

資本財貿易における空輸利用

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

近年、空輸による貿易が増大している。輸出金額に占める空輸利用の比率は、1995～2000年で19%から27%に、同輸入では24%から30%に急増している。空輸による貿易（以下、空輸輸出入と略記）という、どのような品目を思い浮かべるだろうか。鮮度を要求される生鮮食料品とか蘭などの切り花を想起する向きも多いかもしれない。しかし、これら食料品などが空輸輸入に占める金額比率は3%にも満たない。別図に空輸輸出入金額の品目別推移を示したが、非常に大きなウェートを占めているのは資本財であり、空輸輸出金額の80%以上、空輸輸入金額の70%以上をも占めている。しかも、資本財の空輸貿易は、95～2000年でその絶対額が、輸出で約1.7倍、輸入で約1.9倍と急増している。

表1、2は、資本財の輸出入の港湾、空港別構成比の推移を見たものである。輸出面では、どの地域でも5年間で約10ポイント増と空輸輸出のウェートが急増している。同時に特徴的なのは、基幹港を経由する船舶による資本財輸出シェアの急減であり、空輸輸出のシェアの増大とほぼ逆相関の関係にある。輸入面でも、資本財輸入では、実に70%が空輸輸入である。しかも、空輸比率は概ね米国などの対先進国で高く、ASEAN4や中国などの対途上国で低い傾向がある。輸入においてもシェアの面では、基幹港を介した船舶輸入が空輸輸入で代替され

る傾向が見られる。

このような現象はどのような要因によって生じているのであろうか。これまでの日本の製造業は、必要な部品や投入財の多くを国内で調達するフルセット型の産業構造と言われてきた。国内に産業集積があることが新たな技術を生む基盤を形成し、日本のモノ作りの強さの源泉ともなってきた。トヨタに代表されるようなジャストインタイムの生産方式もそうした集積された国内産業のネットワークがあって成立する。しかし、円高と国際貿易の進展はそうした状況を次第に許さなくなっており、国内に残すべき産業と国外から調達すべき産業との間でネットワークをいかに効率的に形成するかが、競争力の源泉になってきている。いわば国際的なジャストインシステムの構築が国際競争力の鍵である。この場合、部品等の調達・配送における正確な日限が非常に重要になり、こうした要求にこたえるためには、港の就航頻度が決定的な条件になる。例えば船舶において、1週間に1度しか便のない近くの地方港を利用するよりも、内陸をトラック輸送してでも毎日便のある基幹港を利用することが、合理的な選択になる。現在起きている現象は、国際的な部品調達等で今まで以上にスピードを要求されるようになってきたために、これまで基幹港を利用していたものまでが空輸利用にシフトする結果になってきているものと推測できる。今後の日本の

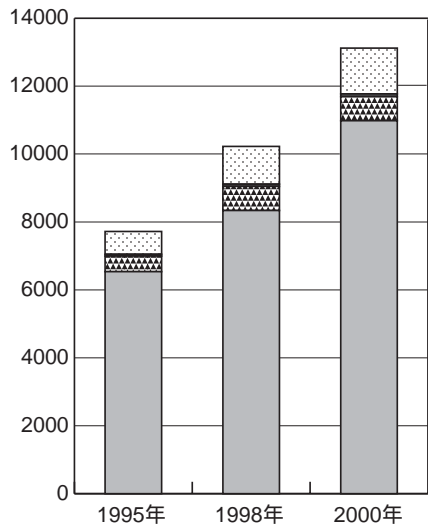
機械産業の国内立地や国際競争力強化の方策において、空港の整備・機能強化ならびに内陸交

通との連携は、極めて重要な課題になってくると考えられる。

空輸利用の財別輸出入の推移(1995～2000年)

[輸出]

単位：10億円



[輸入]

単位：10億円

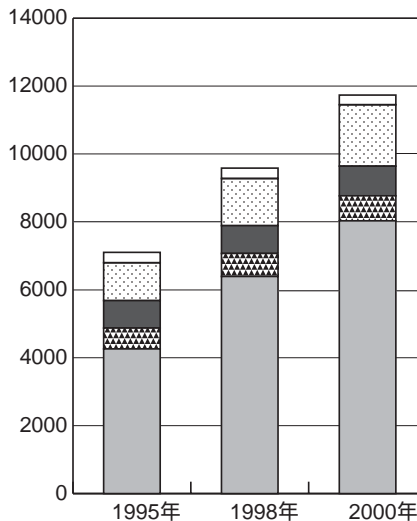


表1 資本財の港別輸出の推移

	港湾		空港	計
	基幹港	それ以外		
対世界(TOTAL)				
1995年	57.0%	17.4%	25.5%	100.0%
1998年	53.9%	17.4%	28.7%	100.0%
2000年	47.7%	16.7%	35.7%	100.0%
対米国				
1995年	56.7%	14.4%	28.9%	100.0%
1998年	57.4%	13.6%	29.0%	100.0%
2000年	50.9%	13.7%	35.4%	100.0%
対EU15				
1995年	57.2%	14.1%	28.7%	100.0%
1998年	54.8%	11.9%	33.3%	100.0%
2000年	48.5%	12.7%	38.8%	100.0%
対NIEs				
1995年	50.9%	12.7%	36.4%	100.0%
1998年	45.6%	14.0%	40.3%	100.0%
2000年	38.5%	14.3%	47.2%	100.0%
対ASEAN4				
1995年	63.0%	17.3%	19.7%	100.0%
1998年	43.3%	19.3%	37.4%	100.0%
2000年	45.2%	17.3%	37.5%	100.0%
対中国				
1995年	75.6%	15.6%	8.8%	100.0%
1998年	66.2%	18.7%	15.1%	100.0%
2000年	61.4%	13.3%	25.4%	100.0%

(注) 基幹港とは東京・横浜、名古屋、大阪、神戸、博多の各港を意味する。

(資料) 日本貿易月表(日本関税協会)より作成。

表2 資本財の港別輸入の推移

	港湾		空港	計
	基幹港	それ以外		
対世界(TOTAL)				
1995年	28.9%	5.4%	65.7%	100.0%
1998年	28.5%	5.8%	65.7%	100.0%
2000年	23.9%	5.3%	70.7%	100.0%
対米国				
1995年	16.8%	3.1%	80.1%	100.0%
1998年	16.1%	3.1%	80.8%	100.0%
2000年	11.6%	3.5%	85.0%	100.0%
対EU15				
1995年	30.2%	5.3%	64.5%	100.0%
1998年	31.8%	6.1%	62.1%	100.0%
2000年	23.0%	4.0%	73.0%	100.0%
対NIEs				
1995年	32.7%	6.8%	60.6%	100.0%
1998年	31.1%	7.6%	61.4%	100.0%
2000年	22.6%	6.6%	70.7%	100.0%
対ASEAN4				
1995年	43.7%	9.6%	46.7%	100.0%
1998年	38.4%	8.5%	53.1%	100.0%
2000年	30.4%	5.5%	64.1%	100.0%
対中国				
1995年	64.5%	8.7%	26.8%	100.0%
1998年	59.8%	10.2%	30.0%	100.0%
2000年	52.7%	9.1%	38.1%	100.0%

(注)(資料) 表1に同じ。