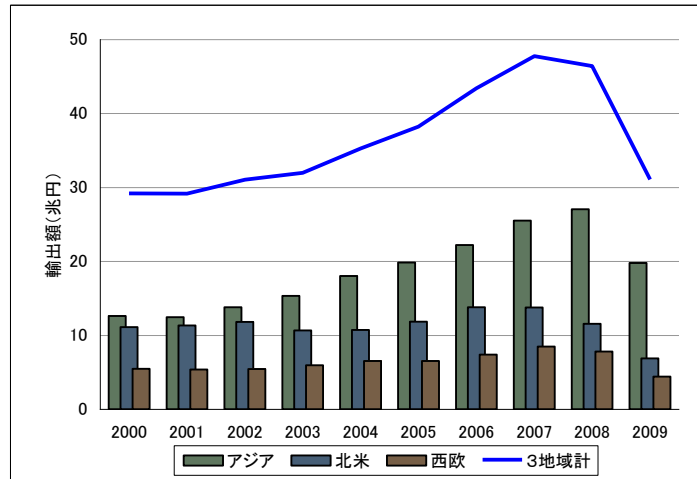
・我が国航空貨物輸出額の方面別の輸出割合を確認すると、2009年時点でアジア方面が約6割を占め、2000年に比べるとアジア方面の占める比率が高まっていることが分かる。また、アジア・北米・西欧が全体の9割超を占めており、海上輸送と比べると輸送地域が限定されている。

【輸出】方面別の航空貨物輸出額(年次推移、名目)

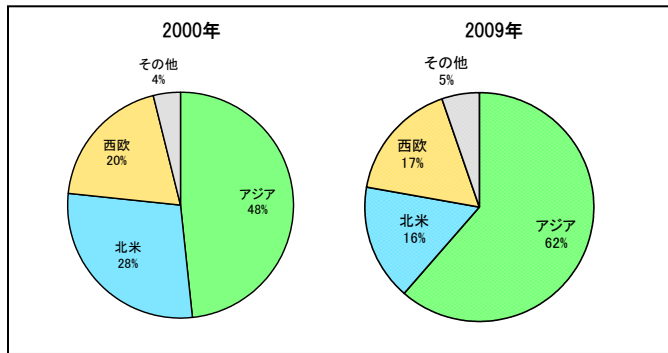


出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸出】方面別の海上貨物輸出額(年次推移、名目)

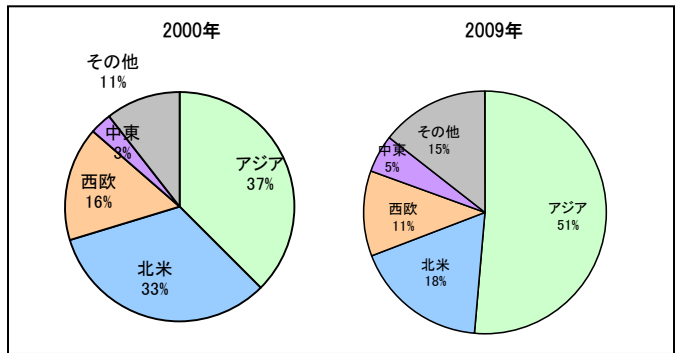


【輸出】航空貨物輸出額の地域構成比(2000年→2009年)



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸出】海上貨物輸出額の地域構成比(2000年→2009年)



【輸出】方面別の航空貨物輸出額(年次推移、名目) (十億円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
北米	5,068	4,182	3,970	3,598	3,835	3,944	4,287	4,362	3,769	2,566
西欧	3,516	2,952	2,716	2,983	3,271	3,214	3,639	3,847	3,629	2,654
アジア	8,652	7,264	8,651	9,970	11,609	11,948	13,569	14,894	12,915	9,559
中東欧	77	93	111	156	189	244	284	359	408	233
大洋州	130	104	102	132	160	146	192	219	169	93
中南米	364	312	279	283	334	379	456	461	379	314
中東	94	109	103	110	122	127	141	174	180	120
アフリカ	27	28	25	28	35	39	51	54	53	45
計	17,926	15,044	15,959	17,260	19,553	20,041	22,619	24,369	21,502	15,585

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸出】方面別の海上貨物輸出額(年次推移、名目) (十億円)

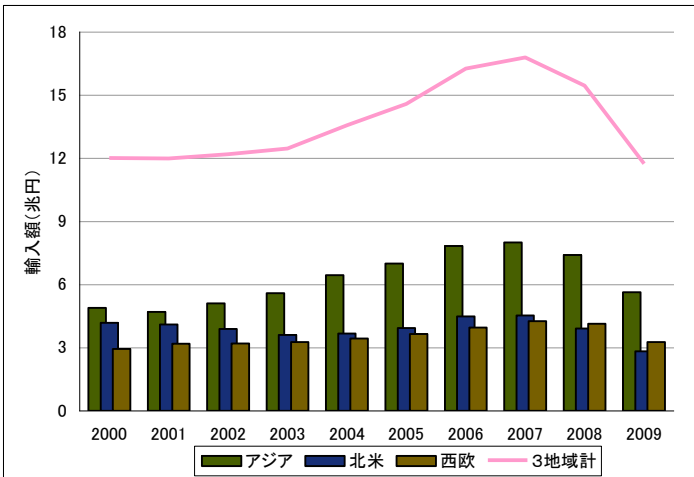
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
北米	11,095	11,328	11,821	10,669	10,722	11,833	13,805	13,773	11,561	6,890
西欧	5,484	5,374	5,448	5,946	6,519	6,527	7,406	8,482	7,816	4,423
アジア	12,603	12,468	13,787	15,348	18,028	19,847	22,207	25,507	27,051	19,779
大洋州	979	1,027	1,176	1,284	1,444	1,568	1,609	1,885	2,030	1,317
中南米	1,901	1,856	1,757	1,647	2,011	2,381	3,099	3,669	3,868	2,771
中東欧	195	204	253	398	652	889	1,358	2,030	2,525	672
中東	953	1,168	1,320	1,380	1,443	1,696	2,092	2,904	3,329	1,893
アフリカ	517	510	589	617	793	865	1,049	1,311	1,336	840
計	33,728	33,935	36,150	37,288	41,617	45,615	52,627	59,563	59,516	38,586

我が国の国際航空貨物の動向

⑤航空貨物輸入額の推移

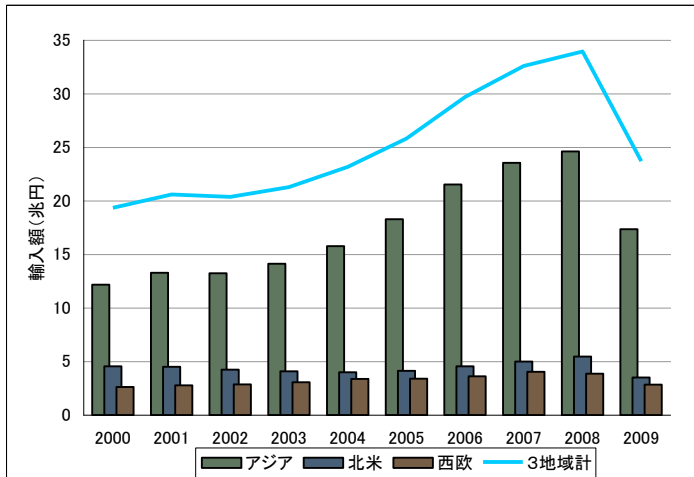
- ・我が国の航空貨物輸入額で方面別の輸入割合を確認すると、2009年時点でアジア方面の比率が高く、輸出と同様アジア・北米・西欧が全体の9割超を占めていることが分かる。
- ・一方で、海上貨物輸入額は、石油・天然ガス等のエネルギー資源の割合が高いため、中東方面の割合が高くなっている。

【輸入】方面別の航空貨物輸入額(年次推移、名目)

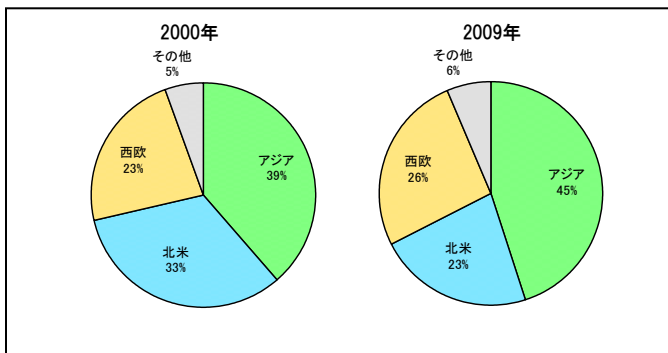


出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸入】方面別の海上貨物輸入額(年次推移、名目)

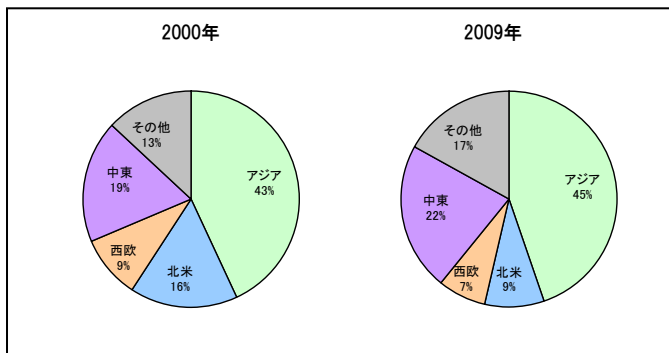


【輸入】航空貨物輸入額の地域構成比(2000年→2009年)



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸入】海上貨物輸入額の地域構成比(2000年→2009年)



【輸入】方面別の航空貨物輸入額(年次推移、名目) (十億円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
北米	4,180	4,107	3,891	3,607	3,677	3,936	4,483	4,536	3,915	2,868
西欧	2,937	3,192	3,204	3,442	3,656	3,951	4,256	4,137	3,284	2,853
アジア	4,893	4,695	5,104	5,595	6,448	6,994	7,834	8,004	7,403	5,632
中東	164	134	90	95	110	121	160	175	198	106
大洋州	145	132	150	111	113	130	131	128	100	77
中南米	144	181	216	219	239	279	312	337	321	289
中東	85	91	84	71	79	85	83	92	77	67
アフリカ	160	147	142	139	190	240	401	475	508	253
計	12,708	12,679	12,883	13,101	14,297	15,442	17,356	18,004	16,659	12,578

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸入】方面別の海上貨物輸入額(年次推移、名目) (十億円)

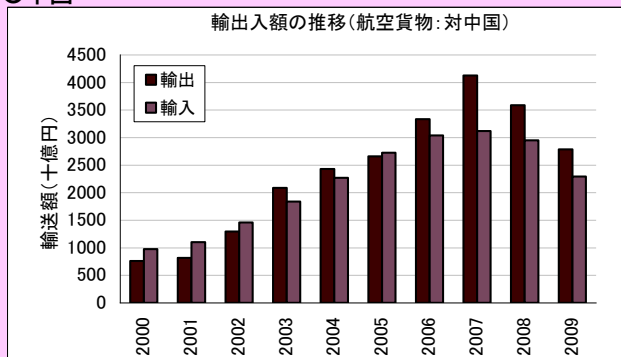
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
北米	4,548	4,514	4,249	4,098	4,003	4,131	4,554	4,994	5,456	3,510
西欧	2,630	2,789	2,877	3,058	3,388	3,400	3,630	4,043	3,863	2,853
アジア	12,169	13,292	13,254	14,132	15,776	18,284	21,526	23,560	24,631	17,357
大洋州	1,784	1,958	1,924	1,957	2,344	2,967	3,561	4,061	5,278	3,465
中南米	1,039	997	982	991	1,250	1,488	2,061	2,504	2,542	1,589
中東	460	489	480	558	705	803	905	1,427	1,586	978
中東	5,225	5,293	5,010	5,857	6,703	9,579	12,609	13,278	17,274	8,572
アフリカ	375	405	568	610	751	852	1,140	1,261	1,664	596
計	28,230	29,737	29,345	31,261	34,920	41,508	49,988	55,132	62,296	38,922

我が国の国際航空貨物の動向

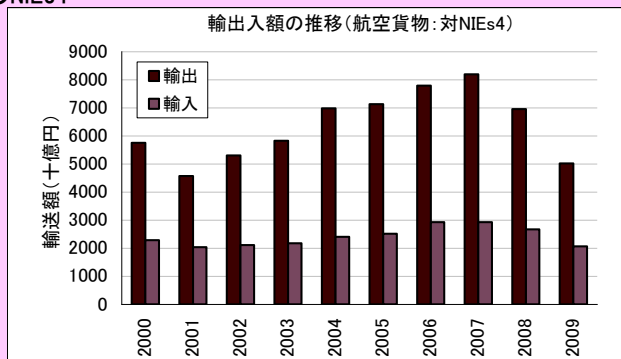
⑥主要国・地域との航空貨物輸出入額の推移（東アジア主要地域）

【輸出入】主要国・地域への航空貨物輸出入額（年次推移、名目）

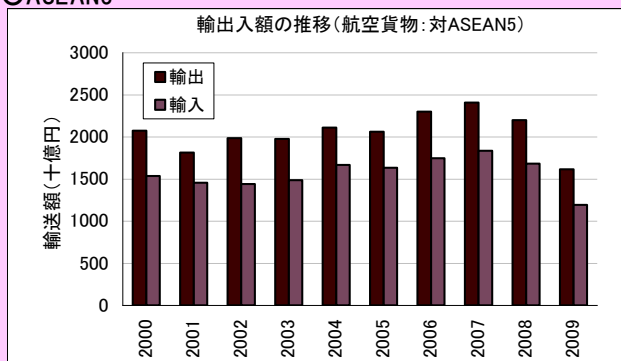
○中国



○ONIEs4



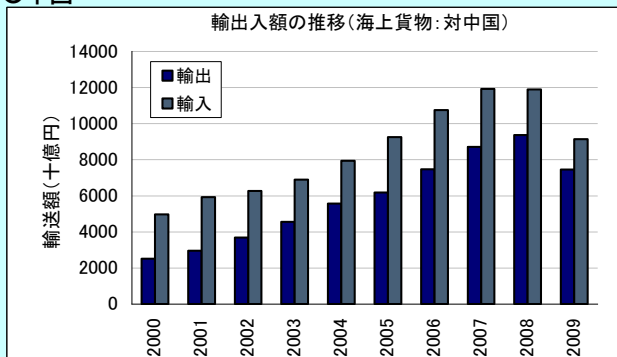
○ASEAN5



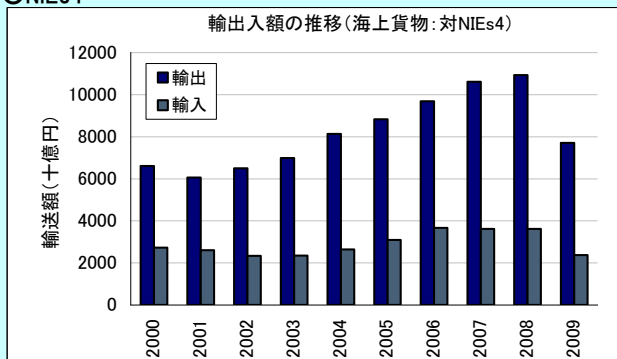
出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸出入】主要国・地域への海上貨物輸出入額（年次推移、名目）

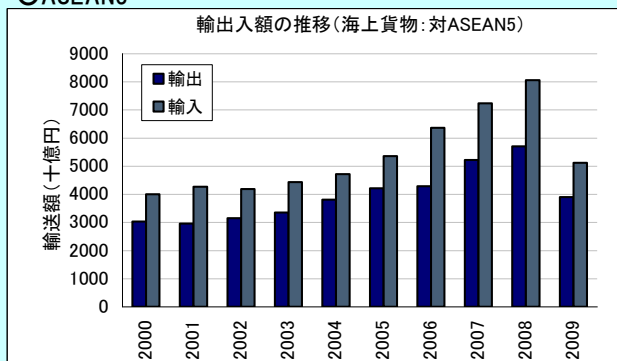
○中国



○ONIEs4



○ASEAN5



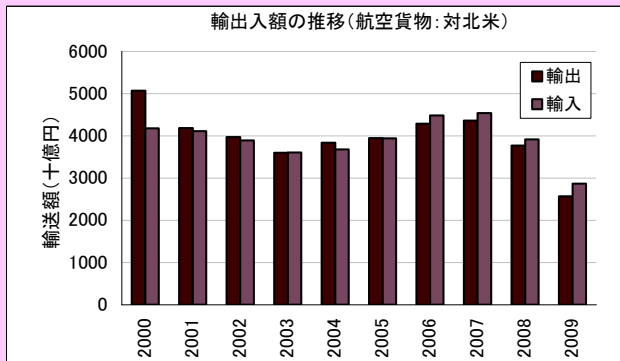
出典:「貿易統計」(財務省)より作成

我が国の国際航空貨物の動向

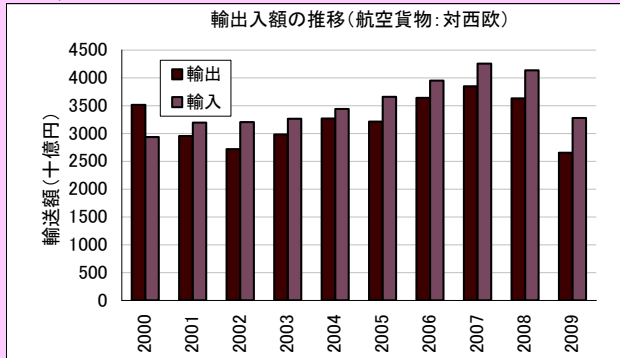
⑥主要国・地域との航空貨物輸出入額の推移（北米、欧州）

【輸出入】主要国・地域への航空貨物輸出入額（年次推移、名目）

○北米



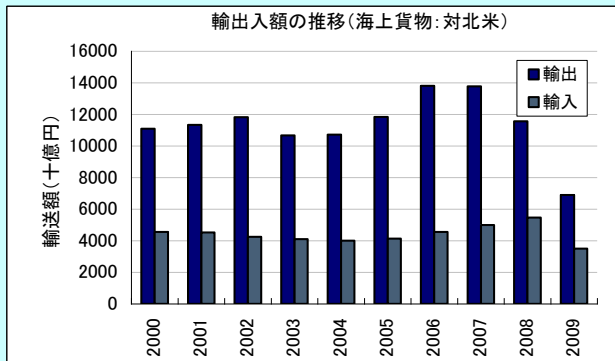
○西欧



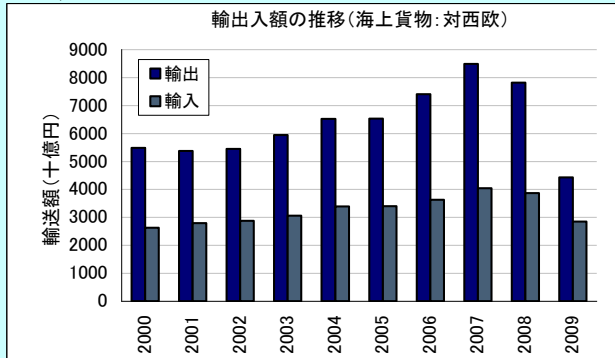
出典:「貿易統計」(財務省)より作成

参考:【輸出入】主要国・地域への海上貨物輸出入額（年次推移、名目）

○北米



○西欧



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

【輸出入】主要国・地域への航空貨物輸出入額（年次推移、名目） (十億円)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
中国										
輸出	760	813	1,295	2,088	2,428	2,658	3,332	4,127	3,584	2,782
輸入	973	1,103	1,458	1,839	2,267	2,724	3,036	3,118	2,947	2,294
計	1,733	1,916	2,753	3,927	4,695	5,382	6,368	7,245	6,531	5,077
NIEs4										
輸出	5,750	4,568	5,304	5,825	6,977	7,127	7,793	8,193	6,954	5,022
輸入	2,288	2,040	2,107	2,171	2,402	2,517	2,922	2,931	2,669	2,063
計	8,038	6,608	7,411	7,996	9,380	9,644	10,715	11,124	9,623	7,085
ASEAN5										
輸出	2,072	1,812	1,984	1,976	2,110	2,061	2,301	2,408	2,199	1,616
輸入	1,535	1,456	1,441	1,485	1,666	1,634	1,747	1,834	1,681	1,194
計	3,607	3,268	3,425	3,461	3,776	3,696	4,048	4,242	3,880	2,810
北米										
輸出	5,068	4,182	3,970	3,598	3,835	3,944	4,287	4,362	3,769	2,566
輸入	4,180	4,107	3,891	3,607	3,677	3,936	4,483	4,536	3,915	2,866
計	9,247	8,289	7,861	7,204	7,512	7,880	8,771	8,898	7,684	5,432
西欧										
輸出	3,516	2,952	2,716	2,983	3,271	3,214	3,639	3,847	3,629	2,654
輸入	2,937	3,192	3,204	3,264	3,442	3,656	3,951	4,256	4,137	3,279
計	6,453	6,144	5,920	6,247	6,713	6,870	7,590	8,103	7,766	5,933

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

【輸出入】主要国・地域への海上貨物輸出入額（年次推移、名目） (十億円)

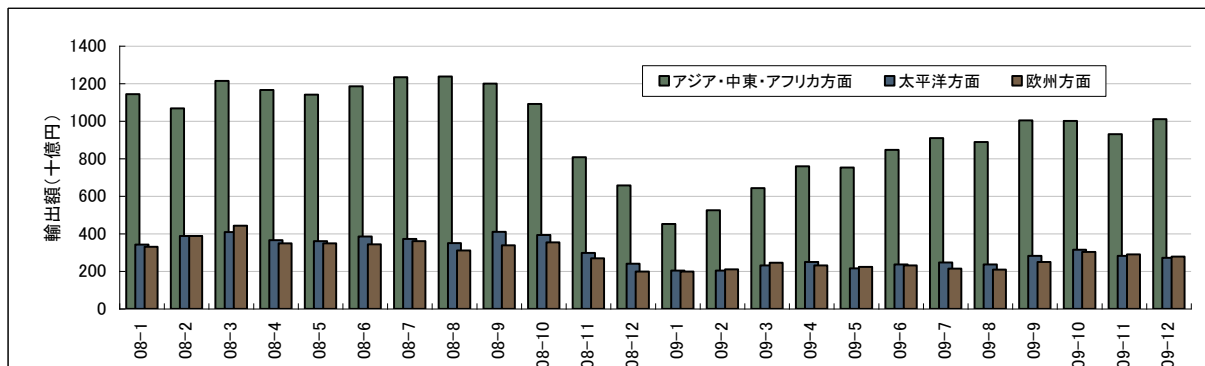
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
中国										
輸出	2,514	2,950	3,685	4,547	5,566	6,179	7,462	8,712	9,366	7,457
輸入	4,968	5,924	6,269	6,892	7,932	9,252	10,749	11,917	11,884	9,139
計	7,482	8,874	9,955	11,440	13,498	15,431	18,210	20,629	21,249	16,595
NIEs4										
輸出	6,607	6,058	6,500	6,979	8,126	8,831	9,676	10,603	10,931	7,700
輸入	2,720	2,602	2,334	2,341	2,642	3,085	3,668	3,613	3,619	2,370
計	9,327	8,660	8,834	9,319	10,767	11,916	13,344	14,216	14,550	10,070
ASEAN5										
輸出	3,030	2,957	3,146	3,355	3,805	4,212	4,288	5,215	5,706	3,899
輸入	3,997	4,267	4,183	4,428	4,717	5,352	6,366	7,229	8,061	5,120
計	7,028	7,224	7,329	7,783	8,522	9,564	10,655	12,444	13,767	9,019
北米										
輸出	11,095	11,328	11,821	10,669	10,722	11,833	13,805	13,773	11,561	6,901
輸入	4,548	4,514	4,249	4,098	4,003	4,131	4,554	4,994	5,456	3,495
計	15,643	15,842	16,070	14,767	14,725	15,964	18,358	18,767	17,018	10,396
西欧										
輸出	5,484	5,374	5,448	5,946	6,519	6,527	7,406	8,482	7,816	4,423
輸入	2,630	2,789	2,877	3,058	3,388	3,400	3,630	4,043	3,863	2,850
計	8,114	8,163	8,325	9,004	9,907	9,927	11,036	12,525	11,679	7,273

我が国の国際航空貨物の動向

⑦航空貨物輸出入額の月次推移

- 航空貨物輸送額において、輸出は2009年1月以降、輸入は2009年2月以降に回復基調にあるが、2009年12月時点ではリーマンショック以前の水準までは回復していない。

【輸出】方面別の航空貨物輸出額（月次推移、名目）



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

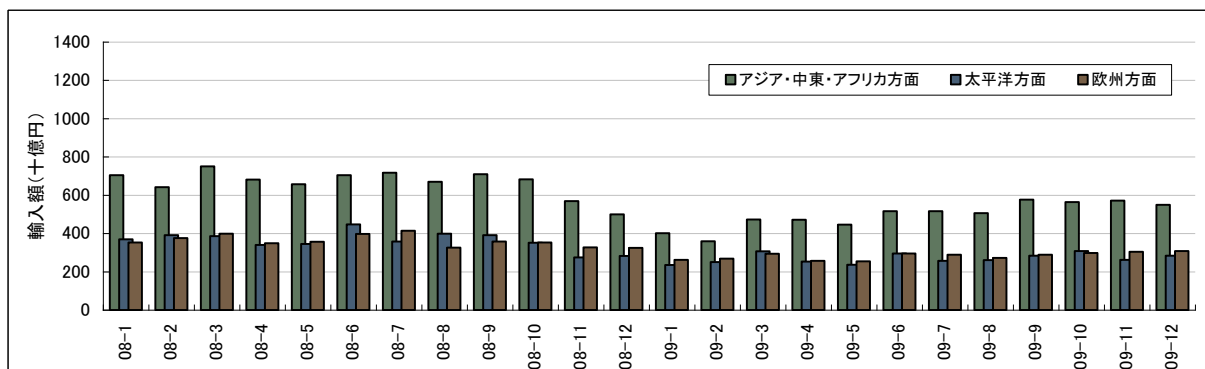
【輸出】方面別の航空貨物輸送額（月次推移、名目）

(十億円)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋方面	342	388	409	367	361	385	372	351	410	394	298	241	203	204	231	249	215	236	247	236	282	315	282	271
欧州方面	331	388	443	349	349	344	361	311	339	355	270	199	199	210	246	231	224	232	215	209	250	304	290	278
アジア・中東・アフリカ方面	1,144	1,068	1,214	1,166	1,141	1,186	1,234	1,238	1,200	1,092	808	657	452	525	644	760	754	846	909	889	1,004	1,001	930	1,011
計	1,817	1,844	2,066	1,881	1,850	1,915	1,968	1,899	1,948	1,841	1,376	1,097	854	939	1,121	1,240	1,193	1,315	1,371	1,334	1,536	1,620	1,503	1,560

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

【輸入】方面別の航空貨物輸入額（月次推移、名目）



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

【輸入】方面別の航空貨物輸出入額（月次推移、名目）

(十億円)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋方面	369	391	386	340	345	447	358	399	391	352	275	283	235	250	307	253	237	295	257	261	284	309	262	284
欧州方面	353	376	398	350	357	397	414	326	358	353	328	324	262	269	293	257	254	296	288	272	289	298	304	308
アジア・中東・アフリカ方面	704	642	750	682	657	704	718	670	709	683	569	500	402	359	473	472	446	516	517	506	577	564	571	550
計	1,426	1,409	1,534	1,371	1,359	1,549	1,489	1,395	1,458	1,387	1,172	1,107	899	878	1,074	981	937	1,107	1,062	1,040	1,149	1,170	1,138	1,143

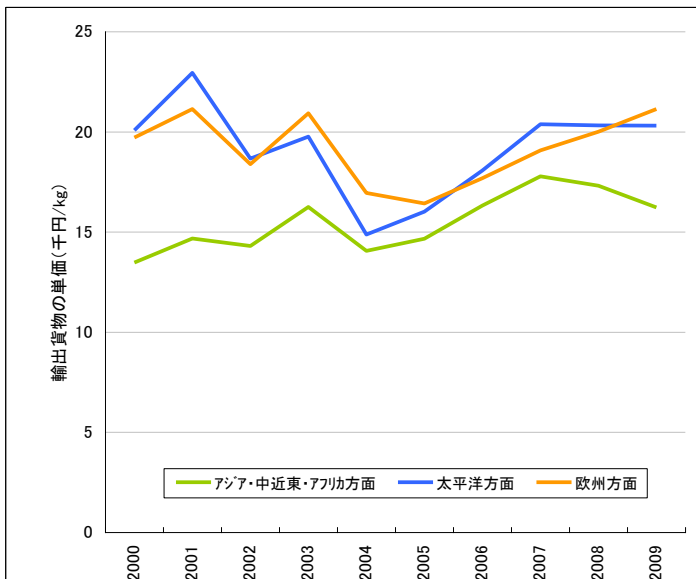
出典:「貿易統計」(財務省)より作成

我が国の国際航空貨物の動向

⑧航空貨物単価の年次推移

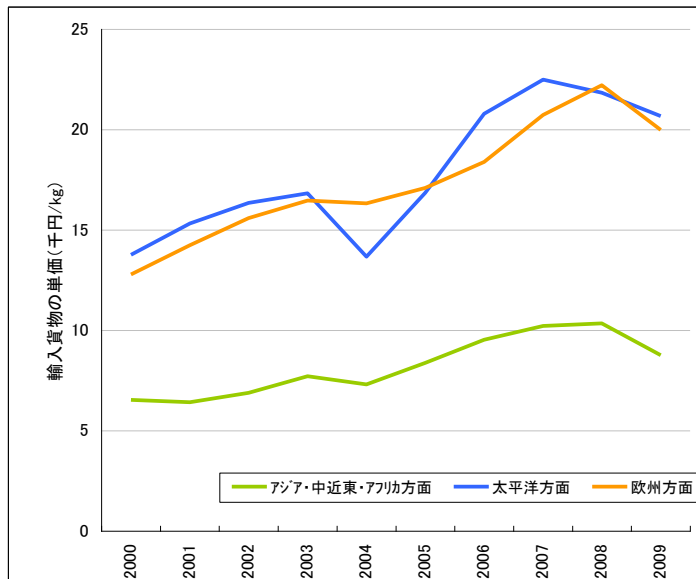
・航空貨物取扱量および輸送額より航空貨物の輸送単価の年次推移を方面別に算出した。方面別にも単価に違いがみられ、輸出と輸入ではアジア方面の単価の違いが顕著であることが見て取れる。

【輸出】航空貨物の輸送貨物単価



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(財務省)より作成

【輸入】航空貨物の輸送貨物単価



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(財務省)より作成

【輸出】航空貨物の輸送貨物単価

(千円/kg)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
太平洋方面	20.1	22.9	18.7	19.8	14.9	16.0	18.1	20.4	20.3	20.3
欧州方面	19.7	21.1	18.4	20.9	16.9	16.4	17.7	19.1	20.0	21.1
アジア・中近東・アフリカ方面	13.5	14.7	14.3	16.2	14.1	14.7	16.3	17.8	17.3	16.2

出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(財務省)より作成

【輸入】航空貨物の輸送貨物単価

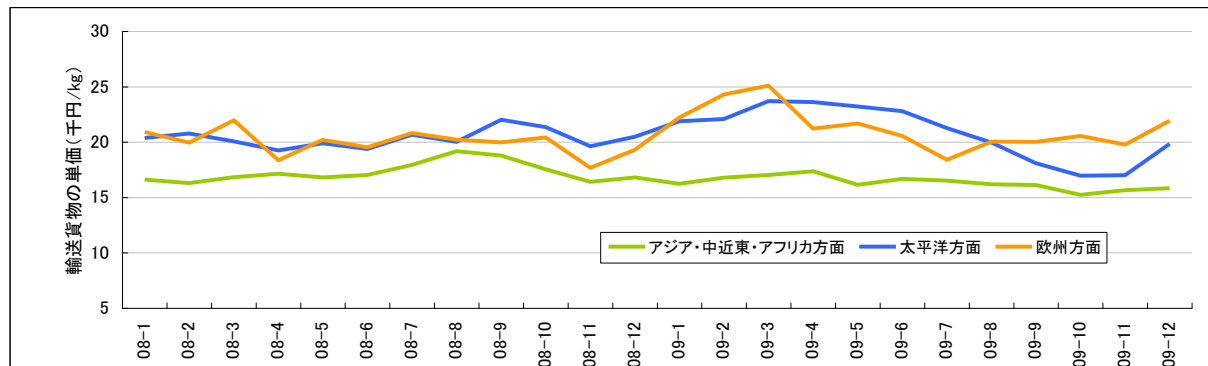
(千円/kg)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
太平洋方面	13.8	15.3	16.4	16.8	13.7	16.9	20.8	22.5	21.8	20.7
欧州方面	12.8	14.2	15.6	16.5	16.3	17.1	18.4	20.7	22.2	20.0
アジア・中近東・アフリカ方面	6.5	6.4	6.9	7.7	7.3	8.4	9.5	10.2	10.3	8.8

我が国の国際航空貨物の動向

⑨航空貨物単価の月次推移

【輸出】航空貨物の輸送貨物単価（月次推移）



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(総務省)より作成

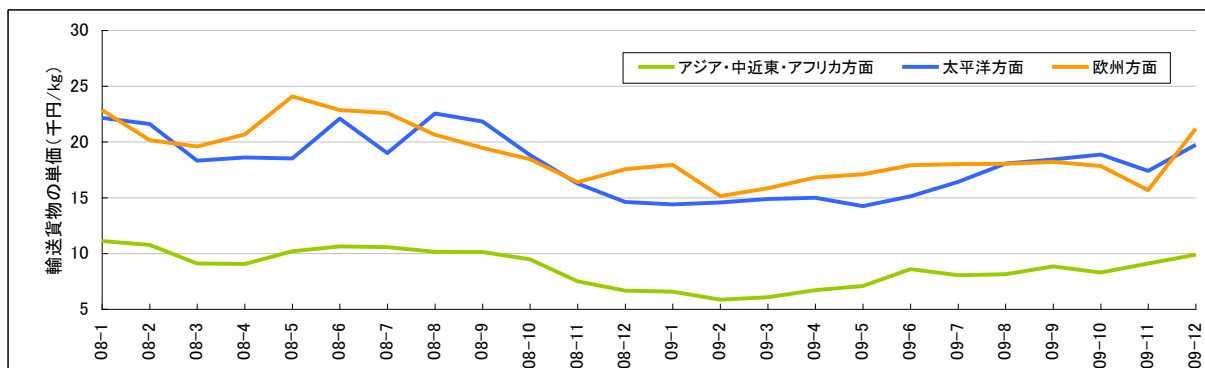
【輸出】航空貨物の輸送貨物単価（月次推移）

(千円/kg)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋方面	20.4	20.8	20.1	19.2	19.9	19.4	20.7	20.0	22.0	21.4	19.6	20.5	21.9	22.1	23.7	23.6	23.2	22.8	21.3	20.0	18.1	17.0	17.0	19.9
欧州方面	20.9	20.0	22.0	18.4	20.2	19.5	20.8	20.2	20.0	20.4	17.7	19.3	22.2	24.3	25.1	21.2	21.7	20.6	18.4	20.0	20.0	20.6	19.8	21.9
アジア・中近東・アフリカ方面	16.6	16.3	16.8	17.1	16.8	17.0	17.9	19.2	18.8	17.5	16.4	16.8	16.2	16.8	17.0	17.4	16.1	16.7	16.5	16.2	16.1	15.2	15.7	15.8

出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(総務省)より作成

【輸入】航空貨物の輸送貨物単価（月次推移）



出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(総務省)より作成

【輸入】航空貨物の輸送貨物単価（月次推移）

(千円/kg)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
太平洋方面	22.2	21.6	18.3	18.6	18.5	22.1	19.0	22.6	21.8	18.8	16.3	14.6	14.4	14.6	14.9	15.0	14.2	15.1	16.4	18.1	18.4	18.9	17.4	19.7
欧州方面	22.9	20.2	19.6	20.7	24.1	22.9	22.6	20.6	19.5	18.5	16.4	17.5	18.0	15.1	15.8	16.8	17.1	17.9	18.0	18.0	18.2	17.8	15.7	21.2
アジア・中近東・アフリカ方面	11.1	10.8	9.1	9.1	10.2	10.6	10.6	10.2	10.1	9.5	7.5	6.7	6.6	5.8	6.1	6.7	7.1	8.6	8.0	8.1	8.8	8.3	9.1	9.9

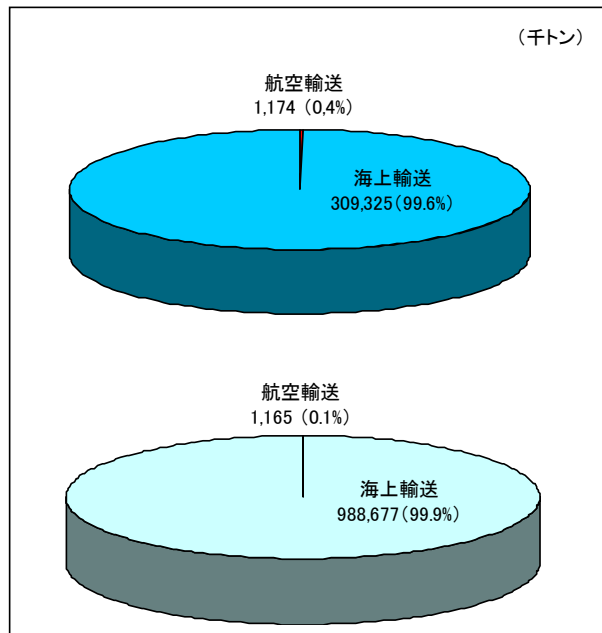
出典:「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)及び「貿易統計」(総務省)より作成

我が国の国際航空貨物の動向

⑩航空貨物と海上貨物の分担率と輸送貨物単価

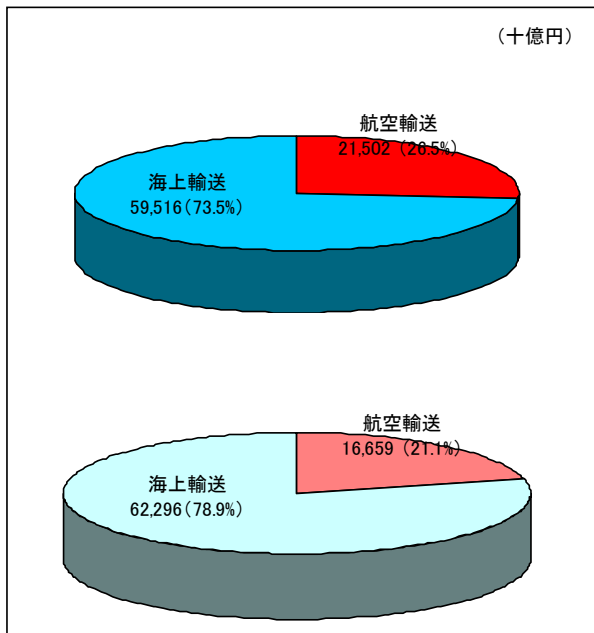
- 国際貨物における航空輸送と海上輸送との分担率は、重量ベースで比較するとその大半を海上輸送が占めており、航空輸送の割合は1%にも満たない。
- 一方で、金額ベースでは航空輸送は輸出の27%、輸入の21%を占めており、航空輸送は海上輸送と比較して高価格貨物の輸送を担っていることが分かる。

○輸送機関分担率（重量ベース）



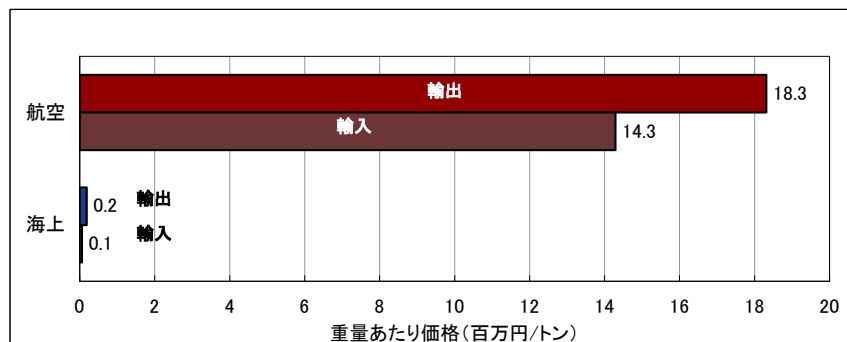
出典:「港湾統計」「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成 (2008年時点)

○輸送機関分担率（金額ベース）



出典:「貿易統計」(財務省)より作成(2008年時点)

○航空貨物と海上貨物の輸送貨物単価比較



出典:「貿易統計」(財務省)、「港湾統計」「日本出入航空貨物路線別取扱実績」(国土交通省)より作成 (2008年時点)

我が国の国際航空貨物の動向

⑪航空貨物の品目特性

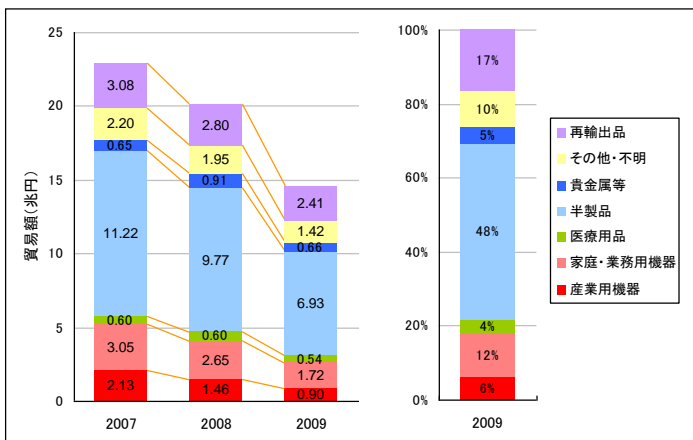
航空貨物と海上貨物の主要品目構成

航空：輸出		航空：輸入		海上：輸出		海上：輸入	
1位 電気機器	35.4%	1位 電気機器	20.7%	1位 輸送用機器	20.7%	1位 石炭・コークス	24.4%
2位 一般機械	20.7%	2位 一般機械	16.7%	2位 鉄鋼	19.6%	2位 石油・石油製品	24.0%
3位 精密機器類	6.6%	3位 衣類等	12.3%	3位 非金属鉱物製品	10.4%	3位 金属鉱及びびくず	17.8%
4位 再輸出品	6.0%	4位 魚介類・同調製品	7.5%	4位 一般機械	8.7%	4位 天然ガス・製造ガス	9.7%
5位 プラスチック	4.8%	5位 その他の雑製品	5.4%	5位 元素及び化合物	6.8%	5位 木製品・コルク製品	4.5%
6位 その他の雑製品	4.6%	6位 果実及び野菜	4.8%	6位 石油及び同製品	5.9%	6位 穀物・同調製品	4.3%
7位 その他化学製品	3.3%	7位 精密機器類	3.9%	7位 粗鉱物	5.3%	7位 粗鉱物	3.1%
8位 輸送用機器	3.2%	8位 動植物性原材料	3.2%	8位 金属鉱及びびくず	4.9%	8位 元素及び化合物	1.3%
9位 金属製品	2.3%	9位 輸送用機器	2.3%	9位 プラスチック	3.9%	9位 飼料	0.9%
10位 繊維・繊維製品	2.2%	10位 再輸入品	2.2%	10位 パルプ及び古紙	1.9%	10位 鉄鋼	0.8%

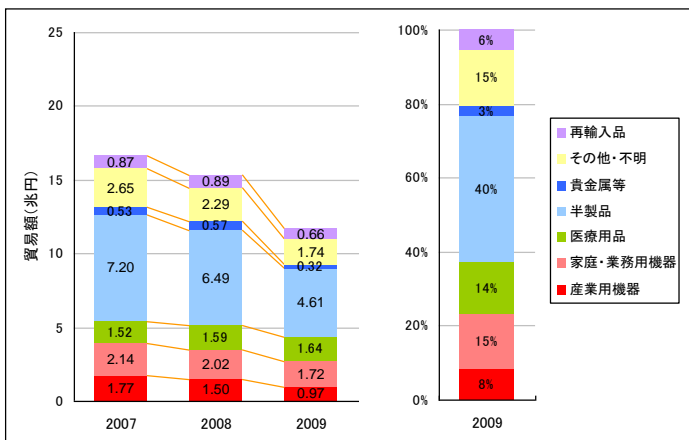
出典：「物流動向調査」（2008年9月調査、財務省）より作成

航空貨物の品目特性

○輸出貨物：北米・西欧・東アジアへの輸出品目の推移



○輸入貨物：北米・西欧・東アジアからの輸入品目の推移



北米・西欧・東アジアへの輸出品目の推移 (名目額) (十億円)

	2007	2008	2009	07→08増減	07→09増減
産業用機器	2,131	1,460	902	-31.5%	-57.7%
家庭・業務用機器	3,053	2,646	1,721	-13.3%	-43.6%
医療用品	603	596	541	-1.1%	-10.3%
半製品	11,219	9,775	6,928	-12.9%	-38.2%
貴金属等	653	905	660	38.7%	1.1%
その他・不明	2,197	1,953	1,420	-11.1%	-35.4%
再輸出品	3,080	2,801	2,412	-9.1%	-21.7%
輸出額計	22,936	20,136	14,584	-12.2%	-36.4%

(注) 東アジア：中国、NIEs4、ASEAN5の計

出典：「貿易統計」（財務省）より作成

北米・西欧・東アジアからの輸入品目の推移 (名目額) (十億円)

	2007	2008	2009	07→08増減	07→09増減
産業用機器	1,769	1,504	975	-14.9%	-44.9%
家庭・業務用機器	2,137	2,016	1,721	-5.7%	-19.5%
医療用品	1,515	1,589	1,636	4.8%	8.0%
半製品	7,202	6,488	4,613	-9.9%	-35.9%
貴金属等	534	572	323	7.2%	-39.4%
その他・不明	2,647	2,292	1,737	-13.4%	-34.4%
再輸入品	871	886	657	1.8%	-24.6%
輸入額計	16,675	15,348	11,662	-8.0%	-30.1%

(注) 東アジア：中国、NIEs4、ASEAN5の計

出典：「貿易統計」（財務省）より作成

品目分類：（輸出統計品目表（HS6）を基に以下のように分類）

産業用機器：半導体製造装置、測定機器、工具類等
 家庭・業務用機器：家電製品、パソコン、腕時計、カメラ等
 医療用品：医薬品、診断装置等

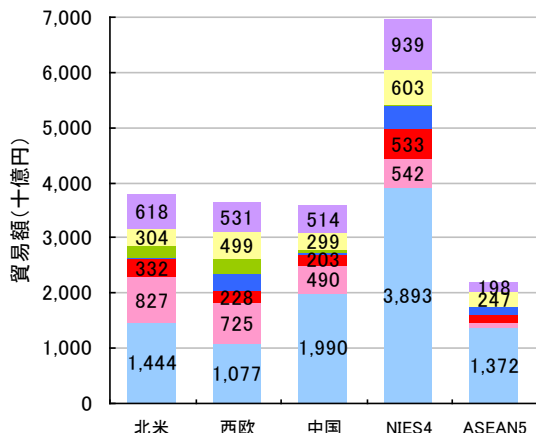
半製品：機械等の部分品、半導体、原料（無機・有機化学品、繊維）等
 その他：飲食品、日用品（衣類、スポーツ用品等）等

我が国の国際航空貨物の動向

⑪航空貨物の品目特性（主要地域別の品目構成）

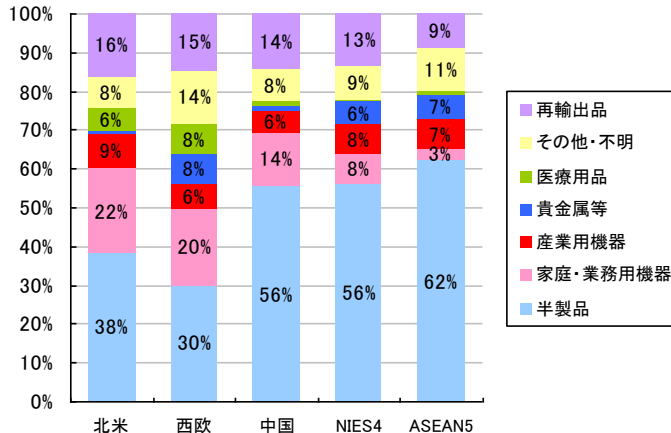
【輸出】航空貨物の品目特性(主要地域別、2008年)

○主要地域の品目別輸出額



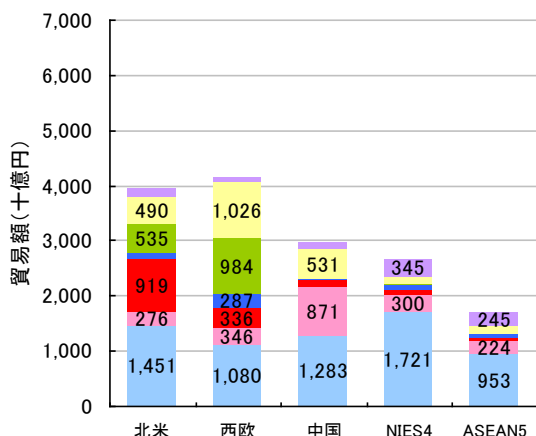
出典:「貿易統計」(財務省)より作成

○主要地域の品目構成比

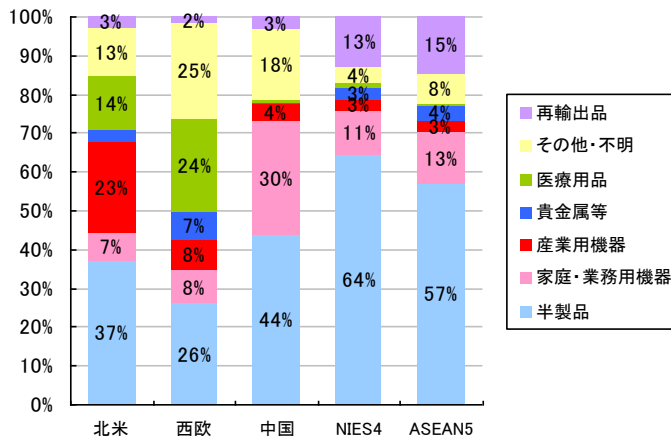


【輸入】航空貨物の品目特性(主要相手地域別、2008年)

○主要地域の品目別輸入額



○主要地域の品目構成比



主要地域の地域別・品目別輸出額 (2008年) (十億円)

	北米	西欧	中国	NIES4	ASEAN5
産業用機器	332	228	203	533	163
家庭・業務用機器	827	725	490	542	62
医療用品	217	279	41	48	12
半製品	1,444	1,077	1,990	3,893	1,372
貴金属等	27	290	48	396	145
その他・不明	304	499	299	603	247
再輸出品	618	531	514	939	198
輸出額計	3,769	3,629	3,584	6,954	2,199

主要地域の地域別・品目別輸入額 (2008年) (十億円)

	北米	西欧	中国	NIES4	ASEAN5
産業用機器	919	336	119	76	55
家庭・業務用機器	276	346	871	300	224
医療用品	535	984	23	36	10
半製品	1,451	1,080	1,283	1,721	953
貴金属等	123	287	22	79	61
その他・不明	490	1,026	531	112	133
再輸出品	121	77	98	345	245
輸入額計	3,915	4,137	2,947	2,669	1,681

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

品目分類: (輸出統計品目表 (HS6) を基に以下のように分類)

産業用機器 : 半導体製造装置、測定機器、工具類等
 家庭・業務用機器 : 家電製品、パソコン、腕時計、カメラ等
 医療用品 : 医薬品、診断装置等

半製品 : 機械等の部分品、半導体、原料(無機・有機化学品、繊維)等
 その他 : 飲食品、日用品(衣類、スポーツ用品等)等

Section 3

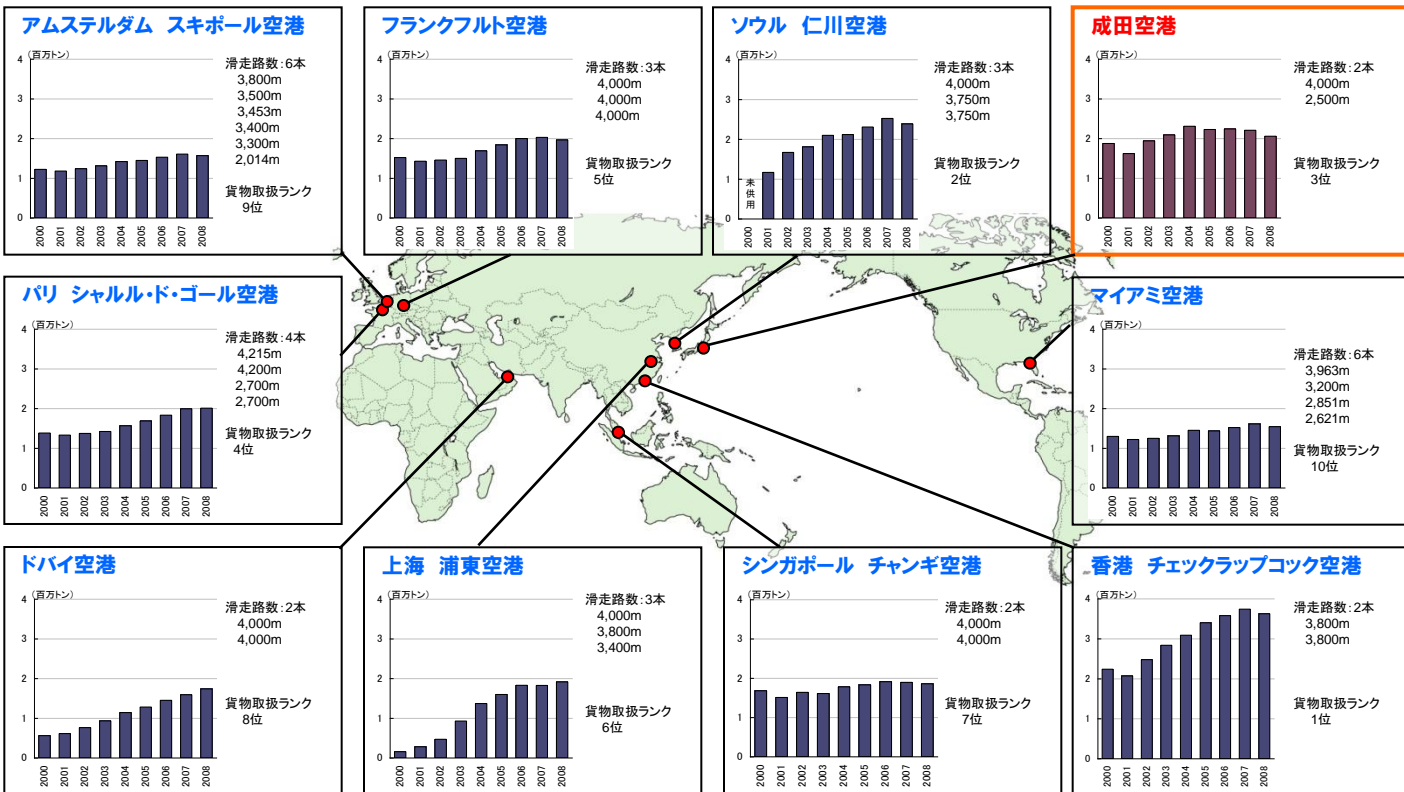
世界の主要空港における国際航空貨物の動向

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

①主要国際空港及び国別の国際航空貨物取扱量

- ・空港別貨物取扱量の年次推移をみると、主要アジア諸国では香港のチェックラップコック空港（貨物取扱ランク1位）や韓国の仁川空港（貨物取扱ランク2位）、上海の浦東空港などが貨物取扱量を大幅に伸ばしている一方で、成田空港（貨物取扱ランク3位）は2004年をピーク微減で推移している。
- ・国別に国際航空貨物取扱量を計算すると、1位は米国となっており、日本は香港、ドイツ、中国に次いで第5位。

世界の主要国際空港の航空貨物取扱量(年次推移)



出典:「World Air Traffic Report」(各年版、Airport Council International) 等より作成

空港所在国別の航空貨物取扱量(2008年、上位10ヵ国)

順位	国名	国際貨物取扱量(2008)				国土面積(千km ²)		
		合計(千トン)	国内1位	国内2位	国内3位		その他計	
1	米国	8,189	マイアミ	アンカレッジ	JFK	その他	4,187	9,373
2	香港	3,627	香港					1
3	ドイツ	3,353	フランクフルト	ケルン・ボン	ライプテヒ	その他	454	357
4	中国	3,119	上海浦東	北京	広州	その他	374	9,597
5	日本	3,023	成田	関西	中部	その他	66	378
6	韓国	2,418	仁川	釜山	金浦	その他	4	98
7	フランス	2,223	シャルル・ド・ゴール	オルリー	ヴァトリー	その他	80	547
8	イギリス	2,184	ヒースロー	イーストミッドランド	スタンステッド	その他	367	245
9	アラブ首連邦	2,134	ドバイ	アブダビ	フジャイラ	その他	3	83
10	シンガポール	1,857	チャンギ					1

出典:「World Air Traffic Report」(2008年時点、Airport Council International) より作成

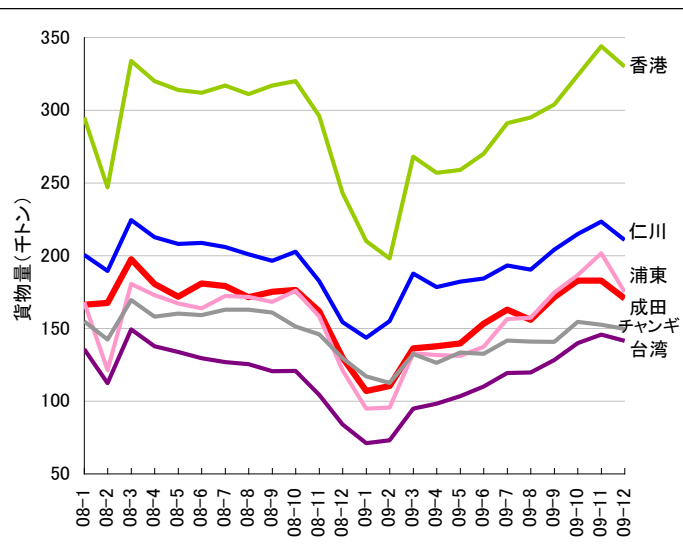
世界の主要空港における国際航空貨物の動向

②アジア主要空港における国際航空貨物取扱量の月次推移

- ・東アジア地域の各空港は、2008年10月から2009年2月にかけて浦東空港の46%減を筆頭に貨物量が軒並み減少した。仁川空港(ソウル)やチャンギ空港(シンガポール)では、減少幅は25%程度にとどまっている。
- ・我が国でも、成田・関西・中部の各空港で、同時期に貨物量が大きく減少した。

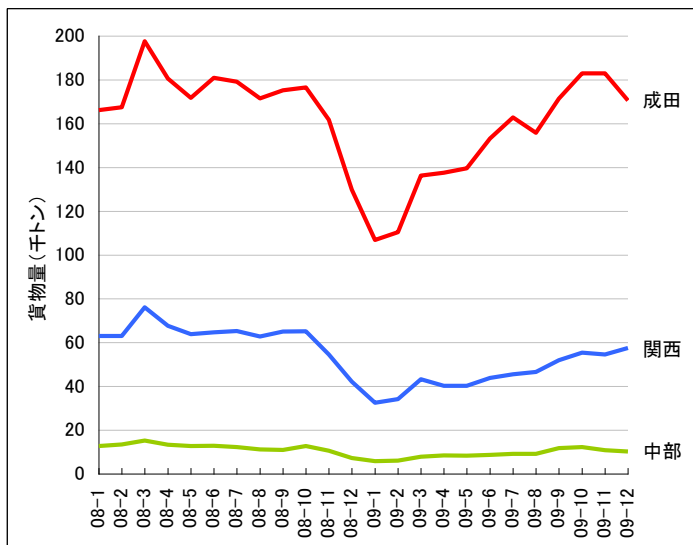
アジア諸国及び我が国の主要空港における航空貨物取扱量(月次推移)

○アジアの主要空港の航空貨物取扱量(月次推移、発着貨物合計)



出典:「World Airport Traffic Report」(Airport Council International)より作成

○我が国の主要国際空港の航空貨物取扱量(月次推移、発着貨物合計)



出典:「World Airport Traffic Report」(Airport Council International)より作成

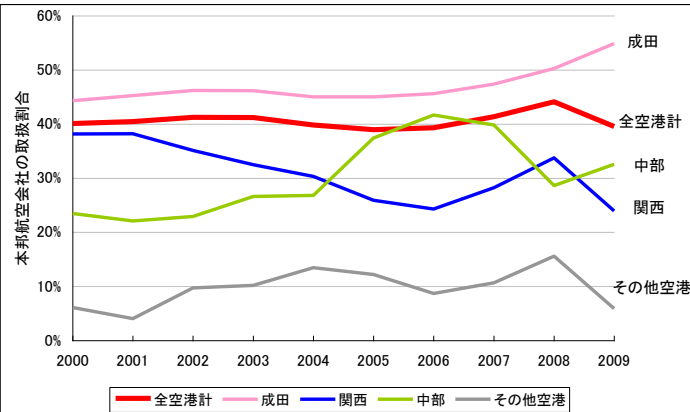
アジア諸国及び我が国の主要空港における航空貨物取扱量(月次推移)

	2008年												2009年											
	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
アジアの主要空港の貨物量(発着量)																								
仁川(ソウル)	200	189	224	213	208	209	206	201	196	203	182	154	144	155	188	178	182	184	193	190	204	215	223	211
浦東(上海)	168	121	181	173	167	164	172	172	168	176	158	121	95	95	133	132	131	137	156	157	175	187	202	175
シェラップ・コック(香港)	295	247	334	320	314	312	317	311	317	320	296	243	210	198	268	257	259	270	291	295	304	324	344	330
桃園(台湾)	136	112	149	138	134	129	127	125	121	121	104	84	71	73	95	98	103	110	119	120	128	140	146	141
チャンギ(シンガポール)	155	142	169	158	160	159	163	163	161	151	146	129	117	112	132	126	133	132	142	141	141	154	153	150
我が国の主要空港の貨物量(発着量)																								
成田	166	168	198	181	172	181	179	171	175	177	162	130	107	110	136	138	140	153	163	156	171	183	183	171
関西	63	63	76	68	64	65	65	63	65	65	55	42	33	34	43	40	40	44	45	47	52	55	55	57
中部	13	13	15	13	13	13	12	11	11	13	11	7	6	6	8	8	8	9	9	9	12	12	11	10

出典:「World Airport Traffic Report」(Airport Council International)より作成

我が国の空港における本邦航空会社の取扱シェア

○本邦航空会社の取扱シェア



出典:「貿易統計」(財務省)より作成

我が国の空港における本邦航空会社の取扱シェア

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
成田	44.3%	45.3%	46.2%	46.2%	45.0%	45.0%	45.6%	47.4%	50.3%	54.9%
関西	38.2%	38.2%	35.1%	32.5%	30.3%	25.9%	24.3%	28.3%	33.8%	24.0%
中部	23.5%	22.1%	22.9%	26.6%	26.8%	37.4%	41.7%	39.8%	28.6%	32.6%
その他空港	6.1%	4.1%	9.7%	10.2%	13.5%	12.2%	8.7%	10.7%	15.6%	5.9%
全空港計	40.1%	40.5%	41.3%	41.2%	39.8%	39.0%	39.3%	41.4%	44.1%	39.6%

出典:「貿易統計」(財務省)より作成

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

③ アジア主要空港の航空貨物輸送供給量 (成田・関空・中部)

○航空輸送供給量の算定方法:

- ・2010年1月現在の各空港の発着時刻表を基に、発着便数、就航先、就航時間、使用機材等を集計。
- ・貨物供給量は、ベリー・フレーターとともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計した。
- ・定期便のみを集計対象とし、チャーター便・臨時便は除外した。
- ・インテグレーターによる運航は除外した。

本邦航空会社による航空貨物輸送供給量

○日本発便

(トン/週)

目的地	成田		関空		中部	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%
中国	3,356	21%	1,347	47%	218	19%
旅客便 (ハリスベース)	1,166	35%	395	29%	218	100%
貨物便 (フレター)	2,190	65%	952	71%	0	0%
NIEs4	4,510	28%	1,069	37%	70	6%
旅客便 (ハリスベース)	1,750	39%	389	36%	70	100%
貨物便 (フレター)	2,760	61%	680	64%	0	0%
ASEAN5	1,343	8%	245	9%	77	7%
旅客便 (ハリスベース)	1,028	77%	245	100%	77	100%
貨物便 (フレター)	315	23%	0	0%	0	0%
その他アジア	80	0%	0	0%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	80	100%	0	-	0	-
貨物便 (フレター)	0	0%	0	-	0	-
北米	3,591	22%	0	0%	351	31%
旅客便 (ハリスベース)	1,791	50%	0	-	0	0%
貨物便 (フレター)	1,800	50%	0	-	351	100%
欧州	2,256	14%	0	0%	300	26%
旅客便 (ハリスベース)	1,456	65%	0	-	0	0%
貨物便 (フレター)	800	35%	0	-	300	100%
その他地域	1,163	7%	196	7%	119	10%
旅客便 (ハリスベース)	1,118	96%	196	100%	119	100%
貨物便 (フレター)	45	4%	0	0%	0	0%
合計	16,299	100%	2,856	100%	1,135	100%
旅客便 (ハリスベース)	8,389	51%	1,224	43%	484	43%
貨物便 (フレター)	7,910	49%	1,632	57%	651	57%

外国航空会社による航空貨物輸送供給量

○日本発便

(トン/週)

目的地	成田		関空		中部	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%
中国	1,090	7%	2,085	25%	173	7%
旅客便 (ハリスベース)	984	90%	564	27%	173	100%
貨物便 (フレター)	106	10%	1,521	73%	0	0%
NIEs4	5,597	36%	3,093	38%	1,226	46%
旅客便 (ハリスベース)	3,651	65%	1,922	62%	983	80%
貨物便 (フレター)	1,946	35%	1,171	38%	243	20%
ASEAN5	1,404	9%	872	11%	449	17%
旅客便 (ハリスベース)	1,304	93%	872	100%	449	100%
貨物便 (フレター)	100	7%	0	0%	0	0%
その他アジア	157	1%	44	1%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	157	100%	44	100%	0	-
貨物便 (フレター)	0	0%	0	0%	0	-
北米	3,048	20%	416	5%	527	20%
旅客便 (ハリスベース)	3,048	100%	110	26%	119	23%
貨物便 (フレター)	0	0%	306	74%	408	77%
欧州	1,926	12%	726	9%	128	5%
旅客便 (ハリスベース)	1,653	86%	544	75%	128	100%
貨物便 (フレター)	273	14%	182	25%	0	0%
その他地域	2,287	15%	953	12%	154	6%
旅客便 (ハリスベース)	2,005	88%	953	100%	154	100%
貨物便 (フレター)	282	12%	0	0%	0	0%
合計	15,509	100%	8,188	100%	2,657	100%
旅客便 (ハリスベース)	12,802	83%	5,008	61%	2,006	75%
貨物便 (フレター)	2,707	17%	3,180	39%	651	25%

○日本着便

(トン/週)

着空港	成田		関空		中部	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%
中国	3,346	21%	845	50%	218	26%
旅客便 (ハリスベース)	1,156	35%	395	47%	218	100%
貨物便 (フレター)	2,190	65%	450	53%	0	0%
NIEs4	4,390	28%	389	23%	376	45%
旅客便 (ハリスベース)	1,750	40%	389	100%	70	19%
貨物便 (フレター)	2,640	60%	0	0%	306	81%
ASEAN5	1,294	8%	245	15%	122	15%
旅客便 (ハリスベース)	1,024	79%	245	100%	77	63%
貨物便 (フレター)	270	21%	0	0%	45	37%
その他アジア	80	1%	0	0%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	80	100%	0	-	0	-
貨物便 (フレター)	0	0%	0	-	0	-
北米	3,291	21%	0	0%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	1,791	54%	0	-	0	-
貨物便 (フレター)	1,500	46%	0	-	0	-
欧州	2,356	15%	0	0%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	1,456	62%	0	-	0	-
貨物便 (フレター)	900	38%	0	-	0	-
その他地域	1,173	7%	196	12%	119	14%
旅客便 (ハリスベース)	1,128	96%	196	100%	119	100%
貨物便 (フレター)	45	4%	0	0%	0	0%
合計	15,930	100%	1,674	100%	835	100%
旅客便 (ハリスベース)	8,385	53%	1,224	73%	484	58%
貨物便 (フレター)	7,545	47%	450	27%	351	42%

○日本着便

(トン/週)

着空港	成田		関空		中部	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%
中国	1,090	7%	2,077	26%	173	7%
旅客便 (ハリスベース)	984	90%	556	27%	173	100%
貨物便 (フレター)	106	10%	1,521	73%	0	0%
NIEs4	5,222	33%	3,364	41%	1,627	61%
旅客便 (ハリスベース)	3,651	70%	1,887	56%	976	60%
貨物便 (フレター)	1,571	30%	1,477	44%	651	40%
ASEAN5	1,500	10%	872	11%	449	17%
旅客便 (ハリスベース)	1,400	93%	872	100%	449	100%
貨物便 (フレター)	100	7%	0	0%	0	0%
その他アジア	157	1%	44	1%	0	0%
旅客便 (ハリスベース)	157	100%	44	100%	0	-
貨物便 (フレター)	0	0%	0	0%	0	-
北米	3,150	20%	110	1%	119	4%
旅客便 (ハリスベース)	3,048	97%	110	100%	119	100%
貨物便 (フレター)	102	3%	0	0%	0	0%
欧州	1,926	12%	726	9%	128	5%
旅客便 (ハリスベース)	1,653	86%	544	75%	128	100%
貨物便 (フレター)	273	14%	182	25%	0	0%
その他地域	2,560	16%	953	12%	154	6%
旅客便 (ハリスベース)	2,005	78%	953	100%	154	100%
貨物便 (フレター)	555	22%	0	0%	0	0%
合計	15,605	100%	8,145	100%	2,650	100%
旅客便 (ハリスベース)	12,898	83%	4,965	61%	1,999	75%
貨物便 (フレター)	2,707	17%	3,180	39%	651	25%

(注) NIEs4 : 韓国、香港、台湾、シンガポール
 ASEAN5 : インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ベトナム
 ・ベリー・フレーターとともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
 ・チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。

出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

③ アジア主要空港の航空貨物輸送供給量（東アジア主要空港）

現地国籍航空会社による航空貨物輸送供給量

○発便

(トン/週)

目的地	仁川 (ソウル)		浦東 (上海)		フォックラング・コック (香港)		桃園 (台湾)		チャンギ (シンガポール)	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%
日本	3,056	11%	2,154	10%	3,702	11%	1,842	8%	828	4%
旅客便 (ハリスベース)	2,354	77%	973	45%	1,851	50%	1,242	67%	728	88%
貨物便 (フレター)	702	23%	1,181	55%	1,851	50%	600	33%	100	12%
中国	5,791	20%	0	0%	7,292	21%	2,044	9%	1,853	8%
旅客便 (ハリスベース)	2,409	42%	0	-	3,646	50%	1,176	58%	1,453	78%
貨物便 (フレター)	3,382	58%	0	-	3,646	50%	868	42%	400	22%
NIEs4	2,627	9%	5,357	25%	6,592	19%	5,786	26%	2,200	10%
旅客便 (ハリスベース)	1,317	50%	1,396	26%	3,296	50%	2,433	42%	1,494	68%
貨物便 (フレター)	1,310	50%	3,961	74%	3,296	50%	3,353	58%	706	32%
ASEAN5	3,957	14%	545	3%	5,564	16%	3,560	16%	6,131	27%
旅客便 (ハリスベース)	1,823	46%	257	47%	2,782	50%	2,096	59%	6,131	100%
貨物便 (フレター)	2,134	54%	288	53%	2,782	50%	1,464	41%	0	0%
その他アジア	240	1%	222	1%	1,968	6%	691	3%	2,624	12%
旅客便 (ハリスベース)	240	100%	120	54%	984	50%	691	100%	2,218	85%
貨物便 (フレター)	0	0%	102	46%	984	50%	0	0%	406	15%
北米	6,685	23%	4,602	22%	3,144	9%	6,613	29%	2,064	9%
旅客便 (ハリスベース)	2,305	34%	166	4%	1,572	50%	1,681	25%	964	47%
貨物便 (フレター)	4,380	66%	4,436	96%	1,572	50%	4,932	75%	1,100	53%
欧州	4,535	16%	7,784	37%	2,052	6%	1,383	6%	3,498	15%
旅客便 (ハリスベース)	869	19%	516	7%	1,026	50%	710	51%	2,698	75%
貨物便 (フレター)	3,666	81%	7,268	93%	1,026	50%	673	49%	800	23%
その他地域	1,636	6%	527	2%	3,816	11%	546	2%	3,584	16%
旅客便 (ハリスベース)	1,336	82%	327	62%	1,908	50%	253	46%	3,284	92%
貨物便 (フレター)	300	18%	200	38%	1,908	50%	293	54%	300	8%
合計	28,256	100%	21,191	100%	34,310	100%	22,466	100%	22,782	100%
旅客便 (ハリスベース)	12,652	44%	3,755	18%	17,065	50%	10,283	46%	18,970	83%
貨物便 (フレター)	15,874	56%	17,436	82%	17,065	50%	12,183	54%	3,812	17%

○着便

(トン/週)

出発地	仁川 (ソウル)		浦東 (上海)		フォックラング・コック (香港)		桃園 (台湾)		チャンギ (シンガポール)	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%
日本	3,055	11%	2,880	12%	2,734	9%	1,542	7%	828	4%
旅客便 (ハリスベース)	2,353	77%	973	34%	1,367	50%	1,242	81%	728	88%
貨物便 (フレター)	702	23%	1,907	66%	1,367	50%	300	19%	100	12%
中国	5,705	21%	311	1%	7,748	26%	2,063	10%	1,832	8%
旅客便 (ハリスベース)	2,423	42%	5	-	3,874	50%	1,195	58%	1,432	78%
貨物便 (フレター)	3,282	58%	306	-	3,874	50%	868	42%	400	22%
NIEs4	2,814	10%	4,772	21%	5,952	20%	5,390	25%	2,200	9%
旅客便 (ハリスベース)	1,390	49%	1,429	30%	2,976	50%	2,710	50%	1,494	68%
貨物便 (フレター)	1,424	51%	3,343	70%	2,976	50%	2,680	50%	706	32%
ASEAN5	3,950	14%	687	3%	5,466	18%	4,257	20%	6,288	27%
旅客便 (ハリスベース)	1,918	49%	270	39%	2,733	50%	2,111	50%	6,288	100%
貨物便 (フレター)	2,032	51%	417	61%	2,733	50%	2,146	50%	0	0%
その他アジア	240	1%	422	2%	864	3%	691	3%	2,833	12%
旅客便 (ハリスベース)	240	100%	120	28%	432	50%	691	100%	2,227	79%
貨物便 (フレター)	0	0%	302	72%	432	50%	0	0%	606	21%
北米	6,359	23%	6,000	26%	2,716	9%	5,828	27%	2,064	9%
旅客便 (ハリスベース)	2,283	36%	248	4%	1,358	50%	1,698	29%	964	47%
貨物便 (フレター)	4,076	64%	5,752	96%	1,358	50%	4,130	71%	1,100	53%
欧州	3,927	14%	7,775	33%	2,088	7%	1,292	6%	3,598	15%
旅客便 (ハリスベース)	869	22%	485	6%	1,044	50%	710	55%	2,698	75%
貨物便 (フレター)	3,058	78%	7,290	94%	1,044	50%	582	45%	900	25%
その他地域	1,647	6%	411	2%	2,796	9%	444	2%	3,693	16%
旅客便 (ハリスベース)	1,347	82%	311	76%	1,398	50%	253	57%	3,293	89%
貨物便 (フレター)	300	18%	100	24%	1,398	50%	191	43%	400	11%
合計	27,696	100%	23,257	100%	30,364	100%	21,507	100%	23,336	100%
旅客便 (ハリスベース)	12,822	46%	3,841	17%	15,182	50%	10,610	49%	19,124	82%
貨物便 (フレター)	14,874	54%	19,416	83%	15,182	50%	10,897	51%	4,212	18%

(注)
 現地航空会社：
 仁川：大韓航空、アジアナ航空等
 浦東：中国国際航空、中国貨運航空、上海航空、長城航空、Jade Cargo等
 フォックラング・コック：キャセイ・バシフィック、Air Hong Kong等
 桃園：中華航空、エーバー航空等
 チャンギ：シンガポール航空、Jett8 Airlines Cargo等

NIEs4：韓国、香港、台湾、シンガポール
 ASEAN5：インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ヴェトナム
 ・ハリス・フレターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
 ・チャーター便・臨時便及びインテグレートによる運搬は除外。

出典：各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

外国航空会社による航空貨物輸送供給量

○発便

(トン/週)

目的地	仁川 (ソウル)		浦東 (上海)		フォックラング・コック (香港)		桃園 (台湾)		チャンギ (シンガポール)	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%
日本	1,240	11%	3,114	13%	1,546	5%	1,901	20%	1,391	8%
旅客便 (ハリスベース)	500	40%	1,049	34%	773	50%	1,031	54%	511	37%
貨物便 (フレター)	740	60%	2,065	66%	773	50%	870	46%	880	63%
中国	2,775	26%	0	0%	3,277	12%	1,378	14%	1,720	10%
旅客便 (ハリスベース)	1,298	47%	0	-	1,638	50%	810	59%	510	30%
貨物便 (フレター)	1,477	53%	0	-	1,638	50%	568	41%	1,210	70%
NIEs4	1,811	17%	8,199	33%	9,630	34%	3,734	39%	2,850	16%
旅客便 (ハリスベース)	1,058	58%	2,996	37%	4,815	50%	2,777	74%	1,421	50%
貨物便 (フレター)	753	42%	5,203	63%	4,815	50%	957	26%	1,429	50%
ASEAN5	1,332	12%	1,082	4%	4,680	16%	1,359	14%	4,965	28%
旅客便 (ハリスベース)	1,332	100%	472	44%	2,340	50%	1,089	80%	3,445	69%
貨物便 (フレター)	0	0%	610	56%	2,340	50%	270	20%	1,520	31%
その他アジア	40	0%	910	4%	1,328	5%	280	3%	1,093	6%
旅客便 (ハリスベース)	40	100%	130	14%	664	50%	118	42%	893	82%
貨物便 (フレター)	0	0%	780	86%	664	50%	162	58%	200	18%
北米	2,094	19%	2,425	10%	1,966	7%	183	2%	413	2%
旅客便 (ハリスベース)	568	27%	997	41%	983	50%	183	100%	413	100%
貨物便 (フレター)	1,526	73%	1,428	59%	983	50%	0	0%	0	0%
欧州	691	6%	4,925	20%	3,013	11%	559	6%	2,951	17%
旅客便 (ハリスベース)	491	71%	1,052	21%	1,507	50%	259	46%	1,416	48%
貨物便 (フレター)	200	29%	3,873	79%	1,507	50%	300	54%	1,535	52%
その他地域	895	8%	3,875	16%	3,044	11%	220	2%	2,472	14%
旅客便 (ハリスベース)	895	100%	701	18%	1,522	50%	120	55%	2,372	96%
貨物便 (フレター)	0	0%	3,174	82%	1,522	50%	100	45%	100	4%
合計	10,878	100%	24,529	100%	28,484	100%	9,615	100%	17,855	100%
旅客便 (ハリスベース)	6,182	57%	7,397	30%	14,242	50%	6,388	66%	10,981	62%
貨物便 (フレター)	4,696	43%	17,132	70%	14,242	50%	3,227	34%	6,874	38%

○着便

(トン/週)

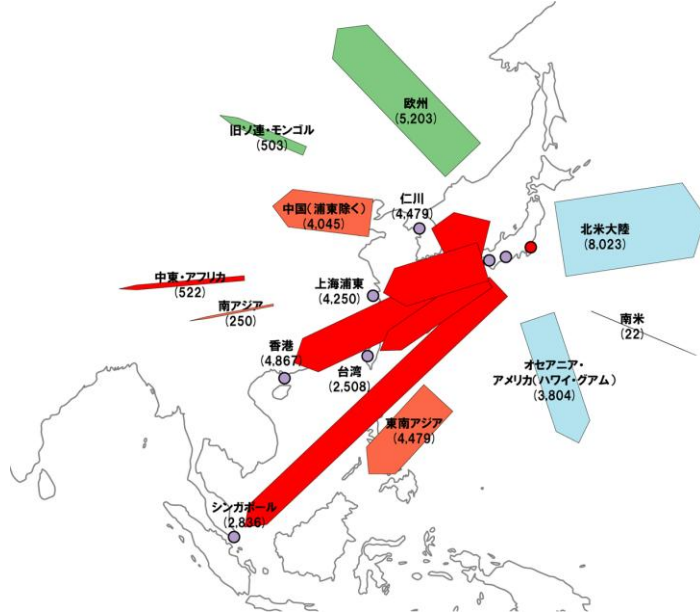
出発地	仁川 (ソウル)		浦東 (上海)		フォックラング・コック (香港)		桃園 (台湾)		チャンギ (シンガポール)	
	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%	供給量	%
日本	1,251	12%	3,311	13%	1,546	6%	2,441	26%	1,493	8%
旅客便 (ハリスベース)	511	41%	1,089	33%	773	50%	1,059	43%	511	34%
貨物便 (フレター)	740	59%	2,222	67%	773	50%	1,382	57%	982	66%
中国	2,364	22%	0	0%	3,243	12%	1,384	14%	1,779	10%
旅客便 (ハリスベース)	1,287	54%	0	-	1,621	50%	816	59%	669	38%
貨物便 (フレター)	1,077	46%	0	-	1,621					

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

③アジア主要空港の航空貨物輸送供給量

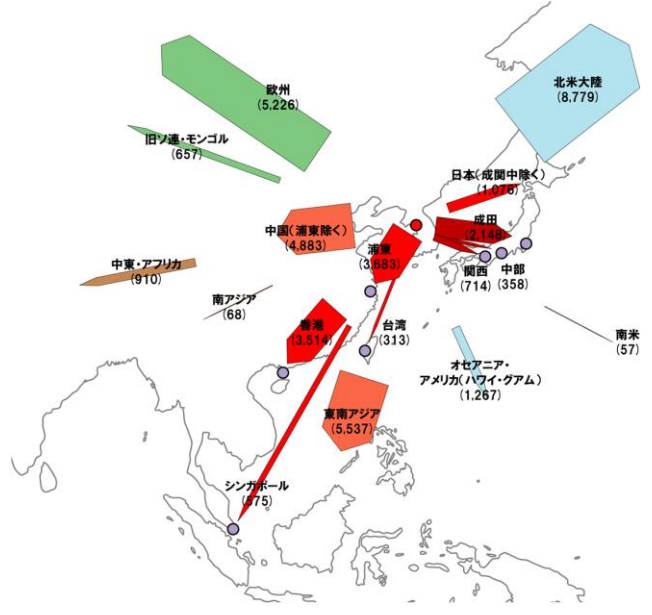
成田・関空・中部の計

(単位: トン/週)



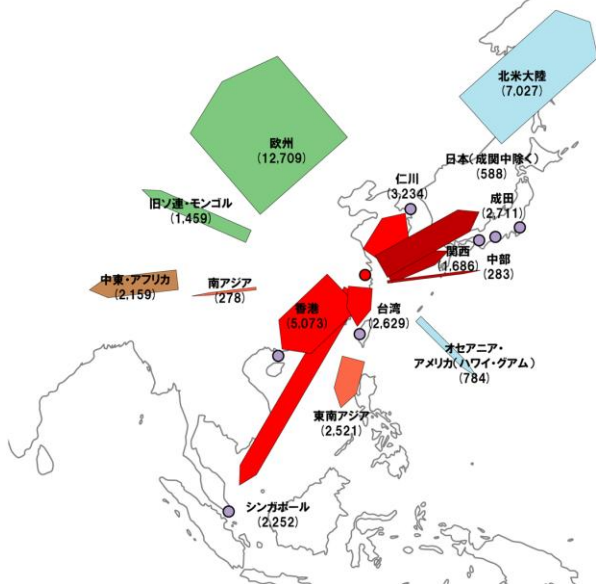
仁川空港 (韓国・ソウル)

(単位: トン/週)



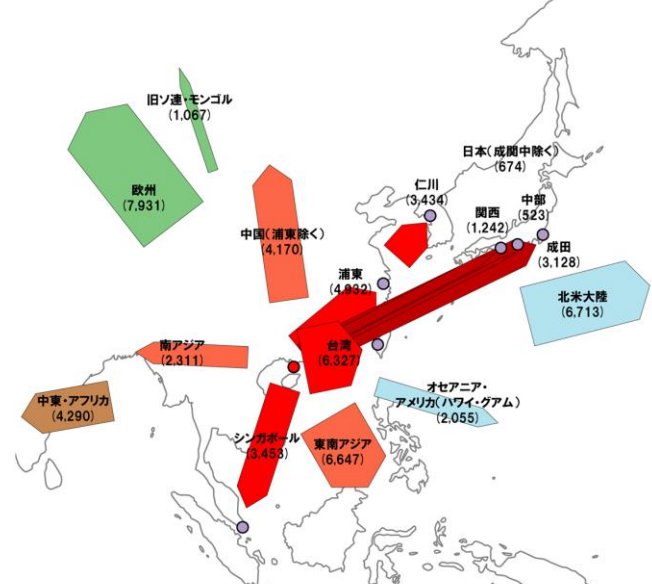
浦東空港 (中国・上海)

(単位: トン/週)



チェック・ラップ・コック空港 (香港)

(単位: トン/週)



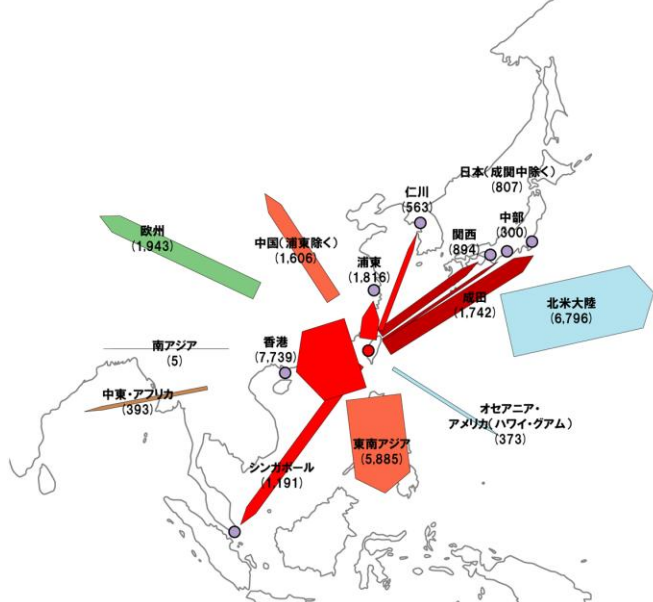
(注) ・ペリー・フレーターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
 ・チャーター便・臨時便及びビンテージレーターによる運航は除外。
 出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

③アジア主要空港の航空貨物輸送供給量

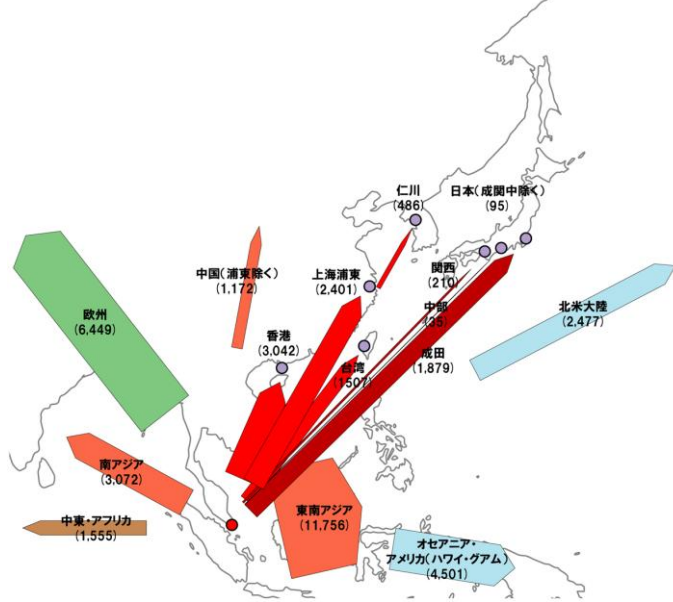
桃園空港（台湾）

（単位：トン/週）



チャンギ空港（シンガポール）

（単位：トン/週）

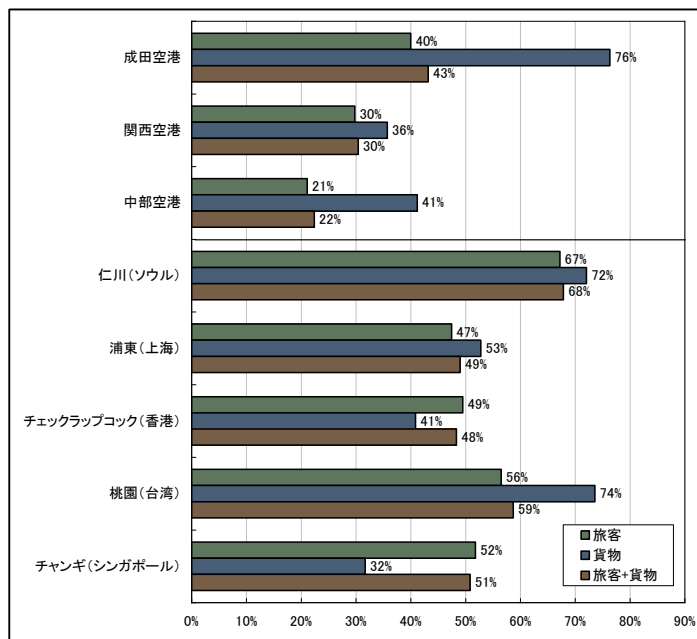


（注）・ベリー・フレーターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
 ・チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 出典：各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。（2010年1月時点）

主要国際空港における現地航空会社の発着便比率

- ・成田・関西・中部の各空港では、就航便に我が国の航空会社の占める割合は5割に満たない。
- ・仁川空港（ソウル）や桃園空港（台湾）では就航便のうち現地航空会社の占める割合が高く、6割以上が現地航空会社による就航便となっている。

○主要国際空港における現地航空会社の占める発着便比率



（注）チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 出典：各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。（2010年1月時点）

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

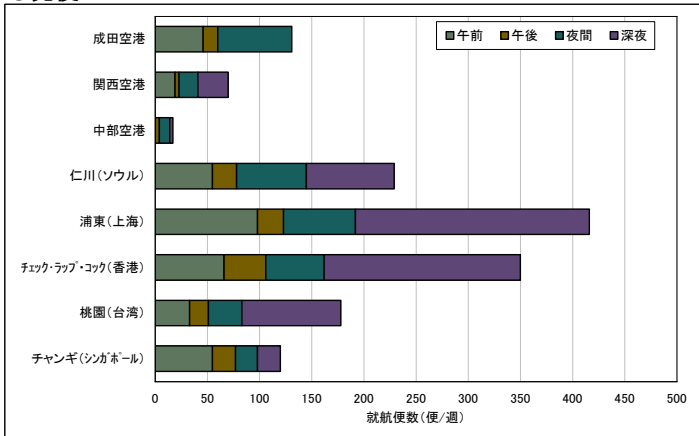
④アジア主要空港の時間帯別就航便数

- ・ 仁川空港、チェックラップコック空港、台湾桃園空港では、貨物便は深夜・早朝時間帯に集中している。
- ・ 成田空港では就航が制限されているため深夜・早朝時間帯の就航便数はない。

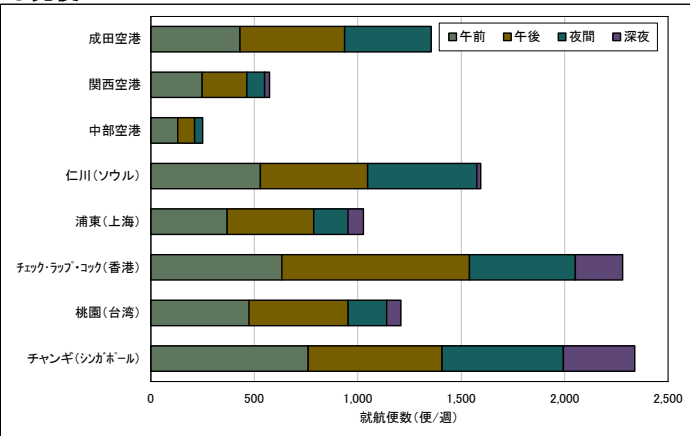
貨物便の時間帯別就航便数

旅客便の時間帯別就航便数

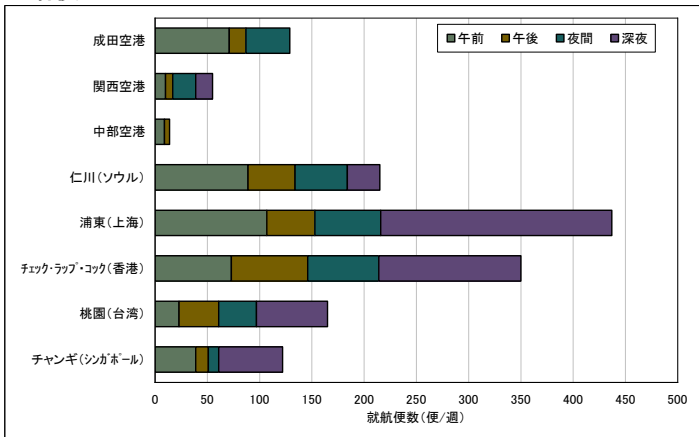
○発便



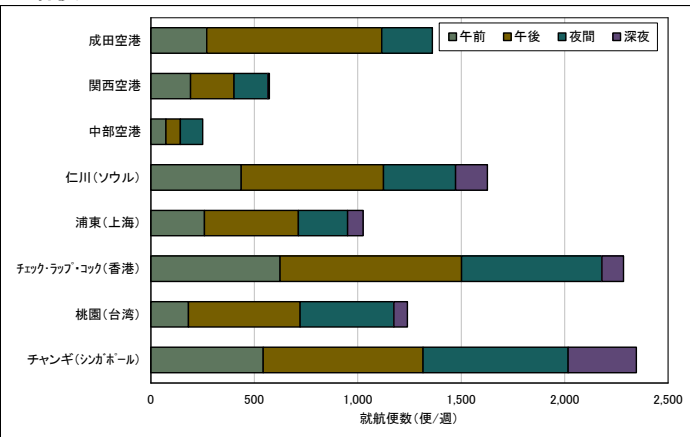
○発便



○着便



○着便



(注) 午前: 6~12時、午後: 12~18時、夜間: 18時~23時、深夜: 23~6時
 チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

貨物便の時間帯別就航便数

(便/週)

	発便				着便			
	午前	午後	夜間	深夜	午前	午後	夜間	深夜
成田	46	14	71	0	71	16	42	0
関西	19	4	18	29	10	7	22	16
中部	0	4	10	3	9	5	0	0
仁川(ソウル)	55	23	67	84	89	45	50	31
浦東(上海)	98	25	69	224	107	46	63	221
チェックラップ・コック(香港)	66	40	56	188	73	73	68	136
桃園(台湾)	33	18	32	95	23	38	36	68
チャンギ(シンガポール)	55	22	21	22	39	12	10	61

旅客便の時間帯別就航便数

(便/週)

	発便				着便			
	午前	午後	夜間	深夜	午前	午後	夜間	深夜
成田	431	506	418	0	270	846	245	0
関西	248	216	86	24	192	210	164	7
中部	130	82	39	0	73	70	108	0
仁川(ソウル)	530	518	528	19	437	688	348	154
浦東(上海)	369	418	166	75	259	454	238	75
チェックラップ・コック(香港)	633	907	512	229	625	877	678	105
桃園(台湾)	474	480	186	69	182	540	453	65
チャンギ(シンガポール)	761	647	586	345	543	773	701	330

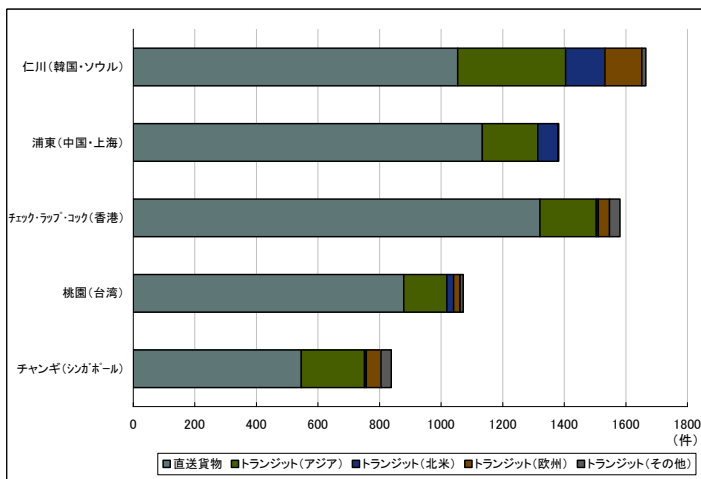
(注) 午前: 6~12時、午後: 12~18時、夜間: 18時~23時、深夜: 23~6時
 チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

世界の主要空港における国際航空貨物の動向

⑤我が国発着貨物の近隣諸国でのトランジット

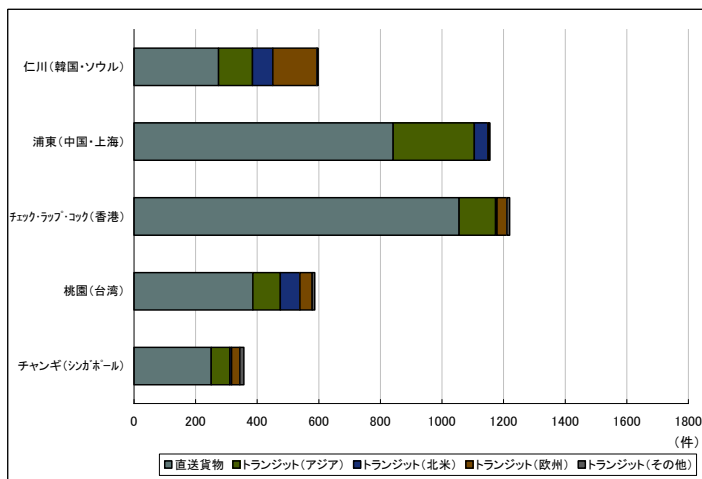
我が国発着貨物の近隣諸国でのトランジット

【輸出】我が国空港からアジア主要空港向けの輸出貨物の最終仕向け地



出典:「国際航空貨物動態調査」(2007年調査、国土交通省)より作成

【輸入】アジア主要空港から我が国空港への輸入貨物の仕出し地



我が国空港からアジア主要空港向けの輸出貨物の最終仕向け地

	トランジット					合計	トランジット率
	直送貨物	アジア方面	北米方面	欧州方面	その他		
仁川 (韓国・ソウル)	1,054	351	127	120	13	611	36.7%
浦東 (中国・上海)	1,134	180	65	2	1	248	17.9%
チェック・ラブ・コック (香港)	1,321	183	7	36	34	260	16.4%
桃園 (台湾)	879	140	22	21	10	193	18.0%
チャンギ (シンガポール)	546	205	6	48	33	292	34.8%

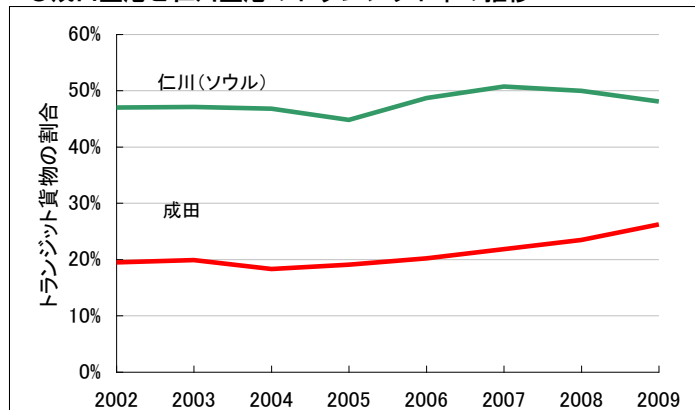
出典:「国際航空貨物動態調査」(2007年調査、国土交通省)より作成

アジア主要空港から我が国空港への輸入貨物の仕出し地

	トランジット					合計	トランジット率
	直送貨物	アジア方面	北米方面	欧州方面	その他		
仁川 (韓国・ソウル)	275	110	66	143	4	323	54.0%
浦東 (中国・上海)	842	263	44	5	2	314	27.2%
チェック・ラブ・コック (香港)	1,056	118	5	32	9	164	13.4%
桃園 (台湾)	386	89	64	40	8	201	34.2%
チャンギ (シンガポール)	251	60	6	27	13	106	29.7%

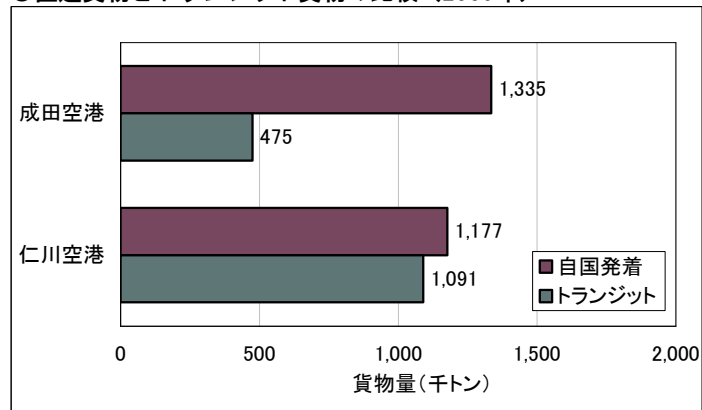
成田空港と仁川空港(ソウル)のトランジット割合の比較

○成田空港と仁川空港のトランジット率の推移



出典:仁川空港、成田空港ウェブサイト資料より作成

○直送貨物とトランジット貨物の比較(2009年)



出典:仁川空港、成田空港ウェブサイト資料より作成

Section 4

航空会社の国際航空貨物取扱動向

航空会社の国際航空貨物取扱動向

①航空会社別の国際航空貨物取扱量

- ・近年、東アジア諸国の航空会社が貨物取扱量を大きく伸ばしている。我が国の航空会社の国際航空貨物の取扱量は上位10社には届かない。
- ・しかしながら、会社国籍別に航空貨物取扱量を集計すると、我が国は第6位となっている。

○世界の主要航空会社（各年上位10社）と我が国の航空会社の航空貨物取扱量の推移 （インテグレーターを除く）

単位：千トン

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2008/2000比
1	ルフトハンザ航空	ルフトハンザ航空	大韓航空	ユナイテッド航空	ユナイテッド航空	ユナイテッド航空	ユナイテッド航空	大韓航空	大韓航空	1.46
	1,066.8	1,012.1	1,411.5	1,148.4	1,280.9	1,394.4	1,467.8	1,567.2	1,437.8	
2	大韓航空	シンガポール航空	シンガポール航空	チャイナエア	チャイナエア	チャイナエア	大韓航空	ユナイテッド航空	エミレーツ航空	4.46
	984.2	930.1	1,028.9	1,078.4	1,273.7	1,343.6	1,388.4	1,499.2	1,381.7	
3	シンガポール航空	大韓航空	チャイナエア	大韓航空	大韓航空	大韓航空	チャイナエア	チャイナエア	キャセイ航空	1.74
	967.9	892.2	995.4	1,071.9	1,264.2	1,266.2	1,343.8	1,377.6	1,339.1	
4	キャセイ航空	チャイナエア	ルフトハンザ航空	シンガポール航空	シンガポール航空	シンガポール航空	シンガポール航空	キャセイ航空	シンガポール航空	1.32
	769.0	891.6	988.0	1,044.0	1,131.9	1,214.4	1,292.8	1,352.7	1,274.2	
5	英国航空	キャセイ航空	キャセイ航空	ルフトハンザ航空	ルフトハンザ航空	キャセイ航空	キャセイ航空	シンガポール航空	ユナイテッド航空	3.27
	722.3	704.2	851.4	990.4	1,113.6	1,118.0	1,198.7	1,301.8	1,256.9	
6	エールフランス	エールフランス	エールフランス	キャセイ航空	キャセイ航空	ルフトハンザ航空	ルフトハンザ航空	エミレーツ航空	ルフトハンザ航空	1.08
	676.0	637.9	665.7	874.7	972.4	1,102.2	1,162.8	1,259.7	1,156.5	
7	日本航空	ユナイテッド航空	日本航空	エヴァー航空	エヴァー航空	エミレーツ航空	エミレーツ航空	ルフトハンザ航空	チャイナエア	-
	640.8	614.8	631.2	734.9	855.9	925.9	1,136.1	1,192.1	1,086.1	
8	European Air Transport	英国航空	エヴァー航空	エールフランス	エミレーツ航空	エヴァー航空	エヴァー航空	エールフランス	カーゴルクス	1.85
	553.9	592.7	619.5	679.5	788.9	844.1	830.0	821.4	793.8	
9	KLM航空	日本航空	英国航空	日本航空	エールフランス	エールフランス	エールフランス	カーゴルクス	エールフランス	1.16
	538.1	566.7	611.1	639.1	756.7	768.7	802.6	797.4	786.1	
10	ノースウエスト航空	European Air Transport	ユナイテッド航空	英国航空	日本航空	日本航空	カーゴルクス	エヴァー航空	European Air Transport	1.32
	495.1	548.7	607.5	622.0	725.2	711.5	718.8	785.2	733.3	
日本航空	640.8	566.7	631.2	639.1	725.2	711.5	686.4	696.6	679.0	1.06
全日本空輸	187.8	138.4	172.0	201.8	211.1	217.5	241.8	296.0	329.2	1.75
日本貨物航空	303.8	269.6	316.5	337.2	351.5	344.9	324.5	267.9	300.3	0.99

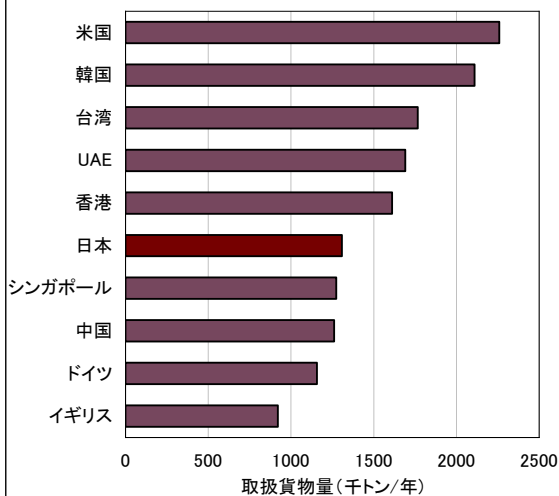
出典：「World Air Transport Statistics」(各年版、IATA)より作成

○会社国籍別の航空貨物取扱量 (2008年、インテグレーターを除く上位50社の合計)

国名	合計 (千トン)	会社数 (世界50位以内)	1位	2位	3位	4位 その他計
1 米国	2,260	5	ユナイテッド航空 1,257	ノースウエスト航空 345	アメリカン航空 336	その他 322
2 韓国	2,110	2	大韓航空 1,438	アシアナ航空 672		
3 台湾	1,767	2	中華航空 1,086	EVAエア 681		
4 UAE	1,691	0	エミレーツ航空 1,382	エティハド航空 309		
5 香港	1,611	2	キャセイ航空 1,339	香港ドラゴン航空 272		
6 日本	1,308	3	日本航空 679	全日本空輸 329	日本貨物航空 300	
7 シンガポール	1,274	1	シンガポール航空 1,274			
8 中国	1,262	4	エアチャイナ 429	中国東方航空 421	中国貨運航空 307	中国南方航空 105
9 ドイツ	1,157	1	ルフトハンザ航空 1,157			
10 イギリス	921	2	英国航空 708	ヴァージン航空 213		

(注)UAE:アラブ首長国連邦
出典：「World Air Transport Statistics」(IATA、2008年時点)より作成

貨物取扱量の比較(航空会社国籍別、上位10ヶ国)



(注)UAE:アラブ首長国連邦
出典：「World Air Transport Statistics」(IATA、2008年時点)より作成

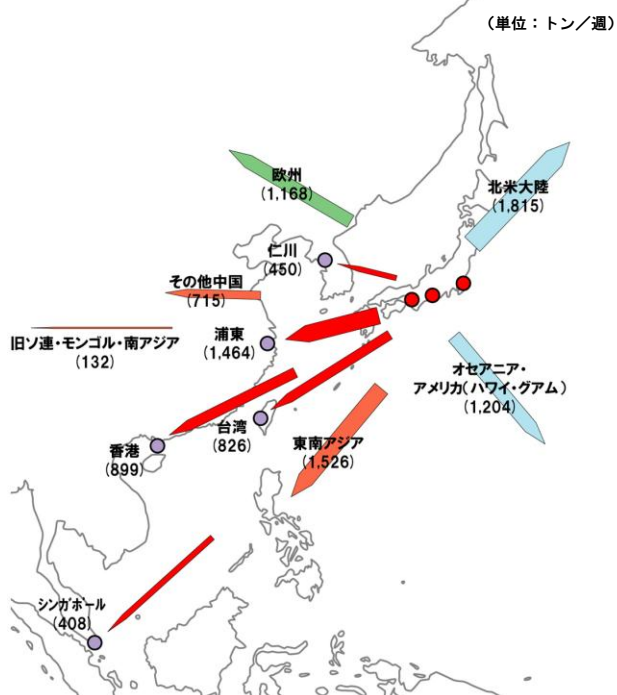
航空会社の国際航空貨物取扱動向

②本邦航空会社の航空貨物輸送供給量

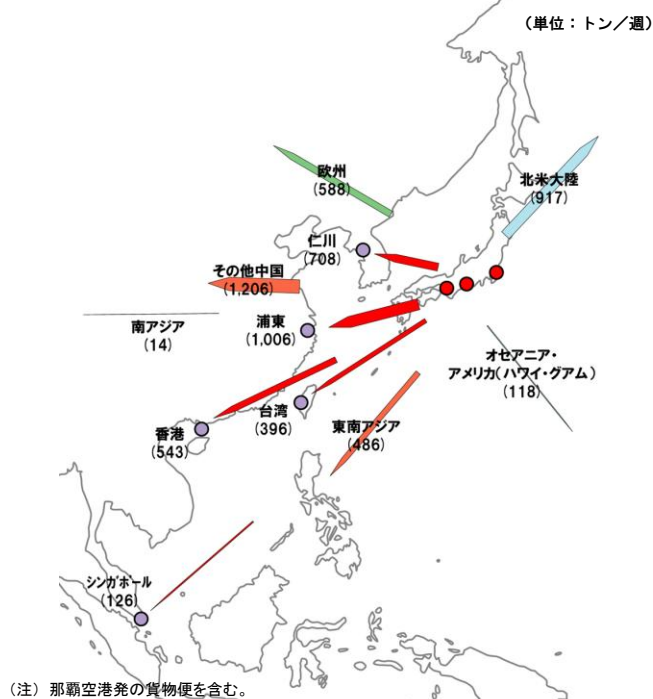
○航空貨物輸送供給量の算定方法：

- ・2010年1月現在の各空港の発着時刻表を基に、発着便数、就航先、就航時間、使用機材等を集計。
- ・貨物供給量は、ベリー・フレーターとともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計した。
- ・定期便のみを集計対象とし、チャーター便・臨時便は除外した。
- ・インテグレーターによる運航は除外した。

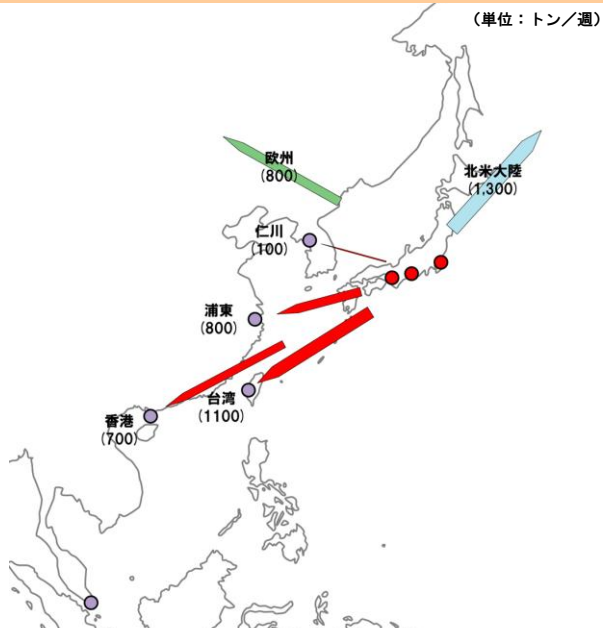
日本航空株式会社（成田・関空・中部発）



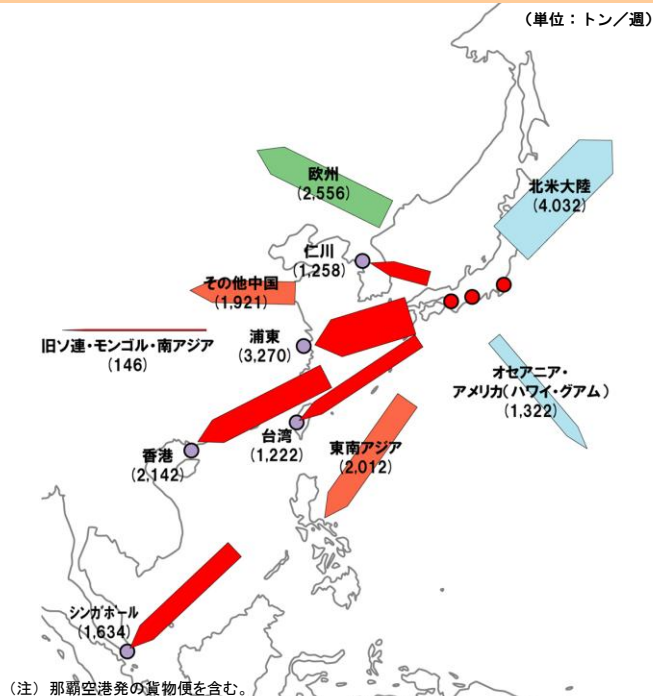
全日本空輸株式会社（成田・関空・中部・那覇発）



日本貨物航空株式会社（成田・関空・中部発）



本邦航空会社計（成田・関空・中部・那覇発）



(注) ・ベリー・フレーターとともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。

・チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。

出典：各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

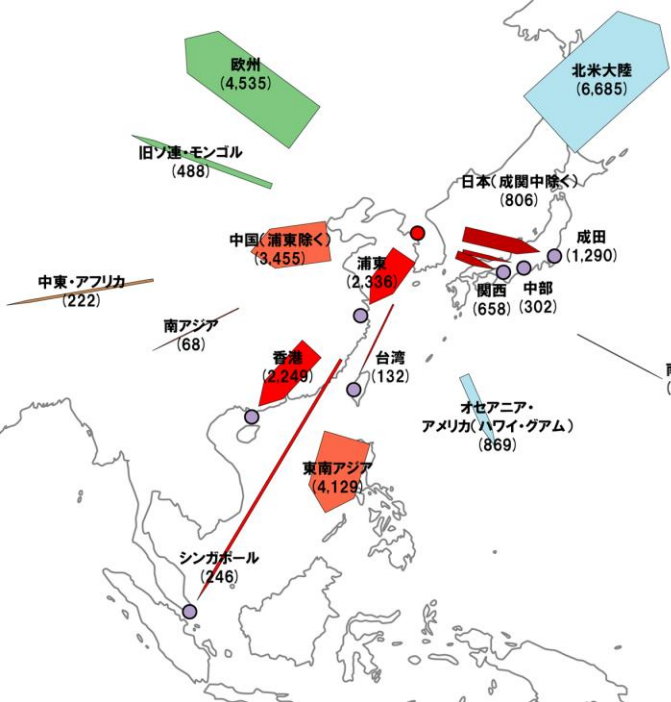
航空会社の国際航空貨物取扱動向

③東アジア主要空港における現地航空会社の航空貨物輸送供給量

韓国の航空会社の航空貨物輸送供給量(仁川発)

○大韓航空、アシアナ航空 等

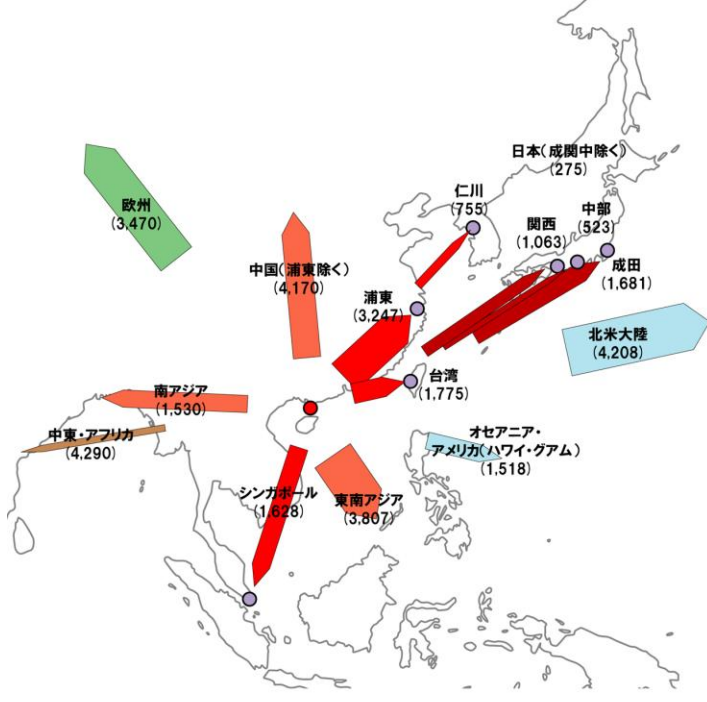
(単位: トン/週)



香港の航空会社の航空貨物輸送供給量(チェック・コック・ラップ(香港)発)

○キャセイ・パシフィック、香港華民航空 等

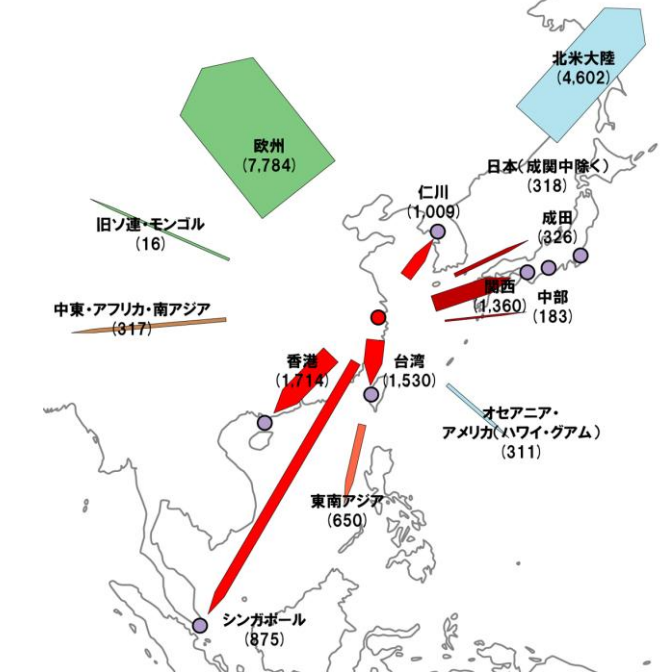
(単位: トン/週)



中国の航空会社の航空貨物輸送供給量(浦東(上海)発)

○中国国際航空、中国貨運航空、上海航空、長城航空、Jade Cargo 等

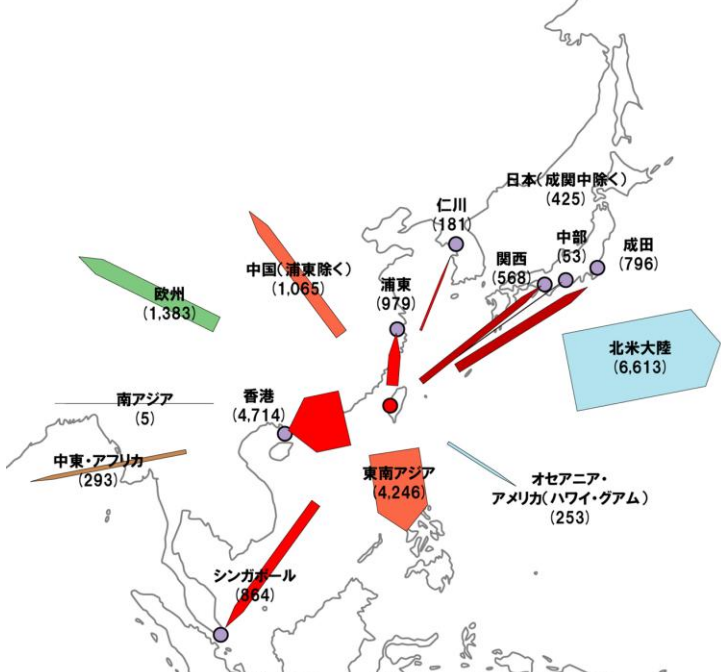
(単位: トン/週)



台湾の航空会社の航空貨物輸送供給量(桃園(台湾)発)

○中華航空、エバー航空 等

(単位: トン/週)



(注) ・ベリール・フレーターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
 ・チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
 出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

航空会社の国際航空貨物取扱動向

③東アジア主要空港における現地航空会社の航空貨物輸送供給量

シンガポールの航空会社の航空貨物輸送供給量(チャンギ(シンガポール)発)



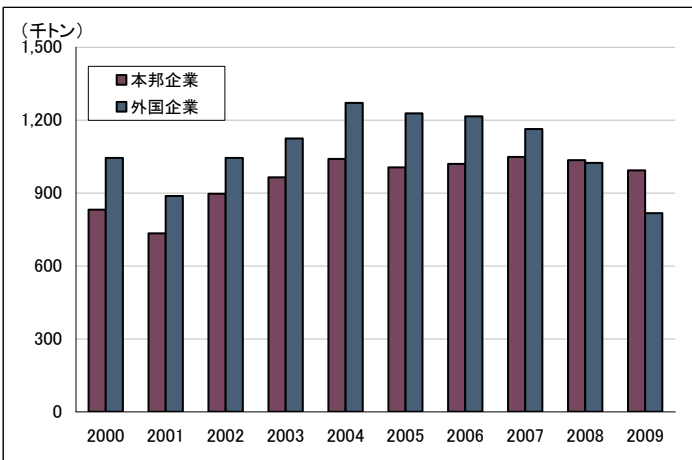
(注) ・ペリー・フレーターともに就航機材の貨物スペースの最大積載可能量に基づいて集計。
・チャーター便・臨時便及びインテグレーターによる運航は除外。
出典: 各空港ウェブサイト、OAG時刻表、会社時刻表等より作成。(2010年1月時点)

航空会社の国際航空貨物取扱動向

④我が国主要空港における本邦航空会社の国際航空貨物取扱量

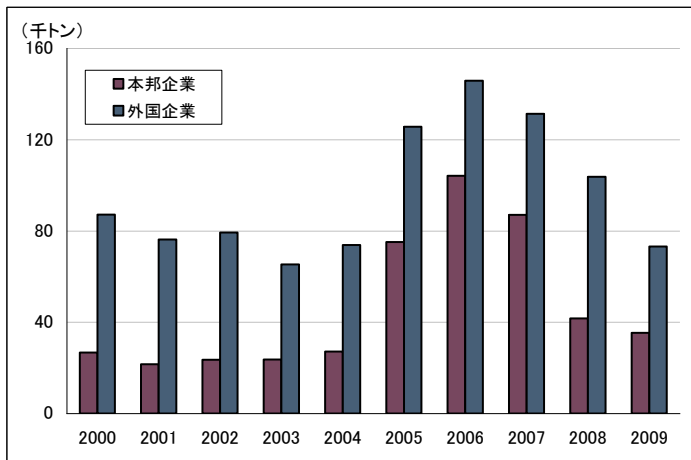
・成田空港や関西空港等では近年、本邦企業による輸送される割合は増加しているが、外国航空会社の取扱量が大きく減少していることが原因となっており、本邦航空会社による取扱量も減少傾向にある。

○成田空港



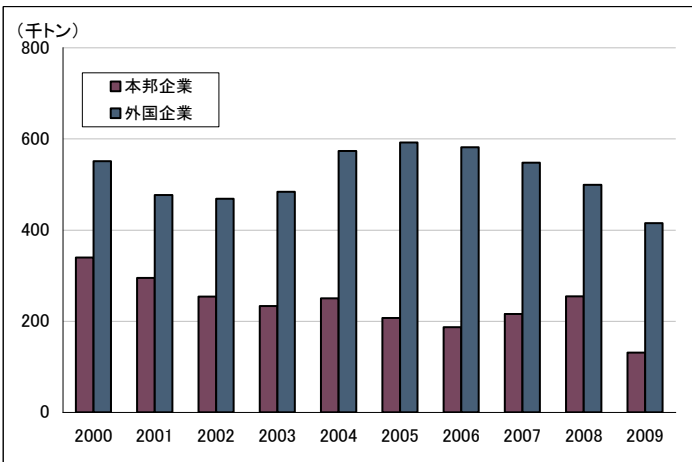
出典：貿易統計（財務省）より作成

○中部空港・名古屋空港



出典：貿易統計（財務省）より作成

○関西空港



出典：貿易統計（財務省）より作成

本邦航空会社及び外国航空会社の航空貨物取扱量

(千トン)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
成田空港										
本邦企業	831.7	734.5	897.2	964.4	1,040.7	1,005.5	1,020.1	1,048.6	1,034.8	993.6
外国企業	1,044.1	887.6	1,044.5	1,124.1	1,270.9	1,227.2	1,215.5	1,163.3	1,023.8	816.8
計	1,875.8	1,622.2	1,941.7	2,088.5	2,311.6	2,232.7	2,235.5	2,211.8	2,058.6	1,810.4
関西空港										
本邦企業	339.9	294.9	253.7	233.0	249.9	207.0	186.9	215.8	254.2	130.9
外国企業	550.8	476.6	468.4	483.9	573.5	592.1	581.5	547.8	498.9	415.2
計	890.8	771.6	722.1	716.9	823.4	799.2	768.4	763.6	753.1	546.1
中部空港・名古屋空港										
本邦企業	26.7	21.6	23.6	23.7	27.1	75.2	104.2	87.0	41.6	35.4
外国企業	87.1	76.2	79.3	65.3	73.9	125.6	145.8	131.3	103.7	73.2
計	113.9	97.8	102.9	89.0	101.0	200.8	250.0	218.4	145.4	108.5

出典：貿易統計（財務省）より作成

国内航空貨物の動向

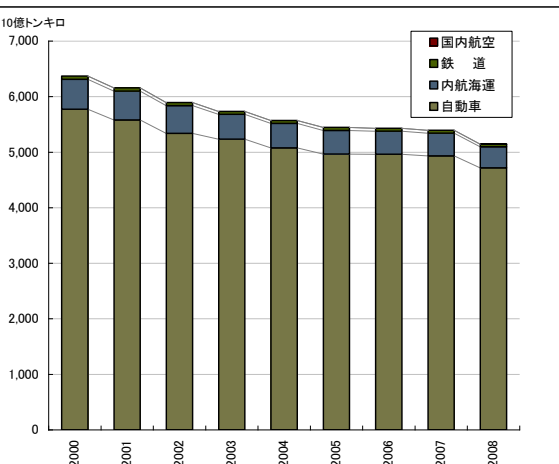
国内航空貨物の動向

国内航空輸送の現状（その1）

- 国内航空輸送の大部分は自動車により輸送され、国内航空の役割は限定されたものとなっている。国内輸送量は一貫して減少しており、2008年度は2000年と比較して19%減少している。
- 国内航空貨物輸送量は2001年以降、安定的に増加してきたが、2008年度には前年比で6%減少した。

国内貨物取扱量の動向

○モード別の国内貨物取扱量の年次推移



出典:「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航海運輸送統計調査」「航空輸送統計調査」(国土交通省)より作成

輸送機関別貨物取扱量

(単位: 百万トン)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
鉄道	59	59	57	54	52	52	52	51	46
自動車	5,774	5,578	5,339	5,234	5,076	4,966	4,961	4,933	4,718
内航海運	537	520	497	446	440	426	417	410	379
国内航空	1	1	1	1	1	1	1	1	1
合計	6,371	6,158	5,894	5,734	5,569	5,446	5,431	5,394	5,144

出典:「鉄道輸送統計調査」「自動車輸送統計調査」「内航海運輸送統計調査」「航空輸送統計調査」(国土交通省)より作成

距離帯別輸送機関別分担率 (2007年度)

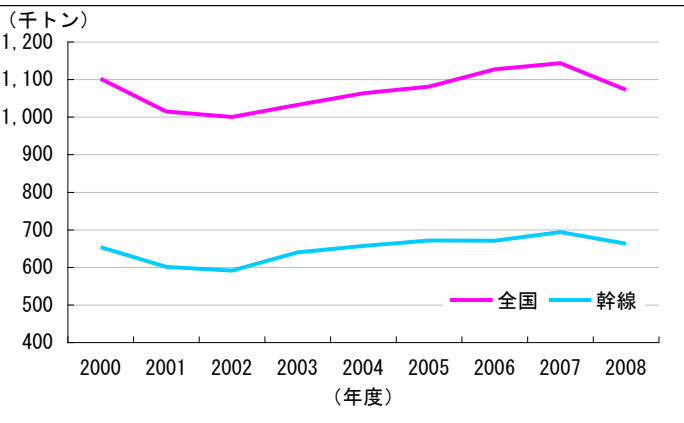
(単位: 千トン、%)

	～100km未満		100km以上～300km未満		300km以上～500km未満		500km以上～750km未満		750km以上～1000km未満		1000km以上～	
	輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率	輸送量	分担率
鉄道	5,542	0.1	7,649	1.2	4,893	1.7	5,345	2.9	5,015	4.7	7,514	6.1
海運	116,732	2.8	109,250	17.6	108,035	38.5	87,977	47.2	71,068	66.1	93,523	75.5
自動車	4,116,289	97.1	502,456	81.1	167,503	59.7	92,865	49.8	31,133	29.0	22,293	18.0
航空	0	0.0	5	0.0	26	0.0	170	0.1	266	0.2	485	0.4
全機関	4,238,563	100.0	619,360	100.0	280,456	100.0	186,357	100.0	107,481	100.0	123,816	100.0

出典:「貨物・旅客地域流動調査」(2007年度、国土交通省)及び「航空輸送統計年報」(2007年度、国土交通省)より作成

国内航空貨物の取扱動向

○国内航空貨物取扱量の動向（年次推移）



出典:「航空輸送統計年報」(各年版、国土交通省)より作成

国内航空貨物輸送量（年次推移）

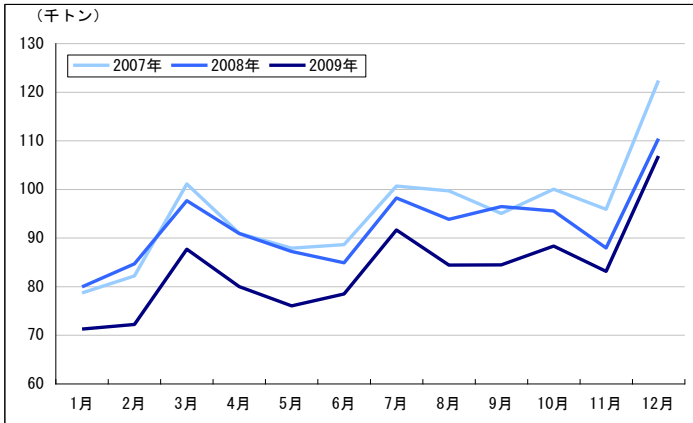
(千トン)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
全国	1,102	1,015	1,000	1,032	1,064	1,081	1,127	1,143	1,072
うち幹線	653	601	591	640	657	671	671	694	663
うちローカル	449	413	409	392	407	410	456	450	409

(注)貨物及び郵便物の計

出典:「航空輸送統計年報」(各年版、国土交通省)より作成

○国内航空貨物取扱量の動向（月次推移）



出典:「航空輸送統計速報」(国土交通省)より作成

国内航空貨物輸送量（月次推移）

(千トン)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
2007年	78.7	82.2	101.1	90.9	87.9	88.6	100.7	99.7	95.0	100.0	95.9	122.4
2008年	79.9	84.7	97.7	90.9	87.2	84.9	98.2	93.8	96.5	95.5	87.9	110.5
2009年	71.3	72.2	87.7	80.0	76.1	78.5	91.6	84.4	84.4	88.3	83.1	106.9

(注)貨物及び郵便物の計

出典:「航空輸送統計速報」(国土交通省)より作成

国内航空貨物の動向

国内航空輸送の現状（その2）

- ・国内航空貨物は、路線別では東京－札幌間、東京－福岡間、東京－沖縄間の3路線の輸送量が大きく、全国の約4割を占める。
- ・空港別では羽田空港の貨物取扱量が全体の占める割合が高く、国内航空輸送の拠点としての役割を果たしている。

国内貨物輸送の動向

○幹線の路線別航空貨物取扱量（2008年度）

（単位：トン）

路線	往航	復航	合計	シェア（%）
東京(羽田)－札幌(新千歳)	84,085	89,433	173,518	17.42
東京(羽田)－大阪	39,651	27,206	66,857	6.71
東京(羽田)－関西	7,013	6,190	13,203	1.33
東京(羽田)－福岡	70,118	73,639	143,757	14.44
東京(羽田)－沖縄(那覇)	60,713	48,952	109,665	11.01
東京(成田)－札幌(新千歳)	763	511	1,274	0.13
東京(成田)－大阪	1,687	36	1,723	0.17
東京(成田)－福岡	555	143	698	0.07
東京(成田)－沖縄(那覇)	104	254	358	0.04
大阪－札幌(新千歳)	5,179	4,548	9,727	0.98
大阪－福岡	4,885	4,244	9,129	0.92
大阪－沖縄(那覇)	7,210	5,539	12,749	1.28
関西－札幌(新千歳)	10,615	10,928	21,542	2.16
関西－福岡	1,244	302	1,546	0.16
関西－沖縄(那覇)	6,301	4,749	11,050	1.11
福岡－札幌(新千歳)	4,870	4,054	8,924	0.90
福岡－沖縄(那覇)	16,599	9,389	25,988	2.61
合計	321,592	290,117	611,709	61.42

出典：「航空輸送統計年報」（国土交通省）より作成

国内主要空港の貨物取扱量

○国内主要空港の航空貨物取扱量（2008年度）

単位：トン

空港	発貨物量	構成比	着貨物量	構成比	合計
千歳	123,373	12.4	123,266	12.4	246,639
成田	3,115	0.3	947	0.1	4,062
羽田	348,878	35.0	391,507	39.3	740,384
中部	21,741	2.2	16,588	1.7	38,329
大阪	54,717	5.5	71,992	7.2	126,709
関西	31,410	3.2	31,259	3.1	62,669
福岡	103,197	10.4	94,796	9.5	197,994
那覇	98,329	9.9	130,030	13.1	228,359
その他	211,129	21.2	135,503	13.6	346,632
合計	995,889	100.0	995,889	100.0	-

出典：「航空輸送統計年報」（国土交通省）より作成

特集

欧米の経済動向が航空貨物に与える影響

特集：欧米の経済動向が航空貨物に与える影響

1 はじめに

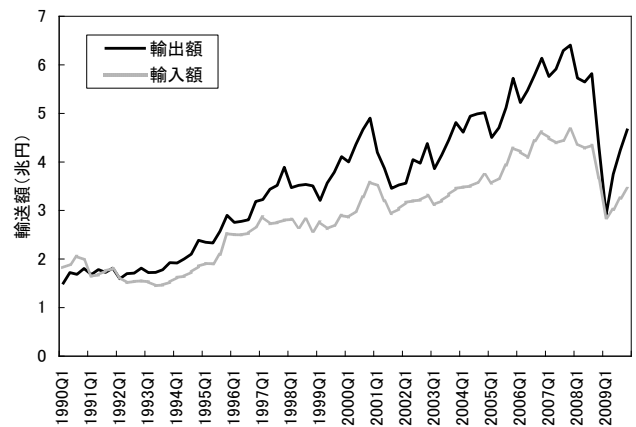
1.1 背景と目的

航空需要は景気変動や外生的なショックの影響を受け、とりわけ国際航空貨物需要はその影響が大きいと言われている。我が国の国際航空貨物需要も1990年代後半の「アジア通貨危機」、2000年代初頭の「ITバブルの崩壊」および「米国同時多発テロ」等の外的なショックに少なからず影響を受けてきた（図-1）。

近年、米国ではサブプライム・ローン問題が顕在化し、2007年夏頃から景気後退の兆候がみられた。そして、2008年9月の米大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破綻を契機に金融危機が発生し、そこから派生した諸問題は世界経済全体に打撃を与えた。

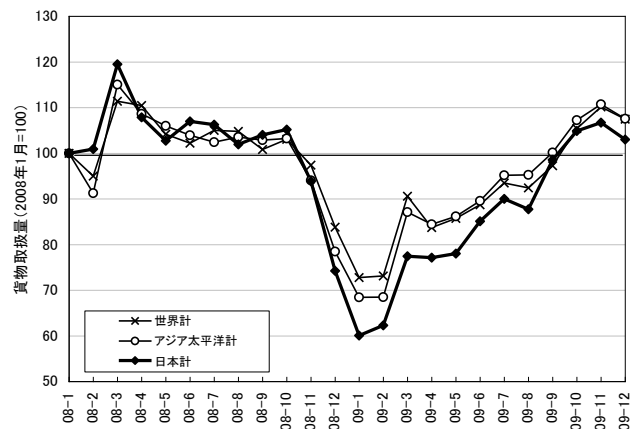
こうした世界的な不況を背景に、世界の国際航空貨物需要はこれまでに経験したことの無いほどの需要減退に晒されることとなった。なかでも、我が国の国際航空貨物需要は他の地域に比べて大きく減少していることがわかる（図-2）。

このように国際航空貨物需要は景気動向に左右されやすく不安定であるが、これまで変動要因を体系的に分析した文献は多くはない。そこで本特集では、特に国際経済の影響を強く受けていると考えられる輸出貨物の動向と経済指標との関係に焦点をあてる。そして、我が国の国際航空貨物の実態の一端を明らかにし、その変動要因に関する分析結果を紹介する。



出典：「貿易統計」（財務省）

図-1 我が国の国際航空輸送額（名目）の推移（1990 - 2009）



出典：「Worldwide Airport Traffic Statistics」（ACI）

図-2 国際航空貨物取扱量の推移（2008年1月=100）

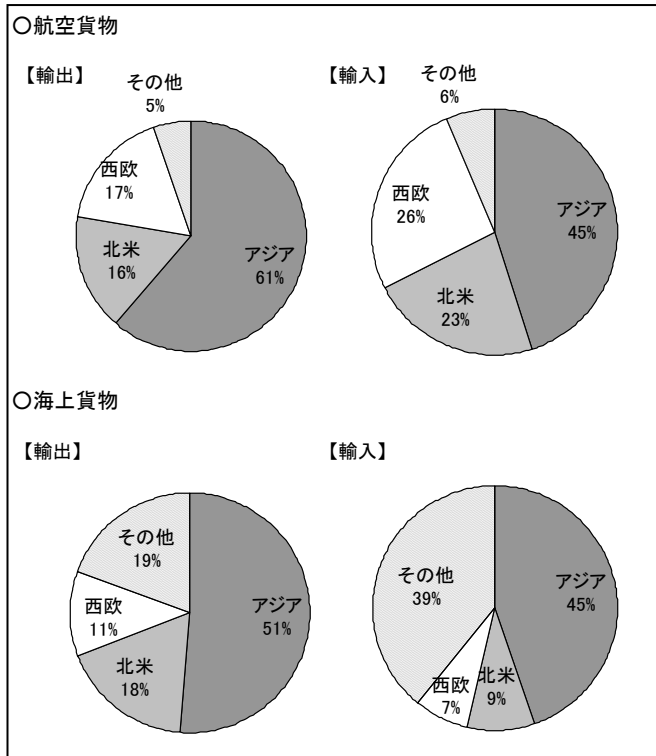
1.2 国際航空貨物の現状

1.2.1 航空輸送と海上輸送の比較

(1) 輸出入における相手地域構成

航空貨物における輸出入の相手地域は、北米・西欧・アジアの3地域で9割超を占めており、海上貨物と比較して相手地域が限定されている^{注1}。

また、対アジア地域との輸出入割合が高く、特に輸出ではアジア地域への輸出が約6割を占めている。



出典：「貿易統計」（財務省）より作成

図-3 航空貨物と海上貨物の相手地域構成（2009年）

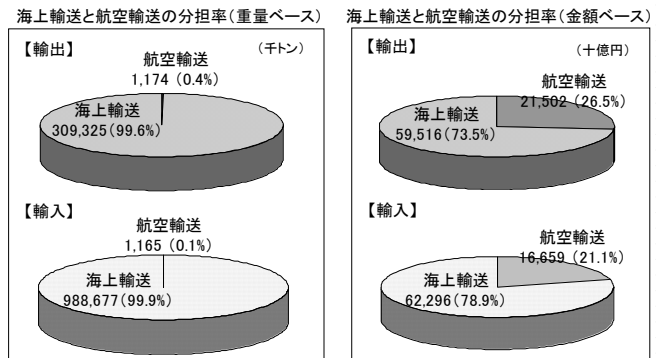
(2) 分担率（重量・金額）

国際貨物における航空輸送と海上輸送との分担率は、重量ベースで比較すると、その大半を海上輸送が占めており、航空輸送の占める割合は1%にも満たない。一方、金額ベースで比較すると、航空輸送は輸出の27%、輸入の21%を占めている（図-4）。航空貨物と海上貨物の重量あたりの輸送貨物単価を比較すると、航空貨物は輸出で1,832（万円/トン）、輸入で1,429（万円/トン）であるのに対して海上貨物は輸出で19（万円/トン）、輸入で6（万円/トン）となり、航空輸送は海上輸送と

注1 以下のように、貿易統計（財務省）の地理圏分類による。

北米：米国、カナダ、グリーンランド、サンピエール及びミクロンの4ヶ国・地域
 西欧：英国、オランダ、ベルギー、フランス、ドイツ、スイス等、計32ヶ国・地域
 アジア：韓国、中国、台湾、香港、タイ等、計26ヶ国・地域

比較して高価格貨物の輸送を担っていると言える。



出典：「貿易統計」（財務省）及び「港湾統計」「日本出入航空貨物路線別取扱実績」（国土交通省）より作成

図-4 国際物流の分担率（2008年）

(3) 輸送品目

「貿易統計物流動向調査」（財務省、2008年9月調査）によると、重量構成比でみて航空貨物は海上貨物と比較して輸出入ともに電気機器や一般機械等の最終需要財の比率が高くなっている。その一方で海上貨物では、輸出では鉄鋼や非金属鉱物製品（ガラス・セメント等）が上位を占め、輸入では石炭・石油等が上位に入るなど生産財の比率が高い。

航空貨物の主要輸送貨物が、景気後退時に減産などの影響を受けやすい最終需要財に強く依存する一方で、海上貨物は景気後退の影響を直接的には受けにくいと考えられる生産財が相対的に高くなっている。

表-1 航空貨物と海上貨物の輸送品目の比較

【輸出】航空貨物			【輸入】航空貨物		
1位	電気機器	35.4%	1位	電気機器	20.7%
2位	一般機械	20.7%	2位	一般機械	16.7%
3位	精密機器類	6.6%	3位	衣類等	12.3%
4位	再輸出品	6.0%	4位	魚介類・同調製品	7.5%
5位	プラスチック	4.8%	5位	その他の雑製品	5.4%
6位	その他の雑製品	4.6%	6位	果実及び野菜	4.8%
7位	その他化学製品	3.3%	7位	精密機器類	3.9%
8位	輸送用機器	3.2%	8位	動植物性原材料	3.2%
9位	金属製品	2.3%	9位	輸送用機器	2.3%
10位	繊維・繊維製品	2.2%	10位	再輸出品	2.2%
【輸出】海上貨物			【輸入】海上貨物		
1位	輸送用機器	20.7%	1位	石炭・コークス	24.4%
2位	鉄鋼	19.6%	2位	石油・石油製品	24.0%
3位	非金属鉱物製品	10.4%	3位	金属鉱及びびくず	17.8%
4位	一般機械	8.7%	4位	天然ガス・製造ガス	9.7%
5位	元素及び化合物	6.8%	5位	木製品・コルク製品	4.5%
6位	石油及び同製品	5.9%	6位	穀物・同調製品	4.3%
7位	粗鉱物	5.3%	7位	粗鉱物	3.1%
8位	金属鉱及びびくず	4.9%	8位	元素及び化合物	1.3%
9位	プラスチック	3.9%	9位	飼料	0.9%
10位	パルプ及び古紙	1.9%	10位	鉄鋼	0.8%

（注）割合は重量構成比を示す。

出典：「貿易統計物流動向調査」（2008年9月調査、財務省）

1.2.2 航空貨物の品目特性の分析

国際航空貨物として輸送される貨物は完成品のみでなく、半製品や部品として輸出され海外の工場で製品として組み立てられるものや、反対に半製品の形で輸入し、国内の工場で製品化されるものが多く含まれている。東アジアに輸送される航空貨物は、特に半製品の輸送を担っていると言われていたが、既存の統計や資料で半製品と完成品を方面別に区分して掲載しているデータは存在しない。

そこで、1.2.1 (3) の品目分類とは別に、貿易統計の航空貨物国別品別表および輸出統計品目表を用いて、表-2に示す項目で品目を分類し(ただし再輸出品と再輸入品は別途集計)、半製品と完成品の割合について把握する。

表-2 貨物特性に基づく分類

分類名	主な構成品
半製品	機械等の部分品、半導体、原料(無機・有機化学品)、繊維等
家庭・業務用機器	家電製品、パソコン、腕時計、カメラ等
産業用機器	半導体製造装置、測定機器、工具類等
貴金属等	貴金属素材、貴金属製品等
医療用品	医薬品、診断装置等
その他	飲食品、日用品(衣類、スポーツ用品)等

輸出統計品目表に掲載される統計番号(HSコード)は9桁のコードが与えられているが、ここではそのうち国際標準となっている6桁^{注2}を使用して分類を行なった。

輸出統計品目表のHS6桁分類は約5千項目が設定され^{注3}、航空貨物品別表ではそのうちの約4,700項目が使用されている。しかし、実際には航空貨物は特定の品目に偏る傾向があり、輸送額の上位300項目で全体の9割程度を占めている。そこで、北米、西欧、中国、NIEs4^{注4}およびASEAN5^{注5}の5地域について、貿易統計国別品別表のHS6桁分類のうち、2008年の輸送額の上位300品目について表-2に基づいて分類した上で集計を行なった^{注6}(図-5、図-6)。

その結果、対東アジア地域(中国、NIEs4、ASEAN5)の航空貨物は半製品の割合が輸出入ともに5割を超えており、高い水準にあることがわかる。

注2 HSコードの6桁分類は国際標準であり、輸出・輸入ともに同一の分類であるのに対して、HS9桁分類は我が国が独自に運用しているものであり、また輸出と輸入では異なる分類となっている。なお、表-2に示す半製品と完成品の分類はHS6桁分類を用いて行なうことができる。

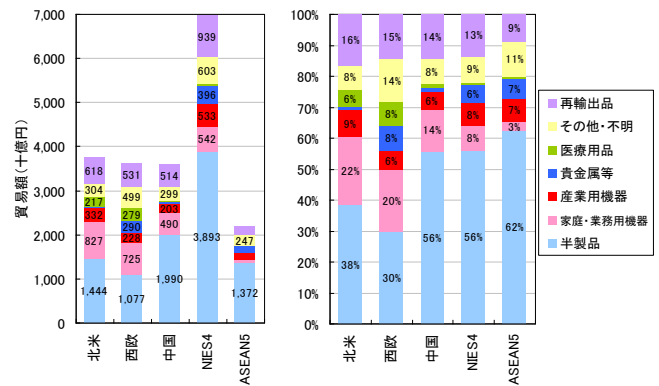
注3 2009年版による。

注4 韓国、香港、台湾、シンガポールの4カ国

注5 インドネシア、マレーシア、フィリピン、タイ、ヴェトナムの5カ国

注6 HS6桁分類で上位301位以下の品目については「不明」とした。

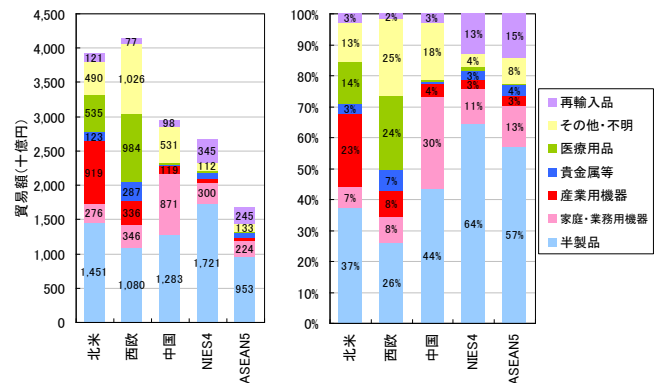
【輸出】



出典: 「貿易統計」(財務省)より作成

図-5 対地域別の航空貨物輸出額(名目、品目分類別、2008年)

【輸入】



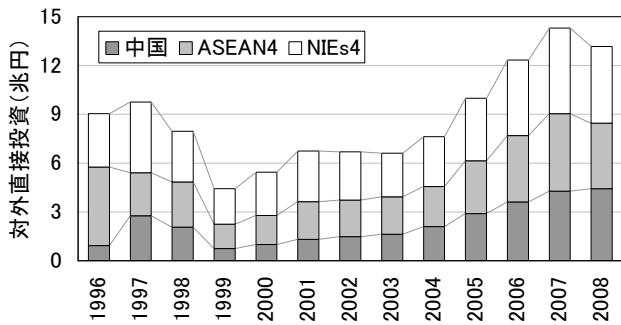
出典: 「貿易統計」(財務省)より作成

図-6 対地域別の航空貨物輸入額(名目、品目分類別、2008年)

2 国際航空貨物を取りまく環境の変化

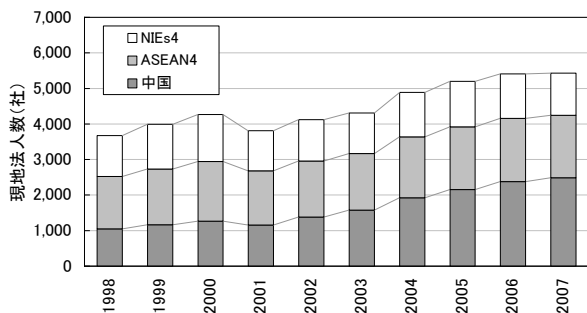
アジア地域は、1997年7月のタイのパーツ暴落に端を発するアジア通貨危機に見舞われた。しかし、その後の立ち直りは急速で、2000年以降、中国を筆頭に高成長が続いている。このような経済発展にともない、我が国とアジア地域との人的・物的流動が増加していることは言うまでもない。

直接投資額(図-7)および本邦企業の海外現地法人企業数(図-8)によると、我が国の東アジア地域への対外直接投資は1990年代後半には減少したものの、2000年以降再び高まっており、製造業分野での本邦企業の現地法人数は中国を中心に増加していることがわかる。



出典：「直接投資（資産）残高地域別統計」（日本銀行）より作成

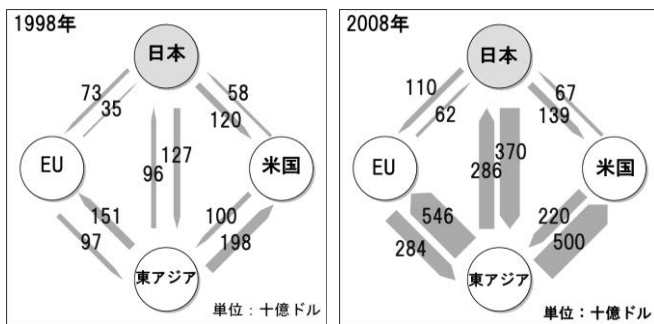
図－7 我が国の対外直接投資（対東アジア地域）



出典：「海外事業活動基本調査」（経済産業省）より作成

図－8 本邦企業（製造業）の現地法人数（対東アジア地域）

東アジア地域との貿易の拡大は、我が国のみならず欧米地域にも及んでいる。「世界貿易マトリクス」（日本貿易振興機構）によれば、特に東アジア地域と日・欧・米国間との貿易額は増加しており、東アジア地域への生産拠点の移転が急速に進展していることが伺える。こうした生産体制が構築されたことで、「モノ」の移動が増大するとともにその流れが変化し、国際的な最適分業体制が構築されていることが推察される（図－9）。



（注）EUは、1998年25カ国、2008年27カ国

出典：「世界貿易マトリクス」（日本貿易振興機構）より作成（名目額）

図－9 主要地域間の貿易額の変遷

3 金融危機が航空貨物に与えた影響

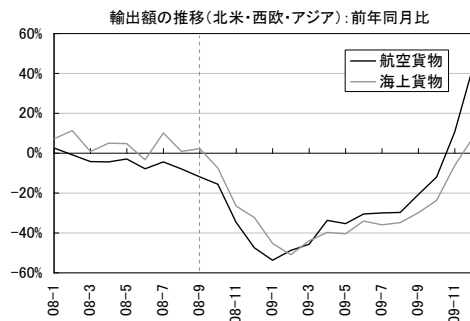
3.1 航空貨物・海上貨物に与えた影響

2008年9月に発生した米大手投資銀行リーマン・ブラザーズの破綻を契機とした米国の金融危機は世界各国の経済に負の影響をもたらした。同時に、国際航空貨物も大きく落ち込んだ。

航空貨物の主要地域（北米・西欧・アジアの計）に対する輸出入額（名目値）を前年同月比で比較すると、2009年1月に輸出入ともに最も下落し、輸出額は54%減、輸入額は38%下落した。

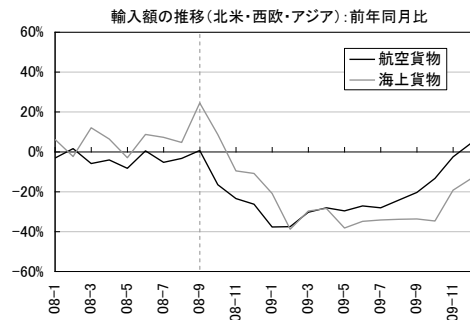
一方で海上貨物の主要地域（北米・西欧・アジアの計）に対する輸出入額（名目値）は、輸出入ともに2009年2月に最大の下落幅を示しており、輸出は51%減、輸入は39%減を記録している。

航空貨物については、海上貨物と比較してボトムでの下落幅が特に輸出で大きい。そして、輸出入ともに早い段階から景気後退の影響が見られ、リーマンショック以前に比べて対前年比で減少する傾向がみられた。他方、海上貨物と比較して回復基調への転換期も早い。ここからは、航空貨物に対する不況の影響は、海上貨物のそれらに比べて短期間にとどまる傾向が読み取れる（図－10、図－11）。



出典：「貿易統計」（財務省）より作成

図－10 名目輸出額の月次推移（航空貨物・海上貨物）



出典：「貿易統計」（財務省）より作成

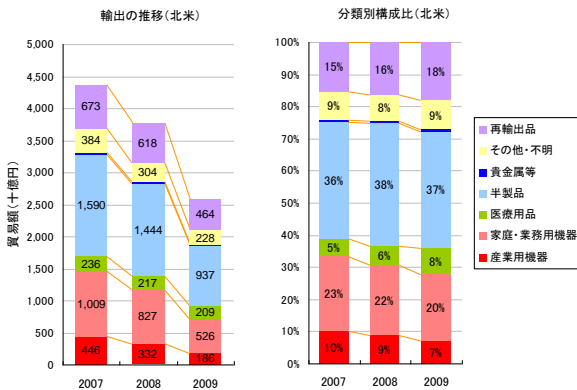
図－11 名目輸入額の月次推移（航空貨物・海上貨物）

3.2 地域別の航空貨物への影響

リーマンショックの航空貨物への影響をさらに詳しく分析するため、航空貨物について1.2.3で示した航空貨物の主要相手地域別の品目構成の変化を把握し、その影響を分析する。

3.2.1 対米輸出

北米向け輸出はリーマンショック以前より減少傾向にあり、2009年は2007年比で約4割減少している。特に産業用機器や家庭・業務用機器といった完成品の落ち込みが大きい。

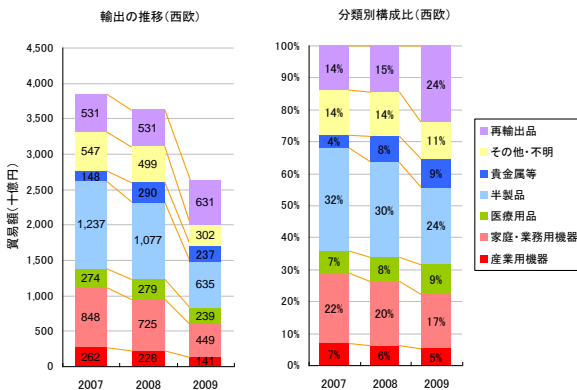


出典：「貿易統計」（財務省）より作成

図－12 対北米地域への品目分類別輸出額（名目）

3.2.2 対西欧輸出

西欧向けの輸出については、2009年には2007年比で約3割減少しており、特に半製品や産業用機器、家庭・業務用機器の落ち込みが大きい。一方で、貴金属等は増加しているほか、医療用品にも大きな減少は見られない。

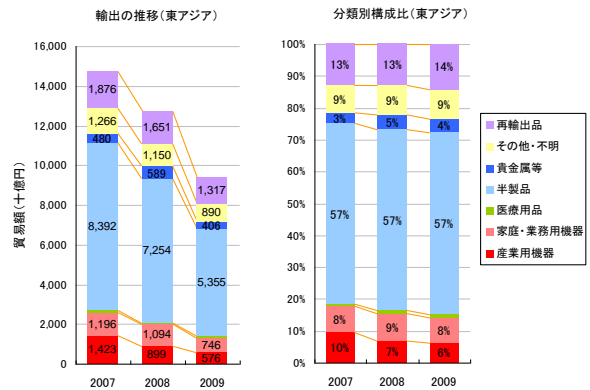


出典：「貿易統計」（財務省）より作成

図－13 対西欧地域への品目分類別輸出額（名目）

3.2.3 対東アジア輸出

東アジア地域向けの輸出は約6割を半製品が占めており、その割合は過去3年間で変化していない。輸出額は、2009年に2007年比で半製品が36%減少している。



（注）中国、NIEs4、ASEAN5の計

出典：「貿易統計」（財務省）より作成

図－14 対東アジア地域への品目分類別輸出額（名目）

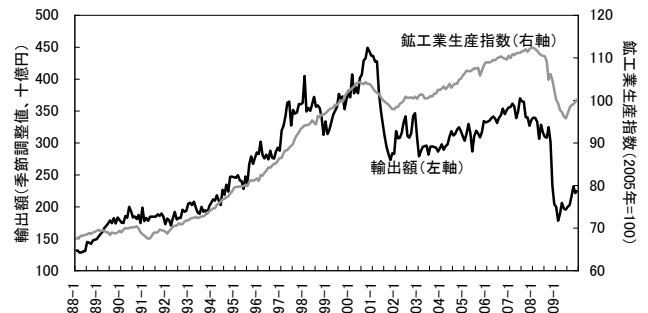
4 航空貨物輸出額と経済指標の関連性の分析

これまでは航空輸送の現状を分析した。本節では、航空貨物に対する景気変動の影響を把握するために、我が国および相手地域の経済指標と航空貨物輸出額の関連性を検討する。

ここでは、マクロ経済学で用いられる輸出関数を念頭に置き、貿易相手地域の実質GDPの代わりに生産指標としての鉱工業生産指数（IIP）を用いることにする。これは、広義には相手国の経済状況と考えてよいだろう。そして、対象地域は、航空貨物の主要輸出先である米国と西欧地域である。

4.1 対米輸出の分析

対米航空貨物の名目輸出額と米国の鉱工業生産指数の推移を図－15に示す。

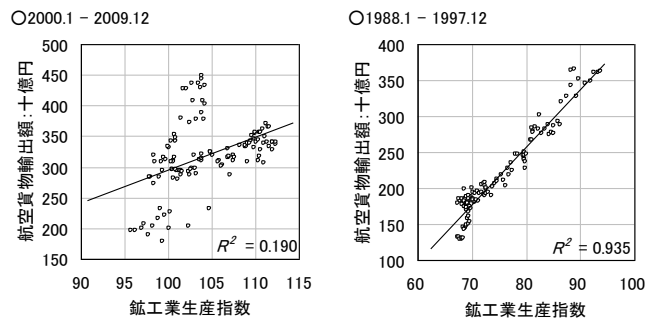


出典：「貿易統計」（財務省）及び米国商務省統計より作成

図－15 対米航空貨物輸出額（名目）と米国IIPの推移（1988-2009、月次）

米国の鉱工業生産指数は、2000年のITバブル崩壊・同時多発テロによる下落があったものの、2008年の景気後退までは上昇している。その一方で対米航空貨物輸出額はITバブル崩壊直前の2000年10月をピークとして下落し、それ以降同じ水準には回復していない。

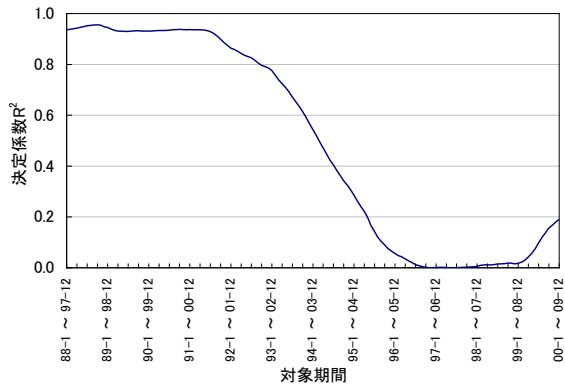
対米航空貨物輸出額に対する米国の鉱工業生産指数の影響を分析したところ、決定係数は0.190にとどまった(図-16左、データは2000年1月~2009年12月の10ヵ年分)。一方、分析期間を1988年1月~1997年12月とすると決定係数は0.935と強い説明力をもつことがわかった(図-16右)。なおこの期間は、アジア通貨危機の影響が米国経済に波及する直前であり、経済変動が比較的小さく、安定した時期であったため、このような結果になったと考えられる。



出典：「貿易統計」(財務省)及び米国商務省統計より作成

図-16 対米航空貨物輸出額と米国IIPの相関

次に、対象期間を1988年1月~2009年12月とし、対米航空貨物輸出額に対する米国の鉱工業生産指数の影響の変動を考察する。図-17には対象期間を12ヶ月(10年間)ずつに区分し、それぞれの回帰式から推計された決定係数を示した。2001年9月までの期間で回帰式は非常に高い説明力を持つが、2001年10月以降のデータを対象とすると、決定係数は低下する傾向にあることがわかる。



出典：「貿易統計」(財務省)及び米国商務省統計より作成

図-17 対米航空貨物輸出額と米国IIPの相関の推移

これは、米国の鉱工業生産指数と我が国の対米航空貨物輸出額との間に何らかの構造変化が発生していることを示唆していると考えられる。そこで構造変化の有無を検証するために、両者についてCUSUMテスト^{注7}を用いて確認した(図-18)。

検証の結果は、1998年9月での構造変化を示唆するものとなっている。

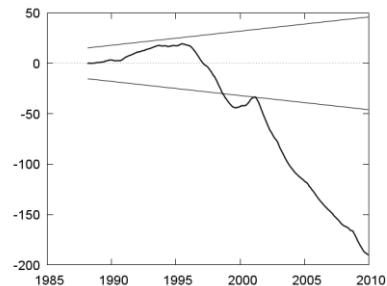


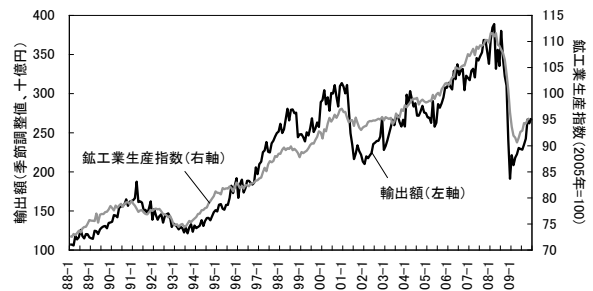
図-18 CUSUMテストによる検証
(対米航空貨物輸出額と米国IIP)

これらの結果から、2000年前後までは我が国の対米航空貨物輸出額は米国の景気に左右される割合が大きかったが、それ以降、その影響力が希薄になっているといえるのではないだろうか。

4.2 対西欧輸出の分析

ここでは、対西欧^{注8}航空貨物の名目輸出額と、西欧の鉱工業生産指数の1988年以降の推移を検討する。鉱工業生産指数は米国と同様2000年と2008年に低減する傾向が見られる。そして、1990年10月から1993年3月には長期的な低減傾向が見られ、同期間に対西欧航空貨物輸出額も減少している。

対西欧航空貨物輸出額は対米航空貨物輸出額と比べて米国同時多発テロ以降の低下が小さい。そして、2006年には2000年の水準まで回復したが、2008年以降になって輸出額は大きく落ち込んでいる。



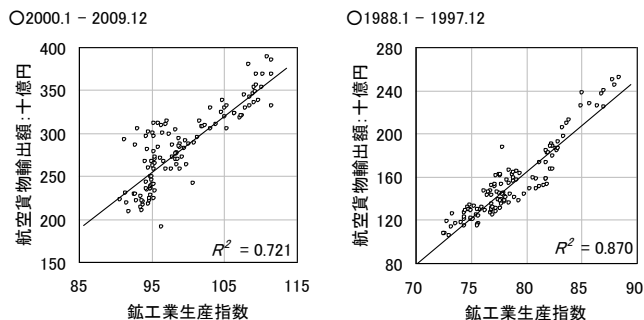
出典：「貿易統計」(財務省)及びOECD統計より作成

図-19 対西欧航空貨物輸出額(名目)と西欧IIPの推移(1988-2009、月次)

注7 逐次残差を用いて変数間の構造変化を検定手法。検定量がグラフ中に示される95%信頼区間の間に収まっている状態では、変数間の構造は安定的であると見做される。

注8 欧州地域のうち、OECD加盟国(23カ国)を分析対象とした。

対西欧地域への航空貨物輸出についても対米と同様、簡単な輸出関数を想定して航空貨物輸出額に対する西欧地域の鉱工業生産指数の影響を分析する。なお対象は西欧地域のうち、OECD加盟国を対象とした。分析結果は、2000年1月～2009年12月の10ヵ年の決定係数は0.721、1988年1月～1997年12月での決定係数は0.870となった。つまり、2000年以前のデータ期間の方が回帰式の説明力は高い。

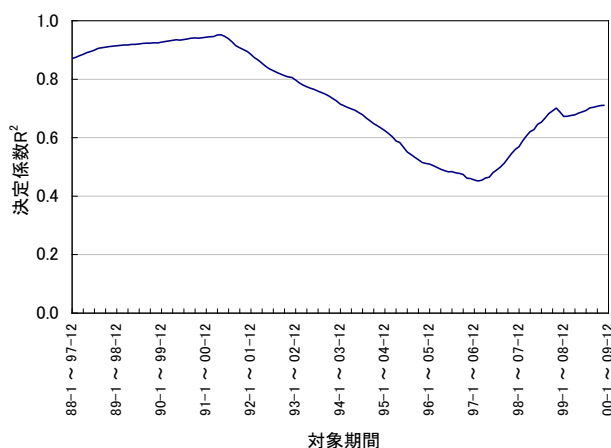


出典：「貿易統計」（財務省）及びOECD統計より作成

図-2 0 対西欧航空貨物輸出額と西欧IIPの相関

ここでは、4.1の対米航空貨物輸出額と同様、対西欧航空貨物輸出額に対する西欧地域の鉱工業生産指数の影響の変化を算出した（図-2 1）。

西欧地域への航空貨物輸出についても、対米航空貨物輸出と同様、2001年4月以降には決定係数が低下する傾向にあることがわかる。



出典：「貿易統計」（財務省）及びOECD統計より作成

図-2 1 対西欧航空貨物輸出額と西欧IIPの相関の推移

この結果からは、直感的に西欧地域の鉱工業生産指数と我が国の対西欧航空貨物輸出額との間で何らかの構造変化が生じたことがうかがえる。そこで、構造変化の有無を検証するためにCUSUMテストを用いて確認した（図-2 2）。

検証の結果、対西欧航空貨物輸出額と西欧の鉱工業生産指数との関係は分析対象期間では不安定な構造にあることを示している。

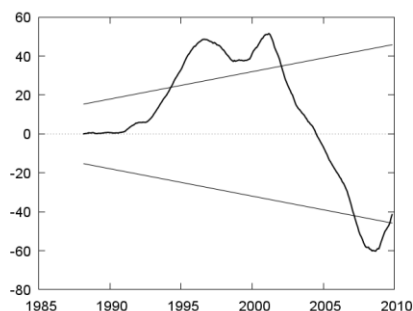


図-2 2 CUSUMテストによる検証
（対西欧航空貨物輸出額と西欧IIP）

これらの結果から、米国に比べて西欧地域の経済状況が我が国の航空貨物輸出額に与える影響は大きい。けれども、2000年以降の影響力はわずかではあるものの低下しており、その他の説明要因があることがうかがえる。たとえば、欧州の域内統合の影響などが候補として考えられるが、これを定量的に示すことは容易ではないだろう。

4.3 対欧米地域への間接輸出額の推計

4.1、4.2で述べた通り、欧米の経済動向が我が国の対欧米航空貨物輸出に与える直接的な影響は、米国や西欧の直送貨物に限定した場合、希薄になっているのではないかと考えられる。

その要因としては2章で述べたようにアジア地域を中心とした国際的な分業体制の進展が、我が国と対米・対西欧間の産業・貿易構造に影響を与えていることがあげられる。

そこで、我が国からアジア地域を経由して米国・欧州に輸出される貨物の動きを「間接輸出」として捉えた上で、航空貨物輸出額と経済指標の関連性について分析を試みた。

我が国からアジア地域へ輸出される航空貨物には、1.2.2に記述したように半製品が多く含まれる。これらの半製品は現地にて組み立て・加工され、欧米に完成品として輸出されていると考えられる。

そこでアジア地域へ輸出されている半製品が図-2 3のように最終的には欧州と米国へ輸送されていると仮定した上で、欧米向けの航空貨物輸出額に、アジア向けの航空貨物輸出額（半製品分）を加えた輸出額を総額として欧米の鉱工業生産指数との相関を分析した。

なお、アジア向けの半製品輸出額は、アジア向けの航空貨物輸出総額に 2009 年の半製品割合の実績値 (57.1%) を乗じて推計した。また、間接輸出額について、対米、対西欧の内訳を推計することは困難であるため、両地域を合算して分析対象とし、欧米の鉱工業生産指数は両地域の GDP で加重平均することで算出した。

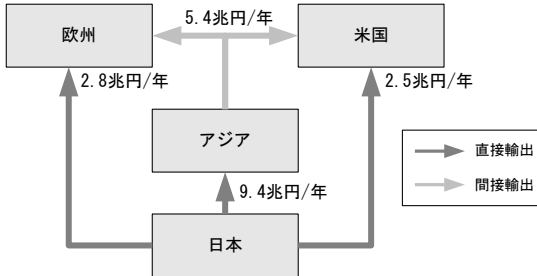
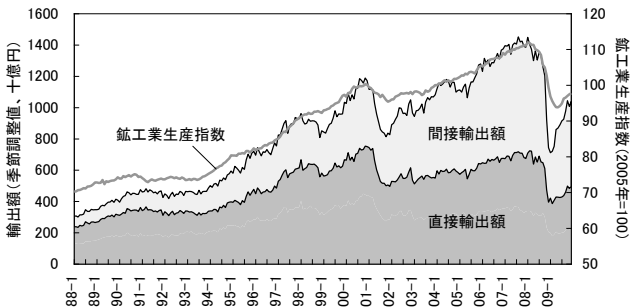


図-23 航空貨物における対欧米地域の直接輸出とアジア経由の間接輸出

4.4 対欧米地域への航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む）の分析

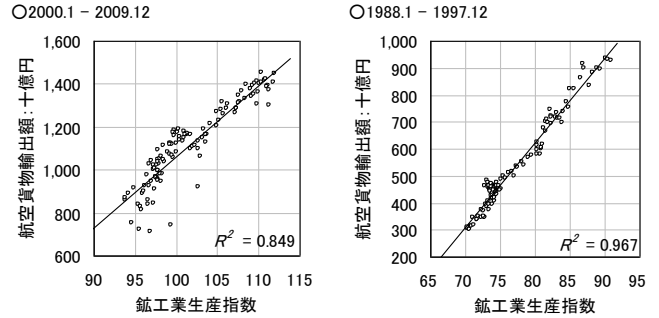
対欧米地域の直接輸出額（名目）は、2000 年の景気後退の影響により短期的に大きく下落した後、再び回復に転じたが、その速度は、1990 年代の増大期と比較して緩やかなものとなっている。一方でアジア経由での間接輸出額（推計値、名目）は、1980 年代後半ではその割合は小さなものであったが、2000 年以降急速に拡大したことがわかる。



出典：「貿易統計」（財務省）及び OECD 統計、米国商務省統計より作成

図-24 対欧米航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む、名目額）と欧米地域のIIP（加重平均値）の推移（1988-2009、月次）

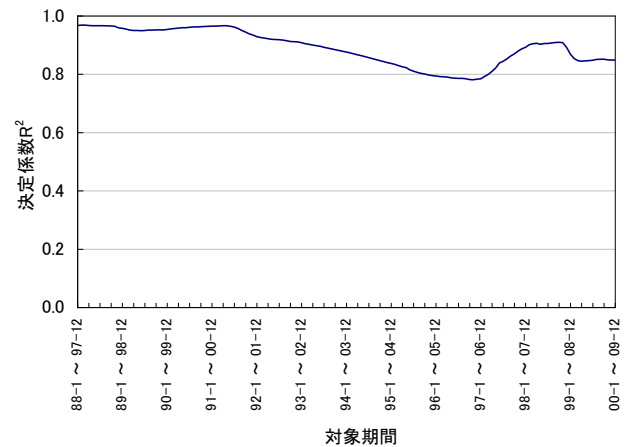
航空貨物における対欧米地域への直接輸出額およびアジア経由の間接輸出額（推計値）の合計を、欧米地域の鉱工業生産指数に回帰すると、2000 年 1 月～2009 年 12 月の 10 ヶ年のデータでは決定係数は 0.849、1988 年 1 月～1997 年 12 月の 10 ヶ年では決定係数は 0.967 となり、いずれの期間でも高い説明力をもつ。



出典：「貿易統計」（財務省）及び OECD 統計より作成

図-25 対欧米航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む）と欧米IIPの相関

航空貨物における対欧米地域への直接輸出額およびアジア経由の間接輸出額（推計値）の合計と、欧米地域の鉱工業生産指数について 4.1、4.2 と同様の方法で決定係数の推移を算出し、図-26 に示した。ここからは、欧米の鉱工業生産指数は分析対象期間内の全ての期間で総じて高い説明力をもつことがわかる。



出典：「貿易統計」（財務省）及び OECD 統計、米国商務省統計より作成

図-26 対欧米航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む）と欧米IIPの相関の推移

また、分析対象期間（1988 年 1 月～2009 年 12 月）全体を対象とした場合の決定係数は 0.960 となり、極めて高い説明力をもつことを示している。

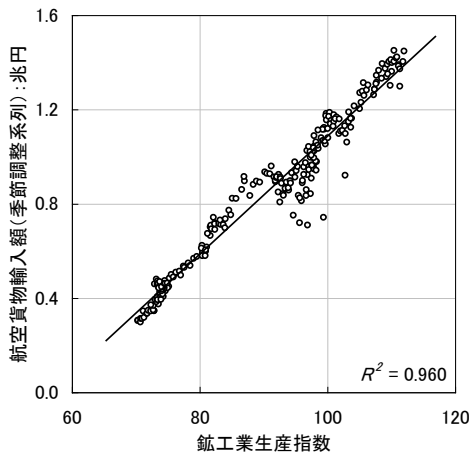
5-まとめ

本特集では、国際経済の影響を強く受けていると考えられる航空貨物の輸出動向と経済指標との関係に焦点を当てて分析を行った。

近年、我が国においては、アジア向け航空貨物輸出入額の伸びが著しく、航空貨物輸送に占めるアジアの位置づけは確実に高まっている。そのため、航空貨物と欧米の経済動向との関係が希薄になったのではないかと予想された。しかし、アジア向けの航空貨物は間接的に欧米に輸出されており、引き続き、航空貨物は欧米の景気動向の影響を色濃く受けていることを、本特集は示唆しているのではないかと考えている。

航空物流は、ITバブルの崩壊や米国同時多発テロ、そして2008年9月の米国金融不安に端を発する世界同時不況等の影響を受け、非常に不安定な環境に置かれている。そのような状況の中で、航空物流の動向やその変動要因を的確に把握することは、今後の経済危機等に迅速に対応するための示唆となる。つまり、安定的な航空輸送ネットワークを構築する観点から、こうした作業が非常に重要であると考えている。

本特集が航空物流の現状把握の一助となれば幸いである。



注：1988年1月～2009年12月を対象とした。

出典：「貿易統計」（財務省）及びOECD統計、米国商務省統計より作成

図-27 対欧米航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む）と欧米IIPの相関

欧米の鉱工業生産指数と、対欧米航空貨物輸出額（アジア経由の間接航空貨物輸出額を含む）との間での構造変化の有無について、CUSUMテストにより検証した結果を以下に示す。

CUSUMテストの結果（図-28）においても、両者の間に安定的な構造があることが示されている。

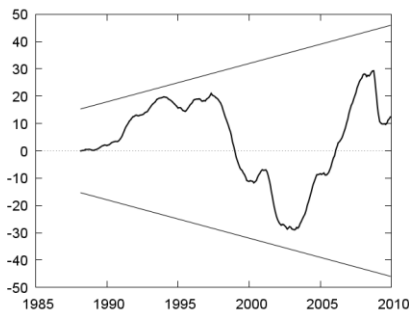


図-28 CUSUMテストによる検証

（間接輸出を含む対欧米航空貨物輸出と欧米IIP）

4.2、4.3の結果をみると、欧米の経済動向が我が国から欧米へ直送される航空貨物輸出に与える直接的な影響は近年希薄になっているように考えられる。しかしながら、本項での分析の結果からは、近年の我が国の航空貨物輸出には東アジア地域を核とした水平分業の進展が新たな要因として加わっただけであり、引き続き我が国の航空貨物輸出は、欧米の経済動向に強い影響を受けていることを示唆しているのではないだろうか。

参考資料：航空貨物の品目特性
地域別の推移と寄与度

貨物の特性に基づいた分類（下記表参照）による地域別の航空貨物の2007年以降の輸出入の推移（名目額）および寄与度の変化を示す。（分類の詳細については本文1.2.3参照）

表 貨物特性に基づく分類（本文中 表-2の再掲）

分類名	主な構成品
半製品	機械等の部分品、半導体、原料(無機・有機化学品)、繊維等
家庭・業務用機器	家電製品、パソコン、腕時計、カメラ等
産業用機器	半導体製造装置、測定機器、工具類等
貴金属等	貴金属素材、貴金属製品等
医療用品	医薬品、診断装置等
その他	飲食物品、日用品(衣類、スポーツ用品)等

なお品目別寄与度の月次推移については、リーマンショック以前の航空貨物の水準と比較するため、前年同月比ではなく2007年同月比とした。

(1) 対北米

○輸出

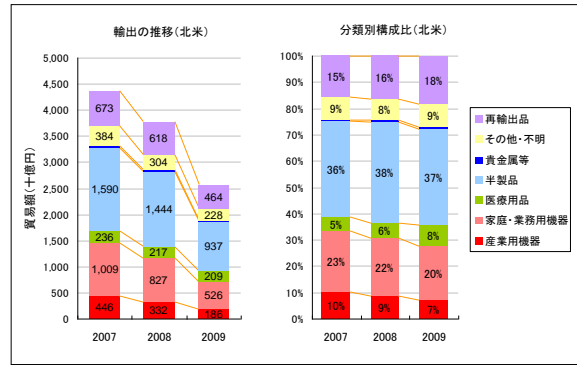


図 北米向け輸出の品目構成（2007-2009、年次）

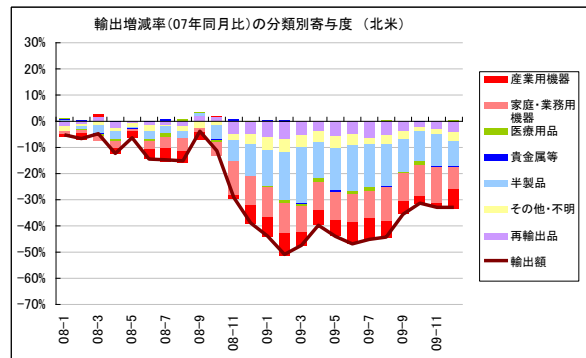


図 北米向け輸出の品目別寄与度（2008.1-2009.12、月次）

○輸入

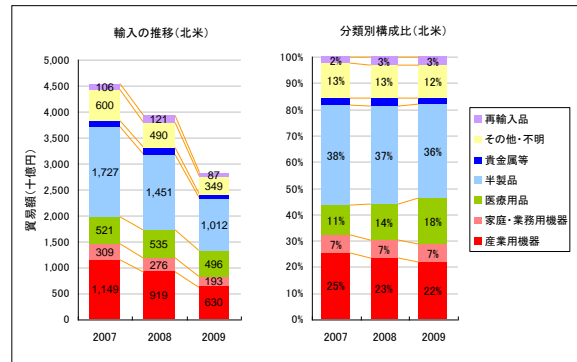


図 北米からの輸入の品目構成（2007-2009、年次）

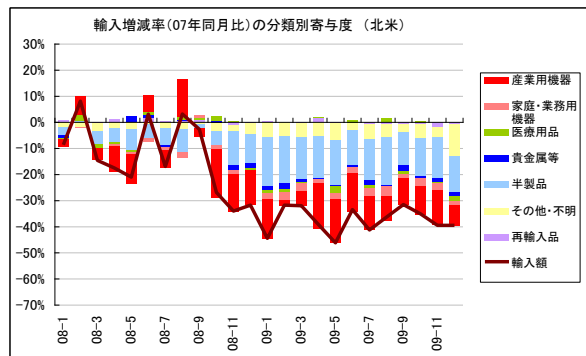


図 北米からの輸入の品目別寄与度（2008.1-2009.12、月次）

(2) 対西欧

○輸出

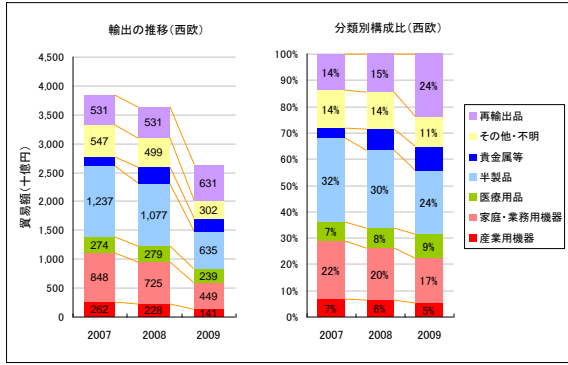


図 西欧向け輸出の品目構成 (2007-2009、年次)

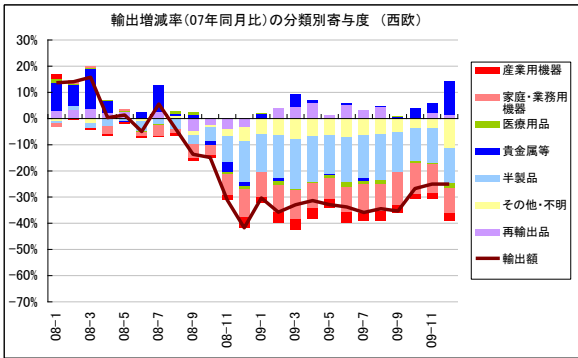


図 西欧向け輸出の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

(3) 対中国

○輸出

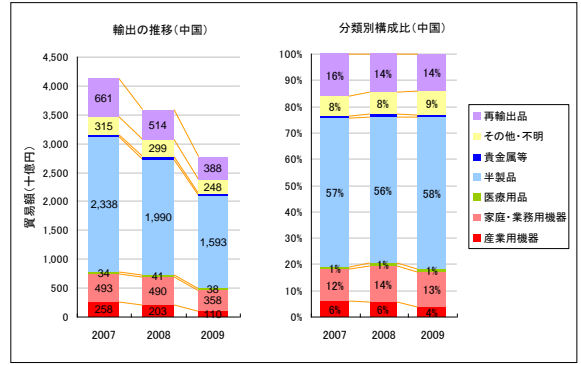


図 中国向け輸出の品目構成 (2007-2009、年次)

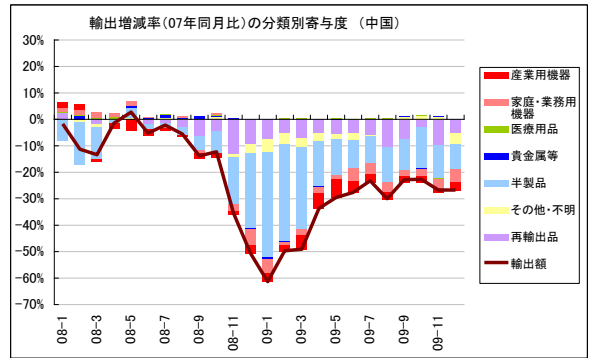


図 中国向け輸出の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

○輸入

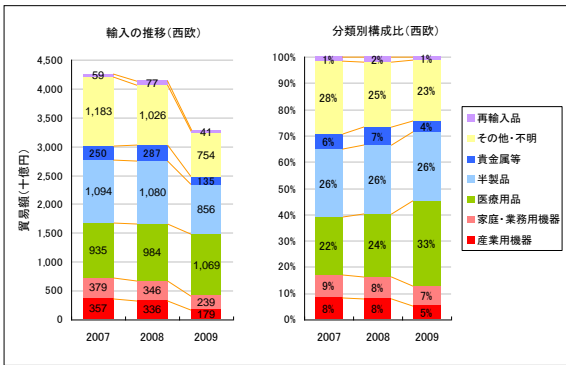


図 西欧からの輸入の品目構成 (2007-2009、年次)

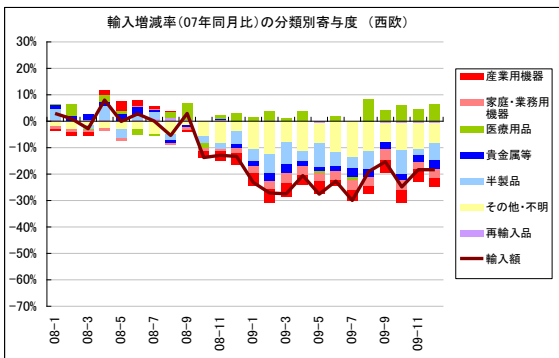


図 西欧からの輸入の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

○輸入

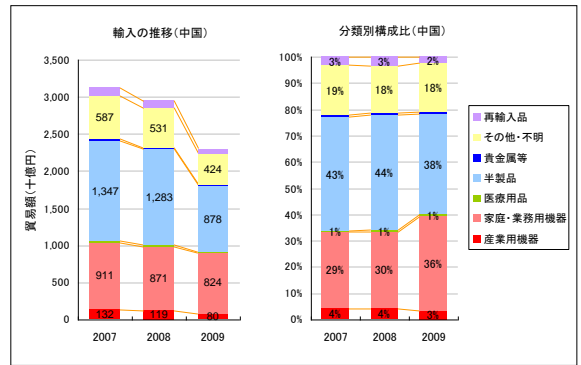


図 中国からの輸入の品目構成 (2007-2009、年次)

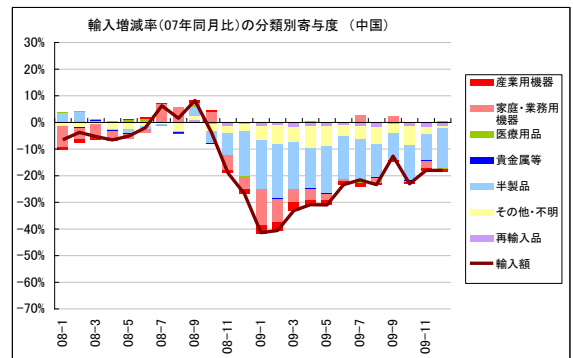


図 中国からの輸入の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

(4) 対NIEs4

○輸出

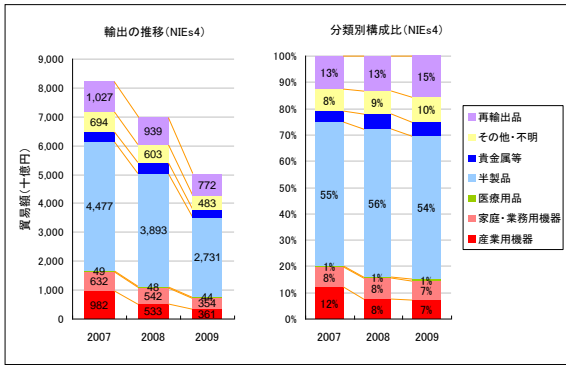


図 NIEs4向け輸出の品目構成 (2007-2009、年次)

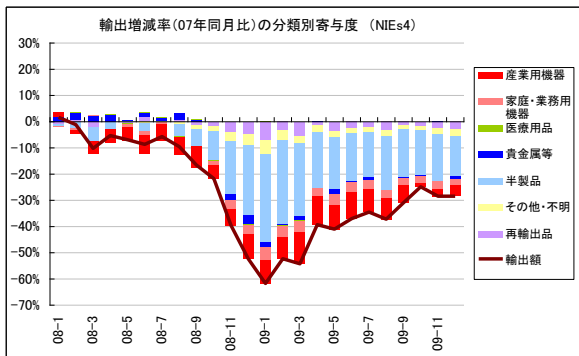


図 NIEs4向け輸出の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

(5) 対ASEAN5

○輸出

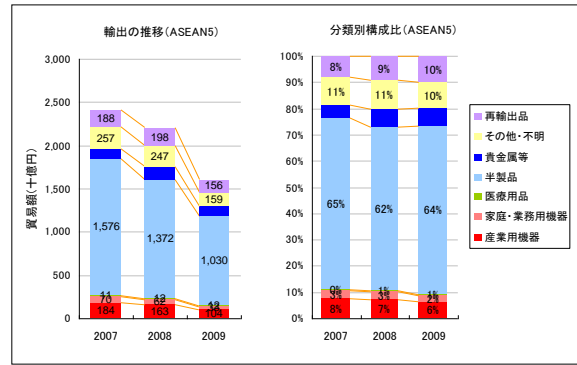


図 ASEAN5向け輸出の品目構成 (2007-2009、年次)

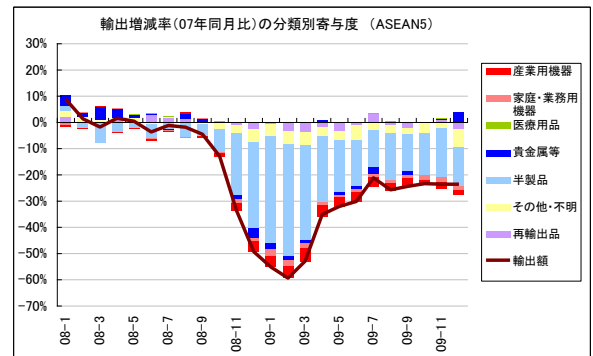


図 ASEAN5向け輸出の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

○輸入

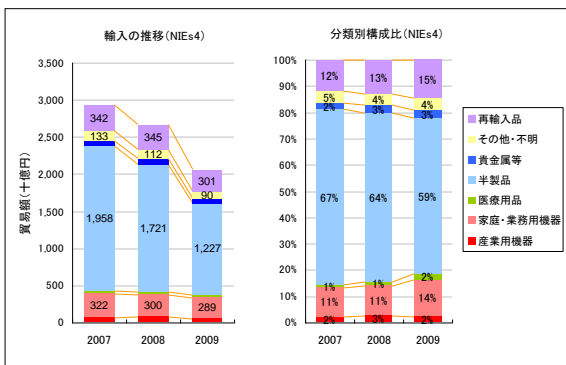


図 NIEs4からの輸入の品目構成 (2007-2009、年次)

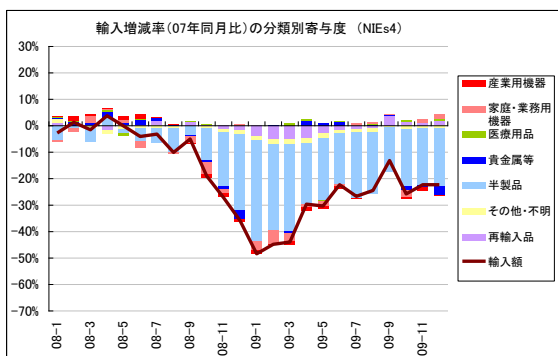


図 NIEs4からの輸入の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)

○輸入

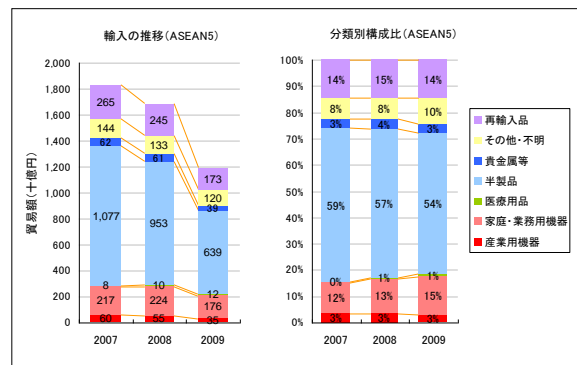


図 ASEAN5からの輸入の品目構成 (2007-2009、年次)

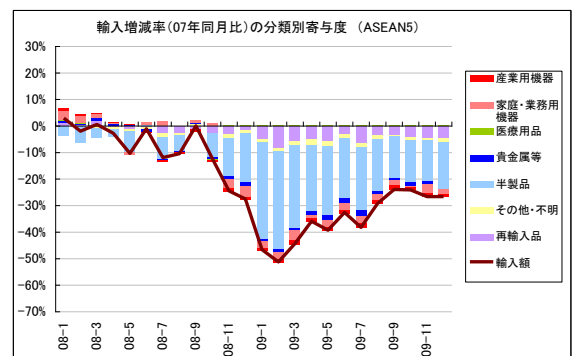


図 ASEAN5からの輸入の品目別寄与度 (2008.1-2009.12、月次)