

IV-5

国際航空貨物の実態分析

運輸省 正員 浅輪 宇充
運輸省 正員 加藤 久晶
運輸省 正員 米澤 朗

1. はじめに

我が国の国際航空貨物需要は、近年著しい伸びを示しており、昭和61年度には100万トンに達した（図-1）。また、我が国の貿易総額に占める航空貨物のシェアも10%を超えるまでに増加しており、今後とも国際航空貨物輸送の重要性は高まるものと予想される。したがって、その実態を把握し将来の需要量を適確に予測することは国際空港における航空貨物取扱施設の整備計画を立案するにあたって重要な要素の1つになる。現在、国際航空貨物は成田空港、伊丹空港ではほぼ100%が取り扱われているが、今後、関西国際空港の開港、地方空港の国際化の進展に伴い、国際航空貨物の流動が変化すると予想される。

そこで、全国ベースでの実態調査を行うことにより、(1)国際航空貨物の現状の把握、(2)将来需要予測手法の開発、(3)将来需要量の推計を行い、関西国際空港を初めとする我が国の国際空港整備にあたっての基礎資料を作成することが本研究の目的であり、本報告では、

①国際航空貨物の流動について、全国ベースでの実態調査の実施

②実態調査に基づく国際航空貨物の発生・集中、流動及び空港勢力圏についての実態分析結果について報告する。

2. 国際航空貨物動態調査の概要

運輸省航空局では、昭和60年9月の2日間、国際航空貨物動態調査を実施した。本調査は、全国の国際航空貨物取扱代理店に対して調査票を配付し、調査対象日に代理店が扱った全ての日本発着の航空貨物（トランジットは除く）について、Air Way Bill（航空輸送状）を転記する方法により実施された。

調査項目は、重量、品目等基礎的な項目のほか、発地から着地までの流動がとらえられるよう、表-1のとおり設定した。調査票の回収率は98.8%と極めて高く、また、有効回収件数は、輸出14,662件、輸入9,286件の合計23,948件であった。

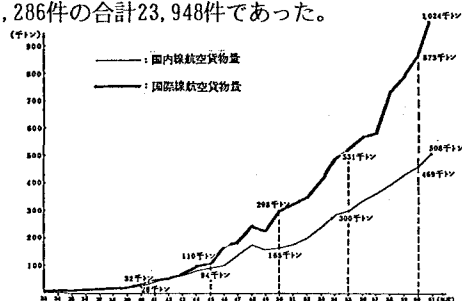


図-1 航空貨物量の推移

表-1 調査項目一覧

	輸 出	輸 入
①	代理店営業所の所在地	
②	貨物区分(小口扱い、振替扱い)	
③	申告税額	申告税額
④	航空運送、振替、航空会社・振替会社	航空運送、振替、航空会社・振替会社
⑤	発着地内国名、航空運送	発着地内国名、航空運送
⑥	貨物の仕出地(製造地)	貨物の仕出地(製造地)
⑦	貨物の製造施設区分(工場、倉庫、事務所、その他)	貨物の到着施設区分(工場、倉庫、事務所、その他)
⑧	貨物の製造施設からの製造品	貨物の到着施設への到着品
⑨	国内航空輸送利用の有無	
⑩	貨物の集約状況(持込み、集入)	貨物の集約状況(引き取り、配送)
⑪	輸送品目名	
⑫	貨物重量	
⑬	航空運送の実施方法(矢張り、振替扱い)	

3. 実態分析

動態調査の結果を踏まえ、国際航空貨物についての実態分析、空港選択などの要因分析、需要予測モデルの検討などを行ったが、ここでは紙面の都合上、実態分析の結果のみを、(1)発生・集中、(2)流動、(3)空港勢力圏という3つの観点から述べる。

(1) 発生・集中

動態調査の結果による地域別発着量の集計結果から、輸出・輸入とも関東と近畿の合計で全国の80～90%の貨物量を占めていることがわかった。なかでも都心3区（千代田区、中央区、港区）の比率が高く、輸出においては16%、輸入においては23%（重量ベース）を占めている。

(2) 流動

動態調査の結果による流動パターンを、図-2（輸出）、図-3（輸入）に示す。

- 【輸出】・全国の約67%の貨物がTACTで通関され、約87%が成田空港において搭載されている。
 ・東日本を発生地とする貨物についてはTACTまたは成田空港で、西日本を発生地とする貨物については、伊丹空港または神戸で通関されるケースがほとんどである。神戸については、従来からの貿易港としての通関機能が利用されているものである。
 ・伊丹空港において通関された貨物の約40%が成田空港へと運ばれ、搭載される。
- 【輸入】・約79%の貨物が成田空港に到着し、約48%がTACTで通関されていることがわかる。
 ・TACT、成田空港で通関された貨物については東日本が、伊丹空港で通関された貨物については西日本が集中地となるケースがほとんどである。

(3) 空港勢力圏

ある地域の発着貨物のうち30%以上の利用がある空港にとって、当該地域を空港勢力圏であると仮に定義すると、動態調査の結果より空港勢力圏は、図-4（輸出）、図-5（輸入）のとおりとなる。

【輸出】・全国が成田空港の勢力圏となっている。

【輸入】・東日本が成田空港、近畿、中国、四国地方が伊丹空港、九州地方が成田空港と福岡空港となっている。

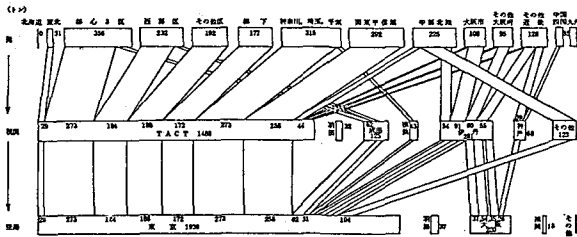


図-2 流動パターン（輸出）

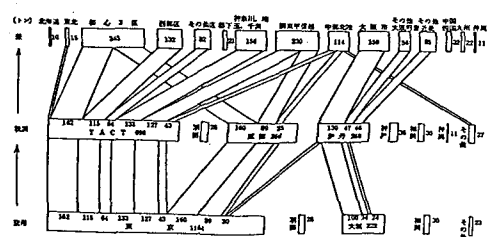


図-3 流動パターン（輸入）

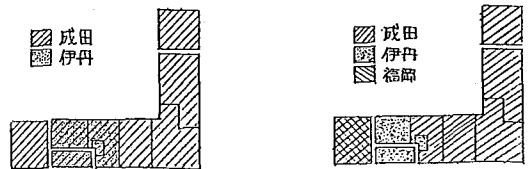


図-4 空港勢力圏（輸出）

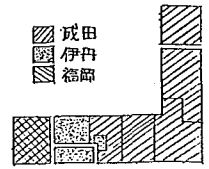


図-5 空港勢力圏（輸入）

4. おわりに

本研究から得た結論は次のとおりである。

- (1) 国際航空貨物について初めて全国ベースでの実態調査を行い、その結果の集計を行った。
- (2) 集計結果をもとに実態分析などの分析を行い、国際航空貨物の発生・集中、流動、空港勢力圏についてその実態をとらえた。

今後、将来需要の予測を行っていくために、一断面及び時系列の両側面からの分析、62年度に実施した実態調査結果との比較・検討などを行うことにより、さらに国際航空貨物の動向を把握し、空港別の需要予測手法の開発を行う予定である。

参考文献

- 1) 運輸省航空局：国際航空貨物動態調査集計結果、1986.3
- 2) 運輸省航空局：国際航空貨物分析調査報告書、1987.3