

✂ 企画論文 ✂

輸送統計からみる関西と東アジアの相互依存関係

武者 加 苗

1. はじめに

輸出入は GDP の支出項目に占める割合こそ小さいが、重要な項目である。特に地域経済では、海外需要の増加が該当地域の輸出を誘発し、設備投資や雇用者所得の増加につながることも多い。特に韓国、中国、台湾といった東アジアの国々は距離の近さもあって、日本の各地域との交易量も多い。

地域経済において海外との貿易取引を把握するには、各税関が毎月公表する「貿易統計」が利用されることが多い。しかし、貿易統計はあくまで通関ベースでの集計であり、その地域での生産・消費を表すものではない。輸出された財がその地域で生産されたものか、輸入された財がその地域で消費されたものかは不明である。また、地域ブロック別の統計は公表されているが、都道府県別の輸出入は公表されていない。

財の生産地・消費地を考慮し、かつ都道府県別で輸出入の実態を把握するには、国土交通省の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」や「国際航空貨物動態調査」が利用できる。いずれも都道府県別に生産地・消費地を考慮することが可能な統計となっており、地域経済の輸出入の実態を把握するには適切な統計である。

産業ごとに地域の輸出入の実態を把握するには、都道府県が公表している「産業連関表」が最も適切である。輸出の生産地・輸入の消費地も考慮されており、産業連関表の種類によっては相手国が分かる表もある。しかし、推計が5年ごとであり、基準年から4～5年程度遅れて公表されるため、最新の経済動向を把握するのは困難である。そこで、本稿では産業連関表の生産地・消費地の概念を維

持しつつ、最新の2013年の輸送統計を用いて県別の輸出入動向を把握する。

日本第二の経済圏である関西地域は韓国・中国・台湾を含む東アジア地域と相互依存関係が強いと言われている。根岸（2012）の景気動向指数を利用した分析によると、韓国の需要動向が福井県、滋賀県を通じて関西の景気動向に影響を与えている。したがって、本稿の対象地域は東アジアと関西とする。

2. 国際取引を扱う統計

本章では、地域レベルで海外との取引動向を扱っている統計のうち、財務省の「貿易統計」、国土交通省の「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」、国際航空貨物動態調査、各県「都道府県産業連関表」について説明する。図表1は本章で扱う統計を、産業連関表での輸出入と比較した場合の優位性と限界をまとめたものである。

2-1 貿易統計の範囲

地域の貿易動向をとらえるために最も利用されているのは、各地の税関が公表している「貿易統計」である。最大の特色は金額ベースでの貿易額が把握できる点である。輸送関連の統計は、財を「運ぶ」ことに重点が置かれているので、件数や重量ベースのデータしか把握できない。そのため、食品など重量はあるが単価が安い財は、金額ベースの数字と比較して過大評価され、電子部品など軽量だが単価の高い財は過小評価される。金額ベースの貿易統計ではこの問題は生じない。

また、各税関を通関した財は全て把握される全数調査となっており、サンプル調査の輸送関連の

図表1 地域の海外取引動向を扱う統計

	優位性	限界
貿易統計	<ul style="list-style-type: none"> ・金額ベース ・全数調査 ・毎月公表 	<ul style="list-style-type: none"> ・生産地・消費地の区別がなく通関時点で発着地を分類 ・品目分類は粗い ・県別の動向は不明
全国輸出入コンテナ貨物流動調査	<ul style="list-style-type: none"> ・生産地・消費地ごとの分類 ・港別輸出入、品目別輸出入が分かる ・鉄鋼・機械など重量品が中心 	<ul style="list-style-type: none"> ・5年毎調査。最新は2013年度 ・11月の1カ月調査 ・港別品目別クロス集計は不明 ・重量ベース（一部金額ベース）
国際航空貨物動態調査	<ul style="list-style-type: none"> ・生産地・消費地ごとの分類 ・港別輸出入、品目別輸出入、相手先別港別輸出入が分かる ・輸入は食料品・繊維、輸出は電子部品が中心 	<ul style="list-style-type: none"> ・2年毎調査。最新は2013年度 ・10月の1日調査 ・重量ベース（金額との比率有） ・品目別相手先別クロス集計は不明
都道府県産業連関表	<ul style="list-style-type: none"> ・金額ベース ・産業分類が細かい（190部門程度） 	<ul style="list-style-type: none"> ・5年おきに公表 ・基準年より公表が4年程度遅い ・一部の表を除き相手先は不明

出所：財務省「貿易統計」、国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」、国土交通省「国際航空貨物動態調査」、各都道府県統計課「産業連関表」より筆者作成

統計よりも精度は高い。また統計の締日である月末尾から1カ月後に毎月の値も公表されており、速報性も高い。

一方で、発着地の定義には問題がある。通関した税関が設置されている県、もしくは最終的に税関まで発送された県を発地としており、最終的な財の発地と必ずしも一致しない。着地も同様である。これは財の生産地・消費地を重視する産業連関表と比較すると問題がある。

2-2 全国輸出入コンテナ貨物流動調査の範囲

国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」は5年に一度実施されており、最新の調査は2013年に実施されている。コンテナ貨物の総量が年間を通して平均的とされる11月に行われる1カ月調査である。ただし、コンテナに搭載される固形物が主であり、日本の主要な輸入物である原油・LNGはほとんど含まれていない。

都道府県別のデータとしては、府県別・63品目別の輸出入の状況や相手先国・税関別のものが掲載されている。産業分類は比較的細かく、産業連関表の中分類に対応する精度である。件数もしくは重量ベースであり、金額ベースの数字は公表されていない。ただし、コンテナ貨物1トンあたりの価格が品目別、または仕向地・原産国別に記載

されており、金額ベースへのおおまかな変換が可能である。

コンテナ貨物は輸送時間がかかるものの輸送費用が割安なことから、2013年の調査月の輸出は692万トン（1日あたりでは23.1万トン）、輸入は1098万トン（1日あたりでは36.6万トン）と航空貨物に比べて多い。

2-3 国際航空貨物動態調査の範囲

国土交通省「国際航空貨物動態調査」は2年に一度実施されており、最新の調査は2013年に実施されている。航空貨物の総量が年間を通して平均的とされる10月に行われる1日調査である。

対象とされる貨物は、国際航空運送協会（IATA）加盟の航空貨物代理店及び航空貨物運送協会（JAFA）加盟の利用航空運送事業者（混載業者）が、航空運送状を発行した輸出航空貨物、及び税関に対して輸入申告をした輸入航空貨物である。したがって、日本を中継地とした航空貨物は除外されている。

都道府県別のデータとしては、府県別・23品目別の輸出入の状況や府県別・相手先国・地域別のものが掲載されている。件数もしくは重量ベースであり、金額ベースの数字は公表されていない。他の統計にない特色として、東京都、神奈川県、

大阪府、兵庫県の4県については県内をさらに複数地域に分割した輸出入データが整備されている¹⁾。市区町村レベルで輸出入の統計が整備されているのは、国際航空貨物動態調査のみである。

航空貨物は輸送時間が短くてすむものの輸送費用が高額なことから、2013年の調査日の輸出は253トン、輸入は275トンと貿易全体に占める割合は高くない。

2-4 都道府県産業連関表の範囲

地域の輸出入を把握できる統計として知名度は低いですが、都道府県が作成する産業連関表では、その県が生産地または消費地となる輸出入が計上されている。産業連関表はSNAの最終需要項目が産業別に計上されている点が特色である。県民経済計算でも産業別の輸出は把握できるが、最大10部門程度の分類にとどまっている。

平成17年の都道府県表では統合13部門から統合大分類(34部門)、統合中分類(104部門)、統

合小分類(171分類)まで相当に詳細な産業別の輸出入が県ごとに把握できる。輸出入を把握する際に、産業別の分類をもっとも細かく詳しく捉えられる統計は産業連関表である。ただし、5年ごとにしか更新されず、その公表も調査基準年から4年ほど遅れるため、速報性に欠ける。

なお、国内都道府県間の取引のみを取り扱った統計として、国土交通省貨物純流動調査(物流センサス)や貨物・旅客地域流動調査がある。ただし、輸出入は取り扱われていないので、本稿では詳しく触れない。

3. 国際物流統計でみた府県別の関西と東アジアの取引

本章では2章で概要を述べた統計の最新年度の値を利用して、関西地域と東アジアの取引の概要を述べる。

図表2 コンテナ貨物でみる関西地域の生産地別仕向地及び消費地別原産地の比率

輸出

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井	9.2%	26.3%	3.1%	5.2%	37.6%	18.7%	100.0%
滋 賀	19.4%	19.0%	4.9%	4.6%	16.8%	35.3%	100.0%
京 都	4.9%	20.3%	4.9%	3.5%	38.5%	28.0%	100.0%
大 阪	5.9%	29.6%	7.9%	6.0%	31.4%	19.2%	100.0%
兵 庫	5.5%	26.2%	6.0%	5.6%	33.5%	23.2%	100.0%
奈 良	6.9%	25.0%	3.6%	4.6%	33.9%	26.0%	100.0%
和 歌 山	3.6%	22.3%	7.9%	4.2%	21.6%	40.5%	100.0%
関 西 計	7.5%	26.1%	6.4%	5.5%	30.7%	24.0%	100.0%

輸入

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井	7.1%	50.5%	4.6%	0.4%	12.4%	24.9%	100.0%
滋 賀	6.4%	49.0%	7.2%	0.0%	21.5%	15.9%	100.0%
京 都	4.4%	67.5%	2.5%	0.0%	10.8%	14.8%	100.0%
大 阪	4.2%	57.9%	3.3%	0.0%	15.8%	18.7%	100.0%
兵 庫	4.6%	50.3%	2.6%	0.0%	18.2%	24.3%	100.0%
奈 良	1.6%	52.0%	1.7%	0.0%	16.7%	28.1%	100.0%
和 歌 山	4.1%	68.8%	2.9%	0.0%	16.4%	7.9%	100.0%
関 西 計	4.5%	55.1%	3.3%	0.0%	16.8%	20.2%	100.0%

出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」2013年

1) 東京都は都心3区、西部区、その他の区、都下。神奈川県は横浜市、川崎市、その他。大阪府は大阪市、東大阪、北大阪、南河内、泉州。兵庫県は神戸市、その他である。

3-1 国際コンテナ貨物でみる関西地域の交易

図表2は「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」から関西2府5県それぞれの輸出入の相手先の比率を東アジア中心にまとめたものである。各県の交易相手国の比率がもっとも高い地域のセルに色を塗っている。

コンテナ貨物の特色として、輸送時間がかかるが輸送費用は割安であるため、需要の即時性が低く、重量が重くキロ当たりの単価が高くない製品が多い。品目別の内訳は輸出では金属機械、化学製品、輸入では金属機械、衣料品が多い。

関西はアジアとの交易が多いといっても、県別・国別にみると濃淡がある。どの府県も輸入は中国依存（当該府県の輸入額の49.0%～68.8%）だが、輸出は輸入ほど中国依存ではない（当該輸出額の19.0～29.6%）。

県別にみていくと、福井県、滋賀県は韓国との輸出、輸入ともに多く、台湾からの輸入も多い。両県とも部材を韓国・台湾から輸入し、付加価値をつけて韓国へ輸出するという傾向があると言える。京都府は中国からの輸入が多く、その他アジアへの輸出が多い。滋賀県・和歌山県はアジア以

外への輸出が多い。大阪府は中国への輸出が29.6%と輸入と同じく相当部分を依存している。

図表3で相手先国別の輸出货量と輸入量をみていくと、韓国は和歌山県を除いた府県で関西側の輸入超過である。中国は関西の全ての府県で関西側の輸入超過となっている。台湾は京都府、兵庫県、和歌山県が輸出超過で、他の府県は輸入超過となっている。香港は輸出先としては3-6%程度を保持しているが輸入先としてはほぼゼロで機能していない。

3-2 国際航空貨物でみる関西地域の交易

図表4は「国際航空貨物動態調査」から関西2府5県および大阪府の5地域と神戸市それぞれの輸出入の相手先の比率を東アジア中心にまとめたものである。各県・地域の交易相手国の比率が各県・地域中もっとも高い場合に濃いセルで色づけている（大阪府のうちの不明は除く）。

航空貨物の特色として、輸送時間が短い輸送費用は割高であるため、需要の即時性が高く、重量が軽くキロ当たりの単価が高い製品が多い。品目別の内訳は輸出では化学製品、半導体電子部品、

図表3 コンテナ貨物でみる関西地域の生産地別仕向地及び消費地別原産地

輸出

(単位：トン)

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井	2,925	8,402	984	1,655	12,013	5,975	31,954
滋 賀	26,713	26,207	6,801	6,366	23,121	48,667	137,875
京 都	2,813	11,648	2,804	2,006	22,096	16,053	57,420
大 阪	22,425	113,390	30,269	23,042	120,342	73,498	382,966
兵 庫	21,963	105,701	23,990	22,744	135,009	93,522	402,929
奈 良	1,409	5,085	738	934	6,887	5,284	20,337
和 歌 山	1,059	6,592	2,322	1,230	6,360	11,942	29,505
関 西 計	79,307	277,025	67,908	57,977	325,828	254,941	1,062,986

輸入

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井	3,528	25,115	2,295	211	6,194	12,410	49,753
滋 賀	12,232	93,330	13,630		40,873	30,254	190,319
京 都	3,555	54,376	2,014	1	8,690	11,957	80,593
大 阪	49,306	675,685	38,595	367	184,889	218,919	1,167,761
兵 庫	33,734	370,113	19,273	151	133,823	179,176	736,270
奈 良	1,488	47,726	1,518	3	15,332	25,773	91,840
和 歌 山	3,188	53,879	2,256		12,867	6,174	78,364
関 西 計	107,031	1,320,224	79,581	733	402,668	484,663	2,394,900

出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」2013年

輸送統計からみる関西と東アジアの相互依存関係

輸入では食料品、衣料品、自動車部品が多い。

全体の傾向としてはコンテナ貨物と比べて、その他アジア、その他世界といった遠隔地との取引が多い。福井県、滋賀県、和歌山県はその他アジアへの輸出が最も多く、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県はその他世界への輸出が最も多い。輸入では滋賀県、京都府がその他アジアからの輸入が最も多く、福井県、大阪府、兵庫県、和歌山県がその他世界からの輸入が最も多い。

相手先国別にみると、福井県、南河内、泉州、

神戸市、兵庫県は中国への輸出が多い。奈良県や大阪市は韓国への輸出が多い。大阪市、東大阪は中国からの輸入が多い。北大阪、奈良県は台湾からの輸入が多い。南河内、和歌山県は韓国からの輸入が多い。

図表2でみたコンテナ貨物と比較すると、中国が最大の輸出先となっているのは南河内と泉州地域のみで大阪府全体では19.8%にすぎない。大阪府ではアジア以外のその他世界が34.7%と最大であり、中国への輸出が29.6%と最大であったコン

図表4 航空貨物でみる関西地域の生産地別仕向地及び消費地別原産地の比率

輸出

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井 県	5.8%	14.0%	0.0%	22.9%	28.9%	28.4%	100.0%
滋 賀 県	5.5%	30.5%	7.8%	8.9%	29.9%	17.4%	100.0%
京 都 府	8.7%	16.5%	3.6%	9.5%	12.3%	49.4%	100.0%
大 阪 市	12.5%	13.5%	6.8%	2.2%	13.8%	51.3%	100.0%
東 大 阪	6.9%	23.7%	6.2%	17.5%	20.1%	25.6%	100.0%
北 大 阪	5.7%	11.8%	2.0%	4.7%	27.9%	48.0%	100.0%
南 河 内	0.0%	57.2%	0.0%	0.8%	40.4%	1.7%	100.0%
泉 州	2.2%	27.7%	3.0%	23.5%	16.6%	27.1%	100.0%
不 明	0.8%	0.0%	0.0%	0.0%	76.9%	22.3%	100.0%
大阪府計	7.3%	19.8%	5.2%	12.4%	20.5%	34.7%	100.0%
神 戸 市	1.0%	17.1%	6.2%	2.5%	23.1%	50.1%	100.0%
兵 庫 県	4.8%	23.0%	1.9%	2.2%	16.3%	51.8%	100.0%
奈 良 県	14.0%	10.2%	0.2%	0.2%	38.7%	36.8%	100.0%
和 歌 山 県	0.0%	2.5%	6.9%	0.8%	72.5%	17.3%	100.0%
関 西 計	6.7%	20.2%	3.8%	9.4%	20.8%	39.1%	100.0%

輸入

	韓 国	中 国	台 湾	香 港	その他アジア	その他世界	世界計
福 井 県	0.0%	4.4%	2.0%	2.4%	5.5%	85.7%	100.0%
滋 賀 県	2.5%	15.3%	2.1%	4.8%	46.6%	28.8%	100.0%
京 都 府	1.6%	11.8%	12.4%	8.6%	34.9%	30.6%	100.0%
大 阪 市	3.2%	18.0%	0.0%	0.2%	6.1%	72.5%	100.0%
東 大 阪	0.9%	12.8%	2.2%	5.2%	25.3%	53.7%	100.0%
北 大 阪	0.1%	19.2%	32.3%	9.0%	8.0%	31.4%	100.0%
南 河 内	19.0%	40.1%	0.0%	0.0%	40.9%	0.0%	100.0%
泉 州	1.0%	44.6%	2.1%	2.6%	39.4%	10.5%	100.0%
不 明	-	-	-	-	-	-	-
大阪府計	1.3%	17.8%	7.9%	4.7%	19.0%	49.3%	100.0%
神 戸 市	0.6%	20.3%	2.7%	2.8%	17.6%	56.1%	100.0%
兵 庫 県	0.9%	31.7%	5.6%	3.1%	16.1%	42.7%	100.0%
奈 良 県	0.1%	36.7%	43.6%	5.4%	0.0%	14.1%	100.0%
和 歌 山 県	7.0%	4.0%	0.0%	0.0%	0.1%	88.9%	100.0%
関 西 計	1.4%	18.6%	7.7%	4.8%	22.6%	44.9%	100.0%

出所：国土交通省「国際貨物動態調査」2013年

図表5 県別品目別にみた関西地域の交易（重量ベース）

全国

	食料品	繊維・同製品	化学製品	非金属鉱物品	金属・同製品	事務用機器・コンピュータ	半導体等電子部品	医療用機械	自動車部品	その他	合計
輸出	0.8%	5.0%	9.8%	1.4%	6.6%	3.4%	15.3%	2.3%	18.8%	36.5%	100.0%
輸入	21.7%	9.1%	4.8%	0.9%	1.9%	6.3%	6.9%	2.5%	7.65	38.2%	100.0%

輸出

	食料品	繊維・同製品	化学製品	非金属鉱物品	金属・同製品	事務用機器・コンピュータ	半導体等電子部品	医療用機械	自動車部品	その他	合計
福井県	0.0%	44.3%	19.9%	0.0%	0.1%	0.0%	4.3%	0.0%	0.0%	31.4%	100.0%
滋賀県	0.0%	0.5%	11.3%	11.8%	2.2%	0.5%	11.3%	0.0%	20.4%	42.0%	100.0%
京都府	1.4%	6.6%	10.9%	22.0%	10.3%	2.4%	17.9%	4.0%	1.4%	23.2%	100.0%
大阪市	0.7%	42.45	6.9%	0.5%	7.1%	0.0%	3.3%	7.4%	0.8%	30.9%	100.0%
東大阪	1.9%	6.1%	17.5%	0.0%	0.9%	2.7%	28.1%	0.5%	7.1%	35.1%	100.0%
北大阪	0.0%	5.9%	7.6%	0.0%	1.4%	0.2%	16.2%	0.5%	22.6%	45.7%	100.0%
南河内	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.1%	0.0%	0.8%	0.0%	1.7%	95.5%	100.0%
泉州	0.0%	16.2%	1.1%	0.0%	1.2%	1.5%	36.6%	1.5%	1.3%	40.5%	100.0%
不明	0.0%	11.9%	0.0%	0.0%	8.9%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	79.1%	100.0%
大阪府計	1.2%	13.3%	12.3%	0.1%	1.4%	1.6%	21.6%	1.8%	8.7%	38.1%	100.0%
神戸市	0.0%	7.0%	19.8%	0.0%	26.0%	0.1%	0.7%	4.1%	9.6%	32.7%	100.0%
兵庫県	0.0%	2.7%	16.9%	0.1%	6.8%	0.1%	6.9%	0.7%	24.5%	41.2%	100.0%
奈良県	1.6%	0.9%	4.6%	0.0%	6.7%	0.0%	1.2%	0.0%	38.2%	46.8%	100.0%
和歌山県	27.4%	0.0%	0.0%	0.0%	28.6%	0.6%	6.4%	0.0%	0.0%	37.1%	100.0%
関西計	0.9%	10.7%	13.6%	3.3%	4.1%	1.0%	14.3%	1.4%	13.3%	37.4%	100.0%

輸入

	食料品	繊維・同製品	化学製品	非金属鉱物品	金属・同製品	事務用機器・コンピュータ	半導体等電子部品	医療用機械	自動車部品	その他	合計
福井県	0.0%	4.3%	3.5%	0.0%	0.0%	0.0%	0.6%	73.0%	0.0%	18.6%	100.0%
滋賀県	3.3%	1.7%	3.9%	4.2%	0.8%	3.2%	3.0%	0.0%	66.6%	13.3%	100.0%
京都府	12.6%	2.7%	17.1%	3.5%	0.0%	6.0%	10.4%	0.3%	3.1%	44.2%	100.0%
大阪市	77.0%	5.9%	0.2%	0.8%	0.0%	0.0%	5.2%	0.0%	0.0%	10.9%	100.0%
東大阪	54.8%	8.1%	5.6%	0.0%	0.4%	23.7%	4.1%	1.7%	0.5%	21.2%	100.0%
北大阪	2.2%	14.2%	4.8%	1.6%	0.1%	1.9%	1.6%	5.8%	0.2%	67.7%	100.0%
南河内	0.0%	29.2%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	70.8%	100.0%
泉州	18.2%	23.0%	0.0%	0.0%	3.0%	0.0%	21.1%	0.5%	0.0%	34.2%	100.0%
不明	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
大阪府計	45.4%	10.2%	3.9%	0.5%	0.4%	2.3%	5.1%	2.1%	0.3%	29.9%	100.0%
神戸市	17.8%	7.8%	8.1%	2.0%	1.7%	1.7%	1.5%	0.7%	11.7%	47.0%	100.0%
兵庫県	15.1%	5.5%	6.6%	1.3%	5.2%	5.2%	3.6%	0.4%	8.3%	48.8%	100.0%
奈良県	7.2%	7.1%	0.5%	0.0%	8.9%	8.9%	25.2%	0.0%	0.0%	42.3%	100.0%
和歌山県	35.5%	3.6%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	60.9%	100.0%
関西計	32.1%	7.7%	5.2%	1.3%	1.2%	3.1%	5.3%	2.9%	9.5%	31.7%	100.0%

出所：国土交通省「国際貨物動態調査」2013年

図表6 重量ベースから価格ベースへの変換 (単位：トン、万円)

仕向国・原産国	輸 出			輸 入		
	1 件 当 り の 貨 物 量	1 件 当 り の 価 格	1 ト ン 当 り の 価 格	1 件 当 り の 貨 物 量	1 件 当 り の 価 格	1 ト ン 当 り の 価 格
アジア州 計	35.1	1,056	30.1	38.3	717	18.7
韓 国	22.8	881	38.7	30.7	659	21.5
中 国	41.2	1,313	31.9	36.7	648	17.6
台 湾	31.0	956	30.9	29.8	596	20.0
香 港	22.7	674	29.7	30.2	665	22.0
世 界 計	37.6	1,264	33.6	39.8	779	19.6

出所：国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」2013年

テナ貨物と比べ、航空貨物はアジア以外への輸出が多い。京都府、兵庫県もアジア以外への輸出が最大である。輸入でみても、滋賀県、京都府はその他アジアが最大の輸入先であるが、福井県、大阪府、兵庫県、和歌山県はアジア以外からの輸入が最も多い。奈良県のみ台湾からの輸入が43.6%と最大となっている。またコンテナ貨物では香港からの輸入はほとんどなかったが、航空貨物では大半の地域で輸入が発生しており、中でも京都府と北大阪はそれぞれ8.6%、9.0%が香港からの輸入である。

図表5は品目別にみた関西地域の交易比率である。各県・地域の最大の輸出入品のセルに色をつけている。

全国平均でみると、航空輸送される輸出品は化学製品、半導体等電子部品、自動車部品、輸入品では食料品、繊維・同製品、自動車部品が多い。

輸出を県別にみると、福井県では繊維・同製品が44.3%、化学製品が19.9%を占める。滋賀県は自動車部品の比率が20.4%と高い。京都府は非金属材料が多いが、単価が低い財が中心である。大阪府は東大阪中心に半導体等電子部品の輸出比率が21.6%と高い。兵庫県は自動車部品の輸出比率が24.5%と高いが、これは姫路市内の乗用車向けスタータースイッチメーカーが寄与している。和歌山県は金属・同製品の輸出比率が28.6%と高い。

輸入を県別にみると、福井県は医療用機械の比率が73.0%、ダイハツの組立工場が立地している滋賀県は、自動車部品の比率が66.6%と輸出よりも産業別の集中度が強い。食料品製造業の中小工場が集積している大阪府や和歌山県は、食料品の

輸入比率が高い。

これまでみてきた輸送統計は重量ベースであるため、金額表示の貿易統計や産業連関表と比べて、過大または過小評価されることもある。特に、航空貨物の場合は電子部品など軽量で単価の高い財と、鮮度が要求されるが重く単価の低い食料品のような財の両方が扱われることから、重量ベースの議論ではその地域の輸出入財の特色を正確に把握することが難しい。

図表6は「全国輸出入コンテナ貨物流動調査」における、全国と相手先国別にみた輸出と輸入の1件あたりないしは1トンあたりの価格をまとめたものである。1トンあたりの輸出価格をみると、日本は世界計で33.6万円、アジア計でも30.1万円を維持している。1トンあたりの輸入価格は世界計で19.6万円、アジア計で18.7万円となっており、安価な原料財を輸入して国内で付加価値をつけ、輸出している加工貿易を行っていることがうかがえる。ただし、東アジアからの輸入に関しては韓国の21.5万円など、世界平均よりも高価な財を輸入しており、航空貨物に関しては、東アジアとの交易が垂直貿易ではなく水平貿易になっていることが読み取れる。

4. まとめ

本稿では、「貿易統計」だけではとらえきれない生産地・消費地をふまえた関西の府県別の貿易の実態を明らかにした。「貿易統計」は速報性が高く、金額ベースの全数調査という優位性はあるものの、府県別の国際物流の実態を把握するには不足する部分もある。「全国輸出入コンテナ貨物流動

調査」や「国際航空貨物動態調査」で補うことで、関西の府県別と相手先別、府県別と品目別のクロス分析も可能となる。

関西各府県と東アジアの交易はコンテナ貨物を利用するような重厚型の財は中国との輸出・輸入が多く、特に輸入は関西の2府5県とも最大の相手国ということが明らかになった。輸出でみると、大阪府以外の他の6県は中国向けを上回る量を、その他のアジア地域かアジア以外の世界に輸出している。関西の中でも大阪府は特に、中国との結びつきが強いことが分かった。最大の相手先ではないが、韓国への輸出・輸入ともに関西の他県より多いのは福井県、滋賀県でありこれは根岸(2012)の結果とも整合的である。

航空貨物を利用するような高付加価値品の輸出は、その他アジアまたはその他世界の比率が高かった。即時性が要求される食料品や衣料品の輸入ではその他アジアまたはその他世界の比率が高かった。ただし、北大阪と奈良県は台湾からの輸入、南河内と泉州は中国からの輸入も多かった。コンテナ貨物と比べて東アジア地域への依存は低い傾向がみられた。

参考文献

根岸紳編著（2012）『関西経済の構造と景気指数』日本評論社。

根岸紳（2013）「第2章関西景気指標の開発」『関西・アジア諸国間の経済連動関係の分析と関西独自景気指標の開発』研究プロジェクト アジア太平洋研究所（近刊）。

国土交通省「国際航空貨物動態調査2013年版」

国土交通省「全国輸出入コンテナ貨物流動調査2013年版」

財務省「貿易統計」

注：本研究は文部科学省科研費（科研費番号24530238）から助成を受けている。