

第 1 章 国際航空貨物流動の動向分析

1 . 直送貨物の動向分析

「日本出入航空貨物取扱実績（国土交通省）」より、直送総貨物量の動向分析を行う。

1) 総貨物量

1980 年から 1985 年頃までは、輸出、輸入貨物は、ほぼ同じ様な推移で増加してきたが、1985 年からは、輸入貨物の伸びが輸出貨物の伸びを上回って増加している。これは、1985 年の「プラザ合意」を契機とした円高局面により、輸入貨物が急増したものと考えられる。我が国製造業は、国際競争力の維持に向け、生産合理化等をさらに進めていった。

為替レートが円高基調で推移してきた 1992 年から 1995 年では、輸出貨物、輸入貨物ともに増加を続けている。これは、国際的な競争激化の中で、我が国製造業が積極的な生産機能の海外展開（国際水平分業体制の進展）を進め、生産設備の輸出等により輸出貨物も大きくなってきたためと考えられる。また、このような現地の海外生産拠点から日本への製品輸入が急激に増加してきた。

1995 年から 1997 年までは円安基調で推移し、国際的な価格競争力の向上から輸出増加の要因、輸入の減少要因となって現れたと考えられる。

1997 年 7 月に顕在化したアジア諸国の通貨危機¹により、アジア地域の消費・購買力は低下し、全世界的にみてアジア地域への輸入は減少した（日本のアジア向け直送輸出貨物の減少）。加えて、日本経済はバブル期の過剰投資と過剰負債が解消されないまま、1997 年頃から金融システム不安²が顕在化し、日本経済は停滞し 1998 年の日本実質 GDP は前年を下回った。この結果、1998 年の直送貨物の輸出入合計貨物量は対前年比で減少となった。

1999 年以降は、米国経済の好景気と情報通信技術（IT）投資を中心とした世界経済の牽引により、再び直送貨物が増加に転じた。2000 年度の輸出入合計の貨物量は、2,464 千トン／年と過去最高の値となった。そのうち、輸出貨物量が 1,090 千トン／年、輸入貨物量が 1,373 千トン／年であり、輸出入ともに過去最高の貨物量であった。

¹ 1997 年 7 月、タイ・バーツの変動相場制移行後の通貨安を契機として、インドネシア、マレーシア、フィリピン、韓国等の周辺アジア諸国に通貨下落が波及し、従来の経済成長から一転し、経済停滞へと突入した。

² バブル期に金融機関が不動産担保で巨額の融資を行ったが、地価下降や地型不良等による利用不能地の多発により融資先企業が大きな損失を抱える結果となり、金融機関側に膨大な不良債権が発生した。1997 年 11 月には山一証券、北海道拓殖銀行といった大手金融機関が破綻した。政府は、1997 年 12 月自民党の金融システム安定化のための緊急対策の制定を受けて 1998 年 3 月に金融機関に対し公的資金が注入された。

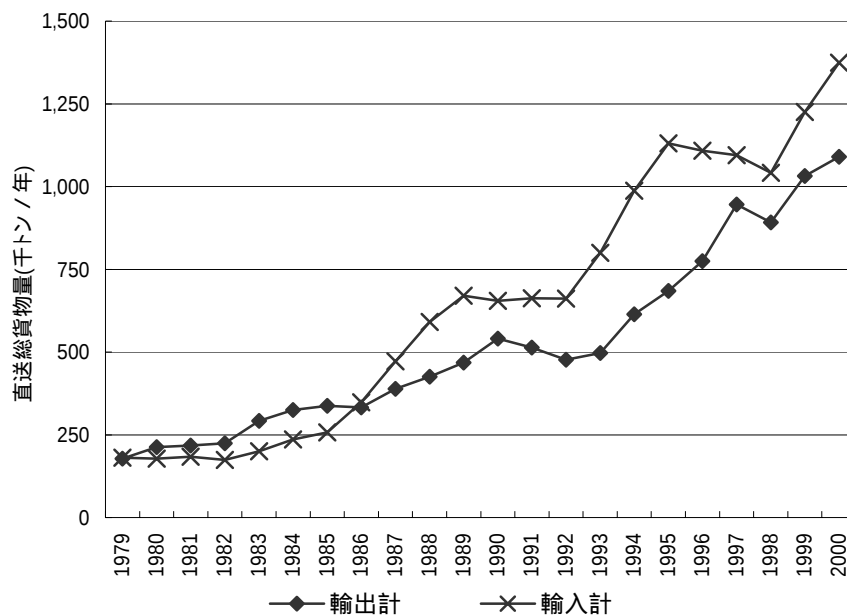
表 直送総貨物量の実績値

(単位：トン)

年度	輸出				輸入				輸出入計
	太平洋	欧州	アジアその他	輸出計	太平洋	欧州	アジアその他	輸入計	
1979	60,242	28,817	89,205	178,264	63,174	23,053	94,402	180,629	358,893
1980	69,556	37,458	105,840	212,854	62,057	23,420	92,402	177,879	390,733
1981	75,437	33,687	108,248	217,372	60,509	28,202	95,313	184,024	401,396
1982	77,384	33,383	113,524	224,291	55,866	32,071	86,376	174,313	398,604
1983	118,980	37,410	135,983	292,373	58,914	37,650	103,436	200,000	492,373
1984	133,162	38,949	153,112	325,223	70,263	47,147	118,527	235,937	561,160
1985	138,118	43,573	155,632	337,323	74,284	49,187	133,848	257,319	594,642
1986	122,228	46,937	163,224	332,389	101,942	57,558	188,369	347,869	680,258
1987	140,471	56,957	191,138	388,566	161,119	68,232	242,395	471,746	860,312
1988	142,476	68,283	214,836	425,595	208,726	86,750	295,079	590,555	1,016,150
1989	162,924	70,964	234,304	468,192	225,819	108,081	336,687	670,587	1,138,779
1990	166,219	92,415	281,844	540,478	211,599	99,401	344,216	655,216	1,195,694
1991	153,868	79,561	280,067	513,496	202,257	104,044	356,286	662,587	1,176,083
1992	139,851	73,839	262,810	476,500	194,981	103,101	363,314	661,396	1,137,896
1993	142,542	70,636	283,899	497,077	222,697	127,256	450,183	800,136	1,297,213
1994	168,337	89,949	355,371	613,657	277,250	161,505	548,528	987,283	1,600,940
1995	170,931	105,260	408,168	684,359	316,848	182,140	631,613	1,130,601	1,814,960
1996	198,848	123,236	452,489	774,573	312,568	189,293	606,030	1,107,891	1,882,464
1997	254,902	156,860	533,951	945,713	299,211	194,383	600,753	1,094,347	2,040,060
1998	238,160	165,021	488,040	891,221	266,228	193,302	582,348	1,041,878	1,933,099
1999	267,678	180,395	583,754	1,031,827	303,228	223,084	698,922	1,225,234	2,257,061
2000	270,744	180,902	638,613	1,090,259	324,904	249,484	799,582	1,373,970	2,464,229

出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

図 直送総貨物量の推移



出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

(1) 直送輸出貨物量

直送輸出貨物量は 1992 年から 1997 年まで順調に増加を続けている。

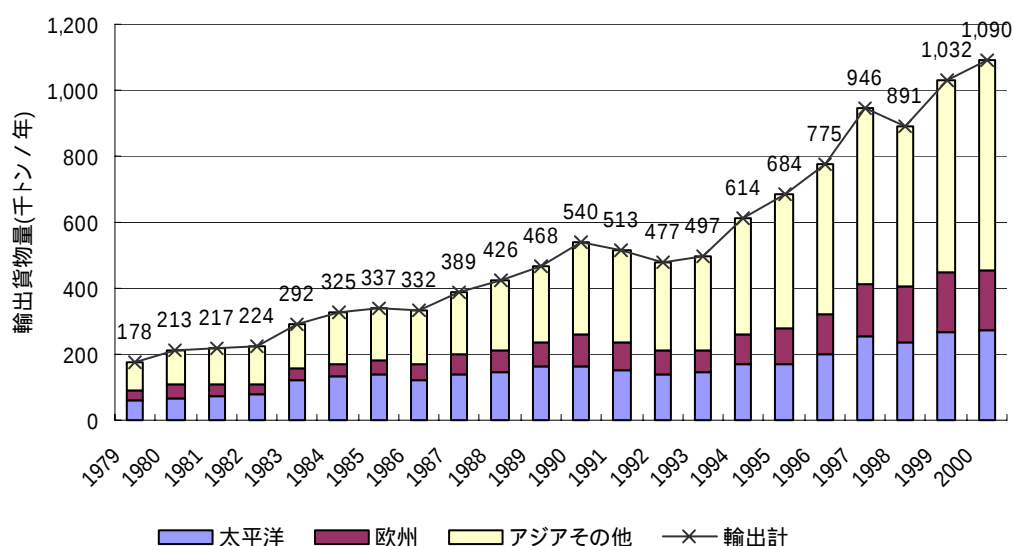
1992 年から 1995 年までは円高基調で推移しており、従来の産業・貿易構造の下では、国際的な価格競争力の低下から、輸出減少の要因となって現れる。しかし、この間、我が国 GDP 成長率以上に直送輸出貨物量が増加した理由としては、円高水準（1995 年初に終値で 80 円 / \$ を割り込む円高水準）があまりにも急激なものであり、国際的な競争激化の中で、我が国製造業が積極的な生産機能の海外展開（国際水平分業体制の進展）を進め、生産設備の輸出等により直送輸出貨物量が大きくなってきたためと考えられる。

1995 年から 1997 年までは円安基調で推移し、国際的な価格競争力の向上から輸出増加の要因となって現れたと考えられる。この間、アメリカの経済成長が維持されており、直送輸出貨物量が大きくなってきたと考えられる。

1997 年 7 月に顕在化したアジア諸国の通貨危機により、アジア地域の消費・購買力は低下し、全世界的にみてアジア地域への輸入は減少した（日本のアジア向け直送貨物の減少）。アジア地域に進出した消費財メーカーは、現地生産・販売の見直しを余儀なくされ、販売計画の縮小・販売先を好調な欧米諸国へとシフトする動きが見られた。加えて、日本経済はバブル期の過剰投資と過剰負債が解消されないまま、1997 年秋から金融システム不安が顕在化し、日本経済は停滞し 1998 年の日本実質 GDP は前年を下回った。この結果、1998 年の直送貨物は対前年比で減少となった。

1999 年以降は、米国経済の好景気と情報通信技術（IT）投資を中心とした世界経済の牽引により、再び直送貨物が増加に転じた。

図 直送総輸出貨物量の推移



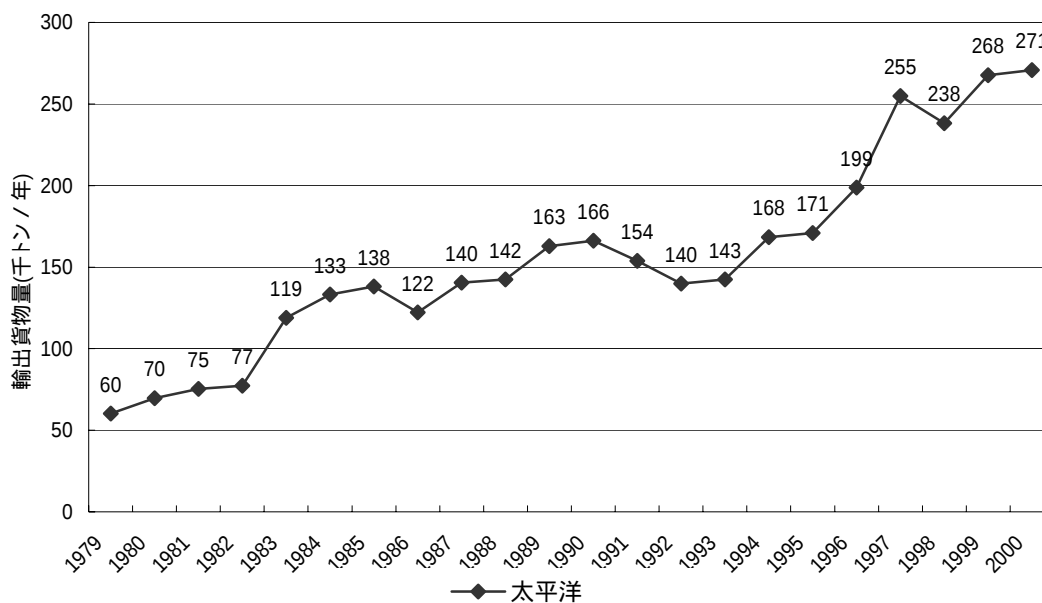
出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

太平洋方面

太平洋方面は、日本やアジアの経済が低迷した 1996 年、1997 年も、アメリカの好景気に支えられて順調にその貨物量を増加させてきた。

しかし、1998 年秋の金融不安など、深刻な不況に陥った日本経済そのものの規模の縮小によって、1998 年には貨物量が減少した。しかし、1999 年に入って日本経済が回復の兆しを見せるにつれて貨物量も増加し、2000 年度は 271 千トン / 年である。

図 太平洋方面 直送総輸出貨物量の推移

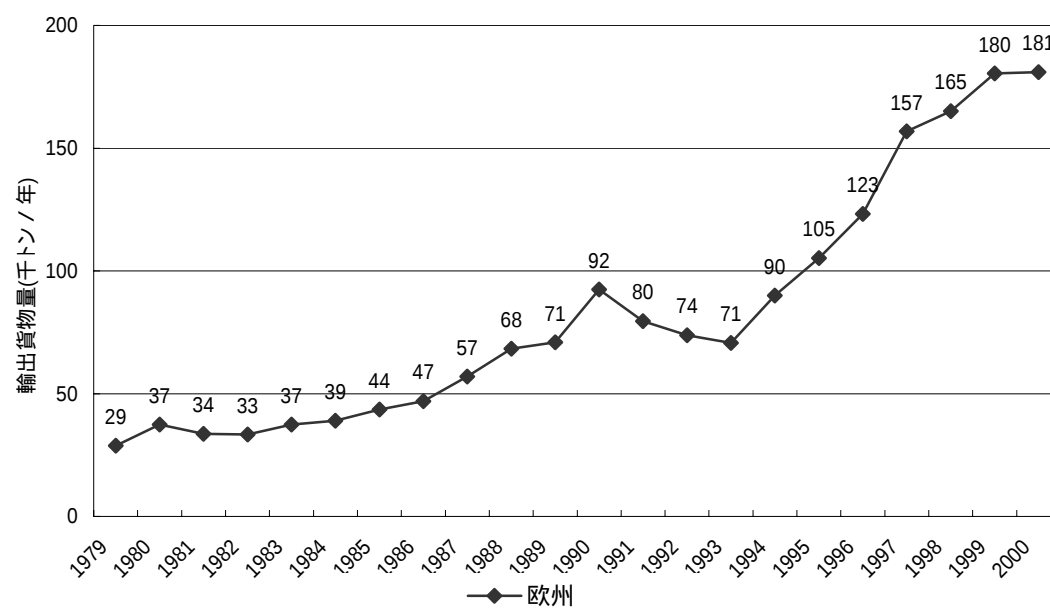


出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

欧州方面

欧州方面は、1990 年代後半の日本の不況にもかかわらず、欧州の好景気に牽引されて増加を続け、2000 年度には 181 千トン / 年と 1979 年当時から見て 6.2 倍に増加している。

図 欧州方面 直送総輸出貨物量の推移

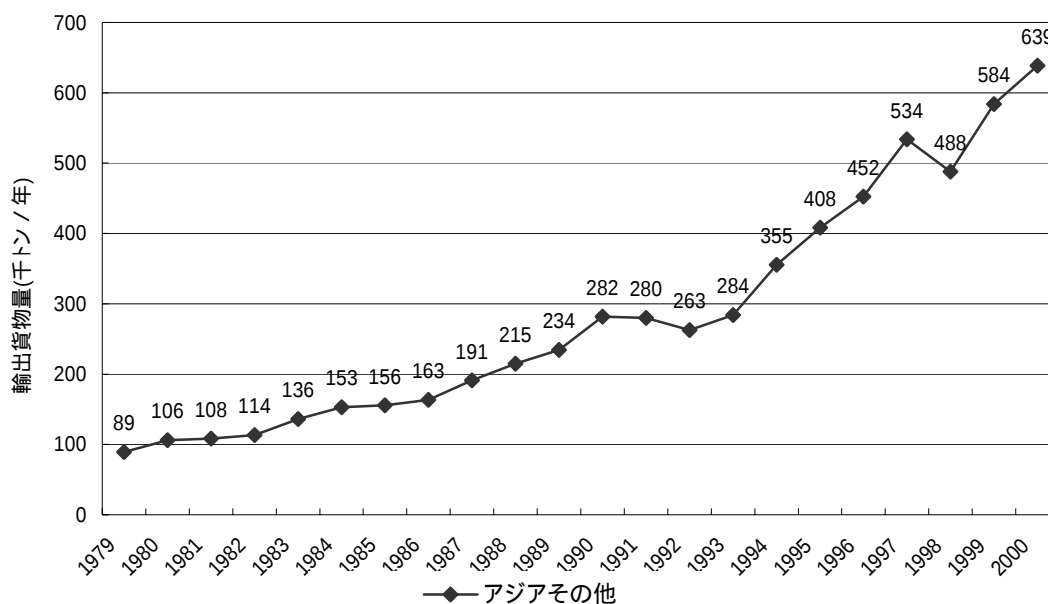


出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

アジアその他方面

アジア方面への輸出は、1997 年のアジア通貨危機にもかかわらず 1993 年以降増加を続けてきた。これは、アジア諸国の通貨下落によって輸出競争力が増し、現地での製品製造が増えたために、製造業向けの基幹部品（高度な技術を要する日本で生産される部品）等の輸出が中心の、アジアその他方面への輸出貨物量が増加したものと考えられる。ところが、1998 年の日本経済の低迷によって日本の実体経済が縮小すると、アジアその他方面の輸出貨物量は減少に転じた。1999 年以降は再び増加し、2000 年度は 639 千トン / 年と過去最高となった。

図 アジアその他方面 直送総輸出貨物量の推移



出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

(2) 直送輸入貨物量

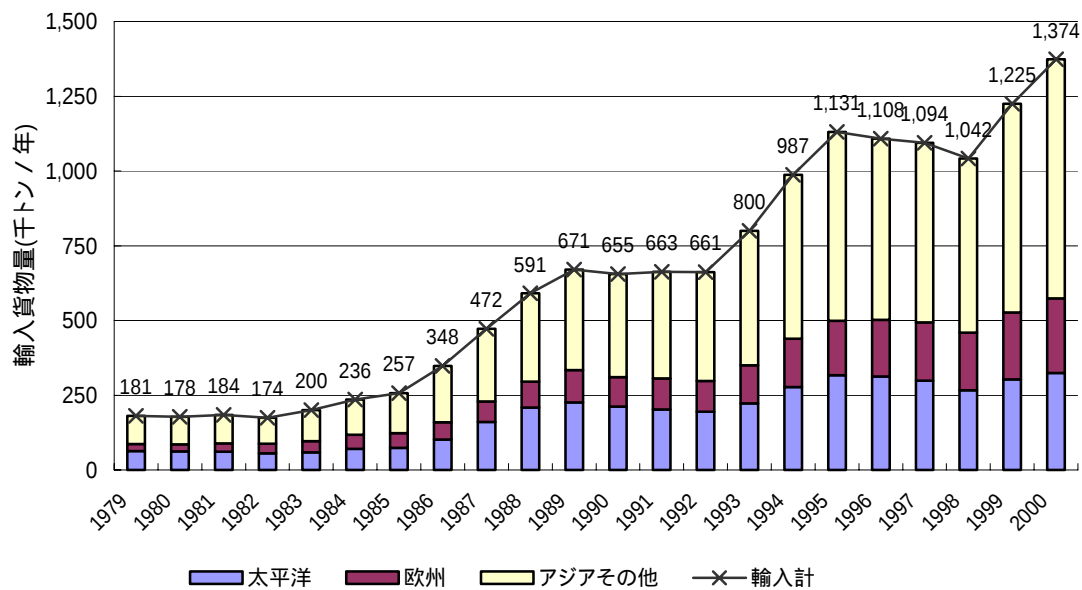
直送輸入貨物量は 1992 年から 1995 年まで順調に増加を続けた。これは円高局面の中で輸入貨物量が増加したためである。

1995 年から 1998 年までは円安基調で推移し、海外製品の割高感及び、米ドル建てで評価した我が国購買力の低下から輸入貨物の減少要因となって現れた。この間、次の様な産業・貿易構造の変化が行われたと考えられる。

- ） 1995 年までの円高水準（1995 年初に 80 円 / \$ を割り込む円高水準）が、あまりにも急激なものであり、国際的な競争激化の中で、我が国製造業が積極的な生産機能の海外展開（国際水平分業体制の進展）を進め、海外生産拠点からの製品輸入が増加するようになった。
- ） 1995 年から 1998 年までの為替水準（130 円 / \$）では、製造業は、一旦、海外展開した生産設備を日本に戻そうとはせず、急激な為替変動による経営への影響を極力抑えるために、グローバルな原材料・資材の購入及び製品・半製品の販売を行う様になってきた。
- ） このため、1995 年から 1998 年までは円安基調で推移していたが、製造業は海外生産拠点からの製品輸入を維持してきた。

1999 年は円高基調となり日本への輸入貨物量が増加に転じる。アジア経済は、アジア通貨安によりアジア企業の国際競争力が回復し、輸出を中心に経済成長が行われた。

図 直送総輸入貨物量の推移

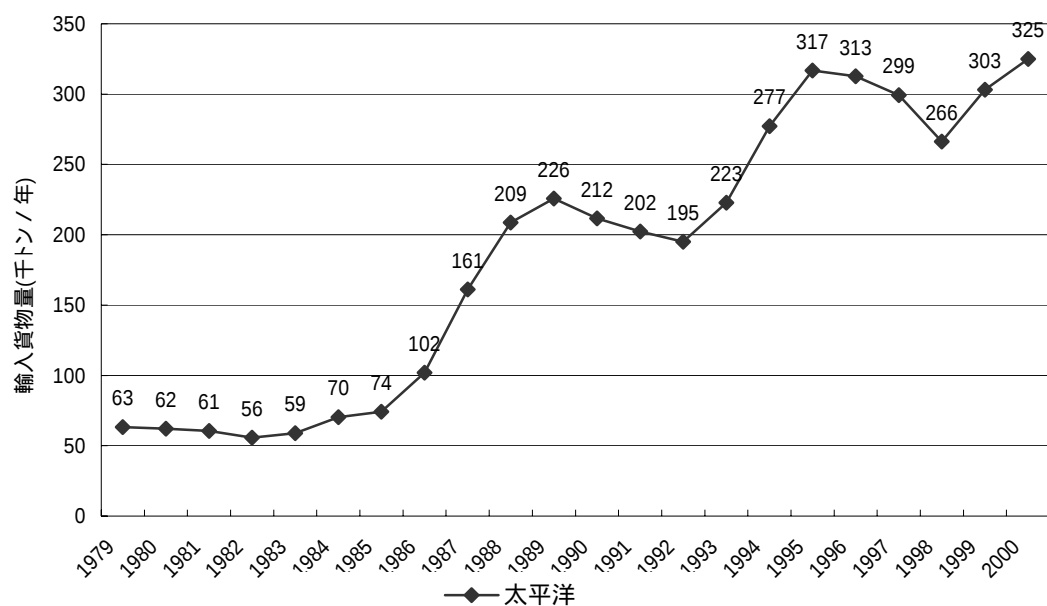


出所）日本出入航空貨物取扱実績（国土交通省）

太平洋方面

太平洋方面は 1996 年以降、日本の不況から消費が縮小、1998 年には 266 千トンにまで貨物量が落ち込んだ。1999 年以降は日本経済に好況感が出始めたことから、2000 年度で 325 千トン / 年まで増加した。

図 太平洋方面 直送総輸入貨物量の推移



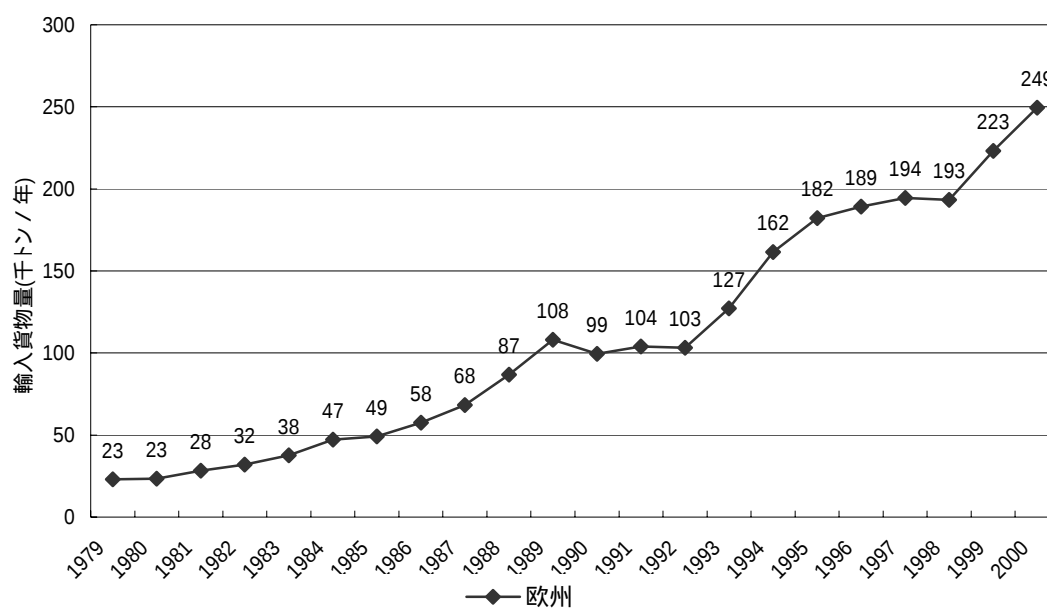
出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

欧州方面

欧州方面は 1993 年以降、順調に増加を続け、1998 年に若干減少したものの、1999 年以降は再び大きく増加し、2000 年度は 249 千トンに達している。

1998 年の日本の不況では消費は縮小したが、高級嗜好品等を中心とする欧州からの輸入貨物は不況の影響が小さかったものと考えられる。

図 欧州方面 直送総輸入貨物量の推移



出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

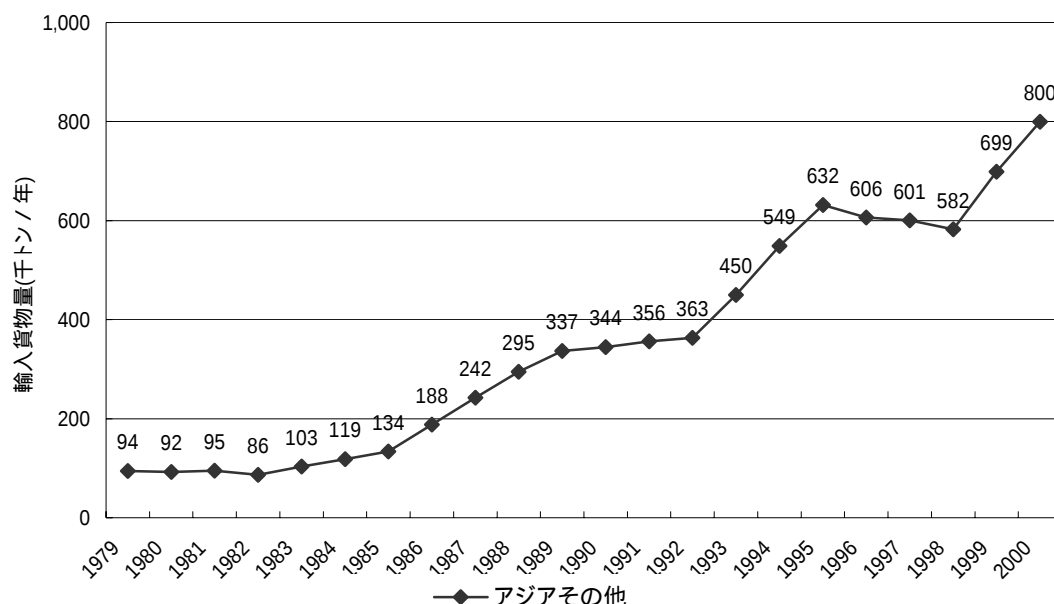
アジアその他方面

アジアその他方面からの輸入は1993年以降からの日本企業の海外展開の進展等によって、大きく増加してきたが、1996年から1998年にかけて減少が続いた。

アジアからの輸入は、電子部品等の逆輸入が中心であると考えられるが、日本経済の縮小や、海外での組立ておよび輸出といった一貫した生産工程の確立などによって、貨物量が減少したと考えられる。

1999年以降は、輸入貨物量が再び大きく増加し、2000年度で800千トン/年と過去最高となった。

図 アジアその他方面 直送総輸入貨物量の推移



出所) 日本出入航空貨物取扱実績(国土交通省)

2) 地域別発生集中貨物量

国際航空貨物動態調査より日本国内地域別の発生・集中の動向をみると、輸出入貨物量ともに関東ブロックの割合が大きくなっている。これは、国際航空路線網が充実する成田空港周辺での国際航空フォワダーの集積等から、荷主企業が国際航空貨物の輸出入拠点を関東ブロックに集中させる傾向があるためと考えられる。このため、地域別の県内総生産と比べより大きな貨物量が、関東ブロックに集中する状況となっている。

図 輸出貨物量の推移（地域ブロック）

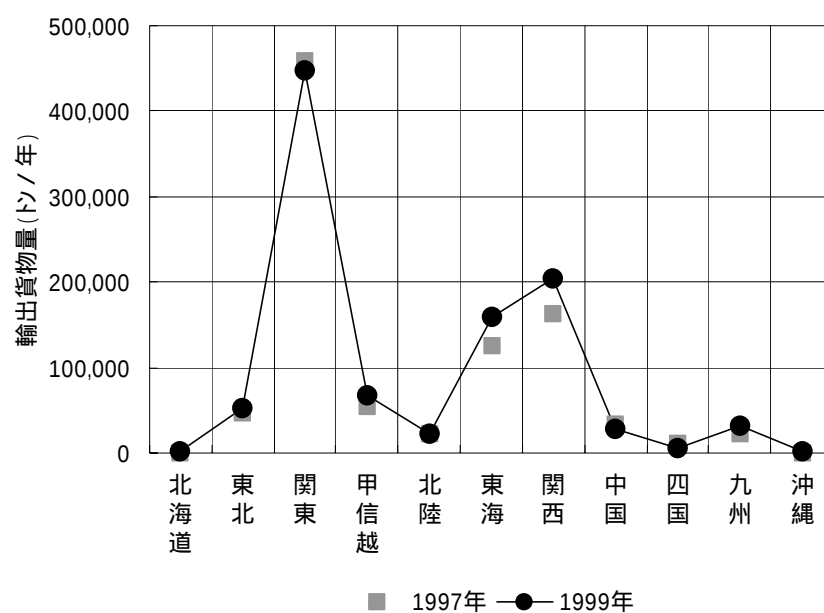
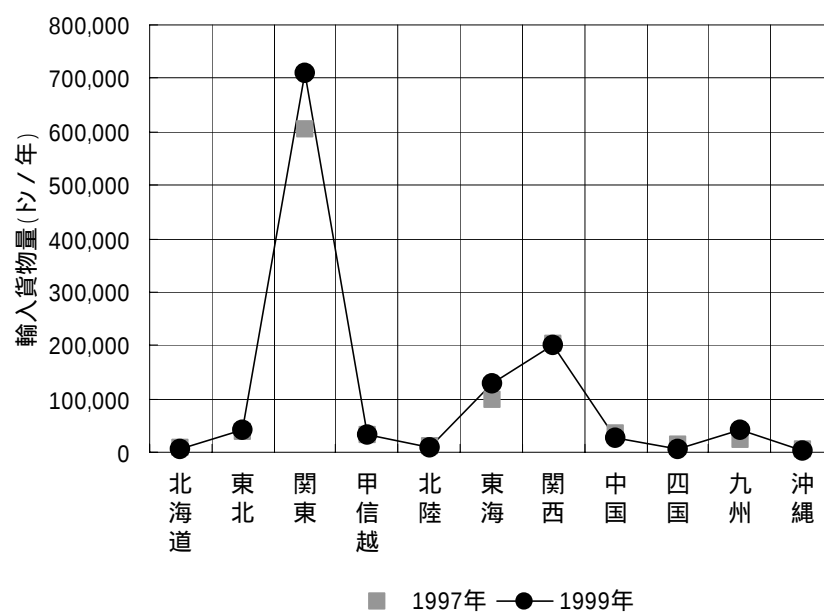


図 輸入貨物量の推移（地域ブロック）



出所）国際航空貨物動態調査（国土交通省）

図 都道府県別輸出貨物量の推移

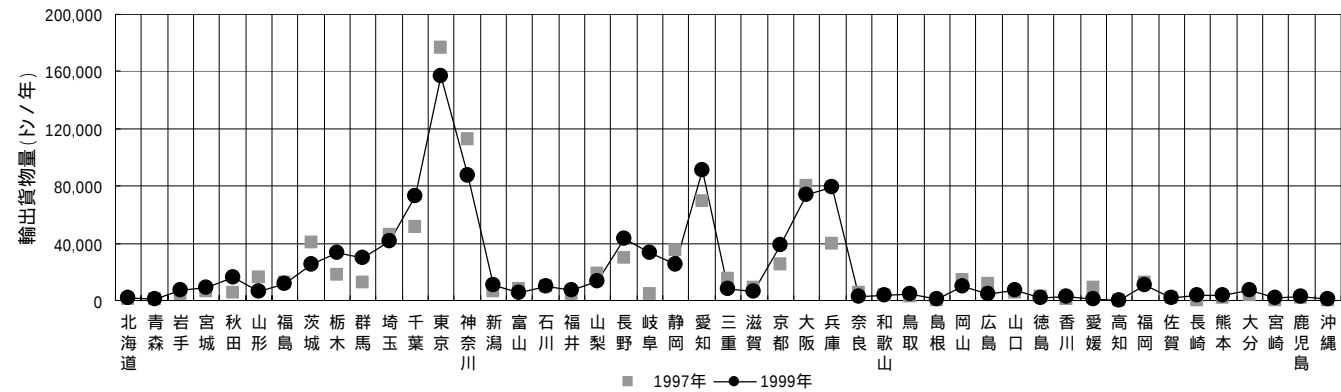
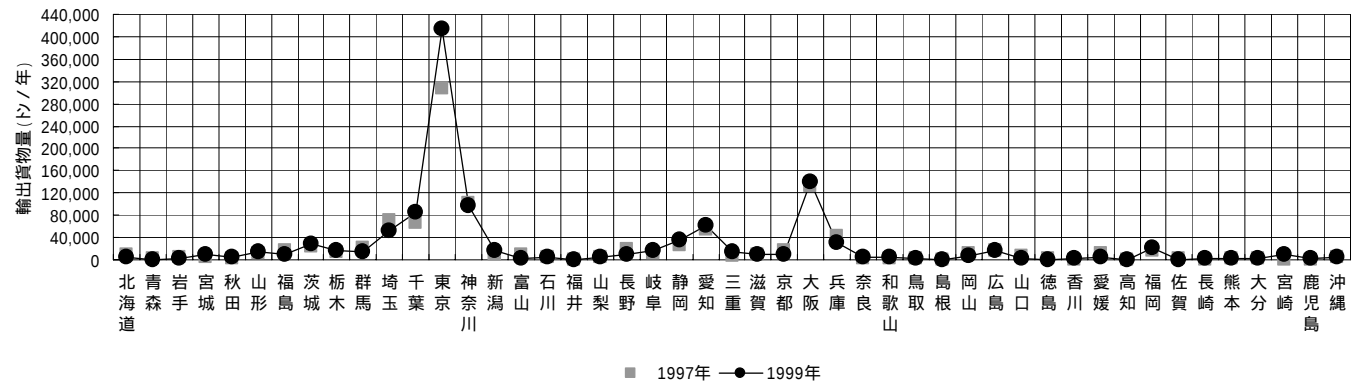


図 都道府県別輸入貨物量の推移



出所) 国際航空貨物動態調査 (国土交通省)

3) 方面別発生集中貨物量

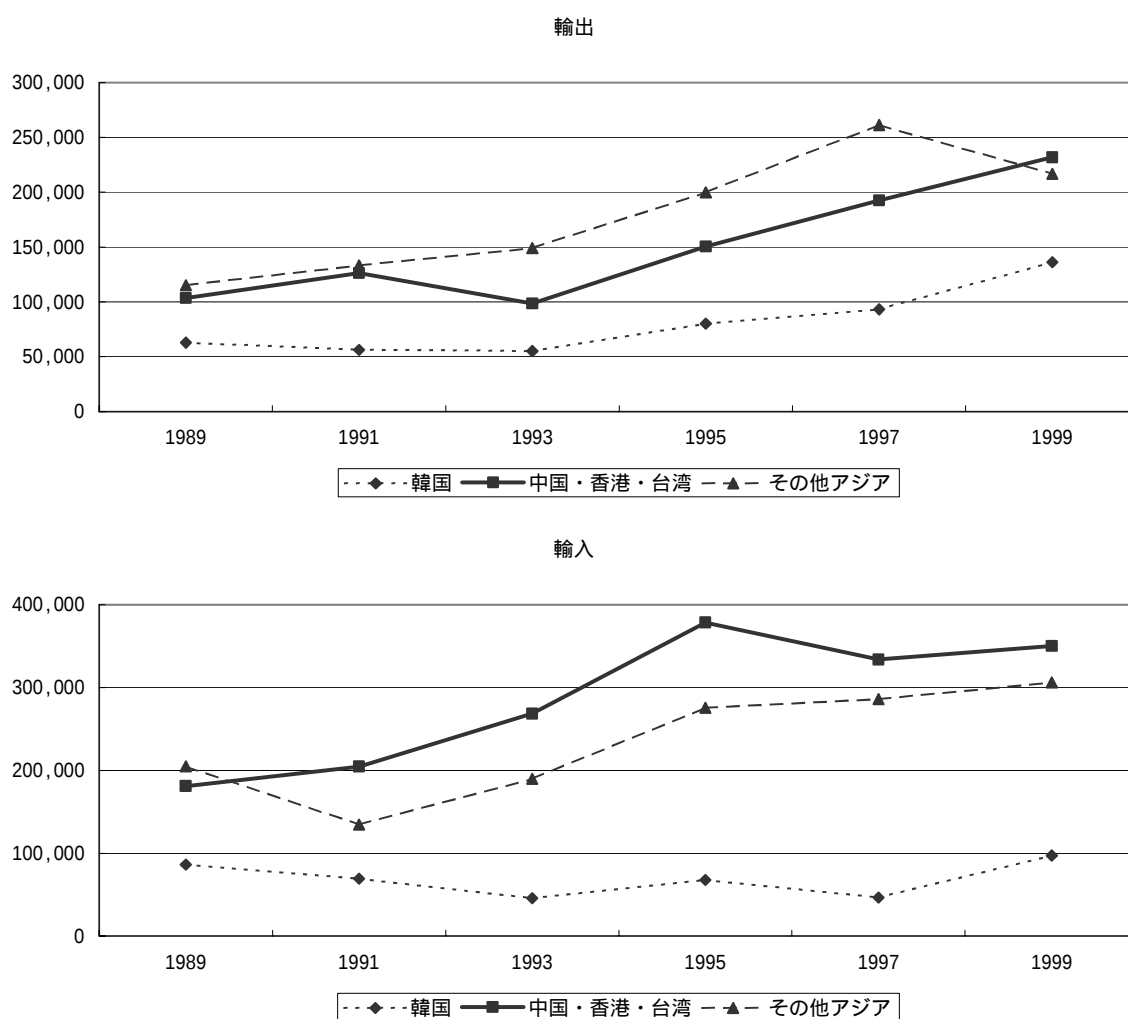
国際航空貨物動態調査をもとに時系列でアジア方面の貨物動向をみる。

輸出貨物では、韓国、中国・香港・台湾、その他アジアともに増加基調にある。1993 年以降の中国・香港・台湾の輸出貨物量の増加量が大きい。

輸入貨物では、韓国が横這いで推移し、中国・香港・台湾、その他アジアともに増加基調にある。

図 アジア方面貨物量の推移

(単位：トン/年)



出所) 国際航空貨物動態調査 (国土交通省)

4) 分布貨物量

輸出貨物、輸入貨物のそれぞれの分布貨物量とシェアを表に示す。

表 分布貨物量とシェア（1999 年 輸出）

（単位：トン／年）

	北海道	東北	関東	甲信越	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
北米	132	10,271	110,985	15,327	4,156	43,964	52,097	6,120	1,850	7,463	0	252,364
欧州	199	2,414	88,730	13,291	3,183	31,856	39,306	5,696	812	4,347	0	189,836
韓国	725	3,699	55,690	2,685	6,003	14,974	40,962	3,209	231	3,589	0	131,768
中国・香港・台湾	196	15,961	104,432	17,766	4,649	30,335	36,983	7,041	1,542	9,923	1,265	230,093
その他アジア	117	19,781	87,000	18,119	4,607	37,197	35,532	5,325	644	6,331	0	214,654
総計	1,369	52,126	446,838	67,188	22,598	158,326	204,880	27,391	5,079	31,653	1,265	1,018,714

	北海道	東北	関東	甲信越	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
北米	0.0%	1.0%	10.9%	1.5%	0.4%	4.3%	5.1%	0.6%	0.2%	0.7%	0.0%	24.8%
欧州	0.0%	0.2%	8.7%	1.3%	0.3%	3.1%	3.9%	0.6%	0.1%	0.4%	0.0%	18.6%
韓国	0.1%	0.4%	5.5%	0.3%	0.6%	1.5%	4.0%	0.3%	0.0%	0.4%	0.0%	12.9%
中国・香港・台湾	0.0%	1.6%	10.3%	1.7%	0.5%	3.0%	3.6%	0.7%	0.2%	1.0%	0.1%	22.6%
その他アジア	0.0%	1.9%	8.5%	1.8%	0.5%	3.7%	3.5%	0.5%	0.1%	0.6%	0.0%	21.1%
総計	0.1%	5.1%	43.9%	6.6%	2.2%	15.5%	20.1%	2.7%	0.5%	3.1%	0.1%	100.0%

出所）国際航空貨物動態調査（国土交通省）

注）地域、方面の不明は除く。

表 分布貨物量とシェア（1999 年 輸入）

（単位：トン／年）

	北海道	東北	関東	甲信越	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
北米	743	2,990	167,968	3,733	1,296	26,459	23,632	4,915	1,148	6,302	39	239,224
欧州	2,102	6,142	145,065	1,964	180	23,232	29,613	6,833	1,041	9,970	5	226,147
韓国	394	3,208	40,303	1,389	1,391	11,587	29,187	3,093	733	5,003	62	96,351
中国・香港・台湾	986	19,139	153,459	15,575	3,957	43,026	77,932	6,320	3,395	15,326	3,328	342,442
その他アジア	1,389	11,855	202,094	9,205	915	24,457	39,439	5,008	1,117	5,257	380	301,116
総計	5,614	43,334	708,887	31,866	7,740	128,760	199,802	26,170	7,434	41,859	3,813	1,205,279

	北海道	東北	関東	甲信越	北陸	東海	近畿	中国	四国	九州	沖縄	総計
北米	0.1%	0.2%	13.9%	0.3%	0.1%	2.2%	2.0%	0.4%	0.1%	0.5%	0.0%	19.8%
欧州	0.2%	0.5%	12.0%	0.2%	0.0%	1.9%	2.5%	0.6%	0.1%	0.8%	0.0%	18.8%
韓国	0.0%	0.3%	3.3%	0.1%	0.1%	1.0%	2.4%	0.3%	0.1%	0.4%	0.0%	8.0%
中国・香港・台湾	0.1%	1.6%	12.7%	1.3%	0.3%	3.6%	6.5%	0.5%	0.3%	1.3%	0.3%	28.4%
その他アジア	0.1%	1.0%	16.8%	0.8%	0.1%	2.0%	3.3%	0.4%	0.1%	0.4%	0.0%	25.0%
総計	0.5%	3.6%	58.8%	2.6%	0.6%	10.7%	16.6%	2.2%	0.6%	3.5%	0.3%	100.0%

出所）国際航空貨物動態調査（国土交通省）

注）地域、方面の不明は除く。

1997 年と 1999 年で、分布貨物量シェアの差分をみると、ほとんどの OD で差分が $\pm 1.0\%$ 以内であり、時系列でみて安定的であると考えられる。

図 分布貨物量シェア差分の度数分布（1999 - 1997 年、輸出）

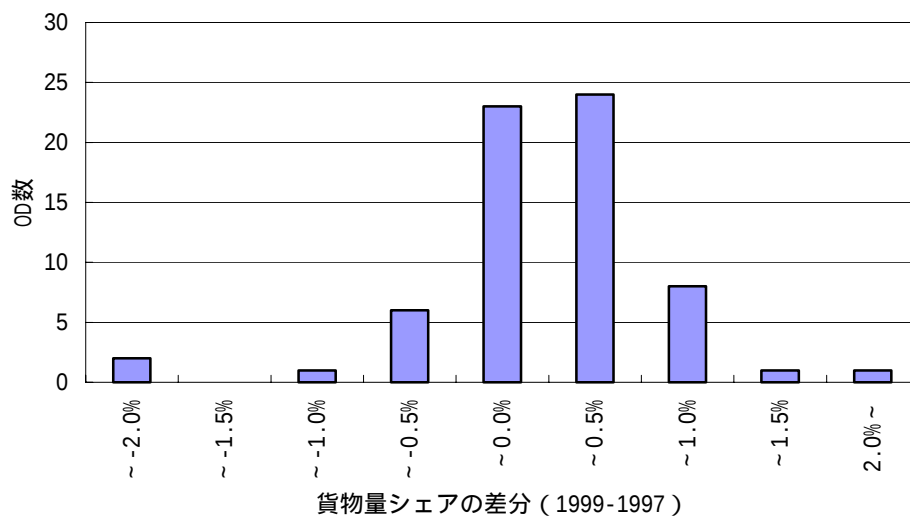
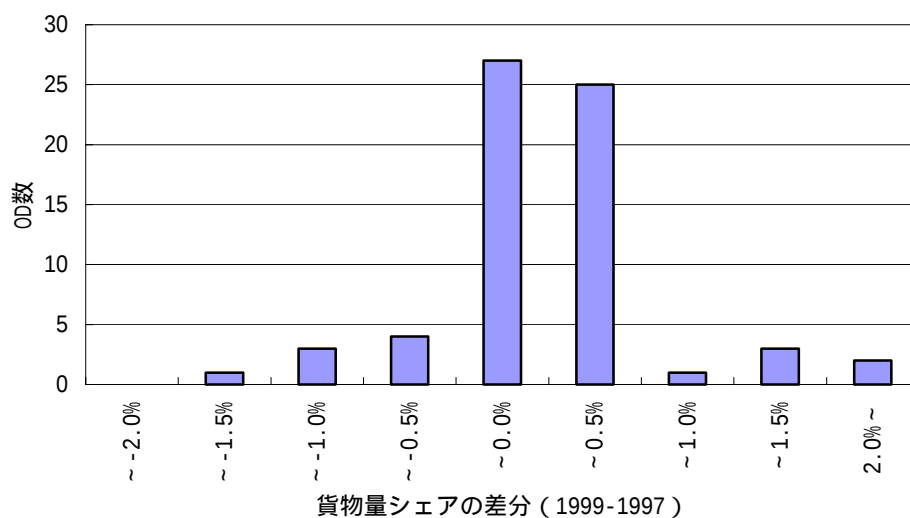


図 分布貨物量シェア差分の度数分布（1999 - 1997 年、輸入）



5) 空港別貨物量

1994 年に関西空港が開港したことで、1993 年から 1997 年にかけては関西空港の背後圏が大きく拡大したが、1997 年から 1999 年にかけて顕著な変化は見られない。

1999 年の利用空港の傾向をまとめると、

東日本地域：成田空港利用

東海地域：成田空港、関西空港、名古屋空港の 3 空港利用

関西、中国、四国地域：関西空港利用

九州地域：成田空港、関西空港、福岡空港の 3 空港利用

となっている。

表 方面別空港利用の状況（1999 年）

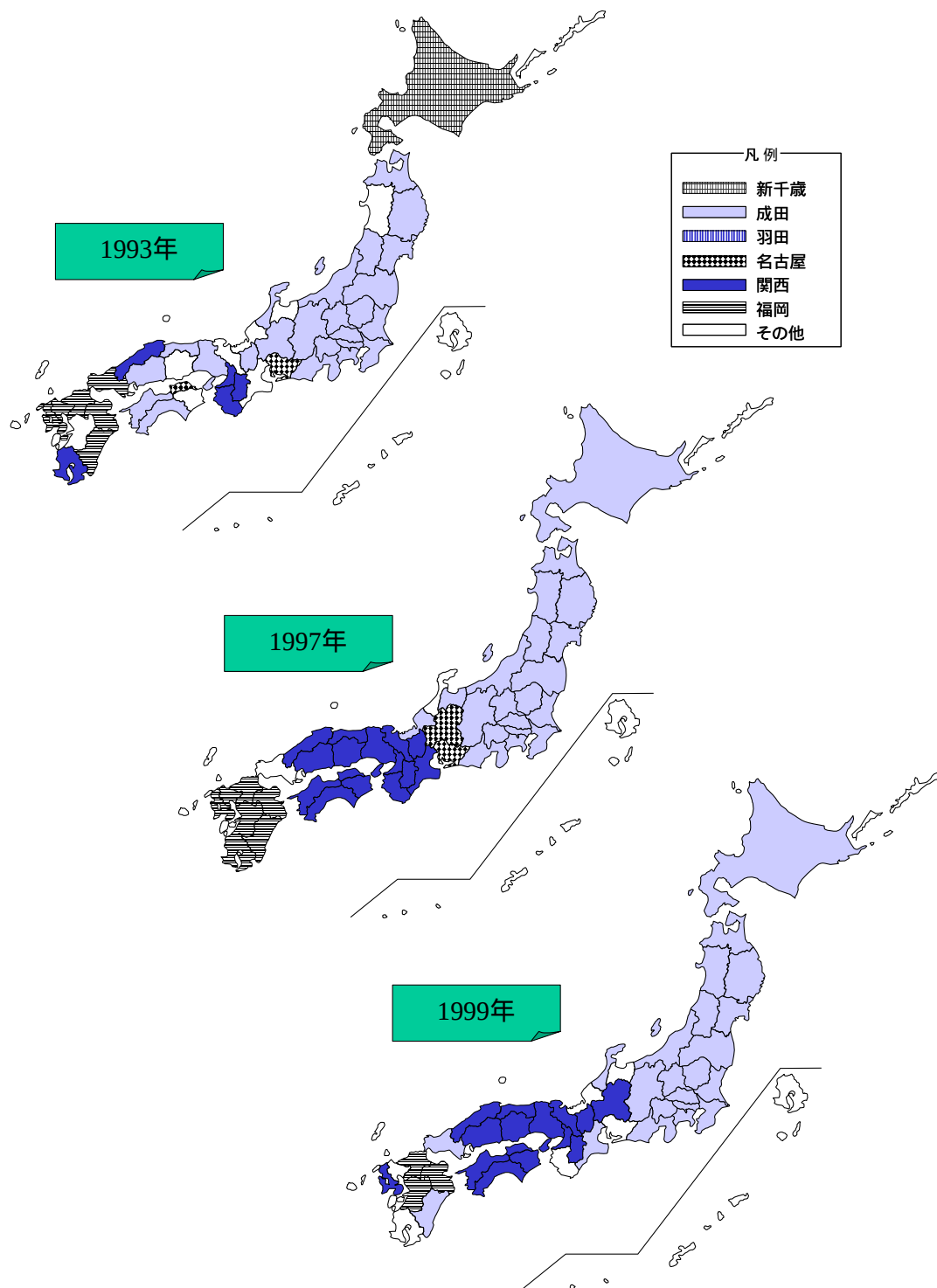
（単位：トン／年）

輸出入	方面	成田	名古屋	関西	福岡	その他	計
輸出	北米	195,926	5,038	47,349	1,332	2,717	252,364
	欧州	126,024	1,987	57,054	551	4,220	189,836
	韓国	60,925	6,052	55,075	5,017	4,699	131,768
	中国・香港・台湾	151,112	11,053	58,980	6,741	2,206	230,093
	その他アジア	127,254	14,237	66,498	4,931	1,734	214,654
	計	661,241	38,368	284,956	18,572	15,576	1,018,714
輸入	北米	215,154	2,004	18,477	3,390	198	239,224
	欧州	163,490	7,027	51,445	466	3,718	226,147
	韓国	41,574	9,938	37,362	5,063	2,414	96,351
	中国・香港・台湾	187,302	19,755	112,119	12,931	10,336	342,442
	その他アジア	198,718	13,867	83,195	5,028	308	301,116
	計	806,238	52,591	302,597	26,878	16,975	1,205,279
輸出入	総計	1,467,480	90,959	587,553	45,450	33,029	2,223,993

出所) 国際航空貨物動態調査 (国土交通省)

注) 地域、方面の不明は除く。

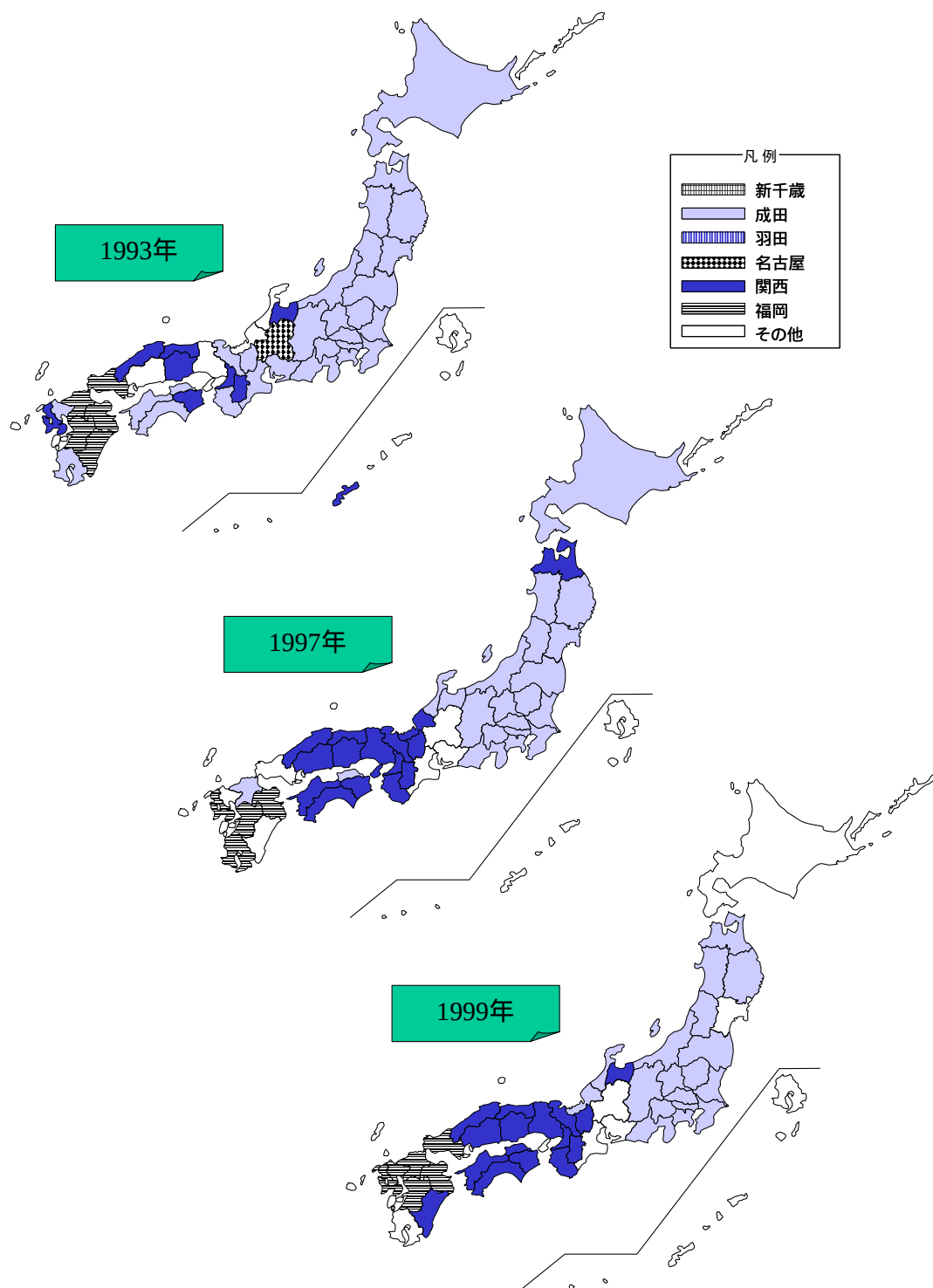
図 都道府県別の空港利用の状況（全方面輸出）



出所）国際航空旅客動態調査（1993、1997、1999）

注）凡例は、都道府県別で空港利用率が50%以上の空港を表す。

図 都道府県別の空港利用の状況（全方面輸入）



出所）国際航空旅客動態調査（1993、1997、1999）

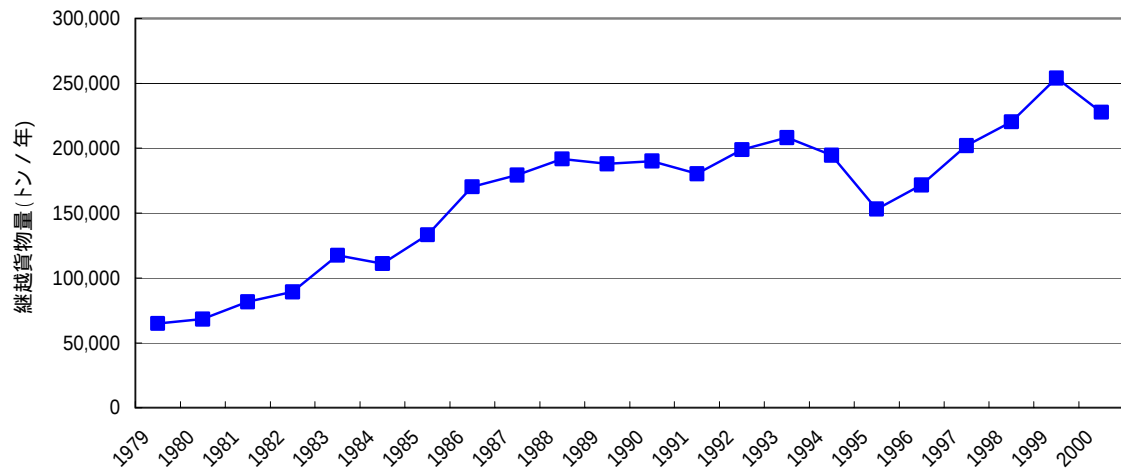
注）凡例は、都道府県別で空港利用率が50%以上の空港を表す。

2．継越貨物の動向分析

継越貨物は、1993 年まで増加傾向で推移をしてきたが、1993 年から 1995 年にかけて減少に転じ、1995 年以降は再び増加に転じている。この間、我が国の継越貨物量を取り巻く環境変化として、次の点が考えられる。

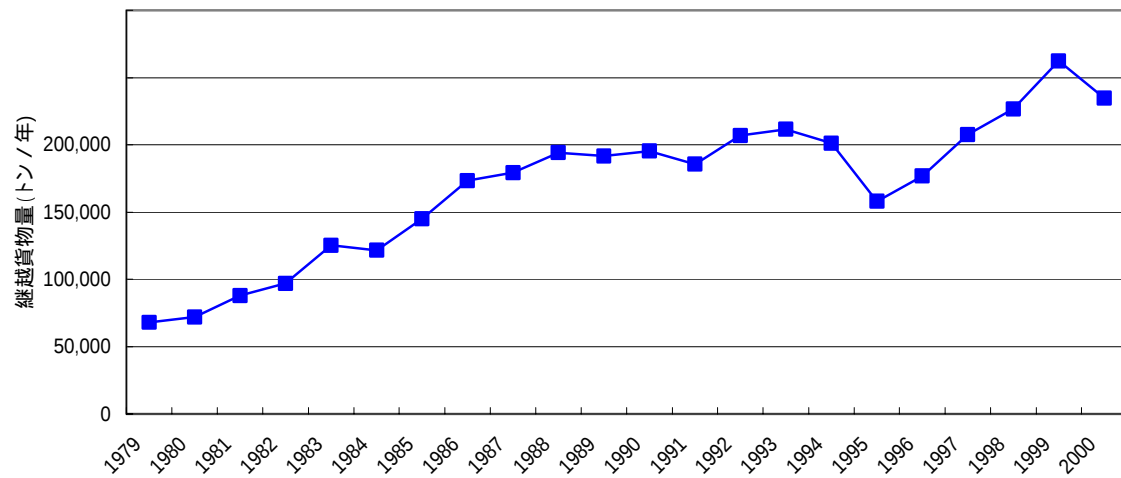
- ）1990 年初頭にアジア各国・地域に国際空港が整備され、航空機材の技術革新等から航続可能距離が延長され、アジア各国・地域から北米地域に直航便の就航が可能となった。
- ）1993 年まで我が国継越貨物量の 90 % 以上を占めてきた成田空港が施設限界に達し、自由に取扱貨物量を増加できなくなった。エアラインは、運賃負担力の大きな日本発着貨物（直送貨物）の取扱いを優先するようになり、継越貨物取扱量の構成比が低下してきた。実際、1993 年から 1995 年まで成田空港及び羽田空港（統計上、羽田空港を含む）の取扱貨物量は増加しているが、継越貨物取扱量は減少している。
- ）このため、継越貨物量は成田空港からアジア各国・地域の国際空港及び関西空港（1994 年 9 月開港）にシフトしていった。
- ）1995 年以降の継越貨物量の増加は、1994 年 9 月に開港した関西空港の取扱量の増加要因が大きい。1993 年まで「その他空港」の継越貨物量は年間 1 万トン程度、3 % 程度であったが、関西空港開港後は、継越貨物量は着実に増加し、2000 年度には年間 18 万トン、40 % を取り扱う様になった。この結果、成田空港における継越貨物の割合は、1992 年度の 31 % から 2000 年度は 15 % へと減少した。

図 継越貨物量の推移（輸出）



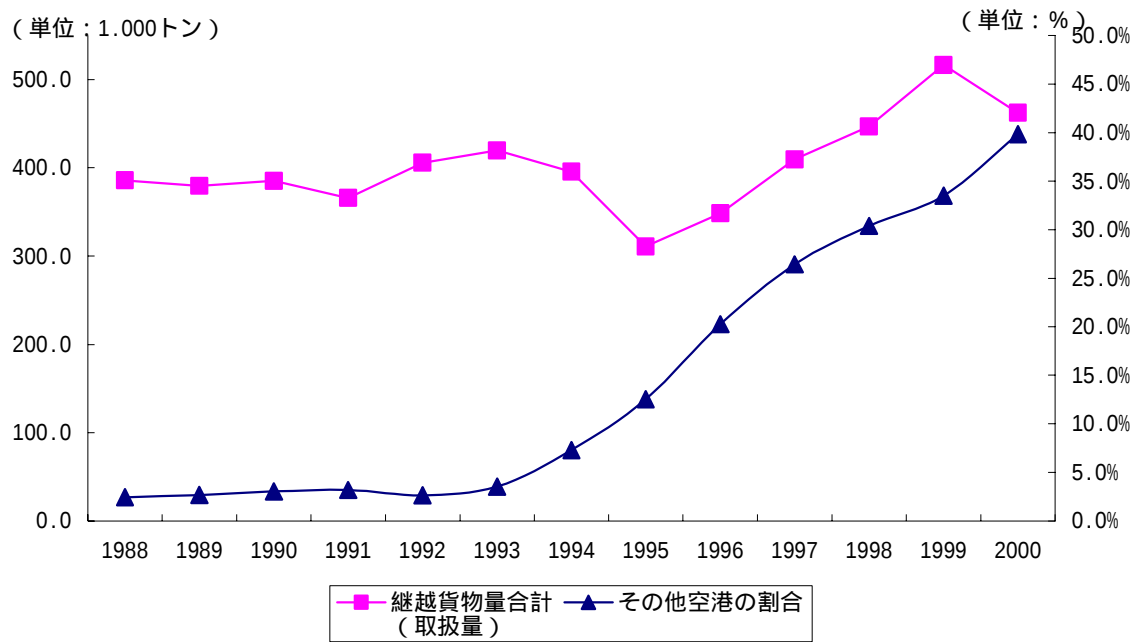
出所）日本出入航空貨物取扱実績（国土交通省）

図 継越貨物量の推移（輸入）



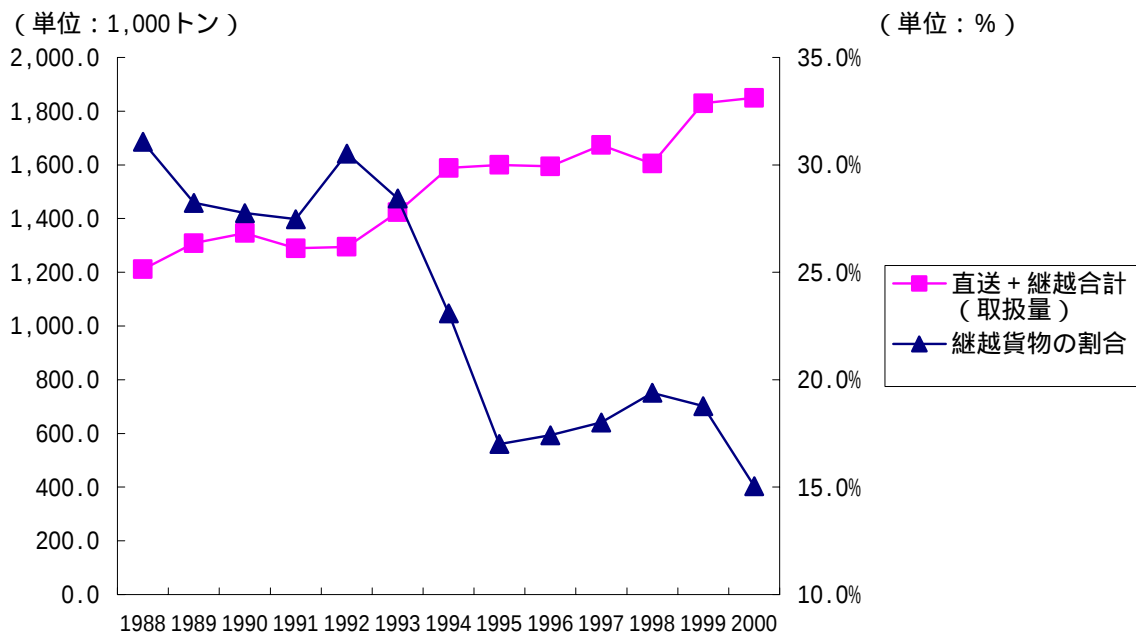
出所）日本出入航空貨物取扱実績（国土交通省）

図 継越貨物量合計とその他空港の割合



出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)

図 成田空港と羽田空港の直送・継越貨物量合計と継越貨物の割合



出所) 日本出入航空貨物取扱実績 (国土交通省)