

日本の航空貨物貿易

永田 雅啓 Masahiro Nagata

埼玉大学教養学部 教授

(財)国際貿易投資研究所 客員研究員

要約

金額ベースでは、日本の輸出入の30%近くが航空貨物による貿易である。特に、アジア諸国との貿易において空輸依存が急増しているのが最近の特徴である。品目構成で見ると航空貨物輸出入ともに大部分を占めるのは資本財である。

品目別の航空貨物への依存度を見ると、食料等、工業用原料(化学工業生産品を除く)、乗用車、二輪などでは無視できる程度だが、資本財、特に電気・電子機器での航空貨物への輸出入の依存度は、近年70%近くに達している。単位重量当り単価との関係では、輸出入ともに1kg当り単価が500円以下では海上コンテナ貨物等がほとんどだが、単価が30,000円を超えると逆にほとんどが航空貨物による輸送となる。

このように、近年、日本の貿易では周辺アジア諸国を中心に資本財貿易での航空貨物貿易の重要性が顕著に増大している。これは、航空輸送の効率性が日本の競争力や機械工業の立地に大きく影響することを示唆している。

はじめに

近年、日本の貿易に占める航空貨物貿易が増大している。航空貨物貿易の特性は輸送にかかる時間が短い

ことと輸送コストが高いことである。したがって、鮮度を必要とする生鮮食品や切花など、高価で特殊な品目において使われるような印象を持つ人も少なくないかもしれない。確かに消費財に限ると空輸に適するものはそれほど多くはない。また、日本の輸入依存度の高い原油や穀物のように、それほどコストをかけずに備蓄可能な品目は、安価大量輸送に適した海上輸送で十分である。しかし、近年、品目によっては国際貿易で空輸が使われることも一般的になってきている。特に、日本の場合は周囲を海で囲まれているため、国際貿易で陸路トラック輸送を使うことが不可能であり、たとえ近隣の国との貿易でも、航空輸送か海上輸送かの選択を迫られることになる。本稿では、日本の航空貨物貿易に関する実態を分析してみたい。

1. 貿易相手国・地域別の航空貨物貿易

最初に航空貨物による輸出入が貿易全体に占める比率を見てみよう。数量ベースでは多くの部分が海上輸

送による貿易と考えられるが、そもそも数量単位は、トン、リットル、個数などと多様なので、数量によって貿易量の大小を単純に比較することはできない。しかし、金額ベースでは、現在、輸出入ともに30%近くが航空貨物による貿易である。ただし、航空貨物による輸出入金額が総輸出入金額に占める比率（以下、航空貨物輸出（輸入）比率と略記）は、地域によって大きな違いがある。図1、2には、地域別の航空貨物輸出入比率の推移を示した。

（1）輸出面

輸出面から見ると、対世界の航空貨物輸出比率は、90年代初めまでは15%程度で推移した後に急上昇し、2000年には一時30%を超えたが、その後は30%をやや下回る水準で推移している。90年代の急上昇はどの地域でも共通して見られる傾向だが、特に対NIEsでは2000年以降、40～45%と高い水準で推移している。また、対ASEAN4や対中国でも、80年代末にはそれぞれ10%、3%に過ぎなかった航空貨物輸出比率が、06年には35%、25%と急上昇しており、

アジア諸国への輸出に占める空輸の重要性が急速に高まっている。それに対して、対米輸出での航空貨物輸出の比率は 20%台で推移しており、06年でも 21.4%に留まっている。これは主要アジア諸国に比較しても、対 EU15 (31.1%) と比較しても低い水準である。こうした対米と対 EU15 との差異は、太平洋航路とインド洋

を通る海上輸送のコストや利便性の差異を反映している面もあるのかもしれない。“その他地域”には多くの途上国が含まれるが、ここでは航空貨物輸出比率が 06年でも 12%以下と低く、増加率も低く、対アジアとは明らかに異なる傾向を示している。

図 1 航空貨物輸出比率の地域別推移

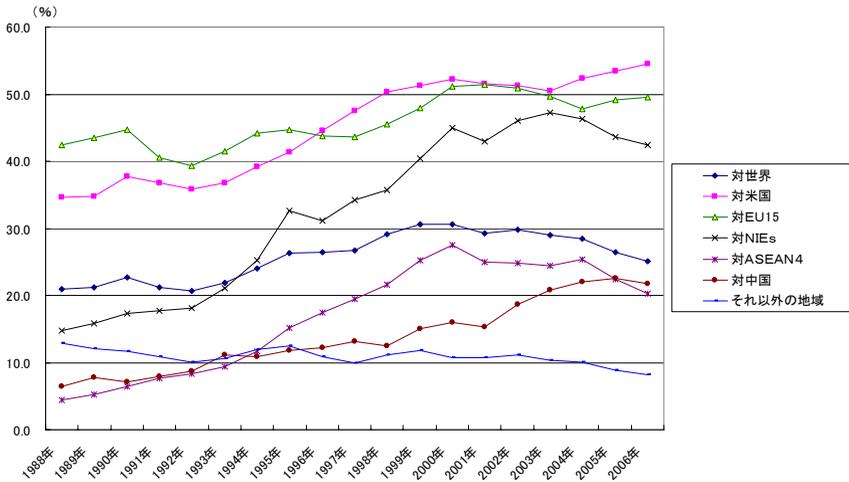
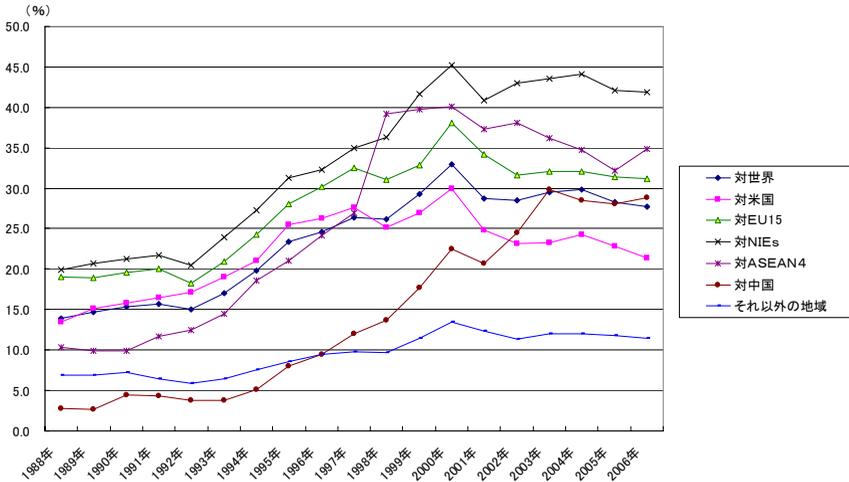


図2 航空貨物輸入比率の地域別推移



(2) 輸入面

輸入面においても、対世界の航空貨物輸入比率は90年代までは20%程度で推移した後、2000年ごろには30%を上回る水準まで緩やかに上昇したが、05、06年ではその比率が低下している。近年の航空貨物輸入比率低下の一つの理由は、原油をはじめとした一次産品価格の上昇で、相対的に海上輸送の輸入品目の金額が増えたためだと考えられる。地域別に見ても、インドネシアを含む対ASEAN4や対“その他地域”でそうした傾向が顕著であるのも一次産品

価格の上昇が原因であることを裏付けている。航空貨物輸入においては、従来から対米、対EU15での比率が高く、06年でそれぞれ55%、50%と欧米先進国からの輸入の約半分は空輸に依存している。また、対アジア諸国でも、空輸への依存度が急増しており、88年から06年への変化で見ると対NIEsで15%から42%に、対ASEAN4で4%から20%に、対中国で6%から22%と短期間で大きく増加している。ただし、水準的にはNIEsを除けば、対欧米先進国とはかなりの開きがある。一方、“その他地

域”は航空貨物輸入比率の水準自体が低だけでなく、傾向的に低下している。“その他地域”には途上国や中近東、オーストラリアなどの資源国も多く含まれることが、航空貨物輸入比率の低い大きな理由であろう。

以上のように、周辺のアジア諸国、特に NIEs との貿易において輸出入ともに空輸依存が急増しているのが最近の実態である。これは、これらの地域との貿易構造が 90 年代以降、大きく変化しつつあることを輸送手段の側面から示唆している。

2. 航空貨物貿易の品目構成

冒頭でも触れたように、空輸に適した貿易品目とは、鮮度を有するものや重量（容積）当りの単価の高い品目と推定されるが、日本では具体的にどのような品目が航空貨物で貿易されているのだろうか。図 3、4 は航空貨物で輸出入される品目の構成の変化を見たものである。

（1）輸出面

絶対額で見ると航空貨物輸出の品

目構成で大部分を占めるのは資本財であり、一貫して 80%前後で推移している（図 3）。資本財の比率がこのように高いのは、輸出相手国・地域に拘わらず共通した特性であるが、資本財の中身を部品と完成品資本財に分けてみると、対アジア諸国では部品の比率が 60～70%とそれ以外の地域に比較して非常に高いのが特徴である。航空貨物輸出に占める工業用原料の比重も増大しているが、その中身は化学工業品、中でも医薬品関連のハイテク品目である。また、耐久消費財も時計等精密機器を中心に一定の比率を占めてはいるが、その比重は低下しつつあり、06 年で 7%程度に過ぎない。このような傾向は、輸出相手国・地域によって多少の差はあるものの、基本的には同様の構造である。

（2）輸入面

次に輸入面（図 4）を見ると、ここでも大きなシェアを占めているのが資本財であり、88 年の 39%から、06 年には 60%を上回る水準にまで上昇してきている。特に対 NIEs、対 ASEAN4 では、88 年にはともに 20%

台だった資本財の構成比が 06 年には 85%前後と、20 年足らずのうちに航空貨物輸入のほとんどが資本財に置き換わっている。興味深いのは、これらの地域からの完成品資本財の輸入は、99~2000 年ごろをピークに構成比だけでなく絶対額でも減少している点であり、代わってこれらの地域からの部品類の輸入が急増している。これと軌を一にするのが、中国からの完成品資本財輸入の増大で、06 年の空輸による完成品資本財輸入は、99 年比で約 18 倍の激増ぶり

である。これは、90 年代までは日本から航空貨物で輸出した部品を NIEs や ASEAN4 で組み立てて日本に逆輸入していたものが、2000 年以降は NIEs や ASEAN4 はむしろ日本への部品の供給基地としての重要性が増し、日本・NIEs・ASEAN4 からの部品を組み立てて完成品資本財に仕上げるのは中国に集中し始めていることを伺わせる。

さて、資本財以外の輸入品目に目を移すと、その構成比率はいずれも下がっている。ただし、こうした品

図 3 航空貨物輸出の品目別構成

(単位:兆円)

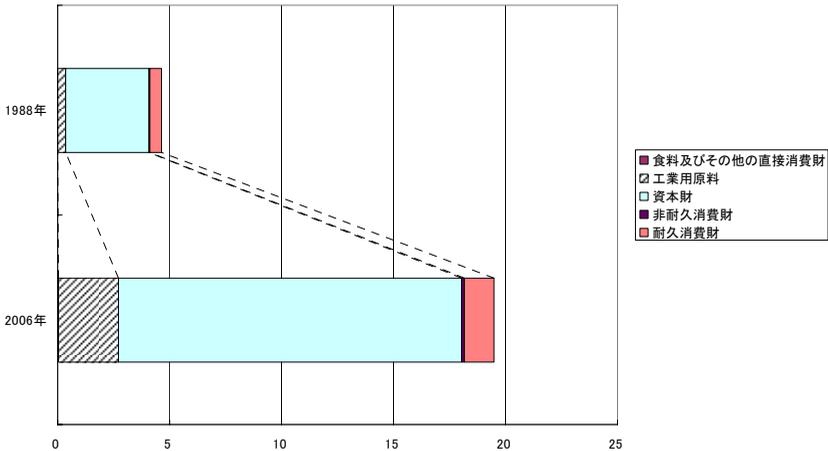
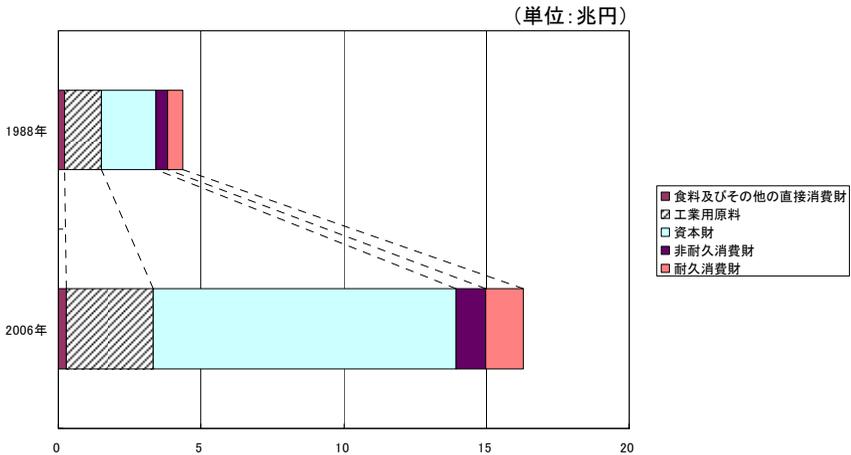


図4 航空貨物輸入の品目別構成



目構成やその推移は、輸入相手国・地域によってかなりの差があり、例えば、EU15からの輸入では工業原料品のシェアが相対的に高く、医薬品関連の品目で航空輸入が多いことを伺わせる。また、対中国でも、80年代末には航空貨物の50%以上を占めていた繊維製品は06年には10%程度に低下すると同時に、同期間に資本財は4%から70%近くに顕著に拡大し、この間の日中貿易の質的变化を如実に示している。こうした中であって“その他地域”からの航空貨物輸入では、その半分近くを占めるのが化学工業生産品や金属

(同製品)などの工業用原料であり、資本財輸入は25%程度に留まっている。

以上の傾向を見る限り、特に日本周辺のアジア諸国との航空貨物貿易では資本財の重要性が急速に増大している。

3. 品目ごとの航空貨物貿易への依存度

上の2.では、航空貨物貿易の品目構成を見てきたが、それぞれの品目では航空輸送にどの程度依存してい

るのだろうか。表1と表2は、それぞれ航空貨物輸出比率、同輸入比率を品目別（分類は特殊品目分類）に見たものである。品目によって航空輸送への依存度の差は大きい。

（1）輸出面

まず輸出面だが、食料等、工業用原料（化学工業生産品を除く）、乗用車、二輪などの航空貨物輸出比率は無視できる程度である。逆に航空貨物輸出比率が大きいのは、資本財、特に電気機器（電子機器を含む）であり、近年は70%近くに達している。しかし、同じ資本財でも輸送機器の航空貨物輸出比率は2%程度と極めて低い。また、最近の動きで目を引くのは玩具類で、88年の10.9%から06年には65.7%への航空貨物輸出比率が急上昇している。これはゲーム機器の拡大など、玩具類の中身が大きく変化していることを反映している。やや意外な感があるのは、非耐久消費財の主要部分を占める繊維製品であり、06年の航空貨物輸出比率は40%にも達している。特に対NIEsでは56%に達している。これは、高級アパレルなどの流行や季節に左右

される商品では輸送時間の短縮が商売上、重要な意味を持つからであろう。これらの中に位置するのが化学工業品や家庭用電気機器であり、いずれも88年には10%未満だった航空貨物輸出比率が、近年は20%前後に上昇している。また、化学工業生産品については、対米、対EU15など、対先進国での航空貨物輸出比率が高い（06年でそれぞれ44.7%、43.8%）が、これは上にも見たように化学工業生産品の中でも医薬品などの高付加価値品目のウェイトが高いためと思われる。

（2）輸入面

輸入面の品目別の傾向も輸出面と近似した傾向だが、いくつか輸出面とは異なる点もある。特に欧米からの輸入で航空貨物輸入比率が高い品目が散見される。例えば、金属に関しては、対米、対EU15での航空貨物輸入比率が特に高く、近年では40~50%を超えている。これは、同比率が100%近い白金が欧米からの金属輸入額のかなりの部分を占めているためである。また、資本財の中の輸送機器も対欧米で航空貨物輸入比

表1 品目別の航空貨物輸出比率

(単位:%)

	対世界			対米国			対EU15		
	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年
全品目(特殊品目<HS00類>を除く)	14.0	33.0	27.7	13.5	29.9	21.4	19.0	38.1	31.1
食料及びその他の直接消費財	1.7	6.3	8.1	1.4	9.5	12.2	2.8	15.1	18.9
工業用原料	5.5	17.7	16.7	7.2	28.9	27.7	15.2	31.9	31.9
粗原料	2.7	3.5	1.6	13.4	12.4	10.8	5.3	8.0	5.8
鉱物性燃料	0.5	1.3	0.8	0.4	1.2	0.5	3.8	6.2	0.7
化学工業生産品	8.6	26.1	26.8	12.8	41.4	44.7	23.0	40.1	43.8
金属	1.2	5.6	5.2	1.0	12.9	8.9	2.5	23.7	12.8
繊維品	6.0	13.2	13.8	10.5	16.4	17.7	15.4	28.0	30.3
資本財	20.7	44.4	38.3	20.7	42.5	32.4	28.3	47.8	39.3
一般機械	14.8	30.3	20.2	16.9	29.4	22.1	23.3	31.9	21.5
電気機器	37.8	69.8	68.0	37.6	71.8	59.7	41.5	75.1	68.6
輸送機器	0.8	1.5	2.5	1.5	2.5	3.4	1.6	3.6	4.2
非耐久消費財	18.8	24.7	28.1	19.6	23.3	19.3	20.1	24.9	26.9
繊維製品	21.4	38.4	40.0	26.1	24.0	34.3	20.4	23.8	37.7
耐久消費財	6.1	9.6	9.1	3.7	5.9	4.5	5.5	10.6	8.8
家庭用品	3.0	7.0	10.1	2.1	7.2	17.4	2.8	8.0	14.8
家庭用電気機器	3.6	24.3	19.8	4.7	32.2	24.5	4.7	40.8	25.0
乗用車	0.0	0.0	0.1	0.0	0.1	0.1	0.0	0.0	0.2
二輪自動車類・自転車類	1.2	1.5	1.7	1.2	1.6	1.3	1.4	1.6	2.2
玩具・楽器類	10.9	41.5	65.7	10.2	36.1	60.6	11.5	43.7	68.4

	対NIEs			対ASEAN4			対中国		
	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年
全品目(特殊品目<HS00類>を除く)	19.9	45.2	41.9	10.3	40.1	34.9	2.8	22.5	28.9
食料及びその他の直接消費財	2.3	5.7	9.2	0.6	4.8	4.0	0.9	2.9	1.3
工業用原料	4.0	15.4	18.6	3.8	11.4	10.1	1.3	6.1	7.8
粗原料	1.9	2.5	1.4	0.4	1.1	1.6	0.5	0.4	0.3
鉱物性燃料	0.5	0.8	0.6	0.4	3.8	7.5	0.3	0.7	0.5
化学工業生産品	3.5	20.2	25.9	4.1	13.5	16.4	1.5	6.1	10.5
金属	0.9	5.8	7.1	0.4	3.2	2.5	0.1	1.6	4.5
繊維品	4.1	11.5	14.4	2.8	12.1	14.1	10.0	10.1	9.6
資本財	28.4	57.9	55.6	15.1	51.2	46.2	4.4	34.4	41.4
一般機械	11.9	38.4	25.1	5.7	33.1	24.8	2.8	16.7	16.2
電気機器	46.6	74.2	80.5	39.7	71.6	74.0	6.2	48.8	63.4
輸送機器	0.4	1.1	3.0	0.1	0.6	1.2	0.1	0.4	1.1
非耐久消費財	18.7	28.8	29.1	8.3	19.5	23.5	40.6	24.6	41.5
繊維製品	21.5	56.1	56.3	12.4	36.8	39.2	29.8	26.9	24.9
耐久消費財	24.1	36.6	47.1	4.9	27.8	36.9	1.1	24.9	29.2
家庭用品	5.6	6.5	8.8	7.0	11.3	9.3	11.6	11.6	7.6
家庭用電気機器	5.1	13.7	18.7	1.1	18.2	16.4	0.3	9.4	22.6
乗用車	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0
二輪自動車類・自転車類	1.0	1.9	2.0	0.2	0.9	4.4	0.2	1.3	4.0
玩具・楽器類	15.1	50.9	70.5	17.0	57.5	76.9	1.0	41.0	65.0

表2 品目別の航空貨物輸入比率

(単位:%)

	対世界			対米国			対EU15		
	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年
全品目(特殊品目<HS00類>を除く)	20.9	30.5	25.1	34.6	52.2	54.5	42.3	51.2	49.5
食料及びその他の直接消費財	5.5	6.2	4.9	4.9	5.3	3.6	4.4	9.3	9.9
工業用原料	9.5	11.1	9.1	11.8	21.3	28.6	39.3	49.6	51.6
粗原料	1.7	2.6	1.6	1.1	2.9	3.4	19.8	12.2	7.6
鉱物性燃料	0.0	0.0	0.0	0.1	0.6	1.0	1.0	4.0	2.2
化学工業生産品	27.8	38.3	40.0	22.7	30.4	35.0	38.5	58.7	63.3
金属	12.8	25.0	21.9	20.4	48.0	55.7	46.9	51.2	40.7
繊維品	18.7	15.0	11.3	25.5	25.2	29.9	46.5	54.8	50.8
資本財	67.6	72.5	62.2	85.0	87.2	89.0	52.9	74.8	63.0
一般機械	61.9	68.3	50.7	81.4	81.4	86.2	38.5	65.7	47.8
電気機器	76.4	78.2	73.1	92.6	94.5	92.7	83.3	90.3	79.7
輸送機器	59.5	52.2	49.5	77.8	70.2	84.2	35.0	46.9	37.0
非耐久消費財	29.8	26.8	23.2	32.9	23.8	17.6	75.5	83.0	76.0
繊維製品	30.0	24.8	21.3	60.4	69.6	84.3	90.3	91.6	94.3
耐久消費財	35.4	23.3	26.2	50.0	41.6	52.2	37.2	21.7	23.5
家庭用品	15.1	13.0	7.8	7.2	7.5	10.8	30.1	31.3	21.6
家庭用電気機器	19.5	16.6	22.7	53.9	54.4	69.7	35.4	39.6	28.0
乗用車	2.4	0.8	1.9	4.3	1.3	7.3	2.2	0.7	1.5
二輪自動車類・自転車類	10.6	8.5	7.0	13.6	19.9	15.4	24.1	34.5	32.8
玩具・楽器類	24.0	23.8	33.9	50.1	39.8	55.2	28.1	43.8	48.1

	対NIEs			対ASEAN4			対中国		
	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年	1988年	2000年	2006年
全品目(特殊品目<HS00類>を除く)	14.8	44.9	42.4	4.4	27.6	20.2	6.4	15.9	21.8
食料及びその他の直接消費財	12.8	12.6	8.1	2.2	5.9	4.7	5.2	3.2	3.5
工業用原料	4.5	8.5	7.4	1.9	2.3	2.1	1.5	3.0	4.9
粗原料	2.7	8.5	4.2	1.0	1.8	1.5	1.3	1.8	2.4
鉱物性燃料	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
化学工業生産品	8.5	22.1	16.5	14.3	7.8	4.0	5.1	4.1	8.9
金属	1.3	1.4	1.4	0.0	8.8	1.8	0.5	2.8	4.8
繊維品	4.8	5.0	2.9	5.6	2.7	2.6	2.7	4.1	2.5
資本財	31.9	71.5	66.2	54.9	67.3	58.7	26.0	38.9	40.6
一般機械	29.9	64.4	50.0	63.7	72.0	50.2	8.7	35.4	31.6
電気機器	35.4	82.4	86.7	53.0	66.4	67.5	37.4	41.9	50.1
輸送機器	1.0	4.1	7.2	1.2	3.3	4.9	1.0	0.5	3.4
非耐久消費財	15.4	22.0	30.5	20.3	20.0	14.4	18.6	14.4	12.2
繊維製品	18.4	23.8	37.3	20.8	21.4	16.0	19.4	15.5	12.8
耐久消費財	20.9	19.5	35.0	31.2	13.6	16.2	25.8	11.3	19.7
家庭用品	3.8	2.4	2.9	1.5	2.9	3.3	3.9	2.3	2.0
家庭用電気機器	13.6	9.1	20.2	27.2	15.0	17.2	13.8	12.9	23.6
乗用車	0.3	1.9	0.8	44.3	26.0	6.0	22.7	10.8	0.8
二輪自動車類・自転車類	0.6	1.9	2.4	4.1	4.7	7.0	2.4	0.3	0.7
玩具・楽器類	13.6	23.2	21.8	9.7	26.3	24.4	8.4	10.4	32.4

率が高く、特に対米では 06 年で 84.2%にも達しているが、これは輸入される輸送機器に航空機ならびに同部品が含まれているためである。同様にアメリカから輸入される家庭用電気機器において航空貨物輸入比率が高いが、これは同品目に含まれるレコードプレーヤーならびに関連する部品等の航空輸送への依存度が高いためである¹。

4. 単位重量当りの輸出入価格と航空輸送への依存度

一般に空輸に適する品目は、単位重量、もしくは単位容積当りの単価の高いものと考えられる。逆に、単価の低いものは空輸には適さない。それでは、具体的にどの範囲の単価から航空輸送への依存度が増すのだろうか。ここでは HS9 桁コードを用いて、具体的な単価と航空貨物輸出入比率との関係を定量的に調べてみた²。図 5、6 は、横軸に 1kg 当りの単価、縦軸に航空貨物輸出（輸入）比率をとって各品目をプロットしたものである（横軸は対数表示）。図 5、6 を見ると、輸出入ともに 1kg 当り

単価が 500 円以下ではコンテナ貨物等がほとんどで航空貨物への依存は僅かだが、逆に単価が 30,000 円を超えるとほとんどが航空輸送となる。1,000～30,000 円の間では、かなりはっきりした正の相関が認められ、単価が上昇するほど航空貨物輸出入比率が増大していく。ただし、単価と航空貨物輸出入比率の関係にはかなりの幅があり、例えば単価が 5,000～9,999 円の場合、航空貨物輸出比率の標準範囲は 15.3～66.6%、同輸入比率の標準範囲は 27.3～76.2%とかなり広い幅を持って分布している。表 3、4 ではこの関係を示したが、単価の上昇に従い、平均的な航空貨物輸出入比率は高まっているが、それぞれの価格帯での航空貨物輸出入比率の分布の幅はかなり広い。このように、重量当りの単価は、航空貨物輸出入比率を決める重要な要因ではあるが、単価が極端に低い場合や極端に高い場合を除けば、航空貨物輸出入比率を一意的に決めるほど決定的な要因ではないことをも示唆している。また、90 年と 06 年とを比較すると、輸入では近似した分布となっているが、輸出ではかなりの違い

があり、06年では90年に比較して、同じ単価でも航空貨物輸出入比率が高まっている傾向がある。これは、この間に円の実質為替レートが低下したため、同じ円ベースでの単価でも国際的には価格競争力が増し、航空輸送のコストを負担する余地が増大したことを反映しているからかもしれない。

以上では、日本の航空貨物貿易の近年の傾向について見てきたが、対NIEsを中心に資本財貿易での航空貨物貿易の重要性が顕著に増大して

いる。これは、日本企業が部品を海外に供給する場合でも、海外から部品類を調達する場合でも、航空輸送の効率が日本の競争力に大きく影響することを示唆している。日本の製造業は高度な資本財生産においてますます強みを増しているが、日本における効率的な航空輸送システムの確立は、今後の日本の機械工業の産業立地にも大きな影響を及ぼすものと考えられる。

【資料】財務省 財務省貿易統計
品別国別表（各年版）

表3 単位重量あたりの単価と航空貨物輸出比率

06年輸出単価(円/Kg)	航空貨物依存度(%)	
	平均値	標準範囲
30,000円以上	85.4	62.6～100.0
10,000～29,999円	60.8	35.2～86.4
5,000～9,999円	41.0	15.3～66.6
3,000～4,999円	25.1	4.0～46.2
2,000～2,999円	14.4	0～29.5
1,000～1,999円	11.2	0～24.6
500～999円	7.3	0～16.6
200～499円	3.9	0～10.5
200円未満	1.5	0～7.5

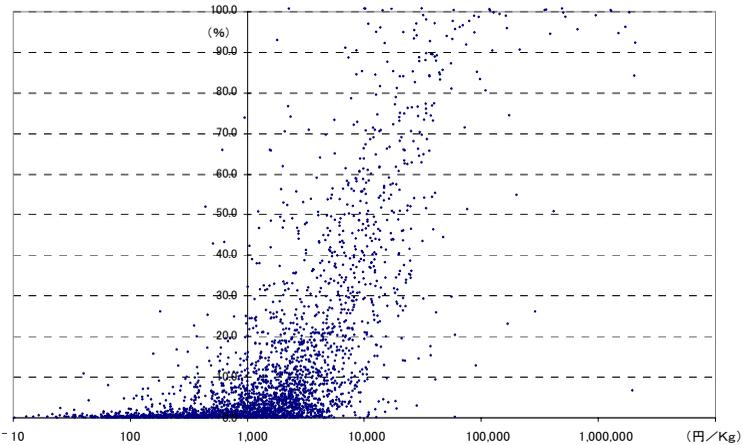
注) 標準範囲とは、当該価格帯に含まれる品目の航空貨物輸出比率の平均値±標準偏差値の値の範囲を意味する。

表4 単位重量あたりの単価と航空貨物輸入比率

06年輸入単価(円/Kg)	航空貨物依存度(%)	
	平均値	標準範囲
30,000円以上	93.4	78.0~100.0
10,000~29,999円	75.1	52.1~98.1
5,000~9,999円	51.7	27.3~76.2
3,000~4,999円	36.4	12.2~60.6
2,000~2,999円	28.9	6.1~51.6
1,000~1,999円	18.6	0.8~36.4
500~999円	10.3	0~25.0
200~499円	4.8	0~14.5
200円未満	1.5	0~6.9

注) 標準範囲とは、当該価格帯に含まれる品目の航空貨物輸入比率の平均値±標準偏差値の値の範囲を意味する。

図5(a) 重量当り単価と航空貨物依存度 (輸出、1990年)



注) 対象品目:年間1億円以上の輸出(入)金額のあるHS9桁の品目(図6も同)

図5 (b) 重量当り単価と航空貨物依存度 (輸出、2006年)

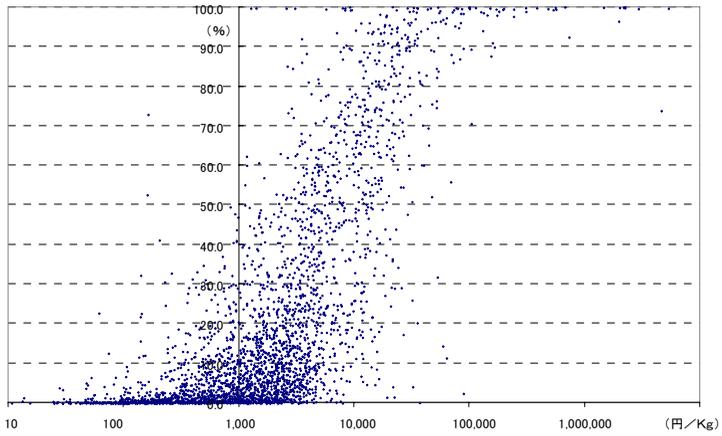


図6 (a) 重量当り単価と航空貨物依存度 (輸入、1990年)

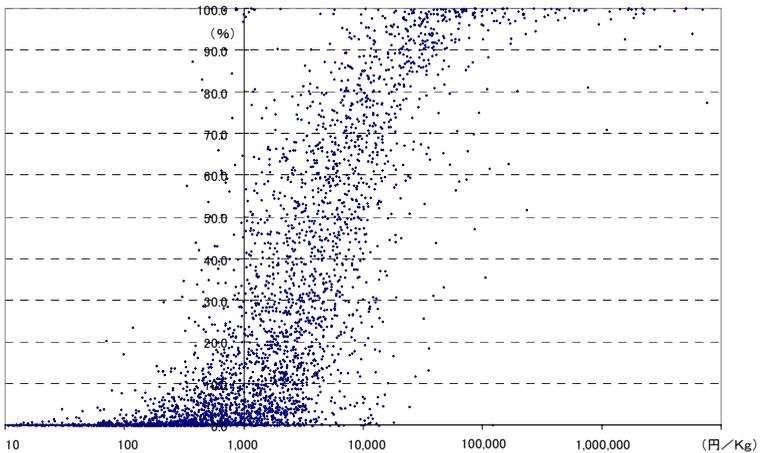
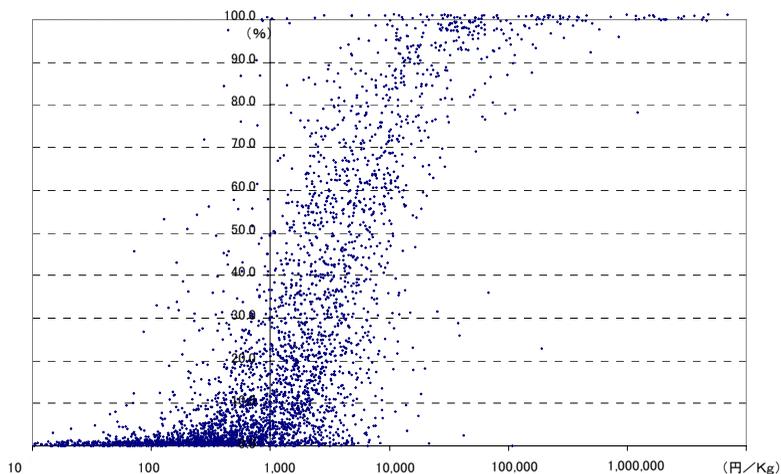


図6(b) 重量当り単価と航空貨物依存度（輸入、2006年）



- 1 HS8414（気体ポンプ、真空ポンプ等）64.5%、HS8418（冷蔵庫等）49.3%、HS8516（ヘアドライヤー、電気アイロン他の家庭用電熱機器等）83.7%、HS8519（レコードプレーヤー、カセットプレーヤー他）94.6%、HS8521（ビデオ等）95.5%、HS8522（同部品）98.3%などでの航空貨物輸入比率が高い（数字はいずれも06年の対米輸入の値）。
- 2 対象となった品目は、90年と06年にHS9桁コードとして共通して存在する品目のうち、数量単位として重量（kg、tonなど）で計測され、90年に年間1億円以上の輸出金額または輸入金額のあった品目である。こうした品目は輸出で2,952品目、輸入で3,657品目あり、金額合計で90年の日本の総輸出金額の53.2%、総輸入金額の54.6%を占めている。